

# 道路機能構造指針

～都市計画道路(幹線街路)の見直しにおける自動車交通以外についての幅員の考え～

平成24年3月 策定

## 目次

- (1) 指針策定の経緯
- (2) 指針の目的
- (3) 指針の位置付け
  
- 1. 道路の分類と機能
  - (1) 道路の分類の考え方
  - (2) 区域の定義
  - (3) 各機能における検討項目
  
- 2. 各機能における基準および考え方
  - (1) 自転車通行機能、歩行者通行機能
  - (2) 沿道アクセス機能
  - (3) 緑化機能
  - (4) 公共交通機能
  - (5) 防災機能
  - (6) 景観機能
  - (7) 参考
  
- 3. 幅員構成の考え方
  - (1) 第4種の道路
  - (2) 第3種の道路
  
- 4. 幅員構成の検証
  - (1) 既決定都市計画道路幅員との整合
  
- 5. まとめ
  - (1) 基準となる幅員の決定方針
  - (2) 幅員決定例

(別冊)

道路機能 参考資料

緑化機能(街路樹等)について

## (1) 指針策定の経緯

本県の都市計画道路は、高度経済成長期の人口増加や経済成長に伴う交通量の増大などを背景に、その多くを定め、整備を進めてきたが、人口減少・超高齢社会の到来など、都市を取り巻く社会経済状況は大きく変化し、このため都市計画道路の位置づけや必要性に変化が生じてきている。

今後の社会経済情勢に適切に対応していくためには、都市計画道路網の再編成が必要と考えられ、都市計画道路の位置づけや機能を再確認する必要がある。

また、山梨県都市計画マスタープラン(以下「県マス」という)において、「都市機能集約型都市構造の実現」を基本理念に今後の都市づくりの基本方針を示しており、都市機能が集積する拠点を具体的に定め、持続可能性のある拠点の形成を進めることとしている。

この基本理念や拠点を踏まえた都市計画道路の機能についても考え方を整理する必要がある。

## (2) 指針の目的

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。

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。

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。

- ・既決定の幅員を尊重しながら道路機能を検証する。
- ・道路構造令との整合を図る。

## (3) 指針の位置付け

本指針は、都市計画道路の見直しの際に、現行の道路構造令の範囲内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。

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。

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。

## 1. 道路の分類と機能

### (1) 道路の分類の考え方

構造令における道路種別について道路周辺の土地利用の観点から表の通りとする。

#### 道路の分類

| 分類  | 定義                              | 種別  |
|-----|---------------------------------|-----|
| 都市部 | 市街化区域、<br>用途地域                  | 第4種 |
| 地方部 | 市街化調整区域、<br>非線引き白地地域<br>都市計画区域外 | 第3種 |

#### 考え方、基準等

・都市部とは市街地を形成している地域及び市街地を形成する見込みの多い地域をいい、地方部とはその他の地域をいう。  
(構造令第2条より)

・従来の道路の設計にあたっては、都市計画区域内では道路の連続性を考慮し第4種を基本としている事例が多いが、本指針では、表のとおり、都市部、地方部により道路分類を分けて幅員を決定するものとする。

参考資料1頁を参照。

### (2) 区域の定義

周辺土地利用に沿った道路構造の見直しとして、都市部・地方部を6区域に分け、さらに、歴史的・文化的資産を加えることとする。各区域の定義を表に示す。

#### 区域の分類

| 区域       | 定義   |
|----------|--|
| 拠点エリア    | 区域マスに示した拠点エリア内(広域拠点、地域拠点、既存都市機能立地地区)で白地を除く区域 |
| 商業地      | 商業地域、近隣商業地域                                  |
| 住商混合地    | 準住居、第1種・第2種住居                                |
| 住宅地      | 第1種・第2種低層住居専用、第1種・第2種中高層住居専用地域               |
| 工業地      | 工業、準工業、工業専用地域                                |
| 白地       | 市街化調整区域、非線引き白地地域、都市計画区域外                     |
| 歴史的文化的資産 | 名勝、神社、歴史建造物等の周辺                              |

#### 考え方、基準等

・機能の検討にあたり県マスの都市機能集約型都市構造の実現を図る趣旨で区域を設定した。

・各区域の定義は県マスで定めた拠点エリア及び都市計画区域における用途地域とした。

・都市部、地方部における道路幅員の決定(見直し)にあたって、沿道状況を概ね7分類とした。

参考資料28頁を参照。

### (3)各機能における検討項目

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。

#### 機能の分類

| 分類       | 検討項目                            |
|----------|---------------------------------|
| 自転車通行機能  | 自転車道<br>自転車専用通行帯<br>自歩可<br>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<br>バス停留所、バスベイ             |
| 防災機能     | 延焼防火、緊急輸送路、<br>避難路              |
| 景観機能     | 無電柱化計画                          |

