

## 第 15 章 歩道及び自転車歩行者道

## 第 15 章 歩道及び自転車歩行者道

### 第 1 節 設計一般（標準）

この設計便覧は国土交通省近畿地方整備局管内の歩道および自転車歩行者道の設計に適用する。歩道等の設計は示方書および通達がすべて優先するので、示方書類の改訂、新しい通達などにより内容が便覧と異なった場合は便覧の内容を読み変えること。また内容の解釈で疑問点などはその都度担当課と協議すること。

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）に基づく特定道路において歩道等を新設又は改築する場合は「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を適用するものとする。その他の道路においても新設または改築する場合は、「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を準用するものとする。

表 15-1-1 示方書等の名称

示方書・指針等	発刊年月	発刊者
道路構造令の解説と運用	平成16年2月	日本道路協会
防護柵の設置基準・同解説	平成20年1月	〃
自転車道等の設計基準解説	昭和49年10月	〃
視覚障害者誘導用ブロック設置指針・同解説	昭和60年9月	日本道路協会
バリアフリー歩行者空間ネットワーク形成の手引	平成13年1月	国土技術研究センター
道路の移動等円滑化整備ガイドライン	平成23年8月	〃
道路の移動等円滑化に関するガイドライン	令和4年6月	国土交通省道路局

### 第 2 節 歩道等の幅員（標準）

1. 歩道等の幅員は「道路構造令の解説と運用」による。なお、本章で言う歩道等とは、歩道・自転車歩行者道（以下自歩道と言う）または自転車道、自転車通行帯を言い、歩道部とは歩道等のほか路上施設帯・保護路肩を含めたものを言う。
2. 既存道路で「特定交通安全採択基準」で行う歩道等の幅員については、自転車、歩行者の通行量を十分考慮し、幅員の決定を行うものとする。
3. 歩道等の幅員は図 15-2-1 を標準とする。なお、土工部における歩道部幅員は、防護柵・標識類等の設置に配慮して、歩道等の有効幅員に併せて、少なくとも 50cm の施設帯幅を確保するものとする。
4. 橋梁部及びトンネル部における歩道等の幅員は、基本的には図 15-2-1 に示す幅員を採用するものとし、必要がある場合は、少なくとも 50cm の施設帯を確保すること。

注) 橋梁及びトンネルの幅員決定は、経済性にも配慮して、必要がある場合に施設帯幅を確保するものとした。

なお、必要がある場合とは、標識類等の設置位置に工夫の余地が無い場合、前後の歩道幅員の連続性等、経済性とも比較しながら判断すること。

5. 自動車の交通量が多い第 3 種又は第 4 種の道路（自転車道又は自転車通行帯を設ける道路を除く。）には、自転車歩行者道を道路の各側に設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りではない。

出典：[5.]  
道路構造令の解説と  
運用  
(R3.3) P248

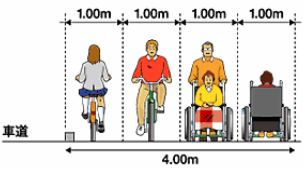
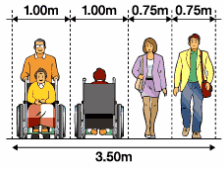
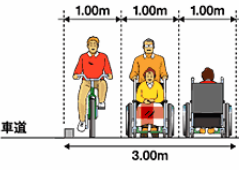
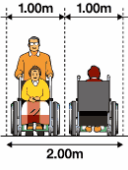
	自転車歩行者道	歩道
歩行者の多い第3種 または第4種道路	 <p>自転車@2+車椅子@2  <math>1.00 \times 2 + 1.00 \times 2 = 4\text{m}</math>以上</p>	 <p>歩行者@2+車椅子@2  <math>0.75 \times 2 + 1.00 \times 2 = 3.5\text{m}</math>以上</p>
その他の第3種 または第4種道路	 <p>自転車@1+車椅子@2  <math>1.00 + 1.00 \times 2 = 3\text{m}</math>以上</p>	 <p>車椅子@2  <math>1.00 \times 2 = 2\text{m}</math>以上</p>

図 15-2-1 歩道等の幅員

出典：[図 15-2-1]  
 道路の移動等円滑化  
 整備ガイドライン  
 (H23.8) P42  
 一部加筆

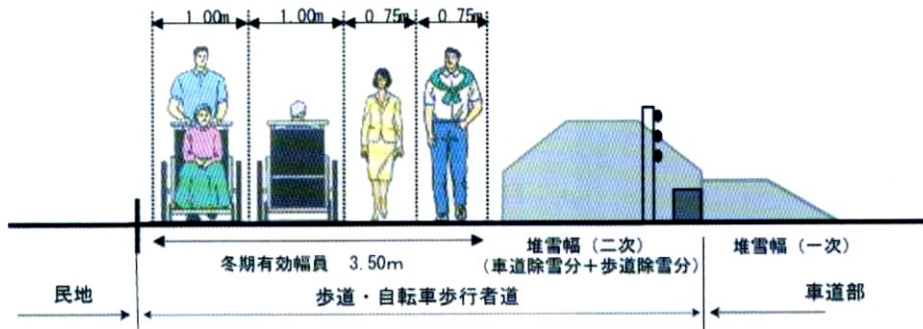
6. 第4種(第4級を除く)の道路(自転車歩行者道を除く)、歩行者の交通量が多い第3種(第5級を除く)の道路(自転車歩行者道を除く)又は自転車道を設ける第3種若しくは第4種第4級の道路には、その各側に歩道を設けるものとする。ただし、地形の状況その他特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。
  7. 第3種又は第4種第4級の道路(自転車歩行者道を設ける道路及び前項に規定する道路を除く)には、安全かつ円滑な交通を確保する必要がある場合には、歩道を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りではない。
  8. 自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては4メートル以上、その他の道路にあつては3メートル以上とする。
  9. 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては3.5メートル以上、その他の道路にあつては2メートル以上とする。
  10. 自動車及び歩行者の「交通量の多い」場合とは、各道路の交通の状況を総合的に勘案して個別の道路管理者が判断するものであるが、自動車については500~1,000台/日以上、歩行者については500~600人/日以上を目安とする。
  11. 歩道等は、次の要件を満たす場合にあつては、片側のみの設置あるいは設置しないことが出来る。
    - ・ 橋梁、高架の道路又はトンネル部等、道路構造上やむを得ない場合。
    - ・ 山岳地のように工事が非常に困難な場合、又はその効果に比して工事に過大な費用を要する場合等。
  12. 積雪寒冷地における歩道等の冬期の有効幅員は、2.0m以上確保できるように計画することが望ましい。
  13. 積雪寒冷地における重点整備地区に設ける自転車歩行者道の冬期の有効幅員は、自転車に必要な幅員を除くことが出来るものとする。(図 15-2-2 積雪寒冷地の歩道及び自転車歩行者道の幅員の考え方)
- 注) 10、11: 「道路構造令の改正の概要等について 平成13年6月13日 国土交通省道路局」の事務連絡参照。

