

大阪府道の構造の技術的基準及び道路標識の 寸法を定める条例の解説と運用（案）

道路構造基準編

大阪府 都市整備部 交通道路室

R2. 3

はじめに

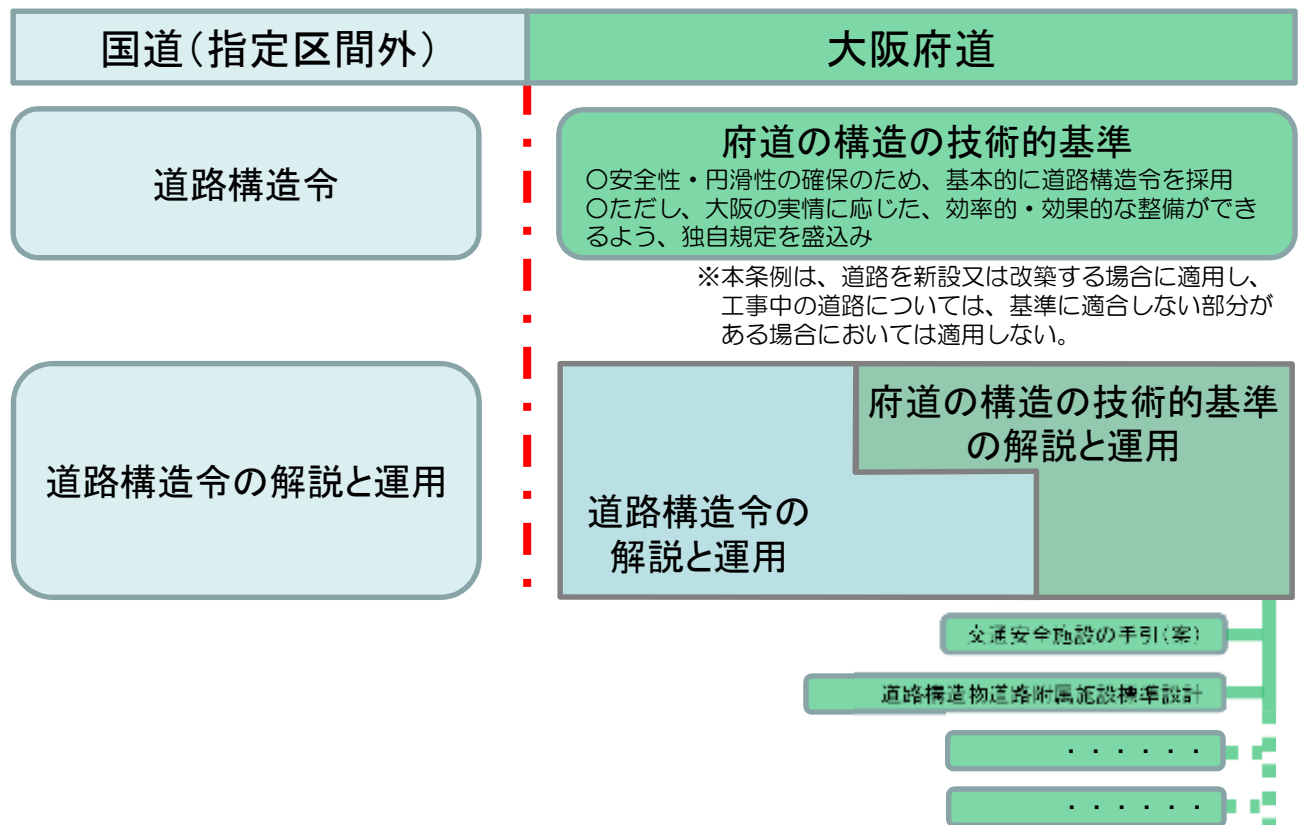
「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律（平成24年4月1日施行）」により、「道路法」が改正され、道路を新設または改築する際の構造の基準については、政令（道路構造令）で定める基準を参酌し、道路管理者である自治体の条例※で定めることとされた。

大阪府では、様々な状況を想定し定められている「道路構造令」を採用しつつも、さらに大阪の実情に即した整備が、効率的・効果的に出来るよう「大阪府道の構造の技術的基準及び道路標識の寸法を定める条例（平成25年4月1日施行、令和元年12月25日一部改正）」において府道の構造の技術的基準を定めている。

道路構造令には「道路構造令の解説と運用（公益社団法人日本道路協会）」が存在しているが、府道の構造の技術的基準についても、運用面の充実を図るため、独自規定の考え方や同規定であったとしても解釈が異なるもの等について整理を行い、その結果を取りまとめたものが本「解説と運用」である。

※「設計車両（車両寸法、設計自動車荷重）」、「建築限界」、「橋等の設計強度」を除く

大阪府管理道路における運用



条例の体系

第1章 総則（第1条・第2条）

第2章 府道の構造の技術的基準（第3条—第46条）

本編対応

第3章 道路標識の寸法（第47条・第48条）

第4章 移動等円滑化のために必要な府道の構造に関する基準（第49条—第81条）

(参考) 大阪府道の構造の技術的基準及び道路標識の寸法を定める条例
と道路構造令の条項比較と本編掲載項目

項目	解説と運用		条例	構造令
	本編	国構造令版		
道路の区分	—	○	第3条	第3条
設計車両【委任対象外】	—	○		第4条
車線等	○独自基準	○	第4条	第5条
車線の分離等	○	○	第5条	第6条
副道	—	○	第6条	第7条
路肩	○	○	第7条	第8条
停車帯	○	○	第8条	第9条
自転車通行帯	○	○	第9条	第9条の2
軌道敷	—	○	第10条	第9条の3
自転車道	○	○	第11条	第10条
自転車歩行車道	○独自基準	○	第12条	第10条の2
歩道	○独自基準	○	第13条	第11条
歩行者の滞留の用に供する部分	—	○	第14条	第11条の2
積雪地域に存する道路の中央帯等の幅員	—	○	第15条	第11条の3
植樹帯	○独自基準	○	第16条	第11条の4
建築限界【委任対象外】	—	○		第12条
設計速度	—	○	第17条	第13条
車道の屈曲部	—	○	第18条	第14条
曲線半径	—	○	第19条	第15条
曲線部の片勾配	—	○	第20条	第16条
曲線部の車線等の拡幅	—	○	第21条	第17条
緩和区間	—	○	第22条	第18条
視距等	—	○	第23条	第19条
縦断勾配	—	○	第24条	第20条
登坂車線	—	○	第25条	第21条
縦断曲線	—	○	第26条	第22条
舗装	○独自基準	○	第27条	第23条
横断勾配	○独自基準	○	第28条	第24条
合成勾配	—	○	第29条	第25条
排水施設	—	○	第30条	第26条
平面交差又は接続	—	○	第31条	第27条
立体交差	—	○	第32条	第28条
鉄道等との平面交差	—	○	第33条	第29条
待避所	—	○	第34条	第30条
交通安全施設	—	○	第35条	第31条
凸部、狭窄部等	—	○	第36条	第31条の2
乗合自動車の停留所等に設ける交通島	—	○	第37条	第31条の3
自動車駐車場等	—	○	第38条	第32条
防雪施設その他の防護施設	—	○	第39条	第33条
トンネル	—	○	第40条	第34条
橋、高架の道路等【一部委任対象外】	—	○	第41条	第35条
附帯工事等の特例	—	○	第42条	第36条
区分が変更される道路の特例	—	○	第43条	第37条
小区間改築の場合の特例	—	○	第44条	第38条
自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路【一部委任対象外】	—	○	第45条	第39条
歩行者専用道路【一部委任対象外】	—	○	第46条	第40条

目 次

1. 大阪府道の構造の技術的基準の解説と運用

(★：府条例で独自規定を定めた事項)

★車線数について	4
中央帯について	6
路肩について	7
停車帯について	9
自転車通行帯について	10
自転車道について	11
★自転車歩行者道・歩道について	12
★植樹帯等について	15
★舗装について	16
★横断勾配について	17

2. 参考資料

- 参考資料1 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H28.7）抜粋・・・参1
- 参考資料2 政策マーケティングリサーチ
道路利用者のニーズに関するアンケート・・・参4

