

中区・深井 73 号線外自転車通行環境整備効果の概要について

深井 73 号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。

■深井 73 号線（深井駅～東百舌鳥高校）自転車レーン整備の概要

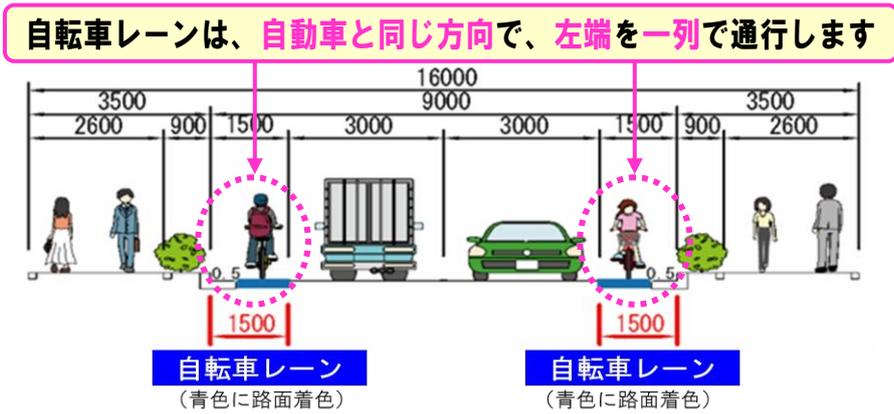
深井 73 号線では、下の地図に示す約 1.6km において、自転車が車道を安全に通行できるように、車道の路肩を青色で着色（幅約 1m）した「自転車レーン」の整備を行いました。あわせて、全線は駐車禁止となりました。



《土塔町公園周辺》



《深井駅周辺》



1. アンケート調査

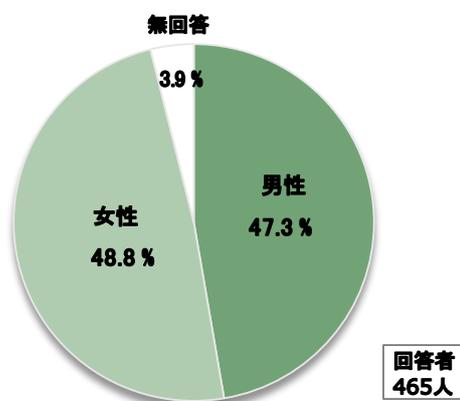
(1) 調査の概要

平成 24 年～平成 25 年に深井 73 号線（深井駅～東百舌鳥高校）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、沿道住民及び駐輪場利用者、東百舌鳥高校の生徒、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。

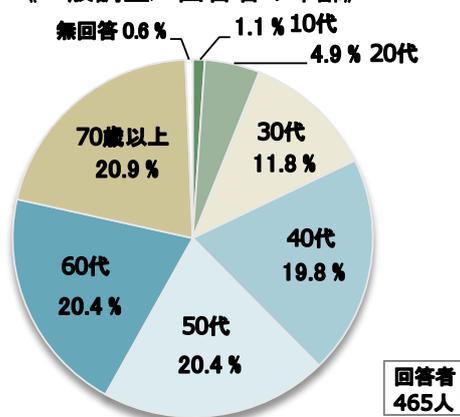
- 一般調査（平成 26 年 2 月 13 日～2 月 28 日）：対象 1,600 人（回収数 465 件）
- 高校生調査（平成 26 年 2 月 14 日～2 月 24 日）：対象 240 人（回収数 218 件）
- 交通事業者調査（平成 26 年 3 月 6 日～3 月 18 日）：対象：40 人（回収数 40 件）

