

## 『新しい道路設計便覧（案）』の概要

### 1. 『新しい道路設計（案）』策定の背景

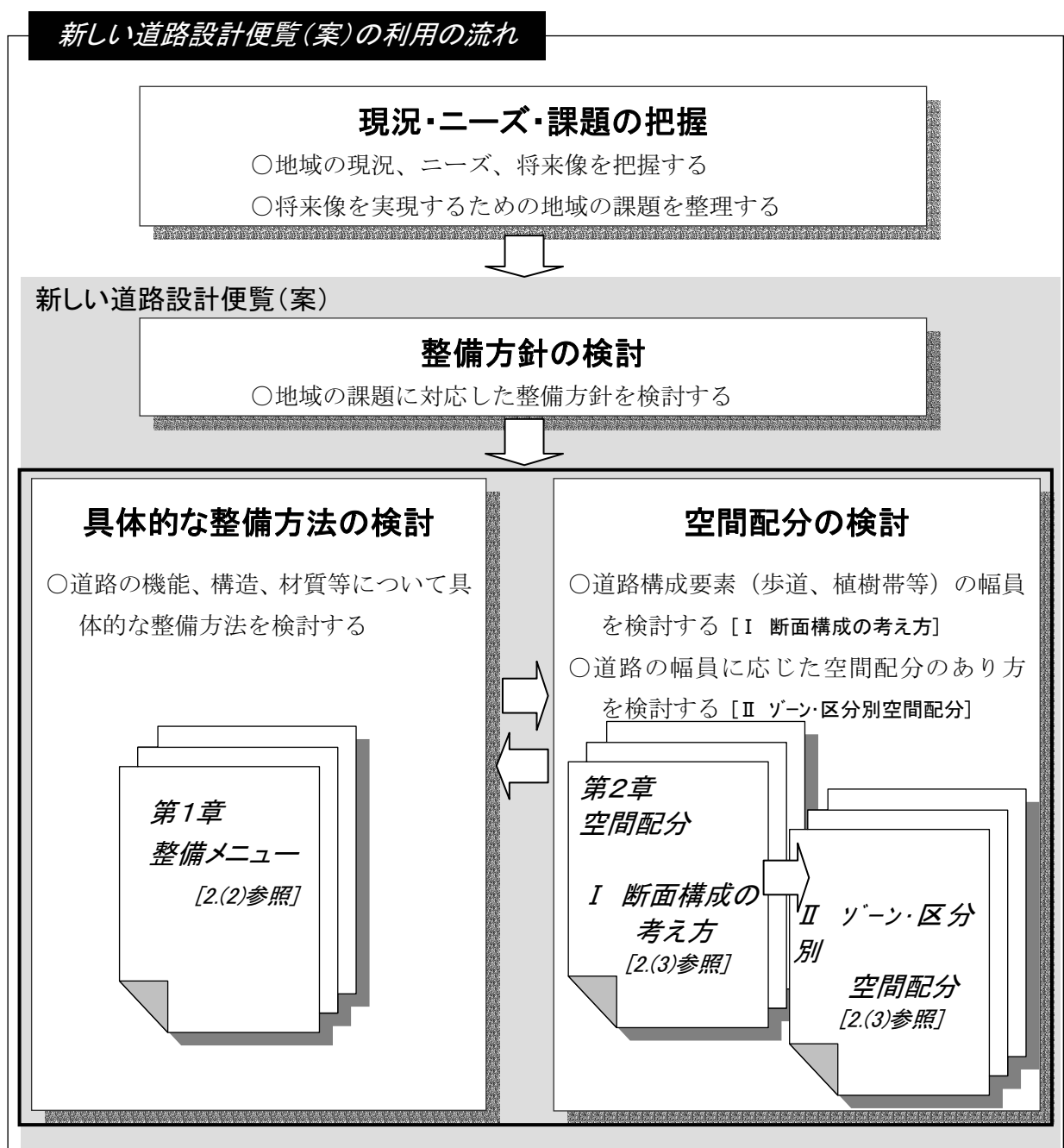
- 道路の持つ多様な機能により、生活利便性の向上や地域経済の活性化など地域振興に多大な貢献をしており、道路整備は地域づくりと密接な関連性を有している。
- 整備した道路が、違法駐車や路上工事など利用上の問題で道路機能を最大限に発揮できないなど、それぞれの地域に応じた様々な課題を抱えている。
- 近年、道路整備に対するニーズは多様化しており、目指すべき社会像の実現のために使う側の視点に立った道づくりが求められている。
- これからの道路整備は、地域に暮らす人々を含めた利用者のコンセンサス（使う側の要素）を得ながら道路の果たすべき役割を考えていく必要があり、そのために各地域の特性に対応した道路空間構成を考え、これに必要な道路施設の要素のあり方を探り、関係者が目指すべき道路構造イメージを共有することが重要となる。
- 現在、それぞれの道路において各種基準類を満足しつつ、将来に向けた共通イメージを描くための有効な道具が用意されているとは言い難い状況にある。

