

サインに着目した自転車通行位置の明示に関する一考察 - 御池通自転車通行環境実証実験で得られた知見をもとに -

(株)日建設計シビル 正会員 ○八木 弘毅
(株)日建設計シビル 正会員 澤田 基弘
(株)日建設計シビル 正会員 大森 高樹

1. 背景

1978年の道路交通法の改正以来、自転車空間は自転車歩行者道として歩道空間の中に取りられてきた。

自転車に関係する交通事故件数は最近10年間で増加傾向にあり、自転車と歩行者が接触する事故はこの10年間で約5倍に増加している。そのため、自転車通行環境の整備が全国的に進められている。「自転車走行空間の設計のポイント(H21.7 国土交通省、警察局)」においては、以下の3つの基本方針が示されている。

- (1) 自転車道の整備
- (2) 自転車レーンの設置
- (3) 自転車歩行者道における自転車走行位置の明示

自転車歩行者道における自転車の通行位置の明示に関しては、それぞれの道路の特性(交通量、沿道・当該道路利用状況、幅員構成など)や明示手法や注意喚起サイン設置法・サインデザインの考え方が多様であり、整備の対象となる道路空間の特性を考慮した上で、望ましい整備手法を選択することが求められている。

本研究における根底の問題意識として、設計条件上自転車レーンの創出が不可能な道路において、どのような手法で、「歩行者中心のまちづくり」というコンセプトを保ちつつ、歩行者と自転車が共存できるシェアードスペースとしての道路空間を創出することが出来るかということがある。

2. 目的

平成22年11月12日～18日に実施された京都御池通自転車通行環境実証実験において実施したモックアップによる現場検討等の実験方法の決定や得られた実験結果をサインに着目してその知見を報告する。

3. 本研究の視点

自転車歩行者道では、道路交通法上、自転車の「徐
キーワード 自転車歩行者道, 通行位置の明示,
社会実験, サイン, 路面表示

行」が明確に定められている(道路交通法第63条の4第2項)が、自転車歩行者道におけるカラー舗装や工作物での分離などの現状の整備法は整除化に寄与する一方、歩行空間は体感的に狭くなり、歩行者中心の歩行空間の創出に寄与するとは言い難い状況であると考ええる。

また、公共空間設計・土木設計に関しては、共有資産としての質が求められる時代になってきている。様々な箇所で採用されている派手なカラー舗装は周囲の環境に対して主張しすぎ、「美しい国づくり」という視点からも、他の解決策の可能性についても検討する価値があると考ええる。

4. 御池通の特性

実証実験を行った御池通は、写真1に示すように、観光バスが常時利用することで、車道側に自転車専用レーンを設置することが困難な状況にある。また、シンボルロード整備事業(平成9年～平成15年実施)により、御池通は、照明・舗装からサイン計画に至るまで統一的にデザインされている。

また、京都では「京のみちデザインマニュアル」が平成22年4月から実施されている。

自転車通行位置を明示する手法を検討するに当たっても、以上の点を考慮に入れ、その手法を決定した。

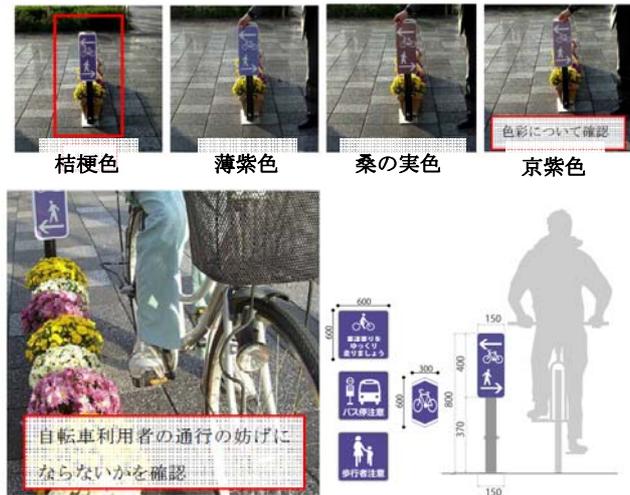


写真1 御池通の現況と観光バスの利用状況

連絡先 〒541-8528 大阪府大阪市中央区高麗橋 4-6-2
(株)日建設計シビル TEL 06-6229-6372

5. モックアップによる現場での確認

実験手法を決定するにあたり事前に、路面表示と案内板に関して、色彩は日本の伝統色、大きさは既存の透水性平板の規格 30cm*30cm に納めることとした。その上で、モックアップを作成し、京都市職員と共に現場にて色彩(京紫・桑の実色・桔梗色・薄紫色)と大きさ、安全性について確認した。路面表示・案内板は、桔梗色を採用することとした。(図1参照)



