

現行ガイドブック

1. 歩道及び自転車歩行者道（以下「歩道等」という。）

| 整備基準 | | 解説 | 望ましい水準 |
|--------------------------|---|---|--------|
| 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。 | | |
| (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。 | ・ 「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。 | |
| (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。 | ・ 「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。 | |
| (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。 | ・ 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。 | |
| (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。 | ・ 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。 | |
| (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。 | ・ 舗装は、原則として、透水性舗装とすること。 | |
| (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。 | ・ 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。 | |

改正案

| 考え方 | 修正案 |
|--|--|
| 歩車道分離の原則を明確化する。 | (基本的な考え方) 歩行者の安全に配慮するため、道路は、車道と分離して歩道を設置することを原則とする。ただし、道路幅員が狭く分離することが困難な場合、又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。 |
| 高齢者、障害者等歩行者のだれもが安全に通行できる空間を確保するとともに、休憩、交流等を支える場としての機能を高め、安全かつ快適で親しみやすい道路空間の確保を後押しする。 | (望ましい水準) 高齢者、障害者等の利用が多く見込まれる道路では、必要に応じ、休憩ができるベンチを設置する。 |
| | (解説) 切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こと。 |
| | |
| | |
| インターロッキングブロックを採用する場合の注意点について追記する。(アドバイザー派遣事業などでも指摘がなされている部分) | (解説) ・ インターロッキングブロック等を使用する場合は、目地幅がでるだけ小さい材料を用いること。なお、インターロッキングブロック舗装等の模様によっては、視覚的な刺激に繋がったり、錯覚を起こしたりする可能性があることに留意すること。 |

※当事者意見を受け、乗合自動車停留所に関する構造の例及びコメントを追加する。
(低床バス/ジャパンタクシー 切上げ処理15cm程度の段があると乗降しやすい。)

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。)

| 整備基準 | | 解説 | 望ましい水準 |
|--|---|---|--------|
| 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。 | | <ul style="list-style-type: none"> 「立体横断施設」とは、横断歩道橋、地下横断歩道及びベデストリアンデッキのことである。 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。 | |
| (1) 回り階段の禁止 | 階段は、回り階段としないこと。 | | |
| (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。 | | |
| (3) 路面の仕上げ | 路面は、滑りにくい仕上げとすること。 | | |
| (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。 | | |

3. 視覚障害者誘導用ブロック

| 整備基準 | | 解説 | 望ましい水準 |
|----------------|--|---|--------|
| (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。 | <p>(視覚障害者誘導用ブロックの構造)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 | |
| (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あつては、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。 | <ul style="list-style-type: none"> 「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。 | |

4. 視覚障害者用信号機

| 整備基準 | | 解説 | 望ましい水準 |
|--|--|--|--------|
| 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。 | | <ul style="list-style-type: none"> 「視覚障害者の横断の安全を確保する必要がある場合」の典型的な例として、付近に公共交通機関の施設や視覚障害者の利用が多い施設がある場合、交通量が多く危険度の高い場合などが考えられる。 | |

| 考え方 | 修正案 |
|-----|-----|
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

| 考え方 | 修正案 |
|---|---|
| 踏切道に関する規定を反映。なお、国の整理と同様、本項は「注意を喚起する必要がある場所」に該当するため、整備基準の一部とみなし、「解説」として記載する。(新設等する場合の対応であり、一律に全ての踏切道を対象とするものでもないため。) | <p>(解説)</p> <ul style="list-style-type: none"> 踏切道内において、視覚障害者の横断の安全を確保する必要がある場合は、車道や線路に陥って侵入することを防ぐとともに踏切の外に立ると踏切を通過することを回避するため、視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示(表面に凸凹のついた誘導表示であつて、視覚障害者誘導用ブロックと異なる形式のものを用いる。)を設けること。 なお、整備に当たっては、「道路の移動円滑化に関するガイドライン(国土交通省)」を参照すること。 |
| 誘導ブロック色として、黄色以外の色が容易に選択されているとの声あり。過去QA及び東京都ガイドラインを参考として、記載方法を直す。 | <p>(解説)</p> <ul style="list-style-type: none"> 黄色を原則とすること。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、この限りでないが、その場合であっても、まずは舗装面との輝度比が確保できるようにブロックを緑取るように舗装の色を変えるなどの対応を検討することが望ましい。 |
| R4条例改正で位置付けた、適正配慮の促進(県義務規定)に対応した取組例として規定する。 | <p>(望ましい水準)</p> <ul style="list-style-type: none"> 放置自転車や置き看板等で通行に支障を及ぼす恐れがある場合には、PRシートを敷設するなど視覚障害者が円滑に通行できるように配慮する。 |
| 不適切な敷設例としてあがることの多いものを追記する。(設置の考え方を示すもの。新築等の場合に参照するものであり、新たに設置するエリアを追加するものでもないため、「解説」として差し支えないものとする。) | <p>(解説)</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行動線を考慮して、最短距離で目的地にたどり着けるよう、連続的かつ極力直線的に敷設する。(管理境界部で誘導が途切れることがないように、留意すること。) マンホール等が設置されている周辺に設置しなければならない場合は、マンホール上に設置することが望ましいが、やむを得ない場合については、線ブロックを緩やかにすり付けてマンホール等を迂回させること。 |

| 考え方 | 修正案 |
|---|---|
| エスコートゾーンの設置ニーズが高まっている状況を踏まえ、規定する。(近隣では東京都がガイドラインで記述している。) | <p>(望ましい水準)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、エスコートゾーン(視覚障害者が横断時に横断方向の手がかりとすることができる突起体の列をいう。)を設置する。 |