

3 - 4 幅員構成の検討

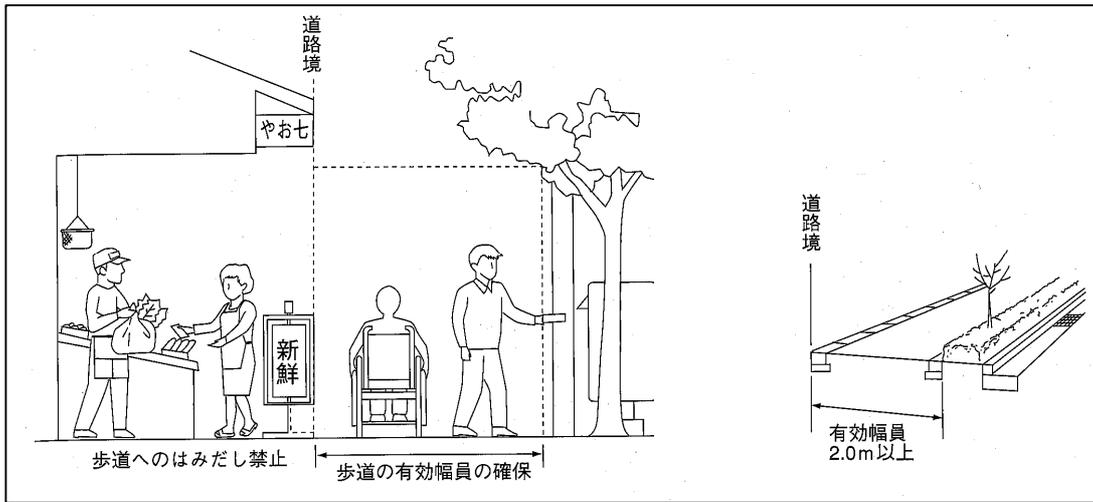
(1) 歩道幅員について

a. 通行に必要な歩道有効幅員

・道路構造令などによる、通行に必要な歩道有効幅員、歩道に施設を設置する場合に必要な歩道幅員は、次のとおりです。

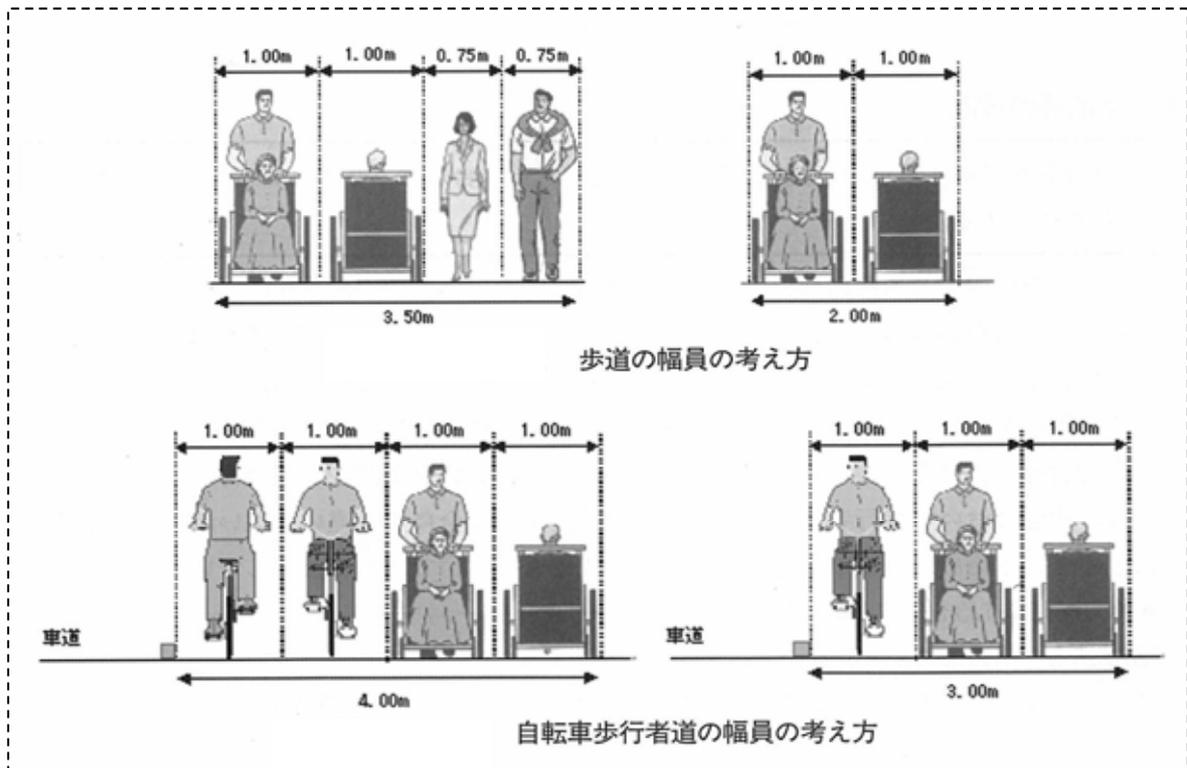
- 歩行者の交通量が多い歩道有効幅員 : 幅 3.5m以上
- そのほかの道路の歩道有効幅員 : 幅 2.0m以上
- 自転車歩行者道の場合の有効幅員 : 幅 3.0m以上

