

(参考) 令和3年度第3回京都市自転車政策審議会資料
「資料3「京都市自転車走行環境整備ガイドライン」改定の方角性について」抜粋

4 主な見直し事項

4 主な見直し事項

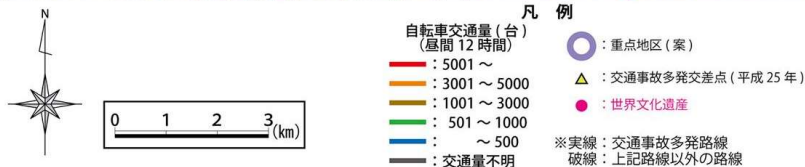
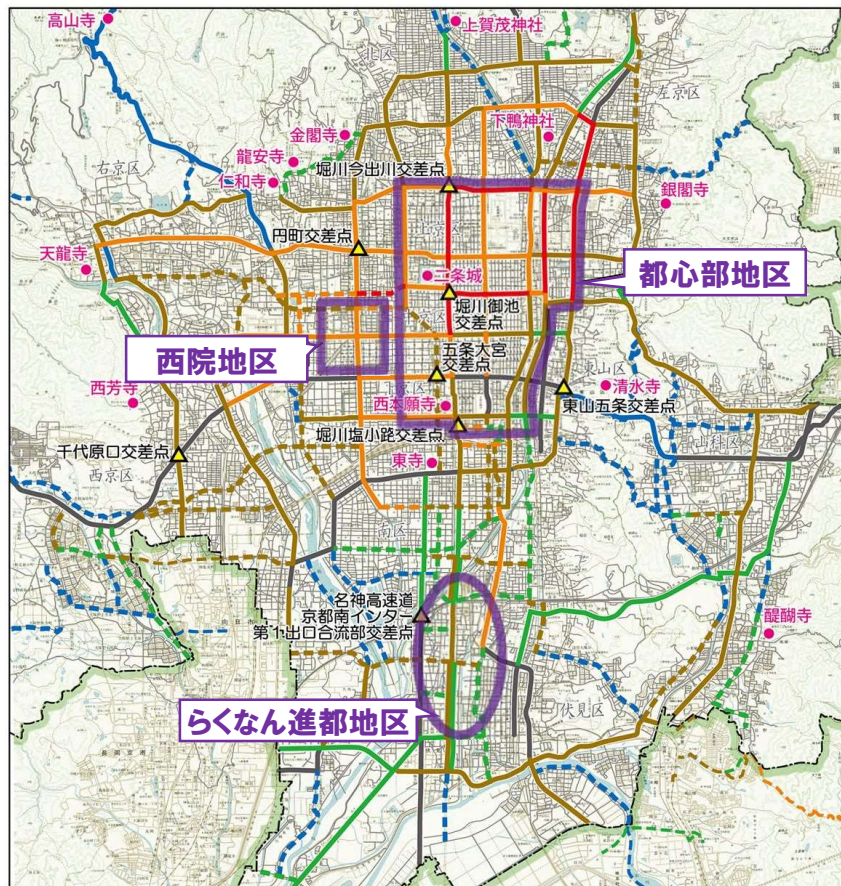
- **ガイドラインの適用範囲**
- **矢羽根及び自転車マークの設置間隔**
- **幹線道路・準幹線道路における路肩状況による矢羽根の設置位置**
- **矢羽根の材料**

