

## 2-4 歩道の形式

歩道の形式はセミフラット形式を標準とする。ただし平坦部やすり付け勾配等の確保を優先するために必要な場合は、選定フローを参考にして他の形式を採用することができる。【解説 1】

歩道の形式を選定する場合、歩道等の切り下げ部や車両乗り入れ部の平坦部分の確保やそれらのすり付ける勾配の大きさが非常に重要であるため、以下の理由により、セミフラット形式を標準とした。

- ①切り下げ部や車両乗り入れ部で生じるすり付け区間をなくす。
- ②車道面からみた歩道の明確性を確保する。
- ③車道面より高い位置を通行することによる歩行者の安心感の向上を図る。

### 【解説 1】

#### (1) 歩道形式

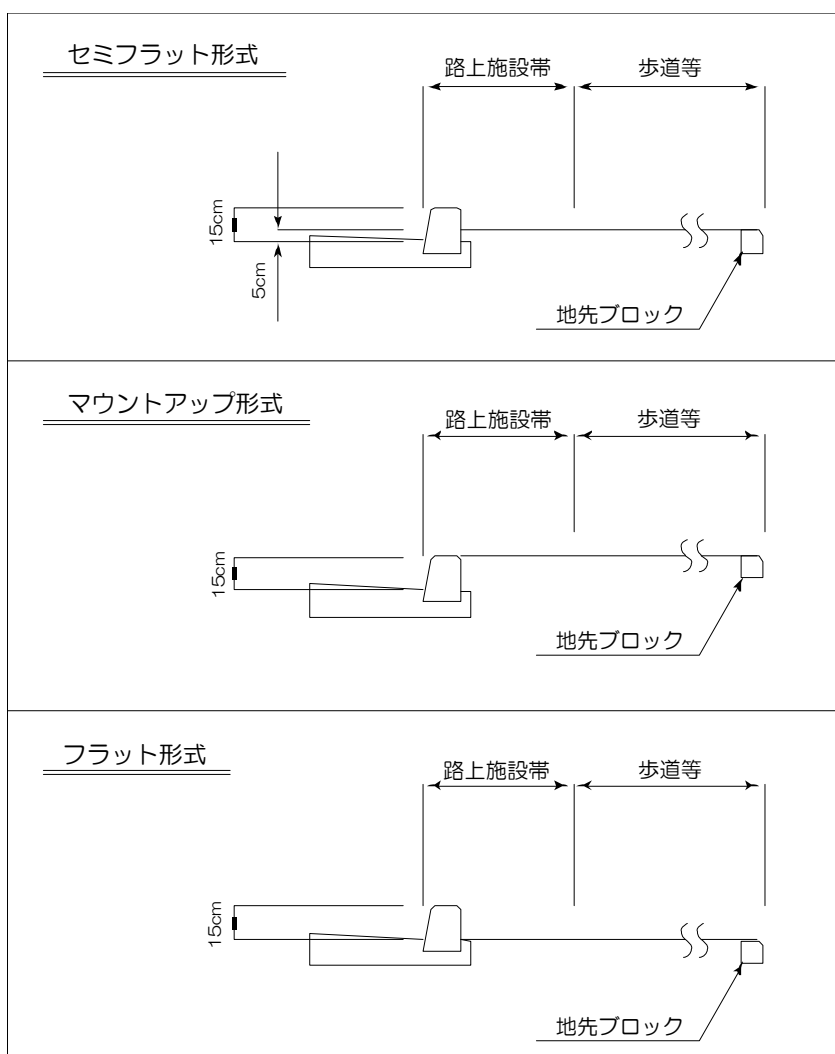


図2-4-1 歩道形式の標準

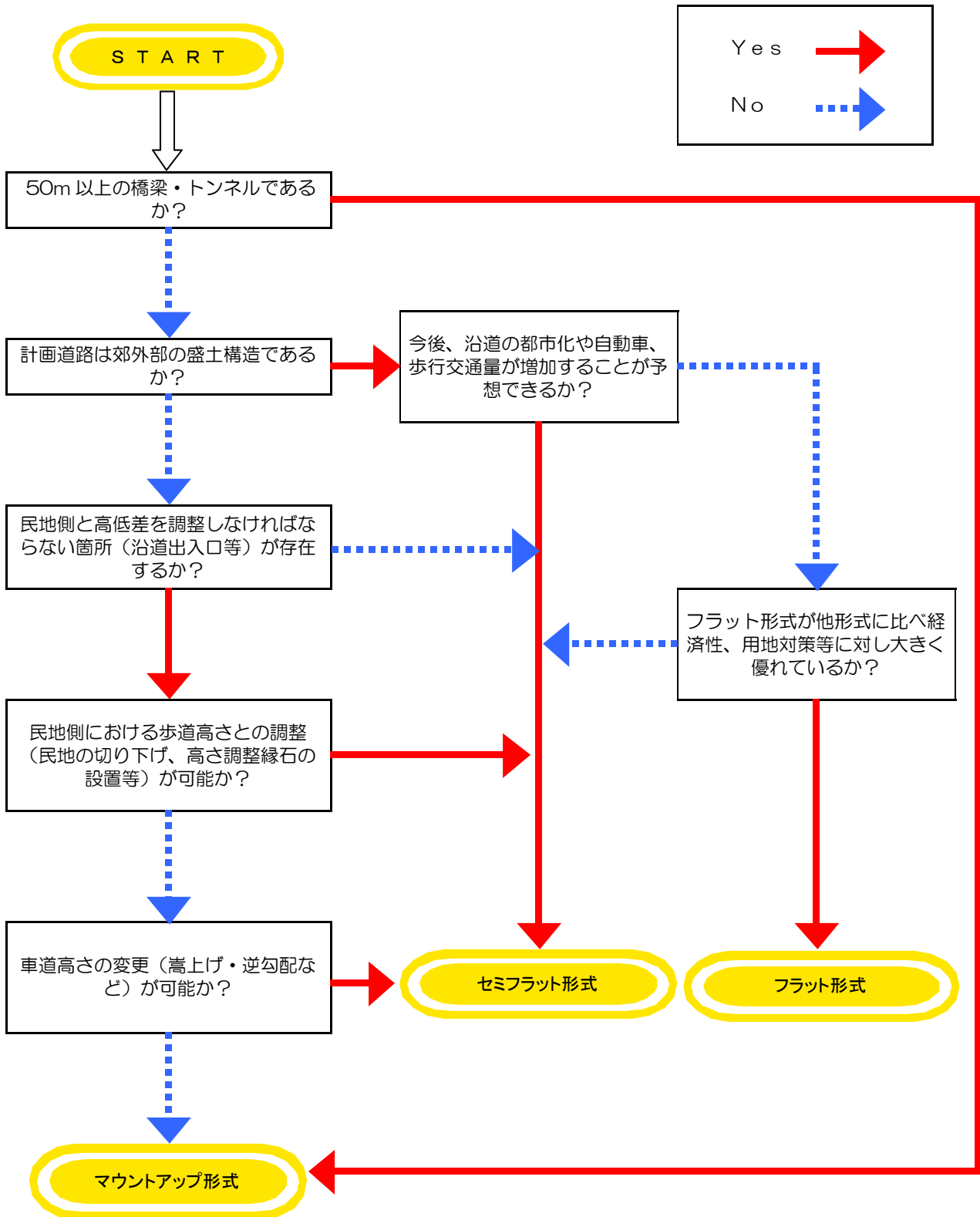


図2-4-2 歩道形式選定フロー

(2) 各形式の留意点

橋梁、トンネル区間を除く箇所では歩道形式としてセミフラット形式を標準とするが、沿道民地と道路との高さ調整を行うことが困難な場合に限り、マウントアップ形式等を採用してもよいこととした。これは、セミフラット形式を採用することが目的ではなく、歩道の波打ち防止することが本来の目的であるからである。

なお、波打ちのない歩道とは、規定値を満足する勾配で、乗り入れ部等によるすり付けがない区間が10～20m以上連続すること<sup>※1</sup>が目安となる。

また、フラット、セミフラット形式は、縁石の天端が歩道の路面より上に出ているため、一般部で乱横断すると縁石につまづく可能性もある。乱横断が生じる可能性が高い箇所には、乱横断防止柵の設置も検討する。

- ※1 すり付け影響のない連続区間の延長を10～20mとしたのは、「車両乗り入れ部の構造に関する研究（土木研究所資料 第3384号/1995年12月）」<sup>参考14</sup>や他都市の基準等を参考に定めた。  
すり付け方法については、「すり付け方法選定フロー」を参照。

