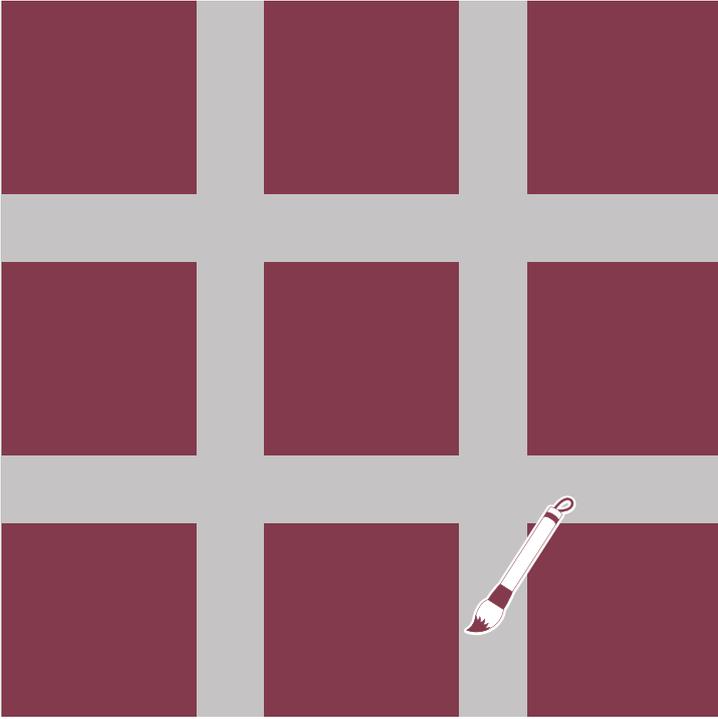




京都市
CITY OF KYOTO



京都市自転車走行環境整備ガイドライン

平成28年10月
京都市

京都市自転車走行環境整備ガイドライン 目次

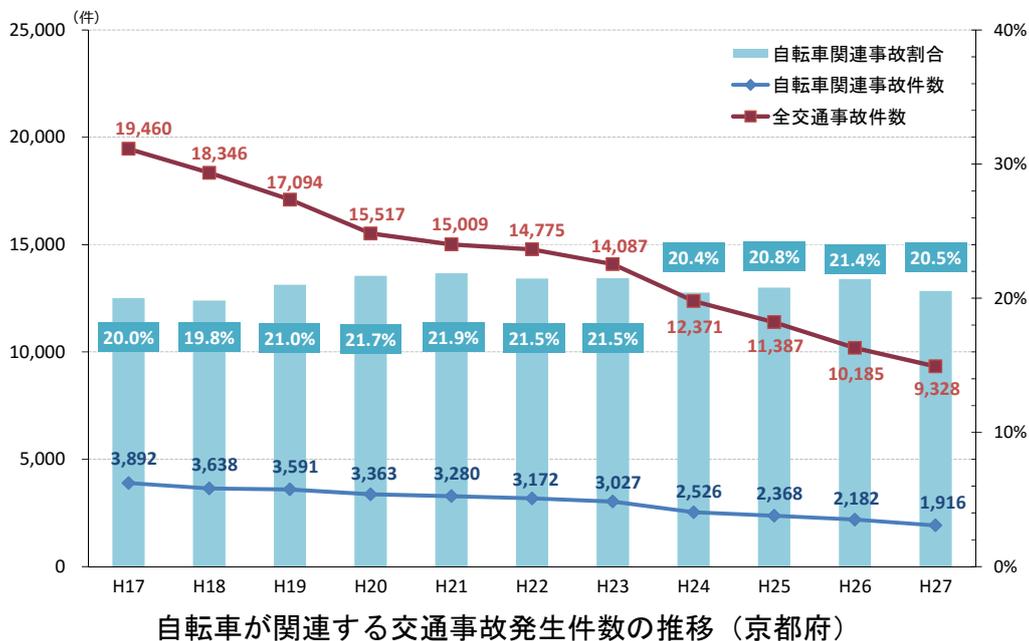
I. はじめに	1
II. 自転車走行環境整備のポイント	8
III. 自転車走行環境整備フロー	12
IV. 自転車走行環境整備の基本方針	13
V. 道路区分別整備方針	25
・幹線道路	32
・準幹線道路	40
・生活道路	49
VI. 特殊部	57
・バス停	57
・自転車通行規制区域	60
VII. その他の安全対策	61
VIII. 自転車走行環境の維持管理	64
VIII. 中長期的な自転車走行空間の考え方	65
付録.	66
・用語の定義	66
・国ガイドラインとの相違点	69
・路面表示の詳細寸法一覧	73
・参考文献	77

I. はじめに

■ 背景

自転車は、子どもから高齢者まで多くの人々に利用されている乗り物であり、環境に優しく健康に良い乗り物としても注目を浴びている。

自転車は、道路交通法では「軽車両」であり、車道の左側走行が原則であることに加え、自転車の走行が可能な歩道では、直ちに停止できる速度（徐行）で、歩行者優先というルールを遵守して走行する必要がある。しかしながら、車道の逆走や歩道を猛スピードで走行する自転車が多く、無秩序な走行が全国的にも常態化している。京都府内でも、ここ10年間で全交通事故件数及び自転車関連事故件数ともに約4割減となっているにも関わらず、自転車関連事故割合は約2割を占める状況が続き、また、自転車対歩行者の事故件数は横ばいの傾向にある。



自転車に関連する交通事故発生件数の推移（京都府）

出典：京都府警察調べ

このような状況を鑑み、国土交通省・警察庁が「自転車は『車両』であり、車道通行が大原則」という観点に基づき、平成24年11月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定した。これは、各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進められるよう、標準的な考え方等を示したものである。

しかしながら、自転車ネットワーク計画を作成した市区町村の数は限定的なものであり、ネットワークとして連続した安全な自転車走行空間の整備が緩慢な状況にある。

そこで、安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた取組を更に推進するため、「安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会」からの提言を受け、国土交通省・警察庁が「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改定版（以降、「国ガイドライン」という。）を平成28年7月に策定した。

■本ガイドラインの位置づけ

京都市では、総合的な自転車政策を進めていくため、自転車施策の「みえる化」をキーワードに、平成27年3月に「京都・新自転車計画」を策定した。本書は、その取組の一つである自転車走行環境の「みえる化」を進めるため、自転車が安全に走行できる環境整備に向け、誰もが分かりやすい京都版の統一的な整備マニュアルとなる「京都市自転車走行環境整備ガイドライン」（以降、「本ガイドライン」という。）を取りまとめたものである。

本ガイドラインでは、「京都・新自転車計画」や国ガイドラインを受け、自転車走行環境整備フローや道路区分別の整備方法等を整理したが、本ガイドラインに記載のない事項については、国ガイドラインに準じて検討を行うものとする。

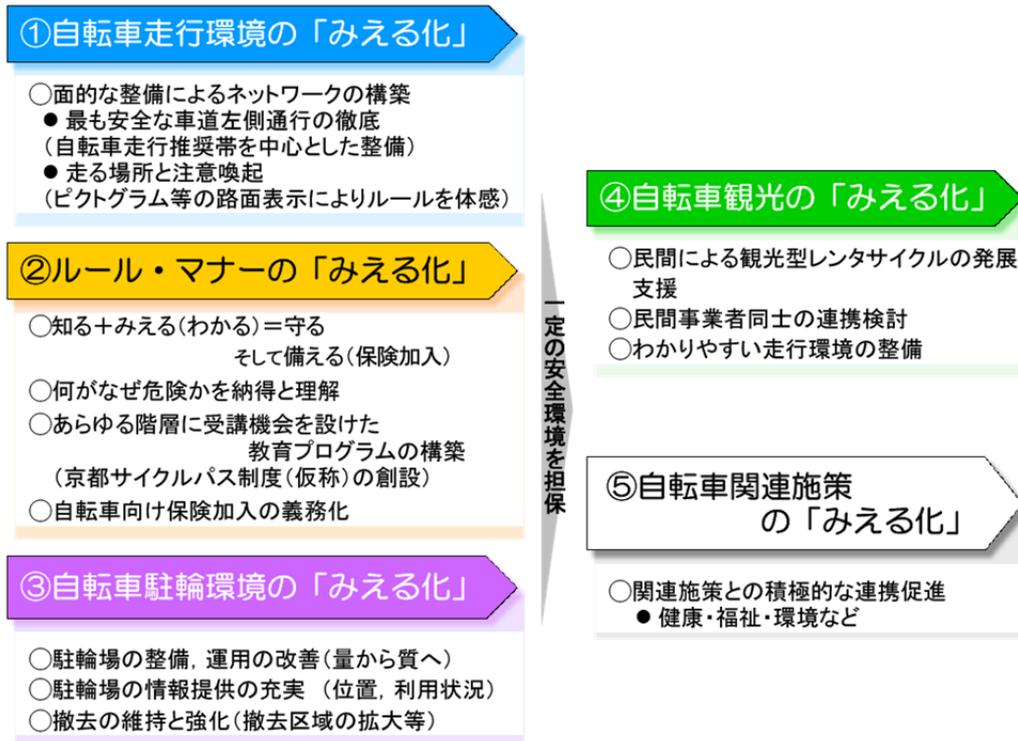
なお、本ガイドラインに基づき、整備を行う車道上の矢羽根や自転車マーク等については、自転車専用通行帯以外の場合、その上を必ず走行しなければならないというものでなく、あくまでも車道走行を推奨するものであり、自転車の走行が可能な歩道では、車道上に矢羽根や自転車マーク等が設置されたとしても、直ちに停止できる速度（徐行）で、歩行者優先というルールを遵守すれば歩道上も走行可能である。

さらに、本ガイドラインは、今後得られる技術的な知見や統計データ、法制度の改正等を踏まえ、順次改定していく予定である。



京都・新自転車計画

■ 「京都・新自転車計画」における自転車施策の「みえる化」



■ 自転車走行環境の「みえる化」

走行環境を「安全に」「わかりやすく」	
<p>■ 左側通行の徹底</p> <p>○市民はもとより、国内外からの来訪者にも自転車の走る場所がわかるように、「みてわかる」、「体感してわかる」自転車走行環境整備を進めます。</p>	
<p>■ 面的な整備によるネットワークの構築</p> <p>○京都市内において安全で心地よく走行できる環境を確保するために、これまでのように、個々の道路で整備を進めるのではなく、走行環境の面的なネットワーク整備を進めていきます。</p>	
<p>≪道路形態に合わせた走行環境の整備推進≫</p>	
<p>【幹線道路】 自転車走行推奨帯※¹を中心とした整備</p>	<p>【細街路】 路面表示（ピクトグラム）※²等を中心とした整備</p>

※¹ 自転車走行推奨帯：車道の左側端に自転車が走行する位置を明示したもののこと。

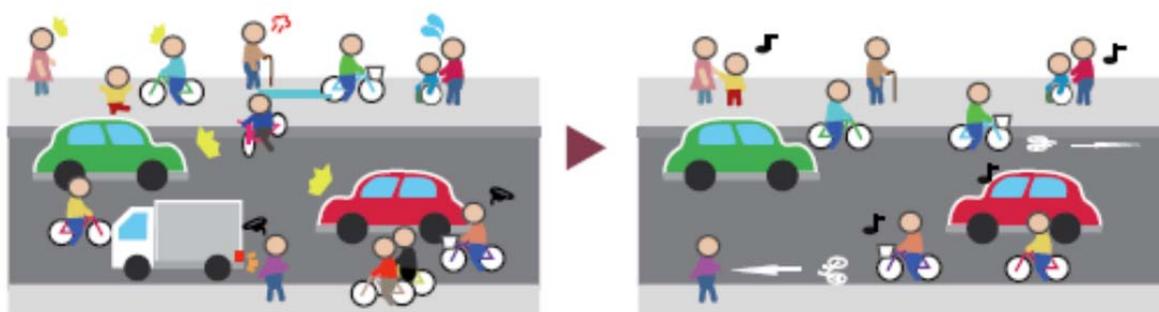
※² ピクトグラム：国籍・言語を越えてだれでも情報がわかる絵文字（サイン）のこと。

■ 自転車走行環境整備の基本方針

- 1 ひとの集う場所を中心とした面的なネットワーク整備を図る。
- 2 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)を図る。

■ 目指すイメージ像

- 自転車事故を防止し、自転車の安全を確保するため、事故率が低い「**左側通行**」の**徹底**を進め、秩序ある自転車の走行を実現する。



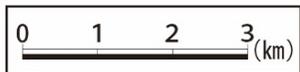
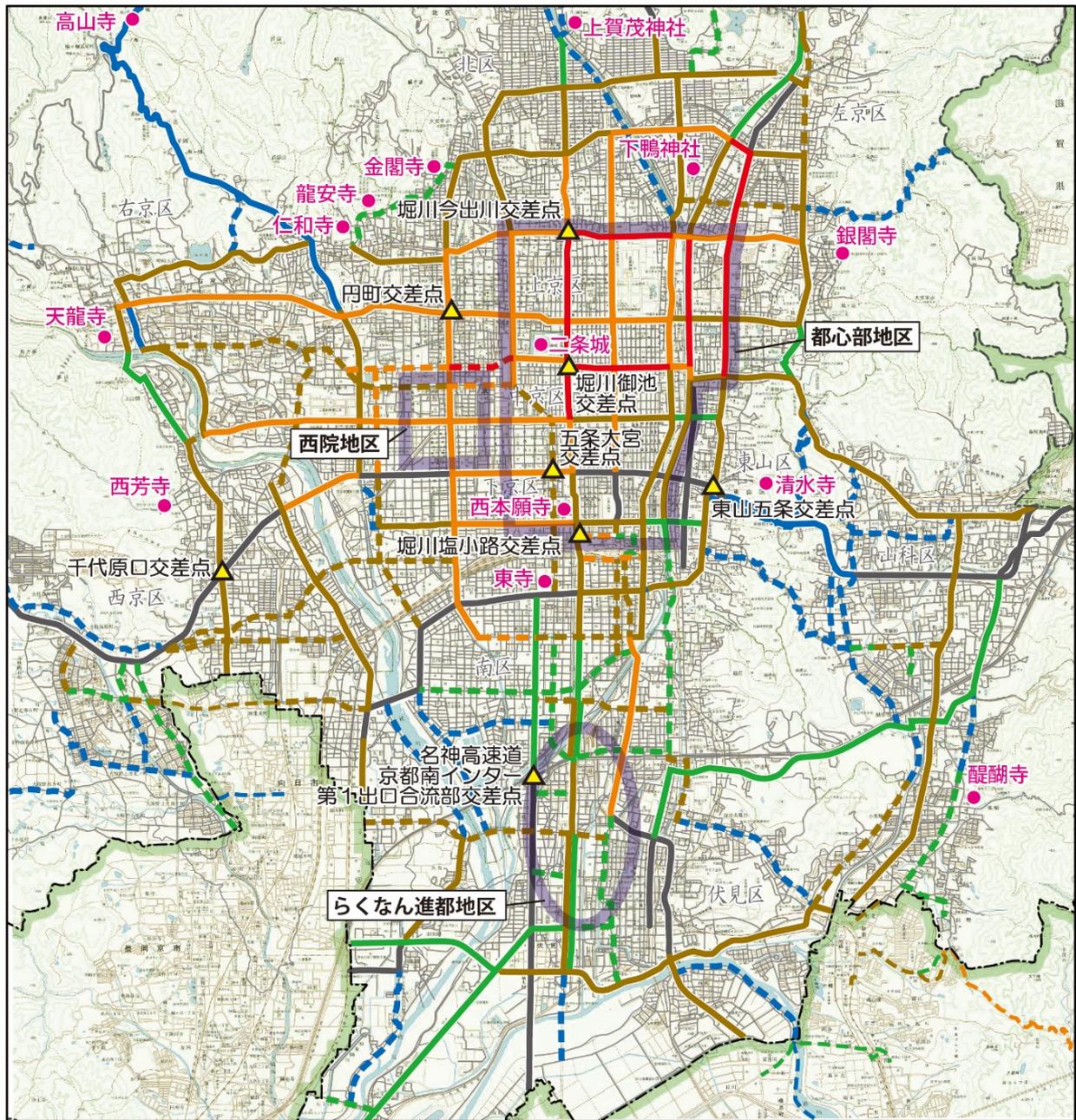
「京都・新自転車計画」38頁より

■ 本ガイドラインの適用範囲

- 「京都・新自転車計画」では、**3つの重点地区（都心部地区、西院地区、らくなん進都地区）**を対象に走行環境の面的なネットワーク整備を進めていくこととしており、本ガイドラインの適用範囲も同様とする。
- 3つの重点地区以外で自転車走行環境整備を行う場合は、本ガイドラインに準じた整備を基本とするが、大型車の交通量が多い郊外の整備形態については、今後改めて検討を行うものとする。

重点地区

都心部地区	交通事故の発生が多く、自転車交通量が最も多い地区 (概ね「今出川通～東大路通（三条通以南は川端通）～塩小路通～千本通」で囲まれた区域)
西院地区	いまだに放置自転車がが多く、西院地区バリアフリー移動等円滑化基本構想の重点整備地区に指定されている地区
らくなん進都地区	東西の公共交通機関の整備が十分でなく、自転車の活用を検討する地区



凡例

- 自転車交通量(台)
(昼間12時間)
- : 5001 ~
 - : 3001 ~ 5000
 - : 1001 ~ 3000
 - : 501 ~ 1000
 - : ~ 500
 - : 交通量不明
- : 重点地区
 - ▲ : 交通事故多発交差点(平成25年)
 - : 世界文化遺産
- ※実線: 交通事故多発路線
破線: 上記路線以外の路線

重点地区

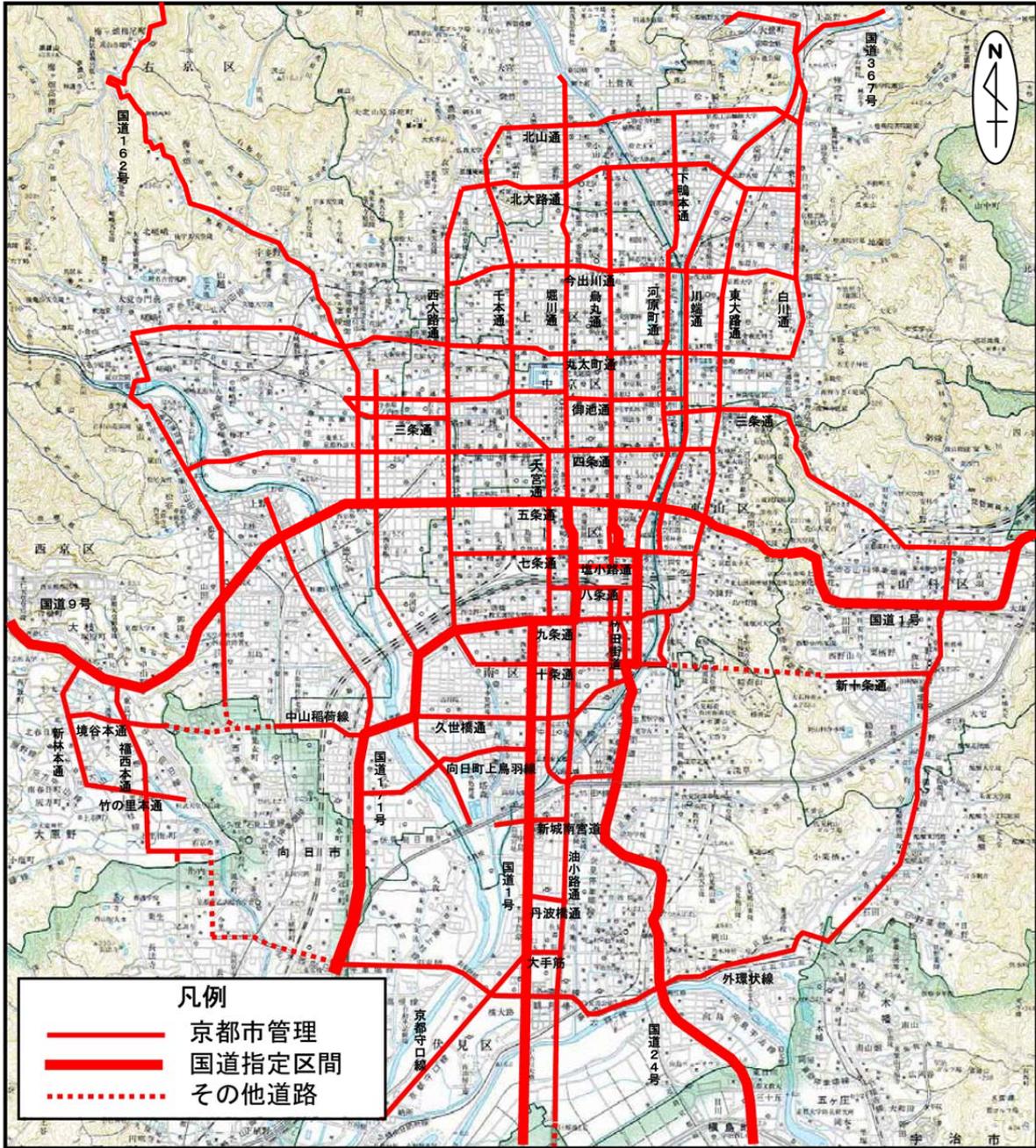
■ 道路の分類

本ガイドラインでは、幹線道路、準幹線道路及び生活道路について以下のような分類を行う。

道路の分類

分類	概要
幹線道路	都市の骨格を形成するみち（4車線以上のみち等）。京（みやこ）のみちデザインマニュアルにおける幹線道路網図に準じる。
準幹線道路	幹線道路以外で歩道（片側含む）がある2車線のみち。
生活道路	幹線道路又は準幹線道路以外のみち。





京（みやこ）のみちデザインマニュアルにおける幹線道路網図
 （京（みやこ）のみちデザインマニュアル 6頁）

※その他道路とは、自動車専用道路及び他自治体管理道路を指す。

Ⅱ. 自転車走行環境整備のポイント

本市の自転車の走行環境整備の基本的な考え方を以下に示す。

歩行者の安全を第一とした整備

「自転車は軽車両であり車の仲間である」という大原則を踏まえ、
車道の左側に自転車の走行環境を整備

自転車歩行者道における自転車走行位置の明示は行わない

自転車走行環境整備に伴う自転車横断帯撤去の検討

自転車走行の連続性を確保する

駐停車・荷捌き車両対策による自転車の安全性及び快適性の向上

■ 歩行者の安全を第一とした整備

- 警察庁では平成23年10月に、自転車は「車両」であるということの徹底を基本的な考え方とし、車道を通行する自転車の安全と歩道を通行する歩行者の安全の双方を確保することを目的とする通達を打ち出した（「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」より）。
- 「京都・新自転車計画」では、自転車施策の「みえる化」を掲げ、だれもが安心して心地よく行き交うことができるまち京都の実現を目指しており、自転車の走行環境における課題点として「無秩序な自転車の走行」と「安心な走行と安全な走行が異なっている」を挙げている。
- 上位計画にあたる「歩くまち・京都」総合交通戦略では、脱「クルマ中心」社会を実現することを掲げ、「歩行者」を最優先とする快適な道路空間を確保することとし、自転車については「環境にやさしく、健康的で便利な乗り物として交通体系における重要な移動手段」と位置付けている。
- 以上のことから、**まちにおける主役・歩行者の安全を第一とし、次に自転車利用者にとって安全で心地よく走行できる環境を確保**することを基本的な考え方とする。

■ 「自転車は軽車両であり車の仲間である」という大原則を踏まえ、車道の左側に自転車の走行環境を整備

- 「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」では、自転車は「車両」であるということの徹底を掲げ、「自転車本来の走行性能の発揮を求める者には歩道以外の場所の通行を促進」し、「歩道を通行する者には歩行者優先を徹底」することとしている。
- 他都市に比べ、歩道の設置率が低く、幅員が狭い歩道が多い本市の道路特性（次頁グラフ参照）を踏まえ、歩行者の安全を確保していくには、警察庁の通達同様に、速度を出す自転車の車道走行の徹底を図る必要がある。

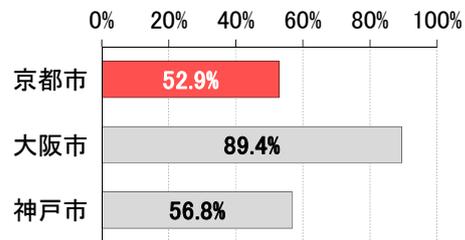
○例外として、

①道路標識や道路標示によって歩道を通行できる場合

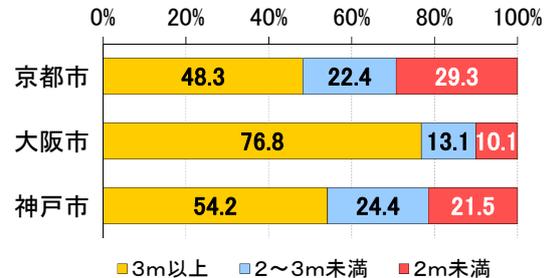
②運転者が13歳未満の子ども、70歳以上の高齢者、身体の不自由な方である場合

③通行の安全を確保するために、歩道を通行することがやむを得ない場合

以上3つの場合で、自転車の歩道通行が認められている。



歩道(自転車歩行者道を含む。)設置率



歩道(自転車歩行者道を含む。)幅員別割合

出典：平成22年度道路交通センサス

■自転車歩行者道における自転車走行位置の明示は行わない

○歩道上の歩行者の安全を第一に、自転車の車道走行を基本とした自転車走行環境整備を進めるため、新たに自転車歩行者道における自転車走行位置の明示は行わないものとする。

○既設の歩道には法定外の自転車の走行位置を示すピクトグラムを原則として新たに設置しないものとするが、補修については、地元要望や交通状況を踏まえ検討するものとする。

○既に整備されている自転車歩行者道における自転車走行位置の明示については、補修工事等を行う場合、順次撤去することを基本とするが、その際は、個別に自転車政策推進室と協議するものとする。

