

名古屋国道管内自転車安全利用協議会（第2回）

～国道19号桜通自転車レーンの事後調査結果～



平成28年2月12日（金）

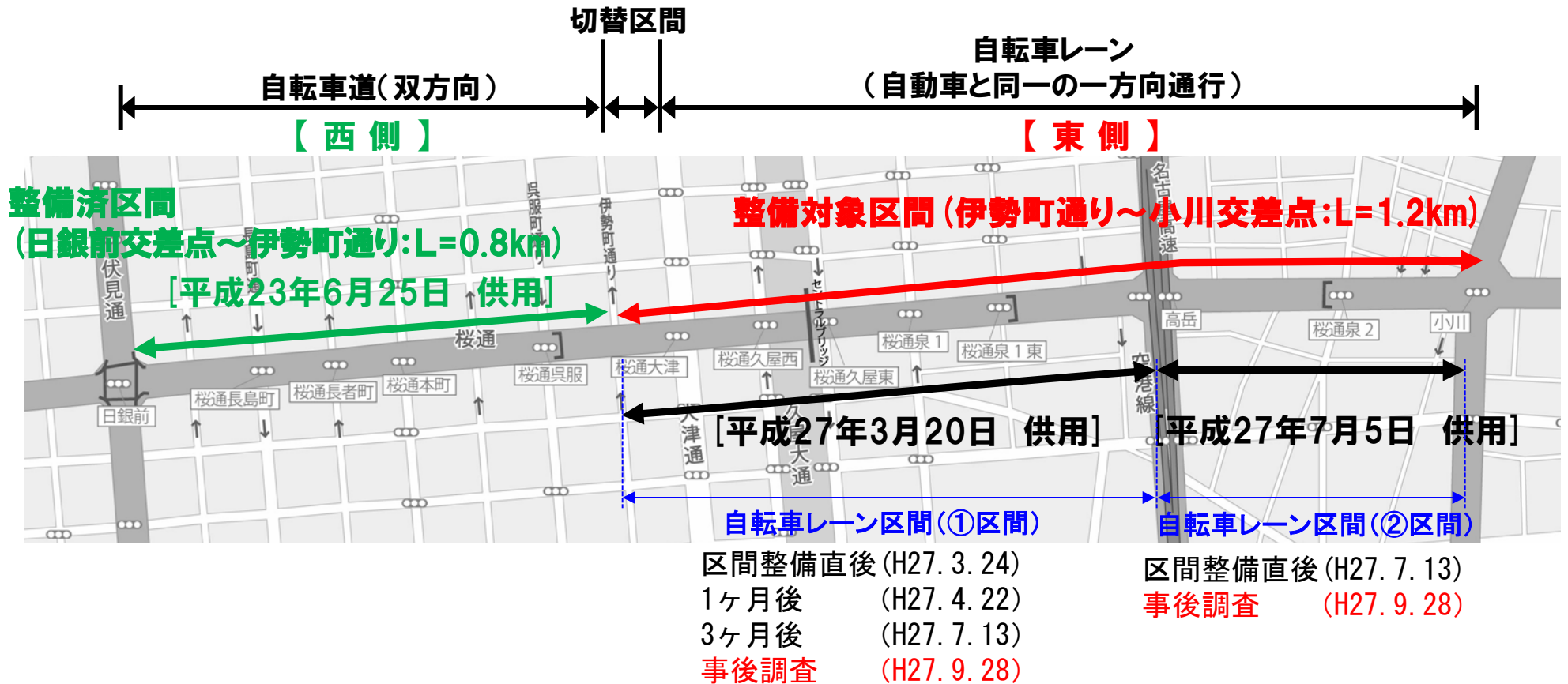


～ 目 次 ～

1. 整備対象区間
2. 自転車レーンの整備効果
3. 自転車レーンの課題
4. 自転車レーンの利用率向上に向けた検討

1. 整備対象区間

■整備対象区間は
伊勢町通り～小川交差点間の延長1.2km。

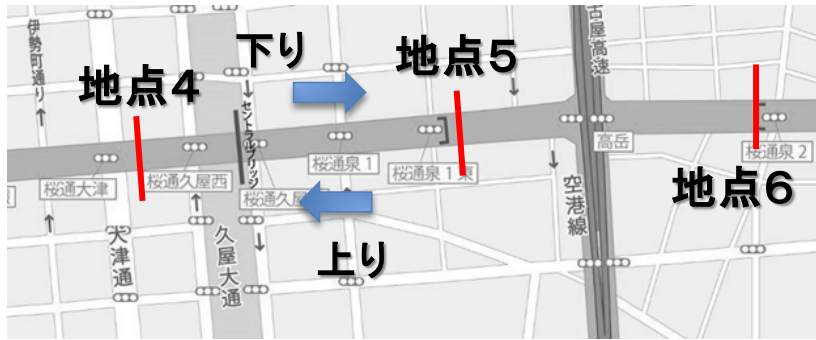


※事前 (整備前) 調査は平成25年11月6日 (水) に実施

