

## 整備基準の解説

### ③ 道路

### 3 道路

## 3-1

### 歩道及び自転車歩行者道 (以下「歩道等」という。)

#### ● 基本的な考え方

バリアフリーのまちづくりのためには、道路施設のうち、歩行者の安全に配慮した歩道等の整備が必要である。

整備基準		解説	望ましい水準	備考
歩道等を設ける場合は、次に定める構造とすること。				
(1) 有効幅員	有効幅員は、200センチメートル以上とするよう努めること。			図1 図3 図5
(2) 横断こう配	歩道等(車両乗入れ部を除く。)の横断こう配は、2パーセント以下とすること。	<ul style="list-style-type: none"> <li>「車両乗入れ部」とは、車両が道路に隣接する民地等に乗り入れできるように、縁石等の一部に対して切り下げ又は切り開き等処置を行い、車両が民地等に乗り入れ可能となる構造をもった箇所をいう。</li> <li>透水性舗装を行った場合は、1%以下とする。</li> </ul>		図1 図2 図5 図6
(3) すりつけこう配	歩道等のすりつけこう配は、5パーセント以下とすること。ただし、地形の状況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、8パーセント以下とすることができる。	<ul style="list-style-type: none"> <li>「すりつけこう配」とは、横断歩道箇所等に接続する歩道等の部分及び車両乗入れ部において、歩行者等及び車両の安全かつ円滑な通行を確保するため、段差をすりつけた部分のこう配をいう。</li> </ul>		図1 図5 図6
(4) 歩道等と車道の接する部分の構造	歩道等が交差点又は横断歩道において車道と接する部分には、次に定める構造とすること。 ア 車道との境界部分の段差は、2センチメートルを標準とし、かつ、車いす使用者の通行に支障のない構造とすること。 イ すりつけ区間と車道と接する部分の間に、長さ150センチメートル以上の水平区間を設けるよう努めること。	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩道等が交差点と接する部分には、必要に応じて車の巻き込みを防止する構造物を設置することが望ましい。ただし、視覚障害者の通行の妨げとならないよう配慮が必要である。</li> </ul>		図1 図5
(5) 中央分離帯	横断歩道が中央分離帯を横切る部分は、車道と同一の高さですりつけること。	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者等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、その段差は2センチメートルを標準とすること。</li> </ul>		図7
(6) 舗装	歩道等の舗装は、次に定める構造とすること。 ア 雨水を地下に円滑に浸透させることができる構造とすること。ただし、道路の構造、気象状況その他特別の状況によりやむを得ない場合においては、この限りでない。 イ 平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとすること。	<ul style="list-style-type: none"> <li>舗装は、原則として、透水性舗装とすること。</li> </ul>		図1 図5 図6
(7) 溝ぶたの構造	排水溝を設ける場合は、つえ等が落ち込まない構造の溝ぶたを設けること。	<ul style="list-style-type: none"> <li>排水溝は、歩行者動線には原則設置しないが、やむを得ず設置する場合の構造である。</li> </ul>		図8

図1 交差点部の整備例（セミフラット式・透水性舗装の場合）

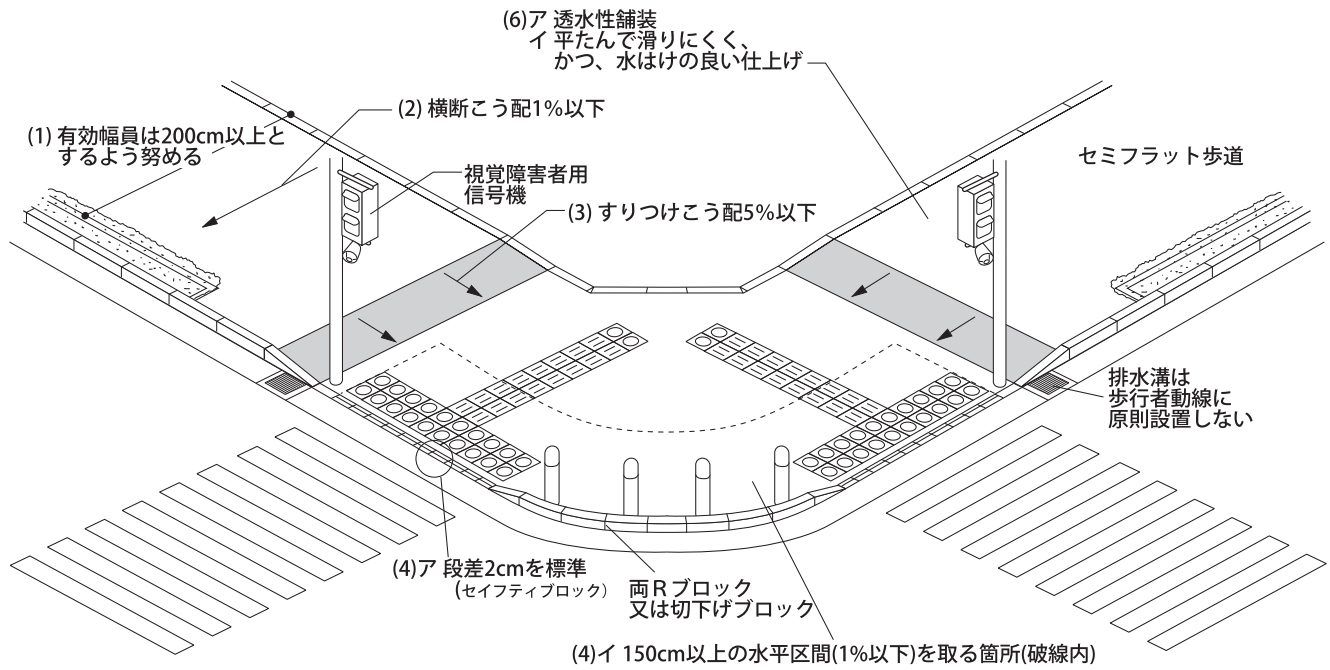
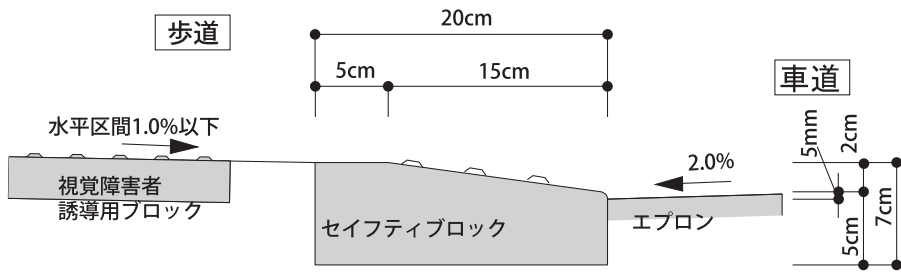