### 2. 『新しい道路設計便覧（案）』の特徴

- 「新しい道路設計便覧（案）」で示す提案は、想定される解決策を例示的に示したものであり、個々の道路の状況に合わせて道路管理者、道路設計者が自ら考えて使う必要があるものである。
- 従来の道路整備指針類（道路構造令、設計便覧（案）／近畿地方整備局 等）に則した上で、近畿地方における新設道路の設計や既設道路の改良設計に際して、道路管理者や道路設計者が地域特性を加味した道路空間実現のための計画、設計、管理を行うための参考とするものである。
- 道路の整備メニューや完成イメージを示し、従来の道路整備指針類の中で運用幅のある道路機能・構造・材質等について、弾力的な運用方法を示したものである。
- また、道路の幅員に応じた空間配分のあり方を示すことで、限られた道路空間での道路機能・構造の配分を効率的に検討することができる。
- 良質な道路空間実現のために道路管理者、道路設計者、地域住民等が対話と協働、参加と責任を見据えることによって、共通認識を形成するための道具である。
- 検討の対象となる道路は、概ね以下の道路（一般道路：国道、府県道、市町村道、地域高規格道路等の国土幹線道路を補完する道路 ※高速自動車国道、都市高速道路のような自動車専用道は対象外）とする。

### 3. 『新しい道路設計便覧（案）』の活用方法

- この設計便覧（案）は、道路の機能、構造、材質等について具体的な整備方法を検討する「整備メニュー（第1章）」と、道路の幅員に応じた空間配分のあり方を検討する「空間配分（第2章）」で構成されている。
- この設計便覧（案）は、道路空間を地域の特性に応じ具体化するためのツールであるため、活用の前に対象とする地域の現況・ニーズ・課題を十分把握し、道路の整備方針を定める必要がある。
- 本便覧（案）は、今後も関係者の新しい業務経験や事例等を踏まえつつ、より使いやすく役立つものへと更新しつづけるべきものと考えている。
- この設計便覧（案）は、地域の特性を踏まえるとともに「近畿のみちを考える懇談会」において提言された13のテーマをみちづくりの方向性として整理し、これらを参考に各地域の現況把握や将来像を実現するための課題整理等を行い、各地域の整備方針を検討していくものである。



#### 4. 具体的な整備方法の検討

- 具体的な整備方法の検討は、整備メニュー（第1章）を用いて検討を行う。
- この整備メニューは、必要な機能を明確にし、従来の道路整備指針類の中で運用幅のある道路機能・構造・材質等について弾力的な運用方法を示し、みちづくりの方向性を実現するために必要な整備内容について具体的方策をメニュー形式で示したものの。

