

第II章 道路に関する事項



だれもが移動しやすい歩道の整備

公共交通機関が整備されていても、安全で快適な歩行空間が確保されていない道路は、日常生活において自由な行動が妨げられる要因の一つとなります。特に障害がある人などにとっては、車との混合交通はもちろん、小さな段差でさえも障害になることから、安全で移動しやすい歩道の整備はとくに重要です。また、電動車いすなどの新しい機器の普及に配慮しておくことも必要です。



1

歩道等（特定施設整備基準 第2）

基本的な考え方

歩行者は弱い立場にあるため、自動車との混合交通では大きな危険が伴います。特に、視覚障害者や運動機能の低下した人にとっては、自動車だけでなく、自転車が混在していることでも危険を感じています。

歩車道の分離や、幅員の確保、こう配の緩和によって安心感を増やすことが重要です。さらに舗装や休憩施設等に配慮することにより、快適な歩道をつくっていくことが必要です。

●：必ず整備すべき基準 ○：望ましい整備

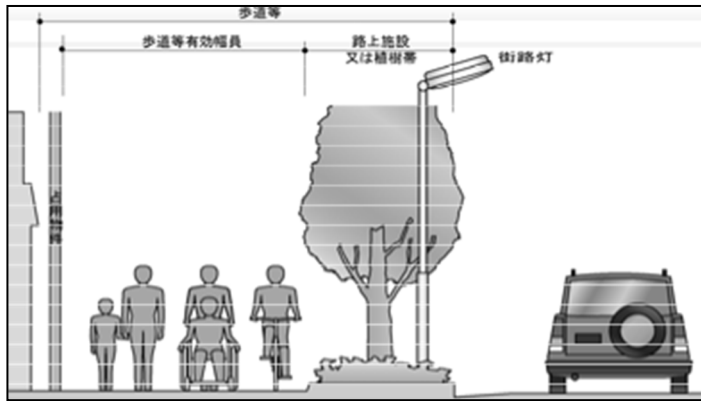
必ず整備すべき基準		解説	
整備基準	有効幅員	●車いす使用者が円滑に通過できる幅員を確保する。〈道（1）〉	(図Ⅱ.1.1)
	こう配	●縦断こう配は、5%以下とする。ただし、地形の状況その他特別の理由によりやむを得ない場合は、8%以下とすることができる。〈道（3）〉 ●横断こう配は、車両の沿道への出入りの用に供される歩道等の部分（以下「車両乗入れ部」という）を除き1%以下とする。ただし、道路の構造、気象状況、地形の状況その他特別の理由によりやむを得ない場合は、2%以下とすることができる。〈道（4）〉	縦断こう配は、車いす使用者、高齢者等の通行を配慮し、可能な限り小さくする必要があります。急こう配が続く場合は休憩スペースを設ける。 車両乗り入れ部分の車道側へのこう配は、車いすが道路側に移動しやすいので危険です。
	路面の仕上げ	●舗装は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとする。〈道（2）〉	目地等で車輪に振動が生じないように配慮する。
	誘導標示	●公共交通機関の施設と視覚障害者の利用が多い施設とを結ぶ歩道等には、必要に応じて視覚障害者誘導用ブロック等を敷設する。〈道（9）〉	
望ましい整備		解説	
有効幅員	○車いすどうしが円滑にすれ違いできる幅として200cm以上とする。 ○信号待ちやバス待ちの歩行者によって他の歩行者の通行が妨げられないよう、滞留のためのスペースを確保する。	自転車歩行者道は300cm以上。	
有効幅員の維持	○車両の乗り上げや不法占用物によって有効幅員が狭められないよう、必要に応じて車止めを設置する。 ○植樹帯は安全上や景観上有効なため設置が望ましい。ただし、有効幅員を狭めないよう、樹種や維持管理に配慮が必要である、また、根起こしによる舗装面の不陸の発生にも配慮が必要である。	(図Ⅱ.1.2、図Ⅱ.1.3)	
休憩施設	○必要に応じ、休憩する部分を設けるとともにベンチなどを設置する。	特に急こう配が続く歩道には必要です。	
こう配	○車いす使用者や高齢者等の通行に配慮し、横断こう配は可能な限り小さくする。		

