

目 次

1	はじめに	-----	1
2	京都府の道路整備の現状	-----	2
3	今後の道路整備の方向	-----	3
4	1.5車線の道路整備について	-----	4
5	1.5車線の道路整備の検討対象路線の選び方	-----	7
6	1.5車線の道路整備の考え方	-----	1 1
7	1.5車線の道路整備の方針	-----	1 2
8	1.5車線の道路整備対象路線決定までの手順	-----	1 6

【参 考】

	用語一覧	-----	1 7
	「歩道等に係る道路構造令の運用基準」について	-----	1 9

1 はじめに

京都府では、厳しい財政状況、少子高齢化の進展や人口減少時代の到来等、府を取り巻く状況を踏まえ、道路整備に対する府民の皆様の強い要望に応えるため、「技術基準や通達からのスタート」から「地域の実情を踏まえ、府民のニーズ・視点に立った計画・整備」へ軸足を移した道路整備を目指しております。

そこで、**交通量は少なくても地域の生活を支える道路(「地域道路」)**については、全線2車線整備から、1車線改良・2車線改良・視距確保・待避所の設置等を組み合わせた、いわゆる「**1.5車線的道路整備**」による整備手法を導入することとし、このたび、その指針となる「京都府の道づくりガイドライン」を策定いたしました。

京都府では、この手法により、地域道路について整備のスピードアップを図るとともに、府の財政健全化に資することができると考えており、今後は、府民の皆様の理解と協力の下、「1.5車線的道路整備」の円滑な事業の進捗に努めていきたいと考えています。

2 京都府の道路整備の現状

京都府管理道路の現状

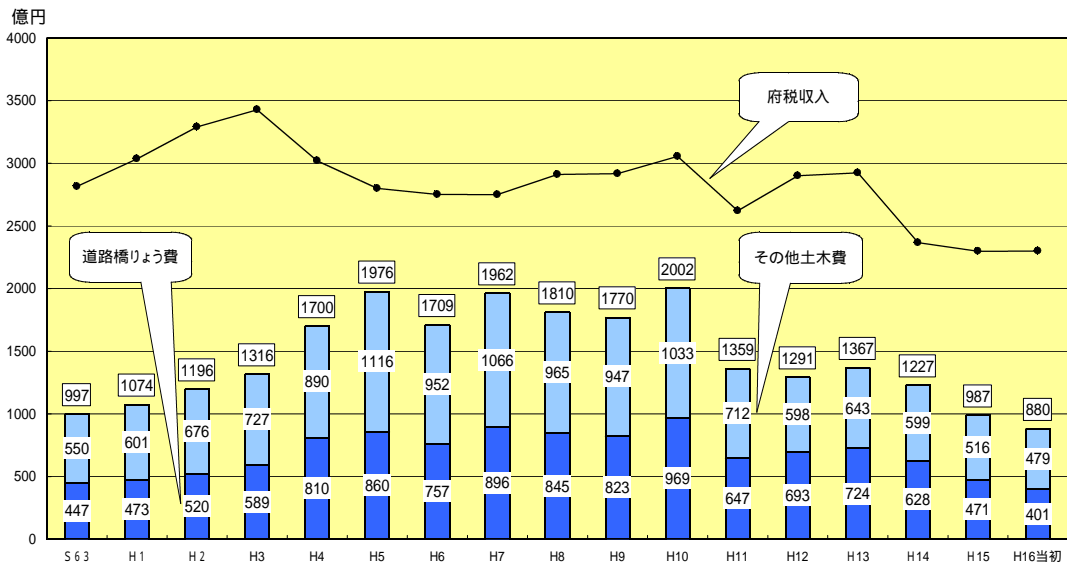
京都府の管理する道路の現状は、次のとおりです。

	管理延長 (km)	改良済延長 (km)	未改良延長 (km)	未改良率	(参考) 路線数
国道	481	392	89	19 %	16
地方道	1,780	895	885	50 %	249
合計	2,261	1,287	974	43 %	265

