

3. 道路特定事業の整備方針

3.1 道路特定事業の整備対象

道路特定事業では、「柏市バリアフリー基本構想」で定められた 11 の重点整備地区内のバリアフリー経路を整備対象とします。

表 道路特定事業の整備対象

重点整備地区	バリアフリー経路(主要・補完)	
	経路数	経路延長
①柏駅周辺地区	17 (2)	5.34 km
②南柏駅周辺地区	2 (2)	0.34 km
③北柏駅周辺地区	6 (3)	3.52 km
④豊四季駅周辺地区	1 (1)	0.12 km
⑤新柏駅周辺地区	2	0.81 km
⑥増尾駅周辺地区	1 (1)	0.45 km
⑦逆井駅周辺地区	1	0.75 km
⑧高柳駅周辺地区	2 (1)	0.62 km
⑨柏の葉キャンパス駅周辺地区	8 (2)	2.64 km
⑩柏たなか駅周辺地区	3 (2)	0.74 km
⑪沼南庁舎周辺地区	3 (1)	0.36 km
合計	46 (15)	15.69 km

※()は駅前広場・連絡通路数で経路延長に含みません

3.2 道路特定事業の整備目標年次

「柏市バリアフリー基本構想」を踏まえ、道路特定事業の整備目標年次を平成 37 年度(2025 年)とします。

具体的には、他の関連事業(面的整備事業等)との整合に配慮しながら、以下の 3 段階に区分します。

- 短期：平成 27 年度(2015 年度)まで
- 中期：平成 28 年度(2016 年度)から平成 32 年度(2020 年度)までの 5 箇年
- 長期：平成 33 年度(2021 年度)から平成 37 年度(2025 年度)までの 5 箇年

なお、短期にはこれまでに完了した事業、事業中のものを含みます。

3.3 バリアフリー構造基準

道路特定事業におけるバリアフリー整備は、基本的に「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」（国土交通省令第 104 号）および「道路の移動円滑化整備ガイドライン」（国土技術研究センター）に準拠して実施します。

本市においては、「柏市道移動等円滑化基準条例」や「柏市道構造基準条例」を定め、これらに基づく整備を実施します。

(1) 歩道の形式

歩道の形式は、原則としてセミフラット形式とします。既存の歩道がマウントアップ形式であり、沿道や路面排水等の状況によりセミフラット形式が設置できない場合においてはマウントアップ形式とします。