○自転車道や自転車専用通行帯を設置した路線では、歩道上に設置されている法定外の自転車のピクトグラムは撤去するものとする。

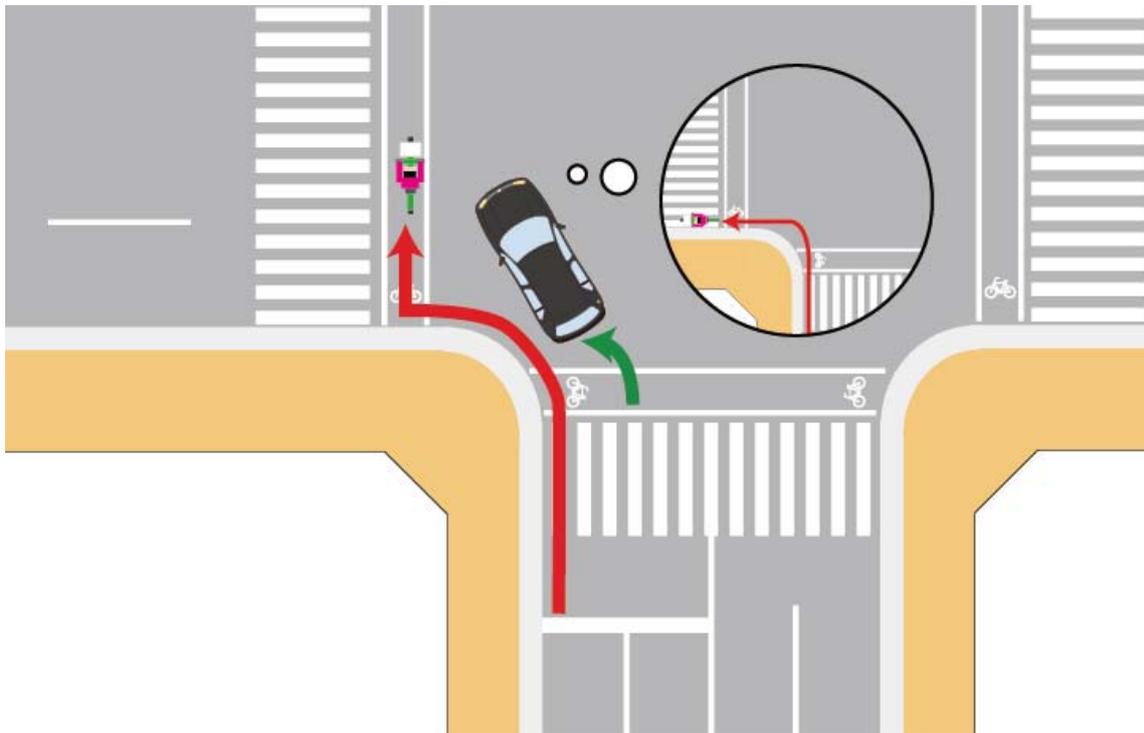
○既設の自転車歩行者道において、自転車の走行位置の明示が行われている箇所について、バス停付近などの特殊部では、バス待ち客と自転車の輻輳が懸念されるため、注意喚起を促す統一的な路面表示や看板等の設置を検討し、安全対策を図ることが望ましい。



新たに自転車歩行者道における自転車走行位置の明示は行わない

■ 自転車走行環境整備に伴う自転車横断帯撤去の検討

- 自転車が道路を横断しようとするとき、自転車横断帯がある場所の付近においては、その自転車横断帯を通行し道路を横断しなければならないが、交差点を直進する自転車と左折する自動車との巻き込み事故の誘発が問題とされている。
- 平成23年10月の警察庁の通達において、良好な自転車交通秩序の実現のために推進すべき対策の一つとして、自転車横断帯の撤去が挙げられている。
- 自転車走行環境整備における交差点部の検討では、矢羽根による自転車走行空間の明示に併せて自転車横断帯の撤去を検討するものとする。



自転車横断帯による巻き込み事故の誘発

■ 自転車走行の連続性を確保する

- 自転車の安全性、快適性を向上させるため、自転車動線の直進性を重視し、自転車道、自転車専用通行帯及び車道混在のいずれの場合も、自転車の交差点部における自転車走行空間は、直線的に接続することを基本とするものとする。
- 交差点部において、歩行者、自転車、自動車の適切な分離、共存を図るため交差点部の手前で安易に自転車走行空間を自転車歩行者道へ接続しないことを基本とするものとする。

■駐停車・荷捌き車両対策による自転車の安全性及び快適性の向上

- 駐停車・荷捌き車両需要の多い路線においては、当該路線付近における代替駐停車空間の確保やその他対策に努め、自転車の安全性及び快適性を向上させるものとする。
- 駐停車・荷捌き車両が特に多く、車道を走る自転車の安全を速やかに確保する必要がある場所については、大型の路面表示（矢羽根等）を設置する等の対策に努めることが考えられる。

【参考 | 国ガイドライン（駐停車・荷捌き車両対策 IV-1参照）】

路外駐車場が付近になく、かつ駐停車需要の多い路線において、自転車通行空間の整備により駐停車ができなくなる場合は、沿道の理解、協力のもと、当該路線や並行又は交差する別路線の路上又は路外に、沿道利用の車両や荷捌き車両、タクシー等の一時的な駐停車に対応した駐停車空間を確保することに努めるものとする。

また、荷捌き車両の駐車場利用を促進するため、公共・民間駐車場と連携して荷捌き車両に対する短時間利用の無料化や専用スペースの確保などを検討するものとする。

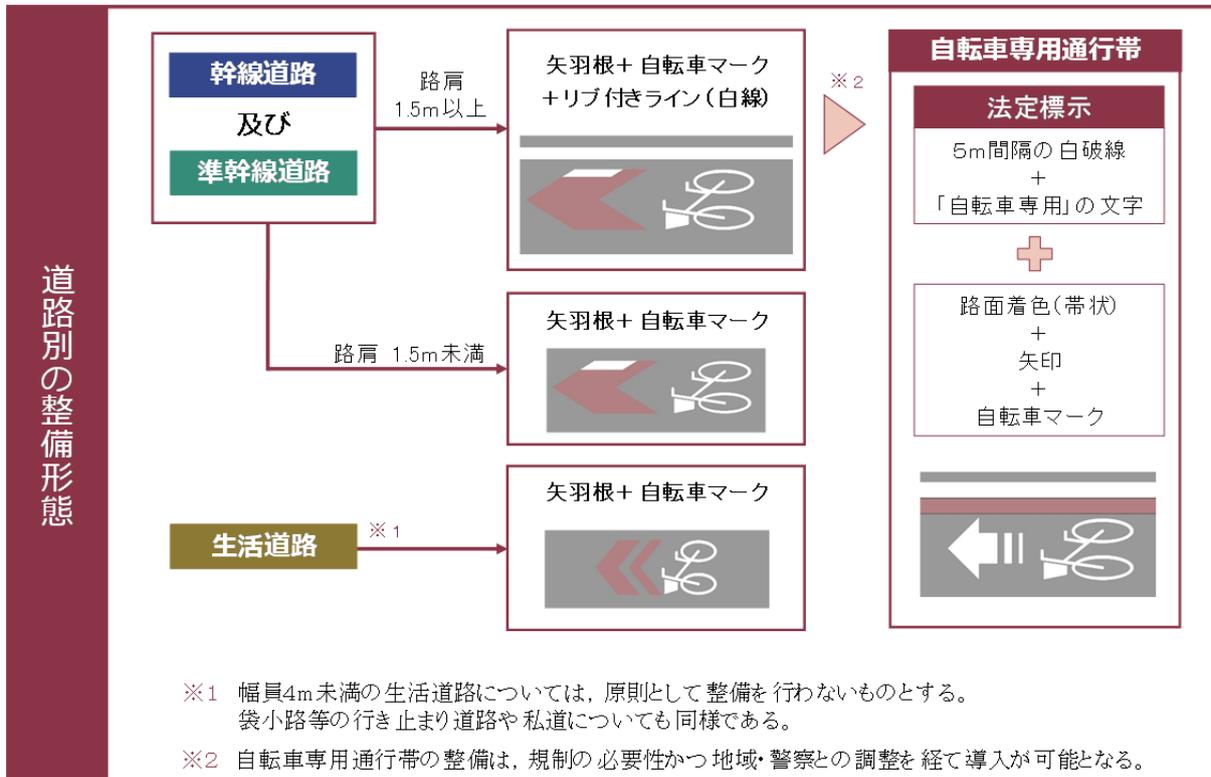
自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止若しくは駐停車禁止の規制を実施するものとする。

なお、必要に応じて、通勤通学時間帯のみ駐停車禁止規制を実施することも検討するものとする。

また、確認事務の委託を行う警察署の署長が定める駐車監視員活動ガイドラインにおける重点路線、重点地域に指定し、取締りを強化し、違法な駐停車車両の排除を積極的に進めるものとする。特に自転車専用通行帯をふさぐ違法駐停車については、取締りを積極的に実施するものとする。

Ⅲ. 自転車走行環境整備フロー

本ガイドラインは、自転車通行量及び交通事故多発交差点等を考慮して設定した3つの重点地区において適用されるものである。車線数や歩道の有無等の道路構成別に定めた道路の分類に基づき、以下のフローにより自転車走行環境の整備形態を選定するものとする。



自転車走行環境整備フロー

- 安全上改善が求められる路線については、**自転車道（一方通行）**を検討するものとする。
- 3つの重点地区以外で、大型車の交通量が多い郊外の整備形態については、今後改めて検討を行うものとする。
- 交通状況、現場条件等の観点から、上記フローに寄り難い場合は、自転車政策推進室と相談の上、個別の整備方法を検討するものとする。

IV. 自転車走行環境整備の基本方針

【留意点】

自転車走行環境整備の基本方針により整備する法定外の路面表示について、既設の法定標示と近接する場合は、原則として重複を避けて設置するものとする。

■ 矢羽根（色彩）

- 「京（みやこ）のみちデザインマニュアル」に基づき、ベンガラ色（色相2.5R，彩度4，明度6）を用いる。

以下に「京（みやこ）のみちデザインマニュアル」を抜粋する。

京（みやこ）のみちデザインマニュアル（抜粋）

■ 自転車通行空間の色彩については、以下のベンガラ色を基本とする。

【ベンガラ色】

● 自転車通行空間（歩道部）

- ・ アスファルト舗装：色粉の割合を「ベンガラ色：黒色＝70：30」としたもの
- ・ インターロッキングブロックやカラー塗装等：
ベースカラー 色相5R～10R 明度2～4 彩度3
組合せカラー 色相5R～10R 明度2～6 彩度3

※なお、周辺景観等の地域特性により、別途考慮が必要な場合は、必要に応じて局内デザイン検討会において検討した上で、技術審査委員会で承認を得ることとする。

● 自転車通行空間（車道部）

- ・ 視認性（特に夜間）に配慮し、明度を高めたベンガラ色（色相2.5R，彩度4，明度6）とする

【ベンガラ色を基本色とする理由】

- ・ 本市における自転車通行空間の色彩等については、「ベンガラ（赤色）系」が全体の7割程度（平成24年2月末時点）を占めており、概ね統一が図られていること
- ・ 景観に配慮し、一定の視認性が確保できること
- ・ ベンガラ色はストレートアスファルトに色粉を混入することによる発色が可能であり、経済性に優れ（その他のカラー舗装の場合は脱色系アスファルトとなり、経済性等が劣る）、施工規模などにかかわらず常に同一の色彩が出しやすいこと



ベンガラ色（色相2.5R，彩度4，明度6）

■ 矢羽根（寸法）

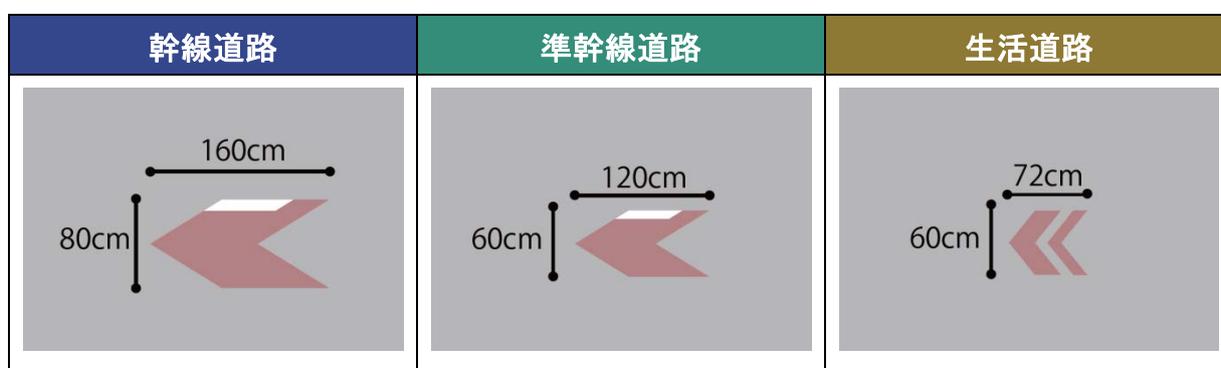
○国ガイドラインでは、「矢羽根型路面表示の標準の仕様は、国土技術政策総合研究所による自転車の安心感や自動車からの視認性や走行性に関する実験結果や、自転車の幅を踏まえ、幅0.75m以上、長さ1.50m以上、角度1：1.6を基本とするものとする。なお、道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路（生活道路）等では、必要に応じ、自転車の通行位置を適切に示すことができる範囲で、コンパクトな仕様とすることができるものとする。」としている。

○京都市では、国ガイドラインを踏まえ、以下のように道路区別の矢羽根（寸法）を設置することを基本とするものとする。なお、駐停車・荷捌き車両が多く、車道を走る自転車の安全を速やかに確保する必要がある場所では、基本デザインを等倍率に拡大した大型の矢羽根を設置することが考えられる。

道路区別の矢羽根（寸法）

道路区分	幅（cm）	長さ（cm）
幹線道路	80	160
準幹線道路*	60	120
生活道路	60	72

※幹線道路の寸法の3/4サイズ



※詳細寸法については、付録。路面表示の詳細寸法一覧を参照。（73頁）

■ 矢羽根（設置位置）

○国ガイドラインでは、「矢羽根型路面表示は、車道における自転車通行位置を自転車利用者とドライバーの双方に示し、自転車通行空間を実質的に確保するため、歩道のある道路にあつては、矢羽根型路面表示の右端が路肩端から1.0m以上の位置となるように、歩道のない道路にあつては、原則として、矢羽根型路面表示の右端が車道外側線から車線内1.0m以上（現地の交通状況に応じて0.75m以上とすることもできる）離れた位置となるように設置するものとする。なお、矢羽根型路面表示で示す自転車通行空間としての舗装部分の幅員は、側溝の蓋部分を除いて1.0m以上確保することが望ましい。」としている。

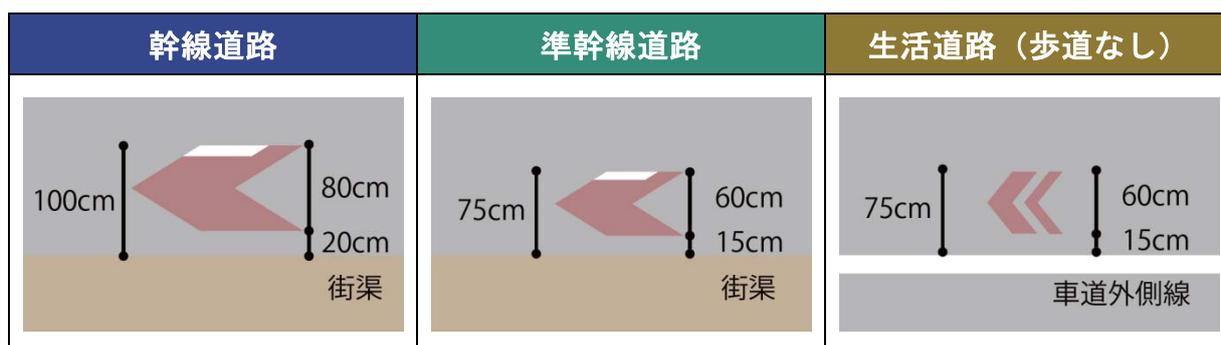
○京都市では、国ガイドラインを踏まえ、以下のように幹線道路、準幹線道路、生活道路（歩道あり）については、京都市の道路状況（街渠と車道間の段差等）を考慮し、街渠から一定距離を空けて矢羽根を設置することを原則とするものとする。また、生活道路（歩道なし）については、自転車は路側帯を通行することができる*が、歩行者の安全を第一とした整備を行うため、車道外側線から一定距離を空けて矢羽根を設置するものとする。

※道路交通法第17条の2

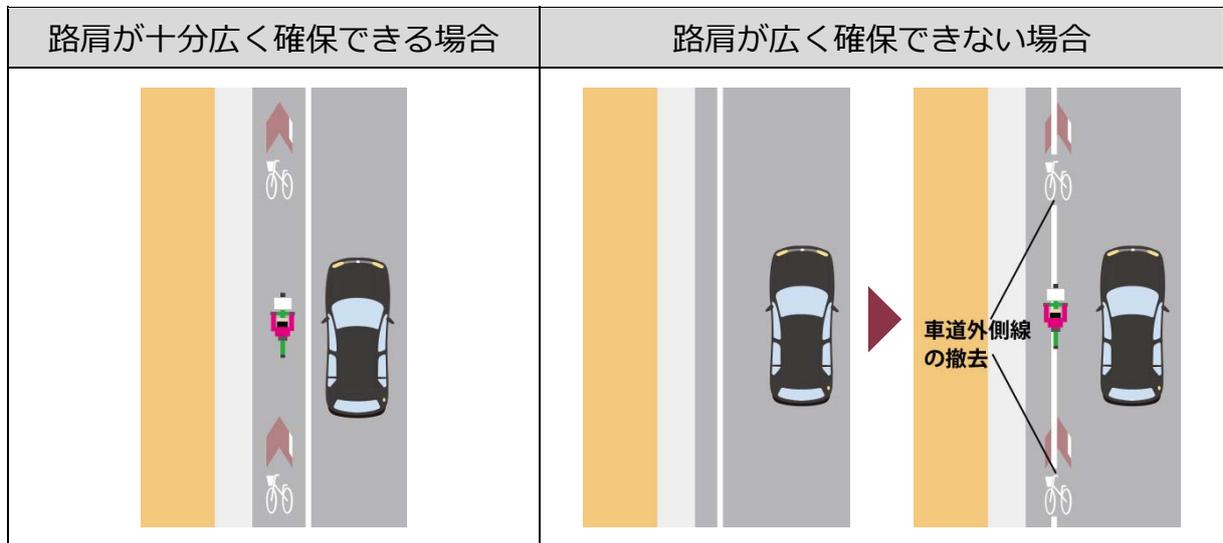
- 1 軽車両は、前条第一項の規定にかかわらず、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、道路の左側部分に設けられた路側帯（軽車両の通行を禁止することを表示する道路標示によって区画されたものを除く。）を通行することができる。
- 2 前項の場合において、軽車両は、歩行者の通行を妨げないような速度と方法で進行しなければならない。

道路区別の矢羽根（設置位置）

道路区分	設置位置
幹線道路	街渠から 20cm離す
準幹線道路	街渠から 15cm離す
生活道路(歩道あり)	街渠から 15cm離す
生活道路(歩道なし)	車道外側線から 15cm離す

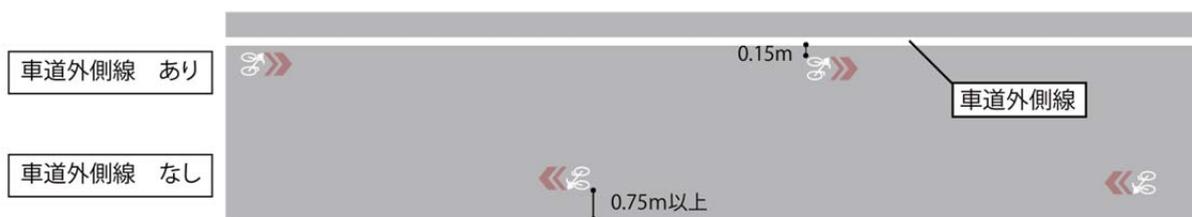


○車道外側線が設置されている幹線道路及び準幹線道路に矢羽根を設置する際には、路肩が十分広く確保できる場合は、路肩内に矢羽根を設置できるものとするが、路肩が広く確保できない場合は、矢羽根を車道外側線の下に重複させて設置できるものとする。なお、自転車マークについては、車道外側線を撤去し設置することが考えられる。

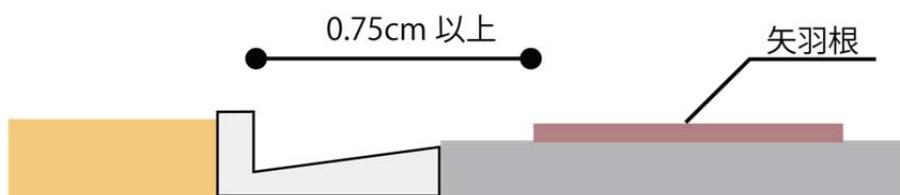


路肩状況による矢羽根設置位置の考え方

○車道外側線が設置されていない生活道路に矢羽根を設置する際には、第一に車道外側線を設置できるよう交通管理者と協議を行うものとする。それでも車道外側線を設置できない場合は、「道路構造令の解説と運用」で示されている「歩行者の占有幅0.75m以上（ただし、車いす等の通行を考慮し、1.0m以上が望ましい）」を確保することを前提とする。なお、設置にあたっては、交通管理者との協議を行い、ゾーン対策等による路側帯拡幅の可能性も考慮した上で、矢羽根の設置位置を決定するものとする。

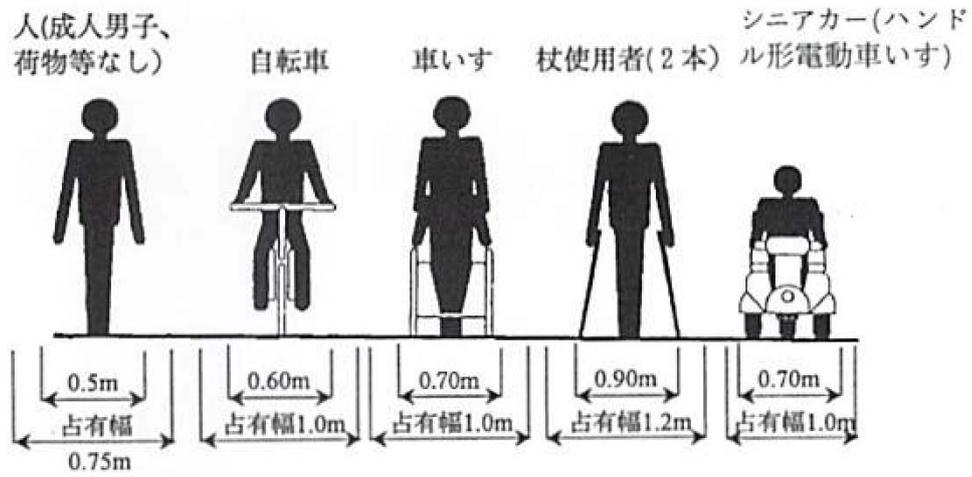


矢羽根設置位置（平面図）



矢羽根設置位置（断面図）

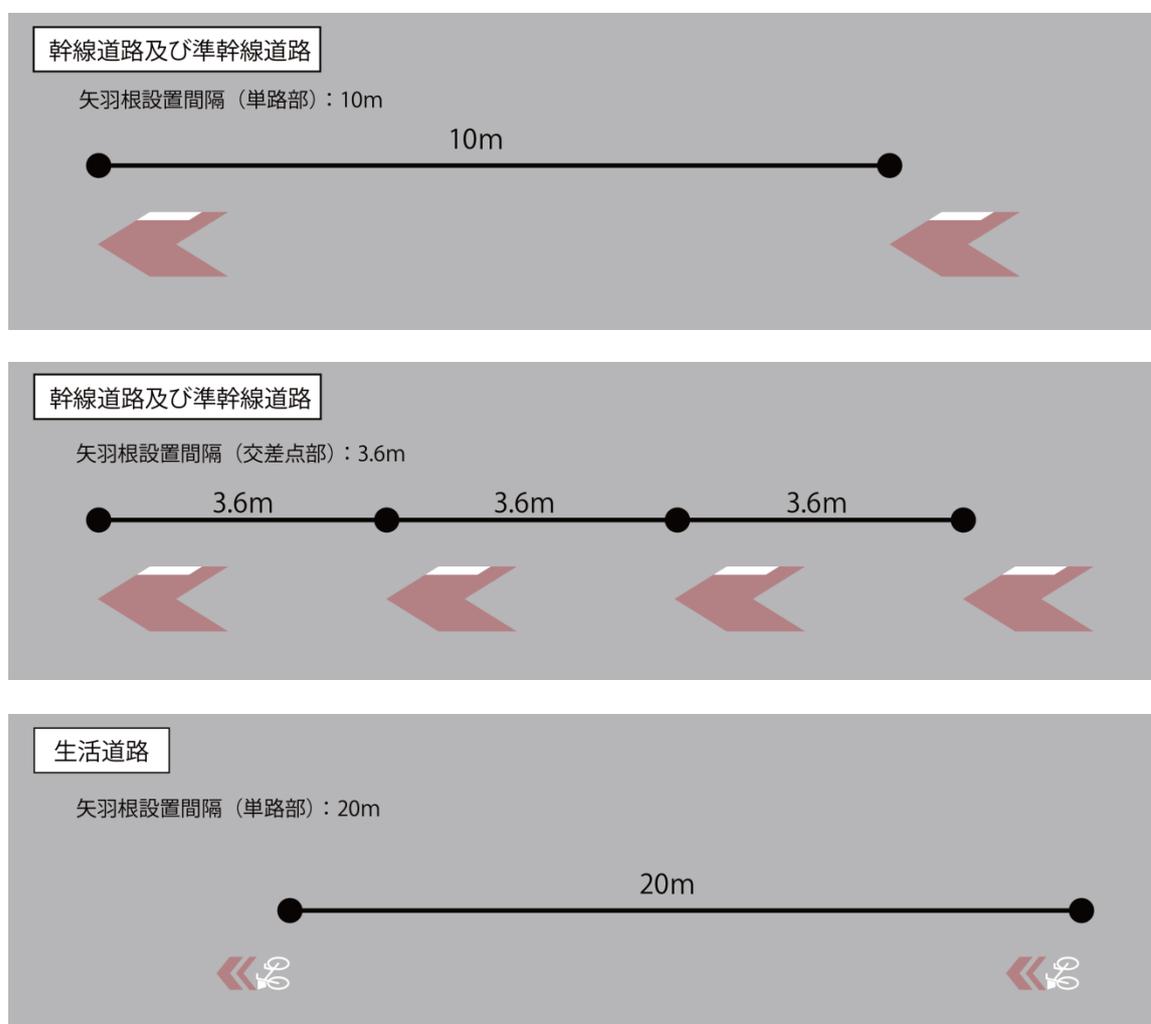
【参考】道路利用者の基本的な寸法



出典：道路構造令の解説と運用（公益社団法人 日本道路協会）

■ 矢羽根（設置間隔）

- 国ガイドラインでは、「矢羽根型路面表示の設置間隔は10m を標準とし、交差点部等の自動車と自転車の交錯の機会が多い区間や、事故多発地点等では設置間隔を密にするものとする。」としている。
- 京都市では、幹線道路及び準幹線道路の矢羽根の設置間隔について、簡易実験^{*}の結果を踏まえ、単路部は10m 間隔、交差点部は3.6m 間隔を基本とするものとする。
- 生活道路の矢羽根の設置間隔について、道路幅員が狭いため、矢羽根が視界に入る頻度が高いことや景観にも配慮し、20m 間隔で交互に設置する^{*}ことを基本とするものとする。交互に設置することで、自転車の左側走行の定着促進にも寄与する。

