

対策推奨案 ～ 安全対策の方針 ～

自転車道(双方向通行)の課題と対策(案)

- 自転車道(双方向通行)の整備形態におけるデメリット(課題)について、安全対策の方針および今後の詳細設計時の配慮事項を検討。

箇所①: 単路部(標準部)

【課題】

- ・自転車同士のすれ違いが怖いという意見有
- ・縁石による自転車の転倒の恐れ

箇所③: 細街路交差点

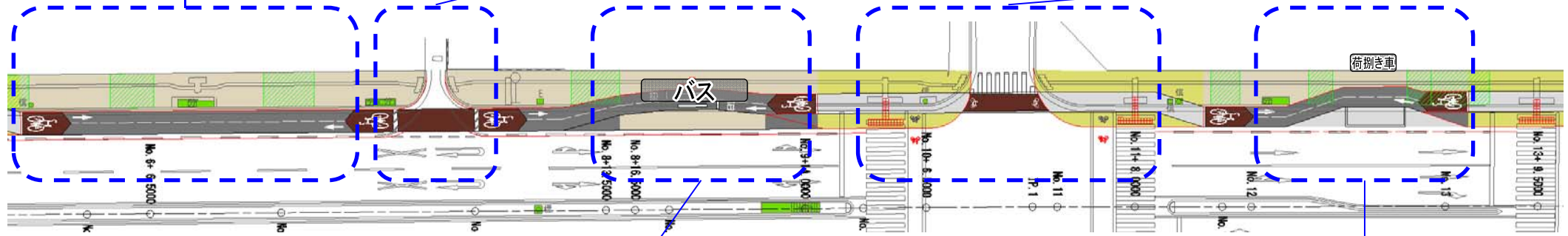
【課題】

- ・右左折時、自転車は双方向通行のため、自転車を認識しにくい状況

箇所②: 信号交差点

【課題】

- ・交差点付近は普通自転車歩道通行可の区間(自転車歩行者道)となり、横断歩道手前で滞留する歩行者と、自転車利用者の錯綜の恐れ



箇所④: バス停

【課題】

- ・烏丸五条バス停(上り)、烏丸六条バス停(下り)にて、歩道・自転車道・バス乗降場の必要な幅員の確保が困難
- ・路線バスが車線上に停車することによる後続車両への影響

箇所⑤: 荷捌きスペース

【課題】

- ・歩道・自転車道・荷捌きスペースの必要な幅員の確保が困難(2箇所)
- ・荷捌き利用者が荷捌きスペースから搬送する際、自転車道の横断が必要

【その他の課題】

- ・烏丸七条交差点の安全対策 (意見: 歩行者の滞留が特に多い)
- ・現況の歩道において、横断方向の傾斜(横断勾配)が厳しい箇所があり、車いす等が通行しにくい
- ・不明門通付近のゼブラゾーンの活用

① 単路部(標準部)

【課題】 ・自転車同士のすれ違いが怖いという意見有 ・縁石による自転車の転倒の恐れ

【対策(案)】

- 自転車道は、**有効幅員2.0mを確保**(困難な箇所では、縁石を含めて幅員2.0mを確保。)
- 可能な限り、歩道とのバランスを考慮しつつ自転車道の幅員2.0m以上を確保。
- 自転車は、走行時の左右の揺れの余裕幅を含め、幅1m/1台を標準としている。

■普通自転車の大きさ(出典:道路交通法施工規則)
第九条の二 法第六十三条の三の内閣府令で定める基準は、次の各号に掲げるとおりとする。
一 車体の大きさは、次に掲げる長さ及び幅を超えないこと。
イ 長さ 百九十センチメートル
ロ 幅 六十センチメートル

