

令和3年度第3回京都市自転車政策審議会

「京都市自転車走行環境整備ガイドライン」 改定の方方向性について

令和4年2月4日（金）



目次

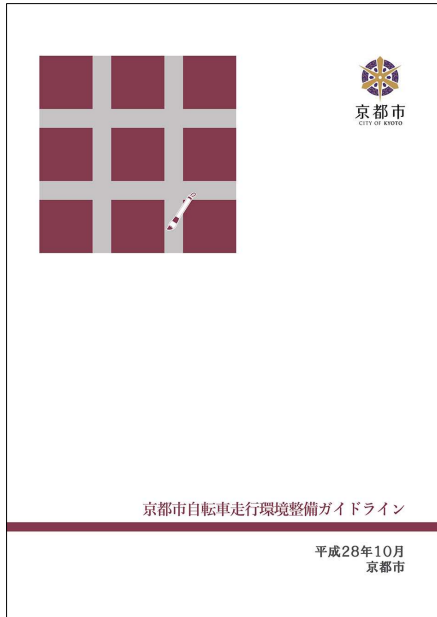


- 1 「京都市自転車走行環境整備ガイドライン」の概要
- 2 自転車総合計画に基づく自転車走行環境整備の考え方
- 3 見直しのポイント
- 4 主な見直し事項
- 5 見込まれる整備費削減効果

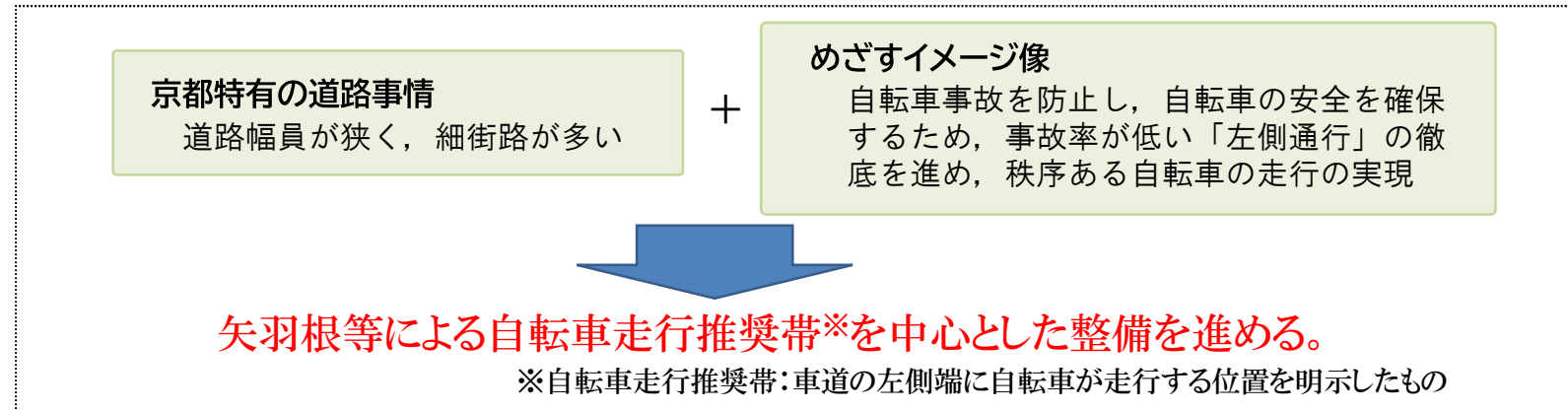
1 「京都市自転車走行環境整備ガイドライン」 の概要

1-1 ガイドラインの策定と位置付け

平成28年10月 「京都市自転車走行環境ガイドライン」策定



- 前の自転車総合計画である「京都・新自転車計画」における取組の一つ、自転車走行環境の「みえる化」の推進



- 自転車が安全に走行できる環境整備に向け，矢羽根等の色や寸法，設置間隔などを定めた，誰もが分かりやすい京都版の統一的な整備マニュアル

整備事例



◆幹線道路



◆生活道路

【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)。
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

1-2 自転車走行環境整備のポイント

1 歩行者の安全を第一とした整備

- 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の確保

2 「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

自転車が歩道を通行できる例外

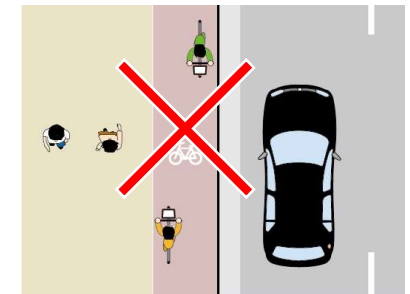
- 自転車の歩道通行可の標識があるとき
- 自転車の運転者が13歳未満の子どもや70歳以上の高齢者、身体の不自由な方の場合
- 車道を安全に通行できないやむを得ない場合



普通自転車の歩道通行可の標識

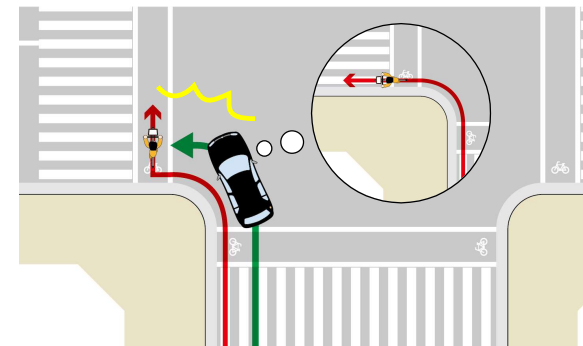
3 自転車歩行者道における自転車の走行位置の明示は行わない

- 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。



4 自転車走行環境整備に伴う自転車横断帯撤去の検討

- 自転車横断帯における、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誘発の問題



5 自転車走行の連続性を確保する

6 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

2 自転車総合計画に基づく 自転車走行環境整備の考え方

2-1 「京都・新自転車計画」(平成27年度～令和2年度)

●総合的な自転車政策を進めていくため、5つの「みえる化」をキーワードに施策を推進

自転車走行環境の「みえる化」

面的な整備によるネットワークの構築

- 3つの重点地区(都心部地区, 西院地区, らくなん進都地区)などから, 自転車走行環境の面的なネットワーク整備を図る。
- 幹線道路だけでなく, 京都の特性である細街路も含めた面的な走行環境の整備を図る。