4-1 ガイドラインの適用範囲

現行ガイドライン

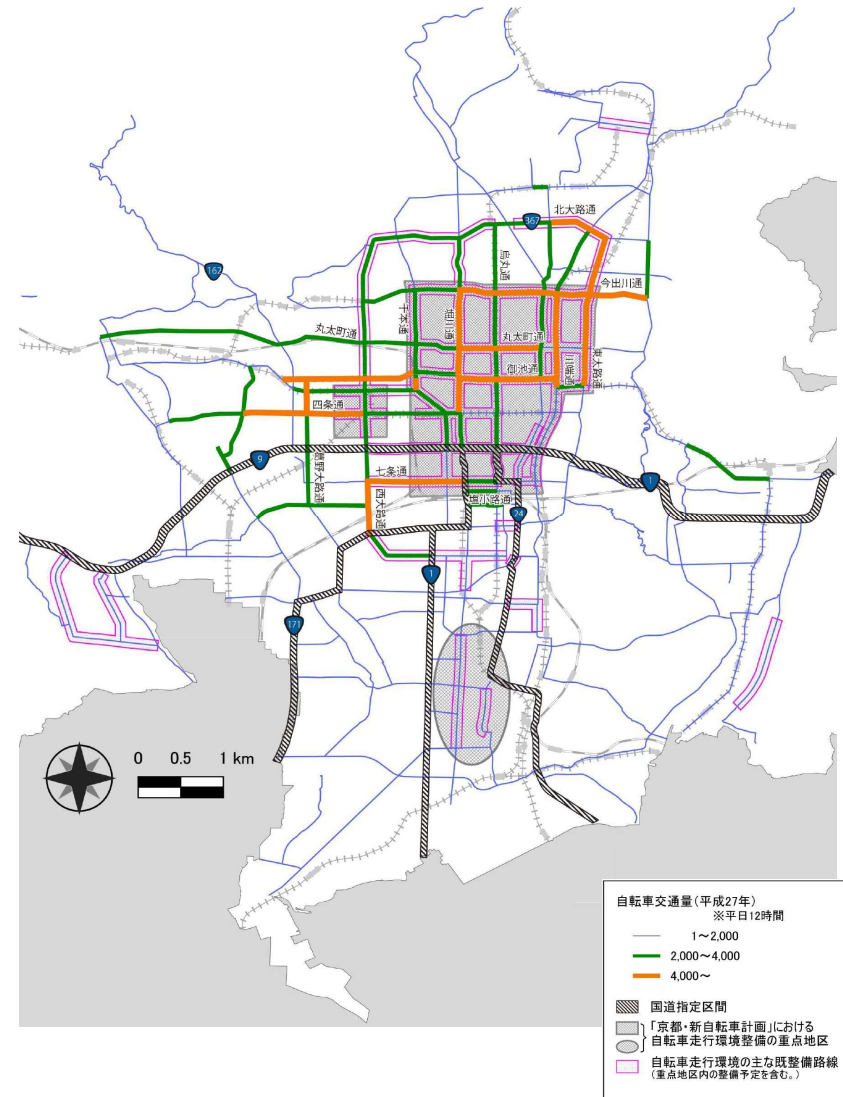
p4

- 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)



改定案

京都市全域



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

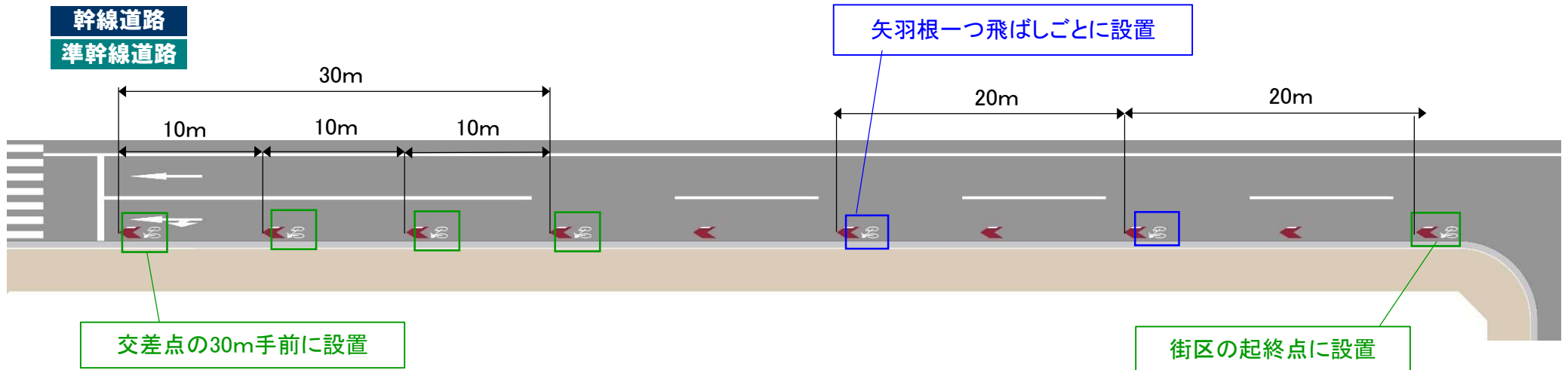
※ 交差点前後…等に設置することを基本とし、車道混在において矢羽根型路面表示と併用する場合は、単路部では矢羽根路面表示よりも広い間隔で設置できるものとする。

