

本文の青字が改定する箇所になります。

京都市自転車走行環境整備ガイドライン

【改定（案）】

令和4年●月

京都市

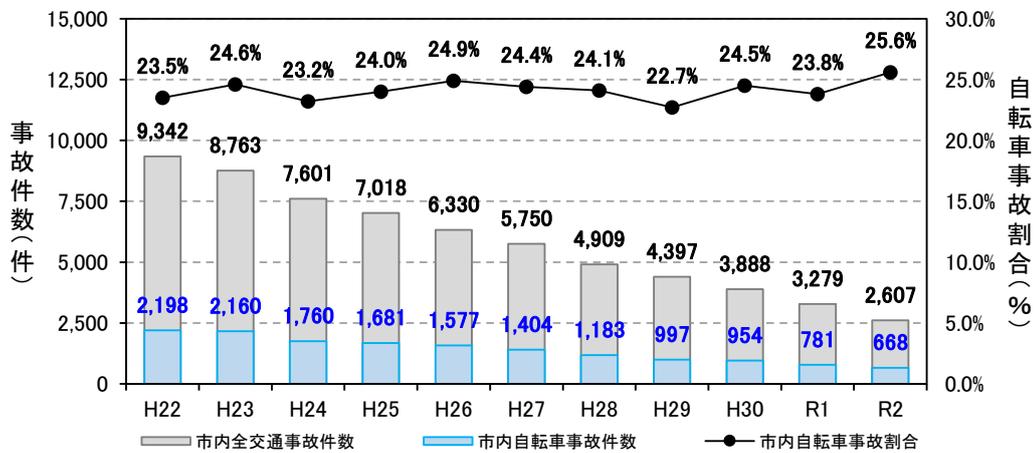
京都市自転車走行環境整備ガイドライン 目次

I. はじめに	1
II. 自転車走行環境整備のポイント	5
III. 自転車走行環境整備フロー	9
IV. 自転車走行環境整備の標準仕様	10
V. 道路区分別整備方針	20
・幹線道路における整備方針	27
・準幹線道路における整備方針	36
・生活道路における整備方針	45
・その他の整備方針	52
VI. 特殊部	54
・バス停	54
・自転車通行規制区域	57
VII. その他の安全対策	58
VIII. 自転車走行環境の維持管理	61
IX. 中長期的な自転車走行空間の考え方	62

I. はじめに

■ 背景

自転車は、道路交通法では「軽車両」に該当し、車道の左側走行が原則であり、自転車の走行が可能な歩道においても、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して走行する必要がある。しかしながら、自転車の走行が認められない歩道を走行する自転車や、走行可能な歩道を走る際も徐行しない自転車などが多く見られ、「車道の左側走行」の原則など、自転車に関する交通規則が守られている状況とはいまだに言えない。また、京都市内では、近年、全交通事故件数及び自転車に関係する事故件数共に減少しているが、全交通事故件数における自転車に関連する事故件数の割合は4分の1程度で推移している。



京都市内における自転車に関連する交通事故発生件数等の推移

出典：京都府警察提供資料より京都市作成

国土交通省・警察庁においては、「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、また、平成28年には、その取組を更に推進することを目的に、「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。）が策定された。

さらに、国において、平成28年に交通体系における自転車による交通の役割の拡大や交通安全の確保に向けた取組も含め、自転車の活用を総合的・計画的に推進していくことを目的に「自転車活用推進法」が制定された。また、同法に基づき、平成30年に「第1次自転車活用推進計画」、令和3年に「第2次自転車活用推進計画」が策定されており、歩行者、自転車及び自動車適切に分離された自転車通行空間の整備を進めていくこととなっている。

■改定の概要

「京都市自転車総合計画 2025」の策定（令和 3 年 10 月）を受け、前計画である「京都・新自転車計画」に基づき定められたガイドラインの適用範囲等の考え方を見直すとともに、市内の自転車走行環境整備をより一層進めていくことを目的とし、自転車マークや交差点内の矢羽根の設置間隔の見直しなどを行った。

■本ガイドラインの位置付け

京都市では、平成 27 年に策定した「京都・新自転車計画」の取組の一つである自転車走行環境整備を進めるため、平成 28 年に統一的な整備マニュアルとなる（旧）「京都市自転車走行環境整備ガイドライン」を策定し、自転車走行環境の整備を進めてきた。

旧ガイドラインを改定した本ガイドラインは、旧ガイドラインと同様、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して取りまとめたものである。

なお、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。

また、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、普通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。

■自転車走行環境整備の基本方針

自転車の走行環境の整備形態については、国ガイドラインを踏まえ、京都の道路事情を勘案して、次のとおり対応することとする。

①幹線道路・準幹線道路

道路幅員が狭い幹線道路及び準幹線道路でも整備が可能な手法として、自転車走行推奨帯^{※1}を中心とした整備を行う。

②生活道路

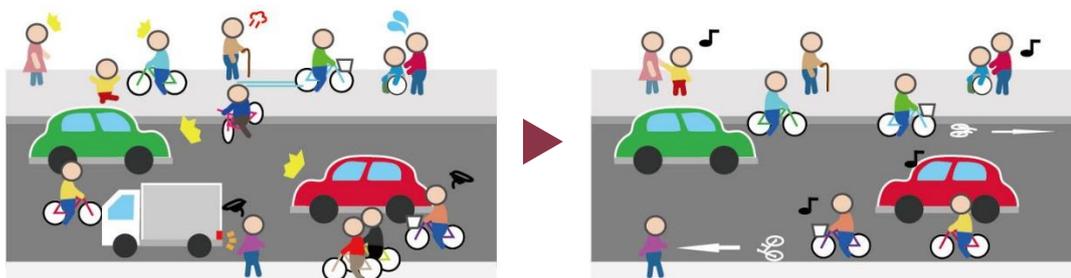
生活道路が多い京都の特性を踏まえ、生活道路においても、ピクトグラム^{※2}等を中心とした整備を行う。

※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・言語を越えて誰でも情報が分かる絵文字（サイン）のこと

■ 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、より安全性が高い「**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。



■ 本ガイドラインの適用範囲

京都市内全域とする。

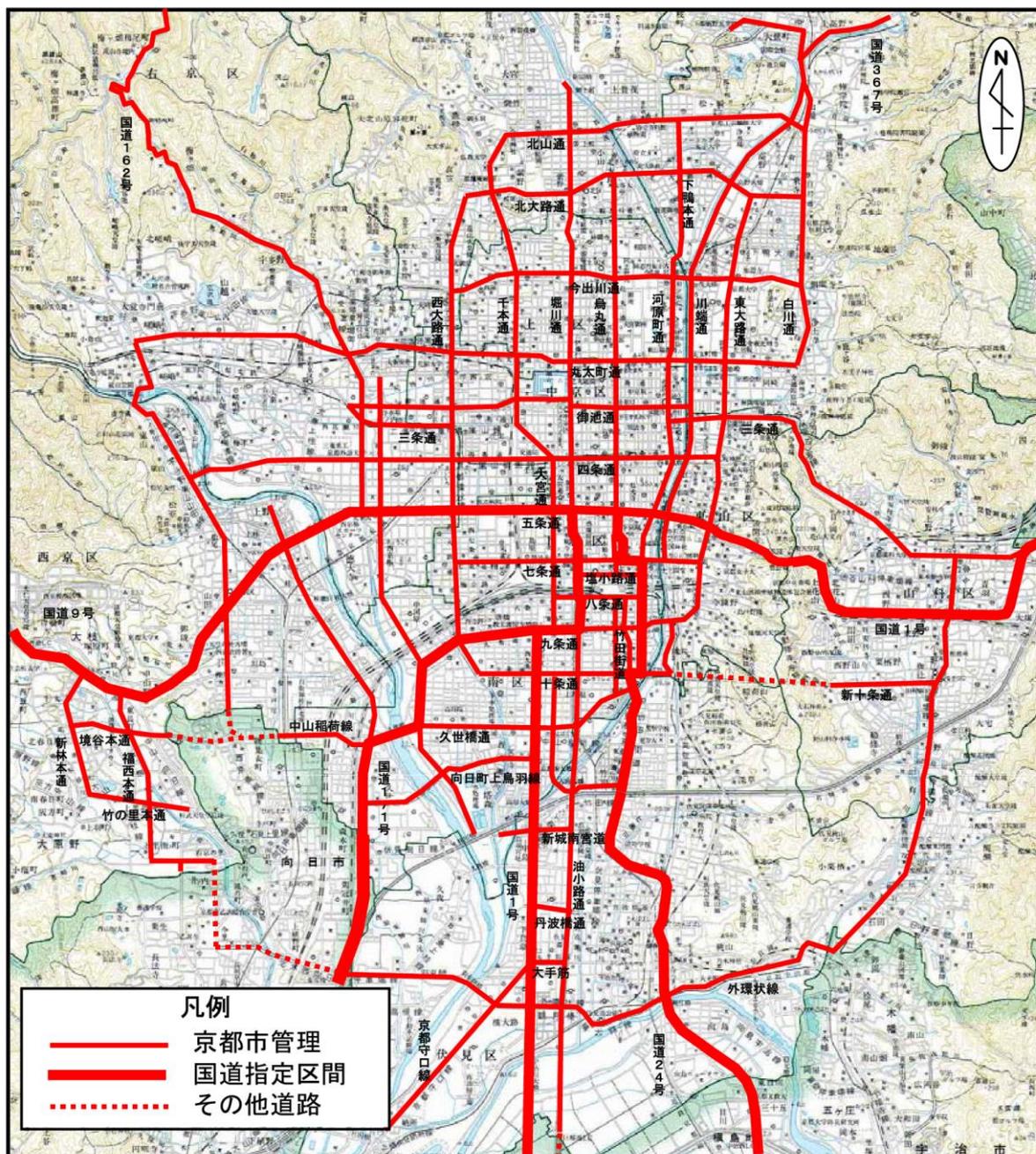
■ 道路の分類

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。

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。



道路の分類



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、車道を通る自転車の安全と歩道を通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）。
- 「人が主役の魅力あるまちづくり」を推進し、歩くことを中心としたまちと暮らしに転換するための行動規範として、平成22年1月に制定した「歩くまち・京都」憲章において、行政は市民と一体となり、だれもが歩いて出かけたくなる道路空間と公共交通を整えることとしている。
- 本ガイドラインにおいては、**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。

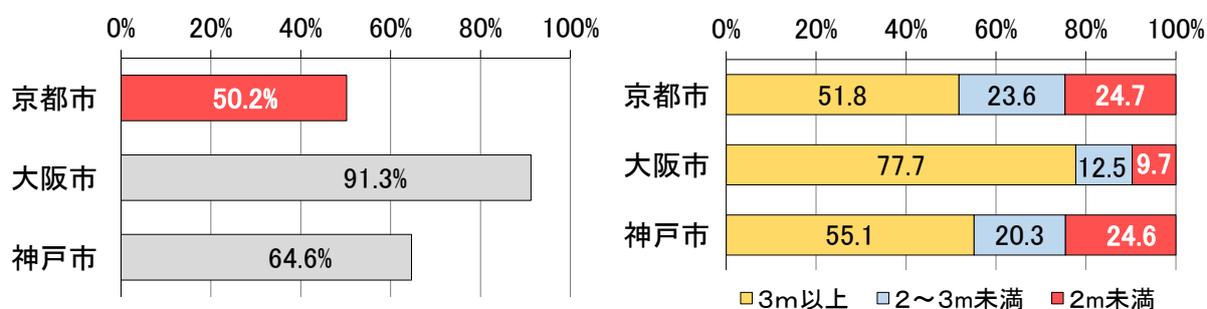
○例外として、

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27年度道路交通センサス（※道路種別：高速自動車国道，都市高速道路を除く）

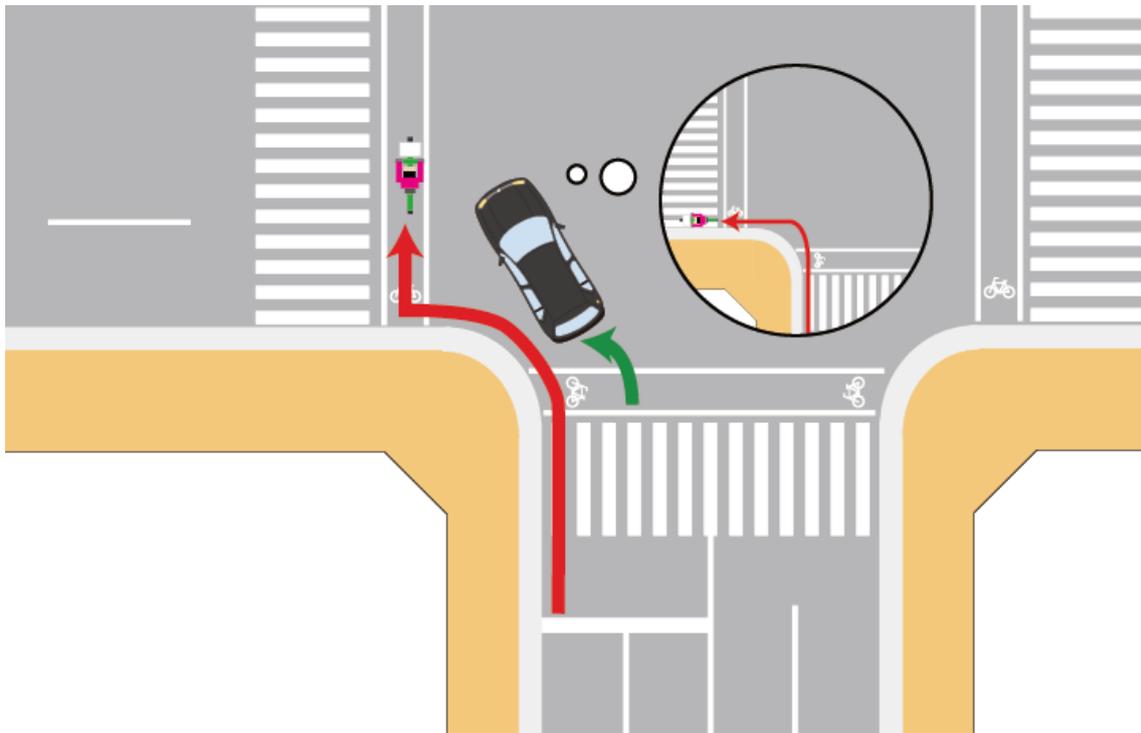
■ 自転車歩行者道における自転車走行位置の明示は行わない

- 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。
- 自転車道や普通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。



■ 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、普通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。

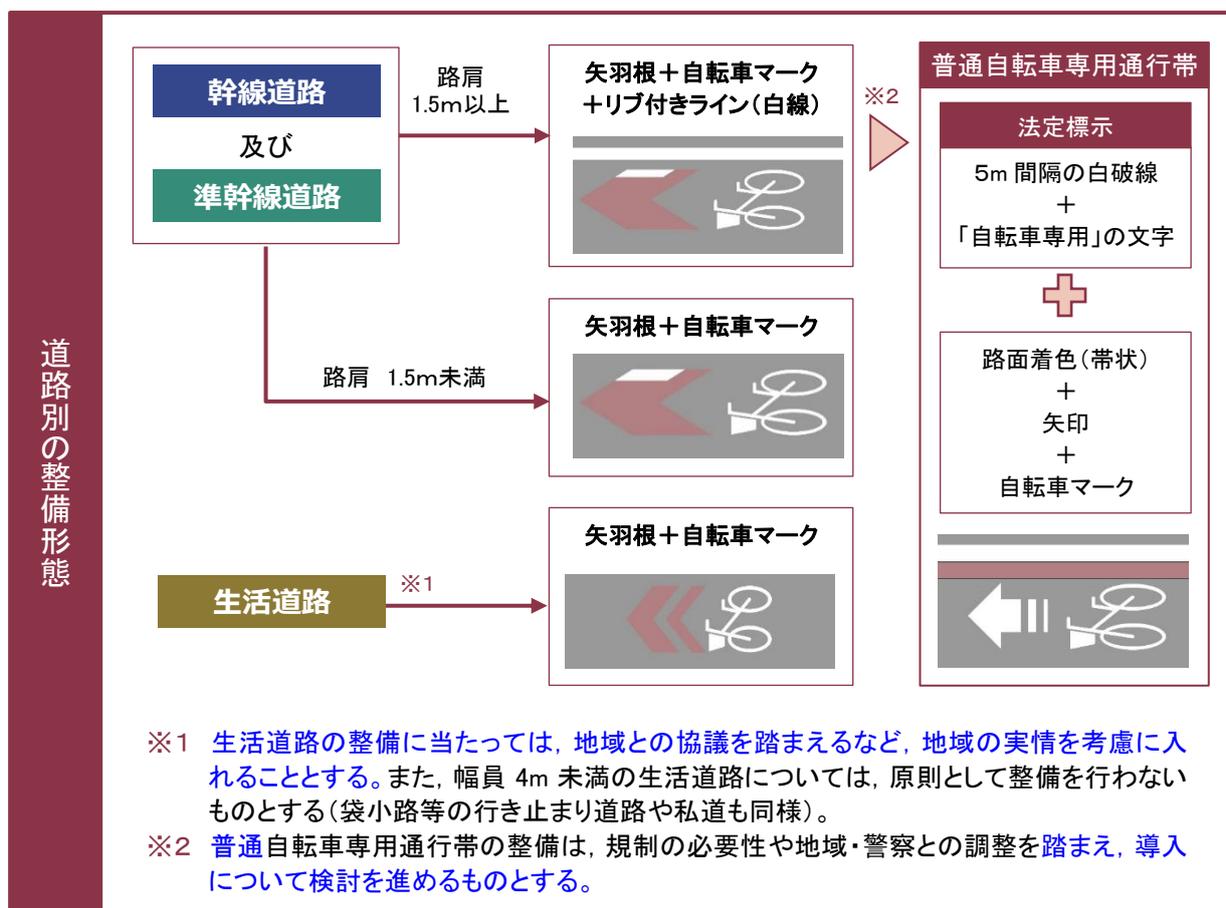
なお、必要に応じて、通勤通学時間帯のみ駐停車禁止規制を実施することも検討するものとする。

