



国道196号自転車走行空間社会実験結果報告

～約7割の自転車利用者が快適さ・走りやすさを実感～

平成22年1月12日から、松山市内の国道196号（松山市本町三丁目交差点～^{ふだ}札ノ辻^{つじ}交差点）において実施した、自転車レーン設置に係る社会実験が、2月21日をもって終了いたしました。

また、3月18日に開催された第3回国道196号自転車走行空間社会実験協議会にて、実験結果を確認しました。

今回の実験による自転車の利用実態、アンケート調査の結果をとりまとめましたので公表いたします。（別紙をご覧ください）

※現地は実験前の状態に復旧しました。通行される方はご注意ください。

平成22年 6月 7日

国道196号自転車走行空間社会実験協議会

（事務局：国土交通省松山河川国道事務所）

本施策は、四国圏広域地方計画「No. 5 圏域の連携による発展に向けた地域力向上プロジェクト」の取組に関連します。

【問い合わせ先】

国土交通省 四国地方整備局 松山河川国道事務所

事業対策官 川田 昭彦（かわだ あきひこ）（内線208）

○計画課長 加藤 邦寛（かとう くにひろ）（内線261）

道路管理第二課長 毛利 浩徳（もうり ひろのり）（内線441）

○：主な問い合わせ先 Tel:089-972-0034（代表）

国道196号自転車走行空間社会実験 ～ 結果報告 ～



《結果概要》

(1) 自転車の利用実態・・・P2

- 自歩道上の通行量が大きく減少(自転車レーンに転換)
- 自転車レーン走行遵守率・・・70～85%(7時～19時)
- 通行量の多い時間帯は、遵守率も高い傾向

(2) 自転車レーンの快適性の評価・・・P3

- 自転車レーン設置により、快適さを実感する・・・約67%

(3) 自転車レーンの安全性の評価・・・P4

- 自歩道レーンは走りやすい・・・約70%

(4) 生活・業務への影響の評価・・・P5

- 自転車レーンの停車車両がいた場合・・・約55%が自歩道へ進入
- 約50%が沿道出入り時に危険を実感
- バス運転士の70%が乗客の乗降時に危険を実感

(5) 基本構造の評価・・・P6

- 自転車レーンの幅員(1.75m)は「ちょうどよい」・・・約64%
- リブの設置により自転車レーン内への進入バイク台数が減少
- 路面の色は約90%が「分かりやすい」(色も緑色が支持される)

(6) 今後の意向・・・P7

- 他経路からの転換を確認・・・24%
- 松山市内における自転車レーン整備の意向は約60%

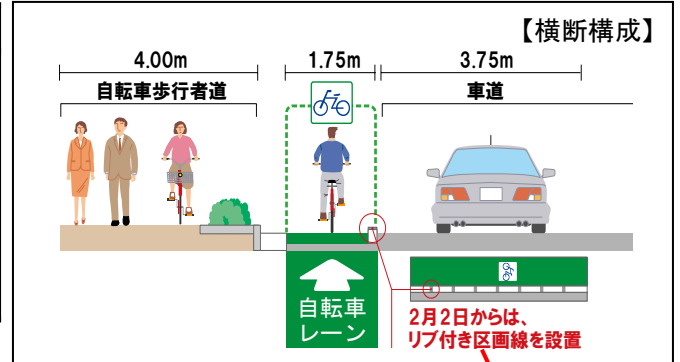
※本報告は、社会実験協議会の報告書より抜粋したものです。

国道196号自転車走行空間社会実験 ～結果～



■実験概要

項目	内容
実験期間	平成22年1月12日(火)7時 ～平成22年2月21日(日)17時
実験区間	場所:松山市本町三丁目交差点～札ノ辻交差点 (上り線) 延長:約250m
実験内容	現在の広幅員の路肩をカラー化し、自転車走行空間として仮設整備を実施



