

# 道路編

基本的考え方	2
1 歩道等（歩車道の分離）	5
2 歩道等（歩道等の有効幅員及び勾配）	11
3 歩道等（舗装等）	16
4 路肩の確保及び区別化	18
5 歩道等と車道等との段差（一般的事項）	20
6 歩道等と車道等との段差（交差点における切下げ）	24
7 歩道等と車道等との段差（枝道等と交差する場合）	26
8 沿道敷地との段差	28
9 橋の取付け部	30
10 車両乗り入れ部	32
11 横断歩道	36
12 視覚障害者誘導用設備	39
13 立体横断施設	43
14 休憩施設（ベンチ等）	47
15 道路附属物及び占用物の整理	50
16 歩行者広場	52
17 案内板等	54
18 照明施設	56
19 階段	57
20 滑止め等の交通安全施設	59
21 駐車場（道路附属物としての自動車駐車場）	61

# 基本的考え方

## 1 基本的考え方

道路は都市の基盤施設として、多くの機能を受け持っている。なかでも、全ての人に「安全で使いやすい歩行空間としての道路の機能」を提供することが、道路に課せられた重要な課題であり、これを実践することがユニバーサルデザインのまちづくりとしての道路整備であると考えられる。

すなわち、道路空間において、歩行者の通行動線が連続的に確保され、その上で、通行動線の各所において安全性が考慮され、さらに、通行上の快適性についても配慮されることが、これからの道路の望ましい姿である。

そのためには、道路の整備に当たり、高齢者や障害者を含む全ての人から寄せられる、道路に対しての多様な要望や意見を踏まえながら、次のような課題を解決していくことが大切なことである。

- 道路を利用する人と、道路を整備する側との役割のルール化
- それぞれの施設と、それに接続する道路との協力関係の確立
- 交通機関と道路との連続性の確立
- 高齢者や障害者を含む全ての人々の利用という視点から見た道路整備手法の検討・研究など

これからの道路整備は、だれもが安全かつ快適に社会活動に参加できるよう、その整備に関する計画を立てる必要があり、個々の整備に当たっては、次に述べる視点に立って整備を進めていくことが必要である。

### <安全性・快適性の確保>

高齢者や障害者を含む全ての人々が安全かつ快適に歩行・移動ができるよう、ユニバーサルデザインの考え方に立って道路整備を行う必要があり、その整備に当たっては、次の点に留意する。

- ① 高齢者や障害者を含む全ての人々の歩行、車椅子による移動を基本的な交通手段として位置づけ、安全性、快適性を確保できるよう道路の整備に努める。
- ② 道路の整備方針については、だれもが安全で安心して利用できる道路空間を目指し、歩車道の分離、路面の平坦性、有効幅員の確保などのバリアフリー化について利用上の配慮を行う。

### <連続性の確保>

だれもが自由に移動できる歩行者空間を確保することは、福祉のまちづくりの重要な要素である。したがって、歩行者空間を連続的に確保するため、ネットワークとなるように道路整備を行うことに重点を置く。

ネットワークは、高齢者や障害者を含む全ての人々を考慮し、既存の整備状況などを考えた上で、地区内の国道、都道、区市町村道管理者などと協議の上策定する必要がある。

## 2 公共的施設及び特定公共的施設の範囲

- ・道路法の道路：道路法第2条第1項に基づく道路（高速自動車国道・一般国道・都道・（区）市町村道その他）
- ・建築基準法の道路：建築基準法第42条第1項第2号から第5号までに規定する道路又は同条第2項に規定する道路で、不特定かつ多数の者が利用するもの。
- ・区管理道路：世田谷区公共物管理条例第2条第2号又は第3号に規定する水路等を使用した通路で、不特定かつ多数の者が利用するもの。
- ・世田谷区私道整備及び私道排水設備の助成に関する条例第3条の規定による助成の対象となる私道

## 3 整備基準を準用するもの

- ① 将来、対象となる道路となる予定のもの  
事前協議の中で指導する。
- ② 対象となる法令及び条例以外の道路  
不特定かつ多数の人が通行する道路にあっては、施工者等に本基準の準用を要請する。

## 4 整備基準の適用を除外できるもの

- ① 本基準に適合しない狭い歩道が設置されている既設道路において、今後、拡幅整備することが困難な箇所
- ② 道路の勾配や沿道宅地との高低差等の事情により、本基準に適合した整備が困難な箇所  
ただし、上記①②に該当する場合にあっては、本基準に適合した整備が可能な項目については適用し、基準を満足できない項目についても可能な限り本基準の趣旨を踏まえた措置を講ずるよう努めるものとする。

## 5 工事中箇所における対応

道路上において工事を実施する場合、又は沿道の工事において道路を使用する場合にも、本基準に基づき、高齢者や障害者を含む全ての人に対し配慮すること。

## 6 道路編における「整備が困難な場合の施工例」の位置づけ

### <整備が困難な場合の施工例>

現段階では技術面、管理面、その他周辺の状況等により全面的に対応することは困難であるが、施工することによって、現状より改善効果が期待できる姿を示したものの。

## 7 「世田谷区ユニバーサルデザイン推進条例施設整備マニュアル」と「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」との関係性

本マニュアルは、世田谷区ユニバーサルデザイン推進条例に基づく道路の整備に関する部分（特定道路を除く）を対象とし、道路の新設・改築時に適合義務や努力が課せられる遵守基準や整備基準について、図解を含めて解説するとともに、より高い水準である「望ましい整備」についても説明しているものである。

一方、国土交通省が定める「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」（以下「国ガイドライン」という。）は、バリアフリー法に基づき、特定道路などの新設、改築時に適合遵守義務が課せられる道路移動等円滑化基準に加えて、全ての人が利用しやすいユニバーサルデザインによる道路空間のあり方を示した目安である。

このため、本マニュアルは、国ガイドラインと適合遵守義務が課せられる対象が異なり、世田谷区内の全ての道路が対象となることから、ガイドラインに比べて対象範囲が広いものである。

このことから、本マニュアルは、高齢者や障害者を含めた全ての人が安心して円滑に施設を利用できるよう、国ガイドラインを参酌しつつ、区として、道路を設計する上で必要な共通事項を取りまとめるものである。なお、マニュアルに解説の無い部分に係る内容については、本マニュアルに加え、国ガイドラインを参照し、整備するものとする。

歩行者の滞留の用に供する空間や歩行者利便増進施設などの利便増進に関する構造基準、視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法、歩行者が通行する空間の境界の明示などの道路構造等に係る内容については、道路構造令や国ガイドラインを参照し、整備するものとする。

# 1 歩道等（歩車道の分離）

## 【基本的考え方】

歩車道は分離することを原則とする。歩道の形式については、高齢者や視覚障害者、車椅子利用者等を含む全ての歩行者にとって安全で円滑な移動が可能となる構造とすることが原則であり、視覚障害者の歩車道境界の識別、車椅子使用者の円滑な交通等に十分配慮したものでなければならない。ただし、道路幅員が狭く分離することが困難な場合、又は安全対策が施されている場合はこの限りではない。

遵守基準	整備基準
ア 歩道又は自転車歩行者道（以下「歩道等」という。）と車道又は車道に接続する路肩がある場合の当該路肩（以下「車道等」という。）とは、原則として分離し、歩行者又は自転車利用者（以下「歩行者等」という。）の安全を確保すること。	
イ 歩道等と車道等を分離する方法としては、セミフラット形式を原則とすること。	
ウ 歩道に設ける縁石の車道に対する高さは、15cm以上とすること。	

## ■基準の解説 凡例：●都と同等遵守 ○都と同等整備 ◆区追加遵守 ◇区追加整備

道路の諸条件	<p>●歩車道を分離する方法は、道路の諸条件を総合的に考慮し、選択する。</p> <p>(1) 道路の総幅員            (2) 自動車交通の面から幹線道路であるかどうか。            (3) 歩行者・自動車及び自動車の交通量・法定速度            (4) 自動車から歩道利用者の安全をどのように確保するか。            (5) 住宅地、商業地等沿道利用状況及び公共施設の有無            (6) 沿道の高さ、道路の縦横断勾配及び排水計画</p>	
歩車道を分離する方法及び形態	<p>●歩道の形式については、高齢者や視覚障害者、車椅子利用者等を含む全ての歩行者にとって安全で円滑な移動が可能となる構造とすることが原則であり、視覚障害者の歩車道境界の識別、車椅子使用者の円滑な交通等に十分配慮したものでなければならない。このため、歩車道を縁石によって分離する場合の歩道の形式は、歩道面を車道面より高く、かつ縁石天端高さより低くする構造（セミフラット形式）とすることを原則とする。</p> <p>ただし、沿道の土地利用の状況によりセミフラット形式による整備が困難な場合にはマウントアップ形式又はフラット形式を選択する。</p> <p>《セミフラット形式》</p> <p>(1) マウントアップ形式とフラット形式の中間的構造            (2) すりつけ勾配や段差がマウントアップ形式に比べ、安全性を保ちながらなめらかに施工できる。            (3) 路面排水への配慮が必要である。</p> <p>《マウントアップ形式》</p> <p>(1) 安全性は高いが、歩道面と車道面との段差が大きい。            (2) 自動車交通量の多い幹線道路に適している。</p> <p>《フラット形式》</p> <p>(1) 平坦性が保てるが、路面排水に配慮が必要である。            (2) 自動車交通量の少ない道路に適している。</p>	<p>→【図1-1】</p> <p>→【図1-2】 歩道面が車道面より高く、縁石天端の高さより低い。</p> <p>→【図1-3】 歩道面が車道面より高く、縁石天端の高さと同一。</p> <p>→【図1-4】 歩道面と車道面の高さが同一。</p>

歩車道を分離するもの	●a 縁石 b 防護柵 c 植樹帯 d 縁石+防護柵 e 縁石+植樹帯 d,e のように防護柵、植樹帯を併用することにより、さらに通行の安全性が高まる。	
バス停留所区間の構造	●バス停留所に接続する歩道については、高齢者や視覚障害者、車椅子使用者等の円滑な利用を考慮し、当該部分の歩道面を高くするなど、必要な措置を講ずる。 ※相互通行の道路を歩車道分離するときは、緊急車両の通行の確保を考慮し、交通量が多い道路においては、7.0m以上の車道幅員の確保に努めなければならない。	
縁石の高さ	●歩車道境界（車乗入れ部や横断歩道及び細街路との交差点部に接続する部分を除く）の縁石天端の高さは、歩行者の安全な通行を確保するため車道面から 15cm 以上とする。ただし、歩行者等の安全な通行が確保される場合であって、雨水等の適切な排水が確保できる場合には、必要に応じ 5cm まで低くすることができる。	→【図 1-5】
歩行者と自転車の分離	●自転車は、車道通行が原則であるため、歩行者と自転車の分離を標準とする。整備にあたっては、車道の活用を基本としつつ、地域の道路事情に応じた整備形態を選定することとし、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省道路局・警察庁交通局）」等を参考とする。	

■整備が困難な場合の施工例		凡例：■都と同等整備例 □区で追加した整備例
	<p>■歩車道が分離できない細街路において、以下の条件を満たす場合は歩車共存道路として整備する手法がある。この場合、道路構造を工夫する他、交通規制等を適切に組み合わせて整備していく。</p> <p>(1) ハンプ、狭窄部や屈曲部の設置等により走行車両を減速させて歩行者及び自転車の安全な通行を確保することが可能であること。</p> <p>(2) 自動車交通量が少ない道路であること。</p> <p>□地元等との合意形成を図ることができる箇所についても歩車共存道路として整備する場合は、道路構造を工夫する他、交通規制等を適切に組み合わせて整備していく。</p>	

バス停留所での乗降時の手すり  
(江戸川区の整備例)



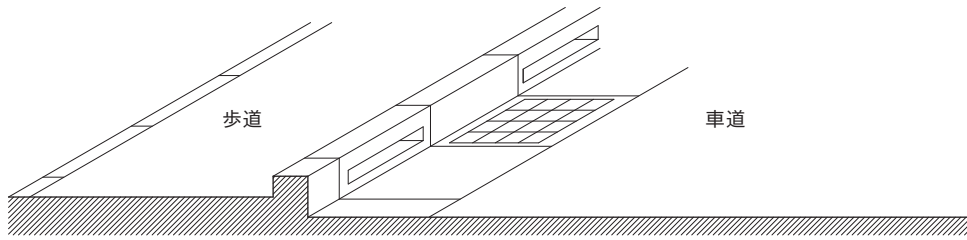
**タクシー乗降場**

車椅子使用者が UD タクシーやリフト付きタクシーに乗り込む時間がかかることが車椅子使用者の心の負担となることも考えられる。そのため、安全・安心に乗車できるよう、乗り場を一般利用者と別の場所に確保する。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合はこの限りでない。

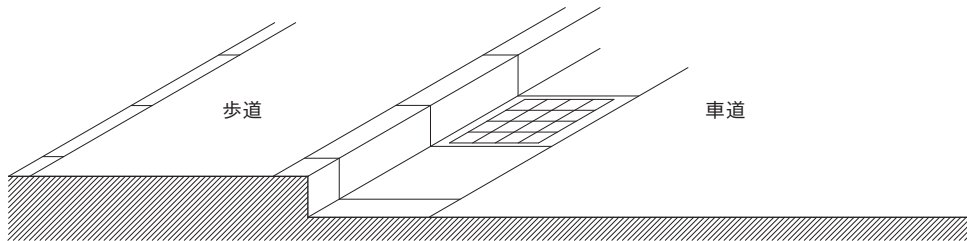
後部乗降の車両と側方乗降の車両への対応を考慮した幅、長さ、高さ、縁端部の構造とすることが望ましい。