※「京都・新自転車計画」の下, 重点地区における整備延長は**180km**(R2年度末)に

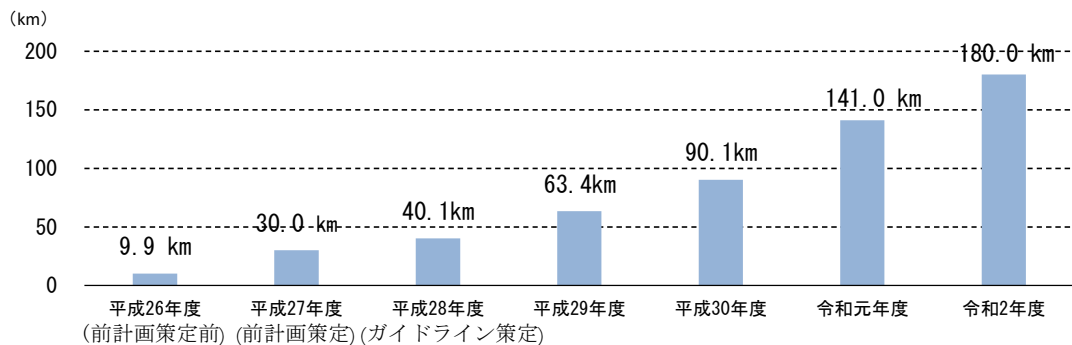
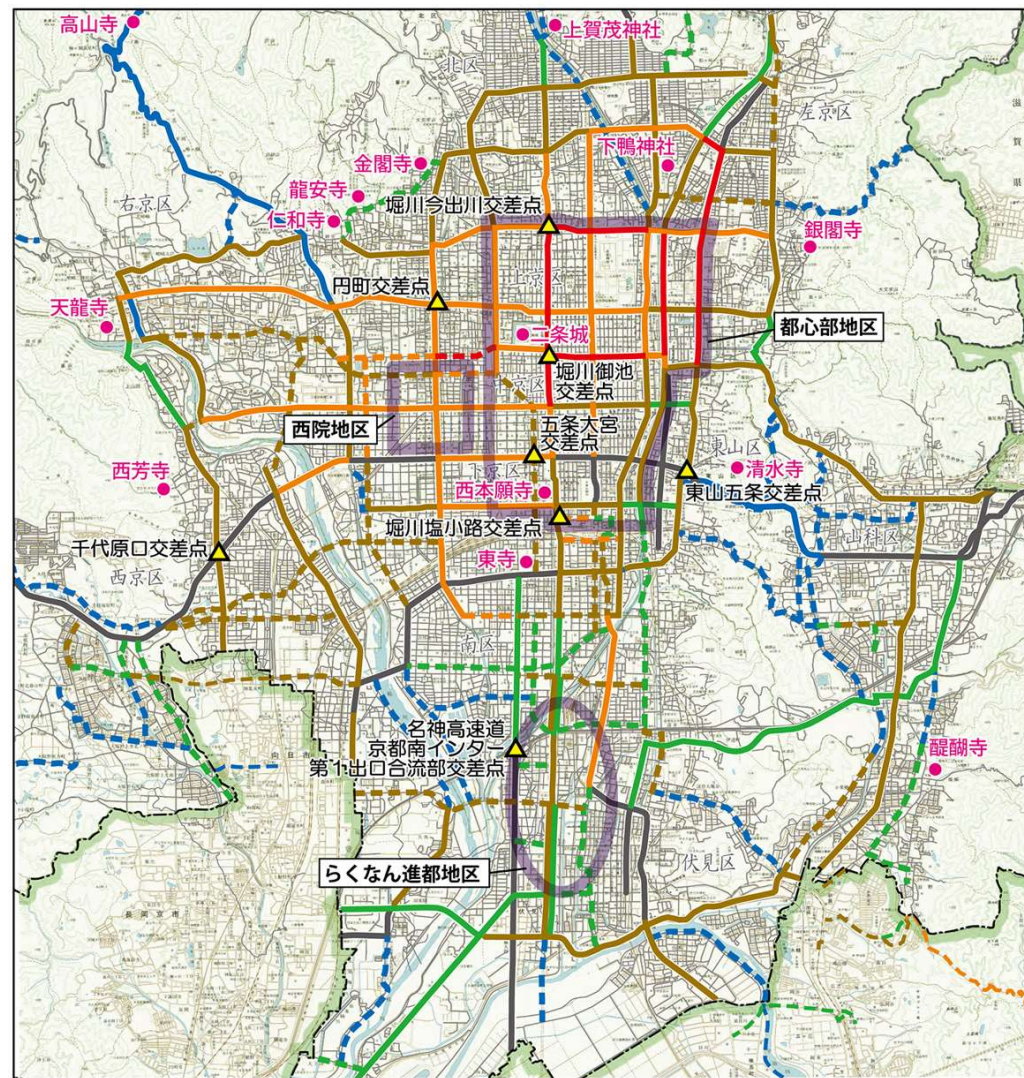


図. 自転車走行環境整備延長



凡例

自転車交通量(台) (昼間12時間)

- 赤線: 5001 ~
- オレンジ線: 3001 ~ 5000
- 黄緑線: 1001 ~ 3000
- 緑線: 501 ~ 1000
- 青線: ~ 500
- 黒線: 交通量不明

- 紫丸: 重点地区(案)
- 黄三角: 交通事故多発交差点(平成25年)
- 赤丸: 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

図. 重点地区

2-2 京都市自転車総合計画2025(令和3年度～令和7年)

