

府道大堀堺線自転車通行環境整備効果の概要について

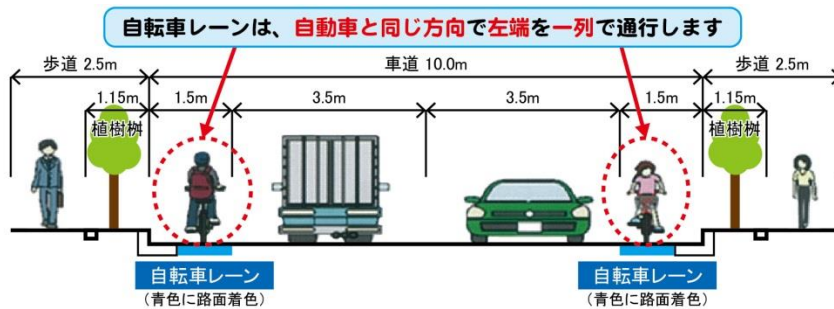
府道大堀堺線に整備した自転車レーンについて、ハード・ソフト両面から、今後の整備を進めるうえでの改善点と対応策を検討することを目的として、アンケート調査と交通量調査を実施しました。

■府道大堀堺線（今池町3丁交差点～東浅香山町1丁西交差点）自転車レーン整備の概要

府道大堀堺線では、平成26年3月、下の地図に示す約1.1kmにおいて、自転車が車道を安全に通行できるように、車道の路肩を青色で着色（幅約1m）した「自転車レーン」の整備を行いました。



《浅香山小学校周辺》



1. アンケート調査

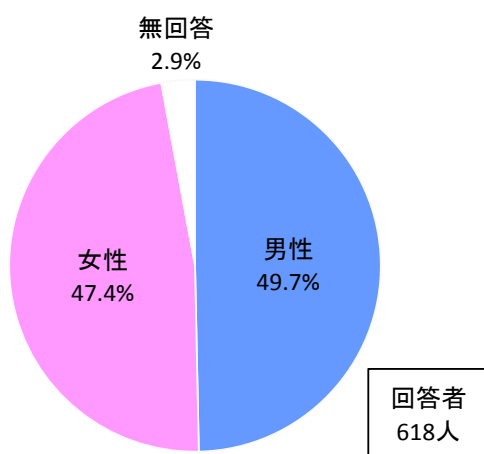
(1) 調査の概要

平成 26 年に府道大堀堺線（今池町 3 丁交差点～東浅香山町 1 丁西交差点）に整備した自転車レーンの利用状況や使いやすさを把握するため、沿道住民、沿道高校の生徒、バス・タクシー事業者を対象にアンケート調査を実施しました。

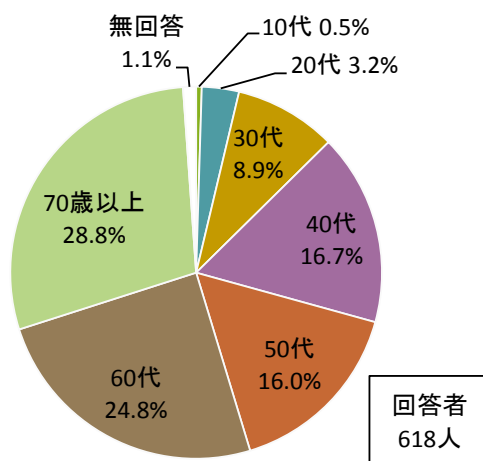
- 一般調査（平成 28 年 1 月 20 日～2 月 15 日）：対象 1,600 人（回収数 618 件）
- 高校生調査（平成 28 年 1 月 20 日～2 月 15 日）：対象 1,030 人（回収数 841 件）
- 交通事業者調査（平成 28 年 1 月 20 日～2 月 15 日）：対象：30 人（回収数 17 件）

