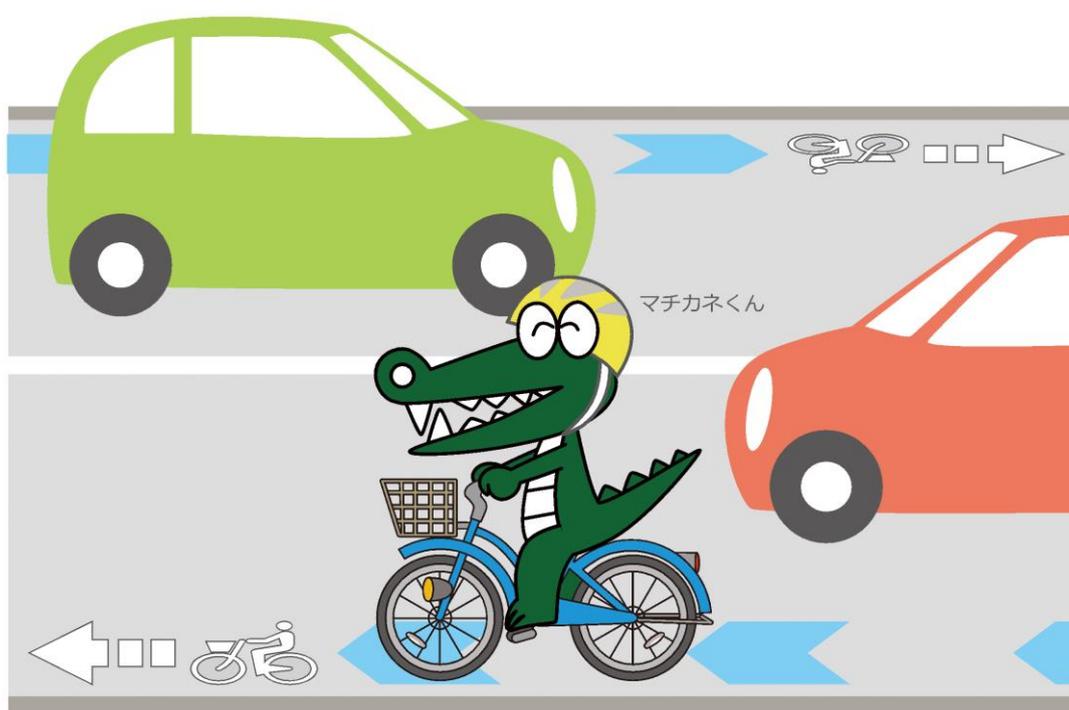


自転車通行空間の整備効果について



平成 29 年 (2017 年) 7 月

豊中市

目 次

1 自転車通行空間の整備について	1
1.1 目的	1
1.2 自転車通行空間の整備	1
2 交通現況調査	4
2.1 調査概要	4
2.2 調査結果と考察	6
2.2.1 交通量と交通流動図	6
2.2.2 自転車の通行位置	10
2.2.3 自転車と歩行者の錯綜回数	14
2.2.4 路上駐停車台数	16
3 アンケート調査	17
3.1 調査概要	17
3.2 調査結果と考察	20
3.2.1 アンケート回答者について	20
3.2.2 自転車の走りやすさの変化について	21
3.2.3 自転車の安全性の変化について	21
3.2.4 運転面での安全性の変化について	22
3.2.5 自転車のマナーの変化について	23
3.2.6 今後の自転車通行空間の整備について	24
4 まとめ	25

1 自転車通行空間の整備について

1.1 目的

豊中市では、「安全で快適な自転車利用環境の創出」を目的とし、平成 26 年（2014 年）6 月に、「豊中市自転車通行空間整備の考え方」をとりまとめ、自転車利用環境の改善に取り組んでいます。

今後、市内に自転車通行空間を展開するにあたり、試験的に東豊中線においては路面への自転車のピクトグラム設置と、阪急西側北線と阪急東側線の一方通行区間においては路面着色による自転車通行帯を整備し、その整備効果について検証を行いました。

