

環境まちづくり委員会 送付6-25

千代田区「道路の移動等円滑化の基準」の歩道の有効幅員について、東京都と同様、附則に「やむを得ない場合」の経過措置を設けることを求める陳情

受付年月日 令和6年5月23日

陳情者 提出者 1名

令和 6 年 5 月 23 日

千代田区議会議長 秋谷こうき 様

千代田区「道路の移動等円滑化の基準」の歩道の有効幅員について、東京都と同様、
附則に「やむを得ない場合」の経過措置を設けることを求める陳情

区議会議員の皆さまには日頃より区民のために活動され、区民のための政策を提案され実現されていること区民として感謝申し上げます。

さて、陳情の趣旨ですが、千代田区「道路の移動等円滑化の基準」の歩道の有効幅員について東京都と同様、附則に「やむを得ない場合」の経過措置を設けていただくことであります。

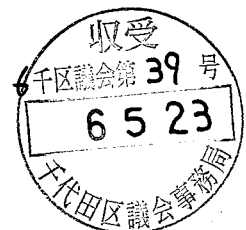
平成 25 年 3 月 8 日の企画総務委員会において、「千代田区道の道路構造等に関する基準を定める条例」の審議が行われましたがその議事録を基に申し上げます。まず、担当課長より大要以下の 3 点について説明がなされています。

- ① 国の法改正に伴い道路管理者である区は国の基準を参酌して条例を定めること
- ② 具体的な道路の幅員等については今回の条例に基づいて規則で定めること
- ③ 移動等円滑化基準についても東京都と同様に国の基準を参酌し定めること

と。(平成 25 年 3 月 8 日の企画総務委員会議事録 117) つまり、区道に関する条例及び規則は国の参酌基準に基づいて東京都と同様に定めていきたいということです。

そして、「道路の移動等円滑化の基準」についてです。

国の参酌基準に基づいて東京都と同様に定めることは変わりません。具体的な歩道の有効幅員については、質疑の中で担当部長が述べています。「バリアフリーの特定道路についてはやむを得ない場合という言い方になって、・・・今回は、基本的にはバリアフリーのいろいろと都心も含めて基準を作っている東京都の基準に合わせて」いますと。(同議事録 156) この「やむを得ない場合」の記述は東京都の「都道における移動等円滑化の基準に関する条例施行規則」の附則(経過措置)の 2 にあります。「市街化の状況やその他の特別な理由によりやむを得ず第三条第一号に規定する有効幅員を有する歩道を設けることができない場合において一体的に移動等円滑化を図ることが特に必要な道路の区間については当分の間、当該区間における歩道の有効幅員を 1.5 メートルまで縮小することができる」と。調べてみると国も同様の経過措置規定があります。



千代田区の移動等円滑化の基準（「千代田区道の道路構造等に関する基準を定める条例施行規則」の第3章）にはこの「やむを得ない場合」の経過措置の規定がありません。国の基準を参酌し、また東京都と同様にと説明しながら規定しなかったのはどうしてでしょうか。委員会ではこの参酌するという点について質疑がなされています。そして、委員長は国の基準を参酌するという点でいいですねと執行機関に改めて確認した上で条例の採決に入っており、委員全員賛成で可決成立した意味は大きいと思います。条例の委任を受けて規則を定めるとしながら経過措置規定が入っていないのは大きな瑕疵ではないでしょうか。

そこで、「道路の移動等円滑化の基準」に一日も早く東京都と同様の「やむを得ない場合」の経過措置規定を設けることを要望いたします。

以上、陳情いたします。どうぞよろしくお願いいたします。

添 付 書 類

1. H25. 3. 8 企画総務委員会の議事録
2. 千代田区道路構造に関する条例施行規則（移動等円滑化の基準）

113:

○戸張委員長 挙げたよね。

賛成全員でございます。よって、本案は賛成全員で可決すべきものと決定しました。

引き続き、議案第21号、千代田区立住宅条例の一部を改正する条例に賛成の方の挙手を求めます。

〔賛成者挙手〕

114:

○戸張委員長 はい。賛成全員でございます。よって、本案は可決すべきものと決定いたしました。

次に、議案第22号、千代田区営住宅条例の一部を改正する条例に賛成の方の挙手を求めます。

〔賛成者挙手〕

115:

○戸張委員長 効率的に行きます。木村正明委員以外は、全員賛成でございます。よって、本案は賛成多数で可決すべきものと決定いたしました。

休憩します。

午後4時08分休憩

午後4時20分再開

116:

○戸張委員長 それでは、委員会を再開いたします。

引き続き、議案の審査に入ります。

議案第23号、千代田区道の道路構造等に関する基準を定める条例の審査に入ります。

説明をお願いします。

117:

○笛木道路公園課長 それでは、A3判のまちづくり推進部資料2に基づき、法改正に伴う千代田区道の道路構造等に関する基準を定める条例の制定について説明させていただきます。

道路の構造等につきましては、これまで道路法や道路構造令、移動等円滑化法等により、全国一律に定められてきましたが、今般の法改正に伴い、道路管理者である地方公共団体が国の基準を参酌して定めることになりました。

条例案全体の構成としましては、1. 道路の構造に関する基準、2. 移動等円滑化のための道路構造基準、3. 道路標識の寸法に関する基準、4. 有料駐車場の標識の設置基準の4項目があり、総則を入れますと、章立てとして5項目、63条の構成となります。

まず初めに、1. 千代田区道の道路構造に関する基準について説明いたします。

これまで、政令の道路構造令により全国一律に定められていたものです。区条例案では、第3条から第36条まで、34の条文となります。概要は道路の新築や改築時における構造の基準を示すもので、具体的には、道路を構成する歩道や車道の幅、

車線数、舗装などのほか、専門的な数値である設計速度、設計交通量なども含めて定めるものです。そのため、各項目の基本的な考え方については条例で定めるものとし、専門的な数値、規定等は、条例の委任を受け、規則で定めたいと考えています。参考資料として、条例と規則の対照表を添付しております。

また、道路構造は、これまでの長年の経験や研究等により積み重ねてきた部分や、道路は国道・都道など連続的につながる施設であること、また、道路の管理は、道路管理者のほか警察など交通管理者もかかわっていることから、基本的には、これまでどおり国の参酌基準と同様の基準にしたいと考えております。

その中でも、千代田区の特性を踏まえて、国の参酌基準と異なる事項について資料の表に示しましたので、説明させていただきます。

まず、歩道幅員についてですが、国の参酌基準では、歩行者の多い道路は3.5メートル、その他の道路は2メートル以上としています。都の基準では、その他の道路は原則として2メートル以上としています。区の基準としましても、都の基準と同様に、原則として2メートル以上としたいと考えております。

理由としましては、現在、区道の歩道の大部分は2メートル以上を確保しておりますが、一部2メートルを欠ける部分があり、今後の道路改修等においても、地形の状況や敷地状況、交通状況等から歩道幅が難しい部分があるため、原則2メートルとしたいと考えております。

次に、縦断勾配についてですが、縦断勾配とは、資料の真ん中の絵の左側に示すように、道路の坂道の勾配のことです。参酌基準では最大12%以下となっており、この数値が大きいほどきつい坂道ということ。都の基準は、国の参酌基準と同じですが、区の基準案では、地形の状況、その他やむを得ない場合は、この限りではないといたしました。

理由としましては、実際に千代田区内の坂道の中で、地形の状況により12%以上の坂道が数カ所あり、今後の道路改修等でも是正することは難しいと考えるからです。

次に横断勾配ですが、これは右の絵に示すとおり、道路を横断面で切った場合とすると、歩道などに水たまりができないようにするためにつける勾配です。国の基準は、歩道は2%を標準としていますが、都の基準は1%を標準とし、やむを得ない場合は2%を標準としています。区でも、都基準と同じで考えています。

理由としましては、現在、都や区では、歩道の舗装は原則として透水性の舗装を採用しています。そのため、1%でも歩道の水たまりができにくく、また、勾配が小さいほうが、車椅子などの横滑りなどを抑えるなど歩行者に優しいことから、1%を標準として定めたいと考えております。

続きまして、2. 道路の移動等円滑化基準、条例案第37条から61条について説明いたします。

移動等円滑化とは、障害者や高齢者等が安全に移動できるよう、道路のバリアフリー基準を定めるものです。対象となる道路は、特定道路と申しまして、平成15年に策定しました千代田区交通バリアフリー基本構想で規定している、駅と公共施設等を結ぶ道路で、区道では約18キロが指定されています。この特定道路は、基本構想に