道づくりの方向性	整備内容	N o	整備メニュー
バリアフリー・ユニバーサルデザイン	速度の異なる動線を分離する	1	歩道と自転車道を分離する
		2	交差点待ちスペースと通行動線を分離する
		3	自転車乗車禁止区画を設定する
	広い歩道幅員を確保する	4	車道の車線を減らす
		5	車道幅員を減少させる
		6	沿道建物をセットバックする
		7	路上施設等を集約する
		8	排水施設の上部を利用する
		9	歩道等の高さを調節する
	勾配を緩く、大きな段差をなくし、滑りにくくする	10	水たまりのできにくい舗装材を選ぶ
		11	横断歩道部では段差を設ける
		12	高木を植える
	植栽等で快適性を向上させる	13	低木を植える
		14	休憩できるたまりスペースを設ける
		15	簡易な自転車置き場を設ける
	放置自転車を減らす すべての人に誘導案内を行う	16	視覚障害者誘導用ブロックを設置する
		17	案内表示板、標識を設置する
		18	補助標識を設置する
		19	立体横断施設にエレベーターを設置する
歴史文化の香る道づくり	歴史文化を活かす	20	周囲の町並みに合わせて整備する
		21	歴史文化をワンポイント的に道路空間に取り入れる
自然環境と調和・共生	自然への負荷の少ない形状、形式を採用する	22	エコロードを整備する
		23	リサイクル材を活用する
		24	移動経路を確保する
	動物にやさしい道路とする	25	動物の進入を防ぐ
		26	高欄照明を採用する
	道路照明による影響を軽減する	27	灯具を工夫する
		28	既存種を植栽する
	のり面に植栽し、自然との調和を図る	29	のり面勾配を緩和して高木植栽をする
		30	林縁植栽をする
		31	休憩所などにビオトープを整備する
	新しい自然環境を創出する	32	スーパードrainの整備を活かす
		33	環境施設帯を整備する
大気汚染・騒音・振動等の軽減	空気をきれいにする	34	光触媒でNOxを低減させる
		35	遮音壁を設置する
	騒音を小さくする	36	低層遮音壁を設置する
		37	橋梁部をノージョイント化する
		38	低騒音（排水性）舗装等をする
	振動を小さくする	39	防振壁を埋設する
	道路景観の向上・地域の顔となる道づくり	地域の個性を演出する	40
41			煩雑な印象を軽減した景観を創出する
42			四季や時間の推移を感じさせる景観を整備する
43			新しい景観を創出する
景観資源を活用する		44	ランドマークを活かす
		45	土工（切土部のり面ラウンディング等）を工夫する
各種構造物の景観への配慮を行う		46	橋梁（形式、形状、橋上橋詰空間等）を工夫する
		47	トンネル（入口の形状、内装の色彩等）を工夫する
		48	道路付属物（形状、色彩等）を工夫する
道路を緑化する		49	中央分離帯を緑化する
住民と協働で道路をつくる		50	ボランティアサポートプログラム等を利用する
	51	違法看板を排除する	

## <整備メニューの構成>

### <概要>

メニューの内容や目的、イメージ図等を示し、概要が分かるようにしている。(イメージ図は一例であり、最適な手法を表すものではない。)

## バリアフリー・ユニバーサルデザイン

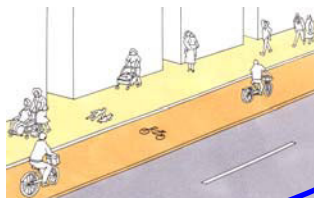
### 速度の異なる動線を分離する

NO. 1

#### 歩道と自転車道を分離する

##### 【概要】

- 歩道と自転車道を分離して設けることで、歩行者と自転車の接触防止等の安全性向上を図ることができる。
- 歩行者、自転車ともに交通量が多く、十分な幅員が確保できる箇所に適している。

