

## 第7章 歩道及び自転車歩行者道

### 7-1 設計一般

#### 1. 歩道及び自転車歩行者道（以下、歩道等という）の幅員

##### 1) 改築工事する場合の幅員

「道路構造令」及び「道路の標準幅員に関する基準（案）について」によることを標準とする。

なお、中山間地域において家屋立地や沿道開発等が見込まれない場合は歩道等を省略することができる。

##### 2) 特定交通安全施設等整備事業で実施する歩道等の幅員

特定交安事業で実施する歩道及び自転車歩行者道の幅員は、表7-1を標準とする。

表7-1 歩道及び自転車歩行者道標準幅員

種別	標準幅員
歩道	2.5 m
自転車歩行者道	3.5 m

3) マウンドアップ方式、フラット方式にかかわらず、歩道等に防護柵等の路上施設を設ける場合は、「道路構造令（改正）」に基づき、有効幅員（4種1級，2級：4 m，その他：3 m）に路上施設を設けるための0.5 mを加える。ただし、歩道等の利用頻度が低い中山間地域においては自転車を考慮せず有効幅員を2 mとすることができる。

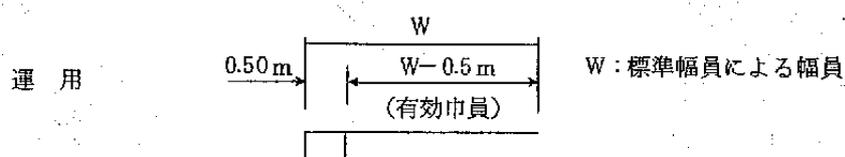


図7-1 路上施設を設ける場合

#### 2. 歩道等の形式

歩道等の形式は沿道土地利用・歩道幅員・車両出入口の状況を勘案し、マウンドアップ形式、フラット形式から選択するものとする。また、フラット形式を採用した場合でもバスやタクシー等で車椅子の乗降を目的とした低床型車両が増えているので、乗降部のみマウンドアップ形式とするなどの検討も必要である。

なお、一般に一般道においてはフラット形式、市街地部の街路等においてはマウンドアップ形式を標準とする。

##### 1) マウンドアップ方式

- ・ 人家連立区域で相当数の歩行者が見込まれ、特に必要と認められる場合
- ・ 出入口等のため、切下げ箇所等の間隔がおおむね10 m以上確保できる場合
- ・ 歩道等の幅員が広く、切下げ等に支障の無い場合

##### 2) フラット方式

- ・ 排水関係等で沿道（車道）におよぼす影響が大きい場合

##### 3) セミフラット形式

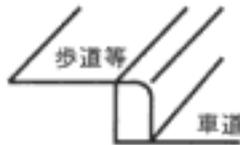
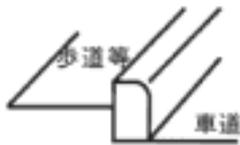
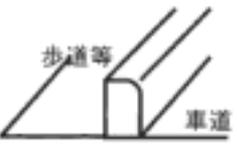
- ・ 人家連立区域で相当数の歩行者が見込まれる箇所で、マウンドアップ形式の短所を補う

### 3. 分離構造

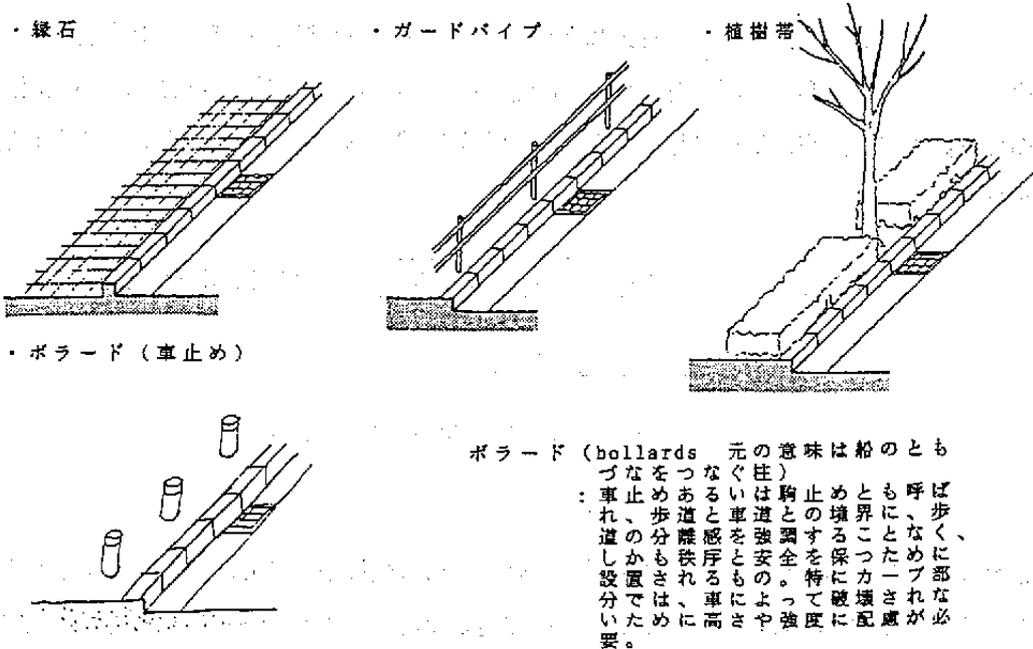
縁石を原則とし、車輛の路外逸脱による歩行者への危険が予想される箇所は、防護柵を用いる。

歩車道分離構造を図7-2に示す。

歩車道分離の構造

歩道の形式	マウントアップ形式	セミフラット形式	フラット形式
			
車道からの明確な分離	明確	マウントアップ形式に比べてやや不明確	縁石が切り下げられた場合不明確
車両の逸脱防止	一定の速度において逸脱を防止	マウントアップ形式に比べて劣るものの、一定の速度において逸脱を防止	縁石が切り下げられた場合に本機能を発揮できない場合がある
雨水の適切な排水	車道側へ向けて勾配を設けることにより車道の排水施設へ雨水を誘導することが可能（歩道通行に有利）	歩車道境界の縁石部分に雨水が溜まる場合がある	歩車道境界の縁石部分に雨水が溜まる場合があるが、切下げ箇所から車道外への排水が容易（交通事故防止に有利）