図2 セイフティブロック（段差改善ブロック）の参考図（透水性舗装の場合）



- ・歩道等が交差点又は横断歩道において車道に接する部分に設置。
- ・セイフティブロック設置箇所には視覚障害者誘導用ブロックを併設する。
- ・車道とのすり付けは5mmの段差をつける。
- ・セイフティブロックを設置の場合のエプロンこう配は2.0%。

図3 歩道の幅員の考え方

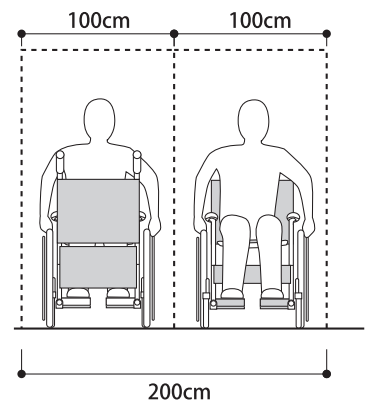


図4 歩道等の形式（車道に対する高さ5cmのセミフラット形式を原則とする）

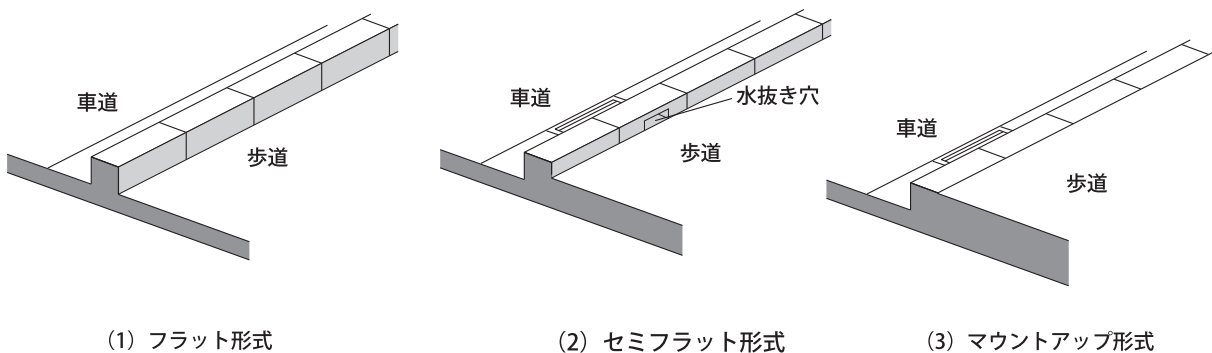


図5 横断歩道に接続する歩道等の部分の整備例（透水性舗装の場合）

図5-1 セミフラット形式の場合

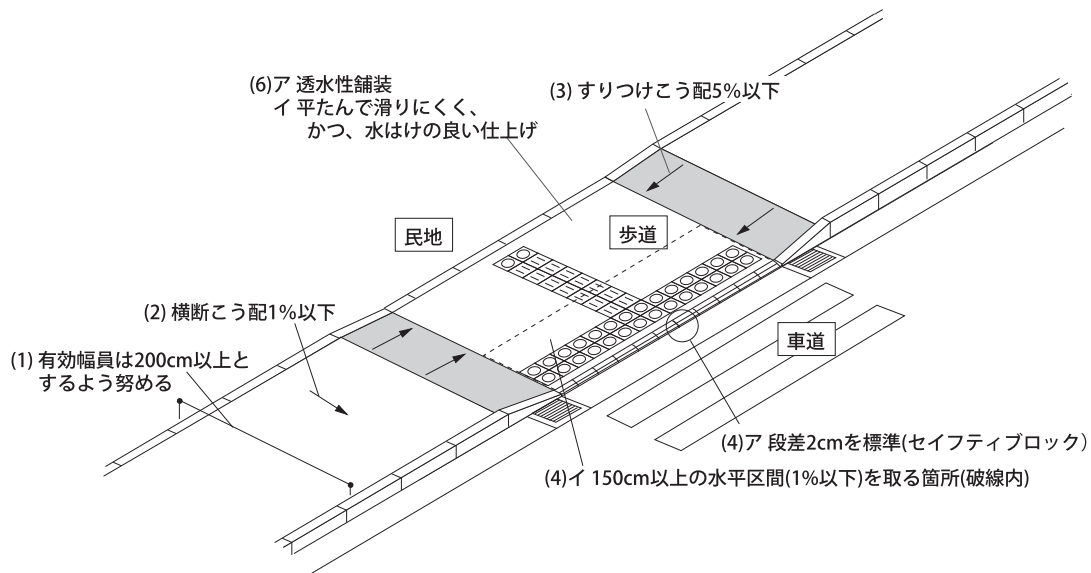


図5-2 マウントアップ形式の場合

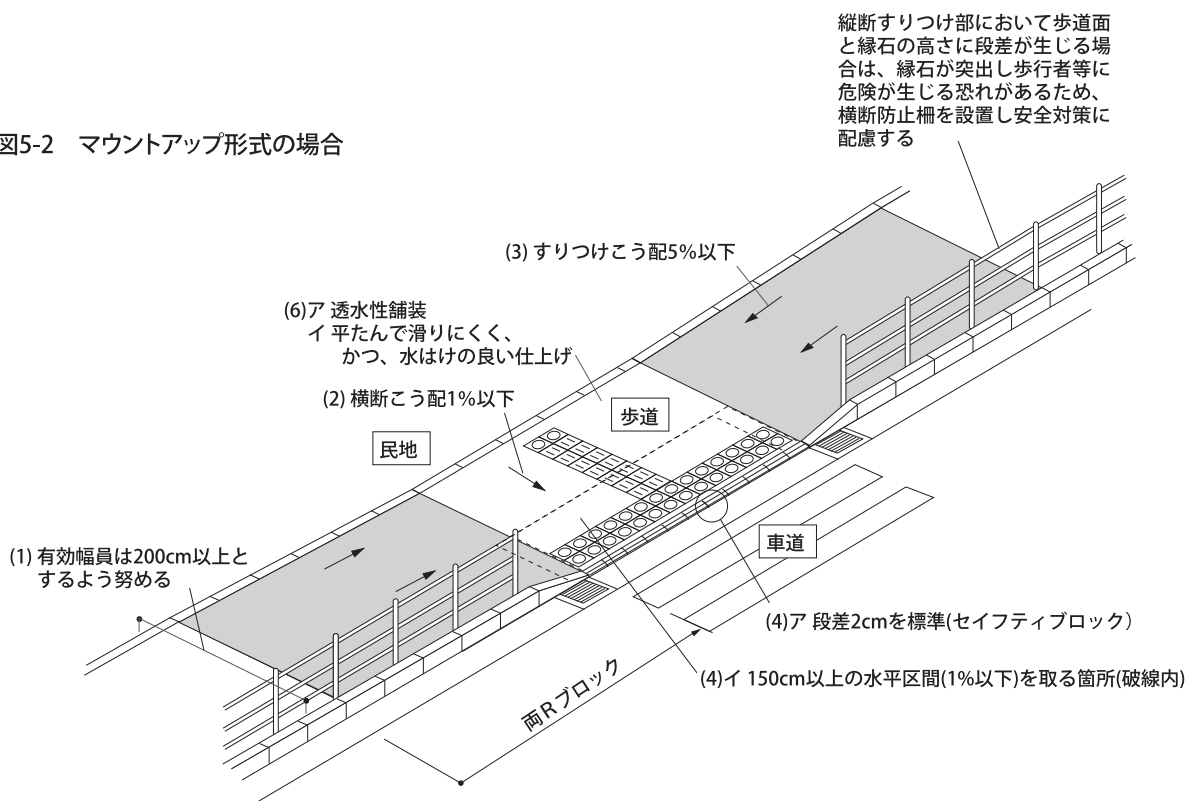


図5-3 マウントアップ形式の場合(枝道等との交差部分も含む)

