

通行空間の分離 歩行者・自転車利用者に概ね好評

本年2月に、市道五番町西宝線で実施しました、「今後の自転車のより安全な走行空間の確保を目的とした歩行者と自転車を分離する社会実験」の結果がまとまりましたので、報告いたします。

実験の目的

自転車交通量の多い市道五番町西宝線において、車道の一部を利用して自転車道を確保し、歩行者・自転車利用者の安全や、自動車交通への影響などを検証するため、実験を行いました。

実験の結果

【計測結果】

自転車道の通行利用率：概ね遵守

12時間平均の利用率は75%、7～8時台は90%。

自動車交通量：若干減少

20,806台/日(実験前) 19,637台/日(実験中) 約1,100台減少

信号待ち状況：殆ど変化なし

最大渋滞長(8箇所平均): 202m(実験前) 162m(実験中) 40m減少

最大通過時間(8箇所平均): 1分50秒(実験前) 1分13秒(実験中)

37秒減少(信号1サイクル2分20秒)

通行所要時間(西宝町一丁目交差点～番町交差点): 殆ど変化なし

東行 5分55秒(実験前) 5分54秒(実験中) 1秒減少

西行 5分07秒(実験前) 5分25秒(実験中) 18秒増加

実験期間中の事故件数：5件

【アンケート結果】

歩行者：71%が安全性向上、26%が向上に否定

(主な否定理由：分離したにも拘らず、通行方法を守らない自転車が多い)

自転車利用者：59%が安全性向上、39%が向上に否定。

(主な否定理由：左側一列通行など、通行方法を守らない自転車が多い)

車利用者48%が安全性向上、43%が向上に否定。

(主な否定理由：実験レーン進入時の車線の絞込みと車線が1車線になったことによる心理的要因)

【詳細については、別添資料をご覧ください。】

今後の課題

安全性確保のための車道と自転車道の明確な分離

車道に自転車道を設置することや自転車道の通行方法についての事前周知徹底

地先事業所から車道へ出入りする際の安全性の確保

バス・タクシーの停車位置から自転車道を横断し、歩道へ移動する際の安全性の確保
沿道におけるバスベイや、荷捌きスペースなどの確保

実験の評価と今後の予定

今回の社会実験では、自動車交通への影響は殆ど見られず、歩行者・自転車利用者からも、概ね安全性が向上したとの評価であり、今回の実験区間の様に「自転車利用が多く、歩道側の車線の交通量が比較的少なく、都心へ向かう他の路線が複数存在する」区域においては、車道を利用した自転車道の設置は歩行者・自転車の安全な空間確保の有効な方策であると考えられます。

一方で、上記課題が明らかになり、今後、これら課題について、国、県、県警、民間等関係機関と連携・調整し、その解消を図り、自転車道の実現に努めてまいります。

平成21年6月15日

『自転車を利用した新しい都市づくりを進める協議会』高松地区委員会 安全空間確保部会
【国土交通省 四国地方整備局 香川河川国道事務所・香川県警察本部・香川県・高松市】

