

# 「歩道等に係る道路構造令の運用基準」について

平成15年6月策定

## 1 基本的考え方

効率的な公共事業の推進という視点から、地域や交通の実情に合わせた道路構造や建設・管理コストの縮減などに配慮した道路の整備に努める。

道路整備については、「技術基準や通達からのスタート」から、「地域の実情を踏まえ、府民のニーズ・視点に立った計画・整備」へ軸足を移すこととする。

## 2 歩道幅員等

歩道等の設置については、道路構造令において規定されているが、「交通量が多い道路」や「その他やむを得ない場合」等の記述があり、その運用においては各道路管理者の判断によるとされている。

そこで、地域の実情(交通量等)に応じた道路を効率的・効果的につくる観点から、交通安全事業における補助事業の採択要件等を勘案しつつ、京都府独自の運用基準を設けるものである。

### 【考え方の概要】

< 道路構造令 >		< 今回の京都府運用基準 >	
自動車交通量		自動車交通量	
多い場合 (500~1,000台/日以上)	自動車と自転車や歩行者を分離することによる安全確保を図るため自転車歩行車道(3m以上)を各側設置	4,000台/日以上	地方部は歩道(2m)を基本とし、都市部など歩行者及び自転車が多い場合(150人台/日以上)は、自歩道(3m以上)を設置。 1
(500~1,000台/日未満)	歩行者が多い場合(500人/日以上)など必要に応じ歩道(2m以上)を設置	4,000~1,000台/日	歩行者が40人/日以上区間に歩道(2m以上)設置。但し、40人/日未満の場合も、他特段の必要性が認められる区間(2)は歩道設置。市街地など歩行者及び自転車が多い場合(150人台/日以上)は、自歩道(3m以上)を設置。
		1,000台/日未満	原則、設置しない(2の区間は除く)。但し、通学路や歩行者が多い(100人/日以上)区間は歩道(2m以上)を設置。

1：旧道等の活用により利用が見込まれない場合は設置しない

2：通学路や人家連たん地内の局部的に歩行者が多い場合(役場や病院周辺等)のほか、通行の危険性が高く、追加施工の工事費が多くなるトンネル、橋梁部の区間、公共施設までの間など歩道の連続性が確保され、地元要望や管理面などの地元協力・要望が強く、地域振興に資すると認められる等特段の必要性が認められる区間。

【概念図】

自動車交通量	歩道等設置の基本的考え方（案）	
台/日 4,000以上	都市部（自転車・歩行者が多い150人台/日以上の場合）	
	自歩道 3 m以上	基本 歩道 2 m      なし( 1 )
4,000未満 1,000以上	市街地部（自転車・歩行者が多い150人台/日以上の場合）	
	自歩道 3 m	通学路や歩行者が多い40人/日以上の場合 歩道 2 m      なし(ただし 2の区間はのぞく)
1,000未満	通学路や歩行者が多い100人/日以上の場合 歩道 2 m      原則なし	

1：旧道等の活用により利用が見込まれない場合は設置しない

2：通学路や人家連たん地内の局部的に歩行者が多い場合(役場や病院周辺等)のほか、通行の危険性が高く、追加施工の工事費が多くなるトンネル、橋梁部の区間、公共施設までの間など歩道の連続性が確保され、地元要望や管理面などの地元協力・要望が強く、地域振興に資すると認められる等特段の必要性が認められる区間。

【歩道整備のイメージ】