望ましい整備			解説
平坦性の確保	<ul style="list-style-type: none"> ○障害者等がつかずいたり通行の障害とならないように、平坦性の確保に十分配慮する。 ○マンホールや歩道敷石は特に凹凸が生じやすいので維持管理にも注意する。 		
排水溝の安全確保	<ul style="list-style-type: none"> ○通行者の安全を確保するために必要な箇所には、溝蓋を設けるとともに、車いすのキャスターや杖等が落ちないように配慮する。 ○柵は、できる限り通行に支障のない位置に設置する。 →	キャスターや杖が入らない細目のグレーチング蓋等にする。
歩車道分離の方法	<ul style="list-style-type: none"> ○歩道等の形式は、セミフラット形式を原則とする。車道に対する歩道等の高さは、1 cm程度とする。 ○歩道等に設ける縁石の車道に対する高さは 15 cm以上とし、道路の構造、交通状況並びに沿道の土地利用を考慮して定める。 ○状況に応じて縁石やガードレールを使用するが、用地に余裕のある場合には植樹帯を設置する。 →	<p>(図Ⅱ.1.4)</p> <p>マニュアル 2-1-3 では、視覚障害者が認知できるよう 2 cm の段差を確保することとなった。</p> <p>.....→ 樹木の成長による歩道の根起こしを考慮する。</p>
誘導標示	<ul style="list-style-type: none"> ○歩道等の状況により、望ましい設置ができない場合等は、必要に応じて関係者の意見を踏まえて検討し、当該箇所の状況に応じて敷設する。 ○視覚障害者誘導用ブロック等の上に自転車等が置かれないう、PRシートを貼り付けるなどの措置を講じる。 ○視覚障害者誘導用ブロックの形状・寸法については、JIS に合わせたものとし、線状ブロックと点状ブロックを用いる。 <p>また、視覚障害者誘導用ブロックの色は黄色を原則とし、路面の色によっては、その他周囲との輝度比が大きいこと等により当該ブロック部分を容易に識別できる色とする。</p>→	I・1・[5]廊下等 P. I-31 参照

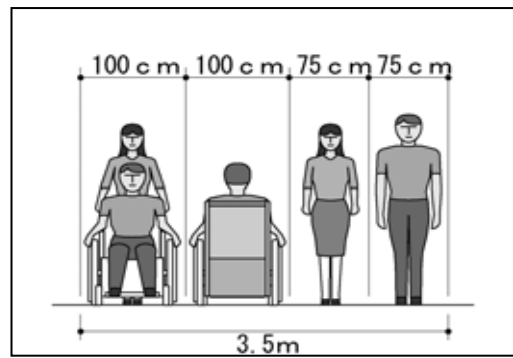
解説図一覧	
図Ⅱ.1.1 歩道の有効幅員の確保	P.Ⅱ-4
図Ⅱ.1.2 車止めの設置例	P.Ⅱ-4
図Ⅱ.1.3 線状ブロックを用いたPRの例	P.Ⅱ-4
図Ⅱ.1.4 歩車道分離の方法	P.Ⅱ-4

