



平成23年 8月24日
国土交通省 中部地方整備局
名古屋国道事務所

8割が自転車道を快適走行!歩道も安全に ～桜通自転車道 開通後の調査速報～

1. 概要

国道19号桜通では、歩行者と自転車が輻輳しており、双方が危険と感じる状況が発生していました。名古屋国道事務所では、より安全・快適な自転車・歩行者空間の確保を目指して、平成23年6月25日に日銀前交差点から桜通大津交差点間の上下線(区間延長約800m)において、自転車・歩行者・自動車を分離した自転車道を開通しました。このたび、開通後の交通量及びアンケート調査の速報をとりまとめましたのでお知らせします。

なお、今後は、更にデータを分析し、引き続き「国道19号桜通自転車安全利用協議会」で、より安全・快適な自転車走行空間の検討を進めていきます。平成23年9月6日に「第9回 国道19号桜通自転車安全利用協議会」を開催します。

2. ポイント

<自転車道について>

■自転車道の利用率

- ・整備後の自転車道の利用率は約8割で、通勤時(7～9時)においては約9割。

■自転車道の整備効果について

- ・自転車利用者の約9割の方が、自転車の走行性が向上したと回答。
- ・自転車利用者の約8割、歩行者の約7割の方が、安全性が向上したと回答。
- ・自転車利用者の約8割、歩行者の約7割の方が、満足と回答。

■利用者の声

- | | |
|-----------------------------|----------------|
| [自転車利用者]・歩行者とぶつかる危険性が無くなった。 | ・人がいないので走りやすい。 |
| ・区間が短い。 | ・走行しにくい箇所がある。 |
| [歩行者]・歩行者が安全になった。 | ・歩道が広がった。 |
| ・通行方法を守らない。 | ・通行マナーが悪い。 |

<車線削減について>

■車線削減による影響について

- ・車線削減したが、国道19号(桜通)の交通量は、大きな変化は見られなかった。
- ・日銀前交差点の渋滞長にも、大きな変化は見られなかった。
- ・ドライバーの約8割の方が、車線削減による混雑への大きな影響はなかったと回答。

<参考：調査の内容>

- 内容：①自転車、歩行者、自動車交通量調査(平成23年7月12日(火)の結果)
- ②自転車利用者、歩行者アンケート調査(平成23年7月10日(日)、12日(火)の結果)
- ③一般ドライバーアンケート調査(平成23年7月25日(月)～29日(金)の結果)

3. 資料

別添資料1(桜通自転車道 開通後の調査速報)

別添資料2(第9回 国道19号桜通自転車安全利用協議会の開催について)

