

(案)

# 自転車通行環境整備プログラム(整備方針)

## 背景と目的

自転車は、通勤・通学や買物、観光やレジャーなど様々な目的に利用され、市民の日常生活に重要な役割を果たすとともに、環境にやさしい乗り物として、また、健康志向の高まりなどを背景に、その利用ニーズが高まっています。

一方、京都府内の交通事故総件数は、平成16年をピークに減少傾向にあるものの、交通事故全体に占める自転車事故の割合は増加傾向にあります。(図1) 特に、歩行者と自転車の交通事故は、10年前と比べると約2倍に増加しています。(図2)

そこで、本市では、自転車利用者の多様なニーズに対応するとともに、歩いて楽しいまちの実現に資するよう、歩行者と自転車利用者が共に、ひとの集う場所(鉄道駅や学校、官公庁、観光地など)へ安心・安全に通行することができる、自転車通行環境整備の基本方針と整備手法を取りまとめた「自転車通行環境整備プログラム(整備方針)」を策定することとしました。

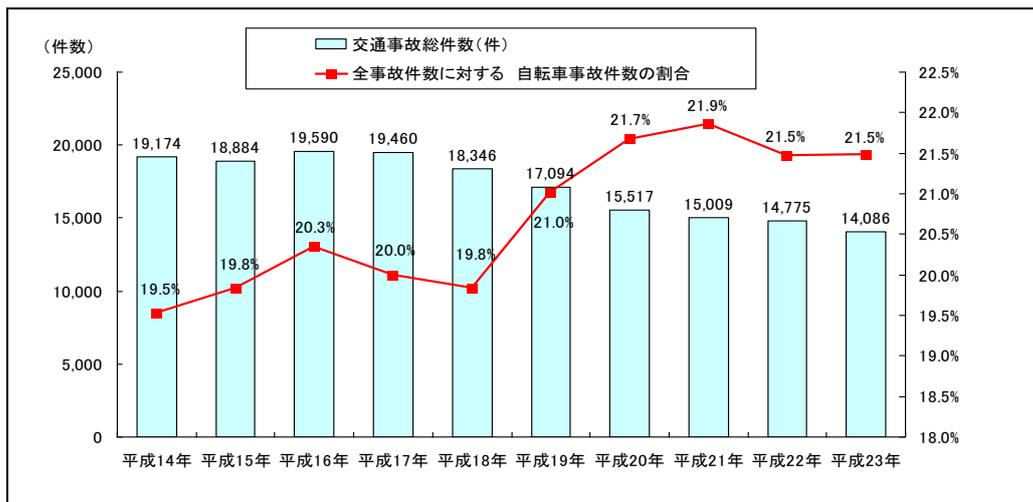


図 1 京都府内の交通事故件数の推移(京都府警資料:平成23年)

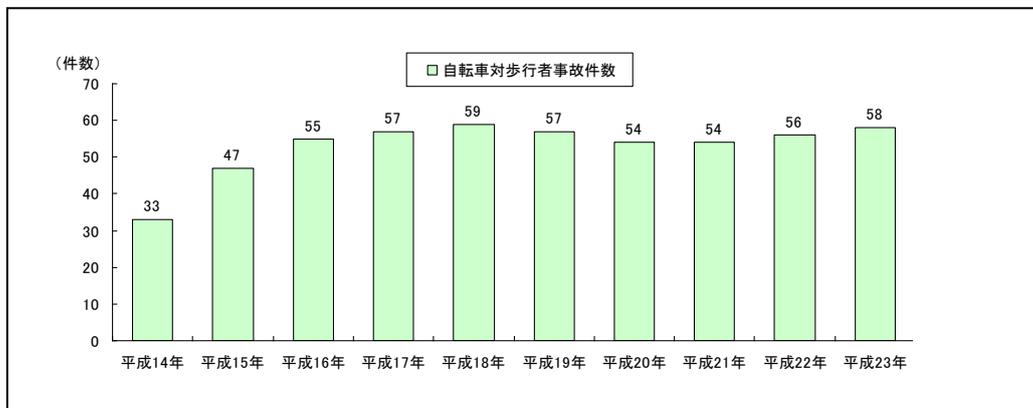


図 2 京都府内の自転車対歩行者の交通事故件数の推移(京都府警資料:平成23年)