◇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》



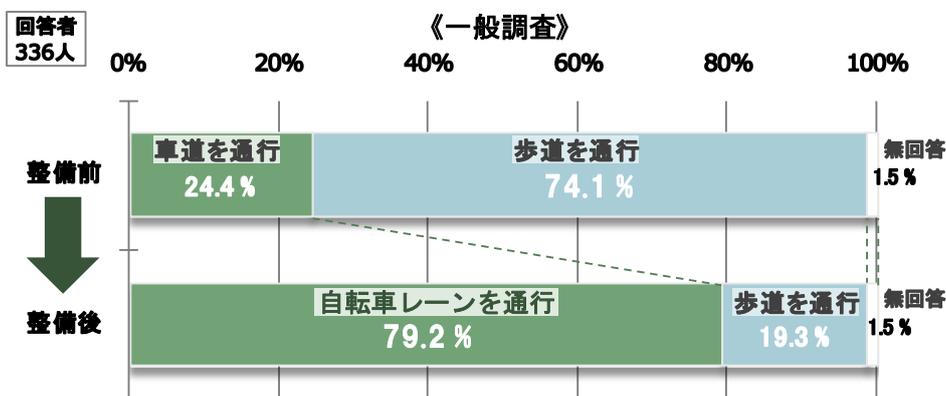
(2) 主な結果

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。

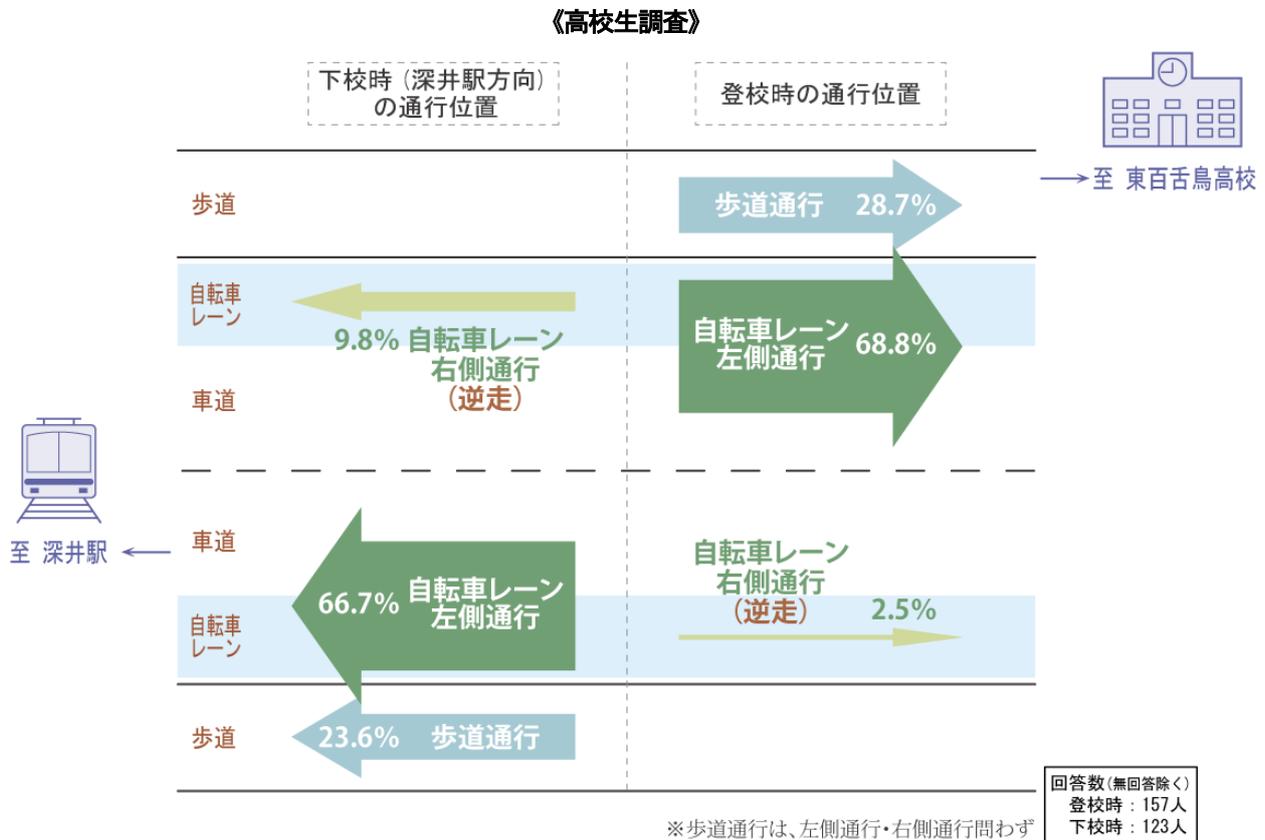
①自転車での通行位置の変化

整備後の自転車レーンの利用率は約8割



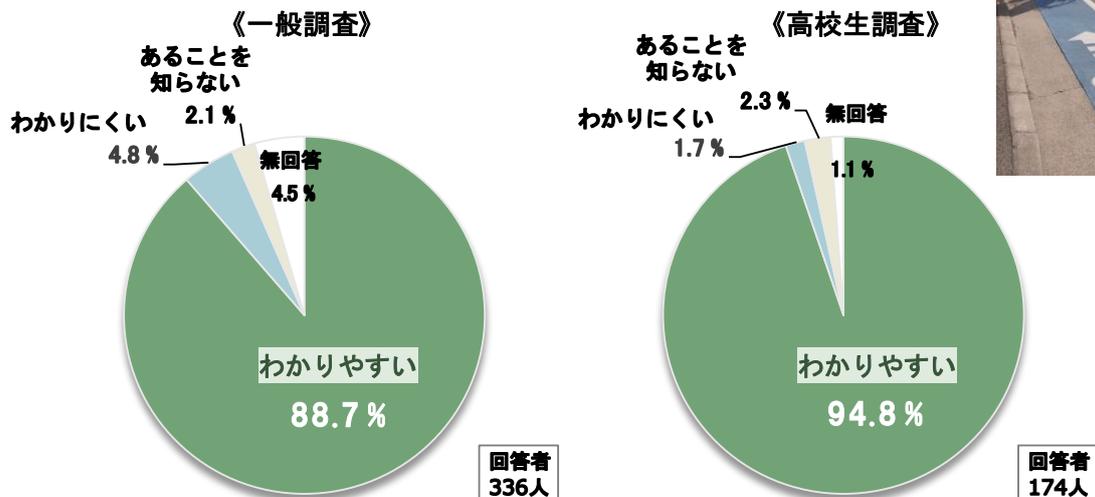
②自転車レーン整備後の自転車レーン通行状況