図 3-8 有効幅員の考え方



出典：東京都福祉のまちづくり条例 施設整備マニュアル

図 3-9 歩行空間の基礎的な寸法



出典：道路の移動円滑化整備ガイドライン

b. 路上施設を設ける場合に必要なスペース

- ・ 路上施設の設置に必要なスペースは、次のとおりです。
 - 街路樹有効幅員プラス巾 1.0～1.5m
 - ストリートファニチャー（ベンチ）有効幅員プラス巾 1.0m
 - 縁石、照明柱、車止、防護柵、標識有効幅員プラス巾 0.5m

詳細は、第4章 4 - 2 「歩道を占用する路上施設について」 参照

c. 歩道の形式

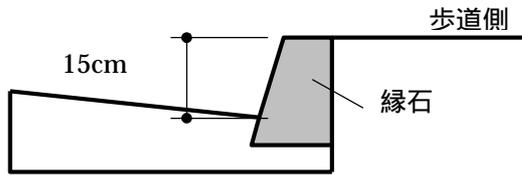
公園坂通りの現状の歩道形式はマウントアップ型（図 2-10 参照）です。マウントアップ型では歩道がとぎれる交差点や沿道駐車場の乗り入れ部で段差が大きく、車いす使用者などにとって使いにくいという問題があります。このため、現在ではセミフラット型やフラット型歩道が推奨されています。

セミフラット型とフラット型をくらべると、バリアフリーの観点からはフラット型がよいのですが、車道から一段上がっている点での安心感や排水性の面ではセミフラット型がよいといえます。課題としては、既設のマウントアップ型歩道を再整備するときは、民有地との高さの差が解消できにくい場合があります。



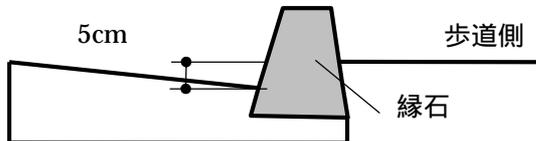
図 3-10 歩道の形式

マウントアップ型歩道(現状)



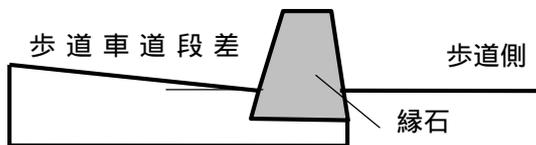
- 歩道面と縁石天端の高さが同一である歩道構造（従来型の歩道）
- 歩道の高さは、概ね 15～20cm。

