

目次

設計編	10
(2) 道路	106
基本的考え方	107
1 歩車道の分離	109
2 歩道の有効幅員	112
3 横断歩道	116
4 立体横断施設	118
5 ベンチ等	120
6 歩道と車道との段差（一般的事項） ..	122
7 歩道と車道との段差（交差点における切り下げ） ..	125
8 歩道と車道との段差（細街路と交差する場合） ..	127
9 車乗り入れ部	129
10 歩道舗装	132
11 案内標示	133
12 視覚障がい者誘導用ブロック	135
13 駐車場（道路付属物としての駐車場） ..	139
14 段差解消（L型側溝の切り下げ） ..	140

設計編

(2) 道路

基本的考え方

(1) 基本的考え方

道路は都市の基盤施設として、多くの機能を受け持っている。なかでも、すべての市民に「安全で使いやすい歩行空間としての道路の機能」を提供することが、道路に課せられた重要な課題であり、これを実践することが福祉のまちづくりとしての道路整備であるとする。

すなわち、道路空間において、歩行者の通行動線が連続的に確保され、その上で、通行動線の各所において安全が考慮され、さらに、通行上の快適性についても配慮されることが、これからの道路の望ましい姿である。

そのためには、道路の整備に当たり、高齢者、障がい者等から道路に対して寄せられる多様な要望や意見を踏まえながら、次のような課題を解決していくことが大切なことである。

道路を利用する人と、道路を整備する側との役割のルール化

それぞれの施設と、それに接続する道路との協力関係の確立

交通機関と道路との連続性の確立

高齢者、障がい者等の利用という視点から見た道路整備手法の検討・研究など

これからの道路整備は、高齢者、障がい者等が安全かつ快適に社会活動に参加できるように、その整備に関する計画を立てる必要があり、個々の整備に当たっては、次に述べる視点に立って整備を進めていくことが必要である。

安全性・快適性の確保

高齢者、障がい者等を含むすべての市民が安全かつ快適に歩行・移動ができるよう、福祉的視点からの道路整備を行う必要があり、その整備に当たっては、次の点に留意する。

高齢者、障がい者等を含むすべての市民の歩行、車いすによる移動を基本的な交通手段として位置づけ、安全性、快適性を確保できるよう道路、歩道の整備に努める。

道路の整備方針については、これまでの整備方針を福祉的視点から見直し、歩車道の分離、路面の平坦性、有効幅員の確保などについて利用上の配慮を行う。

連続性の確保

歩行者空間の連続性を確保し、ネットワークとして整備すること。

高齢者、障がい者等が自由に移動できる歩行者空間を確保することは、福祉のまちづくりの重要な要素である。したがって、歩行者空間を連続的に確保するため、ネットワークとなるように整備することに重点を置く。

ネットワークは、高齢者、障がい者等の行動範囲を考慮し、既存の整備状況などを考えた上で、地区内の国道、都道、区市町村道管理者などと協議の上策定する必要がある。

幹線となる道路の整備

すべての道路を短期間のうちに高規格なものに整備することは、現実的には困難である。したがって、高齢者、障がい者等が利用するうえで、幹線となる道路を設定し、その道路から重点的に整備する。

ネットワークを構成する幹線となる道路は、次の観点から選ぶものとする。

ア 高齢者、障がい者等によく利用される施設と駅、バス停留所などを最も短く結ぶ道路

イ 道路に沿って公共施設、商店などがあり、その利用価値が高い道路

ウ 既存の道路のうち、少しの改良により、さらに安全性が高まる道路

エ 災害避難道路

その他の道路の整備

幹線となる道路以外の道路であっても、常に高齢者、障がい者等に配慮した整備や維持補修を行い、ネットワークとして完成するよう整備することが必要である。

(2) 一般都市施設の範囲

道路法に基づく道路（高速自動車国道・一般国道・都道・区市町村道）

(3) 特定施設の範囲

一般都市施設に同じ（道路法に基づく道路）

(4) 整備基準を準用するもの

将来、道路法に基づく道路となるもの（開発行為等に伴い整備する道路）
事前協議の中で指導する。

道路法以外の道路（港湾法、土地改良法等により整備する道路）

1 歩車道の分離

[基本的考え方]

歩車道は分離することを原則とするが、道路幅員が狭く分離することが困難な場合、または交通量がわずかで、かつその走行速度が遅い道路などにおいて、他に安全対策が施されている場合は除くこととする。

[整備基準]

- (1) 歩道と車道とは、分離し、歩行者の安全を確保すること。
- (2) 歩道設置のない幅員6m以上の道路においては、必要に応じ外側線の設置や路側帯内をカラー塗装すること。

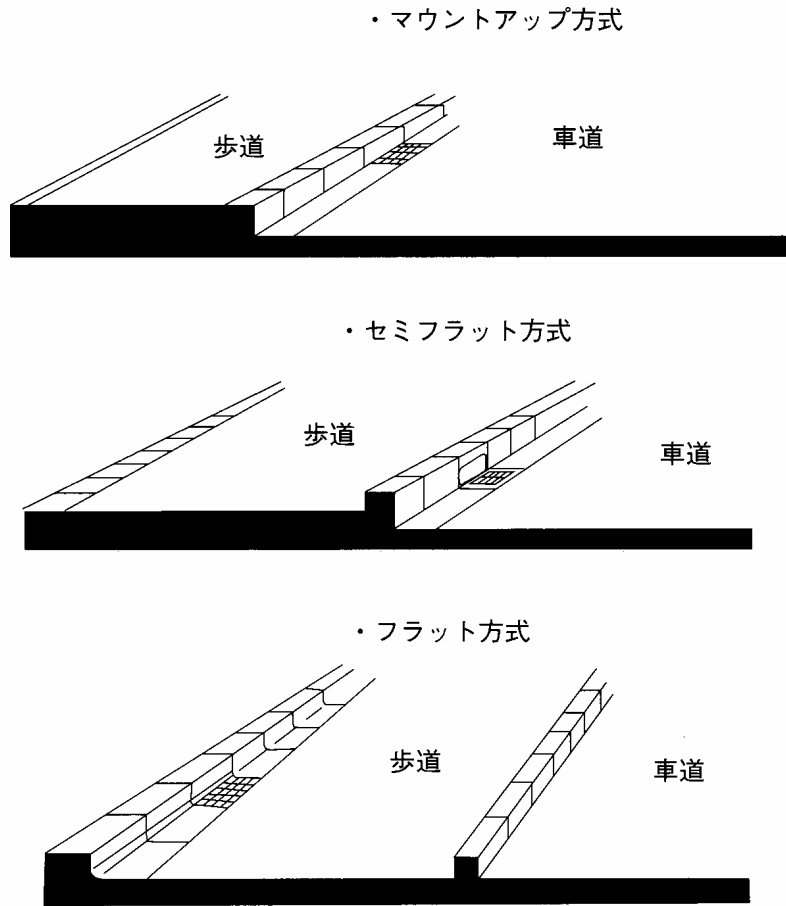
整備基準の解説		ポイント
歩車道の分離	<p>歩車道を分離する方法は、道路の諸条件を総合的に考慮し、選択する道路の諸条件は以下のような事項が考えられる。</p> <ol style="list-style-type: none"> a 道路の総幅員 b 自動車交通の面から幹線道路であるかどうか。 c 歩行者及び自動車の交通量 d 自動車から歩道利用の安全をどのように確保するか。 e 住宅地、商業地等沿道利用状況及び公共交通施設の有無 f 民地の高さ、道路の縦横断こう配及び排水計画 <p>歩車道を分離する方法</p> <p>マウントアップ方式、セミフラット方式及びフラット方式がある。</p> <p>[マウントアップ方式]</p> <ol style="list-style-type: none"> a 安全性は高いが、段差を伴う。 b 自動車交通量の多い幹線道路に適している。 c 防護柵、植樹帯を併用することにより、さらに安全性が高まる。 <p>[セミフラット方式]</p> <ol style="list-style-type: none"> a マウントアップ方式とフラット方式の中間的構造 b すりつけこう配や段差がマウントアップ方式に比べなめらかに施工できる。 c 排水への配慮が必要である。 <p>[フラット方式]</p> <ol style="list-style-type: none"> a 平坦性が保てるが、路面排水に配慮が必要である。 b 自動車交通量の少ない道路に適している。 <p>歩車道を分離するもの</p> <ol style="list-style-type: none"> a 縁石 b 防護柵 	<p>[図1.1] 参照</p> <p>歩道を車道より一段高くする。(一般的に10,15,20cmの高低差がある。)</p> <p>歩道と車道を同一平面とする。</p> <p>[図1.2] 参照</p>

	c 植樹帯 d 縁石 + 防護柵 e 縁石 + 植樹帯	
--	-----------------------------------	--

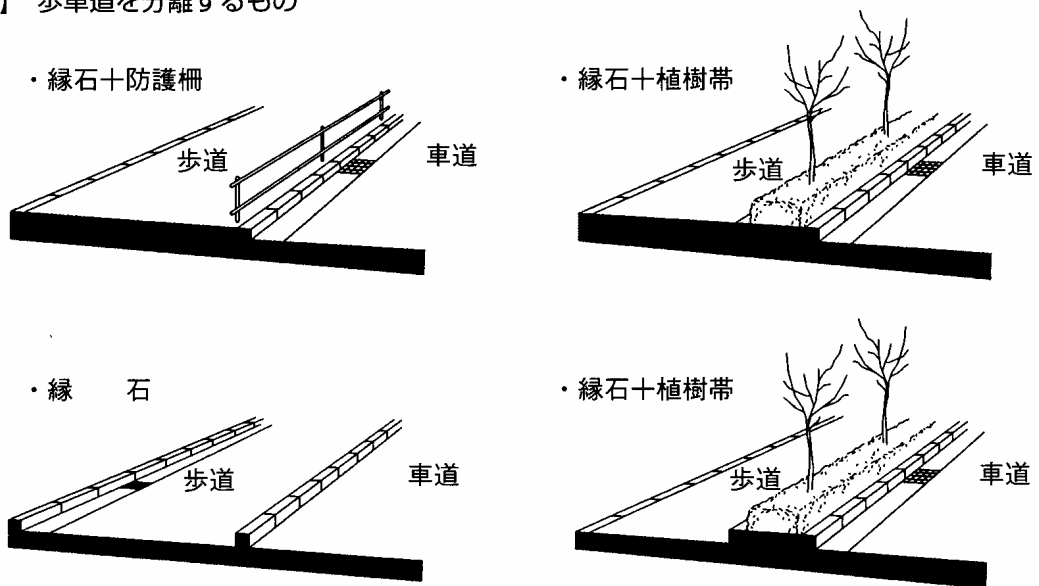
整備が困難な場合の施工例	ポイント
<p>歩車道が分離できない細街路においては、通過交通の進入を抑え、地区内にくらしの安全を確保するため、歩車共存道路、コミュニティ道路等の整備に交通規制等を適切に組み合わせたコミュニティ・ゾーン形成事業による道路環境整備の手法がある。</p> <p>コミュニティ道路</p> <p>車道をジグザグにするなどして車の速度を抑制し、歩道と車道を一体的に整備することによって人の車の調和を図る道路</p> <p>歩車共存道路（歩道のないコミュニティ道路）</p> <p>歩道の設置が困難な道路を対象に、ハンプや狭さく等を組み合わせて歩行者を優先し、車の走行を抑制した道路</p>	