【整備状況(各所)】



▲終点部



▲交差点部



▲起点部

【通行状況】

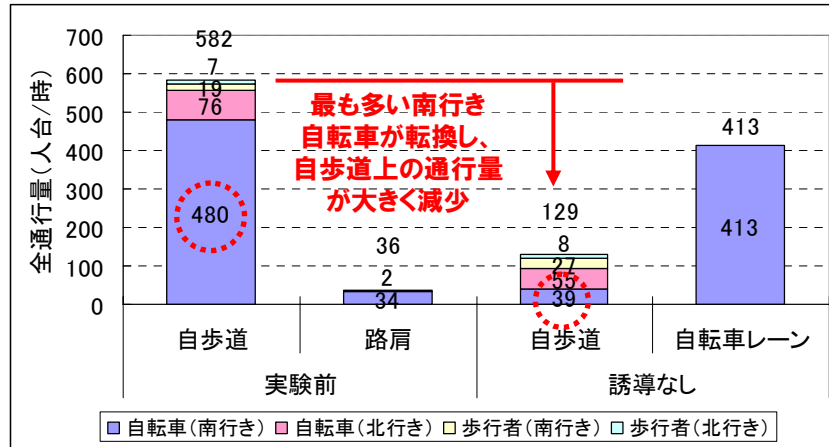




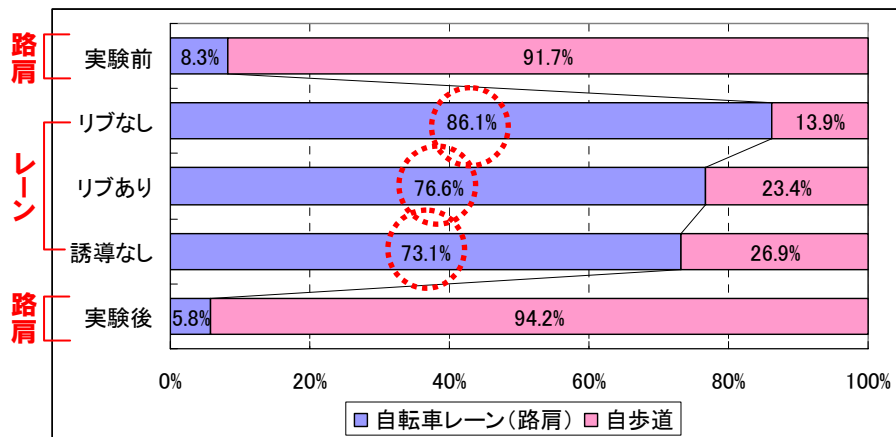
■自転車の利用実態 (交通実態調査より)

- 南行き自転車の多くが自転車レーンに転換し、自歩道上の通行量が大きく減少
- 自転車レーンの走行遵守率…70～85%程度(7時～19時の12時間)
- 通行量の多い時間帯は、自転車レーン走行遵守率は高い水準

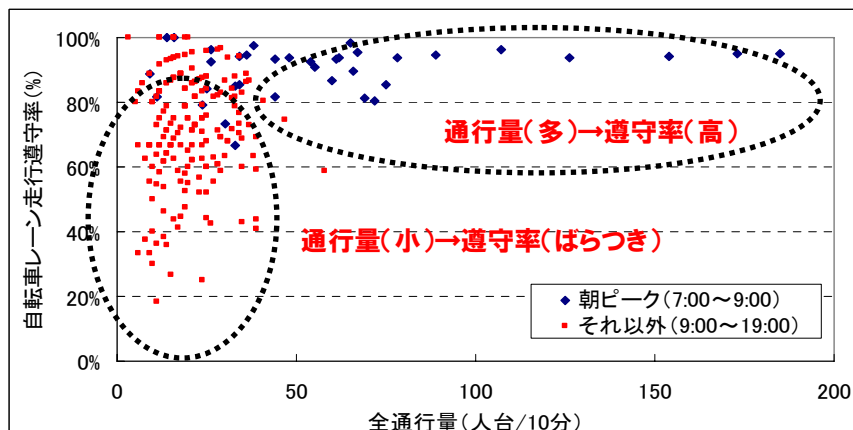
【走行位置別の通行量の変化】(8時台)