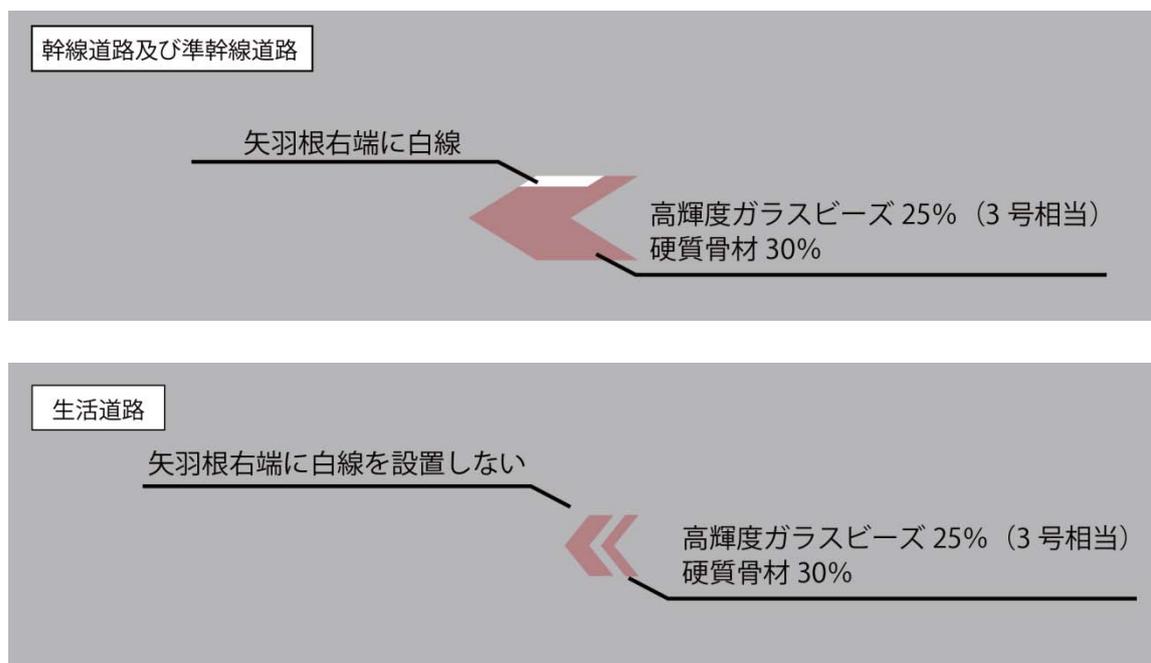


道路区分別の矢羽根（設置間隔）

※平成27年8月に、自動車運転免許試験場にて、矢羽根や自転車マーク等の路面表示の適切な設置間隔を検討するため、設置間隔が異なる複数パターンの路面表示上を被験者が走行する簡易実験を行った。また、生活道路の矢羽根の設置間隔についても、平成27年9月に、京都市内の生活道路にて、簡易実験と同様の手法で検討を行った。

■ 矢羽根（視認性）

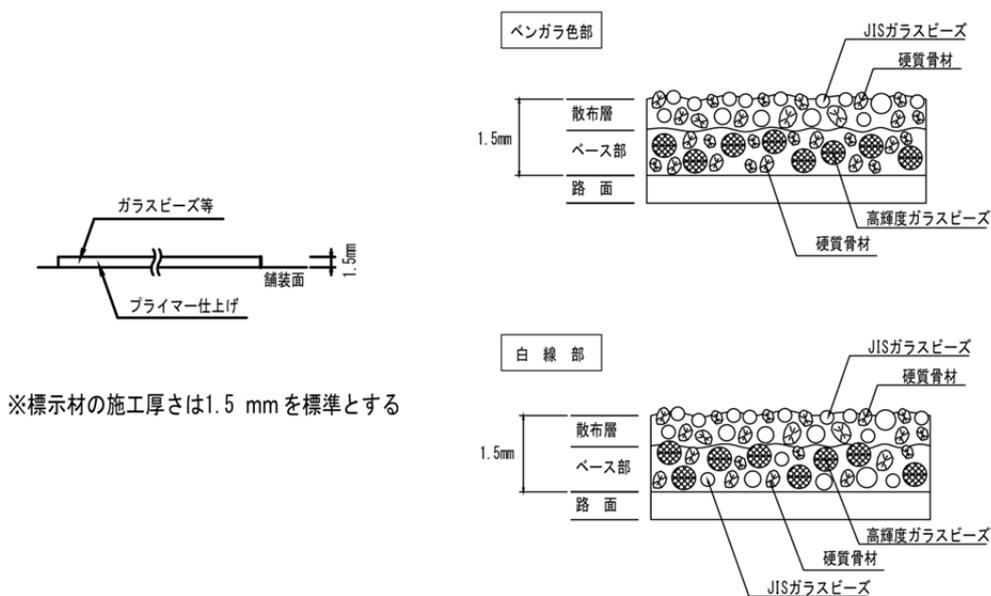
- 国ガイドラインでは、「夜間の視認性を向上させる必要がある場合には、矢羽根型路面表示の縁に白線を設置する等の対応をとるものとする。」としている。
- 京都市では、幹線道路及び準幹線道路における矢羽根の夜間視認性向上策として、矢羽根右端への白線の設置と、塗料（ベンガラ色部ベース層）への高輝度ガラスビーズの混入を基本とするものとする。
- 生活道路における矢羽根の夜間視認性向上策としては、矢羽根右端には白線を設置せず、塗料（ベンガラ色部ベース層）への高輝度ガラスビーズの混入を基本とするものとする。
- 矢羽根右端に設置する白線の寸法については、幅は10cm、長さは矢羽根の右端部の2/3の長さ（幹線道路の矢羽根：64cm、準幹線道路の矢羽根：48cm）を基本とするものとする。
- 塗料（ベンガラ色部）の標準仕様として、散布層については、JISガラスビーズと硬質骨材を1：1に混合したものとし、ベース層については、高輝度ガラスビーズ25%（3号相当）を含んだものに加え、すべり抵抗値を向上させるために硬質骨材30%を含んだものを基本とするものとする。これにより、ガラスビーズによる自動車のヘッドライトの再帰反射により視認性を確保し、車両の通行等による塗料の摩耗後も持続的に高い視認性を維持することができる（標準仕様断面図参照）。



道路区別の矢羽根（視認性）

○幹線道路及び準幹線道路について、道路状況及び交通状況、交通事故等の統計により更なる夜間視認性を向上させる必要がある場所については、「白色LED」の埋め込み式の自発光型道路標等により、車道を走る自転車の安全性を確保することも検討することが望ましい。なお、自発光型道路標設置にあたっては、住宅地が多い等の沿道状況も考慮するものとする。

○自発光型道路標を用いる場合は、製品本体やレンズ部分に滑り止め加工や視認性向上のための上面発光等により自転車走行に十分に配慮するとともに、維持管理を考慮した長期間（10年以上）メンテナンス不要のものとする。



標準仕様断面図

性能・仕様

項目	代表性能	試験方法
耐摩耗性（100回転について）（mg）	50以下	JIS K 5665による
滑り抵抗値（BPN）	65～75	ポータブルスキッドテスターによる測定（湿潤状態，施工直後）
反射輝度（mcd/m ² ・Lx）	150～300	ミロラックス（MX7）による測定（乾燥状態，施工直後，白の数値）

※ベンガラ色は2011年度版 日本塗料工業会標準色E02-60H（マンセル値2.5R 6/4）の近似色とする。
 ※施工にあたっては、路面状態（As, Co等）を考慮したプライマーを使用するものとする。

上表の性能を満足するもの、又は同等品以上とする。



道路標設置イメージ

■自転車マーク

- 国ガイドラインでは、「自転車のピクトグラムは、自転車の進行方向に対して左向きとし、進行方向を示す矢印との組み合わせを標準とし、これらの色彩は白系色を基本とするものとする。」としている。
- 京都市では、基本仕様を踏襲しつつ、景観への配慮及び整備効果を高めるため、オリジナルの自転車マークを考案し、標準の自転車マークとするものとする。なお、この自転車マークは法定外表示であるため、自転車利用者と自動車ドライバーの双方に誤解を与えないよう、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」で定められた道路標示「普通自転車歩道通行可（114の2）」と類似しないデザインであり、また、道路交通法における自転車の分類上、普通自転車を対象としている。
- 自動車の走行速度を考慮し、幹線道路及び準幹線道路の自転車マークは縦長（縦横比1.5 : 1）、生活道路の自転車マークは正方形（縦横比1 : 1）とするものとする。
- 自転車マークは、車道外側線に重ならないように設置することが望ましい。

幹線道路		準幹線道路		生活道路					
		仕様(mm)		仕様(mm)					
		全体		全体					
		幅	800	長さ	3000	幅	600	長さ	2250
		矢羽根		矢羽根					
幅	800	長さ	1600	幅	600	長さ	1200		
自転車マーク		自転車マーク		自転車マーク					
幅	800	長さ	1200	幅	600	長さ	900		
※自転車マーク線幅:40		※自転車マーク線幅:40		※自転車マーク線幅:30					
		仕様(mm)		仕様(mm)					
		全体		全体					
		幅	600	長さ	1320	幅	600	長さ	720
		矢羽根		矢羽根					
幅	600	長さ	720	幅	600	長さ	600		
自転車マーク		自転車マーク		自転車マーク					
幅	600	長さ	600	※自転車マーク線幅:30					
		仕様(mm)		仕様(mm)					
		全体		全体					
		幅	600	長さ	1320	幅	600	長さ	720
		矢羽根		矢羽根					
幅	600	長さ	720	幅	600	長さ	600		
自転車マーク		自転車マーク		自転車マーク					
幅	600	長さ	600	※自転車マーク線幅:30					

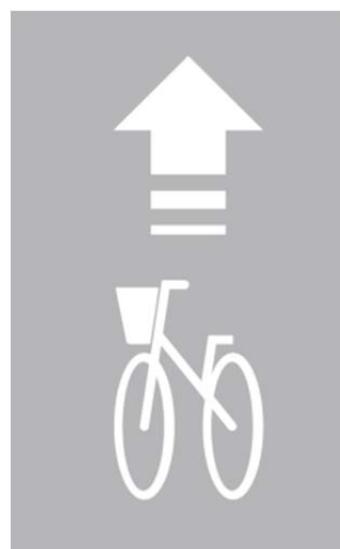
自転車マーク寸法（詳細）※73 頁に再掲

■ 矢印

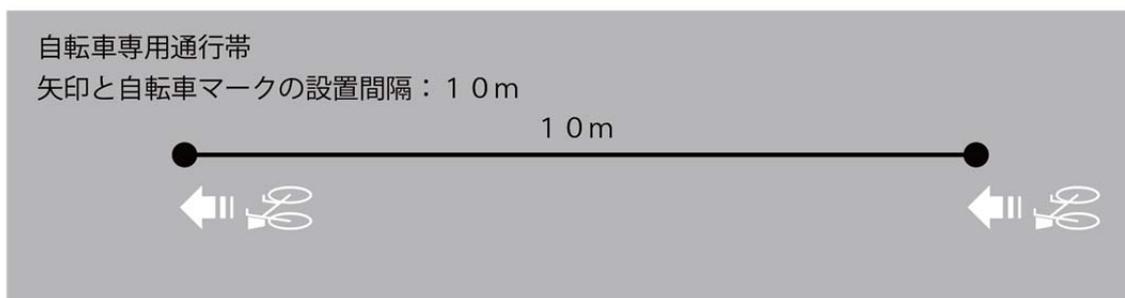
- 国ガイドラインでは「自転車のピクトグラム及び併記する矢印は、後述する矢羽根型路面表示と同様の理由から幅0.75m 以上とし、外側線に重ならないように設置することが望ましい」としている。
- 京都市では、基本仕様を踏襲しつつ、整備効果を高めるため、推進力のある矢印を考案し、標準の矢印とするものとする。
- 矢羽根が自転車の進行方向を示す機能を果たしていることから、景観への配慮として重複した情報である矢印を割愛するという考えに基づき、矢羽根と矢印の併用は原則として行わないものとする。
- 自転車専用通行帯については、矢印と自転車マークをセットにして10m 間隔で設置することにより、自転車の走行空間であることを明示するものとする。



国ガイドライン



京都市版



自転車専用通行帯における路面表示

■ 注意喚起マーク

- 自転車事故の約7割は交差点で発生しており、京都市内において事故割合が最も高い生活道路同士の交差点においても対策が求められる。
- 交差点における交通事故防止の安全対策として、自転車利用者が注意して交差点に進入する*ための注意喚起マークを設置する。なお、デザインについては、整備による効果検証の結果等を踏まえ、デザイン変更を行うことも考えられる。

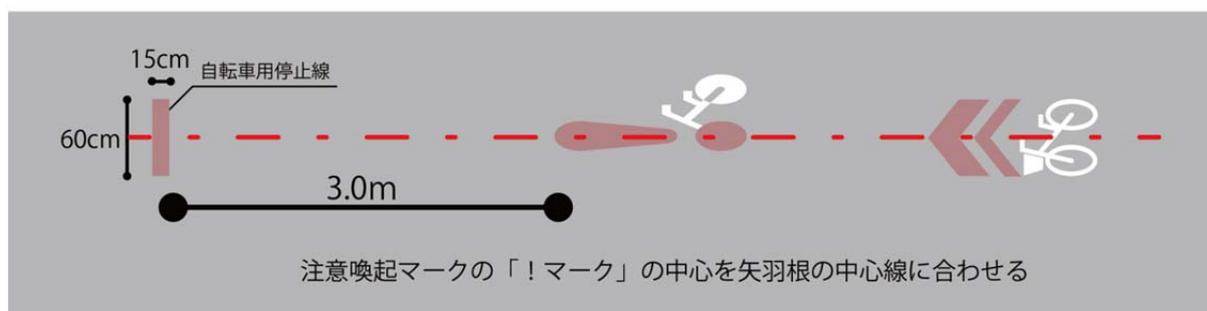
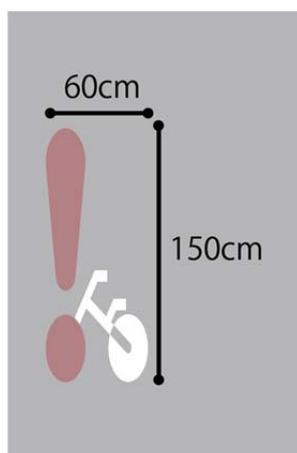
※道路交通法36条第4項

車両等は、交差点に入ろうとするとき、および交差点内を通行するときは、その交差点の状況に応じ、

- ◎交差道路を通行する車両等、
- ◎反対方向からくる右折車両等、
- ◎交差点またはその直近で道路を横断する歩行者

に特に注意し、かつ、できる限り安全な速度と方向で進行しなければならない。

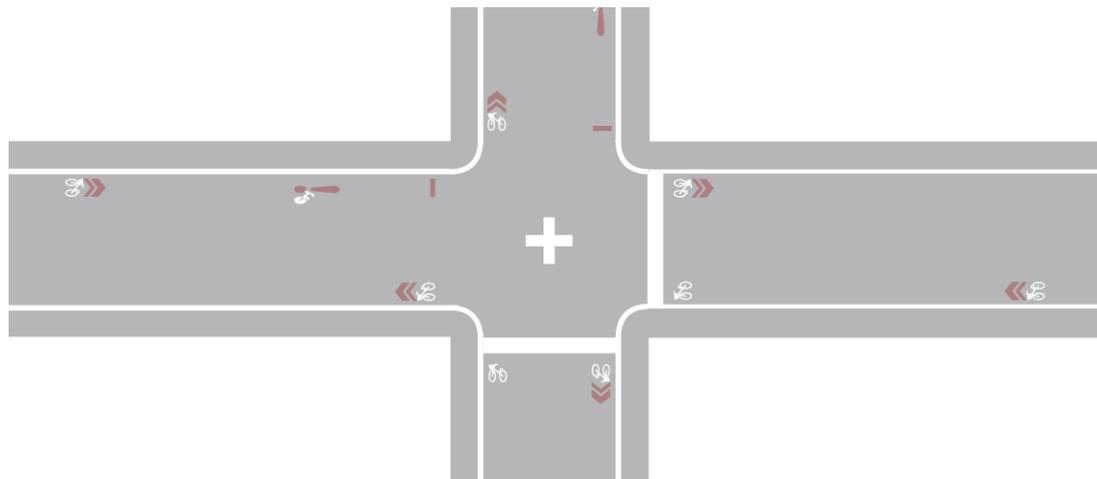
- 注意喚起マークは、生活道路同士の交差点については、図1)、2)のとおり、また、生活道路に停止線のないT字交差点については、図3)のとおり、停止線のない流入部かつ法定外の自転車用停止線（ベンガラ色）の後方3mの位置に設置するものとする。



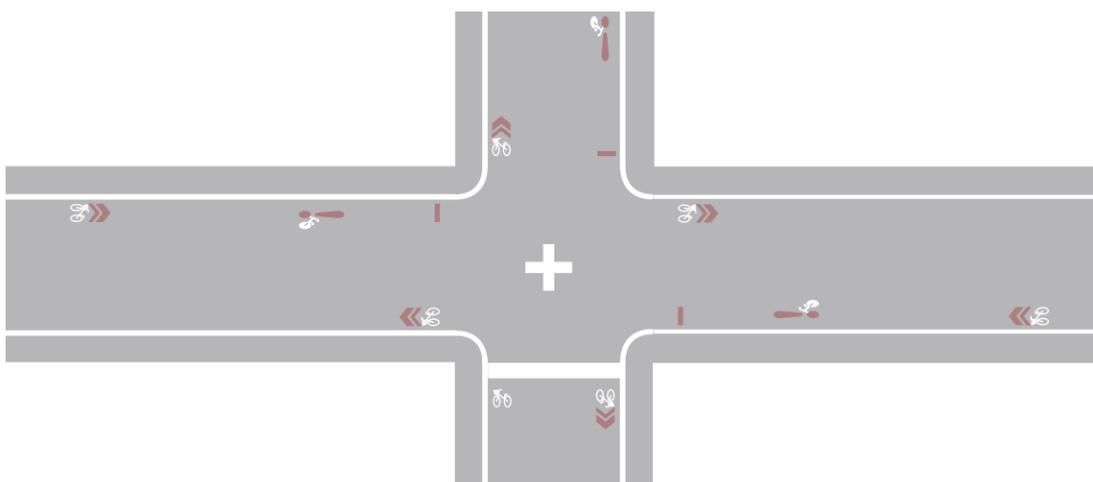
注意喚起マークの「!マーク」の中心を矢羽根の中心線に合わせる

注意喚起マーク

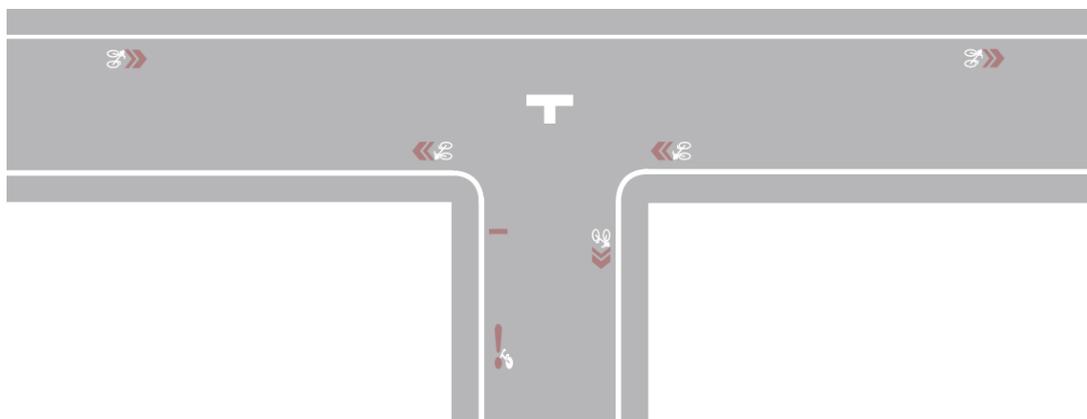
1) 停止線が2方向にある場合



2) 停止線が1方向のみにある場合



3) T字交差点の場合

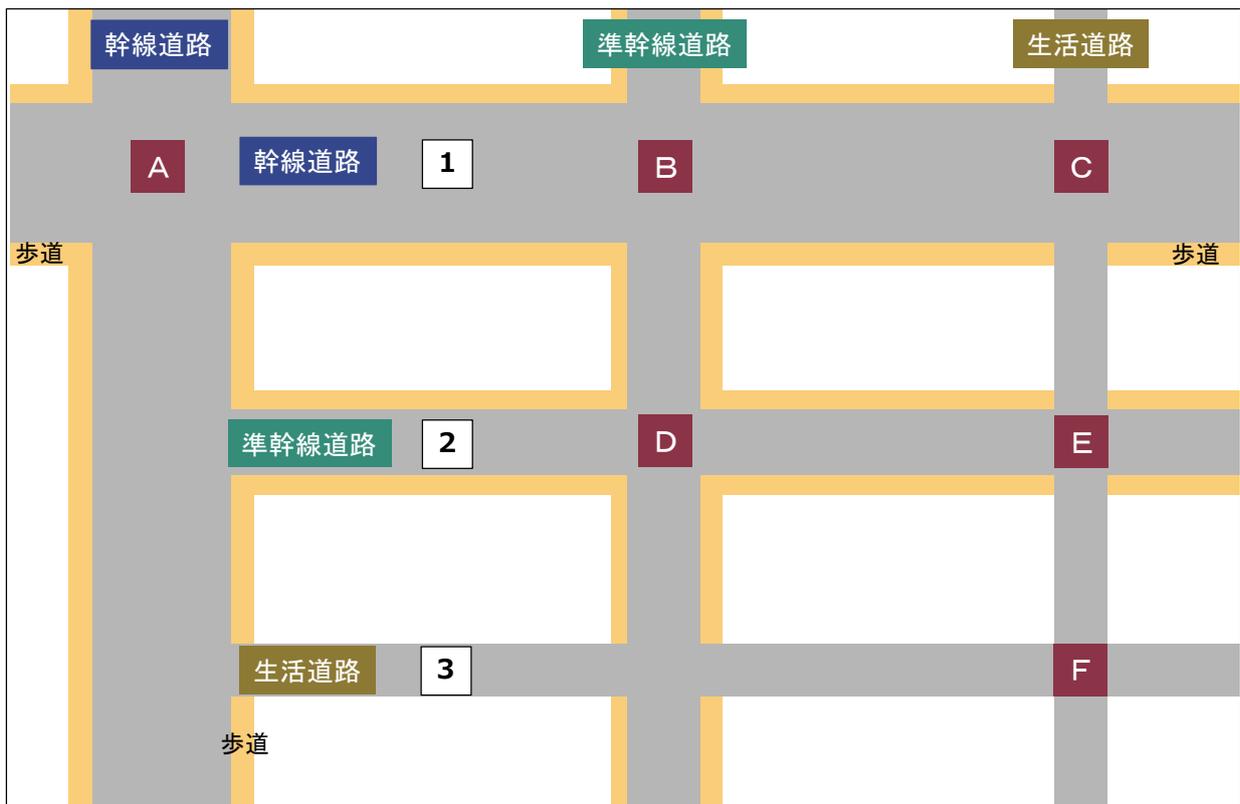


V. 道路区分別整備方針

<道路区分別整備方針 目次>

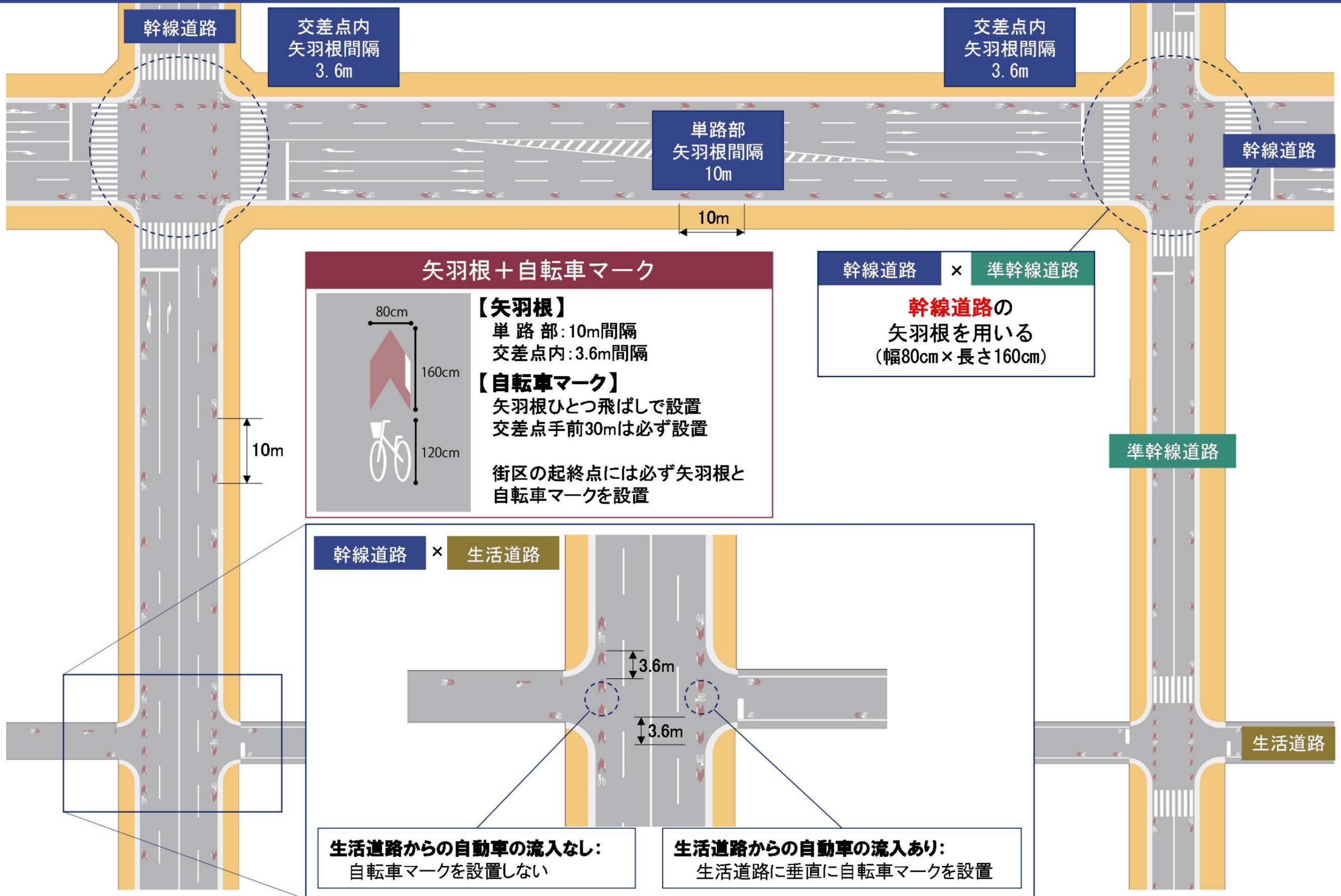
スポット	道路区分	索引
1	幹線道路(単路部)	32頁
2	準幹線道路(単路部)	40頁
3	生活道路(単路部)	49頁

A	幹線道路	×	幹線道路	36頁
B	幹線道路	×	準幹線道路	37, 45頁
C	幹線道路	×	生活道路	38, 52頁
D	準幹線道路	×	準幹線道路	44頁
E	準幹線道路	×	生活道路	46, 52頁
F	生活道路	×	生活道路	50頁

