



2-3.道路

1 基本的な考え方

道路には、人や物を運ぶ交通機能と、水道などライフラインの収容、災害時の避難路・延焼防止、緑化などの空間機能の役割があり、市民生活や都市活動を支える最も基本的な社会資本です。

道路整備にあたっては、高齢者、障がい者等、すべての人が社会参加に向けて安全で快適に移動できるようユニバーサルデザインの理念に基づき、歩道のフラット化や公共交通機関との連携によるバス利用環境の改善などに取り組みます。

特に、基本計画に定める重点整備地区の生活関連経路について優先的に取組みを進めるとともに、幹線道路等についても積極的にバリアフリー化を検討していきます。

2 バリアフリー化推進の方向性（福岡市バリアフリー基本計画）

- ①生活関連経路については、歩道の段差等の解消、2メートル以上の有効幅員の確保、水はけがよく滑りにくい舗装、視覚障がい者誘導用ブロックの敷設など、可能な限りのバリアフリー化に取り組みます。
- ②主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等については、音響信号機の設置等のバリアフリー化に取り組みます。また、道路又は交通の状況に応じ、視覚障がい者の移動上の安全性を確保することが必要であると認められる部分に設置している信号機等については、音響信号機やエスコートゾーンの設置に取り組みます。
- ③バス停について、マウントアップによるバス乗降口と歩道の段差の解消、広幅員歩道における上屋やベンチの設置など、官民連携によるバス停の利用環境の改善を図ります。
- ④生活関連経路以外の特定道路や幹線道路等についても、積極的にバリアフリー化を検討していきます。
- ⑤道路については、福岡市のみならず、国道の道路管理者や福岡県警、各公共交通事業者に対し、本計画の周知及び理解、協力を求め、連携・共働のもとバリアフリー化を推進します。

3 対象施設（施行規則第2条）

- ①道路法に規定する道路。但し、都市高速道路や自動車専用道路などのように自動車のみが利用するものは除く。
- ②港湾法第2条第5項に規定する臨港交通施設の道路及び橋りょう

4 特定施設（施行規則第6条）

「3 対象施設」と同じ

5 整備基準等の適用について

- (1) 対象施設の道路を新設又は改修する場合は、整備基準に適合させなければなりません。(条例第26条第1項)
- (2) 対象施設の道路を新設又は改修する場合で整備基準に記載のない事項又は整備基準により確保される水準よりも高度な水準で整備を行おうとする場合は、「福岡市移動等円滑化のために必要な道路の基準を定める条例」(以下「道路移動等円滑化条例」という。)を準用します。
- (3) バリアフリー法第2条第9号に定める特定道路の新設又は改築を行う場合は、道路移動等円滑化条例に適合させなければなりません。
- (4) 上記(3)により新設又は改築した特定道路を維持する場合は、道路移動等円滑化条例に適合させなければなりません。
- (5) 道路の整備にあたっては、当施設整備マニュアルによる他、「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」(編集・発行／財団法人国土技術研究センター)を参照してください。

6 整備基準の適用除外 (条例第26条第2項)

- (1) 整備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、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、整備基準に適合した整備が困難な場所
- (3) 上記の他、整備基準に適合している場合と同等以上に高齢者、障がい者等が安全かつ円滑に利用できる場合や、当該対象施設を整備基準に適合させることが困難な場合であると市長が認める場合(条例第26条第2項)
- (4) ただし、上記(1)、(2)に該当する場合にあっても、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整備基準の趣旨を踏まえた措置を講ずるよう努めるものとします。

7 事前協議又は通知の対象となる行為

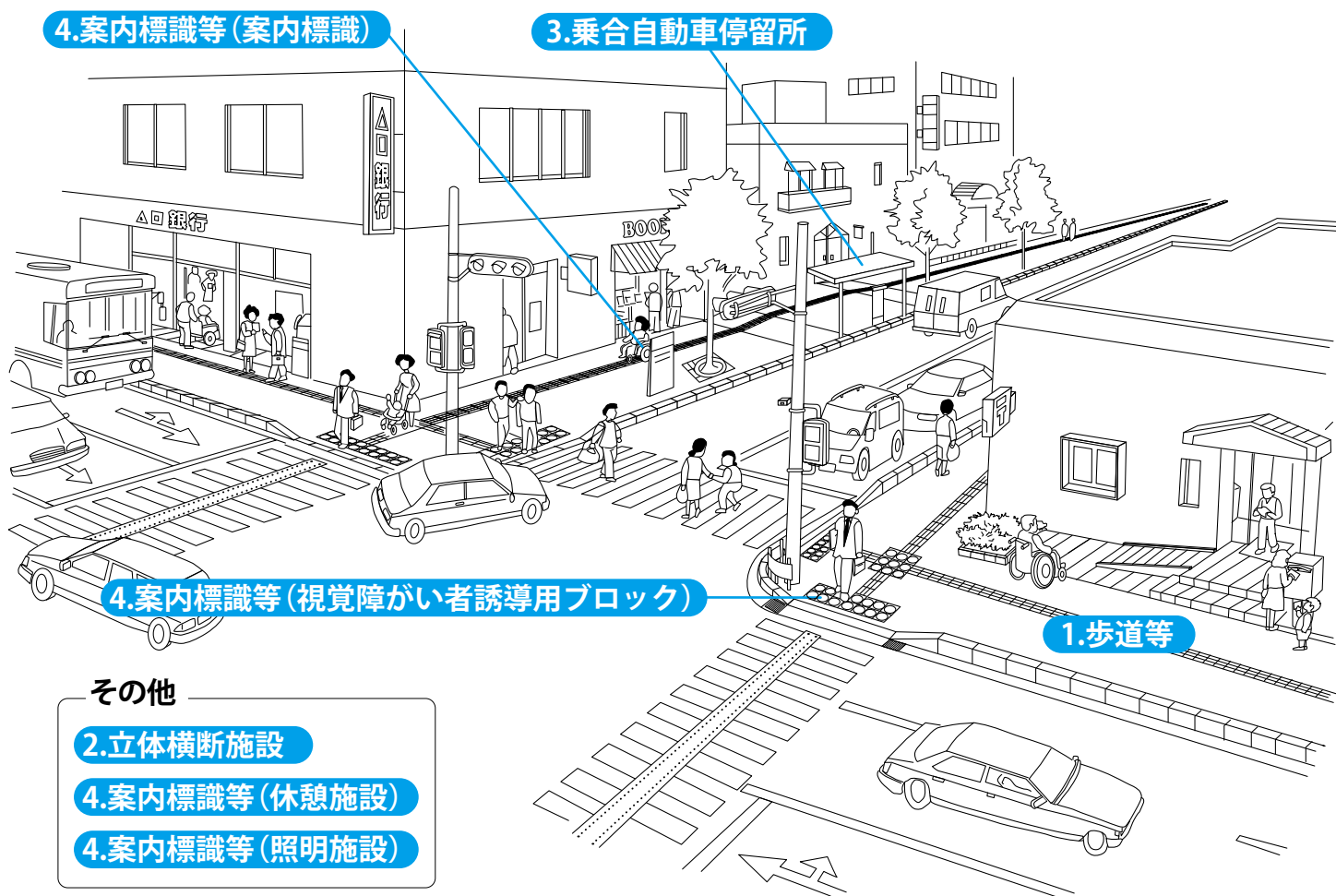
基本的には歩道に関する整備で、特定施設となる道路の新設又は既存道路を構成する道路施設の形状や性能、機能の改修を行う場合は、事前協議又は通知の対象となります。

例) 拡幅、改良など。維持補修や原型復旧は対象となりません。

8 工事中の配慮について

工事中の安全対策については、「土木工事安全施工技術指針」、「建設工事公衆災害防止対策要綱」などで規定されていますが、さらに『工事中の歩行者安全対策の手引き』(平成20年3月福岡市発行)によりバリアフリーに基づいた配慮や工夫を行い、誰もが安全で安心して通行できる歩行者空間の確保に努めます。

道路の主な整備箇所



※上記の図は、イメージ図であるため、整備の詳細については、次ページ以降の整備箇所・項目を確認してください。

整備基準及び誘導基準の適用有無

		○整備基準	♥誘導基準
1.歩道等		基準あり	基準あり
2.立体横断施設			基準あり
3.乗合自動車停留所		基準あり	基準あり
4.案内標識等	案内標識	基準あり	基準あり
	視覚障がい者誘導用ブロック	基準あり	基準あり
	休憩施設		基準あり
	照明施設		基準あり

※バリアフリー法第2条第10号に定める「特定道路」については、バリアフリー法の定めにより福岡市移動等円滑化のために必要な道路の構造の基準を定める条例（福岡市福祉のまちづくり条例における「♥誘導基準」）に適合させる必要があります。

※道路の整備にあたっては、当施設整備マニュアルによる他、「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」（編集・発行／国土交通省）を参照してください。

1.歩道等

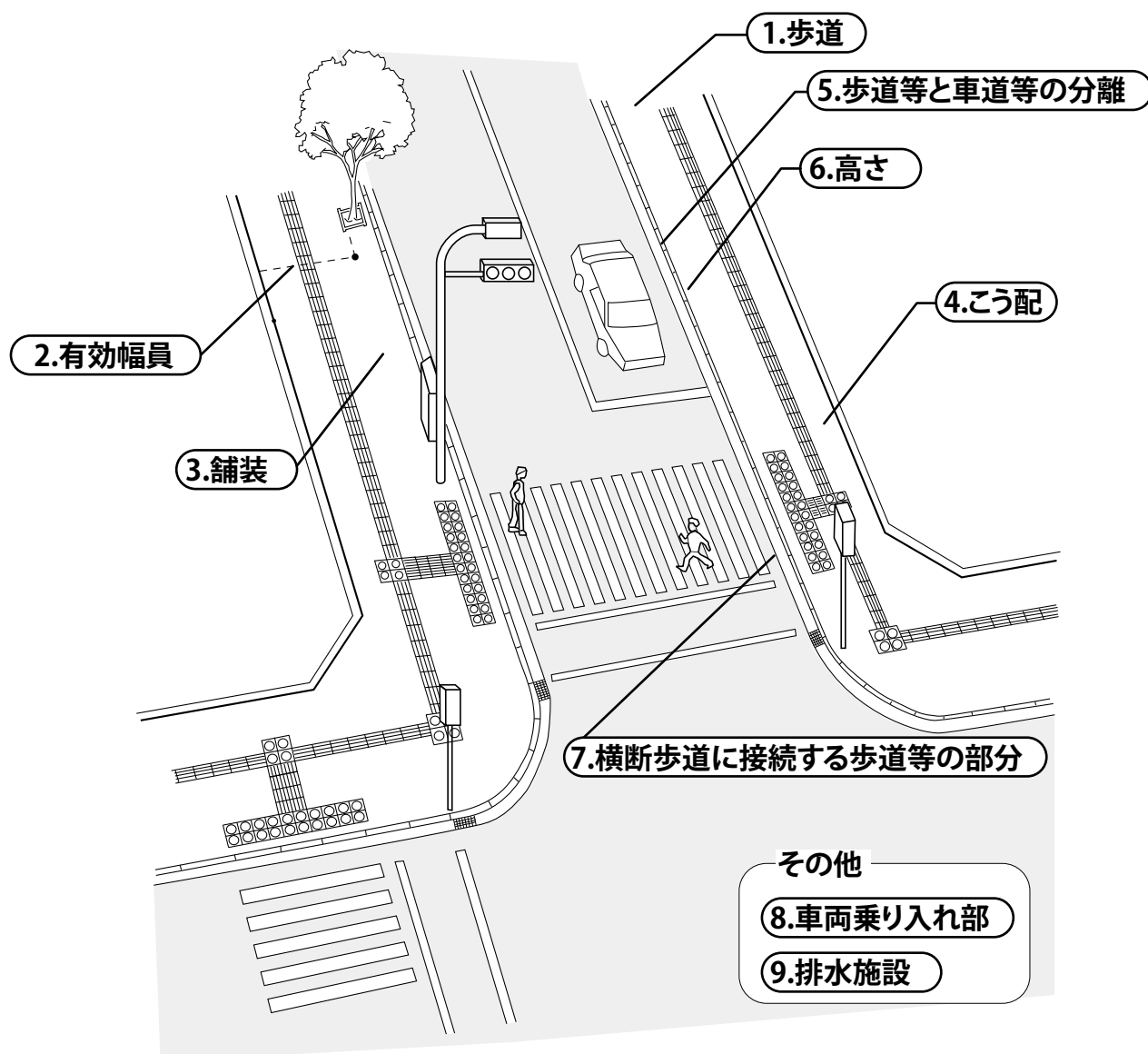
基本的な考え方

歩道は、車道と分離し、歩行者が支障なく通行できるように有効幅員や歩道と車道の段差、排水施設の設置位置等に配慮する必要があります。

設計のポイント

- 歩行者の安全を確保するために歩道と車道は分離し、その区分は縁石、ガードレール等で明確にする必要があります。
- 標識柱や街灯柱等の設置位置に配慮し歩道の有効幅員を確保することが必要です。

整備項目



整備の対象 | □歩道を対象とします。

1. 歩道

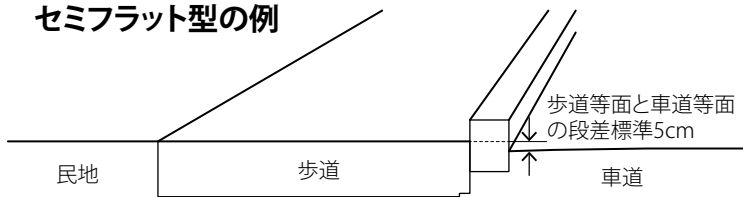
[整/1(1)]

○歩道は原則としてセミフラット型とします

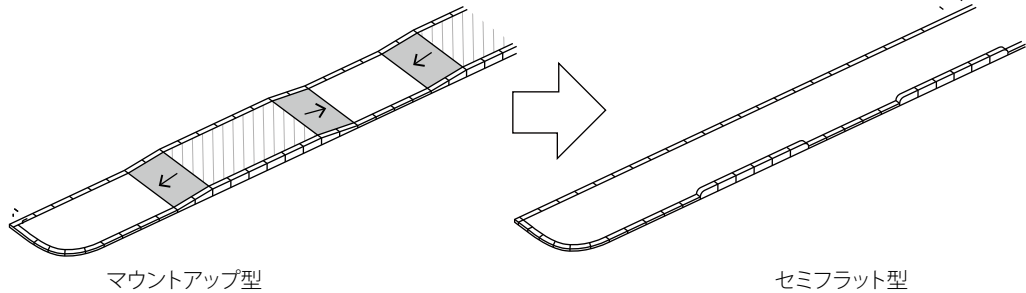
♥道路(自転車歩行者道を設ける道路を除く。)には、歩道を設けるものとします。

原則

セミフラット型の例

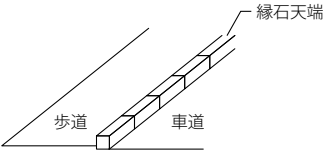
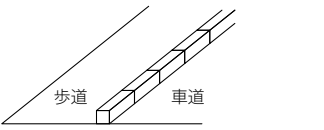
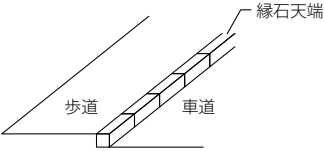


*車両乗り入れ部や横断歩道などの接続部において歩道の高さを切り下げることによる、いわゆる“波打ち歩道”を解消するため、セミフラット型(歩道の車道等に対する標準の高さ5cm)を基本とします。
ただし、沿道制約の状況等によりセミフラット型による整備が不可能な場合もあるため、やむを得ない場合は歩道の一区画を最小単位に、横断歩道接続部など可能な限り整備基準の趣旨を踏まえた整備に努めます。



