

IV 道路

1 全体計画

基本的考え方

道路は、買物、通勤、通学等の日常生活の中での移動を支える基盤であり、重要な役割を果たしている。とりわけ歩道を利用する人々は、幼児から高齢者、自転車、杖利用者、車椅子使用者、視覚障害者、重い荷物を持つ人、ベビーカー利用者等極めて多様である。また、近年は、少子高齢化や人口減少を背景に、まちづくりの方向性も変化しており、「コンパクトシティ」や「歩いて暮らせるまちづくり」と言われるように、日常生活の移動を自動車に依存するのではなく、公共交通機関や徒歩、自転車などによって誰もが安心・安全に移動できるまちづくりが求められている。

このため、道路の計画、設計、施工、管理に関わる者は、道路の利用者が多様であり、かつ質の高い空間整備が求められていることを十分認識して設計・施工を行う必要がある。

設計のポイント

1 利用者の移動特性を理解する 整備基準は標準的な場合を示しており、周辺条件によっては基準にあてはまらないケースも発生することが予想されるため、利用者の多様な移動特性を十分に認識し、整備基準で示す意義や本質を理解することが重要である。

このため、計画、設計、施工の各段階において、多様な身体特性を有する利用者、地域住民、専門家等が参加型で意見交換を行うワークショップの開催や仮設による検証等を行って、設計に反映していくことも有効である。また、設計者自身が疑似体験を行うなど身体特性の理解に努めることも重要である。さらに、完成後の検証を行うことで設計や管理にフィードバックさせていくことも可能となる。

2 動線の連続性を確保する 多様な身体特性を有する利用者が、可能な限り最短距離で自由に移動できる連続的な歩行空間を確保する必要がある。利用者の多い公共施設や商店、駅、バス停を結ぶ主要動線については、連続的なバリアフリー空間となるよう整備する。また、こうした主要動線における情報提供では、初めて施設を利用する人や目の不自由な人も安心して、迷うことなく目的の場所に行くことができるよう、的確なサインの設置や視覚障害者誘導用ブロックの連続敷設を行う。

3 地域性（気候・風土・景観）と調和した質の高い空間整備を目指す バリアフリーに関する基本事項を満足した上で、さらに今後は質の高い空間整備を目指す必要がある。

本県は、全国的にみても降雨日数が多く、また、冬期には降雪・積雪があるのが特徴であるため、こうした気候や風土等、地域性に配慮した対策を図る必要がある。

したがって、当該道路における沿道土地利用、歩行者像、利用者像を考慮しながら、単純でわかりやすいバリアフリー動線の連続性、宅地や道路高さの処理、効果的な排水処理、植栽整備、快適な舗装材の選定、ベンチ等のストリートファニチャーの最適な配置等、あらゆる人々が快適に楽しみながら歩行できる空間を積極的に創出することが重要である。

●にぎわいの道づくり（輪島市わいち商店街）



この通りは、朝市の時間帯は歩行者専用道路に、それ以外の時間帯は歩車共存道路へと利用形態が変化する。このため、歩車道の構造的な区分はないが、舗装のパターンや腰掛け兼用のポラードによってバリアフリーな歩道空間を創出している。

●道路と建築の連携（ルキーナ前・金沢市）

再開発事業にあわせて、歩道上に建築物と一体的な上屋を整備した。降雨・降雪の多い北陸特有の気候特性にも配慮しながら、デザイン的にも優れている。



●歴史的な道路空間（兼六園周辺・金沢市）



木漏れ日が美しい快適な歩行空間である。この地区は歴史的な雰囲気有する地区である。歩道には視覚障害者誘導用ブロックは敷設していないが、壁面及び歩車道境界に緑があることで、歩道面との対比効果が生まれ、目の見えにくい人にも空間が認識しやすい。

●新しく整備された幹線道路の歩道（金沢市）



広い幅員を確保したセミフラット型の歩道であるため、駐車場への切り下げによる横断勾配がない。マンホール等による視覚障害者誘導用ブロックの蛇行もないなど、歩行しやすい空間になっている。

動作特性

※ここでは、車椅子使用者や視覚障害者が歩道等を通行する際の移動動作や情報入手の方法について示す。道路等の計画、設計、施工の際は、こうした動作特性を認識し、あらゆる人が利用しやすい空間とするよう配慮する必要がある。

●車椅子使用者の移動動作

[幅員]

- ・車輪横のハンドリムを操作し移動する。方向転換を行う際は、左右のハンドリムを調整しながら方向転換を行う。
- ・車椅子が通行するには、90cm以上の幅員が必要である。



幅員が広く快適な歩道



電柱でさらに狭くなった歩道

[設計上の配慮事項]

- ・車椅子どうしのすれ違いを考慮し、200cm以上を確保することを基本とする。
- ・車両乗り入れ部や電柱等を除いた部分を有効幅員として確保する。

[横断勾配・縦断勾配]

- ・横断勾配が大きい、または連続すると、勾配方向側の腕へ負担がかかり疲れる。また、力がない場合は、勾配方向に流され、真っ直ぐ進むことができない。
- ・縦断勾配が大きいと疲れる。また、自力で登坂できない。交差点手前に水平スペースがないと車道へ飛び出す危険がある。



横断勾配で流される車椅子



交差点部には水平スペースが必要

[設計上の配慮事項]

- ・歩道構造は、横断勾配、縦断勾配とも緩和できるセミフラット型を原則とする。
- ・横断勾配 2%以下とするが、できる限り、透水性・排水性舗装と組み合わせ、横断勾配 1%以下とすることが望ましい。
- ・歩道のすりつけ区間の勾配（縦断勾配）は、5%以下とする。
- ・交差点手前等、一時停止が必要な箇所では、水平区間 150cm 以上を設ける。
- ・マウントアップ型では、全面切り下げによるアップダウンが連続しないようにする。

[交差点・歩車道境界]

- ・歩車道境界の段差が大きいと、歩道から横断歩道（または車道）に飛び出したり、転倒の危険がある。
- ・動線上にグレーチングがあると、車輪が滑ったり、車椅子の前輪が落ちこむ危険がある。



横断歩道から上るのが困難な歩道の段差と勾配



[設計上の配慮事項]

- ・歩車道段差は 2cm を標準、段差の角は面取りし、車椅子の走行性に配慮する。
- ・動線上には、グレーチングを設置しない。やむを得ず設ける場合は、溝幅は 10mm 以下とする。

[舗装材]

- ・インターロッキングのように、ブロックが小さく、目地の幅・深さが大きいと、走行性が悪くなるばかりでなく、体に伝わる振動が大きく不快であり、座位保持の負担が大きい。
- ・車椅子の車輪は、雨天時に濡れた場合、特に滑りやすい。

[設計上の配慮事項]

- ・ブロック舗装やタイル舗装を採用する場合は、目地の幅・深さが小さいものとする。
- ・濡れても滑りにくい素材とする。

●全盲者の移動動作

[歩行全般]

- ・白杖を利用する場合は、自分がいる場所より2枚ほど先の線状ブロックを確認しながら歩く。線状ブロックの上を歩く人、片足だけ線状ブロックの上を歩く人、横を歩く人等個人差がある。
- ・盲導犬が誘導する場合は、盲導犬が歩道の左側に誘導し、路面の凹凸や障害物を発見すると止まり、指示を待つ。
- ・視覚障害者誘導用ブロック以外にも、縁石や植栽を直進歩行の手がかりとし、マンホールや電柱、臭いや音のする沿道施設を位置情報として捉えながら歩行する。



[設計上の配慮事項]

- ・視覚障害者誘導用ブロックを連続して設置し、誘導する。
- ・フラット型歩道では、車道に誤って出ないように、車両乗入れ部に2cm以上の段差を設ける。
- ・交差点やバス停付近で、舗装材を変える等場所を認識しやすい工夫をすることが望ましい。

[交差点・横断歩道]

- ・点状ブロックは、白杖で確認すると同時に足の裏で確認する。
- ・交差点付近で、車道に降りる段差を感じて立ち止まり、車や自転車の音を聞く。渡る方向を確認し、杖をスライドさせながら渡り、歩道へ上がる段差を感じて歩行する。
- ・横断歩道上は、手がかりとなるものが少なく方向を失いやすい。



[設計上の配慮事項]

- ・歩道と横断歩道（または車道）の境界は、白杖で認識が可能な2cmとする。
- ・交差点での停止、横断方向を認識するため、点状、線状ブロックを組み合わせ誘導する。
- ・視覚障害者の利用が多い箇所では、音響式または音声式付加装置、視覚障害者用横断帯を設置することが望ましい。

[立体横断施設]

- ・白杖で階段の高さを確認しながら昇る。
- ・降りるときは、手すりを補助として使いながら、2段ほど先の階段の縁を杖で確認しながら降りる。
- ・方向転換の多い地下道では、方向感覚を失いやすく迷いやすい。



[設計上の配慮事項]

- ・段を認識しやすいよう踏み幅が一定の折れ階段や直接階段とする。
- ・移動の補助として利用できるよう、手すりを設置する。
- ・地下道等の通路は、直線的で単純なものとし、認識しやすいよう配慮する。

●弱視者の移動動作

- ・聴覚や触覚の情報に加え、わずかな視力や視界で入手された視覚情報を手がかりとして移動する。
- ・視覚障害者誘導用ブロック、縁石、白線など色相や明度の差を認識する場合が多い。（なお、白内障の人の見え方は、II 建築物 2-96 頁を参照）

[設計上の配慮事項]

- ・舗装路面と色相や明度に差のある視覚障害者誘導用ブロックで誘導する。

2 歩道等 (歩道及び自転車歩行者道)

1 歩行空間の確保

基本的考え方

歩道や自転車歩行者道は、高齢者、車椅子使用者、杖歩行者、ベビーカーや幼児連れ等、すべての人が通行する。したがって、多様な身体特性を有する人々が利用する施設として、安心して通行し、すれ違うことができる有効幅員を確保するとともに、歩道・自転車歩行者道と車道は、安全上の観点から、原則として工作物により分離することを基本とする。

また、通行の多い歩道等には、植栽やベンチを効果的に配置するなど、潤いある空間づくりに努める。

整備基準 歩道等 (歩道及び自転車歩行者道)	解説図
<p>歩道等を設ける場合においては、次に定める構造とすること。</p> <p>ア 有効幅員は、原則として200センチメートル以上とすること。</p> <p>ただし、市街化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、当分の間150センチメートルまで縮小することができる。</p> <p>イ 歩道等と車道は、工作物により明確に分離すること。</p> <p>ウ 歩行者用の休憩施設を必要に応じて設けること。</p>	<p>→図 2-1 歩道等の有効幅員設定の考え方</p> <p>→図 2-2 歩道等と車道の分離方法</p>

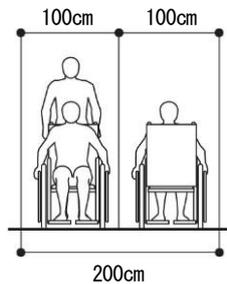
整備基準の解説

■ 図 2-1 歩道等の有効幅員設定の考え方

● 歩道

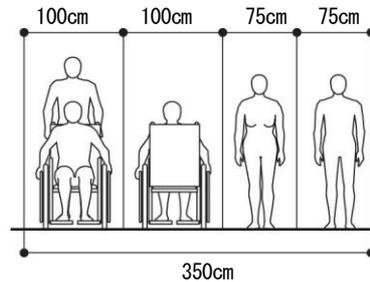
a) 一般的な歩道

車椅子どうしのすれ違いを考慮し、有効幅員200cmを最小値として、それ以上の幅員を確保する。



b) 歩行者交通量の多い歩道

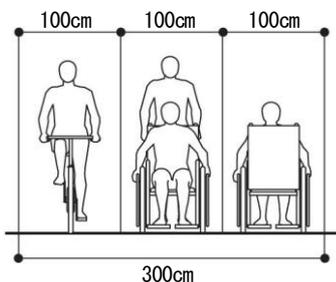
車椅子どうしや歩行者とのすれ違いを考慮し、有効幅員350cmを最小値として、それ以上の幅員を確保する。



● 自転車歩行者道

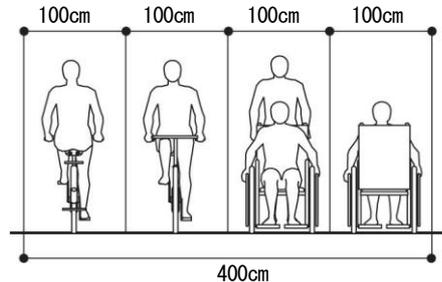
a) 一般的な自転車歩行者道

車椅子どうしや自転車とのすれ違いを考慮し、有効幅員300cmを最小値として、それ以上の幅員を確保する。



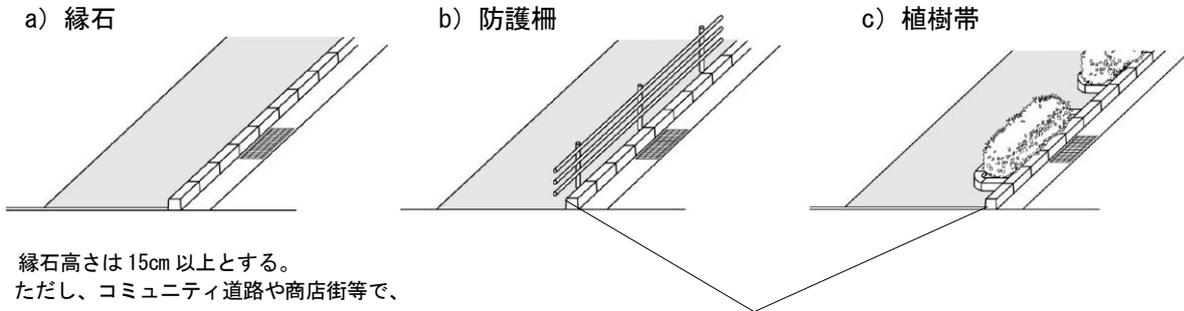
b) 歩行者交通量の多い自転車歩行者道

車椅子どうしや歩行者、自転車とのすれ違いを考慮し、有効幅員400cmを最小値として、それ以上の幅員を確保する。



■ 図 2-2 歩道等と車道の分離方法

- 歩道等と車道の境界は、工作物で分離することで、自動車の歩道乗り上げ駐車や、視覚障害者等が誤って車道に出ることを防ぐ。



縁石高さは15cm以上とする。

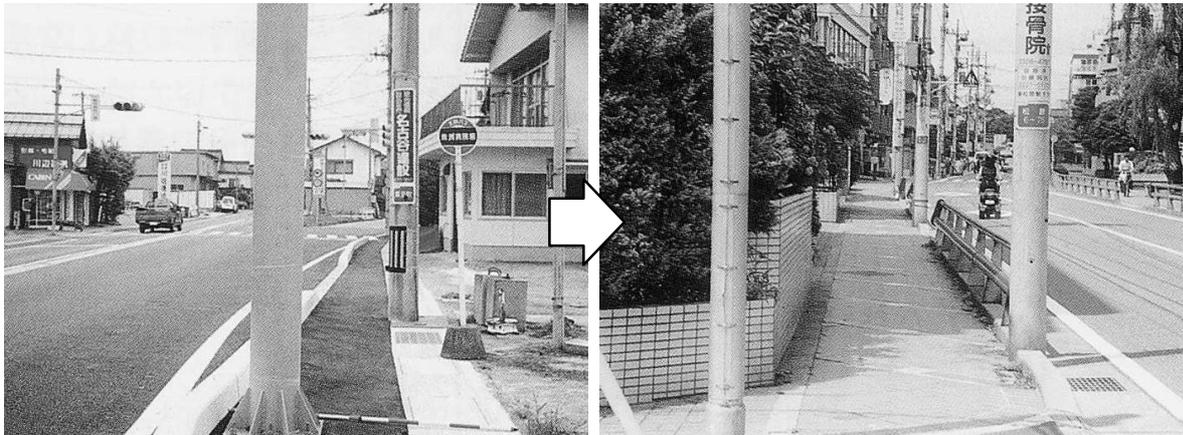
ただし、コミュニティ道路や商店街等で、イベントや歩車共存型の道路空間としての利用が想定される場合は、縁石の高さを15cmより低くしても良い。

