

高千穂通りの道路空間再編について

1. 空間再編における留意事項
2. 空間再編の検討

1. 空間再編における留意事項

No	現状	関連計画※	留意事項
1	歩行者の通行量も多く、休日には“あみーろーど”とともにJR宮崎駅～橋通り間を回遊している歩行者もみられる	■ ■ □	①.歩行者と自転車の分離
2	平日/休日とも自転車利用が多く、歩道部の幅員が広いこともあり、北側・南側とも歩道上を双方向に通行している	■ ■ □	②.憩い・交流の空間の創出
3	平日夜や休日にイベント等が開催され、交流（溜まり・賑わい）の空間としてのニーズがあることが分かった ※各種社会実験：街中ピクニック6回、フラワーマーケット、フードトラックピクニック3日間	■ ■ □ □	③.楠並木の維持
4	沿道にクスノキが植樹された宮崎市のシンボルロードであり、『宮崎市景観計画』では道路景観軸に、『宮崎市まちなか活性化推進計画』では、まちなかの骨格軸(緑の回廊)に指定されている	■ □	④.車道部 車線数の維持 (4車線の確保)
5	東西方向の主要な幹線道路として機能しており、朝夕には交通が集中し渋滞が発生している (主要渋滞箇所)	□	⑤. バス停の安全性確保
6	平日には約300本/日の路線バスが走行している	■ ■ □	⑥.荷捌きスペースの確保
7	『宮崎市地域公共交通網形成計画』では通りそのものを交通結節点と捉え、バス等の利用促進に取り組んでいる	■ □	
8	平日は荷捌き車両のほか一般車両の停車が多数存在している(但し、平日12時や17時以降、休日には荷捌きの停車はほとんどみられない。)	■	

※関連計画： 宮崎市まちなか活性化推進計画 高千穂通社会実験結果（課題） 宮崎市景観計画 宮崎市交通関連計画

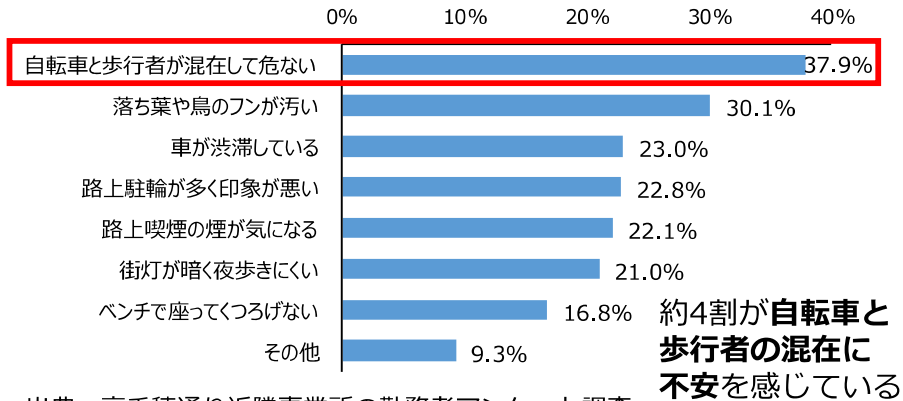
1. 空間再編における留意事項 ①歩行者と自転車の分離

- 自転車と歩行者の混在に対して不安を感じている人が存在しており、自転車の車道走行を望む声もある。
- 自転車関連事故が発生しており、自転車指導啓発重点路線に指定されている。

■ 高千穂通りに対する利用者の声

A. 高千穂通り付近の勤務者の声

○高千穂通りの悪いところ（複数回答可）



出典：高千穂通り近隣事業所の勤務者アンケート調査
(期間：R4.2.28～R4.3.10 回答：614件)

B. 地域住民の声

- 自転車を歩道から外して欲しい。
- 地区住民の自転車利用状況を考えると、自転車通行帯を車道一方通行でもやむを得ないが、矢羽根の幅(1m)では怖いので、広くとって欲しい。
- 歩道から外して双方向の自転車通行帯が確保できれば、それが望ましい。

■ 高千穂通りにおける自転車事故の実態



○自転車関連事故の発生件数 (提供：宮崎県警)

自転車関連事故(件)	H30	R1	R2	R3	R4
	26	14	16	18	21

1. 空間再編における留意事項 ① 歩行者と自転車の分離

- 高千穂通りは、平日/休日とも自転車利用が多く、北側・南側とも歩道上を“双方向”で通行している。
- 高千穂通りは、宮崎市の自転車ネットワークを構成する路線に位置づけられている。

■ 自転車ネットワーク計画図（宮崎市）



■ 代表断面の自転車通行台数



■ 自転車の通行状況

▼ 自転車走行様子(1)



▼ 自転車走行様子(2)



※1. 通行台数は、自歩道と車道の合計

※2. 平日：R4.11.2(火) / 休日：R4.11.3(水・祝)

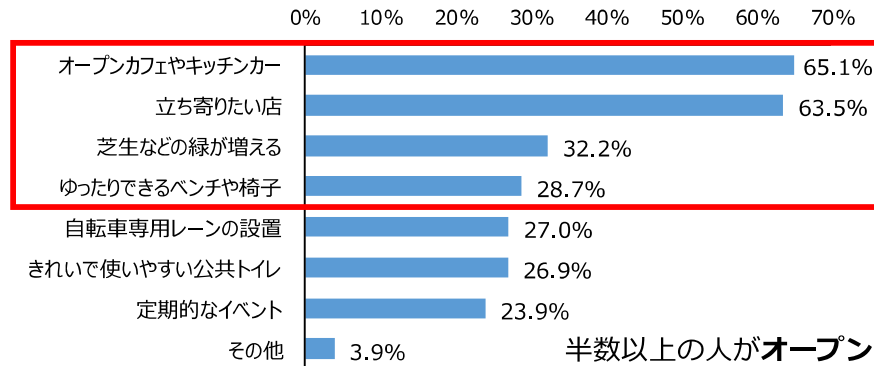
1. 空間再編における留意事項 ② 憩い・交流の空間の創出

- ゆったりできるイスやスペース、芝生等の緑など日常的な“憩い”の空間や、オープンカフェやキッチンカーなど周辺店舗等やイベントと連携した“交流(溜まり・賑わい)”の空間などを求める声がある。

■ 高千穂通りに対する利用者の声

A. 高千穂通り付近の勤務者の声

○高千穂通りがもっと歩きたくなる道路になるために必要なもの（複数回答可）



半数以上の方が**オープンカフェや店**を求めており、芝生やベンチを求める声も存在



B. イベント来街者の声

○イベント時や日常時の高千穂通りに必要だと思うもの（複数回答可）

	街中ピクニック	フラワーマーケット
	R3.11.14	R4.11.9-11.11
① ゆったりできるスペース等	68.0%	68.9%
② 使いやすいトイレ	36.0%	25.8%
③ キッチンカーやテント販売	48.0%	38.9%
④ 駐輪場	32.0%	10.4%
⑤ その他	8.0%	1.4%

半数以上の方が**ゆったりできるスペース**を求めており、キッチンカーや公園のような空間を求める声も存在

○高千穂通りにあると魅力が高まるもの（上位3つまで）

	街中ピクニック				フードトラックピクニック	
	R4.4.28	R4.5.22	R4.7.22	R4.8.5	R4.11.9-11.11	R4.11.20
① ゆったりできるイスやスペース	67.0%	85.0%	74.0%	80.0%	39.0%	64.0%
② 人工芝等を利用した公園的空間	73.0%	45.0%	42.0%	30.0%	17.0%	18.0%
③ みんなが使いやすいトイレ	40.0%	40.0%	53.0%	25.0%	14.0%	36.0%
④ 駐輪場	20.0%	0.0%	16.0%	15.0%	10.0%	9.0%
⑤ Wi-Fi	13.0%	15.0%	26.0%	50.0%	13.0%	64.0%
⑥ その他	7.0%	0.0%	0.0%	5.0%	8.0%	0.0%

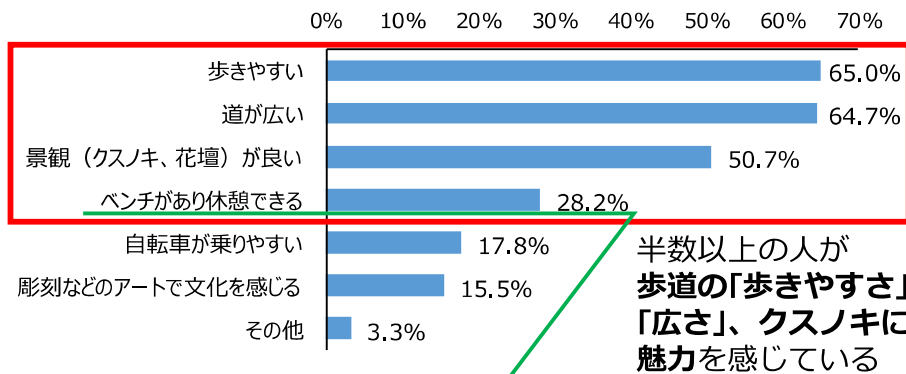


1. 空間再編における留意事項 ③楠並木の維持

- 高千穂通りの楠並木は、防虫等に用いられるショウノウの研究のため、台湾、九州の各地から集められた九州大学の佐藤敬二博士(1903.6.27~1991.11.21)の試験木を**昭和34年**に移植したものであり、歴史的にも**大変価値のある並木**である。
- 昭和43年9月には**宮崎市**の木にも指定されている。
- 高千穂通りの良いところとして、歩道の「**歩きやすさ**」や「**広さ**」に加え、**クスノキの景観に魅力**を挙げている人が多い。
- 高千穂通りのクスノキは生育が良い。そのため、他の地域に比べ少ないが**根上がり**をしている箇所もあることから**適切な対応が必要**。

