

第16回

国道19号桜通自転車安全利用協議会

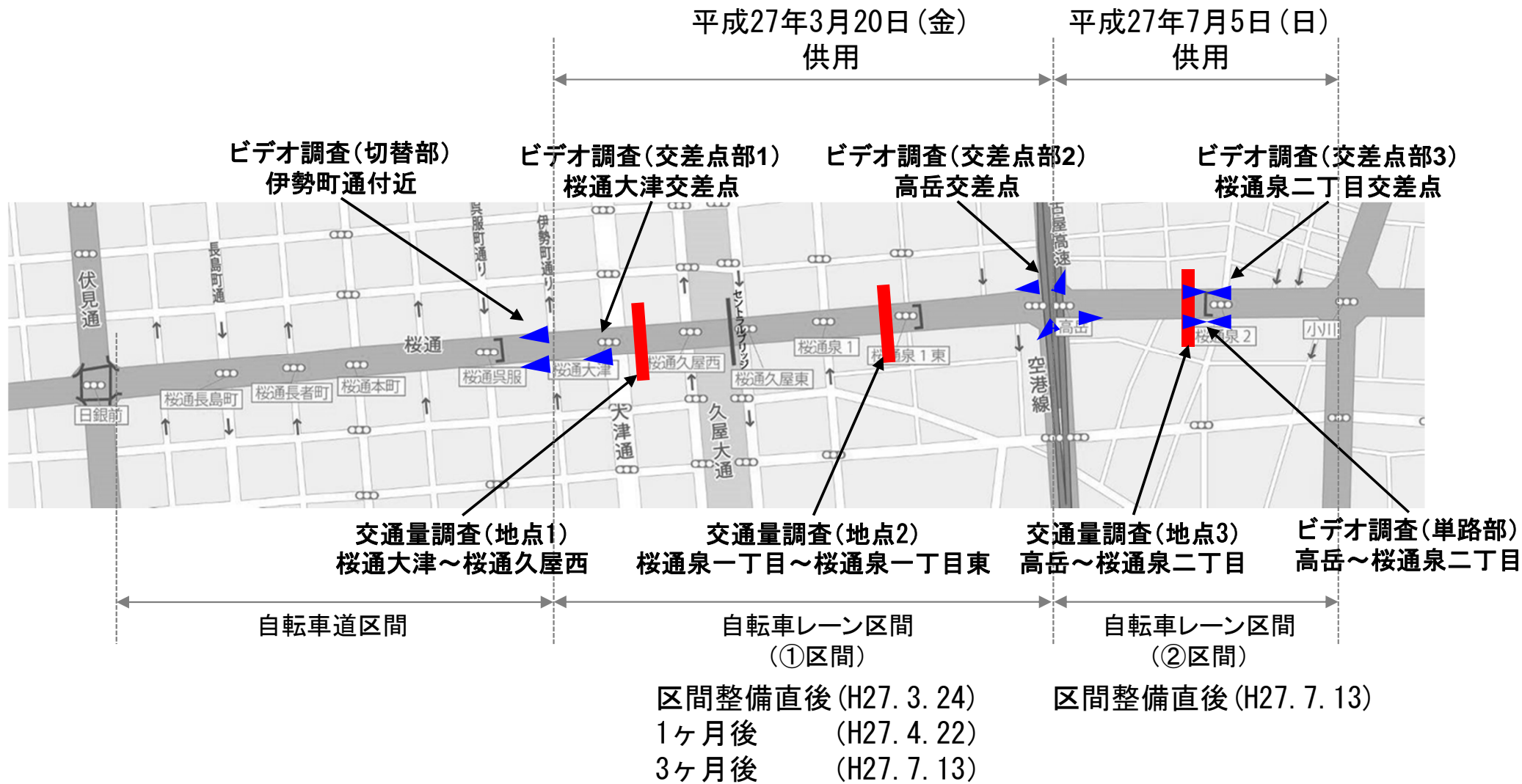
～伊勢町通り⇔小川交差点区間の利用状況～



平成27年9月3日（木）

1. 調査概要
2. 自転車レーンの利用状況
 - (1) 自転車の断面交通量の変化（12時間）
 - (2) 通行位置別断面交通量の変化（12時間）
 - (3) 自転車レーンの利用率（12時間）
 - (4) ピーク時間（8時台）自転車の断面交通量の変化
 - (5) ピーク時間（8時台）通行位置別断面交通量の変化
 - (6) ピーク時間（8時台）自転車の利用率
3. 交差点部の安全性に関する事項
 - (1) 自転車と左折自動車のヒヤリハット発生件数
 - (2) 自転車の横断時の通行位置
 - (3) 左折自動車の走行速度
4. 切替部の安全性に関する事項
 - (1) 自転車道及び自転車通行帯の走行位置
 - (2) 自転車同士、歩行者と自転車、自転車と自動車のヒヤリハット
 - (3) 切替部の自転車の走行軌跡
5. 利用状況のまとめ

1. 調査概要

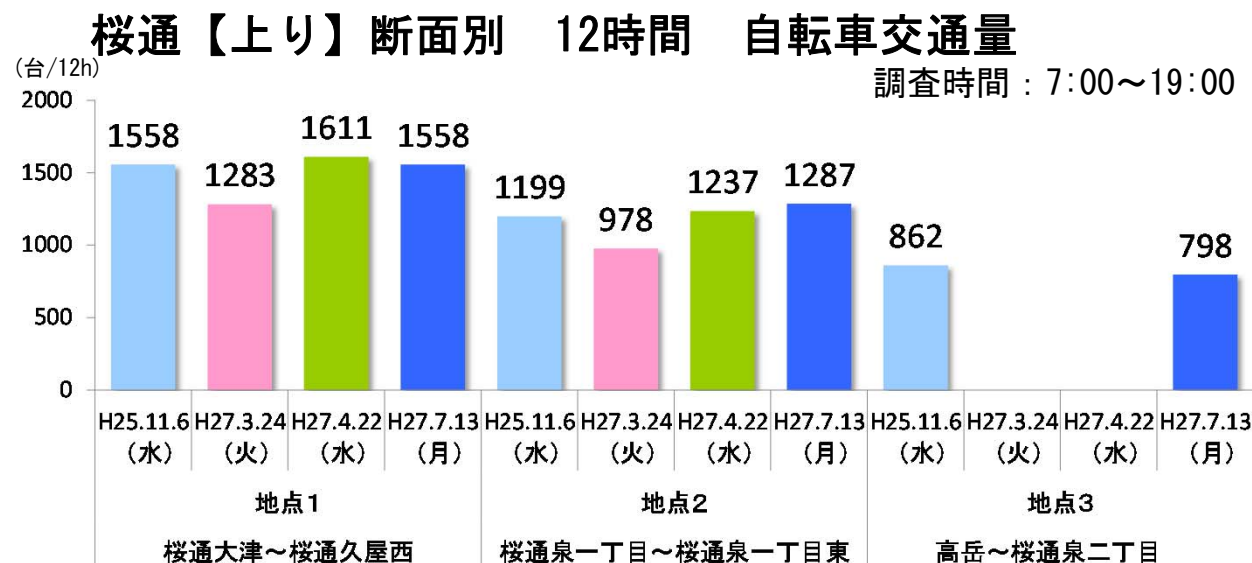
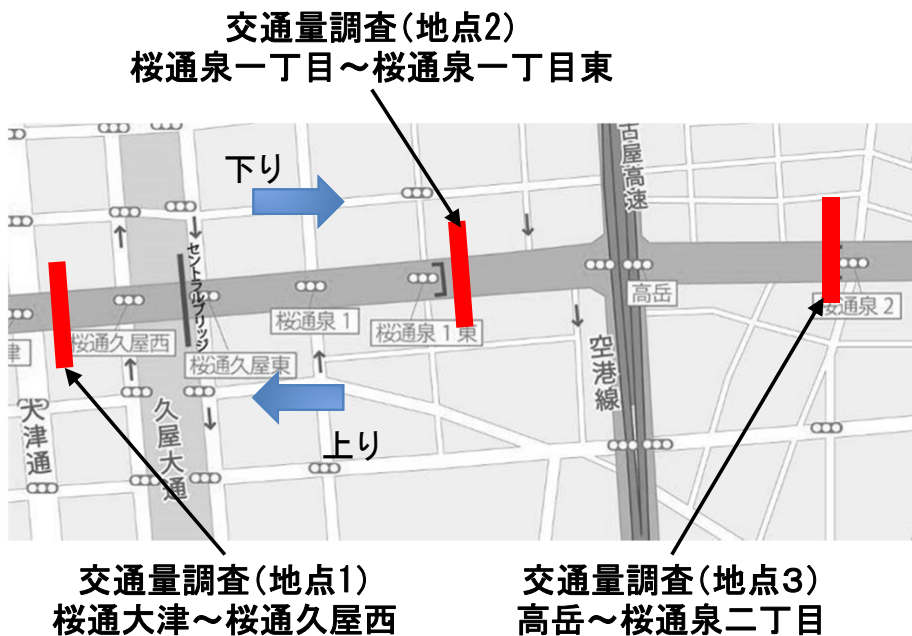
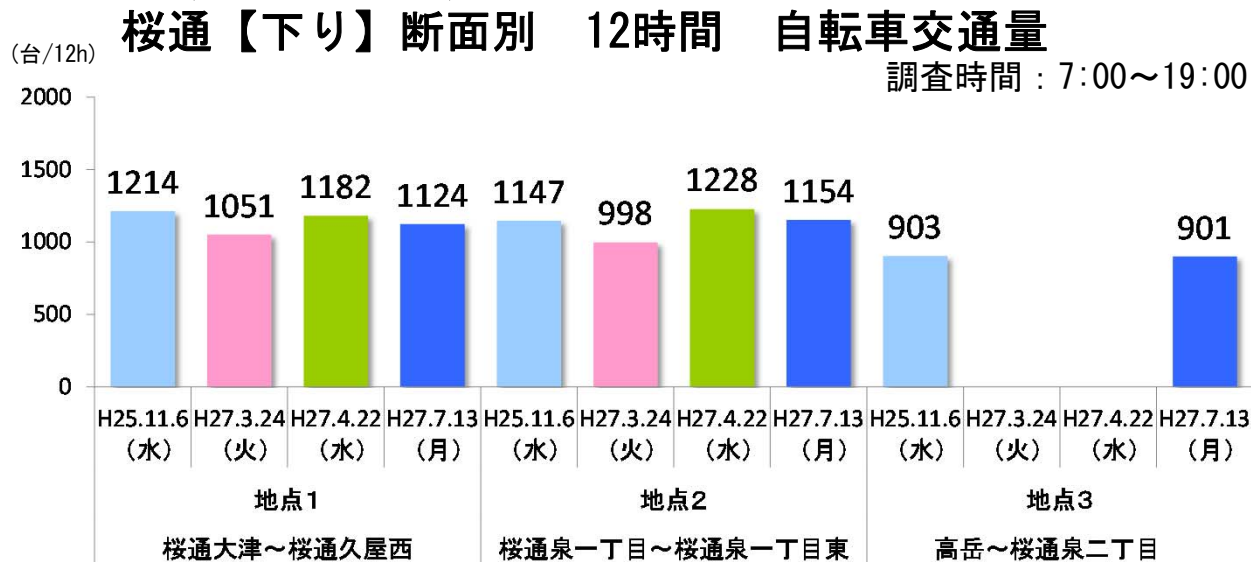


