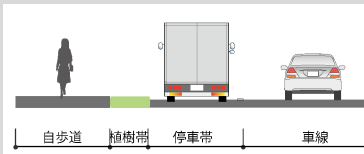
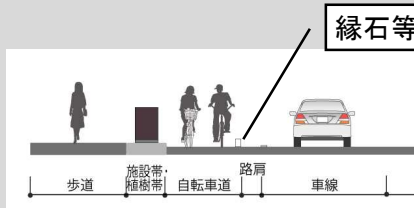
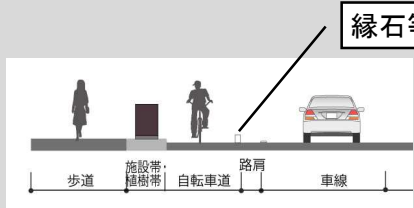
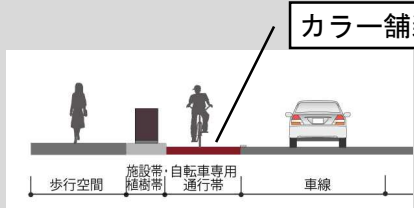
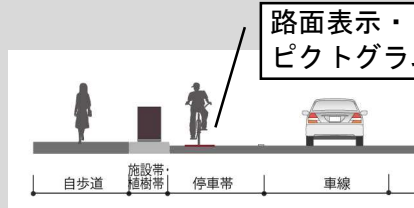


自転車通行空間の整備形態の比較

<凡例> 青文字：メリット、赤文字：デメリット

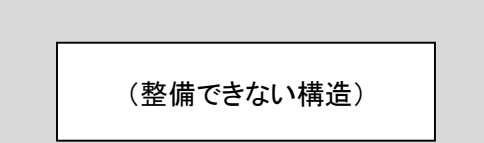
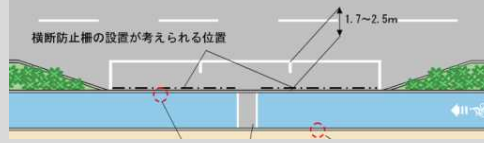
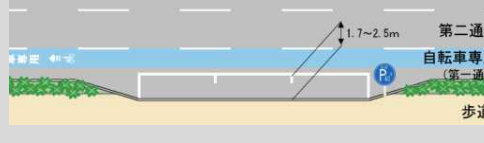
歩行者・自転車利用者の通行空間の分離（明示）方法の比較

※緑塗：第2回協議会後の修正箇所

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WS 意見	メリット・デメリット	事務局 (案)	第2回WS 意見	メリット・デメリット	事務局 (案)	第2回WS 意見	メリット・デメリット	事務局 (案)	第2回WS 意見
標準部	安全性	歩行者	・安全に通行できる	○	△縁石の転倒リスク △歩道が特に狭くなる	・安全に通行できる	○	△縁石の転倒リスク	・安全に通行できる	○	○縁石がなく横断しやすい	・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	△	△自転車は歩道を走りにくい
		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)	○	△すれ違いが怖い △縁石の転倒リスク	・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	◎	△スピードが上がり心配 △縁石の転倒リスク	・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	○ △	－ △自転車は走りにくい	・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	○ △	－ △自転車は走りにくい
		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	○	○双方向でないとは不便	・自動車と同じ 左側通行 となり、逆走できない	△	不便・本来の通行方法という意見あり	・自動車と同じ 左側通行 となり、逆走できない	△	不便・本来の通行方法という意見あり	・車道では、自動車と同じ 左側通行 であり、逆走できない	△	○歩道を通行できる
		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	△	○荷捌きスペースがあれば良い	・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	△	○荷捌きスペースがあれば良い	・自転車専用通行帯上は、 路上停車も可能	○	○路上停車でき便利	・現況と同じく、停車帯上に 路上停車が可能	○	○路上停車でき便利
交差点	安全性	歩行者	・交差点付近では、自転車歩行者道となり、自転車との 錯綜の恐れ がある	△	△鳥丸七条交差点は人の滞留が多いため、錯綜が心配	・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	・交差点付近では、自転車歩行者道となり、歩行者(通行・信号待ち)と 錯綜の恐れ がある	△		・交差点付近も自転車道を 安全に通行 できる ・ただし、交通ルールが守られず逆走の自転車が存在する場合、 錯綜の恐れ がある	○ △	○ルールが守られるならば安全	・交差点付近も自転車専用通行帯を 安全に通行 できる ・ただし、交通ルールが守られず逆走の自転車が存在する場合、 錯綜の恐れ がある	○ △	○ルールが守られるならば安全	・通行位置が 分かりやすく表示 される ・現況と同じく自転車が自転車歩行者道を走行する場合は、歩行者(通行・信号待ち)と 錯綜の恐れ がある	○ △	－ －
		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	△	○建物から離れ現況よりは視認性が良い	・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)	車道通行時	・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)ともに連続とならない	△	－	・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	◎	○市管理区間と同じ通行方法とする	・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	◎	○市管理区間と同じ通行方法とする	・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	◎	○市管理区間と同じ通行方法とする	
	歩道通行時	・市管理区間の歩道を双方向で通行する 自転車の動線は連続 となる。	◎	－	・市管理区間の歩道を逆方向で通行する自転車にとっては、 道路反対側に渡る必要があり、連続とならない。	△	－	・市管理区間の歩道を逆方向で通行する自転車にとっては、 道路反対側に渡る必要があり、連続とならない。	△	－	・市管理区間と同じ整備形態のため、 自転車の動線は連続 となる。	◎	－	
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)	○	△ルールが守られない恐れ	・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)	△	△ルールが守られない恐れ	・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)	△	△ルールが守られない恐れ
評価(案)			◎			○			△			△		