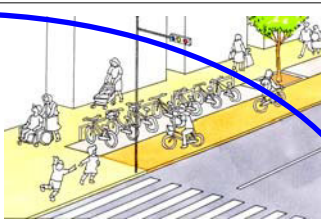


##### 【検討のポイント】

- 歩道と自転車道を分離する方法には、植栽や緑石等の構造物により物理的に分離する方法と、舗装の材質・色彩等により視覚的に分離する方法があり、状況に応じて使い分ける。
  - ・構造物により分離する場合には、障害物になりうるので、照明や反射板等の設置により、夜間の視認性に配慮する。
  - ・標示、標識等により、利用者が通行区分を認識できるようにする。
  - ・交差点部で処理の工夫が必要である。
- 「分離しない方法」も、歩行者の安全面では効果がある場合があるので、歩行者及び自転車の交通量、自転車歩行者道の幅員等、地域の実情を考慮して、分離するか分離しないかを検討することが望ましい。

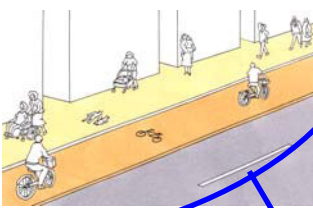
##### ■物理的分離

- ・通行空間を確実に区分し安全な通行を確保するためには、物理的に分離することが望ましい。



##### ■視覚的分離

- ・物理的分離を行うための十分な幅員が確保できない場合
- ・車両乗り入れ部が多く、物理的に分離しても連続性が確保できない場合等



### <検討のポイント>

メニューを適用する場合に検討すべき内容を示している。なお、記載している内容は、「新しい道路設計便覧検討委員会」のメンバーで開催された「ワークショップ」で議論した内容を踏まえて整理している。

検討のポイントの中で、いくつかの整備方法が考えられる場合には、それぞれをパターンに分けて説明している。

## 5. 空間配分の検討

- 空間配分の検討は、空間配分（第2章）を用いて検討を行う。
- この空間配分は、限られた道路空間での道路機能・構造の配分を効率的に検討することができるように道路幅員に応じた空間配分のあり方を示したもの。
- 空間配分の検討は、歩道・車道等を道路の構成要素別にまとめ、それらの幅員を決める際の考え方を示している「断面構成の考え方」と、それぞれの道路構成要素を道路空間に配分する際の考え方について業務集積地や商業地等のゾーンに分けた上で、幹線・補助幹線等の道路区分にしたがって整理した「ゾーン・区分別空間配分」で構成されている。

### <空間配分の構成>

#### 断面構成の考え方

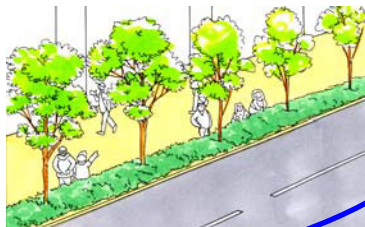
#### <役割>

歩道、車道など、各道路構成要素の役割を示している。

#### 2 植樹帯

##### 【役割】

■植樹帯は異なる交通の分離による交通の安全性・快適性の向上など自動車・歩行者などの交通機能（通行機能）に必要な空間であるとともに、市街地形成、防災および環境の各空間機能を提供する空間でもある。



##### 【設置の考え方】

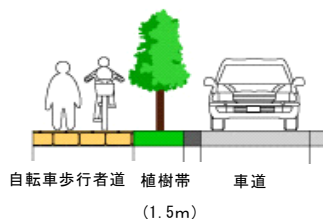
■第4種第1級および第2級の道路には植樹帯を設け、その他の道路には、必要に応じて設ける（やむを得ない場合を除く）

- ・植樹帯は、歩道と車道、歩道と自転車道または自転車歩行者道と車道部との間に設けられることが多い。
- ・第4種第1級および第2級の道路は、都市の幹線となる道路であり、自転車や歩行者の交通量も多く、また景観上の配慮が必要と考えられるため、植樹帯を設ける。
- ・連続して植樹帯を設置した区間には、線形が厳しい区間等を除いて一般に車道側の防護柵を設置する必要はない。

##### 【設置の考え方】

■植樹帯の幅員は、1.5mを標準とする。

- ・標準1.5mとはおおむね1m以上2m以下を意味する。
- ・次に示す道路では、標準値よりも広い植樹帯の設置が望ましい
  - ・都心部または景勝地を通過する幹線道路
  - ・相当数の住居が集合し、または集合することが見込まれる地域の幹線道路。