< 問合せ先 >

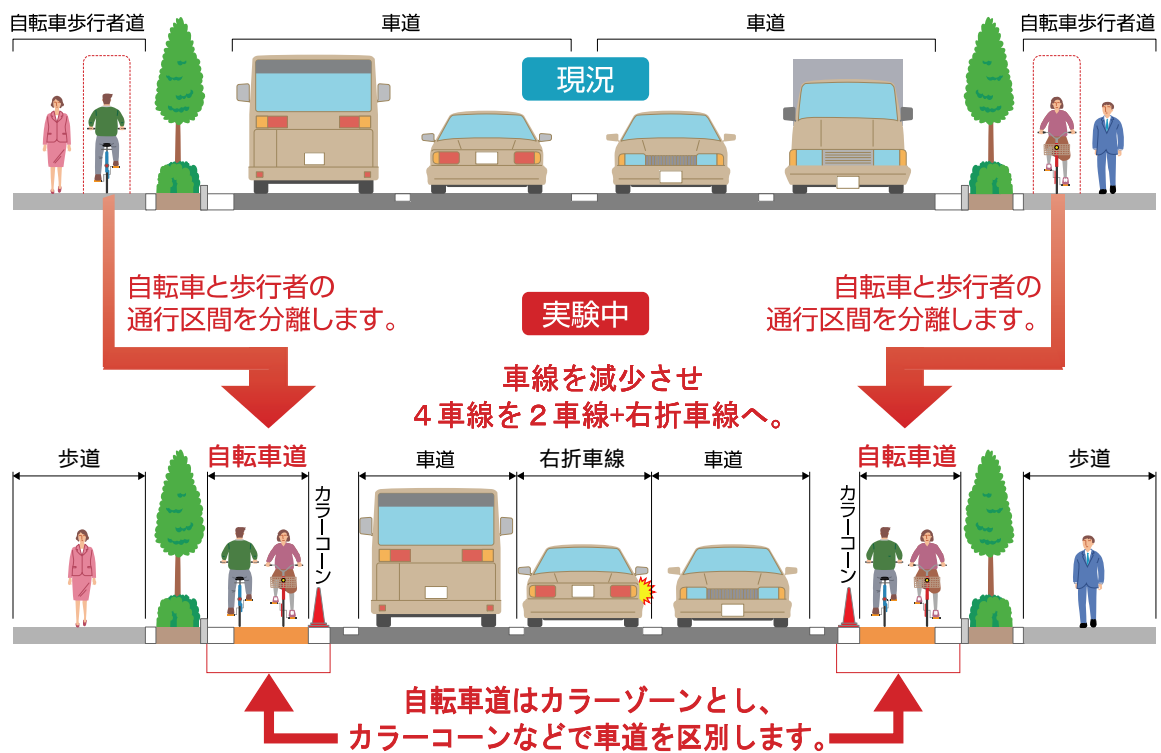
高松市 都市整備部 道路課

TEL: 087-839-2515

1 実験概要

実験期間 平成21年2月2日(月)～2月22日(日) 21日間

実験区間



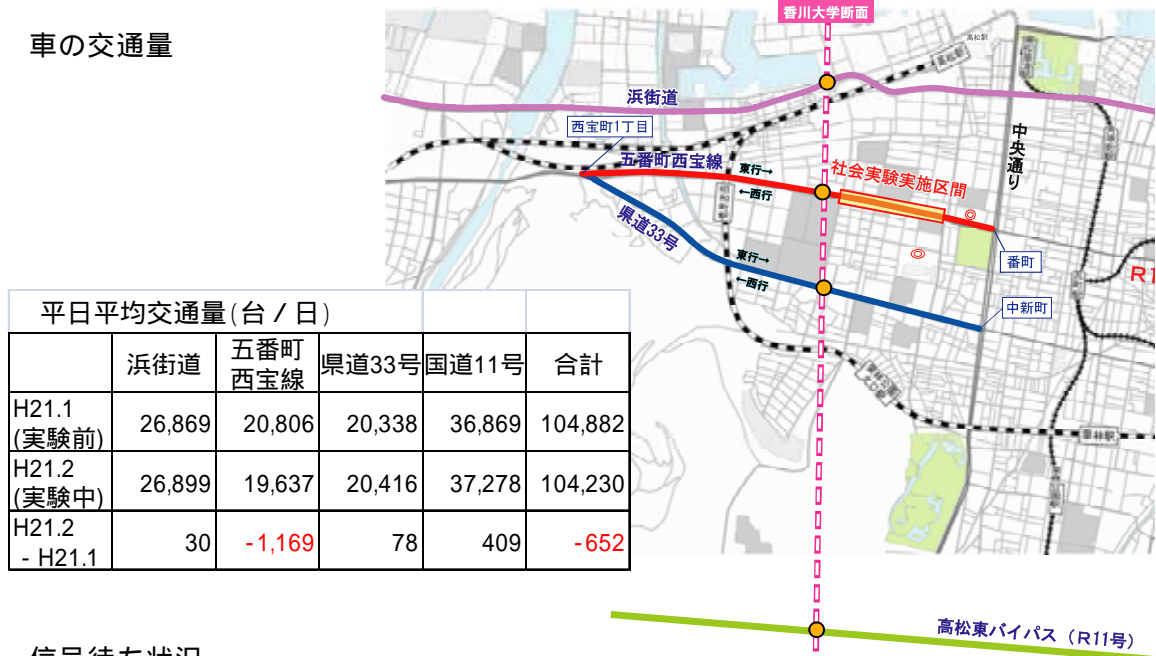
2 計測結果

自転車道の通行利用率 (2/18、2/19 調査)

