

第2回 国道24号 烏丸通
歩行者・自転車通行安全協議会

整備方針及び想定する整備形態(素案)

平成30年7月

国土交通省 近畿地方整備局 京都国道事務所

■ 目次

1. 第2回協議会の位置付け及び今後のスケジュール
2. 烏丸通の交通安全の問題を踏まえた検討方針
3. 歩行者・自転車利用者の通行空間の分離(明示)の考え方
4. 歩行者・自転車通行空間の整備形態(素案)の決定にあたって
5. バス停部における乗降者と自転車利用者の分離の考え方
6. 荷捌き車両等と自転車通行空間との共存の考え方

■道路利用者の意見及び整備効果

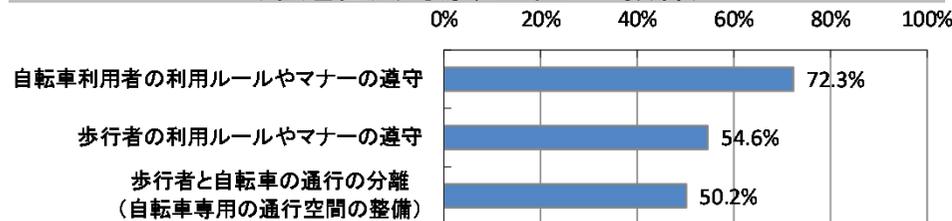
第1回歩行者・自転車意識向上会議(WS)でのご意見(抜粋)

- ・自動車・自転車・歩行者の交通ルール遵守のための、啓発・指導・取締り方法の改善
- ・自転車通行空間の既整備区間では、安全性の改善が見られるが、交通ルールの不遵守も見られる
- ・幹線道路の自転車通行空間が、統一した整備形態になると分かりやすいが、異なるとややこしい
- ・東本願寺前(京都市管理区間)との歩行者・自転車の連携した自転車通行空間の整備を行ってほしい
- ・路上駐停車が多い区間であることを踏まえて自転車通行空間の整備を行ってほしい
- ・訪日外国人が多い地域であることを踏まえて自転車通行空間の整備を行ってほしい

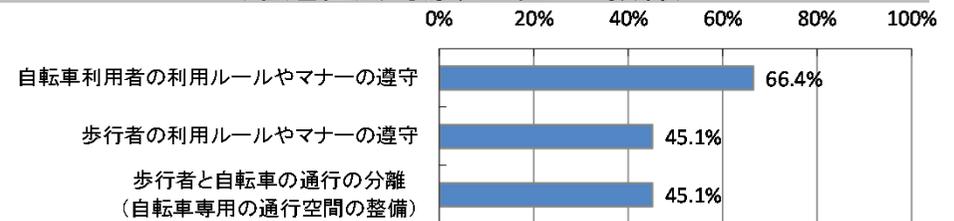
利用者アンケート調査結果(抜粋)

- ・歩行者及び自転車利用者の半数以上が「危険を感じたことがある」と回答している
- ・徒歩通行時に危険と感じた行為: 「自転車が歩道内を通行」、「自転車のすれ違いや追い越し」、「歩行者のマナー」、「自転車のマナー」の回答が多い
- ・自転車通行時に危険と感じた行為: 「駐停車車両をよける時」、「車に追い越される時」、「停車バスをよける時」、「バス待ち客・バス乗降者とのすれ違い」、「歩行者のマナー」、「自転車のマナー」の回答が多い
- ・安全に通行するために重要なこと: 「自転車利用者のルールやマナー遵守」、「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」の回答が多い

『徒歩』で安全に通行するためには、重要だと思うこと
(沿道住民対象, 上位3つ抜粋)



『自転車』で安全に通行するためには、重要だと思うこと
(沿道住民対象, 上位3つ抜粋)



既整備区間の整備効果(抜粋)

- ・五条通の自転車道既整備区間では、歩行者・自転車利用者の遵守率が向上(9割以上の遵守率)