# 【図1-1】歩車道を分離する方法

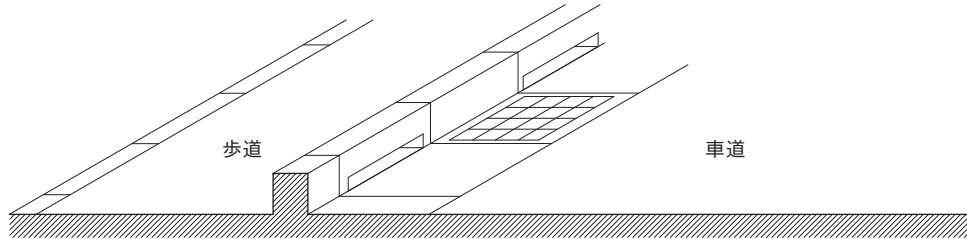
## (1) セミフラット方式



## (2) マウントアップ方式

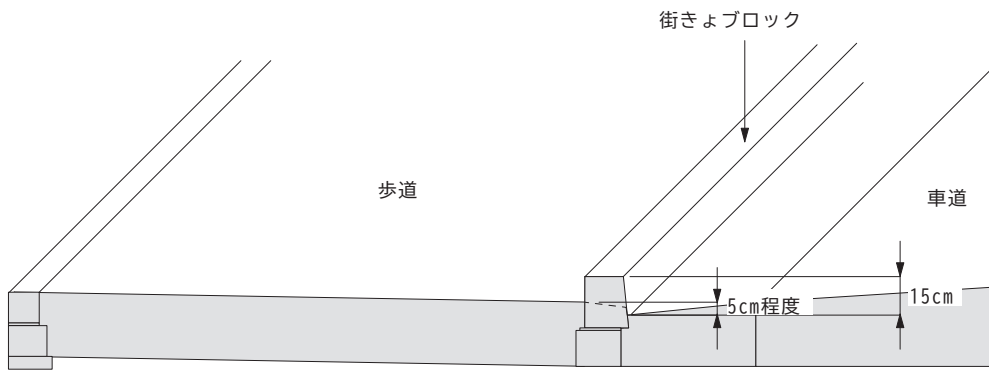


## (3) フラット方式

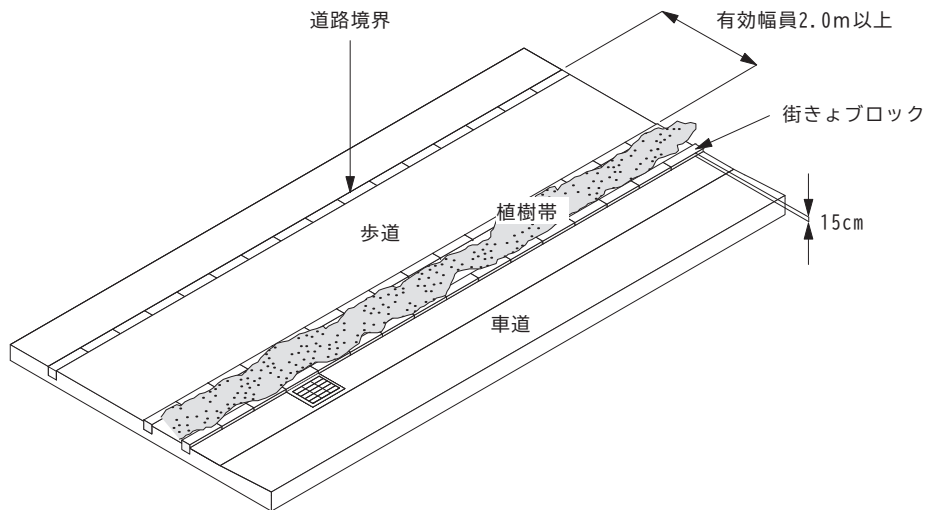


【図1-2】 セミフラット方式

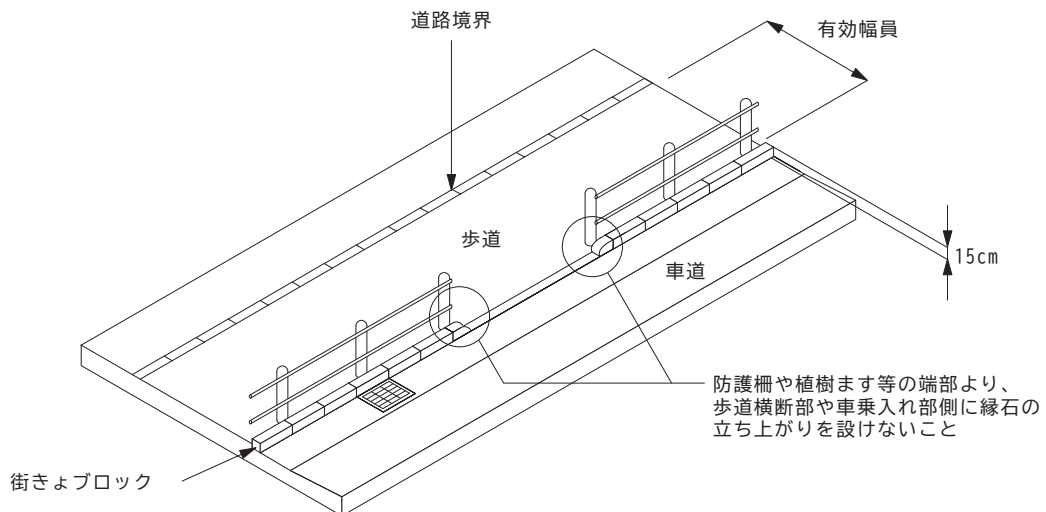
(ア) 縁石タイプ



(イ) 縁石+植樹帯タイプ



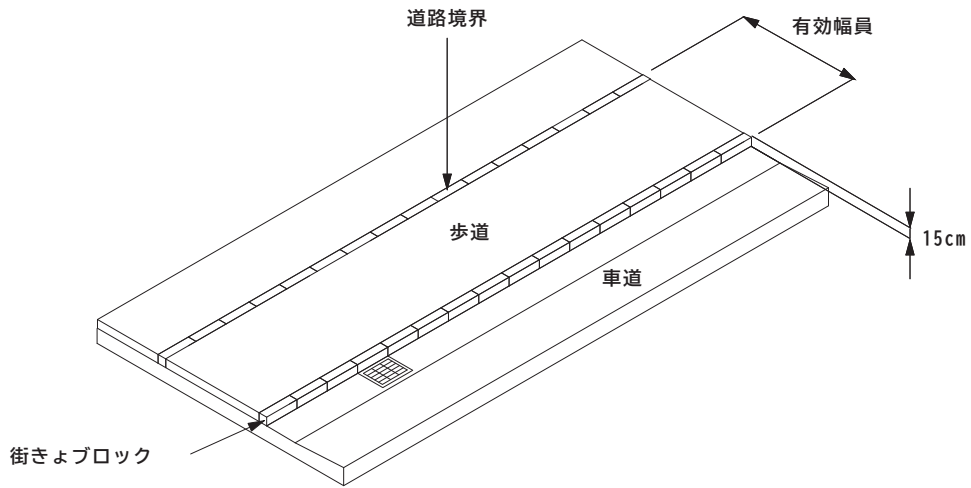
(ウ) 縁石+横断抑止柵又は車止め柵タイプ



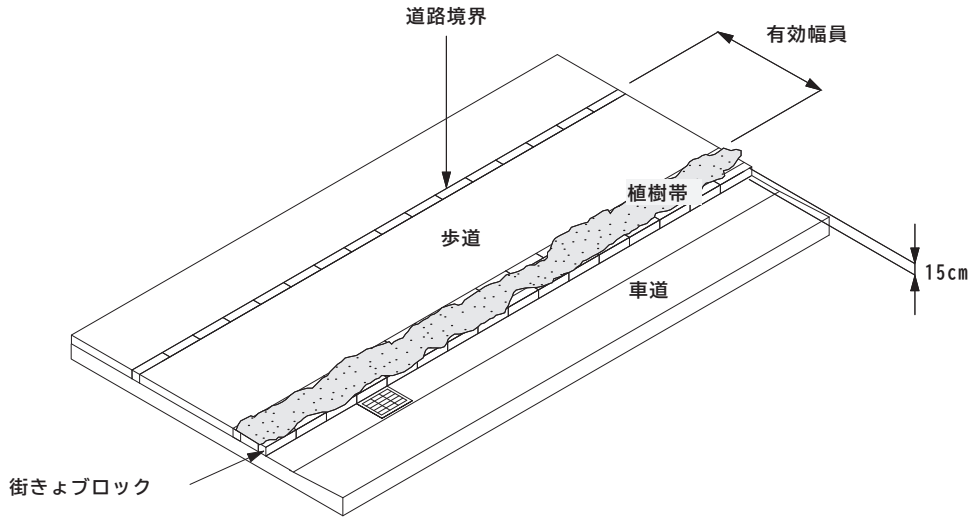


# 【図1-3】マウントアップ方式

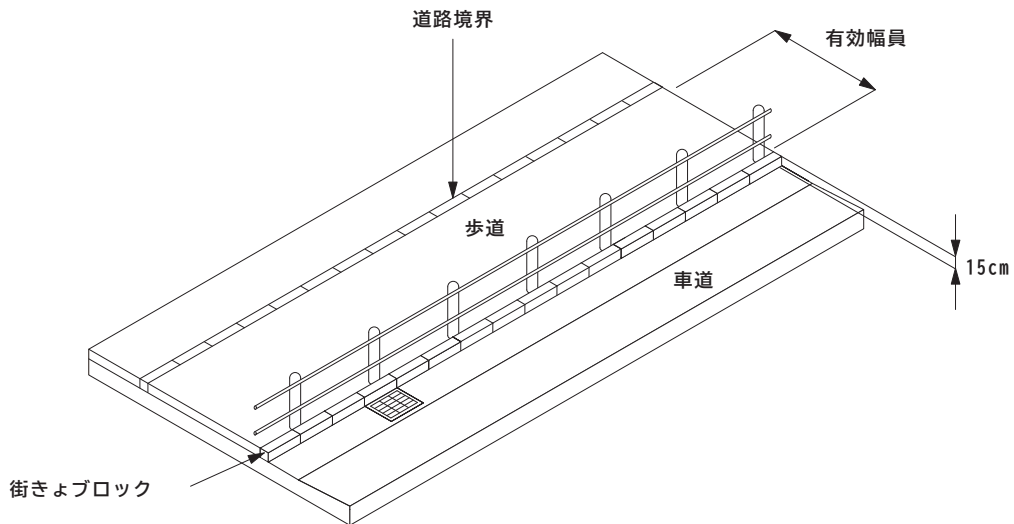
## (ア) 縁石タイプ



## (イ) 縁石+植樹帯タイプ

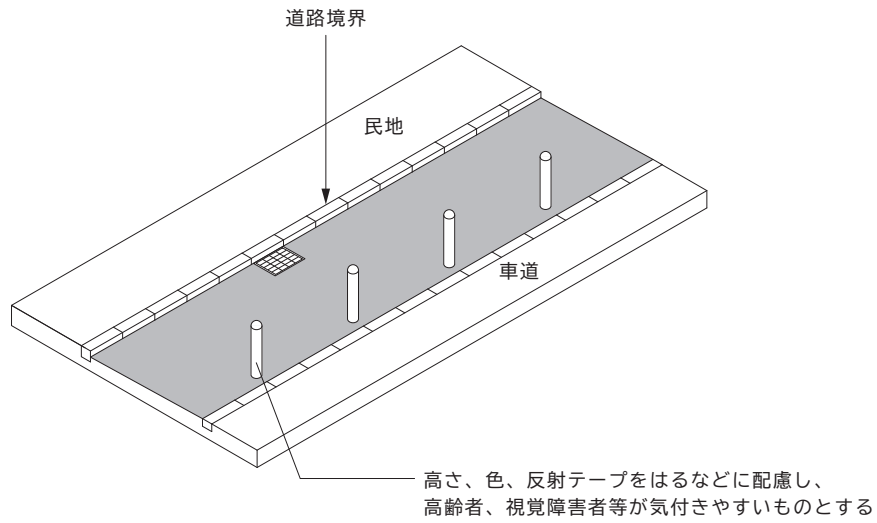


## (ウ) 縁石+横断抑止柵又は車止め柵タイプ

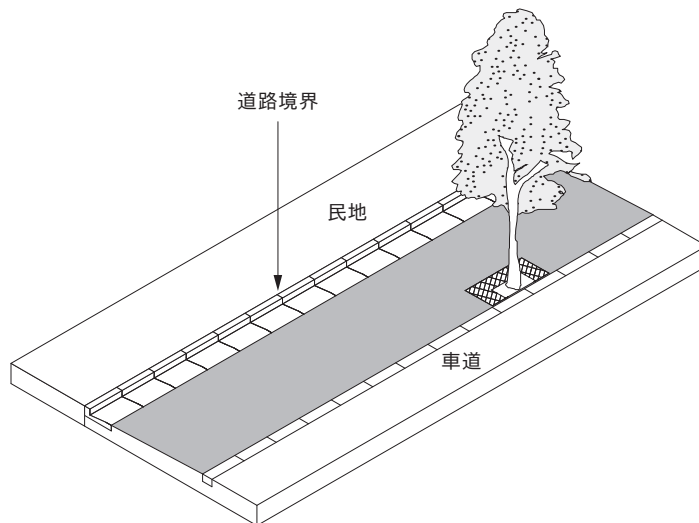


## 【図1-4】フラット方式（ソフト分離タイプ）

### ■車止めで分けた例

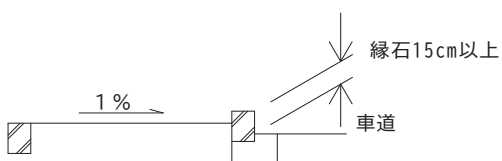


### ■街路樹で分けた例

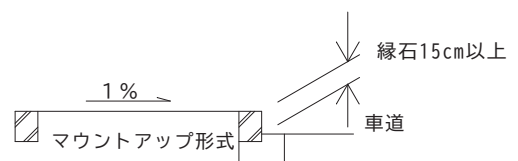


## 【図1-5】縁石の高さ

### ■一般部（セミフラット形式）



### ■一般部（マウントアップ形式）



## 2 歩道等（歩道等の有効幅員及び勾配）

### 【基本的考え方】

高齢者、障害者等歩行者のだれもが自由に移動できる歩行空間を連続的に確保する。

遵守基準	整備基準
ア 歩道の有効幅員は、原則として2.0m以上とし、当該歩道の高齢者、障害者等の交通の状況を考慮して定めること。	ア 同左
イ 歩道等は、歩行者等が安心して通行することができる歩行空間を立体的かつ連続的に確保すること。	イ 同左
ウ 歩道等の縦断勾配は、5/100以下とすること。ただし、地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合は、8/100以下とすることができる。	ウ 同左
エ 歩道等（車両乗入れ部を除く。）の横断勾配は、路面排水を考慮し、かつ、1/100以下とする。ただし、道路の構造、気象の状況その他の特別の状況によりやむを得ない場合又は地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合は、2/100以下とすることができる。	エ 同左
—	オ 単断面道路の路肩部分の横断勾配は、路面排水を考慮し、かつ、最小限とすること。

### ■基準の解説 凡例：●都と同等遵守 ○都と同等整備 ◆区追加遵守 ◇区追加整備

有効幅員の確保	●有効幅員は、当該道路の地域特性や道路の種類などを勘案して、当該道路での多様な利用形態を踏まえて設定することとし、原則として2.0m以上とする。 なお、車椅子使用者同士が安心してすれ違えるように、車乗り入れ部において歩道を切下げる場合であっても、原則として2.0m以上の平坦部を連続して確保する。	→【図2-1】 【図2-2】
縦断勾配	●縦断勾配は5%以下とすること。ただし、地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合には、8%以下とすることができる。	
横断勾配	●歩道の構造は原則として透水性舗装とし、横断勾配は1%とすること。ただし、透水性舗装としない場合又は地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合には、2%とすることができる。	
坂道における縦断勾配	◆坂道における歩道においては、垂直に75cm上昇するごとに、1.5m以上の平坦部を設ける。 ◆やむを得ず規定の縦断勾配を超過する坂道には、近隣で基準に適合した回路や交通機関を案内板等の公共サインにより誘導する。	
立体交差	◆歩車道が分離されている道路が、他の道路や鉄道等と立体交差する場合は、車道の縦断勾配、縦断曲線とは別に、歩道の縦断を設定することにより、歩道の縦断勾配を緩和する。	→【図2-5】

単断面道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆歩行者が通行する単断面道路の縦断勾配についても、可能な限り歩道の基準を準用する。</li> <li>◆単断面道路についても、透水性舗装や排水性舗装による雨水排水処理を行い、路肩部分の勾配が緩くなるように工夫する。</li> </ul>	→【図 2-6】 【図 2-7】
建築限界の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>●安心して通行できる歩行空間を確保するために、歩道上には、高さ 2.5m 以上の空間を連続して確保する。</li> </ul>	→【図 2-1】 歩道又は自転車道においては高さ 2.5m となっている。(道路構造令)
施工上の配慮	<ul style="list-style-type: none"> <li>●歩道の整備に当たっては、以下のことに配慮する。 <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 既存の植樹帯、街路樹については、極力残しながら、有効幅員の確保に努める。</li> <li>(2) 標識柱、街路灯などは、機能上、可能な範囲において電柱への添架など整理統合を図るとともに、設置位置に十分配慮する。</li> <li>(3) 植樹帯については、有効幅員の確保と緑化推進の見地から樹種を選定するなど配慮する。</li> <li>(4) 防護柵や横断抑止柵等については、ボルトの突起、巻き込み部のエッジ及び支柱等が歩行者に危険を与えないよう配慮する。</li> <li>(5) 歩道への乗り上げによる違法駐車や不法占用を防止するため、ポラード等の設置などを検討する。ポラードの高さは、歩行者等がポラードを認知しやすい高さで、かつ歩行者等が行う安全確認を阻害しない高さである必要がある。ポラードの高さは 85cm 以下、色は周辺と区別のつく分かりやすいものかつ反射テープ等による視認性の確保が望ましい。</li> <li>(6) 歩行者の通行動線上に排水溝や集水ます等を設置する場合は、歩行に支障にならないように細目(すき間 10mm 以下)の網の製品を使用する。</li> <li>(7) PR シートを敷設し、視覚障害者誘導用ブロック上への商品のせり出しや置き看板、放置自転車等を防ぐ。</li> <li>(8) 歩道に自転車等の駐車施設を設置する場合、歩行者の通行を阻害しない位置とする。</li> </ul> </li> </ul>	→高木等について、あまり枝が広がらない樹種を選定する等  →【図 2-3】  →【図 2-4】

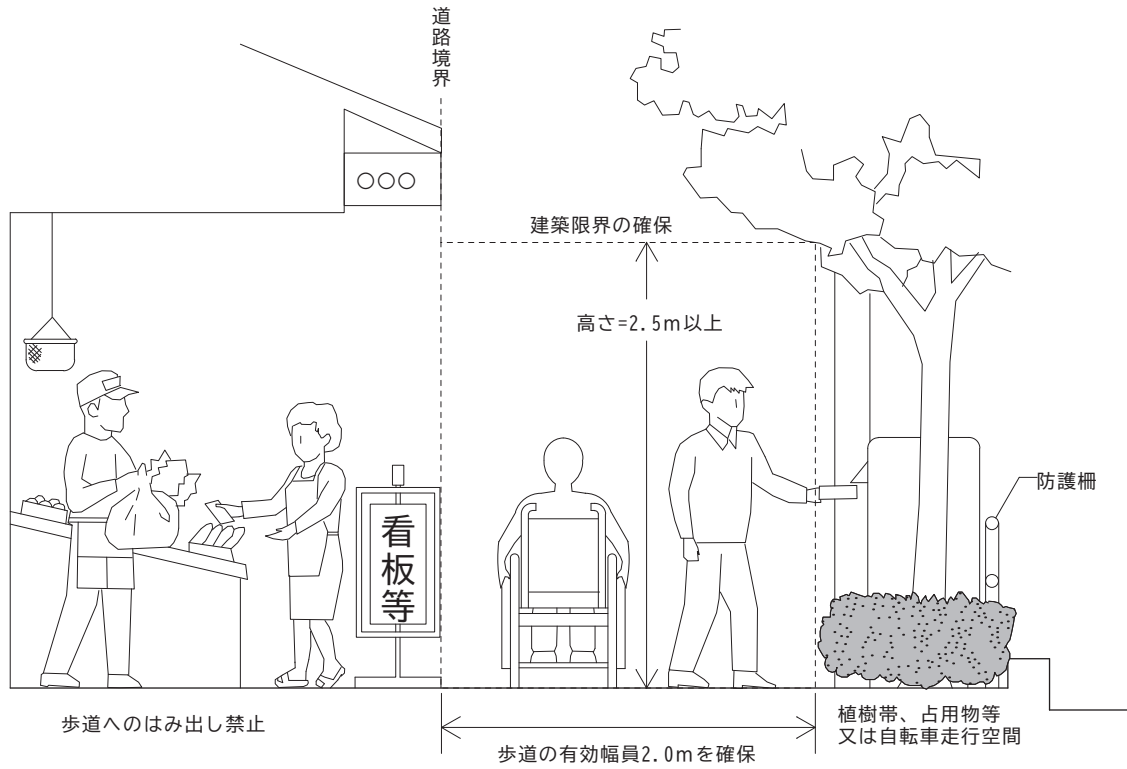
■整備が困難な場合の施工例		凡例：■都と同等整備例    □区で追加した整備例
	<p>有効幅員の確保</p> <p>■沿道の利用状況や道路の交通量等により、歩道の有効幅員 2.0m 以上を確保することが困難な場合には、少なくとも歩道の有効幅員として 1.5m を確保する。</p> <p>この場合、要所に 2.0m 以上の有効幅員を部分的に確保し、車椅子使用者同士のすれ違いを実現できるようにする。</p>	

**建築限界**

建築限界とは、道路上で車両や歩行者の交通の安全を確保するために、ある一定の幅、ある一定の範囲内には障害となるような構造物を配置してはならないという空間確保の限界である。

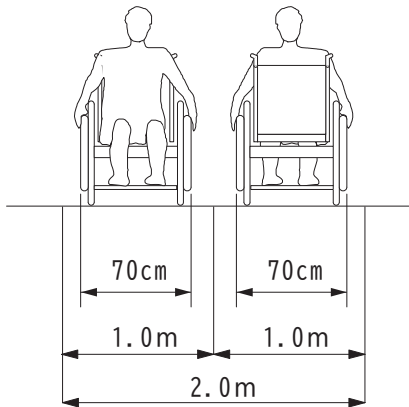
<p>有効幅員の確保</p>	<p>◎将来、障害物などにより有効幅員が狭められないよう配慮する。</p> <p>(1) 沿道敷地内の公開空地や公共施設の外構部分との境界の段差をなくし、平面的に一体化した歩行者空間として利用できるよう工夫する。</p> <p>(2) 歩道の有効幅員が、将来、道路附属物、占用物若しくは不法占用物等により幅員や建築限界が狭められないように配慮する。</p> <p>(3) 有効幅員を狭める路上への商品のせりだし、置き看板、放置自転車等をなくすため、道路の適正な使用について、沿道へのPRを実施するなど、住民の意識を高めるとともに、道路形態により、それらの誘発を防止するよう工夫する。</p> <p>(4) 歩道への乗り上げ駐車を防ぐため、車止めや植樹帯など道路構造上の工夫をする。また、歩車道が分離されていない道路についても違法駐車の防止を工夫する。</p> <p>(5) 歩行者にとって障害となる道路内の電柱については、安全で快適な歩行空間を確保するため、無電柱化等の手法も検討する。</p> <p>歩道幅員や沿道の状況等により撤去が困難な場合は、建柱位置の見直しや細径柱への変更などの工夫とともに支線が必要な際の位置にも配慮する。</p>	
----------------	---	--

【図2-1】有効幅員の考え方



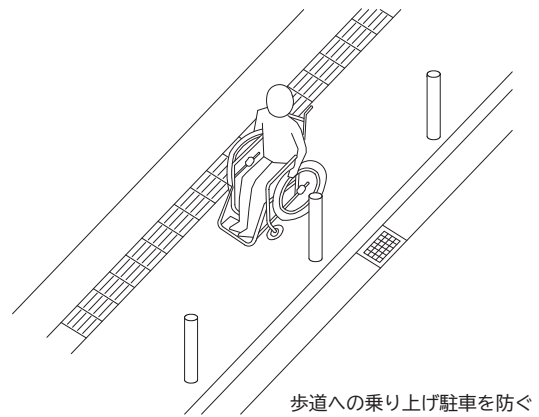
【図2-2】歩道幅員決定の根拠

■車椅子使用者同士のすれ違い



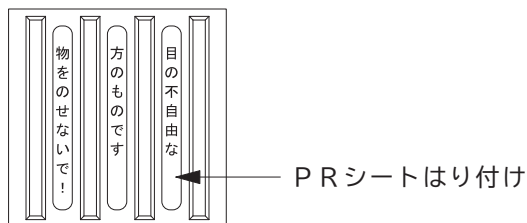
【図2-3】施工上の配慮

■ボラードの敷設

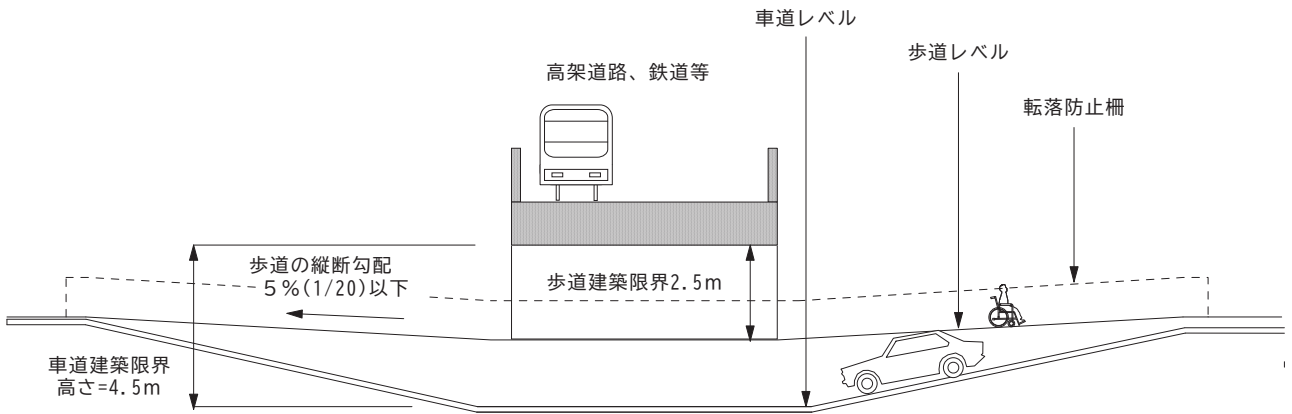


【図2-4】路面表示物（駐輪禁止など）

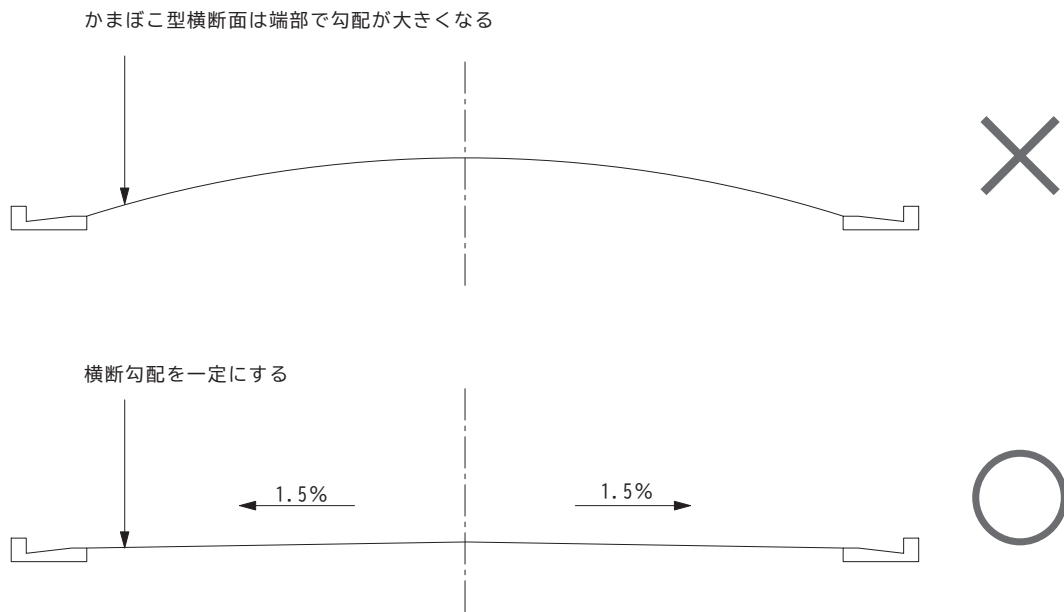
■PRシートの敷設



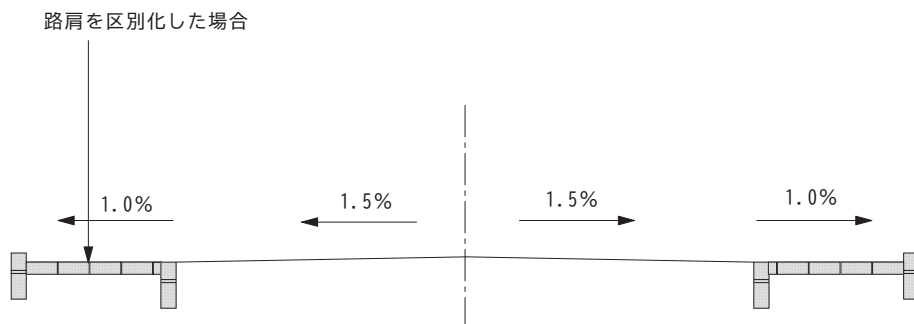
【図2-5】立体交差の例



【図2-6】横断勾配の一定化



【図2-7】横断勾配の縮小化



# 3 歩道等（舗装等）

## 【基本的考え方】

高齢者、障害者等歩行者のだれもが、安全で、かつ快適に歩行・移動ができるよう、歩道面は平坦性、滑りにくさ、水はけのよさ等を考慮する。

遵守基準	整備基準
ア 歩道等の舗装は、歩行者等の通行の安全性及び快適性を確保するため、平坦性、滑りにくさ、水はけの良さ等を考慮し、舗装材料を選択すること。	ア 同左
－	イ 歩道等の舗装は、透水性舗装とすること。ただし、道路の構造、気象の状況その他の特別の状況によりやむを得ない場合は、この限りでない。
－	ウ 車道等の舗装は、可能な限り透水性舗装又は排水性舗装とすること。
イ 排水溝、集水ます等には、杖、車椅子のキャスター、靴のかかと等が落ちず、かつ、滑りにくい構造の蓋を設けること。	エ 同左

## ■基準の解説 凡例：●都と同等遵守 ○都と同等整備 ◆区追加遵守 ◇区追加整備

舗装材料	<p>◇舗装構造を問わず、平坦性、滑りにくさ、水はけのよさ等、全ての人が安全で快適に歩行できる材料とする。</p> <p>●インターロッキングブロック等の材料は、面取りや目地幅のできるだけ小さいものを使用し、車椅子等の車輪による振動の発生しにくい路面とする。</p> <p>●路面が滑ると、歩きにくいだけでなく、転倒のおそれがある。特に、雨などにより、濡れた路面は滑りやすくなるので、舗装材料の選択には十分注意する。</p>	<p>→路面が滑りにくすぎるのも、つまずきの原因となる場合があるので、舗装材料の選択には十分注意する。</p> <p>→滑りにくさの目安として、湿潤状態の滑り抵抗値BPNが40以上であることが望ましい。</p>
舗装構造	<p>◇インターロッキングブロック舗装等による透水性舗装は、目地透水としてもよい。</p> <p>◇歩道は透水性舗装とする。ただし、構造上やむを得ない場合（車乗入れ部等）はこの限りではない。</p> <p>◇幅員 6.0m以下の単断面道路については、原則として透水性舗装若しくは排水性舗装とする。</p> <p>◇幅員 6.0mを超える単断面道路については、現在及び将来の自動車交通量を勘案し、可能な限り、透水性舗装若しくは排水性舗装とする。</p> <p>◇歩車道が分離されている車道についても、可能な限り、排水性舗装の検討を行う。</p> <p>◇カラー舗装は、弱視の人に有効であり、安全面で滑り止め効果がある（コラム参照）。</p>	
維持管理	<p>◇アスファルトコンクリート等の合材による透水性舗装については、透水性能の低下を招かないように、定期的な清掃を行う。</p>	