その場合は、自動車の速度抑制を行なうなど、歩行者の安全性に十分留意すること。

柵や植樹帯による分離であっても、車両乗入れ部や横断歩道接続部等においては途切れる場合もあるため、縁石等で歩車道境界を明確にする。

整備事例

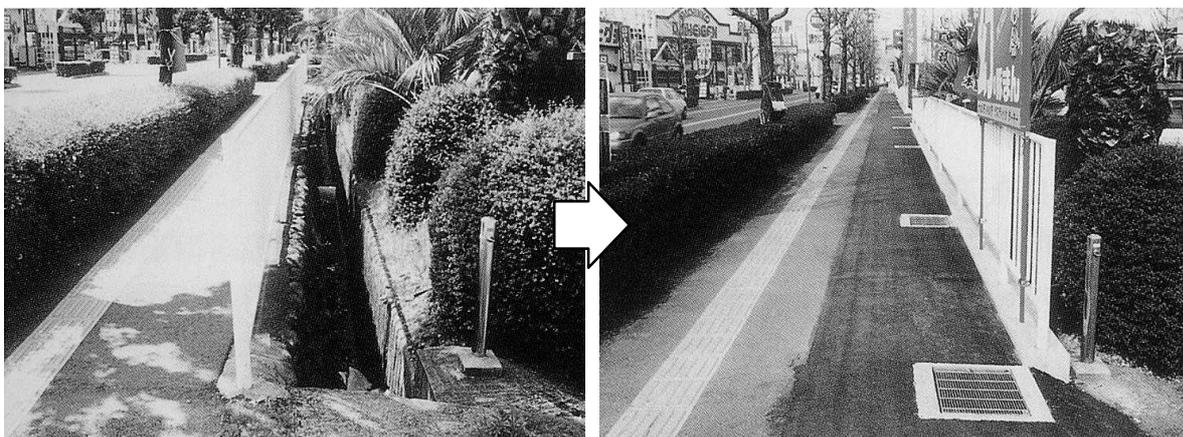
● 電柱移設による有効幅員の確保



・電柱や道路標識によって歩道の有効幅員が狭くなっている。

・電柱等が縁石上にまとめて設置されており、狭い歩道幅員を有効に使っている。

● 側溝の暗渠化による有効幅員の確保



・側溝と植樹帯によって、有効幅員が確保できていない。

・側溝を暗渠化することで、有効幅員を確保した。

2 歩道の構造

基本的考え方

歩道の構造は、高齢者や障害のある人だけでなく、自転車やベビーカー等にとっても障壁がなく、快適に通行できることを基本とする。交差点部や車乗入れ部での切り下げによる波打ち歩道を解消するため、セミフラット型を原則とし、歩車道境界部の段差処理については、設計及び施工時において、車椅子使用者の通行性や視覚障害者の識別性等に十分配慮する。

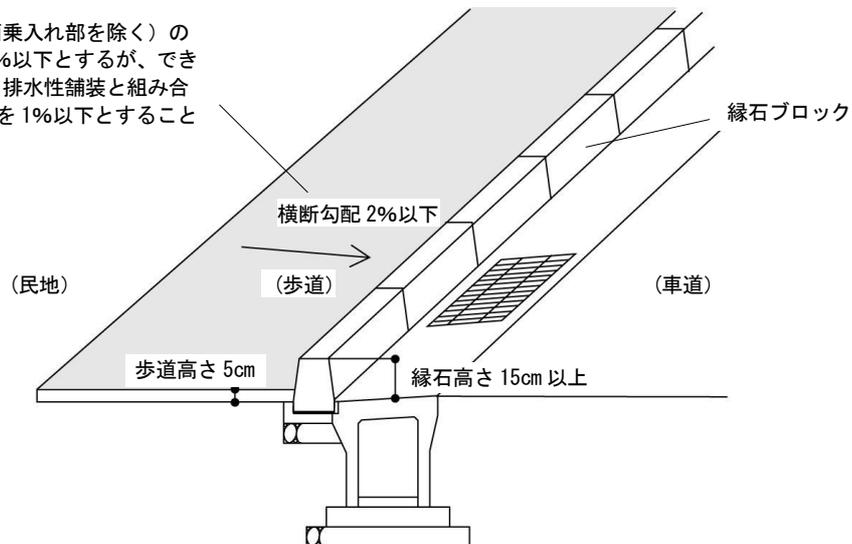
整備基準 歩道等（歩道及び自転車歩行者道）	解説図
<p>歩道等を設ける場合においては、次に定める構造とすること。</p> <p>エ 歩道等の構造は、セミフラット型を原則とすること。ただし、設置場所の沿道状況等からフラット型又はマウントアップ型とすること。</p> <p>オ 歩道等の縦断勾配は、5パーセント以下とするものとする。ただし、地形の状況その他特別の理由によりやむを得ない場合においては、8パーセント以下とすることができる。</p> <p>カ 交差点における歩道等と車道との境界部分の段差は、高齢者、障害者等が円滑に通行できるような構造とすること。</p> <p>キ 横断歩道における中央分離帯と車道との境界部分は、縁石等で区画するものとし、段差を設けないこと。</p>	<p>→図 2-3 歩道構造の型式</p> <p>→図 2-4～図 2-7 横断歩道接続部等における構造</p> <p>→図 2-8 中央分離帯</p>

整備基準の解説

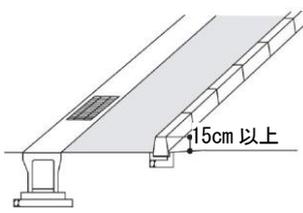
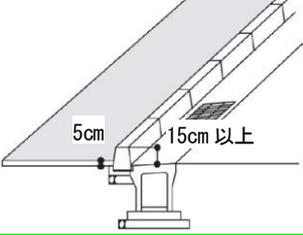
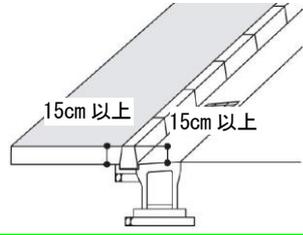
■ 図 2-3 歩道構造の型式

歩道構造には、車道に対する歩道高さが0cmのフラット型、5cmのセミフラット型、15cm以上のマウントアップ型の3つの型式があるが、フラット型は視覚障害者が歩車道境界段差を確認できず、マウントアップ型は波打ちが生じ、車椅子使用者の通行に適さないことから、セミフラット型を標準型式として採用する。

歩道等（車両乗入れ部を除く）の横断勾配は、2%以下とするが、できる限り透水性・排水性舗装と組み合わせ、横断勾配を1%以下とすることが望ましい。



■ 歩道構造の型式

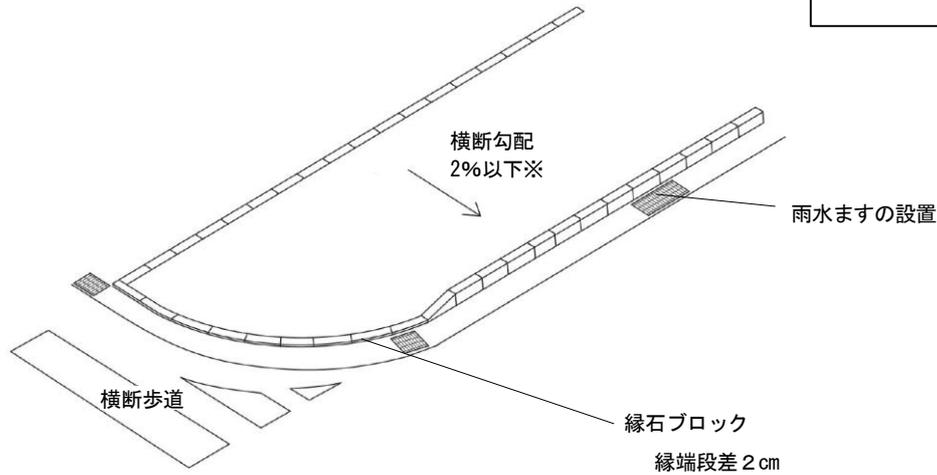
		歩道構造の型式		
		フラット型	セミフラット型	マウントアップ型
略 図				
構造の解説		<ul style="list-style-type: none"> 歩道面と車道面の高さが同一。 歩車道を分離する縁石の高さは15cm以上とする。 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道高さは車道面に対して5cmを標準。 歩車道を分離する縁石の高さは15cm以上とする。 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道高さは車道面に対して15cm以上。 歩車道を分離する縁石の高さは15cm以上とする。
これまでの採用理由		<ul style="list-style-type: none"> 施工時におけるコストが安く、排水溝の維持管理がしやすいことから、郊外部の道路を建設する場合に採用されてきた。 	<ul style="list-style-type: none"> 切り下げによる波打ち歩道が解消されるため、近年、都市部において採用がすすんでいる。 	<ul style="list-style-type: none"> 幅員の狭い通学路や歩行者交通量の多い歩道を少しでも広げるために採用されてきたが、現在はほとんど採用されていない。
メリット		<ul style="list-style-type: none"> 段差が生じないため、車椅子使用者にとっては、最も負担が少ない。 施工時におけるコストが安く、維持管理がしやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> 歩車道境界段差を確保でき、かつ交差点部や乗入れ部等で、波打ちが生じない。 	<ul style="list-style-type: none"> バス停でノンステップバスの乗降をする際の負担が少ない。
デメリット		<ul style="list-style-type: none"> 歩車道境界部の段差が0cmとなり、視覚障害者が歩車道境界部を確認することが困難になる。 	<ul style="list-style-type: none"> 特になし。 	<ul style="list-style-type: none"> 交差点部や車乗入れ部等で、波打ちが生じる恐れがある。
これからの採用方針		<ul style="list-style-type: none"> 郊外部で人家が連たんしておらず歩行者交通量が少ないと考えられる場合に採用することができる。 	<ul style="list-style-type: none"> セミフラット型を標準とする。 	<ul style="list-style-type: none"> 市街地部の広幅員歩道で、歩行者が優先される道路であって車両乗入れ部が少ない等、波打ち構造となる恐れが少ない場合や、既にマウントアップ型でセミフラット型に改修すると宅地との段差修正が困難な場合に検討する。
留意点	横断歩道接続部	<ul style="list-style-type: none"> 視覚障害者が歩車道境界を識別できるように、交差点手前で車道面より2cm高くなるよう盛り上げ(縦断勾配5%)、水平区間(巻き込み部を除き1.5m確保)を設けた上で、歩車道境界段差2cmを確保する。 	<ul style="list-style-type: none"> 縁端段差2cm背面高さ5cmの縁石を用い、歩車道境界段差2cmを確保する。 高さを調整する必要がないため、切り下げは不要。 	<ul style="list-style-type: none"> 交差点手前で車道面より5cmの高さを確保して切り下げ(縦断勾配5%)、水平区間(巻き込み部を除き1.5m確保)を設ける。歩車道境界段差2cmを確保する。
	車両乗入れ部	<ul style="list-style-type: none"> 車両乗入れ部の歩車道境界には、2cm以上の段差をつけた縁石を設置する。 	<ul style="list-style-type: none"> 車両乗入れ部の歩車道境界には、5cm以上の段差をつけた縁石を設置する。 車両乗入れ部のすりつけはない。 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道の有効幅員を確保した上で、車両乗入れ部のすりつけを行い、車両乗入れ部の歩車道境界には、5cm以上の段差をつけた縁石を設置する。 波打ち歩道としない。
	排水処理	<ul style="list-style-type: none"> 雨水が車道側から流入する構造とする場合は、沿道状況や歩行者交通量に配慮すること。 	—	—

■ 図 2-4 横断歩道接続部等における構造（セミフラット型）

● 交差点部

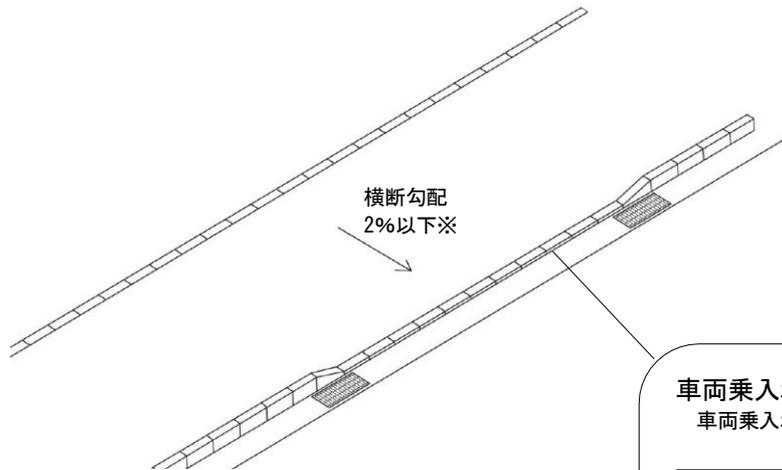
・歩道高さを調整する必要がないため、歩道の切り下げは不要。

※できる限り、透水性・排水性舗装と組み合わせ、横断勾配1%以下とすることが望ましい。



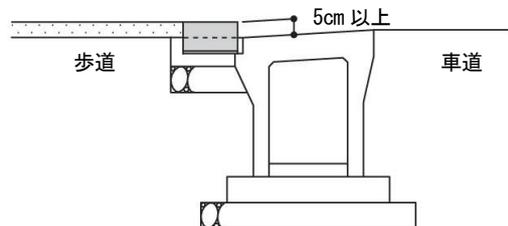
● 車両乗入れ部（植栽なし）

・車両乗入れ部のすりつけは不要。



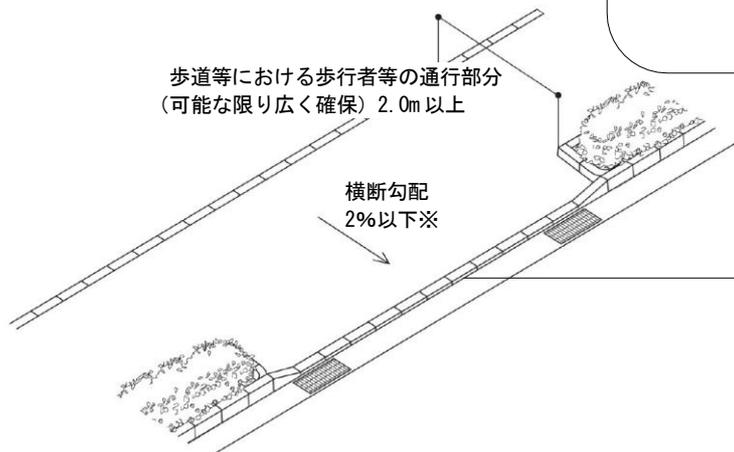
車両乗入れ部の縁端構造

車両乗入れ部の縁端段差は5cm以上とする。



● 車両乗入れ部（植栽あり）

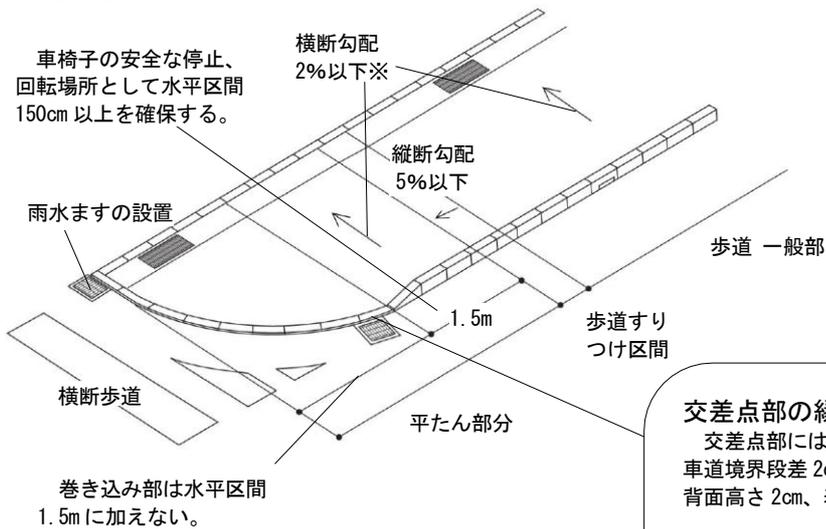
歩道等における歩行者等の通行部分
（可能な限り広く確保）2.0m以上



■ 図 2-5 横断歩道部等における構造（フラット型）

● 交差点部

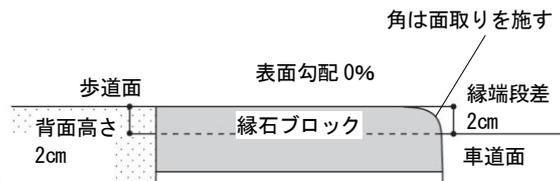
- ・ 交差点手前で歩道の高さを車道面より 2cm 盛り上げ（縦断勾配 5% 以下）、水平区間（巻き込み部を除き 1.5m 確保）を設ける。
- ・ 雨水が車道側から流入する構造とする場合は、沿道状況や歩行者交通量に配慮する。
- ・ 複合勾配としない。