バス停部及び荷捌きスペース形状の比較

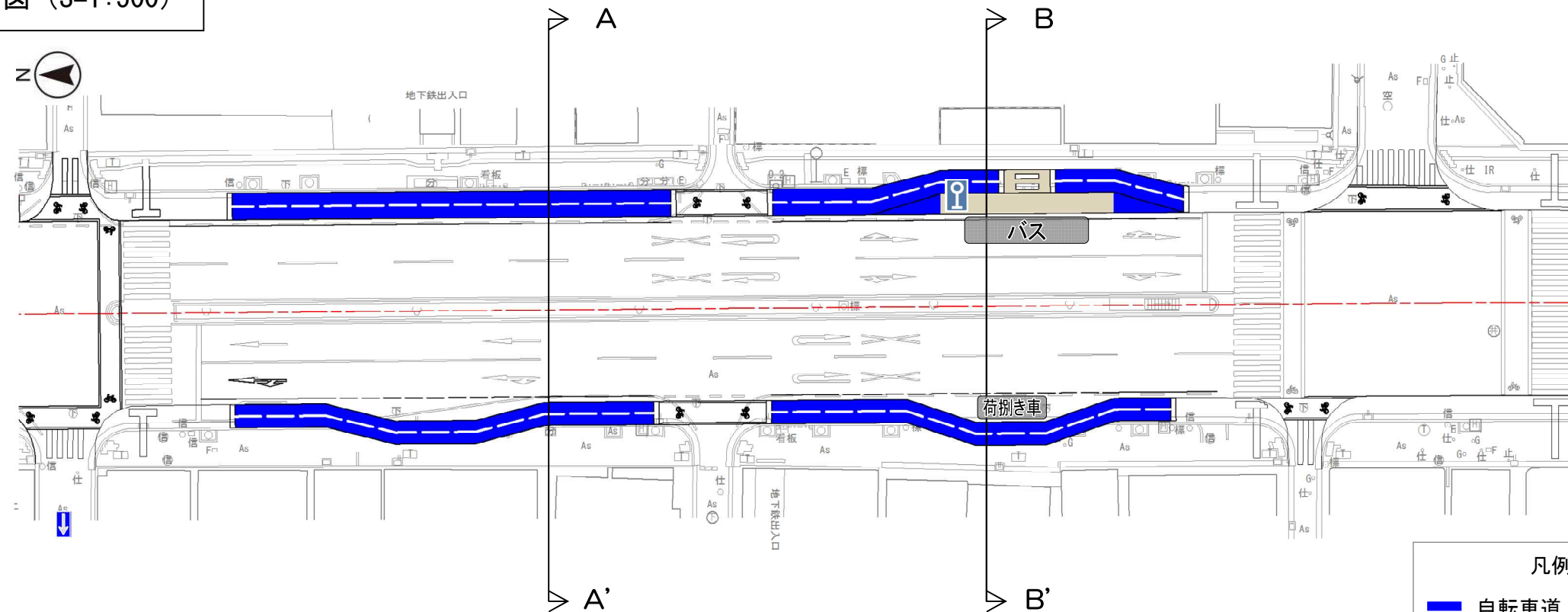
※緑塗：第2回協議会後の修正箇所

整備イメージ			ストリート型		バス停 交通島型		バスベイ型		荷捌きスペース														
			《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》 													
評価指標		対象	メリット・デメリット		事務局 (案)	第2回WS 意見	メリット・デメリット		事務局 (案)	第2回WS 意見	メリット・デメリット		事務局 (案)	第2回WS 意見									
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)	○	—	(整備できない構造)	(整備できない構造)	(整備できない構造)	(整備できない構造)	(整備できない構造)	(整備できない構造)	(評価の対象外)	—	—									
		自転車	・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	△	—										・歩道、自転車道(一方通行)の幅員を確保する場合、バス停1箇所(烏丸五条上り)にて、バス乗降場幅員が1.4mとなる	○	—	・自転車道の幅員を確保する場合、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	△	—										