歩道等を分離するものの例



※縁石とガードパイプ、植樹帯、ボラード等を組み合わせ、歩行者にとってよりよい快適な道路空間となるよう配慮する。

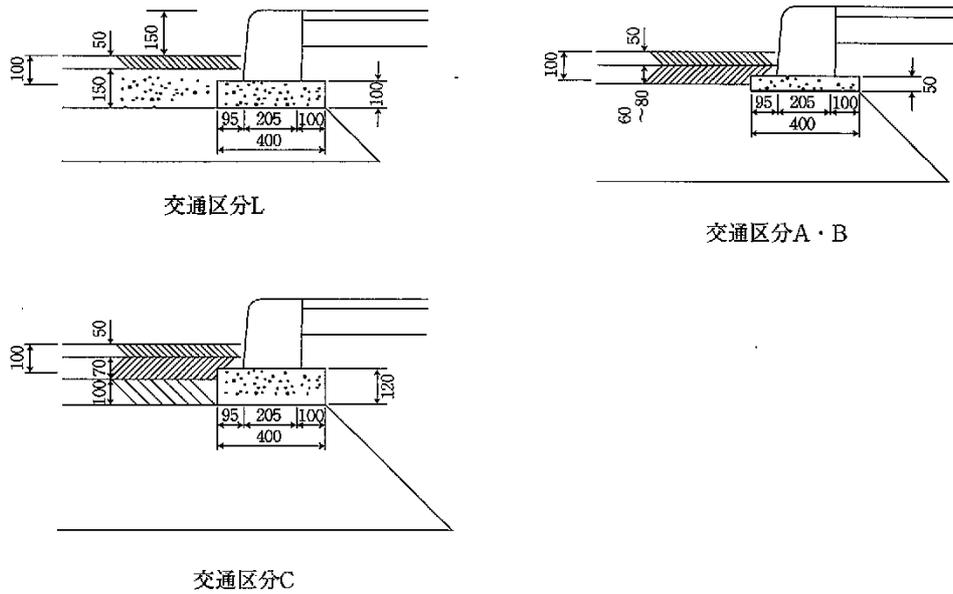
図7-2 歩車道分離構造図

(H8.6生活福祉空間ガイドラインP.4)

- 1) 縁石は、フラット・セミフラット形式は歩車道境界ブロック高20 cmをマウンドアップ形式は歩車道境界ブロック高15 cmを標準とし、その設置方法は、図7-3によることを標準とする。なお、これ以外のものについては別途考慮するものとする。
- 2) 必要に応じて植樹帯もしくは植樹柵による分離を考慮するものとする。