1 2 時間 (AM7 ~ PM7) 平均の利用率は 75 %

朝のピーク時 (AM7 ~ AM9) は 90 %

車の交通量



信号待ち状況

- ・最大渋滞長 : 202m (H19.11 実験前) 162m (H21.2 実験中) 40m 減少
 - ・最大通過時間 : 1分 50秒 (H19.11 実験前) 1分 13秒 (H21.2 実験中) 37秒減少
- 注) 計測値は、寿町・番町・中新町・番町一丁目・幸町・西宝町一丁目・郷東町北・郷東町の8つの交差点における平均

車の所要時間

ルート (西宝町一丁目交差点 ~ 番町交差点までの市道 2.2km)

東行 5分 55秒 (H20.10 実験前) 5分 54秒 (H21.2 実験中) 1秒減少

西行 5分 07秒 (H20.10 実験前) 5分 25秒 (H21.2 実験中) 18秒増加

ルート (西宝町一丁目交差点 ~ 中新町交差点までの県道 2.3km)

東行 6分 41秒 (H20.10 実験前) 5分 59秒 (H21.2 実験中) 42秒減少

西行 4分 44秒 (H20.10 実験前) 4分 47秒 (H21.2 実験中) 3秒増加



3 アンケート結果

実施期間 平成21年2月18日～2月19日

配布 路上通行者、沿線住民、学校等へ3,855枚配布

回収 回収2,068枚(回収率54%)

歩行者(535枚,26%) 自転車(841枚,41%) 車(622枚,30%)

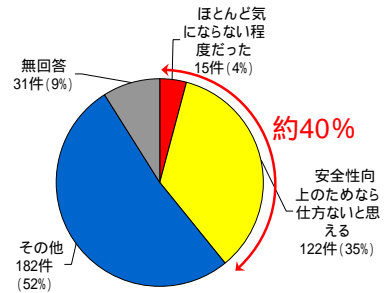
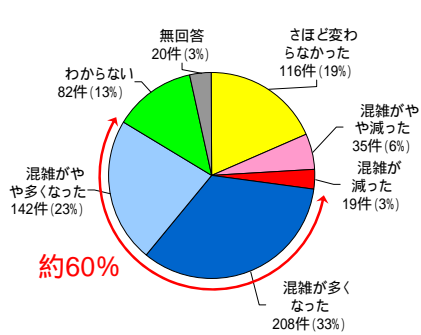
不明(68枚,3%)

Q：渋滞は実験前と比べ変わりましたか。

(車利用者)

Q：渋滞の程度は。

(左の混雑が多くなったと回答した350人対象)

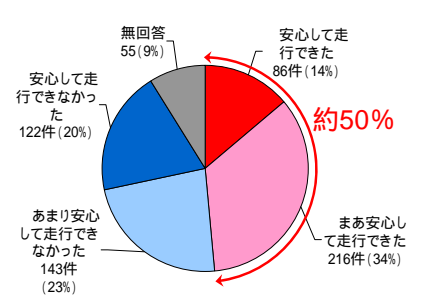
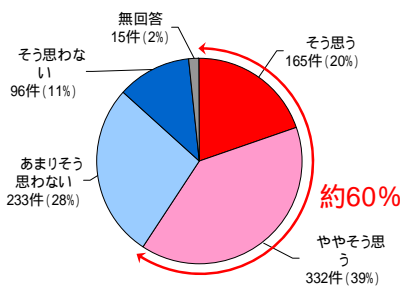
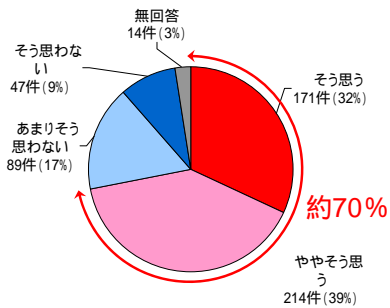