セミフラット型歩道
(バリアフリーに配慮)



- 歩道面の高さが車道面の高さよりやや高い歩道構造（乗入れ部や交差点部での段差が少ない）
- 歩道縁石の高さは、概ね 15～20cm。

フラット型歩道



- 歩道面の高さと車道面の高さが同一の歩道構造（乗入れ部や交差点部での段差がない）
- 歩道縁石の高さは、概ね 15～20cm。

(2) 幅員構成の検討

ここでは、総幅員が狭い北区間（標準幅員 8 m）を基準に検討を行います。

歩行者優先の道路の考え方について、歩行者と車をあえてわけず、歩車共存として車の速度と通過交通を抑制する手法もありますが、公園坂通りは坂道でカーブもあり、歩車共存は危険と考えられることから、歩行者と車道を分けることを基本とします。

また、歩道の有効幅員を考えるにあたっての基礎的な寸法については、図 3-9 のとおりです。例えば車椅子ですれちがう、また雨の日にかさをさした歩行者がすれちがえるためには、最低 2 m の有効幅員が必要です。

現況

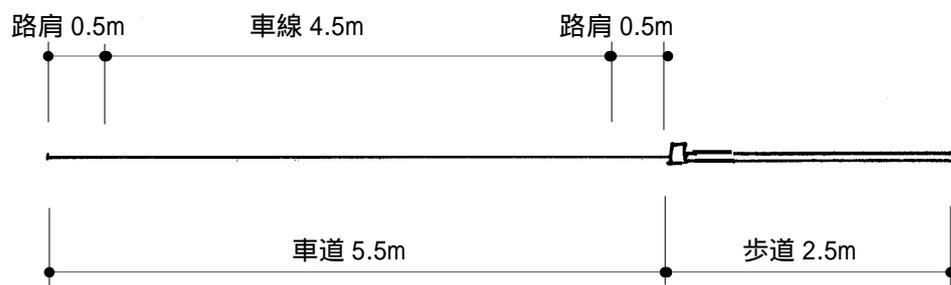
相互通行：歩道約 1.2m 制限速度 30 km

車道 6.0～6.8m 程度（センターライン有り）



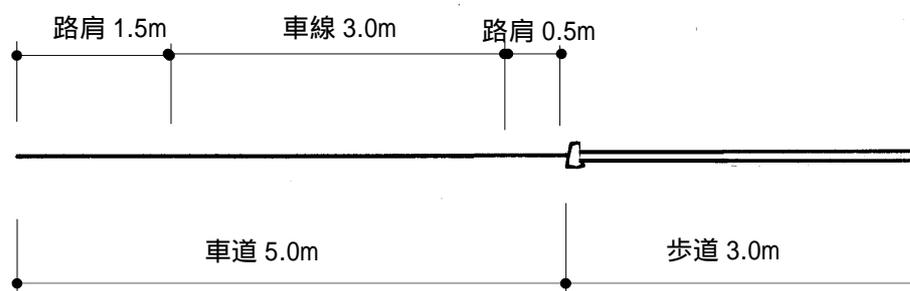
検討案

<相互通行>片側歩道 2.5m + 車道 5.5m（センターライン無）



- ・ 歩道は片側のみで、歩道幅は 2.5m となります。
- ・ 車道は、歩道幅を確保するとともに通過交通をできるだけ排除し、速度を低減するため、センターラインなしで幅員 5.5m とします。

< 一方通行 (片側歩道) >車道 5.0m + 片側歩道 3.0m



- ・ 片側歩道の歩道幅は、3.0mとなります。
- ・ 車道幅員 5.0mなので路上駐車がある場合も、はしご車は横を通り抜けることが可能です。
- ・ 車道は歩道と反対側の路肩を 1.5mとし、舗装面の色を変えると、車の速度を低減し、歩行者、自転車に配慮することができます。