チェック項目（条例の基準）
P. Ⅱ-13 参照

関連する章
I・1・[5]廊下等 P. I-31 参照



歩道等の有効幅員の概念図

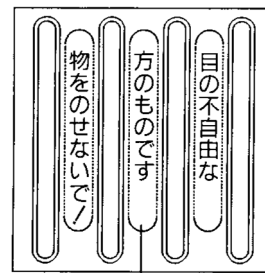


歩道の有効幅員の考え方

図Ⅱ.1.1 歩道の有効幅員の確保

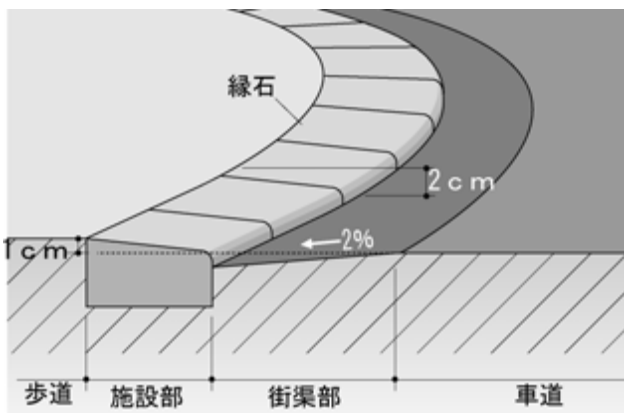


図Ⅱ.1.2 車止めの設置例

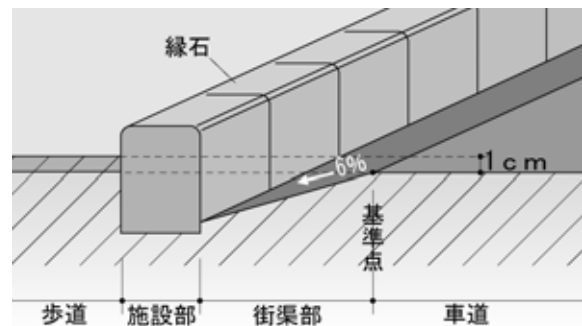


PRシート貼り付け

図Ⅱ.1.3 線状ブロックを用いたPRの例



セミフラット形式の歩道縁端部の構造



歩道等の高さの基準

図Ⅱ.1.4 歩車道分離の方法

2

段差部の処理（特定施設整備基準 第2）

基本的な考え方

歩道などで歩行動線となる場所はすべて、車いすの通行の支障となる段差を設けてはなりません。通常、すりつけによって段差を解消しますが、状況によって適切な方法や構造を採用し、より安全に通行できるようにしなければなりません。特に、自動車進入用の切り下げが、車いす使用者などの通行の支障とならないことが重要です。

●：必ず整備すべき基準 ○：望ましい整備

必ず整備すべき基準		解説	
整備基準	段差の解消	<p>●次に掲げる部分の縁端は、当該車道または路肩の部分より高くするものとし、その段差は2cmを標準とする。</p> <p>〈道(5)〉</p> <p>①歩道等と車道の交差点（横断歩道が設けられている箇所を除く）の歩道等の部分</p> <p>②横断歩道に接続する歩道等の部分</p> <p>●上記の①または②に掲げる部分は、車いす使用者の通行に支障のないものとする。〈道(6)〉</p>	<p>(図Ⅱ.2.1)</p> <p>視覚障害者が白杖または足で歩道等と車道の縁端を認知できるよう2cmの段差を確保しつつ、車いす使用者の障害となる従来（フラット形式）の凸型段差を解消する。</p>
	車両乗入れ部	<p>●車両乗入れ部を設ける場合は、車いす使用者の通行に支障のないものとする。〈道(8)〉</p>	<p>(図Ⅱ.2.4)</p> <p>車いす使用者の通行が多い箇所などでは、必要に応じて通行性に配慮して、滑り止め機能の縁石など望ましい縁端構造を検討すること。</p>
	中央分離帯部	<p>●横断歩道における中央分離帯の部分は、車いす使用者の通行に支障のないものとする。〈道(7)〉</p>	
望ましい整備		解説	
すりつけ勾配	<p>○切り下げによる勾配は5%以下とする。ただし、沿道状況等によりやむを得ない場合は8%以下とする。</p>	<p>(図Ⅱ.2.2)</p>	
水平部分の確保	<p>○信号待ちなどのため車いすの止まれる水平部分150cm程度を確保する。ただし、沿道状況等によりやむを得ない場合はこの限りではない。</p> <p>○車いす使用者や高齢者等の通行に配慮し、勾配は可能な限り小さくする。</p>	<p>歩道等においては、常に車いす使用者がすれ違うことが可能な有効幅員を連続して確保することとする。</p> <p>また、平坦な有効幅員が2m以上確保できない場合は、一連区間で歩道等の全面の切り下げを検討する。</p>	
交差点における配慮	<p>○横断歩道等に接続する歩道等の部分の縁端は、視覚障害者の視認性を確保するため、できる限り横断歩道の方向と垂直になるよう配慮する。</p> <p>○支道と交差する部分において、歩道の切り下げにより車いす使用者等の通行の安全性を十分に確保することが困難な場合は、支道面の高さを持ち上げる等の方法により、支道と歩道との段差ができる限り小さくなるよう配慮する。</p>	<p>(図Ⅱ.2.3)</p>	

