

## 6. 道路の移動等円滑化基準附則（経過措置）の活用事例

### 6.1. （附則2）歩道に代えて車両速度抑制対策を実施して歩行空間を確保した事例

※経過措置の活用にあたってはP95の適用条件等を参照

#### (1) 路側帯のカラー化

富士宮市にある富士宮駅周辺地区では、北側には市役所をはじめとする公共施設や商業施設、南側には大規模商業施設や医療施設が存在しており、重点整備地区に設定されている。

生活関連経路である市道北町宮町線は、幅員が狭いため両側にカラー舗装することが困難だったため、片側のみカラー舗装とした。元々速度規制30km/hの道路であり、自動車の減速については課題となっていなかったため、ラバーポール等速度抑制策については検討対象外であったが、歩行空間確保のため電柱の移設等を行うことでカラー舗装化を実現させた。

なお電柱の移設については、移設申請及び移設先（民地）の交渉は富士宮市で実施し、移設費用は東京電力（株）が負担した。

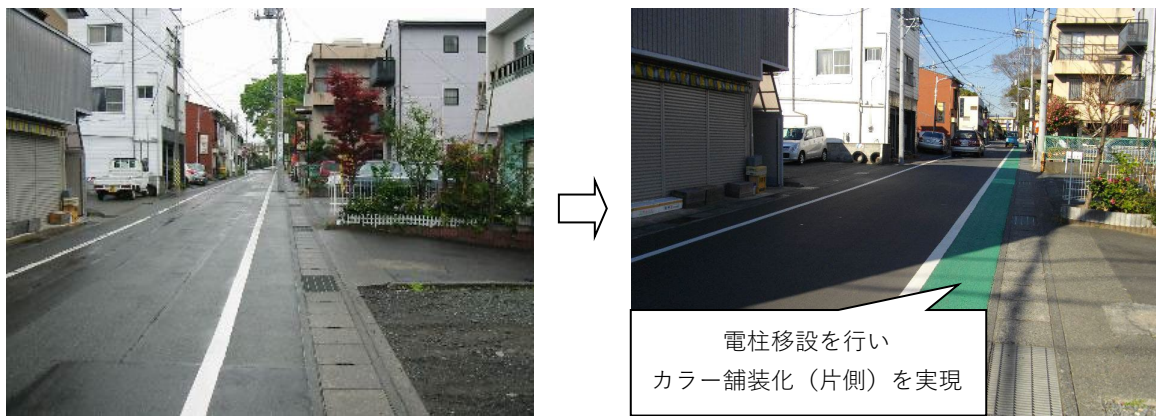


図 6-1 整備前後の状況（富士宮市の事例）

出典：富士宮市資料

また、下関市の旧菊川町にある「きくかわにぎわい地区」は、バスターミナルを中心に温泉街や商業施設などを含んだエリアで、重点整備地区に設定されている。

その他の移動経路に設定されている市道田部船場線では、道路拡幅や一方通行化による車道の一車線化等の検討も行ったが、店舗や住宅が連担しているため、現状の沿道利用を変えずに幅員構成の見直しをする整備手法を採用した。そこで、安全・安心な歩行空間の創出に向け、歩車分離構造や片側歩道整備との比較を行ったが、センターラインを除去することによる車両速度の抑制、路側帯の薄層カラー舗装による歩行空間の視認性の向上、走行車両への注意喚起による安全性の向上の観点から、歩車非分離の経過措置を適用することとした。

