



ひと中心のまちなかに向けた中央通り側道の空間再編の検討について

目次

1. 取り組みの概要

- 1-1. 上位計画の整理状況
- 1-2. 中央通り側道の空間再編に向けた検討の概要
- 1-3. 東西軸ストリートデザインガイドラインに示す全体スケジュール
- 1-4. 中央通り側道の空間再編に向けたスケジュール（案）
- 1-5. 沿道事業者へのアンケート結果

2. 本線部の検討状況

- 2-1. 本線部（先行区間）の空間再編までの流れと一方通行化のイメージ
参考：交通量推計結果
- 2-2. 幅員構成案について
参考：幅員構成案 根拠資料

令和7年2月
茨木市

1. 取り組みの概要

1-1. 上位計画の整理状況

・都市計画マスタープランにおいて、本市中心市街地の目指す方向性やプロジェクトを整理。総合交通戦略において、プロジェクトの具体的な内容を整理。
→両計画で、これまでの「クルマ中心」から、「ひと中心」のまちなか形成に向け、道路空間の再配分に取り組むことを記載。

●茨木市都市計画マスタープラン（令和7年3月改定予定）の考え

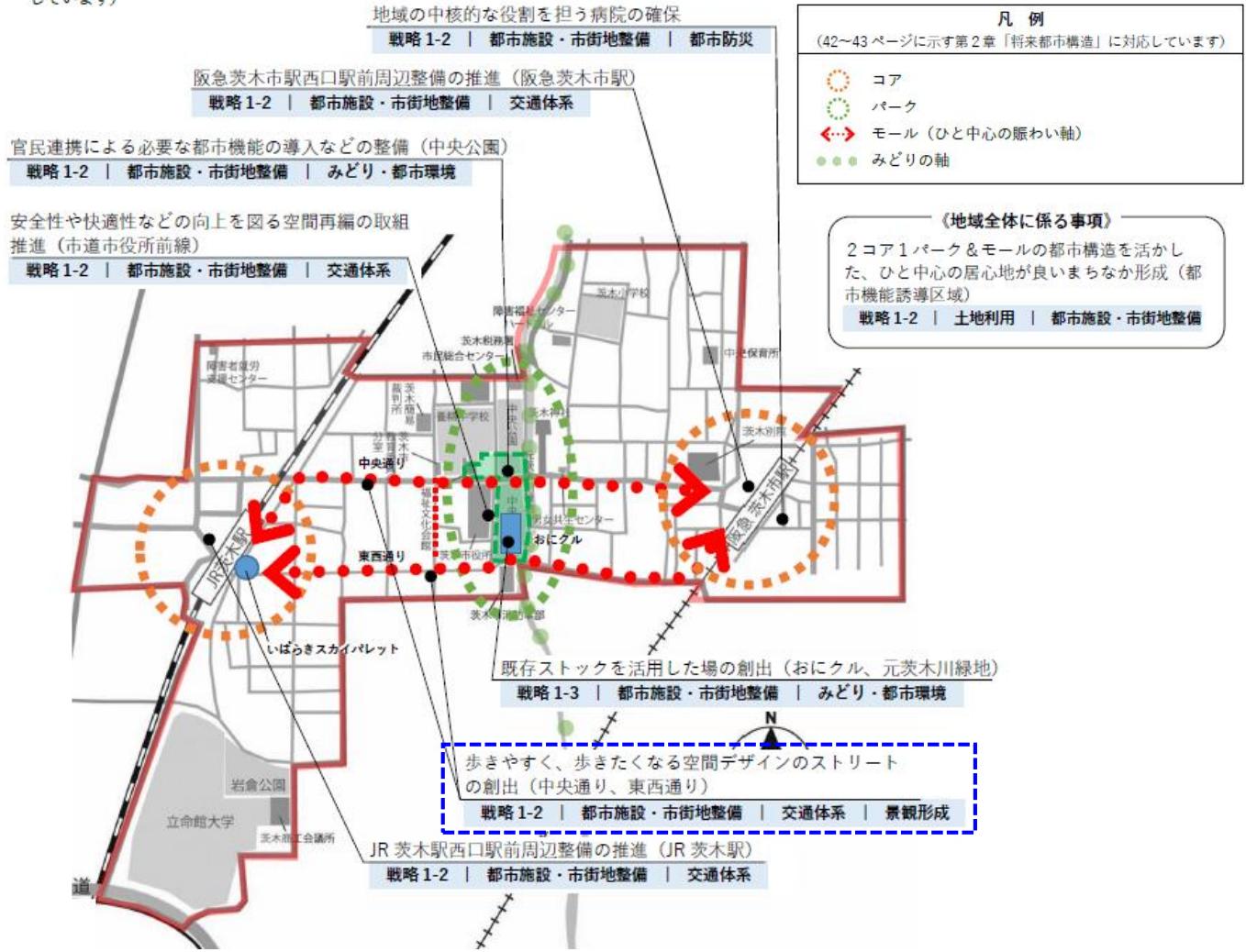
方針3-2 多様な都市活動を支援し、地域交流の促進に資する交通環境の構築

・周辺都市への通勤通学や、市内の日常生活、休日における市外からの来訪も含めた多様な都市活動を支援するため、公共交通の利用環境の改善や、自動車交通の円滑化を図るとともに、地域の活性化につながる交通環境を構築するための施策を推進します。

取組内容	関連計画
<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通利用環境の改善 <ul style="list-style-type: none"> ・交通結節点の機能強化（駅前広場の整備等） ・バスのハード面のサービス向上（サイクル&バスライド用駐輪場の設置検討等） ● 中心部での回遊性の高い魅力的な歩行空間の創出 <ul style="list-style-type: none"> ・道路空間の再配分（JR茨木駅～阪急茨木市駅間の一方通行化等） ● 自動車交通の円滑化 <ul style="list-style-type: none"> ・道路整備の推進（都市計画道路の整備、交差点の渋滞対策等） 	<ul style="list-style-type: none"> ・総合交通戦略

⑤地域づくりの方針図^第は、44～53ページに示す第2章「分野別の都市づくりの方針」に対応しています

（は、34～39ページに示す第1章「都市づくり戦略」、44～53ページに示す第2章「分野別の都市づくりの方針」に対応しています）



●茨木市総合交通戦略（令和7年3月改定予定）の考え

テーマ⑥：中心部での回遊性の高い魅力的な歩行空間の創出

将来目標

- ・中心部では不要な自動車交通の流入が抑制され、人が中心の歩いて楽しいまちの形成に寄与する歩行者優先の道路空間が整備されています。
- ・中心部では公共空間の利用と中心市街地活性化施策が一体となってにぎわいが創出され、心地よく回遊できる道路空間が形成されています。

施策12：道路空間の再配分

12-1：JR茨木駅～阪急茨木市駅間の一方通行化等

■現状と課題

・市の中心部は、広域的な交通アクセスを担うJR茨木駅と阪急茨木市駅（2コア）とその両駅間をつなぐ中央通り・東西通りの東西軸（モール）の中間地点には、緑が集積した中央公園など（パーク）があり、この「2コア1パーク&モール」の都市構造を活かした「ひと中心」のまちなか形成に向けた取組を進めています。

・一方で、多くの自動車や自転車、歩行者が往来するエリアでもあり、安全対策や交通渋滞の対策が必要です。

■施策の取組

・道路空間の再配分や無電柱化の推進により、JR茨木駅～阪急茨木市駅間において回遊性が高く賑わいで溢れる空間の創出を図ります。

<実施スケジュール>

中期：JR茨木駅～阪急茨木市駅間の一方通行化等に向けた検討

<実施主体>

茨木市、交通事業者、交通管理者、道路管理者（大阪府）



資料：茨木市都市計画マスタープラン 2025▶2035（令和7年3月予定）

図 「2コア1パーク&モール」の都市構造

1 - 2. 中央通り側道の空間再編に向けた検討の概要

●令和5年度の取り組みを踏まえた問題点と課題（ミッション）

- ・都市計画マスタープラン、中心市街地活性化基本計画、総合交通戦略の改定に着手し、中心市街地のまちづくりの方向性として「ひと中心」に向けた考えを整理。（各計画R6年度末改定予定）
- ・みちクル社会実験などを通して、将来的な空間の可視化に取り組みながら、中央通り・東西通りのストリートデザインガイドラインを策定し、沿道事業者等と通りの将来像を共有。
- ・ひと中心の茨木まちなかづくりのコンセプトを「手をつないで歩きたい、茨木まちなか」とし、市民と価値観の共有に向けた取り組みを展開。
- ・東西軸（中央通り・東西通り）一方通行化の実現可能性検討に向け、中心市街地周辺の交通量推計により一方通行化の状況をシミュレーション。

●みちリノ社会実験 (R5.11)



●ストリートデザインガイドラインの策定 (R6.3)



●ひと中心のまちなかに向けたコンセプトブックの作成と市民との共有 (R6.3~)

茨木のまちなか
どうしたい？

- コンセプト01 ぶらぶら歩くとき新しい発見がある
- コンセプト02 自転車でものんびり過ごせる
- コンセプト03 日常的に四季の変化を感じられる
- コンセプト04 思い思いに過ごせる場所がある
- コンセプト05 みんなで考え育てる場所がある
- コンセプト06 気軽にチャレンジができる

いばらき×立命館DAY 2024
立命館大学01C
2024.5.17

問題

- ・中心市街地全体を見ても、自動車交通の為に空間を使っている割合が高く、「ひと中心」の空間は少ない。
- ・歩道の狭い所を自転車歩行者が混在しており、安全に歩けないし、自転車も快適には走れない。
- ・アーケードや道路空間（街路灯、舗装、側溝など）、個々の建物が老朽化していることによって、JR茨木駅前商店街エリアのポテンシャルを最大限活かせていない。