《 参 考 図 》

【図1.1】 歩車道を分離する方法



【図1.2】 歩車道を分離するもの



2 歩道の有効幅員

[基本的考え方]

高齢者、障がい者等歩行者のだれもが、自由に移動できる歩行空間を連続的に確保する。

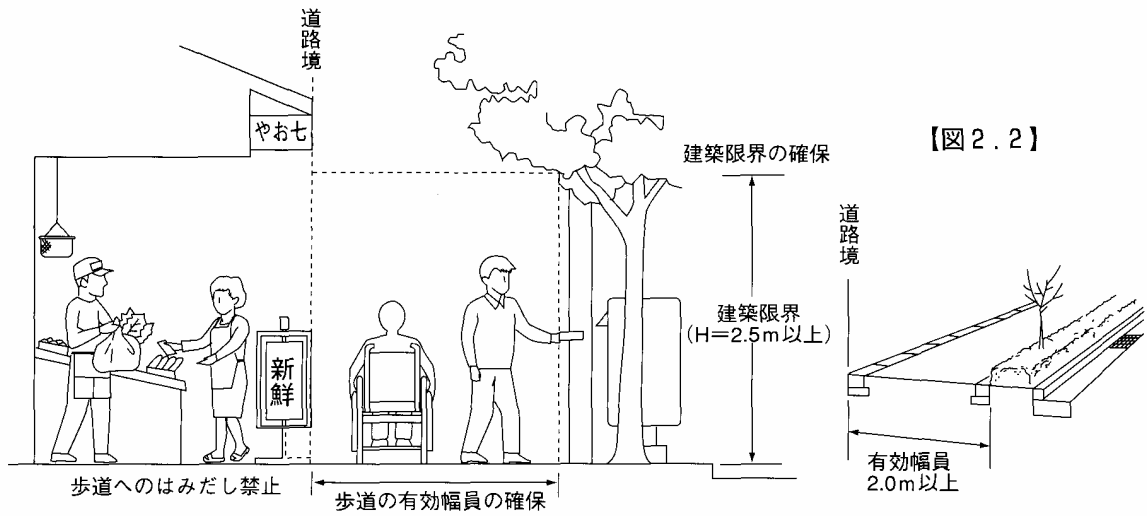
[整備基準]

歩道の有効幅員は、2m 以上とし、歩行者が安心して通行できる歩行空間を連続的に確保すること。

整備基準の解説		ポイント
(ア) 有効幅員の確保	<p>有効幅員は、車いす使用者同士が安心してすれ違えるように、車乗り入れ部において歩道を切下げの場合であっても、原則として2m 以上の平坦部を連続して確保する。</p> <p>ただし、幅員の狭い道路等において、2m 以上確保することが困難な箇所などやむを得ない場合には、車いす使用者が通行できるように1m 以上の平坦部を連続して確保する。この場合、車いすの転回のため、要所に1.5m 以上の幅員を確保する。</p>	<p>【図2.1】【図2.2】 【図2.3】参照</p>
(イ) 建築限界の確保	<p>安心して通行できる歩行空間を確保するために、歩道上には、高さ2.5m 以上の空間を連続して確保する。</p>	<p>【図2.1】参照</p>
(ウ) 施工上の配慮	<p>歩道の整備に当たっては、以下のことを配慮する。</p> <p>標識柱、街灯柱などは、整理統合を図るとともに、設置位置に十分配慮する。</p> <p>植樹帯については、有効幅員の確保と緑化推進の見地から樹種を選定するなど配慮する。</p> <p>防護柵については、ボトルの突起、巻き込み部のエッジ及び支柱等が危険を与えないよう配慮する。</p> <p>歩道への乗り上げによる違法駐車や不法占用を防止するため、ポラード等の設置などを検討する。ポラードの高さは80cm 程度、色は周辺と区別のつく分かりやすいものが望ましい。</p> <p>通行動線上に排水溝やますを設置する場合は、歩行の支障とならないふたの構造とする。</p> <p>PRシートを敷設し、視覚障がい者誘導用ブロック上への商品や看板等のせり出しを防ぐ。</p>	<p>歩道又は自転車道においては高さ2.5m となっている。(道路構造令)</p> <p>高木等について、あまり枝が広がらない樹種を選定する等</p> <p>【図2.4】参照</p> <p>【図2.4】参照</p>

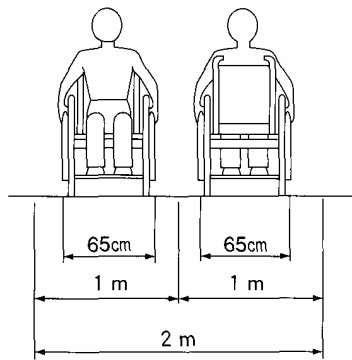
《 参 考 図 》

【図2.1】 有効幅員の考え方



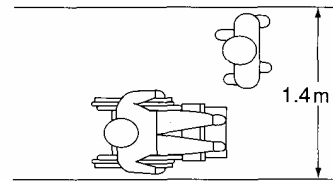
【図2.2】

【図2.3】 歩道幅員決定の根拠

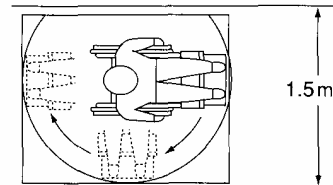


①車いす同士のすれちがい

②車いすと人とのすれちがい

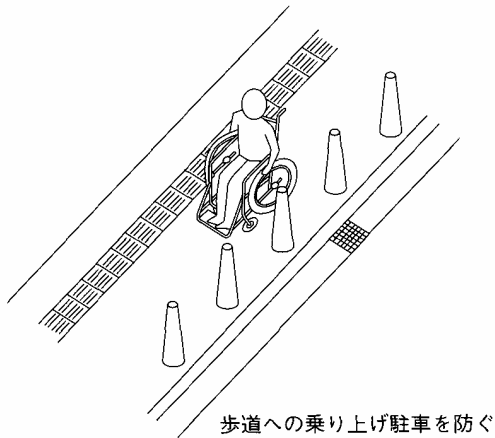


③車いすの転回

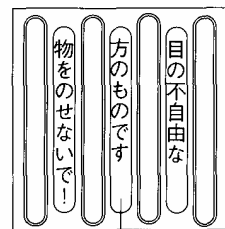


【図2.4】 施工上の配慮

・ボラードの敷設



・PRシートの敷設



PRシート貼り付け

視覚障害者誘導用ブロック上への商品や看板のせり出しを防ぐ

誘導基準（望ましい基準）		ポイント
<p>(ア) 有効幅員の確保</p> <p>(イ) 歩行者と自転車の分離</p> <p>(ウ) 施工上の配慮</p>	<p>将来、障害物などにより有効幅員が狭められないよう配慮する。</p> <p>有効幅員を狭める路上への商品のせり出し、置き看板、放置自転車等をなくすため、道路の適正な使用について、沿道へのPRを実施するなど、住民の意識を高めるとともに、道路形態により、それらの誘発を防止するよう工夫する。</p> <p>歩道への乗り上げ駐車を防ぐため、車止めや植樹帯など道路構造上の工夫をする。また、歩車道が分離されていない道路についても違法駐車の防止を工夫する。</p> <p>歩行者にとって障害となる道路内の電柱については、安全で快適な歩行空間を確保するため、電線類の地中化等により撤去する。歩道幅員や沿道の状況等により撤去が困難な場合は、建柱位置の検討や細い電柱をたてるなどの工夫をする。</p> <p>歩道幅員が広い場合には、歩行者と自転車の分離を検討する。</p> <p>歩行者数や自転車交通量、沿道状況等調査の上必要に応じ、歩行者と自転車を分離する。</p> <p>駅前・商店街等の歩行者が多い箇所や、歩道幅員は狭いが歩行者の多い箇所などの自転車通行については、別途検討する。</p>	<p>【図2.5】参照</p> <p>PRパンフレット等の配布</p>

建築限界： 建築限界とは、道路上で車両や歩行者の交通の安全を確保するために、ある一定の幅、ある一定の高さの範囲内には障害となるような物を置いてはいけないという空間確保の限界である。

《 参 考 図 》

【図2.5】 PRパンフレット

道路上の[自動販売機][商品置場][置き看板][荷物][自転車・バイク]のぼり旗[路上作業]



3 横断歩道

[基本的考え方]

高齢者、障がい者等歩行者のだれもが、自由に移動できる歩行空間を連続的に確保する。

[整備基準]

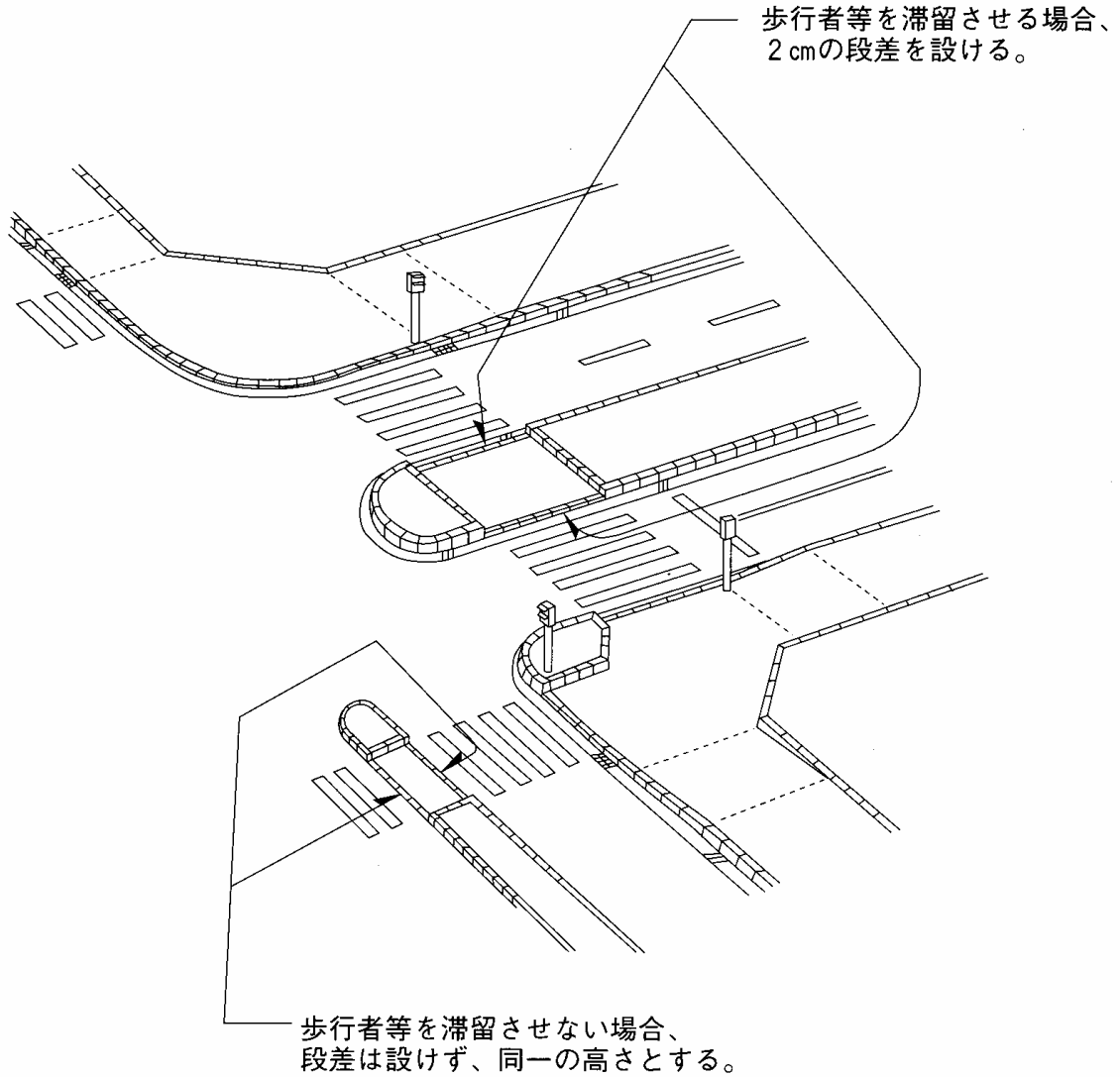
- (1) 歩行者の安全を確保するため、必要に応じ横断歩道を設けること。
- (2) 横断歩道には、標識又は信号機及び標示を設けること。

