

第4回
京都市における
道路構造の
技術的基準
検討委員会

**1. パブリックコメント
の結果について**

2. 今後のスケジュール

『道路や公園など公共土木施設の構造等の基準を定める条例の制定等』に対する
市民意見募集(パブリックコメント)の結果

意見数

意見書総数**189**通

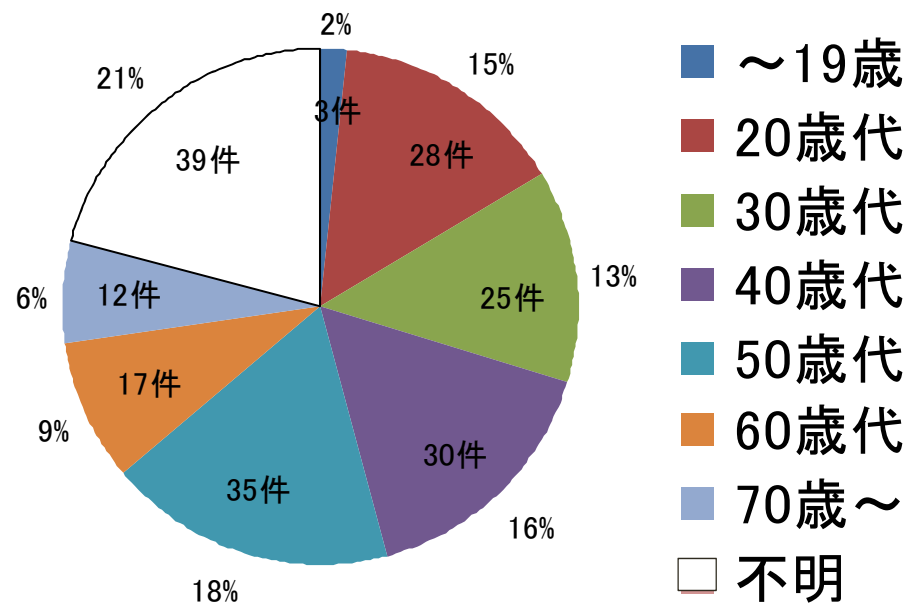
(うち本基準に関し記載のあった
意見書数**175**通)

