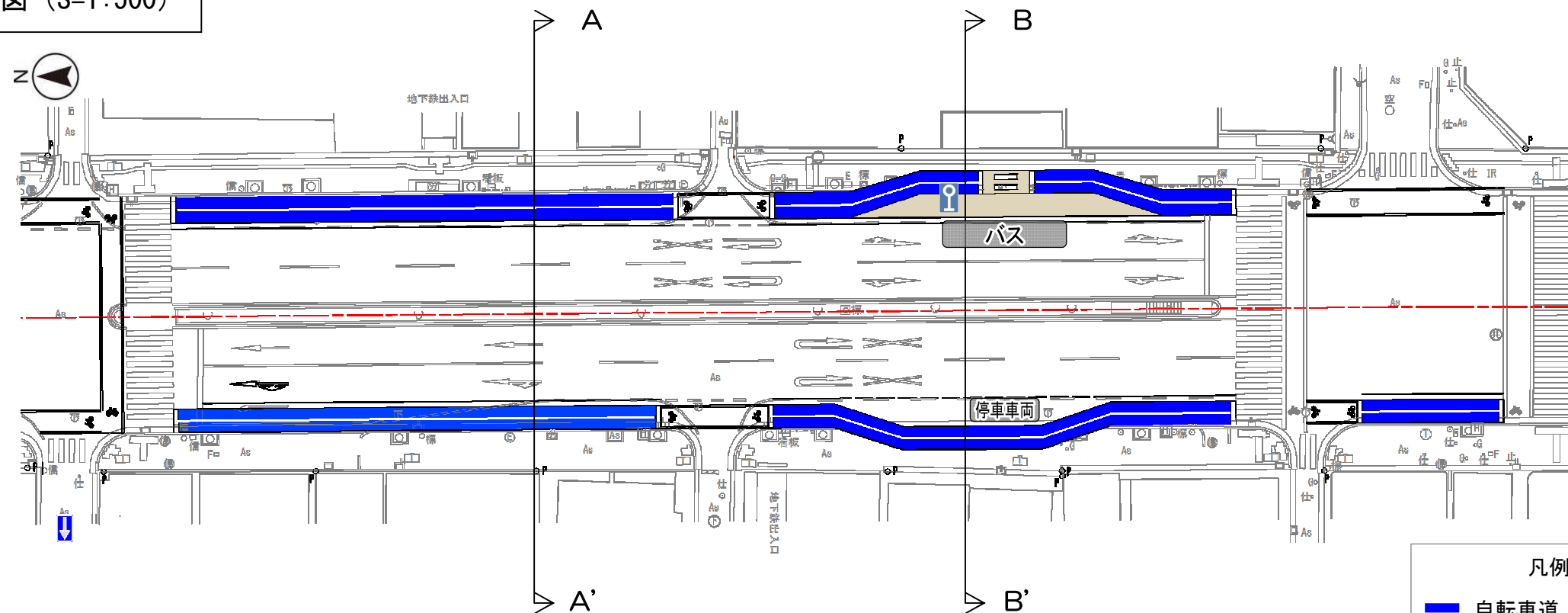
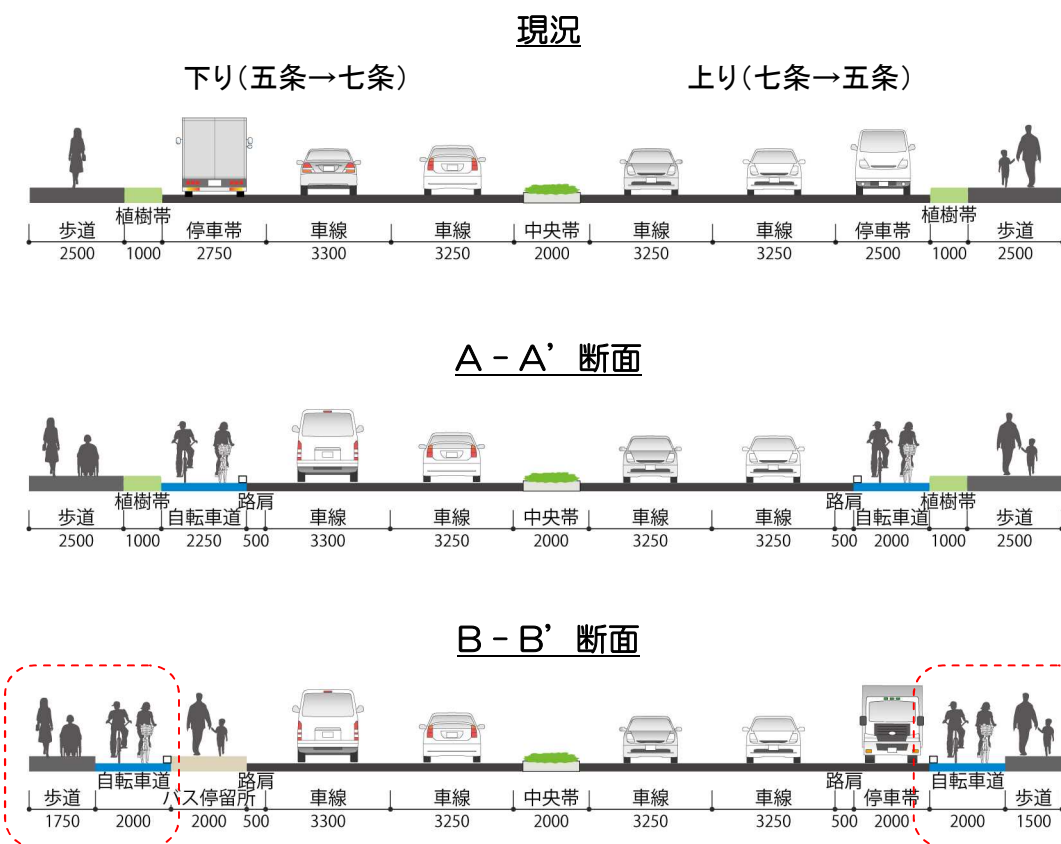