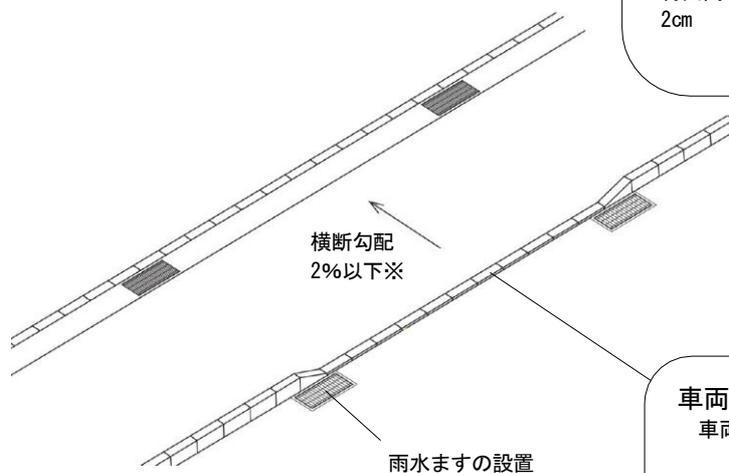
※できる限り、透水性・排水性舗装と組み合わせ、横断勾配 1% 以下とすることが望ましい。

交差点部の縁端構造

交差点部には、視覚障害者が識別しやすいよう、歩車道境界段差 2cm を確保する。縁石は、縁端段差 2cm、背面高さ 2cm、表面勾配 0% のものを用いる。

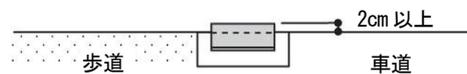


● 車両乗入れ部（植栽なし）

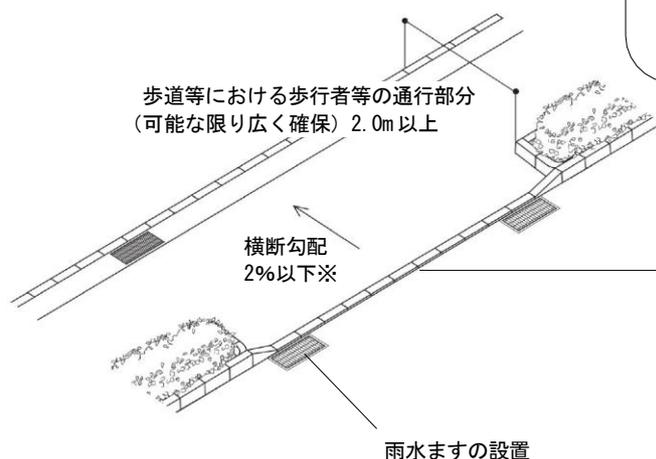


車両乗入れ部の縁端構造

車両乗入れ部の縁端段差は 2cm 以上とする。



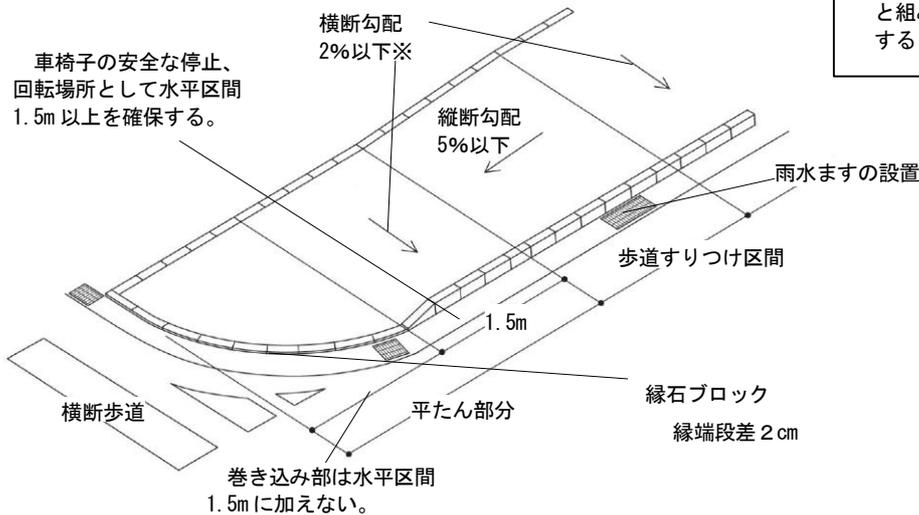
● 車両乗入れ部（植栽あり）



■ 図 2-6 横断歩道接続部等における構造（マウントアップ型）

● 交差点部

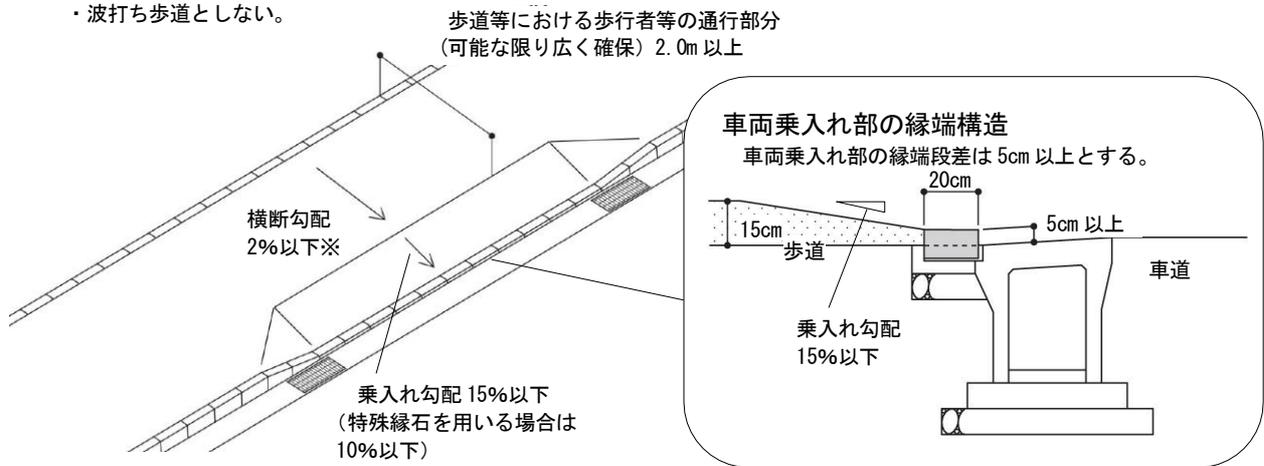
- ・ 交差点手前で車道面より 5cm の高さを確保して切り下げ（縦断勾配 5%）、水平区間（巻き込み部を除き 1.5m 確保）を設ける。
- ・ 複合勾配としない。



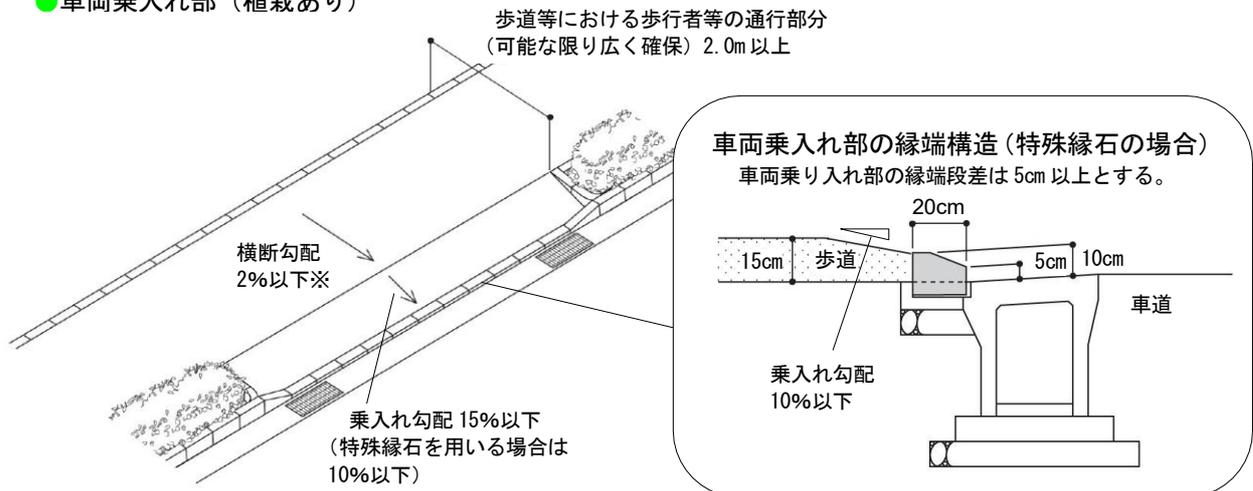
※できる限り、透水性・排水性舗装と組み合わせ、横断勾配 1%以下とすることが望ましい。

● 車両乗入れ部（植栽なし）

- ・ 歩道の有効幅員を確保した上で、車両乗入れ部のすりつけを行う。
- ・ 波打ち歩道としない。



● 車両乗入れ部（植栽あり）



● 狭幅員マウントアップ型歩道における車両乗入れ部の切り下げ

a) 全面切り下げの場合

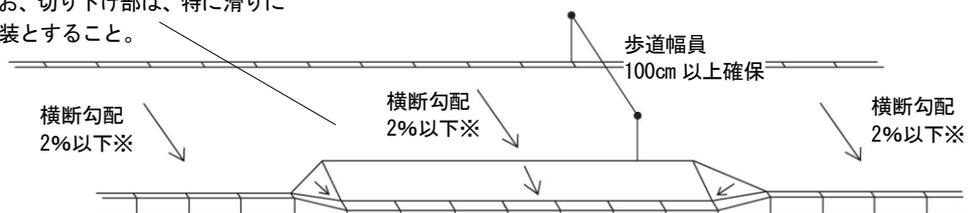
狭幅員マウントアップ型歩道では、横断勾配によって車椅子が車道側に流されるため、全面切り下げとする。



※できる限り、透水性・排水性舗装と組み合わせ、横断勾配1%以下とすることが望ましい。

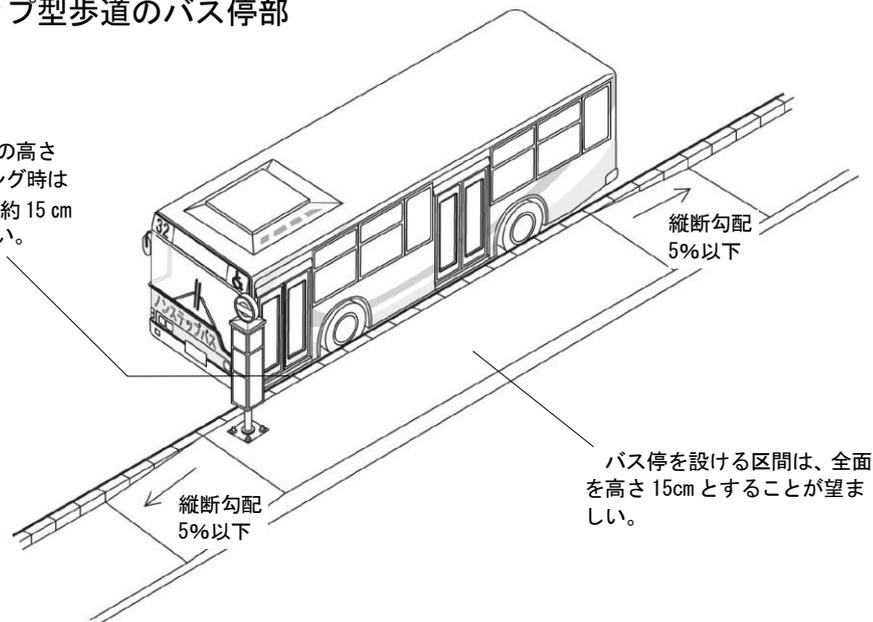
b) 部分切り下げの場合

水平部分100cm以上を確保した上で切り下げを検討する。なお、切り下げ部は、特に滑りにくい仕上げ、舗装とすること。



■ 図 2-7 マウントアップ型歩道のバス停部

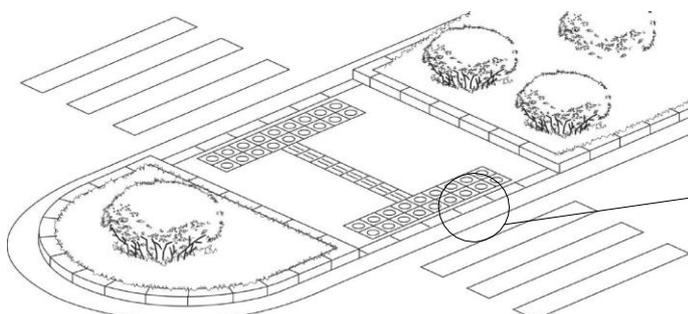
ノンステップバスの乗降口の高さは、通常時約30cm、ニーリング時は20数cmとなるため、バス停は約15cmのマウントアップ型が望ましい。



バス停を設ける区間は、全面を高さ15cmとすることが望ましい。

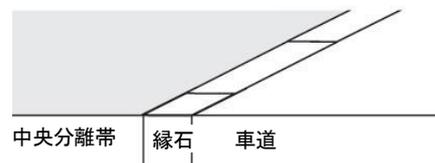
■ 図 2-8 中央分離帯

・横断歩道における中央分離帯と車道との境界部分は、縁石等で区画するものとし、段差を設けない。



中央分離帯の構造

中央分離帯の境界部分には段差を設けない。

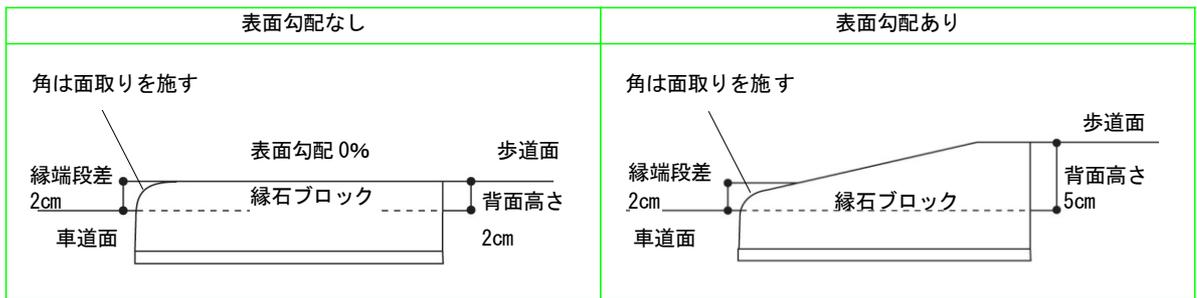


中央分離帯 縁石 車道

コラム 歩車道境界の縁端構造について

歩車道境界の段差は視覚障害者が識別できるよう段差 2cm を確保するよう基準が定められているが、歩車道境界の縁端構造については、現在、統一の基準は定まっていない。国土技術政策総合研究所の『車椅子使用者、視覚障害者及び高齢者等の歩車道境界の通行性、識別性に関する実験』の結果によると、車椅子使用者は段差が小さい方が通行しやすく、視覚障害者は歩車道境界を段差だけでなく勾配で識別しているという結果が得られた。

