

道路機能構造指針 新旧対照表

改訂前	改訂後
<p>(2)指針の目的</p> <p>道路機能構造指針(以下、本指針という。)では、都市計画道路のうち幹線街路について機能を明確にし、県マスの基本理念「都市機能集約型都市構造の実現」に則り、周辺土地利用に沿った検証を行い、自動車交通以外の部分について一定の方針や考え方を整理し、示すものである。</p> <p>方針や考え方の整理にあたっては、都市計画道路見直しガイドラインにおける「まちづくりのニーズ」にあるように、高齢化社会、環境問題、防災等の対応について道路機能面から整備する箇所を検証するものである。</p> <p>なお、検証にあたっての基本的な方針・考え方は次のとおりとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既決定の幅員を尊重しながら道路機能を検証する。</li> <li>・道路構造令との整合を図る。</li> </ul> <p>(3)指針の位置付け</p> <p>本指針は、都市計画道路の見直しの際に、<u>現行の道路構造令の範囲内</u>に必要な機能について考え方をまとめた設計レベルの指針である。このため、今後、道路構造令の技術的基準に関する条例化等において整合を図る必要が生じた場合は、精査した上で、本指針にその結果を反映するものとする。</p> <p>また、道路整備のマニュアル等基準を定める際には、本指針を踏まえるものとし、さらに、既存の道路整備のあり方を検討する場合においても、本指針に即した検討を行なうものとする。</p> <p>なお、本指針は、一般部における幅員構成の見直しについて示すものであることから、交差点部等の部分的な構造については指針の基本的方針を踏まえ、個別の実情に応じて対応すべきものと考えている。</p>	<p>(2)指針の目的</p> <p>道路機能構造指針(以下、本指針という。)では、都市計画道路のうち幹線街路について機能を明確にし、県マスの基本理念「都市機能集約型都市構造の実現」に則り、周辺土地利用に沿った検証を行い、自動車交通以外の部分について一定の方針や考え方を整理し、示すものである。</p> <p>方針や考え方の整理にあたっては、都市計画道路見直しガイドラインにおける「まちづくりのニーズ」にあるように、高齢化社会、環境問題、防災等の対応について道路機能面から整備する箇所を検証するものである。</p> <p>なお、検証にあたっての基本的な方針・考え方は次のとおりとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既決定の幅員を尊重しながら道路機能を検証する。</li> <li>・道路構造令及び<b>山梨県県道の構造基準等を定める条例(以下県道構造条例)</b>との整合を図る。</li> </ul> <p>(3)指針の位置付け</p> <p>本指針は、都市計画道路の見直しの際に、<u>現行の道路構造令及び県道構造条例の範囲内</u>に必要な機能について考え方をまとめた設計レベルの指針である。</p> <p>また、道路整備のマニュアル等基準を定める際には、本指針を踏まえるものとし、さらに、既存の道路整備のあり方を検討する場合においても、本指針に即した検討を行なうものとする。</p> <p>なお、本指針は、一般部における幅員構成の見直しについて示すものであることから、交差点部等の部分的な構造については指針の基本的方針を踏まえ、個別の実情に応じて対応すべきものと考えている。</p>

