

生駒市歩行者空間整備ガイドライン

生駒市

目 次

第1章 ガイドラインの基本事項	1
1. 1 策定の背景と目的	1
1. 2 対象道路	2
1. 3 歩行者空間整備における3つの基本的視点	3
1. 4 本ガイドラインで定める内容	3
第2章 生駒市の市道の現状と歩行者空間整備の課題	4
2. 1 生駒市の市道の現状	4
(1) 道路特性	4
(2) 事故特性	6
(3) 地域特性	7
2. 2 生駒市の市道における歩行者空間整備の課題	11
第3章 歩行者空間整備ガイドライン	12
3. 1 歩行者空間整備の必要性の検討	13
(1) 歩行者・自動車交通量	13
(2) ネットワーク特性	14
(3) 通学路指定の有無	14
(4) 事故の有無	14
(5) 地元要望の有無	14
3. 2 道路空間の配分の検討	15
3. 3 安全性や快適性を高める方策の検討	17
(1) 歩車の空間分離	17
(2) 自動車の速度抑制	20
(3) 交通規制による自動車交通のコントロール	22
(4) まちづくり的対策	22
(5) パッケージ対策	23
3. 4 地域環境をよりよくする方策の検討	24
(1) 景観形成	24
(2) 防災性の向上	24
(3) 道路空間の魅力アップ	25
資料編-1 歩行者空間整備の手法・事例	26
(1) 歩道	26
(2) 道路幅員と道路空間の配分	27
(3) 防護柵	29
(4) 幅広路肩	30
(5) イメージハンブ	31

(6) 狭さく	31
(7) まちづくり的対策	32
(8) パッケージ（ゾーン）対策	33
(9) 景観形成	34
(10) 防災性向上	35
(11) 道路空間の魅力アップ	35
(12) その他の事項	36
(13) 生駒市道の歩行者・自転車交通量	37
資料編-2 用語解説	38

第1章 ガイドラインの基本事項

1. 1 策定の背景と目的

市街地内の道路では安全で安心して通行できる歩行者空間の整備が求められています。しかし、幅員の狭い道路などでは道路構造令の規定に準拠した幅員を確保することができず、適正な幅員を有する歩道の設置ができないという問題があります。

平成23年12月に道路関係法令が改正され、道路構造の技術的基準を市条例で定めることとなったため、本市においても『生駒市市道の構造の技術的基準等を定める条例』を平成24年12月に定め、歩道の幅員について緩和することが可能となる規定を定めました（第11条第3項）。このため、条例に基づいて歩道幅員を緩和するための条例運用の基準（ガイドライン）を策定することが必要になっています。

一方、道路行政に対する社会情勢に目を向けると、通学路の安全対策に対する要求や、平成21年10月に警察庁の交通規制基準の一部改正が行われ、生活道路の基準が追加される等、生活道路を中心とした実効性のある歩行者に対する安全確保への要求が年々高まっています。また平成24年度に実施された市民・事業者満足度調査において、歩道や歩行者専用道路の整備に関する満足度が最も低いことから、道路の歩行者空間確保は本市のまちづくりの課題でもあります。

こうした背景の中、主要な生活道路等について歩行者が安全で安心して通行でき、かつ本市の魅力向上につながる歩行者空間を整備することを目的に、本歩行者空間整備ガイドラインを策定します。

なお、現在、国土交通省の社会資本整備審議会において、生活道路を歩行者自転車中心の「安心な暮らしの道」に再生する取組の検討が始められており、今後の国の動向を見定めつつ、具体的な指針、制度等が制定された場合は、本ガイドラインを適宜見直します。

【関係法令の改正等の経過】

平成23年12月 道路法・道路構造令の改正

【道路法】

第三十条 高速自動車国道及び国道の構造の技術的基準は、次に掲げる事項について政令で定める。

一～十三 略

2 略

3 前項に規定するもののほか、都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準は、政令で定める基準を参酌して、当該道路の道路管理者である地方公共団体の条例で定める。

【道路構造令】

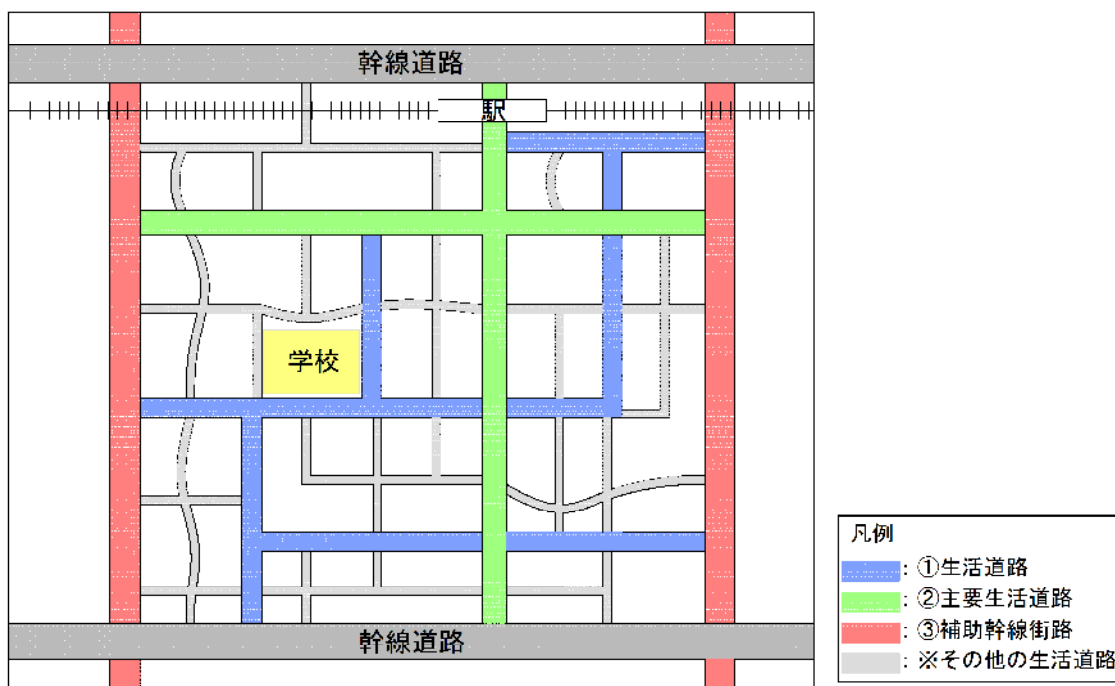
第一条 この政令は、道路を新設し、又は改築する場合における高速自動車国道及び一般国道の構造の一般的技術的基準（略）並びに道路管理者である地方公共団体の条例で都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準（略）を定めるに当たって参酌すべき一般的技術的基準を定めるものとする。

【生駒市市道の構造の技術的基準等を定める条例】

第 1 条 この条例は、道路法（略）第 30 条第 3 項及び第 45 条第 3 項の規定に基づき、市道を新設し、又は改築する場合における市道の構造の技術的基準等を定めるものとする。

1. 2 対象道路

本ガイドラインで対象とする道路は『主要な生活道路等』であり、その道路区分は、① 生活道路、② 主要生活道路、③ 補助幹線道路 の 3 種類です。その対象道路の考え方を図-1.1 に示します。



	対象道路		
道路区分	① 生活道路	② 主要生活道路	③ 補助幹線街路
道路概要	<ul style="list-style-type: none"> 一定範囲の住宅集積地から人、車を主要生活道路へと結ぶ道路 歩行者、自転車の安全確保が優先されるべき道路 	<ul style="list-style-type: none"> 住宅地から人、車が補助幹線道路へと移動するための主な生活道路 	<ul style="list-style-type: none"> 住宅地と幹線道路を結ぶ集散道路 これに相当する機能、規格を有する道路も含む
幅員の目安	4～6m	6～9m	9m

※その他の生活道路：幅員が概ね 4m 未満の宅地周りの生活に最も身近な道路

図-1.1 歩行者空間整備ガイドラインの対象道路の考え方

1. 3 歩行者空間整備における3つの基本的視点

歩行者空間整備ガイドラインは本市の魅力向上を目指し、歩行者の立場で以下の3つの視点に基づき、定めるものとします。

① 道路空間の円滑な交通処理（道路空間の配分）

道路の最も基本的な機能である交通機能を確保するため、自動車、歩行者、自転車などの交通を円滑に処理できることが必要です。このため、現実の市管理道路の状況を踏まえて、歩車道の適正な幅員構成など実現可能な道路空間の配分の考え方を示します。

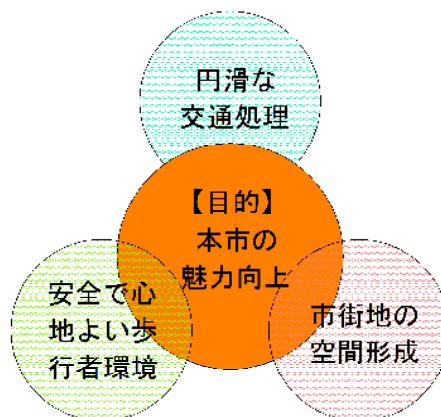


図-1.2 歩行者空間整備の3つの基本的視点

② 安全で心地よい歩行者環境

道路整備では歩行者を最優先に考え、歩行者が安全で快適に通行できることを目指すことが必要です。このため、ユニバーサルデザインの実践はもちろん、実態に応じた歩車の空間分離、自動車の走行速度の抑制策、交通規制による自動車交通のコントロール、周辺の道路ネットワークを考慮したパッケージ対策、さらには沿道地域のまちづくり的対策など、幅広い対策を示します。

③ 市街地の空間形成

歩行者空間整備においては、道路の交通機能とともに空間形成の視点が必要です。このため、周辺市街地の特性に応じた歩行者空間整備による沿道の景観形成を先導するほか、地域にとって魅力的な道路空間や快適な歩行者空間の整備により、人の流れを新たに創出し、まちの活性化につなげ、更に防災機能についても考慮した歩行者空間のあり方を示します。

1. 4 本ガイドラインで定める内容

本ガイドラインでは、① 歩行者空間整備の必要性の検討、② 円滑な交通処理の方策、③ 歩行者の安全性や快適性を高める方策、④ 地域環境をよりよくする方策 を定めています。

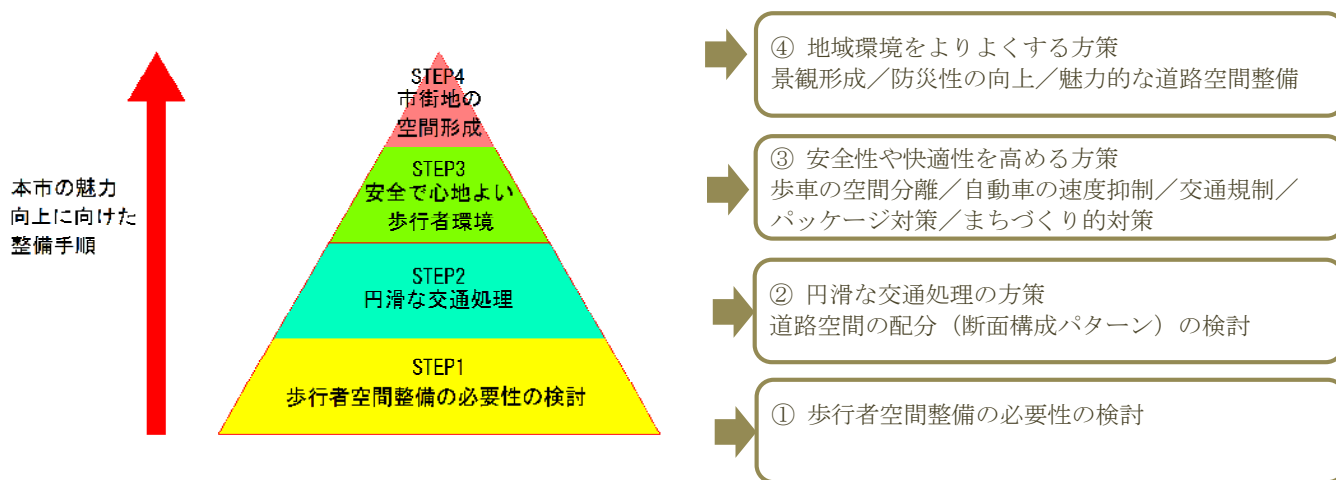


図-1.3 本ガイドラインの検討手順イメージ図

第2章 生駒市の市道の現状と歩行者空間整備の課題

2.1 生駒市の市道の現状

(1) 道路特性

市内で車両が通行できる市道は道路幅員 6m～9m の道路が道路延長 204km と最も多くなっていますが、道路幅員 4m～6m が 113km、道路幅員 4m 未満が 71km と幅員の狭い道路も多くあります。

