

12 歩道における段差及び勾配等に関する基準

平成 16 年 1 月

大 阪 市 建 設 局

目 次

I 総則	添 12 - 2
1 基準の目的	添 12 - 2
2 用語の定義	添 12 - 2
3 歩道等の一般的構造	添 12 - 3
II 横断歩道箇所等における車道との接続部	添 12 - 4
1 車道との接続部の構造	添 12 - 4
III 車両乗入れ部の構造	添 12 - 5
1 セミフラット型で整備を行った場合	添 12 - 5
2 マウントアップ型で整備を行った場合	添 12 - 5
IV 中央分離帯の構造	添 12 - 6
V その他留意事項	添 12 - 7

歩道における段差及び勾配等に関する基準【大阪市建設局】

I 総則

1 基準の目的

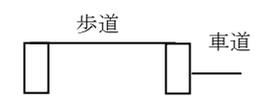
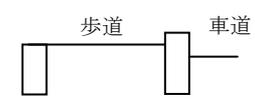
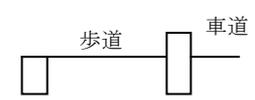
高齢者、障害者その他の歩行者（車いす、乳母車を利用する者を含む。）及び自転車の安全かつ円滑な通行を確保するためには、歩道及び自転車歩行者道（以下「歩道等」という。）並びに分離帯（交通島を含む。）において、通行に支障となる段差や勾配を解消し、誰もが利用しやすい構造とする必要がある。このため本基準は歩道等の形式や横断歩道箇所等における車道との接続部及び車両乗入れ部の一般的構造基準を定めるものとする。

2 用語の定義

本基準においては、以下に掲げる用語の定義を用いることとする。

(1) 歩道等の形式

歩道等は、歩道等面と車道面又は歩車道境界ブロック天端との関係において以下の形式に分類される。

歩道等の形式	歩道等面と車道面との関係	歩道等面と歩車道境界ブロック天端との関係	略 図
マウントアップ型	歩道等面が高い	同一の高さ	
セミフラット型	歩道等面が高い	歩道等面が低い	
フラット型	同一の高さ	歩道等面が低い	

(2) 車道との接続部

歩道等面と車道面との間に高低差がある場合に、歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するために、勾配を設ける等、段差解消を行った箇所をいう。

(3) 車両乗入れ部

車両が道路に隣接する民地等に入入りできるように、歩車道境界ブロック等の一部に対して切り下げ等の処置を行い、車道と歩道等との接続部を設けることにより、車両が民地等に乗入れ可能となる構造をもった箇所をいう。

3 歩道等の一般的構造

(1) 歩道等の構造の原則

歩道の構造は歩道幅員、沿道の状況を考慮してセミフラット型又はマウントアップ型とする。^{※1}

(2) 歩車道境界ブロックで区分された歩道等の形式

車道面に対する歩車道境界ブロック天端高さは15cmを標準とする。^{※2} ただし、沿道の状況等により、やむを得ない場合はこの限りでない。

なお、車道面に対する歩車道境界ブロック天端高さが15cm以下となる場合は、車両の車道外への逸脱防止対策を図るものとする。

(3) 歩行環境の確保

① 歩道等面に設ける勾配は、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を除き、安全な通行を考慮して以下を標準とする。

ア) 縦断勾配は5%以下とする。(ただし沿道の状況等によりやむを得ない場合には8%以下)

イ) 横断勾配は2%以下とする。

ウ) 縦断勾配を設ける箇所には、横断勾配は極力設けない。

② 歩道等面には、車いす等の安全な通行を考慮して、原則として2m以上の有効幅員を連続して設けるものとする。ただし、やむを得ない場合は1m以上を確保するとともに、車いす等がすれ違いのため必要と認められる箇所には、1.5m以上の有効幅員を確保すること。^{※3} また、当該有効幅員には、道路標識、照明灯その他の路上施設又は電柱その他の道路占用物件は、やむを得ず設置される場合を除き原則として設けないこととする。

【解説】

※1 市内に多い幅員2mの歩道の場合、セミフラットでは歩車道境界ブロック分だけ有効幅員が確保されず、マウントアップでは歩車道段差15cmを標準とするため、接続部などの勾配の基準が満足できないという問題が生じる。本基準では、歩行者、車いす利用者等の通行の安全性・快適性を考慮し、歩車道段差よりも有効幅員や勾配の基準を満足させることを優先し、歩道幅員2.5m(セミフラット形式で歩道の有効幅員を確保する最低幅員)未満の歩道にあつてはマウントアップを原則とする。

※2 15cmは、マウントアップ型では歩道と車道の高低差であり、セミフラット型では歩車道境界ブロック天端と車道の高低差である。なお、歩道と車道の高低差は5cmを標準とする。(ただし、沿道の状況等によりやむを得ない場合は除く。) また、車道と歩車道境界ブロック天端との高低差を15cm未満とする場合は、原則として、連続植樹帯又はガードレール等による車両の車道外への逸脱防止対策を図るものとする。ただし、沿道の状況等によりやむを得ない場合には、これに代わるものとして車止めポスト等で対応を図るものとする。

※3 平坦部の有効幅員は、やむを得ない場合であっても、車いすのすれ違いを考慮して、出来る限り1.5m以上の平坦部が確保出来るよう留意すること。特に路上施設を設置する場合は、道路占用物件との調整を図ることとする。

