



## 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り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) 重点整備地区

- 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。また、エスコートゾーン設置の検討を進めます。
- ②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。
- ③ノンステップバス導入路線を中心としたバス停について、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、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) 重点整備地区外

- ①重点整備地区外においても、幹線道路等を中心にバリアフリー化に努めます。

## 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

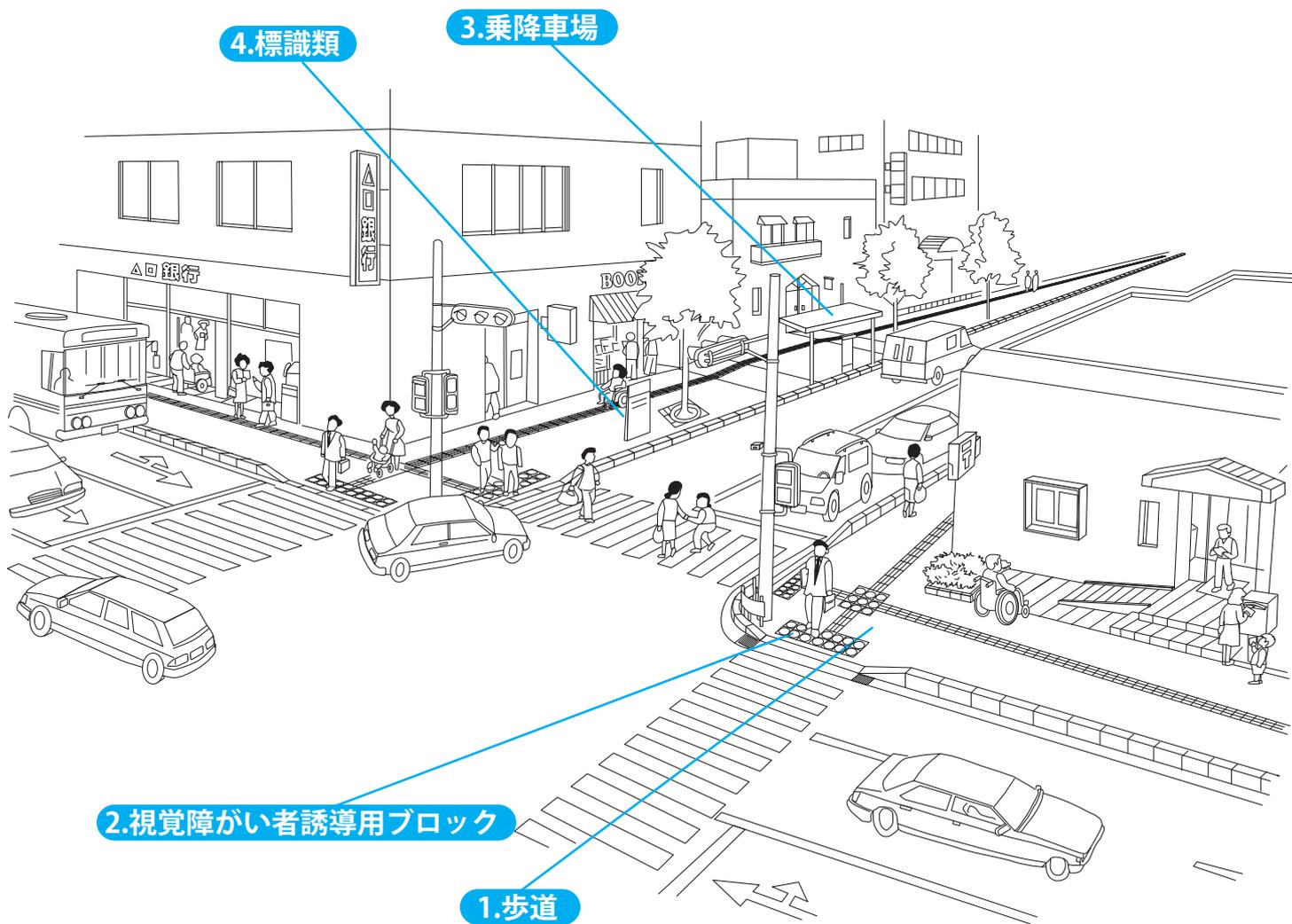
基本的には歩道に関する整備で、特定施設となる道路の新設又は既存道路を構成する道路施設の形状や性能、機能の改修を行う場合は、事前協議又は通知の対象となります。

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。

# 1.歩道

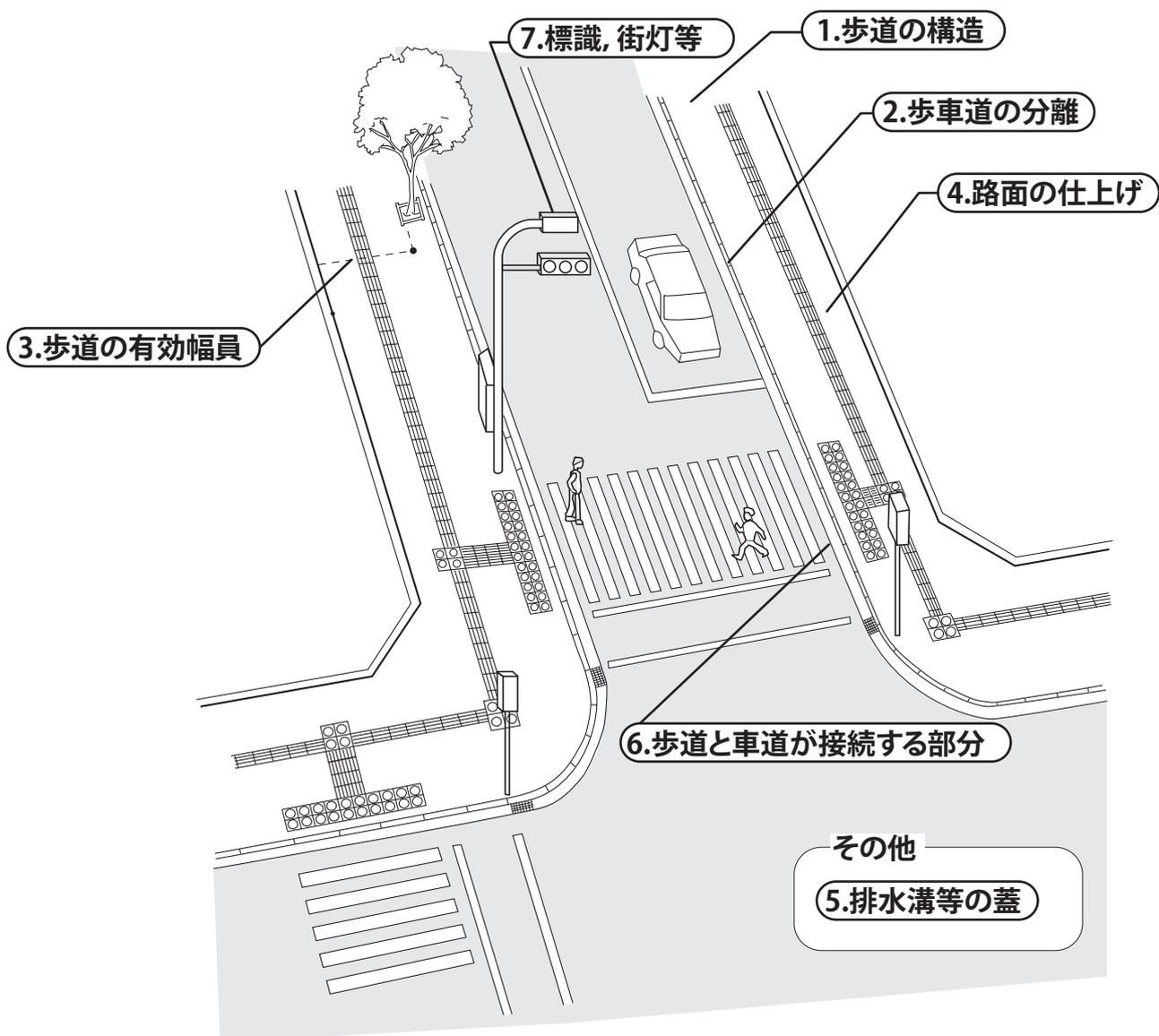
## 基本的な考え方

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。

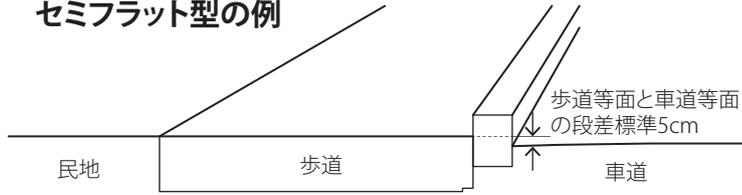
# 1. 歩道の構造

[整/1(1)]

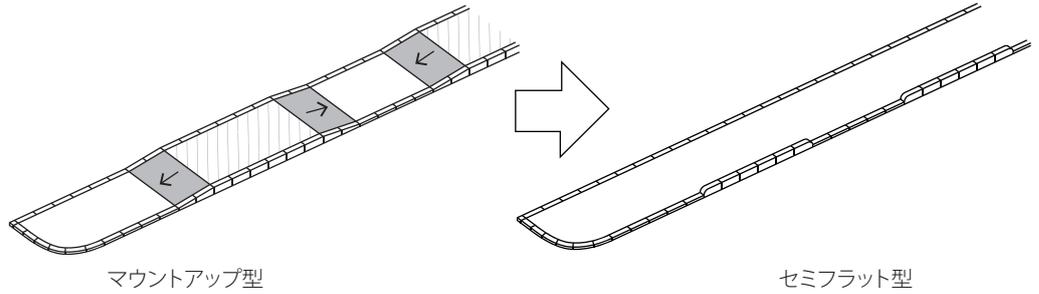
○歩道は原則としてセミフラット型とします。

## 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。



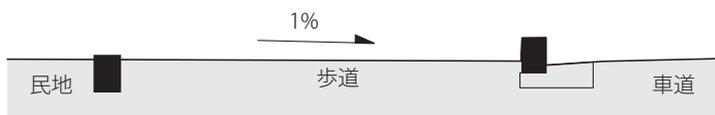
[図面中、信号機、視覚障がい者誘導用ブロックは省略している]

## 歩道構造形式の例

形式		定義
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。

◇歩道等の横断こう配は、1%以下とします。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、2%以下とすることができます。

