

第2回

京都市における

道路構造の

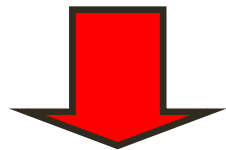
技術的基準

検討委員会

1. 前回の委員会での意見
2. 条例制定における
独自ルール（事務局素案）
3. パブリックコメント
実施（案）
4. 今後のスケジュール

意見

車道，自転車道，歩道は
分離できるところから実施



独自ルール案①

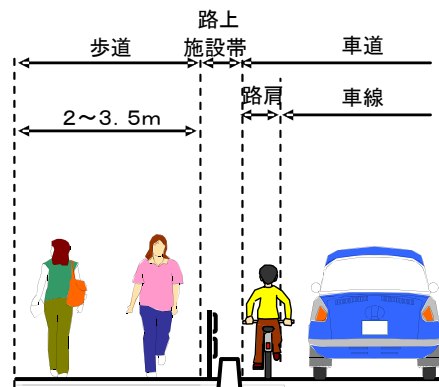
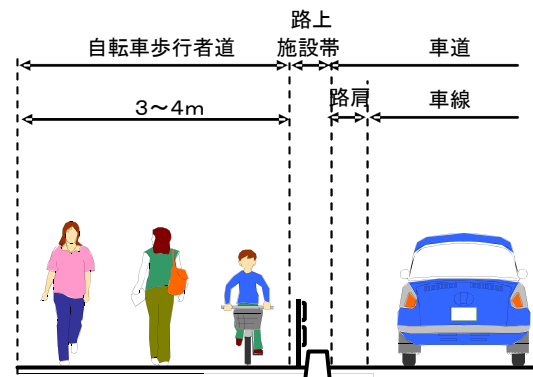
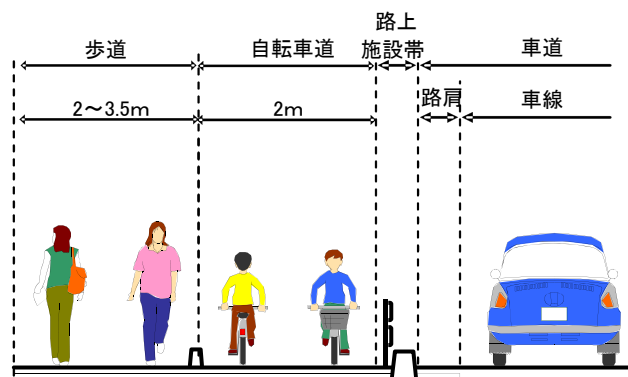
「交通量が多い場合」の
数値基準を定める。

