

自転車通行環境整備効果検証（令和元年）

■整備効果検証路線の位置



全面着色（府道大堀堺線）



景観配慮型矢羽根（今池三国ヶ丘線）



矢羽根（府道堺大和高田線）



高視認性矢羽根（堺市駅浅香山線）

図-1 自転車レーン整備効果検証路線の位置

■アンケート調査による整備効果の検証

1. 調査概要

自転車レーンの利用状況や使いやすさを把握するため、沿道住民を対象にアンケート調査を実施しました（配布数：2,150件 回収数：650件 回収率：30.2%）。

2. 主な調査結果

- 全体として、自転車レーン整備により「自転車利用者」、「徒歩・車イス利用者」、「自動車・バイク利用者」ともに「安全」・「快適」と評価している。今後、より安心して自転車レーンを通行できるよう整備方法の検討と安全利用のための自転車利用者への啓発等、継続した取り組みが必要である。
- 「自転車利用者」、「自動車・バイク利用者」ともに、「車道での接触の不安など」の危険意識が高いが、「自動車・バイク利用者」に「自転車に対する注意」が「増えた」と感じているドライバーが多く、自動車側（ドライバー）の意識と理解の向上により、車道を通行する自転車の安全性が高まることが期待できる。

路線名	自転車利用者の視点						徒歩・車いすの視点			自動車・バイク利用者の視点											
	安全性・快適性		自転車レーン通行		歩行者接触の不安		自動車の接触不安		安全性・快適性		安全性・快適性		自転車に対する注意		走行のしにくさ		自転車の接触不安				
府道大堀堺線	安全	45%	快適	54%	増	53%	減	48%	20%	安全	52%	快適	40%	安全	53%	快適	44%	減	3%	3%	12%
	危険	28%	不快	18%	減	8%	増	9%	52%	危険	19%	不快	15%	危険	28%	不快	32%	増	66%	63%	63%
今池三国ヶ丘線	安全	53%	快適	47%	増	64%	減	50%	24%	安全	60%	快適	60%	安全	71%	快適	63%	減	5%	2%	10%
	危険	27%	不快	12%	減	3%	増	3%	45%	危険	40%	不快	20%	危険	7%	不快	5%	増	48%	55%	52%
府道堺大和高田線	安全	48%	快適	43%	増	34%	減	41%	16%	安全	59%	快適	45%	安全	50%	快適	32%	減	9%	6%	12%
	危険	23%	不快	16%	減	14%	増	10%	45%	危険	18%	不快	14%	危険	29%	不快	33%	増	58%	67%	72%
堺市駅浅香山線	安全	45%	快適	52%	増	60%	減	56%	28%	安全	29%	快適	43%	安全	16%	快適	6%	減	0%	6%	11%
	危険	21%	不快	7%	減	8%	増	12%	44%	危険	29%	不快	43%	危険	53%	不快	50%	増	79%	83%	84%
全体	安全	47%	快適	49%	増	49%	減	47%	20%	安全	53%	快適	44%	安全	52%	快適	39%	減	6%	4%	12%
	危険	25%	不快	15%	減	9%	増	9%	48%	危険	22%	不快	19%	危険	26%	不快	29%	増	60%	65%	67%

交通量調査による整備効果の検証

- 各路線において、自転車レーンを通行する自転車の割合が増加している。(移行率の増加)
しかしながら、歩道を通行する自転車は今なお多く、自転車レーンの整備と利用促進を図ることにより、歩道上での歩行者と自転車の接触事故防止の効果が期待できる。
- 逆走する自転車が減っている路線もあるが、全体として、自転車の逆走は減っていない。逆走防止には、更なる対策が必要と考えられる。