募集期間

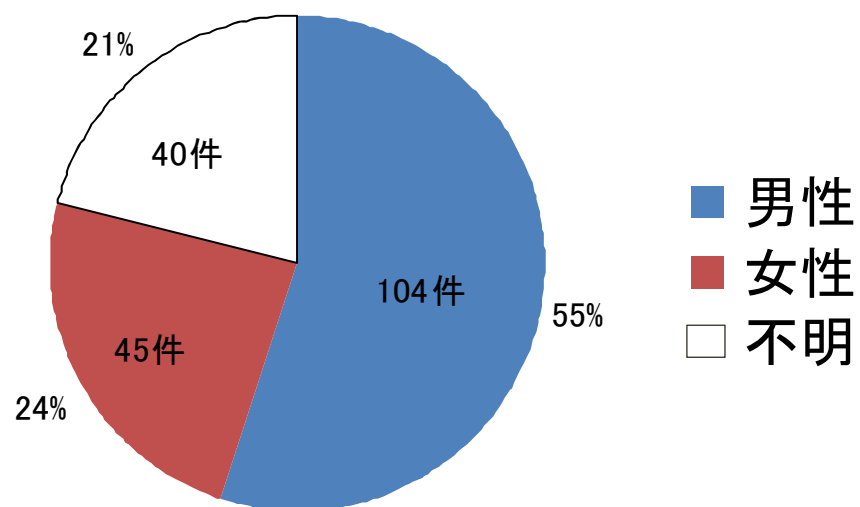
平成24年11月8日～12月7日

御意見をお寄せ頂いた方の属性①

年齢別

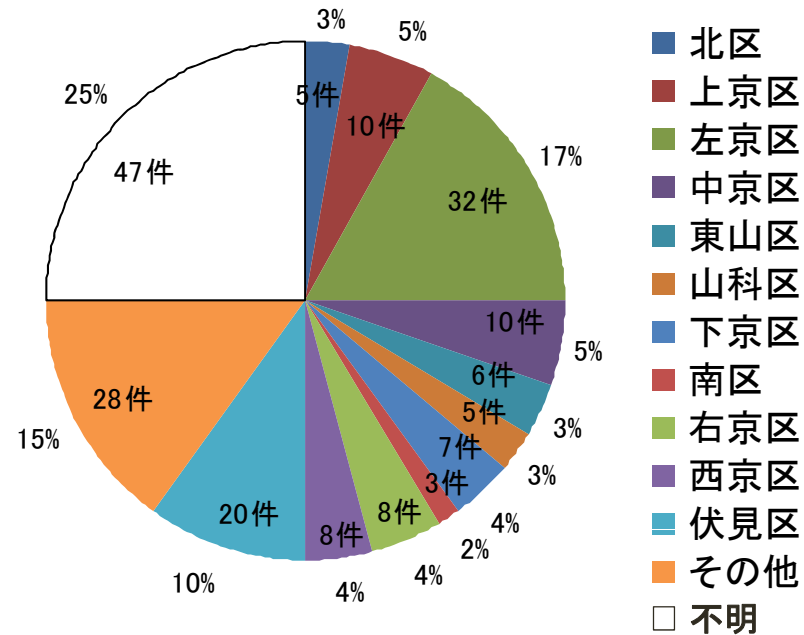


性別

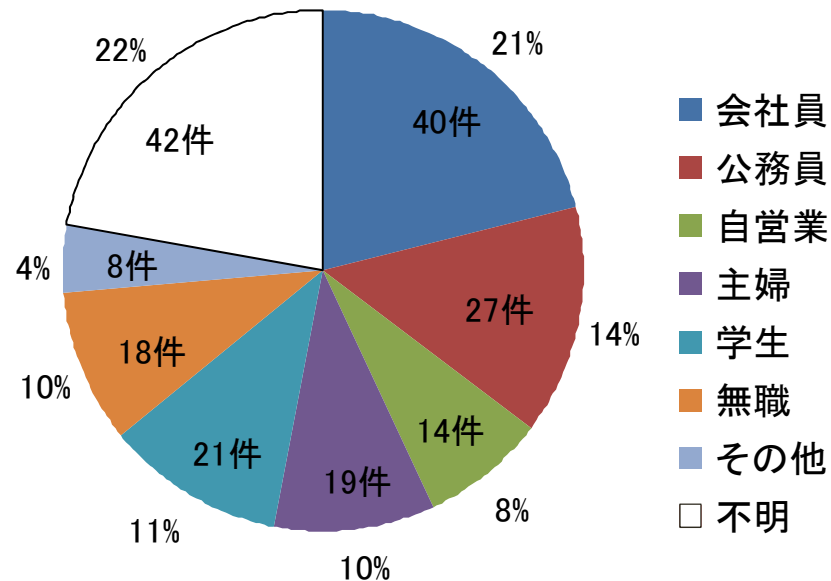


御意見をお寄せ頂いた方の属性②

行政区別



職種別

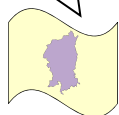


独自ルール①

歩道や自転車道などを 設置する基準の明確化

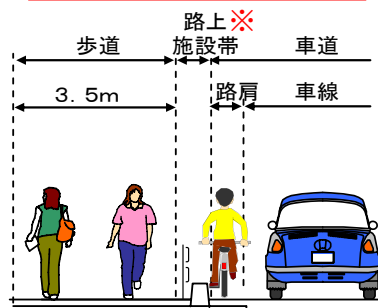
解決方法

数値基準
を定めよう

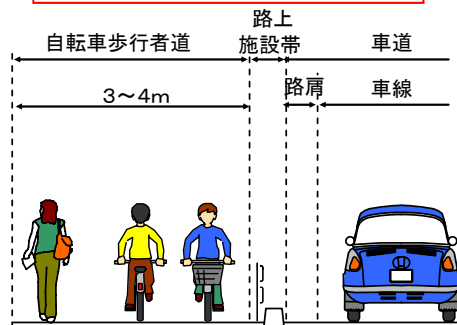


京都市では従来、設置の目安とされていた
「交通量（自動車・自転車・歩行者）が多い
