

札幌市
都市計画道路の見直し方針

平成20年3月

札幌市 市民まちづくり局 総合交通計画部

1. 見直し方針策定の目的

札幌市においては、昭和 30～40 年代に人口や産業の集中が進み、これに対応したまちづくりが進展してきました。特に、昭和 47 年のオリンピック開催を契機として、地下鉄南北線の開通など様々な都市基盤の整備が進み、現在の都市計画道路網の骨格もこの時代に構築されました。その後も、郊外部における人口や産業の進展に併せて、都市計画道路網の拡充を図ってきました。

これまでの街路事業の実施や土地区画整理事業等の面的整備事業に併せた街路整備により、都市計画道路の整備率（改良済み延長 / 計画延長）は約 90%と政令指定都市の中でも最も高い水準となっているものの、依然として未着手となっている路線・区間も見られます。

近年、札幌市においても、人口増加は緩やかに推移しており、少子高齢化の進展により、今後は人口減少に転じることが予想されています。また、市街地の拡大傾向も鈍化しており、都市づくりにおいても拡大型からの方向転換が図られ、コンパクト・シティへの再構築が進められています。更に、平成 14 年度の市予算総額では、政令指定都市への移行後初の前年比減に転じ、今後の都市基盤には、計画的かつ効率的な整備がより一層求められてきます。

このため、都市計画マスタープランにおけるまちづくりの方向性や交通体系の方向性を踏まえ、経済活動の活性化や環境への負荷軽減、歩行者にとって魅力的な空間の確保、拠点の育成・整備などを主要な観点としつつ、また、既存の施設を有効に活用した都市基盤の整備にも配慮した都市計画道路の全市的な見直しを行っていくことが必要です。

そこで、現在、未着手となっている路線・区間を全市的な観点で再検証し、見直しを行うための指標や基準に加え、地域ニーズを踏まえた個別路線を検討するための視点を整理し、これを見直し方針として、今後の見直しを進めていくこととします。

2. 都市計画道路の現状と見直しの必要性

(1) 都市計画道路とは

1) 都市計画道路とは

都市生活者の利便性の向上を図るとともに良好な都市環境を確保するために必要不可欠な施設として、都市計画法に基づきその位置及び区域について定められた道路であり、将来、予測される交通量に基づき、必要となる車線数や配置間隔、土地利用計画などを考慮し、道路網として決定しています。

都市計画道路の機能

都市計画道路は、以下のような機能を有しています。

都市における円滑な移動を確保するための交通機能

都市環境、都市防災等の面で良好な都市空間を形成し、供給処理施設等の

収容空間を確保するための空間機能

都市構造を形成し、街区を構成するための市街地形成機能

都市計画道路の種別と配置

都市計画において定める道路の種別には、自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路があり、これらを組み合わせて、それぞれの役割が十分発揮できるように配置しています。

表 都市計画道路の種別

種 別	役 割
自動車専用道路	高速道路など、自動車のための専用道路
幹 線 街 路	都市の骨格を形成する道路
区 画 街 路	宅地の利用のための道路
特 殊 街 路	自転車、歩行者のための専用道路 等

2) 都市計画道路の区域内における建築制限

都市計画道路は、将来の整備を円滑に進める必要があることから、都市計画決定されるとその区域内に建築物を建築する場合は、許可（参照：参考 1）を受けることが必要となり、地下を有するものや鉄筋コンクリート造りは建てられないなど、一定の建築制限が課せられます。

【参考 1：建築の許可】

建築の許可：都市計画法 53 条

都市計画施設の区域又は市街地開発事業の施行区域内において建築物の建築をしようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、都道府県知事の許可を受けなければならない。

許可の基準：都市計画法 54 条

当該建築物が次に掲げる要件に該当し、かつ、容易に移転し、又は除却することができるものであると認められること。

イ 階数が二以下で、かつ、地階を有しないこと。

ロ 主要構造部（建築基準法第二条第五号 に定める主要構造部をいう。）が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること。

3) 札幌市の都市計画道路網

札幌市では、昭和11年に旧都市計画法に基づく最初の都市計画の決定が行われ、それ以降、人口や交通量の増加、市街地の拡大に対応した道路網の拡充を行ってきました。

現在の都市計画道路網の骨格は、都市計画法の改正（新都市計画法の施行）に伴い、市街化区域と市街化調整区域が設定されたのに併せて、昭和48年に都市計画決定されています。

その後も、下図に示すように、新たな開発など市街地の発展と人口増加に伴う交通需要に合わせてながら、都市計画の決定延長が伸びています。

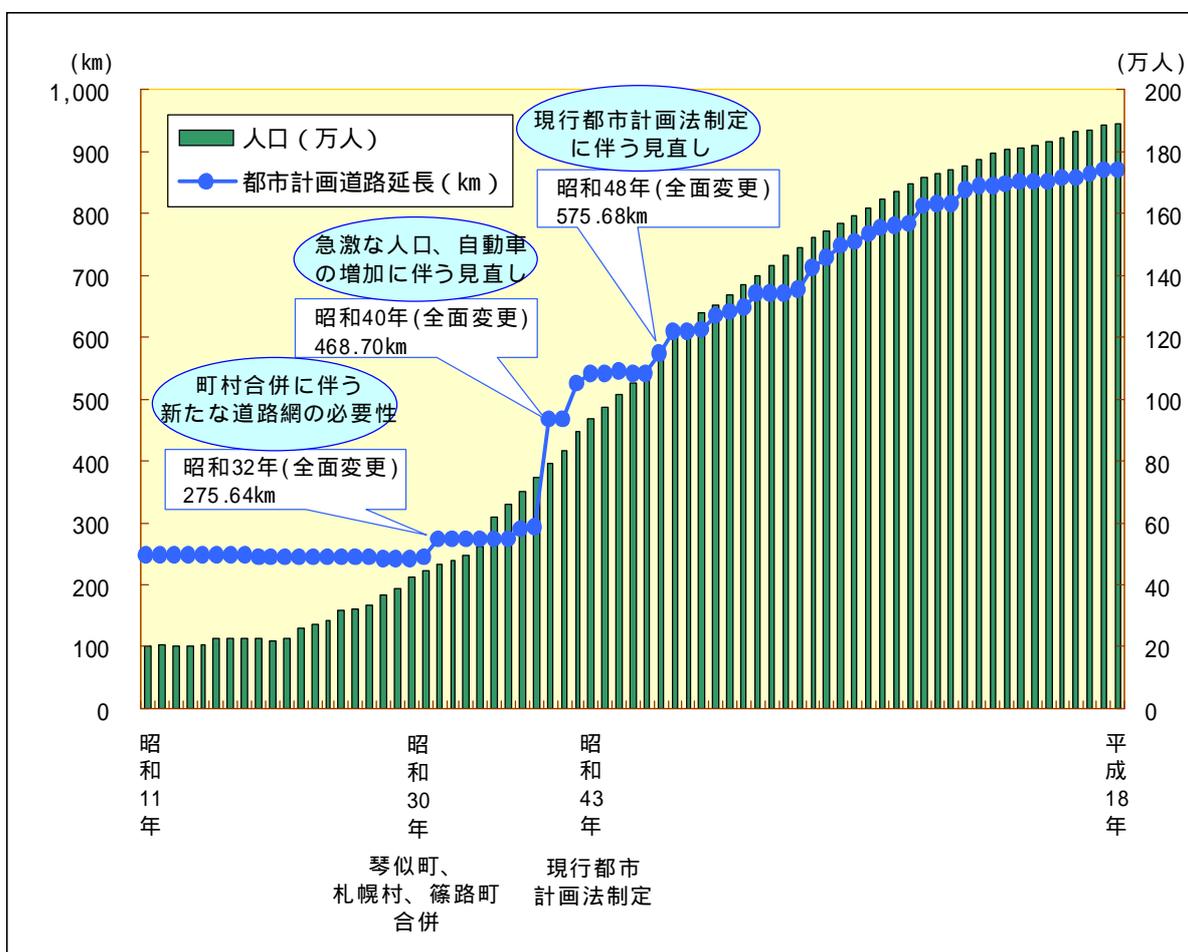


図 都市計画決定延長の推移と人口動向

(2) 都市計画道路の現状と課題

1) 都市計画道路の現状

札幌市では、現在、296路線（自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路の合計）870kmが都市計画決定されており、そのうち整備済みが約782kmで整備率は89.9%と全国の政令指定都市の中で最も高い整備率となっています。

