

4 - 2 歩道を占有する路上施設について

道路が魅力ある空間となるための大きな要素として、歩道を占める路上施設があります。

(1) 路上施設の機能について

路上施設は、その機能によって、歩行者の安全を確保し交通の利便性を図るもの、歩行者にうるおいを与えるものに区分することができます。

歩道に置かれた路上施設は、本来の機能を果たしつつ、目に見える物体として道路景観にも影響を与えます。整備にあたっては個々の路上施設の機能に加え、道路景観を引き立てることも検討する必要があります。

a. 縁石・防護柵・車止め

歩行者の安全を確保するための路上施設には、歩道への車の乗り上げを防止するとともに、車の速度を抑制する効果もある縁石や防護柵、車止めなどがあります。



縁石



防護柵



車止め

車道に普通車(幅2m弱)が駐停車していた場合、車道の幅員が5.5mあれば緊急車両は車道を走行できますが、車道の幅員が5.0mでは、我孫子市消防本部のはしご車(幅3m弱)はスムーズに車道を通行することはできません。車道の幅員が4.5mでは、緊急車両の通行そのものに支障が出るおそれがあります。

緊急車両の通行に支障がある車道幅員の場合は、車止めをなくす、歩道端から30~50cm程度後退した位置に設置する、可動式の車止めとするなどの対策が必要となります。

また、駐車する車両が発生しないようにするために、あえて車の通行する幅を狭めることも考えられます。



ゴム製車止め

b. 標識・街灯

標識は案内標識、警戒標識、規制標識、指示標識、補助標識の5つに区分されます。道路交通法に基づき、都道府県公安委員会が設置する物と、道路法に基づき道路管理者が設置する物があります。法令に基づき設置されるものですが、支柱を落ち着いた色彩にするなど、景観への配慮が可能な路上施設です。



案内標識・補助標識の例



落ち着いた色彩の支柱の事例

街灯は、防犯灯、街路灯などを総称した言葉で、道路や土地を照らすために立てられた明かりのことをいいます。

公園坂通りの街灯は、現在電柱に共架する方式で設置されています。現況調査の中で、夜の公園坂通りは暗く、寂しいという意見が出されました。

日没後も楽しく魅力ある空間として公園坂通りを演出するためには、照明計画が重要になります。歩行者が見る視点を基準に、人の目に優しい、色の再現性を高くしつつも温かみのある光源を検討する必要があります。

なお、景観の阻害要因である架空線をなくすため、歩道に電柱を設置しない場合は、独立した街灯の設置などを検討する必要があります。その際は、照明器具の意匠もあわせて検討する必要があります。



電柱共架型の街灯



手賀沼公園・久寺家線の街灯（整備イメージ）

c. 歩行者のための公共サイン

車への標識以外に、歩行者のための公共サインも重要な標識の一つです。

我孫子市では、平成 14 年に公共サイン計画を策定しました。公園坂通りでも、歩行者を誘導するためのサインの配置を検討していきます。



大拠点サイン



施設誘導サイン

d. 植栽

植栽は、歩行者にうるおいを与える路上施設です。大きな街路樹は、設置する位置や樹種、樹形を間違えなければ景観形成に良好な影響を与えます。また、小さな植え込みであっても、歩行者が車の危険性を意識せずすむなど、一定の効果があります。

ただし、歩道の有効幅員を確保するため、あえて設置しないことも考えられます。



けやき並木（湖北台7丁目）



街路樹（北九州市）



菜の花（房総フラワーライン）



街路樹の足元緑化（つくし野5丁目）

e. 電線類地中化にともなう地上機器

電線類地中化を行った場合には、メンテナンスのために一定の間隔で地上機器（トランス等）を地上に設置する必要があります。柱状型機器では、引込み線が上空に見える場合もありますが、歩道の幅が狭い道路で街路灯と一体に整備できます。



地上機器



柱状型機器

(出典：国土交通省 無電柱化の推進)

f. ベンチ、休息できる空間

公園坂通りは、緩やかに長い坂が続く道なので、歩道幅員に余裕のあるところにベンチなどを設置すると、歩行者が快適になると考えられます。



かたらいベンチ



幅員に余裕のない場所で、歩行者がもたれかかることのできるガードパイプ
(柴崎台)

