

開発事業に係る道路の構造等の技術基準

令和8年4月

鎌倉市

開発事業に係る道路の構造等の技術基準

目次

1 目的	1
2 道路の構造	1
3 舗装構成等	1
4 横断勾配	2
5 平面線形・平面交差	2
6 路面排水の構造	4
7 縦断勾配	12
8 階段	15
9 隅切りの配置	16
10 道路幅員	18
11 歩道	22
12 歩道等の切下げ	22
13 道路の下法	22
14 橋梁	22
15 交通安全施設	23
16 道路標識・標示	25
17 道路との境界	25
18 植樹帯	25
19 施工	25
20 主要でない出入口に講ずる措置	25
21 転回広場	26
22 事業区域内に整備する主要でない道路の延長	27
23 道路の占用物件	27
24 まちづくり空地	30
25 主な関連技術規定	30

本書中、主な略称は次のように表示しています。

- ・法：都市計画法
- ・政令：都市計画法施行令
- ・省令：都市計画法施行規則
- ・条例：鎌倉市開発事業における手続及び基準等に関する条例
- ・施行規則：鎌倉市開発事業における手続及び基準等に関する条例施行規則

1 目的

この基準は、条例等の規定による道路の整備について必要な技術基準を定める。
なお、取決めのない事項等については、協議により決定することとする。

2 道路の構造（省令第 24 条第 1 号）

道路の構造は、「鎌倉市道の構造に関する技術的基準を定める条例」、「鎌倉市道路占用・掘削及び復旧工事に関する運用基準」に示すところによるほか、公益社団法人日本道路協会が定める舗装設計施工指針、舗装設計便覧等によることを標準とする。

3 舗装構成等（省令第 24 条第 1 号）

舗装構成等は、次のとおりとする。

- (1) 土木工事共通仕様書（神奈川県）によること。
- (2) 掘削跡の復旧については、「鎌倉市道路占用・掘削及び復旧工事に関する運用基準」によること。
- (3) 拡幅道路の舗装構成は、既存道路と同等とすること。既存道路の舗装構成は、道路管理者に確認すること。
- (4) 新設道路の舗装構成は図3を標準とするほか、公益社団法人日本道路協会が定める舗装設計施工指針、舗装設計便覧等によることを標準とする。

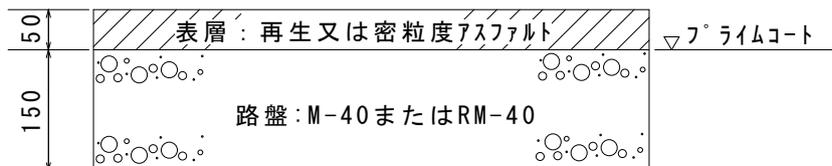
なお、路床の設計CBR＝3を標準とすること。

※3000㎡以上の開発行為でかつ事業区域内に新たに道路を整備する場合については、CBR試験結果を提出すること。

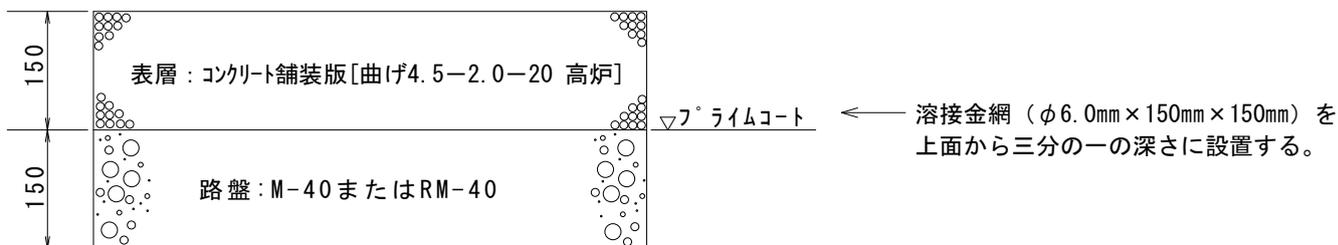
図3

車道部

アスファルト舗装

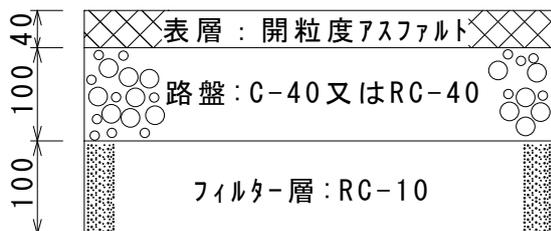


コンクリート舗装

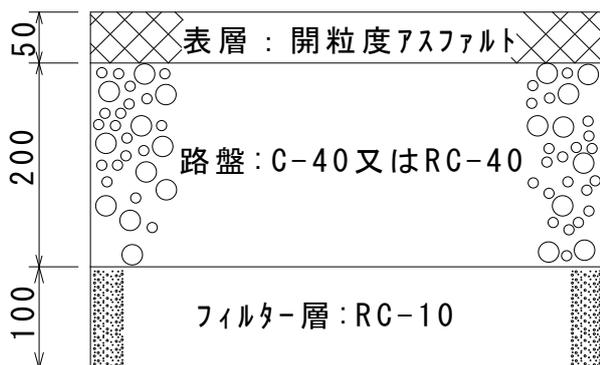


歩道部

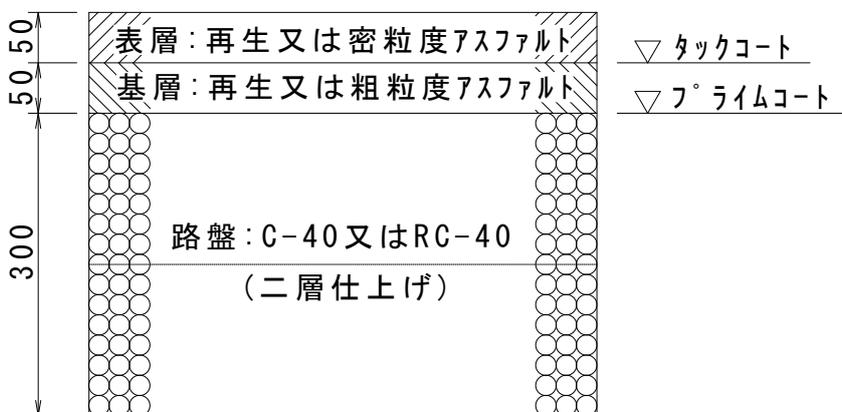
標準部



普通自動車切下げ部



大型自動車切下げ部



4 横断勾配（道路構造令第24条第1項、第2項）

横断勾配は、次のとおりとする。ただし、現道を拡幅する場合で、地下埋設物の位置、地形の状況等により路面排水が困難である場合には、道路管理者との協議の上、片勾配とすることができる。

- (1) 車道 車道の横断勾配は、1.5パーセント以上2パーセント以下とする。
- (2) 歩道 歩道の横断勾配は、2パーセントを標準とする。

5 平面線形・平面交差（道路構造令第27条）

6メートル以下道路の平面線形及び平面交差の設計は、次のとおりとする。

なお、6メートル以上の道路については、道路管理者との協議によることとする。

(1) 平面線形

ア 直線を基本とし、曲線は設けないこと。

イ 直線区間は、5メートル以上確保すること（道路端部及び隅切り部を除く。）。※図5-1

ウ 屈曲部は90度以上を標準とすること。※図5-2

図5-1

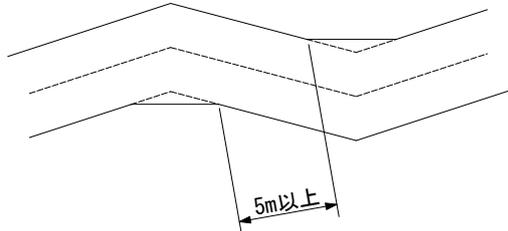
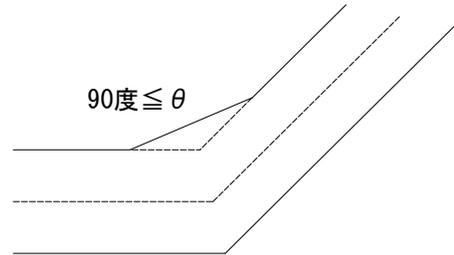


図5-2



※ただし、対向車の視距が確保できると考えられる道路には適用しない。

(2) 拡幅部端部

拡幅部の道路端部は、次のとおりとする。※図5-3、図5-4

ア 側溝の擦り付け角度は45度以下とすること。

イ 視線誘導標を原則設置すること。反射体の形状は、丸形として直径70mm以上100mm以下とするものとする。支柱は、反射器を所定の位置に確実に固定できる構造とする。

ウ 排水施設の無い道路境界沿いには、道路敷地内に地先境界ブロックを設置すること。

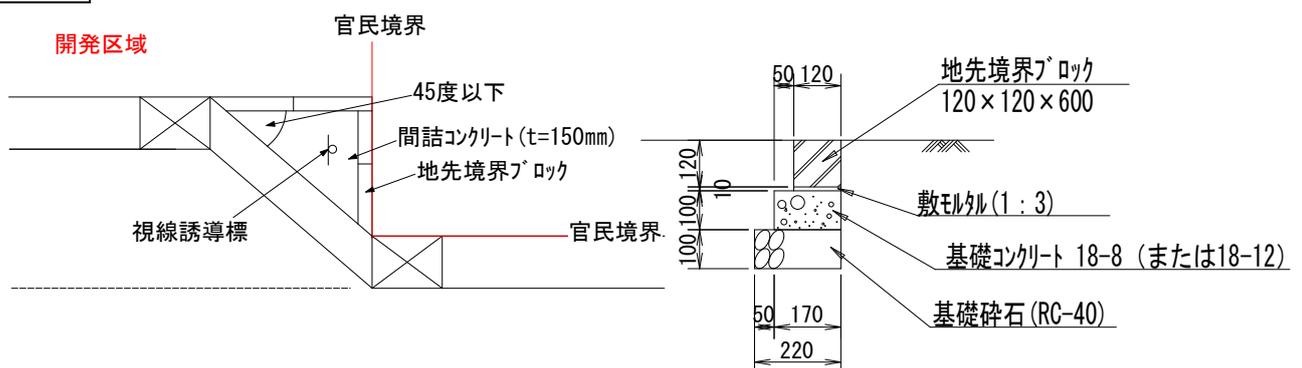
エ 地先境界ブロックと排水施設との間は、間詰めコンクリートとする。

オ 既存道路排水施設と当該排水施設の構造が異なる場合、接続箇所に集水柵を設置すること。

図5-3



図5-4

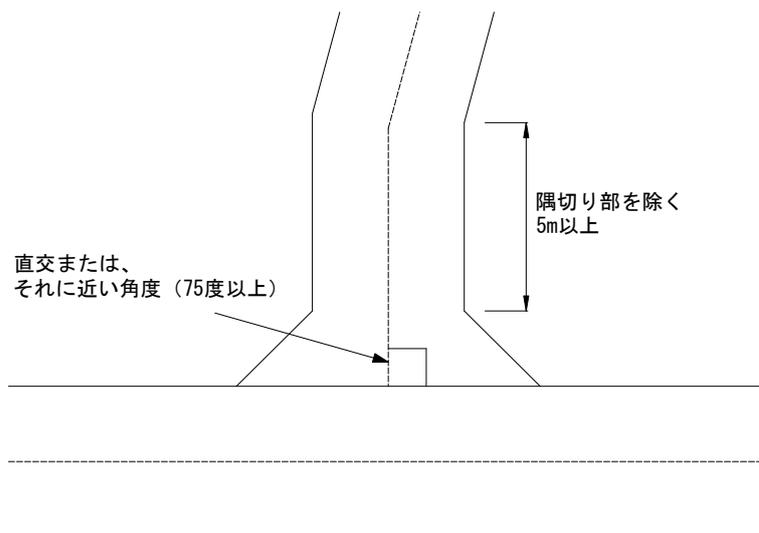


(3) 平面交差（既存道路との交差も含む。）

平面交差部は、次のとおりとする。

- ア 単純で明確にし、複雑な交差を避けること。
- イ 直角又はそれに近い角度（75 度以上）で交差させ、その部分の延長は隅切り部を除いて5メートル以上確保すること（公道と事業主管理となる道路の交差も含む）。※図5-5
- ウ くい違い交差、折れ脚交差等の変形交差は避けること。
- エ 主流交通は、できるだけ直線に近い線形とし、かつ、主流交通の側に2以上の脚が交会しないようにさせること。
- オ 交差点の面積は、極力小さく設計すること。
- カ 屈曲部及び曲線部を避けた直線部に交差させること。
- キ 交差点間は、隅切り部を除いて5メートル以上離して配置すること。
- ク 既存交差点に公道を接続する場合には、交差点処理を勘案して計画すること。
- ケ 既存交差点に事業主管理となる道路は、原則、接続させないこと。