望ましい整備		解説
車両乗入れ部	<ul style="list-style-type: none"> ○車両乗入れ部には、有効幅員200cm以上の平坦な部分を確保する。 ○車両乗入れ部には、歩道等の高さに対して、縁石の高さを1cm（街渠部にこう配がない場合は2cm）とし、かつ、車道と縁石天端に5cmの段差を設ける構造を標準とする。 ○歩道等内に違法駐車が生じる恐れがある場合は、車止めの設置等により歩道等の有効幅員が確保されるよう配慮する。 ○車止め等は歩道等の有効幅員を狭め、通行に障害となる恐れがあることから、設置にあたっては、配置、夜間の視認性、視覚障害者誘導用ブロックの配置、形状等に十分配慮する。 	<p>(図Ⅱ.2.4) 歩道等の高さが標準値を超える場合は、平坦で横断こう配1%以下の有効幅員を2m以上確保し、すりつけを行うことが望ましい。</p> <p>(図Ⅱ.2.5) これにより視覚障害者にとって横断歩道箇所等の縁端の構造との違いを認知しやすくなる。</p> <p>また、車両等乗り入れ時の歩行者等の安全な通行等を考慮して、がいきよ部に勾配がある場合、車道と縁石天端に5cmの段差を設ける構造を標準とする。</p>

解説図一覧	
図Ⅱ.2.1 歩道等の縁端と車道等との段差の例	P.Ⅱ-7
図Ⅱ.2.2 歩道の切り下げ部の例	P.Ⅱ-7
図Ⅱ.2.3 支道と交差する場合の例	P.Ⅱ-7
図Ⅱ.2.4 車両乗入れ部の例	P.Ⅱ-8
図Ⅱ.2.5 車両乗入れ部との段差の例（参考）	P.Ⅱ-8