2. 自転車レーンの整備効果

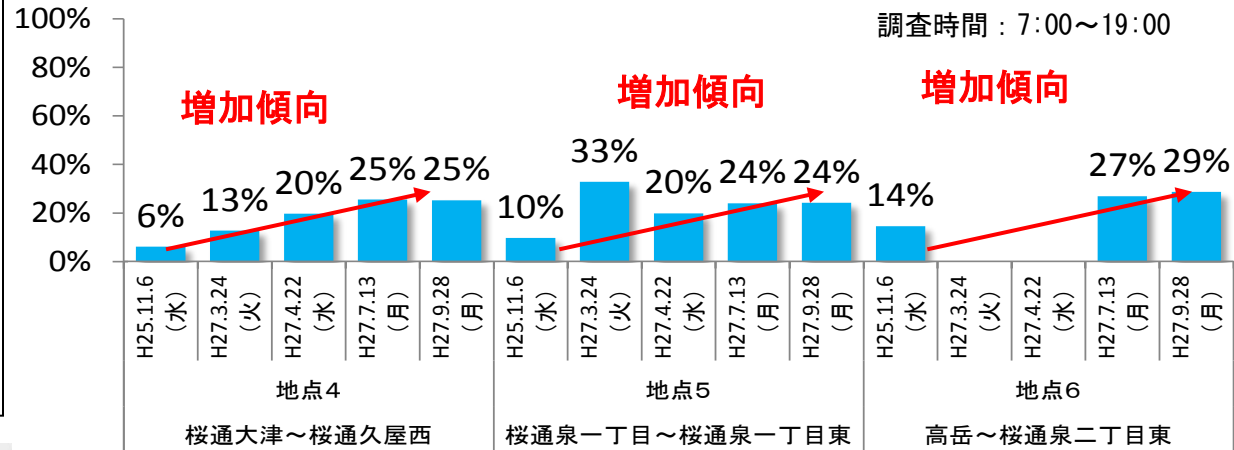
(1) 利用率の増加 (12時間)

- 自転車レーンの利用率は、各断面とも増加傾向。
- 高いところでは利用率が44%と、約半分の自転車が自転車レーンを利用。
- 上り断面の方が、自転車レーンの利用率が高い傾向。

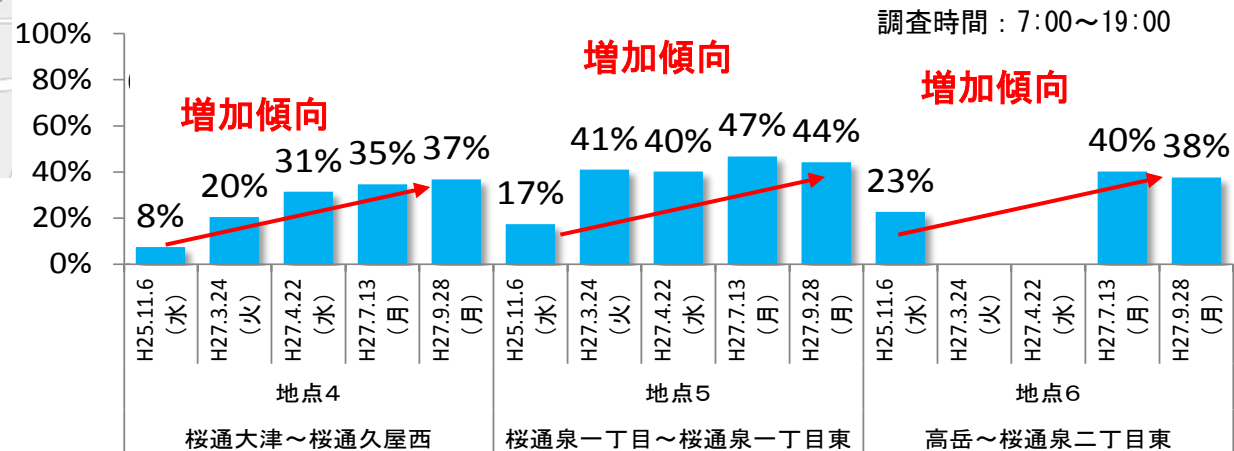


※利用率：断面全体の自転車交通量に対して、自転車通行空間を車と同じ方向に通行している自転車の割合。
整備前に関しては、車道を車と同じ方向に通行する自転車の割合とした