※整備前調査は平成25年11月6日(水)に実施

2. 自転車レーンの利用状況

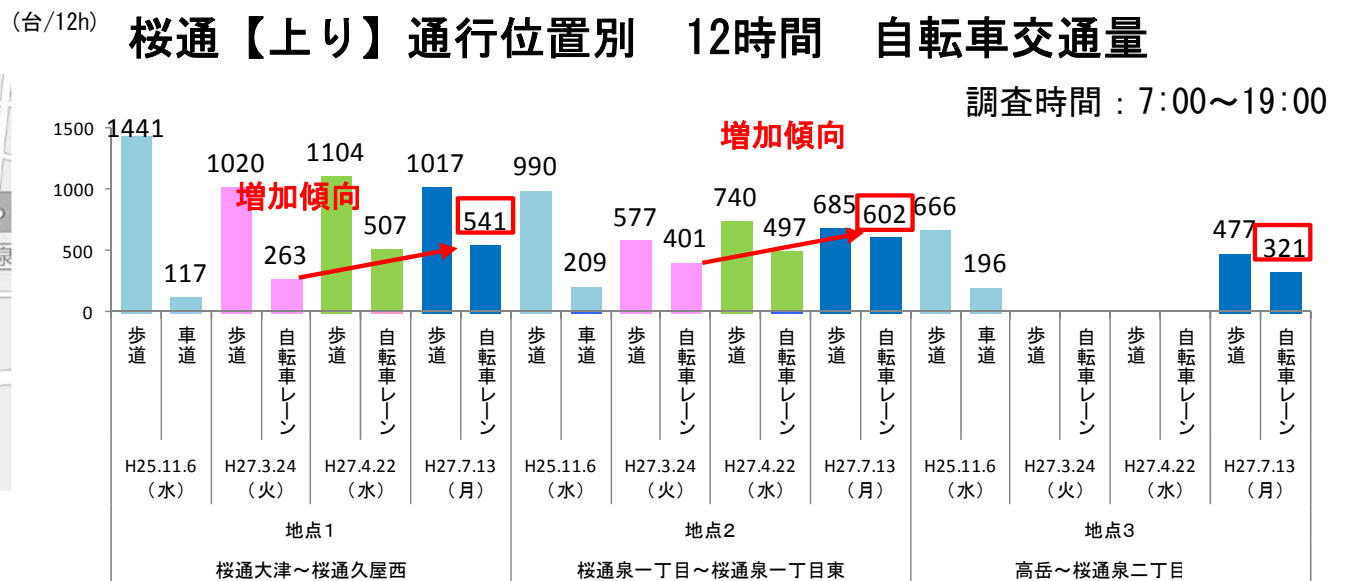
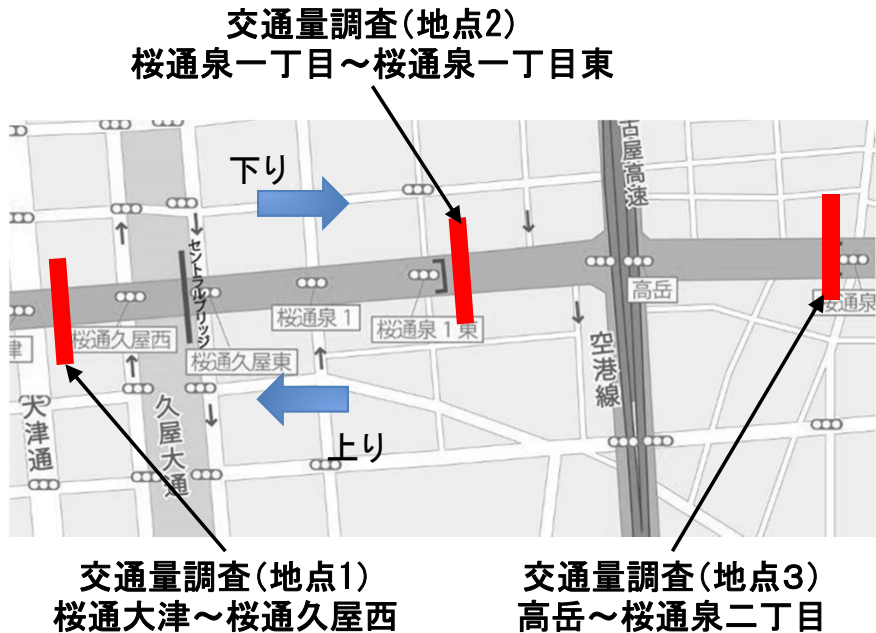
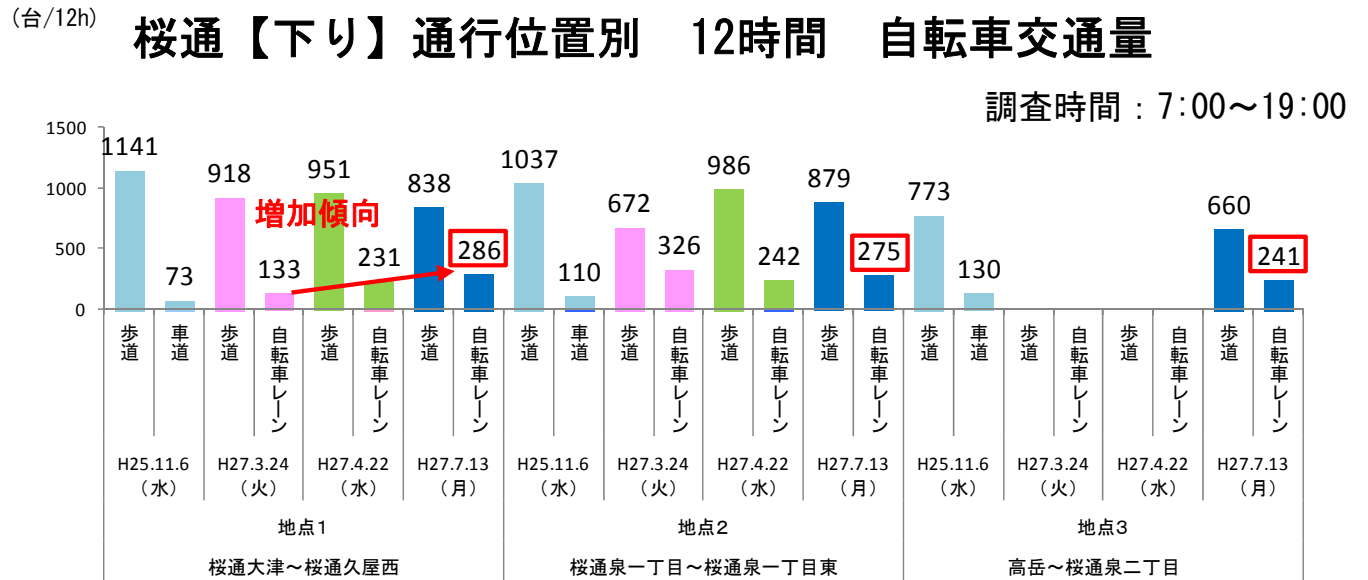
(1) 自転車の断面交通量の変化(12時間)

・自転車交通量は各地点において、おおむね横ばいとなっている。



(2) 通行位置別断面交通量の変化 (12時間)

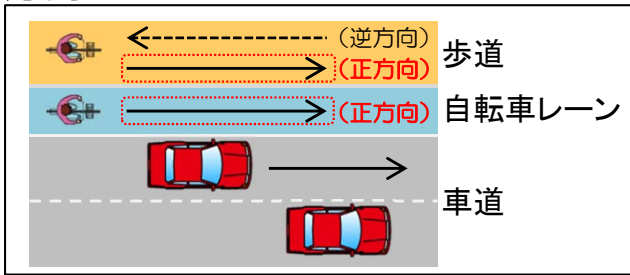
・自転車レーン利用は各断面、地点2の下り断面以外増加傾向
 ・地点1と2の上り断面交通量は500~600台/12hと下り断面の交通量の約2倍



(2) 正方向の通行位置別断面交通量の変化(12時間)

