

世田谷区における道路空間再構築による自転車走行環境整備に関する研究

パシフィックコンサルタンツ株式会社 正会員 ○中嶋 良樹
 パシフィックコンサルタンツ株式会社 非会員 長田 拓也
 世田谷区 土木事業担当部長 正会員 山口 浩三
 世田谷区 土木事業担当部 非会員 桐生 邦寛
 世田谷区 土木事業担当部 非会員 石川 哲男

1. 目的

東京都世田谷区では、移動に便利で環境負荷も少ない自転車の適切な利用促進を目指して、駐輪場や自転車走行環境を整備するとともに、利用マナーの向上に向けた取り組みを進めているところである。

一方で、区内は狭い道路が多く、歩道は十分な幅員を確保しがたい状況となっていることから、歩行者や自転車が安全で安心して通行できる自転車走行環境の確保策を探ることが、喫緊の課題となっている。

そこで、本研究は、既存の道路空間を活用して、「道路空間の再構築による安全な自転車走行環境の創出実験」を実施し、歩行者・自転車の安全性向上や自転車利用のマナー向上施策について検証し、今後の展開方策について検討したものである。

2. 自転車走行環境創出実験の概要

(1) 対象路線の概要

世田谷区は、人口は821千人(425千世帯)(H19.1.1)であり、都心に近いうえ、交通の便が良い住宅地としての性格が強く、現在でも人口が増加している。

今回の実験は、区の拠点の一つである三軒茶屋駅に近い補助209号線(明薬通り)を対象とし、国道246号との交差点より約600mの区間で実施した。



図1 対象路線の概要

(2) 社会実験の概要

今回の実験は、歩行者の安全性向上に向けて、歩道

における新たな自転車走行ルールを受け入れ可能性および安全性向上に関して、以下の方法により検証を行ったものである。

- 1)有効幅員 2.5m という『狭い歩道空間』において、白線と路面標示・案内看板により歩行者と自転車の通行位置を区分け
- 2)歩道での自転車走行について、自動車と逆方向の一方通行ルールを導入(路面標示や看板により周知)
- 3)車道の一部をカラー舗装化(ブルーゾーン)することにより自転車走行空間として明確化

表1 実験の実施概要

	実験内容	実施期間
実験1	狭小歩道における自転車走行位置の明示と一方通行化	H19.11.4 ~11.30
実験2	実験1に加え、車道左端のカラー舗装化により自転車走行空間を明確化	H19.12.9 ~H20.3.14

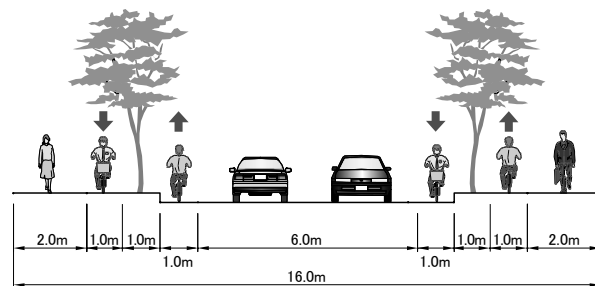


図2 実験区間の断面構成

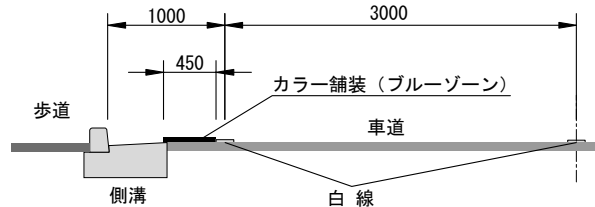


図3 車道部の詳細図(単位:mm)

3. 社会実験結果の評価

(1) 利用状況からみた評価

歩行者と自転車の通行位置を区分した結果、歩行者については約9割、自転車については6割程度の人がそれぞれの通行位置を利用する結果となった。

キーワード 自転車, 道路空間再構築, 交通安全, 自転車走行環境, 歩行者

連絡先 〒163-0730 東京都新宿区西新宿 2-7-1 パシフィックコンサルタンツ株式会社 TEL 03-3344-1486

自転車的一方通行化の影響をみると、実験1では3割程度の人が実験前と反対側の歩道を利用するか、または車道部利用に転換したと推測され、歩道部における自転車利用のルール化の効果が確認できる。

実験2（ブルーゾーン設置）では、さらに2割近くが車道部利用に転換し、全体の3～4割が車道部利用となった。道路交通法では、自転車は車道通行が原則であり、ブルーゾーンの設置は道路交通法に則した自転車利用の誘導効果が高いことが確認された。

