

第3回 国道24号 烏丸通
歩行者・自転車通行安全協議会

報告事項

平成30年10月

国土交通省 近畿地方整備局 京都国道事務所

■ 目次

1. 前回意見と反映状況

2. 第2回 歩行者・自転車意識向上会議(WS)の結果

1. 前回意見と反映状況

第2回協議会 意見	反映
<ul style="list-style-type: none">●自転車通行空間の整備形態について<ul style="list-style-type: none">・道路構造や道路施設のうち、何を变えることができ、また何を变えることができないのか、制約条件を示して頂きたい。【小川座長】・対象区間の自転車利用者は、短距離移動が多いか、長距離移動が多いかをみて、判断する必要がある。【小川座長】・自転車が一方通行になると、反対側に行きづらくなる。烏丸通の五条通～七条通にかけては沿道に店舗があり、日常生活を考えると、歩道を今よりも広げ、また、歩道の街路樹やガードレール等の幅を縮小して使うのが良いと思う。【尚徳自治連合会会長】・自転車道を設置するのであれば、双方向通行を目指すべきと考える。一方通行にすると、ルールを守られないことが懸念される。【府警本部 交通規制課】	<ul style="list-style-type: none">・対象区間付近を通行する自転車利用者の移動距離について、過去のヒアリング結果を基に整理。「資料-3」にて提示する。・「道路構造令」、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」等に基づき、道路空間再配分の制約条件を設定。「資料-4」にて提示する。・制約条件を踏まえ、「自転車道(双方向)」、「自転車道(一方通行)」の概略図を作成し、整備時の課題を整理。「資料-5」にて提示する。
<ul style="list-style-type: none">●荷捌きスペースについて<ul style="list-style-type: none">・宅配事業者に、設置場所やスペースについてヒアリングしており、結果がまとめ次第、事務局に提示する予定である。今後、区間ごとに貨物のスペースを検討して頂けると助かる。【トラック協会】	<ul style="list-style-type: none">・整備形態や制約条件に基づき、トラック協会のヒアリング結果を考慮し、荷捌きスペースの箇所や形状を検討。「資料-3」にて提示する。
<ul style="list-style-type: none">●現地社会実験の実施について<ul style="list-style-type: none">・一部区間ではイメージできないため、全範囲で実施するのが良いと考える。【府警本部 交通規制課】	<ul style="list-style-type: none">・現地社会実験について、「資料-5」にてご意見いただきたい。

2. 第2回 歩行者・自転車意識向上会議(WS)の結果

《歩行者・自転車意識向上会議の目的》

- 国道24号烏丸通における、歩行者及び自転車利用者の安心・安全な道路環境づくりを目指し、地域住民の方と意見交換を行うため、第2回ワークショップを開催。

■開催状況

《開催日程》

- 8月27日(月) 19:30~21:30
下京渉成小学校 地域交流ルーム
- 8月30日(木) 14:00~16:00
元六条院小学校 くつろぎひろば
- 9月1日(土) 19:00~21:00
下京中学校 1F 地域交流室

《開催内容》

- 利用者アンケート調査の結果報告
- 対象区間の整備方針および意見交換 等

《参加人数》

- 合計34人

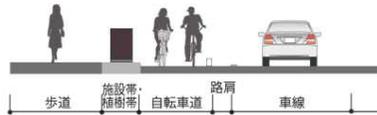
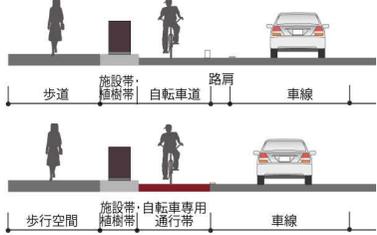
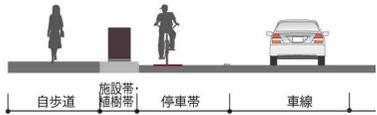