(注) H11道路交通センサスデータの内、未改良延長を道路台帳(H14.4.1現在)を基に時点修正

京都府の道路整備の予算推移

京都府の道路整備に関連する予算の移り変わりは、次のとおりです。



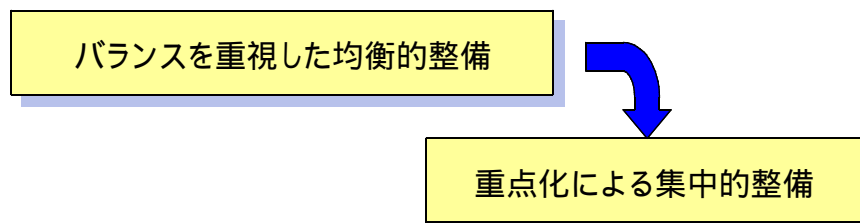
土木費及び道路橋梁費（最終予算額）の推移

3 今後の道路整備の方向

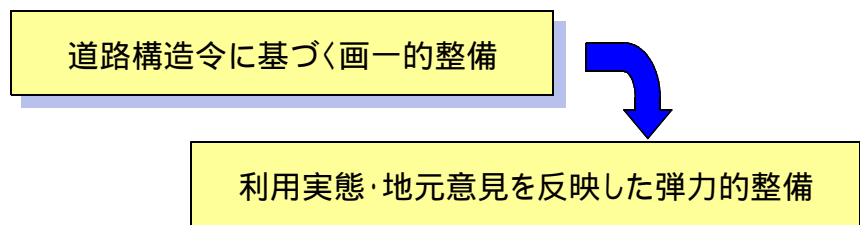
京都府では、「新京都府総合計画」(平成13年1月策定)を基本とし、道路整備の現状や道路行政をめぐる昨今の動きを踏まえて、以下の観点で、今後、道路整備を進めていきたいと考えています。

道路整備の選択と集中

- ・ **高速道路・幹線道路** **早期整備**



- ・ **地域道路** **地域の実情に合わせた弾力的整備**



4 1.5車線の道路整備について

背景

- ・ 地域の生活を支える道路に対する強い改良要望
- ・ 依然として厳しい府財政状況

目的

厳しい財政状況下、全ての道路を2車線整備するには長期間を要することから、**地域の生活を支える道路(「地域道路」)**の整備のスピードアップを図ることにより、早期に整備レベルを向上させて、道路ネットワーク全体としての機能向上を図るものです。

