

みんなにやさしい みちづくり

“浜松市道路施設ユニバーサルデザイン指針”



ユニバーサルデザインの7原則

(ノースカロライナ州立大学ロン・メイス教授)

1	誰にでも公平に使用できること
2	使う上で自由度が高いこと
3	使用方法が簡単で直感的に分かるようになっていること
4	必要な情報がすぐ理解できること
5	うっかりエラーや危険につながらないデザインであること
6	無理な姿勢や強い力なしで楽に使用できること
7	使いやすい寸法・空間になっていること

ユニバーサルデザインの7原則とは

アメリカでは、1960年代に国内全土を巻き込んだ公民権運動が展開され、その結果、人権差別を憲法違反と規定しましたが、1990年代になって障がい者に対する差別にもその概念が適用され、「ADA（障がいをもつ米国人に関する法律）」が成立しました。

しかし、障がい者の権利を公民権として位置づけた「ADA」が成立したにも拘わらず、その後も一向に障がい者に対するアメリカ国民の差別意識に変化が見られないことから、改めてアメリカ社会を変える新たな戦略が求められていました。

そうしたアメリカ社会の背景から、ノースカロライナ州立大学のロン・メイス教授が中心となって考え出したのが、ユニバーサルデザインという考え方です。

人それぞれの能力の程度に拘わらず誰にでも使える、よりよいものを評価する具体的な尺度を示すことで、アメリカ人の差別意識を変えようと「ユニバーサルデザインの7原則」がまとめられ、公表されました。

目 次

1 指針の趣旨	1
(1) 指針の目的	1
(2) 指針の位置づけ	1
(3) 策定のフロー	2
2 道路施設ユニバーサルデザイン指針策定	3
(1) 基本方針	3
(2) 対象施設・項目	4
(3) 整備水準の考え方	5
(4) ユニバーサルデザイン指針	7
1) 車道	8
2) 歩道	11
3) 安全施設	20
4) 環境・景観施設	26
5) 案内施設	28
6) 立体横断施設	34
7) その他	35
用語集	40
— 下線表示の用語説明	
参考資料	43
指針策定の経緯	44
指針改定の経緯	45

1 指針の趣旨

(1) 指針の目的

浜松市では、高齢者や障がい者、小さな子供、あるいは外国人などすべての人が快適に、安全で安心して暮らせる生活環境の整備が望まれています。

このような状況の中で、本市では、平成15年4月に「浜松市ユニバーサルデザイン条例」を施行し、ユニバーサルデザインの推進に取り組んでいます。

平成19年3月に策定された第1次浜松市総合計画の中においても、重点戦略のひとつとしてユニバーサルデザインの推進を掲げており、生活基盤のユニバーサルデザインに関してもリーディングプロジェクトとしていました。

道路事業においては、平成16年度から歩道の段差検討会議を開催し、歩道巻き込み部のUDブロックの考案、設置による実証試験を行いました。

こうした背景を受けて、道路利用者の誰もが快適に安全で安心して利用できるよう、また、さらなる市民サービスの向上を図ることを目的として「浜松市道路施設ユニバーサルデザイン指針」を策定しました。

なお、平成26年12月に市の最上位計画である総合計画として、浜松市未来ビジョン（基本構想）及び第1次推進プラン（基本計画）が策定され、道路施設のユニバーサルデザイン化についても、基本政策として掲げております。

浜松市総合計画 基本計画

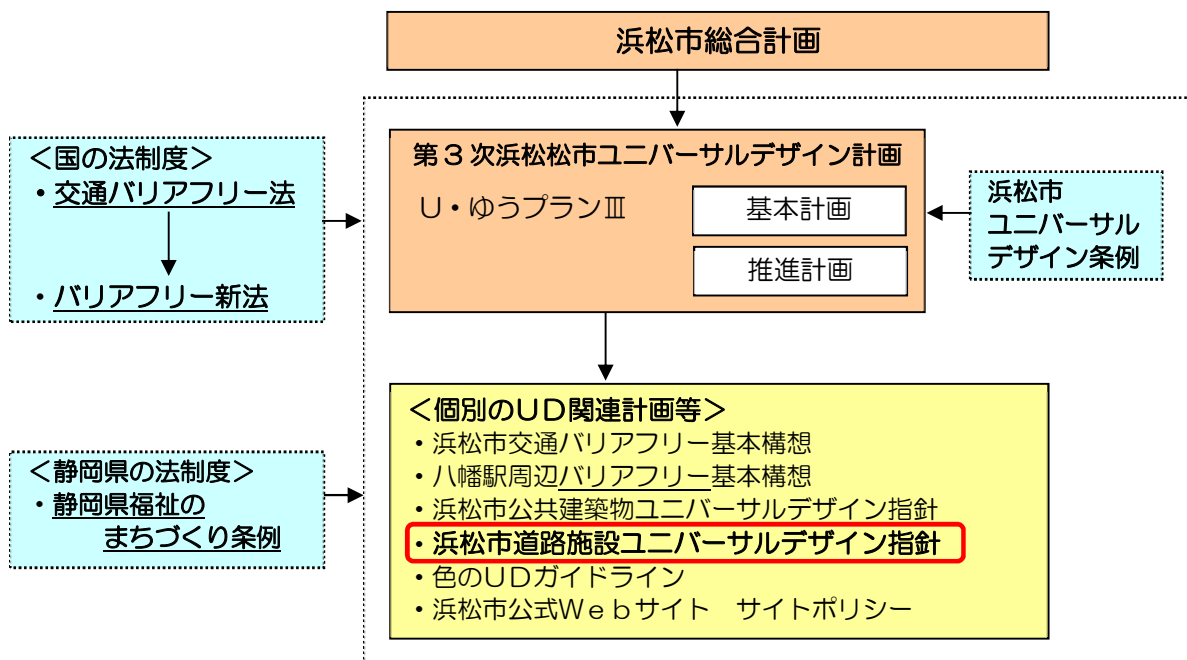
分野別計画3 安全・安心・快適

（基本政策）安全な生活基盤づくり…◆歩道や道路照明などのユニバーサルデザイン化

(2) 指針の位置づけ

浜松市道路施設ユニバーサルデザイン指針は、第3次浜松市ユニバーサルデザイン計画(令和4年3月策定)及び浜松市ユニバーサルデザイン条例(平成15年4月施行)に基づき、すべての人が快適に、安全に安心して利用できる道路施設の整備等を推進するための指針として位置づけられます。

市が管理する道路はこの指針により整備及び維持管理します。



(3) 策定のフロー

策定の流れ及び経緯は下記のとおりです。

【策定の流れ】

目的・位置づけ等の整理

1 指針の目的等

目的、位置づけ、策定の流れの検討



現状把握

2 浜松市の現状

人口、身体障がい者、外国人の推移のとりまとめ

3 国・県の動向と市のこれまでの施策

ユニバーサルデザインに関する施策年表のとりまとめ

4 上位・関連計画の整理

ユニバーサルデザイン大綱や各種計画等のとりまとめ

5 ユニバーサルデザインに関する基準・指針の整理

- (1) 整備基準の整理
- (2) 先進事例の基準整理
- (3) 浜松市における事例

6 ユニバーサルデザイン指針に求められる条件の整理

対象施設・項目の整理

7 既設道路におけるユニバーサルデザインの課題

- (1) モデル道路の詳細調査
- (2) 課題の整理



基本方針及び指針の検討

8 ユニバーサルデザイン指針の策定

- (1) 基本方針
- (2) 対象施設・対象範囲の設定
- (3) 浜松市道路施設ユニバーサルデザイン指針



パブリックコメント

指針策定

9 浜松市 道路施設ユニバーサルデザイン指針策定

2 道路施設ユニバーサルデザイン指針策定

(1) 基本方針

浜松市道路施設ユニバーサルデザイン指針は「みんなにやさしいみちづくり」を目指し、以下の項目に配慮し策定しています。

やさしさ

高齢者や子供、目の不自由な方や車いす使用者などはもとより、すべての人々が安全で安心かつ、快適で自由に道路施設を利用することが出来るみちづくりを推進することを目指します。

また、歩行者を優先とした道路情報の提供や休憩施設・照明施設等の設置により、人が「出かけやすいまち」を形成することを目指します。

ゆとり

自動車交通に対応するとともに、歩行者及び自転車の通行、鉄道等へのアクセス、駐車場等色々な状況に応じた機能を強化し、公共施設、散策や憩い、景観や文化のための多様な空間機能や、開放的社会空間を形成することを目指します。

文化性

市民はもちろん浜松市を訪れる人々が、浜松市の自然環境、社会的状況、歴史、産業等、独自の文化性を感じられる、魅力あるみちづくりを推進することを目指します。

地域性

広大な市域を有する浜松市は都市部や山間部、浜名湖周辺の観光地など多様な特性をもつ地域が共存する都市です。それらの地域性が活かされ、個性あるみちづくりを推進することを目指します。

美しさ

浜松市の地理的環境を活用し自然に優しく、景観上の配慮はもちろん、人々に生命の輝きと心の安らぎを与え、美しいまちづくりを形成することを目指します。

(2) 対象施設・項目

浜松市道路施設ユニバーサルデザイン指針の対象となる施設は、浜松市が管理する道路施設であり、その整備及び維持管理に適用します。

道路施設ユニバーサルデザイン指針の対象施設

施設区分	施設・項目名
1) 車道	車線幅員(P8)、縦断勾配(P8)、横断勾配(P8)、舗装(P9) 区画線・路面表示(P10)
2) 歩道	有効幅員(P11)、縦断勾配(P12)、横断勾配(P12) 歩道構造(P13～15)、縁石(P16)、排水施設(P17)、舗装(P18) バス停留所(P19)
3) 安全施設	車両用防護柵等(P20)、歩行者自転車用柵(P21) 車道等の照明(P22)、歩道等の照明(P23)、視線誘導施設(P24) 休憩施設(P25)
4) 環境、景観施設	植樹(P26)、電線類地中化(P27)
5) 案内施設	車道等の案内標識(P28)、歩道等の案内標識(P29) <u>誘導ブロック</u> (P30～33)
6) 立体横断施設	地下横断歩道・横断歩道橋(P34)
7) その他	通学路施設(P35)、山間地施設(P36)、工事施設(P37) 踏切道(P38～39)

※信号機、横断歩道、規制標識等の施設については公安委員会の管轄する施設であり、本指針では対象としていません。

※対象事業は市が実施する事業はもとより、承認工事や民間開発後移管される道路施設についても対象とします。

※整備済となっている道路については、将来の改良工事に合わせ本指針を適用し整備を行います。

※本指針に定める事項以外の内容については、既存の通達、基準、指針等を参考とします。

(3) 整備水準の考え方

広大な市域を有する浜松市は都市部や山間部、浜名湖周辺の観光地など、多様な特性をもつ地域が共存する都市です。そのため、本指針ではすべての基準に対し市全域で一律としたものを示すのではなく、道路利用者の状況や、周辺環境を考慮したなかで、地区や周辺施設別に整備水準を明確にし、守るべき基礎水準を示すものとしします。

浜松市道路施設ユニバーサルデザイン指針の整備水準区分

整備水準区分	内容	整備の重点	
地区区分	市全域	浜松市全域 市全域で統一すべき基準については一律とした基準を示し、整備を行います。	
	重点整備地区	浜松市が作成するバリアフリー基本構想により設定された旅客施設を中心とした地区や高齢者、障がい者などが利用する施設が集まった地区 (JR 浜松駅・遠州鉄道新浜松駅・遠州鉄道八幡駅周辺)	バリアフリー新法に従い、 <u>生活関連施設</u> を結ぶ経路について、高齢者、身体障がい者等が、移動に際して身体の負担を軽減し、利便性、安全性の向上が図れるよう整備します。
	居住誘導区域	浜松市立地適正化計画により設定された居住を誘導すべき区域	市街化区域内の拠点やその周辺及び公共交通路線沿線において居住環境の向上が図られるよう整備を行います。
	山間地	道路構造令で分類される道路の区分で、「道路の存する地域の地形」が山地部となる地区	高齢化、自然環境、景観等に配慮した整備を行います。また、山間地の線形の悪い道路においても、利用者が安全かつ快適に利用できるよう配慮します。