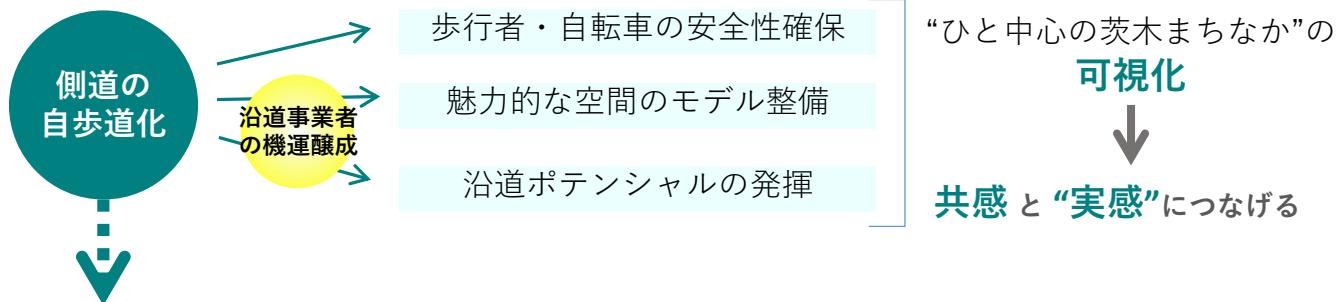
●今後数年間で検討していきたい内容

府道側道（みちリノ実施区間の約70m）をひと中心（歩行者・自転車中心）の空間に変えるところから検討をスタートさせたい。

空間再編への考えや将来イメージ、スケジュール感を丁寧に市民と共有し、実際にひと中心の空間を感じてもらう

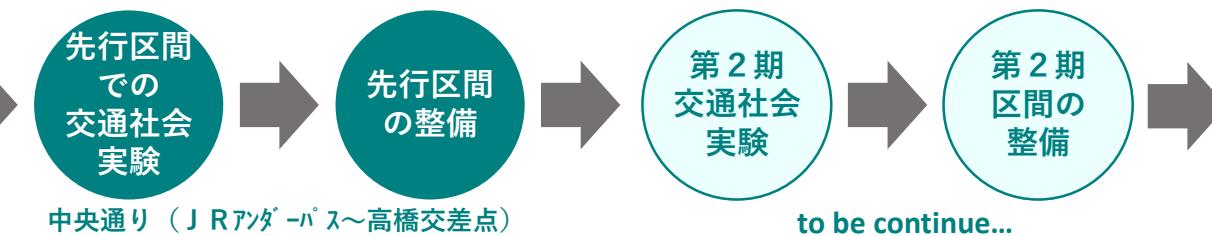
●側道の空間再編に向けた取り組みのイメージ

“ひと中心の茨木まちなか”の実現に向けた
パイロット事業（先導的役割）としての取り組み

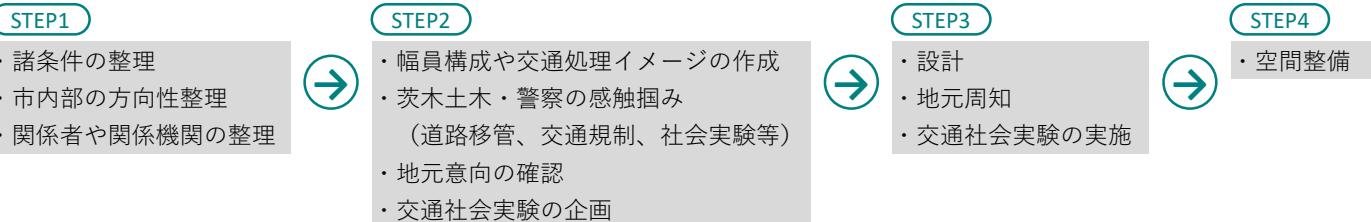


●本線の空間再編に向けた取り組みのイメージ

“ひと中心の茨木まちなか”の実現に向けた
本格的な取り組み



側道の自歩道化に向けて必要なSTEPのイメージ ※2～3年での実現を想定



対象区間

① ② ③

延長：約70m

あちゆ STOMP 一善 BAR TANAHASHI 石川ビル つきはら花園 すいすい 八木 藤丸屋

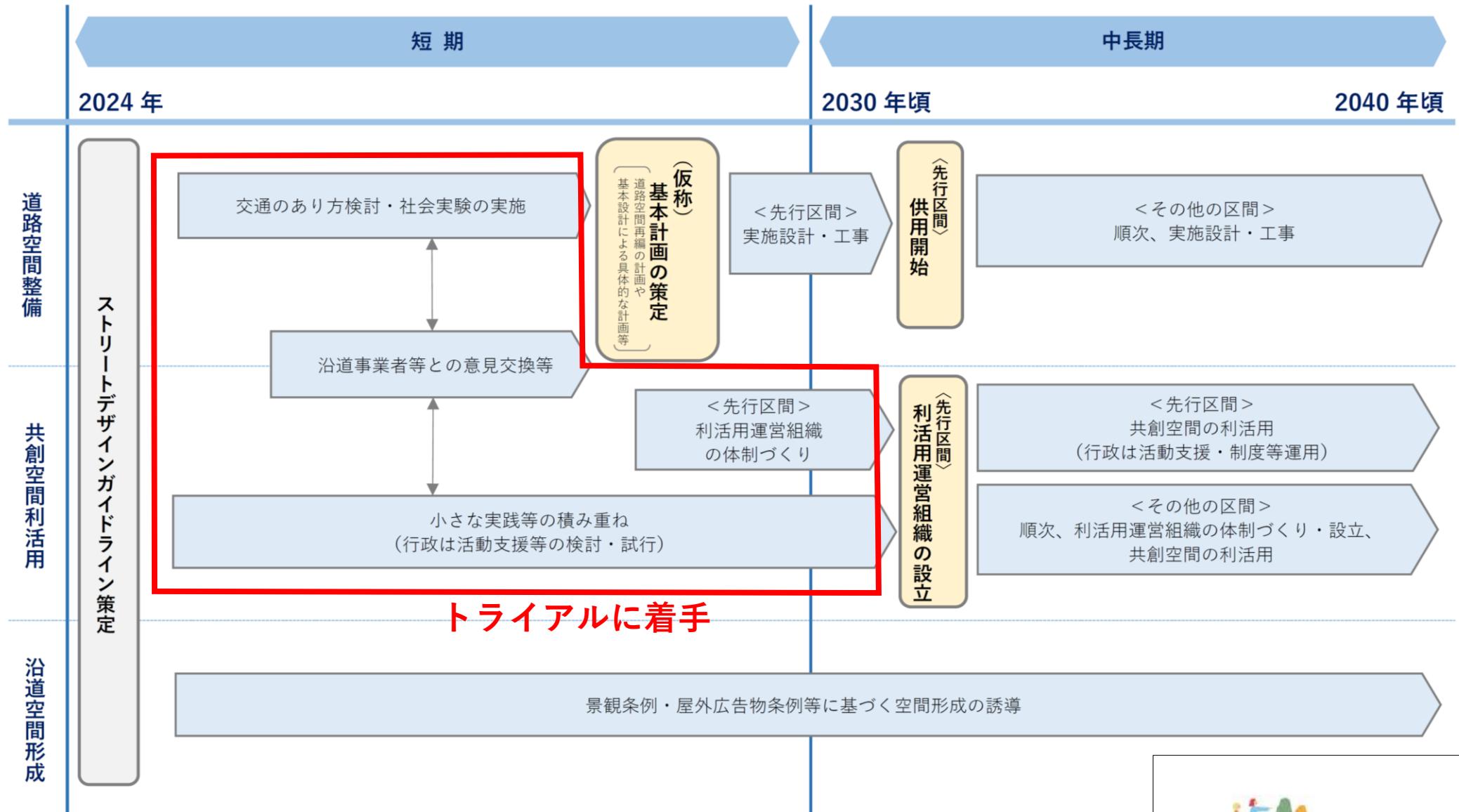
Brick 長沢ビル 太陽堂薬局 長沢ビル

中蔵ビル

歩行者優先交流

(4) 実現に向けたロードマップ

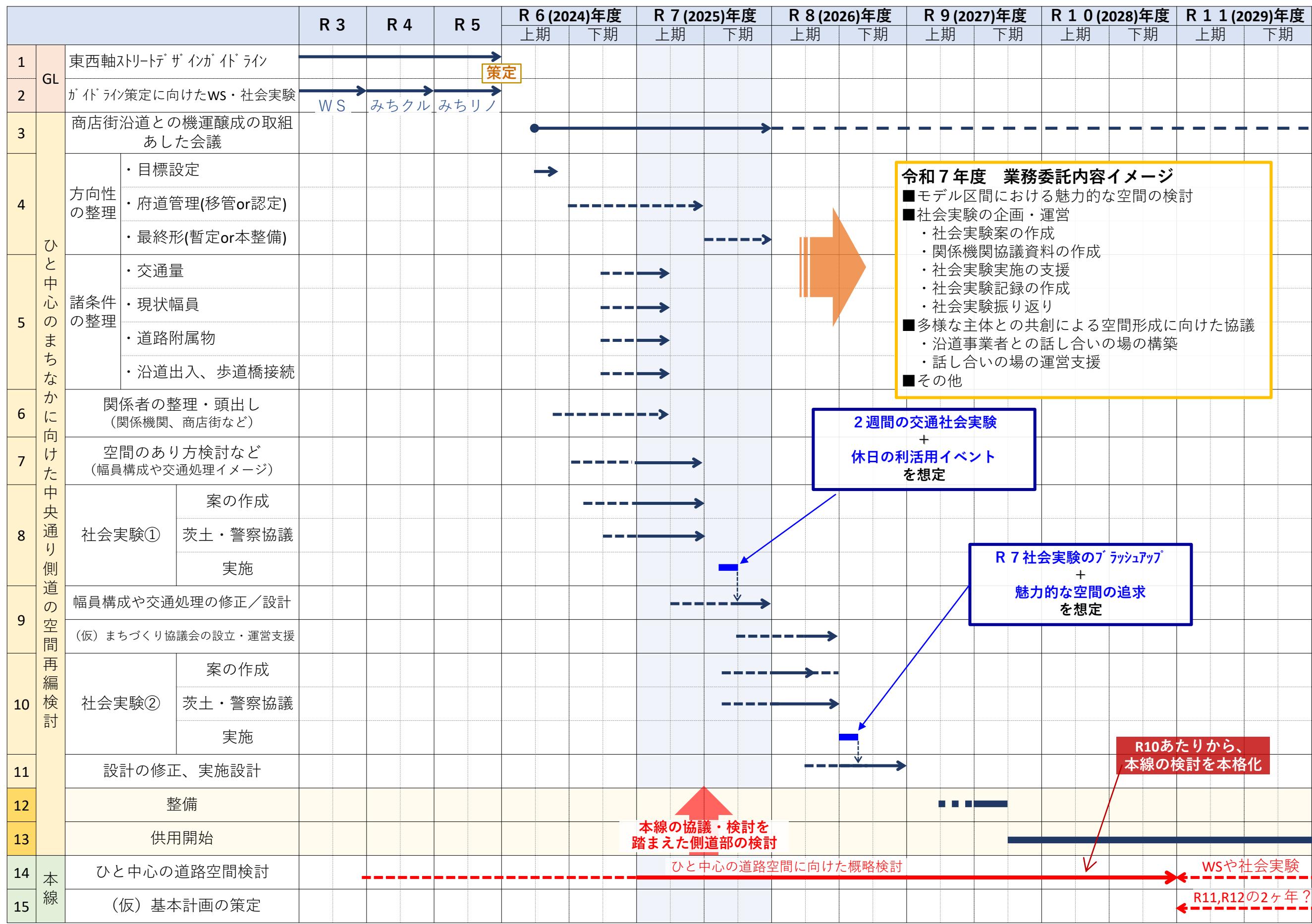
本ガイドラインに沿って、短期には、一部先行区間における道路空間の整備に向けた取組みを進めます。また、沿道空間では建築物の建て替え等に合わせた魅力的な空間形成の誘導を図るとともに、共創空間では沿道事業者等と一緒に小さな実践等を積み重ねる等利活用に向けての機運醸成に取り組んでいきます。中長期には、道路空間の整備を進めるとともに、沿道空間の形成や共創空間の利活用を東西軸全体に広げていき、本ガイドラインに示した将来像の具現化を目指していきます。



※本ガイドラインは、今後の取組みに合わせて、必要に応じて適宜、更新します。



1-4. 中央通り側道の空間再編に向けたスケジュール (案)

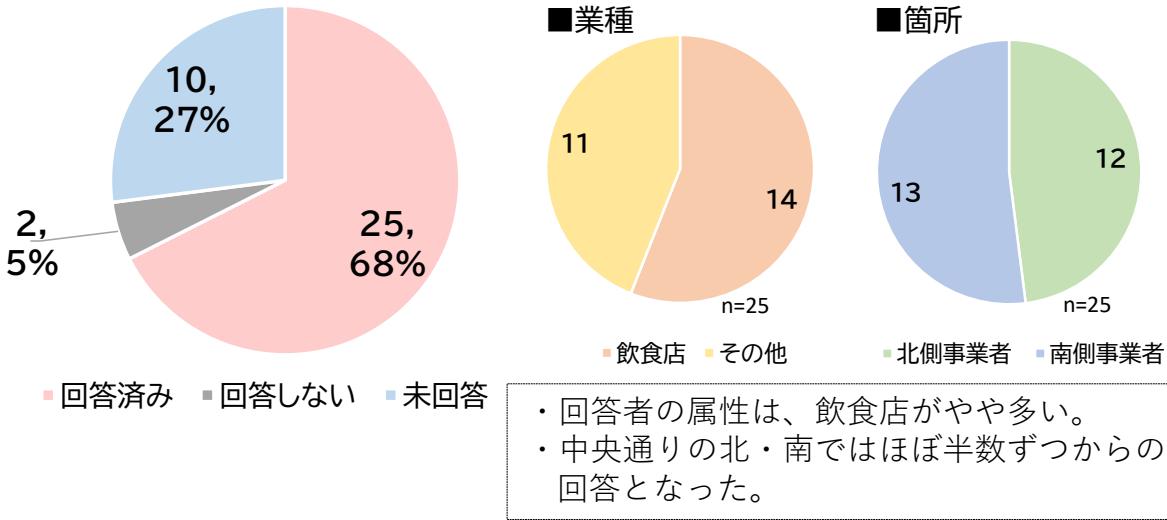


●沿道事業者(JR駅前商店会加入事業者)へのアンケート

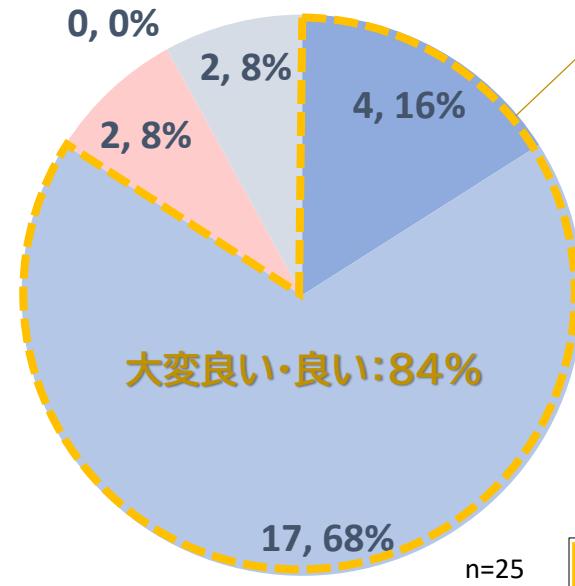
■回答期間:令和6年11月下旬 ~ 令和6年12月下旬

■回収率・回答者属性

- ・ JR駅前商店会に加入している事業者37件に配布。
- ・ 配布したうち、25件が回答。(2件回答しないとの返事・10件未回収)
- ・ 回収率は、約7割(68%)と高い。