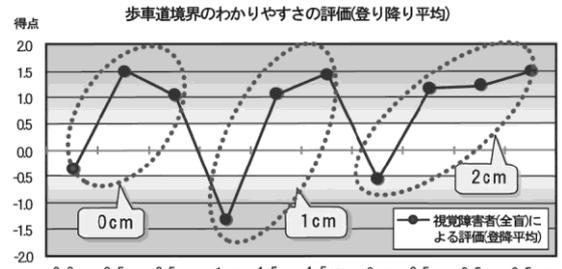
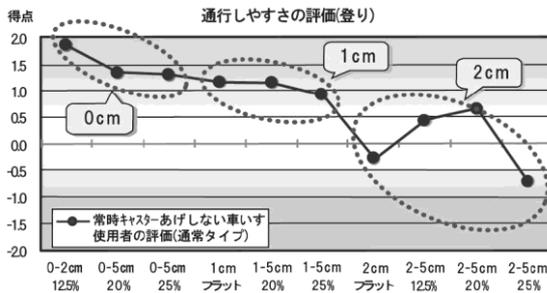
しかし、表面勾配のついた縁石は、車椅子使用者が斜めにアプローチした場合に転倒の危険がある等の問題があり、今後も引き続き最も望ましい縁端構造について検討を重ねる必要がある。また、2cm 未満とする場合は、車椅子使用者、視覚障害者、高齢者等、当該道路を利用する当事者の意見を十分把握した上で、さらに望ましい縁端構造について検討し、縁端の構造を決定することが望ましい。



● (参考) 移動円滑化ガイドライン 縁端構造に対する評価実験

『車椅子使用者、視覚障害者及び高齢者等の歩車道境界の通行性、識別性に関する国土技術政策総合研究所の実験』

評価者：常時キャスターあげしない車椅子使用者 14 名、視覚障害者(全盲) 23 名



	縁端段差 (cm)	背面高さ (cm)	縁石表面勾配 (%)	縁端構造	切り込み or 表面突起
フラット型	1	1	0 (フラット)		—
	2	2	0 (フラット)		切込
勾配付き型	0	2	12.5		—
		5	20		突起
		25	突起		
	1	5	20		—
			25		切込
			突起		
	2	5	12.5		—
			20		切込
			25		切込

コラム セミフラット型以外の歩道構造を採用する場合について

●フラット型

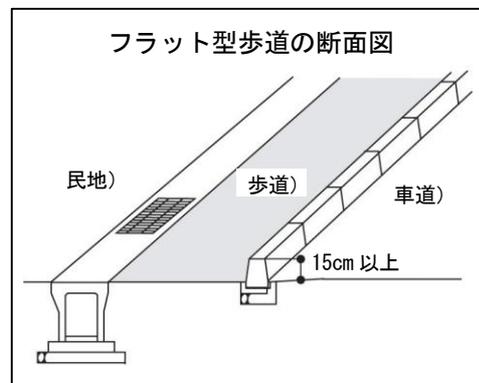
〔これまでの採用理由〕

これまで郊外部や山間部では、フラット型の歩道構造を採用してきた。これは、民地側が法面や田畑である等、沿道で土地利用がされない場合、車道の排水を歩道民地側の側溝に流す構造としたためである。フラット型では、車道の排水が水抜き型縁石を通して歩道民地側の側溝に流れ込むため、車道側に雨水ますを設ける必要がなく、水抜き穴の清掃やメンテナンスも容易であるコストや管理面でのメリットがあった。

〔フラット型を採用できる場合〕

セミフラット型を標準とするが、次のような場合は、フラット型を採用できるものとする。

- ・郊外部や山間部において、人家が連たんしておらず歩行者交通量も非常に少ない場合。
- ・セミフラット型とした場合、民地側における歩道高さとの調整が不可能である場合。



●マウントアップ型

〔マウントアップ型を採用できる場合〕

次のような場合にマウントアップ型を採用できるものとする。

- ・歩行者が優先される道路であって、車両乗入れ部や交差点部が少ないなど、波打ち構造となる恐れが少ない場合。
- ・既存歩道がマウントアップ型であって、セミフラット型に改修した場合、民地側における歩道高さとの調整が困難な場合。

施工、管理、人的対応の留意事項

- ・交差点部における歩車道境界の縁端段差は2cmを標準とするが、これを2cm未満とする場合は、各道路管理者において、車椅子使用者、視覚障害者、高齢者等の移動特性や縁端構造に対する評価を十分把握して、構造を検討・決定することが望ましい。
- ・施工にあたっては、歩道の縦断勾配、横断勾配、縁端構造段差が基準値を超えることのないよう徹底し、設計者、施工者は実際に車椅子に乗って確認することが望ましい。
- ・段差の設定にあたっては、磨耗層厚についても考慮する。

3 快適性の向上

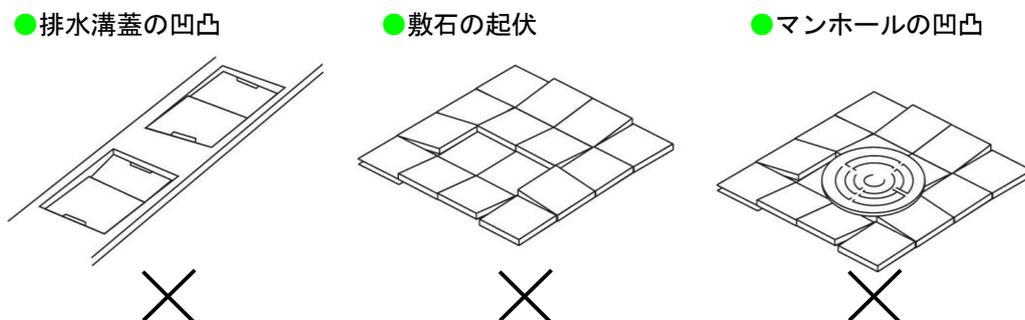
基本的考え方

舗装状態や排水処理は、歩行者の快適性向上のために重要な要素である。雨天時や降雪時においても、路面が滑りにくい舗装材を選択し、平坦性を確保するよう十分配慮する。車道及び歩道等の排水については、基本設計段階で設置位置、処理方法、流水勾配、マス設置位置を十分検討し、歩行者が支障なく快適に通行できるよう留意する。

整備基準 歩道等（歩道及び自転車歩行者道）	解説図
<p>歩道等を設ける場合においては、次に定める構造とすること。</p> <p>ク 路面は、積雪時又は降雨時においても滑りにくい仕上げとすること。</p> <p>ケ 排水溝の蓋は、杖、車椅子等の使用者に対する安全性及び移動性に配慮した構造とすること。</p>	<p>→図 2-9 平坦性の確保</p> <p>→図 2-10 排水処理</p>

整備基準の解説

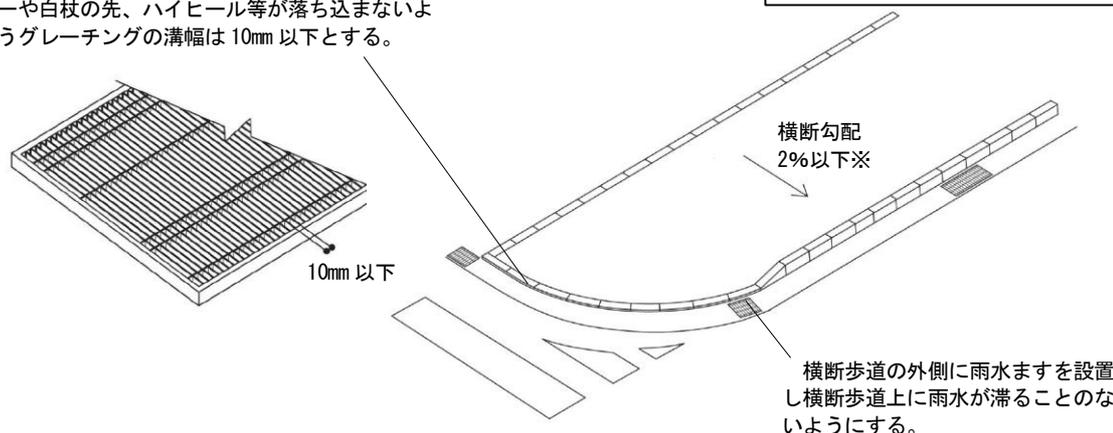
■ 図 2-9 平坦性の確保



■ 図 2-10 排水処理

歩行者の動線上には、グレーチングを設置しない。ただし、やむを得ず歩行者の動線上に側溝蓋を設置する場合は、蓋に車椅子のキャスターや白杖の先、ハイヒール等が落ち込まないようにグレーチングの溝幅は10mm以下とする。

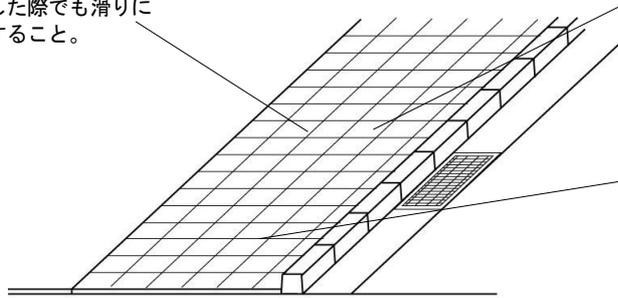
※できる限り、透水性・排水性舗装と組み合わせ、横断勾配1%以下とすることが望ましい。



設計上の配慮事項

■ 舗装材の選定

舗装材は、雨天や降雪時等に
濡れたり凍結した際でも滑りに
くいものを選択すること。



ブロック舗装やタイル舗装を採用する
場合は、車椅子の通行時に振動が生じない
よう、目地の幅や深さに留意するととも
に、素材自体に吸湿性のあるタイプを選択
すること。

視覚障害者誘導用ブロックを敷設する
箇所においては、凹凸の少ない舗装材を選
択し、誘導用ブロックとの区別を明確にし
る。また、輝度比は1.8以上とする。

<p>【アスファルト舗装】 最も一般的な舗装方法。滑りにくく補修もしやすい。</p>	<p>【透水性アスファルト舗装】 透水性なので水たまりができにくく歩きやすいが、数年経つと空隙が詰まるためメンテナンスが必要。</p>	<p>【コンクリート舗装】 地方部の一般的な舗装方法。耐久性に富み、表面仕上げ（ホウキ仕上げ）によって滑りにくなる。</p>
<p>【磁器質タイル舗装】 色彩が豊富で景観性にすぐれる。滑りにくい表面仕上げが必要である。タイルの大きさ、目地の幅・深さに注意すること。</p>	<p>【インターロッキングブロック舗装】 滑りにくい、ブロックの大きさ、目地の幅・深さに注意すること。</p>	<p>【透水性樹脂混合物舗装】 景観性にすぐれ、水たまりができにくく濡れても滑りにくい。歩きやすいが、数年経つと空隙が詰まるためメンテナンスが必要。</p>

施工、管理、人的対応の留意事項

- ・ 不等沈下の起きやすい地盤の場合は、維持管理のしやすい舗装工法を選択するとともに、不陸が起きないように十分転圧をする。
- ・ ブロック舗装のように特定の二次製品を用いる場合の補修は、同じ材料で行うことが望ましい。

4 横断歩道

基本的考え方

横断歩道は、歩行者が自然な動線で安全に横断できるように、視界の良好な場所を選定して設置する。また、視覚障害者が確実に横断できるように、横断歩道は歩道と直角に設置し、音声誘導設備等の積極的な設置に努める。

整備基準 歩道等（歩道及び自転車歩行者道）

解説図

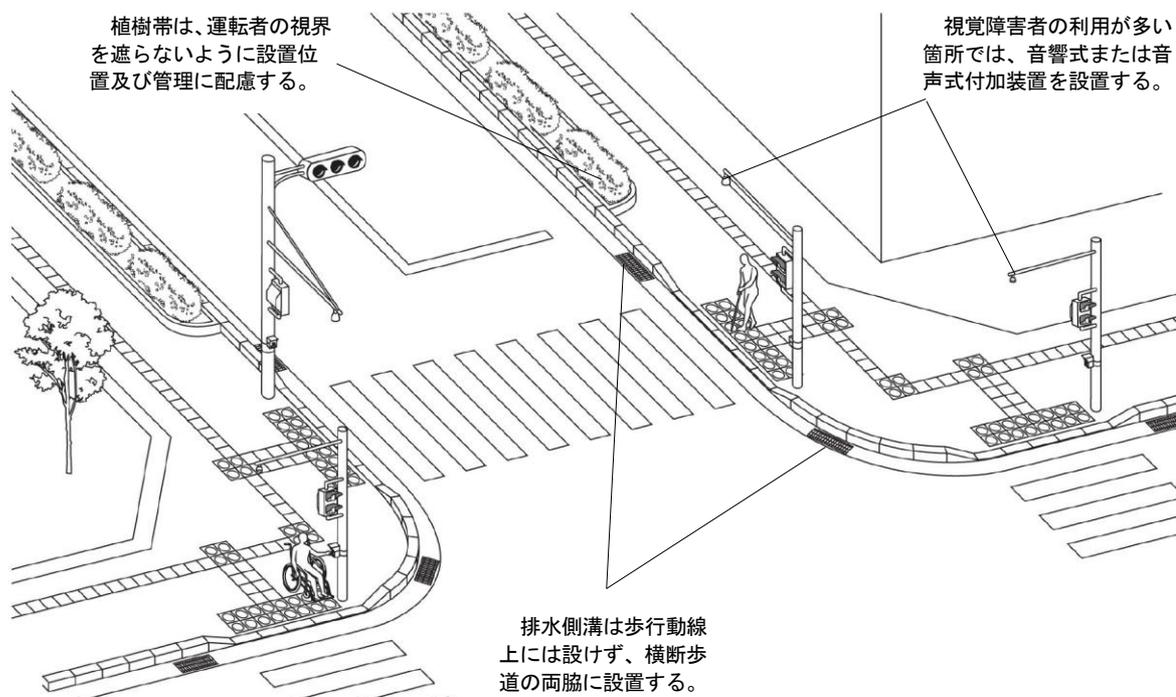
- (1) 歩行者の安全を確保するため、必要に応じ横断歩道を設けること。
- (2) 横断歩道には、標識又は信号機及び標示を設けること。

→図 2-11 横断歩道の設置

整備基準の解説

■ 図 2-11 横断歩道の設置

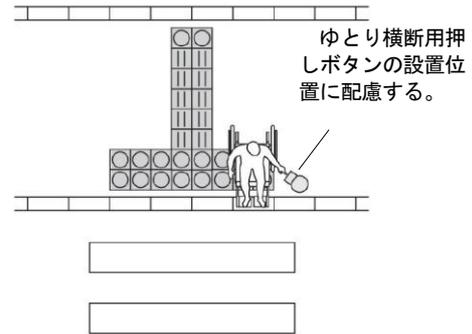
- ・横断歩道は、歩行者の安全性・利便性等に配慮し、自動車の運転者から視認しやすい位置に設置する。
- ・信号機の設置にあたっては、高齢者や障害のある人等の歩行速度に配慮し、歩行者「青」の時間を調整する。
- ・視覚障害者の利用が多く、音響による誘導が可能な信号交差点には、必要に応じて音響式または音声式付加装置を設置する。