桜通【下り】断面別12時間
自転車交通量あたりの自転車通行空間利用率

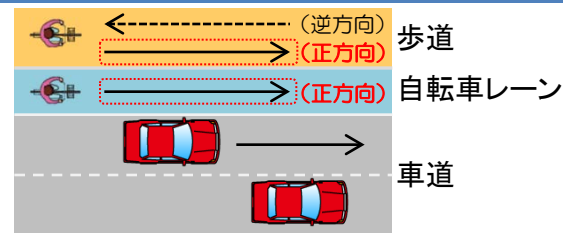


桜通【上り】断面別12時間
自転車交通量あたりの自転車通行空間利用率

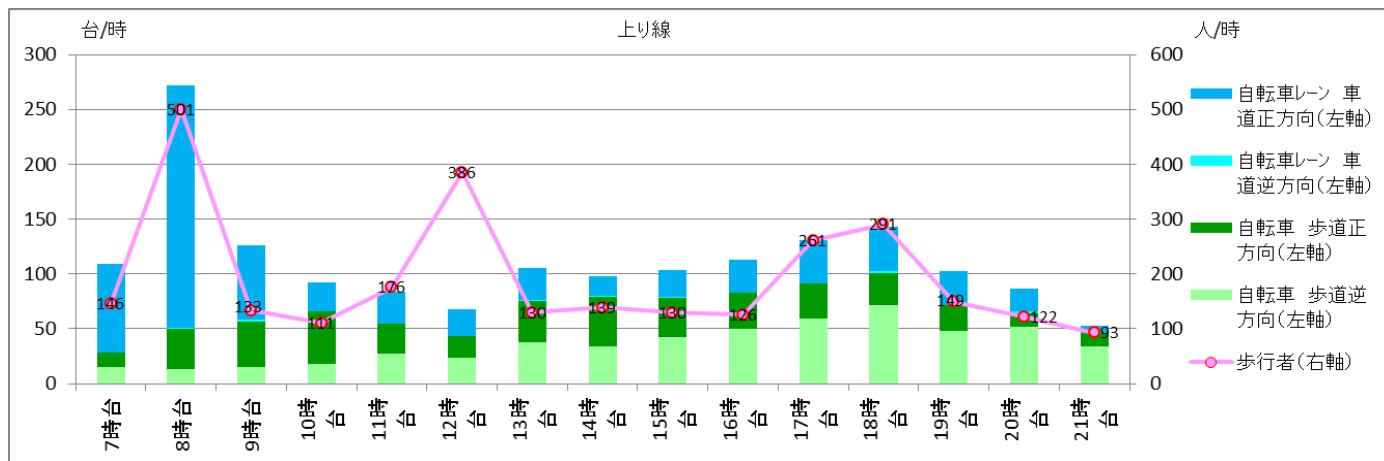
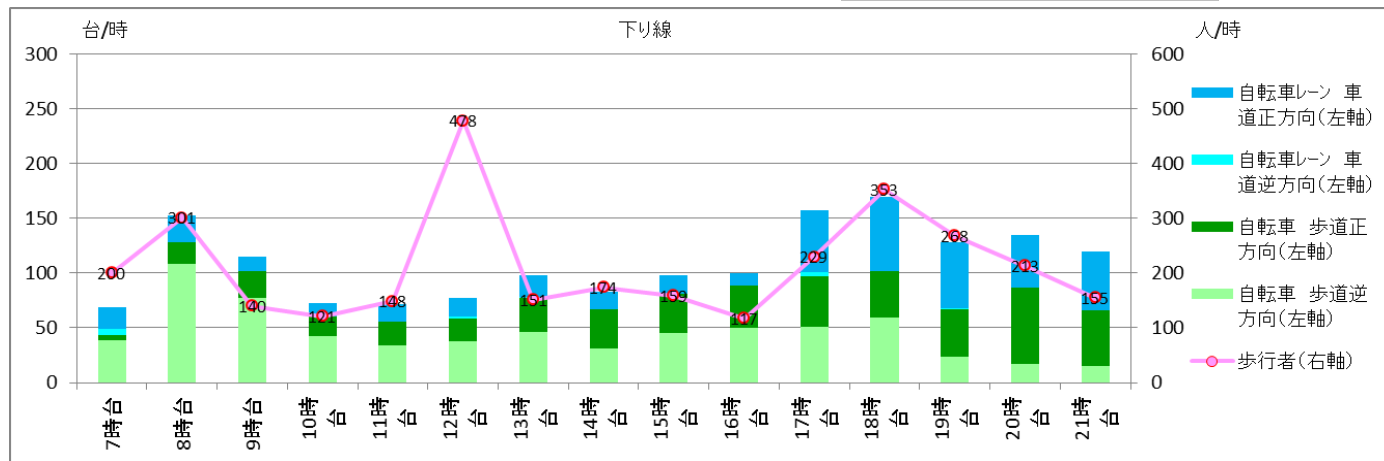


2. 自転車レーンの整備効果

(2) 歩行者交通量と自転車通行箇所との関係



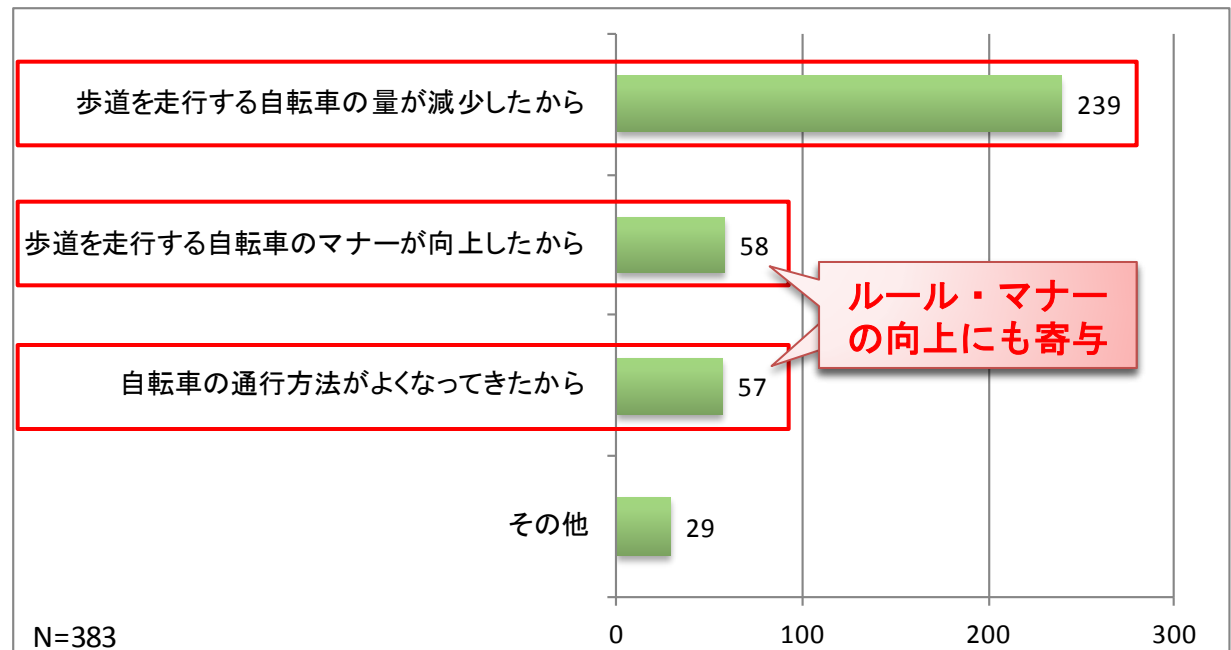
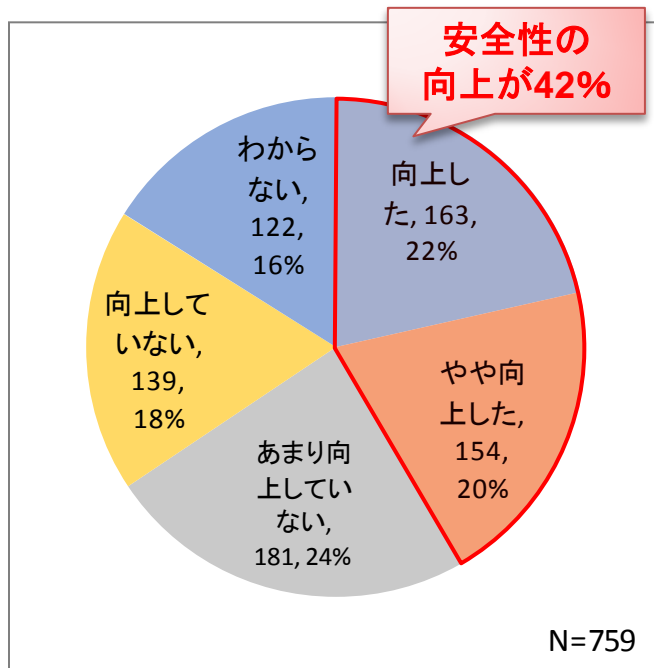
時間帯別・走行位置別・方向別の自転車・歩行者交通量(桜通泉一丁目～桜通泉一丁目東)