場合」の数値基準を定めます。

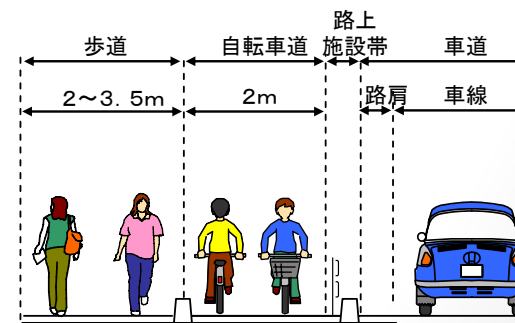
歩行者が概ね
1,000人/日以上の場合



自動車が概ね
4,000台/日以上の場合



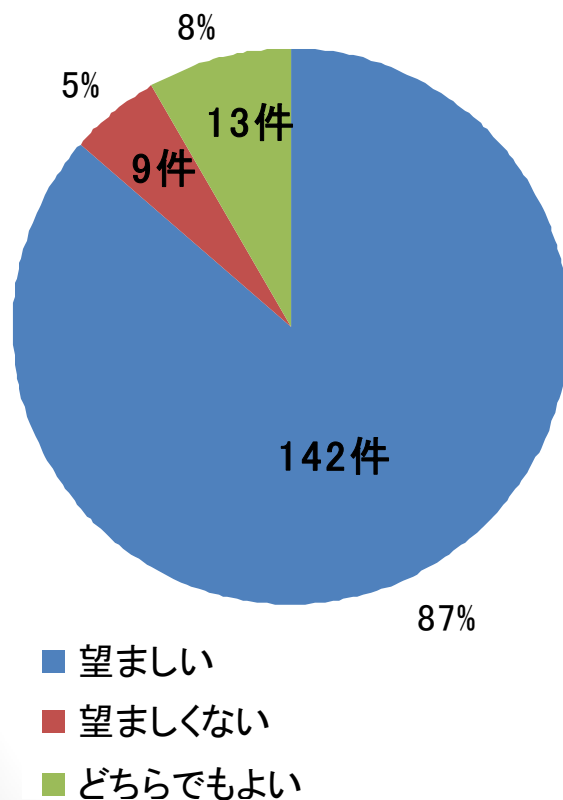
自動車が概ね
4,000台/日以上、かつ
自転車が概ね
1,000台/日以上の場合



※防護柵や標識を設置する道路の部分

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



計164件

〈賛成意見の主な理由〉25件

- ・「自転車が多い」、「狭い道路が多い」といった京都市の特徴に合った基準が必要である。
- ・自転車で歩道を走る人が多く、自転車道の整備を進める必要がある。
- ・交通量の数値だけでなく、学校、病院等の周辺環境も考慮してもらいたい。

