

国道192号における自転車歩行者道（自歩道）の分離施策 の整備効果と改善課題について（提言要旨）

徳島大学大学院ソシオサイエンス研究部
都市デザイン研究室 教授 山中英生

はじめに

このたび、徳島大学都市デザイン研究室において、国道192号徳島駅周辺の自転車歩行者道で実施した通行区分明示施策について、効果と課題を明らかにするための調査・分析を実施し、提言として取りまとめました。

1. 背景

- ・歩道では歩行者の安全が最優先であるが、通行区分のない自転車歩行者道の場合、自転車が歩道上を自由に走行できることから歩行者との錯綜が頻繁に発生しやすく、国道192号はその典型的なタイプである。
- ・高齢の歩行者に自転車が接触して死亡事故となる事例が報告されるなど、歩道上で歩行者と自転車相互の事故が増加したことから、全国で、柵や路面標示などでの通行区分を明示して、歩行者と自転車の通行を分離する方策が実施されている。
- ・この自転車通行環境モデル地区の一つとして、昨年度、徳島駅周辺の国道192号で、カラー舗装による通行区分明示と分離柵が設置された。
- ・しかし、分離柵について、一部新聞で「かえって危険になった、無駄な公共工事」との報道があり、これについて、国内の研究者からなる土木学会自転車空間研究小委員会（代表：山中英生）の研究者からも確認の必要性が指摘されたことから、地域の大学として、客観的な調査分析に基づいた効果検証が必要と考えたものである。

2. 調査概要

(1) 調査方法

① ビデオ調査

そごう前における分離柵設置前後の交通流動状況を、上方からビデオに撮影。

（10mの観測区間）

	休日午後	平日午前
分離柵設置前	2008年10月12日(日)15:30-17:30	2008年10月15日(水)7:30-9:30
分離柵設置後	2009年7月12日(日)15:30-17:30	2009年7月3日(金)7:30-9:30

② アンケート調査

分離柵設置後の元町交差点で、歩行者・自転車利用者の通行者に対して街頭インタビューによるアンケート調査を実施。

実 施 日：2009年7月5日(日)～7月6日(月)

インタビュー者：歩行者53名・自転車利用者58名

(2) 調査結果の概要

① ビデオ調査結果

- ・ 休日午後、分離柵設置による駐輪が減少し、狭い通行帯に歩行者・自転車が錯綜する事前に比べ、分離後の回避挙動は約70%の減少。歩行者については、回避挙動が16% (78/500) から半減。
- ・ 平日午前でも自転車の回避挙動は減少し、全体で43%減。
- ・ 分離柵設置による駐輪排除により休日午後の自転車の速度が上昇。
- ・ 駐輪が無い平日では、速度変化はほとんど無いが18km/h以上の高速自転車の割合が2.4倍に上昇。

② アンケート調査結果

- ・ 歩行者と自転車を分離する施策について自転車の60%、歩行者の77%が「必要」とし、当該区間での分離の必要性については自転車では47%が「必要」とし、歩行者は75%が「必要」とした。
- ・ 分離柵設置により、歩行者の約55%が「歩行者が安全になった」としたが、自転車利用者から見て「歩行者が安全になった」とする意見は18%と低い。
- ・ 自転車で51%、歩行者で32%の人が「自転車等とすれ違う時にかえって危険を感じるようになった」とした。

3. 分析の総評

(1) 効果

- ・ 分離柵設置により歩行者と自転車の空間分離が進み、歩行者通行帯での錯綜回数が減少、歩行者が安心して通行できるようにする点では効果が見られる。
- ・ 歩行者の55%が安全になったと回答するなど、歩行者自身は主観的に安全になったと感じている。
- ・ 以前から問題となっていた駐輪が減少しており、この点も評価できる。

(2) 課題

- ・ 自転車利用者に通行ルールが浸透しておらず、歩行者通行帯に誤進入するケースが相当程度存在し、歩行者の不快感を誘発している。
- ・ 自転車通行帯が「狭い」と感じる自転車利用者が多く、自転車利用者の評価が歩行者に比べ低くなっている。(柵や縁石等による有効幅員減少が原因)
- ・ 案内・標識が不足しており現地での情報提示が必要。夜間の視認性不足。

4. 提言の趣旨

(1) 自転車通行帯の改善

- ・ 植栽帯の一部削除や縁石高を路面高と合わせることで、自転車通行帯の利用可能幅を拡大すること。
- ・ 自転車通行帯内に中央線、通行方向を明示し、自転車相互の錯綜を減少させ整序化する。なお、中央線、方向標示は中心市街地であることを考慮したデザインと

すること。

- ・歩道橋上り口、バス停などの屈曲部における歩行者・自転車の錯綜低減のため、有効幅員の確保、通行帯の形状改善を図ること。
- ・通行帯区分開始地点でのサイン増設や分離柵に弾性素材を用いること。
- ・自発光体の増設などにより夜間の接触危険性や体感を緩和すること。

(2) 自転車利用者への周知

- ・街頭指導などにより通行方向の周知を図ること。
- ・通行帯の区分を示す地上サインを増設すること。

(3) 地域とのコミュニケーション

- ・地域・専門家・行政のコミュニケーションに十分配慮し、整備目的共有に努めるとともに、社会実験や試行により整備効果を確かめながら改善を進めること。

5. 最後に

- ・自転車と歩行者の分離施策は全国的に本格的実施が始まったばかりの事業であり、現在の利用環境の課題を明らかにしながら、自転車・歩行者がともに安心して安全に通行できる環境へと見直していく必要がある。
- ・国道192号で実施した自転車通行環境モデル事業について、課題を分析し、地域とのコミュニケーションを図りながら、更なる改善を行うことで、全国の模範となることを希望する。
- ・当該区間は既設道路のバリアフリー化と合わせて自転車通行帯を整備しており、整備コストについては一概に言えないが、今後、自転車通行帯を整備するにあたっては、自転車空間を考慮した新設道路での幅員構成標準化や、既設道路での通行区分明示効果や最適構造を検証しつつ標準化を図るなど、コスト縮減を進めていく必要がある。

なお、本提言については、同日付けで国土交通省徳島河川国道事務所あてに提出いたしております。提言本文については下記に掲示しております。

徳島大学工学部建設工学科都市デザイン研究室ブログ

<http://tokushimaud.blog45.fc2.com/>

提言についての問い合わせ先

徳島大学大学院ソシオテクノサイエンス研究部（工学部建設工学科）

山中 英生 088-656-7350 yamanaka@ce.tokushima-u.ac.jp