チェック項目（条例の基準）
P.Ⅱ-13 参照

●必ず整備すべき基準

○望ましい整備

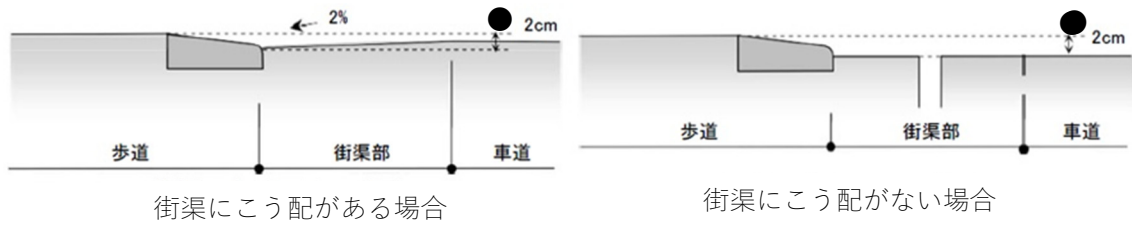


図 II.2.1 歩道等の縁端と車道等との段差の例

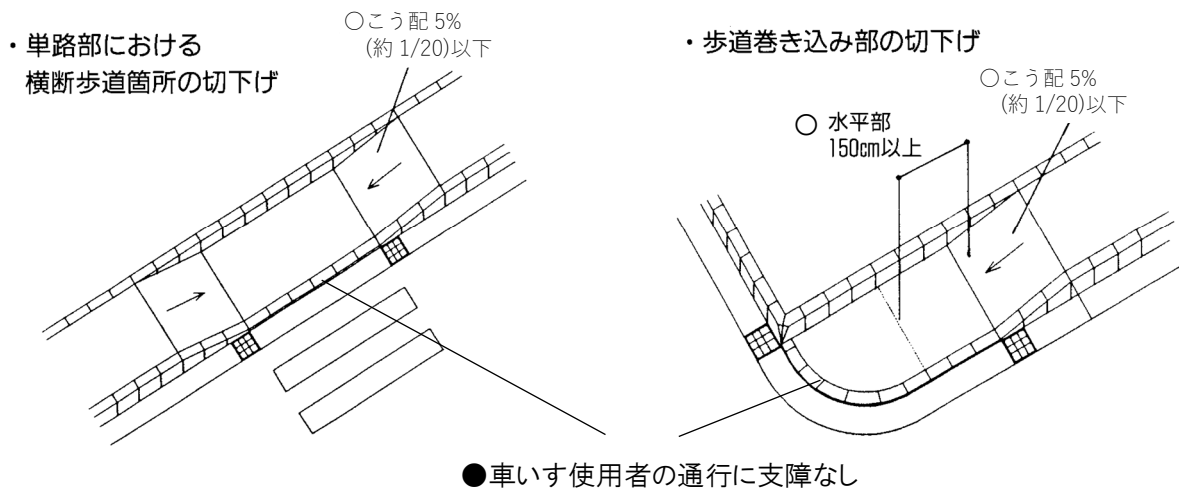


図 II.2.2 歩道の切り下げ部の例

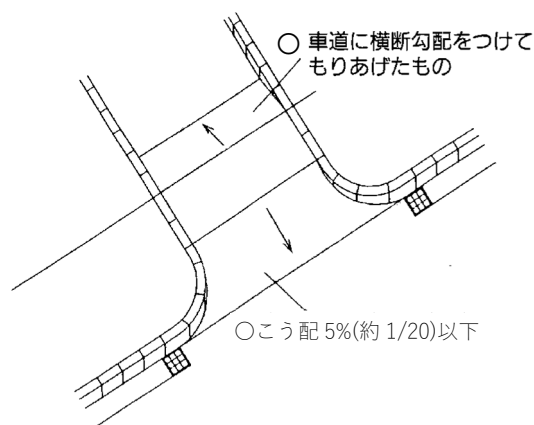


図 II.2.3 支道と交差する場合の例

●必ず整備すべき基準

○望ましい整備

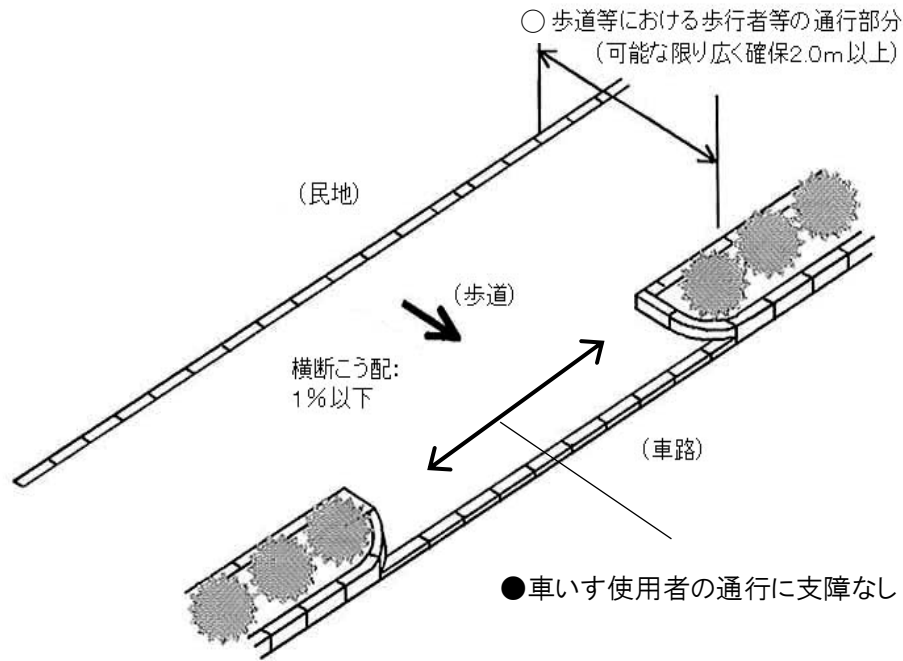


図 II.2.4 車両乗入れ部の例

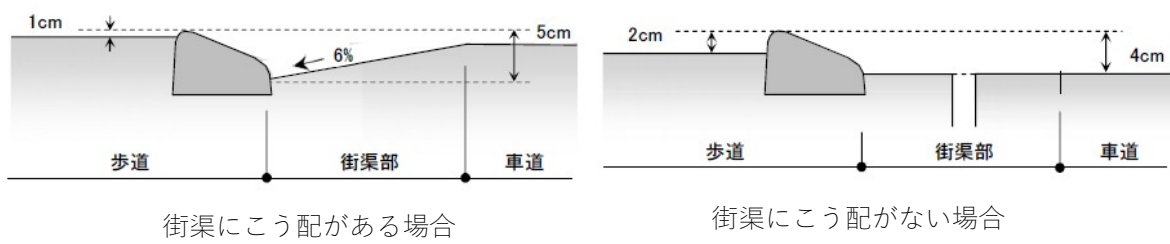


図 II.2.5 車両乗入れ部との段差の例 (参考)




3

その他(休憩設備・信号機・案内標識等) (特定施設整備基準 第2)

基本的な考え方

歩道等で整備される付帯設備では、横断歩道の設置位置や方向、音響式信号機、休憩設備、案内標識など、安全性や快適性および適切な情報提供に配慮した整備を行う必要があります。また、立体横断をしなければならない場合には、車いす利用者だけでなくだれもが容易に利用できるよう、階段とともにエレベーターや傾斜路を設置するなど十分な配慮に努めなければなりません。

●：必ず整備すべき基準 ○：望ましい整備

望ましい整備		解説	
休憩施設	○歩道等には、適当な間隔でベンチおよびその上屋を設置する。 ただし、これらの機能を代替するための施設が既に存する場合その他の特別な理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。		(図Ⅱ.3.1)