【自転車レーン等走行遵守率】(7時～19時)



【全通行量と遵守率の相関】





■自転車レーンの快適性 (アンケート調査より)

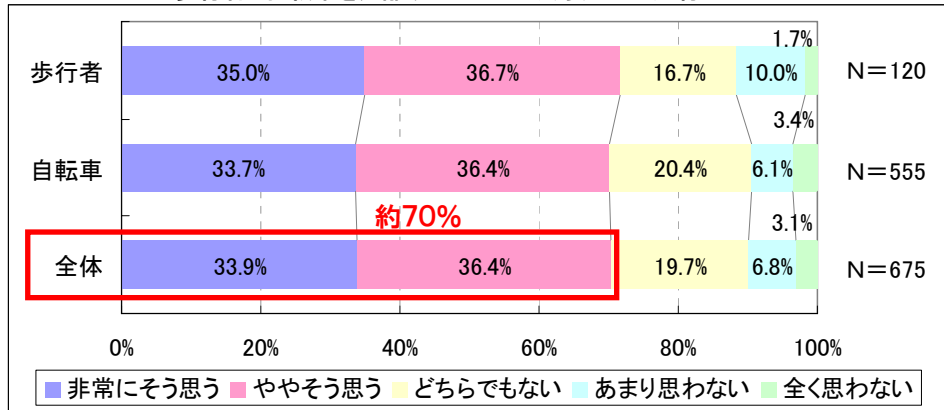
○歩行者と自転車の分離に伴う、安心して通行できたとの実感は約70%

○快適性が向上したと実感した割合は約67%

主な理由)「歩行者、対向自転車との錯綜の回避」

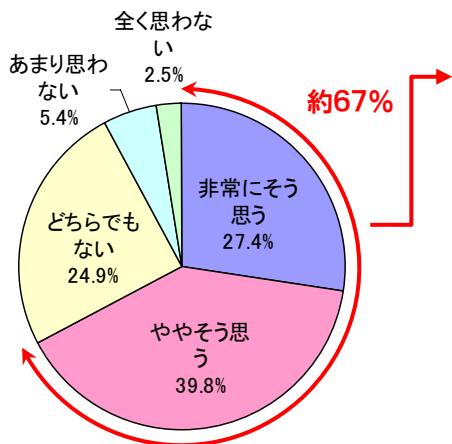
【安心した通行の実感】

Q.歩行者と自転車を分離することにより、安心して通行できたか？

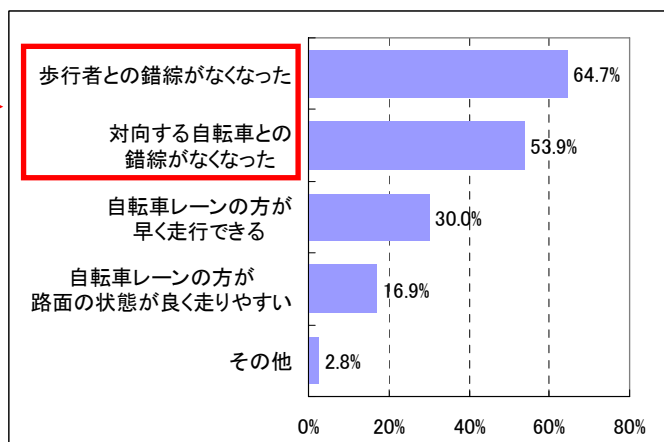


【快適性の向上実感】

Q.実験前に比べ快適性が向上したか？



【快適性の向上実感の理由】



【実験前】



【実験中】





■自転車レーンの安全性 (アンケート調査より)