登校時・下校時ともに左側通行をしている高校生は7割弱
下校時は、登校時よりも「右側」の自転車レーンを利用する割合が高い



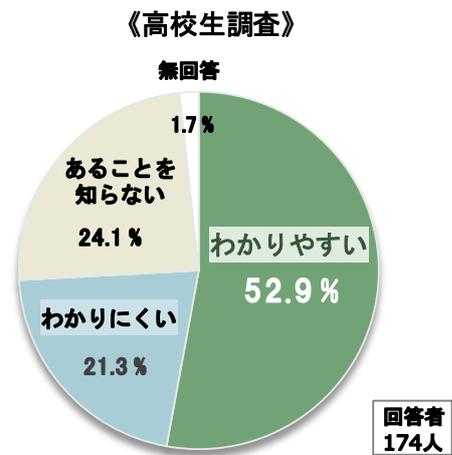
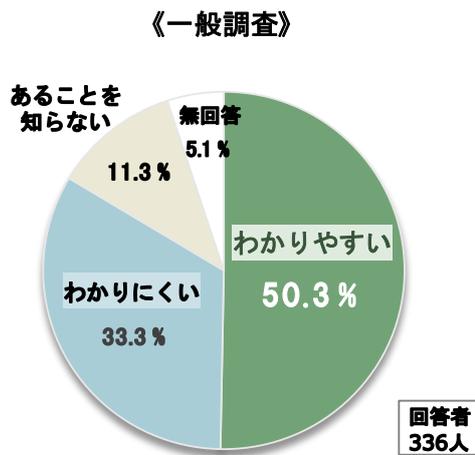
③通行方向を示す路面表示のわかりやすさ

通行方向の表示は、「わかりやすい」と評価する人が約9割



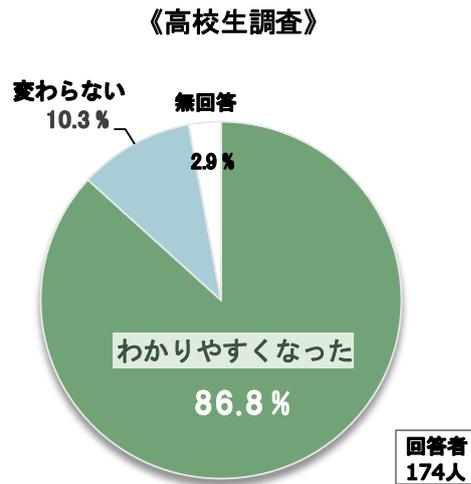
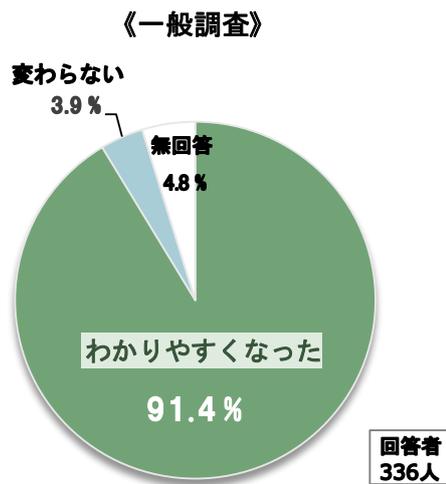
④注意喚起看板（逆走禁止、路上駐車禁止）のわかりやすさ

