

藤沢市復旧範囲の裁定基準

土木部 道路管理課

(2015年(平成27年)3月2日改訂)

藤沢市復旧範囲の裁定基準 総則

(はじめに)

道路は、舗装の継ぎ目がないことが振動や騒音、通行の支障がなく道路の持つ性能を最大限に生かしている状態であり、道路の持つ本来の性能を保つための維持・修繕を行うことが道路管理者の責務である。

しかし、市民生活においてはライフラインその他の事由により、道路の掘削をせざるを得ないのが現実である。この場合、占有者等が道路管理者の許可を得て、工事を施工した責任において、その道路が本来持つ性能に最大限近づける本復旧を行うことが求められる。

この基準は、道路の持つ本来の性能を保ち、市民生活や交通への影響を極力小さくするために定めたものである。

(目的)

第1条 この基準は、藤沢市道路占用規則第21条に基づき、藤沢市道における占有掘削工事等の復旧範囲を示すガイドラインである。なお、ここに示すものに該当しない場合や占有者による判断が困難である場合等、例外的な工事については、道路管理者と個別協議を行うこと。

(基準の適用範囲)

第2条 前条に基づく個別協議もしくは現地立会いにより、道路管理者が復旧範囲を裁定した場合は、この基準を適用しない。

(舗装構成の指示・調整)

第3条 占有者は、道路占用許可書に示した舗装構成で復旧工事を行うものとする。ただし、現況道路の舗装構成が許可書に示された舗装構成と異なる場合は、道路管理者と個別協議を行うこと。

(競合工事の施工調整)

第4条 占有者は、他の占有掘削工事等と競合した場合は、競合業者と十分に施工調整を行い、本復旧を一本化すること。

(特殊舗装構成の復旧方法)

第5条 藤沢市道路復旧標準断面図に該当しない特殊な舗装構成については、道路管理者に確認をすること。

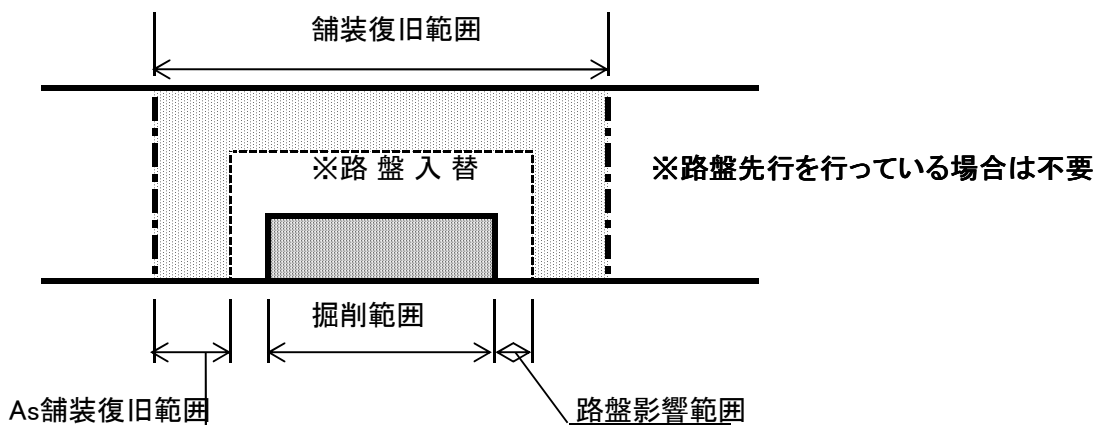
復旧等の考え方について

以下に示す基準については、道路に対して横断方向や縦断方向に掘削した場合に関わらず適用する。また、掘削箇所が道路のどの位置になる場合でも、同様である。

また、有効幅員とは、実際に通行する上で支障にならない範囲とするため、縁石またはL型側溝は含めない(アスファルト幅員)。
なお、有効幅員の取り方について、判断がつかない場合は必ず事前に道路管理者に確認すること。

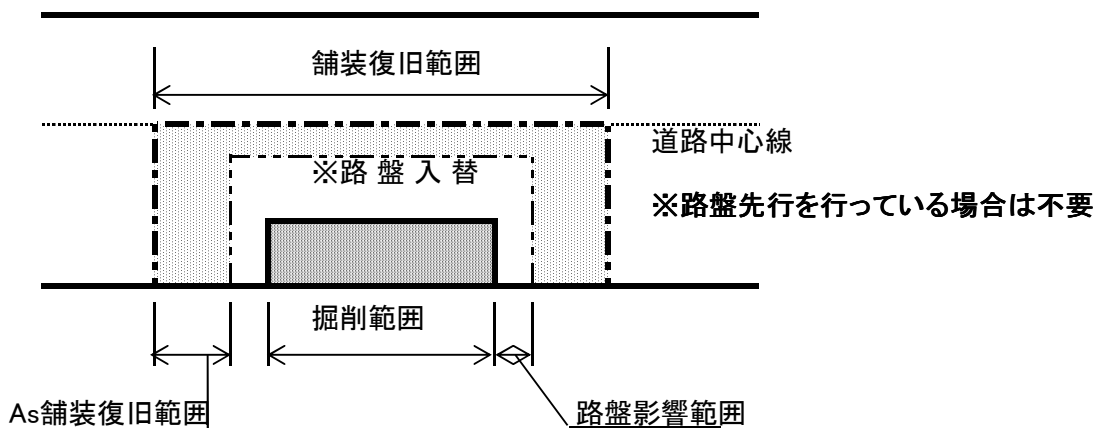
1. 通常アスファルト舗装(2号工及び3号工)