①セミフラット形式

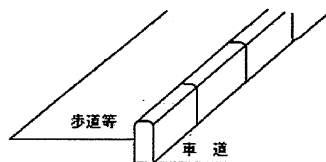


図 セミフラット形式

②マウントアップ形式

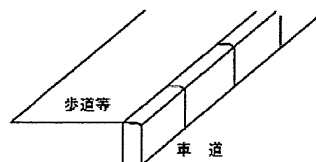


図 マウントアップ形式

(2) 歩道の幅員

歩道の有効幅員（歩行者が通行できる幅員）は、原則として車いす使用者等のすれ違いを確保するため 2m 以上とします。

①セミフラット形式の場合

縁石を含めない

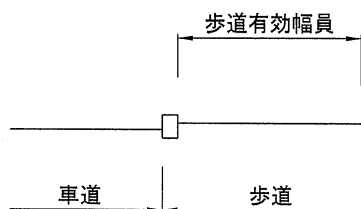


図 セミフラット形式の歩道有効幅員

②マウントアップ形式の場合

縁石を含む

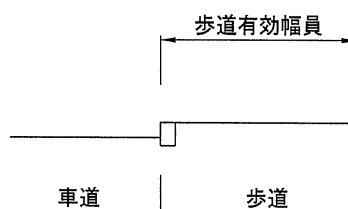


図 マウントアップ形式の歩道有効幅員

(3) 歩道の構造

1) セミフラット形式の構造

縁石の高さは、原則として車道面から 15cm とします。

歩道面の高さは、沿道状況等によりやむを得ない場合を除き 2cm とします。

バス停位置における歩道面の高さは、セミフラット形式として整備不可な場合も勘案し 2cm 以上 15cm 以下を標準とします。

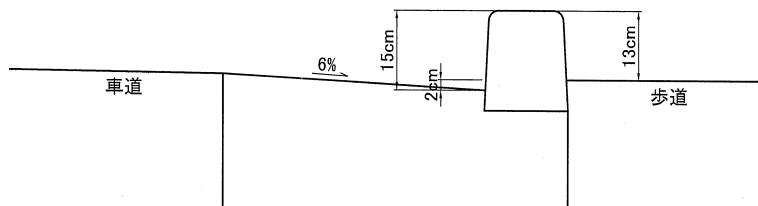


図 セミフラット形式の構造

2) マウントアップ形式の構造

縁石及び歩道面の高さは、原則として 15cm とします。

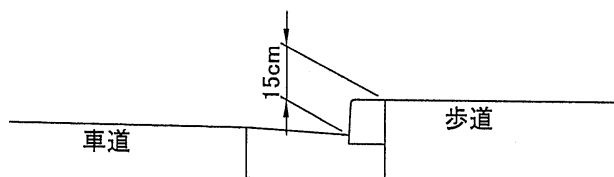


図 マウントアップ形式の構造

(4) 歩道の勾配

歩道の勾配は、車いす使用者等の安全かつ円滑な通行を確保するため、原則として以下のとおりとします。

1) 縦断勾配 5%以下（既存のマウントアップ形式歩道のすりつけの場合）

ただし、沿道のすりつけ等によりやむを得ない場合には、8%以下とします。

2) 横断勾配 1%

ただし、透水性舗装を使用できない場合や、沿道とのすりつけ等によりやむを得ない場合は、2%以下とします。

(5) 歩道と車道のすりつけ

歩道の巻き込み部や横断歩道箇所等における歩道と車道とのすりつけ部分については、以下の構造を標準とします。

1) すりつけの縦断勾配 5%以下（既存のマウントアップ形式歩道のすりつけの場合）

ただし、沿道状況等によりやむを得ない場合には8%以下とします。

2) 歩車道境界部の段差 0cm

歩車道境界部の段差は、視覚障害者用誘導ブロックを設置したうえで 0cm を基本とします。

歩車道境界部に設置する縁石は、バリアフリーワークショップや意見交換会等における視覚障害者、車いす使用者等との協議結果を踏まえ、以下の構造を基本とします。

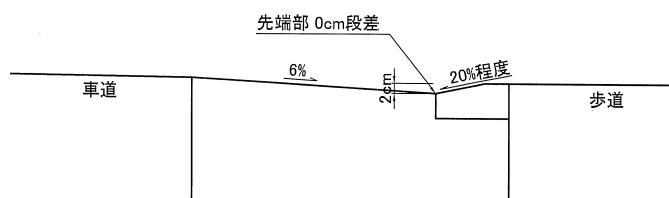
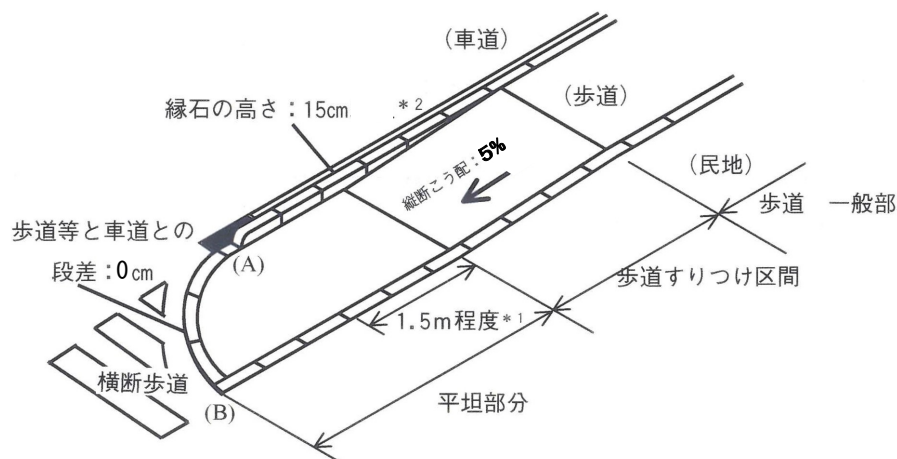


