

# 第2回京都府道路関係 条例検討委員会資料

平成24年1月13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

(議事)

◆パブリックコメント(実施案)について

- 道路構造令
- 標識令
- 道路移動等円滑化基準

# (報告) 今後のスケジュールについて

## 第1回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
12月	パブリックコメント
平成24年 1月上・中旬	第2回検討委員会
2月	京都府議会2月定例会 条例(案)上程
4月 1日	条例施行

## 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
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
周知期間を経た後	条例施行

理由: 参酌基準となる政省令の制定が遅れたため。

(H23.11月中 ⇒ 道路構造令 H23.12.26 標識令・円滑化基準H24.1.〇)

# 1-1 条例制定に係る京都府の基本的考え方

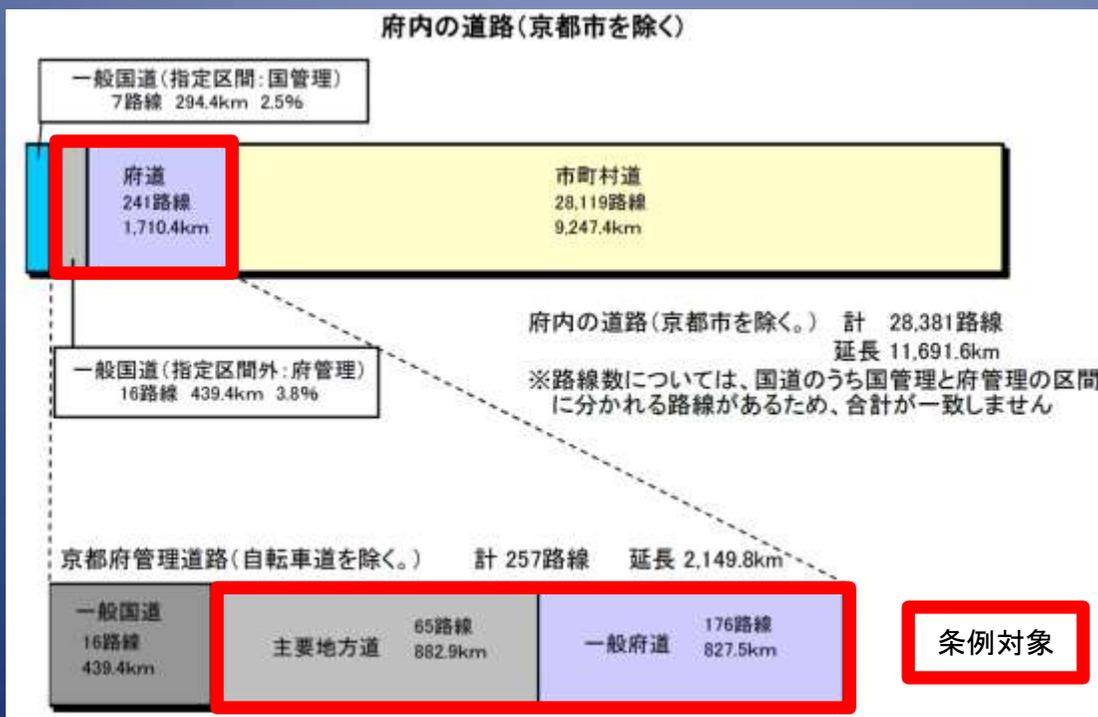
今回条例制定する「道路構造令」「標識令」「道路移動等円滑化基準」は…

- 道路の新設・改築や、標識を設置する場合における

**道路構造や標識についての技術基準**

- **京都府が管理する京都府道が対象**

⇒国道、市町村道は条例の対象外となります。



また、府道であっても次のものは条例対象外です。

(1) 京都市域の府道

(2) 国道と重複する区間

# 1-2 条例制定に係る京都府の基本的考え方

政省令	委任対象			委任対象外	
	独自基準(案)	政令等を踏襲		項目	理由
	項目	項目	理由		
道路構造令	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車と歩行者の事故防止 (路肩の拡大・通行位置の明示)</li> <li>適切な歩行空間の確保 (歩道幅員の見直し) 等</li> </ul>	車道幅員 縦断勾配 視距 等	車の走行の安全性にかかる内容については、独自基準を設ける必要がない	設計車両 建築限界 等	全国統一基準とすべき内容
標識令 ※1	<ul style="list-style-type: none"> <li>見やすい、分かりやすい標識整備 (標識、文字寸法の拡大) 等</li> </ul>	なし		案内標識及び警戒標識の表示、色彩、文字の形 等	
道路移動等円滑化基準 ※2	<ul style="list-style-type: none"> <li>誰もが安心して歩ける歩道整備 (歩道段差の縮小) 等</li> </ul>	立体横断施設 乗合自動車 停留所 等	すでに京都府福祉のまちづくり条例で独自基準を設けている	なし	