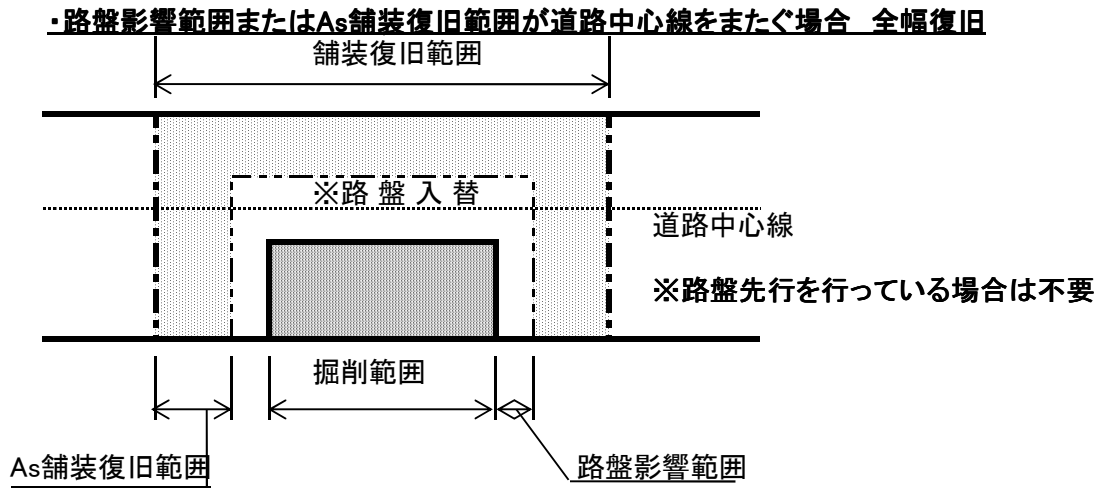
①有効幅員4.0m以下の場合 全幅復旧



②有効幅員4.0mを越える場合

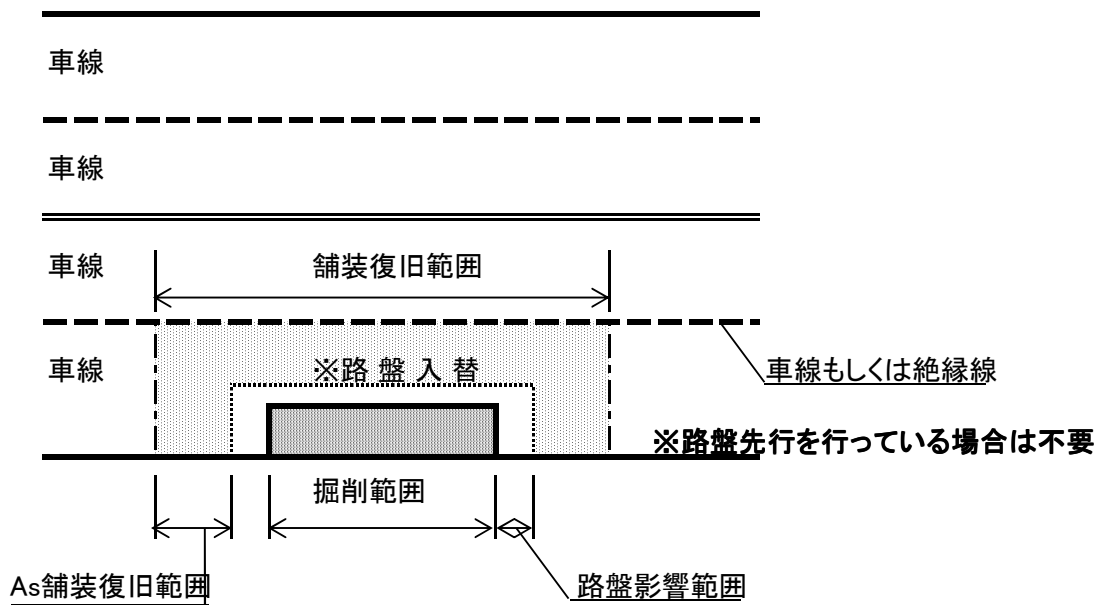
・路盤影響範囲、As舗装復旧範囲が道路中心線をまたがない場合 半幅復旧





③車線がある道路の場合

・一つの車線でAs舗装影響範囲が収まる場合



※路肩及び中央帯、並びに各々に含まれる側帯にかかる部分については別途道路管理者と協議するものとする。

※路盤影響範囲またはAs舗装復旧範囲が車線をまたぐ場合、該当車線までを本復旧すること。

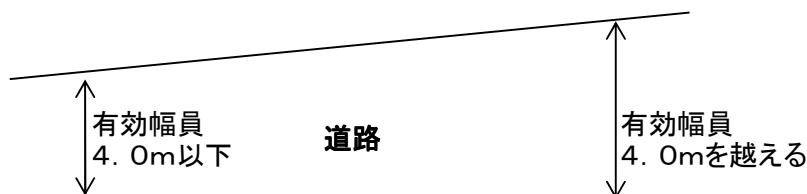
2. その他の舗装

- ① **コンクリート舗装(1号工)及びコンクリート下地のタイル舗装(7号工(2))**
 - ・幅員にかかわらず伸縮目地までのブロック単位で復旧とする。
 - また、伸縮目地がない場合は個別協議を行うこと。
- ② **歩道(5号工)**
 - ・幅員にかかわらず全幅の復旧とする。
- ③ **未舗装道路(6号工)**
 - ・掘削範囲を埋め戻すこと。ただし、掘削範囲周辺はアスファルト舗装同様に、影響をうけるものと考え、十分な転圧等、適切な対策を講じること。
- ④ **平板ブロック(7号工(1))及びインターロッキングブロック等(7号工(3))**
 - ・幅員にかかわらず掘削範囲とその周り0.3mを復旧範囲とする。
 - なお、復旧範囲がブロックにかかった場合は、そのブロックまで復旧すること。