基づき、歩道の段差解消や勾配の緩和、点字ブロック等の整備を行う道路です。

資料2は、一例として歩道の縦断勾配と横断勾配の基準を載せております。移動等円滑化基準につきましては、高齢者や障害者等が道路によって違和感のないよう、統一された基準が望ましいと考えております。そのため、都と同様に、国の参酌基準と同様に定めていきたいと考えています。

次に、右に行きまして、3. 道路標識の寸法に関する基準です。条例第62条について説明させていただきます。

道路標識には、案内標識、警戒標識、規制標識の3種類があります。また、道路管理者が定めるものと、交通管理者である警察が定めるものがあります。今回、道路法第45条第3項の委任により道路管理者が定めるものは、このうち案内標識と警戒標識であり、その中でも、標識に記載する字の大きさと標識自体の大きさの二つに関するものであります。

例に示すように、平成通りなどの通り名を示す案内標識の文字の大きさと、右の図のような車線数減少などの警戒標識の標識自体の大きさを定めるものです。

表に示すとおり、案内標識の文字の大きさについては、国の参酌基準では、ローマ字にあっては日本語表記の2分の1の値とされていますが、都の基準では、2分の1または3分の2の値としており、3分の2を追加しております。これは字が大きいほうが見やすいためです。なるべく見やすい標識とすることから、区の基準も都と同じ基準にしたいと考えています。

次に、警戒標識の寸法についてです。都の基準では、3分の2まで縮小することができます。例に示すように、主な警戒標識の寸法は45センチ×45センチの寸法ですので、3分の2となると、30センチ×30センチと小さくなります。都心の道路などでは、限られた道路空間を有効に活用するため、小さな標識の必要性がありますので、これについても都の基準と同様に定めたいと考えています。

最後に、4. 有料駐車場の利用に関する標識、条例案第63条について説明いたします。

これは区が道路管理者として道路上に設置する自動車駐車場や自転車駐車場について、利用者にわかりやすい標識を設置することを規定するものです。

表に示すとおり、表示事項としては、駐車料金や駐車できる時間、料金の徴収方法等を表示し、設置場所は利用者の見やすい場所に設置するということを定めるものです。現在、区道上には自動車の駐車場はありませんが、秋葉原に二輪オートバイの駐車場が1カ所、10台ほどあります。

参考にその標識の設置例を載せておりますが、これは国の参酌基準に基づき設置しているものでございます。そのため、当基準につきましても、国及び都と同様の基準で定めたいと考えております。

以上、千代田区道の道路構造等に関する基準を定める条例の制定について説明させていただきました。ご審議のほど、よろしく願いいたします。

○戸張委員長 はい。非常にわかりやすい説明でした。ありがとうございました。
質疑ありますか。

- 小林たかや委員 道路構造の基準のところ、ちょっと触れていないところなんですけど、縁石の部分というのはどういう扱いをしているのか教えてください。 119:
- 笹木道路公園課長 縁石につきましても、このたびの条例の中に規定しております、条例では縁石を設けるということで、道路と歩道の間には縁石を設けるということで、そういったことでの条文なんですけども、高さだとか、そういった特に構造的な基準は規則で定めるということで、今ですね…… 120:
- 戸張委員長 いや、縁石はどういうふうに含まれるのかという話だよ。（発言する者あり）うん、そのメーターとか、あるじゃないの。縁石の部分はどのようなはかり方をしているんですかというのが質問。 121:
- 笹木道路公園課長 はかり方ですか。（発言する者あり） 122:
- 戸張委員長 うん。 123:
- 笹木道路公園課長 あ、2メートルに入ります。歩道の場合。（「えっ」と呼ぶ者あり） 124:
- 戸張委員長 2メートルに含むということね。 125:
- 笹木道路公園課長 含むということです。（「縁石は含まれるんだ」と呼ぶ者あり） 126:
- 戸張委員長 含まれる、数字に。 127:
- 笹木道路公園課長 歩道に含まれます。 128:
- 小林たかや委員 縁石。 129:
- 戸張委員長 うん。 130:
- 小林たかや委員 そうすると、縁石によって歩道は狭くなるという解釈でよろしいんですね。 131:
- 戸張委員長 そうしたことだね。 132:

○小林たかや委員 それがいろいろな問題になっているんですけどね。要するに車椅子、前の……

133:

○戸張委員長 そうのことか。

134:

○小林たかや委員 富士見の話でもあったんですけども、縁石が設置されて、道路幅を2メートルとりたいと。だけど縁石があるおかげで2メートルを切ってしまうというようなところの問題に対しては、今回のこの基準の中では取り上げていないと。全くその部分は考えていないんですか、区は。

135:

○笹木道路公園課長 縁石も歩道に含まれます。それで2メートルということで、最低の基準ということで、それは定めております。今回、2メートル以上ということで、実際には、区道の歩道の設置してあるところでは、2メートルというのは、今、改修時はできるだけ広くとるようにしております。（発言する者あり）

136:

○戸張委員長 いい。
副委員長。

137:

○小枝副委員長 この問題、非常にわかりにくいんですけども、この道路構造の国の参酌基準がそもそも2メートル以上というふうになっていて、もともとそうだったわけですよね。ということは、千代田区に先ほどの理由でそれがとれないところもあるので、原則としてというのを入れたというんですけど、これから向かう社会というのは、歩道を充実させていきたいと思いますという方向に行くのであれば、「原則として」なんて入れないで、2メートル以上としておいて、既存不適合じゃないですけど、課題があるところもありますよねとしておいたほうが未来が見えてくると思うんですけど、何でわざわざそんな緩和的な表現を入れねばならないのかというのは、ちょっと理解しづらいなと。

138:

○戸張委員長 京都にしかないよな。

139:

○小枝副委員長 うん。だって、今まで国の参酌基準どおりだったわけでしょ、一律。それを今度は……

140:

○小林たかや委員 緩和しちゃったんだ。

141:

○小枝副委員長 条例にしましょうねという地方分権の考え方で、地方分権にした途端に「原則として」と入れるというのは、どういう発想なのかなと聞いていて思いま

142:

したが……

○戸張委員長 さっきの説明では、もう既存で、もうそれこそいわゆる改修できないようなところがあるから、原則としてという言葉を使ったという説明をしたと思うんだけど。それに対しての…… 143:

○小枝副委員長 うん。だから、それは…… 144:

○戸張委員長 それを踏まえての質問。 145:

○小枝副委員長 既存不適合に置いておくことだってできるんじゃないかな。そうい
かないんですかね、条例だと。（発言する者あり）うん。 146:

○小山都市基盤整備担当部長 ここのご説明の資料には原則と書いてしまっているん
ですが、条文では原則とは書いてございません。（発言する者あり）したがいまし
て…… 147:

○小枝副委員長 そうなの。 148:

○小山都市基盤整備担当部長 そういう場合もあるということをお願いして、そうい
う資料になっていますけれども…… 149:

○小枝副委員長 ああ。 150:

○小山都市基盤整備担当部長 副委員長あるいは小林たかや委員もおっしゃるよう
に、都心であっても、この歩道空間というのは非常に今重要な空間ですので、（発言
する者あり）はい、そういうものは確保していこうということは基本的にあります。
そういう意味で、今までの国の基準、あるいは都の基準もそういう形になっているの
で、今回は原則としてという言い方ではなくて、今までどおり、2メートル以上は最
大限確保していきましよう。さらに、道路の状況によっては歩道を広げる努力をし
てまいりますというふうに担当課長のほうがご説明させていただいていますので、よ
ろしくお願いを申し上げます…… 151:

○戸張委員長 ちょっと待って。 152:

○笛木道路公園課長 すみません、道路公園課長。 153:

154:

○戸張委員長 ちょっと休憩します。

午後4時35分休憩

午後4時37分再開

155:

○戸張委員長 それでは、再開します。

じゃあ、今の件に関して再答弁してください。

156:

○小山都市基盤整備担当部長 失礼しました。もう一度ご質問にお答えをさせていただきます。

新旧対照表の7ページには、先ほどご説明した基本的な道路構造の基準についての条例並びに条例とセットになっている規則がございます。そこでは、先ほど課長が申し上げた——この資料どおりですが、原則としてということで書かせていただいております。国のほうは、原則という言い方はないようなんですが、東京都のほうで原則という今回条文をつくっておりますので、それに合わせた形で同じ書き方をさせていただいたという事実はございます。

それから、私が申し上げたのは、27ページかな、失礼しました。14ページの中段に、歩道の有効幅員というのを、これはバリアフリー基準のほうで書いてございます。こちらのほうでは、よりバリアフリーの特定道路についてはそういう書き方ではなくて、やむを得ない場合という言い方になって、若干、先ほどの説明とそごがちょっとございましたけれども、今回は、基本的にはバリアフリーの、いろいろと都心も含めて基準をつくっている、東京都の基準に合わせて、そういう表現をさせていただいているという形でございます。したがって、先ほどのご質問である原則という部分については、あくまでも都と23区の一つの書き方ということで、統一させていただいたということでございます。