1.2 自転車通行空間の整備

(1) 整備区間

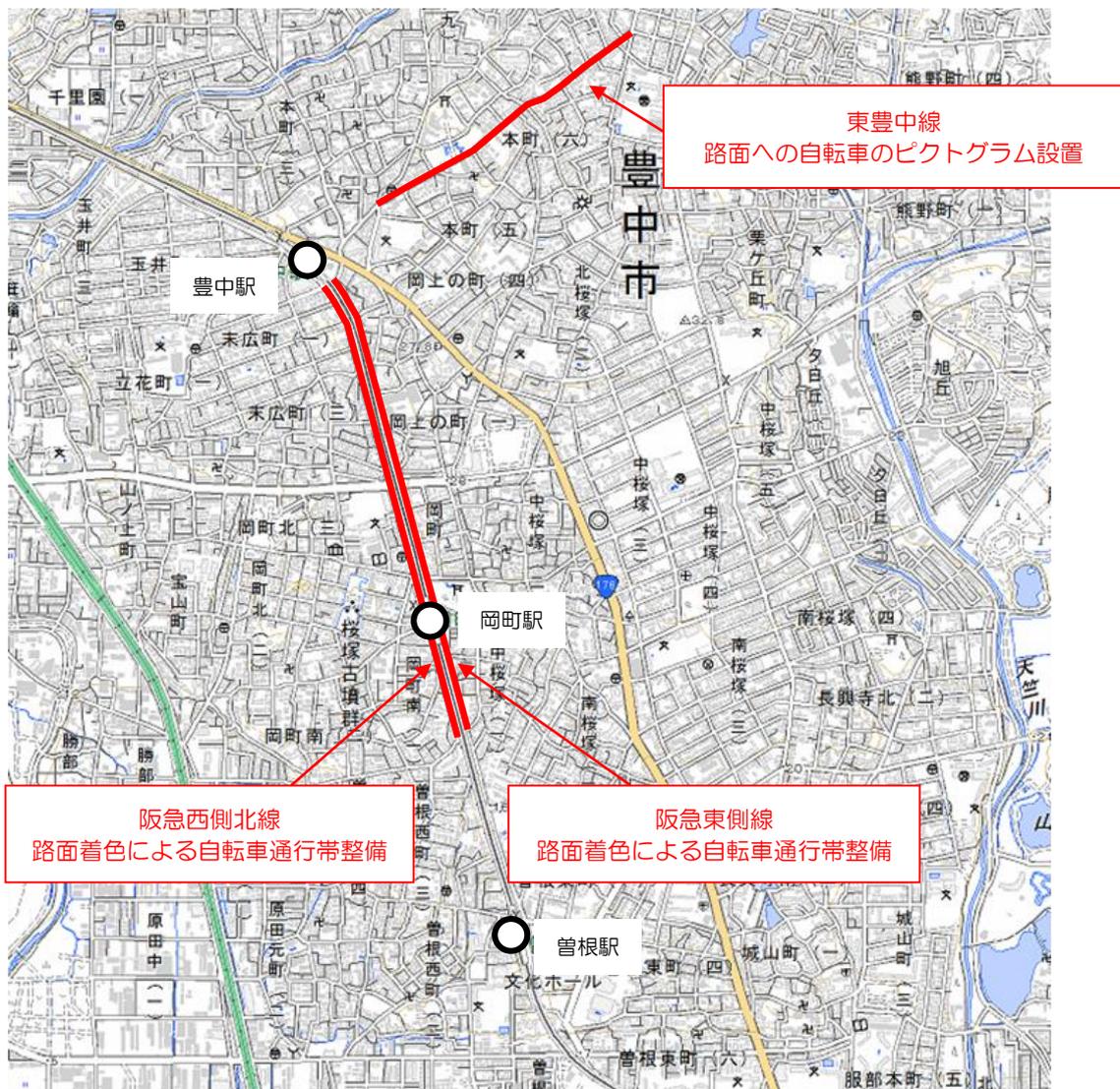


図 1 自転車通行空間の整備区間

(2) 路面への自転車のピクトグラムの設置

東豊中線において、自転車のピクトグラムを設置しました。



図 2 整備状況

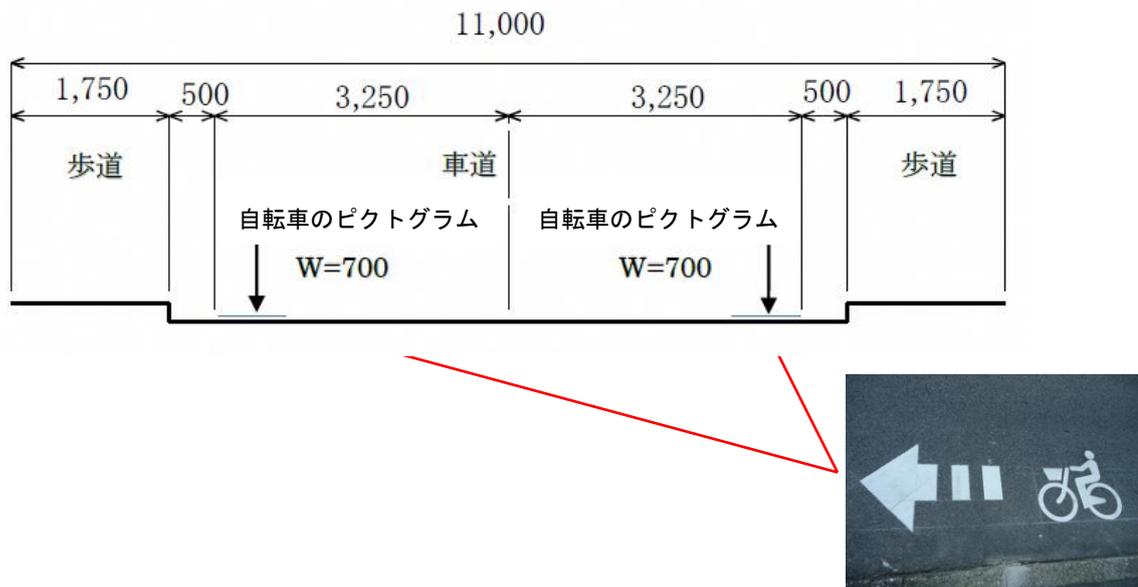


図 3 断面図（自転車のピクトグラムの設置）

(3) 路面着色による自転車通行帯の整備

阪急西側北線と阪急東側線の一方通行区間において、街渠の撤去及び路側帯への路面着色を行い、自転車通行帯を整備しました。



阪急西側北線



阪急東側線

図 4 整備状況

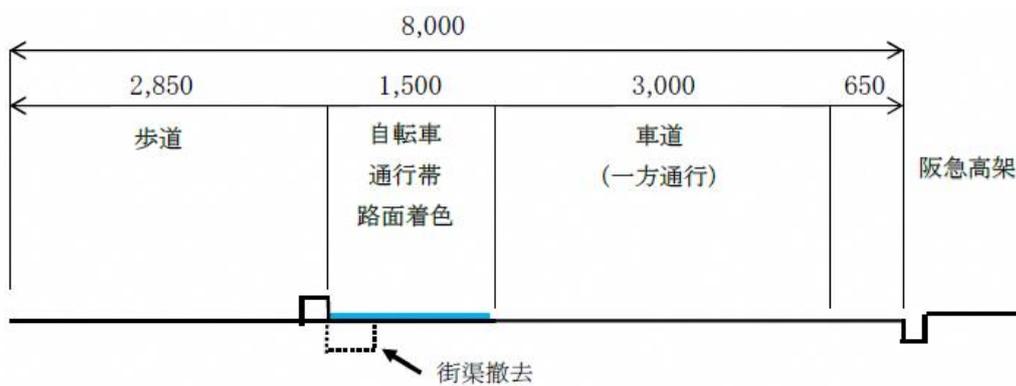


図 5 断面図 (自転車通行帯の整備)

2 交通現況調査

2.1 調査概要

整備効果を検証するため、施工の前後で交通現況調査を実施しました。

◆調査時期・時間

表 1 調査時期・時間

	東豊中線	阪急西側北線、阪急東側線
事前調査	平成 26 年 (2014 年) 11 月 11 日 (火)	7 時～19 時 (12 時間)