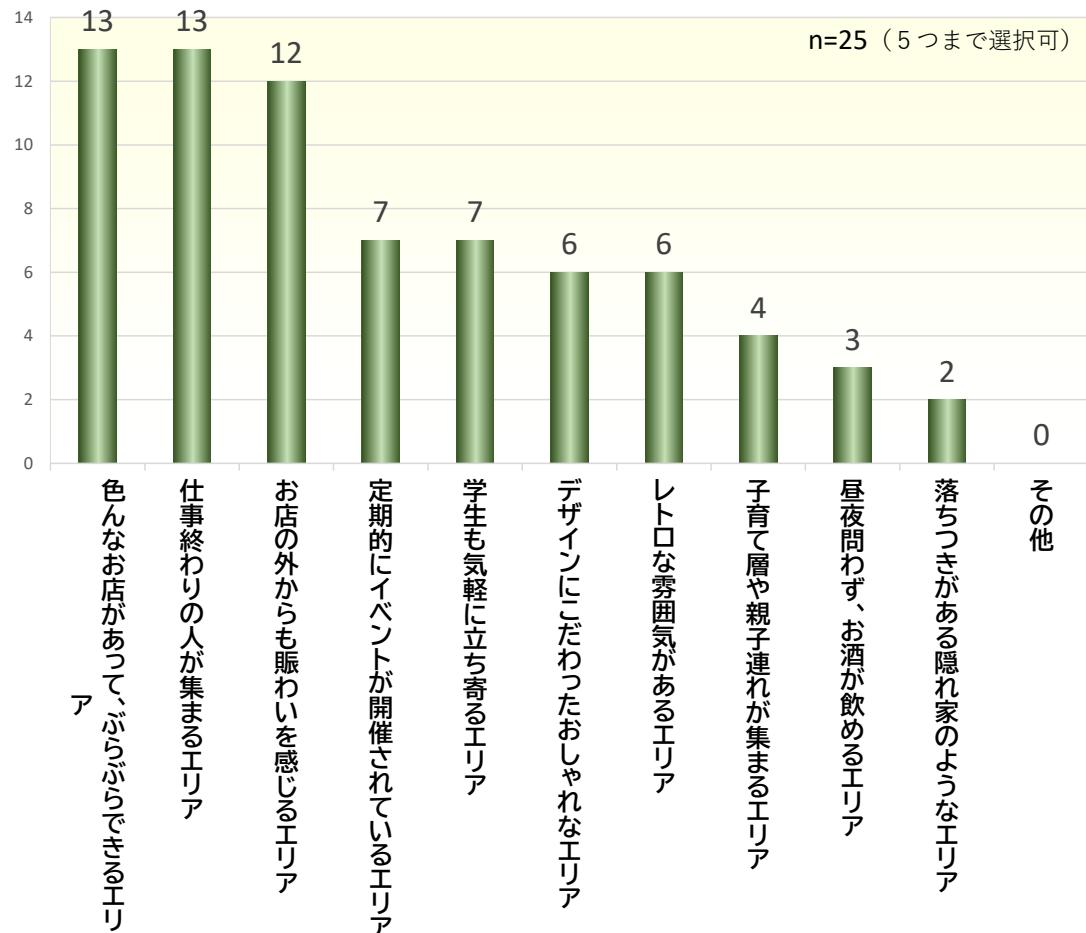


【設問】商店街南側の側道を歩行者と自転車が中心になる道に変えることについて

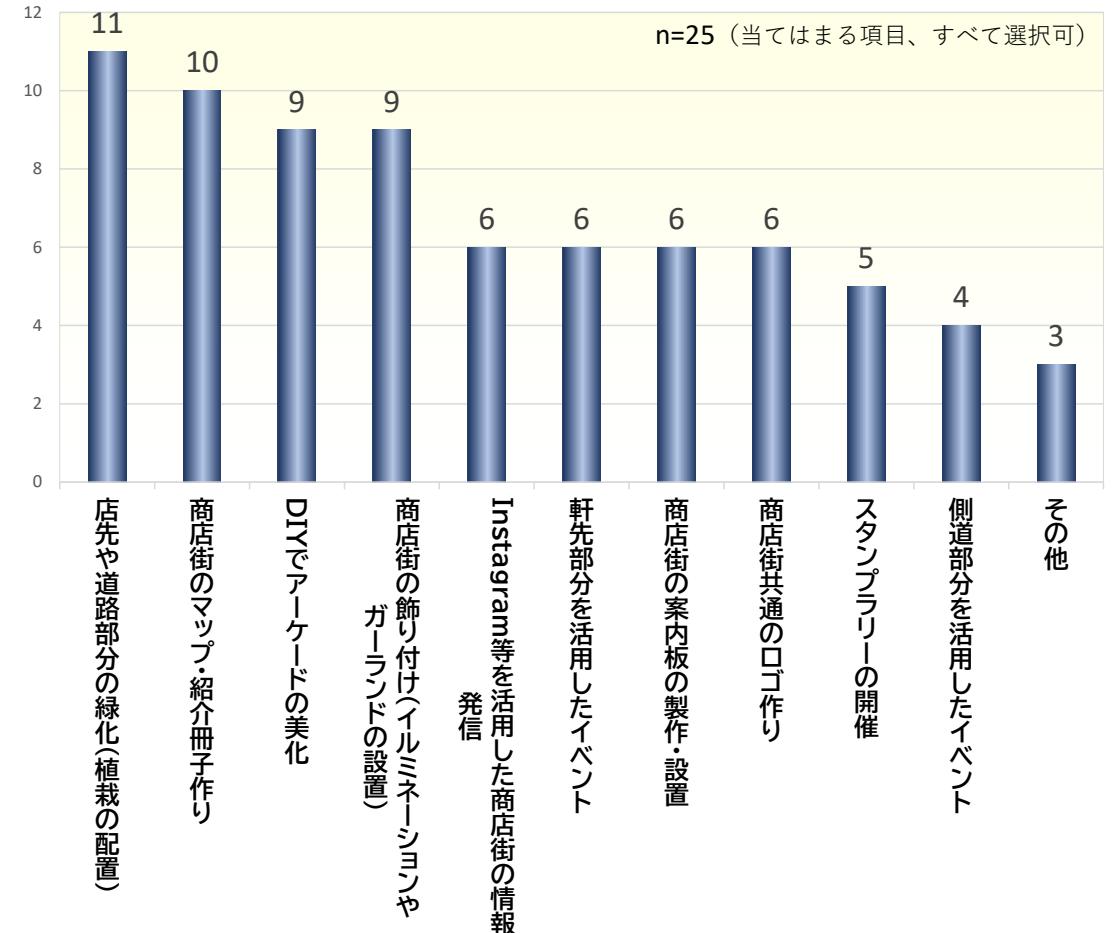


取組に対して、回答者の84%が賛同。

【設問】この商店街エリアを将来どのようなエリアにしたい、または、なったらいいと思いますか。



【設問】この商店街エリアがより楽しく、面白くなるために、やってみたい、やってみたいと思うこと。



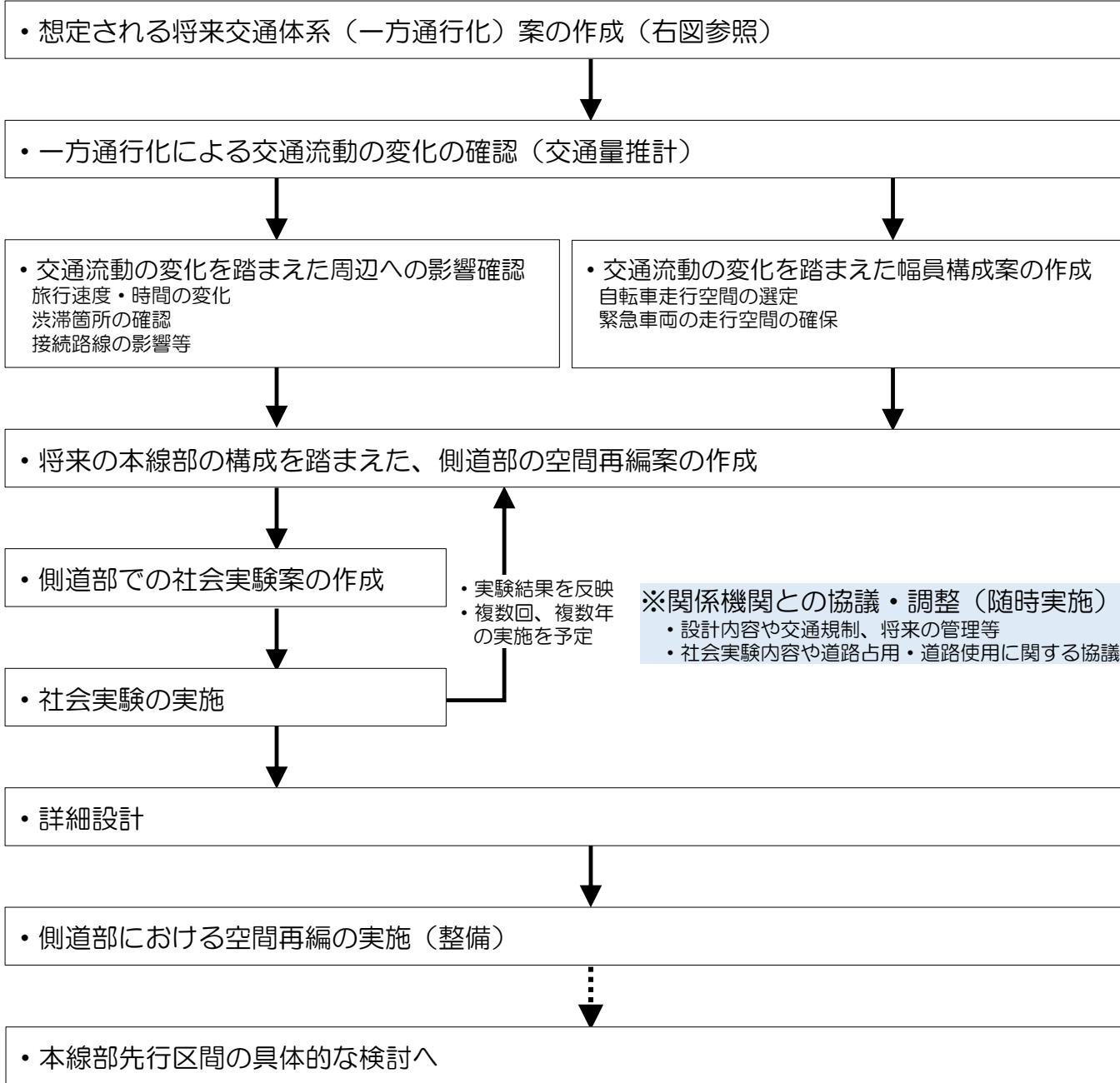
2. 本線部の検討状況

- ※あくまでR 7年2月時点での検討内容であり、警察や大阪府との協議・調整等により、内容を変更します。
- ※側道部の空間については、本線部の空間のあり方に応じて、変更が生じる可能性があります。

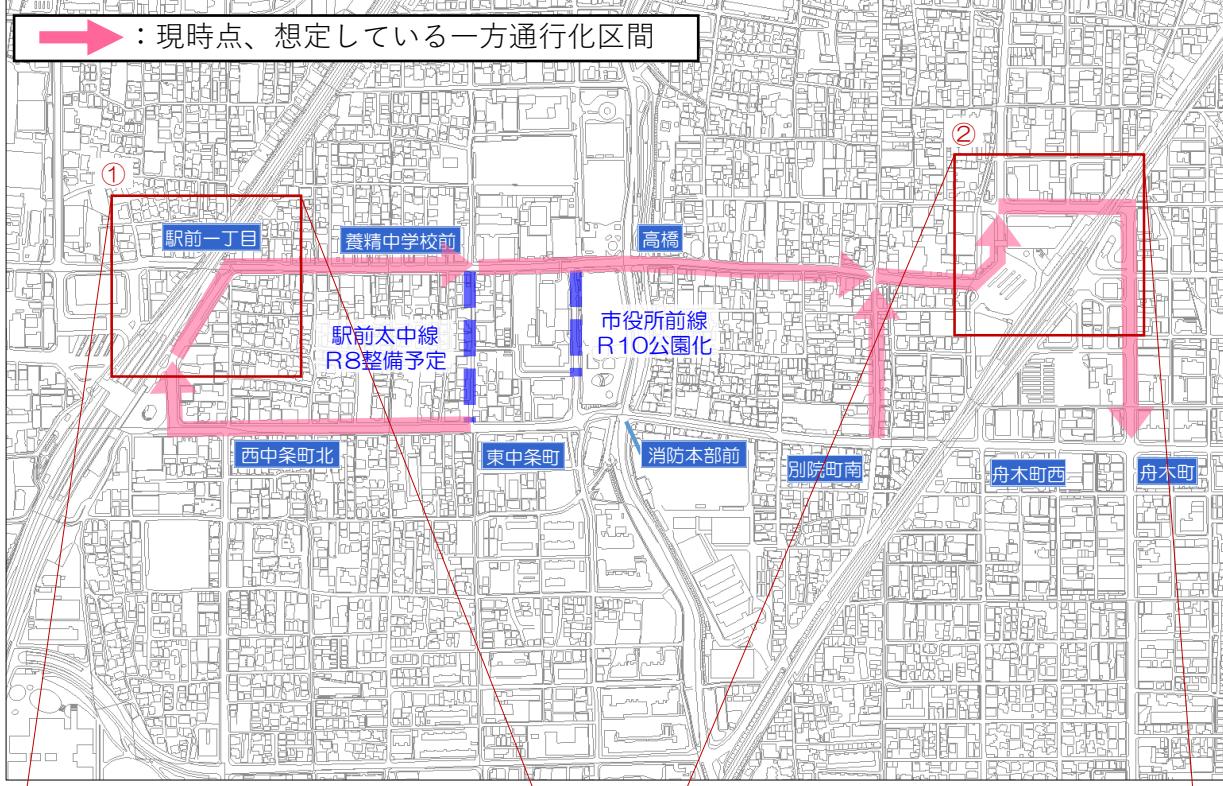
●警察や道路管理者（府）との意見交換を踏まえた検討の進め方

- ・本線部分の最終形を見据え、側道部の空間検討を進めていく。
- ・本線を一方通行化した際の交通の影響について、整理を始める。
- ・特に道路管理者である大阪府とは密に連携し、取組を進める。