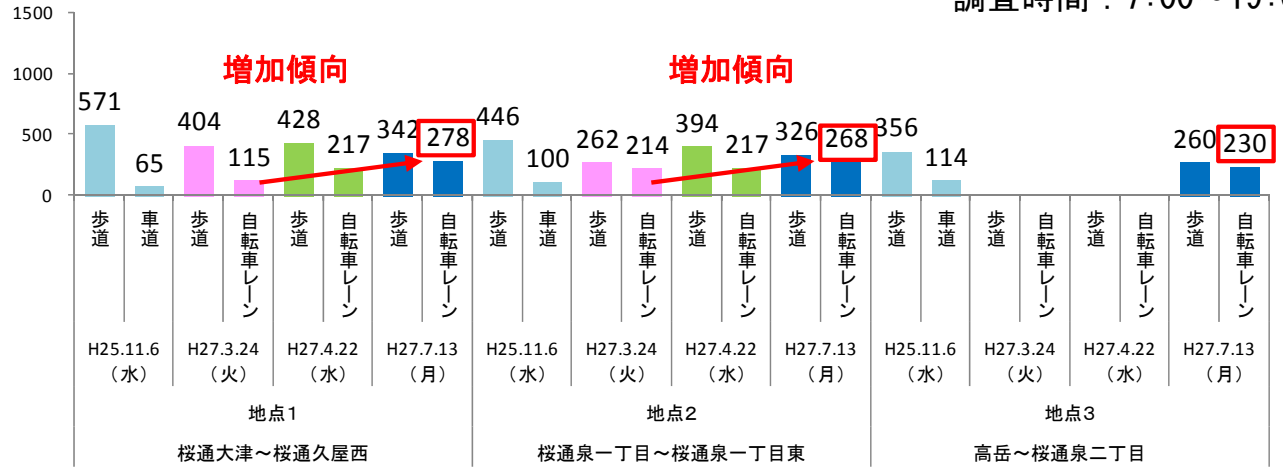
・正方向(自動車と同じ向き)の断面交通量はすべての断面で増加傾向

※正方向とは

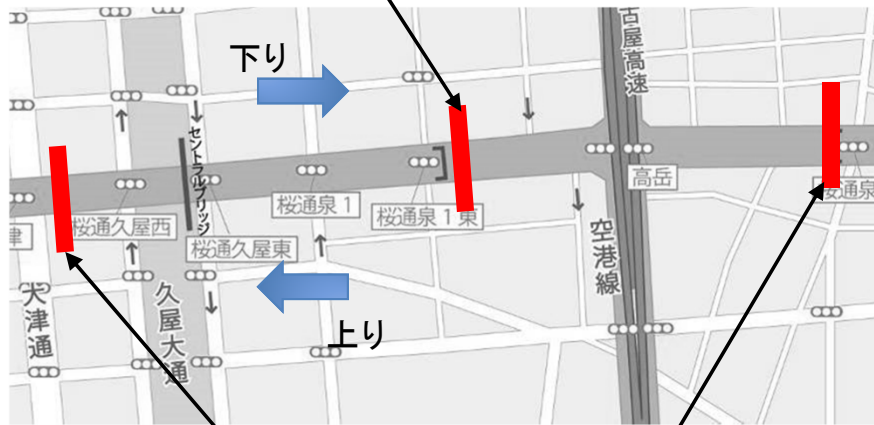


(台/12h) 桜通【下り】正方向の通行位置別 12時間 自転車交通量

調査時間: 7:00~19:00



交通量調査(地点2)
桜通泉一丁目~桜通泉一丁目東

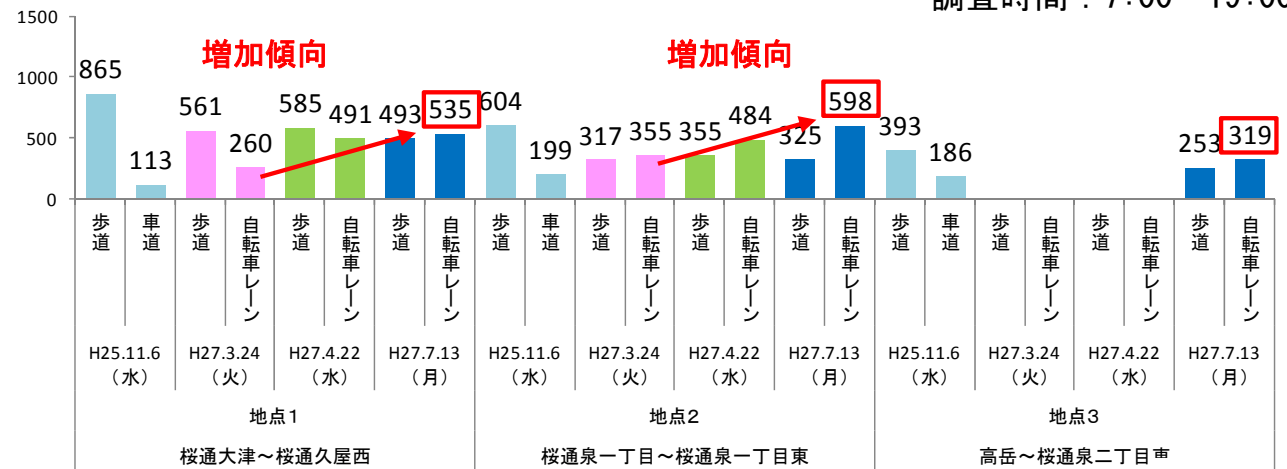


交通量調査(地点1)
桜通大津~桜通久屋西

交通量調査(地点3)
高岳~桜通泉二丁目

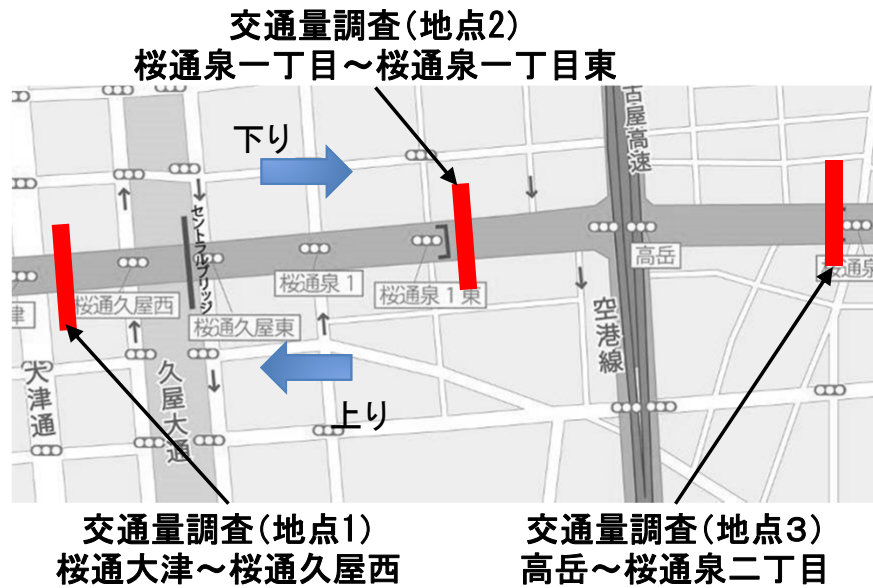
(台/12h) 桜通【上り】正方向の通行位置別 12時間 自転車交通量

調査時間: 7:00~19:00



(3) 自転車レーンの利用率(12時間)

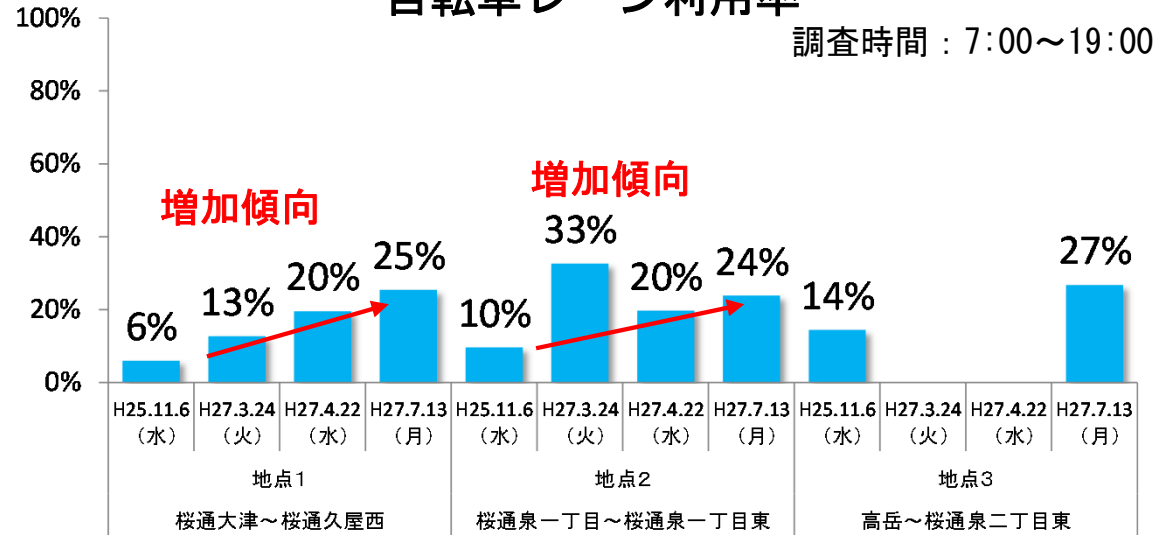
- 自転車レーンの利用率は整備直後と比較して、各断面とも増加傾向。
- 自転車レーン利用率は、整備前の車道走行率よりも大きい。
- 上り断面の方が、自転車レーン利用率が高い傾向がある。



※利用率：断面全体の自転車交通量に対して、自転車レーン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

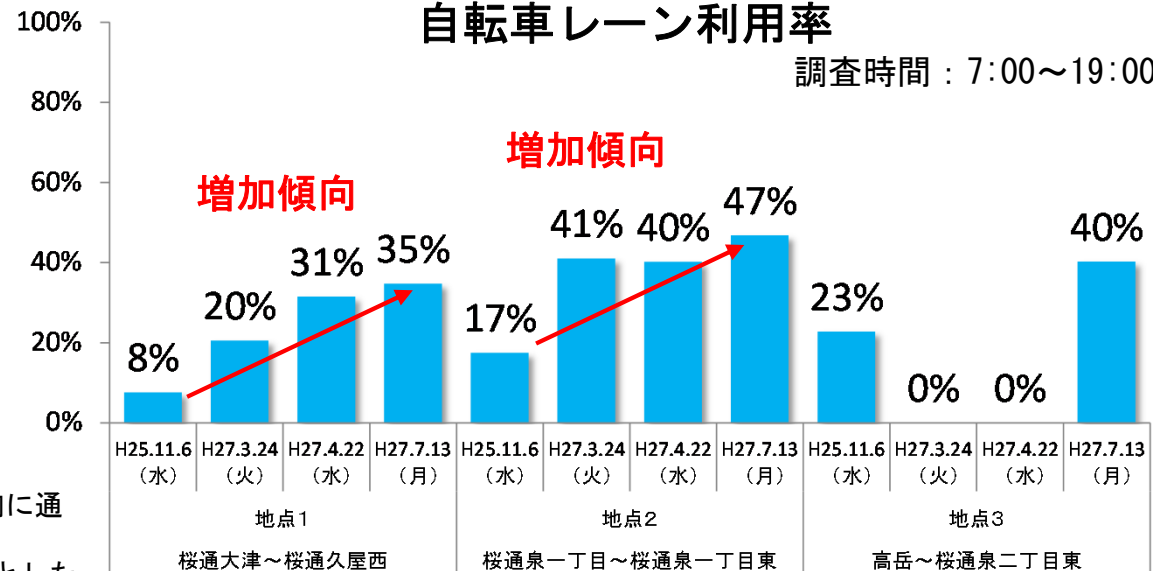
桜通【下り】断面別 12時間 自転車交通量あたりの自転車レーン利用率

調査時間：7:00～19:00



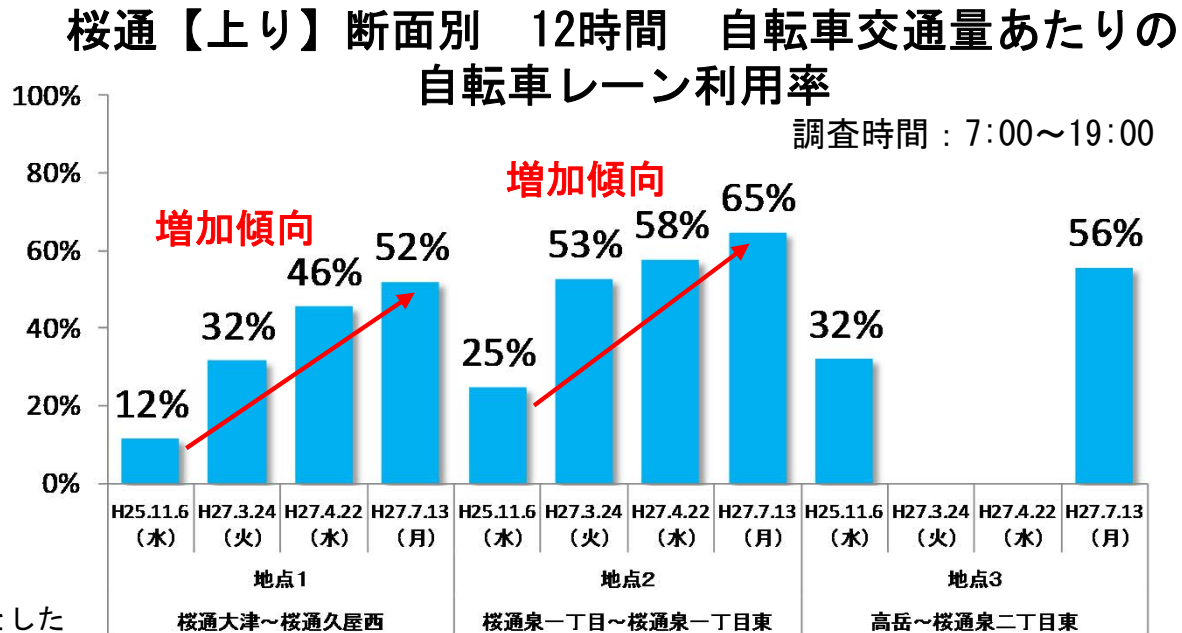
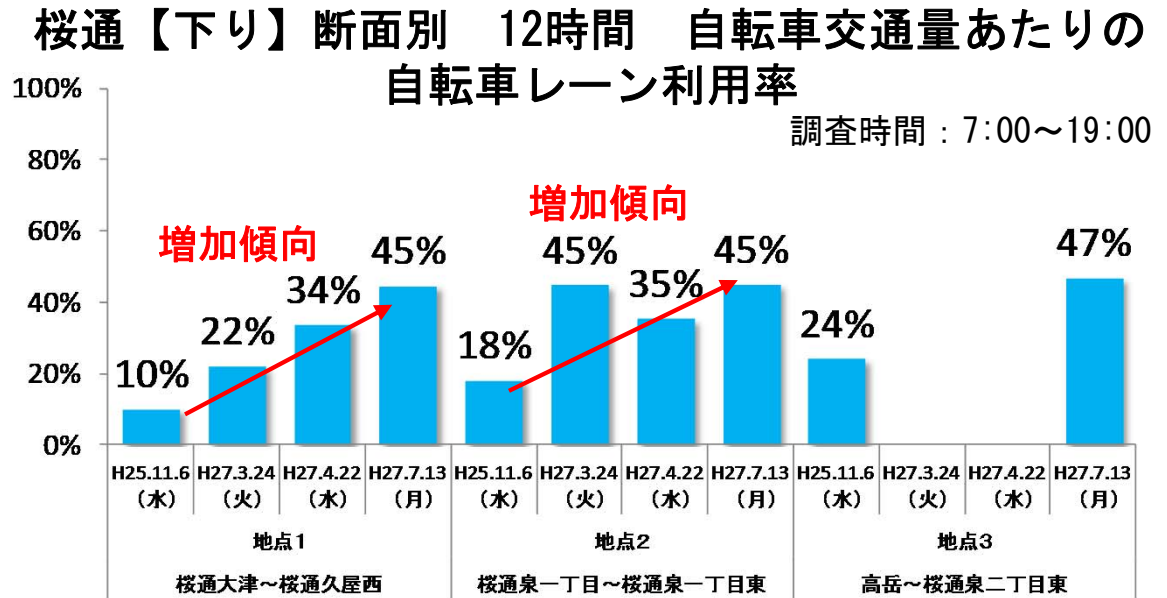
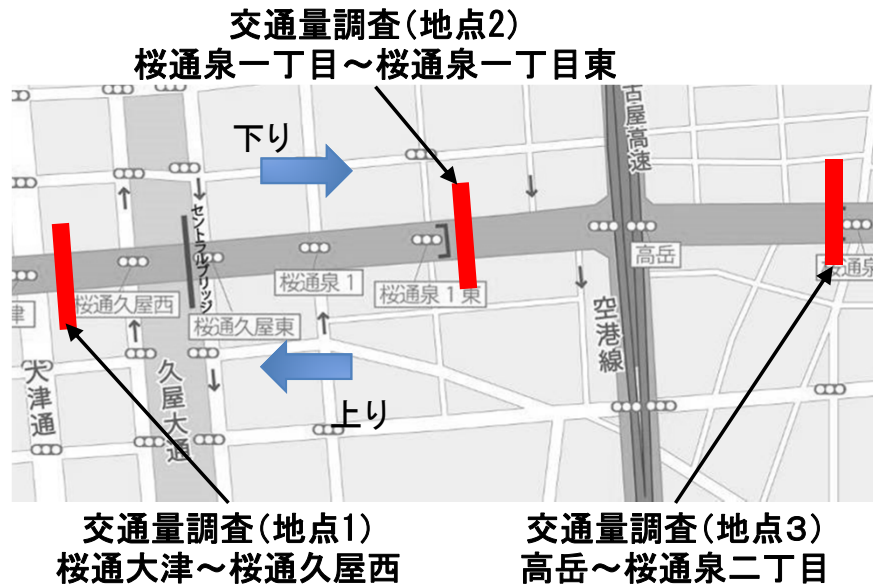
桜通【上り】断面別 12時間 自転車交通量あたりの自転車レーン利用率