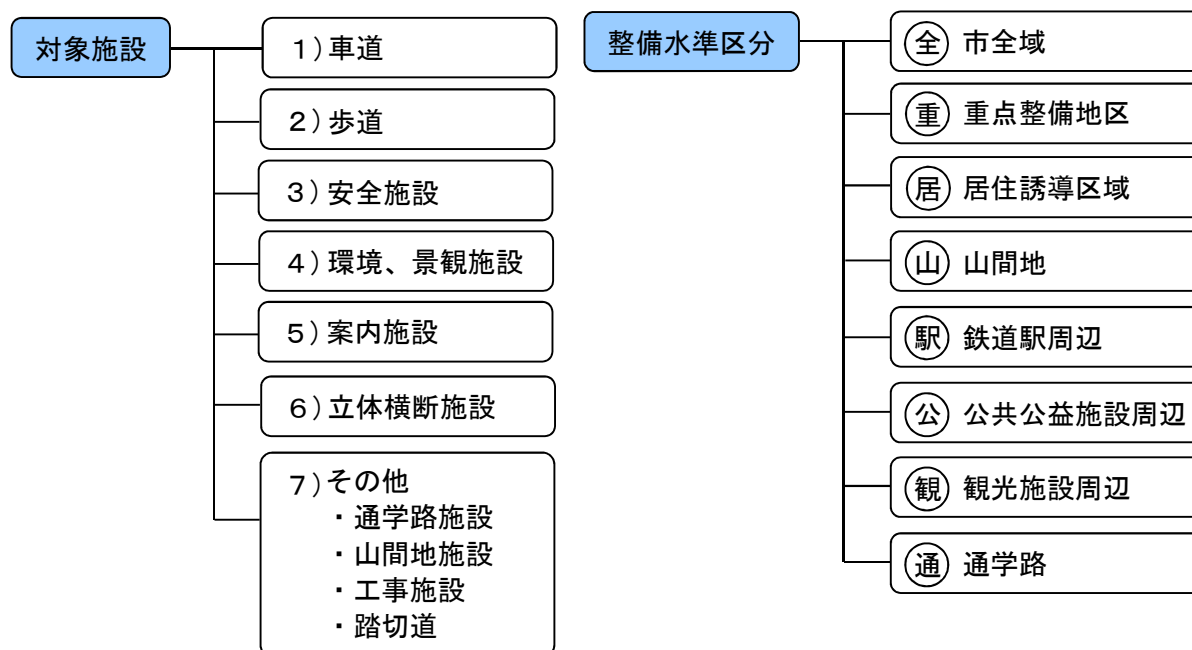
浜松市道路施設ユニバーサルデザイン指針の整備水準区分

整備水準区分	内容	整備の重点	
施設区分	鉄道駅周辺	JR、遠州鉄道、天竜浜名湖鉄道の駅周辺（JR 浜松駅、遠州鉄道新浜松駅、遠州鉄道八幡駅を除く）	重点整備地区に指定されない地区であっても、周辺の公共公益施設までの経路については、バリアフリー新法に準じた整備を行います。
	公共公益施設周辺	地方自治法上の公の施設周辺（優良老人ホームなどの老人福祉施設、病院、学校、図書館・博物館などの文化施設、集会場等）	公の施設は、すべての市民がその施設を利用可能であるため、誰もが利用しやすいように整備を行います。
	観光施設周辺	観光施設周辺及び観光地	外国人をはじめ、浜松市内外から訪れるすべての人にとっても、分かりやすい案内、印象に残る景観等に配慮し、整備を行います。
	通学路	中学校、小学校、幼稚園等の通学、通園路及びその周辺	自転車通学を含め、安全に安心して通学、通園が出来るように交通事故防止や、防犯に配慮した整備を行います。

(4) ユニバーサルデザイン指針

指針の対象となる道路施設を、車道、歩道、安全施設、環境、景観施設、案内施設、立体横断施設、その他に分類し、指針を策定しています。

指針は整備する地区や、周辺環境により、市全域、重点整備地区、居住誘導区域、公共公益施設周辺、観光施設周辺、通学路に分類し、各項目の整備水準を設定しています。



□指針の見方

各項目別に、基本的な考え方、整備指針、整備水準、整備事例を記載しています。

〈項 目〉

○基本的な考え方	整備にあたっての、ユニバーサルデザインに関する基本的な考え方を記載しています。
○整備指針	具体的な整備基準を記載しています。
○整備水準	各指針の項目における整備水準を地区や、周辺環境別に区分し、整備水準を設定しています。 ※凡例 全 重 居 山 駅 公 観 通 は上記参照。 ※用語の定義は以下とする。 「原則として適用する」：基準に準拠する。 「推奨する」：個別の整備状況から判断し、基準に準拠する。
○整備事例	ユニバーサルデザインにより整備された事例を掲載しています。

1) 車道

<車線幅員>

○基本的な考え方

自動車等が安全かつ快適に走行できる幅員を確保し、走行車両及び歩行者の安全を確保します。

○整備指針

- ①道路の車線幅員は原則として「**道路構造令**」に準拠し、各路線の交通状況から分類される、道路の区分により **2.75m~3.50m**に定めるものとする。

○整備水準

- ・原則として **全** で適用する。

<縦断勾配>

○基本的な考え方

自動車等が安全かつ快適に走行できる勾配とし、走行車両及び歩行者の安全を確保します。また路面の排水に対しても十分な勾配とします。

○整備指針

- ①道路の縦断勾配は原則として「**道路構造令**」に準拠し、各路線の交通状況から分類される、道路の区分、及び設計速度等により **2%以下~9%以下**に定めるものとする。
②最緩勾配は排水を考慮し **0.3%~0.5%**とする。

○整備水準

- ・原則として **全** で適用する。

<横断勾配>

○基本的な考え方

自動車等が安全かつ快適に走行できる勾配とし、走行車両及び歩行者の安全を確保します。また路面の排水に対しても十分な勾配とします。

○整備指針

- ①道路の横断勾配は原則として「**道路構造令**」に準拠し、片側1車線の場合 **1.5%**、片側2車線以上の場合 **2.0%**を標準とする。

○整備水準

- ・原則として **全** で適用する。

整備水準区分

- 全** 市全域 **重** 重点整備地区 **居** 居住誘導区域 **山** 山間地 **駅** 鉄道駅周辺
公 公共公益施設周辺 **観** 観光施設周辺 **通** 通学路

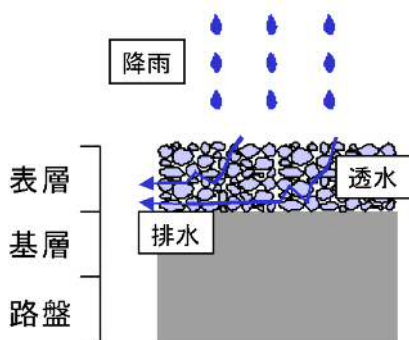
〈舗装〉

○基本的な考え方

自動車等が安全かつ快適に走行できるものとします。また、騒音軽減など周辺環境にも配慮します。

○整備指針

- ①車道の舗装構成は、原則として「**舗装設計施工指針**」に準拠し、各路線における大型車の交通量区分、及び路床状況から決定する。
- ②交通量の多い車道において、自動車騒音に係る環境基準を超える場合や雨天時の車両の走行安全性を向上させる必要がある場合は、**排水性舗装**による整備を検討する。



[排水性舗装イメージ]

排水性舗装の効果

- ・雨天時の車両の走行安全性の向上
(車両操縦性、路面の視認性など)
- ・水はねの抑制
- ・交通騒音の低減

○整備水準

- ・①は原則として (全) で適用する。
- ・②は原則として (居) の片側2車線以上の道路で適用する。

○整備事例



[排水性舗装の施工例]

整備水準区分

- (全) 市全域 (重) 重点整備地区 (居) 居住誘導区域 (山) 山間地 (駅) 鉄道駅周辺
(公) 公共公益施設周辺 (観) 観光施設周辺 (通) 通学路

〈区画線・路面表示〉

○基本的な考え方

自動車等が安全かつ快適に走行できるものとします。交通の流れを整えることにより、交通の円滑化を図り、自動車及び歩行者等の安全を確保します。

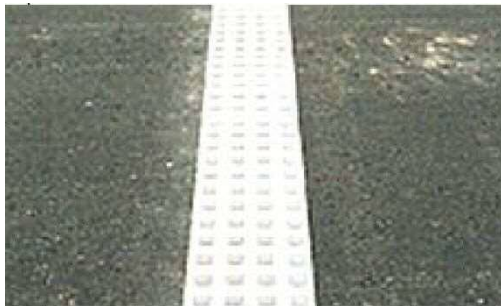
○整備指針

- ①区画線は「**道路標識、区画線及び道路標示に関する命令**」に従い設置し、設置にあたっては**公安委員会**と協議を行う。
- ②急カーブが連続する箇所、濃霧等が発生しやすい道路区間においては、**路面表示に凸部**を設けたり、**高屈折率ガラスビーズ**を散布するなど工夫を施した高視認性路面表示を用いる。
- ③進行方向が明確でない交差点部では、**案内標識等**により進行方向を明確にする。

○整備水準

- ・①は原則として**全**で適用する。
- ・②は**全**で推奨し、原則として**山**で適用する。
- ・③は**全**で推奨する。

○整備事例



[路面表示に凸部を設けた例]



[案内標識により進行方向を明確にした例]

整備水準区分

- 全 市全域 重 重点整備地区 居 居住誘導区域 山 山間地 駅 鉄道駅周辺
公 公共公益施設周辺 観 観光施設周辺 通 通学路

2) 歩道

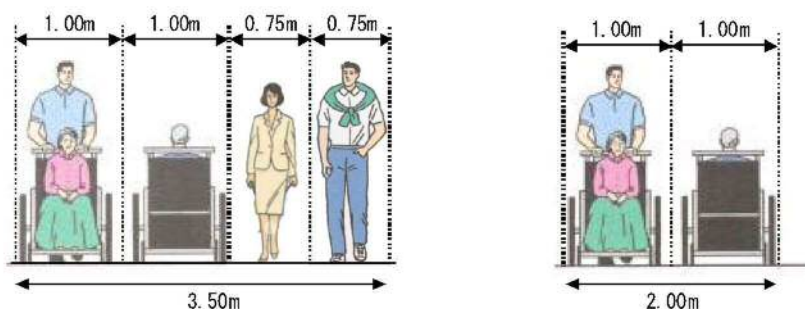
<有効幅員>

○基本的な考え方

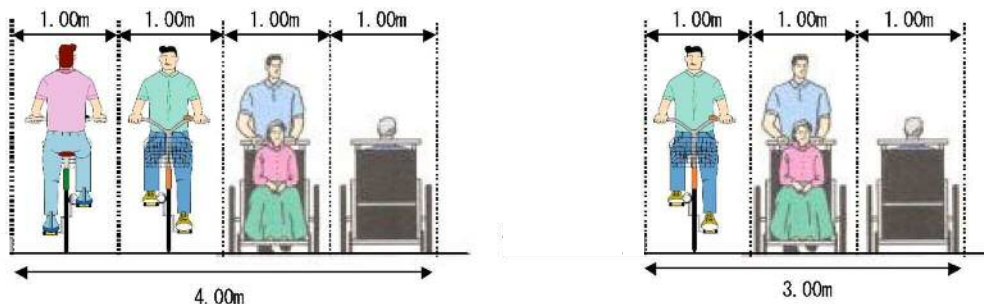
歩行者等が安心して通行できるよう、歩道等の有効幅員を可能な限り広く確保します。

○整備指針

- ①歩道の有効幅員は、歩行者の交通量が多い道路では **3.5m以上**、その他の道路では **2m以上**とする。
- ②自転車歩行者道の有効幅員は、歩行者の交通量が多い道路では **4m以上**、その他の道路では **3m以上**とする。
- ③歩道の有効幅員確保のため、占用物件や不法占用物に対する適切な指導を行う。



[歩道の有効幅員の考え方]



[自転車歩行者道の有効幅員の考え方]

○整備水準

- ・原則として **全** で適用する。

整備水準区分

- 全** 市全域 **重** 重点整備地区 **居** 居住誘導区域 **山** 山間地 **駅** 鉄道駅周辺
公 公共公益施設周辺 **観** 観光施設周辺 **通** 通学路

<縦断勾配>

○基本的な考え方

歩道等の縦断勾配は、車いす使用者や高齢者を含めたすべての人に配慮し、可能な限り緩い勾配とします。

○整備指針

- ①歩道等の縦断勾配は、**5%以下**とする。
- ②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は**8%以下**とする。
※やむを得ない場合とは、車道の縦断勾配が急な場合や地下埋設物等により、5%以下でのすり付けが困難な場合とする。

○整備水準

- ・ **全** で推奨し、原則として **重** **駅** **公** で適用する。

<横断勾配>

○基本的な考え方

歩道等の横断勾配は、車いす使用者や高齢者を含めたすべての人に配慮し、可能な限り緩い勾配とします。

○整備指針

- ①歩道等の横断勾配は、透水性舗装を適用することにより**1%以下**とする。
- ②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は**2%以下**とする。
※やむを得ない場合とは、透水性舗装を適用しない場合や、曲線部等特別な理由がある場合とする。

