

自転車通行環境整備モデル地区での実施報告（社会実験実施と設計上の工夫）

(株)日建設計シビル 正会員 ○大森 高樹
同上 正会員 佐々木正義

現在、全国各地で平成20年1月17日に国土交通省・警察庁が指定した「自転車通行環境整備モデル地区」の計画が進み、すでに一部の自治体では整備事例が報告されている。本報告では、2つの自治体で指定された上記のモデル地区について、社会実験及び設計業務について紹介する。本事例報告が、今後ニーズの高まる歩行者と自転車の利用空間を分離していく、道路空間再構築関連の計画・設計分野へ参考となれば幸いである。

（１）千葉市 JR検見川浜駅周辺地区の社会実験

千葉市は、平成20年度にJR検見川浜駅周辺地区において既存ストックを有効に活用し、地区内の自転車ネットワークの構築を目指して、整備に向けた効果・課題を把握するための社会実験を実施した。社会実験の実施結果を踏まえた住民説明会を幾度となく開催し、住民合意形成を踏まえた整備は、平成21年4月以降を予定している。社会実験を実施した内容は、4車線道路（区間延長約500m、幅員25m）の片側1車線をカラーコーン等により分離して自転車道（約2m）を設置するものである。（写真-1）実験期間は平成20年9月16日（火）～29日（月）の2週間（7:00～18:00間）実施した。

１）自転車交通量（11時間）

人の誘導を実施した調査日は雨天の影響により、自転車交通量は半減したが、人の誘導を実施しなかった調査日は晴天に恵まれ、約2千台の自転車が通行した。今回の実験では、自転車道を設置した側と設置していない側との自転車交通量の比率は、実験前と変化がなかった。この理由としては、自転車利用者は走り慣れた最短ルートを選択し、自転車走行環境が整備された場合でも、実験という短期間でのルート選択の変更は難しいということが確認された。（図-1）



写真-1 社会実験状況

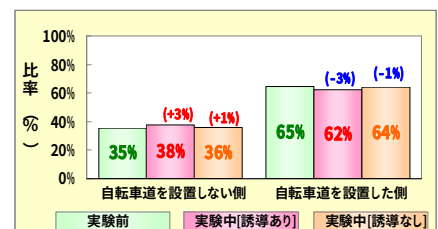


図-1 各断面の自転車交通量

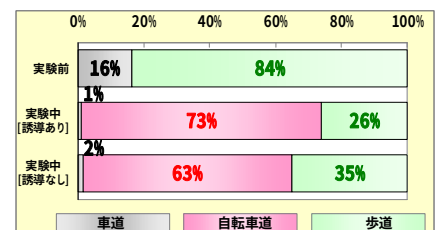


図-2 自転車道を設置した片断面での通行区分割合

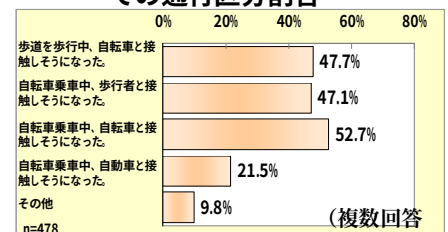


図-3 自転車利用に関して危険だと感じた内容

キーワード 道路空間再構築、自転車道設計、社会実験

連絡先 〒112-0004 東京都文京区後楽 1-4-27 (株)日建設計シビル TEL03-5226-3070

4) 社会実験に対する満足度と本格実施への意向

今回の社会実験によって、「安全に通行できたか」の満足度について聞いたところ、安全に通行できたと回答した割合が約5割、安全に通行できなかったとは思わないが約2割、どちらともいえないが約3割という結果となった。(図-4) また、この取組みについて本格実施に移行した方が良いと思うかを聞いたところ、そう思うが約7割、そう思わないが約1割、どちらともいえないが約2割という結果となり、概ね賛成意見が多数を占め、「是非早急な実施を!」というような賛成意見も多数あった。

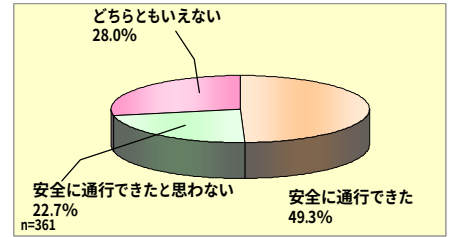


図-4 自転車道の社会実験で安全に通行できたかの満足度調査

5) 整備に向けた課題

今回の社会実験では、自転車道の整備に向けた効果・課題等の整理を行ったが、交通実態の改善及び利用者満足度の観点からその有効性が概ね確認された。ただし、整備に向けての注意点や今後とも継続して取り組む必要がある課題等も明らかとなった。