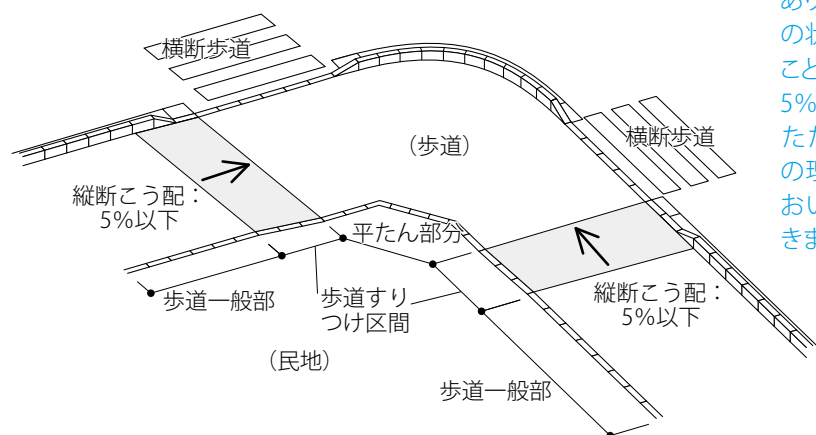
[図面中、信号機、視覚障がい者誘導用ブロックは省略している]

歩道構造形式の例

フラット構造	セミフラット型 	歩道等面が車道等面より高く、縁石天端の高さが歩道等面より高い歩道構造。
	フラット（フルフラット）型 	歩道等面と車道等面の高さが同一で、縁石により歩道と車道を分離する歩道構造。
マウントアップ構造	マウントアップ型 	歩道等面と縁石天端の高さが同一である歩道構造。

【横断歩道接続部等においてすりつけがある場合】

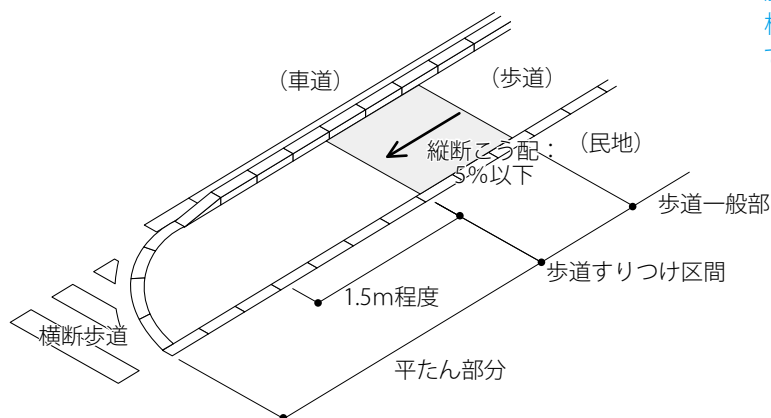
セミフラット型の横断歩道接続部等における構造の例 (交差点部)



* 縦断こう配は、車椅子使用者、脚力の弱った高齢者などの通行に配慮して、可能な限り小さくする必要があります。しかしながら、沿道の土地の状況等により縦断こう配をなくすることはできないため、その最大値を5%としています。

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%以下とすることができます。

セミフラット型の横断歩道接続部等における構造の例



* 横断歩道部等の接続部に1.5m程度の平たん部分を設けるのは、車椅子使用者が円滑に転回するためです。

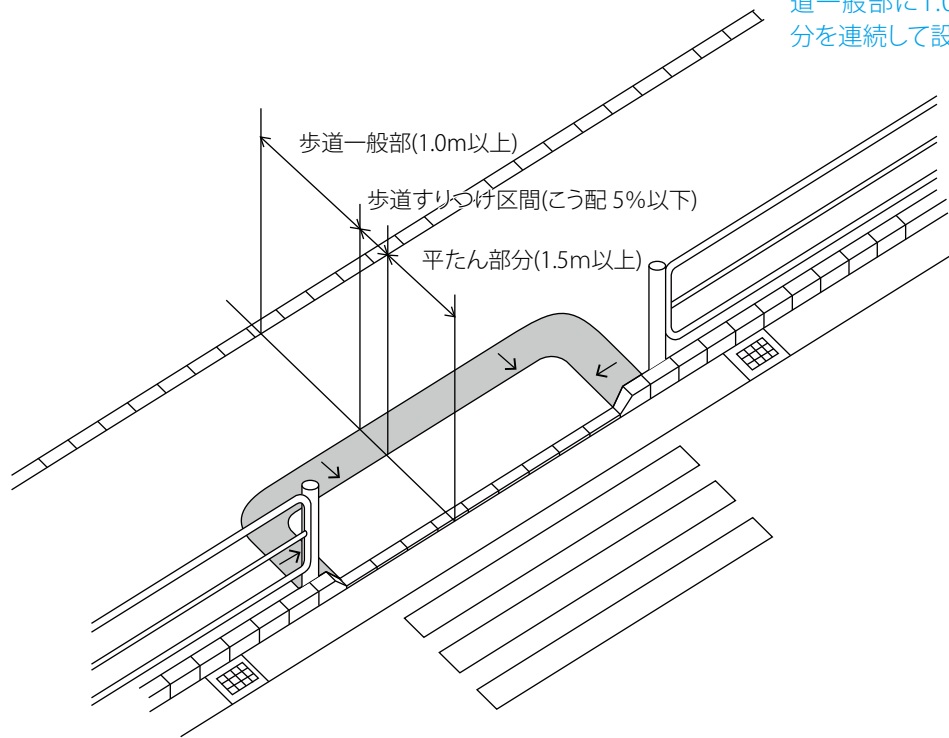
【交差点以外に横断歩道がある場合においてすりつけがある場合】

横断歩道を利用する人の待機場所の確保を図ります

歩道を直進する人に配慮し、横断こう配の変化が少ない構造とします

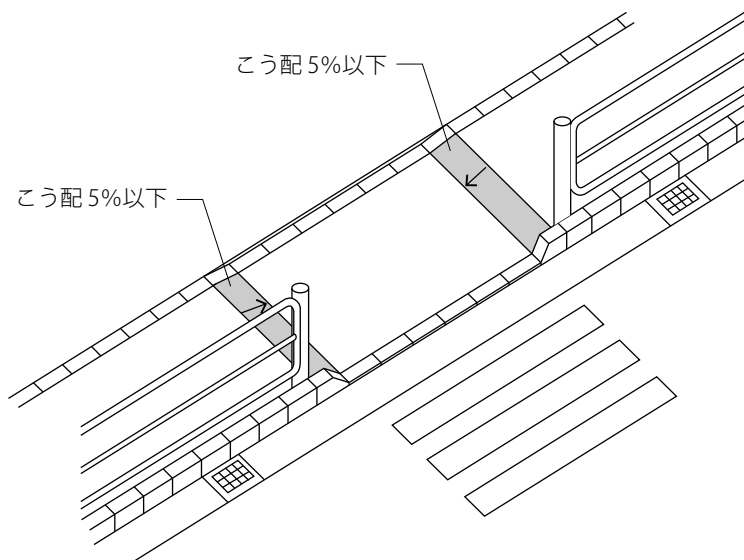
部分的にすりつける場合の構造の例

*横断歩道部においては、車椅子使用者等の安全な通行を考慮し、歩道一般部に1.0m以上の平坦部分を連続して設けます。

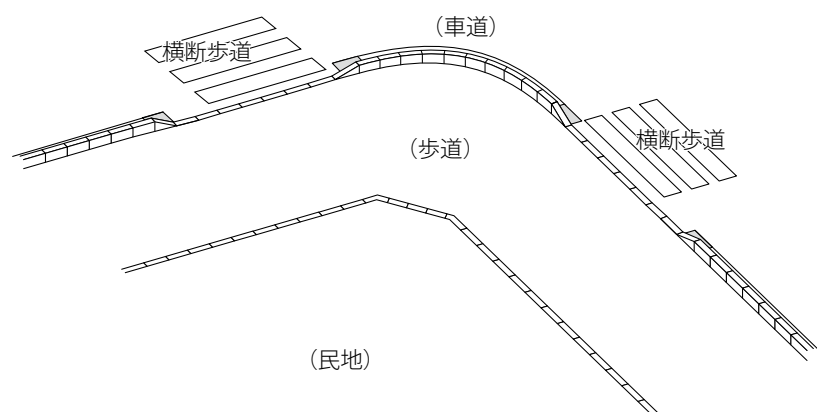


歩道全幅員ですりつける場合の構造の例

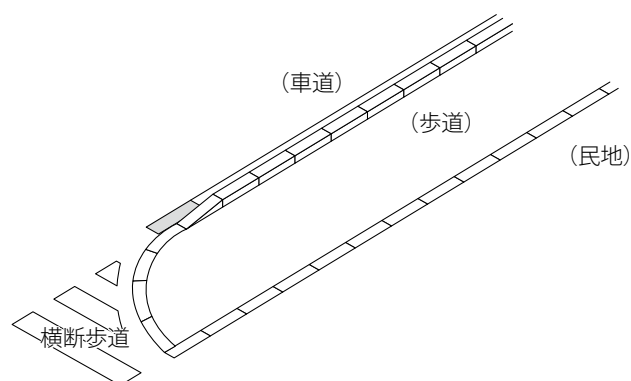
*歩道幅員が狭い横断歩道部で上記の形状にできない場合は、歩道全幅ですりつける形態を検討します。



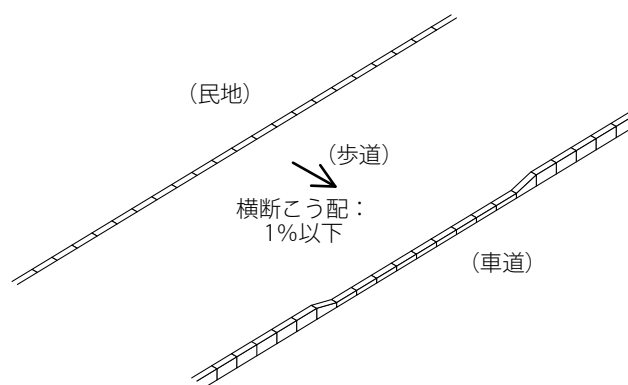
【縁石の構造により横断歩道接続部等においてすりつけ区間が必要ない場合】
 セミフラット型の横断歩道接続部等における構造の例
 (交差点部)



セミフラット型の横断歩道接続部等における構造の例
 (歩道すりつけがない場合)



【車両乗り入れ部の場合】
 セミフラット型の車両乗り入れ部の構造の例



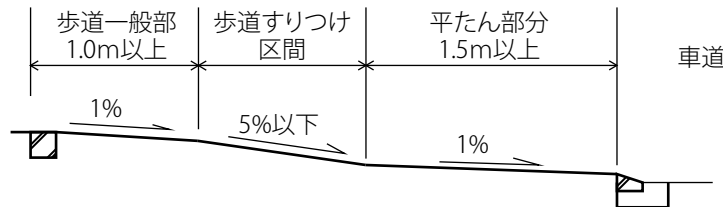
○:整備基準 ♥:誘導基準 ◇:標準的な整備内容 ◆:望ましい整備内容 *:語句の解説等

【歩道の段差改良工夫例】

横断歩道を利用する人の待機場所の確保を図ります

歩道を直進する人に配慮し、横断こう配の変化が少ない構造とします

歩行者等横断箇所の切り下げ部の構造の例



* 横断歩道部においては、車椅子使用者等の安全な通行を考慮し、歩道一般部に1.0m以上の平たん部分を連続して設けます。

* 縦断こう配は、車椅子使用者、脚力の弱った高齢者などの通行に配慮して、可能な限り小さくする必要があります。しかしながら、沿道の土地の状況等により縦断勾配をなくすることはできないため、その最大値を5%としています。

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%以下とすることができず。

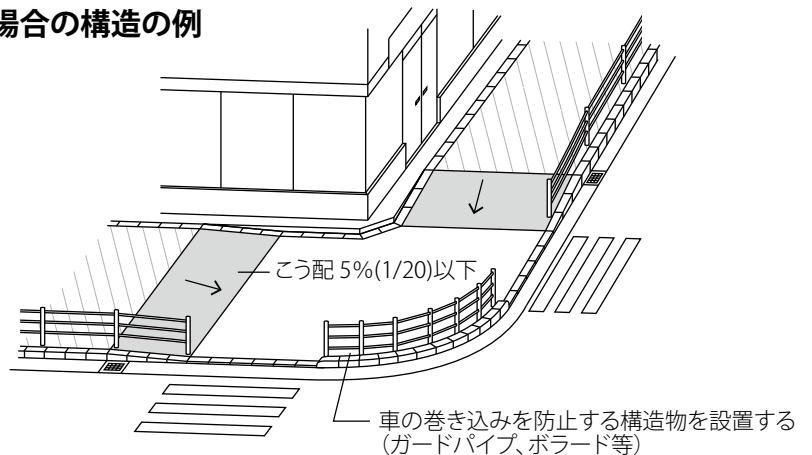
* 横断歩道部等の接続部に1.5m程度の平たん部分を設けるのは、車椅子使用者が円滑に転回するためです。

【交差点の横断歩道接続部等においてすりつけがある場合】

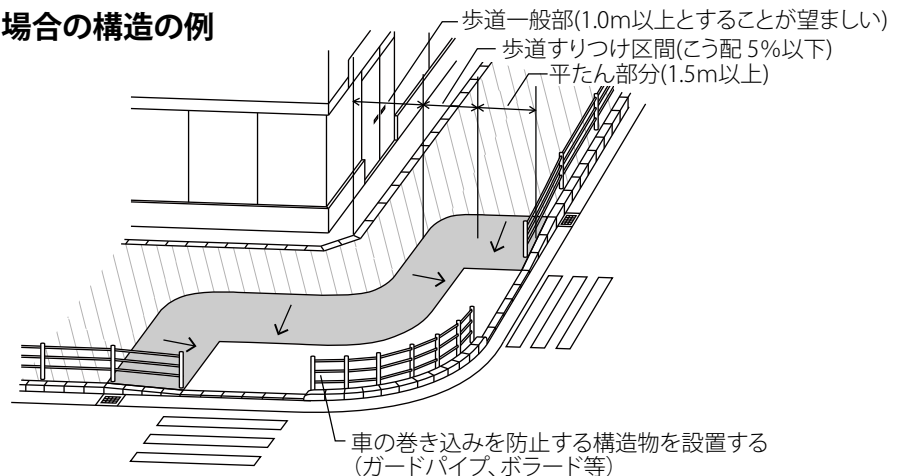
横断歩道を利用する人の待機場所の確保を図ります

歩道を直進する人に配慮し、横断勾配の変化が少ない構造とします

歩道全幅員ですりつける場合の構造の例



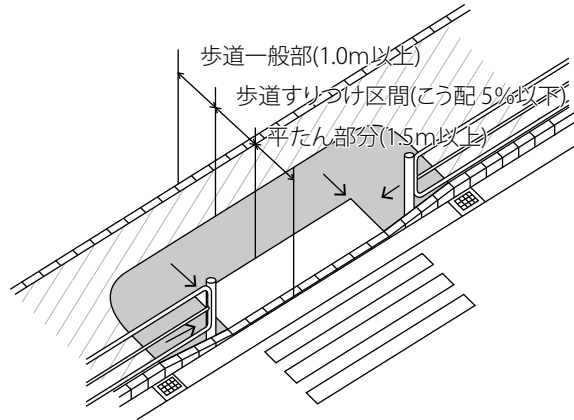
部分的にすりつける場合の構造の例



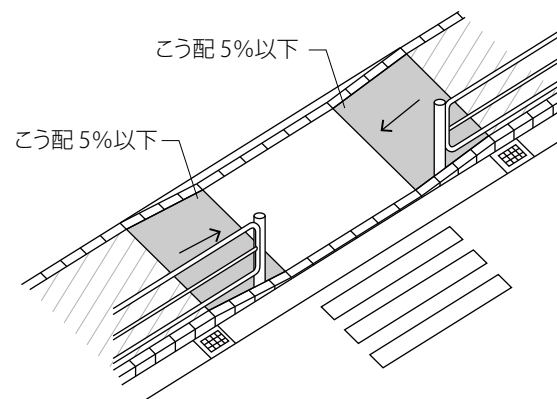
○:整備基準 ♥:誘導基準 ◇:標準的な整備内容 ◆:望ましい整備内容 *:語句の解説等