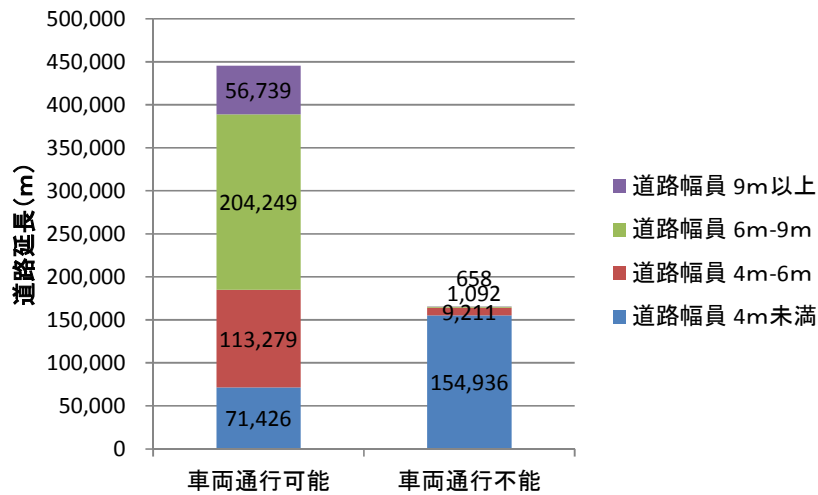
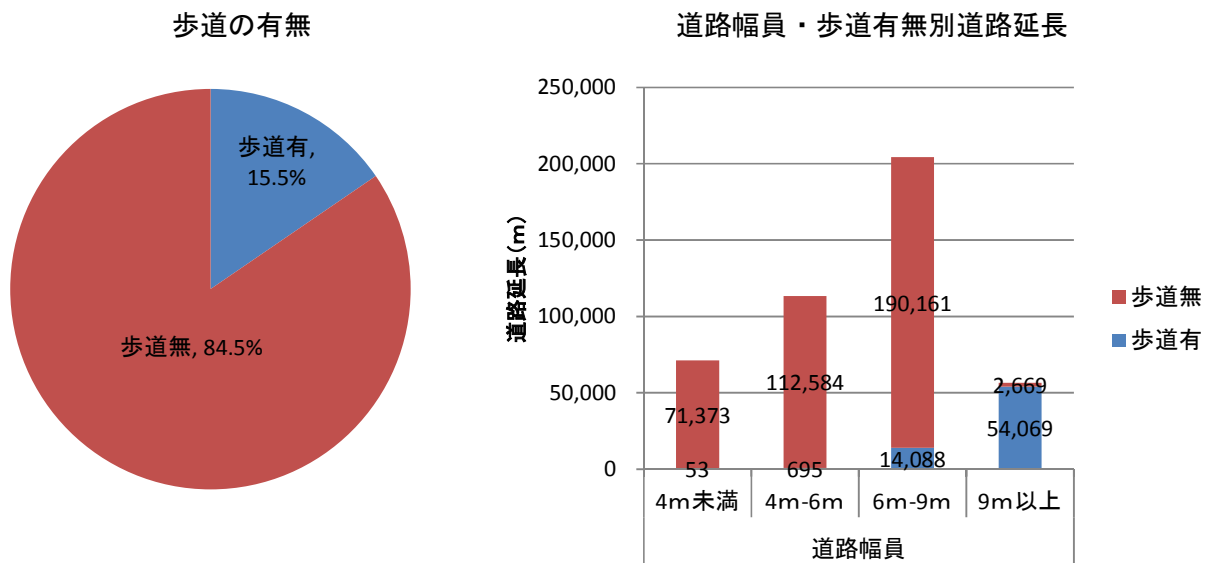


図-2.1 道路幅員と道路延長の関係図

市内で歩道がある市道は 16% で、その多くが道路幅員 9m 以上の広幅員の道路となっています。道路幅員 4m～6m や 4m 未満の道路はほぼ、歩道が整備されていない状態にあります。



※車両通行可能道路のみを集計対象としている

図-2.2 歩道の有無別 道路幅員と道路延長の関係図

市内の市道のうち、道路幅員が4m未満の道路は、生駒駅周辺や市の南部や北部などのニュータウン以外の場所に多くなっています。ニュータウンについては道路幅員6m以上の道路が多くなっていますが、生駒台など一部ニュータウン内においては、道路幅員4m～6mの道路もあります。

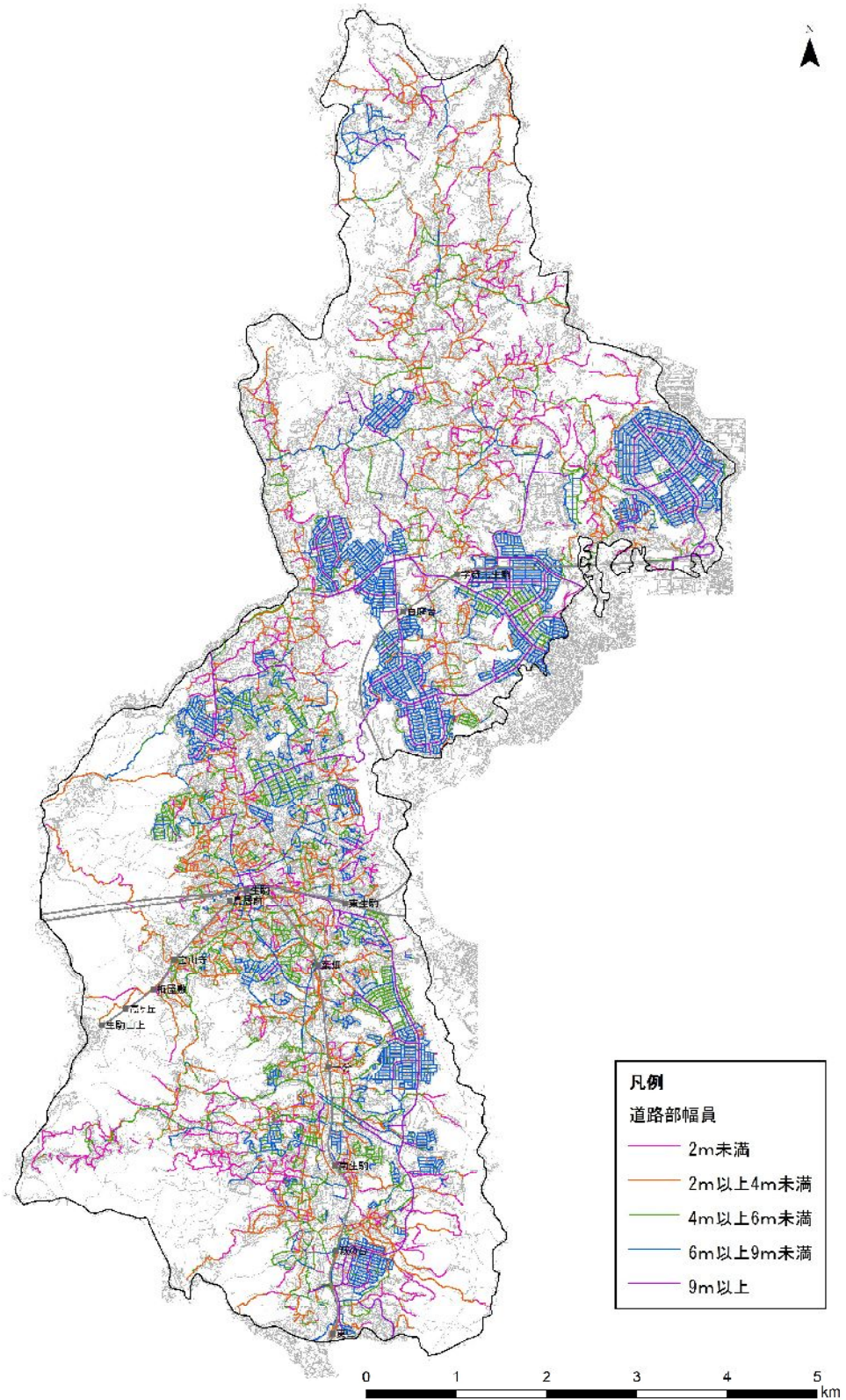
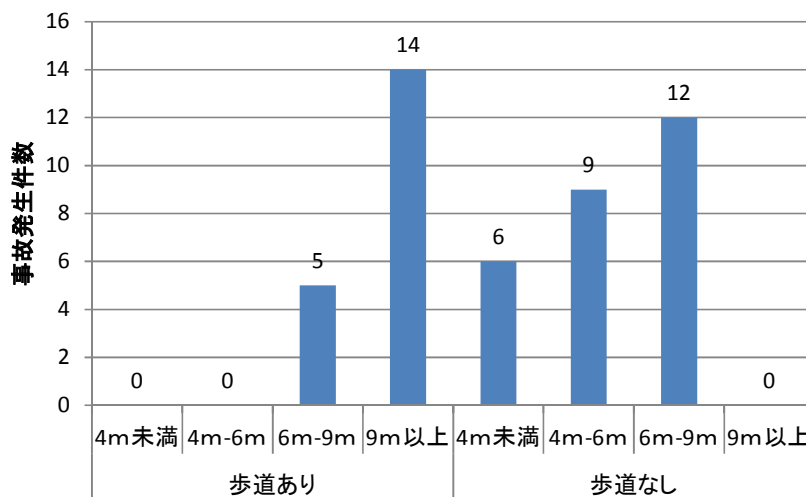


図-2.3 市道の道路幅員とその位置図

(2) 事故特性

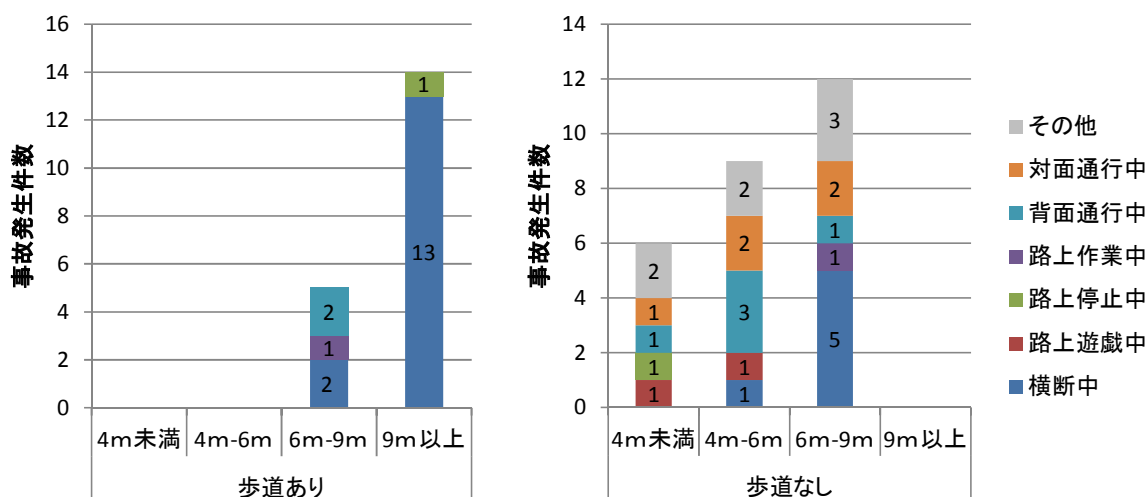
市内の市道では交差点内の事故を除くと、過去5年間（H21～H25）で46件の人対車両の事故がありました。幅員別に事故件数を調べると、歩道がある道路では道路幅員9m以上の広幅部で事故が多く発生し、歩道がない道路では道路幅員が広がるにしたがって事故が多く発生していることがわかります。



※平成21～25年に人対車両で起きた事故のうち、交差点内で起きたものを除いた事故を集計対象としている。

図-2.4 歩道の有無別 道路幅員と事故発生件数の関係図（平成21～25年）

また発生状況別に事故件数を調べると、道路幅員9m以上や6m～9mの比較的幅員の広い道路では、歩道の有無にかかわらず横断中の事故が多く、歩道のない道路幅員4m～6mの道路や4m未満の道路では対面通行中や背面通行中の事故が多くなっていることがわかります。



