

# 「歩道・自歩道」の幅員や 片側・両側設置等の計画の考え方

(平成17年3月)

福島県道路環境グループ

## 目次(構成)

1. 現状認識	
(1) 交通事故発生状況	1
(2) 交通安全施設(歩道等)の整備状況	
(3) 今後の歩道等の整備方針	3
2. 歩道等規格選定の考え方の整理・見直しについて	
(1) 歩道・自歩道整備の現状認識	3
(2) 見なおしの観点	
(3) 見直しのスケジュール	
(4) 取り組みイメージフロー	
フロー図	4
構造令の規定	5
3. 見直しの内容と進め方	
(1) 即刻見直す事項	7
(2) 本年度に検討する事項	
1) 歩道・自歩道の幅員、片側・両側設置の考え方	8
選定の目安表	9
選定フロー図	10
*「都市計画決定の手引き」フローチャート(参考資料)	11
2) 選定の目安数値の考え方	12
3) 2m未満の幅員の考え方について	13
*歩道の利用携帯別占有幅資料	15
(3) 留意点等	
1) 取り組みの理念	16
2) 事業実施中箇所の取り扱い	
3) 留意点	
4) バリアフリー、UD理念の具現化について	21
4. 資料	
・道路構造令条文抜粋	23
・特定交安事業補助採択基準一覧表	25
・交安改築の適用について	26
・事業選定フロー(目安)	28

# 1. 交通安全施設の現状認識

## (1) 交通事故の発生状況

本県における平成14年の交通事故の発生状況は、事故件数15,434件、死者数200人、負傷者数19,905人と、過去10年間で最悪であった平成13年に比べて事故件数・死傷者数ともわずかに減少したものの、いずれも平成13年に次ぐ悪い記録となっており、東北6県ではワースト1。

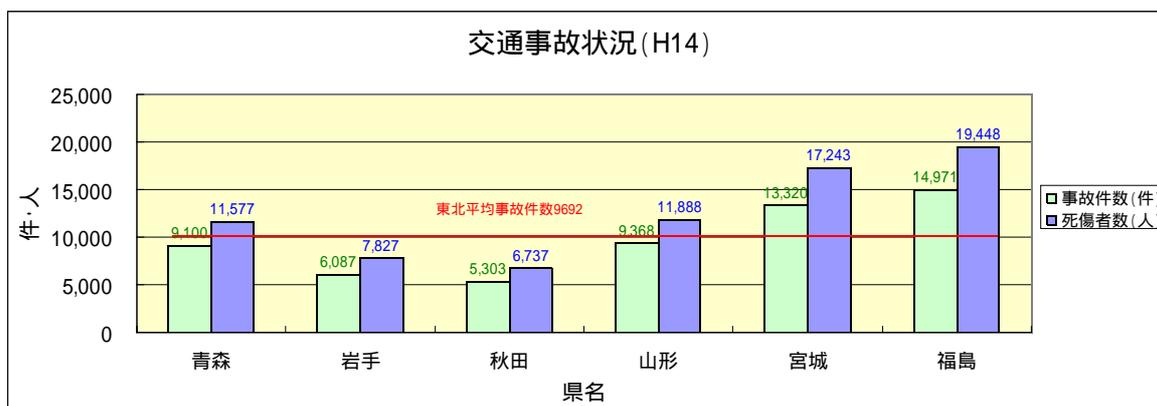
また、平成15、16年の交通事故発生の状況は、関係機関の取組みの成果もあって下表のとおり、発生事故件数、死者数、負傷者数とも減少傾向にあるが、依然として高い数値で推移している状況にあり、予断を許さない状況にある。

交通事故の発生状況

	事故発生件数(件)		死者数(人)		負傷者数(人)	
	H14年	増減数	H14年	増減数	H14年	増減数
全国	936,721	10,448	8,326	421	1,167,855	13,100
福島県	15,434	257	200	10	19,905	162
福島県	H15年	対前年	H15年	対前年	H15年	対前年
H15	14,971	463	167	33	19,279	626
福島県	H16年	対前年	H16年	対前年	H16年	対前年
H16	14,854	117	162	5	19,085	194

## 東北6県の交通事故の発生状況

本グラフは東北6県比較のためH14データによる



## (2) 交通安全施設(歩道等)の整備状況

本県の交通安全施設については、昭和41年の「交通安全施設整備に関する緊急措置法」制定以来、6次にわたる整備計画を策定し交通安全施設の整備に努め、交通事故の防止と交通の円滑化を推進して来たが、県管理の道路における歩道等の整備状況は整備率で42.4%にとどまっており、全国平均の59.6%を大きく下回るとともに東北6県でも最低の状況となっている。

歩道等の整備状況

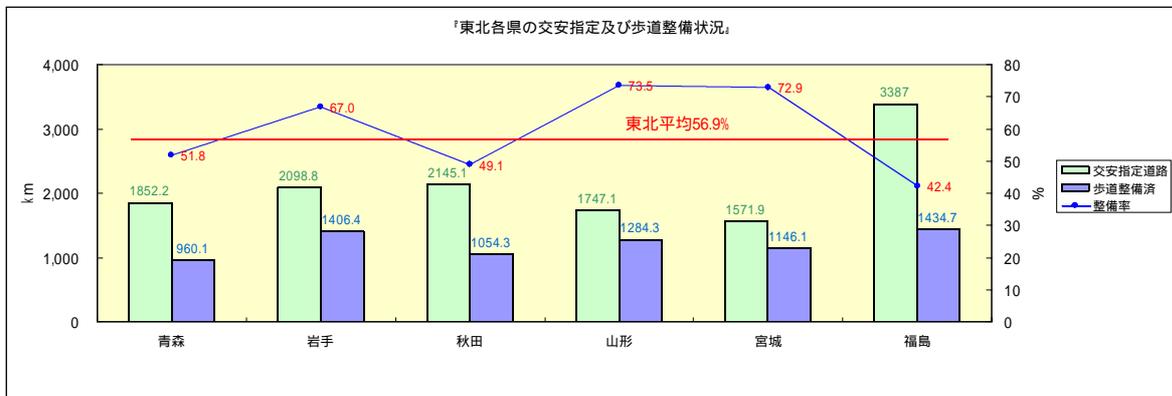
東北6県比較のためH14.4.1付(網掛部H15.7月)

	交安指定延長	歩道等整備済み延長	歩道整備率
全国平均	96,926.5 k m	58,953.2 k m	60.8%
福島県(県管理)	3,387.0 k m (1)	1,434.7 k m	42.4% (6)
H15年7月改訂	3,435 k m	1,467.6 k m	42.7%
青森県	1,852.2(4)	960.1	51.8(4)
岩手県	2,098.8(3)	1,406.4	67.0(3)
宮城県	1,571.9(6)	1,146.1	72.9(2)
秋田県	2,145.1(2)	1,054.3	49.1(5)
山形県	1,747.1(5)	1,284.3	73.5(1)

東北6県の交安指定道路における歩道整備状況

・歩道整備率(以下のデータ・グラフは他県との比較のためH14のデータによる)

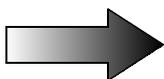
全国平均 60.8% 東北平均 56.9%、 福島県 42.4%



交安指定道路の延長

H15.7.11現在 ( )は歩道整備済み延長 (単位:km)

道路種別	実延長	交安指定道路		備考	
			うち通学路		
一般国道(国管理)	490.1	490.1	263.9		
県管理道路	一般国道	1,508.8	1,045.7	293.6	
	主要地方道	1,781.9	1,205.9	449.8	
	一般県道	2,280.9	1,183.8	483.0	
	県管理道路計	5,571.6	(1,467.6)	(722.7)	(通学路) (58.9%) 歩道整備率 42.7%
市町村道	32,305.5	1,830.2	1,123.2		
合計	38,367.2	5,755.7	2,613.5		



**歩道・自歩道のさらなる整備推進が必要!**

### (3) 今後の歩道等の整備方針

交通事故の発生状況及び歩道等の整備状況に鑑み、歩道等の整備を推進するため、緊急性の高い通学路を中心とした歩道・自歩道の整備に重点的に取り組むとともに、地域の実状に応じて、適正な幅員を柔軟に選定することや、側溝のふた掛け、幅広路肩の採用による歩行空間の確保にも積極的に取り組む方針としている。

なお、都市計画道路については、原則として当該計画に即した道路構造で整備することとする。ただし、暫定施工の場合においてはこの限りではない。

**地域の実状に応じた「適正な歩道規格の選定」  
や「既成概念にとらわれない歩行空間の確保」  
に積極的に取り組む必要がある。**



**考え方の整理・見直しが必要！**

## 2. 歩道等規格(幅員・片側両側設置)選定の考え方の整理・見直しについて

### (1) 歩道・自歩道整備の現状認識

歩道、自歩道の選定については、補助事業としての採択要件等の観点から道路構造令に示されている基準や目安を画一的に運用してきたため、地域住民のニーズや道路利用実態を的確に反映しているとは言い難い状況にあり、結果として高コストになって歩道整備の速度を鈍らせているケースがある。

### (2) 整理・見直しの観点

地域に真に必要な規格の選定(住民が望む真意を把握)

利用実態の的確な把握

(歩行者数、自転車数、地域別の利用状況、時間帯毎の利用状況等)

必要最小限で整備延長を延伸

(広い方がよい的な意識を捨てて、地域にとって適正な規模)