図 歩道と車道のすりつけ

3) 水平区間 1.5m 以上

すりつけ区間と歩車道境界部の間は、車いす使用者が転回できる構造とし、1.5m 以上の水平空間を設けることとします。

①歩道の巻き込み部の構造

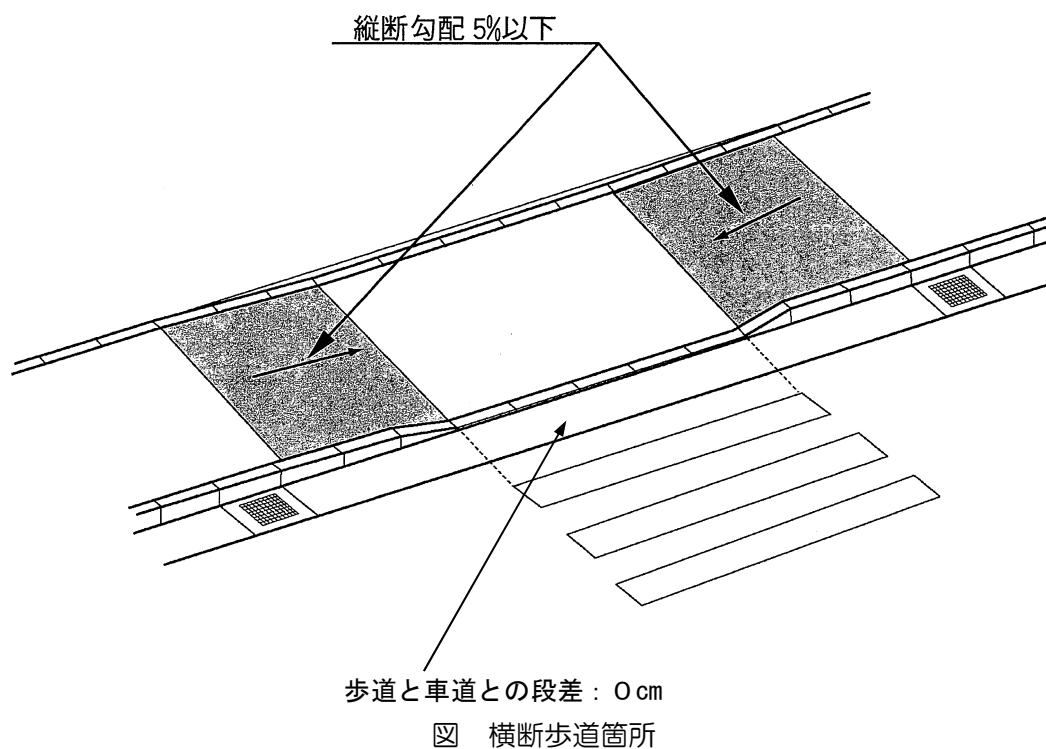


*1 平坦部分については、巻込始点(A)からすりつけ区間との間に1.5m程度設けることが望ましい。このように設けられない場合でも、最低巻込始点(B)から1.5m程度設ける。