◇一般調査回答者の属性

《一般調査／回答者の性別》



《一般調査／回答者の年齢》



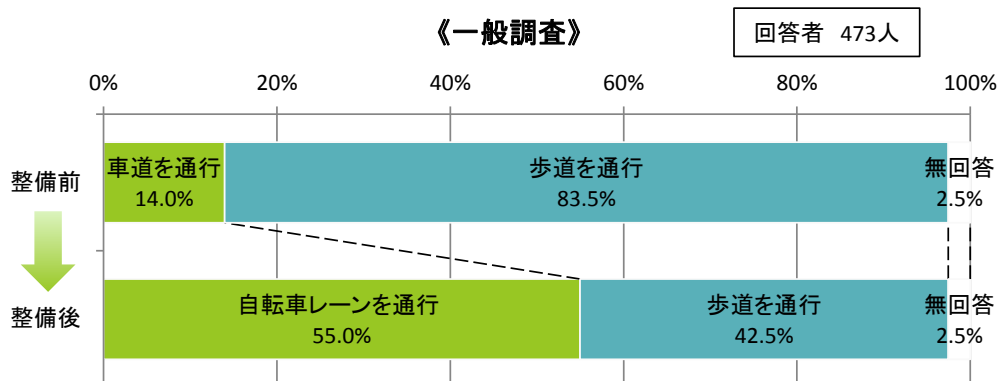
(2) 主な結果

主な調査結果は、以下のとおりです。

※図中の割合（％）は小数第 2 位を四捨五入し、小数第 1 位までを表示しているため、合計が 100.0% にならない場合があります。

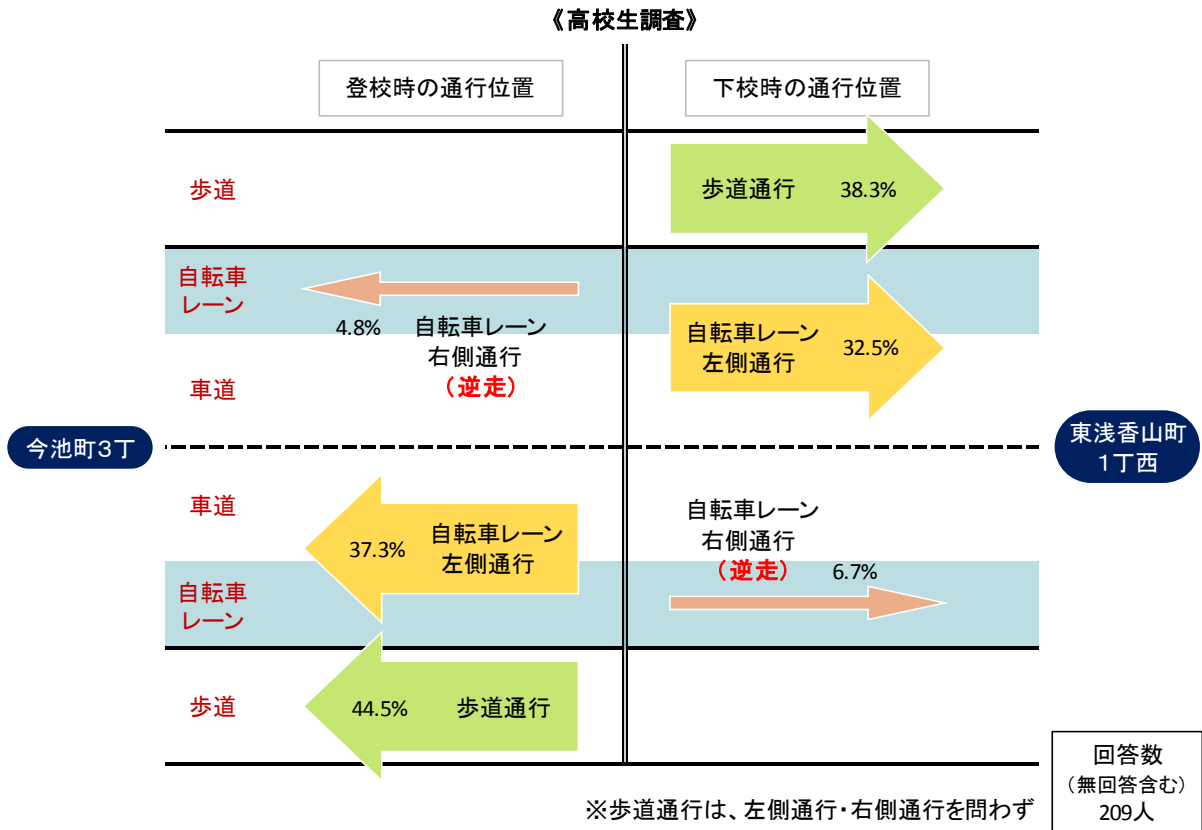
①自転車での通行位置の変化

整備後の自転車レーンの利用率は約 6 割



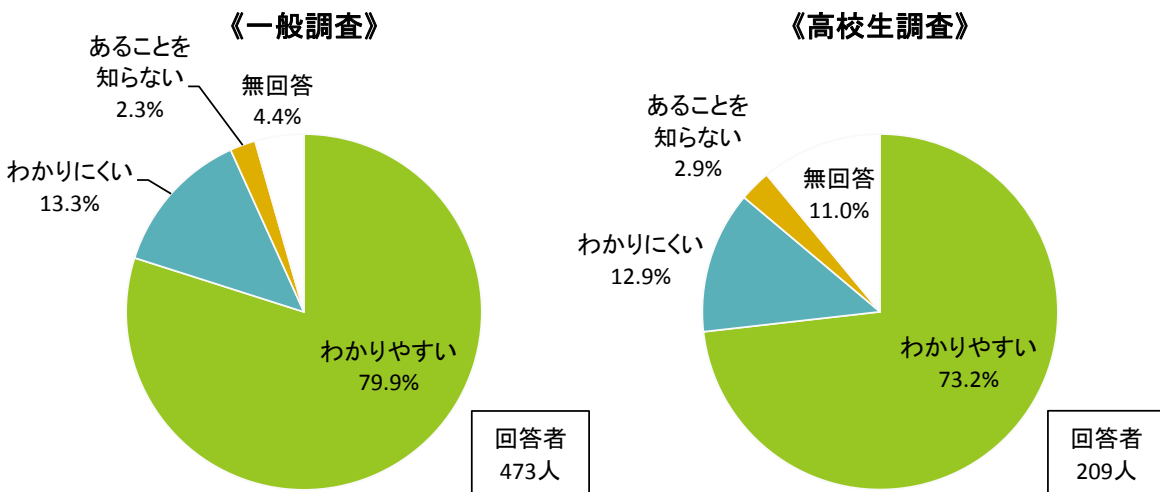