○整備水準

- ・ **全** で推奨し、原則として **重** **駅** **公** で適用する。

整備水準区分

- 全** 市全域 **重** 重点整備地区 **居** 居住誘導区域 **山** 山間地 **駅** 鉄道駅周辺
公 公共公益施設周辺 **観** 観光施設周辺 **通** 通学路

〈歩道構造〉

○基本的な考え方

自動車と歩行者等の通行帯を分離し、歩行者等の安全を確保するだけでなく、車いす使用者や高齢者を含めたすべての人に配慮し、路面が連続して平坦となるような構造とします。

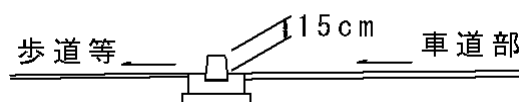
○整備指針

- ①歩道を新設する場合の構造形式は**セミフラット型**を標準とする。
- ②歩道等の車道等に対する高さは、**5cm**とする。

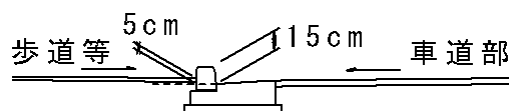
※歩道構造形式の種類と定義は以下とする。

歩道構造形式	定義・特徴
フラット型	歩道等面と車道等面の高さが同一で、縁石により歩道と車道を分離する歩道構造。
	連続した平坦性が確保できるが、視覚障がい者にとって歩車道境界が認識しづらいことや、路面排水が車道から歩道に流入する欠点がある。
セミフラット型	歩道等面が車道等面より高く、縁石天端の高さが歩道等面より高い歩道構造。
	横断歩道部に段差 0cm の縁石を使用することにより連続した平坦性が確保でき、歩車道境界の認識も可能である。
マウントアップ型	歩道等面と縁石天端の高さが同一である歩道構造
	明確な歩車道境界の分離が可能であるが、車両乗入れ部や横断歩道接続部等ですり付けが必要となるため、連続した平坦性が確保出来ないという欠点がある。

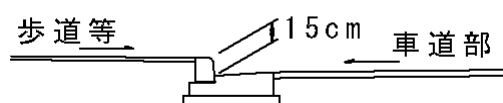
フラット型



セミフラット型



マウントアップ型

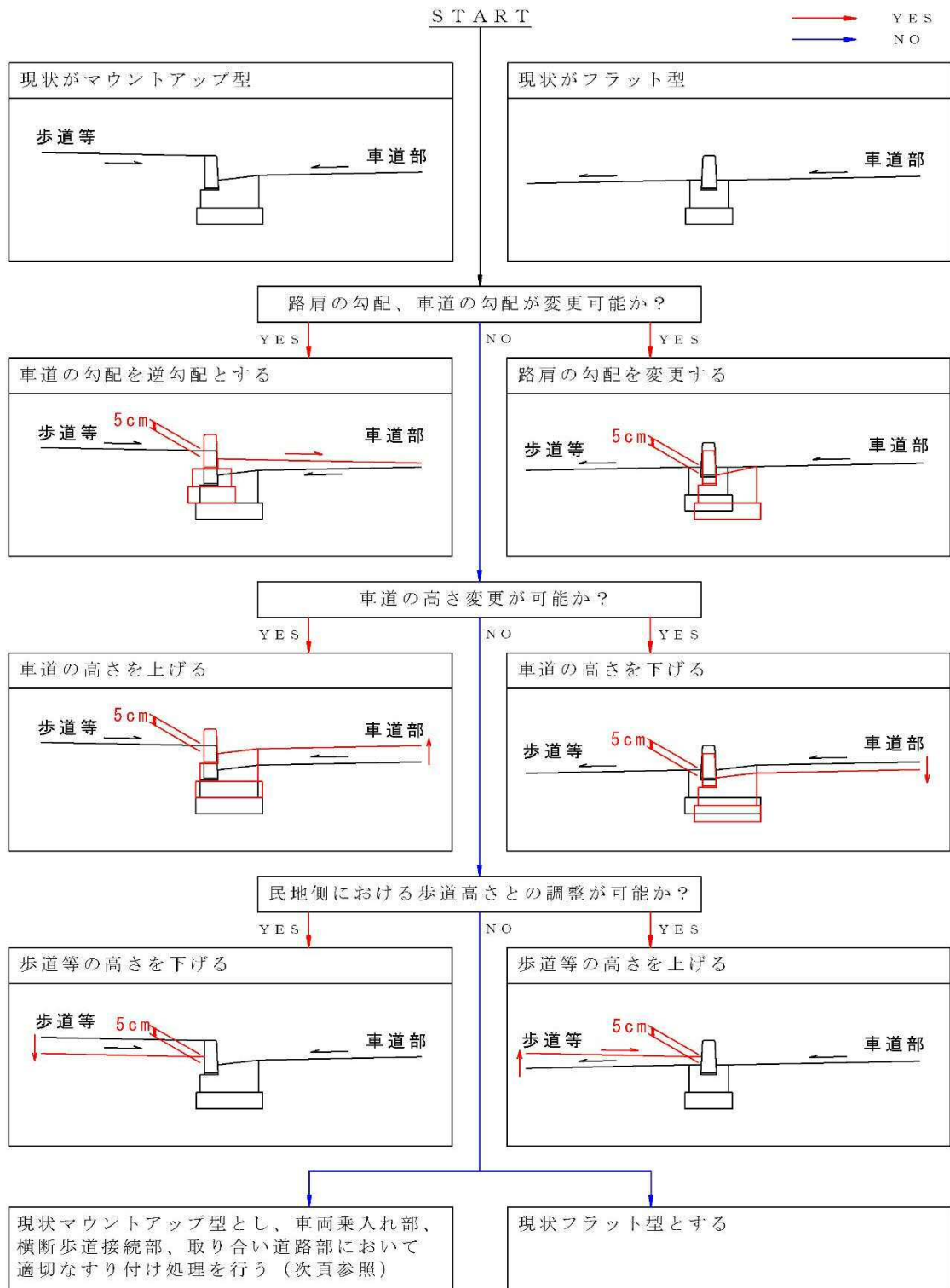


[歩道構造形式の種類]

<歩道構造>

○整備指針

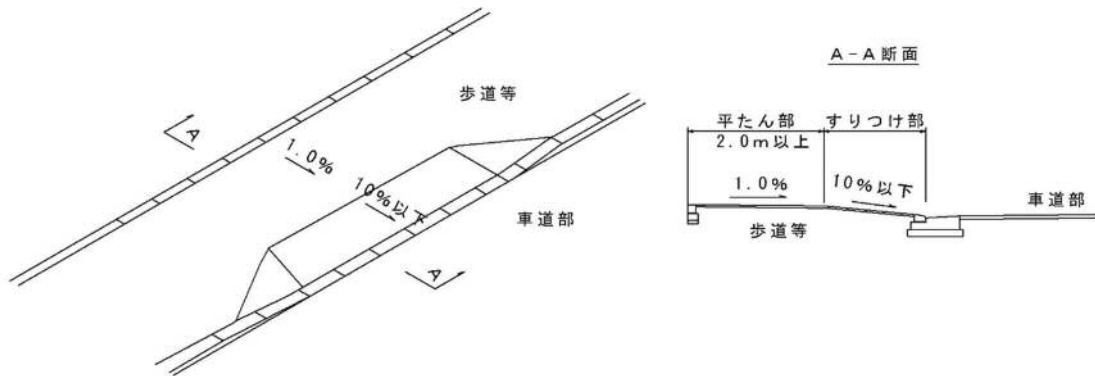
③現状の歩道構造形式が**マウントアップ型**、**フラット型**である場合の、標準歩道高さ5cmの整備方法は以下に従うものとする。



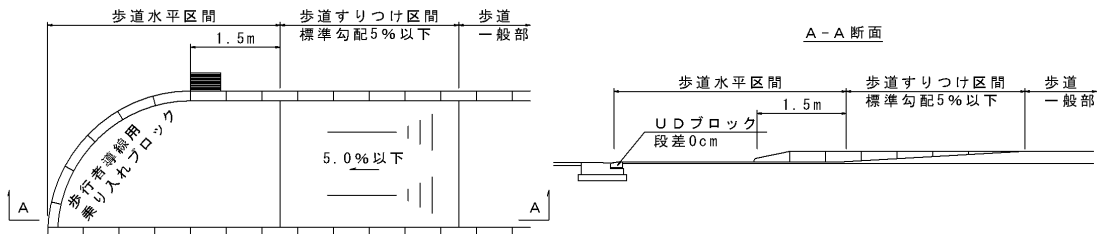
<歩道構造>

○整備指針

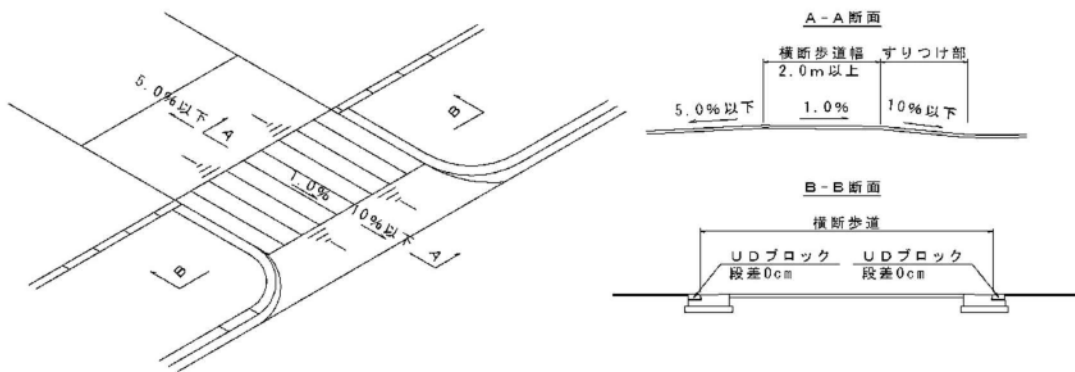
④やむを得ずマウントアップ形式とした場合、各部すり付け処理は以下により行う。



[車両乗入れ部におけるすり付け処理]



[横断歩道接続部等におけるすり付け処理]



[取り合い道路部等におけるすり付け処理]

○整備水準

・原則として **全** で適用する。

整備水準区分

- 全 市全域
 重 重点整備地区
 居 居住誘導区域
 山 山間地
 駅 鉄道駅周辺
 公 公共公益施設周辺
 観 観光施設周辺
 通 通学路

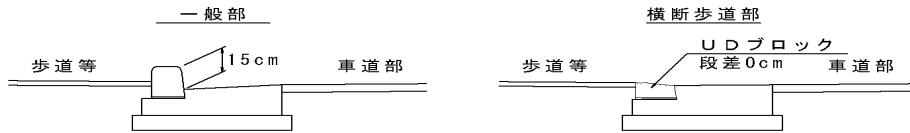
〈縁石〉

○基本的な考え方

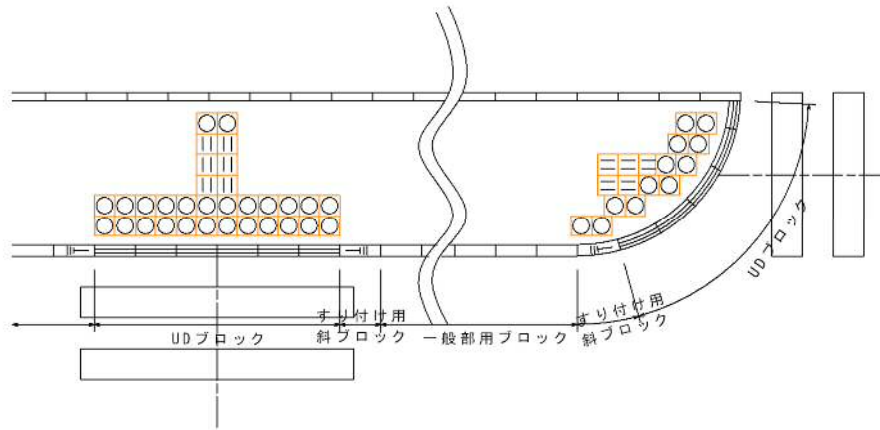
自動車と歩行者等の通行帯を分離し、歩行者等の安全を確保するだけでなく、車いす使用者や高齢者等に配慮し、路面が連続して平坦となるような構造とします。

○整備指針

- ①一般部の縁石は高さ **15cm** を標準とする。ただし、交通安全上必要な場合や、橋又はトンネルの区間においては25cmまで高くすることができる。
 - ②歩道巻き込み部及び横断歩道部の縁石は段差 **0cm** の**UDブロック** を標準とし、横断歩道部の設置幅は**横断歩道の幅員**とする。
- ※UDブロックは**視覚障害者誘導用ブロックとセット**で設置することを前提条件とする。



[縁石構造参考図]



[縁石設置標準図]

○整備水準

- ・原則として **全** で適用する。

○整備事例



[UDブロック整備事例]



[UDブロック]