【交差点以外に横断歩道がある場合においてすりつけがある場合】

部分的にすりつける場合の構造の例



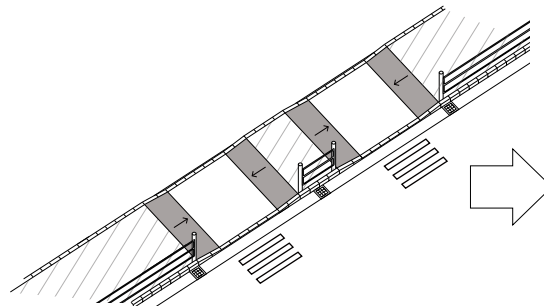
歩道全幅員ですりつける場合の構造の例



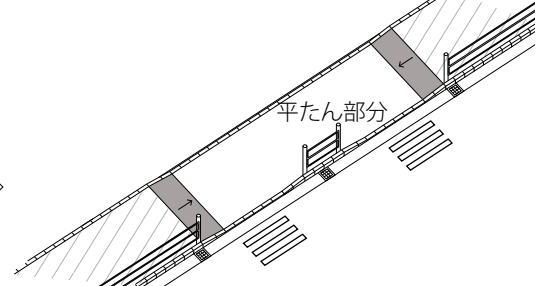
切り下げ部が近接する歩道の波打ちを解消した例

切り下げ部が近接する場合は、歩道を直進する方向へ配慮し、横断こう配の変化が少ない構造とします

(改善前)



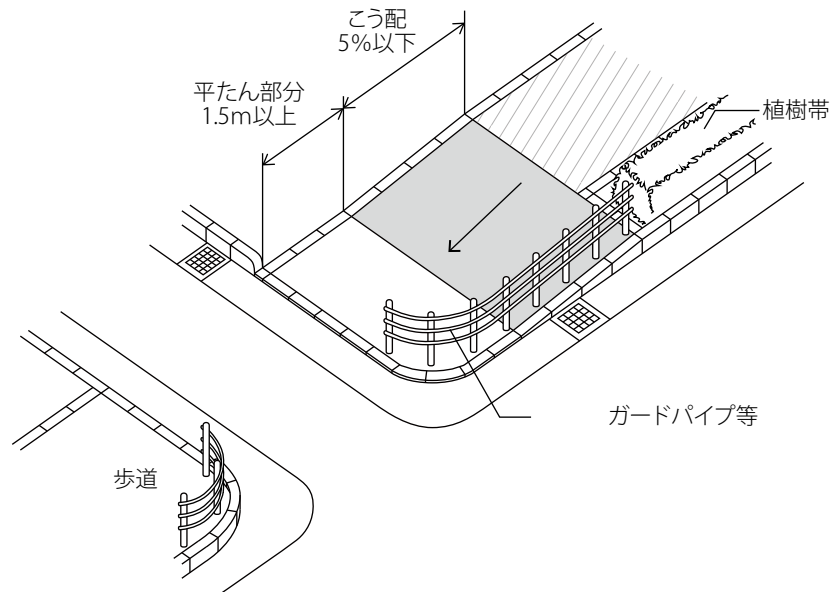
(改善後)



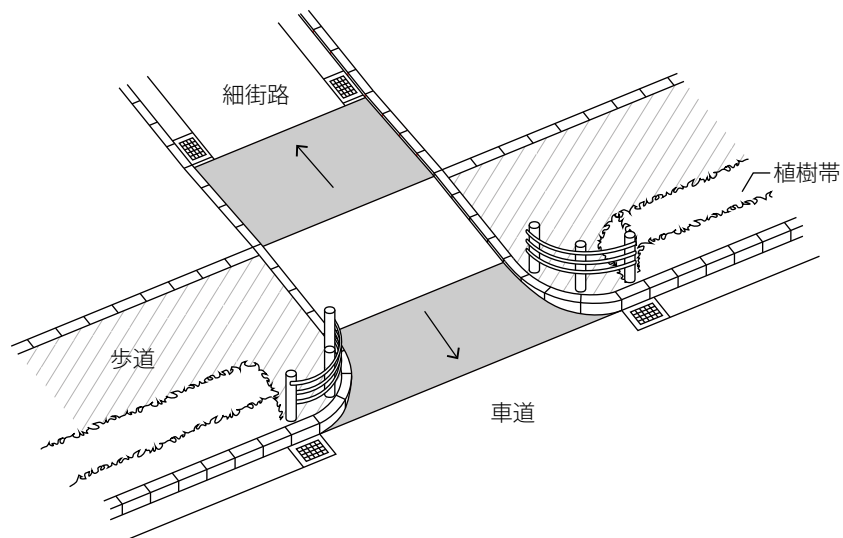
【歩道と車道が交差する場合】

細街路の路面排水や交通量、民地の状況などを考慮した構造とします

歩道面をすりつける形式の構造の例

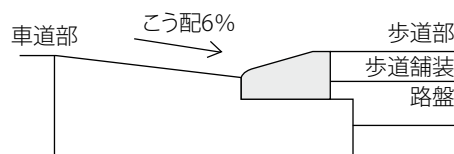


細街路の路面を歩道の高さ近くまで持ち上げる形式の構造の例



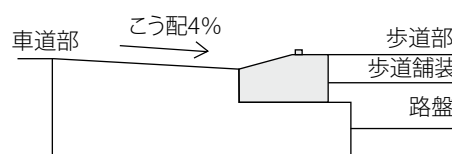
L型側溝と歩道（歩行者横断部）の改善例

(改善前)



＊改善前の状態は、歩車道境界部がV型となっているため、車椅子やベビーカーの車輪がはまり込んで車道上で身動きできなかったり、乗り越えようとして身体に激しい揺れが生じたりします。

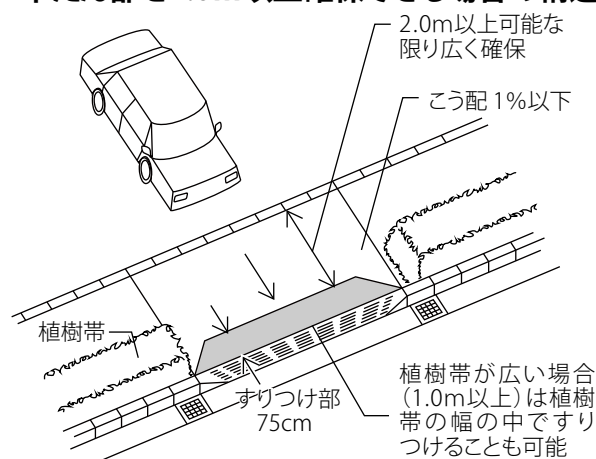
(改善後)



○：整備基準 ♥：誘導基準 ◇：標準的な整備内容 ◆：望ましい整備内容 ＊：語句の解説等

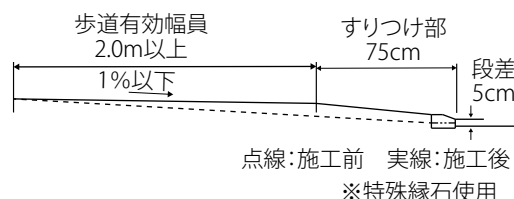
【車両乗り入れ部の場合】

平たん部を2.0m以上確保できる場合の構造の例



* すりつけ部を除く平たん部の幅員は、車椅子使用者がすれ違うことができるよう2m以上を確保します。

歩道段差15cmの場合の構造例

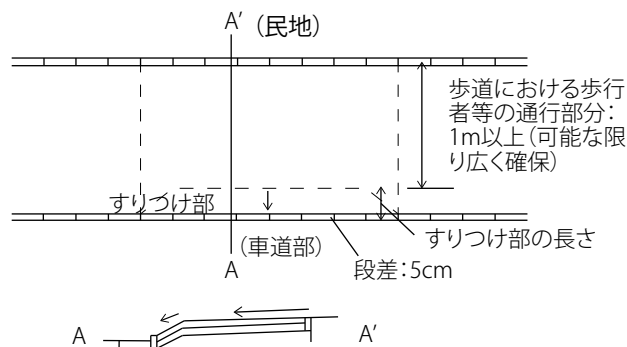


平たん部を2.0m以上確保できない場合の構造の例

歩道面には、車椅子使用者等の安全な通行を考慮して、原則として1m以上の平たん部分を連続して設けるものとします。平たん部分における歩道の横断こう配は、雨水等の適切な排水を勘案して、2%を標準とし、透水性舗装等を行った場合は、1%以下とします。なお、縦断こう配を設けることにより、雨水等を適切に排水できる箇所には、横断こう配は設けないこととします。

歩道面と車道面との高低差が15cm以下の場合の構造の例

- ・歩道における歩行者等の通行部分は1m以上を確保します
- ・すりつけ部の長さは75cmとすることを標準とします



* 歩道の高さが15cmの場合、縁石を含むすりつけ部の長さは道路の横断方向に75cmとすることを標準とします。その際、歩車道境界の縁石には、特殊縁石を用います。

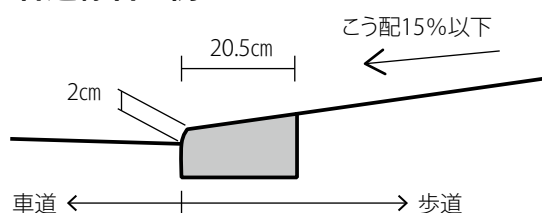
* 歩道の高さが15cm未満の場合には、すりつけ部の横断こう配を、前述の標準の場合と同じとし、すりつけ部の長さを縮小することが可能となります。

歩道面と車道面との高低差が15cmを超える等の場合の構造の例

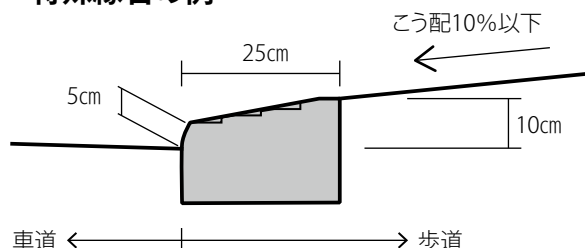
- ・すりつけ部の勾配は15%以下 (特殊縁石を使用する場合は10%以下) とします
- ・歩道における歩行者等の通行部分は1m以上確保します

【車両乗り入れ部における縁石の場合】

普通縁石の例



特殊縁石の例



2. 有効幅員

[整/1(3)]

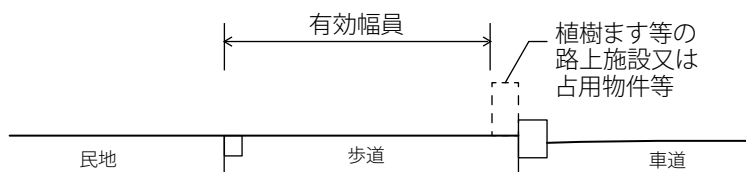
○歩道の有効幅員は、原則として2.0m以上とします。

♥歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては3.5メートル以上、その他の道路にあっては2メートル以上とするものとします。

♥自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては4メートル以上、その他の道路にあっては3メートル以上とするものとします。

♥歩道又は自転車歩行者道の有効幅員は、当該歩道等の高齢者、障がい者等の交通の状況を考慮して定めるものとします。

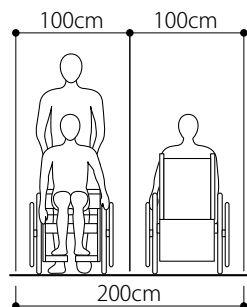
有効幅員の考え方



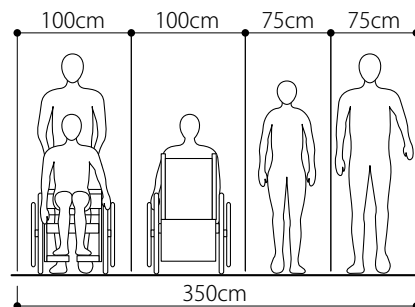
*有効幅員はできるだけ連続して幅広く確保するとともに、植樹ますや車止め等は通行の支障とならないよう設置することが望まれます。

*既存の街路樹がある区間は、有効幅員の確保と緑化推進の観点から、樹種の選定や設置方法に工夫しながら整備する必要があります。

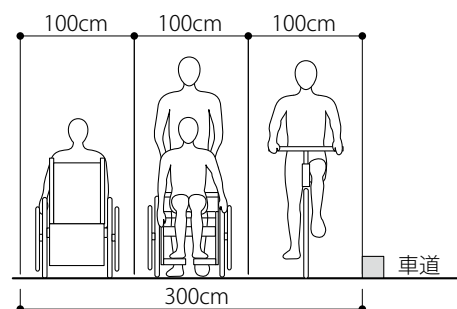
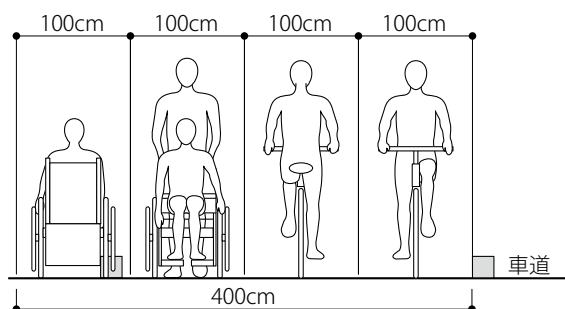
歩道の幅員の考え方



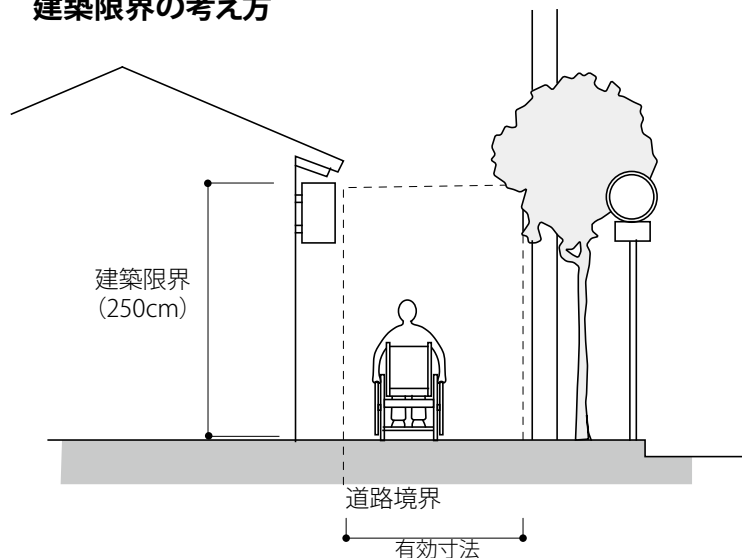
車椅子同士で
すれ違うことができる寸法



自転車歩行者道の幅員の考え方



建築限界の考え方



*「建築限界(250cm)」とは、道路の上で歩行者等の交通の安全を確保するために、ある一定の幅、一定の高さの範囲内には障がいとなるような物を置いてはいけないという、空間確保のための限界です。

3. 舗装

[整/1(4)]

○路面は平たんで滑りにくく、水はけのよい仕上げとします。

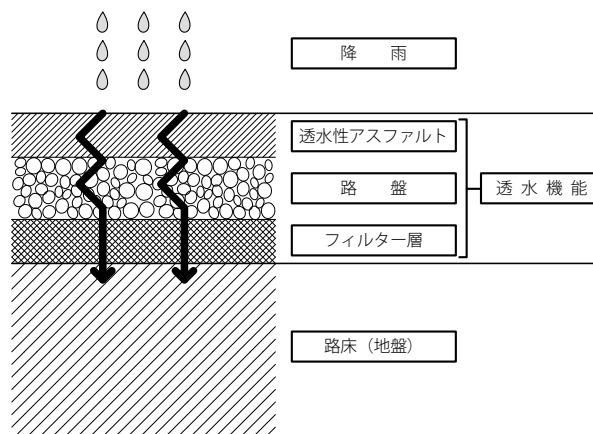
♥歩道等の舗装は、雨水を地下に円滑に浸透させることができる構造とするものとします。ただし、道路の構造、気象状況その他の特別の状況によりやむを得ない場合においては、この限りではありません。