〔マウンドアップ方式〕

・改築工事



〔フラット方式〕

・改築工事

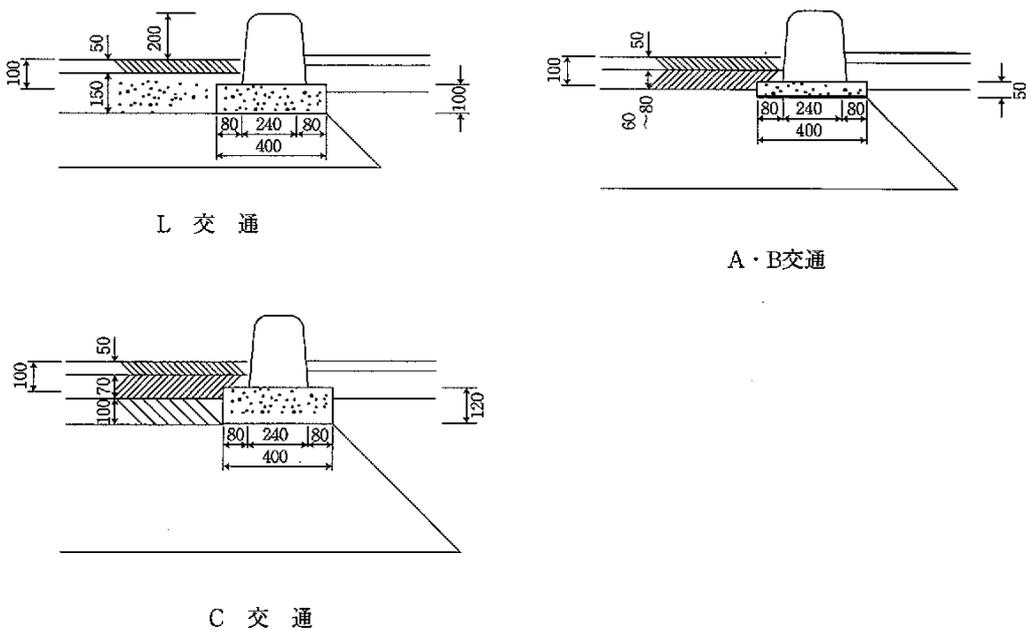


図7-3 歩車道境界ブロック標準設置図

・特定交通安全施設工事（車道拡幅の伴なう場合は，改築タイプと同様とする。）

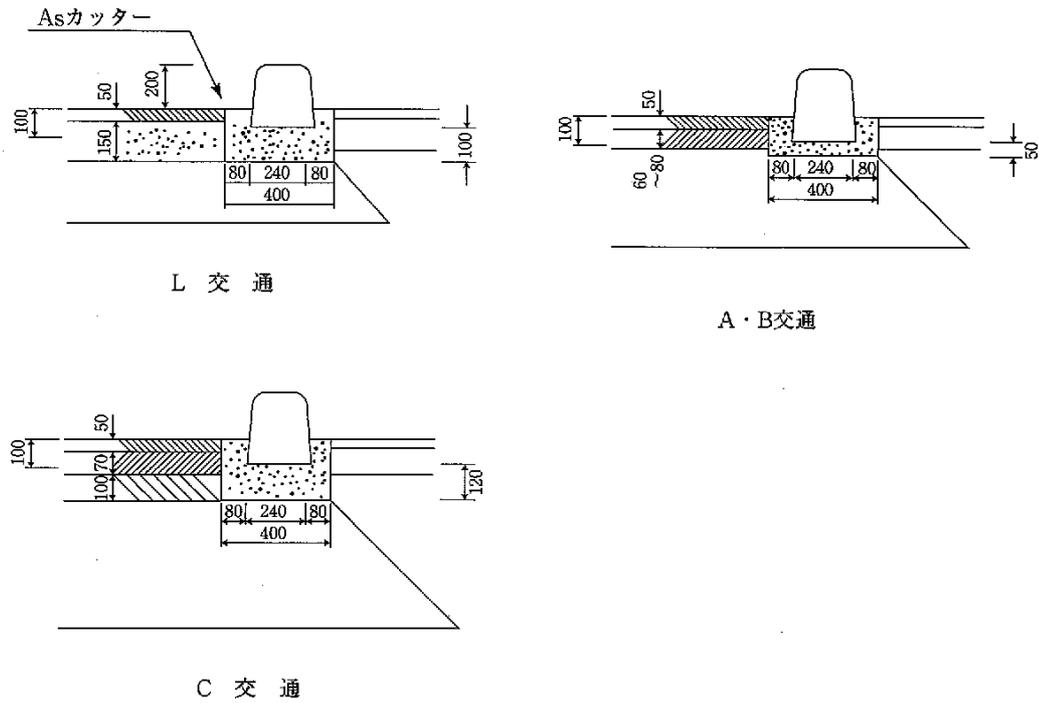


図 7 - 4 歩車道境界ブロック標準設置図

注) なお，詳細な数値については，参考資料 5 「路面工施工巾の設計計上区分」を参照すること。

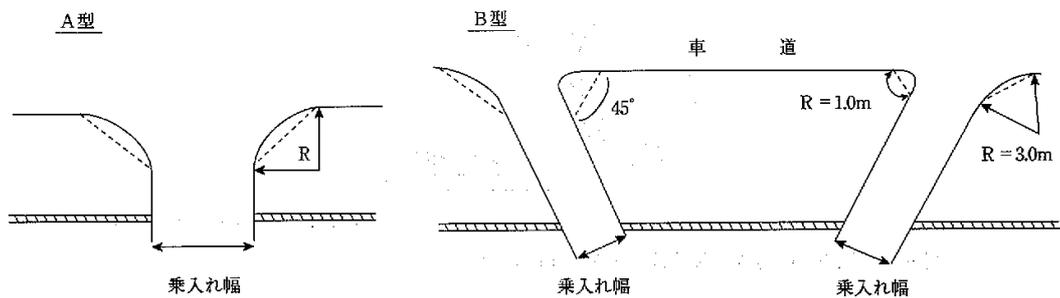
## 7 - 2 乗入部の構造

### 1. 乗入部幅員

乗入部の幅員は、現況幅員を原則とする。なお、これによることが不適当な場合は表7 - 2を参考とする。

表7 - 2

形式	利用形態	幅 (m)	
		A 型	B 型
1 種	普通自動車のうち概ね 8 m 以上の車両が出入りする通路	12.0	8.0
2 種	普通自動車が入り出す通路で 1 種通路以外のもの	8.0	7.0
3 種	小型自動車のみが入り出す第 1 種及び第 2 種通路以外のもの	4.0	—



(平成6年9月30日建設省道政発第49号)

### 2. 乗入部舗装

乗入部の舗装構成は、本線舗装構成を考慮のうえ、表7 - 3によることを標準とする。

なお、詳細については、参考資料3「支道取付等に係る舗装について」を参照すること。

表7 - 3

形式	セメントコンクリート		アスファルト舗装		
	コンクリート	路盤	密粒度 or 細粒度	粗粒度 (AS 安)	路盤
1 種	2 5	2 5	5	1 0	3 0
2 種	2 0	2 0	5	5	2 5
3 種	1 5	1 0	5		2 5

1 種タイプ.....普通自動車のうち、おおむね車体長 8 m 以上の車両が入り出すガソリンスタンド、工場、大型店舗、ドライブイン、駐車場、及び運輸倉庫等の通路 (6.5 t を越えるもの)

2 種タイプ.....普通自動車が入り出す通路で 1 種及び 3 種通路以外のもの (6.5 t 以下)

3 種タイプ.....小型自動車のみが入り出す一般家屋の通路 (乗用、小型貨物自動車)

注) 普通自動車 長さ 12 m, 幅 2.5 m

小型自動車 長さ 4.7 m, 幅 1.7 m

(平成6年9月30日建設省道政発第49号)

### 7 - 3 切下げの構造

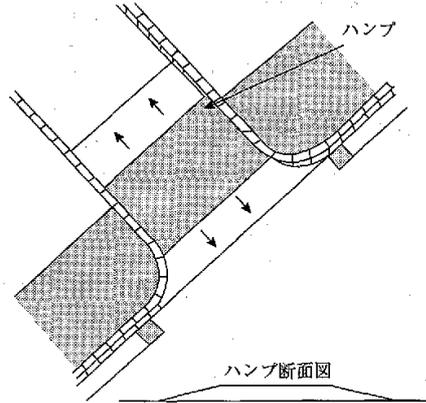
#### 1. 歩道等のすりつけ構造

歩道等のすりつけ構造については、「歩道における安全かつ円滑な通行の確保について」(平成11年9月10日付建設省都街発第57号, 建設省道企発第78号)によることとする。

##### 1) 通常の場合

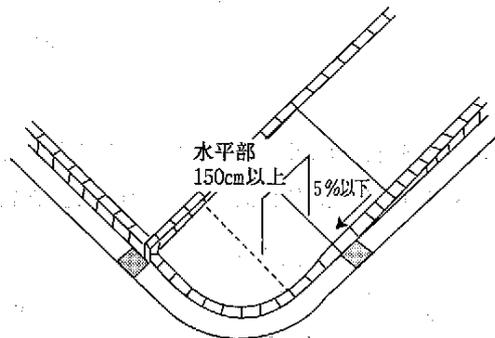
歩道幅員が狭い場合

- ・支線が1車線程度の場合

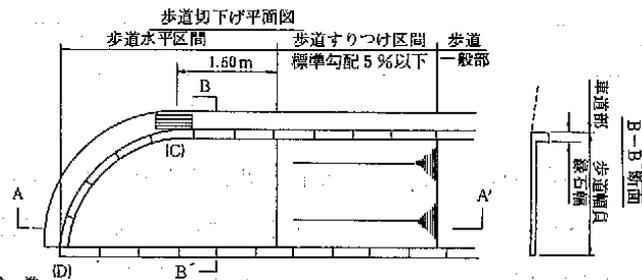


(福祉インフラ整備ガイドライン P.23)