*2 縁石は両面加工した特殊ブロックを使うなど、歩行者等の安全な通行が確保されるよう配慮する。

図 歩道の巻き込み部の構造

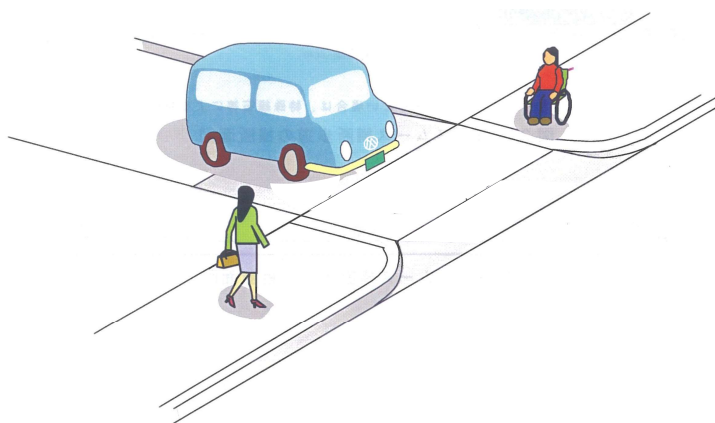
②横断歩道箇所



【スムーズ横断歩道】

細街路との交差部などにおいて、安全性の確保や周辺の交通状況に配慮した上で、交差道路にハンプ構造を採用することが可能な場合、スムーズ横断歩道化を検討します。

すり付け勾配が5%を超える場合や、歩車道の段差が大きい場合に、交差する従道路側の車道部分を高くしてすり付けを行う方法です。この場合、横断歩行者の通行量、沿道の状況、安全施設の設置状況にもよりますが、入口部の車道幅員が概ね3.5m以上の場合には、公安委員会と協議の上、横断歩道標示を設ける方が良いとされています。（「コミュニティ・ゾーン実践マニュアル」（社）交通工学研究会）



(6) 歩道の切り下げ部（沿道からの車両出入口部）

1) セミフラット形式の切下げ構造 ※ 歩道面のすりつけは必要としません

セミフラット形式の切下げ部は、下図に示す車両出入口部用の縁石を設置します。

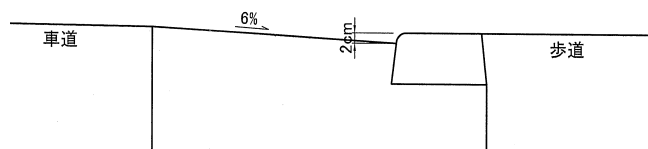


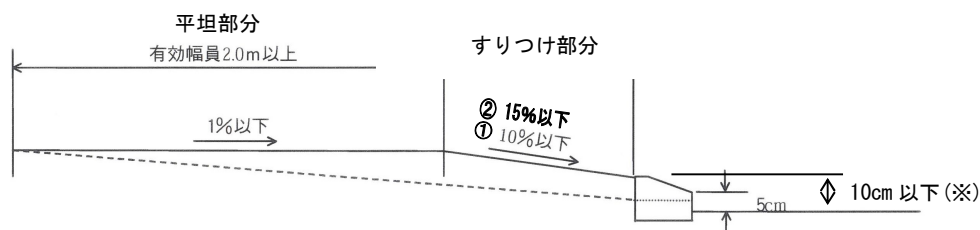
図 セミフラット形式の切下げ構造

2) マウントアップ形式の切下げ構造

歩行者の通行部分として民地側に原則 2m 以上の平坦部分を確保します。

マウントアップ形式の切下げ構造は、次の 3 つに分類されます。

- ① 平坦部幅員を 2m 確保し、残りの幅員において横断勾配 10% 以下でのすりつけと特殊縁石を使用します。
- ② 平坦部幅員を 2m 確保し、残りの幅員において横断勾配 15% 以下でのすりつけと特殊縁石を使用します。