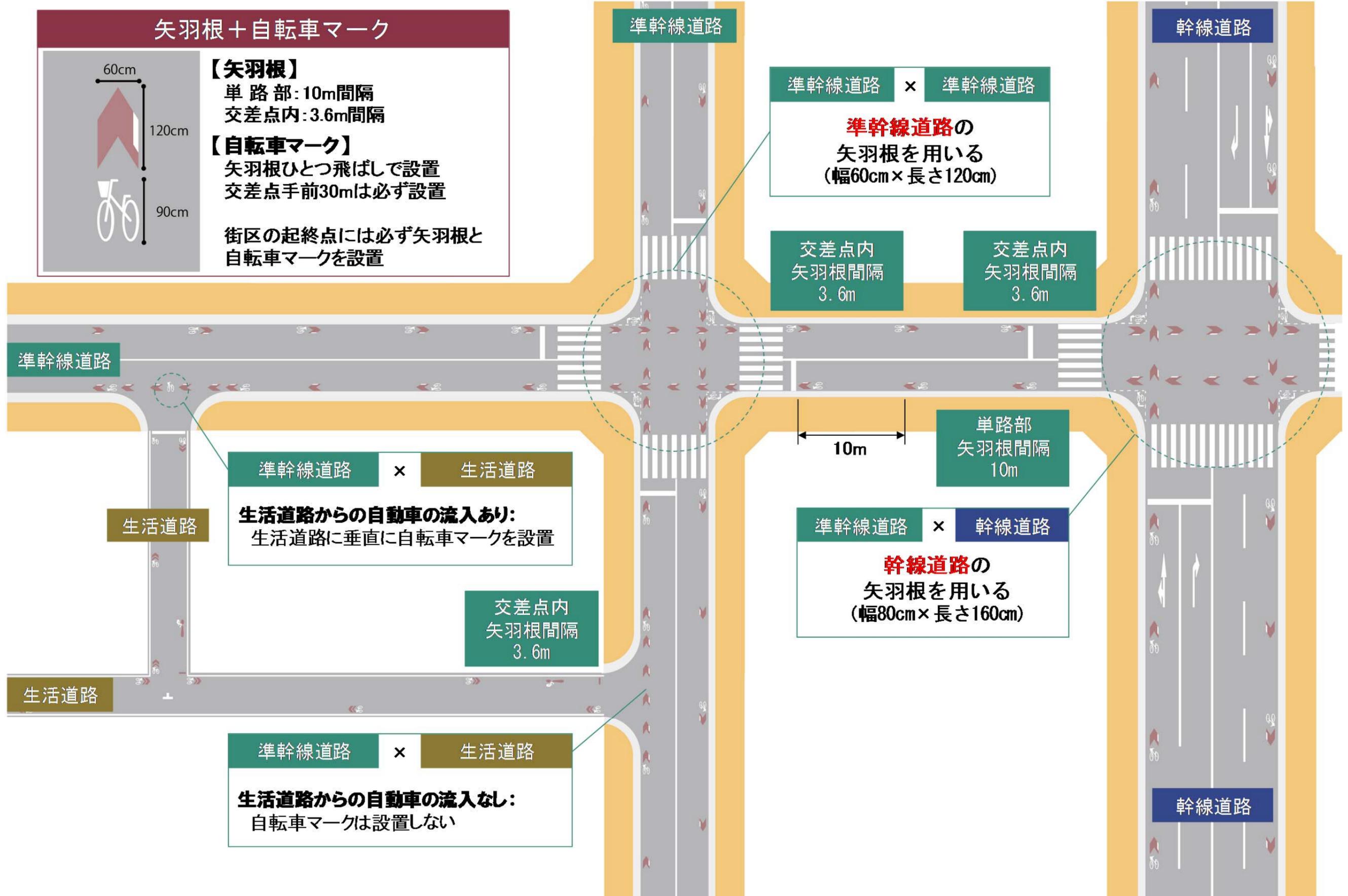


概念図

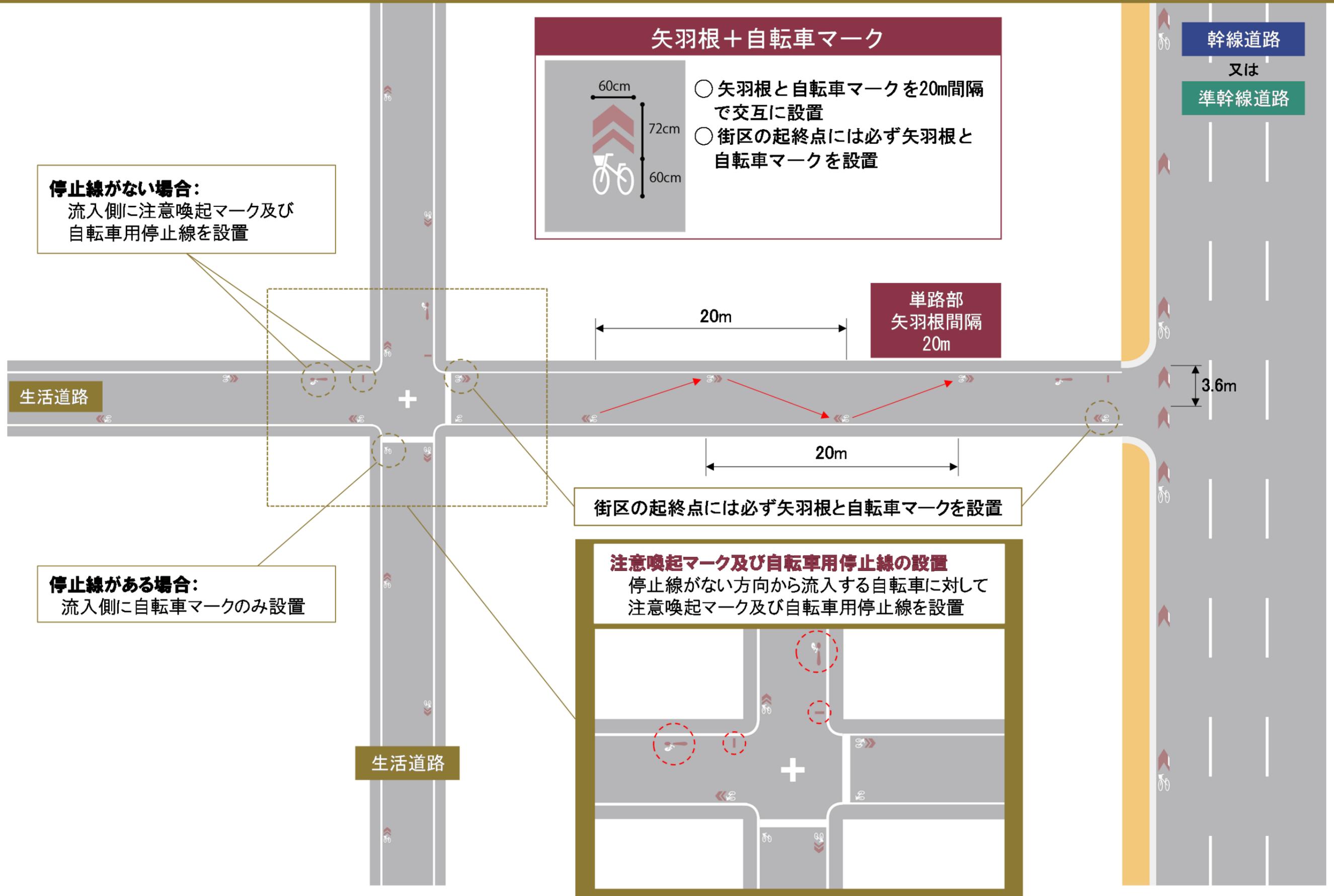
<幹線道路整備基本方針>



<準幹線道路整備基本方針>



<生活道路整備基本方針>

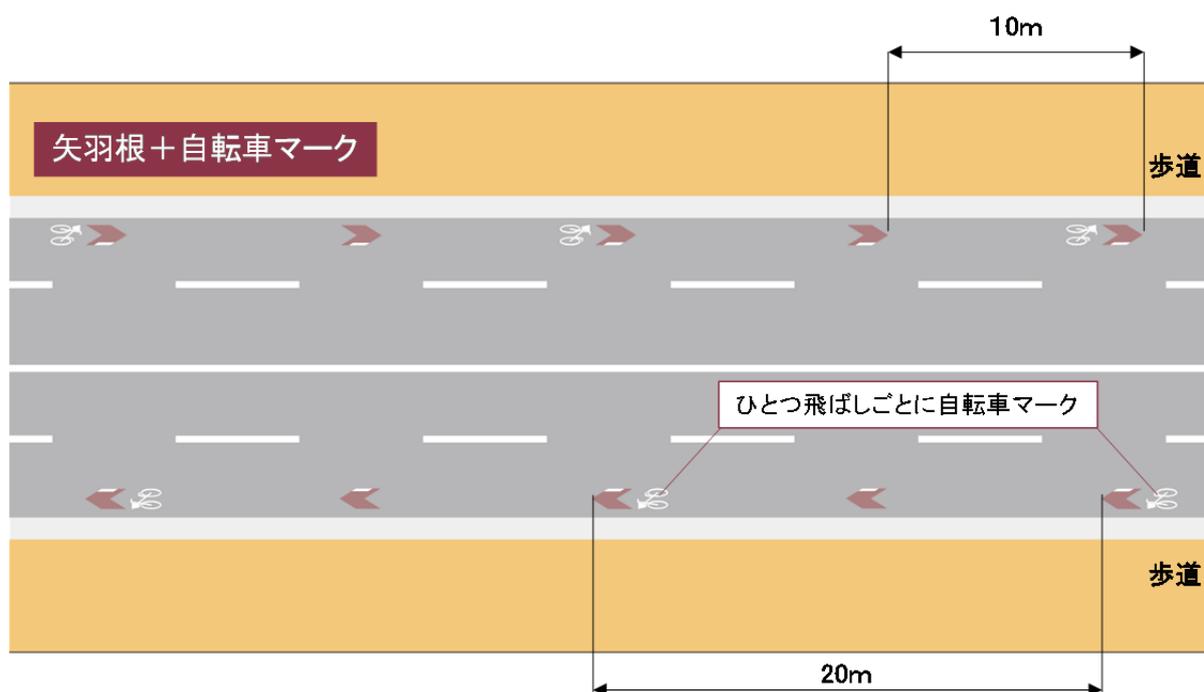


幹線道路における整備方針

【標準形】路肩が1.5m 未満：矢羽根＋自転車マーク

【非規制：自転車走行推奨帯】

- 幹線道路における自転車走行空間は、矢羽根及び自転車マークの構成を基本とするものとする。
- 矢羽根の設置間隔は、単路部においては10m 間隔（交差点内は3.6m 間隔）とする。なお、単路部の設置間隔については、適切なマークの間隔にするための端数処理として±2.5m を許容するものとする。
- 自転車マークは矢羽根ひとつ飛ばしごとに設置（20m 間隔）する。なお、幹線道路及び準幹線道路との交差点の30m 手前については、自転車走行空間を自転車利用者及び自動車ドライバー双方に強く明示するために必ず自転車マークを設置するものとする。
- 交差する道路から流入する自転車に対して自転車走行空間を明示するために、幹線道路、準幹線道路及び原則幅員4m 以上の生活道路と交差する場合は、交差点の起終点に矢羽根及び自転車マークを設置するものとする。



標準図（路肩 1.5m 未満）

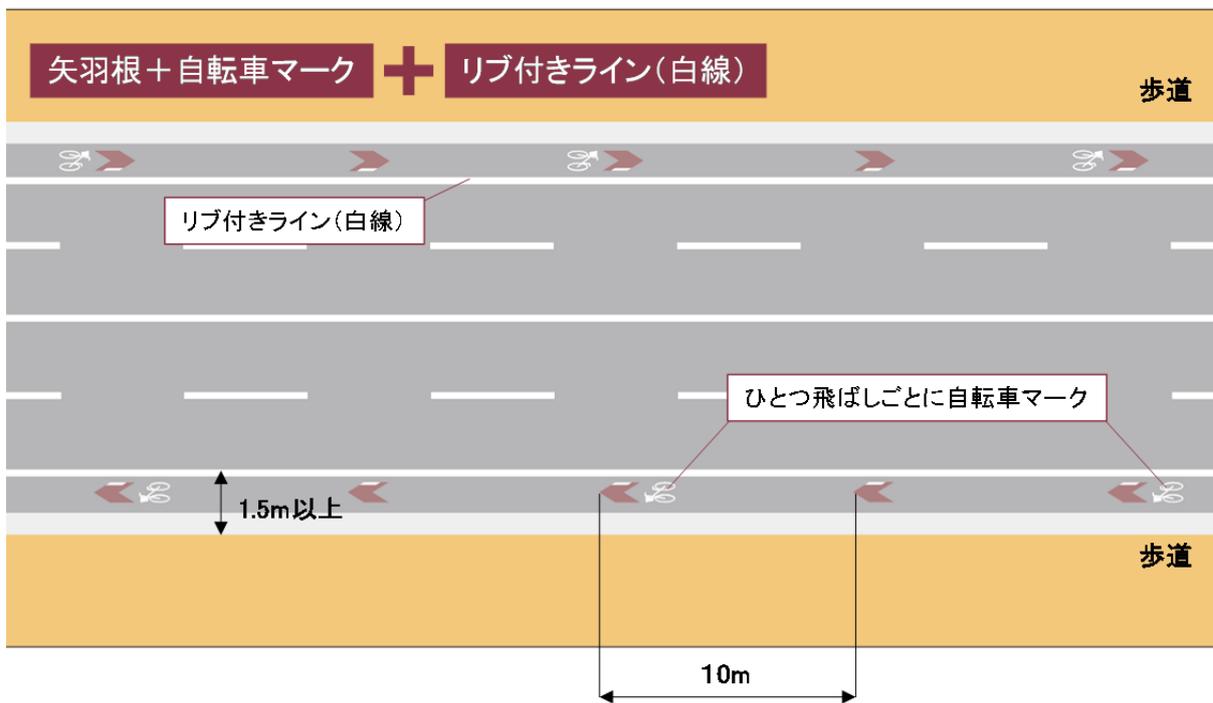


矢羽根と停止線の距離

【標準形】路肩が 1.5m 以上：矢羽根+自転車マーク+リブ付きライン（白線）

【非規制：自転車走行推奨帯】

○路肩の幅員が 1.5m 以上である幹線道路の場合，幹線道路の基本整備である矢羽根及び自転車マークに加え，自動車の進入を心理的に防ぐため，リブ付きライン（白線）を設置することを基本とする。設置にあたっては，自転車の走行に危険がない程度の凹凸をつけるものとするが，住宅地が多い等の沿道状況も考慮するものとする。なお，交差点手前 30m 手前はリブなしのライン（白線）とする。



標準図（路肩 1.5m 以上）

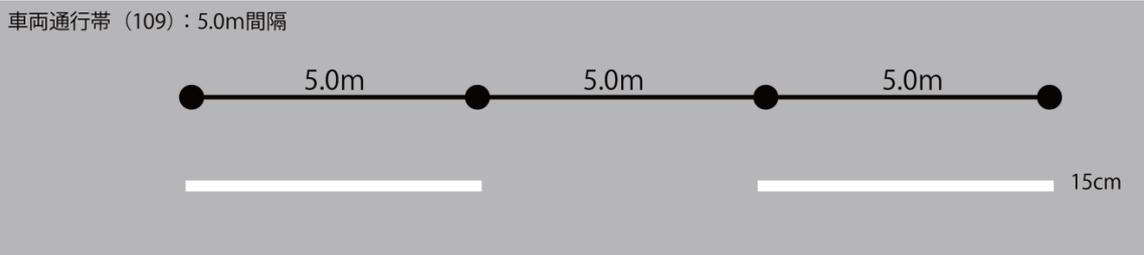


リブ付きライン（イメージ）

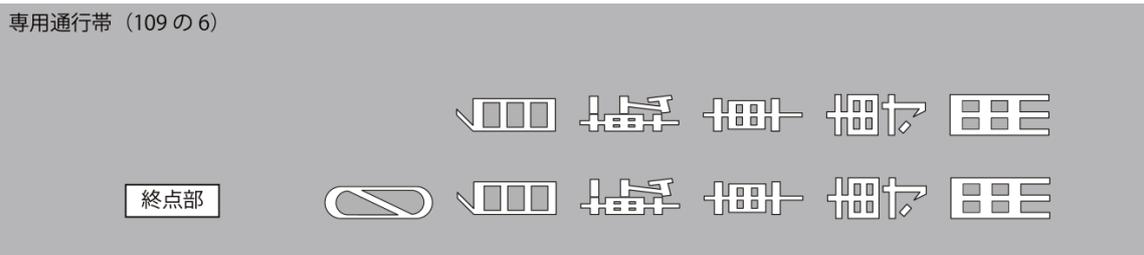
【自転車専用通行帯の標準形】 法定標示+路面着色(帯状)+矢印+自転車マーク

【交通規制：自転車専用通行帯】

- ・自転車専用通行帯設置の際に必要な道路標識、道路標示(「車両通行帯(109)」,「専用通行帯(109の6)」)を設置する。
- ・車両通行帯は、白色破線とし、幅は15cm, 5m 間隔で設置する。
- ・普通自転車専用通行帯の終点部には、道路標示「終わり(115)」を設置する。



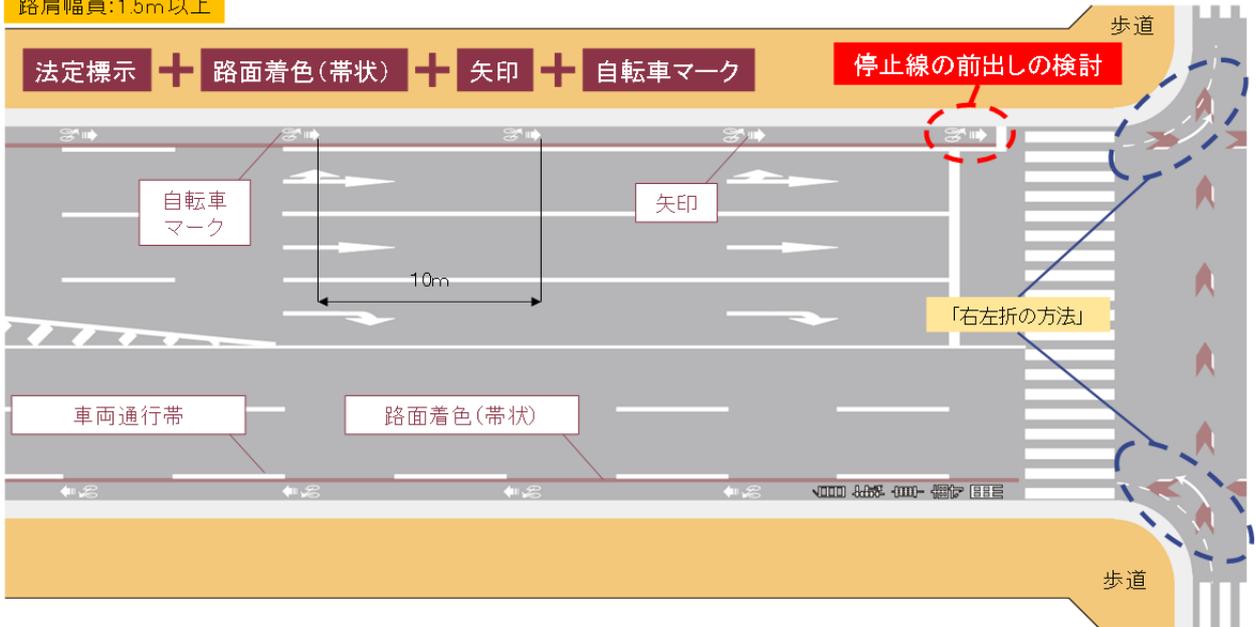
道路標示 車両通行帯 (109)



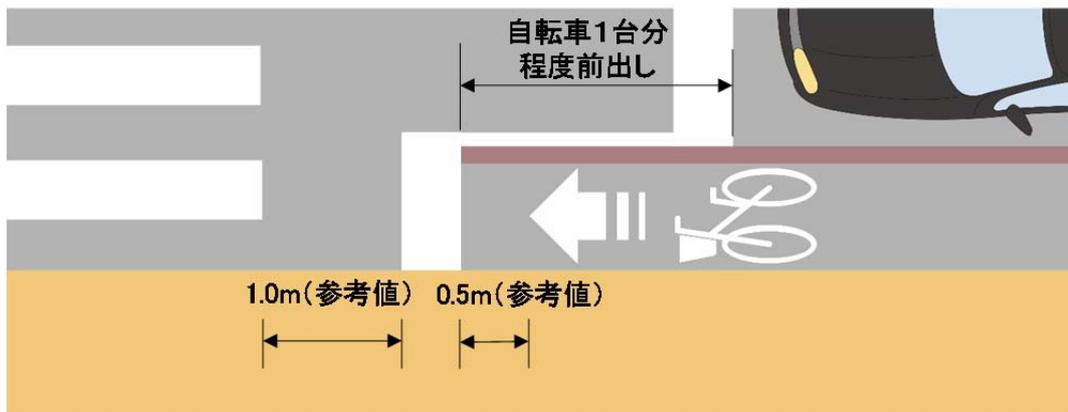
道路標示 専用通行帯 (109の6) 及び終わり (115)

- 道路標識や道路標示に加え、「車両通行帯(109)」の内側に幅15cmのベンガラ色路面着色(帯状)を設置するものとする。また、自転車の走行空間であることを明示するため、自転車の走行を示す矢印と自転車マークをセットにして10m間隔で設置するものとする。
- 自転車専用通行帯への自動車の進入を心理的に防ぐため、道路標示「車両通行帯(109)」をリブ付きライン(白線)とすることを基本とする。設置にあたっては、自転車の走行に危険がない程度の凹凸をつけるものとするが、住宅地が多い等の沿道状況も考慮するものとする。また、夜間の視認性に配慮して埋め込み式の自発光型道路鋏を道路標示「車両通行帯(109)」上に設置する等の対策も考えられる。
- 交差点部分については、自転車の左折巻き込み事故防止等の自転車の安全を確保するための対策の一つとして、自転車1台分程度、自動車用の停止線より自転車専用通行帯の停止線を前出しすることを検討するものとする。
- 自動車が左折する際の左折動線を明確にするため、交差点部において、道路標示「右左折の方法(111)」の設置を検討するものとする。

路肩幅員:1.5m以上



標準図 (自転車専用通行帯)



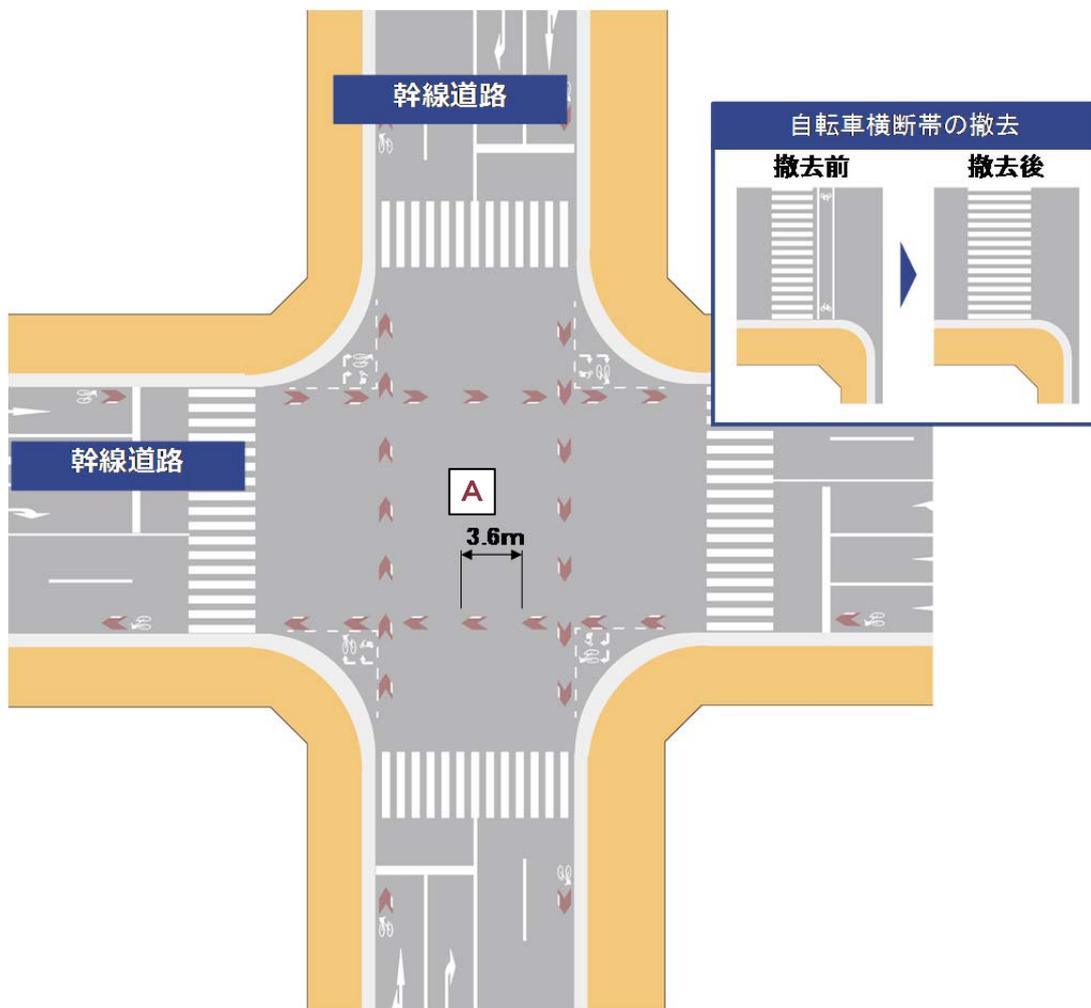
停止線前出しの検討 (交差点部)

幹線道路における整備方針（非規制&規制共通項目）

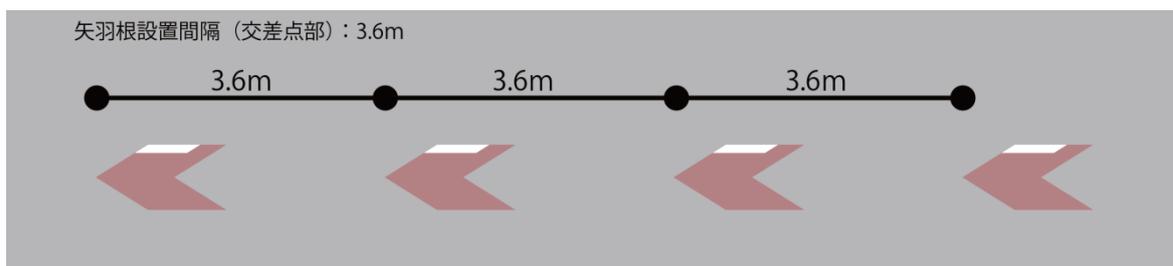
わたる

■ 幹線道路同士の交差点における整備 A

- 交差点内において、自転車の走行位置を明示し、安全な走行空間を確保するため単路部よりも密な3.6m 間隔で矢羽根を設置するものとする。
- 交差点内に自転車横断帯がある場合は、交通管理者との協議を踏まえて、自転車横断帯を撤去すると同時に、歩行者・自転車専用信号機に設置されている「歩行者・自転車専用」の標示板も撤去するものとする。