●本線を踏まえた側道部の空間再編検討の流れ



中央通り一方通行化（案）のイメージ

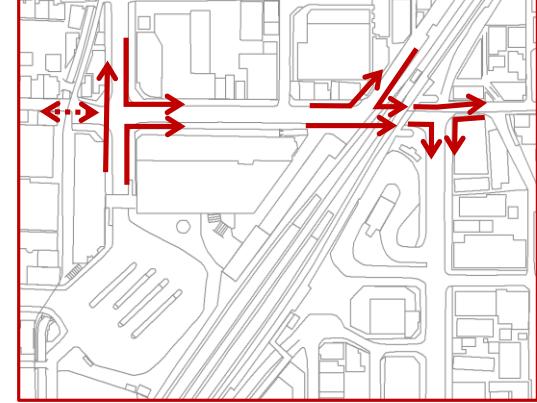


①駅前一丁目交差点の交通流動



- ・東向き車両の右折は不可となる。
- ・西向き直進の交通がなくなることで、北上する車両の左折はフリー。

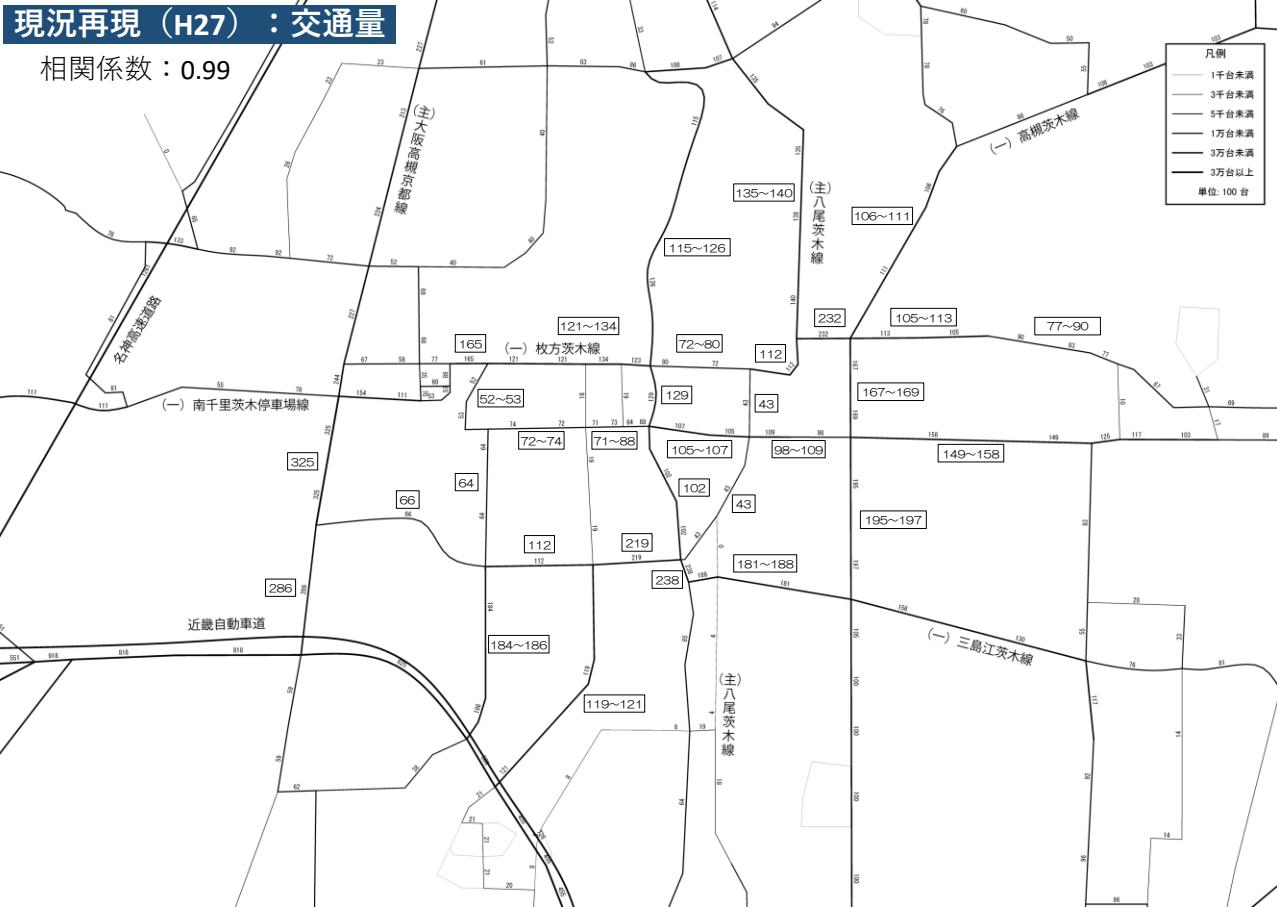
②阪急茨木市駅北側の交通流動



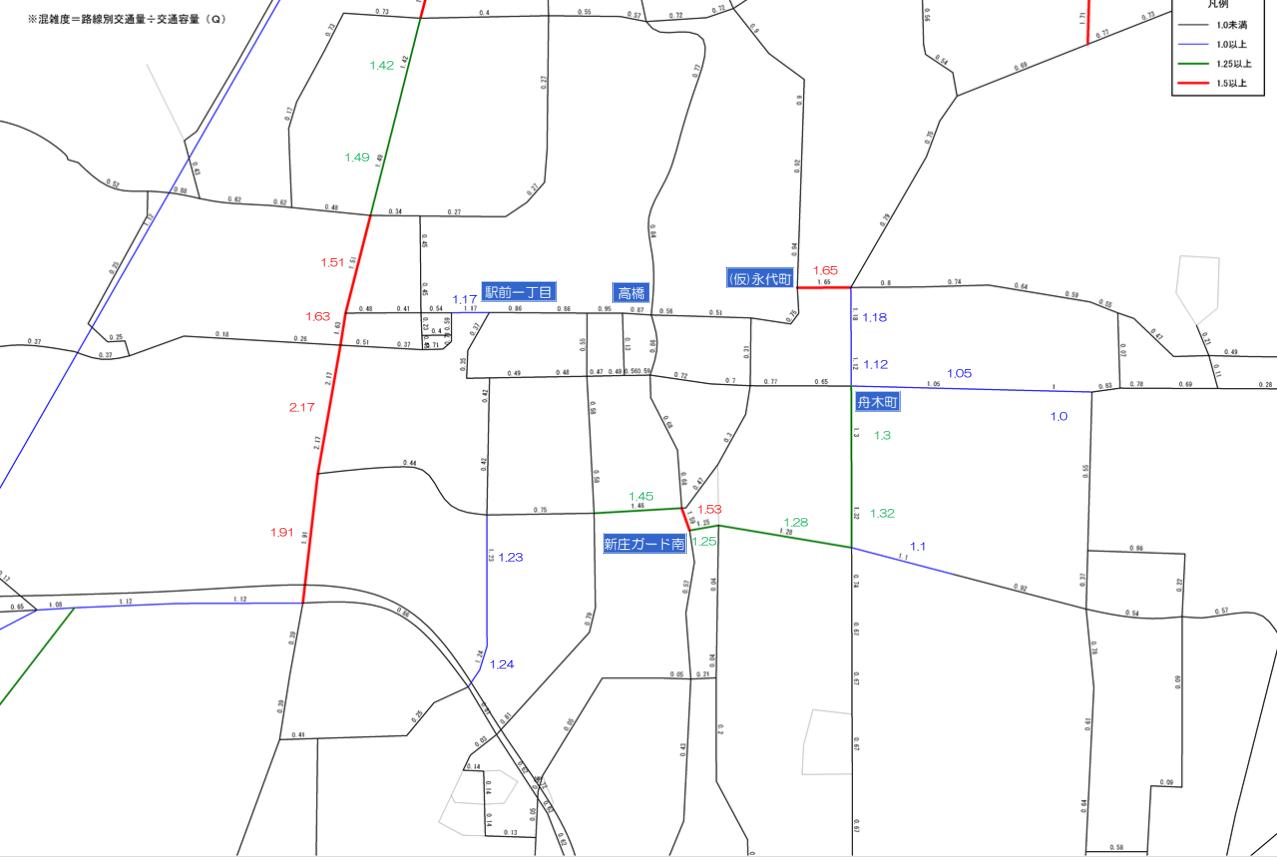
- ・八尾茨木線を北上する車両はフリー。
- ・阪急線路沿いを南下する車両や枚方茨木線を西進する車両は左折のみ。

現況再現 (H27) : 交通量

相関係数 : 0.99



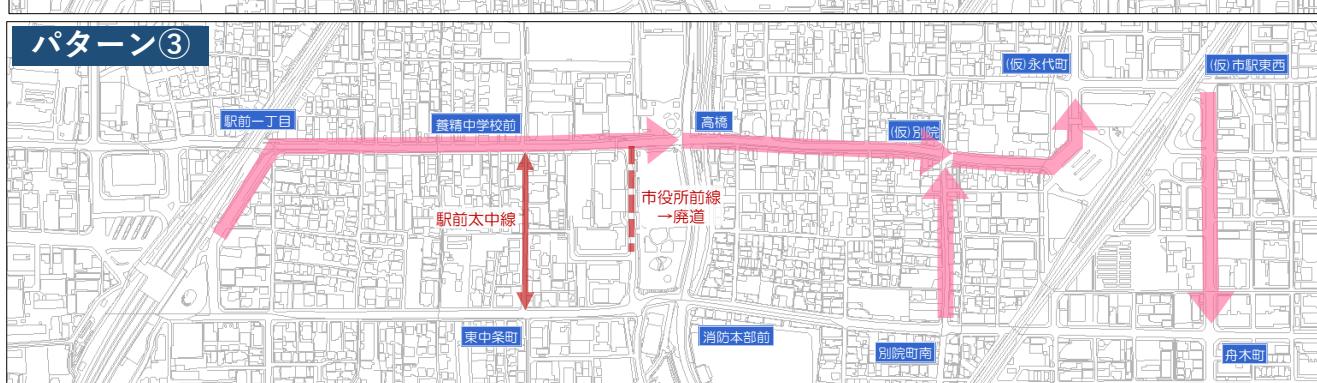
現況再現 (H27) : 混雑度

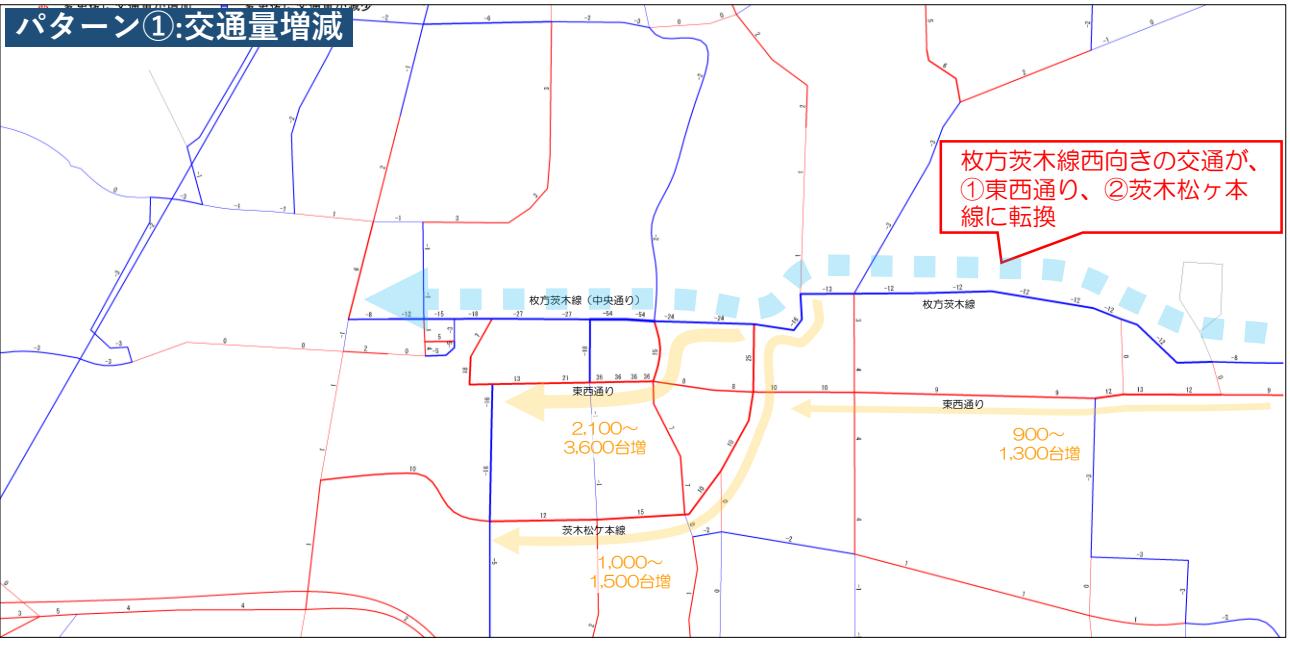
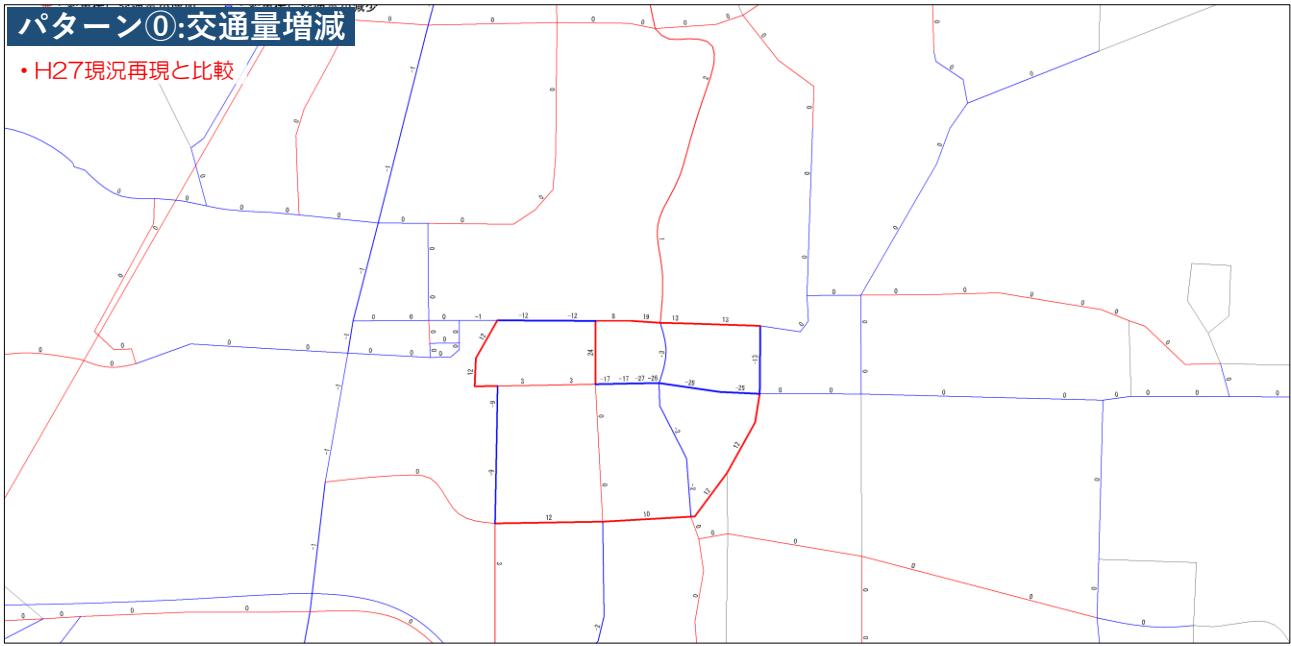
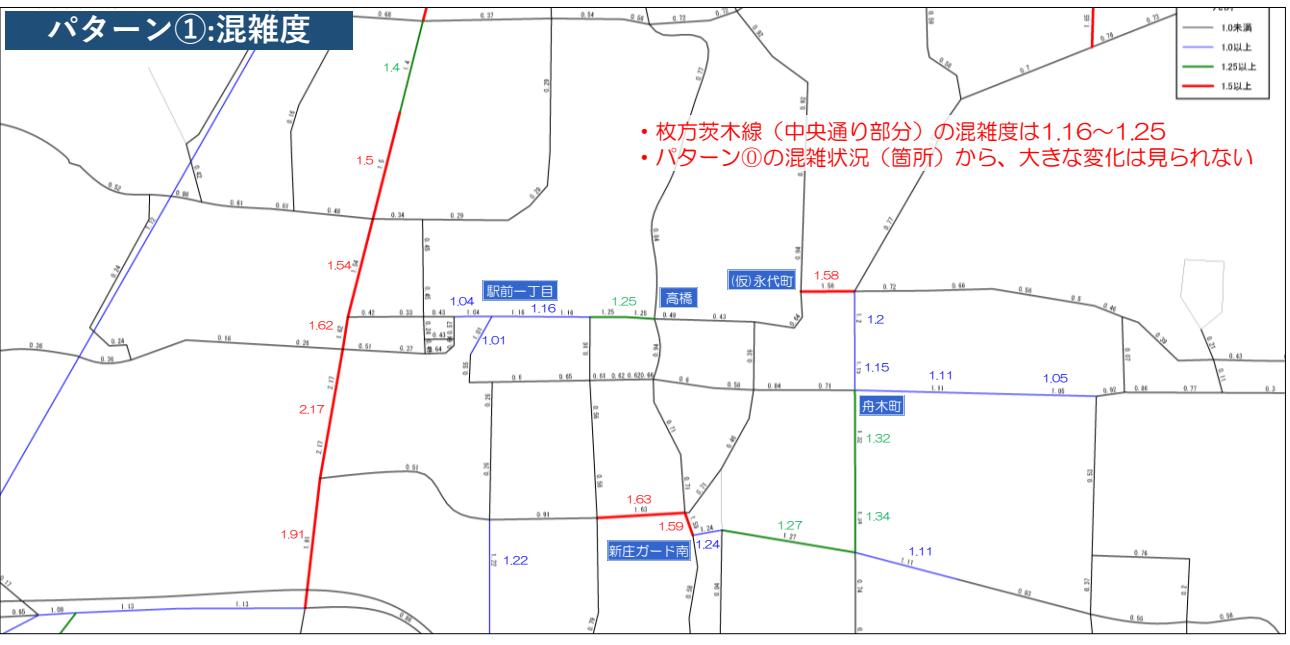
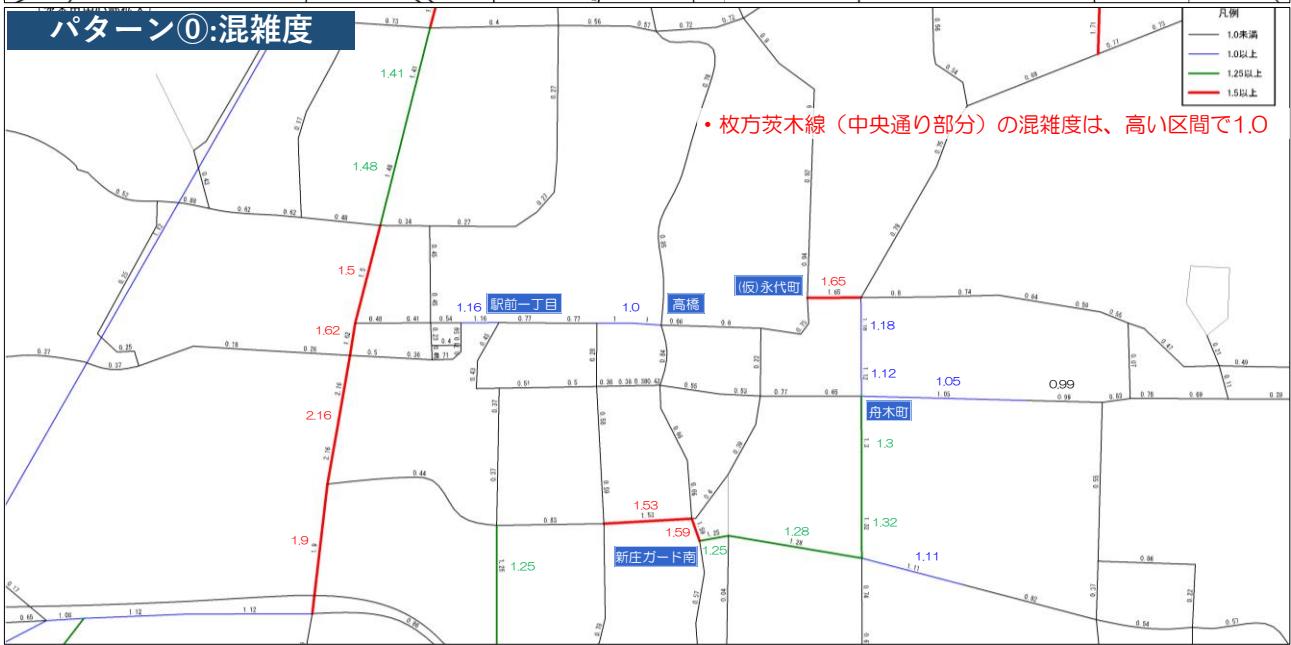
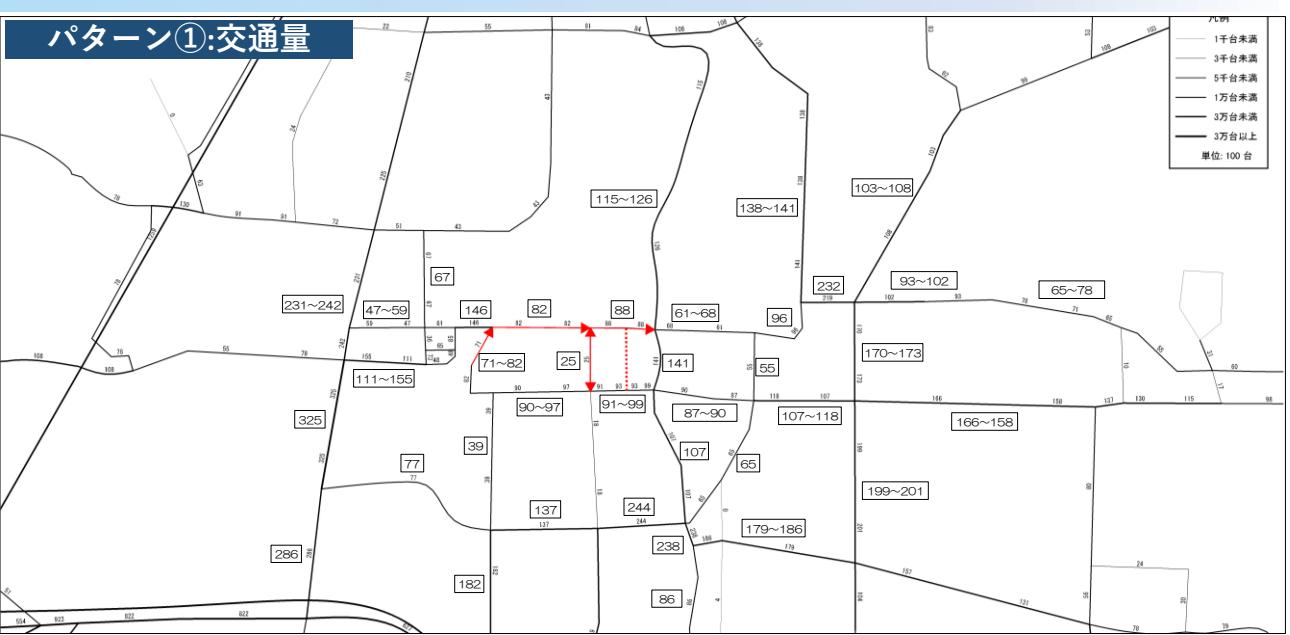