#### 考え方、基準等

・沿道建物状況等により拡幅が困難な場合は路線における各機能の優先順位を考慮して幅員を決定(見直し)する。

・各分類における基準は道路構造令※に適合するものとする。

※地方主権改革推進一括法(第一次一括法)により道路の構造の技術基準については、都道府県が、道路構造令を参酌して条例により定めることとなる。

県道に関する基準は平成25年4月より県条例によることとなる。

#### ・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。

#### ・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。

その他用語の定義、機能分類については以下の参考資料を参照する。

・自転車通行機能 及び

・歩行者通行機能

参考資料 2～10 頁を参照。

・沿道アクセス機能

参考資料 20 頁を参照。

・緑化機能

参考資料 11～14 頁を参照。

・公共交通機能

参考資料 15～17 頁を参照。

・防災機能

参考資料 21 頁を参照。

・無電柱化計画

参考資料 22～25、29～31 頁を参照。

## 2. 各機能における基準および考え方

### (1) 自転車通行機能、歩行者通行機能

#### 1) 拠点エリア又は商業地

- ① 自動車及び自転車の交通量が多く  
沿道アクセスの必要性が高い場合  
・・・自転車専用通行帯1.5m以上  
+ 自歩可3.0m以上
- ② 自動車及び自転車並びに歩行者の交通量が多く、沿道アクセスの必要性が高い場合  
・・・自転車専用通行帯1.5m以上  
+ 自歩可4.0m以上
- 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

#### 2) 住商混合地、住宅地、工業地

- ・・・路肩+自歩可3.0m以上

#### 3) 白地

- 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
- 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

#### 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。

(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)

#### 基準における考え方

・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。

・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

・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)

・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。)

・都市計画道路以外の県道市道との整合を確認する。

・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。

#### ・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。

#### ・自転車専用通行帯について

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。

#### ・自転車道について

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。

(参考)

○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。

・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。

参考資料 4~7 頁を参照。

(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。

(2)沿道アクセス機能(停車帯等)

1)拠点エリア、商業地

- 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
- ② ①以外の区間……停車帯1.5m

2)住商混合地、住宅地、工業地

- 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
- ② ①以外……路肩0.5m以上

3)白地

- ①路肩0.75m以上

基準における考え方

○停車帯

- ・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。
- ・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。

