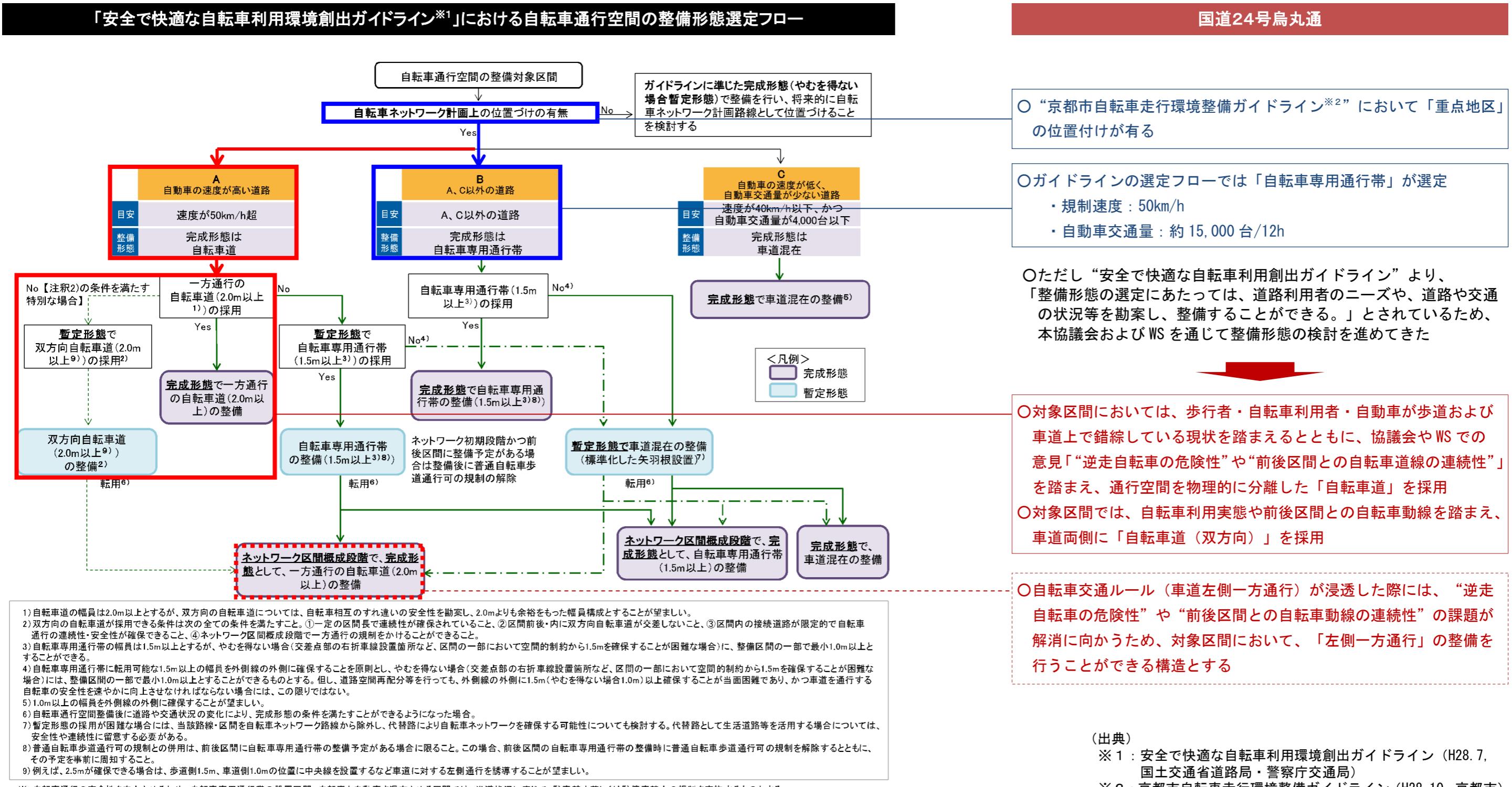


## 対策推奨案 ~自転車通行空間の整備形態の選定の考え方~

資料-3-1

(1) 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」と比較した、対象区間の整備形態選定の考え方



(出典)

※1：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H28.7、  
国土交通省道路局・警察庁交通局）  
※2：京都府自転車走行環境整備ガイドライン（H29.10、京都府）

