

N-52

歩道占用工事における歩行者等誘導デッキに関する検討と現地検証 「人にやさしい道路」をめざして

北海道開発局 開発土木研究所 正員 ○小山田 輝 美
正員 高 橋 守 人
正員 島 多 昭 典

1. はじめに

近年、社会の高齢化や移動制約者の活動範囲の拡大・利便性の向上に伴い、各種障害の少ないバリアフリーデザインが重要なテーマとなっている。また、誰もが自立的な社会生活が可能となる、ノーマライゼーション社会の実現が望まれている。

北海道開発局では北海道・札幌市と協力して移動制約者対策を含む総合対策としての交通網整備、マスタープラン策定に向けての検討を実施してきた。

北海道開発局開発土木研究所では、「人に優しい道路整備に関する調査」の一環として、歩道を一部又は全部占有するような工事箇所において、歩行者等を車道側へ円滑に誘導できるような誘導デッキの検討を行ってきており（図-1）、平成7年までの調査・検討の結果、歩行者等誘導デッキの形状・寸法について一定の知見を得た¹⁾。

誘導デッキについて、道路利用者による評価試験を行うため現地に仮設デッキを設置し、車椅子利用者及び工事担当者に通行してもらい、その結果を聞き取り、誘導デッキの導入可能性について知見を得ることを目的とした。さらに、様々な車道幅員パターンについて、デッキの設置方法、車線運用について検討を行ったのでその結果を報告する。