コラム ゆとり横断用押しボタンと視覚障害者用誘導帯

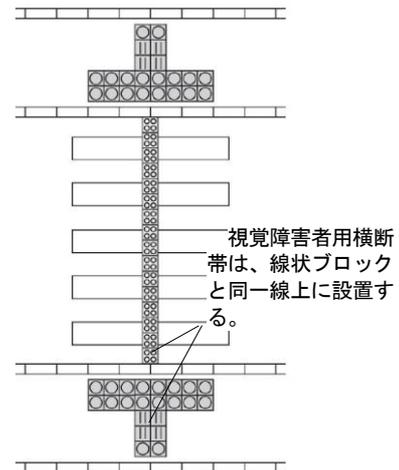
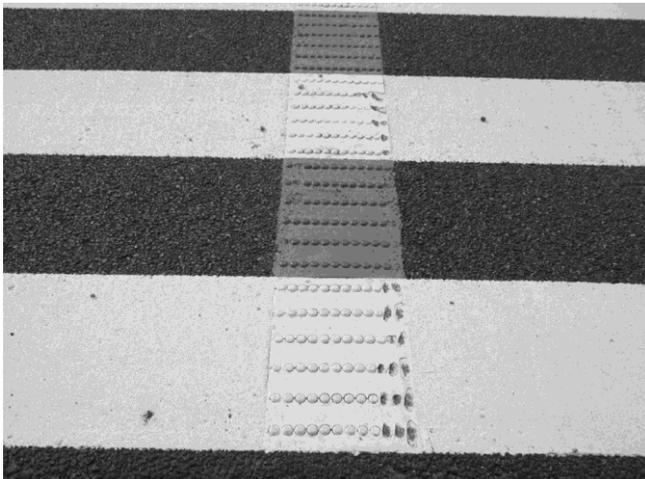
● ゆとり横断用押しボタン

高齢者や障害のある人の利用が多い箇所の押しボタン式信号機には、青時間が長くなる「ゆとり横断用押しボタン」を設置することが望ましい。また、車椅子使用者が、水平待ちスペースでボタンが押せるように、ボタンの設置位置に配慮する必要がある。



● 視覚障害者用横断帯

視覚障害者の通行が多い横断歩道には、視覚障害者が横断歩道内を安全にまっすぐ進めるように、横断歩道の中央部に視覚障害者用横断帯を設置することが望ましい。



施工、管理、人的対応の留意事項

- ・視覚障害者用横断帯の誘導用突起は、破損やすり減りが生じやすいため、定期的に点検を行い、不具合を認めた場合には速やかに補修を行う。
- ・押しボタン式信号機についても、定期的に点検を行い、故障、破損の場合には速やかに補修を行う。

知的、発達、精神に障害のある人への留意事項

※歩車道の分離

- ・知的、発達、精神に障害のある人には、興味があるものに反応して急に飛び出してしまう人や、車が近くを走行することに対して敏感で苦痛を感じる人がいるため、歩道が車道と植樹やさく等で分離されていることは有効である。

※自転車の通行

- ・知的、発達、精神に障害のある人には、自転車の強引な追い抜きに驚いてパニックになったり、すれ違い時に恐怖を感じたり、うまくよけられずに接触する人がいるため、自転車が通行する部分を明確区分することは有効である。

※歩道のない道路での通行

- ・知的、発達、精神に障害のある人には、空間の構成を認識することが苦手な人がいるため、歩道のない道路を色により明確にすることで、通行する部分や交差点に近づいていることをわかりやすくすることは有効である。

※工事中の配慮

- ・知的、発達、精神に障害のある人には、急な予定の変更や普段と異なる状況が理解できずパニックになる人がいるため、あらかじめ工事の情報を掲示したり、工事中の迂回路をわかりやすく示すことは有効である。

3 立体横断施設 (横断歩道橋及び地下横断歩道)

基本的考え方

立体横断施設とは、横断歩道橋、地下横断歩道、その他歩行者が道路等を横断するための立体的な施設である。しかし、昇降手段が階段のみの場合は、車椅子や自転車では利用できないため、なるべく平面上で横断施設を確保するよう努める。ただし、平面上での横断施設の確保が困難で、歩行者の通行が多く立体横断施設を設置する場合には、階段とともにエレベーターを設置することが望ましい。

なお、詳細については「立体横断施設技術基準・同解説」を準用することとする。

整備基準

立体横断施設 (横断歩道橋及び地下横断歩道)

解説図

(1) 階段、斜路及び踊場には、両側に手すりを設けること。

→図 3-1 地下横断歩道 図 3-2 横断歩道橋 図 3-3 階段及び手すりの寸法

(2) 階段は、回り段を設けないこと。

→図 3-5 階段の形式

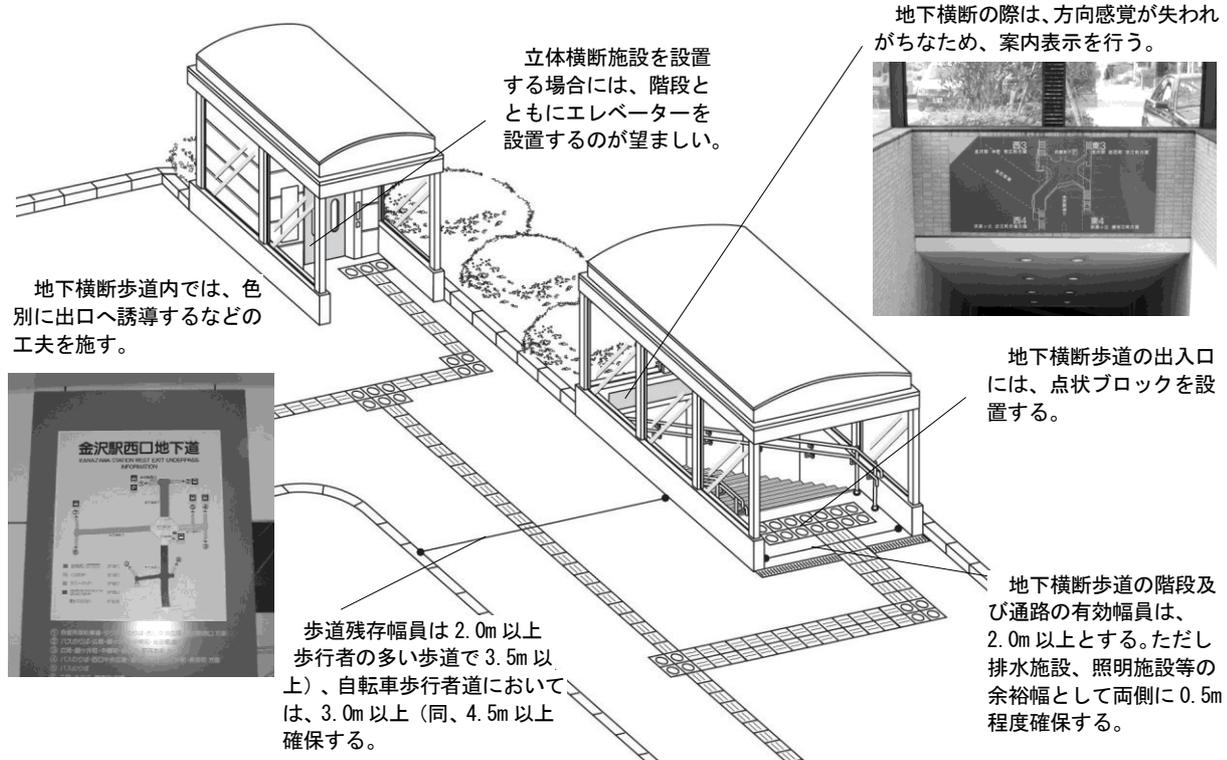
(3) 階段の踏面及び路面は、積雪時又は降雨時においても滑りにくい仕上げとすること。

(4) 手すりの末端部及び要所には、必要に応じて、現在位置等を点字で案内すること。

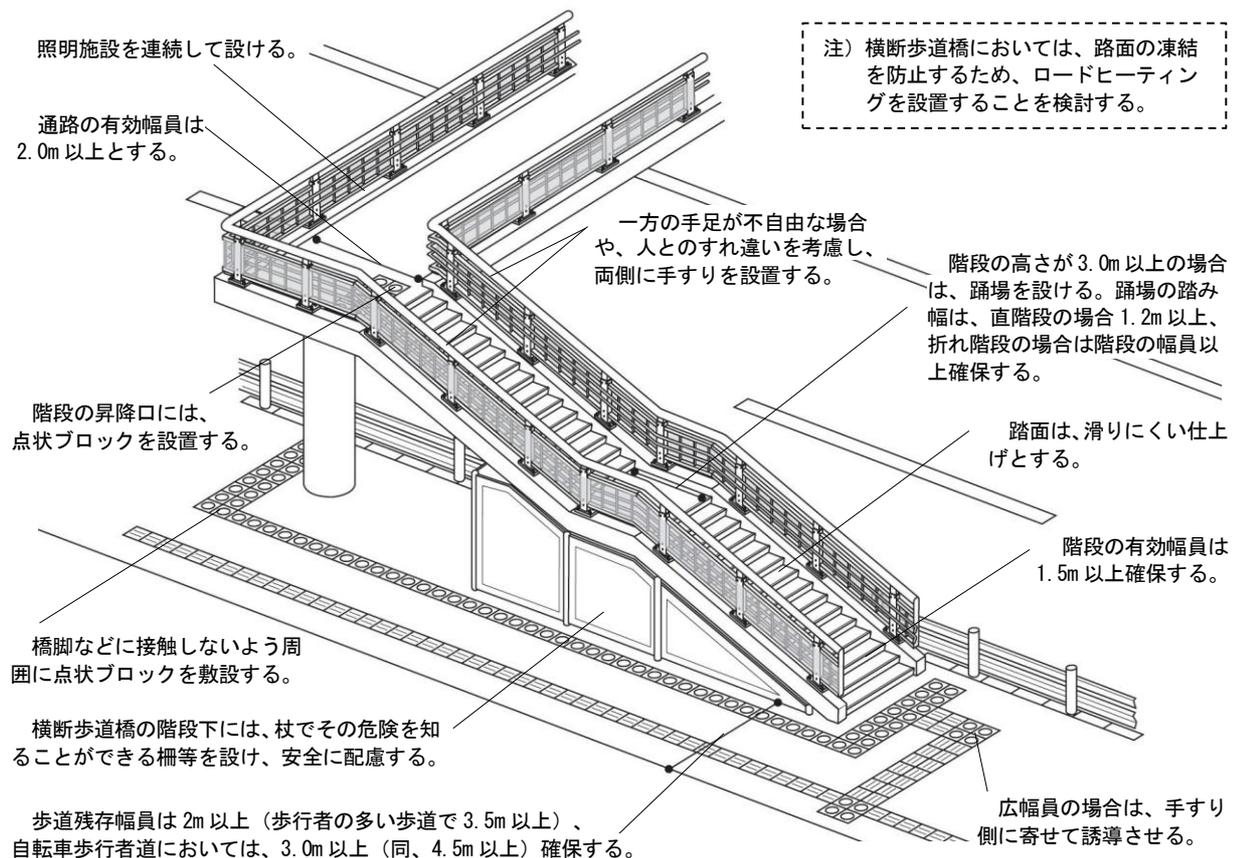
→図 3-4 手すりの端部

整備基準の解説

■ 図 3-1 地下横断歩道

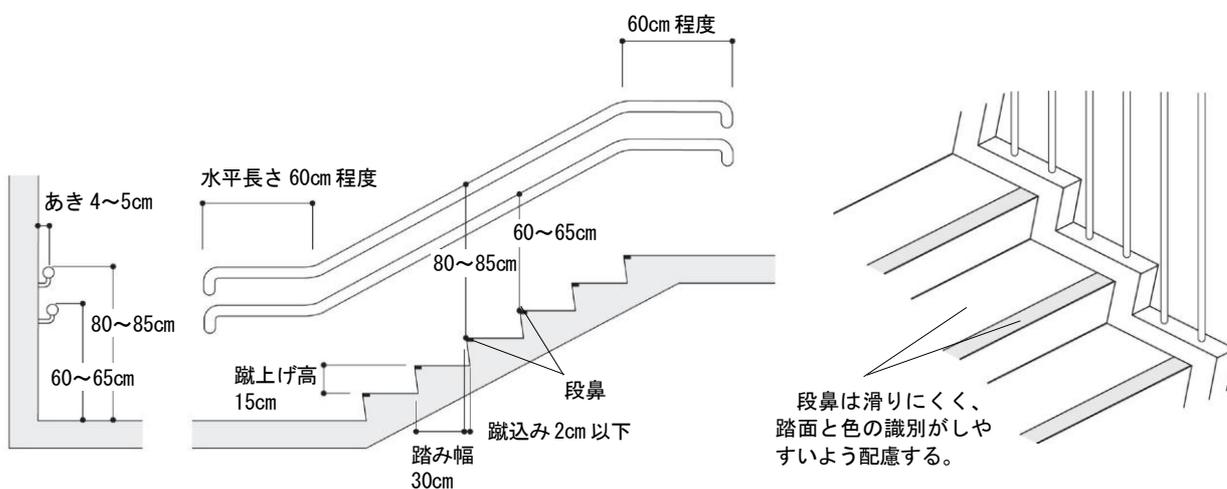


■ 図 3-2 横断歩道橋



■ 図 3-3 階段及び手すりの寸法

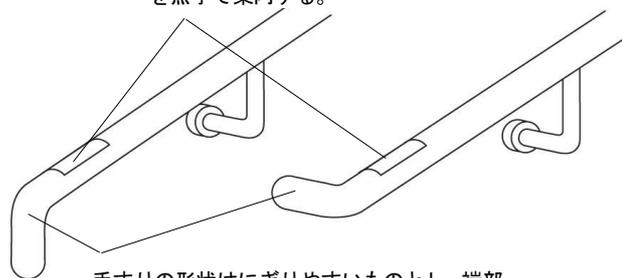
- ・階段は、勾配 50%、蹴上げ高 15cm、踏み幅 30cm を標準とし、蹴込みを設ける場合は 2cm 以下とする。
- ・視覚障害者等が識別しやすいよう、段鼻は、色相、彩度、明度、仕上げ等の差を設ける。
- ・手すりは二段構造が望ましく、高さは 60~65cm 及び 80~85cm 程度（一段の場合は 80cm 程度）とする。