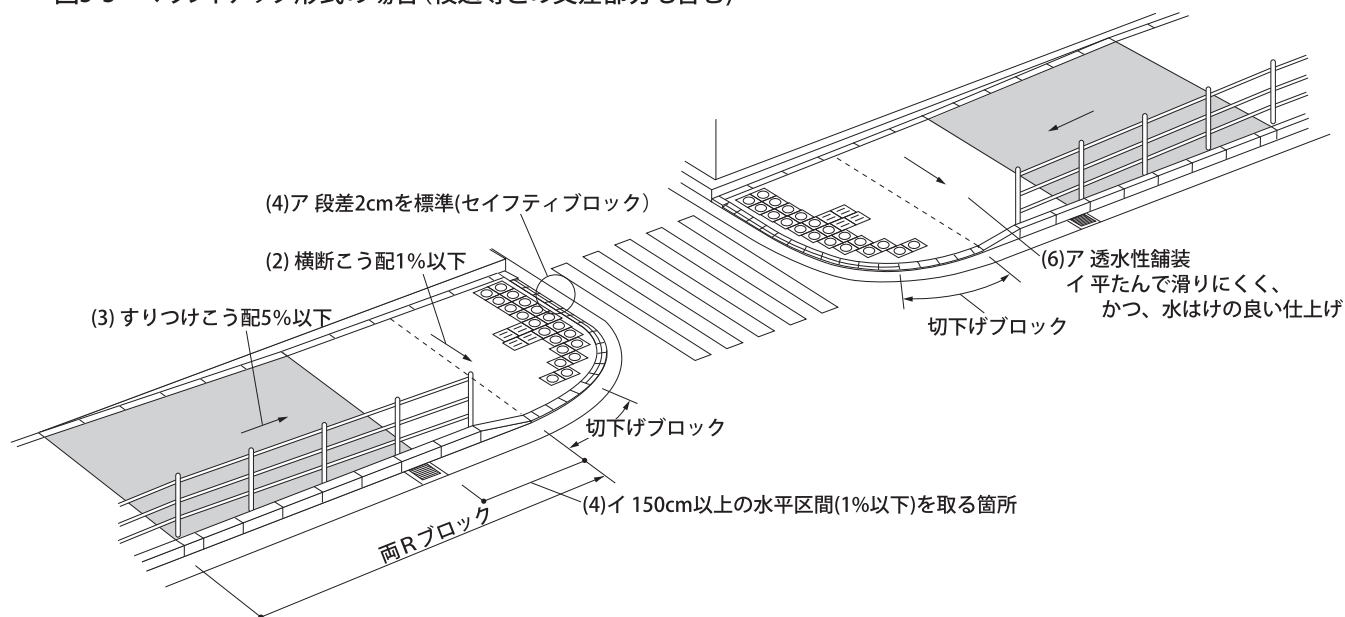


図6 車両乗り入れ部のすりつけ整備例

図6-1 歩道等内ですりつける場合

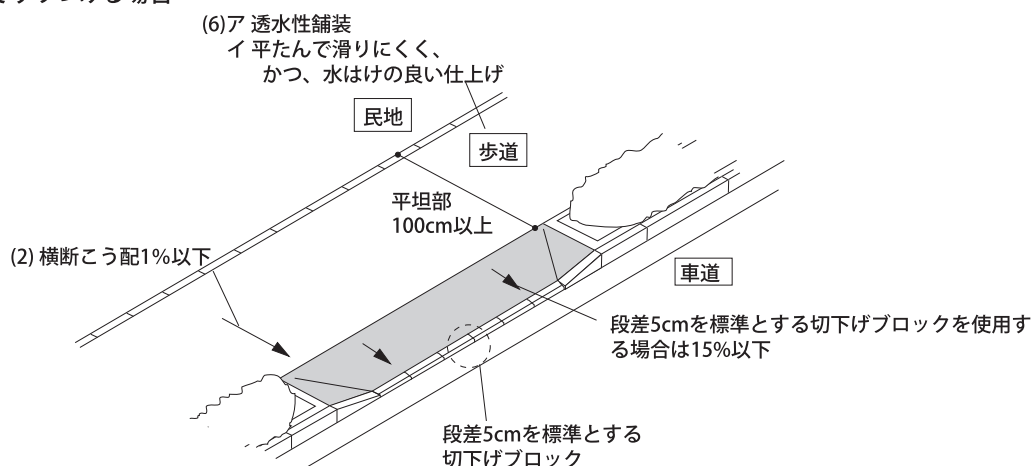


図6-2 全面切下げの場合

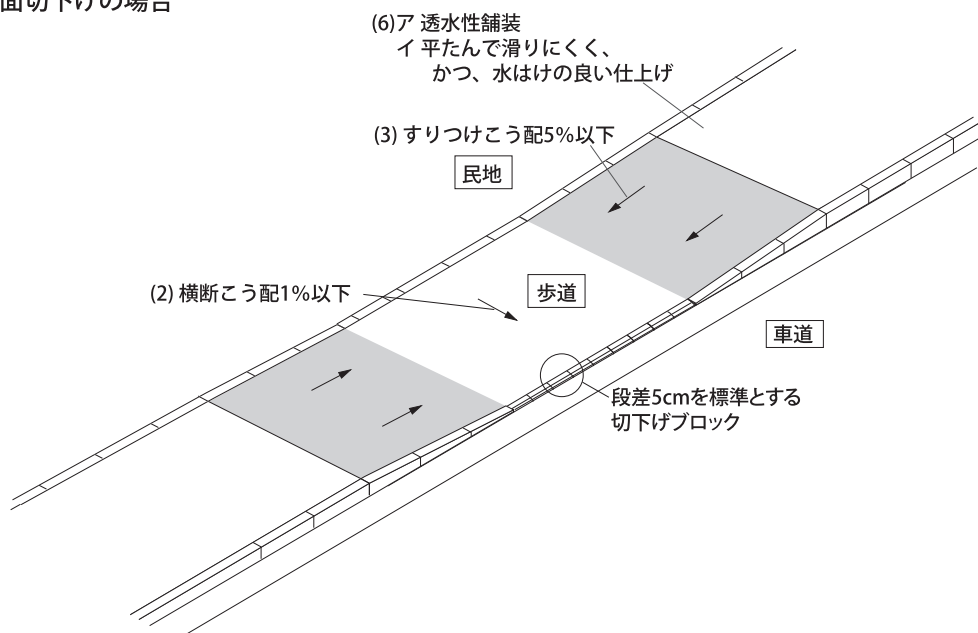
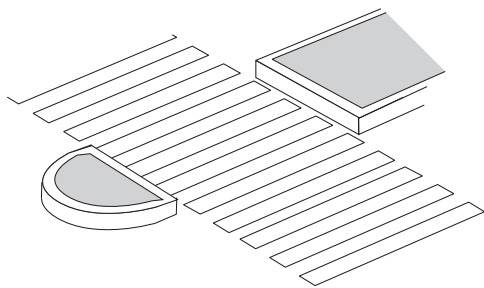