注意喚起看板は、「わかりやすい」と評価する人が約5割



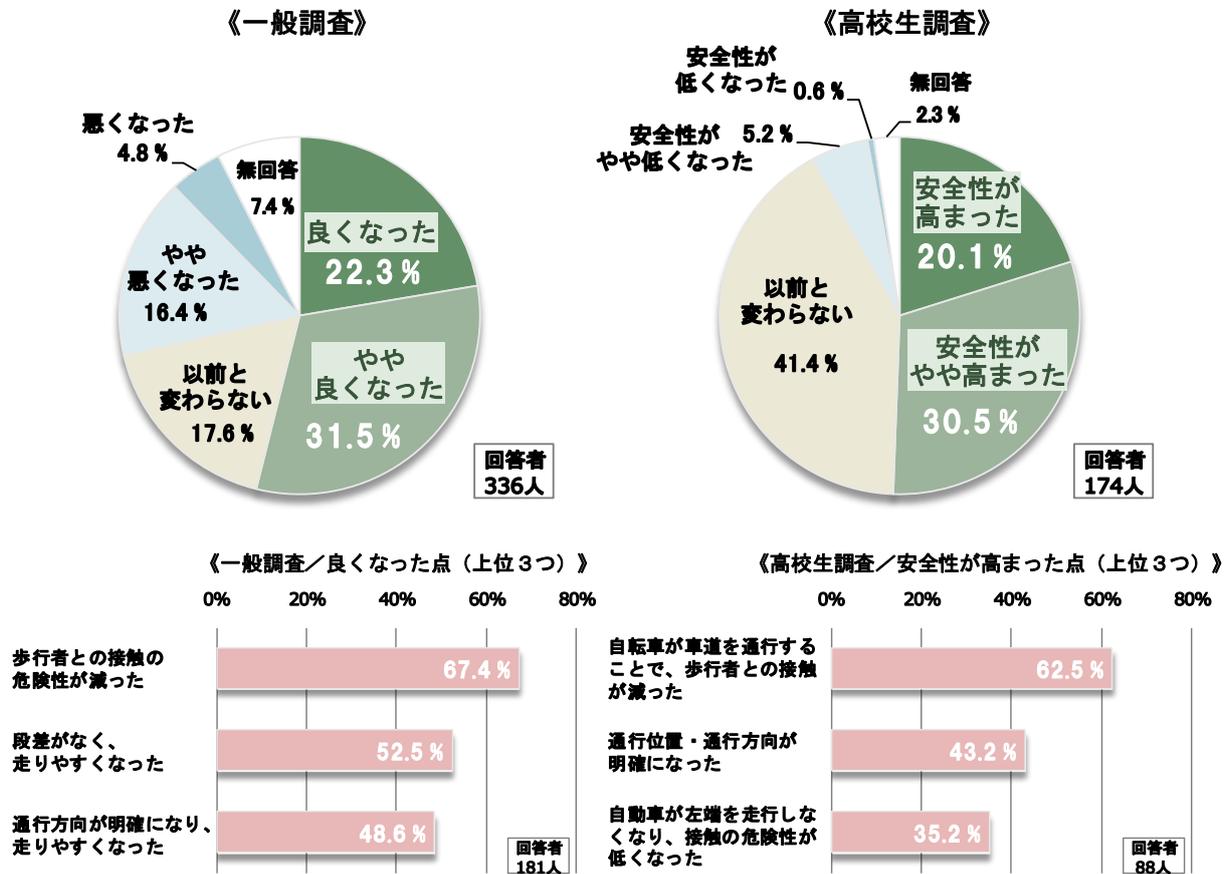
⑤自転車で通行する位置のわかりやすさの変化

自転車で通行する位置は、「わかりやすくなった」と評価する人が約9割



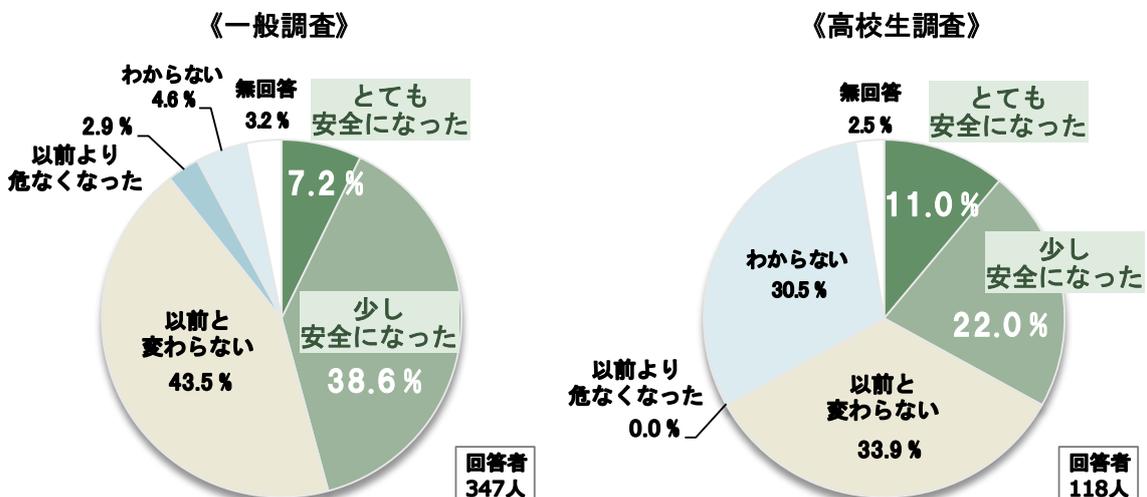
⑥『自転車』で通行する際の安全性の変化

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5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