2. 烏丸通の交通安全の問題を踏まえた検討方針

凡例：「黒文字」第1回協議会資料の再掲、「青文字」道路利用者意見を踏まえた追記

国道24号烏丸通の歩行者・自転車利用者の交通安全の問題

- ・歩行者や自転車利用者、バス乗降客の接触・錯綜の恐れ
- ・路上駐停車により、自転車利用者と自動車の接触・錯綜の恐れ
- ・交差点(幹線道路交差点、細街路との交差点)における、自動車・歩行者・自転車の接触・錯綜の恐れ
- ・交差点の付加車線のため、車道における自転車の通行スペースが狭い
- ・歩行者や自転車利用者、自動車の交通ルールやマナーの不遵守



●歩行者および自転車利用者の安全性の向上

【ハード整備】

- ・歩行者・自転車利用者の通行空間の分離(明示)
- ・バス停部における、乗降者と自転車利用者の分離
- ・荷捌き車両等と自転車通行空間との共存



【ソフト整備】

- ・歩行者・自転車・自動車の安全で正しい交通ルールの遵守

2. 烏丸通の交通安全の問題を踏まえた検討方針

【歩行者・自転車利用者の通行空間の分離(明示)の考え方】

- 烏丸通は、一連の道路として、国・京都市の連携により、歩行者・自転車利用者の安心・安全に寄与する通行環境整備を進める必要がある。
 - 道路利用者が分かりやすい整備形態(=交通ルールを守りやすい環境)
 - 自転車動線の連続性の確保

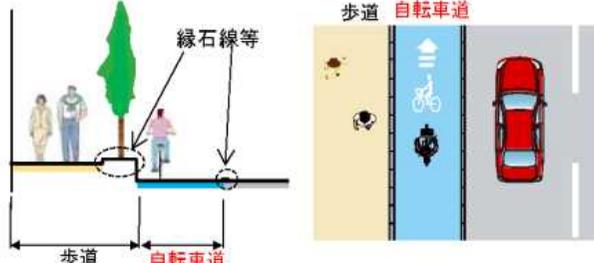
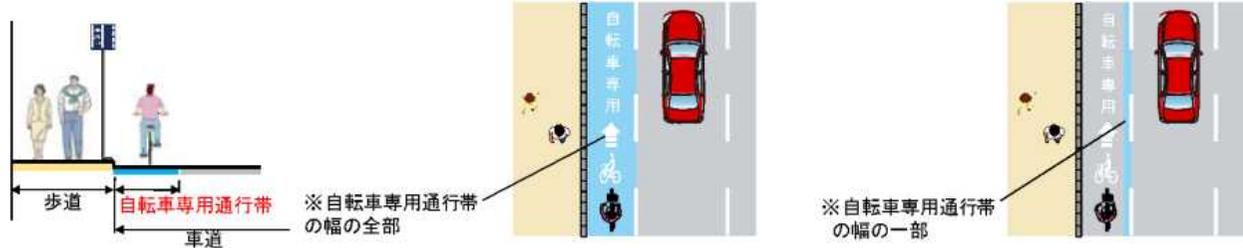


- 烏丸通の国管理区間及び京都市管理区間にて、可能な限り、整備形態としても連続することが望ましい。
- 道路構造、交通状況、沿道状況等が異なるなど、同じ整備形態が困難な場合にあっても、自転車動線の連続性を確保し、道路状況ごとの特性を踏まえた整備形態とする。

3. 歩行者・自転車利用者の通行空間の分離(明示)の考え方

《安全で快適な自転車利用創出ガイドライン(国土交通省・警察庁)》

- 「安全で快適な自転車利用創出ガイドライン」では、「歩行者・自転車利用者の安全性・快適性の向上の観点から、交通状況や道路状況を踏まえて、以下の3つのいずれかの自転車通行空間の整備形態を選定する」としている。