出典：[6.]  
 道路構造令の解説と運用  
 (H16.2) P220

出典：[7.]  
 道路構造令の解説と運用  
 (H16.2) P220

出典：[8・9.]  
 道路構造令の解説と運用  
 (H16.2) P227

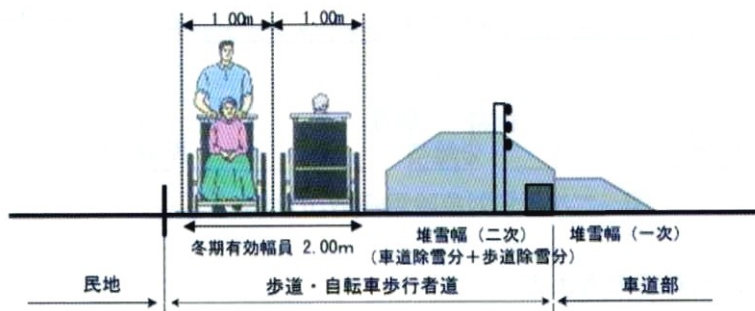
(歩行者交通量の多い道路)



出典：[図 15-2-2]  
道路の移動等円滑化  
整備ガイドライン  
(H23.8) P43

注) 歩行者交通量の多い道路の有効幅員は、無雪期には自転車歩行者道 4.0m 以上、歩道 3.5m 以上とすることとしているが、冬期はいずれも 3.5m 以上とすることができる。

(その他の道路)



注) その他の道路の有効幅員は、無雪期には自転車歩行者道 3.0m 以上、歩道 2.0m 以上とすることとしているが、冬期はいずれも 2.0m 以上とすることができる。

図 15-2-2 積雪寒冷地の歩道及び自転車歩行者道の幅員の考え方

### 第 3 節 歩道型式の選定 (標準)

- (1) 歩道等の型式は、土工部・橋梁部においてはセミフラット式、トンネル部においてはマウントアップ式を標準とする。
- (2) 歩道等の構造は連続性を持たせ、マウントアップ式、セミフラット式、フラット式等の混用は避けるものとする。
- (3) トンネル・橋梁においてセミフラット式を採用する場合は、「第 6 章橋梁上部工・第 8 章トンネル」によるものとする。
- (4) 沿道の状況や現道改良等によりセミフラット式による整備が不可能な場合は、「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」2-1-7 歩道構造形式の選定方法を参考に選定するものとする。

## 第4節 歩道等の構造（標準）

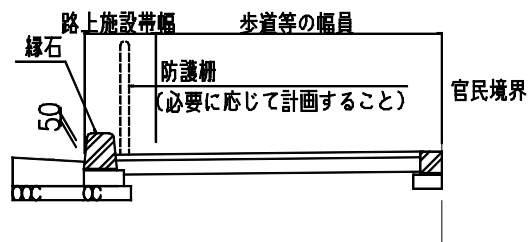
### 1. 歩道等と車道の分離

- (1) 歩道及び自転車歩行車道は、縁石により車道部から分離する構造とする。
- (2) 歩道等（車両乗入部及び横断歩道に接続する部分を除く）に設ける縁石の車道部に対する高さは20cmを標準（直轄国道・幹線道路の場合）とし、トンネル・橋梁については25cm、その他の道路は15cmとする。

### 2. 歩道等の型式

#### 2-1 セミフラット型式

- (1) セミフラット高さは、5cmを標準とする。
- (2) 植樹帯を設けない場合の縁石（歩車道境界ブロック）は、両面取りのものとする。



注) 排水は、第4章排水を参照

図 15-4-1 セミフラット型式

#### 2-2 マウントアップ型式

- (1) マウントアップ高さは、20cmを標準（直轄国道・幹線道路の場合）とし、トンネル・橋梁については25cm、その他の道路については15cmとする。

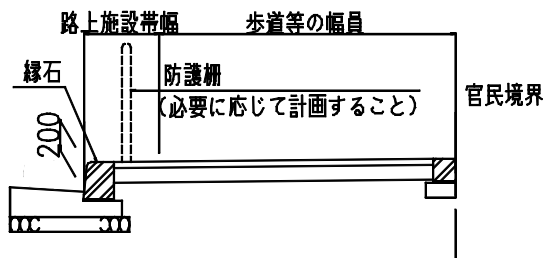


図 15-4-2 マウントアップ型式

#### 2-3 フラット型式

- (1) 歩道等と車道面の高さは同一とする。
- (2) 植樹帯を設けない場合の縁石（歩車道境界ブロック）は、両面取りのものとする。

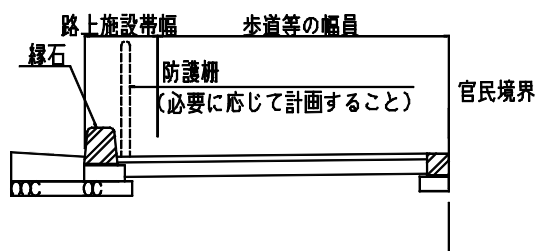


図 15-4-3 フラット型式

出典：[(1)]  
道路の移動等円滑化  
整備ガイドライン  
(H23.8) P81  
一部加筆

#### 2-4 バス停留部

- (1)バス停留部（バス停留区間）の型式はマウントアップ型式を原則とし、高さは15 cmとする。
- (2)標準部への切下げ、すりつけはバス停留区間の前後（加減速車線部）で行うものとし、すりつけ部の勾配は、車椅子等の安全な通行を考慮し5%以下とする。
- (3)重点整備地区内に設けるバス停留部には、ベンチ及びその上屋を設けるものとする。ただし、それらの機能を代替する施設が既に存する場合又は地形の状況その他特別な理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