⑦『徒歩』で通行する際の安全性の変化

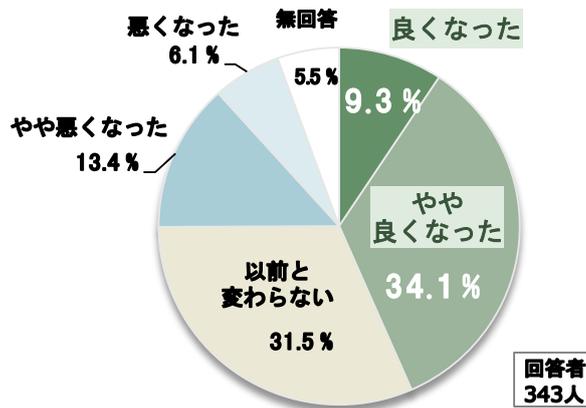
一般調査では、徒歩での通行が『安全になった』と感じている人が5割弱
 高校生調査では、『安全になった』と感じている人が3割以上



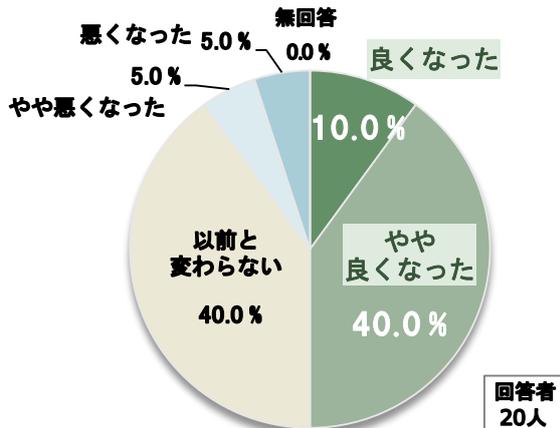
⑧『自動車』で通行する際の安全性の変化

一般調査では、自動車で通行する際の安全性が『良くなった』と感じている人が4割以上
 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5割
 タクシー事業者は、「以前と変わらない」と感じている人が6割