既成の基準等にとらわれない

足りない部分は「譲り合いの精神」で補うことも必要

(ハード整備が万能ではない)

地域の合意

バリアフリー及びユニバーサルデザインの理念

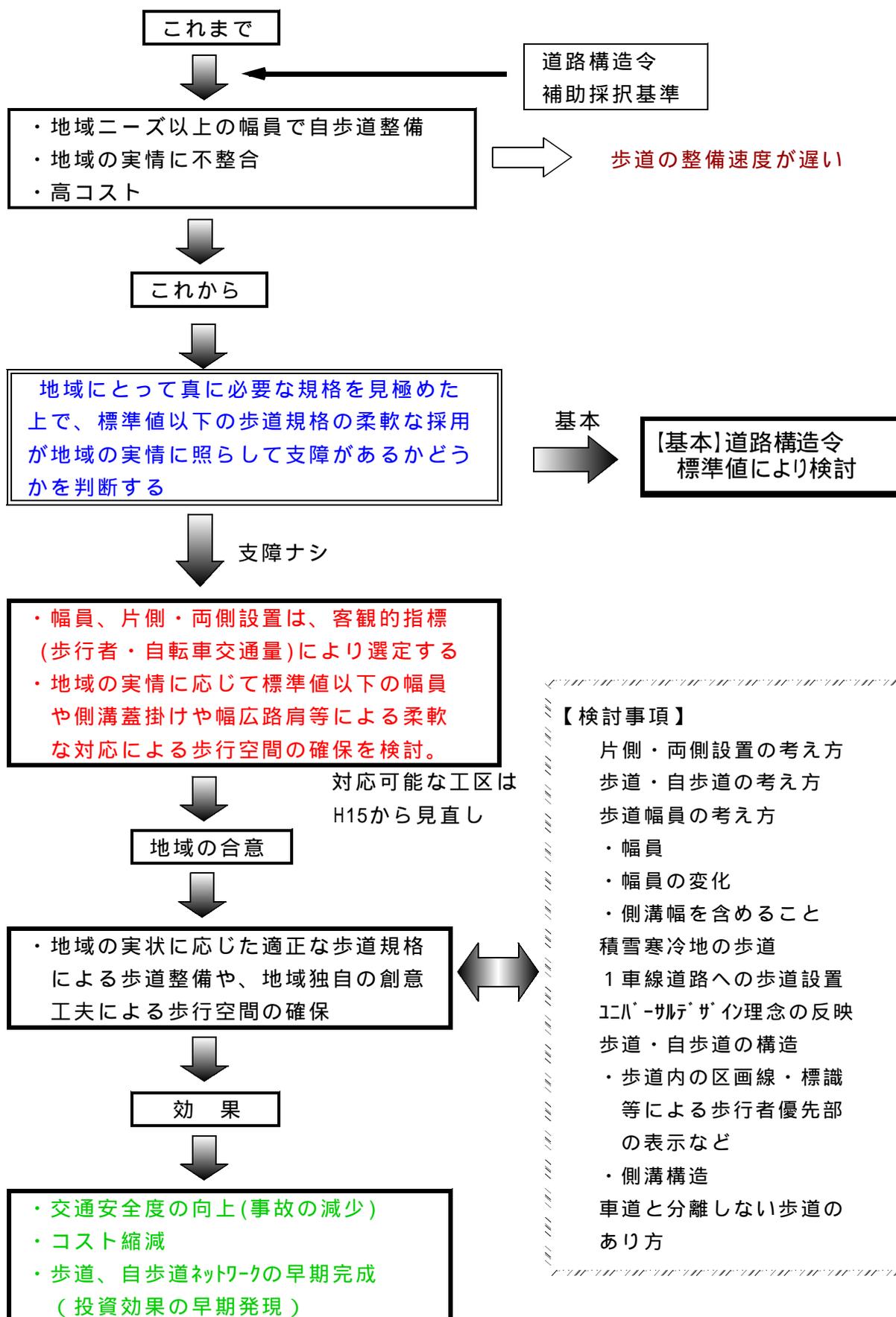
### (3) 見直し作業のスケジュール

平成15年末までに道路環境Gで素案を作成、平成16年度に関係グループとともに検討を進め平成17年度から運用を開始する。

なお、ユニバーサルデザインによる取り組みについては、H17年度から施行予定の「ふくしま公共施設ユニバーサルデザイン指針」による。

### (4) 取り組みのイメージフロー・・・ フロー図次項

# 取組みのイメージフロー



# 〈道路構造令による歩道等の設置の考え方〉

【凡例】 : 自転車道(両側) : 歩道(両側)  
 : 自歩道(両側) : ただし書きあり

種別	構造令 条文	区分	条件			3種					4種				備考
			条件1	条件2	条件3	1級	2級	3級	4級	5級	1級	2級	3級	4級	
自転車道	10-(1)	A	自動車多	自転車多											
	10-(2)	B	自転車多	安全・円滑・分離											
	10-(2)	C	自動車多	歩行者多	安全・円滑・分離										区分A道路除く
	(幅員)	10-(3)				W=2.0m以上 やむを得ない場合1.5mまで縮小可能									
	(幅員)	10-(3)				自転車道の幅員は、自転車の交通状況を考慮して定める									
自歩道	10-2	D	自動車多												自転車道設置道路 A・B・C除く
	(幅員)	10-2-(2)				歩行者多い場合W=4.0m以上、その他W=3.0m以上									
	(幅員)	10-2-(4)				自歩道の幅員は、自転車・歩行者の交通状況を考慮して定める									
歩道	11-(1)	E												4級を除く 自歩道 設置道路D除く	
	11-(1)	F	歩行者多							-					5級を除く
	11-(1)	G	自転車道 設置												
	11-(2)	H	安全・円滑												自歩道設置道路、 E・F・G道路除く
	(幅員)	10-(3)				歩行者多い場合W=3.5m以上、その他W=2.0m以上									
	(幅員)	10-(5)				歩道の幅員は、歩行者の交通状況を考慮して定める									

(ただし書き):ただし、地形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、この限りでない。

自動車・自転車・歩行者の交通量の「多い」を判断する目安(都市計画決定の手引き)

自動車:500~1000台/日以上、 自転車:500~600台/日以上、 歩行者:500~600人/日以上

道路構造令 第10条の2、第11条

国の考え方

「交通量の多い」、「やむを得ない場合」の判断は、各道路管理者が行うこととされており、「自転車歩行者道を設置するか歩道を設置するか」「両側設置か片側設置か」などの判断は、各道路管理者が地域の実情を十分に勘案して的確に行う必要がある。

	自転車歩行者道	歩道
設置考 のえ 方	・自動車交通量の多い道路 両側  やむを得ない場合は 片側・未設置も可	・都市部の道路 ・歩行者交通量が多い 地方の道路 やむを得ない場合は片側・未設置も可
幅員	3 m以上 (歩行者が多い場合は4 m以上) 車椅子2台と自転車1台すれ違い	2 m以上 (歩行者が多い場合は3.5m以上) 車椅子がすれ違い

道路構造令 第38条

		通常	交付金
地方道事業	新設・改築	設置する場合は2 m以上	
	小区間改築	特殊改良 2 m未満でも可( )	2 m未満でも可
交通安全事業		最低でも2 m以上	2 m未満でも可

北海道、沖縄、離島、奄美のみ

H15年度補助採択事業（地方道事業・交通安全事業）

における歩道等の幅員別割合

	歩道等幅員		
	設置なし	2 m ~ 3 m未満	3 m以上
地方道事業	15%	14%	71%
平地・都市部	3%	14%	83%
上記以外	42%	17%	41%
交通安全事業	-	33%	67%

### 3. 見直し内容と進め方

#### (1) 平成15年度の対応

従来、道路構造令等に従い、歩道等の幅員を自歩道は3.0m(有効幅員)、歩道は2.0m(有効幅員)として実施してきたが、規格選定の考え方を整理しつつ平成15年度の交安事業から対応可能なものについては自歩道の幅員を歩道幅員に改めた。

平成15年度交安事業(通常・緊道)箇所28カ所のうち、6カ所について自歩道の計画を歩道に見直した。

#### (2) 本年度(H16)に検討する事項

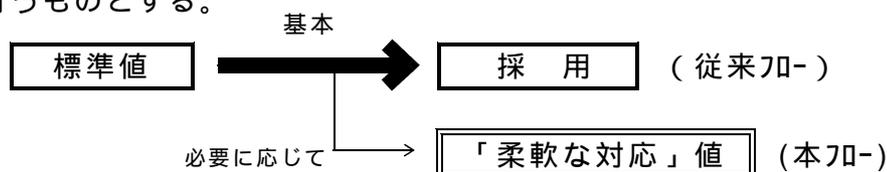
歩道・自歩道の「幅員」、「片側・両側設置」及び「歩道・自歩道」を客観的な指標である歩行者と自転車利用者の交通量から選定できるように「選定の目安・フローチャート」を作成する。

#### 基本的考え方

「歩道規格選定の目安・フローチャート」は、地域ニーズや利用状況に応じた適正な歩道規格の選定を目的として作成する。

「歩道・自歩道」、「片側・両側」、「幅員」の選定に当たっては、まず、まちづくり等の計画や道路に求められている役割(機能)を十分把握・理解し、地域にとって真に必要な歩道等の規格を見極めることが必要である。