- 上下線とも、歩道を走行する時間帯別の自転車交通量は同程度。
- また、朝夕ピーク時の歩行者交通量の増加に伴い、自転車レーンの交通量が増加。
- 10時～16時のオフピーク（12時台を除く）も平均して約140台/h（約2台/分）前後の歩道内を走行する自転車がいるが、混雑している状況にはない。

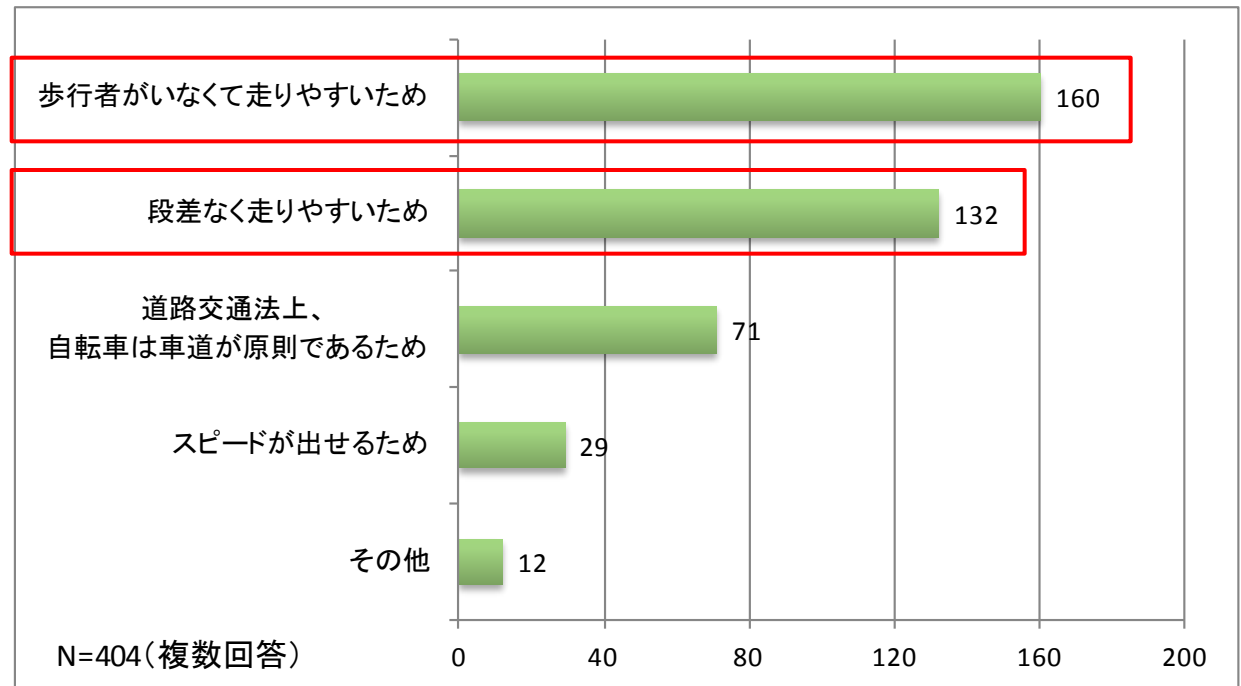
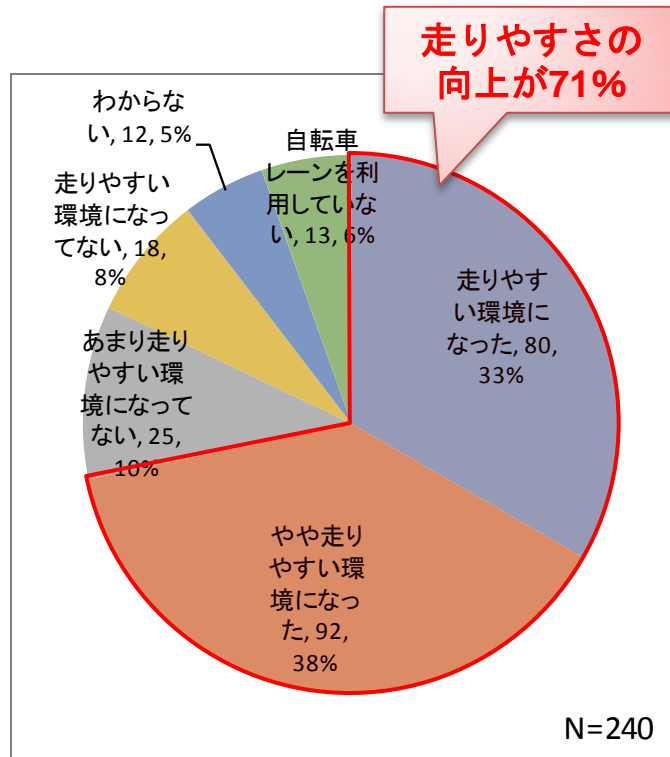
(3) 歩道における歩行者の安全性の向上