3. 個別に協議が必要な代表的事例

① 幅員が一様でない場合

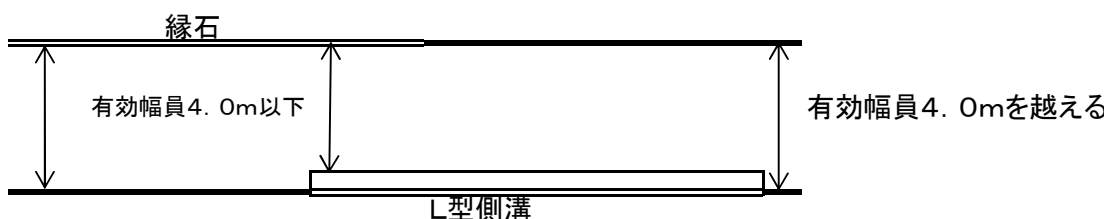
- ・元道の幅員が一定していないとき



- ・開発行為やセットバック等により、同一路線の一部が拡幅されているとき



- ・道路構造物等により、同一路線の幅員が一定しないとき

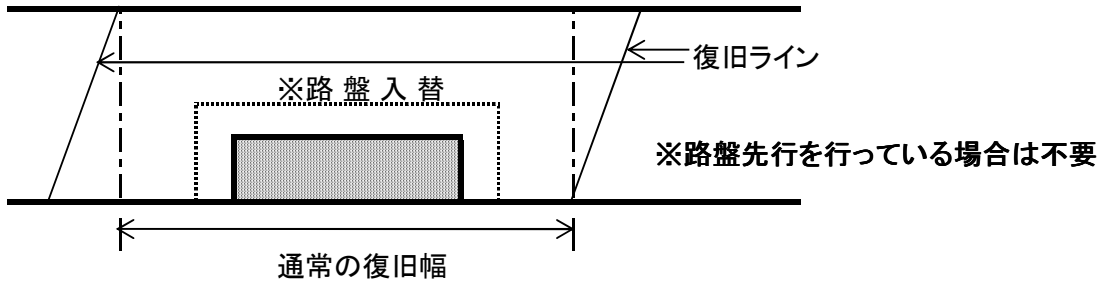


②掘削規制箇所

- ・一般車道等については4.0m、幹線道路またはバス路線等については9.0m等、通常の範囲とは異なる復旧を指示する場合があるため