出典：[(1)]  
道路の移動等円滑化  
整備ガイドライン  
(H23.8) P152  
一部加筆

出典：[(3)]  
道路の移動等円滑化  
整備ガイドライン  
(H23.8) P157  
一部加筆

#### 3. 歩道等の舗装

- (1)歩道等の舗装は「舗装設計施工指針」、「舗装設計便覧」および第9章舗装によるものとする。
- (2)重点整備地区内に設ける歩道等の舗装は、透水性舗装（雨水を地下に円滑に浸透させることが出来る構造）を標準とする。ただし、道路の構造、気象状況その他の状況によりやむを得ない場合はこの限りではない。
- (3)歩道等の舗装は、平坦で、滑りにくく、水はけの良い仕上げとするものとする。

出典：[(2)(3)]  
道路の移動等円滑化  
整備ガイドライン  
(H23.8) P51  
一部加筆

#### 4. 歩道等の勾配

- (1)歩道等の縦断勾配は5パーセント以下とする。ただし、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においても、8パーセント以下とする。
- (2)重点整備地区内に設ける歩道等（車両乗入部を除く）の横断勾配は、1パーセント以下とするものとする。ただし、道路の構造、気象状況その他の状況によりやむを得ない場合または透水性舗装を適用しない場合や、曲線部等の特別な理由がある場合においては、2パーセント以下にする事が出来るものとする。
- (3)その他の区内に設ける歩道等（車両乗入部を除く）の横断勾配は、2パーセント以下とする。ただし、透水性舗装を適用する場合は、1パーセント以下とする。

出典：[(1)(2)]  
道路の移動等円滑化  
整備ガイドライン  
(H23.8) P57  
一部加筆

第5節 歩道等の乗入部（標準）

マウントアップ形式の乗入部のすりつけについては、歩道等の通行部分（有効幅員）を2.0m以上を確保してすりつけるものとする。なお、歩道等の幅員が広い場合は、可能な限り広くとるものとする。

1. 乗入部の構造

1-1 乗入部の幅員

出入する車両		法第47条第1項に規定する最高限度内の車両用			左記最高限度を超える車両用	備考
		I種 乗用・小型貨物自動車用	II種 普通貨物自動車用 (6.5t積以下)	III種 大型・中型貨物自動車用 (6.5t積を超えるもの)		
出入口の形状						
出入角度 90°	W	4.0m	8.0m	12.0m	出入する車両の諸元に基づき決定する。但し、当該出入口の築造は、出入りする車両が特定の特殊車両であって、その出入りが定常的であると認められるときに限り承認できるものとする。	
	R1	1.0m	1.0m	1.0m		
	R2	1.0m	1.0m	1.0m		
	適用					
出入角度 45°	W	—	7.0m	8.0m		
	R1	—	3.0m	3.0m		
	R2	—	1.0m	1.0m		
	適用					
対象車両の最大諸元	車種	小型自動車	貨物自動車 (6.5t積以下)	普通自動車		
	車長	4.7m	8.7m	12.0m		
	車幅	1.7m	2.4m	2.5m		
	回転半径	6.0m	9.4m	12.0m		

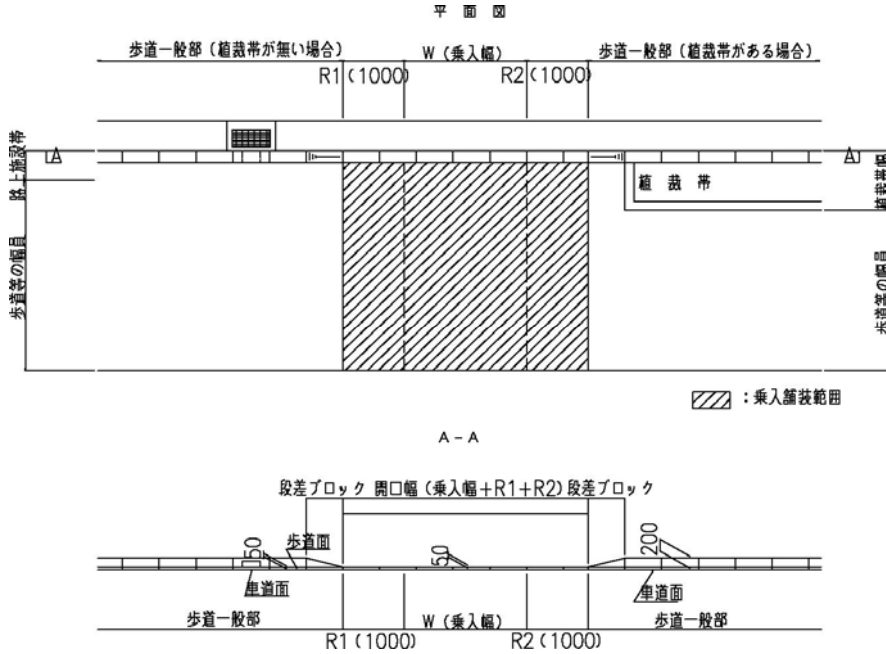
注) 申請者の都合により乗入幅は上記の値より縮小することができる。

1-2 セミフラット形式の場合の乗入構造

- (1) 植栽帯を設ける場合、車道から車両乗入部へ進入する車からの、歩道を通行する歩行者や自転車への視認が低下する恐れがあるため、低木等の植樹により見通しを確保するものとする。
- (2) 歩者道境界（乗入部）の段差は、5cmとする。