整備水準区分

- 全** 市全域 **重** 重点整備地区 **居** 居住誘導区域 **山** 山間地 **駅** 鉄道駅周辺
公 公共公益施設周辺 **観** 観光施設周辺 **通** 通学路

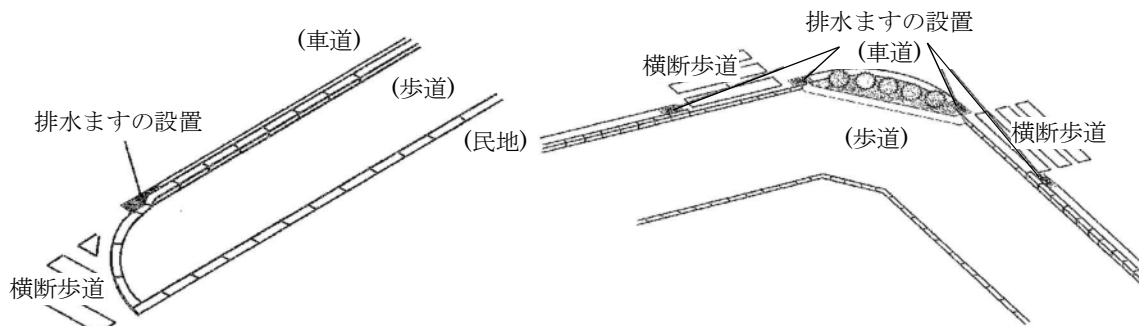
〈排水施設〉

○基本的な考え方

路面の水たまりにより歩行者等の通行が妨げられないようにします。
排水ますの蓋は、車椅子キャスター、白杖の先及びハイヒール等が落ち込むことが無いよう配慮するとともに、路面との段差や滑りにくさ等にも配慮します。

○整備指針

- ①排水ますの蓋はできる限り**横断歩道以外の部分**に設置する。

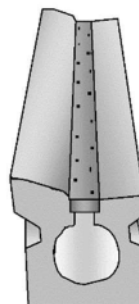


[排水ますの設置例]

- ②歩行者の通行帯が路面の水たまりとなる場合には**円形側溝等**を使用する。
③歩行者の通行する部分のグレーチング蓋は**細目ノンスリップ防音タイプ**とする。溝は幅1cm以下とする。



[グレーチング蓋 (細目ノンスリップ) 参考図]



[円形側溝参考図]

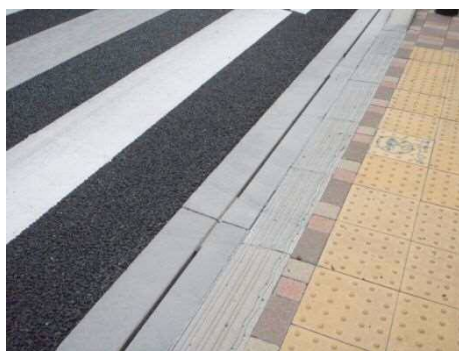
○整備水準

- ・原則として **全** で適用する。

○整備事例



[細目ノンスリップ蓋を設置した例]



[円形側溝を設置した例]

整備水準区分

- 全** 市全域 **重** 重点整備地区 **居** 居住誘導区域 **山** 山間地 **駅** 鉄道駅周辺
公 公共公益施設周辺 **観** 観光施設周辺 **通** 通学路

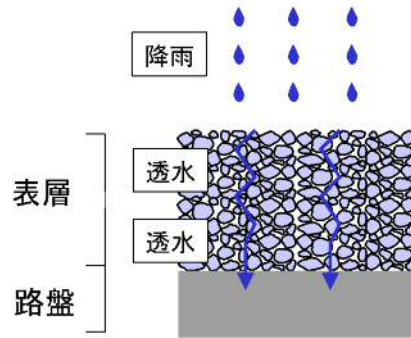
〈舗装〉

○基本的な考え方

車いす使用者や高齢者等に配慮し、路面が平坦で、雨天時においても水たまりとまらない構造の舗装とします。

○整備指針

- ①歩道舗装は雨水の地中への還元等の環境対策、歩行性の向上、排水施設負荷の軽減等を考慮し、**透水性舗装**を標準とする。
- ②ブロック系の材料による舗装を行う場合は、原則として、目地等による段差、がたつきが少ない**透水性平板ブロック**を標準とし、目地の広さについても配慮を行う。



[透水性舗装イメージ]

- ③舗装材の選定は、下記の舗装構造、舗装機能、比較条件から比較を行い、地域住民等の意見を取り入れながら地域に適した舗装材を採用する。

- ・舗装構造の分類
 - a 一般的な舗装 (アスファルト舗装)、b 景観舗装 (カラー舗装・自然色舗装)
 - c ブロック系舗装 (インターロッキング・平板 (天然石、擬石)・タイル)
- ・舗装機能の分類
 - a 通常舗装、b 透水性舗装、c 保水性舗装
- ・比較条件
 - a 景観との調和、b 安全・環境への配慮 (滑り、段差、透水性、衝撃吸収、ヒートアイランド対策)、c ライフサイクルコスト (建設費、維持管理費)

○整備水準

- ・①②は (全) で推奨し、原則として (重) (居) (駅) (公) (通) で適用する。
- ・③ (全) で推奨し、原則として (観) で適用する。

○整備事例



[透水性舗装施工例]



[透水性平板ブロック施工例]

整備水準区分

- (全) 市全域 (重) 重点整備地区 (居) 居住誘導区域 (山) 山間地 (駅) 鉄道駅周辺
(公) 公共公益施設周辺 (観) 観光施設周辺 (通) 通学路

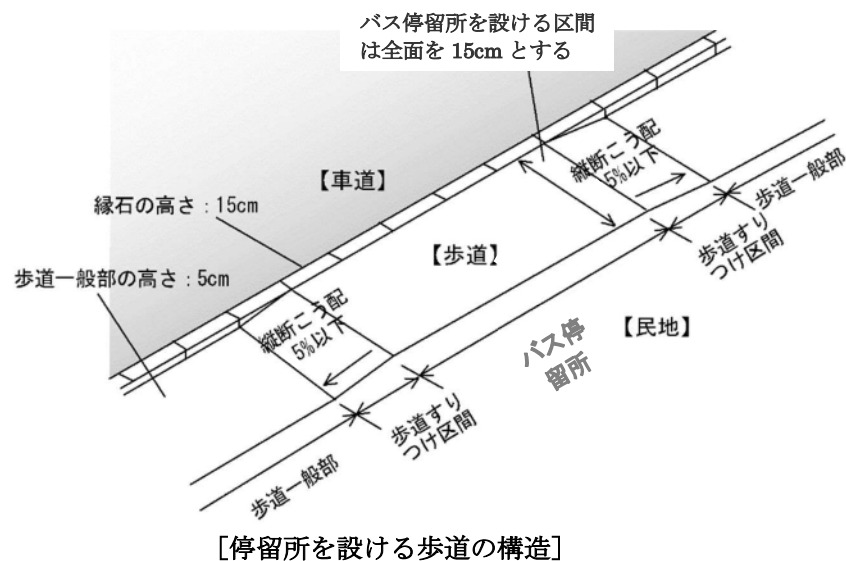
〈バス停留所〉

○基本的な考え方

車いす使用者や高齢者を含めたすべての人が、バスを円滑に利用できるものとしてします。歩道の構造は低床バスに配慮したものとします。

○整備指針

- ① 停留所部分の歩道は、低床バスに適合した構造とし、縁石高さ **15cm** のマウントアップ型を標準とする。
- ② バス事業者が、バス停留所のベンチ、上屋を設置しようとする場合は、歩道の有効幅員を確保するよう指導する。



○整備水準

- ・ ①は原則として **全** で適用する。
- ・ ②は **全** で推奨し、原則として **重** **駅** **公** **観** で適用する。

○整備事例



[歩道高を 15cm とし、ベンチ及び上屋を設置した例]

整備水準区分

- 全** 市全域 **重** 重点整備地区 **居** 居住誘導区域 **山** 山間地 **駅** 鉄道駅周辺
公 公共公益施設周辺 **観** 観光施設周辺 **通** 通学路

3) 安全施設

<車両用防護柵等>

○基本的な考え方

自動車は路外や対向車線または歩道等へ逸脱するのを防ぎ、走行車両および歩行者の安全を確保します。また景観に配慮した色彩や意匠とします。

○整備指針

- ①防護柵等は「防護柵の設置基準・同解説／ボラードの設置便覧」「景観に配慮した防護柵の整備ガイドライン」に準拠し設置する。
- ②防護柵の設置区間は以下とする。
 - a 盛土、崖、擁壁、橋梁、高架などの区間
 - b 橋梁、高架、トンネルなどへの進入部
 - c 鉄道等に近接する区間
 - d 高速自動車国道、自動車専用道路の分離帯
 - e 幅員、縦断勾配、線形条件が厳しい道路の区間
 - f 事故が多発する道路、または多発するおそれのある道路の区間
- ③防護柵の高さは**0.6m以上1.0m以下**とする。
- ④防護柵の色彩は、修繕時等連続性を確保できない場合を除き「ふじのくに色彩・デザイン指針（静岡県）」に準拠するものとする。
- ⑤山間部や線形が悪い箇所等で視認性を確保したい場合は、色彩を明度が高いグレーベージュ等としたり、視線誘導標を設置し安全を確保する。
- ⑥防護柵のボルト・ナット類及び端部は、歩行者の衣類等が引っかかりにくい処理を行う。
- ⑦ボラードを設置する場合は視覚障がい者等の動線を考慮する。
- ⑧ボラードの色彩は、運転者や歩行者等に認知されにくい場合を除き「ふじのくに色彩・デザイン指針（静岡県）」に準拠するものとする。

○整備水準

- ・①②③⑤⑥⑦⑧は原則として(全)で適用する。
- ・④は(全)で推奨し、原則として(重)(山)(観)で適用する。

○整備事例



[端部処理を行った例]



[景観形成に配慮した色彩の
ガードレールを設置した例]

整備水準区分

- (全) 市全域 (重) 重点整備地区 (居) 居住誘導区域 (山) 山間地 (駅) 鉄道駅周辺
(公) 公共公益施設周辺 (観) 観光施設周辺 (通) 通学路

〈歩行者自転車用柵〉

○基本的な考え方

歩行者等が路外や車道へ転落したり、車道をみだりに横断するのを防ぎ、安心して通行できるものとします。また、景観に配慮した色彩や意匠とします。

○整備指針

- ①防護柵は原則として「**防護柵の設置基準・同解説／ポラードの設置便覧**」「**景観に配慮した防護柵の整備ガイドライン**」に準拠し設置する。
- ②設置箇所は以下とする。
 - a 盛土、崖、擁壁、橋梁、高架などで歩行者等が転落する危険がある区間
 - b 歩行者等の道路の横断が禁止されている区間
 - c 都市内の道路で走行速度が低く、単に歩道等と車道とを区別することにより歩行者等の安全を確保することができる区間
 - d 連続した植樹帯のある道路には横断防止を目的とする防護柵は設置しないものとする。
- ③転落防止を目的とする柵の高さは**1.1m**を標準とする。また**縦格子**を基本とし、格子間隔は**15cm以下**とする。
- ④横断防止を目的とする柵の高さは**0.7~0.8m**とする。
- ⑤色彩は、修繕時等連続性を確保できない場合を除き「**ふじのくに色彩・デザイン指針（静岡県）**」に準拠するものとする。
- ⑥山間部や線形が悪い箇所等で視認性を確保したい場合は、色彩を明度が高いグレーベージュ等としたり、視線誘導標を設置し安全を確保する。
- ⑦防護柵のボルト・ナット類及び端部は、歩行者の衣類等が引っかかりにくい処理を行う。
- ⑧車道と歩道の分離を目的に設置された防護柵について、道路のカーブ区間以外では景観に配慮し、**車止め、縁石等に代替**することが可能である。

○整備水準

- ・①②③④⑥⑦⑧は原則として**全**で適用する。
- ・⑤は**全**で推奨し、原則として**重****山****観**で適用する。

○整備事例



〔歩道等と車道の区別に植樹を兼ねた車止めを使用し、景観に配慮した例〕



〔歩道等と車道の区別及び横断防止に植樹帯を設置した例〕

整備水準区分

- 全 市全域 重 重点整備地区 居 居住誘導区域 山 山間地 駅 鉄道駅周辺
公 公共公益施設周辺 観 観光施設周辺 通 通学路

〈車道等の照明〉

○基本的な考え方

夜間において、交差点やトンネル等の明るさが急変する場所等において、運転者が良好な視界を確保し、道路状況、交通状況を的確に把握できるよう、適切な箇所に照明灯を設置し、道路交通の安全、円滑化を図ります。