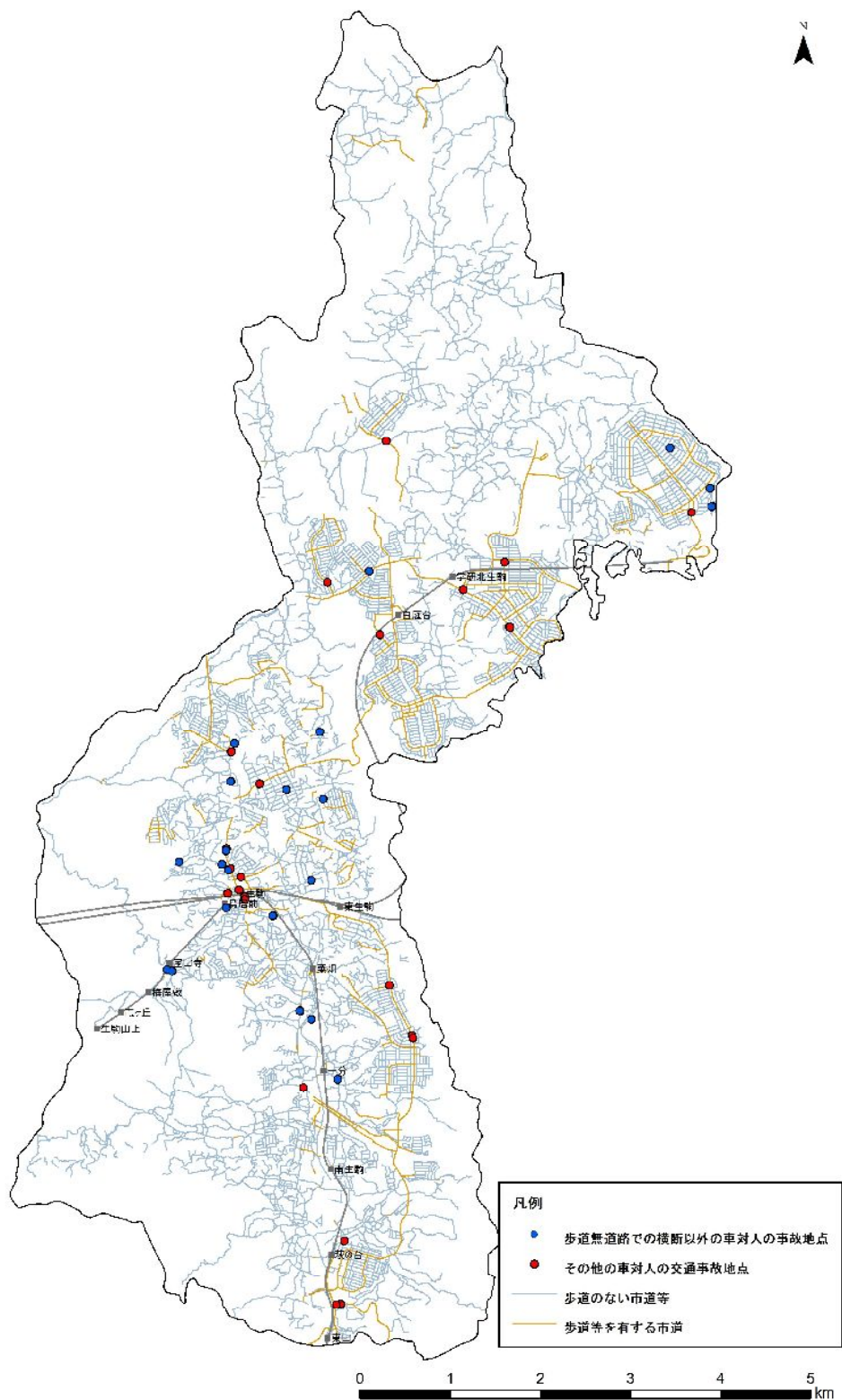
※「横断中」とは「横断歩道の前後30mの範囲の横断中事故」「横断歩道上の横断中事故」「それ以外の横断中事故」を合わせたもの。「背面通行中」とは人（歩行者）の後方にて発生した事故、「対面通行中」とは人（歩行者）の前方にて発生した事故のこと。

図-2.5 歩道の有無別 道路幅員と事故発生状況別事故件数の関係図（平成21～25年）

(3) 地域特性

A. 交通事故の発生箇所位置

下図に示している歩道のない道路での横断以外の車対人の事故地点の多くが、対面通行中及び背面通行中に発生しており、また道路幅員 4m～6m、4m 未満の狭い道路で発生しています。下図によると、駅周辺など人通りの多い箇所や大規模開発により整備された住宅地の補助幹線街路において、交通事故の多くが発生しているとわかります。

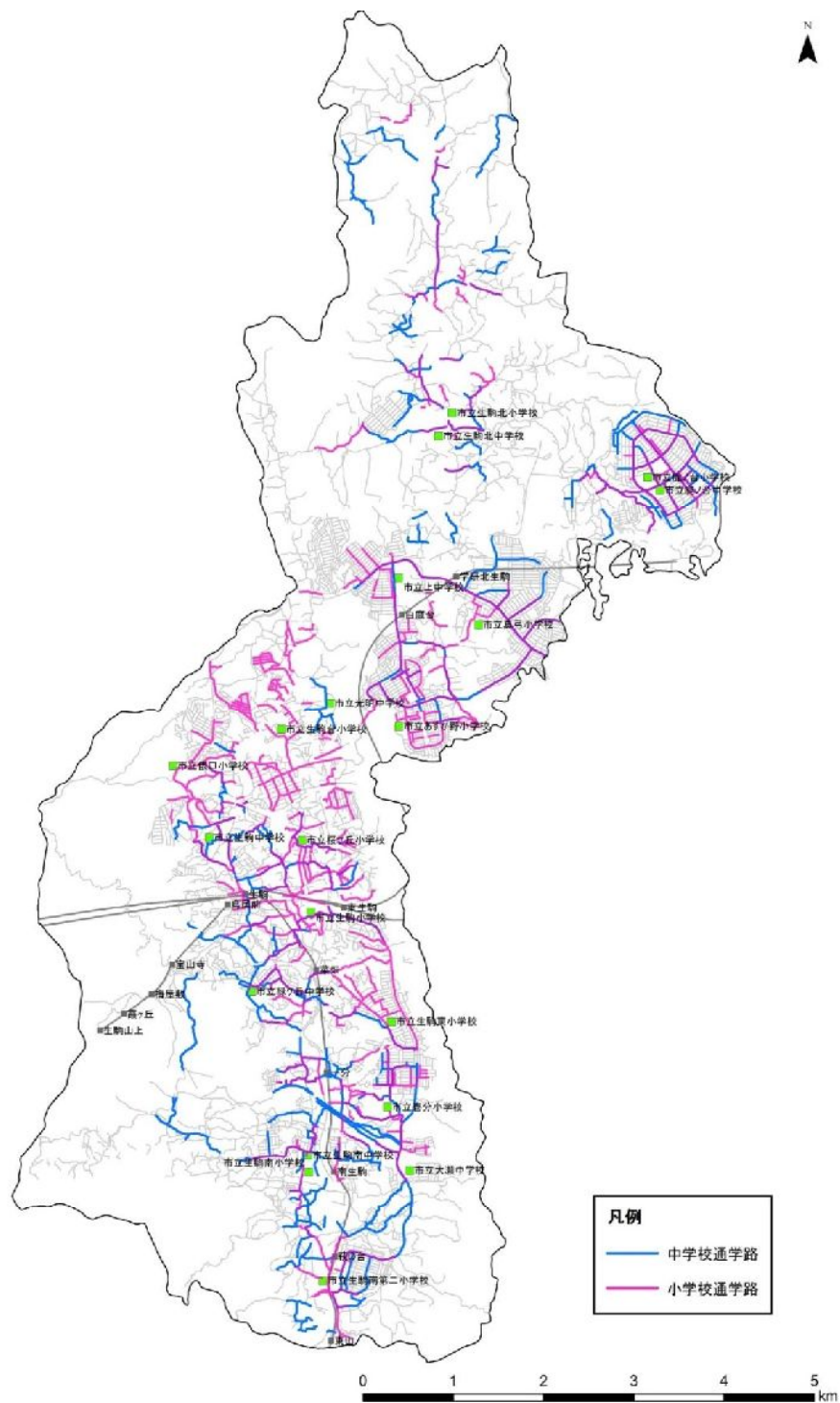


出典：警察提供資料（平成 21 年～平成 25 年）、生駒市道路台帳

図-2.6 交通事故発生箇所位置図

B. 通学路の指定状況

市内の市道のうち、子どもが多く利用する小中学校の通学路の総延長距離は約 14.7km（全市道のうち約 24%）となっています。



※上図通学路図は、市道上の通学路のみを表示している。なお、市道区間単位の表示としているため、実際の通学ルートより長く表示されているところがある。

図-2.7 市道における小中学校通学路の指定状況とその位置図

C. 高齢化の状況

市全域の高齢化率は平成 26 年 11 月現在で約 24.6%となっています。

地域別にみると、鹿ノ台やあすか野、萩の台など高度経済成長期に開発された住宅団地（ニュータウン）を中心に高齢化率が高くなっています。

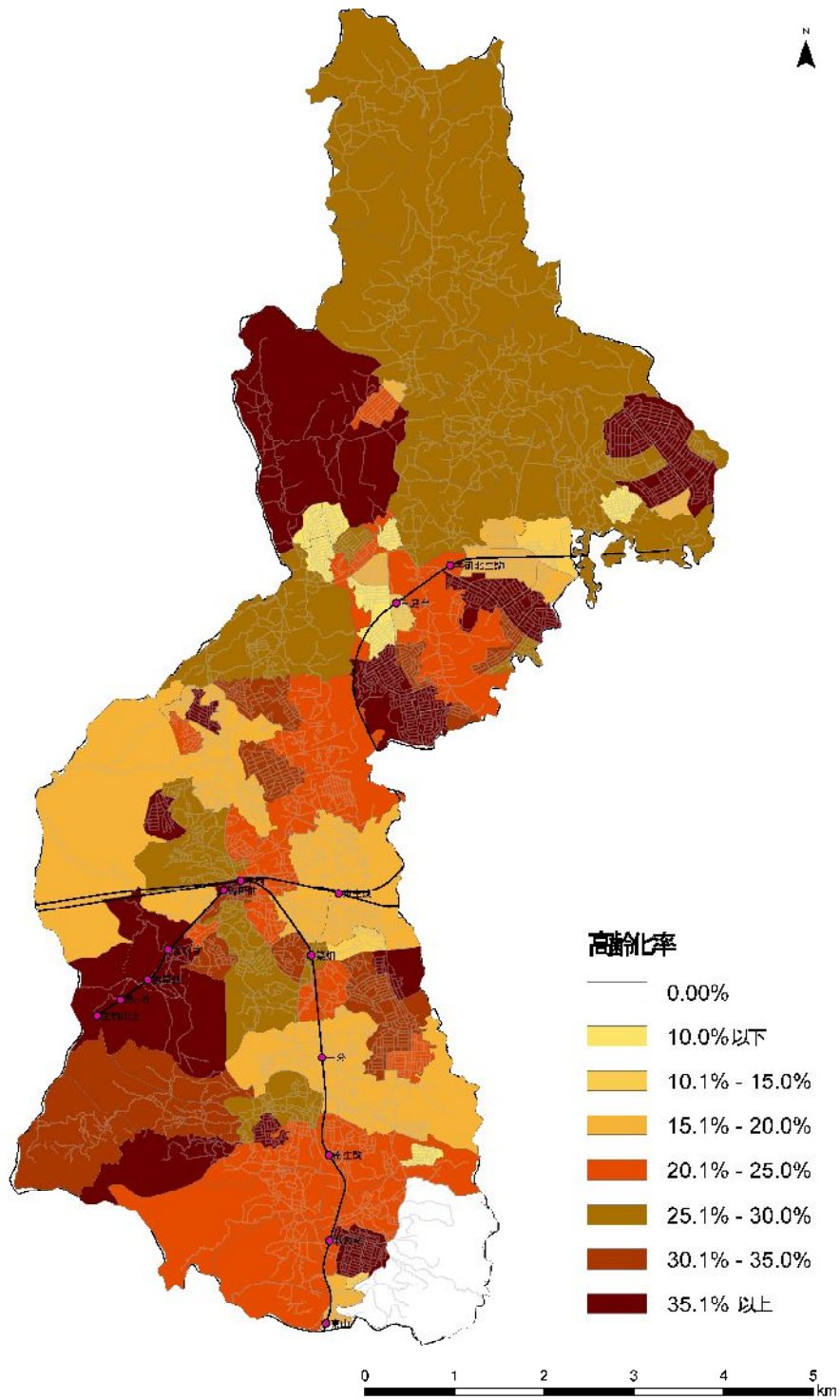


図-2.8 生駒市域の高齢化率分散図

D. 地形の状況

生駒市は、西に生駒山系、南部の東から北部中央にかけては矢田丘陵が連なり、その谷間には竜田川が流れ、通称「生駒谷」と呼ばれる凹型の地形となっています。さらに東側は富雄川が流れ、その流域は南に向かうほど起伏がなだらかな地形となっています。

そのような地形的な特徴から、生駒山系の連なる市西側には比較的、坂道や山間を縫うようなカーブした道路が、市東側には多くの住宅地開発に伴う開発道路が多いといった特徴がみられます。