「交通量が多い場合」の数値基準

【自動車】⇒概ね4,000台/日以上

【自転車】⇒概ね1,000台/日以上

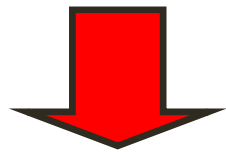
【歩行者】⇒概ね1,000人/日以上



意見

車道の左側通行

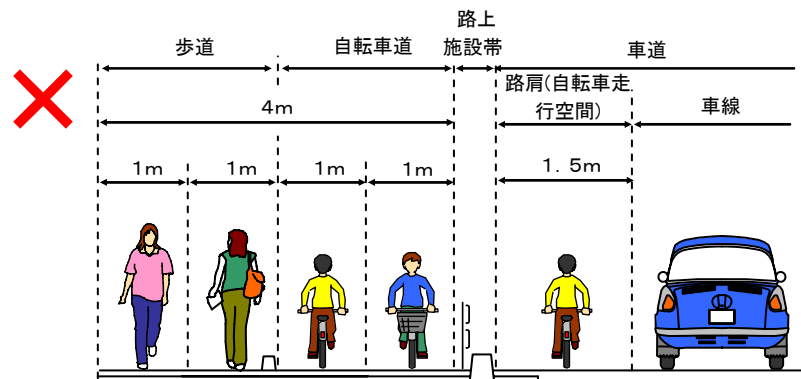
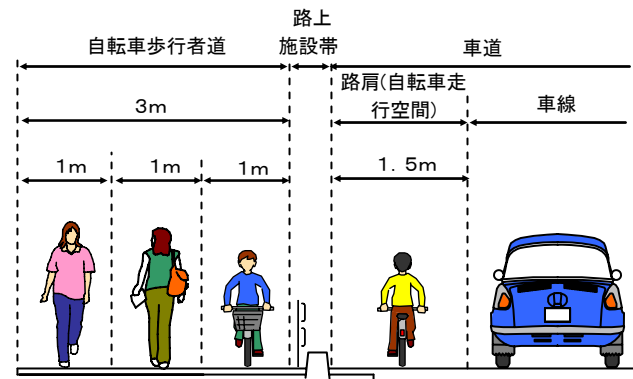
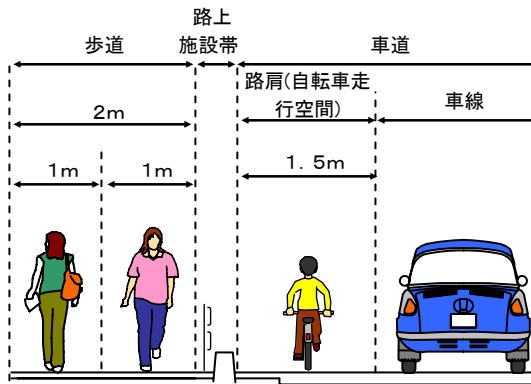
高速自転車と低速自転車
の2タイプが混在している



独自ルール案②

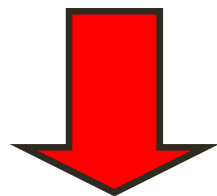
路肩幅員1.5m

歩道が設けられた第3種及び第4種の道路のうち、安全かつ円滑な交通を確保するため、特に必要がある場合は、路肩を自転車通行空間に充てるものとする。路肩を自転車通行空間として活用する場合の標準幅員は**1.5m**とする。ただし、やむを得ない場合は**1.0m**まで縮小することができる。



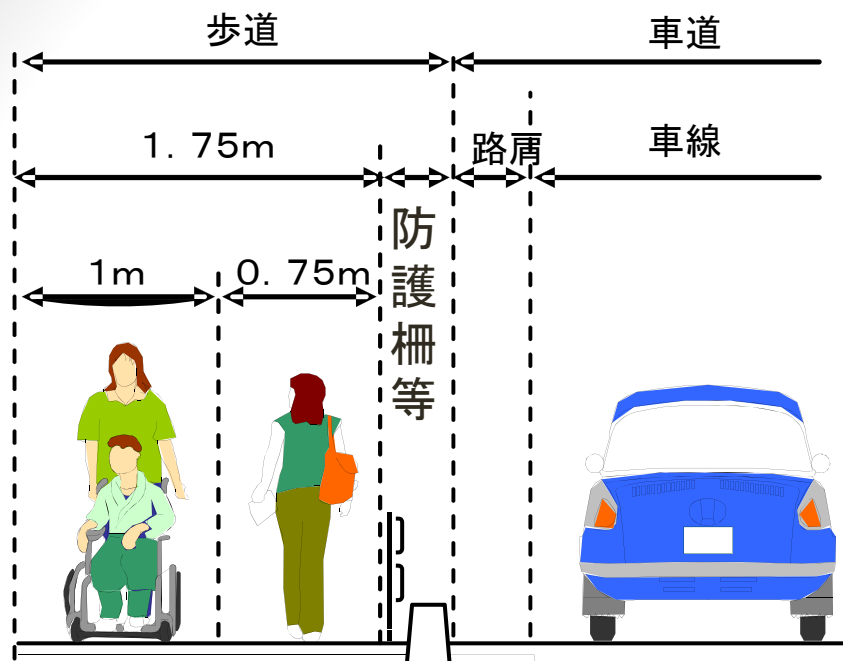
意見

2. 0m以上の歩道が少ない



独自ルール案③

歩道幅員は、**2.0m**以上。なお、防護柵等設置時は**1.75m**以上の有効幅員を確保



ただし、設置区間は車いす同士のすれ違いが困難であるため、連続して設置できる距離は**最大20m**とし、設置箇所前後に離合できる空間を確保するものとする。

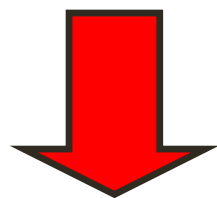
計算式： $1.0\text{m/s} / 1.5 \times 30\text{秒} = 20\text{m}$