## (2) 国道24号烏丸通の特性

### 対象区間の特性

#### ■対象区間の位置付け

自転車通行空間ネットワークの一部を形成。自転車道線の連続性確保が必要。

#### 【自転車重点地区】(出典:京都市自転車走行環境整備ガイドライン,H28.10)

- 対象区間の前後交差区間を含み、自転車走行環境整備『重点地区』の位置付け。

#### 【周辺道路の整備状況】

- 五条通は自転車道(双方向)にて整備済。整備後の遵守率(歩行者・自転車)は高い。
- 前後の京都市管理区間では、車道混在の整備方針。



重点地区の位置付け

#### ■交通量調査・ビデオ調査

歩行者および自転車利用者が多い特性。自転車の利用実態として、歩道を双方向に通行している現状。

#### 【自転車の利用実態】(H30.12月調査)

- 対象区間・前後市管理区間の自転車の多くは、自転車歩行者道を双方向に通行している状況。
- 対象区間の自転車の4割以上は、対象区間沿道を出発地又は目的地としている状況。

#### 【交通量】(H29.7月調査結果)

- 歩行者数：約 5,200人/平日 12h
- 自転車利用者数：約 1,700台/平日 12h
- 自動車交通量：約 15,000台/平日 12h

#### 【バス利用】(H29.7月調査結果)

- 路線バス便数が多く(約 200~300台/日・1箇所)、継続的にバス乗降の利用(5~10名程度/便)がある
- 歩行者・自転車の錯綜(自転車が歩行者・バス乗降者と接触を回避する事象、塞がれて停止する事象)が見られる



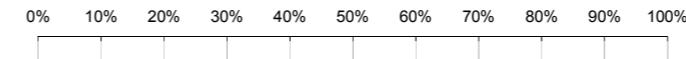
#### 【路上駐停車】(H29.7月調査結果)

- 停車帯での路上駐停車が多い
- 沿道にはオフィスや店舗、旅館等があり、荷捌きが必要

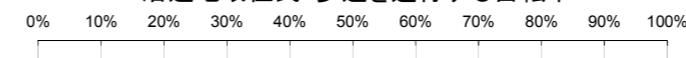
#### ■道路利用者アンケート

歩行者および自転車利用者の半数以上が「危険を感じたことがある」状況。

#### 【通行時の危険の有無】(H30.5~6月実施)



沿道地域住民:歩道を通行する自転車



沿道地域住民:停車帯を通行する自転車

#### ■徒歩通行時に危険と感じた行為

- 自転車の歩道内通行、自転車のすれ違いや追い越し
- 歩行者または自転車のマナー

#### ■自転車通行時に危険と感じた行為

- 駐停車車両又は停車バスをよける、車に追い越される時
- バス待ち客・バス乗降者とのすれ違い
- 歩行者または自転車のマナー

#### ■安全に通行するために重要なこと

- 自転車利用者又は歩行者のルールやマナー遵守
- 歩行者と自転車の通行の分離

#### ■ワークショップ

地域住民の方を対象としたワークショップの結果、自転車の「双方向通行」「縁石等による分離」の意見が多い。

(第1回:H30.5~6月実施、第2回:H30.8~9月実施)

#### 【自転車の通行方法】

- 「双方向通行」が良いとの意見が多い  
例 自転車は双方向に通行できないと不便。  
交差点を反対側にわたり逆方向に通行するのは不便。  
一方通行はルールが守られない。 等

#### 【自転車の分離方法】

- 縁石等による分離が良いとの意見が多い  
例 歩行者や自転車の安全性のため、縁石分離が良い。  
自動車の停車スペースを確保できれば、縁石分離が良い。 等

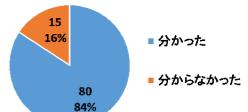
#### ■インバウンド利用

外国人自転車利用者の、自転車道(双方向)の通行方法の理解度は高い。

#### 【観光目的外国人自転車利用者を対象とした調査】

(H28.11~12月調査結果)

Q6-1-2 自転車の走る部分は分かったか  
n=95(無回答は除く)



### ■歩行者・自転車利用者の通行空間の分離(明示)

○歩行者・自転車利用者・自動車の各交通量が多く、歩道および車道上で錯綜している現状を踏まえ、歩行者・自転車利用者・自動車の通行空間を「物理的に分離」した構造とする。

- 歩行者および自転車利用者の交通量が多く、歩道上にて錯綜する状況
- 自動車(路上駐停車)の交通量が多く、車道上にて、自転車と錯綜する状況
- 現在、駐車禁止の規制であるが、路上駐停車車両は、荷卸し・荷捌き・乗降などの必要な目的以外にも使われている状況
- 地域への寄与(歩行者及び自転車通行空間全体の幅員拡幅による安全性の向上)

○自転車利用実態や前後区間との自転車動線を踏まえ、車道両側に、自転車の双方向通行が可能な構造とする。

- 前後区間との自転車動線の連続性  
(対象区間を双方向に通行可能な整備形態とすることで、自転車は、対象区間の通行ルールをより守りやすくなり、また、対象区間⇒前後京都市管理区間を通過する際に、烏丸五条・七条交差点にて、通行方法を変えることなく通行できるため、ルール遵守の混乱が少ない)
- 自転車の利用実態  
(東本願寺や店舗・オフィスが立地し、対象区間沿道を出発地または目的地となる自転車利用者にとって、対象区間を双方向に通行可能な整備形態とすることで、信号を迂回する移動が少なくなり、ルール遵守の混乱が少ない)
- 交通ルールの遵守しやすさ (自転車の左側一方通行とした場合、ルールが守られず逆走する自転車があると、安全性が著しく低下)