# 基本方針

- 1 市街地エリア<sup>※1</sup>の幹線道路を活用したネットワーク化を図ります。
- 2 ひとの集う場所を中心とした面的整備(ゾーン対策)を図ります。
- 3 自転車事故の発生箇所など対策が必要な箇所について、部分的整備(スポット対策)を図ります。

なお、自転車通行環境の整備に当たっては、早期かつ経済的に効果を発現させるため、既存ストック<sup>※2</sup>を活用しながら実施します。

## ※1 市街地エリア

ひとの集う場所が多く存在し、自転車、歩行者及び自動車の交通量が多く、自転車が関係する事故の件数も多く発生している「北大路通～東大路通～十条通～西大路通」で囲まれた区域。

## ※2 既存ストック（既に自転車通行空間が確保されている区間）

歩道において、舗装のカラー化等により歩行者と自転車の通行区分が視覚的又は物理的に分離されている区間や、自転車レーンにより車道上で自動車と自転車の通行区分が分離されている区間。

## 1 市街地エリアの幹線道路を活用したネットワーク化

自転車は、利用目的（通勤・通学、買物など）によって、通行ルートが大きく異なります。そこで、沿線にひとの集う場所（鉄道駅や学校など）が多く存在し、自転車交通量が多い市街地エリアの幹線道路を結び、ネットワーク化することにより、自転車利用者の多様なニーズに対応していきます。

### ○ 路線選定の考え方

#### ア 対象範囲

市街地エリア

#### イ ネットワーク路線の選定

市街地エリア内で、沿線に鉄道駅や学校、観光地、オフィスビルなどが多く存在する幹線道路を、自転車通行空間の幹線ネットワークとして抽出します。

## ○ 整備の進め方

整備については、「ネットワークを形成する軸となり、沿道にひとの集う場所が多く存在する幹線道路」や「歩行者・自転車利用者の増加が見込まれる幹線道路」を優先して整備していきます。【優先整備区間】

また、既に整備が完了している区間を結ぶなど、「ネットワークの連続性を構築する幹線道路」についても、沿道の利用状況などを勘案し、整備条件が整い次第、速やかに整備していきます。【次期整備区間】

### 【優先整備区間】平成24年度から整備着手し、平成27年度整備完了を目指す道路

- ・烏丸通（丸太町通～塩小路通）  
鉄道駅、学校、オフィスビルなどが多く存在し、京都駅から京都御苑までの「行幸道路」として拡幅された歴史を持つ、市中心部南北方向のメインストリート
- ・御池通（堀川通～御池大橋）  
鉄道駅、学校、オフィスビルなどが多く存在し、京都市のシンボルロードとして市民にも親しまれている、市中心部東西方向のメインストリート
- ・七条通（西大路通～大宮通）  
市内で最も自転車に関係する事故が多い幹線道路であり、梅小路公園再整備を契機に来園者数が増加し、歩行者と自転車利用者の増加が見込まれる道路

### 【次期整備区間】平成25年度以降整備着手する道路

- ・烏丸通（北大路通～丸太町通）
- ・御池通（西大路通～千本通）
- ・西大路通（四条通～九条通）
- ・東堀川通（中立売通～押小路通）※
- ・東大路通（今出川通～九条通）
- ・今出川通（堀川通～東大路通）など