図5-5



6 路面排水の構造（省令第 24 条第 2 号）

路面排水を円滑に行うための排水施設の構造等は、図6を標準とし、現場状況に応じ、協議により同等以上の品質及び機能を有していると認められたものも使用できることとする。

- (1) 柵を設置する箇所は、道路境界線（歩道と路肩がある場合は、車道端。）の道路側とし、設置する柵の間隔は20メートル以内とすること。

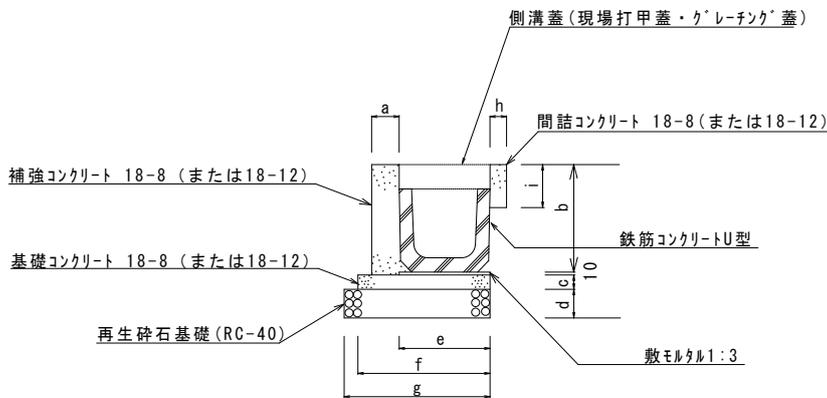
また、縦断勾配の急な道路で、表面排水が縦断方向へ流出することが予想される場合には、必要に応じて横断側溝を設置すること。

- (2) 新設する側溝は、L型側溝及びU型側溝を標準とすること。ただし、L型側溝は、雨水本管が路線に平行して整備されている路線に設置すること。
- (3) 路面排水の流末は、公共下水管又は道路側溝に接続させること。

- (4) 各戸引込管を開削工法で施工する場合は、側溝を（基礎砕石やエプロンを含む）撤去し復旧すること。
- (5) 開発区域に接する既存道路の排水施設が次のいずれかに該当する場合には、原則として、開発区域に接する箇所全ての撤去・設置を行うこと。
 - ア 既存の道路境界線と現地に相違する場合。
 - イ 工事により損傷した場合。
 - ウ 道路管理者が必要と認めた場合。
- (6) 開発区域内の雨水排水がみだりに道路上に流出しないような措置を講ずること。
- (7) 宅地分譲で歩道のない新設道路を整備する場合、かつL型側溝を整備する場合は、宅地に接するL型側溝は、切下げ部の構造とすることができる。

図6

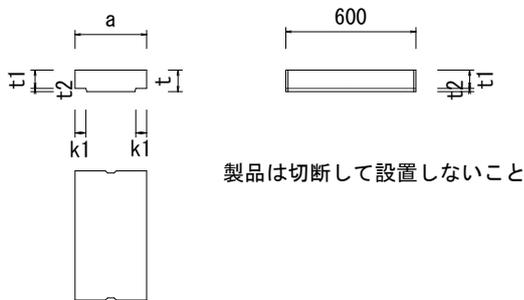
鉄筋コンクリートU型側溝



側溝蓋については、現場打甲蓋、鉄筋コンクリート甲蓋（二種）、かさ上げグレーチングの組合せとする。

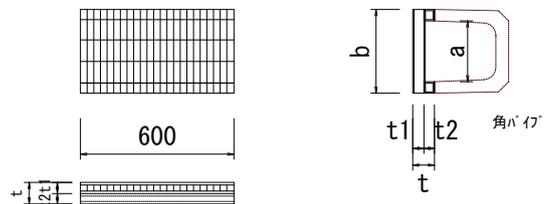
呼び名	a	b	c	d	e	f	g	h	i
U240	100	375	50	100	330	480	530	60	150
U300	150	445	50	100	400	600	650	60	150

鉄筋コンクリート甲蓋（二種）



呼び名	a	t	t1	t2	k1
U240	330	100	85	15	50
U300	400	100	85	15	55

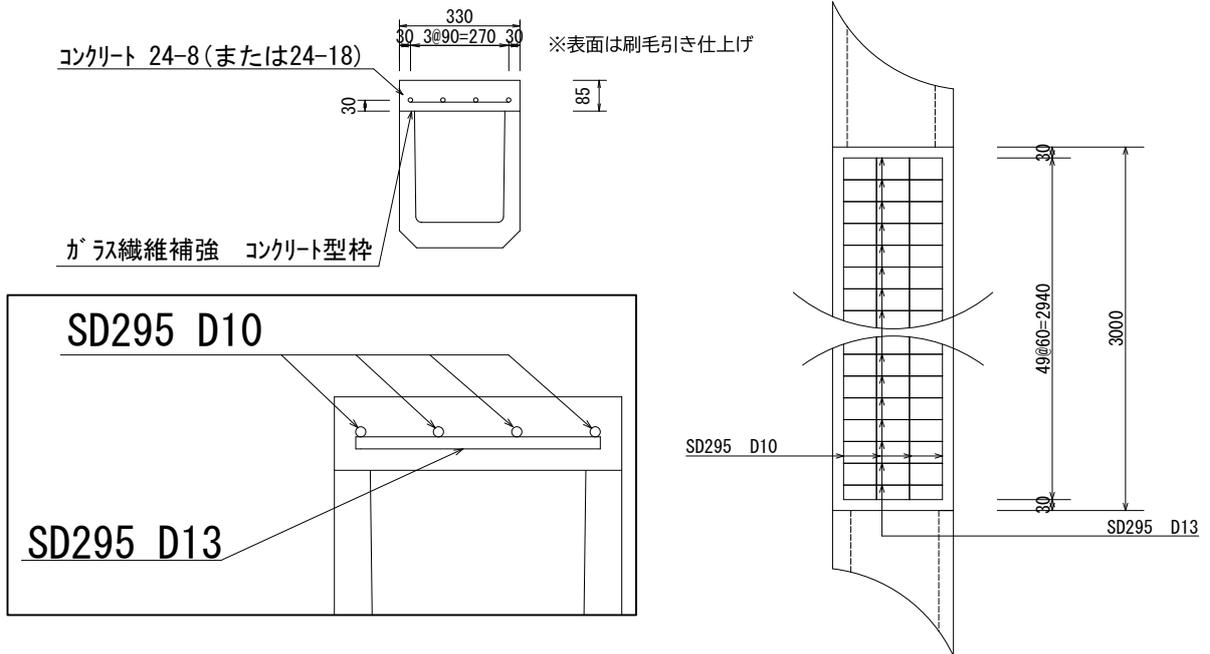
かさ上げグレーチング



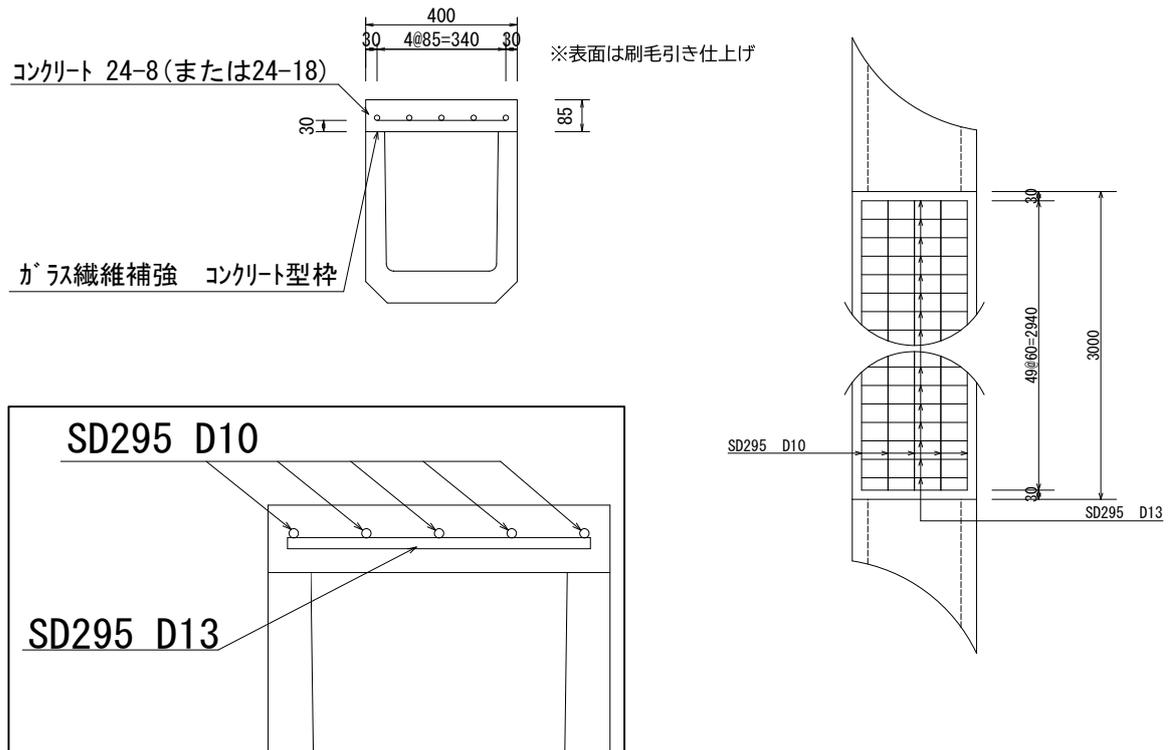
呼び名	a	b	t	t1	t2	角パイプ
U240	240	330	85	44	41	41×41
U300	300	400	85	38	47	47×47

