

別表第1

(1) ガス事業

管路等の種類	管径
鋼管(JIS G 3452)	300mm以下のもの
ダクタイル鋳鉄管(JIS G 5526)	300mm以下のもの
ポリエチレン管(JIS K 6774)	200mm以下のもの

(2) 水道事業

管路等の種類	管径
鋼管(JIS G 3443)	300mm以下のもの
ダクタイル鋳鉄管(JIS G 5526)	300mm以下のもの
硬質塩化ビニル管(JIS K 6742)	300mm以下のもの
水道配水用ポリエチレン管(引張降伏強度204 kg f/cm ² 以上)	200mm以下で 外径/厚さ=11のもの

(3) 下水道事業

管路等の種類	管径
ダクタイル鋳鉄管(JIS G 5526)	300mm以下のもの
ヒューム管(JIS A 5303)	300mm以下のもの
強化プラスチック複合管(JIS A 5350)	300mm以下のもの
硬質塩化ビニル管(JIS K 6741)	300mm以下のもの
陶管(JIS R 1201)	300mm以下のもの

(4) 電気事業

管路等の種類	管径
鋼管(JIS G 3452)	250mm以下のもの
強化プラスチック複合管(JIS A 5350)	250mm以下のもの
耐衝撃性硬質塩化ビニル管(JIS K 6741)	300mm以下のもの
コンクリート多孔管(管材曲げ引張強度54kg f/cm ² 以上)	φ125×9条以下のもの

(5) 電気通信事業等

管路等の種類	管径
硬質塩化ビニル管(JIS K 6741)	75mm以下のもの
鋼管(JIS G 3452)	75mm以下のもの

備考

- 1 上記括弧内の規格は、可能な限りJIS規格を表示している。
- 2 管径には、いわゆる呼び径で表示されるものを含む。
- 3 上記管路等であっても、道路の舗装構成、土質の状態、交通状況及び気象状況等から、別表第1の2によることが不適切であると認められる場合は、3(2)(3)本文の取扱いによる。
- 4 上記以外のものであっても、事業の種別ごとに上記と同等以上の強度を有するものについては、上記の管径を超えない範囲内において対象とすることができる。この場合は、同等以上の強度を有することを乙が甲に示すものとする。
- 5 電線共同溝の整備等に関する特別措置法の適応を受ける管路等については、この限りではない。

別表第1の2

(1) 電線

区分	埋設深度
車道	0.8m以下としない。(周辺埋め戻し部を含む。) ※舗装厚がこれを超える場合は、その厚さとする。
歩道	0.6m以下としない。

(2) 水管、ガス管

区分	埋設深度
車道	本線 $T < 1,000$ (旧L、A、B交通) 1.0m以下としない。
	本線以外 $T \geq 1,000$ (旧C、D交通) 1.2m以下としない。
歩道	本線
	本線以外 0.6m以下としない。

(3) 下水道管

区分	埋設深度
車道	本線 $T < 1,000$ (旧L、A、B交通) 1.0m以下としない。
	本線以外 $T \geq 1,000$ (旧C、D交通) 1.2m以下としない。
歩道	本線
	本線以外 0.6m以下としない。 ※ 外圧1種ヒューム管の場合は、1.0m以下としない。

備考

1 水管、ガス管及び下水道管の本線と本線以外の線の考え方は、次による。

(1)「 施行令第12条第3号に規定する本線とは、水道又はガス施設における基幹的な線で、道路の地下に設けるに当たっては道路構造の保全等の観点から所要の配意を要するものを指す。例えば、水道又はガス施設における基幹的な線以外の線で、給水管又は引込線と直接接続されているもの又はそれらと直接接続することが予定されているものは、一般的には水管又はガス管の本線以外の線として取り扱うことが可能であると考えられる。なお、給水管及び引込線は、同号に規定する本線に該当しない。」