■高千穂通りに対する利用者の声

○高千穂通りの良いところ（複数回答可）



半数以上の方が歩道の「歩きやすさ」や「広さ」、クスノキに魅力を感じている

クスノキの下にベンチがあり、休憩スペースとして利用している人もいる



出典：高千穂通り近隣事業所の勤務者アンケート調査
(期間：R4.2.28~R4.3.10 回答：614件)

コラム. 高千穂通りの楠並木について

クスノキの芳香は材や葉にリナロール油を多く含んでいるからで、香水の原料などとして高価である。特にホウショウ系の品種は含有量が多く、専売公社の倉田隆博士の著名な研究がある。

ショウノウは防虫剤などに用いられるが最近になって合成されるようになり、これらの研究は中断されている。

宮崎駅から五丁目ロータリー（現在の橋通3丁目交差点）に至る約100本のクスノキの並み木はこのなごりで昭和34年に九大の佐藤敬二博士の試験木がここに移された。台湾、九州の各地から集められたもので一本々々その特性が異なっている。現在、盛んな成長期に入り、宮崎市の表玄関を飾るにふさわしい街路樹として成長を続けている。

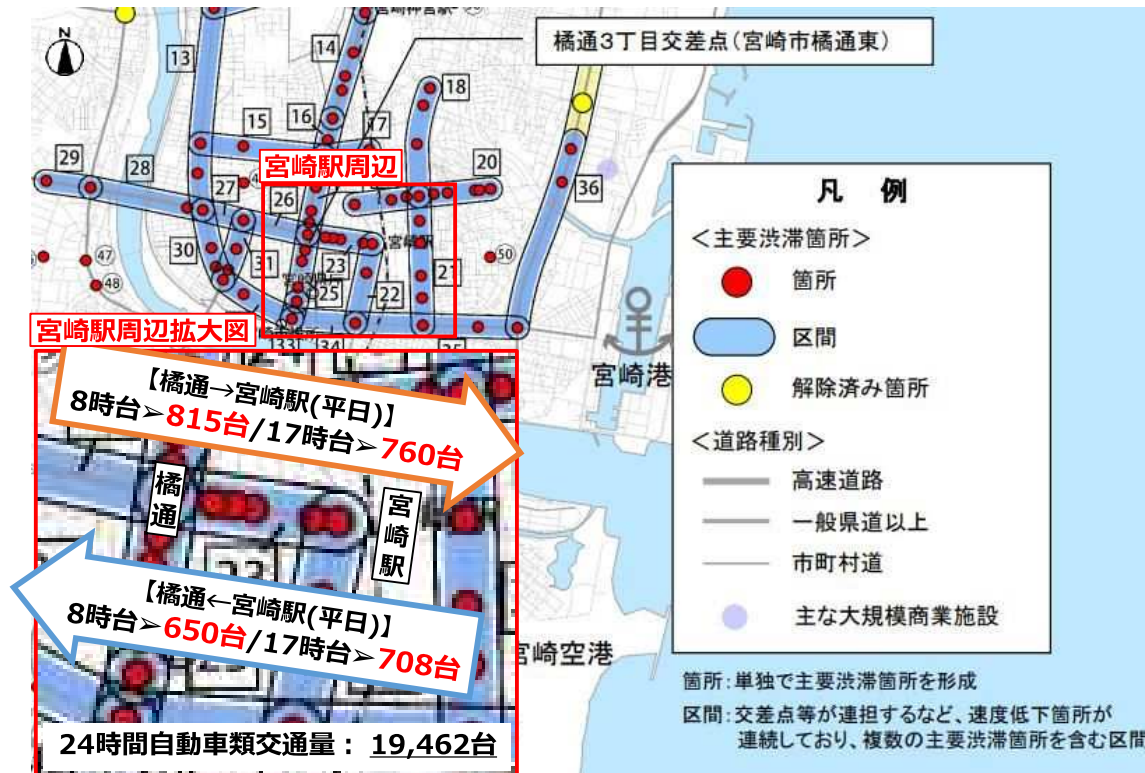
「宮崎の並み木」 著 染郷正孝 S42発行

1. 空間再編における留意事項 ④車道部 車線数の維持

- 朝夕には交通が集中し**渋滞が発生**しており、**主要渋滞箇所**に指定されている。
- 断面交通量は約**20,000台/日**であり、車線数を減少させる(4車線⇒2車線)と**渋滞が更に悪化**する可能性が高い。

■ 宮崎駅周辺の主要渋滞箇所（高千穂通りの自動車交通量）

■ 設計基準交通量（2車線道路）



※ R3 道路交通センサス(自動車類合計)より作成

出典：地域の主要渋滞箇所(国交省 令和4年)

設計基準交通量(往復合計：台/日)

種級区分		平地部	山地部
第1種	第2級	14,000	—
	第3級	14,000	10,000
	第4級	13,000	9,000
第3種	第2級	9,000	—
	第3級	8,000	6,000
	第4級	8,000	6,000
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

1. 空間再編における留意事項 ④車道部 車線数の維持

- 現在、**自動車交通量(約20,000台/日)**をふまえると、高千穂通りは**第4種第1級**。
なお、特別な理由により**やむを得ない場合**、該当する級の**1級下の級への区分が可能**。
- 道路の区分をふまえると**車線の幅員は、少なくとも3.00mが必要**。

■ 道路の区分

地域	種別	級別	設計速度 (km/h)		出入制限	計画交通量 (台/日)						摘要	
			80	60		20,000以上	20,000~10,000	10,000~4,000	4,000~1,500	1,500~500	500未満		
その他の道路	地方部	第1級	80	60	P・N	国道・平地	斜線	斜線	斜線	斜線	斜線		
		第2級	60	50/40	P・N	国道・山地	国道・平地	斜線	斜線	斜線	斜線		
		第3級	60/50/40	30	N	県道、市道・平地	斜線	斜線	国道、県道・平地	斜線	斜線		
		第4級	50/40/30	20	N	国道・山地	斜線	斜線	国道、県道・山地	斜線	斜線		
		第5級	40/30/20	—	N	県道、市道・山地	斜線	斜線	市道・平地	斜線	斜線	市・平地 道・山地	小型道路を除く
	都市部	第1級	60	50/40	P・N	国道	斜線	斜線	斜線	斜線	斜線		
		第2級	60/50/40	30	N	国道、市道	斜線	斜線	国道	斜線	斜線		
		第3級	50/40/30	20	N	県道、市道	斜線	斜線	県道	斜線	斜線		
		第4級	40/30/20	—	N	市道	斜線	斜線	市道	斜線	斜線	市道	小型道路を除く

■ 普通道路の車線の幅員

普通道路を設ける道路の区分	標準値(m)	特例値(m)	
第3種	第1級	3.50	—
	第2級	3.25	3.50
	第3級	3.00	—
	第4級	2.75	—
第4種	第1級	3.25	3.50
	第2級、第3級	3.00	—

参考：道路構造令の解説と運用(p.138)

■ 高千穂通りで必要な車線幅員

自動車交通量
19,462台/日 (推定値)

道路の区分
第4種第1級
(特例として第4種2級※)

車線の幅員
第4種第1級：3.25m
(第4種第2級：3.00m)

※特例として1級下げた場合

1. 空間再編における留意事項 ⑤バス停の安全性確保

- アミュプラザ開業などJR宮崎駅西口再開発もありバスの運行本数が増加し、平日には約300本/日の路線バスが走行。
 - 高千穂通りには、郵便局前や山形屋前など3カ所にバス停が存在。
- ※空間再編によってバス停の移設や集約の検討も考えられる。

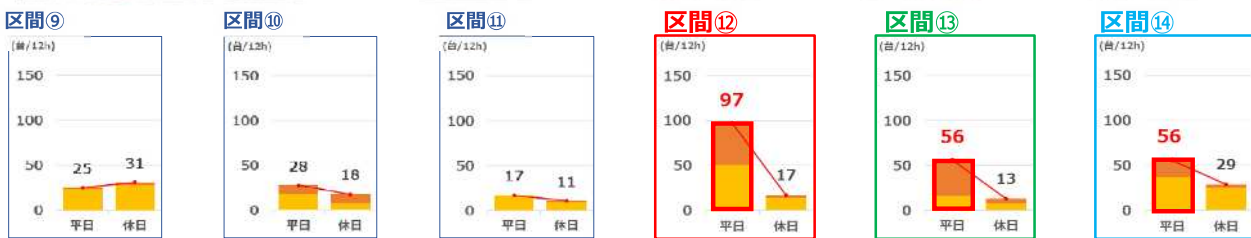
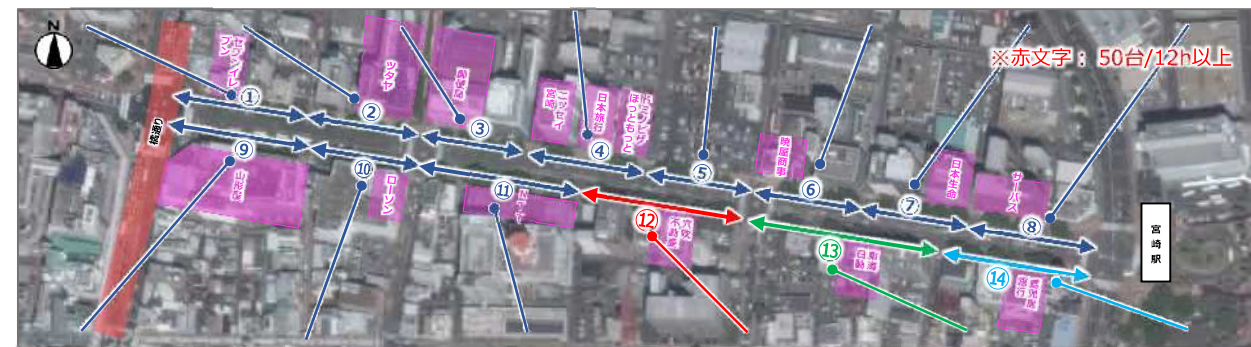
■バス停の位置



