

第4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31年3月7日

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. 自転車の利用実態調査
 - ・自転車通行位置調査
 - ・自転車OD調査
3. 荷捌きスペースの検証

1. 前回意見と反映状況

第3回協議会 意見	反映
●自転車通行空間の整備形態について ・自転車の通行方法について、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】	・自転車道(双方向)における交通の安全円滑性の課題を、協議会やWSの意見から整理し、課題に対する対策を検討。 ⇒資料3-2参照
●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】 ・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】	・前後市管理区間との自転車動線の連続性の検証のため、現況把握を目的とした調査を実施。結果を基に、通行方法を検討。 ⇒資料2参照
●荷捌きスペースについて ・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、停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】	・H29交通量調査結果を基に、駐停車需要を整理。駐停車需要と荷捌きスペース箇所の過不足の検証を実施。 ⇒資料2参照
●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、柔軟な対応を取るようにはしていただきたい。 ・「バス停有り」という表示などをしていただけるとは思うが、その箇所で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】	・バス停等の交通安全上の課題箇所について、サイン・路面表示等の対策を検討。 ⇒資料3-2参照
●現地社会実験の実施について ・自動車も自転車通行空間に入っていないか懸念される。現地にて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】 ・本区間付近には、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】	・現地にて対策(案)をイメージして頂くことを目的に、現地検討会の実施を提案したい。 ⇒資料4参照

2. 自転車の利用実態調査

①自転車通行位置調査

《実施概要》

- 烏丸通の通行の連続性を考慮した整備形態の選定を目的に、対象区間および前後市管理区間の自転車利用者の通行位置・進行方向の調査を実施。

調査日：平成30年12月11日(火)

調査時間：7:00～19:00(12時間)

調査方法：調査員によるカウンターでの計測



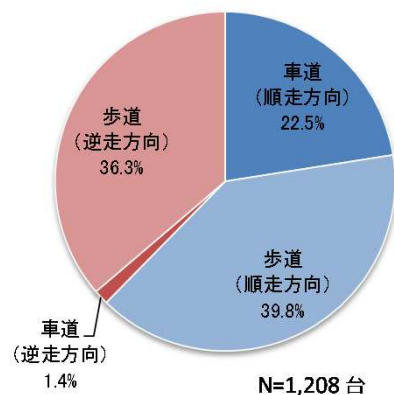
対象区間および前後市管理区間の自転車通行位置調査

①自転車通行位置調査

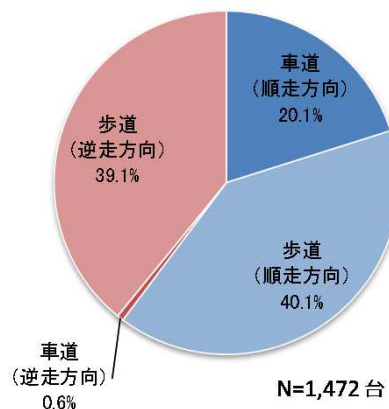
《調査結果》

- 対象区間では、約1.4%の自転車利用者は、車道を逆走しており、通行ルールを守っていない状況。また、約36%の自転車利用者は、歩道を自動車と逆向き(逆走方向)に通行している状況(※現在の通行ルールは遵守)。
- 前後京都市管理区間では、烏丸五条以北で約21%、烏丸七条以南で約16%の自転車利用者が車道を通行している状況。
- 対象区間を双方向に通行可能な整備形態とすることで、自転車は、対象区間の通行ルールをより守りやすくなる。また、対象区間⇄前後京都市管理区間を通過する際に、烏丸五条・七条交差点にて、通行方法を変えることなく通行できる(歩道通行の自転車:約8割)ため、ルール遵守の混乱が少ないと考えられる。
- ただし、前後京都市管理区間にて、将来的に自転車の車道走行が多くなれば、自転車道(一方通行)にするべきと考える。

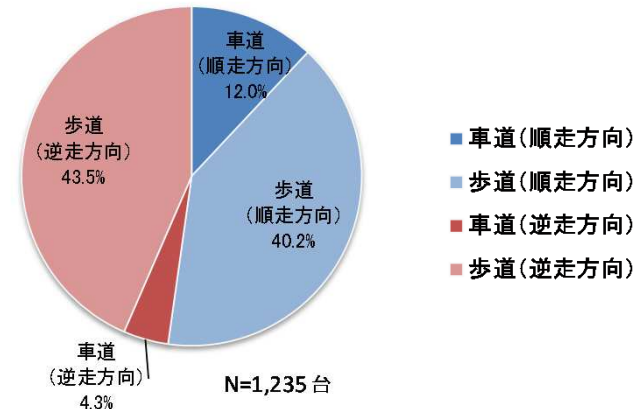
■調査箇所①: 対象区間内



■調査区間②:
京都市管理区間(烏丸五条以北)