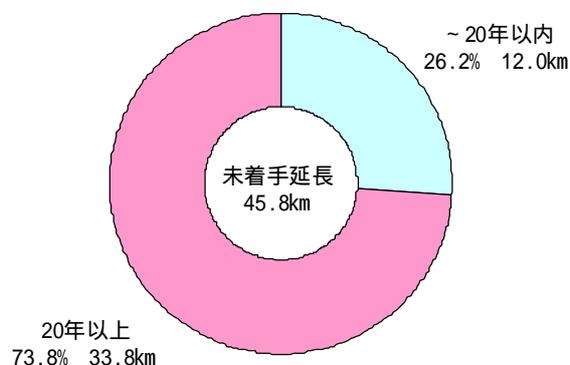
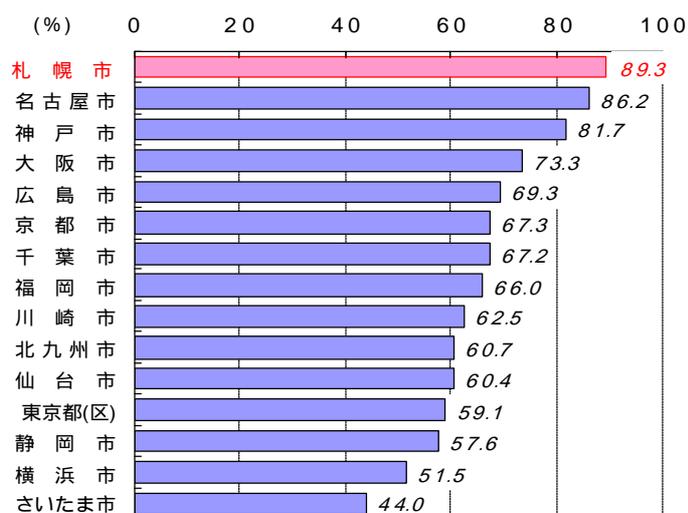
しかしながら、未整備の都市計画道路も約88km存在し、その大半は幹線街路（約80km）となっています。

未整備の幹線街路のうち、事業に着手していない区間は51路線57区間、延長約46km（平成19年3月31日現在）となっており、このうち都市計画決定から20年以上経過している割合が約7割を占めています。

表 都市計画決定状況と整備状況

道路種別	路線数	計画延長 (m)	整備済み	
			延長(m)	率(%)
自動車専用道路	2	25,600	25,600	100.0
幹線街路	217	776,440	696,300	89.7
区画街路	40	31,020	26,380	85.0
特殊街路	37	36,950	33,570	90.9
計	296	870,010	781,850	89.9

(平成19年3月31日現在)



出典：都市計画年報：平成18年3月31日現在

図 都市計画道路（幹線街路）整備率の他都市比較

図 未着手（幹線街路）の都市計画決定からの経過年別延長構成比

2) 未着手の都市計画道路における課題

都市計画道路の区域には、一定の建築制限が課せられますが、未着手の都市計画道路には、都市計画決定から20年以上経過している路線が存在していることから、このような箇所では、権利者が土地を有効に利用できないといった状況が長期化しているという課題があり、他都市では訴訟となっている事例(参照:参考2)もあります。

【参考2:最近の判例(平成17年11月最高裁棄却)】

昭和13年に都市計画決定された都市計画道路に含まれる土地に、都市計画法第53条の建築制限が課せられることによる損失について、補償請求はできない。

最高裁判所では上告が棄却されたが、以下のような補足意見が提示されている。

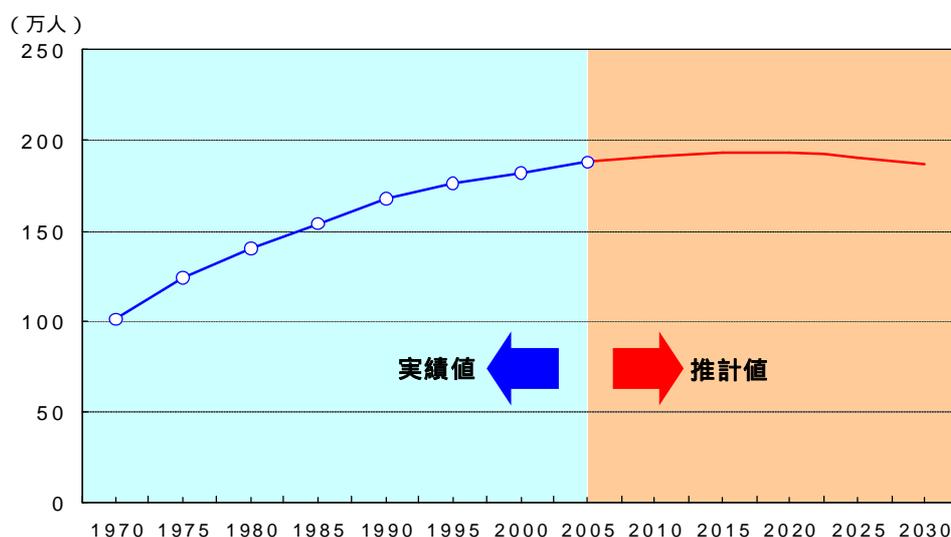
- ・建築制限は、都市計画の実現を担保するために必要不可欠であり、かつ、権利者に無補償での制限を受忍させることに合理的な理由があることが前提
- ・受忍限度を考えるに当たっては、制限の内容と同時に、制限の及ぶ期間が問題とされなければならない
- ・60年を超える間を考慮することなく、損失補償の必要は無いとする考え方には、大いに疑問がある

(3) 見直しの背景

1) 社会状況の変化

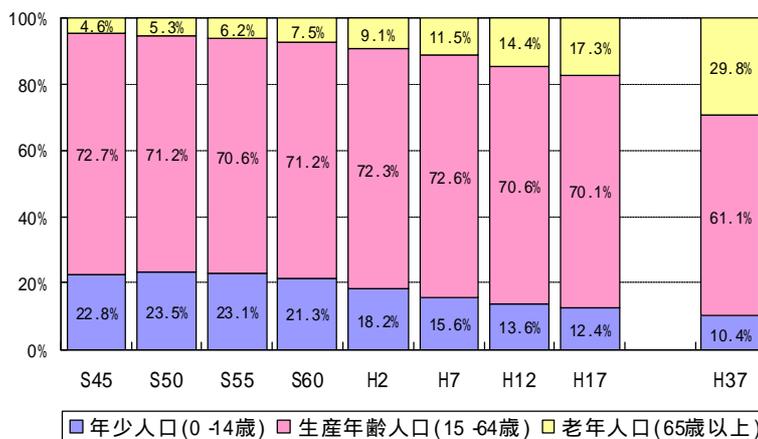
札幌市では2015年をピークとして人口の減少期を迎えていくということが推計されており、更に、平成37年には約30%が65歳以上の人口となるように人口減少及び少子高齢化の進展が予想されます。

