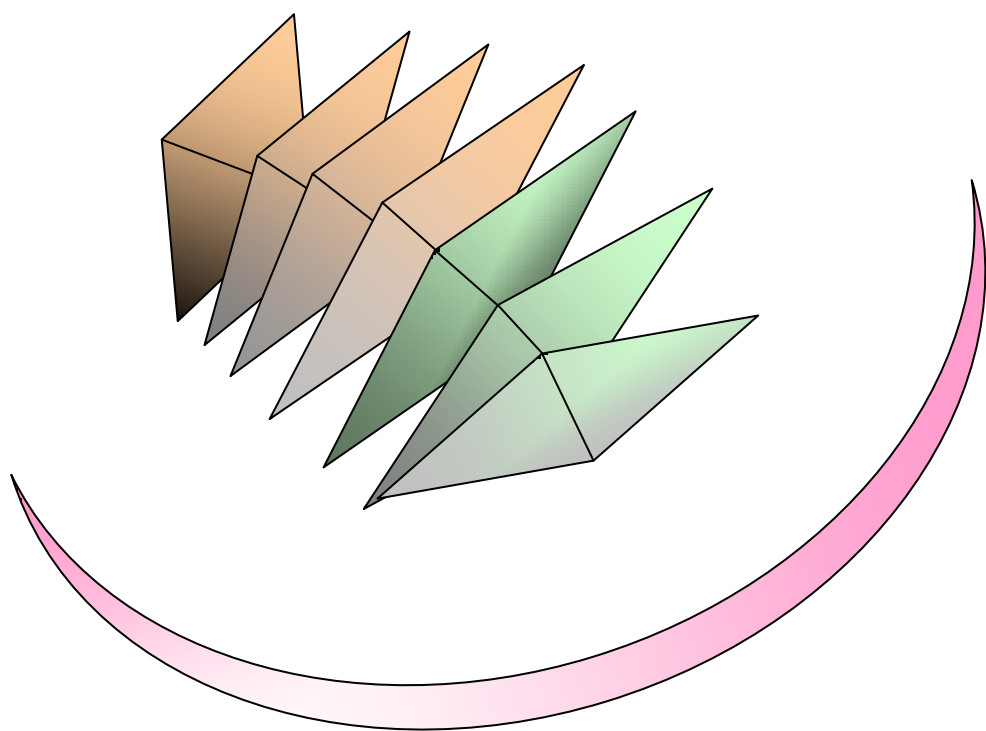


3. 道 路



歩道と車道の分離

〈整備の基本的な考え方〉

歩道と車道は、可能な限り構造上明確に分離し、歩行者の安全を確保する。

①歩道等の設置

- 特定道路等を整備する場合には、原則、歩道を設けるものとする。（自転車歩行者道を設ける道路を除く。）

②分離の方法

- 分離の方法は、セミフラット形式を原則とする。ただし、周辺の状況に応じてセミフラット形式が困難な場合は、フラット形式又はマウントアップ形式とする。
 - 歩道が設置できない場合、車道の路側帯を歩道的な扱いとして、視覚的に分離し、歩行者の安全確保を行うソフト分離形式を行う。（下記の「歩道と車道を分離しない道路の場合の対応」を参照）
- 車がスピードを出して走りにくくなるように道路の形状を工夫したコミュニティ道路の方式を地域の実状に応じて導入することが望ましい。

③道路構造上の分離

- 歩道への乗り上げ駐車を防止し、歩行者の安全を確保するために連続的な植樹帯、ガードパイプ（防護柵）、縁石などで歩道と車道を明確に分離する。
- 縁石を設置する場合、その高さは15cmを標準とする。

歩道と車道を分離しない道路の場合の対応

- 歩道と車道を分離しない道路では、自動車がスピードを上げて走行するなどの危険が生じるため、安全な通行を確保するための措置を講じなければならない。

（措置の例示）

- ・走行車両の速度を落とすための措置として、ハンプ、狭さく、シケインの設置等を組み合わせることが考えられる。
- ・ハンプを設置する場合には、自動車の走行速度の抑制の観点とともに、沿道への騒音・振動の低減等の観点から必要に応じて、サインカーブ等の構造を採用するなどの配慮をすることが重要になる。
- ・歩行者の通行空間への自動車の侵入を防ぐための措置として、ボラードの措置、舗装材料の工夫等による歩行者の通行空間の識別性の向上を組み合わせることが必要である。なお、カラー舗装で対応する場合は、景観等に配慮することが必要である。