■調査区間③:
京都市管理区間(烏丸七条以南)



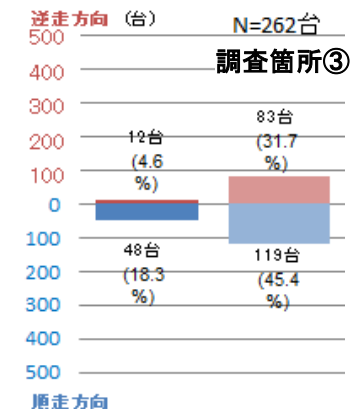
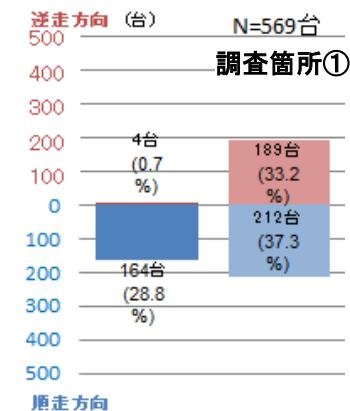
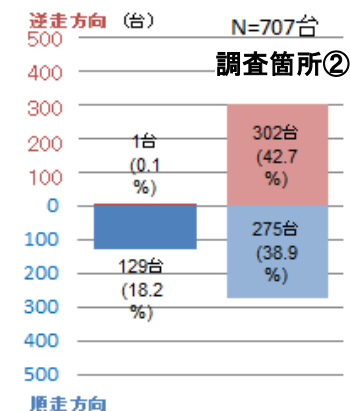
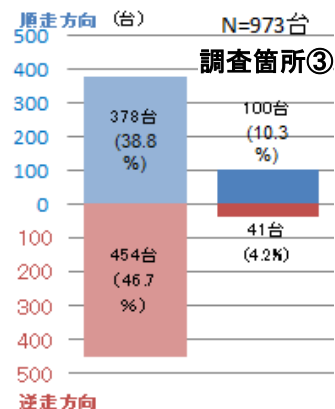
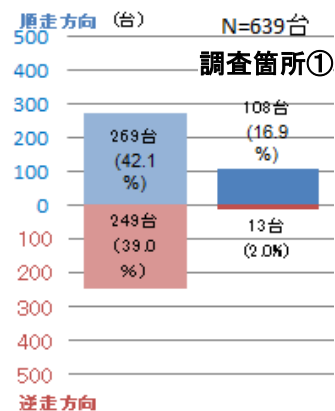
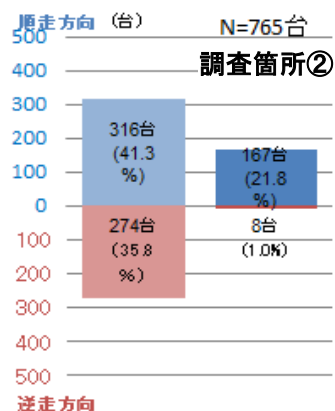
■ 車道(順走方向)
■ 歩道(順走方向)
■ 車道(逆走方向)
■ 歩道(逆走方向)

①自転車通行位置調査

道路上り側

順走方向
: 北向き

逆走方向
: 南向き



道路下り側

逆走方向
: 北向き

順走方向
: 南向き

- 車道(順走方向)
- 歩道(順走方向)
- 車道(逆走方向)
- 歩道(逆走方向)