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、京都市自転車総合計画に基づき、自転車走行環境を整備するに当たり適用するものである。

なお、自転車走行環境の整備形態の選定に当たっては、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行うものとする。



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。
- 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標準仕様

【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】

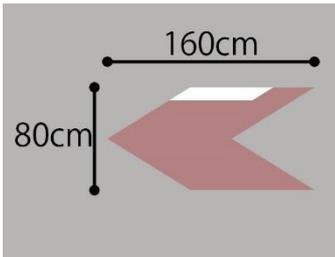
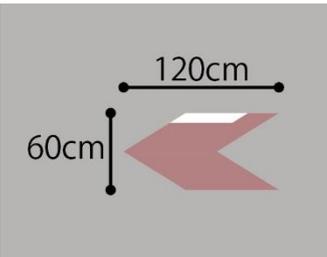
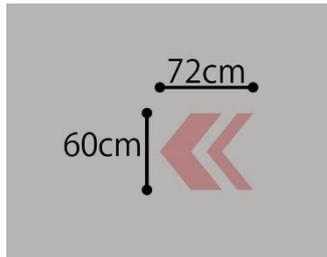
- ・本市における自転車通行空間の色彩等については、「ベンガラ（赤色）系」が全体の7割程度（平成24年2月末時点）を占めており、概ね統一が図られていること
- ・景観に配慮し、一定の視認性が確保できること
- ・ベンガラ色はストレートアスファルトに色粉を混入することによる発色が可能であり、経済性に優れる（その他のカラー舗装の場合は脱色系アスファルトとなり、経済性等が劣る）、施工規模などにかかわらず常に同一の色彩が出しやすいこと



ベンガラ色（色相2.5R，彩度4，明度6）

寸法

○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。

道路区分	幹線道路	準幹線道路※	生活道路
矢羽根の寸法			
幅(cm)	80	60	60
長さ(cm)	160	120	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。（●頁）

道路区別の矢羽根（寸法）

【参考 | 国ガイドライン 自転車通行空間の設計（Ⅱ-6 ~ 8参照）】

- 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。

設置位置

【幹線道路・準幹線道路】

- 路肩が十分広く確保できる場合及び矢羽根を車道外側線の下に重複させて設置する場合については、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。

道路区分	幹線道路	準幹線道路
矢羽根の位置		
設置位置	街渠から 20cm離す	街渠から 15cm離す

道路区分別の矢羽根（街渠からの設置位置）

- 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するものとするが、路肩が広く確保できない場合は、車道外側線の車道側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。

路肩が十分広く確保できる場合	路肩が広く確保できない場合	
<p>矢羽根の表示が白線と重ならない場合</p>	<p>車道外側線の車道側に矢羽根を設置</p>	<p>車道外側線の撤去</p>

路肩状況による矢羽根設置位置の考え方

※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。

- 車道外側線の車道側に矢羽根を設置する場合は、車道外側線から15cm 空けて矢羽根を設置することを原則とするものとする。

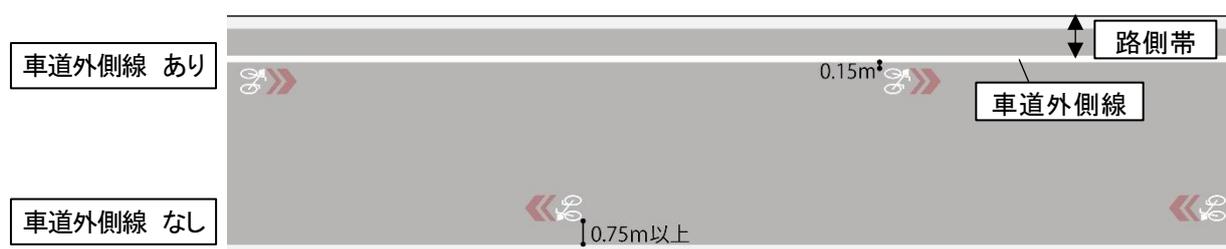
【生活道路】

- 車道外側線が設置されている生活道路については、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15cm 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。

- 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。



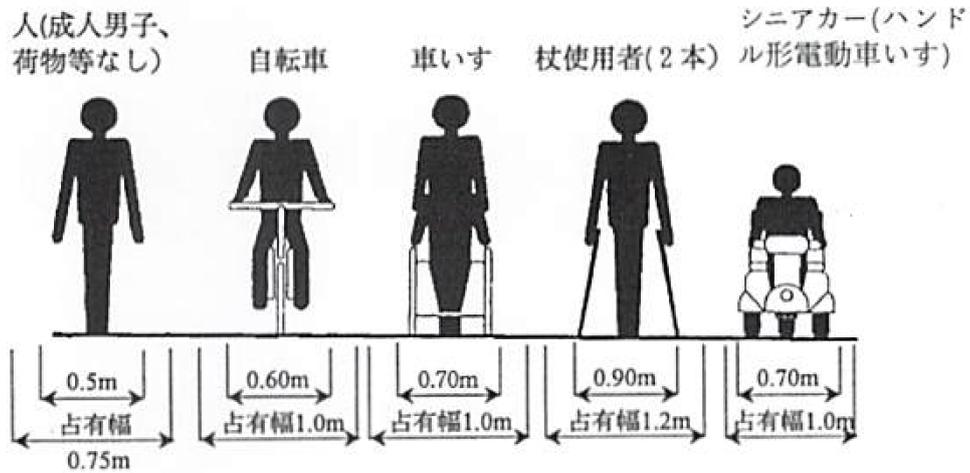
矢羽根設置位置（平面図）



矢羽根設置位置（断面図）

- 歩道のある生活道路については、準幹線道路の整備方針に準ずるものとする。

【参考】道路利用者の基本的な寸法



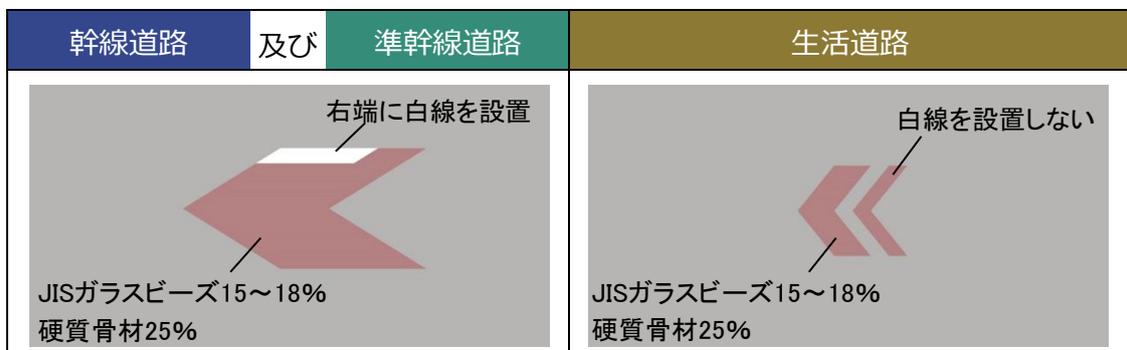
出典：道路構造令の解説と運用（公益社団法人 日本道路協会）

【参考 | 国ガイドライン 自転車通行空間の設計（Ⅱ-5, 6参照）】

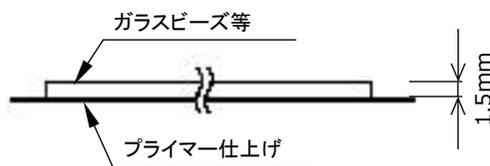
- 矢羽根型路面表示は、車道における自転車通行位置を自転車利用者とドライバーの双方に示し、自転車通行空間を実質的に確保するため、歩道のある道路にあっては、矢羽根型路面表示の右端が路肩端から1.0m以上の位置となるように、歩道のない道路にあっては、原則として、矢羽根型路面表示の右端が車道外側線から車線内1.0m以上（現地の交通状況に応じて0.75m以上とすることもできる）離れた位置となるように設置するものとする。なお、矢羽根型路面表示で示す自転車通行空間としての舗装部分の幅員は、側溝の蓋部分を除いて1.0m以上確保することが望ましい。

視認性

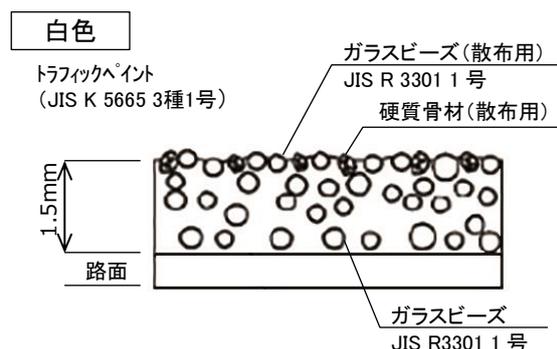
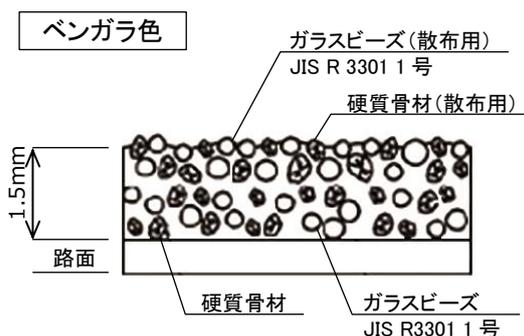
- 幹線道路及び準幹線道路**における矢羽根の夜間視認性向上策として、矢羽根右端への白線の設置と、塗料（ベンガラ色部ベース層）への**JISガラスビーズ**の混入を基本とするものとする。
- 生活道路における矢羽根の夜間視認性向上策としては、矢羽根右端には白線を設置せず、塗料（ベンガラ色部ベース層）への**JISガラスビーズ**の混入を基本とするものとする。
- 矢羽根右端に設置する白線の寸法については、幅は10cm、長さは矢羽根の右端部の2/3の長さ（幹線道路の矢羽根：64cm、準幹線道路の矢羽根：48cm）を基本とするものとする。
- 塗料（ベンガラ色部）の標準仕様として、**JISガラスビーズ15～18%**、**硬質骨材25%**を含んだものを基本とする。**ガラスビーズ（散布用）と硬質骨材（散布用）の標準使用量は、それぞれ0.1kg/m²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）。



道路区分別の矢羽根（視認性）



※標示材の施工厚さは1.5mmを標準とする



標準仕様断面図

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，白の数值） ※ベンガラ色はMX7による測定対象外

※ベンガラ色は2021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。

性能・仕様

- 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識等により，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，自発光型道路標識設置にあたっては，住宅地が多い等の沿道状況も考慮するものとする。
- 自発光型道路標識を用いる場合は，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。



道路標識設置イメージ

【参考 | 国ガイドライン 自転車通行空間の設計（Ⅱ-7, 8参照）】

- 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。

■ 自転車マーク

○国ガイドラインの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。

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

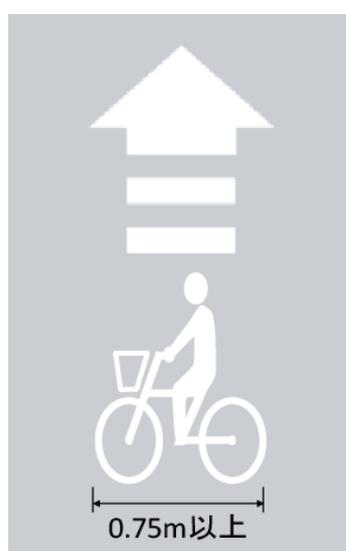
自転車マーク寸法（詳細）※●頁に再掲

【参考 | 国ガイドライン 自転車通行空間の設計（Ⅱ-3, 4参照）】

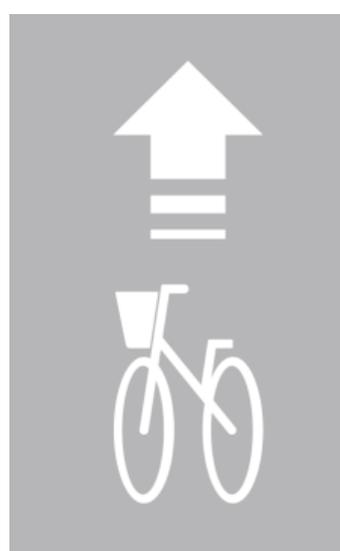
- 自転車のピクトグラムは、自転車の進行方向に対して左向きとし、進行方向を示す矢印との組み合わせを標準とし、これらの色彩は白系色を基本とするものとする。

■ 矢印

- 国ガイドラインの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。
- 普通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。

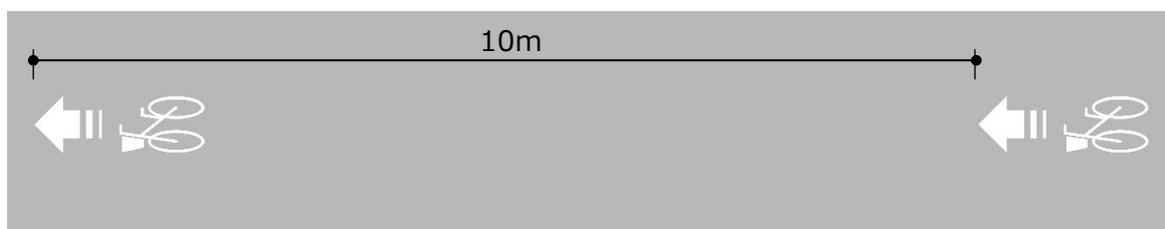


国ガイドライン



京都市版

普通自転車専用通行帯



普通自転車専用通行帯における路面表示

【参考 | 国ガイドライン 自転車通行空間の設計 (Ⅱ-4参照)】

- 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。

■ 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。
- 生活道路同士の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。

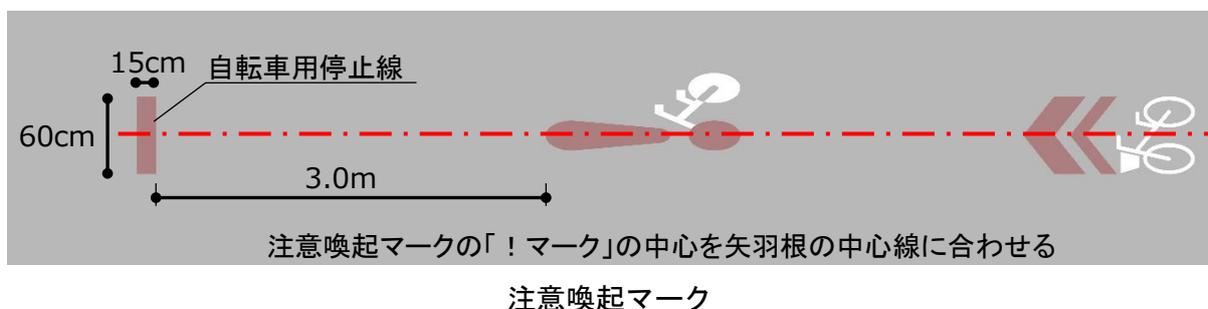
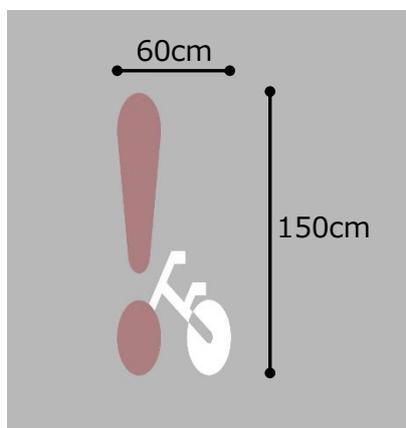
※道路交通法36条第4項

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、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。