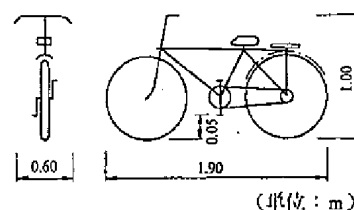


図 1-19 自転車の寸法

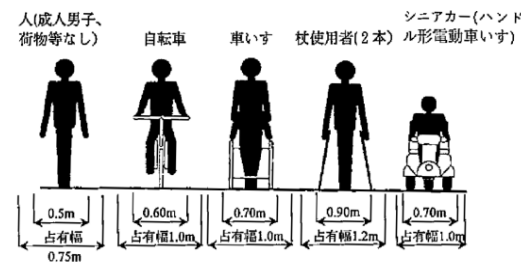
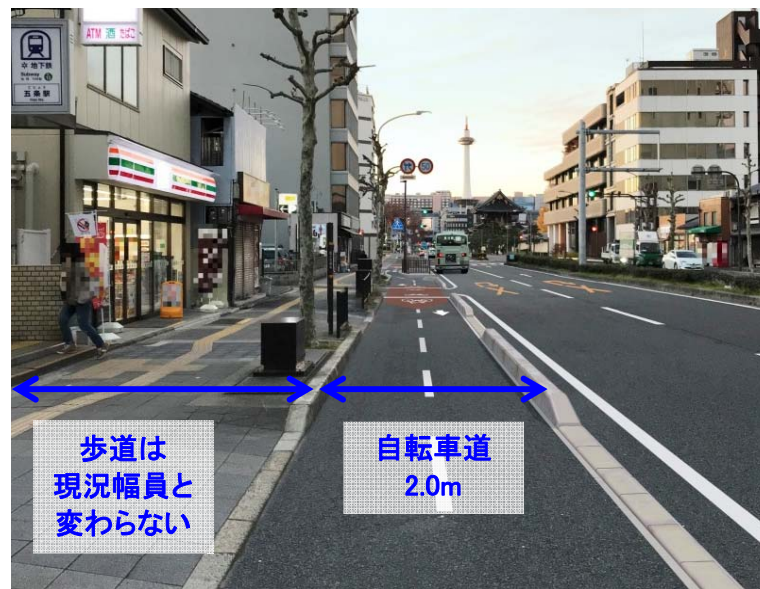


図 1-23 道路利用者の基本的な寸法

(出典)道路構造令の解説と運用(H27.6, 日本道路協会)

○歩道・自転車道・車道の間には、**視認しやすく、車両が入らないよう、縁石にて分離**。車両乗入れ部においては、**自転車の安全な歩道への乗入れを考慮した形状の縁石**(京都府自転車道等整備ガイドライン〈案〉※を参考)を設置。

・乗入部における横断イメージ
(高さの低い縁石)



整備後のイメージ

(出典)
※京都府自転車道等整備ガイドライン〈案〉(H29.3, 京都府道路交通環境安全推進連絡会議)

① 単路部(標準部)