歩行空間の平坦性を確保し、路側帯を拡幅、カラー化したことで、歩きやすい歩行空間が実現し、児童が安心して通学できるようになったという声が寄せられている。

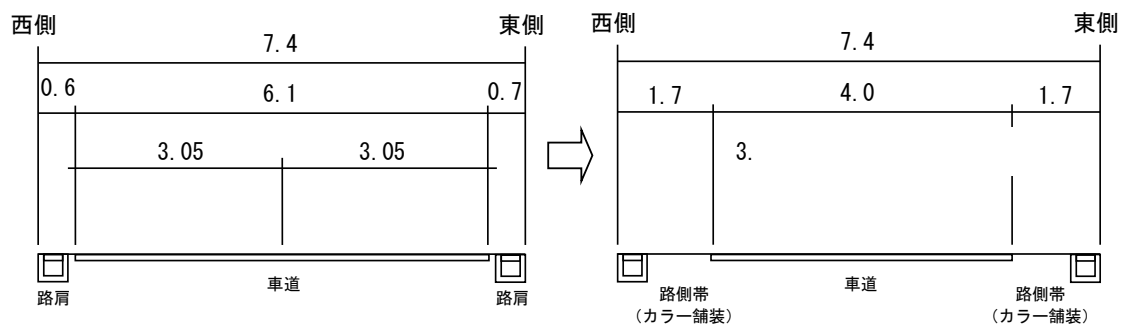


図 6-2 整備前後の標準断面図（下関市の事例）

出典：下関市資料



写真 6-1 整備前の状況（下関市の事例）



写真 6-2 整備後の状況（下関市の事例）

出典：下関市資料

## (2) ハンプ、インターロッキング舗装等

高崎市にある新町駅周辺地区は、徒歩圏内に地域の大半の市街地が集積した都市構造でコンパクトシティの実現を目標とし、重点整備地区にも設定されている。

地区内の経路のうち、基準適合させる経路、経過措置を活用する経路、可能な範囲でバリアフリー化に努める経路に分けられている。経過措置を活用した経路では、歩道設置が困難であるため、インターロッキング舗装と交差点等へのハンプ設置により、車両速度抑制を行い歩車共存道路とするなど、現況に応じた整備を行っている。

また、上記経路以外の道路においても、カラー舗装やハンプなどを設置し、安全で円滑な移動のための対策を講じている。

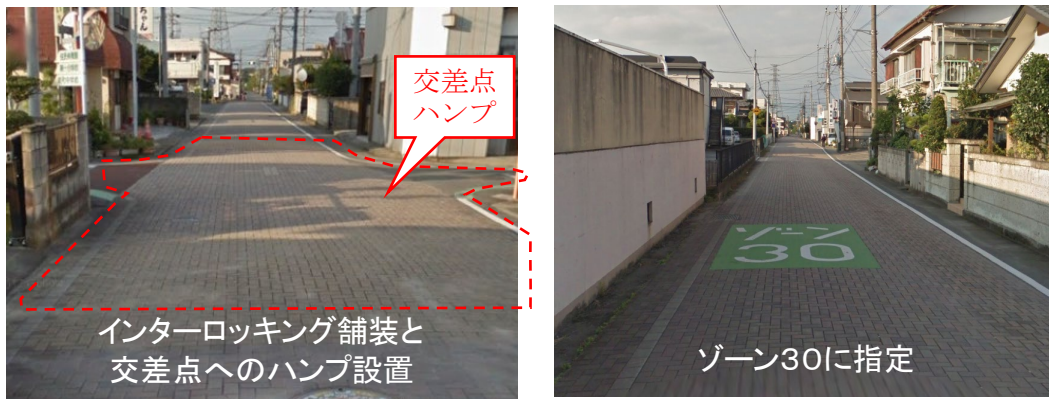


図 6-3 生活関連経路での経過措置活用状況（高崎市の事例）

出典：google map



図 6-4 その他の道路における対策状況（高崎市の事例）

出典：google map



### (3) 歩車共存道路

岸和田市にある岸和田駅周辺地区は、行政機関や観光中心地であるとともに、城下町であったことから木造密集市街地も存在しており、重点整備地区に位置付けられている。

地区内の経路は、基準に適合した経路と基準を緩和する経路に区分されている。また、基準を緩和する経路では、歩道が確保できない場合に歩車共存道路とし、石畳の舗装により車両の速度抑制や周辺との景観調和を実現させている。

さらに、インターロッキング舗装や無電柱化など、現地の状況に応じ経過措置を活用した対策を講じ、移動の円滑化を図っている。



図 6-5 歩車共存道路の状況（岸和田市の事例）

出典：google map



図 6-6 経過措置を活用した道路の状況（岸和田市の事例）

出典：google map

また、台東区にある田原町駅周辺（浅草・田原町周辺）では、道具街・卸問屋街等の特徴的な商店街、寺社、劇場などの資源が多く存在し、観光客や買い物客が賑わう地区で、重点整備地区に設定されている。

地区内の経路は、基準適合による整備を行う生活関連経路と可能な限り基準に適合させる準生活関連経路に区分されている。準生活関連経路である区道台第24号線（伝法院通り）の一部区間では、従来から歩車共存通りとなっていたため、舗装工事によるハード対策に加え、観光客が多く通行することから、10時から22時までの間、車両進入禁止時間を設けるソフト対策も合わせて実施し、移動等の円滑化を図った。