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	 <p>緑石線等</p> <p>歩道 自転車道</p>
自転車専用通行帯	 <p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>[路肩・停車帯内の対策]</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>歩道 車道</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p> <p>歩道 車道</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>路側帯 車道</p>



自転車道

縁石等により自転車専用の通行空間を確保。



自転車専用通行帯(新町通)

カラー舗装等により自転車専用の通行空間を確保。



車道混在(丸太町通)

路面標示により自転車の通行位置を明示。自動車への注意喚起を図る。

3. 歩行者・自転車利用者の通行空間の分離(明示)の考え方

《幅員の考え方》

- 「安全で快適な自転車利用創出ガイドライン」における幅員の規定として、「自転車道:幅員2.0m以上」、「自転車専用通行帯:幅員1.5m以上」、「車道混在:幅員1.0m以上」を満たす必要がある。
- 「道路構造令」における歩道幅員の規定として、「歩道:幅員2m以上」を満たす必要がある。

■ 自転車道(一方通行)

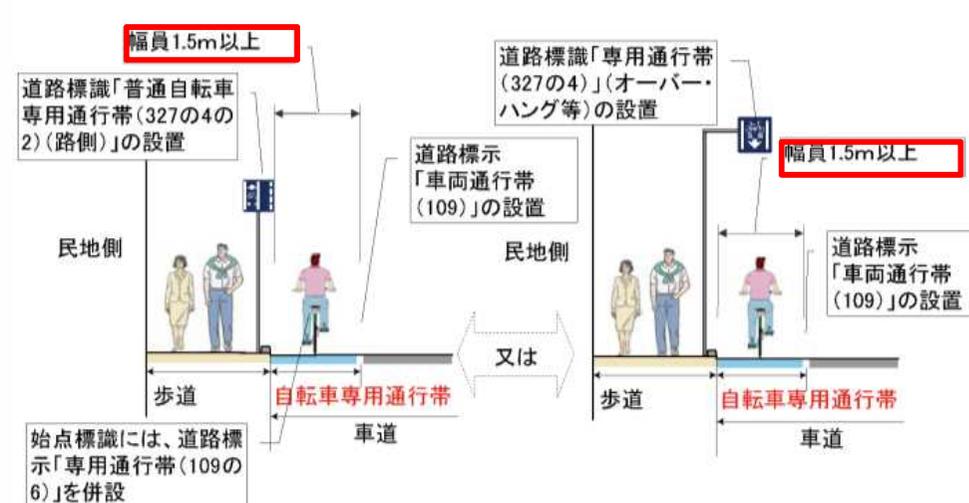
【一方通行の場合】



■ 自転車専用通行帯の例

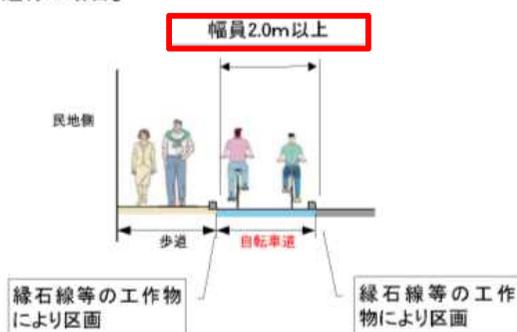
○路側標識を設置する場合

○架空標識を設置する場合



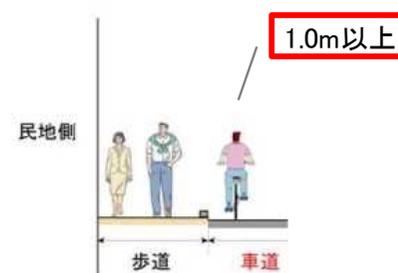
■ 自転車道(双方向)