現 況



整備後のイメージ



② 信号交差点付近

【課題】・交差点付近は普通自転車歩道通行可の区間(自転車歩行者道)となり、横断歩道手前で滞留する歩行者と、自転車利用者の錯綜の恐れ

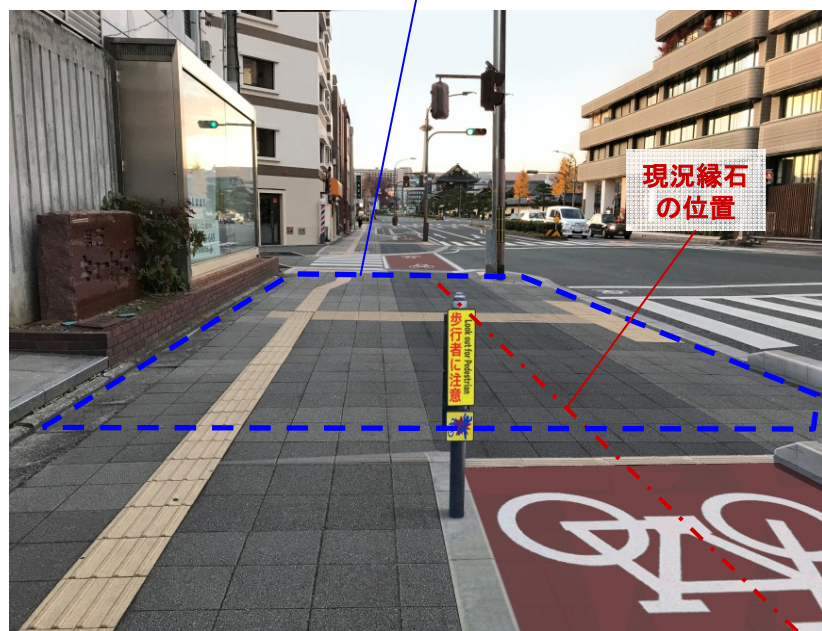
【対策(案)】

○信号交差点付近において、現況の停車帯を自転車歩行者道とし、歩行者と自転車の通行空間としては、現況よりも広い幅員とする。

○自転車利用者に、自転車歩行者道での歩行者と自転車の錯綜防止のため、自転車通行位置の明示及び注意喚起のサインを設置。

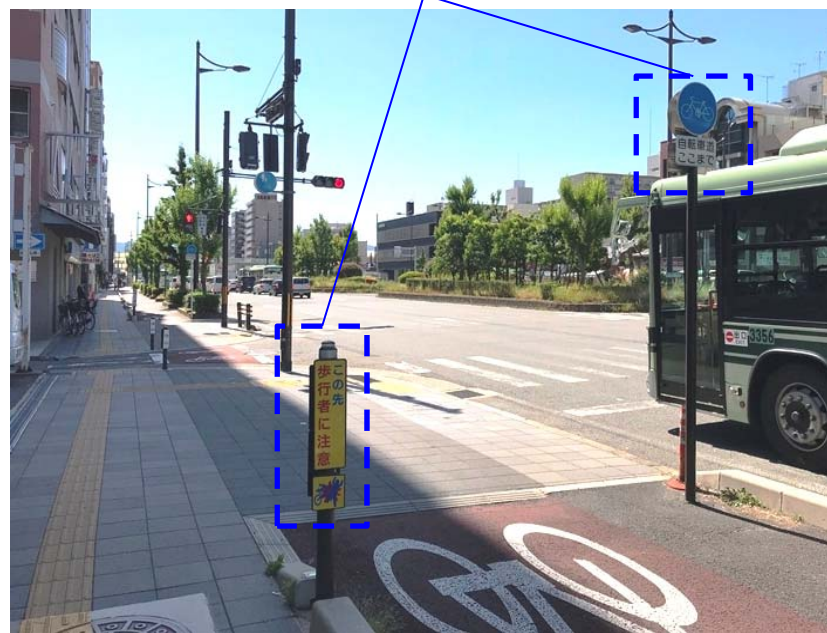
詳細設計時の検討事項：自転車通行位置明示の配置、自転車利用者への注意喚起サインの配置

・自転車歩行者道として、現況よりも広い空間の整備とともに、歩行者と自転車の錯綜を防止するため、自転車通行位置明示の設置



整備後のイメージ

・自転車道出口にて、法定標識の他、注意喚起のサインの設置



五条通の例

② 信号交差点付近

現 況



整備後のイメージ



③ 細街路交差点

【課題】

・自動車は右左折する際、自転車は双方向通行のため、自転車を認識しにくい状況

【対策(案)】

○自動車に、自転車との錯綜を防ぐための注意喚起として、自転車の通行位置の着色を実施。

○自転車利用者に、出会い頭・左折巻き込みの事故防止や速度低減の注意喚起として、サイン・路面表示の設置。

詳細設計時の検討事項：自転車利用者への注意喚起サイン・路面表示の配置



五条通の例

・自転車の通行位置の着色により、自動車からの視認性を高め、錯綜を防止



注意喚起のサイン(案)

