

第3回京都府道路関係 条例検討委員会資料

平成24年5月2日

京都府建設交通部

道路計画課・道路管理課

目次

(報告)

- ◆今後のスケジュールについて
- ◆第2回委員会の主な意見について

(議事)

- ◆パブリックコメントの結果及び条例(案)について
 - ・道路構造令
- ◆パブリックコメント(実施案)について
 - ・標識令
 - ・道路移動等円滑化基準

1-1 今後のスケジュール

第2回検討委員会時点のスケジュール

平成23年11月 8日	第1回検討委員会
平成24年 1月13日	第2回検討委員会
2~3月	パブリックコメント
4月	第3回検討委員会
6月	京都府議会6月定例会 条例(案)上程

変更スケジュール

平成23年11月 8日	第1回検討委員会
平成24年 1月13日	第2回検討委員会
3月28日 ~4月17日	パブリックコメント (道路構造令)
5月 2日	第3回検討委員会
6月	京都府議会6月定例会 条例(案)(道路構造令)上程
6月~7月	パブリックコメント (標識令、円滑化基準)
8月	第4回検討委員会
9月	京都府議会9月定例会 条例(案)(標識令、円滑化基準) 上程

【理由】

参酌基準となる政省令の制定が遅れたため。

当初H23.11月中 →

道路構造令	H23.12.26
標識令	H24. 2.27
円滑化基準	H24. 3. 1

2-1 第2回委員会の主な意見

1. パブリックコメントでは図や写真を掲載した参考資料も提供し、府政に関心を持って頂けるようわかりやすい資料とすることが大事



パブリックコメントで反映

2. 自転車対策はハードとソフトを組み合わせた取り組みが大事



京都府条例で対応
(道路構造令)



・京都府警との連携
・マナー向上対策

3. 1.5車線の道路整備の用語の意味がわかりにくい。
1.5車線の道路整備は積極的に進める必要がある。



独自基準を設けず、
国の基準を踏襲

3-1 パブリックコメントの結果及び条例(案)【道路構造令】

パブリックコメントの結果

募集期間	平成24年3月28日(水)～4月17日(火)	
意見件数	10件(8人)	
意見項目	項目	件数
	自転車に配慮した路肩の基準	4件
	歩道幅員に関する基準	2件
	舗装の基準 (雨天時の安全対策)	1件
	その他	3件

3-2 パブリックコメントの結果及び条例(案)【道路構造令】

府条例案① 自転車の走行に配慮した路肩の基準

自転車道を設けない道路の路肩の幅員は、交通及び地形の状況等を勘案し、自転車の走行に配慮して定めるようにします。

路肩とは、道路の主要構造物を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分です。



整備前



《整備のイメージ》

整備後



3-3 パブリックコメントの結果及び条例(案)【道路構造令】 府条例案① 自転車の走行に配慮した路肩の基準に対する意見

意見要旨

1. 道路計画において、どのような場合に路肩で対応するのか、自転車道や自転車歩行者道にするのか、方向性を示すことが望ましい。

2. 本条例では、路肩の着色幅、色、側溝の形状等に具体的な規格を定めるのか。

自動車の自転車走行部への進入や自転車との接触事故等での罰則は想定しているのか。

意見に対する府の考え方

運用マニュアルを策定することとしています。

運用マニュアルを策定することとしています。

自転車走行部は道路交通法上の自転車通行帯を想定しており、罰則が課せられるものと考えています。

3-4 パブリックコメントの結果及び条例(案)【道路構造令】 府条例案① 自転車の走行に配慮した路肩の基準に対する意見

意見要旨

3. 自転車走行に配慮した路肩整備の規定は延長が細切れではかえって危険であり、連続して整備する必要がある。

4. 現在設置されている自転車専用レーンの区間は短く、十分な効果が出ていない。接続する国道や市町村道の管理者と協調して整備を進めていく必要がある。

意見に対する府の考え方

地域の状況等を勘案し、連続性が確保できるよう整備を進めます。

また、関係機関と協調して整備を進めます。

3-5 パブリックコメントの結果及び条例(案)【道路構造令】

府条例案② 自転車歩行者道及び歩道の幅員の基準

ア 基準政令では歩道等の「幅員」の基準を定めていますが、京都府では歩道等の「有効幅員」の基準を定め、人や車いすがスムーズに移動することのできる歩道整備を行うこととします。