○整備指針

- ①車道等の照明は「**道路照明施設設置基準・同解説**」に準拠し設置する。
- ②設置場所は以下とする。
 - a 信号機の設置された交差点または横断歩道、長大な橋梁、トンネルには原則として設置する。
 - b 交差点または横断歩道、道路の幅員構成、線形が急激に変化する場所、橋梁、踏切、駅前広場等公共施設に接続する道路の部分には必要に応じて設置する。
- ③設置する場所の沿道条件や、道路の分類に応じて、灯具、照度等を選定する。
- ④照明灯デザインは地区や路線で統一し、維持管理のしやすいものとする。また、歴史や景観に配慮したものとする。
- ⑤色彩は、周辺環境や他の道路付属施設との調和が図られない場合を除き「**ふじのくに色彩・デザイン指針（静岡県）**」に準拠するものとする。
- ⑥新設や更新等の際には、**LED照明**の導入を標準とするものとする。

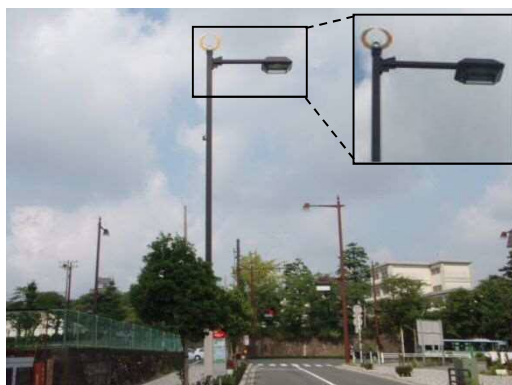
○整備水準

- ・①②③⑤⑥は原則として **全** で適用する。
- ・④は **全** で推奨し、原則として **観** で適用する。

○整備事例



[地区全体で統一したデザインを採用し、色彩により地区内の位置を識別した例]



[歴史・景観に配慮した例]



[トンネル照明の例]

整備水準区分

- 全** 市全域 **重** 重点整備地区 **居** 居住誘導区域 **山** 山間地 **駅** 鉄道駅周辺
公 公共公益施設周辺 **観** 観光施設周辺 **通** 通学路

〈歩道等の照明〉

○基本的な考え方

夜間における歩道、あるいは地下横断歩道等明るさの急変する場所において、歩行者が道路状況や交通状況を的確に把握できるよう、適切な箇所に照明灯を設置し、歩行者の安全かつ円滑な移動を確保します。

○整備指針

- ①歩道等の照明は「**道路照明施設設置基準・同解説**」に準拠し設置する。
- ②設置場所は以下とする。
 - a 信号機の設置された横断歩道には原則として設置する。
 - b 横断歩道及び歩道等には必要に応じて設置する。
 - c バス停留所、自動車駐車場には必要に応じて設置する。
- ③設置する場所の沿道条件や、夜間の歩行者交通量に応じて、灯具、照度等を選定する。

夜間の歩行者交通量	地域	照度 (lx)	
		水平面照度	鉛直面照度
交通量の多い道路	住宅地域	5	1
	商業地域	20	4
交通量の少ない道路	住宅地域	3	0.5
	商業地域	10	2

- ・ 水平面照度は路面上の平均照度
- ・ 鉛直面照度は、歩道の中心線上で路面上から 1.5m の高さの道路軸に対して直角な鉛直面上の最小照度

出展：「JIS Z 9111 道路照明基準」

[歩行者に対する道路照度基準]

- ④隣接する住居等に支障がないように照明器具の設置高、照度等の配慮を行うものとする。
- ⑤照明灯デザインは地区や路線で統一し、維持管理のしやすいものとする。また、歴史景観に配慮したものとする。
- ⑥色彩は、周辺環境や他の道路付属施設との調和が図られない場合を除き「**ふじのくに色彩・デザイン指針（静岡県）**」に準拠するものとする。
- ⑦新設や更新等の際には、**LED照明**の導入を標準とするものとする。

○整備水準

- ・ ①②③④⑥⑦は原則として **全** で適用する。
- ・ ⑤は **全** で推奨し、原則として **観** で適用する。

○整備事例



[デザインに配慮した歩道照明灯の例]



[地下道の照明灯の例]

整備水準区分

- 全** 市全域 **重** 重点整備地区 **居** 居住誘導区域 **山** 山間地 **駅** 鉄道駅周辺
公 公共公益施設周辺 **観** 観光施設周辺 **通** 通学路

〈視線誘導施設〉

○基本的な考え方

道路の側方や中央等に沿って、道路線形などを明示することにより、昼夜間における運転者の視線誘導を行い、道路交通の安全、円滑を図ります。

○整備指針

- ①視線誘導施設は原則として「**視線誘導標設置基準・同解説**」に準拠し設置する。
- ②設置箇所の目安は以下とする。
 - a 設計速度が 50 k m/h 以上の区間
 - b 車線数や車線幅員が変化する区間
 - c 急カーブ及び急カーブに接続する区間
- ③視線誘導施設の構造は以下とする。
 - a 視線誘導標（デリニエーター）
中央分離帯、路側に設置する。
 - b 車線分離標
中央線に設置する。路上駐車対策を兼ね路側に設置する。
 - c 道路鋸
車両の走行に支障のない縁石等に設置する。
 - d その他（防護柵、植樹）
景観に配慮する必要がある場合には、役割を確保できる必要最小限の設置とする。

○整備水準

- ・原則として **全** で適用する。

○整備事例



[中央線に車線分離標を設置した例]



[デリニエーターの設置例]



[縁石に道路鋸を設置した例]

整備水準区分

- 全** 市全域 **重** 重点整備地区 **居** 居住誘導区域 **山** 山間地 **駅** 鉄道駅周辺
公 公共公益施設周辺 **観** 観光施設周辺 **通** 通学路

〈休憩施設〉

○基本的な考え方

歩道等には適切な間隔で休憩施設を設置し、歩行者等が休息できるよう配慮します。

○整備指針

- ①休憩施設を設置することが望ましい道路・箇所は以下とする。ただし、これらの機能を代替するための施設が既存する場合はこの限りではない。

箇所・道路	利用例
住宅地内のコミュニティ道路等	立ち話、遊び 等
高齢者等の利用が多い公共施設周辺の道路	休憩、立ち話
遊歩道等、散策やジョギングに利用される道路	休憩、自然とのふれあい等
橋詰のスペース	小休憩、眺望 等
商業地等の建物前面のスペース	ウィンドウショッピング、小休憩、待ち合わせ等
バス停周辺	バス待ちを兼ねた休憩スペース

〔休憩施設を設置することが望ましい道路・箇所〕

- ②設置間隔は体力の低下した高齢者や歩行困難な障がい者等が休憩なしで歩ける距離を目安に設定し、**100m～200m**程度とする。
- ③歩道幅員が狭く休憩施設を単独で設置することが困難な場合は、バス停留所施設との併用、立体横断施設の桁下等の有効活用、植樹ます、防護柵との兼用等、限られた道路空間を有効に活用する。

○整備水準

- ・ **全** で推奨する。
- ・ 原則として **重 駅 公 観** は休憩施設の設定を検討する。

○整備事例



〔植樹柵を利用した休憩施設の例〕



〔転落防止柵を利用した休憩施設の例〕
※写真は民間による設置例

整備水準区分

- 全** 市全域 **重** 重点整備地区 **居** 居住誘導区域 **山** 山間地 **駅** 鉄道駅周辺
公 公共公益施設周辺 **観** 観光施設周辺 **通** 通学路

4) 環境・景観施設

<植 樹>

○基本的な考え方

道路空間の緑化により、良好なまち並み景観の形成やヒートアイランドなどの都市気象の緩和を図ります。

○整備指針

- ①植樹は「**浜松市緑の基本計画（浜松市）**」の考え方に基づき、良好な環境・景観形成、大気浄化や騒音緩和、気候緩和、道路交通の安全性などを総合的に判断し設置する。既存の街路樹については「**浜松市街路樹再整備方針（浜松市）**」に準拠し、再整備や適切な維持管理を図る。
- ②植樹位置については、信号機、消火栓、街路灯、地下埋設構造物などの施設に注意し、十分関係機関と調整の上、決定する。
- ③植樹場所に応じて病虫害や強風に強い樹種や倒木の危険性が少ない樹種、延焼遮断等災害に強い樹種を選定する。
- ④樹木が持つ特性を生かしつつ、できるだけ自然樹形を尊重して、美しい樹形に育つよう努める。

○整備水準

- ・原則として **(全)** で適用する。



[浜松駅前で木陰を提供している例]



[地域の歴史を残した例]

整備水準区分

- (全)** 市全域 **(重)** 重点整備地区 **(居)** 居住誘導区域 **(山)** 山間地 **(駅)** 鉄道駅周辺
(公) 公共公益施設周辺 **(観)** 観光施設周辺 **(通)** 通学路

<電線類地中化>

○基本的な考え方

電線を地中化することにより安全で快適な歩行空間を確保し、美しい街並みを形成します。また災害時に電柱の倒壊、電線の切断などの危険性がなくなり災害活動の空間の確保や、情報通信ネットワークの信頼性が向上します。

○整備指針

- ①電線類地中化は「**浜松市無電柱化推進計画（浜松市）**」に準拠し整備する。
- ②安全・安心に利用できる歩行者空間を確保するために道路の無電柱化を推進する。
- ③良好な景観の形成のために道路の無電柱化を推進する。

○整備水準

- ・①は原則として(全)で適用する。
- ・②③は浜松市無電柱化推進計画に基づき整備を進める。

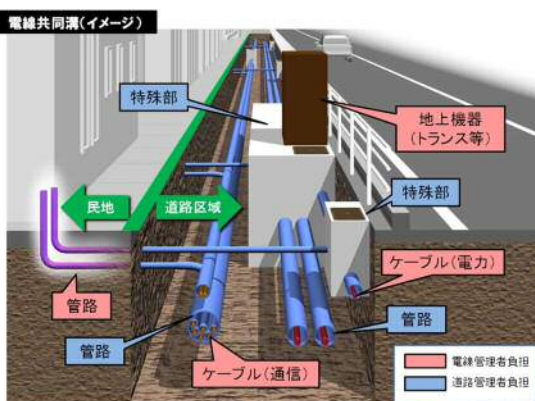
○整備事例



[電線類地中化の施工例]



[電線類地中化の施工例]



[電線類地中化のイメージ]

整備水準区分

- (全) 市全域 (重) 重点整備地区 (居) 居住誘導区域 (山) 山間地 (駅) 鉄道駅周辺
(公) 公共公益施設周辺 (観) 観光施設周辺 (通) 通学路

5) 案内施設

〈車道等の案内標識〉

○基本的な考え方

道路利用者に対して、共通の情報を分かりやすく伝達することにより、交通の安全と円滑化を図ります。沿道景観やビューポイントに配慮したものとします。

○整備指針

- ①「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」、「道路標識設置基準・同解説」、「しずおか公共サイン整備ガイドライン（静岡県）」及び「浜名湖周辺地域公共サイン整備行動計画」に準拠し設置する。
- ②標識の種類、表示する地名を統一する。また、道路の種類に応じて目標地を表示する。



〔幹線の表示例〕



〔主要地点を示す標識の例〕

- ③乱立している標識は、集約化や不要な標識の除去により配置等の適正化を図る。
- ④表記語は日本語と英語（固有名詞はローマ字表記（ヘボン式）、普通名詞は英語表記）による2カ国語とする。なお、英語表記の英字は標準サイズを1.3倍に拡大して視認性を高めるようにする。
- ⑤標識柱の色彩は、周辺環境や他の道路附属施設との調和が図られない場合を除き「ふじのくに色彩・デザイン指針（静岡県）」に準拠するものとする。
- ⑥標識板裏面は支柱の色彩によらず、素材色とする。
- ⑦カーナビゲーションや道路地図との連携を図る。
- ⑧現位置確認の有効な手段として、主要な交差点部には、主要地点を示す標識を設置する。

○整備水準

- ・原則として (全) で適用する。

○整備事例



〔景観に配慮した色彩を採用した例〕



〔主要地点を示す標識を設置した例〕

整備水準区分

- (全) 市全域 (重) 重点整備地区 (居) 居住誘導区域 (山) 山間地 (駅) 鉄道駅周辺
 (公) 公共公益施設周辺 (観) 観光施設周辺 (通) 通学路

〈歩道等の案内標識〉

○基本的な考え方

高齢者や子供、視覚障がい者、車いす使用者、聴覚障がい者、外国人等さまざまな利用者が、共通の情報を得ることが出来、迷うことなく目的地に到達できるようにします。

○整備指針

- ①「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」、「道路標識設置基準・同解説」及び「しずおか公共サイン整備ガイドライン（静岡県）」に準拠し設置する。
- ②施設名と方向による案内だけでなく、地図による情報提供も併せて行う。
- ③インフォメーションセンターや情報コーナーへの**ピクトグラム** **(i)** 表示を徹底する。
- ④設置高さ、ピクトグラム（標準案内図記号 J I S 規格）、文字の大きさ、色を統一する。



