

自転車道の整備完了に伴う実態調査結果について

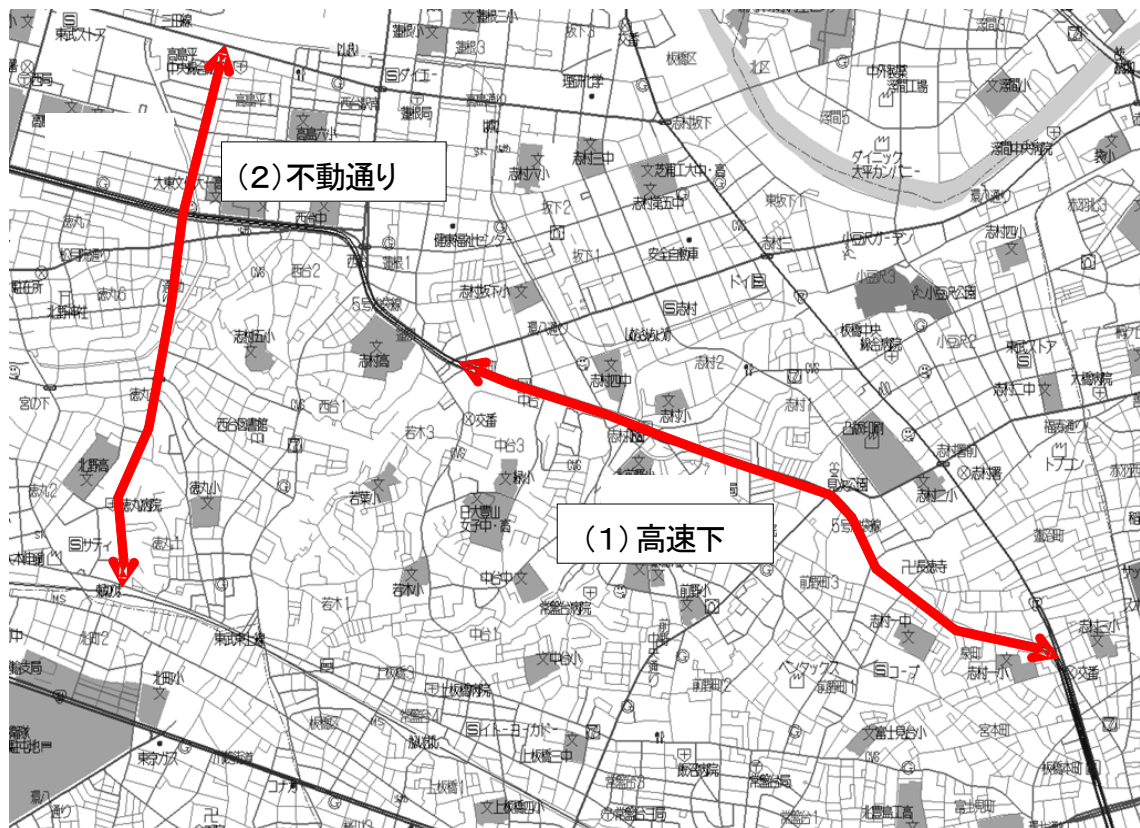
1 調査の趣旨

平成12年度に策定した「板橋区・豊島区自転車利用環境整備基本計画」に基づき、コリドー路線として予定していた区道の自転車道整備は平成26年度に完了した。

当該計画の策定から10年以上が経過しており、今後の新たな計画策定に向けて、これまで整備した路線の整備効果や課題を把握するために、実態調査を行った。

2 調査対象路線

- (1) 高速下（首都高速道路5号線高架下の泉町交差点から相生町交差点まで 2.6 km）
- (2) 不動通り（東武練馬駅から高島通りの交差点まで 2.1 km）



3 主な調査内容

- (1) 「自転車走行に関する安全性について」と「今後の自転車道整備について」のアンケート調査（別紙1）
- (2) 3種類の整備特性と交通量調査（別紙2）

4 結果のまとめ

- ・自転車の走行路を確保する手法として、区では3種類の整備を行っており、今回の調査結果では、適正に自転車道を利用している割合が高いのは、「広幅員歩道内における歩行者と自転車の構造的分離」であった。しかし、現在、国のガイドラインでは車道部での整備が基本となっており、今後の整備手法が検討課題である。
- ・歩行者、自転車利用者ともに、今後の自転車道について、引き続き整備を求めている。
- ・高速下については、「自転車専用通行帯（ブルーレーン）」を走行している自転車以外に、歩道を走行する自転車もみられた。歩道が設けられている道路において、自転車は基本的に車道を通らなければならないため、自転車利用者への交通ルールの周知徹底が必要である。