## 横断こう配の例



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

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

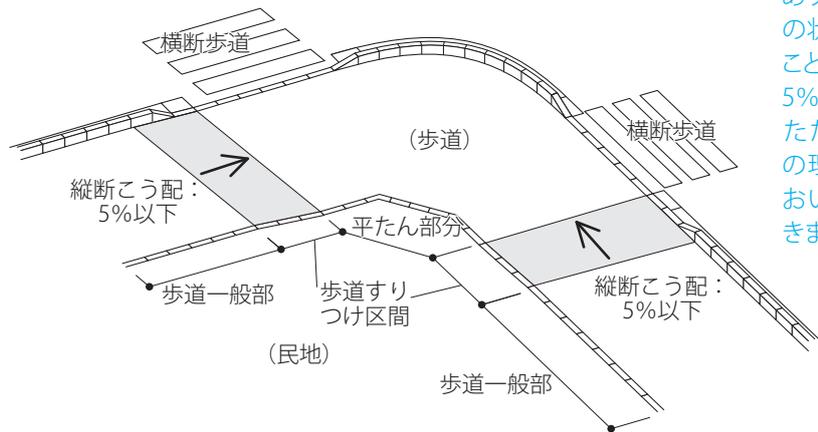
◇縁石は、車いす使用者の通行に配慮して、縁端部分に丸みをもたせます。

\*縁端構造については、「道路の移動円滑化整備ガイドライン」のP66「(2) 望ましい縁端構造の採用」を参照してください。

## セミフラット型

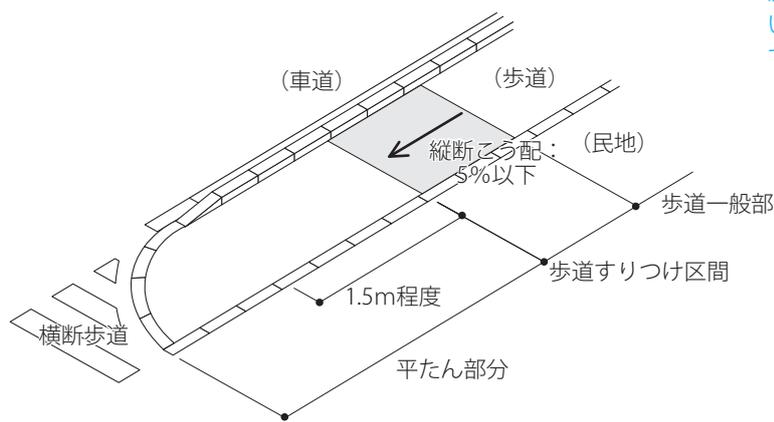
### 【横断歩道接続部等においてすりつけがある場合】

#### 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、車いす使用者、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、車いす使用者が円滑に転回するためです。

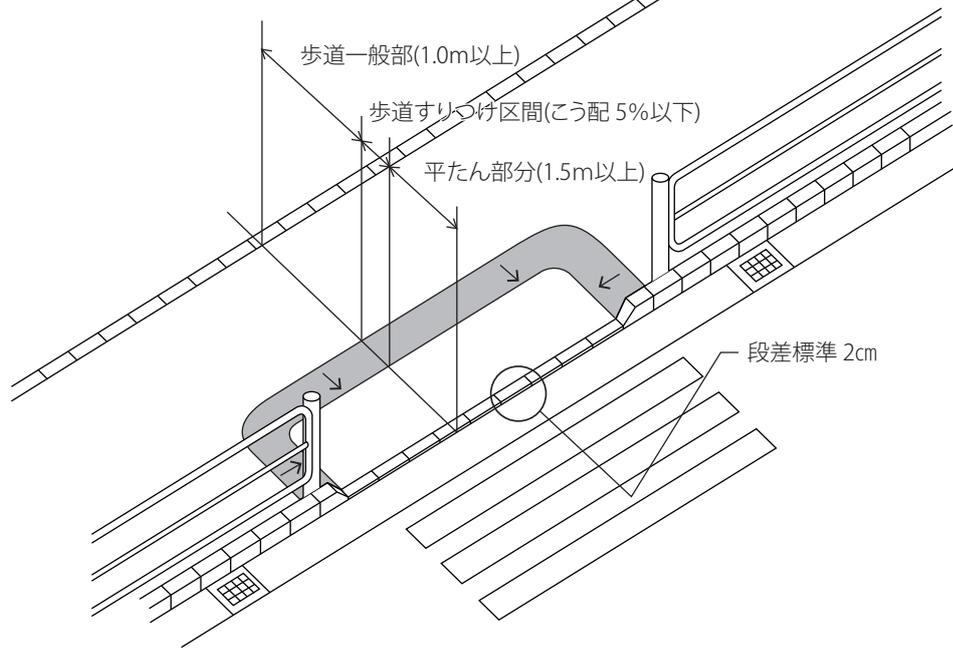
## 【交差点以外に横断歩道がある場合においてすりつけがある場合】

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

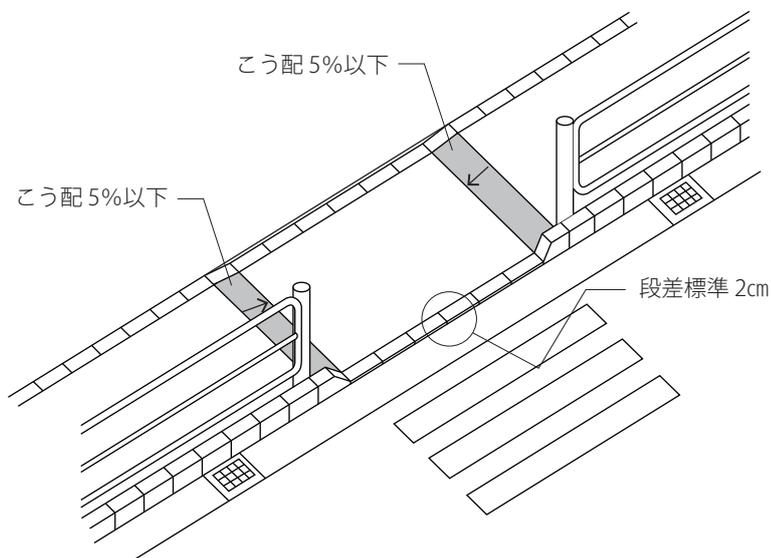
### 部分的にすりつける場合の構造の例

\*横断歩道部においては、車いす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。



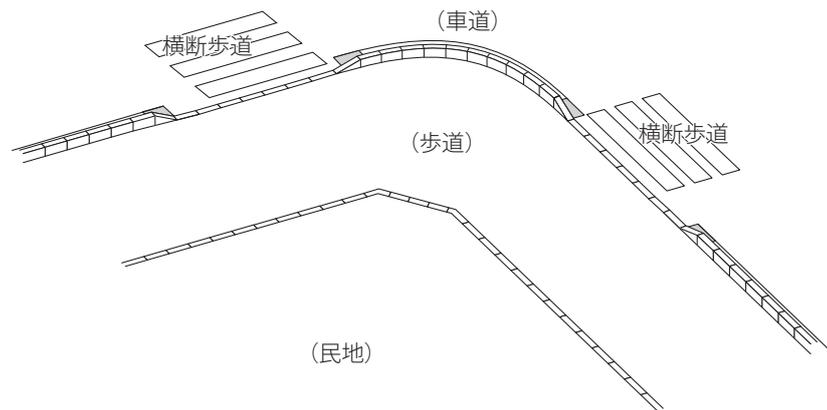
### 歩道全幅員ですりつける場合の構造の例

\*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。

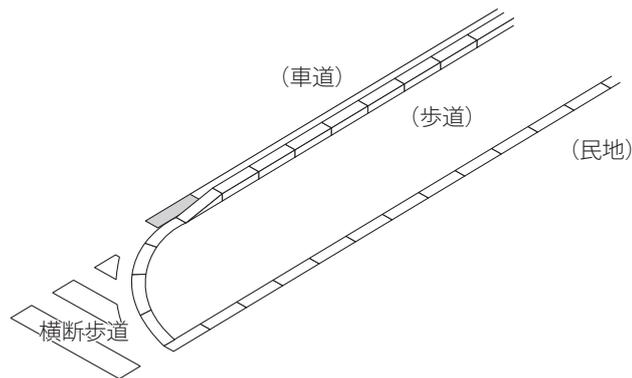


○:整備基準 ◇:標準的な整備内容 ◆:望ましい整備内容 \*:語句の解説等

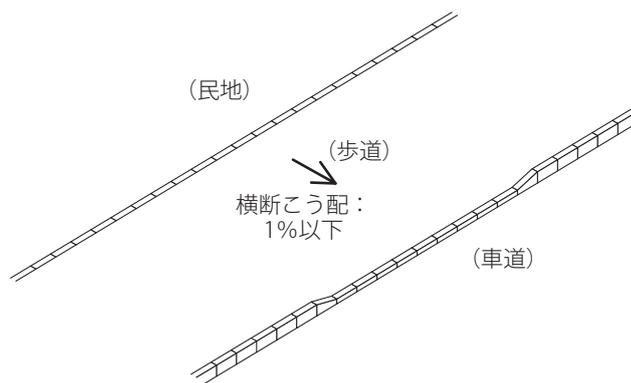
**【縁石の構造により横断歩道接続部等においてすりつけ区間が必要ない場合】**  
**セミフラット型の横断歩道接続部等における構造の例**  
**(交差点部)**



**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**

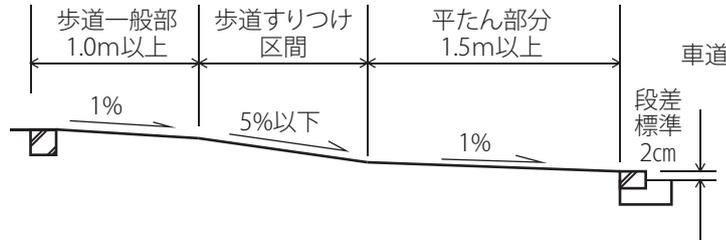


○：整備基準 ◇：標準的な整備内容 ◆：望ましい整備内容 \*：語句の解説等

【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、車いす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、車いす使用者、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。

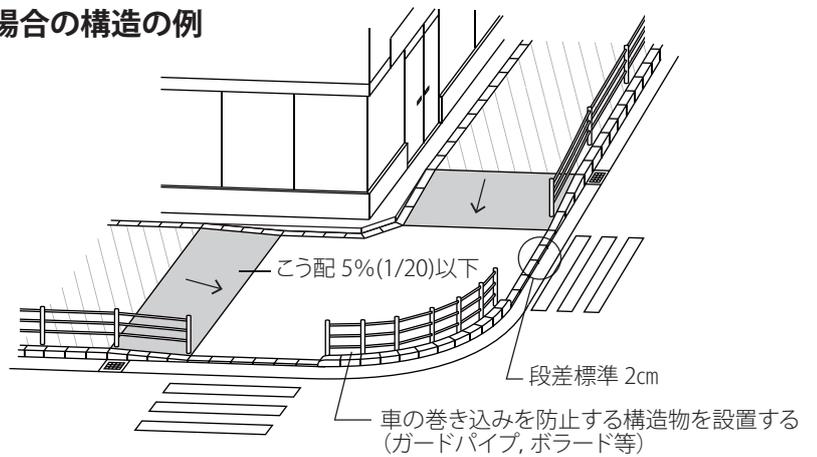
ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、8%以下とすることができます。