・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

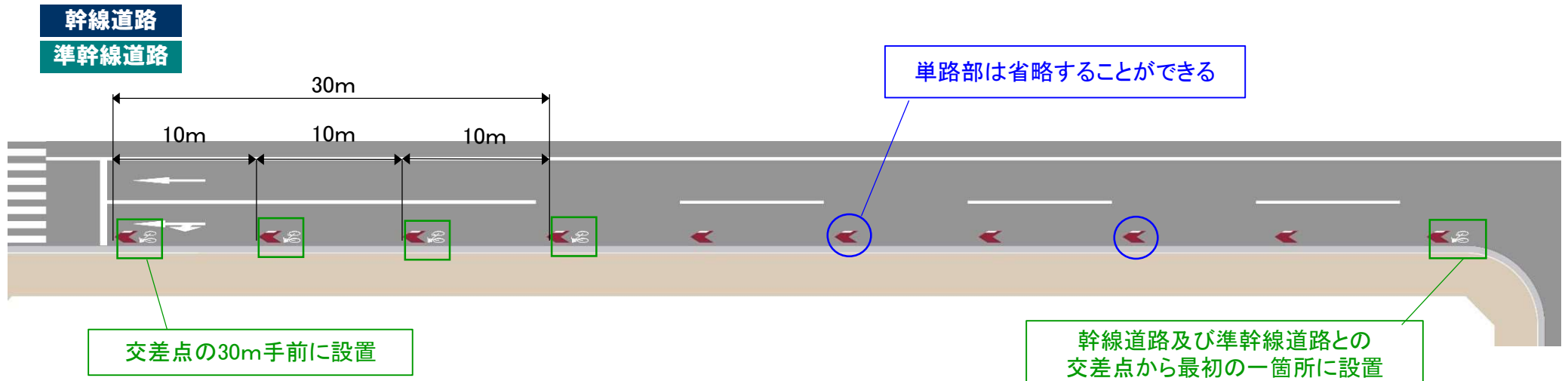
(1) 自転車マークの設置間隔(幹線道路・準幹線道路)

