

Ⅳ-14 自転車利用環境の整備に向けて（社会実験）

国土交通省香川工事事務所 道路調査課

岡田 芳樹

瀬戸 寿和

○木下 賢祐

1. はじめに

都市部の交通渋滞の解消・緩和、都市交通サービスの向上等については、交通容量の拡大策、パークアンドライド等の交通需要マネジメント、交通結節点の整備等のマルチモーダル施策等が展開されています。

平成11年7月に実施したパークアンドライド社会実験のアンケート結果では、「降車駅から最終目的地までの所要時間に不満を感じている」とあり、今後のパークアンドライド実施に向けて、端末交通手段の利便性向上が必要条件となっています。

このような状況の中、自転車利用を促進するとともに、交通事故の削減、公共交通機関の利用促進を図る観点からも、安全・快適で利便性の高い自転車利用空間の整備が必要となっています。

そこで、高松市中心部において自転車利用環境の整備に向けて以下の社会実験を実施し、効果・実現性の検証を行いました。

実験A：既存道路空間の再構築による自転車走行空間の創出

実験B：商店街アーケード内における自転車利用（自転車利用空間ネットワークの形成）

実験C：レンタサイクルシステム導入による公共的自転車への交通転換

2. 社会実験の実施概要及び検証結果・分析

●実験A

現況の観光通り（天神前交差点）における交通量は、第2車線が多くなっています。この現状を踏まえ幹線道路（県道高松丸亀線）において、現状両側6車線の車道部を一般部4車線、交差点部で右折専用レーンを設置することで車道部の幅員を片側1mずつ縮小し、自転車走行空間の確保を行い、下記について検証しました。

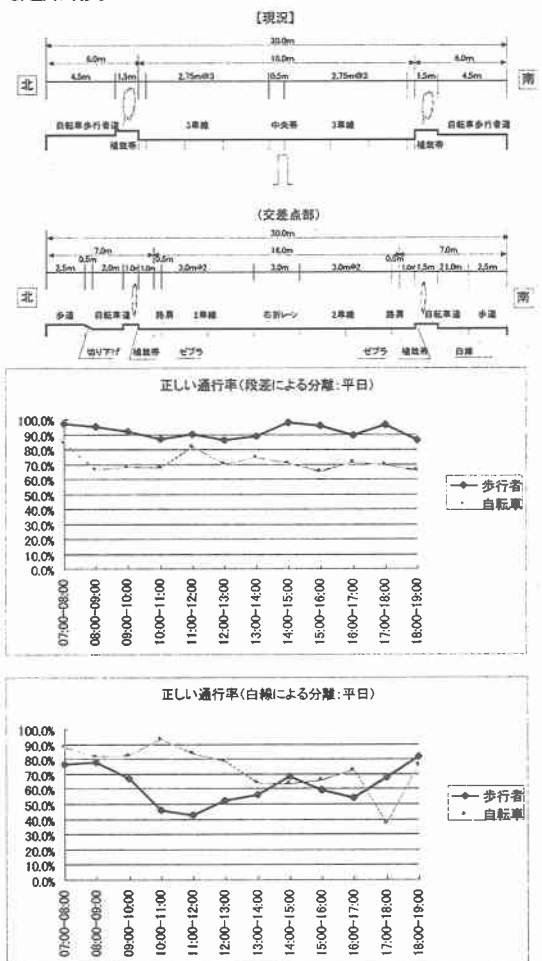
①車線数縮減による道路交通への影響

②自転車と歩行者空間の分離方法

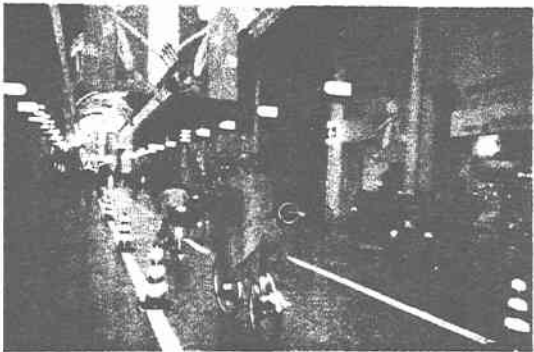
①については車線数の減少にもかかわらず、渋滞等への悪影響は特にありませんでした。この要因としては、交差点部での右折専用レーンの設置が、ドライバーに対して偏った車線選択を是正する働きがあったものと考えられます。②については自転車と歩行者の通行帯区分では、段差による構造的なもの、舗装面の白線での視覚的な分離のいずれにおいても比較的高い割合で正しいレーン通行を行った結果となりましたが、時間ごとの推移をみると段差による分離はどの時間帯についても安定して高い通行率を示しました。