※1：道路標識、区画線及び道路標示に関する法令

※2：移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令

# 2-1 道路構造令【自転車走行に関する課題】



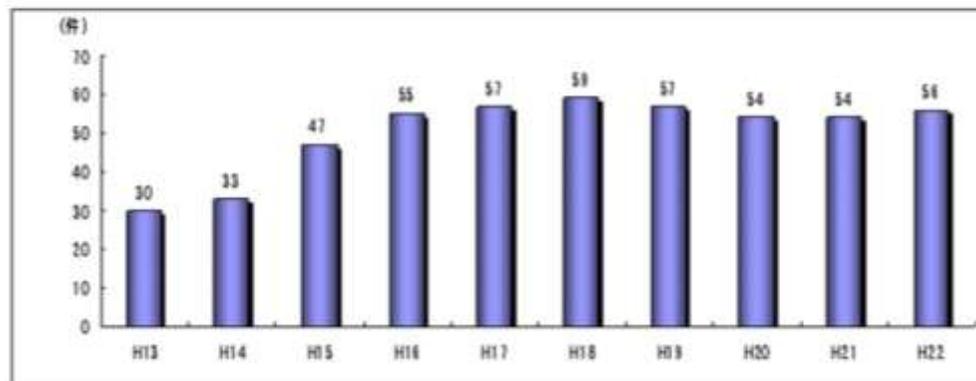
府道 宇治淀線

自転車と歩行者の交通事故が増加！



## 自転車対歩行者の交通事故件数の推移

自転車と歩行者の交通事故発生件数は、10年前に比べると約2倍に増加しています。



京都府警HP

- ・ 自転車道や自転車歩行者道があれば安全に通行できるが、時間と費用がかかる。
- ・ 近年、全国的に自転車による交通事故が多発

自転車と歩行者を分離する速効性のある対策が必要

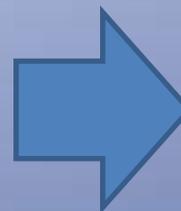


府道 福知山綾部線

## 2-2 道路構造令【自転車走行に関する課題】

### 第1回委員会での意見

1. 自動車交通量の多い市街地部と少ない山間部を一緒に議論するのではなく、できるところから対策が必要
2. 自転車対策は早く対応しないといけない。速効性のある対策が必要
3. 車道を削ってみることも必要。街路樹をなくすのも一案



京都府条例で対応

4. 自転車対策には道路構造、教育、罰則が3つの柱。さらにはマナーも合わせて
5. 自転車通行帯は駐輪場と化すおそれ。
6. 土地があれば道路構造だけで対応可能だが、日本では狭い道路で交通が多いところが課題。たぶんマナーしかない。
7. 交通規制との組み合わせが必要
8. 左折する自動車との巻き込み事故対策が課題
9. 駐車車両がある場合やバス停付近での自転車の車道走行が課題