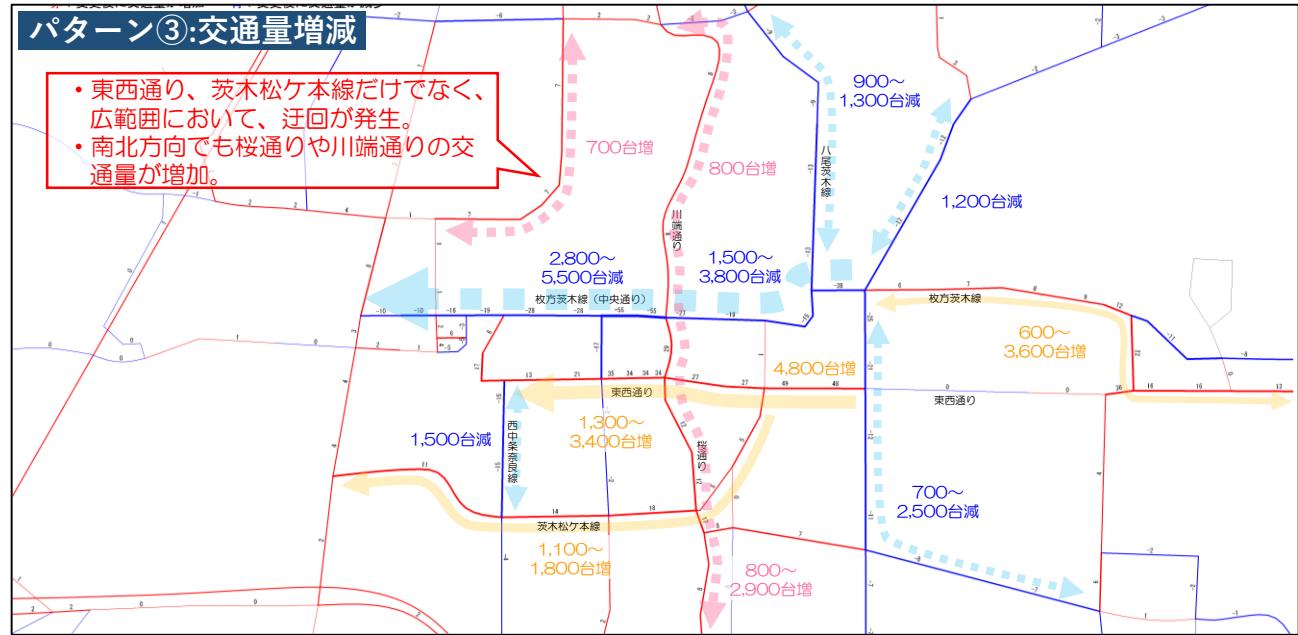
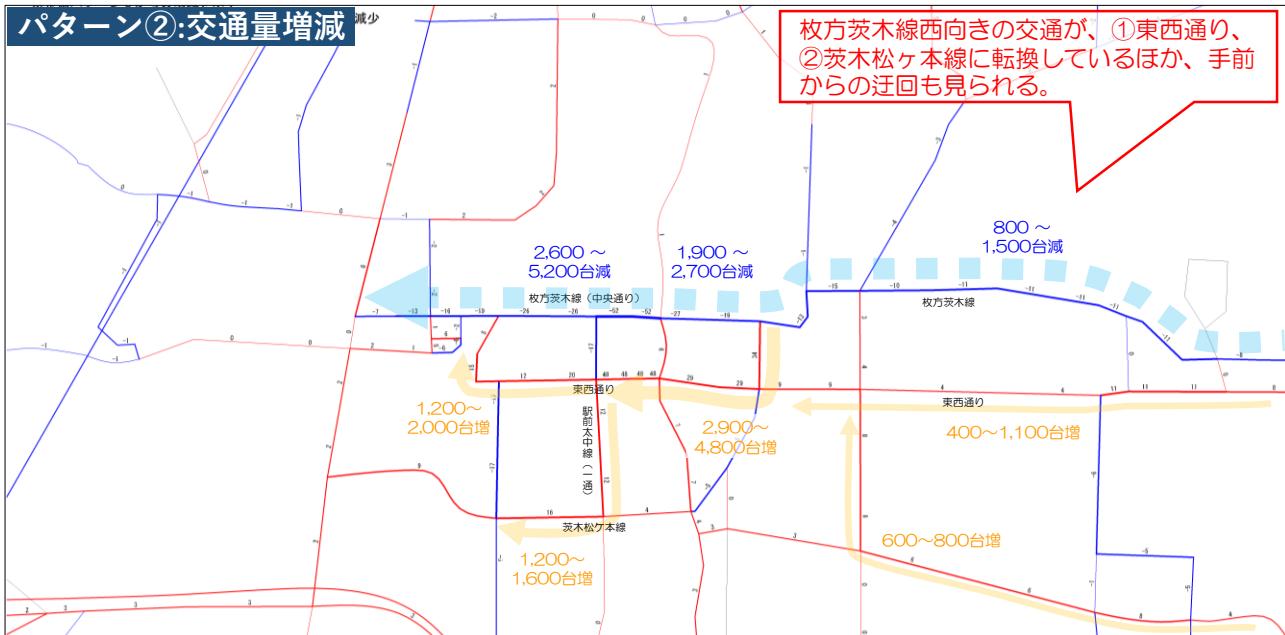
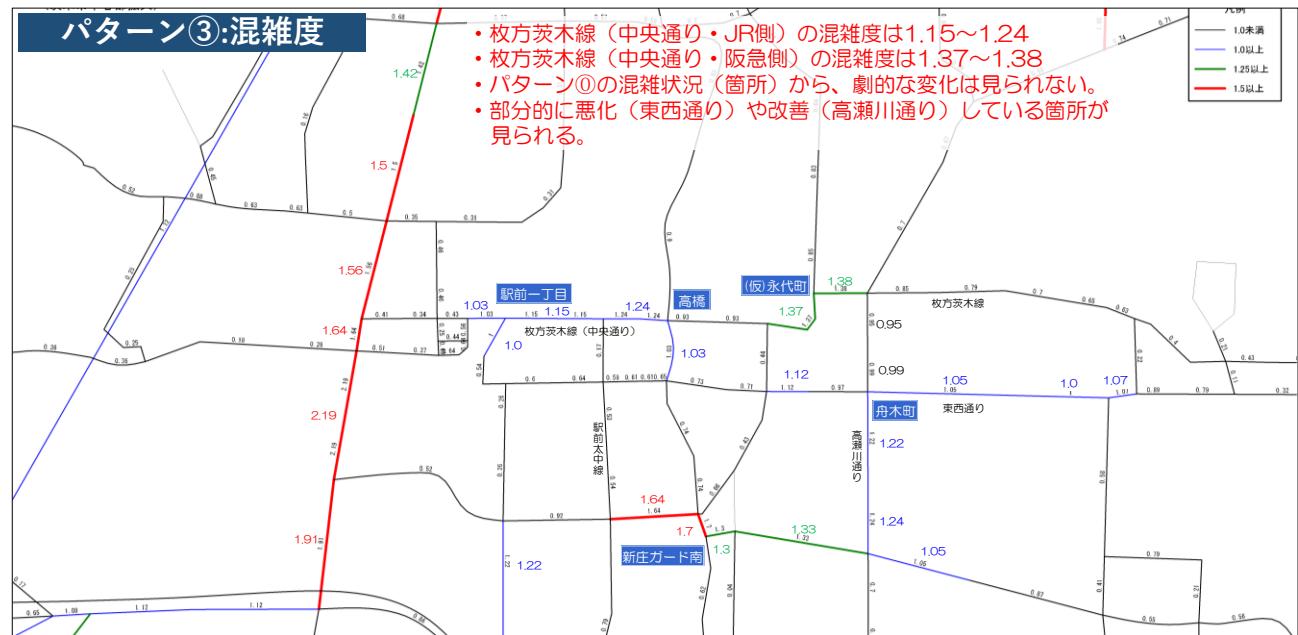
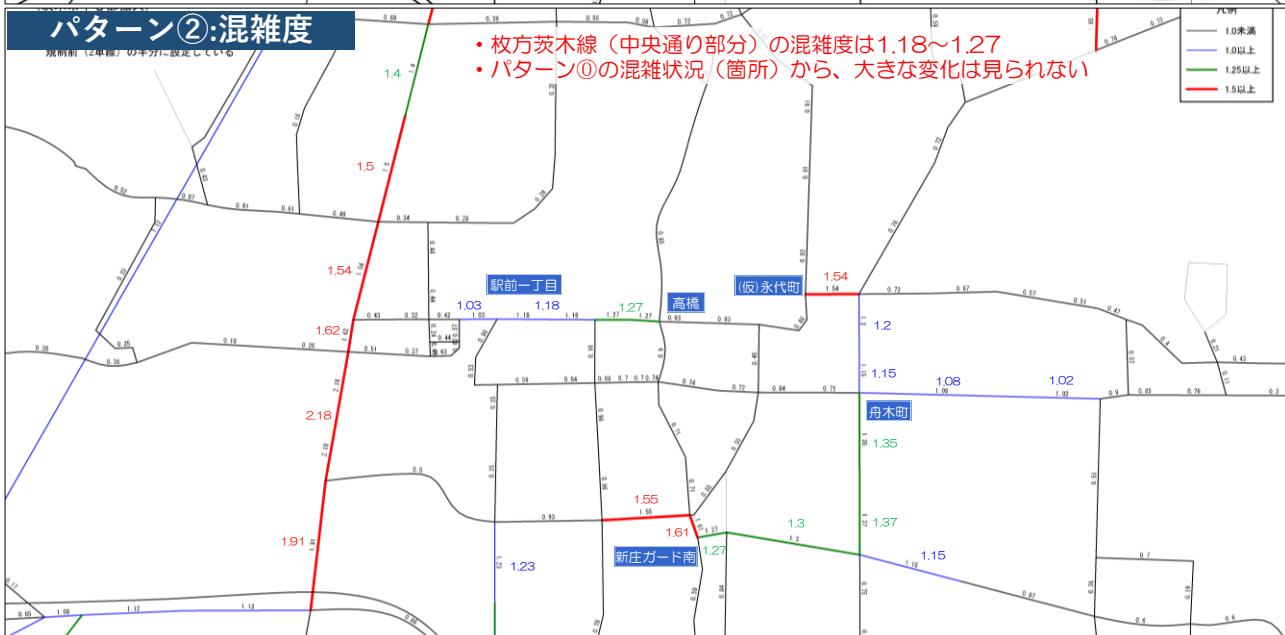
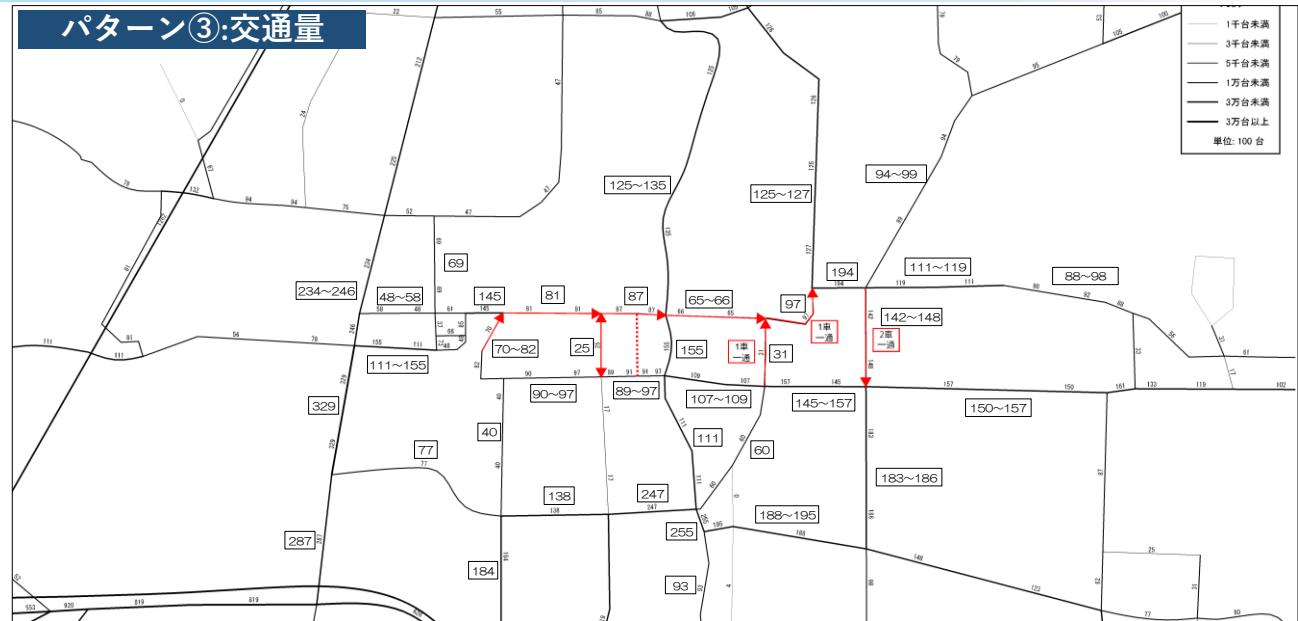
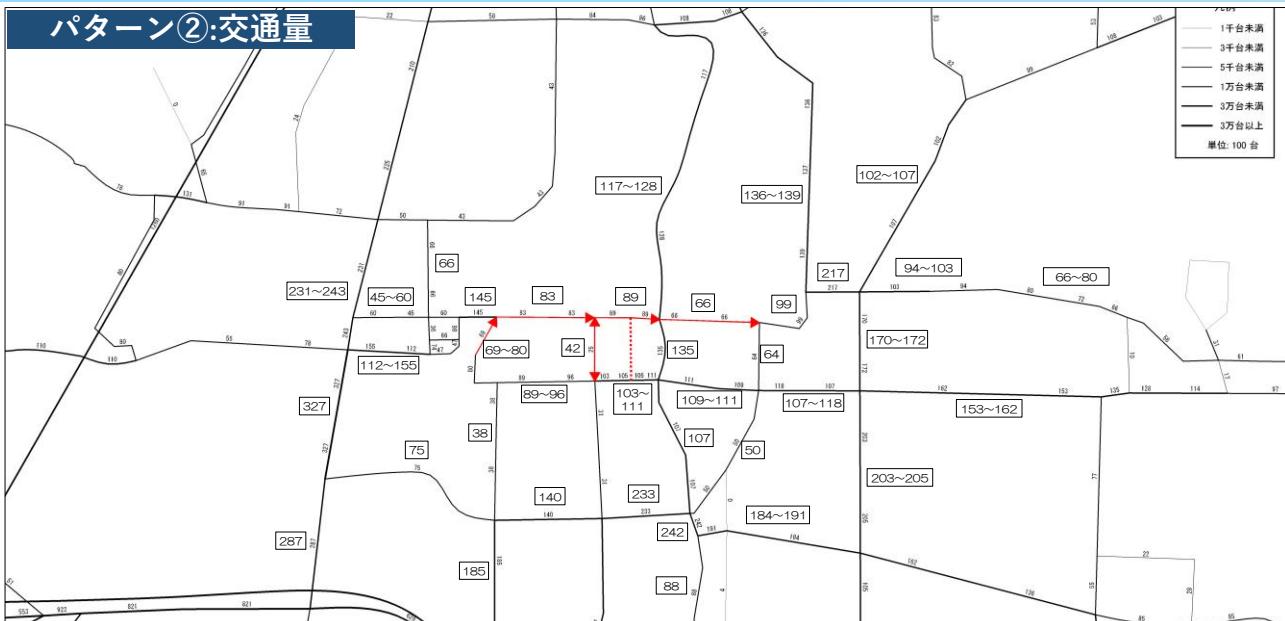
● 検討パターン