ただ腰かけて休息をとるだけでなく、歩く人の目に止まり、憩いやうるおいを感じてもらうために、他の路上施設と併用することも考えられます。



飯泉喜雄顕彰碑（本町2丁目）

モニュメントであるが、休息にも使われている。



高木を囲むベンチ（けやきプラザ）

(2) 路上施設を設置するための歩道幅員について

道路構造令で規定する、歩行者が安全に歩くことのできる歩道幅員は、次のとおりです。

- ・歩行者の交通量が多い歩道 : 幅員 3.5m以上
- ・そのほかの道路の歩道 : 幅員 2.0m以上

そのため、歩道に路上施設を設置するときは、そのほかの道路の歩道の場合では、幅員 2.0m以上にそれぞれの路上施設に必要な幅員を加えて、歩道幅員とする必要があります。

a. 歩行者の安全を確保するための路上施設が占める空間

縁石や防護柵、車止め、標識、街灯などは、歩行者の安全を確保するために必要な路上施設ですが、概ね幅 0.5mの空間を占めます。このため、歩道幅員は 2.5m以上必要です。

b. 植栽が占める空間

植栽を設けるためには、低木の植込みでも幅 1.0m弱を必要とします。街路樹を植栽する場合、街路樹の健全な育成と歩行者の安全性を考慮すると、地面から歩行者の高さにおいて、高木で幅 2.0m程度、中木で幅 1.5mの空間を占めると考えられます。このため、歩道幅員は 3.0~4.0m以上必要です。

なお、歩行者よりも高い位置においては、街路樹の健全な枝張りのため、さらに大きな空間を確保する必要があります。

c. 電柱が占める空間と電線類地中化のための路上施設が占める空間

電柱は、幅 0.5mの空間を必要とします。電線類を地中化した場合であっても、一定の間隔でメンテナンス等のために路上施設（地上機器）を設置します。地上機器は幅 1.0mの空間を必要とします。地上機器を歩道に設置する場合は、歩道幅員が 3.0m以上必要です。

d. ベンチが占める空間

ベンチを設置した場合、そこで脚を伸ばすことや歩行者との関係を考慮すると幅 1.5mの空間が必要と考えられます。このため、歩道幅員は 3.5m以上必要となります。

道路構造令で規定する歩道幅員

(4) 歩 道

道路構造令第11条第3項に規定する幅員は、歩行者の交通量が多い道路の3.5 mについては、車いす（占有幅1.0 m）2台と歩行者（占有幅0.75 m）2人のすれ違いが可能となるように、その他の道路の2 mについては車いすどうしのすれ違いが可能となるように定めたものである（Ⅲ. 1-6-3 参照）。

歩道に横断歩道橋等または路上施設を設ける場合には、道路構造令第11条第4項の規定により、歩道の必要幅員に横断歩道橋等を設ける場合にあっては3 m、ベンチの上屋を設ける場合にあっては2 m、並木を設ける場合にあっては1.5 m、ベンチを設ける場合にあっては1 m、防護柵や標識等、その他の路上施設を設ける場合にあっては0.5 mを加えた幅員とすることとしており、歩行者の安全かつ快適な通行空間を確保するよう留意する必要がある（図2-22）。

また、バス待ちや横断歩道等での信号待ちなどにより他の歩行者の通行が妨げられないようにするための空間を、滞留機能として確保する場合がある。さらに様々な歩行者を想定し、歩行の過程で生じる立ち話などを含め、ゆとりや豊かさを備えた道路とするため、中心市街地や橋詰め部などについては、歩行者や自転車の安全かつ円滑な通行が妨げられることのないように留意した上で、たまり空間を考慮することも有効である。

2-9-3 植樹帯の幅員

(植樹帯)

第11条の4

2 植樹帯の幅員は、1.5メートルを標準とするものとする。

(1) 概 説

植樹帯の幅員は1.5 mを標準とすると規定されているが、この規定はおおむね1 m以上2 m以下を意味する。植樹帯は道路の空間機能を担う重要な横断構成要素であり、都市の骨格形成の中心となるような道路や景勝地を通過する道路等、空間機能を重視すべき場合には、標準値以上の広い幅員を確保する必要がある。植樹帯に期待される、都市の修景や、延焼防止などの空間機能、環境施設帯における緩衝空間としての役割を十分に発揮するためには、その幅員は、それらの機能を果たすために必要な幅員に加え、空間機能を付加するにふさわしい道路全体の幅員、全体幅員と植樹帯幅員のバランスを考慮して決定する必要がある。また、樹木の種類、配置および他の横断構成要素とのバランス等にも十分配慮する必要がある。特に高木の場合は、根の成長により近接する舗装が損傷をうけ、平坦性を損なうおそれがあるので、樹冠幅程度の植樹帯幅を確保することが望ましい。

(出典：道路構造令の解説と運用)