- ・その上で、道路構造令に示されている標準値を基本とし、地形条件や地域ニーズ、利用状況等に照らして標準値以下の規格を選定する等の柔軟な対応が、道路(区間)の性格や利用状況、沿道の土地利用や将来のまちづくり計画等に支障がない場合は、別表に示す「選定の目安表」及び「選定フローチャート」により選定を行うものとする。



「幅員」及び「片側・両側設置」は、自動車、自転車、歩行者の各交通量の客観的な数値から検討するとともに、沿道の土地利用や将来のまちづくり計画等を勘案して選定する。

- ・なお、幅員の選定の目安として、単位幅当たりの容量(歩行者・自転車)を事業中のデータ分析結果から200人台/日/mに設定した。

幅員2.0mの「歩道」が選定された場合でも、自転車の交通安全確保が必要な場合(車道走行の危険性)には、下記に留意のうえ自転車歩行者道とすることを検討する。

- ・歩行者と自転車が混在することになるため、歩行者の安全性について十分検証した上で、交安委員会及び地域の合意を得る。

上記によりがたい場合は、事業主管課と協議により選定する。

## 1) 「幅員」、「片側・両側設置」、「歩道・自歩道」決定の考え方

**A) 歩行者の交通量が400人/日までは、幅員2.0mの歩道とし、片側設置を基本とする。**

- ・歩行者と自転車の交通量が、400人台/日までは、歩行者の安全確保を確認の上、幅員2.0mの自転車歩行者道、片側設置とすることを検討する。
- ・歩行者・自転車交通量がこれを超過する場合は、下記Bにより幅員2.0m以上、及び両側設置を検討する。
- ・歩行者・自転車交通量が少ない場合及び極めて少ない場合は、下記C)、D)についても検討する。
- ・「幅員」と「片側・両側」を総合的に検討する。  
歩道等の幅員1m当たりの容量を200人台/日と設定。  
幅員2.0mの自歩道(歩道)の容量は400人台/日として考える。
- ・幅員は、側溝幅を含めることを基本とする。

**B) 幅員2.0m以上及び両側設置を検討する箇所**

**ア. 歩行者・自転車交通量の合計が400人台/日を超える箇所。**

例) 400人台/日を超え600人台/日まで

幅員3.0mで片側、あるいは2.0mで両側

700人台/日まで 幅員3.5mで片側、あるいは2.0mで両側

800人台/日を超える場合は、2.0m以上で両側 など

- ・幅員3.0m以上の場合は「自転車歩行者道」とする。

**イ. 歩行者・自転車交通量の合計が400人台/日以下の箇所のうち、沿道の土地利用の状況(商業地・公共公益施設)や、まちづくり計画(バリアフリー・ユニバーサルデザイン等)等の理由から必要性が明確な場合。将来の利用状況を勘案する都市計画決定等で地域の合意手続きを経て決定されるもの、あるいは決定されているもの。その他将来的に利用増が見込まれる場合等。**

2.0m以上を採用する場合は、必要性を整理する。

両側設置とする場合は、必要性を整理する。

**C) 歩行者・自転車交通量が少ない場合**

- ・歩行者が100人/日以下、かつ、自転車が50台/日以下  
幅員1.5mの歩道の採用についても検討する。

**D) 歩行者・自転車交通量が極めて少ない場合**

- ・歩行者が40人/日以下、かつ、自転車が50台以下  
幅広路肩の採用についても検討する。

後添資料

「選定の目安表」

「選定フロー図」

「選定フロー図(都市計画)」

## 歩道・自歩道及び両側・片側 選定の目安

本選定フロー図は、地域ニーズや利用状況に応じて適正な歩道規格を柔軟に選定することを目的とするものである。

歩道等の規格の選定に当たっては、道路構造令に示されている標準値を基本としつつ、地域ニーズや利用状況に応じて標準値以下の規格を柔軟に選定することが、道路(区間)の性格や沿道の土地利用、将来のまちづくり計画等に照らして支障がない場合は、本フロー図を参考として選定を行う。

本表の値は選定の目安であり、適用にあたっては画一的な運用にならないよう注意すること。

：標準、：条件により選定

現行 補助採択要件 (参考)		歩 道：自動車1000台/12h(通学路500台/12h)以上 and 歩行者100人/日(通学路40人/日)以上 自歩道：自動車1000台/12h(通学路500台/12h)以上 and 自転車歩行者150人台/日以上							備 考
歩道・自歩道の規格選定		歩道：歩行者数		自転車歩行者道：(歩行者+自転車利用者)数					歩行者数等は、目安の数値である。
		極少	少(400人台以下)		多(400人台超)				
有効幅員 (m)		歩行者 40未満 自転車 50未満	歩行者 100未満 自転車 50未満	~ 400	400-600	600-700	600-800	800~	
両 側	3.0m x 2 (3.0m以上)			(自歩道)	(自歩道)	(自歩道)	(自歩道)	(自歩道)	1：沿道両側利用の場合 (商業・公共公益施設・まちづくり ・都市計画決定等) 2：沿道片側利用の場合 (同上) 3：沿道利用なしの場合 (同上) a：幅広歩道が必要な場合 b：自転車600台以上で自転車歩行者分離型を採用した場合は「歩道」とし、見合った幅員とすること。 c：1.5m幅員あるいは幅広路肩では歩行者の安全が確保できない場合 本表に記載の幅員は、「有効幅員」であり、必要に応じて施設帯幅を加算すること。 歩道に沿って排水側溝が計画される場合は、ふた掛けして有効幅員として活用することを基本とする。 自歩道「幅員3.0m以上」の採用は、歩行者自転車利用者数のほか、まちづくり等の計画により必要な場合に検討する 本表は目安であり、両側歩道の場合には、交通量に応じて適切な幅員の組み合わせを検討すること 例) 3.0 x 両側、2.5 x 両側、3.0 + 2.0 など その他の要素がある場合には、十分勘案のうえ選定すること
	自歩道 (歩道)			1 + a	1 + a	1 + a、 b	a、 b	b	
片 側	2.0m x 2			(自歩道)	(歩道or自歩道)	(歩道or自歩道)	(歩道or自歩道)		
	自歩道 (歩道)			1	1	1、 b	b		
片 側	3.0m (3.0m以上)			(自歩道)	(自歩道)	(自歩道) W=3.5m			
	自歩道 (歩道)			2 + a	2 or 3	b			
	2.0m		(歩道or自歩道)	(歩道or自歩道)					
	自歩道 (歩道)		c						
1.5m	(歩道)								
歩道	c	(歩道)							
幅広路肩 など	・自転車・歩行者空間 ・場合により歩道なし								

・歩道・自歩道、片側・両側の選定に当たっては、本表とともに、別紙「選定フロー図」を活用願います。

注意) 現行の補助制度においては、有効幅員2m未満の歩道は、交付金事業では認められていますが、交安通常事業では認められていないので計画に当たっては注意願います。

・計画区間全体の状況をよく見て、可能な場合は区間内であっても幅員を変化させることを検討する。

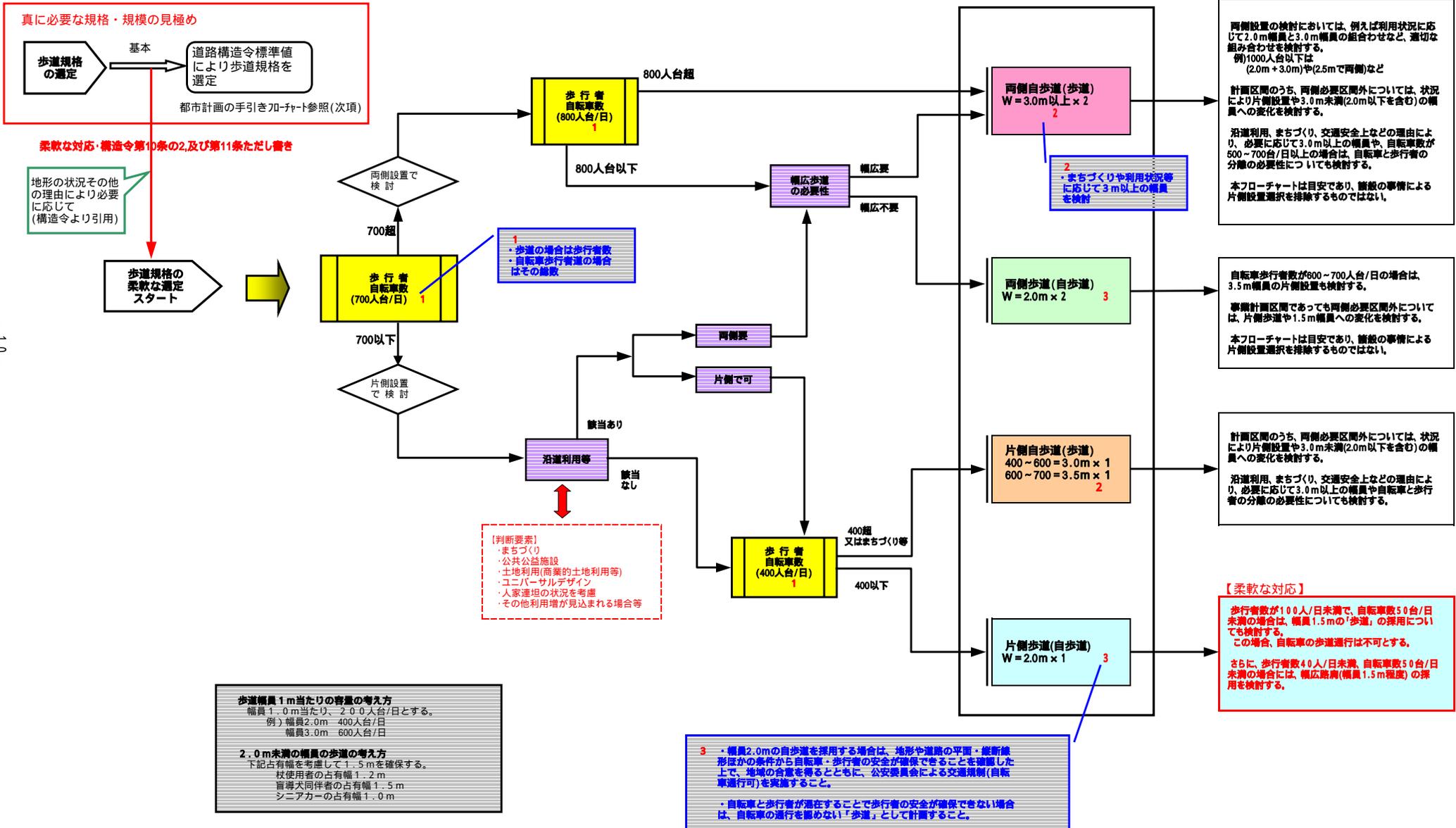
この場合、一定区間の連続性に十分配慮するとともに、幅員が急激に変化することのないようすり付けに十分配慮することが必要となります。