左図の現況再現を行ったモデルをベースとして、各整備パターンの交通量推計を行った。
 < 検討パターンの概説 >

整備パターン	概要
パターン①	(都) 駅前太中線 (養精中学校前～東中条町) が供用・市道市役所前線を廃道した状況であり、これを各整備パターンの交通量増減の比較対象とする。
パターン②	JR茨木駅東口～中央通り (高橋交差点) までを一方通行化
パターン③	JR茨木駅東口～中央通り (仮) 別院交差点までを一方通行化
パターン④	JR茨木駅東口～阪急茨木駅西口、(仮)別院～別院町南、(仮)市駅東西～舟木町を一方通行化





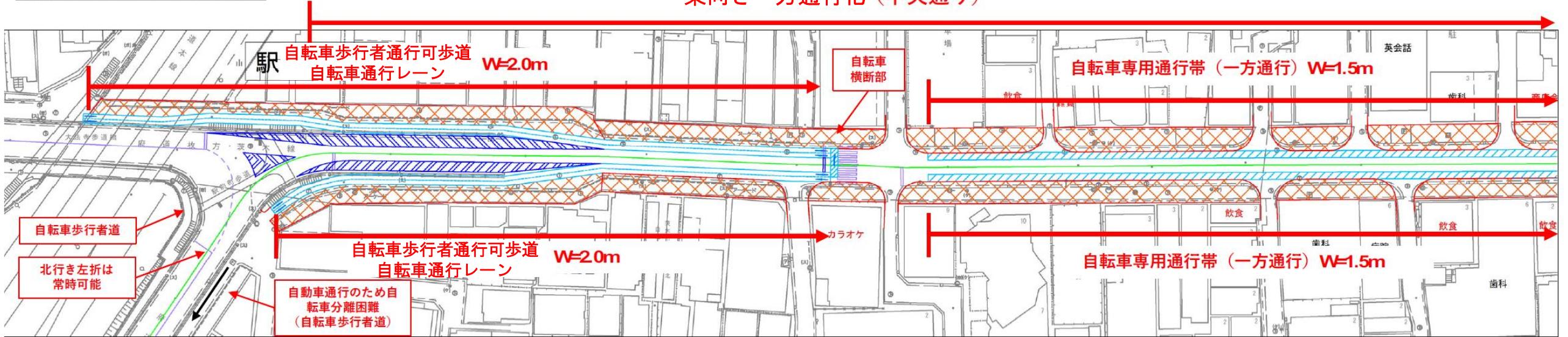


●空間形成の方向性

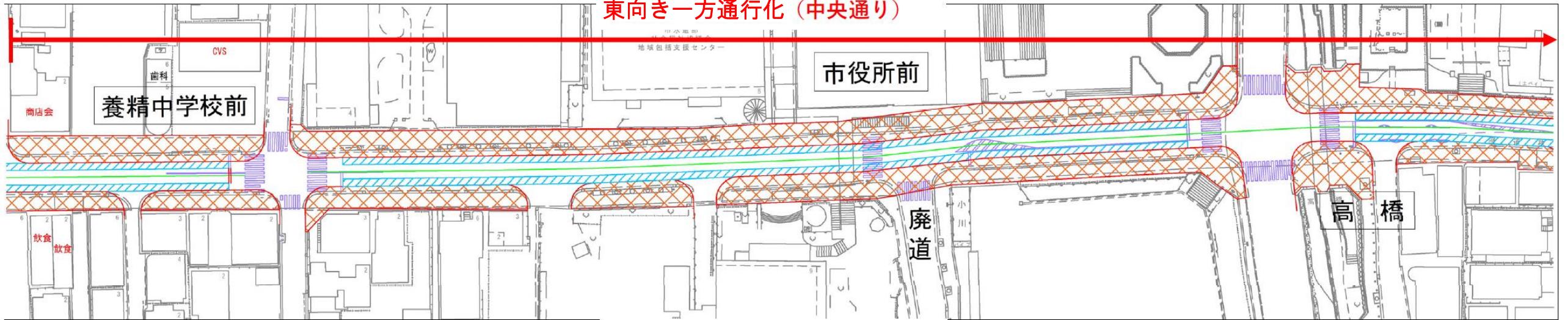
- ・一方通行化により生まれる空間で、自転車と歩行者の空間分離を実現
- ・ひと中心のまちなかづくりに向け、歩道幅員や利活用空間をできる限り広く確保（今後、スラロームを検討予定）
- ・側道部においては、車両の進入を不可とするが、緊急時の迂回を考慮し、フラットな断面構成となるよう自歩道内での自転車レーンを採用

計画平面図（素案）

東向き一方通行化（中央通り）



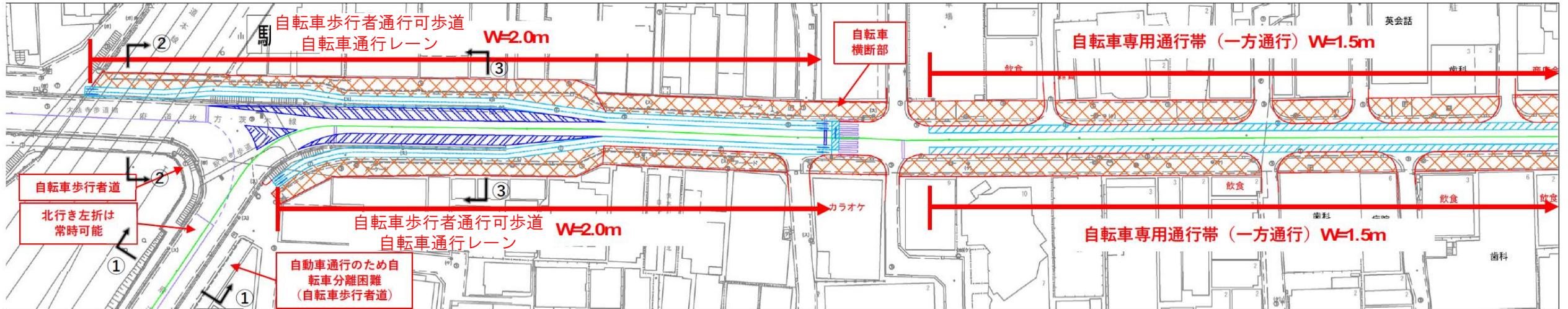
東向き一方通行化（中央通り）



東向き一方通行化（中央通り）



計画断面図 (素案)



【断面①[茨木停車場線]】

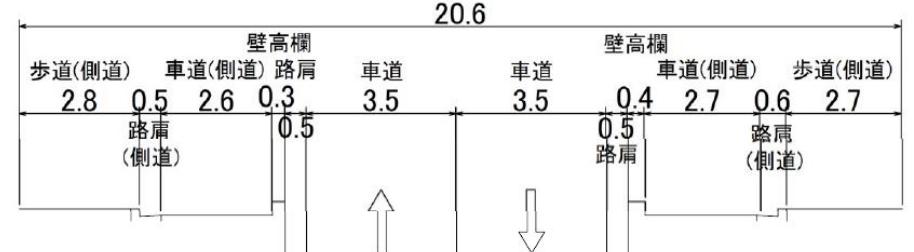
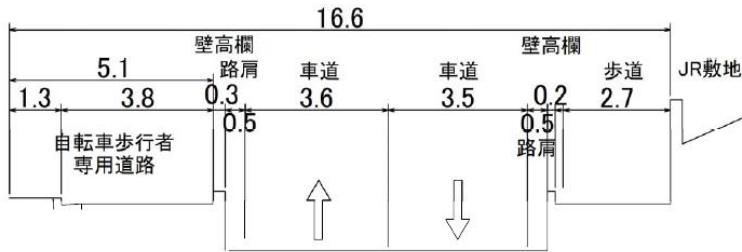
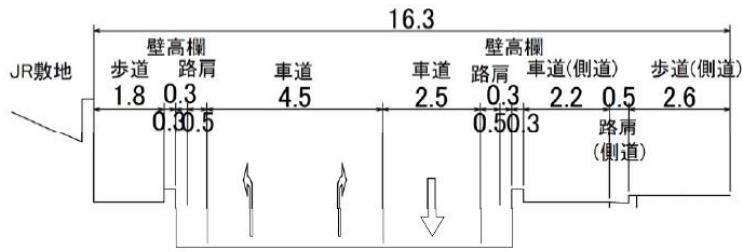
【断面②[中央通り西側]】

【断面③[中央通り東側]】

現況

現況

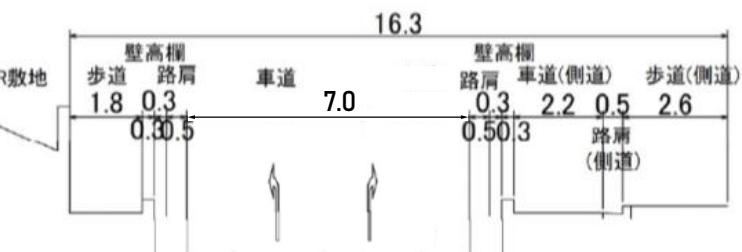
現況



将来

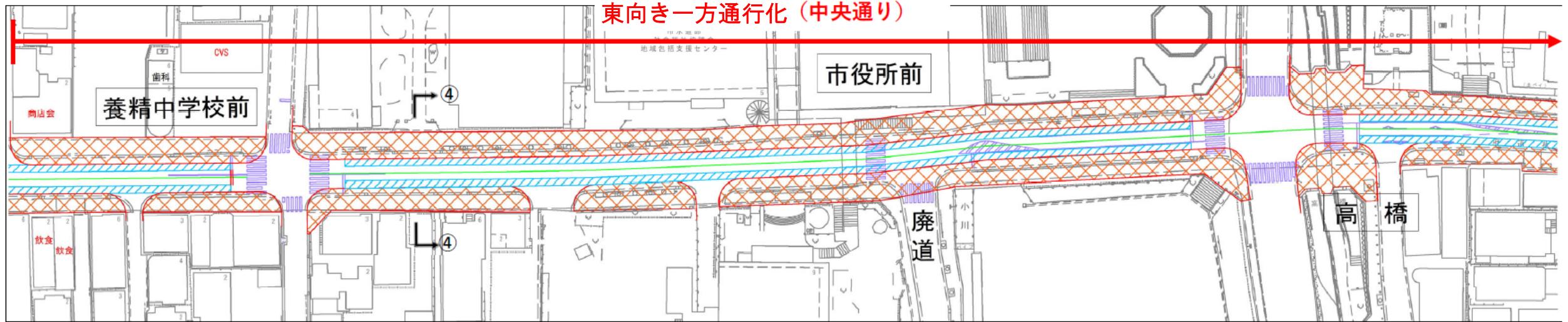
将来

将来



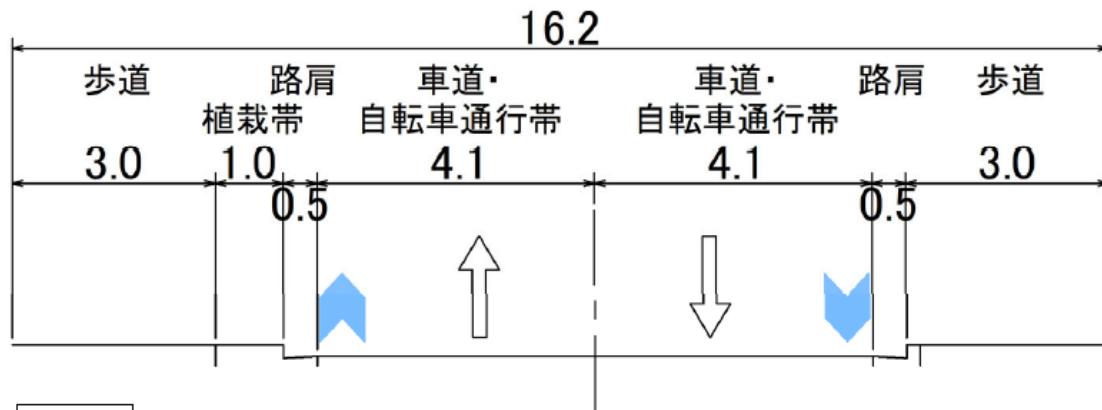
- 【留意点】
- ・断面図の高低差はイメージ
 - ・交差点部の改良形状は、今後関係機関協議より設計車両を明確化した上で改めて計画