※ 堀川通の代替路線として整備することにより、歩行者と自転車利用者の通行を分離します。

## 2 ひとの集う場所を中心とした面的整備（ゾーン対策）

ひとの集う場所の周辺道路では、歩行者と自転車、自動車が輻輳し、事故が発生する可能性が多くあります。そこで、市内各所において、鉄道駅や学校、官公庁、観光地など、ひとの集う場所を中心とした面的整備（ゾーン対策）を実施することにより、歩行者・自転車利用者の安全性を向上させていきます。

## ○ 整備の進め方

平成24年度から、歴史的都心地区（四条通、河原町通、御池通及び烏丸通で囲まれた区域）等の都心細街路において、取り組むこととしているゾーン対策「歩いて楽しいまちなかゾーン（仮称）」の成果やノウハウを活かして、それぞれのゾーンにおける条件が整い次第、順次整備していきます。

### 3 自転車事故の発生箇所など対策が必要な箇所についての部分的整備 (スポット対策)

自転車に関係する事故の発生箇所など、速やかに対策が必要な箇所について、部分的整備(スポット対策)を実施し、歩行者・自転車利用者の安全性を向上させていきます。

#### 京都市の景観と道路の舗装の色等について

本市では、色を含めた道路デザインに統一感がないといった課題の解決を図っていくため、平成22年5月に「京(みやこ)のみちデザイン指針」を策定しました。

本指針では、舗装の色について、周辺景観と調和し引き立てる「無彩色」と「自然素材色(自然石、地道色など)を基本色としています。

そこで、本市の自転車通行空間の色彩については、誰もが自転車の通行位置が分かり、京都の優れた町並み景観に配慮した、ベンガラ色を基調とした色で明示していきます。



福西本通  
(洛西ニュータウン内)

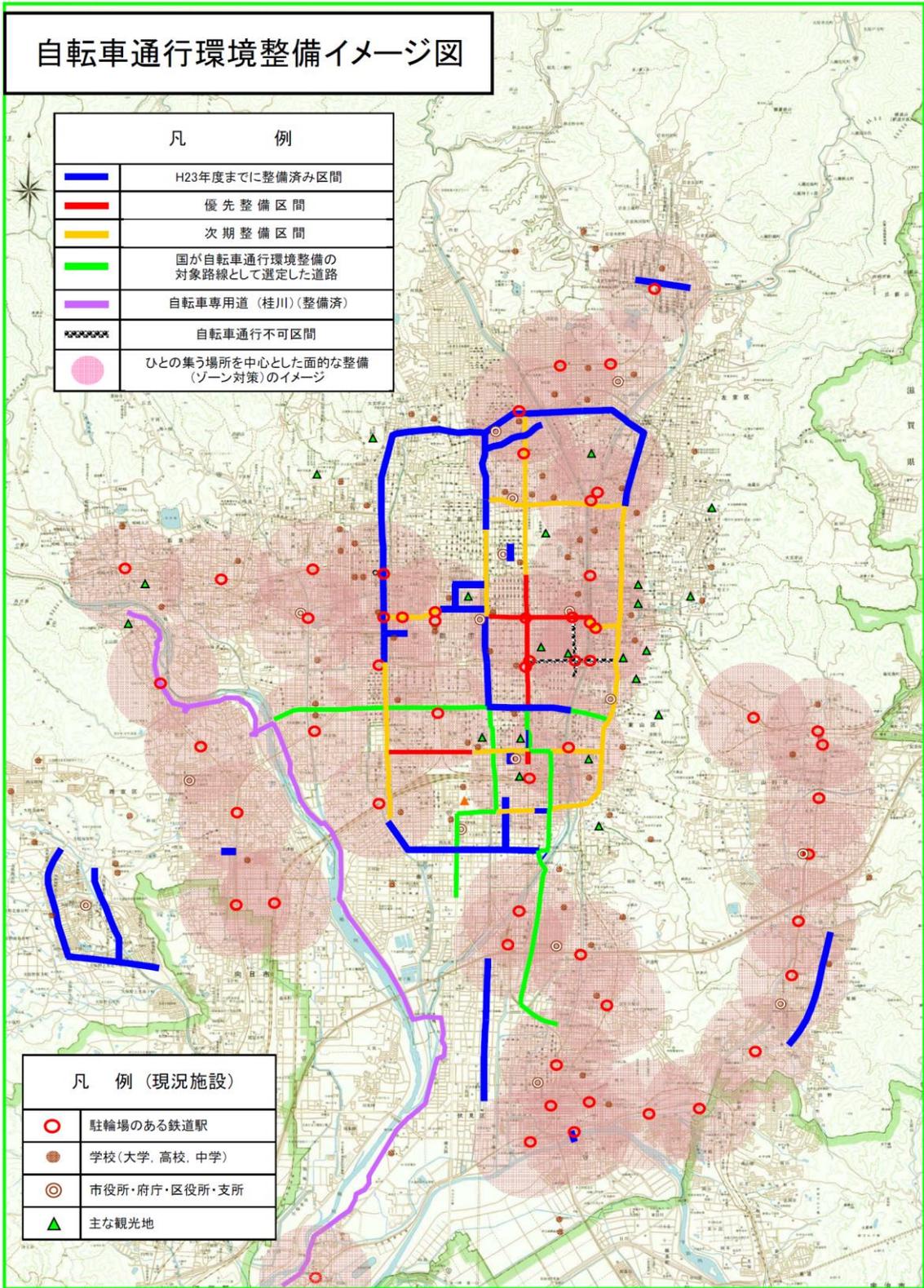
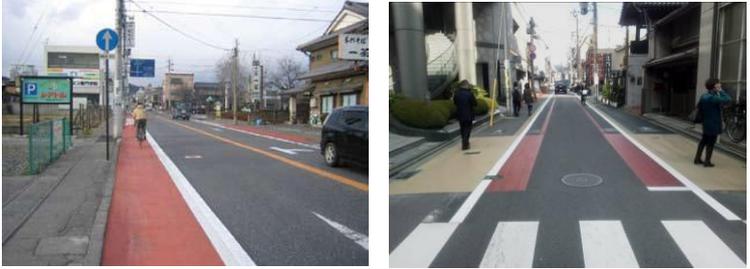