改訂前	改訂後																																
<p>道路の分類と機能</p> <p>(3)各機能における検討項目</p> <p>道路の持つ機能を7分類にわけて、(2)における区域毎に必要な幅員について検討する。</p> <p>機能の分類</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>分類</th> <th>検討項目</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自転車通行機能</td> <td>自転車道 自転車専用通行帯 自歩可 指定部分</td> </tr> <tr> <td>歩行者通行機能</td> <td>歩道</td> </tr> <tr> <td>沿道アクセス機能</td> <td>停車帯(路肩)</td> </tr> <tr> <td>緑化機能</td> <td>植樹帯、植樹樹</td> </tr> <tr> <td>公共交通機能</td> <td>バス停車帯 バス停留所、バスベイ</td> </tr> <tr> <td>防災機能</td> <td>延焼防火、緊急輸送路、 避難路</td> </tr> <tr> <td>景観機能</td> <td>無電柱化計画</td> </tr> </tbody> </table> <p>P4 考え方、基準等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自歩可とは 普通自転車は、道路標識等により普通自転車歩道通行可(自歩可)の指定がされているときは、歩道を通行できる。</li> <li>・指定部分とは 普通自転車は、道路標識等により通行すべき部分として指定された部分(普通自転車通行指定部分)があるときは、指定部分を徐行しなければならない。</li> </ul>	分類	検討項目	自転車通行機能	自転車道 自転車専用通行帯 自歩可 指定部分	歩行者通行機能	歩道	沿道アクセス機能	停車帯(路肩)	緑化機能	植樹帯、植樹樹	公共交通機能	バス停車帯 バス停留所、バスベイ	防災機能	延焼防火、緊急輸送路、 避難路	景観機能	無電柱化計画	<p>1. 道路の分類と機能</p> <p>(3)各機能における検討項目</p> <p>道路の持つ機能を7分類にわけて、(2)における区域毎に必要な幅員について検討する。</p> <p>機能の分類</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>分類</th> <th>検討項目</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自転車通行機能</td> <td>自転車道 自転車通行帯 自歩道 停車帯 路肩</td> </tr> <tr> <td>歩行者通行機能</td> <td>歩道、自歩道</td> </tr> <tr> <td>沿道アクセス機能</td> <td>停車帯(路肩)</td> </tr> <tr> <td>緑化機能</td> <td>植樹帯、植樹樹</td> </tr> <tr> <td>公共交通機能</td> <td>バス停車帯 バス停留所、バスベイ</td> </tr> <tr> <td>防災機能</td> <td>延焼防火、緊急輸送路、 避難路</td> </tr> <tr> <td>景観機能</td> <td>無電柱化</td> </tr> </tbody> </table>	分類	検討項目	自転車通行機能	自転車道 自転車通行帯 自歩道 停車帯 路肩	歩行者通行機能	歩道、自歩道	沿道アクセス機能	停車帯(路肩)	緑化機能	植樹帯、植樹樹	公共交通機能	バス停車帯 バス停留所、バスベイ	防災機能	延焼防火、緊急輸送路、 避難路	景観機能	無電柱化
分類	検討項目																																
自転車通行機能	自転車道 自転車専用通行帯 自歩可 指定部分																																
歩行者通行機能	歩道																																
沿道アクセス機能	停車帯(路肩)																																
緑化機能	植樹帯、植樹樹																																
公共交通機能	バス停車帯 バス停留所、バスベイ																																
防災機能	延焼防火、緊急輸送路、 避難路																																
景観機能	無電柱化計画																																
分類	検討項目																																
自転車通行機能	自転車道 自転車通行帯 自歩道 停車帯 路肩																																
歩行者通行機能	歩道、自歩道																																
沿道アクセス機能	停車帯(路肩)																																
緑化機能	植樹帯、植樹樹																																
公共交通機能	バス停車帯 バス停留所、バスベイ																																
防災機能	延焼防火、緊急輸送路、 避難路																																
景観機能	無電柱化																																

改訂前	改訂後
<p>③自転車及び歩行者の交通量が少ない場合 …路肩＋自歩可3.0m以上</p> <p>2)住商混合地、住宅地、工業地 …路肩＋自歩可3.0m以上</p> <p>3)白地</p> <p>①自転車及び歩行者の交通量が多い場合 …路肩＋自歩可3.0m以上</p> <p>②自動車及び歩行者の交通量が少ない場合 …路肩＋歩道2.0m以上</p> <p>4)その他 拠点中心地又は商業地において次の条件を全て満たす場合、状況に応じ自転車道も可能とする。 ・3m以上の幅員を両側確保できる。 ・自動車交通4000台/日以上。 ・沿道アクセスに影響がない。</p> <p>(参考) ○自転車の歩道通行の考え方 ・標識等により通行できるとされているとき。 ・運転者が児童等で車道を通行することが危険と認められた者 ・車道又は交通の状況によりやむを得ないと認められるとき。(車道幅員や自動車交通量)</p> <p>(補足) ・沿道アクセスの多い路線では駐停車により自転車専用通行帯や路肩の自転車通行機能が十分得られない場合もあるため、運用方法について留意することとする。また状況に応じて歩行者・自転車・自動車の通行方法について検討をする。</p>	<p>3)停車帯について 一時的な停車のみに使用される停車帯には、自転車通行帯と同等の自転車通行空間が確保されるため、自転車通行帯に代わる自転車通行機能とみなす。 停車帯の幅員は、2.5m以上とするが、自動車交通量のうち大型の自動車の交通量の占める割合が低い場合は、1.5mまで縮小することが可能である。</p> <p>4)路肩について 路肩は道路の主要構造物の保護を目的として車道に接続して設けるものであるが、自転車通行空間としても考慮する(県道構造条例第7条に基づき、自転車道及び自転車通行帯のいずれも設けない場合は、路肩1m以上を確保するものとする)。</p> <p>5)自転車歩行者道について 自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い場合は4m以上、その他の道路は3m以上とする。 自転車歩行者道とした場合も、県道構造条例第7条に基づき路肩1m以上を確保するものとする。</p> <p>6)歩道について 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い場合は3.5m以上、その他の道路は2m以上とする。</p> <p>(参考) ○自転車の歩道通行の考え方 ・標識等により通行できるとされているとき(自歩可)。 ・運転者が児童等で車道を通行することが危険と認められた者 ・車道又は交通の状況によりやむを得ないと認められるとき。(車道幅員や自動車交通量)</p> <p>○指定部分(道路交通法) ・自動車及び歩行者が多く、自転車の通行部分を指定することが交通安全上必要と考えられる路線(区間) ・普通自転車は道路標識等により通行すべき部分として指定された部分を通行することができる。</p> <p>(補足) ・沿道アクセスの多い路線では駐停車により自転車通行帯や停車帯、路肩の自転車通行機能が十分得られない場合もあるため、運用方法について留意することとする。また状況に応じて歩行者・自転車・自動車の通行方法について検討をする。</p>