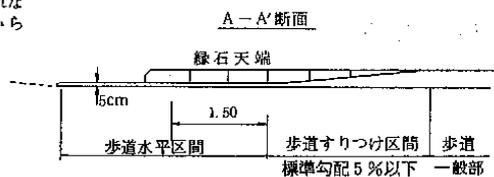
- ・支線が2車線以上の場合(縁石部分を除き切下げる)



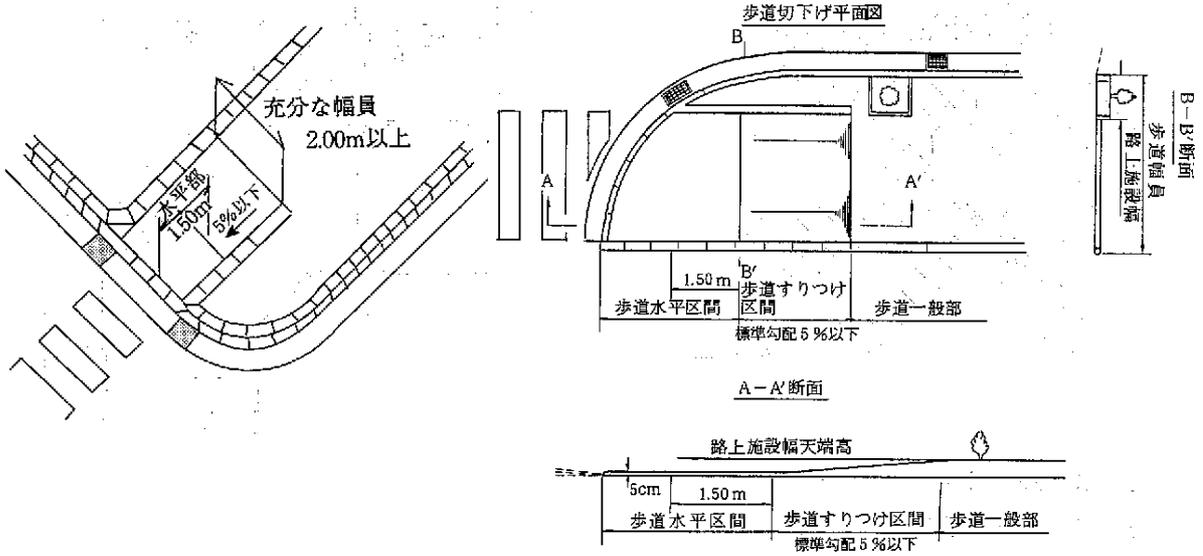
(福祉インフラ整備ガイドライン P.23)



注) 歩道水平区間については、巻込始点(C)からすりつけ区間との間に1.5m程度設けることが望ましい。このように設けられない場合には、巻込終点(D)から1.5m以上設ける。

