

■交通量調査による整備効果のまとめ

交通量調査地点 No	路線名 (自転車レーン整備形態)	道路交通特性				自転車レーン整備による量的な効果							
		道路状況		交通状況		自転車レーンを通行する自転車の割合 (整備前:路肩走行)				逆走の自転車の割合 (整備前:路肩走行)			
		車道幅員 (m)	歩道幅員 (m)	自動車交通量 (台/12h)	大型車混入率	整備前 ①	→	整備後 ②	移行率 ②-①	整備前 ①	→	整備後 ②	増減率 ②-①
地点1	府道大堀塚線 (全面着色)	10.0	2.5	7,535	11.1%	19.4%	→	47.1% (42.5%)	+27.7%	3.6%	→	4.7% (3.7%)	1.1% (増)
地点2	府道大堀塚線 (全面着色)	10.0	2.5	9,237	8.1%	27.7%	→	50.8% (51.4%)	+23.1%	9.6%	→	4.7% (5.5%)	4.9% (減)
地点3	府道大堀塚線 (矢羽根)	8.7	南側:3.4 北側:3.6	8,993	10.0%	4.0%		10.5%	+6.5%	0.9%		1.1%	0.2% (増)
地点4	今池三国ヶ丘線 (高視認性矢羽根)	10.0	南側:3.8 北側:4.3	3,432	4.5%	8.0%		24.7%	+16.7%	0.4%		1.9%	1.5% (増)
地点5	今池三国ヶ丘線 (景觀配慮型矢羽根)	11.0	3.5	8,546	9.8%	8.7%		31.8%	+23.1%	3.6%		3.4%	0.2% (減)
地点6	府道 塚大和高田線 (矢羽根)	11.0	3.5	13,602	13.9%	3.3%		7.6%	+4.3%	0.3%		0.4%	0.1% (増)
地点7	府道 塚大和高田線 (矢羽根)	7.0	3.3	10,196	15.9%	1.6%		2.9%	+1.3%	0.8%		0.8%	0.0%
地点8	府道 塚大和高田線 (矢羽根)	9.6	3.6	10,490	15.3%	1.6%		2.9%	+1.3%	0.8%		0.3%	0.5% (減)

* 府道大堀塚線の整備後②の()内数値は、前回(H26.11.13)の交通量調査結果

* 堺市駅浅香山線の交通量調査は、今回未実施【※車道幅員~7.2m(単路部)、歩道幅員1.6~2.2m(一部区間5.2m)】

* 移行率: 自転車レーンを通行する自転車の割合の増減率(逆走増減率は含まない)

【自転車レーン整備による量的な効果】(交通量調査結果から)

●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)

●各地点の移行率は、

(地点1、2) 「府道大堀塚線」(全面着色)で、約23~28%増

(地点3) 「府道大堀塚線」(矢羽根)で、約7%増

(地点4) 「今池三国ヶ丘線」(矢羽根)で、約17%増

(地点5) 「今池三国ヶ丘線」(矢羽根)で、約23%増

(地点6) 「府道塚大和高田線」(矢羽根)で、約4%増

(地点7、8) 「府道塚大和高田線」(矢羽根)で、約1%増

【調査結果】

●交通量調査では、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。

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。

「府道塚大和高田線」の移行率が、同じ矢羽根型の整備路線である「府道大堀塚線」と比べても低い。

同じ「府道塚大和高田線」でも、「車道幅員」が狭い(地点7、8)で、より移行率が低い。

●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。