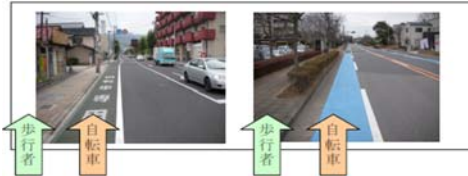
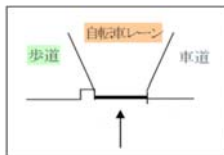


アンケート調査の質問内容(1) 説明文

●道路の共存条件の説明 (例:自転車レーン)



- 自転車レーン内は一方通行で、自動車と同じ方向に走行します。
- 歩行者と自転車は物理的に分離されており、歩行者は歩道を通行し、自転車は自転車レーン(カラーレーン)を走行します。
- ただし、子供(13歳未満)と高齢者(70歳以上)は歩道内を走行できます。

《歩行者》歩道を通行します。

- 一般自転車(子供と高齢者の自転車以外)はいないため、比較的安心して通行出来ます。
- 子供(13歳未満)と高齢者(70歳以上)の自転車には注意する必要があります。

《遅い自転車》自転車レーンを走行します。

- 歩行者がいいため、また、一方通行のため対向自転車がないので比較的安心して走行できます。
- 一方通行のため、沿道店舗に進入する際、遠回りする必要があります。
- 自動車及び速い自転車に注意する必要があります。
- レーンは車道と同じ材質で整備されるため平坦性に優れます。

《速い自転車》自転車レーンを走行します。

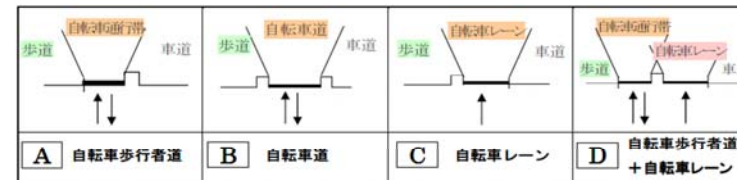
- 歩行者がいいため、また、一方通行のため対向自転車がないので比較的安心して走行できます。
- 追い越しは危険なため、遅い自転車に注意し、速度を合わせる必要があります。
- 一方通行のため、沿道店舗に進入する際、遠回りする必要があります。
- 自動車に注意する必要があります。
- レーンは車道と同じ材質で整備されるため平坦性に優れます。

《自動車》車道を走行します。

- 対向する自転車はないため比較的安心して運転できます。
- 自転車レーンを走行する自転車に注意する必要があります。特に遅い自転車やふらつく自転車には注意が必要です。
- 交差点での自転車の巻き込みに注意する必要があります。しかし、自転車レーン上の自転車は早く発見できるので、事前に注意することができます。

アンケート調査の質問内容(2) 質問文

●自転車通行帯の受容性



※A~Dの記号を記入してください。

優先順位 1位 [] 優先順位 2位 [] 優先順位 3位 [] 優先順位 4位 []

問21-1. 事前情報なしでの回答

問21-2. 危険度の情報を提供した上での回答

自転車と自動車の交通事故を調査した結果、最も危険なのは歩道上を走行している自転車で、次に危険なのは自転車道を走行している自転車、最も事故が少ないのは自転車レーンを走行している自転車であることがわかっています。この理由は、自動車から見て、歩道上の自転車は気づきにくく、車道上を走行する自転車は気づきやすいためです。

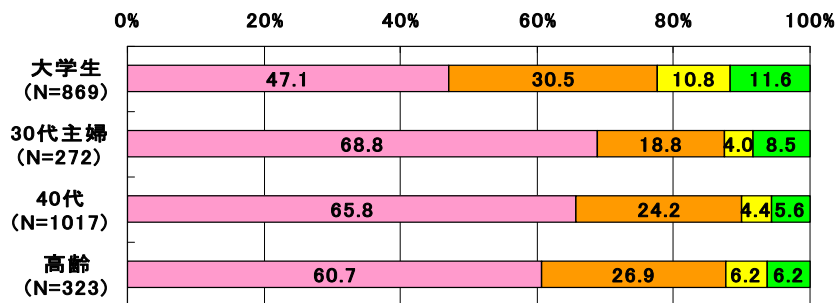
自転車通行帯・道路タイプの評価構造(1)