参考：交差点の通行方法（現状および整備後）

【烏丸五条交差点北側（京都市管理区間）から対象区間に進む自転車利用者】

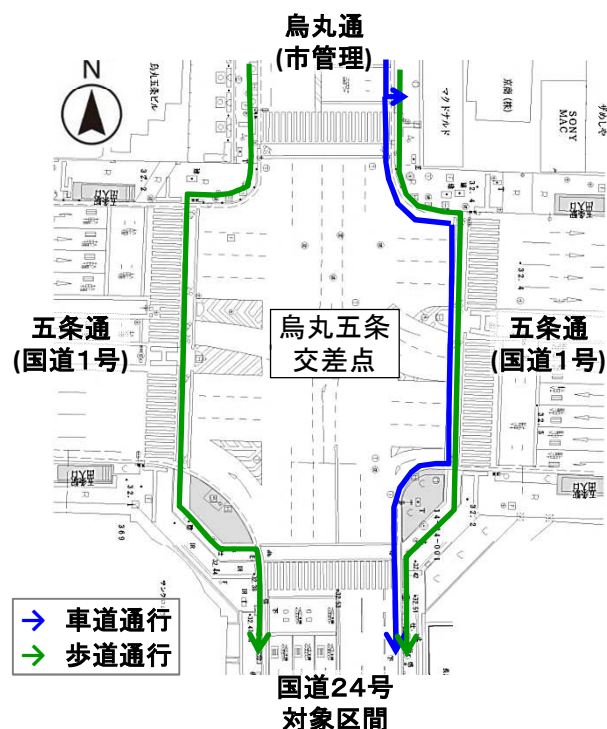
①対象区間を「双方向通行」とする場合

- ・歩道通行の自転車は、通行方法を変えずに通行できるため、ルール遵守の混乱が少ないと考えられる。

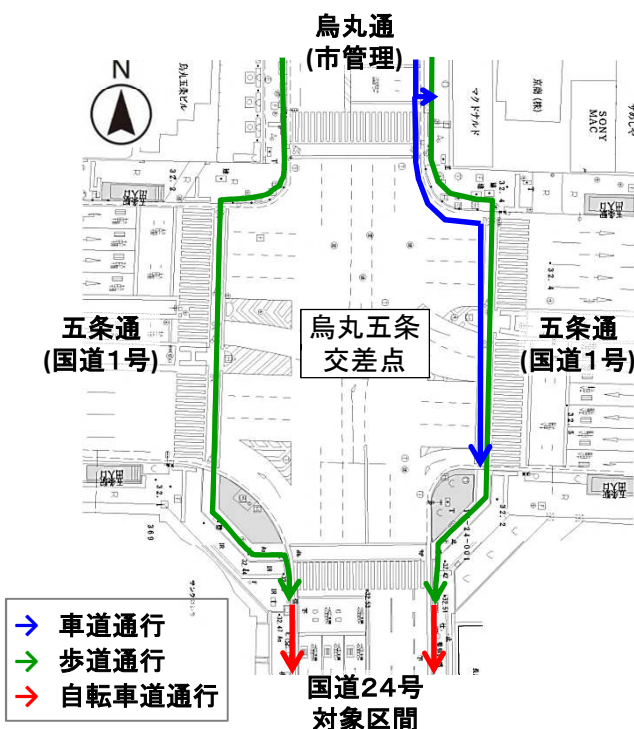
②対象区間を「一方通行」とする場合

- ・京都市管理区間の西側の歩道を通行の自転車は、一旦、道路反対側に渡る必要がある。

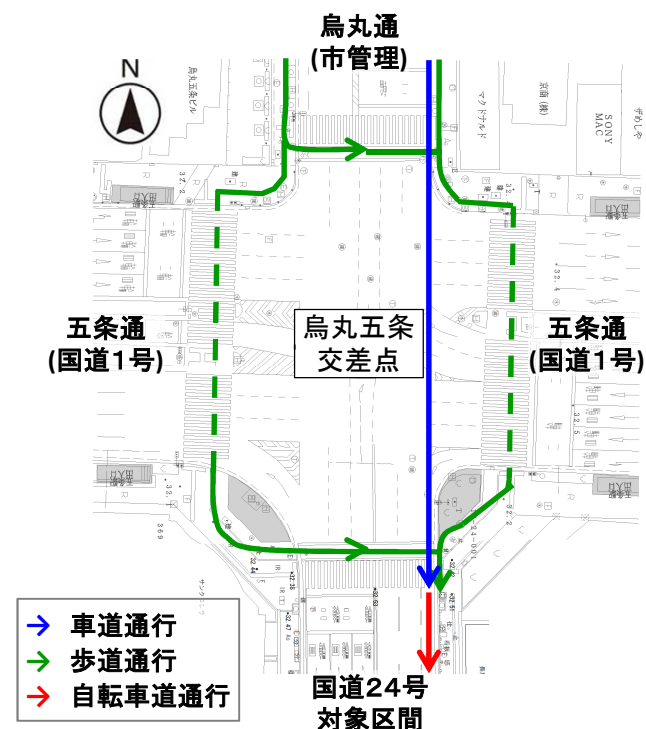
現状
(対象区間に進む場合)