※グレーチングは細目タイプを標準とする。

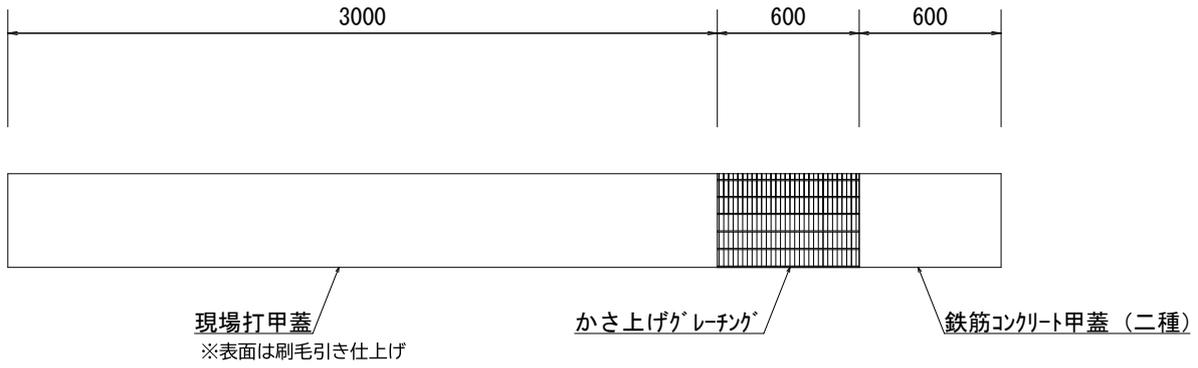
現場打甲蓋 (240用)



現場打甲蓋 (300用)



側溝標準割付け

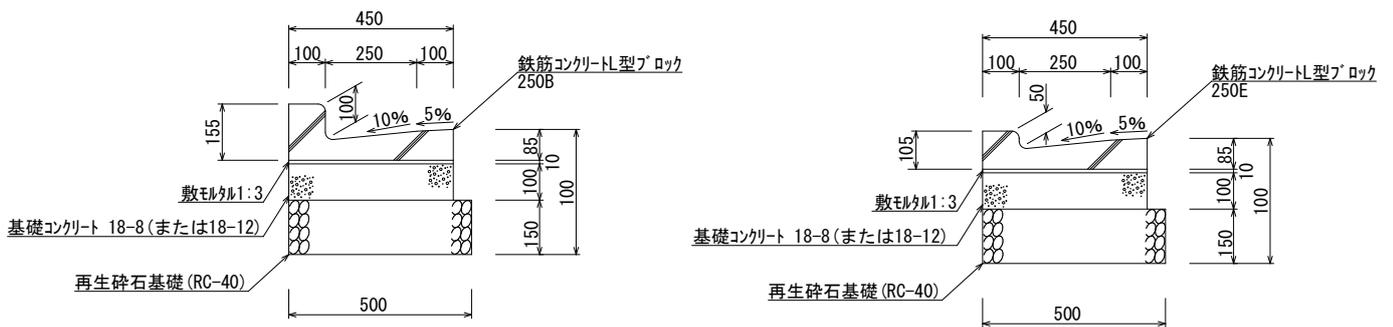


*原則として、グレーチング等二次製品の設計荷重については、道路幅員4.5メートルまではT=14を使用し、それ以上の道路幅員の場合はT=25を使用すること。

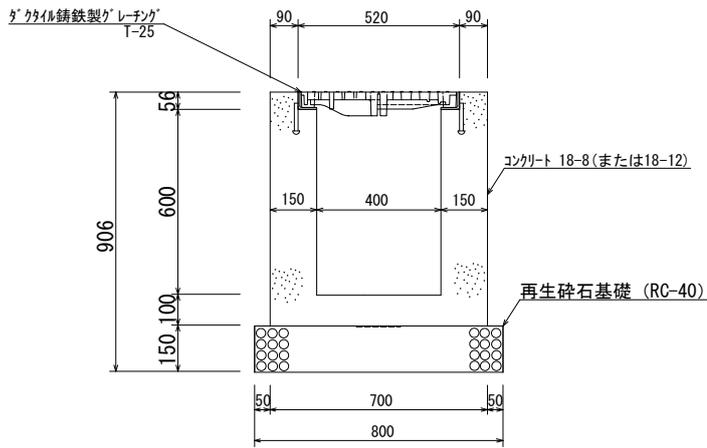
鉄筋コンクリートL型側溝 (L型ブロック 250B)

標準部

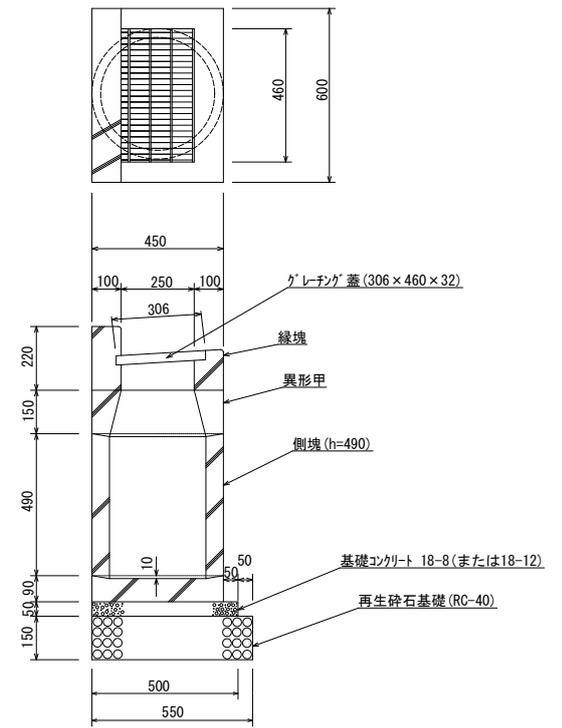
切下げ部



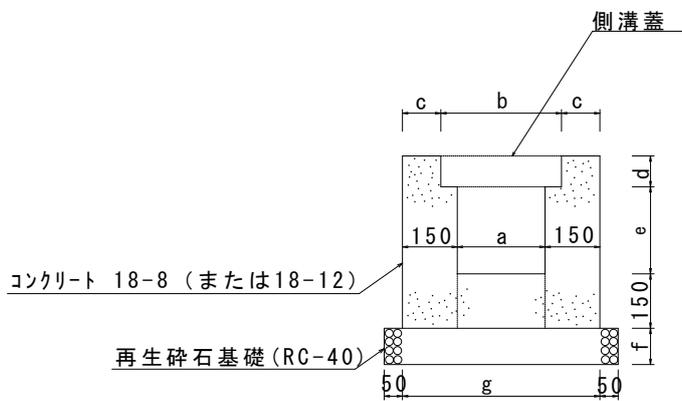
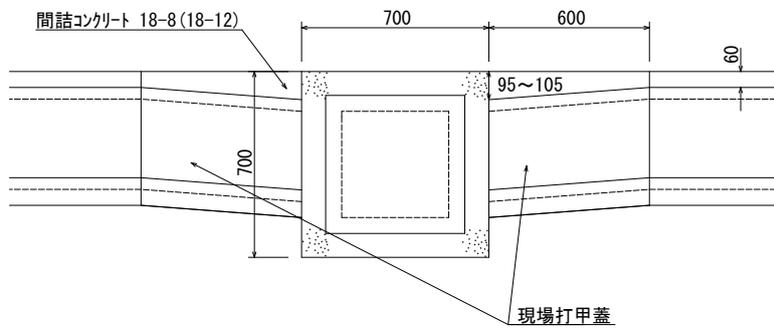
U型側溝集水柵 (400×400×600)