・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。

参考資料 20 頁を参照。

○路肩

- ・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。
- ・道路交通法でいう路側帯とは異なる。

○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。

参考資料 18~19 頁を参照。

### (3) 緑化機能

#### 1) 拠点エリア

① 商業地で街のシンボリックな道路として緑化の必要が高い場合

……植樹帯幅員2.0m以上とし、  
樹高10m以上の樹種を基本とする。

② 上記以外

……植樹帯幅員1.5m以上とし、  
樹高10m未満の樹種を基本とする。

#### 2) 商業地

植樹帯幅員1.5m以上とし、  
樹高10m未満の樹種を基本とする。

#### 3) 住商混合地、住宅地、工業地

① 植樹帯幅員1.0m以上とし、  
樹高10m未満の樹種を基本とする。

② 沿道状況により拡幅が困難な場合、  
植樹柵を基本とする。

○ 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が、基準は次のとおりとする。

#### 4) 白地

原則設けない。

#### 5) 歴史的・文化的資産

名勝、神社等歴史的・文化的資産と連続性が認められる地域は、必要に応じ植樹帯を設け、樹種による必要幅員を確保する。

6) 市町村が策定する景観計画における「景観重要公共施設(道路)」及び「景観重要樹木」を保全すべき沿道必要に応じ植樹帯を設け、樹種による必要幅員を確保する。

#### 7) その他

市町村や住民等との協議により必要と認められる場合。

#### 基準における考え方

・ 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ており、その基準は左記による。

・ また、第4種第1級及び第2級以外の道路には必要に応じ植樹帯を設けるものとしているが、その基準は左記・その他道路による。

・ 駅前通り等シンボル道路として位置付けられる路線(区間)は、必要に応じ植樹帯を広くとり、樹高10mを大きく超える樹種も検討する。

・ 歴史的・文化的資産周辺や、景観重要公共施設及び景観重要樹木を保全すべき沿道においては、必要に応じ植樹帯を広くとり、樹高10mを大きく超える樹種も検討する。

・ 植樹柵について、歩道の有効幅員が確保できない場合には、踏圧防止盤(ツリーサークル)等の設置等により実質的な幅員の確保を検討する。

・ 住商混合地、住宅地、工業地について歩行者・自転車通行空間及び緑化空間の確保が困難な場合に、施設帯の範囲内にやむを得ず設ける柵状の植栽を植樹柵とした。

・ その他の道路では、これまでも優良農地や山林の沿道では植樹を行なわないこととしてきた(H16「道路事業の見直し」より)が、その他においても、

・ 眺望を阻害するもの

・ 幅員の不足等から強剪定された樹木が周辺の景観形成を損ねるもの

等植樹帯を設けないほうが好ましい場合もあることから、市町村の景観担当者や沿道住民と専門家を交え検討する必要がある。

参考資料 11～14 頁を参照。

「7. 緑化機能(街路樹等)について」  
(別冊)を参照。

#### (4) 公共交通機能(バス停留施設<バス停車帯、バス停留所>)

##### 1) 拠点エリア及び商業地

県交通政策課と協議を行ない、必要に応じてバス停留所の設置が可能な幅員構成を検討する。

##### 2) その他の区域

バス停留所は原則考慮しない。

##### 基準における考え方

- ・道路幅員の決定にあたってはバス路線・停留所の計画について県交通政策課と事前に協議する。(市町村への確認は交通政策課が窓口となって行なうこととした。)
- ・バス停留施設については、原則路肩等を利用したバス停留所を基本に考える。
- ・必要に応じて、とはバス本数が多い(片側30本/日程度)路線などを指す。

##### ・バス停留所

乗降により本線の交通量を乱すおそれのない場合には本線の外側車線を利用したバス停留所を設ける。

参考資料 15～17 頁を参照。

#### (5) 防災機能

##### 1) 拠点エリア、商業地

①原則、幅員12m以上が望ましい。

##### 2) その他地域

②沿道建物状況により延焼防止の必要性が高い場合は幅員12m以上が望ましい。

##### 基準における考え方

- ・災害緩衝帯としての役割から左記のとおりとする。
- ・兵庫県南部地震(神戸市長田区の例)では、幅員12m以上の道路では延焼がなかった。(道路構造令・運用と解説より)
- ・その他地域では緊急輸送路、避難路は幅員12m以上が望ましい。

参考資料 21 頁を参照。

#### (6) 景観機能(電線類地中化)

1) 拠点エリア、商業地、住商混合地、住宅地、工業地  
地中化が必要な箇所として整備する。

##### 2) その他

原則整備しない。

ただし、以下の地域(路線)は整備する。

- \* 景観形成に取り組んでいる地域。
- \* 緊急輸送道路であり、かつ必要性の高いと認められる路線。

##### 基準における考え方

- 地域ごとに優先度を付けて整備する。
- 景観形成に取り組んでいる地域
  - ・風致地区、地区計画、景観重要公共施設、景観地区、景観形成住民協定地区 等

参考資料 22～25 頁を参照。

「山梨県無電柱化推進計画」

参考資料 29～31 頁を参照。



(7)参考 幅員構成  
道路構造令による幅員

| 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        |
|      | 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           |                   |
|      | 歩道            | 第4種の道路は歩道を設ける。<br>(自転車歩行者道を設ける場合を除く)                         | 2.0～3.5           |                   |
| 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<br>2.0m以下 |
| 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<br>(4.0) | 第4種は 3m<br>に縮小可   |
| 中央帯  |               | 車線が4以上の道路で必要に応じて設ける。   | 1.0               |                   |
| 停車帯  |               | 必要に応じて設ける。   | 1.5～2.5           |                   |
| 路肩   |               |  | 0.5～              |                   |
| 施設帯  |               | 必要な場合に設ける。<br>(防護柵標識等 0.5、ベンチ 1.0 等)                         | 0.5～3.0           |                   |

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。

### 3. 幅員構成の考え方

- 各区域の幅員をもとに全体の幅員を決定する。
- 変更の場合も同様とする。ただし、拡幅が困難な場合、重視する機能を考慮し幅員を決定する。
- 幅員の検討にあたっては、交差点部(右折車線等)も考慮する。