案 1 : 自転車道 (双方向)

■ 平面図 (S=1:500)



■ 横断図 (S=1:200)



凡例

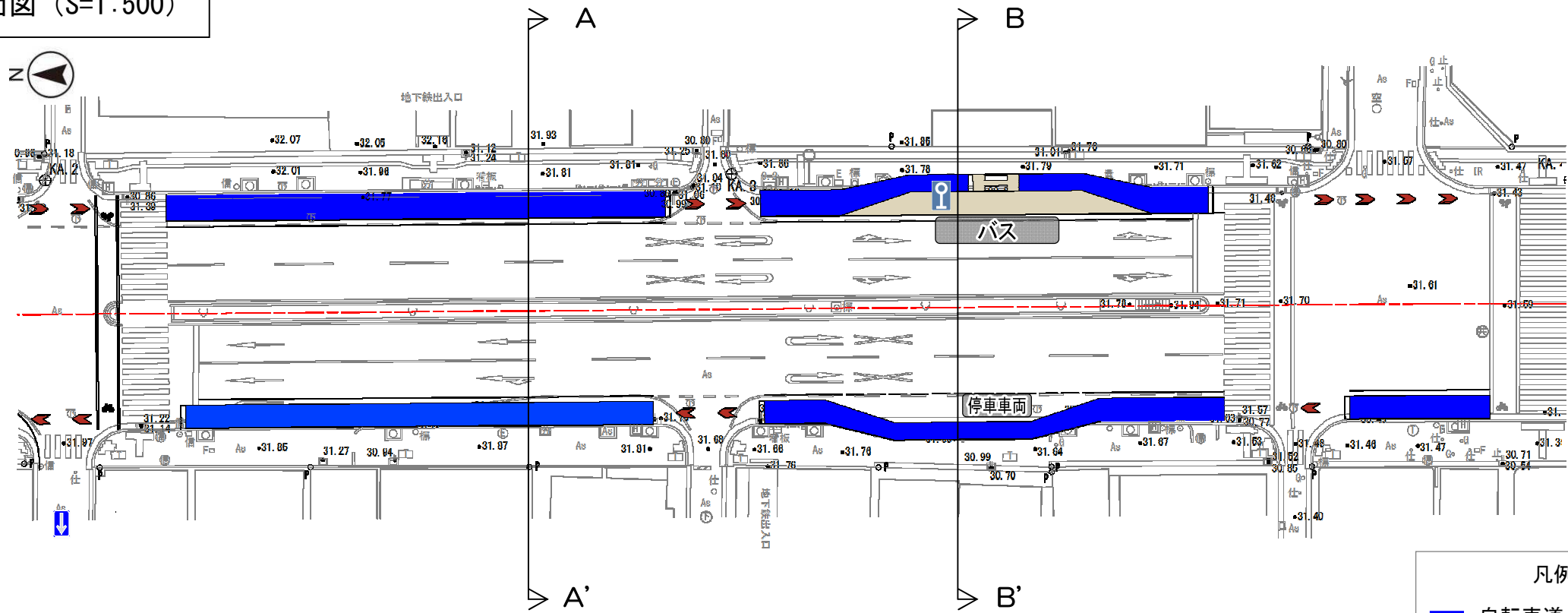
- 自転車道
- 自転車専用通行帯
- 📍 バス停箇所

※図面上の色が実際の塗装の色を表すわけではない