信号機	○歩行者用信号機は、できる限り高齢者、障害者等の移動の安全性に配慮したものとする。 ○音響式信号機の音源は、横断歩道の両端とし、音源を結ぶ線は可能な限り横断歩道と平行となるようにする。 ○押しボタン式信号機のボタンはだれにも使いやすいよう高さに配慮する。 ○障害者等の歩行速度に配慮して青時間を設定する。 ○車両信号機には車両から見やすい位置に視覚障害者用信号機が設置されている旨の標示を行うものとする。		(図Ⅱ.3.2) 音量は、正常な聴力を有する者が横断歩道付近で聴取できるようにするとともに周辺の環境に合わせるものとする。 タッチ式スイッチによる信号機も整備されている。 誤横断の防止のため、待ち時間表示のある信号機を設置する。
案内標識	○交差点、駅前広場その他の移動の方向を示す必要がある箇所には、高齢者、障害者等が見やすい位置に、高齢者、障害者等が日常生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設その他の施設およびエレベーターその他の移動の円滑化のために必要な施設の案内標識を設ける。		夜間における通行に支障のないよう、標識等に照明を設置する。 I・4・[2]案内標示 P.I-146 参照
立体横断施設	○高齢者、身体障害者等の移動円滑化のために必要であると認められる箇所には、階段とともに車いす対応のエレベーターを設置し、昇降の高さが低い場合その他の特別な理由によりやむを得ない場合においては傾斜路を設置する。 ○階段は、回り段を設けないものとする。 ○床仕上げは濡れても滑りにくいものとする。 ○傾斜路の有効幅員は、車いすどうしがすれ違いやすい幅として180cm以上とする。 ○立体横断施設設置後の既設歩道等の有効幅員は、原則として歩行者の多い歩道においては3.5m以上(その他の道路では2.0m以上)とする。 ○立体横断施設には照明を設置して、通行に支障のない明るさとする。		(図Ⅱ.3.3、図Ⅱ.3.4) I・1・[6]傾斜路 P.I-37 参照 I・1・[7]階段 P.I-40 参照 I・1・[8]エレベーター P.I-46 参照