Q：自転車道ができて安全になりましたか。

(歩行者)

(自転車)

(車)

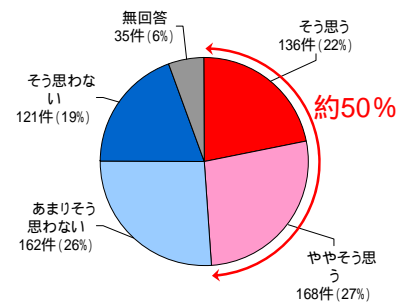
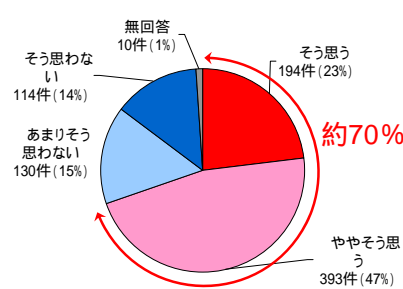
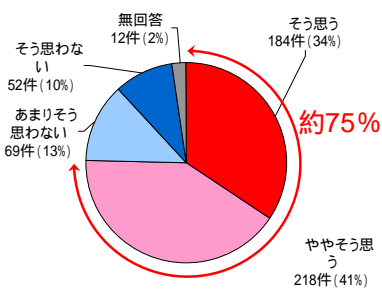


Q：今回のような取組みを他の路線でも実施したほうが良いと思いますか。

(歩行者)

(自転車)

(車)



主な自由意見

【歩行者】

- ・従来は自転車との接触が怖かったが、実験中は安心して歩くことができた。
- ・通行方法を守らない自転車が多い
- ・バス・タクシー乗りにくくなった。

【自転車】

- ・車道と自転車道の分離が仮設のコーンであるため、自転車道を走るのが怖い。
- ・通行方法を守らない自転車が多い
- ・自転車道に馴染むまで監視員を付けておいて欲しい。

【車】

- ・地先事業所への荷捌きがしにくくなった。
- ・ドライバーがこの道路形態に慣れれば、継続できると思う。

4 実験結果考察

自動車交通量・信号待ち状況・通行所要時間結果

車の信号待ち状況や通行所要時間などに殆ど変化はないことから、車線数減少による自動車交通への影響は殆ど見られませんでした。

その要因としては、

実験前から、片側2車線時の歩道側の車線の通行台数が比較的少なかった

東行（歩道側：3,562台 中央側：6,925台）

西行（歩道側：4,324台 中央側：7,082台）

新たに6箇所の右折車対策（幅1.5mのスペースを確保）を実施した

広報や横断幕などにより事前に実験内容を周知したことや、都心へ向かう路線が複数存在した

などが考えられます。

自転車道の利用率結果

自転車道平均利用率は、75%と概ね守られていたが、25%の方が守れてないのは、実験前は自歩道を走行していたため、車道上に仮設（コーン）した自転車道を走るのが怖いという意見があり、この自転車道の走行に危険を感じたことが考えられます。

また、中央通りにおける歩行者と自転車の分離柵設置に伴う遵守率結果(90%)と比べ低い結果であったのは、中央通りでは元々車道と分離されていた自転車歩行車道上において、柵を設置したことが考えられます。

安全性向上に関するアンケート結果（歩行者・自転車・車）

歩行者の71%、自転車利用者の59%が安全性向上に肯定であったが、通行方法を守らずに歩道を走行する自転車が多いという意見もあり、歩行者の26%が否定という結果になったと考えられます。

また、自転車道において左側一列通行など通行方法を守らない自転車が多いという意見もあり、自転車利用者の39%が否定という結果になったと考えられます。

また、実験区間進入時の車線の絞込みと車線が1車線になったことによる心理的要因で、車利用者の43%が否定という結果になったことが考えられます。

その他安全性に関するアンケート結果・意見等

バス・タクシーの乗降や、地先事業所からの出入りが不便になったとの意見は、従来の歩道に加え、新たに自転車道を横断しなければならなくなったことが原因と考えられます。

また、荷捌きが不便になったとの意見は、実験前に片側2車線の歩道側の車線で荷捌きを行っていたスペースが自転車道になり、1車線になったことが原因と考えられます。