平坦性	<ul style="list-style-type: none"> <li>●高齢者、障害者等にとっては、わずかな凹凸や段差が、つまずいたり、転倒したりする原因となる。 また、連続する凹凸は、車椅子使用者やベビーカーの通行に不快な振動を与える原因となるので、歩道の平坦性確保には十分注意する。</li> <li>●沿道建築物のアプローチが整備されている場合、平坦性の確保には特に配慮する。</li> </ul>	<p>→歩道の修景等を実施する場合には、舗装材料の選択に十分注意する。</p> <p>→民地との境界付近の段差は、極力無くすよう配慮する。</p>
滑り	<ul style="list-style-type: none"> <li>●歩道に占用しているマンホール等の蓋についても、平坦性を確保するとともに、歩行性の良い材料を使用する。</li> </ul>	
水はけ	<ul style="list-style-type: none"> <li>●水たまりができると、歩きにくいだけでなく、歩行の障害ともなるので、施工に当たっては、舗装は原則として透水性舗装とし、平坦性を確保する。</li> </ul>	

湿潤状態の滑り抵抗値 BPN (British Pendulum Number) とは…  
 舗装路面の滑り抵抗を示す値。現場若しくは試験室において、主として次の方法により測定を行う。

(1) 振り子式スキッドレジスタンステスターによる方法  
 振り子の先端に取り付けたゴム製のスライダーが測定面(路面又は供試体)を滑動するときの抵抗値をテスターの目盛から読み取る。

(2) 滑り抵抗測定車による方法  
 一定速度で牽引する試験車両に制動をかけ、そのときの試験車両にかかる力を測定し、輪荷重との比を係数とする。

カラー舗装  
 着色することにより、歩行者や自転車使用者に自動車の走行について注意喚起し、安全に歩行できるように配慮する。また、弱視の人にも分かりやすい色とする。

環境配慮型道路 (エコ道路)  
 路面温度の低下を図り、環境負荷の低減を目的として整備を進める。

(1) 遮熱性舗装  
 路面温度の上昇を抑制するために、太陽光に含まれる赤外線を反射する特殊な材料を舗装表面に塗布した舗装のこと。  
 一般の舗装に比べて、蓄熱しにくいいため、路面温度の上昇が抑えられ、歩行者空間や沿道の熱環境の改善、ヒートアイランド現象の緩和が期待されている。

(2) 保水性舗装  
 舗装体内に保水された水分が蒸発する時の気化熱により、路面温度の上昇を抑制する性能を持つ舗装のこと。  
 一般の舗装に比べて、舗装体内の蓄熱量を低減するため、路面温度の上昇が抑えられ、歩行者空間や沿道の熱環境の改善、ヒートアイランド現象の緩和が期待されている。

## 4 路肩等の確保及び区別化

### 【基本的考え方】

高齢者、障害者等歩行者のだれもが自由に移動できる歩行空間を連続的に確保するとともに、歩行者の通行動線上にある段差についても歩行のしやすさや安全性を考慮する。

### 整備基準

自動車等の交通量が多く、かつ、歩道等と車道等を分離することができない道路については、必要に応じ、路肩の幅員を十分に確保するとともに、色調の変化、仕上げの材質の変化等により、外側線を境として車道と路肩とを視覚又は触覚により区別することができるようにすること。

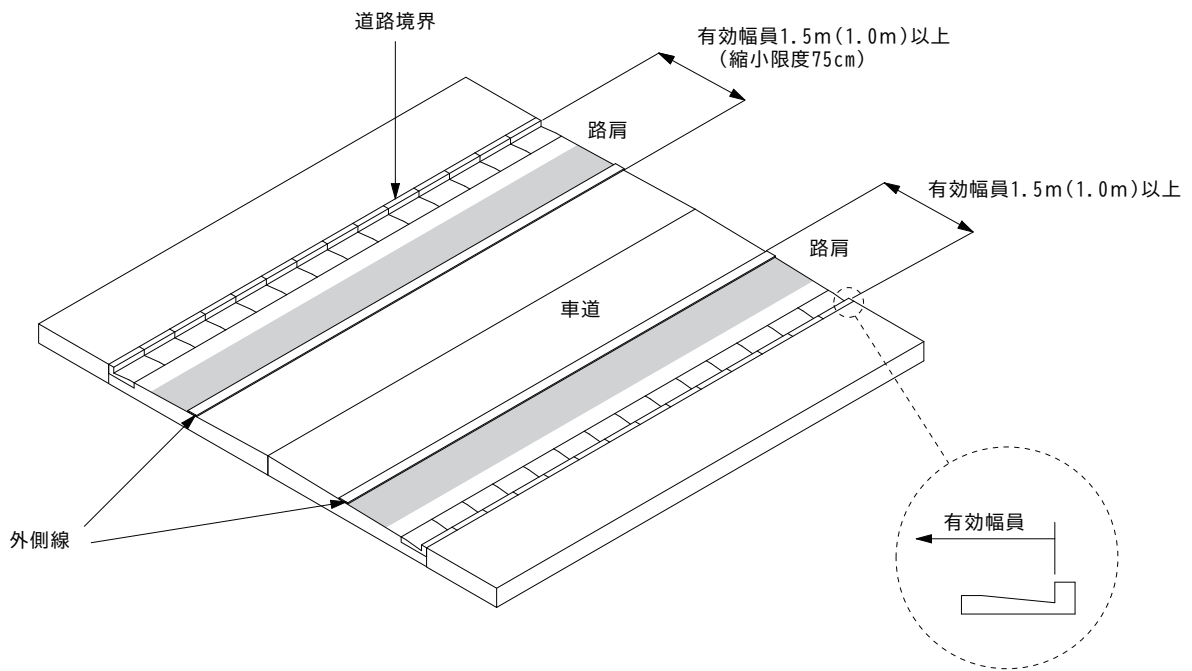
### ■基準の解説 凡例：●都と同等遵守 ○都と同等整備 ◆区追加遵守 ◇区追加整備

路肩の確保	◇歩行者が安全に通行できる幅員として、路肩を確保する。 ◇路肩内に設置されている電柱については、「15 道路附属物及び占用物の整理」の項目に従い、沿道敷地側若しくは外側線寄りに移設を行うとともに、細径化を図りながら路肩空間を確保する。	
色彩や材質による区別化	◇外側線の路肩に薄層舗装（滑り止め、カラー）等で、色調及び材質に変化をつけて路肩を明示する。 ◇交通量が多く、歩行者に危険が多い道路については、外側線に凹凸を設け、外側線の位置を車両及び視覚障害者が把握しやすいようにする。	→【図 4-1】

### ■整備が困難な場合の施工例 凡例：■都と同等整備例 □区で追加した整備例

路肩の確保	□交通管理者と協議の上、可能な限り幅員の確保に努める。	
-------	-----------------------------	--

【図4-1】色彩や材質による区別化（両側の場合）



※一方の路肩を、幅員75cmを限度に縮小することで、片側に幅員1.5mの路肩を確保する。

# 5 歩道等と車道等との段差（一般的事項）

## 【基本的考え方】

高齢者、障害者等歩行者のだれもが自由に移動できる歩行空間を連続的に確保するとともに、歩行者の通行動線上にある段差についても歩行のしやすさや安全性を考慮する。

遵守基準	整備基準
ア 車道等に接続する歩道等の部分（以下「接続部分」という。）は、車道等の部分より高くするものとし、その段差は、2cmを標準とすること。	
イ 接続部分においては、車道等との段差を縮小するため、必要に応じて傾斜を設けること。	
ウ 接続部分の勾配は、5/100以下（沿道の状況等からやむを得ない場合は、8/100以下）とし、勾配の方向は、歩行者等の通行動線の方向と一致させること。	
エ 接続部分には、可能な限り横断待ちのための平坦部を設けること。	

■基準の解説	凡例：●都と同等遵守 ○都と同等整備 ◆区追加遵守 ◇区追加整備
横断歩道部等の段差（車乗り入れ部を除く）	<p>◆車椅子使用者、ベビーカー等の利便と視覚障害者の安全な通行との双方を考慮し、段差は2cmを標準とする。            なお、段差の形状は「スムーズ段差世田谷型ブロック」の仕様を基本とする。</p> <p>●横断歩道の途中にある分離帯は、車道と同一の高さとする。なお、歩行者及び自転車の安全な横断を確保するために分離帯で滞留させる必要がある場合には、歩車道境界部の段差は2cmを標準とする。</p> <p>◆視覚障害者誘導用ブロック等の設置により、視覚障害者が車道へ出てしまうなどの危険が回避できる場合は、縁石ブロックの形状を工夫し、車椅子使用者等が横断しやすいようにする。</p> <p>◆段差は、歩行者動線に対して直角になるようにする。</p>
すりつけ勾配	<p>●横断歩道部におけるすりつけ勾配は5%（1/20）以下（ただし、沿道の状況等によりやむを得ない場合8%（約1/12）以下）とし、勾配の方向は歩行者の通行動線の方向と一致させる。            また、縦断勾配を設ける箇所には横断勾配を設けないものとする。</p> <p>◆全面すり付けで、平坦部の設置が不可能な場合は、民地側の境石を可能な限り切下げる等の工夫を行いながら、すり付け勾配は、5%（1/20）以下を確保する。</p>
平坦部の確保	<p>●横断歩道部においては車椅子使用者等の歩道の安全な通行を考慮し、原則として1.0m以上の平坦部を連続して設けることとする。</p> <p>◆横断歩行者等の信号待ちのため、1.5m程度の平坦部を設ける。歩車道境界における雨水処理は、以下のとおりとする。</p> <p>ア 切下げ部分に街きよます等を設置することにより、車道の雨水が歩道に入らないようにする。</p> <p>イ 街きよます等の設置位置は、横断歩道等の歩行者の通行動線をさける。</p> <p>ウ ますの蓋は、滑りにくい物とし、車椅子使用者、杖等の支障とならない「さぎそう蓋（蓋）」を使用する。</p>

■整備が困難な場合の施工例 凡例：■都と同等整備例 □区で追加した整備例

<p>■歩道幅員が狭い横断歩道部（平坦部 1.0m以上+すりつけ部+平坦部 1.5mが確保できないとき）においては、可能な限り、以下の形態とするよう努める。</p> <p>① 歩道の全幅員を切下げる構造とするか、車道面を上げる構造とする。</p> <p>② すりつけをする区間の前後において、歩道面の高さを全幅員にわたりに下げ、当該すりつけ区間において 1.0m以上の平坦部を確保し、5%（1/20）以下の勾配ですりつける。</p>	<p>→【図 5-1】</p> <p>→【図 5-2】</p>
--	---------------------------------

「スムーズ段差世田谷型ブロック」

1 歩道と車道の段差

横断歩道等における歩道と車道の 2cm の段差は、視覚障害者が歩道と車道の境を認識するために必要な最小限の段差として、確保するものである。しかし、車椅子利用者からは、2cm の段差でも上りにくいとの指摘があった。

2 世田谷型ブロックの開発

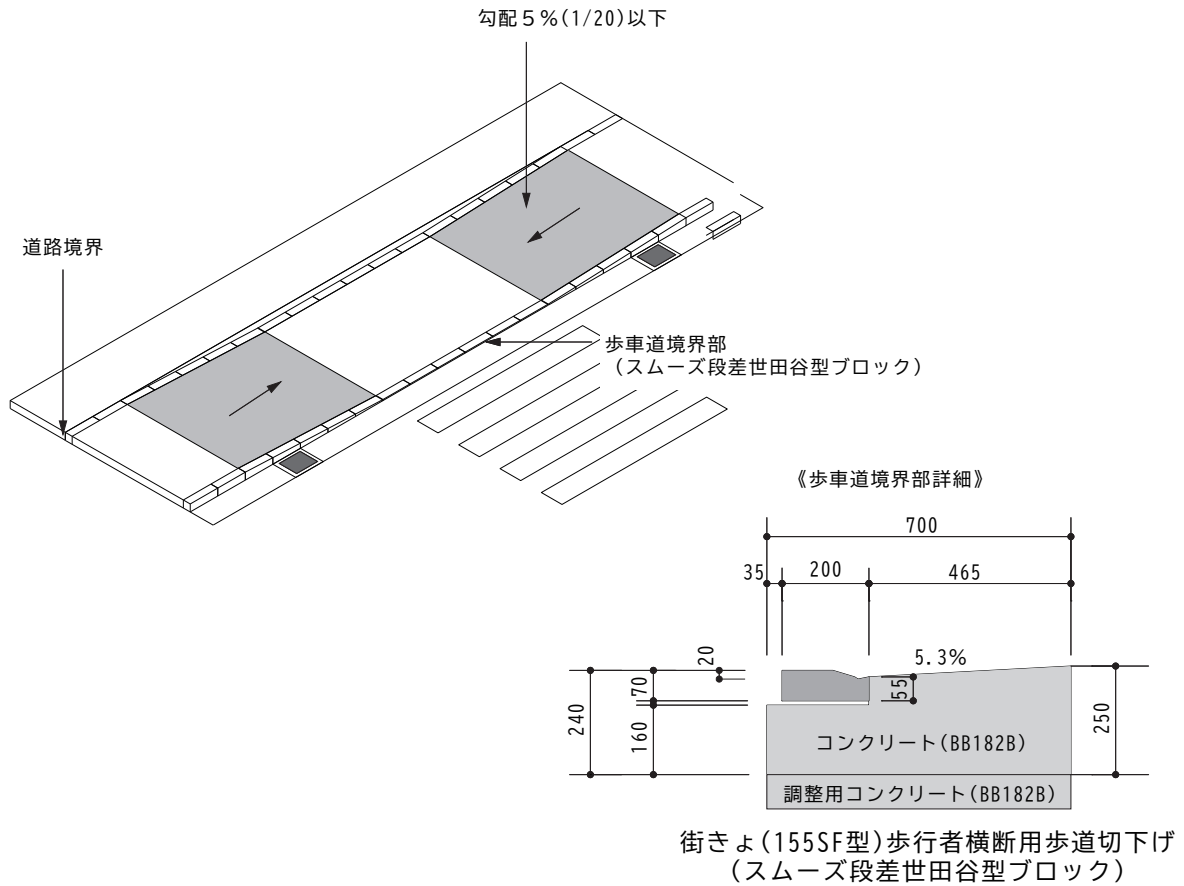
世田谷区では、平成 16 年 5 月に、庁内検討組織「交差点におけるバリアフリー対策提案プロジェクトチーム」で検討を進め、平成 18 年 3 月に、全ての人が利用しやすいユニバーサルデザインの形状である「スムーズ段差世田谷型」のブロックを開発した。

3 スムーズ段差世田谷型ブロックは、平成 18 年度から区内の道路に順次設置している。

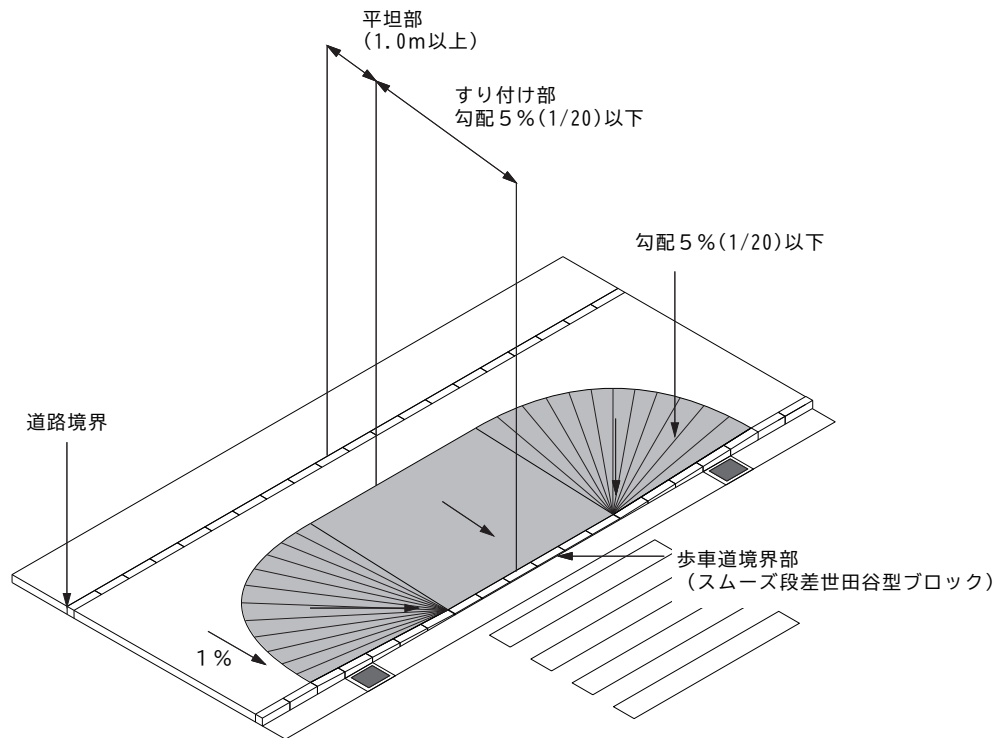
「スムーズ段差世田谷型ブロック」の整備例



【図5-1】全断面切下げ（マウントアップ・セミフラット方式の場合）

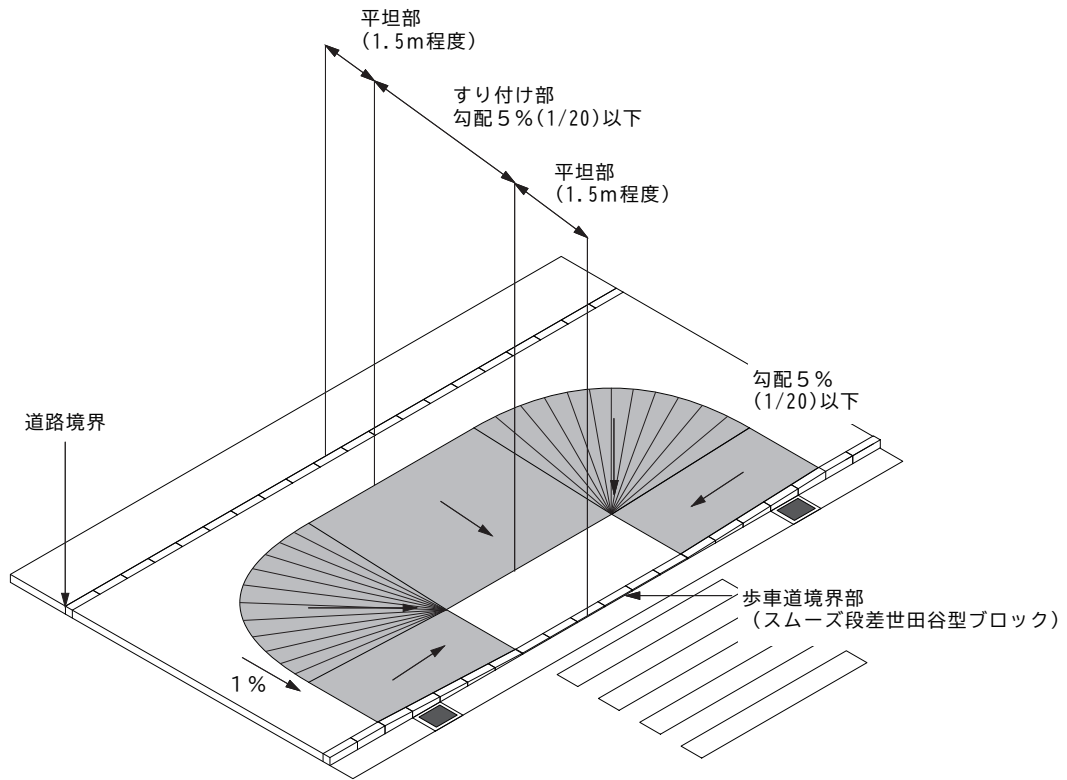


【図5-2】部分すり付け（マウントアップ・セミフラット方式の場合）



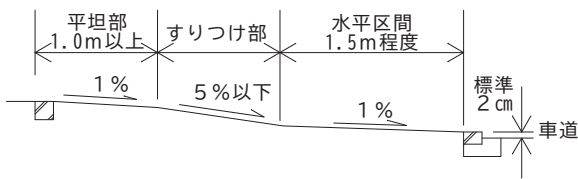
[図面中、視覚障害者誘導用ブロックは省略してある]

【図5-3】平坦部を設けた部分すり付け（マウントアップ・セミフラット方式の場合）



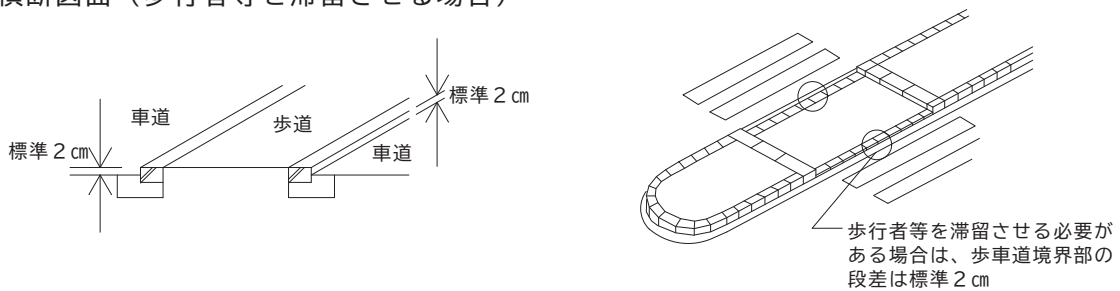
[図面中、視覚障害者誘導用ブロックは省略してある]

【図5-4】横断歩道部における構造



【図5-5】分離帯の切下げ

■横断図面（歩行者等を滞留させる場合）



## 6 歩道等と車道等との段差（交差点における切下げ）

### 【基本的考え方】

高齢者、障害者等歩行者のだれもが自由に移動できる歩行空間を連続的に確保するとともに歩行者の通行動線上にある段差についても歩行のしやすさや安全性を考慮する。

遵守基準	整備基準
交差点部の横断歩道に向けての切下げは、自動車に対する歩行者等の安全、路面の排水等を考慮し、全ての者が円滑に通行することができるような構造とすること。	

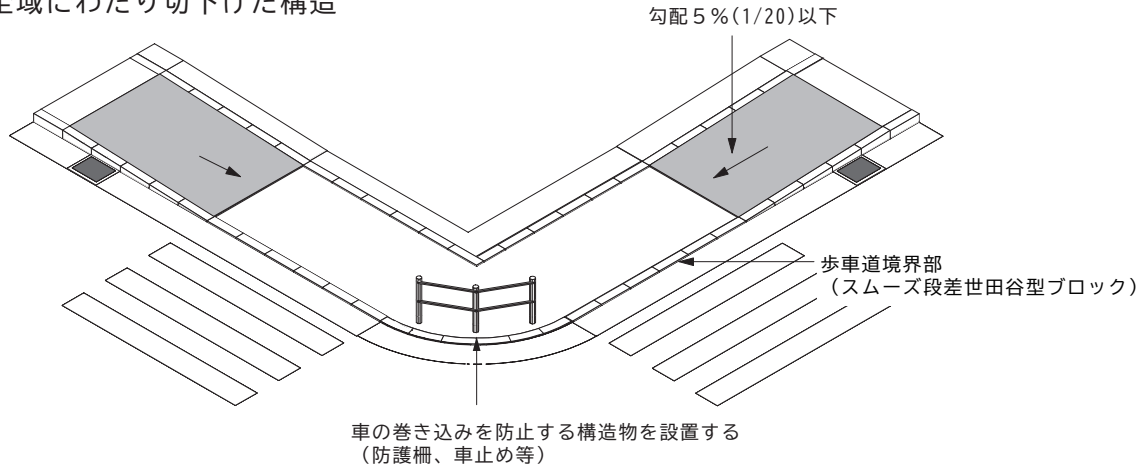
■基準の解説	凡例：●都と同等遵守 ○都と同等整備 ◆区追加遵守 ◇区追加整備
段差、すりつけ勾配	●段差、すりつけ勾配についての考え方は、「5 歩道と車道との段差(単路部)」と同様とする。
切下げ構造	●交差点部で双方向に横断歩道がある場合の切下げ構造は、歩道の幅員により以下のような構造とする。 (1) 歩道幅員の広い狭いに係わらず、沿道家屋への出入りに支障とならない箇所においては、交差点部全域にわたり切下げる構造とする。 この場合、大型車両の左折時における歩行者の安全を確保するため、横断歩道と横断歩道の間には防護柵や植樹帯又は縁石等を設置するものとする。 (2) 互いに広い歩道幅員を有する道路が交差する場合(平坦部1.0m以上+すりつけ部+平坦部1.5mが確保できる幅員)で、全域にわたり切下げた場合、沿道敷地へ影響が出るような箇所においては、図に示す構造とすることができる。
	→【図5-4】  →【図6-2】 →植樹帯内の樹木については低木とし、自動車運転者の視認を妨げないこと →【図6-1】