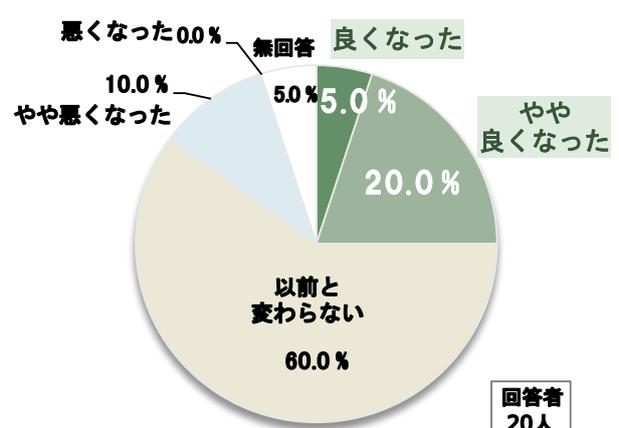
《一般調査》



《交通事業者（バス）調査》

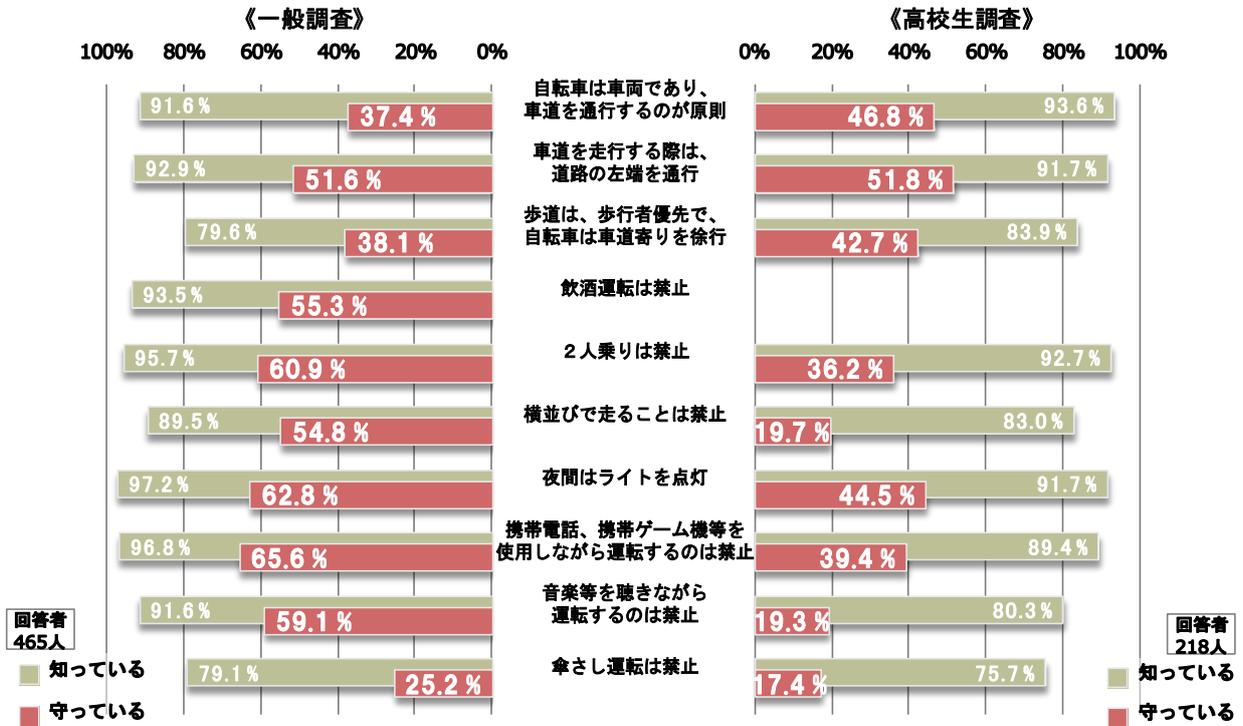


《交通事業者（タクシー）調査》



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、一般よりもほとんどのルールについて遵守している割合が低い
 特に「傘さし運転」、「音楽を聴きながらの運転」、「並走」は2割未満