\*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、車いす使用者が円滑に転回するためです。

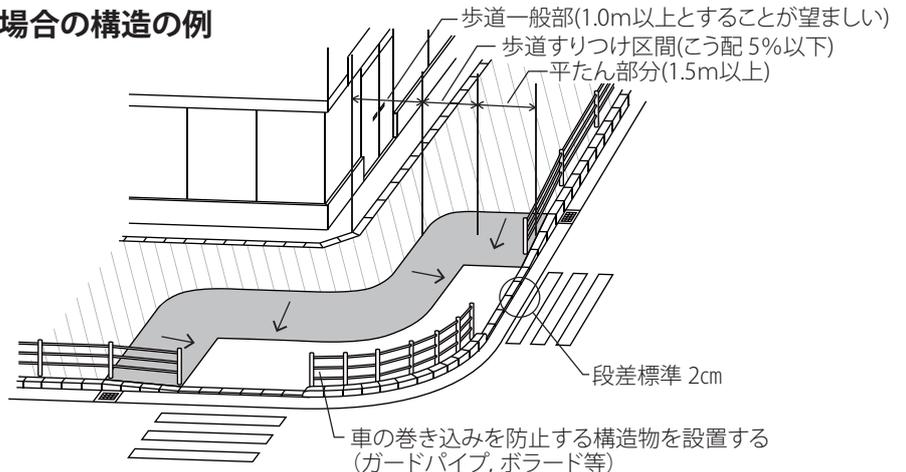
【交差点の横断歩道接続部等においてすりつけがある場合】

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



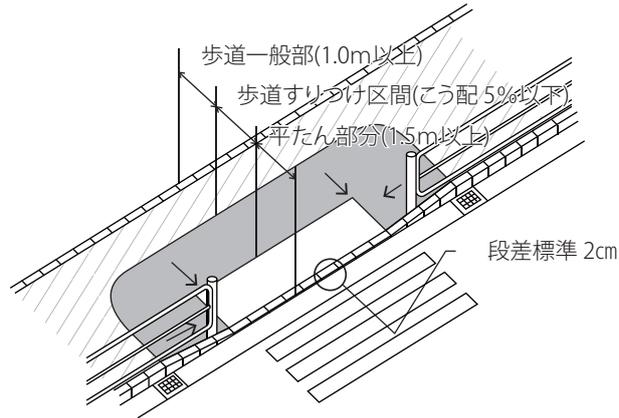
部分的にすりつける場合の構造の例



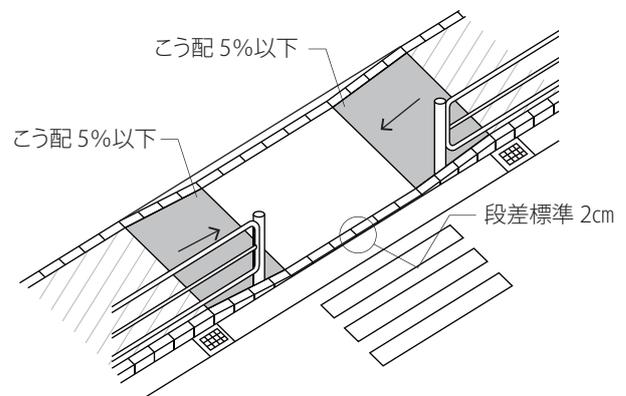
○：整備基準 ◇：標準的な整備内容 ◆：望ましい整備内容 \*：語句の解説等

## 【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



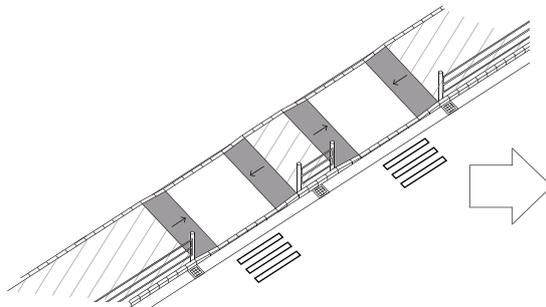
### 歩道全幅員ですりつける場合の構造の例



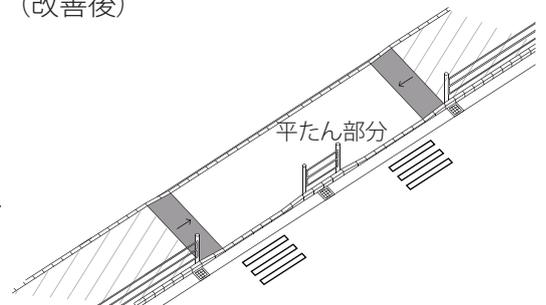
### 切り下げ部が近接する歩道の波打ちを解消した例

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)



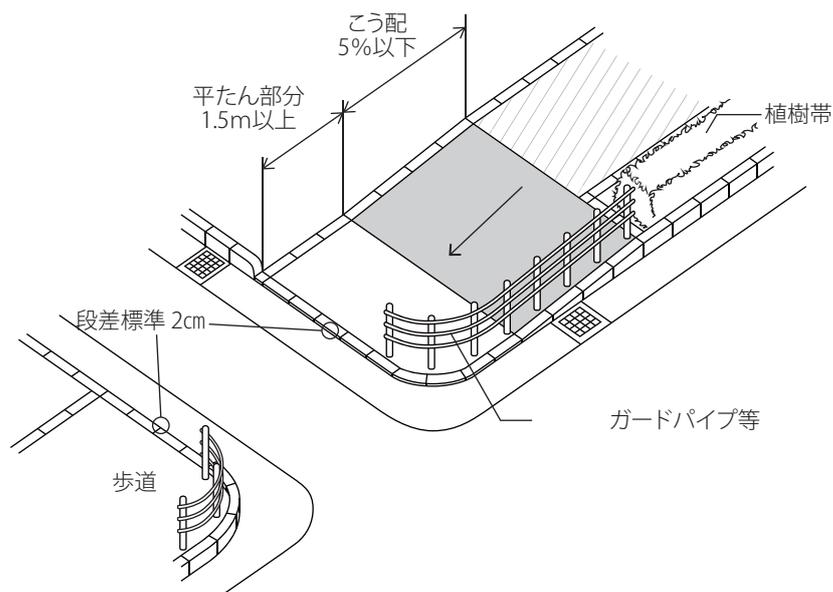
(改善後)



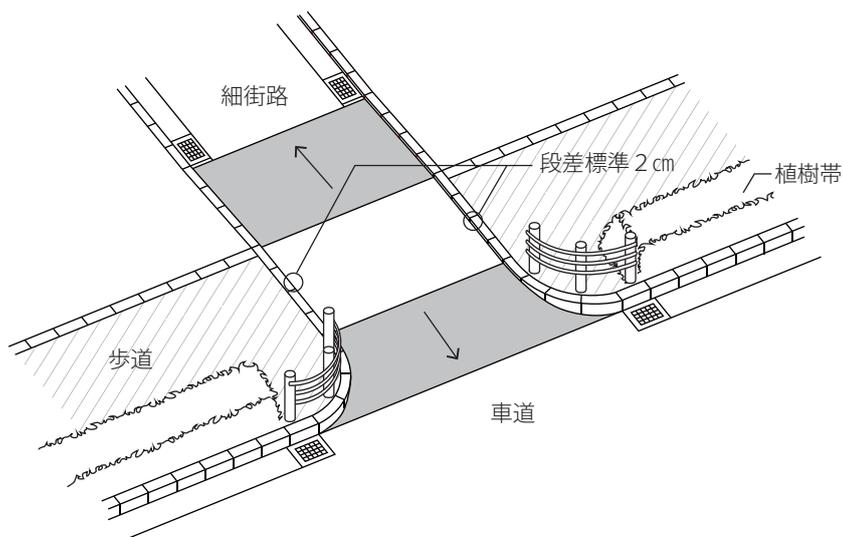
## 【歩道と車道が交差する場合】

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

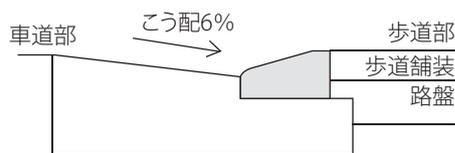


### 細街路の路面を歩道の高さ近くまで持ち上げる形式の構造の例



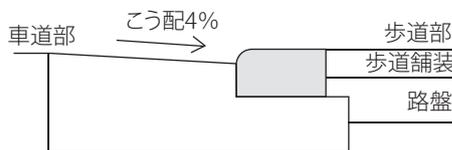
### L型側溝と歩道(歩行者横断部)の改善例

(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, 車いす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つたり, 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。

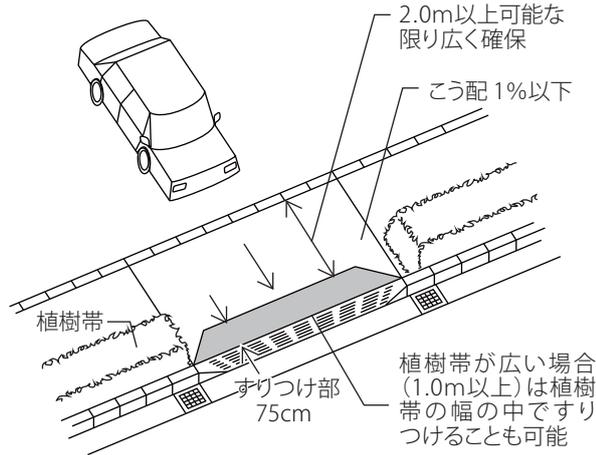
(改善後)



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

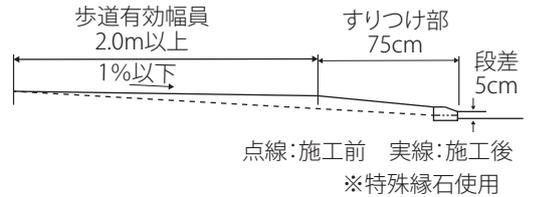
## 【車両乗り入れ部の場合】

### 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、車いす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

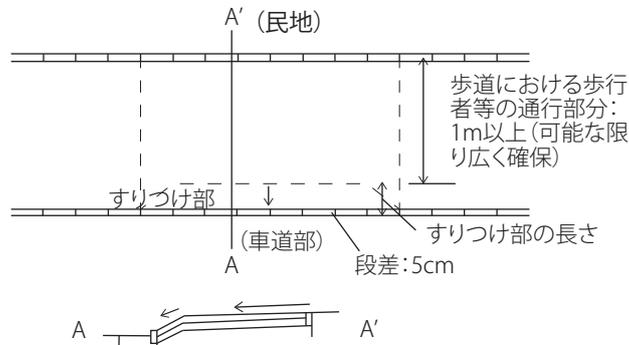


### 平たん部を2.0m以上確保できない場合の構造の例

歩道面には、車いす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。

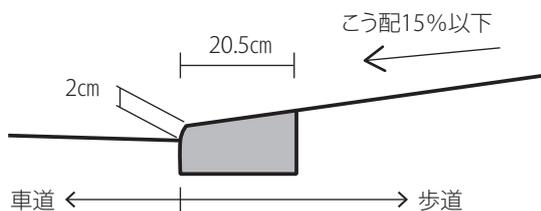
\*歩道の高さが15cm未満の場合には、すりつけ部の横断こう配を、前述の標準の場合と同じとし、すりつけ部の長さを縮小することが可能となります。

### 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

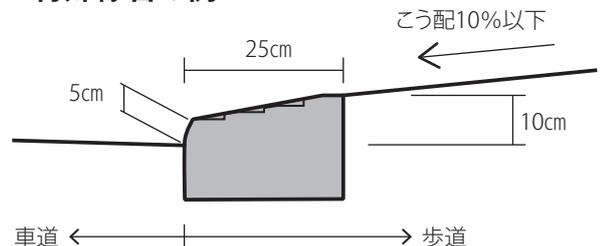
- ・すりつけ部の勾配は15%以下(特殊縁石を使用する場合は10%以下)とします
- ・歩道における歩行者等の通行部分は1m以上確保します