<コンセプト>

「自転車共生都市・京都」の実現 ～自転車をつながる、ひと、まち、くらし～

<構成>

●コンセプトを実現するため、次の3つの柱に沿って、施策を展開

柱1 「ひと」との共生 ～ルール、マナーを学び・守り合う～

柱2 「まち」での共生 ～道路を正しく使い合う～

柱3 「くらし」での共生 ～生活の質を高め合う～

【推進施策4】 自転車走行環境の整備

推進事業17 自転車走行環境整備の新たな箇所での実施

自転車利用状況等を踏まえ、幹線道路でのネットワーク整備や、地域特性に応じて、生活道路や準幹線道路での部分的なスポット整備を行います。

自転車走行環境の整備の考え方

・ネットワーク整備

- ①自転車交通量が多い路線(2,000台以上/12時間)
- ②既整備路線との連続性が確保できる路線
- 幹線道路を中心にネットワーク整備を進める。

・スポット整備

- ・自転車事故の発生状況や自転車利用状況等を踏まえ、生活道路を中心にスポット整備を進める(駅周辺, 学校周辺等)。

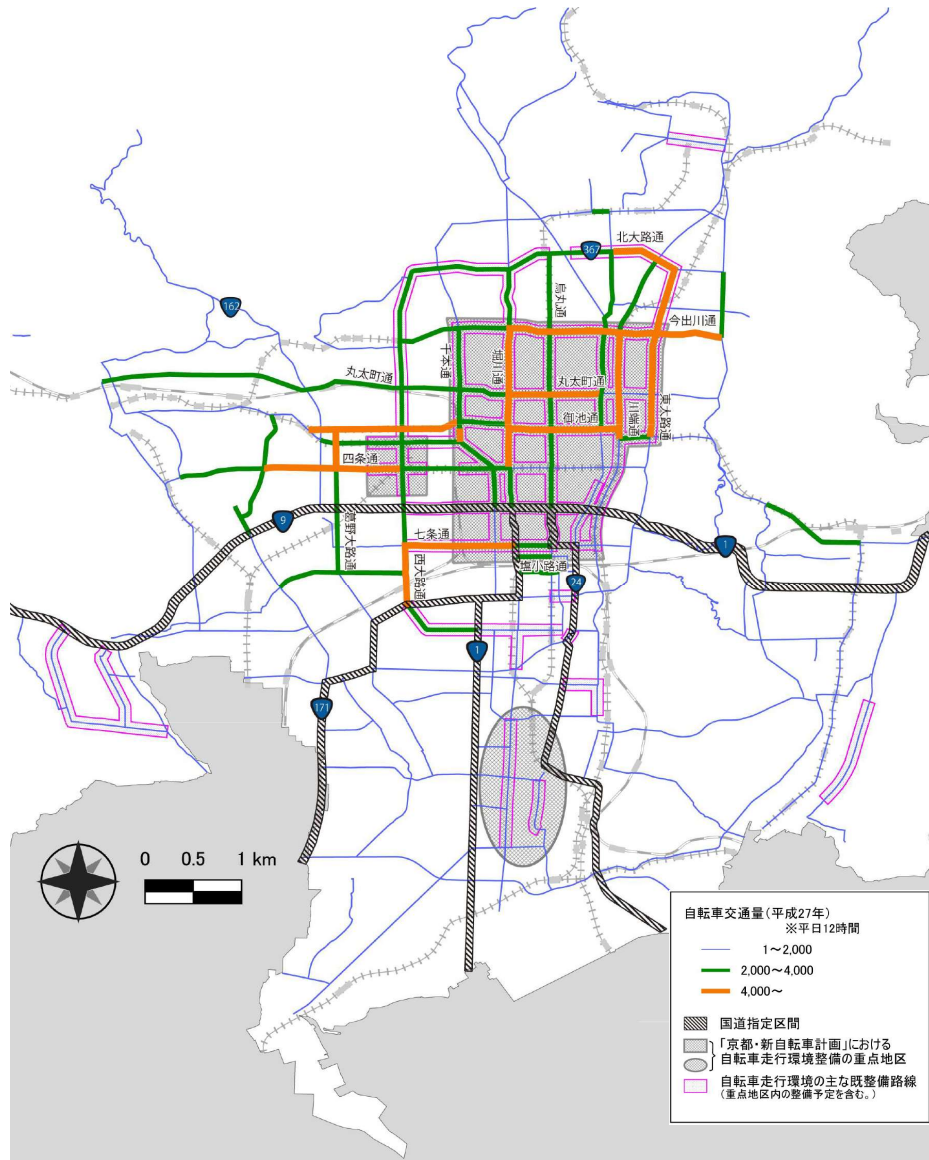


図. 自転車交通量図

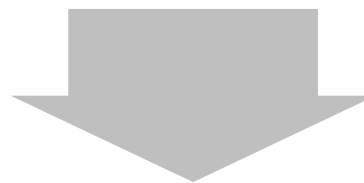
3 見直しのポイント

3-1 見直しのポイント

「京都市自転車総合計画2025」に掲げる推進事業

推進事業17 自転車走行環境整備の新たな箇所での実施

推進事業19 「京都市自転車走行環境整備ガイドライン」の見直し



京都市自転車走行環境整備ガイドラインの改定

- 基本的な整備方針は踏襲
- 「京都市自転車総合計画2025」の策定を踏まえた記載内容の見直し
- 自転車走行環境整備費用の抑制を考慮した整備手法の見直し
→ 整備効果を維持しながら、効率性の観点により整備手法を見直すことにより、市内の自転車走行環境整備の推進を図る。

4 主な見直し事項

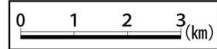
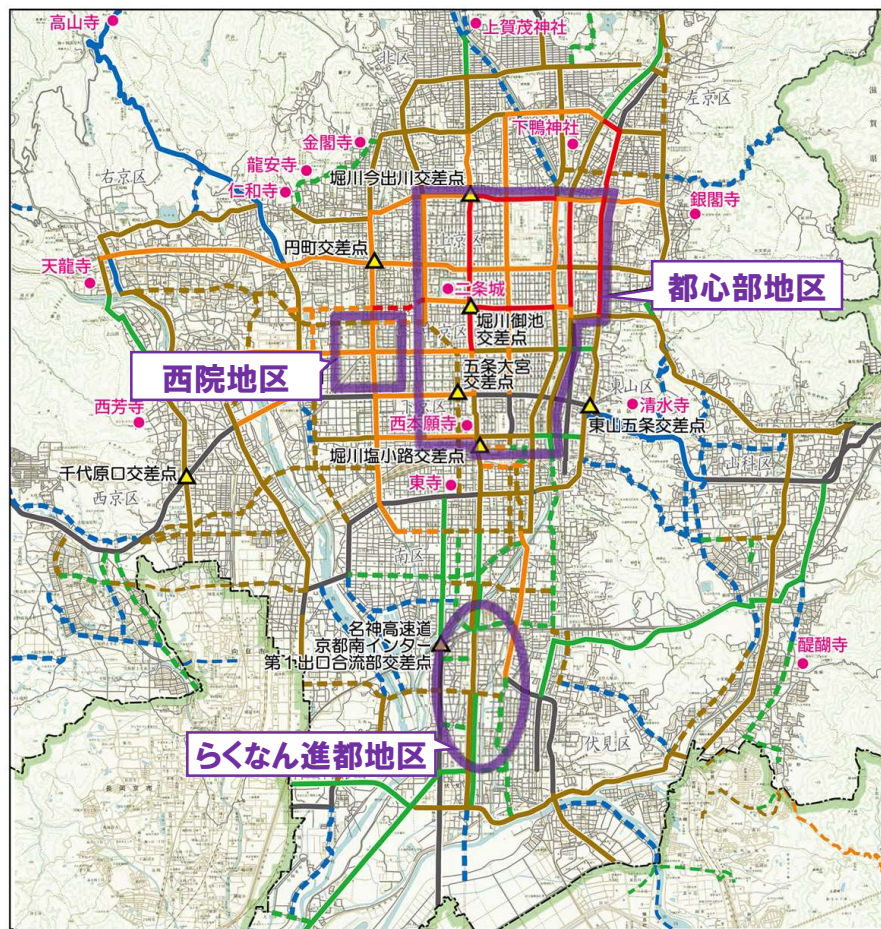
- **ガイドラインの適用範囲**
- **矢羽根及び自転車マークの設置間隔**
- **幹線道路・準幹線道路における路肩状況による矢羽根の設置位置**
- **矢羽根の材料**

4-1 ガイドラインの適用範囲

現行ガイドライン

p4

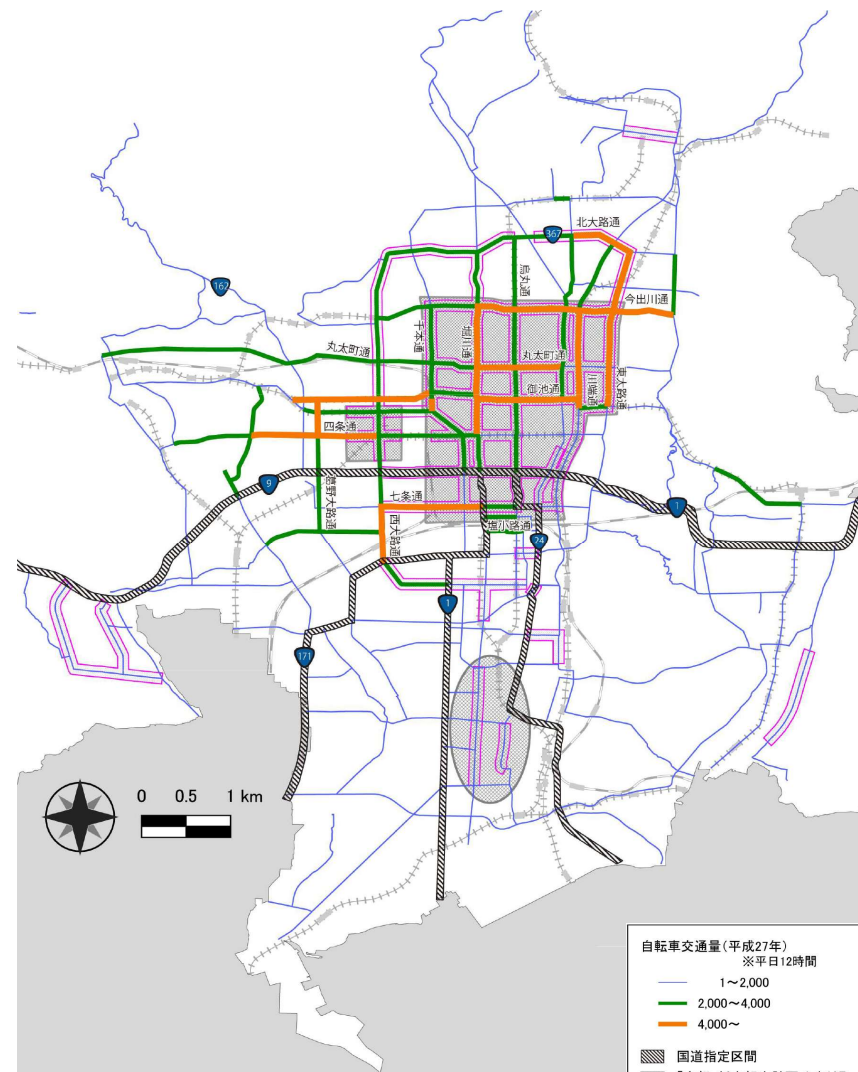
- 前計画「京都・新自転車計画」で定める重点地区（都心部地区、西院地区、らくなん進都地区）