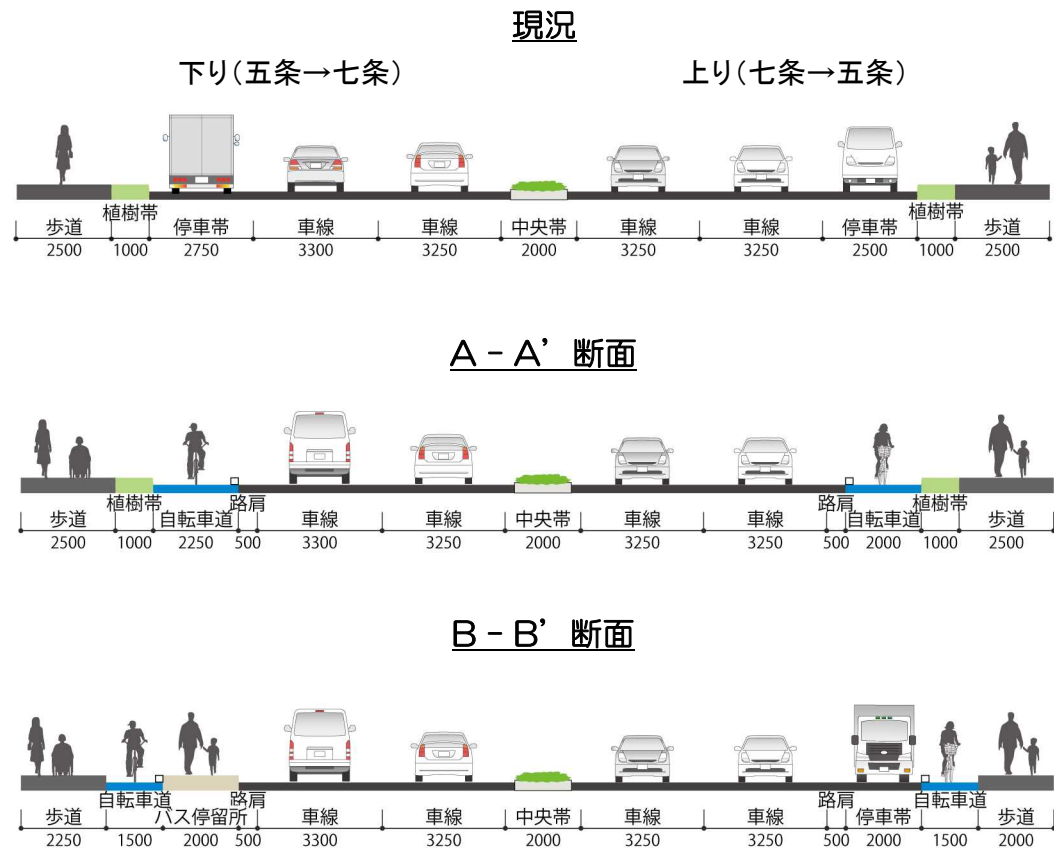
- ・自転車道(双方向)の必要な幅員 2m確保すると、必要な歩道幅員(2m以上)を確保することができない
- ・歩道幅員 2m 確保すると、自転車道幅員は 2m 以下となり、安全にすれ違うことができない