整備基準の解説		ポイント
(ア) 設置場所	横断歩道は、歩行者の安全性・利便性等を考慮し、視界の良好な場所を選定して設置する。 また、車道幅員がおおむね5m以上の裏通りで、自動車の交通量や道路を横断する歩行者が多い場所では、歩行者や自転車の安全性を考慮して設置する。	【図3.1】参照
(イ) 信号機	信号機の設置に当たっては、以下のことを考慮する。 青時間（点滅時間も含む。）については、高齢者、障がい者等の歩行速度を考慮する。 押しボタン式信号機の押しボタンの高さは、1mを標準とする。	
(ウ) 分離帯における段差	横断歩道の途中にある分離帯は、車道と同 - の高さとする。ただし、歩行者及び自転車の横断の安全を確保するために分離帯で滞留させる必要がある場合には、縁石の高さは2cmとする。	

誘導基準（望ましい基準）		ポイント
(ア) 設置場所	高齢者、障がい者等の利用が多い場所においては、横断距離（道路幅員）歩行者用信号機の有無及び自動車の交通量等を総合的に検討し、高齢者や障がい者等の利便を図る。	
(イ) 信号機	視覚障がい者が日常的に利用し、社会参加の目的に必要な場合においては、音響式信号機を設置する。 音響式信号機の音量、時間帯については、交通量や周辺環境を考慮して設定する。 横断歩行者の利便を図るため、待ち時間表示装置を併設する。 待ち時間表示装置は横断歩行者の利用状況を考慮して設定する。	

《 参 考 図 》

【図3.1】 分離帯における段差



〔図面中、防護柵、視覚障害者誘導用ブロック等は省略してある〕

4 立体横断施設

[基本的考え方]

高齢者、障がい者等歩行者のだれでもが、自由に移動できる歩行空間を連続的に確保する。

[整備基準]

立体横断施設は、高齢者・障がい者等に対する安全性及び移動性を配慮した構造とすること。

整備基準の解説		ポイント
立体横断施設整備に当たったの配慮事項	<p>立体横断施設には、横断歩道橋、地下横断施設のほか、ペDESTリアンデッキを含むものとする。</p> <p>立体横断施設の整備に当たっては、「立体横断施設技術基準・同解説」に基づき実施するものとするが、以下のことについて、特に配慮すること。</p> <p>立体横断施設を利用する歩行者の安全を確保するとともに、高齢者、障がい者等が利用しやすい構造とする。</p> <p>階段部直前には、視覚障がい者誘導用ブロックを設置する。踊り場において、長さが2.5mを超える場合、又は折り返しの場合には、視覚障がい者誘導用ブロックを設置する。</p> <p>階段部においては、すべり止めの色を踏面と対比させることなどにより、可能な限り段鼻を明確にする。</p> <p>誘導用の手すりを連続して設ける。</p> <p>手すりは、原則として二段式とする。</p> <p>手すりの端部及び要所には、視覚障がい者が現在位置、施設案内等を点字標示する。</p> <p>手すりの形状その他については、建築物編「27 手すり」を準用する。</p> <p>階段部その他の舗装については、滑りにくいものとする。</p>	<p>【図4.1】参照</p> <p>特に、階段を降りる者の安全に配慮する。</p> <p>【図4.1】参照</p> <p>【図4.2】参照</p> <p>【図4.1】【図4.2】参照</p>

誘導基準（望ましい基準）		ポイント
昇降施設	<p>○ 設置スペース等が確保できる場合には、可能な限り階段だけでなくエレベーター、エスカレーターを設置する。</p> <p>エレベーター、エスカレーターなどを設置する場合には、車いす対応とする。</p> <p>設置後の維持・管理等について十分検討する。</p>	

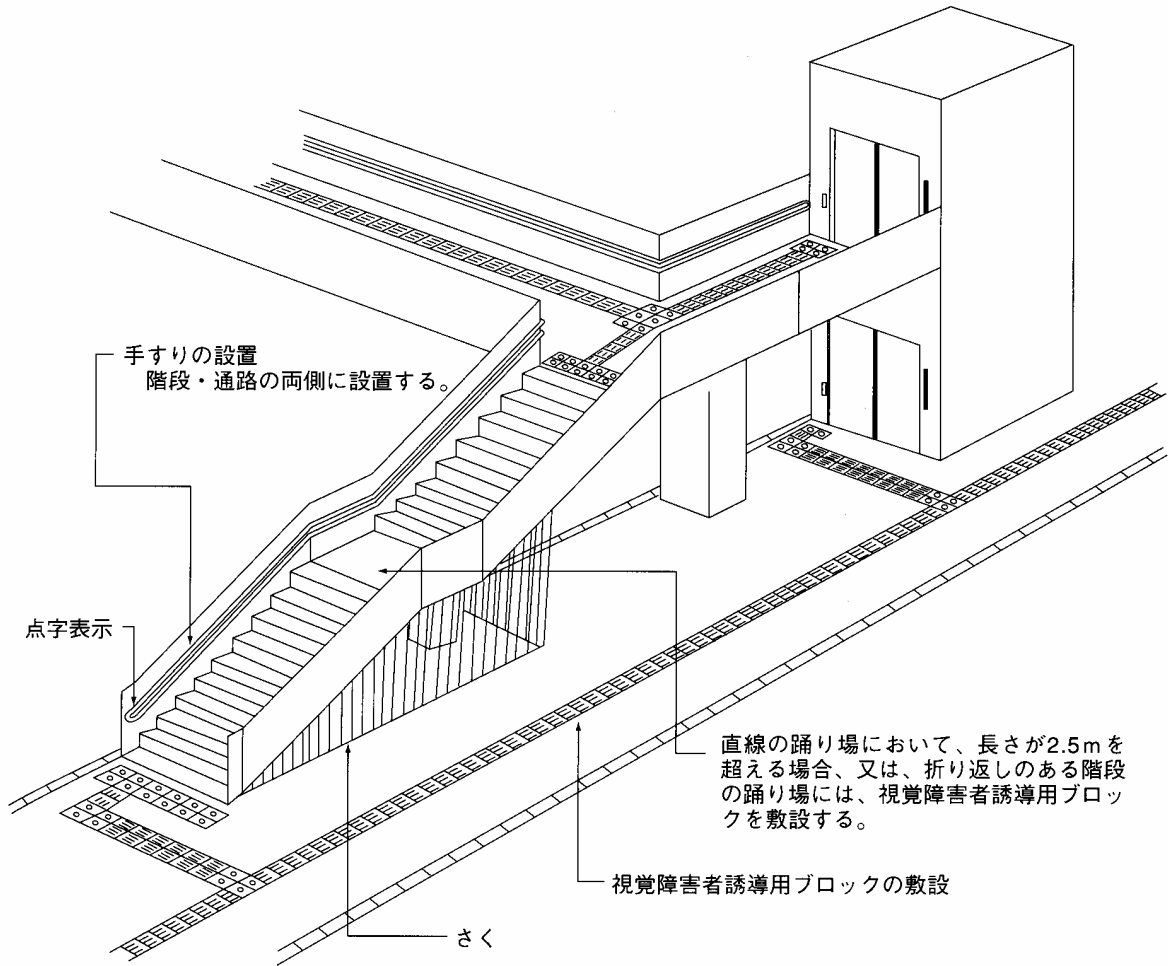
ペDESTリアンデッキ

： 駅前広場などに設置される歩行者のための高架の通路。駅と商業施設を直結する場合や複数の建物を連続的につなぐ場合などに設けられる。

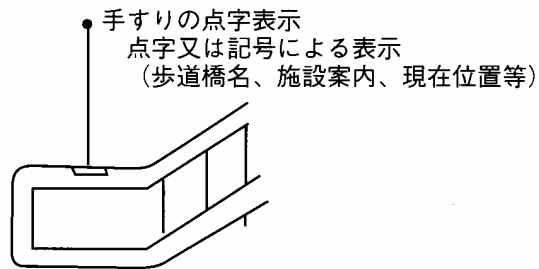
歩行者と自動車の動線を分離することにより、歩行者の安全と自動車交通の効率化を図るもので、歩車分離の方法のひとつである。東京都内では、上野駅や多摩センター駅前などがある。

《 参 考 図 》

【図4.1】 立体横断施設



【図4.2】 手すり



5 ベンチ等

[基本的考え方]

高齢者、障がい者等歩行者のだれでもが安全に通行できる空間の確保、休憩・交流等を支える空間を充実させ、安全、かつ快適で親しみやすい道路空間を創造する。

[整備基準]