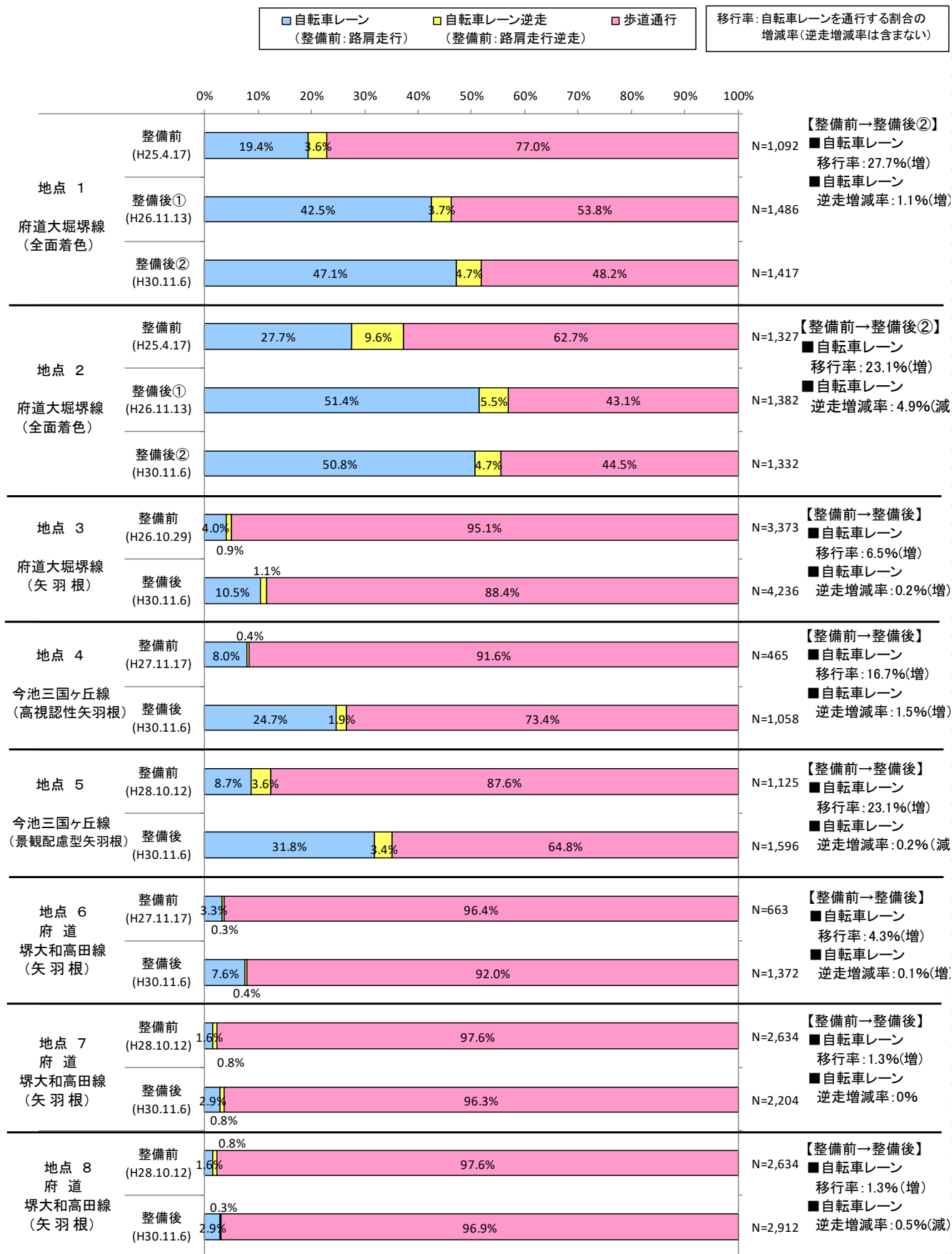


図-2 自転車レーン整備前後における通行位置別自転車交通量の状況(12時間調査結果)

考 察

- ◆ アンケート調査結果では、全体として、自転車レーン整備により「自転車利用者」、「徒歩・車イス利用者」、「自動車・バイク利用者」ともに「安全性・快適性」が高まったと評価している。路線別では「今池三国ヶ丘線」の評価が、各利用者とも高くなっている。「自転車利用者」では、各路線とも「自動車との接触不安」と感じている割合が高く、「自動車・バイク利用者」の評価でも、「自転車との接触不安」と感じている割合が高くなっている。路線別では、「堺市駅浅香山線」と「府道堺大和高田線」で「危険・不快」と感じている割合が高くなっている。理由としては、「今池三国ヶ丘線」と比べ車道幅員が狭く、車道で走行する車との離隔が小さいため、車道での危険意識が高くなっていると考えられる。
- ◆ 交通量調査結果では、各路線において、自転車レーンを通行する自転車の割合（移行率）が増加している。矢羽根型の整備形態では、アンケート調査と同様に「今池三国ヶ丘線」の移行率が高くなっている。「府道堺大和高田線」の移行率が、同じ矢羽根型の整備路線である「府道大堀堺線」と比べて低いのは、「自動車交通量」、「大型車混入率」とも大きく、「車道幅員」が小さいためと考えられる。同じ「府道堺大和高田線」でも「車道幅員」が狭い（地点7、8）で、より移行率が低い。移行率の違いは「歩道の通行しやすさ」にもよるが、「車道幅員」の要因が大きいためと考えられる。
- ◆ 逆走する自転車が減っている路線もあるが、全体として、自転車の逆走は減っていない。逆走防止には、更なる対策が必要と考えられる。
- ◆ 歩道を通行する自転車は今なお多く、自転車レーンの整備と利用促進を図ることにより、歩道上での歩行者と自転車の接触事故防止の効果が期待できる。
- ◆ 「自転車利用者」、「自動車・バイク利用者」ともに、「車道での接触の不安など」の危険意識が高いが、「自動車・バイク利用者」に「自転車に対する注意」が「増えた」と感じているドライバーが多く、自動車側（ドライバー）の意識と理解の向上により、車道を通行する自転車の安全性が高まることを期待できる。

今後の取り組み

- ◆ 自転車利用者からは、車道を通行する理由として「自転車レーンが整備されているから」との回答が多く、交通量調査結果でも自転車レーンを通行する自転車の割合が増加している。（移行率の増加）今後も、歩道上での歩行者と自転車の接触事故防止のため、自転車レーンの整備と利用促進を図っていく必要がある。
- ◆ 車道を通行する自転車利用者からは、「駐車車両」に関する意見が多くあり、警察への取り締まり強化の依頼と自動車・バイク利用者に対する交通ルール・マナーに関する啓発等、整備効果を高めるための継続した取り組みが必要である。
- ◆ 自動車・バイク利用者からは、自転車の車道通行により「接触の危険が高まった」、「走りにくくなった」など、「車道空間の自転車との共有」に反対意見が多くある。特に、狭い車道幅（1車線道路）の路線において、より安心して自転車レーンを通行できるような整備方法の再検討と車道空間を「自転車」と「自動車・バイク」が共有することへの自動車側（ドライバー）の認識と理解の向上に向けた取り組みが必要である。
- ◆ 徒歩・車イス利用者からも「歩道を通行する自転車が危険」、自動車側（ドライバー）からも「車道を通行する自転車が危険」との自転車のルール・マナーに関する意見が多い。特に、「自転車の逆走が危険」との意見が多い。「車道では自転車は左側通行」の徹底が必要であり、歩道を通行する自転車利用者に対しても指導・啓発を継続して行っていく必要がある。