③ 細街路交差点

現 況



整備後のイメージ



※サインの設置位置は、今後変更となる可能性があります。

④ バス停

【課題】

・烏丸五条バス停(上り)、烏丸六条バス停(下り)にて、歩道・自転車道・バス乗降場の必要な幅員の確保が困難

【対策(案)】

○バス停留所を設置する箇所で正規の幅員を確保できない場合は下記の幅員まで縮小するものとする。

歩道 : 車いすの通行を考慮した幅員として有効幅員1.5mまで縮小するものとする。

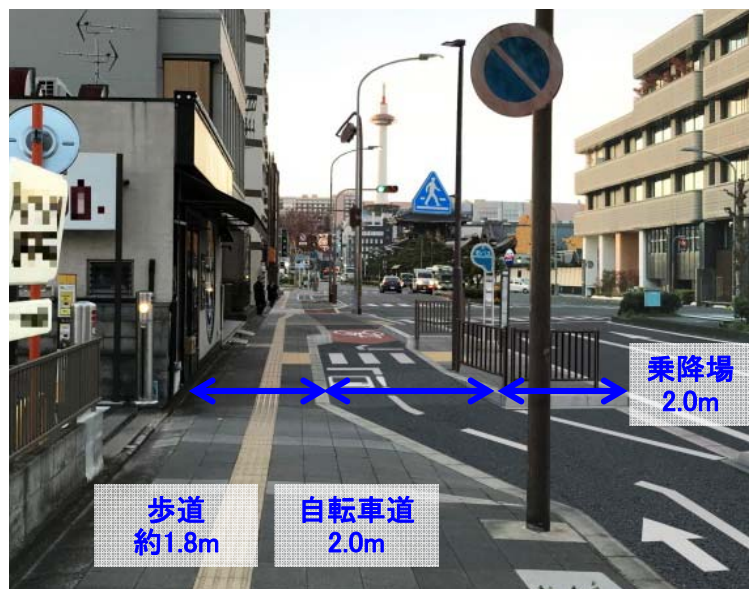
自転車道 : 歩道の有効幅員を1.5mにしても自転車道の幅員(2.0m)を確保できない場合は、自転車道を有効幅員1.5mまで縮小するものとする。

バス乗降場 : 利用者の乗降やバス待ちのため幅員2.0m。

○自転車道の有効幅員を部分的に1.5mとする箇所では、自転車の速度低減を促すため、注意喚起のサインを設置。

詳細設計時の検討事項 :

- ・歩行者・自転車利用者の錯綜を防ぐための注意喚起サインの配置
- ・自転車幅員が狭い箇所における、中央の破線の必要性の検討



整備後のイメージ



注意喚起のサイン(案)

④ バス停

【課題】

- ・路線バスが車線上に停車することによる後続車両への影響

【検証結果（第4回協議会資料の再掲）】

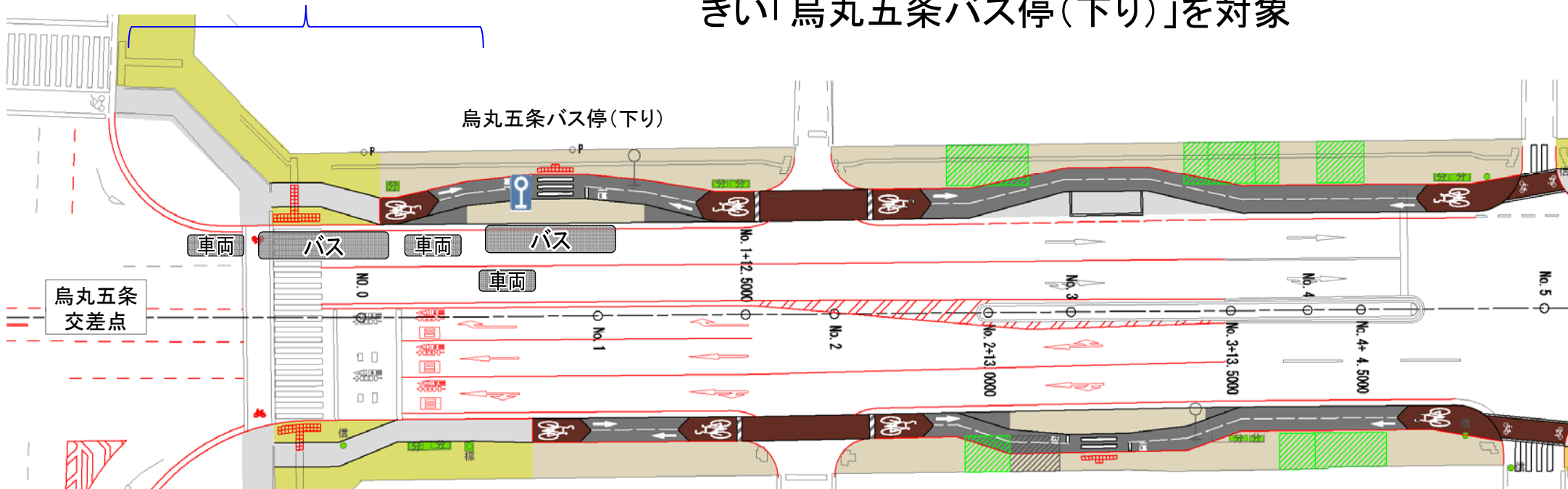
- ・路線バスが車線上に停車する形状では、バス停車が連なる時に、交差点内まで滞留が生じるが、滞留が青信号の間に解消できる状況。そのため、車線上のバス停車は、周辺交通に対する影響は少ないと考えられる。