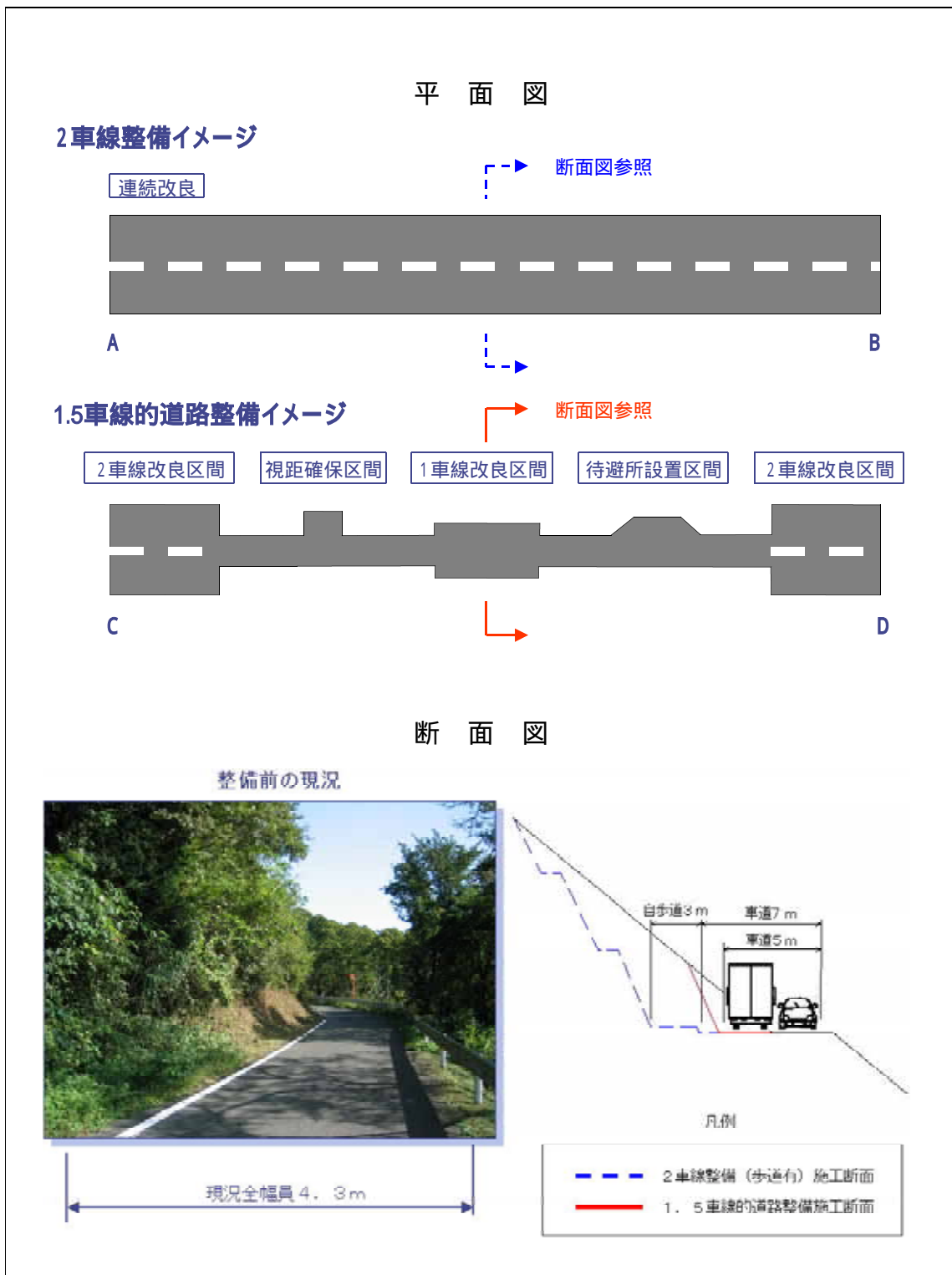
「1.5車線の道路整備」の概念

比較的交通量の少ない地域において、2車線整備にこだわらず、現道を最大限に活用して、

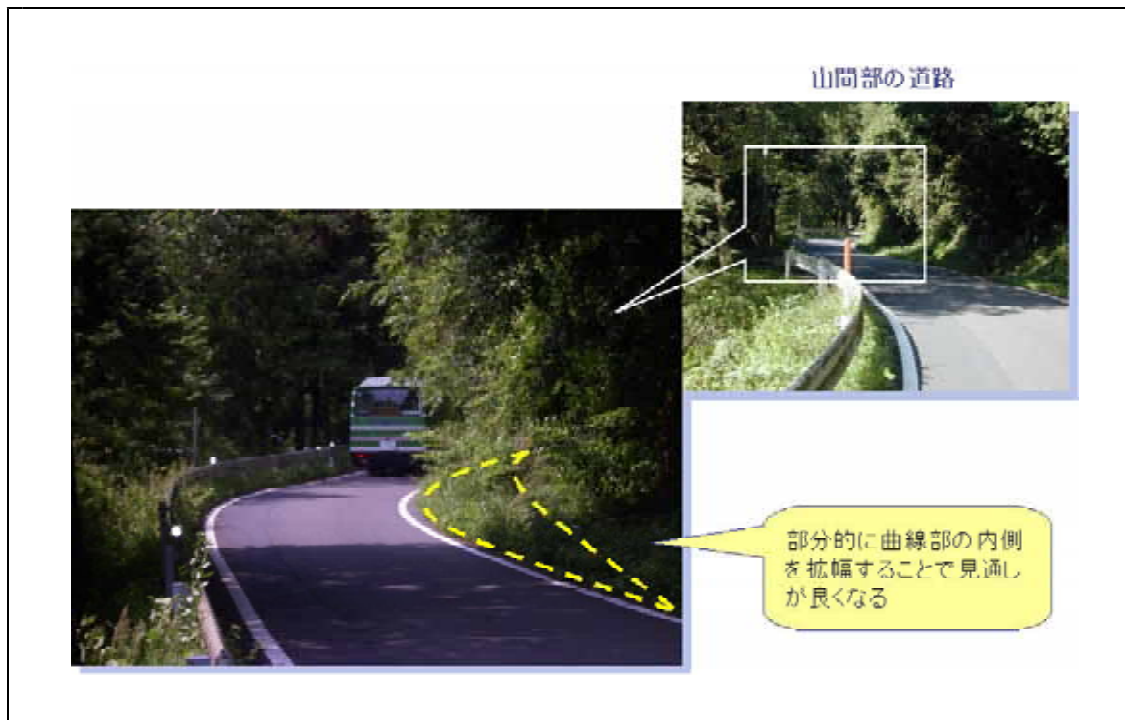
1 車線改良（道路幅 5 m程度）
2 車線改良（道路幅 7 m程度）
視距確保（見通しの確保）、待避所の設置等