- 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(案)
- 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

改定案

京都市全域



- 自転車交通量(平成27年) ※平日12時間
- 1~2,000
 - 2,000~4,000
 - 4,000~
- 国道指定区間
- 「京都・新自転車計画」における自転車走行環境整備の重点地区
- 自転車走行環境の主な既整備路線 (重点地区内の整備予定を含む。)

4-2 矢羽根及び自転車マークの設置間隔

■改定箇所（案）

幹線道路 及び **準幹線道路**

(1) **自転車マークの設置間隔** ⇒現行ガイドライン p32, 40 等

(2) **交差点部における矢羽根の設置間隔** ⇒現行ガイドライン p18, 36, 37, 44 等

生活道路

(3) **矢羽根と自転車マークの設置間隔** ⇒現行ガイドライン p18, 49 等

(1) 自転車マークの設置間隔(幹線道路・準幹線道路)

現行ガイドライン

p32, 40 等

- 自転車マークは矢羽根一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。
- 街区の起終点には必ず矢羽根と自転車マークを設置する。



- ・平成28年度から、都心部地区において矢羽根の整備を本格的に開始
- ・整備が進んでいる上京区、中京区、下京区、東山区、左京区や都心部地区に隣接している北区においては、約9割の方が矢羽根イコール自転車走行推奨帯であることを認知
- ・様々な機会を通じて、矢羽根の周知啓発を実施

改定の考え方

- 矢羽根イコール自転車走行推奨帯であることが都心部を中心とした多くの市民に浸透していることを踏まえ、走行ネットワーク(※1)化された都心部などから整備を広げていく場合、現在、単路部(※2)において矢羽根一つ飛ばしごとに設置している自転車マークについては省略することができることとする。

※1 走行ネットワーク：自転車走行空間が複数の既整備路線により面的に広がっているもの
※2 単路部：交差点、交差点付近、踏切等を除く道路部分

- ・ 現行と同様に、幹線道路及び準幹線道路との交差点の30m手前、並びに、幹線道路及び準幹線道路との交差点から最初の一箇所については、自転車マークを設置するものとする。
- ・ 現行と同様に、生活道路との交差点部では、生活道路から流入する自動車に自転車走行推奨帯を認識してもらうため、交差点の中央に自転車マークを設置するものとする。

- 走行ネットワークからの連続性が確保できない場合などは、必要に応じて、関係機関等と調整のうえ、自転車マークを矢羽根一つ飛ばしごとに設置するなど、現行のガイドラインに基づき整備を行うこととする。

参考

・矢羽根の認知度(自転車利用者)

R1	R2	R3
76.0%	73.9%	79.9%

・行政区別矢羽根の認知度

北	上京	左京	中京	東山	山科	下京	南	西京	右京	伏見
89.1%	95.1%	89.0%	92.3%	90.0%	66.0%	97.3%	74.5%	60.3%	72.8%	75.9%

・国ガイドライン上の記載

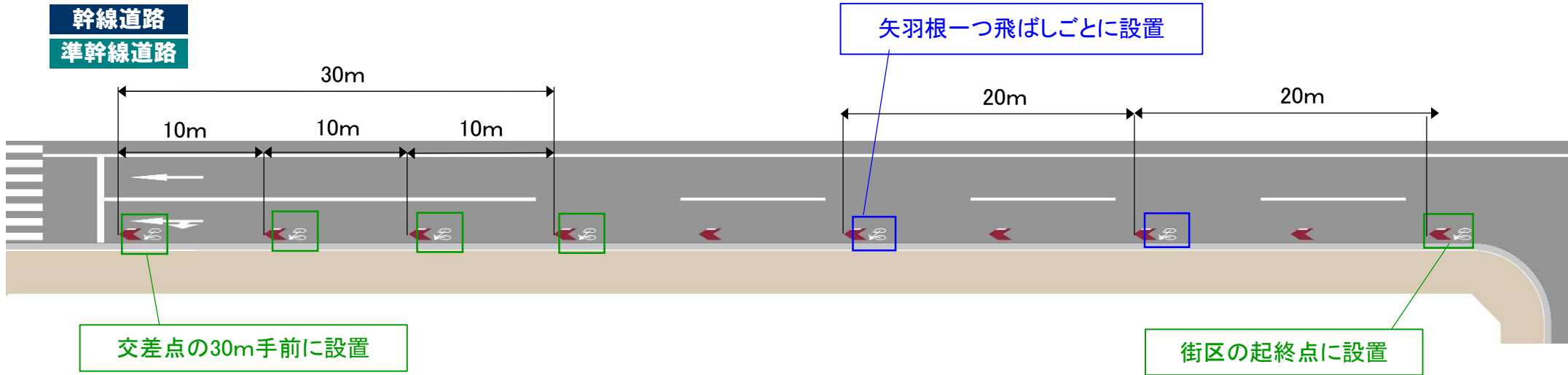
※ 交差点前後…等に設置することを基本とし、車道混在において矢羽根型路面表示と併用する場合は、単路部では矢羽根路面表示よりも広い間隔で設置できるものとする。

・ガイドライン上で単路部に自転車マークを設置しないこととする
他都市事例(千葉市及び新潟市(基本整備))あり

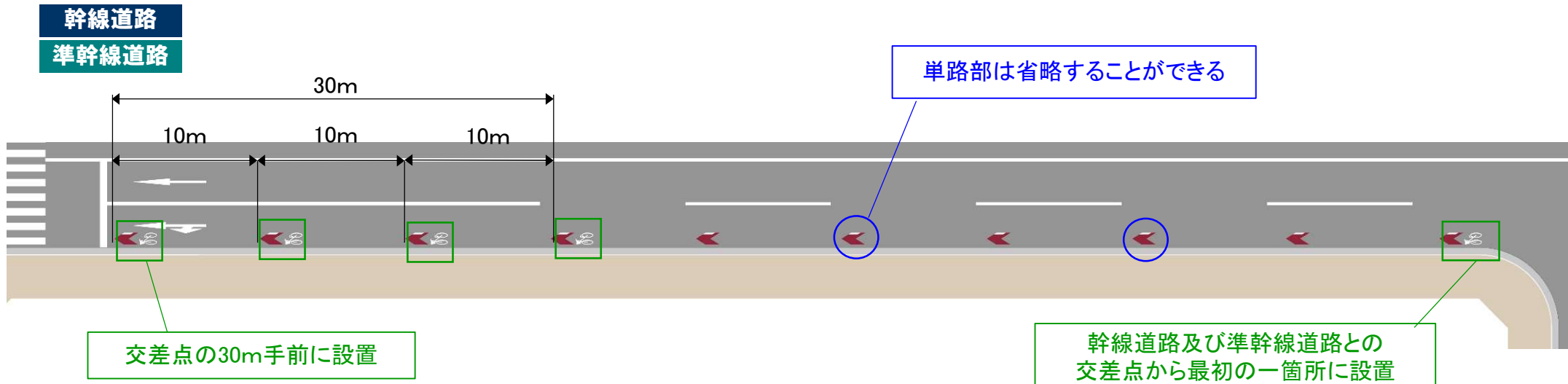
(1) 自転車マークの設置間隔(幹線道路・準幹線道路)