①対象区間: 自転車道(双方向)の場合
(対象区間に進む場合)



②対象区間: 自転車道(一方通行)の場合
(対象区間に進む場合)



参考：交差点の通行方法（現状および整備後）

【対象区間から烏丸五条交差点北側（京都市管理区間）へ出る自転車利用者】

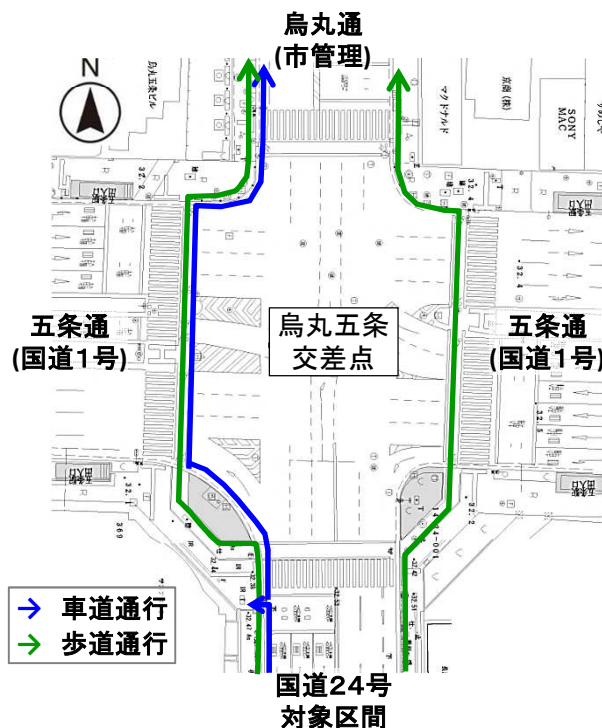
①対象区間を「双方向通行」とする場合

- ・歩道通行の自転車は、通行方法を変えずに通行できるため、ルール遵守の混乱が少ないと考えられる。

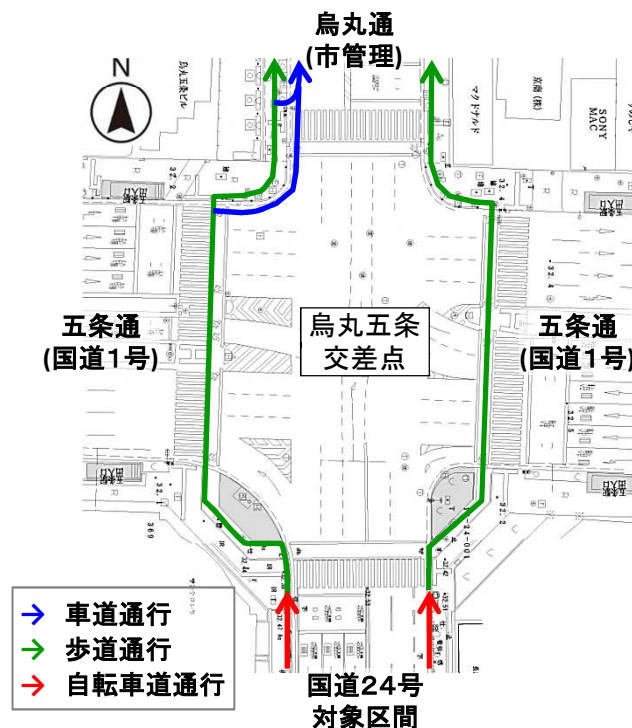
②対象区間を「一方通行」とする場合

- ・京都市管理区間の東側の歩道を通行したい自転車は、一旦、道路反対側に渡る必要がある。

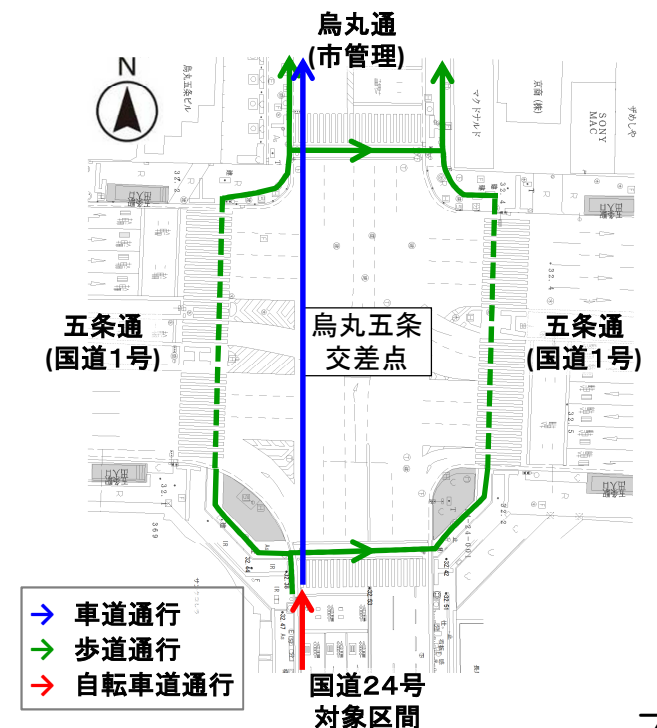
現状
(対象区間から出る場合)