【双方向通行の場合】



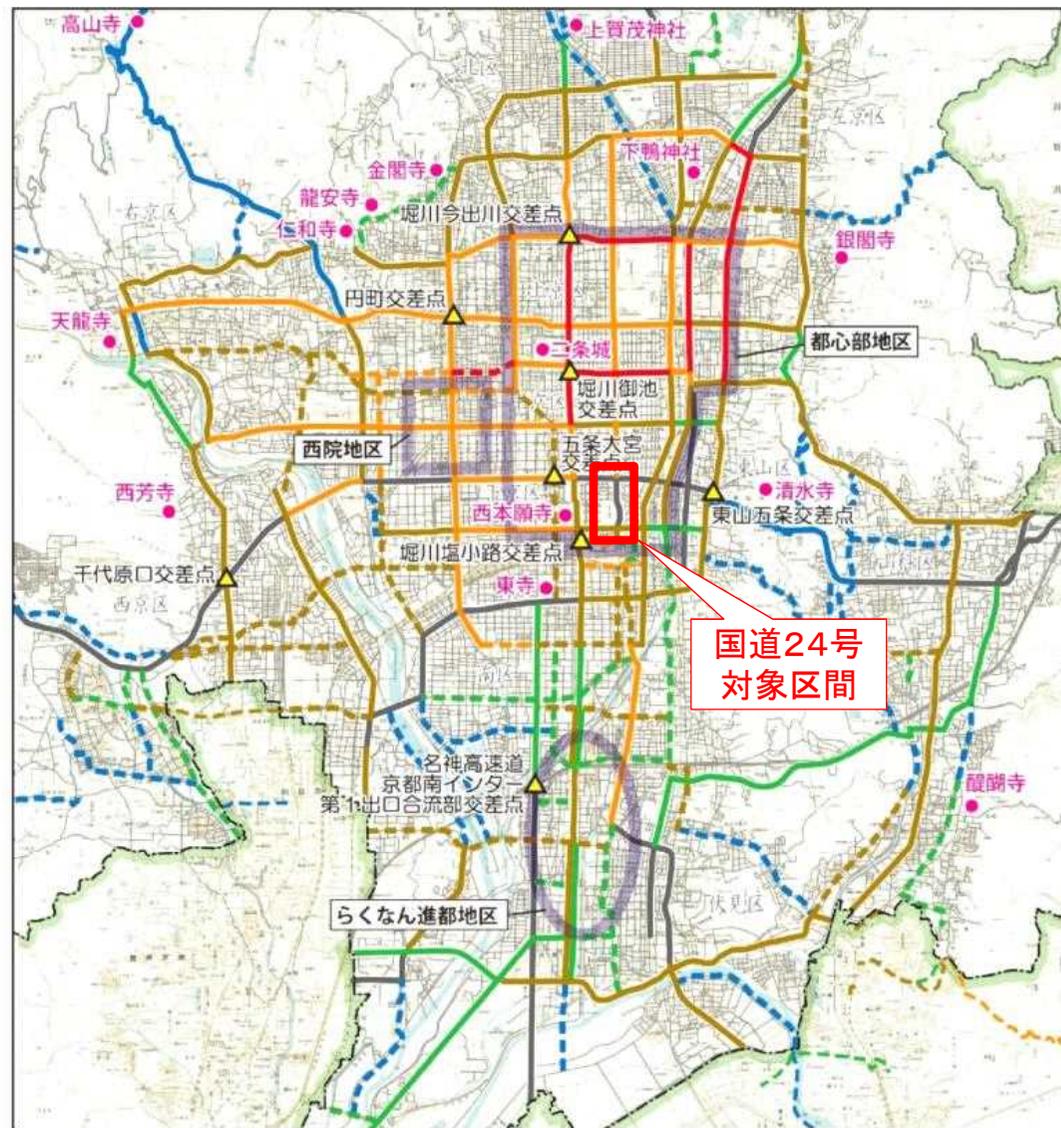
■ 車道混在

【歩道のある道路】



参考：京都市自転車走行環境整備ガイドライン(H28.10)