高齢者・障がい者等が歩行中に休憩や交流ができるような施設として、必要に応じ、ベンチ等を設けること。

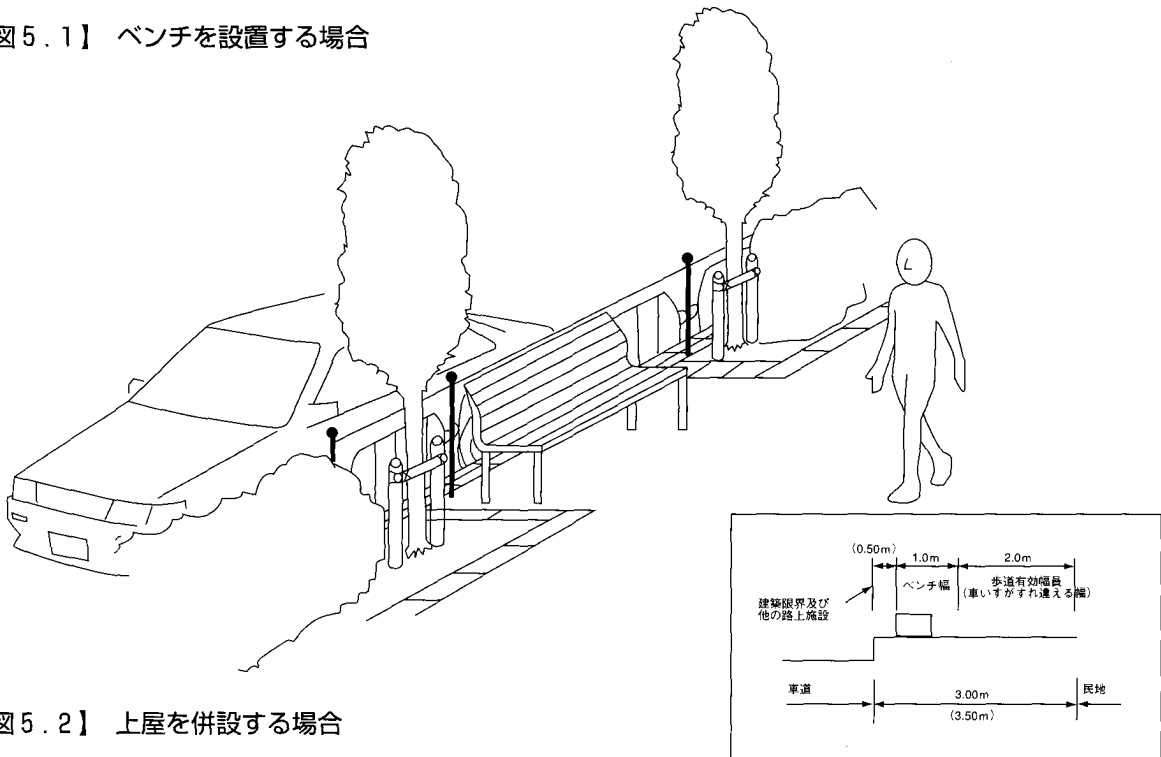
整備基準の解説	ポイント
<p>設置場所</p>	<p>ベンチ等を設置する箇所の要件は以下の通りとする。</p> <p>一般歩行者等の通行と一般交通に支障とならない箇所。</p> <p>道路管理上必要と判断する箇所</p> <p>(道路管理上必要と判断する箇所とは、以下のいずれかに該当する箇所)</p> <p>(ア) 病院や福祉施設等の周辺において、特に高齢者・障がい者等の休憩、又は、たまり機能を確保する必要がある箇所。</p> <p>(イ) 散歩等のように、単なる移動を目的としない歩行者等のために、休憩施設の設置を必要とする箇所。</p> <p>設置にあたっての歩道幅員の考え方は次のとおりにする。</p> <p>ベンチは原則として3.0m(3.5m)以上の場合設置できる。()内は、建築限界及び他の路上施設を考慮する場合。</p> <p>上屋を併設する場合は、4.0m(4.5m)以上とする。なお、特例として、人の滞留幅を省略することが可能な場合には、3.0m(3.5m)以上とすることができる。()内は、建築限界及び他の路上施設を考慮する場合。</p> <p>路上施設幅を必要とする箇所に設置する場合は、上記数値に当該幅を加えるものとする。</p>

【図5.1】参照

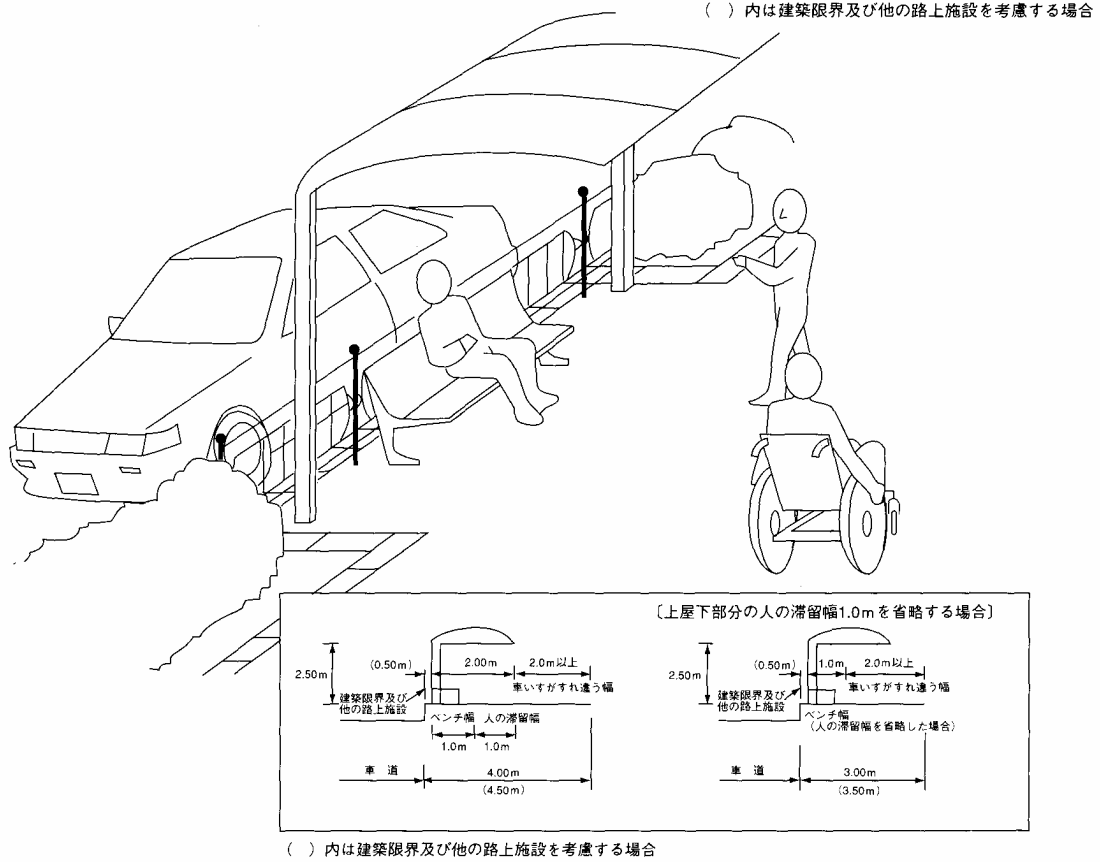
【図5.2】参照

《 参 考 図 》

【図5.1】 ベンチを設置する場合



【図5.2】 上屋を併設する場合



6 歩道と車道との段差（一般的事項）

【基本的考え方】

高齢者・障がい者等歩行者のただれでもが、自由に移動できる歩行空間を連続的に確保するとともに、通行動線上にある段差についても歩行のしやすさや安全性を考慮する。

【整備基準】

- (1) 歩行者の通行動線上の段差は最小限とし、すりつけることにより段差の解消を図ること。
- (2) すりつけ勾配は、5%（約1/20）以下（ただし沿道の状況等によりやむを得ない場合には、8%（約1/12）以下）とし、勾配の方向は、歩行者の通行動線の方向と一致させること。

整備基準の解説		ポイント
(ア) 一般部の段差	歩車道境界部の段差は15cmを標準とする。ただし、歩行者等の安全な通行が確保される場合は、必要に応じ5cmまで減少させることができる。	【図6.1】参照
(イ) 切下げ部の段差	車いす使用者の利便と視覚障がい者の安全な通行との双方を考慮し、歩車道境界部には段差を残すこととし、その段差は2cmとする。（横断歩道の途中にある分離帯は、車道と同一の高さとする。ただし、歩行者及び自転車の安全な横断を確保するために分離帯で滞留させる必要がある場合には、縁石の高さは2cmとする。）	【図6.2】参照 【図6.3】参照 歩車道境界部の段差は、視覚障がい者にとって省略することはできない。
(ウ) すりつけ勾配	すりつけ勾配は5%以下（ただし、沿道の状況等によりやむを得ない場合、8%以下）とし、勾配の方向は、歩行者の通行動線の方向と一致させる。 また、縦断勾配を設ける箇所には横断勾配を設けないものとする。	【図6.2】参照
(エ) 平坦部の確保	車いす等の安全な通行を考慮し、原則として1.0m以上の平坦部を連続して設けることとする。	【図6.2】参照
(オ) 水平区間の確保	歩道幅員の広い箇所に切下げを設ける場合は、横断歩行者等の信号待ちのため1.5m程度の水平区間を設けることとする。	【図6.2】参照
(カ) 排水の検討	歩車道境界部には、集水ますを設置するなど、水が溜まらないよう十分注意する。	ますの位置は通行動線から外すこと。 やむを得ず通行動線上に設置する場合には、蓋の構造を歩行の障害とならない構造とする。

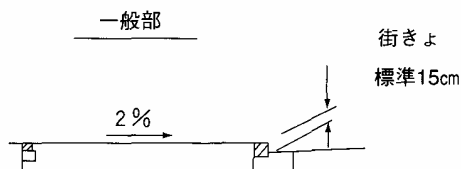
整備が困難な場合の施行例

ポイント

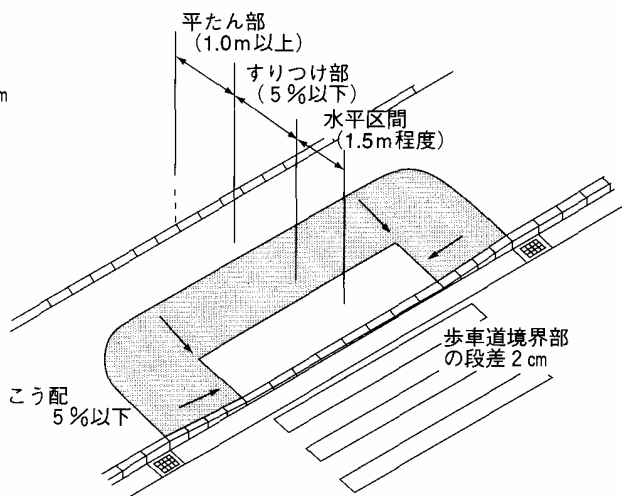
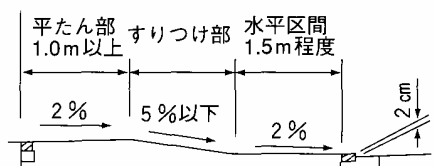
	<p>幅員が狭い場合（平たん部 1.0m 以上 + すりつけ部 + 水平区間 1.5m が確保できないとき）は、可能な限り、以下の形態とするよう努めるものとする。</p> <p>(1) 歩道の全幅員を切下げる構造とするか、車道面を上げる構造とする。</p> <p>(2) すり付けをする区間の前後において、歩道面の高さを全幅員にわたり下げ、当該すりつけ区間において 1.0m 以上の平たん部を確保し、5%以下のこう配ですりつける。</p>	<p>【図 6.4】参照</p> <p>【図 6.5】参照</p>
--	---	-----------------------------------