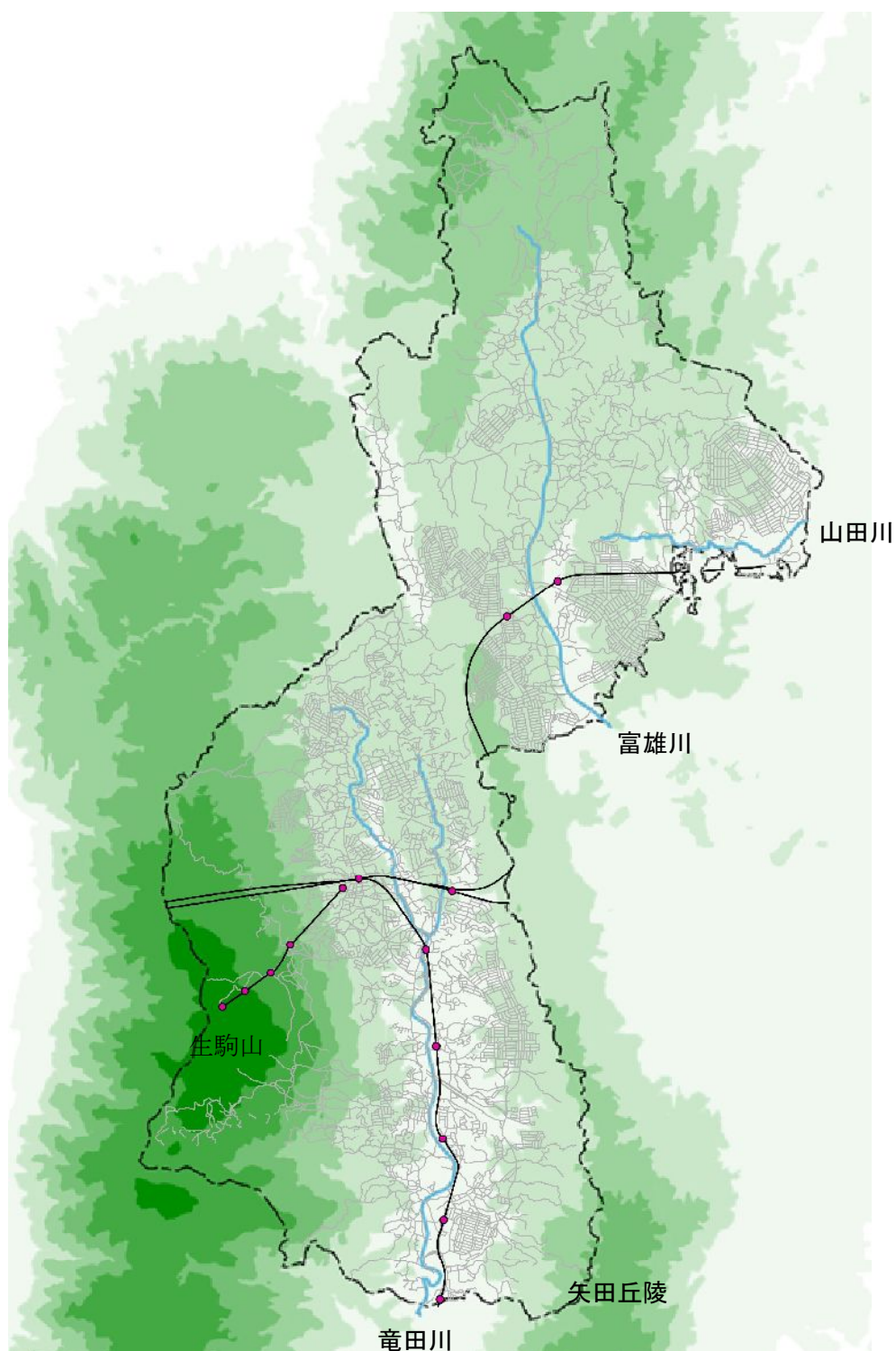


図-2.9 生駒市の地形状況図

2. 2 生駒市の市道における歩行者空間整備の課題

2. 1で整理した生駒市の市道の現況を踏まえ、歩行者空間整備の課題を整理すると、以下のとおりとなります。これらの課題を念頭において、第3章では歩行者空間整備のガイドラインを制定するものとします。

○狭い幅員の道路における対策が必要

市内の市道で起きた事故のうち横断中以外の事故は、歩道のない道路幅員4m～6mや4m未満の狭い幅員の道路で多く、そのような道路で安全で快適に通行できる歩行者空間を整備することが必要です。

狭い幅員の道路は道路空間に限られるため、道路空間の再配分による歩道空間の確保とともに、自動車の速度抑制策など総合的な対策が求められます。

○幹線道路やニュータウン以外の道路における対策が必要

通学路の指定状況や高齢化の状況を見ると、幹線道路やニュータウン内の幅員の広い道路だけでなくそれ以外の幅員の狭い道路にも、子どもや高齢者などの交通弱者が多く通行する可能性のある道路があります。

幹線道路やニュータウン内の道路以外の道路は道路幅員が狭く、歩道が整備されていない箇所も多いため、特に安全で快適に通行できる歩行者空間を整備することが必要です。

○地形に応じた対策が必要

市内の道路は地形により坂道やカーブが多いことが特徴です。特に狭い幅員の道路では坂道やカーブにより見通しが悪くなるため、自動車から歩行者に対する視認性が阻害されるおそれがあります。また高齢化が進む中で、階段や坂道では転倒などを防止するための対策が求められています。

そのため、地形的特徴等も勘案して、防護柵や手すりの設置など歩道設置以外の安全及びバリアフリー対策をあわせて検討することが必要です。

第3章 歩行者空間整備のガイドライン

生駒市の市道の歩行者空間の整備にあたっては、図-3.1 に示す手順により適切な整備方策を検討するものとします。

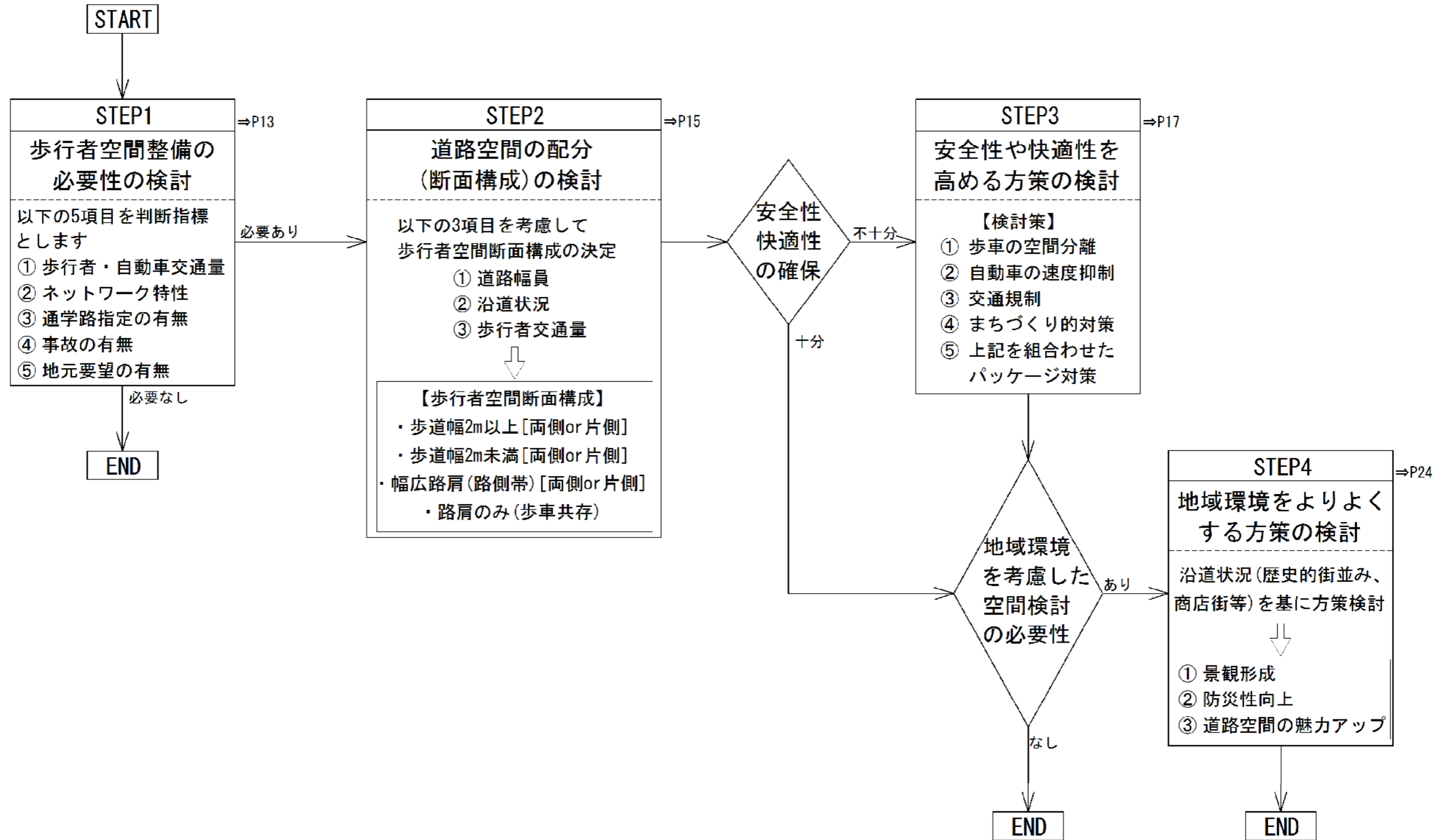


図-3.1 歩行者空間整備の手順図

3. 1 歩行者空間整備の必要性の検討 (STEP1)

歩行者空間整備の必要性の検討は、「歩行者・自動車交通量」「ネットワーク特性」「通学路指定の有無」「事故の有無」「地元要望の有無」の5項目から、表-3.1 に示す判断の目安をもとに行います。

表-3.1 歩行者空間整備の必要性の検討判断表

項目		判断の目安
(1) 歩行者・自動車交通量	歩行者	500 人/日 以上/未満
	自動車	500 台/日 以上/未満
(2) ネットワーク特性		階層性 高い/低い
(3) 通学路指定の有無		指定 有/無
参考：高齢化率		市平均 以上/未満
(4) 事故の有無		有/無
(5) 地元要望の有無		有/無

(1) 歩行者・自動車交通量

自動車交通量と歩行者交通量は『道路構造令の改正の概要等について』（H13.6.13 付 国土交通省道路局：下記に抜粋を示す）を参考に、500 台/日、500 人/日を歩行者空間整備の必要性検討の判断基準とします。

平成 13 年 6 月 13 日
国土交通省道路局

②自転車歩行者道

<p>(自転車歩行者道)</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>3 略</p> <p>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。</p>

【改正のポイント】

- ・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**必置**することとした。
- ・自転車歩行者道の幅員について、従来の道路の区分に応じた規定方法から、**歩行者の交通量に応じた規定方法に変更**した。

【留意事項】

- ・自動車及び歩行者の「交通量が多い」場合とは、各道路の交通の状況を総合的に勘案して個別の道路管理者が判断するものであるが、自動車については 500 ～ 1,000 台/日以上、歩行者については 500 ～ 600 人/日以上を目安にするとよい。

(2) ネットワーク特性

道路が有するネットワーク特性の観点から、道路の階層性（例えば、幹線道路なのか、生活道路なのかといった位置づけ）を歩行者空間整備の必要性検討の判断基準とします。

その理由として、道路の階層性は道路の交通量や利用者特性に大きく関係するからです。なお、道路の階層性は定量的な基準設定が困難であるため、対象となる道路の利用実態を考慮しつつ、総合的な対策を検討する上で定性的な判断材料として活用することとします。

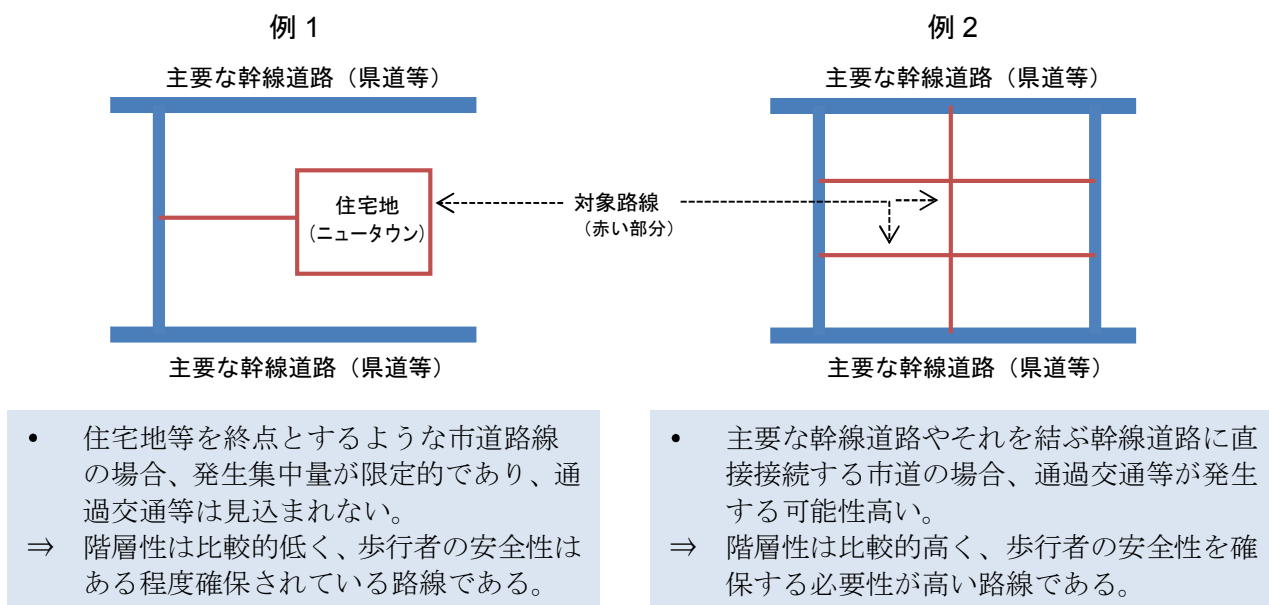


図-3.2 道路の階層性 図解

(3) 通学路指定の有無

通学路指定の有無を歩行者空間整備の必要性検討の判断基準とします。

その理由は、歩行者の安全性確保のなかでも、特に子どもなど交通弱者に対する安全性確保を重視する必要があるからです。また、子どもと同様に交通弱者である高齢者の安全性を確保するため、沿道地区の高齢化率も考慮します。