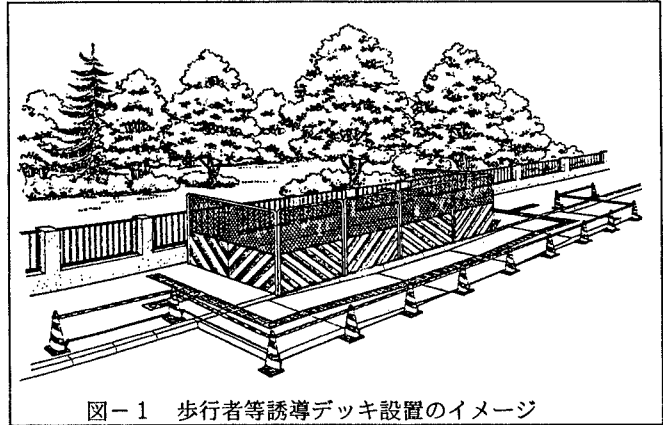


図-1 歩行者等誘導デッキ設置のイメージ

2. 歩行者等誘導デッキの形状等

平成7年度調査により検討された歩行者等誘導デッキの寸法・形状及び設定方法は以下のとおりである。

①形状は、長方形とする。

②寸法は、1m×2mとする。

③設置方法としては、

(1) デッキ全体を車道に張り出す（車道部約2m占用）（図-2）

(2) 一部を車道に張り出す（車道部約1m占用）（図-3）

いずれの場合も、デッキ部へ乗り込む開口部は2.25m以上確保する。

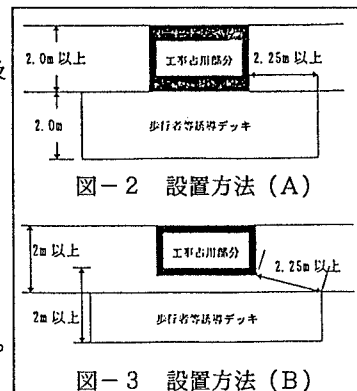


図-2 設置方法（A）

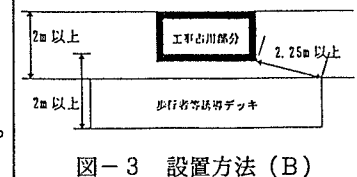


図-3 設置方法（B）

3. 誘導デッキの運用

3-1 歩行者等誘導デッキの設置箇所

歩道を一部または全部占有する工事区間において、歩行者等が通行できる平坦な空間（通路幅2.0m）

キーワード：バリアフリーデザイン・人に優しい道路整備・歩行者等誘導デッキ

連絡先：住所 札幌市豊平区平岸1条3丁目・電話 011-841-1111 FAX 011-841-9747

を歩道上に確保できないような場合は、原則として歩行者等誘導デッキを設置する。

ただし、工事箇所が横断歩道付近で、デッキを用いることなく歩行者等を車道上の迂回通路に誘導出来る場合は、誘導デッキを設置する必要は無い。

3-2 設置方法

誘導デッキの設置方法は図-4のパターンBを基本とする。工事によっては作業車スペースを必要とする場合があるが、このような場合は、パターンDのように誘導デッキ及び歩行者通路を設定する。ただし、工事区間を含む路線の車両交通量が多い、あるいは、路肩を含む車道幅員が狭く、パターンB、Dのような誘導デッキの設置によって本線交通を著しい障害をもたらす恐れがある場合は、パターンA、Cのように通行幅を1.0mとする事もできる。また、誘導デッキの設置による本線の交通障害がピーク時のみであると考えられる場合は、ピーク時はパターンA、Bで、ピーク時以外はパターンC、Dのように誘導デッキを設置する。特別な事情で、いずれのパターンにおいてもデッキを設置できないような場合は、工事区間の前後の横断歩道がある交差点において看板等で提示する。誘導デッキ設定方法選定フローは、あくまでも一例であり、現場の交通状況・沿道状況を考慮し、最適と考えられる方法で設定する。

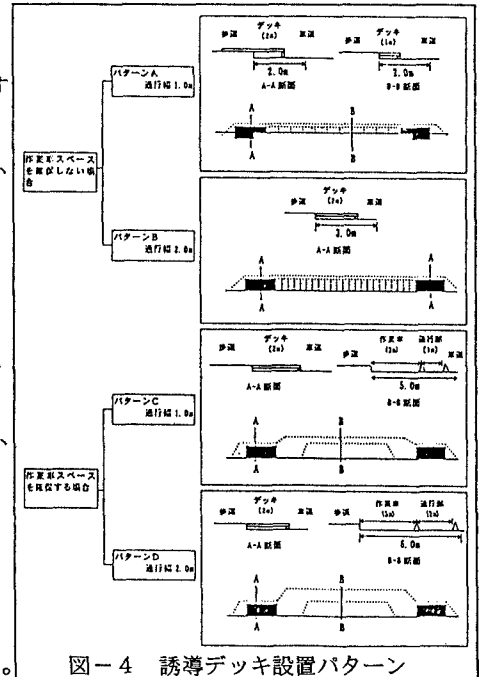


図-4 誘導デッキ設置パターン

3-3 付帯施設

デッキ設置の際は、以下に挙げる付帯施設（■、□印）を設置あるいは配置する。特別な事情によりデッキを設置出来ない場合でも■印は必ず設置する。

- ロードコーン、□ コーンバー、■ 誘導デッキ有無の看板、□ 点字ブロック等、■ 誘導員、■ その他、本線車両の誘導に必要な施設

4-4 点字ブロック等

視覚障害者が安全に通行できるように、点字ブロック等を設置する。その設置方法は、視覚障害者用ブロック設置指針に準じる。

4. おわりに

今後、量産型デッキを開発するにあたって、以下のような検討項目が挙げられる。

1. 本体材質の検討（耐久性・安定性の確保）
2. 水平調整機構（操作性・簡素化）
3. 表面の仕上げ方（濡れ・滑りに対する対策）
4. 間詰め（耐久性・色）

また、本線車両挙動の変化を分析し、歩行者等・走行車両とも安全で、適応性の高い誘導デッキの運用方法を検討しなければならない。しかしながら、詳細な本線車両挙動は、デッキの設置形態・車道幅員・沿道土地利用などの条件の様々な組み合わせによって一様ではなく、誘導デッキの利用が開始された後も、設置事例をとりまとめ、運用方法を再検討する必要があると考えられる。

参考文献

- 1) 栗山 清、中川伸一、小山田輝美、横山 哲：「人にやさしい道路」を目指して一巡回挙動を含む車いすすれ違い幅員の検討一、土木計画研究・論文集 no19（1）、PP265-268、1996