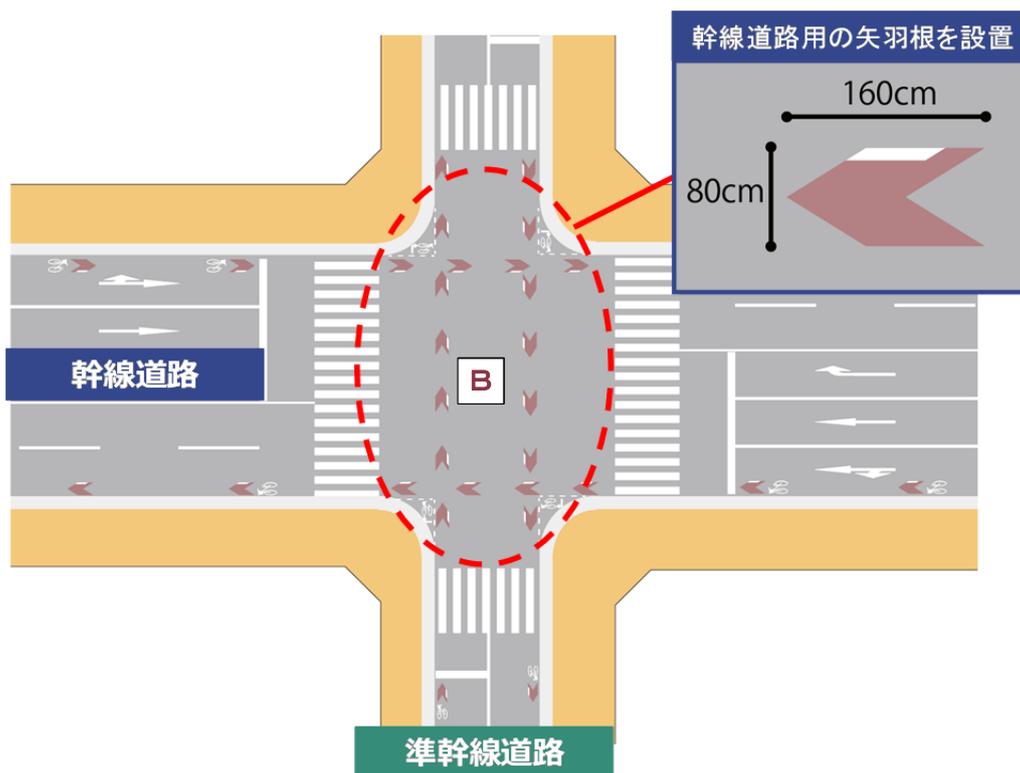
幹線道路×幹線道路 交差点



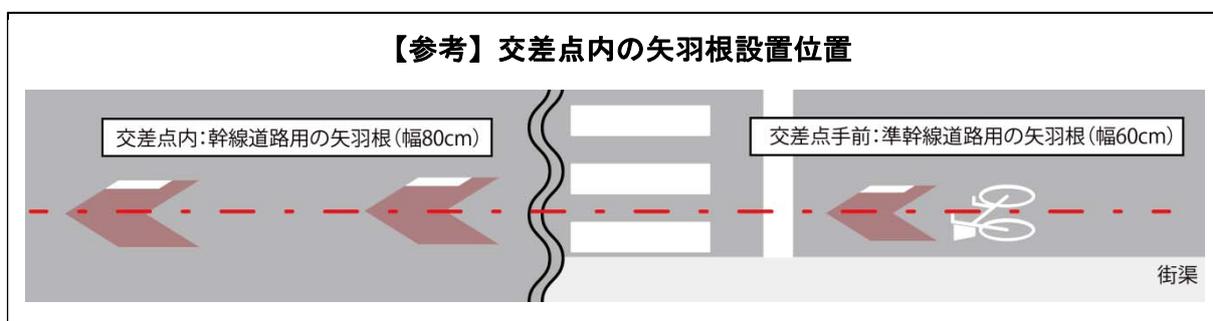
交差点部の矢羽根の設置間隔

■ 幹線道路と準幹線道路の交差点における整備 B

- 幹線道路と準幹線道路の交差点における整備について、自転車走行の快適性と安全性を踏まえ、幹線道路用の矢羽根（幅80cm×長さ160cm）を3.6m 間隔で設置するものとする。
- 交差点内に矢羽根を設置する際には、矢羽根の中心を準幹線道路（単路部）の矢羽根の中心線に合わせるものとする。

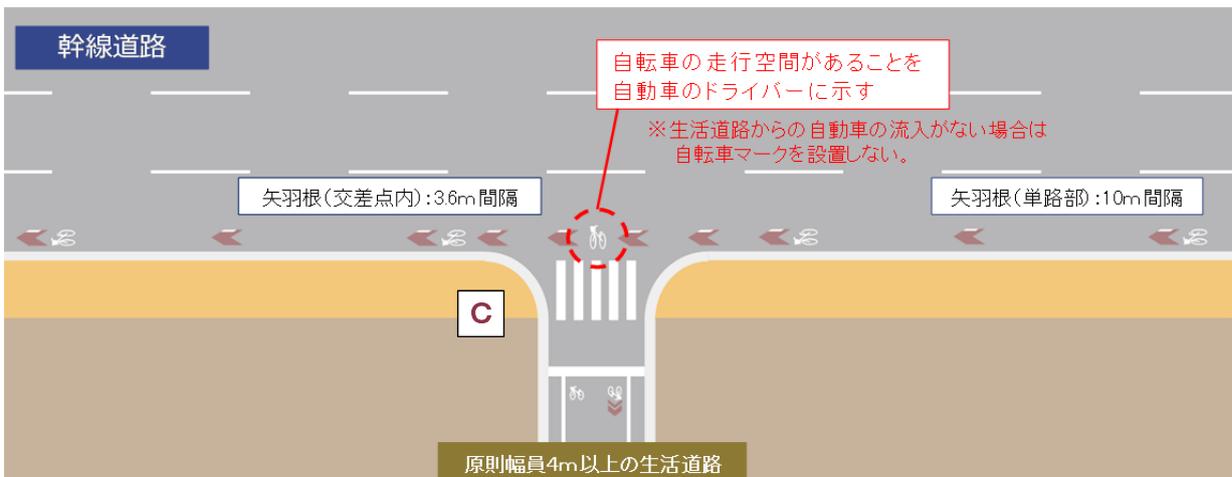


幹線道路×準幹線道路 交差点



■ 幹線道路と生活道路の交差点における路面表示による明示 C

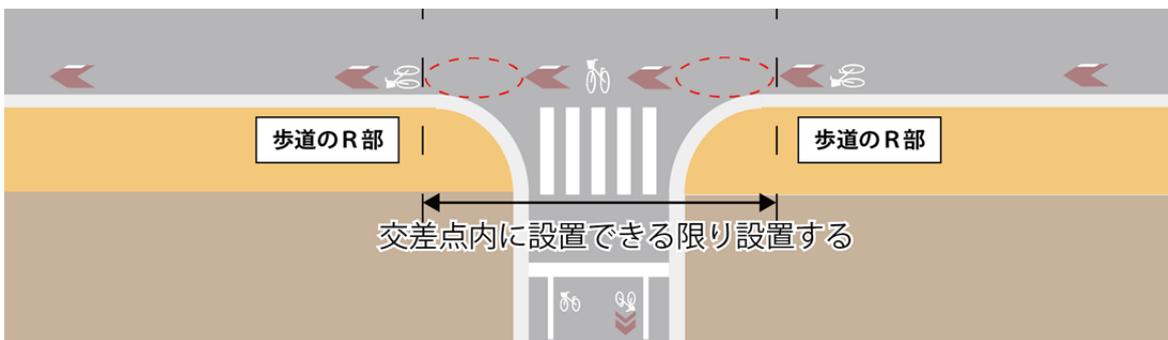
- **原則幅員 4 m 以上**の生活道路と交わる際には、生活道路からの自動車のドライバーに対して、自転車走行空間があることを明示するために交差点の中央に自転車マークを設置するものとする。なお、自転車マークの向きは、生活道路に垂直に設置するものとする。
- 信号のある交差点及び信号のない交差点で生活道路から幹線道路への自動車の流入がない場合は、自転車マークを設置しないものとする。



生活道路に垂直に自転車マークを設置

【参考】 幹線道路と生活道路の交差点内の矢羽根設置位置の考え方

交差点部における矢羽根は、自転車利用者に対しては、走行位置を明示し、また、自動車ドライバーに対しては、自転車が走行する位置の意識付けをする重要な役割を担う。これらの役割を踏まえ、横断歩道の有無に関わらず、各々の「歩道のR部」の間を交差点内とみなし、幹線道路の矢羽根を可能な限り設置することを原則とするものとする。



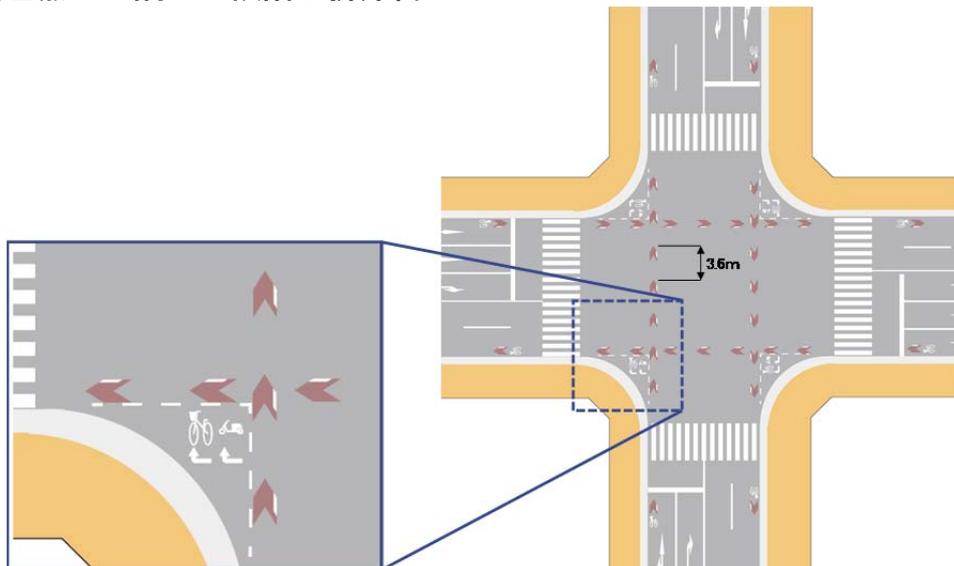
たまる

○自転車が二段階右折する滞留スペースを設置する際には、交差点の四隅に設置することを基本とし、直進する自動車等の車両と交錯しない位置に分かりやすく設置するものとする。なお、交差点規模や形状により、滞留スペースの適切な位置や滞留スペースを明示する路面表示が異なることが予想されるため、個別に交通管理者と協議をするものとする。

○原動機付自転車の二段階右折が必要な交差点※では、自転車の滞留スペースとは別に、原動機付自転車の滞留スペースを明確化するため、路面表示を設置することが考えられる。

※交差点流入部において、道路の左側部分の車両通行帯が2以下の場合、原付の右折方法を道路標識「原動機付自転車の右折方法（小回り）（329の9）」により、小回りと規制している交差点の場合、原付の滞留スペースを示す路面表示は設置しないものとする。

1) 交差点の四隅に二段階右折滞留スペース



2) 矢羽根上に二段階右折滞留スペース

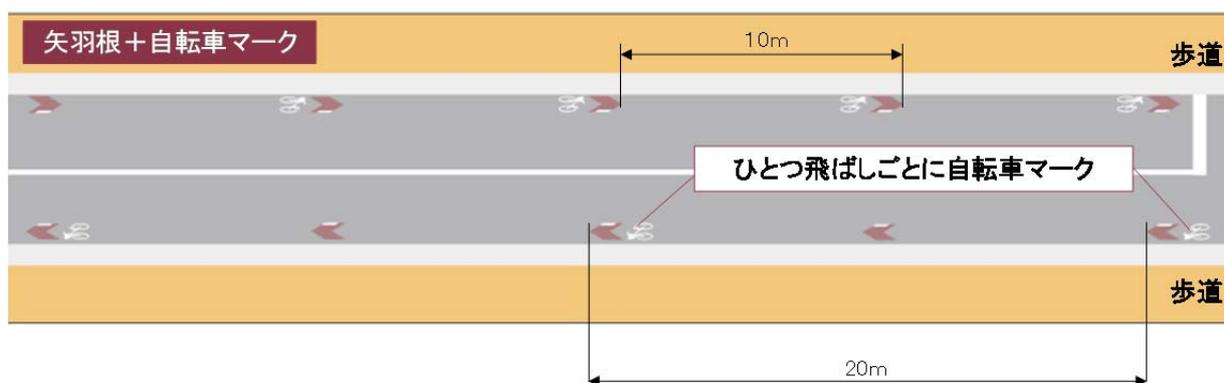


準幹線道路における整備方針

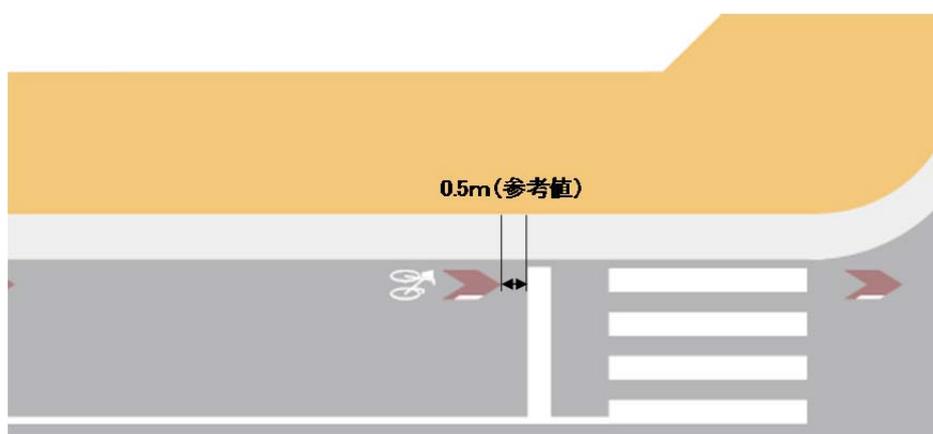
【標準形】路肩が1.5m 未満：矢羽根＋自転車マーク

【非規制：自転車走行推奨帯】

- 準幹線道路における自転車走行空間は、矢羽根及び自転車マークの構成を基本とするものとする。
- 矢羽根の設置間隔は、単路部においては10m間隔（交差点内は3.6m 間隔）とする。なお、単路部の設置間隔については、適切なマークの間隔にするための端数処理として±2.5m を許容するものとする。
- 自転車マークは矢羽根ひとつ飛ばしごとに設置（20m 間隔）する。なお、幹線道路及び準幹線道路との交差点の30m 手前については、自転車走行空間を自転車利用者及び自動車ドライバー双方に強く明示するために必ず自転車マークを設置するものとする。
- 交差する道路から流入する自転車に対して自転車走行空間を明示するために、幹線道路、準幹線道路及び原則幅員4m 以上の生活道路と交差する場合は、交差点の起終点に矢羽根及び自転車マークを設置するものとする。



標準図（路肩 1.5m 未満）

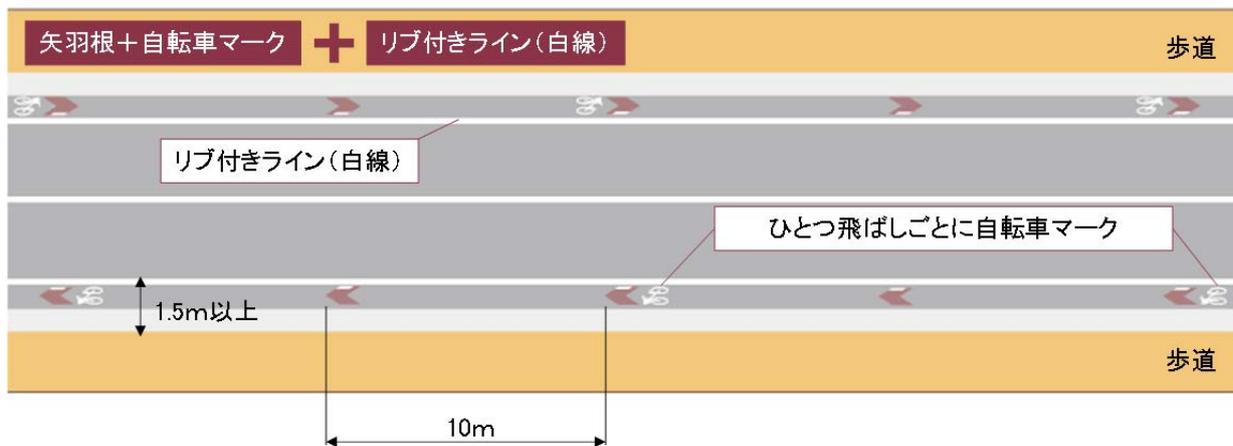


矢羽根と停止線の距離

【標準形】路肩が1.5m以上：矢羽根＋自転車マーク＋リブ付きライン（白線）

【非規制：自転車走行推奨帯】

○路肩の幅員が1.5m以上である準幹線道路の場合，準幹線道路の基本整備である矢羽根及び自転車マークに加え，自動車の進入を心理的に防ぐため，リブ付きライン（白線）を設置することを基本とする。設置にあたっては，自転車の走行に危険がない程度の凹凸をつけるものとするが，住宅地が多い等の沿道状況も考慮するものとする。なお，交差点手前30m 手前はリブなしのライン（白線）とする。



標準図（路肩 1.5m 以上）

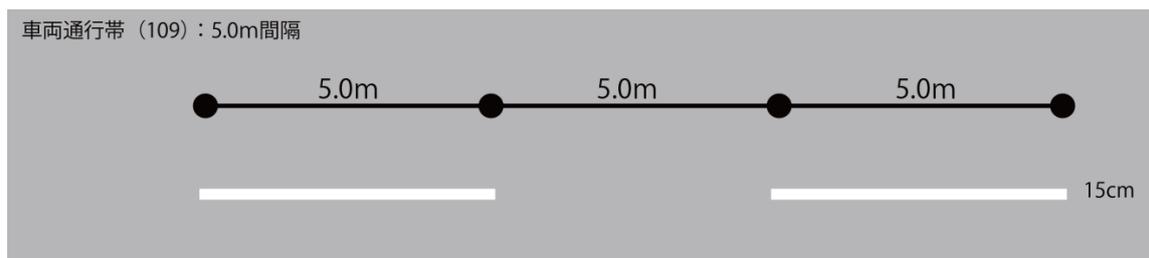


リブ付きライン（イメージ）

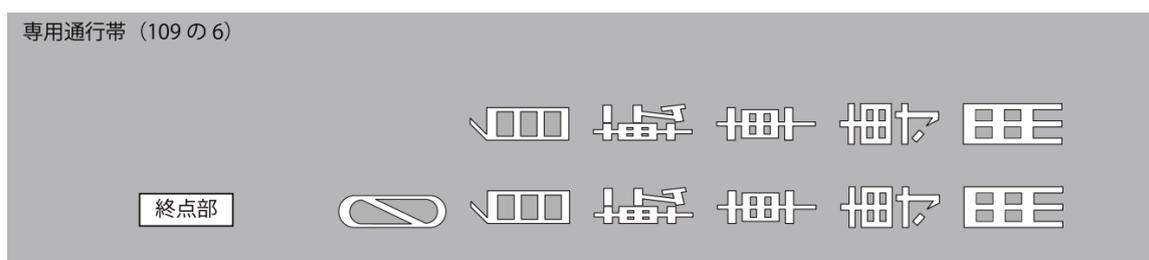
【自転車専用通行帯の標準形】法定標示＋路面着色（帯状）＋矢印＋自転車マーク

【交通規制：自転車専用通行帯】

- ・自転車専用通行帯設置の際に必要な道路標識、道路標示（「車両通行帯（109）」、「専用通行帯（109の6）」）を設置する。
- ・車両通行帯は、白色破線とし、幅は15cm、5m 間隔で設置する。
- ・普通自転車専用通行帯の終点部には、道路標示「終わり（115）」を設置する。

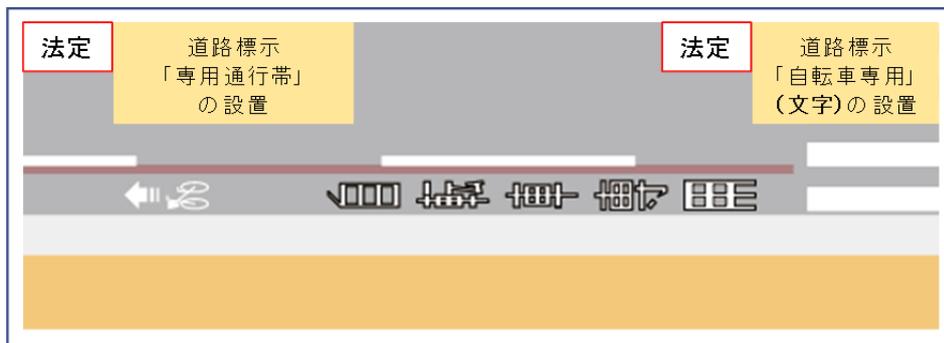


道路標識 車両通行帯（109）

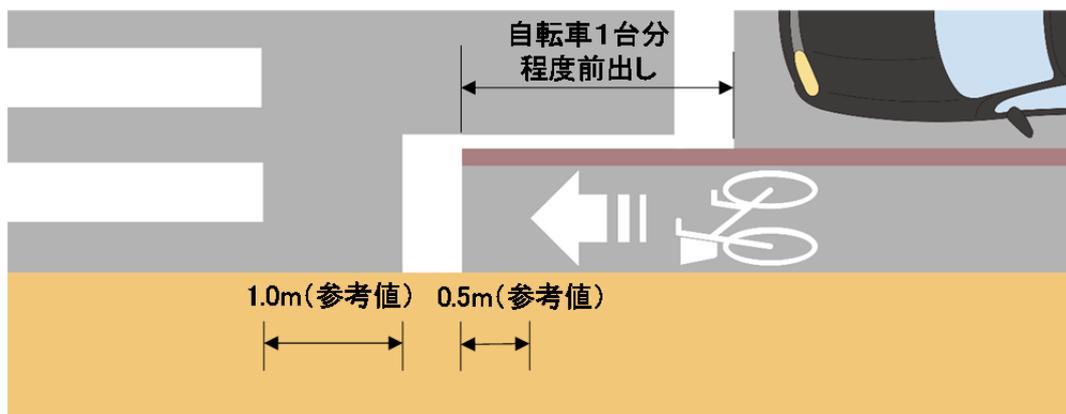


道路標識 専用通行帯（109の6）及び終わり（115）

- 道路標識や道路標示に加え、「車両通行帯（109）」の内側に幅15cmのベンガラ色路面着色（帯状）を設置するものとする。また、自転車の走行空間であることを明示するため、自転車の走行を示す矢印と自転車マークをセットにして10m間隔で設置するものとする。
- 自転車専用通行帯への自動車の進入を心理的に防ぐため、道路標示「車両通行帯（109）」をリブ付きライン（白線）とすることを基本とする。設置にあたっては、自転車の走行に危険がない程度の凹凸をつけるものとするが、住宅地が多い等の沿道状況も考慮するものとする。また、夜間の視認性に配慮して埋め込み式の自発光型道路鋏を道路標示「車両通行帯（109）」上に設置する等の対策も考えられる。
- 交差点部分については、自転車の左折巻き込み事故防止等の自転車の安全を確保するための対策の一つとして、自転車1台分程度、自動車用の停止線より自転車専用通行帯の停止線を前出しすることを検討するものとする。
- 自動車が左折する際の左折動線を明確にするため、交差点部において、道路標示「右左折の方法（111）」の設置を検討するものとする。



標準図（自転車専用通行帯）



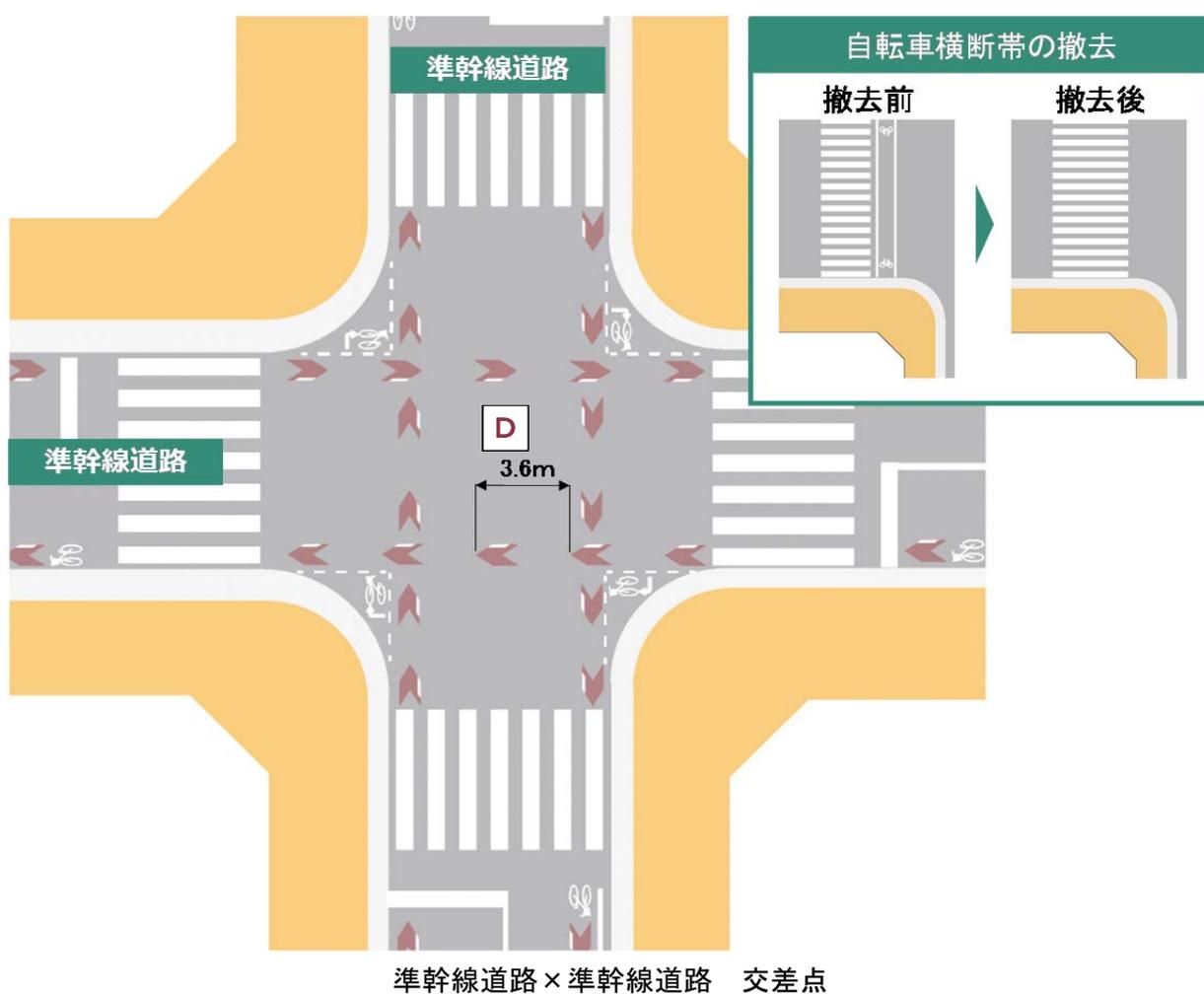
停止線前出しの検討（交差点部）

準幹線道路における整備方針（非規制&規制共通項目）

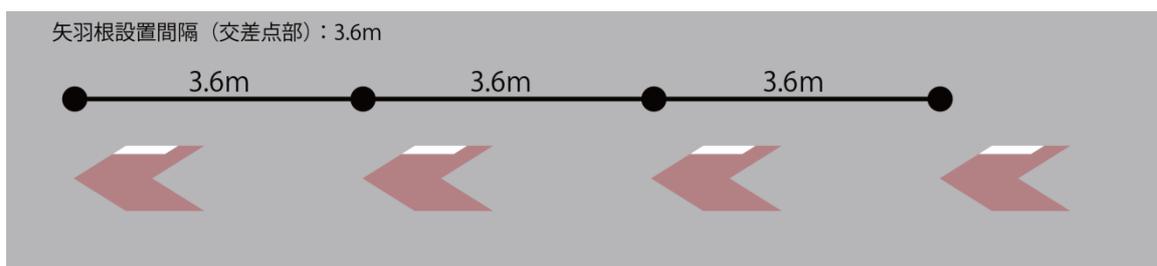
わたる

■ 準幹線道路同士の交差点における整備 D

- 交差点内において、自転車の走行位置を明示し、安全な走行空間を確保するため単路部よりも密な3.6m 間隔で矢羽根を設置するものとする。
- 交差点内に自転車横断帯がある場合は、交通管理者との協議を踏まえて、自転車横断帯を撤去すると同時に、歩行者・自転車専用信号機に設置されている「歩行者・自転車専用」の標示板も撤去するものとする。