2. 交通量調査

(1) 調査の概要

自転車レーンを含めた、深井 73 号線の利用状況を把握するため、交通量調査を実施し、自転車レーン整備前に行った交通量調査結果との比較を行いました。

○整備前調査：平成 23 年 1 月 13 日（木）

○整備後調査：平成 25 年 11 月 26 日（火）

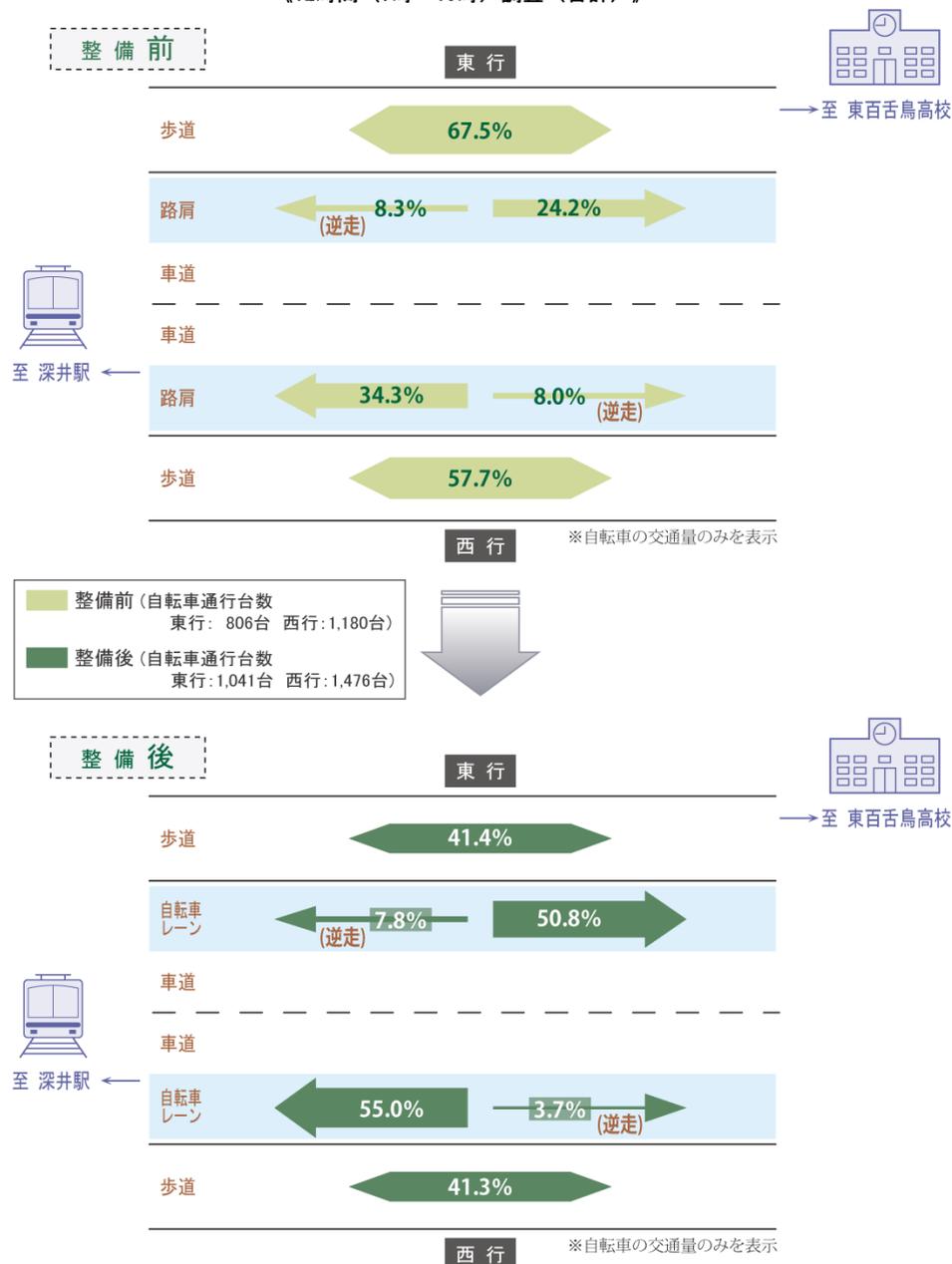
(2) 自転車レーン整備による効果

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：67.5% ⇒ 41.4% 西行：57.7% ⇒ 41.3%