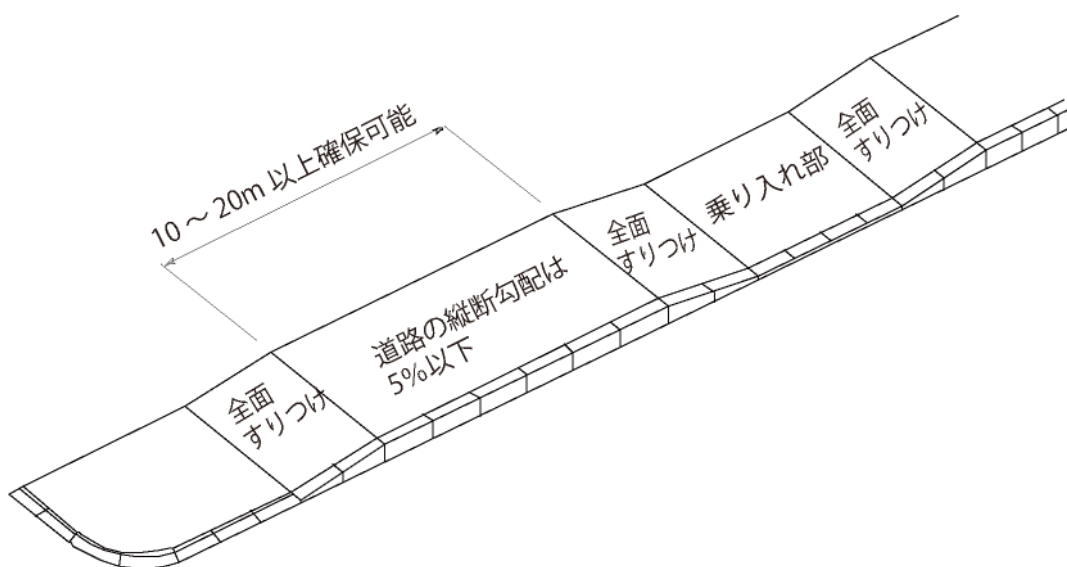


図2-4-3 波打ちのない歩道