- 「京都市自転車走行環境整備ガイドライン」においては、対象区間を含む「烏丸通の塩小路通～今出川通の間」を、自転車走行環境整備『重点地区』の位置付けとしている。



4. 歩行者・自転車通行空間の整備形態(素案)の決定にあたって

【ハード整備】

●歩行者および自転車利用者の安全性の向上

- ・歩行者・自転車利用者の通行空間の分離(明示)
- ・バス停部における、乗降者と自転車利用者の分離
- ・荷捌き車両等と自転車通行空間との共存

【ソフト整備】

●道路利用者の安全意識の向上

- ・歩行者・自転車・自動車の安全で正しい交通ルールの遵守



歩行者・自転車通行空間の整備形態(素案)の決定にあたっては、
自転車通行空間の整備形態毎に、

- バス停部における乗降者と自転車利用者の分離
- 荷捌き車両等と自転車通行空間との共存

の実施方法が異なるため、これらも併せて考えていく必要がある。

5. バス停部における乗降者と自転車利用者の分離の考え方

- 「安全で快適な自転車利用創出ガイドライン」では、『自転車とバス乗降客との交錯や、自転車が停車中のバスを追い越すことによる事故の危険性があることに留意するもの』としている。
- また、バス交通が多くない路線では「ストレート型」、バス交通が多く道路空間に余裕がある路線では、「交通島(島型、テラス型)」または「バスベイ型」を例示している。

■ 自転車道の例

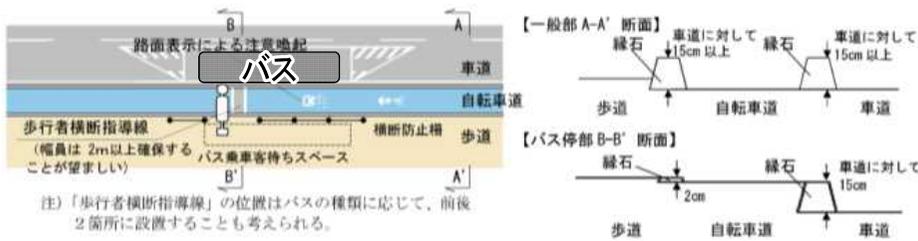


図 II-13 自転車道にバス停留所を設置する例
(バス交通が多くない路線)



図 II-14 車道と自転車道との間に交通島のバス停留所を設ける例 (島型)
(バス交通が多く道路空間に余裕がある路線)

※一方通行の自転車道とする場合には、道路交通法第 63 条の 3 により、道路の両側に自転車道を整備することが必要となる。

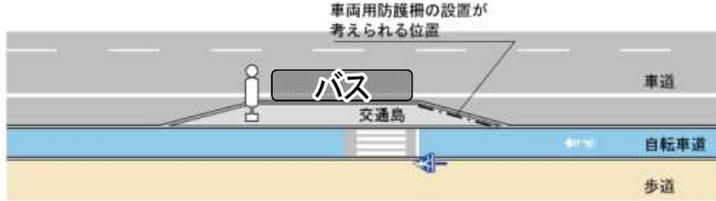


図 II-15 車道と自転車道との間に交通島のバス停留所を設ける例 (テラス型)
(バス交通が多く道路空間に余裕がある路線)

※一方通行の自転車道とする場合には、道路交通法第 63 条の 3 により、道路の両側に自転車道を整備することが必要となる。

■ 自転車専用通行帯の例



図 II-17 ストレート型バス停を設置する例
(バス交通が多くない路線)

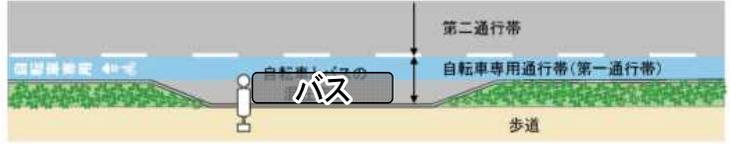


図 II-18 バスベイ型バス停を設置する例
(バス交通が多く道路空間に余裕がある路線)



図 II-19 交通島を設置する例
(バス交通が多く道路空間に余裕がある路線)