調査時間：7:00～19:00



(3) 正方向の自転車レーンの利用率(12時間)

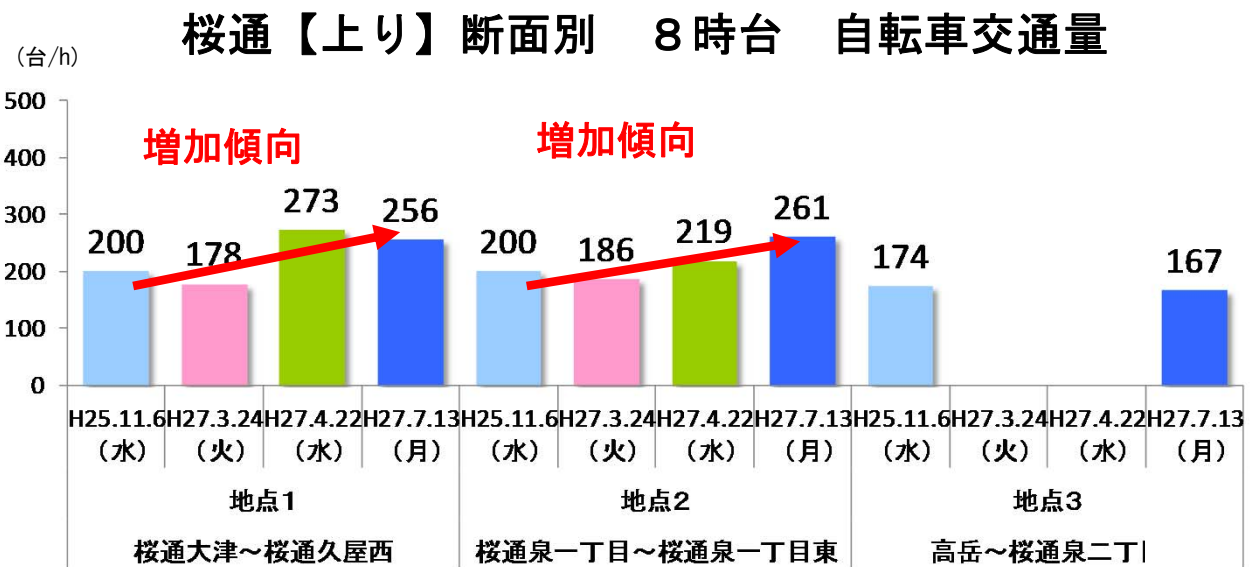
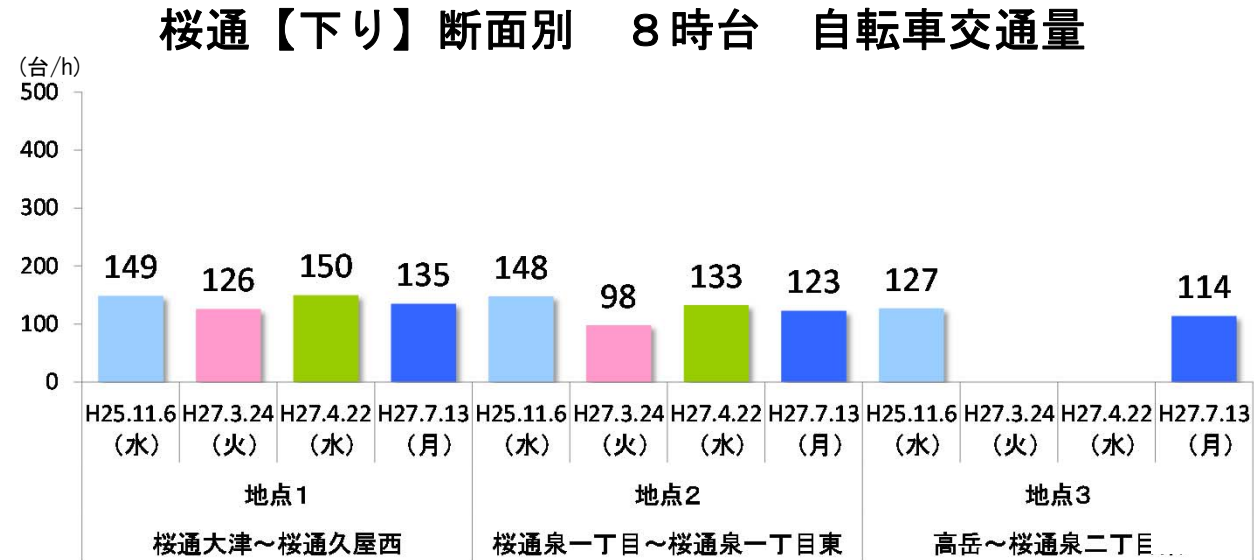
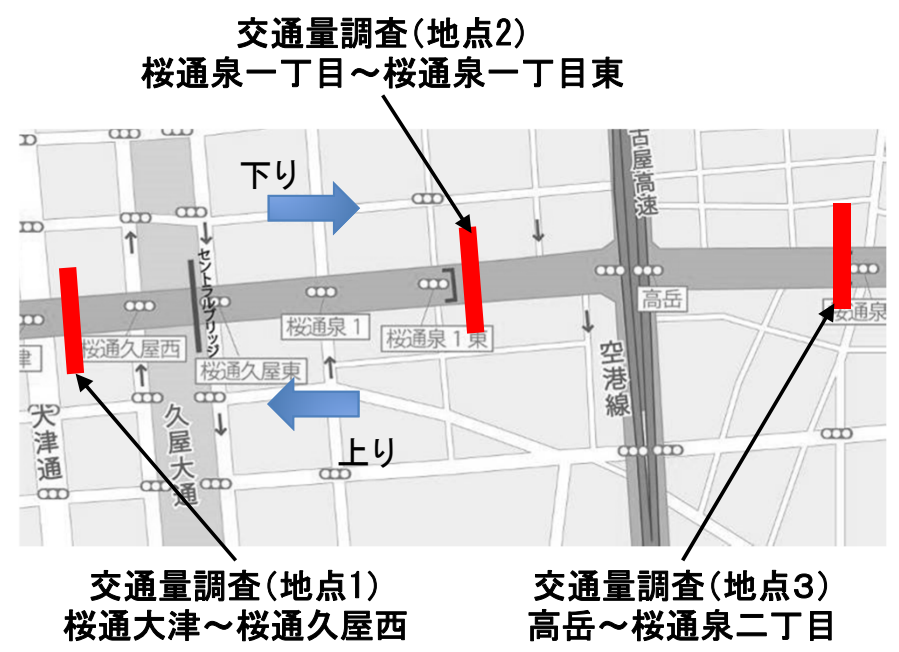
- 自転車レーンの利用率は整備直後と比較して、各断面とも増加傾向。
- 自転車レーン利用率は、整備前の車道走行率よりも大きい。



※利用率：正方向の断面全体の自転車交通量に対して、自転車レーン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

(4) ピーク時間(8時台) 自転車の断面交通量の変化

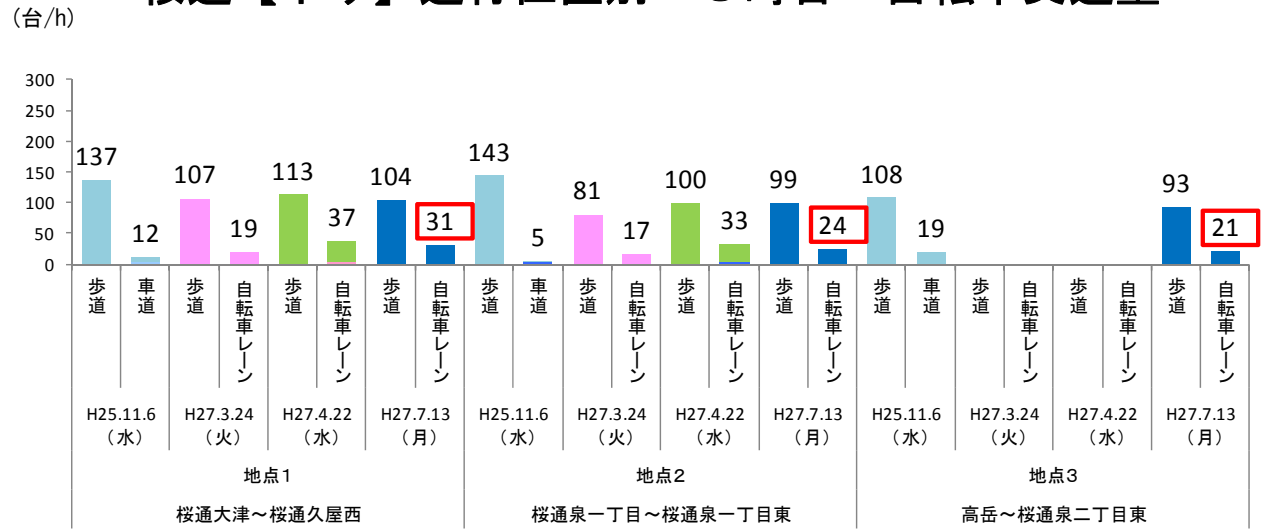
- ・ 下り断面の8時台の自転車交通量は概ね横ばいで推移。
- ・ 上り断面は整備前に比べて自転車交通量が増加。