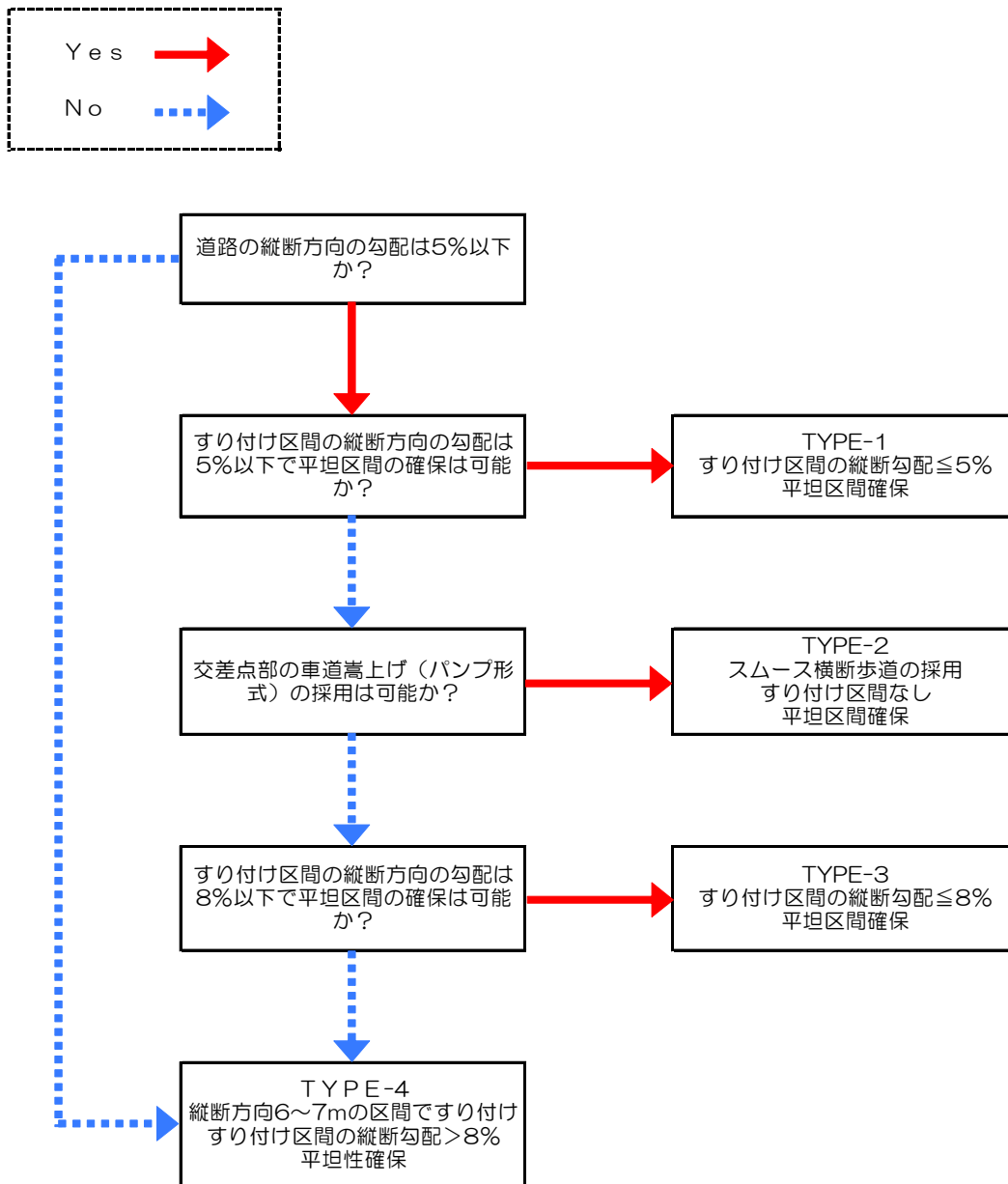


図2-4-4 マウントアップ形式におけるすり付け方法選定フロー  
(切り下げ部)