点線：施工前 実線：施工後
※ 特殊縁石の背面高は、10cm 以下とします

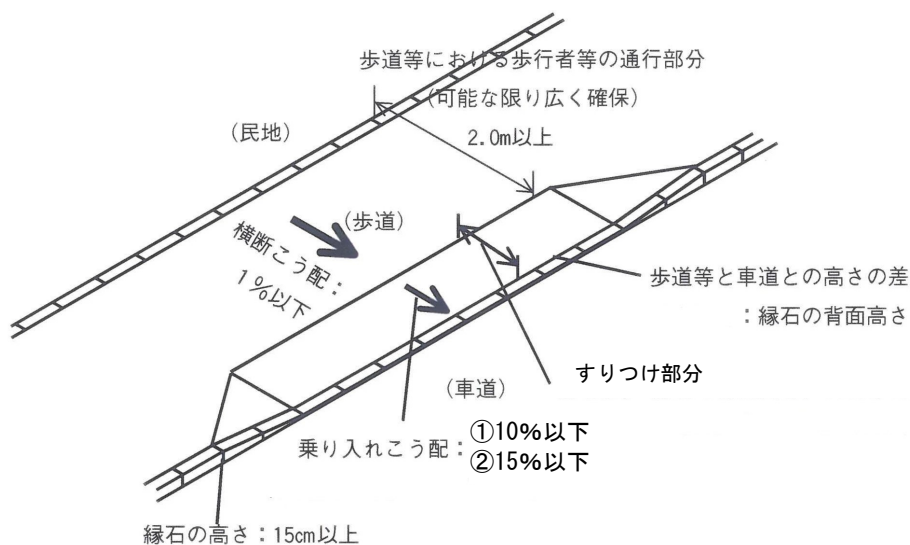


図 マウントアップ形式の切下げ構造

③歩道幅員が狭く、上記①、②によるすりつけができない場合、歩道の全面切り下げを行います。

ただし、切下げ部が連続する場合には可能な限り波打ち歩道とならないよう、複数の切下げ部を連続的に切下げる等の配慮が必要です。

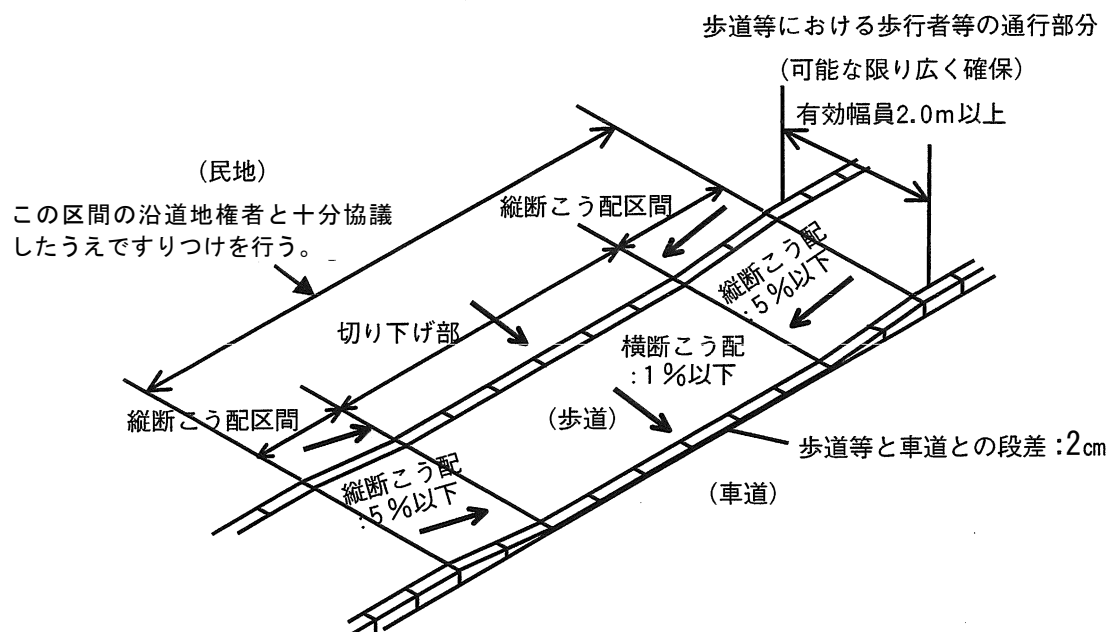


図 マウントアップ形式の切下げ構造（歩道幅員が狭い場合）

(7) 歩道の舗装

舗装材は、滑りにくく、凹凸の少ない平坦な仕上げとする。また、雨天時においても水たまりができないよう雨水を地下に浸透させることができる構造とします。

■透水性舗装の構造

- ・区分Ⅰ・・・専ら歩行者および自転車の通行を想定した歩道・自転車道
- ・区分Ⅱ・・・歩行者や自転車以外に管理用車両や限定された一般車両の通行を想定した歩道・自転車道

①アスファルト系舗装

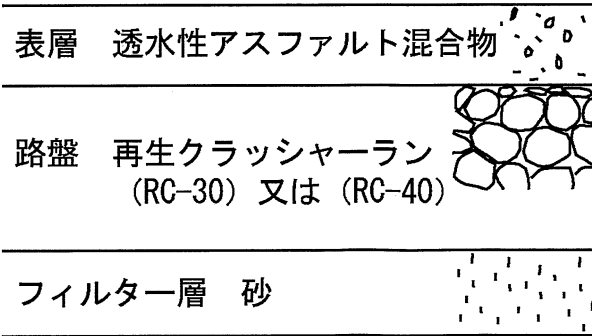


図 透水性アスファルト舗装の標準構造図

表 透水性アスファルト舗装の標準構造表

(単位：cm)