また、公共事業費は、平成7年をピークにして減少傾向にあり、平成16年にはピーク時の半分程度となっています。これに伴い、都市計画道路の整備の進捗も昭和50年代までは年間約20kmだったのに対し、過去5年間では年間約8km程度にとどまっています。



実績値：国勢調査 推計値：国立社会保障・人口問題研究所：都道府県将来推計人口・市町村別将来推計人口

図 人口動向



S45～H17は国勢調査データ(年齢不詳除く)、H37は国立社会保障・人口問題研究所：推計値

図 少子高齢化の進展

2) 関連計画の見直し

札幌市では都市づくりの方針の転換というのを踏まえて、平成16年の3月に都市計画のマスタープランを策定しています。

この中で、今後市街地の拡大を抑制し既存施設を有効に活用しながら質の向上を図っていくという、コンパクトシティへの転換が謳われています。

更に、交通に関する基本方針として、社会情勢の変化やこれからのサービス水準の考え方を踏まえた総合的な交通ネットワークの確立に加え、地域特性に応じた交通体系の構築が挙げられています。

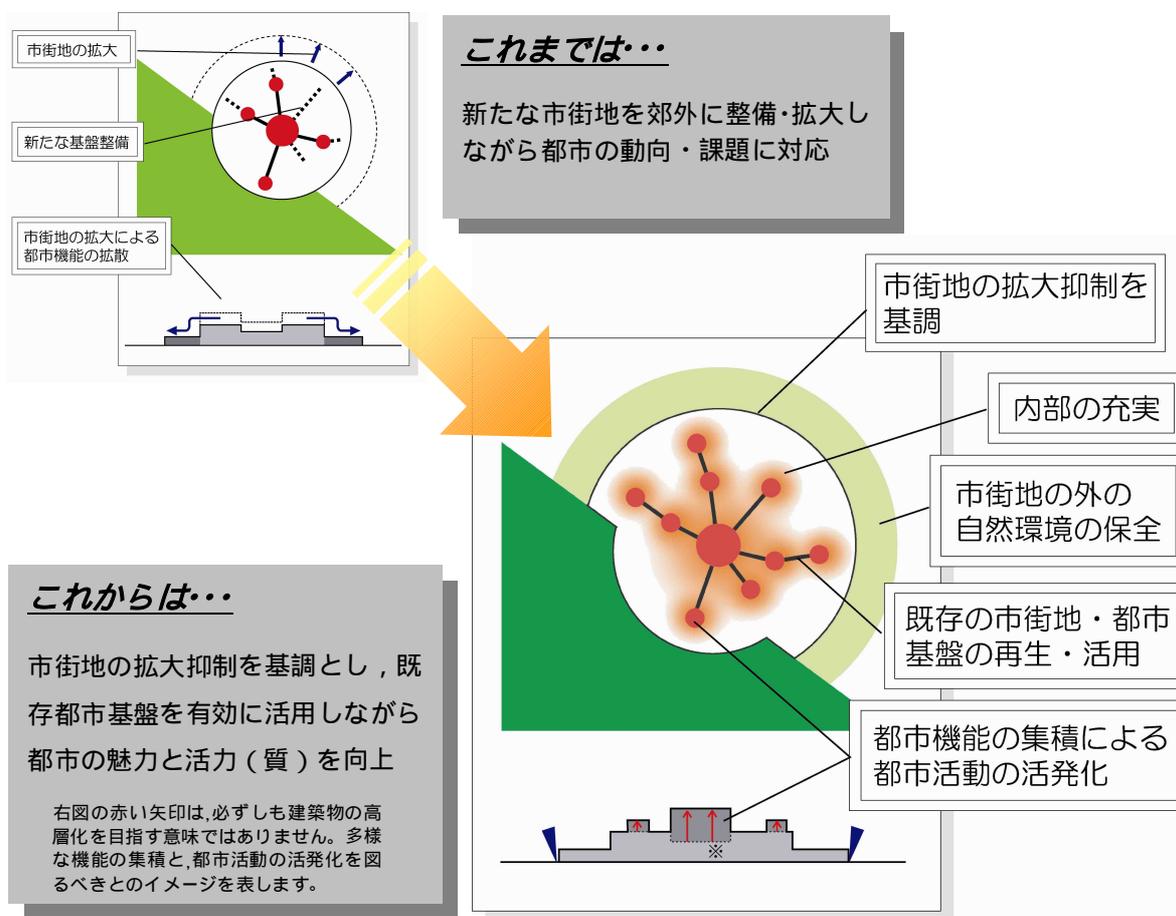


図 都市計画マスタープラン概念図

(4) 都市計画道路見直しの必要性

札幌市の都市計画道路は、他都市に比べ高い整備率となっているものの依然として未着手路線が存在し、それらの中には都市計画決定後 20 年以上経過している路線も含まれ、沿道地域の土地利用を長期間制限しております。

さらに、人口減少・高齢化の進展、都市計画道路整備進捗の鈍化に加え、コンパクトシティへのまちづくりの方針転換とそれに伴う新たな交通体系の構築等を踏まえると、全市的な観点での都市計画道路の必要性を検証することが急務であると考えます。

そこで、未着手となっている都市計画道路の状況を的確に把握し、将来の交通サービス水準をも見据えたなかで、既存計画の廃止も含めた適切な見直しを行う必要があります。

3 . 見直しの基本的な考え方

(1) 見直しの進め方と見直し方針の範囲

札幌市における見直しの流れ(全体構成)は、次頁に示すように、先ず、交通機能に着目した全市一律の基準に基づき見直しの検証を行うとともに、個別路線を検討するための視点を整理します【全市的な検討】。次に、沿道住民の方々の意向を踏まえ、個別路線の検討を行い、都市計画として定めるための変更案を策定することとします【個別路線の検討】。

そのうえで、本方針の範囲としては、以下に示す4項目とします。

見直し検討対象とすべき条件

都市計画の経緯や状況を踏まえた検討対象区間分類の視点

分類ごとの見直しのための評価指標・基準

個別路線を検討するための視点

【都市計画道路ネットワークとしての全市的な検討】

未着手路線を市内都市計画道路ネットワークを構成する部分(区間)として捉え、道路の最も基本的な機能である交通機能を道路網(ネットワーク)として評価するための指標を設定し、全市一律の基準で検証を行うこととします。