条例以外で対応

## 2-3 道路構造令【自転車走行に関する課題】

京都府  
条例では

### ◎ 自転車走行空間の確保

□ 自転車と歩行者との交通事故が多発する中、自転車と歩行者を分離し、快適で安全な道路空間を創造するため

- 自転車走行空間の確保を目的とした、幅の広い路肩※の基準を設けます。
- 幅の広い路肩及び自転車歩行者道には、自転車走行位置の明示基準を設けます。



整備イメージ



整備イメージ

※ 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

条例以外  
では

現在、京都府警とともに自転車走行について対策を検討中  
運用マニュアルを策定し、自転車の安全な走行環境の整備に取り組んでいきます。

自転車のマナー向上についても取り組んでいきます。

## 2-4 道路構造令【歩道に関する課題】



府道 中山向日線

歩道が狭くてすれちがい  
も難しい…

- ・人がすれ違うには最低 1.5 m の幅が必要
- ・車いすどうしがすれ違うには最低 2 m の幅が必要

- ・ 歩行者、自転車の通行量が多い箇所では、

人や車いすがスムーズに移動するには、標識柱や縁石等を除いた、実質、通行可能な幅を確保する必要

- ・ 歩行者は少ないが、通学路として歩道整備が必要な箇所では、

歩行者・自転車の通行量に応じた幅員設定が必要

### 第1回委員会での意見

1. 歩道上の設置物は問題
2. 並んで話しながら歩ける歩道が理想

3. 排水の関係から横断勾配が必要だが、車いすでは斜めになった歩道は危険
4. マンホール、グレーチングは滑りやすく対策が必要

京都府条例で対応  
(道路構造令)

その他の条例で対応  
(道路移動等円滑化基準)