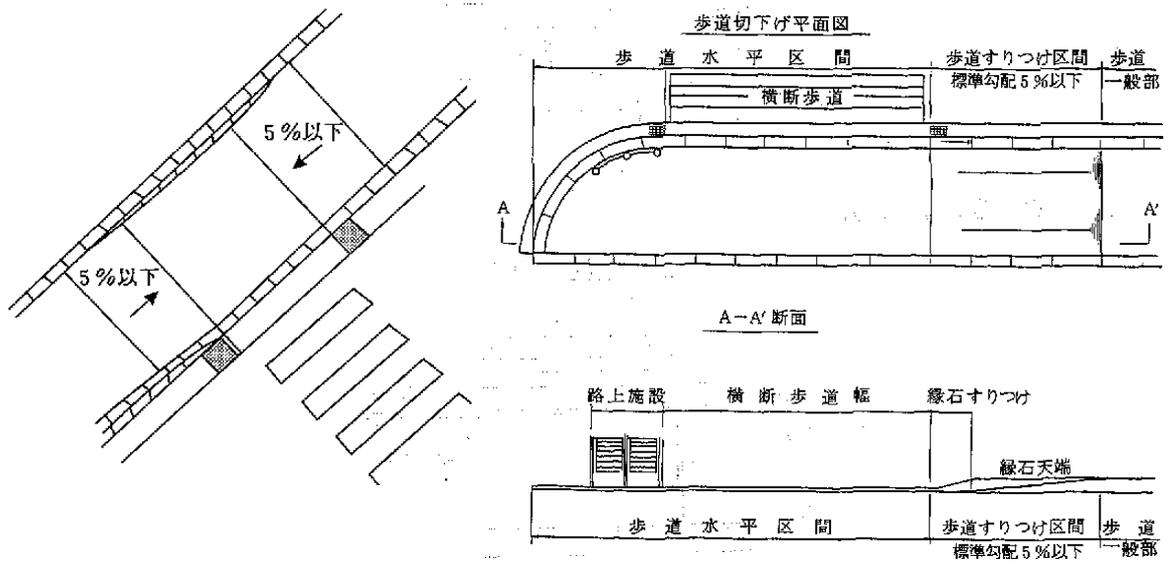


歩道幅員が広い場合（車道側の路上施設を設ける部分を除き切下げる）

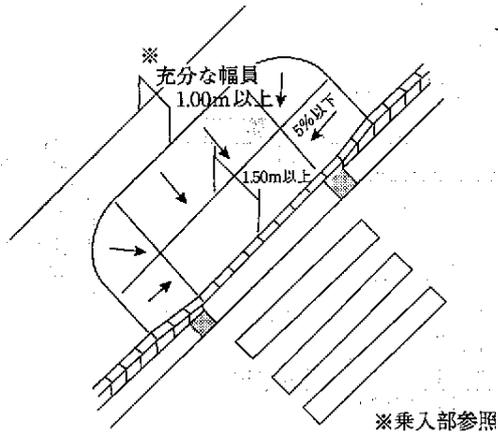


（福祉インフラ整備ガイドライン P.23）

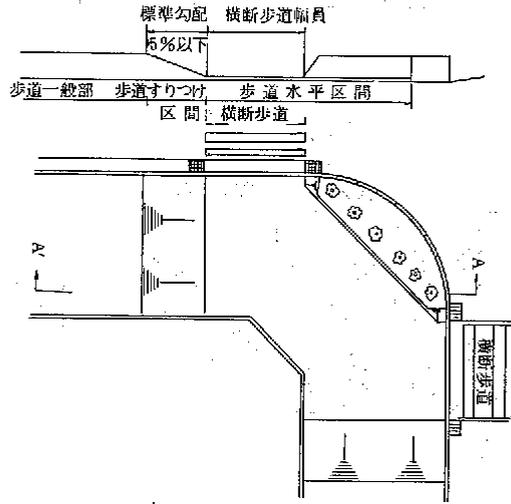
横断歩道等がある場合



（福祉インフラ整備ガイドライン P.23）



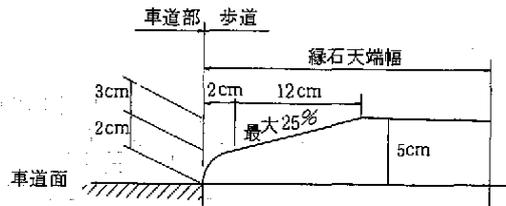
A-A'断面



歩道切下げ平面図

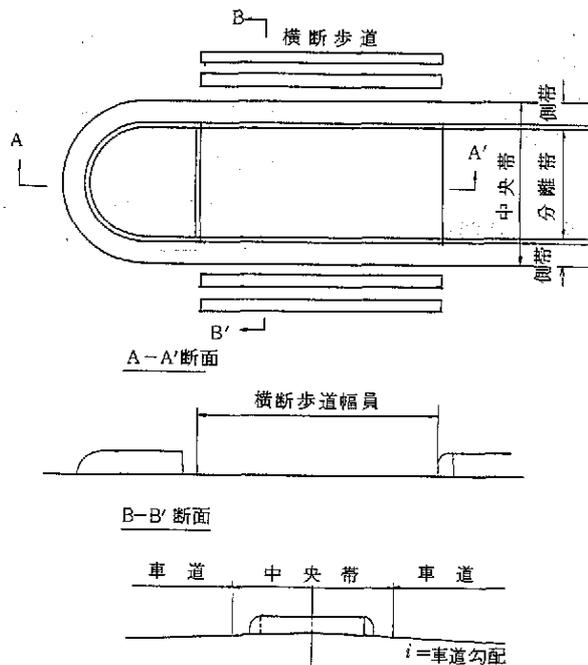
(福祉インフラ整備ガイドライン P.23)