●個人属性とニーズ 整備してほしい道路タイプ

自転車道 > 自歩道+レーン > 自歩道 > レーン

自歩道 + 自転車レーンあるいは自転車レーン型の受容

大学生、高齢者、40代、主婦の順

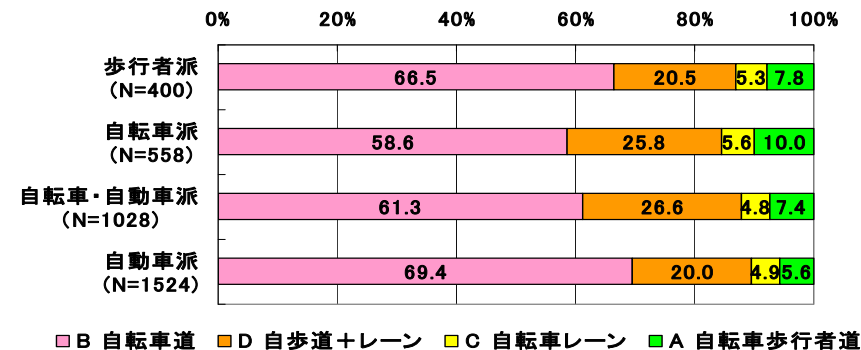


■ B 自転車道 ■ D 自歩道+レーン ■ C 自転車レーン ■ A 自転車歩行者道

自転車通行帯・道路タイプの評価構造(2)

●常時利用手段とニーズ 整備してほしい道路タイプ

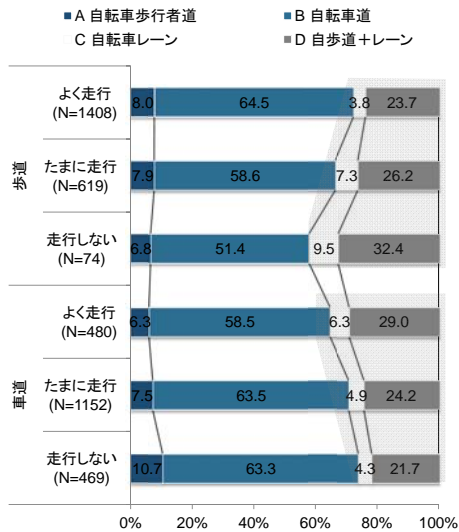
歩行者派と自動車派は、自転車を分離する自転車道を評価



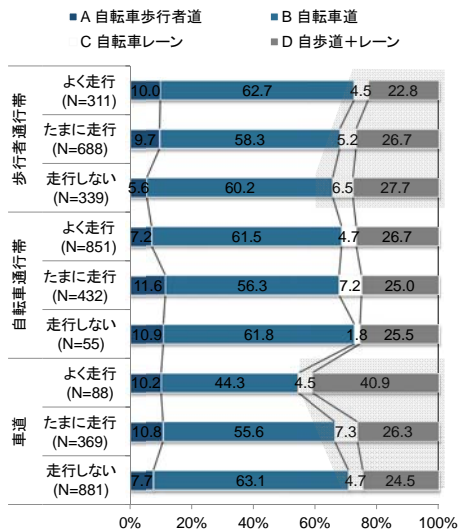
■ B 自転車道 ■ D 自歩道+レーン ■ C 自転車レーン ■ A 自転車歩行者道

走行経験による道路タイプの評価(1)