歩行者の安全な通行空間を優先的に確保するため、下記のと通りの措置を講じる。

〔歩行者の通行空間の平坦性〕

- 車いす使用者等の通行を考慮し、歩行者の平坦性を確保することが必要であり、原則として横断勾配は1%以下とすべきである。地形の状況等その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、2%以下とすべきである。

〔歩行者の通行空間の有効幅員〕

- 歩行者の通行空間（路肩）については、高齢者や障がい者などが円滑に通行できるよう有効幅員1.5m（最低1m）を確保することが望ましい。

〔舗装の構造〕

- 歩行者の通行空間の排水勾配を小さくするために、歩道と同様、道路の構造、気象状況その他の特別の状況によりやむを得ない場合を除き、雨水を路面下に円滑に浸透させることができるものとすべきである。また、経年変化による舗装材の凹凸が生じないものを採用するなどの配慮も必要である。

〔沿道施設との連結〕

- 生活関連施設等の出入口については、側溝の種類を検討する等により、段差解消の工夫をすることが必要である。

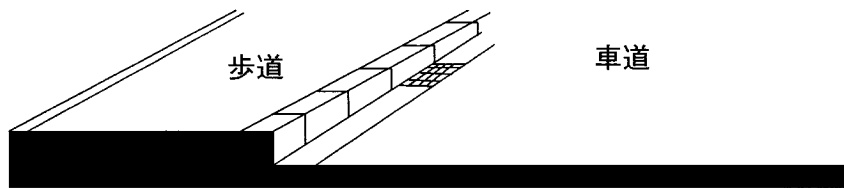
〔視覚障害者誘導用ブロックの敷設〕

- 歩車道非分離構造はやむを得ない場合の経過措置の制度であり、視覚障がい者等が円滑に通行できるように下記について配慮することが必要である。
 - ・ 歩行者の通行区間の明確化を図るなどにより歩行者と車両の錯綜を防ぐための構造とすること
 - ・ 視覚障害者誘導用ブロックの導線上に植樹帯、ボラード等の工作物を設置しないこと

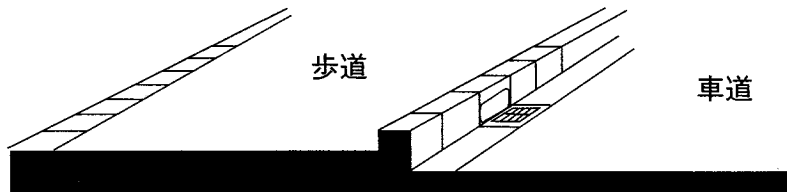
道路は、本指針の技術基準に沿って整備を行うものとする。ただし、道路の勾配や沿道宅地との高低差等の事情により、基準の適用が不可能な項目については、適用を除外できるものとする。