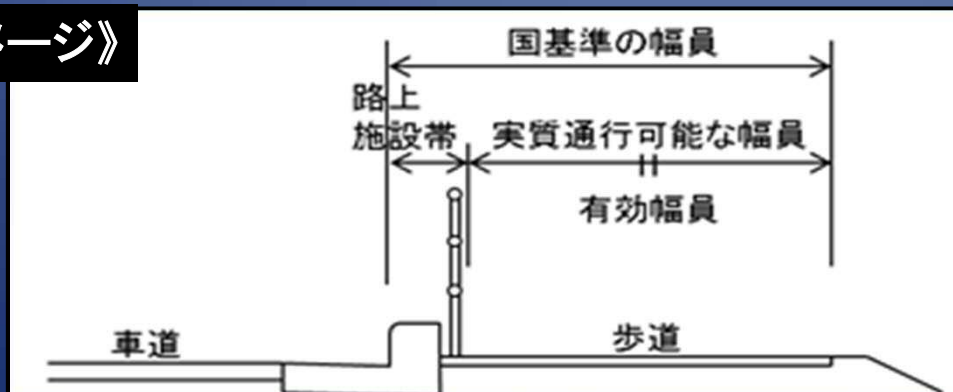
※)有効幅員・・・歩道及び自転車歩行者道の幅員から、路上施設や横断歩道橋等を設置するために必要な幅員を除いた幅員

イ 自転車歩行者道の有効幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては4メートル以上、その他の道路にあつては3メートル以上とします。

ウ 歩道の有効幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては3.5メートル以上、その他の道路にあつては2メートル以上とします。

エ ウに示す有効幅員を確保することができない場合でも、歩行者の交通量が特に少ない区間については、柵の設置等歩行者の安全のために必要な措置を講じた上で、歩道を設置することができることとします。

《整備のイメージ》

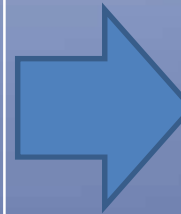


3-6 パブリックコメントの結果及び条例(案)【道路構造令】 府条例案② 自転車歩行車道及び歩道の幅員の基準に対する意見

意見要旨

5. 道路案内板の支柱、ガードレール、街灯など設置幅を設計段階で予測できるのか疑問

それぞれの施設を想定した幅を規定しておき、それを追加するほうが設計しやすい。



意見に対する府の考え方

現状の歩道等においては、想定した幅を越えて施設が設置され、歩行者等が通行できる幅が狭くなっている場合があります。

今回の条例では、可能な限り施設の設置幅を把握し、設計に反映するとともに想定を超える施設の設置を行う場合においては、設置場所や方法も工夫して実際に通行可能な幅を確保することとします。

3-7 パブリックコメントの結果及び条例(案)【道路構造令】 府条例案② 自転車歩行車道及び歩道の幅員の基準に対する意見

意見要旨

6. 「歩行者通行量が特に少ない区間」について、具体的な交通量の基準。

既存市街地で、歩行者はあるが歩道幅員が狭く、沿道建物等により拡幅が困難な場合の対策方法や、暫定的・段階的な対応方法は。



意見に対する府の考え方

運用マニュアルを策定することとしています。

交通量が多く、用地確保が困難な場合、応急措置として基準によらない改築を行うことができる規定を設けており、早急に対策が必要な箇所については、緊急的に対策を検討します。