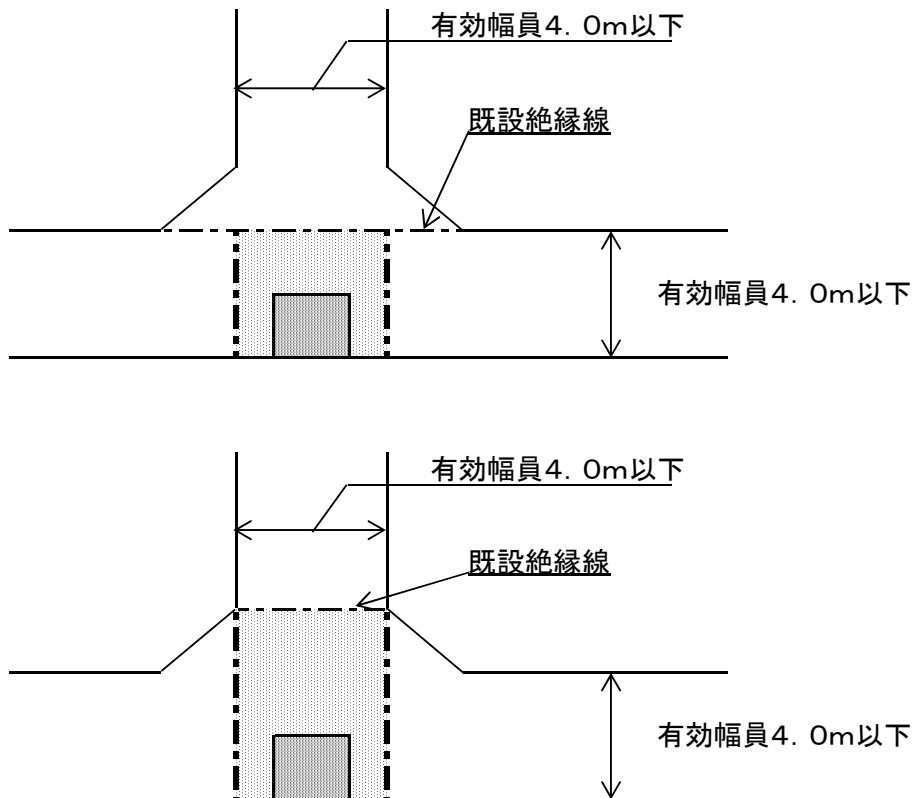
4. 斜め復旧

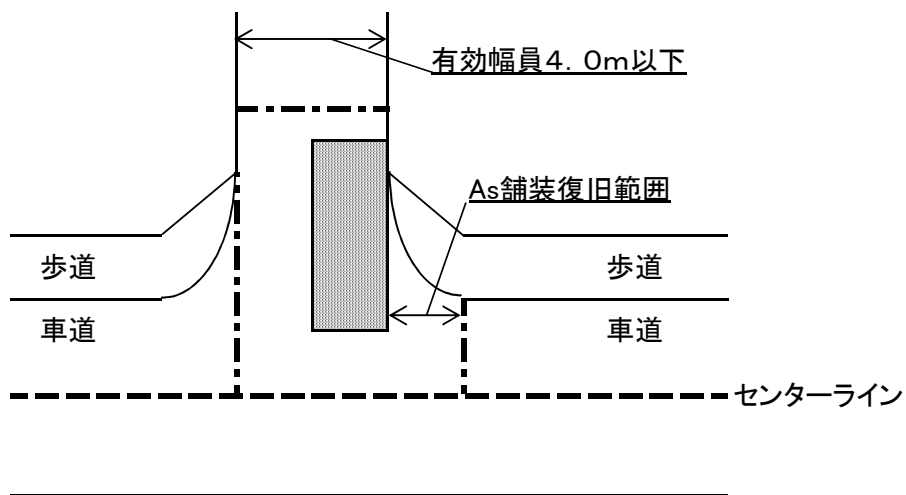
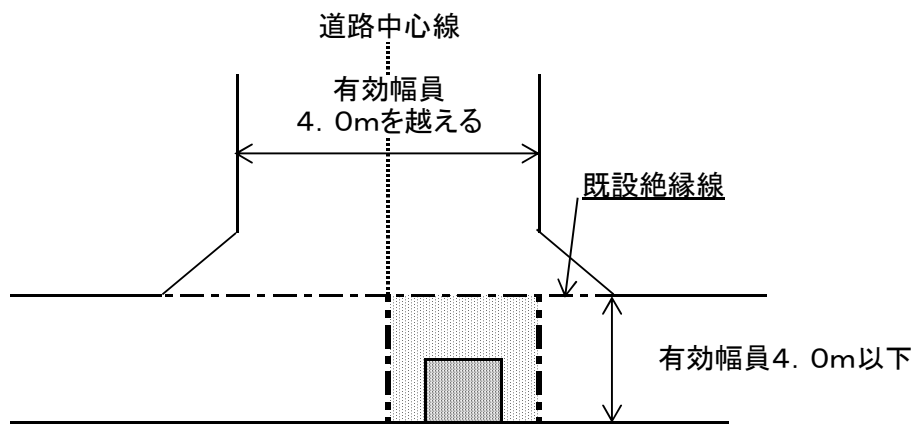
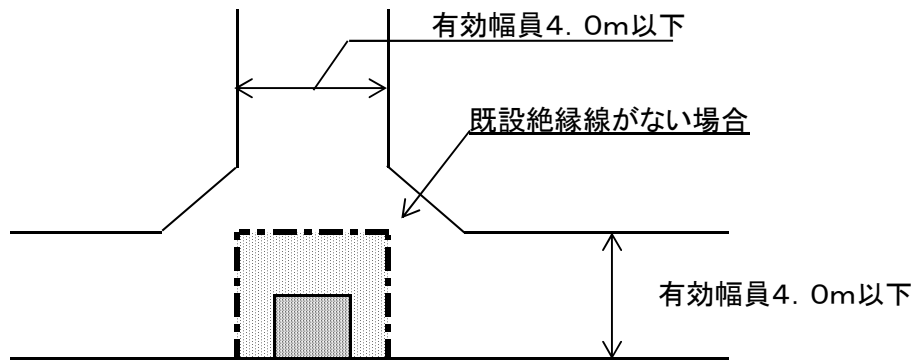
工事後の復旧に起因する振動、騒音への対策として、現在藤沢市では復旧を斜めに施工する斜め復旧を試行的に実施している。
幹線道路またはバス路線等に該当する、特に交通量の多い路線(2号工)については個別に道路管理者と協議を行い、道路管理者の指示に従うこと。