単路部の整備

現行ガイドライン



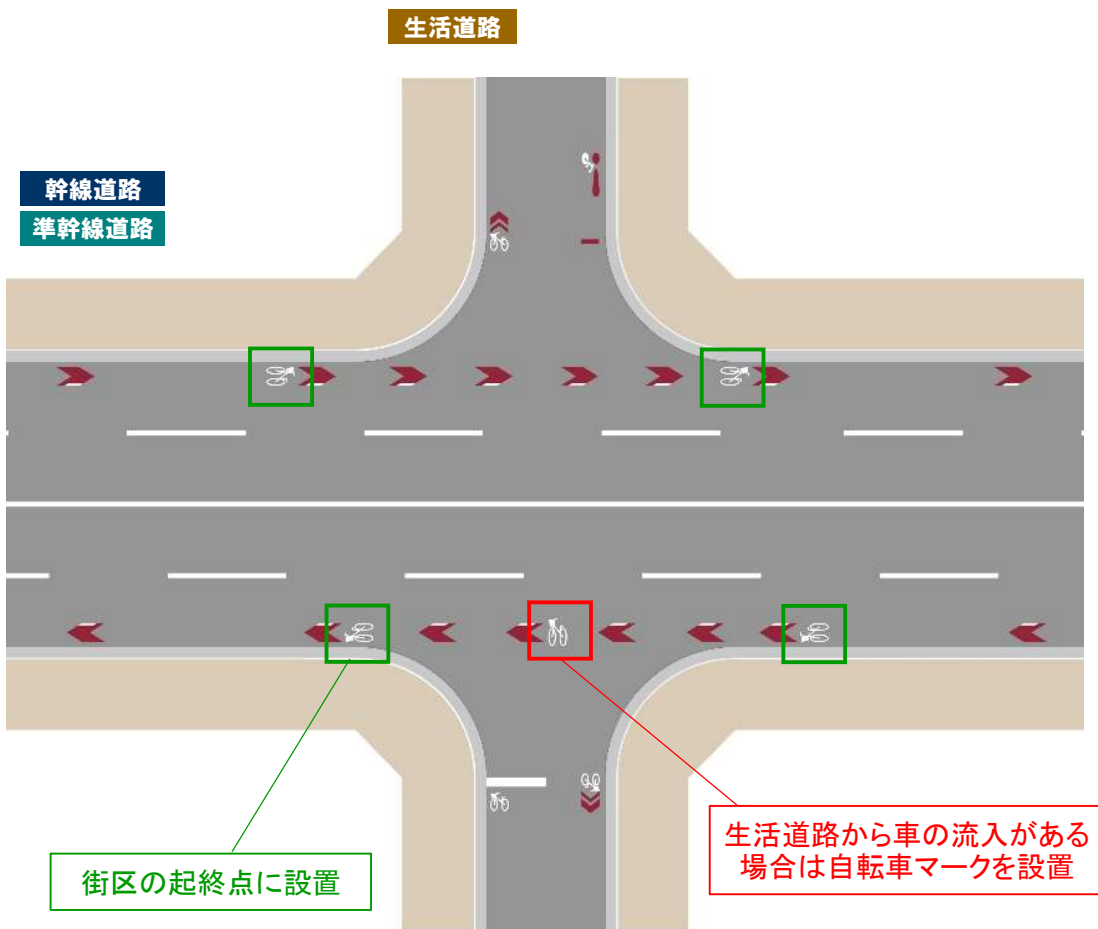
改定案



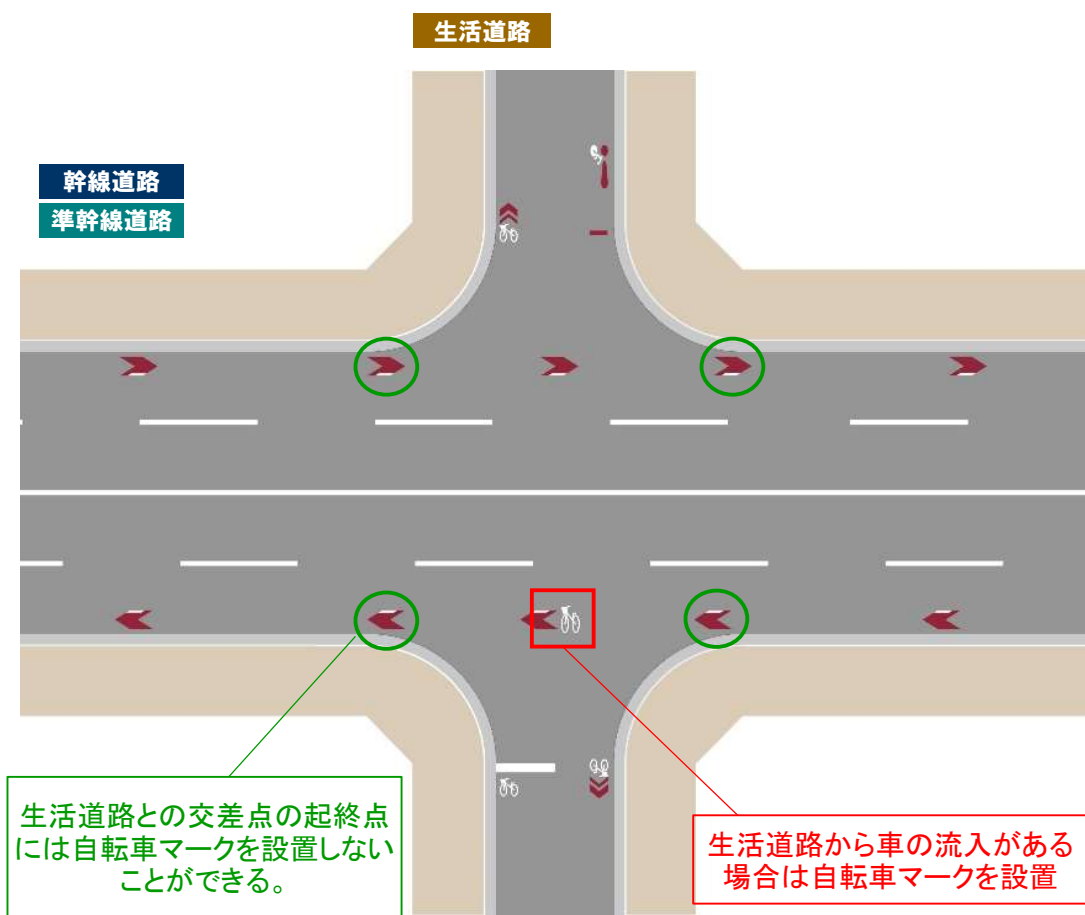
(1) 自転車マークの設置間隔(幹線道路・準幹線道路)