1. 空間再編における留意事項 ⑥荷捌きスペースの確保

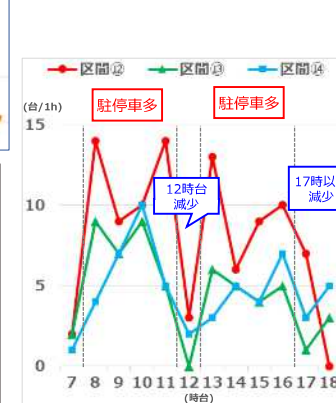
- 平日は事業所・商業施設への集配にともなう荷捌き車両の駐停車が存在する。
特にオフィスビルのある区画④、⑫、⑬、⑭に多くみられる。
- 荷捌き車両以外にも郵便局前等(区間③)で一般の駐停車もある。

■ 区間別の駐停車の状況

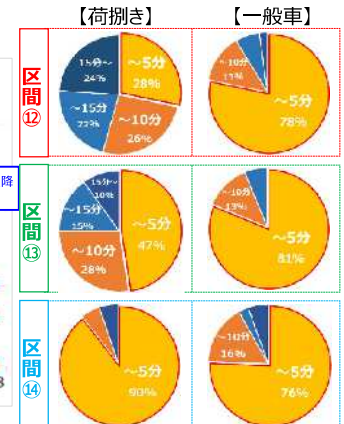


■ 南側代表区間(⑫・⑬・⑭)の詳細 [平日]

(時間帯別駐停車台数)



(駐停車時間)



※1.荷捌き：調査員が目視で“荷物の運搬を確認した”車両、一般車：荷捌き以外の車両 ※2.平日：R4.11.2(火) / 休日：R4.11.3(水・祝)

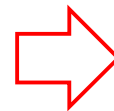
2. 空間再編の検討 ①要件整理

- 今後求められる機能および利用者の声より「歩行者と自転車の分離」や「楠並木の維持」を前提とする。
- また、現状および求められる機能等を維持するため、これまで通り「車道・車線数」を維持する。
- なお、利用の実態などをふまえ「バス停の安全性確保」や「荷捌きスペースの確保」とともに、利用者に求められている「憩い・交流の空間の創出」について特に配慮する。

■空間再編(横断面構成の検討)に向けた要件整理

<前提条件>

- 留意事項① 歩行者と自転車の分離
- 留意事項③ 楠並木の維持



- 歩行者と自転車の分離及び楠並木の維持を前提に、**自転車の通行空間を検討**する

<制約条件>

- 留意事項④ 車道 車線数の維持
(片側2車線の維持)



- 現状通り片側2車線を維持したうえで、**横断面構成を検討**する

<配慮事項>

- 留意事項⑤ バス停の安全性確保
- 留意事項⑥ 荷捌きスペースの確保
- 留意事項② 憩い・交流の空間の創出



- 配慮すべき事項をもとに、**検討する横断面構成(案)等を評価**する

2. 空間再編の検討 ②自転車通行空間の整備形態

- 自転車通行空間の整備形態は「A.車道混在」「B.自転車通行帯」「C.自転車道」の3パターンが存在。

■自転車通行空間の整備形態

整備形態	A. 車道混在 (矢羽根(自転車走行指導帯)の設置)	B. 自転車通行帯	C. 自転車道
走行位置	<p>車道左側を一方通行で走行</p> 	<p>自転車通行帯を一方通行で走行</p> 	<p>自転車道内を双方通行が可能</p> 
適用イメージ			
特徴	自転車が車道内に混在する	自転車と自動車を目視的に分離する	自転車と自動車を構造的に分離する

安全性△

安全性○

安全性◎

2. 空間再編の検討 ② 自転車通行空間の整備形態

- 自動車および自転車の交通量をふまえると、高千穂通りの整備形態は「自転車通行帯」もしくは「自転車道」が該当する。
- 過年度実施した社会実験においては、「自転車通行帯」に比べて「自転車道」の方が“走りやすい”という声が多かった。
- また、「自転車道」の方が安全性を実感した人の割合が多かった。

■ 自転車通行空間の整備形態の選定の考え方

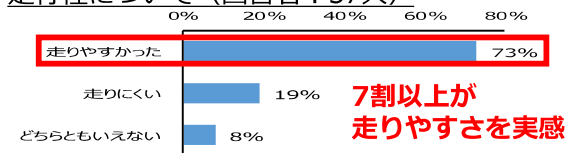
改正後	自転車		歩行者
	多 ※4 (500台/日以上)	少	
自動車	多 ※4 (4,000台/日以上)	自転車通行帯 ※1 自転車道 ※1	自転車通行帯 ※3 自転車道 ※1 自転車歩行者道
	少	自転車通行帯 ※2 自転車道 ※1	自転車歩行者道

- ※1 新設道路においては、設計速度60km/h以上の場合、既設道路においては速度50km/h超の場合。
- ※2 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(自動車と自転車の分離)。
- ※3 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(自転車と歩行者の分離)。
- ※4 自動車、自転車、歩行者の交通量の多い場合の目安であり、具体的な整備形態の選定に当たっては、道路交通の状況等を総合的に勘案した上で各道路管理者が関係者と合意を図るものとする。

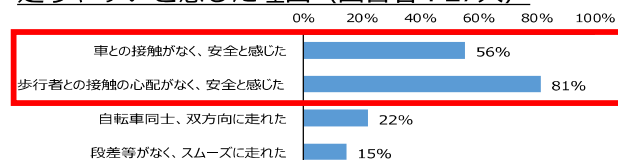
出典：自転車通行帯に関する道路構造令の改正の概要等について（国土交通省）

■ 社会実験時の利用者の声

■ 仮設自転車通行空間（自転車道）設置時アンケート（R3.12.5） 走行性について（回答者：37人）

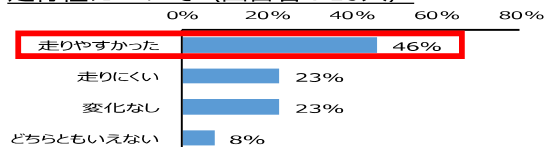


走りやすいと感じた理由（回答者：27人） ※走りやすかったと回答した人を対象

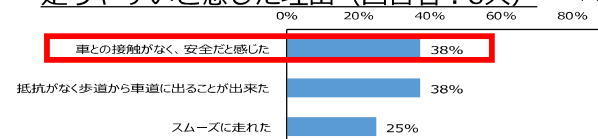


歩行者・自転車との接触の危険性の低下を半数以上が実感

■ 矢羽根（自転車通行帯）設置時アンケート（R4.10.26） 走行性について（回答者：13人）



走りやすいと感じた理由（回答者：8人） ※回答者13人の内8人が回答



2. 空間再編の検討 ③憩い・交流の空間の創出

- 通りに隣接する企業等との協働を期待し、沿道店舗前に“交流(溜まり)”の空間や、クスノキ周辺に“憩い”の空間を創出することを検討する。
- 維持管理の容易性・継続性も考慮し、将来を見据えたものとする

■ 空間再編後の使われ方 (イメージ)

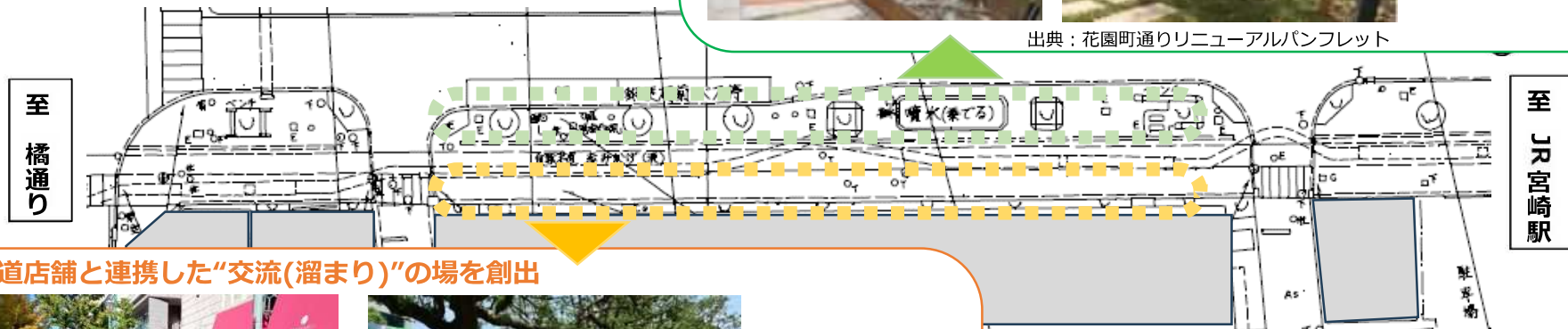
楠並木周辺に“憩い”の場を創出



- ベンチ・イス
- 芝生
- 公園

etc...

出典：花園町通りリニューアルパンフレット



沿道店舗と連携した“交流(溜まり)”の場を創出



出典：御堂筋チャレンジ2022チラシ



高千穂通り：街中ピクニック

- オープンカフェ
- 食事施設

etc...