【検証】

- ・路線バス停車中の後続車両による烏丸五条交差点の交通への影響

【検証箇所】

- ・路線バス便数が多く、かつ主要な交差点（烏丸五条交差点）の流出方向にあり、交通への影響が大きい「烏丸五条バス停（下り）」を対象



④ バス停

現 況



整備後のイメージ



⑤ 荷捌きスペース

【課題】

- ・歩道・自転車道・荷捌きスペースの必要な幅員の確保が困難(2箇所)
- ・荷捌き利用者が荷捌きスペースから搬送する際、自転車道の横断が必要

【対策(案)】

○荷捌きスペースを設置する箇所で正規の幅員を確保できない場合は下記の幅員まで縮小するものとする。

歩道 : 車いすの通行を考慮した幅員として有効幅員1.5mまで縮小するものとする。

自転車道 : 歩道の有効幅員を1.5mにしても自転車道の幅員(2.0m)を確保できない場合は、自転車道を有効幅員1.5mまで縮小するものとする。
※荷捌きスペースの確保ために自転車道の幅員を縮小する箇所はなし。

荷捌きスペース : 現況の停車帯と同じ幅であり、貨物車が駐停車可能な幅として2.5m確保するものとする。

○現況停車帯と同じ幅員として、荷捌きスペース幅2.5mを設定。
駐停車箇所を示す路面標示にて、車道へのはみ出し防止を注意喚起する。

○荷捌きスペースの位置や利用ルールを周知するための標識や看板等を設置する。

詳細設計時の検討事項：
荷捌きスペースの位置や利用ルールの周知標識・
看板等の配置



整備後のイメージ

※標識の表示内容については公安委員会と調整中であり、今後変更となる可能性があります。

⑤ 荷捌きスペース

現 況



整備後のイメージ



※標識の表示内容については公安委員会と調整中であり、
今後変更となる可能性があります。

⑥ その他課題と対策(案)

【課題】 烏丸七条交差点の安全対策

【対策(案):西側】

- 交差点付近の自転車歩行者道を、現況よりも広い空間とし、歩行者が通行および滞留しやすくする。
- ただし、地下鉄出入口の烏丸通側は、車道の幅員確保のため、自転車歩行者道を十分に広げることができない。従って、自転車が、地下鉄出入口付近を通行および滞留する歩行者との錯綜を避けるための進路変更が可能となるよう、市道との交差点手前から自転車歩行者道を設ける。
- 自転車利用者に、歩行者との錯綜防止のため、自転車から降りて押し歩きを促す注意喚起サインを設置する。

【対策(案):東側】

- 「②信号交差点付近」の対策(案)と同じく、自転車歩行者道を設けるとともに、歩行者と自転車の錯綜防止のため、自転車通行位置の明示及び注意喚起のサインを設置する。