♥歩道等の舗装は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとするものとします。

*「路面は平たん」とするのは、連続する凹凸が車椅子やベビーカーの通行に不快な振動を与えないためです。

*透水性舗装は、降雨時の路面排水が速く、水溜まりができず滑りにくいので、安全で快適に歩行できます。

透水性舗装の仕組み



- ・空隙が比較的大きい
- ・雨水が地盤まで浸透することにより舗装面を流出する水量が減少

4. こう配

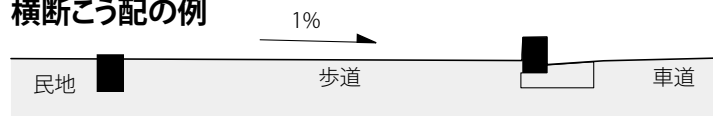
♥歩道等の縦断こう配は、5パーセント以下とするものとします。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、8パーセント以下とすることができます。

♥歩道等(車両乗入れ部を除く。)の横断こう配は、1パーセント以下とするものとします。ただし、道路の構造、気象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の理由によりやむを得ない場合においては、2パーセント以下とすることができます。

◆歩道等の横断こう配は、1%以下とすることが望めます。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、2%以下とすることが望めます。

*車椅子使用者にとって横断こう配が大きいと、車椅子がまっすぐに進みにくくなり大変不便です。

横断こう配の例



◆縁石は、車椅子使用者の通行に配慮して、縁端部分に丸みをもたせることが望めます。

*縁端構造については、「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を参照してください。

5. 歩道等と車道等の分離

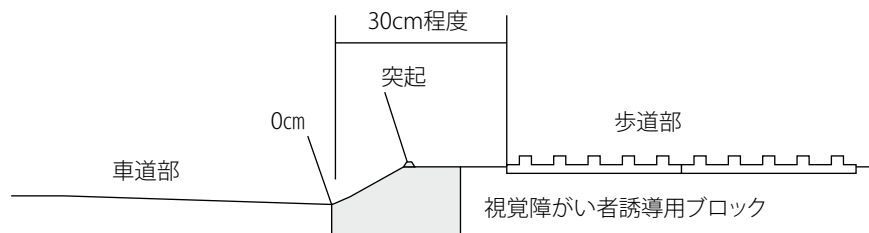
[整/1(2)、(7)]

○歩道と車道は、構造上明確に分離します。

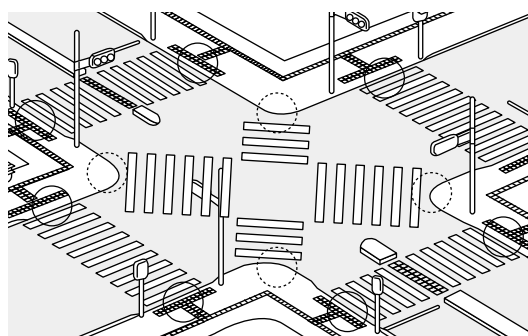
○歩道と車道が接する部分で歩行者が通行する部分には、排水ますを設けないよう配慮し、当該部分の段差は2cm以下とします。

◇歩行者が通行する部分の縁端の高さは、0cmを標準とします。この場合、視覚障がい者が歩道と車道が接する部分であることを認識できるよう、視覚障がい者誘導用ブロックを設けます。

歩道と車道の接続部分の段差を0cmとした場合(段差解消ブロック)の構造の例



スクランブル交差点での段差解消ブロック敷設例



*スクランブル交差点の斜め横断部分には、視覚障がい者誘導用ブロックが設置できないため、歩車道境界段差解消ブロックのみ設置します。

- 段差解消ブロック(段差0cm)と誘導ブロックを設置
- 誘導ブロックは不要

○:整備基準 ♥:誘導基準 ◇:標準的な整備内容 ◆:望ましい整備内容 *:語句の解説等

段差解消ブロックを設けない場合の縁端構造の例



* 段差解消ブロックを設けない歩行者が通行する部分の縁端は、当該車道部より2cm程度の段差を設けます。その際、縁石は車椅子使用者の通行に配慮して、縁端部分に丸みを持たせます。

* 視覚障がい者誘導用ブロックを設けない場合、視覚障がい者が歩車道の境界を感知するために2cm程度の段差が必要です。

♥ 歩道等には、車道若しくは車道に接続する路肩がある場合の当該路肩又は自転車道に接続して縁石線を設けるものとします。

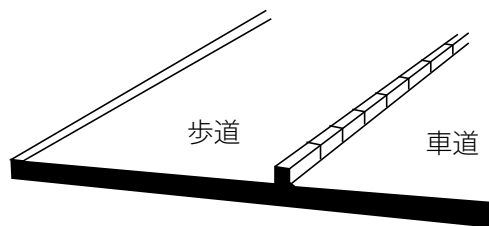
♥ 歩道等(車両乗入れ部及び横断歩道に接続する部分を除く。)に設ける縁石の車道等に対する高さは15センチメートル以上とし、当該歩道等の構造及び交通の状況並びに沿道の土地利用の状況等を考慮して定めるものとします。

♥ 歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するため必要がある場合においては、歩道等と車道等の間に植樹帯を設け、又は歩道等の車道等側に並木若しくは柵を設けるものとします。

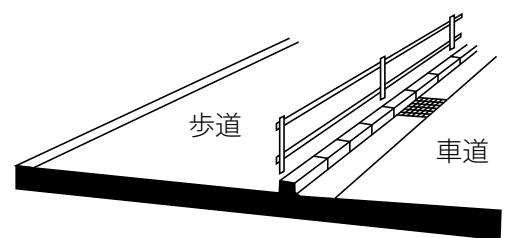
* 縁石は、歩道と車道を物理的に分離し、かつ明示することを主目的としており、歩道構造を設けるにあたっての一般的構造物のことです。防護柵は、交通安全施設であり、車両の路外逸脱防止(車両用防護柵)及び歩行者等の横断・転落防止(歩行者自転車用柵)を主目的(「防護柵の設置基準」の通り)としており、交通安全対策に実効的な機能を有するものです。

なお、防護柵は、その機能と共に縁石のもつ機能を兼ね備えたものです。

縁石で分離する例



縁石と防護柵で分離する例



6. 高さ

♥ 歩道等(縁石を除く。)の車道等に対する高さは、5センチメートルを標準とするものとします。ただし、横断歩道に接続する歩道等の部分にあっては、この限りではありません。

♥ 歩道等(縁石を除く。)の車道等に対する高さは、乗合自動車停留所及び車両乗入れ部の設置の状況等を考慮して定めるものとします。

7. 横断歩道に接続する歩道等の部分

◇歩行者が通行する部分の縁端の高さは、0cmを標準とします。この場合、視覚障がい者が歩道と車道が接する部分であることを認識できるよう、視覚障がい者誘導用ブロックを設けます。

♥横断歩道に接続する歩道等の部分の縁端は、車道等の部分より高くするものとし、その段差は2センチメートルを標準とするものとします。

♥上記にかかわらず、市長が認める場合においては、段差を2センチメートル以下とすることができます。この場合において、市長は、当該段差について、周辺部の水はけを考慮し、かつ、高齢者、障がい者等に配慮した構造とするものとします。

♥段差に接続する歩道等の部分は、車椅子使用者が円滑に転回できる構造とするものとします。

*誘導基準では、段差の標準高さを2cmと定めていますが、福岡市では歩行者が通行する部分の縁端高さを0cmを標準として整備を進めています。詳しくは、「5.歩道等と車道等の分離」を参照してください。

8. 車両乗入れ部

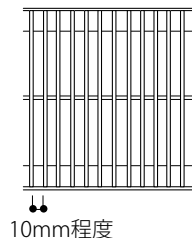
♥車両乗入れ部のうち「4.こう配」の基準を満たす部分の有効幅員は、2メートル以上とするものとします。

9. 排水施設

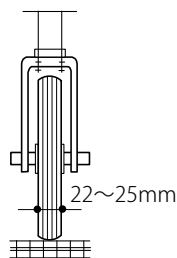
[整/1(5)]

○♥歩道に設ける排水溝等の蓋は、車椅子の車輪、杖等が落ち込まない形状とします。

蓋構造の例(平面)

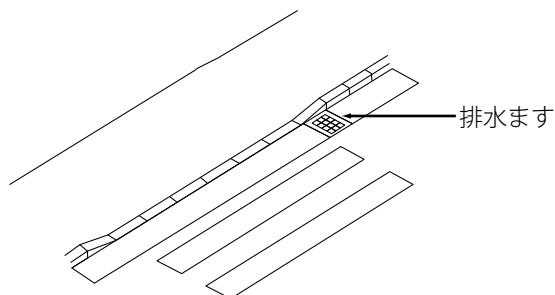


車椅子の車輪(前輪)



♥歩道等と車道等が接続する部分で歩行者が通行する部分には、排水ますを設けないよう配慮するものとします。

歩道と車道の接続部分の例



2.立体横断施設

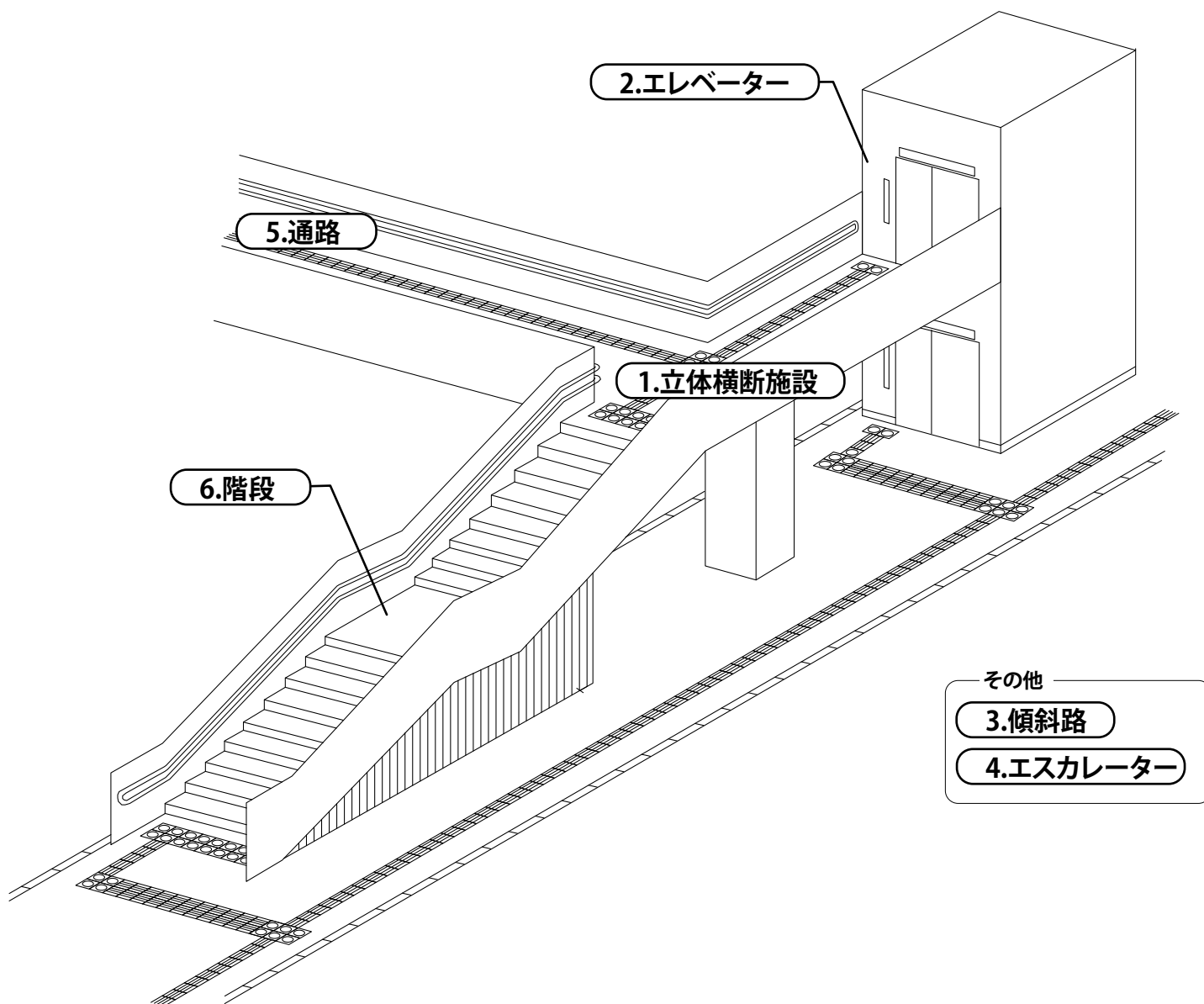
基本的な考え方

立体横断施設は、横断歩道、地下横断歩道その他の歩行者が道路等を横断するための立体的な施設をいい、高齢者や障がい者等の移動等のために必要であると認められる箇所を設置する必要があります。

設計のポイント

- 立体横断施設にはエレベーターを設けます。構造上エレベーターの設置が困難な場合など、やむを得ない場合には傾斜路をもって代えることができます。
- 自動車交通量が多く、渋滞対策としてやむを得ず立体横断施設を設置する場合のほか、通学路等における歩行者の交通安全を目的として設置すること考えられます。

整備項目



1. 立体横断施設

♥道路には、市長が高齢者、障がい者等の移動等円滑化のために必要と認める箇所に、高齢者、障がい者等の円滑な移動に適した構造を有する立体横断施設(移動等円滑化された立体横断施設)を設けるものとします。

♥移動等円滑化された立体横断施設には、エレベーターを設けるものとします。ただし、昇降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においては、エレベーターに代えて、傾斜路を設けることができます。