意見交換の結果概要

国道24号烏丸通の整備方針(案)について、大きく“3つのテーマ”を設け、各テーマごとに、意見交換を実施。

	A	B	C
テーマ	自転車の通行方法	自転車の分離方法	交通ルールを守るための取組み
内容	<ul style="list-style-type: none">各通行方法の良い点、良くない点各通行方法の整備時の配慮事項	<ul style="list-style-type: none">各分離方法の良い点、良くない点各分離方法の整備時の配慮事項	<ul style="list-style-type: none">対象区間を通行する際に、交通ルール・マナーが守られていないのはどのような場面か交通ルールを守るためには、「行政」や「地域」において、どのような取組みを行うのが効果的か

【テーマA】自転車の通行方法についてのご意見

自転車の通行方法	双方向に通行	左側一方通行	左側一方通行 (ただし歩道も通行可能)
整備形態	自転車道 (双方向)	自転車道 (一方通行) 又は自転車専用通行帯	車道混在
イメージ			

● 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。

自転車道の整備により、自転車の通行位置が建物から離れるため、自動車から視認しやすくなる。 等

● 双方向通行時の問題についても認識

例 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。

地域の事情により、他の箇所との通行方法が変わるのは良くない。

速度の速い自転車とのすれ違いが怖い。

交差点付近は自転車が歩道を通行し、烏丸七条交差点は人の滞留が多いため、錯綜が心配。

双方向の場合、必要な幅員確保のため、歩道が特に狭くなる。 等

● 左側一方通行 (歩道を通行できない場合) について、良い・良くないとの意見もあり

例 一方通行はルールが守られない。交差点を反対側にわたり逆方向に通行するのは不便。

ルールが守られるならば、一方通行の方が安全に通行できる。

小学校から教育が行われており、将来的には、自転車の左側一方通行が守られるようになる。 等

● 左側一方通行 (歩道を通行できる場合) について、良い・良くないとの意見もあり

例 速く走りたい自転車は車道、ゆっくり走りたい場合や反対方向に行きたい場合は歩道を通ることができる。 等

【テーマB】自転車の分離方法について

自転車の分離方法	縁石等による分離	カラー舗装による分離	路面表示の設置
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在
イメージ			

● 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

● 縁石等による分離の問題についても認識

例 縁石分離等では、自転車の通行環境が良くなり、自転車のスピードが上がるため、細街路の交差点での安全性の工夫が必要である。
縁石に自転車のタイヤが当たり転倒する恐れや、バス乗降等の縁石を跨ぐ際の躓き等の恐れがある。 等

● カラー舗装による分離について、良い・良くないとの意見もあり

例 縁石などの障害物がないため、自転車通行時の転倒のリスクが少ない。
路上停車が可能のため、自動車としては便利。自転車としては走行しにくくなるのが心配。 等

● 路面表示（矢羽根マーク）の設置について、良い・良くないとの意見もあり

例 自転車は歩道上も通行可能であるため、自転車は車道を走るルールを守らない恐れがある。
路上停車が可能のため、自動車としては便利。自転車としては走行しにくくなるのが心配。 等

【テーマC】 交通ルールを守るための取組みについて

●啓発

例 小中学生に継続的に教育を行っていく。子どもから親へと伝えて、親の啓発にも繋げる。
新たに京都に来た大学生（新入生）に対し、各大学でルールの啓発活動を行う。
大人向けの教育機会がないので、実施すれば効果があるかもしれない。
利用者への啓発活動は、プッシュ情報（携帯端末メール等）で行う。 等

●取締り

例 取締り（罰則があること等）内容をPRする。
住民が取り締まる場合は、取締りの権限を与えることが必要。 等

●外国人旅行者

例 ホテルのカウンターやレンタサイクルの窓口等の接点で、マナー伝えることが有効。
宿泊サイト等に協力してもらうなど、インターネットを通して広める。
まずは日本人がルールを守って見本を見せることが必要。 等

●注意喚起

例 自転車に対しては、路面表示が効果的。注意喚起のぼり等の設置も考えられる。
京都女子大と連携した「啓発用看板（電柱幕）」のデザインを展開し広める。 等

●その他

例 信号無視、車両進入禁止、Uターン禁止の対策 等