高千穂通りにおける横断面構成（案）の比較

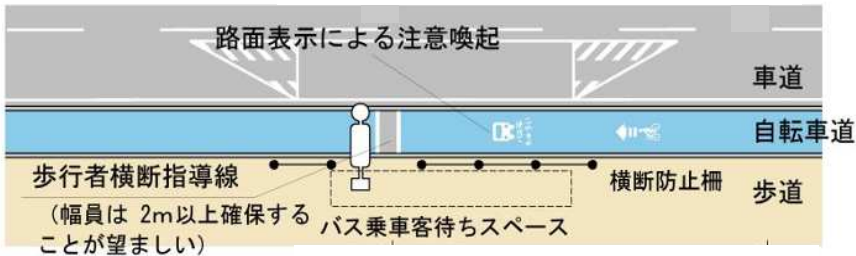
構造	A.車道混在		B.自転車通行帯		C.自転車道					
ケース	1. 停車帯維持		2. 停車帯維持		3. 停車帯撤去		4. 停車帯維持		5. 停車帯撤去	
概要	現況の車道に矢羽根を設置		(車道側)歩道部を縮小し、自転車通行帯を設置		停車帯を路肩へ変更し、自転車通行帯を設置		植栽樹を縮小し、自転車道を設置		停車帯を路肩へ変更し、自転車道を設置	
走行方法	車道左側を一方通行		車道左側を一方通行		車道左側を一方通行		自転車道内を双方向通行または一方通行		自転車道内を双方向通行または一方通行	
横断面構成 (一般部)	<p>現況に対して矢羽根を設置</p>		<p>← 植栽樹を0.4m縮小 多目的スペースを2.0m縮小</p>		<p>← 停車帯を1.0m縮小</p>		<p>← 植栽樹を0.4m縮小 多目的スペースを2.0m縮小</p>		<p>← 多目的スペースを1.0m縮小 ← 停車帯部を1.0m縮小</p>	
平面図イメージ (ガイドラインをもとに作成)										
留意事項④ 楠並木の維持 <一般部>	○	○	△ 植栽樹の縮小[0.4m] : 適切な施工・処理が必要 ※参考1	○	○	△ 植栽樹の縮小[0.4m] : 適切な施工・処理が必要 ※参考1	△ 植栽樹の縮小[0.4m], 多目的スペースの切り下げ [2.0m] : 適切な施工・処理が必要 ※参考1	○	○	
留意事項⑤ 荷捌きスペースの確保	○	○	○	△ 自転車通行帯を停車帯と兼用 or 停車帯なし	○	○	○	△ 停車帯なし : 荷捌きスペースの確保が必要 ※参考2	△ 停車帯なし : 荷捌きスペースの確保が必要 ※参考2	
その他 乗り入れ部の対応	○	○	○	○	○	△ 乗り入れ部 : 勾配あり ※参考3	○	△ 乗り入れ部 : 勾配あり ※参考3	○	
安全性	△ (停車車両との錯綜の恐れあり)	○	○ (停車車両との錯綜の恐れあり)	○	○ (停車車両との錯綜の恐れあり)	◎	◎	◎	◎	
走行性 (平坦性)	○	○	○	○	○	△ 乗り入れ部 (勾配) あり	○	△ 乗り入れ部 (勾配) あり	○	
実用性	○ (一方通行)	○ (一方通行)	○ (一方通行)	○ (一方通行)	○ (一方通行)	◎ (双方向通行可)	◎ (双方向通行可)	◎ (双方向通行可)	◎ (双方向通行可)	

バス停部の構成

- ・ 自転車道設置時のバス停部の構成は3パターン存在
- ・ バス交通の多さ、現地の状況に応じて構成を考える必要がある

■ バス交通が多くない路線でのバス停部の設計

<ストレート型>



注)「歩行者横断指導線」の位置はバスの種類に応じて、前後2箇所に設置することも考えられる。

<留意点>

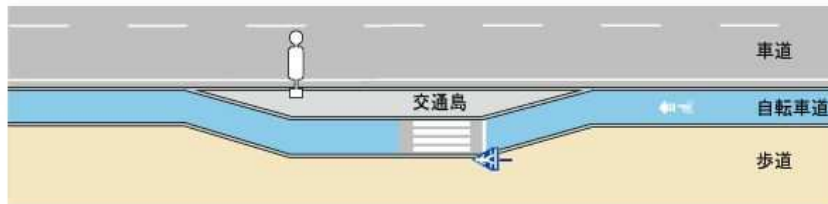
- ・ 区画線「歩行者横断指導線」や看板又は路面表示等により自転車に バス乗降客の横断について注意喚起を行う
- ・ バス利用者が安易に自転車道に進入しないよう、横断防止柵を設置して横断位置を集約することが望ましい
- ・ バス利用者に対して、歩道上でバスを待ち、バス接近時に自転車に注意して横断するよう注意喚起する看板を設置することが考えられる



ストレート型イメージ

■ バス交通が多い路線でのバス停部の設計

<島型>



<留意点>

- ・ 交通島の設置位置は自転車道を屈曲させ、交通島を回避する形状
- ・ バス乗降客が自転車道を横断する部分に道路標識「横断歩道」、道路標示「横断歩道」、及び横断歩道の直前に道路標示「停止線」を設置する



島型イメージ

<テラス型>



<留意点>

- ・ 乗降場を車道側に張り出す形状
- ・ 車道の進行方向に対面する部分に車両用防護柵を設置することが望ましい

出典：北九州市自転車走行空間整備標準仕様書

高千穂通りの道路空間再編について 参考資料

参考1.クスノキの生育を考慮した適切な施工・処理

参考2.荷捌き可能スペースの整理

参考3.その他（乗り入れ部の対応）

参考4.写真（自転車通行空間の説明資料）

参考1. クスノキの生育を考慮した適切な施工・処理

- 今後の成長を考慮すれば現在の植栽柵の広さは十分ではない。
- 道路空間を再整備する際には歩道高を下げない整備が望ましく、やむを得ない場合には適切な処置が必要。
- 植栽柵を縮小する場合には、今後のクスノキの生育をふまえて適切な施工・処理が必要。
- 対応策の1つとしては、S.S.M工法による植栽を配慮した整備方法等が考えられる。
- 今後、樹木医へのヒアリングにより適切な対応策を選定する。

■ クスノキの植栽に関する樹木医のアドバイス

<クスノキの状況について>

- 高千穂通りの楠は他の市街地の楠（国道10号橋通り4丁目）に比べ、**生育が良い**
- **根上がり等も他の箇所には比べ少なく、状況は良い**と言える

<現況の植栽柵について>

- 現在の植栽柵のサイズでも、高千穂通りのクスノキの**将来性を考慮すれば、十分な広さとは言えない**

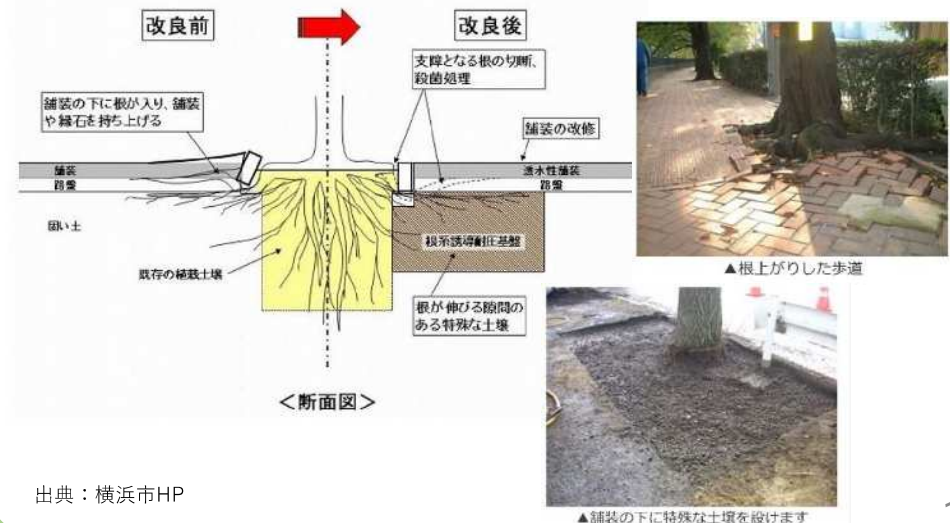
<整備する際の注意点>

- 現在の歩道高を下げないような**整備が望ましい**
- 施工的にやむを得ず根切り等を行う場合は、**適切な根の処理を行いながら施工**をしていただきたい



■ 根上がり対策（S.S.M工法）（横浜市事例）

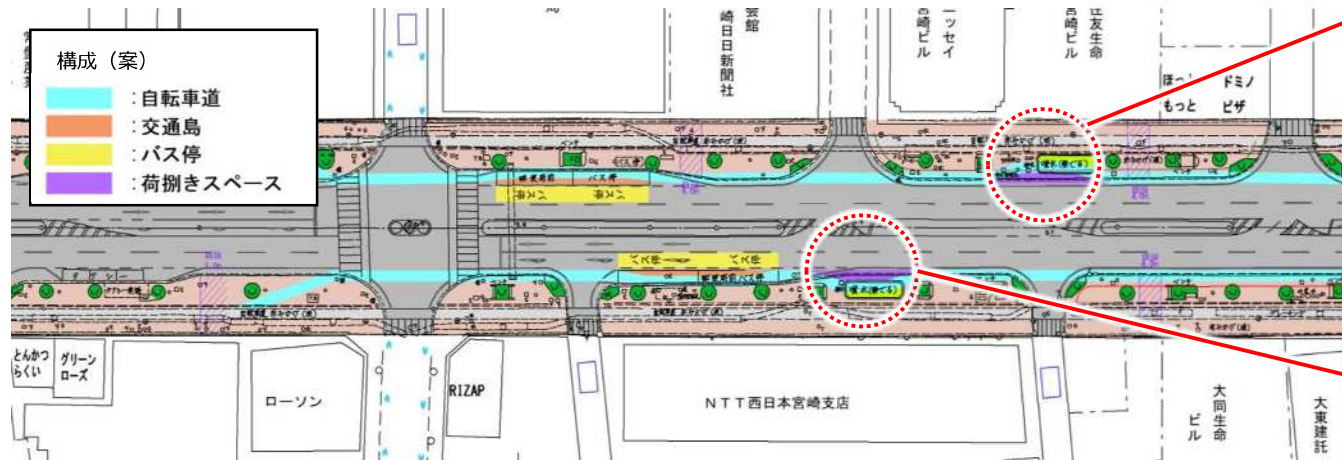
- 舗装に必要な強度を持たせながら、根が生育出来る隙間のある特殊な土壌（根系誘導耐圧基盤材）を舗装の下に設ける工法