★車線等について（独自規定あり）

道路構造基準条例	道路構造令(国)
<p style="text-align: center;">※下線部が独自基準</p> <p>(車線等) 第4条 車道(副道、停車帯、自転車通行帯その他規則で定める部分を除く。)は、車線により構成されるものとする。ただし、第3種第5級又は第4種第4級の道路にあっては、この限りでない。</p> <p>2 道路の区分及び地方部に存する道路にあっては、地形の状況に応じ、計画交通量が次の表(略)の設計基準交通量(自動車の最大許容交通量をいう。以下同じ。)の欄に掲げる値以下である道路の車線(付加追越車線、登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。次項において同じ。)の数は、2とする。<u>ただし、第3種、第4種の道路について、地域の特性を考慮し安全かつ円滑な交通を確保する上で必要がある場合においては、3以上とすることができる。</u></p> <p><u>3 前項に規定する道路以外の道路(第2種の道路で対向車線を設けないもの並びに第3種第5級及び第4種第4級の道路を除く。)の車線の数は4以上(交通の状況により必要がある場合を除き、2の倍数)、第2種の道路で対向車線を設けないものの車線の数は2以上とし、当該道路の区分及び地方部に存する道路にあっては地形の状況に応じ、次の表(略)に掲げる1車線当たりの設計基準交通量に対する当該道路の計画交通量の割合によって定めるものとする。ただし、第3種又は第4種の道路について、安全かつ円滑な交通が確保されるときは、車線の数を2とすることができる。</u></p> <p>4 車線(登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。以下この項において同じ。)の幅員は、道路の区分に応じ、次の表(略)の車線の幅員の欄に掲げる値とするものとする。ただし、第1種第2級、第3種第2級又は第4種第1級の普通道路にあっては、交通の状況により必要がある場合においては、同欄に掲げる値に0.25メートルを加えた値、第1種第2級若しくは第3級の小型道路又は第2種第1級の道路にあっては、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、同欄に掲げる値から0.25メートルを減じた値とすることができる。</p> <p>5 第3種第5級又は第4種第4級の普通道路の車道(自転車通行帯を除く。)の幅員は、4メートルとするものとする。ただし、当該普通道路の計画交通量が極めて少なく、かつ、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合又は第36条の規定により車道に狭窄部を設ける場合においては、3メートルとすることができる。</p>	<p>(車線等) 第5条 車道(副道、停車帯、自転車通行帯その他国土交通省令で定める部分を除く。)は、車線により構成されるものとする。ただし、第3種第5級の道路にあっては、この限りでない。</p> <p>2 道路の区分及び地方部に存する道路にあっては地形の状況に応じ、計画交通量が次の表の設計基準交通量(自動車の最大許容交通量をいう。以下同じ。)の欄に掲げる値以下である道路の車線(付加追越車線、登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。次項において同じ。)の数は、2とする。</p> <p>3 前項に指定する道路以外の道路(第2種の道路で対向車線を設けないもの及び第3種第5級の道路を除く。)の車線の数は4以上(交通の状況により必要がある場合を除き、2の倍数)、第2種の道路で対向車線を設けないものの車線の数は2以上とし、当該道路の区分及び地方部に存する道路にあっては地形の状況に応じ、次の表に掲げる1車線当たりの設計基準交通量に対する当該道路の計画交通量の割合によって定めるものとする。</p> <p>4 車線(登坂車線、屈折車線及び変速車線を除く。以下この項において同じ。)の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の車線の幅員の欄に掲げる値とするものとする。ただし、第1種第1級若しくは第2級、第3種第2級又は第4種第1級の普通道路にあっては、交通の状況により必要がある場合においては、同欄に掲げる値に0.25メートルを加えた値、第1種第2級若しくは第3級の小型道路又は第2種第1級の道路にあっては、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、同欄に掲げる値から0.25メートルを減じた値とすることができる。</p> <p>5 第3種第5級の普通道路の車道(自転車通行帯を除く。)の幅員は、4メートルとするものとする。ただし、当該普通道路の計画交通量が極めて少なく、かつ、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合又は第31条の2の規定により車道に狭窄部を設ける場合においては、3メートルとすることができる。</p>

<独自規定を設けた理由>

【車線数の決定方法について】

車道の車線数については、道路構造令と同じく、標準的な道路構造と交通条件を想定して求めた設計基準交通量から定めることを基本とする。

しかし、全国道路・街路交通情勢調査で、第4種第1級の府管理道路において、日交通量が12,000台を超える2車線道路において、混雑が比較的少ないと見受けられる区間が存在した。一方、日交通量が12,000台以下である2車線道路で、混雑度1.0以上になるような区間も見受けられた。

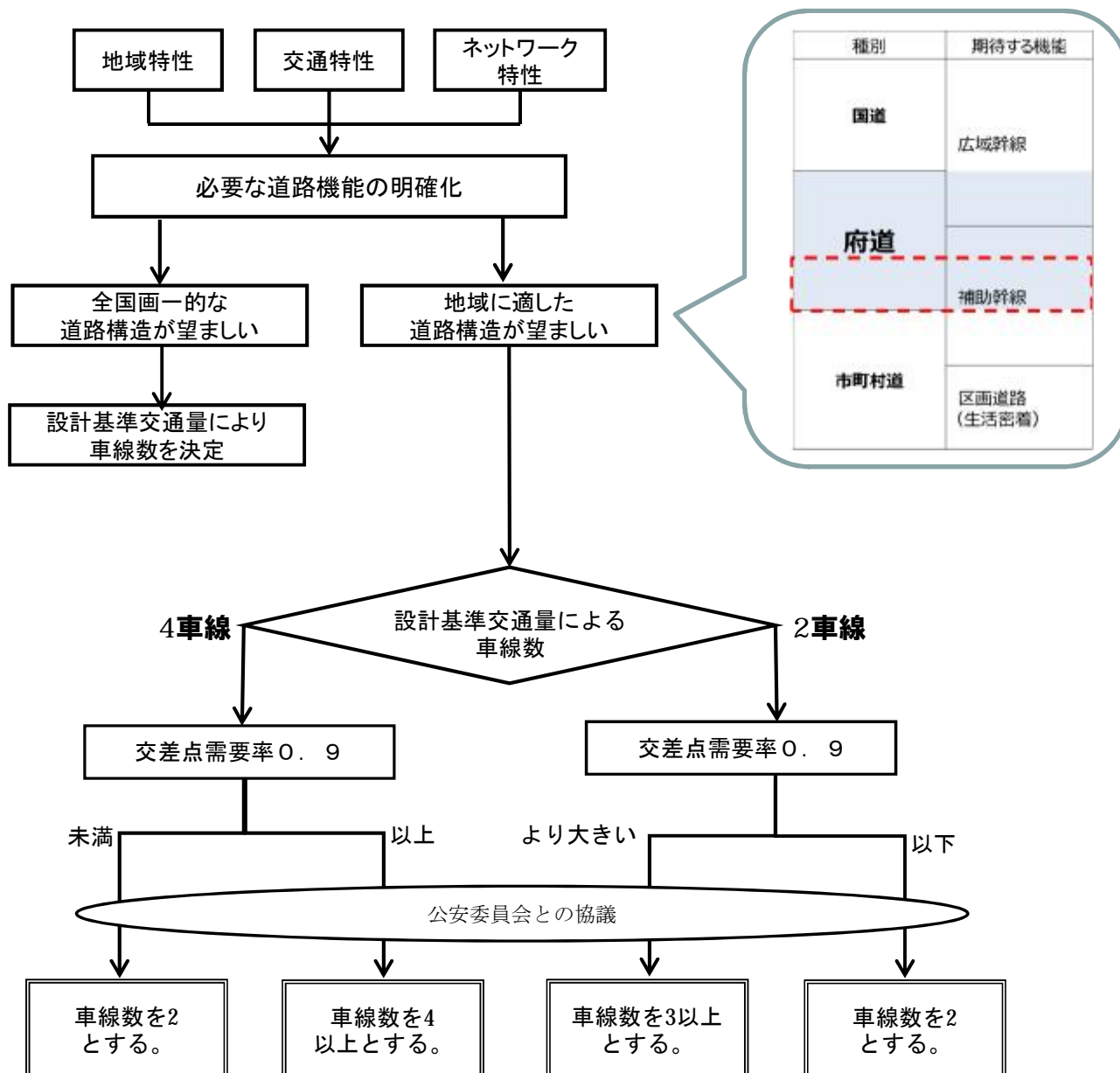
このことから、道路の取り巻く状況を勘案し、車線数の決定要因を設計基準交通量のみで一律に決定するのではなく、道路の地域性や特性などを加味するべきと考えた。

★車線等について（独自規定あり）

そこで、安全・円滑な交通の確保を前提としつつ、府道の実情に即した道路整備を効率的・効果的に進めるため、車線数の決定方法について独自規定を設けた。

なお、車線数の決定方法の一例として、以下のフローを示す。

第4条第2項「安全かつ円滑な交通を確保する上で必要がある場合」、第3項における「安全かつ円滑な交通が確保されるとき」の考え方フロー（一例）



中央帯について（道路構造令を採用）

（車線の分離等）

第5条 第1種、第2種又の道路（対向車線を設けない道路を除く。以下この条において同じ。）の車線は、往復の方向別に分離するものとする。車線の数4以上であるその他の道路について、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合においても、同様とする。

2 前項前段の規定にかかわらず、車線の数（登坂車線、屈折車線及び変速車線の数を除く。以下この条において同じ。）が3以下である第1種の道路にあっては、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、その車線を往復の方向別に分離しないことができる。

3 車線を往復の方向別に分離するため必要があるときは、中央帯を設けるものとする。

4 中央帯の幅員は、当該道路の区分に応じ、次の表の中央帯の幅員の欄の上欄に掲げる値以上とするものとする。ただし、長さ100メートル以上のトンネル、長さ50メートル以上の橋若しくは高架の道路又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない箇所については、同表の中央帯の幅員の欄の下欄に掲げる値まで縮小することができる。

5 中央帯には、側帯を設けるものとする。

6 前項の側帯の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の中央帯に設ける側帯の幅員の欄の上欄に掲げる値とするものとする。ただし、第4項ただし書の規定により中央帯の幅員を縮小する道路又は箇所については、同表の中央帯に設ける側帯の幅員の欄の下欄に掲げる値まで縮小することができる。

単位:m

種級区分		中央帯の最低幅員		中央帯に設ける側帯の幅員	
		規定値	特例値	規定値	特例値
第1種	第2級	4.50	2.00	0.75	0.25
	第3,4級	3.00	1.50	0.50	0.25
第2種	第1級	2.25	1.50	0.50	0.25
	第2級	1.75	1.25	0.50	0.25
第3種		1.75	1.00	0.25	
第4種		1.00		0.25	



7 中央帯のうち側帯以外の部分（以下「分離帯」という。）には、さくその他これに類する工作物を設け、又は側帯に接続して縁石線を設けるものとする。

8 分離帯に路上施設を設ける場合においては、当該中央帯の幅員は、第12条の建築限界を勘案して定めるものとする。

9 同方向の車線の数1である第1種の道路の当該車線の属する車道には、必要に応じ、付加追越車線を設けるものとする。

■解説と運用（追加事項）

- 中央帯の幅員について、第4項に規定する「その他の特別の理由によりやむを得ない箇所」とは、幅員が確保できないような箇所とする。

- 中央帯における緑化について、大阪府自然環境保全条例に基づき策定された府有施設等緑化推進計画に、以下のとおり基準が定められている。

- 交通安全確保や管理上支障のない中央帯について、できる限り緑化を行う。

- 高木植栽が可能な中央帯幅員を持つ区間では、できる限り高木による緑化を行う。

（詳細は「新・府有施設等緑化推進計画（H28.4大阪府）」参照）

※下線部が微修正項目

（路肩）

第7条 道路には、車道に接続して、路肩を設けるものとする。ただし、中央帯又は停車帯を設ける場合においては、この限りでない。

2 車道の左側に設ける路肩の幅員は、道路の区分に応じ、次の表(略)の車道の左側に設ける路肩の幅員の欄の上欄に掲げる値以上とするものとする。ただし、付加追越車線、登坂車線若しくは変速車線を設ける箇所、長さ50メートル以上の橋若しくは高架の道路又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない箇所については、同表の車道の左側に設ける路肩の幅員の欄の下欄に掲げる値まで縮小することができる。

