

## 2-5 横断歩道等に接続する歩道等の部分

### 2-5-1 縁端部の標準構造

1. 切り下げ部の車道面と縁石前面の段差は 0cm とし、車道面と歩道面の段差は 2 cm とする。【解説1】
2. 横断部の縁石は緑色とする。
3. 横断部の街渠エプロン勾配は 0% を標準とする。
4. 切り下げ部では平坦区間を確保する。【解説2】

健常者はもとより、自転車、車いす使用者、乳母車等、様々な利用者の利便性を向上するため、歩道等と車道との境界付近に設置している切り下げ部縁石と街渠エプロンを、できる限り緩勾配とした。しかし、視覚障がい者にとっては、その境界の判別がしづらくなると危険であるなどの問題も指摘されているため、様々な実験データ等を元に 0~2 cm のすり付け縁石を採用した。

#### 【解説1】縁石

歩道の縁端部に使用する縁石は、「人にやさしい道路環境に関する研究」(兵庫県立福祉のまちづくり工学研究所 2001.3 <sup>参考1</sup> 5) を参考に右図の形式を選定した。

文献では、視覚障がい者、立位高齢者、車いす使用者を対象として、官能試験と計測用車いすによる物理試験により 14 タイプの縁石の歩きやすさについて調査した上で、総合評価の高い段差構造を見極めている。

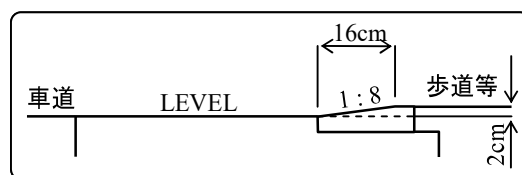


図2-5-1 切り下げ部縁石構造

#### 【解説2】平坦性の確保

##### (1) 一般

歩行者、自転車利用者や車いす使用者は、方向転換や安全確認あるいは通過車両待ちを行うため、平坦でかつ広いスペースが必要であり、特に車いす使用者が最も広い場所を必要とする。このため、「歩道の一般的構造に関する基準」<sup>参考7</sup>に基づき、歩道有効幅員が確保された平坦区間(図2-5-3のB点からすり付け区間までの間)を 1.5m 程度設けることとした。なお、民地との取り合い等によりやむを得ない場合は、全平坦区間(図2-5-3のA点からすり付け区間までの間)を 1.5m 程度確保することとしてもよい。

また、横断歩道部等においては、歩道等面が低いために強雨時に、水が溜まる恐れが生じる箇所では、雨水ますを追加する等排水に充分配慮する必要がある。

雨水ますは横断歩道の外側の位置に設置し、やむを得ず内側に設置する場合のます蓋の構造は、車いすのキャスター、白杖等の杖、ハイヒールや傘の先等が落ち込まないように、目の細かい「細目」等のタイプを使用する。