◎自転車の立場から

○走りにくい、危ないとの実感…約33%

主な理由)「車・バイク・自転車との接触の不安」

「レーン内での停車・沿道出入り車による走りにくさ」

◎車・バイクの立場から

○自転車に対する危険性を実感…約39%

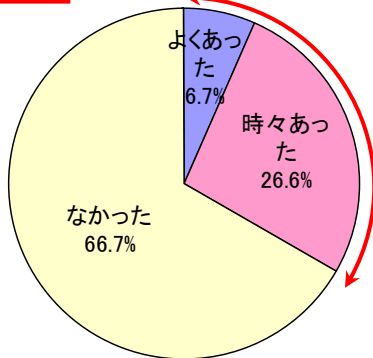
主な理由)「自転車がレーンから車道に出てくる」

「自転車が近くを走行し、危険」

自転車の立場

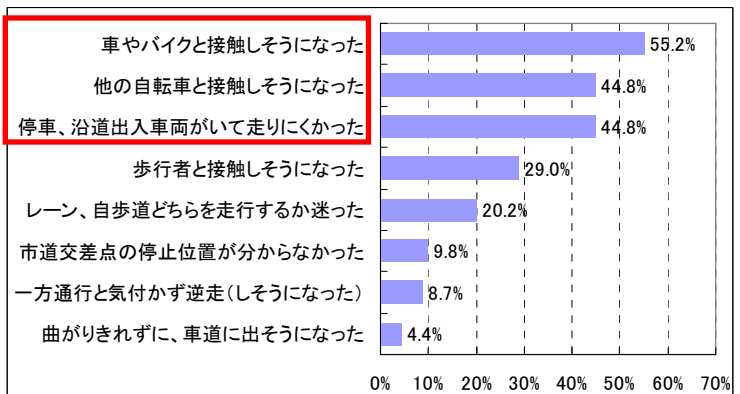
【自転車レーン走行時の危険性の実感】

Q.自転車レーンを通行する際、走行しにくい、危ないと感じたことがあったか？



走りにくい、危ないとの実感 約33%

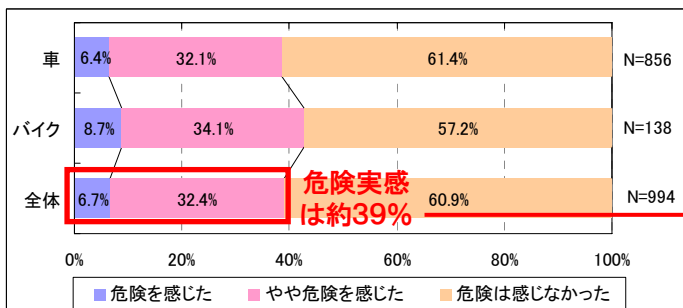