①対象区間：自転車道(双方向)の場合
(対象区間から出る場合)



②対象区間：自転車道(一方通行)の場合
(対象区間から出る場合)



②自転車OD調査

《実施概要》

- 対象区間を通行する自転車利用者の利用状況を考慮した整備形態の選定を目的に、対象区間の自転車利用者の出発地・目的地の調査を実施。

調査日：平成30年12月11日(火)
調査時間：7:00～17:00(10時間)
調査方法：利用者へのヒアリング

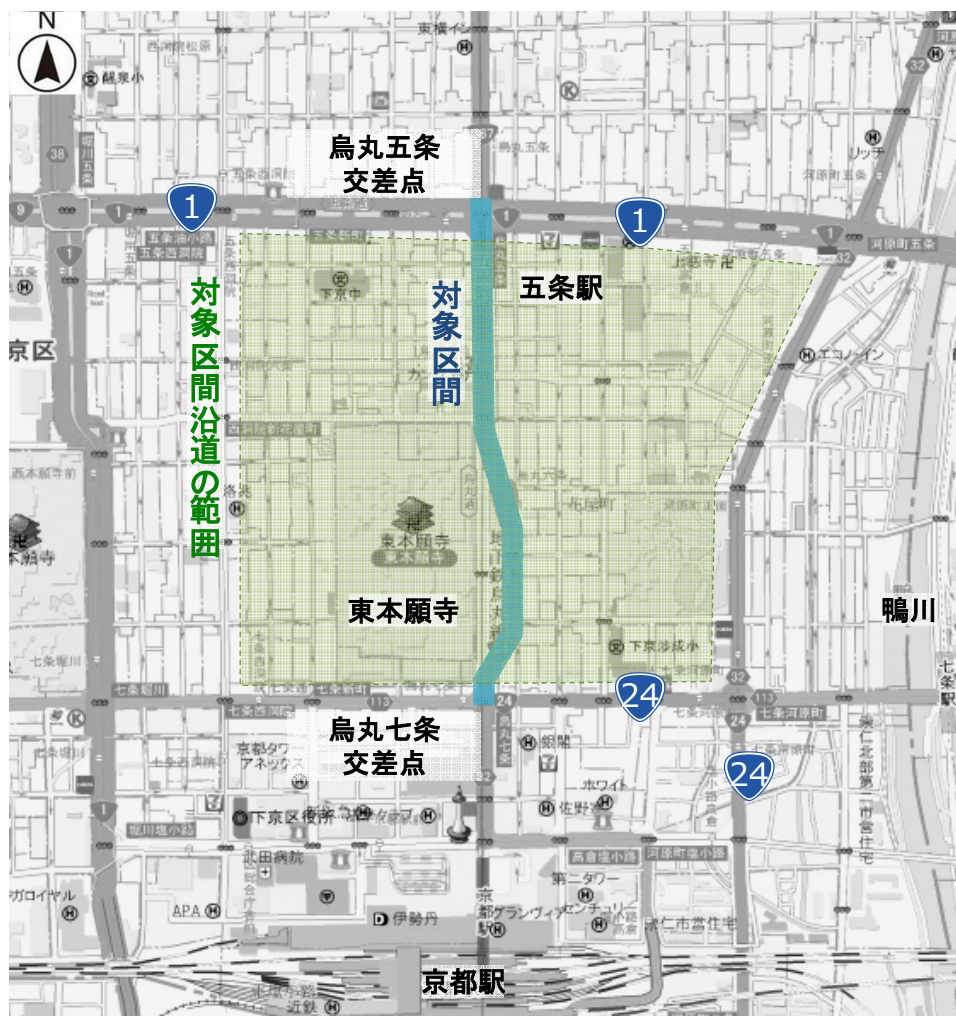


対象区間の自転車OD調査

②自転車OD調査

《調査結果》

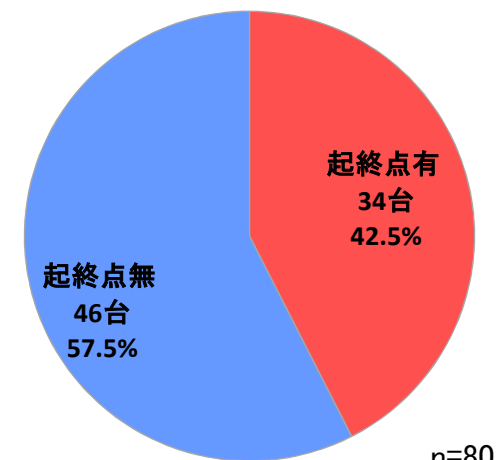
- 対象区間を通行する自転車のうち、対象区間沿道(五条通,七条通,西洞院通,河原町通の内側の範囲)が出発地又は目的地となる自転車が4割以上を占める。



対象区間の自転車OD調査結果

■国道24号対象区間沿道

(五条通,七条通,西洞院通,河原町通の内側)



②自転車OD調査

《調査結果》

- 対象区間沿道には、東本願寺や店舗・オフィスが立地しており、対象区間沿道を出発地または目的地となる自転車利用者にとって、対象区間を双方向に通行可能な整備形態とすることで、信号を迂回する移動が少なくなり、ルール遵守の混乱が少ないと考えられる。



左図の場合、

- ・双方向通行では、目的地まで短い移動
- ・一方通行では、目的地まで迂回して移動する必要がある

そのため、双方向に通行可能な整備形態とすることで、ルール遵守の混乱が少ないと考えられる。

3. 荷捌きスペースの検証

- 沿道店舗の荷捌きスペースとして、制約条件(歩車道境界の施設や民地乗り入れ箇所)を踏まえ、設置可能な箇所への設置を検討している。