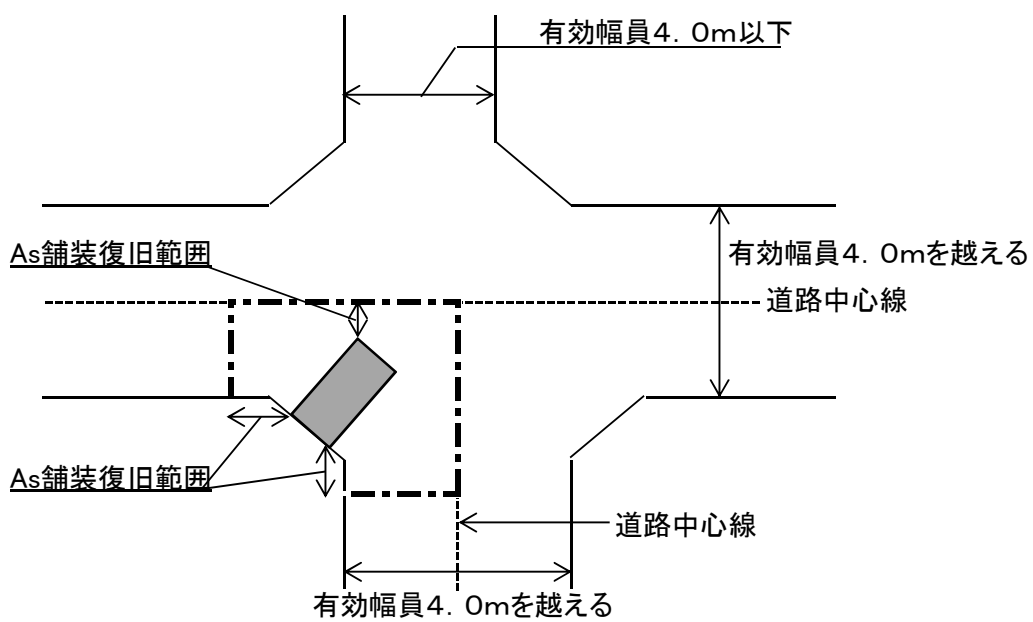
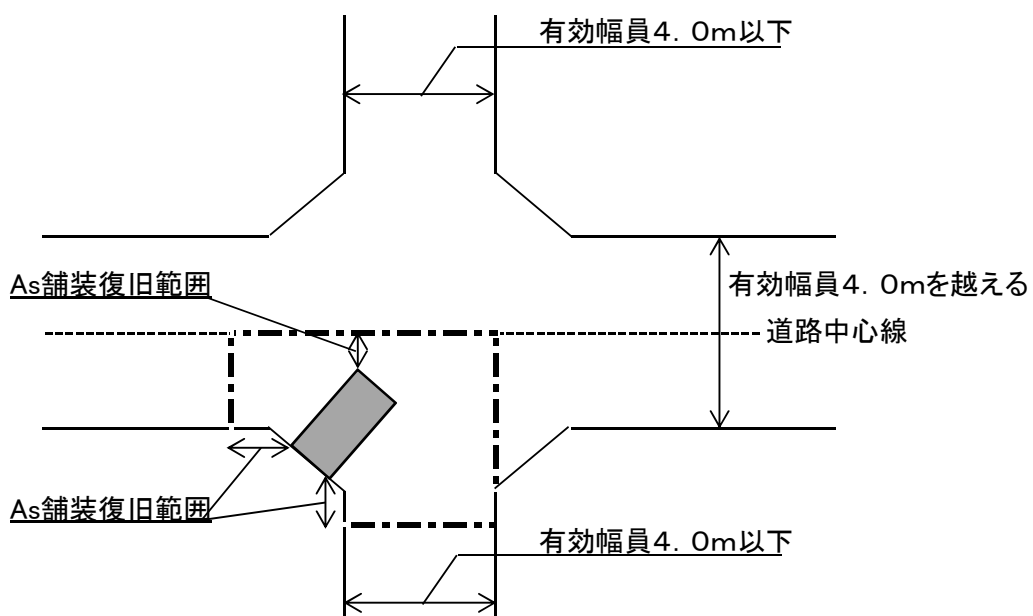
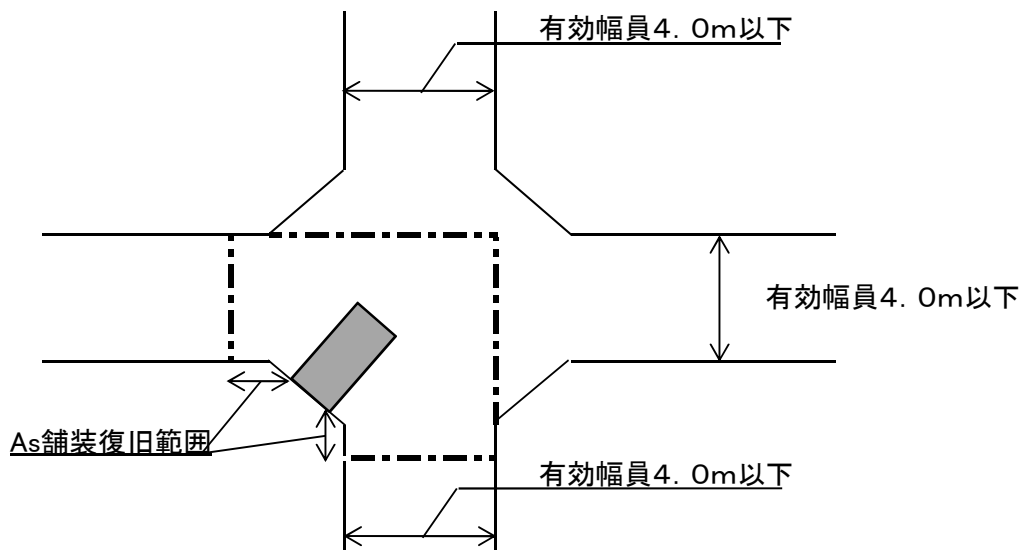


5. 交差点内の復旧範囲について

以下に示す交差点内の復旧範囲は標準的な復旧範囲を示したものであるが、変則的な交差点または角切部であったり、掘削範囲がずれている場合には、個別に道路管理者と協議を行い、道路管理者の指示に従うこと。