竣工時期	平成 27 年 (2015 年) 9 月中旬	平成 28 年 (2016 年) 10 月下旬
事後調査	平成 27 年 (2015 年) 10 月 27 日 (火) 7 時～19 時 (12 時間)	平成 28 年 (2016 年) 11 月 17 日 (木) 7 時～19 時 (12 時間)

◆調査箇所

東豊中線 2 箇所 (地点 1 本町7丁目付近、地点 2 本町6丁目付近)

阪急西側北線 1 箇所 (地点 3 末広町2丁目付近)

阪急東側線 2 箇所 (地点 4 岡上の町1丁目付近、地点 5 岡町1番付近)



図 6 調査箇所

◆調査方法

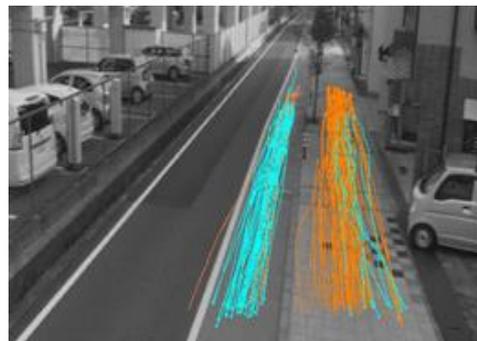
高所よりビデオ調査を実施し、画像解析等により交通現況を把握しました。

◆調査項目

- 自転車の通行位置及び挙動
- 自転車と歩行者の通行順守率
- 自転車と歩行者の錯綜回数
- 自動車、自転車と歩行者の速度
- 自転車通行空間を走行する自転車と自動車の距離
- 自動車と縁石の距離
- 路上駐停車の台数と駐車時間