図 3 自転車通行環境整備イメージ図

## 整備手法

自転車は、車道（左端）を通行することが原則となっています。しかしながら、車道も歩道も狭小な本市の道路事情から、整備手法について、以下のとおりとしていきます。

整備手法	整備イメージ
<p>① 比較的歩道幅員の広い道路においては、歩道で自転車通行位置の明示等を行うことを基本とします。</p>	 <p>御池通(実証実験の様子)</p>
<p>② 歩道幅員に余裕のない道路で、車道の路肩部分の幅員に、比較的余裕がある場合には、自転車レーン（自転車専用通行帯）の整備を行うことを基本とします。</p>	 <p>新町通【自転車レーン】</p>
<p>③ 歩道幅員に余裕のない道路で、車道の路肩部分の幅員に、上記②のような幅員の余裕がない場合においても、自転車は車道の左端を通行するルールを守るように促すため、路肩の活用※を行うことを基本とします。</p> <p>※道路交通法の規制によらない路肩のカラー化などによる自転車通行位置の明示</p>	 <p>長野県松本市【路肩の活用】 「歩いて楽しいまちなかゾーン」 (実証実験の様子)【路肩の活用】</p>
<p>④ 歩道、路肩の幅員がともに余裕のない道路で、自転車通行可の歩道においては、自転車利用者へのルール・マナーを守るように促す、注意喚起の路面シール等の設置を行うことを基本とします。</p>	 <p>御池通実証実験で使用了路面シール</p>

なお、各路線の具体的な整備手法については、対象路線の幅員構成、自動車・自転車及び歩行者の通行量、沿道の利用状況、駐停車車両の状況などを踏まえて決定していきます。