

歩道の一般的構造に関する基準の改正に関する意見募集結果について

国土交通省では、平成16年8月25日(水)から9月24日(金)までの間、歩道の一般的構造に関する基準(案)に関する意見募集を行いました。その結果、58件のご意見を頂きました。頂いた主なご意見の概要及び国土交通省の考え方を別紙のとおりまとめましたので、公表いたします。なお、頂いたご意見については、本基準(案)の改正に反映させていただくとともに、今後の施策の推進にあたって参考とさせて頂きたいと考えております。皆様方のご協力に厚く御礼申し上げます。

記

1. 意見募集の概要

- ・意見募集期間：平成16年8月25日(水)～9月24日(金)
- ・意見提出人数：29人
- ・意見件数：58件

2. 主なご意見と国土交通省の考え方

別紙のとおり

「歩道の一般的構造に関する基準(案)」に対する主な意見とそれに対する国土交通省の考え方

No.	主な意見	対応案(国土交通省の考え方)	対応箇所
1	車道から歩道に自転車が入り入れる場合を考えて、車両乗り入れ部の段差は、5cmではなく2～5cm程度にすべき。(同様3件)	車両乗り入れ部の5cmの段差は、歩道を通行する歩行者(特に視覚障害者)が、切り下げ部において歩車道境界部を明らかに確認でき、かつ、横断歩道接続部(2cm)との違いを認識できる高さとして必要な高さと考えております。	
2	車いす、自転車に支障があるため、車両乗り入れ部の段差は、5cmではなく1cmとすべきである。		
3	横断歩道接続部において、前後の勾配がきついことにより、車いす、自転車の車輪に対して大きなショックを与える。(車椅子ではこの急勾配を自力で登るのが大変、降りるときも前輪が引っ掛かってつんのめる。)	車いす使用者が困難なく通行できること、かつ、視覚障害者が歩車道境界を容易に識別できることの双方を満たす高さとして、2cmの段差を設けることが必要と考えています。この値については、交通バリアフリー法上の特定経路における歩道の構造検討を行った際に、車いす使用者、視覚障害者双方にご参画いただき実験を行い、規定したものです。 なお、縁端構造の基準化については、今後の検討課題と考えております。	
4	車いすの人にとって、横断歩道部における段差2cmはあまりに大きすぎる。0cmは極端としても、2cm未満の数値とするのが良いのではないか。		
5	横断歩道接続部の構造(段差)について、車いす通行部分を段差無し、その他の部分を視覚障害者誘導ブロックを併用して2cmとする構造を採用すべき。(同様2件)		
6	セミフラット形式だけに限定せず、フラット形式も選択できるようにし、地域の実情に応じた整備(ローカルルール)ができるようにしていただきたい。フラット形式の歩道も視覚障害者誘導用ブロックの設置を的確に実施することでバリアフリーに対応できると考える。	交通バリアフリー法上の特定経路における歩道の構造検討の結果等をもとに、歩道の構造の原則を定めたところですが、例えば視覚障害者による識別性の確保に対する配慮等が十分に行われると道路管理者が判断する場合には、これによらないことを妨げるものではありません。	
7	住居が連担していない郊外地域では、フラット形式にすることで歩車道の排水を一括で行うことが可能で、コスト縮減になる。フラット形式の取り扱いはどのようになるのか。		
8	バリアフリーの目的を明確にするだけにとどめ、運用は各道路管理者の判断にウエイトを置いて欲しい。(同様3件)		
9	車両の乗り入れる可能性の無い橋梁ではフラット形式の採用も可能とすべき。	交通バリアフリー法上の特定経路における歩道の構造検討の結果等をもとに、歩道のセミフラット化を原則としたところですが、視覚障害者による識別性の確保等に対する配慮が十分に行われると道路管理者が判断する場合には、これによらないことを妨げるものではありません。 なお、歩道面の高さは地形、気象、沿道の状況及び交通安全施設の設置状況を考慮して定めることができることとしており、必要に応じて採用は可能と考えております。	
10	セミフラット形式はマウントアップ形式より縁石の幅の分だけ通行幅が狭くなるため、歩道幅が狭い歩道では、低めのマウントアップ形式も採用できるようにすべき。	歩道のセミフラット化については、交通バリアフリー法上の特定経路における歩道の構造検討の結果、平坦性が確保(波打ちの解消など)され、歩行者(特に、車いす使用者、高齢者等)の通行の円滑化が図られる構造として、これを原則としたところですが、視覚障害者による識別性の確保等に対する配慮が十分に行われると道路管理者が判断する場合には、これによらないことを妨げるものではありません。	
11	セミフラット形式の歩道では、縁石に気づかずに足を捻挫するおそれがあり、マウントアップの方が歩きやすい。		