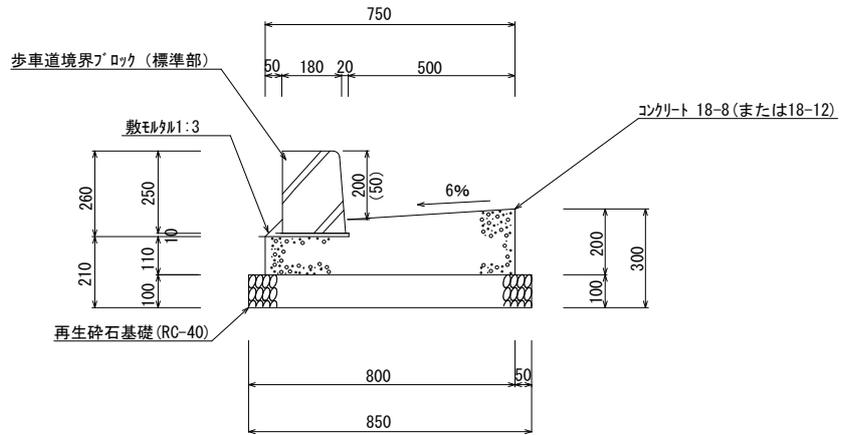
L型側溝用集水柵



現場打側溝

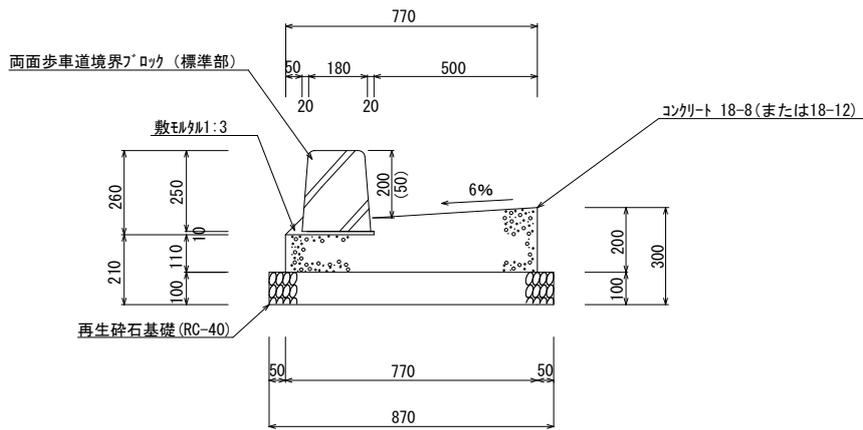


現場打L型側溝（歩車道境界ブロック使用）



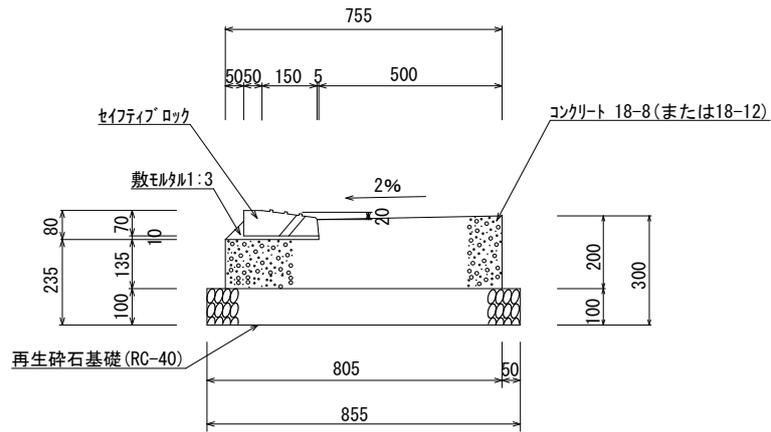
※（ ）は、切下げ部の寸法を示す。

現場打L型側溝（両面歩車道境界ブロック使用）

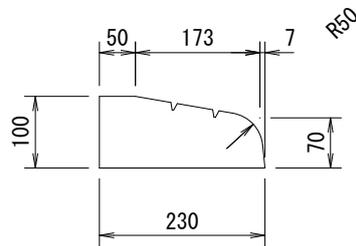


※（ ）は、切下げ部の寸法を示す。

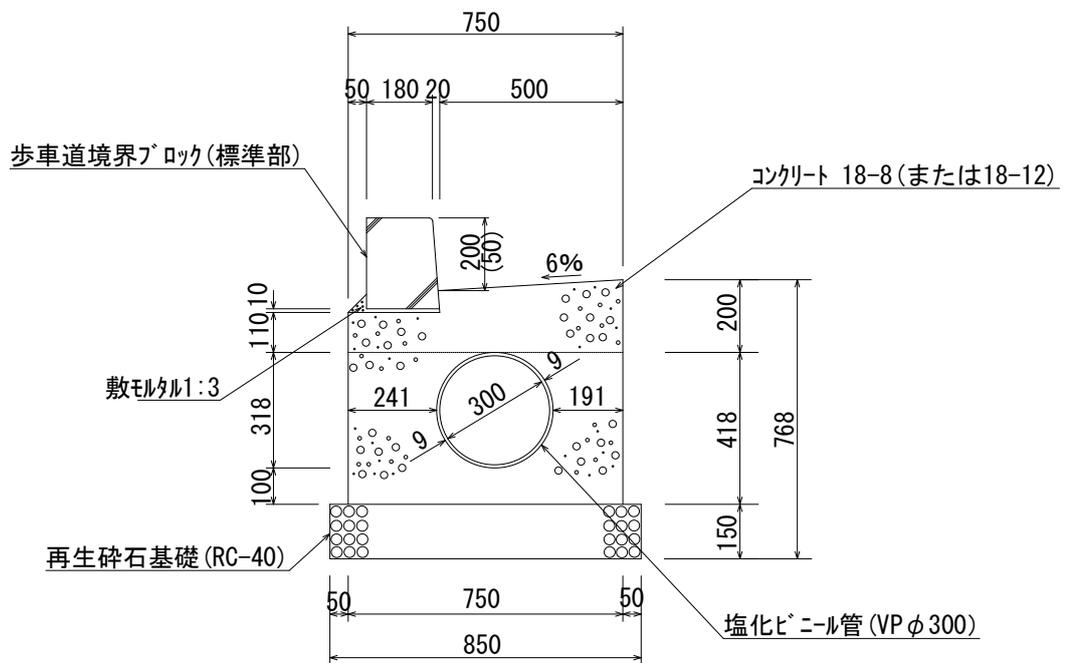
現場打L型側溝 (セーフティブロック使用)



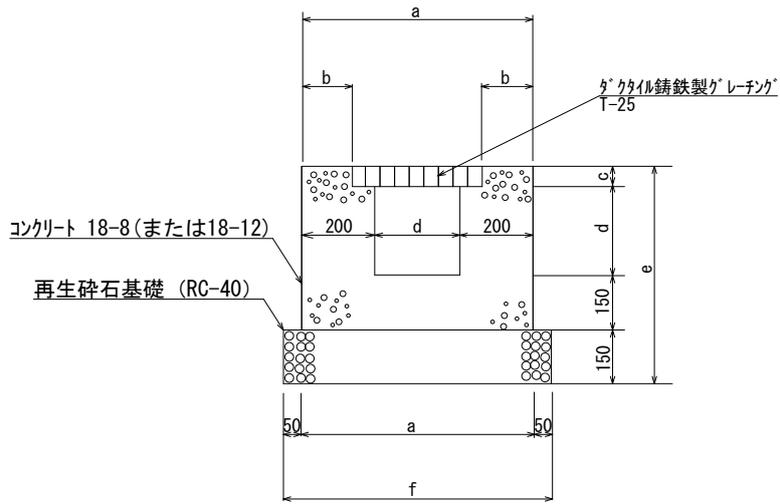
フラットブロック



L型管きよ組合せ側溝

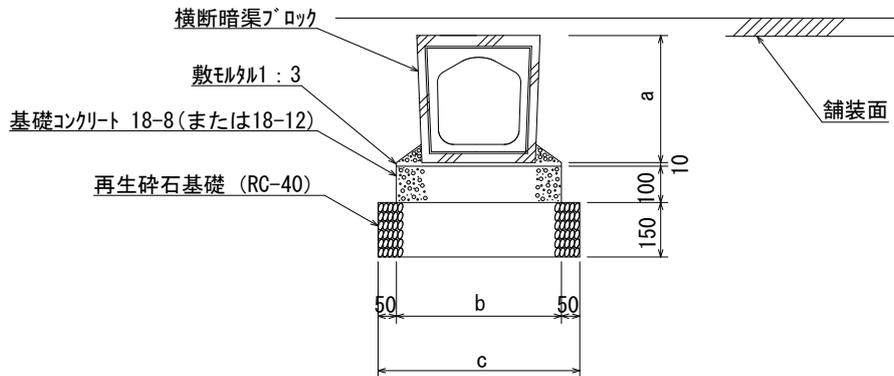


横断側溝



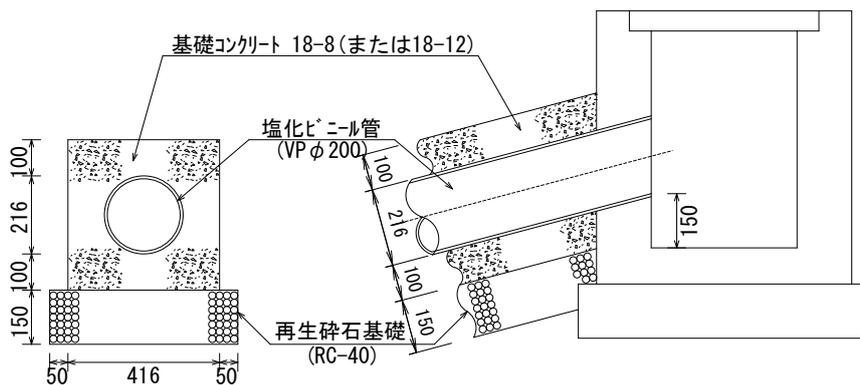
溝幅	a	b	c	d	e	f	実量
240	640	139	56	240	596	740	49.0kg/m
300	700	144	56	300	656	800	56.0kg/m

横断暗きよ



呼び名	a	b	c	参考重量
240用	350	450	550	155kg/本
300用	420	500	600	220kg/本

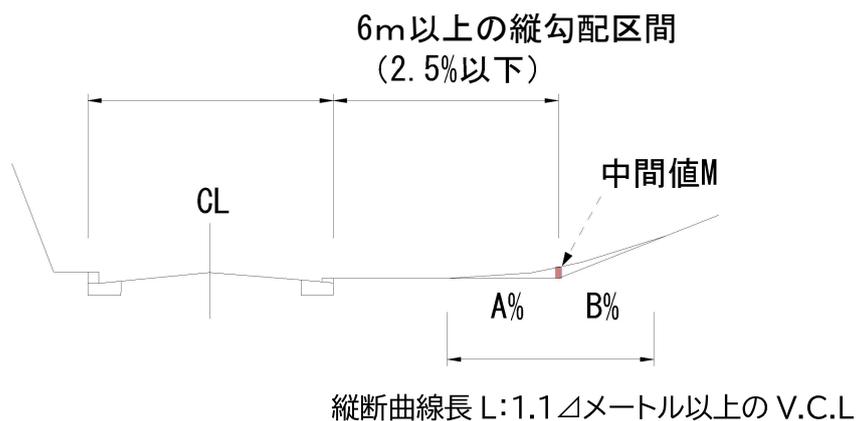
取付管構造図



7 縦断勾配（政令第 25 条第 1 号、省令第 24 条第 3 号）

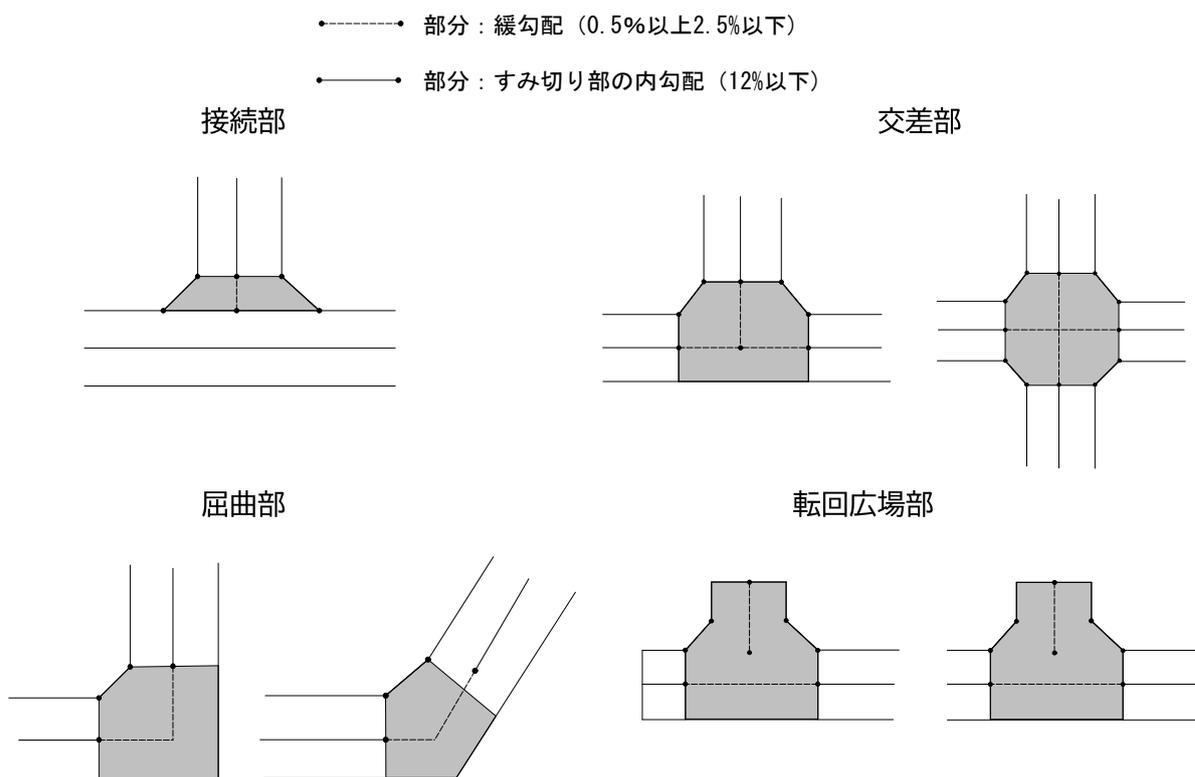
- (1) 道路の縦断勾配（道路中心）は、0.3 パーセント以上（縦断曲線区間及び既存道路との擦り付け部は除く。）9 パーセント以下とし、コンクリート舗装とすること。ただし、市長が地形等によりやむを得ないと判断した場合にあっては、新設道路の区間延長が 60 メートル以下の場合に限り、12 パーセント以下とすることができる。
- (2) 縦断勾配が 9 パーセントを超える道路の構造は、コンクリート舗装又は滑止め効果を有するアスファルト舗装とすること。
- (3) 縦断勾配が変移する箇所には、縦断勾配の代数差の絶対値の 1.1 以上とした曲線長を有する縦断曲線を設けること。ただし、縦断勾配の代数差の絶対値が 2.5 パーセント以下（緩勾配）の場合にあっては、この限りでない。
- (4) 道路の接続部は、車両が円滑に通行できるよう 6 メートル以上を 0.5 パーセントから 2.5 パーセント以下の緩勾配とすること。また、交差部、屈曲部又は転回広場部についても、緩勾配とするよう努めること。
- (5) 既存の道路（道路法による道路をいう。以下この項で同じ。）が（1）の規定を満たさない場合であっても、次のア、イのいずれにも該当し、かつ、（1）の規定を満たさない部分に新たに道路を接続する開発計画でない場合は、既存の道路の縦断勾配（既存道路に改良を加える場合は、改良後の勾配）とすることができる。ただし、市長が車両の通行上及び安全上支障があると判断をした場合にあっては、この限りではない。
 - ア 既存の道路がアスファルト・コンクリート舗装又はセメント・コンクリート舗装がされており、かつ、自動車（自動二輪車を除く。）の通行に供されている場合。
 - イ 沿道の土地利用の状況により、市長が縦断勾配を 12 パーセント以下とすることが困難であると判断をした場合。