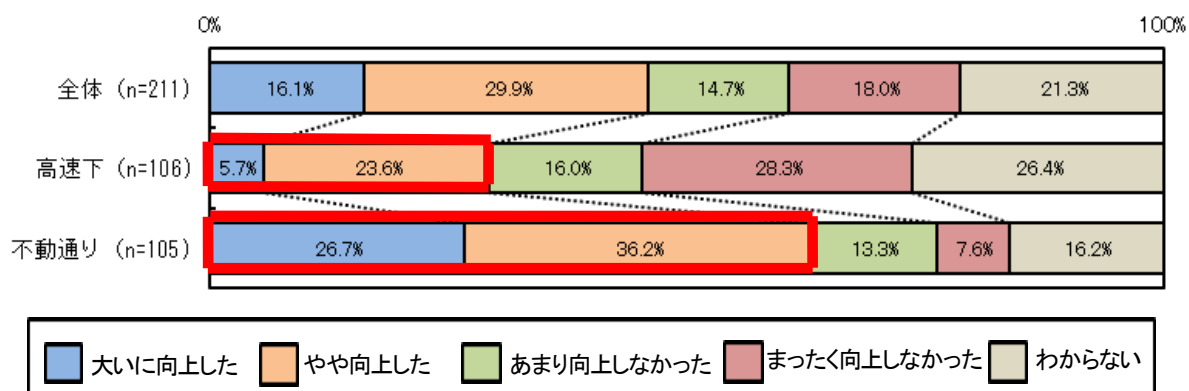
5 今後の事業予定

- ・平成29年度 新たなネットワーク計画策定に向けた検討会の立上げ準備と計画策定委託の準備
- ・平成30年度 新たな自転車ネットワーク計画の策定委託、庁内検討会、改定検討会
- ・平成31年度以降 新たな自転車ネットワーク計画に基づく設計・整備

「自転車走行に関する安全性について」のアンケート調査

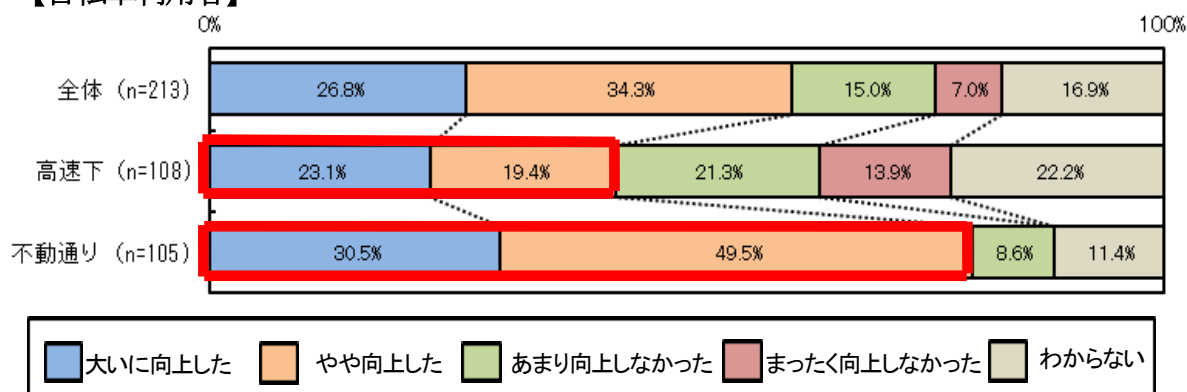
○調査日時：平成28年12月6日（火）7時～19時

【歩行者】



歩行者からみた、自転車走行に関する安全性の向上効果については、高速下と不動通りで大きな差が出た。高速下では「大いに向上した」「やや向上した」を合わせても3割に満たないが、不動通りでは6割を超える回答があった。

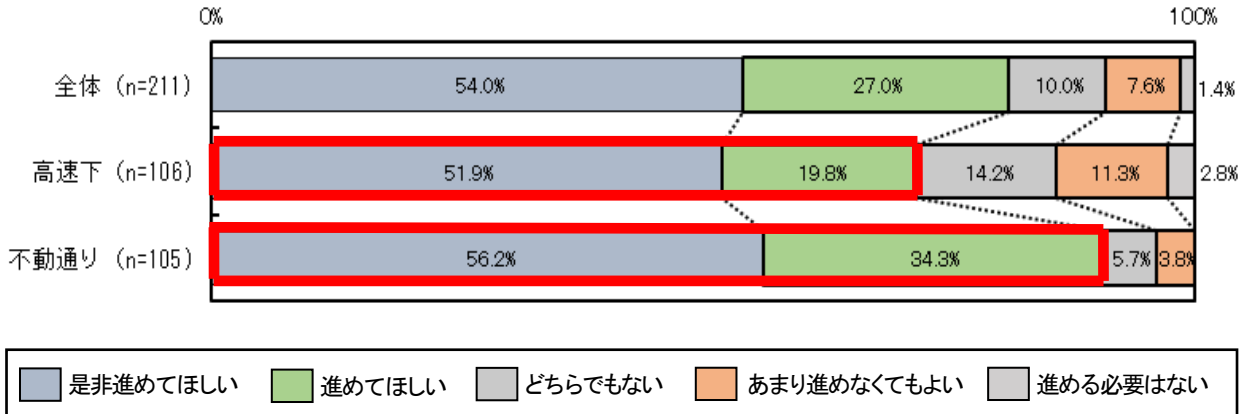
【自転車利用者】



自転車利用者からみた、自転車走行に関する安全性の向上効果については、歩行者以上に評価が高かった。高速下では「大いに向上した」「やや向上した」を合わせて4割程度であったが、不動通りでは8割もの回答があった。