157:

○戸張委員長 はい。ちょっと参酌しているということで、間違いはないということですね、これね。

158:

○小山都市基盤整備担当部長 はい。

159:

○戸張委員長 はい。

ほかに質疑ございますか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

160:

○戸張委員長 いいですか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○戸張委員長 それでは、議案第23号、千代田区道の道路構造等に関する基準を定める条例に賛成の方の挙手を求めます。

161:

〔賛成者挙手〕

○戸張委員長 はい。賛成全員でございます。よって、本案は可決すべきものと決定いたしました。

162:

次の議案第24、25号については、一括して説明してもらいたいと思います。よろしいですか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○戸張委員長 はい。それでは、議案第24号、25号についての説明をお願いいたします。

163:

○佐藤まちづくり総務課長 それでは、議案第24号、道路占用料等徴収条例の一部を改正する条例、議案第25号、公共溝渠管理条例の一部を改正する条例につきまして、まちづくり推進部資料3に基づきましてご説明させていただきます。

164:

まず、道路占用料等の改正でございます。今回、裏表の資料と、席上に参考資料という形で、23区実勢固定資産税評価——道路価格でございます——棒グラフのような資料、この参考資料につきましては、他区の情報等も入っておりますので、誠に申しわけありません、委員のみの配付にさせていただいております。ご了承をお願いいたします。

それでは、資料に基づきまして説明をさせていただきます。

まず、改正の理由でございますが、道路占用料等は、固定資産税評価替えに伴い、合わせまして、3年ごとに額の改定を行っております。昨年（24年）、固定資産税の評価替えがありましたので、今回改定するものでございます。

その下の表は、実勢固定資産税評価額における1平方メートル当たりの道路価格でございます。21年度に比べまして、千代田区では約91万円、23%ぐらいの減、23区平均でも約8万円、18%の減となっておりますが、本来の占用料とはいまだ乖離があるため、今回増額の改定を行うものでございます。

2番、改正内容でございますが、すみません、次の議案のほうの都市公園条例までちょっと書かせていただいておりますけども、(1)、(2)のそれぞれの条例で規定します道路占用料、公共溝渠使用料につきまして、1.33倍、これは国交省通達も踏まえまして、前年度の1.1倍、いわゆる激変緩和措置がありまして、これを限度に3年分ということで、3乗して1.33倍でございます。これを上限に改定するものでございます。

次に、道路占用料につきまして、これまでの改定の経緯を含めまして、ご説明させていただきます。

まず、道路占用料の計算方法でございます。道路占用料は、道路価格に使用料率、占用面積、修正率を掛けて求めるのが基本となっております。使用料率、修正率は、

改正

令和2年10月16日規則第46号

千代田区道の道路構造等に関する基準を定める条例施行規則

目次

第1章 総則（第1条・第2条）

第2章 道路構造の基準（第3条—第26条）

第3章 道路の移動等円滑化の基準 ※第3章以下のみ抜粋

第1節 歩道等（第27条—第32条）

第2節 立体横断施設（第33条—第37条）

第3節 乗合自動車停留所（第38条）

第4節 自動車駐車場（第39条—第44条）

第4章 標識に関する基準（第45条）

附則

第3章 道路の移動等円滑化の基準

第1節 歩道等

（有効幅員）

第27条 条例第39条に規定する規則で定める基準は、次の各号に掲げるとおりとする。

- （1）歩道の有効幅員は、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ものとする。
- （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にあつては3メートル以上とするものとする。

（勾配）

第28条 条例第41条に規定する規則で定める基準は、次の各号に掲げるとおりとする。

- （1）歩道等の縦断勾配は、5パーセント以下とすること。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、8パーセント以下とすることができる。
- （2）歩道等（車両乗入れ部を除く。）の横断勾配は、1パーセント以下とすること。ただし、条例第40条第1項ただし書に規定する場合又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得

ない場合は、2パーセント以下とすることができる。

(歩道等と車道等の分離)

第29条 条例第42条第2項に規定する規則で定める基準は、15センチメートルとすることとする。

(高さ)