### ■バス停部における、乗降者と自転車利用者の分離

○バス便数・バス乗降客がともに多く、バス乗降客と自転車が錯綜している現状を踏まえ、歩行者・自転車利用者・バス乗降客を分離した構造とする。

### ■荷捌き車両等と自転車通行空間との共存

○現況の停車帯を活用した自転車通行空間の整備と/orして、自転車の安全性に考慮しつつ、沿道の荷捌きのための駐停車スペースを設置する。

上記のハード対策とともに、安全性確保や訪日外国人を含めたルール遵守等に関するソフト施策についても検討する。

### 整備形態の選定

### (3) 歩行者・自転車利用者の通行空間の分離（明示）方法の比較

<凡例> 青文字: メリット、赤文字: デメリット

現況		案1: 自転車道(双方向)		案2: 自転車道(一方通行)		案3: 自転車専用通行帯		案4: 車道混在		
評価指標	対象	メリット・デメリット	評価	WS意見	メリット・デメリット	評価	WS意見	メリット・デメリット	評価	WS意見
標準部	歩行者	・安全に通行できる	○	△縁石の転倒リスク △歩道が特に狭くなる	・安全に通行できる	○	△縁石の転倒リスク	・安全に通行できる	○	○縁石がなく横断しやすい
	自転車	・縁石や柵等で分離した自転車専用の空間を安全に通行できる（ただし、すれ違い時は注意が必要）	○	△すれ違いが怖い △縁石の転倒リスク	・縁石や柵等で分離した自転車専用の空間を安全に通行できる	◎	△スピードが上がり心配 △縁石の転倒リスク	・自転車専用の車線を安全に通行できる ・路上停車も可能であるため、停車車両と錯綜の恐れがある	○	・現況と同じく自転車歩行者道を走行する場合は、自転車との錯綜の恐れがある
	自動車	・安全に通行できる	◎	—	・安全に通行できる	◎	—	・自転車専用の車線が分かりやすく表示される	○	△自転車は歩道を走りにくい
	歩行者	(現況と変わらない)	—	—	(現況と変わらない)	—	—	(現況と変わらない)	—	—
	自転車	・現況と同じく、双方向に通行できる	○	○双方向でないと不便	・自動車と同じ左側通行となり、逆走できない	△	不便・本来の通行方法という意見あり	・自動車と同じ左側通行となり、逆走できない	△	不便・本来の通行方法という意見あり
	自動車	・停車帯がなくなってしまうため、停車帯上に路上停車ができなくなる	△	○荷捌きスペースがあれば良い	・停車帯がなくなってしまうため、停車帯上に路上停車ができなくなる	△	○荷捌きスペースがあれば良い	・自転車専用通行带上は、路上停車も可能	○	○路上停車で便利
交差点	歩行者	・交差点付近では、自転車歩行者道となり、自転車との錯綜の恐れがある	△	△島丸七条交差点は人の滞留が多いめ、錯綜が心配	・安全に通行できる	○	—	・安全に通行できる	○	—
	自転車	・交差点付近では、自転車歩行者道となり、歩行者(通行・信号待ち)と錯綜の恐れがある	△	○ルールが守られるならば安全	・交差点付近も自転車道を安全に通行できる ・ただし、交通ルールが守られず逆走の自転車が存在する場合、錯綜の恐れがある。	○	○ルールが守られるならば安全	・交差点付近も自転車専用通行帯を安全に通行できる ・ただし、交通ルールが守られず逆走の自転車が存在する場合、錯綜の恐れがある。	○	・現況と同じく自転車歩行者道を走行する場合は、自転車との錯綜の恐れがある
	自動車	・右左折時、自転車は双方通行のため、自転車を認識しにくい状況となる	△	○建物から離れ現況よりは視認性が良い	・右左折時、自転車は左側通行のため、自転車を認識しやすくなる	○	—	・右左折時、自転車は左側通行のため、自転車を認識しやすくなる	○	・現況と同じく自転車歩行者道を走行する場合は、右左折時、自転車は双方通行のため、認識しにくい状況となる
自転車動線の連続性(国管理と市管理)	車道通行時	・市管理区間は車道左側通行が基本となるため、整備形態・自転車動線(車道左側通行)とともに連続とならない	△	—	・市管理区間は車道左側通行が基本となるため、自転車動線(車道左側通行)の連続性が確保される	◎	○市管理区間と同じ通行方法とする	・市管理区間は車道左側通行が基本となるため、自転車動線(車道左側通行)の連続性が確保される	◎	○市管理区間と同じ通行方法とする
	歩道通行時	・市管理区間の歩道を双方で通行する自転車の動線は連続となる。	◎	—	・市管理区間の歩道を逆方向で通行する自転車にとって、道路反対側に渡る必要があり、連続とならない。	△	—	・市管理区間の歩道を逆方向で通行する自転車にとって、道路反対側に渡る必要があり、連続とならない。	△	—
ルールの守りやすさ(他の類似事例)	・整備後の自転車の遵守率: 約 90%[12h] (五条通)	◎	—	・整備後の自転車の遵守率: 約 90%[12h] (山形市内)	○	△ルールが守られない恐れ	・整備後の自転車の遵守率: 約 30%[12h]、約 50%[ピーク時] (名古屋市内)	△	△ルールが守られない恐れ	
評価	◎	○	—	△	—	△	—	△	—	