案2：自転車道（一方通行）

■平面図（S=1:500）



■横断図（S=1:200）



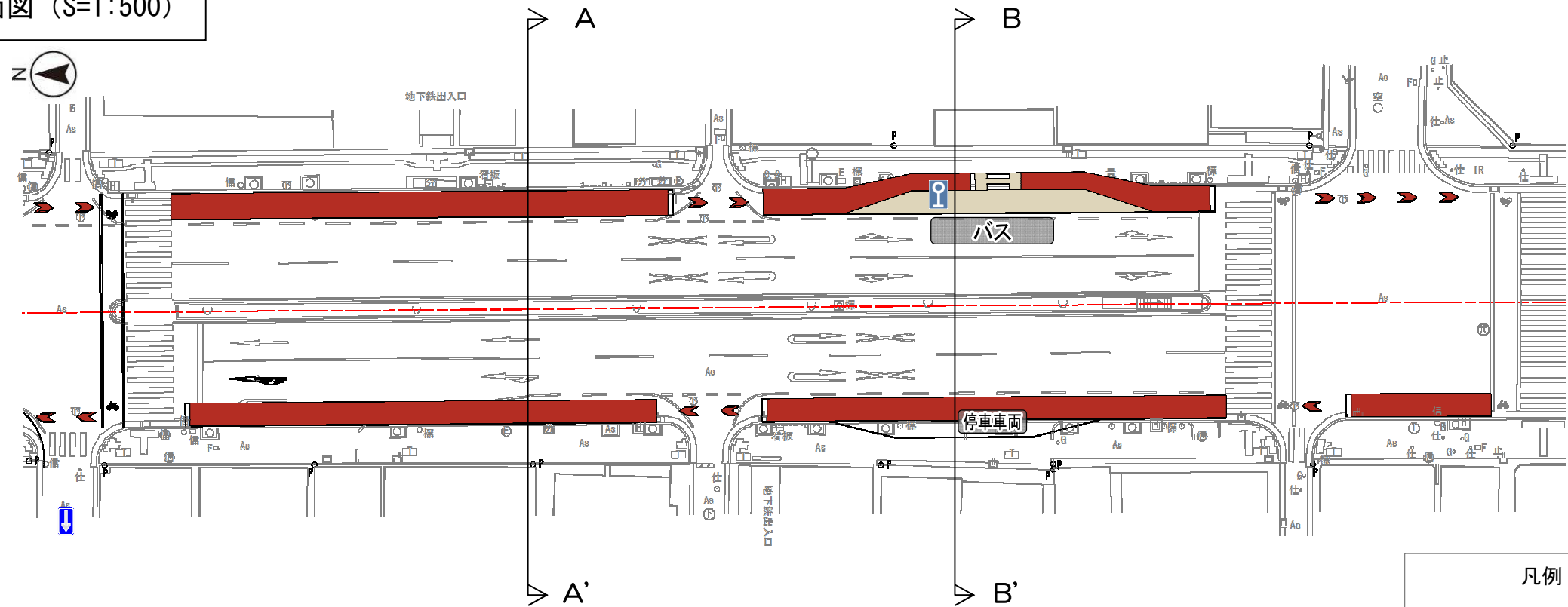
凡例

- 自転車道
- 自転車専用通行帯
- バス停箇所