■整備が困難な場合の施工例	凡例：■都と同等整備例 □区で追加した整備例
切下げ構造（歩道幅員が狭い場合）	■歩道幅員が狭い箇所（平坦部1.0m以上+すりつけ部+平坦部1.5mが確保できないとき）で全幅員にわたり切下げた場合、沿道敷地に影響が出るような箇所においては、歩道全幅員において5%（1/20）以下の緩やかな勾配となるようにすりつけるものとする。 この場合、歩車道境界ブロックの段差を少ない構造にするなど、少しでも滑らかにすりつくような形状を工夫する。

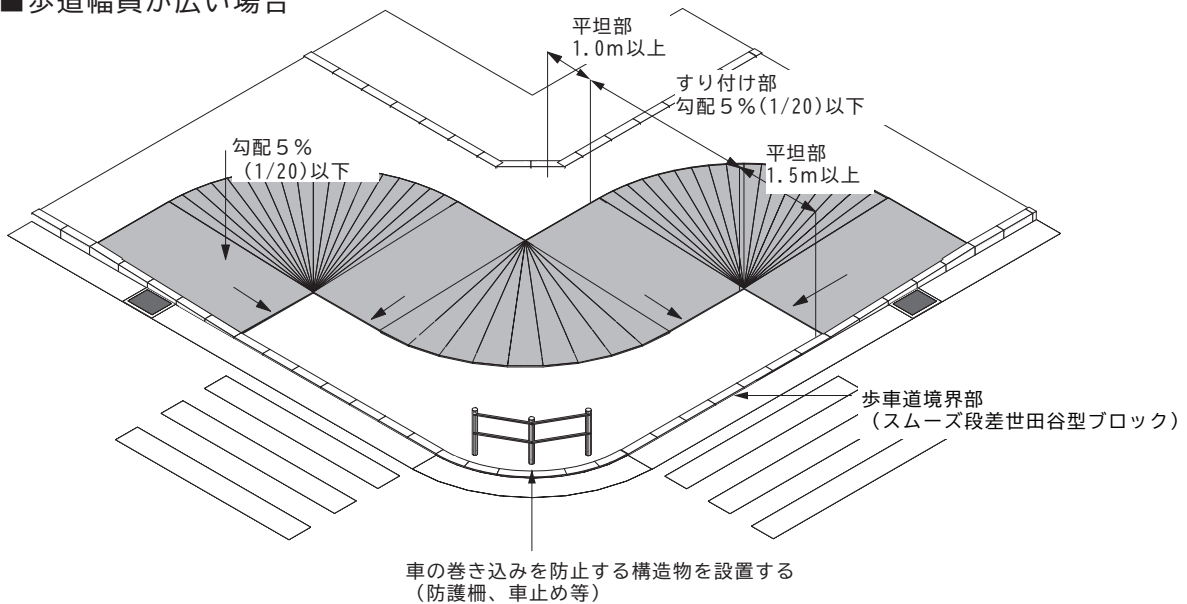


【図6-1】交差点部の切下げ構造（マウントアップ・セミフラット方式の場合）

■全域にわたり切下げた構造

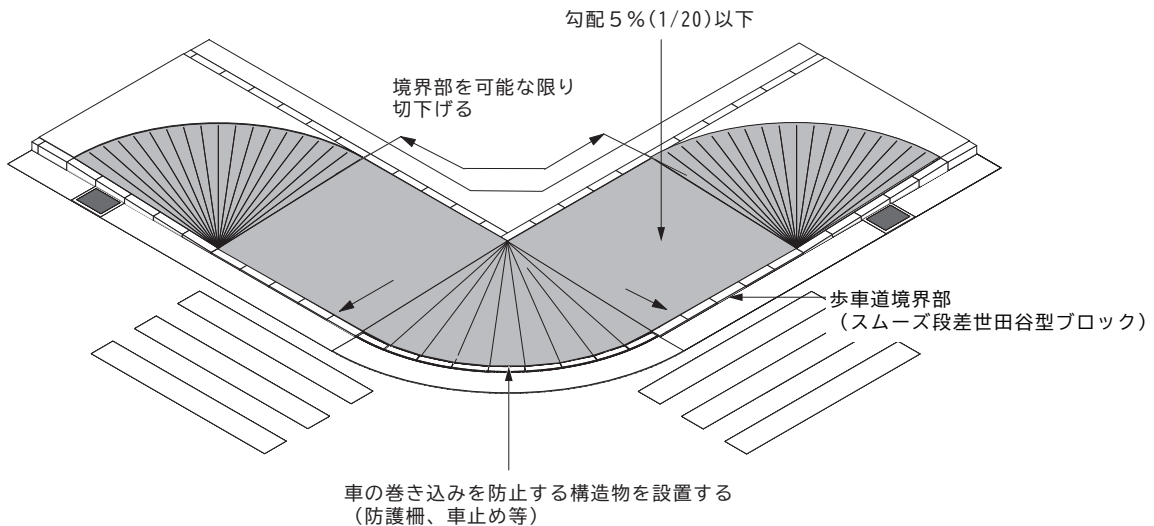


■歩道幅員が広い場合



【図6-2】交差点部の切下げ構造

（歩道幅員が狭く、全域にわたり切下げができない場合）



[図面中、視覚障害者誘導用ブロックは省略してある]

# 7 歩道等と車道等との段差（枝道等と交差する場合）

## 【基本的考え方】

高齢者、障害者等歩行者のだれもが自由に移動できる歩行空間を連続的に確保するとともに、通行動線上にある段差についても歩行のしやすさや安全性を考慮する。

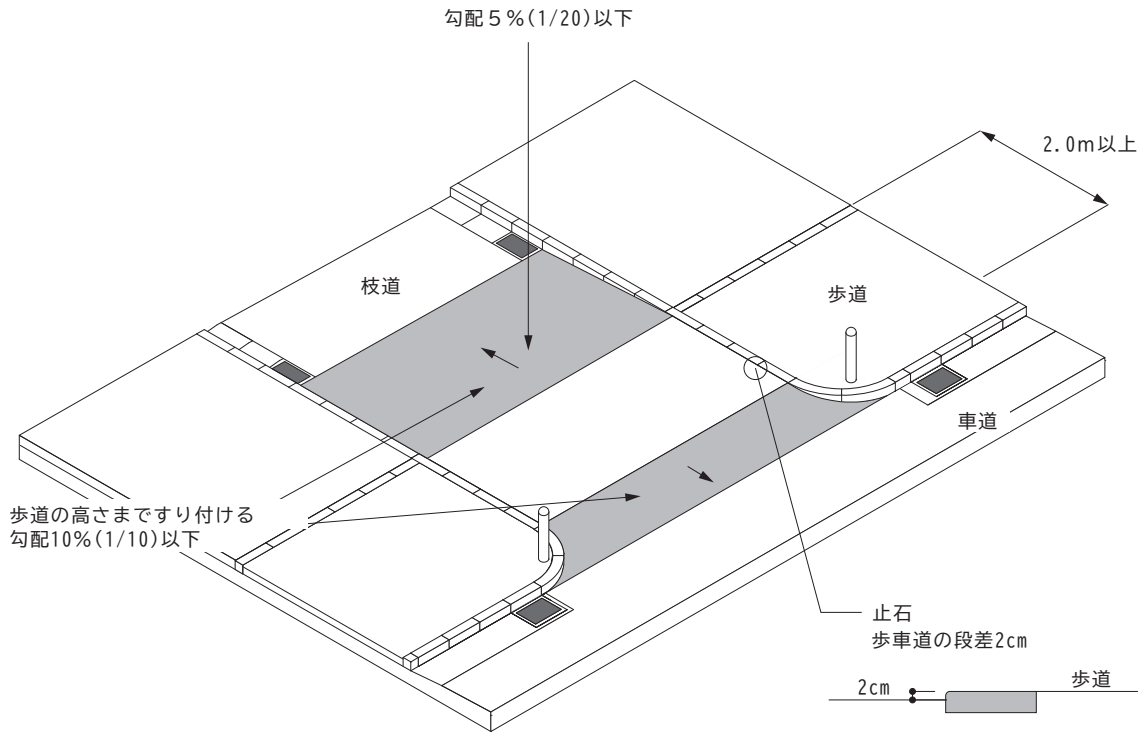
遵守基準	整備基準
ア 自動車等の交通量の少ない枝道等と交差する場合は、本線の歩行者等の通行の安全性、利便性及び連続性を考慮し、歩道面が連続して平坦となるような構造とすること。	
イ 切開き形式とする場合は、視覚障害者に配慮するため、枝道等の路面と歩道等の路面とに段差を設けること。	

■基準の解説	凡例：●都と同等遵守 ○都と同等整備 ◆区追加遵守 ◇区追加整備
細街路と交差する場合の構造	<ul style="list-style-type: none"> <li>●自動車交通量の少ない細街路と交差する場合は、切下げ構造を基本とし、本線の歩道を連続させ、縁石の段差は5cmを標準とする。なお、視覚障害者の利用等に考慮し、切り開き形式とする場合は歩道面と細街路の段差は2cmを標準とする。</li> <li>●交差する細街路の自動車交通量が多い場合には、切り開き形式を基本とし、歩道面と細街路の段差は2cmを標準とする。</li> <li>●マウントアップ形式で切り開き形式とする場合は、細街路の路面を歩道の高さまで持ち上げることを原則とする。現場の状況等によって、細街路の路面を持ち上げることが困難な場合は、歩道面をすりつける構造としてもよい。なお、細街路の路面と歩道面の段差は2cmを標準とする。</li> <li>●詳細な構造の決定にあたっては、細街路の利用状況や幅員等から関係者と協議すること。</li> </ul> <p style="text-align: right;">→【図 7-2】 →【図 7-1】</p>

■望ましい整備	凡例：◎都と同等望ましい整備 ☆区で追加した望ましい整備
細街路と交差する場合の構造	<ul style="list-style-type: none"> <li>☆歩道と枝道との交差部には、必要に応じて横断歩道を設置する。</li> <li>☆視覚障害者の安全性を考慮し、歩道と枝道の交差部の手前には、視覚障害者誘導用ブロックを設置する。</li> <li>☆歩道と枝道の交差部の手前には、自動車運転者への注意を喚起するため、可能な限りイメージランプを設置する。</li> </ul>

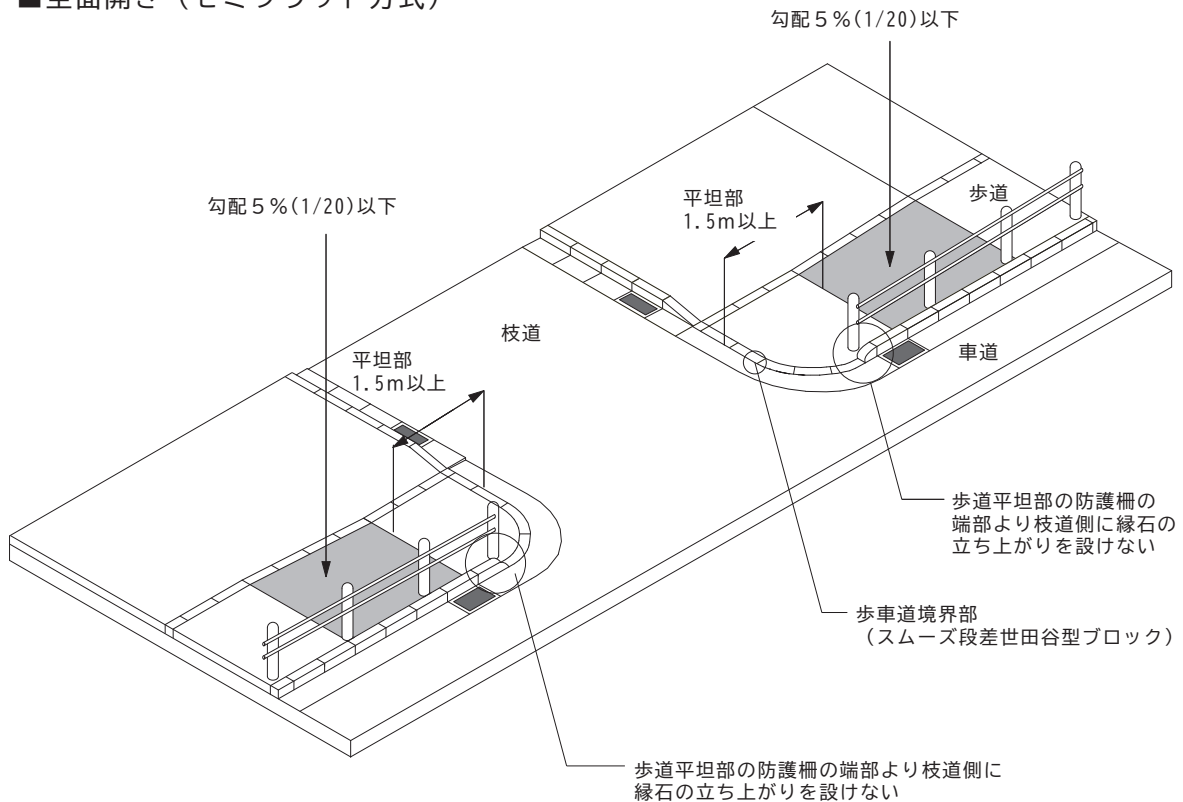
## 【図7-1】 枝道と交差する場合

- 切り開きでハンプを設置（マウントアップ方式）  
（枝道の路面高を歩道の高さまで持ち上げる場合の例）



## 【図7-2】 全断面切下げをする場合

- 全面開き（セミフラット方式）



[図面中、視覚障害者誘導用ブロックは省略してある]

# 8 沿道敷地との段差

## 【基本的考え方】

全ての歩行者が、道路から沿道の敷地や家屋等に安全かつ快適に移動できるように、道路境界に生じる段差を可能な限り縮小する。

### 整備基準

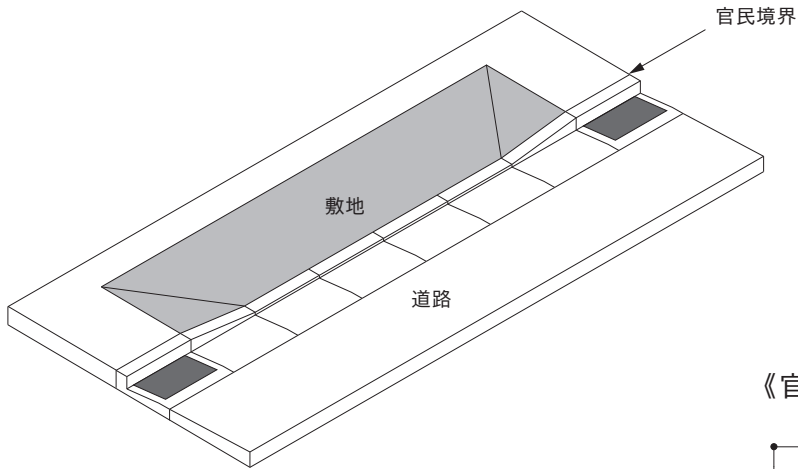
特定公共的施設等の出入口と接続する部分は、段差を可能な限り縮小すること。

#### ■基準の解説 凡例：●都と同等遵守 ○都と同等整備 ◆区追加遵守 ◇区追加整備

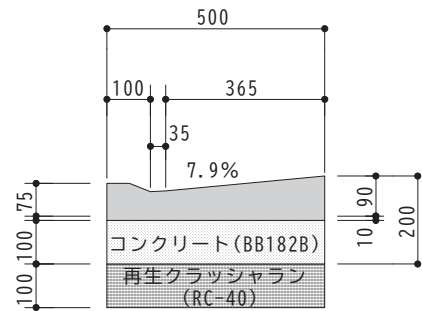
<p>歩道と接している沿道敷地</p>	<p>◇原則として、歩道と沿道敷地の出入口には、段差を設けないようにする。 ◇やむを得ず歩道と沿道敷地の出入口に段差が生じる場合は、沿道敷地内にスロープ等を設置する。</p>	
<p>単断面道路と接している沿道敷地</p>	<p>◇L形溝及び特殊L形溝により、沿道敷地の出入口を処理する場合は、可能な限り2cmの高さのもの（スムーズ段差世田谷型L形300用）を使用する。 ◇透水性舗装等により、別途路面の雨水排水処理がなされている場合は、特殊L形溝に代わるものとして、段差の生じないグレーチング等を使用する。グレーチングは細目の網（10mm以下）を使用する。また、表面の仕上げはノンスリップ加工をしたものとする。 ◇道路から沿道敷地内に雨水が侵入しないように、出入口付近で通行動線上支障とならない位置に、雨水ます等の排水施設を設置する。 ◇やむを得ず道路と沿道敷地の出入口に段差が生じる場合は、沿道敷地内にスロープ等を設置する。</p>	<p>→【図8-1】</p>

【図8-1】沿道敷地との段差縮小（単断面の道路の場合）

■ 2 cm段差の L 形溝

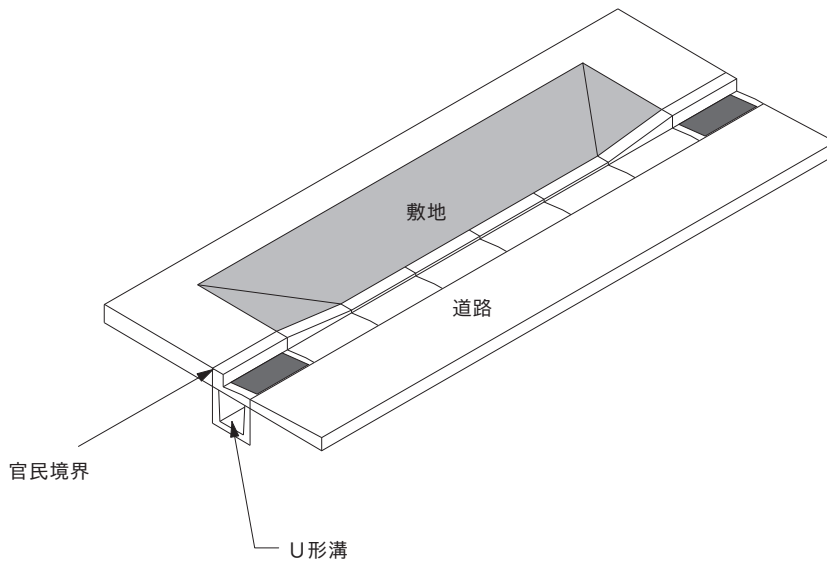


《官民境界部詳細》



（スムーズ段差世田谷型 L 形300用）

■ 特殊 L 形溝



## 9 橋の取付け部

### 【基本的考え方】

橋梁を新設若しくは改修する場合、河川管理の必要から、橋梁上面が接続道路より高くなる場合が多いため、橋と道路の高低差を極力なくし、全ての歩行者が安全で快適に通行できるように工夫する。

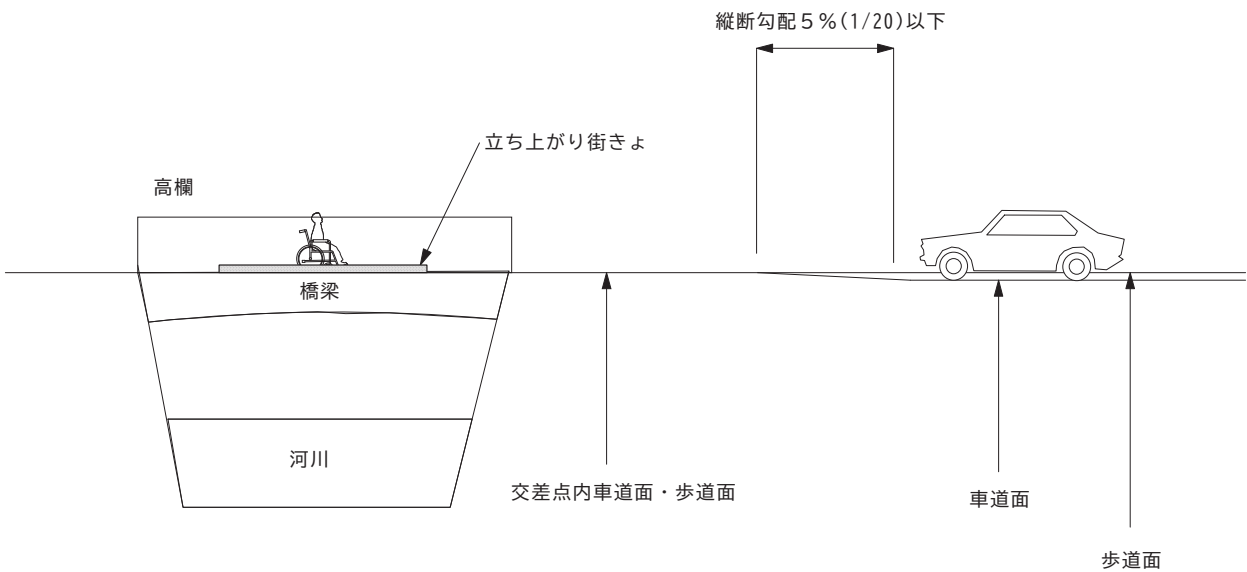
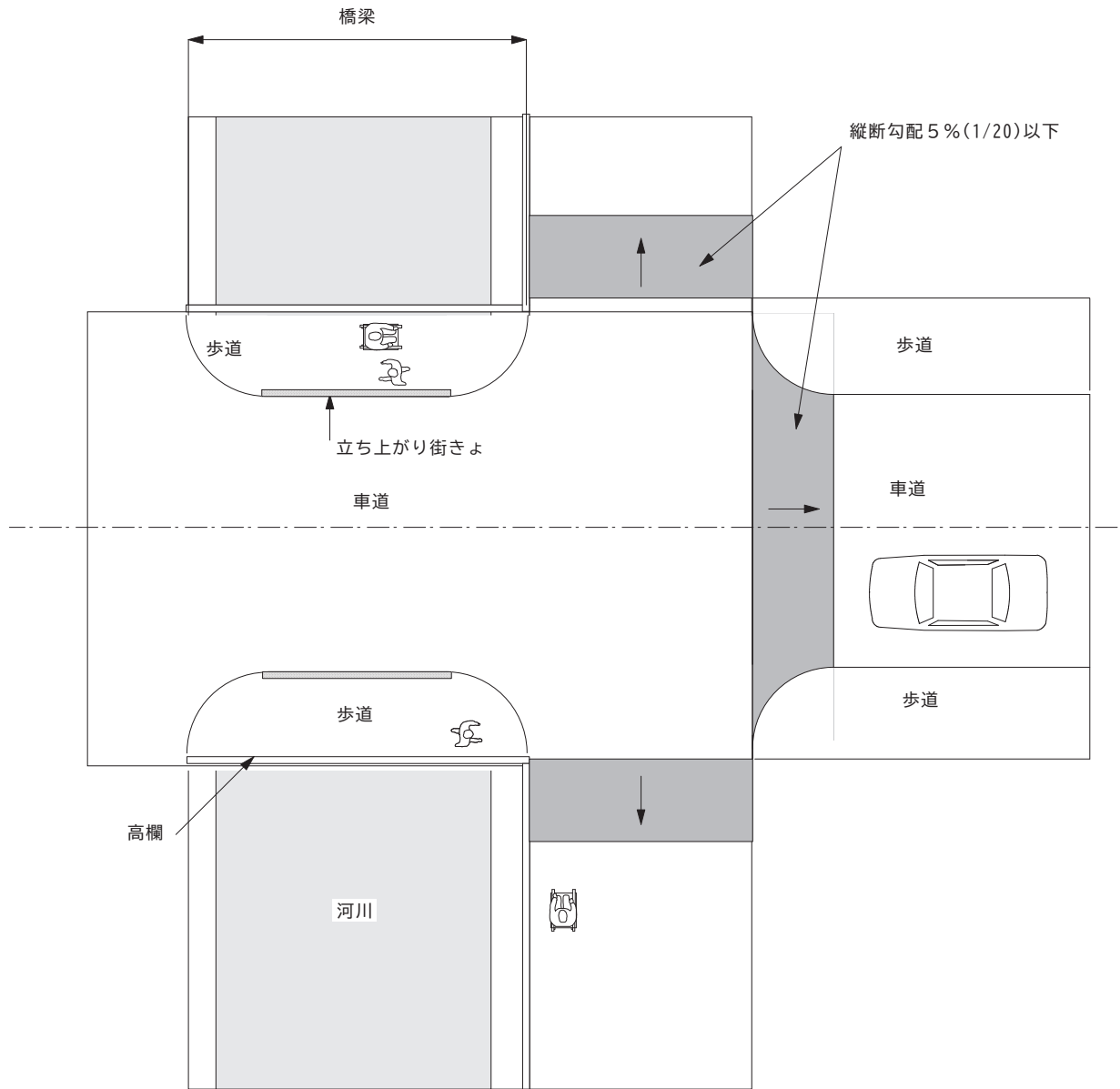
### 整備基準

