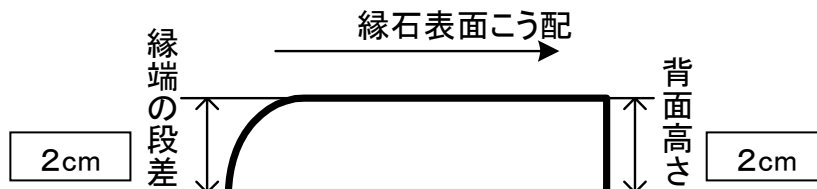


歩道の縁端構造の検討方針（案）について

1. 問題意識

- ・ 現行の道路移動円滑化基準では、歩道縁端部の段差は2 cmを標準としている。



- ・ 『道路の移動円滑化整備ガイドライン』においては、「将来的には、各地において採用した縁端構造について事後評価を行うことにより、本ガイドラインを改訂して基準化された望ましい構造を示すこととしている。」とされている。
- ・ ガイドライン策定後3年以上が経過し、様々な構造が採用されてきたことに伴い、基準化された構造についての検討を進めることが必要ではないか。

2. 検討方針

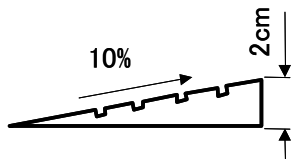


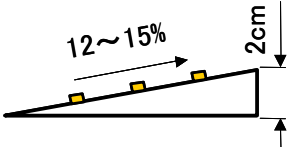


各地で工夫された構造が採用されるなか、その構造がユーザーにどのように評価されているのかを検証するため、以下のアンケートを実施してはどうか。


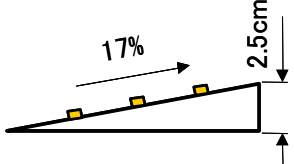

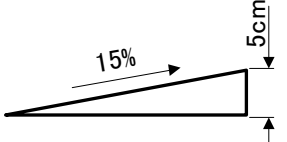

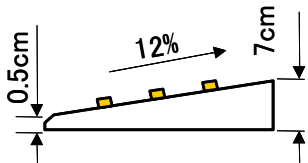

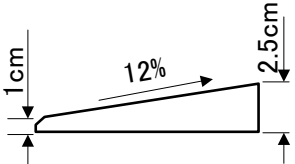

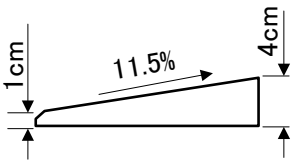
- ①各構造を採用した地域で、その構造を日常生活で通行している視覚障害者、車いす使用者を含むユーザーを対象に、アンケートを実施してはどうか。
- ②様々な構造について、実物大の模型を作成し、採用した地域以外のユーザーにもその模型を利用して実際に体験してもらった上で、車いす使用者の方には通行の容易さ・困難さについて、視覚障害者の方には歩道の縁端の識別の容易さ・困難さについてアンケートを実施してはどうか。


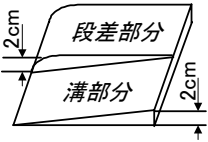
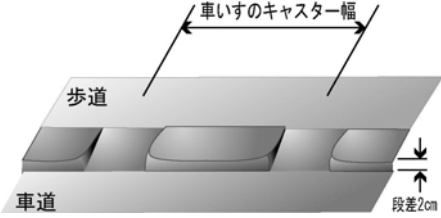


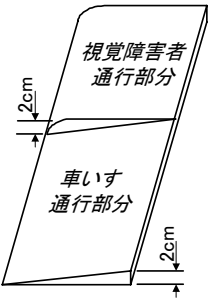



(参考1) 各地域で採用された縁端構造について (平成17年11月調査)

- ・ ガイドライン作成後に各地域で採用された縁端構造のうち、合意形成の上で整備された構造は以下の9種類。(2cmの段差を除く)

表 合意形成で採用された構造と合意形成方法

	構造形式			合意形成内容	
	縁端段差 (cm)	背面高さ (cm)	表面縁石 こう配(%)	設置状況 (写真)	
	横断のイメージ				
①	0	2	10	<ul style="list-style-type: none"> ・ 障害者を含む地元住民と合意形成したのち試験施工を実施 【静岡市】 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 他県で採用されているブロックを試験施工し、障害者と検証 【浜松市】
				 <p>(表面加工:縦溝)</p>	
②	0	2	12~15	<ul style="list-style-type: none"> ・ 他地域で採用されている構造や文献で有効と考えられる構造3パターンで比較体験により検証 【三鷹市】 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現場に試験施工された構造について福祉団体と共に検証 【板橋区】 ・ 8タイプの形状を視覚障害者団体、脊髄損傷者団体、老人クラブ等で実証実験を実施 【佐賀市】
					 <p>(表面加工:なし)</p>

	構造形式			合意形成内容
	縁端段差 (cm)	背面高さ (cm)	表面縁石 こう配(%)	設置状況 (写真)
	横断のイメージ			
③	0	2.5	17	<ul style="list-style-type: none"> ・ 6タイプの形状により比較実験を実施【鹿児島国道】 
				
④	0	5	15	<ul style="list-style-type: none"> ・ 7タイプの形状により、視覚障害者、肢体不自由者、高齢者で実証実験を実施【高知県】 
				
⑤	0.5	7	12	<ul style="list-style-type: none"> ・ 区民へのアンケート及び現場検証による合意形成【大田区】 
				
⑥	1	2.5	12	<ul style="list-style-type: none"> ・ 5パターンの形状により比較実験を実施【船橋市】 
				
⑦	1	4	11.5	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通安全総点検において合意形成【函館市】 
				

	構造形式			合意形成内容	設置状況 (写真)
	縁端段差 (cm)	背面高さ (cm)	表面縁石 こう配(%)		
	横断のイメージ				
⑧	分離型（キャスター部分のみの溝） [溝部分：縁端 0cm、背面 2cm、 段差部分：縁端 2cm、背面 2cm]			<ul style="list-style-type: none"> ・ 模型での体験実験および現場での体験実験の実施【熊谷市】 	
					
⑧	キャスター部分のみの溝（熊谷市）				
			(写真出典:熊谷市 HP)		
⑨	分離型（車いす通行空間と視覚障害者通行空間を区分） [車いす通行部分：縁端 0 cm 背面 2cm 視覚障害者通行部分：縁端 2cm 背面 2cm]			<ul style="list-style-type: none"> ・ 視覚障害者、車いす使用者の参加のもと、3タイプで比較検討したところ、0 cm と 2 cm の併設する案で合意形成【深谷市】 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地元住民による検証、合意形成【品川区】
					
	車いす通行空間と視覚障害者通行空間を区分 (静岡国道事務所)				なお、採用している自治体によると、以下の点を留意点としている。 ・ 交差点部においては、有効幅員と同幅で視覚障害者誘導用ブロック（警告ブロック）を設置すること。（深谷市） ・ 歩道幅員が 3m 以上確保されている場合には、段差 0 cm 部分と段差 2cm 部分に通行空間を区分することとする。（品川区）

(参考2) 海外の縁端構造の事例について

- ・ 多種多様な縁端構造を採用。



ロンドン:横断部全体が切り下げられており、2~3cmの段差がある。



パリ:横断部全体が切り下げられており、ほとんど段差がない。



ハワイ:横断部の一部が切り下げられており擦り付け部分の段差はほとんどない。



シドニー:段差のある部分とほとんど段差のない部分に分かれている。