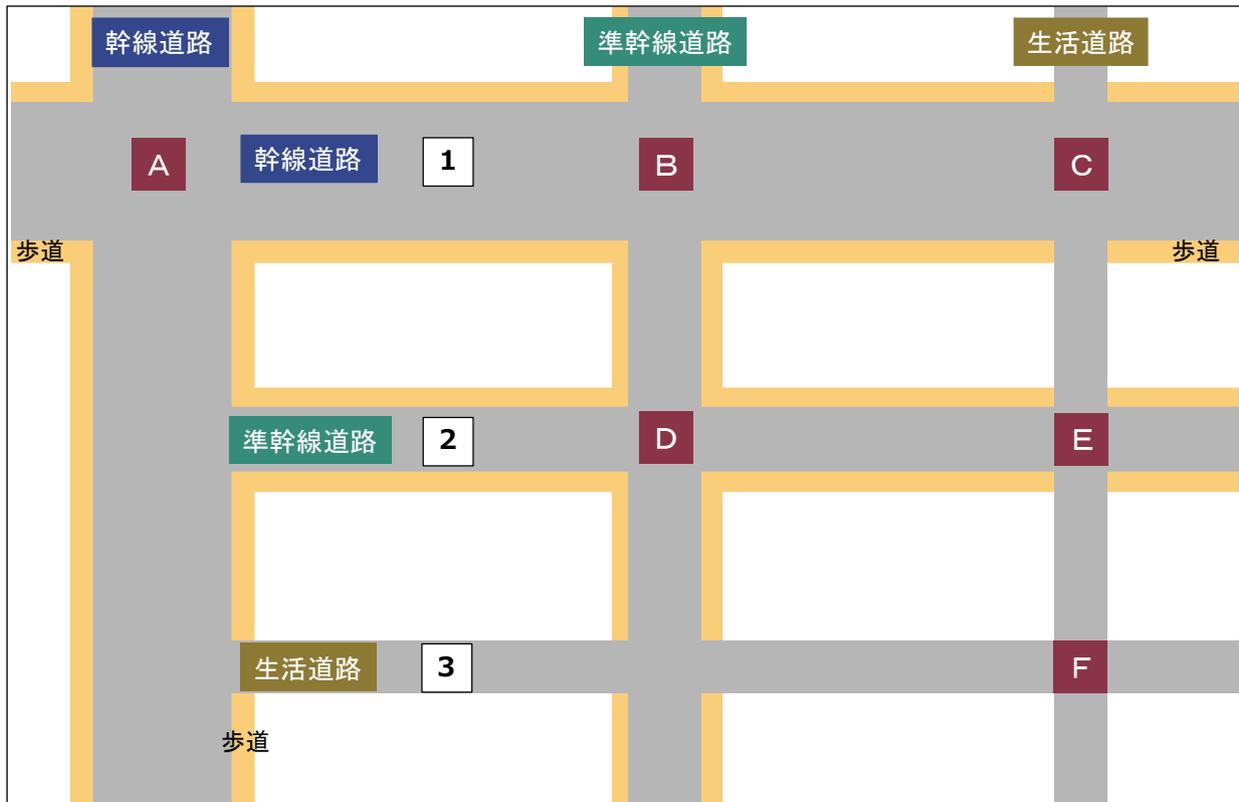


V.道路区分別整備方針

<道路区分別整備方針 目次>

スポット		道路区分	索引
単路部	1	幹線道路	27頁
	2	準幹線道路	36頁
	3	生活道路	45頁

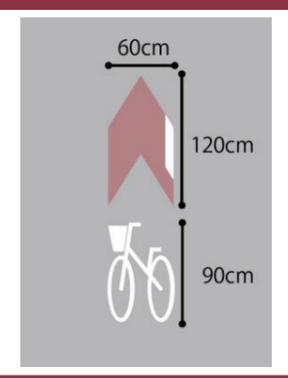
交差点部	A	幹線道路	×	幹線道路	32頁
	B		×	準幹線道路	33頁
	C		×	生活道路	34頁, 49頁
	D	準幹線道路	×	準幹線道路	41頁
	E		×	生活道路	42頁, 49頁
	F		×	生活道路	47頁



概念図

<準幹線道路における整備方針>

矢羽根+自転車マーク



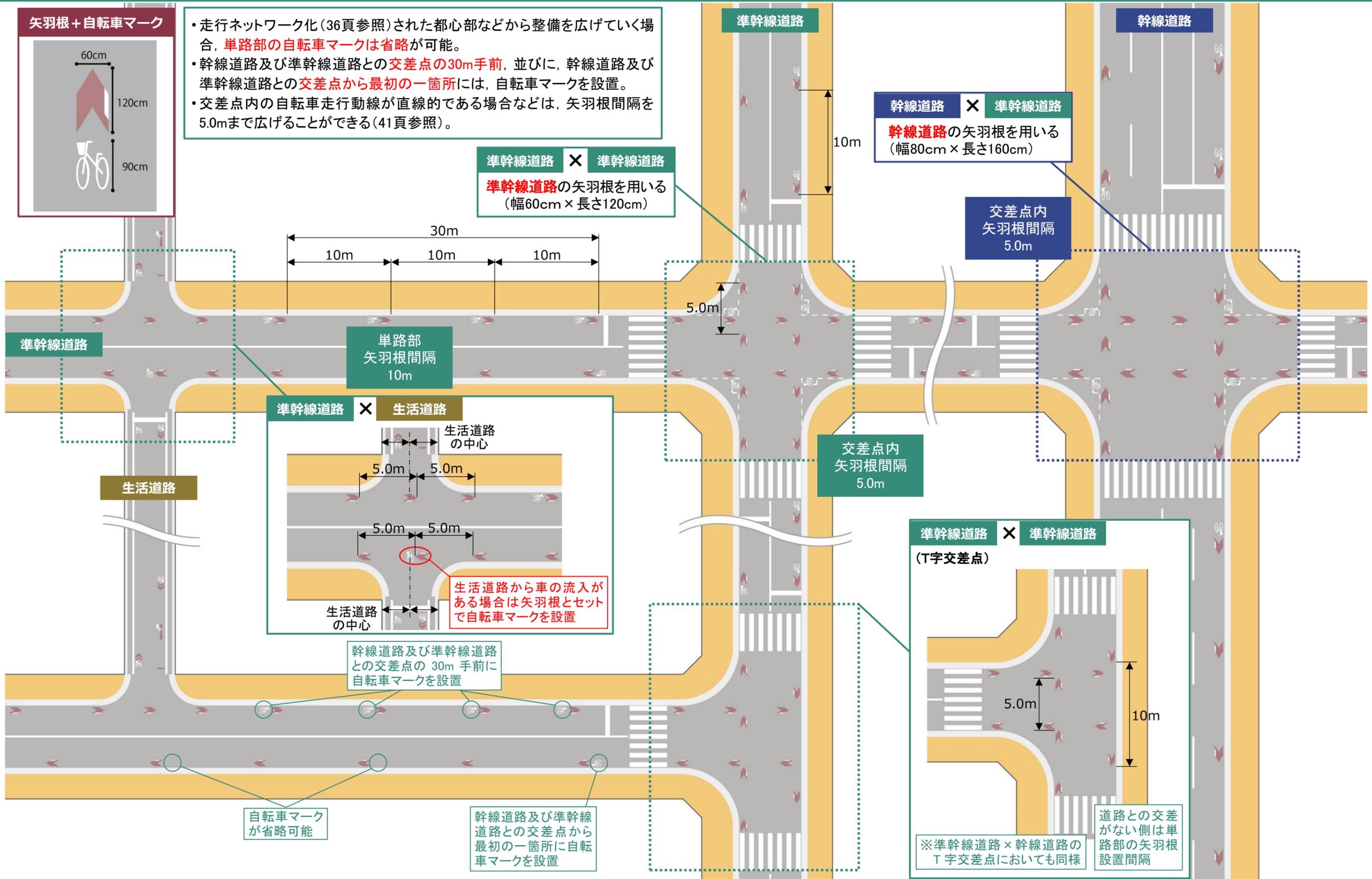
- 走行ネットワーク化(36頁参照)された都心部などから整備を広げていく場合、**単路部の自転車マークは省略が可能**。
- 幹線道路及び準幹線道路との**交差点の30m手前**、並びに、幹線道路及び準幹線道路との**交差点から最初の一箇所**には、自転車マークを設置。
- 交差点内の自転車走行動線が直線的である場合などは、矢羽根間隔を5.0mまで広げることができる(41頁参照)。

準幹線道路 × 準幹線道路

準幹線道路の矢羽根を用いる
(幅60cm × 長さ120cm)

幹線道路 × 準幹線道路

幹線道路の矢羽根を用いる
(幅80cm × 長さ160cm)



<生活道路における整備方針>

矢羽根+自転車マーク



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

停止線がある場合

流入側に自転車マークのみ設置

生活道路

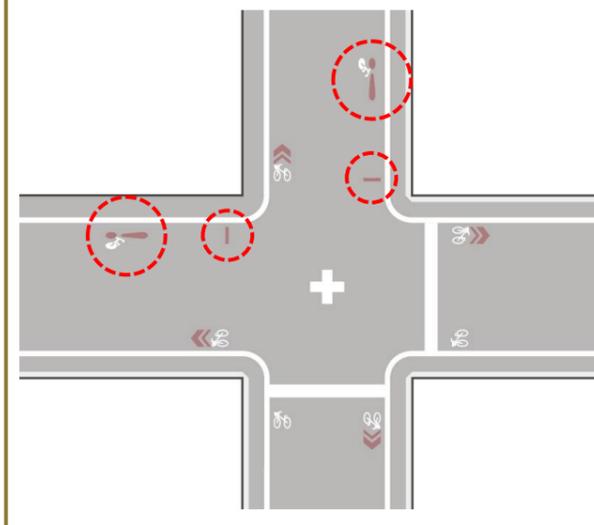
- 矢羽根と自転車マークを組み合わせたマークの設置間隔は、1車線の生活道路においては20mとし、交互に設置。
- 2車線の生活道路においては、準幹線道路における整備方針を準用。
- 道路状況や面的整備等の整備手法に応じて、関係機関等と調整のうえ、単路部における矢羽根及び自転車マークを省略し、交差点部を中心とした整備も可能(46頁参照)。

単路部
矢羽根間隔
20m

街区の起終点には必ず矢羽根と自転車マークを設置

生活走路 X 生活道路

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



幹線道路

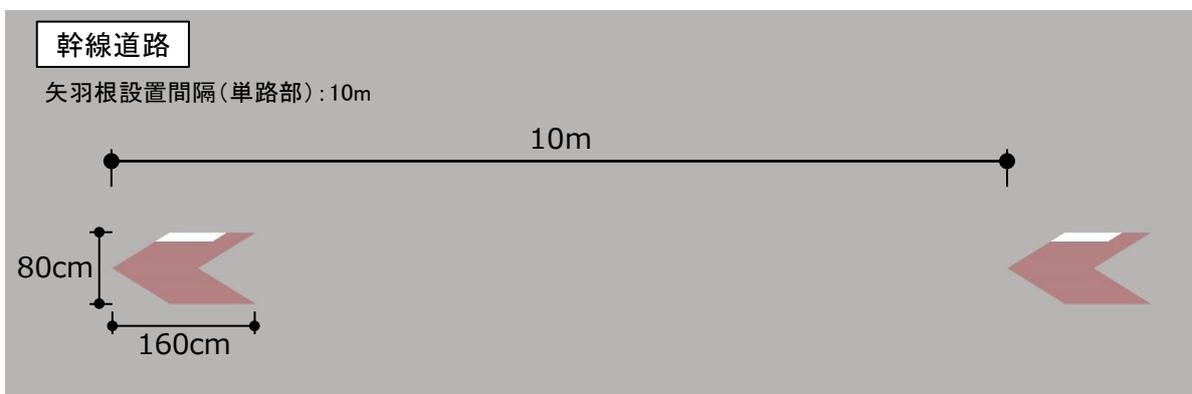
幹線道路における整備方針

単路部

【非規制：自転車走行推奨帯（路肩が1.5m未満）】

- 矢羽根及び自転車マークによる整備を基本とするものとする。
- 矢羽根の設置間隔は、10m 間隔とし、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。
- 自転車マークについては、走行ネットワーク^{*}化された都心部などから整備を広げていく場合、省略することができる。ただし、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（20m 間隔）するなどの整備を行うこととする。また、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。

※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

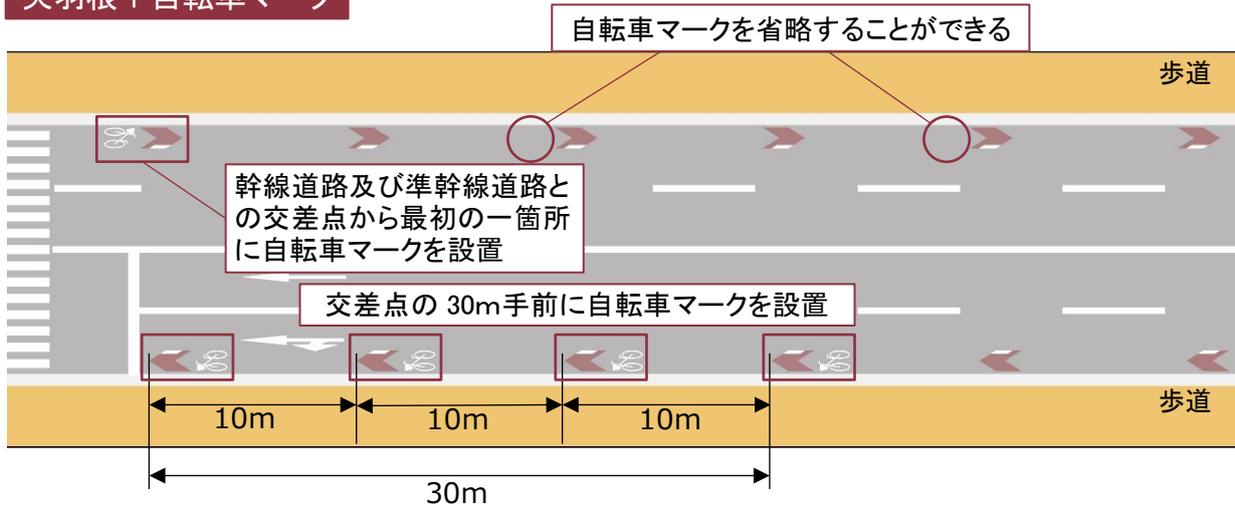


矢羽根の設置間隔



矢羽根及び自転車マークの設置間隔
(自転車マークを矢羽根一つ飛ばしごとに設置する場合)