・自転車道の幅員を確保する場合、自転車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)	○	—	・停車帯の中に安全に停車できる	◎	—	・荷物を抱えた運転者は、荷卸し等のため自転車道の横断が必要	△	—
		評価(案)	△		双方向：△ 一方通行：○										—								
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	○	—	○	—	・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	○	—	(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)	○	—	・バス停車時は、自転車専用通行帯上に一部かかるため、錯綜の恐れがある	△				—	・停車車両は、自転車専用通行帯をまたいで停車するため、停車時に錯綜の恐れがある	△	—						
		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	△	—	・バスは、バスベイに停まるため、後続車は車線を通行できる	○				—	・停車帯の中に安全に停車できる	○	—	・停車時に、自転車と錯綜の恐れがある	△	—			
評価(案)			△		○		○				—												

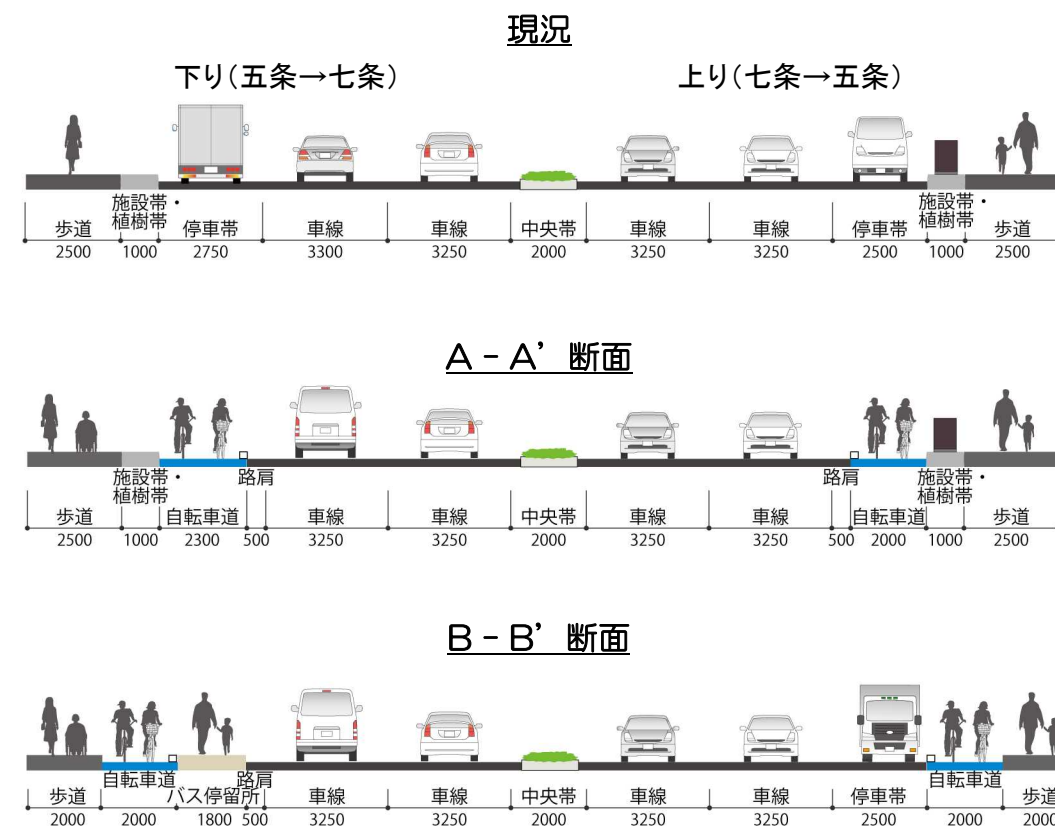
自転車通行空間の整備形態のイメージ(平面図・横断図)