②自転車レーン整備後の自転車レーン通行状況

登校時・下校時ともに左側通行をしている高校生は約4割弱



③通行方向を示す路面表示のわかりやすさ

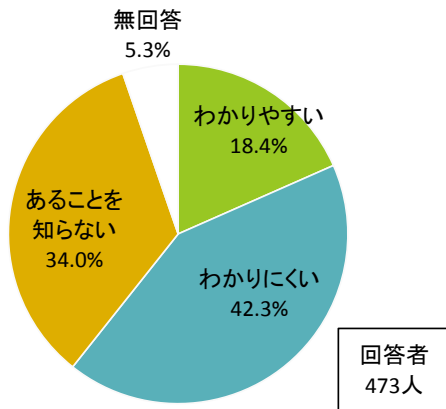
通行方向の表示は、「わかりやすい」と評価する人が約7割



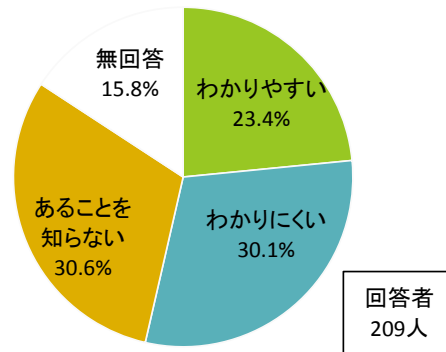
④注意喚起看板（逆走禁止、路上駐車禁止）のわかりやすさ

注意喚起看板は、「わかりやすい」と評価する人が約2割

《一般調査》



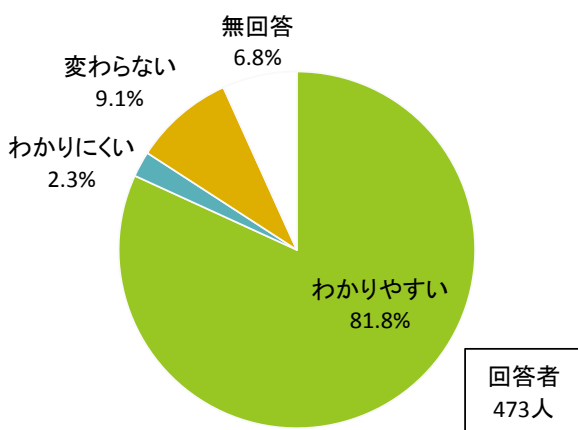
《高校生調査》



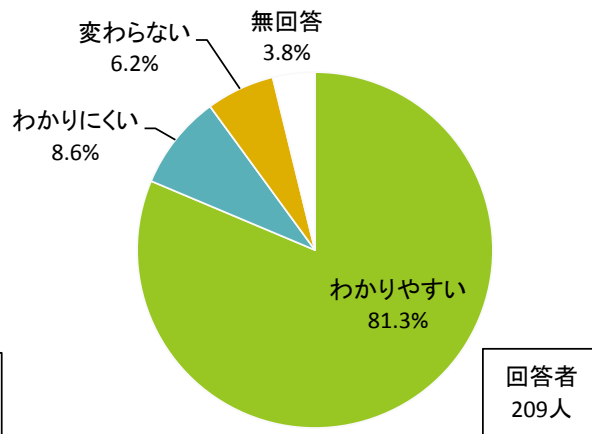