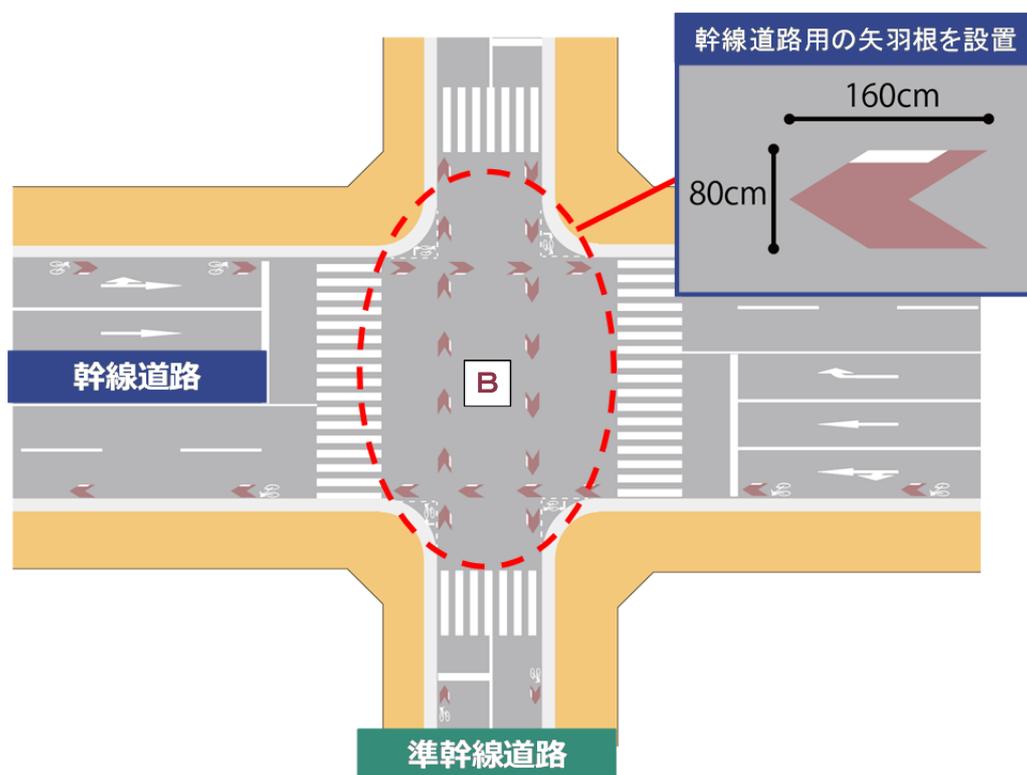
準幹線道路×準幹線道路 交差点



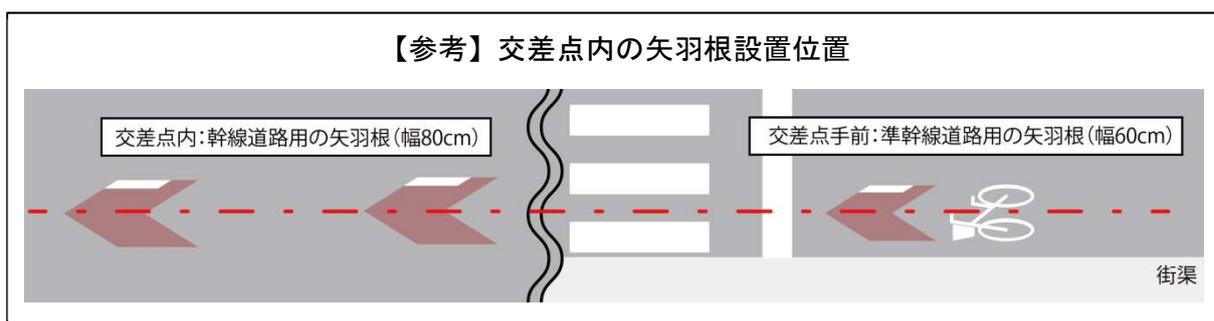
交差点部の矢羽根の設置間隔

■ 準幹線道路と幹線道路の交差点における整備 B

- 準幹線道路と幹線道路の交差点における整備について、自転車走行の快適性と安全性を踏まえ、幹線道路用の矢羽根（幅80cm×長さ160cm）を3.6m 間隔で設置するものとする。
- 交差点内に矢羽根を設置する際には、矢羽根の中心を準幹線道路（単路部）の矢羽根の中心線に合わせるものとする。



幹線道路×準幹線道路 交差点



■ 準幹線道路と生活道路の交差点における路面表示による明示 E

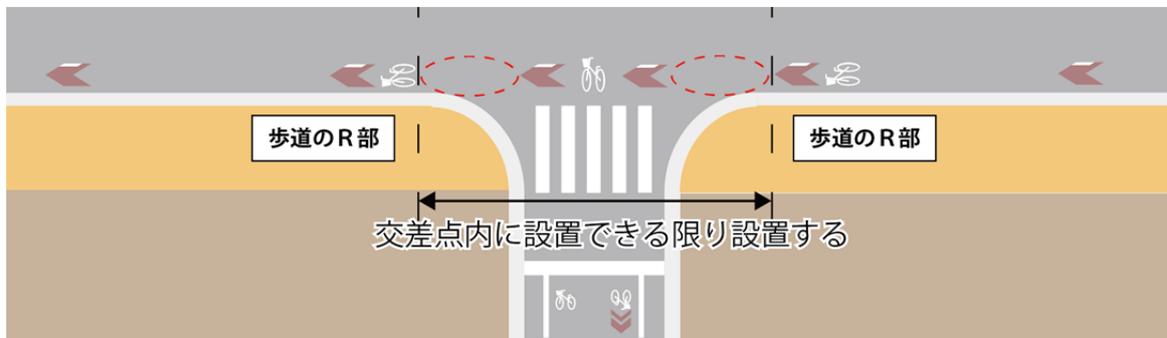
- **原則幅員 4 m 以上**の生活道路と交わる際には、生活道路からの自動車のドライバーに対して、自転車走行空間があることを明示するために交差点の中央に自転車マークを設置するものとする。なお、自転車マークの向きは、生活道路に垂直に設置するものとする。
- 信号のある交差点及び信号のない交差点で生活道路から準幹線道路への自動車の流入がない場合は、自転車マークを設置しないものとする。



生活道路に垂直に自転車マークを設置

【参考】 準幹線道路と生活道路の交差点内の矢羽根設置位置の考え方

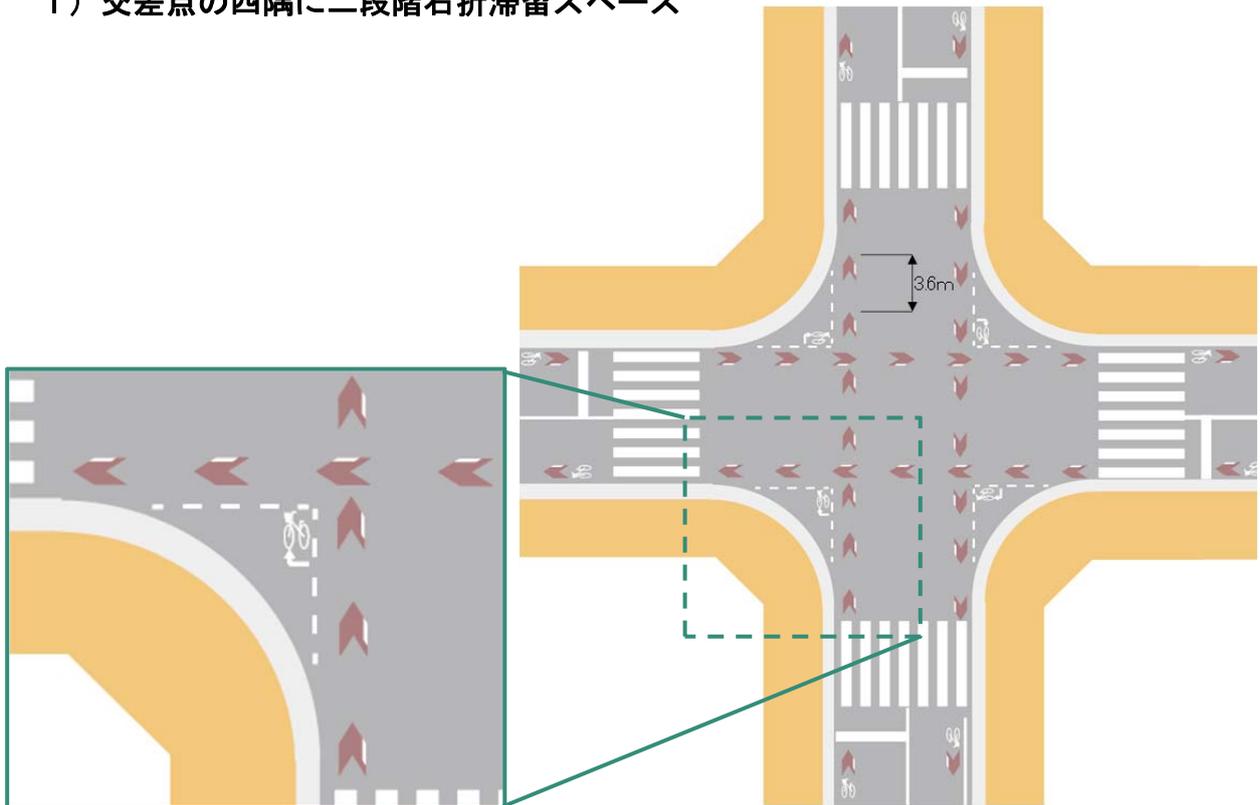
交差点部における矢羽根は、自転車利用者に対しては、走行位置を明示し、また、自動車ドライバーに対しては、自転車が走行する位置の意識付けをする重要な役割を担う。これらの役割を踏まえ、横断歩道の有無に関わらず、各々の「歩道のR部」の間を交差点内とみなし、準幹線道路の矢羽根を可能な限り設置することを原則とするものとする。



たまる

○自転車が二段階右折する滞留スペースを設置する際には、交差点の四隅に設置することを基本とし、直進する自動車等の車両と交錯しない位置に分かりやすく設置するものとする。なお、交差点規模や形状により、滞留スペースの適切な位置や滞留スペースを明示する路面表示が異なることが予想されるため、個別に交通管理者と協議をするものとする。

1) 交差点の四隅に二段階右折滞留スペース

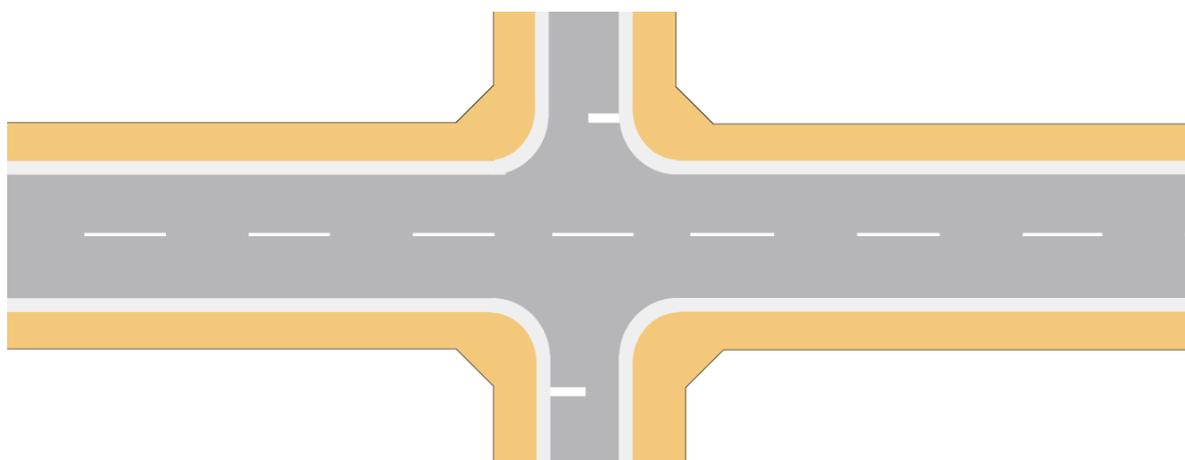


2) 矢羽根上に二段階右折滞留スペース

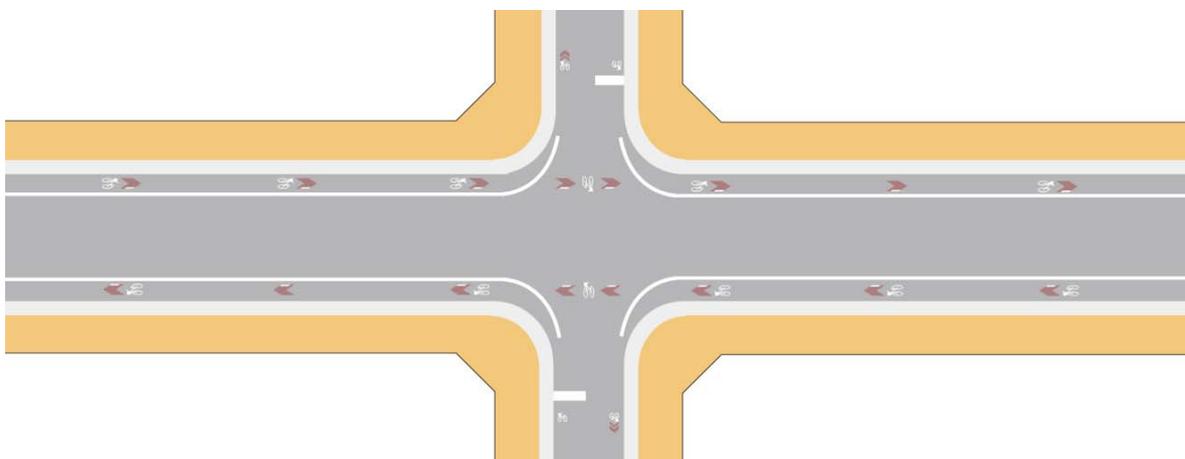


■ 自転車走行環境整備に併せて自動車の速度抑制を行う場合

○ 準幹線道路において，ゾーン30 や地元からの強い要望等により，自転車走行環境整備に併せて自動車の速度抑制を行う場合，車道中央線を消去して，車道両側に車道外側線を設置することができる。その際の車道幅員は4mとし，路肩部分を自転車走行空間として確保するものとする。



【整備前】 車道中央線がある準幹線道路

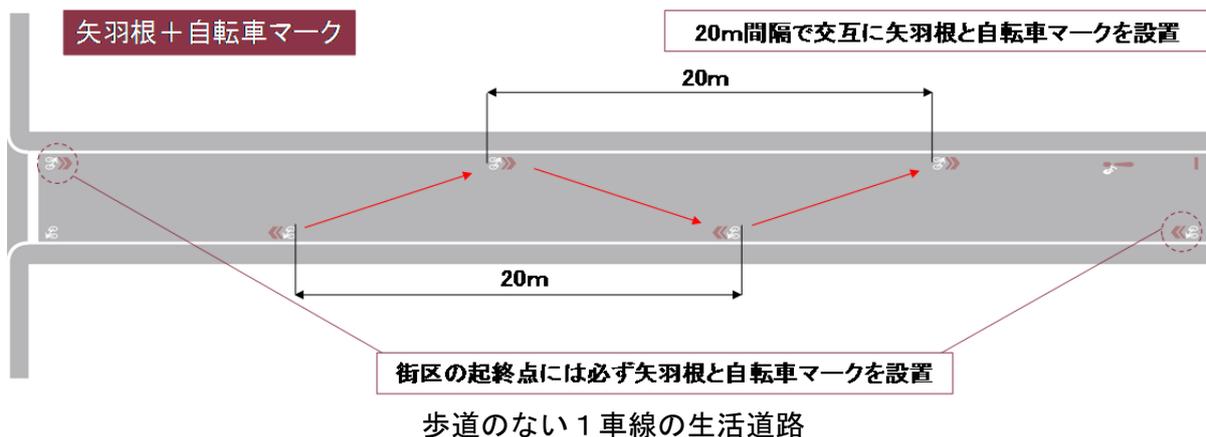


【整備後】 車道中央線を消去し，自転車走行空間を整備

生活道路における整備方針

【標準形】 矢羽根＋自転車マーク

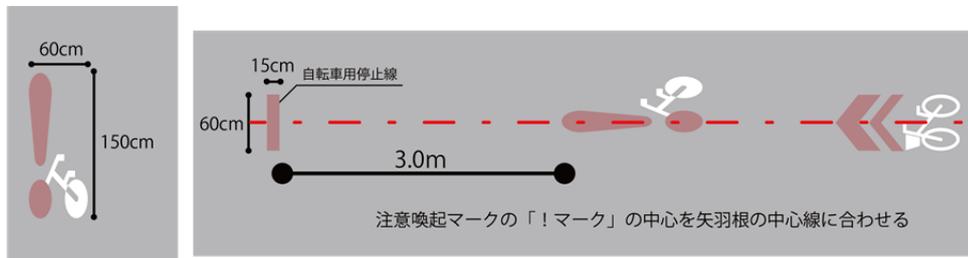
- 生活道路における自転車走行空間は、矢羽根及び自転車マークの構成を基本とするものとする。
- 矢羽根及び自転車マークの設置間隔は、単路部においては20m 間隔で交互に設置するものとする。単路部の設置間隔については、適切なマークの間隔にするための端数処理として±5.0mを許容するものとする。なお、歩道のない2車線の生活道路については、準幹線道路用の矢羽根と自転車マークをセットにして10m 間隔で設置するものとする。
- 交差する道路から流入する自転車に対して自転車走行空間を明示するために、幹線道路、準幹線道路及び原則幅員4m以上の生活道路と交差する場合は、交差点の起終点に矢羽根及び自転車マークを設置するものとする。



わたる

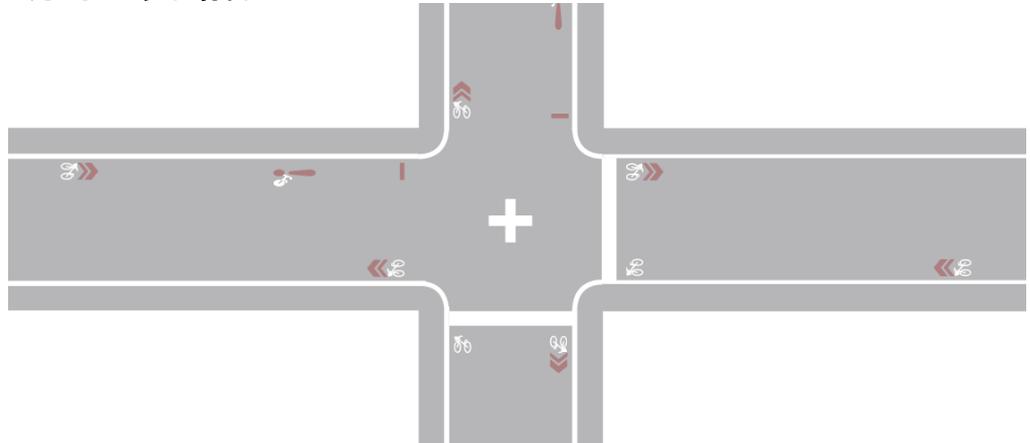
■生活道路同士の交差点における注意喚起マークの設置 F

- 生活道路同士の交差点は規模が狭小なため、交差点内に矢羽根及び自転車マークを設置しないものとする。
- 生活道路交差点部における交通事故防止の安全対策として、自転車利用者が注意して交差点に進入するための注意喚起マークを設置するものとする。
- 注意喚起マークの設置位置は、生活道路同士の交差点については、図1)、2)のとおり、また、生活道路に停止線のないT字交差点については、図3)のとおり、停止線のない流入部かつ法定外の自転車用停止線（ベンガラ色）の後方3mの位置に設置するものとする。

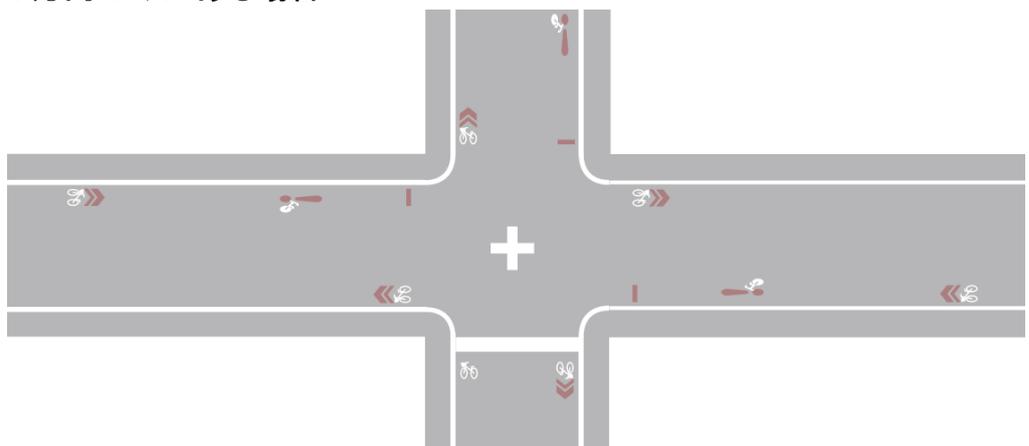


注意喚起マーク

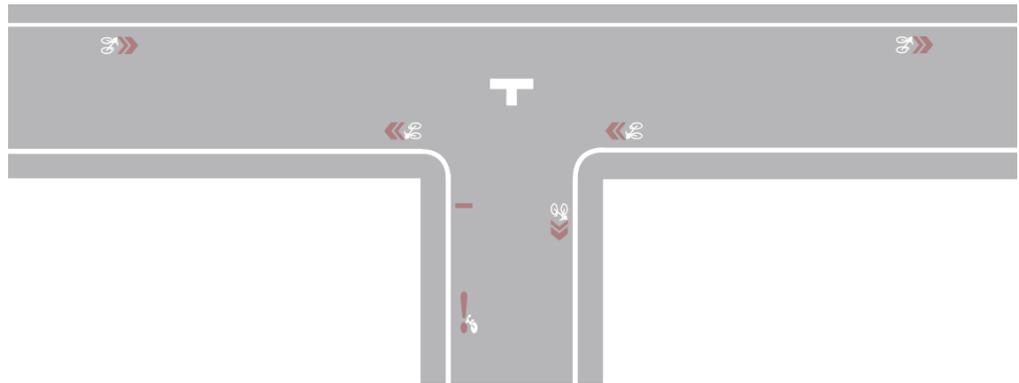
1) 停止線が2方向にある場合



2) 停止線が1方向のみにある場合



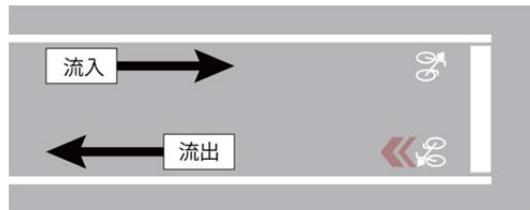
3) T字交差点の場合



【参考】生活道路交差点部の路面表示設置パターン

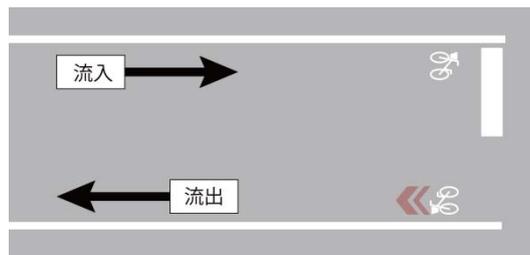
1. 停止線がある場合（一方通行の場合）

- ・流出: 矢羽根と自転車マークを設置し、流出する自転車に走行位置を明示する。
- ・流入: 自転車マークのみを設置。停止線から一定距離(50~60cm程度)を離して設置する。



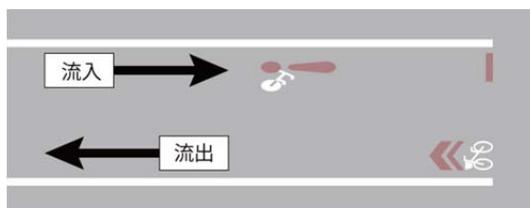
2. 停止線がある場合（双方向通行の場合）

- ・流出: 矢羽根と自転車マークを設置し、流出する自転車に走行位置を明示する。
- ・流入: 自転車マークのみを設置。停止線から一定距離(50~60cm程度)を離して設置する。



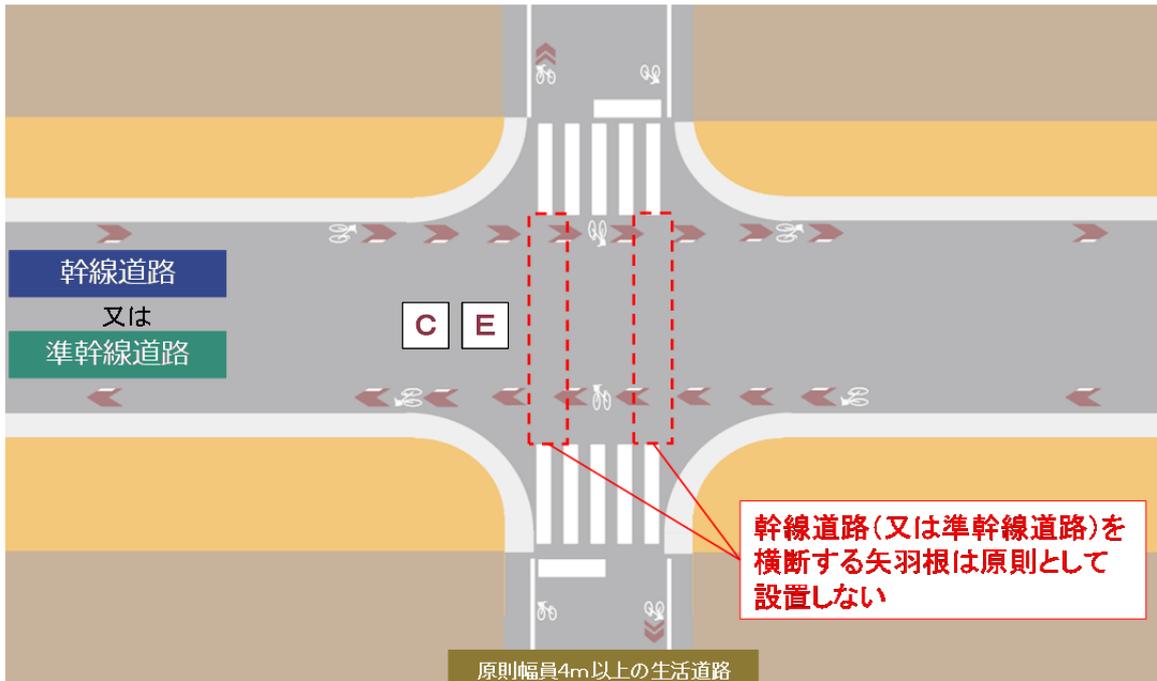
3. 停止線がない場合

- ・流出: 矢羽根と自転車マークを設置し、流出する自転車に走行位置を明示する。
- ・流入: 注意喚起マーク及び自転車用停止線を設置し、注意して交差点に進入するよう促す。