歩車道を分離する方法

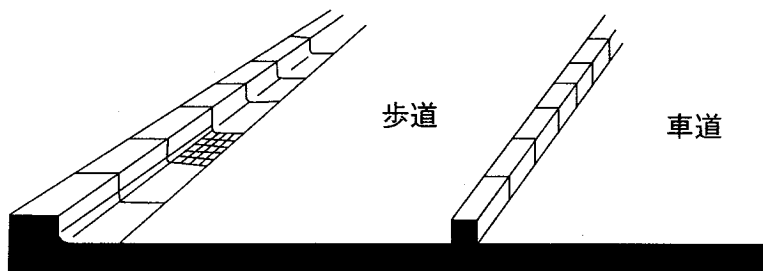
・マウントアップ方式



・セミフラット方式

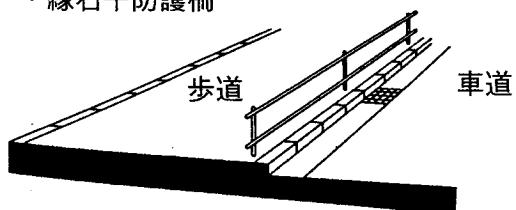


・フラット方式

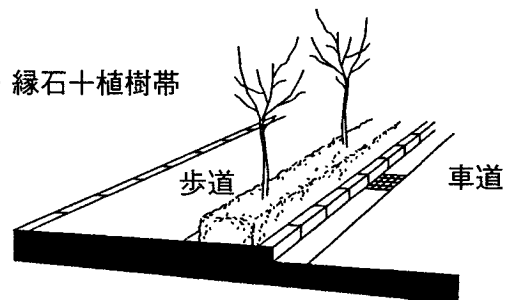


歩車道を分離するもの

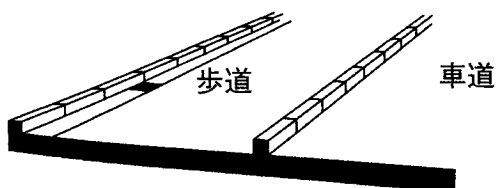
・縁石＋防護柵



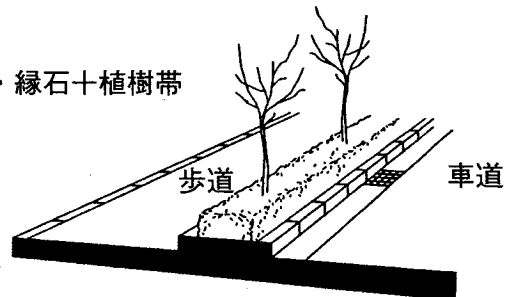
・縁石＋植樹帯



・縁 石



・縁石＋植樹帯



歩道の幅員と勾配

〈整備の基本的な考え方〉

高齢者や障がい者も安心して通行できるよう、歩道の幅員は可能な限り広くする。また、車いす使用者などの安全な通行のために、歩道の勾配（車両乗り入れ部を除く。）は可能な限り緩やかにする。

①歩道の有効幅員

- 特定道路等を構成する道路に設ける歩道等の有効幅員は、道路構造令に準じ、歩道においては3.5m（歩行者交通量の多い道路）又は2m（その他の道路）以上、自転車歩行者道においては4m（歩行者交通量の多い道路）又は3m（その他の道路）以上確保することとする。
- 有効幅員を2m以上確保することが困難な箇所等やむを得ない場合には、1m以上の幅員を連続して確保し、車いすが回転できる構造として、要所に1.8m以上の幅員を確保することが望ましい。

②歩道の勾配

- 歩道の縦断勾配は、5%以下とする。ただし、地形の状況その他特別な理由によりやむを得ない場合においては8%以下とすることができる。
- 歩道（車両乗り入れ部を除く。）の横断勾配は、1%以下とする。ただし、地形の状況その他特別な理由によりやむを得ない場合においては2%以下とすることができる。

③障害物の除去等

- 有効幅員を広く確保するため、可能な限り電線の地中化などにより、電柱、標識柱、街路灯などを整理統合する。
- 植樹帯・植樹^{ます}柵は、歩行空間に配慮して、歩行者の支障にならないように、樹種の選定や設置方法を工夫しながら施工する。特に視覚障がい者の直線歩行を妨げないよう配慮することが望ましい。
- 歩道上の駐停車、放置自転車及び看板・商品等の設置をしないよう、市民、商店主等に理解と協力を求めることが望ましい。
- 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（建築限界）を確保する。

歩道の路面

〈整備の基本的な考え方〉

歩道の路面は、安全性、快適性を確保するため、平坦で滑りにくく、水はけのよい仕上げとする。

①平坦性

- 歩道の舗装には、凸凹の少ない材料を用い、平坦性を確保する。
- 歩道上のマンホール等の蓋は、平坦性の確保とともに、歩行性の良い材料とする。
- インターロッキング等の材料による舗装を行う場合、ブロックとブロックの目地等による段差、がたつきを少なくするよう配慮が必要である。