「歩道の一般的構造に関する基準(案)」に対する主な意見とそれに対する国土交通省の考え方

No.	主な意見	対応案(国土交通省の考え方)	対応箇所
12	既設歩道の改築等によるセミフラット化の場合、民地側でのすりつけには限度があり、あまりに原則論でいくと民地側で段差ができ、新たにバリアを作りかねないため、「可能な限りセミフラット化に努める」程度の表現が適当。	セミフラット化の際の民地との取り合いについての配慮や、浸水対策が必要な場合の対応としては、歩道の盤下げや車道の嵩上げなど現地の状況に応じた適当な方法をとることを基準案に記載しているところです。なお、ご指摘も踏まえ、民地等への排水の配慮に関する文章を追加いたしました。	p3 6(2)を修正。
13	セミフラット式にすると、民地に排水が入り込みやすくなるため反対。(同様2件)		
14	横断勾配は、通常舗装でも地域によっては1%を採用できるようにすべき。(流末の排水に流下能力があれば、1%でも排水可能でないか。)	基準案は「2%を標準」としておりますが、流末の排水能力があるなど、歩道上に水がたまず、排水に問題がないと道路管理者が判断する場合は、これより緩い横断勾配とすることを妨げるものではありません。	
15	原案では、透水性舗装を用いて横断勾配を1%以下とする構造が“特例”的になっているが、交通バリアフリー法に準じて、積極的に採用することが望ましく、特例的規定とすることは適当ではない。	ご意見を踏まえ、文章を修正いたしました。	p1 ④口)を修正。
16	横断歩道接続部に設ける水平区間では、車止め等で安全対策を行う必要がある。		
17	歩道平坦区間や、そのすりつけ区間の歩車道境界部の構造は、縁石を歩道面と同じ高さにして転倒しないようにするか、柵などを設置して通れないようにすべき。(斜め横断者が転倒しやすい。)	巻き込み部における交通安全対策については、原案でもI-6(1)①に記述しているところですが、参考図にも、必要な場合にこれらの安全対策を行うべきことを、注釈として記載いたしました。	p6 参考図1-1、1-2に注釈を追加。
18	参考図I-2(歩道が広い場合の平坦部)の、植樹帯の幅の部分の設ける必要はない。(たまり空間を広く取る方が、歩行者、車いす等の通行にも有利。)(同様2件)	歩道の幅員に関係なく、平坦部を広く取ることが望ましいことから、参考図1-1、1-2を統合した標記としました。なお、歩道の幅員が十分に広い場合は、巻き込み部まで植樹帯を延長した構造も、引き続き適用可能とすることといたしました。	p6 参考図1-1を修正。
19	バス停においては、車いす等の乗り降りを考慮して交通バリアフリー法における構造基準(第17条)で、「15cmとする」ことになっているところであり、今般の基準でもバス停の高さを15cmから変えないで欲しい。(同様2件)	原案では、I-2(3)において「バス停においては乗降する車いす等の利便性を考慮して、必要に応じて歩道面の高さの調整等の措置を講ずるよう努めること」と記述していたところですが、趣旨がより明確にわかるように修正いたしました。	p2 (3)②を修正。
20	より短い長さですりつけて歩道平坦部を確保する観点から、すりつけ部の規定を75cmでなく、15%として欲しい。	乗入部の構造の検討にあたって、道路交通法の規定に従った自動車の走行方法による乗り入れ実験を行い、接触等が生じないことが確認できた構造を基準案としているものであり、原案のままとします。	
21	歩道高さが15cm未満の場合は、75cmのすりつけ幅を小さくできるはずであり、「75cm以下」と規定することが適当。	ご指摘も踏まえ、「歩道高さが15cmの場合、すりつけは75cmとする。歩道高さがそれより低い場合はすりつけ部分の横断勾配を変化させない範囲で縮小することが可能」という記述といたしました。	p4 (2)①-1イ)を修正。
22	すりつけ部と平坦部の色分けよりも、乗り入れ部と一般部を色分けすべき。	車両乗入部のうち、勾配部と平坦部を視覚的に区分することで、①歩行者が平坦箇所を意識して歩行できることと、②車両が傾斜部を認識しやすくなることなどにより安全が図られることから、基準案としたものです。なお、ご意見の様な「一般部と乗り入れ部の色分け」について必要に応じて行うことを妨げるものではありません。	
23	車両乗入部と一般部を色彩や模様等で区分する方法について基準化が必要である。		