- 自転車レーン整備後に歩道の安全性が「向上した」「やや向上した」と感じた人は併せて42%であり、歩行者の約半数が歩道の安全性を実感。
- 向上したと感じた理由としては、「歩道を歩行する自転車の量が減少したから」が239件で最も多い。
- 自転車レーンが整備されたことにより、ルール・マナーの向上にも寄与。



(4) 自転車利用者の走行性の向上

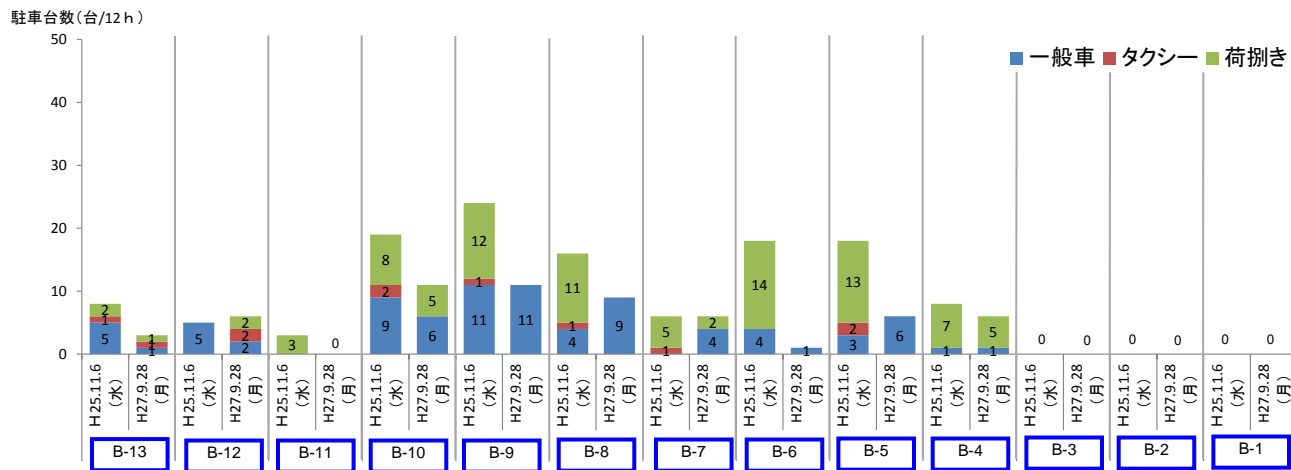
- 自転車レーンにおいて「走りやすい環境になった」「やや走りやすい環境になった」と感じた人は併せて71%であり、自転車利用者が走りやすさを実感。
- 走りやすいと感じた理由としては、「歩行者がいなくて走りやすいため」や「段差なく走りやすいため」などの回答が多い。



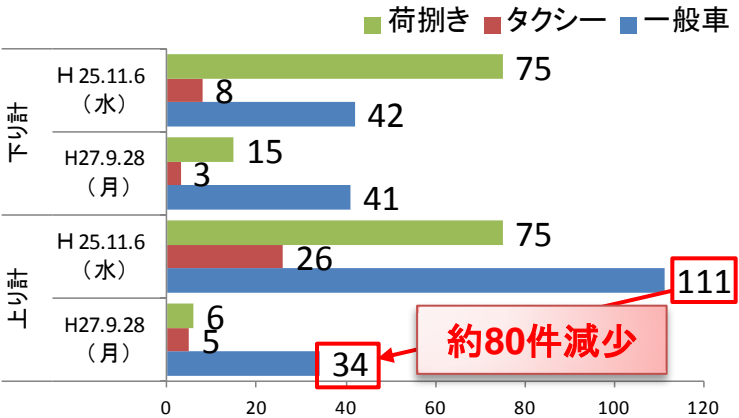
(5) 路上駐停車台数の削減

- 整備後、路上駐停車台数は減少。
- 特に、上り区間の一般車両の路上駐停車台数が111件から34件と約80件減少。

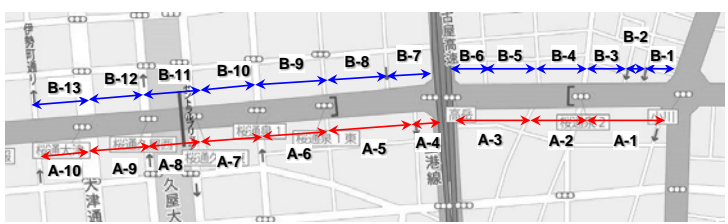
桜通【下り】 伊勢町通り～小川 ブロック別路上駐車述ベ台数 (12h)



桜通【上り】 伊勢町通り～小川 ブロック別路上駐車述ベ台数 (12h)