<理由>



車・バイクの立場

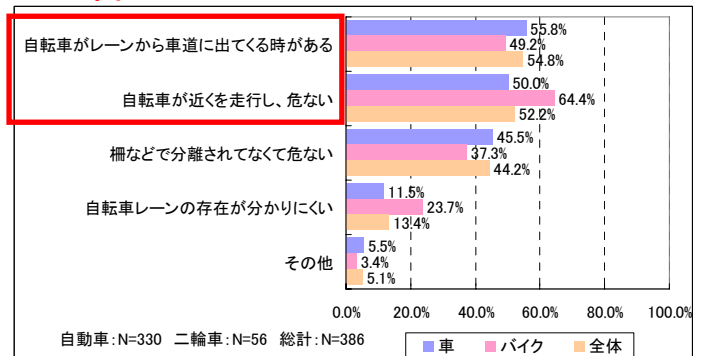
【自転車に対する危険性の実感】

Q.自転車レーンを走行する自転車に危険を感じるものがあったか？



危険実感 は約39%

<理由>



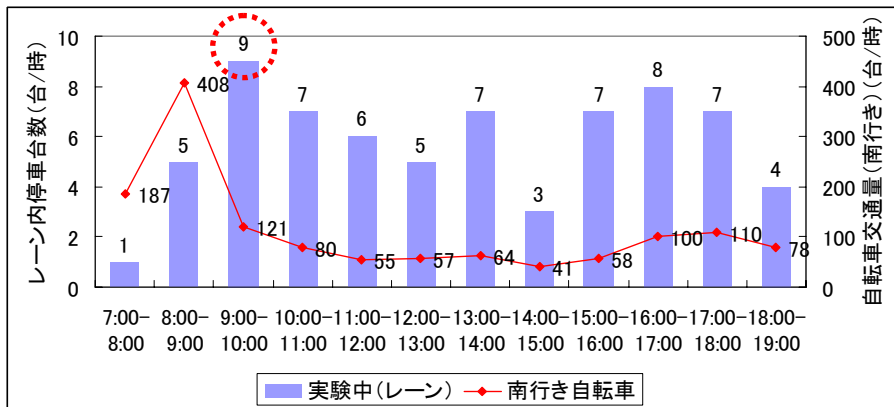
国道196号自転車走行空間社会実験 ～結果～



生活・業務への影響 (交通実態調査、アンケート調査より)

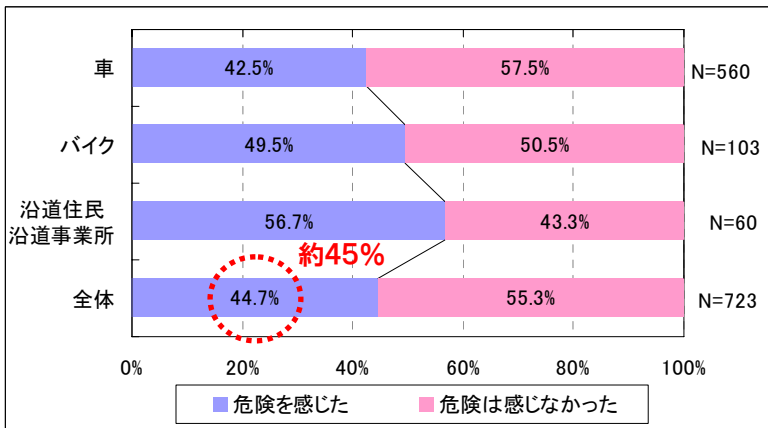
- レーン内への停車車両が存在する場合、自転車の約55%が自歩道に進入
- 沿道出入り時の危険性を全体で約45%が実感
- バス運転士の70%が乗客乗降時に危険を実感 (利用者側からは約36%が影響があったと実感)