また、歩道があり基準適合による整備を行う生活関連経路においても、シケインや車道のカラー舗装化を行うなど、歩行者が多いエリア全体の車両速度抑制対策を実施している。



図 6-7 準生活関連経路での歩車共存道路の状況（台東区の事例）

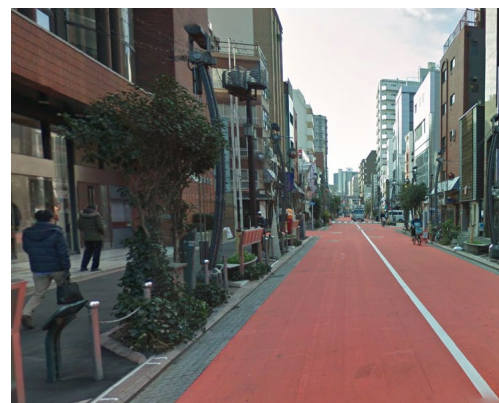


図 6-8 生活関連経路での車両速度抑制対策の状況（台東区の事例）

出典：google map

**【参考】道路移動等円滑化基準：**

第3条 道路（自転車歩行者道を設ける道路を除く。）には、歩道を設けるものとする。

附則（経過措置）

2 第三条の規定により歩道を設けるものとされる道路の区間のうち、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、市街化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、第三条の規定にかかわらず、当分の間、歩道に代えて、車道及びこれに接続する路肩の路面における凸部、車道における狭窄部又は屈曲部その他の自動車を減速させて歩行者又は自転車の安全な通行を確保するための道路の部分を設けることができる。

**【参考】道路の移動等円滑化整備ガイドライン：**

第3部 道路の移動等円滑化基準の運用指針

第2章 歩道等

2-2-1 歩道の設置及び有効幅員に関する経過措置

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、市街化の状況やその他の特別な理由によりやむを得ない場合は、当分の間、歩道に代えて、車道及びこれに接続する路肩の路面における凸部、車道における狭さく部又は屈曲部その他の自動車を減速させて歩行者又は自転車の安全な通行を確保するための道路の部分~~を設けることができる。~~

(1) 道路構造の適用条件

2) 歩車道非分離に係る経過措置の適用条件（附則第2項）

歩道設置に代えて、ハンプの設置等による歩行者の安全確保策を講じる経過措置については、対象となる道路が(1)に挙げられている適用条件①～②を満たし、さらに以下の④～⑤を満たすことを条件とする。

④ハンプ、狭さく部、屈曲部の設置等による道路構造の工夫により、走行車両を減速させて歩行者又は自転車の安全な通行を確保することが可能であること。

⑤自動車交通量が少ない道路であること。

3) 有効幅員の縮小又は歩車道非分離に係る経過措置の選択方法

いずれの経過措置についても適用条件を満たす場合は、まずは、有効幅員の縮小に係る経過措置を適用することを原則とする。

ただし、例えば、店舗等が立ち並ぶ道路で狭幅員の歩道を設置すれば、歩道上での過度な歩行者交通の錯綜が懸念される場合や、歩車道分離を図ることにより、かえって走行車両の速度が上がり、かつ歩道上での歩行者交通の飽和等が懸念される場合などは、有効幅員の縮小による歩道設置よりも、むしろ歩車道非分離の方が望ましいことも考えられる。このような場合には、沿道土地利用の状況や交通状況等を総合的に勘案し、歩車道非分離に係る経過措置を適用することができる。

4) 適用にあたっての留意事項

・歩車道非分離に係る経過措置の適用にあたっては、走行車両の速度を抑制するための措置として道路構造を工夫するほか、交通規制等を行う公安委員会との連携に努めるものとする。

・規定値以上の歩道の有効幅員が確保されている道路においても、放置自転車等により安全かつ円滑な通行に支障が生じるが、それ以上に、経過措置を適用する道路においては、放置自転車等があることにより歩行空間が狭められるため、高齢者、障害者等が車道を通行せざるを得ないなどの危険な状況が生じやすい。このため、経過措置を適用した場合は、道路管理者と地方公共団体が連携し、また警察との協力等を図りつつ、路上障害物の排除に努めることが重要である。



## 6.2. (附則3) 歩道幅員 1.5mまでの縮小

※経過措置の活用にあたってはP97の適用条件等を参照

横浜市上大岡・港南中央駅周辺は、商業・業務・文化機能及び公共サービス機能が集積し、多くの人が活動する地域であり、重点整備地区に設定している。また、桜道や鎌倉街道など歴史や風景に配慮が必要な道路も有している。

生活関連経路である主要地方道横浜鎌倉1208号線（鎌倉街道）では、親水プロムナードとして整備されていた道路の歩道部分について、プロムナード部分のみ全面改修を行い、平坦な歩行空間を約4.5m確保した。（河川区域44cmを含む）

しかし、高速道路橋脚部においては、有効幅員が約1.6mしか確保できないため、経過措置を適用した。（基本構想策定時においては、この部分が基準をクリアできないと判断し、“準生活関連経路”として設定した。）