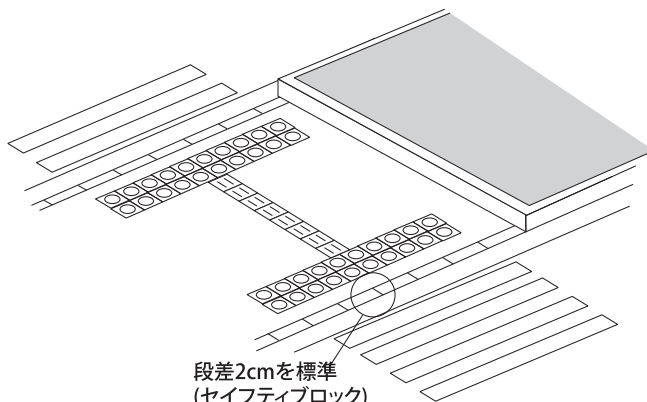
図7 中央分離帯がある場合の整備例

図7-1 狭い中央分離帯の場合



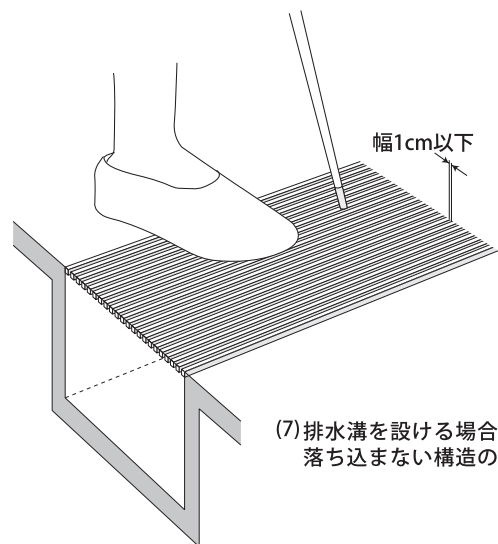
(5) 横断歩道が中央分離帯を横切る部分は、車道と同一の高さですりつけること

図7-2 広い中央分離帯の場合



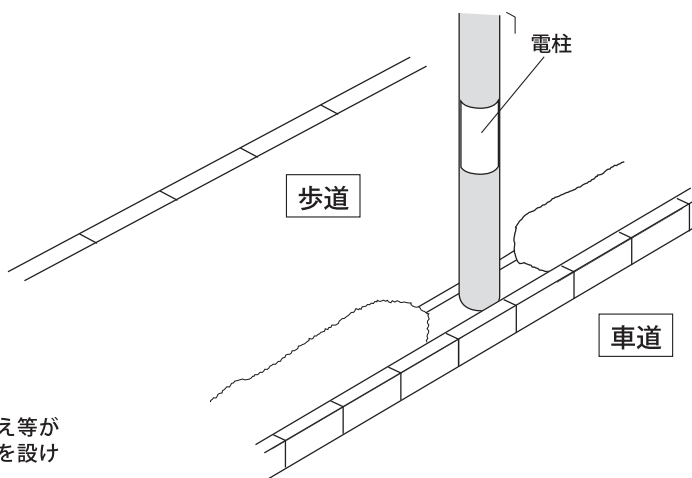
段差2cmを標準  
(セーフティブロック)  
歩行者等の安全を確保するために分離帯で滞留させる必要がある場合、その段差は2cmを標準とする

図8 排水溝の溝ぶたの例



(7) 排水溝を設ける場合は、つえ等が落ち込まない構造の溝ぶたを設け

図9 やむを得ず歩道内に設置される場合の電柱の位置例



IV

3-1

步道等

### 3 道路

## 3-2

### 横断歩道橋及び地下横断歩道

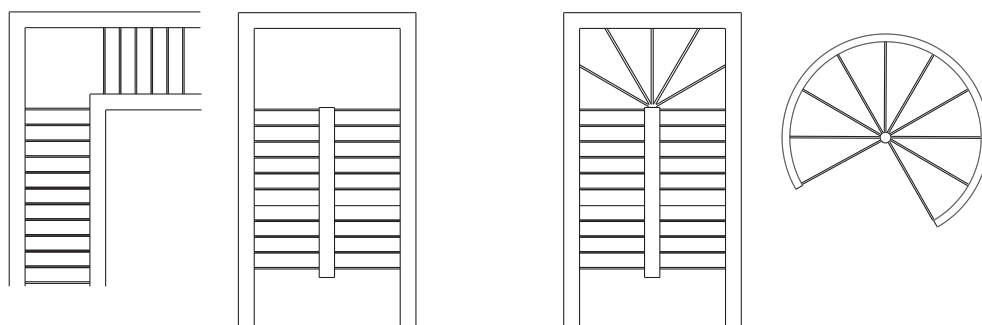
(以下「立体横断施設」という。)

#### ● 基本的な考え方

バリアフリーのまちづくりのためには、道路施設のうち、歩行者の安全に配慮した立体横断施設の整備が必要である。

整備基準		解説	望ましい水準	備考
<p>障害者等の移動の円滑化のために立体横断施設が必要であると認められる場合は、次に定める構造とすること。</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>「立体横断施設」とは、横断歩道橋、地下横断歩道及びペDESTリアンデッキのことである。</li> <li>エレベーター又は傾斜路の設置が困難な場合は、できるだけ近接した場所に横断歩道を設ける等の代替手段により移動を確保することが必要である。</li> </ul>		図4
(1) 回り階段の禁止	階段は、回り階段としないこと。			図1 図2
(2) 手すりの設置	階段、傾斜路及び踊場には、両側に手すりを設けること。			図2 図3
(3) 路面の仕上げ	路面は、滑りにくい仕上げとすること。			図2
(4) 傾斜路等の設置	車いす使用者に配慮したエレベーター又は適切に踊場を設けた傾斜路を設けるよう努めること。			図2