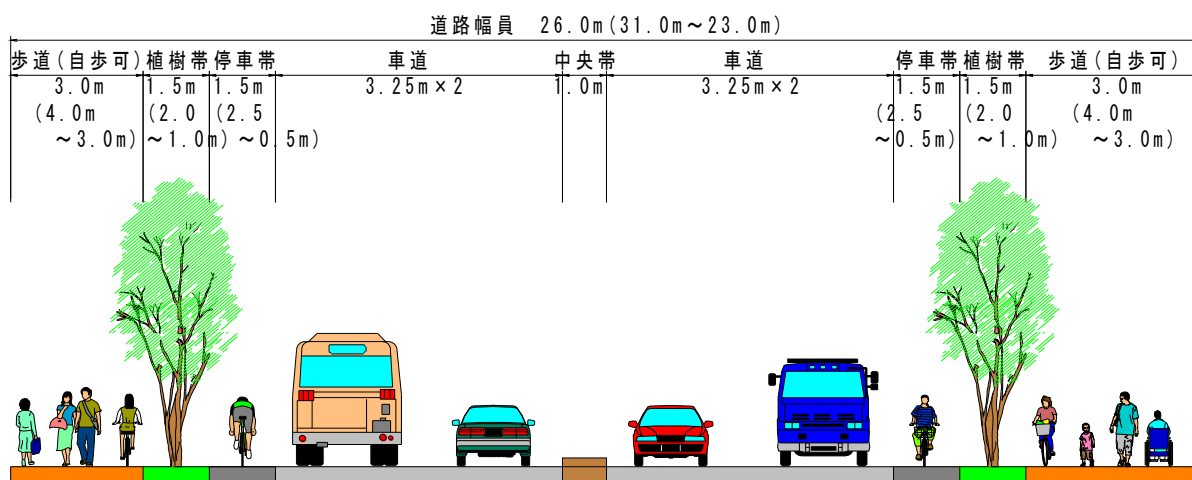
#### (1) 第4種の道路

##### ■主要幹線道路(第4種第1級・4車線)

◆幅員は交通量等により 31.0m~23.0m

|     | 拠点<br>エリア         | 商業地  | 住商<br>混合地 | 住宅地  | 工業地  | 白地 | 歴史的<br>文化的<br>資産 |
|-----|-------------------|------|-----------|------|------|----|------------------|
| 全幅員 | 31.0<br>~<br>26.0 | 26.0 | 25.0      | 23.0 | 23.0 | —  | —                |

##### ◆断面構成の例 : 商業地の道路幅員 26.0m



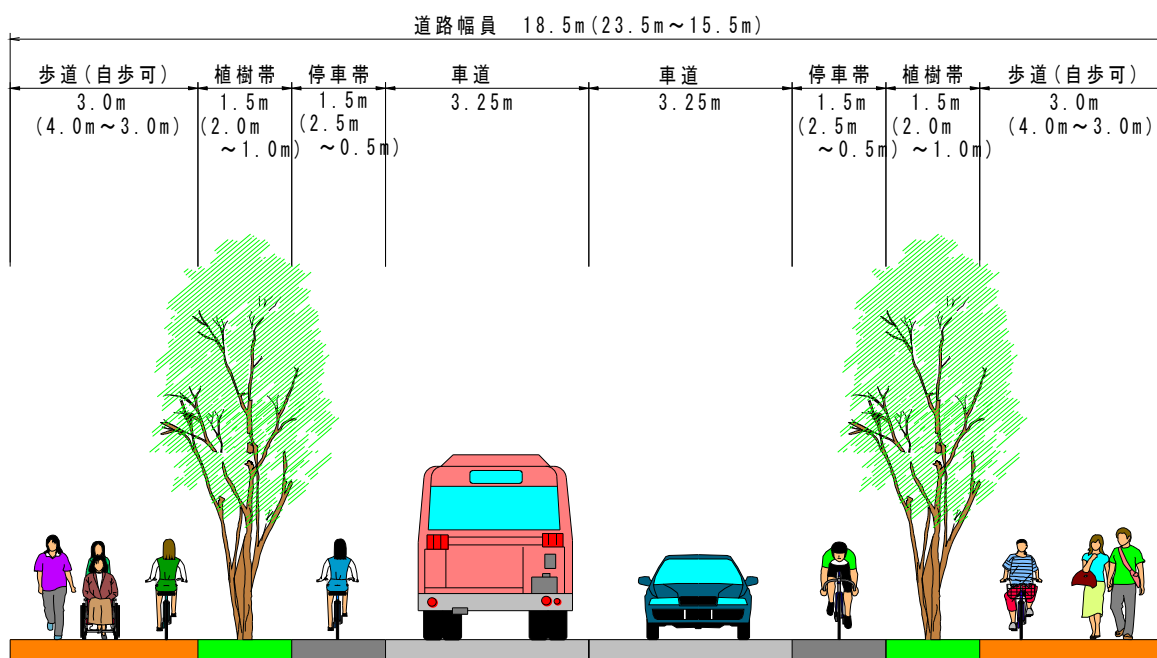
- ※停車帯には自転車専用通行帯を含む
- ※住宅、工業地は停車帯ではなく路肩
- ※歩道は「自歩可」とする

■主要幹線道路(第4種第1級・2車線)

◆幅員は交通量等により 23.5m～15.5m

|     | 拠点<br>エリア         | 商業地  | 住商<br>混合地 | 住宅地  | 工業地  | 白地 | 歴史的<br>文化的<br>資産 |
|-----|-------------------|------|-----------|------|------|----|------------------|
| 全幅員 | 23.5<br>～<br>18.5 | 18.5 | 17.5      | 15.5 | 15.5 | —  | —                |