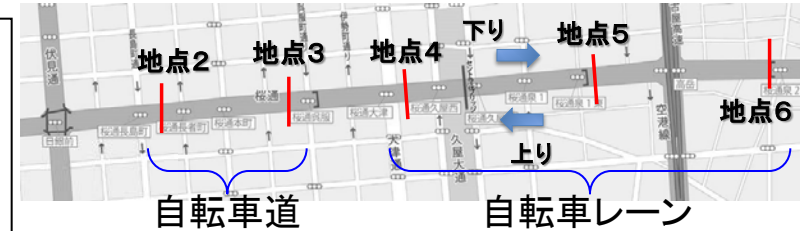
約80件減少



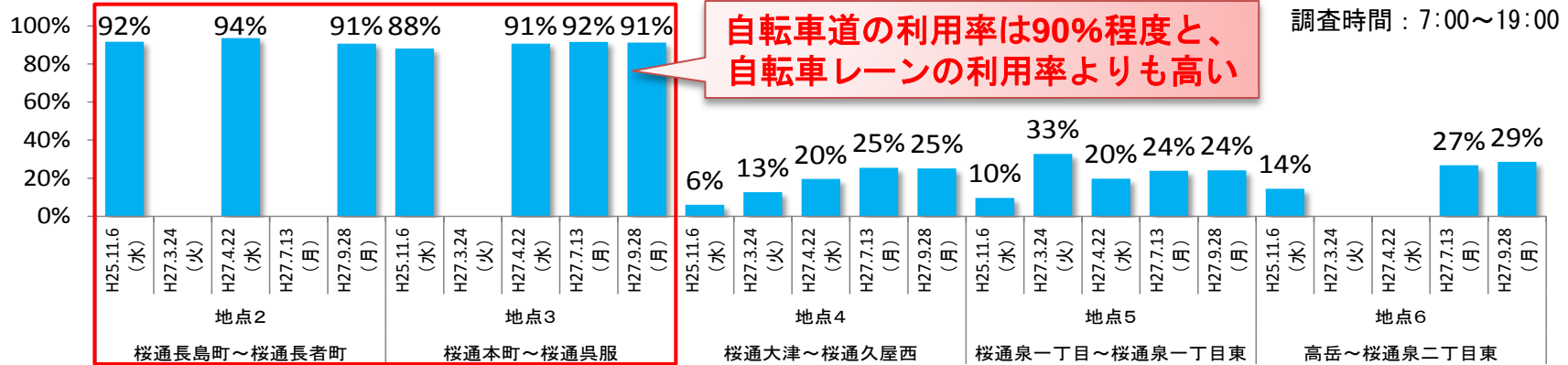
3. 自転車レーンの課題

(1) 自転車道と比べて低い利用率

- ・ 自転車レーンは、供用以降利用率が増加傾向であるものの、双方向利用が可能な自転車道に比べ利用率は低い。



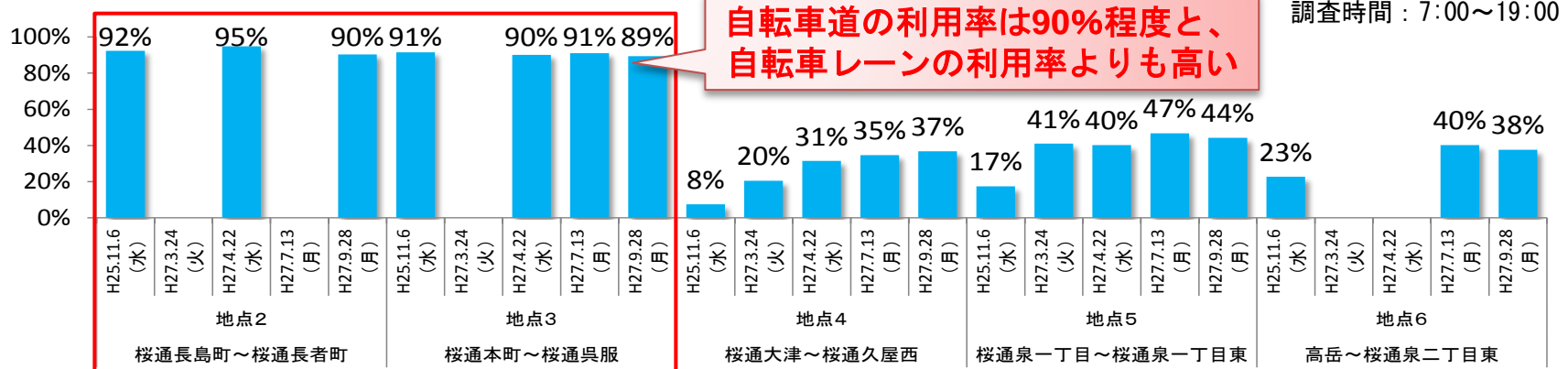
桜通【下り】断面別 12時間 自転車交通量あたりの自転車通行空間利用率



自転車道の利用率は90%程度と、自転車レーンの利用率よりも高い

調査時間：7:00～19:00

桜通【上り】断面別 12時間 自転車交通量あたりの自転車通行空間利用率



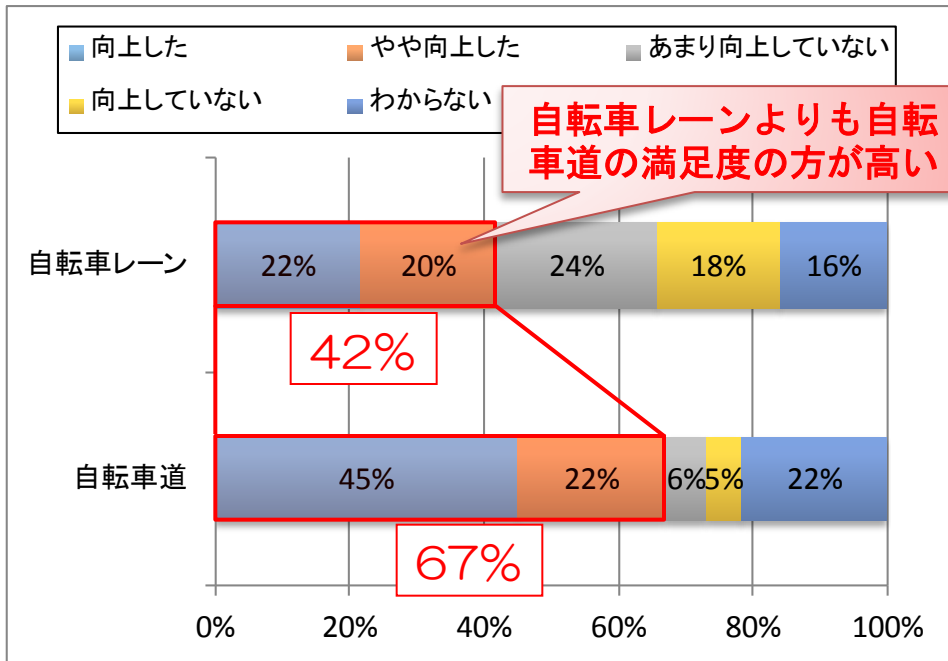
自転車道の利用率は90%程度と、自転車レーンの利用率よりも高い