図1 階段形状の好ましい例・好ましくない例



好ましい例

好ましくない例



図2 立体横断施設の整備例

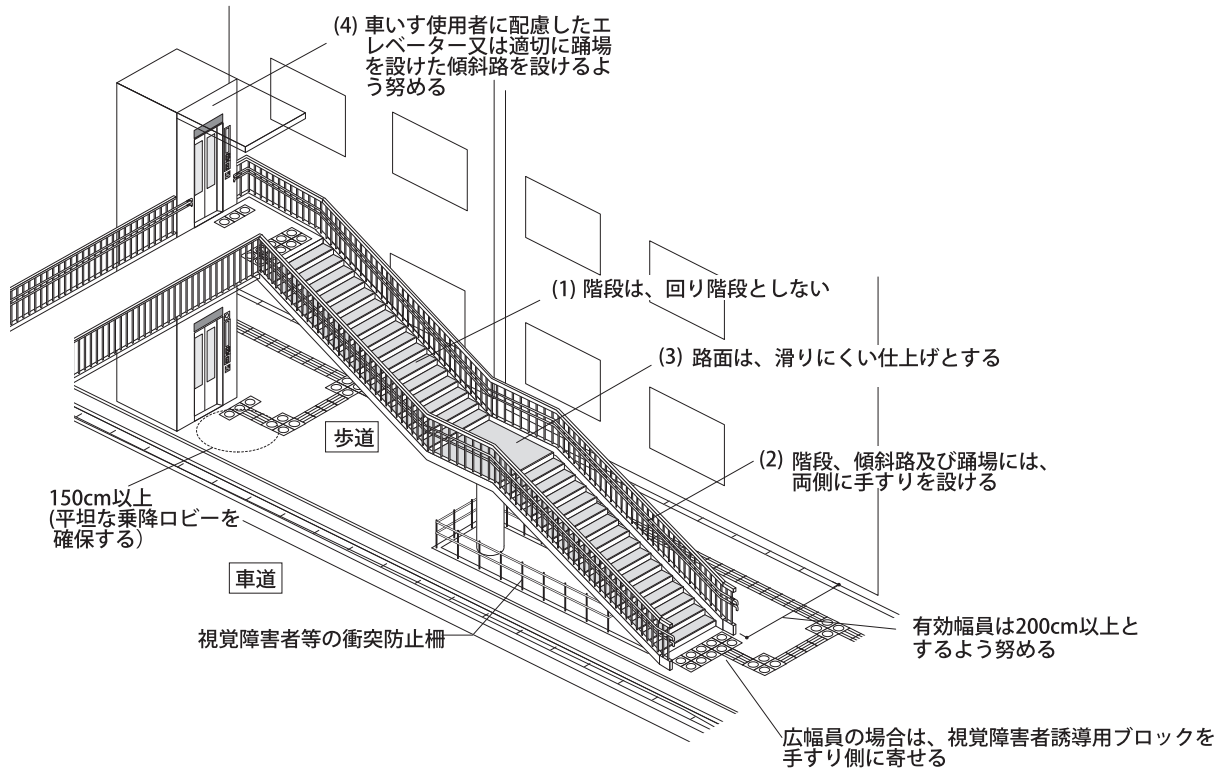


図3 階段及び手すりの整備例

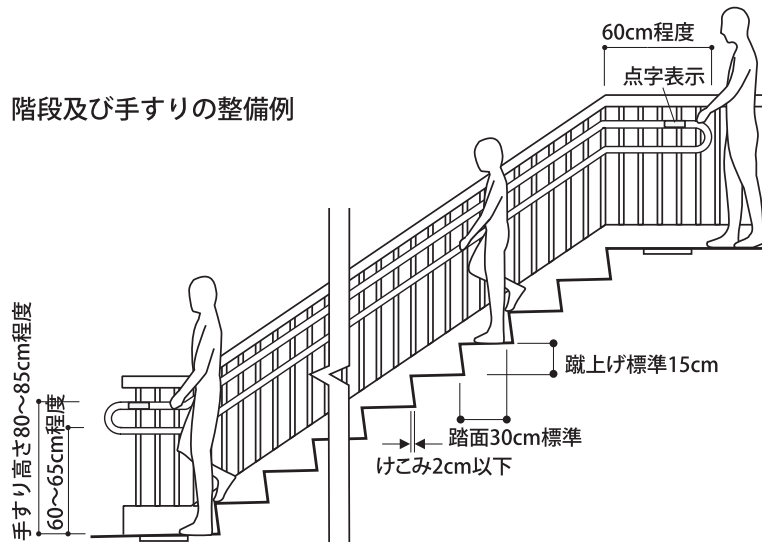


図4 エレベーターの寸法例

図4-1 出入口が1箇所の場合

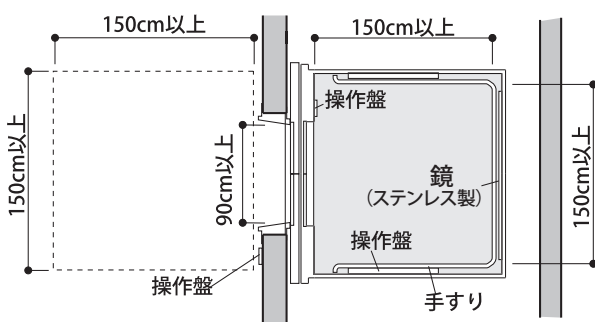
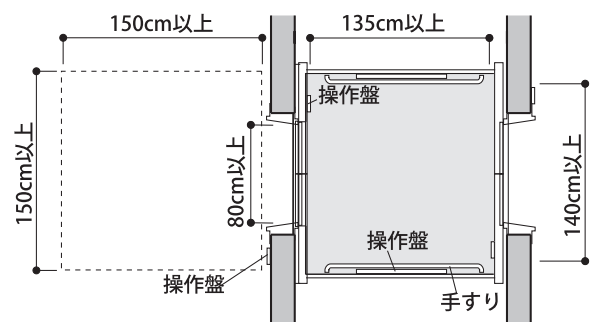