●実験B

商店街をとりまく状況、利用等を踏まえ、自転車利用空間ネットワークを形成するルートの一部として、

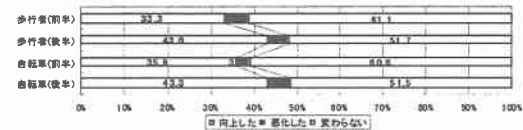


商店街アーケード内を検討しました。平成12年3月に実施した商店街内でのアンケート調査では、アーケード内の自転車利用を望む意見がある一方で、自転車との錯綜による安全面の課題が指摘されました。そこで自転車利用者の利便性と歩行者の安全性を高めるような誘導を行い、下記について検証しました。



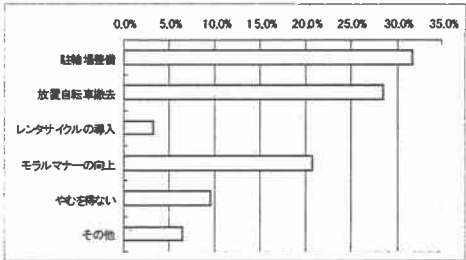
- ①自転車通行帯設置による安全性の向上
- ②自転車通行帯に対する利用者、店主等の意向

①については、通行者の安全性向上との評価や正しい通行率の状況を踏まえ、自転車・歩行者の安全性の向上が期待できるという結果となりました。但し歩行者は一定以上の交通量となる時間帯や、駐輪、商品陳列によって正しい通行率は低下しています。



図：安全性の認識

②については利用者の実験全体の感想は、比較的好評であり通行帯が整備された場合の利用意向が高くなっています。また多くの店主は今回の実験が特に商売へ影響を与えなかったとしており、通行帯の整備については、右図のとおり「駐輪場整備、放置自転車の撤去」など改善して整備して欲しいとの意向が示されました。



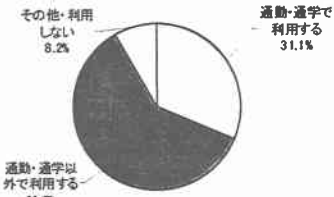
図：店主が期待する施策

●実験C

高松市での自転車利用環境の課題、取組み等を踏まえ、公共交通の端末手段の利便性向上等として、高松中心市街地内の移動に便利なレンタサイクルシステムを導入し、下記について検証しました。

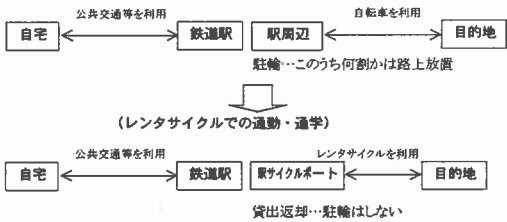
- ①レンタサイクルシステムの運用等の市民のニーズ
- ②公共交通の利用促進、放置自転車の減少方策になるか

①についてはレンタサイクル利用者の大半は本格実施時の利用意向を示し、料金設定を中心に高い評価を得ました。



図：通勤通学目的オーナー自転車利用者のレンタサイクル利用意向

(オーナーサイクルでの通勤・通学)



図：放置自転車減少のシナリオ

②については公共交通利用促進の主な施策対象である通勤目的の自動車利用者、放置自転車対策の主な対象である通勤・通学目的のオーナー自転車利用者の多くがレンタサイクルへの転換意志を示しました。このようなことから、レンタサイクルの導入が公共交通利用促進および放置自転車の減少方策になりうるものと考えられます。

3. 今後の展開

実験Aでは、車道部を縮減できる可能性を得たので本格的な整備に向け、自転車空間の配置方法、歩行者空間との分離について検討をしていきます。実験Bでは、店舗前の駐輪、商品陳列は歩行者の通行を妨げ、自転車と歩行者の錯綜を引き起こす要因となることから、関係者との調整、広報・PR、取り締まりの強化等を通じて歩行空間の有効幅員確保に努める必要があることが明らかとなりました。今後、自転車道ネットワークとして、商店街アーケードを活用できるか調整するとともに、さらに社会実験等を通じて対応を検討していきます。実験Cでは、放置自転車増大の防止策、利便性の高いレンタサイクルの運用方策等、課題について検討しました。これらを踏まえ、高松市ではレンタサイクル事業について条例を制定し、平成13年5月より事業実施の予定となっています。