調査時間：7:00～19:00

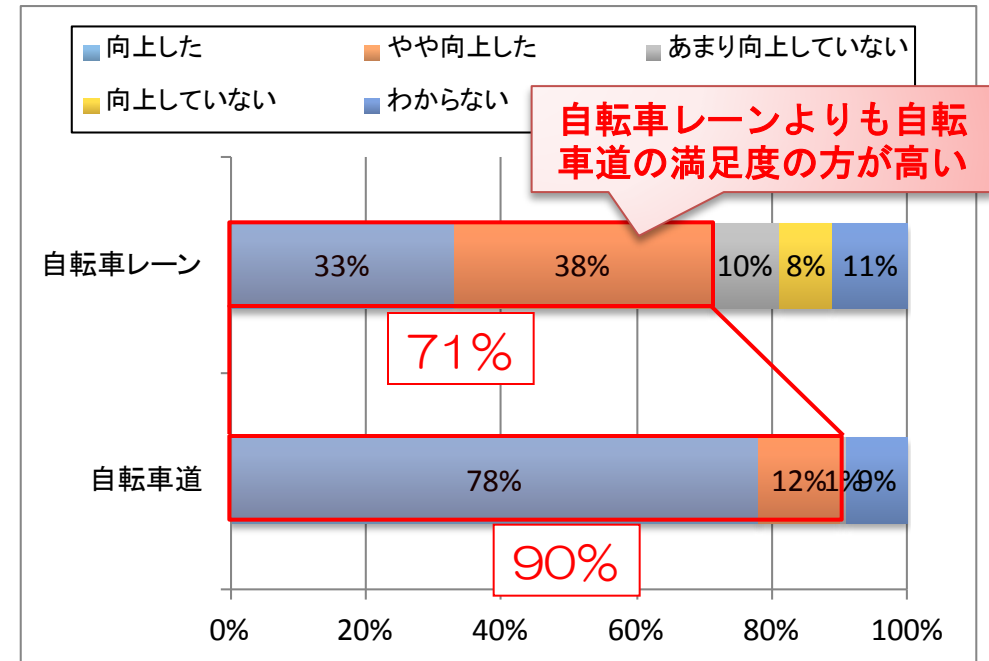
(3) 自転車道と比べて低い満足度

- 歩道における歩行者の安全性は、自転車レーン42%に対し自転車道67%と、自転車道の満足度の方が高い。
- 同様に、自転車利用者の走行性において、自転車レーン71%に対し自転車道90%と自転車道の満足度の方が高い。

歩道における歩行者の安全性の向上



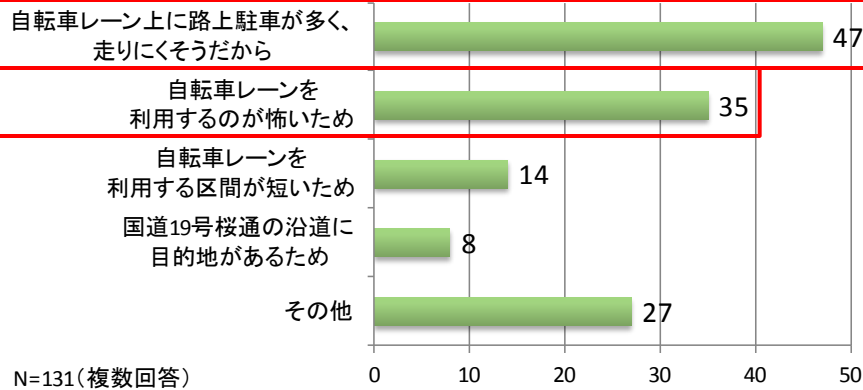
自転車利用者の走行性の向上



4. 自転車レーンの利用率向上に向けた検討 P11

(1) 自転車道と比べて低い満足度

- ・ 自転車が自転車レーンを走行しない理由として、「路上駐車で走りにくい」や「自動車の脇を走行するのが危険」等の回答が多い。
- ・ 桜通は路上駐車禁止となっており、自転車レーンの整備によってその台数は減少傾向にあるものの、依然として路上駐停車が多い。

