

国道24号烏丸通における 歩行者自転車通行空間整備手法について

石田 翔吾・明知 顕三

近畿地方整備局 京都国道事務所 管理第二課

(〒600-8234 京都府京都市下京区西洞院通塩小路下る南不動堂町808)

国道24号烏丸通は、京都駅前、東本願寺前ということもあり観光客の利用も多く、また日常的に商業や業務に利用されているという特性がある。地域の課題やニーズに合致した通行空間整備や、整備に合わせた自転車交通ルールへの遵守等のためには、道路管理者や関係する行政機関だけでなく、地域住民等の地元関係者とコミュニケーションを取りながら通行空間整備の検討及び合意形成を図る必要があり、2018年3月26日に「国道24号烏丸通歩行者・自転車通行安全協議会（以下、「協議会」という。）」を設置した。本論文は、「協議会」を設置することになった経緯、「協議会」で今後行っていく実施内容を報告するものである。

キーワード 自転車通行空間,合意形成, 住民参加, 安全

1. はじめに

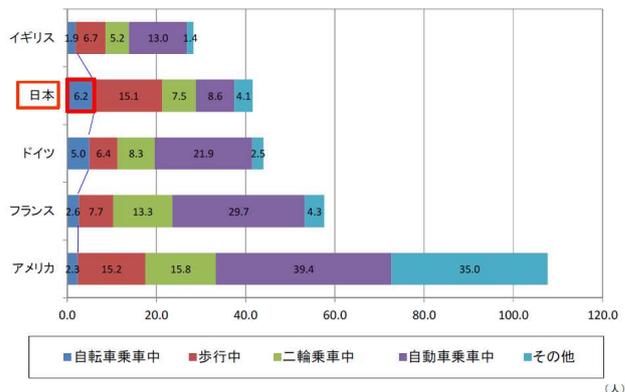
(1) はじめに

我が国における自転車保有台数は、平成25年時点で自動車保有台数とほぼ同程度の7,200万台であり、自転車分担率は世界と比較しても高い水準にあり、5km未満の移動の約2割は自転車が利用されているなど、自転車は都市内交通等において重要な移動手段となっている。

(2)自転車対歩行者事故に関する近年の傾向

我が国において自転車が安全に通行できる空間は、未だ整備途上にあり、自転車先進国である欧米諸国と比較して、人口あたり自転車乗用中死者数の割合が高い状況にある(図-1)。また、過去10年間で我が国全体の全交通事故件数、自転車対自動車の事故件数が4割減となっているにもかかわらず、自転車対歩行者の事故件数は横ばいの状況にある(図-2)。

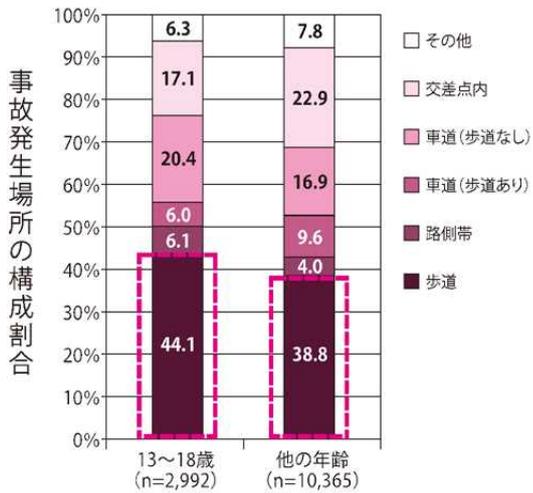
また、自転車対歩行者事故は歩道内が最も多く、約4割を占めている(図-3)。事故の内容をみると、対面通行中(自転車の前から歩行者が歩いてくる)又は背面通行中(自転車の前を歩行者が歩いている)の事故が多い(図-4)。さらに、事故に遭った歩行者の大部分には違反が無い状況であり、自転車側の通行ルール遵守が必要であると考えられる(図-5)。