構成	表層	路盤	フィルター層	舗装厚 (総厚)
使用材料	透水性アスファルト 混合物	再生クラッシャーラン (RC-40)	フィルター層用砂	
区分Ⅰ	4	10	(5)	14(19)
区分Ⅱ	4	15	(5)	19(24)

※フィルター層は、舗装厚に含めません

②インターロッキングブロック舗装

インターロッキングブロックは、車いす等の走行性が良い目地の小さいものが望ましいとします。

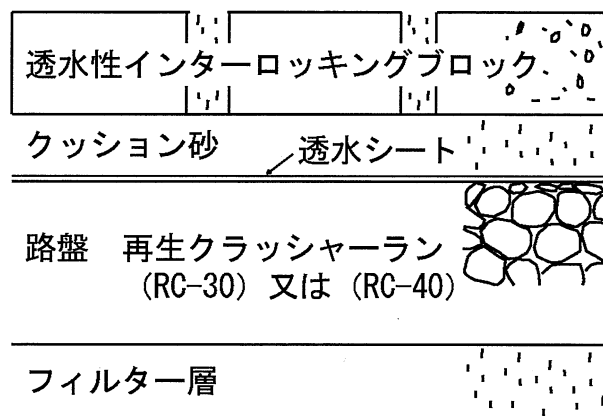


図 透水性インターロッキングブロック舗装の標準構造図

表 透水性インターロッキングブロック舗装の標準構造表

(単位：cm)

構成	インターロッキングブロック	サンドクッション	砂の流出防止	路盤	フィルター層	舗装厚 (総厚)
使用材料	透水性インターロッキングブロック	砂	透水シート	再生クラッシャーラン (RC-40)	フィルター層用砂	
区分Ⅰ	6	3	使用	10	(5)	19(24)
区分Ⅱ	8	3	使用	15	(5)	26(30)

※フィルター層は、舗装厚に含めません

(8) 排水施設

排水施設は、車道部に入れることを基本とする。排水枳は、極力歩行者の動線上に設置しないものとします。また、やむを得ず歩行者導線上に設置する排水施設の蓋は、車いす等の車輪や杖等が落ち込まない構造とします。

(9) 視覚障害者誘導用ブロック

- 1) 新たに設置する視覚障害者用ブロックは JIS 規格品とし、基本的に経路の全延長に対して設置します。
- 2) 既設の視覚障害者誘導用ブロックについても黄色以外のものは改修します。
- 3) 視覚障害者誘導用ブロックの設置箇所は、基本的に官民境界からの離隔を約 60cm 確保するものとし、バリアフリーワークショップや意見交換会等における視覚障害者、車いす使用者等との協議結果を踏まえ、必要に応じて歩行空間の中央付近に設置することも検討します。

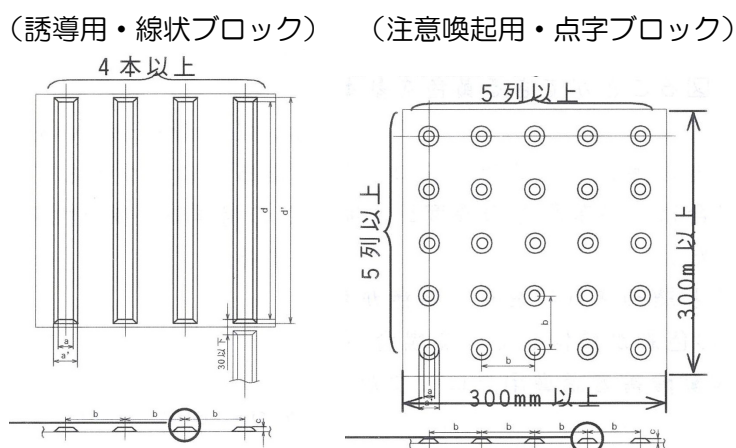


図 形状寸法及び配列

(10) 案内標識

- 1) 歩行者動線の起点となる特定旅客施設等の拠点に、地域案内標識や駅前広場案内標識等を設置します。
- 2) 主要な交差点や主要な施設の周辺においては、歩行者を対象とした周辺案内板や案内標識を設置します。