(「電線、水管、ガス管又は下水道管を道路の地下に設ける場合における埋設の深さ等について」(平成11年3月31日付け建設省道政発第32号の2、建設省道国道発第5号の2道路局路政課長、国道課長通知)(以下「国通知」という。) 記4(5)から抜粋)

(2)「 施行令第12条第4号に規定する本線とは、下水道施設における基幹的な線で、道路の地下に設けるに当たっては道路構造の保全等の観点から所要の配意を要するものを指す。例えば、下水道法施行規則第3条第1項に規定する「主要な管渠」は、概ね本線に該当するものと考えられる。したがって、別表第1に掲げる管路等のうち、下水道事業の用に供するものは、一般的には本線以外の線として取り扱うことが可能であると考えられる。」

(国通知 記4(6)から抜粋)

2 「T」=舗装計画交通量(台/日・方向)

別表第2 標準舗装構成

(1) 車道

(単位:cm)

舗装の種類別		アスファルト							コンクリート						砂利		
		本復旧			仮復旧				本復旧			仮復旧			復旧		
舗装の構造		表層+基層	上層路盤		下層路盤		表層	上層路盤	下層路盤	表層	上層路盤	下層路盤	表層	上層路盤	下層路盤	表層	路盤
		加熱アスファルト 混合物	歴青安定 処理	粒調砕石 (40mm以下)	再生クラッシュラン (40mm以下)	加熱アスファルト 混合物	粒調砕石 (40mm以下)	再生クラッシュラン (40mm以下)	コンクリート版	粒調砕石 (40mm以下)	再生クラッシュラン (40mm以下)	加熱アスファルト 混合物	粒調砕石 (40mm以下)	再生クラッシュラン (40mm以下)	クラッシュラン (30mm以下)	再生クラッシュラン (40mm以下)	
舗装設計交通量 (台/日・方向)	T<100(旧L交通)	5	—	15	20	3	17	20	20	20	25	3	37	25	10	50	
	100≤T<250(旧A交通)	5	—	15	35	3	17	35									
	250≤T<1,000(旧B交通)	10	—	20	35	3	27	35	25	30	30	3	52	30			
	1,000≤T<3,000(旧C交通)	10	8	25	40	3	40	40	30	20	30	3	47	30			
	3,000≤T(旧D交通)	15	10	35	40	3	57	40									

(2) 歩道

(単位:cm)

舗装の種類別		アスファルト				コンクリート			
		本復旧		仮復旧		本復旧		仮復旧	
舗装の構造		表層	路盤	表層	路盤	表層	路盤	表層	路盤
		加熱アスファルト 混合物	再生クラッシュラン (40mm以下)	加熱アスファルト 混合物	再生クラッシュラン (40mm以下)	コンクリート版	再生クラッシュラン (40mm以下)	加熱アスファルト 混合物	再生クラッシュラン (40mm以下)
		3	10	3	10	7	10	3	14
		3	10	3	10	7	10	3	14

(3) 歩道 (自動車乗入口)

(単位:cm)