# 歩道・自歩道及び片側・両側の選定フロー(目安)

本選定フロー図は、地域ニーズや利用状況に応じて適正な歩道規格を柔軟に選定することを目的とするものである。  
 歩道等の規格の選定に当たっては、道路構造令に示されている標準値を基本とし、地域ニーズや利用状況に応じて標準値以下の規格を選定する等の柔軟な対応が、道路(区間)の性格や沿道の土地利用、将来のまちづくり計画等に照らして支障がない場合は、本フロー図を参考として選定を行う。  
 本選定フロー図は目安であり、地域ニーズや利用状況、まちづくり計画等を十分勘案しながら活用すること。  
 都市計画道路については、原則として当該計画に即した道路構造で整備することとする、ただし暫定施工の場合においては都市計画決定権者と協議すること。

**共通**

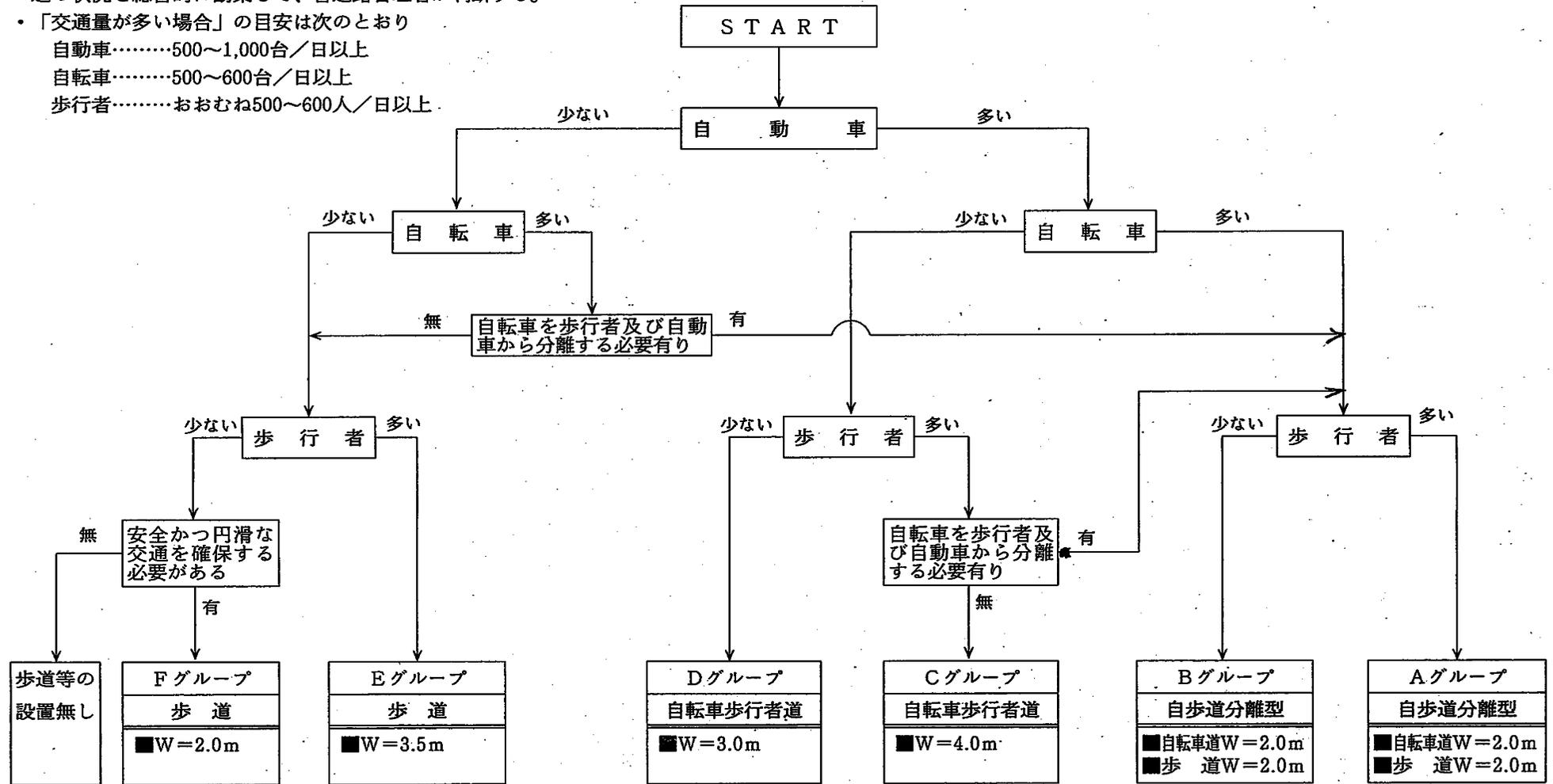
- ・表示の幅員は施設帯を含まない「有効幅員」を示しており、必要に応じて施設帯幅を加算すること。
- ・歩道に沿って排水側溝が計画される場合は、側溝にふたをつけて歩道の有効幅員として活用することを基本とする。
- ・本フローチャートで両側設置が選択された場合であっても諸般の事情による「片側設置」選択を排除するものではない。諸般の事情を総合的に判断して検討すること。



# 「都市計画決定の手引(P298)」

自転車道、自転車歩行者道及び歩道の設置フローチャート（参考資料）

- 自転車、自動車及び歩行者の「交通量が多い」とは、各交通の状況を総合的に勘案して、各道路管理者が判断する。
- 「交通量が多い場合」の目安は次のとおり  
 自動車………500～1,000台/日以上  
 自転車………500～600台/日以上  
 歩行者………おおむね500～600人/日以上



注) このフローチャートはあくまでも参考であり、道路構造令の都市計画道路への適用にあたっては、地域の実情をふまえ検討のこと。

## 2) 検討に使用した目安数値等の考え方

「幅員」、「片側・両側」の選定を、歩道幅員1m当たりの容量から検討することとして、その原単位を200人台/日とした根拠

実施中及び新規交安事業予定箇所の歩道・自歩道の交通量を、計画諸元を基に算定した結果から、歩道等の1m当たりの容量を200人台/日(標準)とした。

従って、幅員2mの場合は400人台/日まで、3mの場合は600人台/日まで、3.5mの場合は700人台/日が目安となる。

この歩道等の容量(原単位)から、歩行者交通量や自転車交通量、あるいはその合計により必要な幅員を検討し、片側設置の容量を超える場合に両側設置を検討する。

ただし、沿道の土地利用等の条件がある場合はその条件を勘案する。

歩行者・自転車の合計が400人台/日以下で、幅員2.0m片側設置でも自歩道の選択を可能とした理由。

理由

・ 道路交通法第63条の4 普通自転車は、第17条第1項の規定にかかわらず、道路標識等により通行することができることとされている歩道を通行することができる。

2 前項の場合において、普通自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの部分(道路標識等により通行すべき部分が指定されているときは、その指定された部分)を徐行しなければならない。また、普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げるときは、一時停止しなければならない。

以上のとおり、道路交通法に規定されており、歩道として整備された場合であっても、歩行者の通行に支障がなく、かつ自転車の通行に危険がないと認められる場合で、かつ歩道幅員が2m以上ある場合は、自転車の通行が可能とされている。

ただし、交通規制が必要となるため、道路管理者は県交安委員会に対し交通規制を要請する必要がある。

理由

歩行者自転車の交通量が400人台/日という状況は、一般的には往復する交通であるため、往復それぞれ200人台/日と考えることができる。

仮に、この交通量が朝(晩)の1時間に集中すると考えた場合、1分当たりの通行は3.4人台/分となり、18秒毎に歩行者あるいは自転車が通過する状態であるため、両者が混在することによる危険はそう大きくないと判断した。