一般道



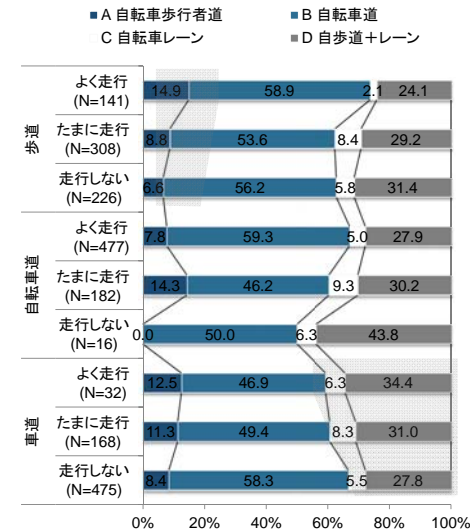
自転車歩行者道



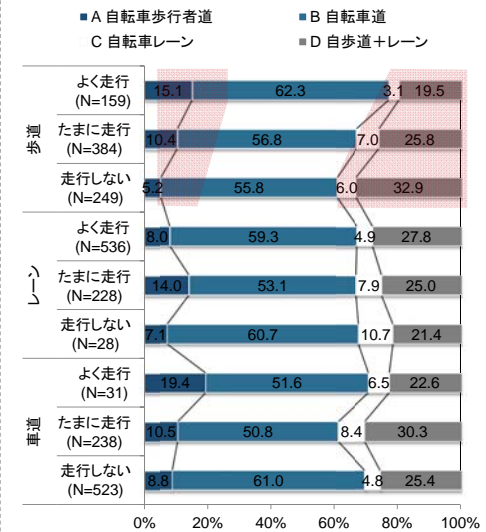
9

走行経験による道路タイプの評価(2)

自転車道



自転車レーン

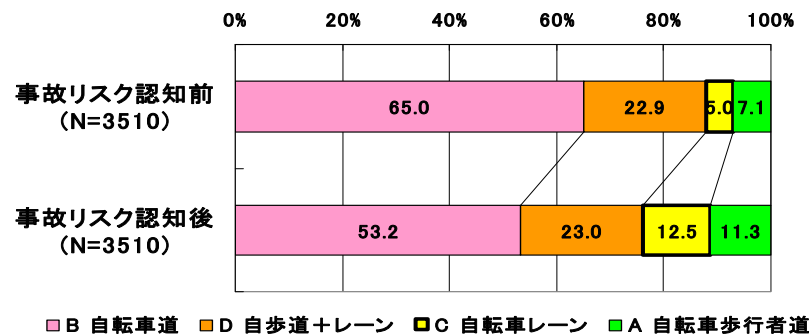


10

自転車通行帯・道路タイプの評価構造(3)

●事故リスク説明前後のニーズ(整備してほしいタイプ)の変化

通行帯リスク説明後は、自転車レーンの評価が高い。
⇒心理的安心感と事故リスク認知度が乖離

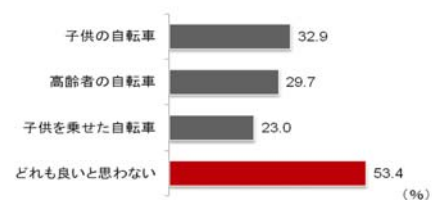


11

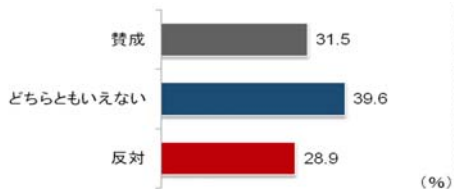
道路タイプと共存可能な交通モード

自転車道がある道路

●歩道上で受容可能な自転車

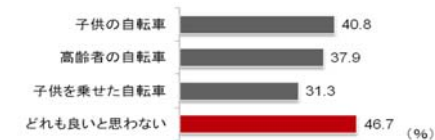


●自転車道で電動四輪の受容可能性



自転車レーンがある道路

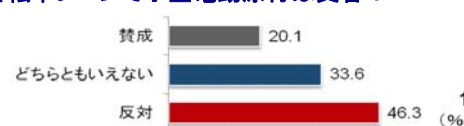
●歩道上で受容できる自転車



●自転車レーンで電動四輪は受容?