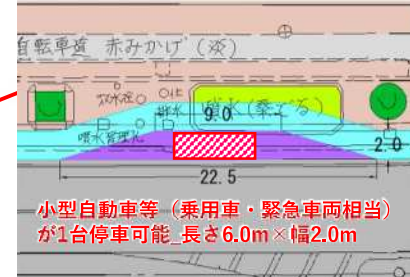
参考2. 荷捌き可能スペースの整理

- 停車帯を路肩に変更した場合、近隣事業者の荷捌きへの影響が懸念される
- 対応案として、**現況の噴水スペース（2箇所）**を荷捌きスペースとして活用
- 荷捌きスペースを集約する社会実験では、**運送事業者の半数以上が「業務に支障を感じなかった」と回答**

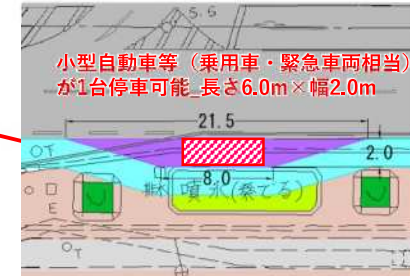
<荷捌きスペースの設置（案）>



荷捌きスペース① <住友生命前>



荷捌きスペース② <NTT前>



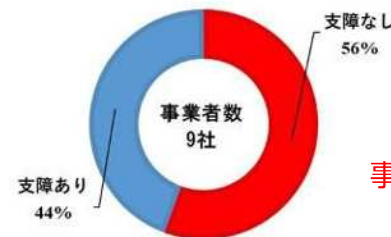
<社会実験（荷捌きスペース設置）> (R4.7.12・13、R4.8.5 9:00~17:00)

■ 荷捌きスペースの利用台数

調査日	台数
7/12 (火)	171台 (荷捌き: 94台、自家用車: 77台)
7/13 (水)	162台 (荷捌き: 89台、自家用車: 73台)
8/5 (金)	193台 (荷捌き: 122台、自家用車: 71台)

約100台/日が荷捌きに利用

■ アンケート「荷捌きスペース設置による業務への影響」



事業者の半数以上が「支障なし」と回答

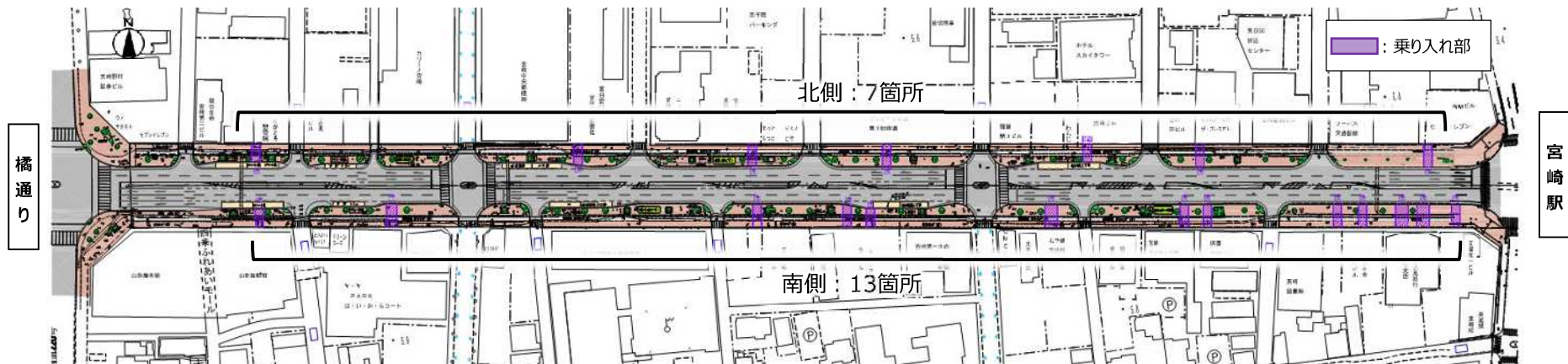
参考3-1. その他（乗り入れ部の現況）

- 現在、高千穂通りには**乗り入れ部が20箇所存在**（北側7箇所、南側13箇所）しており、各乗り入れ部には**横断・縦断方向ともに勾配がある**
- 当該部に自転車道を設置した場合、乗り入れ部における**自転車の走行性が懸念**される

<乗り入れ部における勾配>



<乗り入れ部の位置>



参考3-2. その他（乗り入れ部の対応）

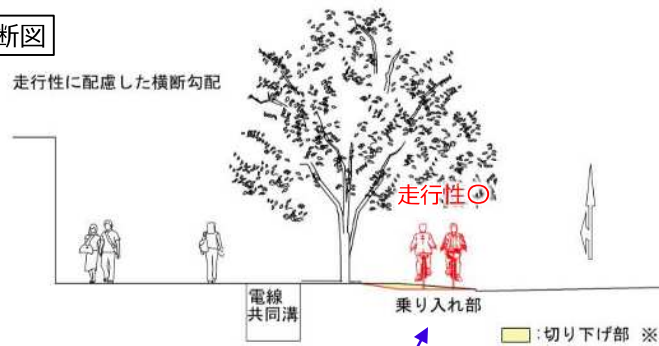
- 乗り入れ部の走行性に対する改善案として、「自転車走行部分をフラットに改良する案（車道部と同じ高さ）」、「車道を歩道と同じ高さに改良する案」が考えられる

＜乗り入れ部の自転車走行性の改善案＞

■ 改善案1. 自転車走行部分をフラットに改良

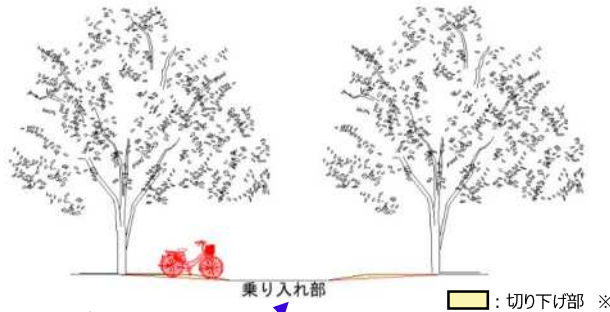
横断面図

走行性に配慮した横断勾配



自転車通行部分をフラットにすることで走行性を改善
(擦り付け部の横断勾配は15%以下)