〈反対意見の主な理由〉3件

- ・自転車道を整備しても、走行ルールを守る人は少ないのではないか。
- ・基準の策定しても、自転車道が整備できない場合がある。

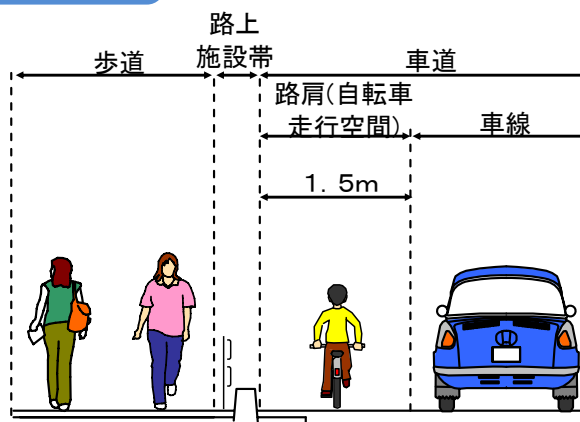
本市の考え方

現状では、自転車の走行ルールが十分に浸透しているとは言えませんが、ルールの啓発に努めるとともに、道路の状況に応じた自転車走行環境の整備を進めることで、道路の安全性の向上を図ってまいりたいと考えております。

独自ルール②

車道での自転車 走行空間の確保

解決方法

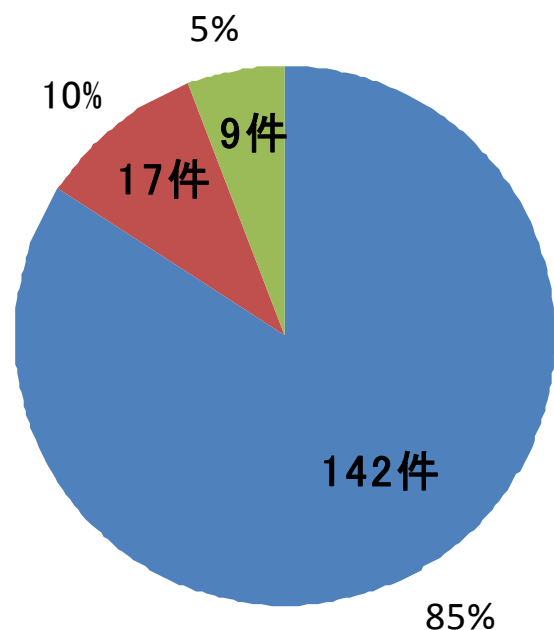


新町通

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。

独自ルール②

車道での自転車 走行空間の確保



■ 望ましい
■ 望ましくない
■ どちらでもよい

計168件

〈賛成意見の主な理由〉41件

- ・ 安全確保のため、自転車レーンの整備に加え、走行ルールの徹底が必要である。
- ・ 自転車レーンの幅は、1.5m必要である。

〈反対意見の主な理由〉3件

- ・ 基準を定めても、自転車は歩道を走行すると思う。

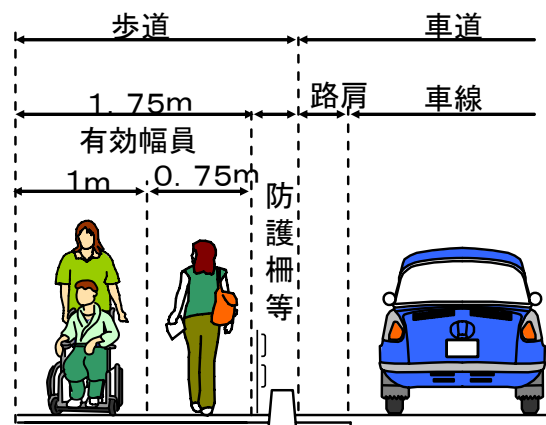
本市の考え方

自転車は、原則として、車道の左端を走行することとされており、自転車走行空間を確保することにより、安全性が向上すると考えております。併せて、ルールの啓発にも努めてまいります。