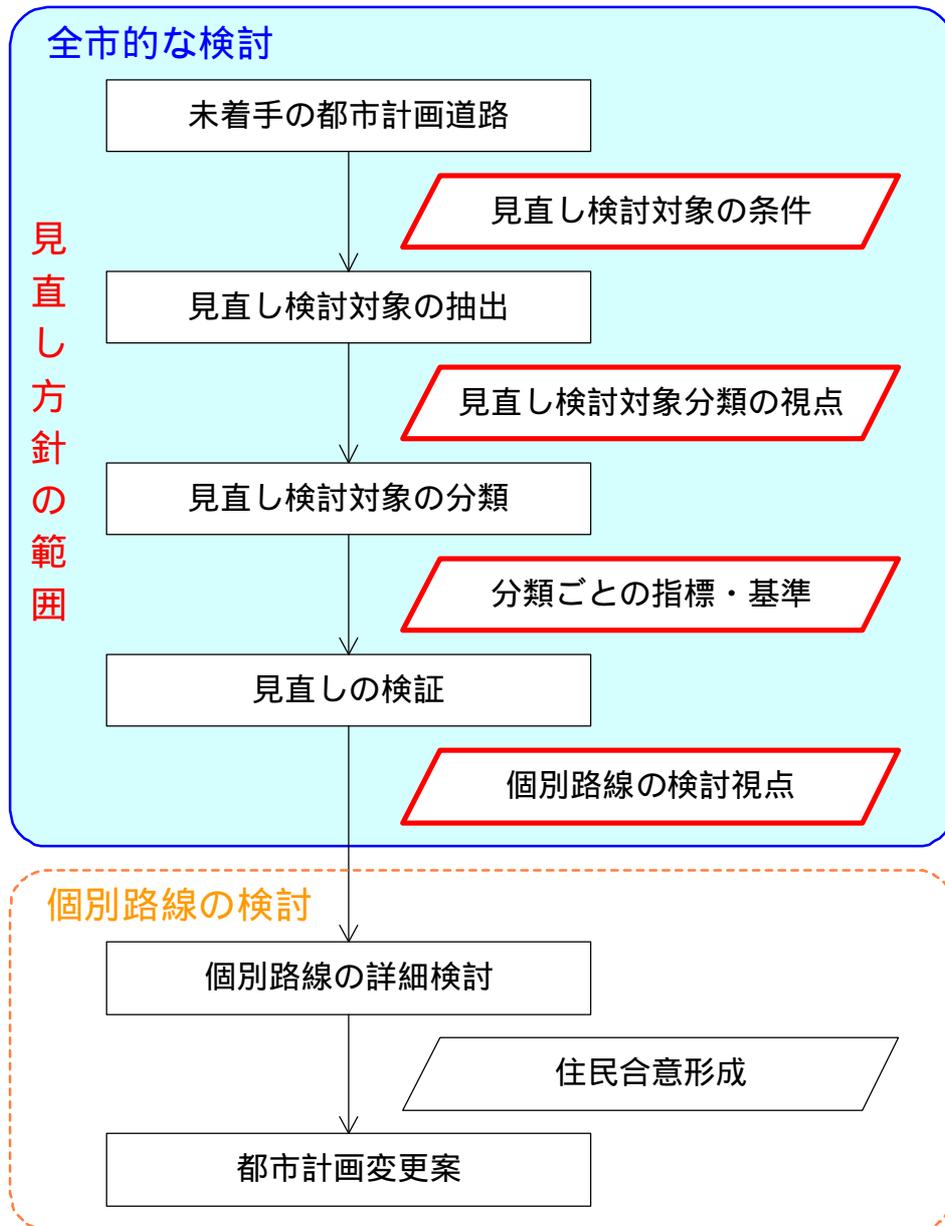
特に、将来の札幌市内交通量等を見据えたうえで、今後、未着手路線が担うべき交通機能の精査を行い、都市計画道路網全体としての適切な交通サービス水準を確保したなかで、既存施設を有効に活用した見直しの方向性を明らかにします。

【沿道地域の実情に応じた個別路線の検討】

都市計画道路は、沿道地域の円滑な交通機能確保のみならず、まちづくりなどにより地域の価値を高めていく活性化に資するとともに、交通事故軽減などの安全性の向上にも寄与します。一方、都市計画道路が位置する地域の歴史的背景や人口・まちづくりの動向など、沿道地域の状況は様々であり、全市一律の基準による検証では地域ニーズを的確に反映することは困難です。

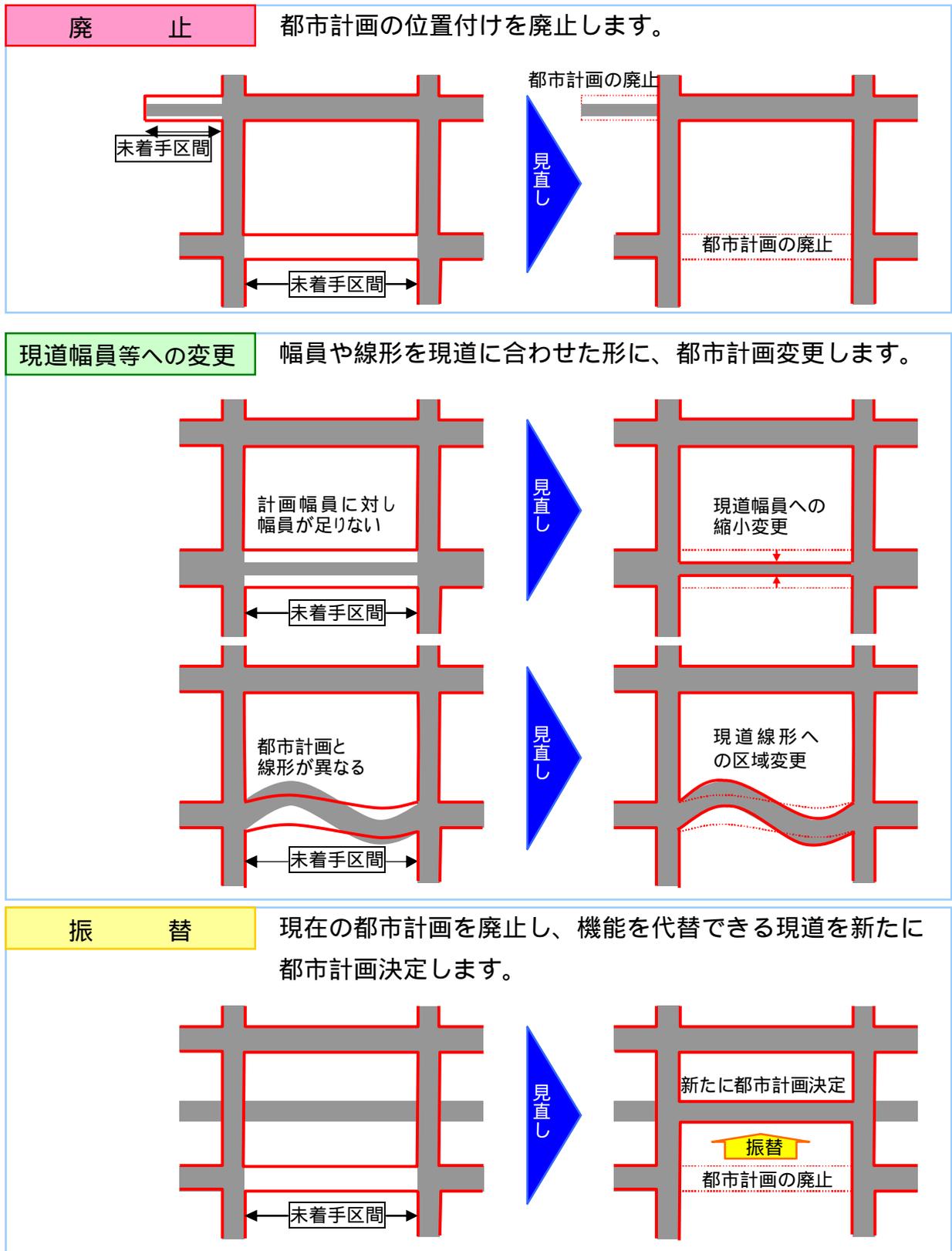
そこで、個別路線を詳細に検討するための視点を整理し、全市一律の指標・基準により導出された見直しの方向性それぞれについての留意すべき事項を明らかにし、沿道住民の意向など地域ニーズを踏まえた見直しを進めていくこととします。