第30条 条例第43条に規定する規則で定める基準は、5センチメートルを標準とすることとする。

2 歩道等(縁石の部分を除く。)の車道等に対する高さは、乗合自動車の停留所及び車両乗入れ部の設置の状況等を考慮して定めるものとする。

(横断歩道に接続する歩道等の部分)

第31条 条例第44条第2項に規定する規則で定める基準は、歩道等の部分の縁端を車道等の部分より高くするものとし、その段差は2センチメートルを標準とする。ただし、視覚障害者誘導用ブロックの設置等により、視覚障害者の安全な通行が確保できる場合は、当該段差を2センチメートル未満にすることができる。

(車両乗入れ部)

第32条 第27条の規定にかかわらず、車両乗入れ部のうち第28条第2号の規定による基準を満たす部分の有効幅員の基準は、2メートル以上とするものとする。

第2節 立体横断施設

(エレベーター)

第33条 条例第46条に規定するエレベーターの構造に係る規則で定める基準は、次の各号に掲げるとおりとする。

- (1) かごの内法幅は、1.5メートル以上とし、内法奥行きは、1.5メートル以上とすること。
- (2) 前号の規定にかかわらず、かごの出入口が複数あるエレベーターで、車いす使用者が円滑に乗降できる構造のもの(開閉するかごの出入口を音声により知らせる装置が設けられているものに限る。)にあっては、内法幅は、1.4メートル以上とし、内法奥行きは、1.35メートル以上とすること。
- (3) かご及び昇降路の出入口の有効幅は、第1号の規定による基準に適合するエレベーターにあっては90センチメートル以上とし、前号の規定による基準に適合するエレベーターにあっては80センチメートル以上とすること。
- (4) かご内に車いす使用者が乗降する際にかご及び昇降路の出入口を確認するための鏡を設けること。ただし、第2号の規定による基準に適合するエレベーターにあっては、この限りでない。

- (5) かが及び昇降路の出入口の戸にガラスその他これに類するものをはめ込むことにより、かご外からかご内が視覚的に確認できる構造とすること。
- (6) かが内に手すり、かがが停止する予定の階及びかごの現在位置を表示する装置並びにかごが到着する階並びにかご及び昇降路の出入口の戸の閉鎖を音声により知らせる装置を設けること。
- (7) かが及び昇降路の出入口の戸の開扉時間を延長する機能を設けること。
- (8) かが内及び乗降口には、車いす使用者が円滑に操作できる位置に操作盤を設けること。
- (9) かが内及び乗降口に設ける操作盤のうち視覚障害者が利用する操作盤は、点字を貼り付けること等により容易に操作できる構造とすること。
- (10) 乗降口に接続する歩道等又は通路の部分の有効幅は、1.5メートル以上とし、有効奥行きは、1.5メートル以上とすること。
- (11) 停止する階が3以上であるエレベーターの乗降口には、到着するかごの昇降の方向を音声により知らせる装置を設けること。ただし、かご内にかご及び昇降路の出入口の戸の開扉時にかごの昇降の方向を音声により知らせる装置が設けられている場合は、この限りでない。

(傾斜路)

第34条 条例第46条に規定する傾斜路の構造に係る規則で定める基準は、次の各号に掲げるとおりとする。

- (1) 有効幅員は、2メートル以上とすること。ただし、設置場所の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合は、1メートル以上とすることができる。
- (2) 縦断勾配は、5パーセント以下とすること。ただし、設置場所の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合は、8パーセント以下とすることができる。
- (3) 横断勾配は、設けないこと。
- (4) 二段式の手すりを両側に設けること。
- (5) 手すり端部の付近には、傾斜路の通じる場所を示す点字を貼り付けること。
- (6) 路面は、平たんで、滑りにくく、かつ、排水性の高い仕上げとすること。
- (7) 傾斜路の勾配部分は、接続する歩道等又は通路の部分との色の輝度比が大きいこと等により当該勾配部分を容易に識別できるものとすること。
- (8) 傾斜路の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設けること。ただし、当該傾斜路の側面が壁面である場合は、この限りでない。
- (9) 傾斜路の下面と歩道等の路面との間が2.5メートル以下である場合であって、当該歩道等の

部分への進入を防ぐため必要があるときは、柵その他これに類する工作物を設けること。

- (10) 高さが75センチメートルを超える傾斜路にあつては、高さ75センチメートル以内ごとに踏み幅1.5メートル以上の踊場を設けること。

(エスカレーター)

