

第3回 国道24号烏丸通歩行者・自転車通行安全協議会 議事概要

議事概要

1. 日 時 : 平成30年10月4日(木) 10:00~12:00
2. 場 所 : 近畿地方整備局 京都国道事務所 5F会議室
3. 出 席 者 : 出席者名簿参照
4. 議事概要

●自転車通行空間の整備形態について

- ・鍵屋町通～東本願寺北側にかけてトラックの停車が多い。停車帯を縮めると車道が混雑しないか懸念される。【尚徳自治連合会会長】
- ・本区間は、下京中学校の生徒が自転車通学で利用している。自転車の左側一方通行では困ることにならないか懸念される。【尚徳自治連合会会長】
- ・五条通～花屋町通は歩道が狭い。歩道を広げる方向で検討していただきたい。【尚徳自治連合会会長】
- ・自動車が自転車通行空間に入っていないか懸念される。現地に白線を引くなど検証する必要がある。【尚徳自治連合会会長】
- ・歩行者、自転車、自動車のバランスがとれる設計となっているのか。自動車が混雑しないか懸念される。【尚徳学区交通対策協議会会長】
- ・停車帯を活用し、歩行者と自転車の通行空間をそれぞれ整備することで、歩行者と自転車の通行空間全体としては、現況よりも広がる。また、ワークショップにて、自転車通行空間と車線の間に分離構造を設け、自動車が入ってこられない構造にするのが良いとの意見があり、そのような案も検討したい。車線数は現況と変わらず、単路部の車線幅員も変わらない計画となっている。【京都国道事務所長】
- ・現況は、歩道・車道ともに自転車との輻輳の問題がある。計画では、停車帯を自転車道として整備することにより、歩行者と自転車、自動車が分離される。また、店舗への立ち寄りや休憩などの路上駐車車両が排除されるため、安全上良いと考えている。車道区分・自転車区分・歩道区分のそれぞれの空間が確立されることで、交通事故抑止には非常に効果的である。加えて路上駐車問題についても効果が見込まれると考えている。【下京警察】
- ・地元の方が安全かつ利便性の良い整備形態が絶対条件と考える。自転車一方通行の安全性は確かによく言われるが、安全性が確保される条件として、一方通行のルールが確実に守られる前提がある。現在の社会情勢では、一方通行ルールは守られていない状況が多々見られる。僅かであっても守られない自転車があると危険度が増す。総合的に考えて、双方向通行以外の整備は考えにくい。【府警本部 交通規制課】
- ・本区間が自転車の左側一方通行になると、他の細街路も全て自転車は左側一方通行になるのか。もしそうでなければ、なぜ本区間だけという声上がるのではないか。【尚徳学区交通対策協議会会長】
- ・大原則として自転車は軽車両であり、車両は車道の左側端を走らなければならない。今回は、烏丸通に自転車道という新しい空間をつくり、その中で自転車を通行させるのかということで考えていただきたい。【府警本部 交通規制課】
- ・自転車の双方向通行と一方通行について、方向性を現時点で決めたいという説明が事務局からあった。通行方法については、双方向の意見が多かったように見受けられる。しかし、幅員がどうしても狭くなることや、朝の時間帯の混雑など、問題はあるため、きちんとそれらを検討するとした上で、双方向通行の方向性で進めていくこととしたい。【小川座長】
- ・自転車通行空間の整備形態のメリットデメリット表については、本日いただいたご意見で再整理する。【事務局：京都国道事務所】

●烏丸通の前後区間との連続性について

- 自転車利用者が、前後区間を含め、どの位置をどのように通行しているのか把握した上で、整備形態を考えるのが良い。【小川座長】
- 烏丸通の五条通より北側における自転車通行空間整備の予定を確認したい。自転車に乗る人にとっては、烏丸通を一本として通行するため、五条通を境に自転車の通行方法が変わると混乱することが懸念される。【稚松学区市政協力委員連絡協議会】
- 京都市では基本的に、車道に矢羽根型路面表示を設け、自転車が車道走行をしやすい環境整備を進めている。まずは国道24号区間の方向性を決めていただき、市管理区間との連続性については、設計を進める中で、利用者の混乱が起こらない対応を考えていきたい。【事務局：京都市自転車政策推進室】
- 本区間だけでなく、烏丸通という一本の道としての連続性について、前後の関係性を考えていくのが良く、利用者が混乱しないやり方とする必要がある。【小川座長】

●荷捌きスペースについて

- トラック協会にて宅配貨物を扱っている会社にヒアリングした結果、細街路等に停めて気をつけながら配達するよりも、駐停車できるスペースが近くにある方が良いとのことであり、必要な箇所は資料のとおりである。【トラック協会】
- 東本願寺前（東側）の沿道に店舗があり、トラックだけでなく、一般車にて商品の荷卸しをしている。荷捌きスペースでは一般車の荷卸しも可能なのか確認したい。【東本願寺前商店会】
- 荷捌きスペースの規制は、現場の利用実態に合わせて検討することになるが、何でも認めると、マイカーの駐車場となる懸念もあるため、必要な車両のみが止められる条件を検討する。【府警本部 交通規制課】
- 荷捌きスペース箇所が駐停車需要から見て足りるのか、また、止められない車が細街路を含む他の箇所に駐車するなど、懸念される点を踏まえて検討する必要がある。【小川座長】

●バス停箇所について

- バス停の交通島を設ける際に、乗降場の幅員が確保できない箇所については、そのバス停部分を自転車専用通行帯にするなど、柔軟な対応を取るようになっていただきたい。自転車に乗ったまま通行させようとするなど自転車道での指定しかないが、「バス停有り」という表示などをしていただければと思うが、その箇所でも反対方向の自転車は一度降り、押して歩いていただくなど、柔軟な規制のあり方を考えて対応していただきたい。【バス協会】

●現地社会実験の実施について

- 本区間付近には、五条通や七条通といった双方向通行の自転車道の整備済み区間があり、その通行方法には利用者の方も馴染みがあると思われる。また、本区間では、路上駐車の問題も抱えているため、スピード感を持って取り組むべきと考える。従って、社会実験を行うかどうかについても議論が必要と考える。【下京警察】
- 今回の協議会で、整備形態の方向性が決まったため、整備の質をより高めるために、どのような社会実験ができるかを事務局で検討したいと考えている。そのため、スケジュールの社会実験を第4回協議会以降に移動し、第4回協議会にて、社会実験の実施の有無を含めた内容を提案したい。【事務局：京都国道事務所】