独自ルール③

防護柵設置のための 歩道幅員の特例

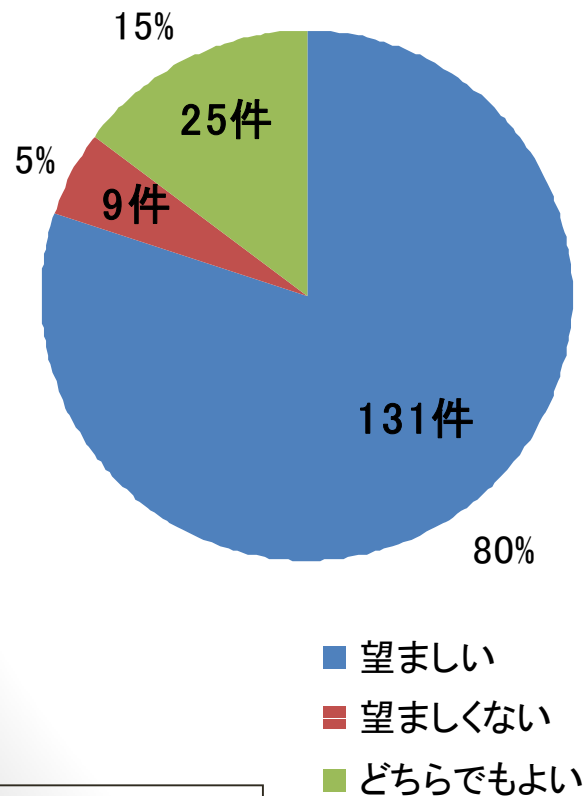
解決方法



歩道を新設・改築する場合の幅員は、最低2 m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。

独自ルール③

防護柵設置のための 歩道幅員の特例



計165件

〈賛成意見の主な理由〉25件

- ・ 通学路など、道路の状況に合った防護柵の整備が必要である。
- ・ 防護柵設置により歩道の幅が狭くなっても、やむを得ない。

〈反対意見の主な理由〉1件

- ・ 車いす同士がすれ違う空間が20mごとというのはいかがなものか。

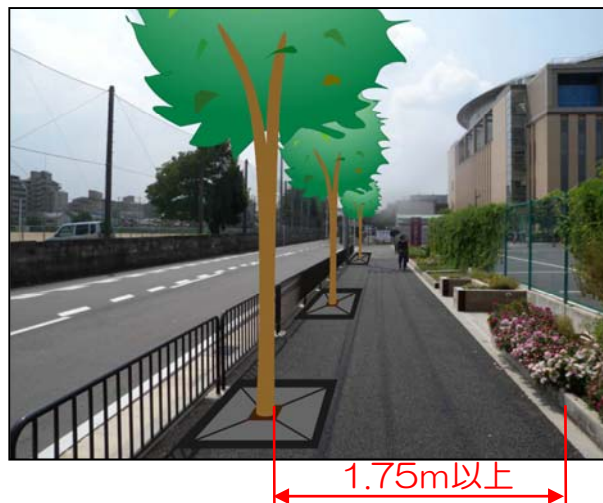
本市の考え方

車いす同士がすれ違う場合でも、最大約30秒お待ちいただくことで安全に通行していただける規定としています。

独自ルール④

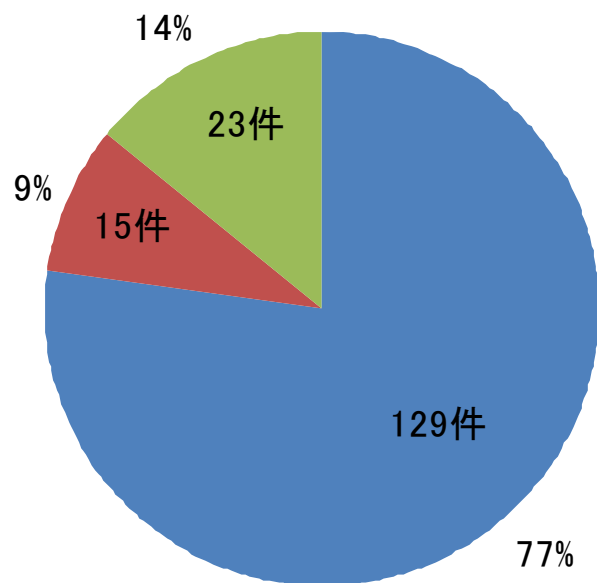
緑化推進のための 植樹ますの規定の新設

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。

独自ルール④ 緑化推進のための 植樹ますの規定の新設



- 望ましい
- 望ましくない
- どちらでもよい

計167件

〈賛成意見の主な理由〉20件

- ・ 道路の緑化を推進することができ、景観がよくなる。
- ・ 環境保全や温暖化防止につながる。

〈反対意見の主な理由〉5件

- ・ 緑よりも安全が大事である。