縦断面図

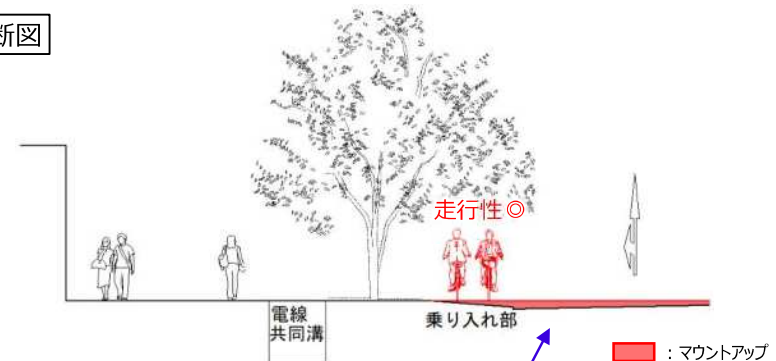


自転車通行部の縦断勾配は5%以下

低コストである一方、切り下げによる楠木の根への支障が懸念

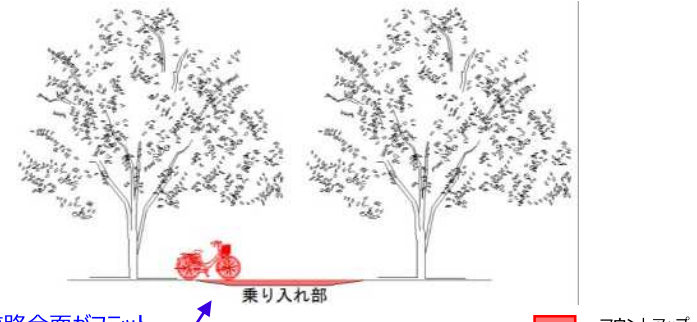
■ 改善案2. 車道を歩道と同じ高さに改良

横断面図



道路前面をフラットにすることで走行性を改善

縦断面図



道路全面がフラット

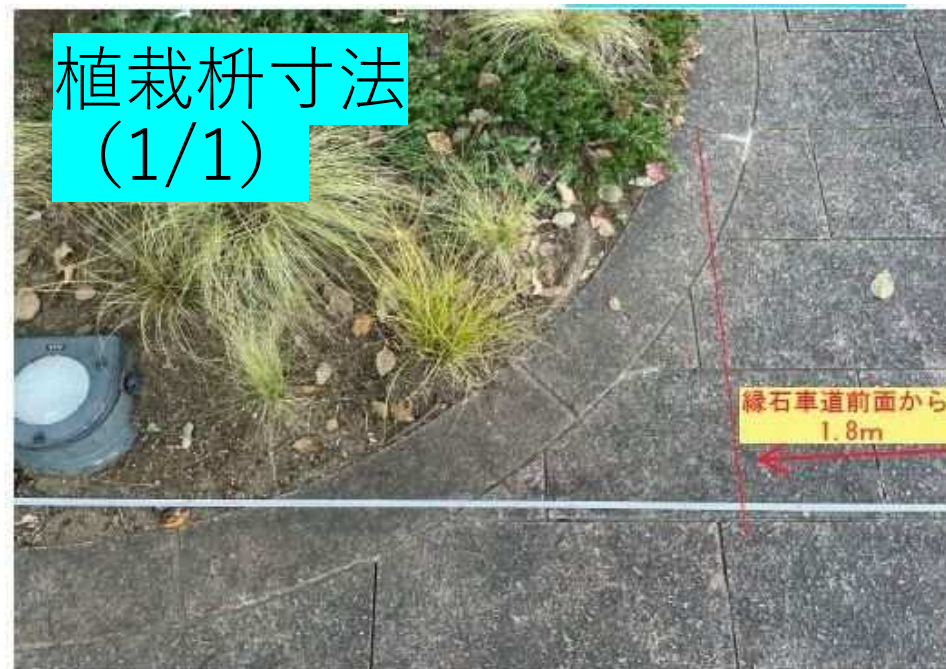
全区間で車道舗装を行う必要があるため高コスト

参考4. 写真（自転車通行空間の説明資料）

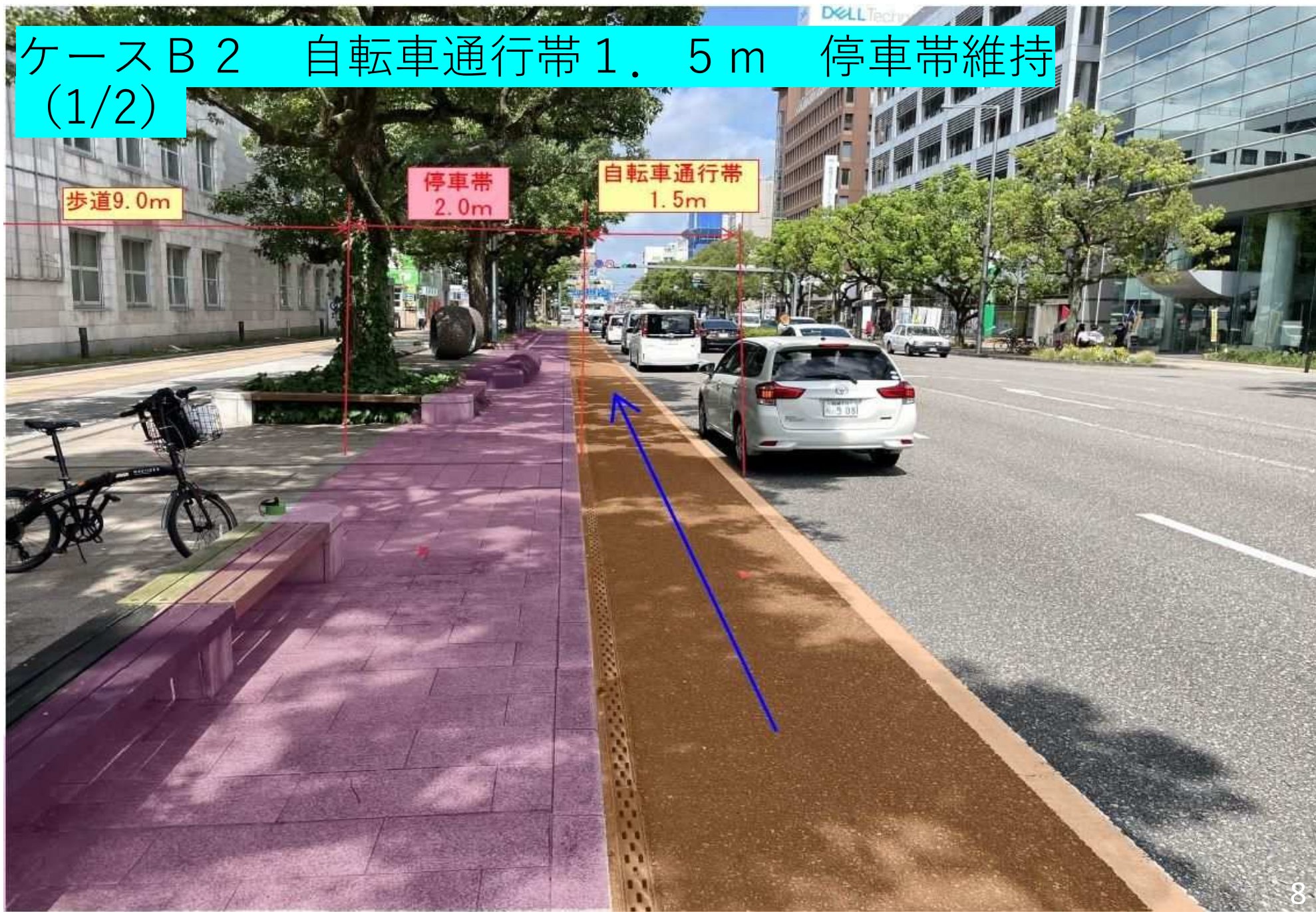
現状
(1/1)



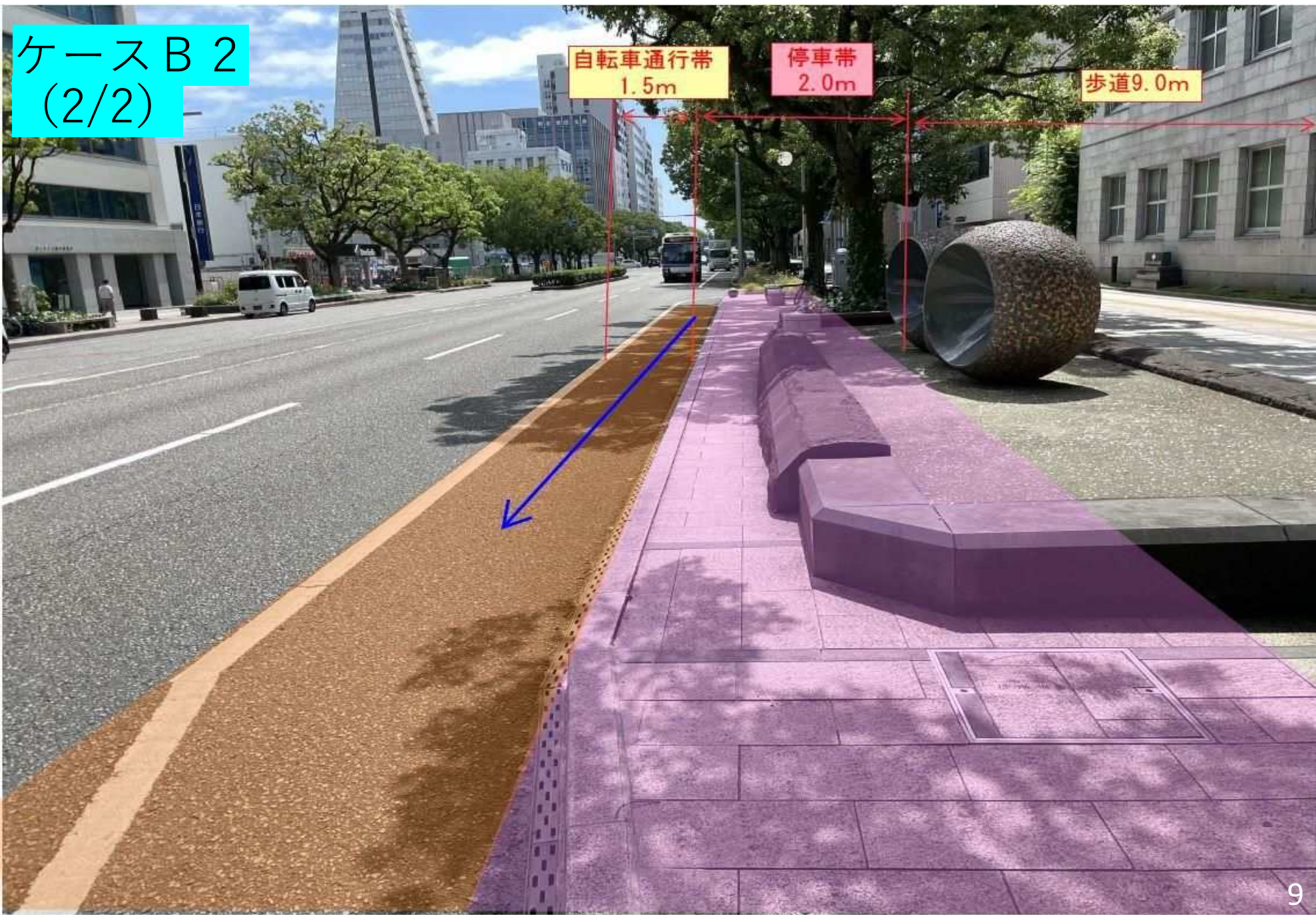
現状認識（タイル割付の関係で歩道3.0m 広い） ・ 自転車通行帯 2.0m は図面より



ケース B 2 自転車通行帯 1.5 m 停車帯維持 (1/2)



ケース B 2
(2/2)