水平区間がとれない場合  
 交差点で横断歩道がある場合  
 縁石の構造



中央分離帯切下げ方法

中央分離帯切下げ平面図

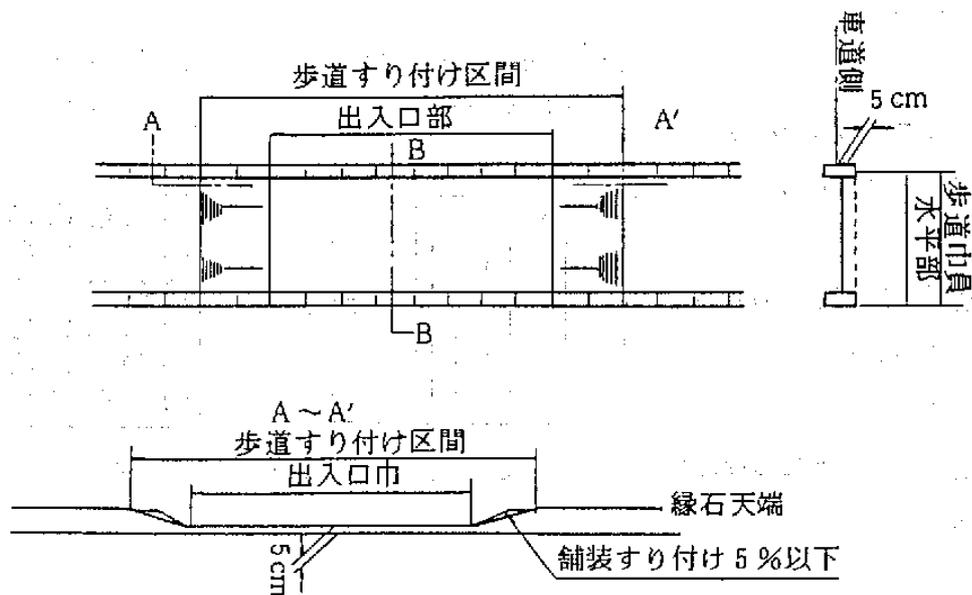


2) 民家の出入口等(車両乗入れ口)の場合

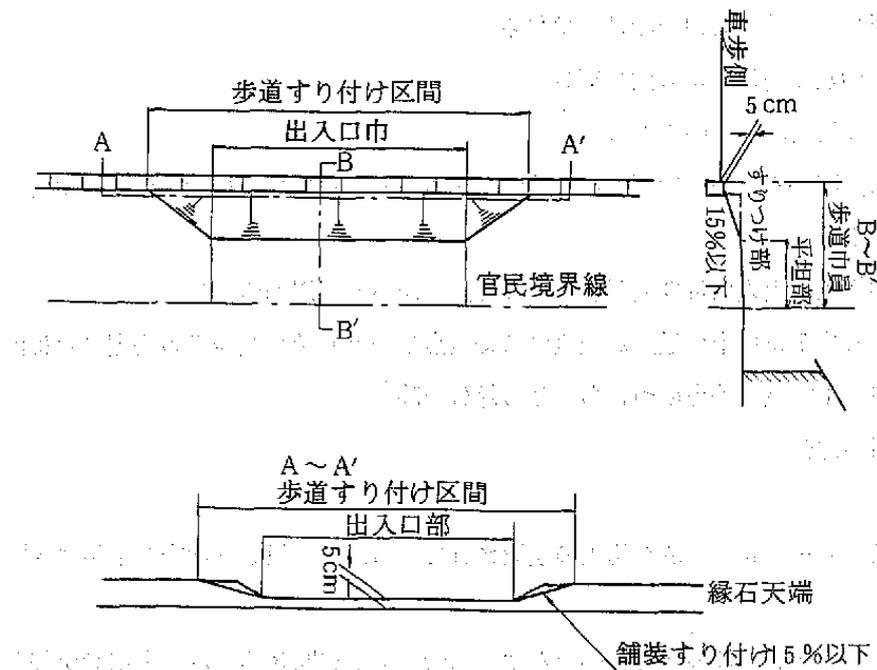
・次に掲げる箇所には、乗入れ口を設けてはならない。

- a 横断歩道の中及び前後5 m以内の部分
- b トンネルの前後各50 m以内の部分
- c バス停留所，路面電車の停留所の中，但し停留所を表示する標柱または標示板のみの場合は，その位置から各10 m以内の部分
- d 地下道，地下鉄の出入口及び横断歩道橋の昇降口から5 m以内の部分
- e 交差点(総幅員7 m以上の道路の交差する交差点をいう)の中及び交差点の側端または道路の曲がり角から5 m以内の部分，但しT字型交差点のつきあたりの部分除く
- f バス停留所の部分
- g 橋の部分
- h 横断防止柵，ガードレール及び駒止の設置されている部分，但し交通安全上特に支障がないと認められる区間を除く
- i 交通信号機，道路照明灯の移転を必要とする箇所，但し道路管理者及び占有者が移転を認め，申請者が移設する場合は除く
- j 交差道路と隣接する場合は，交差道路との間に原則として2 mの間隔をとるものとする

車道と民地の高さが同一の場合



歩道と民地の高さが同一の場合



注) すり付け部水平幅は1.0mを確保し、車両が出入り可能な15%以下の勾配ですり付ける。なお、すり付け部水平幅が1.0m未満となる場合 による全幅員切下げによる方法ですり付けを行うものとする。

### 参考資料 交通バリアフリー法

平成12年5月17日公布,同11月15日施行「高齢者,身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」(通称,交通バリアフリー法)の「重点整備地区」については,以下について特に留意する。

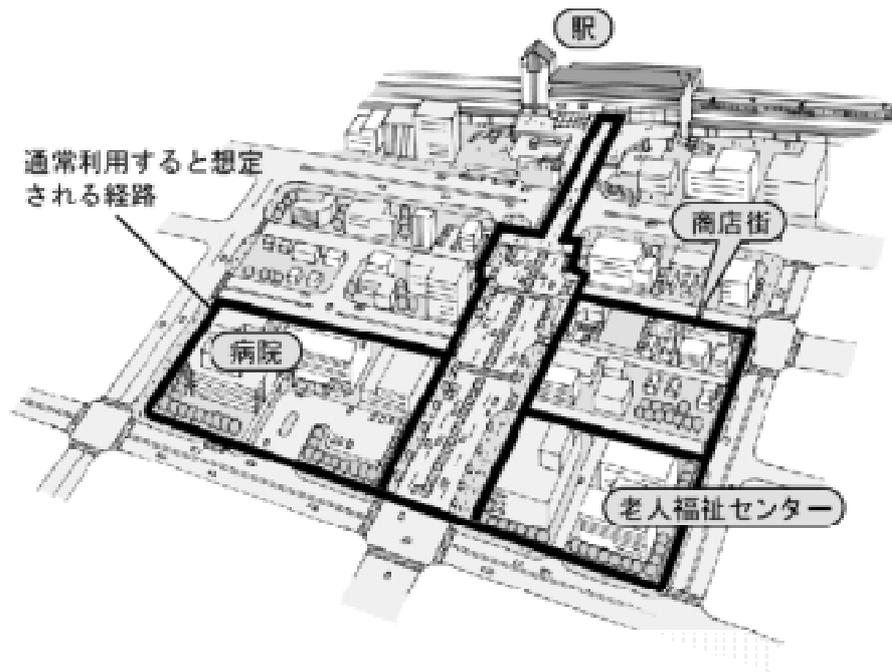
#### 1. 適用

市町村は,関係大臣及び国家公安委員会が作成した基本方針に基づき一定規模の駅などの旅客施設(特定旅客施設)を中心とした地区(「重点整備地区」)におけるバリアフリー化のための方針,実施する事業等を内容とする「基本構想」を作成することができる。

「特定旅客施設」の要件

- ・1日の利用者数が5,000人以上の旅客施設
- ・当該市町村の高齢化率等の状況からみて,高齢者,身体障害者の利用者数が上記旅客施設と同程度と認められる旅客施設
- ・その他,徒歩圏内に当該旅客施設を利用する相当数の高齢者,身体障害者等が利用する施設が存在し,当該旅客施設の利用の状況から,移動円滑化事業を優先的に実施する必要性が特に高いと認められる施設

道路管理者,交通事業者及び都道府県公安委員会は,「基本構想」に基づき具体的事業計画を作成し,バリアフリー化のための事業を重点的・一体的に実施する。



重点整備地区のイメージ

## 2. 重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準のポイント

### 1) 歩道の基本的構造

#### 舗装

- ・雨水を地下に円滑に浸透させることができる構造を原則（第五条）

#### 勾配

- ・縦断勾配は、5%以下（第六条）
- ・横断勾配は、1%以下（第六条2）

#### 歩道等と車道等の分離

- ・縁石の車道等に対する高さは15cm以上（第七条2）・・・県は20cm標準（マウントアップ<sup>®</sup>式は15cm）

#### 高さ

- ・歩道等の車道等に対する高さは、5cmを標準（第八条）・・・セミフラット式標準

#### 横断歩道に接続する歩道等の部分

- ・横断歩道に接続する歩道等の縁端段差は、2cmを標準（第九条）・・・
 

{	車椅子利用者 - 段差無し
	視覚障害者 - 段差必要

#### 車両乗入れ部

- ・基準（第六条2）を満たす部分の有効幅員は、2m以上（第十条）・・・平坦部で2m以上

#### 立体横断施設に設ける傾斜路

- ・高さ75cm以内ごとに踏み幅1.5m以上の踊り場

#### 乗合自動停留所の高さ

- ・乗合自動停留所を設ける歩道等の車道等に対する高さは、5cmを標準（第十七条）・・・マウントアップ<sup>®</sup>式標準

#### 身体障害者用駐車施設

- ・全駐車台数が200以下の場合 - - - 当該駐車台数 × 1 / 50 以上
- 200を超える場合 - - - 当該駐車台数 × 1 / 100 + 2 以上