#### (4) バス停部及び荷捌きスペース形状の比較

<凡例> 青文字: メリット、赤文字: デメリット

整備イメージ			バス停		バスペイ型		荷捌きスペース								
評価指標		対象	メリット・デメリット		評価	WS意見	メリット・デメリット		評価	WS意見	メリット・デメリット		評価	WS意見	
自転車道 (双方通行 又は一方通行)	安全性	バス乗降者	・バス乗降客は <b>安全に滞留</b> できる(自転車は原則自転車道を通行)	○	—		・歩道、自転車道(双方)の正規の幅員を確保する場合、2箇所のバス停(烏丸五条上り、烏丸六条下り)で車いすの利用を考慮した幅員が確保できない。さらに <b>バス乗降場最小幅員が1.0m</b> となる	△	双方向通行に必要な幅員確保のため、バス停が狭くなるのはやむを得ない			(評価の対象外)	—	—	
		自転車	・歩道上に滞留し、自転車道を横断してバスに乗降する必要があるため、自転車と <b>錯綜する恐れ</b> がある	△	—		・歩道、自転車道(一方通行)の正規の幅員を車いすの利用を考慮した確保する場合、1箇所のバス停(烏丸五条上り)で車いすの利用を考慮した幅員が確保できない。さらに <b>バス乗降場最小幅員が1.5m</b> となる	○	—			・自転車道の幅員を確保する場合、 <b>安全に通行</b> できる(なお、荷卸し等の横断時は待つことになる)	○	—	
		自動車	・バス乗降者は自転車道を横断してバスに乗降する必要があるため、バス乗降者と <b>錯綜する恐れ</b> がある。 ・自転車道の幅員は標準部と同じであり、 <b>安全に通行</b> できる	△	—		・自転車道の幅員を確保する場合、自転車は <b>安全に通行</b> できる(なお、乗降者の横断時は待つことになる)	○	—			・停車帯の中に <b>安全に停車</b> できる ・荷物を抱えた運転者は、荷卸し等のため <b>自転車道の横断</b> が必要	○	—	
	評価	バス乗降者	・現況と同じく、歩道上に滞留し、歩道からバスに乗降する	○	—		・交通島にて <b>安全に滞留</b> でき、交通島からバスに乗降する ・自転車専用通行帯の横断時は、自転車が来ないか注意が必要である	○	—	・バス乗降客は <b>安全に滞留</b> できる(自転車は原則自転車専用通行帯を通行) ・現況と同じく、歩道上に滞留し、歩道からバスに乗降する	○	—	(評価の対象外)	—	—
		自転車	・自転車専用通行帯を塞いでバスが停まるため、 <b>錯綜の恐れ</b> がある	△	—		・交通島の整備のため、自転車専用通行帯の幅員はやや狭くなるが、 <b>安全に通行</b> できる(なお、乗降者の横断時は待つことになる)	○	—	・バス停車時は、自転車専用通行帯上に一部かかるため、 <b>錯綜の恐れ</b> がある	△	—	・停車車両は、自転車専用通行帯をまたいで停車するため、停車時に <b>錯綜の恐れ</b> がある ・停車車両は、自転車専用通行帯上に一部かかるが、 <b>自転車の通行幅(1m以上)は確保</b> される	△	—
		自動車	・自転車専用通行帶上にバスが停まるため、 <b>後続車は車線を通行できる</b>	○	—		・バスは車線上の停車となり、 <b>後続車は待つことになる</b>	△	—	・バスは、バスペイに停まるため、 <b>後続車は車線を通行できる</b>	○	—	・停車帯の中に <b>安全に停車</b> できる ・停車時に、自転車と <b>錯綜の恐れ</b> がある	○	—
評価			△	双方通行: △ 一方通行: ○			○	○		○	—		—		