- 設置箇所数の検証として、現在の駐停車需要と荷捌きスペース設置可能箇所数との比較検討を行った。

現在の荷捌きの駐停車需要として、H29年7月調査を基に、以下の車両を抽出。

【車種】 荷捌き用途の可能性がある「小型貨物車」、「普通貨物車」、「乗用車」を抽出

【駐停車時間】 休憩など長時間駐車車両を除外し、「10分以内」の車両を抽出

- ・対象区間は現在「駐車禁止」であるが、停車として、「貨物の積卸しのための停止で五分を超えない時間内の停止」は認められている
- ・京都市による調査(京都府商店街振興組合連合会中京東支部所属商店街加盟店舗へのアンケート調査)により、物流車両の荷捌き時間は、「店舗前の路上」で10分以内が約80%を占める

道路交通法による定義(第二条十八～十九)

駐車とは

- 車両等が客待ち、荷待ち、貨物の積卸し、故障その他の理由により継続的に停止すること
※貨物の積卸しのための停止で五分を超えない時間内のものを除く
※人の乗降のための停止を除く

または

- 車両等が停止し、かつ、当該車両等の運転をする者がその車両等を離れて直ちに運転することができない状態にあること

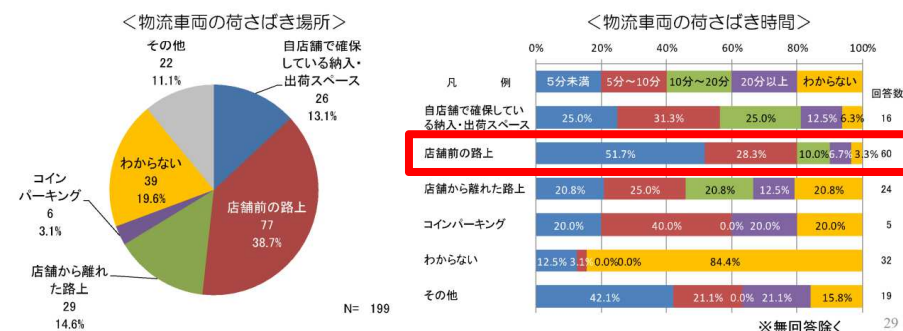
停車とは

- 車両等が停止することで駐車以外のもの

(3) 納入・出荷に関するアンケート調査

■ 物流車両の荷さばき場所及び時間

- ・ 自店舗で納入・出荷スペースを確保している店舗は約1割に留まり、店舗前や店舗から離れた路上での荷さばきが過半数となっている。
- ・ 回答店舗の約2割は物流車両の荷さばき場所を把握していない。
- ・ 店舗前の路上においては「5分未満」という回答が約半数である一方、店舗から離れた路上では「5分以上」が約6割を占めている。