交差点部の整備

現行ガイドライン



改定案



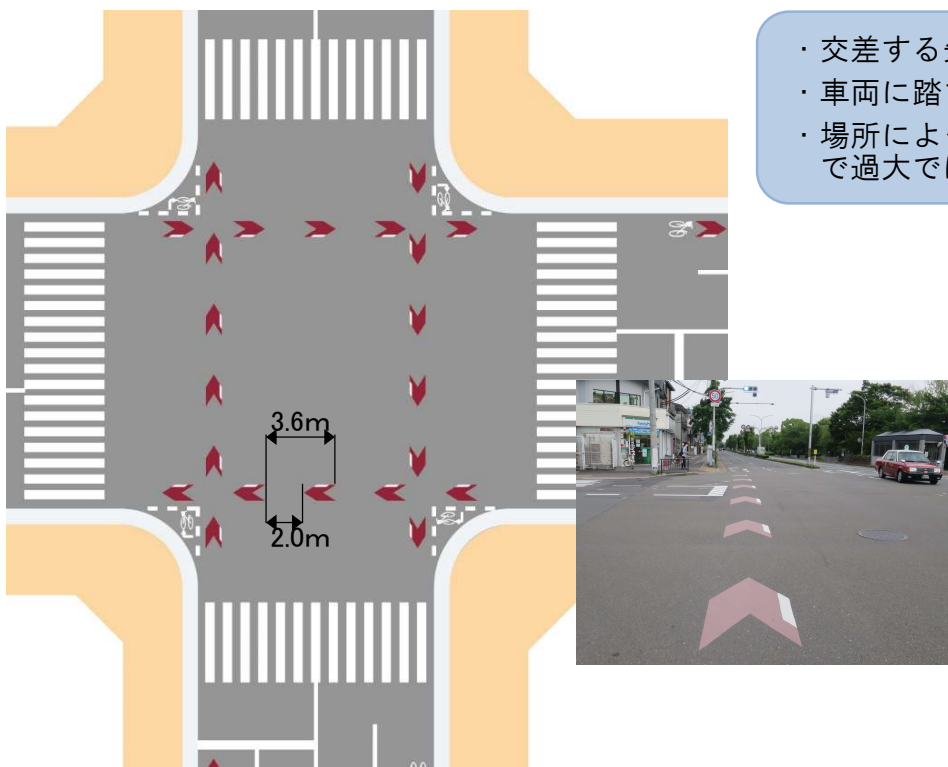
(2)交差点部における矢羽根の設置間隔(幹線・準幹線道路)

17

現行ガイドライン

p18, 36, 37, 44 等

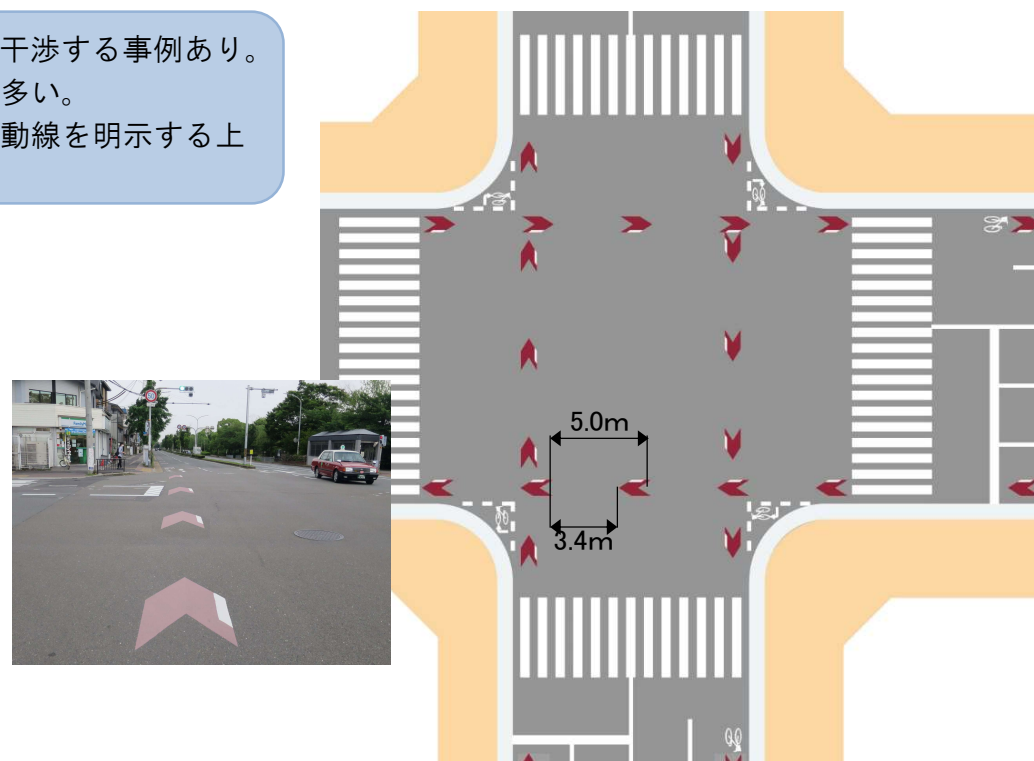
- 交差点内において、自転車の走行位置を明示し、安全な走行空間を確保するため単路部よりも密な3.6m間隔で矢羽根を設置するものとする。



改定の考え方

- 矢羽根の設置間隔について、交差点内の自転車の走行動線が直線的である場合などは、5.0mまで間隔を広げることができることとする。

- ・ 交差する矢羽根同士が干渉する事例あり。
- ・ 車両に踏まれることが多い。
- ・ 場所によっては自転車動線を明示する上で過大ではないか。



参考

- ・ 国ガイドライン上の記載
※ 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…等では設置間隔を密にするものとする。
- ・ ガイドライン上で3.6mより広い間隔を規定する他都市事例（千葉市（5.0m）、新潟市（4.5m）、福岡市（2.5～5.0m））あり

- 車と自転車の走行動線が輻輳するカーブ交差点など、自転車の走行動線をしっかりと明示する必要がある場合は、関係機関等と調整のうえ、現行ガイドラインでの設置間隔3.6mを基本とする。



(3) 矢羽根と自転車マークの設置間隔(生活道路)