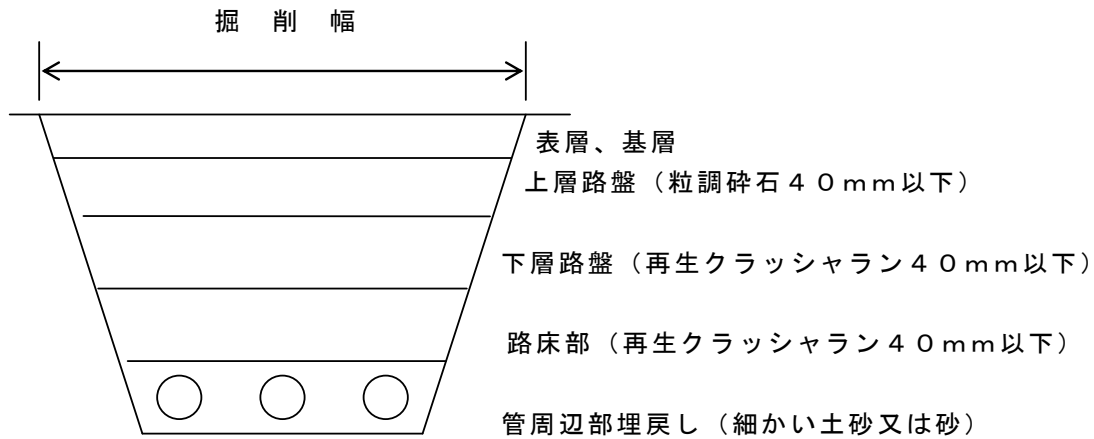
舗装の種類別		アスファルト							コンクリート				
		本復旧			仮復旧				本復旧		仮復旧		
舗装の構造		表層	上層路盤		下層路盤		表層	上層路盤	下層路盤	表層	路盤	表層	路盤
		加熱アスファルト 混合物	歴青安定 処理	粒調砕石 (40mm以下)	再生クラッシュラン (40mm以下)	加熱アスファルト 混合物	粒調砕石 (40mm以下)	再生クラッシュラン (40mm以下)	コンクリート版	再生クラッシュラン (40mm以下)	加熱アスファルト 混合物	再生クラッシュラン (40mm以下)	
箇所の種類別	主に普通車が入り出す箇所	5	—	20	20	3	22	20	15	15	3	27	
	主に大型車が入り出す箇所	5	10	15	15	3	27	15	20	20	3	37	
	主に普通車が入り出す箇所のうち 出入り回数が少ない箇所(※)	5	—	10	10	3	12	10	10	15	3	22	

※ 「主に普通車が入り出す箇所のうち出入り回数が少ない箇所」は、主に普通車が入り出す乗入口幅員4m以下の箇所のうち、出入り回数が少なく、かつ、積載重量が大きくなりすぎない箇所に適用する。