3 前項の規定にかかわらず、車線を往復の方向別に分離する第1種の道路であって同方向の車線の数が1であるものの当該車線の属する車道の左側に設ける路肩の幅員は、道路の区分に応じ、次の表(略)の車道の左側に設ける路肩の幅員の欄の上欄に掲げる値以上とするものとする。ただし、普通道路のうち、長さ100メートル以上のトンネル、長さ50メートル以上の橋若しくは高架の道路又は地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない箇所であって、大型の自動車の交通量が少ないものについては、同表の車道の左側に設ける路肩の幅員の欄の下欄に掲げる値まで縮小することができる。

4 車道の右側に設ける路肩の幅員は、道路の区分に応じ、次の表(略)の車道の右側に設ける路肩の幅員の欄に掲げる値以上とするものとする。

5 普通道路のトンネルの車道に接続する路肩(第3項本文に規定する路肩を除く。)又は小型道路のトンネルの車道の左側に設ける路肩(同項本文に規定する路肩を除く。)の幅員は、第1種第2級の道路にあつては1メートルまで、第1種第3級又は第4級の道路にあつては0.75メートルまで、第3種(第5級を除く。)の普通道路にあつては0.5メートルまで縮小することができる。

6 副道に接続する路肩については、第2項の表第3種の項車道の左側に設ける路肩の幅員の欄の上欄中「1.25」とあり、及び「0.75」とあるのは、「0.5」とし、第2項ただし書の規定は適用しない。

7 歩道、自転車道又は自転車歩行者道を設ける道路にあつては、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために支障がない場合においては、車道に接続する路肩を設けず、又はその幅員を縮小することができる。

8 第1種又は第2種の道路の車道に接続する路肩には、側帯を設けるものとする。

9 前項の側帯の幅員は、道路の区分に応じ、普通道路にあつては次の表(略)の路肩に設ける側帯の幅員の欄の上欄に掲げる値と、小型道路にあつては0.25メートルとする。ただし、普通道路のトンネルの車道に接続する路肩に設ける側帯の幅員は、同表の路肩に設ける側帯の幅員の欄の下欄に掲げる値とすることができる。

10 道路の主要構造部を保護するため必要がある場合においては、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して、路端寄りに路肩を設けるものとする。

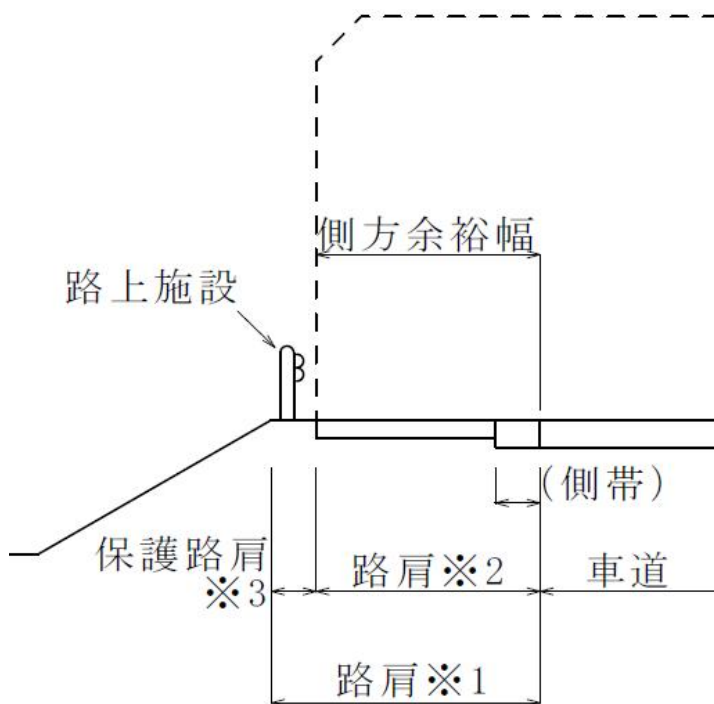
11 車道に接続する路肩に路上施設を設ける場合においては、当該路肩の幅員については、第2項の表の車道の左側に設ける路肩の幅員の欄又は第4項の表の車道の右側に設ける路肩の幅員の欄に掲げる値に当該路上施設を設けるのに必要な値を加えてこれらの規定を適用するものとする。

路肩について（道路構造令を採用）

■解説と運用（追加事項）

- 中央帯、停車帯を設ける場合は、路肩の設置は不要。
- 沿道の状況を勘案し、歩道の幅員が十分に確保出来ないなど、やむを得ない場合において、道路の側溝に蓋かけ等の適切な対応をした場合は、保護路肩として路肩の幅員に入れてもよい。ただし、保護路肩は、路上施設のうち、防護柵、道路標識等を路端に設けるためのスペースとなるもので、建築限界内に含まれない。
- 道路を新設する際には、荷捌きのための駐車、歩行者、自転車等、地域の実情を考慮し、自転車通行空間の確保や停車帯の設置も検討し、最適なものを選択する。

＜参考＞路肩の機能上の分類



- ※1 道路構造令第2条第12号に定義されている路肩
- ※2 第7条第2項、第3項、第4項に規定されている路肩
- ※3 第7条第10項に規定されている路肩または第7条第11項に規定されている路上施設を設けるための路肩の部分

停車帯について（道路構造令を採用） ※ただし、条例委任に伴う微修正あり

※下線部が微修正項目

（停車帯）

第8条 第4種（第4級を除く。）の道路には、自動車の停車により車両の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため必要がある場合においては、車道の左端寄りに停車帯を設けるものとする。
2 停車帯の幅員は、**2.5**メートルとするものとする。ただし、自動車の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と認められる場合においては、**1.5**メートルまで縮小することができる。

■解説と運用（追加事項）

- 停車帯については、商業業務地区の計画の有無等の現場状況を勘案し、必要に応じ、設置を検討する。

自転車通行帯について（道路構造令を採用）

（自転車通行帯）

第9条 自動車及び自転車の交通量が多い第3種又は第4種の道路（自転車道を設ける道路を除く。）には、車道の左端寄り（停車帯を設ける道路にあっては、停車帯の右側。次項において同じ。）に自転車通行帯を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

2 自転車の交通量が多い第3種若しくは第4種の道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い第3種若しくは第4種の道路（自転車道を設ける道路及び前項に規定する道路を除く。）には、安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合においては、車道の左端寄りに自転車通行帯を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

3 自転車通行帯の幅員は、**1.5メートル以上**とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、1メートルまで縮小することができる。

4 自転車通行帯の幅員は、当該道路の自転車の交通の状況を考慮して定めるものとする。

■解説と運用（追加事項）

<自転車通行帯の設置について>

- 第9条第1項から第3項までに規定する「地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合」とは、道路の新設又は改築について、工事が非常に困難な場合又はその効果に比して工事に過大な費用を要する場合を含むものである。
- 自転車通行帯の幅員は、「地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合においては、1メートルまで縮小することができる」こととしているが、交差点の右折車線設置箇所等、区間の一部において空間的制約から1.5メートル確保が困難な場合など、縮小する場合であっても局所的なものに留めると共に、側溝の部分を除く舗装部分の幅員を1メートル程度確保することが望ましい。
- 地形の状況その他の特別の理由により、自転車通行帯を設置しない場合は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（国土交通省道路局、警察庁交通局）等を参考に、自転車通行空間の確保について検討を行い、整備を実施されたい。
- なお、自転車通行帯は、道路交通法第20条第2項の規定に基づく普通自転車専用通行帯として、同法第4条第1項の規定に基づく警察による交通規制の実施を想定して設けるものである。そのため、道路管理者が自転車通行帯を設けようとするときは、当該地域を管轄する警察と十分な時間的余裕をもって事前に協議した上で、その整備を図る必要がある。

<自転車通行空間の整備形態選定>

- 具体的な整備形態の選定に当たっては、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（国土交通省道路局、警察庁交通局）等を参考に、道路交通の状況等を総合的に勘案した上で、関係者と合意を図るものとする。

自転車道について（道路構造令を採用）

（自転車道）

第11条 自動車及び自転車の交通量が多い第3種（第4級及び第5級を除く。次項において同じ。）又は第4種（第4級を除く。同項において同じ。）の道路で設計速度が1時間につき60キロメートル以上であるものには、自転車道を道路の各側に設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

2 自転車の交通量が多い第3種若しくは第4種の道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い第3種若しくは第4種の道路で設計速度が1時間につき60キロメートル以上であるもの（前項に規定する道路を除く。）には、安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合においては、自転車道を道路の各側に設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

3 自転車道の幅員は、2メートル以上とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、1.5メートルまで縮小することができる。

4 自転車道に路上施設を設ける場合においては、当該自転車道の幅員は、令第12条の建築限界を勘案して定めるものとする。

5 自転車道の幅員は、当該道路の自転車の交通の状況を考慮して定めるものとする。

■解説と運用（追加事項）

<自転車道の設置について>

- 第11条第1項から第3項までに規定する「地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合」とは、当該規定が適用される道路の新設又は改築について、工事が非常に困難な場合、その効果に比して工事に過大な費用を要する場合、又は交差点が連続する等により走行する自動車の速度が時速50キロメートルを超えないことが見込まれる場合を含むものである。
- 自転車道の幅員は、「地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合においては、1.5メートルまで縮小することができる」こととしているが、縮小する場合は、道路附属物等設置箇所など局所的なものに留めることが望ましい。
- 地形の状況その他の特別の理由により、自転車道を設置しない場合は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（国土交通省道路局、警察庁交通局）等を参考に、自転車通行空間の確保について検討を行い、整備を実施されたい。