案1：自転車道（双方向）

■平面図 (S=1:500)



■横断図 (S=1:200)



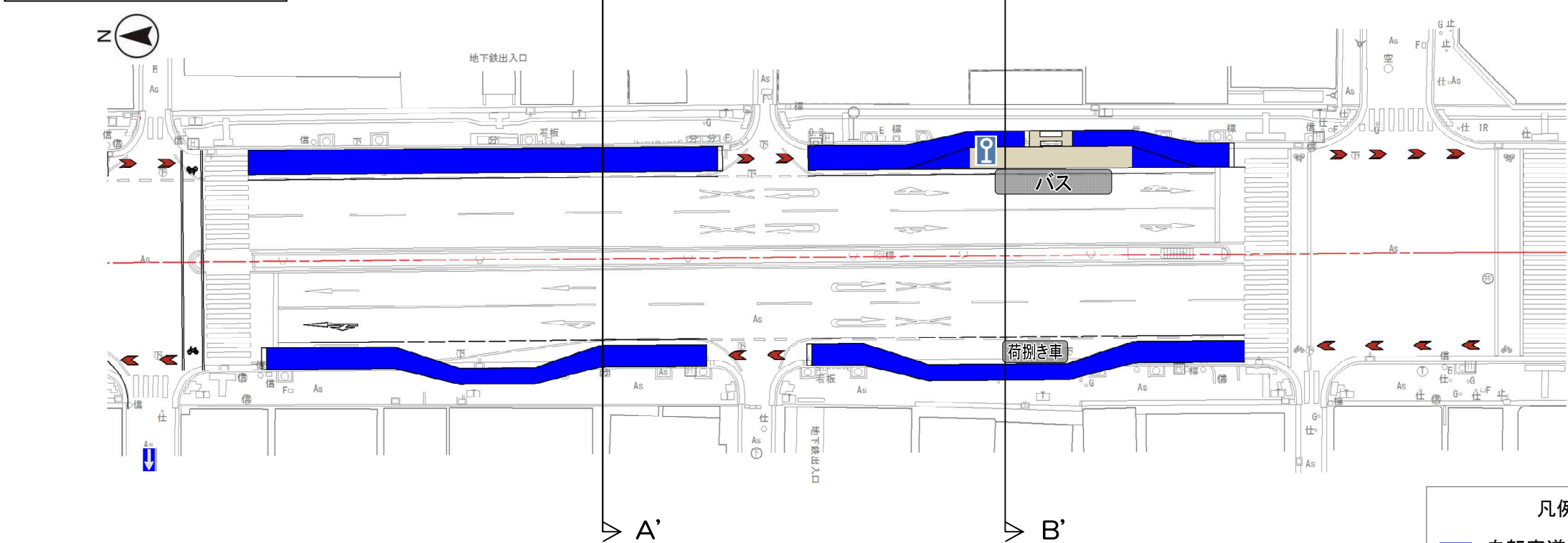
凡例

- 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

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

※図面上の色が実際の塗装の色を表すわけではない

現況

下り(五条→七条)

上り(七条→五条)

歩道 2500

施設帯・植樹帯 1000

停車帯 2750

車線 3300

車線 3250

中央帯 2000

車線 3250

車線 3250

停車帯 2500

施設帯・植樹帯 1000

歩道 2500

上り(七条→五条)