((3) 及び (4) の参考図)



※ △ : 縦断勾配の代数差の絶対値
 Ex) : 10% - 0.7% = 9.3% $1.1 \times 9.3 = 10.23\text{m}$
 M : 縦断曲線の中間値 $[B-A] \times L/800$

((4) 又は (5) の参考図)



- 1 第1号に規定する小区間 (60メートル以下) とは、9パーセントを超え 12パーセント以下となる部分の延長の合計ではなく、各々の部分の延長をいう。
- 2 第6号アに規定する「縦断勾配が 18パーセント以下の場合」は、次のとおり判断するので、(1)、(2) 又は (3) による検討を行い、縦断勾配を記載した道路部分の平面図 (1/250 以上) を提出すること。

なお、(3)により既存の道路に改良を加える場合は、平面図(1/250以上)及び縦断図(H=1/250以上・V=1/50以上)を提出すること。

- (1) 既存の道路の縦断勾配は、接続道路から道路中心において水平距離5メートルごとに検討を行ってください(両端が接続道路の場合は、どちらから水平距離5メートルごとに検討を行っても可)。6メートル以上の緩勾配区間(2.5%以下)1.1メートル以上のV.C.L A% B% C 第4章 公共の用に供する空地に関する基準 技-32
- (2) 最終区間が5メートル未満となる場合は、前区間と合わせた5メートル以上10メートル未満の区間で検討を行うこと。
- (3) 既存の道路の一部に改良を加えて、縦断勾配を18パーセント以下にする場合は、改良を加えた範囲の勾配変化点間で検討を行い、再度、勾配変化点を含む5メートルの区間の検討を行うこと。

8 階段（省令第 24 条第 4 号）

道路は階段状としてはならない。ただし、開発区域の地形等から市長が通行上及び避難上支障がないと認めた場合は、この限りでない。なお、道路を階段状とする場合には、鎌倉市道における移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める条例等の規定に適合するよう計画すること。

- (1) 有効幅員は、1.5メートル以上とすること。
- (2) 2段式の手すりを両側の適切な高さに設けること。
- (3) 手すりの端部の付近には、階段の通ずる場所を示す点字を貼り付けること。
- (4) 回り段としないこと。
- (5) 踏面は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。
- (6) 踏面の端部とその周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により、段を容易に識別できるものとする。
- (7) 段鼻の突き出し等つまずきの原因となるものを設けない構造とすること。
- (8) 階段の両側には、立上がり部及び柵その他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りでない。
- (9) 階段の下面と歩道等の路面との間が 2.5メートル以下の歩道等の部分への進入を防ぐため必要がある場合においては、柵その他これに類する工作物を設けること。
- (10) 階段の高さが3メートルを超える場合においては、その途中に踊場を設けること。
- (11) 踊場の踏み幅は、直階段の場合にあっては1.2メートル以上とし、その他の場合にあっては、当該階段の幅員の値以上とすること。

9 隅切りの配置（省令第 24 条第 6 号）

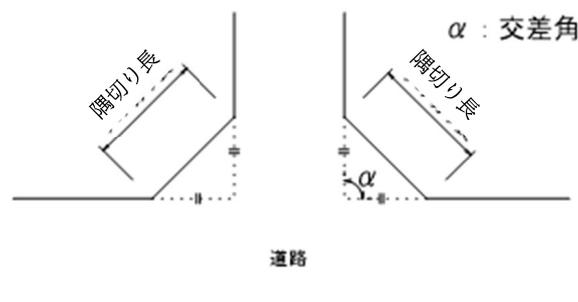
道路が同一平面で交差し、若しくは接続する箇所又は道路のまがりかど（まがりかどとは、その角度が 135 度未満のものをいう。）には、当該道路の幅員並びに交差、接続及びまがりかどの角度に応じて、隅切り長が別表に示す数値以上となる二等辺三角形の隅切りを配置すること。ただし、過去に実施された開発事業等により、既に隅切りが配置されている場合においては、この限りでない。

別表 隅切り長 (単位：メートル)

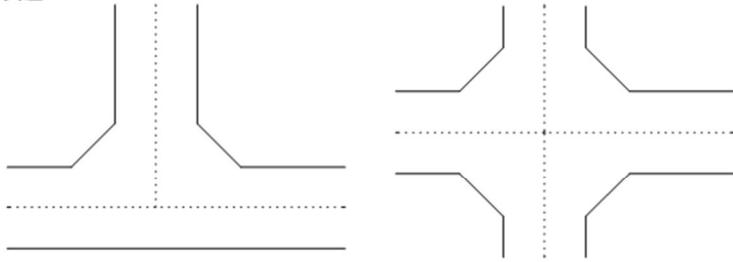
幅員	4.5	6.0	9.0	12.0	備考				
4.5	3	3	3	3	交差角度 <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td colspan="2">90度</td> </tr> <tr> <td>60度</td> <td>120度</td> </tr> </table>	90度		60度	120度
	90度								
60度	120度								
4 2	4 2	4 2	4 2						
6.0	3	5	5	5					
	4 2	6 4	6 4	6 4					
9.0	3	5	5	5					
	4 2	6 4	6 4	6 4					
12.0	3	5	5	6					
	4 2	6 4	6 4	8 5					

備考

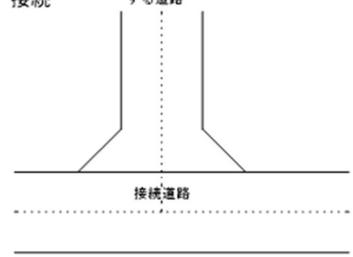
- 幅員の適用については、前面道路の幅員が5.25メートル未満の場合にあつては4.5メートルと、5.25メートル以上7.5メートル未満の場合にあつては6.0メートルと、7.5メートル以上10.5メートル未満の場合にあつては9.0メートルと、10.5メートル以上の場合にあつては12.0メートルとそれぞれみなすこと。
- 交差角度の適用については、当該角地の角度が75度未満の場合にあつては60度と、75度以上105度未満の場合にあつては90度と、105度以上135度未満の場合にあつては120度とそれぞれみなすこと。
- 交差角度が135度以上の場合は、隅切りの配置は不要とする。
- 歩道がある場合の隅切り長については、参考図4のとおり、現況で隅切り長が3メートル以上確保されており、かつ、見通しに支障がない場合には、新たに隅切りを設けないことを原則とする。
ただし、3メートル以上の隅切り長が必要と判断される場合は、市長と協議の上、隅切り長を定めるものとする。



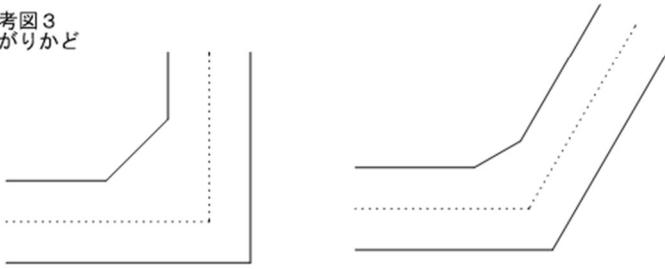
参考図1
交差



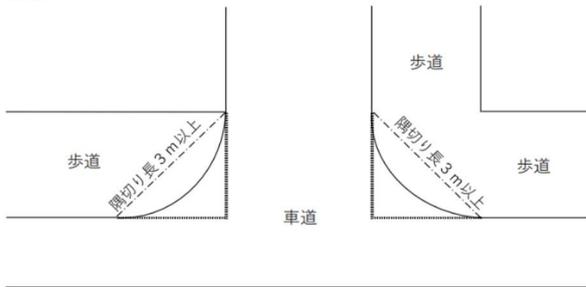
参考図2
接続
新たに設置
する道路



参考図3
まがりかど



参考図4
歩道



※実線が現況の道路形状

10 道路幅員（政令第 25 条）

条例第 46 条の規定における道路の幅員は、排水施設等の構造に応じて次のとおりとし、U型側溝のうち用蓋が設けられていないもの若しくは法面又は擁壁が存する部分は、道路幅員に含めないものとする。

なお、歩道並びにガードレールその他の市が設置する道路の附属物及び市が占用を許可している工作物等が設けられている部分は、道路幅員に含めるものとする。

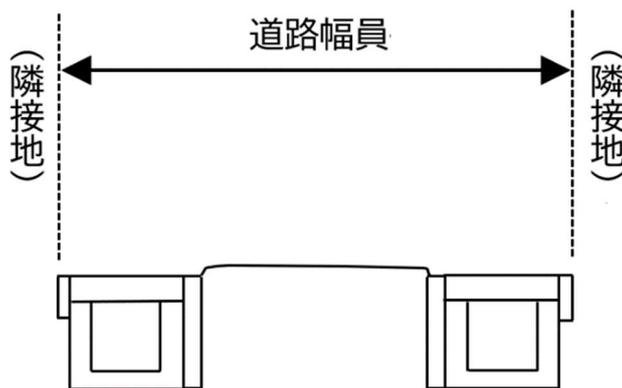
(1) 歩道がある場合



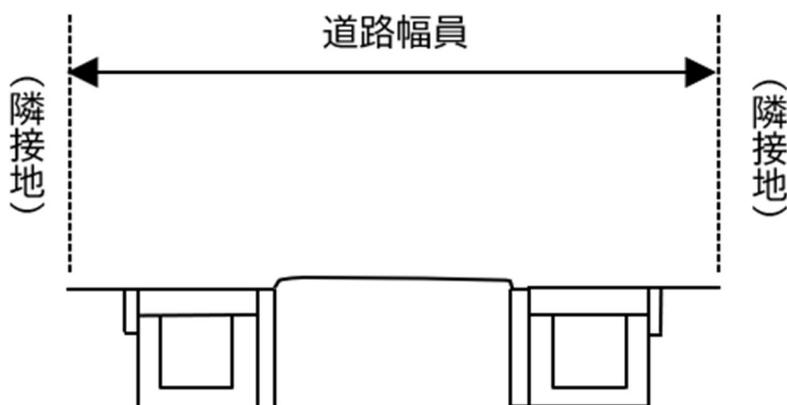
(2) 歩道がない場合

ア U型側溝の場合

(ア)