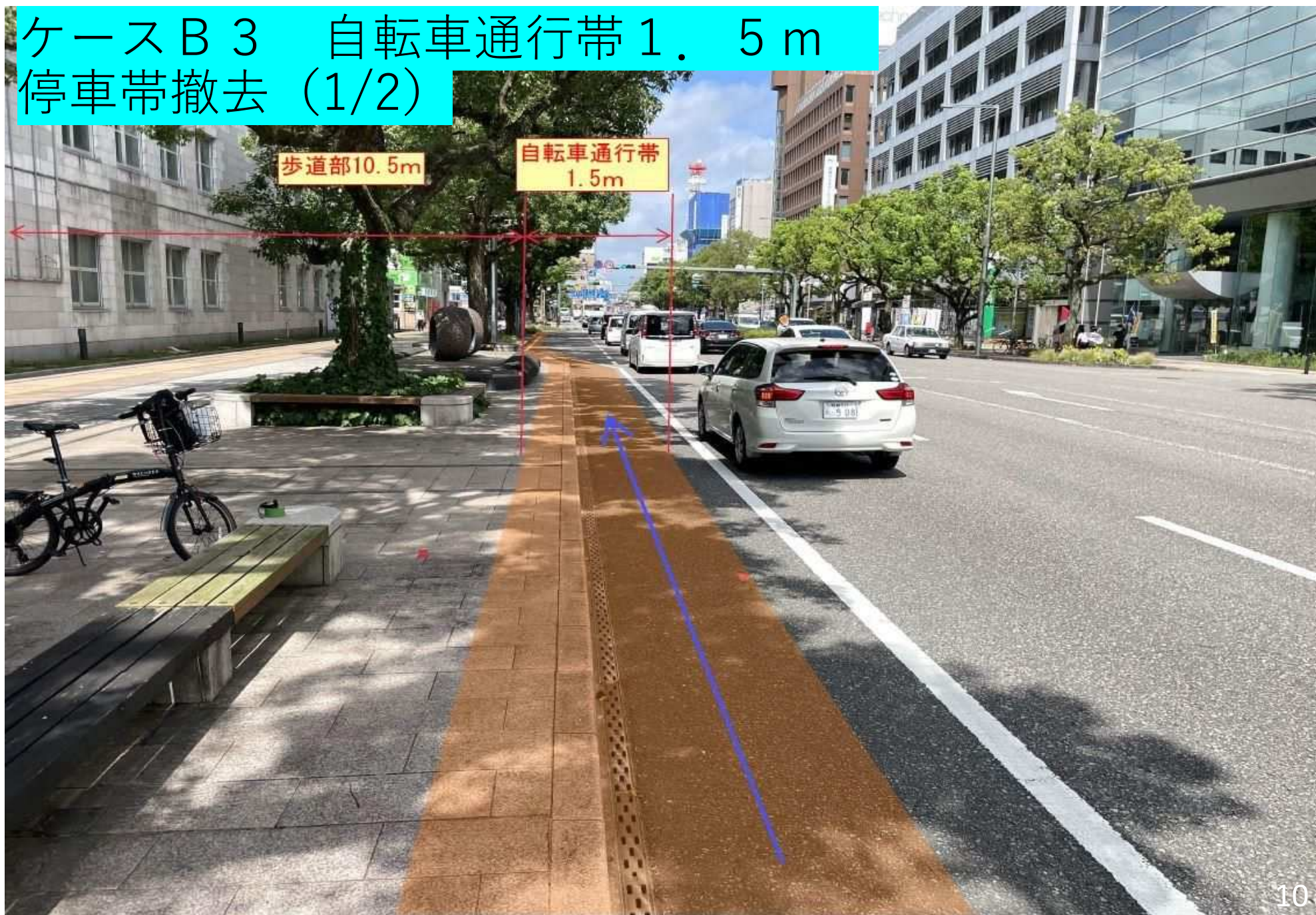


自転車通行帯
1.5m

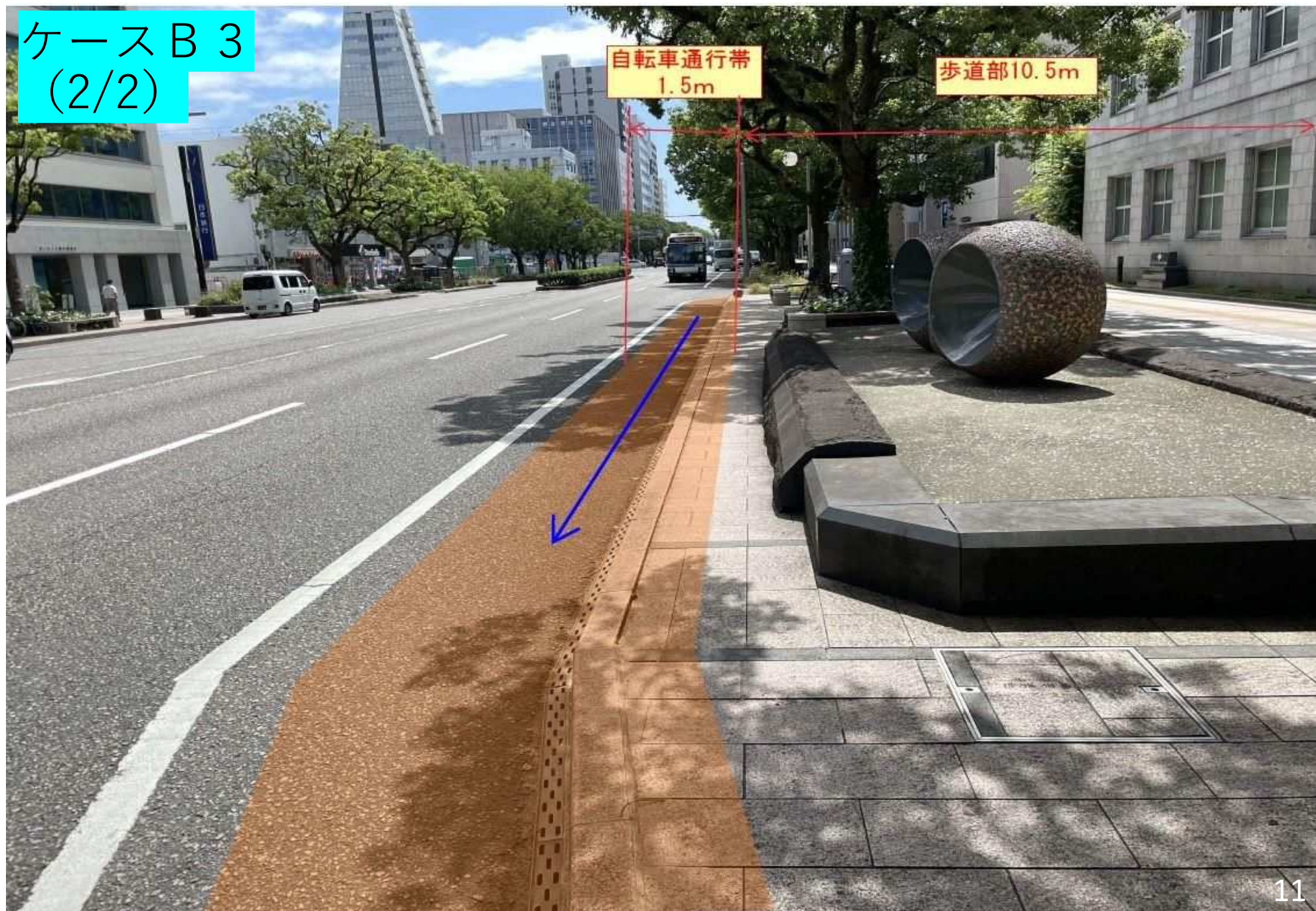
停車帯
2.0m

歩道9.0m

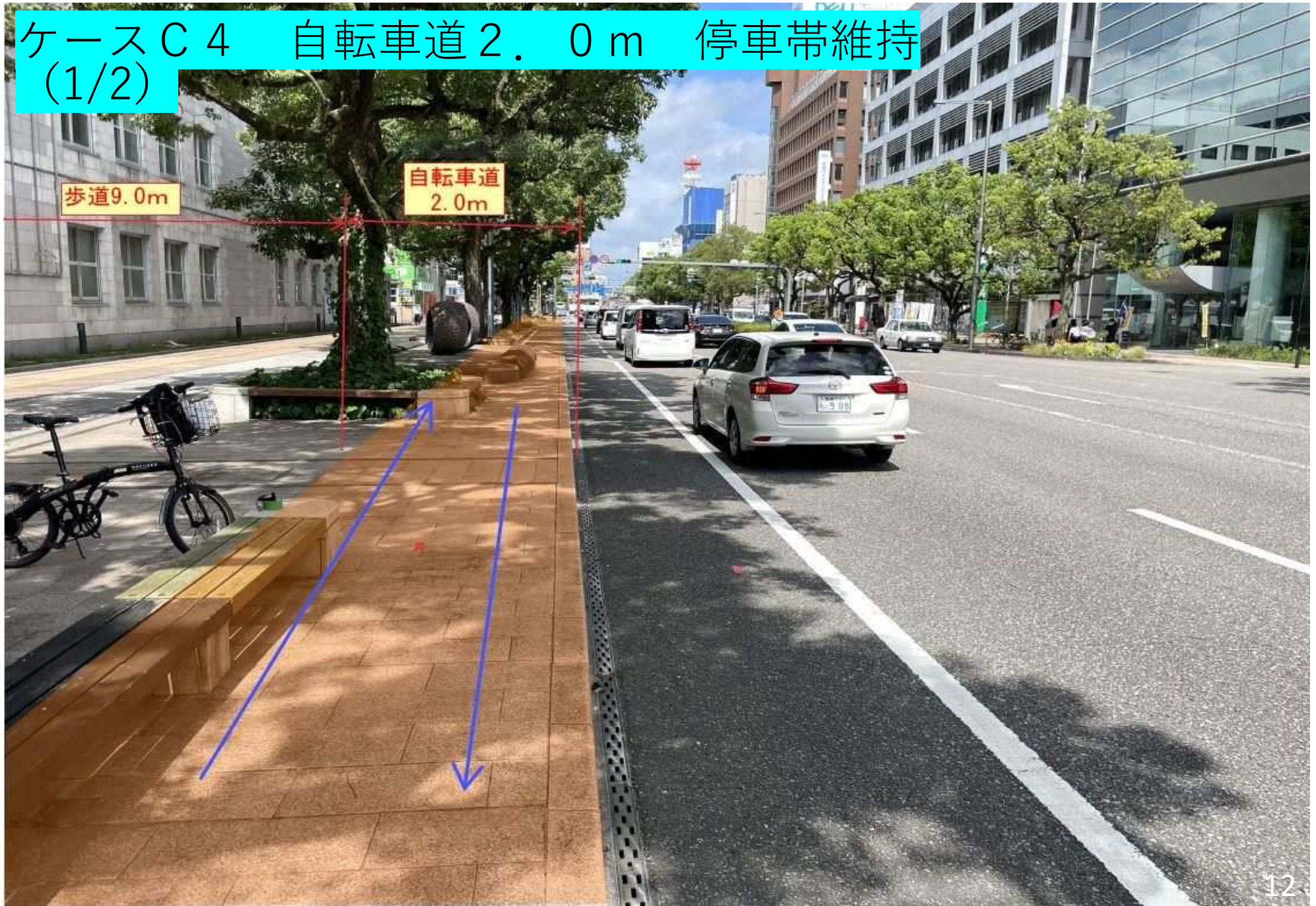
ケース B 3 自転車通行帯 1.5 m 停車帯撤去 (1/2)