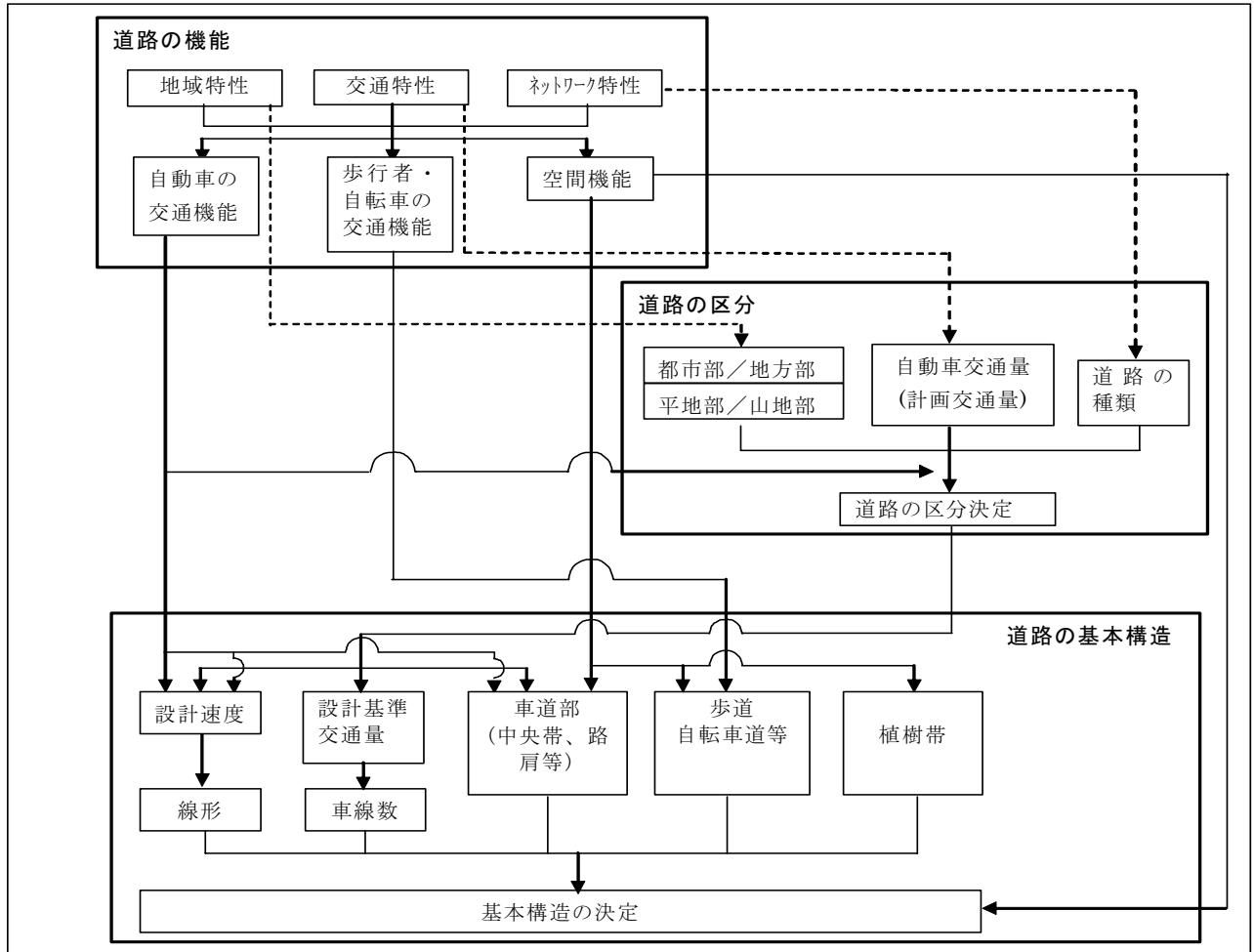
#### <設置の考え方>

歩道、車道などを設置する上で、考慮すべき内容を示している。なお、記載している内容は、道路構造令を踏まえて整理しているが、道路構造令に示されていない内容については、道路構造令を柔軟に解釈した記述としている。