第35条 条例第46条に規定するエスカレーターの構造に係る規則で定める基準は、次の各号に掲げるとおりとする。

- (1) 上昇専用のもつと下降専用のもつとをそれぞれ設置すること。
- (2) 踏み段の表面及びくし板は、滑りにくい仕上げとすること。
- (3) 昇降口において、3枚以上の踏み段が同一平面上にある構造とすること。
- (4) 踏み段の端部と当該踏み段の端部の周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により踏み段相互の境界を容易に識別できるものとする。
- (5) くし板の端部と踏み段との色の輝度比が大きいこと等によりくし板と踏み段との境界を容易に識別できるものとする。
- (6) エスカレーターの上端及び下端に近接する歩道等及び通路の路面において、当該エスカレーターへの進入の可否を示すこと。
- (7) 踏み段の有効幅は、1メートル以上とすること。ただし、歩行者の交通量が少ない場合は、60センチメートル以上とすることができる。

(通路)

第36条 条例第46条に規定する通路の構造に係る規則で定める基準は、次に掲げるとおりとする。

- (1) 有効幅員は、2メートル以上とし、当該通路における高齢者、障害者等の交通の状況を考慮して定めること。
- (2) 縦断勾配及び横断勾配は、設けないこと。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合又は路面の排水のために必要な場合は、この限りでない。
- (3) 二段式の手すりを両側に設けること。
- (4) 手すりの端部の付近及び要所には、歩行者の現在の位置、通路の通じる場所等を示す点字を貼り付けること。
- (5) 路面は、平たんで、滑りにくく、かつ、排水性の高い仕上げとすること。
- (6) 通路の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合は、この限りでない。

(階段)

第37条 条例第46条に規定する階段の構造に係る規則で定める基準は、次の各号に掲げるとおりとする。

- (1) 有効幅員は、1.5メートル以上とすること。
- (2) 二段式の手すりを両側に設けること。
- (3) 手すりの端部の付近及び要所には、歩行者の現在の位置、通路の通じる場所等を示す点字を貼り付けること。
- (4) 回り段としないこと。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は、この限りでない。
- (5) 踏面は、平たんで、滑りにくく、かつ、排水性の高い仕上げとすること。
- (6) 路面の端部と当該踏面の端部の周囲の部分との色の輝度比が大きいこと等により段を容易に識別できるものとする。
- (7) 段鼻の突き出しその他のつまずきの原因となるものを設けない構造とすること。
- (8) 階段の両側には、立ち上がり部及び柵その他これに類する工作物を設けること。ただし、側面が壁面である場合は、この限りでない。
- (9) 階段の下面と歩道等の路面との間が2.5メートル以下である場合であって、当該歩道等の部分への進入を防ぐため必要があるときは、柵その他これに類する工作物を設けること。
- (10) 階段の高さが3メートルを超える場合は、当該階段の途中に踊場を設けること。
- (11) 踊場の踏み幅は、直階段の場合にあつては、1.2メートル以上とし、その他の場合にあつては当該階段の幅員の値以上とすること。

第3節 乗合自動車停留所

(歩道等の車道等に対する高さ)

第38条 条例第47条に規定する規則で定める基準は、15センチメートルを標準とすることとする。

第4節 自動車駐車場

(障害者用駐車施設)

第39条 条例第49条第2項に規定する障害者用駐車施設の数に係る規則で定める基準は、次の各号に掲げる場合に依り、当該各号に定めるとおりとする。

- (1) 自動車駐車場の駐車台数が200以下の場合 当該駐車台数に50分の1を乗じて得た数以上
- (2) 自動車駐車場の駐車台数が200を超える場合 当該駐車台数に100分の1を乗じて得た数に2を加えた数以上

2 条例第49条第2項に規定する障害者用駐車施設の構造に係る規則で定める基準は、次の各号に

掲げるとおりとする。

- (1) 当該障害者用駐車施設へ通じる歩行者の出入口からの距離が可能な限り短くなる位置に設けること。
- (2) 有効幅は、3.5メートル以上とすること。
- (3) 障害者用である旨を見やすい方法により表示すること。

(障害者用停車施設)

第40条 条例第50条第2項に規定する規則で定める基準は、次の各号に掲げるとおりとする。

- (1) 障害者用停車施設へ通じる歩行者の出入口からの距離が可能な限り短くなる位置に設けること。
- (2) 車両への乗降の用に供する部分の有効幅を1.5メートル以上とし、有効奥行きを1.5メートル以上とする等、障害者が安全かつ円滑に乗降できる構造とすること。
- (3) 障害者用である旨を見やすい方法により表示すること。