◆断面構成の例：商業地の道路幅員 18.5m



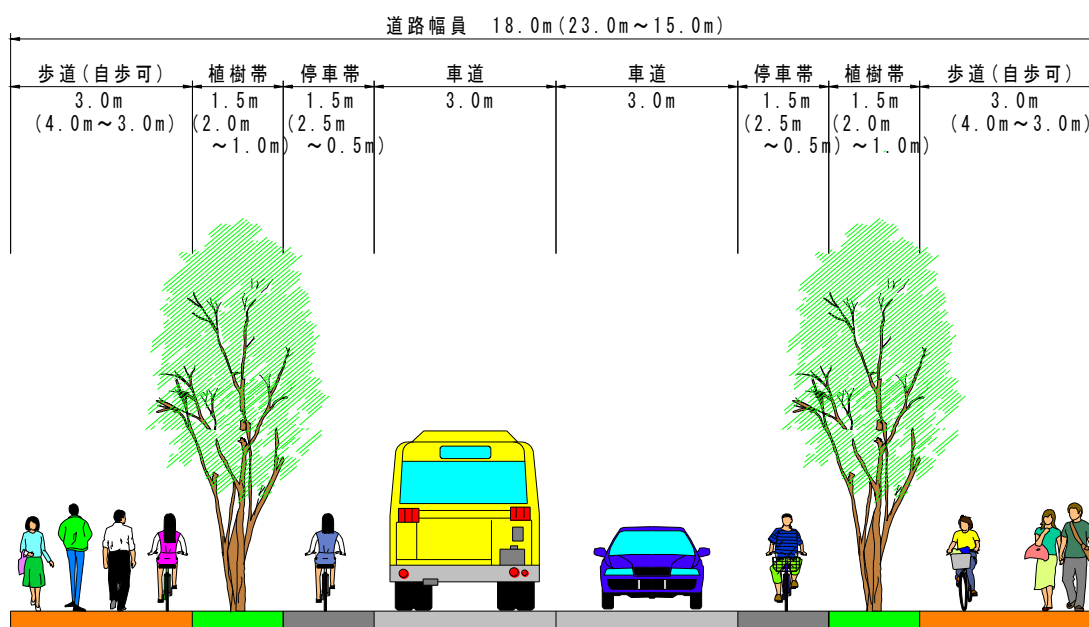
- ※停車帯には自転車専用通行帯を含む
- ※住宅、工業地は停車帯ではなく路肩
- ※歩道は「自歩可」とする

■幹線道路(第4種第2級・2車線)

◆幅員は交通量等により 23.0m～15.0m

|     | 拠点<br>エリア         | 商業地  | 住商<br>混合地 | 住宅地  | 工業地  | 白地 | 歴史的<br>文化的<br>資産 |
|-----|-------------------|------|-----------|------|------|----|------------------|
| 全幅員 | 23.0<br>～<br>18.0 | 18.0 | 17.0      | 15.0 | 15.0 | —  | —                |

◆断面構成の例：商業地の道路幅員 18.0m



- ※停車帯には自転車専用通行帯を含む
- ※住宅、工業地は停車帯ではなく路肩
- ※歩道は「自歩可」とする

■補助幹線道路(第4種第3級・2車線)

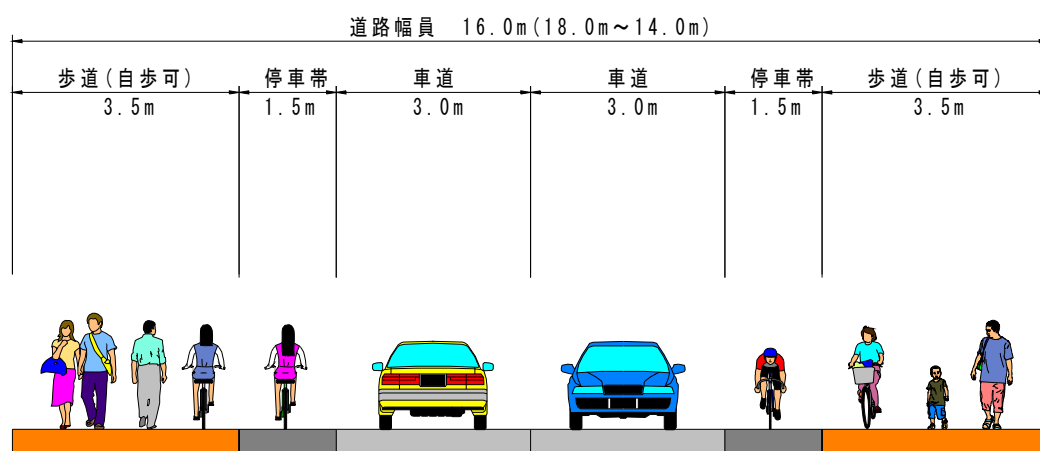
◆幅員は交通量等により 18.0m~14.0m

|     | 拠点<br>エリア         | 商業地  | 住商<br>混合地 | 住宅地  | 工業地  | 白地 | 歴史的<br>文化的<br>資産 |
|-----|-------------------|------|-----------|------|------|----|------------------|
| 全幅員 | 18.0<br>~<br>16.0 | 16.0 | 16.0      | 14.0 | 14.0 | —  | —                |