②滑りにくさ

- 歩道の舗装は、透水性のある材料等により、濡れた状態でも滑りにくい材料とする。

③排水施設

- 歩行者等の動線上には、排水^{ます}柵を設置しない。ただし、やむを得ず排水^{ます}柵を設置する場合は、細目のグレーチングを使用し、車いすのキャスターや杖の先端等が落ち込まない構造とする。

歩道の段差解消

〈整備の基本的な考え方〉

歩行者の通行動線上における歩車道境界の段差は解消するが、視覚障がい者が歩車道境界を把握できる方法を確保する。

交差点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うえ、高齢者や障がい者などが安全かつ快適に通行できるような構造とする。

①切り下げ勾配

- 切り下げによって生じる勾配は5%以下とする。ただし、地形の状況その他特別の理由によりやむを得ない場合においては8%以下とすることができる。

②勾配の方向

- 切り下げによって生じる勾配の方向は、歩行者の通行動線の方向と一致させる。

③切り下げ部の段差

- 歩道等と車道との段差は、Eブロック（すりつけ用ブロック）によりなくす。ただし、視覚障がい者が歩車道境界を把握できるよう、視覚障害者誘導用ブロック（点状ブロック）などを敷設する。

これまでの指針では、「車いす利用者等にとっては段差がない方が良い」という身体障害者福祉協会多治見支部からの意見などから、段差なしとしてきた。しかし、視覚障害者福祉協会多治見支部から、視覚障がい者が歩車道境界を把握できるよう国・県と同様の2cmの段差とするよう継続的に強い要望があった。こうした実情を踏まえ、「今まで通り段差なしとするが、視覚障がい者が歩車道境界を把握できるよう視覚障害者誘導用ブロック（点状ブロック）などを敷設する」という、「整備の基本的な考え方」に沿った内容とした。

④排水^{ます}柵

- 歩車道境界には、水が溜まらないように、街渠^{ます}柵の設置位置、周辺の勾配に配慮する。

⑤水辺部分

- 信号待ちなどのために、切り下げた部分で車いす使用者が停止できるよう、可能な限り水平区間を設けることが望ましい。

⑥幅員が狭い歩道

- 幅員が狭い歩道では、歩道の全幅を切り下げる。

⑦ハンプ

- 本線の歩道を横切る交通量の少ない支道との交差部においては、周辺の状況を考慮しつつ支道を歩道部と同程度の高さに盛り上げるにより、歩道の平坦性を連続して保つことが望ましい。

車両乗り入れ部

〈整備の基本的な考え方〉

車両の乗り入れ部は、歩行者の通行のしやすさを考慮し、路面が連続して平坦となるような構造とする。

- 車両乗り入れ部の歩車道境界段差については、視覚障がい者が横断歩道部と誤認識しないため、5 cm を標準とする。
- 車両乗り入れ部で、切り下げにおける勾配部分を除く平坦部の幅員は、車いす使用者のすれ違いが可能となるよう 2 m 以上確保しなければならない。（平坦部とは、横断勾配 1 % 以下（やむを得ない場合は 2 % 以下）の規定を満たす部分をいう。）

案内標示の整備

〈整備の基本的な考え方〉

歩道に必要な応じ、公共施設や病院等の案内標識を整備する場合には、高齢者や障がい者などにもわかりやすいような仕組みとする。

①標示

- 案内標示は、大きめで分かりやすい文字、記号、図等で表記する。これらの色彩は、地色と対比効果があるものとする。
- 記号による案内標示のうち、可能なものについては文字を併記することが望ましい。
- 必要に応じて触覚による案内方式（点字表示、触知図等）を併用することが望ましい。
- 視覚障がい者の案内方式として音声案内の設備を設けることが望ましい。

②設置位置

- 案内標示等は、効果的な整理統合に努めることが望ましい。
- 案内標示は、高齢者や障がい者などの支障とならないよう、歩道の有効幅員に配慮しながら設置することが望ましい。

