参考資料１

「京都市道路構造条例（仮称）」で定める独自ルールについて

独自ルール①　歩道や自転車道などを設置する基準の明確化

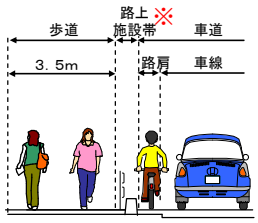
現状と課題

京都市内の道路には，自転車道，自転車歩行者道及び歩道が設置されていない箇所が多くあります。

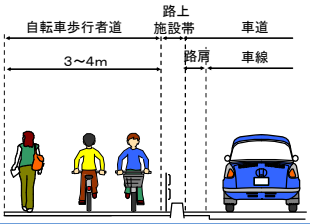
解決方法

京都市では従来，設置の目安とされていた「交通量（自動車・自転車・歩行者）が多い場合」の数値基準を定めます。

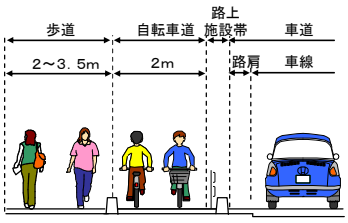
歩行者の幅員
1000人/日以上の場合



自動車の幅員
4000台/日以上の場合



自動車の幅員
4000台/日以上かつ
自転車の幅員
1000台/日以上の場合



※防護柵や標識を設置する道路の部分

効果と懸念事項

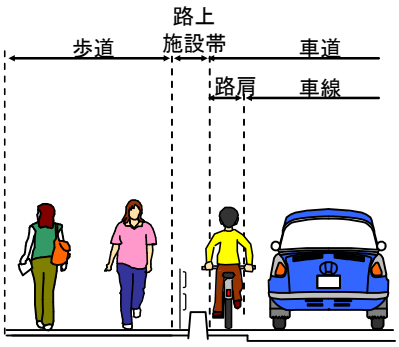
数値基準を定めることで，目指すべき道路の形態がわかりやすくなります。

周辺状況等により，交通量があっても上記の道路の姿で設置できない場合があります。

周辺状況等を考慮し，整備できる道路の姿を検討します。

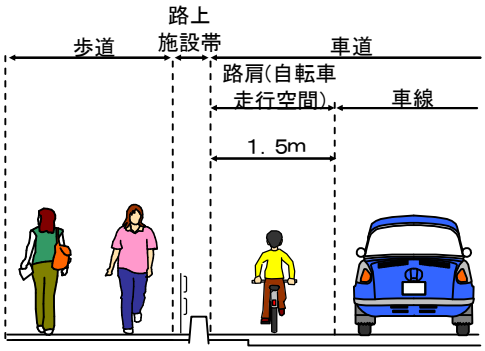
独自ルール②　車道での自転車走行空間の確保

現状と課題



　自転車は車道の左側端部を走行することが基本となっています。
　しかし，路肩が狭い等の理由で車道を安全に走行することが，出来ない場合があります。

解決方法



新町通

　自転車の走行空間を車道左側端部に確保する場合の路肩の幅員は，安心して走行できるように，**１．５m以上**（やむを得ない場合１．０m）を確保します。

効果と懸念事項

○　車道の左側端部に「自転車」用の走行空間が確保されることで，安全かつ快適に自転車での走行が可能になります。

？　自転車走行空間に自動車の駐停車があると，自転車が走行しにくくなることがあります。

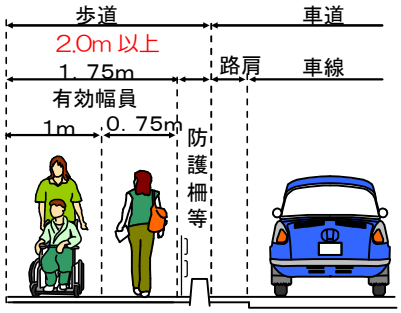
- 自動車が駐停車しにくい環境づくりに努めます。
- 安全を確保するためにやむを得ない場合は，歩道を通行することもできます。

独自ルール③　防護柵設置のための歩道幅員の特例

現状と課題

京都市では，歩道幅員が 2m 未満の区間が多く存在します。
また，通学路など，歩道の安全対策が必要であるにも関わらず幅員を確保するために防護柵が設置できない区間があります。

解決方法



歩道を新設・改築する場合の幅員は，最低２ｍ以上とします。ただし，有効幅員が 1.75m 以上確保できる区間は，防護柵等を設置可能とします。

効果と懸念事項

○ 通学路など安全な歩行空間が必要な区間について，防護柵などを設置することにより，安全対策を講じることができます。

？ 有効幅員が 1.75m となる区間では，車いす同士のすれ違いが困難となることがあります。

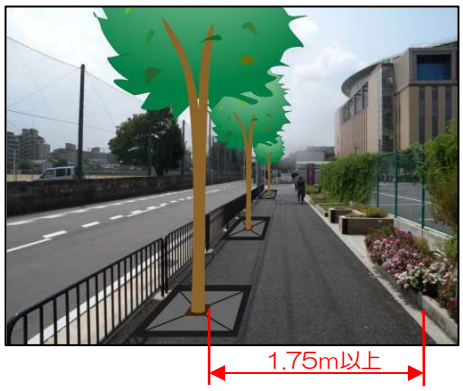
防護柵等を設置する箇所には２０ｍに１か所程度，車いす同士がすれ違える空間を確保します。