(2) 三鷹市 かえて通り(市道392号線) 自転車道設計

市道392号線(かえて通り、三鷹地区、約1.6km)において、安全・安心な歩行空間確保のため自転車道を整備していくことを目的とした道路空間再構築設計を行った。現況調査を踏まえた自転車道整備の設計において工夫した、バス停部分、単路部、沿道施設脇の乗入れ部、自転車道導入部などの対処等について、警察協議や住民説明会でも利用された整備イメージを示したフォトモンタージュを以下に示す。

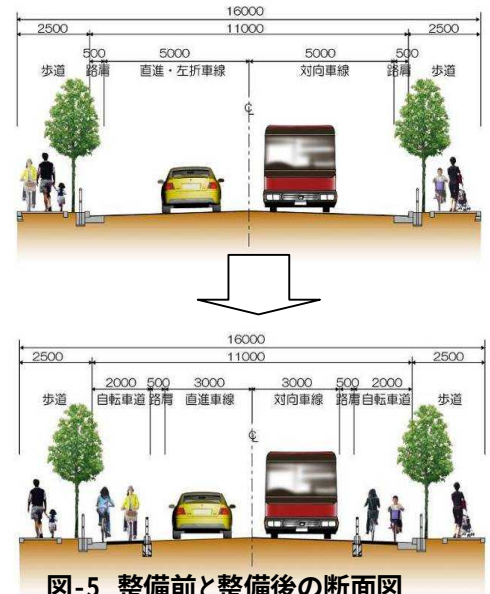


図-5 整備前と整備後の断面図

また、設計上工夫した具体的な内容を以下に示す。

- ①2mの自転車道を設置して歩行者、自転車、自動車の通行空間を分離した。(現況の自転車交通量：約1,500～2,300台/朝ピーク3時間、約1,900～2,600台/夕ピーク3時間)
- ②交差点付近の自歩道を拡幅し、自転車と歩行者の錯綜を緩和した。
- ③路面排水処理を円滑にするため、交差点部とバス停部に導水ブロックを採用した。
- ④バス停留所に交通島を設置し、自転車と歩行者、バス待ちの人を分離することで安全性を確保した。
- ⑤自転車、自動車、歩行者それぞれの見通しを確保するため、車両乗入れ部付近の植栽帯を撤去した。
- ⑥自転車を自転車道へスムーズに誘導、走行させるため、テーパー型の自転車道導入部を設置した。
- ⑦自転車道と車道の間には、安全性向上のため、縁石+横断抑止柵を設置した。
- ⑧細街路、横断歩道には、自転車横断帯を設置し、青色に着色した。



写真-2 交差点部の導水ブロック施工

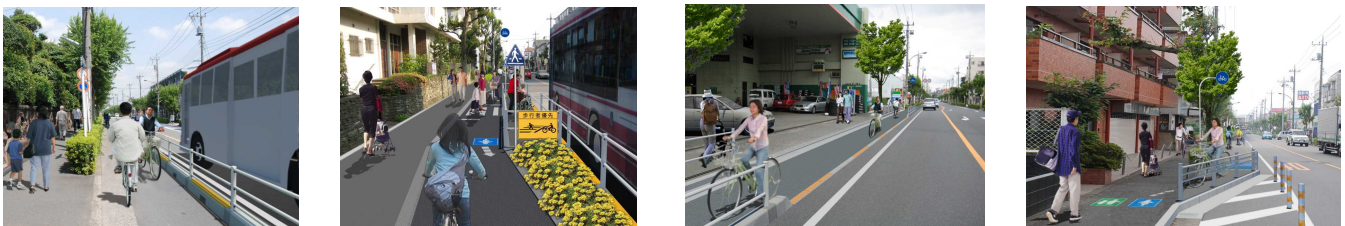


図-6 フォトモンタージュを利用した整備後のイメージ(単路部、バス停部、乗入れ部、導入部)

最後に、業務を進めて行くなかで千葉市と三鷹市の道路管理者の方々に多くのご指導を受けましたことを本来冒頭に連名にすべきことを記して、感謝の意を表する次第であります。