矢羽根+自転車マーク



標準図（路肩 1.5m 未満）

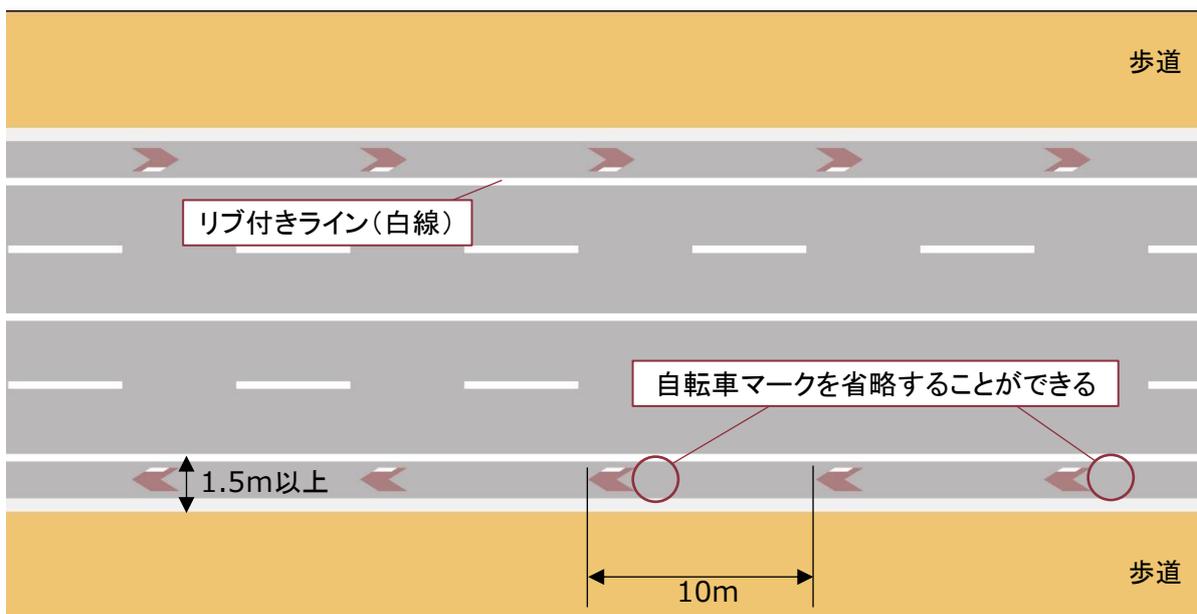


矢羽根と停止線の距離

【非規制：自転車走行推奨帯（路肩が1.5m以上）】

○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。

矢羽根＋自転車マーク + リブ付きライン（白線）



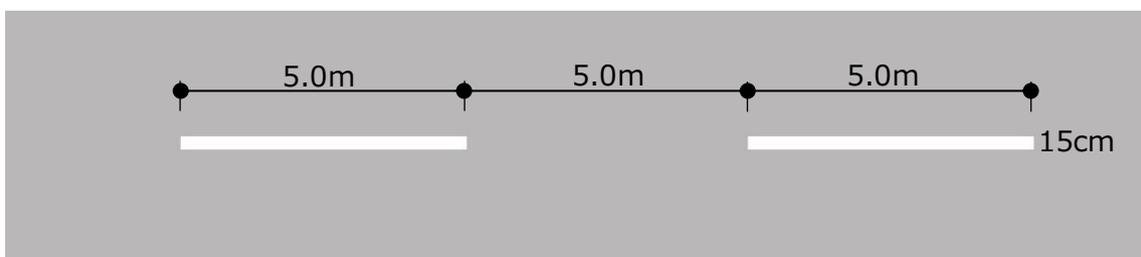
標準図（路肩1.5m以上）



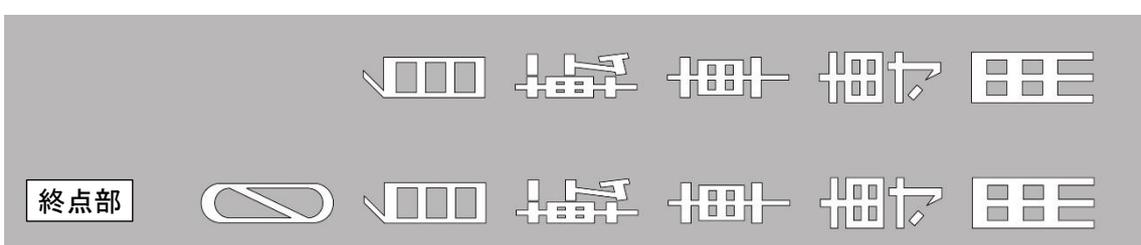
リブ付きライン（イメージ）

【交通規制：普通自転車専用通行帯】

- ・普通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。



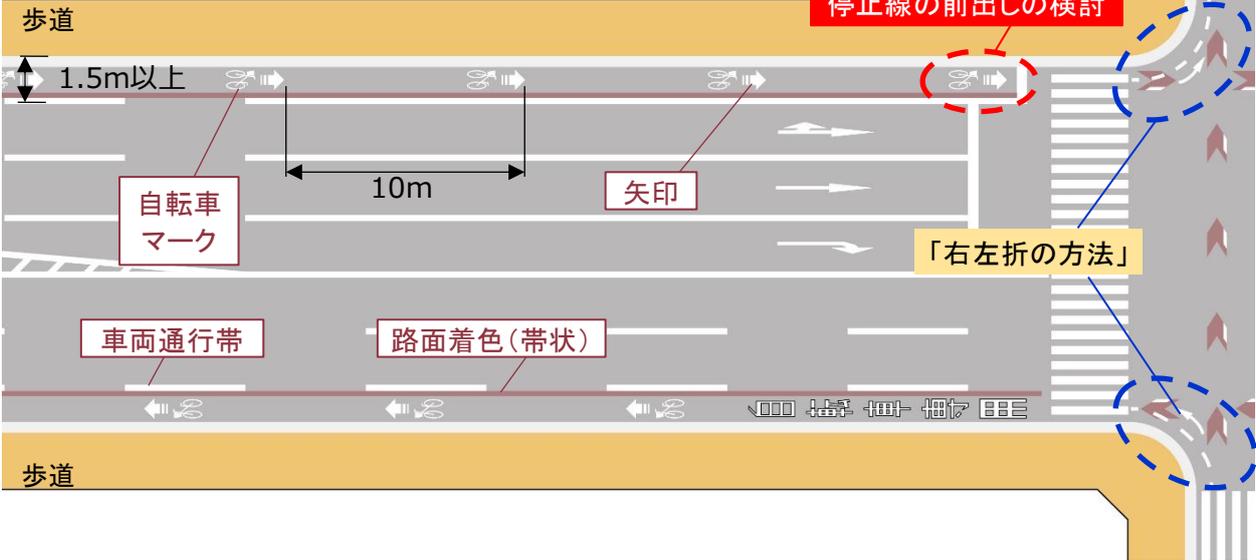
道路標識 車両通行帯（109）



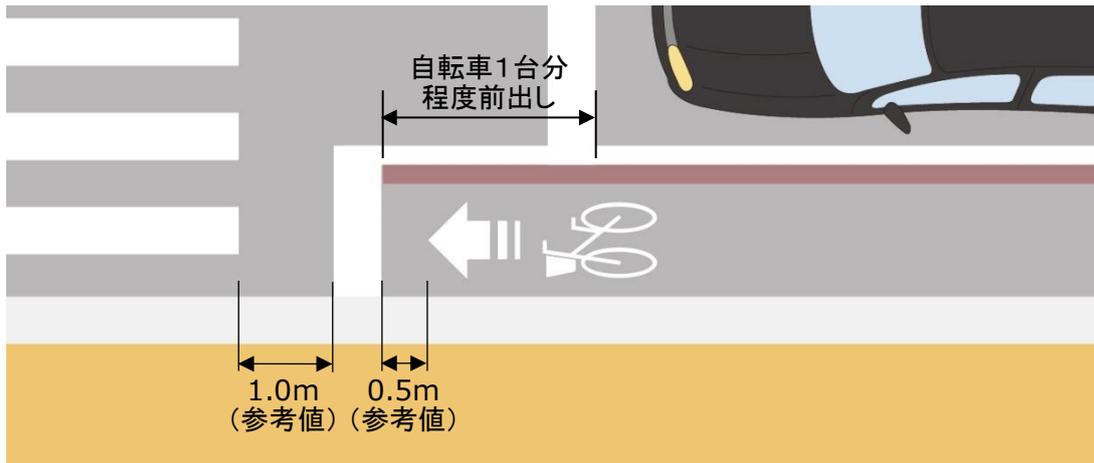
道路標識 専用通行帯（109の6）及び終わり（115）

- 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。
- 普通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普通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。

法定標示 + 路面着色(帯状) + 矢印 + 自転車マーク



標準図 (普通自転車専用通行帯)



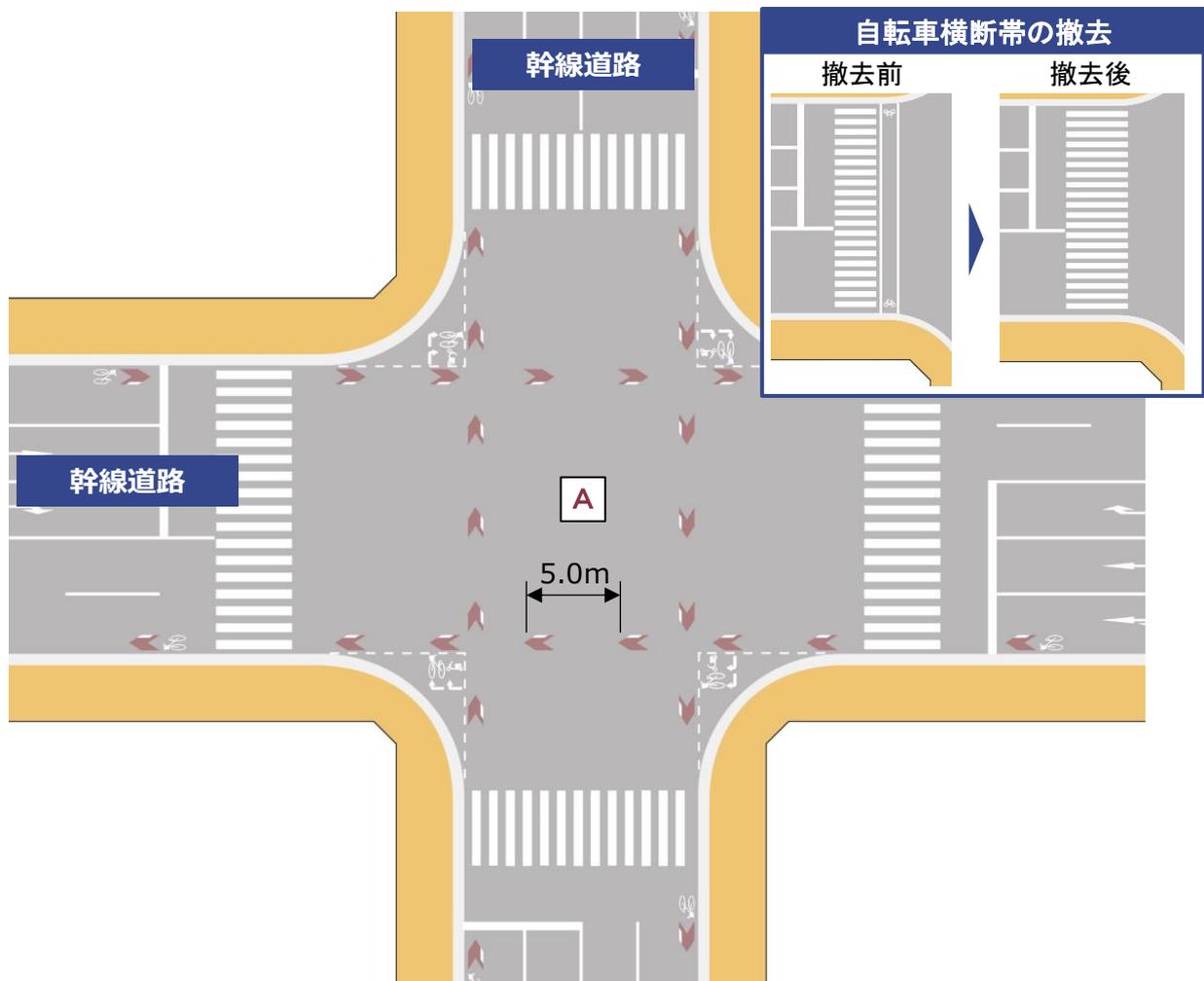
停止線前出しの検討 (交差点部)

交差点部

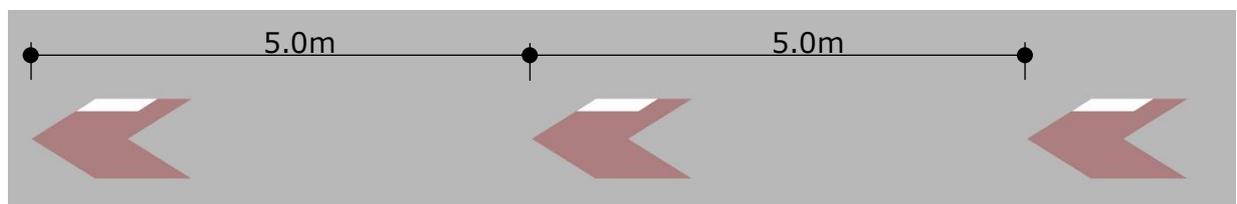
(非規制&規制共通項目)

■ 幹線道路同士の交差点 A

- 矢羽根の設置間隔については、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。ただし、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明示する必要がある場合は、関係機関等と調整のうえ、設置間隔3.6m を基本とするものとする。
- 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。



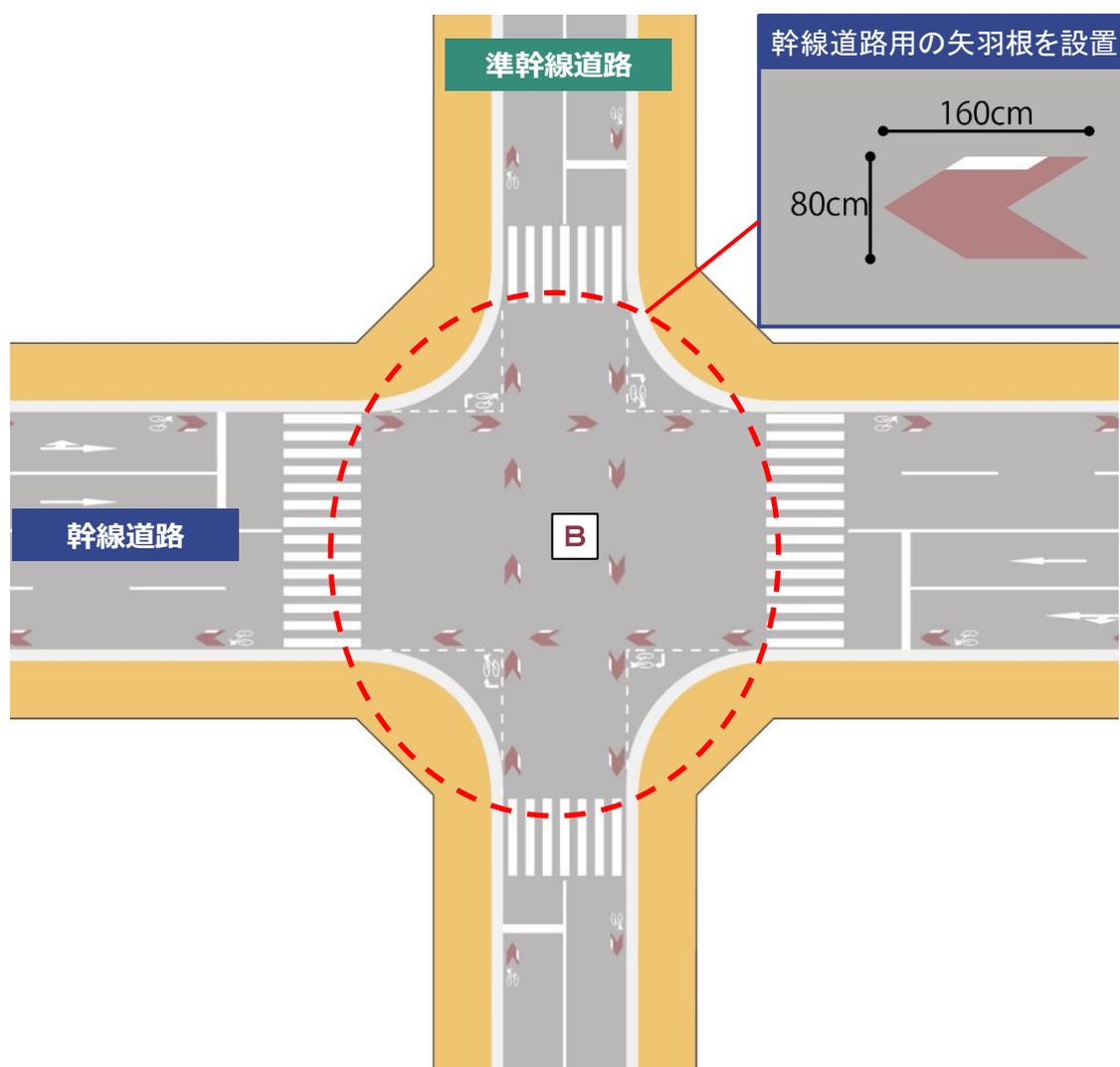
幹線道路×幹線道路 交差点 (矢羽根設置間隔 5.0m の場合)



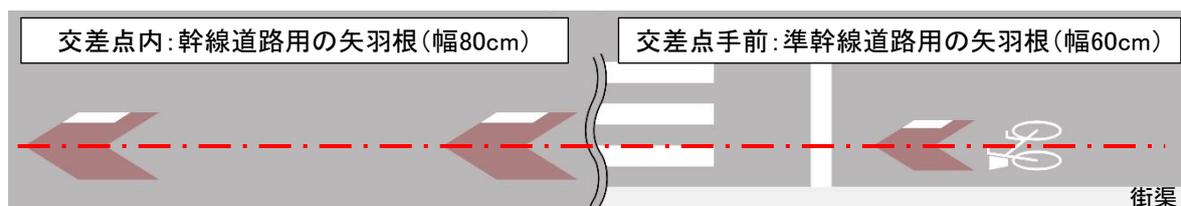
交差点部の矢羽根の設置間隔 (5.0m の場合)

■ 幹線道路と準幹線道路の交差点 B

- 幹線道路と準幹線道路の交差点においては、幹線道路用の矢羽根（幅80cm×長さ160cm）を設置するものとする（設置間隔については前頁を参照）。
- 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。



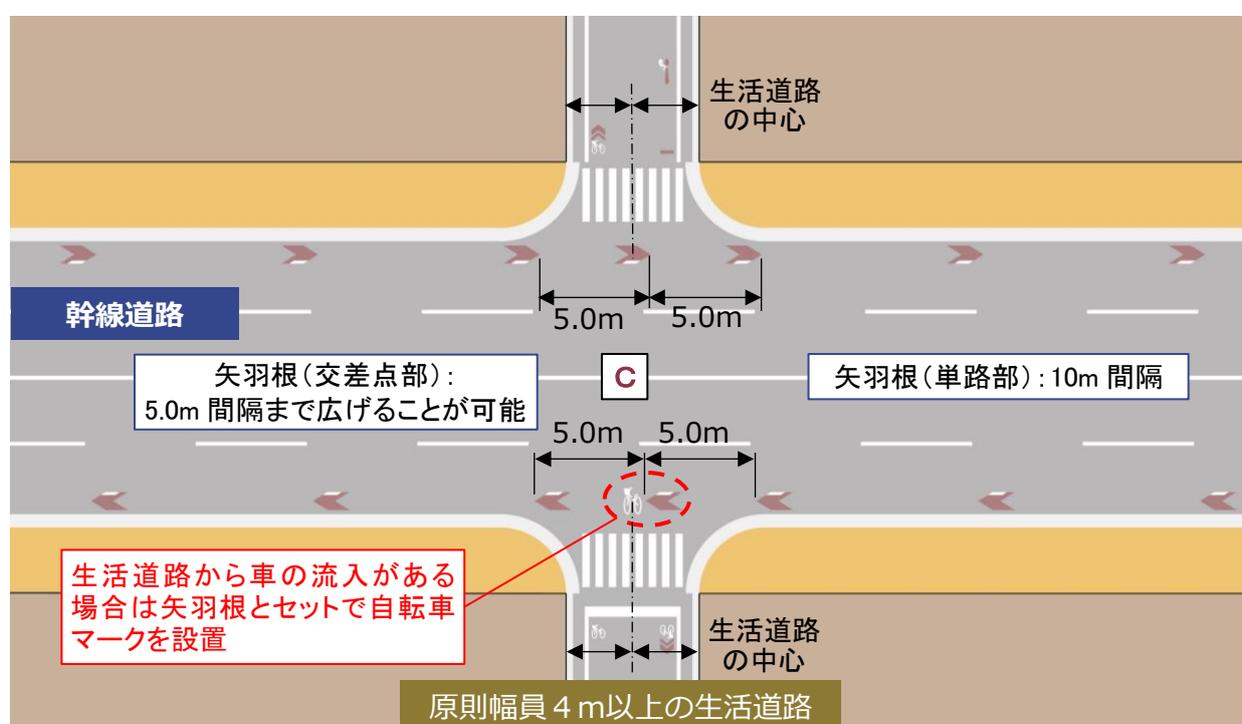
幹線道路×準幹線道路 交差点（矢羽根設置間隔 5.0m 場合）



交差点内の矢羽根設置位置

■ 幹線道路と生活道路の交差点 C

- **原則幅員 4m 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。
- 矢羽根の設置間隔は、交差点部の自転車走行動線が直線的である場合などは、矢羽根間隔を5.0m まで広げることができることとする。ただし、自転車の走行動線を明示する必要がある場合は、関係機関等と調整のうえ、設置間隔3.6m を基本とするものとする。