< 一方通行 (両側歩道) >車道 4.5m + 歩道 1.5m + 歩道 2.0m



- ・ 幅 2.0m、1.5mの歩道を両側に設置します。歩道は本来は有効幅員を 2 m以上とる必要がありますが、ここでは駐停車があっても追い越し可能な一方通行の車道幅員として 4.5mを設定し、歩道を両側に設置するためにやむを得ないと考えています。
- ・ 車道幅員 4.5m では、路上駐車がある場合、はしご車 (消防車) はタイヤを歩道に乗り上げて通行する必要があります。
- ・ 路肩部分は舗装面の色を変えると、車の速度低減につながります。

(3) 自転車通行の検討

自転車の通行場所について

- ・道路構造令による自転車歩行者道（自転車も通れる歩道）は有効幅員が3m必要です。
- ・自転車道を単独で設置する場合は、道路構造令によれば原則として幅員2m、やむをえない場合には1.5m必要です。
- ・交通法規では自転車は軽車両であり、そのため、自転車は車道通行が原則となります。ただし、道路交通法の改正により、平成20年6月から、13歳未満の子供が運転するとき、自転車の通行の安全を確保するためやむを得ないと認められるときは、歩道を通行することができます。

しかし自転車の交通マナーの現状、下り坂のスピード出しすぎ等を考えると、歩道幅員にもよりますが、自転車の歩道走行は、歩行者・障害者の保護の観点から危険な点が多いといえます。

- ・自転車は、主に車道を通行することとし、13歳未満の子供や、やむを得ない場合は歩行者に注意して、歩道を通行します。歩行者が多いときや傾斜の急な場所などでは、歩道内を降りて歩くことが望ましいといえます。

車道幅員・通行規制の違いによる、自転車走行への影響

< 相互通行・車道5.5m幅員の場合 >

- ・対向車が来ない場合、車と自転車とのすれ違い、追い越しは特に問題がありません。
- ・車がすれ違いながら自転車を追い越すのは、さける必要があります。
その場合、「自転車は歩道に退避したり、一時停止する」こととなります。