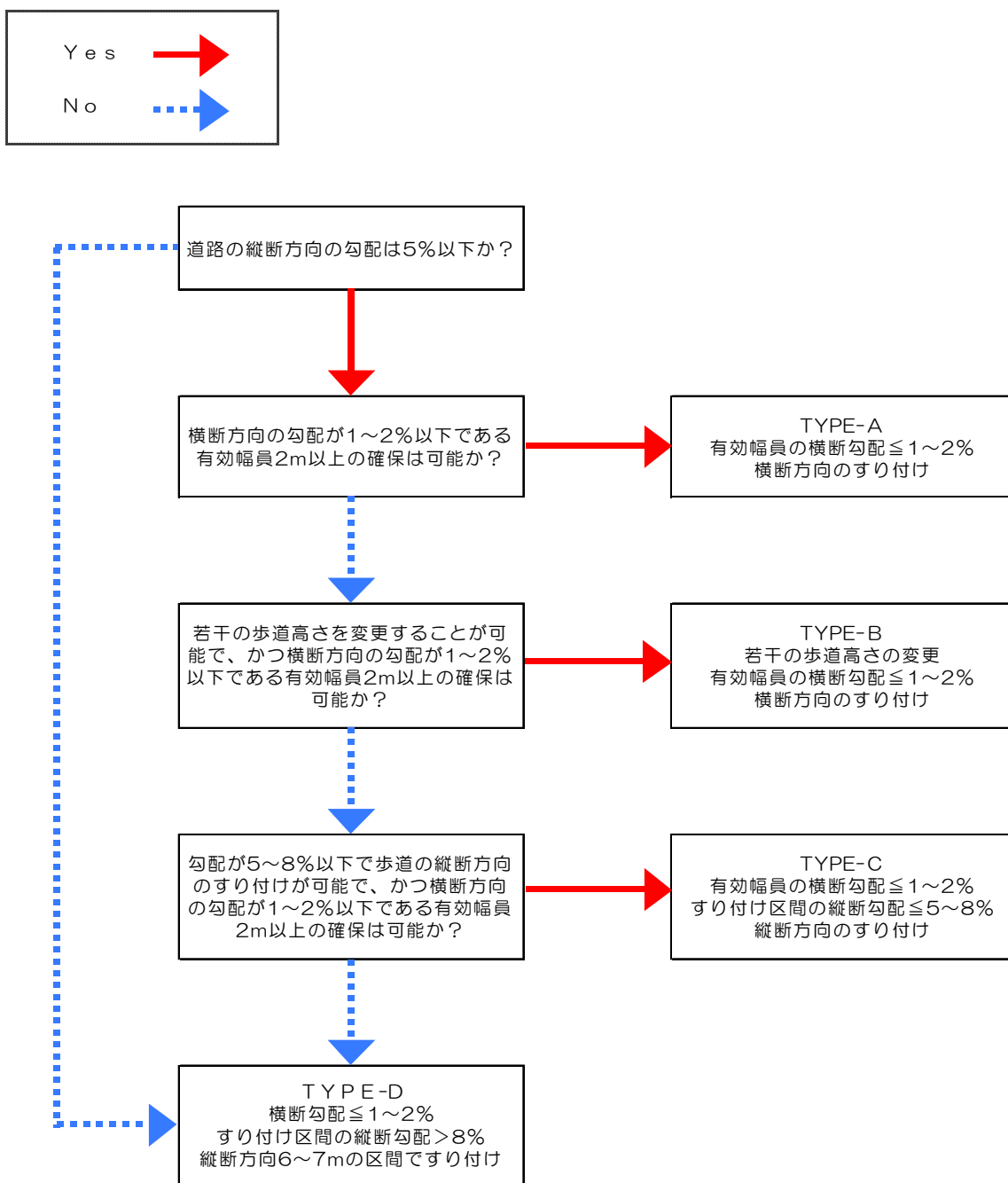
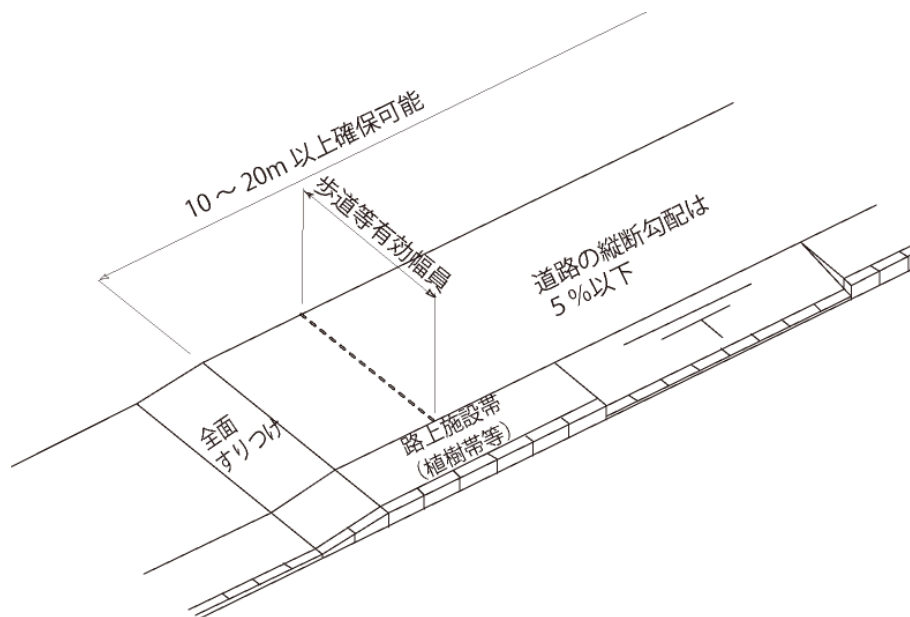