《 参 考 図 》

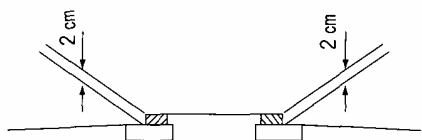
【図6.1】 歩車道境界部の段差



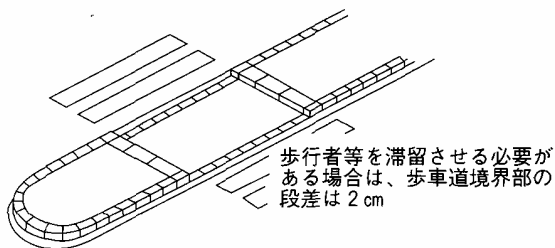
【図6.2】 横断歩道部における構造



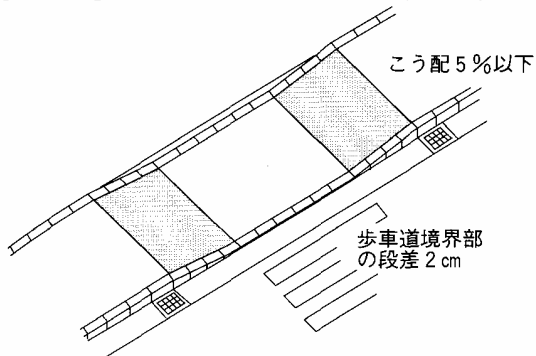
【図6.3】 分離帯の切下げ



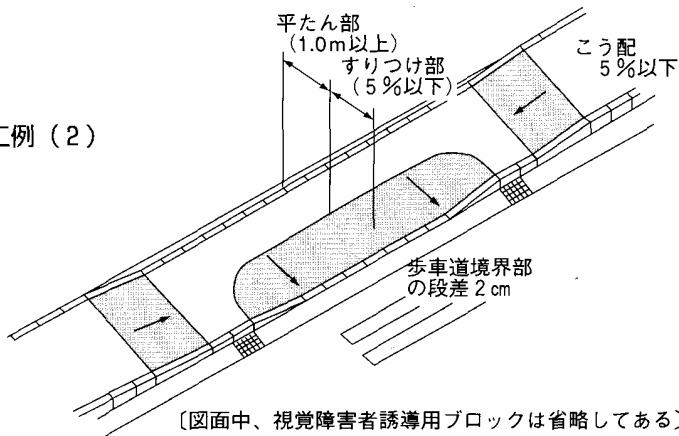
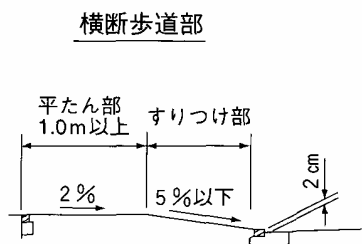
横断面図
(歩行者等を滞留させる場合)



【図6.4】 整備が困難な場合の施工例(1)



【図6.5】 整備が困難な場合の施工例(2)



7 歩道と車道との段差（交差点における切り下げ）

【基本的考え方】

高齢者・障がい者等歩行者のだけれどもが、自由に移動できる歩行空間を連続的に確保するとともに、通行動線上にある段差についても歩行のしやすさや安全性を考慮する。

【整備基準】

交差点部の横断歩道に向けての切り下げは、自動車に対する歩行者の安全、路面の排水などを考慮の上、高齢者・障がい者等が円滑に通行できるような構造とすること。

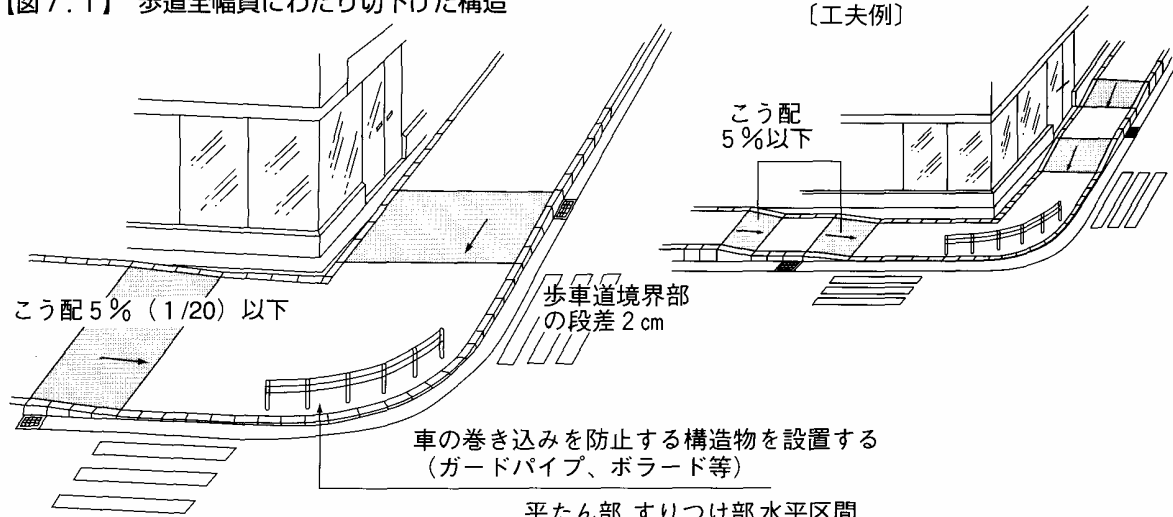
整備基準の解説		ポイント
(ア) 段差、すりつけ勾配	段差、すりつけ勾配についての考え方は、前項の「歩道と車道の段差（一般的事項）」と同様とする。	
(イ) 切り下げ構造	<p>交差点部で双方向に横断歩道がある場合の切り下げ構造は、歩道の幅員により以下のような構造とする。</p> <p>歩道幅員の広い狭いに係わらず、沿道家屋への出入りに支障とならない箇所においては、交差点部全域にわたり切下げの構造とする。</p> <p>その場合、大型車両の左折時における、歩行者の確保するため、横断歩道と横断歩道間に防護柵や植樹帯又は縁石等を設けるものとする。</p> <p>互いに広い歩道幅員を有する道路が交差する場合（平坦部 1.0m 以上 + すりつけ部 + 水平区間 1.5m 確保できる幅員）全域にわたり切下げた場合、沿道家屋へ影響が出るような箇所においては、図の構造とすることができる。</p>	<p>【図 7.1】参照</p> <p>植樹帯の樹木については、低木とし、ドライバーの視距を妨げないこと。</p> <p>【図 7.2】参照</p>

整備が困難な場合の施行例		ポイント
切下げ構造（歩道幅員が狭い場合）	<p>歩道幅員が狭い場合（平坦部 1.0m 以上 + すりつけ部 + 水平区間 1.5m が確保できないとき）で全幅員にわたり切下げた場合、沿道家屋に影響が出るような箇所においては、歩道全幅員にて 5% 以下の滑らかな勾配によりすりつけるものとする。</p> <p>この場合、歩車道境界ブロックの段差を少ない構造にするなど、少しでも滑らかにすりつくような形状を工夫する。</p>	【図 7.3】参照