♥移動等円滑化された立体横断施設には、高齢者、障がい者等の交通の状況により必要がある場合においては、エスカレーターを設けるものとします。

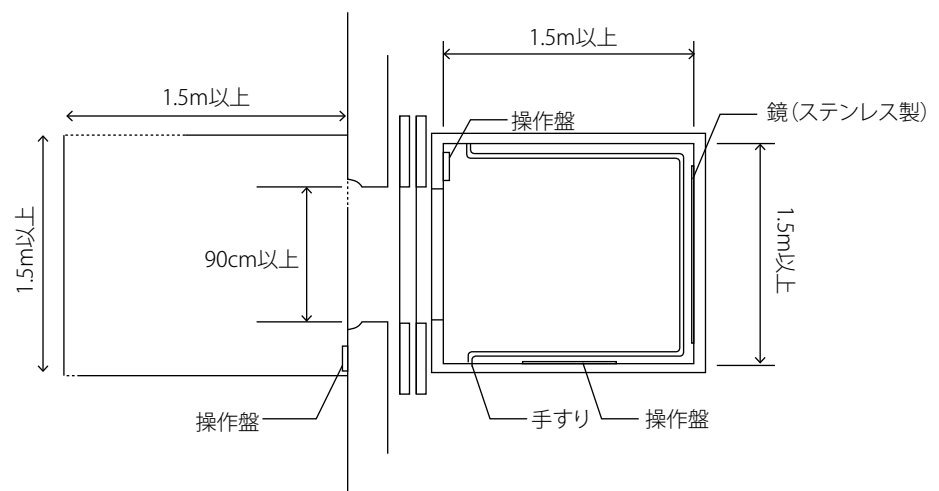
2. エレベーター

♥移動等円滑化された立体横断施設に設けるエレベーターは、次に定める構造とするものとします。

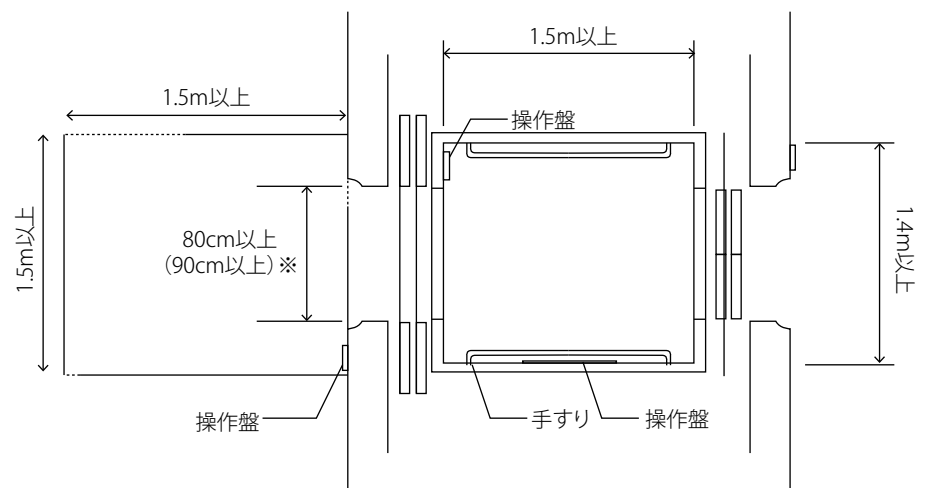
整備内容	♥誘導基準
内法幅①	かごの内法幅は1.5メートル以上とし、内法奥行きは1.5メートル以上とします。
内法幅② 出入口が複数ある場合	かごの出入口が複数あるエレベーターであって、車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のもの(開閉するかごの出入口を音声により知らせる装置が設けられているものに限る。)にあっては、内法幅は1.4メートル以上とし、内法奥行きは1.35メートル以上とします。
有効幅	かご及び昇降路の出入口の有効幅は、内法幅①の基準に適合するエレベーターにあっては90センチメートル以上とし、内法幅②の基準に適合するエレベーターにあっては80センチメートル以上とします。
鏡	かご内に、車椅子使用者が乗降する際にかご及び昇降路の出入口を確認するための鏡を設けます。ただし、内法幅②の基準に適合するエレベーターにあっては、この限りではありません。
外部から見える構造	かご及び昇降路の出入口の戸にガラスその他これに類するものがはめ込まれていることにより、かご外からかご内が視覚的に確認できる構造とします。
手すり	かご内に手すりを設けます。
戸の開扉時間を延長する機能	かご及び昇降路の出入口の戸の開扉時間を延長する機能を設けます。
かご内の表示装置	かご内に、かごが停止する予定の階及びかごの現在位置を表示する装置を設けます。
かご内の音声装置	かご内に、かごが到着する階並びにかご及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる装置を設けます。
車椅子使用者用の制御装置	かご内及び乗降口には、車椅子使用者が円滑に操作できる位置に操作盤を設けます。
乗降口に接続する歩道等の有効幅	乗降口に接続する歩道等又は通路の部分の有効幅は1.5メートル以上とし、有効奥行きは1.5メートル以上とします。
乗降口の音声装置	停止する階が3以上であるエレベーターの乗降口には、到着するかごの昇降方向を音声により知らせる装置を設けます。ただし、かご内にかご及び昇降路の出入口の戸が開いた時にかごの昇降方向を音声により知らせる装置が設けられている場合においては、この限りではありません。

エレベーターのかご及び出入口の寸法

(出入口が1の場合)



(出入口が2の場合)



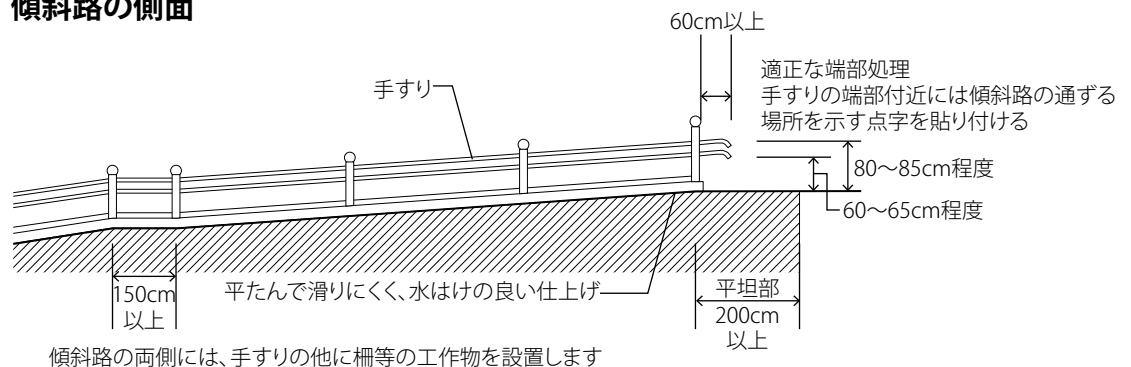
※出入口が複数あるスルー型エレベーターであっても
車椅子使用者の動作の余裕を見込み、有効幅90cm以上とすることが望ましい

3. 傾斜路

♥移動等円滑化された立体横断施設に設ける傾斜路（その踊り場を含む。以下同じ。）は、次に定める構造とします。

整備内容	♥誘導基準
有効幅員	有効幅員は、2メートル以上とします。ただし、設置場所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、1メートル以上とすることができます。
縦断こう配	縦断こう配は、5パーセント以下とします。ただし、設置場所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ます。
横断こう配	横断こう配は設けません。
手すり	2段式の手すりを両側に設けます。
点字表示	手すり端部の付近には、傾斜路の通じる場所を示す点字を貼り付けます。
路面の仕上げ	平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとします。
傾斜路の識別	傾斜路のこう配部分は、その接続する歩道等又は通路の部分との色の輝度比又は明度差を確保することにより当該勾配部分を容易に識別できるものとします。
立ち上がり	傾斜路の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設けます。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りではありません。
踊り場	高さが75センチメートルを超える傾斜路にあっては、高さ75センチメートル以内ごとに踏幅1.5メートル以上の踊り場を設けます。

傾斜路の側面

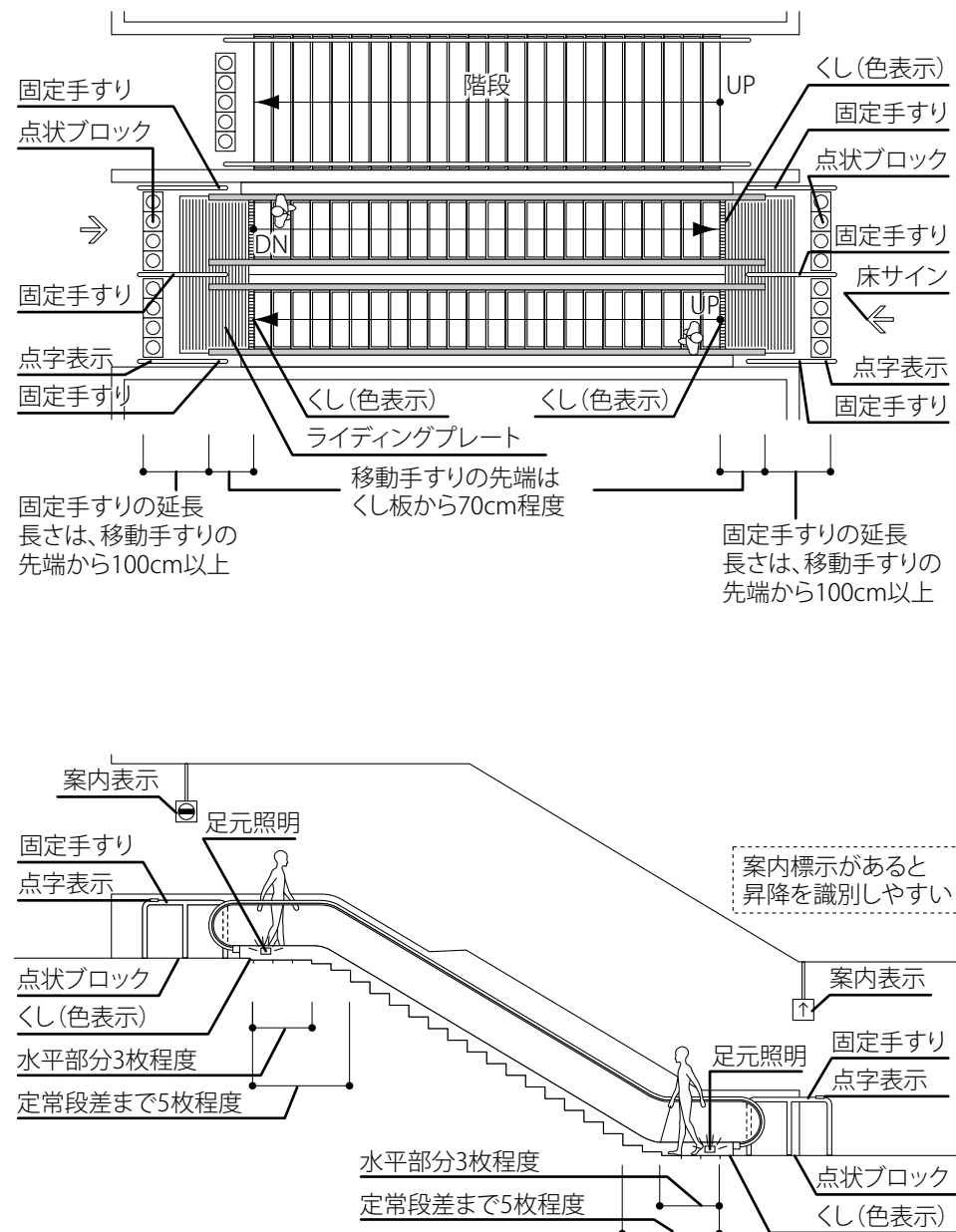


4. エスカレーター

♥移動等円滑化された立体横断施設に設けるエスカレーターは、次に定める構造とするものとします。

整備内容	♥誘導基準
方向	上り専用のものと下り専用のものをそれぞれ設置します。
踏み段の表面及びくし板の仕上げ	踏み段の表面及びくし板は、滑りにくい仕上げとします。
踏み段の構造	昇降口において、3枚以上の踏み段が同一平面上にある構造とします。
踏み段の識別	踏み段の端部とその周囲の部分との色の輝度比又は明度差を確保することにより踏み段相互の境界を容易に識別できるものとします。
くし板と踏み段の境界の識別	くし板の端部と踏み段の色の輝度比又は明度差を確保することによりくし板と踏み段との境界を容易に識別できるものとします。
表示	エスカレーターの上端及び下端に近接する歩道等及び通路の路面において、エスカレーターへの進入の可否を示します。
有効幅員	踏み段の有効幅は、1メートル以上とします。ただし、歩行者の交通量が少ない場合においては、60センチメートル以上とすることができます。

エスカレーターの例



5. 通路

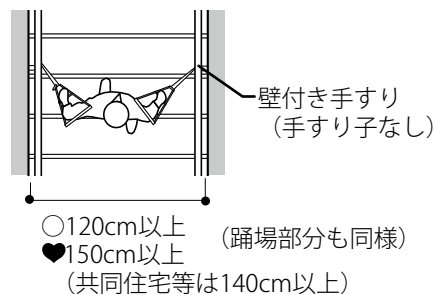
♥移動等円滑化された立体横断施設に設ける通路は、次に定める構造とするものとします。

整備内容	♥誘導基準
有効幅員	有効幅員は、2メートル以上とし、当該通路の高齢者、障がい者等の通行の状況を考慮して定めます。
縦断こう配及び横断こう配	縦断こう配及び横断こう配は、設けません。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合又は路面の排水のために必要な場合においては、この限りではありません。
手すり	2段式の手すりを両側に設けます。
点字表示	手すり端部の付近には、傾斜路の通じる場所を示す点字を貼り付けます。
路面の仕上げ	平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとします。
立ち上がり	通路の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設けます。ただし、側面が壁面である場合においては、この限りではありません。

6. 階段

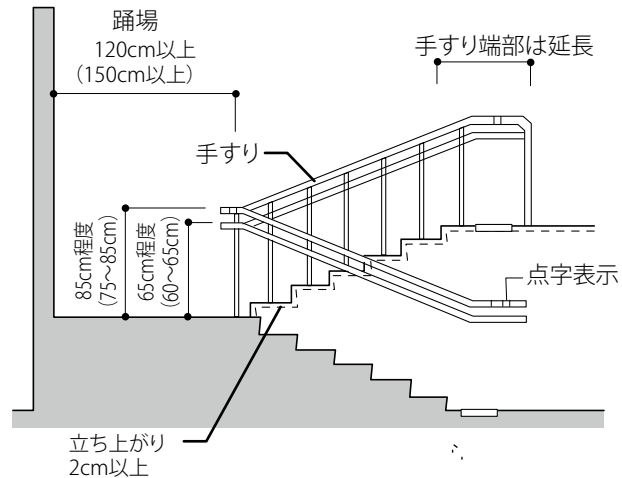
♥移動等円滑化された立体横断施設に設ける階段(その踊り場を含む。以下同じ。)は、次に定める構造とするものとします。

内のり寸法の例

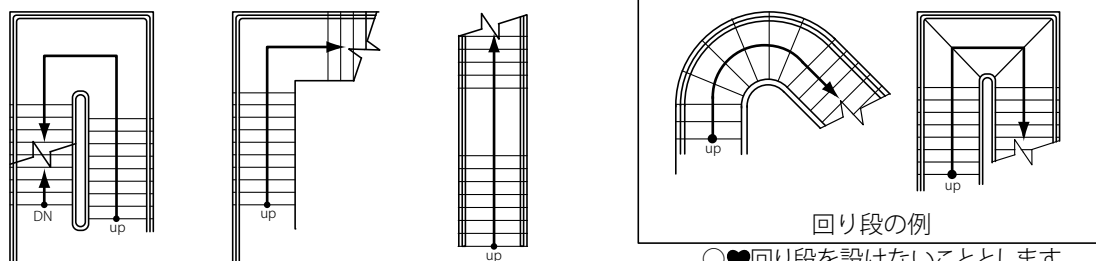


手すり子がない場合は図のように壁から壁の寸法が幅員となりますが、杖で移動する上で支障となる手すり子等が設けられている場合は、手すりを除いた寸法となります

手すりの設置例



階段の構造の例



工事中のバリアフリー配慮

工事中の安全対策は、高齢者、障がい者等をはじめ、すべての人が安全で快適に公共空間を利用できるようバリアフリーへの配慮や工夫を進めることも大切です。

福岡市が発注する工事では『工事中の歩行者安全対策の手引き（平成20年3月）』の主旨を踏まえて歩行者の安全確保に努めています。民間の工事についても、この手引きを参考にして公共の歩行者空間におけるバリアフリーへの配慮をお願いします。

●主な配慮項目と工事中の事例

■通路の幅員

- ・有効幅員は、できる限り、車椅子使用者が通行しやすい幅を確保します。また、工事箇所の周辺状況や歩行者数にも配慮します。

※車椅子使用者車が通行しやすいよう、できる限り1メートル以上の有効幅員を確保します。

■通路上の段差

- ・段差は、可能な限り作らないようにします。やむを得ず段差が生じる場合には、段差はわかりやすく表示し、手すりの設置などを検討します。

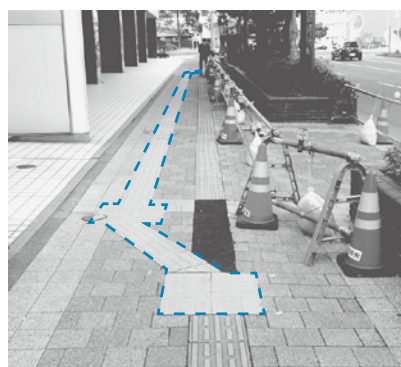
※仮復旧部分と本設部分の境などには段が生じる場合があります、車椅子使用者、杖使用者、視覚障がい者の通行の支障になる場合があります。