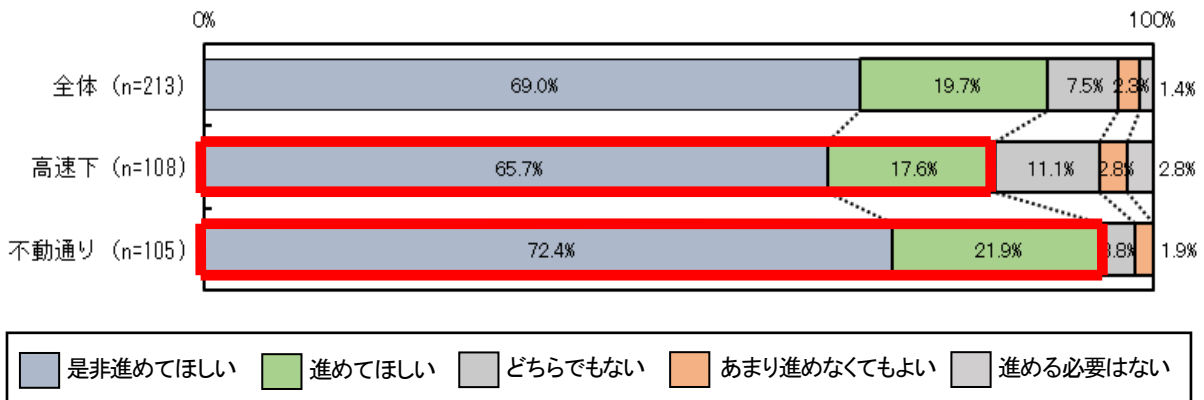
「今後の自転車道整備について」のアンケート調査

【歩行者】



歩行者からみた、今後の自転車道整備については、両路線ともに推進に対する意見が多かった。高速下では「是非進めてほしい」「進めてほしい」を合わせて7割程度であり、不動通りでは9割程度であった。

【自転車利用者】



自転車利用者からみた、今後の自転車道整備については、両路線ともに、歩行者以上に推進に対する意見が多かった。高速下では「是非進めてほしい」「進めてほしい」を合わせて8割以上であり、不動通りでは9割以上であった。

3種類の整備特性と交通量調査

○調査日時：平成28年12月6日（火）7時～19時

○調査路線：板橋区が整備を行った以下の3種類の路線

- (1) 自転車専用通行帯（ブルーレーン）
- (2) 広幅員歩道内における歩行者と自転車の構造的分離
- (3) 広幅員歩道内における歩行者と自転車の視覚的分離

(1) 【自転車専用通行帯（ブルーレーン）】 高速下



整備特性

【メリット】

- ・歩行者と自転車、自動車が概ね分離できる。
- ・平坦性が高く自転車の走行性が良い。
- ・整備コストがほかの整備手法に比べて低い。

【デメリット】

- ・路上停車車両がある場合は自転車走行の障害となる。
- ・自動車の平均旅行速度が速い道路では自転車と自動車の重大事故の危険性が高まる。

交通量調査の結果

- ・自転車が「自転車専用通行帯」を利用する割合は、約6割であり、概ね4割程度は歩道を通行していた。

(2) 【広幅員歩道内における歩行者と自転車の構造的分離】 高速下 ・ 不動通り



整備特性

【メリット】

- ・歩行者、自転車、自動車が構造物により完全に分離され安全性が高い。

【デメリット】

- ・歩行者と自転車の動線が交差点やバス停等で重なるため、その処理が課題となる。

交通量調査の結果

- ・自転車が「自転車歩行者道の構造的分離」を利用する割合は、8割以上と高く、歩行者の通行部分に乗入れる自転車は概ね1割程度であった。

(3) 【**広幅員歩道内における歩行者と自転車の視覚的分離**】 高速下



[整備特性]

【メリット】

- ・歩行者及び自転車と自動車は構造物により完全に分離され安全性が高い。

【デメリット】

- ・歩行者と自転車は構造物による区切りがないため、輻輳しやすい。
- ・歩行者と自転車の動線が交差点やバス停等で重なるため、その処理が課題となる。

[交通量調査の結果]

- ・歩行者の通行位置によって、自転車が蛇行しながら走行するため、歩行者と自転車が輻輳している状況であった。