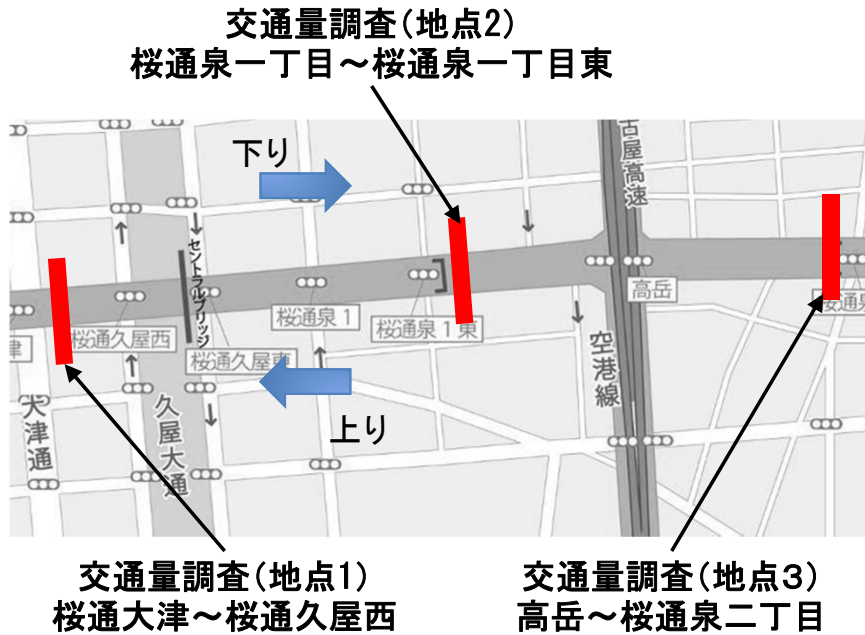
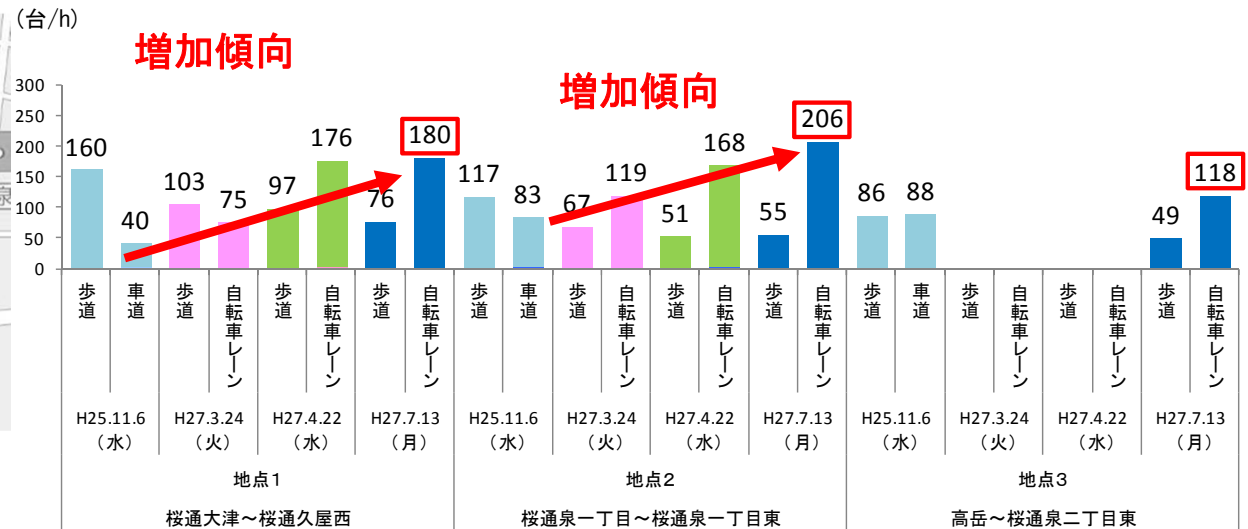
(5) ピーク時間(8時台) 通行位置別断面交通量の変化

- ・自転車レーン利用は上り区間では増加傾向、下りは横ばいで推移
- ・上り断面の交通量は90~200台/hに対し下り断面の交通量は20~30台/hと利用が少ない

桜通【下り】通行位置別 8時台 自転車交通量



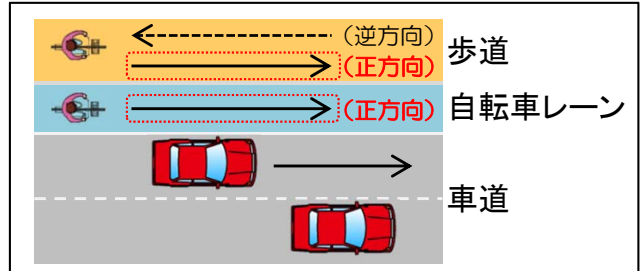
桜通【上り】通行位置別 8時台 自転車交通量



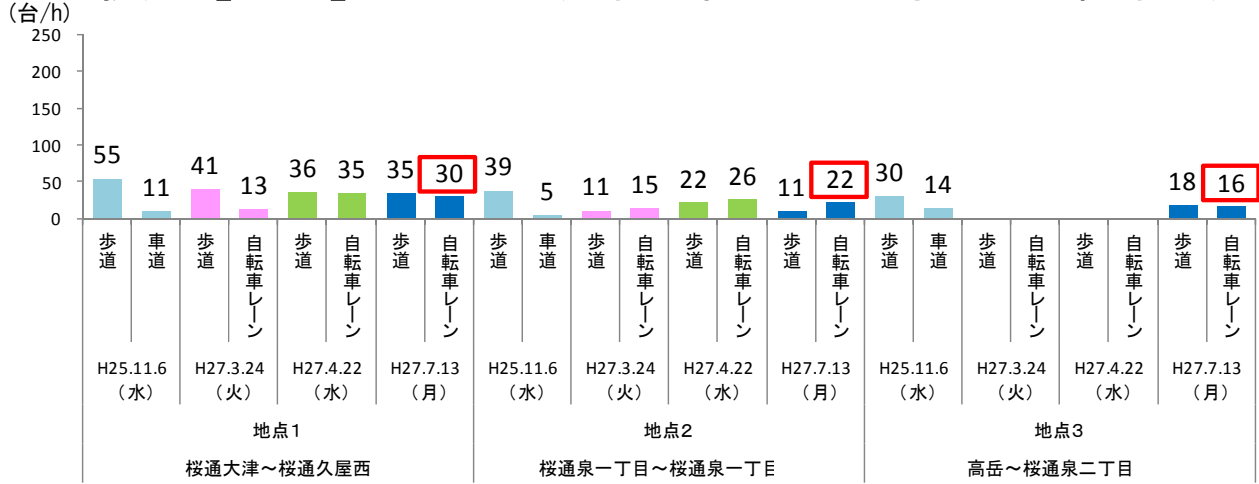
(5) ピーク時間(8時台) 正方向の通行位置別断面交通量の変化 P11

・正方向(自動車と同じ向き)の断面交通量は上り区間では増加傾向、下りは横ばいで推移

※正方向とは

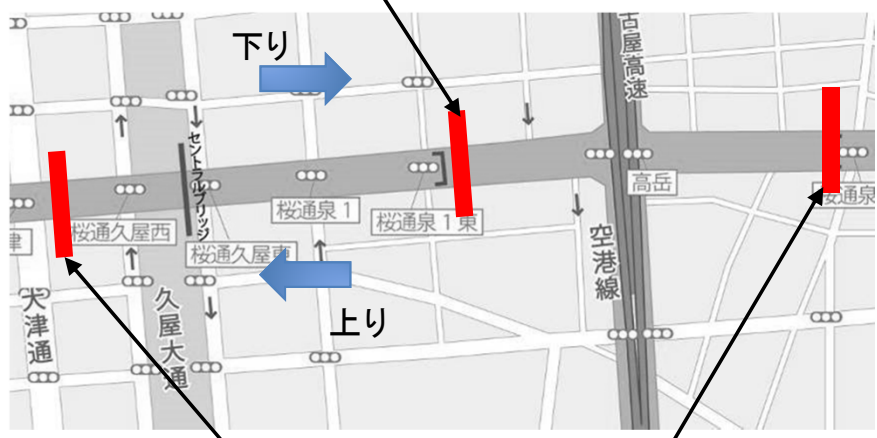
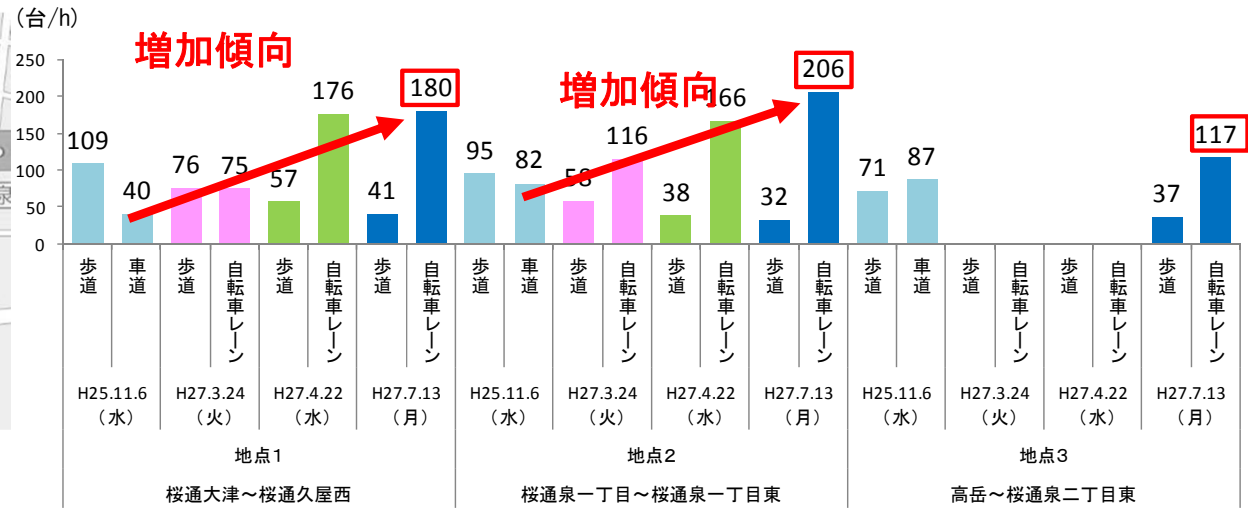