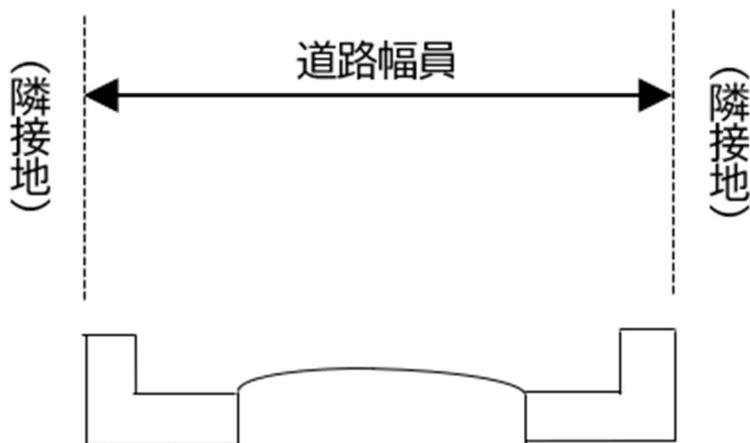


(イ)

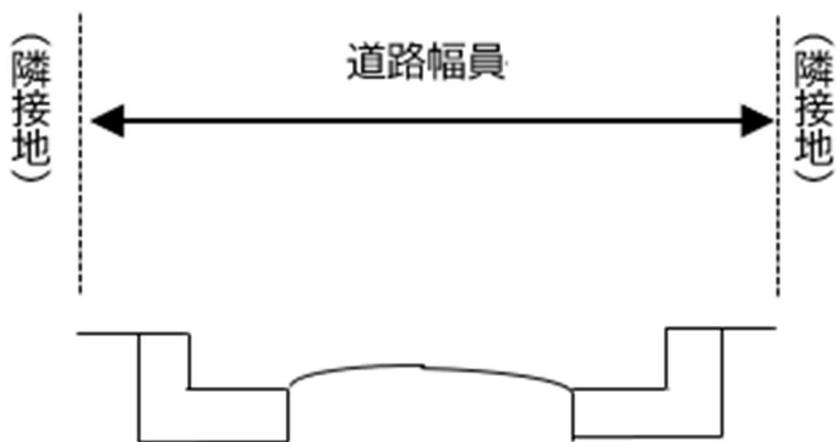


イ L型側溝の場合

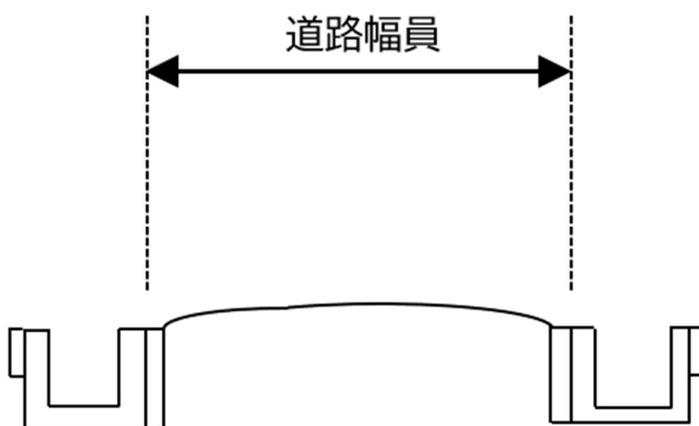
(ア)



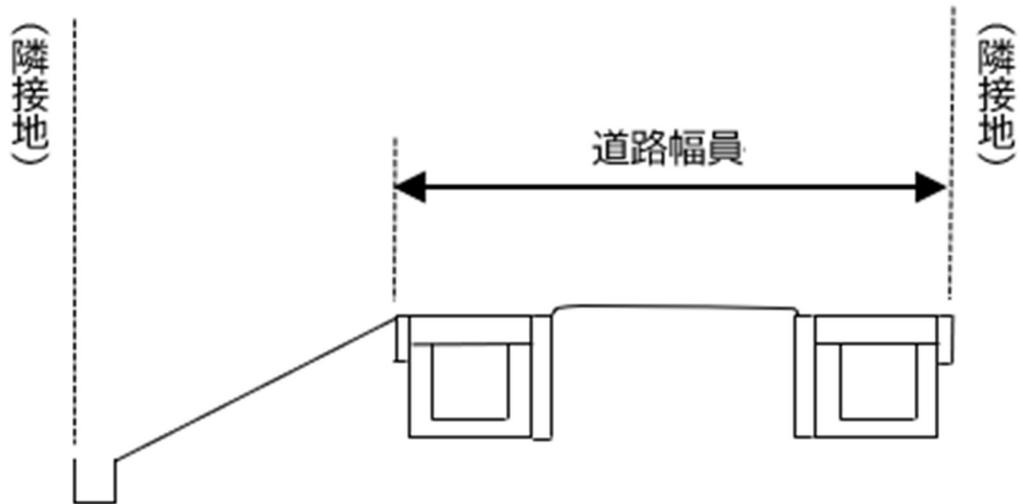
(イ)



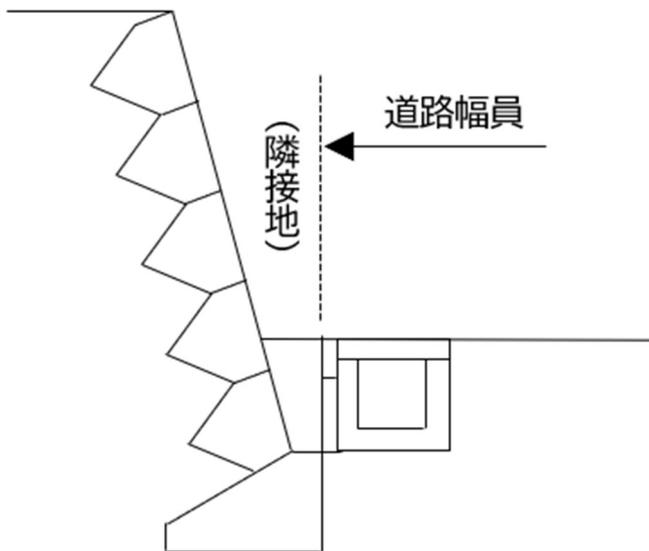
ウ U型側溝 (蓋無) の場合



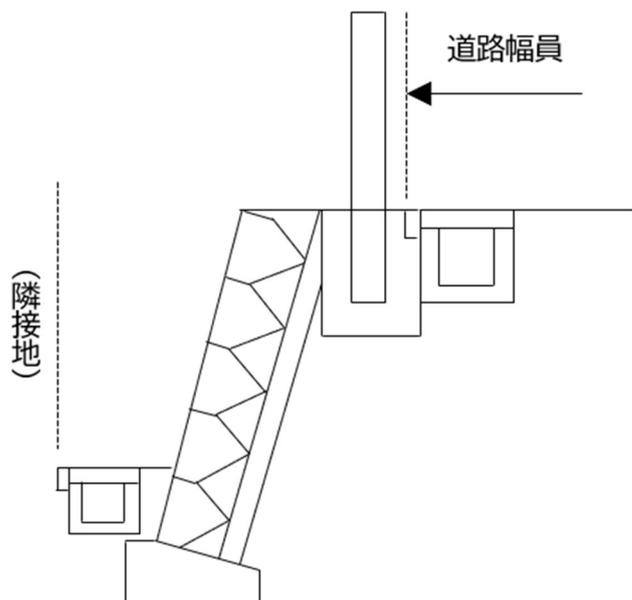
工 法面を含む場合



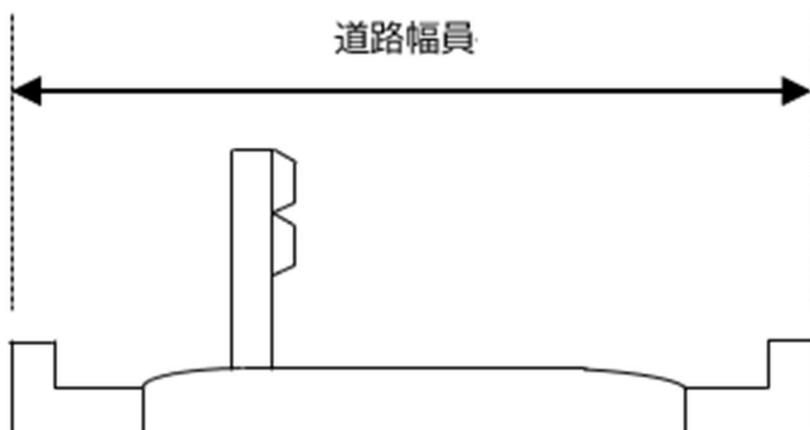
オ 道路が隣接地より低い場合



カ 道路が隣接地より高い場合



キ ガードレール等の道路の附属物がある場合



11 歩道（政令第 25 条第 5 号、省令第 24 条第 7 号）

歩道部分は、鎌倉市道における移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める条例等の規定に適合するよう計画すること。その他歩道部分の計画は、次のとおりとする。

- (1) 横断歩道や交差点の歩道出入口部分は、段差 2 センチメートル（規格値：+0 mm～-5mm）とすること。
- (2) 歩道の切下げを行った場合、車止めの設置について道路管理者と協議すること。
- (3) 切下げが連続する場合、周辺部を含めセミフラットタイプとすること。



(4) 歩道の構造形式

道路空間のバリアフリー化の観点から、歩道の構造形式は、歩道面を車道面より高く、かつ縁石天端高より低くする構造のセミフラット形式とすることを基本とする。ただし、沿道制約の状況等によりセミフラット型による整備が不可能な場合はこの限りでない。

(5) 曲線半径

開発に伴って築造する道路の曲線部には、歩行者、自動車等の通行の安全を図るため、設計速度に応じた曲線半径を設けるものとする。

(6) 道路法第 24 条に規定する道路管理者の承認に係る審査基準に適合するよう計画すること。

道路の曲線部は、事故防止や円滑な通行の確保を目的として、曲線半径を設けるものとする。

特に開発区域内の主要な道路は、区域外からの交通を区域内に導入し、また、区域内相互を連絡することから、区画道路に比べて交通量も多いため、道路構造令に基づき所定の曲線半径が必要となる。

12 歩道等の切下げ（法第 33 条第 1 項第 2 号）

歩道の交差点又は横断歩道において車道と接する部分は、段差 2 センチメートルとし、車両乗入れ部分は、段差 5 センチメートルとすること。また、道路法第 24 条に規定する道路管理者の承認に係る審査基準に適合するよう計画すること。