■視覚障がい者誘導用ブロック等が設置してある箇所の対応（う回路の設定）

- ・視覚障がい者誘導用ブロックが設置された箇所での工事では、現状の誘導機能を確保して工事を行います。

※やむを得ず視覚障がい者誘導用ブロックを一時的に撤去する場合には、視覚障がい者誘導用ブロックを仮設置するなど機能の確保を行うほか、視覚障がい者が安全に通行できるよう、交通誘導員等の工事関係者の声かけによる誘導やサポートなどを必要に応じて行います。

段差の解消や介助が必要な方への声かけなど、安全に歩行者空間が通行できるよう配慮をお願いします。



▲誘導用ブロックを仮設置した事例

『工事中の歩行者安全対策の手引き』のダウンロードは以下で行えます。

福岡市ホームページ>創業・産業・ビジネス>公共工事・技術情報>公共工事の技術管理関連
 >土木関係の基準類

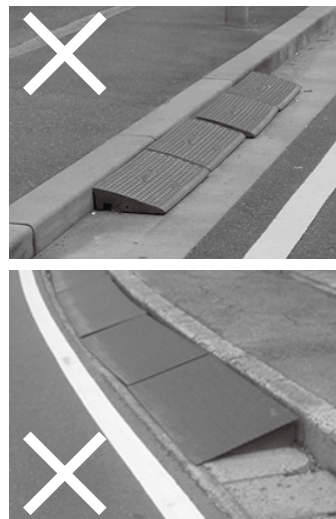
民地と道路の境界部の段差解消について

●道路上に乗り入れブロックなどを設置しないでください

民地と道路や歩車道間の段差を解消するため、乗り入れブロックや鉄板などを設置することは道路法で禁止されています。

乗り入れブロック等の設置により、歩行者がつまずいてケガをしたり、自転車やバイクの転倒事故の原因となるおそれがあります。更に、事故が発生した場合には、設置者(所有者又は使用者)に損害賠償責任が及ぶことがあります。

また、道路上の排水機能を損ねるため、道路冠水の原因になることもあります。

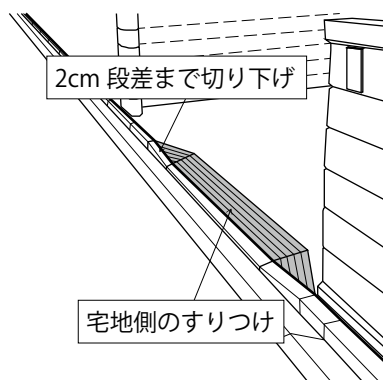


▲道路上に設置された
乗り入れブロックなど

●段差の解消は切り下げ工事で行ってください

バリアフリーの観点から民地と道路や歩車道間の段差を解消したい場合は、道路管理者の承認を受ければ、道路の歩道部分や縁石などの切り下げ工事を自己負担で行っていただくことができます。

切り下げ工事について、詳しくは福岡市のホームページをご覧ください。
道路の適正な使用と安全確保にご理解、ご協力をお願いいたします。



▲切り下げた例

◆道路法第24条(道路管理者以外の者の行う工事)とは

(条文)

道路管理者以外の者は、・・(中略)・・道路に関する工事の設計及び実施計画について道路管理者の承認を受けて道路に関する工事又は道路の維持を行うことができる。(後略)

横断歩道のエスコートゾーンについて

●エスコートゾーンについて

警察庁が策定している「エスコートゾーンの設置に関する指針」の中で示されている、道路を横断する視覚障がい者の安全性及び利便性の向上を図るため、横断歩道上において視覚障がい者が進むべき方向の手がかりとする突起体の列（エスコートゾーン）です。

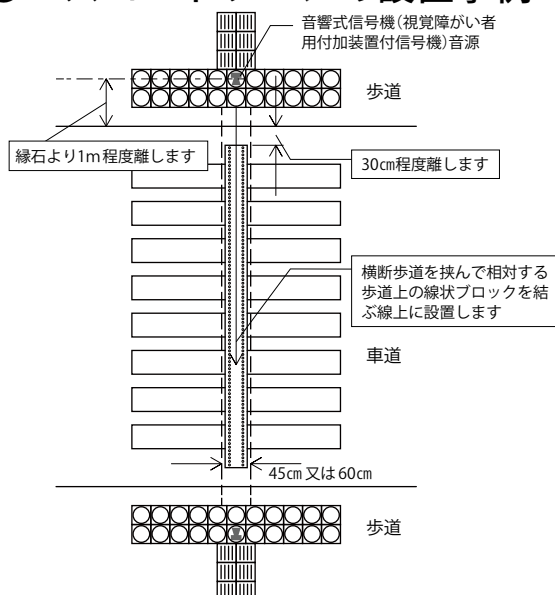
●設置場所について

- ①視覚障がい者の利用頻度が高い施設の周辺で、視覚障がい者の需要が見込まれる横断歩道
 - ②バリアフリー新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
- ※スクランブル方式の信号交差点における斜め横断用の横断歩道については、設置しません。

●設置条件について

設置にあたっては、音響式信号機（視覚障がい者用付加装置付信号機）の併設など公安委員会との調整が必要である。

●エスコートゾーンの設置事例



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します。
- (2) 末端を歩道の緑石端から 30 cm程度離します。
- (3) 幅は、45 cm又は 60 cmとします。

黒門橋交差点の横断歩道にはエスコートゾーンが設置されている
(唐人町駅～ふくふくプラザ)



3.乗合自動車 停留所

基本的な考え方

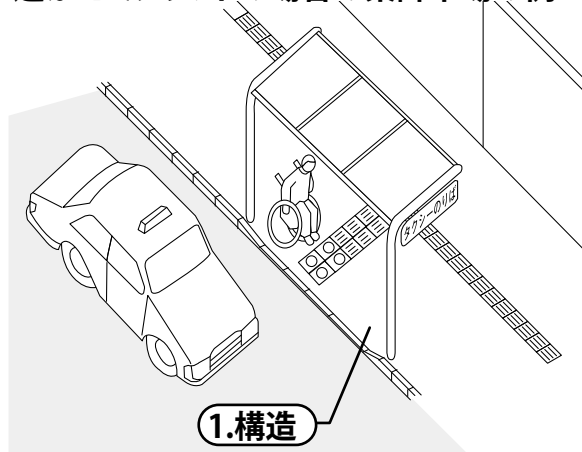
公共交通機関としてバスは、その利用
者も多いため役割は大きく、また時間
に強制されず目的地の近くまで移動で
きる交通手段としてのタクシーの役割
も、高齢者、障がい者等をはじめとして
大きい、誰もが利用しやすいよう案
内方法等に配慮します。

設計のポイント

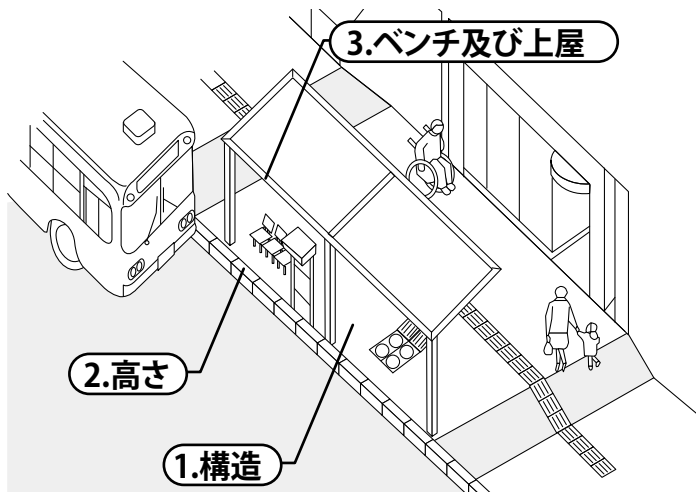
- バス、タクシー乗降車場には、視覚障がい者誘導用ブロックにより乗降車場への誘導を行うことが重要です。
- 歩道の有効幅員を狭くせず、ゆとりを持ったスペースを確保することが大切です。

整備項目

歩道がセミフラットの場合の乗降車場の例



タクシー乗り場の部分は縁石を下げる



バス停部分だけマウントアップ型

整備の対象 | □バスやタクシーの乗降車場を対象とします。

1. 構造

[整/3]

- 高齢者、障がい者等に配慮した構造とします。
- ◇ベンチは容易に動かない構造とし、歩道の有効幅員を確保する上で障がいとならないようにします。

2. 高さ

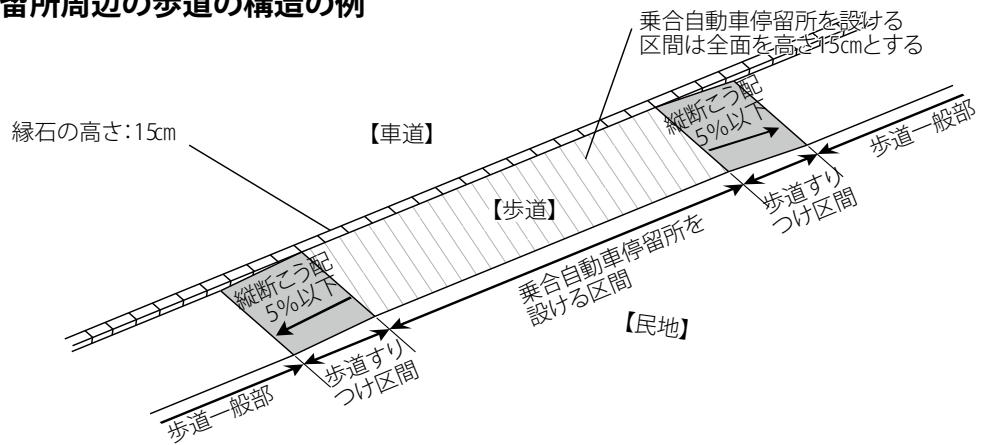
- ♥乗合自動車停留所を設ける歩道等の部分の車道等に対する高さは、15センチメートルを標準とするものとします。

3. ベンチ及び上屋

- ♥乗合自動車停留所には、ベンチ及びその上屋を設けます。ただし、それらの機能を代替する施設が既に存する場合又は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、この限りではありません。

*「高齢者、障がい者等に配慮」とは、上屋やベンチの設置、行き先・運行系統・時刻表等のわかりやすい案内板の設置等が考えられます。
*バス停における車両の発着時間や行き先を表示する可変情報表示装置は、時刻表よりも大きく表示されるので視力が低下した人にも便利な設備です。

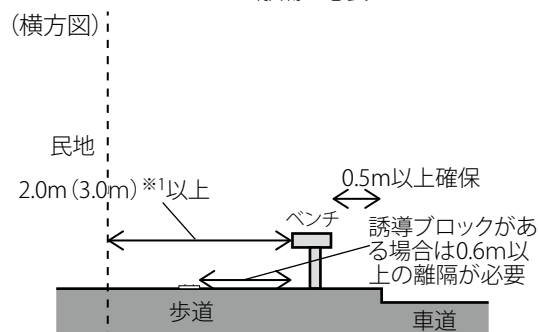
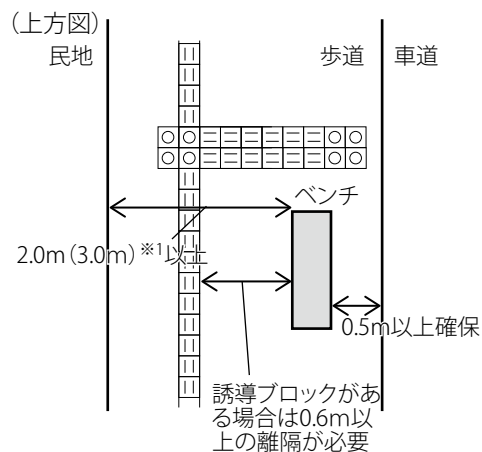
バス停留所周辺の歩道の構造の例



*バス停にベンチがあれば、バスを待っている高齢者や杖使用者の下肢などへの負担を軽減することができます。

*上屋及びベンチを設置する場合は、有効幅員について道路管理者及び交通管理者との協議が必要です。

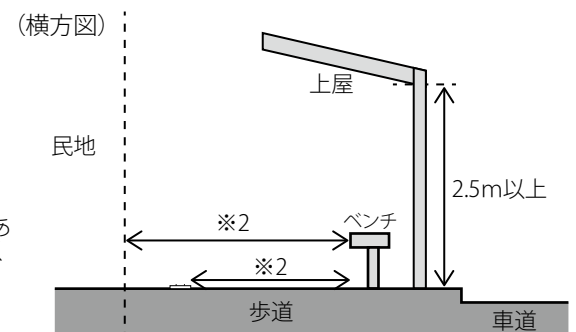
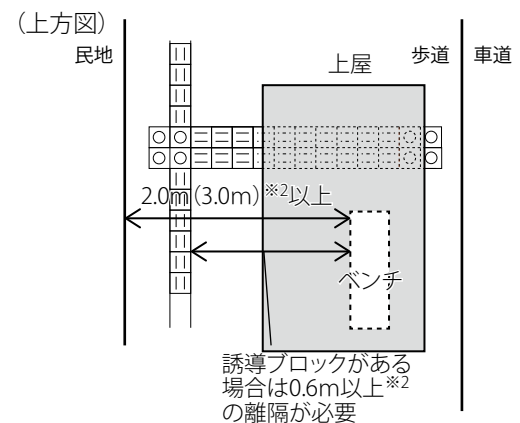
ベンチの設置条件



※1:()内は自転車歩行者道の場合

※2:寸法等の詳細については道路管理者及び交通管理者と協議すること

上屋にベンチを設けた例



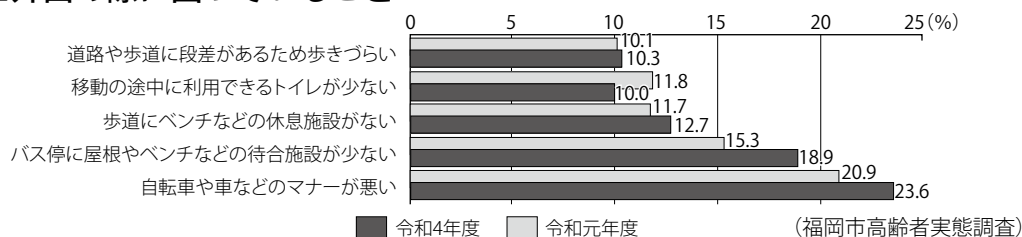
ベンチプロジェクトの推進

高齢者が外出する際、バス停や歩道にベンチなどの待合施設や休息施設が少ないことに困っているとの意見が多く、滞留や休憩といった機能を有するベンチなどの増設が求められています。

福岡市では、高齢者をはじめ、障がいのある人、妊娠中の人や子ども連れの人など誰もが安心して外出できる環境を作るため、市内全域でベンチを設置していく「ベンチプロジェクト」を推進しています。

ベンチの設置にあたっては、歩行空間だけでなく、道路沿いの市有地や民有地などを活用して、官民が連携して全庁的、全市的に推進していくこととしています。

■外出の際に困っていること



●福岡市の取組み

福岡市は、ふくおか応援寄付（ふるさと納税）を通して寄せられた寄付金をもとに歩道・市有地等へベンチを設置しています。

●民有地への設置促進

所有する施設等の新設・改修にあわせ、立地場所（バス停付近等）や周辺の状況などを考慮し、可能な限りベンチやベンチ代用構造物（植栽柵や防護柵等）の設置にご協力をお願いします。