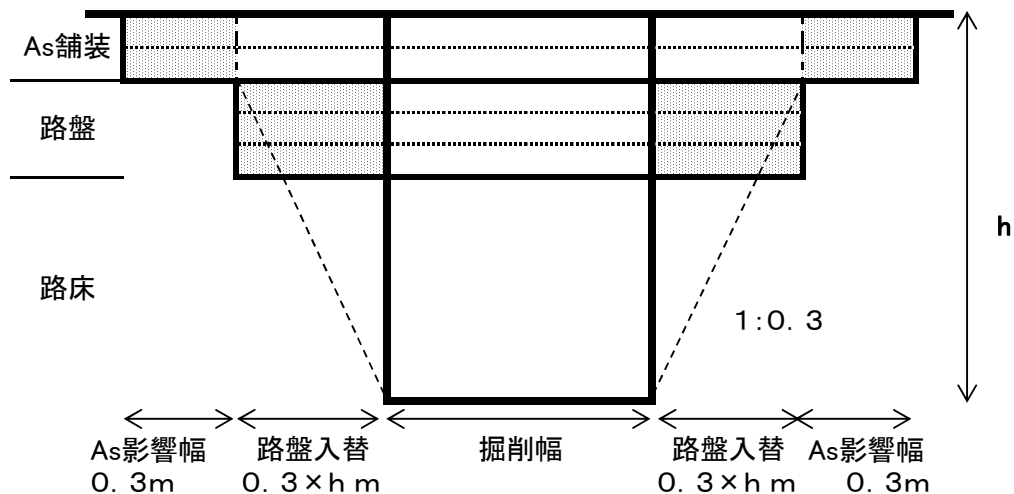




6. 復旧影響範囲算出方法

以下に示す方法により算出した復旧幅が1.5mに満たない場合には、1.5mをもって舗装復旧幅とする。

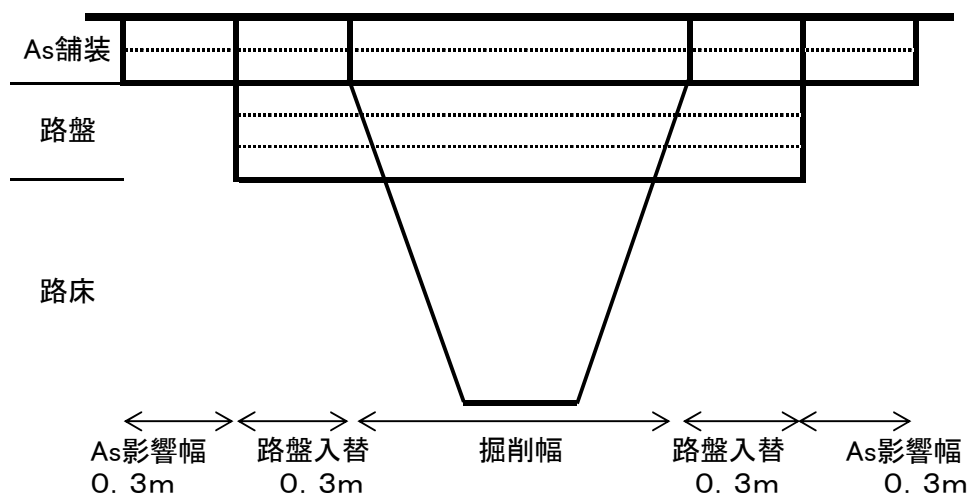
①2号工 直掘の場合



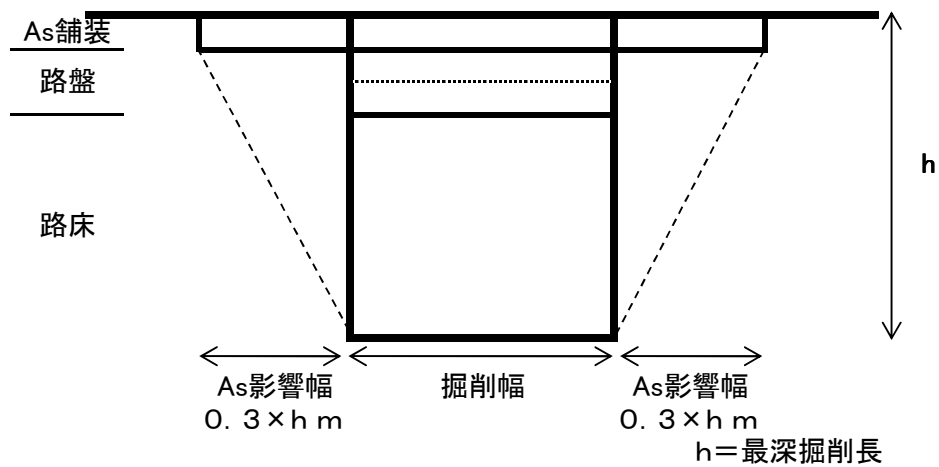
h = 最深掘削長

※路盤先行を行う場合は、3号工の直掘に準ずる。(網掛け部分の復旧は不要となる)