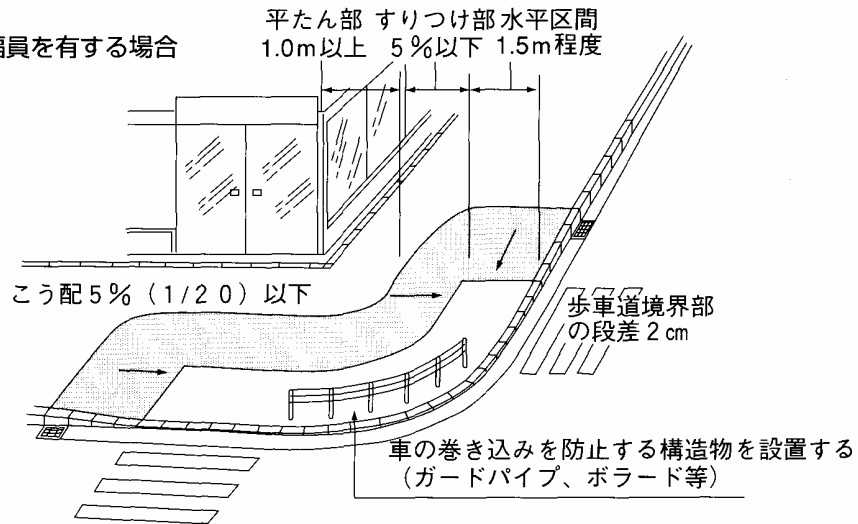
《 参 考 図 》

交差点部の切下げ構造

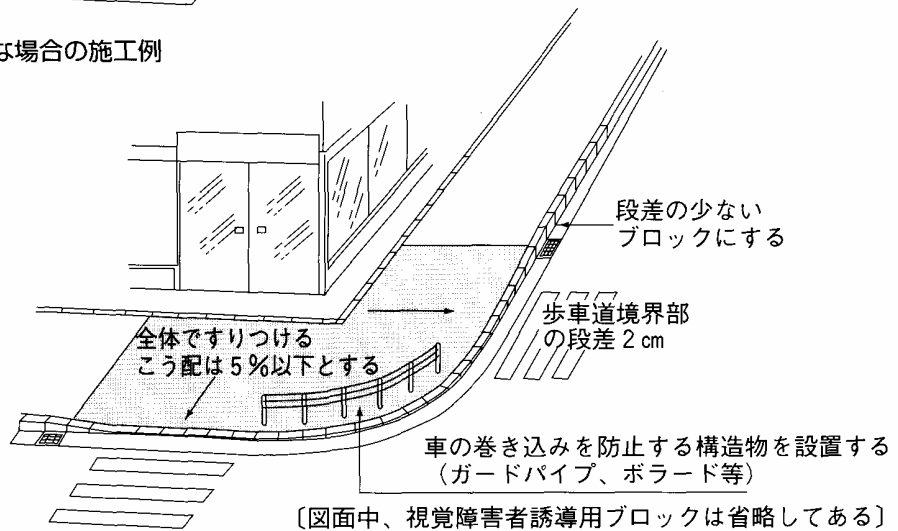
【図7.1】 歩道全幅員にわたり切下げた構造



【図7.2】 広い歩道幅員を有する場合



【図7.3】 整備が困難な場合の施工例



〔図面中、視覚障害者誘導用ブロックは省略してある〕

8 歩道と車道との段差（細街路と交差する場合）

【基本的考え方】

高齢者、障がい者等歩行者のだけれどもが、自由に移動できる歩行空間を連続的に確保するとともに、通行動線上にある段差についても歩行のしやすさや安全性を考慮する。

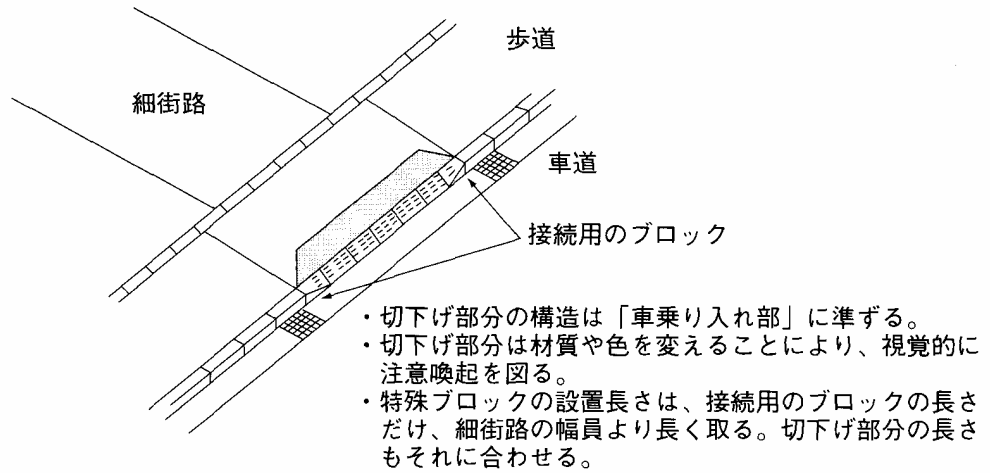
【整備基準】

交通量の少ない細街路などと交差する場合は、本線の歩行者の安全性、利便性及び連続性を考慮し、平坦となるような構造とすること。

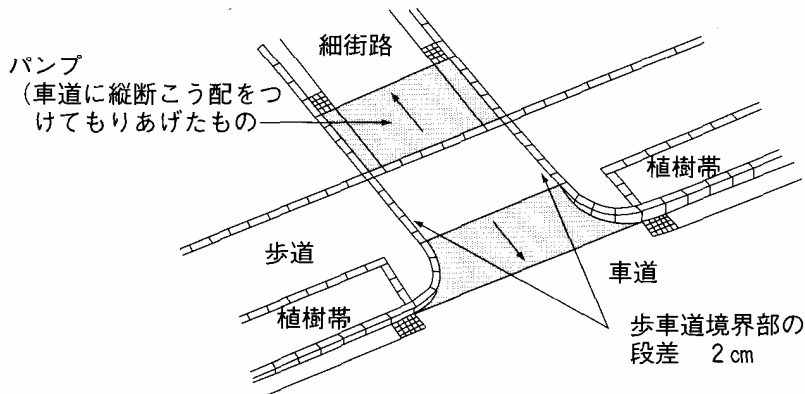
整備基準の解説		ポイント
細街路における構造	<p>幅員の狭い細街路と交差する場合は、原則として切下げ構造とし、本線の歩道を連続させる。ただし、交差する細街路が視覚障がい者の利用する道路である場合には、歩道からの誘導案内を配慮し切り開き形式とする。この場合、ハンプを設置して細街路の路面を歩道の高さまで持ち上げる形式（図8.2）を原則とする（歩道面と細街路の段差は2cmとする。）</p> <p>幅員の広い細街路と交差する場合、又は自動車交通量が多い場合には、切り開きの形式とすることができる。その場合、ハンプを設置して細街路の路面を歩道の高さまで持ち上げる形式（図8.2）を原則とする（歩道面と細街路の段差は2cmとする。）</p> <p>切り開き形式とする場合、現場の状況などによって、細街路の路面を持ち上げることが困難な場合は、歩道面をすりつける構造を検討とする。</p>	<p>【図8.1】参照</p> <p>幅員の狭い細街路とは、本項では概ね4m以下の生活道路をいう。</p> <p>【図8.2】参照</p> <p>【図8.2】参照</p> <p>幅員の広い細街路であっても、極端に交通量が少ない場合には切下げ構造とすることが望ましい。</p> <p>【図8.3】参照</p>

《 参 考 図 》

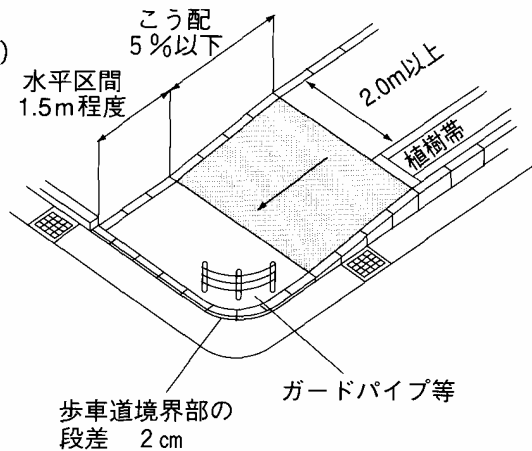
【図8.1】 幅員の狭い細街路と交差する場合の構造
(原則として切下げ構造)



【図8.2】 切り開き形式でハンプを設置する場合
(細街路の路面高を歩道の高さまで持ち上げる場合の例)



【図8.3】 切り開き形式
(歩道面をすりつける場合の例)



〔図面中、視覚障害者誘導用ブロックは省略してある〕

9 車乗り入れ部

[基本的考え方]

高齢者、障がい者等歩行者のだれでもが、自由に移動できる歩行空間を連続的に確保するとともに、通行動線上にある勾配についても歩行のしやすさや安全性を考慮する。

[整備基準]

- (1) 歩道における車乗り入れ部は、歩行者の安全性及び快適性を考慮し、歩道面が連続して平坦となるような構造とすること。
- (2) 車乗り入れ部のすりつけ勾配は、15%（約1/7）以下（特殊ブロックを用いる場合は、10%（1/10）以下）とすること。
- (3) 車乗り入れ部の縁石の段差は、5cm以下とすること。

整備基準の解説

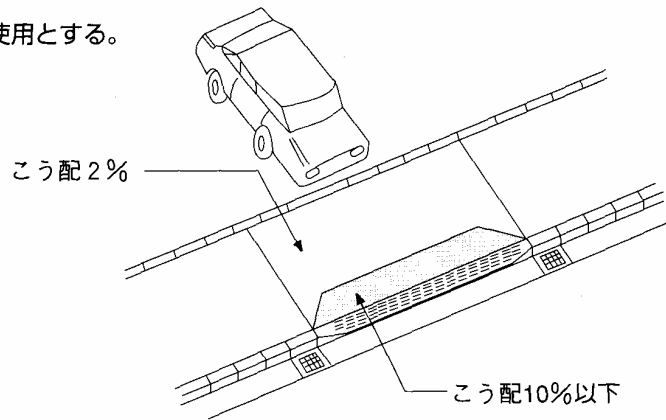
ポイント

(1) 車乗り入れ部の構造	<p>車両乗り入れ部の構造は以下のとおりとする。</p> <p>原則として特殊街きょブロックを使用し、可能な限り連続する平坦部を確保するものとする。平坦部の幅員は2.0m以上が望ましい。</p> <p>すりつけ部を除いた平坦部が2.0m以上確保できる場合は、通常の切下げ構造でよいこととし、植樹帯がある場合は植樹帯の幅の中ですりつけを行う。</p> <p>歩道幅員が狭い箇所（平坦部2.0m+すりつけ部が確保できないとき）において、大型車両の乗り入れがある場合、又は車両の乗り入れが多い場合は、1.0m以上の平坦部を確保できる場合に限り、通常の切下げで施工できるものとする。</p> <p>上記の場合において、1.0mの平坦部が確保できないときは、沿道の状況を考慮した上で歩道の全幅員を切下げの構造を検討する。この場合、通行動線方向の勾配は5%以下とする。</p>	<p>【図9.1】参照</p> <p>【図9.2】参照</p> <p>【図9.3】参照</p> <p>「車両の乗り入れが多い場合」とは、ガソリンスタンドや病院等において頻繁に車両の出入りがある場合をいう。</p> <p>【図9.4】参照</p>
(2) すりつけ勾配	<p>車乗り入れ部のすりつけ勾配は15%以下とする（特殊ブロックを用いる場合は、10%以下とする。）。</p>	<p>歩車道境界部の段差は、視覚障がい者の安全な歩行を確保する上で省略することはできない。</p> <p>横断歩道部における段差（2cm）との区別ができるよう配慮する。</p>
(3) 段差	<p>車乗り入れ部の縁石の段差は、5cm以下とする。</p>	

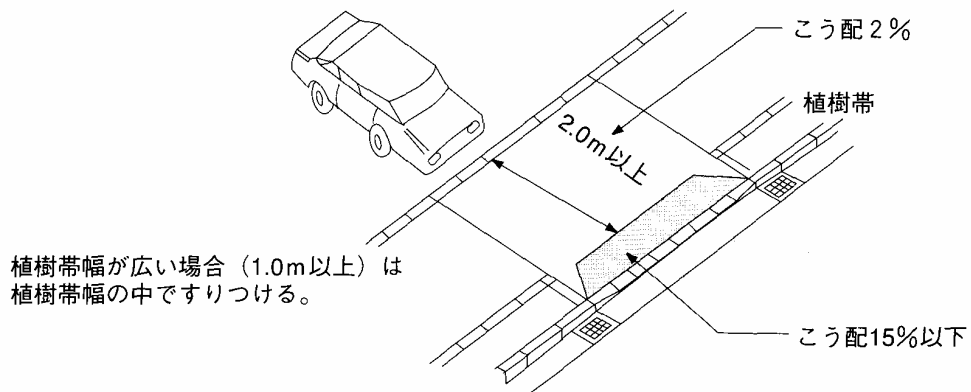
誘導基準（望ましい基準）	ポイント
沿道の協力が得られる場合（歩道幅員が狭い場合）	<p>車道とのすりつけによって歩道等と民地との高低差が生じ、歩行者または自転車の通行に支障をきたす場合には、当該歩道等における民地側のすりつけ等の処置を行うよう配慮する。</p>

《 参 考 図 》

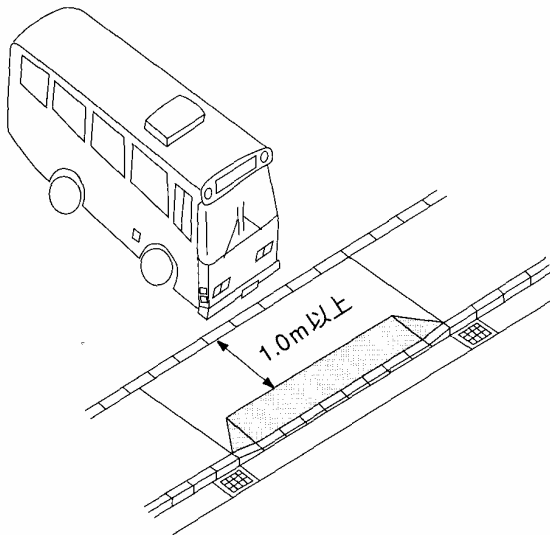
【図9.1】 原則として特殊街きょブロック使用とする。



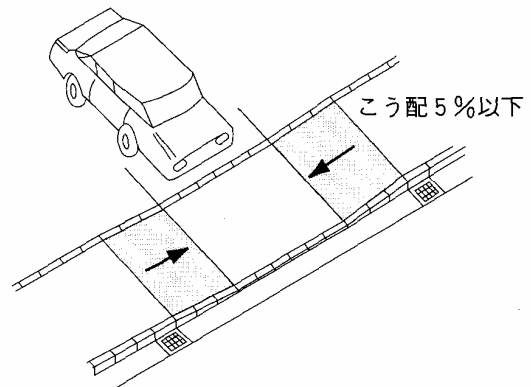
【図9.2】 平坦部が2.0m以上ある場合



【図9.3】 大型車両の乗り入れが多い箇所等において 1.0m以上の平坦部が確保できる場合



【図9.4】 全断面を切り下げる構造



10 歩道舗装

[基本的考え方]