を効果的に組み合わせて弾力的に実施するものです。

2車線整備及び1.5車線の道路整備のイメージ



局部改良による視距確保



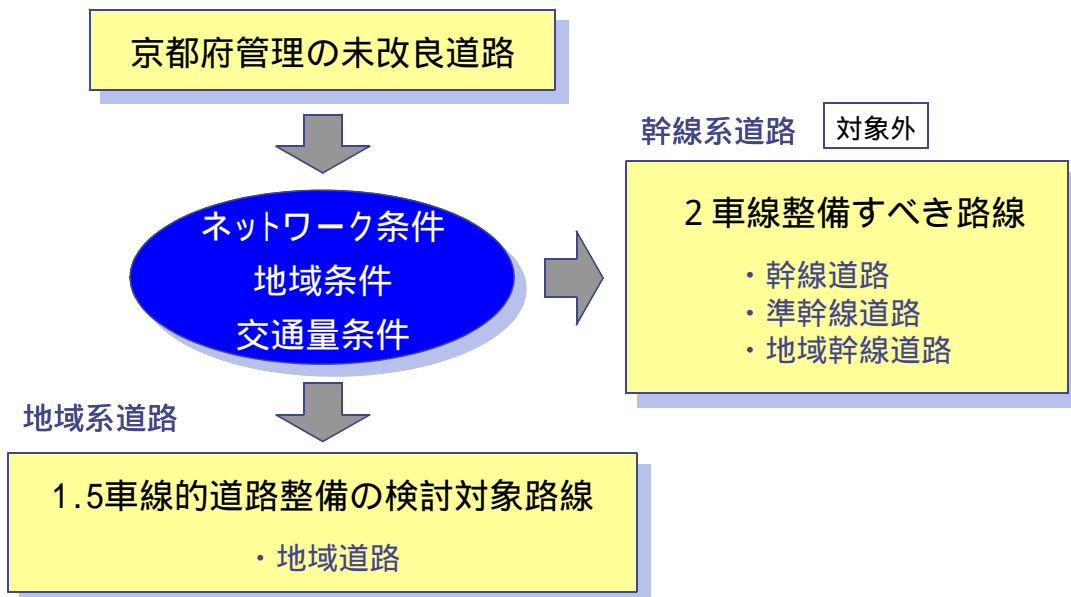
局部改良による待避所設置



5 1.5車線の道路整備の検討対象路線の選び方

基本的な考え方

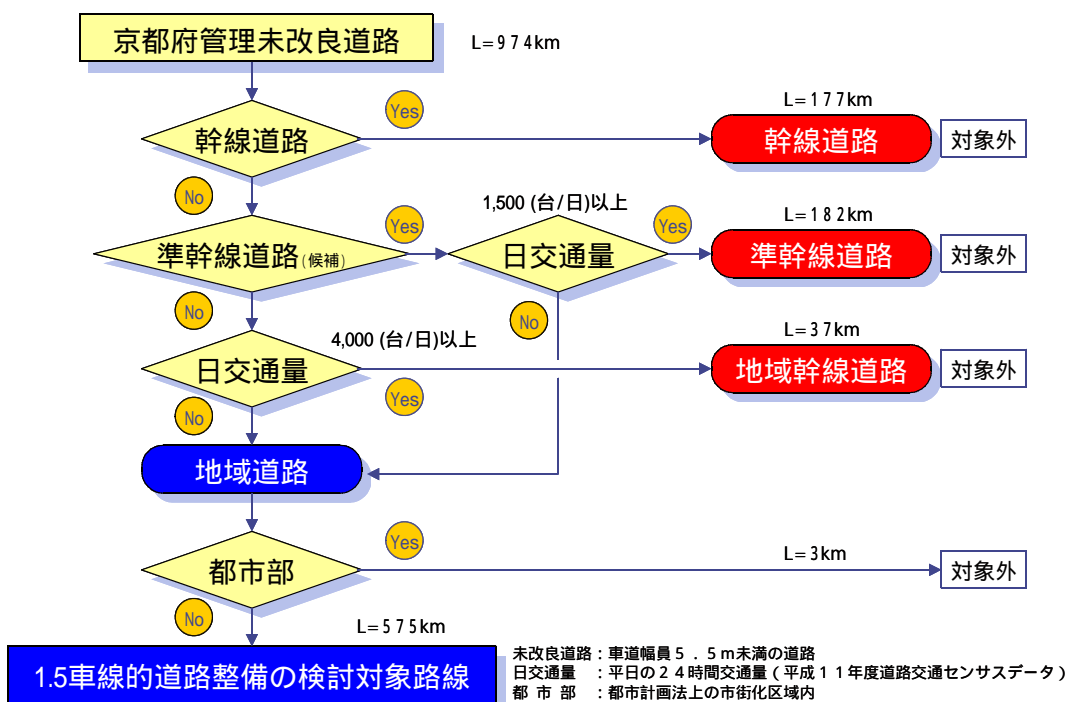
京都府管理の未改良道路から一定の条件に基づき2車線整備すべき路線以外の路線を「地域道路」と位置付け、1.5車線の道路整備の検討対象路線とします。