- |   |
|---|
| (1) 橋の取付け部においては、可能な限り道路の高低差を縮小すること。                         |
| (2) 橋の取付け部においては、全ての歩行者等が安全で快適に移動することができるよう勾配を緩やかにする工夫をすること。 |
| (3) 橋の取付け部における勾配の方向は、歩行者等の通行動線の方向と一致させること。                  |

■基準の解説 凡例：●都と同等遵守 ○都と同等整備 ◆区追加遵守 ◇区追加整備

- |   |          |
|---|----------|
| ◇橋梁と道路に段差が生じる場合は、道路を手前からすり付けて段差の解消を図る。すり付け勾配は、5% (1/20) 以下となるようにし、勾配の方向は、歩行者の通行動線の方向と一致させる。 | →【図 9-1】 |
| ◇主桁の構造及び懸架物（水道管、ガス管等）の懸架方法を検討して、可能な限り桁高を低くする。   |          |

【図9-1】 橋梁取り付け部の縦断勾配



# 10 車両乗り入れ部

## 【基本的考え方】

高齢者、障害者等歩行者のだれもが自由に移動できる歩行空間を連続的に確保するとともに、歩行者の通行動線上にある勾配についても歩行のしやすさや安全性を考慮する。

遵守基準	整備基準
(1) 歩道等における車両乗入れ部は、歩行者等の通行の安全性及び快適性を考慮し、歩道等の路面が連続して平坦となるような構造とすること。	
(2) 車両乗入れ部の縁石の段差は、5cmを標準とすること。	
(3) 車両乗入れ部のすり付け勾配は、15/100以下（特殊縁石を用いる場合は、10/100以下）とすること。	

■基準の解説      凡例：●都と同等遵守    ○都と同等整備    ◆区追加遵守    ◇区追加整備

車乗り入れ部の構造	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆原則として、「世田谷型の特殊乗入れブロック」を使用し、可能な限り連続する歩道の平坦部を確保する。平坦部の幅員は2.0m以上が望ましい。</li> <li>◆植栽帯が連続してある場合は、植栽帯の幅の中ですり付ける構造とする。</li> <li>●2.0m以上の幅員の確保が困難な場合は、必要に応じて特殊縁石を使用するなど、1m以上の平坦部分を連続して設けるものとする。</li> <li>●歩道幅員が狭い箇所（平坦部2.0m+すりつけ部が確保できないとき）において、大型車両の乗り入れがある場合、又は車両の乗り入れが多い場合は、1.0m以上の平坦部を確保できる場合に限り、通常の切下げで施工できるものとする。</li>   <li>●上記の場合において、1.0mの平坦部が確保できないときは、沿道の状況を考慮した上で歩道の全幅員を切下げる構造を検討する。この場合、歩行者の通行動線方向の勾配は5%以下とする。</li> </ul>	<p>→【図10-6】</p> <p>→【図10-2】 【図10-5】</p> <p>→【図10-1】</p> <p>→【図10-3】 「車両の乗り入れが多い場合」とは、ガソリンスタンドや病院等において頻繁に車両の出入りがある場合をいう。</p> <p>→【図10-4】</p>
すりつけ勾配	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車乗り入れ部のすりつけ勾配、15%（約1/7）以下（世田谷型特殊乗入れブロックを用いる場合は、10%（1/10）以下とする。）。</li> </ul>	
段差	<ul style="list-style-type: none"> <li>●車乗り入れ部の車道と縁石の段差は、5cm以下とする。</li> </ul>	<p>→歩車道境界部の段差は、視覚障害者の安全な歩行を確保する上で省略することはできない。横断歩道部における段差（標準2cm）との区別ができるよう配慮する。</p>

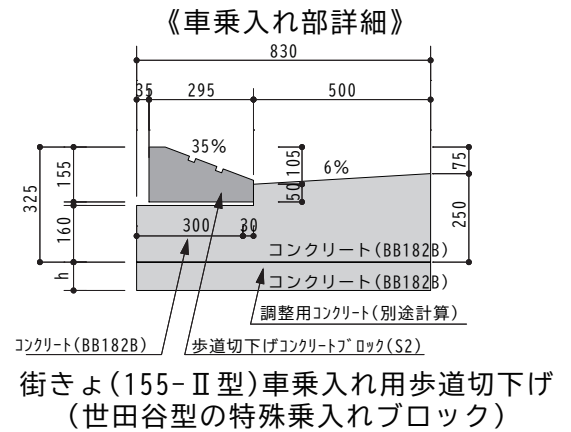
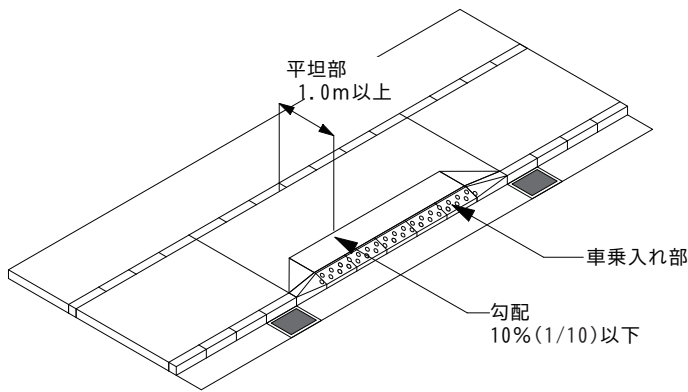


■ 整備が困難な場合の施工例
 凡例： ■ 都と同等整備例    □ 区で追加した整備例

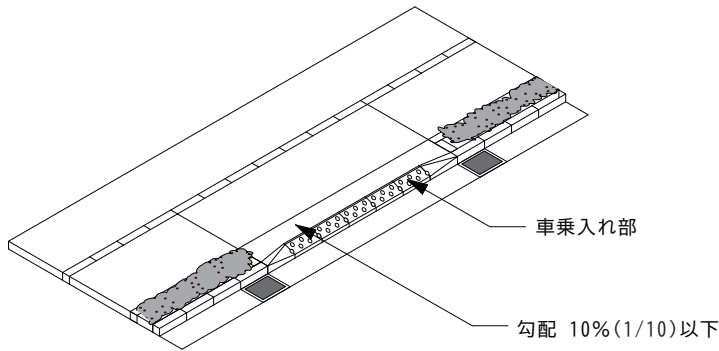
沿道の協力が得られる場合（歩道幅員が狭い場合）	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 車道とのすりつけによって歩道等と民地との高低差が生じ、歩行者又は自転車の通行に支障をきたす場合には、当該歩道等における民地側のすりつけ等の処置を行うよう配慮する。</li> <li>■ 車乗り入れ部の設置間隔が短く、歩道面に設ける段差すりつけが連続する場合には、排水施設の設置、交通安全対策、民地側とのすりつけ等を勘案し、一定区間において歩道面を切り下げる等、車椅子使用者等の通行を考慮した必要な措置を講ずるよう努める。</li> </ul>	→ 【図 10-7】
-------------------------	--	------------

《マウントアップ形式の場合》

【図10-1】原則として特殊街きょブロックを使用

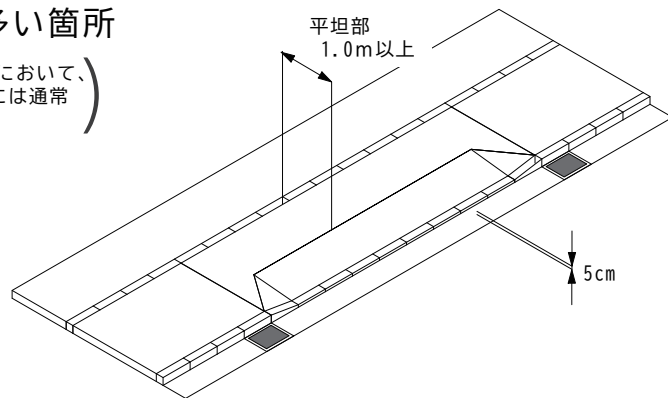


【図10-2】植樹帯のある歩道の場合は植樹帯の幅の中ですり付ける

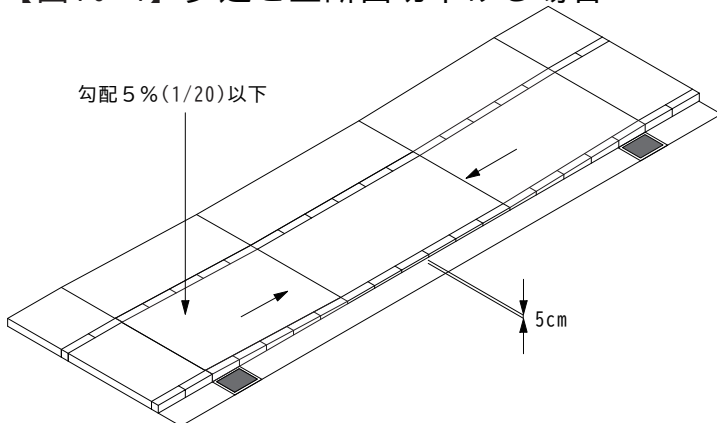


【図10-3】大型車両の乗入れが多い箇所

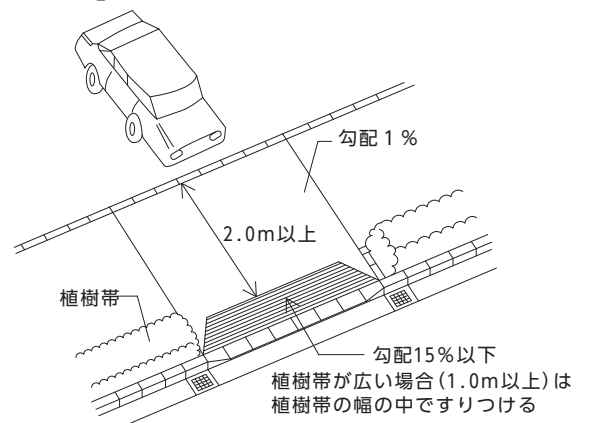
(バス停車場・ガソリンスタンドなどにおいて、平坦部が1.0m以上確保できる場合には通常の切下げ構造としてもよい)



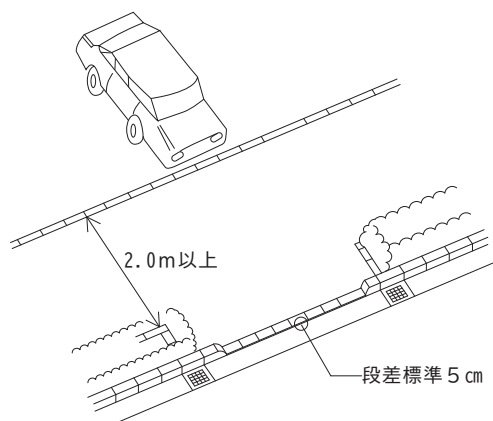
【図10-4】歩道を全断面切下げる場合



【図10-5】平坦部が2.0m以上ある場合

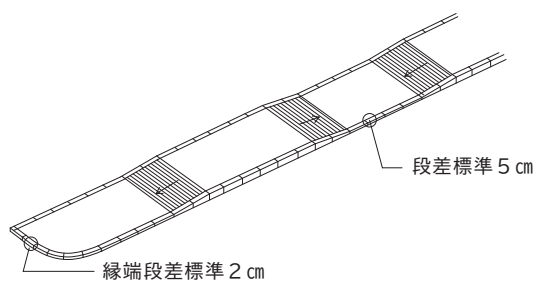


《マウントアップ形式の場合》  
 【図10-6】セミフラット形式の場合

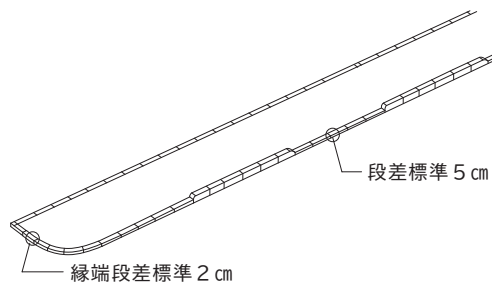


【図10-7】セミフラット形式で波打ちを解消したイメージ

■マウントアップ形式  
 (車両乗り入れ部の間隔が狭い場合)



■セミフラット形式



出典：道路の移動等円滑化整備ガイドライン

〔図面中、信号機、視覚障害者誘導用ブロックは省略している〕

# 11 横断歩道

## 【基本的考え方】

高齢者、障害者等歩行者のだれもが自由に移動できる歩行空間を連続的に確保する。

遵守基準	整備基準
(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。	(1) 同左
(2) 横断歩道には、可能な限り道路標識又は信号機及び道路標示を設けること。	(2) 横断歩道には、道路標識又は信号機及び道路標示を設けること。

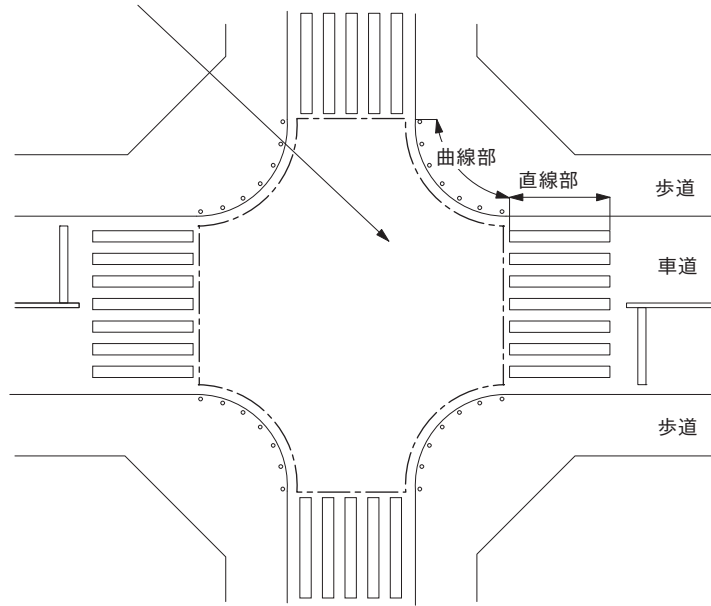
## ■基準の解説 凡例：●都と同等遵守 ○都と同等整備 ◆区追加遵守 ◇区追加整備

設置場所	<p>●横断歩道は、歩行者の安全性・利便性等を考慮し、視界の良好な場所を選定して設置する。</p> <p>また、幹線以外で自動車交通量が多い通りで、横断する歩行者の多い場所では、歩行者や自転車の安全性を考慮し設置する。</p> <p>◆視覚障害者が確実に横断できるように、可能な限り、横断歩道は歩道と直角に設置する。</p> <p>●信号機が設置されている交差点は、原則として交差点及び交差点付近に設置し、信号機が設置されていない交差点については、原則として車道幅員が概ね 3.5m 以上で、次のいずれかに該当する場所に設置する。</p> <p>① 交通量及び横断歩行者が多く、歩行者の安全を確保する必要がある場所</p> <p>② 沿道に多数の人が利用する商店、公共施設等がある場所</p> <p>③ 駅、学校等に通じる場所、バス停留所付近等特に必要な場所</p> <p>●単路部については、原則として車道幅員が概ね 5.5m 以上で、横断歩行者が多く歩行者の安全を確保する必要がある場所及び信号機が設置されている場所に設置する。</p>	
信号機	<p>●信号機は、警察庁が定める「信号機設置の指針」に基づき、交通量、道路幅員、隣接信号機との距離、事故発生状況、近隣の学校や病院などの諸施設の有無等を総合的に考慮して設置する。</p> <p>◆信号機の設置に当たっては、以下のことに配慮する。</p> <p>① 歩行者用の青信号の時間（点滅時間も含む）については、高齢者、障害者等の歩行速度を考慮する。</p> <p>② 押しボタン式信号機の押しボタンの高さは、地上から 1.0m を標準とし、設置場所については、車椅子使用者等が車道に飛び出さないように、平坦部に設置する。</p>	→ 「信号機設置の指針（警察庁交通局交通規制課）」参照
分離帯における段差	<p>●横断歩道の途中にある分離帯は、車道と同一の高さとする。ただし、歩行者の横断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には、縁石の高さは 2cm を標準とする。</p>	→ 【図 11-1】

設置場所	◎高齢者、障害者等の利用が多い場所においては、横断距離（車道幅員）、歩行者用信号機の有無及び自動車の交通量等を総合的に検討し、高齢者や障害者等の利便を図る。	
信号機	<p>◎道路を横断する視覚障害者の利便性、安全性等の向上を図るため、歩行者用信号が青の間に音響を出力し誘導するための信号機（音響式信号機）を以下の場所に優先的に設置する。</p> <p>① バリアフリー法における重点整備地区内の主要な生活関連経路に係る横断歩道</p> <p>② 視覚障害者の利用頻度が高い施設の周辺で、視覚障害者の需要が見込まれる横断歩道</p> <p>◎横断歩行者の安全性の向上を図るため、待ち時間及び残り時間を表示する経過時間表示付き歩行者用交通信号灯器（ゆとりシグナル）を設置する。</p> <p>☆経過時間表示付き歩行者用交通信号灯器（ゆとりシグナル）は、横断歩行者の利用状況を考慮して設定する。</p> <p>◎歩行者等の安全を確保するため、歩車分離式信号（自動車等との交錯が生じない信号表示又は自動車等との交錯が少ない信号表示）を導入する。</p> <p>◎歩行者の横断に必要な時間は高齢者、障害者等の歩行速度を考慮し、信号表示秒数を設定する。</p>	<p>→「視覚障害者用付加装置に関する設置・運用指針（警察庁交通局交通規制課）」参照</p> <p>→「経過時間表示付き歩行者用交通信号灯器に関する設置・運用指針（警察庁交通局交通規制課）」参照</p> <p>→「歩車分離式信号に関する指針（警察庁交通局交通規制課）」参照</p>
視覚障害者用道路横断帯（エスコートゾーン）	<p>◎道路を横断する視覚障害者の安全性及び利便性を向上させるため、横断歩道上に、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（以下「エスコートゾーン」という。）を設置する。</p> <p>◎エスコートゾーンは、以下の場所に優先的に設置する。</p> <p>① 視覚障害者の利用頻度が高い施設の周辺で、視覚障害者の需要が見込まれる横断歩道</p> <p>② バリアフリー法における重点整備地区内の主要な生活関連経路に係る横断歩道</p>	<p>→【図 11-2】</p> <p>→「エスコートゾーンの設置に関する指針（警察庁交通局交通規制課）」参照</p>

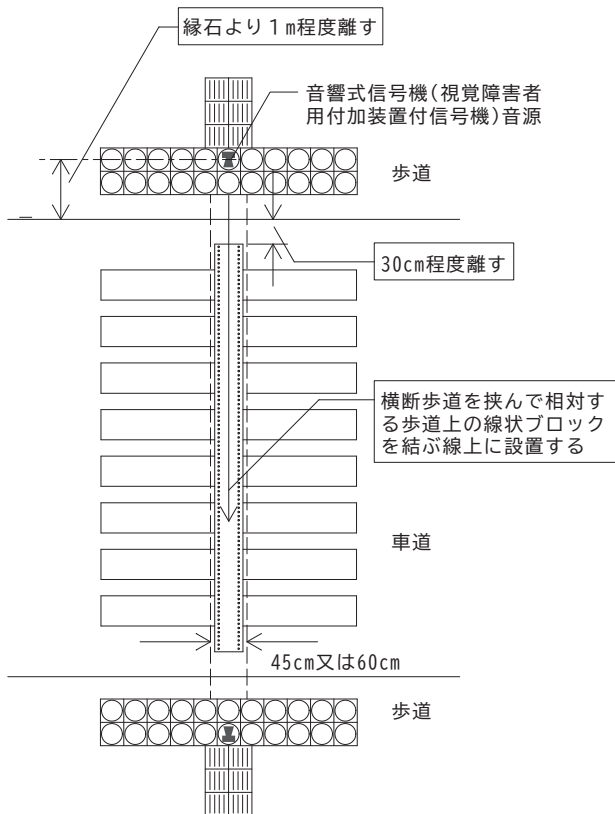
## 【図11-1】横断歩道の設置の範囲

この範囲内には可能な限り  
横断歩道を設置しないようにする



## 【図11-2】エスコートゾーンの設置図

エスコートゾーンの設置に関する指針の制定について(通達)より(警察庁交通局交通規制課)



### 設置方法

- (1) 横断歩道の中央付近で直線状に連続して設置すること。
- (2) 末端を歩道の縁石端から30cm程度離すこと。
- (3) 幅は、45cm又は60cmとすること。

# 12 視覚障害者誘導用設備

## 【基本的考え方】

視覚障害者が安全に歩行移動することができるように、道路の舗装及び構造に配慮する。

遵守基準	整備基準
(1) 視覚障害者が多く利用する道路の歩行者の通行部分には、視覚障害者誘導用ブロックを設けること。	
(2) 視覚障害者誘導用ブロックの色は、黄色を原則とすること。ただし、周辺の舗装の色彩との輝度比において対比効果を発揮することができない場合には、他の色を使用することができる。	
(3) (2)のただし書の場合において、輝度比が確保される措置を講ずること。	