計画断面図 (素案)

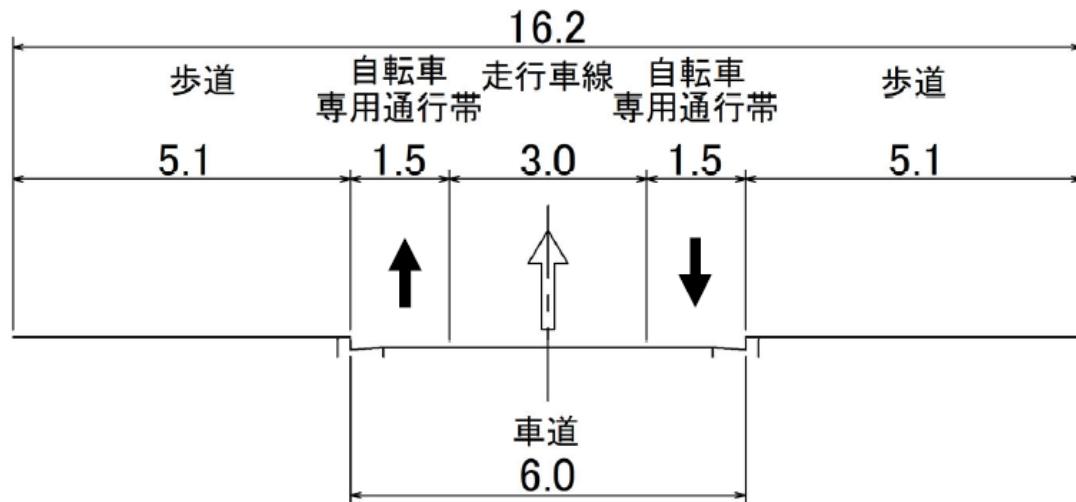


【断面④ [市役所周辺]】

現況



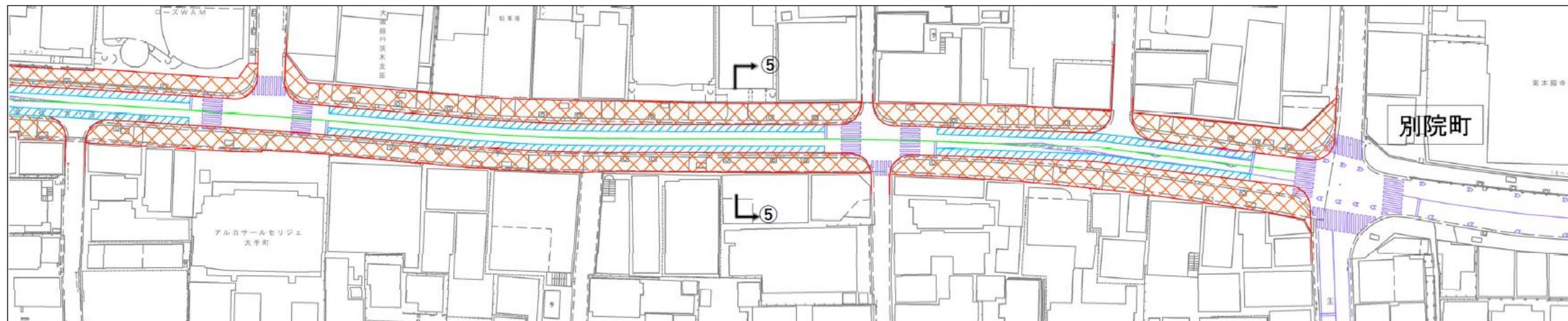
将来



【留意点】

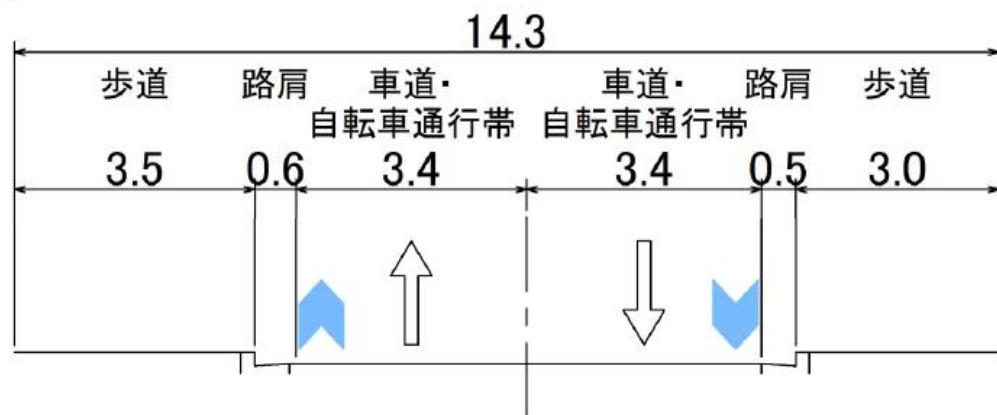
- ・断面図の高低差はイメージ
- ・交差点部の改良形状は、今後関係機関協議より設計車両を明確化した上で改めて計画

計画断面図 (素案)

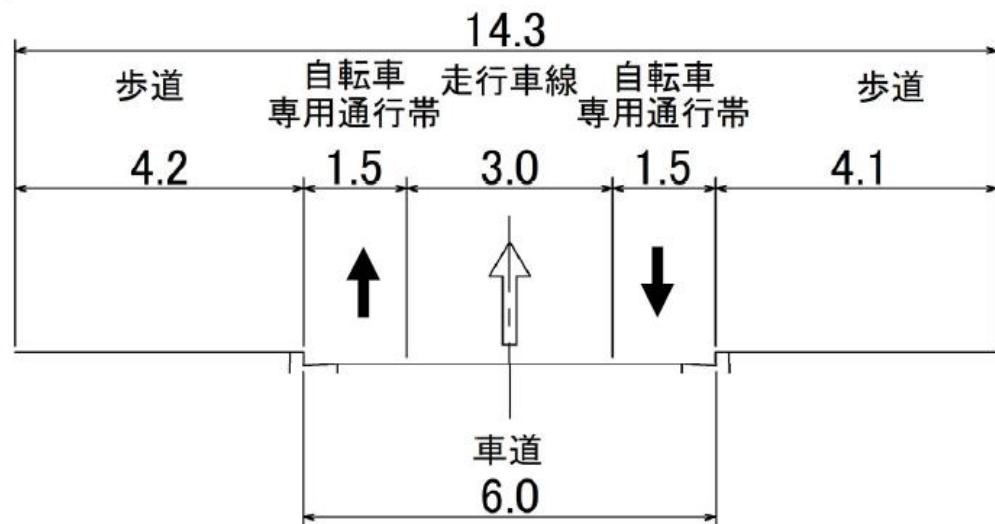


【断面⑤[阪急側]】

現況



将来



【留意点】

- ・断面図の高低差はイメージ
- ・交差点部の改良形状は、今後関係機関協議より設計車両を明確化した上で改めて計画

現況路線概要

・交通量：8,471台/12h 10,928台/24h(推計値) ※R3センサス

・種級区分：第4種第1級 (交通量増大により供用当初よりも要求性能が上がっているものと推察される)

道路構造令の解説と運用	道路の存する地域	地方部	都市部
高速自動車国道及び自動車専用道路又はその他の道路の別			
高速自動車国道及び自動車専用道路		第1種	第2種
その他の道路		第3種	第4種

四 第4種の道路

道路構造令の解説と運用	計画交通量 (単位：1日につき台)	4,000以上 10,000未満	500以上 4,000未満	500未満
道路の種類				
一般国道	第1級	第2級	第3級	第4級
都道府県道	第1級	第2級	第3級	第4級
市町村道	第1級	第2級	第3級	第4級

枚方茨木線；大阪府管理

・設計速度：60km/h (特例：50km/h,40km/h) ※規制速度30km/hで運用中

第4種	第1級	60	50又は40
	第2級	60, 50又は40	30
	第3級	50, 40又は30	20

道路構造令の解説と運用

・設計車両：普通自動車

設計車両	諸元(単位メートル)	長さ	幅	高さ	前 端 オーバ ハング	軸 距	後 端 オーバ ハング	最 小 回 半 径
小型自動車		4.7	1.7	2	0.8	2.7	1.2	6
小型自動車等		6	2	2.8	1	3.7	1.3	7
普通自動車		12	2.5	3.8	1.5	6.5	4	12
セミトレーラ 連結車		16.5	2.5	3.8 (重要 物流道路で ある普通道 路にあつて は、4.1)	1.3	前軸距4 後軸距9	2.2	12

※通常、第4種第1級の普通道路では、セミトレーラ連結車が安全かつ円滑に通行できる機能が要求されるが、供用時点では第4種第2級以下であったと想定されるため、現状セミトレーラ連結車の通行は不可でのままである。

基準関係 (道路構造令)

第4種	標準値		特例値
	第1級	3.25	3.50
	第2級, 第3級	3.00	-

第4種	0.5
-----	-----

[自転車通行帯]

第9条の2
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。

[自転車道]

第10条
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。

[自転車歩行者道]

第10条の2
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つては4メートル以上、その他の道路にあつては3メートル以上とするものとする。

道路種別	一般国道 (直 轄)	一般国道 (その他)	主要地方道	一般都道 府 県 道
市街地 (D I D)	722	458	822	806

(単位：人/12時間)

駅前一丁目：3,852人/12時間 → 歩行者交通量が多い
5,242台/12時間 → 自転車交通量が多い
(出典)令和2年2月3日(水) 交通量調査結果

養精中学校前：3,179人/12時間(東西方向) → 歩行者交通量が多い
3,254台/12時間(東西方向) → 自転車交通量が多い
(出典)令和3年2月3日(水) 交通量調査結果

別院町：1,309人/朝夕4時間(東西方向) → 歩行者交通量が多い
1,081台/朝夕4時間(東西方向) → 自転車交通量が多い
(出典)令和5年2月15日(水) 晴れ一時警 交通量調査結果

[歩道]

第11条
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級の道路にあつては、地形の状況や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。

計画路線 改良方針

・交通量	：[現況]10,928台/24h(推計値)
・種級区分	：[現況]第4種第1級相当
・設計速度	：[現況]60km/h
・設計車両	：[現況]普通自動車



一方通行化により交通量減[最大約8,700台程度見込み](茨木寝屋川線開通前)
交通量が少なくなるため、 第4種第2級 相当
規制速度30km/hに合わせる (4種2級の特例値)
現況(普通自動車)を踏襲

横断面構成の検討方針

・車線幅員	：3.0m (特例値なし)
・路肩	：0.5m (路肩の省略・縮小は可能性あり)
・自転車通行空間： 複数案検討 (A) 自転車道整備とする場合 (B) 自転車専用通行帯とする場合 (C) 車道混在とする場合 ※茨木警察署の方針として、自転車歩行者道は終了させていく方針のため、上記の中から選定する	
・荷捌き空間： ありなしを検討 今後、沿道事業者等と荷捌き空間配置について協議を進めることを想定し、有力な整備パターンに応じてどの程度荷捌き空間を確保できるか検討しておく。	

- ・緊急車両の通行
パトカー、救急車、消防車、救急車等の緊急車両について、通常交通を『追越し』通行させる必要がある。(優先通行の確保)
【通行する最大車両幅】
一般交通：普通自動車 (W=2.5m) ※バス等
緊急車両：はしご車 (W=2.5m想定) ※40m級あり



車道部幅員：6.0m確保を
消防協議前目標値とする。

⇒普通自動車とはしご車がすれ違い可能な車道幅員を確保する。
※はしご車の通行ルートを検討した交差点形状について別途検討が必要
※車両規格や通行ルートについて市消防本部と要協議

横断面構成の検討

交通状況を踏まえた自転車通行空間の望ましい整備形態
 【安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和6年6月国土交通省道路局）】

【整備形態選定の参考目安】

	A 自動車の速度 ^{※1} が高い道路	B A、C以外の道路	C 自動車の速度 ^{※1} が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	分	離	混在
整備形態 ^{※2}	自転車道 (構造物による)	自転車専用通行帯	車道混在 (矢羽根型路面表示等で注意喚起)
目安 ^{※3}	速度が50km/h超	A、C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下

※1 速度については原則として規制速度を用いるものとするが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。

※2 自転車通行空間は、自転車専用道路や自転車歩行者専用道路を活用することもできる。

※3 目安として参考に示したものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとする。
 必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯により整備することができるものとする。

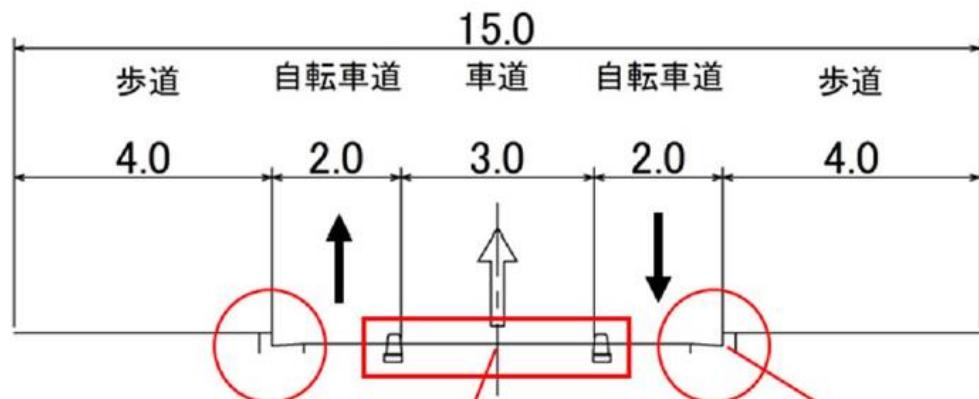
- ・ 規制速度：30km/hであるため、Aには該当しない
 ⇒ 自転車道整備までは過大な安全対策と考えている。
 ※必要と判断される場合は整備可。
- ・ 自動車交通量は9,000台弱程度と想定されるためCにも該当しない。
 ⇒ 車道混在は適切ではない。
 ※将来的に茨木寝屋川線の開通に伴い交通量の大幅減が実現した際には、車道混在としての再整備もあり得る。