高齢者、障がい者等歩行者のだれでもが、安全で、かつ快適に歩行・移動ができるよう、歩道面は平坦性、滑りにくさ、水はけのよさ等を考慮する。

[整備基準]

歩行者の安全性及び快適性を確保するため、平坦性、滑りにくさ、水はけのよさ等を考慮し、舗装材料を選択すること。

整備基準の解説		ポイント
(ア) 平坦性	<p>高齢者、障がい者等にとっては、わずかな凹凸や段差が、つまづいたり、転倒したりする原因となる。また、連続する凹凸は、車いすや乳母車の通行に不快な振動を与える原因となるので、歩道の平坦性確保には十分注意する。</p> <p>沿道建築物のアプローチが整備されている場合、平坦性の確保には特に配慮する。</p> <p>レンガ・タイル等の材料は、面取り、目地幅のできるだけ小さいものを使用し、車いす等の車輪による振動の発生しにくい路面とする。</p>	<p>歩道の修景等を実施する場合には、舗装材料の選択に十分注意する。</p> <p>民地との境界付近の段差は極力無くすよう配慮する。</p>
(イ) 滑り	<p>路面が滑ると、歩きにくいだけでなく、転倒の恐れがある。特に、雨などにより、濡れた路面は滑りやすくなるので、舗装材料の選択には十分注意する。</p>	<p>路面が滑りにくすぎるともつまづきの原因となるので、舗装材料の選択には十分注意する。</p> <p>滑りにくさの目安として湿潤状態の滑り抵抗値BPNが40以上であることが望ましい。</p>
(ウ) 水はけ	<p>歩道に占有しているマンホール等のふたについても、平坦性の確保とともに、歩行性の良い材料を使用する。</p> <p>水たまりができると、歩きにくいだけでなく、歩行の障害となるので、施工に当たっては、以下のことを考慮する。</p> <p>平坦性を確保する。</p> <p>必要な箇所に、透水性のある舗装材料を使用する。</p>	

11 案内標示

[基本的考え方]

目的地まで安全で快適にたどりつくために必要な情報や、まちでの暮らしに役立つ情報などを、高齢者、障がい者等歩行者のたれでもが便利で安全に見ることができるものを、計画的に配置する。

[整備基準]

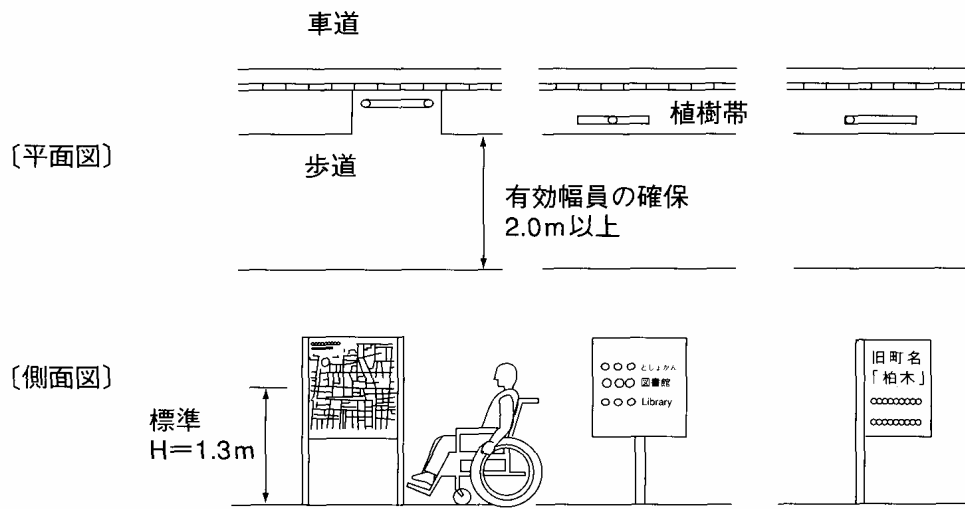
- (1) 道路の要所には、必要に応じ、公共施設、病院等の案内標示を整備すること。
- (2) 案内標示は、大きめで、わかりやすい文字、記号等で表記すること。

整備基準の解説		ポイント
(ア) 標示	<p>標示方法については、以下の点を考慮する。</p> <p>大きめでわかりやすい文字や記号で表記する。</p> <p>文字については、ひらがなやローマ字等を、必要に応じ併記する。</p> <p>記号による案内標示には、必要に応じて、文字を併記する。</p>	
(イ) 位置	<p>案内標示の設置位置は、歩行者の通行を妨げることのないような位置（通行動線を外した位置）に設置する。</p> <p>歩道上に設置する場合、標示板の高さは、車いす使用者や小児等の見やすさを配慮し、1.3mを標準とする。</p> <p>ただし、歩道の有効幅員が確保できない場合には、歩行者の安全を守るため、標示板の下端を2.5mの高さとする。</p>	<p>【図 11.1】参照 植樹帯の中や沿道の公共施設等の敷地内</p> <p>【図 11.2】参照 歩道の車道側で通行の妨げにならない位置</p>

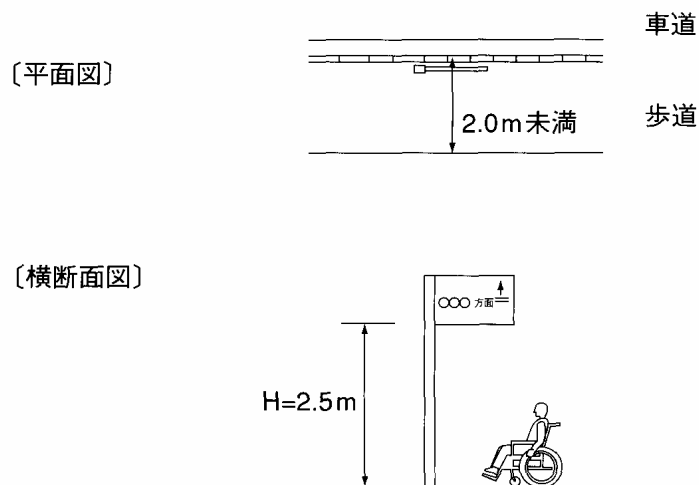
誘導基準（望ましい基準）		ポイント
視覚障がい者対応	<p>○ 視覚障がい者の利用が多く、音声による誘導が可能な箇所には、音声誘導を設置する。</p> <p>○ 必要に応じ、点字や手すりによる誘導も検討する。</p>	沿道状況を十分配慮する。

《 参 考 図 》

【図11.1】 有効幅員が確保でき、歩行のさまたげにならない場合の例



【図11.2】 有効幅員が確保できない場合の例



12 視覚障がい者誘導用ブロック

[基本的考え方]

視覚障がい者が多く利用する道路には、視覚障がい者の安全性を確保しつつ、適切な誘導を行う。

[整備基準]

- (1) 視覚障がい者が多く利用する道路には、視覚障がい者誘導用ブロックを敷設すること。
- (2) 視覚障がい者誘導用ブロックの色彩は、周辺の部分の色と輝度比において対比効果が発揮できるものとし、原則として黄色を用い、状況に応じて適切な色を選択すること。

整備基準の解説		ポイント
(ア) 種類	視覚障がい者誘導用ブロックの種類は、線状ブロック（誘導用）と点状ブロック（警告用）の二種類とする	【図 12.1】参照
(イ) 設置場所及び設置方法について	<p>設置場所及び設置方法については、以下のとおりとする。</p> <p>設置場所及び設置方法については、「視覚障がい者誘導用ブロック設置指針・同解説」を準用する。</p> <p>敷設にあたっては、その他の歩道利用者の安全を阻害しないよう配慮する。</p> <p>線状ブロックは、主として誘導対象施設の方向を案内するために用いる。その設置は通行動線の方向と線状突起の方向とを平行にする。</p> <p>点状ブロックは、主として危険箇所及び曲がり角などの注意喚起並びに誘導対象施設の所在を示すために用いる。</p> <p>危険物を回避させる場合、複雑な誘導経路の場合、視覚障がい者が頻繁に利用する場合などにおいては、継続的に敷設する。</p> <p>視覚障がい者が多く利用する道路、視覚障がい者がよく利用する施設と駅又はバス停留所などの交通結節点を結ぶ道路の歩道上には重点的に整備する。</p> <p>通行動線の結節点、歩道状況の変化地点、立体横断施設の昇降口、地下道の出入口、その他公共施設の出入口などに敷設する。</p> <p>平面的に車両等と混合交通になる箇所（横断歩道部、細街路の切り開き部等）の直前及び階段や急激に縦断勾配が変化する箇所の直前等に設置する。</p> <p>その他、歩道上で特に視覚障がい者の誘導を図る必要がある箇所、誘導用ブロックによってその効果があると認められる箇所に敷設する。</p> <p>形状</p> <p>ブロックの形状については、以下のとおりとする。</p> <p>ブロックの大きさは、点状ブロック・線状ブロックのいずれも 30cm の正方形を原則とする。</p> <p>周囲の舗装材と同じ寸法の小さなブロックは、点状・線状の判別がしづらいので、使用しない（小さいブロックの組み合わせで、30cm 大きさを確</p>	<p>【図 12.2】参照</p> <p>横断歩道の途中にある複断面の中央分離帯を含む。</p>

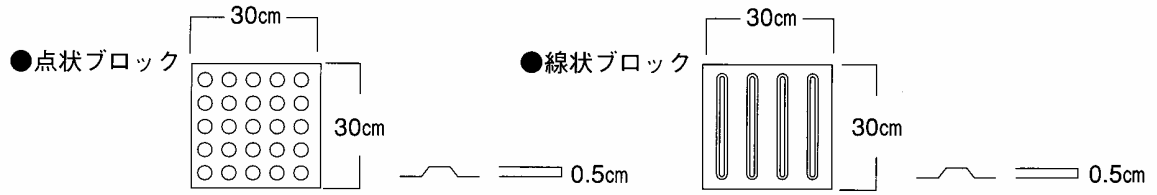
<p>(I) 材質等</p> <p>(オ) その他の 注意事項</p>	<p>保する施工は不可とする。)</p> <p>線状ブロックにおける線の本数は、30cm の場合で 4 本とし、線の中心間隔は 75mm を標準とする。</p> <p>点状ブロックにおける点の本数は、30cm の場合で 25 点とし、点の中心間隔は 60mm を標準とする。</p> <p>点状ブロックの点は縦断面が台形となる形状（円すいの中腹を水平に切った形）とする。</p> <p>突起の高さは 5mm とする。</p> <p>ブロックの突起が小判型のもの（線の短いもの）や、ビス式のものを使用しない。</p> <p>視覚障がい者誘導用ブロックの材質については、以下の点を考慮したものとする。</p> <p>十分な強度を有し、滑りにくく、歩行性、耐久性、耐摩耗性に優れたものとするとともに、退色、輝度の低下が少ない素材とする。</p> <p>色彩については、周囲の色と対比効果が発揮できるようにする。</p> <p>ブロックの色は原則として黄色とする。ただし、周囲の路面がカラー舗装などの場合で、舗装面とブロックとの輝度比が日中の晴天時において 2.5 以上確保できる場合は、状況に応じて適切な色を採用できるものとする。</p> <p>今後、技術の進歩等により、新たな工法や材料が開発された場合には、試験施工を実施し、その効果を十分検討したうえで採用する。</p> <p>ここで言う視覚障がい者誘導用ブロックとは、ブロックの形状をした材料だけでなく、ブロック形状と同等の機能を有する材料を含む。</p>	
---	---	--