独自ルール④ 緑化推進のための植樹ますの規定の新設

現状と課題

今までからも植樹ますの整備は行ってきましたが，法律などでは植樹ますの規定がなかったため，積極的に行われていませんでした。

解決方法



新たに植樹ますの基準を明確化させ，道路敷内での位置付けを明らかにするため，条例で規定します。

効果と懸念事項

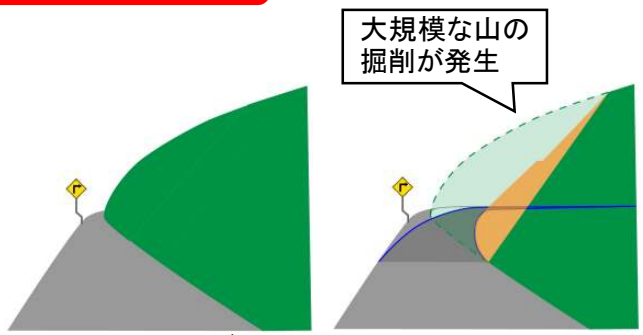
道路敷内での緑化の推進を図ることができます。

歩道の有効幅員が従来より狭くなる可能性があります。

有効幅員を１．７５m以上確保し，歩行者や車いすの通行の支障とならないようにします。

独自ルール⑤　山間部の道路改良推進のための特例

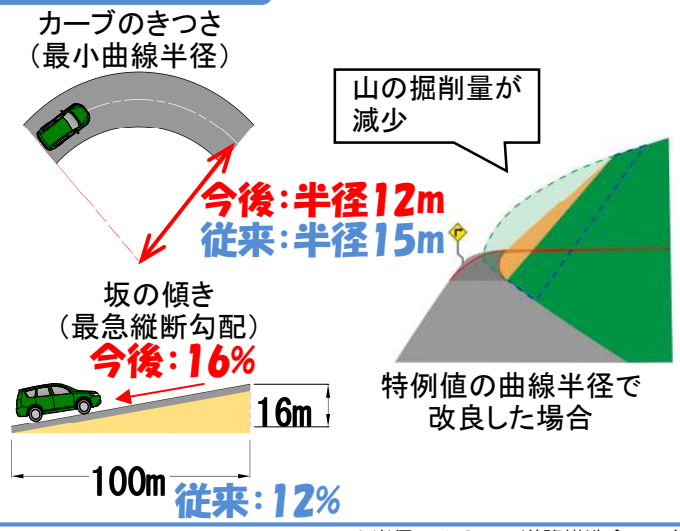
現状と課題



京都市の山間地域の道路では，道路幅が狭く車両同士のすれ違いが困難な区間が全体の概ね50%あります。

法律などのカーブのきつさや坂の傾きで改良すると，大規模な山の掘削が発生し，極めて困難な工事となる場合がありました。

解決方法



通常の改良時は，従来どおりの基準としますが，局部的に改良を行う場合に限り，特例値としてカーブのきつさは半径１２m，坂の傾きは勾配16%でも改良可能とします。

改良イメージ

※半径　１２m：道路構造令での普通自動車の最小回転半径
　勾配　１６%：普通トラック満載時の登坂可能勾配（参考：林道規程）

効果と懸念事項

小規模で迅速な改良工事が可能となり，すれ違い困難な区間の解消を進めることができ，山間部の道路改良の進ちょくが期待できます。

急な坂が連続すると安全に走行できない可能性があります。

勾配を１６%とする区間長を１００mに制限します。

独自ルール⑥　都心部の道路の特例

現状と課題

　車線数は，法律などでは標準的な条件を想定して定められた朝と夕にピークがある一日あたりの自動車交通量によって決まります。
　これは，利用状況や交通状況が一般の道路と異なる場合でも同じであるため，地域の特性に応じた道路整備が困難な状況です。

解決方法

　バス，タクシーなどの通行車両の特性から，交通状況に著しい支障をきたさないと認められる場合，一定区間において，道路の車線数を減ずることを可能とします。

〇一定区間の例

（時間帯による自動車の交通量の変化が少ない。
今後，沿道利用が大きく変化する可能性が低い。）

効果と懸念事項

　車線数を減ずることにより，今までより幅の広い歩行者や自転車の通行空間を確保することが可能となります。

　交通状況に支障をきたさないための方法は？

　タクシーの停車場所を定める，バス停の統合及び荷捌き方法をルール化するなど，様々な方法を検討します。