単路部の整備

現行ガイドライン



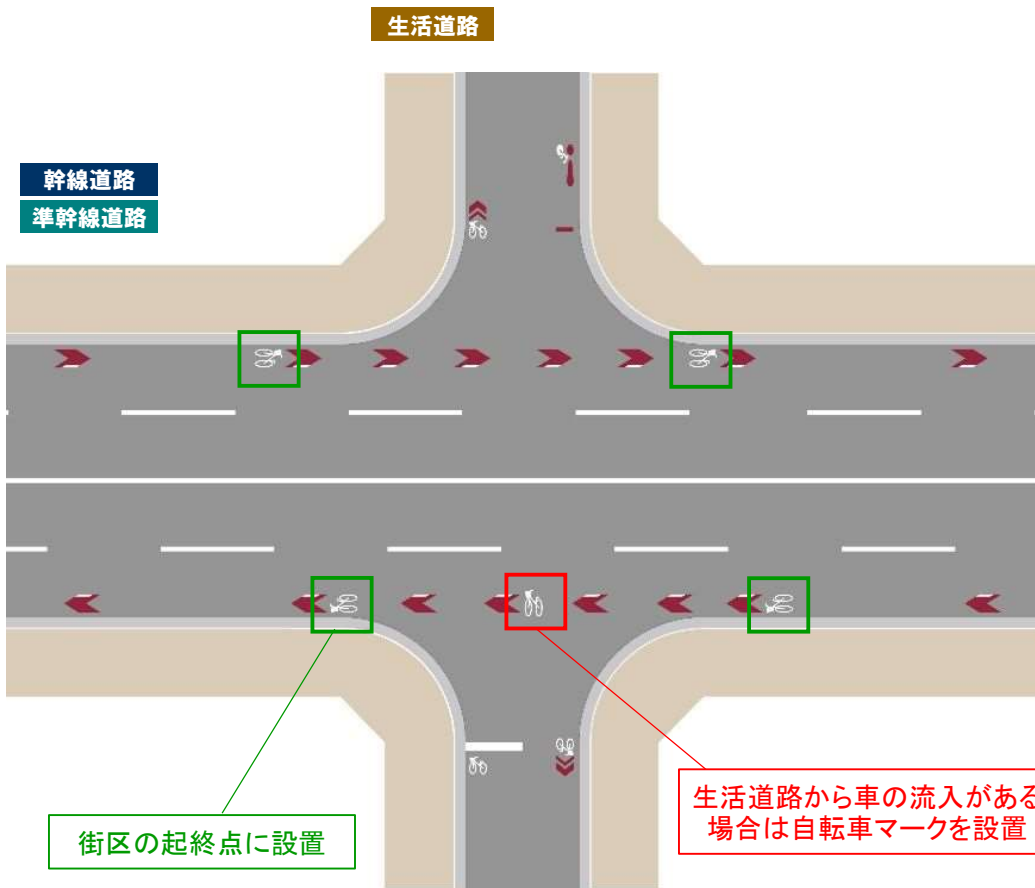
改定案



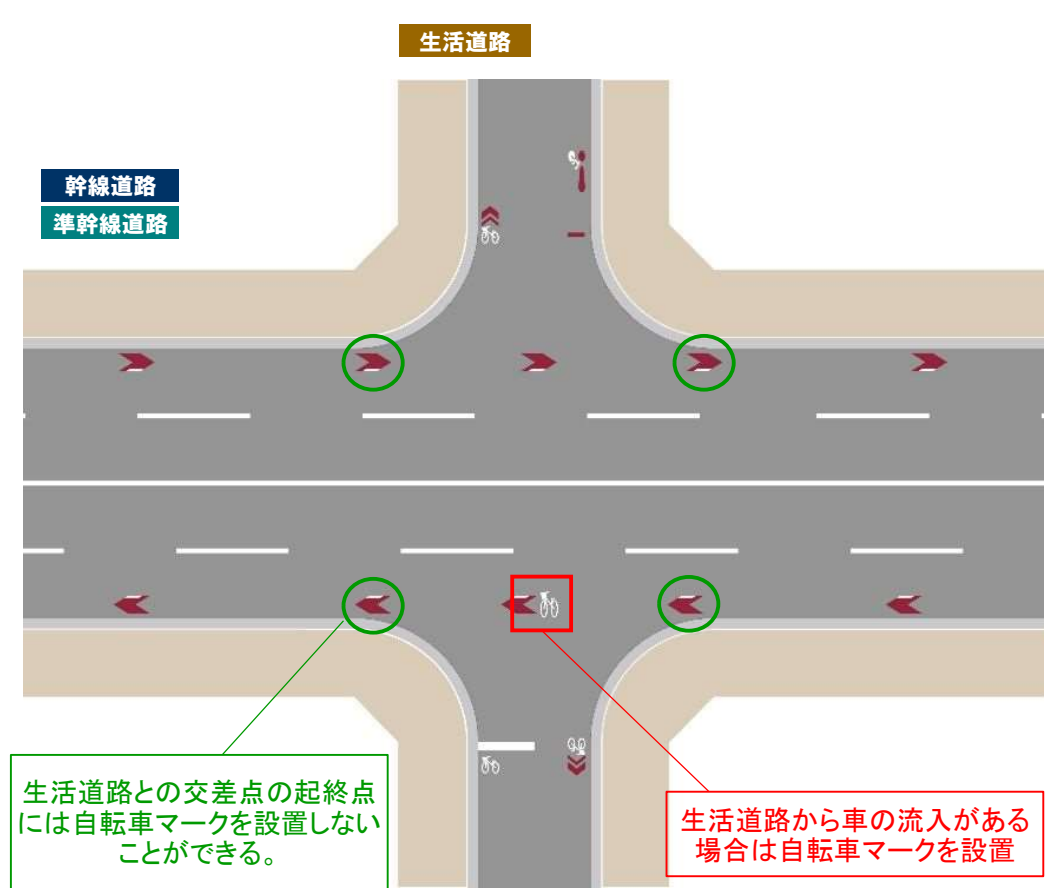
(1) 自転車マークの設置間隔(幹線道路・準幹線道路)