情報コーナー



身障者用設備



お手洗



鉄道駅

[J I S 規格のピクトグラムの例]

- ⑤標識のデザインは、地域単位で仕様を統一する。色彩は、交通施設：青色、公共施設：緑色、道路名称：白色を基本色とする。



[JR 浜松駅周辺の案内標識の例]

- ⑥表記語は**日本語**と**英語**（固有名詞はローマ字表記（ヘボン式）、普通名詞は英語表記）とし、J R 駅や、観光案内看板等では**日本語、英語、韓国語、中国語**（簡体字・繁体字）、**ポルトガル語**を基本とする。また視覚障がい者に配慮し、**点字、音声案内**を併用する。
※点字、音声案内の併用にあたっては、事前に視覚障害者団体等と協議し、適切に維持管理すること。
- ⑦デザインは、景観に配慮しつつ、表示面の色彩やデザインを地域で統一することにより、他のサインとの識別を図るとともに、地域内の統一をもたせる。

○整備水準

・**(全)** で推奨し、原則として **(重)** **(駅)** **(観)** で適用する。

○整備事例



[地図を付置した案内標識の例]



[点字、音声案内を使用した例]

整備水準区分

- (全)** 市全域 **(重)** 重点整備地区 **(居)** 居住誘導区域 **(山)** 山間地 **(駅)** 鉄道駅周辺
(公) 公共公益施設周辺 **(観)** 観光施設周辺 **(通)** 通学路

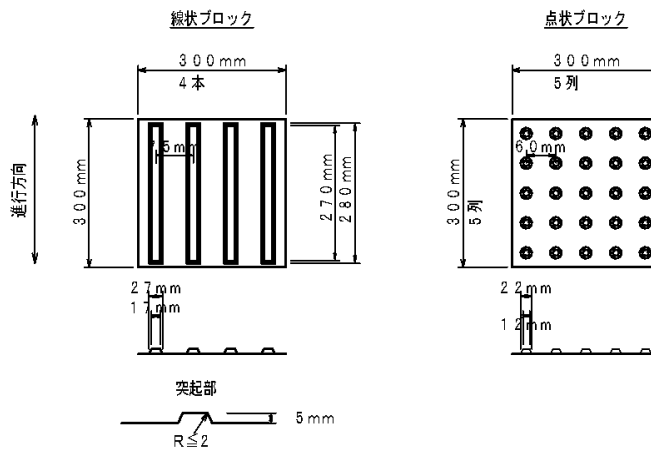
〈誘導ブロック〉

○基本的な考え方

視覚障害者誘導用ブロックは、視覚障がい者の利用の多い歩道上に、容易に確認でき、かつ分かりやすい方法で設置します。設置にあたっては、その他の歩行者等の通行を阻害しないように配慮します。

○整備指針

- ①視覚障害者誘導用ブロックは「**道路の移動等円滑化に関するガイドライン**」「**視覚障害者誘導用ブロック設置指針・同解説**」に準拠し設置する。
- ②種類は以下とする。
 - a 線状ブロック
主として誘導対象の方向を案内するために用いる。その設置は通行動線の方向と線状突起の方向とを同じにする。
 - b 点状ブロック
主として危険箇所及び曲がり角などの注意喚起、誘導対象設置の場所を標示するために用いる。
- ③形状・寸法は **JIS 規格** に従い以下とする。



[ブロックの形状・寸法]

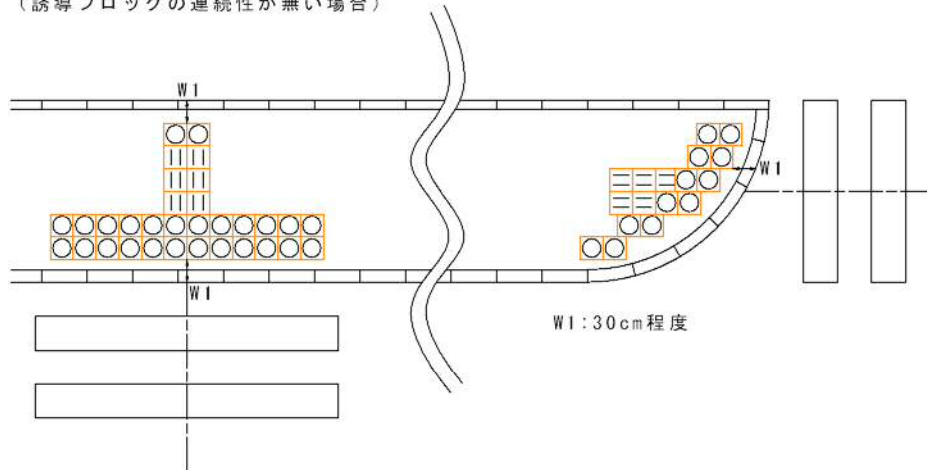
- ④材質・色彩は以下とする。
 - a 十分な強度を有し、滑りにくく、耐久性、耐摩擦性に優れたものを使用する。
 - b 表面の色は他の部分の色との対比効果が十分発揮できるようにし、原則として**黄色**を用いる。
 - c **ブロックと舗装路面の色彩の輝度比は2.0程度確保する。**
輝度比＝視覚障害者誘導用ブロックの輝度 (cd/m²) / 舗装路面の輝度 (cd/m²)
- ⑤設置場所は以下とする。
 - a 公共施設周辺の道路の交差点やバス停留所、立体横断施設設置箇所などに設置する。
 - b 公共交通機関の駅などと、視覚障がい者の利用の多い施設を結ぶ歩道に設置する。
 - c 公共交通機関や歩行動線の結節点、歩道状況の変化地点などに設置する。
- ⑥設置方法は以下とする。
 - a 公共施設周辺道路などの交差点から、最寄りの公共交通機関（駅、ターミナル、バス停留所、立体横断施設の出入口など）まで連続的に設置する。
 - b 設置にあたっては、マンホールの蓋などに十分留意し、欠落がないよう必要な工夫や位置変更を考慮する。
 - c 道路上のブロックと民地内のブロックとの連続性を考慮し、特に公共施設については、施設管理者と調整する。

〈誘導ブロック〉

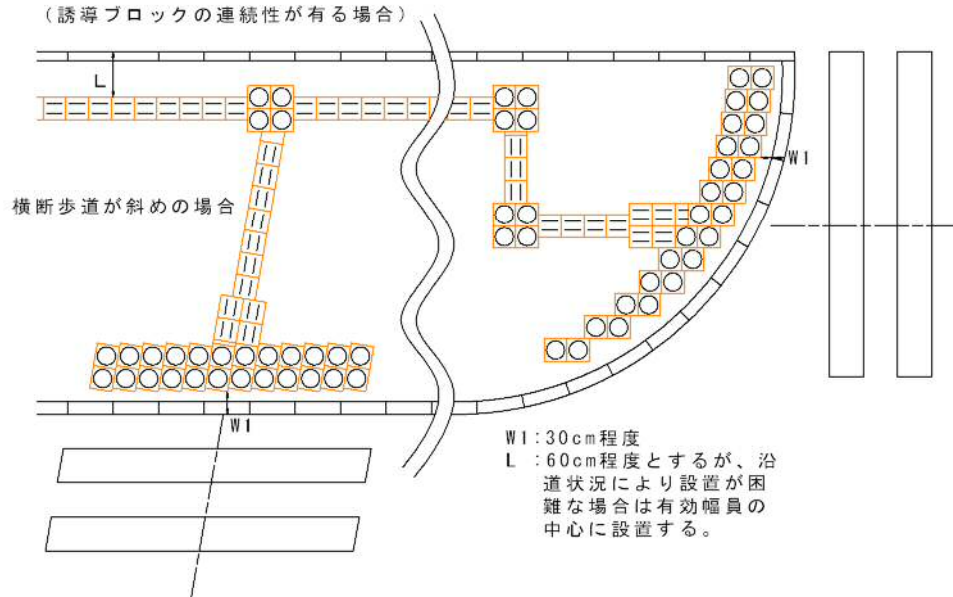
○整備指針

標準的な設置方法は以下とする。
ただし、設置方法が複雑な交差点等においては事前に視覚障害者団体等と協議すること。

(誘導ブロックの連続性が無い場合)



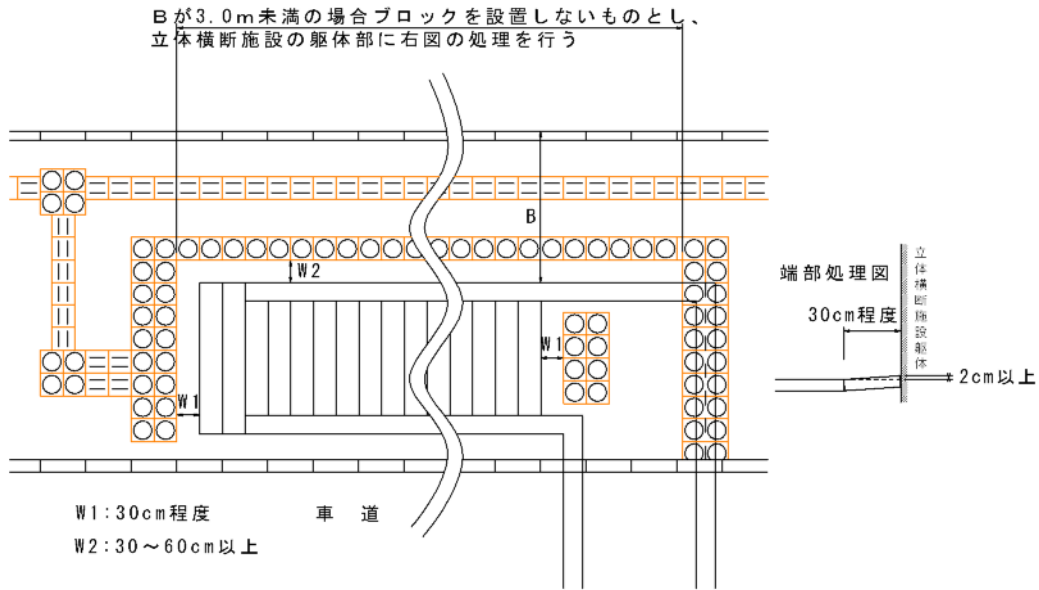
(誘導ブロックの連続性が有る場合)



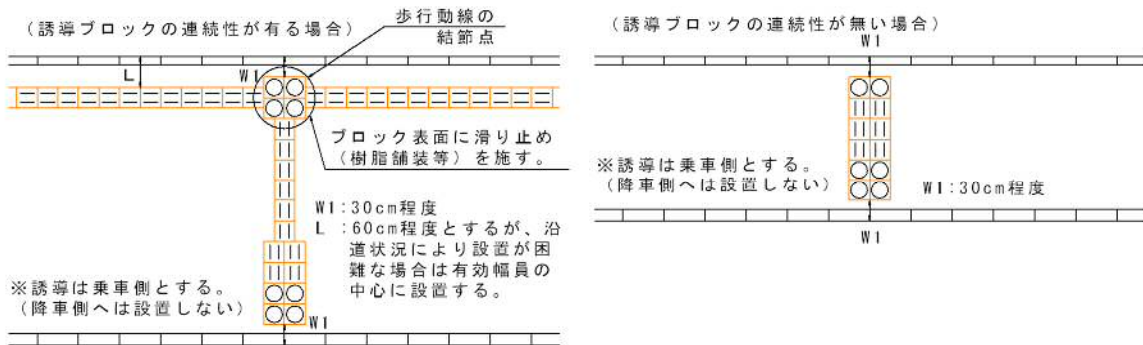
[横断歩道部の設置例]