(図-1) 人口100万人あたり状態別死者数の国別比較 (平成24年)¹⁾

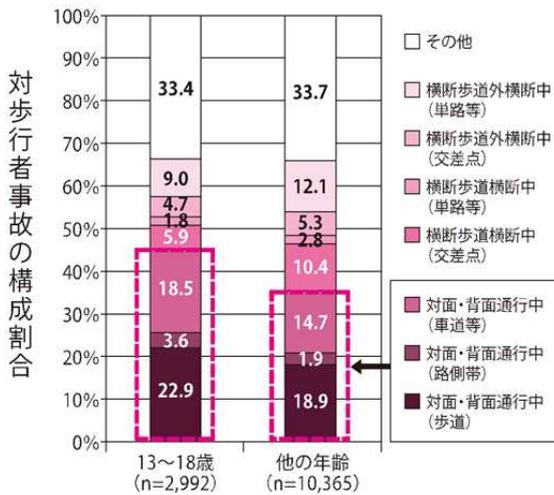


(図-2) 自転車対歩行者事故に関する近年の傾向¹⁾



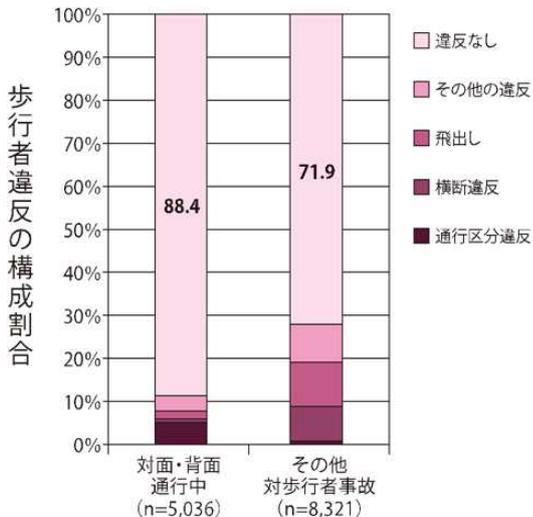
※ 年齢は、自転車運転者の年齢を表します。

(図-3) 自転車対歩行者事故の発生場所 (平成22～26年)²⁾



※ 年齢は、自転車運転者の年齢を表します。

(図-4) 自転車対歩行者事故の類型 (平成22～26年)²⁾



(図-5) 自転車対歩行者事故の歩行者の違反内容 (平成22～26年)²⁾

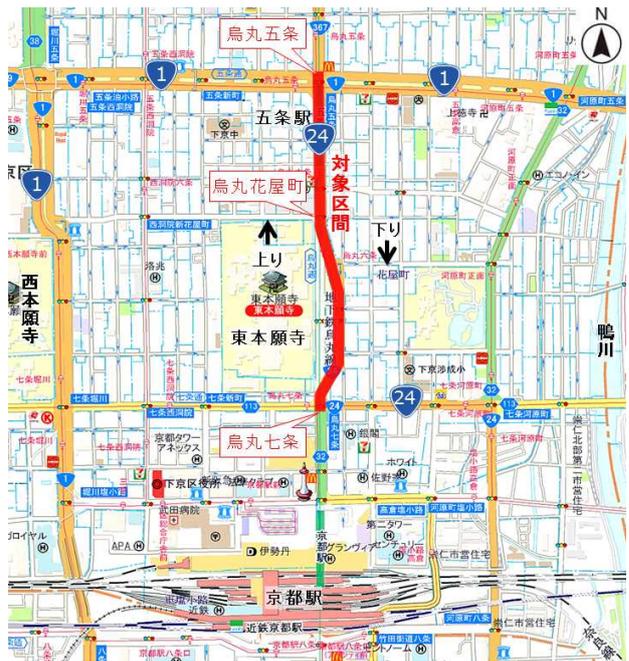
(3)安全で快適な自転車利用空間の整備

歩行者や自転車が安全で快適に道路を利用するには、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(平成28年7月、国土交通省道路局・警察庁交通局)にも謳われているとおり、自転車通行空間の整備と併せ、全ての道路利用者に自転車の通行ルールの周知徹底を図ることが非常に重要である。