見直しの流れ



(2) 見直しのパターン

見直しの方法としては以下のパターンを考えます。



4 . 見直し検証方法

(1) 見直しの検討対象

見直しの検討対象とするのは、未着手の幹線街路のうち以下のものを除外した区間とします。

ただし、一定期間経過後に除外要件を満たせなくなった場合には、本方針により見直しを行うこととします。

1) 主要幹線道路等

札幌市の骨格幹線道路である 2 連携 1 環状 1 バイパス 1 1 放射道路^{注)}は「札幌市都市計画マスタープラン」の中で整備を推進することとされています。

また、これ以外の国道に加え、周辺市町と連絡する道路については、広域的な交通を確保する観点から、見直し対象から除外するものとします。

注) 骨格幹線道路は巻末参考資料 1.を参照

主要幹線道路 (2 連携 1 環状 1 バイパス 1 1 放射道路)

国道

周辺市と連絡する道路

2) 事業化を検討中の区間

都市施設の都市計画決定の目標年次は概ね 20 年後とされており、目標年次までに概ねの事業を行うことが前提となっています。

したがって、都市計画決定から 20 年を経過していない路線は、見直し対象から除外するものとします。

また、近接する区間が事業中であり、事業の進捗状況や地元調整などのためにまだ事業には着手されていないものの、当該区間についても事業部局で着手を検討中の箇所については、見直し対象から除外するものとします。

都市計画決定後 20 年未満

路線の一部が事業中で当該区間についても事業の実施を検討中の箇所

(2) 見直し検討対象区間の分類

幹線街路の未着手区間から、(1)の区間を除外した見直し検討対象区間は、都市計画決定の経緯及び未着手の状況から次のように分類できます。

1) 都市計画決定の経緯

・市街化区域の拡大に備え都市計画決定された区間

これらの道路は、都市計画決定時点での整備の必要性は低いものの、将来、市街化区域が拡大した場合に、当地区での街づくりや交通処理としての幹線道路が必要となるため、事前に道路区域を担保するものとして計画されている。このため、外縁部が開発されるまでは、終点付近が未着手区間となっている場合がある。

2) 未着手の状況

・現道が存在し、都市計画に必要な車線数が確保されている区間

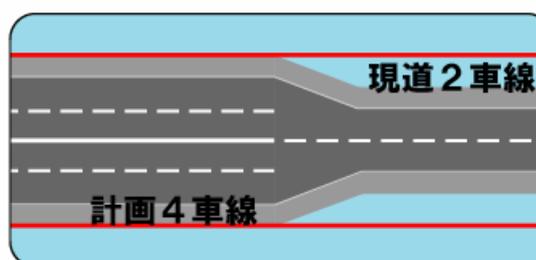
これらの道路は、右図の例示のように、都市計画として定めた車線数は確保され、交通機能が確保されているものの、幅員等がわずかに確保されていない状況となっている。



都市計画道路は、自動車の交通機能の他に、歩行者や自転車のための交通機能等様々な機能が求められることから、これら機能が十分に確保できていない可能性がある。

・現道が存在しない、或いは現道では都市計画に必要な車線数が確保されていない区間

これらの道路は、都市計画道路に現道が存在しないか、右図の例示のように、都市計画として必要な車線数が現道では確保されていない(計画4車線に対して現道が2車線)ため、都市計画として定めた交通機能が、当該区域で確保されていない状況となっている。



(3) 見直しのための評価指標・基準と個別路線を検討するための視点

前述した見直し検討対象区間の分類ごとに、見直しのための評価指標及び基準を設定します。更に、地域の実情に即した見直しを進めていくため、個別路線を検討するための視点について整理します。

・市街化区域の拡大に備え都市計画決定された区間

見直しの方法

現在の都市計画マスタープランでは、市街化区域の外縁的拡大の抑制を基調としており、今後も外縁部での開発が見込めません。

したがって、評価指標に該当する未着手区間は基本的に「**廃止候補**」とします。

見直しの指標・基準

《指標》	市街化区域界を終点とする都市計画道路の終点部分が未着手の場合
《基準》	-

個別路線を検討するための視点

市街化区域界が市域界と近接している場合には、広域的な観点からの周辺市町への影響を検討することとします。

・現道が存在し、都市計画上必要な車線数が確保されている区間

見直しの方法

未着手区間の中には、現道区域と都市計画道路が僅かに異なる場合（現道幅員と計画幅員の差が小さいものや、現道線形と都市計画の線形が異なるもの）が存在し、このような場合には、現道が都市計画道路としての機能を概ね満足しているため、費用対効果が望めずに今後も事業実施が困難な路線が存在しています。

したがって、現道で概ね都市計画道路の機能を満足している場合については、**現道幅員等への変更候補**とします。

見直しの指標・基準

《指標》	現道区域において都市計画道路の機能が概ね確保される
《基準》	<p>現道幅員が道路構造令に基づく最小幅員（下表）に比べ幅広となっている。ただし、現道が以下の 1)～3)のいずれかに該当する場合は、同表「歩・車道機能の充実」欄を用いることとする。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 通学路に指定されている 2) 沿道に主要施設が立地している <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共施設、教育施設、医療・福祉施設、公園・体育館、文化施設、集会施設 ・ 大規模商業店舗、商店街 ・ 大規模店舗の立地可能性（沿道の用途地域：商業、近隣商業、準工業地域） 3) バス路線となっている

表 道路構造令に基づく最小幅員

道路種別	車線数	最小幅員	歩・車道機能の充実
			通学路、主要施設、バス路線
4種1級	2	12.5m	14.5m
	4	19.0m	21.0m
4種2級	2	12.0m	14.0m
	4	18.0m	20.0m

注) 最小幅員設定方法は巻末参考資料 2.を参照

個別路線を検討するための視点

現道幅員と都市計画道路の幅員が異なる場合については、道路構造令にもとづく最小幅員を基準としつつも、歩・車道機能の充実を図った幅員基準の弾力的な運用を行い、地域の実情に応じて検討することとします。

また、現道線形と都市計画道路の線形が異なる場合には、道路構造令に基づく曲線半径を基本とした上で、当該道路の交通事故発生状況など地形や交通状況に応じた安全性、円滑性の確保について検討することとします。

- ・現道が存在しない、或いは現道では都市計画上必要な車線数が確保されていない区間

見直しの方法

未着手区間は、当初期待されていた交通機能（車線数）が確保されていないため、当該区間が受け持つ交通機能を周辺道路が代替している状況にあります。

このような場合で、周辺道路での混雑が見られない状況においては、未着手区間の必要性の低下や整備による費用対効果が望めないことにより、今後も事業実施が困難となっている場合があります

したがって、当該区間に求められる交通機能が現況の都市計画道路網で確保されているかの検証を行います。（１．交通機能の検証）

現道が存在しない未着手区間では、現在整備済みの都市計画道路網だけで、将来の交通需要に対応できる場合は、**廃止候補**とし、現道では都市計画上必要な車線数が確保されない区間では、車線数を減少させても、将来交通需要に対応できる場合には、車線数を減少させることとし、車線数が確保される区間として再検討を行います。