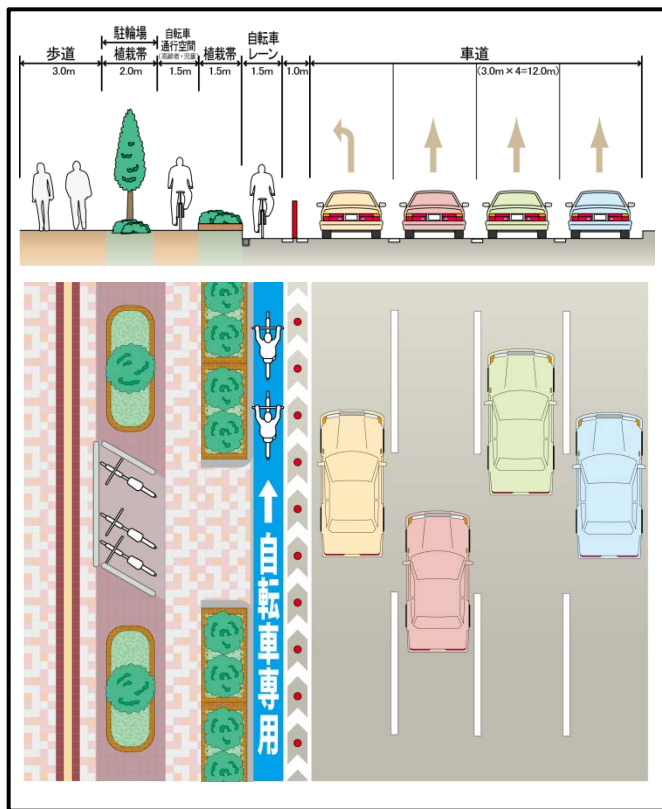


自転車レーンの利用率向上させるため、
自転車レーン上の駐停車車両による通行阻害対策を検討する。

4. 自転車レーンの利用率向上に向けた検討 P12

(2) 自転車レーン上の駐停車車両による通行障害対策

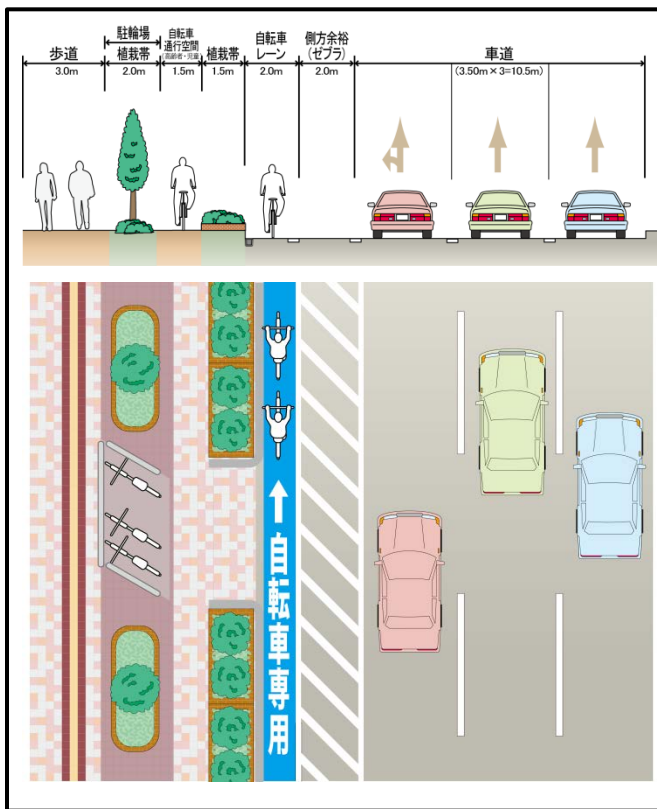
■ 対策イメージ1 (ポストコーン)



【メリット】 自転車通行空間が確保される

【デメリット】 荷捌き車両等の停車ができなくなる

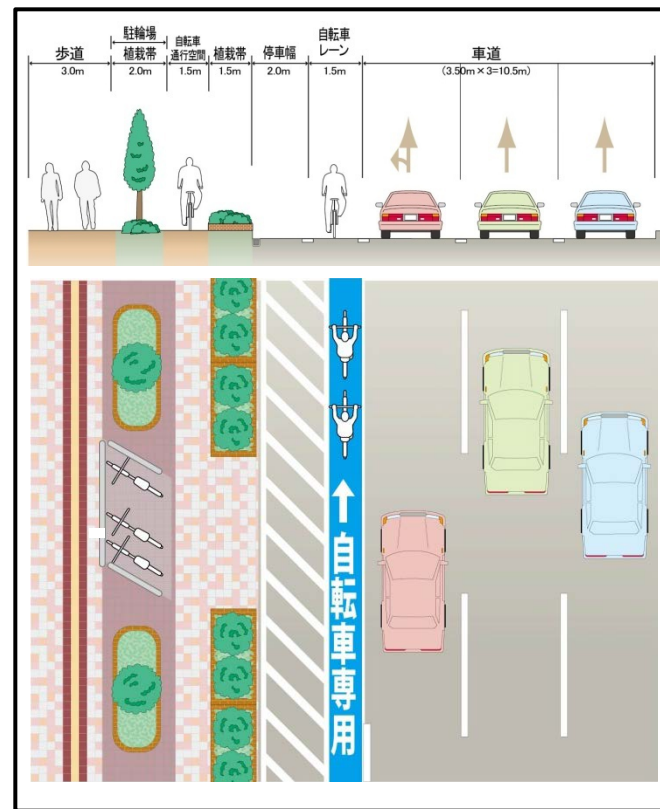
■ 対策イメージ2 (ゼブラ①)



【メリット】 停車車両を避ける際、車線へのはみ出しが無くなる

【デメリット】 停車車両を誘発する恐れがある

■ 対策イメージ3 (ゼブラ②)



【メリット】 停車車両の影響を受けない

【デメリット】 停車車両と自転車の錯綜が発生する