

3章 南小跡地利活用に伴う道路構造の検討

1. 南小跡地利活用に伴う道路構造の検討について

自動車、歩行者、自転車の発生集中交通量より南小跡地東側の道路構造のパターンを検討する。

なお、算定に使用する計画交通量は、発生集中交通量に安全率として 1.2 倍を見込む。

施設	発生集中交通量	安全率	計画交通量
自動車	1,700 (台T.E/日)	1.2	2,000 (台/日)
歩行者	1,100 (人T.E/日)		1,300 (人/日)
自転車	2,100 (台T.E/日)		2,500 (台/日)

2. 道路規格

道路規格は、計画交通量より 4 種 3 級とする。

四 第四種の道路				
計画交通量(単位 一日につき台)	一〇、〇〇〇以上	四、〇〇〇以上 一〇、〇〇〇未満	五〇〇以上 四、〇〇〇未満	五〇〇未満
道路の種類				
一般国道	第一級		第二級	
都道府県道	第一級	第二級	第三級	
市町村道	第一級	第二級	第三級	第四級

※道路構造令

3. 車線等

1) 車線数

車線数は2車線とする。

(車線等)

- 第4条 車道(副道、停車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。
- 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(屈折車線を除く。以下同じ。)の数は、2とする。

区分		設計基準交通量(単位：1日につき台)
第3種	第2級	9,000
	第3級	8,000
	第4級	8,000
第4種	第1級	12,000
	第2級	10,000
	第3級	9,000

交差点の多い第4種の道路については、この表の設計基準交通量に0.8を乗じた値を設計基準交通量とする。

※桶川市市道の構造の技術的基準を定める条例

2) 道路幅員

4種3級の普通道路より3.0mとする。

- 4 車線の幅員は、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とすることができる。

区分			車線の幅員(単位：メートル)
第3種	第2級	普通道路	3.25
		小型道路	2.75
	第3級	普通道路	3
		小型道路	2.75
	第4級		2.75
第4種	第1級	普通道路	3.25
		小型道路	2.75
	第2級及び第3級	普通道路	3
		小型道路	2.75

※桶川市市道の構造の技術的基準を定める条例

4. 歩 道

本計画道路は第4種3級の道路であるため、車道の各側に歩道を設置することを原則とする。

(歩道)

- 第11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 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては3.5メートル以上、その他の道路にあつては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級又は第4種第4級の道路にあつては、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。