③高さ

- 案内標示は、車いす使用者にも見やすい高さとし、表示面の高さは、路面から 75cm～200cm 程度の範囲とすることが望ましい。

ベンチ等

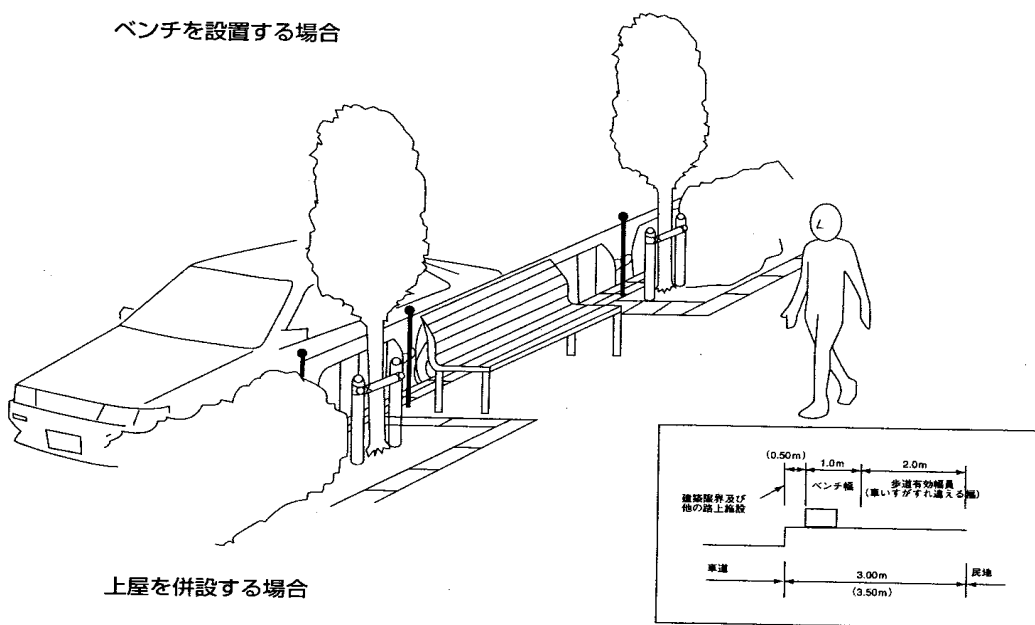
〈整備の基本的な考え方〉

歩道に必要に応じ、歩行者が休憩できるようなベンチ等を設ける。

○高齢者や障がい者などは、長距離の歩行や長時間の立位が困難なため、必要に応じ、休憩できる空間を設けることが望ましい。

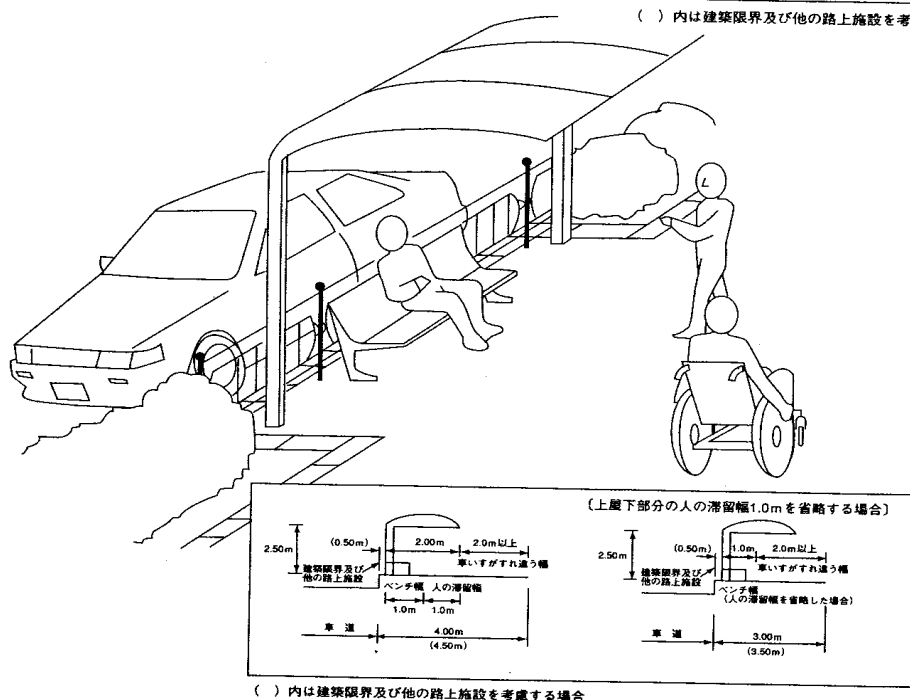
○通行の用に供する必要な幅員が確保できる場合、休憩空間にはベンチを置き、必要に応じ、上屋等を設けることが望ましい。