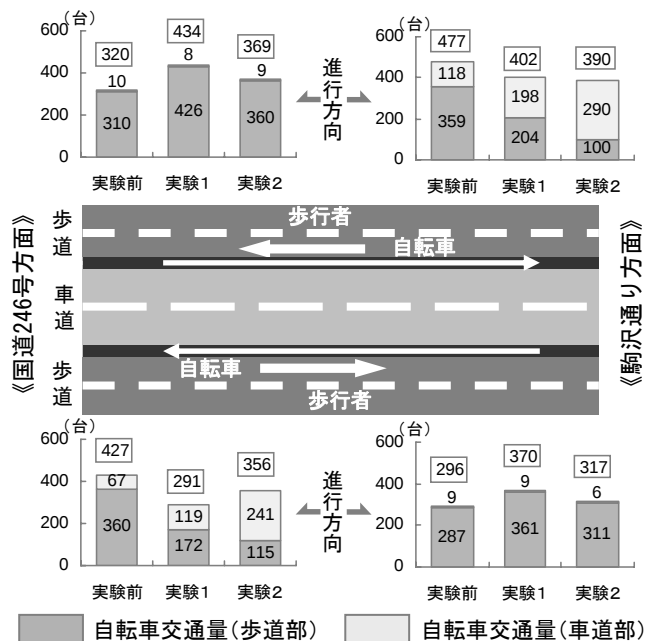


図4 自転車交通量の変化（7時～19時）

（2）利用者の意向からみた施策の評価

社会実験において実施した沿線住民へのアンケート結果から、歩行者、自転車ともに歩道の通行について安全になったとする人が約5割を占め、歩道利用の安全性が向上したことがうかがえる。

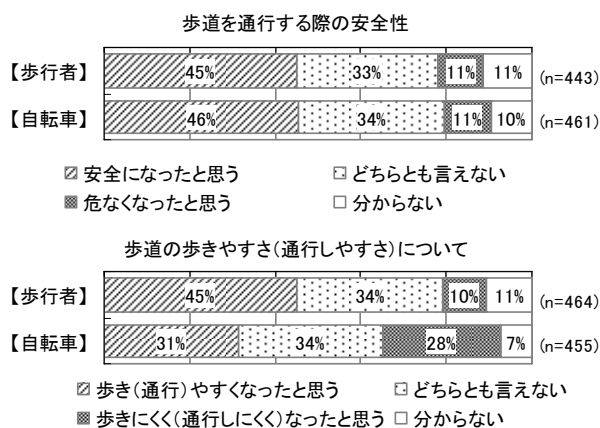


図5 歩道部における安全性、通行のしやすさの評価

歩道の歩きやすさ（通行のしやすさ）については、歩行者の評価は高いものの、自転車利用者については

評価が分かれる結果となった。この理由として、約8割の人が一方通行化により迂回が必要になることを挙げており、今回実施した通行ルールは、歩道利用の整序化や安全性の向上に寄与する一方で、自転車の利便性が下がることに不満を持つ人が多いことが分かる。

ブルーゾーンの評価をみると、車道部を利用した人の45%が良いと回答しており、評価が高いことが分かる。ただし、路上駐車による危険性や取り付け道路との交差点における歩行者

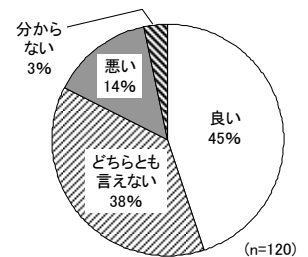


図6 ブルーゾーンの評価

との接触の危険性を指摘する人も多い結果となった。上記に加えて、道路交通法などルールの浸透を指摘する人が多く、意識啓発の重要性が改めて確認された。

5. 今後の展開

アンケート結果では、歩行者、自転車ともに、条件付も含めて本格実施に好意的な人が約6割、反対が約2割という結果が得られた。この結果や社会実験により得られた課題を踏まえ、今後は以下のような展開を図っていくこととしている。

1) 歩行者、自転車の通行位置の区分け

利用者からは概ね受け入れられており、安全性向上効果も期待できるため、実験終了後も継続することとし、他の道路へも順次展開していくこととした。

2) 歩道部における自転車の一方通行化

通勤時間帯など一方通行化の適用性が限定的であることに加え、利用者の不満も強く、交差点の処理や一方通行の向きの判断など課題も多い。このため、さらなる適用性の検証が必要と判断される。

3) ブルーゾーンの設置

道路交通法に則した自転車利用の誘導効果が高く、適切な自転車利用や自動車ドライバーへの意識付けの観点からも、継続的に実施し、他の道路へも順次展開していくことが効果的と考える。

ただし、併せて、荷捌きなど路上駐車対策、バス停や交差点における安全対策などの課題への対応とともに、ドライバーへの周知徹底を図っていく必要がある。

さらに、植栽のあり方など既存道路空間の有効幅員を広げる方策や、自転車が走り易い道路構造の検討等を進めるとともに、世田谷区にふさわしい自転車通行ルールの構築を目指していくこととしている。