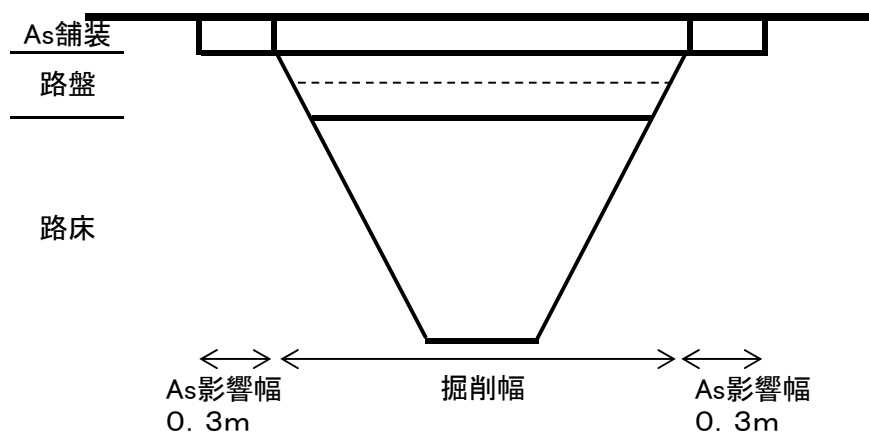
②2号工 法掘の場合



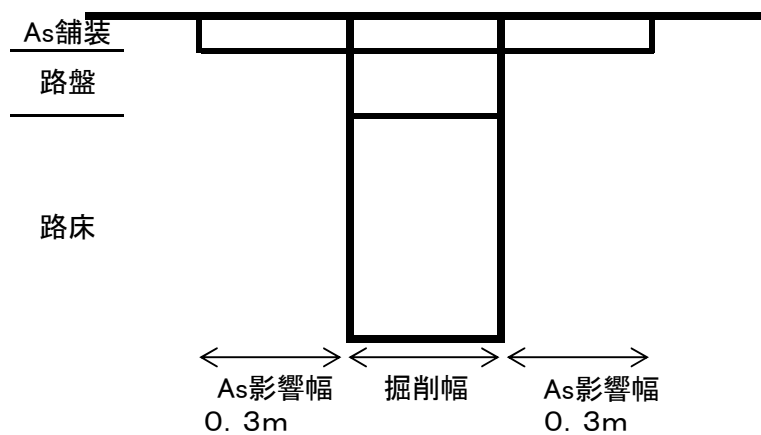
③3号工 直堀の場合



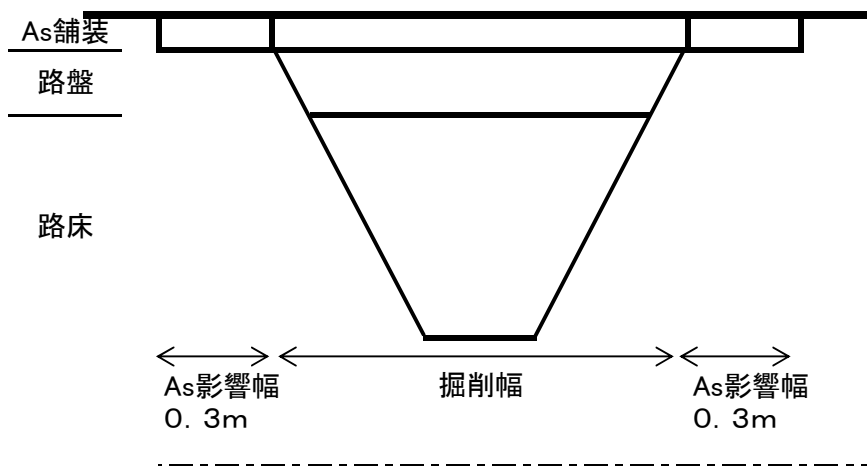
④3号工 法堀の場合



⑤5号工 直堀の場合



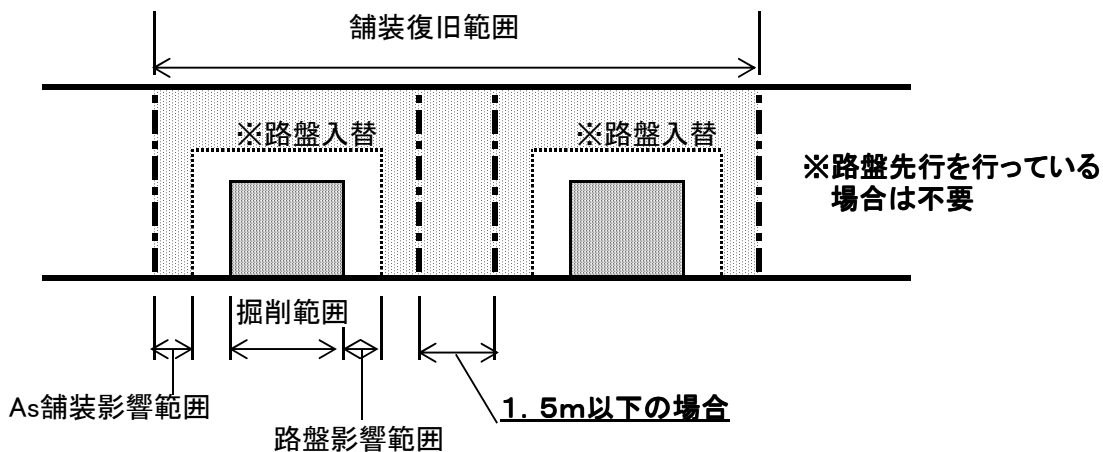
⑥5号工 法堀の場合



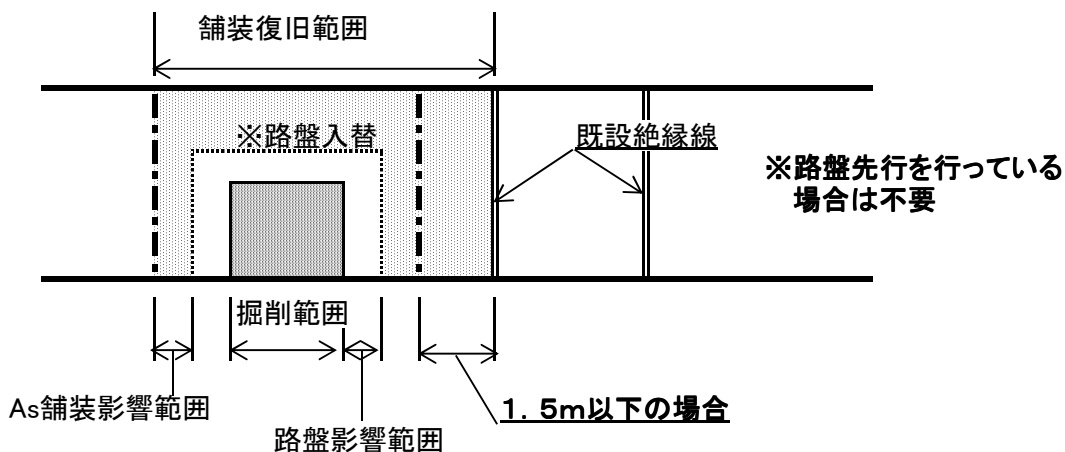
7. 競合工事の場合の復旧方法