その他

詳細については、「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」を参照すること。

## 7 - 4 視覚障害者誘導用ブロック

### 1. 計画, 設計で留意すべき事項

種類

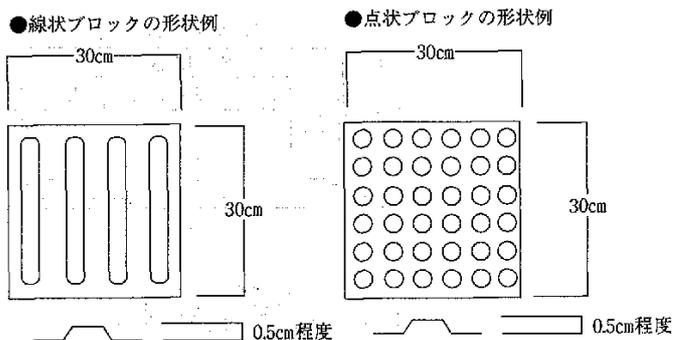
・視覚障害者誘導用ブロックの種類は、原則として次のとおりとする。

a. 線状ブロック

平行する線状の突起をその表面につけたブロックをいう。

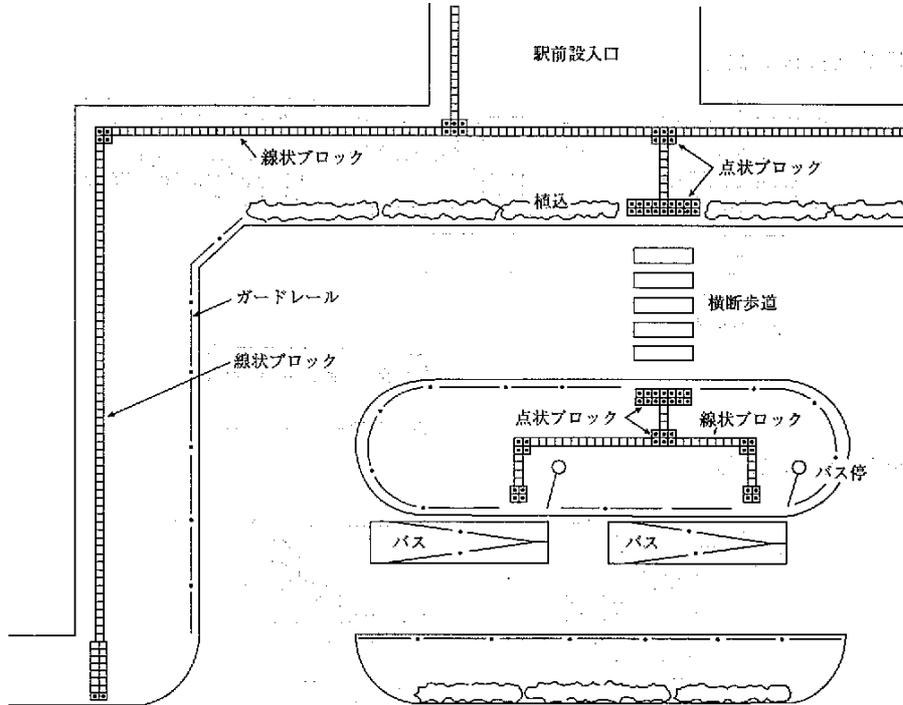
b. 点状ブロック

点状の突起をその表面につけたブロックをいう。



#### 設置対象道路

- ・ 視覚障害者の歩行が多い道路，公共交通機関の駅等と視覚障害者の利用が多い施設とを結ぶ道路等には，必要に応じて視覚障害者誘導用ブロックを設置するものとする。
- ・ 駅前広場の設置例



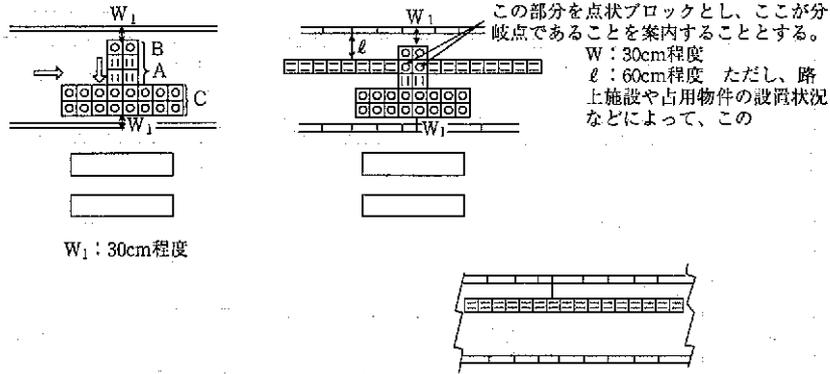
(福祉インフラ整備ガイドライン P.23)