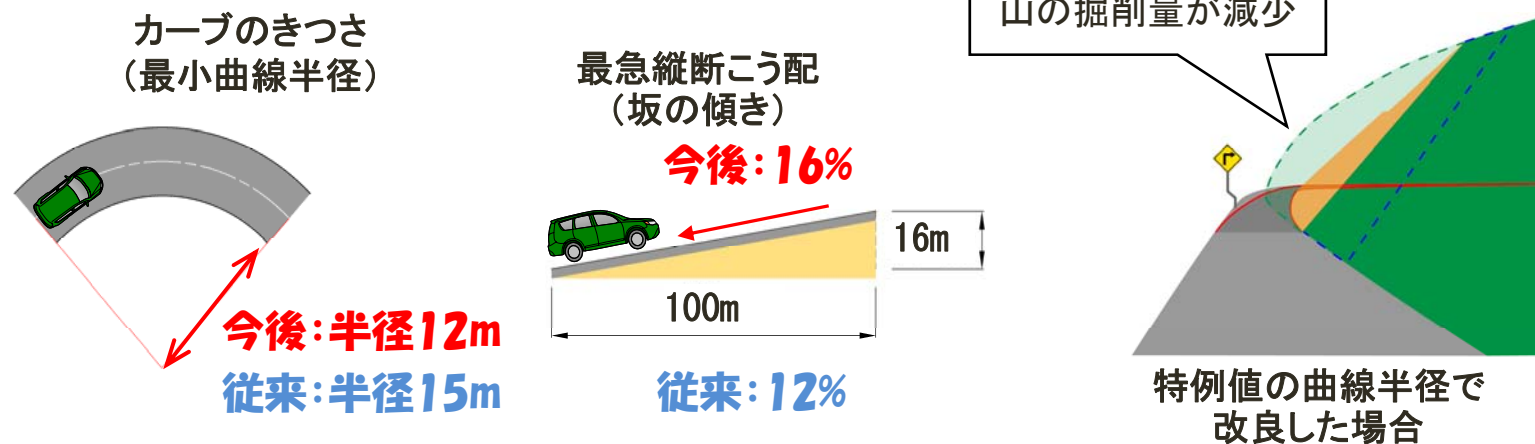
本市の考え方

歩行者の安全かつ円滑な通行を確保したうえで、緑化を推進してまいります。

独自ルール⑤

山間部の道路改良推進 のための特例

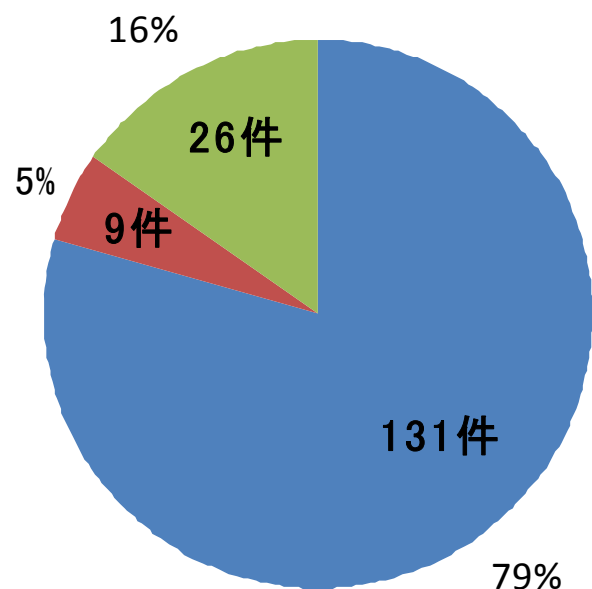
解決方法



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、坂の傾きはこう配16%でも改良可能とします。

独自ルール⑤

山間部の道路改良推進 のための特例



- 望ましい
- 望ましくない
- どちらでもよい

計166件

〈賛成意見の主な理由〉19件

- ・ 山間部の道路改良を進め、安全性を高めていく必要がある。
- ・ 実施することにより、多くの山間部で改良されることを望む。

〈反対意見の主な理由〉2件

- ・ 道路改良に経費がかかる。

本市の考え方

本市独自基準の策定により、これまでより道路改良できる条件が緩和され、小規模な工事に対応可能となるため、工事費用も抑えることが可能となります。

独自ルール⑥

都心部の道路の特例

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。

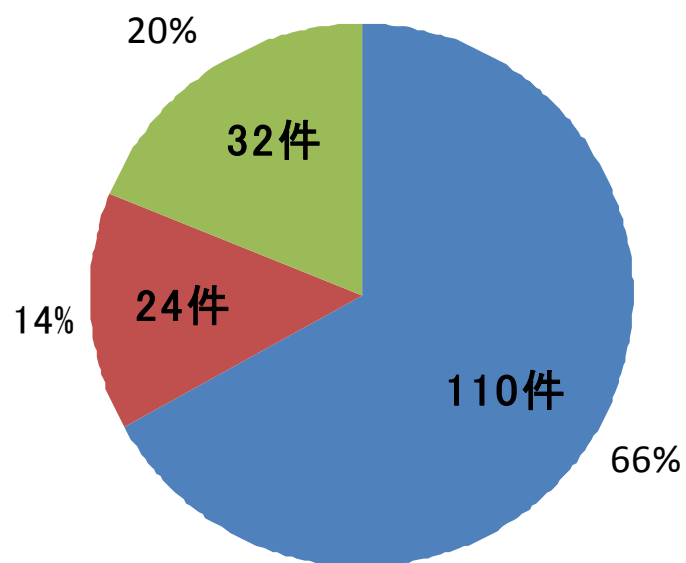
○一定区間の例

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。

独自ルール⑥

都心部の道路の特例