A-A' 断面

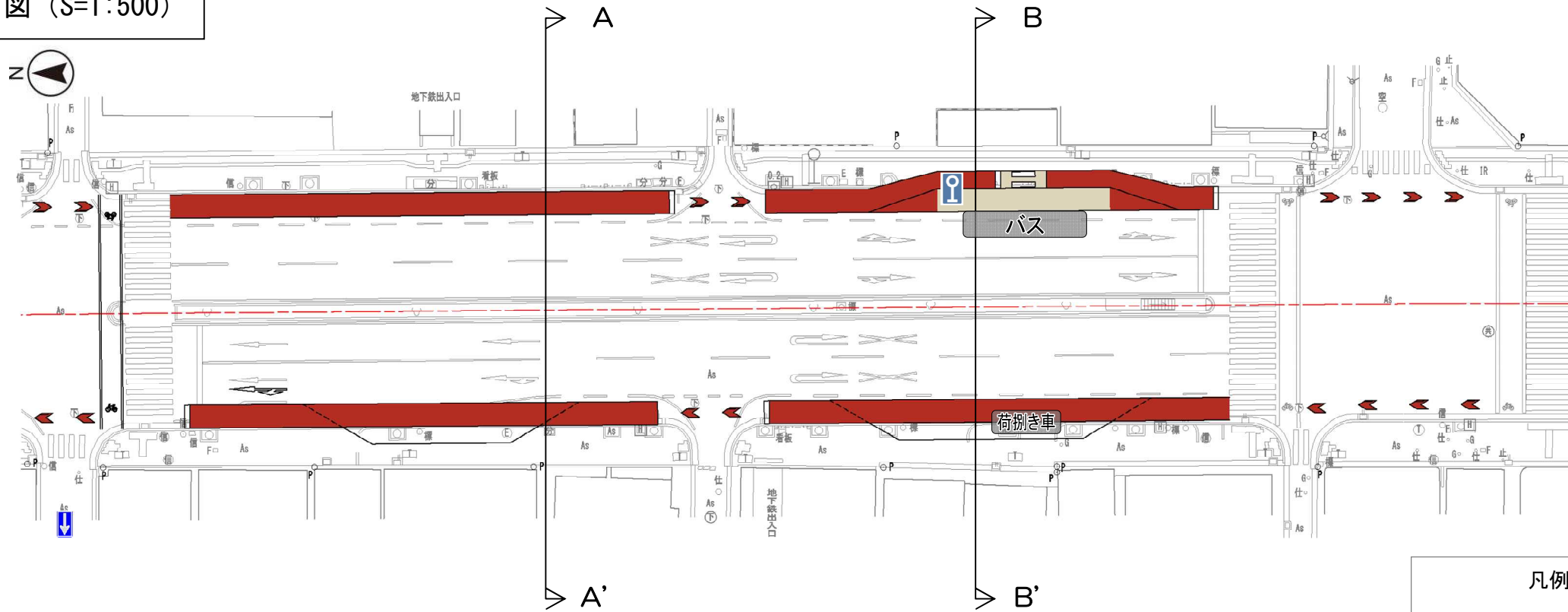
2500 1000 2250 500 3300 3250 2000 3250 3250 500 2000 1000 2500