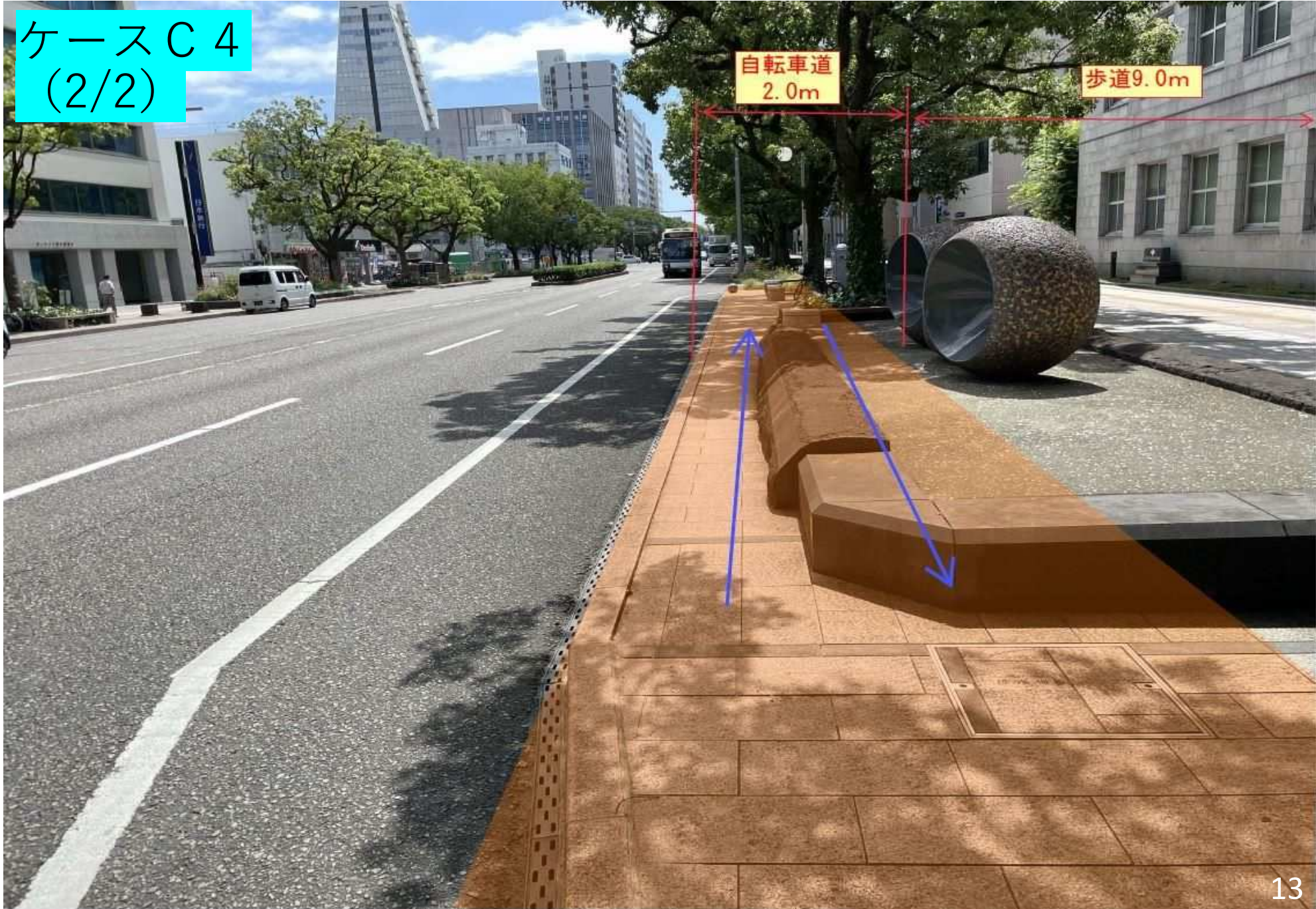
ケース B 3
(2/2)



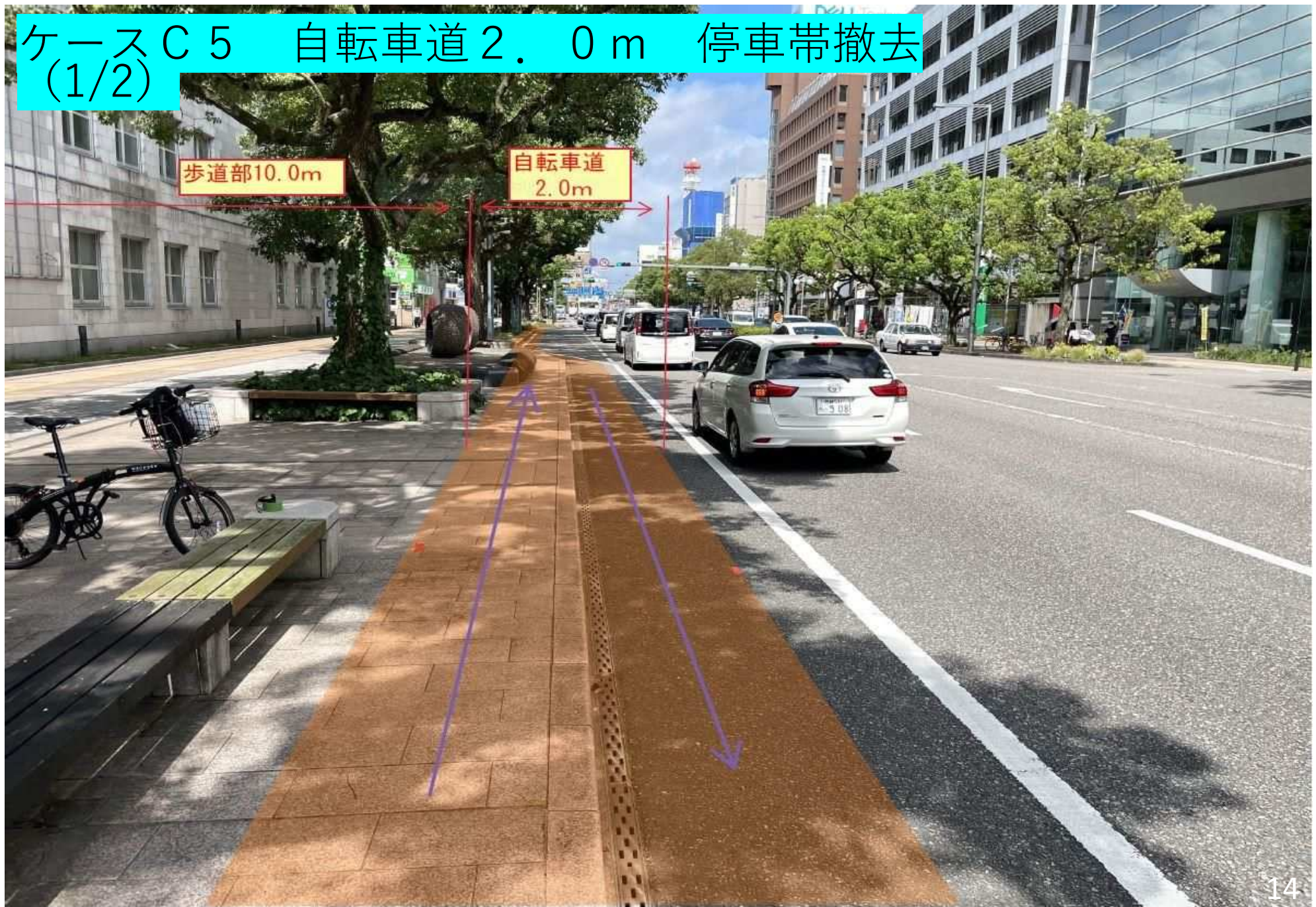
ケース C 4 自転車道 2.0 m 停車帯維持
(1/2)



ケースC4
(2/2)



ケース C 5 自転車道 2.0 m 停車帯撤去
(1/2)



ケース C 5
(2/2)