交差点部の整備

現行ガイドライン



改定案



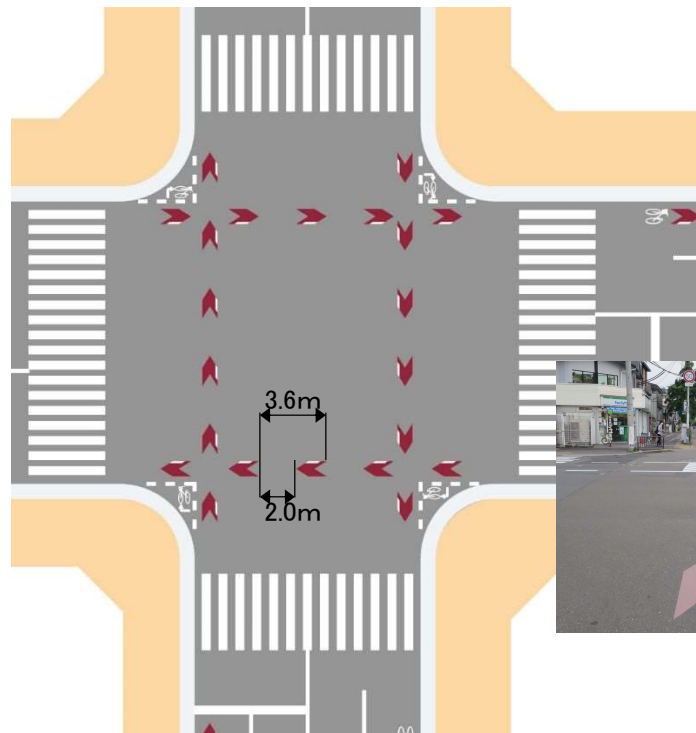
(2)交差点部における矢羽根の設置間隔(幹線・準幹線道路)

17

現行ガイドライン

p18, 36, 37, 44 等

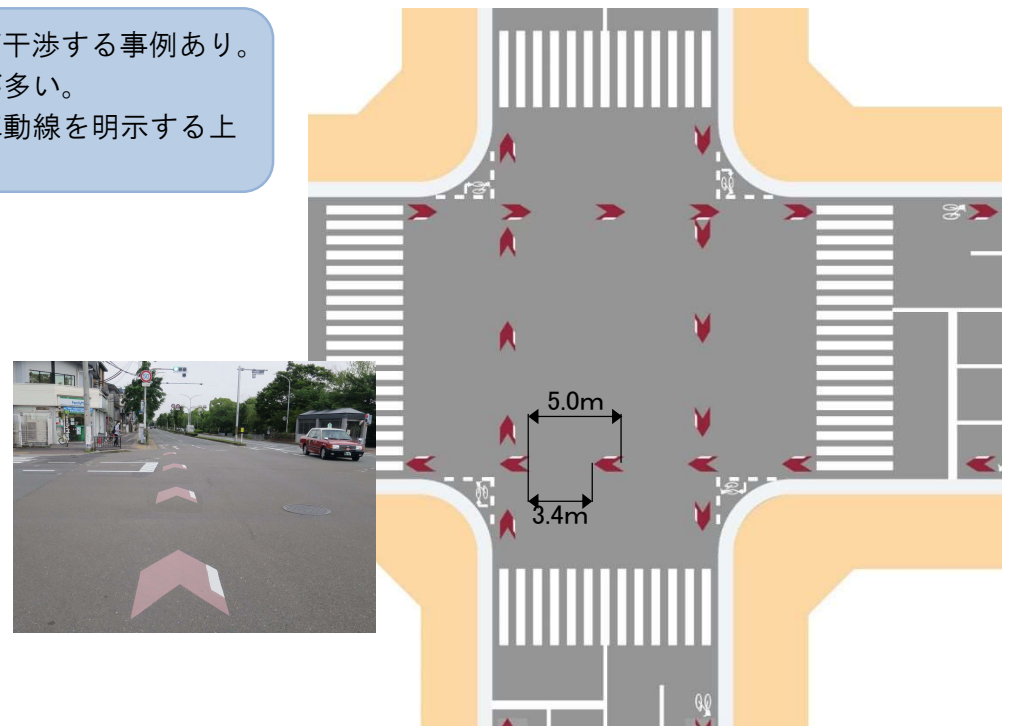
- 交差点内において、自転車の走行位置を明示し、安全な走行空間を確保するため単路部よりも密な3.6m間隔で矢羽根を設置するものとする。