(30分に集中したとしても6.7人台/分。9秒毎に1人あるいは1台)

ただし、地形的な要因や道路の構造的な条件から、相互に視認しにくい状況や、下り坂などで自転車が加速して来る等の状況が考えられる場合は、その危険性を判断した上で混在を認めない「歩道」とすることを検討することとした。

### 1.5 m幅員歩道の検討の目安とした歩行者交通量の考え方

補助採択基準では、「歩道(幅員2.0m/構造令標準)」は歩行者100人以上/日、自歩道は歩行者自転車数概ね150人/日以上とされていることから、この差を自転車数としてとらえ、歩行者100人/日及び自転車50台/日を境界として、これ未満の場合を幅員2.0m未満の歩道幅員検討の目安とした。

なお、幅員2.0m未満の歩道の幅員は、3)で詳述のとおり1.5mを確保することとした。

### 幅広路肩検討の目安とした歩行者交通量の考え方

補助採択基準では、「歩道」は歩行者100人/日以上、通学路の場合で40人/日以上とされている。

本来は歩行者交通量100人/日以上であるが、中でも緊急性の高い通学路の場合は40人/日以上とされていることから、この値を歩行者を物理的に自動車交通から分離する「歩道」の採用を検討する境界値と読んで、この値を「幅広路肩」を検討する目安とした。

ただし、歩行者数が少ない場合でも自転車数が多い場合には「歩道や自歩道」の検討が必要になることから、幅広路肩の検討の目安として自転車50台/日以下を併記した。

## 3) 2 m未満の幅員の考え方について

### 道路構造令の考え方(第11条:歩道)

歩道の幅員は、歩行者交通量が多い道路にあっては3.5m以上、その他の道路にあっては2.0m以上( )とする。

幅員2.0mの根拠:車イスの占有幅を1.0mとして、車イス同士がすれ違える幅

### 歩道幅員の考え方

歩行者等の利用形態と占有幅、下表のとおり

すれ違い可、譲り合いで可、×すれ違い不可

利用形態	占有幅 (実寸)	幅員1.5mの場合のすれ違い ( )内は施設帯0.5m設置の場合	幅員1.5mの場合の対応
歩行者	0.75m (0.5m)	歩行者同士	-
乳母車を押して歩く	0.75m	乳母車同士のすれ違い	-
傘をさして歩く	1.0m	傘さしで歩く人同士	譲り合い
車イス	1.0m (0.63m)	車イス同士 × ( ) 車イスと人 ( )	すれ違いｽﾊﾟｰｽ 譲り合い
シニアカー	1.0m (0.7m)	シニアカー同士 × ( ) シニアカーと車イス × ( ) シニアカーと人 ( )	すれ違いｽﾊﾟｰｽ すれ違いｽﾊﾟｰｽ 譲り合い
杖使用者	1.2m	杖使用者同士 × 杖使用者と人 × ( ) 杖使用者と車イス・シニアカー ×	すれ違いｽﾊﾟｰｽ すれ違いｽﾊﾟｰｽ すれ違いｽﾊﾟｰｽ
障害者が盲導犬と	1.5m	すれ違い ×	すれ違いｽﾊﾟｰｽ
2人で話しながら	1.5~2.5m	すれ違い ー	譲り合い
車イスの転回	1.5m	転回中すれ違い ×	すれ違いｽﾊﾟｰｽ

歩道として整備する場合は、上表に示した利用形態別の占有幅から、日常的な「人同士のすれ違い」に必要な幅として1.5mは確保すべきである。

この幅は、譲り合いやすれ違いスペースの確保を考慮すれば、車イス、シニアカーをはじめとするほとんどの利用形態に対応が可能である。

上表中、○印については、健常者が道を譲ることですれ違いが可能となる。

×印については、譲り合いの精神をもってしてもすれ違いが困難であることから、すれ違いのスペース等を確保する必要がある。

なお、施設帯0.5mを設置する場合は、連続的ではないにしても2.0m近い幅員が確保されることから、譲り合いを前提とすればほとんどのケースですれ違いが可能となる。

#### 幅員2.0m未満の歩道幅員の考え方

幅員は下記の利用形態を考慮して**1.5mを確保**する。

- ・車イスの占有幅 1.0m
- ・杖使用者の占有幅 1.2m
- ・盲導犬同伴者の占有幅 1.5m
- ・シニアカーの占有幅 1.5m

路上施設帯として、0.5mを設置する。

必要に応じてすれ違いやたまりのスペースを配置する。

この幅員が確保できない場合は、「歩道」として境界ブロック等で分離すると通行が困難となるため、境界ブロック等で分離しない幅広路肩として「半路肩(1.5m程度)」以上として、歩行者や自転車の空間の確保を検討する。

- ・半路肩の採用は、境界ブロック等で分離する歩道に比べて安全度は落ちるものの、通常路肩(50cm程度)を通行している現状よりは格段に安全度が向上し、上記に列記した身体に障がいのある人たちの利用形態にも対応が可能となるため、「歩道」が採用できない場合には歩行者や自転車の利用状況(利用者数)等を踏まえて積極的に検討することが必要。

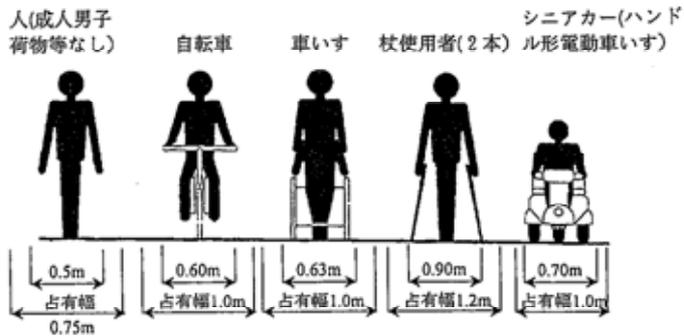


図 1-23 道路利用者の基本的な寸法

表 2-12 多様な利用形態とその占有幅

多様な利用形態	占有幅
乳母車を押して歩く	0.75 m
傘を差して歩く	1.0 m
両手に荷物を持って歩く	1.0 m
車いすを押して歩く	1.0 m
視覚障害者が盲導犬と歩く	1.5 m
2人で話しながら歩く	1.5~2.5m
ウィンドウショッピングをする	1.5~2.0 m
家族4人で並んで歩く	3.0 m

出典：「FRAS-E（ドイツ）」

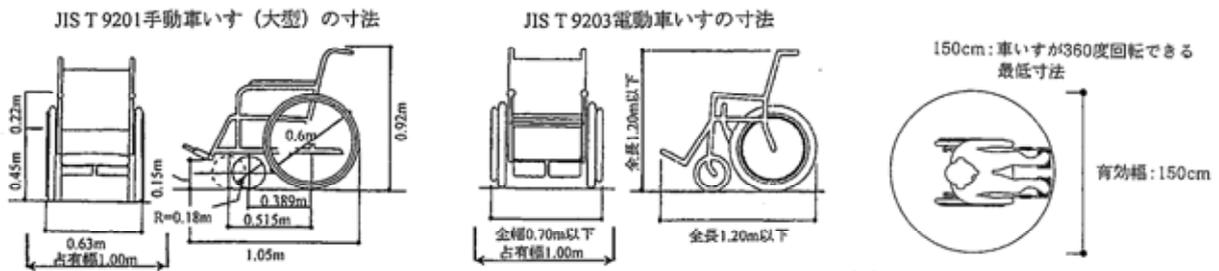
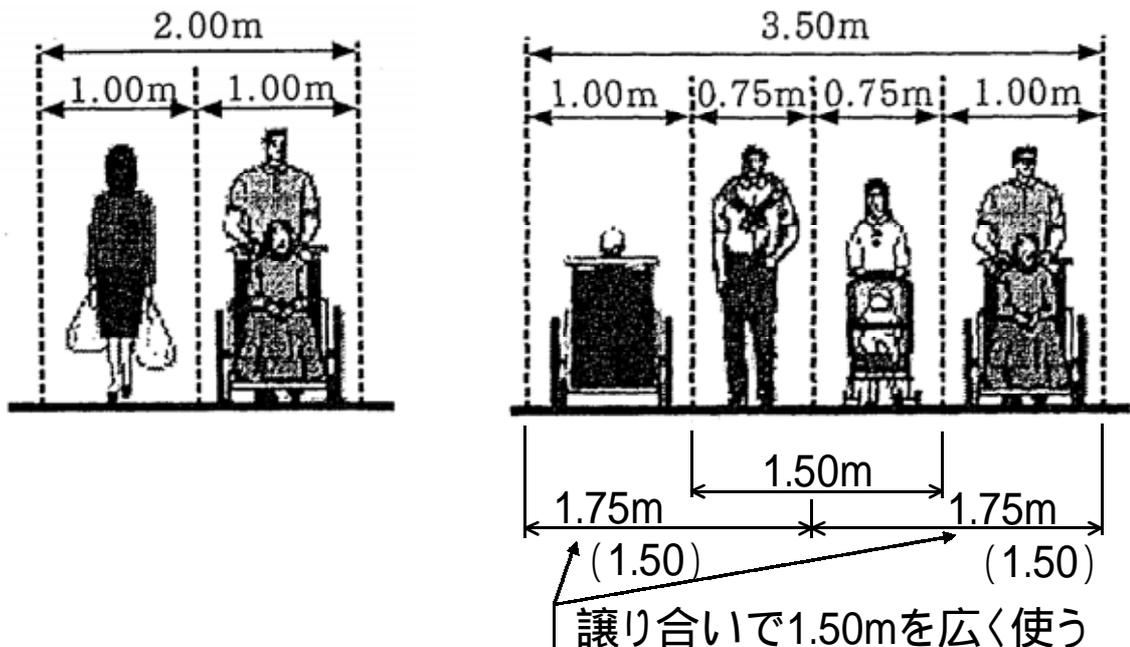