【レーン内停車車両台数(札ノ辻～市道交差点)】



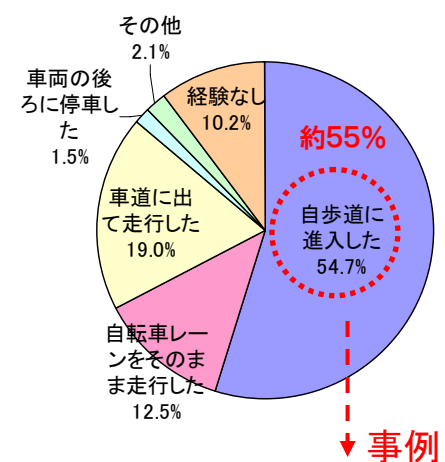
【沿道出入り時の自転車に対する危険実感】

Q. 自転車レーンの設置により、沿道への出入りの際、自転車が歩道上でなく車道上を走行することにより危険を感じたか？



【レーン内に車両がいた場合】

Q. 自転車レーン内に、運送トラックやタクシーなどが停車していた場合、どのように走行したか？

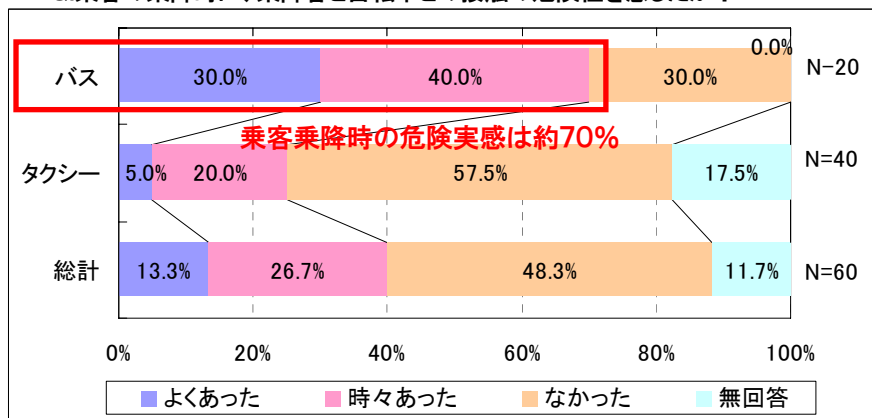


↓ 事例



【乗客の乗り降り時の自転車に対する危険実感】 (運転士より)

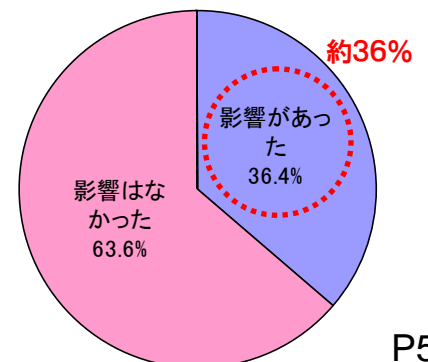
Q. 乗客の乗降時に、乗降客と自転車との接触の危険性を感じたか？



【バス・タクシー乗降時の影響】

(利用者より)

Q. バス・タクシーに乗り降りする時に、自転車レーンの設置による影響はあったか？



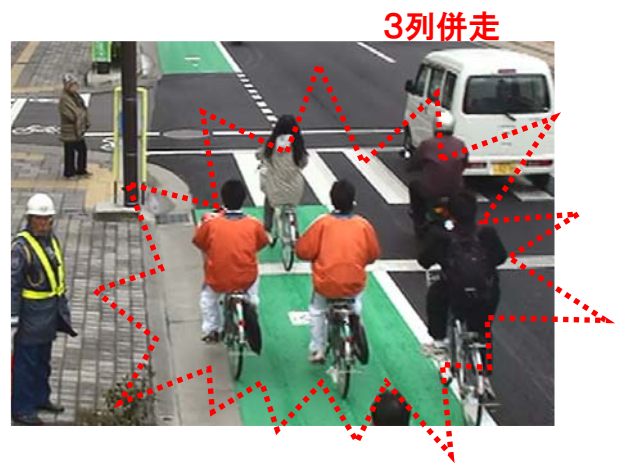
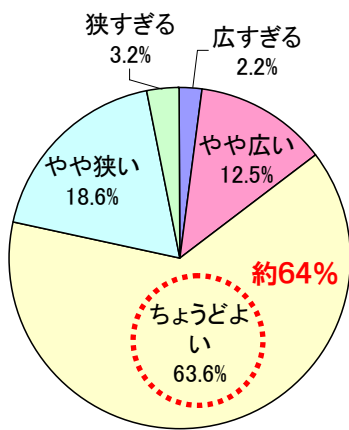


■基本構造の評価 (交通実態調査、アンケート調査より)

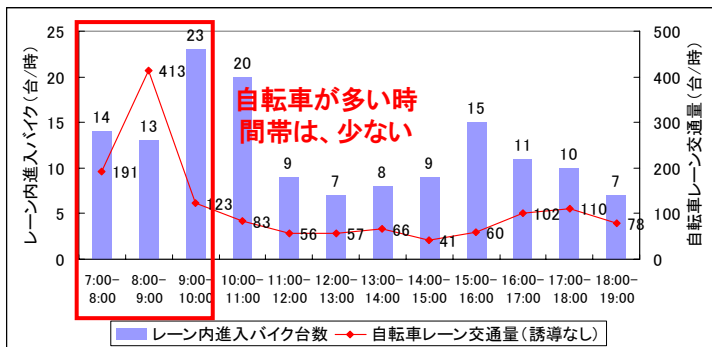
- 自転車レーンの幅員(1.75m)は「ちょうどよい」との評価が約64%
※ただし「3列走行」といった事象を確認
- 自転車レーン内に進入するバイクを確認
- リブ設置により自転車レーン内への進入バイク台数が減少
- 路面の色は約90%が「分かりやすい」(色についても緑色が支持される)