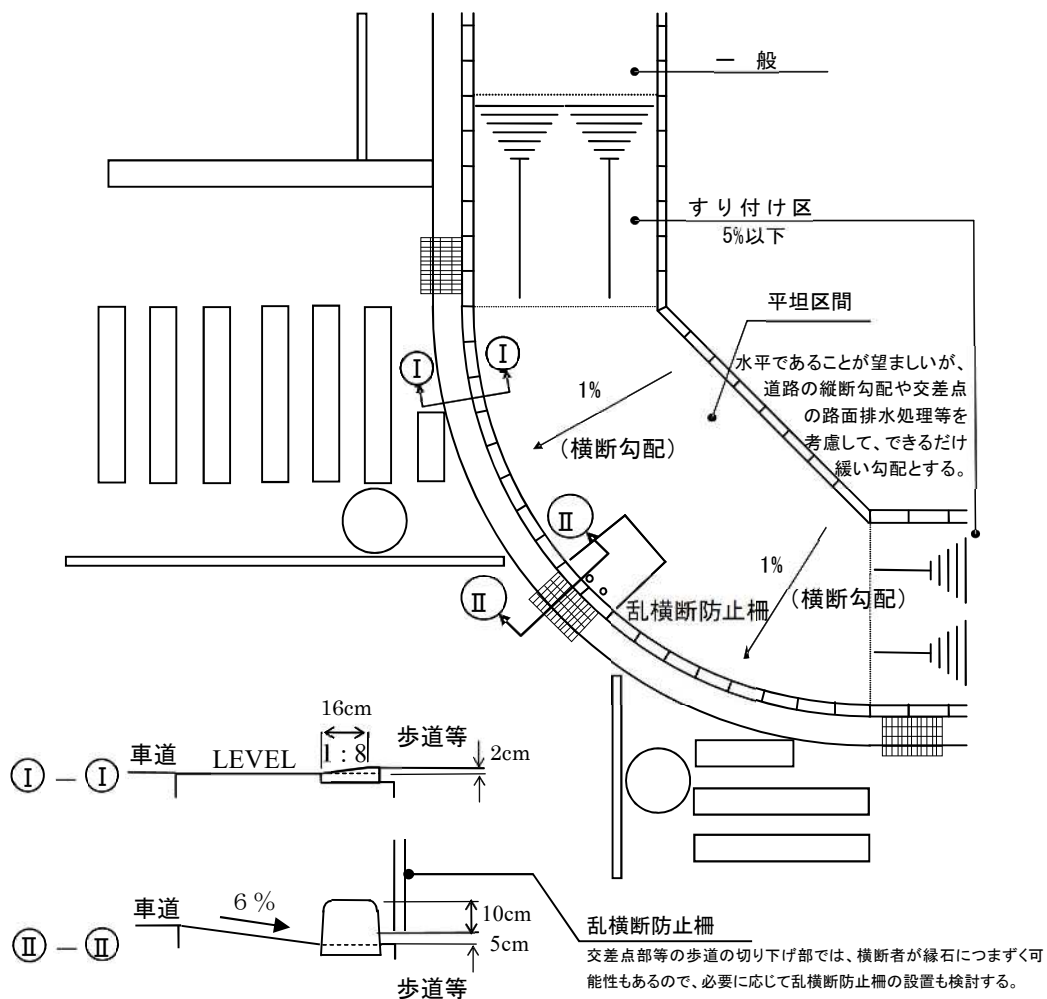


図2-5-2 歩道の切り下げ部の構造（大規模交差点）



写真2-5-1 整備事例（大規模交差点）

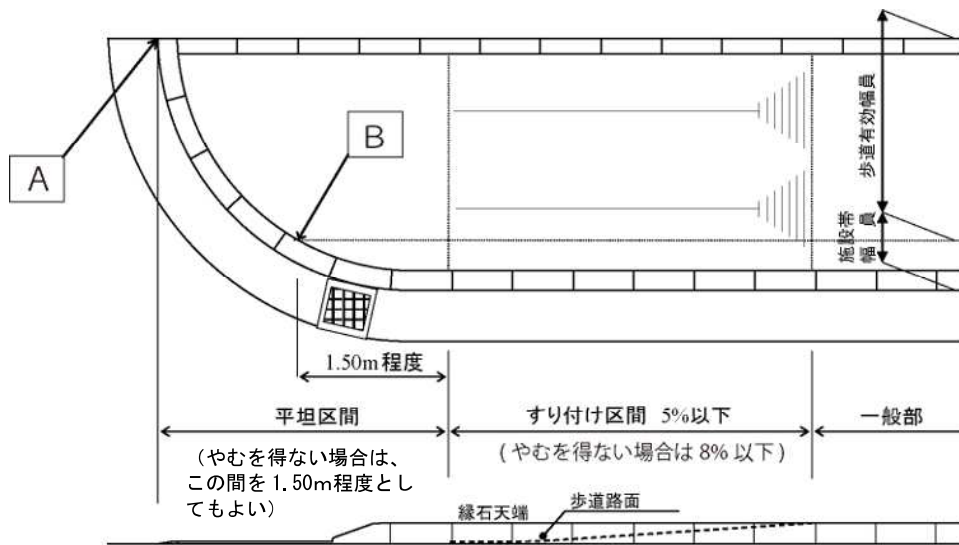


図2-5-3 歩道の切り下げ部の構造（小規模交差点）



図2-5-4 整備事例（小規模交差点）

(2) 一方通行等の細街路交差点

細街路交差点に平坦区間を設ける場合、民地の高さの制約により、すりつけ勾配を規定値以下とすることが困難な場合がある。

このとき、一方通行の交差点などで、車の走行軌跡に問題がない場合には、隅角半径（歩道縁石の巻き込み半径）を縮小することで、すり付けの影響延長を短縮することが効果的である。