幹線道路と生活道路の交差点

■二段階右折滞留スペース

- 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。

図 1) 交差点の四隅に二段階右折滞留スペース

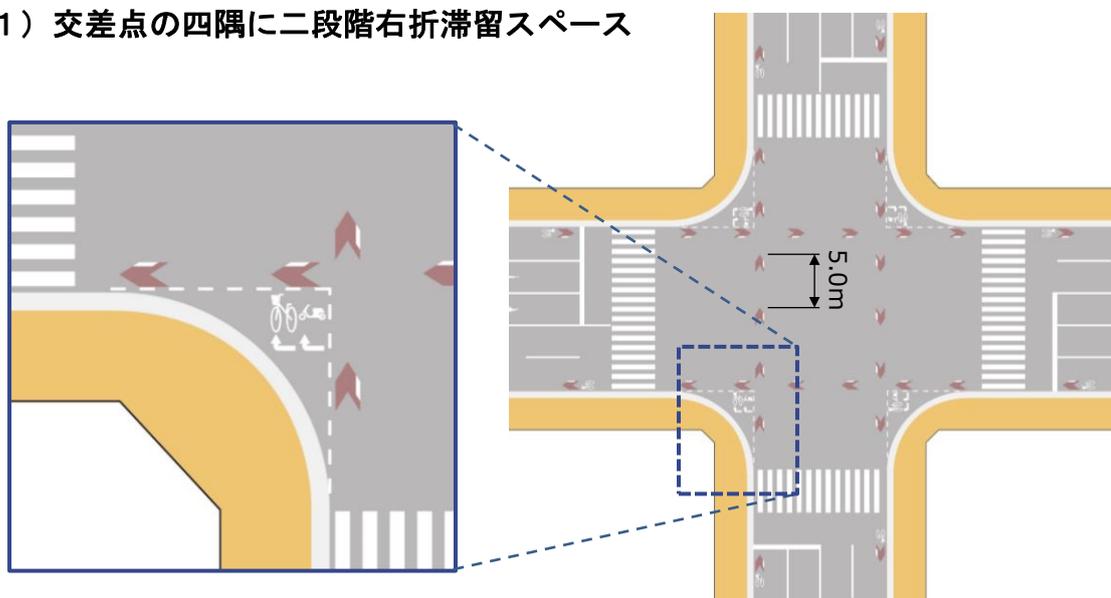
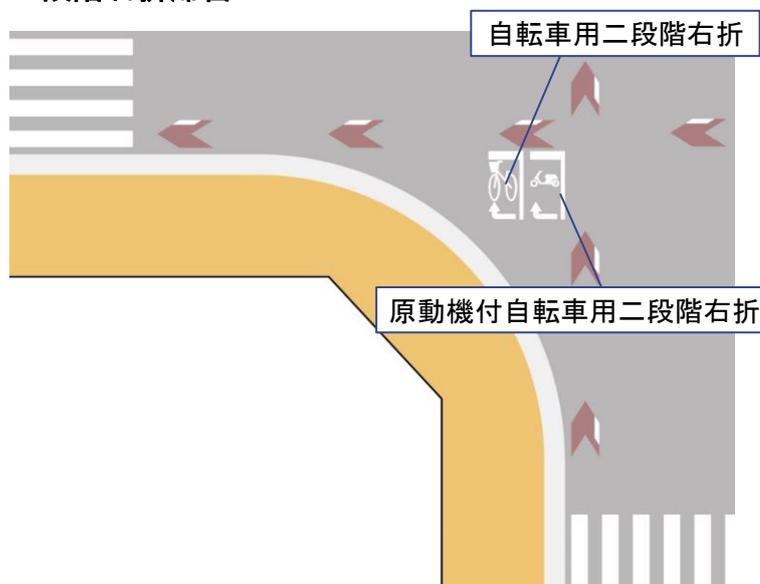


図 2) 矢羽根上に二段階右折滞留スペース



準幹線道路における整備方針

単路部

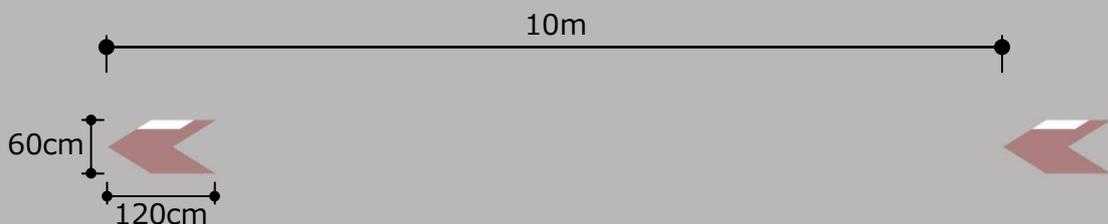
【非規制：自転車走行推奨帯（路肩が1.5m未満）】

- 矢羽根及び自転車マークによる整備を基本とするものとする。
- 矢羽根の設置間隔は、10m 間隔とし、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。
- 自転車マークについては、走行ネットワーク*化された都心部などから整備を広げていく場合、省略することができる。ただし、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（20m 間隔）するなどの整備を行うこととする。また、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。

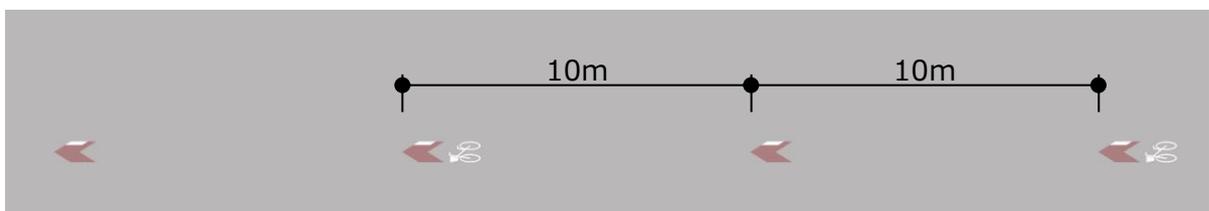
※走行ネットワーク：自転車走行空間が複数の既整備路線により面的に広がっているもの

準幹線道路

矢羽根設置間隔(単路部)：10m



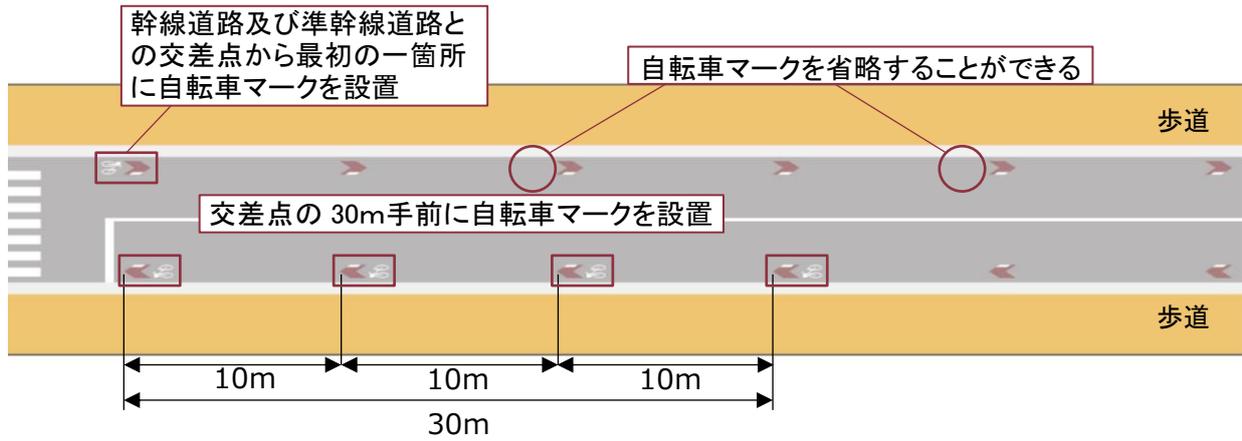
矢羽根の設置間隔



矢羽根及び自転車マークの設置間隔

(自転車マークを矢羽根一つ飛ばしごとに設置する場合)

矢羽根+自転車マーク



標準図（路肩 1.5m 未満）

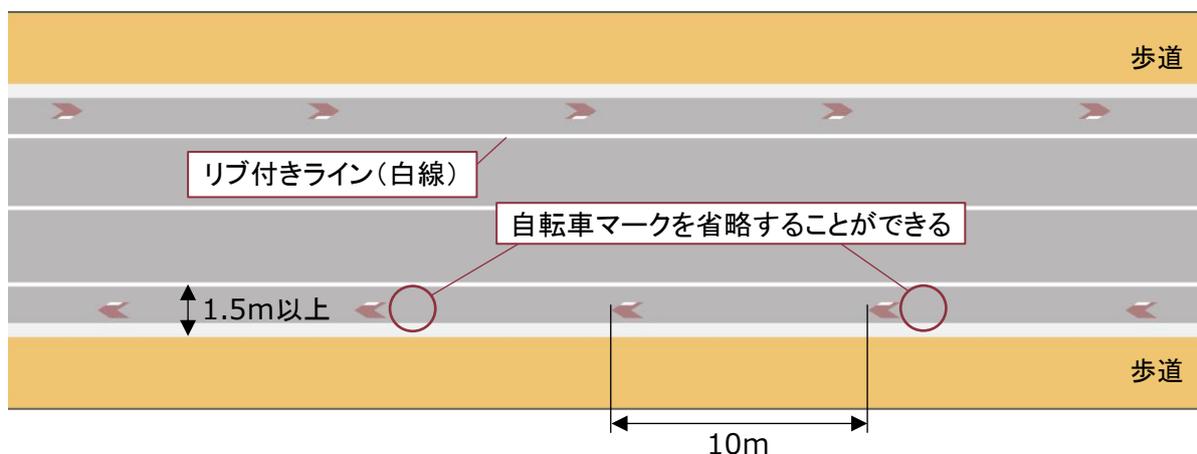


矢羽根と停止線の距離

【非規制：自転車走行推奨帯（路肩が1.5m以上）】

○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。

矢羽根＋自転車マーク + リブ付きライン（白線）



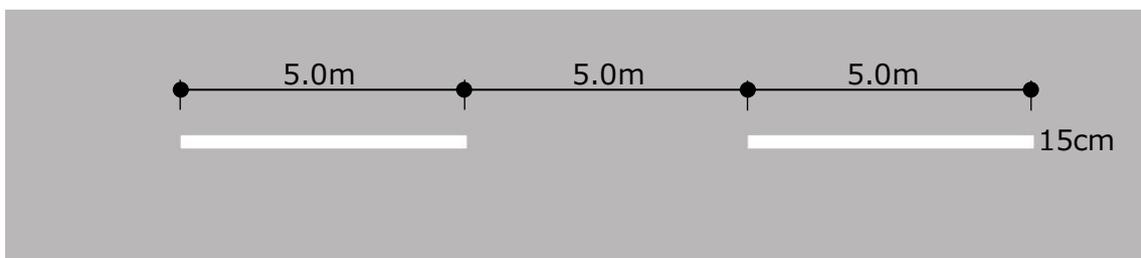
標準図（路肩 1.5m 以上）



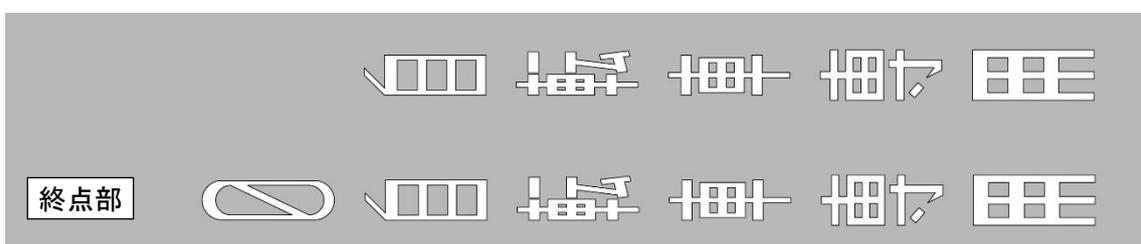
リブ付きライン（イメージ）

【交通規制：普通自転車専用通行帯】

- ・普通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。

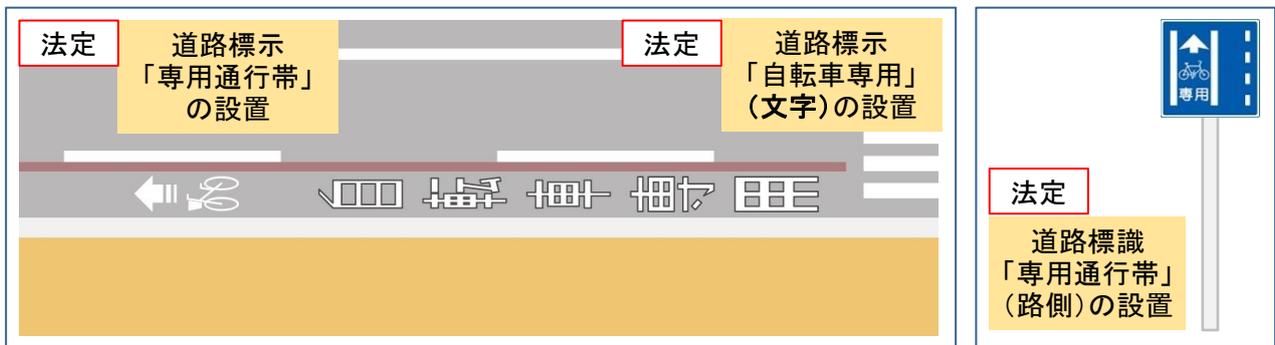
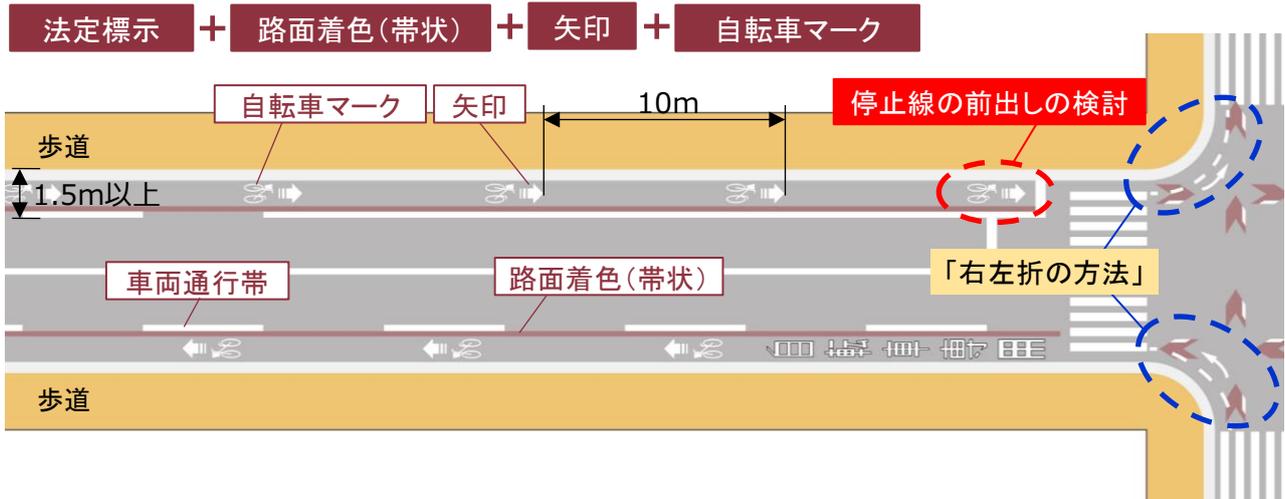


道路標識 車両通行帯（109）

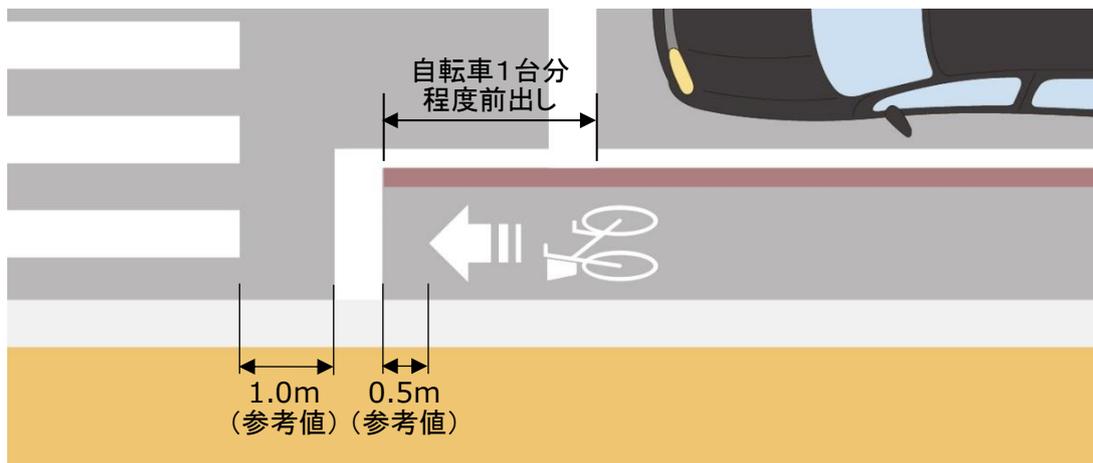


道路標識 専用通行帯（109の6）及び終わり（115）

- 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。
- 普通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鋲を道路標示「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普通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 (普通自転車専用通行帯)