出典：〔2〕  
道路の移動等円滑化  
整備ガイドライン  
(H23.8) P93  
一部加筆

・ A 型（出入角度 90°）



・ B 型（出入角度 45°）

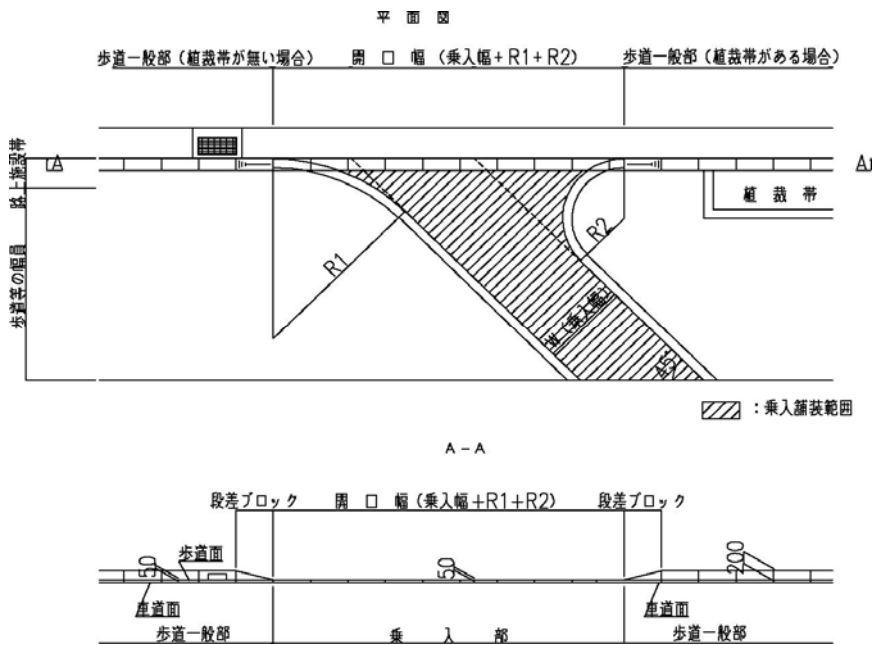


図 15-5-1 セミフラット形式の乗入構造

B 型乗入の場合、乗入部と歩道一般部を明確に区分するため、境界石の設置または、色分け等による区分を行うものとする。

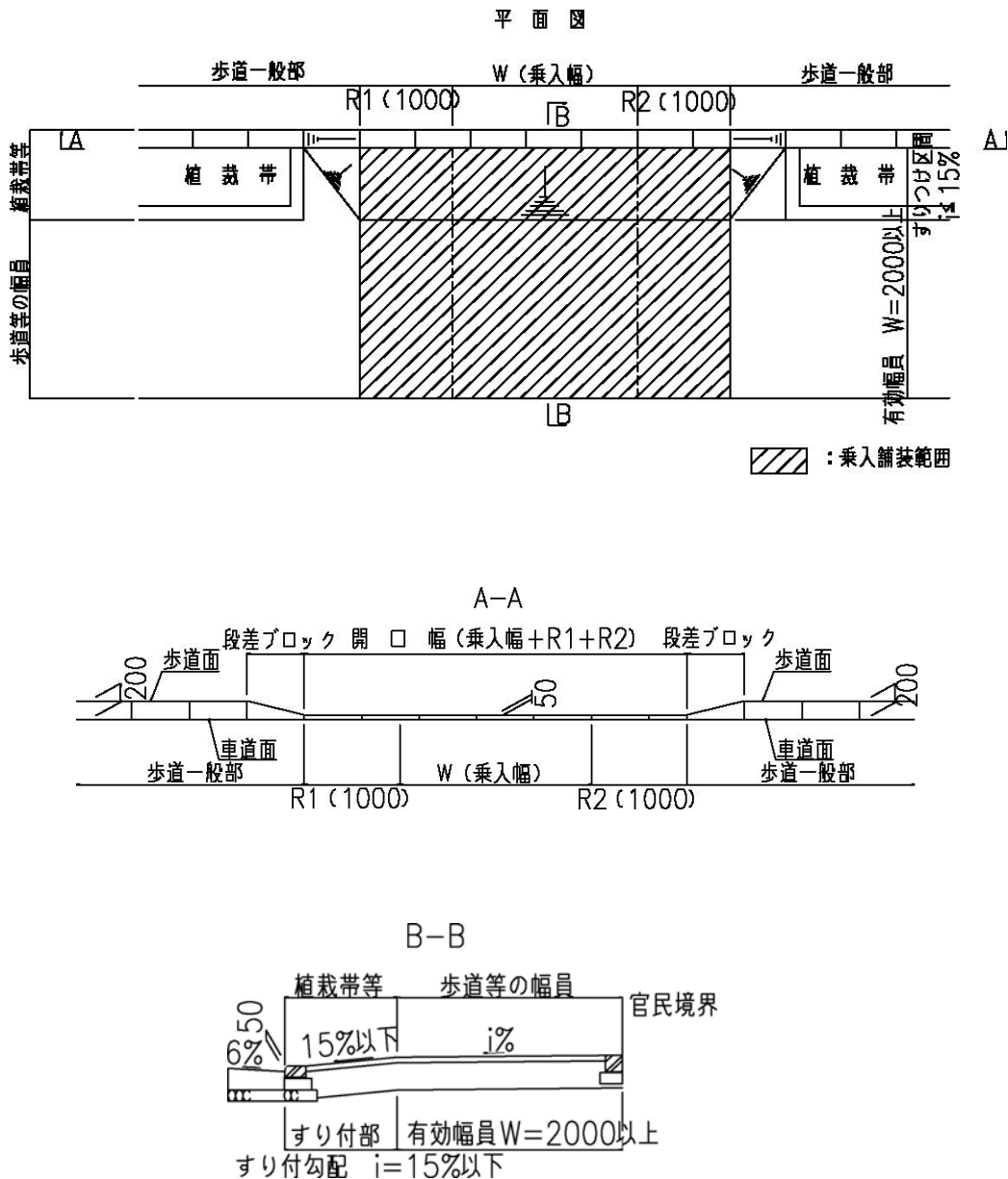


1-3 マウントアップ形式の場合の乗入構造

出典：[1-3]  
道路の移動等円滑化  
整備ガイドライン  
(H23.8) P93