## ■基準の解説 凡例：●都と同等遵守 ○都と同等整備 ◆区追加遵守 ◇区追加整備

誘導用設備	◆視覚障害者誘導用設備とは、視覚障害者を誘導するために必要な視覚障害者誘導用ブロック、リーディングライン、音声誘導装置、点字案内表示等、その他の全てを含むものとする。その中から必要に応じて整備をする。	
種類	<ul style="list-style-type: none"> <li>●視覚障害者誘導用ブロックの種類は、線状ブロック（誘導用）と点状ブロック（警告用）の2種類とする。</li> <li>●線状ブロックは、主として誘導対象施設の方向を案内するために用いる。その設置は、通行動線の方向と線状突起の方向とを平行にする。</li> <li>●点状ブロックは、主として危険箇所及び曲がり角などの注意喚起並びに誘導対象施設の所在を示すために用いる。</li> </ul>	→【図 12-1】
設置場所及び設置方法について	<ul style="list-style-type: none"> <li>●設置場所及び設置方法については以下のとおりとする。               <ol style="list-style-type: none"> <li>① 設置場所及び設置方法については「視覚障害者誘導用ブロック設置指針・同解説」（(公社)日本道路協会）を準用する。</li> <li>② 視覚障害者が多く利用する道路、視覚障害者がよく利用する施設と駅又はバス停留所などの交通結節点を結ぶ道路の歩道上には重点的に整備する。</li> <li>③ 危険物を回避させる場合、複雑な誘導経路の場合、視覚障害者が頻繁に利用する場合などにおいては、連続的に敷設する。なお、敷設に当たっては、視覚障害者の歩行者動線を考慮して、最短距離で目的地に辿り着けるよう誘導するために連続的かつ極力直線的な敷設を標準とする。</li> <li>④ 電柱などの道路占用物等の施設を避けるために急激に屈曲させることのないよう、官民境界にある塀や建物との離隔 60cm 程度にとられず、占用物件を避けた位置に直線的な敷設を標準とする。</li> <li>⑤ 通行動線の結節点、歩道状況の変化地点、立体横断施設の昇降口、地下道の出入口、その他公共交通施設の出入口などに敷設する。</li> <li>⑥ 平面的に車両等と混合交通になる箇所（横断歩道部、細街路の切り開き部等）の直前及び階段や急激に縦断勾配が変化する箇所の直前等に設置する。</li> <li>⑦ 踏切道手前の歩道への敷設を標準とする。</li> <li>⑧ その他、歩道上で特に視覚障害者の誘導を図る必要がある箇所、誘導用ブロックによってその効果があると認められる箇所に敷設する。</li> <li>⑨ 敷設に当たっては、その他の歩道利用者の安全を阻害しないよう配慮する。</li> </ol> </li> </ul>	→【図 12-4】 →【図 12-3】 →【図 12-2】 横断歩道の途中にある複断面の中央分離帯を含む。

形状	<p>●視覚障害者誘導用ブロックの形状、寸法及びその配列については、JIS T 9251 によることを原則とする。(JIS 規格については巻末資料編を参照)</p> <p>① 点状ブロックの突起を配列するブロック等の大きさは 300mm (目地込み) 四方以上とする。</p> <p>② 点状ブロックの突起の数は 25 (5×5) を下限とし、ブロック等の大きさに応じて増やす。</p> <p>③ 線状ブロックの突起の本数は 4 本を下限とし、ブロック等の大きさに応じて増やす。</p> <p>④ ビス式のものを使用しない。</p>	→【図 12-1】
材質等	<p>●視覚障害者誘導用ブロックの材質については、以下のとおりとする。</p> <p>① 十分な強度を有し、滑りにくく、歩行性、耐久性、耐摩耗性に優れたものとするとともに、退色、輝度の低下が少ない素材とする。</p> <p>② ブロックの色は原則として黄色とする。ただし、周辺の舗装の色彩との輝度比において対比効果が発揮できなくなるなど、やむを得ず他の色を使用する場合は、舗装面との輝度比が確保できるようにブロックを縁取るよう舗装の色を変えるなどの対応を標準とする。</p>	
踏切道内の視覚障害者の誘導	○踏切道内には、視覚障害者が車道や線路に誤って進入することを防ぐとともに踏切の外にいと誤認することを回避するため、視覚障害者誘導用ブロックとは違う表面に凹凸のついた誘導表示等を設けることと公共交通施設の整備基準で規定されている。そのため、踏切外の道路上の誘導ブロックを適切に設置し、また踏切内に適切な設置がされるよう配慮すること。	→道路の移動等円滑化に関するガイドライン(国土交通省)

■望ましい整備		凡例：◎都と同等望ましい整備	☆区で追加した望ましい整備
音声誘導	◎視覚障害者が多く利用する施設等の周辺地域においては、音声誘導等との併設を積極的に推進する。		
誘導用ブロック	◎誘導性を確保するため、極力一つの経路(出入口が複数ある場合は、各出口からの一経路とする)とすることが望ましい。		

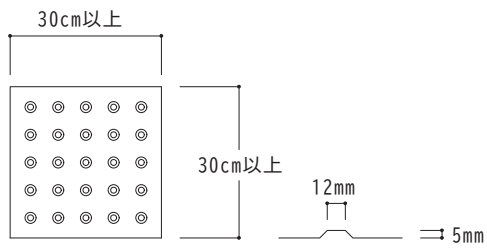
<p>輝度比</p> <p>舗装路面上における視覚障害者誘導用ブロックの視認性を表す指標として、輝度比を用いる。舗装路面、視覚障害者誘導用ブロック、それぞれの輝度を輝度計により測定し、以下の式によって算出する。なお、輝度比 1.0 以下の場合は、逆数で表す。</p> $\text{輝度比} = \frac{\text{視覚障害者誘導用ブロックの輝度 (cd/m}^2\text{)}}{\text{舗装路面の輝度 (cd/m}^2\text{)}}$ <p style="text-align: right;">cd : カンデラ (光度)</p>
---

<p>リーディングライン 【図 12-5】 参照</p> <p>色は、原則として黄色とする。</p> <p>ただし、周辺の舗装の色彩との輝度比や明度比において、視覚障害者が容易に判別できる場合は、他の色を用いることができる。</p>
--

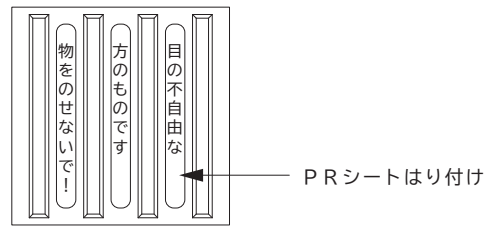


【図12-1】 視覚障害者誘導用ブロックの種類(JIS T 9251)

■点状ブロック

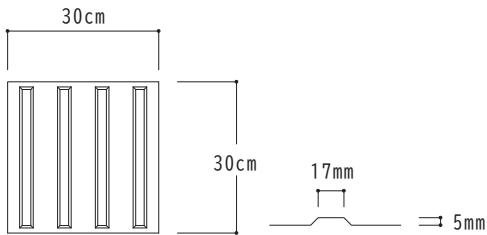


■線状ブロックにPRシートを敷設した例



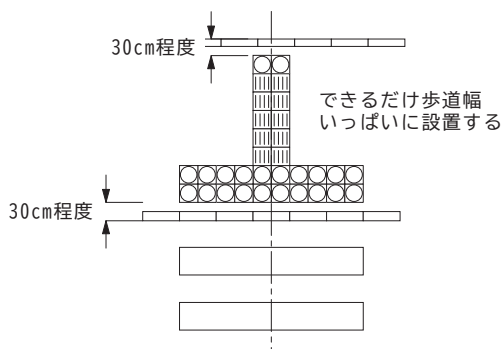
視覚障害者誘導用ブロック上への商品や看板のせり出しを防ぐ

■線状ブロック

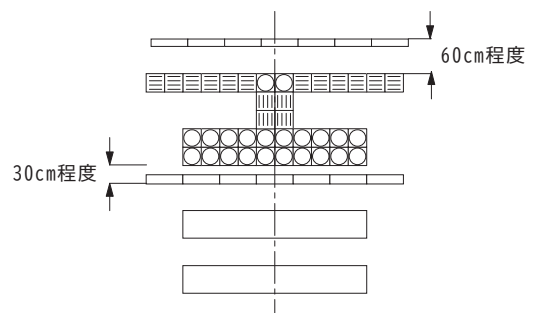


【図12-2】 横断歩道部への設置例

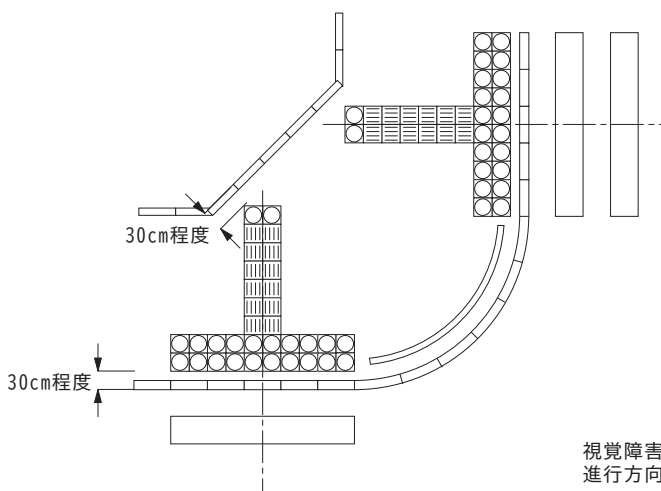
■連続的に案内していない場合（一般例）



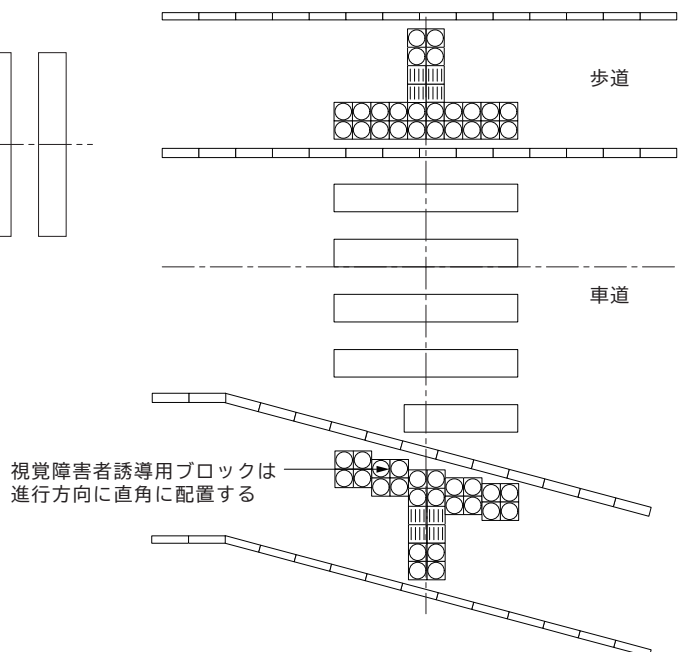
■連続的に直線方向を案内している場合



■2方向に横断が生じる場合

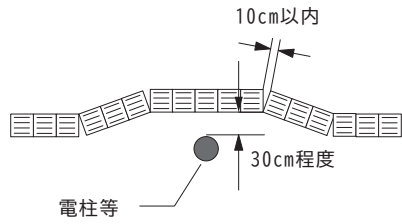


■歩道に対して垂直に設置できない場合



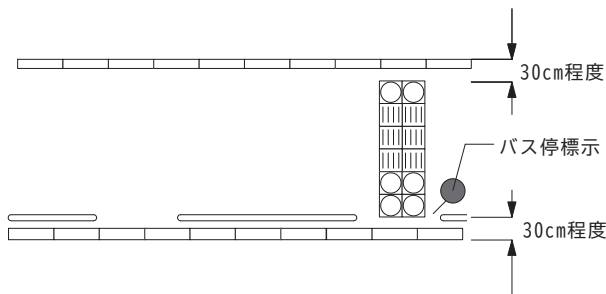
### 【図12-3】危険物回避の設置例

#### ■電柱等を回避する場合

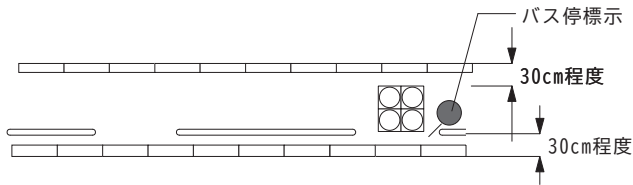


### 【図12-4】バス停留所への設置例

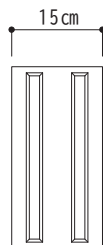
#### ■歩道幅員が広い場合



#### ■歩道幅員が狭い場合



### 【図12-5】リーディングラインの例



# 13 立体横断施設

## 【基本的考え方】

歩行者の安全を確保するため、地下道や歩道橋（ペDESTリアンデッキ）を設置する場合、全ての歩行者が安全で快適に移動できる機能及び空間を確保する。

遵守基準	整備基準
立体横断施設は、高齢者、障害者等に対する安全性及び移動性に配慮した構造とすること。	立体横断施設は、全ての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。

## ■基準の解説 凡例：●都と同等遵守 ○都と同等整備 ◆区追加遵守 ◇区追加整備

立体横断施設整備に当たっての配慮事項	<p>●立体横断施設には、横断歩道橋、地下横断施設その他、ペDESTリアンデッキを含むものとする。</p> <p>●立体横断施設の整備に当たっては、「立体横断施設技術基準・同解説（（公社）日本道路協会）」に基づき実施するものとするが、以下のことについては特に配慮すること。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 立体横断施設を利用する歩行者の安全を確保するとともに、高齢者、障害者等が利用しやすい構造とする。</li> <li>② 全ての歩行者が、安全で快適な垂直移動を行えるように、スロープ等の施設整備を行う。</li> <li>③ 階段部の直前には、視覚障害者誘導用ブロックを設置する。踊場において、長さが 2.5m を超える場合、又は折り返しの場合には、視覚障害者誘導用ブロックを設置する。</li> <li>④ 階段部においては、滑り止めの色を踏面と対比させることなどにより、可能な限り段鼻を明確にする。</li> <li>⑤ 誘導用の手すりを連続して設ける。</li> <li>⑥ 手すりは原則として二段式を階段・通路の両側に設ける。</li> <li>⑦ 手すりの端部及び要所には、現在位置、施設案内等を点字表示する。</li> <li>⑧ 手すりの形状その他については、公園編「18 手すり」を準用する。</li> <li>⑨ 施設の舗装材料は、平坦で濡れても滑りにくいものとする。</li> <li>⑩ 階段の構造は、「21 階段」の整備基準を適用する。</li> <li>⑪ 階段下に視覚障害者等が入らないように、柵などの構造物の設置により注意喚起する。</li> </ol>	<p>→【図 13-1】</p> <p>→特に、階段を降りる者の安全に配慮する。</p> <p>→【図 13-1】</p> <p>【図 13-2】</p> <p>→【図 13-2】</p> <p>【図 13-3】</p> <p>→【図 13-1】</p> <p>【図 13-2】</p> <p>【図 13-4】</p>
--------------------	---	---

## ■望ましい整備 凡例：◎都と同等望ましい整備 ☆区で追加した望ましい整備

昇降施設	<p>◎移動等の円滑化が必要と認められる立体横断施設については、地域の実情に応じ、エレベーターの設置により改良に努める。ただし、高低差が小さいなど昇降機の高さが低い場合その他の特別の理由によりやむを得ない場合は、エレベーターに代えて、傾斜路を設けることができる。</p> <p>◎エレベーターの台数、籠の内法幅及び内法奥行きは、立体横断施設の高齢者、障害者等の利用の状況を考慮して定める。</p> <p>◎設置後の維持・管理等について十分検討する。</p>	<p>→【図 13-1】</p> <p>→【図 13-5】</p>
------	--	-----------------------------------

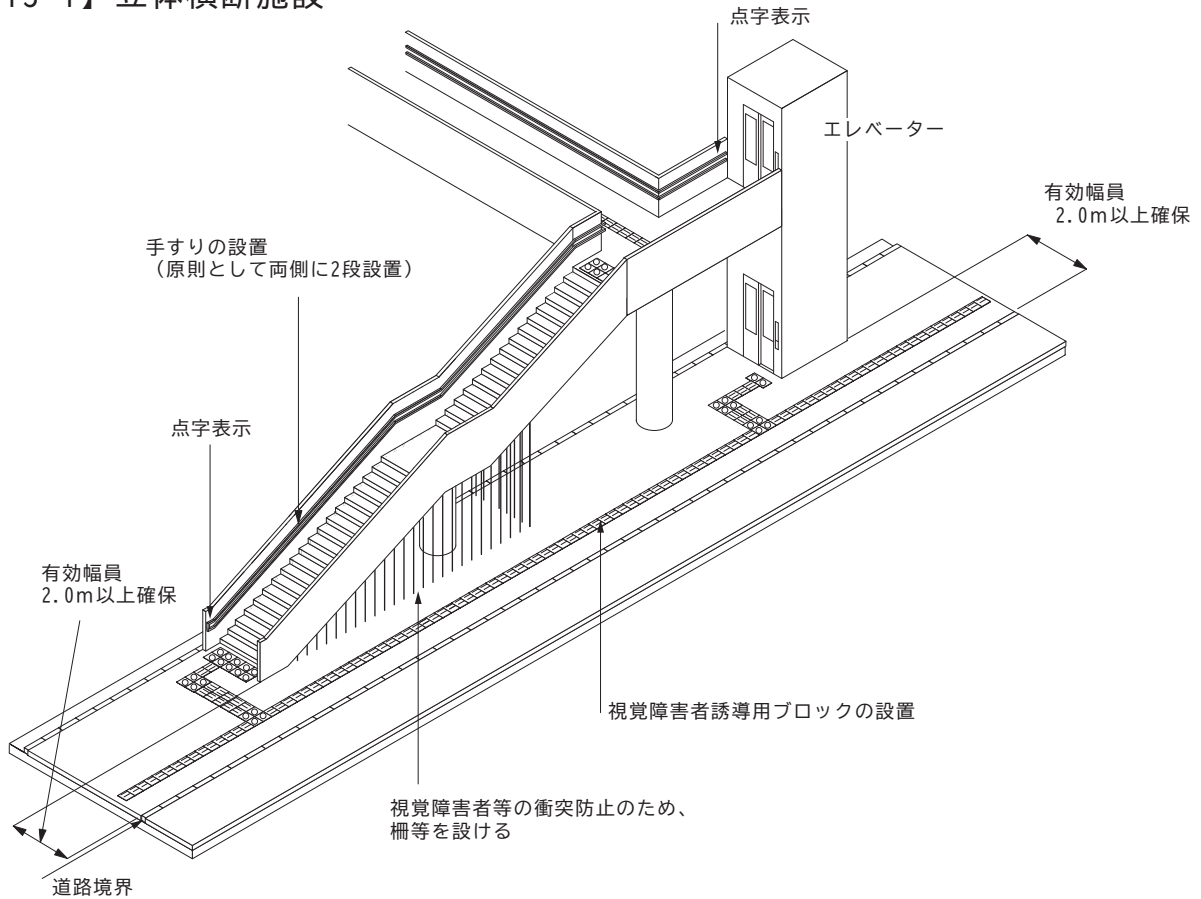
#### ペDESTリアンデッキ

駅前広場などに設置される歩行者のための高架の通路である。駅と商業施設を直結する場合や複数の建物を連続的につなぐ場合などに設けられる。

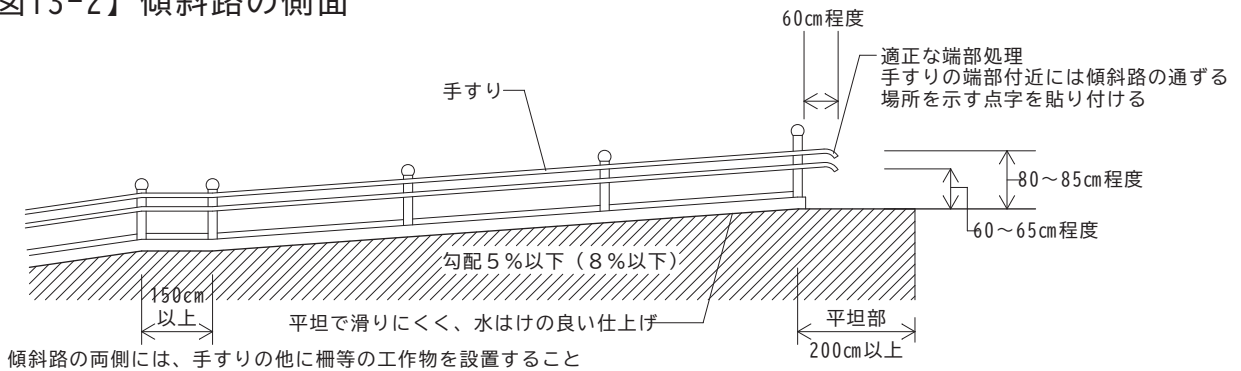
歩行者と自動車の動線を分離することにより、歩行者の安全と自動車交通の効率化を図るもので、歩車分離の方法のひとつである。