また、現況の都市計画道路網だけでは確保されない場合については、さらに周辺の都市計画道路以外の現道で交通機能が代替できるか確認し（２．代替性の検証）代替道路が存在する場合は**振替候補**とします。

見直しの指標・基準

【1 交通機能の検証】

《指標》	現在の都市計画道路網（当該区間の廃止、又は、車線数の減少）において、将来交通需要に対応できる。
《基準》	P T 調査 ^{注1）} 結果に基づく将来交通需要において、現在整備済みの都市計画道路網（現道がない場合は当該区間の廃止、現道では車線数が足りない場合は当該区間の車線数の減少）で、周辺道路網に混雑度 ^{注2）} 1.25 以上の区間が発生しない。

注1）P T 調査（パーソントリップ調査）

どのような人が、どのような目的で、どのような交通手段で移動しているかを把握する調査（H18 年実施）

この調査結果から将来の人の動きを予測し、交通需要の推計を行うことができる。

注2）混雑度 = 交通量 / 交通容量

混雑度	交通状況
1.0 未満	昼間 12 時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0 以上 ~ 1.25 未満	昼間 12 時間のうち道路が混雑する可能性のある時間が 1 ~ 2 時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25 以上 ~ 1.75 未満	ピーク時はもとより、ピーク時間を中心として渋滞する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる。
1.75 以上	慢性的な混雑状態を呈す。

【 2 . 代替性の検証】

《指標》	周辺に機能を代替できる道路が存在する
《基準》	見直し検討対象区間と同一の役割（起終点、通過する地域、車線数）を有する現道が存在し、この道路が「現道幅員等への変更候補」の見直し基準（p.16）を満足している。

個別路線を検討するための視点

現況の道路網で将来交通需要に対応できる場合（廃止・変更候補）は、隣接する周辺の都市計画道路において、現況の交通需要が特定の路線に偏っていないか、また、隣接都市計画道路間の断面交通量（路線別交通量の総和）が交通容量を大きく上回っていないか確認します。

周辺の現道が機能を代替できる場合（振替候補）は、都市計画道路以外の道路を都市計画決定した場合の費用対効果、交通導線に加え、歴史的・文化的資産や自然的資産、地域コミュニティなどの地域の価値を支える資産・資源に与える影響についても検討することとします。