<自転車通行空間の整備形態選定>

- 具体的な整備形態の選定に当たっては、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（国土交通省道路局、警察庁交通局）等を参考に、道路交通の状況等を総合的に勘案した上で、関係者と合意を図るものとする。

★自転車歩行者道・歩道について（独自規定あり）

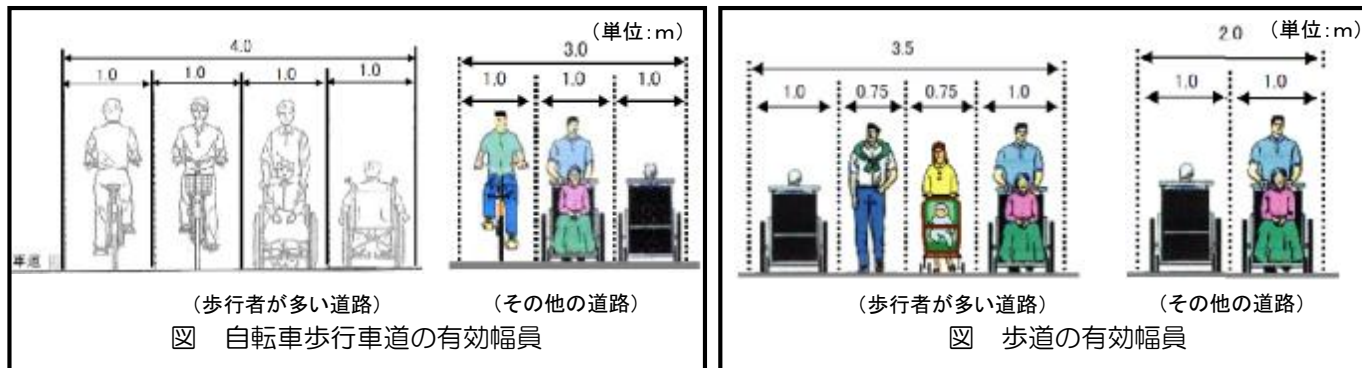
道路構造基準条例	道路構造令(国)
<p style="text-align: center;">※下線部が独自基準</p> <p>(自転車歩行者道) 第12条 自動車の交通量が多い第3種又は第4種の道路(自転車道又は自転車通行帯を設ける道路を除く。)には、自転車歩行者道を道路の各側に設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。 2 自転車歩行者道の有効幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては4メートル以上、その他の道路にあっては3メートル以上とするものとする。<u>ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。</u> 3 横断歩道橋若しくは地下横断歩道(以下「横断歩道橋等」という。)又は路上施設を設ける自転車歩行者道の幅員については、<u>原則として前項に規定する有効幅員の値に横断歩道橋等又は路上施設(その使用に必要な部分を含む。)の幅を加えるものとする。</u>ただし、第3種第5級又は第4種第4級の道路にあっては、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。 4 自転車歩行者道の幅員及び有効幅員は、当該道路の自転車及び歩行者の交通の状況を考慮して定めるものとする。</p> <p>(歩道) 第13条 第4種(第4級を除く。)の道路(自転車歩行者道を設ける道路を除く。)、歩行者の交通量が多い第3種(第5級を除く。)の道路(自転車歩行者道を設ける道路を除く。)又は自転車道若しくは自転車通行帯を設ける第3種若しくは第4種第4級の道路には、その各側に歩道を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。 2 第3種又は第4種第4級の道路(自転車歩行者道を設ける道路及び前項に規定する道路を除く。)には、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合においては、歩道を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。 3 歩道の有効幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては3.5メートル以上、その他の道路にあっては2メートル以上とするものとする。<u>ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。</u> 4 横断歩道橋等又は路上施設等を設ける歩道の幅員については、<u>原則として前項に規定する有効幅員の値に横断歩道橋等又は路上施設(その使用に必要な部分を含む。)の幅の値を加えるものとする。</u>ただし、第3種第5級又は第4種第4級の道路にあっては、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。 5 歩道の幅員及び有効幅員は、当該道路の歩行者の交通の状況を考慮して定めるものとする。</p>	<p>(自転車歩行者道) 第10条の2 自動車の交通量が多い第3種又は第4種の道路(自転車道又は自転車通行帯を設ける道路を除く。)には、自転車歩行者道を道路の各側に設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。 2 自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては4メートル以上、その他の道路にあっては3メートル以上とするものとする。 3 横断歩道橋若しくは地下横断歩道(以下「横断歩道橋等」という。)又は路上施設を設ける自転車歩行者道の幅員については、前項に規定する幅員の値に横断歩道橋等を設ける場合にあつては3メートル、ベンチの上屋を設ける場合にあつては2メートル、並木を設ける場合にあつては1.5メートル、ベンチを設ける場合にあつては1メートル、その他の場合にあつては0.5メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。ただし、第3種第5級の道路にあっては、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。 4 自転車歩行者道の幅員は、当該道路の自転車及び歩行者の交通の状況を考慮して定めるものとする。</p> <p>(歩道) 第11条 第4種の道路(自転車歩行者道を設ける道路を除く。)、歩行者の交通量が多い第3種(第5級を除く。)の道路(自転車歩行者道を設ける道路を除く。)又は自転車道若しくは自転車通行帯を設ける第3種の道路には、その各側に歩道を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。 2 第3種の道路(自転車歩行者道を設ける道路及び前項に規定する道路を除く。)には、安全かつ円滑な交通を確保するため必要がある場合においては、歩道を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。 3 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては3.5メートル以上、その他の道路にあっては2メートル以上とするものとする。 4 横断歩道橋等又は路上施設を設ける歩道の幅員については、前項に規定する幅員の値に横断歩道橋等を設ける場合にあつては3メートル、ベンチの上屋を設ける場合にあつては2メートル、並木を設ける場合にあつては1.5メートル、ベンチを設ける場合にあつては1メートル、その他の場合にあつては0.5メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。ただし、第3種第5級の道路にあっては、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。 5 歩道の幅員は、当該道路の歩行者の交通の状況を考慮して定めるものとする。</p>

★自転車歩行者道・歩道について（独自規定あり）

〈独自規定を設けた理由〉

安全安心な空間を確保する観点から、有効幅員の考え方を規定し、実幅員を考慮した数値を適用できることとした。

自転車歩行者道の有効幅員については「自転車1台と車いす2台」がすれ違いできる3.0m以上を確保し、歩道の有効幅員については「車いす2台」がすれ違いできる2.0m以上を確保することとする。（下図を参照）



道路構造令では、横断歩道橋等又は路上施設を設ける場合については、自転車歩行者道（3メートル、歩行者の多い道路では4メートル）及び歩道（2メートル、歩行者の多い道路では3.5メートル）の幅員に一律な数値（表1）を加えて適用していた。

府条例では、路上施設等を設ける場合について明確な根拠のない一律な数値を自転車歩行者道及び歩道の幅員に加えて適用するのではなく、横断歩道橋等の路上施設（その使用に必要な部分を含む。）の幅を、自転車歩行者道及び歩道の幅員に加えて適用するものとし、有効幅員を確保することとした。

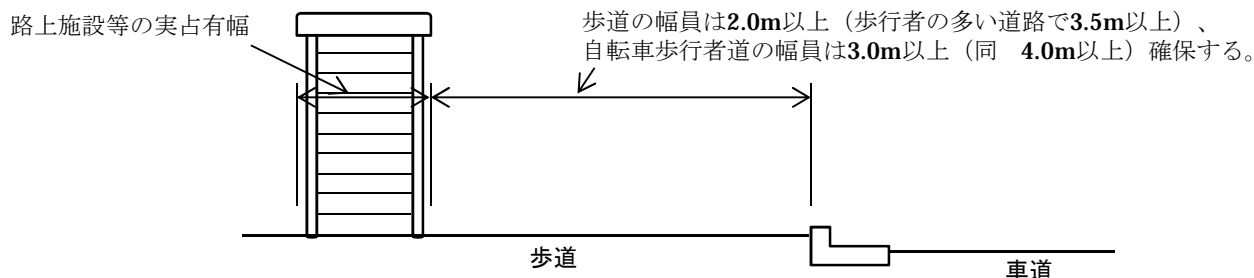
1	横断歩道橋等	3メートル
2	ベンチの上屋	2メートル
3	並木	1.5メートル
4	ベンチ	1メートル
5	その他のもの	0.5メートル

