

2-10-2 歩道の有効幅員を縮小する場合の配慮事項

1. 歩道の有効幅員を2m未満に縮小する場合は、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が可能な構造【解説1】としなければならない。
2. 歩道の有効幅員を縮小する場合においても、有効幅員以外の規定については、本マニュアルに合致させなければならない。【解説2】

【解説1】 車いす使用者どうしのすれ違いが可能な構造

2-10-1の1の規定に基づき、歩道の有効幅員を2m未満に縮小する場合は、以下のようすれ違い箇所を部分的に設けるなど、車いす使用者どうしのすれ違いが可能な構造としなければならない。

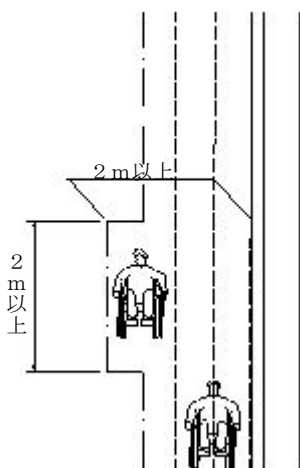


図2-10-1 すれ違い箇所のイメージ

- ① すれ違い箇所は、有効幅員2m以上、長さ2m以上を確保し、スムーズなすれ違いが可能になるよう、形状にも配慮することが望ましい。
- ② すれ違い箇所の設置にあたっては、車いす使用者同士が自分に向かってくる相手の存在を認識した時点ですれ違い箇所を利用できるかどうか判断できるよう、見通しに配慮するなど、その箇所の存在が分かりやすいようにする。
- ③ 相手の存在を認識した時点で既に両者の間にすれ違い箇所が無いという状況を極力避けることが望ましいことから、可能な限り短い間隔で設置する。
- ④ 沿道に民地（公開空地等）や公園等、既存のスペースがある場合は、所有者・管理者等と協議し、必要に応じて段差解消等の整備を行い、そこをすれ違い箇所として活用することを検討する。
- ⑤ すれ違い箇所は放置自転車等、不法占用物件の温床となりやすいため、その排除に努める。

【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^{【解説1】}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。^{【解説2】}
 - 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。