1.5車線の道路整備の検討対象路線の選び方の手順

2車線整備すべき路線を、p9の考え方に基づき、「幹線道路」、「準幹線道路」として対象外とします。次に、「幹線道路」、「準幹線道路」を除く未改良道路の内、1日の交通量が4,000台以上あるものを「地域幹線道路」として対象外とします。

また、残る「地域道路」の内、都市部の未改良道路については、基本的に2車線整備を行うものとして対象外としています。



「幹線道路」について

次の指標の内、少なくともひとつに該当する路線を「幹線道路」と位置付け、1.5車線の道路整備の対象外とします。

- 高規格幹線道路・地域高規格道路
(いわゆる高速道路)
- 幹線道路網を構成する道路(国道)
- 緊急輸送道路
- 幹線道路と高速インターチェンジを連絡する道路
(事業中のものも含む)
- 幹線道路と港湾を連絡する道路
(舞鶴港、宮津港、久美浜港)

「準幹線道路(候補)」について

次の指標の内、少なくともひとつに該当する路線を「準幹線道路(候補)」と位置付け、その内、1日の交通量が1,500台以上の路線を「準幹線道路」として、1.5車線の道路整備の対象外とします。

- 京都府内の幹線道路と他府県及び政令市を連絡する道路
- 幹線道路間を結び、市町村間を連絡する道路
- 特別立法に基づく指定道路
- 主要な鉄道駅へのアクセス道路
- 主要な観光地へのアクセス道路
- 第二次救急医療施設へのアクセス道路
- 市町村の合併を支援する道路
- 大型車交通が非常に多い道路
- 積雪時において円滑な交通を確保すべき道路



準幹線道路(候補)の内、交通量1,500(台/日)以上の路線を **準幹線道路** として抽出する。

都市部(都市計画法上の市街化区域)の未改良道路の取り扱いについて

都市部(都市計画法上の市街化区域内)の未改良道路については、沿道の有効な土地利用を促進するため、2車線整備を図ることを基本とします。

しかし、都市部においては、都市計画道路の整備が基本となることから、整備対象路線については、その整備の緊急性を見極めた上で、沿道状況や周辺道路の整備状況、さらには、地域の意向等を踏まえて、2車線整備にこだわらず、一部区間の拡幅や交差点改良を含めた暫定的な道路整備や交通規制を含めた現道の有効利用についても検討するなど、柔軟な道路整備を進めることとします。

都市計画道路の整備(2車線整備)が基本

- ・整備の緊急性
- ・沿道状況や周辺道路の整備状況
- ・地域の意向等

- ・一部区間の拡幅
- ・交差点改良
- ・交通規制を含めた現道の有効利用



柔軟な道路整備

6 1.5車線の道路整備の考え方

基本的な考え方

基本的に道路整備は、安全かつ円滑な交通を確保することを目的として行われるものであり、そのため、道路整備に求められる要件はいろいろありますが、本ガイドラインにおいては、道路上で、「小型車(乗用車)同士がすれ違えることができる状況を確保する」ことが、道路整備に求められる最低満たすべき要件としています。

道路整備に求められる最低満たすべき要件



小型車(乗用車)同士がすれ違えることができる状況を確保する

整備メニュー

局部改良(視距確保・待避所設置)
連続改良(1車線改良・2車線改良)