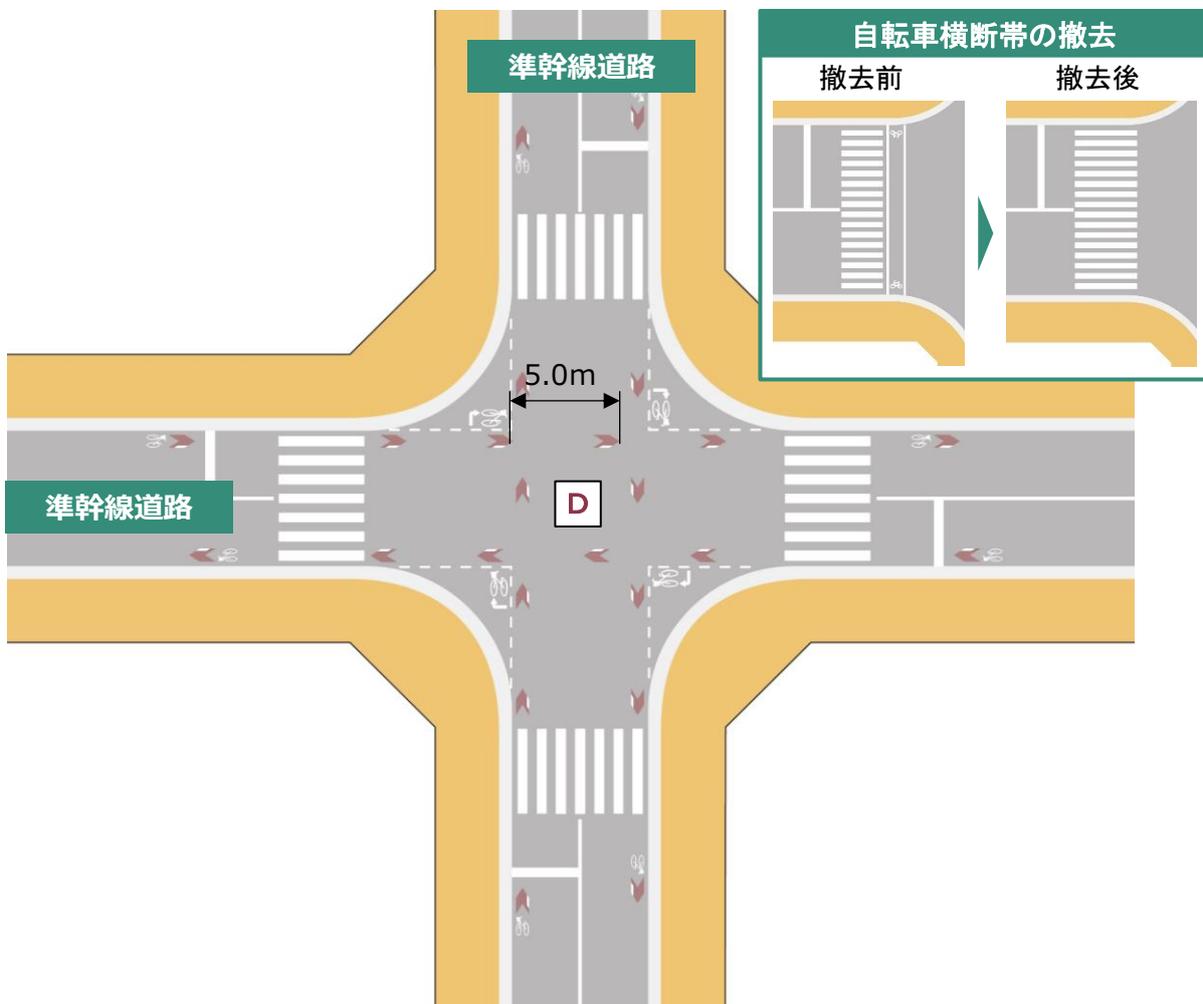
停止線前出しの検討 (交差点部)

交差点部

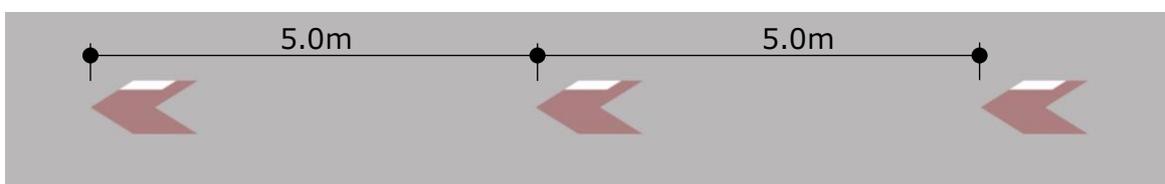
(非規制&規制共通項目)

■ 準幹線道路同士の交差点 D

- 矢羽根の設置間隔については、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。ただし、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明示する必要がある場合は、関係機関等と調整のうえ、設置間隔3.6m を基本とするものとする。
- 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。



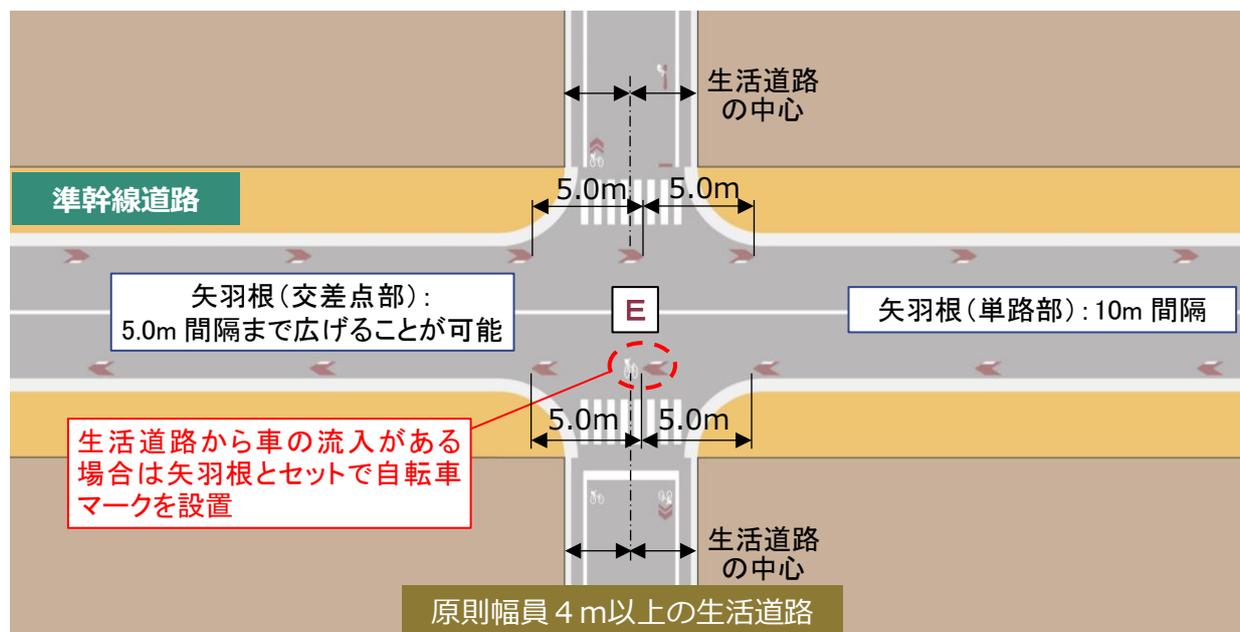
準幹線道路×準幹線道路 交差点 (矢羽根設置間隔 5.0m の場合)



交差点部の矢羽根の設置間隔 (5.0m の場合)

■ 準幹線道路と生活道路の交差点 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。
- 矢羽根の設置間隔は、交差点部の自転車走行動線が直線的である場合などは、矢羽根間隔を5.0m まで広げることができることとする。ただし、自転車の走行動線を明示する必要がある場合は、関係機関等と調整のうえ、設置間隔3.6m を基本とするものとする。



準幹線道路と生活道路の交差点

■二段階右折滞留スペース

○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。

図 1) 交差点の四隅に二段階右折滞留スペース

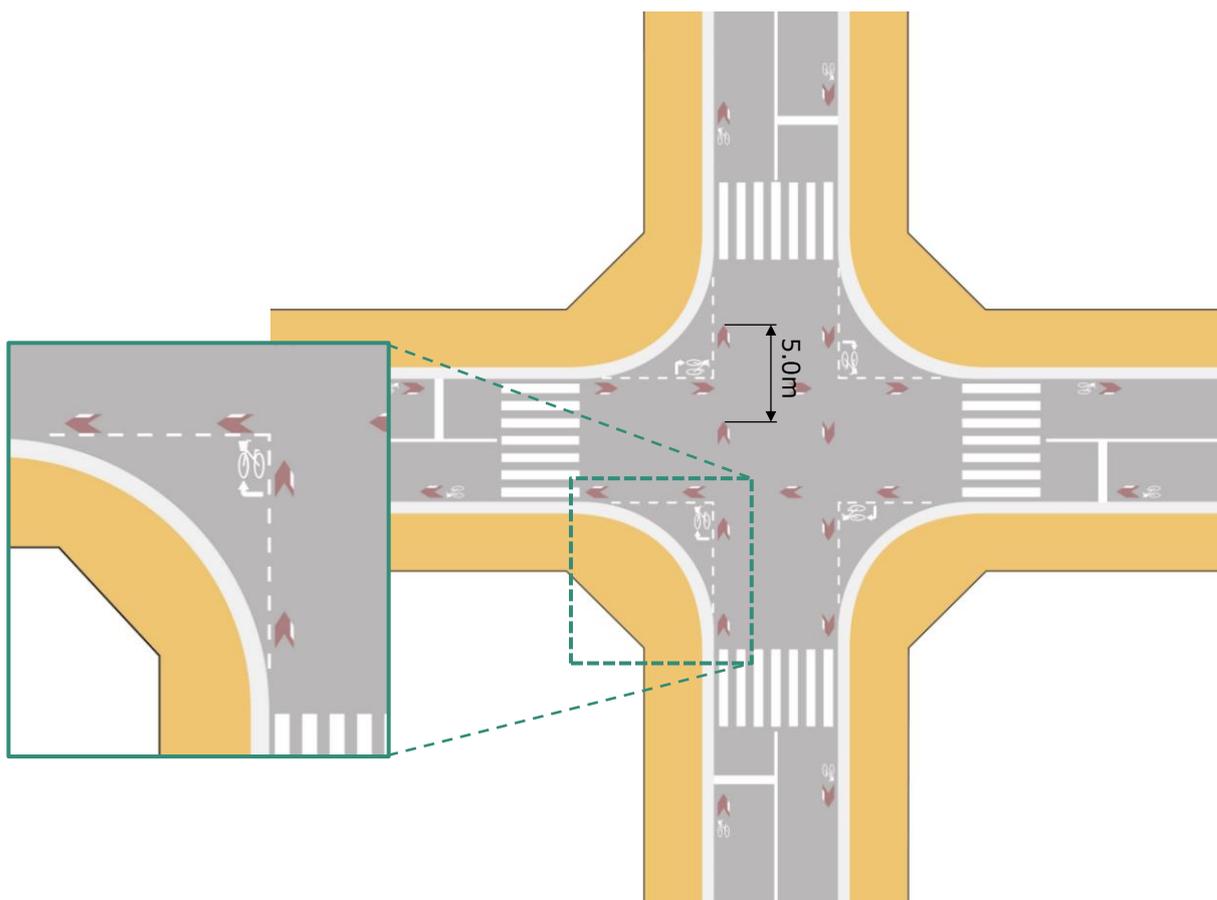
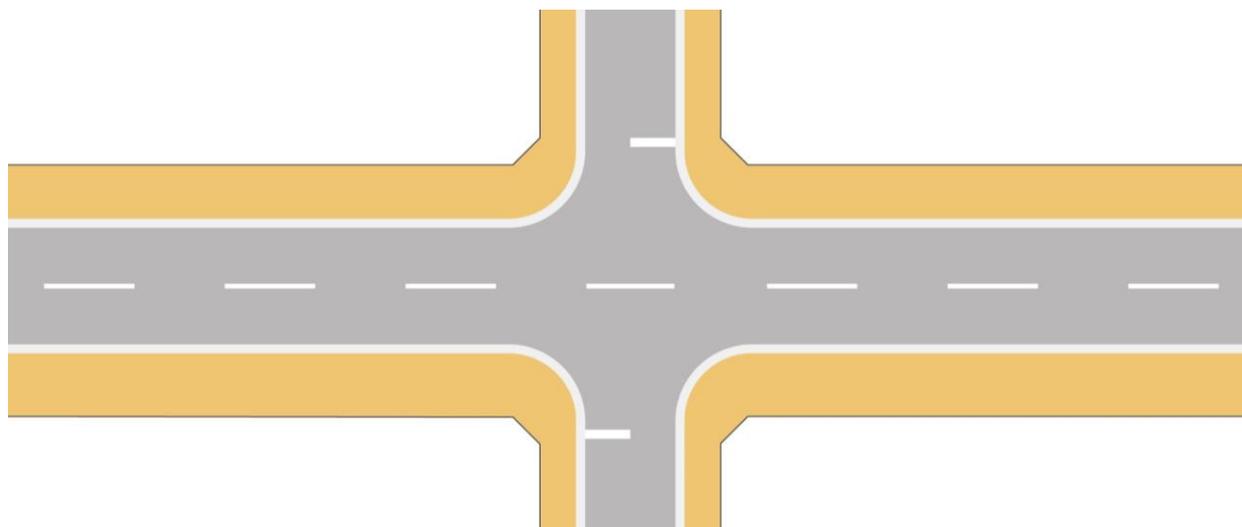


図 2) 矢羽根根上に二段階右折滞留スペース

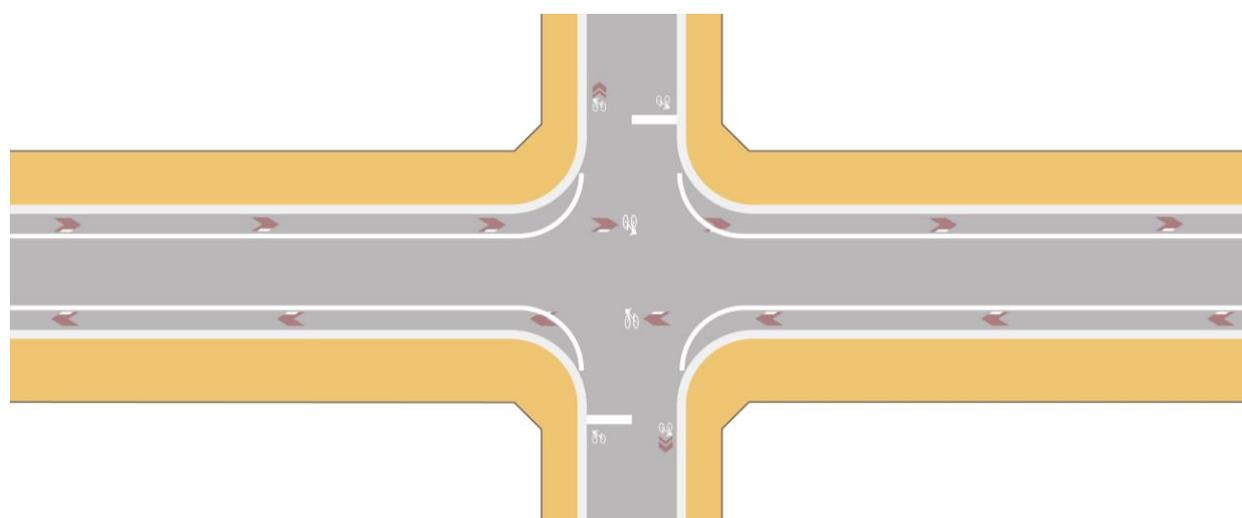


自転車走行環境整備に併せて自動車の速度抑制を行う場合

○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

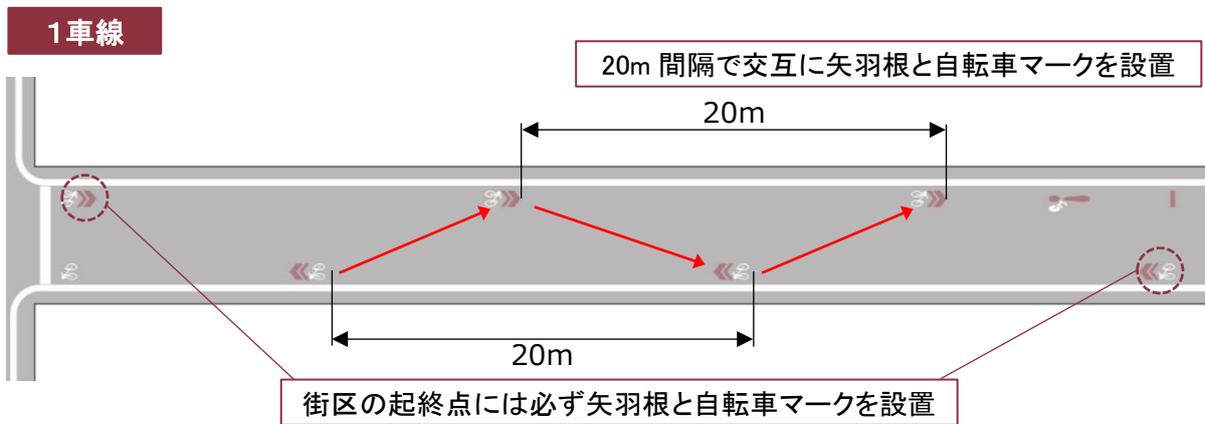


【整備後】 車道中央線を消去し，自転車走行空間を整備

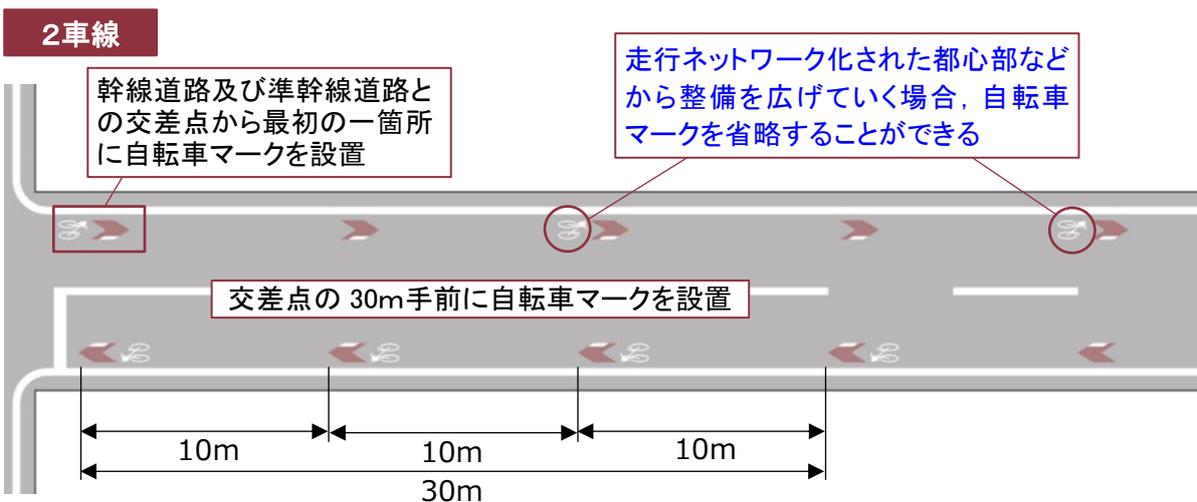
生活道路における整備方針

単路部

- 矢羽根と自転車マークを組み合わせたマークによる整備を基本とするものとする。
- 矢羽根と自転車マークを組み合わせたマークの設置間隔は、1車線の生活道路においては20mとし、交互に設置するものとする。また、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、2車線の生活道路については、準幹線道路における整備方針を準用するものとする。