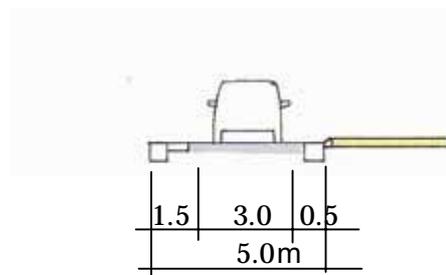
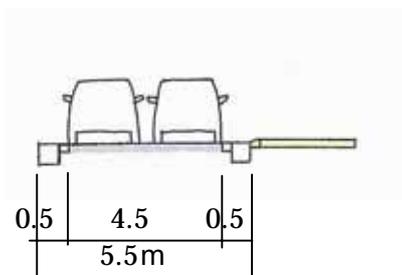
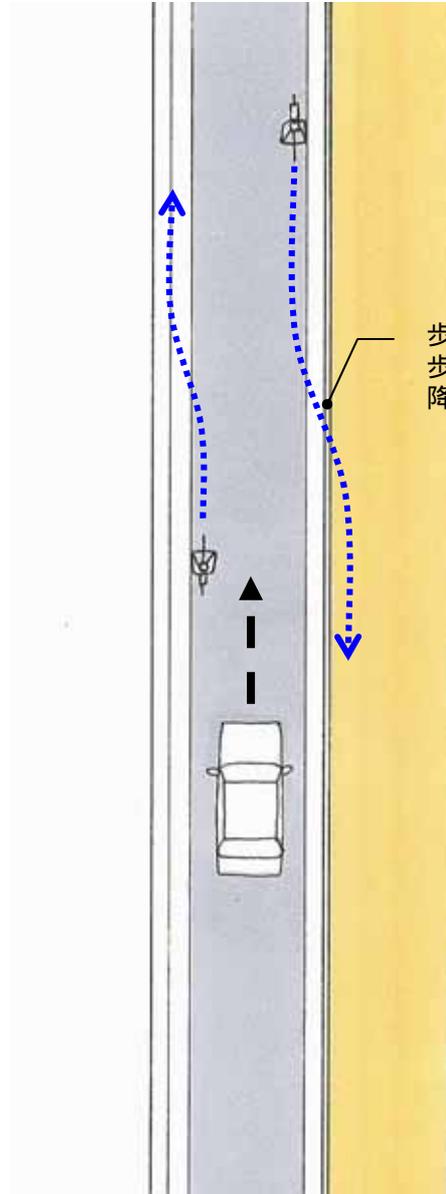
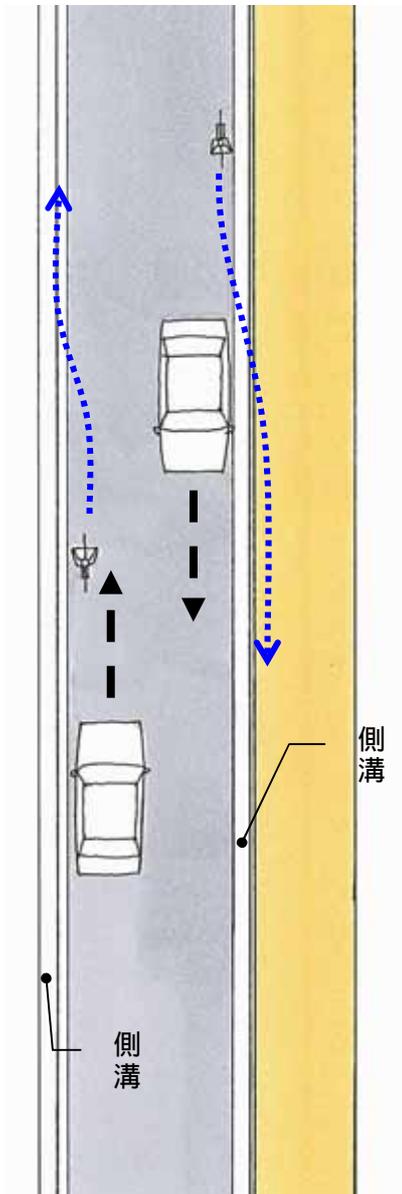
< 一方通行の場合 >

- ・車と自転車とのすれ違いや追い越しは、幅員5mの場合、自転車は路肩走行が可能です。
- ・路肩への駐停車を極力少なくする必要があります。
- ・歩道に退避するケースもあるため、相互通行同様、歩車道の段差は少ないほうが安全です。
- ・一方通行の場合、車道幅員5mのほうが、自転車と車とのすれ違い・追い越しの観点からは望ましいといえます。

図 3-11

< 相互通行・車道 5.5m幅員 >

< 一方通行・車道 5.0m幅員 >



(4) 災害時の検討

消防車・救急車などの緊急車両は、路上駐車などの障害物がある場合でも、進入できることが求められます。緊急車両のうち車幅が大きいのは、我孫子市の場合、はしご車（消防車）であり、大きいものの車幅は約 2.5m です。

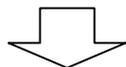
路上駐車がある場合の緊急車侵入の検討（車道幅員別）

< 相互通行・車道 5.5m 幅員の場合 >

- ・ 路上駐車車両があっても、3.0m 程度の余裕があるため、通行が可能です。

< 一方通行の場合 >

- ・ 車道幅員 4.5m では、路上駐車車両があった場合、歩道に片輪を乗り上げて通行することになります。その場合には、街灯・地上機器などのある位置に駐車されると、はしご車（消防車）は通行できません。



車道幅員 4.5m では、路上駐車車両があると、はしご車（消防車）の通行が困難です。この場合は、歩道を乗り上げられる構造とする必要があります。歩道を乗り上げない場合は、車道幅員を 5 m 以上確保することが望ましいといえます。

図 3-12

< 相互通行・車道 5.5m幅員 >

< 一方通行・車道 4.5m幅員 >