⑤自転車で通行する位置のわかりやすさの変化

自転車で通行する位置は、「わかりやすい」と評価する人が約8割

《一般調査》



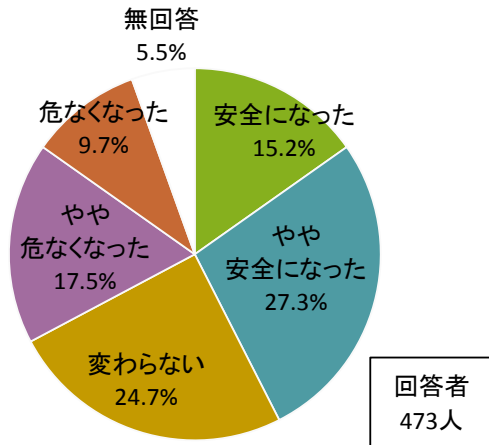
《高校生調査》



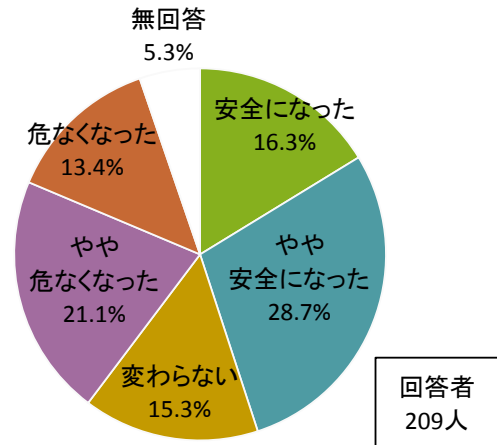
⑥『自転車』で通行する際の安全性の変化

一般調査では、「歩行者との接触の危険性減少」、「段差解消」など、安全性が『良くなった』と感じている人が4割以上
 高校生調査では、「歩行者との接触の危険性減少」、「通行位置・方向の明示」など、安全性が『高まった』と評価する人が約5割