- ・ 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。

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とする。



- 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。



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

(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

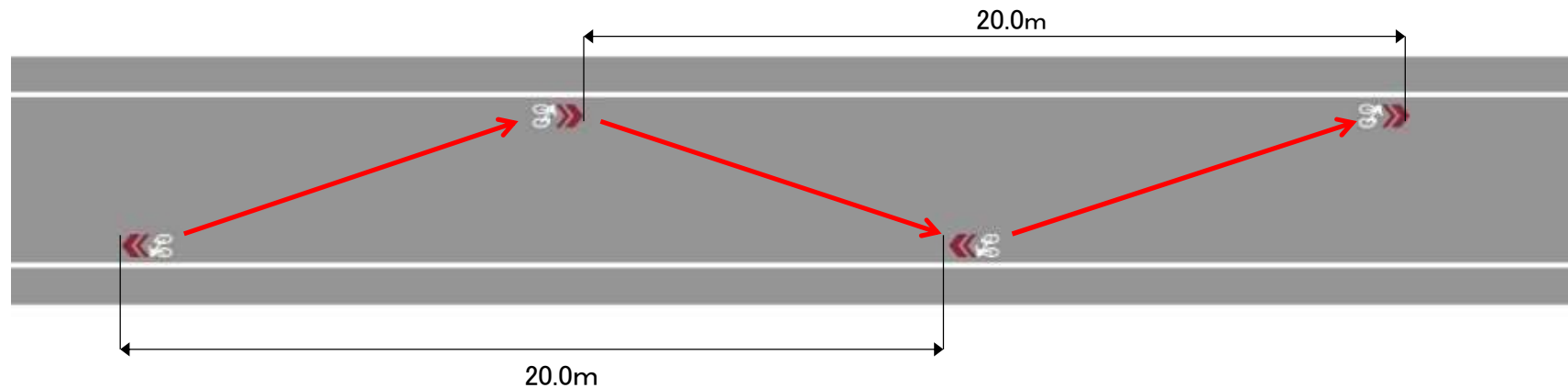
p18, 49 等