<誘導ブロック>

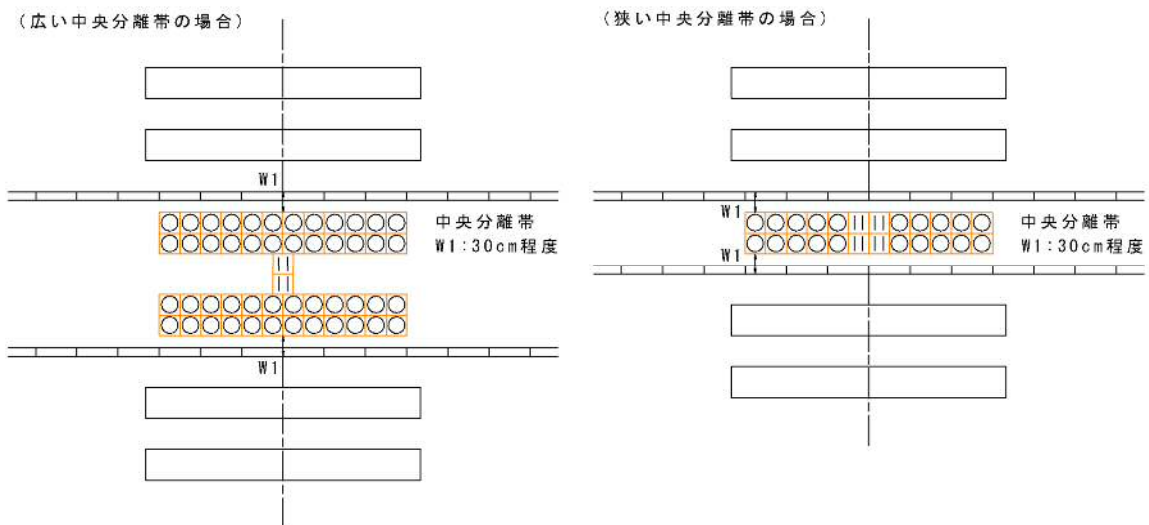
○整備指針



[立体横断施設の昇降口（階段部）の設置例]



[乗合自動車停留所部の設置例]



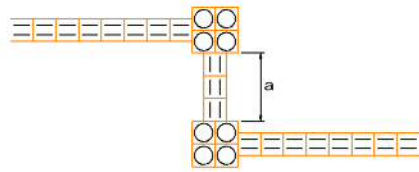
[中央分離帯の設置例]

〈誘導ブロック〉

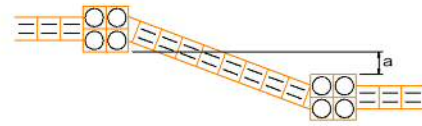
○整備指針

(基本例)

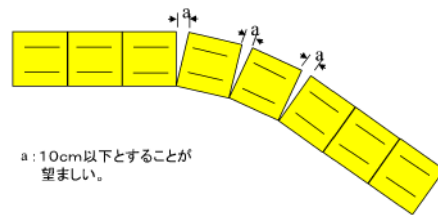
a が90cm以上の場合



a が90cm未満の場合



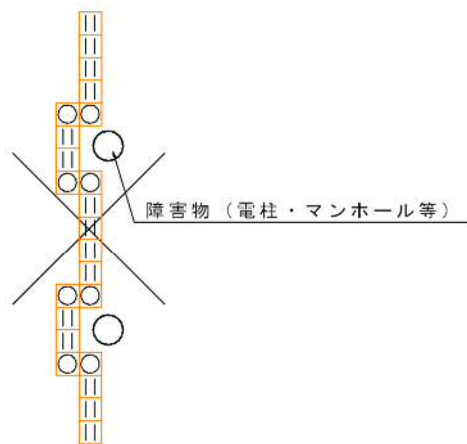
(直線区間など進行方向が維持できる場合の設置例)



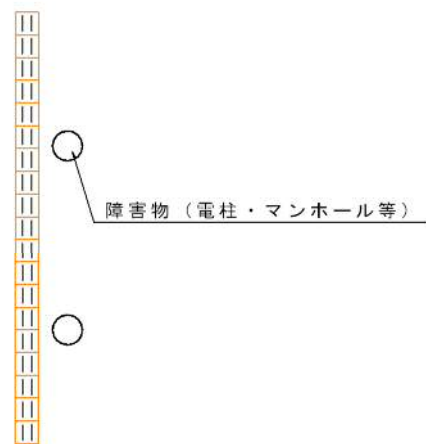
a: 10cm以下とすることが望ましい。

[屈折部の設置例]

(悪い設置例)



(良い設置例)



※誘導経路上に連続して障害物がある場合は障害物を避けた位置に直線的に設置する。
障害物が連続していない場合は〔屈折部の設置例〕に従い障害物を避け設置する。

[障害物の回避例]

○整備水準

- ・ (全) で推奨する。
- ・ 原則として (重) (居) (駅) (公) (観) は誘導ブロックを設置する。

整備水準区分

- (全) 市全域 (重) 重点整備地区 (居) 居住誘導区域 (山) 山間地 (駅) 鉄道駅周辺
(公) 公共公益施設周辺 (観) 観光施設周辺 (通) 通学路

6) 立体横断施設

〈地下横断歩道・横断歩道橋〉

○基本的な考え方

現在ある立体横断施設については、利用状況や横断歩道等の代替施設の設置を十分検討し、地域住民、利用者、学校関係者などと調整し、必要に応じて廃止や改良をしていきます。

歩行者優先の観点から平面横断を基本としますが、通学路や車道幅員が広いなど、平面横断では歩行者が危険と判断される場合は、設置の検討を行います。設置する場合は、自動車及び歩行者等が安全かつ快適に走行できる空間を確保します。

○整備指針

①現在立体横断施設がある場合は必要に応じて廃止、改良の検討を行う。

②昇降方式

スロープ（斜路）付き階段の設置を検討し、エレベーターやエスカレーターについては、利用者や現地状況、設置後の維持管理を考慮し決定する。

③階段等の勾配

階段の勾配は**50%**を標準とし、斜路及び斜路付階段の勾配は、それぞれ、**8%、25%**の範囲内とする。

④階段等の最小幅員

最小幅員は下表とし、沿道の状況その他特別の理由によりやむを得ない場合には、（ ）内の値まで縮小することができる。

（単位：m）

昇降方式	通路の有効幅員	
	横断歩道橋	地下横断歩道
階段	1.5 (1.2)	2.5 (1.7)
斜路	2.0 (1.7)	3.0 (2.2)
スロープ（斜路）付階段	2.1 (1.8)	3.1 (2.3)

⑤手すり

二段式の手すりを両側に設ける。

⑥誘導・案内・標示

a 地下横断歩道の出入口には、行き先などを明記した案内板を設置する。

b 手すりの端部及び要所には、現在位置などを点字で標示する。

c 公共施設周辺の場合は、点字案内板を設置する。

d 立体横断施設設置箇所には、視覚障害者誘導用ブロックを設置し、安全対策に配慮する。

⑦照明施設

夜間に安心して利用できるように照明灯を設置する。

⑧防犯施設

地下横断歩道には、犯罪の予防を目的とし非常警報装置（防犯ベル）を設置する。

⑨横断歩道橋の色彩は、特段の理由がある場合を除き「ふじのくに色彩・デザイン指針（静岡県）」に準拠するものとする。

○整備水準

- ・①③④⑤⑥⑦⑧⑨は原則として**全**で適用する。
- ・②は**全**で推奨し、原則として**重**で立体横断施設を設置する場合、スロープ、エスカレーター、エレベーターの設置を併用する。

整備水準区分

- 全** 市全域 **重** 重点整備地区 **居** 居住誘導区域 **山** 山間地 **駅** 鉄道駅周辺
公 公共公益施設周辺 **観** 観光施設周辺 **通** 通学路

7) その他

<通学路施設>

○基本的な考え方

子供たちが安全に安心して、楽しく学校に通えるように通学路の歩道整備を推進します。

また、歩道設置が困難な箇所についても、既設の道路敷内で歩行空間の安全対策を行い、子供たちの安全を確保します。

○整備指針

- ①通学路施設は「**浜松市通学路交通安全プログラム**」を活用し、整備要望箇所の地域性や交通状況など諸条件の整理を行い、事故リスクの解消に向けて歩道や防護柵の設置など効果的かつ効率的に対策内容を検討し、実施する。

○整備水準

- ・原則として (通) で適用する。

○整備事例



[通学路に歩道を整備した例]



[路肩をカラー舗装した例]



[路面表示と注意喚起看板を設置した例]



[車線分離標を設置した例]

整備水準区分

- (全) 市全域 (重) 重点整備地区 (居) 居住誘導区域 (山) 山間地 (駅) 鉄道駅周辺
(公) 公共公益施設周辺 (観) 観光施設周辺 (通) 通学路

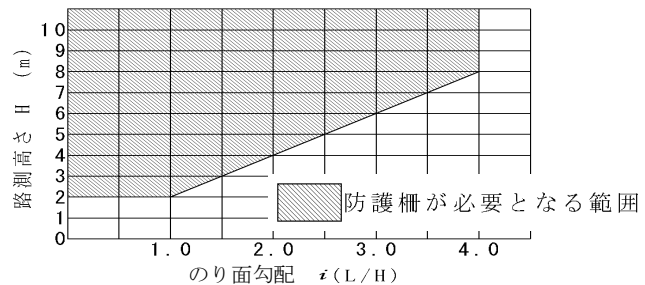
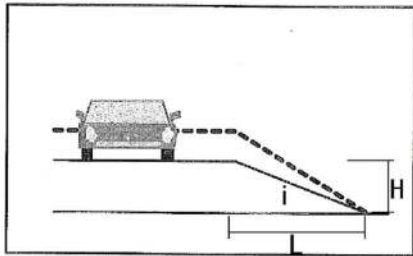
〈山間地施設〉

○基本的な考え方

高齢化や、自然環境、景観等に配慮した整備を行います。また山間地の線形の悪い道路においても、道路利用者が安全かつ快適に通行できるよう配慮します。

○整備指針

- ①急カーブが連続する箇所、濃霧等が発生しやすい道路区間においては、**路面表示に凸部**を設けたり、**高屈折率ガラスビーズ**を散布するなど工夫を施した高視認性路面表示を用いる。また、雨天時の滑り止めを目的とし、**密粒度ギャップアスコン(13)**を使用する。
- ②周辺への眺望確保が必要な場合、**ガードパイプ**等の透過性が高い防護柵形状とする。
- ③交通量の少ない道路の照明灯は周辺環境や維持管理を考慮し、**感知式**とする。
- ④すれ違いが困難な道路で、維持管理上支障が無い場合は**側溝の蓋かけ**や、**円型側溝**、**皿型の側溝**を使用することにより道路幅員を確保する。
- ⑤道路の盛土区間等では、路側高さを極力抑え、のり面の緩傾斜化を図り防護柵を必要としない構造を検討する。



○整備水準

- ・ (全) で推奨し、原則として (山) で適用する。

○整備事例



[ガードパイプを設置した例]



[側溝蓋を設置した例]



[円型側溝を設置した例]

整備水準区分

- (全) 市全域 (重) 重点整備地区 (居) 居住誘導区域 (山) 山間地 (駅) 鉄道駅周辺
 (公) 公共公益施設周辺 (観) 観光施設周辺 (通) 通学路

〈工事施設〉

○基本的な考え方

施工範囲と自動車や歩行者の通行帯を明確に分離し、歩行者等の安全を確保するだけでなく、工事内容についても道路利用者に対して分かりやすく伝達できるよう配慮します。

○整備指針

- ①既設の歩道に視覚障害者誘導用ブロックが設置されている場合、工事中の仮設歩道に仮設用の**視覚障害者用誘導マット**を設置すること。
- ②工事中に歩道の凹凸や水たまりが生じる場合、**仮設用マット**等を設置し解消すること。
- ③工事中に路面の段差が生じる場合は、**8%以下**ですり付けを行い、看板や路面表示により段差があることを示すこと。
- ④仮設歩道の有効幅員は**1.0m以上**確保する。
- ⑤工事中の看板は以下を標準とし、工事区間の起点及び終点に設置する。
 - a 表記する文字、内容は単純かつ一目で理解が可能なものとする。
 - b 工期、時間帯、工事費、工事名を表記する。
 - c 発注者、施工者名を表記する。
 - d 工事内容や、現場状況に応じイメージや**工事概要図**を示し分かりやすい表記とする。



[工事看板の例]



[工事概要図の例]

○整備水準

- ・原則として **全** で適用する。

○整備事例



[段差をすり付け、路面表示により段差を示した例]



[視覚障害者用誘導マットを設置した例]

整備水準区分

- 全** 市全域 **重** 重点整備地区 **居** 居住誘導区域 **山** 山間地 **駅** 鉄道駅周辺
公 公共公益施設周辺 **観** 観光施設周辺 **通** 通学路

<踏切道>

○基本的な考え方

視覚障がい者が踏切道を通行する際、単路部と踏切道を誤認することが重大な事故につながるおそれがあるため、踏切道の存在を認識し安全に通行できるよう、視覚障害者誘導用ブロック及び踏切道内誘導表示を設けます。

○整備指針

①種類は以下とする。

a 視覚障害者誘導用ブロック

歩道等及び自転車歩行者専用道路等の踏切道手前部に、点状ブロックによる踏切道の注意喚起を行うとともに、線状ブロックを、歩道等及び自転車歩行者専用道路等の単路部から連続して設置する。

b 踏切道内誘導表示

踏切道内の一方の遮断かんから他方の遮断かんまでの区間には、視覚障がい者が車道や線路に誤って侵入することを防ぐ（直進性）とともに踏切道の外にいと誤認することを回避（識別性）するために用いる。