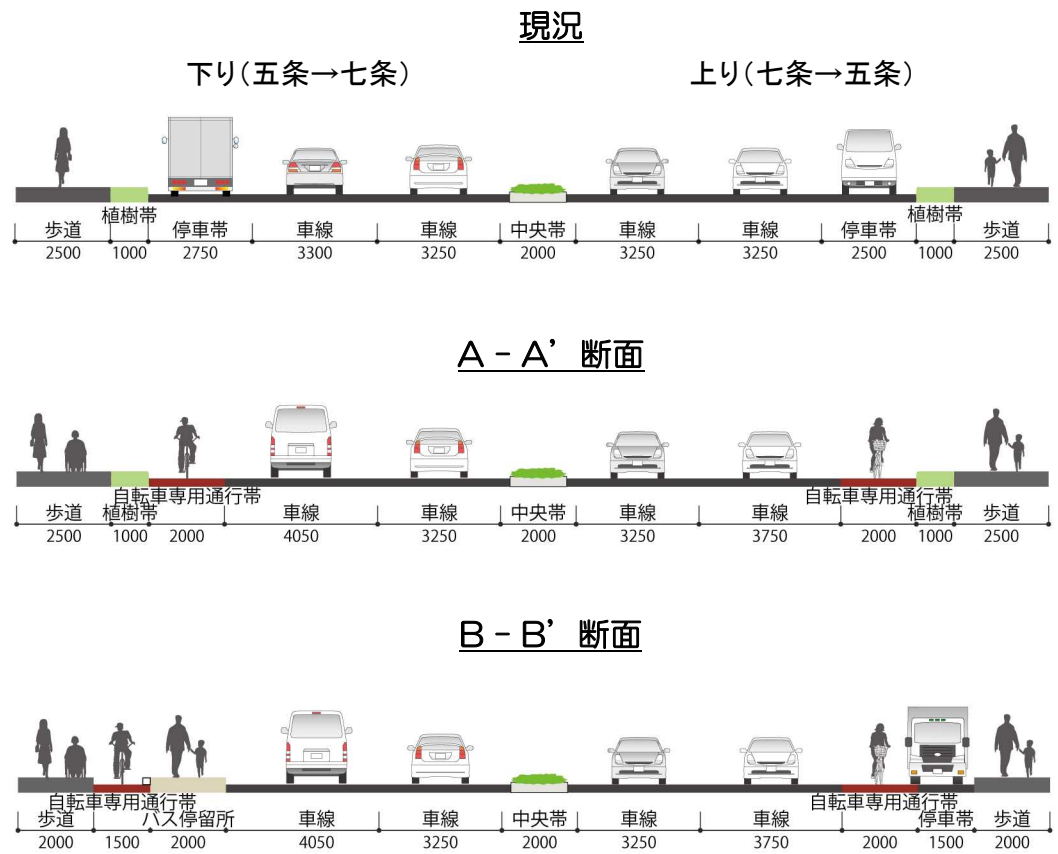
※図面上の色が実際の塗装の色を表すわけではない

案3：自転車専用通行帯

■平面図 (S=1:500)



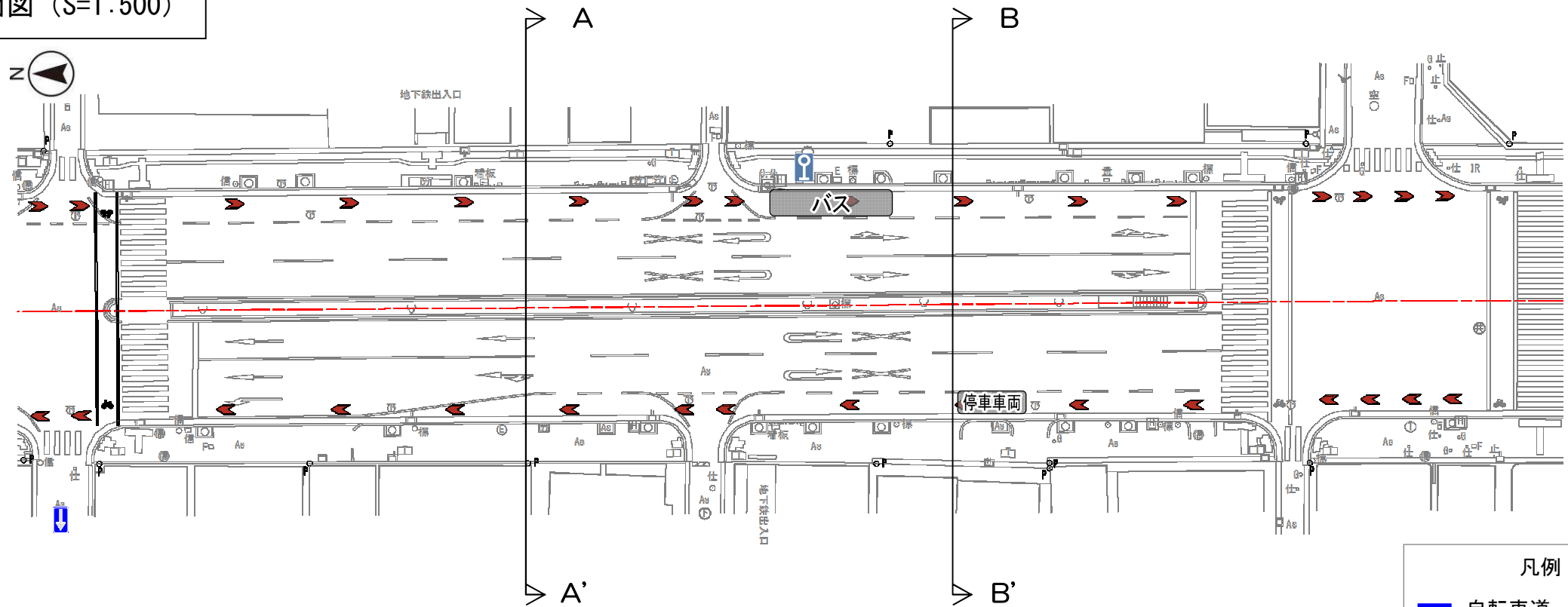
■横断面図 (S=1:200)