桜通【下り】正方向の通行位置別 8時台 自転車交通量



交通量調査(地点2)
桜通泉一丁目～桜通泉一丁目東

桜通【上り】正方向の通行位置別 8時台 自転車交通量

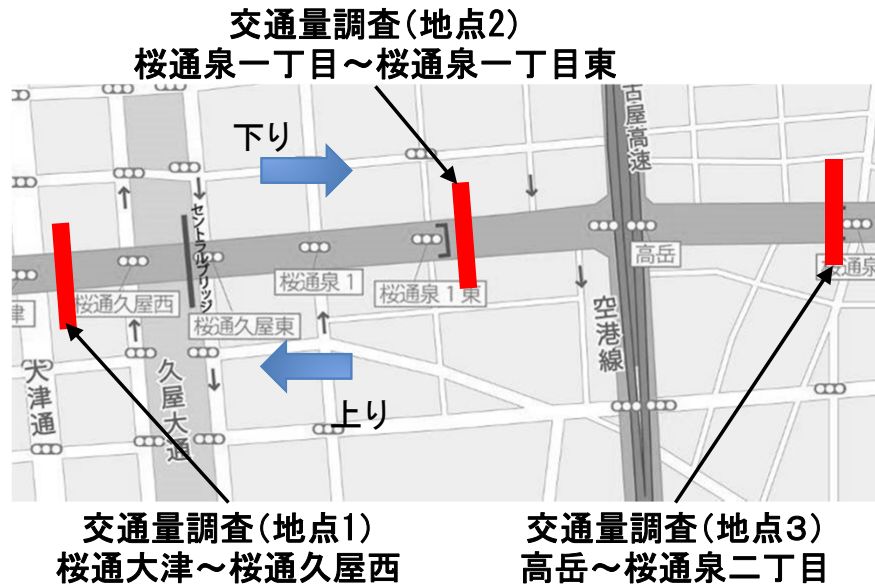


交通量調査(地点1)
桜通大津～桜通久屋西

交通量調査(地点3)
高岳～桜通泉二丁目

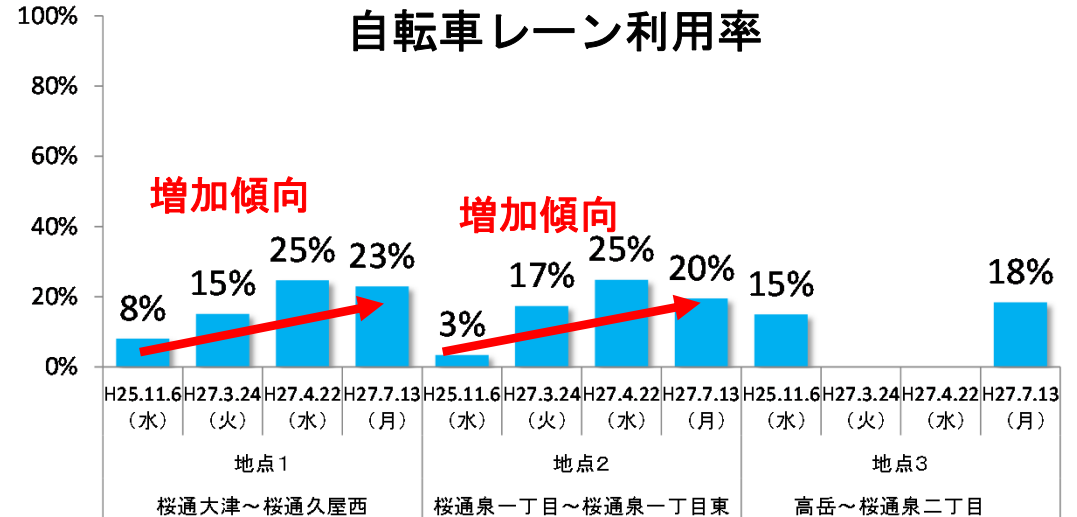
(6) ピーク時間(8時台) 自転車の利用率

- 利用率は整備前と比較して、各断面とも増加傾向。
- 下り断面については、整備3ヶ月後の利用率が7割～8割となっている。

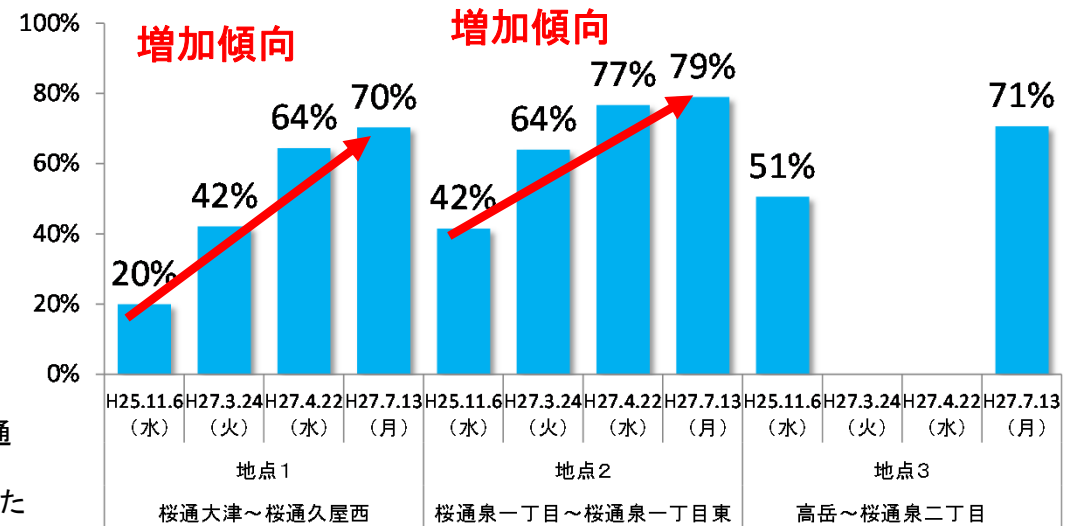


※利用率：断面全体の自転車交通量に対して、自転車レーンを車と同じ方向に通行している自転車の割合。
整備前に関しては、車道を車と同じ方向に通行する自転車の割合とした

桜通【下り】断面別 8時台 自転車交通量あたりの自転車レーン利用率

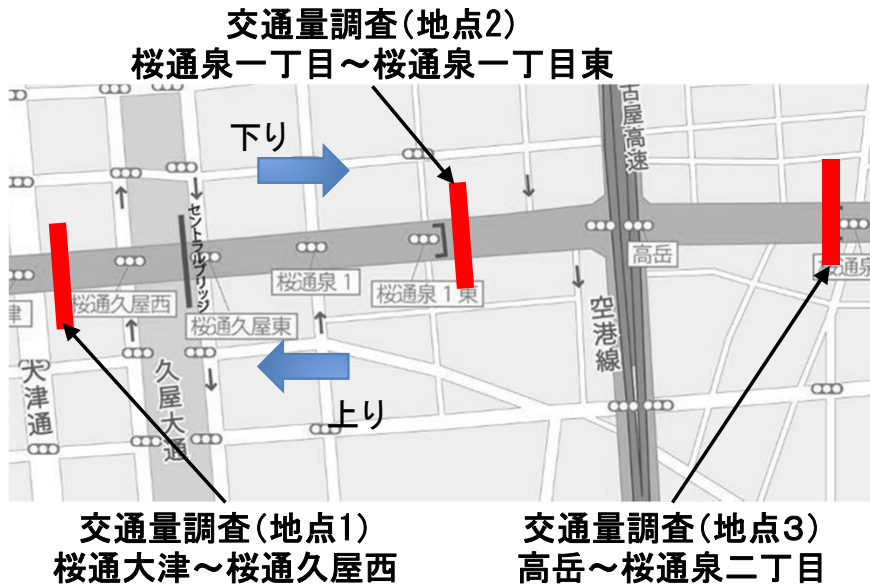


桜通【上り】断面別 8時台 自転車交通量あたりの自転車レーン利用率

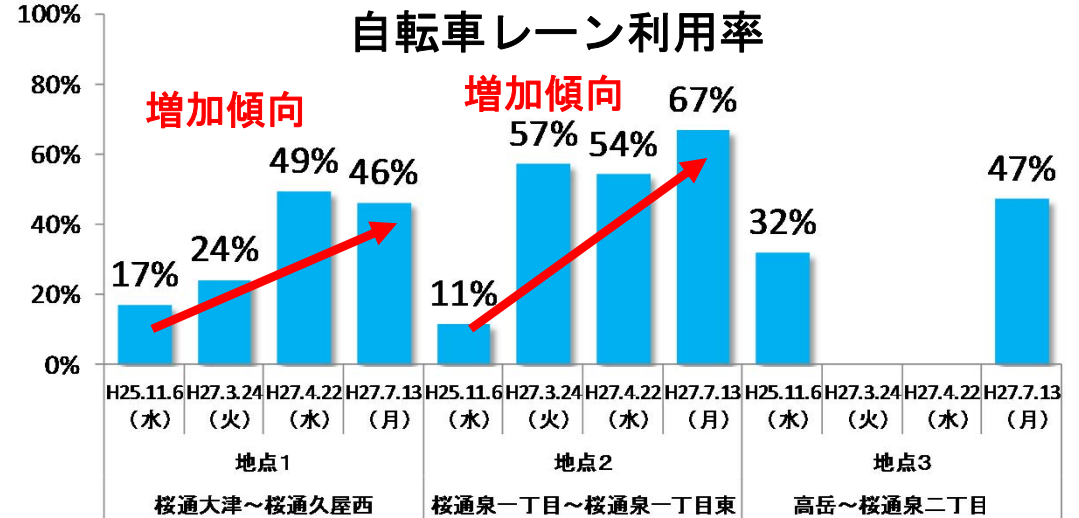


(6) ピーク時間(8時台)正方向の自転車の利用率

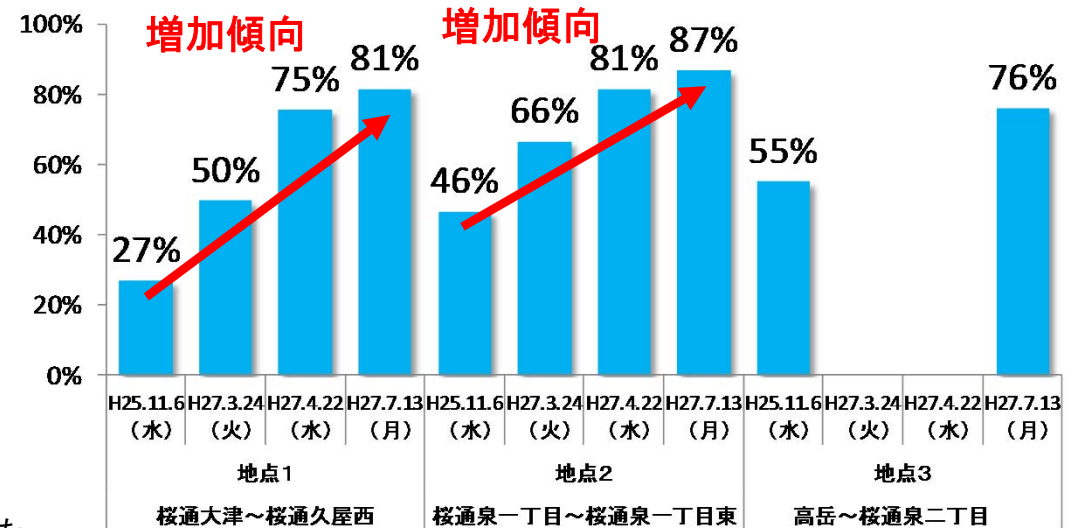
- ・利用率は整備前と比較して、各断面とも増加傾向。
- ・下り断面については、整備3ヶ月後の利用率が8割～9割となっている。



桜通【下り】断面別 8時台 自転車交通量あたりの自転車レーン利用率



桜通【上り】断面別 8時台 自転車交通量あたりの自転車レーン利用率



※利用率 : 正方向の断面全体の自転車交通量に対して、自転車レーン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

3. 交差点部の安全性に関する事項

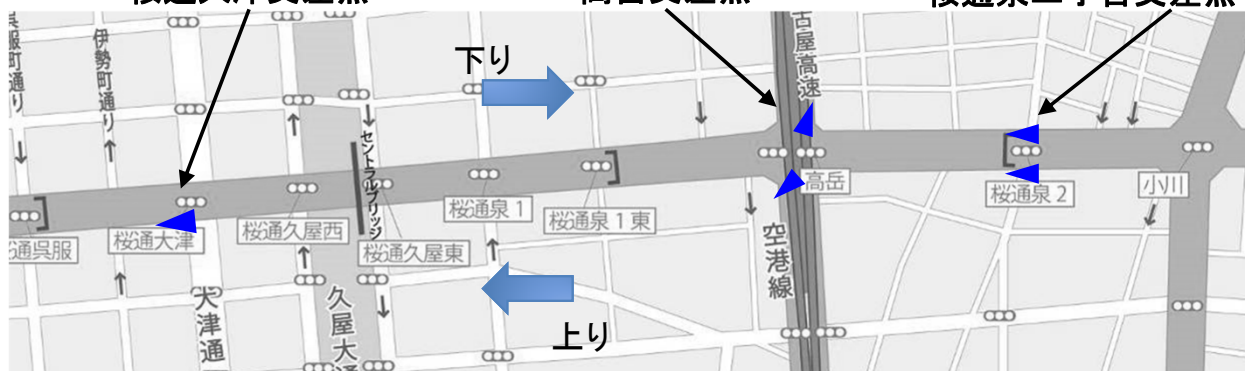
(1) 自転車と左折自動車のヒヤリハット発生件数

- ・ 自転車と自動車のヒヤリハット発生件数は、1件～3件程度発生している。
- ・ 左折車両に対して路面標示による注意喚起を行っている

交差点	下り	上り
桜通大津	(調査なし)	横断歩道 3件 自転車通行空間 1件 (N=233)
高岳	発生なし (N=97)	自転車通行空間 1件 (N=183)
桜通泉二丁目	自転車通行空間 2件 (N=114)	発生なし (N=206)

(N=) : 正方向 (車と同じ向き) に通行する自転車交通量

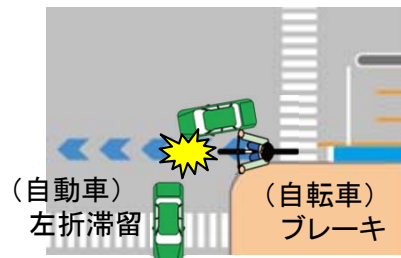
ビデオ調査(交差点部1) 桜通大津交差点
ビデオ調査(交差点部2) 高岳交差点
ビデオ調査(交差点部3) 桜通泉二丁目交差点