例: 店舗又は事務所の駐車場乗入口以外の民家の車庫乗入口等。

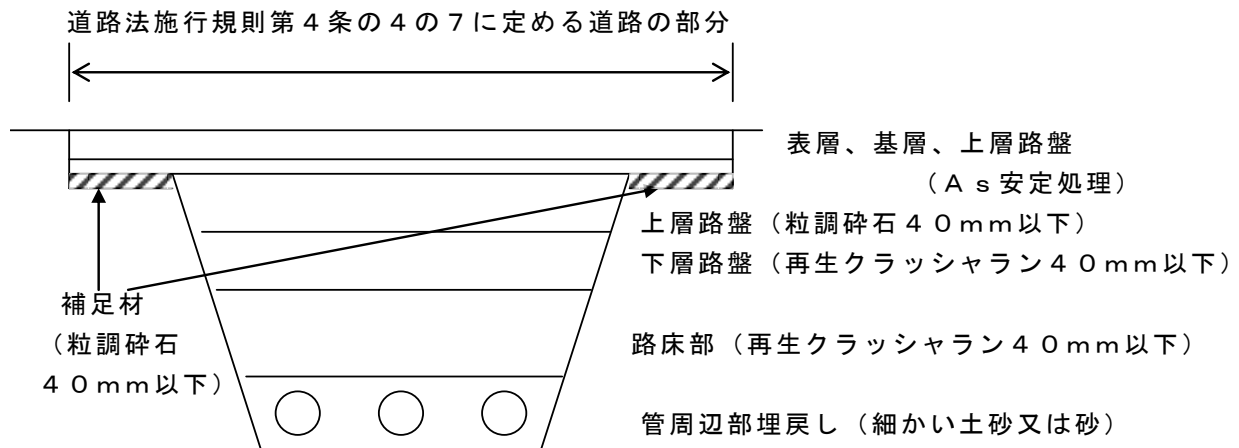
(4) 舗装復旧断面概略図

ア 仮復旧



※ 土留工施工の場合の掘削面の勾配は、90度となる。

イ 本復旧



※ 土留工施工の場合の掘削面の勾配は、90度となる。

(5) 法覆工

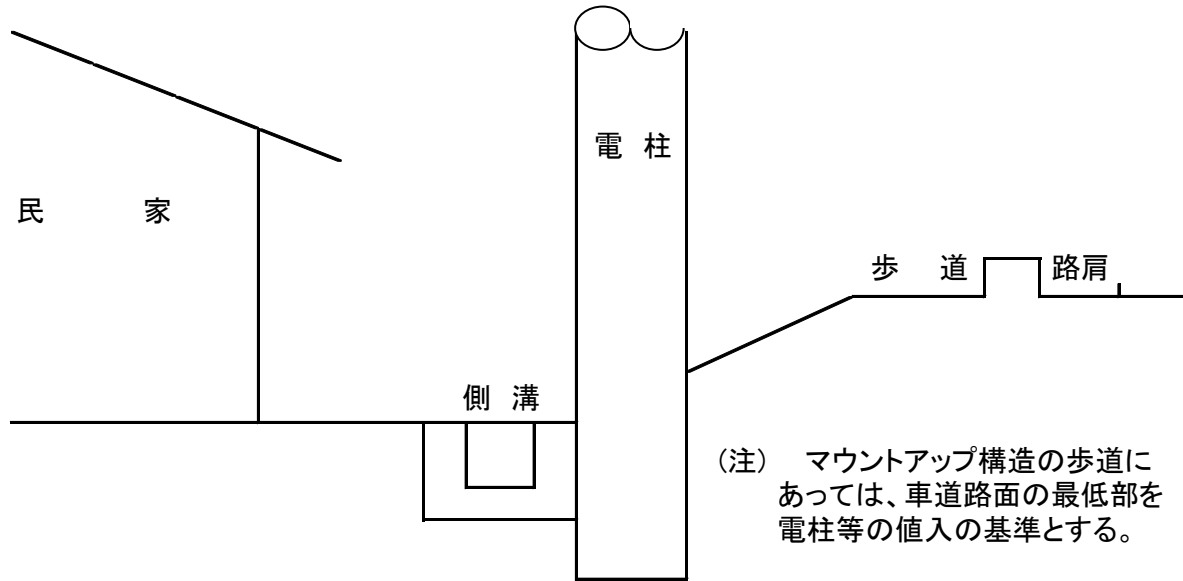
土羽法面の復旧に当たっては、法面処理（筋芝、人口芝等）をすること。

別表第3 やむを得ず道路敷に建柱する場合の例

考え方 できる限り道路の有効幅員を確保する。

(1) 歩道を有する道路の場合

① 法敷がある場合



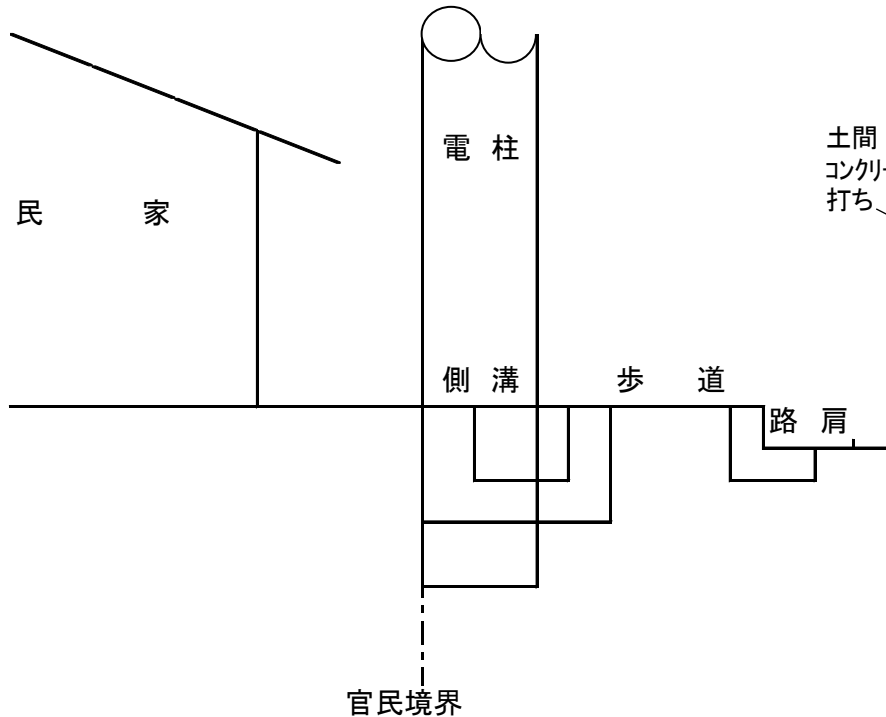
(注) マウントアップ構造の歩道にあっては、車道路面の最低部を電柱等の値入の基準とする。