#### 設置方法

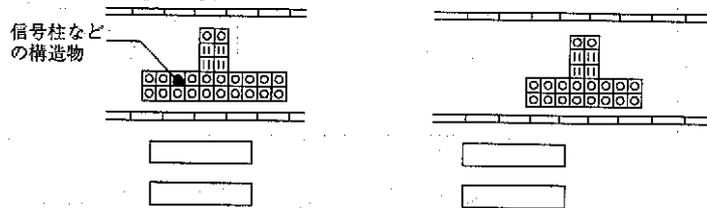
- ・ 視覚障害者用ブロックは，歩道（自転車歩行者道，立体横断施設，横断歩道の途中にある中央分離帯を含む。）上に設置するものとする。
- ・ 線状ブロックは，視覚障害者に，主に誘導対象施設等の方向を案内する場合に用いるものとする。視覚障害者の歩行方向は，誘導対象施設等の方向と線状突起の方向とを平行にすることによって示すものとする。点状ブロックは，視覚障害者に，主に注意すべき位置や誘導対象施設等の位置を案内する場合に用いるものとする。
- ・ 障害を回避させるための案内，複雑な誘導経路の案内及び公共交通機関の駅等と視覚障害者の利用が多い施設とを結ぶ道路の案内を行う場合においては，必要に応じて継続的直線歩行の案内を行うものとする。
- ・ 視覚障害者誘導用ブロックは，視覚障害者が視覚障害者誘導用ブロックの設置箇所にはじめて踏み込む時の歩行方向に，原則として約60 cmの幅で設置するものとする。また，継続的直線歩行の案内を行う場合の視覚障害者誘導用ブロックは，歩行方向の直角方向に原則として約30 cmの幅で設置するものとする。
- ・ 一連で設置する線状ブロックと点状ブロックとはできるだけ接近させるものとする。
- ・ 視覚障害者誘導用ブロックは，原則として現場加工しないで正形状のまま設置するものとする。
- ・ 視覚障害者誘導用ブロックを一連で設置する場合は，原則として同寸法，同材質の視覚障害者誘導用ブロックを使用するものとする。

## 視覚障害者誘導用ブロックの設置例

### ・横断歩道の設置例

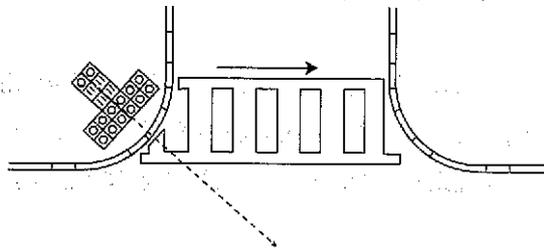


### ・望ましくない設置例



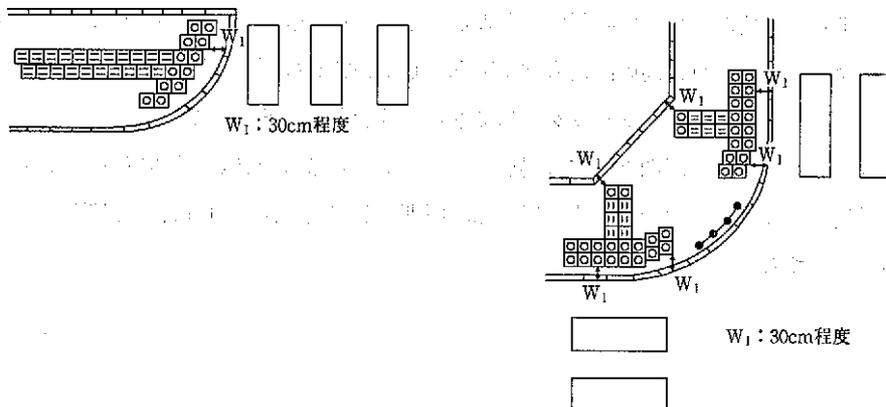
視覚障害者誘導用ブロックを設置した後に信号柱やアーケードの柱などが視覚障害者誘導用ブロックの中に設置されている例である。

視覚障害者誘導用ブロックを設置した後に横断歩道を示す道路標示の方向が変わったために、点状ブロックが横断歩道幅員外にはみだした例である。

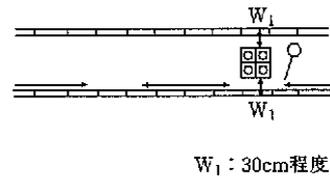
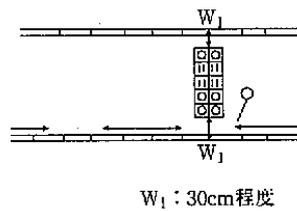


線状ブロックの示している方向が、横断歩道の方向と一致していない例である。

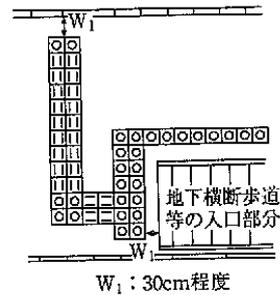
### ・歩道巻込部の設置例



・バス停部の設置例

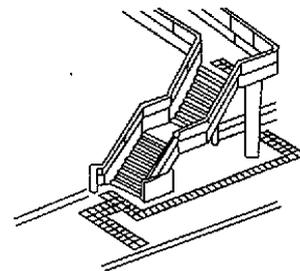
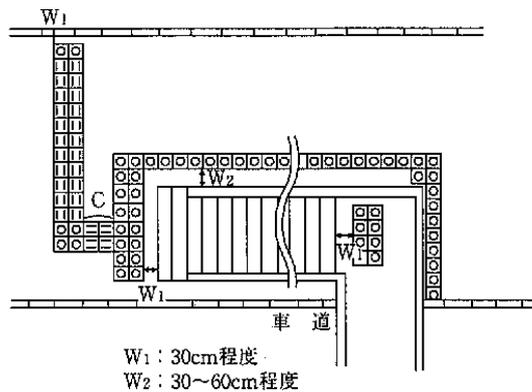


・地下横断歩道の昇降部の設置例



(地下横断歩道などの入口部分の方向が歩道上の歩行方向と一致している場合)

・横断歩道橋の昇降口の設置例



(福祉インフラ整備ガイドラインP.38)

視覚障害者誘導用ブロックは、横断方向に平坦（切下げ部等のない）な位置に設置することを原則とする。

材料

- ・視覚障害者誘導用ブロックの材料としては十分な強度を有し、歩行性、耐久性、耐磨耗性に優れたものを用いるものとする。

色彩

- ・視覚障害者誘導用ブロックの平板の歩行表面及び突起の表面の色彩は、原則として黄色とする。

視覚障害者誘導用ブロック設置指針

- ・詳細については視覚障害者誘導用ブロック設置指針（S60（社）日本道路協会）を参考とすること。