なお、バス停や多くの人を通る場所付近等の民有地にベンチを設置する場合、福岡市が交付する「ベンチ購入費補助金」を活用することができます。

■代用構造物（植栽柵）



■補助金を活用して設置したベンチ



[福岡市ホームページ](#)＞健康・医療・福祉＞健康・医療・年金＞健康・健康保険＞健康づくりに関すること

4.案内標識等

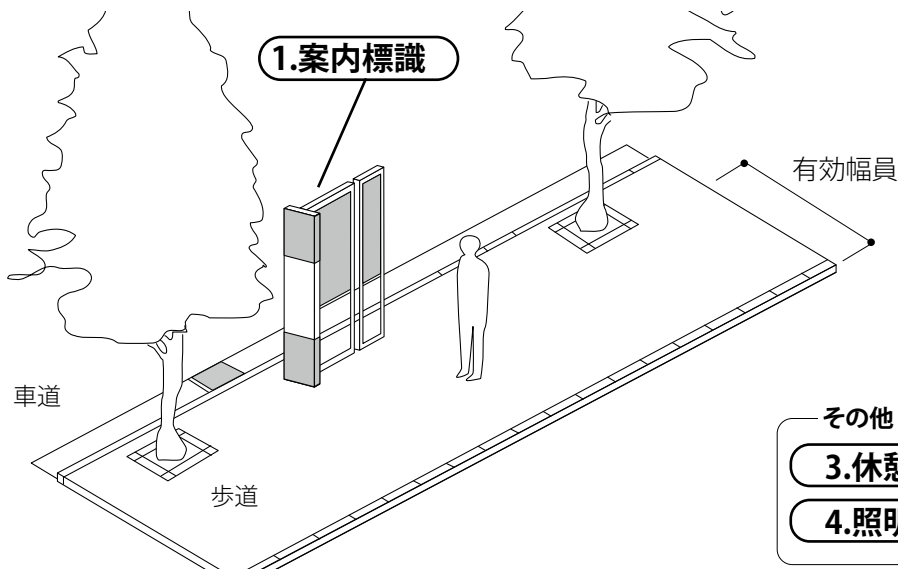
基本的な考え方

高齢者や障がい者等が目的地まで迷うことなく円滑に到達できるよう、見やすくわかりやすい道路案内標識や地図等の案内標識、視覚障がい者誘導用ブロック、安全かつ円滑に移動できるよう休憩施設や照明設備を設ける必要があります。

設計のポイント

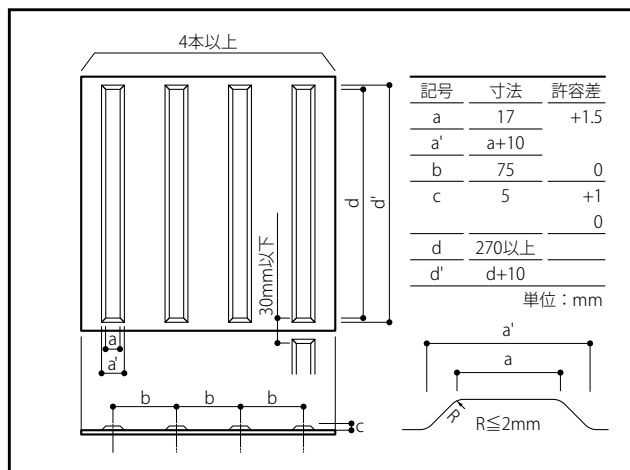
- 標識類はわかりやすい場所に配置し、車椅子使用者にも見やすい高さ、内容とすることが大切です。
- 標識類は、視覚障がい者等の歩行を妨げることのないように設置することが重要です。
- 設置にあたっては、複数の標識が近接する箇所に集中して設置されないよう関係者で連携し、集約することも重要です。
- 視覚障がい者誘導用ブロックは、歩道等（自転車歩行者道、横断歩道の途中にある中央分離帯を含む）上の周囲に障がい物のない位置に連続的に設置します。
- 休憩施設は、適当な間隔で設置します。
- 照明施設は、まぶしさに留意しつつ、十分な明るさを確保するよう、採光や照明に配慮します。

整備項目

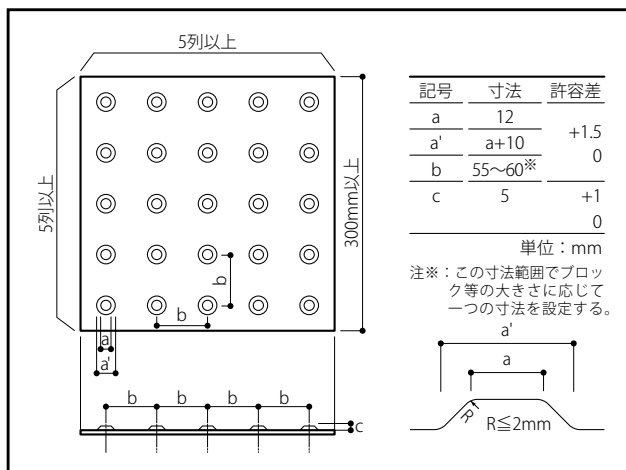


2.視覚障がい者誘導用ブロック

線状ブロック



点状ブロック



1. 案内標識

[整/4]

○標識類は、見やすく理解しやすいように、設置位置、文字の大きさ、色等に配慮します。

◇標識類の高さは、車椅子使用者に配慮します。

◇文字の大きさ、色等は、高齢者等に配慮します。

◇標識類の設置位置や方向については、標識類を見る人やそれ自体が、他の歩行者の通行を妨げないように配慮します。

♥交差点、駅前広場その他の移動の方向を示す必要がある箇所には、高齢者、障がい者等が見やすい位置に、高齢者、障がい者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設その他の施設及びエレベーターその他の移動等円滑化のために必要な施設の案内標識を設けるものとします。

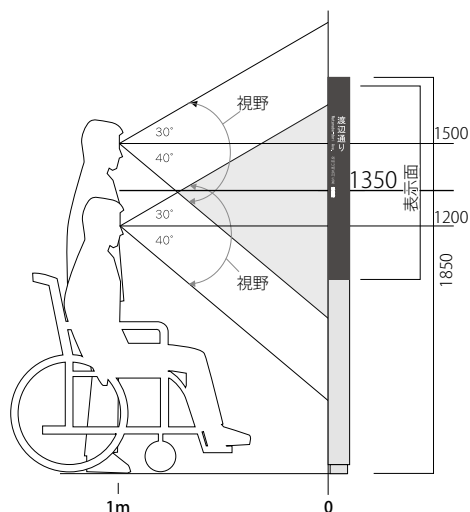
♥点字、音声その他の方法により視覚障がい者を案内する設備を設けるものとします。

[案内標識の設置の例]

総合案内標識

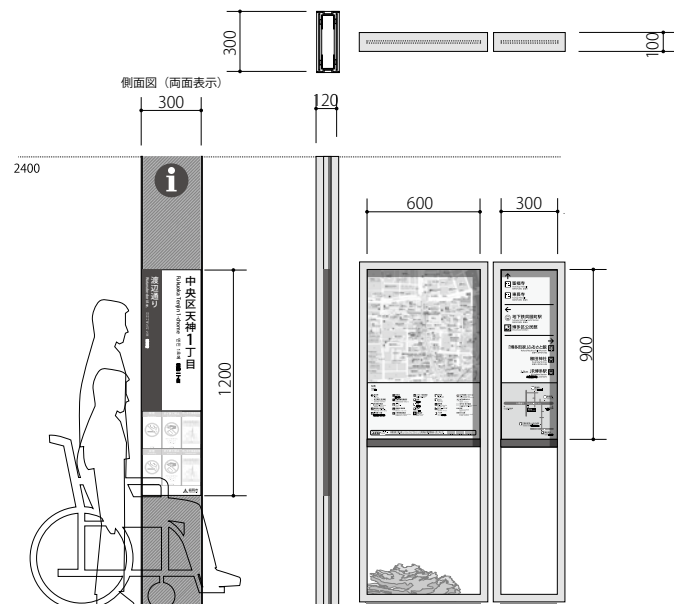
- 案内標識は、歩行方向からの視認性を高めるため、案内標識の上端など、高い位置に情報コーナーを示す『i』を表示します。
- 案内標識の下部は、子どもの飛び出し等に配慮し、見通しを良くするとともに、景観に調和するよう開口部を広くとります。

案内標識の高さ（直立タイプの例）



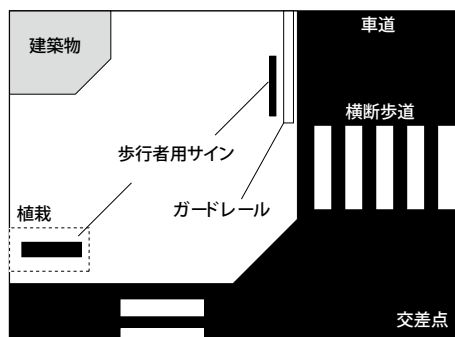
- 案内標識表示面の高さの中心は、一般男性の目線と車椅子使用者の目線に配慮し、歩道地盤面から135cmとします。
- 表示面の縦の大きさは、通常視野に入る範囲の90cmとします。

標準セットの例



- ・歩行者の交通量が多い主要なルートには、表記やデザイン、配置において共通化して顕在化を図ります。

設置位置の例



- ・歩行者の安全性に配慮した位置に設置します。
- ・基本的には通行方向に平行に配置します。

2. 視覚障がい者誘導用ブロック

[整/1(6)、2]

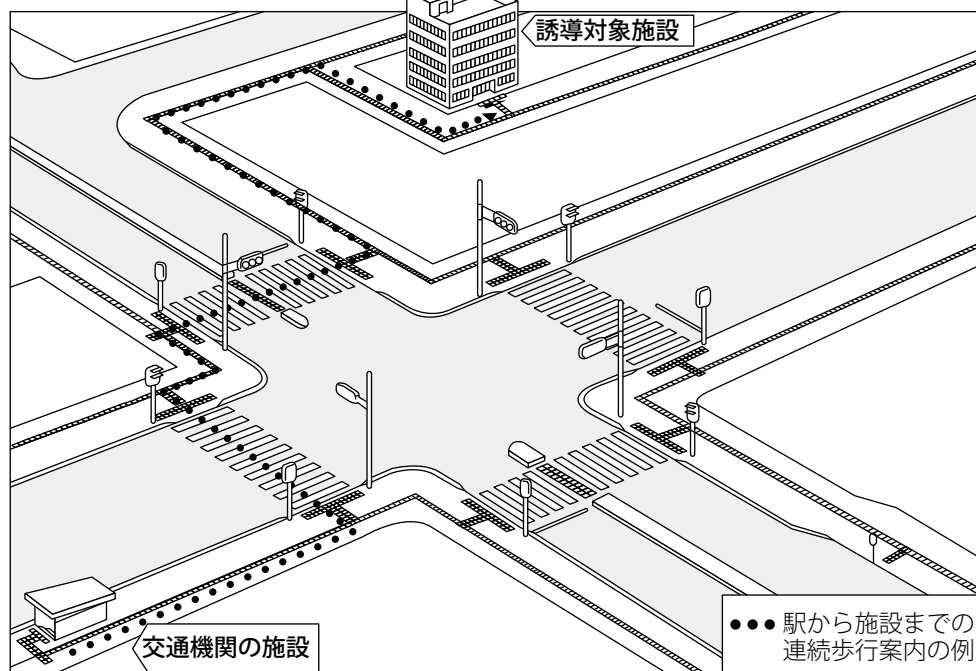
- 交通機関の施設と視覚障がい者の利用が多い施設とを結ぶ歩道等には、必要に応じて視覚障がい者誘導用ブロックを連続して敷設します。
- 色は原則として黄色とします。ただし、これにより難い場合は、周囲の舗装材の色との明度の差又は輝度比の大きい色とします。
- ♥歩道等、立体横断施設の通路、乗合自動車停留所、路面電車停留場の乗降場及び自動車駐車場の通路には、市長が視覚障がい者の移動等円滑化のために必要と認める箇所に、視覚障がい者誘導用ブロックを敷設するものとします。
- ♥視覚障がい者誘導用ブロックの色は、黄色その他の周囲の路面との輝度比又は明度差を確保することにより当該ブロック部分を容易に識別できる色とするものとします。
- ♥視覚障がい者誘導用ブロックには、市長が視覚障がい者の移動等円滑化のために必要と認める箇所に、音声により視覚障がい者を案内する設備を設けるものとします。

* 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」((社)日本道路協会)を参照します。

* 敷設にあたっては、その他の歩道利用者の安全を阻害しないように配慮します。

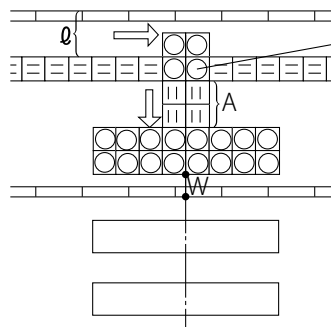
* 敷設位置は、店舗のショーウィンドウ等の前で立ち止まっている人や店舗を出入りする人との交錯を考慮して、壁・塀に近すぎないように余裕を確保した位置とします。
(例:百貨店、地下街、商店街等)

連続して敷設した例

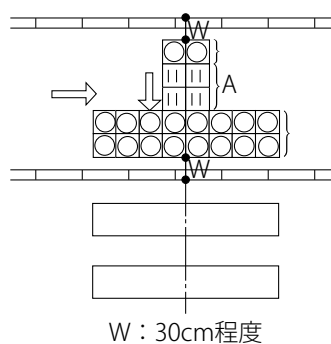


【横断歩道口の設置例】

(継続的直線歩行を案内している場合)



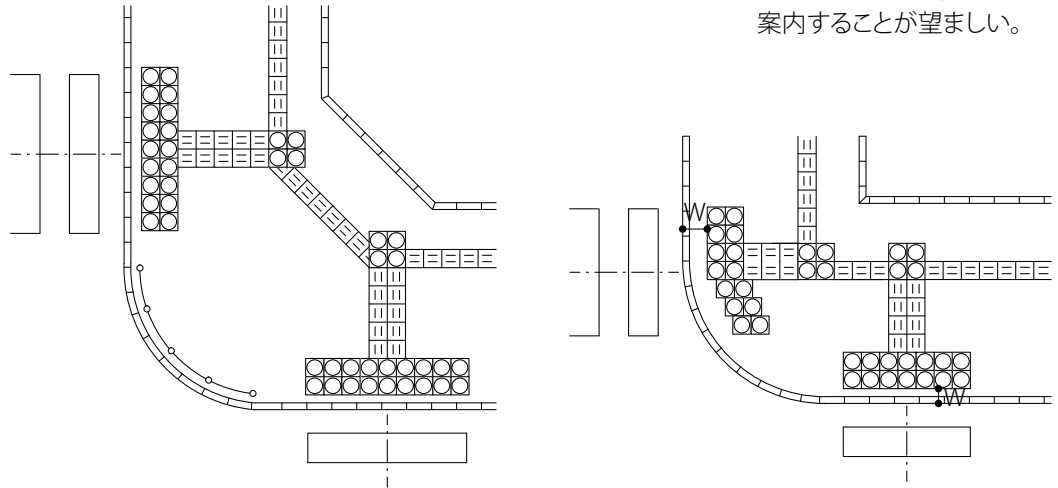
(継続的に案内していない場合)