2. 国道24号烏丸通について

(1)国道24号烏丸通の現況

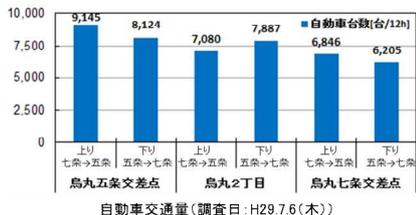
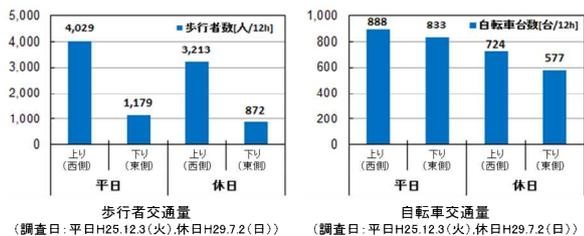
国道24号烏丸通(烏丸五条交差点～烏丸七条交差点)は、京都市下京区に位置し、片側2車線の第4種第1級の道路で、中央分離帯のほか両車線に停車帯、植樹帯および自転車歩行者道を有しており、多くの細街路が取り付いている(図-6,7)。歩行者・自転車・自動車の各交通量が大きく(図-8)、バス停も上下線合わせて、6箇所設置されており、便数、乗降客も多い。また、沿道には、多くの店舗が連続して軒を連ねるとともに、東本願寺等が立地しており、日常的な通行や商業・業務の利用、さらには観光客の利用が多い。



(図-6) 国道24号烏丸通 (烏丸五条～烏丸七条)



(図-7) 現況横断面図 (烏丸五条～烏丸花屋町)



(図-8) 歩行者・自転車・自動車の各交通量

(2) 国道24号烏丸通の課題

国道24号烏丸通での歩行者関連又は自転車関連の事故は、2011～2015年の過去5年間で計11件発生している。自転車関連事故は、信号交差点のほか、細街路との交差点で生じている。また、事故には関わっていないが、潜在的な事象として、バス乗降の滞留がある場合や、歩行者の往来がある場合、自転車が歩行者同士の間を走行する事象や、自転車が歩行者を回避して車道を逆走し、バス停に停車しようとするバスと接触する危険がある事象が特に発生している状況である(写真-9)。

さらに、国道24号烏丸通では、停車帯に路上駐停車する車両が多く(写真-10)、車道を通行する自転車は、路上駐停車を追い越すために車道側へ車線変更の必要がある状況でもある。

このような状況から歩行者及び自転車利用者の安全性の確保は、国道24号烏丸通の喫緊の課題である。



(写真-9) 自転車がバスと接触する危険がある事象および自転車が歩行者との接触を回避する事象



(写真-10) 路上駐停車状況

(3) 国道24号烏丸通の課題への対策

このような国道24号烏丸通の課題を解決するためには、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が有効な対応方策と考えられ、安全で正しい自転車交通ルールの啓発等による道路利用者の安全意識の向上も重要である。

(4) 歩行者・自転車利用者の通行空間の分離(明示)の整備形態

歩行者・自転車利用者の通行空間の分離(明示)の整備形態は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」より以下の3つに分類される。

なお、バス停部における乗降者と自転車利用者の分離については、歩行者・自転車通行空間の分離(明示)の整備形態毎に形態が異なってくるため、歩行者・自転車利用者の通行空間の分離(明示)の整備形態とあわせて考えることとする。

1) 自転車道

縁石等の工作物により構造的に分離された自転車専用の通行空間。自転車は『自転車道』を通行しなければならない(写真-11, 12)。



(写真-11) 自転車道(一方通行)



(写真-12) 自転車道(双方向)

2) 自転車専用通行帯

交通規制により指定された、自転車が専用で通行する車両通行帯。車道にて、自転車と自動車を視覚的に分離した構造である。自転車は『自転車

専用通行帯』を通行しなければならない(写真-13)。



(写真-13) 自転車専用通行帯(一方通行)

3)車道混在

車道にて自転車と自動車の混在通行とする形態(自転車専用の通行空間とならない)。自転車の通行位置を明示し、自動車に注意喚起するため、矢羽根やピクトグラム等の路面表示を設置する構造となる。自転車は、「道路(車道)の左側端」を左側通行することが原則となるが、自転車歩行者道であれば、自転車歩行者道を通行することもできる(写真-14)。