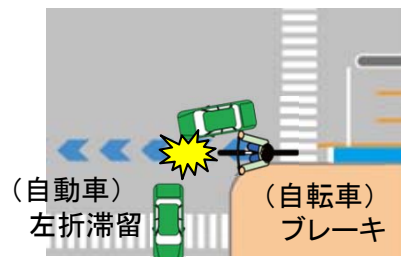
調査日：整備後 平成27年3月24日 (火), 平成27年7月13日 (月)
調査時間：8 時台・9 時台・18 時台 (計3h)

自転車通行空間内で発生したヒヤリハット

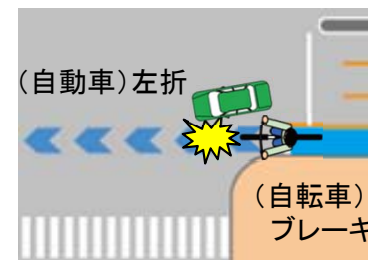
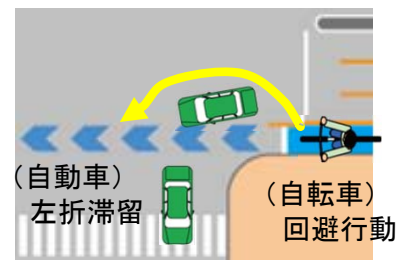
桜通大津交差点



高岳交差点



桜通泉二丁目交差点

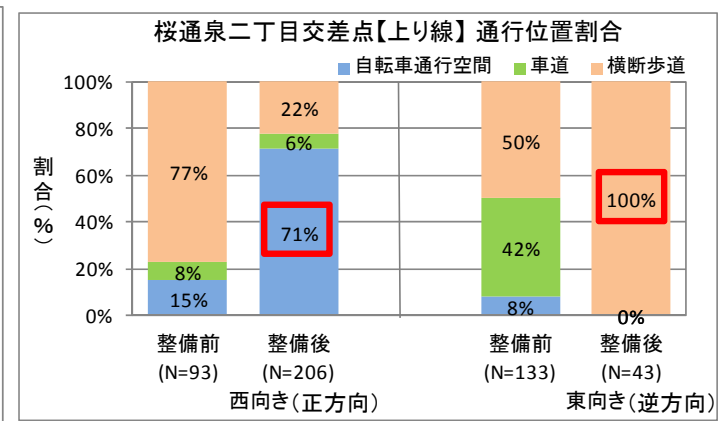
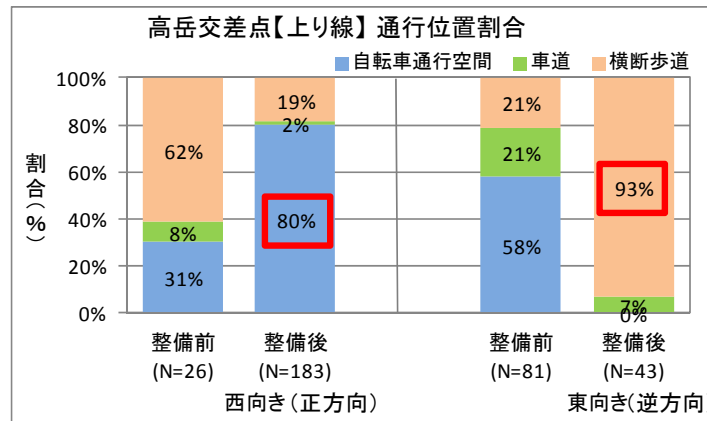
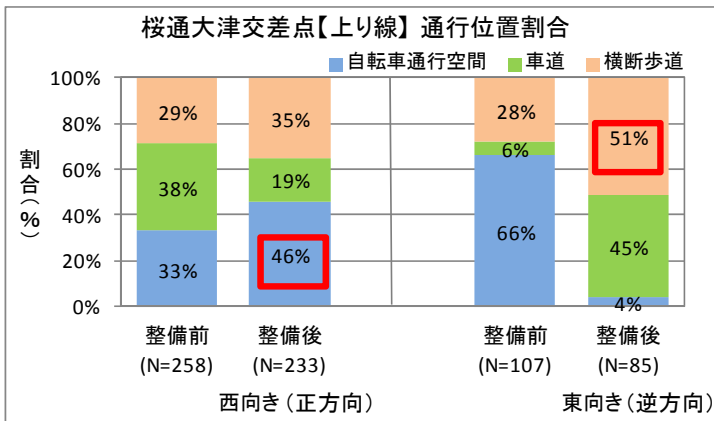


・ 左折車両が複数続く際に、左折車両の間をすり抜ける自転車に対するヒヤリハットが発生する傾向がある。

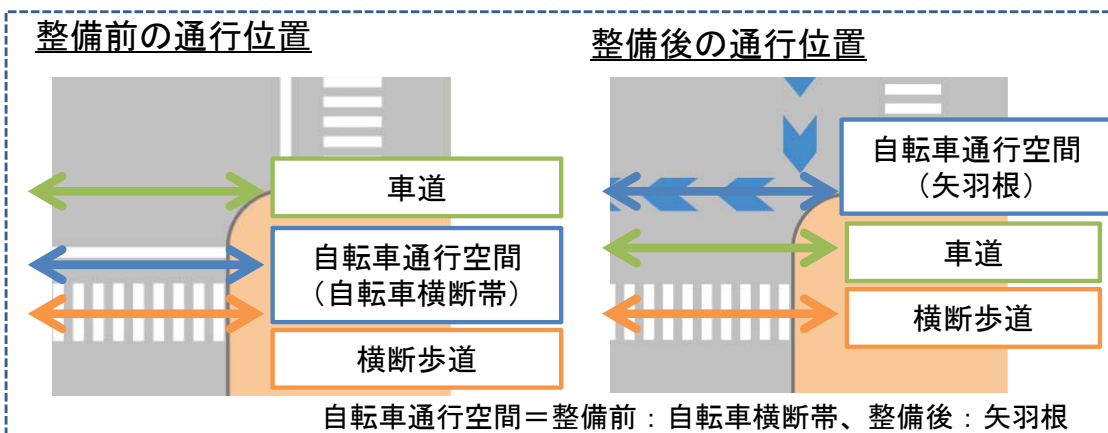
(2) 自転車の横断時の通行位置

- 自転車レーン整備後の横断時の通行位置に関して、車と同じ方向に関しては自転車通行空間、車と逆方向に関しては横断歩道の利用が増加している。
- 自転車通行空間の明示により、方向別の通行空間が分離されていると言える。

【自転車の横断時の通行位置と割合】



【通行位置の定義】

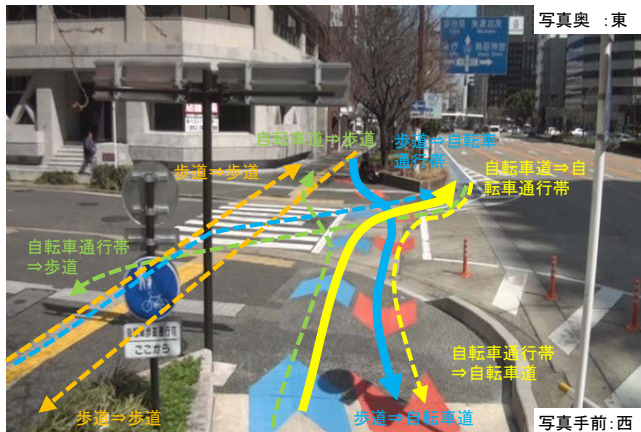


調査日：整備前 平成25年11月6日(水)
 整備後 平成27年3月24日(火), 平成27年7月13日(月)
 調査時間：8時台・9時台・18時台(計3h)

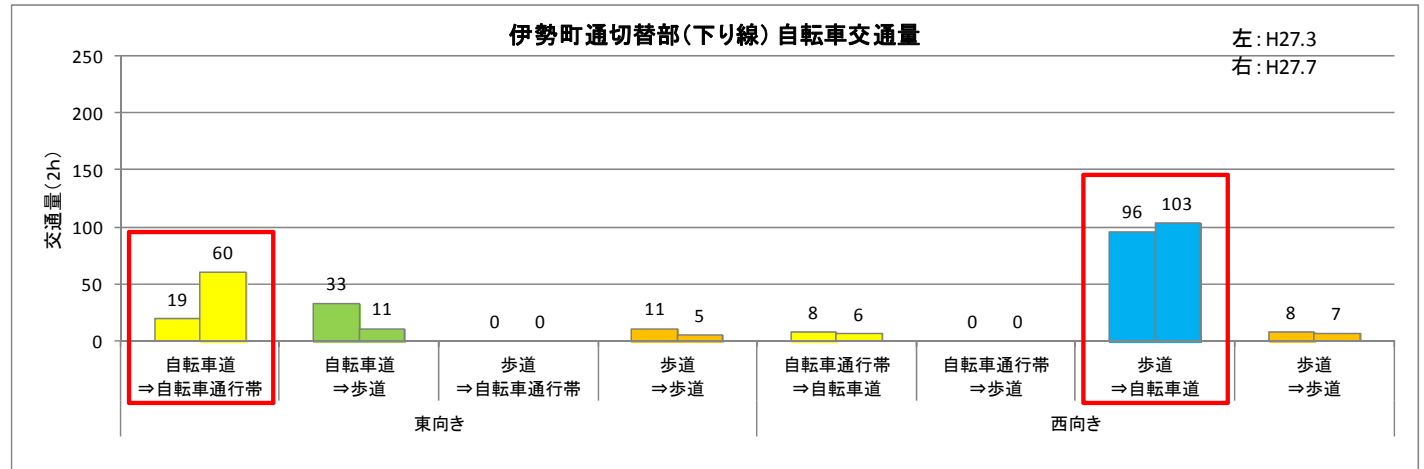
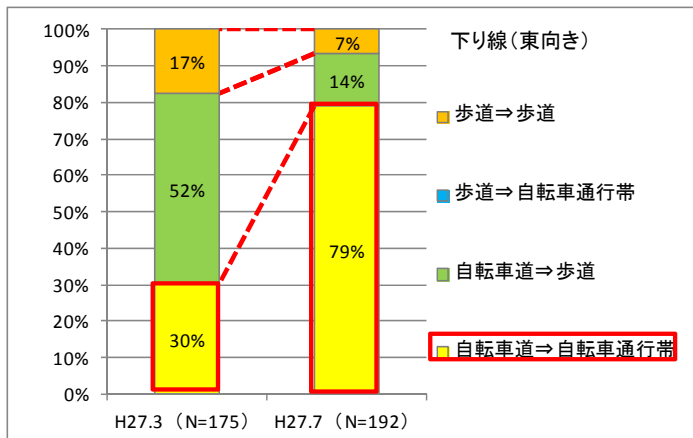
4. 切替部の安全性に関する事項

(1) 自転車道及び自転車通行帯の走行位置

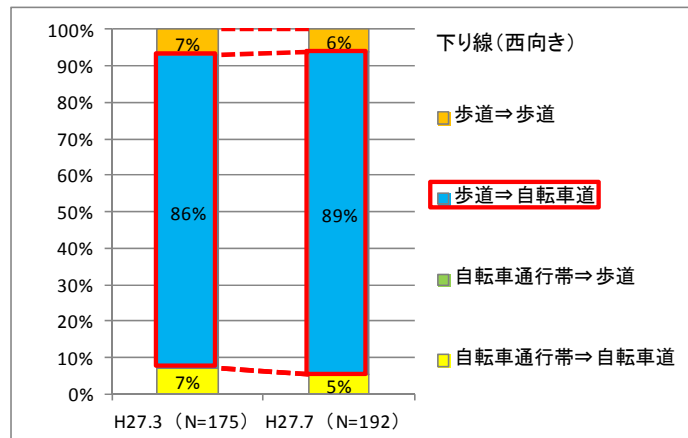
- ・ 切替部下り線（東向き）は、整備4ヶ月後において、自転車道から自転車通行帯を利用する割合が、整備直後に比べて大きく増加している。
- ・ 整備から時間が経過して、正しい利用方法が定着していると言える。