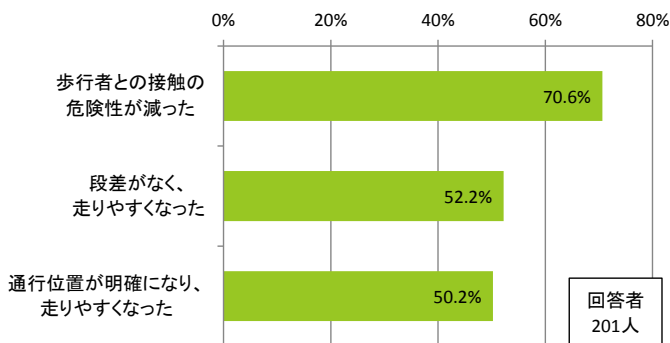
《一般調査》



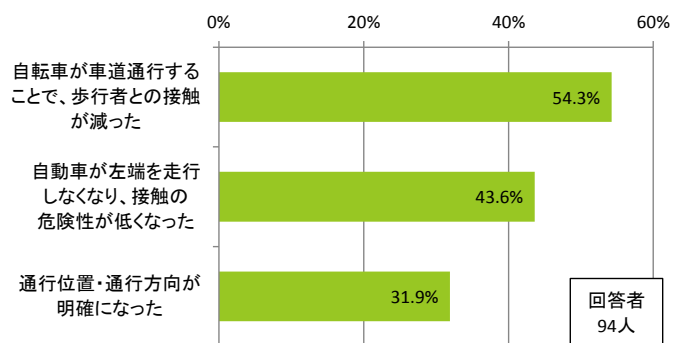
《高校生調査》



《一般調査／安全になった点(上位3つ)》



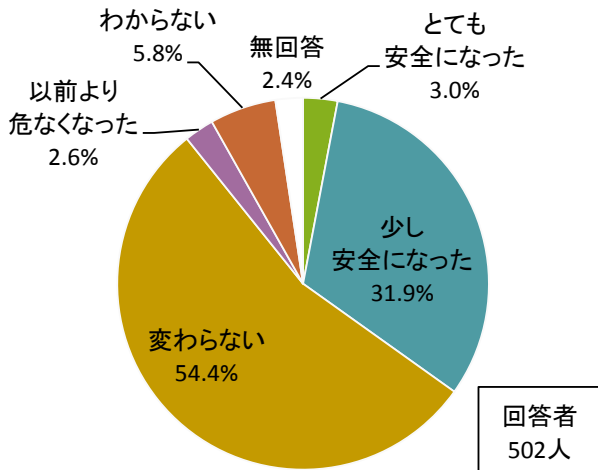
《高校生調査／安全になった点(上位3つ)》



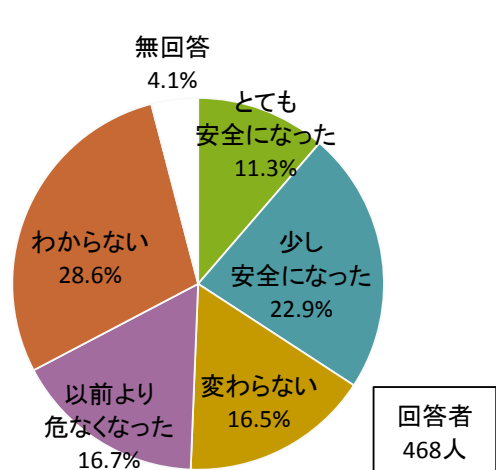
⑦『徒歩』で歩道を通行する際の安全性の変化

一般調査では、徒歩での通行が『安全になった』と感じている人が3割以上
 高校生調査では、『安全になった』と感じている人が3割以上

《一般調査》

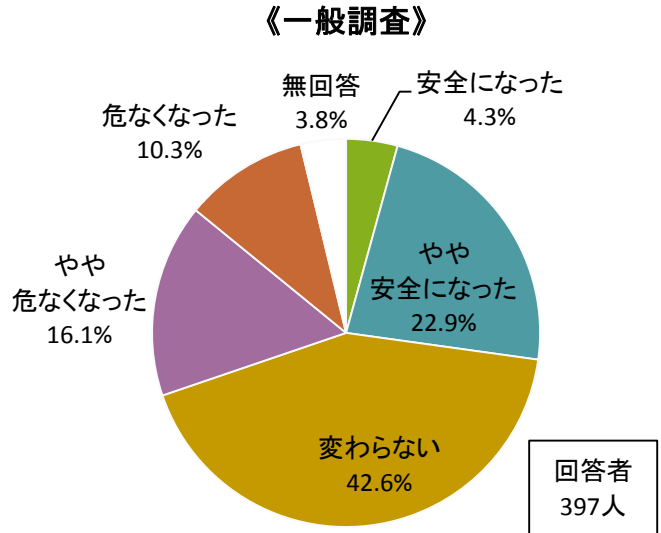


《高校生調査》

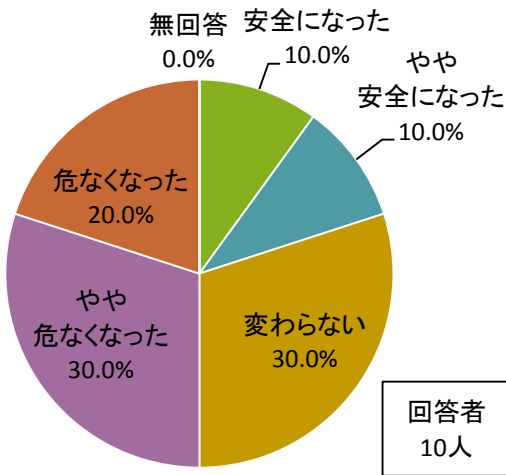


⑧『自動車』で通行する際の安全性の変化

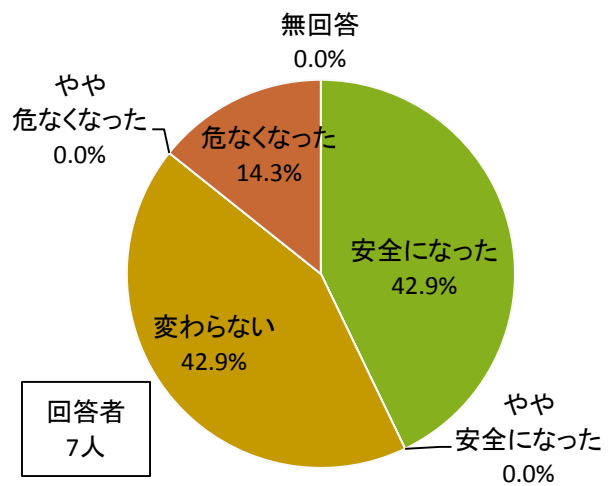
一般調査では、自動車で通行する際の安全性が『高くなった』と感じている人が約3割
 交通事業者調査では、運転中の安全性・走行性が『良くなった』と感じているバス事業者が2割、タクシー事業者は4割