東京都内では、上野駅前や多摩センター駅前などの例がある。

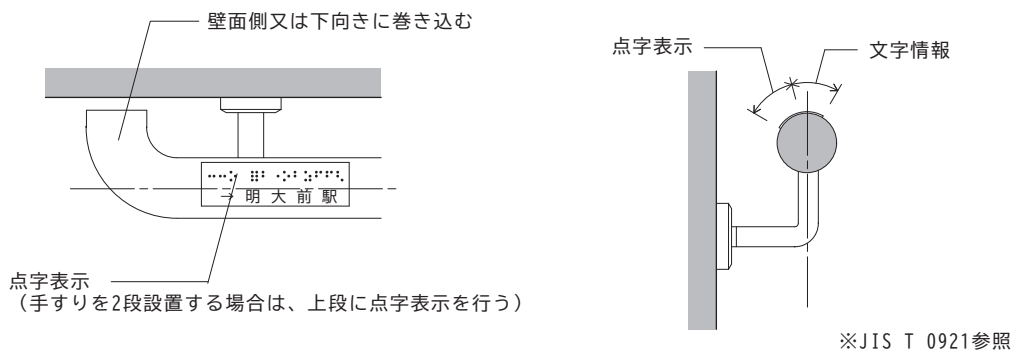
【図13-1】立体横断施設



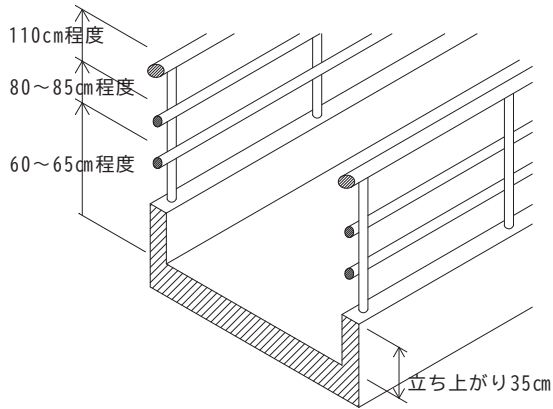
【図13-2】傾斜路の側面



【図13-3】手すりの端部と点字表示

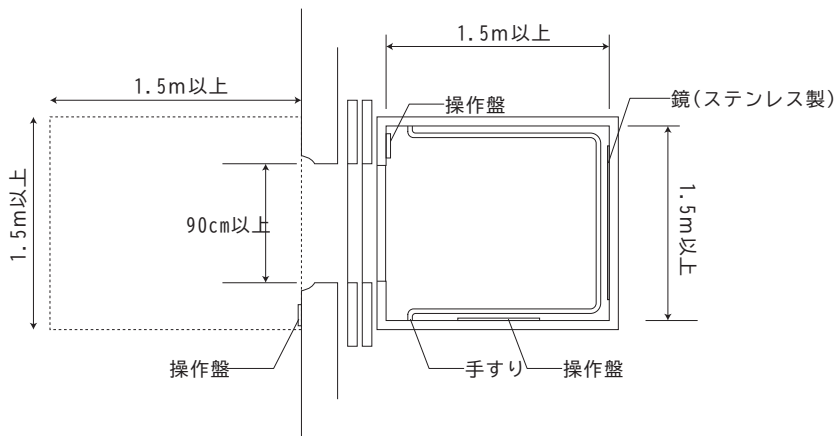


【図13-4】手すりの断面図

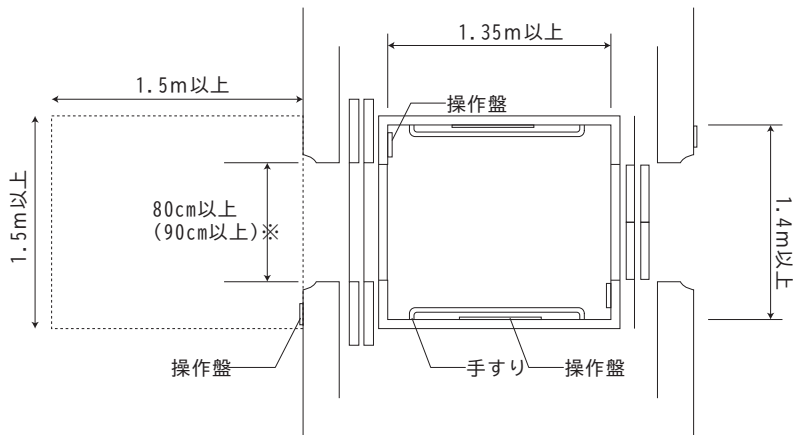


【図13-5】エレベーターの籠及び出入口の寸法

■出入口が1の場合



■出入口が2の場合



※出入口が複数あるスルー型エレベーターであっても  
車椅子使用者の動作の余裕を見込み、有効幅90cm以上とすることが望ましい

# 14 休憩施設（ベンチ等）

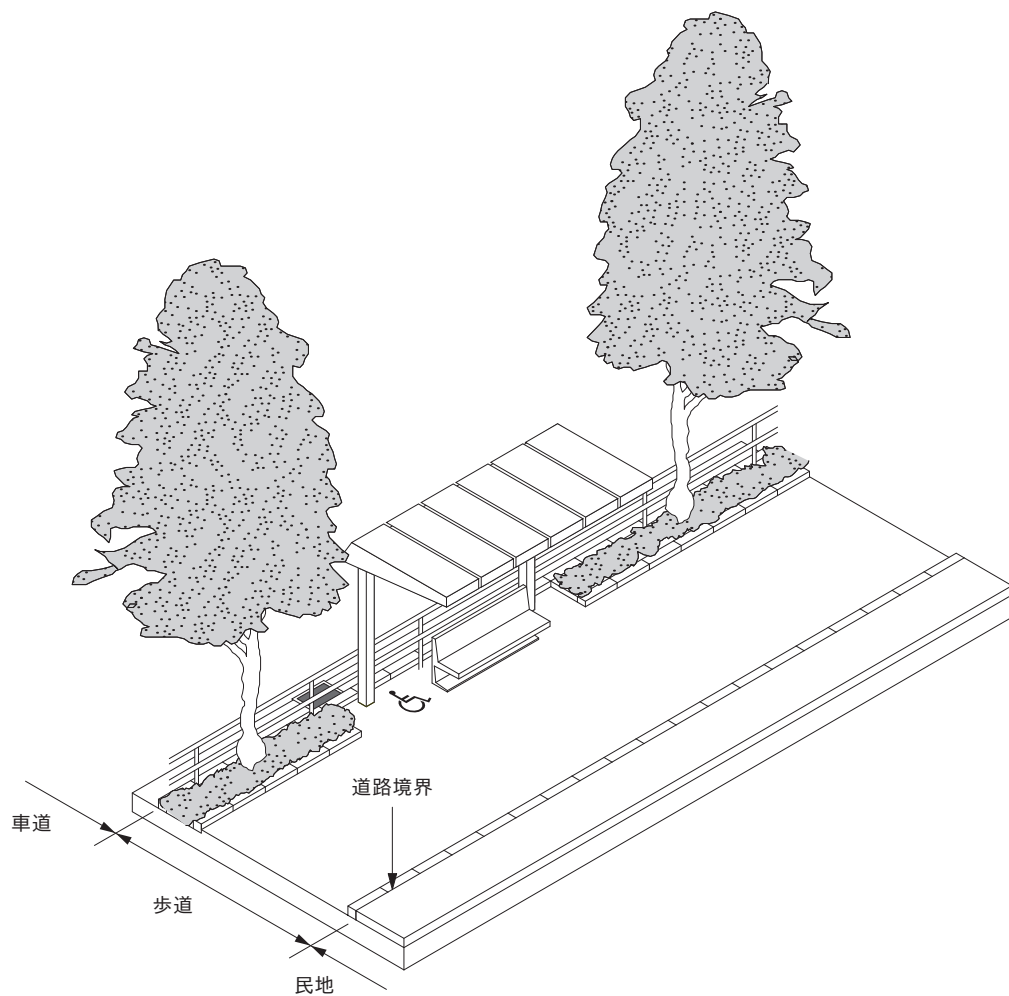
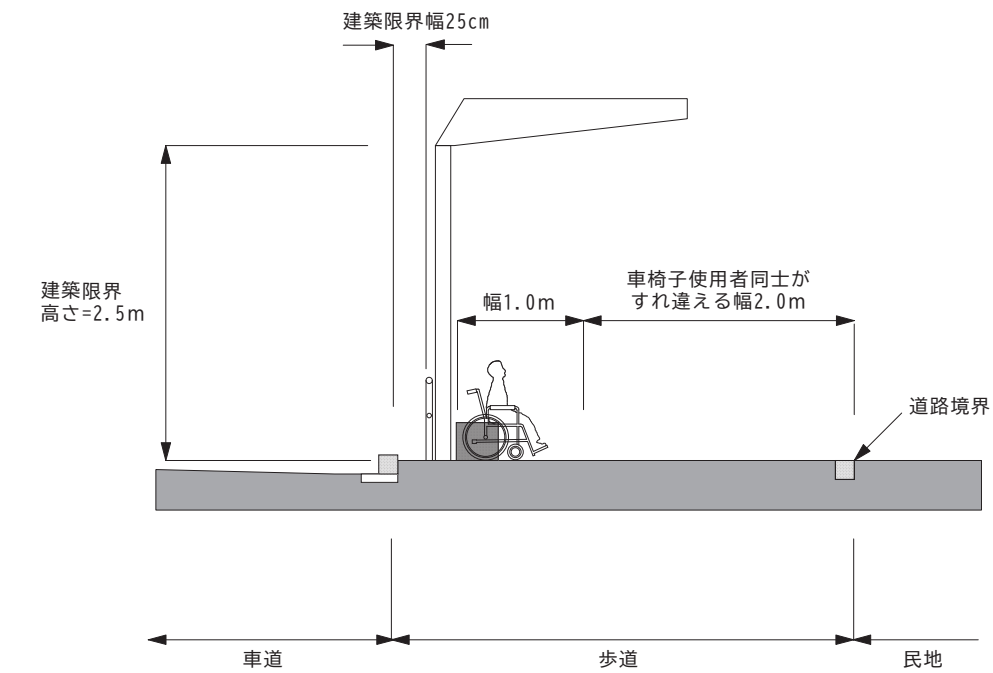
**【基本的考え方】**  
 全ての歩行者が安全で快適な移動ができるとともに、休憩、交流ができるような、親しみやすい道路空間を創出する。

遵守基準	整備基準
高齢者、障害者等が歩行中に休憩又は交流をすることができるように、必要に応じベンチ等を設けること。	全ての歩行者が歩行中に休憩又は交流をすることができるように、必要に応じベンチ等を設けること。

■基準の解説 凡例：●都と同等遵守 ○都と同等整備 ◆区追加遵守 ◇区追加整備

設置箇所	<p>●ベンチ、上屋等の休憩施設を設置する箇所は、以下のとおりとする。</p> <p>① 全ての歩行者の通行と、一般交通及び近隣住民に支障とならない箇所</p> <p>② 道路管理上必要と判断する箇所          道路管理上必要と判断する箇所とは、以下のいずれかに該当する箇所</p> <p>(ア) 病院や福祉施設等の周辺において、特に高齢者、障害者等の休憩、又は溜まり機能を確保する必要がある箇所</p> <p>(イ) 散歩等、単なる移動を目的としない歩行者等のために、休憩施設の設置を必要とする箇所</p> <p>(ウ) 道路管理者が利便増進誘導区域に指定した箇所</p> <p>③ 地元等との合意形成を図ることができる箇所</p> <p>●設置に当たっての歩道幅員の考え方は次のとおりとする。</p> <p>① ベンチを設置する場合は、原則として、ベンチに人が座った状態の幅 1.0mと、車椅子使用者同士がすれ違える幅 2.0m以上を確保すること。</p> <p>② 上屋を併設する場合は、原則として、ベンチに人が座った状態の幅 1.0mと、人の滞留幅 1.0m及び車椅子使用者同士がすれ違える幅 2.0m以上を確保すること。なお、特例として、人の滞留幅を省略することが可能な場合には、必要幅を 1.0mまで縮小することができる。</p> <p>※参考文献          「座れる場づくりガイドライン（平成 30 年 3 月）」          「世田谷区路上ベンチ等設置指針（令和 3 年 8 月）」</p>	<p>→【図 14-1】</p> <p>→【図 14-2】</p>
------	--	-----------------------------------

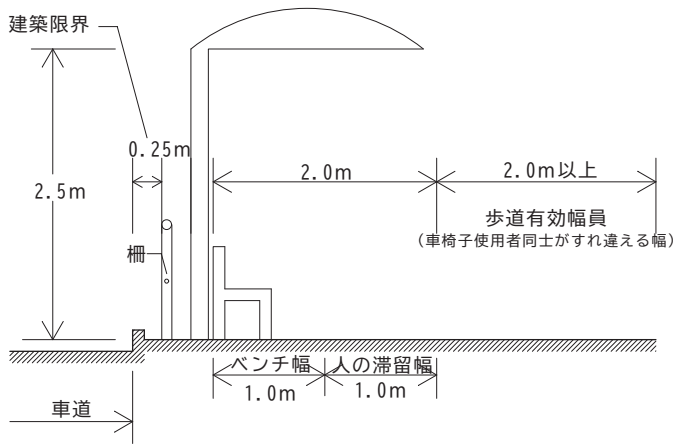
【図14-1】上屋とベンチの設置例



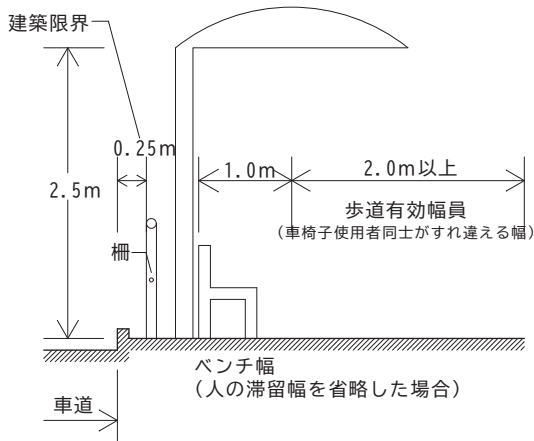
[図面中、視覚障害者誘導用ブロックは省略してある]



【図14-2】上屋を併設する場合



■上屋下部分の人の滞留幅1.0mを省略する場合



# 15 道路附属物及び占用物の整理

**【基本的考え方】**  
歩行空間の通行動線上の空間をできるだけ広く確保するため、道路附属物や道路占用物等を整理する。

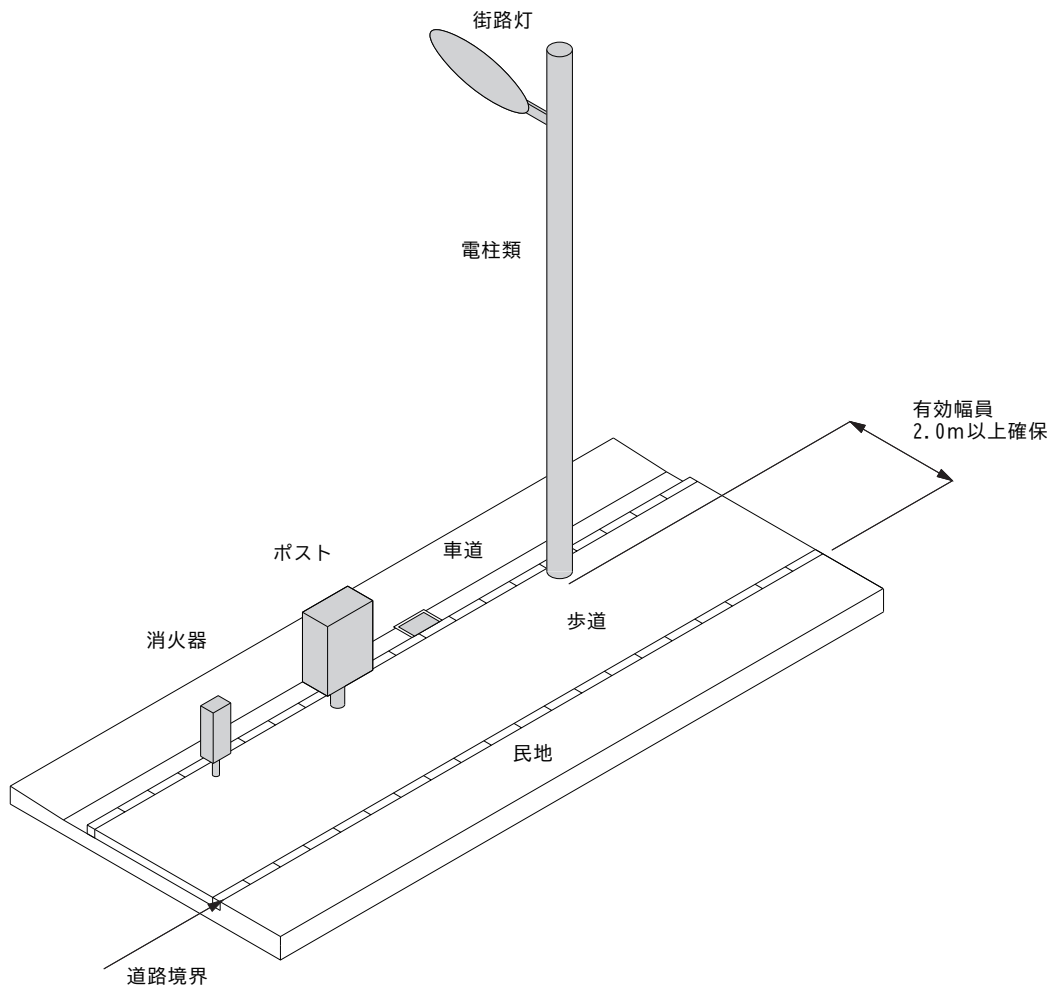
**整備基準**

道路の附属物及び占用物は、可能な限り整理し、通行することができる空間を最大限に確保することができるように配置すること。

■基準の解説      凡例：●都と同等遵守    ○都と同等整備    ◆区追加遵守    ◇区追加整備

道路附属物	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇街路灯、道路反射鏡、道路標識等は、可能な限り既設柱に共架する。</li> <li>◇歩行者の通行動線上に設置されている道路附属物等は、可能な限り撤去又は整理する。</li> </ul>	→【図 15-1】
道路占用物	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇電力線、通信線、信号機等は、共架化を推進することにより、できる限り整理する。</li> <li>◇幅員が 10.0m以下の道路においては、通信線と電力線のいずれかを共架することにより、一方の電柱を撤去する。</li> <li>◇電柱を移設する場合は、歩行者の通行の支障とならない位置への移設又は、可能な限り柱を細径化する。</li> </ul>	
設置位置	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇歩道が整備されている場合は、基本的に歩道上の車道側に設置する。</li> <li>◇単断面の道路においては、路面排水を考慮しながら、できる限り沿道敷地側に設置する。場合によっては、外側線側へ設置する。</li> <li>◇公共施設等がある場合は、可能な限り公共施設の敷地内に設置する。</li> <li>◇交差点や曲がり角においては、占用物や道路附属物によって、歩行者や自動車運転者から、視覚的に妨げとならないように注意する。</li> </ul>	

【図15-1】 歩道がある場合の例  
(電柱、ポスト、消火器、街路灯等)



# 16 歩行者広場

**【基本的考え方】**  
 道路上において、交差点、バス停留所、タクシー乗り場、踏切等の歩行者が滞留する場所には、全ての歩行者が安全に滞留でき、また、他の歩行者の通行の妨げにならないように、可能な限り歩行者広場を設ける。

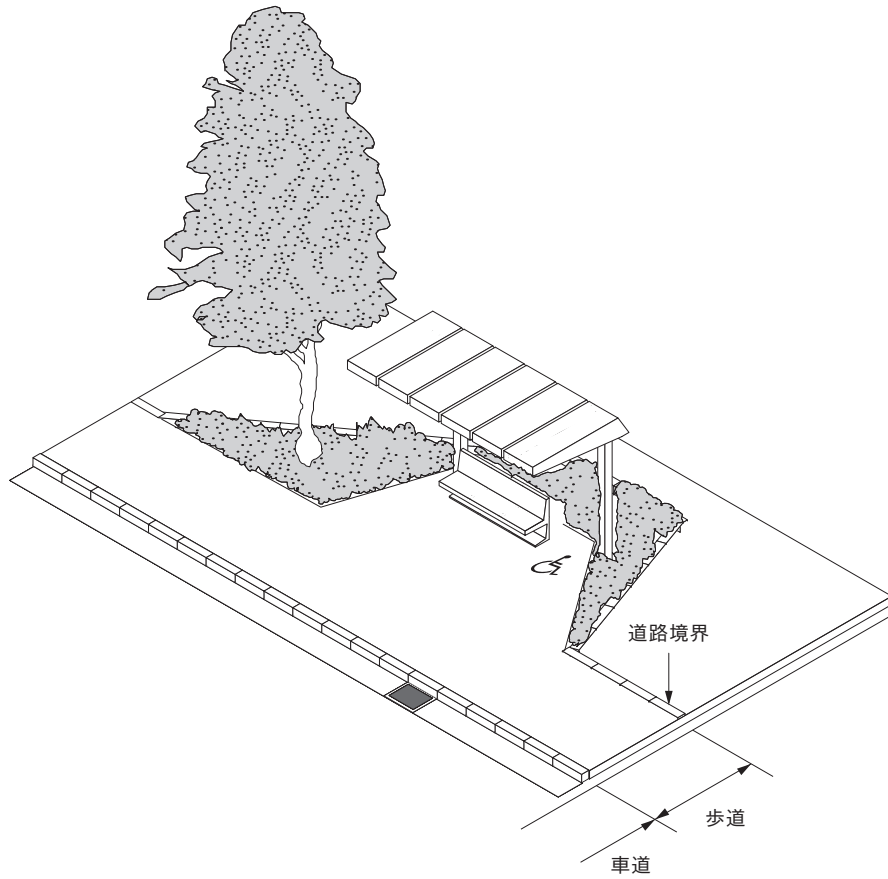
**整備基準**

横断歩道の手前その他の道路上の歩行者の滞留が必要な部分には、可能な限り歩行者広場を設けること。

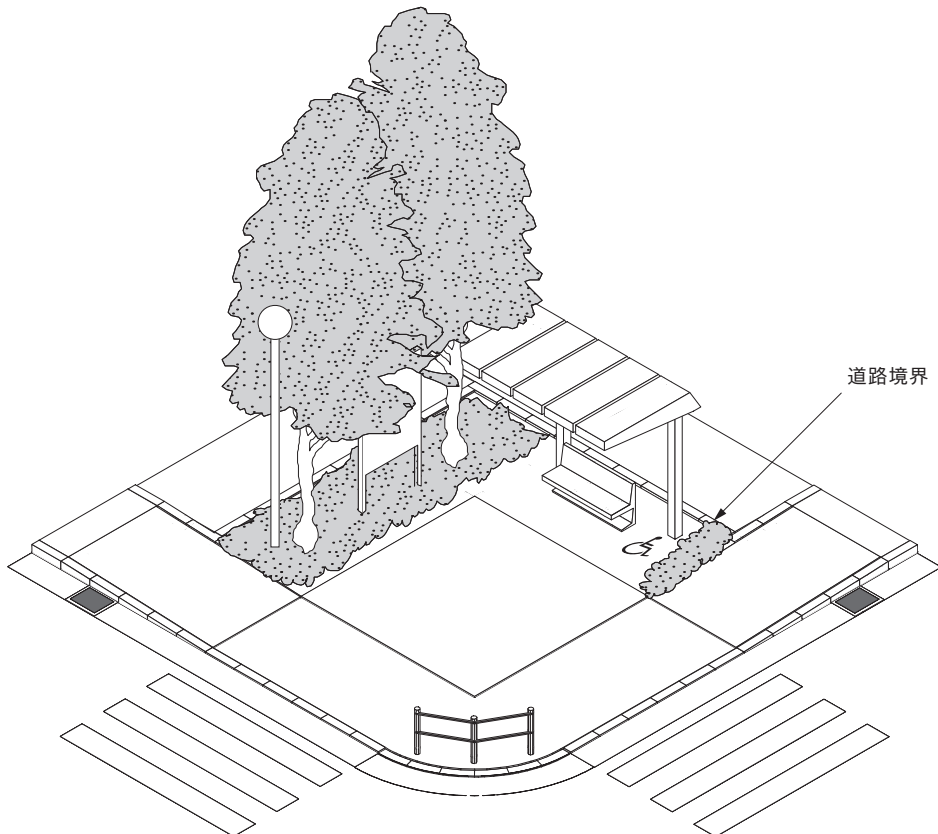
■基準の解説      凡例：●都と同等遵守    ○都と同等整備    ◆区追加遵守    ◇区追加整備

設置の要件	◇横断歩道、踏切等の歩行者の待機場所として設置する。 ◇バス停留所又はタクシー乗り場として設置する。 ◇特定の目的を持たない歩行者の休憩施設として設置する。	
設置方法	◇歩行者の通行動線の支障とならないように、道路の沿道側に設置する。 ◇交差点部においては、隅切りの外側に設置する。 ◇ベンチ、上屋等の休憩施設を設置する場合には、「14 休憩施設（ベンチ等）」を参照する。 ◇広場内には、切下げ、段差等は設けず、平坦なものとする。 ◇視覚障害者が利用しやすいように、視覚障害者誘導用ブロックを設置する。 ◇周辺状況に応じて公共サインを設置する。	→【図 16-1】  →【図 16-2】

【図16-1】 歩行者広場を沿道側に設置した例



【図16-2】 歩行者広場を交差点に設置した例



[図面中、視覚障害者誘導用ブロックは省略してある]