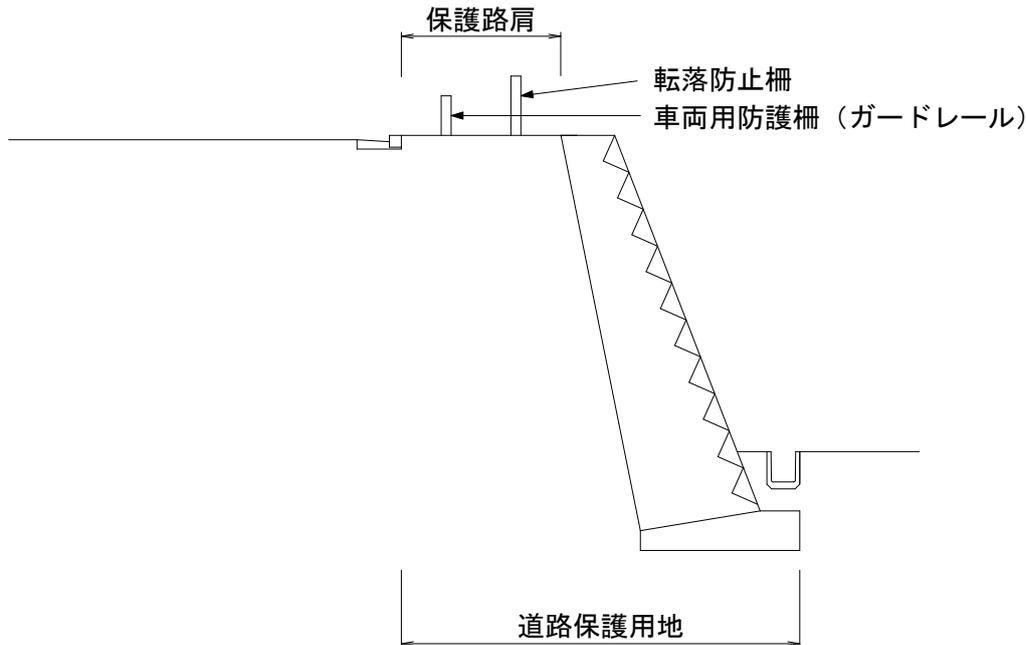
13 道路の下法^{のり}（法第 33 条第 1 項第 2 号）

道路の下法は、道路の主要構造部を保護するものであることから、通行の安全確保上、構造的に安定している擁壁構造等とし、排水施設を併設するとともにその流末を適切に確保し、原則として道路用地とすること。

道路の下法がある場合は、道路保護用地を確保すること。また、道路保護用地は、原則として、本市に帰属することとするが、道路内で排水処理ができないなど、やむを得ない場合には、帰属する道路保護用地は、保護路肩までとすることができる【図 13-1】。

なお、道路端から 1.5 メートルの平場が確保される場合は、道路保護用地は不要とする。

図13-1



14 橋りょう（法第 33 条第 1 項第 2 号）

道路橋示方書（Ⅰ～Ⅴ）に基づき設計すること。

15 交通安全施設

交通安全施設の構造等は次のとおりとする。

なお、同施設の内構造等の定めのないものについては、道路構造令等を参照し計画すること。

（1）道路照明施設

夜間における交通事故の防止を目的として、交通量の多い道路、交差点等がある場合には、道路照明施設の設置について、別途、道路管理者と協議すること。

なお、防犯灯（LED 対応）については、所管課と協議すること。

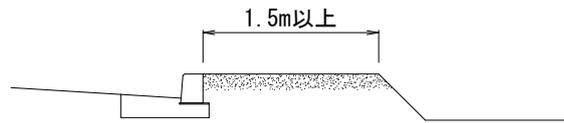
（2）車両用防護柵

車両の路外への逸脱により、乗員に人的被害を与えるおそれのある区間や、車両の路外、対向車線、歩道等への逸脱により、第三者等に人的被害を与えるおそれのある区間等に車両用防護柵を設置することとし、その構造はガードレールとすること。

（3）転落防止柵

歩行者等が路外若しくは車道に転落して人的被害を被る危険性がある区間において、路面から柵面の上までの高さが1.1メートルの転落防止柵を設置すること。ただし、通行の安全上、支障がない場合は、この限りではない。

なお、「通行の安全上支障がない場合」とは、車両用防護柵及び歩行者自転車用転落防止柵が一体となったものが設置される場合又は道路の境界線から水平距離で1.5メートル以上の平らな土地がある場合をいう。



※道路の側方に道路より低い土地があるが、道路の境界線から水平距離で1.5メートル以上の平らな土地があるため、車両用防護柵及び自転車用転落防止柵を設置しないことができる。

(4) 横断防止柵

歩行者が横断歩道以外の場所で道路を横断することが好ましくない区間においては、横断防止柵を設置すること。

(5) 視線誘導標

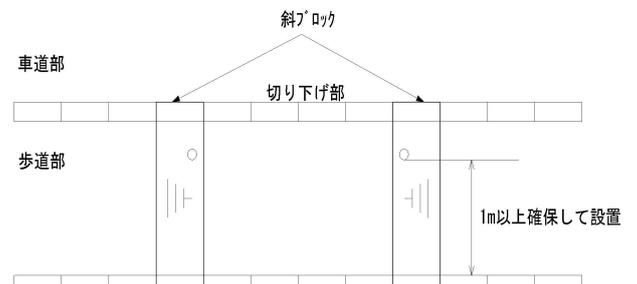
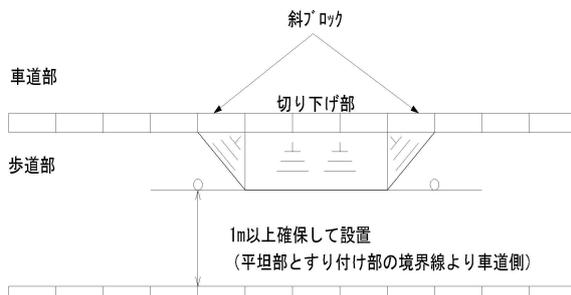
拡幅部の道路端部等夜間に道路線形を明示し、運転者の視線誘導を行う必要のある箇所においては、視線誘導標を設置すること。

(6) カーブミラー（道路反射鏡）

道路反射鏡が不要な線形とすることを基本とする。ただし、既設道路との交差部など見通しの悪い箇所においては、道路反射鏡の設置について、別途道路管理者と協議すること。

(7) 車止め（ポラード）

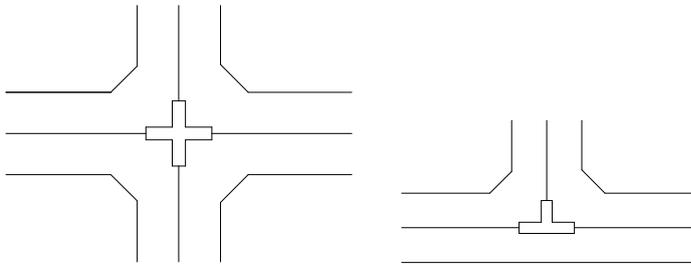
歩道の切下げを行った場合は、車止めの設置について道路管理者と協議すること。



16 道路標識・標示

道路標識、区画線及び道路標示（以下「道路標識等」という。）については、次のとおりとする。

- (1) 道路標識等の設置場所、種別等については、「道路標識設置基準・同解説」の規定によること。
- (2) 道路標識等の設置に関しては、別途、道路管理者及び交通管理者と協議すること。
- (3) 既存道の道路標識等は、道路管理者及び交通管理者と協議の上、設置若しくは復旧すること。
- (4) 既存道と交差する箇所は、「交差点マーク」を表示すること。



17 道路との境界

道路との境界は、次のとおりとする。

- (1) 地先境界ブロック又は排水施設を境界沿いに配置し、道路境界を明確にすること。
- (2) 擁壁等の構造物がある場合は、境界で構造体を分離すること。
- (3) 切下げや切上げに伴い境界ブロックの布設替えが生じた場合も上記と同様とすること。

18 植樹帯

植樹帯を新設又は撤去移設する場合には、別途、道路管理者と協議すること。

19 施工

施工に当たっては、「土木工事共通仕様書」及び「土木工事施工管理基準」その他関連基準に準拠すること。

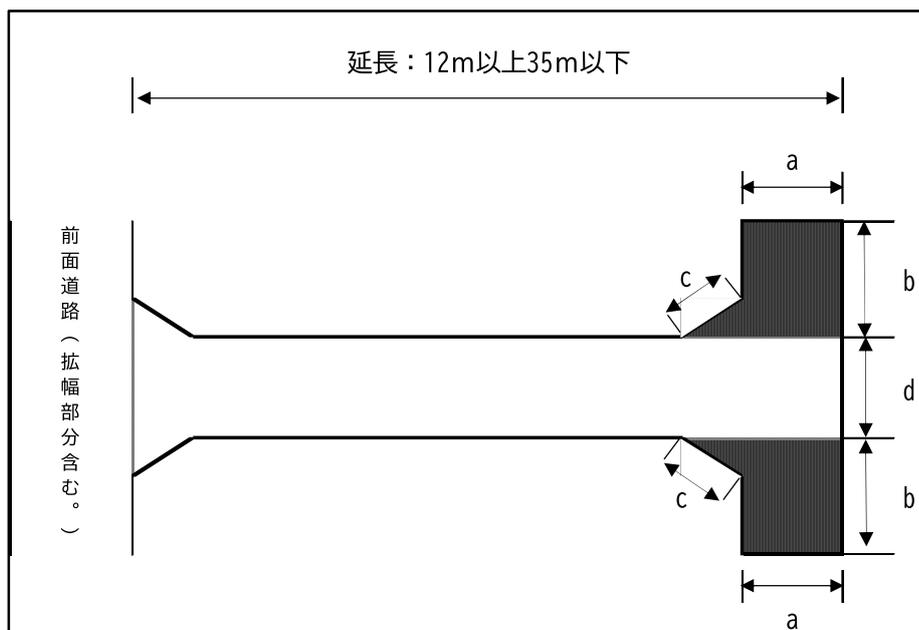
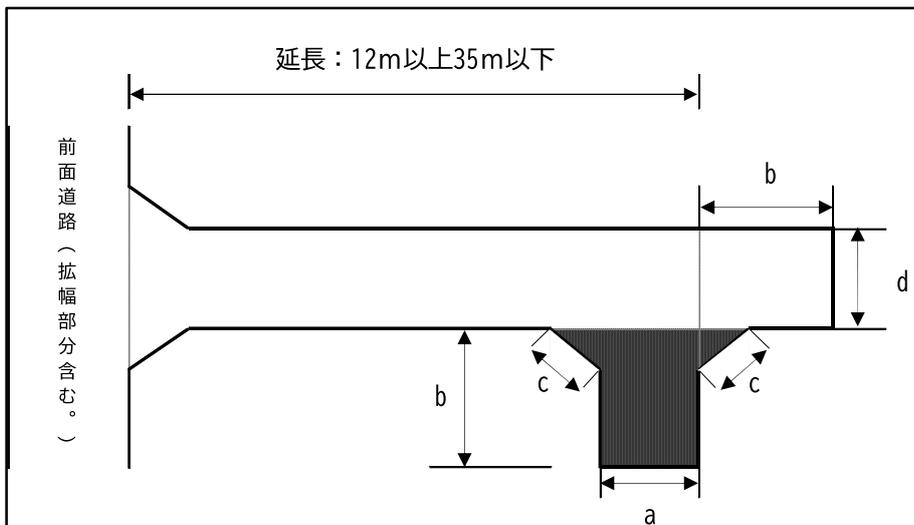
20 主要でない出入口に講ずる措置

規則第29条において規定する主要でない出入口において講ずる措置は、原則として、次に示すところによること。

- (1) 事業計画書上、主要な出入口からの出入りを想定している車両が、主要でない出入口からも出入りできると考えられる場合は、当該車両が出入りすることを防止するための措置を講ずること（門扉、注意看板等の設置等）。