図2-4-5 マウントアップ形式におけるすり付け方法選定フロー  
(乗り入れ部)

## (3) マウントアップ形式の採用例

図 2-4-6、7のようにマウントアップ形式の歩道において、歩道等有効幅員に影響がない、あるいは乗り入れ部がないなど、平坦性が十分に確保されている場合には、必ずしもセミフラット形式に改修する必要はない。

ただし、図2-4-8のように波打ちが激しい場合には、セミフラット形式に改修することが効果的であることはいうまでもない。また、図2-4-7の場合においても、全面改修等が計画されている場合には、将来の乗り入れ設置を想定して、セミフラット形式とするのが望ましい。



歩道幅員が広いため、すり付けの影響が有効幅員部分まで及ばない

図2-4-6 波打ちのない歩道

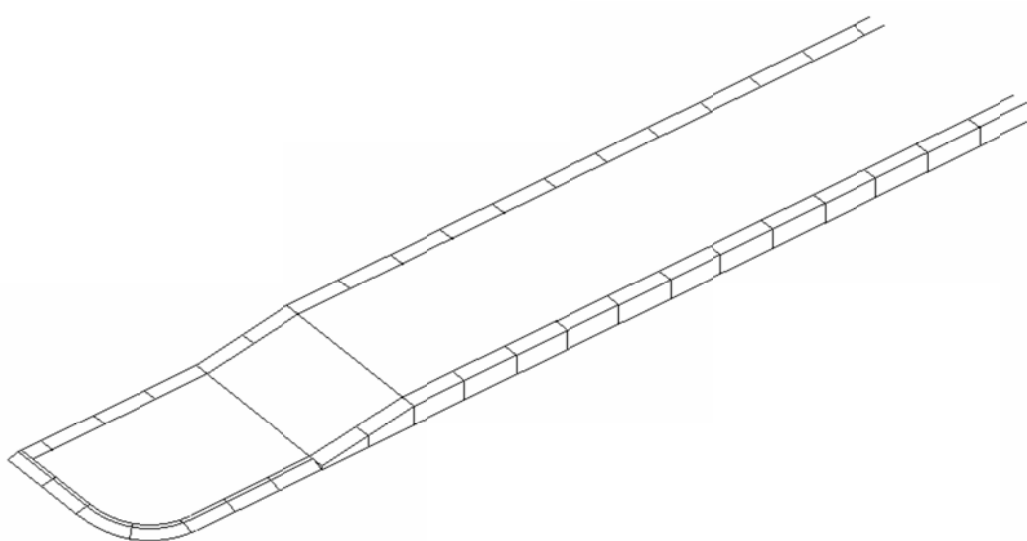


図 2-4-7 乗入れの無いマウントアップ形式

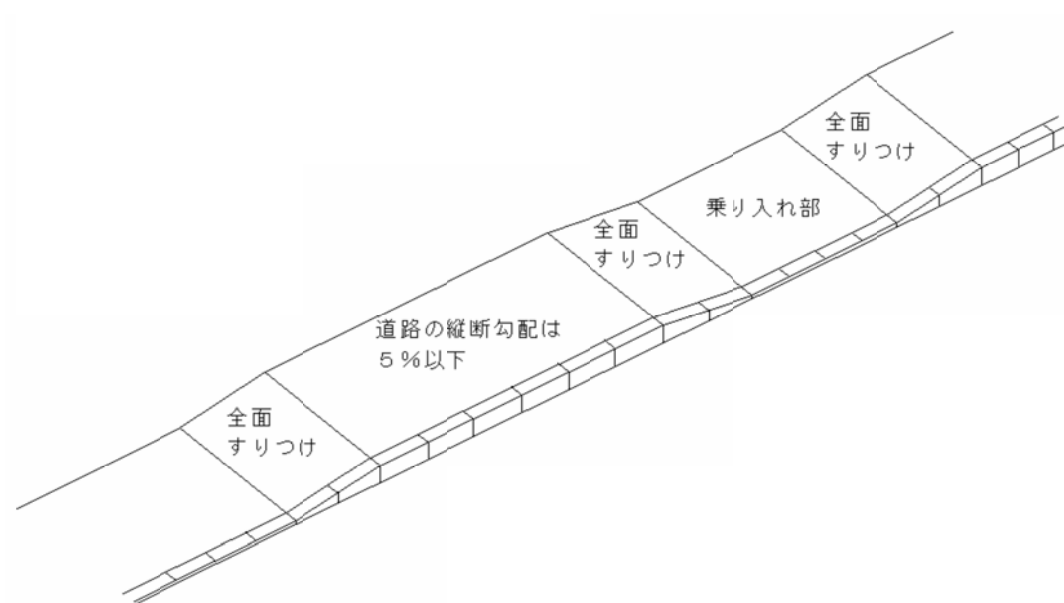


図 2-4-8 乗入れの多いマウントアップ形式

また、図2-4-9のように道路横断方向上に地形の傾きがあり沿道民地高さがコントロールとなる場合、片側(図2-4-9の右側)の歩道形式をセミフラット形式とすると、反対側(左側)の沿道民地へすり付けるためには民地内におけるすり付け処理や歩道横断勾配が急となるため、マウントアップ形式とすることが必要となる。

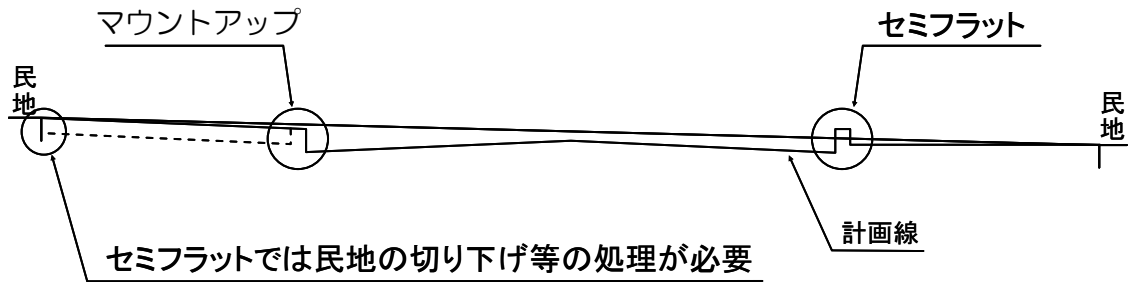


図2-4-9 形式を混合する採用例