## 2-5 道路構造令【歩道に関する課題】

京都府  
条例では

### ◎ 自転車歩行者道及び歩道の幅員の見直し

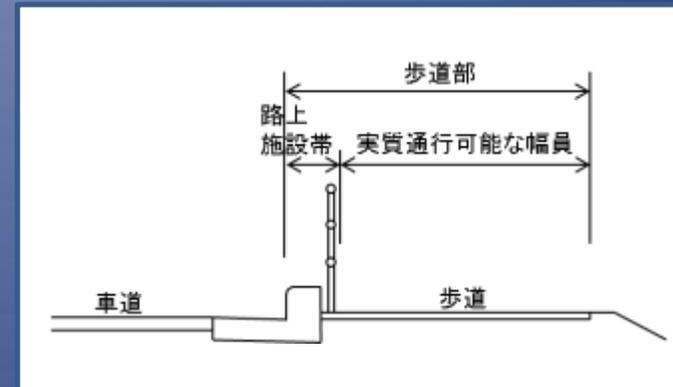
□ 人や車いすがスムーズに移動できる歩道、自転車歩行者道を整備するため

- 縁石、さく、標識柱など路上施設を設置するために必要な幅員を除いた、歩行者が実質通行可能な歩道幅※の基準を設けます。

□ 地域の実情に見合った歩道を整備するため

- 歩行者通行量が特に少ない区間などでは、歩道の幅員を縮小することができる基準を設けます。

※ 実質通行可能な幅員



その他の  
条例では

道路移動等円滑化基準の京都府条例や規則において、車いすなどの安全通行が可能な歩道の構造基準を定めます。

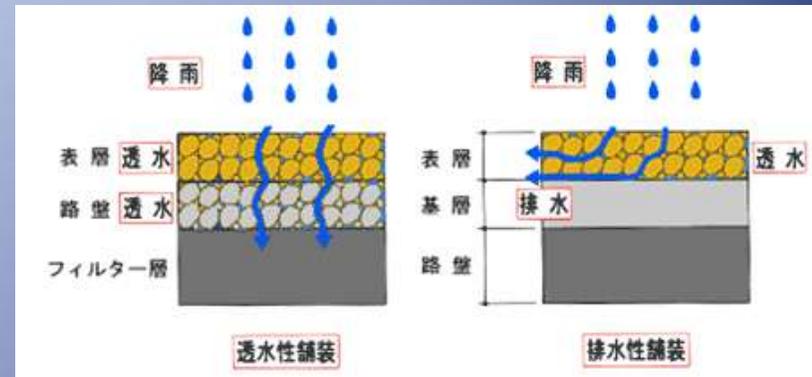
## 2-6 道路構造令【舗装に関する課題】



排水性舗装 施工前（雨天時）



排水性舗装 施工後（雨天時）



排水性舗装・透水性舗装の模式図

### ○ 車道部の排水性舗装の効果

- ・ 騒音低減
- ・ 夜間雨天時の路面のガラガラ防止
- ・ 水はね防止

### ○ 歩道部の透水性舗装の効果

- ・ 水たまり解消
- ・ ヒートアイランド防止など環境への配慮

**排水性舗装、透水性舗装の対象道路の拡大が必要！**

（これまでは都市部の道路のみが対象）

### 第1回委員会での意見

- ・ 降雨時には水たまりができて歩きにくい。排水性舗装や透水性舗装は今以上に整備することが必要

**京都府条例で対応**

## 2-7 道路構造令【舗装に関する課題】

京都府  
条例では

### ◎ 舗装構造の見直し (排水性舗装・透水性舗装の対象道路拡大)

□ 降雨時の安全走行を可能にし交通事故防止を図るとともに、歩道の水たまりを解消し快適な歩行空間を創造するため

- 都市部の道路に限定せず交通の状況等を勘案して、雨水を道路の路面下に浸透させる舗装とすることができる基準を設けます。



イメージ



整備イメージ

## 2-8 道路構造令【1.5車線整備に関する課題】



整備前



1.5車線的整備後

- ・ 現行の道路構造令において、府道は2車線整備が原則
- ・ 1車線改良はただし書きによる市町村道改良規格の適用

- ・ 地域の生活を支える道路の整備のスピードアップを図るため、これまで「京都府の道づくりガイドライン」に基づき1.5車線の道路整備を推進

府道の1車線改良規格について、本則として明記する必要

### 第1回委員会での意見

- ・ 国内や外国での他事例も参考に、1.5車線の道路整備は積極的に進める必要がある。



京都府条例で対応

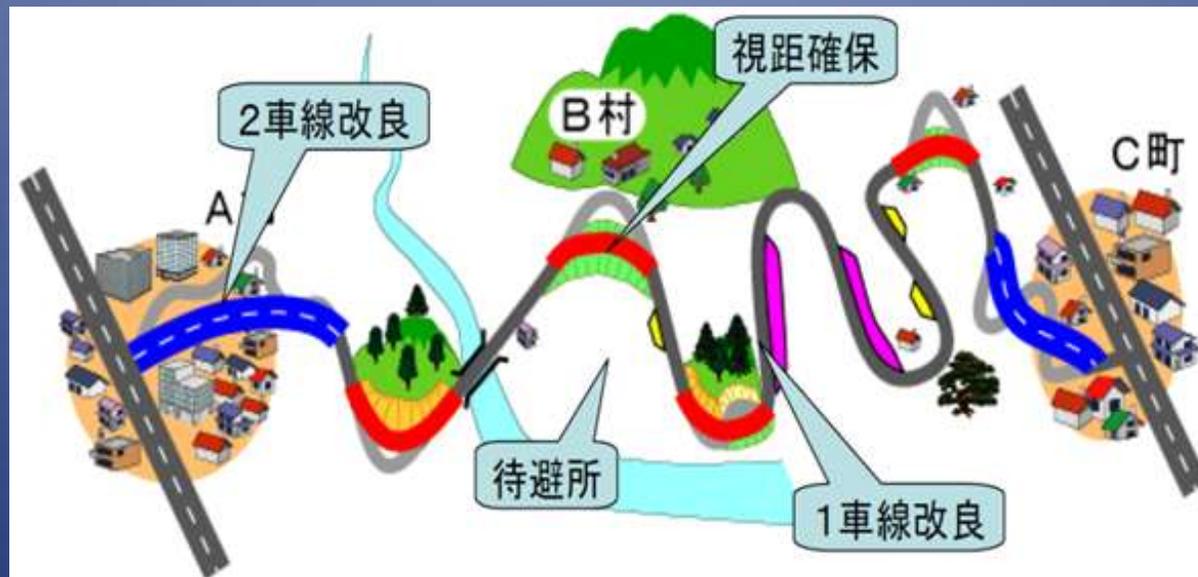
# 2-9 道路構造令【1.5車線整備に関する課題】

京都府  
条例では