- 1.0m/s : 歩行者速度(平面交差点の計画と設計 基礎編 p115
社団法人交通工学研究会)
- 1.5 : 歩行者信号機における高齢者等感應制御時の青時間
増加率1.4~1.5倍(改訂交通信号の手引きp82
社団法人交通工学研究会)
- 30秒 : 待避所での最大待避時間(道路構造令の解説と運用p605
社団法人日本道路協会)



意見

山間部未改良区間の整備
手法

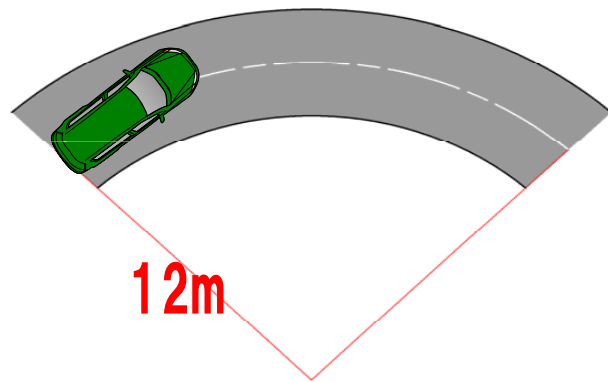


独自ルール案④

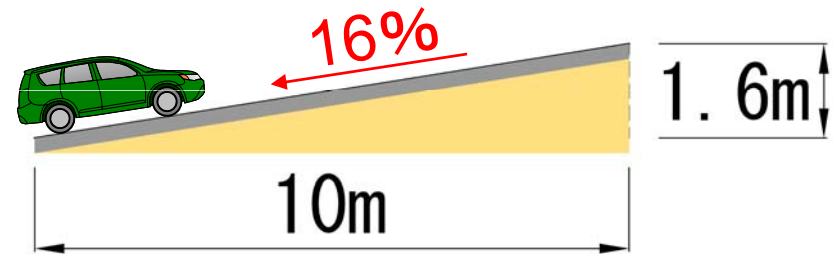
山間部の小区間特例（局部改良の最低値）を規定。

局部改良の最低値

最小曲線半径
12m



最急縦断勾配
16%



※制限長100m

独自ルール案⑤

利用状況や交通状況が**一般の道路と異なる**道路の車線数



小区間に限り条例の規定より減ずることができる
(十分な技術的根拠を整理)

- 時間あたり自動車交通量の変動幅が少ない
- 沿道の状況が大きく変化する可能性が低い
- 歩行者利用数が多い
- 利用交通の制御が可能



独自ルール案⑥

従来の「植樹帯」に加え
「**植樹柵**」を定義付け

→ 道路植栽の
方法を明確化



パブリックコメント実施(案)

- ・ 条例の趣旨，概要，意見を求めようとする内容を**冊子**に取りまとめ，市役所，区役所，支所，土木事務所の**窓口**に配置。
- ・ 京都市情報館（京都市**ホームページ**）にも同じ内容のものを掲載。
- ・ 募集期間前か開始直後に**市民新聞**で，パブリックコメントの実施を広報。
- ・ 意見は，**郵便，FAX，電子メール，持参**の方法によって受け付け。
（郵送の場合は，最終日の消印有効とする。）
- ・ 電話での意見は受け付けない。
- ・ 意見とともに，年齢，性別，住まいの行政区，日常の主な移動手段，職業の回答を求める。

今後のスケジュール

本日	第2回検討委員会
10月	第3回検討委員会
10月～11月	パブリックコメント実施
11月	第4回検討委員会
12月	条例案作成
平成25年2月	市会上程
4月	条例施行