表1 歩道などの幅員の値に加算する路上施設等

○路上施設等により加算される実占有幅の考え方

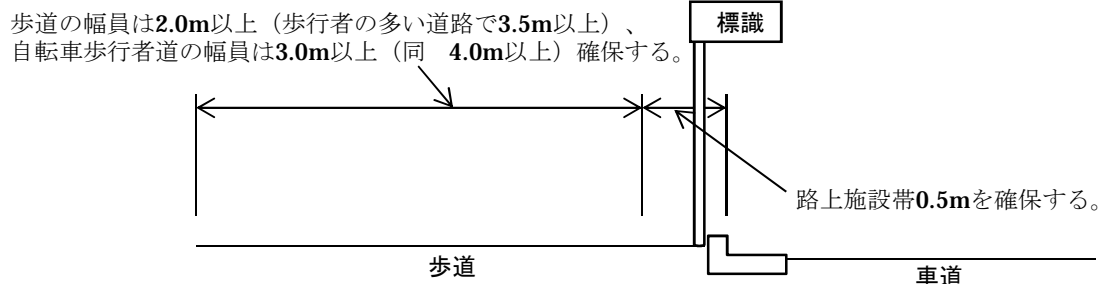
例1) 横断歩道橋等

路上施設等の実占有幅を考慮し、有効幅員を侵すことの無いよう計画すること。



例2) 標識

標識や横断防止柵等、設置する路上施設等の幅が0.5m以下の場合でも、0.5mを路上施設帯として確保すること。

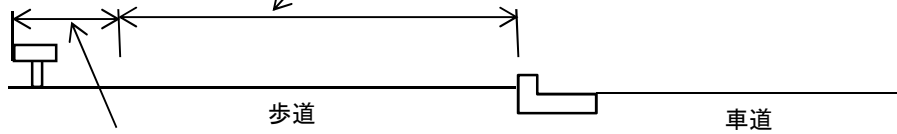


★自転車歩行者道・歩道について（独自規定あり）

例3) ベンチ

ベンチの幅員+使用に必要な部分（実占有幅）を確保すること。

歩道の幅員は2.0m以上（歩行者の多い道路で3.5m以上）、
自転車歩行者道の幅員は3.0m以上（同 4.0m以上）確保する。



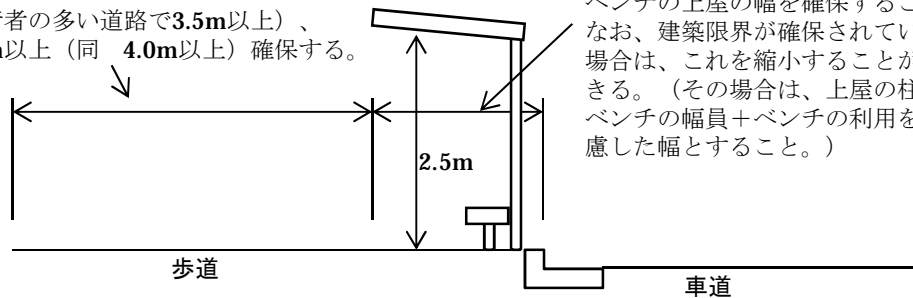
ベンチの幅員+利用を考慮した幅（実占有幅）

例4) ベンチの上屋

ベンチの上屋を設ける場合、建築限界の確認をすること。

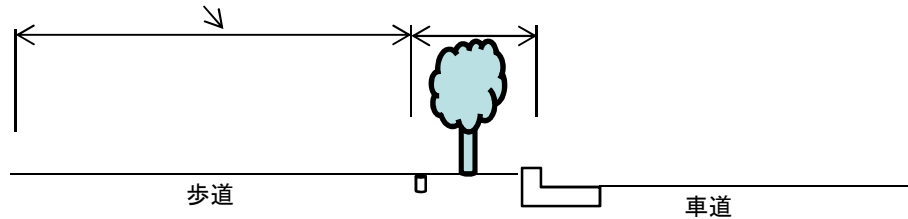
歩道の幅員は2.0m以上（歩行者の多い道路で3.5m以上）、
自転車歩行者道の幅員は3.0m以上（同 4.0m以上）確保する。

ベンチの上屋の幅を確保すること。
なお、建築限界が確保されている場合は、これを縮小することができる。（その場合は、上屋の柱+ベンチの幅員+ベンチの利用を考慮した幅とすること。）



例5) 並木

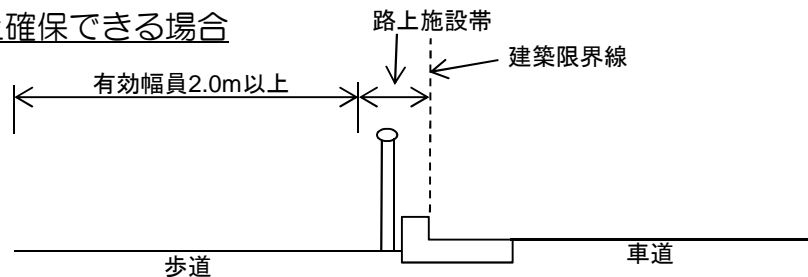
歩道の幅員は2.0m以上（歩行者の多い道路で3.5m以上）、
自転車歩行者道の幅員は3.0m以上（同 4.0m以上）確保する。



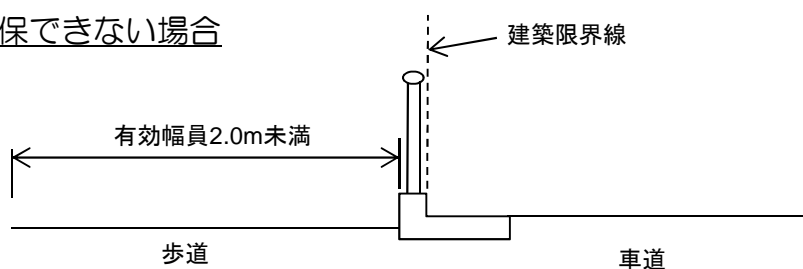
■参考（設計便覧（案）第3編 道路編 第15章 歩道及び自転車歩行者道（平成24年4月 国土交通省 近畿地方整備局））
「自動車の交通量が多い」とは、500~1,000台/日以上を目安とする。
「歩行者の交通量が多い」とは、500~600人/日以上を目安とする。

○路上施設の設置について

①有効幅員2.0m以上確保できる場合



②有効幅員2.0mが確保できない場合



★植樹帯等について（独自規定あり）

道路構造基準条例	道路構造令(国)
<p style="text-align: center;">※下線部が独自基準</p> <p>(植樹帯等)</p> <p>第16条 第4種第1級及び第2級の道路には、植樹帯を設けるものとし、その他の道路には、必要に応じ、植樹帯を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。</p> <p><u>2 前項ただし書の場合においては、できる限り植樹ますを設けるものとする。</u></p> <p>3 植樹帯の幅員は、1.5メートルを標準とするものとする。</p> <p>4 次に掲げる道路の区間に設ける植樹帯の幅員は、当該道路の構造及び交通の状況、沿道の土地利用の状況並びに良好な道路交通環境の整備又は沿道における良好な生活環境の確保のため講じられる他の措置を総合的に勘案して特に必要があると認められる場合には、前項の規定にかかわらず、その事情に応じ、同項の規定により定められるべき値を超える適切な値とするものとする。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 都心部又は景勝地を通過する幹線道路の区間 2. 相当数の住居が集合し、又は集合することが確実と見込まれる地域を通過する幹線道路の区間 <p>5 植樹帯又は植樹ますの植栽に当たっては、地域の特性等を考慮して、樹種の選定、樹木の配置等を適切に行うものとする。</p>	<p>(植樹帯)</p> <p>第11条の4 第4種第1級及び第2級の道路には、植樹帯を設けるものとし、その他の道路には、必要に応じ、植樹帯を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。</p> <p>2 植樹帯の幅員は、1.5メートルを標準とするものとする。</p> <p>3 次に掲げる道路の区間に設ける植樹帯の幅員は、当該道路の構造及び交通の状況、沿道の土地利用の状況並びに良好な道路交通環境の整備又は沿道における良好な生活環境の確保のため講じられる他の措置を総合的に勘案して特に必要があると認められる場合には、前項の規定にかかわらず、その事情に応じ、同項の規定により定められるべき値を超える適切な値とするものとする。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 都心部又は景勝地を通過する幹線道路の区間 2. 相当数の住居が集合し、又は集合することが確実と見込まれる地域を通過する幹線道路の区間 <p>4 植樹帯の植栽に当たっては、地域の特性等を考慮して、樹種の選定、樹木の配置等を適切に行うものとする。</p>

〈独自規定を設けた理由〉

景観に配慮すべき箇所など特定箇所において「みどり」の確保を集中的に取組む。

歩行空間を確保しつつも、府民が実感できるみどりを確保をするため、植樹帯が設置できないような箇所でも、植樹樹で代替できる規定を盛り込み「みどり」（緑視率）を確保していく。樹種の選定、樹木の配置等については、将来の維持管理面も勘案して設置する。

■解説と運用（追加事項）

- ・植樹ますとは、以下のとおり（第2条2項2号抜粋）

専ら良好な道路交通環境の整備又は沿道における良好な生活環境の確保を図ることを目的として、樹木を植栽するために縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる方形又は円形の道路の部分を用いる。

- ・歩道における緑化について、大阪府自然環境保全条例に基づき策定された府有施設等緑化推進計画に、以下のとおり基準が定められている。
 - 幅員(W)4.0m以上の区間について緑化を行う。
 - ただし、橋梁などの構造物、交差点など視距の確保等の観点から安全対策が必要な区間については、整備基準の適用を除外するが、条例（大阪府自然環境保全条例）の趣旨に基づき、緑化に努めるものとする。
 - 幅員(W)2.5m以上4.0m未満の区間について、できる限り緑化を行う。（詳細は「新・府有施設等緑化推進計画（H28.4大阪府）」参照）