## ◎ 2車線整備にとらわれない 府道の1.5車線の改良基準を創設

□ 地域の実情に見合った早期の円滑な道路整備手法である1.5車線の道路整備を推進するため

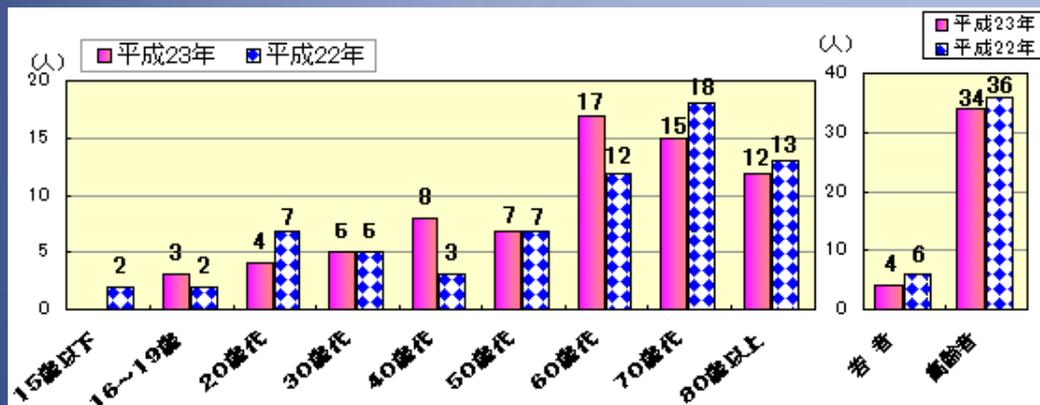
- 交通量の少ない山地部等の道路については、局部改良、1車線改良、2車線改良を組み合わせた整備ができる基準を設けます。



1.5車線の道路整備イメージ

# 3-1 標識令【わかりやすい標識に関する課題①】

## 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

## 第1回委員会での意見

1. 誰もが分かりやすい標識整備には、適確な行き先表示が必要
2. 標識にはパッと見てわかる絵を入れて欲しい。

条例以外で対応

## 3-2 標識令【わかりやすい標識に関する課題②】

京都府  
条例では

■誰もが分かりやすい標識の整備を推進するため、

- 警戒標識や府道番号を示す案内標識及び補助標識の基準寸法を、政令基準より大きくします。
- 経路及び地点を示す案内標識の文字の大きさの基準寸法を、政令基準より大きくします。



条例以外  
では

- 表示する地名は、法令又は条例で定めるのではなく、近畿ブロック道路標識適正化委員会で表示地名、表示順序などを取り決めており、引き続き、隣接府県と連携を取りながら、適確な案内表示に努めてまいります。
- また、バイパス整備等により案内経路が変更となったり、著名地点の変更等があった場合は、速やかに表示変更を行います。

- 著名施設又は地点を表示する場合は、シンボルマークを付記し、分かりやすい標識整備に努めているところです。



### 3-3 標識令【景観に関する課題】

標識で地域景観が損なわれることも…。



特区により標識を縮小し景観を保全(金沢市)



地域景観の保全のための対策が必要

第1回委員会での意見：特になし

京都府  
条例では

■地域の景観の保全を図るため、

- 風致地区等景観の保全が特に必要な箇所では、標識の寸法、文字の大きさを縮小可能とします。

## 3-4 標識令【地域振興に関する課題】



全国共通の案内板

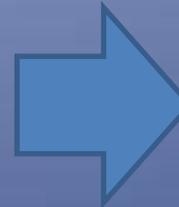


地域独自の案内板

地域独自の案内版と著名地点案内標識の統合・整理が必要

### 第1回委員会での意見

1. 案内板が乱立し、情報が混乱し、わかりにくくならないか。



引き続き検討

■地域の魅力を発信するには、より自由度を高め、地域性豊かなものにする必要があります。

引き続き  
検討

- このため、施設等案内板については、委員会での意見も踏まえ、情報を的確に伝え、地域振興に寄与するためのルールづくりなど、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。