21 転回広場

規則第29条の3第2号及び第3号の自動車の転回広場の規模及び形状は、原則として、次に示すところによること。



a = 4.0メートル以上

b = 6.0メートル以上12.0メートル以下

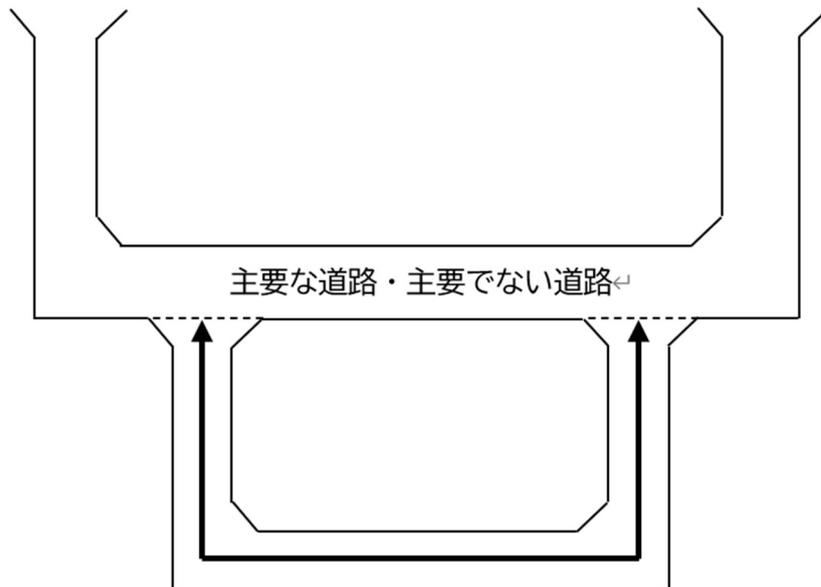
c = 本基準「9 隅切りの配置」別表に定める隅切り長さ以上

d = 条例第46条第1号から第3号までの規定に定める幅員以上

22 事業区域内に整備する主要でない道路の延長

事業区域内に整備する主要でない道路の延長は、事業区域内に整備する主要な道路又は主要でない道路に接続する部分間の長さとする（図24-1参照。）

図24-1



23 道路の占用物件

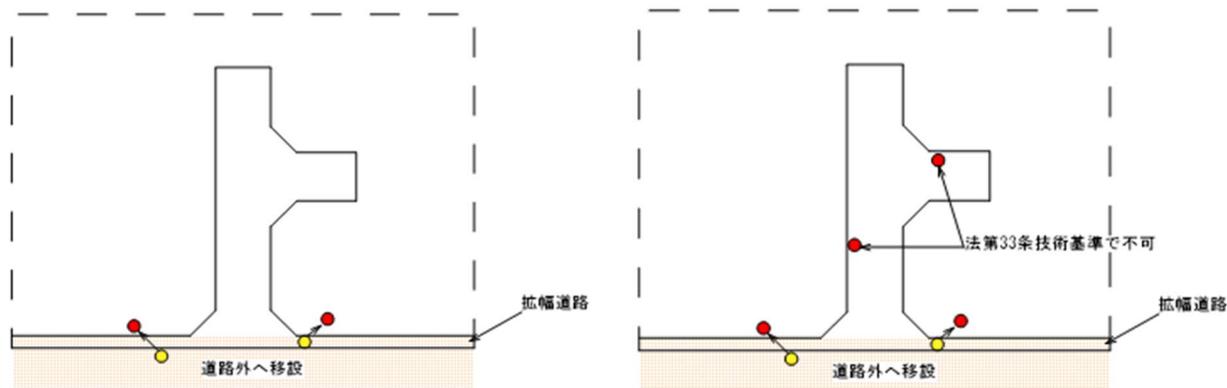
道路占用物件は、次のとおりとする。

- (1) 道路法施行規則第4条の4の2の規定に基づき、無電線化を基本として計画すること。
- (2) 道路法第32条の規定に基づき、鎌倉市道路占用規則に適合するよう計画すること【図6全て】。
なお、占用許可は占用企業者が取得すること。また、不要になる占用物件その他障害物等は、撤去すること。
- (3) 開発区域内又は開発区域に接している公道及び開発行為に関する工事を行う公道上にある電柱類の取扱いについては、原則として道路占用許可基準によるほか、次のとおりとすること。ただし、道路構造、沿道状況等により道路外への移設が困難である場合又は道路管理者が支障ないと判断した場合にあっては、道路端部に設置又は存置することができる。
 - ア 開発行為により既存の公道を拡幅する場合には、拡幅する側にある電柱類は、公道の区域外へ移設すること。
 - イ 既存の公道を拡幅しない場合であっても、開発行為により、既設の電柱類が交通の安全上支障があると道路管理者が判断した場合にあっては、公道の区域外へ移設すること。

(4) 地域防災拠点等については、接する道路、接続道路含め無電柱化の検討を行うこと。

図25-1

図25-2

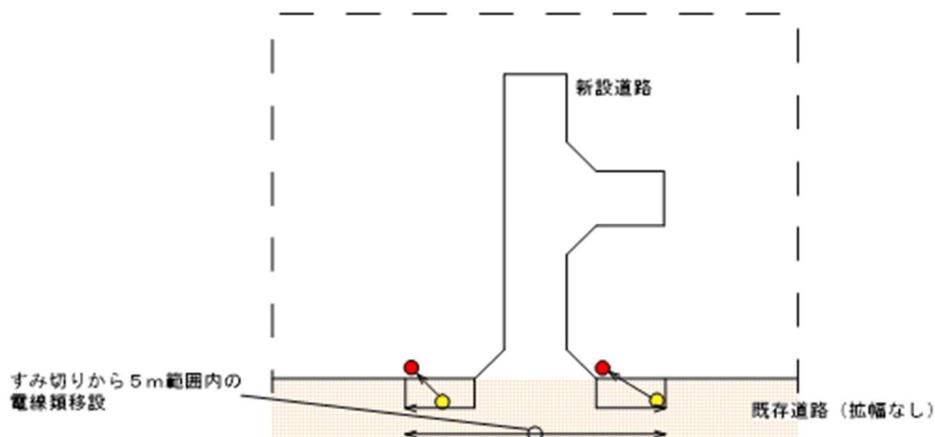


【(3)の解説】

道路を拡幅しない場合で、交通の安全上支障があると判断する場合は、次のとおりとする。

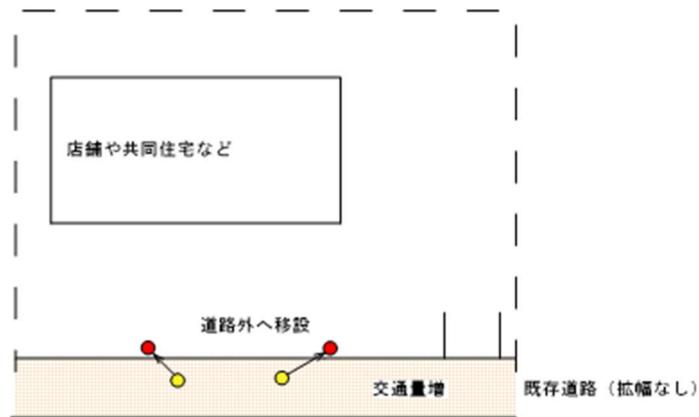
① 開発区域内に新設する道路の出入口から5メートルの範囲内に電柱類がある場合。

図25-3



②開発の計画により、交通量が増大するおそれがある場合。

図25-4

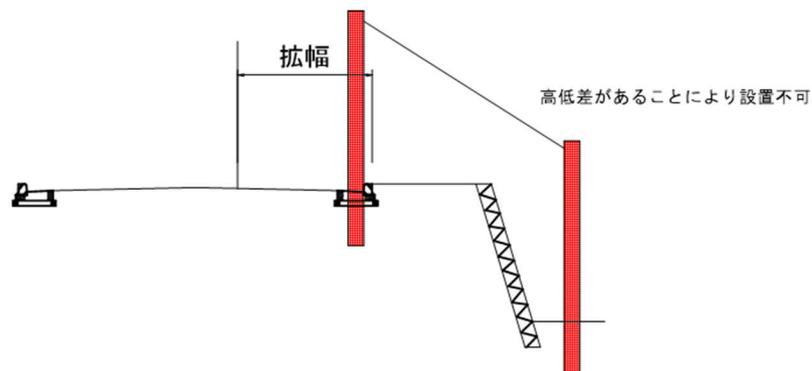


【(3) ただし書の解説】

道路構造、沿道状況等により移設が困難である場合の主な内容は、次のとおりとする。
なお、この場合には、占有企業者の見解等を添えた文書を提出すること。

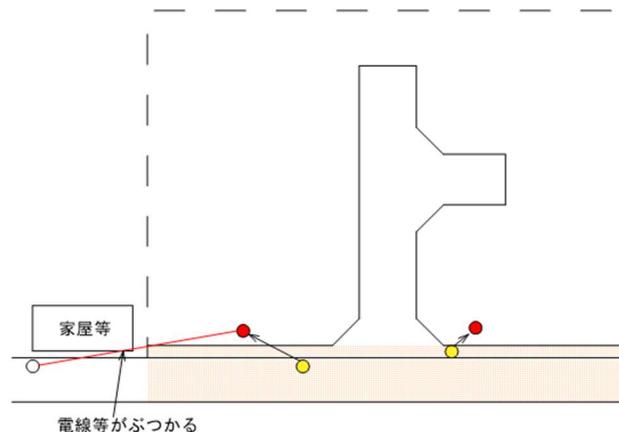
①道路と民地内に高低差があり（下^{のり}法上^{のり}法とも）、周辺電柱と線が繋がらない場合。

図25-5



②道路外へ移設することにより、電線等が隣接家屋に接触するなど技術的に不可能な場合。

図25-6



③その他、占有企業者の都合により道路へ移設することが困難である場合。

24 まちづくり空地

条例第37条の規定に基づき商業系地域において確保する空地（以下「まちづくり空地」という。）について、規則第25条の規定における市長が定める基準は、次のとおりとする。

- (1) まちづくり空地においては、地上から高さ2.5メートルの範囲には建築物、工作物等を設けることはできない。
- (2) まちづくり空地には、電柱を設けることはできない。
- (3) まちづくり空地に設ける舗装は、隣接する道路を汚損するおそれのないものとする。
- (4) 規則第25条の規定における歩道の幅員には、市が設置する道路の附属物又は市が占用を許可している工作物等を含めるものとする。

25 主な関連技術規定

(1) 鎌倉市制定基準等

- ア 鎌倉市道の構造に関する技術的基準を定める条例
- イ 鎌倉市道における移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める条例
- ウ 道路法第24条に規定する道路管理者の承認に係る審査基準

(2) 法令

- ア 道路法
- イ 道路構造令
- ウ 車道及び側帯の舗装の構造の基準に関する省令
- エ 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令
- オ 移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令
- カ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

(3) その他基準等

- ア 道路構造令の解説と運用【日本道路協会】
- イ 舗装の構造に関する技術基準【日本道路協会】
- ウ 舗装設計施工指針【日本道路協会】
- エ 舗装設計便覧【日本道路協会】
- オ 舗装施工便覧【日本道路協会】
- カ 立体横断施設技術基準・同解説【日本道路協会】
- キ 道路標識設置基準・同解説【日本道路協会】
- ク 道路土工各種【日本道路協会】
- ケ 道路橋示方書・同解説【日本道路協会】
- コ 防護柵の設置基準・同解説【日本道路協会】
- サ 車両用防護柵標準仕様・同解説【日本道路協会】
- シ 道路照明施設設置基準・同解説【日本道路協会】
- ス 平面交差の計画と設計【交通工学研究会】
- セ コンクリート標準仕様書【土木学会】
- ソ 道路の移動円滑化整備ガイドライン【国土技術研究センター】