舗装構成にかかわらずアスファルト舗装である場合には、以下の基準を適用する。ただし、同一路線に連続して複数箇所の掘削を行う場合、以下の基準によらず一括復旧を指示する場合があるため、必ず事前に道路管理者に確認を

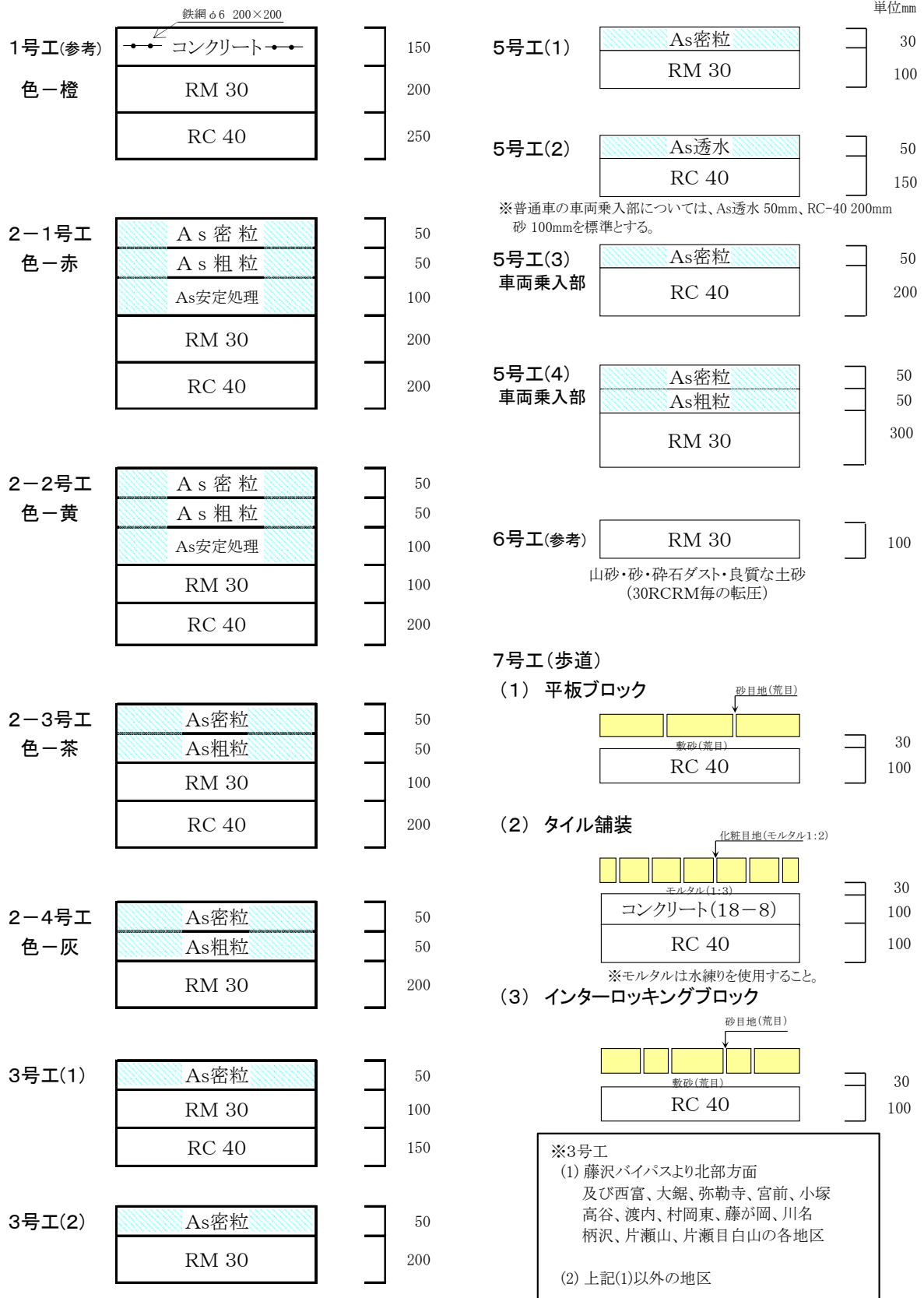
①隣接する競合工事のAs舗装影響範囲が1.5m以下になる場合



②既設の絶縁線とAs舗装影響範囲が1.5m以下になる場合



8. 舗装構成(標準)



※1: 上記以外の特殊舗装等については、事前に道路管理者に確認すること。

※2: 路盤材については再生材の使用を奨励します。製品詳細については、リサイクルセンターに確認すること。
 リサイクルセンター TEL0466-45-7636