(4) 見直しフロー

未着手の幹線街路について、以下のフローにもとづき見直しを行います。

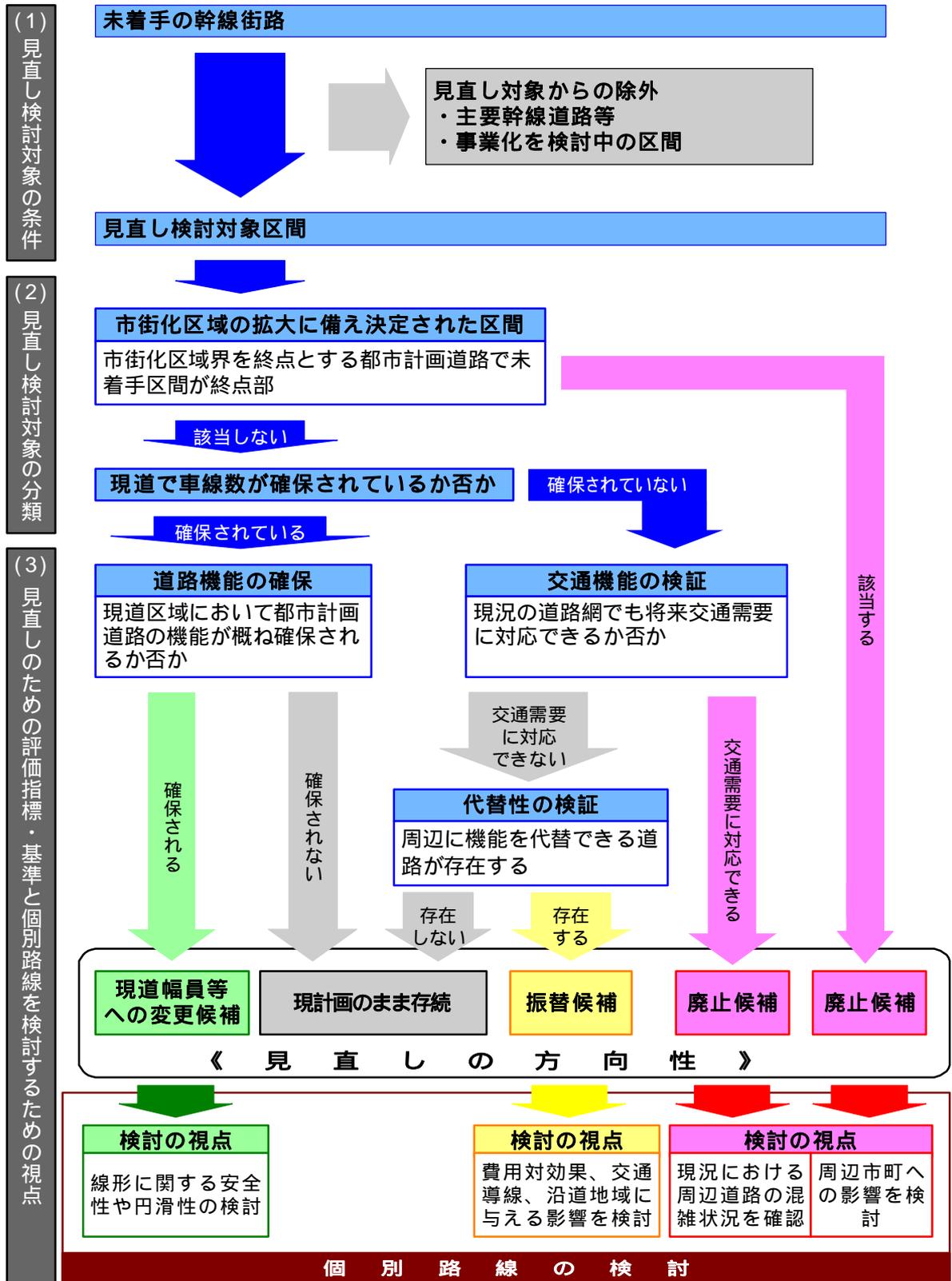


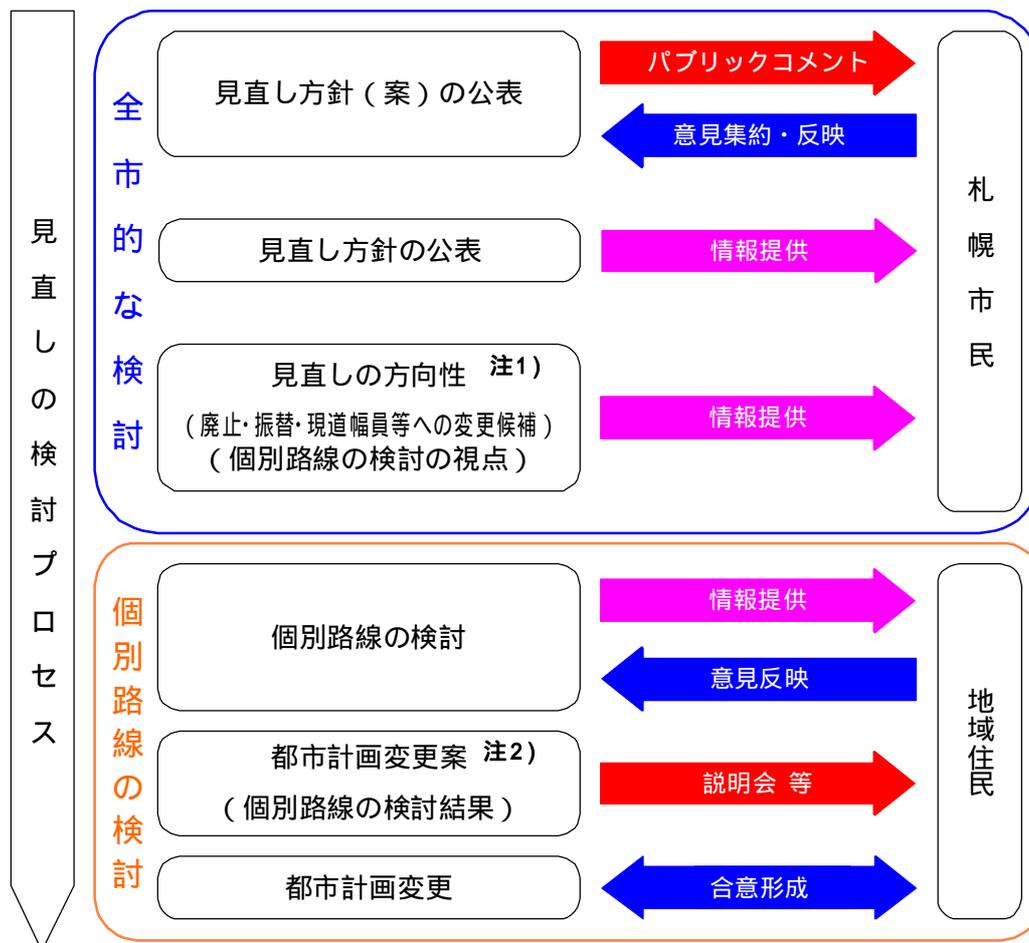
図 見直しフロー

5 . 市民合意形成

都市計画道路においては、当該区域に建築制限がかかるなど沿道住民に直接的な影響が生じるものであり、その計画の見直しにあたっては、市民の方々の理解と協力が不可欠です。

したがって、見直し検討プロセスの各段階において、パブリックコメント等により積極的に情報提供を行い、考え方やその結果を周知していくとともに、市民の方々の意見を収集し、見直しの検討プロセスに適宜、反映させていくこととします。

そこで、市民合意形成のあり方として、公平性の観点から、見直しを実施する目的、背景及び見直し方法（指標及び基準）など初期の段階から全市的に情報を提示します。また、個別路線の検討にあたっては、検討段階から住民意見を反映させるなど、沿道住民・地域住民に対する理解醸成に努めていきます。

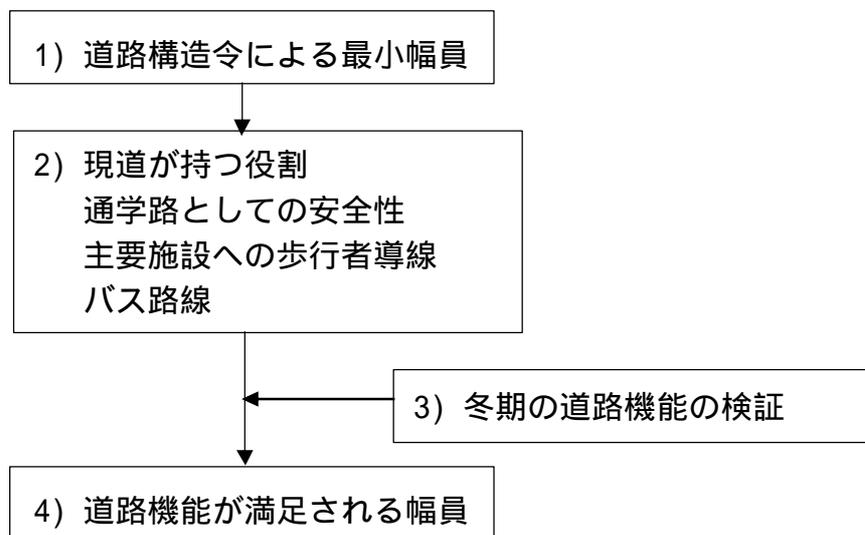


注 1) 見直しの方向性：「廃止候補」「振替候補」「現道幅員等への変更候補」を示し、それぞれについて個別路線の検討の視点を整理したもの

注 2) 都市計画変更案：地域住民の意見を踏まえ、具体的な幅員・線形の変更案、ルートの変更案を図示したもの

2. 道路構造令に基づく最小幅員の設定

(1) 最低限の幅員（最小幅員）の考え方フロー



1) 道路構造令による最小幅員

道路構造令においては、道路種別ごとに車道部及び歩道部で以下のような各幅員の値が示されている。

・車道部

車線幅員

道路種別	標準値
4種1級	3.25m
4種2級	3.00m

路肩幅員

最小幅員：0.5m（側方余裕のための最小幅）

・歩道部

歩道幅員

最低幅員として下表の2.0mを最小の基準として用いる。

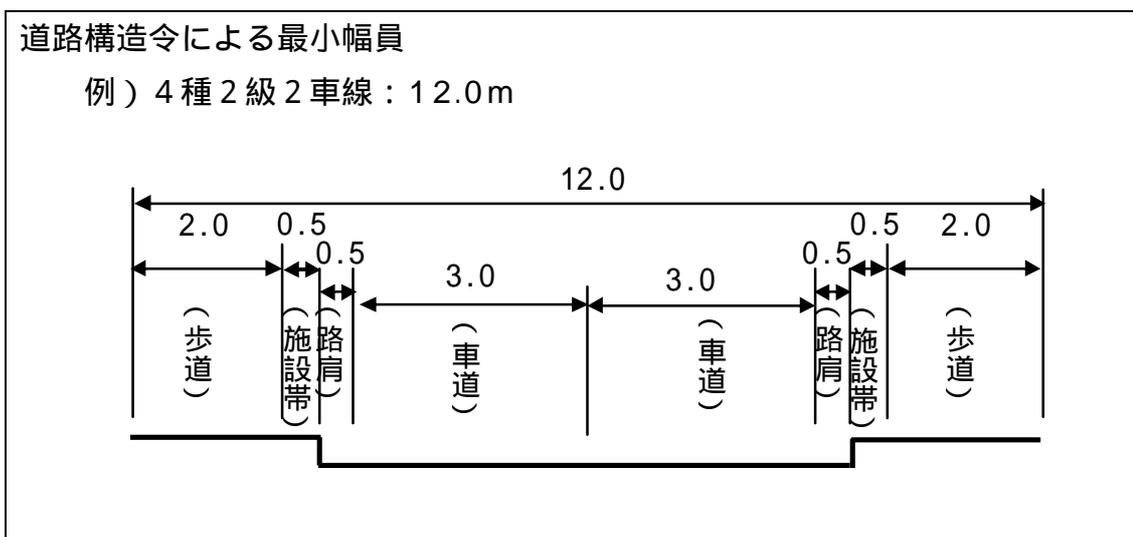
最低幅員	歩道	自歩道
歩行者の交通量が多い場合	3.5m	4.0m
その他の場合	2.0m	3.0m