詳細設計時の
検討事項:
自転車利用者
に押し歩きを促
す注意喚起サ
インの配置



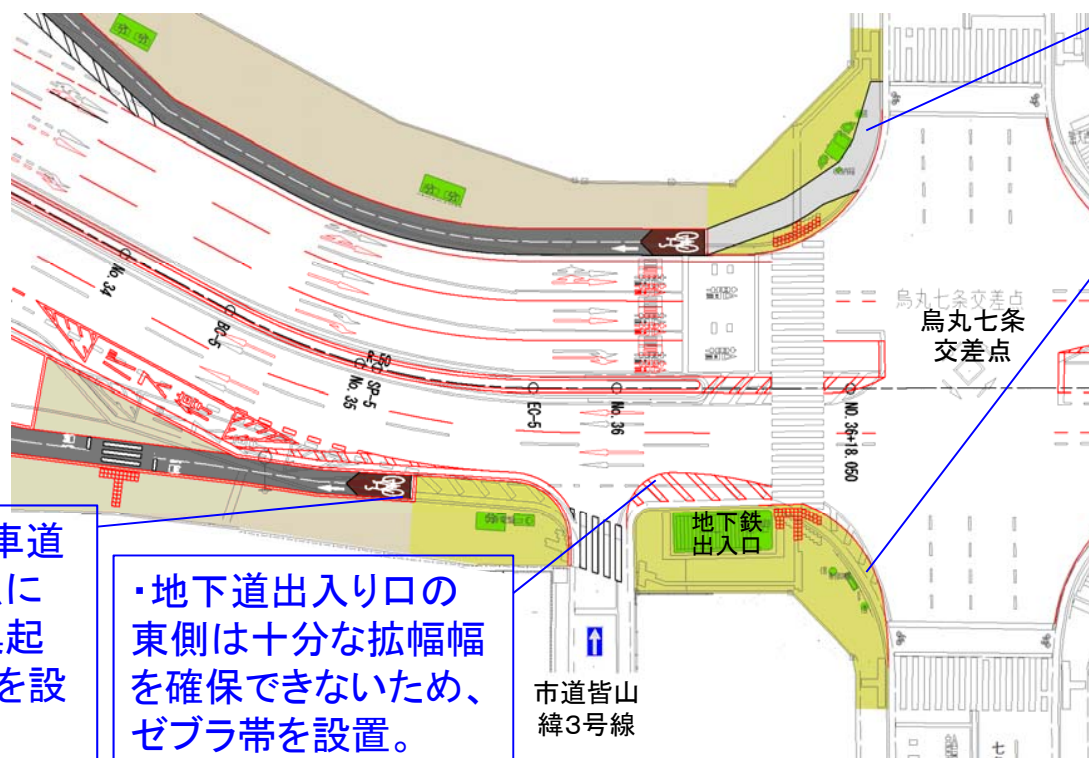
注意喚起のサイン(案)

【凡例】

- 自転車道
- 歩道又はバス乗降場
- 自転車歩行者道
- 自転車歩行者道内の自転車通行位置
- 移設が困難と考えられる支障物件

・自転車道
の終点に
注意喚起
サインを設
置。

・地下道出入口の
東側は十分な拡幅
を確保できないため、
ゼブラ帯を設置。



・自転車通行
位置の明示

・自転車歩行
者道の拡幅

⑥ その他課題と対策(案)

【課題】

・現況の歩道において、横断方向の傾斜(横断勾配)が厳しい箇所があり、車いす等が通行しにくい

【対策(案)】

○横断勾配について、基準(道路移動等円滑化基準)に基づき、歩行者や車いす等の安全で円滑な通行に配慮して検討する。

詳細設計時の検討事項：基準に基づく横断勾配の設定



横断勾配の厳しい箇所の例(ホテルカンラ前)

【課題】 不明門通付近のゼブラゾーンの活用

【対策(案)】

○自転車の円滑な移動のため、前後の自転車道と滑らかに結ぶ線形にて自転車道を設置。

○なお、横断歩道と自転車横断帯は、並行して設置可能な配置とする。

詳細設計時の検討事項：
歩道空間の活用検討