## 【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



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

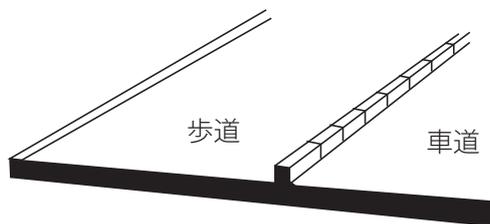
## 2. 歩車道の分離

[整/1(2)]

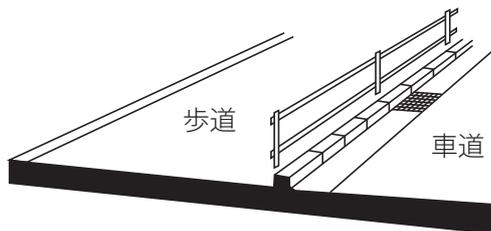
○歩道と車道は、構造上明確に分離します。

◇歩道等を設ける道路にあつては、歩道等は車道部と区分を明確にするため、物理的に分離した構造とします。

### 縁石で分離する例



### 縁石と防護柵で分離する例



\*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つ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。

## 3. 歩道の有効幅員

[整/1(3)]

○歩道の有効幅員は、原則として2.0m以上とします。

◇幅員の狭い道路において2.0mの有効幅員の歩道を確保することが困難な箇所等やむを得ない場合は、極力歩行空間を確保するよう努めます。

◆歩行者の交通量の多い歩道においては3.5m、その他の歩道においては2.0m、歩行者の交通量が多い自転車歩行者道においては4.0m、その他自転車歩行者道においては3.0mをそれぞれ最小値として、それ以上の幅員を確保します。

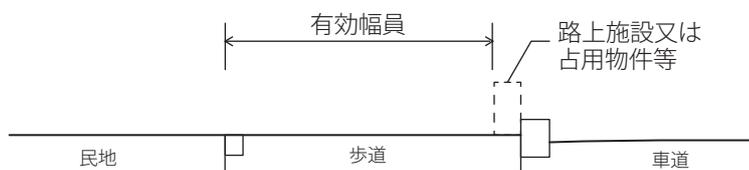
◇有効幅員はできるだけ連続して幅広く確保するとともに、植樹ますや車止め等は通行の支障とならないよう設置することが望まれます。

◇道路附属物、占用物等により歩道の有効幅員や建築限界が狭められないように配慮します。

◇植樹は、有効幅員の確保と緑化推進の見地から、樹種の選定や設置方法を工夫しながら施工します。

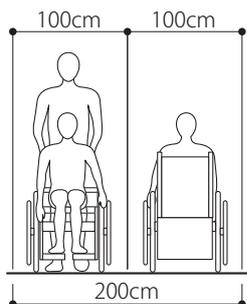
\*有効幅員は、車いす使用者同士が安心してすれ違えるように、歩道上の縁石、路上施設又は占用物件等を設置するために必要な幅員を除いた幅員です。ただし、沿道の利用状況や道路の交通量、狭い歩道で、拡幅整備することが困難な箇所などはこの限りではありません。

### 有効幅員の考え方

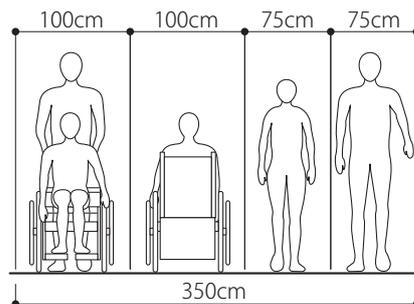


○:整備基準 ◇:標準的な整備内容 ◆:望ましい整備内容 \*:語句の解説等

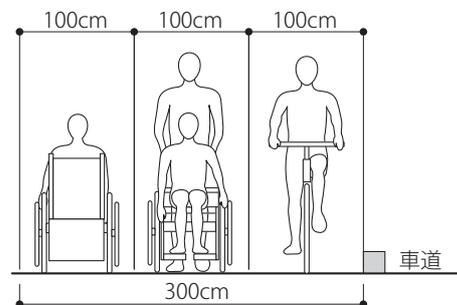
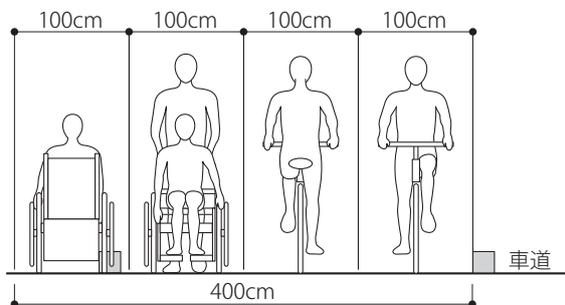
## 歩道の幅員の考え方



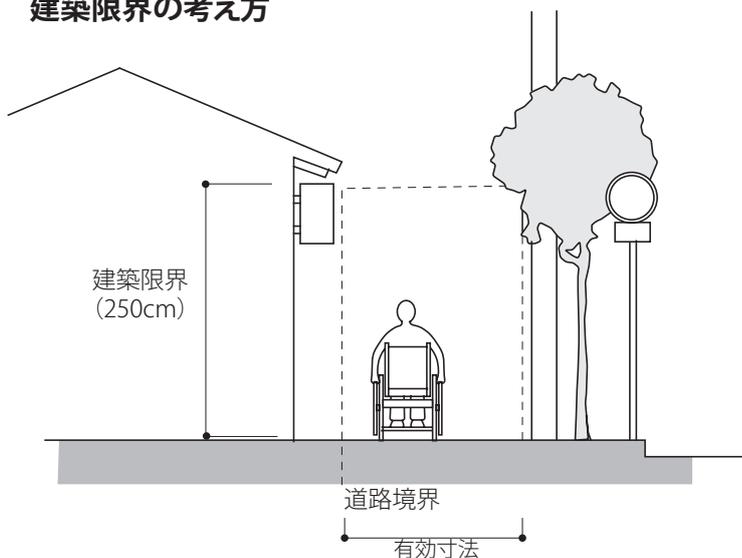
車いす同士で  
すれ違うことができる寸法



## 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。

## 4. 路面の仕上げ

[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。

◇歩道の修景等を実施する場合には、舗装材料の選択や目地に十分配慮します。

◇路面が滑らなすぎるのも、つまり原因となる場合もあるので、舗装材料の選択には十分配慮します。

◆歩道に占用しているマンホール等の蓋についても、平坦性の確保とともに、歩行性の良い材料を選択することが望まれます。

◆水たまりができると、歩きにくいだけでなく歩行の障がいともなるので、施工には十分配慮することが望まれます。

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

\*「舗装材料の選択や目地に十分配慮」とは、高齢者、障がい者等にとっては、わずかな凹凸や段差がつまりきや転倒の原因になるためです。

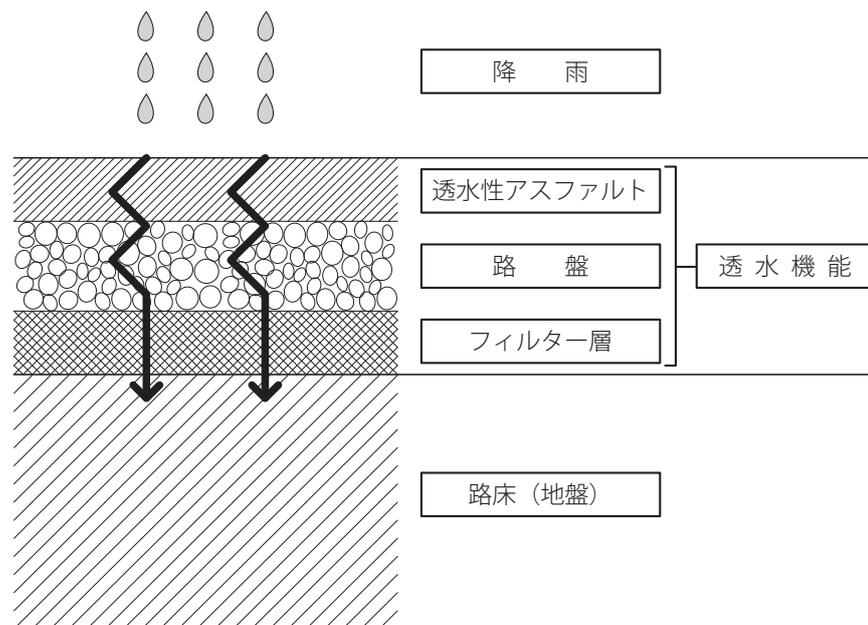
\*「舗装材料の選択」に配慮するのは、特に天然石や磁器タイル等は雨などで濡れると滑りやすくなるためです。

\*「施工には十分配慮」とは、例えば、必要な箇所に透水性のある舗装材料を使用することが考えられます。

◇歩道の舗装は原則として透水性舗装とします。

\*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

## 5. 排水溝等の蓋

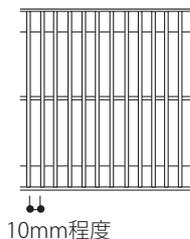
[整/1(5)]

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

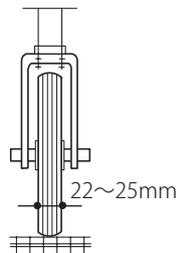
◆排水溝の蓋として、グレーチングを使用する場合は、杖使用者に配慮して、隙間の小さい細目(10mm程度)を採用することが望まれます。

◆排水溝の蓋として、グレーチングを使用する場合は、雨天時等でも滑りにくい構造のものを採用することが望まれます。

### 蓋構造の例(平面)



### 車いすの車輪(前輪)



\*車いすの車輪や杖のほかベビーカーの車輪についても落ち込まない形状とします。

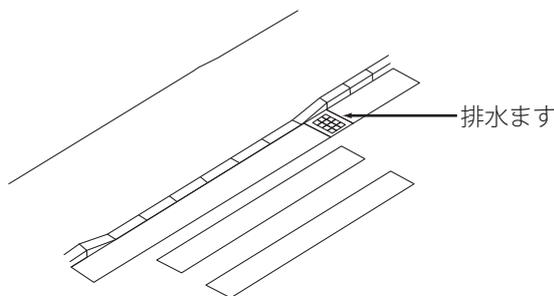
## 6. 歩道と車道が接続する部分

[整/1(7)]

○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。

◇排水ますは、歩行者の通行安全上、歩行者が通行しない位置に配置します。やむを得ず通行動線上に設置する場合、排水ますの蓋は、滑らないよう、また車いすの車輪や杖、白杖の先が落ち込まないよう、歩行の障がいとならない構造とします。

### 歩道と車道の接続部分の例



\*歩道と車道が接する部分で歩行者が通行する部分とは、横断歩道や横断歩道がない細街路などで、通常歩行者が通行するところです。

\*歩行者が通行する部分には雨水等が溜まらないよう、排水等に十分配慮します。

◇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、縁石は車いす使用者の通行に配慮して、縁端部分に丸みを持たせます。

### 縁端構造の例



\*歩行者が通行する部分の縁端は、車いすやベビーカーにとっては、段差がない方が便利ですが、視覚障がい者が歩車道の境界を感知するには2cm程度の段差が必要です。

◇縁端を2cm以下とする場合は、周辺部の水はけを考慮するとともに、高齢者、障がい者等に配慮した構造とします。(縁端構造については「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」のP66「(2)望ましい縁端構造の採用」を参照してください。)