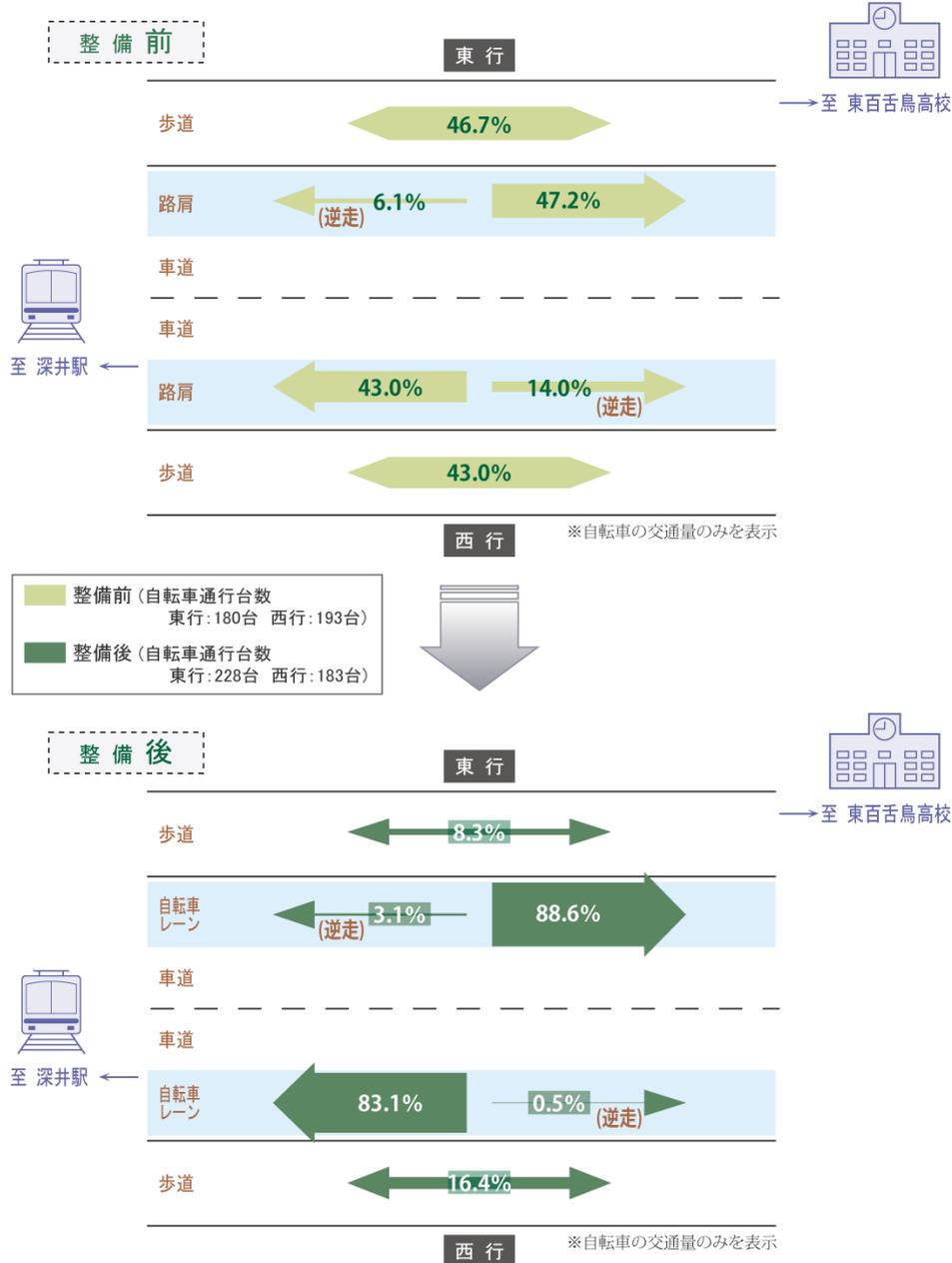
《12時間（7時～19時）調査（合計）》



②ピーク時（8時～9時）調査結果

ピーク時は、自転車レーン志向がより顕著で、歩道通行の自転車が大きく減少
 東行：46.7% ⇒ 8.3% 西行：43.0% ⇒ 16.4%
 路肩・自転車レーンを逆走する（右側を通行）自転車も大きく減少
 東行：6.1% ⇒ 3.1% 西行：14.0% ⇒ 0.5%

《ピーク時（8時台）調査（合計）》



3. 考察

- ◆ アンケート調査結果から考察すると、
 - ・ 自転車レーンの整備により安全性が高まった。
 - ・ 自転車レーンの認知度は高い。
 - ・ 駐車車両が減り安全性が高まった。
 - ・ 歩行者の安全性が高まった。
- など、当初の目的のとおり、自転車レーンの整備が安全性の向上に寄与していると考えられる。
- ◆ しかし全線が駐車禁止となり、駐車車両が減ったとはいえ、いまだにある駐車車両については、危険を誘発するものと歩行者、自転車利用者、交通事業者とも認識しており、地元、所轄警察、行政が連携の上、さらなる駐車車両の削減に取り組む必要がある。
 - ◆ 注意喚起看板については、認知度はそれほど高くはなく、より効果的に視認できるよう検討する必要がある。また、路面表示については、増やしていくことが、自転車レーンをよりわかりやすいものにできると考えられるが、表示を増やすことにより、自転車通行時に振動するなど快適性の阻害につながらないかについて検討していく必要がある。
 - ◆ 自由意見としては、全体的にルール違反に関する意見が多く、特に自転車のルールに対するものが多い（逆走、並走など）。
 - ◆ 交通事業者への聞き取り調査では、自転車通行空間の青色着色はわかりやすく、そこを意識して通行するようになり安全になった。駐車車両は減っている。自転車のマナーは悪いが、以前に比べてよくなってきている。などの意見がある。
 - ◆ 啓発活動についての認知度が低いため、広報することも含めて、引き続き、歩行者の安全を第1とした啓発活動を継続的に実施する必要がある。
 - ◆ 交通ルールについては、ほぼ認知されているが、知っていても犯してしまう違反がある。これも引き続き、ルールの徹底とマナー向上のために啓発活動を継続的に実施する必要がある。
 - ◆ 交通量調査結果から、今もなお、歩道を通行している自転車が多くみられる。この理由としては、多数の人が、路上駐車による走りづらさを挙げている。また、自転車駐輪場など目的地が通行方向と逆にあり、車道を逆走できないことから、やむを得ず歩道を通行していると思われる。今後、自転車駐輪場などへの誘導について歩道通行の安全性の確保や車道部に自転車横断帯の設置など通行ルートを検討していく必要がある。
 - ◆ 沿道で駐車場を持たない店舗などの前において、自転車レーン上への駐停車車両が見られる。今後、当該店舗への協力依頼や交通管理者の取り締まり強化が望まれる。

4. 今後の展開

- ◆ 自転車レーンの整備により道路全体の安全性が高まっていることから、これらの事例を発信し他路線への展開につなげていく必要がある。
- ◆ 自転車ネットワークの構築を目指し、自転車通行の幹線ルートの整備をする必要がある。
- ◆ 今後、より一層、整備効果を高めるため、地元、学校、行政、交通管理者などが連携し、啓発活動などに取り組んでいく必要がある。