【レーン幅員(1.75m)の評価】

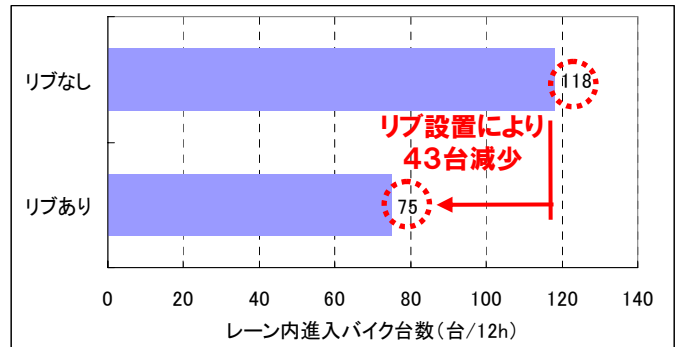
Q. 自転車レーンの幅は、十分だと思うか？



【自転車レーン内に進入するバイク台数】

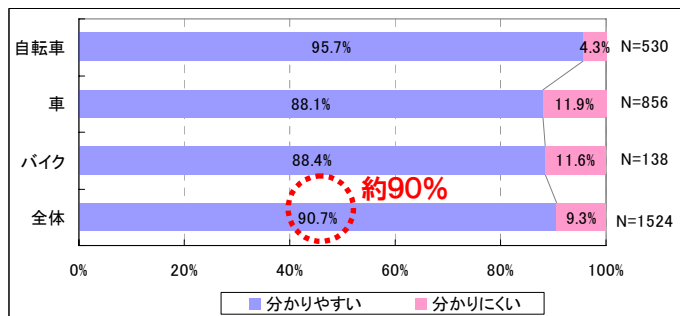


【リブ設置前後のレーン内進入バイク台数比較】



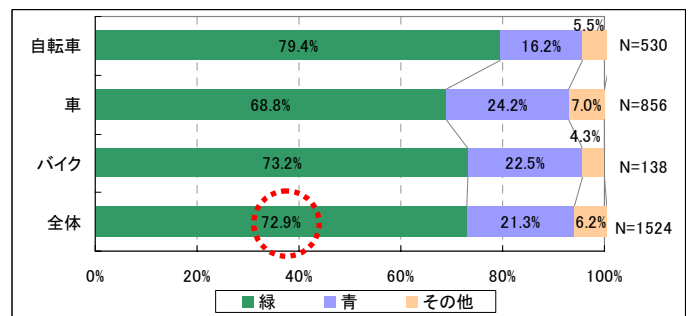
【路面の色の分かりやすさ】

Q. 自転車レーンの色は分かりやすかったか？



【路面の色に対する意向】

Q. 自転車レーンの色は緑・青、どちらが良い？



国道196号自転車走行空間社会実験 ～結果～

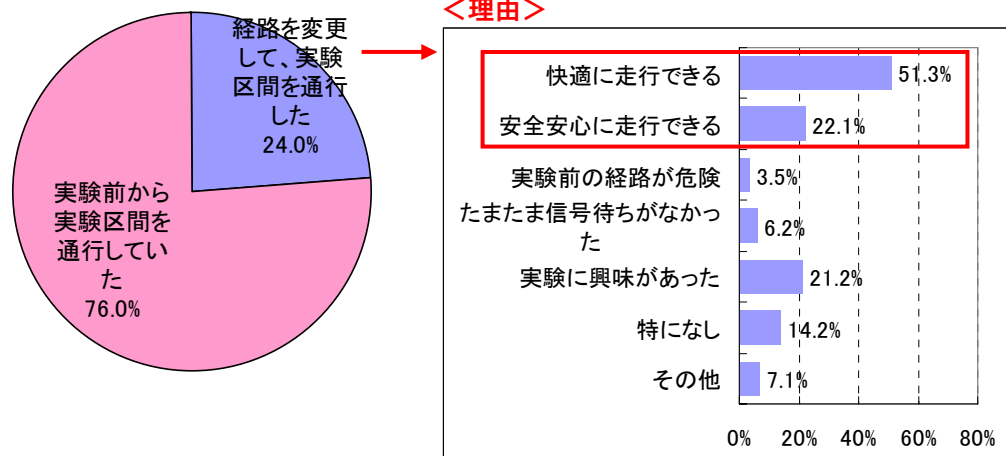