■ 図 3-4 手すりの端部

- ・盲学校や点字図書館、その他公共性が高い施設が周辺にある場合には、通路の分岐点や曲がり角に点字で昇降や方向等を案内する。

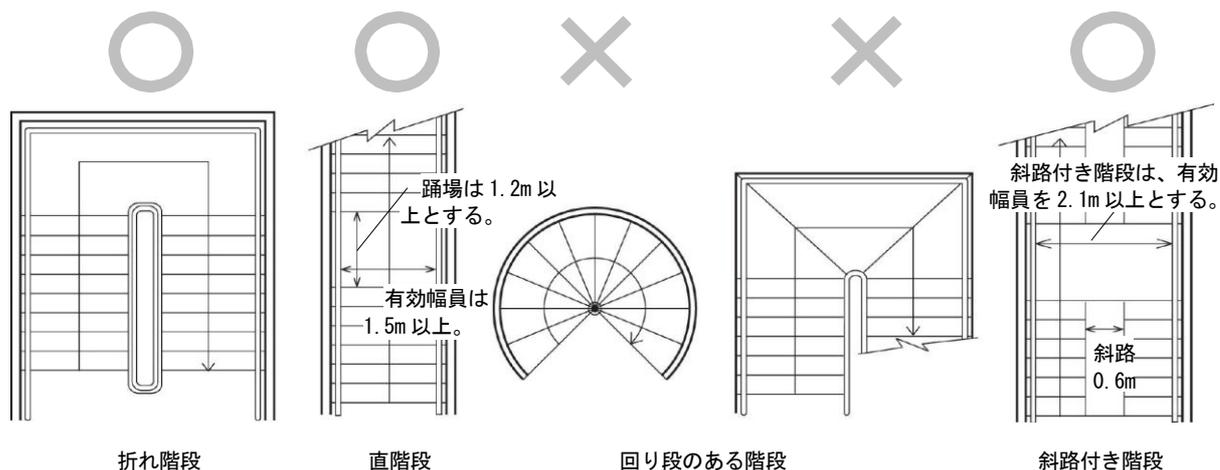
手すりの末端部及び要所には必要に応じて、現在位置や方向等を点字で案内する。



手すりの形状はにぎりやすいものとし、端部は、手すりの終端であることがわかるように、下方向もしくは壁方向に曲げる。

■ 図 3-5 階段の形式

- ・階段は、折れ階段や直階段とし、踏み幅を一定とする。
- ・回り階段やらせん階段は、踏み幅が一定でなく、踏み外しによる転倒等の危険性が高いので避ける。
- ・自転車の通行を考慮する場合は、斜路付き階段を設けることが望ましい。



整備事例

●エレベーターの設置



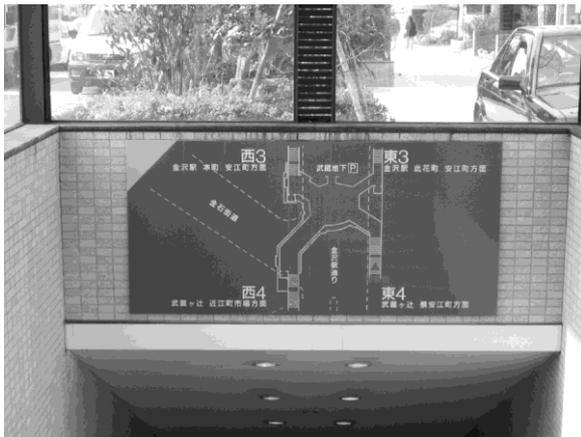
- ・自然な動線上にエレベーターが設置されており、車椅子使用者や子ども連れにとっても便利である。

●通り抜け型エレベーター



- ・方向転換することなく乗り降りができる通り抜け型（スルー型）エレベーターが設置されている。
- ・誰もが利用しやすいよう、ピクト表示が設置されている。

●わかりやすい誘導



- ・地下横断施設の入口に、現在地と目的地をわかりやすく案内している。

●歩道の残存幅員確保



- ・残存幅員を十分確保しており、車椅子の通行やすれ違いが可能である。

施工、管理、人的対応の留意事項

- ・立体横断施設の照明設備は、定期的に点検を行い、補充等のメンテナンスに留意する。
- ・周辺に公共施設が新設されたり、変更になった場合は、案内板や手すりの点字表示も速やかに更新する。

4 視覚障害者誘導用ブロック

基本的考え方

視覚障害者誘導用ブロックは、視覚障害者が歩道を安全に通行するために欠かせない情報源であるため、分かりやすく覚えやすいように敷設する必要がある。

なお、設置方法の詳細については「視覚障害者誘導用ブロック設置指針・同解説」を準用することとする。

整備基準 視覚障害者誘導用ブロック

解説図

- (1) 視覚障害者の歩行が多い歩道等の区間には、視覚障害者誘導用ブロックを設置すること。
- (2) 視覚障害者誘導用ブロックの材料としては、耐久性及び耐摩耗性に優れたものを用いること。
- (3) 視覚障害者誘導用ブロックを敷設する場合においては、周囲の部材と対比することができる色調及び明度のものとする。

→図 4-1
線状・点状ブロック
→図 4-2～図 4-9
視覚障害者誘導用
ブロックの敷設

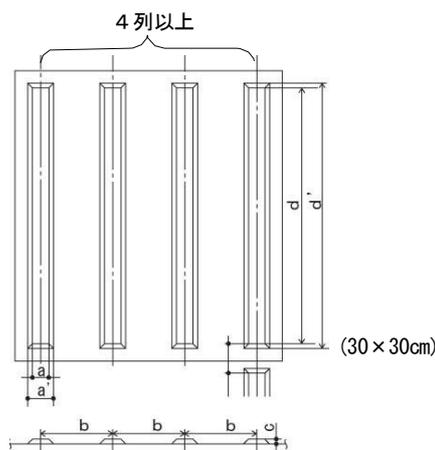
整備基準の解説

■ 図 4-1 線状・点状ブロック

- ・敷設する際には、誘導を促す線状ブロックと注意喚起用の点状ブロックを使い分け、視覚障害者にわかりやすい適切な誘導を行う。
- ・材質は、はがれやすい樹脂製は避け、耐久性や耐摩耗性に優れたコンクリートブロック製等を用いる。

● 線状ブロック

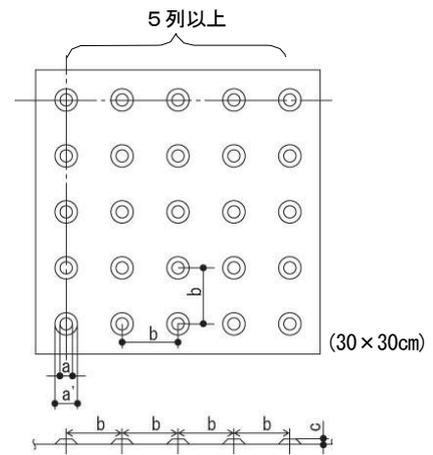
線状ブロックは、誘導対象施設の方向を案内するため、歩行者動線方向と線状突起方向を平行に敷設する。



記号	寸法	許容差
a	17	+1.5
a'	a+10	0
b	75	
c	5	+1
d	270 以上	
d'	d + 10	0

● 点状ブロック

点状ブロックは、危険箇所及び曲がり角など注意を喚起する位置や、誘導対象施設等の位置を案内するように敷設する。



記号	寸法	許容差
a	12	+1.5
a'	a+10	0
b	55～60	
c	5	+1
d	270 以上	
d'	d + 10	0

■ 視覚障害者誘導用ブロック設置の考え方

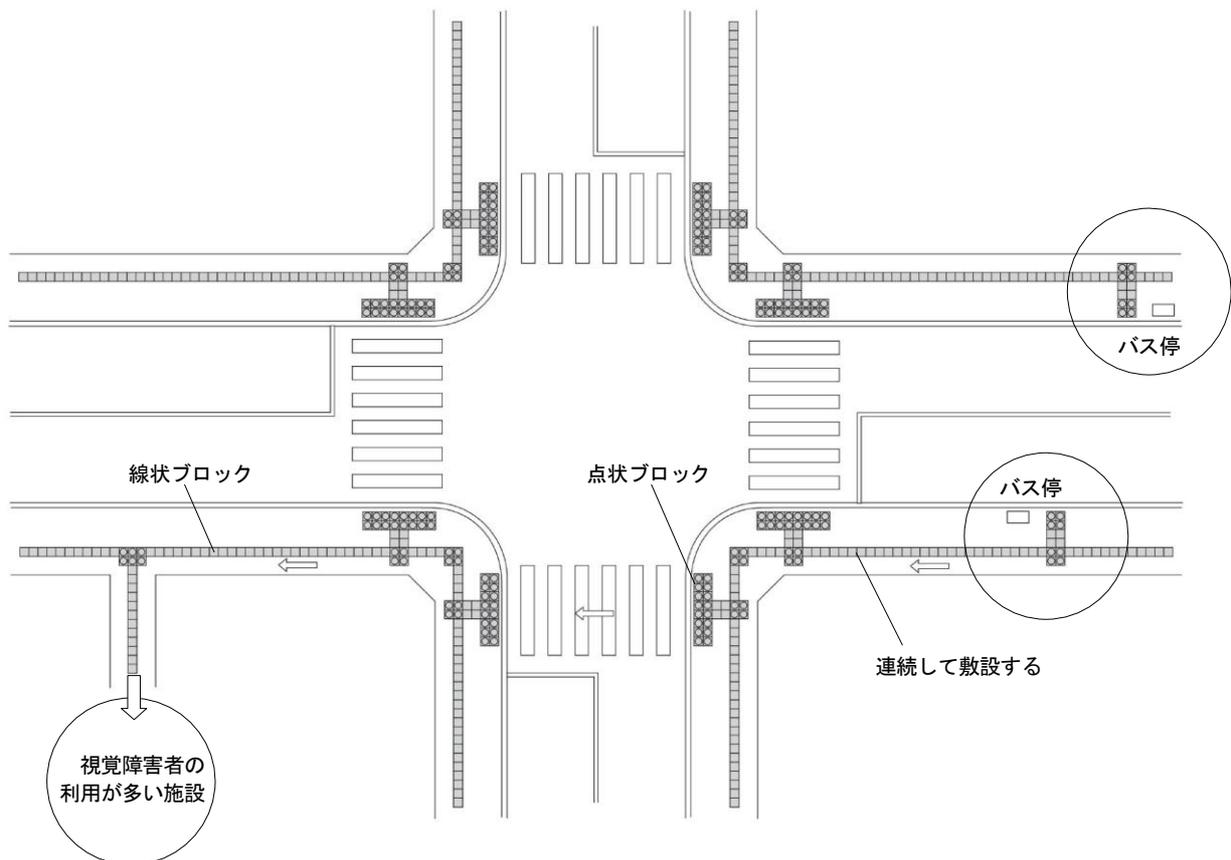
● 警告・方向指示のために部分的に設置する場合

- ・ 視覚障害者が歩道と車道の境界を確実に認識できるように、横断歩道接続部、支道との交差点、中央分離帯上の滞留スペース等、車両等と混合交通になる箇所の直前に敷設する。
- ・ 立体横断施設の昇降口、地下道の出入口、その他公共施設の出入口等へ誘導する場合や、そこへ誘導するまでの危険（横断歩道橋やエレベーター等との接触）を回避させる場合に敷設する。

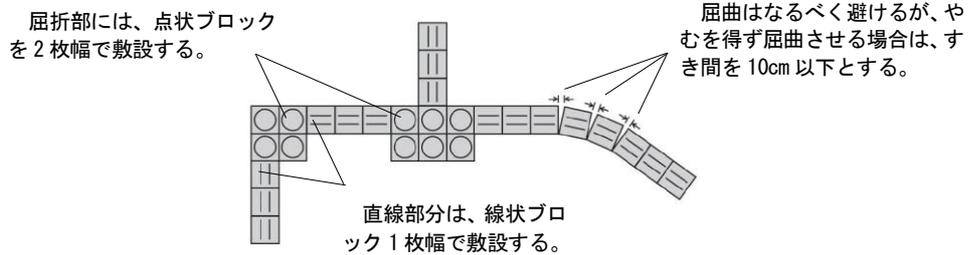
● 誘導のために連続的に設置する場合

- ・ 視覚障害者がよく利用する施設間や、施設と駅またはバス停留所などの交通結節点を結ぶ経路上には、連続的に敷設する。
- ・ 視覚障害者の歩行動線を考慮して、最短距離で目的地に誘導するため、連続的かつ極力直線的に敷設する。ただし、複数の経路が多数存在すると、分岐部が多く発生し誘導性が損なわれるため、できるだけ一つの経路とすることが望ましい。
- ・ 視覚障害者誘導用ブロックを連続的に設置する場合は、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。

■ 図 4-2 計画的な設置



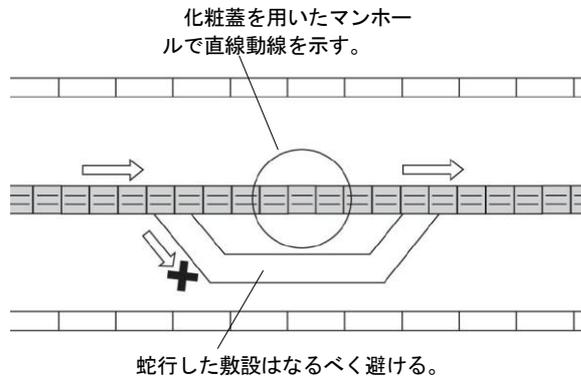
■ 図 4-3 屈折・屈曲部の設置方法



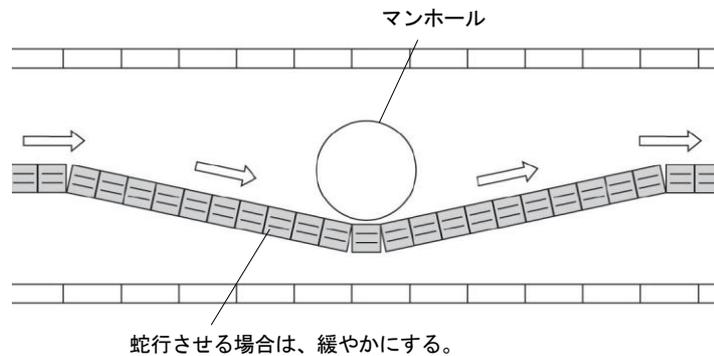
■ 図 4-4 マンホール部分での設置方法

- ・マンホール等の障害物を避けるために視覚障害者誘導用ブロックを蛇行させると、視覚障害者の方向感覚が失われるため、歩道の設計段階からマンホールの蓋や消化栓等の位置を計画し、直線動線を確保するよう努める。
- ・マンホールの蓋や消化栓等の障害物がある部分に視覚障害者誘導用ブロックを設置する場合には、化粧蓋を用いたマンホールで直線動線を確保し、視覚障害者誘導用ブロックの欠落がないようにする。
 - ・やむを得ず蛇行させる場合は、なるべく緩やかに蛇行させ、視覚障害者の方向感覚が失われないよう配慮する。

a) 化粧蓋を用いる場合

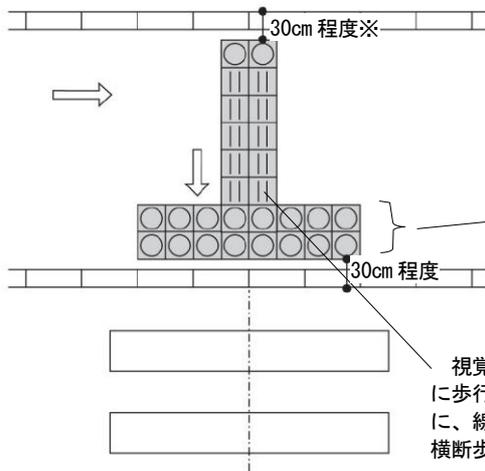


b) やむを得ず蛇行させる場合

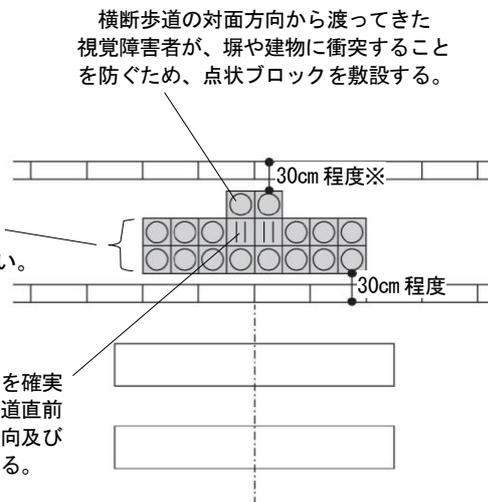


■ 図 4-5 横断歩道口の設置方法

● 歩道幅員が広い場合



● 歩道幅員が狭い場合

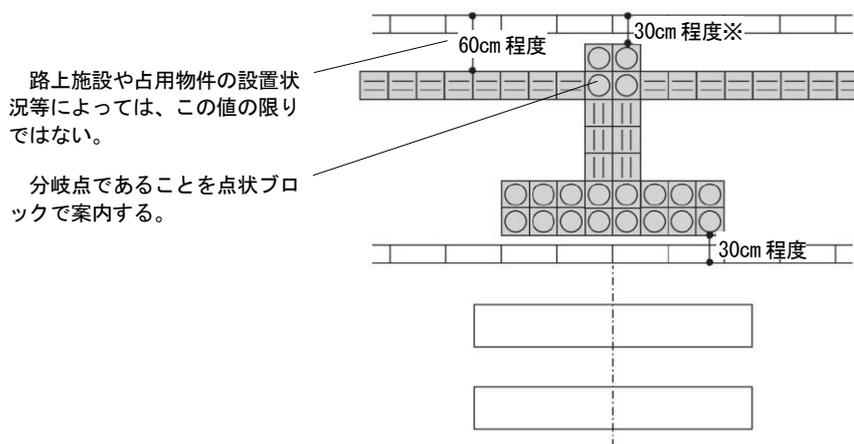


点状ブロックは、
3枚以上敷設しない。

視覚障害者が横断歩道上を確実に歩行できるように横断歩道直前に、線状ブロックで歩行方向及び横断歩道の中心部を案内する。

※官民境界からブロックまでの距離が30cm以上であると、官民境界にある塀や建物等に沿って歩いてくる視覚障害者が、視覚障害者誘導用ブロックを踏み逃すおそれがあるため30cm以上としないこと。