步道 2500 1000 2250 500 3300 3250 2000 3250 3250 500 2000 1000 2500

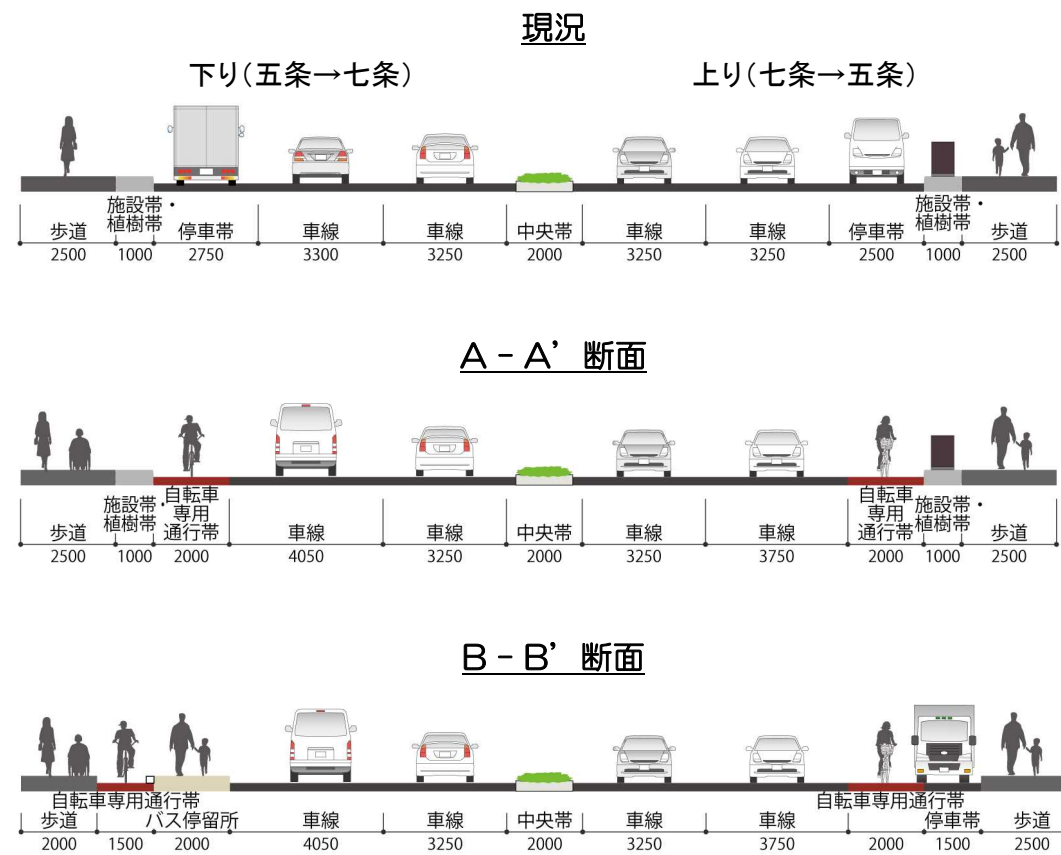
施設帶・植樹帶 自轉車道 路肩 車線 中央帶 車線 車線 路肩 自轉車道 施設帶・植樹帶 步道

案3：自転車専用通行帯

■平面図 (S=1:500)



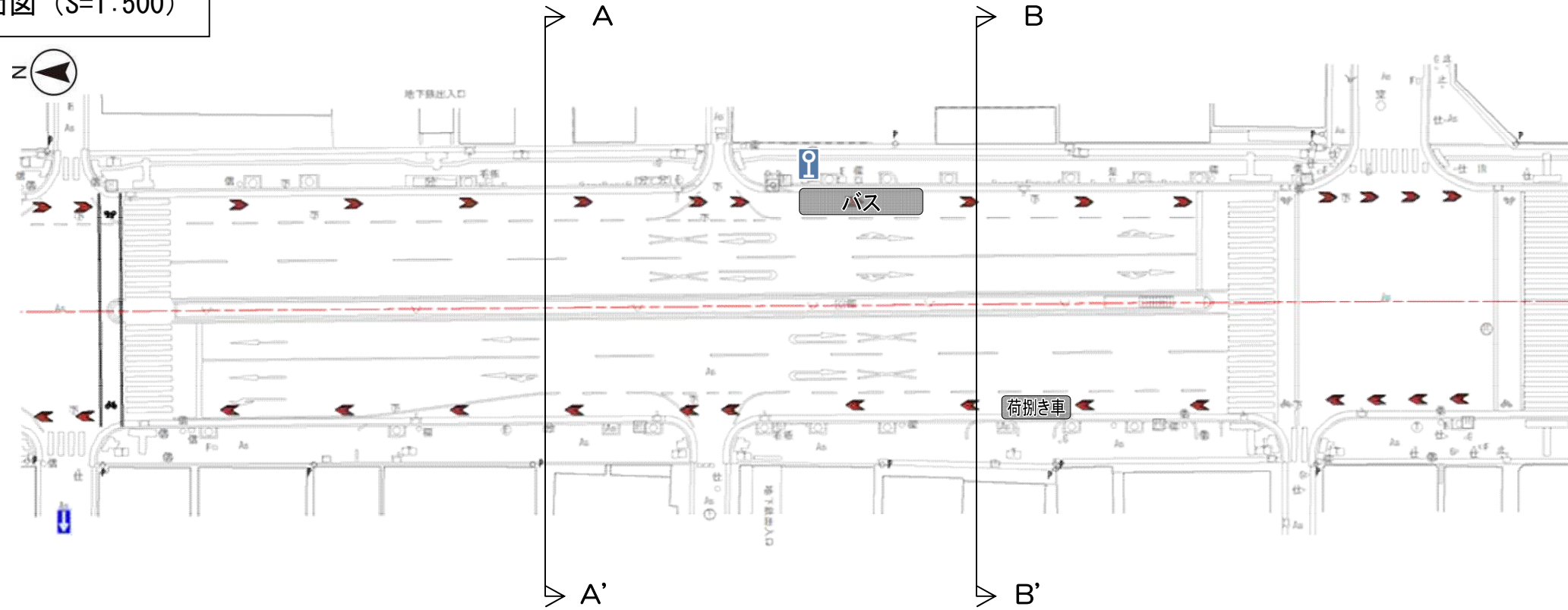
■横断図 (S=1:200)