図4-2 出入口が2箇所の場合



3 道路

3-3

視覚障害者  
誘導用ブロック

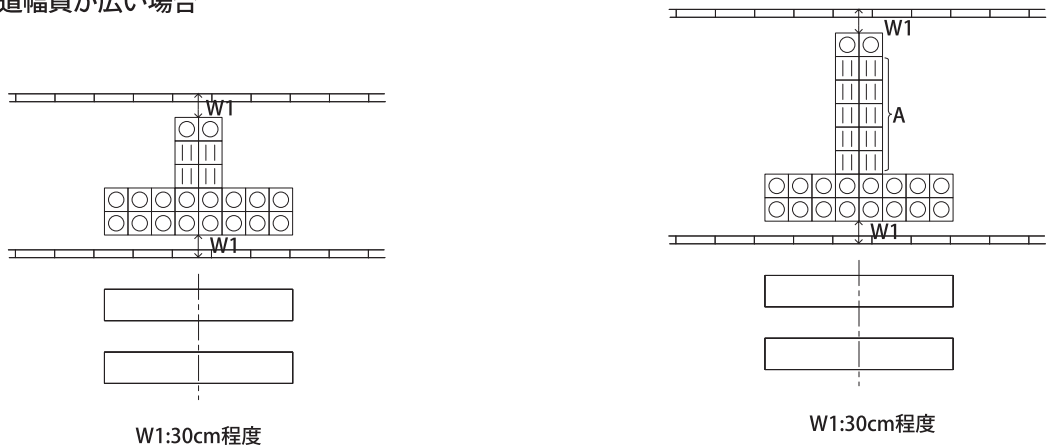
●基本的な考え方

バリアフリーのまちづくりのためには、歩道等において視覚障害者を誘導する視覚障害者誘導ブロックの整備が必要である。

整備基準	解説	望ましい水準	備考
(1) 注意喚起場所への敷設 歩道等が交差点又は横断歩道において車道と接する部分、立体横断施設の昇降口の部分等注意を喚起する必要がある場所には、視覚障害者誘導用ブロックを敷設すること。	(視覚障害者誘導用ブロックの構造) ・ 形状については、JIS規格の構造とすること。 ・ 黄色を原則とすること。ただし、周辺の床材との対比を考慮して、明度差あるいは輝度比などが十分に確保できず、かつ安全で連続的な道すじが明示できない場合は、この限りでない。 ・ 十分な強度を有し、滑りにくく、耐久性、耐摩耗性に優れたものとする。		図1～ 図7
(2) 案内必要場所への敷設 公共交通機関の施設から視覚障害者の利用が多い施設へと通ずる歩道等においては、進路や施設の案内を行うことが必要な場所には、視覚障害者誘導用ブロックを敷設すること。	・ 「視覚障害者の利用が多い施設」とは、盲学校、視覚障害者情報提供施設のように専ら視覚障害者の利用に供する施設のほか、市役所、区役所、総合病院等の特に多数の者の利用に供する施設を含む。 ・ 案内上必要な箇所に設けるという趣旨であり、必ずしも連続して敷設しなければならないとは限らない。		

図1 視覚障害者誘導用ブロック(横断歩道口)の敷設例  
(出典：視覚障害者誘導用ブロック設置指針 建設省通達1985年)

図1-1 歩道幅員が広い場合



(さらに歩道幅員が広い場合は、Aの部分の設置する範囲が広がることとなる)