\*縁端を2cm以下とする場合は、視覚障がい者の歩道と車道の識別性や、車いす使用者の通行性などに配慮した構造とします。

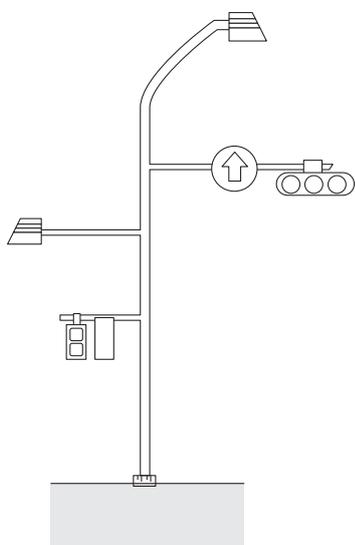
○:整備基準 ◇:標準的な整備内容 ◆:望ましい整備内容 \* :語句の解説等

## 7. 標識柱, 街灯柱等

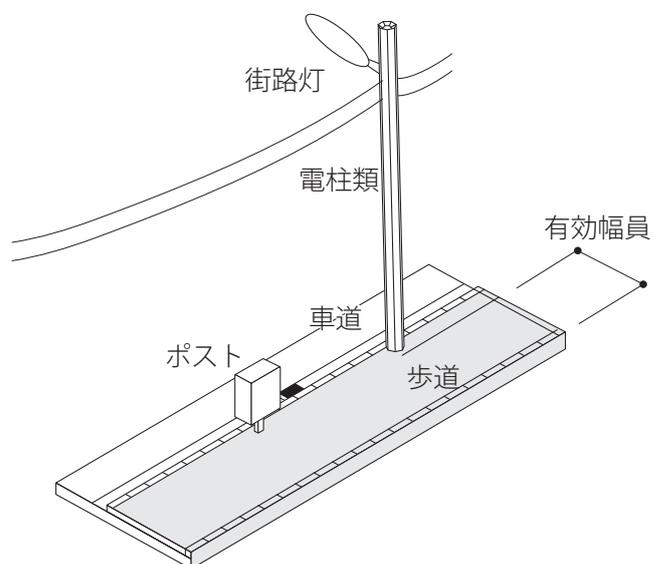
◇歩道に標識柱, 街灯柱等を設ける場合は共架などの整理統合に努め, 設置位置に配慮する等, 歩道の有効幅員を広く確保します。

- \* 標識柱, 街灯柱等が乱立する場合は, 可能な限り既設柱に共架します。
- \* 歩行者の通行動線上には, 可能な限り道路附属物を設置しないようにします。
- \* 道路占用物についても, 歩道の有効幅員を広く確保するよう, 道路附属物と同様な取り扱いとします。
- ※福岡市が管理する道路に設置する道路照明灯の適正な配置や維持管理については, 「福岡市道路照明灯整備基準(福岡市道路下水道局制定)」に準拠してください。

整理統合の例



歩道の有効幅員の確保



## 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、車いす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。

※車いす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。

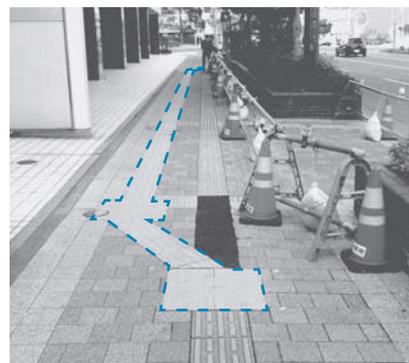
※仮復旧部分と本設部分の境などには段が生じる場合があり、車いす使用者、杖使用者、視覚障がい者の通行の支障になる場合があります。

#### ■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>公共工事の技術情報

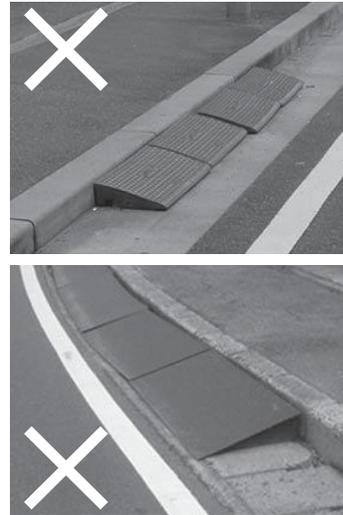
## 民地と道路の境界部の段差解消について

### ●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。

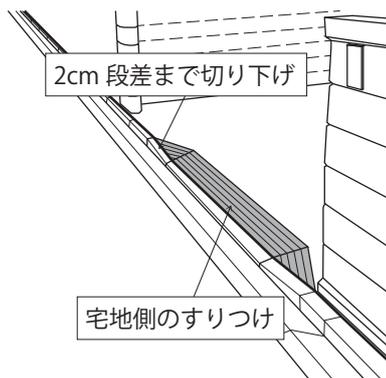


▲道路上に設置された乗り入れブロックなど

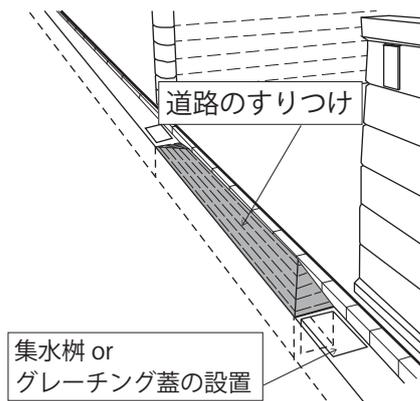
### ●段差の解消は切り下げ工事で行ってください

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。



▲L型側溝の場合に切り下げた例



▲U型側溝の場合にすりつけた例

### ◆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)

# 2. 視覚障がい者誘導用ブロック

## 基本的な考え方

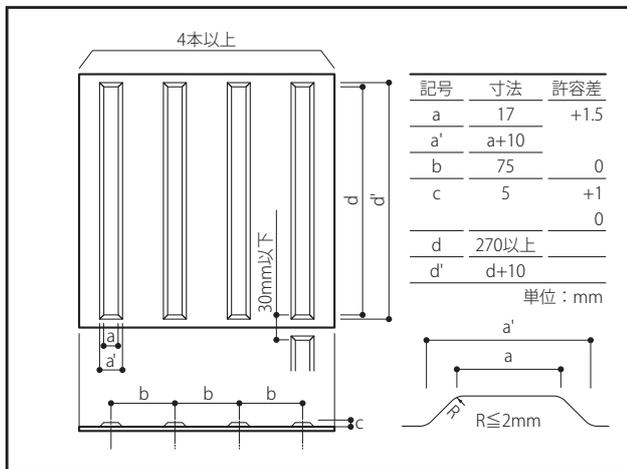
視覚障がい者誘導用ブロックは、方向の誘導や危険回避のための有効な手段です。視覚障がい者が多く利用する歩道上に周囲の状況等を考慮しながら、視覚障がい者が容易に確認でき、わかりやすい方法で敷設することが必要です。

### 設計のポイント

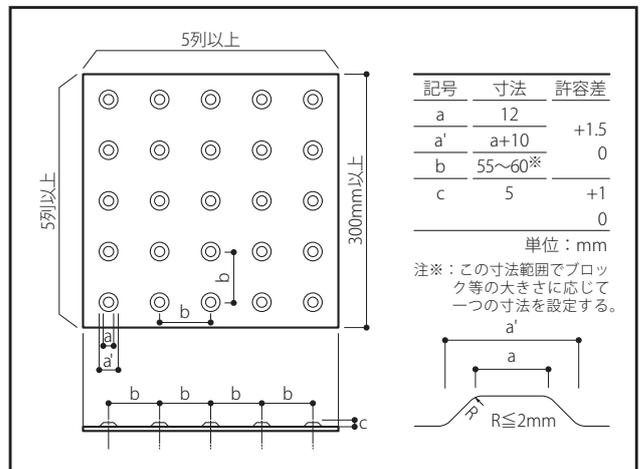
●視覚障がい者誘導用ブロックは、歩道(自転車歩行者道、横断歩道の途中にある中央分離帯を含む)上の周囲に障がい物のない位置に連続的に設置します。

### 整備項目

#### 線状ブロック



#### 点状ブロック



整備の対象 | □歩道等に設ける視覚障がい者誘導用ブロックを対象とします。

### 1. 色

[整2]

○色は原則として黄色とします。ただし、これにより難しい場合は、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。

◇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します。

◇路面の色彩が類似している場合、視覚障がい者誘導用ブロックが容易に識別できるよう、周囲の路面との輝度比を2.0程度確保することとします。

\*色については、弱視者に配慮して「原則として黄色とする」ことを求めています。これは、黄色が「目立ちやすく慣習化している」と判断しているためであり、周囲の床材と色の対比を大きくすることが有効です。

周囲の床材と色の対比を大きくした例 (JR千早駅前交差点部の歩道)



### 2. 形状・寸法等

◇形状・寸法については、JIS T9251に合わせたものとします。

\*線状ブロック(誘導用)は、移動方向を示すために用い、突起の長手方向と移動方向を合わせます。

\*点状ブロック(警告用)は、危険箇所の警告及び注意喚起、並びに誘導対象施設等の位置を示すために用います。

### 3. 視覚障がい者誘導用ブロックの敷設

[整/1(6)]

○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。

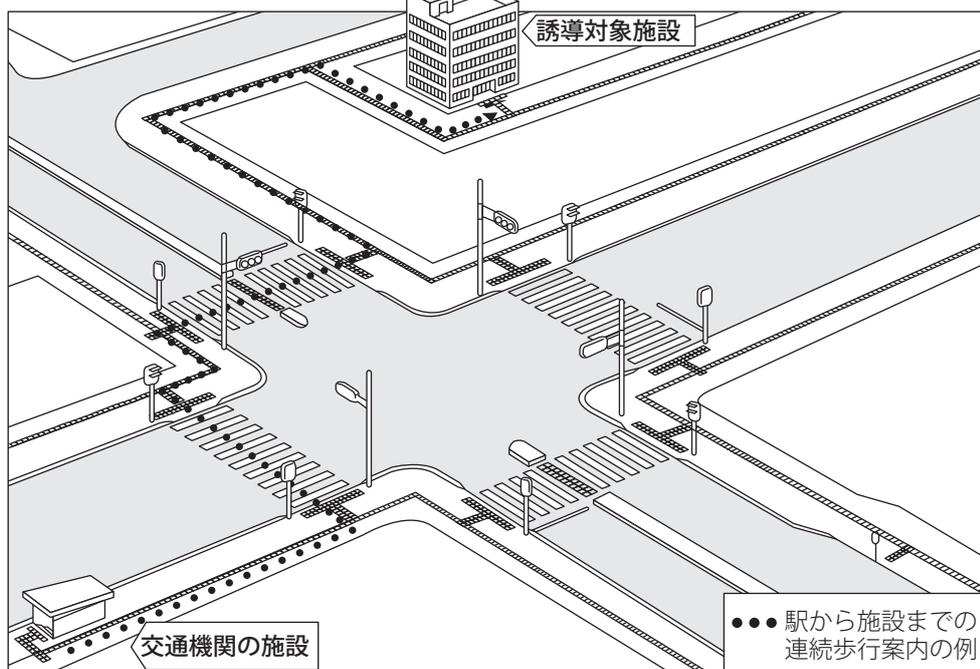
\* 設置場所及び設置方法については、「視覚障害者誘導用ブロック設置指針・同解説」(社)日本道路協会)を参照します。