(写真-14) 車道混在

3. 歩行者自転車通行空間整備手法

(1) 国道24号烏丸通歩行者・自転車通行安全協議会の設立について

自転車は最も身近な交通手段の一つであり、自転車は原則、車道の左側を一方通行で通行しなければならないが、国道24号烏丸通では、自転車歩行者道があるため、自転車は歩道空間を双方向に通行することが可能で、利便性が極めて高い反面、歩行空間上では自転車利用者と歩行者が混在している状況である。

また、現況の道路空間の再配分によって、自転車利用者の通行空間を創出するため、整備形態によっては、国道24号烏丸通の道路の利用方法が大きく変わってし

まう。

さらに、国道24号烏丸通は、日常的な通行や商業・業務の利用、また観光客の利用が多い特性があり、地域の課題やニーズに合致した通行空間の整備を行うとともに、自転車交通ルールの遵守に向けて、行政機関だけでなく、地域住民等とコミュニケーションを取りながら、合意形成を図る必要がある。

そのため、国道24号烏丸通においては関係機関や地域住民等との意見交換により、歩行者及び自転車利用者の安心・安全な通行空間整備の対策推奨案の決定を行うことを目的とした「国道24号烏丸通歩行者・自転車通行安全協議会」を2018年3月26日に設立した。

さらに、自転車の通行ルールの徹底も安全で快適な自転車利用には欠かせないことから、整備目的の理解と自転車通行に関する意識の向上を図るとともに、安心・安全な通行空間として歩行者と自転車の通行空間の分離や自転車の一方通行化等のメリットの周知を行うため、自転車通行意識向上会議(WS)も協議会の一環で実施することとした。

(2) 「国道24号烏丸通歩行者・自転車通行安全協議会」

上記を踏まえ、2018年3月26日に「国道24号烏丸通歩行者・自転車通行安全協議会」を下記のとおり設立し、地域住民等と検討を始めたところである。

1)目的

国道24号烏丸通における関係機関や地域住民等との意見交換により、歩行者及び自転車利用者の安心・安全な通行空間整備の対策推奨案の決定を行うことを目的とする。

2)構成メンバー

協議会委員は、有識者として小川教授(立命館大学理工学部都市システム工学科)、国道24号烏丸通は駐車帯を有しており、駐車帯を利用している道路利用者として、(一社)京都府バス協会・(一社)京都府トラック協会・(一社)京都府タクシー協会、歩行者・東本願寺商店会、誰もが安全に利用出来る道路空間の整備において、身障者からの意見も重要であるため、(公社)京都市身体障害者団体連合会、国道24号烏丸通の沿道地域である、皆山学区・稚松学区・尚徳学区の代表者、国道24号烏丸通沿いに位置している東本願寺、京都府安全推進連絡会自転車通行環境部会から京都府警・京都府・京都市、国道24号烏丸通を所轄している下京警察署、さらに、道路管理者である近畿地方整備局京都国道事務所長で構成している。

また、協議会の事務局は、道路管理者である京都国道事務所、京都市自転車ネットワーク計画を策定しているため、京都市自転車政策推進室及び京都市下京区役所で構成している(表-15)。

(表-15) 国道24号烏丸通歩行者・自転車通行安全協議会 構成名簿

【委員】

| |
|--|
| ○立命館大学 理工学部 都市システム工学科 教授 小川 圭一 |
| 一般社団法人 京都府バス協会 専務理事 |
| 一般社団法人 京都府トラック協会 専務理事 |
| 一般社団法人 京都府タクシー協会 専務理事 |
| 公益社団法人 京都市身体障害者団体連合会 事務局長 |
| 皆山連合会 事務局長 |
| 稚松学区市政協力委員連絡協議会 会長 |
| 尚徳自治連合会 会長 |
| 尚徳学区交通対策協議会 会長 |
| 東本願寺前商店会 会長 |
| 真宗大谷派(東本願寺) 総務部 次長 |
| 京都府警本部 交通部 交通企画課 交通戦略室長 |
| 京都府警本部 交通部 交通規制課 課長補佐 |
| 京都府下京警察署 交通課長 |
| 京都府 府民生活部 安心・安全まちづくり推進課 防犯・交通安全まちづくり担当 副課長 |
| 京都府 建設交通部 道路管理課 安全・指導担当 副課長 |
| 京都市 建設局 建設企画部 建設企画課長 |
| 京都市 建設局 土木管理部 土木管理課長 |
| 京都市 建設局 道路建設部 道路環境整備課長 |
| 近畿地方整備局 京都国道事務所長 |