(4) 事故の有無

事故の有無を歩行者空間整備の必要性検討の判断基準とします。

その理由は、事故が頻繁に発生する路線では、特に歩行者の安全性に配慮し歩行者空間の確保に努める必要があるからです。

(5) 地元要望の有無

地元要望の有無を歩行者空間整備の必要性検討の判断基準とします。

様々なデータから判断して歩行者空間の整備が必要という結論に至った場合、全ての路線に対しておしなべて整備を進めることは困難です。そのため地元の方が、当該路線における歩行者の安全性について、どのように考えているか、すなわち地元要望の有無を歩行者空間整備の必要性ならびに優先度の判断基準の一つとします。

3. 2 道路空間の配分の検討 (STEP2)

道路空間の配分（断面構成）は、確保できる「道路幅員」を基に、図-3.3 の検討フロー図に従い決定します。

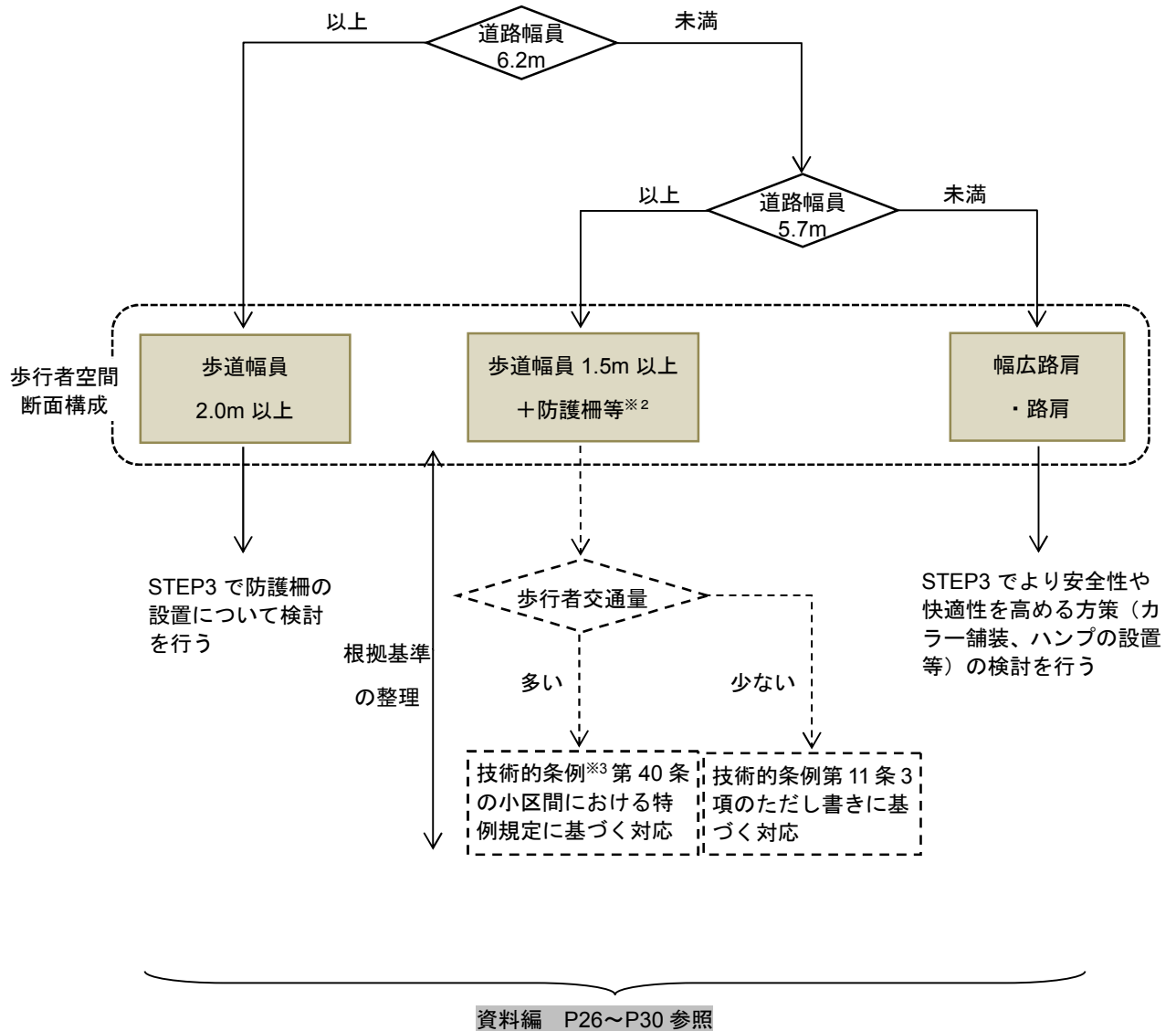


図-3.3 道路空間の配分の検討フロー図（片側歩道の場合を想定^{※1}）

※1：道路空間配分検討は道路幅員狭小部を想定しているため、片側歩道の場合を想定して検討フロー図を作成している。

※2：生駒市市道の構造の技術的基準等を定める条例 第11条3項に基づく、歩道幅員は2m以上確保しなければならないが、歩行者交通量が少ない区間で柵等を設置すれば、歩道幅員1.5mで計画可能とあり、それに基づく歩道断面構成とする。なお、歩行者交通量が多い区間では同40条の小区間改築の特例規定に基づき、本断面構成で計画可能と考える。

※3：技術的条例とは「生駒市市道の構造の技術的基準等を定める条例」のことを指す。

歩行者空間断面構成は歩行者空間の安全性の観点から図-3.4 に示す優先度で考えるものとし、道路幅員や沿道の状況を考慮して可能な限り、より優先度の高い断面構成を採用します。

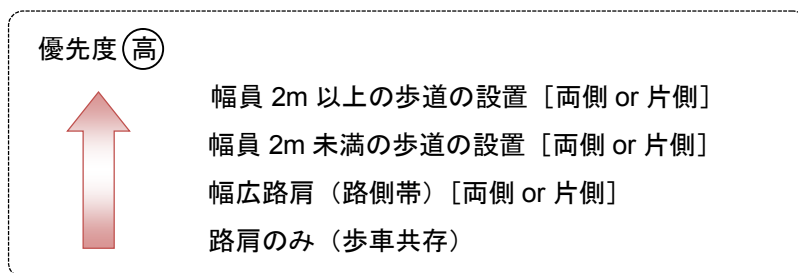


図-3.4 歩行者空間断面構成の優先度

ここで言う「沿道の状況」とは、沿道における学校や病院等の公共公益施設の立地の有無等を指しており、円滑な歩行者動線に配慮し片側歩道の設置位置等を検討するにあたっての判断材料として用います。

歩道幅員については「歩行者交通量」を判断基準の一つとします。

「生駒市市道の構造の技術的基準等を定める条例」によると、歩道の幅員は歩行者の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 2m 以上とするものとされています。しかし、なかには道路構造的に十分な有効幅員の確保が困難な場合も多くあります。そのため、今回のガイドラインにおいては、歩道を整備する場合には、現状の道路幅員の再配分を基本としつつ、自動車交通量や歩行者交通量などが多い場合においても道路特性を勘案して、可能であれば有効幅員 2m 以上、少ない場合においても最低 1.5m の幅員の確保を目指すこととします。

歩道を両側に設置するか、片側のみの設置とするかについては、道路特性や交通特性、沿道の状況などから判断することになりますが、当然ながら道路幅員によって可能な場合と不可能な場合があります。

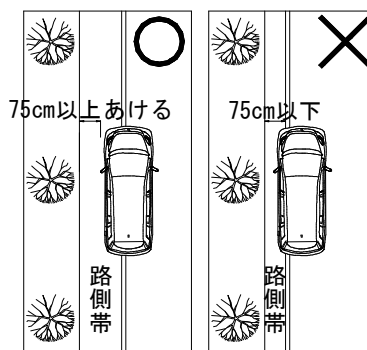
また、歩道を設置せず、幅広路肩（路側帯）を設置する場合^{*1}についても、道路幅員によって実現可能なパターンが限定される場合もあります。

なお、本ガイドラインでは原則として 4m 以上の道路を想定していますが、現実的には検討対象路線内には 4m 未満の区間が含まれることが多分に想定されます。その場合は、路面標示により歩行者空間を明示させたり、状況によっては側溝の蓋がけ等による歩行者空間の拡大方策の検討を行ったりすることもあります。

※1 幅広路肩（路側帯）の設置における留意点

道路交通法第 47 条第 3 項によると、「車両は、車道の左側端に接して路側帯（当該路側帯における停車及び駐車を禁止することを表示する道路標示によって区画されたもの及び歩行者の通行の用に供する路側帯で幅員が 0.75m 以下のものを除く。）が設けられている場所において、停車し、又は駐車するときは、当該路側帯に入り、かつ、他の交通の妨害とならないようにしなければならない」とされています。そのため、幅広路肩（路側帯）の設置にあたっては上記事項を周辺住民に十分理解頂く必要があります。

【路側帯に駐停車できる場合、できない場合】



3. 3 安全性や快適性を高める方策の検討 (STEP3)

道路空間の配分（断面構成パターン）を検討したのち、表-3.2 により安全性や快適性を高める方策を検討します。

表-3.2 安全性や快適性を高める方策の検討表

検討策	具体的方策	検討フロー図
(1) 歩車の空間分離	<ul style="list-style-type: none"> ・ 防護柵等 ・ カラー舗装等 	図-3.5
(2) 自動車の速度抑制	<ul style="list-style-type: none"> ・ ハンプ ・ 狭さく 	図-3.6
(3) 交通規制による自動車交通のコントロール	<ul style="list-style-type: none"> ・ 速度規制 ・ 一方通行規制 ・ 徐行規制 	—
(4) まちづくり的対策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 意識啓発 ・ 見守り 	—
(5) パッケージ対策	<ul style="list-style-type: none"> ・ ゾーン対策 	—