図1-2 継続的直線歩行を案内している場合

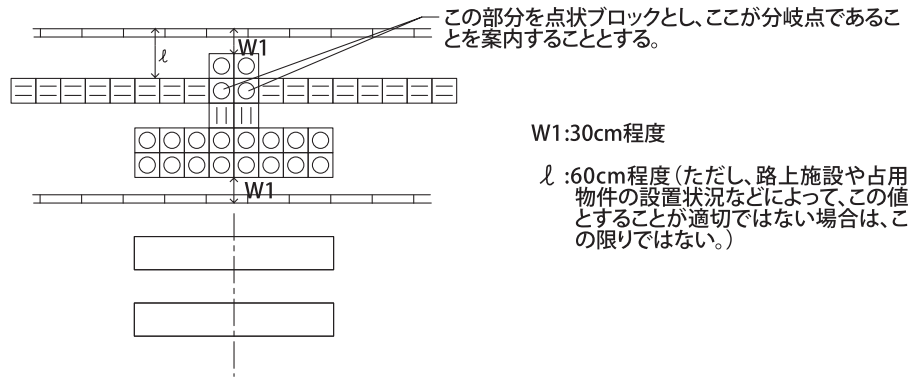


図1-3 歩道幅員が狭い場合

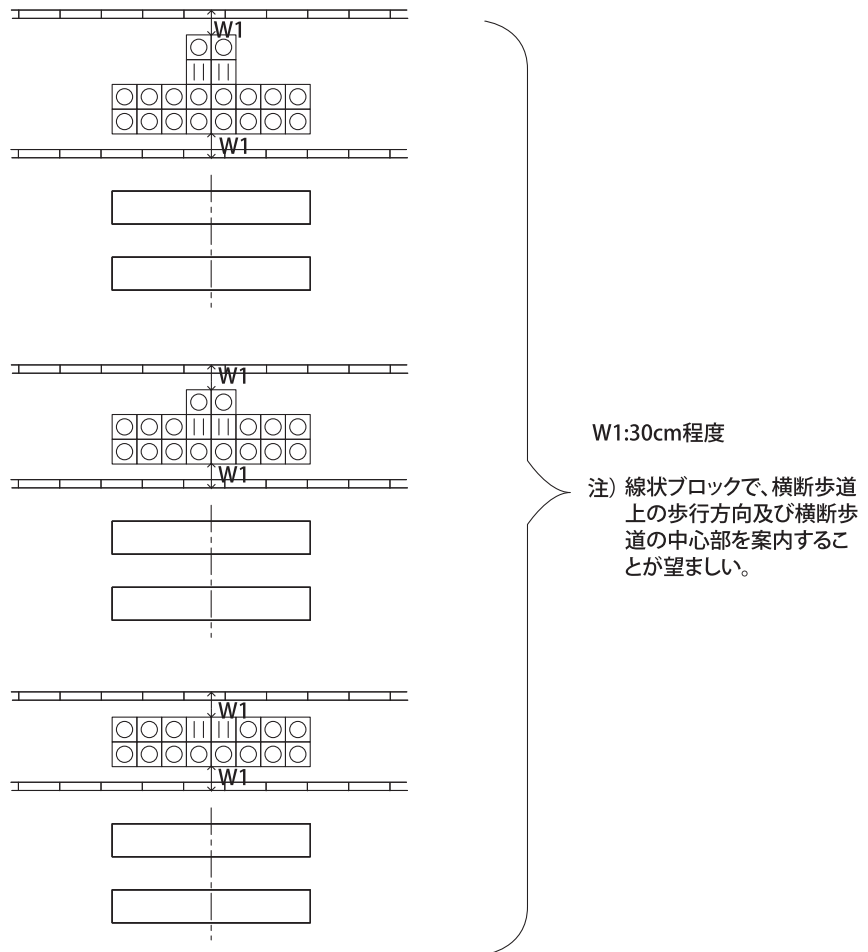


図1-4 やむを得ず横断歩道が斜めの場合の敷設例

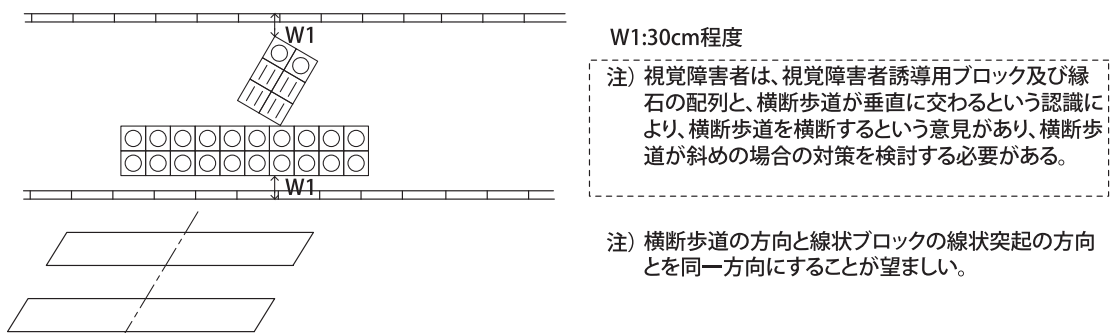


図2 歩道巻込部の敷設例

図2-1 歩道幅員が広い場合

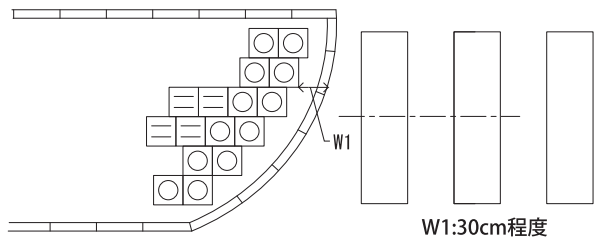
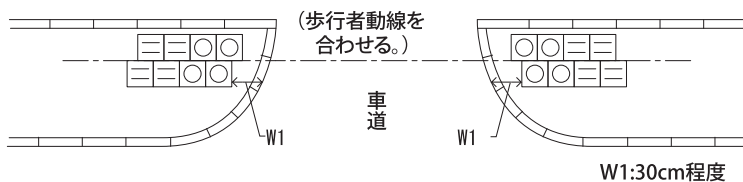