# 4-1 道路移動等円滑化基準【車いすに関する課題①】

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



京都府条例で対応

マウンドアップ(20~25cmの高さ)  
形式の歩道の横断勾配



条例以外で対応

## 4-2 道路移動等円滑化基準【車いすに関する課題②】

京都府  
条例では

■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、

- 視覚障害者が歩道と車道の境界を識別できる縁石構造の場合は、横断歩道に接続する歩道と車道の段差をゼロにできる基準を定めます。

■段差や勾配が少なく移動しやすい歩道整備を行うため、

- セミフラット（歩道高さが5cm）形式の歩道を原則とし、横断勾配がほとんど生じない構造にします。

■すき間を小さくし、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



整備イメージ

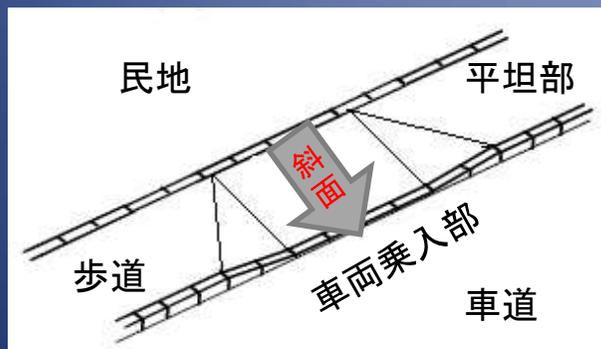
# 4-3 道路移動等円滑化基準【車いすに関する課題④】

## マウンドアップ(歩道の高さが20~25cm)形式の歩道では

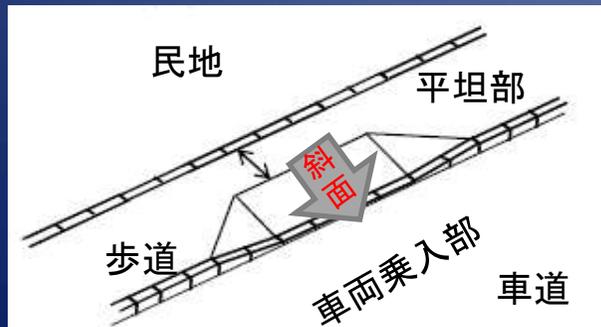
「歩道の一般的構造に関する基準」、「道路出願工事事務取扱要領」において

条例以外  
では

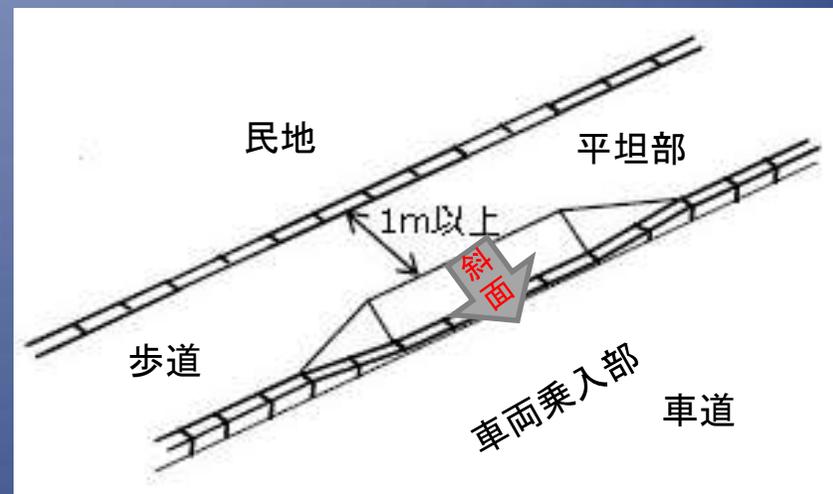
- マウンドアップ(歩道の高さが20~25cm)形式の歩道の車両乗入部など横断勾配部では、1m以上の平坦部を確保することとしています。



平坦部が無い



平坦部が狭い



平坦部を1m以上確保

## 4-4 道路移動等円滑化基準【自転車に関する課題】

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

■高年齢者、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。

## 4-5 道路移動等円滑化基準【事故防止に関わる課題】

バリアフリーで車の進入の可能性  
があることから、車止めや縁石構  
造で車の進入を防護。



より安全な歩道整備が必要

第1回委員会での意見：特になし

■歩道への車両進入による事故防止のため、

京都府  
条例では

- 縁石等による安全対策を実施する基準を定めます。

## 4-6 道路移動等円滑化基準【視覚障害者に関する課題】



横断歩道橋の昇降口



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

- 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。

京都府  
条例では

# 4-7 道路移動等円滑化基準【安全通行に関する課題】

## 第1回委員会でのその他の意見

1. 歩道上の設置物は通行の妨げになる。

1. 交差点に立体横断施設が設置されエレベータが設置されたが、これを使用せず強引に道路を横断するというケースがある。こういう副産物が発生することも考慮しておく必要がある。

その他の条例で対応  
(道路構造令)

条例以外で対応

### ■道路構造令の条例において

- 縁石、柵、標識柱など路上施設を設置するために必要な幅員を除いた、歩行者が実質通行できる歩道の幅(有効幅員)を確保する規定を設け、安全な通行を確保します。

### ■計画・設計時に

- 道路整備に当たっては、地域の状況を踏まえ、安全で利便性の高い道路整備を進めていきます。

その他の  
条例では

条例以外  
では