- (1) 植栽帯等（路上施設帯を含む）がある場合は、歩道等の連続的な平坦性を確保するため植栽帯等の幅員内で車両乗入部のすりつけを行い、歩道等の幅員内にはすりつけのための縦断勾配、乗入勾配または段差を設けないものとする。
- (2) 車両乗入のためのすりつけ勾配は15%以下とする。
- (3) 植栽帯等がない場合または植栽帯等があっても(1)の構造がとれない場合は、平坦部分を歩道等の有効幅員（2.0m以上）以上を確保し、残りの幅員内ですりつけを行うものとする。
- (4) 歩者道境界の段差は、5cmとする。

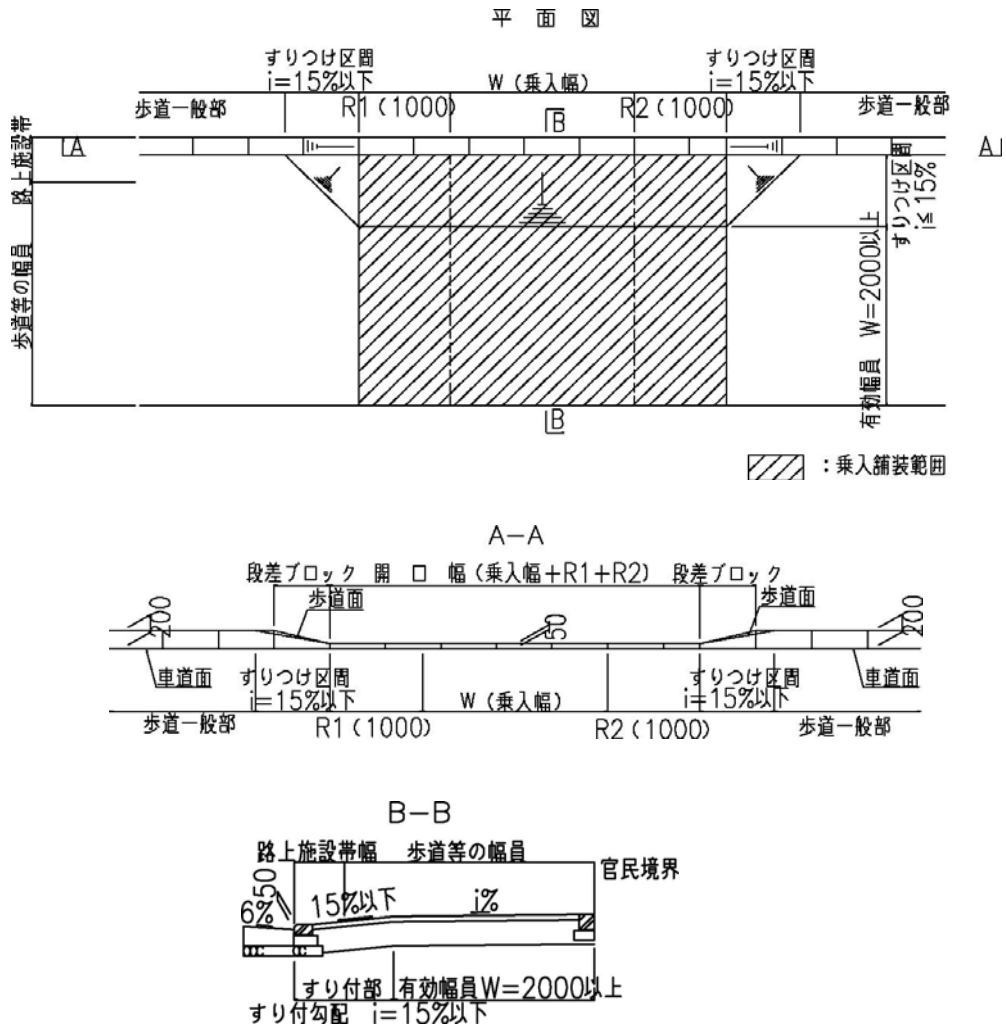
・植栽帯がある場合（植栽帯等が広い場合）



注) 歩道の横断勾配は、第4節 4.歩道等の勾配 によるものとする。

図 15-5-2 マウントアップ形式の乗入構造 (1)