- 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

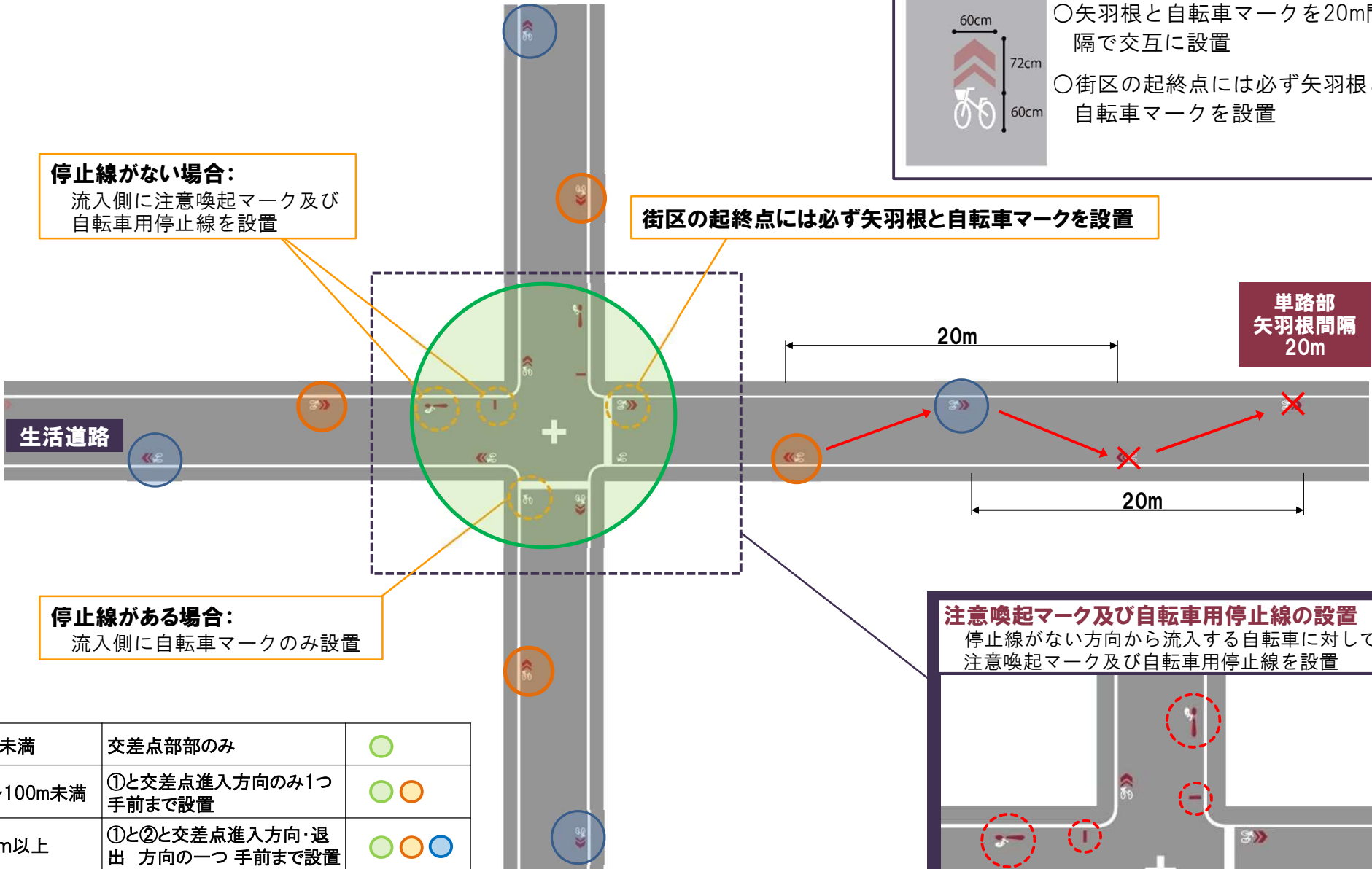
○矢羽根と自転車マークを20m間隔で交互に設置

○街区の起終点には必ず矢羽根と自転車マークを設置

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



停止線がある場合:

流入側に自転車マークのみ設置

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	○ ○ ○

注意喚起マーク及び自転車用停止線の設置

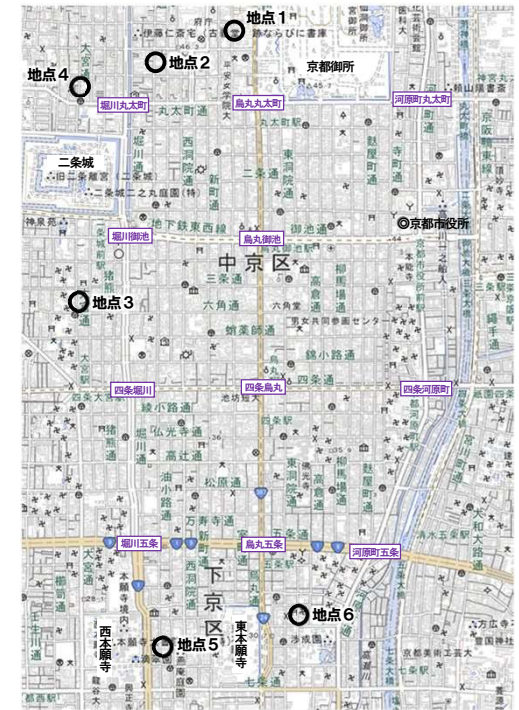
停止線がない方向から流入する自転車に対して注意喚起マーク及び自転車用停止線を設置