4. 配布先

中部地方整備局記者クラブ

5. 問い合わせ先

国土交通省 中部地方整備局 名古屋国道事務所(電話 052-853-7327)
事業対策官 伊藤 博文

1. 自転車道の概要

(1) 自転車道整備の背景・目的

国道 19 号桜通では、歩行者と自転車が輻輳することで、双方が危険を感じる状況が発生していました。

そこで、自転車の安全利用を目指すため自転車利用者をはじめ、地域の代表者や学識経験者などの皆さんで通行方法や構造などの検討を重ね、自転車道の整備をしました。

今回は、自転車道開通後の交通状況や、安全性や走行性などのアンケート調査の速報をとりまとめました。

(2) 自転車道の概要

車道を減少し、車道上に自転車道を設置しました。

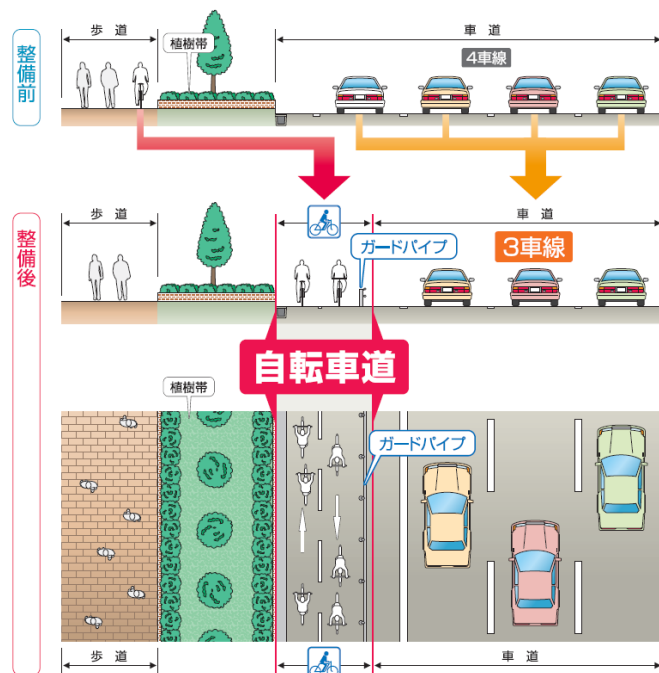
■供用開始：平成 23 年 6 月 25 日（土）

■実施区間：国道 19 号 日銀前交差点～桜通大津交差点

国道 19 号(約 800m) 日銀前～桜通大津交差点



■整備内容：車道を片側 4 車線から 3 車線に減少し、車道上に自転車道を設置



<整備前の状況>



<整備後の状況>



2. 自転車道について

(1) 自転車道の利用率

■整備後における自転車道の利用率（自転車が自転車道を利用する率）は約8割、通勤時間帯（7～9時）は約9割でした（図1）。

<自転車道の利用率>

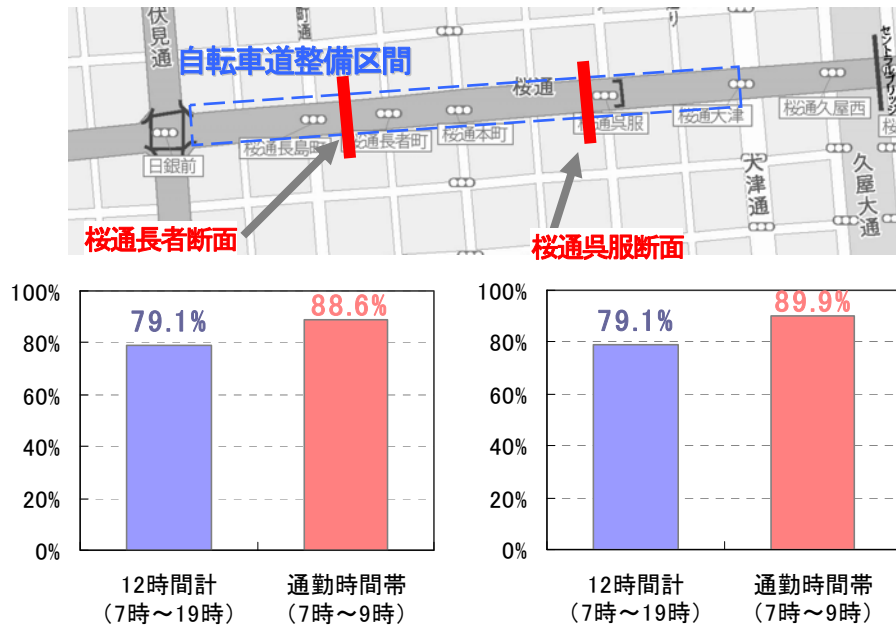


図1 自転車走行空間の利用率

(2) 自転車の走行性向上効果

■自転車利用者の約9割の方が、整備後、「自転車の走行性が向上した」と回答しました（図2）。
 ■走行性が向上したと回答した方の理由として、「人がいないので走りやすい」、「凹凸がなくなり走行しやすい」等がありました。
 ■走行性が向上しなかったと回答した方の理由として、「区間が短い」、「走行しにくい箇所がある」等がありました。

<自転車利用者の走行性向上に関する声>

問：自転車の走行性は向上したと思いますか？

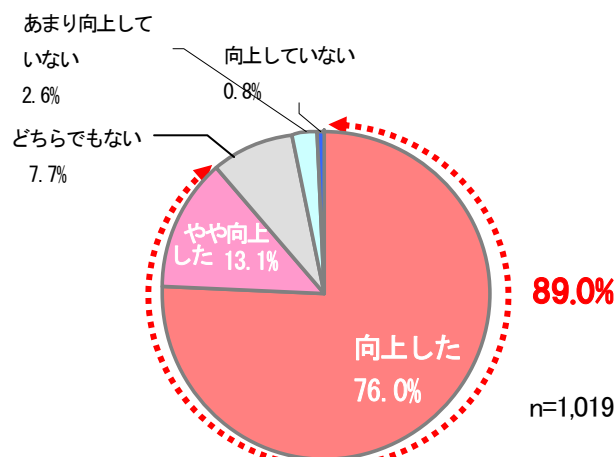


図2 自転車利用者の走行性に関する声

(3) 安全性の向上効果

- 自転車利用者の約8割、歩行者の約7割の方が整備後、「安全性が向上した」と回答しました(図3)。
- 安全性が向上したと回答した方の理由として、「歩行者とぶつかる危険性が無くなった。[自転車利用者]」「歩行者が安全になった。[歩行者]」といった声がありました。
- 安全性が向上しなかったと回答した方の理由として、「通行方法を守らない。[自転車・歩行者]」「通行マナーが悪い [自転車・歩行者]」といった声がありました。