●自転車レーンで小型電動原付は受容?



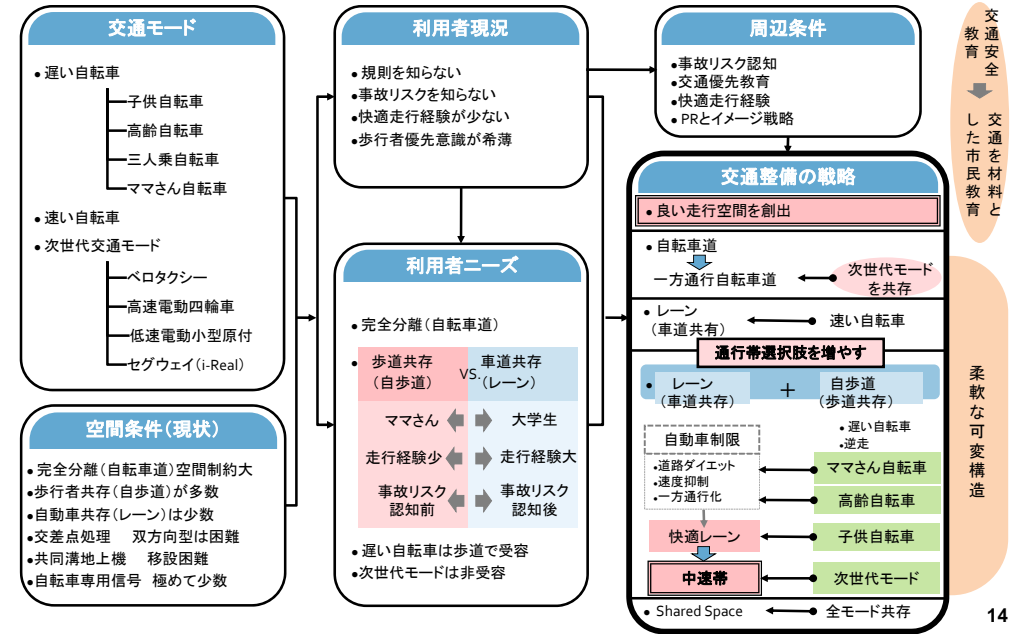
12

まとめー自転車通行帯・道路空間の評価構造

- ✓ 自転車道の評価が圧倒的に高い。
- ✓ 速い自転車を歩行者から分離する「自転車レーン」と遅い自転車を歩道で共存させる「自歩道」の組み合わせが次善として評価されている。
- ✓ 自転車レーンの利用頻度が、自転車レーンの評価を高める可能性がある。
- ✓ 事故リスクの説明を受けると、自転車レーンの評価が高くなる。⇒ 利用者の心理的安心感と事故リスク認知度が乖離
- ✓ 子供自転車と高齢者自転車は、歩道での利用に受容性が高く、自転車レーンが併設される場合に傾向がより強くなる。
- ✓ 自転車道・レーン・自歩道の通行帯では、電動四輪車や小型電動原付は受容されない。

13

道路空間構成の整備戦略



14

道路空間構成の整備戦略 まとめ

- ① 根本的に重要なことは、質の高い走行空間を整備すること。
- ② 自転車通行帯の**選択肢**を増やすこと。
⇒[自歩道(遅い自転車)と自転車レーン(速い自転車)の併用]は現実的な選択肢。
- ③ 次に**自動車交通流を制限**し、
⇒快適走行レーンを増加させ
⇒最終的には中速帯として整備して次世代モードも位置づける。

段階的に、自転車を自歩道から分離する

15