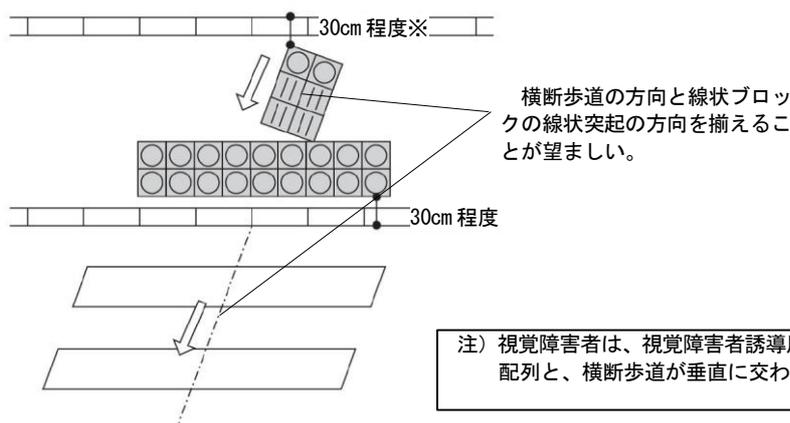
● 継続的直線歩行を案内している場合



路上施設や占用物件の設置状況等によっては、この値の限りではない。

分岐点であることを点状ブロックで案内する。

● やむを得ず横断歩道が斜めの場合

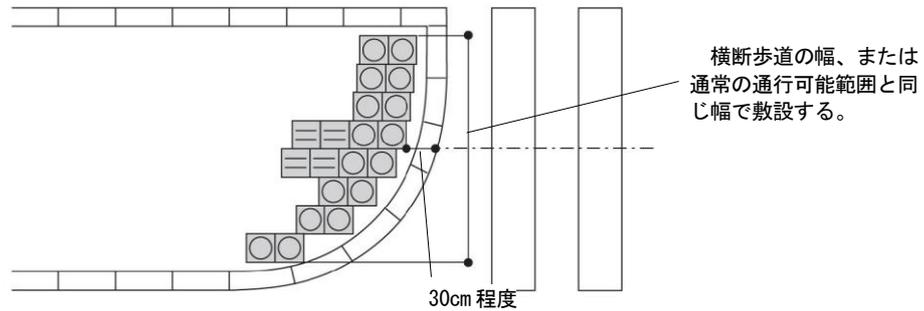


横断歩道の方向と線状ブロックの線状突起の方向を揃えることが望ましい。

注) 視覚障害者は、視覚障害者誘導用ブロック及び縁石の配列と、横断歩道が垂直に交わるという認識がある。

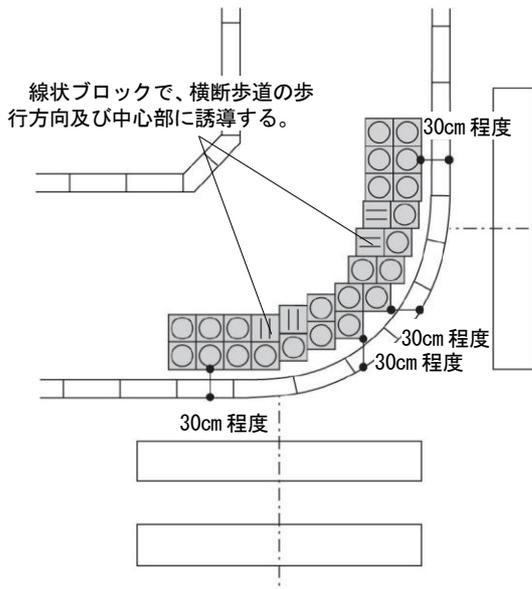
■ 図 4-6 歩道巻込部の設置方法

- 進行する1方向のみに横断が生じる場合

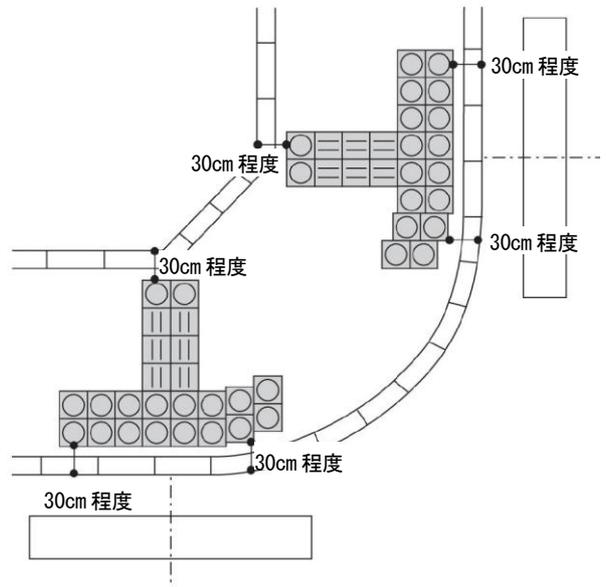


- 2方向に横断が生じる場合

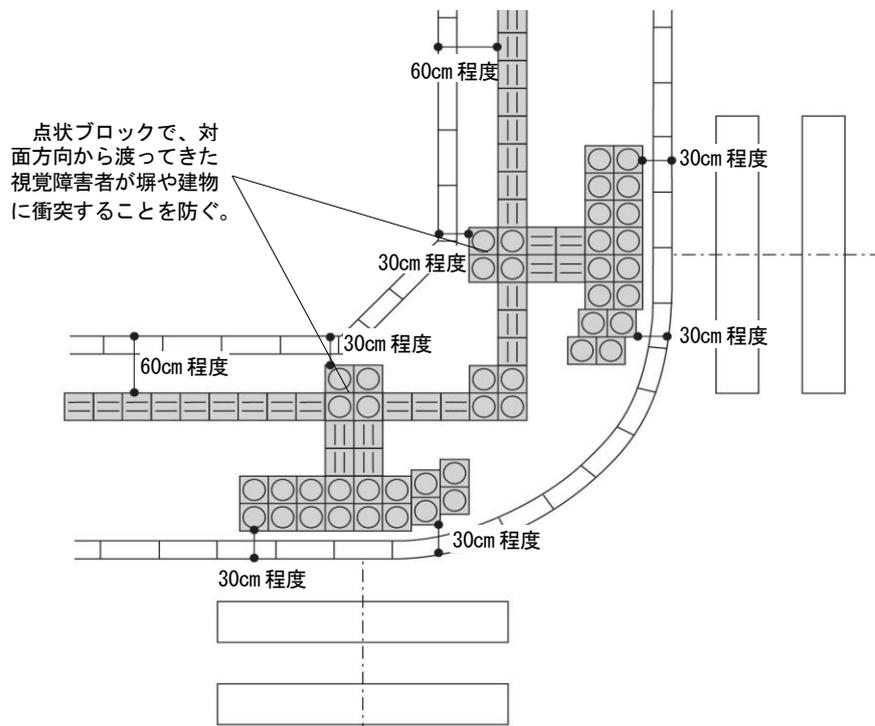
a) 歩道幅員が狭く横断歩道が近接している場合



b) 歩道幅員が広い場合

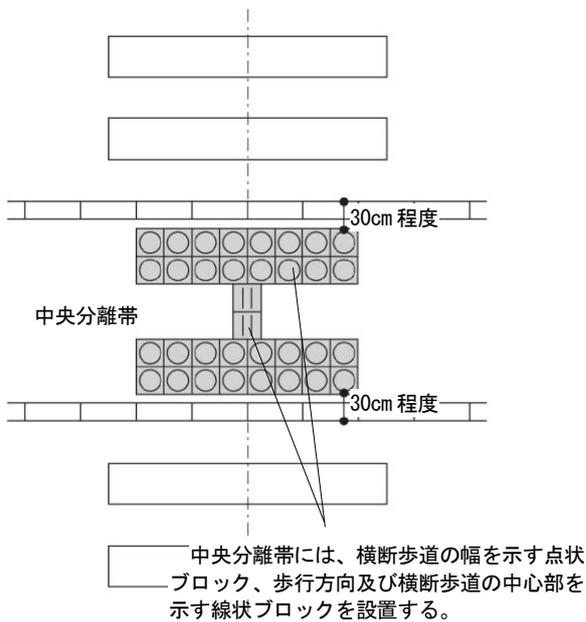


c) 歩道幅員が広く、かつ継続的直線歩行を案内している場合

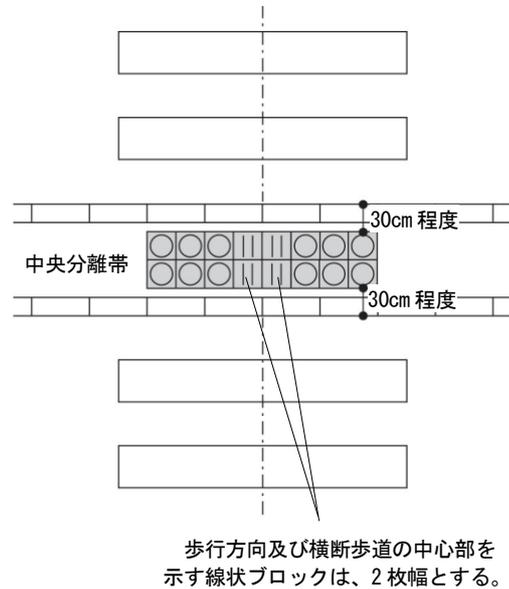


■ 図 4-7 中央分離帯の設置方法

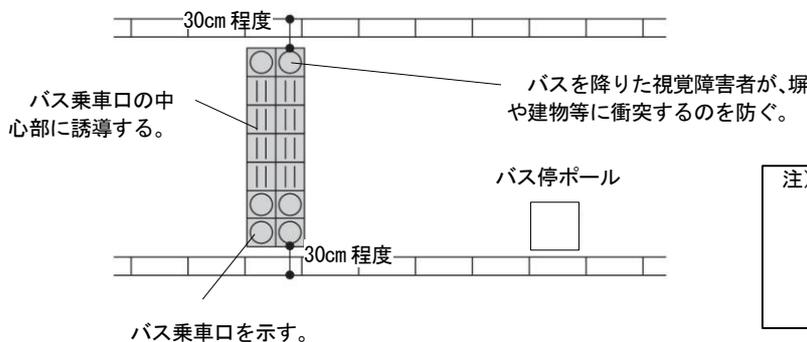
● 広い中央分離帯の場合



● 狭い中央分離帯の場合



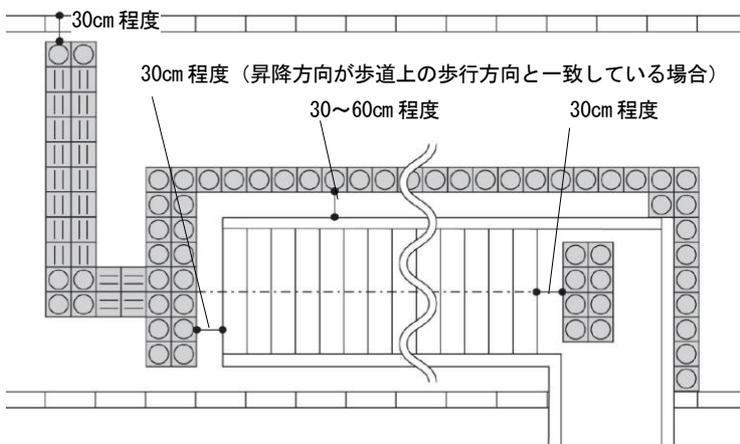
■ 図 4-8 バス停部における設置方法



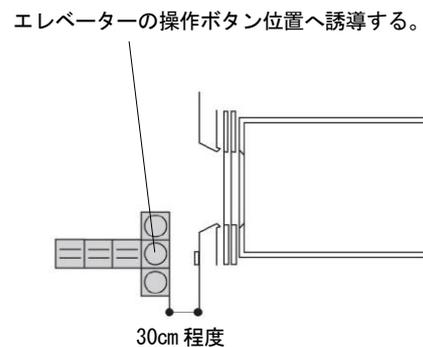
注) バスには、前乗り、中乗り、後ろ乗りと様々な乗車タイプがあり、地域により異なる。視覚障害者誘導用ブロックを敷設する場合は、バスの乗車タイプに十分配慮する。(左図は、中乗りタイプ)

■ 図 4-9 立体横断施設の横断部分での設置方法

● 横断歩道橋の昇降口の設置方法



● エレベーター部分での設置方法



コラム 誘導用ブロックの色彩と景観

視覚障害者誘導用ブロックの色は、一般的なアスファルト舗装との対比効果が発揮でき、視覚障害者（弱視）の適切な誘導を図ることができることから、黄色を基本としているが、黄色いブロックを適用すると景観が損なわれるような歴史的景観地区や、周辺景観との調和を重視する地区においては、敷設面との輝度比や明度差が確保できる黄色以外の色も選択できるものとする。また、近年は、色彩に配慮した舗装を施したアスファルト以外のタイルやブロック舗装も多く色彩も多様なため、敷設面と視覚障害者誘導用ブロックの輝度比や明度差が確保できるように努める。この場合の目安として、晴天時の輝度比 2.0 程度を確保する。

【参考】輝度と輝度比

■輝度 (cd/m²) ものの明るさを表現したものであり、単位面積当たり、単位立体角当たりの放射エネルギー（発散する光の量を比視感度

（電磁波の波長毎に異なる感度）で計測したものである。輝度は輝度計により測定することができる。

■輝度比

$$\text{輝度比} = \frac{\text{視覚障害者誘導用ブロックの輝度 (cd/m}^2\text{)}}{\text{舗装路面の輝度 (cd/m}^2\text{)}}$$