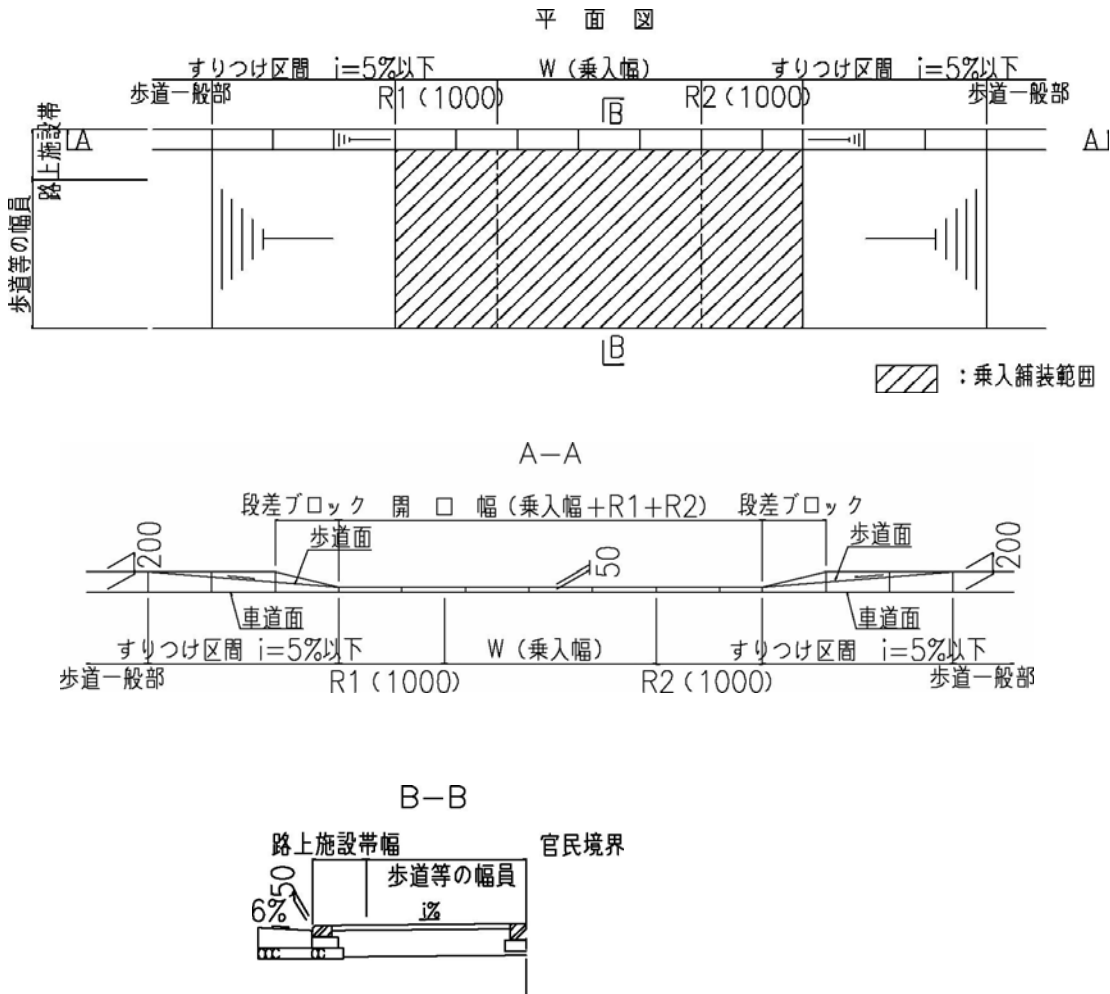
- ・ 植栽帯が無い場合（植樹帯等が狭い場合）



- 注1) 歩道の横断勾配は、第4節 4. 歩道等の勾配 によるものとする。  
 注2) 通行部分として $W=2.0\text{m}$ 以上の有効幅員を確保する。

図 15-5-3 マウントアップ形式の乗入構造 (2)

- ・歩道等が狭い場合 ( $W \leq 2.0\text{m}$  の場合)



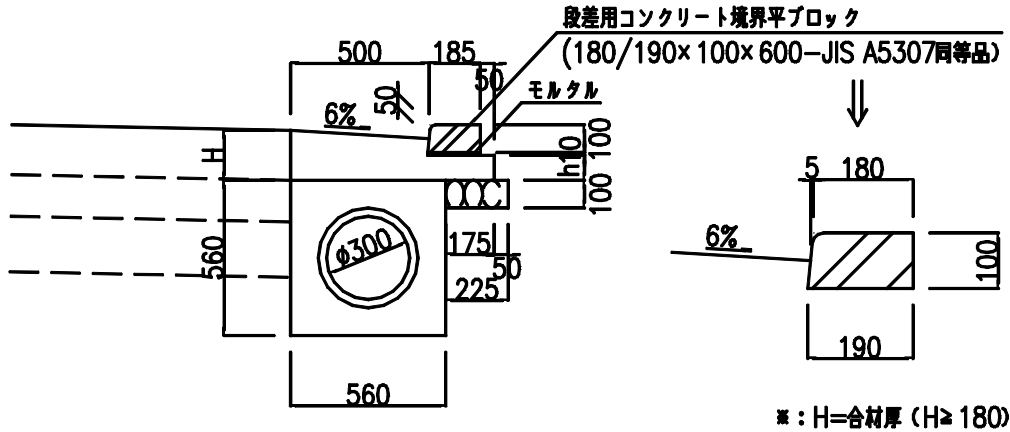
注1) 歩道の横断勾配は、第4節 4.歩道等の勾配 によるものとする。

注2) 縦断方向のすりつけ勾配は5%以下とするが、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。ゆるやかにできるものについては極力ゆるやかになるように努める。

図 15-5-4 マウントアップ形式の乗入構造 (3)