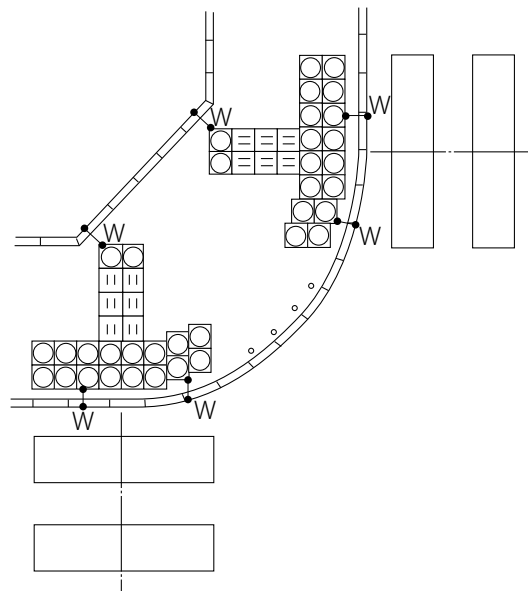
【交差点部の設置例】

W：30cm程度

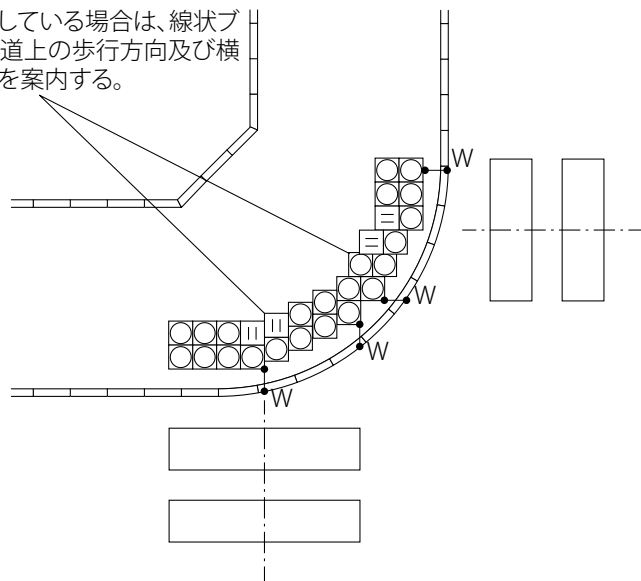
注) 線状ブロックで、横断歩道上の歩行方向及び横断歩道の中心部を案内することが望ましい。



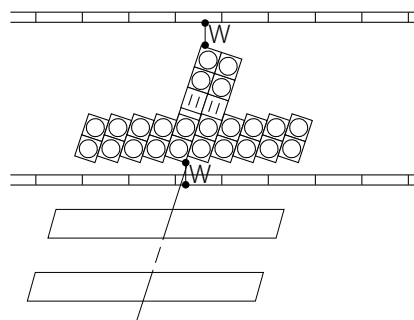
(継続的に案内していない場合)



横断歩道が近接している場合は、線状ブロックで、横断歩道上の歩行方向及び横断歩道の中心部を案内する。



【やむを得ず横断歩道が斜めの場合の設置例】

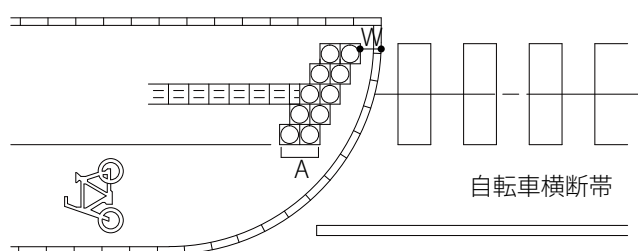


W：30cm程度

注) 視覚障がい者は、視覚障がい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により、横断歩道を横断するという意見があり、横断歩道が斜めの場合の対策を検討する必要がある。

注) 横断歩道の方向と線状ブロックの線状突起方向とを同一方向にすることが望ましい。

【歩道巻込部の設置例】



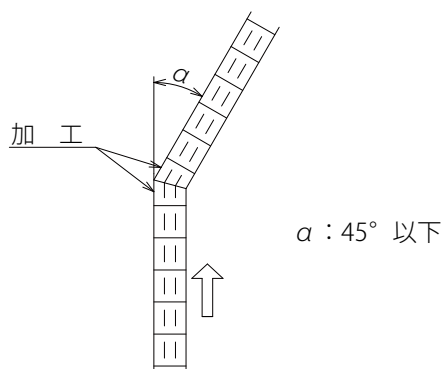
W：30cm程度

注) 横断歩道の有無に関わらず歩道巻き込み部には視覚障がい者誘導用ブロックを設置する。

注) Aのブロックは自転車横断帯・通行部にかからないようにする。

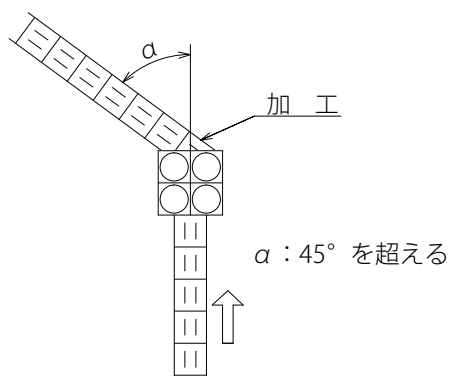
【屈折・屈曲部及び分岐点の設置例】

(45° 以内で方向変更する場合)



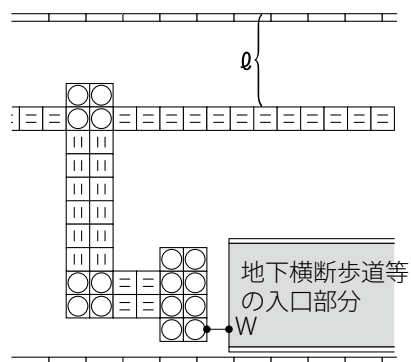
注) 屈折・屈曲部の誘導は形状が許す範囲でなるべく緩やかにすりつけることとし、やむを得ず線状ブロックを加工して誘導する場合でも45°以下とすることが望ましい。これ以上となる屈曲部においては点状ブロックを設置するものとする。

(45° を超えて方向変更する場合)



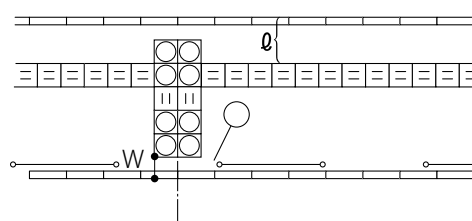
【地下横断歩道の昇降部の設置例】

W : 30cm程度
ℓ : 60cm程度以上

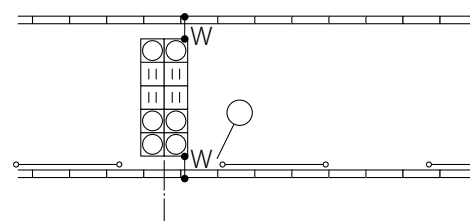


【乗合自動車停留所部の設置例】

(継続的に案内している場合)

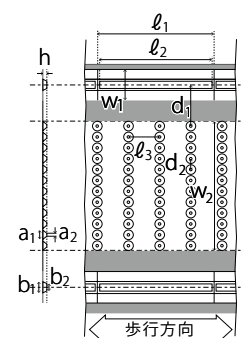
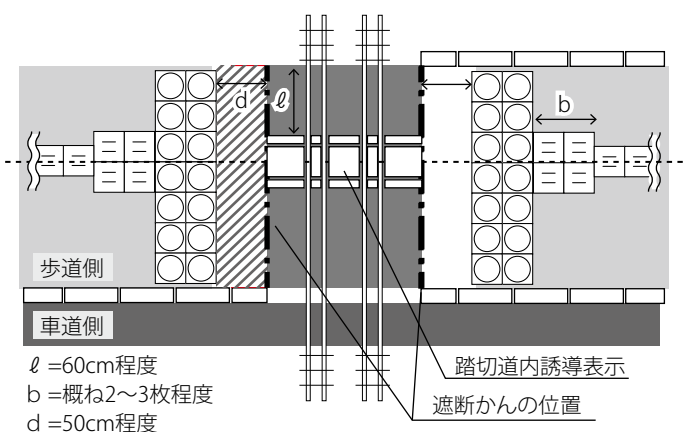


(継続的に案内していない場合)



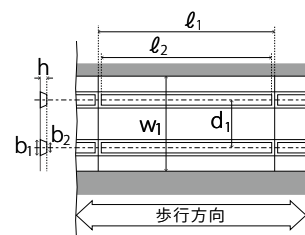
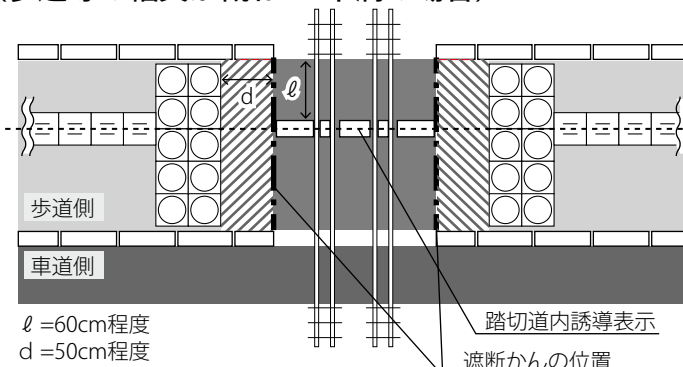
【踏切道付近の視覚障がい者誘導用ブロックと踏切道内誘導表示の設置例】

(歩道等の幅員が概ね2m以上の場合)



記号	項目	寸法(mm)
ℓ ₁	線状突起の底面長	ℓ ₂ +10
ℓ ₂	線状突起の上面長	270以上
ℓ ₃	点状突起の中心間距離(歩行方向)	75
w ₁	着色範囲(黄色)	75
w ₂	着色範囲(白)	320
d ₁	線状突起と最外列の点状突起の中心間距離	100
d ₂	点状突起の中心間距離(歩行方向の直角方向)	26
a ₁	点状突起の底面径	23
a ₂	点状突起の上面径	6
b ₁	線状突起の底面幅	b ₂ +10
b ₂	線状突起の上面幅	17
h	突起の高さ	5

(歩道等の幅員が概ね2m未満の場合)



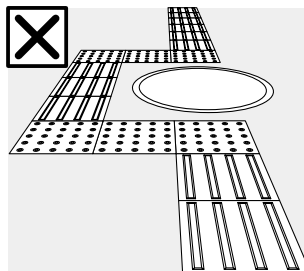
記号	項目	寸法(mm)
ℓ ₁	線状突起の底面長	ℓ ₂ +10
ℓ ₂	線状突起の上面長	270以上
w ₁	着色範囲(黄色)	150以上
d ₁	線状突起の中心間距離	75
b ₁	線状突起の底面幅	b ₂ +10
b ₂	線状突起の上面幅	17
h	突起の高さ	5

○:整備基準 ♥:誘導基準 ◇:標準的な整備内容 ◆:望ましい整備内容 *:語句の解説等

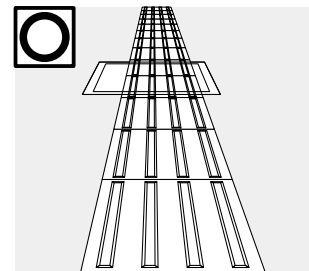
【視覚障がい者誘導用ブロックの敷設のよい例・悪い例】

マンホール

始点から目的地まで途切れることなく単純明快に敷設されることが望まれます。



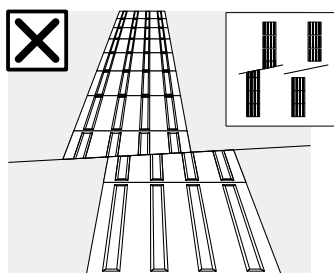
マンホール迂回のため視覚障がい者誘導用ブロックが何度も折れ曲がっています。屈曲が多いと方向を誤認しやすくなります。



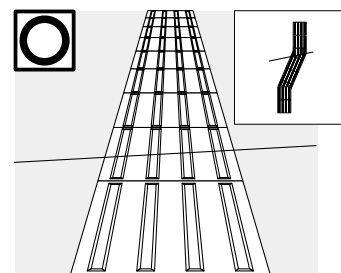
歩道では、視覚障がい者誘導用ブロックを敷設する箇所には、マンホール等が入らないように計画することが大切です。やむを得ず視覚障がい者誘導用ブロックにマンホールがかかる場合は連続して誘導します。

接続部

工事区分が異なる場合も継続して誘導するような配慮が必要です。



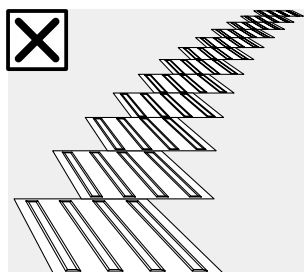
線状ブロックの位置が突然ずれたり途切れたりすると混乱の原因になります。



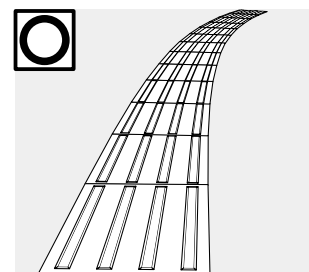
工事区分が異なる箇所でも継続して誘導します。

曲進部

線状ブロックは進行方向と平行に敷設します。



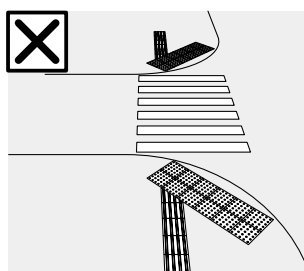
線状ブロックが進行方向と異なる方向のため、進行方向が定まりません。



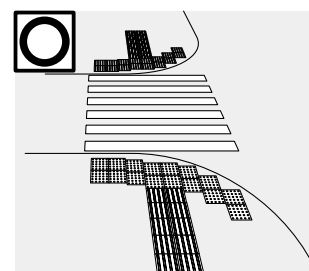
進行方向に向かって自然に誘導されるよう敷設します。

切下げ部

点状ブロックは進行方向と平行に敷設します。



点状ブロックの向きが進行方向と異なっています。誤って道路に飛び出してしまう可能性があり危険です。



点状ブロックは、進行方向（横断歩道）と平行に敷設し、進行方向を誤らないようにします。

3. 休憩施設

♥歩道等には、適当な間隔でベンチ及びその上屋を設けるものとします。ただし、これらの機能を代替するための休憩施設が既に存する場合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、この限りではありません。

4. 照明施設

♥歩道等及び立体横断施設には、照明施設を連続して設けるものとします。ただし、夜間における当該歩道等及び立体横断施設の路面の照度が十分に確保される場合においては、この限りではありません。

♥乗合自動車停留所、路面電車停留場及び自動車駐車場には、市長が高齢者、障がい者等の移動等円滑化のために必要と認める箇所に、照明施設を設けるものとします。ただし、夜間における当該乗合自動車停留所、路面電車停留場及び自動車駐車場の路面の照度が十分に確保される場合においては、この限りではありません。

•

人にやさしい素材選び

バリアフリーの観点から、道路や歩道の路面に滑りにくい素材を選ぶことは重要ですが、例えば、騒音を抑制する素材や路面の温度上昇を抑制する素材を選ぶことも、歩行時の移動のしやすさにつながります。

また、近年の猛暑日の増加や都市部のヒートアイランド現象などにより、屋外の手すりや公園の遊具などが熱されて利用できないケースも増えており、木材など熱くなりにくい素材を選ぶことが利用のしやすさにつながります。

なお、木材については、環境問題が深刻化する中で、持続可能な資源として木材の価値が再認識され、「脱炭素社会の実現に資する等のための建築物等における木材の利用の促進に関する法律」に基づき、建築物全般における木材利用の促進が進められています。

福岡市においても、平成 25 年に「福岡市内の公共建築物等における木材の利用の促進に関する方針」を定め、令和 2 年には「福岡市公共建築物等木材利用ガイドライン」を策定し、公共建築物等の木造・木質化の促進に努めています。

木材の利用は、地球温暖化防止への貢献に加え、内装の木質化による心身のリラックス効果やストレスの軽減効果が報告されており、人と環境にやさしい素材として注目されています。さらに、木材の温かみや柔らかさは、高齢者や障がいのある方に安心感を与える要素となります。特に視覚に障がいのある方にとっては、木材特有の音や質感が空間認識の手がかりとなる可能性があり、その効果についての研究も進められています。

■人と環境にやさしい木材を活用した施設整備例



▲内装材に市産材を活用した例
(南区役所(子育て支援課))



▲木造・木質化に市産材を活用した例
(照葉はばたき公民館・老人いこいの家)



▲ルーバーに市内材を活用した例
(鮮魚市場 立体駐車場棟トイレ)

詳しくは、「福岡市公共建築物等木材利用ガイドライン」をご覧ください。

出典:「福岡市公共建築物等木材利用ガイドライン」(福岡市)

「建物の内装木質化のすすめ-科学的データが示す内装木質化の効果-」(公益財団法人 日本住宅・木材技術センター)