\* 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。

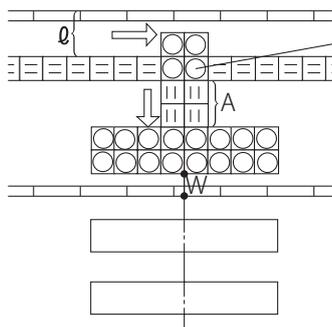
(例:百貨店、地下街、商店街等)

#### 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)



この部分を点状ブロックとし、ここが分岐点であることを案内することとする。

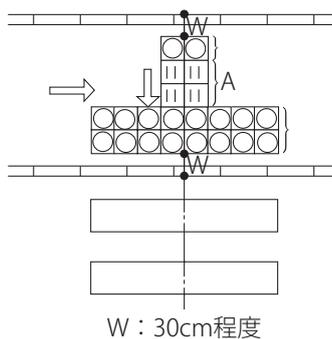
A : さらに歩道幅員が広い場合は、Aの部分の設置する範囲が広がることになる

W : 30cm程度

Q : 60cm程度以上(ただし、路上施設や占用物件の設置状況などによって、この値とすることが適切でない場合は、この限りではない)

⇒: 矢印方向に歩行している時に点状ブロック、線状ブロックを踏み越えないよう2列敷設とする

(継続的に案内していない場合)



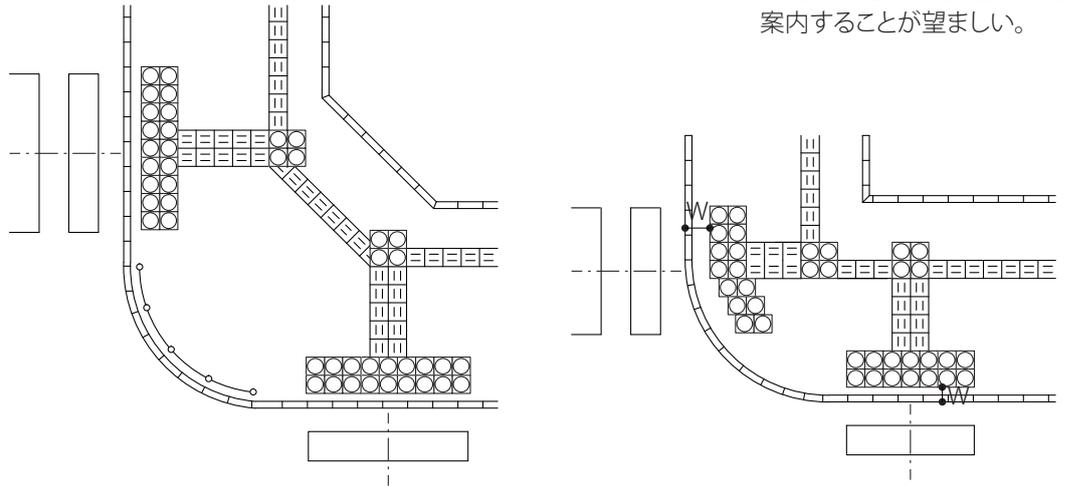
W : 30cm程度

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

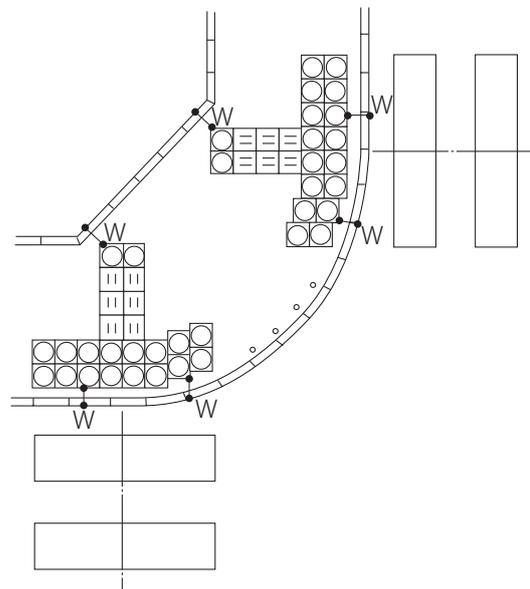
## 【交差点部の設置例】

W：30cm程度

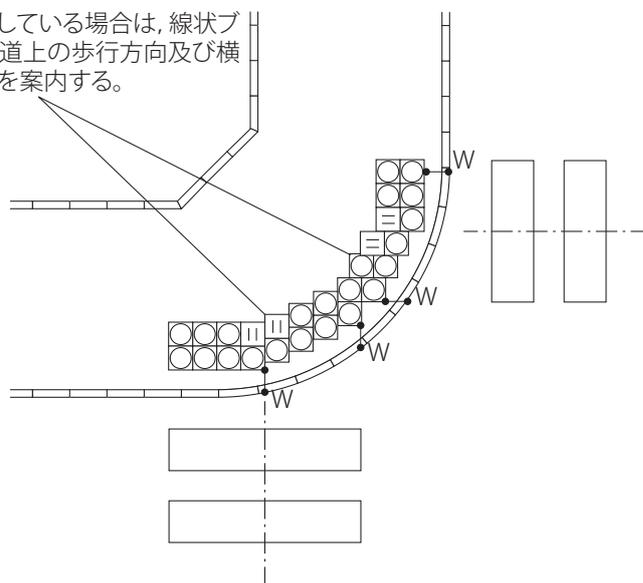
注) 線状ブロックで、横断歩道上の歩行方向及び横断歩道の中心部を案内することが望ましい。



(継続的に案内していない場合)

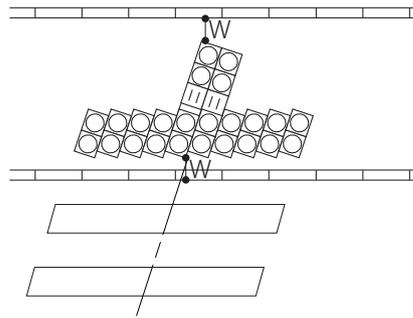


横断歩道が近接している場合は、線状ブロックで、横断歩道上の歩行方向及び横断歩道の中心部を案内する。



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

## 【やむを得ず横断歩道が斜めの場合の設置例】

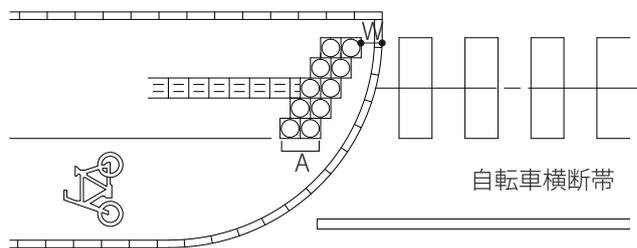


W：30cm程度

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】



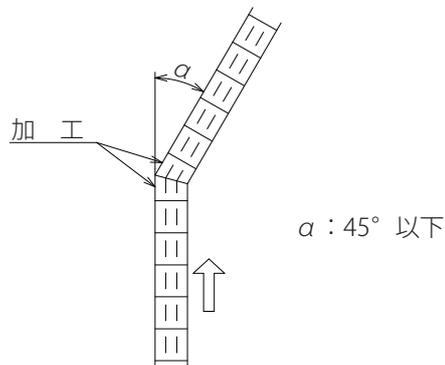
W：30cm程度

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。

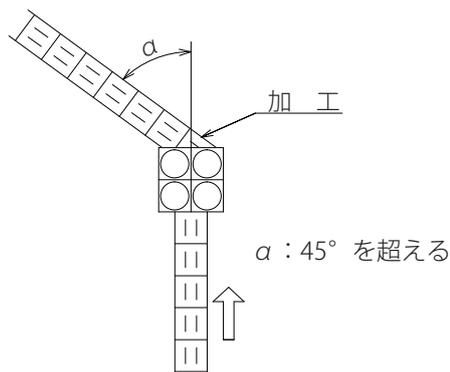
## 【屈折・屈曲部及び分岐点の設置例】

(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。

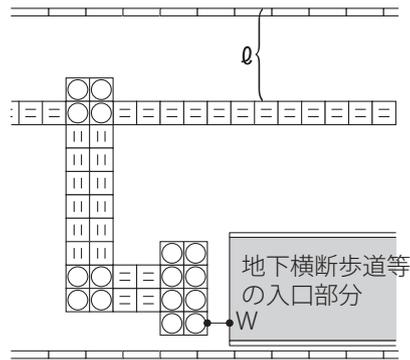
(45° を超えて方向変更する場合)



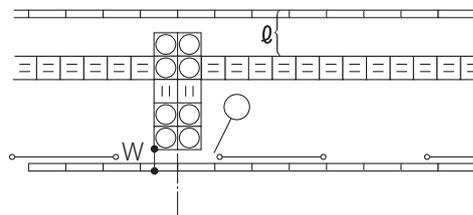
○：整備基準 ◇：標準的な整備内容 ◆：望ましい整備内容 \*：語句の解説等

### 【地下横断歩道の昇降部の設置例】

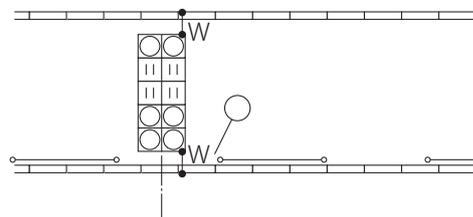
W : 30cm程度  
 l : 60cm程度以上



### 【乗合自動車停留所部の設置例】



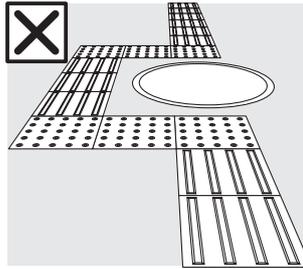
### (継続的に案内していない場合)



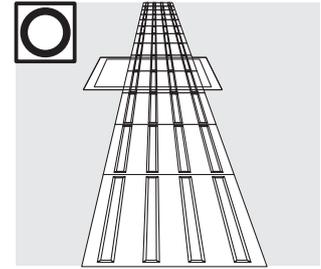
## 【視覚障がい者誘導用ブロックの敷設のよい例・悪い例】

### マンホール

始点から目的地点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。



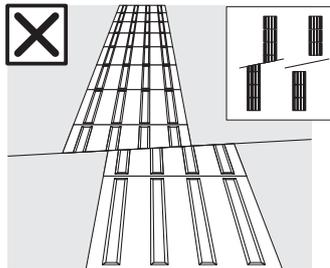
マンホール迂回のため視覚障がい者誘導用ブロックが何度も折れ曲がっています。屈曲が多いと方向を誤認しやすくなります。



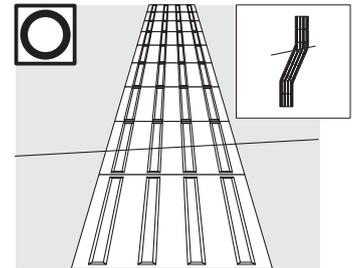
歩道では、視覚障がい者誘導用ブロックを敷設する箇所には、マンホール等が入らないように計画することが大切です。やむを得ず視覚障がい者誘導用ブロックにマンホールがかかる場合は連続して誘導します。

