

歩道併設橋梁の実態調査結果について（参考資料）

歩道併設橋梁における実態調査は、以下の条件で実施した。

1. a) 転落車両による第三者の二次被害が発生するおそれのある場合
- b) 線形が視認されにくい曲線部など、車両の路外逸脱が生じやすい場合
- c) 地域の気象特性等によって路面凍結が生じやすくスリップ事故が多発している場合

については、「防護柵の設置基準・同解説（平成 16 年 3 月）」P68 によれば、橋梁、高架区間の歩車道境界には、上記のような場合に、必要に応じて、車両用防護柵を設置するものとされている。

2. 調査にあたっての特記事項は以下のとおり

a) について

第三者の二次被害が発生するおそれのある場合とは、以下の場合を想定。

鉄道や軌道、他の道路と立体交差または近接する区間

- ・ こ線橋、こ道橋
 - ・ 右図 1 において、L が一般道路で 5 m 未満にある橋梁
 - ・ ガスタンクなどの危険物貯蔵施設と近接する区間
 - ・ 図 1 において、L が一般道路で 5 m 未満にある橋梁。
- 図 1 中、鉄道等または他の道路とあるのは、ガスタンクなどの危険物貯蔵施設と読み替える。

人家、広場、グラウンドなど人の集まることので多い施設と近接する区間。

- ・ 図 1 において、L が一般道路で 5 m 未満にある橋梁

図 1 中、鉄道等または他の道路とあるのは、人の集まることので多い施設と読み替える。

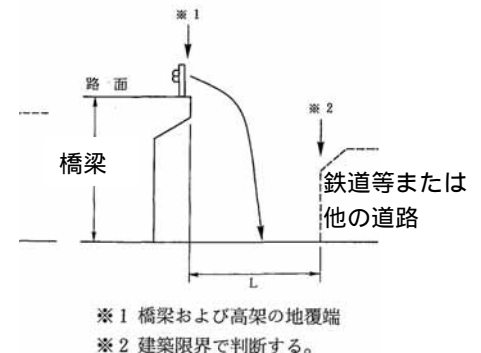


図 1. 鉄道等または道路と近接する区間

b) について

線形が視認されにくい曲線部などとは、以下の場合を想定。

- ・ 曲線半径が小さい、または縦断勾配が大きい、あるいはその組み合わせにより線形の視認されにくい橋梁
- ・ 橋梁前後区間で、車道幅員が急激に狭くなっている橋梁。具体的には、概ねすりつけ率が 1 / 20 より急な箇所。
- ・ 濃霧や地吹雪による視界の不良、強風によるハンドル誤操作などの恐れがある地域の橋梁。

c)について

路面凍結が生じやすい状況とは、以下の場合を想定

- ・ 積雪寒冷地域において、ロードヒーティングなど融雪施設を有しない橋梁。
- ・ 積雪寒冷地域以外であっても、路面凍結が原因と考えられる事故が発生しているまたは発生する恐れのある橋梁。

3 . なお、上記 a) ~ c)の補足説明は、本調査を客観的に行うためのものであり、「防護柵の設置基準・同解説」の記載内容に関する一般的な解釈を与えたものではありませんので、申し添えます。

以上