

2-10 歩道の設置及び有効幅員に関する特例（経過措置）

2-10-1 歩道の設置及び有効幅員に関する特例

1. 本マニュアルを適用してバリアフリー歩行空間の整備を行う特定道路等において、市街化の状況その他の特別の理由により、やむを得ず2-2に規定する歩道等標準幅員が確保できない場合は、歩道の有効幅員を1.5mまで縮小することができる。^{【解説1】}
2. 上記1の場合で、歩道の有効幅員を1.5m以上確保できない場合、あるいは、歩道設置による歩車分離では合理的な安全対策・バリアフリー化整備が行えない場合^{【解説2】}には、歩道設置に代えて、自動車交通の抑制による歩行者等の安全確保措置を講じることによって、バリアフリー歩行空間の整備を行うことができる。^{【解説3】}
3. 上記1、2に規定する特例を適用する場合には、2-10-2、2-10-3に規定する事項に配慮すること。

本マニュアルを適用して整備する特定道路等には、2-2に規定する標準幅員（以下本節において「規定値」という。）以上の幅員を有する歩道等を設置しなければならないが、中には2-2の規定に合致する整備を行うには、非常に長い期間を要するものも存在すると思われる。

このような場合には、規定値にとらわれすぎることなく、可能な限りの移動等円滑化を進め、少しでもバリアフリー歩行空間ネットワークの形成が図られるよう取り組むことが重要である。

そこで、本節では、

- 有効幅員の縮小による歩道整備の特例
- 歩車道非分離型の道路整備の特例

について規定した。

なお、本節の規定は、「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の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規定に基づき定めたものであるため、**以下の解説及び2-10-2、2-10-3の規定に基づき慎重に適用しなければならない。**

【解説1】有効幅員の縮小による歩道整備

やむを得ず規定値が確保できない場合とは、下記の①②のいずれにも合致する場合を言う。このような場合は、歩道の有効幅員を1.5mまで縮小して歩道整備してよい。

- 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。
- 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。

【解説2】歩車分離では合理的な整備が行えない場合

例えば、自動車交通量が少ない道路で

- 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
- 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整備よりも、むしろ歩車道非分離の道路整備を行う方が望ましいことも考えられるので、沿道土地利用の状況や交通状況等を総合的に勘案し、歩車道非分離型の整備を検討してもよい。

【解説3】歩車道非分離型の道路整備

自動車交通量が少ない道路において、ランプ、狭さく部、屈曲部の設置など道路構造の工夫により、車両の走行速度を減速しドライバーの注意を喚起するなど、**自動車交通を抑制**させて歩車道を分離せずに歩行者等の安全を確保する方策である。

ここでの目的はあくまでバリアフリー歩行空間の整備にあるので、歩行者の通行空間（路側等）は、本マニュアルの規定に可能な限り準拠したものでなければならない。

また、車両の通行速度や通行台数を抑制するには、交通規制も有効であるので、交通規制等を所管する公安委員会との連携が重要である。