3-8 パブリックコメントの結果及び条例(案)【道路構造令】

府条例案③ 舗装の基準

トンネルを除き、第4種の道路(都市部の道路)だけでなく地方部の道路についても、道路の存する地域、沿道の土地利用及び自動車や歩行者の交通の状況を勘案して必要があると認められる場合においては、その舗装は、雨水を道路の路面下に円滑に浸透させ、かつ、道路交通騒音の発生を減少させることができる構造とします。ただし、道路の構造、気象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、この限りでないこととします。

《整備のイメージ》

雨水を浸透させる舗装 施工前



雨水を浸透させる舗装 施工後



3-9 パブリックコメントの結果及び条例(案)【道路構造令】 府条例案③ 舗装の基準に対する意見

意見要旨

意見に対する府の考え方

7. 近年のゲリラ豪雨等では舗装表面に水がたまるなど排水性舗装のみでは解決できない状況も生じていると思われ、側溝の整備や適切な横断こう配等、道路構造令と同じ基準で十分か検討が必要。



排水性舗装については、一般的な状況での道路の安全性の向上が目的であり、ゲリラ豪雨のような特殊な状況での対策については、河川、下水道等の整備も含めた総合的な検討が必要と考えております。

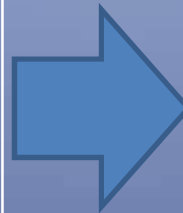
3-10 パブリックコメントの結果及び条例(案)【道路構造令】 ～ その他の意見 ～

意見要旨

8. 自転車道は国に準じて自転車がすれ違うことができる道にするのですか。

現道で左端を整備する場合、一方通行なら1mで良いのですか。

オートバイの走行空間が減り危険になると思うがこれは道路構造の問題ではなく自転車、バイクのマナーが重要。



意見に対する府の考え方

自転車道については、原則として、双方向通行可能な道路として整備することとしています。

自転車レーンとして路肩を整備する場合は、一方通行となります。なお、自転車の走行には、1m以上の幅が必要であり、今後、自転車レーンの幅員については、安全性も踏まえ、運用マニュアルを策定することとしております。

オートバイについては、車道を走行するもので、自転車が走行する路肩とは異なっており、自転車レーンを整備することで、オートバイの走行空間が減ることはありません。

3-11 パブリックコメントの結果及び条例(案)【道路構造令】 ～ その他の意見 ～

意見要旨

9. 新たに道路を作る場合はこの基準により安全性に配慮されると期待するが、今ある道路にも適用されるのか。

市町村道にも適用されるのか。市町村道等も含め、府内の道路を統一したルールにより道づくりを管理されることを期待。

10. 今回の条例案と同時に自動車と自転車の安全対策も考える必要がある

意見に対する府の考え方

今回策定する条例は、国の基準と同様、道路を新設し、又は改築する場合に適用する基準であり、今ある道路についても、改築する場合は適用することになります。

市町村道については、それぞれの管理者が、地域の特徴や課題に対応した条例を策定することになりますが、府条例の考え方や内容については、市町村の条例化の参考となるよう周知します。

自動車と自転車の安全対策については、交通マナーの向上や交通規制と組み合わせた対応が必要であり、警察と連携していきます。

3-12 京都府条例(案)【道路構造令】

条例案① 自転車の走行に配慮した路肩の基準

自転車道を設けない道路の路肩の幅員は、交通及び地形の状況等を勘案し、自転車の走行に配慮して定めるようにします。

条例案② 自転車歩行者道及び歩道の幅員の基準

ア 基準政令では歩道等の「幅員」の基準を定めていますが、京都府では歩道等の「有効幅員」の基準を定め、人や車いすがスムーズに移動することのできる歩道整備を行うこととします。

※)有効幅員・・・歩道及び自転車歩行者道の幅員から、路上施設や横断歩道橋等を設置するために必要な幅員を除いた幅員

イ 自転車歩行者道の有効幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては4メートル以上、その他の道路にあつては3メートル以上とします。

ウ 歩道の有効幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては3.5メートル以上、その他の道路にあつては2メートル以上とします。