改訂前	改訂後
<p>(1)についての基準における考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車通行には様々な場合が想定されるため出来るかぎり自転車通行に対応できる幅員とする。</li> <li>・自転車通行を車道左側※とし、交通量、区域の状況により通行方法の検討を行なう。※路肩通行を基本</li> <li>・交通量が少なくてもネットワーク上必要な路線(区間)は自転車通行の検討を行なう。(駅～学校～公共施設等)</li> <li>・交通量の多い交差点等では自転車の通行幅の確保に務め、ローカルルールに基づき路肩 1.0mを確保するものとする。(自転車の通行方法について未確定の要素があるため具体的内容については懸案事項とする。)</li> <li>・都市計画道路以外の県道市道との整合を確認する。</li> <li>・通行方法の検討にあたり、道交法による指定について交通管理者と協議を行なう事とする。</li> <li>・自歩可とは <ul style="list-style-type: none"> <li>・普通自転車は、道路標識等により普通自転車歩道通行可(自歩可)の指定がされているときは、歩道を通行できる。</li> </ul> </li> <li>・自転車通行帯について <ul style="list-style-type: none"> <li>幅員は、自転車1台の占有幅 1.0m に走行中のふらつきを考慮して 1.5m 以上とする。</li> </ul> </li> <li>・自転車道について <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車道は双方向通行であり、安全な通行を考慮すると最低幅員は3m必要と考えられる。このため、計画にあたっては、経済性や必要性から慎重に判断する。</li> </ul> </li> <li>・自歩可の幅員の根拠は道路構造令でいう自転車歩行者道の幅員を参考としている。</li> </ul> <p>(2)沿道アクセス機能(停車帯等)</p> <p>1)拠点エリア、商業地</p> <p>①施設への出入りや荷さばきによる需要が多いと 予想される区間……停車帯2.5m</p> <p>② ①以外の区間 ……停車帯1.5m</p>	<p>(1)についての基準における考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交差点部においても自転車通行を考慮し、最小限の路肩を確保する(県道構造条例第7条に基づき、自転車道及び自転車通行帯のいずれも設けない場合は、路肩 1.0m以上を確保するものとする)。</li> <li>・自転車道を設けない場合や、自転車通行帯と接続した路肩、停車帯の場合、路肩は自転車の通行部分となる。そのため、車道の左側に設ける路肩は、平坦性の確保、通行の妨げとなる段差や溝の解消に努め、滑りにくい構造とするなど、自転車の安全かつ円滑な通行に配慮した構造とする。 歩道や自転車歩行者道を設ける場合、路肩に設置される側溝や街渠は、エプロン幅が狭いものを採用することで平坦性を高め、自転車の実走行空間を広く確保できる構造とすることが望ましい。</li> <li>・都市計画道路以外の県道市道との整合を確認する。</li> <li>・通行方法の検討にあたり、道交法による指定について交通管理者と協議を行なう事とする。</li> <li>・自歩可とは <ul style="list-style-type: none"> <li>・普通自転車は、道路標識等により普通自転車歩道通行可(自歩可)の指定がされているときは、歩道を通行できる。</li> <li>・指定部分とは <ul style="list-style-type: none"> <li>普通自転車は、道路標識等により通行すべき部分として指定された部分(普通自転車通行指定部分)があるときは、指定部分を徐行しなければならない。</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> <p>(2)沿道アクセス機能(停車帯等)</p> <p>1)拠点エリア、商業地</p> <p>①施設への出入りや荷さばきによる需要が多いと 予想される区間……停車帯2.5m</p> <p>② ①以外の区間 ……停車帯1.5m</p>