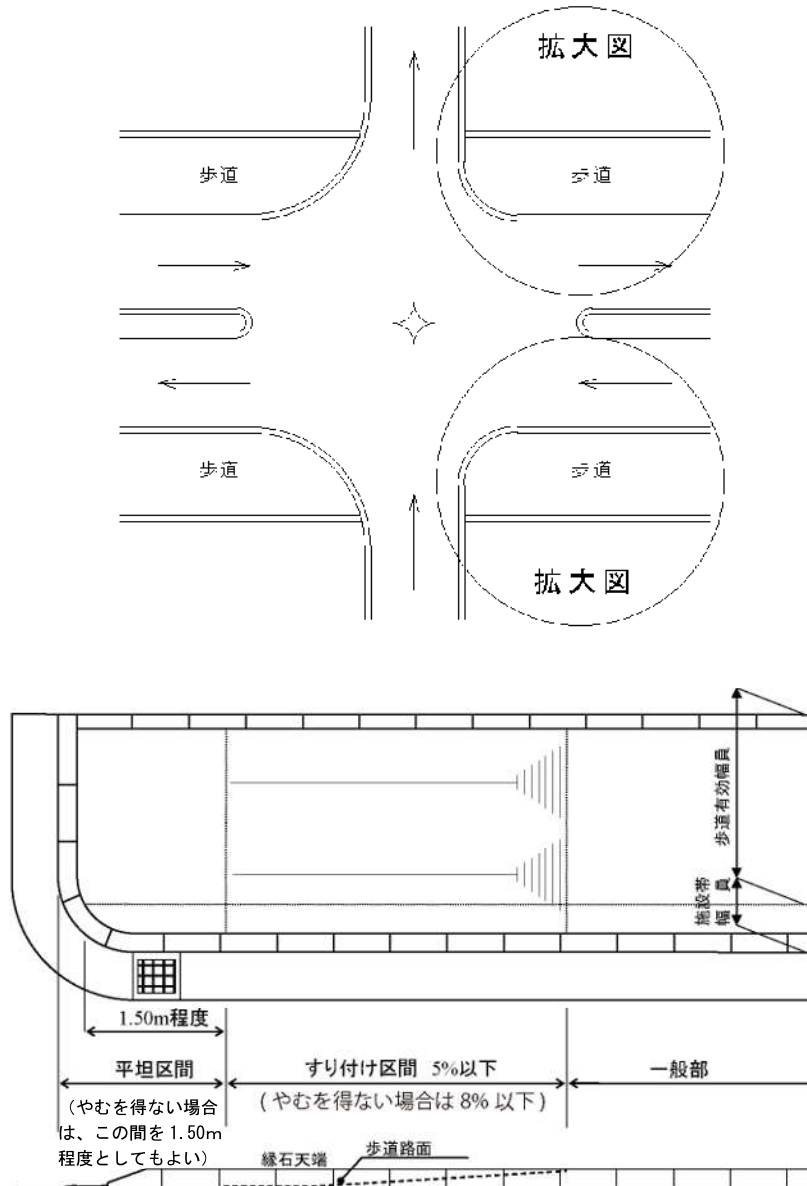


図2-5-5 一方通行等巻き込み半径が小さい場合

上図：全体図 下図：拡大図

(一方通行道路や交差道路の大型車交通規制のある場合)

(3) 停車帯のある交差点

停車帯のある交差点では、横断歩道付近に停車した車両により、運転者および歩行者等の視界が妨げられ危険である。

このとき、図2-5-6に示すように、横断歩道付近の歩道等を車道側に拡幅し、停車帯を設置しないことにより、横断歩道付近に車両を停車させない形状とすることが効果的である。また、歩道等を拡幅することにより、すり付けの影響延長を短縮することができるため、平坦性の確保に有利である。

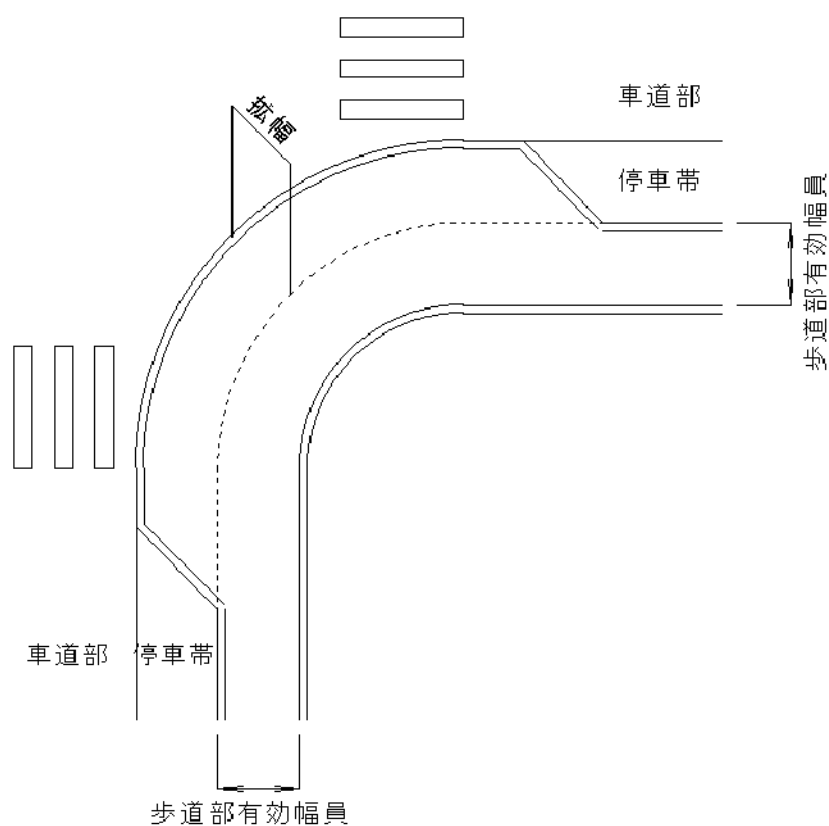


図2-5-6 停車帯のある交差点