★舗装について（独自規定あり）

道路構造基準条例	道路構造令(国)
<p style="text-align: center;">※下線部が独自基準</p> <p>(舗装) 第27条 車道、中央帯(分離帯を除く。)、車道に接続する路肩、自転車道等及び歩道は、舗装するものとする。ただし、交通量がきわめて少ない等特別の理由がある場合においては、この限りでない。</p> <p>2 車道及び側帯の舗装は、その設計に用いる自動車の輪荷重の基準を49キロニュートンとし、計画交通量、自動車の重量、路床の状態、気象状況等を勘案して、自動車の安全かつ円滑な交通を確保することができるものとして規則に定める基準に適合する構造とするものとする。ただし、自動車の交通量が少ない場合その他の特別の理由がある場合においては、この限りでない。</p> <p>3 第4種の道路(トンネルを除く。)の舗装は、当該道路の存する地域、沿道の土地利用及び自動車の交通の状況を勘案して必要がある場合においては、雨水を道路の路面下に円滑に浸透させ、かつ、道路交通騒音の発生を減少させることができる構造とするものとする。ただし、道路の構造、気象状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。</p> <p>4 歩道、自転車道又は自転車歩行車道の舗装は、<u>雨水を地下に円滑に浸透させる等、適切に排水等を行うことができる構造とし、平坦で、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとするものとする。</u></p>	<p>(舗装) 第23条 車道、中央帯(分離帯を除く。)、車道に接続する路肩、自転車道等及び歩道は、舗装するものとする。ただし、交通量がきわめて少ない等特別の理由がある場合においては、この限りでない。</p> <p>2 車道及び側帯の舗装は、その設計に用いる自動車の輪荷重の基準を49キロニュートンとし、計画交通量、自動車の重量、路床の状態、気象状況等を勘案して、自動車の安全かつ円滑な交通を確保することができるものとして国土交通省令で定める基準に適合する構造とするものとする。ただし、自動車の交通量が少ない場合その他の特別の理由がある場合においては、この限りでない。</p> <p>3 第4種の道路(トンネルを除く。)の舗装は、当該道路の存する地域、沿道の土地利用及び自動車の交通の状況を勘案して必要がある場合においては、雨水を道路の路面下に円滑に浸透させ、かつ、道路交通騒音の発生を減少させることができる構造とするものとする。ただし、道路の構造、気象状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。</p>

〈独自規定を設けた理由〉

車道の舗装については、道路構造令の考え方を採用した。

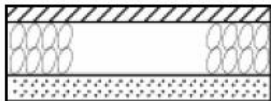
歩道等の舗装については、安全・安心な歩行空間の確保のため、歩道等の有効幅員・透水性舗装・横断勾配緩和などのバリアフリー化に関する規定について、特定道路に限らず適用できることとした。

■解説と運用（追加事項）

・歩道の舗装は、市街地では、透水性舗装を標準とする。

ただし、①車両出入口、②凍結が予想される箇所、③急勾配区間等は適用外。

[アスファルト舗装]

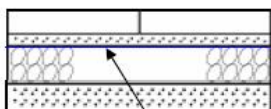


表層工	開粒度 As(13)	t=30
路盤工	RC-30	t=100
フィルター層	砂	t=50

[平板ブロック舗装]

← 景観を考慮する場合

→ チェック



平板ブロック	透水性	300*300*60
クッション材	砂	t=30
路盤工	RC-30	t=100
フィルター層	砂	t=50

透水シート（クッション材の流失防止）

原則として透水性舗装を適用しない箇所	① 車両出入口部
	② 凍結が予想される地域
	③ 急勾配区間 等

図 標準的な舗装の仕様

詳細は「交通安全施設の手引き（案）（平成26年度版）」を参照のこと

★横断勾配について（独自規定あり）

道路構造基準条例	道路構造令(国)												
※下線部が独自基準													
(横断勾配) 第28条 車道、中央帯(分離帯を除く。)及び車道に接続する路肩には、片勾配を付する場合を除き、路面の種類に応じ、次の表の下欄に掲げる値を標準として横断勾配を付するものとする。	(横断勾配) 第24条 車道、中央帯(分離帯を除く。)及び車道に接続する路肩には、片勾配を付する場合を除き、路面の種類に応じ、次の表の下欄に掲げる値を標準として横断勾配を付するものとする。												
<table border="1"> <thead> <tr> <th>路面の種類</th> <th>横断勾配 (単位 パーセント)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>前条第二項に規定する基準に適合する舗装道</td> <td>一・五以上 二以下</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>三以上 五以下</td> </tr> </tbody> </table>	路面の種類	横断勾配 (単位 パーセント)	前条第二項に規定する基準に適合する舗装道	一・五以上 二以下	その他	三以上 五以下	<table border="1"> <thead> <tr> <th>路面の種類</th> <th>横断勾配 (単位 パーセント)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>前条第二項に規定する基準に適合する舗装道</td> <td>一・五以上 二以下</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>三以上 五以下</td> </tr> </tbody> </table>	路面の種類	横断勾配 (単位 パーセント)	前条第二項に規定する基準に適合する舗装道	一・五以上 二以下	その他	三以上 五以下
路面の種類	横断勾配 (単位 パーセント)												
前条第二項に規定する基準に適合する舗装道	一・五以上 二以下												
その他	三以上 五以下												
路面の種類	横断勾配 (単位 パーセント)												
前条第二項に規定する基準に適合する舗装道	一・五以上 二以下												
その他	三以上 五以下												
2 歩道又は自転車道等には、 <u>雨水を地下に円滑に浸透させることができる舗装の場合にあっては1パーセント、道路の構造、気象状況その他の特別な状況によりやむを得ない場合にあっては2パーセントを標準として横断勾配を付するものとする。</u> 3 前条第3項本文に規定する構造の舗装道にあっては、気象状況等を勘案して路面の排水に支障がない場合においては、横断勾配を付さず、又は縮小することができる。	2 歩道又は自転車道等には、 2パーセント を標準として横断勾配を付するものとする。 3 前条第3項本文に規定する構造の舗装道にあっては、気象状況等を勘案して路面の排水に支障がない場合においては、横断勾配を付さず、又は縮小することができる。												

〈独自規定を設けた理由〉

車道の横断勾配については、道路構造令の考え方を採用した。

歩道等の横断勾配については、安全・安心な歩行空間の確保のため、歩道等の有効幅員・透水性舗装・横断勾配緩和などのバリアフリー化に関する規定について、特定道路に限らず適用できることとした。

■解説と運用（追加事項）

- 道路における横断勾配は、下図を標準とする。

[標準横断図]



図 標準的な横断勾配

	横断勾配	① 透水性舗装 ⇒ 1%以下 ② 密粒度アスファルト舗装 ⇒ 2%以下 ③ 縦断勾配を設けることにより雨水等を適切に排水できる箇所には、横断勾配は設けない
	縦断勾配	① 標準 ⇒ 5%以下 ② やむを得ない場合 ⇒ 8%以下

詳細は「交通安全施設の手引き（案）（平成26年度版）」を参照のこと

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

平成 28 年 7 月

国土交通省 道路局
警察庁 交通局

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの一部改定について

1. 自転車施策の背景

- 自転車は、身近な移動手段等として重要な役割を担うものであり、昨今の健康増進や環境保全への意識の高まりなどを背景に利用ニーズが一段と高まっている。
- わが国全体の交通事故件数は、過去10年間（平成17～27年）で4割減少しているものの、自転車対歩行者の事故件数は横ばいの傾向にあり、自転車通行環境を取り巻く現状は、依然として厳しい状況。

2. これまでの取組

- 平成24年11月、国土交通省と警察庁は共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定。
- 平成26年12月、さらに自転車ネットワーク計画策定を早期に進展させるための方策や安全な自転車通行空間を早期に確保する方策等について審議を行うため国土交通省と警察庁を共同事務局として、有識者による検討委員会を開催。
- 平成28年3月、同委員会は、「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた方策を提言。

3. ガイドラインの改定について

- 提言を踏まえ、現行ガイドラインのうち、「Ⅰ. 自転車通行空間の計画」、「Ⅱ. 自転車通行空間の設計」について改定。

<主なガイドライン改定内容>

- ・ 段階的な計画策定方法の導入
- ・ 暫定形態の積極的な活用
- ・ 路面表示の仕様の標準化
- ・ 自転車道は一方通行を基本とする考え方の導入 等

- 平成28年7月19日、国土交通省道路局より道路管理者（直轄、自治体）及び警察庁交通局より都道府県警察に発出。

暫定形態の積極的な活用

- ガイドライン改定のポイント
 - ⇒ 完成形態（本来の整備形態）による整備が当面困難な場合には、車道通行を基本とした暫定形態を積極的に活用（ネットワーク計画対象路線においては、自転車歩行者道の活用は整備形態の選択肢から除外）
 - ⇒ 自転車道は一方通行を基本