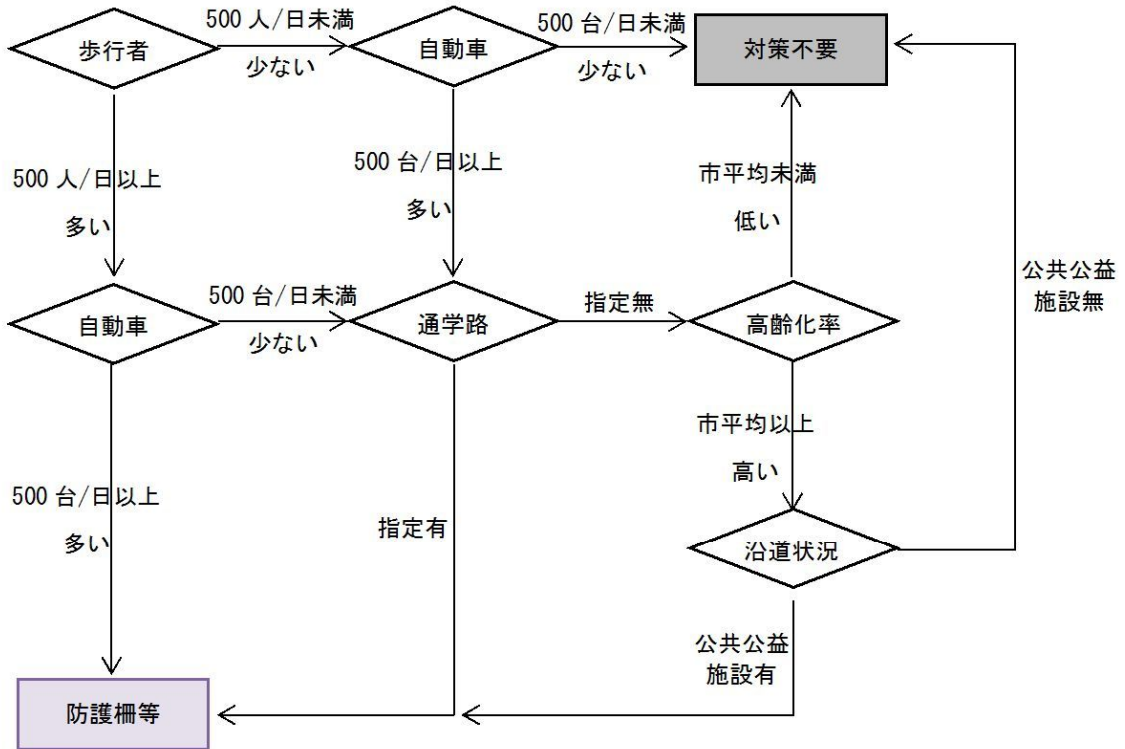
(1) 歩車の空間分離

歩行者及び自動車の空間を分離する方策は、図-3.5 に示す検討フロー図で決定します。

- A. 歩道幅員 2m 以上の場合※ ⇒ 防護柵等により物理的に区分
- B. 幅広路肩・路肩のみ の場合 ⇒ カラー舗装等の色により区分

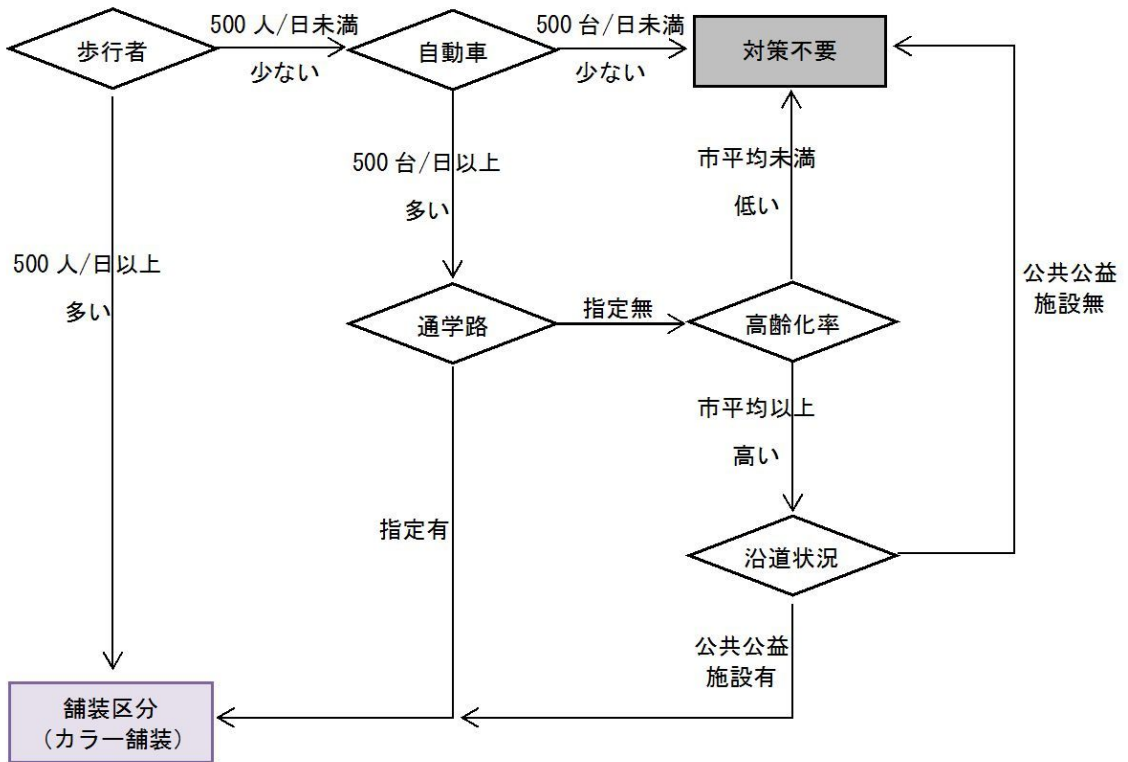
※：歩道幅員 1.5m の場合、防護柵等の設置が必須条件であるため、図-3.5 の検討フロー図に依らずに設置となります。

【A. 歩道幅員 2m 以上の場合】



資料編 P29 参照

【B. 幅広路肩・路肩のみ の場合】



資料編 P30 参照

図-3.5 歩車の空間分離に係る検討フロー図

【参考】

◆防護柵等

- 防護柵とは自動車が車道外に逸脱するものを防いだり、歩行者等の車道の横断等を抑制したりするための施設です。
- 自動車交通量が多い道路や歩行者が多い道路、また通学路指定がされているような道路や事故があった道路など特段の配慮が望まれる道路において設置します。



生駒駅前

◆カラー舗装等

- 歩行者が利用する幅広路肩部分にカラーリングを行ったり、車道の路面に注意喚起の文字を書いたりすることで、ドライバーに注意喚起を促すものです。
- 物理的な安全対策が困難な道路（歩車共存の道路）や、通学路指定にも関わらず抜け道のように通過交通が発生しているような道路において設置します。
- カラー舗装等のように、舗装に色彩を施す場合においてはシンプルで認識しやすい道路空間となるよう舗装の色彩に留意します。



中菜畑2丁目、東菜畑2丁目

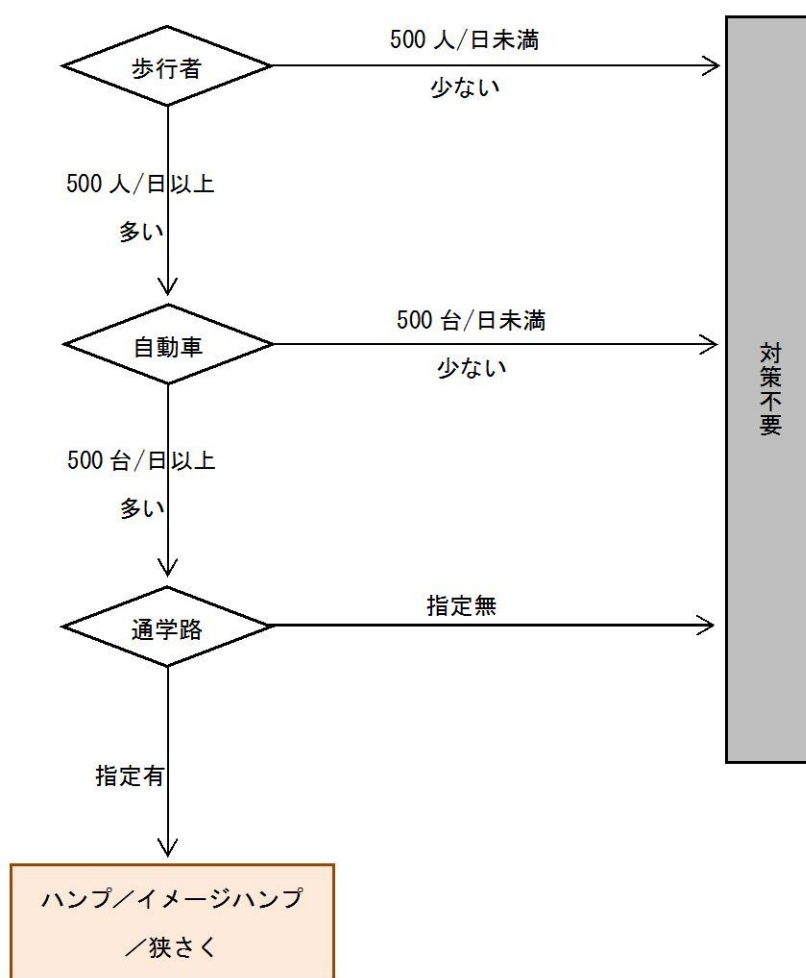
(2) 自動車の速度抑制

自動車の速度を抑制する方策は、図-3.6 に示す検討フロー図で決定します。

速度抑制方策としてハンプや狭さくを設置する方法があり、いずれも物理的に設置する方法と路面標示による方法があります。

道路空間の配分で歩道が設置された場合は物理的に歩車分離が行われており、安全性が一定確保されていることから、基本的に自動車の速度抑制策は行わないものとします（幅広路肩・路肩のみ の断面構成に適用）。

ハンプにするか狭さくにするか等については、道路の階層性や沿道状況を勘案して判断します。具体例として、朝夕の通勤・通学時間に交通量が多く（抜け道）、周辺が閑静な住宅地である場合はイメージハンプを採用する、が挙げられます。



資料編 P31 参照

図-3.6 自動車の速度抑制に係る検討フロー図

【参考】

◆ハンプ・イメージハンプ

- 道路を凸型に舗装したりして、ドライバーに不快感を与えることにより減速させる効果があります。また、路面標示により視覚的效果を狙う方法（イメージハンプ）もあります。
- 物理的な安全対策が困難な道路（歩車共存の道路）や通学路指定されているにも関わらず、抜け道のように通過交通が発生しているような道路においては積極的に設置します。
- なお、ハンプ（イメージハンプ除く）は路面に物理的な凹凸を設けるため、振動や音が発生することにより周辺住民の生活に悪影響（心理的ストレス等）を及ぼすこともあることから、設置時には十分に留意する必要があります。



壺分町

◆狭さく

- 車道部を意図的に狭めたり、屈曲させたりすることにより、減速させる効果があります。
- 路面標示により視覚的效果を狙う方法もあります。
- 歩行者交通量、自動車交通量の多い道路にも関わらず物理的な安全対策が困難な道路（歩車共存の道路）等においては積極的に設置します。
- なお、物理的な狭さくは車道部を狭めているため、速度抑制策としては効果的であると考えられますが、緊急車両の通行の妨げになることやガードレール等への接触事故等が起こる可能性は否定できませんので、設置時にはその旨を十分に留意する必要があります。



桜ヶ丘

(3) 交通規制による自動車交通のコントロール

交通規制により自動車交通をコントロールする方法として、『速度規制』、『一方通行規制』、『徐行規制』等を検討します。

こうした方法を採用する場合は交通管理者（警察）との協議や地元との調整が必要になります。物理的に歩行者空間の確保が十分に行えない場合、こうした交通規制の検討を行う必要があります。

◆速度規制

- 自動車の速度を規制することにより安全性を高めます。

◆一方通行規制

- 一方通行化により通過交通を排除したり、交通量を抑制したりすることが可能です。
- 特定の時間帯のみの規制も考えられます。

◆徐行規制

- 特に運転者の注意を促すことが必要な区間などでは、徐行を義務付けることも考えられます。



谷田町



東生駒月見町

(4) まちづくり的対策

ソフト対応として、住民や沿道の事業者等との協働により、地域全体で交通安全の取り組みを進めていくまちづくり的対策を検討します。

制約条件が少なく、自治会、学校等と協力・連携しながら地域主体で取り組むことが可能な対策で、以下の具体事例が挙げられます。

◆意識啓発

- ドライバーだけでなく歩行者もお互いに交通安全に気をつけるよう、働きかける取り組みです。

資料編 P32 参照

◆見守り

- 子どもの通学時間などに地域住民などが中心となって見守りを行う取り組みです。

資料編 P32 参照



見守り（壱分小学校区）

(5) パッケージ対策

安全性や快適性を高める方策は、(1)～(4)の検討策を個別に導入するだけではなく、道路や地域の特性などに応じてパッケージで取り組むことで、より効果を高めることを検討します。

◆ゾーン対策

- 安全で快適な歩行者空間の確保のためには、歩道整備や安全対策を組み合わせることが重要です。すなわち、「ハード的手法（物理的デバイス）」と「ソフト的手法（交通規制）」の組合せにより、面的かつ総合的なゾーン対策を実施することを並行して検討します。

資料編 P33 参照

例) ゾーン対策事例：静岡県焼津市栄町地区

外周道路の内側を、最高速度区域規制（30km/h）、大型車通行禁止規制、一方通行規制のソフト的手法と、ハンプ、狭さく、コミュニティ道路等のハード的手法を組み合わせたゾーン対策を実施し、安全な生活環境を実現しています。



(出典：(社)交通工学研究会 生活道路のゾーン対策マニュアル H23 Piii より)

3. 4 地域環境をよりよくする方策の検討(STEP4)

STEP4として、沿道状況をもとに「景観形成」「防災性の向上」「道路空間の魅力アップ」といった市街地空間形成の視点から、地域環境をよりよくする方策の検討を行います。

ここでいう沿道の状況とは、歴史的街並みや商店街地区といった対象道路がもつ道路特性を指します。

STEP4で検討する整備は、STEP3で検討した歩行者空間の安全性や快適性と間接的に関係するため、歩行者空間整備にあたってはこれらの視点にも配慮するものとします。

(1) 景観形成

歴史的な趣を感じさせる街並みが残る地区や良好な住環境が保全されている住宅地などでは、地域らしい景観形成に寄与する道路整備を検討します。

道路は公共空間として地域景観の基礎的要素となる空間であること、また、市道は市民にとって最も身近な道路であるため、日々の暮らしや様々な活動の舞台ともなることに配慮して、以下に示すような整備具体事例を検討します。