なお、近い将来視覚障がい者誘導用ブロックに関する規格等が J I S により制定され、本項と相違する内容が生じた場合においては、J I S 規格を優先するものとする。

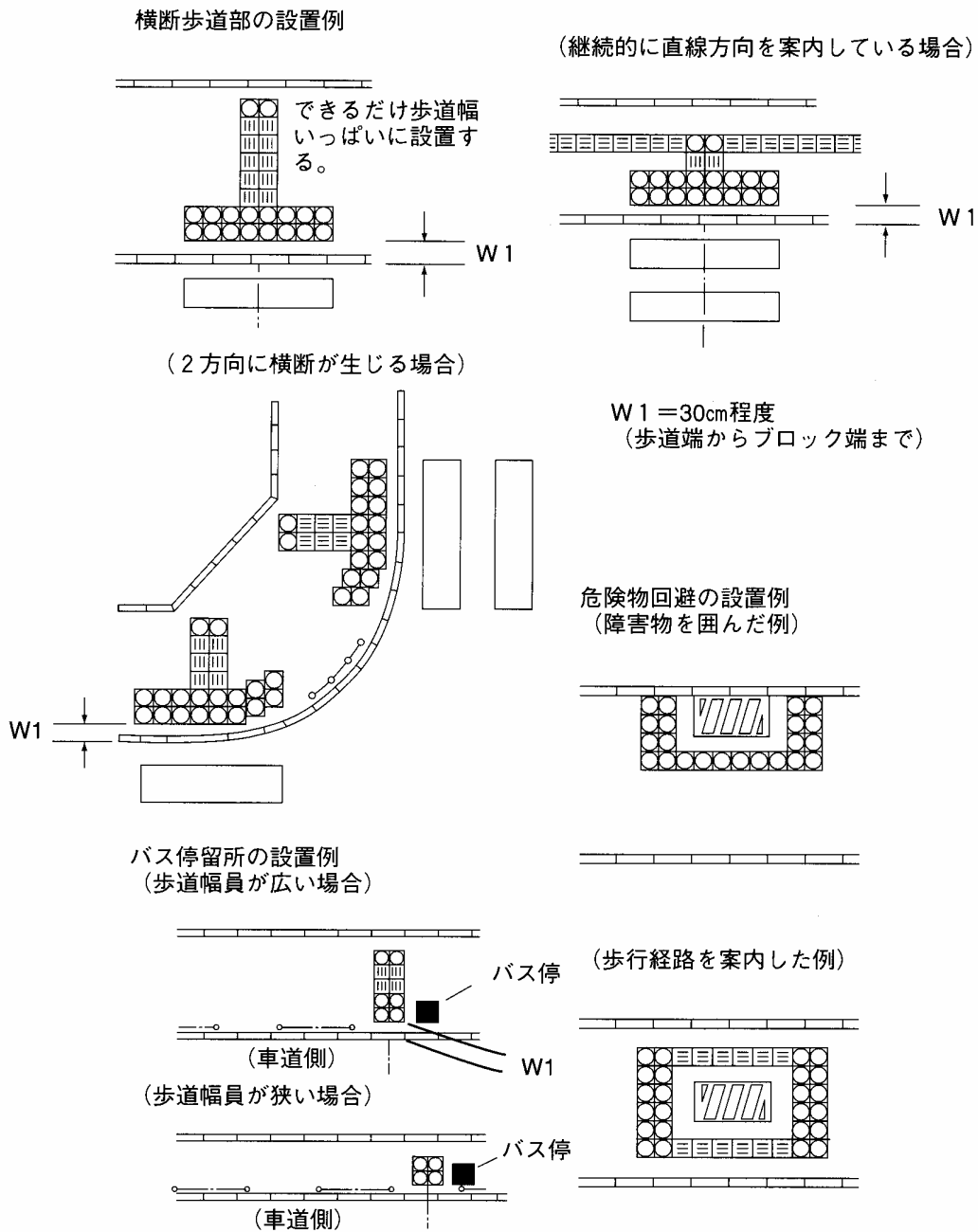
誘導基準（望ましい基準）	ポイント
音声誘導	視覚障がい者が多く利用する施設等の周辺地域においては、音声誘導等との併設を積極的に推進する。

《 参 考 図 》

【図12.1】 種類

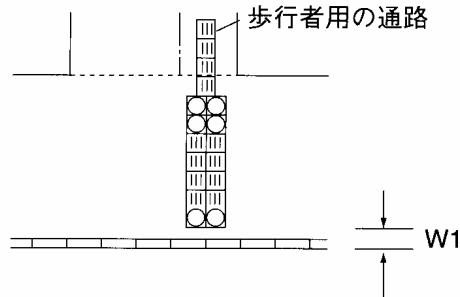


【図12.2】 設置例

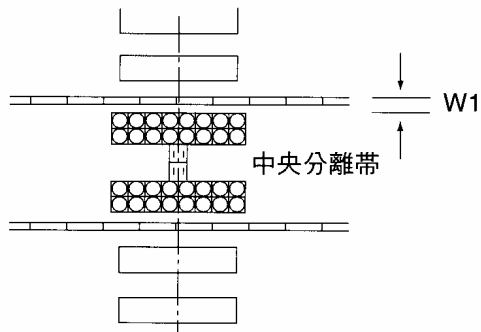


《 参 考 図 》

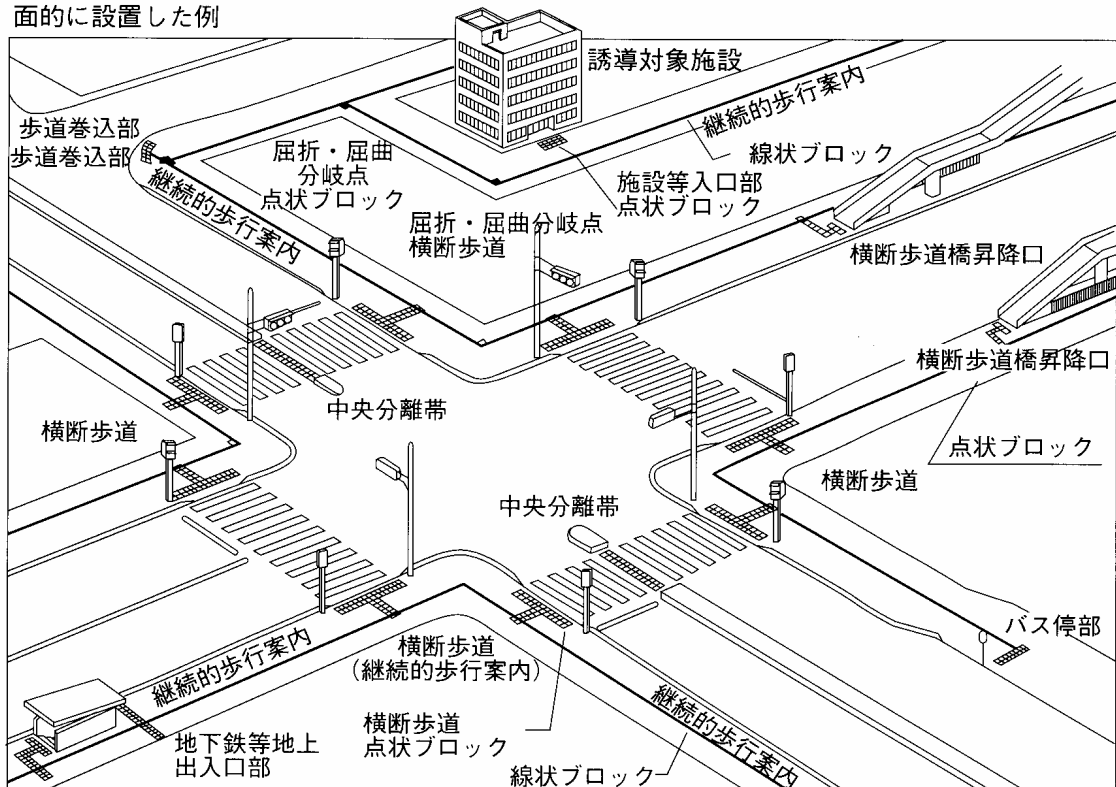
施設等入口部設置例



中央分離帯の設置例
(広い中央分離帯の場合)



面的に設置した例



13 駐車場（道路付属物としての駐車場）

[基本的考え方]

長距離ドライブが増え、女性や高齢者等のドライバーが増加するなかで、道路交通の円滑な流れを支えるため、安心して自由に立ち寄り利用できる休憩施設を整備する場合には、高齢者、障がい者等が円滑に利用できる駐車場を設置する。

[整備基準]

駐車場の整備にあたっては、高齢者、障がい者等が円滑に利用できるよう十分な配慮をするとともに、障がい者のためのスペースを1以上設けること。

整備基準の解説	ポイント
1) 駐車場の整備	整備にあたっては、駐車場関係法令に基づき整備する。 障がい者が専用または優先的に利用できる駐車スペースの位置については、利用施設（便所、休憩施設等）の出入口に近い場所とし、施設までの通路は、段差の解消、すりつけ勾配の確保、視覚障がい者誘導用ブロックの設置等、障がい者が利用しやすい構造とする。 駐車スペース、安全通路、床面仕上げ、誘導等については、「建築物」の基準を準用する。 便所及び休憩施設等の整備にあたっては、「建築物」の基準を準用する。

14 段差解消（L型側溝の切り下げ）

【基本的考え方】

歩道設置のない道路では直接車道から施設へ出入りする箇所が多い。L型の標準は5cmと10cmであるが、車いすでの自由な移動を確保するためには2cm切り下げをする。

【整備基準】

歩道のない道路で直接車道より特定施設へアプローチする箇所においてはL型側溝を使用する場合は、L型側溝の切下げは2cmとすること。ただし、地形、敷地等の状況によりやむを得ない場合は、この限りでない。

整備基準の解説		ポイント
(1) L型の切り下げ	一般的にL型の切り下げは5cmであるが、車いすでの通行に支障があるため、都市施設等へのアプローチ部については、車いす等での通行を考慮し、最低でもL型4枚分（幅約2.4m）を2cm切り下げる。	

〔図14. 1〕 L型側溝の切り下げ