■今後の意向 (交通実態調査、アンケート調査より)

- 他経路からの実験区間への転換を確認
- 松山市内における自転車レーン整備の意向は約61% (特に歩行者は約74%)
- 整備の際の改善点としては「自転車レーンと車線との物理的な分離」が第1位 (96件)

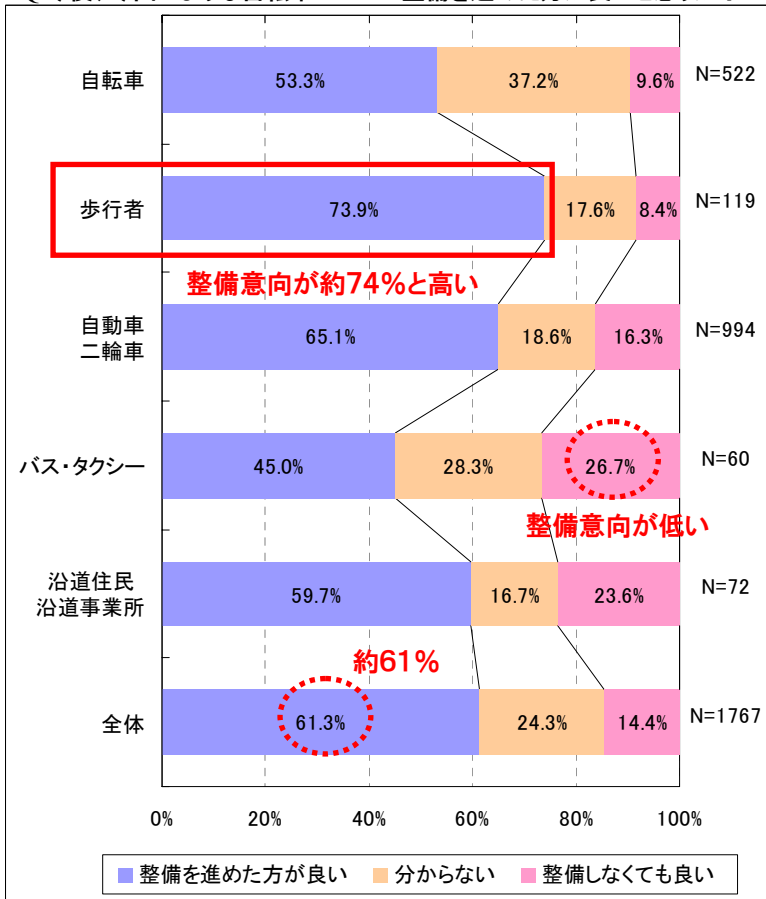
【他経路から実験区間への転換状況】

Q. 実験区間の通行について、実験前から経路を変更したか？



【今後の自転車レーン整備の意向 (松山市内)】

Q. 今後、今回のような自転車レーンの整備を進めた方が良いと思うか？



【自転車レーン整備の改善点 (自由意見)】

自由意見の中から、自転車レーン整備の改善点について、特に多かった意見を集計