参考：バス停の現況

- 対象区間には、計6箇所のバス停がある。烏丸五条バス停および烏丸六条バス停では、バスは停車帯上に停まり、烏丸七条バス停では、バスベイにて停車する。

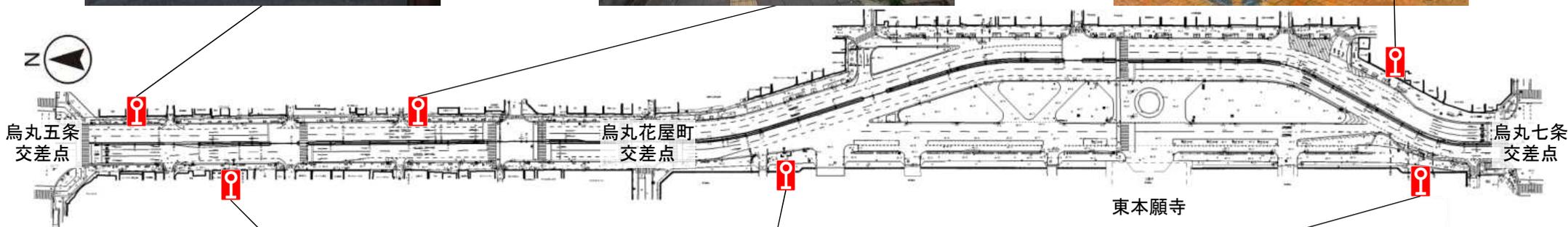
【下り】 烏丸五条バス停
・ストレート型(停車帯利用)



【下り】 烏丸六条バス停
・ストレート型(停車帯利用)



【下り】 烏丸七条バス停
・バスベイ型



【上り】 烏丸五条バス停
・ストレート型(停車帯利用)



【上り】 烏丸六条バス停
・ストレート型(停車帯利用)



【上り】 烏丸七条バス停
・バスベイ型



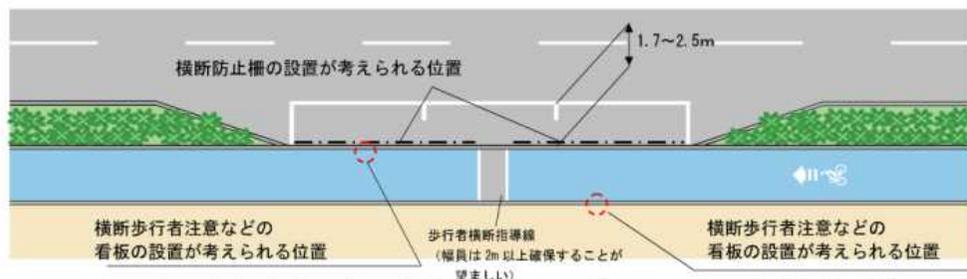
6. 荷捌き車両等と自転車通行空間との共存の考え方

- 「安全で快適な自転車利用創出ガイドライン」では、荷捌き車両等のための形状の例示は無い。似た形状として、ガイドラインに提示するパーキングメーターの形状を参考とする。
- 対象区間の整備形態を、「自転車道」とする場合は『荷捌きスペースを車道側に設置する形状』、「自転車専用通行帯」とする場合は『荷捌きスペースを歩道側に設置する形状』の整備を検討したい。

■ 自転車道の例

(2) 自転車道

- ・ パーキング・メーター等が必要な区間の自転車道は、歩道側に設置するものとする。
- ・ パーキング・メーターを利用する自動車利用者が自転車道を横断することがあるため、区画線「歩行者横断指導線（104）」の設置や看板又は路面表示等により自転車に対して人の横断があることを注意喚起することが望ましい。さらに、横断防止柵により横断する位置を集約することも考えられる。