案内標識の設置の考え方については「道路の移動円滑化ガイドライン」(国土技術研究センター) 及び「柏市公共サインマニュアル」(柏市) に準拠するものとします。

(1 1) 身体障害者用乗降場

- 1) 身体障害者用乗降場は、駅等の歩行者出入口またはエレベーターに可能な限り近い位置に設けます。
- 2) 車体用スペースは、普通乗用車の駐車ますの大きさ（長さ 6.0m×幅員 2.5m）を基本とし、車体の大きい福祉車両への対応を考慮した幅・奥行きとすることが望ましいとします。
- 3) 乗降スペースは、車体用スペースの側部と後部に、幅 1.5m 以上×奥行き 1.5m 以上確保することが望ましいとします。

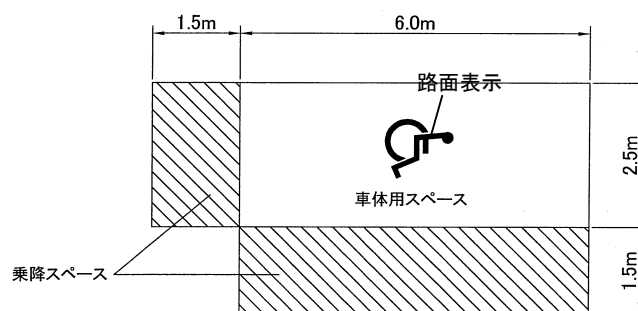


図 身体障害者用乗降場のイメージ

- 4) 身体障害者用乗降場には、身体障害者用である旨を、標示板や標示などにより表示します。

・ 標示板

国際シンボルマークに身体障害者用の一時停車のためのスペースであることを表示します。



図 身体障害者用乗降場標示板の例

・ 路面標示

車体用スペース床面に国際シンボルマーク標示を行います。

5) 進入口および経路における案内誘導

駅等の歩行者出入口またはエレベーターから当該施設に至る経路において必要に応じて、当該施設の有無を示す案内板や案内誘導のための標示板を見やすい方法により表示することが望ましいとします。



図 身体障害者用乗降場への誘導用標示板の例

(1 2) バス停・タクシーのりばの上屋やベンチ

歩行者の通行に利用する空間として有効幅員 2m を確保したうえで、主要なバス停・タクシーのりばに上屋やベンチを設置します。

なお、バス停・タクシーのりばの上屋やベンチの設置にあたっては、関係機関と協議の上、設置することとします。

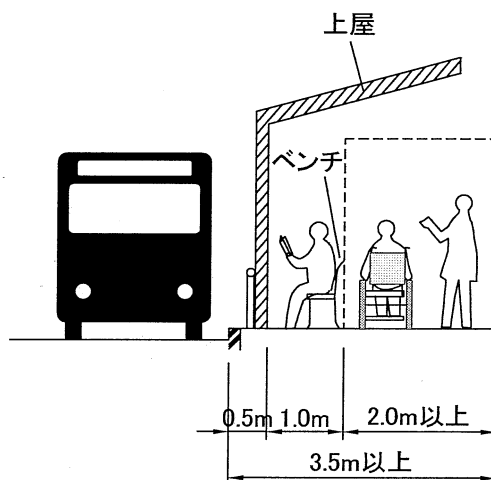


図 上屋・ベンチの設置イメージ

(1 3) バス停留所位置における歩道の高さ

「道路の移動円滑化ガイドライン」(国土技術研究センター)では、バス停留所において高齢者、身体障害者等が低床バスに円滑に乗降できる高さとするものとし、停留所部の歩道の高さを 15cm とすることとしています。

柏市では、歩道一般部の高さが 2cm ですが、これまでのマウントアップ歩道も有することから 2cm 以上～15cm 以下を標準とします。