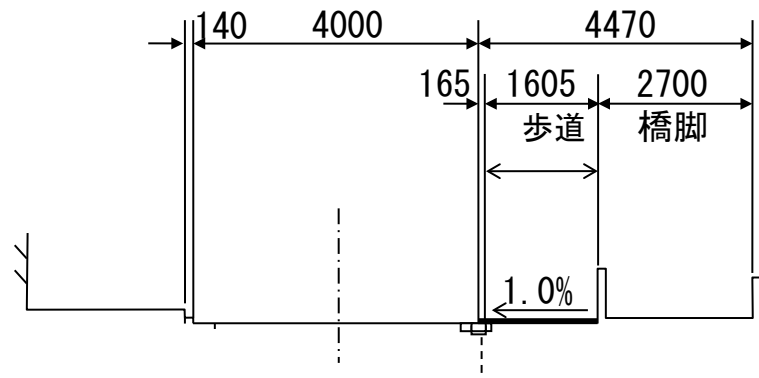


図 6-9 高速道路橋脚部における整備後の断面（横浜市の事例）

出典：横浜市資料



図 6-10 高速道路橋脚での歩道幅員が縮小状況（横浜市の事例）

出典：横浜市資料

**【参考】道路移動等円滑化基準：**

- 第4条 歩道の有効幅員は、道路構造令第十一条第三項に規定する幅員の値以上とするものとする。
- 2 自転車歩行者道の有効幅員は、道路構造令第十条の二第二項に規定する幅員の値以上とするものとする。
- 3 歩道又は自転車歩行者道（以下「歩道等」という。）の有効幅員は、当該歩道等の高齢者、障害者等の交通の状況を考慮して定めるものとする。

附則（経過措置）

- 3 第三条の規定により歩道を設けるものとされる道路の区間のうち、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、市街化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、第四条の規定にかかわらず、当分の間、当該区間における歩道の有効幅員を一・五メートルまで縮小することができる。

**【参考】道路の移動等円滑化整備ガイドライン：**

第3部 道路の移動等円滑化基準の運用指針

第2章 歩道等

2-2-1 歩道の設置及び有効幅員に関する経過措置

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、市街化の状況やその他の特別な理由によりやむを得ない場合は、当分の間、歩道の有効幅員を1.5mまで縮小することができる。

(1) 道路構造の適用条件

1) 有効幅員の縮小に係る経過措置の適用条件（附則第3項）

有効幅員の縮小に係る経過措置を適用することにより歩道設置を行う場合は、対象となる道路が以下の①～③を全て満たすことを条件とすべきである。

- ①沿道に堅固な建築物が立地しているなどにより、規定値以上の有効幅員を備えた歩道を確保するために非常に長い期間を要する道路であること。
- ②規定値以上の有効幅員を備えた歩道を確保するために既存の道路幅員の中で車線の減少等による道路空間の再配分が困難な道路であること。
- ③少なくとも、歩道の有効幅員として1.5mを確保でき、かつ、民地の活用も含め、2m以上の有効幅員を部分的に確保する等により、車いす使用者どうしのすれ違いを実現できる道路であること。この場合、放置自転車等の路上障害物の存在を勘案し、実質的に有効な幅員が1.5m以上確保できる見込みがあること。

3) 有効幅員の縮小又は歩車道非分離に係る経過措置の選択方法

いずれの経過措置についても適用条件を満たす場合は、まずは、有効幅員の縮小に係る経過措置を適用することを原則とする。

ただし、例えば、店舗等が立ち並ぶ道路で狭幅員の歩道を設置すれば、歩道上での過度な歩行者交通の錯綜が懸念される場合や、歩車道分離を図ることにより、かえって走行車両の速度が上がり、かつ歩道上での歩行者交通の飽和等が懸念される場合などは、有効幅員の縮小による歩道設置よりも、むしろ歩車道非分離の方が望ましいことも考えられる。このような場合には、沿道土地利用の状況や交通状況等を総合的に勘案し、歩車道非分離に係る経過措置を適用することができる。

4) 適用にあたっての留意事項

- 有効幅員の縮小に係る経過措置を適用する場合には、歩行者交通量を勘案しつつ、縮小幅が最小となるよう留意する必要がある。
- 適用条件①及び②を満たす事由として、電線類地中化に係るもの等は含まれない。すなわち電線類を地中化することにより、規定値以上の有効幅員を備えた歩道を確保できる際には、電線類の地中化を行うべきであり、電線類地中化が困難であること等を理由として、経過措置を適用してはならない。
- 規定値以上の歩道の有効幅員が確保されている道路においても、放置自転車等により安全かつ円滑な通行に支障が生じるが、それ以上に、経過措置を適用する道路においては、放置自転車等があることにより歩行空間が狭められるため、高齢者、障害者等が車道を通行せざるを得ないなどの危険な状況が生じやすい。このため、経過措置を適用した場合は、道路管理者と地方公共団体が連携し、また警察との協力等を図りつつ、路上障害物の排除に努めることが重要である。