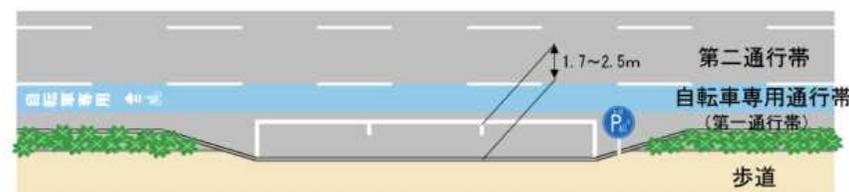


図Ⅱ-26 自転車道のある道路にパーキング・メーターを設置する例

■ 自転車専用通行帯の例

(3) 自転車専用通行帯

- ・ パーキング・メーター等が必要な区間の自転車専用通行帯は、自転車と自動車の双方の安全性を向上させるため、駐車スペースの車道側に設置するものとする。
- ・ 駐車スペースと自転車専用通行帯との間は、駐車車両のドアの開閉時の接触を避けるため、余裕幅を確保することが望ましい。また、必要に応じ、パーキング・メーターの手前に看板や路面表示を設置し、駐車車両のドアの開閉に対する注意喚起を行うことが考えられる。

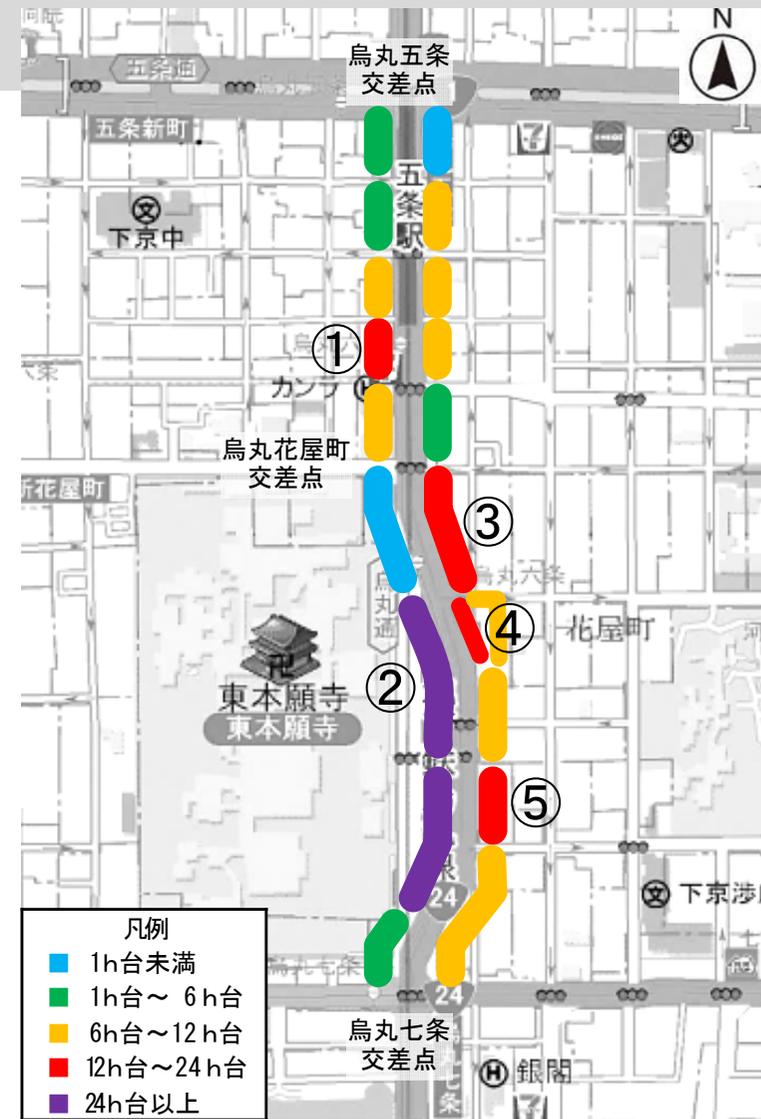
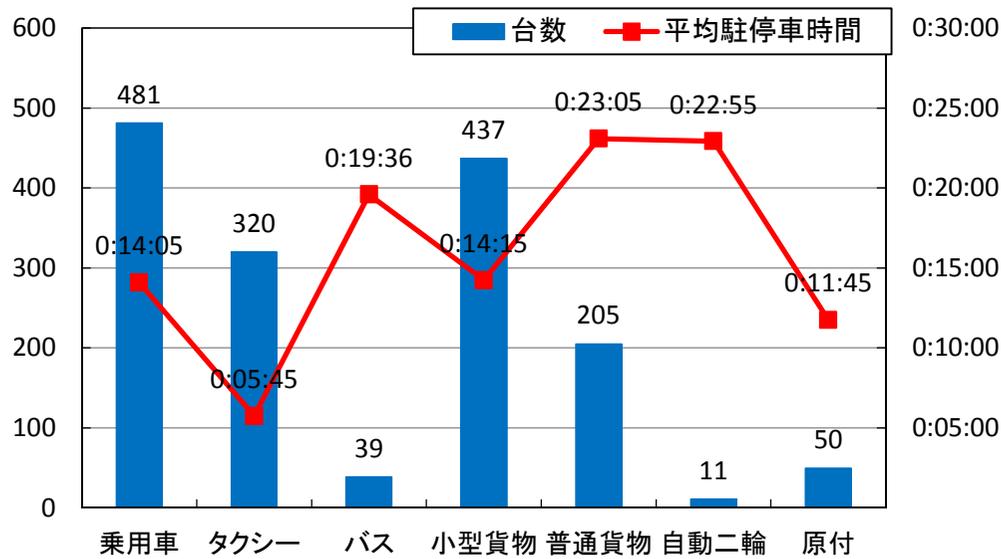