（輝度が大きい方を除算するので、ブロックと舗装の輝度比を逆に算出する場合もある。）

【輝度比 2.8】



・最も一般的なタイプであり、認識しやすい。

【輝度比 2.3】



・黄色のブロックは使用していないが、輝度比も大きく認識しやすい。

【輝度比 2.1】



・輝度比は大きいと同系色でまとめているため、景観的にも不自然でなく認識しやすい。

【輝度比 1.3】



・舗装面と同系色のブロックを使用しており、調和はとれるが認識しづらい。

整備事例

●直線の誘導を確保



- ・設計段階からマンホールの蓋や消化栓等の位置を計画することにより、直線動線を確保している。

●化粧蓋による欠落防止



- ・マンホール等に化粧蓋を用いて、視覚障害者誘導用ブロックの欠落がないように工夫している。
- ・視覚障害者誘導用ブロックは黄色色ではないが、輝度比を満足しており、景観にも配慮している。

●輝度比の確保



- ・周辺舗装の白系に対し、視覚障害者誘導用ブロックは、明度の低いグレー系を採用し、輝度比を確保している。
- ・周辺舗装材は10cm角であるが、ブロックは30cm角を使用しているため、識別しやすい。

●歴史的な景観との調和



- ・歴史的景観を重視する地区のため、視覚障害者誘導用ブロックは周辺舗装材と同色を採用しているが、石垣や緑地の確保によって、目の見えにくい人が空間把握しやすいように工夫している。

施工、管理、人的対応の留意事項

- ・歩道新設の際、マンホール蓋等がブロックにかからないよう関係者と事前調整を行う。
- ・視覚障害者誘導用ブロックの不陸や不等沈下が生じないように十分に突き固め、転圧を行う。
- ・視覚障害者誘導用ブロックは、原則として現場加工せず、正方形のまま設置する。
- ・視覚障害者誘導用ブロックの接着目地には、舗装材との整合性や接着性のよいものを用い、舗装材との間やブロック間を十分に結合させる。
- ・定期的に点検を行い、視覚障害者誘導用ブロックの突起の破損、すり減り、不陸、不等沈下等の異常を認めた場合には、速やかに補修を行う。

知的、発達、精神に障害のある人への留意事項

- ・知的、発達、精神に障害のある人には、視覚障害者誘導用ブロックをよりどころとして歩くことで不安が軽減される人もいるため、視覚障害者誘導用ブロックの敷設は、知的、発達、精神に障害のある人の誘導にとっても有効である。
- ・また視覚障害者誘導用ブロックに限らず、手すりの設置や床面の仕上げ、色彩の工夫など歩行のより所や注意喚起として有効な整備が求められる。

5 | 案内標識

基本的考え方

案内標識は、目的地まで迷うことなく到達できるよう、旅客施設、官公庁施設、福祉施設等の位置や方向等の情報を歩行者に的確に提供するためのものである。したがって、移動方向を示す必要がある交差点や駅前広場等あらゆる人が見やすい位置に、目的地までの案内標識を計画的に配置する。

整備基準 案内標識

- (1) 道路の要所には、必要に応じて主要な公共施設等の案内標識を整備すること。
- (2) 案内標識は、明度差の大きく、わかりやすい文字又は記号で表示すること。

解説図

- 図 5-1 案内標識の設置
- 図 5-2 歩行者用案内標識

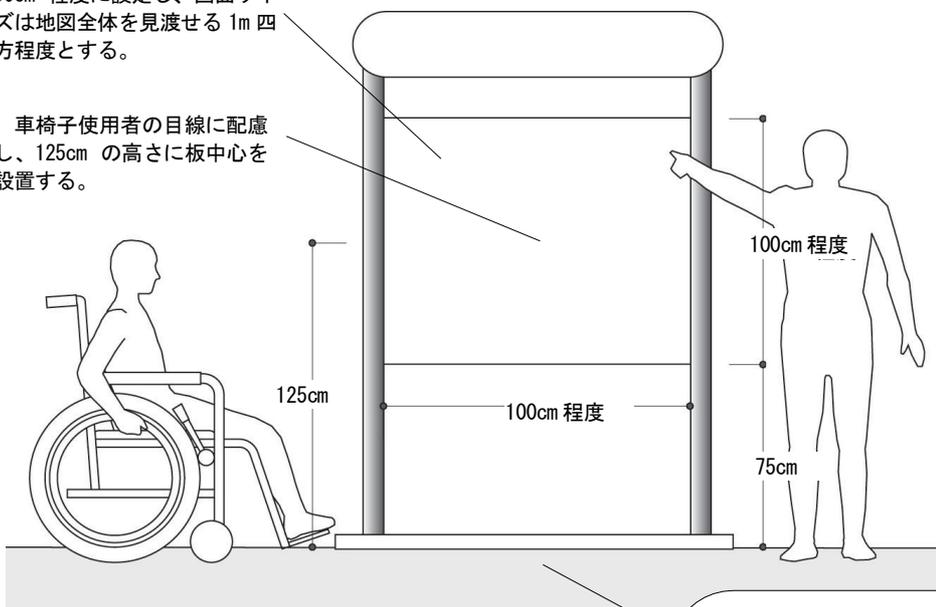
整備基準の解説

■ 図 5-1 案内標識の設置

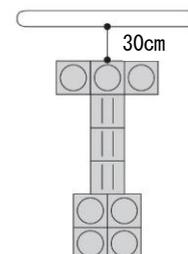
- ・利用者が安全かつ快適に目的地に到達できるように、主要な交差点や分岐点等に案内標識を設置する。

地図の大きさは、視認距離 50cm 程度に設定し、画面サイズは地図全体を見渡せる 1m 四方程度とする。

車椅子使用者の目線に配慮し、125cm の高さに板中心を設置する。



案内標識への誘導方法
視覚障害者誘導用ブロックを敷設する。



■ 図 5-2 歩行者用案内標識

- ・歩行者用案内標識としては、エレベーター、エスカレーター、乗合自動車停留所及び便所等を表示する。
- ・シンボルマーク部分の大きさは、30cm×30cmを標準とする。なお、寸法の詳細については、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の一部改正に伴う道路標識の取扱いについて」を準用する。

種類	設置場所	図柄
エレベーター	エレベーターが設置されている場所を示す必要がある地点	  <p>必要がある場合は、当該施設の設置場所までの距離を表示する。</p>
エスカレーター	エスカレーターが設置されている場所を示す必要がある地点	  <p>必要がある場合は、昇降方向を表す矢印を表示する。</p>
乗合自動車停留所	乗合自動車停留所が設置されている場所を示す必要がある地点	  <p>必要がある場合は、当該停留所及び停留所の名称を表示する。</p>
便所	便所が設置されている場所を示す必要がある地点	  <p>必要がある場合は、車椅子利用者その他の高齢者、身体障害者等の円滑な利用に適する施設である旨を表す記号（国際シンボルマーク等）を表示する。</p>

整備事例

● 地図と標識の一体的な整備



● 景観に配慮したデザイン



- ・地下横断施設内に、地上案内図と地下道段施設の出口方向を示す案内標識を一体的に整備しており、目的地の方向がわかりやすい。

- ・景観に配慮したデザインとなっている。

施工、管理、人的対応の留意事項

- ・主要な施設には、ローマ字または英語を併記する。
- ・バリアフリー施設・経路に関わる表示は、最も見やすく、容易に識別できるようにする。
- ・案内標識は、表示内容が見やすい材質、仕上げとし、反射光やグレアにも留意する。また、情報更新に対応できるような構造・素材を採用する。

知的、発達、精神に障害のある人への留意事項

※効果的なサインの設置・配置等

- ・状況の推測が困難な知的、発達、精神に障害のある人にとって、動線の分岐点などの効果的なポイントへのサインの設置は、目的地までの経路の情報等を得やすくするために有効である。
- ・状況把握などが困難な知的、発達、精神に障害のある人にとって、信号の待ち時間、列に並ぶライン、緊急連絡場所などの表示は有効である。

※認識しやすい位置や高さ

- ・必要な情報を広い空間の中から読み取ることが難しいことがある知的、発達、精神に障害のある人にとって、見やすい位置や高さ、向きに掲示したサインは、情報の得やすさを向上するうえで有効である。

※多様な表現の活用・併用

- ・漢字標記だけでなく、平仮名併記やピクトグラムの活用によって、多様な表示がなされていることは知的、発達、精神に障害のある人にとっても有効である。

※表現の統一

- ・表示されている内容を読みとることが難しいこともある知的、発達、精神に障害のある人にとって、統一されたデザインによる表示は有効である。

※表現内容の工夫

- ・表示されている内容を読み取ることが難しいこともある知的、発達、精神に障害のある人にとって、重要な情報を優先的に表示する工夫により情報を取得しやすく有効である。
- ・表示されている内容を読み取ることが難しいこともある知的、発達、精神に障害のある人にとって、シンプルで統一されたデザインによる表示や空間認知を容易にするための工夫は有効である。

6 駐車場（道路附属物としての駐車場）

基本的考え方

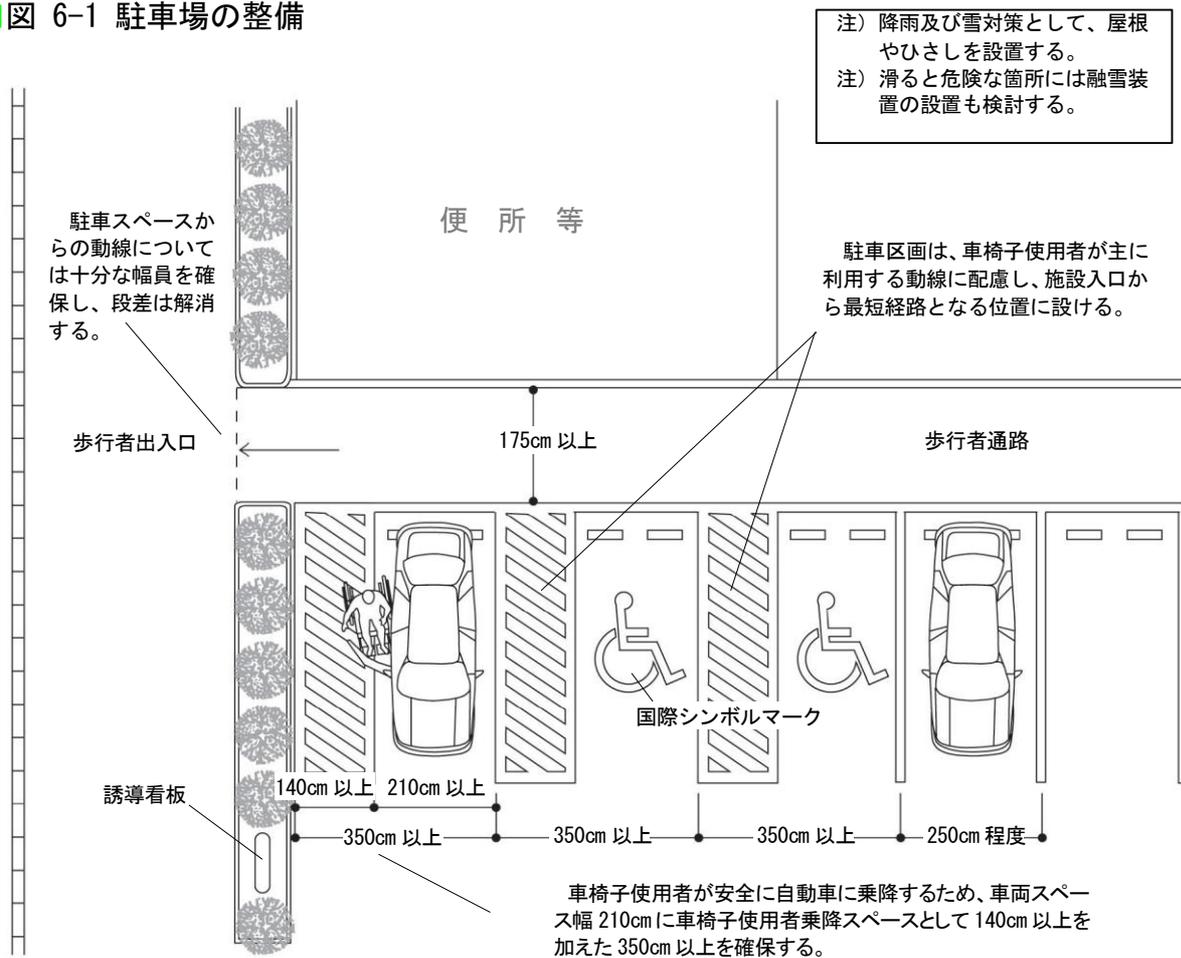
自動車は誰もが自由に移動するための重要な手段の一つである。駐車場内での移動距離・動線に配慮し、車椅子利用者用駐車スペースを確保するとともに、施設へスムーズにアクセスできるようにする。

整備基準 駐車場（道路附属物としての駐車場）	解説図
<p>(1) 高齢者、障害者等が円滑に利用できるような十分な配慮をするとともに車椅子利用者用駐車スペースを1以上設けること。</p> <p>(2) 車椅子利用者用駐車スペースは、次に定める構造とすること。</p> <p>イ 駐車場の出入口、便所等に可能な限り近くに配置する等、車椅子利用者にとって最も利便性が高い場所に設けること。</p> <p>ロ 幅は、350センチメートル以上とすること。</p> <p>ハ 車椅子利用者用駐車スペースである旨を見やすい方法により標示すること。</p> <p>(3) 車椅子利用者の主要な動線となる通路の有効幅員は、175センチメートル以上とすること。</p>	<p>→図 6-1 駐車場の整備</p> <p>→図 6-2 誘導看板例</p>

整備基準の解説

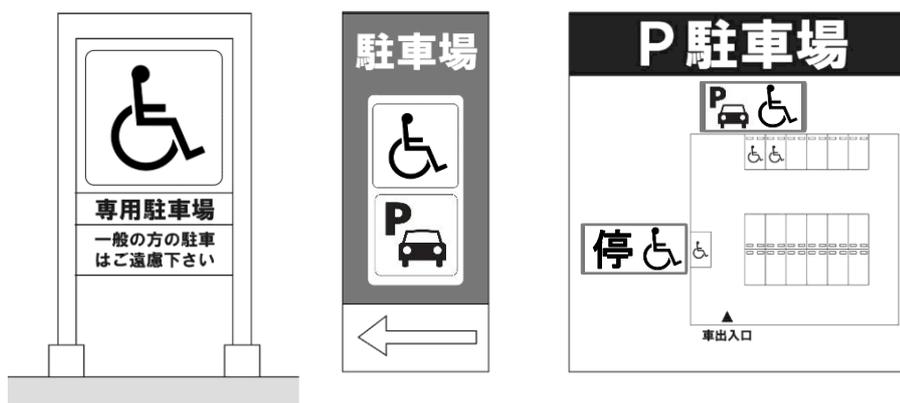
- ・ここでは道路法に基づく道路附属物として、道路管理者が管理する駐車場について定める。
 - ・便所、休憩施設等の建築物の配備にあたっては、別掲の「建築物」の各項に準じたものとする。
 - ・施設内の通路の段差や路面等については、前掲の「IV 道路」の「2 歩道等 4-6 頁」の項に準じたものとする。
- (注意) 地下駐車場については、「駐車場設計・施工指針同解説」に基づくものとするが、あわせて別掲の「II 建築物」の「5 駐車場 2-24 頁」「10 昇降機 2-56 頁」「8 階段 2-46 頁」「12 便所 2-74 頁」等の項に準じたものとする。

■ 図 6-1 駐車場の整備



■ 図 6-2 誘導看板例

- ・ 駐車場で、車椅子使用者用駐車スペースをわかりやすく案内するとともに、駐車してからの動線の案内を明示する。



施工、管理、人的対応の留意事項

- ・ 車椅子使用者用駐車スペースに一般の人が駐車しないよう、モラルの向上に努める。
- ・ 一般の人が使用しないように車椅子使用者用駐車スペースにパイロン等を設置してある場合があるが、車椅子使用者本人は移動させにくく、また、駐車場管理者等が不在で対応できない場合もあるので避ける。