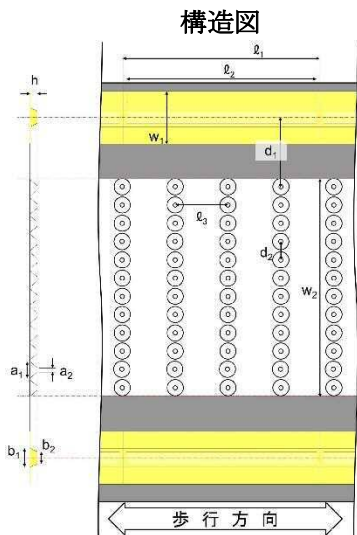
②形状・寸法は以下とする。

a 視覚障害者用誘導用ブロック

<誘導ブロック>に従うものとする。

b 踏切道内誘導表示

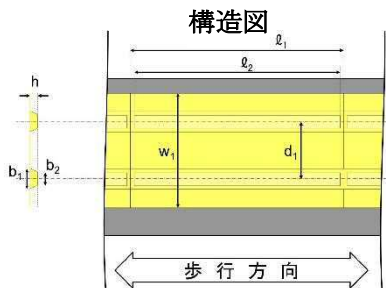
以下に構造図と寸法表を示す。



[歩道等及び自転車歩行者専用道路等の幅員が概ね 2m 以上の場合]

寸法表

記号	項目	寸法 (mm)
l_1	線状突起の底面長	$l_2 + 10$
l_2	線状突起の上面長	270 以上
l_3	点状突起の中心間距離 (歩行方向)	75
w_1	着色範囲 (黄色)	75
w_2	着色範囲 (白)	320
d_1	線状突起と最外列の点状突起の中心間距離	100
d_2	点状突起の中心間距離 (歩行方向の直角方向)	26
a_1	点状突起の底面径	23
a_2	点状突起の上面径	6
b_1	線状突起の底面幅	$b_2 + 10$
b_2	線状突起の上面幅	17
h	突起の高さ	5



[歩道等及び自転車歩行者専用道路等の幅員が概ね 2m 未満の場合]

寸法表

記号	項目	寸法 (mm)
l_1	線状突起の底面長	$l_2 + 10$
l_2	線状突起の上面長	270 以上
w_1	着色範囲 (黄色)	150 以上
d_1	線状突起の中心間距離	75
b_1	線状突起の底面幅	$b_2 + 10$
b_2	線状突起の上面幅	17
h	突起の高さ	5

〈踏切道〉

○整備指針

- ③材質・色彩は以下とする。
- a 十分な強度を有し、滑りにくく、耐久性、耐摩擦性に優れたものを使用する。
 - b 視覚障害者誘導用ブロックについては〈誘導ブロック〉に従うものとする。
 - c 踏切道内誘導表示の色彩は構造図・寸法表に示す内容を標準とする。

○整備水準

- ・**全**で推奨し、原則として**重**で適用する。
※整備箇所の選定にあたっては、地域ニーズを把握したうえで視覚障害者団体等と十分に協議する。

○整備事例（イメージ）



[歩道等及び自転車歩行者専用道路等の幅員が概ね2m以上の場合の設置例]



[歩道等及び自転車歩行者専用道路等の幅員が概ね2m未満の場合の設置例]

整備水準区分

- 全** 市全域 **重** 重点整備地区 **居** 居住誘導区域 **山** 山間地 **駅** 鉄道駅周辺
公 公共公益施設周辺 **観** 観光施設周辺 **通** 通学路

【カ行】

- ・ グレーチング

鋼材を網状に組んだ建材であり、道路の排水路にかける蓋としてよく見かけます。排水性を重視した格子の目が大きなグレーチングは、車いす・シルバーカー・ベビーカー等の車輪がはまったり、落ち込んだりといった問題があります。

そこで、格子の目が細かく、滑りにくいユニバーサルデザイン仕様のグレーチングが製品化されています。

- ・ 交通バリアフリー法

『高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律』は、高齢者、身体障がい者の公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上を促進するために、平成12年5月に制定されました。

【サ行】

- ・ 静岡県福祉のまちづくり条例

静岡県福祉のまちづくり条例は、だれもが住みよいまちを築きあげていこうとする理念のもと、平成8年4月から施行されています。県民一人ひとりが思いやりのある福祉の心を持ってお互いを尊重しあえるまち、だれもが自らの意思で自由に行動でき、あらゆる施設を安全に利用することができるまちづくりをめざしています。

具体的な施設として、多くの人が利用する図書館、集会場、金融機関、デパートなどの建物や道路、公園、駅、バスターミナルなどが対象になります。

お年寄りや障害を持った方を含むすべての人が、日常生活を不自由なく過ごすことのできる「利用しやすい施設づくり」を県や市町村だけでなく、事業者や県民の皆さんと一緒に進めていくための条例です。

- ・ 生活関連施設

高齢者、障がい者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設をいう。

【タ行】

- ・ 道路の移動円滑化整備ガイドライン

「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（いわゆる「交通バリアフリー法」）の施行を受け、高齢者、身体障がい者等をはじめとする利用者のニーズはもとより、すべての人にとって使いやすいものが望ましいというユニバーサルデザインの考え方にも配慮し、すべての利用者にとって使いやすい道路空間としていくことを目的として定められています。本ガイドラインに基づいて、交通バリアフリー法の対象となる地域等において、道路整備がなされることとなります。

【ハ行】

- ・パブリックコメント

市が計画や条例などの案を事前に公表し、市民の皆さんからのご意見を伺い、寄せられたご意見に対して市の考え方を公表するとともに、その寄せられたご意見を考慮して最終案をつくっていく一連の手続きをいいます。

- ・浜松市ユニバーサルデザイン条例

ユニバーサルデザインのまちづくりの理念や、市民・事業者・行政それぞれの役割と三者の連携、ユニバーサルデザインの推進に向けたしくみづくりなどを明確にし、すべての人が安心、安全、快適に暮らすことができる社会の実現を目的として、平成 15 年 4 月 1 日に施行されました。

- ・バリアフリー

障がいのある人が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去するという意味で 1974 年（昭和 49 年）に国連障害者生活環境専門家会議が「バリアフリーデザイン」という報告書を出したころから、この言葉が使用されるようになりました。もともとは建築用語として登場し、建物内の段差の解消等、物理的障壁の除去という意味合いが強いが、より広く障がいのある人の社会参加を困難にしている社会的、制度的、心理的な全ての障がいの除去という意味でも用いられています。

- ・バリアフリー新法

「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」（ハートビル法）と交通バリアフリー法が統合・拡充され「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）が平成 18 年 12 月に施行されました。

- ・ピクトグラム

一般に「絵文字」「絵単語」などと呼ばれ、何らかの情報や注意を示すために表示される視覚記号（サイン）の一つである。地と図に明度差のある 2 色を用いて、表したい概念を単純な図として表現する技法が用いられます。

主に鉄道駅などの公共空間で使用され、文字による文章で表現する代わりに、視覚的な図で表現することで、言語に制約されずに内容の伝達を直感的に行う目的で使用されています。

【ヤ行】

・誘導ブロック

「視覚障害者誘導用ブロック」が正式名称で「点字ブロック」は財団法人・安全交通試験センターの登録商標です。昭和40年(1965年)に三宅精一氏(岡山市)が発明し、昭和42年に岡山盲学校付近の国道に初めて敷設されました。昭和60年(1985年)、公益社団法人・日本道路協会は「視覚障害者誘導用ブロック設置指針・同解説」を作成しました。

道路や駅などにはられた、視覚障がいのある人のための誘導の目印。色は原則として黄色。位置や警告を示す点状の突起を表面につけたブロックを点状ブロックといい、歩く方向を示す線状の突起を並行に表面につけたブロックを線状ブロックといいます。

・UDブロック

横断歩道等における歩車道境界部の段差解消(段差0cm)を図ることを目的としたブロック。

・ユニバーサルデザイン

「ユニバーサルデザインとは、出来る限り最大限、すべての人に利用可能であるように製品、建物、空間をデザインすること。」(Ron Mace(米国))つまり能力のレベルに関わらず、お年寄りや障がい者、子どもなど全ての人が使用できるように製品、要素、空間をデザインすることをいいます。

ユニバーサルデザインの7原則(ノースカロライナ州立大学ロン・メイス教授)

- 1 誰にでも公平に使用できること
- 2 使う上で自由度が高いこと
- 3 使用方法が簡単で直感的にわかるようになっていること
- 4 必要な情報がすぐ理解できること
- 5 うっかりエラーや危険につながらないデザインであること
- 6 無理な姿勢や強い力なしで楽に使用できること
- 7 使いやすい寸法・空間になっていること

【ラ行】

・路床

舗装の支持力層として構造計算に用いる層。指針内の[排水性舗装イメージ]における路盤の下部をいう。

参考文献

- ・「道路構造令の解説と運用」(社)日本道路協会(令和3年3月)
- ・「舗装設計施工指針」(社)日本道路協会(平成18年2月)
- ・「排水性舗装技術指針(案)」(社)日本道路協会(平成8年11月)
- ・「防護柵の設置基準・同解説/ボラードの設置便覧」(社)日本道路協会(令和3年3月)
- ・「道路照明施設設置基準・同解説」(社)日本道路協会(平成19年10月)
- ・「視線誘導標設置基準・同解説」(社)日本道路協会(昭和59年10月)
- ・「道路標識設置基準・同解説 改訂版」(社)日本道路協会(令和2年6月)
- ・「視覚障害者誘導用ブロック設置指針・同解説」(社)日本道路協会(昭和60年9月)
- ・「立体横断施設技術基準・同解説」(社)日本道路協会(昭和54年1月)
- ・「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」国土交通省道路局(令和6年1月)
- ・「増補改訂版 道路の移動等円滑化整備ガイドライン」
(財)国土技術研究センター(平成23年8月)
- ・「景観に配慮した防護柵の整備ガイドライン」(財)国土技術研究センター
(平成16年5月)
- ・「景観に配慮した道路附属物等ガイドライン」(財)日本みち研究所(平成29年11月)
- ・「しずおか公共サイン整備ガイドライン」静岡県(平成19年4月)
- ・「浜名湖周辺地域公共サイン整備行動計画」浜松市(令和6年3月)
- ・「UDブロックの施工マニュアル」浜松市(平成18年10月)
- ・「ふじのくに色彩・デザイン指針」静岡県(平成30年7月)
- ・「浜松市通学路交通安全プログラム」浜松市(令和3年7月)
- ・「浜松市緑の基本計画」浜松市(令和3年3月)
- ・「浜松市街路樹再整備方針」浜松市(令和4年4月)
- ・「浜松市無電柱化推進計画」浜松市(令和4年3月)

指針策定の経緯

平成20年3月 4日 「浜松市利用しやすい施設づくり市民懇話会」

説明・意見聴取

平成20年5月28日 「浜松市ユニバーサルデザイン審議会」

説明・意見聴取

平成20年7月10日 「庁内担当者会議」開催

説明・意見聴取

平成20年8月18日 「庁内調整会議」開催

説明・意見聴取

庁内調整会議メンバー（各所属長）

企画部	ユニバーサルデザイン課
都市計画部	交通政策課、都市開発課、区画整理課
土木部	土木管理課、道路企画課、南土木整備事務所、北土木整備事務所、 浜北土木整備事務所、天竜土木整備事務所
区役所	中区まちづくり課、東区まちづくり課、西区まちづくり課、 南区まちづくり課、北区まちづくり課、浜北区まちづくり課、 天竜区まちづくり課
事務局	： 土木部 道路保全課

パブリック・コメント制度に基づく意見募集

意見募集期間：平成20年11月12日～平成20年12月12日

意見提出者数：12人

意見数：34件

提出方法内訳：FAX（1） 電子メール（10） その他（1）

意見の内訳：提案25件 要望8件 質問1件

案に対する反映度：案の修正4件 今後の参考意見16件

すでに盛り込み済4件 その他10件

市の考え方の公表：平成21年2月12日

指針改定の経緯

令和6年1月17日 視覚障害者団体等からのヒアリング

説明・意見聴取

令和6年2月29日 「庁内担当者会議」開催

説明・意見聴取

令和6年3月21日 「庁内調整会議」開催

説明・意見聴取

庁内調整会議メンバー（各所属長）

市民部	UD・男女共同参画課
都市計画部	土地政策課、交通政策課、市街地整備課
土木部	道路保全課、中央土木整備事務所、浜名土木整備事務所、 天竜土木整備事務所
事務局	： 土木部 道路企画課



浜松市道路施設ユニバーサルデザイン指針

平成21年3月 発行
令和 6年3月 改定

浜松市 土木部 道路企画課

〒430-8652 浜松市中央区元城町103番地の2

電 話 (053) 457-2232

FAX (050) 3737-0045

E-mail kotsuanzen@city.hamamatsu.shizuoka.jp