解説図一覧	
図Ⅱ.3.1 歩道の休憩施設のイメージ図	P.Ⅱ-11
図Ⅱ.3.2 タッチ式スイッチ信号機の例	P.Ⅱ-11
図Ⅱ.3.3 立体横断施設のイメージ図	P.Ⅱ-12
図Ⅱ.3.4 立体横断施設のエレベーターの例	P.Ⅱ-12

チェック項目（条例の基準）
P.Ⅱ-13 参照

関連する章
I・1.[6]傾斜路 P.I-37 参照
I・1.[7]階段 P.I-40 参照
I・1.[8]エレベーター P.I-46 参照
I・4.[2]案内標示 P.I-146 参照

●必ず整備すべき基準

○望ましい整備

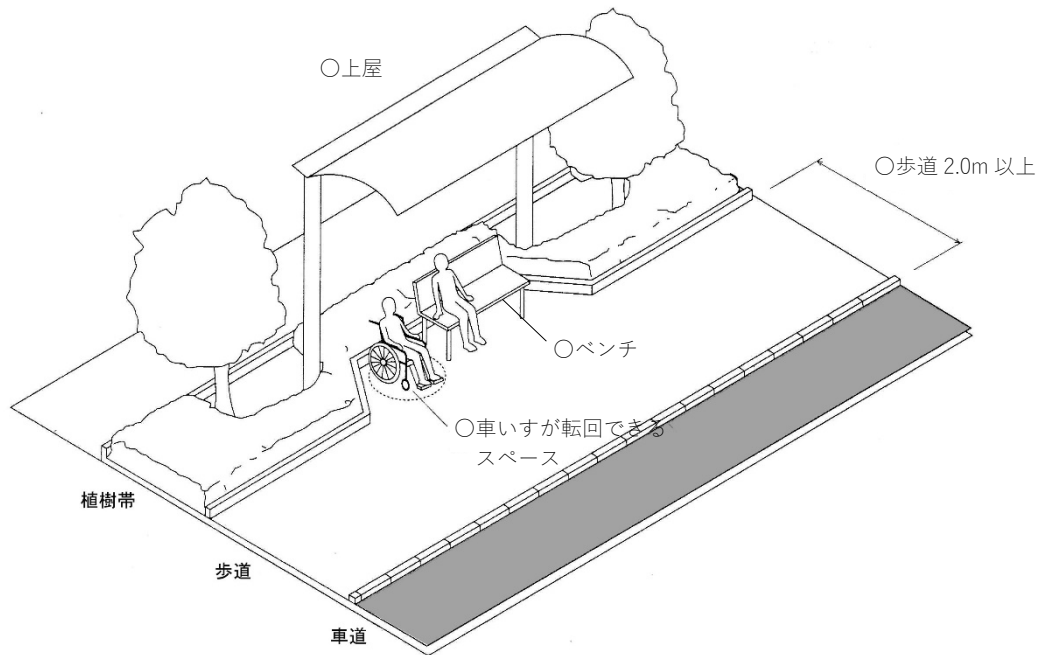


図 II.3.1 歩道の休憩施設のイメージ図



○ピクトグラムを表示した大型のスイッチを採用しており、手で触れるだけで機能する。青色のスイッチには点字表記もあり、音声案内機能がある。



○タッチ式スイッチ信号機の設置例

図 II.3.2 タッチ式スイッチ信号機の例

●必ず整備すべき基準

○望ましい整備

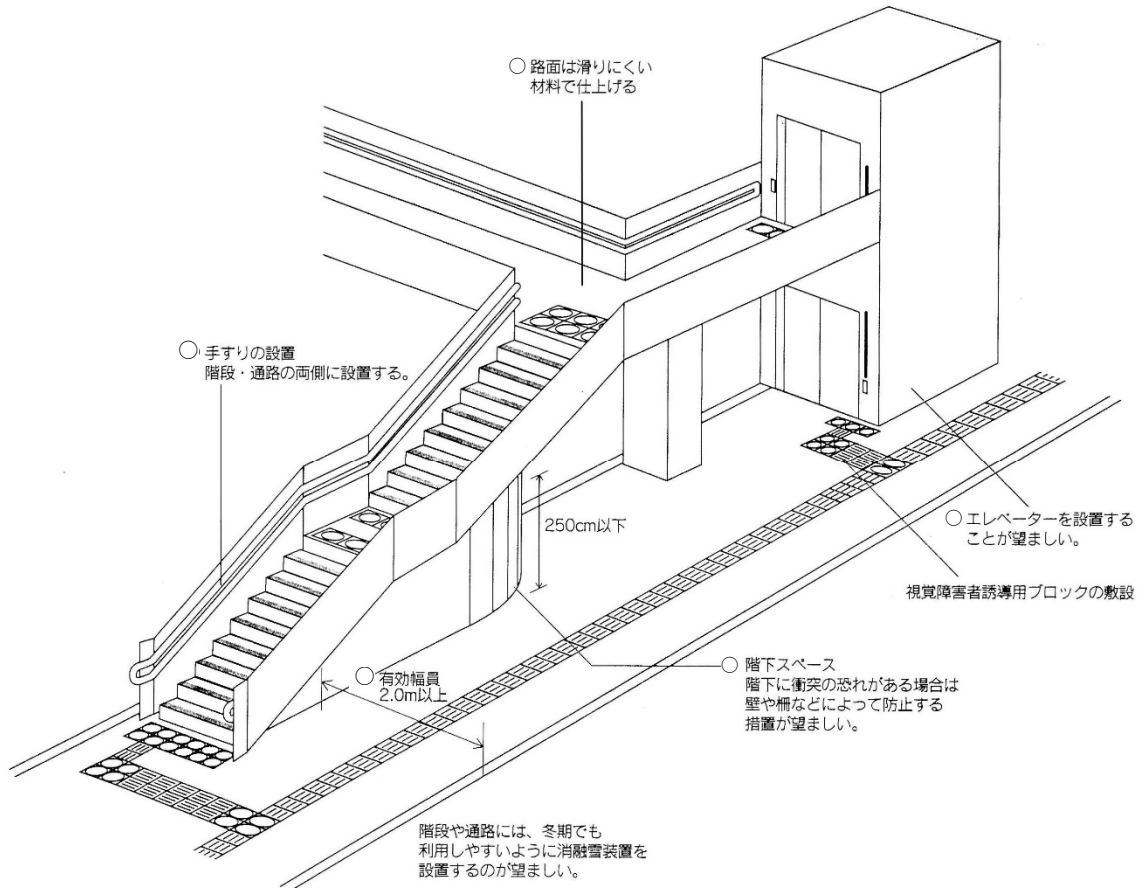


図 II.3.3 立体横断施設のイメージ図



○シースルーとすることでエレベーター施設があることがわかりやすく防犯性が高められる。