下り線（東向き）の通行位置構成比



下り線（西向き）の通行位置構成比

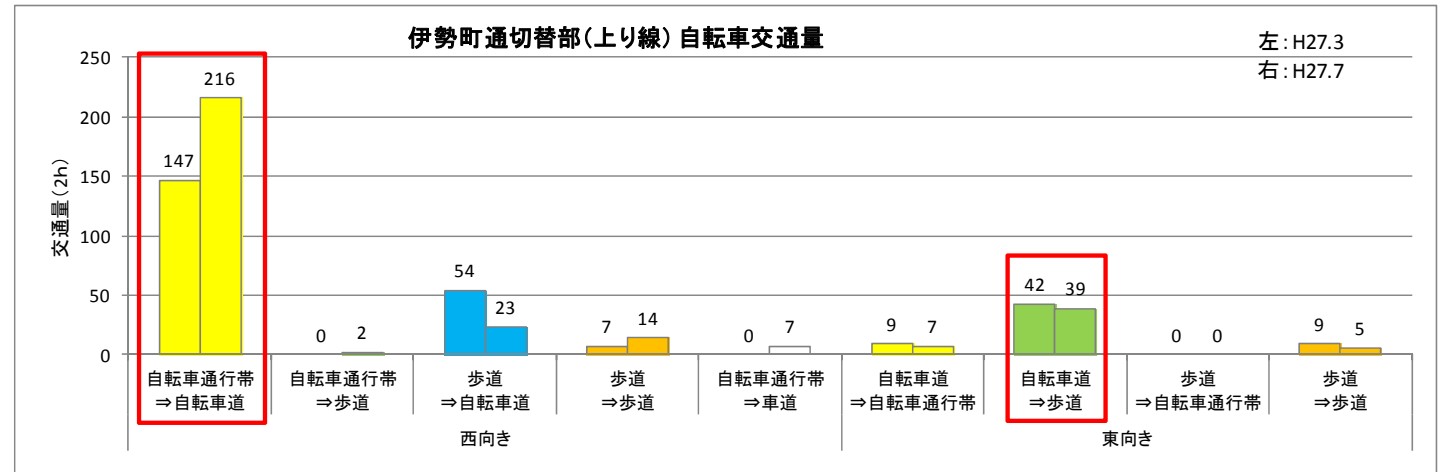
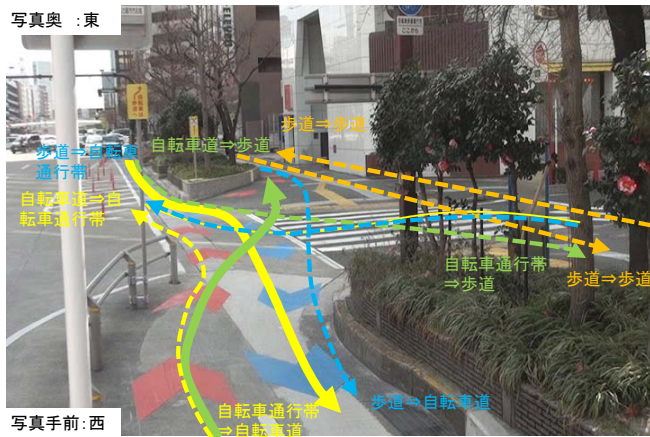


調査日：
 整備直後 平成27年3月24日（火）
 整備4ヶ月後 平成27年7月29日（水）
 調査時間：
 8時台・9時台（計2h）

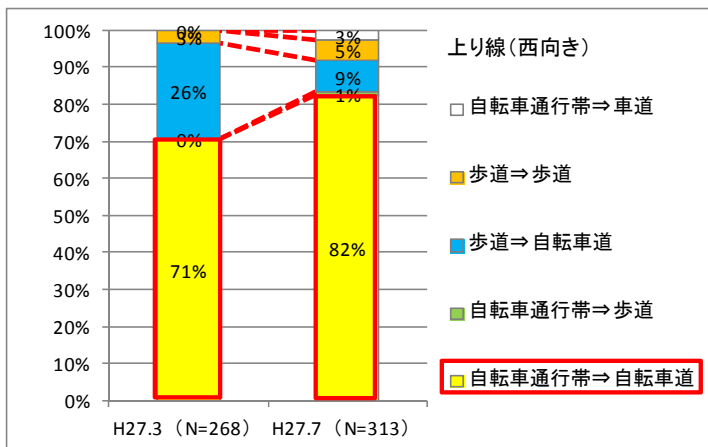
□ : 正しい利用方法

(1) 自転車道及び自転車通行帯の走行位置

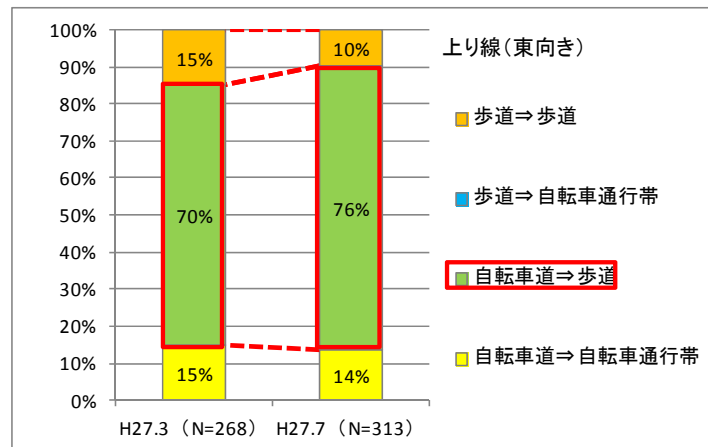
- ・切替部上り線（西向き）は、整備4ヶ月後において、自転車通行帯から自転車道を利用する割合が、整備直後に比べて増加している。
- ・整備から時間が経過して、正しい利用方法が定着していると言える。



上り線（西向き）の通行位置構成比



上り線（東向き）の通行位置構成比



調査日：
 整備直後 平成27年3月24日（火）
 整備4ヶ月後 平成27年7月29日（水）
 調査時間：
 8時台・9時台（計2h）

□ : 正しい利用方法

(2) 自転車同士、歩行者と自転車、自転車と自動車のヒヤリハット

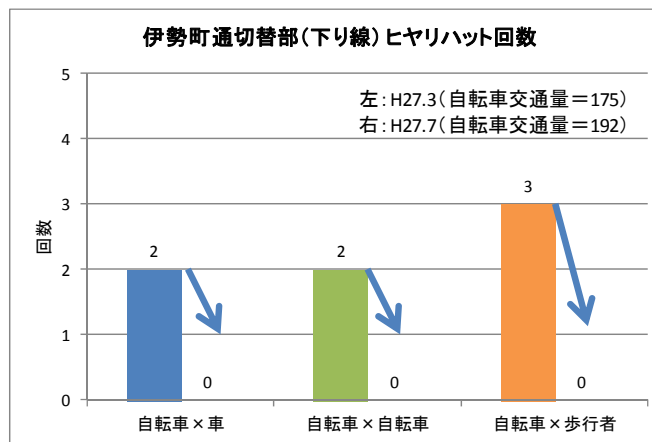
- ・切替部のヒヤリハット件数は、整備直後に比べて、整備4ヶ月後においておおむね減少している。
- ・整備から時間が経過して、利用者の注意意識が高まってきたことがうかがえる。

ビデオ調査(切替部)
伊勢町通付近

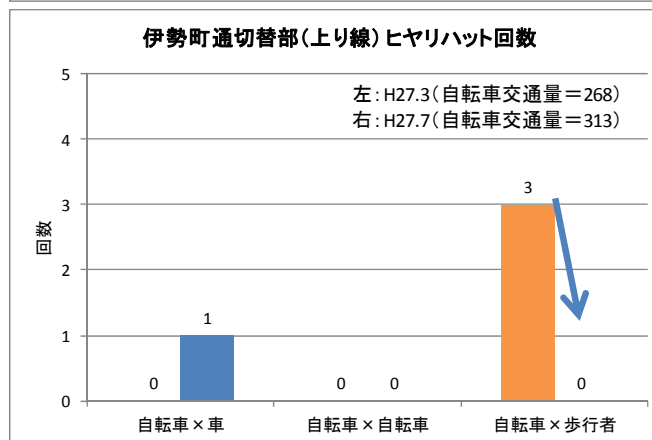


調査日：
 整備直後 平成27年3月24日 (火)
 整備4ヶ月後 平成27年7月29日 (水)
 調査時間：
 8時台・9時台 (計2h)

下り



上り



自転車と左折車両のヒヤリハット







自転車と交差道路からの車両のヒヤリハット



(2) 自転車同士、歩行者と自転車、自転車と自動車のヒヤリハット

■事例

下り	自転車と左折車両	自転車と左折車両
		
上り	歩行者と自転車 (自転車道上)	自転車と交差道路からの車両
		

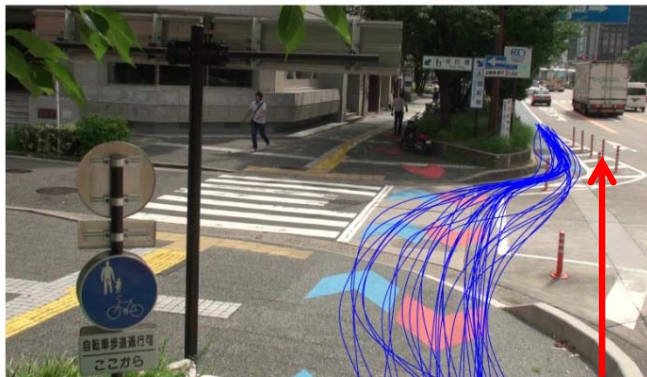
(3) 切替部の自転車の走行軌跡

- ・ 下り線の東行き（自転車道→自転車通行空間）に関しては、逆向きの赤い矢羽根上を走行する自転車が多くみられたが、対向自転車の有無によるものであり、交錯の危険事象も見られなかった。

【自転車の走行軌跡】

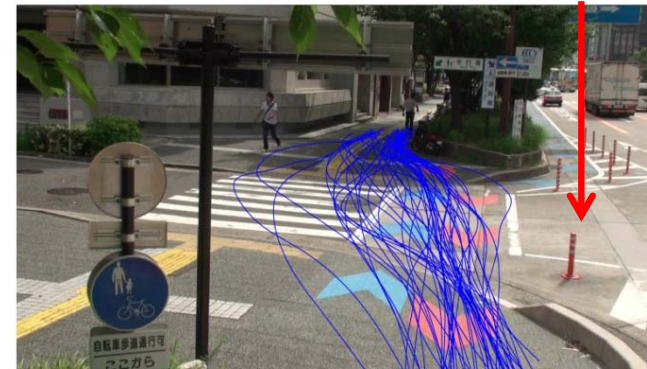
整備4ヶ月後の平成27年7月29日（水）8時台における自転車の走行軌跡

下り線：自転車道→自転車通行空間（東行き）



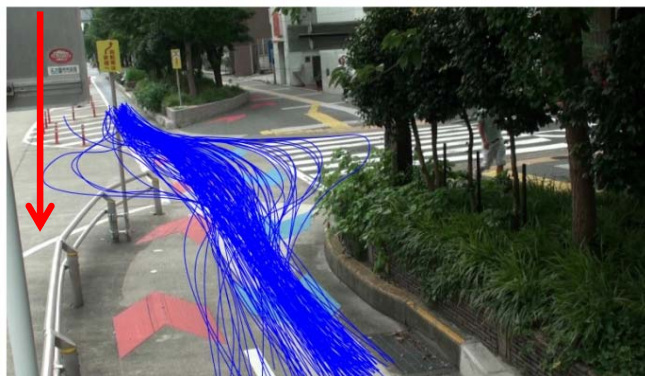
赤い矢羽根（走行方向とは逆向きの矢羽根）上を通る自転車が多い

歩道→自転車道（西行き）



赤い矢羽根（走行方向と同じ向きの矢羽根）上を通る自転車が多い

上り線：自転車通行空間→自転車道（西行き）



青い矢羽根（走行方向と同じ向きの矢羽根）上を通る自転車が多い

自転車道→歩道（東行き）



赤い矢羽根（走行方向と同じ向きの矢羽根）上を通る自転車が多い