整備方針

小型車(乗用車)同士がすれ違える

- 局部改良
(待避所設置など現道を最大限に活用)
- 連続改良



交通量及び現況幅員を勘案して、
「局部改良」と「連続改良」を効果的に組み合わせる

7 1.5車線の道路整備の方針

道路上で「小型車同士がすれ違えることができる状況を確保する」ため、小型車同士をはじめとする自動車同士の道路上でのすれ違い状況について整理し、これを踏まえて具体的な整備方針をまとめました。

道路の能力の考え方

未改良道路における道路のすれ違い能力を、全幅員に応じて、以下の表のとおり整理しました。

なお、自動車の車幅は次のとおりとしています。

- ・ 小型車（普通乗用車等）：1.7m
- ・ 大型車（ダンプカー、観光バス等）：2.5m

現況幅員 (全幅員)	道路のすれ違い能力		
	小型車同士の 離合	小型車と大型車 の離合	大型車同士の 離合
4.5m未満	不可能	不可能	不可能
4.5m以上 5.0m未満	可能 (速度低下)	不可能	不可能
5.0m以上 5.5m未満	可能	可能 (速度低下)	不可能
参考 改良道路	可能	可能	可能

全幅員：車道幅員＋路肩幅員

改良道路：車道幅員5.5m以上の道路（2車線整備道路）

未改良道路：車道幅員5.5m未満の道路

ただし、歩行者等が多い道路については、歩道設置を別途検討します。

道路のすれ違い能力

未改良道路における、全幅員に応じた道路のすれ違い能力の具体的なイメージは、以下のとおりとなります。

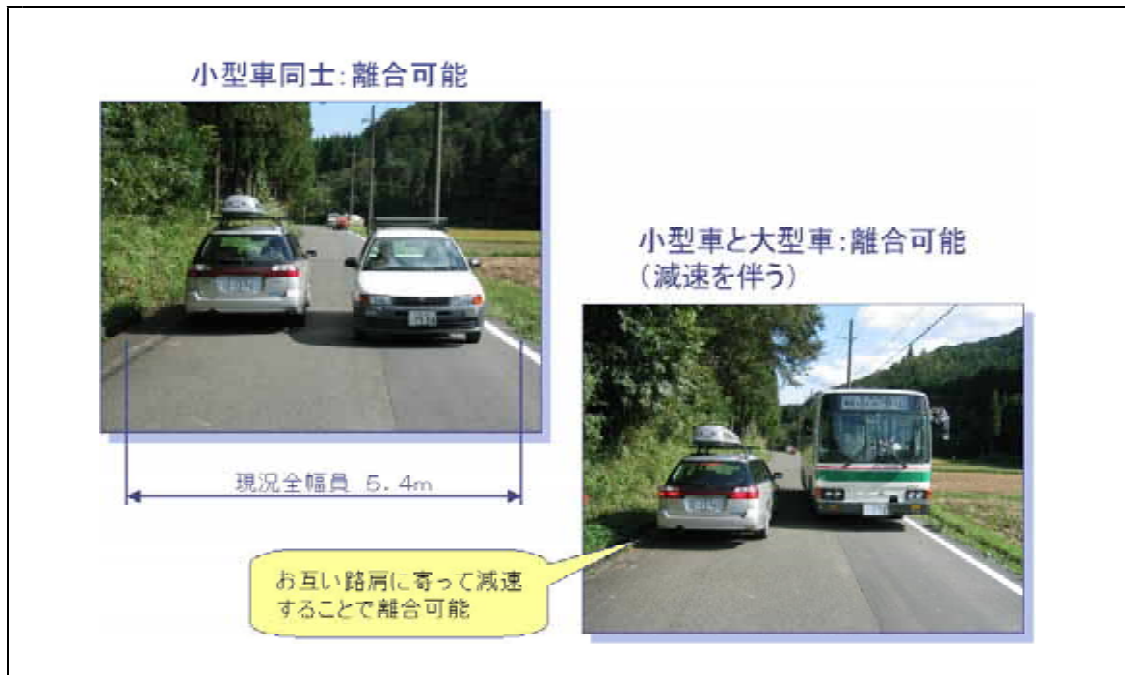
・道路のすれ違い能力(幅員4.5m未満)