■生活道路と幹線道路(又は準幹線道路)の交差点における路面表示による明示 C E

○幹線道路(又は準幹線道路)と交わる際には、幹線道路(又は準幹線道路)を横断する矢羽根は原則として設置しないものとする。

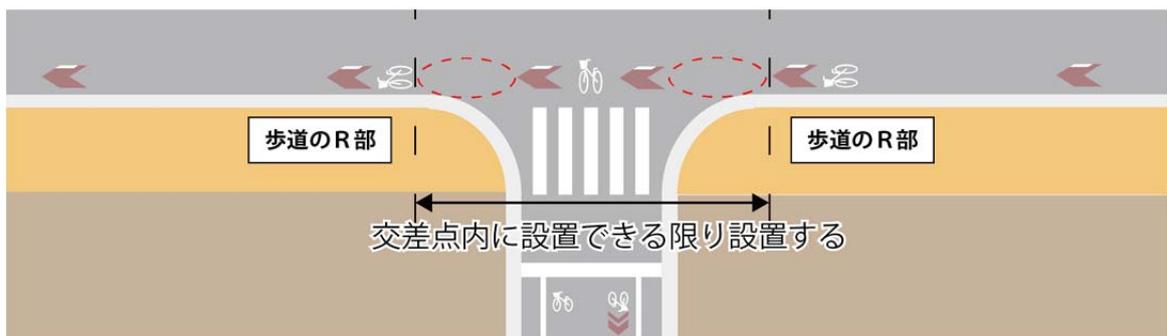


幹線道路(又は準幹線道路)を横断する矢羽根は設置しない

【参考】

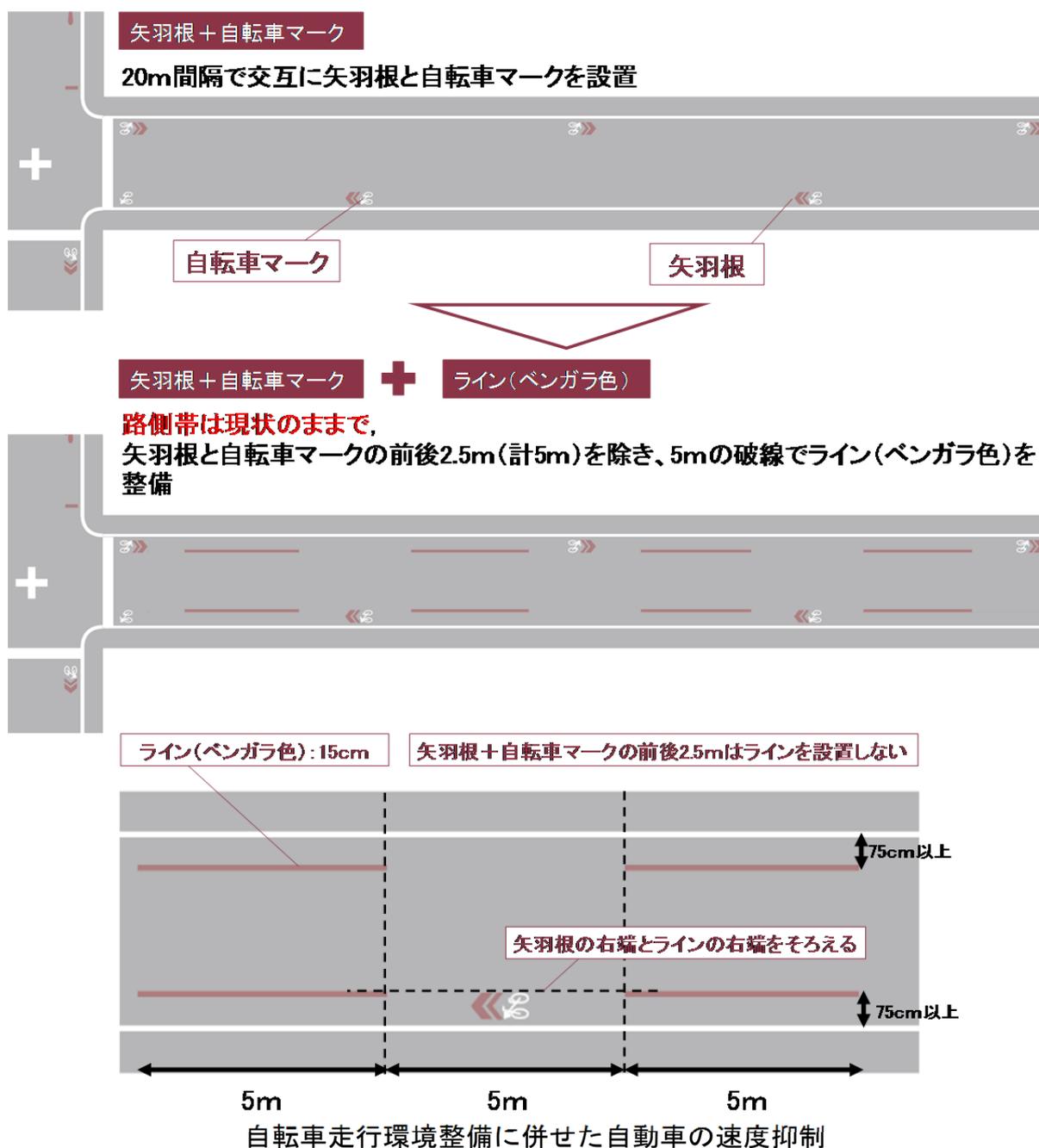
生活道路と幹線道路(又は準幹線道路)の交差点内の矢羽根設置位置の考え方

交差点部における矢羽根は、自転車利用者に対しては、走行位置を明示し、また、自動車ドライバーに対しては、自転車が走行する位置の意識付けをする重要な役割を担う。これらの役割を踏まえ、横断歩道の有無に関わらず、各々の「歩道のR部」の間を交差点内とみなし、幹線道路(又は準幹線道路)の矢羽根を可能な限り設置することを原則とするものとする。



■ 自転車走行環境整備に併せて自動車の速度抑制を行う場合

- 生活道路において、ゾーン30 や地元の要望等により、自転車走行環境整備に併せて自動車の速度抑制を行う場合、**路側帯は現状のまま**で、その車道側に75cm以上の幅で、ベンガラ色の5m 破線を設置することを基本とするものとする。なお、自動車の走行幅は一方通行の道路（自転車を除く）では、1.7m 以上、双方通行の道路では3.4m 以上確保することを前提とする。
- 一方、「歩いて楽しいまちなかゾーン※」の整備（次頁で詳述）では、**路側帯を出来る限り広げ**、安心してゆとりある歩行空間の確保と車両の速度抑制を目的としており、矢羽根及び自転車マークについては、本ガイドラインの仕様を適用するものとする。また、既存の整備箇所については、補修が必要となった際、本ガイドラインの仕様に準じるものとする。



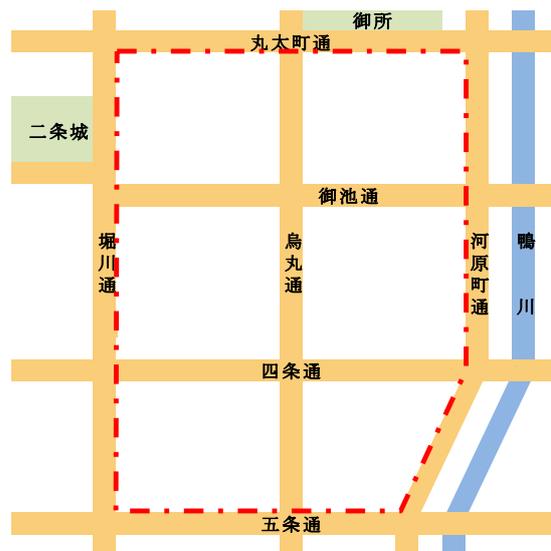
—「歩いて楽しいまちなかゾーン」※ 概要—

■整備の目的

- ・ 安心してゆとりのある歩行空間の確保
- ・ 自動車の走行速度を抑制
- ・ 自転車の交通秩序の整序化

■設計思想

歩道整備が困難な都心部の生活道路において、自動車の速度低減やゆとりある歩行空間の創出を図るため、**路側帯を出来る限り広げ**、その車道側に自転車走行空間を設置するものである。



歩いて楽しいまちなかゾーン 位置図

■四条通以北のエリア（ベンガラ色実線）



標準断面

車道部 幅員6.0m



整備前

車道部 幅員6.0m



整備後

■四条通以南のエリア（5mピッチのベンガラ色破線）



■自転車道について

○自転車走行環境整備フローに示すように、自転車道の整備については安全上改善が求められる路線について検討を行うものとする。

○自転車道の一方通行・双方向通行の考え方については、国ガイドラインに従い、一方通行の整備を基本とするものとする。

以下に国ガイドラインの考え方を抜粋する。

【参考 | 国ガイドライン 自転車道（Ⅱ-10参照）】

1) 通行方法の基本

- 自転車道については、普通自転車に当該自転車道を通行する義務があるため、一方通行規制を実施する場合は、目的地へ向かうのに遠回りになることで沿道施設への出入りが不便となり沿道の地域住民や自転車利用者等の理解が得られにくい場合はあるが、双方向通行の場合は、自動車と逆方向に通行する自転車の出会い頭事故の危険性、交差点内での自転車同士の交錯の危険性、単路部における快適性の確保などの課題があることから、これらを踏まえて自転車道は一方通行を基本とするものとする。

※一方通行の自転車道とする場合には、道路交通法第63条の3により、道路の両側に自転車道を整備することが必要となる。

- その際、必要に応じて、一方通行化に伴い発生する迂回等の実態に応じた対応策についても検討するものとする。

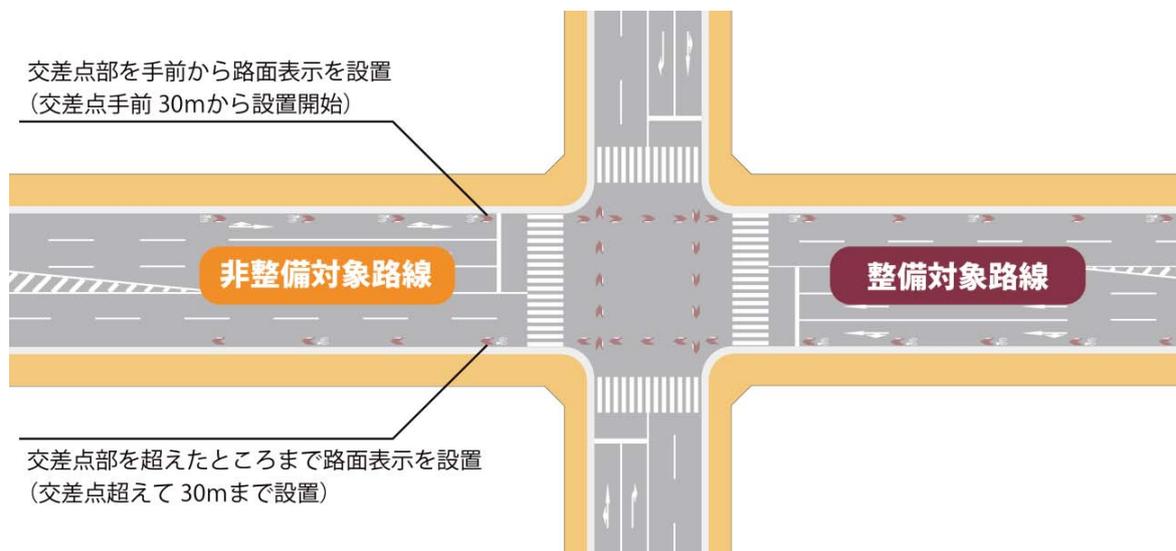
2) 双方向通行の適用について

- 自転車道は一方通行を基本とするが、下記①～④の全ての条件を満たす特別の場合に限り、暫定的に双方向通行を適用できるものとする。
 - ①一定の区間長で連続性が確保されていること
 - ②区間前後・内に双方向通行の自転車道が交差しないこと
 - ③区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること
 - ④ネットワーク区間概成段階で一方通行の規制をかけることができること
- 既設の双方向通行の自転車道についても、可能な限り一方通行に変更を行うものとする。
- 一方通行に変更できない場合で、既設の双方向通行の自転車道が交差点部の手前等で歩道（普通自転車歩道通行可の交通規制区間）に接続する場合には、自転車道の区間の終わりに、自転車の速度を安全に低減させるための注意喚起等の安全対策を行うものとする。

■ 自転車走行環境整備における端部処理について

交差点部において、歩行者、自転車、自動車の適切な分離、共存を図るため、整備対象路線の端部において、突然走行空間を打ち切るのではなく、交差点部を超えたところまで路面表示を設置することを基本とするものとする。

なお、非整備対象路線における路面表示の設置区間は端部にあたる交差点から30mの区間までとするものとする。



整備対象路線端部の交差点部の路面表示設置方法

■ 第一通行帯が左折に指定されている交差点について

直進する自転車と左折する自動車の交錯を防ぐため、交差点内において路面表示の設置を基本とするが、自転車専用信号の設置を含めた安全対策も検討するものとする。



第一通行帯が左折に指定されている交差点の安全対策方法

VI. 特殊部

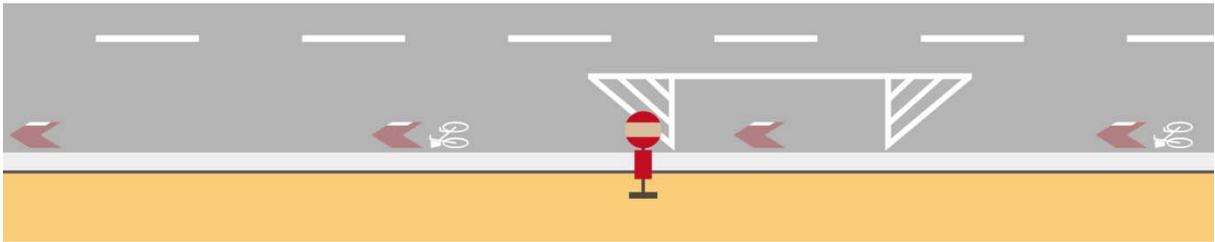
バス停

■バス停付近の自転車走行環境整備

バス停付近について、既設の路面表示と重複しないよう適宜工夫しながら、自転車走行空間の整備を行うものとする。

【非規制：自転車走行推奨帯】

①バス停（通常）



②バス停（切欠き__半分）

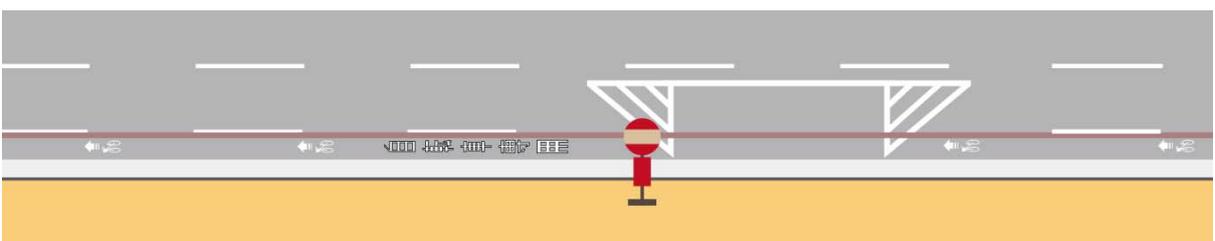


③バス停（切欠き__全部）

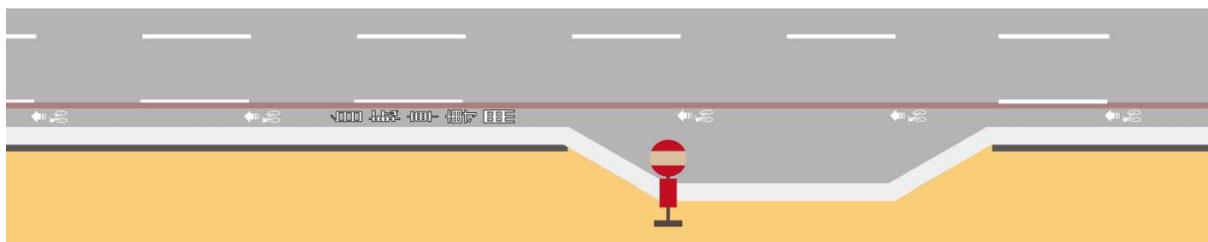


【交通規制：自転車専用通行帯】

①バス停（通常）



②バス停（切欠き__半分）



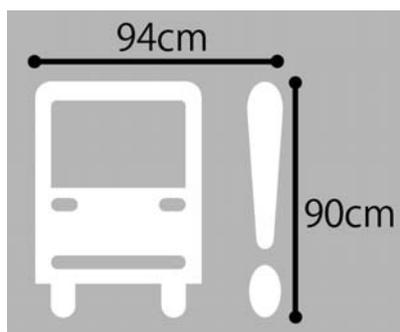
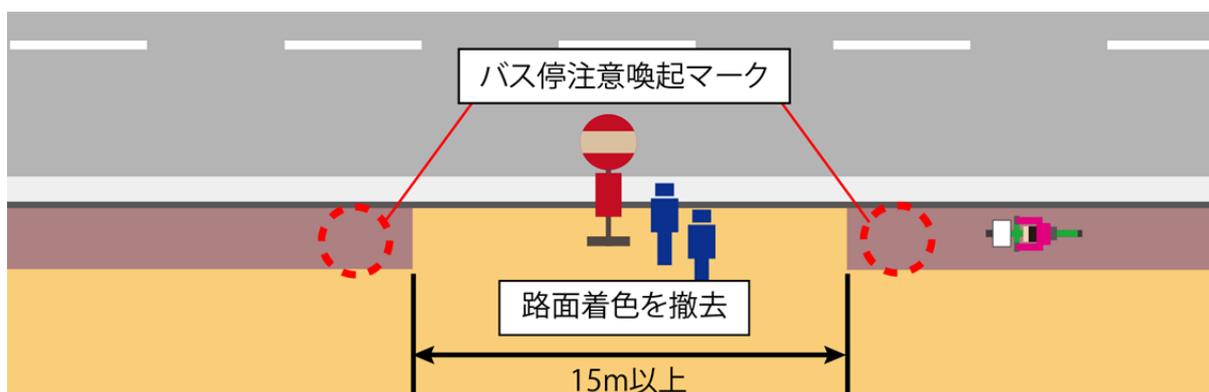
③バス停（切欠き__全部）



■既設自転車歩行者道におけるバス停付近の自転車走行位置の明示箇所について

バス停付近の客待ちスペースと自転車走行位置の明示が重複し、バス待ち客と自転車の輻輳が懸念される箇所では、路面着色（ベンガラ色）を撤去し、その前後に統一的なバス停注意喚起マーク（下図参照）を設置するとともに、統一的な看板等の設置も検討することが望ましい。

なお、撤去する範囲は15m 以上を基本とし、統一的な看板については、自転車政策推進室と協議するものとする。



バス停注意喚起マーク

■バス停付近における諸問題の解決

市内にあるバス停では、バス停車中の自転車の追い抜き方法が明確ではなく、多くの自転車利用者が歩道走行あるいは車道から歩道に乗り上げて歩道走行することにより、自転車とバス待ち客や乗降客との交錯が懸念されている。



バス利用者と自転車の交錯

バス停付近における自転車利用者の挙動

歩道への 進路変更	<ul style="list-style-type: none"> ● 車道走行が原則である自転車の歩道走行を促すことの問題 ● 歩行者やバス待ち客や乗降客との交錯の懸念
バス 右追い抜き	<ul style="list-style-type: none"> ● 後方自動車及び対向車との危険性 ● バスが複数台並んだ場合、自転車利用者への負担が大きい

そこで、バス停付近における諸問題を解決するための当面の対策（短期）及び将来的な対策（中長期）について以下に示す。

当面の対策（短期）

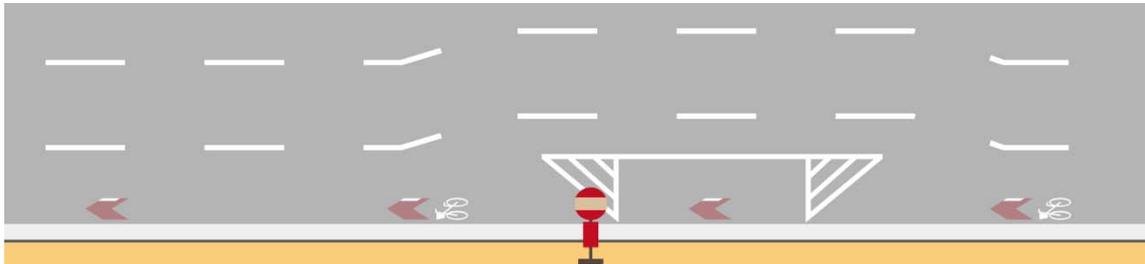
- バス停車中は、バス後方での待機を基本とする。
- 追い抜き空間がある場合は、後方車両を十分に確認したのち、右追い抜きとする。（バスが出発の合図を行っている場合は除く）



「すり抜け」抑制のお願い（実施中※） ※平成 28 年 9 月時点

将来的な対策（中長期）

○バス運行数やバス乗降客を考慮し、道路空間の再配分を実施することで、自転車の追い抜きを可能とするバス停車空間の整備を検討する。

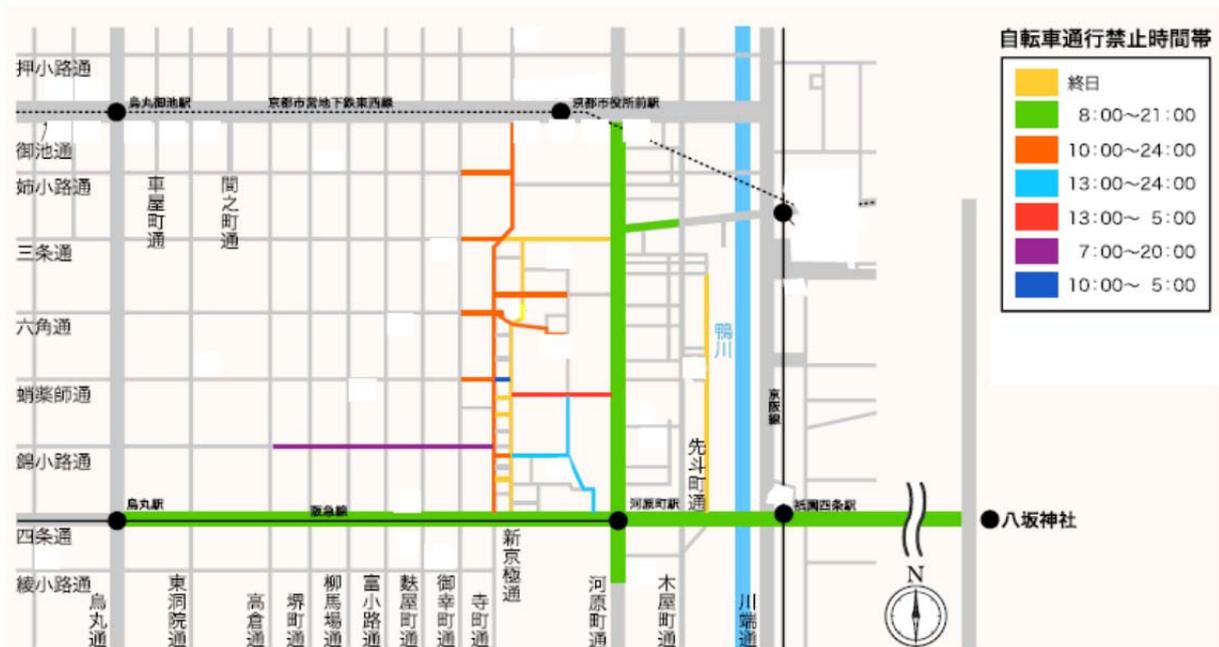


車線の一部幅員変更による自転車走行空間の確保

自転車通行規制区域

■ 自転車通行規制区域における自転車走行環境整備

幹線道路（河原町通、四条通）において自転車利用者にとって自転車通行規制区域となっていることが分かる路面表示の設置等を検討するものとする。



四条河原町交差点周辺の自転車通行規制区域

Ⅶ. その他の安全対策

■ グレーチング蓋及び雨水枡蓋

車道を走る自転車の安全性を向上させる対策として、自転車のタイヤのはまり込みを抑制するため、グレーチング蓋及び雨水枡蓋について、以下の1)～3)の場合に、並目タイプ構造のグレーチング蓋を細目タイプで滑り止め加工を施した構造のグレーチング蓋に取り替え、雨水枡蓋については突起有りの蓋に取り替えるものとする。

- 1) 乗り入れ部及び横断歩道部
- 2) 路肩が狭く、自転車走行空間を広く確保できない場合
- 3) 自転車が路肩を走る可能性がある交差点手前30m の区間



グレーチング蓋（整備前）



グレーチング蓋（整備後）



雨水枡蓋（整備前）



雨水枡蓋（整備後）

■看板

矢羽根や自転車マーク等の路面表示による整備効果を最大限発揮させるため、必要に応じて看板を設置する等、自転車利用者の更なる安全確保に向けた検討を行うことが望ましい。

設置にあたっては、以下の諸条件に留意するものとする。

- 看板のデザインについては、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」で定められたものと明確に区別できるものを基本とするものとする。
- 外国人の自転車利用者が多いという本市の特徴を踏まえ、外国人が理解できるようにピクトグラムの活用や英語併記に努めるものとする。なお、ピクトグラムを使用する場合は、統一的な自転車走行空間の形成を図るため、路面表示で使用している矢羽根や自転車マーク等を中心に使用することが望ましい。
- 標示板の色彩については、自転車利用者に対して注意喚起を図るため、効果的な色彩を検討するものとする。また、支柱の色彩については、「京（みやこ）のみちデザインマニュアル」に基づき、景観に配慮して選定するものとする。
- 将来の維持管理も含めた低コストでの整備の必要性を踏まえ、既存の標識柱等を活用した看板の設置も考えられる。

国ガイドラインにまとめられたその他の安全対策の考え方を以下に抜粋する。

【参考 | 国ガイドライン（その他の安全対策 II-22参照）】

- ・自動車と自転車を混在させる道路では、必要に応じて、自動車の速度を抑制するため、ハンプ、狭さく、シケイン等の物理的デバイスを設置することを検討するものとする。
- ・ハンプを設置する場合は、車道全幅員に設置するか、自転車の通行に配慮して、ハンプを設置しない部分を1.0m以上確保することが望ましい。
- ・ハンプを設置しない部分が生じる場合は、ハンプの両端にゴム製ポール等を設置し、段差があることを明確化することが望ましい。
- ・狭さくやシケイン等ハンプ以外の物理的デバイスを設置する場合においても、自転車や歩行者、車いすの通行に配慮した通行空間を確保することが望ましい。