《交通事業者(バス)調査》

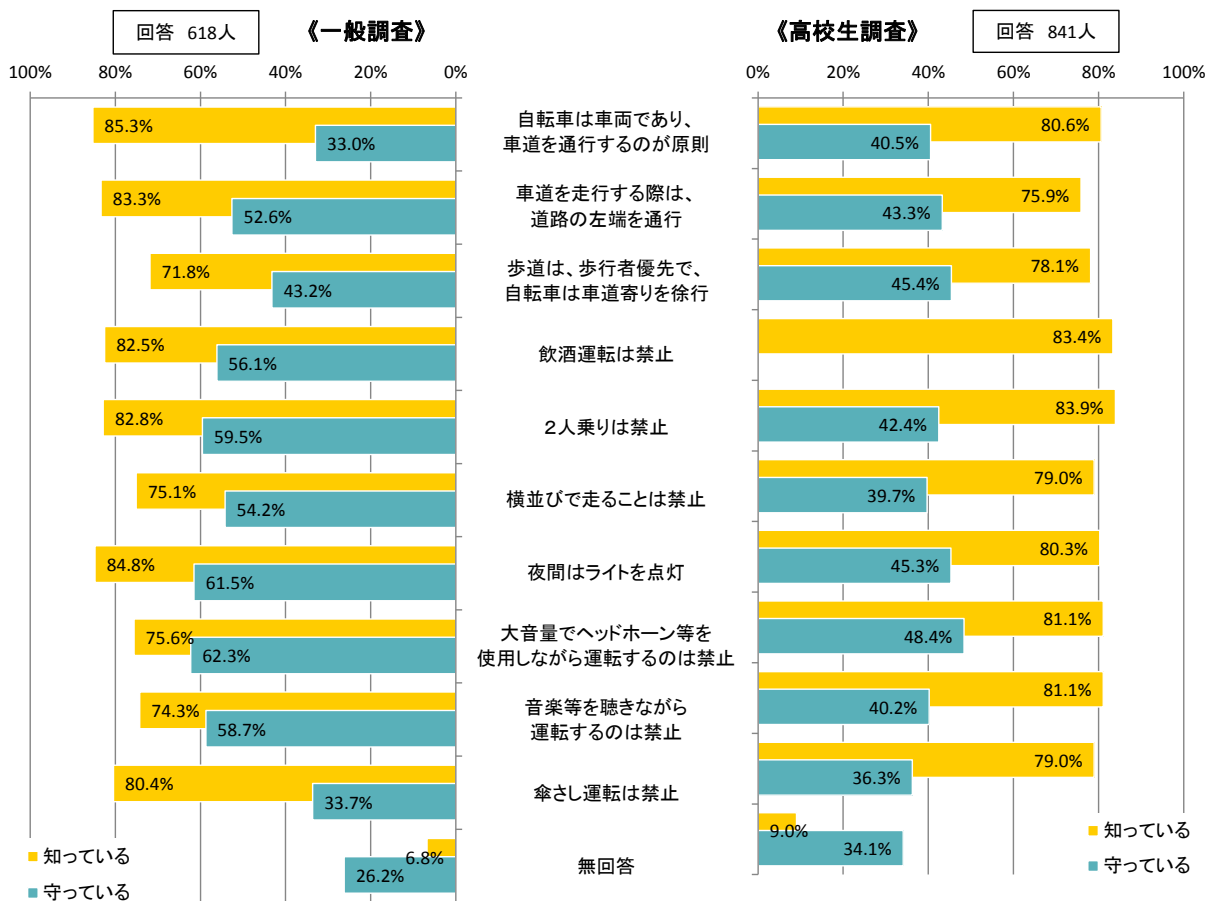


《交通事業者(タクシー)調査》



⑨自転車マナーの認知状況および遵守状況

自転車に乗る際の交通ルールは、一般調査、高校生調査ともに認知度は高い
 遵守している割合が低いルールは、一般では「傘さし運転」、「原則、車道通行」、
 「歩道では車道寄りを徐行」など
 高校生は、一般よりもルールについて遵守している割合が低い。特に「音楽を聴
 きながらの運転」、「並走」は4割