<自転車利用者、歩行者の安全性向上に関する声>

問：安全性は向上したと思いますか？

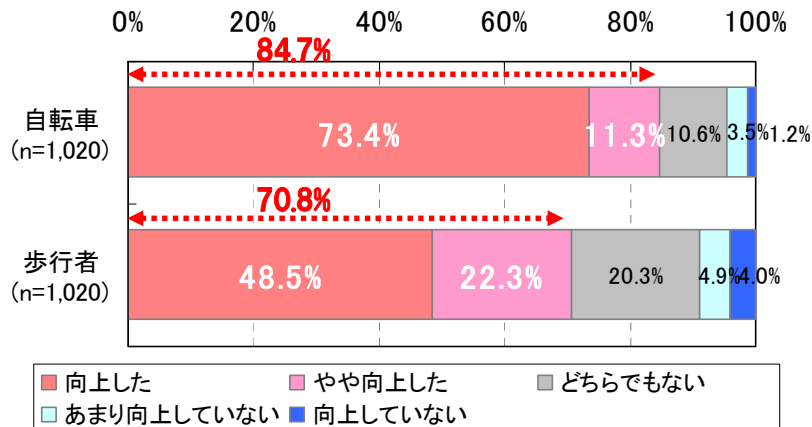


図3 自転車利用者、歩行者の安全性に関する声

(4) 整備に対する満足度

- 自転車利用者の約8割、歩行者の約7割の方が整備に対し「満足」と回答しました(図4)。

<自転車利用者、歩行者の自転車道整備の満足度>

問：今回の自転車道整備に満足していますか？

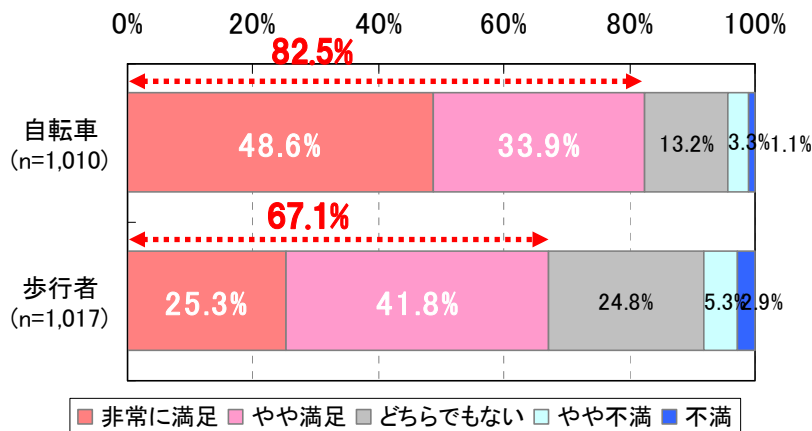


図4 自転車利用者、歩行者の自転車道整備に対する満足度

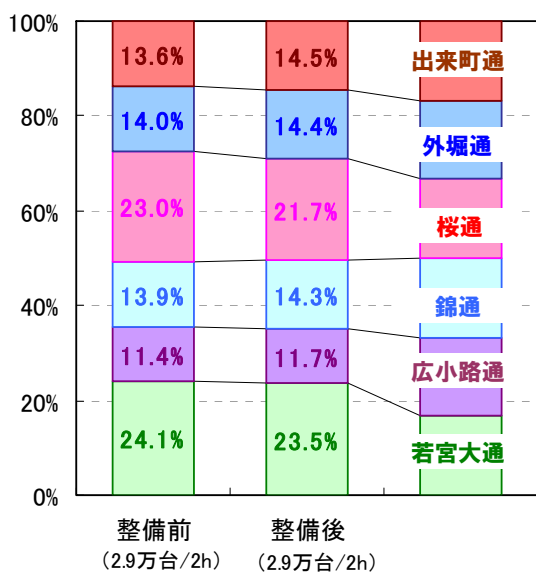
3. 車線削減について

(1) 並行路線との交通量の分担状況

■車線削減したが、ピーク時交通量の分担状況は大きく変化せず、国道19号（桜通）の交通が他の路線に回るような変化は見られませんでした（図5）。

※今後、詳細なデータ分析を実施して、検証していきます。

<並行路線との交通量の分担状況>



※調査日：整備前 H21.10.1(木)、整備後 H23.7.12(火)
 () 内の数字は、6路線の合計交通量(16時~18時)

