

令和4年度第4回京都市自転車政策審議会（書面開催）における委員からの御意見

| 番号 | 意見（概要） | 意見に対する本市の考え方 |
|----|---|---|
| 1 | <p>【ガイドライン全体】</p> <ul style="list-style-type: none"> 今回の改定において、市内全域に適用範囲が拡大されたので、矢羽根等の設置間隔の見直し後の手法で整備を進める際には、きめ細かい対応が必要となる。 | <ul style="list-style-type: none"> 実際の道路状況や自転車交通量等に応じて、適切に整備を進めてまいります。 |
| 2 | <p>【「走行」という語句の使い方】</p> <ul style="list-style-type: none"> P.2「自転車の<u>走行</u>が可能な歩道では、・・・」やP.6「自転車歩行者道における自転車<u>走行</u>位置の明示は行わないものとする」「既に整備されている自転車歩行者道における自転車<u>走行</u>位置の明示については・・・」等の「走行」の語句の使い方について、「走行」は人や乗り物が走って移動すること、「通行」は人や乗り物がある区間を通ることであり、歩いても走っても用いる言葉であることから、自転車が歩道を走ることを認めているような印象を与える自転車歩行者道に用いている「走行」という表現は、「通行」に修正すべきである。 | <ul style="list-style-type: none"> 御指摘のとおり、修正します。 |
| 3 | <p>【幹線道路・準幹線道路における整備方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> P.22及びP.24のT字交差点の図について、交差する道路がない側に、右折用自転車の滞留箇所の処理を検討する必要はないのか。 | <ul style="list-style-type: none"> T字交差点については、基本的に十字交差点と同様に滞留箇所の検討を行う必要があると考えますが、矢羽根の設置箇所を含め、改めて関係機関等との協議が必要となることなどから、T字交差点の記載自体を今回の改定版の中からは、削除することとし、個別の整備に当たっては、関係機関とも協議のうえ、検討を行うこととします。 |

| | | |
|---|--|--|
| 4 | <p>【自転車走行環境整備に併せて行う自動車の速度抑制】</p> <ul style="list-style-type: none"> • P. 44において、準幹線道路で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、「その際の車道幅員は4mとし」とあるが、自動車の速度抑制や歩行者の通行空間の確保が目的であれば、自転車走行環境整備の視点から決める話ではなく、数字を限定しない方が良いのではないか。 • P. 50において、生活道路で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す」としているが、このままだと、路側帯の幅員を広くすることを認めないように読み取れるため、削除した方が良いのではないか。 | <ul style="list-style-type: none"> • 今回のガイドライン改定に当たって、審議を行っていない内容であることから、次の改定に向けての検討課題とします。 |
| 5 | <p>【バス停付近の自転車走行環境整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> • P. 56において、自転車走行推奨帯とバス停が重なる場合、バスの追い抜き空間がある場合には、右追い抜きとするとあるが、後方車両への注意喚起を促すために、海外の例に倣って、バス停の外側の車線への自転車マークの設置を検討してはどうか。 | <ul style="list-style-type: none"> • 今回のガイドライン改定に当たって、審議を行っていない内容であることから、次の改定に向けての検討課題とします。 |
| 6 | <p>【自転車通行規制区域】</p> <ul style="list-style-type: none"> • P. 57において、河原町通や四条通等の自転車通行規制区域に係る図が記載されているが、市民への周知には、午前7時から8時までなど、時間帯ごとに通行できない道路を示すような図を作成するなど、分かりやすい表示が必要である。 • 歩行者・自転車・自動車を適切に分離するうえで、自転車の通行規制を行う道路があること自体は良いと考えるが、利用者に分かりやすく、かつ、代替経路をきちんと確保できる通行規制とする必要がある。 | <ul style="list-style-type: none"> • 自転車通行規制区域について、市民へ分かりやすく周知する方策について検討するとともに、通行規制の在り方については、御意見を警察等の関係機関とも共有させていただきます。 |

| | | |
|---|---|--|
| 7 | 【中長期的な自転車走行空間の考え方】 <ul style="list-style-type: none">• P.62 において、中長期的な自転車走行空間の考え方が示されているが、「付加車線の撤廃」については、交通安全上、方向性を見直す必要があるのではないか。 | <ul style="list-style-type: none">• 今回のガイドライン改定に当たって、審議を行っていない内容であることから、次の改定に向けての検討課題とします。 |
|---|---|--|