② 法敷がない場合

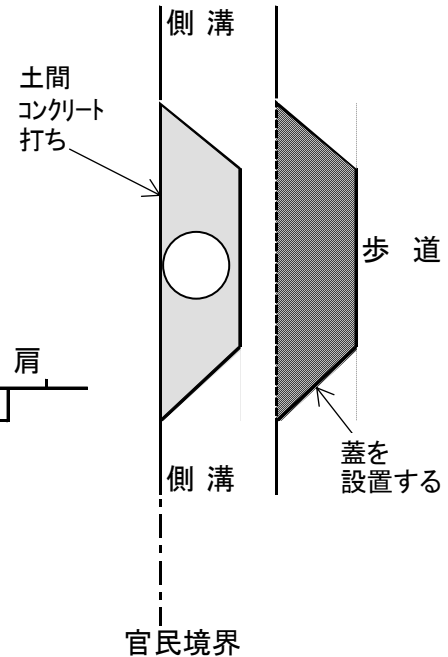
ア 路端寄り

側溝が用排水路や流雪溝と兼ねる場合等屈曲させることが適当でないときは、側溝の外側に接するように設置すること。

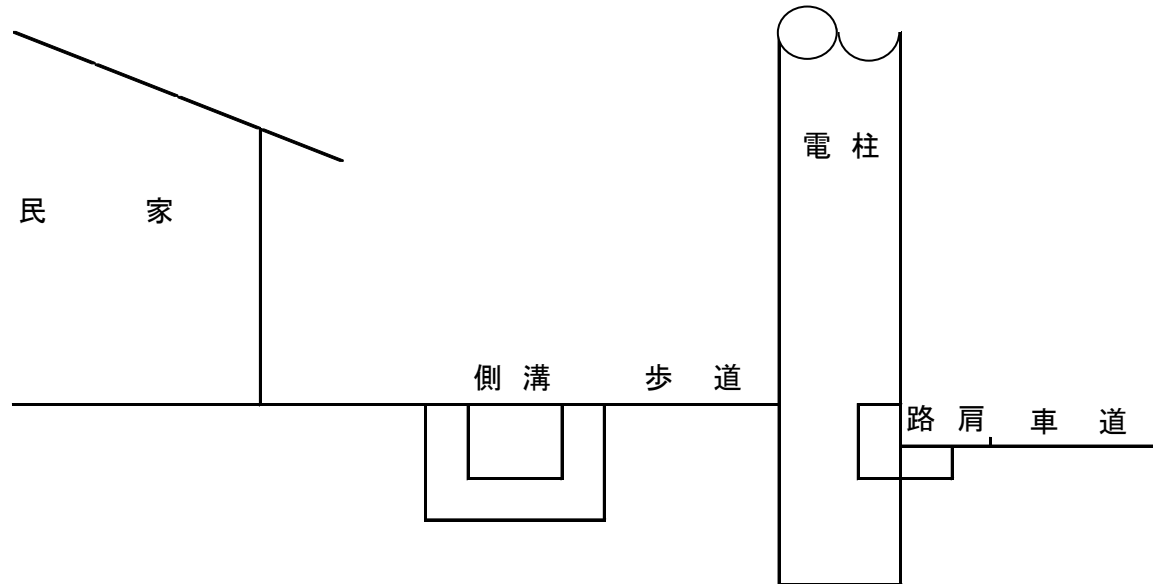
(ア)横断面図



(イ)側溝の平面図

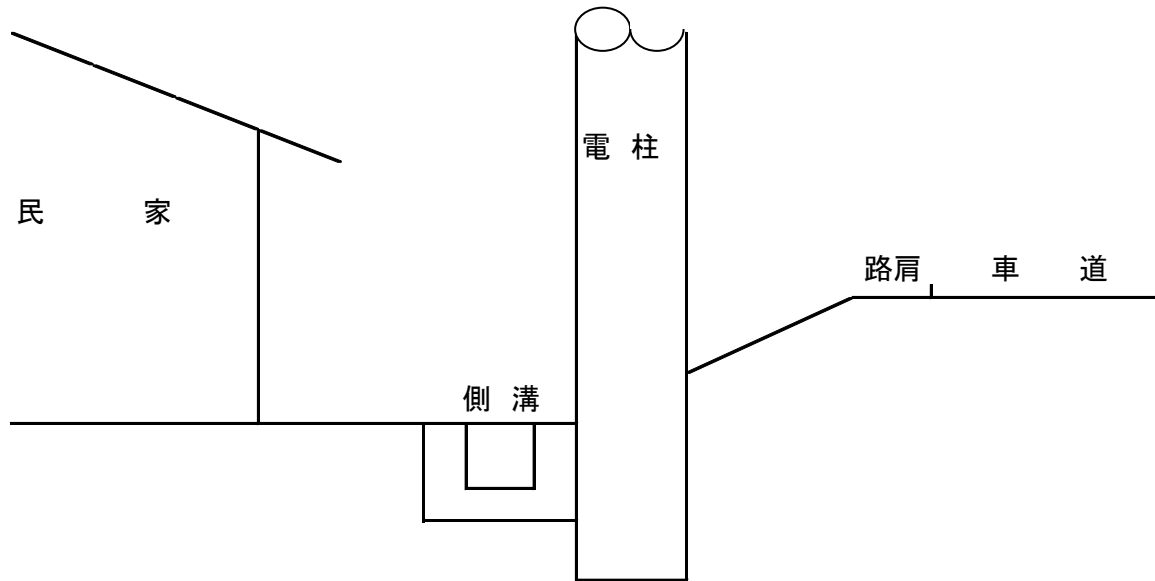


イ 車道寄り（アとすることができない場合に限る。）



(2) 歩道を有しない道路の場合

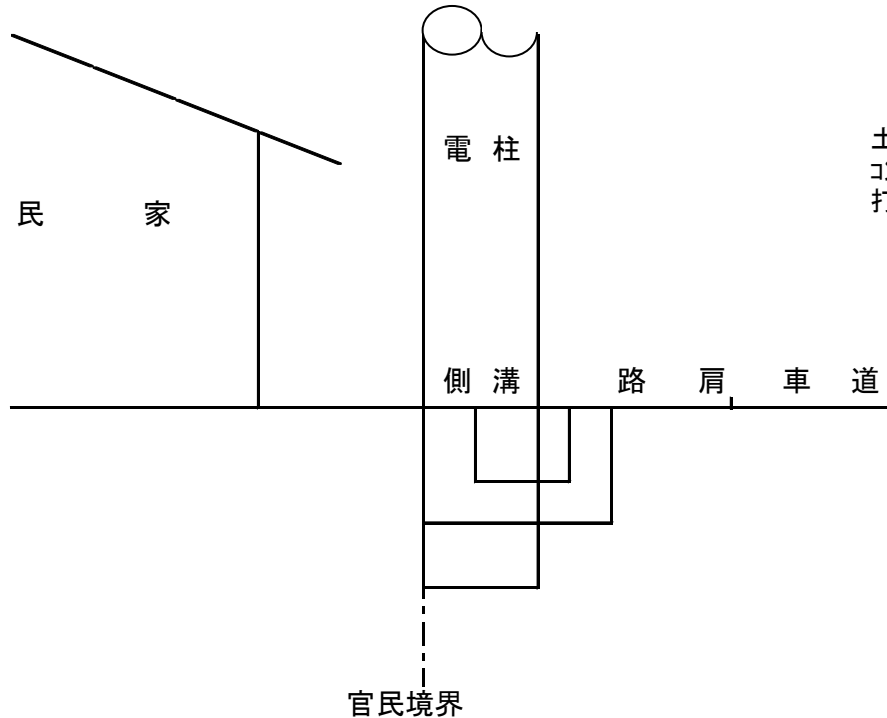
① 法敷がある場合



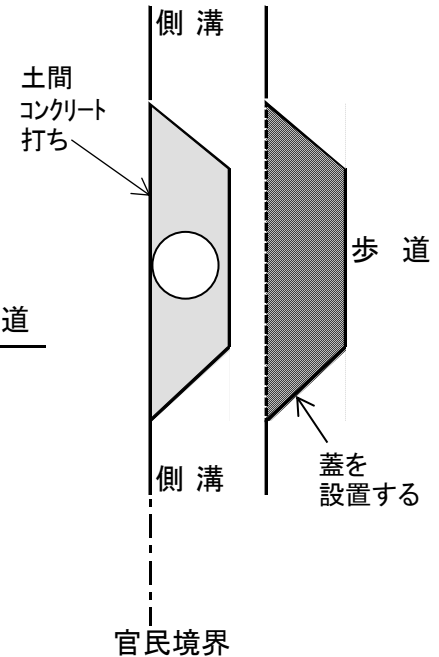
② 法敷がない場合

側溝が用排水路や流雪溝と兼ねる場合等屈曲させることが適当でないときは、側溝の外側に接するように設置すること。

(ア)横断面図