(歩行者の出入口)

第41条 条例第51条に規定する規則で定める基準は、次の各号に掲げるとおりとする。

- (1) 有効幅は、90センチメートル以上とすること。ただし、自動車駐車場の場外へ通じる歩行者の出入口のうち、1以上の出入口の有効幅は、1.2メートル以上とする。
- (2) 戸を設ける場合における当該戸は、前号の規定により有効幅を1.2メートル以上とする出入口のうち1以上の出入口にあつては自動的に開閉する構造とし、その他の出入口にあつては車いす使用者が円滑に開閉して通過できる構造とすること。
- (3) 車いす使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。

(通路)

第42条 条例第52条に規定する規則で定める基準は、次に掲げるとおりとする。

- (1) 有効幅員は、2メートル以上とすること。
- (2) 車いす使用者が通過する際に支障となる段差を設けないこと。
- (3) 路面は、平たんで、かつ、滑りにくい仕上げとすること。

(エレベーター)

第43条 条例第53条第1項に規定する規則で定める基準は、自動車駐車場の場外へ通じる歩行者の出入口が設けられていない階（障害者用駐車施設が設けられている階に限る。）に停止するエレベーターとすることとする。

2 前項のエレベーターのうち1以上のエレベーターは、条例第52条に規定する出入口に近接して

設けるものとする。

3 第33条第1号から第4号までの規定は、第1項のエレベーター（前項のエレベーターを除く。）について準用する。

4 第33条の規定は、第2項のエレベーターについて準用する。

（便所）

第44条 条例第57条に規定する規則で定める基準は、次の各号に掲げるとおりとする。

（1） 便所の出入口付近に、男子用及び女子用の区別（当該区別がある場合に限る。）並びに便所の構造を視覚障害者に示すための点字による案内板その他の設備を設けること。

（2） 床の表面は、滑りにくい仕上げとすること。

（3） 男子用小便器を設ける場合は、1以上の床置き式小便器、壁掛式小便器（受け口の高さが35センチメートル以下のものに限る。）その他これらに類する小便器を設けること。

（4） 前号の規定により設けられる小便器には、手すりを設けること。

2 前項に規定する便所を設ける場合は、当該便所のうち1以上の便所の構造は、次の各号に掲げる基準のいずれかに適合することとする。

（1） 便所（男子用及び女子用の区別があるときは、それぞれの便所）内に高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房を設けること。

（2） 高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便所であること。

3 前項第1号に規定する便房を設ける便所は、次に定める構造とするものとする。

（1） 条例第52条に規定する通路と当該便所との間に設ける通路のうち1以上の通路は、第42条各号に定める構造とすること。

（2） 出入口の有効幅は、80センチメートル以上とすること。

（3） 出入口には、車いす使用者が通過する際に支障となる段を設けないこと。ただし、傾斜路を設ける場合は、この限りでない。

（4） 出入口には、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する便房が設けられていることを表示する案内標識を設けること。

（5） 出入口に戸を設ける場合は、当該戸は、次に定める構造とすること。

ア 有効幅は、80センチメートル以上とすること。

イ 高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造とすること。

（6） 車いす使用者の円滑な利用に適した広さを確保すること。

4 第2項第1号に規定する便房は、次に定める構造とするものとする。

- (1) 出入口には、車いす使用者が通過する際に支障となる段を設けないこと。
 - (2) 出入口には、当該便房が高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有するものであることを表示する案内標識を設けること。
 - (3) 腰掛便座及び手すりを設けること。
 - (4) 高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造を有する水洗器具を設けること。
- 5 第3項第2号、第5号及び第6号の規定は、前項の便房について準用する。
- 6 第3項第1号から第3号まで、第5号及び第6号並びに第4項第2号から第4号までの規定は、第2項第2号の便所について準用する。この場合において、第4項第2号中「当該便房」とあるのは、「当該便所」と読み替えるものとする。

第4章 標識に関する基準

(道路標識の寸法)

第45条 条例第62条の規定により規則で定める道路標識の寸法は、別表に定めるところによる。

附 則

この規則は、公布の日から施行する。

附 則 (令和2年10月16日規則第46号)

この規則は、公布の日から施行する。