※必要に応じて植樹帯(又は植樹柵)を設ける

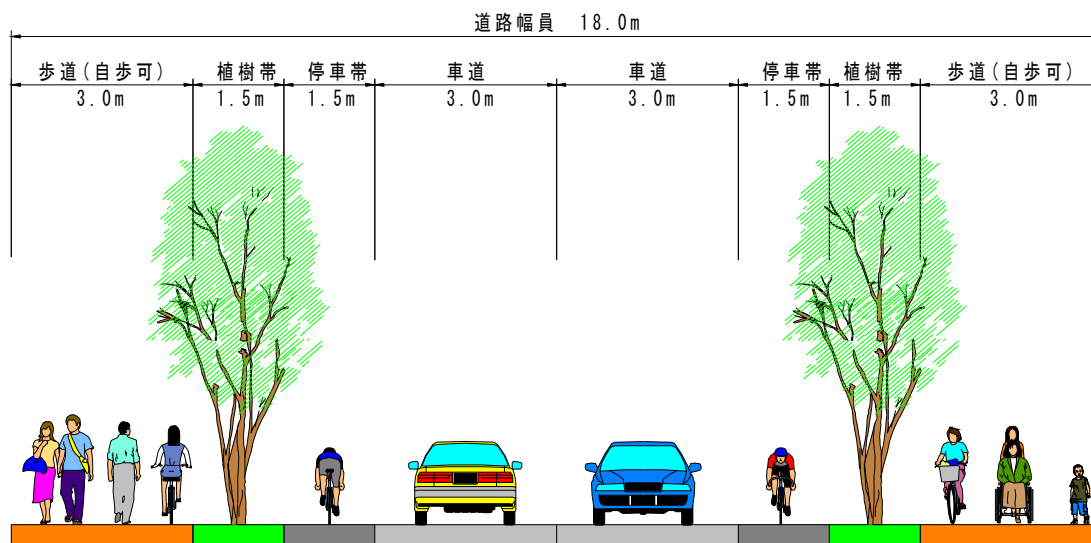
◆断面構成の例 : 商業地

①道路幅員 16.0m



- ※停車帯には自転車専用通行帯を含む
- ※住宅、工業地は停車帯ではなく路肩
- ※歩道幅員には施設帯幅を加える
- ※歩道は「自歩可」とする

②植樹帯を設けた場合の道路幅員 18.0m



## (2) 第3種の道路

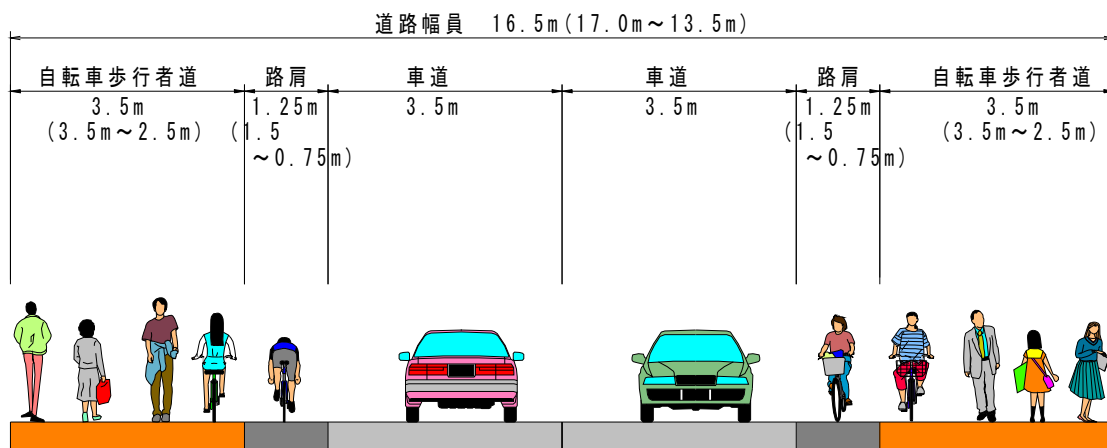
第3種の道路（ゾーンは白地：郊外）における歩道等の最大幅員は、歩行者交通量が多くないことを前提に、歩行者の少ない場合の自転車歩行者道の幅員（3.0m）に路上施設帯を設置する幅（0.5m）を付加した幅員を標準とする。

また、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、自転車通行空間機能も考慮して最大を自転車専用通行帯幅（1.5m）とした。

