

## 横断歩道部の歩車道境界の検証対象構造の選定について

### 1. 現行ガイドラインにおける歩車道境界部の構造に関する記述

将来的には縁端構造についての基準化が必要であるものの、現段階では、全ての人にとって望ましい縁端構造を示すことはできないことから、各道路管理者において、車いす使用者、視覚障害者、高齢者等の行動特性及び車いす使用者、視覚障害者の縁端構造に対する評価を十分把握して、構造を検討・決定することが望ましい。その際、実証実験等を基に縁端部分の構造に対する工夫を行うことで、縁端の段差を2cm未満とすることも含めるものとする。

また、検討にあたっては、その内容について、当該道路を利用する視覚障害者、車いす使用者に、十分意見を聞き、理解を得た上で行う必要がある。

### 2. 検証対象とする歩車道境界の構造の選定

#### (1) 縁端段差と背面高さの選定

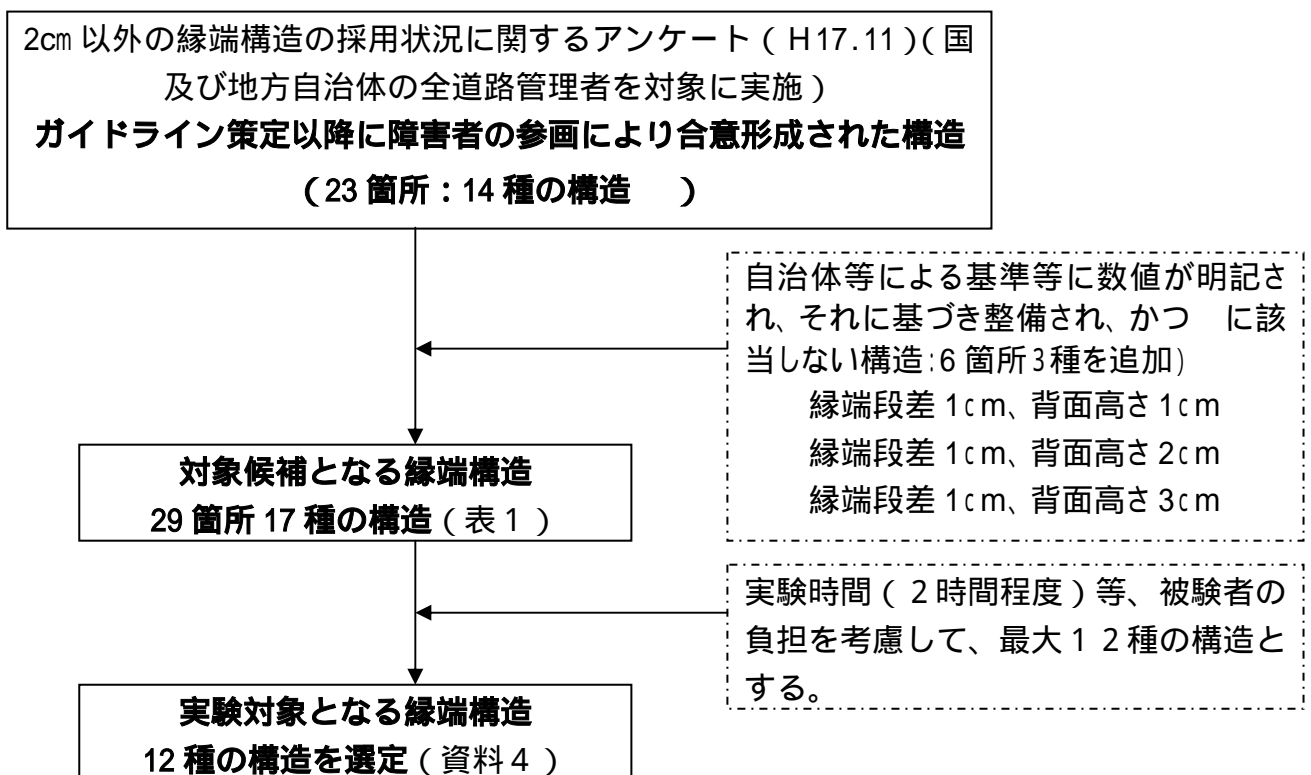


表1 対象となる歩車道境界部の構造一覧

構造種類	箇所数	縁端段差	背面高さ	表面勾配	表面加工		採用自治体	
	1	0	0	6	なし	エプロン側に6%	長野市	
	2	0	0	0	なし		宇部市	
	3	0	0	0	なし		愛媛県	
	4	0	2	12.5	なし		東京都江戸川区	
	5	0	2	11	あり	横溝	浜松市	
	6	0	2	13.3	あり	横溝	東京都日野市	
	7	0	2	10	あり	縦溝	静岡市	
	8	0	2	13	あり	縦溝	東京都小金井市	
	9	0	2	9.7	あり	突起	3本平行	東京都品川区
	10	0	2	13.3	あり	突起	3本平行	東京都三鷹市
	11	0	2	13.3	あり	突起	3本千鳥	東京都板橋区
	12	0	2	15.4	あり	突起	ドット	佐賀市
	13	0	2	12	あり	突起	ドット	埼玉県深谷市
	14	0	2	縁端部のみ40	なし		東京都足立区	
	15	0	2.5	17	あり	突起	鹿児島国道事務所	
	16	0	3	13	あり	横溝	東京国道事務所	
	17	0	3	17.3	あり	横溝	沼津市	
	18	0	6	21	なし		飯田国道事務所	
	19	0.5	7	12	あり	突起	東京都大田区	
	20						京都府京都市	
	21						岡山県	
	22	1	1	0	なし		岡山県岡山市	
	23						岡山県総社市	
	24	1	2	5.5	なし		滋賀県	
	25	1	2.5	12	なし		船橋市	
	26	1	3	10	なし		福島県	
	27	1	4	11.5	なし		函館市	
	28	2	2	0		車いす車輪幅に溝を設置 (0-2)	熊谷市	
	29	2	4	12	あり	網目	北九州市	

ハッチ部分は、選定された12種の構造を示す。

## ( 2 ) 検証対象構造の選定

以下の縁端段差と背面高さは、類似構造として整理し、集約する。

- 1) 縁端段差 0 c m、背面高さ 2 c m
- 2) 縁端段差 0 c m、背面高さ 2.5 c m
- 3) 縁端段差 0 c m、背面高さ 3 c m

1)、3)の構造を採用する。

- 4) 縁端段差 0 c m、背面高さ 6 c m
- 5) 縁端段差 0.5 c m、背面高さ 7 c m

4)、5)の構造を踏まえた上で、歩道の高さの標準値 5 c mを考慮し、「縁端段差 0 c m、背面高さ 5 c m」を採用する。

- 6) 縁端段差 1 c m、背面高さ 2 c m
- 7) 縁端段差 1 c m、背面高さ 2.5 c m
- 8) 縁端段差 1 c m、背面高さ 3 c m
- 9) 縁端段差 1 c m、背面高さ 4 c m

6)、8)を採用する。

縁端段差 0 c m、背面高さ 2 c mの構造は、表面勾配、表面加工にバリエーションがあるため、表面加工の種類で分類し、「表面加工なし」「横溝」「縦溝」「突起」から 1 構造を選定する。

また、表面勾配 4 0 %の事例も特徴ある事例として、選定する。

なお、縁端段差 0 c m、背面高さ 0 c mは、視覚障害者からこれまでも分かりにくいと指摘されているため、今回は評価を実施しない。