図Ⅱ-27 自転車専用通行帯のある道路にパーキング・メーターを設置する例

(出典)安全で快適な自転車利用創出ガイドライン

参考：路上駐停車の現況

- H29年7月の調査では、特に、「烏丸花屋町交差点以南（上り・下り）」および「烏丸六条交差点北側（上り）」において、路上駐停車が多い。
- 車種別にみると、乗用車、小型貨物、タクシーの台数が多い。



路上駐停車延べ時間(h台)(調査日：H29.7.6(木),12h調査)



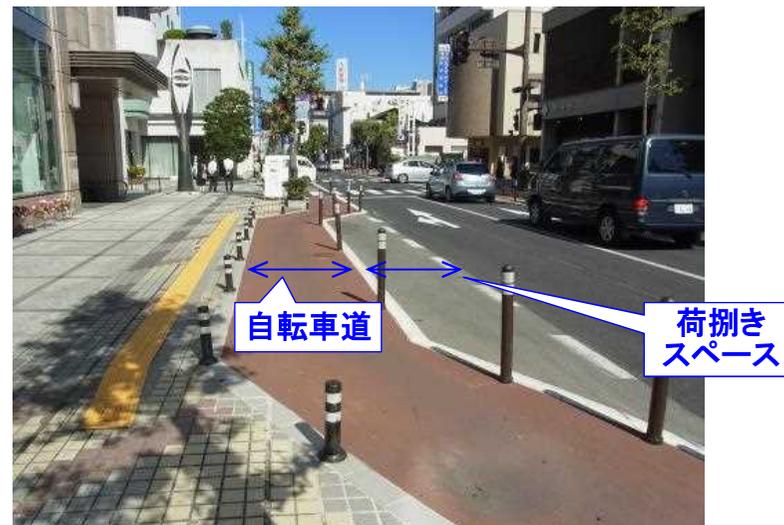
参考：バス停・荷捌きスペースの設置事例

■バス停の例



自転車道における交通島型の設置例(五条通)

■荷捌き等スペースの例



自転車道における設置例(国道112号山形市内)



自転車専用通行帯におけるバスベイ型の設置例
(国道19号名古屋市内)



自転車専用通行帯における設置例
(新町通)