○路面は滑りにくい材料で仕上げ、視覚障害者誘導用ブロックが敷設されている。

図 II.3.4 立体横断施設のエレベーターの例

チェック項目（必ず整備すべき基準）					
歩道等	(1) 幅員は、車いす使用者が円滑に通行できるもの		cm		
	(2) 舗装は、平たんで、滑りにくく、水はけの良い仕上げ	アスファルト舗装、タイル舗装、その他 ()			
	(3) 縦断こう配は、5%以下（地形の状況等によりやむを得ない場合は8%以下）		%		
	(4) 横断こう配は、1%以下（道路の構造等によりやむを得ない場合は、2%以下）		%		
	(5) 歩道等の縁端と車道等との段差（2cmを標準）	ア 歩道等と車道の交差部の歩道等の部分		cm	
		イ 横断歩道に接続する歩道等の部分		cm	
	(6) 歩道等と車道の交差部の歩道等の部分または横断歩道に接続する歩道等の部分は、車いす使用者の通行に支障のないもの		有	無	
	(7) 横断歩道における中央分離帯の部分は、車いす使用者の通行に支障のないもの		有	無	
	(8) 車両乗り入れ部を設ける場合は、車いす使用者の通行に支障のないもの		有	無	
(9) 必要に応じて、視覚障害者誘導ブロック等の敷設		有	無		