3. 荷捌きスペースの検証

- 1時間あたりの駐停車時間にて比較検証を行った。
(駐停車需要: 駐停車時間の合計, 設置可能台数: 60分駐停車可能/荷捌き1台分)
- 検証区間は、京都府トラック協会による事業者ヒアリング結果の区間とした。
(荷捌きスペースでは「駐車可能」であり、付近へまとめて集配することが可能となる。また物流事業者の方がその他納品等を目的とした荷捌きよりも、まとめて集配する距離が長いと考えられるため、トラック協会での区間割にて検証することとした。)

《下り側》

- 「区間①烏丸五条～烏丸花屋町」、「区間②烏丸花屋町～烏丸七条」ともに、設置可能台数が駐停車需要時間を満たすと考えられる。

【区間①：烏丸五条～烏丸花屋町の間】

設置可能台数

>

駐停車需要

設置可能台数2台分
(1時間あたり120(分・台)駐停車可能) ・1時間あたり最大: 計71(分・台)の駐停車
・1時間あたり平均: 計43(分・台)の駐停車

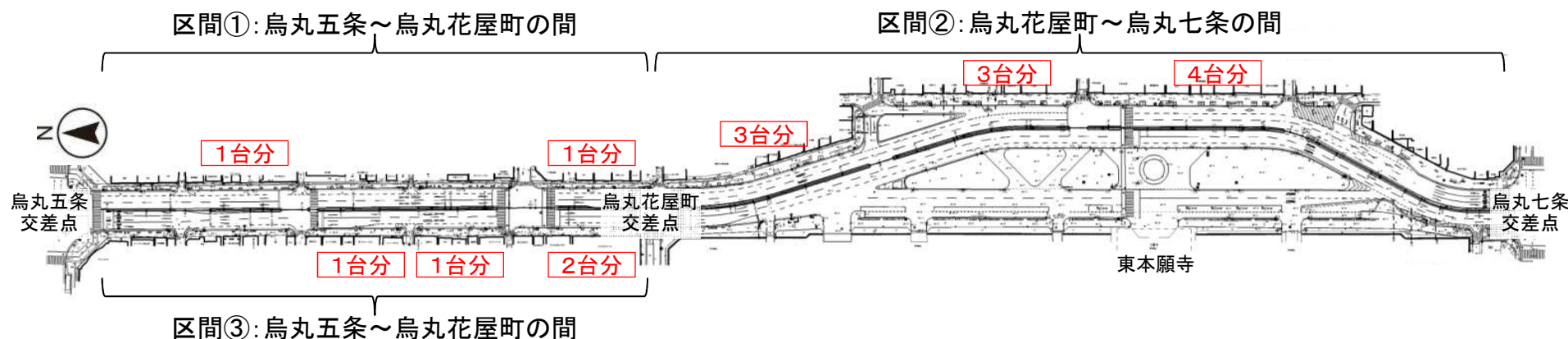
【区間②：烏丸花屋町～烏丸七条の間】

設置可能台数

>

駐停車需要

設置可能台数10台分
(1時間あたり600(分・台)駐停車可能) ・1時間あたり最大: 計114(分・台)の駐停車
・1時間あたり平均: 計80(分・台)の駐停車