現行ガイドライン

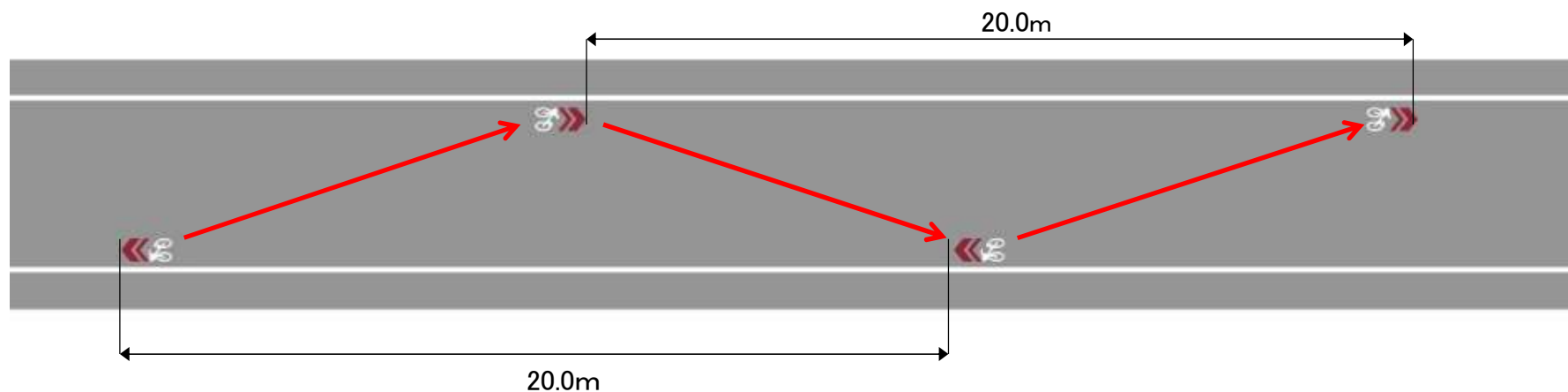
p18, 49 等

- 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。

改定の考え方

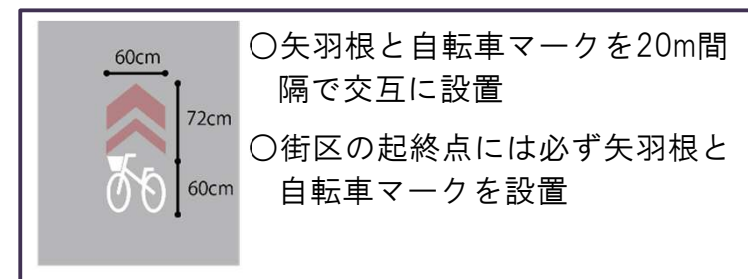
- 現行のガイドラインに基づく整備を基本とする。ただし、道路状況や面的整備等の整備手法に応じて、関係機関等と調整のうえ、交差点部を中心とした整備も可能とする。

単路部の整備



(3) 矢羽根と自転車マークの設置間隔(生活道路)

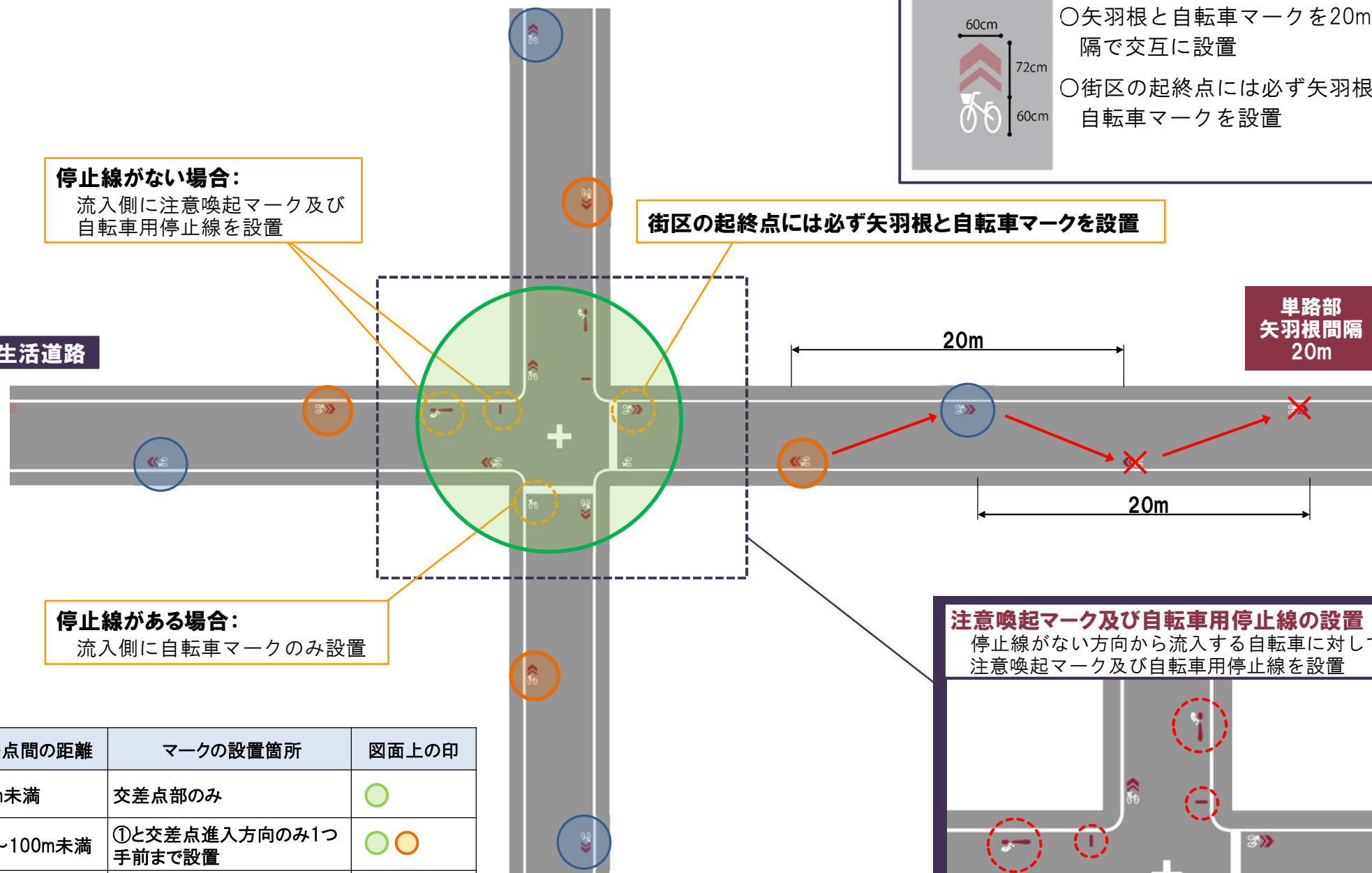
交差点部の整備



停止線がない場合:
流入側に注意喚起マーク及び自転車用停止線を設置

街区の起終点には必ず矢羽根と自転車マークを設置

生活道路



単路部
矢羽根間隔
20m

停止線がある場合:
流入側に自転車マークのみ設置




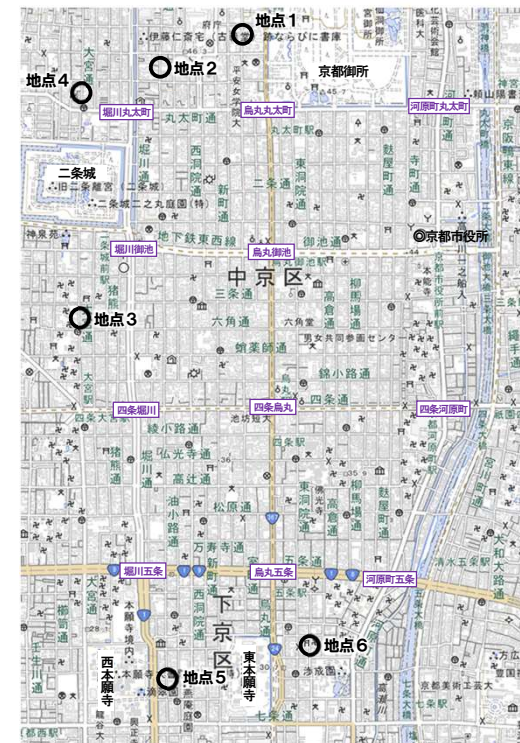
交差点間の距離	マークの設置箇所	図面上の印
①50m未満	交差点部のみ	●
②50~100m未満	①と交差点進入方向のみ1つ手前まで設置	● ○
③100m以上	①と②と交差点進入方向・退出方向の一つ手前まで設置	● ○ ●

(3) 矢羽根と自転車マークの設置間隔(生活道路)

○生活道路における左側通行遵守率 (令和3年度 自転車走行環境整備効果検証調査より)

左側通行の遵守率について、調査結果から「ガイドラインに基づく整備」と「交差点部を中心とした整備」との差は7.4%あるものの、左側を通行する自転車利用者の割合が8割以上に上っていることから、前計画における面的整備の中で、交差点部を中心とした整備においても一定の効果が現れていると考えられる。