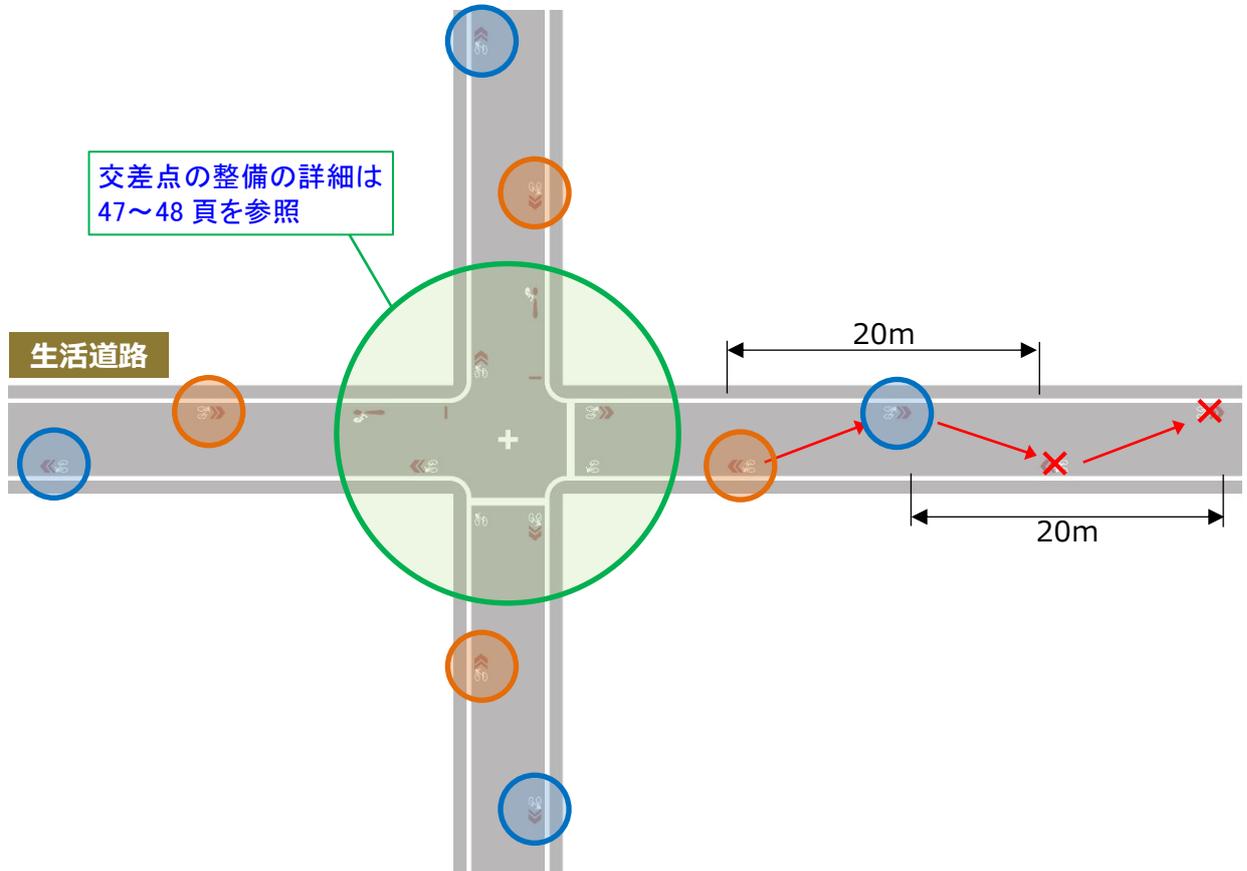


1車線の生活道路（歩道なし）



2車線の生活道路（歩道なし）

○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、単路部における矢羽根及び自転車マークを省略し、交差点部を中心とした整備も可能とするものとする。



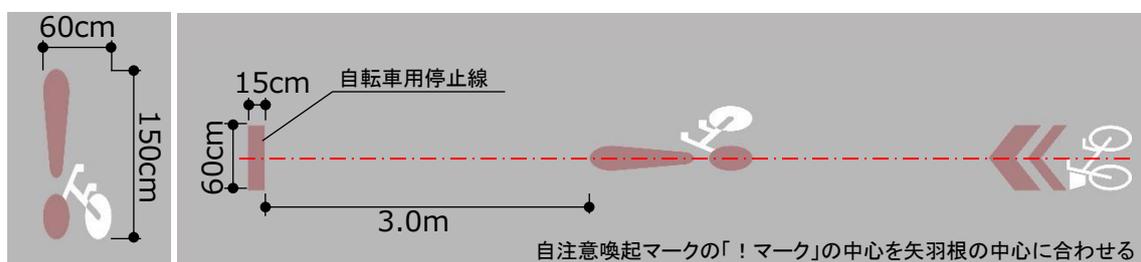
	交差点間の距離	矢羽根等の設置箇所	図面上の印
①	50m 未満	交差点部のみ	○
②	50m ~ 100m 未満	①と交差点進入方向のみ 1つ手前まで設置	○ ○
③	100m 以上	①と②と交差点進入方向及び退出方向の1つ手前まで設置	○ ○ ○

交差点部を中心とした整備

交差点部

■生活道路同士の交差点 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）、図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

図1）停止線が2方向にある場合

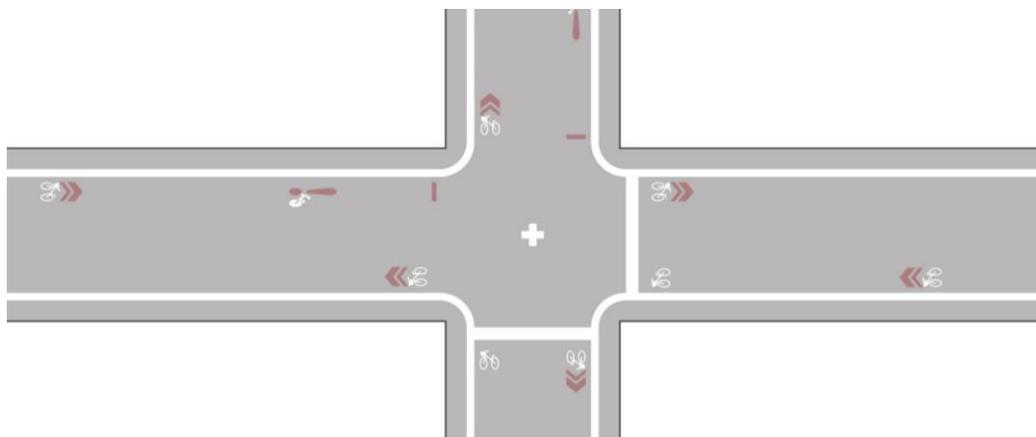


図2）停止線が1方向のみにある場合

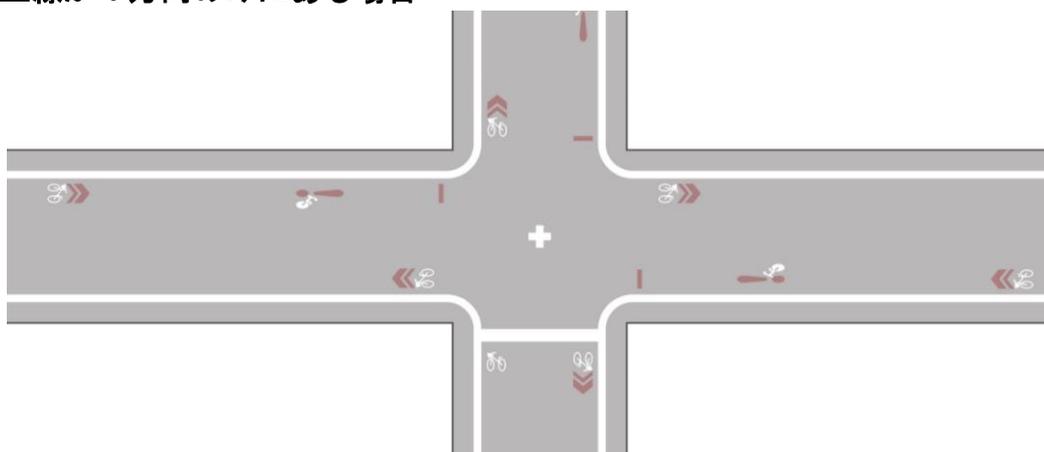
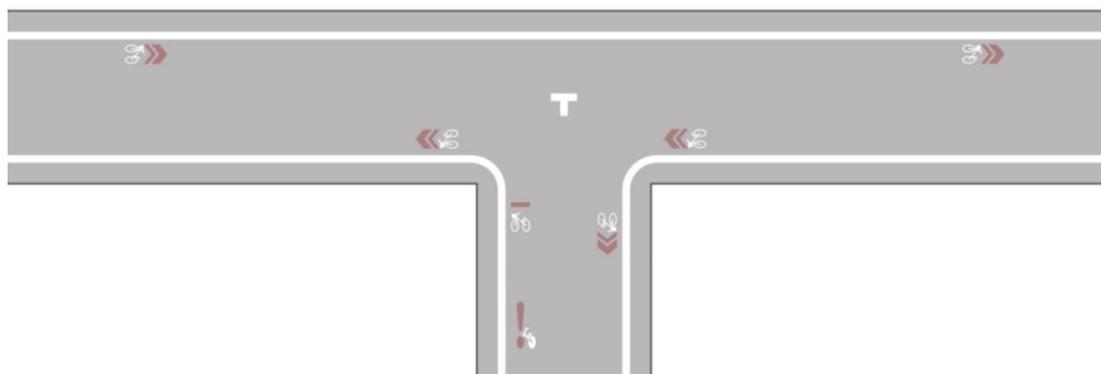


図 3) T字交差点の場合



【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。



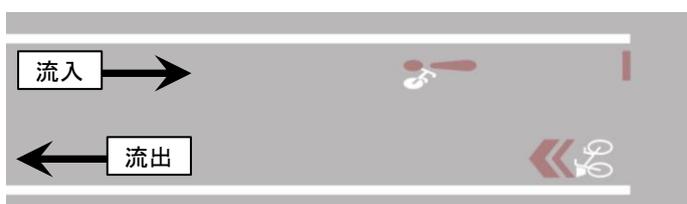
2. 停止線がある場合（双方向通行の場合）

- ・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。



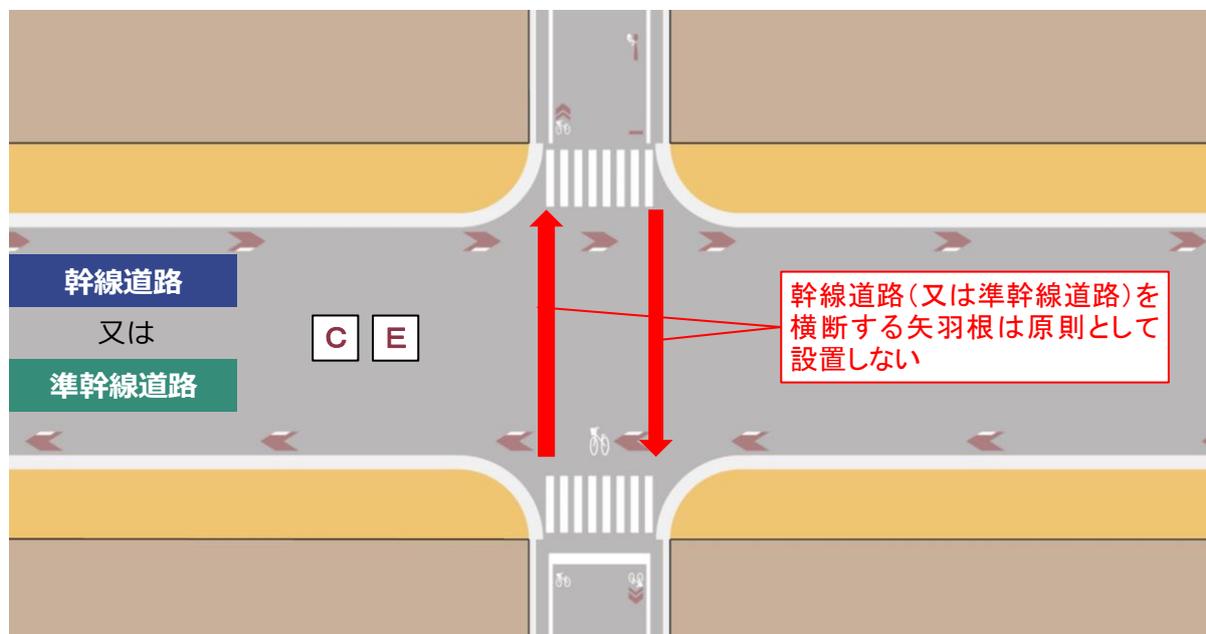
3. 停止線がない場合

- ・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 C E

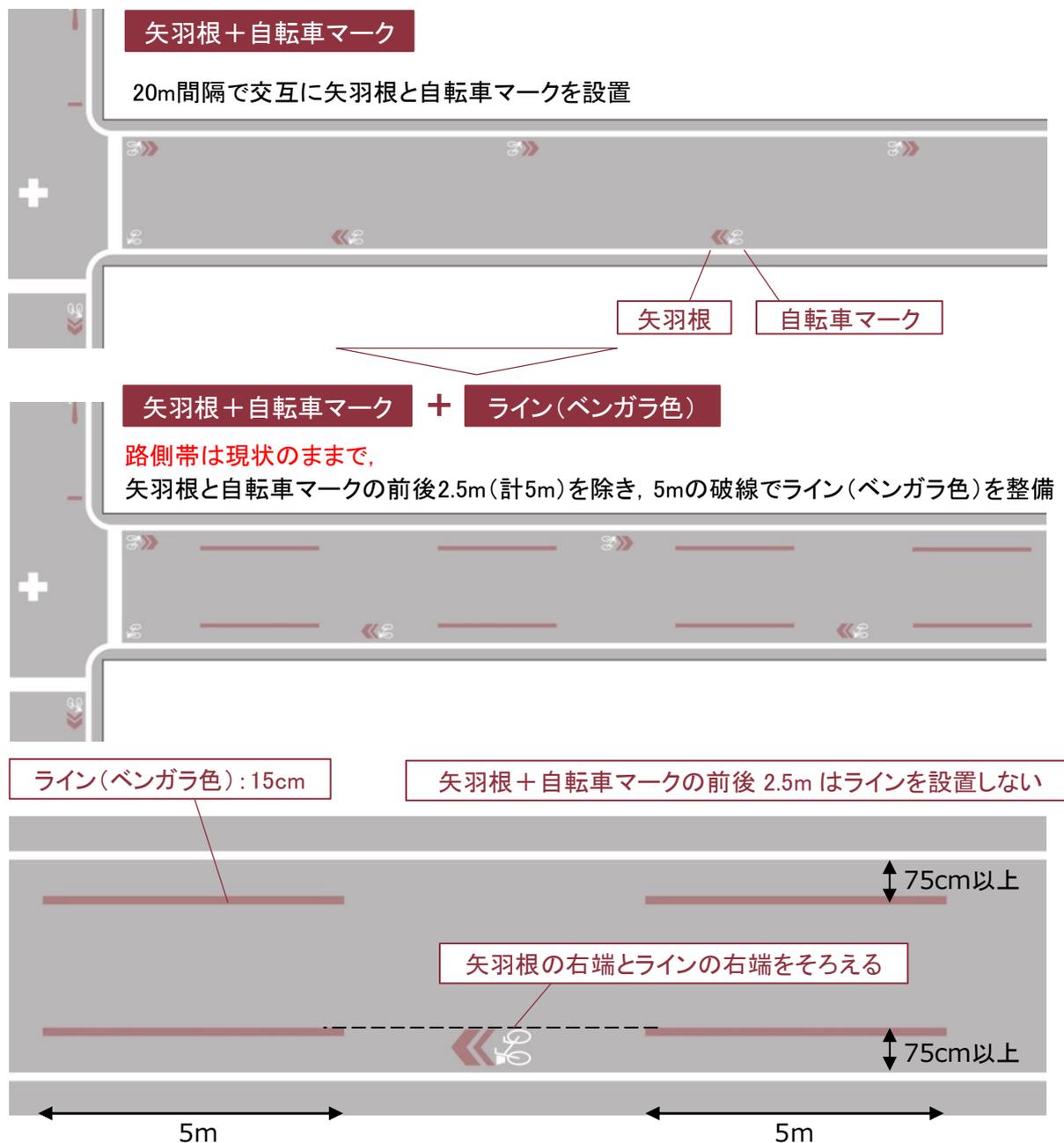
○幹線道路（又は準幹線道路）と交わる際には，幹線道路（又は準幹線道路）を横断する矢羽根は原則として設置しないものとする。



生活道路と幹線道路（又は準幹線道路）の交差点

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、双方向通行の道路では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、**路側帯をできる限り広げ**、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準じるものとする。