《上り側》

- 「区間③烏丸五条～烏丸花屋町」では、設置可能台数が駐停車需要時間を満たすと考えられる。

【区間③：烏丸五条～烏丸花屋町の間】

設置可能台数

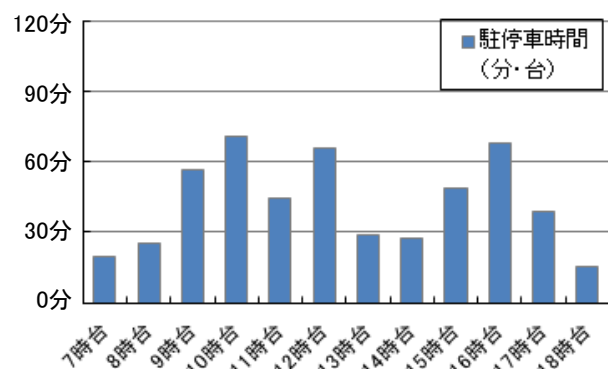
>

駐停車需要

設置可能台数4台分
(1時間あたり240(分・台)駐停車可能) ・1時間あたり最大: 計102(分・台)の駐停車
・1時間あたり平均: 計66(分・台)の駐停車

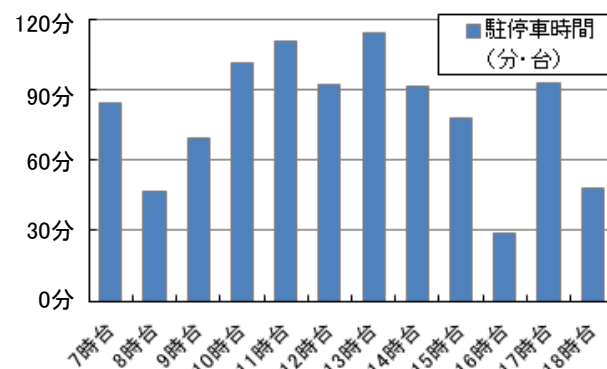
3. 荷捌きスペースの検証

現況の
需要



設置可能: 2台分
(120(分・台))

1時間あたり
最大: 計71(分・台)
平均: 計43(分・台)

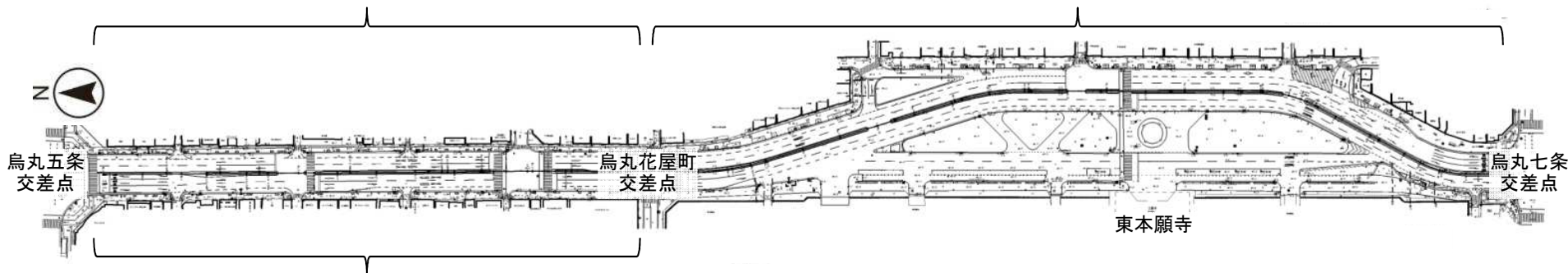


設置可能:
10台分(600(分・台))

1時間あたり
最大: 計114(分・台)
平均: 計80(分・台)

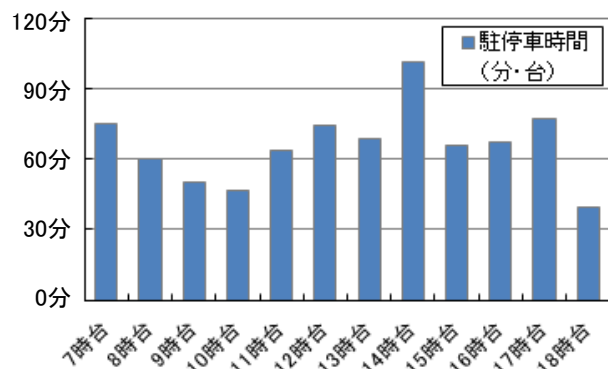
区間①: 烏丸五条～烏丸花屋町の間

区間②: 烏丸花屋町～烏丸七条の間



区間③: 烏丸五条～烏丸花屋町の間

現況の
需要



設置可能: 4台分(240(分・台))

1時間あたり
最大: 計102(分・台)
平均: 計66(分・台)

《荷捌きスペース設置箇所の考え方》

- 現況の停車帯を活用し自転車通行空間を設ける場合、路上停車が可能な空間が無くなるため、制約条件(歩車道境界の施設や民地乗り入れ箇所)を踏まえ、設置可能な箇所に、荷捌きスペースの設置を検討する。
- 荷捌きスペースの設置箇所は、京都府トラック協会によるヒアリング結果も考慮し検討する。

(一社)京都府トラック協会による事業者へのヒアリング結果

- ・対象区間内で貨物集配中車両の駐車場所(スペース)は、下り線2区間・上り線1区間あれば十分。
- ・1区間あたり貨物車2台分は確保してほしい(1台ずつバラバラでも可)。