凡例
■ 自転車道
■ 自転車専用通行帯
■ バス停箇所
※図面上の色が実際の塗装の色を表すわけではない

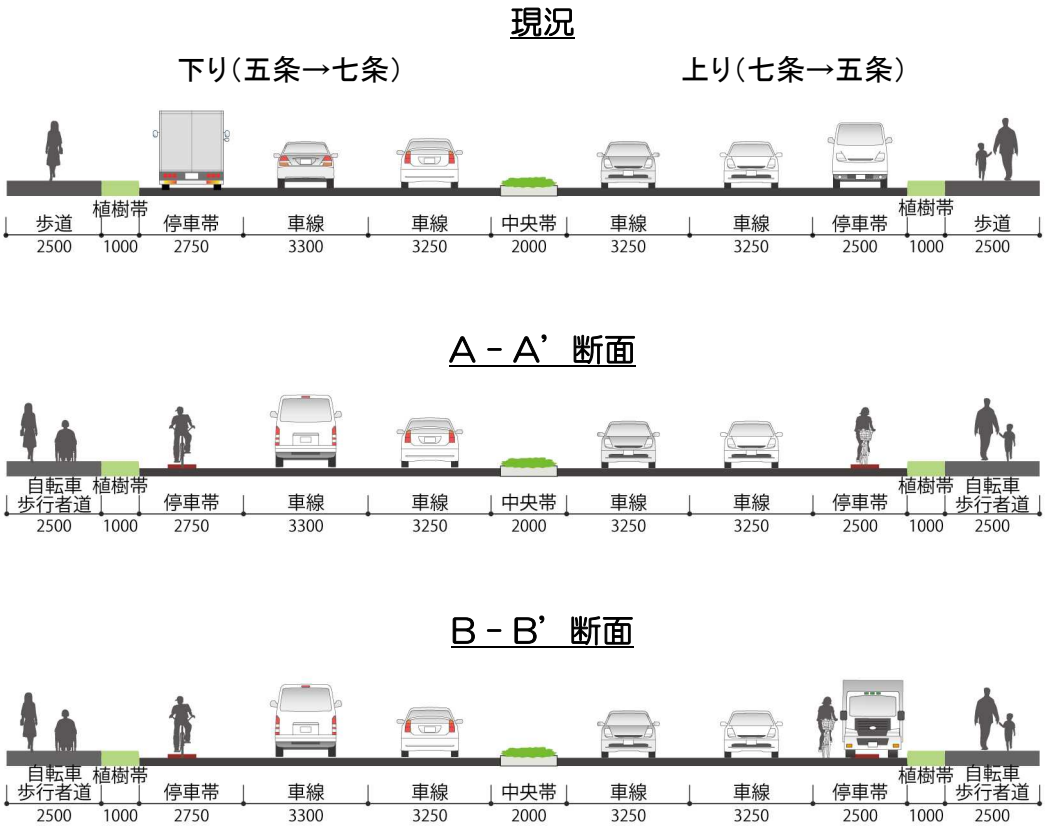
案4：車道混在

■平面図 (S=1:500)



■横断図 (S=1:200)

- 凡例
- 自転車道
 - 自転車専用通行帯
 - バス停箇所
- ※図面上の色が実際の塗装の色を表すわけではない



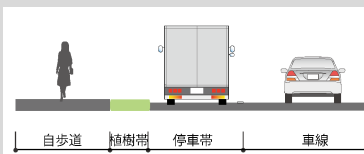
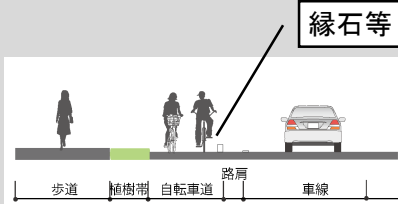
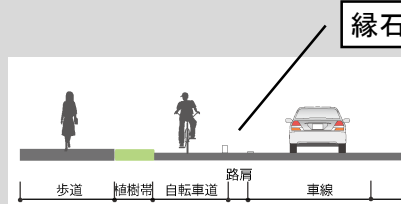
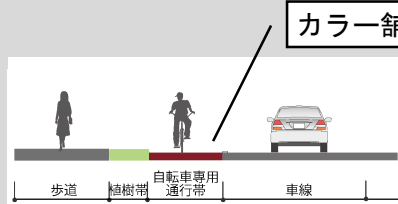
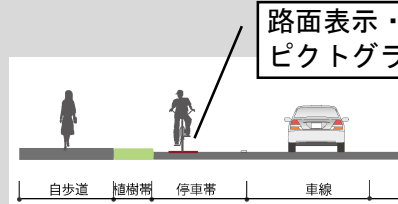
道路利用者のご意見を反映した、整備形態選定のための「評価指標」設定の考え方