ベンチを設置する場合



() 内は建築限界及び他の路上施設を考慮する場合

上屋を併設する場合



() 内は建築限界及び他の路上施設を考慮する場合

立体横断施設

〈整備の基本的な考え方〉

横断歩道橋や地下横断歩道などの立体横断施設を設ける場合には、高齢者や障がい者などが利用しやすい構造とする。

①通路(昇降部分を除く。)

- 有効幅員は、2 m以上とする。(地下横断歩道の場合は、有効幅員の他に排水施設、照明施設等の余裕幅として両側に0.5m程度を確保する必要がある。)
- 路面は、平坦で滑りにくく、水はけのよい仕上げとする。
- やむを得ず通行動線上に排水溝を設置する場合は、車いすのキャスターや杖の先端等が落ち込まない構造の蓋にする。
- 二段式の手すりを両側に設ける。
- 手すりの端部の付近には、通路の通ずる場所を示す点字をはり付ける。

②階段

- 階段は、勾配 50%、蹴上げ 15cm、踏面 30cm を標準とする。
- 段鼻の突き出しはないこと等によりつまずきにくい構造とする。けこみを設ける場合はその長さを 2 cm 以下とする。
- 踏面の端部は、全長にわたって十分な太さ(幅 5 cm 程度が識別しやすい)で周囲の部分との輝度比が大きいことにより、段を容易に識別できるものとする。
- 有効幅員は、1.5m以上とする。
- 斜路付き階段の有効幅員は、上記幅員に斜路部分幅員 0.6m (標準)を加えた 2.1m以上とする。
- 階段の高さが 3 m を超える場合においては、その途中で踊場を設ける。
- 踊場の踏幅は、直階段の場合にあっては、1.2m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。
- 直線の踊場において長さが 2.5m を超える場合、又は、折り返しのある階段の踊場には視覚障害者誘導用ブロック(点状ブロック)を敷設する。なお、屈曲部から階段始点までの距離が短く、視覚障害者誘導用ブロック同士が干渉して判別困難になる場合は、危険を生じないように敷設方法に配慮する。

③スロープ

- スロープの有効幅員は、2 m以上とする。(やむを得ない場合においては、1 m以上とすることができる。)
- 縦断勾配は、5 %以下とする。(やむを得ない場合においては、8 %以下とすることができる。)
- その他、34 ページ「2. 公共的建築物 スロープ」のスロープに定める構造とする。

④手すり

- 手すりは、16 ページ「2. 共通となる基準 手すり」の手すりに定める構造とする。

⑤エレベーター

- かごの内法幅は 150cm 以上とし、内法奥行きは 150cm 以上とする。
- 出入口の有効幅員は、90cm 以上とする。
- かごの出入口が異なる方向にあり、車いす使用者が転回を伴わず前進して退出する方式(ウォークスルー型)のエレベーターについては、出入口の有効幅員 80cm 以上、かごの内法幅 140cm 以上、内法奥行き 135cm 以上とする。
- その他、38 ページ「2. 公共的建築物 昇降機(エレベーター)」のエレベーターに定める構造とする。

⑥エスカレーター

- 踏み段の有効幅は、1 m以上とする。ただし、歩行者の交通量が少ない場合においては、60cm 以上とすることができる。
- その他、43 ページ「2. 公共的建築物 昇降機（エスカレーター）」に定める構造とする。