6. 実験において採用した手法

モックアップの確認を踏まえ、白テープと案内板、路面表示によって自転車歩行車道の分離を行った。

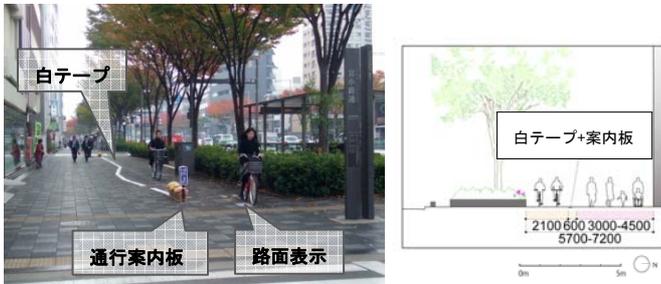
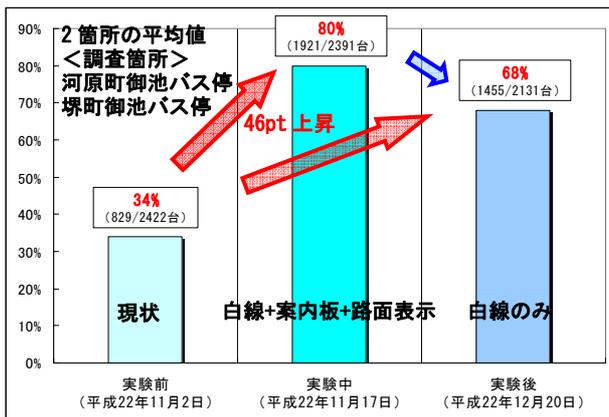


図2 実験風景と実験断面図

実験中は、交通実態調査(河原町御池バス停付近等2箇所)・アンケート調査・ビデオ調査等を行った。

6. 交通量調査(交通整除率) 実験結果

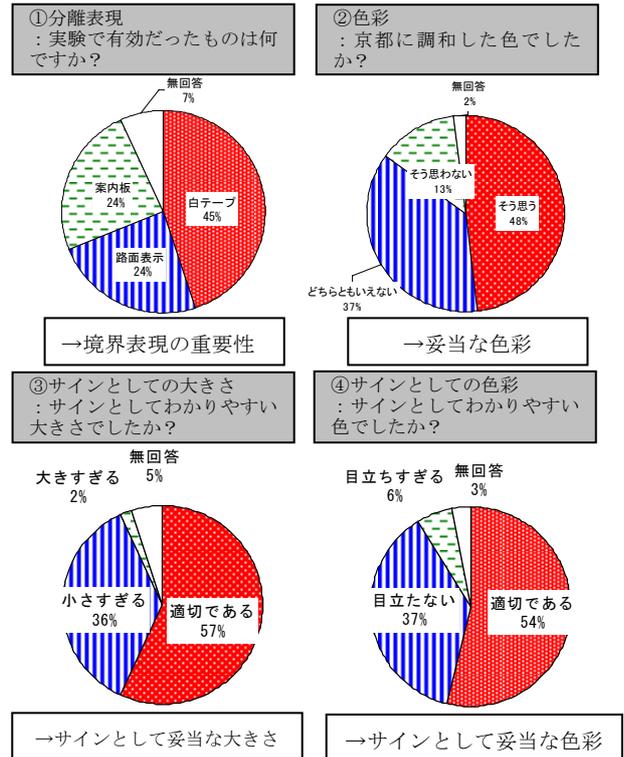


実験中のルール遵守率は、実験前より 46ポイント増加し、80%となり、実験の分離手法は整除化という観点において、非常に有効であったと言える。

7. サインに関するアンケート調査結果

住民の本格整備に関する意向を知るため、実験中にアンケート調査を実施した。回収率は、34%(回収数 851部/配布数 2,488部)であった。

サインの印象評価に関するアンケート調査結果を以下に示す。



9. 結語

以上により、自転車歩行車道における自転車通行位置の明示手法に関して、以下の知見が得られた。

- アンケート結果や整除率の向上から考えると、自転車歩行者道においては、歩行者通行位置と自転車通行位置の境界が強調されていれば、全面的に舗装を変えずとも十分に整除化することができる。
- 路面表示のサインに関しては、モックアップによって現場確認を行うことにより、サインの色彩や大きさ等に関して関係者間の調整をスムーズに行うことができる。

謝辞

本研究は、京都市自転車通行環境整備に係る実証実験業務委託を通じて得られた知見をベースにしている。業務を通して、京都市建設局道路建設部道路環境整備課の関係諸兄には数多くの有意義なご指撥を頂いた。ここに深く感謝の意を表したい。