# 17 案内板等

## 【基本的考え方】

目的地まで安全で快適にたどりつくために必要な情報や、まちでの暮らしに役立つ情報などを、高齢者、障害者等歩行者のだれもが便利で安全に見ることができる案内及び標示を設ける。

遵守基準	整備基準
(1) 道路の要所には、必要に応じ公共施設、病院等の案内板等を設けること。	(1) 道路の要所には、必要に応じ公共施設、病院等の案内板、説明板及び標識（以下この表、次表、別表第6の2及び別表第6の3において「案内板等」という。）を設けること。
(2) 案内板等の標示は、内容を容易に読み取ることができるような文字等の大きさ、色調及び明度とすること。	(2) 同左
(3) 案内板等は分かりやすい場所に配置し、その高さは車椅子使用者等にも見やすい位置とすること。	(3) 同左

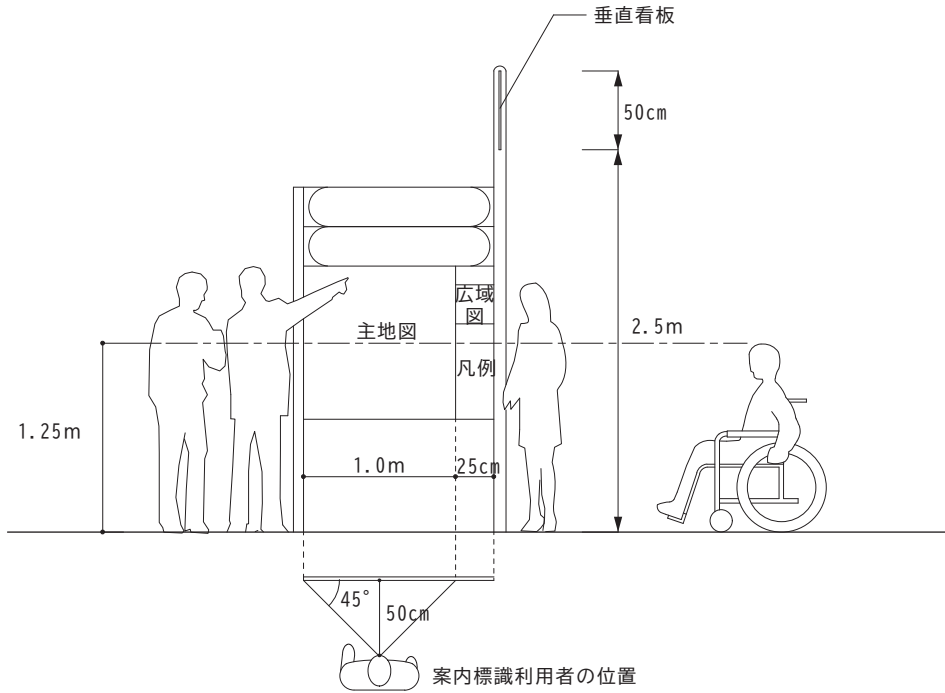
## ■基準の解説 凡例：●都と同等遵守 ○都と同等整備 ◆区追加遵守 ◇区追加整備

表示	<ul style="list-style-type: none"> <li>●案内標識の設置に当たっては、「世田谷区情報のユニバーサルデザインガイドライン」、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（国土交通省）」、「地図を用いた道路案内標識ガイドブック（（財）道路保全技術センター）」等を参照する。</li> <li>●表示方法については、以下の点を考慮する。               <ol style="list-style-type: none"> <li>① 大きめで分かりやすい文字や記号で表記する。また、図記号（ピクトグラム）を効果的に採用する。</li> <li>② 文字については、平仮名や英語等を必要に応じ併記する。</li> <li>③ 記号による案内標識には、必要に応じて文字を併記する。</li> </ol> </li> </ul>	
位置	<ul style="list-style-type: none"> <li>●歩道上に設置する場合、標示板の高さは、車椅子使用者や小児等の見やすさに配慮し、125cmを標準とする。</li> <li>●設置位置については、歩行者の通行を妨げることがなく（通行動線を外した位置）、かつ自動車運転者等から交差点付近に滞留する歩行者等が視認できる位置とする。</li> <li>◆配置については、「15 道路附属物及び占用物の整理」を参照する。</li> </ul>	<p>→【図 17-1】</p> <p>→【図 17-2】 歩道の車道側で通行の妨げにならない位置</p>

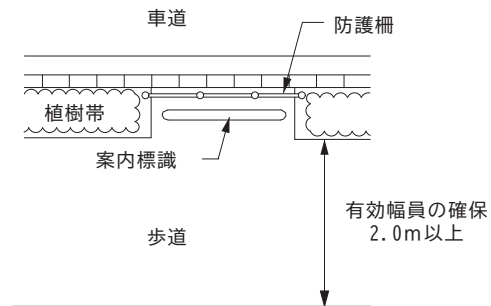
## ■望ましい整備 凡例：◎都と同等望ましい整備 ☆区で追加した望ましい整備

視覚障害者への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎視覚障害者の利用が多く、音声による案内が可能な箇所には、沿道状況を十分に考慮し、音声案内の設置を検討する。</li> <li>◎必要に応じ、点字による表示や手すりによる案内も検討する。</li> </ul>	
-----------	---	--

【図17-1】案内標識の掲示高さ



【図17-2】案内標識の設置位置



# 18 照明施設

【基本的考え方】  
夜間においても、全ての人が安全かつ快適に移動ができるように、歩行者の足元に適正な照度を確保する。

**整備基準**

沿道の住民への影響を考慮しながら可能な限り照明施設を設けるものとし、歩行者等の通行部分の照度を確保すること。

■基準の解説      凡例：●都と同等遵守    ○都と同等整備    ◆区追加遵守    ◇区追加整備

設置場所	<ul style="list-style-type: none"><li>◇横断歩道部や交差点部には、照度を確保するため、可能な限り照明施設を設置する。</li><li>◇スロープや階段などの勾配・段差がきつい部分では、足元の照度を確保するため、可能な限り照明施設を設置する。</li><li>◇街路灯の照度不足等により、部分的に暗い歩行空間には、適当な照明施設を設置し、照度を確保する。</li><li>◇照明施設は、街路樹等により照度が妨げられないよう、適切な維持管理をする。</li><li>◇街路樹の植栽を行い、近い将来に歩道の照度が不足することが予想される歩道には、歩行者が安全で快適に通行できるよう、歩道照明を設置し、照度を確保する。</li></ul>	
施工にあたって	◇整備に当たっては、世田谷区「街路灯整備基準」及び「防犯灯に関する調査報告書」((社)日本防犯設備協会)、国土交通省「道路の移動等円滑化に関するガイドライン(令和6年1月)」を参照する。	



# 19 階段

## 【基本的考え方】

地形の関係からやむを得ず道路上に階段を設ける場合は、転落等の危険を回避し、安全を確保するとともに、歩行者の負担を軽減するように配慮する。

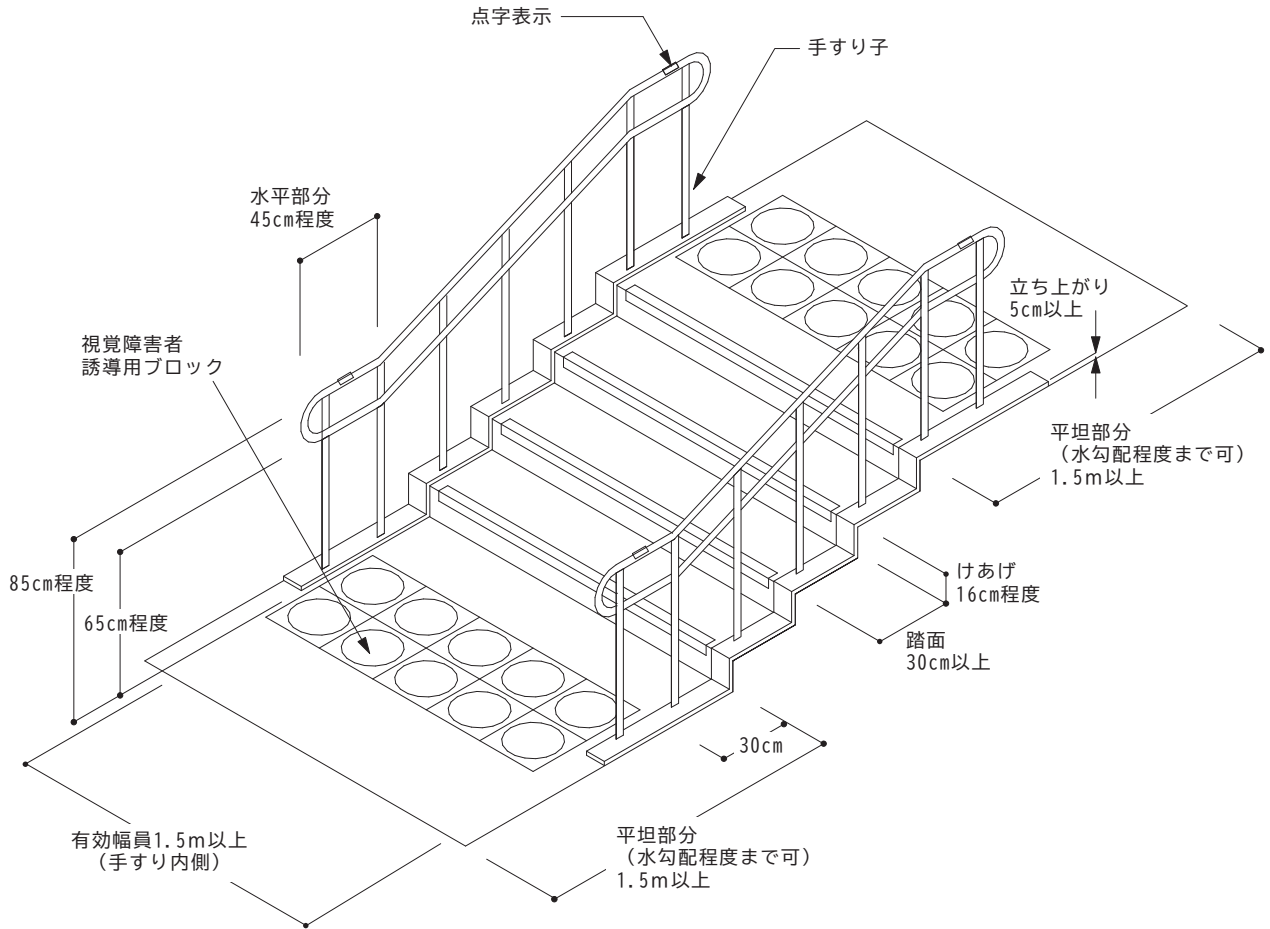
### 整備基準

(1) 地形の形態上やむを得ず道路上に階段を設ける場合には、転落等の危険を回避し、安全を確保するとともに、歩行者の負担を軽減するように配慮すること。
(2) 階段は、次に掲げる構造とすること。
ア 踏面及びけあげの寸法は一定とし、踏面はつまずきにくい構造とすること。
イ 直階段又は折れ曲がり階段とし、回り階段としないこと。
ウ 幅は、1.5m以上とすること。
エ 高低差 3.0m以内ごとに長さ 1.5m以上の踊り場を設けること。
オ 階段の始終点に、長さ 1.5m以上の平坦な部分を設けること。
カ 踊り場を含めて、両側に連続して手すりを設けること。
キ 階段の始末端部には、視覚障害者誘導用ブロックを敷設すること。
(3) 傾斜路を併設すること。

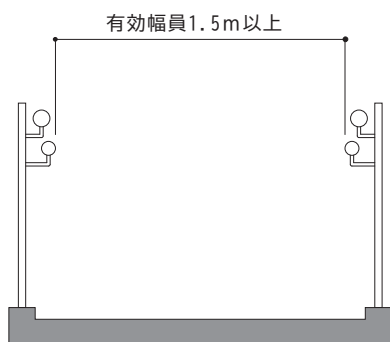
## ■基準の解説 凡例：●都と同等遵守 ○都と同等整備 ◆区追加遵守 ◇区追加整備

形状	◇けあげは、16cm 程度、踏面は、30cm 以上とする。同一階段では、けあげ、踏面の寸法は、一定とする。 ◇人（横向き）と松葉杖（まつばづえ）利用者とがすれ違えるように、幅員は 1.5m以上とする。 ◇けこみは、2cm 以下とし、けこみ板を必ず設け、段鼻は突き出ない構造とする。 ◇段鼻は、踏面の色と明度の差が大きく、識別しやすいノンスリップを設ける。	→【図 19-1】 →【図 19-2】 →【図 19-3】
手すり	◇手すりの設置については、公園編「18 手すり」を参照する。 ◇階段の幅員が 3.0m以上の場合は、中央にも手すりを設ける。	
視覚障害者誘導用ブロック	◇踊り場、折り返し部分には、原則として敷設しない。ただし、直線の踊り場において 2.5mを超える場合、又は折り返しのある傾斜路の踊り場には、視覚障害者誘導用ブロック（点状ブロック）を敷設する。	
照明	◇階段に可能な限り照明施設を配置する。	
傾斜路	◇階段に併設する傾斜路は、主として自転車を引いて歩くためのもので、勾配を 25%（1/4）以下（立体横断施設技術基準・同解説）とし、物理的に不可能な場合は、できる限り緩やかにする。	
その他	◇やむを得ず道路に階段を設置する場合は、う回路を設定し、案内板等の公共サインにより誘導する。	

【図19-1】 階段の寸法

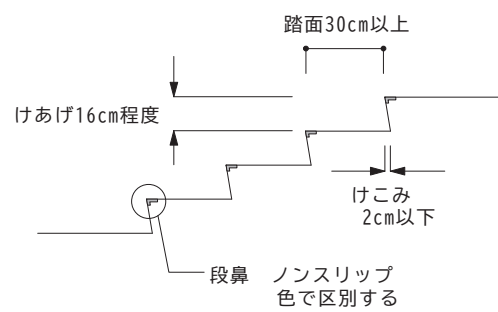


【図19-2】 有効幅員

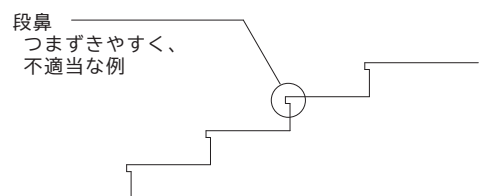


【図19-3】 階段の形状

■つまずきにくい例



■つまずきやすい例



# 20 滑止め等の交通安全施設

## 【基本的考え方】

細街路や地先道路における歩行者の安全を確保するため、歩行者や自動車運転者に注意を促す効果が高い交通安全施設等を設ける。なお、整備に当たっては、交通管理者との協議・調整が必要となる。

## 整備基準

- (1) 歩道等のない道路の交差点には、必要に応じ、滑止め等の交通安全施設を設けること。  
 (2) 交差点には、必要に応じ、歩行者等の注意を喚起するための表示を設けること。

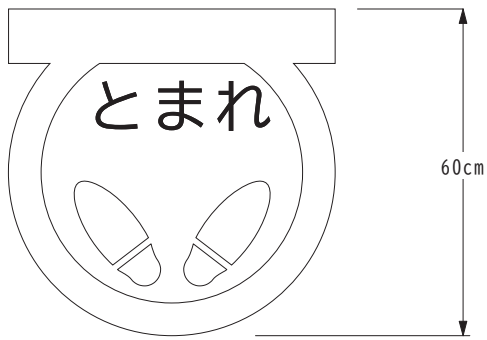
## ■基準の解説 凡例：●都と同等遵守 ○都と同等整備 ◆区追加遵守 ◇区追加整備

交通安全施設	<p>◇反射鏡については、見通しの悪い交差点部に限り、自動車運転者への事前の情報提供と、歩行者に対して注意を促すため、必要に応じて設置する。</p> <p>◇滑止め舗装やカラー舗装、イメージハンプについては、交差点部における自動車運転者の注意を促し、速度低下を図るため、必要に応じて設置する。</p>	→【図 20-1】 【図 20-2】
注意喚起「一旦停止ステッカー」の表示	<p>◇歩行者用の一旦停止ステッカーは、歩道上においては、交差する道路の直前に、また、単断面道路においては、道路の交差点直前の路肩内に設置する。</p> <p>◇自転車用の一旦停止ステッカーは、自転車通行可の歩道においては、交差する道路の直前の車道寄りに、単断面道路においては、交差点直前の車道内左側に設置する。</p> <p>◇一方通行道路の交差点に自転車用の一旦停止ステッカーを設置する場合は、必ず交差点の前後に設置する。</p>	

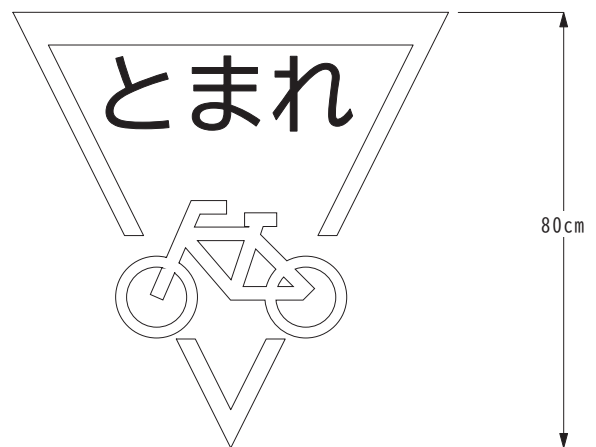
※「輝度比」については、「12 視覚障害者誘導用設備」を参照。

【図20-1】一旦停止ステッカー

■歩行者用

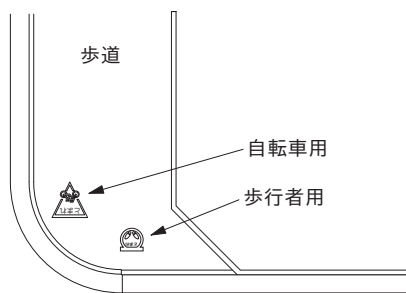


■自転車用

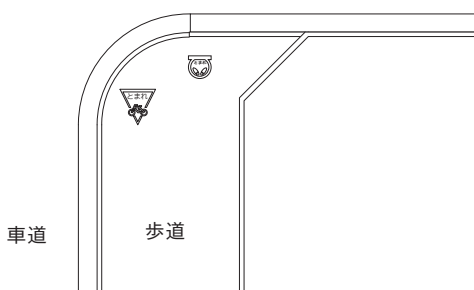


【図20-2】一旦停止ステッカーの設置位置

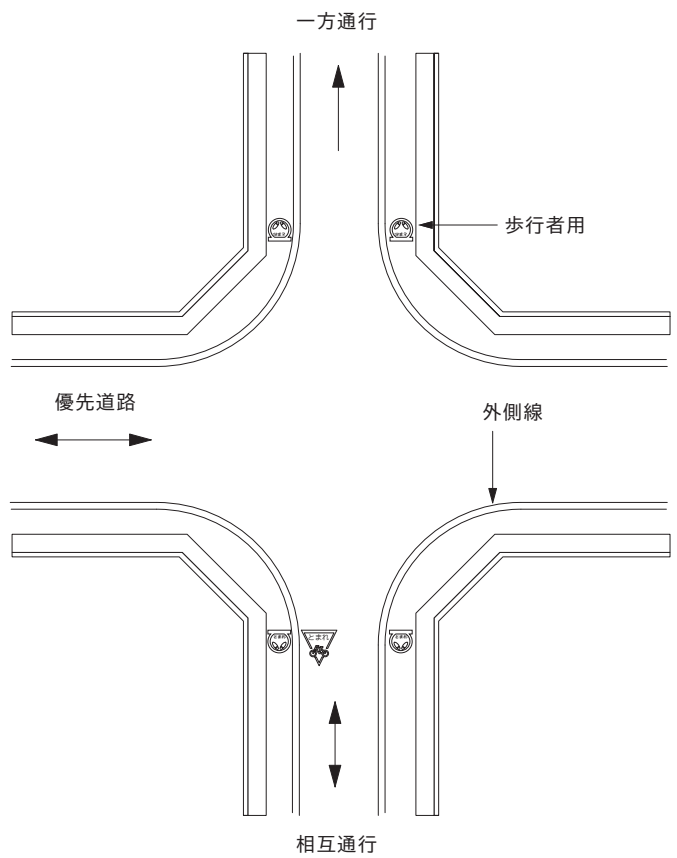
■歩道又は自転車通行可の歩道



交差道路



■単断面道路



# 21 駐車場（道路附属物としての自動車駐車場）

## 【基本的考え方】

道路交通の円滑な流れを支えるため、だれもが安心して自由に立ち寄り、利用できる施設（トイレ、休憩施設等）を整備する場合は、高齢者、障害者等が円滑に利用できる駐車場を設置する。

遵守基準	整備基準
駐車場を設ける場合には、高齢者、障害者等が円滑に利用することができるよう十分な配慮をするとともに、車椅子利用者用駐車施設を1以上設けること。	(1) 駐車場を設ける場合には、次に掲げる構造等の車椅子利用者用駐車施設を1以上設けること。
—	ア 幅は、3.5m以上とすること。
—	イ 車椅子利用者用駐車施設から駐車場の歩行者の出入口までの経路の長さができるだけ短くなるような位置に設けること。
—	ウ 車椅子利用者用駐車施設である旨を見やすい方法により表示すること。
—	エ 傾斜部に設けないこと。
—	オ 原則として透水性舗装とすること。
—	(2) 駐車場の歩行者の出入口から車椅子利用者用駐車施設の位置までの経路について、案内のための表示をすること。
—	(3) 車椅子利用者用駐車施設から駐車場の歩行者の出入口までの通路の1以上は、次に掲げる構造とすること。
—	ア 有効幅員は、1.4m以上とすること。
—	イ 車椅子利用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。
—	ウ 路面には、排水溝、集水ます等を設けないこと。やむを得ず設ける場合は、杖、車椅子のキャスター、靴のかかと等が落ちず、かつ、滑りにくい構造の蓋を設けること。
—	エ 原則として透水性舗装とすること。

## ■基準の解説 凡例：●都と同等遵守 ○都と同等整備 ◆区追加遵守 ◇区追加整備

自動車駐車場の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>●自動車駐車場の整備に当たっては、駐車場関係法令に基づき整備する。</li> <li>●障害者が専用又は優先的に利用できる駐車スペースの位置については、利用施設（便所、休憩施設）の出入口に近い場所とし、施設までの通路は、段差の解消、すりつけ勾配の確保、視覚障害者誘導用ブロックの設置等、障害者が利用しやすい構造とする。</li> <li>●駐車スペース、通路、床面仕上げ、誘導等については、建築物（集合住宅以外）「9 敷地内の通路」「10 駐車場」を準用する。</li> <li>◆舗装は、遮熱性舗装、保水性舗装などの導入も検討する。</li> </ul>	
施設の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>●トイレの整備に当たっては、建築物（集合住宅以外）「8 便所」を参照する。休憩施設等については、「14 休憩施設（ベンチ等）」を参照する。</li> </ul>	

## ■望ましい整備 凡例：◎都と同等望ましい整備 ☆区で追加した望ましい整備

	◎車椅子利用者用駐車施設の数、自動車駐車場の全駐車台数が200以下の場合、当該駐車台数に1/50を乗じて得た数以上とする。自動車駐車場の全駐車台数が200を超える場合は、当該駐車台数に1/100を乗じて得た数に2を加えた数以上とする。	
--	---	--