エ ウに示す有効幅員を確保することができない場合でも、歩行者の交通量が特に少ない区間については、柵の設置等歩行者の安全のために必要な措置を講じた上で、歩道を設置することができることとします。

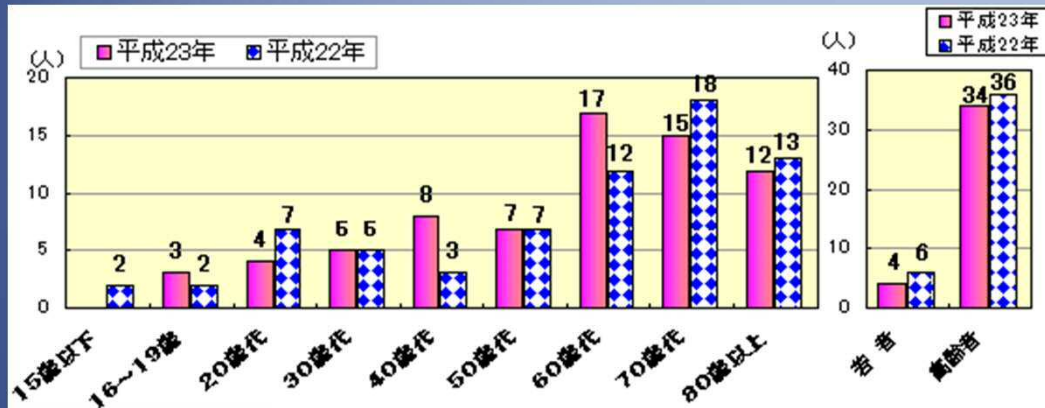
条例案③ 舗装の基準

トンネルを除き、第4種の道路(都市部の道路)だけでなく地方部の道路についても、道路の存する地域、沿道の土地利用及び自動車や歩行者の交通の状況を勘案して必要があると認められる場合においては、その舗装は、雨水を道路の路面下に円滑に浸透させ、かつ、道路交通騒音の発生を減少させることができる構造とします。ただし、道路の構造、気象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、この限りでないこととします。