自転車走行環境整備に併せた自動車の速度抑制

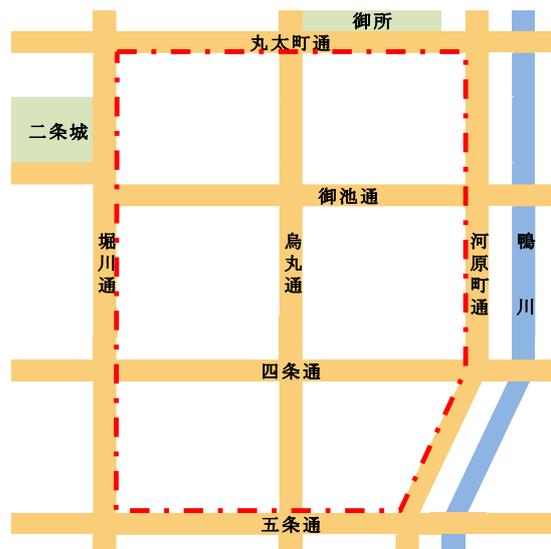
—「歩いて楽しいまちなかゾーン」※ 概要—

■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、**路側帯をできる限り広げ**、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

1.0m	4.0m	1.0m
路側帯	車道	路側帯

整備前

車道部 幅員6.0m

1.5m	車道3.0m		1.5m
路側帯(歩行者)	0.6m 自転車	0.6m 自動車	路側帯(歩行者)

整備後

■四条通以南のエリア（5mピッチのベンガラ色破線）



その他の整備方針

■ 自転車道

○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

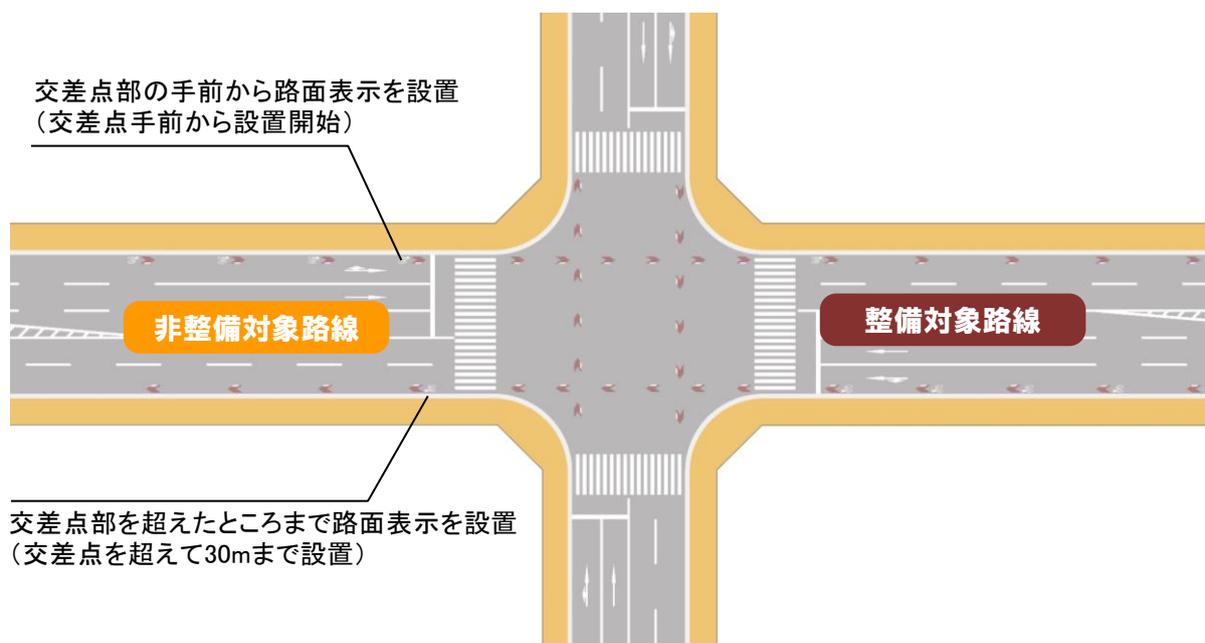
- 既設の双方向通行の自転車道についても、可能な限り一方通行に変更を行うものとする。

- 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

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。

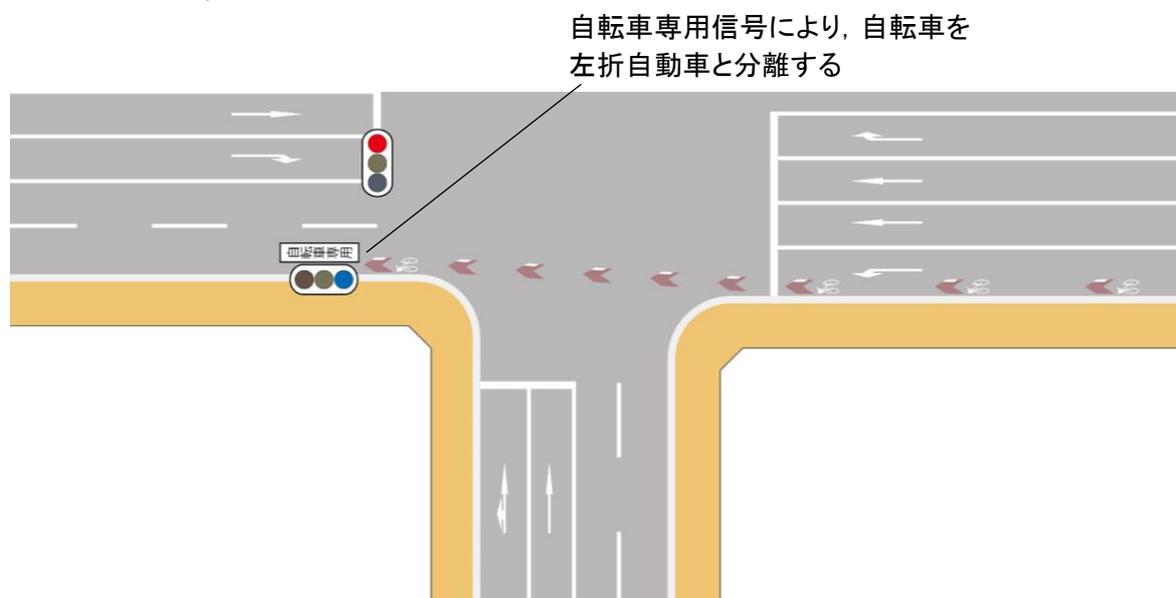
なお、非整備対象路線における路面表示の設置区間は端部にあたる交差点から30mの区間までとするものとする。



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

直進する自転車と左折する自動車の交錯を防ぐため、交差点内における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

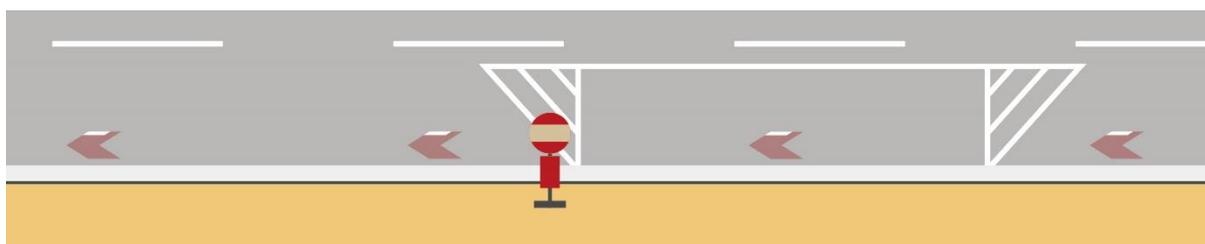
バス停

■バス停付近の自転車走行環境整備

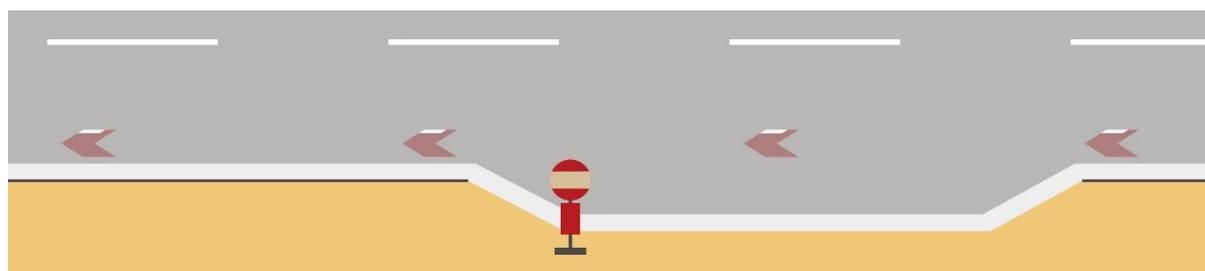
バス停付近について、既設の路面表示と重複しないよう適宜工夫しながら、自転車走行空間の整備を行うものとする。

【非規制：自転車走行推奨帯】

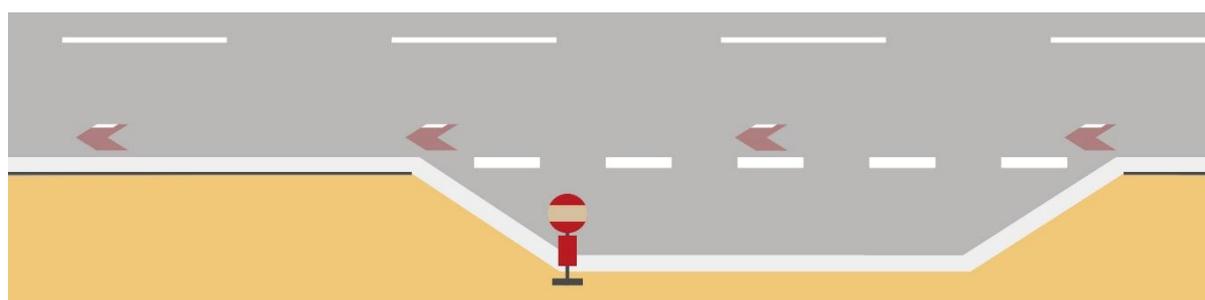
①バス停（通常）



②バス停（切欠き__半分）

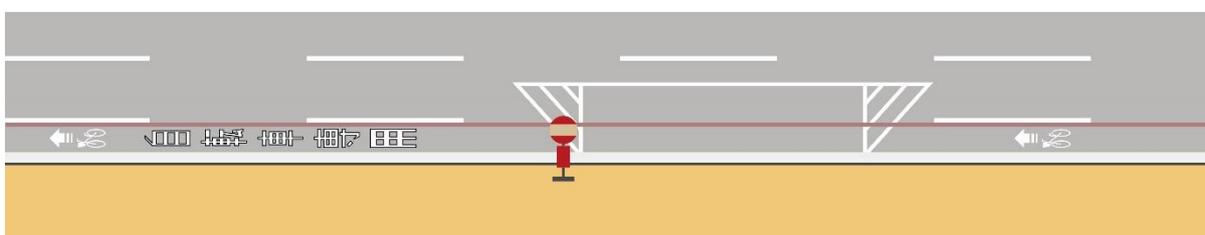


③バス停（切欠き__全部）



【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）



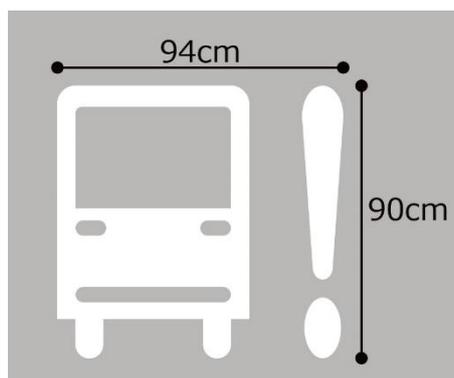
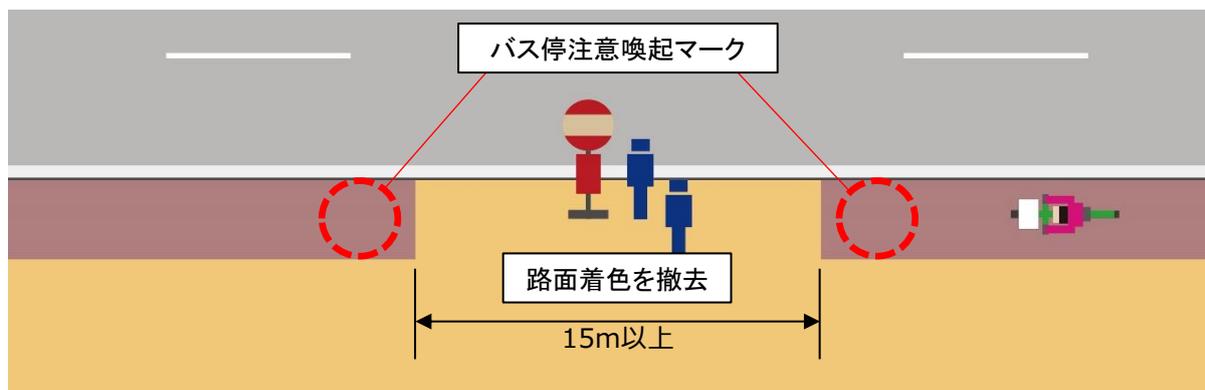
③バス停（切欠き__全部）



■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）

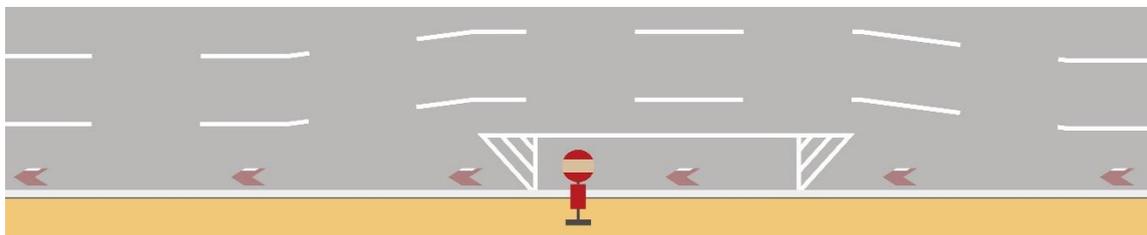
- バス停車中は、バス後方での待機を基本とする。
- 追い抜き空間がある場合は、後方車両を十分に確認したのち、右追い抜きとする。（バスが出発の合図を行っている場合は除く）



「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）

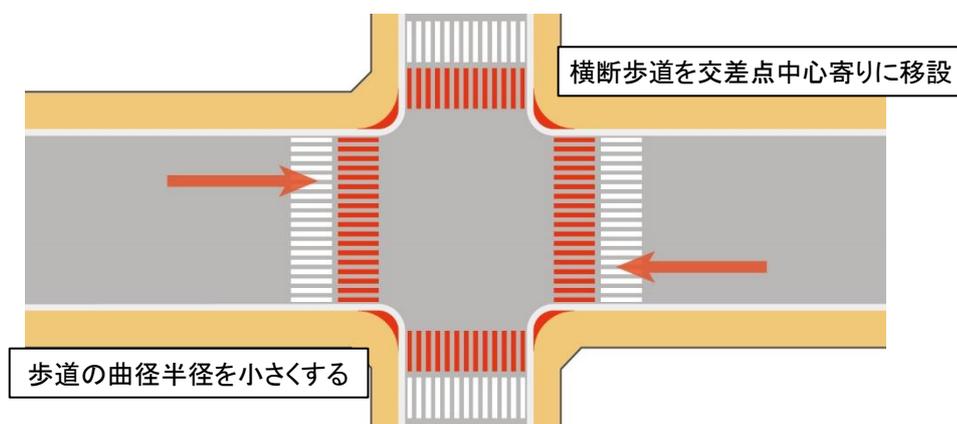
- 自転車利用に関するルール・マナー周知が図られるとともに、自転車利用者の車道左側通行の遵守が進み、路面表示の必要性が低くなった段階では、交通安全上最低限必要な箇所のみ路面表示を更新することも含め検討を行うものとする。

IX. 中長期的な自転車走行空間の考え方

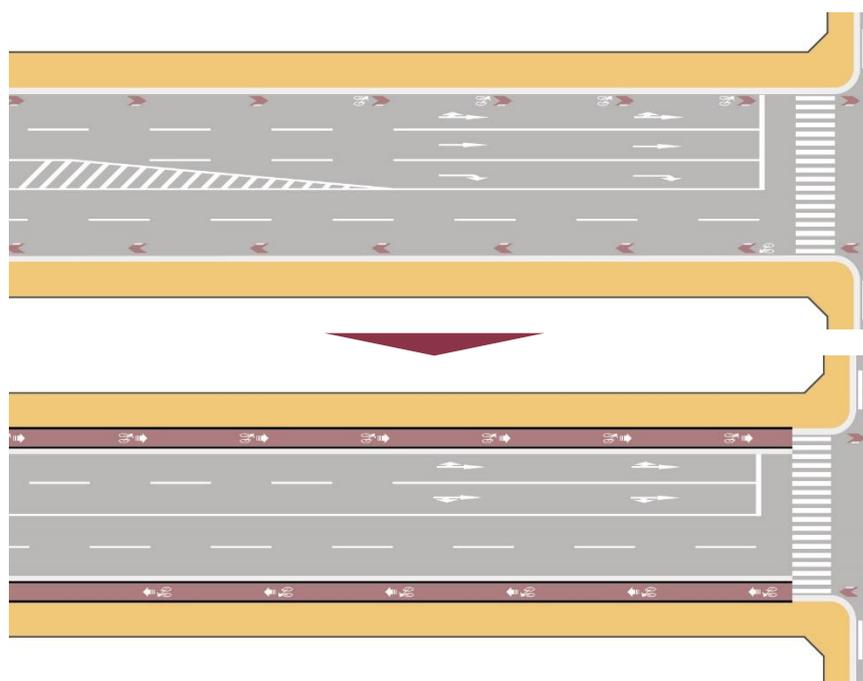
本ガイドラインの内容は、既存の道路空間の構成をそのままに、歩道における歩行者の安全と車道左側部における自転車利用者の安全の両立をいかに図るかというものである。

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