整備形態	整備イメージ
自転車道	<p>A. 自転車と自動車を構造物により分離する場合</p> 
自転車専用通行帯	<p>B. 車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する場合</p> 
車道混在	<p>C. 車道混在とする場合</p> 

横断面構成の検討

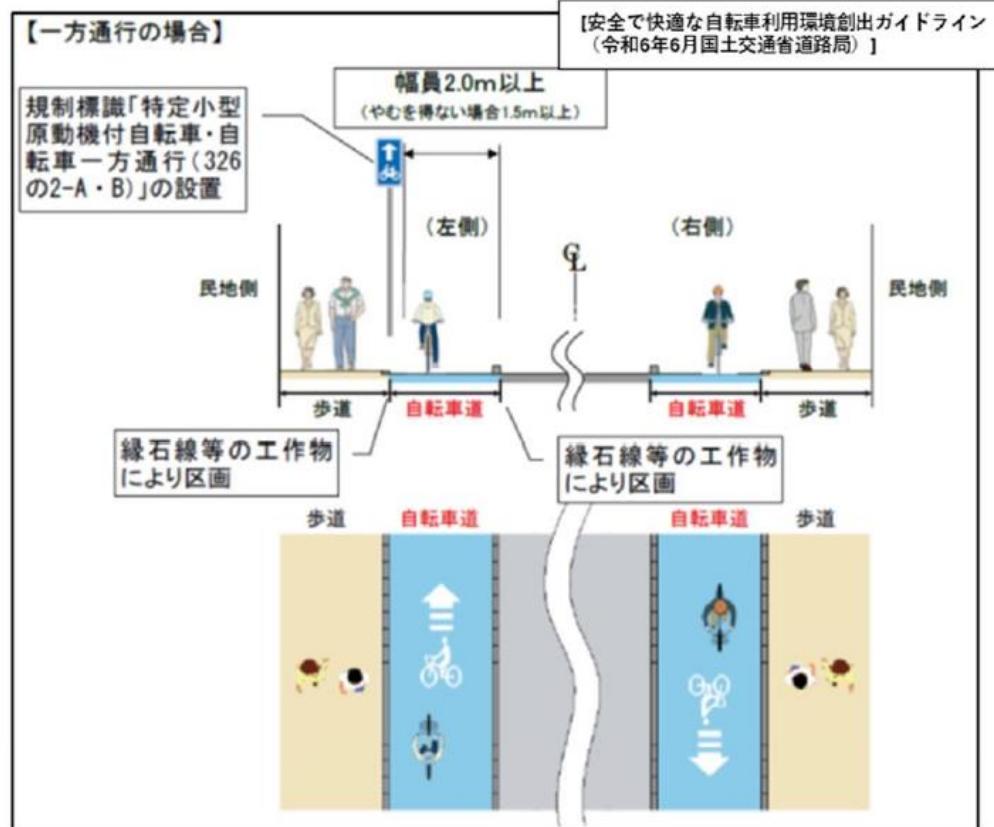
(A) 自転車道とする場合

【A-1.両側一方通行】



車道幅は3.0m
⇒緊急車両の通行に支障あり。(優先通行不可)

- 自転車道とすると、自転車道と車道間に工作物を設け、物理的に分離して区画する必要が生じる。
- 設置工作物を着脱式ポストコーン等とし、緊急車両通行時には撤去するなどの対策も考えられるが、計画対象区間は消防本部近傍に位置しており、緊急車両の通行頻度も高いと考えられることから多大な労力をかける事となり馴染まない。
- 設置工作物を低い縁石等として緊急時は乗り越えて走行させる案も考えられるが、車両が容易に乗り越えられる構造となると、自転車通行空間の安全性が確保できないため、専用通行帯と変わらない状況。



2-5-3 路肩の省略または縮小
歩道等を設ける第3種および第4種の道路においては、道路の主要構造部を保護し、または車道の効用を保つため支障がない場合には車道に接続する路肩の省略または縮小をすることができる。この場合の縮小幅員としては道路構造令に示す特例値(表2-6)を用いるとよい。

現況路肩にはL型排水施設が入っているが、路肩排水は自転車道用製品を使用することで機能代替可能。
⇒路肩は省略可。



道路構造令の解説と運用

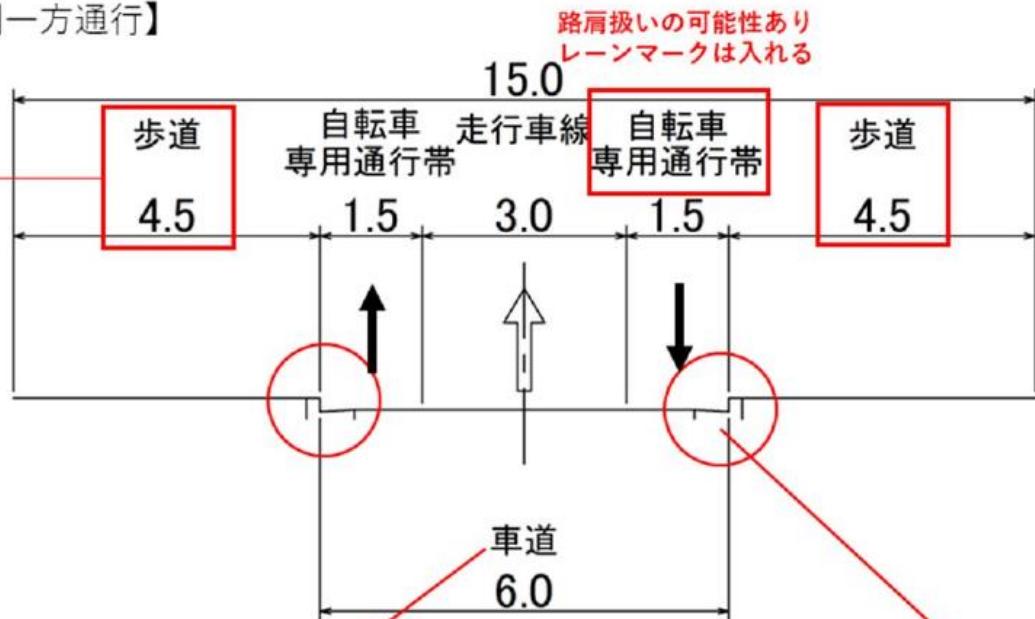
(株)ゴトウコンクリート カタログ抜粋

緊急車両の優先通行確保と、自転車の交通安全性確保がトレードオフの関係となり、一方通行時の自転車道整備は実現困難。

横断面構成の検討

(B) 自転車専用通行帯とする場合

【B-1.両側一方通行】



車道幅は6.0m

⇒自転車専用通行帯までの車道全幅を活用することで緊急車両の優先通行可能

- 緊急車両通行時は、『車道の左側に寄って進路を譲る』事が要求されるが、自転車専用通行帯への進入を躊躇する車両もあると考えられるため、標識等で適切な行動を誘導するのが望ましい。

歩道上には、路上施設（横断防止柵・照明柱・信号柱・標識柱・電線共同溝の地上機器）配置や植栽設置等のための路上施設帯を確保。（0.5m程度）ただし、電線共同溝の地上機器は0.8m程度幅が必要。

緊急車両の優先通行確保可能、自転車の対応は適切な範囲歩道空間が大きく確保可能であることから、有力案

○ 自転車専用通行帯とは、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯をいう。

【自転車専用通行帯がある道路の場合】



(1) 幅員

- 幅員は、自転車の安全な通行を考慮し、1.5m以上を確保するものとする。交差点の右折車線設置箇所等で空間的制約がある場合などその他の特別の理由によりやむを得ない場合は1.0mまで縮小することができるが、局所的なものにとどめるとともに、自転車が安全に通行できる幅員を1.0m程度確保することが望ましい。

2-5-3 路肩の省略または縮小

歩道等を設ける第3種および第4種の道路においては、道路の主要構造部を保護し、または車道の効用を保つため支障がない場合には車道に接続する路肩の省略または縮小をすることができる。この場合の縮小幅員としては道路構造令に示す特例値（表2-6）を用いるとよい。

道路構造令の解説と運用

現況路肩にはL型排水施設が入っているが、路肩排水は自転車道用製品を使用することで機能代替可能。⇒路肩は省略可。

自転車に優しい側溝 NETIS登録 No.CB-160013-A

自転車に優しい側溝 UGJS

自転車通行スペースを確保するため、エプロン幅を最小限に抑えた管渠型側溝。

自転車に優しい側溝可変タイプ

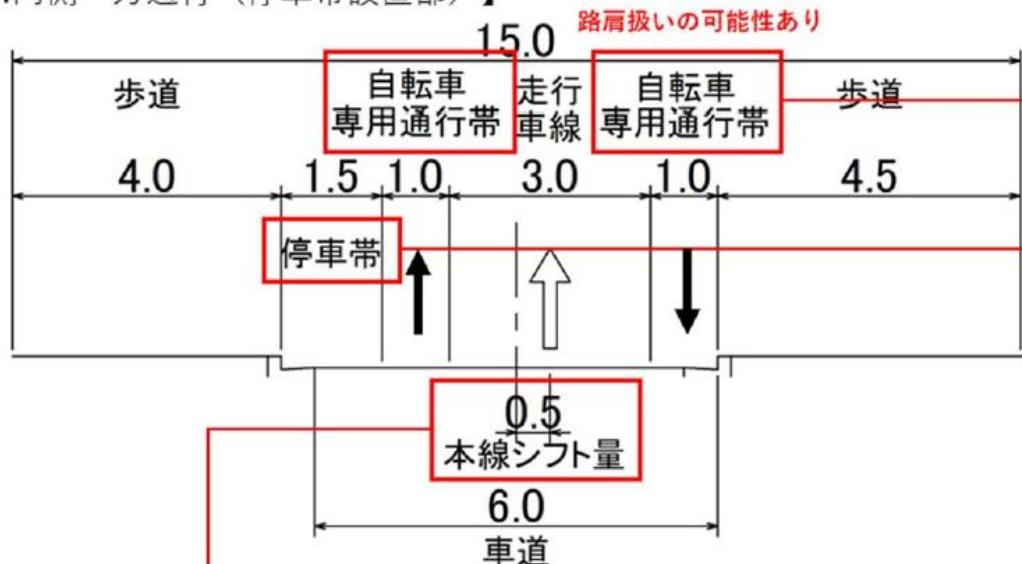
エプロン幅を最小限に抑えた可変側溝。自転車に優しい側溝との接続が可能。

(株)ゴトウコンクリート カタログ抜粋

横断面構成の検討

(B) 自転車専用通行帯とする場合

【B-1.両側一方通行（停車帯設置部）】



4-4-2 本線のシフト

平面交差において付加車線を設けるために本線のシフト（移行）を行う場合のシフト区間長は当該道路の設計速度、都市部・地方部の別、平面線形に応じて決めるものとする。なお、単路部で車線数を増減させる場合のすりつけはⅢ.3-8-3による。

(1) 直線区間

直線区間において本線シフトを行う場合の区間長は、表4-5の計算式によって求められる値と最小値を比較して、いずれか大きいほうの値を標準とする。

表4-5 本線シフトの区間長

地域区分 設計速度V (km/h)	地方部		都市部	
	計算式	最小値	計算式	最小値
80	$\frac{V \cdot \Delta W}{2}$	85	-	-
60		60		40
50	$\frac{V \cdot \Delta W}{3}$	40	$\frac{V \cdot \Delta W}{3}$	35
40		35		30
30		30		25
20		25		20

注) ΔW: 本線の横方向のシフト量 (m)

【直線区間→停車帯区間】

本線シフト量：ΔW=0.5m

規制速度：V = 30km/h

計算式：5m

最小値：25m ⇒シフト区間長25m

【停車帯が左右に連続する区間】

本線シフト量：ΔW=1.0m

規制速度：V = 30km/h

計算式：10m

最小値：25m ⇒シフト区間長25m

→停車帯を左右交互配置する場合、
停車帯同士の最小離隔25mが目安

【課題】自動車類の進行方向と逆方向通行となる自転車専用通行帯部について、特に停車帯設置部周辺は正面衝突方向に動線交差しているため安全性に懸念

⇒今後安全対策の充実が望ましい。

一方通行規制（自転車を除く）の場合、逆方向の自転車専用通行帯規制不可。

⇒路肩扱いとして路面標示を同等に仕上げる。（要府警相談）

○ 自転車専用通行帯とは、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯をいう。

【自転車専用通行帯がある道路の場合】

[安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン
(令和6年6月国土交通省道路局)]



(1) 幅員

・幅員は、自転車の安全な通行を考慮し、1.5m以上を確保するものとする。交差点の右折車線設置箇所等空間的制約がある場合などその他の特別の理由によりやむを得ない場合は1.0mまで縮小することができるが、局所的なものにとどめるとともに、自転車が安全に通行できる幅員を1.0m程度確保することが望ましい。

自転車専用通行帯幅を1.0mに縮小（停車帯部のみ）

（停車帯）

道路構造令の解説と運用

第9条 第4種の道路には、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。

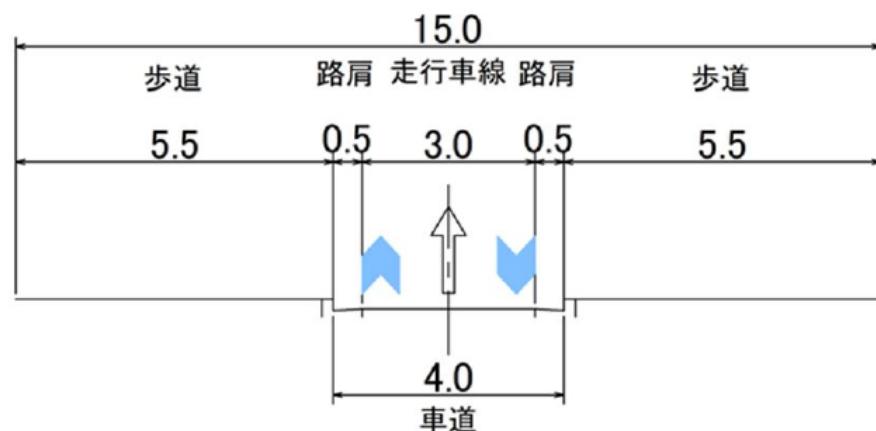
2 停車帯の幅員は、2.5メートルとするものとする。ただし、自動車の交通量のうち大型の自動車の交通量の占める割合が低いと認められる場合においては、1.5メートルまで縮小することができる。

バス通行が多く大型車混入率が高い（10%～20%）が、停車帯を利用するものではないため1.5mの縮小値採用。

横断面構成の検討

(C) 自転車通行は車道混在とする場合

【C-1.両側一方通行】



車道幅は4.0m

⇒緊急車両の通行に支障あり。(優先通行不可)

自動車進行方向と対向する自転車通行あり。離隔も十分取れていない。

⇒交通安全面に懸念

歩道幅員は5.5m

⇒広い歩行者空間が取れる



緊急車両通行面及び自転車の交通安全面の課題が大きく
実現困難