### ■主要幹線道路(第3種第1級・2車線)

◆幅員は交通量等により 17.0～13.5m

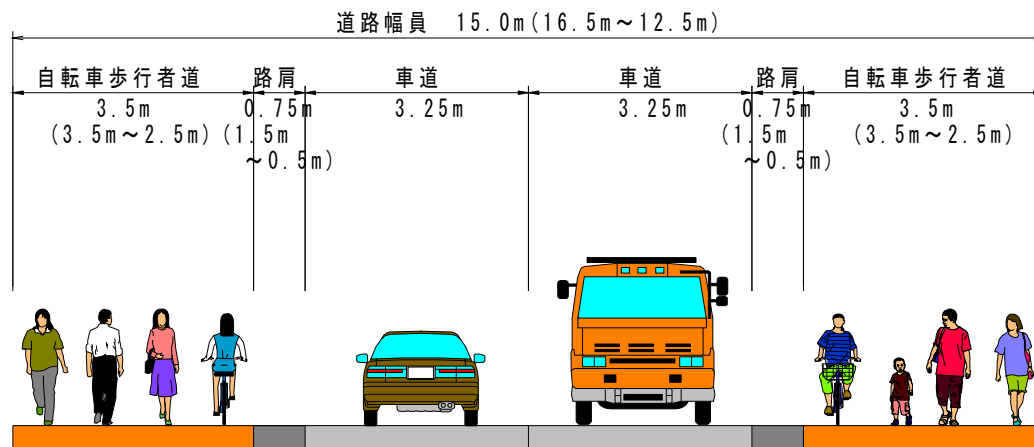
◆断面構成の例：道路幅員 16.5m



### ■幹線道路(第3種第2級・2車線)

◆幅員は交通量等により16.5m～12.5m

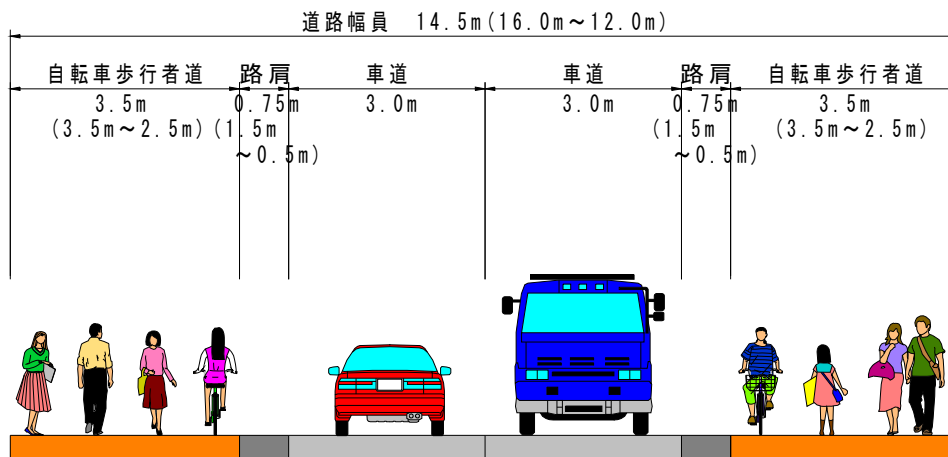
◆断面構成の例：道路幅員 15.0m



■補助幹線道路(第3種第3級・2車線)

◆幅員は交通量等により16.0m~12.0m

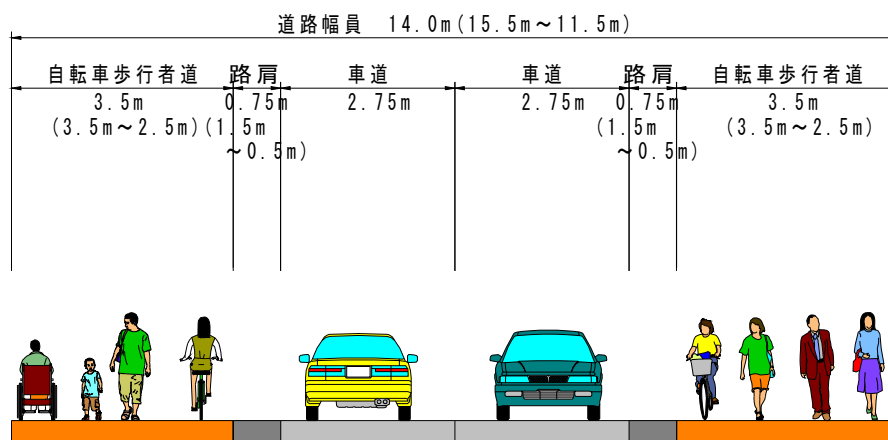
◆断面構成の例：道路幅員 14.5m



■補助幹線道路(第3種第4級・2車線)

◆幅員は交通量等により 15.5m~11.5m

◆断面構成の例：道路幅員 14.0m



#### 4. 幅員構成の検証

##### (1) 既決定都市計画道路幅員との整合

本指針案で定めた基準について、既決定の都市計画道路の幅員と整合が図られているかを検証する。図られていない場合はその内容を推測する。

##### 1) 未整備の都市計画道路のうち、代表的な道路を抽出して検証を行なう。

○事例1: 和戸町竜王線 W=22m(4車線) 拠点エリア

中央五丁目下小河原線 W=22m(4車線) 住商混合地

太田町蓬沢線 W=22m(4車線) 商業地、工業地

・当初は歩道2.5m×2、停車帯1.5m×2、車道13m、中央帯1mで22mと想定。

・本指針(案)での幅員は次のとおり。

拠点エリア W=29m(停車帯を1.5mまで縮小した場合27m)