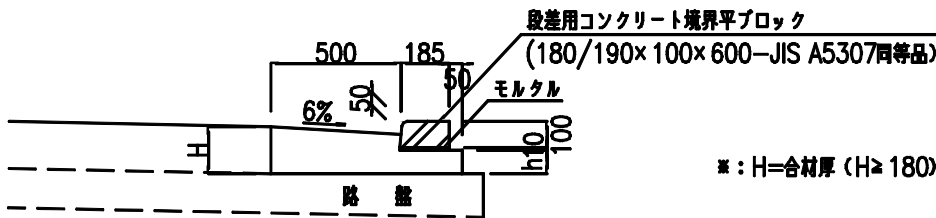
2. 現場打を採用する場合の歩道乗り入れ構造図

現場打を採用する場合の乗入構造は次図を標準とする。ただし、構造図の作成に当たっては、敷きモルタル厚さの表示は行わないものとする。



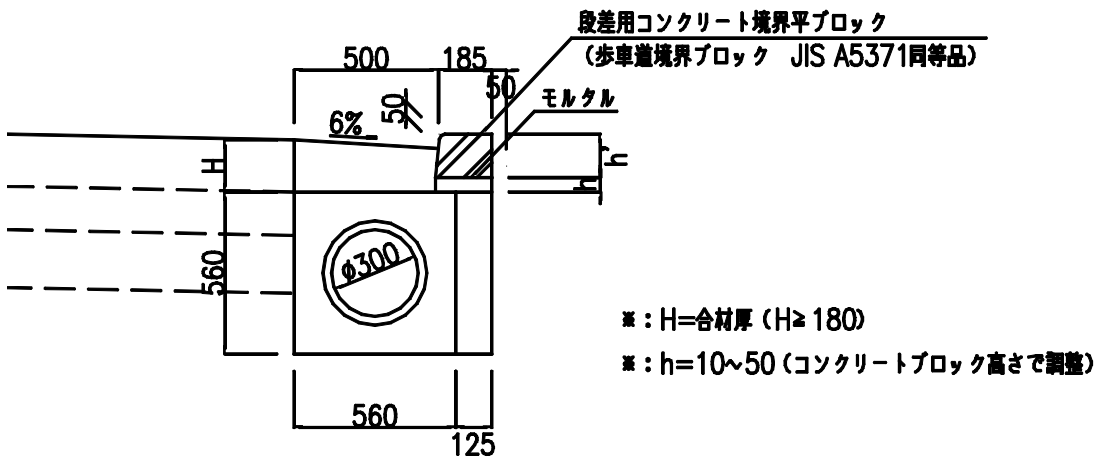
注) 特殊縁石を使用する場合は、担当課と協議を行うこと。

図 15-5-5 街渠詳細図 (I種・II種乗入部)



注) 特殊縁石を使用する場合は、担当課と協議を行うこと。

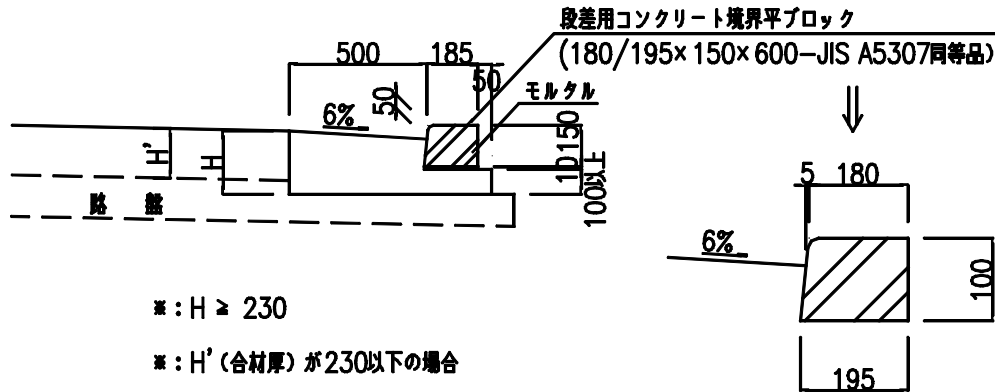
図 15-5-6 街渠詳細図 (I種・II種乗入部)



注 1) 特殊縁石を使用する場合は、担当課と協議を行うこと。

注 2) モルタル厚さが 10~50mm の範囲内になるよう、使用する段差用コンクリート境界平ブロックまたは歩車道境界ブロックのサイズ (高さ) で調整を行うこと。

図 15-5-7 街渠詳細図 (III種乗入部)



注) 特殊縁石を使用する場合は、担当課と協議を行うこと。

図 15-5-8 街渠詳細図 (Ⅲ種乗入部)

## 第 6 節 歩道等切下げ (標準)

交差点あるいは歩道隅切部において自転車、車椅子および老人などのために歩道を切下げねばならない。

また横断歩道内の中央分離帯は歩道幅だけ切欠くものとする。

### 1. すりつけ勾配

すりつけ部の勾配は、車椅子等の安全な通行を考慮して 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で、路面凍結や積雪の状況を勘案して、歩行者およ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 8%とすることができるが、極力ゆるやかにすることが望ましい。

### 2. 平たん区間

横断歩道に接続する歩道の部分には、車いす使用者が円滑に横断歩道を渡るために、信号待ちする車いす使用者が滞留でき、かつ円滑に回転できる部分を確保するものとする。したがって、すりつけ部と車道との間には 1.5m 以上の平たん区間を設けるものとする。

ただし排水等を考え、排水勾配を 0.5%以上を付けるものとする。

### 3. 車道との段差

車道と歩道とは縁石で分離するものとするが、この場合段差は 2 cm を標準とし、街渠勾配は車道と同一勾配とする。また中央分離帯と車道との段差はつけないものとする。ただし、中央分離帯に歩行者等を滞留させる必要がある場合は 2 cm を標準とする。

(注) 歩道切下げ部の車道側には、街渠柵は設置しないこと。

なお、車道との段差が 2 cm であり街渠柵も設けないため、排水には十分に配慮すること。

### 4. 歩道切下げ方法

歩道等の切下げは、「土木工事標準図集」11. 歩道切下げ標準図、「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」2-1-7 歩道構造形式の選定方法によるものとする。