資料編 P34 参照



宝山寺参詣線

【具体事例】

- ・舗装、ファニチュアのデザインの工夫
- ・防護柵、標識等の道路付属物のデザインの工夫
- ・地域に調和した街路樹等の植栽計画の検討

(2) 防災性の向上

木造住宅等が比較的密集している住宅地などでは、地域の防災性の向上にも寄与することを考えて道路整備を検討します。

道路は火災時には延焼を遮断するとともに、大規模な災害時には避難路、防災活動の空間としても重要な役割を果たすことにも配慮して、以下に示すような整備具体事例を検討します。

資料編 P35 参照

【具体事例】

- ・狭隘部の有効幅員確保
- ・緊急車両の通行に配慮
- ・防災活動空間にも資する配慮

(3) 道路空間の魅力アップ

商店街のある地区など賑わいや憩いの空間を演出する必要がある地区などでは、歩行者空間としての安全性を確保した上で、より魅力的な空間となるよう道路整備を検討します。

道路は単に交通のための空間ではなく、地域における重要な公共空間でもあることから、以下に示すような整備具体事例を検討します。

資料編 P35 参照



俵口町

【具体事例】

- ・道路に面した公共施設（公園等）と一体的な空間整備
- ・立ち話など住民同士の自然の会話が生まれる街角の創出

資料編-1 歩行者空間整備の手法・事例

本資料編は歩行者空間整備のガイドラインを補うものとして、整備手法・生駒市における整備事例・準拠法令等を整理するものである。

(1) 歩道

■歩道部の確保すべき幅員

関係する本文：P15【道路空間の配分の検討】 歩道幅員

- ・歩道の幅員は、原則2m確保するものであるが、歩行者の交通量が少ない路線においては、1.5mまで縮小することができる。
- ・ただし、1.5mに縮小した歩道には、柵の設置等が必要である。
- ・小区間改築の場合には特例規定が設けられている。

〈準拠法令：生駒市市道の構造の技術的基準等を定める条例 第11条 第3項〉

(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。
 - 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。ただし、歩行者の交通量が少ない区間において、柵の設置等歩行者の安全のために必要な措置を講ずる場合においては、この限りでない。
 - 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。

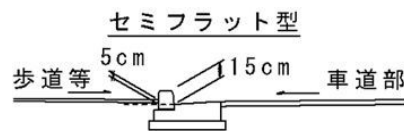
〈準拠法令：生駒市市道の構造の技術的基準等を定める条例 第40条〉

(小区間改築の場合の特例)

- 第40条 道路の交通に著しい支障がある小区間について応急措置として改築を行う場合(次項に規定する改築を行う場合を除く。)において、これに隣接する他の区間の道路の構造が、第4条、第5条第3項から第5項まで、第6条、第8条、第9条第3項、第10条第2項及び第3項、第11条第3項及び第4項、第13条第2項及び第3項、第16条から第23条まで、第24条第3項並びに第26条の規定による基準に適合していないためこれらの規定による基準をそのまま適用することが適当でないと認められるときは、これらの規定による基準によらないことができる。
- 2 道路の交通の安全の保持に著しい支障がある小区間について応急措置として改築を行う場合において、当該道路の状況等からみて第4条、第5条第3項から第5項まで、第6条、第7条第2項、第8条、第9条第3項、第10条第2項及び第3項、第11条第3項及び第4項、第13条第2項及び第3項、第20条第1項、第22条第2項、第24条第3項、次条第1項及び第2項並びに第42条第1項の規定による基準をそのまま適用することが適当でないと認められるときは、これらの規定による基準によらないことができる。

■歩車分離構造における歩道部縁石付近の構造等

・歩道の構造はセミフラット型(右図)を標準とし、歩道部や横断歩道部での連続する平坦性を確保する。



・歩道の車道に対しする高さは5 cm を標準とする。ただし、横断歩道に接続する部分や歩道の縁端の縁石は、2 cm 高くすることを標準とする。

〈準拠法令：生駒市移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める条例 第8、9条〉

(高さ)

第8条 歩道等(縁石を除く。)の車道等に対する高さは、5センチメートルを標準とするものとする。ただし、横断歩道に接続する歩道等の部分にあっては、この限りではない。

2 前項の高さは、乗合自動車停留所及び車両乗入れ部の設置の状況等を考慮して定めるものとする。

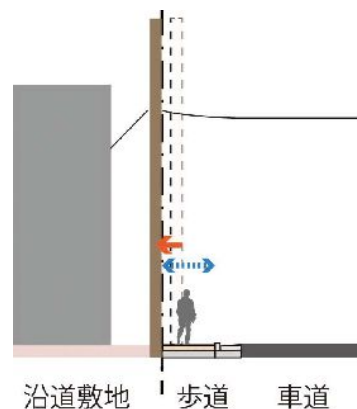
(横断歩道に接続する歩道等の部分)

第9条 横断歩道に接続する歩道等の部分の縁端は、車道等の部分より高くするものとし、その段差は2センチメートルを標準とするものとする。

2 前項の段差に接続する歩道等の部分は、車いすを使用している者(以下「車いす使用者」という。)が円滑に転回できる構造とするものとする。

■歩道の有効幅員を広げる工夫

・歩道上に電柱等の支柱構造物が配置されると歩道の有効幅員が狭められることから、これら構造物を配置する場合は沿道敷地への協力を求め、可能な限り官民境界側に配置するよう配慮する。



(2) 道路幅員と道路空間の配分

■歩車道部の断面構成

関係する本文：P15,P16【道路空間の配分の検討】

・現況道路幅員と自動車や歩行者の交通量、沿道の土地利用状況を勘案して、道路空間の断面構成を決定する(次頁表参照)。

・図-3.3の検討フロー図に記載されている道路幅員6.2mの断面構成例を図で示すと、横に示すとおりとなる。

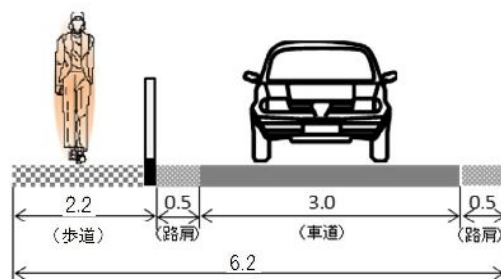
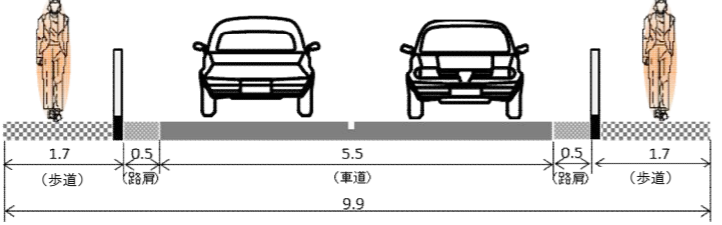
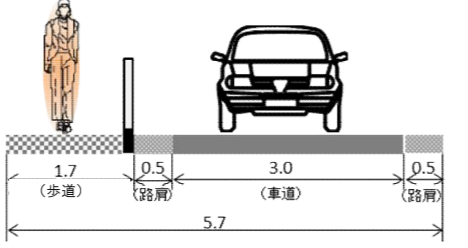
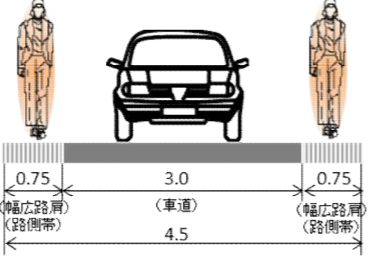
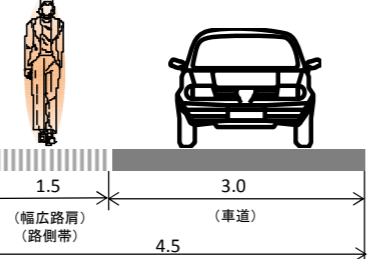
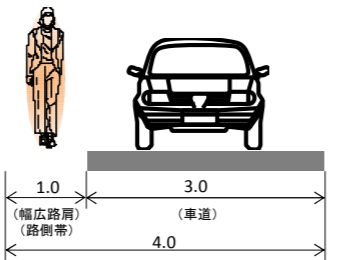


表- 現況道路幅員と道路空間の断面構成例の関係表（道路幅員 4m 以上の場合）

	断面構成例※	歩車の構成パターン		特徴
		歩車	歩道形態	
現況道路幅員	 <p>9.9m 以上</p> <p>センターライン有</p>	分離	両側歩道 1.5m 以上	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車、歩行者の交通量がともに多い道路の場合、両側歩道を設置することが有効である。 ・特に、子ども等の通行が多く見込まれる場合は積極的に両側歩道を設置することが必要である。
	 <p>5.7m 以上</p> <p>センターライン無</p>		片側歩道 1.5m 以上	<ul style="list-style-type: none"> ・道路幅員が制約されているなかであって、一定数の自動車や歩行者等が見込まれる場合、片側歩道を設置することが有効である。 ・特に、子ども等の通行が一定数見込まれる場合は積極的に設置することが必要である。
	 <p>4.5m 以上</p> <p>センターライン無</p>	共存	両側幅広路肩 0.75m 以上	<ul style="list-style-type: none"> ・道路幅員が制約されているが、一定数の自動車や歩行者等が見込まれる場合、幅広路肩を両側に設置することが有効である。 ・特に、利用者特性や沿道の土地利用等から歩道を設置する必要性が比較的高くないと認められる場合においては有効である。
	 <p>センターライン無</p>		片側幅広路肩 1.5m 以上	<ul style="list-style-type: none"> ・道路幅員が制約されているが、最低限の歩行者の安全を確保するという観点から、幅広路肩を片側に設置することが有効である。
4.0m 以上	 <p>センターライン無</p>	幅広路肩 1.0m 以上	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の幅員構成が車道幅 3m と両側路肩 (0.5m × 2) の 4m 道路において、路肩部分を片側に寄せる形で 1.0m の幅広路肩を確保し、歩行者が利用する形態である。 ・なお原則、4m 未満の道路においては歩道等の設置は困難である。 	

★沿道の土地利用の状況を勘案して片側歩道で対応することも考えられる
★一方通行規制等を並行して検討することで両側歩道の設置を行うことも考えられる

★沿道の土地利用の状況を勘案して、歩道ではなく幅広路肩（路側帯）で対応することも考えられる

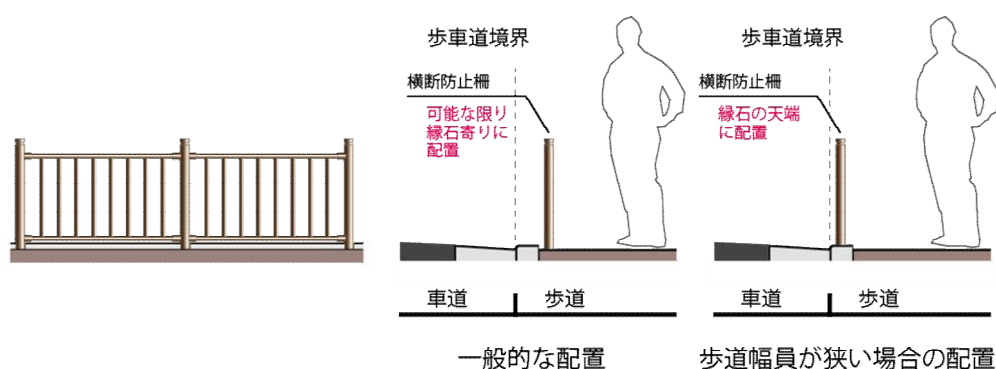
※断面構成例はあくまで整備参考例の提示であり、現場状況を十分に勘案した上で歩行者空間の整備をおこなうものとする。

(3) 防護柵《歩車の空間分離》

■柵の構造等

関係する本文：P17,18 【歩車の空間分離】防護柵等より

- ・横断防止柵はP種防護柵を標準とし、柵の高さは70～80cmのものを使用する（準拠基準：社団法人日本道路協会 防護柵の設置基準・同解説 H16.3 p64,p72）。
- ・横断防止柵は、歩車道境界付近に配置し、歩道の有効幅員を極力狭くしないように縁石横に配置する。
- ・歩道の有効幅員を2.0m未満とする場合には、縁石天端に防護柵を配置するなど、現場の状況に応じて、歩道の有効幅員を広げる工夫を行う。