図 1-22 車いすの寸法および占有幅

出典：「道路の移動円滑化整備ガイドライン」



### (3) 留意点等

#### 1) 取り組みの理念

1.(1)に記載したとおり、基準や目安を画一的に運用して来たことが問題の大きな要因となっている。

今回の「考え方の整理」においては、効率的かつ適正な計画の実効性確保を目的として整理したものであるが、盲目的に選定の目安やフローを活用することになれば、結局、初期の目的とはかけ離れる恐れがある。

実効性を確保するためには、先ず担当者が各箇所状況を的確に把握することが肝心であり、その上で具体的な計画策定における判断の一助となるものであることを十分認識する必要がある。

#### 2) 事業実施中箇所等の見直しの取り扱い

用地買収済み・未済みににかかわらず、計画の内容について、真に妥当なものであるか検証する。

着手済みであることをもってそのまま進むのではなく、計画の内容を確認し、改めて評価することに意義がある。

その上で、

妥当な計画であれば既定の方針に従って整備を推進する。

妥当な計画でない場合には計画を変更する。

妥当な計画でないにもかかわらず計画の変更ができない場合は、その理由を整理して主務グループに協議する。

例)・歩道(自歩道)の連続性が確保できなくなる場合

・最大限の努力をしても地元や地権者の理解が得られない場合

#### 3) 留意点

少子高齢化の進行を背景として、歩行者の交通安全確保に対する地域の要望が増加する傾向にあるが、財政上の理由などからなかなか要望に応えられない現状にある。

こうした中で、採択され交通安全施設の整備に取り組む箇所にあっては、地元要望内容や道路構造令、補助採択基準に合わせて一律に計画を策定するのではなく、以下の点に留意しつつ、地域にとって真に必要な規模・規格、コスト縮減について総合的に検討しながら計画を策定することが必要である。

歩道等の規模や規格等については、地元の要望のみならず私たち道路行政に携わる者にも「広い方がよい」的な意識があることから、現状とともに、将来にわたる道路の利用状況を見極めた上で必要性を判断し、地域の合意形成を図りながら、適正な規模・規格を設定するよう心がけることが必要である。

しかしながら、安易に規格の低い歩道等を選択することによって将来のまちづくり等に禍根を残さないよう地域にとって真に必要な規格を見極めることが必要であり、その上で、メリハリのある対応をすることが肝心である。

歩行者や自転車の交通量は、交通センサスのデータを根拠として計画を立案している現状にあるが、センサスポイントが計画区間内でない場合も多く、必ずしもセンサスデータが計画箇所の状況を正確に表していないケースが見受けられる。

センサスポイントがジャストポイントでない場合は、安易に近傍地のセンサスデータで判断することなく、妥当性を検証の上、必要に応じて計画区間内で交通量調査を実施することや、場合によっては日交通量だけでなく、時間毎の交通量の変化も把握した上で必要性や適正な規格・規模を検討することが必要である。

歩道の幅員については、計画の区間全体を通して一定幅員で計画している現状にあるが、全体の利用状況を見極めた上で、可能であれば、一定区間の連続性を考慮しつつ計画区間内での幅員の変化を検討するなど、柔軟できめの細かい対応が必要である。

(例) 通学や通勤で通過する歩行者・自転車や買い物客等が混在する市街地(商店街等・人家連坦地区)と、通過する歩行者・自転車がほとんどとなる郊外部(人家連坦地区外)は一連の計画区間内であっても幅員の変化が可能か検討する。

この場合、幅員の変化点のすり付けに十分配慮するとともに、特に2.0m未満の狭い幅員を採用する場合は、すれ違いスペースの確保等(下記)に留意することが必要。

道路構造令で規定する幅員(歩道2.0m、自歩道3.0m)にとらわれることなく、利用状況を見極めた上で2.0m未満の歩道幅員の採用も検討する。(留意点と関連)なお、側溝幅も有効幅員に含めることを基本とする。

この場合、適用する事業の採択基準が、道路構造令の標準値以下の採用を認めているかどうかを確認することが必要である。

交通安全事業では、2.0m未満の歩道が緊急地方道整備事業では認められているが、交安通常事業では補助対象と認められていない現状にある。

また、2.0m未満の幅員を検討する場合であっても、利用状況を見極めた上で、所々にすれ違いスペースを確保するなど、安全に人や車イスがすれ違えるよう十分配慮することが必要である。

2m未満の幅員の考え方については、「3)2m未満の幅員の考え方について)」を参照すること。

歩道・自歩道の計画にあたっては、現在の利用状況を十分に把握することはもとより、将来の利用状況も見極めた上で検討すること。

将来の利用状況については、「増加」だけを考えがちであるが、近年は、少子化の進行を背景に小・中学校の統廃合等の計画も少なくなく、利用者の減少が見込まれるケースも見受けられるため、これらの情報を的確に把握して計画に反映させることが必要である。

また、新たな利用形態として、今後ますます増加が予想されるシニアカーの利用にも配慮した計画が必要である。

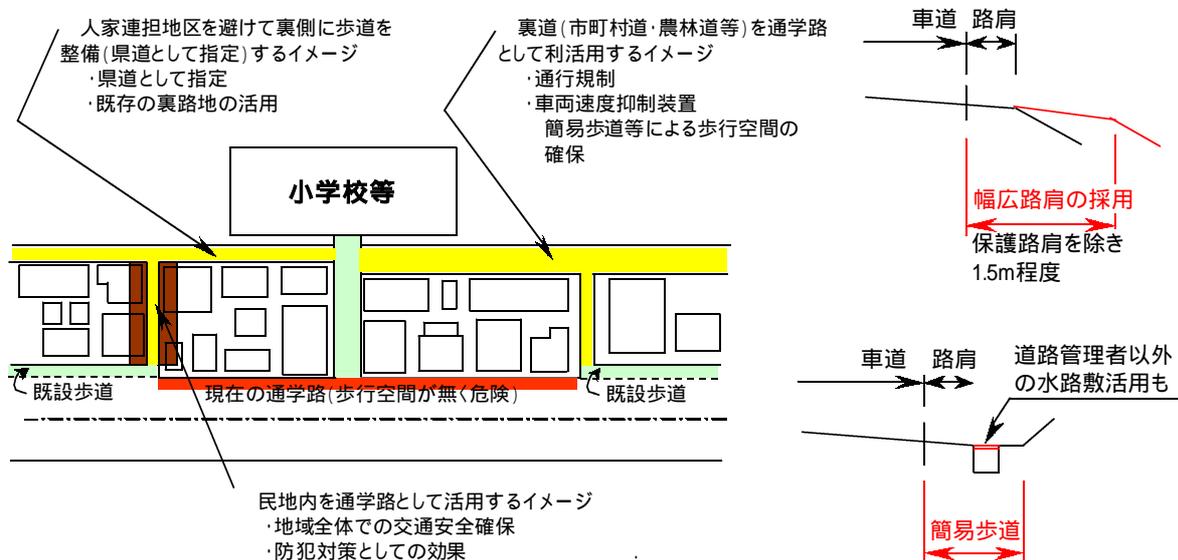
自歩道を採用した場合は、幅員の大小はあれ歩行者と自転車の混在を認めることになるが、あくまでも歩行者を優先として、これを利用者に周知するため、必要に応じて、歩行者優先帯を色や材質で区分することや、路面表示、あるいは周知のための標識・看板の設置などについて検討することが必要である。

将来にわたり家屋立地や沿道利用(開発)が見込まれず、歩行者、自転車通行が極めて少ないと判断される山間部や郊外部については、歩道、自歩道を設置しないことも検討すること。

ただし、歩行者・自転車交通量が少ない場合でも、自動車交通量が多く、かつ見通しが悪いなどにより歩行者等の安全確保が特に必要な場合には、幅の広い路肩(半路肩)の確保や簡易歩道(側溝蓋掛け)等による安全確保を検討すること。

なお、道路改築の計画を策定する際には、歩行者・自転車の安全確保の観点から、歩道等の必要性を十分検討するとともに、地域の実情に応じて、当初から側溝蓋掛けや幅広路肩(半路肩)による歩行空間・自転車通行空間の確保も含めて検討すること。

半路肩を採用する場合の幅員については、「道路構造令の解説と運用」に1.25～1.75mとして範囲が示されていることから、この中間値であり、また、ほとんどの利用形態に対応が可能な幅員として1.5mを目安とする。将来的にオーバーレイ等により横断方向に段差が生じないように注意が必要。



### イメージ図

地域の実情に応じたきめ細やかな対策

- イ．2.0m未満の幅員の採用
- ロ．側溝ふた掛けによる歩行空間の確保
- ハ．幅広路肩(半路肩)の採用による歩行空間の確保
- ニ．今後予想されるシニアカー利用増を考慮