(イ)側溝の平面図



別表第4 アスファルト舗装の材料区分

(1) 車道(施工箇所:富山市、滑川市、上市町、立山町、舟橋村地内)

舗装設計交通量 (台/日・方向)	表層	基層
T<250 (旧L、A交通)	密粒度AC20FAp 施工厚5cm以上 密粒度AC20FA(改質材入り) 施工厚5cm以上の滑り止め部 密粒度AC13FAp 施工厚5cm未満	
T≥250 (旧B、C交通)	密粒度AC20FH(改質材入り) 施工厚5cm以上	粗粒度AC20(再生材入り)

※密粒度AC20FAp、密粒度AC13FAp……溶融スラグを利用した加熱アスファルト混合物

(2) 車道(上記(1)以外の市町内)

舗装設計交通量 (台/日・方向)	表層	基層
T<250 (旧L、A交通)	密粒度AC20FA 施工厚5cm以上 密粒度AC20FA(改質材入り) 施工厚5cm以上の滑り止め部 密粒度AC13FA 施工厚5cm未満	
T≥250 (旧B、C交通)	密粒度AC20FH(改質材入り) 施工厚5cm以上	粗粒度AC20(再生材入り)

備考

- 舗装設計交通量(台/日・方向) $T < 1,000$ (旧L、A、B交通)における上層路盤は、原則として、粒調碎石(40mm以下)とする。
- 舗装設計交通量(台/日・方向) $1,000 \leq T < 3,000$ (旧C交通)における上層路盤は、アスファルト安定処理(25)及び粒調碎石(40mm以下)とする。
- 下層路盤は、原則として再生クラッシュラン(40mm以下)とする。
- 滑り止め舗装は、合成勾配6%以上の箇所に必要に応じて用いるものとする。
- 歩道(自動車乗入口)については、舗装設計交通量(台/日・方向) $T < 250$ (旧L、A交通)に準じるものとする。
- 密粒度AC20FAp及びAC13FApが調達できない場合、密粒度AC20FA及びAC13FAを使用するものとする。

(3) 歩道

使用合材	路盤材
密粒度AC13	再生クラッシュラン (40mm以下)