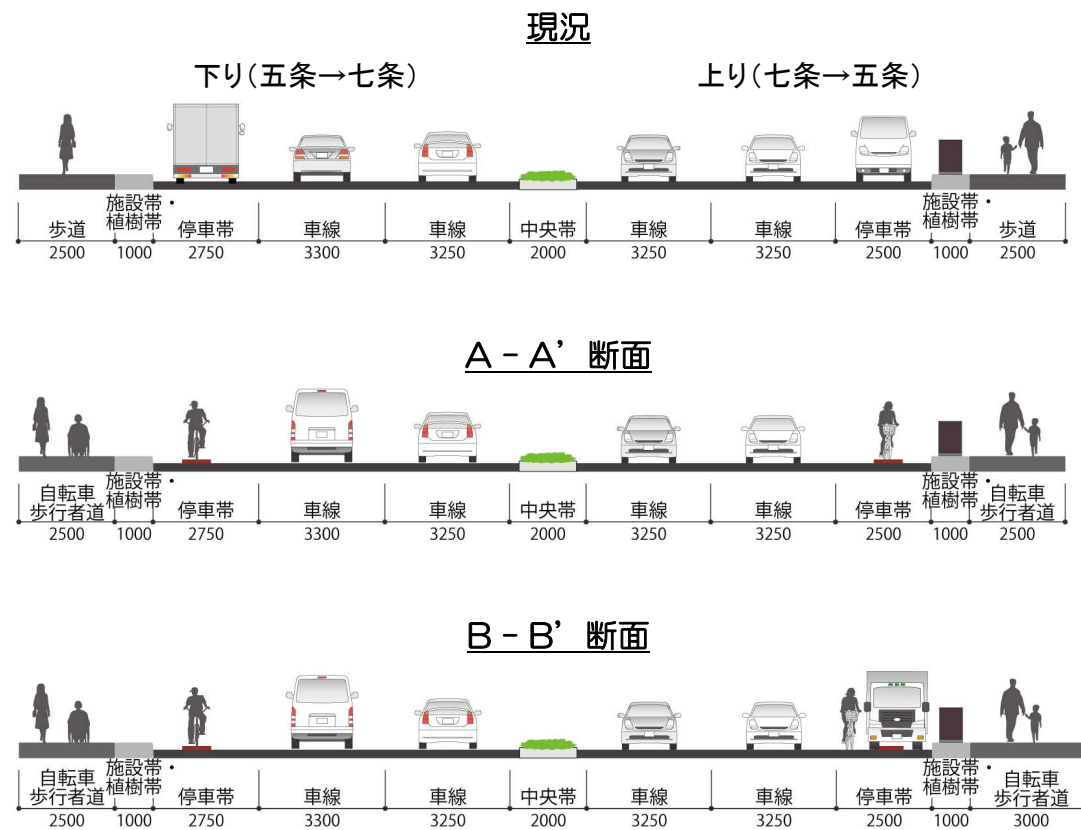
- 凡例
- 自転車道
 - 自転車専用通行帯
 - バス停箇所
- ※図面上の色が実際の塗装の色を表すわけではない

案4：車道混在

■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
 - 矢羽根型路面標示
 - 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