写真II-12

車道部分にハンプを設置しハンプの両側に
ゴム製ポールを設置した事例



(狭さく)



(シケイン)

写真II-13 自動車の速度を抑制するため、狭さくやシケインを設置した事例

Ⅷ. 自転車走行環境の維持管理

■ 基本的な考え方

- 自転車の安全な走行空間を継続的に確保していくためには、設置した路面表示を適切に維持管理していくことに加え、自転車の走行時にハンドルを取られるような舗装のひび割れ等による路面の凹凸等が生じている場合は、路面状況を改善することが望ましい。
- 自転車走行環境の維持管理については、道路管理者の通常点検により行うことを基本とするが、路面表示の色あせや破損等の情報については、市役所に寄せられた地域住民からの情報を活用することで維持管理を効率的に行うものとする。

■ 維持管理方法

当面の維持管理（短期）

- 路面表示は経年変化によって劣化するが、これを放置すると、表記内容が不明瞭になるだけでなく、安全な自転車走行空間としての機能が損なわれる可能性がある。道路管理者による通常点検のほか、道路利用者・地元住民から寄せられる情報を基に、必要に応じて自転車走行空間の更新を行うものとする。

将来的な維持管理（中長期）

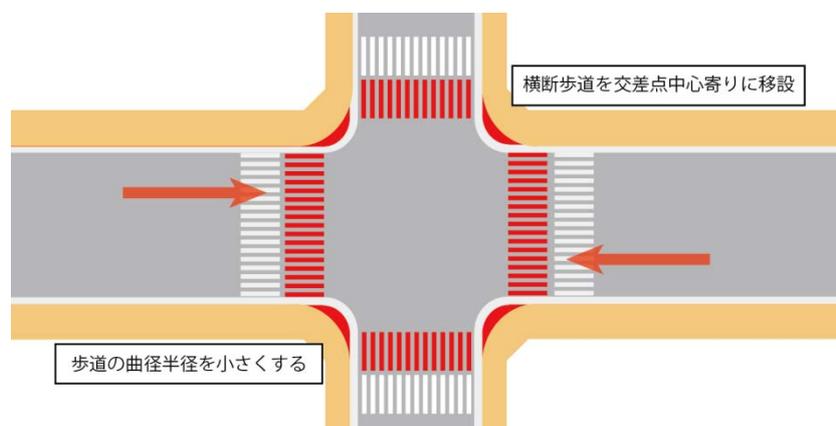
- 自転車利用に関するルール・マナー周知が図られるとともに、自転車利用者の車道左側通行の遵守が進み、路面表示の必要性が低くなった段階では、交通安全上最低限必要な箇所のみ路面表示を更新することも含め検討を行うものとする。

IX. 中長期的な自転車走行空間の考え方

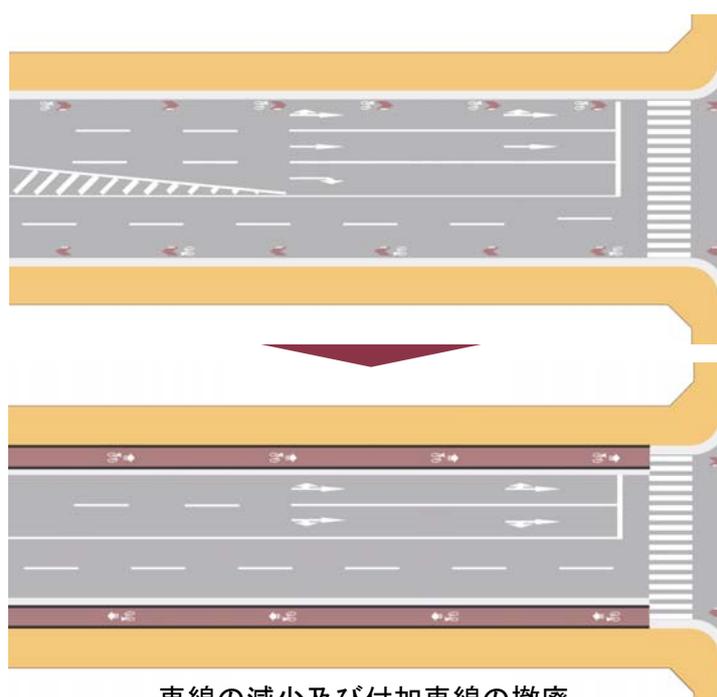
本ガイドラインの内容は、既存の道路空間の構成をそのままに、歩道における歩行者の安全と車道左側部における自転車利用者の安全の両立をいかに図るかというものである。

以下に、現在の課題を踏まえた中長期的な自転車走行空間の考え方を示す。

- 中長期的な自転車走行空間については、自動車交通量の減少や、車いす利用者、三輪自転車やタンデム自転車等の多様なモビリティ（移動手段）のニーズ等を踏まえた走行環境の実現が求められる。
- 交差点のコンパクト化等の交差点処理に加えて、車線の減少及び付加車線の撤廃等により、歩行者や自転車に従来の道路機能を取り戻していく道路空間の再編が求められる。



交差点のコンパクト化



車線の減少及び付加車線の撤廃

■用語の定義

(1) 用語の定義

本ガイドラインで用いる用語は、以下のように定義する。

○自転車走行空間

自転車が走行するための道路，又は道路の部分をいう。

○自転車ネットワーク計画

安全で快適な自転車通行空間を効果的，効率的に整備することを目的に，自転車ネットワーク路線を選定し，その路線の整備形態等を示した計画をいう。

○自転車

道路交通法第63条の3に規定される「普通自転車」をいう。

なお、「普通自転車」とは，車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準に適合する二輪又は三輪の自転車で，他の車両を牽引（けんいん）していないものをいう。「内閣府令で定める基準」としては，道路交通法施行規則第9条の2で次のように規定されている。

- 一 車体の大きさは，次に掲げる長さ及び幅を超えないこと。
 - イ 長さ 190 センチメートル
 - ロ 幅 60 センチメートル
- 二 車体の構造は，次に掲げるものであること。
 - イ 側車を付していないこと。
 - ロ 1 の運転者席以外の乗車装置（幼児用座席を除く。）を備えていないこと。
 - ハ 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。
 - ニ 歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと。

○自転車道

道路構造令第2条第1項第2号に規定される，専ら自転車の通行の用に供するために，縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう。なお，道路交通法上も，自転車道として扱われる。

○自転車専用通行帯

道路交通法第20条第2項の道路標識により，車両通行帯の設けられた道路において，普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯をいう。

○自転車歩行者道

道路構造令第2条第1項第3号に規定される，専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために，縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分という。

なお，道路交通法上は，自転車歩行者道という定義はなく，歩道として扱われる。

本ガイドラインでは，「自転車歩行者道」と限定した記述をしない限り，「歩道」には歩道と自転車歩行者道とが含まれるものとする。

○歩道

道路構造令第2条第1項第1号に規定される，専ら歩行者の通行の用に供するために，縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分という。

なお，道路交通法上も，歩道として扱われる。

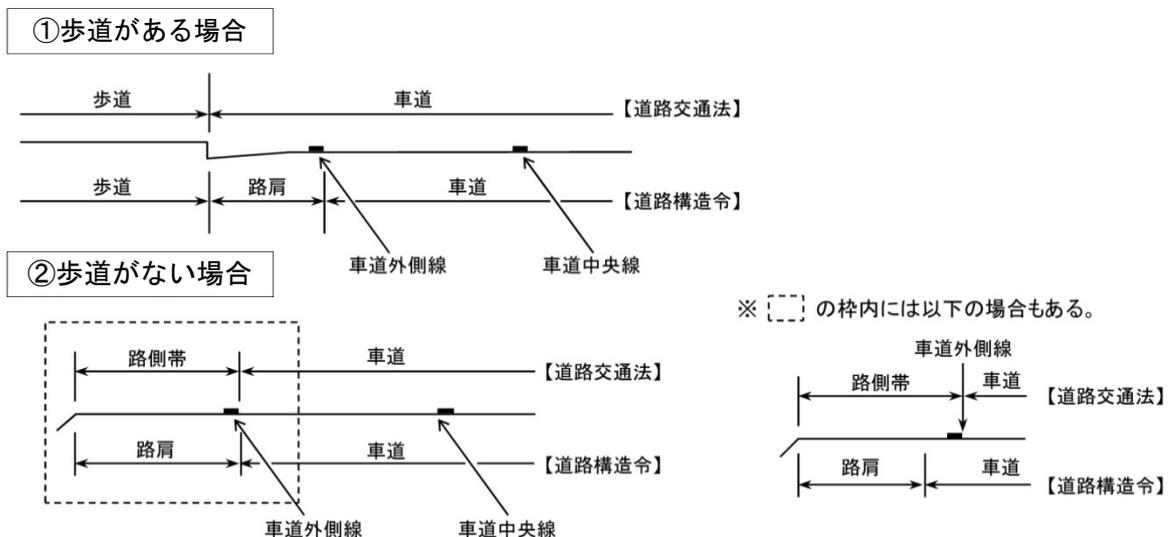
○路肩

道路構造令第2条第1項第12号に規定される，道路の主要構造部を保護し，又は車道の効用を保つために，車道，歩道，自転車道又は自転車歩行者に接続して設けられる帯状の道路の部分という。

○路側帯

道路交通法第2条第1項第3号の4に規定される，歩行者の通行の用に供し，又は車道の効用を保つため，歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で，道路標示によって区画されたものをいう。

※路肩と路側帯の関係については，下図を参考とされたい。



○道路標識

道路交通法第2条第1項第15号に規定される、道路の交通に関し、規制又は指示を表示する標示板をいい、種類、様式等については、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第1条～4条により規定される。

○看板

道路標識、区画線及び道路標示に関する命令に規定されていない、法定外の内容を表示する看板をいう。

○道路標示

道路交通法第2条第1項第16号に規定される、道路の交通に関し、規制又は指示を表示する標示で、路面に描かれた道路鋸、ペイント、石等により路面に描かれた線、記号又は文字をいい、種類、様式等については道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第8条～第10条により規定される。

○路面表示

道路標識、区画線及び道路標示に関する命令に規定されていない、法定外に路面に描かれた表示で、ペイント、石等で路面に描かれた線、記号又は文字をいう。

○ゾーン30

市街地等の生活道路における歩行者等の安全な通行を確保するため、区域を指定して最高速度30km/hの区域規制と路側帯の設置・拡幅等の対策を実施し、速度の抑制や通過交通の抑制・排除を図るものをいう。

(2) 字句の意味

末尾に用いられる字句については、以下の考えに基づき使用している。

① ～するものとする。～する必要がある。

関連法令による基準において規定されているもの（ただし、法令により条例によることとされているものは条例によるものとする）。または、関連法令で規定されていないものの、記載した内容による運用について、その必要性が高いと考え、特に推奨するもの。

② ～することが望ましい。

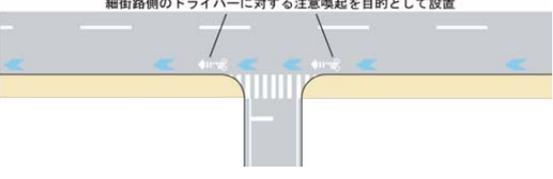
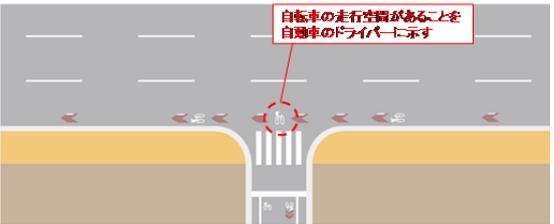
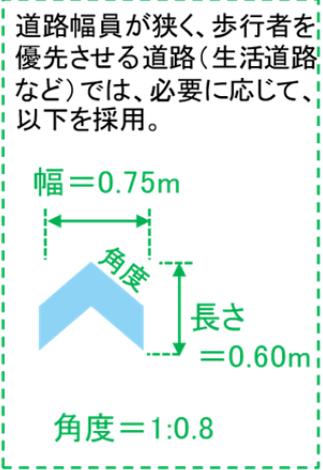
記載した内容による運用を推奨するもの。

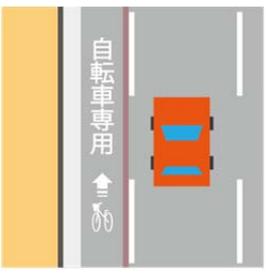
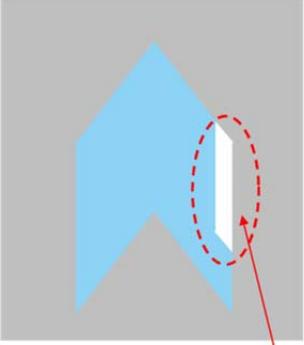
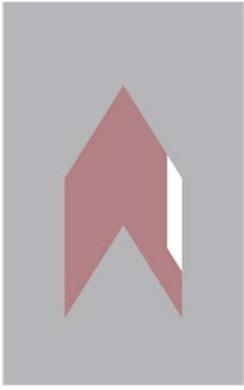
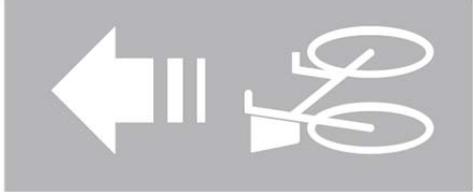
③ ～することが考えられる。～できる。

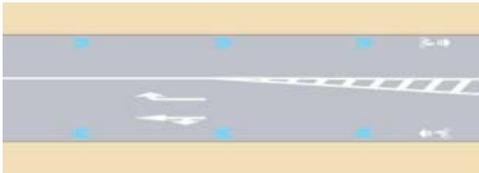
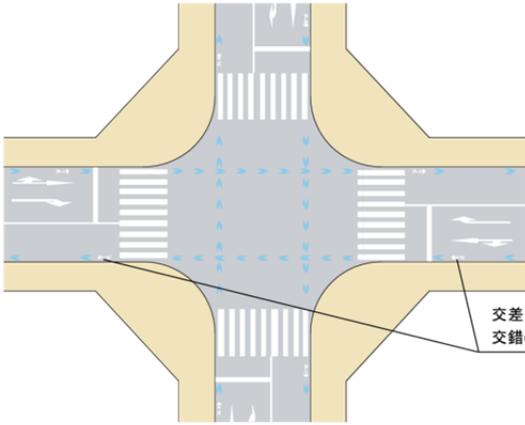
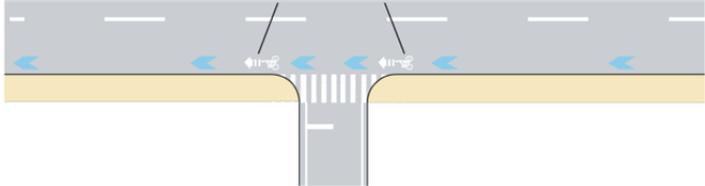
記載した内容による運用を例示的に示したもの。

■ 国ガイドラインとの相違点

ここでは、国ガイドラインと本ガイドラインの相違点について取りまとめる。

	国ガイドライン	本ガイドライン
生活道路交差点	<p>幹線道路の自転車通行空間と細街路の交差点等での安全対策として、細街路側のドライバーに対する注意喚起を目的とした自転車のピクトグラムを設置する場合は、その意図が正確に伝わるように、設置位置や設置の向き等を工夫する等慎重に検討するものとする。</p>  <p style="font-size: small;">細街路側のドライバーに対する注意喚起を目的として設置</p>	<p>生活道路からの自動車のドライバーに対して、生活道路に垂直に自転車マークを設置するものとするものとする。</p> <p>なお、対象の生活道路は原則幅員4m以上であり、生活道路から幹線道路への自動車の流入がある場合とする。</p>  <p style="font-size: small; border: 1px solid red; padding: 2px;">自転車の走行空間があることを自動車のドライバーに示す</p>
生活道路矢羽根	<p>矢羽根型路面表示の標準の仕様は、国土技術政策総合研究所による自転車の安心感や自動車からの視認性や走行性に関する実験結果や、自転車の幅を踏まえ、幅0.75m以上、長さ1.50m以上、角度1:1.6を基本とするものとする。なお、道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路（生活道路）等では、必要に応じ、自転車の通行位置を適切に示すことができる範囲で、コンパクトな仕様とすることができるものとする。</p>  <p style="font-size: small;">道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路（生活道路など）では、必要に応じて、以下を採用。</p> <p style="font-size: small;">幅 = 0.75m</p> <p style="font-size: small;">長さ = 0.60m</p> <p style="font-size: small;">角度 = 1:0.8</p>	<p>生活道路において適切に走行位置を示すために、景観系の専門家監修のもと、矢羽根を重ねて進行方向を強調したデザインとした。</p>  <p style="font-size: small;">60cm</p> <p style="font-size: small;">72cm</p> <p style="font-size: small;">角度 = 1 : 0.8</p>

	国ガイドライン	本ガイドライン
色彩	<p>帯状路面表示及び矢羽根型路面表示の色彩は青系色を基本とするが、景観にも配慮して設定するものとする。</p>	<p>帯状路面表示及び矢羽根型路面表示の色彩は景観に配慮したベンガラ色とする。</p> <p>なお、ベンガラ色は「京(みやこ)のみちデザインマニュアル」に基づいた色とする。</p>
	<p><帯状路面表示></p>	<p><帯状路面表示></p>
	 <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>	
	<p><矢羽根型路面表示></p>	<p><矢羽根型路面表示></p>
	 <p style="color: red;">縁に「白線(高輝度タイプが望ましい)」を設置</p>	
自転車マーク及び矢印	自転車専用通行帯の場合	
	<p>自転車のピクトグラムは、自転車の進行方向に対して左向きとし、進行方向を示す矢印との組み合わせを標準とし、これらの色彩は白系色を基本とするものとする。</p>	<p>国ガイドラインをもとに以下の点を工夫</p> <ul style="list-style-type: none"> ・進行方向の強調のため、矢印の寸法の見直し。 ・景観に配慮するため、景観系の専門家監修のもと、人が乗っていない自転車みのシンプルなデザインに見直し。 ・設置間隔は10mで設置。
		

	国ガイドライン	本ガイドライン
自転車マーク及び矢印	車道混在の場合	
	<p>交差点部の前後や自動車と自転車の交錯の機会が多い区間等に設置することを基本とし、車道混在において矢羽根型路面表示と併用する場合は、単路部では矢羽根型路面表示よりも広い間隔で設置できるものとする。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 矢羽根と矢印による進行方向の重複表示について、景観を考慮し京都市では矢印を割愛し、矢羽根及び自転車マークのみを設置。 自転車マークは矢羽根ひとつ飛ばしごとを基本に設置（20m間隔）。
		
		
	国ガイドライン	
自転車マーク設置位置	<p>交差点部の前後や自動車と自転車の交錯の機会が多い区間等に設置することを基本とし、車道混在において矢羽根型路面表示と併用する場合は、単路部では矢羽根型路面表示よりも広い間隔で設置できるものとする。</p>	
	<p>■一般的な交差点</p>  <p style="text-align: right;">交差点部の前後や自動車と自転車の交錯の機会が多い区間等に設置</p>	
	<p>■単路部</p>  <p style="text-align: center;">単路部では矢羽根型路面表示よりも広い間隔で設置</p>	
	<p>■細街路</p>  <p style="text-align: center;">細街路側のドライバーに対する注意喚起を目的として設置</p>	

本ガイドライン	
自転車マーク設置位置	幹線道路及び準幹線道路
	<ul style="list-style-type: none"> • 自転車マークは矢羽根ひとつ飛ばしごとに設置（20m間隔）。 • 幹線道路，準幹線道路及び原則幅員4m以上の生活道路と交差する場合は，交差点の起終点に矢羽根及び自転車マークを設置。 • 横断歩道の有無に関わらず，各々の「歩道のR部」の間を交差点内とみなし，幹線道路及び準幹線道路の矢羽根を可能な限り設置することを原則とする。
生活道路	
<ul style="list-style-type: none"> • 矢羽根及び自転車マークの構成を基本。 • 矢羽根と自転車マークの設置間隔は，単路部においては20m間隔で交互に設置。 • 交差点部における矢羽根，自転車マーク及び注意喚起マークの設置パターンについては，51頁「生活道路交差点部の路面表示設置パターン」を参照。 	

■ 路面表示の詳細寸法一覧

仕様 (mm)	
幹線道路	
	全体
	幅 800 長さ 3000
	矢羽根
	幅 800 長さ 1600
自転車マーク	
幅 800 長さ 1200	
※自転車マーク線幅:40	

仕様 (mm)	
準幹線道路	
	全体
	幅 600 長さ 2250
	矢羽根
	幅 600 長さ 1200
自転車マーク	
幅 600 長さ 900	
※自転車マーク線幅:30	

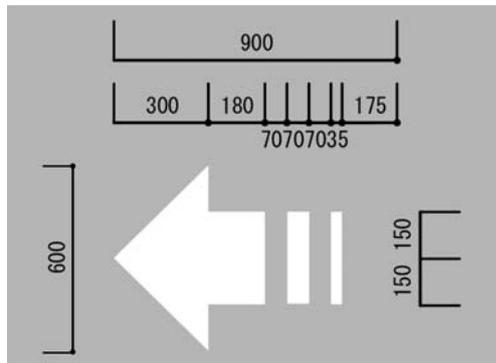
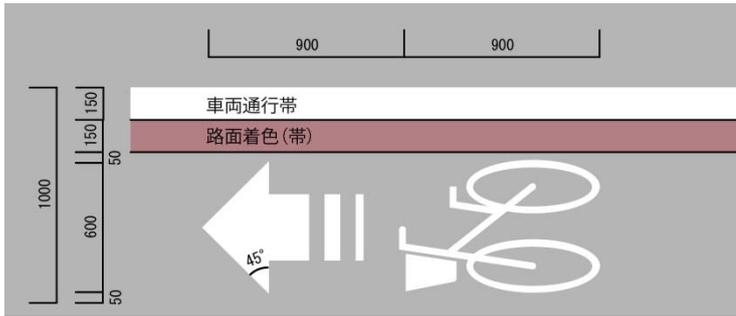
仕様 (mm)	
生活道路	
	全体
	幅 600 長さ 1320
	矢羽根
	幅 600 長さ 720
自転車マーク	
幅 600 長さ 600	
※自転車マーク線幅:30	

仕様 (mm)		全体			
注意喚起マーク		幅	600	長さ	1500
		※ベンガラ色は「京(みやこ)のみちデザインマニュアル」に基づいた色とする。			

	幹線道路	準幹線道路
二段階右折滞留スペース	交差点の四隅に二段階右折滞留スペース設置のとき	
	矢羽根上に二段階右折滞留スペース設置のとき	

仕様 (mm)

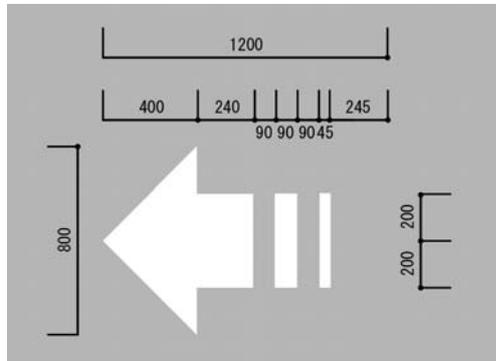
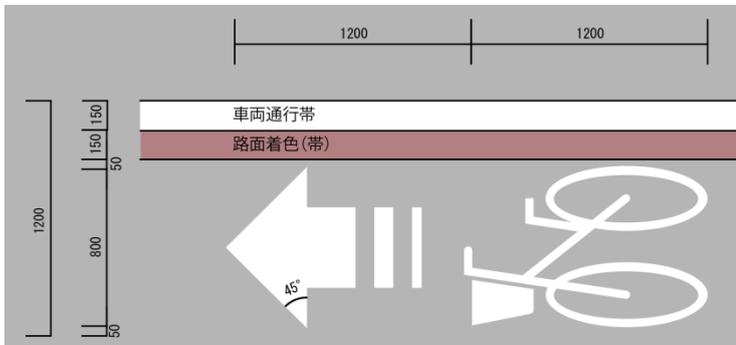
整備空間: 1.0m以上1.2m未満の場合



全体			
幅	600	長さ	1800
矢羽根			
幅	600	長さ	725
自転車マーク			
幅	600	長さ	900
※自転車マーク線幅: 30			

仕様 (mm)

整備空間: 1.2m以上の場合

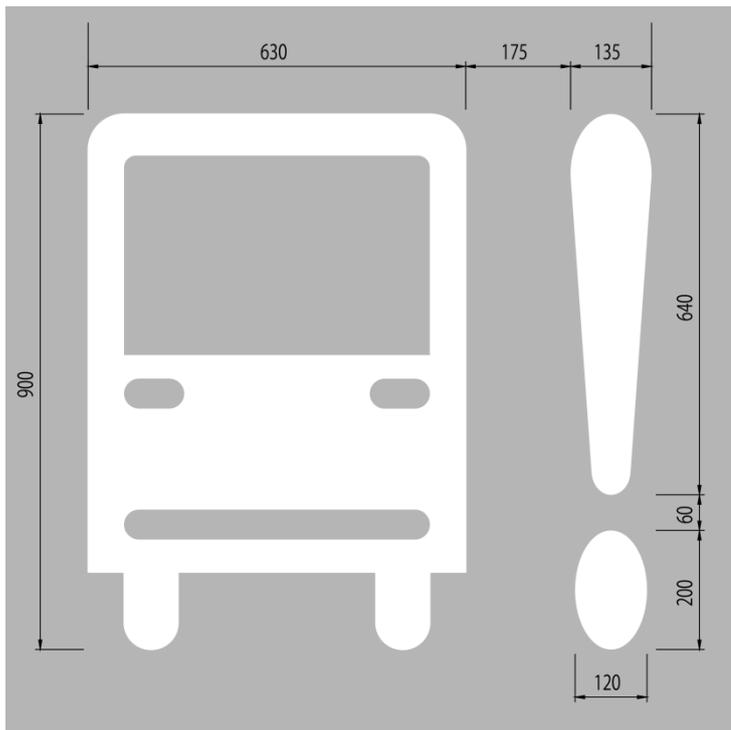


全体			
幅	800	長さ	2400
矢羽根			
幅	800	長さ	955
自転車マーク			
幅	800	長さ	1200
※自転車マーク線幅: 40			

※自転車専用通行帯の整備空間が1.2m以上の場合は、幅80cmの自転車マークや矢印が設置できるため、広幅の寸法を採用するものとする。

仕様 (mm)

バス停注意喚起マーク



全体

幅	940	長さ	900
---	-----	----	-----

■参考文献

	名 称	発 行
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	京都・新自転車計画	平成27年3月 京都市
3	京(みやこ)のみちデザインマニュアル	平成25年3月 京都市
4	良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について	平成23年10月 警察庁
5	「歩くまち・京都」総合交通戦略	平成22年1月 京都市
6	平成22年 全国道路交通情勢調査 (道路交通センサス)	平成22年 京都市
7	道路構造令の解説と運用	平成27年6月 公益社団法人日本道路協会
8	国道17号自転車通行空間整備 専門家による技術的アドバイス実施概要	平成27年10月 国土交通省大宮国道事務所

発行：京都市建設局自転車政策推進室

住所：〒604-8571 京都市中京区寺町通御池上る上本能寺前町 488 番地
TEL：075-222-3565 / FAX：075-213-0017

平成28年10月
京都市印刷物第 283090 号