出典：[1.~2.]  
道路の移動等円滑化  
整備ガイドライン  
(H23.8) P79~91  
一部加筆

出典：[3.]  
道路の移動等円滑化  
整備ガイドライン  
(H23.8) P66  
一部加筆

5. 中央分離帯切下げ

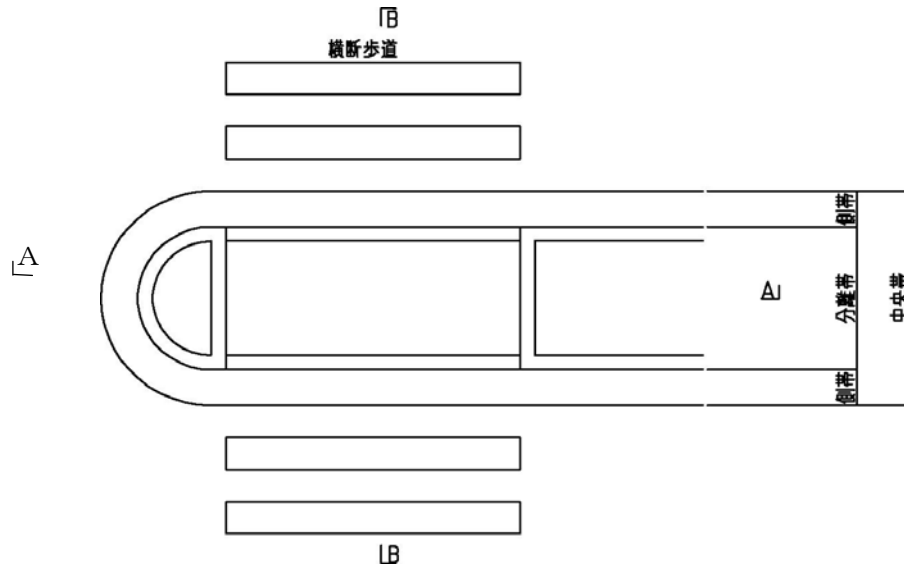
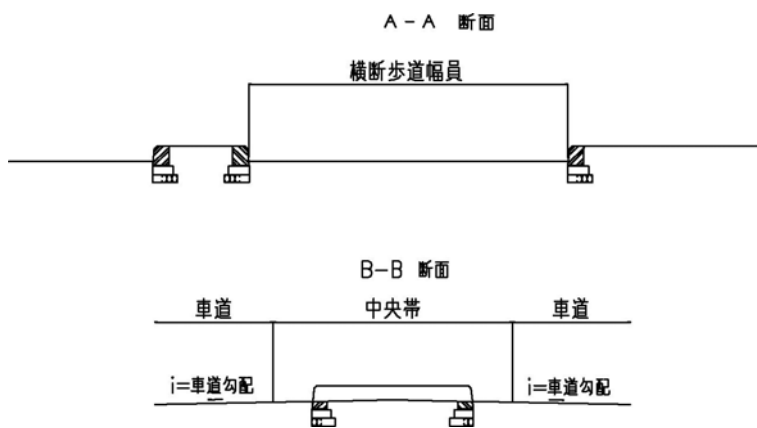


図 15-6-1 中央分離帯切下げ平面図



注) 中央分離帯（横断歩道部）と車道との段差はつけないものとする。ただし、中央分離帯に歩行者等を滞留させる必要がある場合は 2 cm を標準とする。

図 15-6-2 断面図

6. 視覚障害者誘導用ブロックの設置

視覚障害者誘導用ブロック（点字ブロック）は、必要に応じ「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」、「視覚障害者誘導用ブロック設置指針・同解説」により設置するものとする。尚、設置に際しては、関連自治体等の条例を確認の上決定するものとする。

## 第7節 車の乗入部（参考）

### 1. 乗入部の算定

各車種の乗入幅は、その前面道路の流出入条件から基線（走行軌跡における車跡の外側の道路に平行な接線）を決め、このときの車道端における道路に平行な軌跡幅員（ $b_0$  又は  $b_1$ ）に余裕幅 1.00m を加える。

ただし、最大幅員は 10.00m とする。

なお、乗入幅の算定にあたっては、流出入する車両の状態が斜角となるため、乗入幅と歩道幅員とは相互に関連性があり、今回の試算では、歩道最大幅員 5.0m までは流出入に支障がないよう配慮している。

従って、車両長 12.0m 以上の車両及び歩道幅員が 5.0m を超える場合は別途に乗入幅を検討する必要がある。

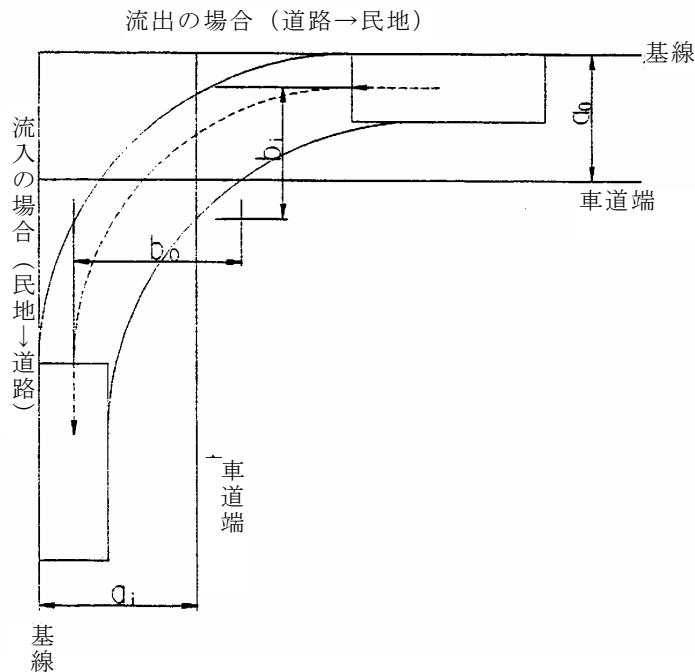


図 15-7-1

### 2. 基線の位置

#### 2-1 流出の場合（道路→民地）

流出は、他の走行車と一連の行動下にあるので、後続車又は対向車流への走行に支障を与えないため、他車線をおかさずに流出する必要があるため、第 1 車線（2 車線道路にあっては中央線）の右端とする。

#### 2-2 流入の場合（民地→道路）

流入は、歩道乗入れの頻度の多い乗用車・小型貨物自動車等及び普通貨物自動車にあっては第 1 車線（2 車線道路にあっては中央線）の右端とする。

ただし、大型貨物自動車の流入については、道路の走行車群の途切れを待つて流入すればよく、且つ、右左折とも本線交通への影響の度合は同じであるので、左折にあっても 1 時的に他車線を（2 車線道路にあっては対向線）侵すことはやむを得ないと考えられるので、対向車線の最小確保幅を 2.5m 程度として、第 2 車線（2 車線道路にあっては対向車線）へ 0.75m 入った位置を原則とする。