II 横断歩道箇所等における車道との接続部

1 車道との接続部の構造

(1) 街角部及び横断歩道箇所における歩道と車道との接続部においては、次の構造を標準とする。ただし、沿道の状況等によりやむを得ない場合はこの限りでない。

① 接続部の縦断勾配

接続部の縦断勾配は、障害者等の安全な通行を考慮して、5%以下とする。ただし、歩行者及び自転車の安全な通行に支障をきたす恐れがある場合を除き、沿道の状況等によりやむを得ない場合には8%以下とする。

② 水平区間

街角部及び横断歩道箇所に接続する歩道側には、滞留しやすいよう水平区間^{※4}を設けること。なお、その値は1.5m四方程度とし、当該箇所の横断勾配は2%以下、縦断勾配は車道の縦断勾配程度とする。ただし、やむを得ない場合はこの限りでない。

③ 車道との段差（街渠の歩道側と歩車道境界ブロックの天端の高低差）

歩道等と車道との段差は、障害者等の安全な通行を考慮して2cmを標準とする。

【解説】

※4 横断勾配2%以下は水平区間とみなす。

道路工事標準設計図集 参照

Ⅲ 車両乗入れ部の構造

車両乗入れ部と車道との接続部は、次の構造を標準とする。ただし、沿道の状況等によりやむを得ない場合にはこの限りでない。

1 セミフラット型で整備を行った場合

歩車道境界の段差（街渠の歩道側と歩車道境界ブロックの天端の高低差）は、5cm以下を標準とする。（ただし、下限値は2cm標準とする。）

2 マウントアップ型で整備を行った場合

1) 植樹帯等の幅員内ですりつけを行う構造

- (1) 植樹帯等（路上施設帯を含む。）がある場合には、当該歩道等の幅員内での連続的な平坦性を確保するために、当該植樹帯等の幅員内ですりつけを行い、歩道等の幅員内にはすりつけのための縦断勾配、横断勾配又は段差を設けないものとする。この場合は、以下の構造を標準とする。
- (2) (1) の接続部の横断勾配は、15%以下とする。
- (3) 歩車道境界の段差（街渠の歩道側と歩車道境界ブロックの天端の高低差）は、5cm以下を標準とする。（ただし、下限値は2cm標準とする。）

2) 植樹帯のない歩道等においてすりつけを行う構造

- (1) 植樹帯等がない場合又は植樹帯等があってもⅢ-2-1の構造がとれない場合には、Ⅰ-3-(3)-②に基づき歩道等の有効幅員を確保し、残りの幅員ですりつけを行うものとする。この場合には、以下の構造を標準とする。
- (2) (1) の接続部の横断勾配は、15%以下とする。
- (3) 歩車道境界の段差（街渠の歩道側と歩車道境界ブロックの天端の高低差）は、5cm以下を標準とする。（ただし、下限値は2cm標準とする。）

3) 歩道等の全面切り下げを行う構造

- (1) 歩道等の幅員が狭くⅢ-1又はⅢ-2の構造によるすりつけができない場合には、車両乗入れ部の全面を切り下げて縦断勾配によりすりつけるものとする。この場合は、以下の基準を標準とする。
- (2) (1) の接続部の縦断勾配は5%以下とする。ただし、歩行者又は自転車の安全通行に支障をきたす場合がある場合を除き、沿道の状況等によりやむを得ない場合には8%以下とする。
- (3) 歩車道境界の段差（街渠の歩道側と歩車道境界ブロックの天端の高低差）は、5cm以下を標準とする。（ただし、下限値は2cm標準とする。）

IV 中央分離帯の構造

横断歩道箇所の、中央分離帯と車道面の段差は、歩行者及び車いす等の滞留が可能な箇所は2cmを標準とし、滞留不可能な箇所は段差を設けないものとする。^{※5}

【解説】

※5 歩行者及び車いす等が滞留可能な中央分離帯の幅員は2.0m以上とする。なお、2.0m未満の中央分離帯の横断歩道部は構造物による構造分離は行わないものとする。

道路工事標準設計図集 参照

V その他留意事項

(1) 排水施設

歩道等面において勾配の関係上、セミフラット形式の歩道で水の溜まる恐れが生ずる箇所では、排水対策に十分配慮するものとする。

(2) バス停留所部の歩道構造

バス停留所の昇降部については、ノンステップバスの運行を考慮し、歩道の構造はマウントアップ型とし、歩道と車道の段差は15cmを標準とする。^{※6}

(3) 波打ち歩道に対する配慮

マウントアップ型の歩道において車両乗入れ部が連続してある場合や、セミフラット型の歩道においてバス停留所が連続してある場合など、波打ち歩道とならないよう、一定区間を同一断面（すりつけ後）とする。

【解説】

※6 路線として、セミフラット型の整備を行っている場合、バス停留所部はマウントアップ型の整備を行う。

この場合のすりつけの基準はI-3-(3)の基準とする。

また、赤バス専用の停留所について、セミフラット型で整備を行っている路線では、歩車道境界ブロックを歩道等面と同一高さとする。

◎ 当基準では使用材料（縁石、柵、舗装等）は規定しない。

附 則

① この基準は、平成16年1月1日以降の起案分より実施する。

② 材料及び施工の詳細については、別途定めるものとする。

参考基準

- ・道路構造令（昭和45年政令第320号）
- ・歩道における安全かつ円滑な通行の確保について
（平成11年9月10日建設省都街発第57号・建設省道企発第78号）
- ・重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準
（平成12年11月15日建設省令第40号）
- ・高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律
（第10条第2項。平成12年5月17日法律第68号）
- ・大阪府福祉のまちづくり条例施行規則（平成14年11月29日）
- ・大阪市ひとにやさしいまちづくり整備要綱（平成15年4月1日）
- ・道路の移動円滑化整備ガイドライン（国土交通省）