(※) 法律担当部局との調整により、文言は変更することがあります。

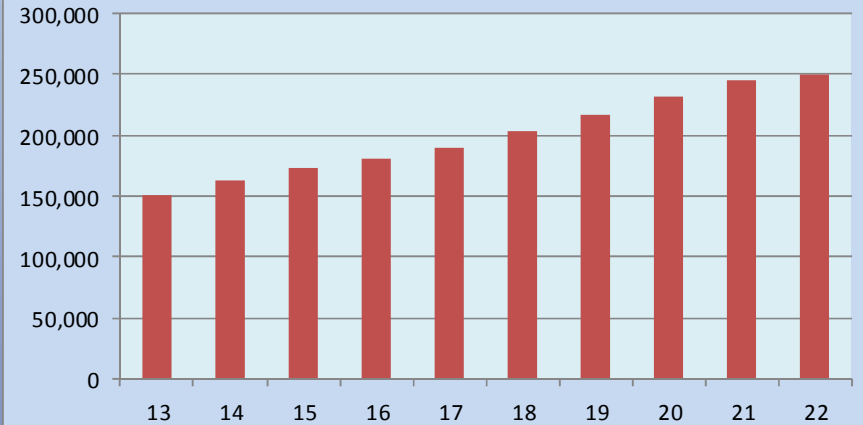
4-1 パブリックコメント(案)について 標識令

年齢別交通事故死者数



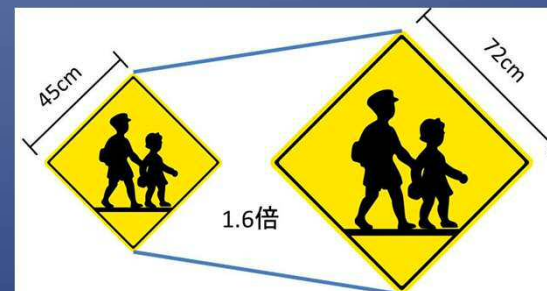
交通事故死者数の約半分が高齢者

高齢者(65歳以上)の免許保有者の推移



高齢者免許保有者は急増

誰もが分かりやすい標識整備が必要



4-2 パブリックコメント(案)について 標識令

- ・文字の大きさの基準値を大きくすることについては、現行基準で拡大可能
- ・警戒標識の寸法の標準値を大きくすることは、現行基準で拡大可能

京都府
条例では



標識令(平成24年2月27日公布)(参酌する省令)と同様とします。

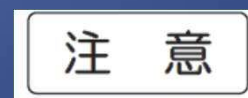
案内標識



警戒標識



補助標識



5-1 パブリックコメント(案)について 道路移動等円滑化基準

歩道の段差や
隙間が移動の
支障に！



より段差等の少ない歩道整備が必要

第1回及び第2回委員会での意見

1. 段差、横断勾配のついた歩道など車いすが通りにくい歩道がある。
2. グレーチングやマンホール等滑りやすいので対策が必要
3. 車いすのみならず、ベビーカーの安全通行に配慮する視点も必要

京都府条例で対応
ただし、
視覚障害者の安全確保の
ため、歩道と車道の段差
については引き続き検討

5-2 パブリックコメント(案)について 道路移動等円滑化基準

京都府
条例では

■段差や勾配が少なく車いすやベビーカーが移動しやすい歩道整備を行うため

- 車道に対する歩道の高さが5cmを原則とし、横断勾配がほとんど生じない構造にします。
(セミフラット形式の歩道)

■すき間を小さくし、車いすやベビーカーのタイヤ、杖等が落ち込まず、滑りにくい安全な歩道とするため

- 側溝や集水柵を設置する場合の蓋は細目、滑り止め構造を規定します。



整備イメージ



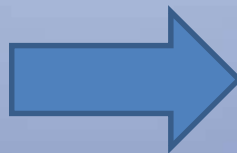
整備イメージ

5-3 パブリックコメント(案)について 道路移動等円滑化基準

■視覚障害者へ配慮しつつ、車いすの移動がより円滑となる歩道整備を行うため、下記の条例を検討していたが、



検討していたが、



段差をなくせば移動がスムーズに。



※ただし、視覚障害者への配慮が必要。

国の基準
では

歩道と車道には、視覚障害者が歩道と車道の境界部を識別するために必要な段差(2cmを標準)を設ける。

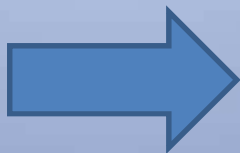


引き続き
検討

- このため、より段差のない歩道構造を考えるためには、視覚障害者にとっても安全な構造を考えていく必要があるため、引き続き検討していくこととし、今回の条例化を見送ります。

5-4 パブリックコメント(案)について 道路移動等円滑化基準

視覚障害者は自転車が脅威。



歩行者と
自転車の
通行区分を
明示すれば
安全。



歩行者と自転車を分離し、安全な歩道整備が必要

第2回委員会での説明(変更なし)

第1回委員会での意見

1. バリアフリーが進めば、自転車が歩道に入りやすくなり危険



京都府条例で対応

京都府
条例では

■高齢者、障害者等の自転車との接触等を防止し、通行の安全を図るため、

- 自転車歩行者道には自転車の走行位置を明示します。

5-5 パブリックコメント(案)について 道路移動等円滑化基準



横断歩道橋の昇降口



視覚障害者用
信号付加装置

視覚障害者用信号付加装置のある横断歩道

視覚障害者が、横断歩道橋などの位置を確認できないと危険。

視覚障害者の方も安全に歩ける歩道整備が必要

第2回委員会での説明(変更なし)

第1回委員会での意見:特になし

■視覚障害者の安全確保のため

京都府
条例では

- 視覚障害者誘導用ブロックの設置を義務付ける場所を規定します。