■ 整備形態の柔軟な対応例（完成形態が自転車道の場合）

現行ガイドライン



【完成形態】



【暫定形態】

自転車歩行者道の活用を検討

改正ガイドライン



【完成形態】



【暫定形態】



自転車道として整備
ができない場合、車道通行を基本とした
暫定形態を検討

ネットワーク路線では、自転車歩行者道に依存せず、①～③を柔軟に組み合わせ、ネットワーク形成を加速



① 自転車道



② 自転車専用通行帯



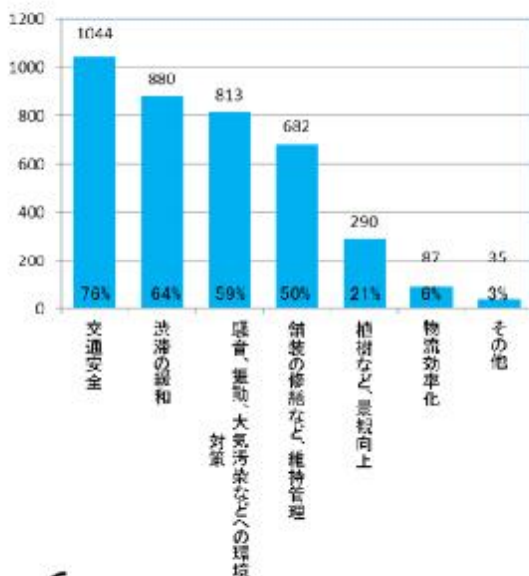
③ 車道混在

政策マーケティングリサーチ
道路利用者のニーズに関するアンケート（抜粋版）

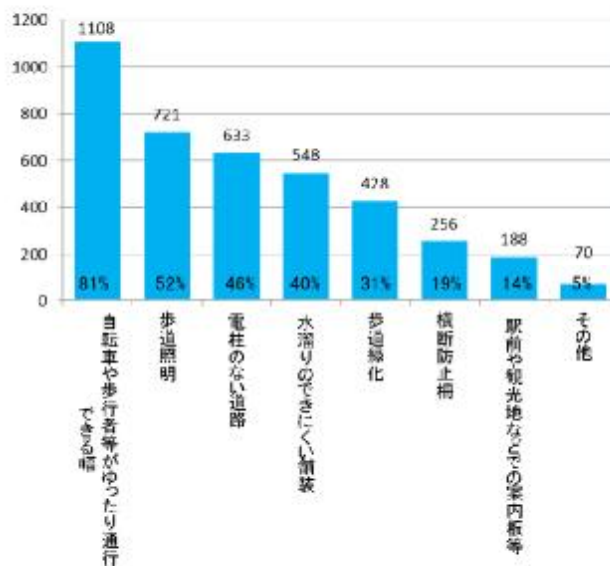
（H22. 11実施 回答1,377名）

○歩道・道路の整備ニーズ

【Q】今後、道路を整備していく上で優先してほしい項目を3つまでお答えください。



【Q】今後、歩道を整備していく上で優先してほしい項目を3つまでお答えください。



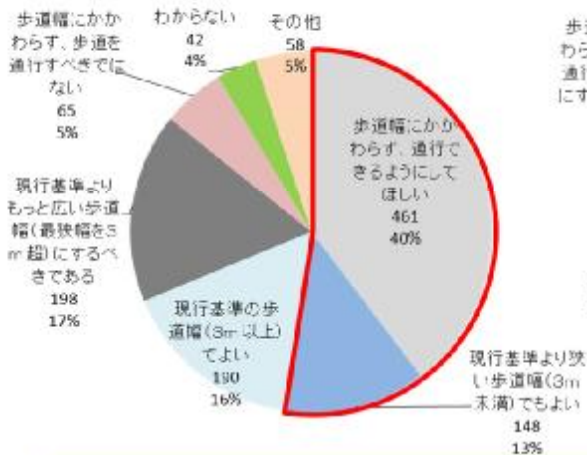
【自由記述】

自動車、自転車、歩行者の分離を求める声が多く寄せられた。自転車に関しては、走行マナーの啓発、指導強化や駐輪場の設置も含めて違法駐輪対策に関する意見が多く寄せられた。緑化は賛否両論であったが、安全面など基本的な性能確保を優先させるべきとの意見が多く寄せられた。また、路上工事の集約や問い合わせ窓口の一元化、不法占用への指導徹底などへの意見も寄せられた。

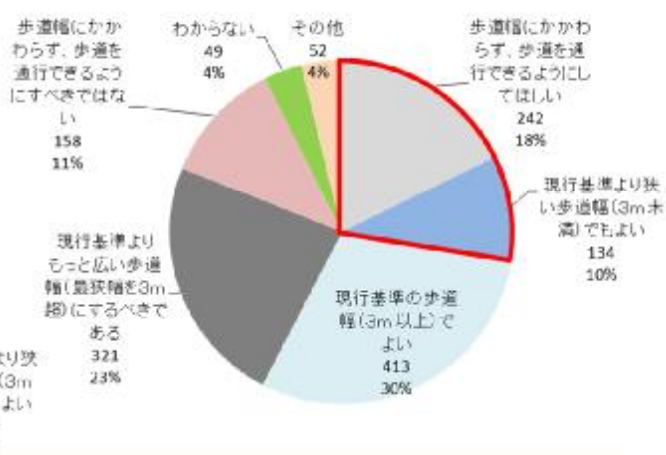
○歩道上の自転車通行

【Q】歩道を自転車が行き通る場合の歩道幅についてどのように思いますか？

【自転車に乗る立場からみて】



【歩行者の立場からみて】



●自転車の立場では、「歩道幅にかかわらず、通行できるようにしてほしい」「現行基準より狭くてもいい」が半数を超えているが、歩行者の立場では3割を切っている。

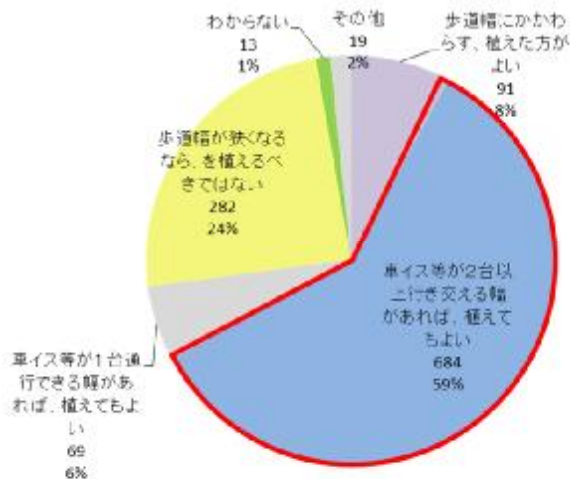
【“その他”のご意見】

「狭い道路で自転車と車道を走るのは怖い」、「車道から歩道への段差は子供が自転車で乗り入れる際には危険」、「現実的に広い幅を確保するのは難しいと思うのでマナー向上対策も取り組むべき」、「自転車専用道の整備」など

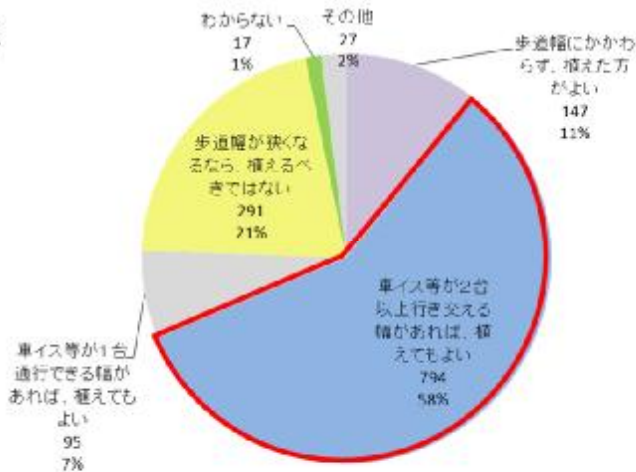
○歩道の緑化

【Q】歩道に街路樹を植えることについてどのように思いますか？

【自転車に乗る立場からみて】



【歩行者の立場からみて】



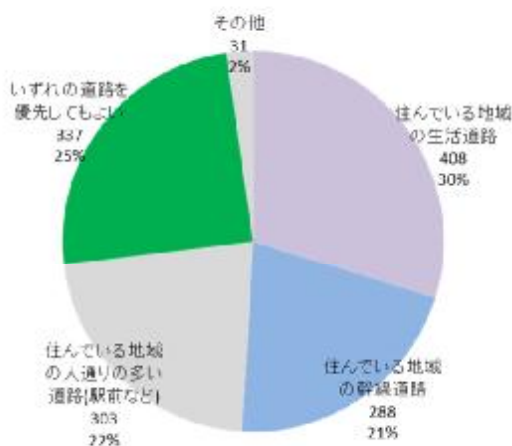
自転車の立場、歩行者の立場共に、「車イス等が2台以上行き交える幅(約2m程度)が確保できれば植えてもいい」が約6割。「1台(約1m程度)でも可」は、6~7%と少数。また、「狭くなるなら植えるべきではない」が2割程度。

【“その他”のご意見】

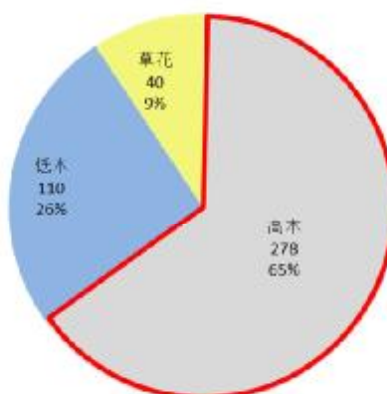
「十分に手入れが施され、見通し・通行幅が確保されるなら、賛成」、「緑化も良いが安全が第一」、「手入れができないなら植えるべきではない」、「街路樹の根で舗装が盛り上がるのを防いでほしい」、「防犯上よくないのであまり賛成できない」 など

○歩道の緑化

【Q】次の道路のうち、最も優先して緑化に取り組んでほしい道路はどれですか？



【緑化の内容】



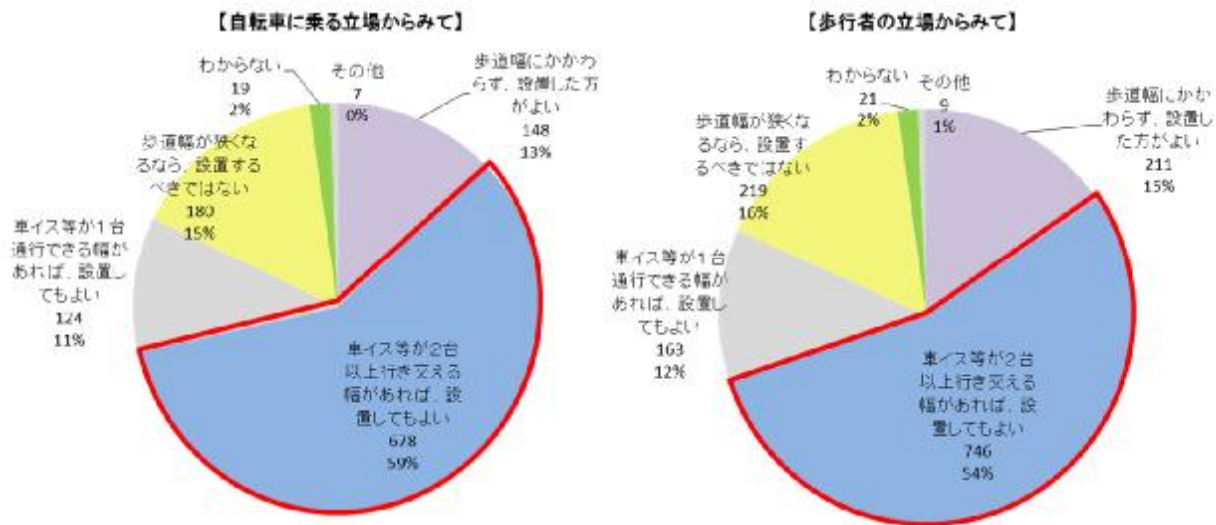
優先して緑化すべき道路については、意見が分かれている。緑化の内容では、高木に対するニーズが高かった。