### 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。



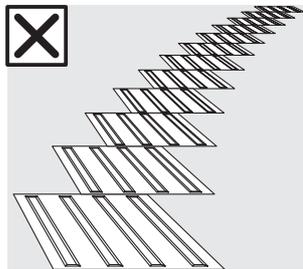
線状ブロックの位置が突然ずれたり途切れたりすると混乱の原因になります。



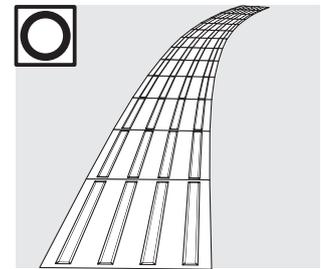
工事区分が異なる箇所でも継続して誘導します。

### 曲進部

線状ブロックは進行方向と平行に敷設します。



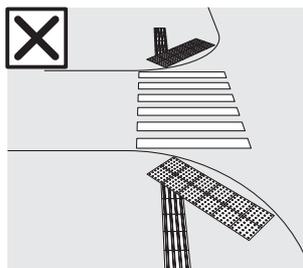
線状ブロックが進行方向と異なる方向のため、進行方向が定まりません。



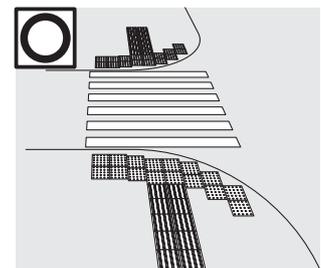
進行方向に向かって自然に誘導されるよう敷設します。

### 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。

## 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。

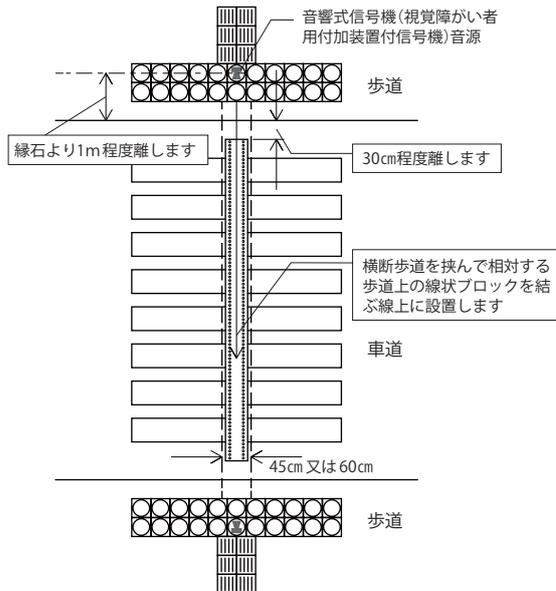
### ●設置場所について

- 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

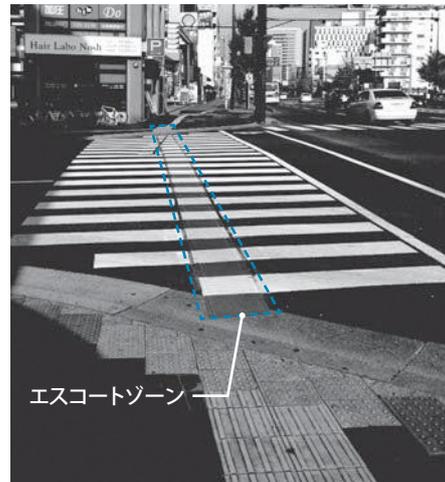
設置にあたっては、音響式信号機（視覚障がい者用付加装置付信号機）の併設など公安委員会との調整が必要である。

### ●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) 末端を歩道の縁石端から30cm程度離します。
  - (3) 幅は、45cm又は60cm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.乗降車場

## 基本的な考え方

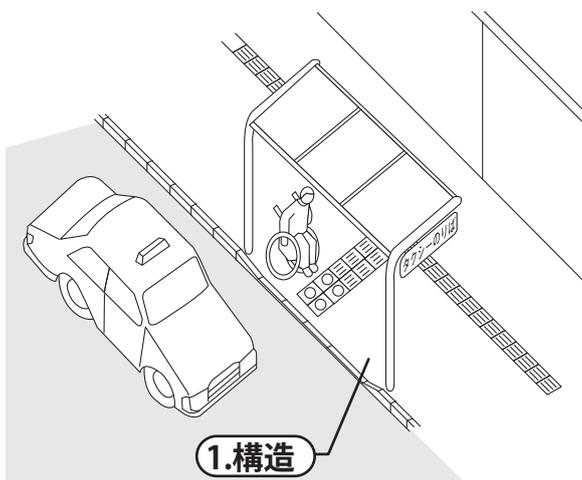
公共交通機関としてバスは、その利用者も多いため役割は大きく、また時間に強制されず目的地の近くまで移動できる交通手段としてのタクシーの役割も、高齢者、障がい者等をはじめとして大きいいため、誰もが利用しやすいよう案内方法等に配慮します。

### 設計のポイント

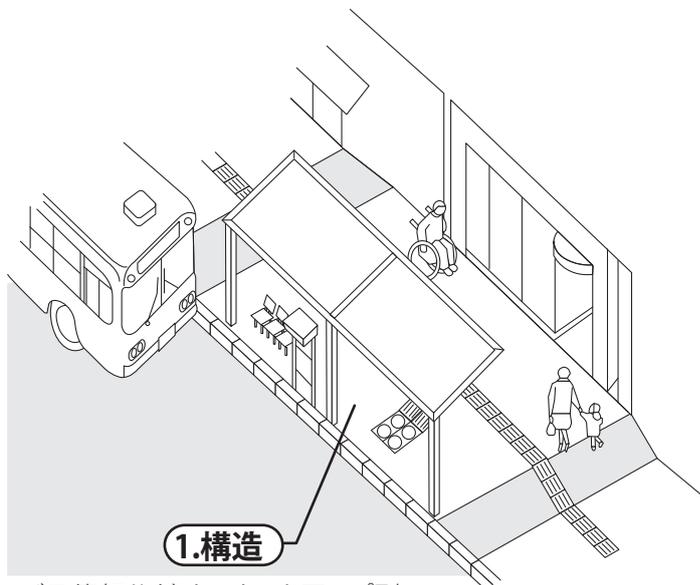
- バス、タクシー乗降車場には、視覚障がい者誘導用ブロックにより乗降車場への誘導を行うことが重要です。
- 歩道の有効幅員を狭くせず、ゆとりを持ったスペースを確保することが大切です。

### 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。
- ◆案内板には、点字による表示を併せて行うことが望まれます。
- ◆視覚障がい者の利用が多く、音声による誘導が効果的な箇所には、音声誘導装置等を設置することが望まれます。

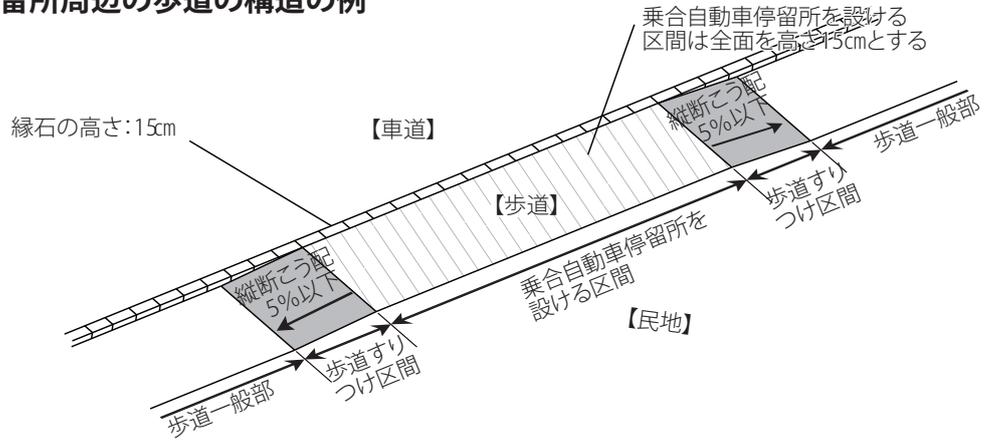
\*「高齢者、障がい者等に配慮」とは、上屋やベンチの設置、行き先・運行系統・時間表等のわかりやすい案内板の設置等が考えられます。

\*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。

◇高齢者、障がい者等が低床バスに円滑に乗降できる高さとして、当該停留所の部分の歩道等の車道からの高さは15cmを標準とするものとします。ただし、道路の構造上バスが正着できない場合等やむを得ない場合は15cmにこだわらず、高さの調整、車道へ降りるスロープの設置等により、車いす使用者が円滑に利用できる構造とするものとします。

\*低床バスの乗降に際しては、マウントアップ型の方がバスの床との落差が小さくなり乗降が容易となります。

### バス停留所周辺の歩道の構造の例

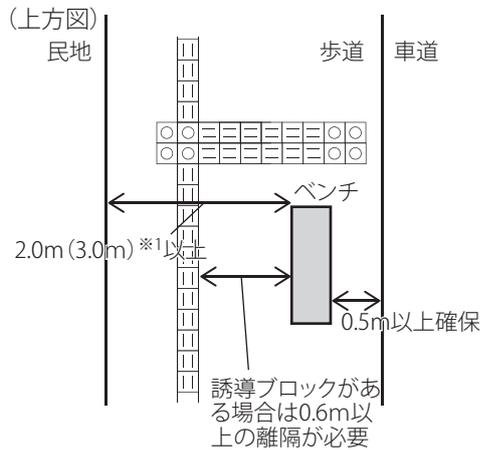


◇ベンチを設ける場合は、歩道はベンチ設置後の有効幅員を原則として2.0m (3.0m) ※1以上確保するようにします。  
◇上屋を設ける場合、歩道は上屋設置後の有効幅員を確保するようにします。

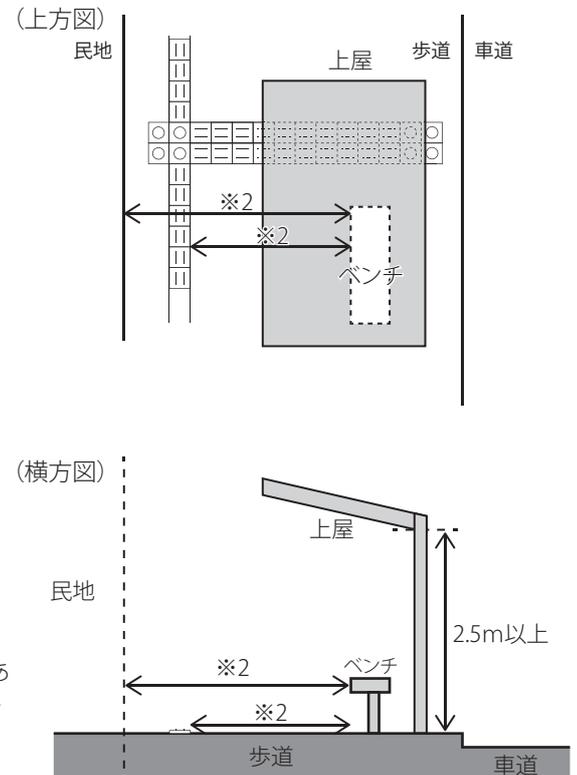
\*バス停にベンチがあれば、バスを待っている高齢者や杖使用者の下肢などへの負担を軽減することができます。