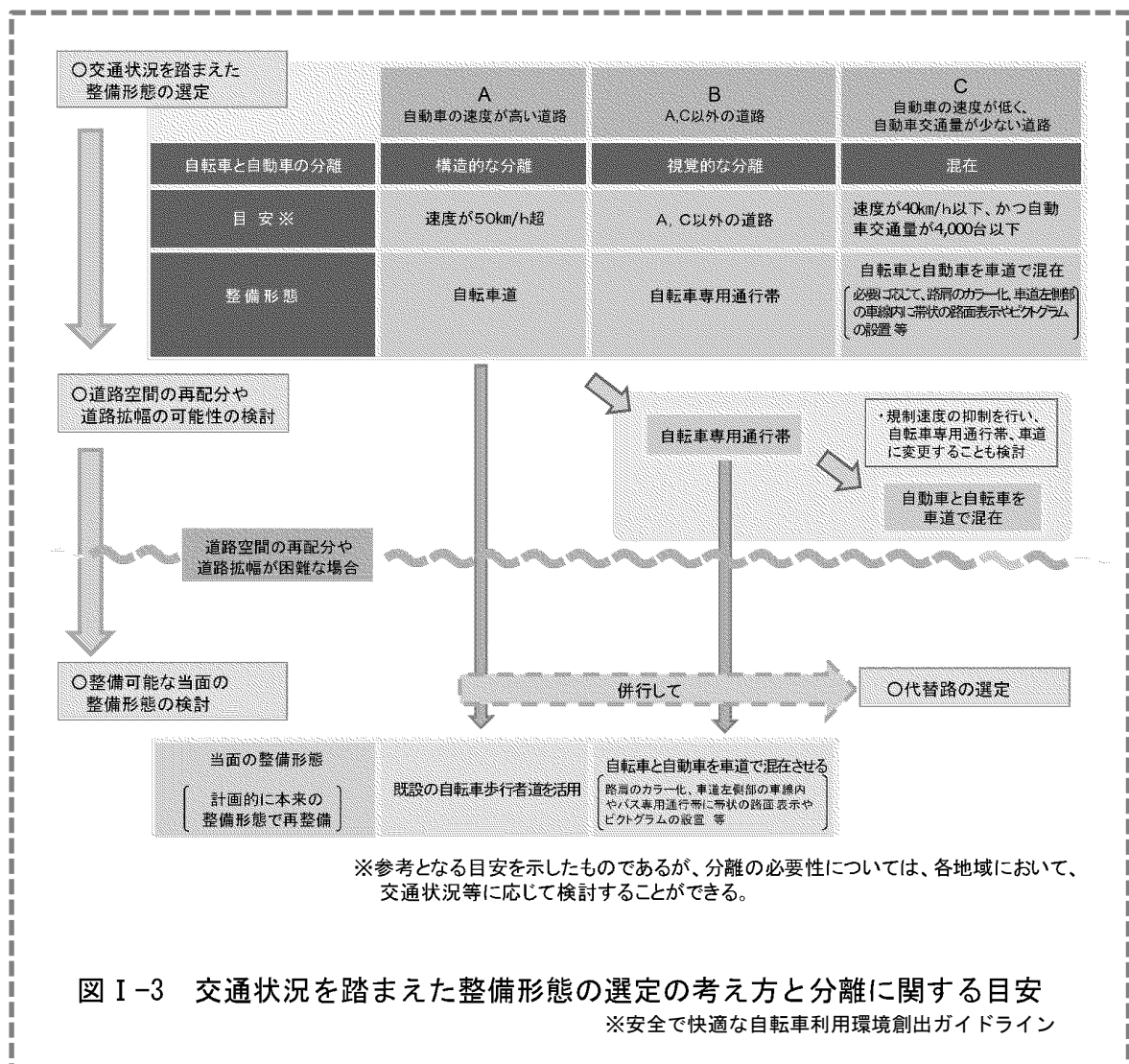
※桶川市市道の構造の技術的基準を定める条例

5. 自転車道等

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H24.11）」によると、自転車は「車両」であるという大原則に基づき、「車道を通行する自転車」の安全性の向上の観点から、自動車の速度や交通量を踏まえ、自転車と自動車を分離する必要性について検討することとしている。

ガイドラインにおける自転車と自動車の分離の目安は以下のとおりであり、自動車交通量及び自動車設計速度から見た自転車道の設置基準には自転車道等の設置基準には該当していないが、自転車計画交通量が2,500（台/日）であり、仮に敷地の4か所に出入り口を設置したとしても、600（台/日）近くの交通量を捌く必要がある。