<参考 I : 従来と改正後の道路構造令の考え方の違い>

改定された道路構造令では、それぞれの道路の地域特性、交通特性、ネットワーク特性を考慮して必要な機能を明確にし、その機能を確保できるような道路構造を決定する必要がある、としている。また、道路の種類、計画交通量、道路の存する地域および地形の状況から、自動車の交通機能を中心に道路を区分し、歩行者や自転車の交通機能は自動車とは別に考えている。

空間機能も自動車の交通機能とは直接関係がないことから、これらの機能に対応する道路構造は道路の区分から一律に決定するものではなく、地域の状況に応じて柔軟に決定すべきである、としている。



出典：道路構造令の解説と運用（改訂版）（(社)日本道路協会（2004年2月））

<参考Ⅱ：弾力的な運用について>

①よりニーズに合致した道路構造とする考え方

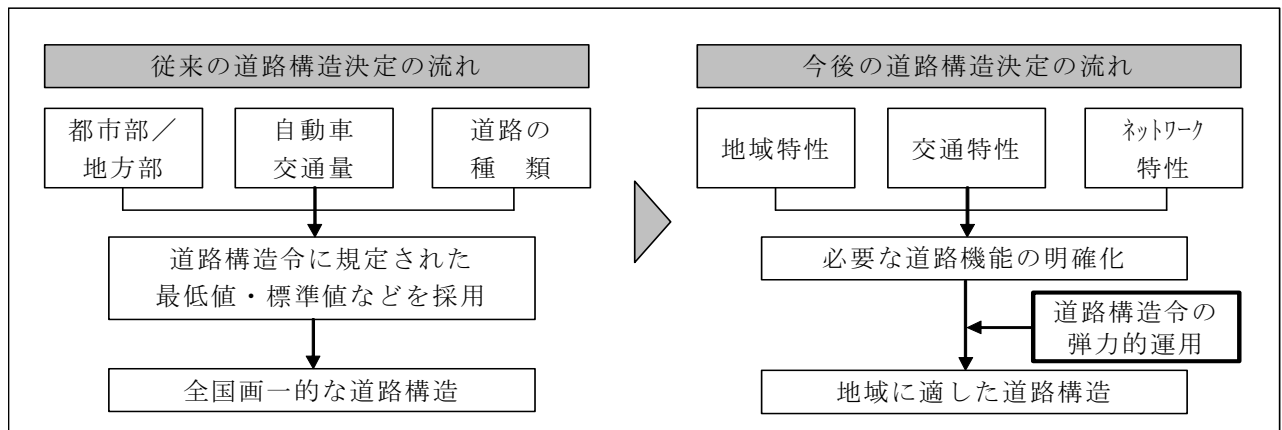
道路構造令に示してある最低値等をそのまま適用するのではなく、地域の状況に応じた望ましい道路構造要素や値を適用する。

②必要最低限の道路構造とする考え方

道路構造令の認める範囲において、地域の状況に応じて特例規定等を弾力的に運用することにより、より経済性を考慮する。

○運用上の留意点

- ・ 地域にとって、真に必要な道路を整備するために弾力的に運用すべきであり、単に事業執行を容易にすることを目的としてはならない。
- ・ 安全性に係わる規定については、安易に規格を下げるべきではない。
- ・ 道路構造令は完成時の道路構造を規定している。工事中や段階的に建設を行う場合の暫定供用時の道路構造は、必ずしも構造令に合致する必要はないが、特に、暫定供用時の道路構造は、道路構造令を基本としつつ、当面必要な機能を満足する道路構造でなければならない。



出典：道路構造令の解説と運用（改訂版）（（社）日本道路協会（2004年2月））