商業地 W=26m

住商混合地 W=25m

住宅地・工業地 W=23m

○事例2: 古府中環状浅原橋線 W=16m(2車線) 拠点エリア、住商混合地

幸町伊勢四丁目線 W=12m(2車線) 商業地

高畑昇仙峡線 W=16m(2車線) 住宅地

・当初は歩道3.5m×2、停車帯1.5m×2、車道6mで16mと想定。

(歩道2.5m×2、路肩0.5m×2、車道6mで12m)

・本指針(案)での幅員は次のとおり。

拠点エリア W=21m(停車帯を1.5mまで縮小した場合19m)

商業地 W=18m

住商混合地 W=17m

住宅地・工業地 W=15m

##### 2) 検証結果

| 路線名        | 区域 | 車線数 | 基準幅員   | 既決定幅員 | 結果 |
|------------|----|-----|--------|-------|----|
| 和戸町竜王線     | 拠点 | 4   | 29(27) | 22    | ×  |
| 中央五丁目下小河原線 | 住商 | 4   | 25     | 22    | ×  |
| 太田町蓬沢線     | 商業 | 4   | 26     | 22    | ×  |
| 太田町蓬沢線     | 工業 | 4   | 23     | 22    | △  |
| 古府中環状浅原橋線  | 拠点 | 2   | 21(19) | 16    | ×  |
| 幸町伊勢四丁目線   | 商業 | 2   | 18     | 12    | ×  |
| 高畑昇仙峡線     | 住宅 | 2   | 15     | 16    | ○  |
|            |    |     |        |       |    |

※交差点部は考慮していない。



### 3) 検証結果のまとめ

- ① 拠点エリアでは整合が図れていない。
  - ・自転車通行機能、緑化機能が不足していると考えられる。
- ② 商業地で整合が図れていない。
  - ・自転車通行機能、緑化機能が不足していると考えられる。
- ③ 住商混合地では整合が図れていない。
  - ・自転車通行機能、緑化機能が不足していると考えられる。
- ④ 住宅地では、一部整合が図れていない。(交差点部の幅員は別)
  - ・緑化機能が不足していると考えられる。

◎ 当初の幅員決定時においては、下記の自転車通行機能(自歩可の歩道や自転車専用通行帯)や緑化機能(植樹帯)を設けていない事、または、設けているが、その後の道路構造令の改訂により幅員が足りなくなった事と推測される。

幅員: 自歩可3.0m以上、自転車専用通行帯1.5m、植樹帯2.0~1.5m

◎ 一路線として同じ幅員としているため、拠点や商業地においては指針との差が大きくなっている。

## 5. まとめ

### (1) 基準となる幅員の決定方針

#### 1) 新規路線について

- ・広域的な路線については、出来るかぎり区域毎に幅員を決定するが望ましい。  
ただし、区域が混在している等、区域毎の決定が難しい場合は、優先する道路機能と沿道状況から基準となる幅員を決定する。

#### 2) 既決定の路線について

- ・沿線状況により幅員の変更が可能か検討する。
- ・基準通りの変更が難しい場合、優先する機能により幅員を検討する。
- ・変更ができない場合、既決定幅員内での再構成を検討する。

### (2) 幅員決定例

#### 1) 既決定の路線について

##### 1. 事例1: $W=22\text{m}$ の都市計画道路(第4種第1級)

住宅地~住商混合地~拠点~住宅地を通る主要幹線道路の場合

- ① 沿線状況により変更が可能な場合  
区域にあわせて幅員を変更する。 $W=23\sim 31\text{m}$
- ② 区域に合う変更が難しい場合  
住商混合地を基準として、 $W=25\text{m}$ とすることが考えられる。
- ③ 変更が困難な場合  
優先度を自転車、歩行者として再配分して $W=22\text{m}$ とすることが考えられる。  
歩道3m、植樹帯1m、路肩1m(自転車通行を考慮)

## 2. 事例2: W=16mの都市計画道路(第4種第2級)

住宅地～住商混合地～拠点～住宅地を通る幹線道路の場合

### ①沿線状況により変更が可能な場合

区域にあわせて幅員を変更する。W=15～23m

### ②区域に合う変更が難しい場合

住商混合地を基準として、W=17mとすることが考えられる。

### ③変更できない場合

優先度を自転車、歩行者、緑化としてW=16mとすることが考えられる。

歩道3m、植樹帯1m、路肩1m(自転車通行を考慮)を確保する。

## 3. 事例3: W=12mの都市計画道路(第4種第2級)

商業地～住宅地を通る幹線道路の場合

### ①沿線状況により変更が可能な場合

区域にあわせて幅員を変更する。W=15～23m

### ②区域に合う変更が難しい場合

住商混合地を基準として、W=17mとすることが考えられる。

### ③変更が困難な場合

前後区間が整備済みの場合で、沿道土地利用状況から変更することが土地利用面から支障がある場合などは、自転車機能の代替路や植樹樹の検討を行ない、変更しない事も考えられる。