- 望ましい
- 望ましくない
- どちらでもよい

計166件

〈賛成意見の主な理由〉7件

- ・ 交通状況に著しい支障を来さないのであれば歩道が広がり望ましい。
- ・ 周辺道路への影響がないことを証明することが条件となる。

〈反対意見の主な理由〉6件

- ・ 無理に車線数を減らすべきではない。
- ・ 今のままでいい。

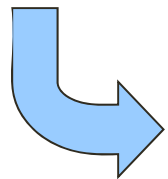
本市の考え方

当該独自ルールは、無理に車線数を減じるものではなく、交通状況に著しい支障を来さない場合に車線数を減じることができる規定を設けるものです。

自由記述(14件)

主な意見

- ・ 道路構造令をはじめとした国の基準は人や車の安全な移動と防災を重視して考えられておりその基準を緩和することは何かが起こった時に当該自治体の責任問題を問われると思うが、地域特性を踏まえてきめ細かな取組（事業）も必要と考えるので独自のルール策定は前向きにやっていくことは重要。
- ・ 地域の実情に応じて基準を定める取り組みは良いが、安全性は必ず考慮すべき。
- ・ 各都市の事情があると思うので、独自ルールを決めることに賛成。



本市の考え方

御意見のとおり、道路構造令で定められた数値等の技術的基準を本市独自で変更することは、十分な検討を行い、説明責任を果たす必要があります。

今回条例の策定に当たり、技術的根拠を整理したうえで、十分な検討を行い本市に必要な独自の基準を策定してまいります。

今後のスケジュール

本日	第4回検討委員会
1月	条例案作成
平成25年2月	市会上程
4月	条例施行