## 通学路の柔軟な設定

通学路は、交安法に基づき、小学校・幼稚園・保育所等に通学・通園する児童・園児等の数が40人以上の道路を指定しているが、要整備量が膨大、かつ、家屋移転を伴うケースが多いため、予算の関係から思うように整備率が伸びない状況にある。

このため、今後は、前記にも記述した側溝蓋掛け(農業用排水路を含む)や幅広路肩の採用による歩行空間の確保とともに、交通量の少ない農・林道や民地内を通学路として活用すること等、既成の概念にとらわれない歩行空間の確保(交安委員会交通規制との連携)を検討するなど、要整備量そのものを減らす取り組みが必要である。

既成の概念にとらわれない歩行空間の確保

- イ．交通量の多い表通りを避けて交通量の少ない市町村道や農林道、裏路地等を通学路として活用することを検討
  - ロ．民地内の通路を通学路として活用することを検討
  - ハ．道路管理者以外の道路に並行する水路敷等を活用した歩行空間確保の検討
- 前記 イメージ図参照

歩行者の安全確保が課題となっている市街地内の道路(非幹線道路)で、歩道の設置が困難、あるいは当面歩道整備の計画がない区間においては、路面に表示の外側線及び中央線を引き直し、路側帯を拡幅する1車線道路(歩車共存道路)とすることや、2車線のまま車道部を狭くする)手法を検討する。

また、この場合、拡幅した路側帯を着色することにより視覚的に車道部と差別化を図ることにより効果的になる場合もある。

さらに、1車線道路の場合は、一方通行等の交通規制と併せて対策を実施することにより、さらに歩行者・自転車の安全度の向上が期待できる。

生活道路などの通過交通を排除すべき道路を対象として、車道幅を狭くすることによる心理的効果で自動車の速度抑制を図る対策であるため、一方通行等の交通規制を含め、当該道路の持つ性格を十分検討・把握し、地域や関係機関と十分に調整を図った上で実施することが必要。

(国土交通省道路局課長補佐名でH15.10.23付け事務連絡参照)

## 歩車共存道路

「道路構造令の解説と運用」に、歩車共存道路に関する記述が追加された。車道と歩道を物理的に分離せずに表示や着色などにより歩行空間を明示し、併せて自動車の速度抑制対策を行って安全を確保する対策。

構造令で言う歩車共存道路は、第3種5級及び第4種4級程度の1車線道路を対象としたものであるが、この歩車共存道路の理念に「歩車相互のゆずりあいの精神」を加えて、2車線道路であっても一定の要件を満たす場合には「歩車共存道路」的な整備を模索することも必要である。

バイパス計画などにより旧道部の交通量の減少が見込まれる場合には、先ず、旧道部を歩行者・自転車道として利用することを検討する。

この場合、旧道部の交通量減少に伴う安全度の変化(向上)を十分勘案した上で、歩道や自歩道としてのハード整備(物理的な歩車分離)を考える前に、路面表示等のソフト策による対応の可能性を検討することが必要。

(前記 とも関連)

また、旧道部は、市町村に移管される場合が多いことから、県管理道路と市町村管理道路(旧県管理道)が連携して、歩行者・自転車の動線の連続性と安全性を確保できるよう調整することが必要である。

#### 道路景観に対する配慮

現在、「景観に配慮した防護柵の整備に関するガイドライン」の施行を受けて地域(建設事務所単位)毎に「景観に配慮した防護柵等の整備に関するマスタープラン」の策定をお願いしているところです。

歩道等の計画を行う場合においても、道路管理者の施設のみにとどまらず電柱等の占用物も含めて、マスタープランに沿った統一的な取り組みが必要となります。なお、マスタープランが出来上がっていない場合は、策定中の内容を見極めながら齟齬のないよう対応願います。

#### 都市計画道路との連続性の確保について

今回検討の選定図・フローチャートは、本県の遅れている歩道整備を推進する観点から、利用者の思いやりや譲り合いの精神にも期待して、極力無駄のない、必要な所に必要な規模(標準値以下の規格や創意工夫による歩行空間の確保)での計画を目指しています。

その結果として、都市計画道路との接続地点において計画幅員が急変する等の状況も考えられるため、交通安全の確保及び快適な利用環境の確保等の観点から、都市計画の内容を十分把握した上で、変化点の位置選定や歩道の連続性に配慮したすりつけ手法について慎重に検討することが必要です。

#### 積雪・寒冷地における歩道・自歩道

積雪・寒冷地の歩道・自歩道においては、積雪及び凍結への対応が大きな課題となっている。

積雪・凍結させない構造(消融雪構造)や、積雪後に除雪により通行を確保(堆雪帯含む)する手法があるが、それぞれの利点・欠点を十分に把握した上で、地域の実態に応じた適正な計画を立案することが必要である。

また、車道と歩道を物理的に分離しないで表示や着色などにより歩行空間を明示する「歩車共存道路」も冬期における除雪効率を確保する上で効果的であり、祭り等のイベント時には交通規制と併せて道路幅全面を使用することが可能となるなどの利点もあるが、歩車完全分離と同等の安全度確保は難しいため、地域の合意形成が重要となる。

#### 4) バリアフリー・ユニバーサルデザインの理念の具現化

平成17年度から施行予定の「公共施設ユニバーサルデザイン指針」に基づいて取り組むこととする。

しかしながら当該指針には、現場が必要とする基準やマニュアル等については、他の文献等の規格値を参考として掲載しているに過ぎないため、直接現場を担当する職員が、地域とともに、ユニバーサルデザインの理念に立っていかんことを考え、工夫したかがそのまま形になって現れることを十分認識して取り組むことが必要である。

歩道・自歩道の場合は、施設、いわゆるハードの整備が進んでも、自転車と歩行者、特に、幼児・高齢者・身体障害者が混在して利用する状況が日常であるため、譲り合いや思いやりの精神、「心のユニバーサルデザイン」が欠かせないことを認識して取り組むことが肝心である。

#### 留意点

- ・歩道幅員内における標識や照明灯の基礎部や柱の部材が路面に突出することを防止するため、新設時(更新時)から埋め込みタイプを標準にすることとして図集を改訂するとともに、選定の考え方を整理し周知する。  
(改訂：H16年4月から施行・・・道路担当者会議で説明)  
また、既設の施設については、突出部を覆う措置(カバー等)を講じて通行の障害を改善する手法についても検討する。
- ・市街地の歩道等の舗装は、自然石やインターロッキングブロック等を使用して高質化を図る事例が多いが、経年や自動車走行によりがたつきが発生し、中には通行車両にはじかれて物損事故や人身事故につながった事例もあることから、計画に当たっては透水性(As)舗装を基本とする。  
透水性舗装は、整備時はもとより、将来の維持管理における迅速な対応、経済性の点でも優れている。
- ・どうしても、自然石やインターロッキングブロック等を使用しなければならない場合は、特に車両が通行する部分については、がたつきや抜け落ちが発生しないよう材質や構造、施工に十分配慮すること。
- ・視覚障がい者誘導ブロックは、はがれやがたつきが発生しないこととともに、濡れた状態においても滑りにくくなるよう、予め材質、構造、施工方法等について十分検討の上選定すること。

#### 関係法令・基準等

- ・公共施設ユニバーサルデザイン指針(案)・・・H17年度施行予定
- ・交通バリアフリー法
- ・重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準
- ・道路の移動円滑化整備ガイドライン



## 資 料

- ・道路構造令条文抜粋
- ・特定交安事業補助採択基準一覧表
- ・交安改築の適用について
- ・事業選定フロー(目安)

## 道路構造令 関係条文抜粋

着色部が設計者に判断が委ねられている部分

### 2-7-2 設置の考え方

(自転車道)

第10条 自動車及び自転車の交通量が多い第3種又は第4種の道路には、自転車道を道路の各側に設けるものとする。ただし、地形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、この限りでない。

- 2 自転車の交通量が多い第3種若しくは第4種の道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い第3種若しくは第4種の道路(前項に規定する道路を除く。)には、安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合においては、自転車道を道路の各側に設けるものとする。ただし、地形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、この限りでない。

(自転車歩行者道)

第10条の2 自動車の交通量が多い第3種又は第4種の道路(自転車道を設ける道路を除く。)には、自転車歩行者道を道路の各側に設けるものとする。ただし、地形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、この限りでない。

(歩道)

第11条 第4種(第4級を除く。)の道路(自転車歩行者道を設ける道路を除く。)、歩行者の交通量が多い第3種(第5級を除く。)の道路(自転車歩行者道を設ける道路を除く。)又は自転車道を設ける第3種若しくは第4種第4級の道路には、その各側に歩道を設けるものとする。ただし、地形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、この限りでない。

- 2 第3種又は第4種第4級の道路(自転車歩行者道を設ける道路及び前項に規定する道路を除く。)には、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合においては、歩道を設けるものとする。ただし、地形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、この限りでない。

## 2-7-3 幅 員

### ( 自 転 車 道 )

#### 第10条

- 3 自転車道の幅員は、2メートル以上とするものとする。ただし、地形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、1.5メートルまで縮小することができる。
- 4 自転車道に路上施設を設ける場合においては、当該自転車道の幅員は、第12条の建築限界を勘案して定めるものとする。
- 5 自転車道の幅員は、当該道路の自転車の交通の状況を考慮して定めるものとする。