図2-2 歩道幅員が狭い場合



注) 横断歩道の有無に関わらず歩道巻き込み部には視覚障害者誘導用ブロックを設置する。

図2-3 2方向に横断が生じる場合（歩道幅員が広い場合）

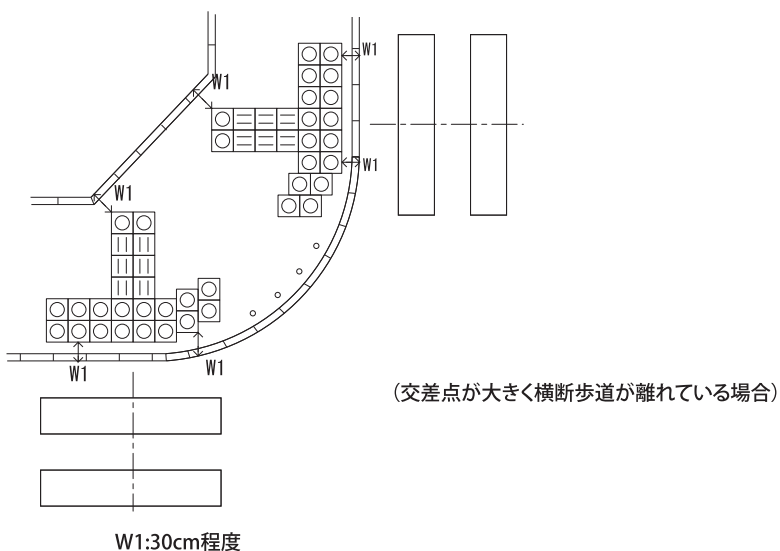


図2-4 2方向に横断が生じる場合（歩道幅員が狭い場合）

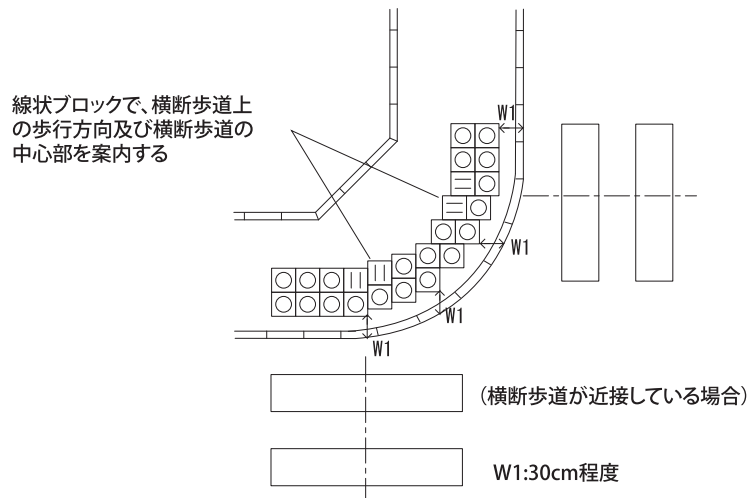


図3 立体横断施設の昇降口（階段部）の敷設例

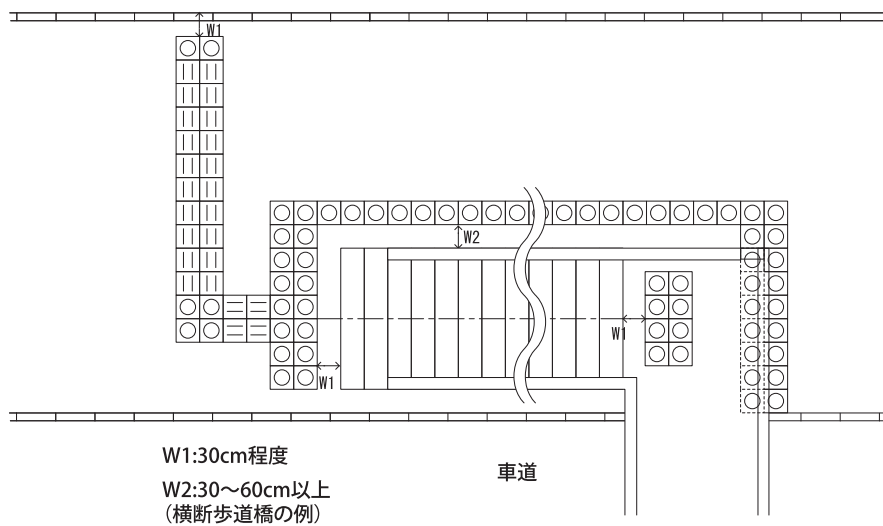


図4 地下横断歩道の昇降部の敷設例

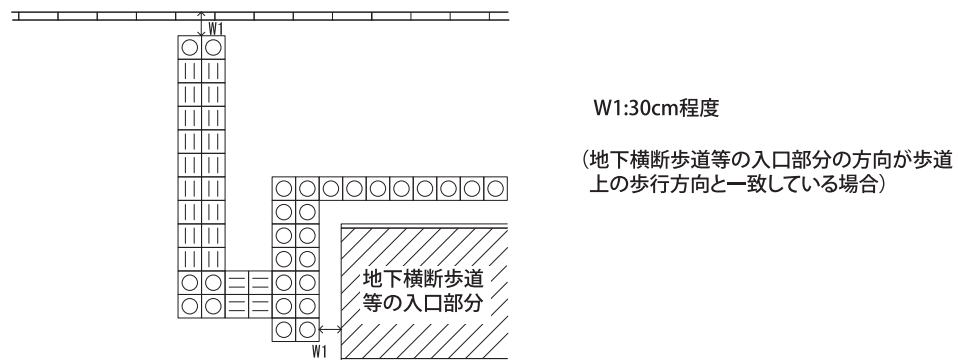


図5 バス停部の敷設例

図5-1 歩道幅員が広い場合

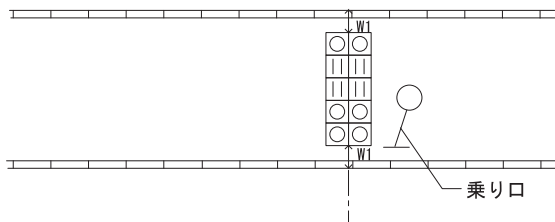
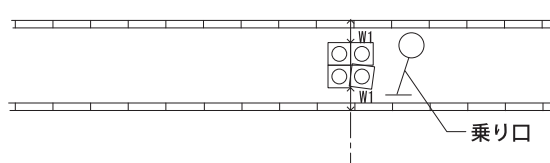
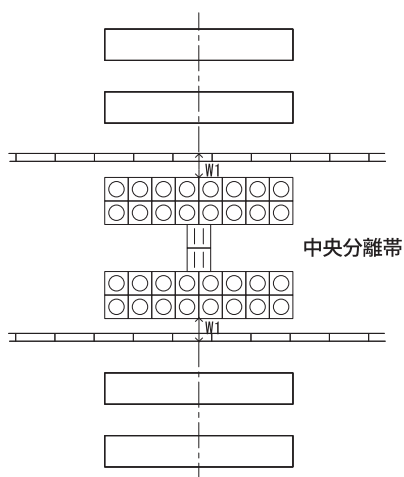


図5-2 歩道幅員が狭い場合



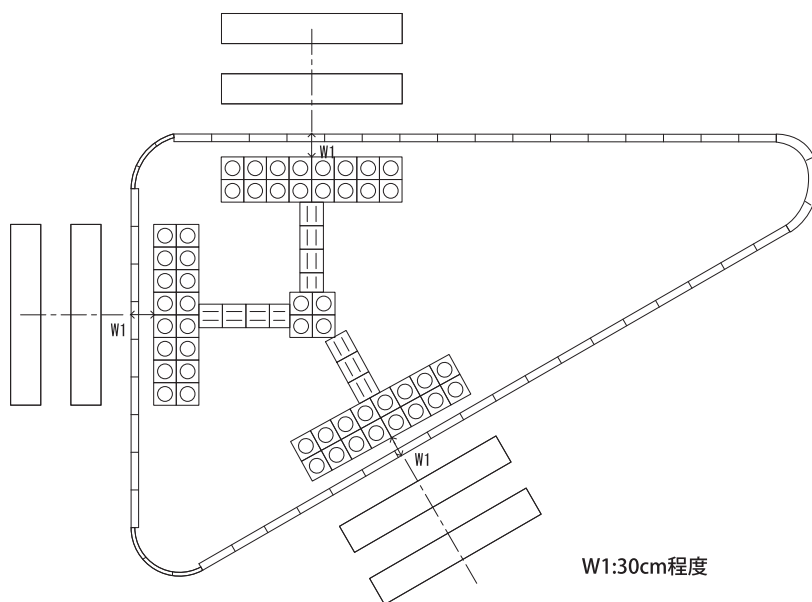
W1:30cm程度

図6 中央分離帯の敷設例(広い中央分離帯の場合)



W1:30cm程度

図7 交通島の敷設例



W1:30cm程度

#### 「連続的な整備に向けて一道路と敷地の境界の整備ー」

バリアフリー法では、バリアフリー化を重点的に進める対象エリアについて、交通バリアフリー法が旅客施設を中心とした地区に限定していたところを、旅客施設を含まない地区にまで拡充した。

これにより、市町村は、国が定める基本方針に基づき、旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者などが利用する施設が集まった地区（「重点整備地区」）において、公共交通機関、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、信号機などのバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するため、当該地区におけるバリアフリー化の方針、事業等を内容とする「基本構想」を作成することができることとなり、地域の実情に即した一体的・総合的なバリアフリー化に向けた取組みが期待されている。

その一つの例として、重点整備地区内の特定道路等における視覚障害者誘導用ブロックの連続敷設がある。

この場合、重点整備地区内において視覚障害者がよく利用する施設など、連続誘導が必要な施設を視覚障害者等の意見を踏まえた上で設定し、その施設間について設置することが考えられる。その際、連続誘導にあたっては、道路敷地内だけでなく、民地内の当該施設の出入口直近まで連続して行うなど、整備関係者間が連携し、安全を確保したより分かりやすい敷設を行うことが望まれる。

3 道路

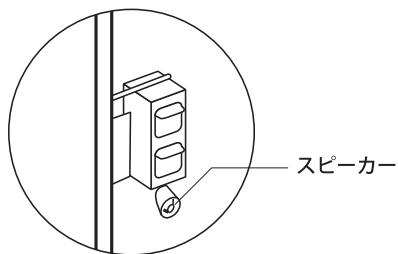
3-4

視覚障害者用  
信号機

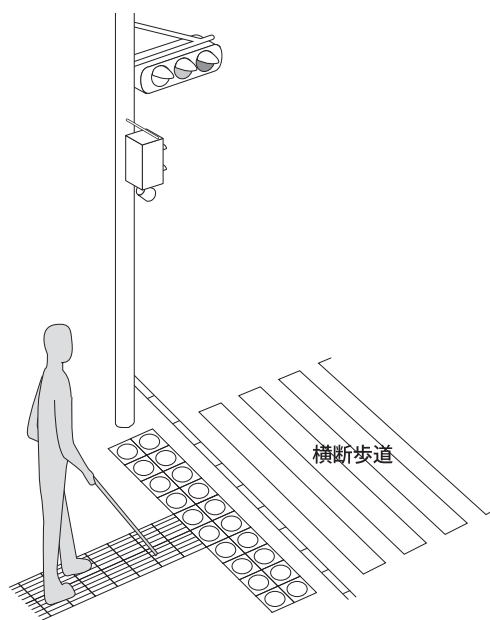
● 基本的な考え方

バリアフリーのまちづくりのためには、道路施設のうち、歩行者の安全に配慮した立体横断施設等の整備が必要である。

整備基準	解説	望ましい水準	備考
<p>信号機により交通整理の行われている交差点又は横断歩道において、視覚障害者の横断の安全を確保する必要がある場合は、視覚障害者用信号機を設置するよう努めること。</p>	<p>優先的に整備する場所に、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バリアフリー新法における重点整備地区</li> <li>・ 視覚障害者の利用頻度が高い施設の周辺にある横断歩道</li> <li>・ 歩車分離制御方式のうちスクランブル方式及び歩行者専用現示方式の信号交差点が挙げられる。</li> </ul>		



視覚障害者用信号機



視覚障害者用信号機

※上図は参考例である