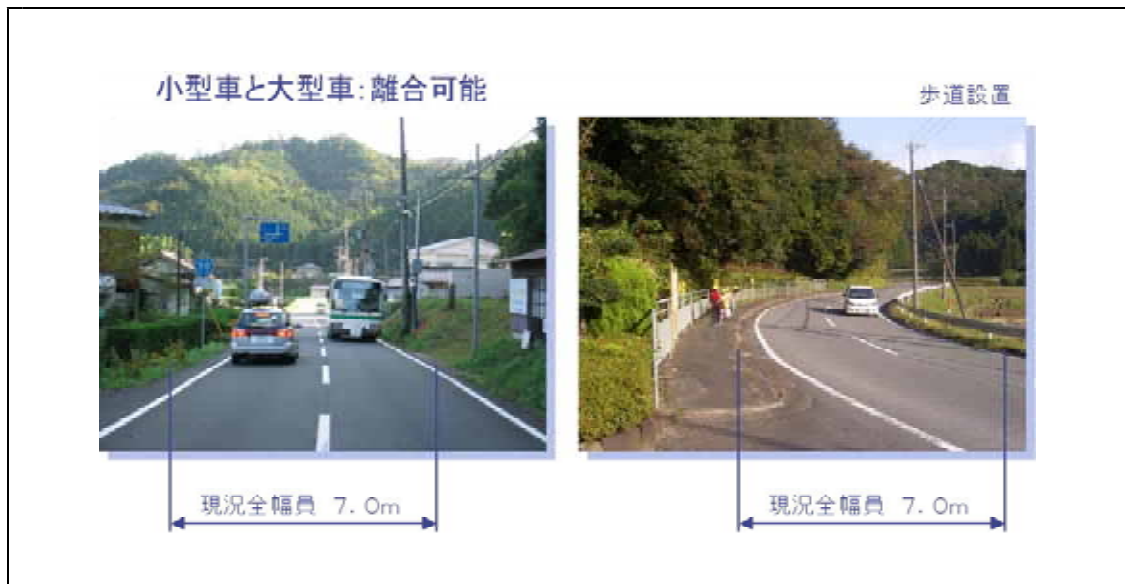
・道路のすれ違い能力(幅員4.5m以上5.0m未満)



・ 道路のすれ違い能力(幅員5.0m以上5.5m未満)



・ 道路のすれ違い能力(改良道路)



具体的な整備方針

具体的な整備方針については、「道路の能力の考え方」や道路整備に求められる最低満たすべき要件を踏まえ、整備対象路線における1日当たりの設計交通量や現況幅員を勘案して、以下の表を基本とします。

交通量及び現況幅員を勘案して、「局部改良」と「連続改良」を効果的に組み合わせます。

現況幅員 (全幅員)	設計交通量(台/日)			求められる 最低限度の道路整備水準
	500台未満	500台以上 1,500台未満	1,500台以上 4,000台未満	
4.5m未満	局部改良 ¹	連続改良 ²	連続改良 ²	小型車同士の離合
4.5m以上 5.0m未満	局部改良 ¹	連続改良 ²	連続改良 ²	小型車同士の円滑な離合 かつ、小型車と大型車の離合
5.0m以上 5.5m未満	-	局部改良 ³	局部改良 ³	小型車と大型車の 円滑な離合

ただし、歩行者等が多い道路については、「歩道等に係る道路構造令の運用基準」に基づき歩道設置します。

1(局部改良)について

小型車同士が出会う頻度を考慮し、待避所設置(道路幅5m程度を確保)等の局部改良を行います。

2(連続改良)について

1車線改良を原則とします。

ただし、沿道に人家が連たんしていたり、学校や役場等の公共施設の立地がある場合等で、特に必要と認める場合は、地域の意向を踏まえて、局部的に必要な範囲で2車線改良を行うこともできます。

また、地形の状況や用地取得の目途等を検討した結果、連続改良が困難な場合は、局部改良を行うこともあります。

3(局部改良)について

小型車と大型車の出会う頻度を考慮し、待避所設置(道路幅6m程度を確保)等の局部改良を行います。

ただし、小型車と大型車の出会う頻度が多い場合、又は、沿道に人家が連たんしていたり、学校や役場等の公共施設の立地がある場合等で、特に必要と認める場合は、地域の意向を踏まえて、局部的に必要な範囲で2車線改良を行うこともできます。

8 1.5車線の道路整備対象路線決定までの手順

京都府では、今後、以下のとおり、関係市町村との協議・調整を踏まえ、順次、整備対象路線(区間)及び整備方針を決定し、緊急性の高い路線(区間)から適宜整備に着手していきたいと考えています。