### ( 自 転 車 歩 行 者 道 )

#### 第10条の2

- 2 自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては4メートル以上、その他の道路にあっては3メートル以上とするものとする。
- 3 横断歩道橋若しくは地下横断歩道（以下「横断歩道橋等」という。）又は路上施設を設ける自転車歩行者道の幅員については、前項に規定する幅員の値に横断歩道橋等を設ける場合にあつては3メートル、ベンチの上屋を設ける場合にあつては2メートル、並木を設ける場合にあつては1.5メートル、ベンチを設ける場合にあつては1メートル、その他の場合にあつては0.5メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。ただし、第3種第5級又は第4種第4級の道路にあっては、地形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、この限りでない。
- 4 自転車歩行者道の幅員は、当該道路の自転車及び歩行者の交通の状況を考慮して定めるものとする。

### ( 歩 道 )

#### 第11条

- 3 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては3.5メートル以上、その他の道路にあっては2メートル以上とするものとする。
- 4 横断歩道橋等又は路上施設を設ける歩道の幅員については、前項に規定する幅員の値に横断歩道橋等を設ける場合にあつては3メートル、ベンチの上屋を設ける場合にあつては2メートル、並木を設ける場合にあつては1.5メートル、ベンチを設ける場合にあつては1メートル、その他の場合にあつては0.5メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。ただし、第3種第5級又は第4種第4級の道路にあっては、地形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、この限りでない。
- 5 歩道の幅員は、当該道路の歩行者の交通の状況を考慮して定めるものとする。

特定交通安全施設等整備事業 補助採択基準一覧表

条 件		歩 道	自転車歩行者道	コミュニティ道路	歩車共存道路	コミュニティゾーン形成	交差点改良	地区一括統合補助	備 考
車道 幅員	整備前	5.5m以上 (一通の場合3.5m以上) 緊急地方道整備事業はこの限りでない(交安改築)	5.5m以上 (一通の場合3.5m以上) 緊急地方道整備事業はこの限りでない(交安改築)	5.5m以上 (一通の場合3.5m以上)	道路幅員 8.0m未満	5.5m以上 (一通の場合3.5m以上)		・特定交通安全施設等整備事業の採択基準に合致すること ・電線共同溝整備事業の採択基準に合致すること ・道路改築事業の採択基準に合致すること	
	整備後	5.5m以上 (一通の場合3.5m以上)	5.5m以上 (一通の場合3.5m以上)	5.5m以上 (一通の場合3.5m以上)	道路幅員4.0m以上	5.5m以上 (一通の場合3.5m以上)			
交通量	自動車	1,000台/12h以上 (通学路は500台/12h以上) 歩行者500人/日以上はこの限りでない	1,000台/12h以上 (通学路は500台/12h以上) 歩行者500人/日以上はこの限りでない	1,000台/12h以上 (通学路は500台/12h以上) 将来予測でも可 歩行者500人/日以上はこの限りでない	1,000台/12h以上 (通学路は500台/12h以上) 歩行者500人/日以上はこの限りでない	1,000台/12h以上 (通学路は500台/12h以上) 歩行者500人/日以上はこの限りでない	交通量の多い交差点		
	歩行者	100人/日以上 (通学路の場合40人/日以上)			100人/日以上 (通学路の場合40人/日以上)				
	歩行者 自転車		150人台/日以上	600人台/日以上		600人台/日以上			
歩道 自歩道 幅員	幅員	2.0m以上 緊急地方道整備事業は2.0m未満も可能	3.0m以上						
事業費		・特定交通安全施設等整備事業 全体事業費 50,000千円以上(H17から 100,000千円以上となる予定) ・緊急地方道整備事業 要素事業の平均全体事業費 5億円以上、 要素事業個別の全体事業費 1億円以上						1箇所あたり50,000千円以上	
その他				・周辺に交通を処理する幹線 ・沿道に駅・公園・教育施設等	・周辺に交通を処理する幹線 ・沿道に駅・公園・教育施設等		・右左折見通し確保の隅切り ・導流島設置 ・横断歩行者安全確保交通島 ・交差点流入部の車道拡幅 ・高機能舗装 等の実施により効果があるもの	・交通安全の課題解消のため、特定交通安全施設等整備事業及び付随して実施される電線共同溝整備事業、道路交通環境改善促進事業、道路改築事業を面的に実施する必要がある箇所	

## 改築を伴う特定交安事業の適用について

特定交通安全事業は採択基準があるため、採択基準を満足する必要がある。下表は特定交安の採択基準を満足した上での適用表である。

				:適用可能、 ×:適用不可		通常(一般)		通常(統合)			
新設  改築	新道・バイパス			採択不可		×	採択不可		×		
	拡幅	交差点部	右折レーン設置		採択可能(橋梁部の右折レーン設置等の事業規模が大きいものも採択可能)			採択可能(橋梁部の右折レーン設置等の事業規模が大きいものも採択可能)			
			交差点立体化		採択不可		×	統合補助の要素事業の一つ(道路の改築事業)として採択可能。ただし、要素事業は2つ以上であり、そのうちの1つ以上は通常(一般)の事業でなければならない。また、道路の改築事業は当該事業の採択基準を満足すること。			
	単路部	車線増あり 1or1.5 2車線	歩道あり	歩道拡幅あり		採択不可	×	同上			
				歩道拡幅なし		採択不可	×	同上			
				歩道なし	歩道新設		採択不可	×	同上		
					歩道なし		採択不可	×	同上		
			2車線 4車線	歩道あり	歩道拡幅あり		採択不可	×	同上		
					歩道拡幅なし		採択不可	×	同上		
				歩道なし	歩道新設		採択不可	×	同上		
					歩道なし		採択不可	×	同上		
			車線増なし  (車線あたりでは拡幅)	歩道あり	歩道拡幅あり		場合によっては採択可 (車道部(路肩含む)の現況幅員が5.5m以上であるが、車道(路肩を含まない)の現況幅員が5.5m未満であれば、整備後は車道(路肩を含まない)の幅員を5.5m以上とする場合)		同上		
					歩道拡幅なし		採択不可	×	同上		
	歩道なし	歩道新設		場合によっては採択可 (車道部(路肩含む)の現況幅員が5.5m以上であるが、車道(路肩を含まない)の現況幅員が5.5m未満であれば、整備後は車道(路肩を含まない)の幅員を5.5m以上とする場合)		同上					
		歩道なし		採択不可	×	同上					
	線形改良(局部改良)			採択基準の「視距の改良」と解釈できるものは採択可能			採択基準の「視距の改良」と解釈できるものは採択可能。ただし、要素事業は2つ以上であり、そのうち1つ以上は通常(一般)の事業でなければならない。また、道路の改築事業は当該事業の採択基準を満足すること				
	橋梁補強			採択不可		×	採択不可		×		
	災害防除			採択不可		×	採択不可		×		
	改築	電線類地中化			採択不可		×	統合補助の要素事業の一つ(道路の改築事業)として採択可能。ただし、要素事業は2つ以上であり、そのうちの1つ以上は通常(一般)の事業でなければならない。また、電線共同溝整備事業は当該事業の採択基準を満足すること。			

交付金事業（交通安全）の適用について

:適用可能、 ×:適用不可

新設	新道・バイパス				×	交付金事業では道路の新設はできない。車道を伴うバイパス整備は交付金改築事業で整備	
	改築	拡幅	交差点部 右折レーン設置			橋梁部の右折レーン設置等事業規模が大きいもの等交安事業(特定交安)でも採択可能	
交差点部 交差点立体化				規模が大きく歩道設置を伴うものは交安事業(特定交安)でも採択可能			
単路部		車線増あり 1or1.5 2車線	歩道あり	歩道拡幅あり		車道改良を伴う歩道拡幅は交付金交安で整備できる。	
				歩道拡幅なし	×	車道改良のみは交付金交安ではできない。	
			歩道なし	歩道新設		車道改良を伴う歩道新設は交付金交安で整備できる。	
				歩道なし	×	車道改良のみは交付金交安ではできない。	
			2車線 4車線	歩道あり	歩道拡幅あり		車道改良を伴う歩道拡幅は交付金交安で整備できる。
					歩道拡幅なし	×	車道改良のみは交付金交安ではできない。
		歩道なし	歩道新設		車道改良を伴う歩道新設は交付金交安で整備できる。		
			歩道なし	×	車道改良のみは交付金交安ではできない。		
		車線増なし (車線あたりでは拡幅)	歩道あり	歩道拡幅あり		車道改良を伴う歩道拡幅は交付金交安で整備できる。	
				歩道拡幅なし	×	車道改良のみは交付金交安ではできない。	
				歩道新設		車道改良を伴う歩道新設は交付金交安で整備できる。	
				歩道なし	×	車道改良のみは交付金交安ではできない。	
線形改良(局部改良)					視距の改良と解釈		
橋梁補強				×	交安事業にはなじまない。		
災害防除				×	交安事業にはなじまない。		
改築	電線類地中化				×	歩道整備と一体的に行うものは、特定統合補助へ	

# 交通安全施設等整備事業の対応事業選定フロー（目安）

本選定フローは、対応事業を検討する際の参考として活用するものであり、具体の事業選定は道路環境グループと協議・調整の上決定されることとなります。  
 福島県では、緊急性の高い通学路を中心に歩道整備に重点的に取り組むとともに、あんしん歩行エリアや事故危険箇所の改善に取り組む方針です。