施設帯幅員

最小幅員：0.5m

これらの最小幅員を合計すると、それぞれの道路種別、車線数による最小幅員は次表のとおりとなる。

道路種別	車線数	最小幅員	備 考
4種1級	2	12.5m	車道部：7.5m 歩道部 5.0m
	4	19.0m	車道部：14.0m 歩道部 5.0m
4種2級	2	12.0m	車道部：7.0m 歩道部 5.0m
	4	18.0m	車道部：13.0m 歩道部 5.0m



2) 現道が持つ役割

道路構造令による最小幅員をみたすことが必要最低条件となるが、これに加え、個々の現道が持つ役割に応じ、車道部、歩道部それぞれに充実を図る必要性について検討を行う。

通学路としての安全性

通学路に指定されている現道については、通学者の安全性確保の観点から、最小幅員よりも広い歩道を確保する必要となる。

歩道幅員を最小幅員より1m広い3.0mとする

主要施設への歩行者導線

公共施設などの主要施設が沿道に立地している、あるいは、主要施設への導線となっている場合については、歩行者の円滑性の確保のため、最小幅員よりも広い歩道を確保する必要がある。

歩道幅員を最小幅員より 1m 広い 3.0m とする

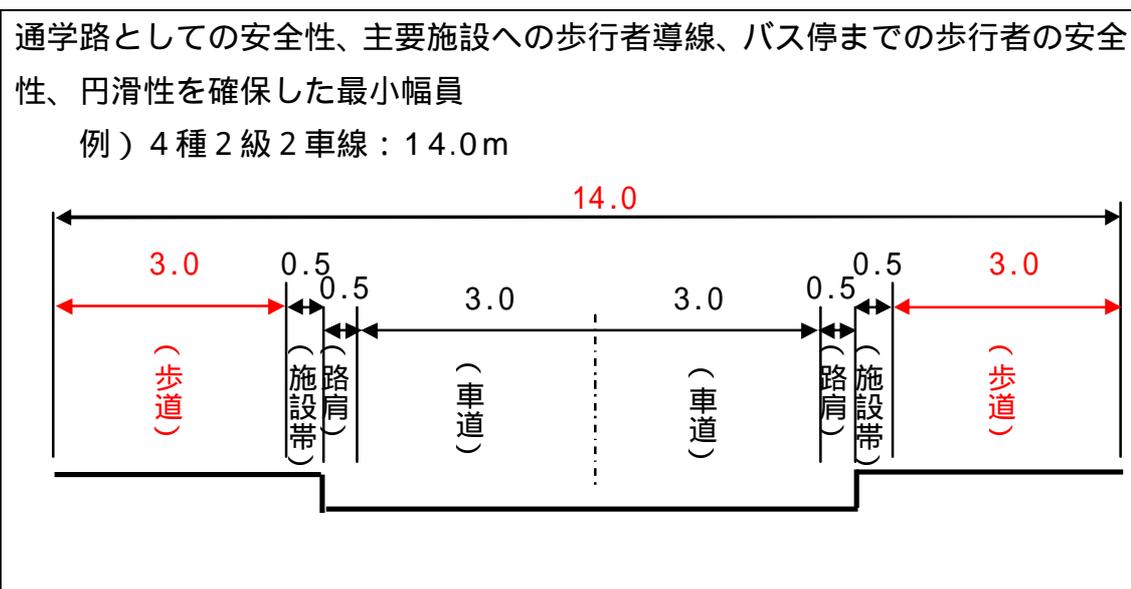
ここでの主要施設としては、地域サービスを提供している施設として、以下を考える。

- ・ 公共施設、教育施設、医療・福祉施設、公園・体育館、文化施設、集会施設
- ・ 大規模商業店舗、商店街
- ・ 大規模店舗の立地可能性（沿道の用途地域：商業、近隣商業、準工業地域）

バス路線

バス路線となっている場合には、バス停までの歩行者の安全性、円滑性の確保のため、最小幅員よりも広い歩道を確保する必要がある。

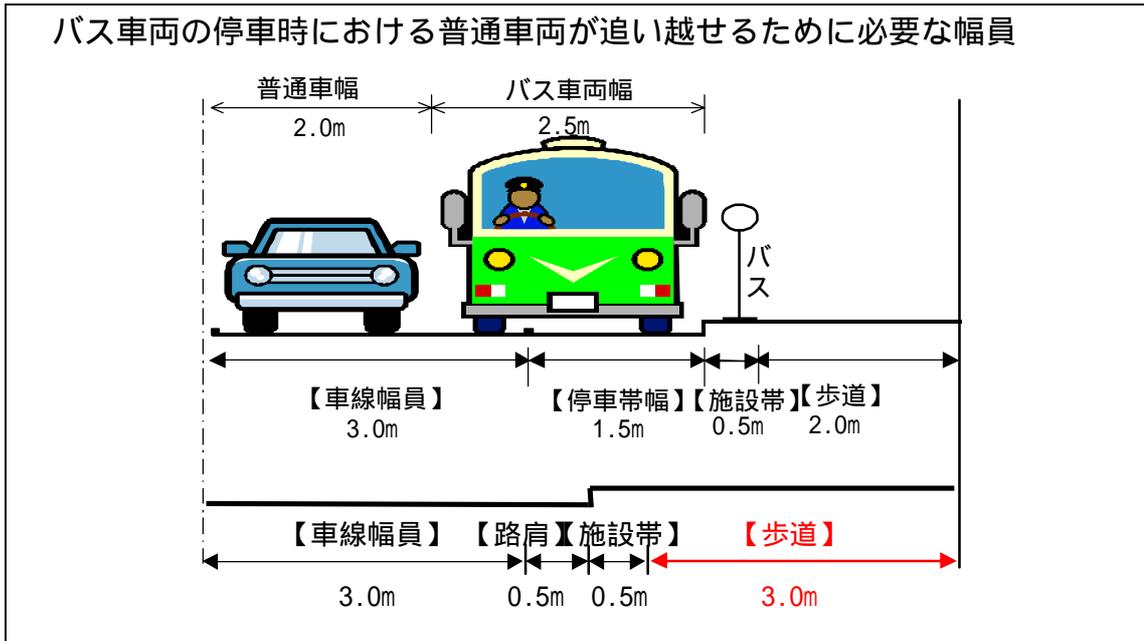
歩道幅員を最小幅員より 1m 広い 3.0m とする



車道幅員確保の検証

バス路線では、歩行者の安全に加えバス停留所においては、乗降によるバス停車時の車道への影響を最低限に抑えることが望まれる。そのためには、車道の側方余裕を確保する必要がある。

歩道幅員を 3m とすることにより、バス停留所においては、1.5m の停車帯を確保しても 2.0m の最小歩道幅員の確保が可能となる。



3) 冬期の道路機能の検証

2)で設定した現道が持つ役割を考慮した最小幅員について、冬期の道路機能の確保について検証を行う。

冬期においては、除雪の雪だまりによって歩行空間が狭くなり、歩行者の安全性が低下するため、前述の歩行者の安全を確保すべき道路においては、雪だまり（堆雪幅）を考慮した歩道を確保する必要がある。

道路構造令の適正な運用を図ることを目的とした「道路構造令の解説と運用」においては、「冬期歩道の有効幅員は2.0m以上確保できるように計画することが望ましい。」としており、また、堆雪幅の最低幅を1.50mとして定めている。

歩道幅員を3.0mとすることで、冬期においても2.0mの最小幅員の確保が可能となる。