2. 交通量調査

(1) 調査の概要

自転車レーンを含めた、府道大堀塚線の利用状況を把握するため、自転車レーン整備前後の比較を行いました。

○整備前調査：平成 25 年 4 月 17 日（水）

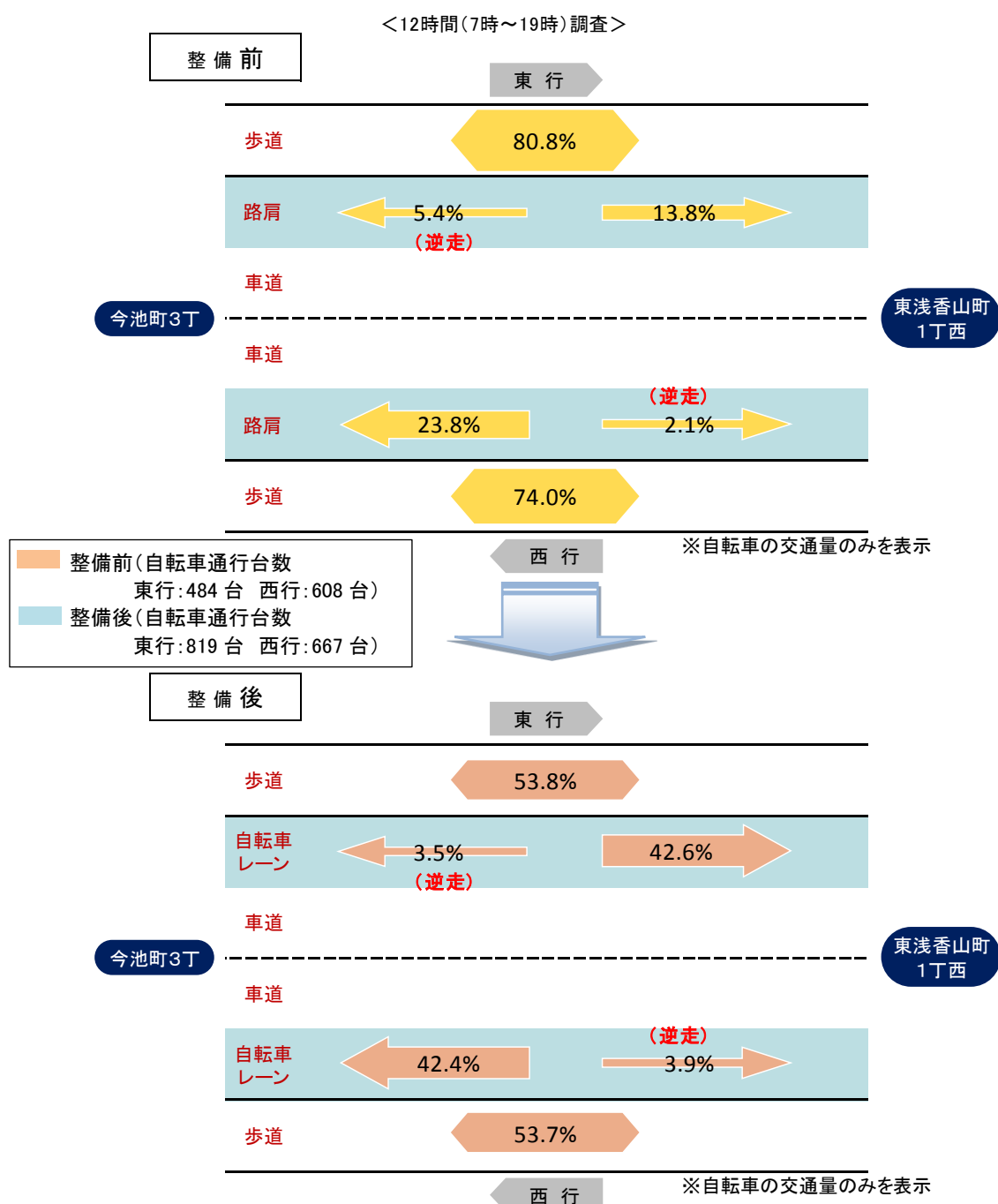
○整備後調査：平成 26 年 11 月 13 日（木）

(2) 自転車レーン整備による効果

①12時間（7時～19時）調査結果

歩道を通行する自転車の割合が大きく減少

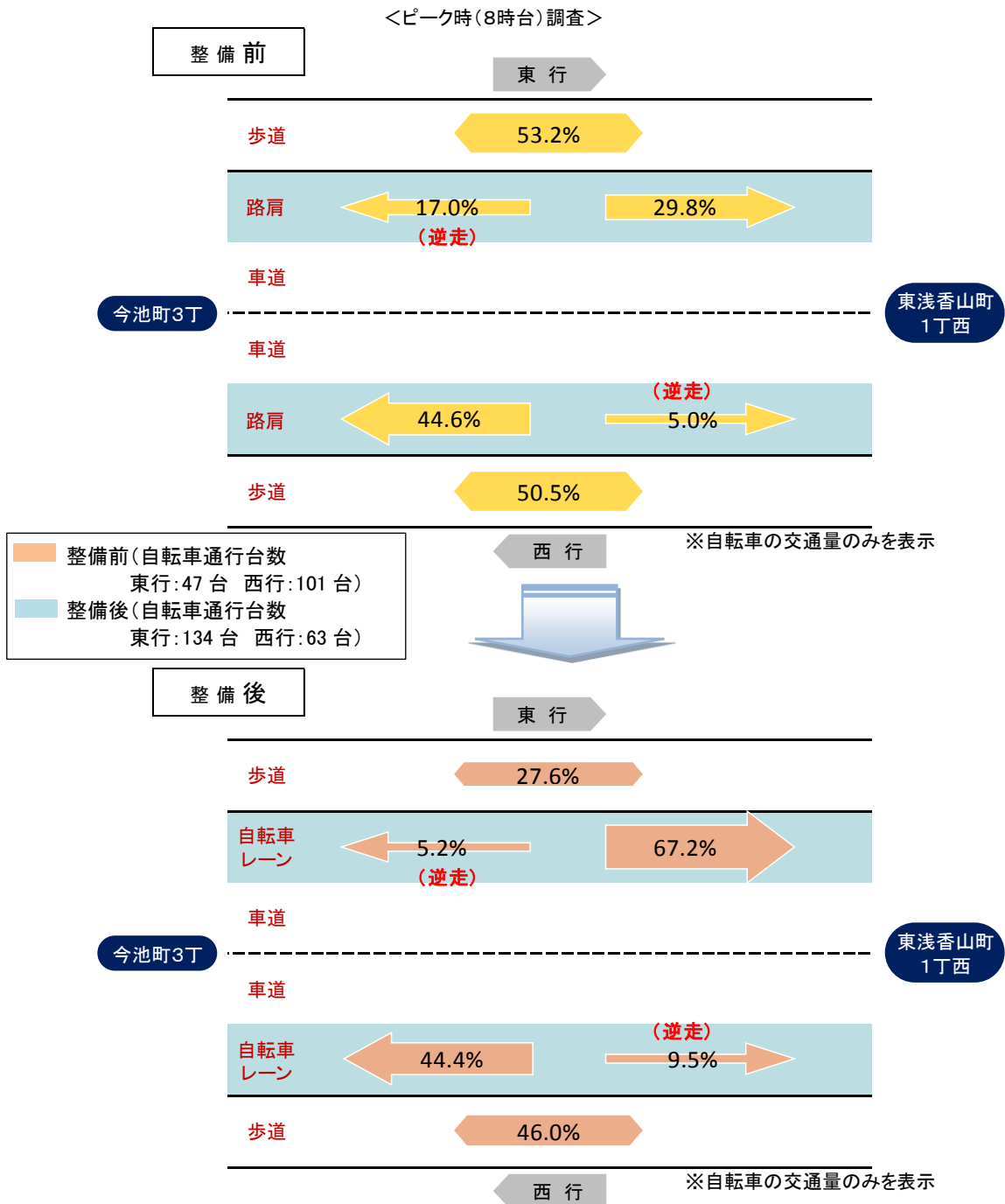
東行：80.8% ⇒ 53.8% 西行：74.0% ⇒ 53.7%



②ピーク時（8時～9時）調査結果

ピーク時も、歩道通行の自転車の割合が減少

東行：53.2% ⇒ 27.6% 西行：50.5% ⇒ 46.0%



3. 考察

(1) アンケート調査

【整備効果】

効果1：走行時における「安全性」や「快適性」に対して評価が得られた

効果2：歩行者の安全確保の上からも有効な空間として評価が得られた

効果3：路面表示により通行方向を明示し、わかりやすいとの評価が得られた

【課題】

対策1：自動車の走行速度を低下させる対策

対策2：路上駐車対策（駐車場の確保等）

対策3：自転車レーンの起終点等への注意を引く看板等の設置

対策4：ルールやマナーの啓発、意識の向上を図る効果的な啓発活動

(2) 交通量調査

【整備効果】

効果1：歩道の自転車通行が2割減り、自転車レーンの通行が2割増えた

効果2：自転車と歩行者の分離が図られ、歩道の通行が安全になった

【課題】

対策1：適切な案内誘導の整備

対策2：交通ルールの周知徹底（自転車は車道を左側通行）

4. 今後の展開

- ◆自転車レーンの整備は、自転車利用だけでなく、歩行者の安全確保のうえからも有効な通行空間と言える。また、「安全性」や「快適性」に対して高い評価が得られており、他の路線への自転車レーン整備へと展開し回遊性を高める必要がある。
- ◆今後は、自転車レーン整備とともに、ソフト的な対策である啓発活動を地元、学校、行政、交通管理者などが連携し、自転車、自動車の運転手へのルールやマナーの啓発、意識の向上を図ることが重要であり、同時にさらなる安全性の向上策の検討や適切な案内誘導の整備により自転車レーンの利用促進を進める必要がある。