項目		結果・意見等	対象となる道路利用者	評価指標
利用者 アンケート 調査	結果 (抜粋)	【徒歩での通行：危険と感じた行為(回答の多い選択肢)】 ・自転車のマナーが悪いとき ・歩行者のマナーが悪いとき ・自転車が歩道内を通行するとき ・自転車が乱暴にすれ違うときや追い越すとき ・自転車の飛び出し(建物の影、細い道の曲り角、車道から歩道への出入り等)	歩行者、自転車	ルールの守りやすさ 単路の安全性 交差点の安全性
		【自転車で「歩道」を通行：危険と感じた行為(回答の多い選択肢)】 ・歩行者のマナーが悪いとき ・自転車のマナーが悪いとき ・バス待ち客・バス乗降者とのすれ違い	歩行者、バス乗降者、自転車	ルールの守りやすさ バス停の安全性
		【自転車で「停車帯」を通行：危険と感じた行為(回答の多い選択肢)】 ・駐停車車両をよける時の車との接触の危険 ・車に追い越される時の接触の危険 ・停車バスをよける時の車との接触の危険	自転車、自動車	停車スペースの安全性 単路の安全性 バス停の安全性
		【徒歩で安全に通行するために重要だと思うこと】 ・自転車利用者の利用ルールやマナーの遵守 ・歩行者の利用ルールやマナーの遵守 ・歩行者と自転車の通行の分離(自転車専用の通行空間の整備) 【自転車で安全に通行するために重要だと思うこと】 ・自転車利用者の利用ルールやマナーの遵守 ・歩行者と自転車の通行の分離(自転車専用の通行空間の整備) ・歩行者の利用ルールやマナーの遵守	歩行者、自転車	ルールの守りやすさ 安全性
	自由意見 (抜粋)	・自転車専用道の設置とその周知が大事。	歩行者、自転車	ルールの守りやすさ
		・バス利用客が、自転車道でバス待ちをしなくてよい方法にしていきたい	バス乗降者、自転車	バス停の安全性
		・自転車が停車帯を通行するのならば、路上駐車ができないようゴムポールを設置したり、バス停の形状を変更するなどの工夫が欲しい	バス乗降者、自転車、自動車	バス停の安全性 停車スペースの安全性
	第1回ワークショップでのご意見(抜粋)	・交通ルール遵守のための啓発、指導・取締り方法の改善 ・五条通の自転車道(既整備区間)では、歩道を通行する自転車がみられる ・烏丸通のカラー舗装(既整備区間)では、路上駐停車が多く自転車の通行が危ない、啓発では変わらない状況	歩行者、自転車、自動車	ルールの守りやすさ
		・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 ・東本願寺前は、歩行者や自転車が真っ直ぐに通行できるようになると良い	自転車	自転車動線の連続性 (国管理と市管理)
		・バス運行が多く、タクシーも多い中で、安全な自転車通行空間の方法を検討する必要	歩行者、自転車、自動車	バス停の安全性 停車スペースの安全性
		・新町通の自転車専用通行帯(既整備区間)では、駐停車車両があり、自転車が車道に膨らむか歩道を通行する	自転車、自動車	単路の安全性
		・自転車を良く乗る立場では、「双方向の自転車道」は中央線をはみ出すため危険であり、車道通行や左側通行の方が安全 ・五条通北側の矢羽根整備の道路では、自動車はスピードを抑え、自転車は左端を走り、お互いに気を使いながら通行している	自転車	安全性
烏丸通の整備方針 (道路管理者設定案)	・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		歩行者、バス乗降者、 自転車、自動車	安全性 利便性
	・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、自動車	ルールの守りやすさ

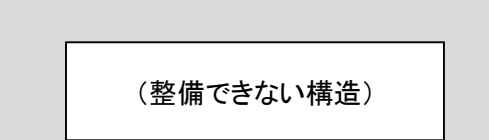
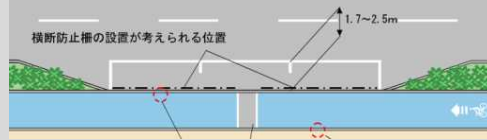
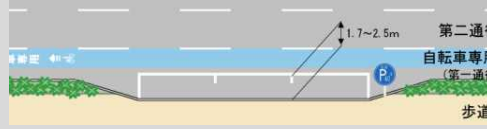
自転車通行空間の整備形態の比較