\*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



### 上屋にベンチを設けた例



※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

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

## ノンステップバス

### ●ノンステップバスとは？

床面を超低床構造として出入口の乗降ステップをなくすなど、障がいのある人や高齢者、子どもなどでも乗り降りがしやすいよう、バリアフリーに配慮されたバスです。補助スロープやニーリング装置（床面を更に下げる装置）により、歩道との段差を少なくすることで、車いす使用者もスムーズに乗降できます。

### ●ノンステップバスの標準仕様（抜粋）

部位	標準仕様
乗降口	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗降口のひとは有効幅900mm以上。ただし、小型は800mm以上でもやむを得ない。</li> <li>乗降口のステップ高さは270mm以下。</li> </ul>
低床部通路	<ul style="list-style-type: none"> <li>車いすが移動する部分の通路幅は800mm以上。</li> </ul>
後部段差	<ul style="list-style-type: none"> <li>段差の端部は周囲の床と明確に識別する。</li> <li>低床部と高床部の通路の段差は1段あたり200mm以下。</li> </ul>
スロープ板	<ul style="list-style-type: none"> <li>地上高150mmのバスベイより車いすを乗降させる際のスロープ角度は7度（約12%）以下。</li> <li>スロープ板は、容易に使用できる場所に設置又は格納する。</li> </ul>
車いすスペース	<ul style="list-style-type: none"> <li>2脚分以上の車いすスペースを確保する。ただし、車いすでの利用者の頻度が少ない路線にあつては1脚分でもやむを得ない。</li> <li>車いす固定装置は、短時間で確実に車いすが固定できる巻き取り式等の構造とする。</li> </ul>

### ●ノンステップバスとワンステップバスの比較（イメージ）

	ノンステップバス	ワンステップバス
スロープの角度が緩やかで車いすなどが上りやすい。	 <p>(歩道)</p>	 <p>(歩道)</p>
出入口にステップがないため乗降時の身体への負担が少ない。		

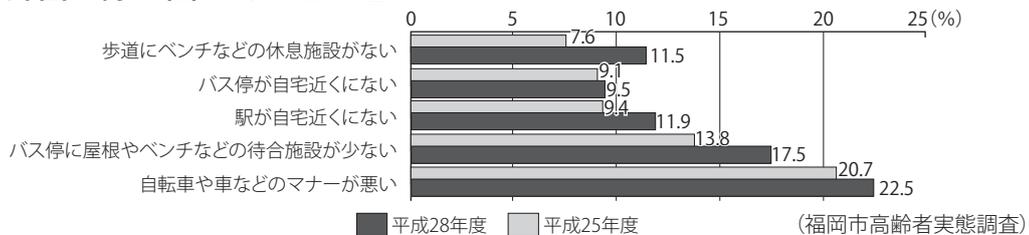
## ベンチプロジェクトの推進

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



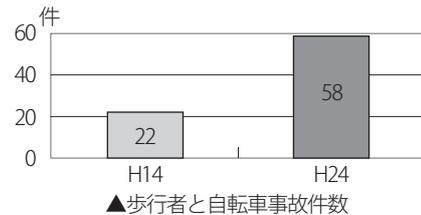
[福岡市ホームページ](#)>健康・医療・福祉>健康・医療・年金>健康・健康保険>健康づくりに関すること

## 福岡市自転車通行空間ネットワーク整備計画

### (1) 背景・目的

自転車は、環境負荷を軽減し、手軽で健康に良い乗り物として利用者が増加していますが、交通事故に占める自転車事故の割合が増加しており、特に歩行者との事故の増加が顕著となっています。

そこで、歩行者の安全を確保しながら、自転車、自動車等が適正に利用できる道路空間づくりのため、自転車レーン等の整備に取り組んでいくこととしています。



### (2) 整備の基本方針

①自転車通行空間は、原則として車道に整備します。

区分	自転車道 (幅員 2.0m 以上)	自転車レーン (幅員 1.0m 以上)	車道内共存 (幅員 0.75m 以上)
整備形態	<p>民地側 歩道 自転車道 車道</p>	<p>民地側 歩道 自転車専用通行帯 車道</p>	<p>民地側 歩道 自転車誘導帯 車道</p>

②既に歩道内において、自転車通行空間が整備されている場合は、早期のネットワーク化を図るため、当面、その空間を活用します。

③対象路線は、幹線道路(原則、幅員15m以上<sup>\*</sup>の都市計画道路)とします。

<sup>\*</sup> 幅員15m以上とは、車道路肩に自転車レーンが確保できる最低道路幅員

### (3) 計画期間と整備目標

平成25～令和4年度(10カ年)における整備延長:100 km

# 4. 標識類

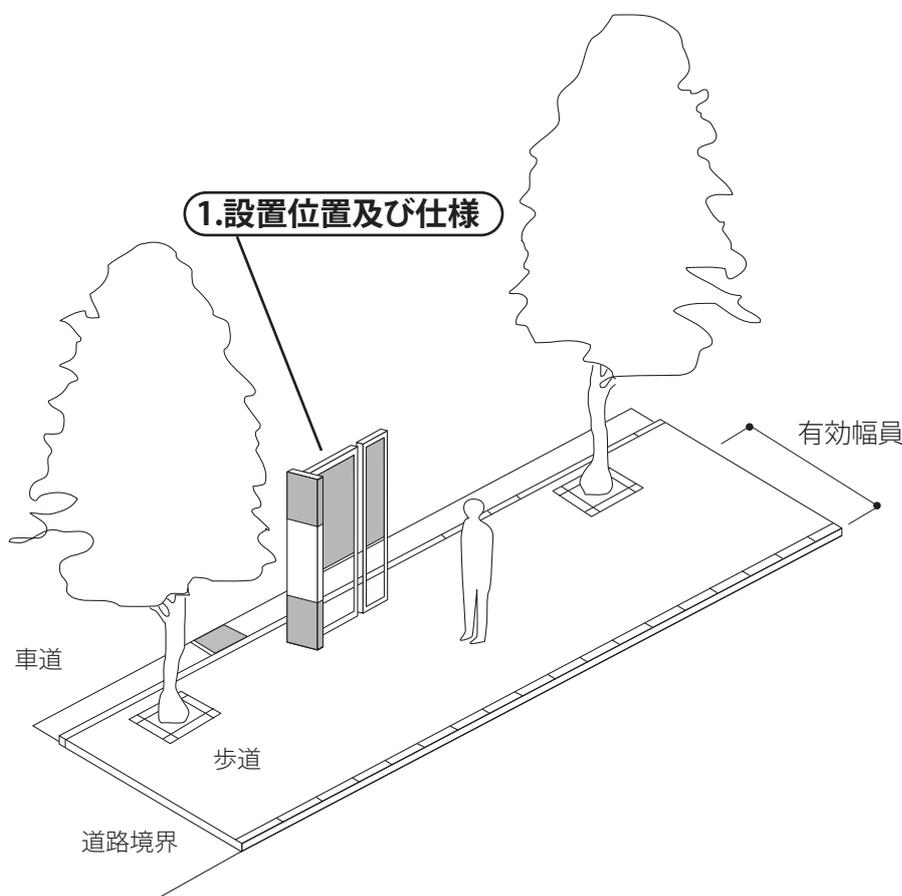
## 基本的な考え方

標識類は設置位置に配慮しながら、すべての人が目的の場所に安全かつ確実に到着できるよう、わかりやすい表示・誘導による的確な情報提供を行うことが必要です。

### 設計のポイント

- 標識類はわかりやすい場所に配置し、車いす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。

### 整備項目



#### 整備の対象

- 歩行者を目的地まで誘導するための情報提供や周辺の施設等を掲載した地図など、歩道上に設ける案内標識を対象とします。

#### 1. 設置位置及び仕様

[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、車いす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配慮します。

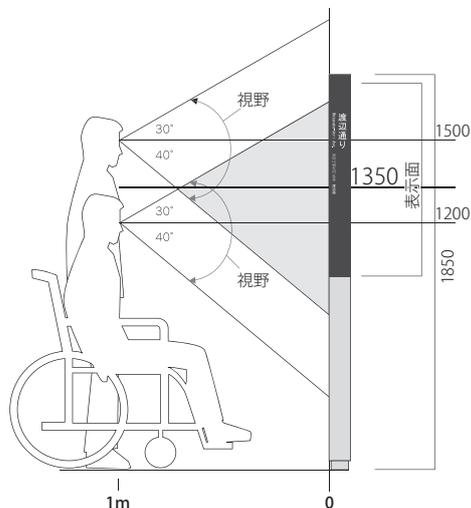
○：整備基準 ◇：標準的な整備内容 ◆：望ましい整備内容 \*：語句の解説等

## 〔案内標識の設置の例〕

### 総合案内標識

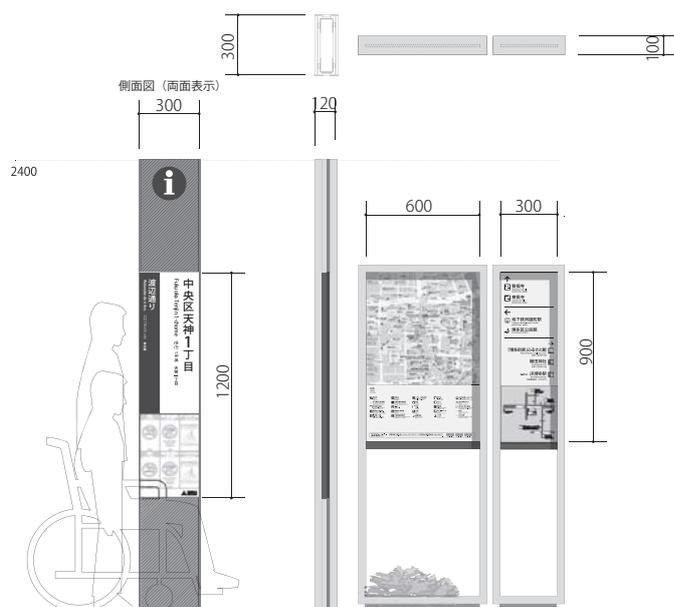
- 案内標識は、歩行方向からの視認性を高めるため、案内標識の上端など、高い位置に情報コーナーを示す『i』を表示します。
- 案内標識の下部は、子どもの飛び出し等に配慮し、見通しを良くするとともに、景観に調和するよう開口部を広くとります。

### 案内標識の高さ（直立タイプの例）



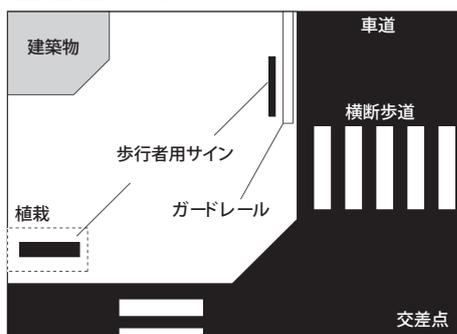
- 案内標識表示面の高さの中心は、一般男性の目線と車いす使用者の目線に配慮し、歩道地盤面から135cmとします。
- 表示面の縦の大きさは、通常視野に入る範囲の90cmとします。

### 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。