【“その他”のご意見】

「緑化よりも自転車専用線の設置が先」、「街路樹の根によるがたがたは子供の自転車では危険」、「維持管理が十分できないなら緑化は不要」 など

○バス停留所の上屋やベンチ

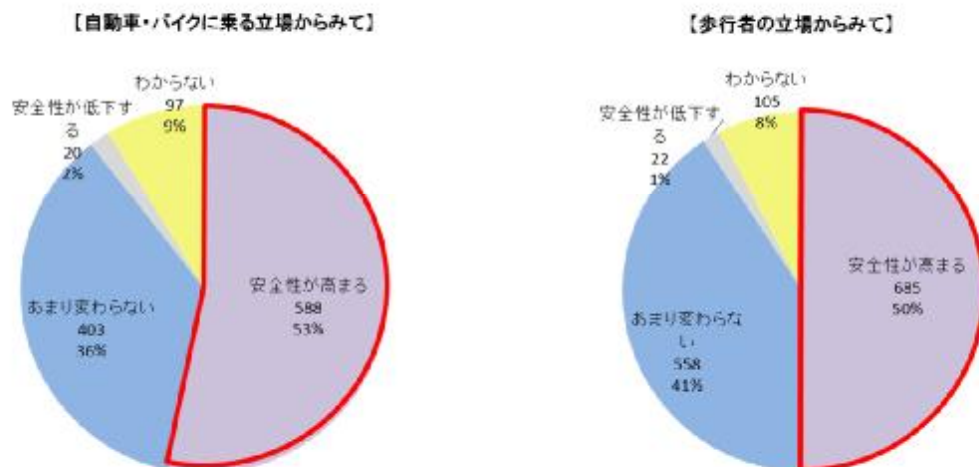
【Q】歩道に、バス停留所の上屋やベンチを設けることについてどのように思いますか？



自転車の立場、歩行者の立場、共に、車イス、ベビーカー、「車イス等が2台以上行き交える幅(約2m程度)が確保できれば、街路樹を植えてもいい」が、約6割を占める。1台(約1m程度)でも可、約1割と少数。又、「狭くなるなら設置すべきでない」との回答も15%程度あった。

○舗装の着色による安全性の効果

【Q】路肩の着色による安全性の効果についてどのように思いますか？



自転車・バイクの立場からの方が、歩行者の立場に比べ、「安全性が高まる」との回答が若干多い。「安全性が低下する」との回答はごく少数。

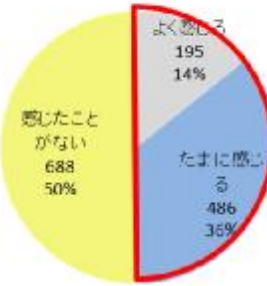
○景観

【0】大阪府内にある次のそれぞれの施設等について、周辺の景観と調和していないと感じることや、違和感があると感じることはありませんか？

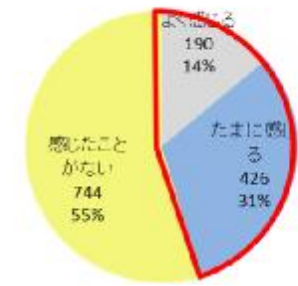
＜沿道の建物や看板の形や色＞



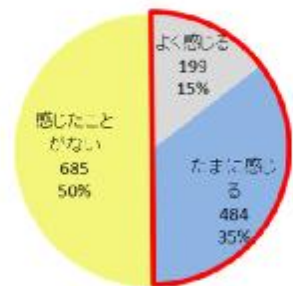
＜高架橋の形や色＞



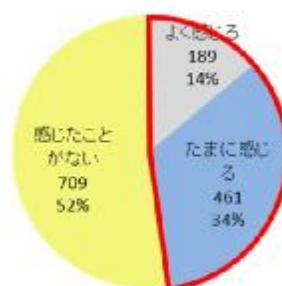
＜横断歩道橋の形や色＞



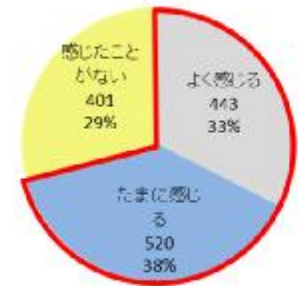
＜歩道端に設置している柵(横断防止柵、転落防止柵)の形や色＞



＜道路照明の形や色＞



＜電柱、電線の配置＞

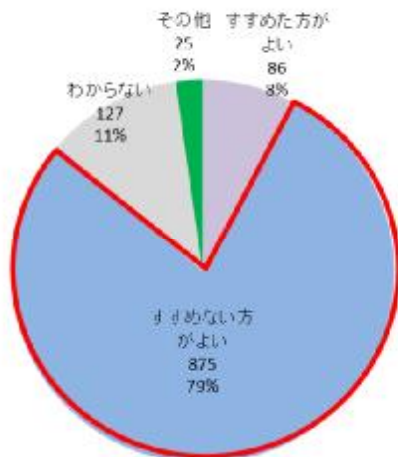


景観に違和感を感じるたことがある割合は、「沿道の建物等」、「電柱、電線」で7割前後。その他の項目では約半数。

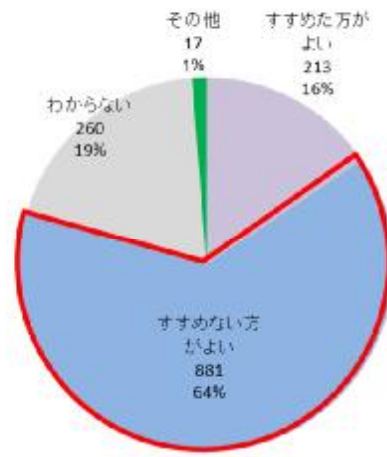
○道路標識の小型化

【0】道路標識の小型化についてどのように思いますか？

【自動車・バイクに乗る立場からみて】



【歩行者の立場からみて】



●自動車・バイクの立場では、「すすめない方がよい」が約8割、歩行者の立場では、約6割を占める。

【“その他”のご意見】

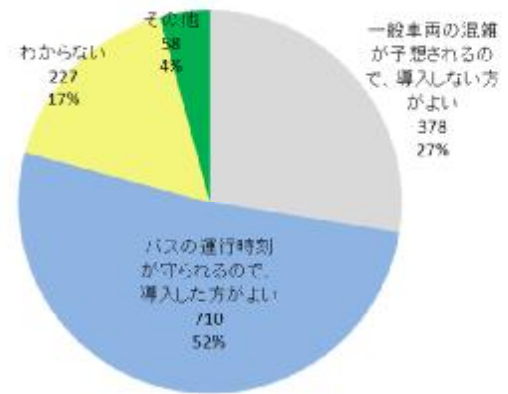
「わかりやすさが前提で賛成」、「視認性の低下が懸念」、「表示地名の見直し」、「わかりやすさの改善を求める」、「必要性が高い箇所には絞り込む検証が必要」、「カーナビの普及状況を考えれば小型化も可能ではないか」、「まずは安全が第一」、「景色がきれいなところでは小型化も良いかもしれない」、「板は小さくしても文字は大きくすべき」など

○バスについて（停留所・専用レーン）

【Q】設置することで、バス停留所の利便性が最も向上すると思う施設はどれですか？



【Q】一般車線にバス専用レーンを設けることについてどのように思いますか？

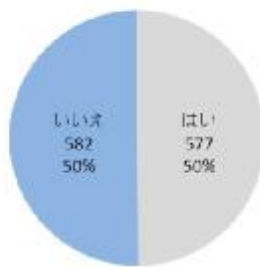


【“その他”のご意見】

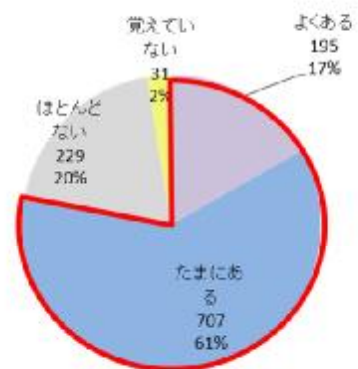
○バス停留所にあると利便性が向上すると思うもの
「バスの運行状況が分かる設備(バスロケーションシステム)」、「照明」、「バス停では歩道を広げてほしい」、「設置物の問題ではない」など
○バス専用レーンについて
「バス専用レーンより自転車専用車線の設置を優先すべき」、「時間限定のバス専用レーンの導入」、「導入しても一般車のモラルが心配」、「平日と休日でレーンの使い分け」 など

○その他

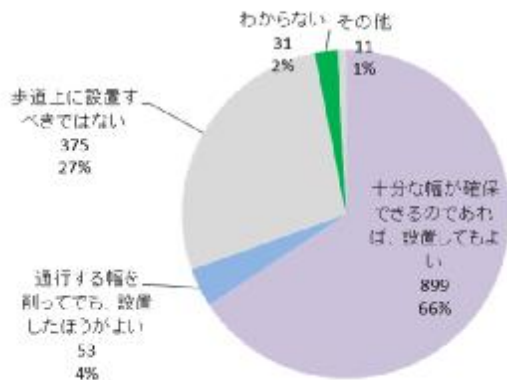
【Q】車両乗入れ部において、段差(5cm)があることで、歩道に進入する際に車両は徐行していると思いますか？



【Q】車両乗入れ部で、自転車で車道から歩道へ乗り入れる際、その段差により転倒したことや転倒しそうになったことがありますか？



【Q】自転車等の駐輪スペースを周辺に確保できない場合、歩道上に駐輪スペースを設けることについてどのように思いますか？



【“その他”のご意見】
「駐輪場への自転車おきざりが心配。厳しく管理することが前提」、「幅が十分確保できることが前提」、「地下にサイクルツリー形式のものを整備すればよい」 など