<凡例> 青文字：メリット、赤文字：デメリット

歩行者・自転車利用者の通行空間の分離（明示）方法の比較

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	事務局 (案)	第2回 協議会	第2回 WS	メリット・デメリット	事務局 (案)	第2回 協議会	第2回 WS	メリット・デメリット	事務局 (案)	第2回 協議会	第2回 WS	メリット・デメリット	事務局 (案)	第2回 協議会	第2回 WS				
標準部	安全性	歩行者	・安全に通行できる	○			・安全に通行できる	○			・安全に通行できる	○			・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）	○			・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	◎			・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	○			・通行位置が 分かりやすく表示 される ・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	○						
		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	○			・自転車の通行位置を表示し、自動車から 自転車を認識しやすくなる	○						
	利便性	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）	－			（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	○			・自動車と同じ 左側通行 となり、逆走できない	△			・自動車と同じ 左側通行 となり、逆走できない	△			・車道では、自動車と同じ 左側通行 であり、逆走できない	△						
		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	△			・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	△			・自転車専用通行帯上は、 路上停車も可能	○			・現況と同じく、停車帯上に 路上停車が可能	○						
交差点	安全性	歩行者	・自転車道の幅員が確保できない箇所では、自転車歩行者道となり、自転車との 錯綜の恐れ がある	△			・安全に通行できる	○			・安全に通行できる	○			・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	△						
		自転車	・鳥丸五条交差点と鳥丸七条交差点では、安全にすれ違うための幅員を確保できない恐れがあり、自転車歩行者道の通行とせざるを得ないため、 錯綜の恐れ がある	△			・鳥丸五条交差点と鳥丸七条交差点では、自転車道の幅員は確保できない恐れがあるが、自転車専用通行帯の幅員は確保できるため、 安全に通行 できる	○			・自転車専用通行帯を 安全に通行 できる	○			・通行位置が 分かりやすく表示 される	○						
		自動車	・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 状況となる	△			・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	○			・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、自転車は双方向通行のため、 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）		・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）ともに連続とまらない	△			・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	◎							
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）	◎			・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）	○			・整備後の自転車の遵守率：約 30％[12h]、約 50％[ピーク時] （さいたま市内）	○							
評価																						

バス停部及び荷捌きスペース形状の比較

整備イメージ			バス停												荷捌きスペース														
			ストレート型				交通島型				バスベイ型				《自転車道》														
《自転車道》 			《自転車専用通行帯》 			《自転車道》 				《自転車専用通行帯》 				《自転車道》 				《自転車専用通行帯》 				《自転車道》 				《自転車専用通行帯》 			
自転車道 (双方向 又は 一方通行)	安全性	バス乗降者	・バス乗降客は安全に滞留できる(自転車は原則自転車道を通行) ・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、自転車と錯綜する恐れがある			○			・交通島にて安全に滞留でき、交通島からバスに乗降する ・自転車道の横断時は、自転車が来ないか注意が必要である			○			(整備できない構造)			(評価の対象外)			—								
		自転車	・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、バス乗降者と錯綜する恐れがある。 ・自転車道の幅員は標準部と同じであり、安全に通行できる			△			・交通島の整備のため、自転車道幅員を狭くせざるを得ず、自転車道(双方向)の場合は、安全にすれ違うための幅員(2m 以上)が確保できない ・自転車道(一方通行)の場合は、安全に通行できる(なお、乗降者の横断時は待つことになる)			×									×								
		自動車	・バスは車線上の停車となり、後続車は待つことになる			△			・バスは車線上の停車となり、後続車は待つことになる			△									◎								
	評価																												
自転車専用通行帯	安全性	バス乗降者	・バス乗降客は安全に滞留できる(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			○			・交通島にて安全に滞留でき、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			○			(整備できない構造)			(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、錯綜の恐れがある			△			・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、安全に通行できる(なお、乗降者の横断時は待つことになる)			○									△			△					
		自動車	・自転車専用通行帯上にバスが停まるため、後続車は車線を通行できる			○			・バスは車線上の停車となり、後続車は待つことになる			△									○			○			△		
評価																													