(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

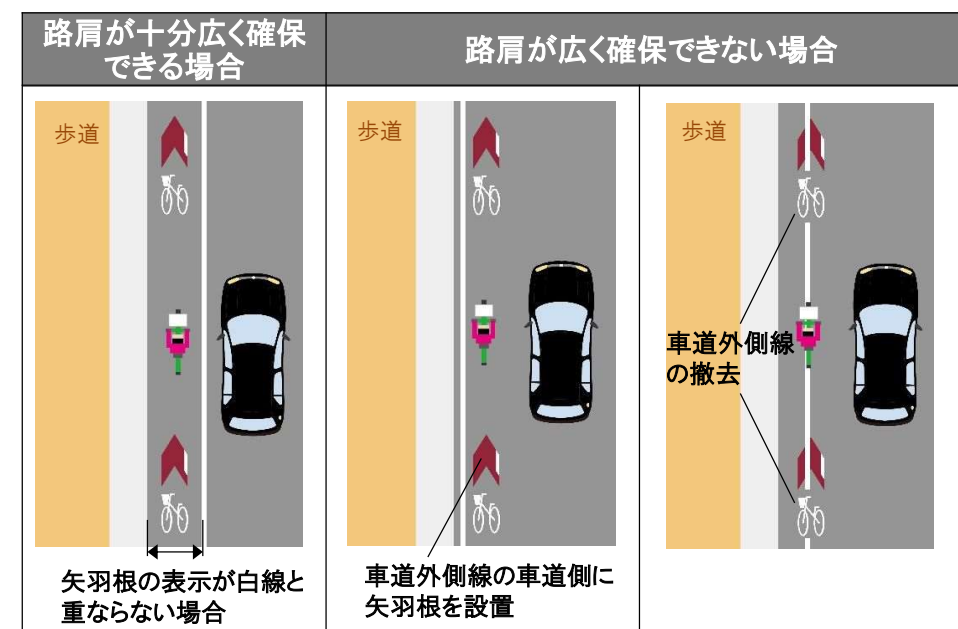
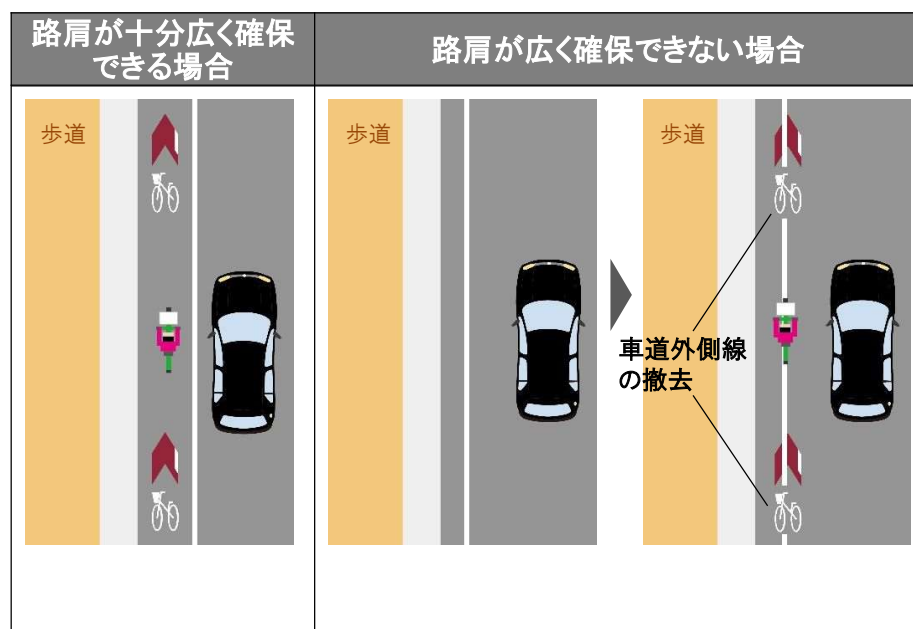
現行ガイドライン

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。



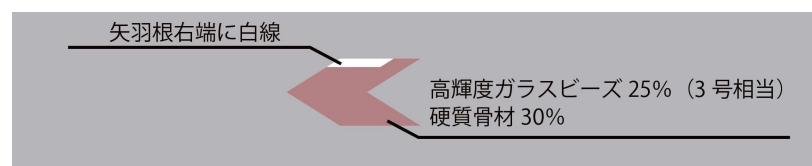
※ なお、改築事業等においては、関係機関等と協議のうえ、車道外側線の有無や位置、矢羽根の設置位置を決定する。

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