「歩道の一般的構造に関する基準(案)」に対する主な意見とそれに対する国土交通省の考え方

No.	主な意見	対応案(国土交通省の考え方)	対応箇所
24	車両乗入部の勾配について、車道に勾配が付いている場合、底部接触の危険性があるのではないか。(同様4件)	乗入部の構造の検討にあたって、道路交通法の規定に従った自動車の走行方法による乗り入れ実験を行い、基準(案)としております。なお、特殊縁石を用いすりつけ部の長さを50cmとした構造については、実験と机上検討により、当初、適用可能としていましたが、ご意見も踏まえ、車道の横断勾配が2%の実車実験を追加実施したところ軽度の接触が見られ、検討の結果、基準(案)を変更し、今回は適用しないこととしました。	p4 (2)①-1を修正。
25	特殊縁石は車高が低い車両への干渉の観点から採用しにくいと聞いている。どのような確認を行ったのか。	実験で用いた特殊縁石は参考図に示しておりますが、これより急勾配の特殊縁石を使用する場合は、実験による検証が行われていないことから、別途検討が必要です。	p4 (2)①-1,2を修正。
26	排水機能を持ち合わせた舗装の場合、車道の横断勾配を1%以下として、横断歩道の勾配を少なくすべき。	車道の勾配については、道路構造令第24条に規定されており、その中で排水性舗装等を行う際には、横断勾配を縮小することができることとしております。	
27	参考図 I-6において、「中央分離帯等がある場合」とあるが、「中央分離帯等があり、人を滞留させる必要がある場合」とすることが適当。	原案の図は、「中央分離帯に人等を滞留させる必要がある場合」に限定した図になっているため、修正しました。なお、「人等を滞留させる必要がある場合」についての留意事項については、図中に注釈を記述いたしました。	p10 参考図3を修正。
28	歩行者の安全確保の観点(乗上げ防止)から、縁石高さの標準値は、20cmとすべき。		
29	歩道への駐車を避けるために、歩車道の段差を20cm以上設ける、若しくは柵を設け、歩道を完全に分離する。	歩行者の安全確保の観点から、記述を修正いたしました。	p1 2(1)③を修正。
30	歩車道境界の縁石の高さ15cmは低く危険。実証実験を重ねて頂きたい。(大径のタイヤでは乗り越えてしまう)		
31	植樹帯やさく等により安全が確保される場合には、縁石を5cmまで下げることができることとしているが、歩行者の安全確保や歩車道間に車止めを等間隔に設置することで、柵と同等の機能を果たすことができるのではないか。	今回の基準には特に記述していませんが、「景観に配慮した防護柵の整備ガイドライン」において、防護柵については、安全性や経済性の検討に加えて景観的配慮を行い、必ずしも防護柵の機能が求められない場所には設置しないことや、他施設への代替の可能性を検討することについて記述しております。	
32	駐車車両が歩道に乗り上げ、横断歩道上をふさぎ、車椅子や目の不自由な人の通行妨害をおこしている。取締りにも限界があるので、車両の違法駐車ができないような構造を考えてほしい。(同様2件)	道路構造の対応によって全ての駐車対策を行うことは困難と考えます。	
33	車道上の横断歩道は歩道と段差の全くない高さにし、車道にとってハンプと成る様に計画する。		
34	特に「あんしん歩行エリア」等における「横断歩道のハンプ化」を基準の一つとして盛り込むべき。	ご指摘の点については、今後の整備状況等を踏まえ、基準化の可否も含めて検討させていただきます。	
35	歩道の幅は充分車いすがすれ違える2m以上の幅を持つことを基準化すべき。	道路構造令において、歩道の幅員は2m以上となっております。	