

【解説2】有効幅員以外の規定の適用

2-10-1の規定により歩道の有効幅員を縮小する場合においても、高さ、勾配などの歩道構造は、本マニュアルの規定に合致するものでなければならない。

2-10-3 歩車道非分離型の道路整備を行う場合の配慮事項

1. 自動車交通の抑制<sup>【解説1】</sup>により、歩行者等の十分な安全性を確保するためには、ハンプ、狭さく、屈曲部の設置など道路構造による対応とあわせて、交通規制等を行なう公安委員会との十分な連携が必要である。
2. 歩行者が通行する空間は、本マニュアルにおいて規定する歩道が満たすべき構造要件に可能な限り準拠したものとすることが重要である。特に下記の点に留意すること。<sup>【解説2】</sup>
  - ①歩行者の通行空間の横断勾配
  - ②歩行者の通行空間の有効幅員
  - ③舗装の構造
  - ④沿道施設との連結
  - ⑤視覚障がい者誘導用ブロックの設置

【解説1】自動車交通の抑制手法

歩車道非分離型の道路とは、縁石、柵等の工作物により歩道と車道を分離しない（歩道を設置しない）道路である。このような道路では、歩行者が車両と同一空間（同一平面）を通行するため、歩行者の安全性を優先的に確保することが重要である。

自動車交通を抑制し、歩行者の安全性を確保するための主な手法を表2-10-1、表2-10-2に示す。

表2-10-1 ハード的手法（物理的デバイス）の種類と用途

○参考○ハード的手法（物理的デバイス）の種類と用途								
表 ハード的手法（物理的デバイス）の種類と用途								
対象	分類	手法	用途					
			交通量の抑制	速度の抑制	路上駐車対策	景観の改善	歩行環境の改善	
		概要						
道路区間	ハンプ	台形ハンプ	車道路面に設けた凸型舗装。上面はフラットで、なだらかな台形の形状。	○	◎	—	☆	☆
		弓形ハンプ	路面との間になだらかなすりつけを有する弓形断面形状のハンプ。	○	◎	—	☆	—
		スピードクッション	大型車が乗り上げずに通過出来るよう、凸部を車道中央部に設けたもの。	○	◎	—	☆	—
		イメージハンプ	舗装の変化によって視覚的に注意走行を促すもの。	△	△	—	☆	—
	路面凹凸舗装	舗装の工夫によって車に微振動・共鳴音を与え、注意走行を促すもの。	○	○	—	☆	—	
	狭さく	車道幅を物理的または視覚的に狭くすることにより低速走行を促すもの。	○	◎	☆	☆	☆	
	シケイン	車両通行領域の線形をジグザグまたは蛇行させて低速走行を促すもの。	○	◎	☆	☆	—	
	通行遮断	道路区間の一部を遮断し、物理的に車両の通行を制限するもの。	◎	—	—	☆	☆	
	駐停車スペース	駐車需要等に応じて必要最小限のスペースを限定して確保するもの。	—	—	◎	☆	—	
	交差点	交差点入口ハンプ	形態は単路部の台形ハンプと同じ、歩行者の車道横断の支援等に供する。	△	○	—	☆	◎
交差点全面ハンプ		交差点全体を盛り上げるタイプのハンプ。	△	○	—	☆	◎	
交差点狭さく		形態は単路部の場合と同じ。事故防止、交通流コントロールに供する。	○	○	☆	☆	☆	
ミニロータリー		中央に円形の交通島を設け、流入交通を一方方向に回して処理する施設。	○	○	—	☆	—	
交差点シケイン		車両通行領域の線形を交差点内でシフトさせ、速度低減を図るもの。	○	○	☆	☆	—	
遮断(斜め遮断、直進遮断、交差点遮断、片側遮断、チャンネルリゼーション)		交差点において通行遮断を行い、車が進行出来る方向を限定するもの。	◎	—	—	☆	☆	
その他	ボラード	車止めとして用いる杭。デザイン上の工夫でストリートファニチャーとしての利用可。	—	—	◎	☆	☆	

◎ 効果大      ☆ 工夫によっては効果が得られる  
 ○ 効果中      — 効果なし（あまり関連がない）  
 △ 効果小

出典：「コミュニティ・ゾーン形成マニュアル」(社)交通工学研究会 1996年5月

表2-10-2 ソフト的手法（交通規制等）の種類と用途

○参考○ソフト的手法（交通規制等）の種類と用途					
歩行者の安全性を確保するため、ハード的な手法のみならず、交通規制によって自動車の速度を抑制する等の交通静穏策を併せて講じることが必要である。よって、道路管理者と公安委員会との連携を十分に図ることが必要である。					
表 ソフト的手法（交通規制等）の種類と用途					
対象	分類	手法	用途		
			交通量の抑制	速度の抑制	路上駐車対策 歩行環境の改善
区域		30km/h 最高速度の区域規制	○	○	—
		大型車通行禁止（区間または区域）	○	—	—
		歩行者用道路規制、自転車及び歩行者用道路規制（区間または区域）	○	—	○
		駐車禁止規制（区間または区域）	—	—	○
道路空間		一方通行規制（の組み合わせ）	○	—	—
		駐車可規制（時間制限駐車区間規制 等）	—	—	○
		横断歩道	—	—	○
交差点		進行方向指定（の組み合わせ）	○	—	—
		一時停止規制	—	○	—
		交差点マーク	—	○	—

※用途に対する効果  
○：効果あり  
—：効果なし  
(あまり関連がない)

出典：「コミュニティ・ゾーン形成マニュアル」(社) 交通工学研究会 1996年5月

【解説2】歩行者通行空間の満たすべき構造要件

歩車道非分離型の道路では、歩行者は車道を通ることになるが、その場合でも歩行者が通行する空間（路側等）は、本マニュアルにおいて歩道が満たすべきとした構造要件に可能な限り準拠したものでなければならない。特に下記の点に留意すること。

1) 歩行者の通行空間の横断勾配

歩行者の通行空間の横断勾配は1%以下とする。ただし、地形の状況等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、2%以下とすることができる。

2) 歩行者の通行空間の有効幅員

歩車道非分離型の道路では、歩行者と車両が同一空間（同一平面）を通行することになるが、高齢者や障がい者等が円滑に通ることができるよう、上記のような横断勾配を確保した通行空間（路肩等）を最低1.0m確保する。さらに、バリアフリー化の観点から、可能な限り1.5mの有効幅員を確保することが望ましい。

3) 舗装の構造

舗装の構造は、歩道と同様、雨水を路面下に円滑に浸透させることができるものを標準とする。

また、経年変化による舗装材の凹凸が生じないものを採用するなどの配慮も必要である。

#### 4) 沿道施設との連結

特に生活関連施設等の出入り口については、側溝の種類を検討する等により、段差解消の工夫をすることが必要である。

#### 5) 視覚障がい者誘導用ブロックの設置

歩車道非分離型の道路において視覚障がい者誘導用ブロックを設置する場合には、以下のような点に留意することが必要である。

- ① 歩車道非分離構型の道路は、やむを得ない場合の経過措置として道路移動等円滑化基準に設けられた考え方であり、移動等円滑化の手法としては、あくまで歩道を設置し歩道上に視覚障がい者誘導用ブロックを設置することが原則である。
- ② 少しでも安全な歩行者空間の確保を図るべく、歩行者の通行空間の明確化を図るなどにより、歩行者と車両の錯綜を防ぐための構造とする。
- ③ 視覚障がい者が誤って道路の中心部へ出てしまうことがないよう、視覚障がい者誘導用ブロックの導線上に植樹帯、ポラード等の工作物を設置しない。