改訂前	改訂後
<p>2)住商混合地、住宅地、工業地</p> <p>①住商混合地で施設への出入りや荷さばきによる 需要が多いと予想される区間 ……停車帯1.5m以上</p> <p>② ①以外……路肩0.5m以上</p> <p>3)白地</p> <p>①路肩0.75m以上</p> <p>(2)についての基準における考え方</p> <p>○停車帯</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・停車帯と自転車専用通行帯を分離する考えもあるが、本指針(案)では一般的な考えとして一体として考える。</li> <li>・沿道アクセス機能のほかに自転車通行空間としても考慮する。</li> <li>・第4種(第4級を除く)の道路には、必要がある場合には停車帯を設けるものされている。</li> </ul> <p>○路肩</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路の主要構造物の保護を目的として車道に接続して設けるものであるが、自転車通行空間としても考慮する。</li> </ul> <p>○交差点部においても自転車通行を考慮し、最小限の路肩を確保する。</p>	<p>2)住商混合地、住宅地、工業地</p> <p>①住商混合地で施設への出入りや荷さばきによる 需要が多いと予想される区間 ……停車帯1.5m以上</p> <p>(2)についての基準における考え方</p> <p>○停車帯</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第4種(第4級を除く)の道路には、必要がある場合には路肩に変わり停車帯を設けるものとされている。</li> </ul>

改訂前					改訂後				
(7)参考 幅員構成 道路構造令による幅員					(7)参考 幅員構成 道路構造令及び県道構造条例による幅員				
構成要素		設置の考え方	基準(m)	備考	構成要素		設置の考え方	基準(m)	備考
歩道等	自転車道・自転車専用通行帯	自動車及び自転車交通量の多い場合に設ける。自転車道は双方向通行、自転車専用通行帯は車道の左端部を一方通行することが原則。	2.0～	1.5mまで縮小可	歩道等	自転車道	整備形態選定表に基づき設ける。 自転車道は一方通行が基本。	2.0～	1.5mまで縮小可
	自転車歩行者道	(自転車道を設けない場合)自動車交通量の多い場合、自転車歩行者道を設ける。	3.0～4.0			自転車通行帯	整備形態選定表に基づき設ける。 自転車通行帯は車道の左端部を一方通行することが原則。	1.5～	1.0mまで縮小可
	歩道	第4種の道路は歩道を設ける。 (自転車歩行者道を設ける場合を除く)	2.0～3.5			自転車歩行者道	整備形態選定表に基づき設ける。 自転車歩行者道を設けた場合も、路肩1.0mを確保する。	3.0～4.0	
植樹帯	第4種第1級、第2級の道路には植樹帯を設ける。	1.5(標準)	1.0m以上 2.0m以下	歩道		第4種の道路は歩道を設ける。 (自転車歩行者道を設ける場合を除く)	2.0～3.5		
車道		第4種道路の場合、第1級3.25m、第2、3級3.0m、第4級4.0m(一車線道路)	3.0～3.25(4.0)	第4種は3mに縮小可	植樹帯		第4種第1級、第2級の道路には植樹帯を設ける。	1.5(標準)	1.0m以上 2.0m以下
中央帯		車線が4以上の道路で必要に応じて設ける。	1.0		車道		第4種道路の場合、第1級3.25m、第2、3級3.0m、第4級4.0m(一車線道路)	3.0～3.25(4.0)	第4種は3mに縮小可
停車帯		必要に応じて設ける。	1.5～2.5		中央帯		車線が4以上の道路で必要に応じて設ける。	1.0	
路肩			0.5～		停車帯		必要に応じて設ける。	1.5～2.5	
施設帯		必要な場合に設ける。 (防護柵標識等0.5、ベンチ1.0等)	0.5～3.0		路肩		原則設けるが、停車帯を整備した場合は不要。	1.0～	縮小値0.5～
指針(案) 自歩可の幅員の根拠は道路構造令でいう自転車歩行者道の幅員を採用する。					施設帯 原則設ける。 (防護柵標識等0.5、ベンチ1.0等)				
					3. 幅員構成の考え方以降のページについて、構造令で自転車通行機能の選定が明確に示され、各区域での分類が不要となったため、削除している。				