図5 並行路線との交通量の分担状況

(2) 渋滞長の変化

■日銀前交差点の渋滞長は、整備前後で東行き、西行きともに、大きな変化は見られませんでした(図 6)。

<日銀前交差点の最大渋滞長>

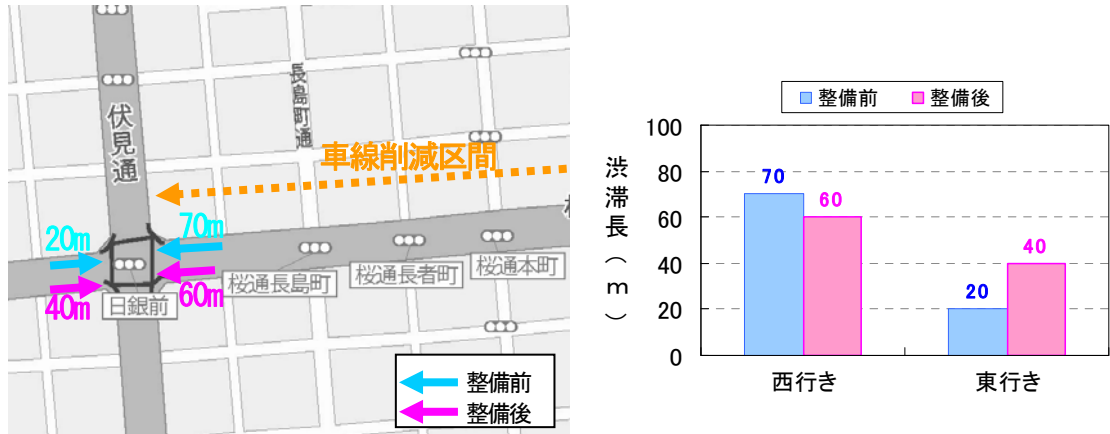


図 6 最大渋滞長の変化

(3) ドライバーの声

■ドライバーの約8割の方が、車線削減による所要時間、経路変更へ大きな影響はなかったと回答しました(図 7)。

<ドライバーの混雑に関する声>

問：車線削減により、桜通は混雑しましたか？

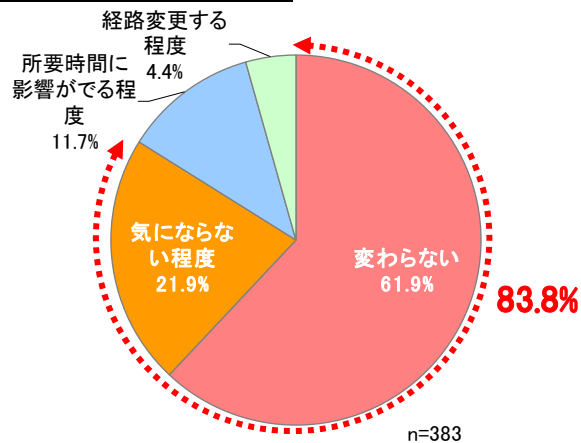


図 7 ドライバーの混雑に関する声

<参考：交通量調査・アンケート調査の概要>

■自転車交通量調査

- 調査日：平成23年7月12日（火）
- 調査時間：7時～19時
- 調査内容：交通量、走行位置
- 調査箇所：図8参照



図8 自転車交通量調査箇所

■自転車利用者、歩行者アンケート調査

- 調査日：平成23年7月10日（日）、12日（火）
- 調査時間：7時～19時
- 対象：自転車利用者、歩行者
- 回収サンプル数：自転車利用者 約1,000票、歩行者 約1,000票

■自動車交通量調査

- 調査日：平成23年7月12日（火）
- 調査時間：7時～19時
- 調査内容：交通量、交差点の渋滞長
- 調査箇所：図9参照



図9 自動車交通量調査箇所

■一般ドライバーアンケート調査

- 調査日：平成7月25日（月）～29日（金）
- 対象：一般ドライバー
- 回収サンプル数：約400票

別添資料2：第9回 国道19号桜通自転車安全利用協議会の開催について

- 1) 日時：平成23年 9月 6日 (火) 10:00～
- 2) 場所：大洋薬品工業株式会社 旧本社ビル 4階 第1会議室 (下図参照)
〒460-0002 名古屋市中区丸の内二丁目16番29号
- 3) その他：協議会は公開で行いますが、
カメラ撮影は冒頭挨拶までとさせていただきます。

■会場へのアクセスのご案内

- ・地下鉄でお越しの場合
地下鉄丸の内駅下車②番出口より徒歩約1分