これらを踏まえると、道路拡幅に合わせて自転車と自動車を分離することを考える必要がある。



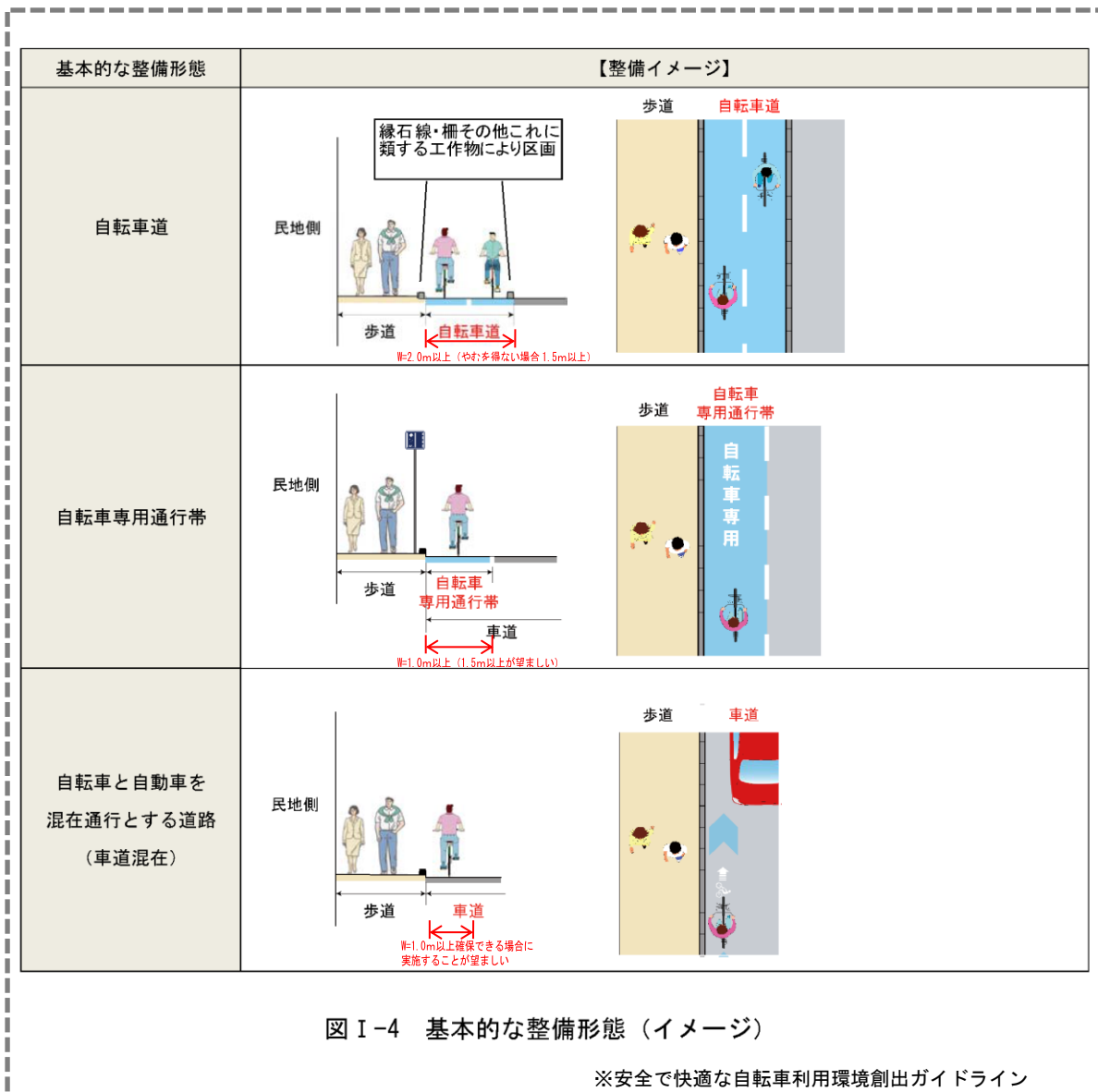


図 I-4 基本的な整備形態（イメージ）

※安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

6. 道路標準断面

1) 主要な区画道路の道路標準断面のパターン

前項で検討した内容を踏まえ、主要な区画道路の道路標準断面のパターンを検討する。

桶川市は、南小跡地活用に伴い自転車発生交通量が 2,500 台/日発生することが予測される。

このため、次項の基本設計案の検討では自転車専用通行帯を道路の両側に 1.5m確保できるパターンで検討を行う。

		歩道幅員パターン		片歩道幅員パターン(自転車相互通行)	
		W=3.5	W=2.0	W=3.5	W=2.0
自転車道等設置パターン	自転車道				
	自転車専用通行帯				
	車道混在				
	設置なし				
	自転車道等設置パターン				
	自転車専用通行帯				
	車道混在				
	設置なし				

2) 段階的な道路整備の実施

1) 主要な区画道路の道路標準断面のパターンで検討した道路標準断面については、地区内の既存住宅の土地利用見直しに合わせて整備するものとし、当面の間は、暫定整備として幅員 10m で整備する。

なお、暫定整備では、自転車専用通行帯は幅員 1.0m で整備を行う。