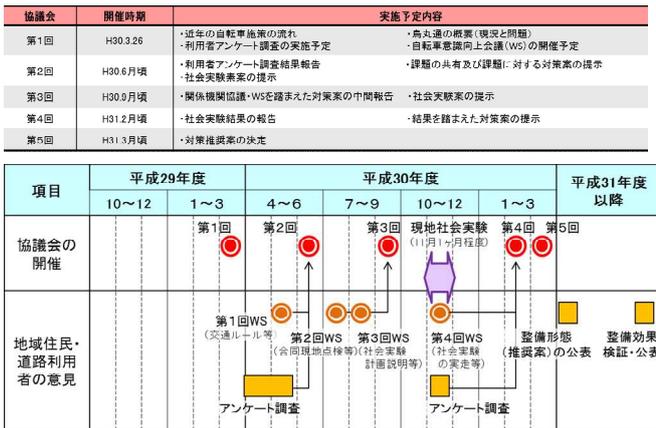
○:座長

【事務局】

| |
|-----------------------|
| 京都市 建設局 自転車政策推進室 |
| 京都市 下京区役所 地域力推進室 |
| 近畿地方整備局 京都国道事務所 管理第二課 |

3)スケジュール及び実施予定内容

2019年3月頃に対策推奨案を決定することを目指す。対策推奨案を決定するにあたって、地域の課題やニーズを把握するため、アンケート調査を行い、アンケートの調査結果を踏まえ、2018年11月頃に整備形態の検証を行うための社会実験を予定している(図-16)。



(図-16) 協議会スケジュール(案)・実施予定内容

(3)自転車通行意識向上会議(WS)について

1)目的

整備目的の理解と自転車交通に関する意識の向上を図る。また、安心・安全な通行空間として、歩行者と自転車の通行空間の分離や自転車の一方通行化等のメリット・デメリットを周知することを目的とする。

2)対象者

沿道地域住民(皆山学区・稚松学区・尚徳学区にお住まいの皆さま)

3)実施予定内容

自転車運転者として守るべきルール、事故の危険性、交通違反・罰則等の自転車の交通ルールの周知、アンケート調査等にて抽出された問題・課題の共有を行う。また、国道24号烏丸通における交通安全上の問題・課題の確認、整備形態の検証を行うための社会実験を利用して、正しい自転車走行の実践等の自転車通行空間の体験を行い、アンケート調査等で抽出した意見を対策推奨案に反映させる。

4. 最後に

国道24号烏丸通における、安全で快適な自転車利用空間の整備の対策推奨案を行政機関だけでなく、地域住民等の地元関係者で決定するための国道24号烏丸通歩行者・自転車通行安全協議会を設立することができたことは道路行政にとって、非常に有意義であると思われる。さらに身近な交通安全について、地域とともに検討し、実施していくことは今後の道路行政にも大きな意味を持つことだろう。

また、今後、自転車利用空間の整備を進めていく上で、歩行者・自転車利用者の通行空間の分離(明示)の整備形態によっては、国道24号烏丸通の道路の利用の仕方が大きく変わってしまうため、利用者の立場によってはデメリットを感じ、合意形成を図ることが困難な状況になることがあるかもしれない。しかし、協議会の中で安全性の向上や事故防止など整備を行う効果をしっかりと説明し、理解していただいた上で、対策推奨案を決定していくよう努めていきたい。

参考文献

- 1) 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(平成28年7月、国土交通省道路局・警察庁交通局)
- 2) イタルデザインフォーメーション交通事故分析レポート No112(平成27年5月発行)