	地点1	地点2	地点3	地点4	地点5	地点6
	室町通 下立売通上ル	油小路通 下立売通下ル	大宮通 大宮通三条下ル	大宮通 丸太町通上ル	油小路通 正面通下ル	東洞院通 花屋町通下ル
整備状況	ガイドラインに基づく整備	ガイドラインに基づく整備	ガイドラインに基づく整備	交差点部を中心とした整備	交差点部を中心とした整備	交差点部を中心とした整備
整備時期	H29/10/30	H29/10/30	R1/3/25	R2/3/13	R3/3/15	R3/3/15
道路幅員	約6.5m	約5.5m	約6.5m	約6.5m	約6m	約6m
交差点間距離	約140m	約140m	約125m	約150m	約125m	約105m
外側線の有無	東側と西側にあり (幅約1.3mずつ)	西側にあり (幅約1m)	西側にあり (幅約1m)	東側にあり (幅約1.5m)	東側にあり (幅約1.5m)	西側にあり (幅約1m)
交通規制	南行一方通行	北行一方通行	対面通行	北行一方通行	北行一方通行	南行一方通行
写真						
左側通行遵守率	91.1%	88.1%	92.1%	74.7%	90.6%	83.6%



調査地点位置図

調査地点	左側通行遵守率 (平均)
①地点1～3 (ガイドラインに基づく整備)	90.4%
②地点4～6 (交差点部を中心とした整備)	83.0%
差 (①-②)	7.4%

4-3 路肩状況による矢羽根の設置位置(幹線道路・準幹線道路)

21

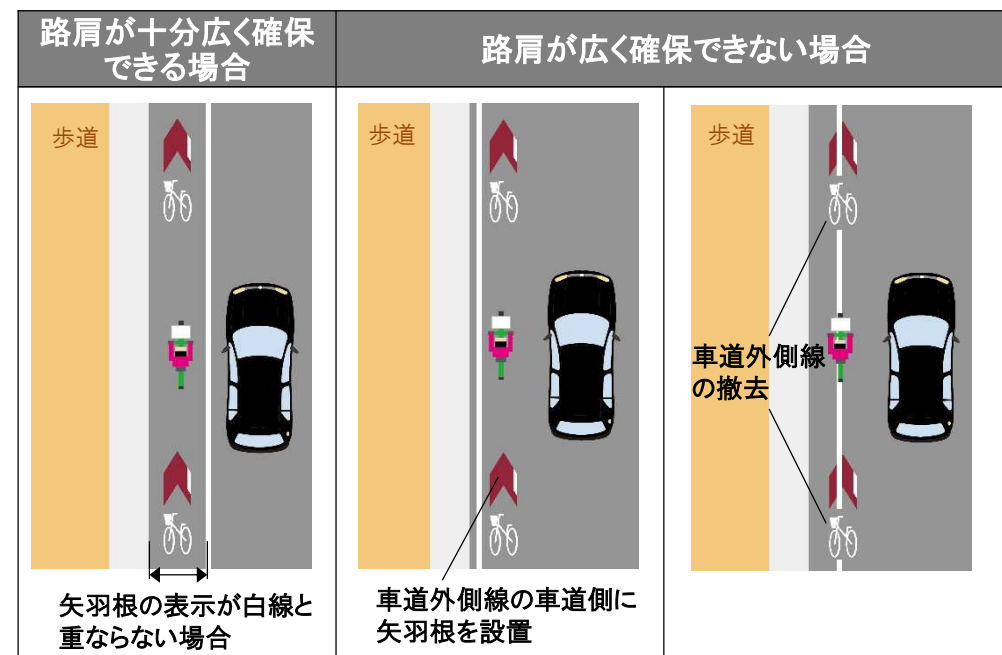
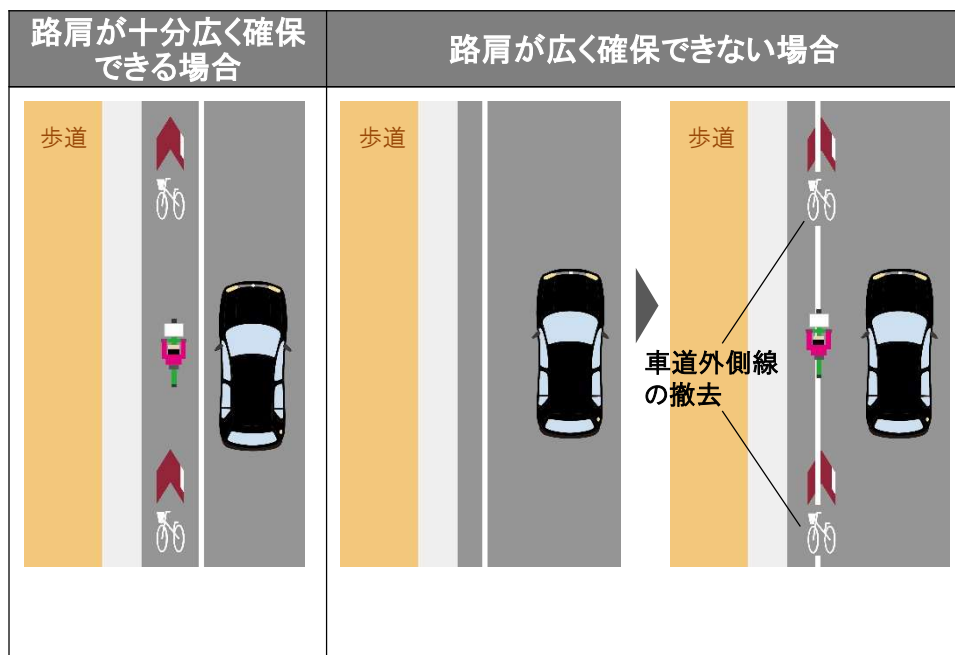
現行ガイドライン

p15, 16

- 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。

改定案

- 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、車線内に矢羽根を設置するものとする。また、車線の広さに応じて、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し、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。



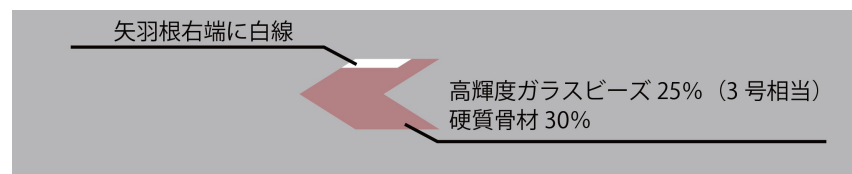
※ なお、改築事業等においては、関係機関等と協議のうえ、車道外側線の有無や位置、矢羽根の設置位置を決定する。

4-4 矢羽根の材料

現行ガイドライン

p19, 20

- 夜間視認性向上策として、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



改定の考え方

- メーカーによる塗料の開発により、現行ガイドラインに定める性能を有することとなった一般的なJISガラスビーズについても、使用を可能とする。

令和元年に低コスト化を目的として
矢羽根の材料を見直し済み



5

見込まれる整備費削減効果

現行ガイドラインとの経費比較

- 4-2(1)「自転車マークの設置間隔」及び(2)「交差点部における矢羽根の設置間隔」における見直し後の整備手法で整備を行った場合、整備費用単価の削減率は、下表のとおり見込まれる。

	整備の基準	単価(千円/km)	削減率(%)
①	現行ガイドライン	8,425	—
②	自転車マークのみ見直し	6,054	26.7
③	自転車マーク及び交差点部の矢羽根の設置間隔の見直し	5,597	31.8