生駒市の取組

●防護柵の設置例

- ・交差点や駅前の交通広場付近など、人通りの多い場所において、歩行者の道路横断を抑止するために、効果的な防護柵の配置を行っています。



生駒駅北口

(4) 幅広路肩（路側帯）

■路側帯部の舗装区分等

関係する本文：P17,P18【歩車の空間分離】幅広路肩より

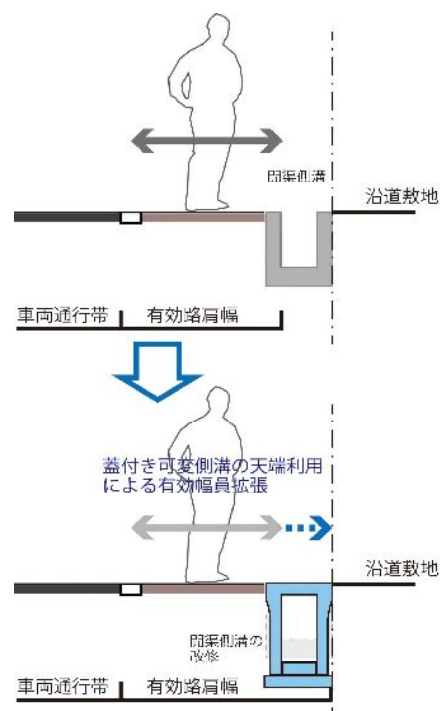
- ・幅広路肩は、路肩側を路面標示（白線）により、区画した部分を歩行者通行帯として表示する。
- ・この場合、路側帯部分の舗装は、カラー舗装とし、歩行者の場合は「緑色」、自転車の場合は「青色」とします。



中菜畑 2 丁目、東菜畑 2 丁目

■幅員狭小区間における有効幅員を広げる工夫

- ・歩道の設置が困難な 4 m 未満の道路において、開渠側溝が付帯してある場合は、現行の側溝を蓋付き可変側溝や暗渠側溝に改修することにより、側溝天端空間を歩行者通行帯の一部として利用する。



幅員狭小区間における有効幅員確保のイメージ

(5) イメージハンプ《自動車の速度抑制》

■明示性を高め速度抑制に寄与する舗装

関係する本文：P20,P21【自動車の速度抑制】
イメージハンプより

- ・イメージハンプは、主に交差点内部や交差点の手前、急勾配の区間の手前に設けることとする。舗装は一般部のアスファルト舗装と異なる舗装とする。
- ・また、必要に応じて舗装の色や形を工夫して擬似的な凹凸を表示する舗装を用いる。

■夜間における明示性を高める

- ・夜間におけるイメージハンプの視認性を向上させるため、舗装材や路面標示にガラスビーズ等を散布する。



さつき台2丁目



壱分町

(6) 狭さく《自動車の速度抑制》

■狭さくの配置

関係する本文：P20,P21【自動車の速度抑制】狭さくより

- ・主に見通しのよい直線道路に設けることとし、車両の離合のための視距を確保する。
- ・夜間における狭さく部の視認性を向上させるため、舗装材や路面標示にガラスビーズ等を散布する。



他市事例

(7) まちづくり的対策

■歩行者の意識啓発活動の実施

関係する本文：P22【まちづくり的対策】意識啓発より

- ・歩行者の安全確保のために危険箇所における掲示物等の設置により、危険回避意識の向上を図る。
- ・小中学校での交通安全教室の開催、高齢者への安全グッズの配布等により交通安全意識の向上を図る。



■歩行者空間の見守り活動の実施

関係する本文：P22【まちづくり的対策】見守りより

- ・地域の住民が歩行者空間を定期的に見守ることで、より安全な歩行者空間を維持する。
- ・児童の保護者などによる横断歩道の見守り活動により、通学路の安全性の向上を図る。



壺分小学校区

(8) パッケージ（ゾーン）対策

■ゾーン対策

関係する本文：P23【パッケージ対策】ゾーン対策より

- ・一定の面的なエリアに対し、歩行者優先化の整備及び交通規制等を行うゾーンを指定する。
- ・ゾーンの入り口となる交差点などにおいては、ゾーン内へ進入することを明示し、特段の注意を喚起する。
- ・整備手法等の具体的内容は『(社)交通工学研究会 生活道路のゾーン対策マニュアル』を参照のこと。



ゾーン対策の路面表示

生駒市の 取組

●ゾーン対策の取組

- ・ 駅周辺や住宅地周辺で「ゾーン30」の取組が始まっています。ゾーン内での時速30キロ速度規制を順守してもらうため、路面表示に加え、交通標識等の設置により注意喚起を行っています。



東生駒駅周辺



谷田町周辺

■景観形成を行う路線対象

- ・生駒市景観形成基本計画に基づき指定した景観配慮地区内の道路、歴史的な趣を感じさせる街並みが残る地域の道路、良好な住環境が保全されている住宅地の道路等については、以下のような景観整備を検討する。

(関係計画：生駒市景観計画 H23.4 策定、生駒市景観形成基本計画 H26.4 策定)

■サイン等への配慮

- ・道路交通法による道路標識を除く、公共空間における案内誘導サイン等については、突出した色調を避けるなど、周辺と調和したデザインとする。

■ファニチュア類のデザイン

- ・歩道空間や道路に面するパブリックな空間等に、ベンチなどの休憩施設を設置する場合、周囲の景観に配慮したデザインのものとする。

■地域に調和した植栽計画

- ・道路上に植栽柵、植栽帯等を設ける場合は、その樹種は、地域の植栽に合ったものとする。



宝山寺参詣線

生駒市の 取組

●生駒駅周辺(ベデストリアンデッキ)での取組

- ・歩行者空間に植栽地やベンチを配置するなど、人が集まる駅前空間に、ゆとりある空間をつくり出しています。



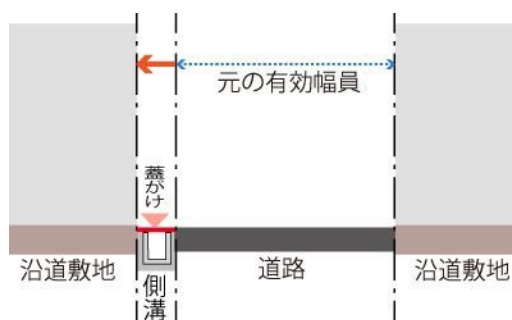
ベルテラスいこま

(10) 防災性向上

関係する本文：P24【地域環境をよりよくする方策の検討】より

■狭隘部の有効幅員確保

- ・道路幅員が狭小な区間においては、緊急車両が進入できるように、開渠側溝に蓋がけ化や暗渠化することにより、有効幅員を拡張する。



側溝の蓋がけによる有効幅員の拡張

(11) 道路空間の魅力アップ

関係する本文：P25【地域環境をよりよくする方策の検討】より

■立ち話できる街角

- ・公園や公共施設敷地の道路に面した空間に余裕がある場所など、道路に開けた空間を確保するなど、市民や歩行者が滞留できる街角小広場等の空間を配置する。



俵口町

■散歩したくなる道路

- ・歩道空間の余地や道路に面する余地などに植栽柵などの緑化空間を設置するなど、潤いを感じられる道路空間とする。
- ・夜間も安心して歩けるよう、必要箇所については、街路灯の設置を行う。



中菜畑1丁目

(12) その他の事項

関係する本文：P22【交通規制による自動車交通のコントロール】
P23【パッケージ対策】より

■公安委員会との意見聴取又は協議

- ・道路管理者は、一定の要件のもとで道路の通行を禁止し又は制限することができる。道路の改築や通行の禁止、制限等を行うときは、公安委員会に対して意見聴取又は協議が必要となる。
- ・公安委員会との意見聴取や協議を踏まえ、規制対象路線周辺の地元住民への説明、周知、広報等が必要となる。

【以下、警察庁発行「交通規制基準 警察庁丙規発第3号」より抜粋】

○公安委員会との意見聴取及び協議等 事項は次表のとおりである。

道路管理者から公安委員会への意見聴取等	
(1) 意見聴取 道路法第95条の2第1項	道路管理者は、次のことを行うときは、公安委員会の意見を聴かなければならない。ただし、道路の通行の禁止又は制限を行う場合において、緊急を要するためやむを得ないときはこの限りでない。この場合は、事後において速やかに当該禁止又は制限の内容及び理由を通知しなければならない。 ア 道路標示と見なされる区画線の設置 イ 通行の禁止又は制限 ウ 横断歩道橋の設置 エ 道路の交差部分及びその付近の道路の部分における改築 (ア) 車道又は歩道の幅員変更 (イ) 交通島、中央帯又は植樹帯の設置 オ 歩行安全改築 (ア) 道路の附属物である自転車駐車場の道路上における設置 (イ) 突角の切取り又は歩道の拡幅（いずれも道路の交差部分及びその付近の道路の部分におけるものに限る。） (ウ) 横断歩道橋の設置 カ 道路の附属物である自動車駐車場の道路上における設置
(2) 協議 道路法第95条の2第2項 高速自動車国道法第24条の2 覚書昭和46年3月 覚書平成10年2月	道路管理者は、次のことを行うときは、公安委員会に協議等しなければならない。ただし、通行の禁止又は制限を行う場合において、緊急を要するためやむを得ないときはこの限りでない。この場合は、事後において速やかに当該禁止又は制限の内容及び理由を通知しなければならない。 ア 道路の区域を立体的区域として決定又は変更 イ 自動車専用道路の指定 ウ 高速自動車国道等に道路標示と見なされる区画線の設置 エ 高速自動車国道等の通行の禁止又は制限 オ 自動車専用道路が他の道路に連結する位置の決定 カ 高速自動車国道が他の道路に連結する位置の決定 キ 高速自動車国道活用施設の連結許可及び利便増進施設の道路占用許可

(13) 生駒市道の歩行者・自転車交通量

関係する本文：P13【歩行者・自転車交通量】より

- ・交通量の目安として、生駒市道の歩行者・自転車交通量を参考として図に示す。



凡例

- 歩行者
- 自転車
- 歩行者
- 自転車

H23.6 平日実施 交通量調査 (単位: 人・台/12h)
 (都市計画道路路見直しに伴う歩行者通行量調査より)

H27.6 平日実施
 (月見町ゾーン30交通実態調査より)

資料編-2 用語解説

○道路構造令

道路の種類ごとに、幅員・線形・勾配など、道路構造の一般的な技術的基準を定めたもの。

昭和 33 年に道路法第 30 条に基づく政令として公布され、昭和 45 年には規格の体系化等を盛り込んだ全面改正が行われ、その後も数度の改正が重ねられている。最近では、「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律」（「一括法」）を受け平成 23 年 12 月に改正されている。

○幅員

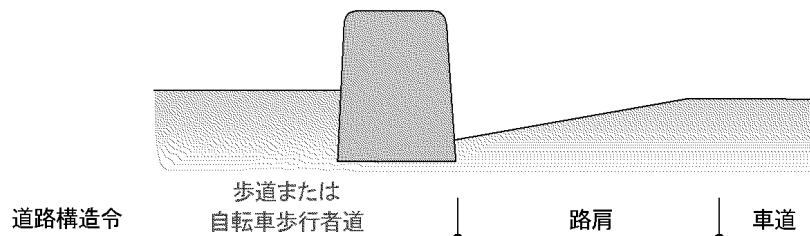
道路の構成要素（車道、歩道、自転車道、路肩など）の幅のこと。

各構成要素の幅員は、その目的と道路の種類、交通量、設計速度などから決める必要があり、道路構造令で道路の構成要素のそれぞれの幅員について標準値が定められている。

○歩道

道路構造令に規定する歩道又は自転車歩行者道のこと。

歩行者が通行するために、縁石又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分进行。



○路肩

道路の主要構造部の保護や車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道または自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路部分进行。

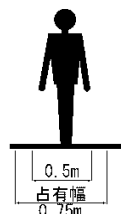
普通道路の車道に設ける路肩幅員の最小値は 0.5m とされている。

○幅広路肩

道路構造令に規定されている路肩の最小値よりも幅の広い路肩进行。

ここでは普通道路の車道に設ける幅広路肩幅員の最小値として 0.75m としている。これは、歩行者が安全に通行できる最低限のスペースとして占有幅を考慮したものである（右図参照）。

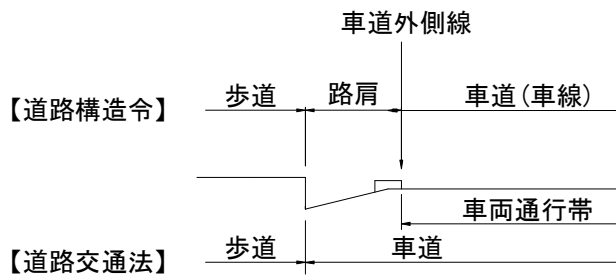
人（成人男子
荷物等なし）



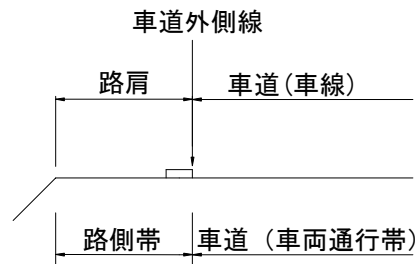
○路側帯

道路交通法で定められている用語で、歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた带状の道路の部分で、道路標示によって区画されたものと定義されている。

①歩道がある場合



②歩道がない場合



※図のように路肩に街渠があり、色彩・構造等により車道外側が明確な場合には、外側線を設置しない場合があります。