高所からのビデオ調査



画像解析による自転車の交通状況の把握

2.2 調査結果と考察

2.2.1 交通量と交通流動図

(1) 東豊中線 【路面への自転車のピクトグラムの設置】

地点1における12時間交通量の結果を表2にまとめました。

表 2 12時間交通量

種 類	整備前	整備後
自動車	4,295 台	4,122 台
歩行者	4,663 人	3,670 人
自転車	2,709 台	2,203 台

※調査箇所：本町7丁目付近

(2) 阪急西側北線・阪急東側線 【路面着色による自転車通行帯】

地点3及び地点4における12時間交通量の結果を表3にまとめました。

表 3 12時間交通量

種 類	阪急西側北線		阪急東側線	
	整備前	整備後	整備前	整備後
自動車	2,694 台	2,708 台	3,216 台	3,200 台
歩行者	509 人	611 人	814 人	834 人
自転車	1,459 台	1,291 台	1,811 台	1,618 台

※調査箇所：(阪急西側北線)末広町2丁目付近、(阪急東側線)岡上の町1丁目付近

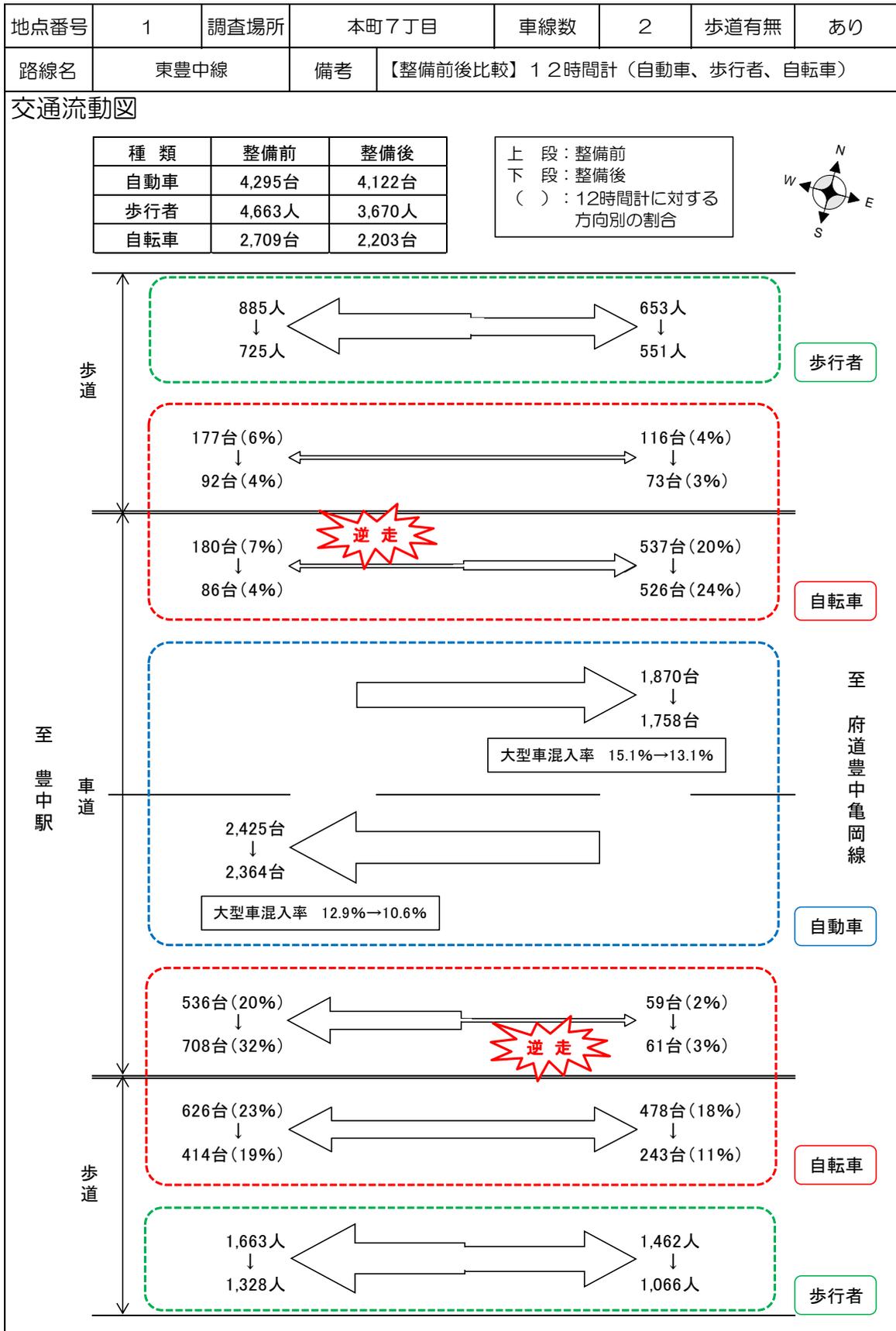


図 7 交通流動図（東豊中線）

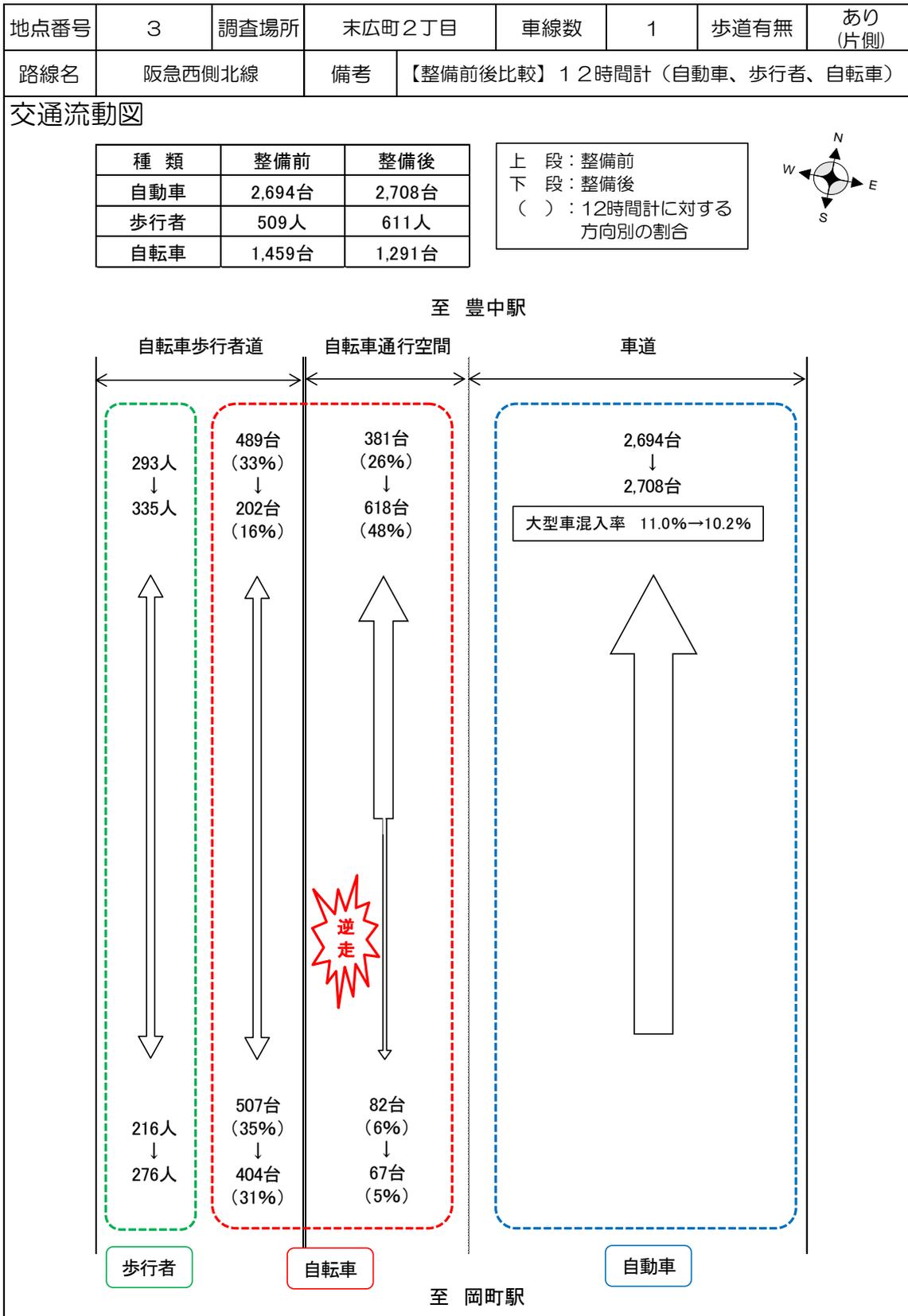


図 8 交通流動図 (阪急西側北線)

地点番号	4	調査場所	岡上の町1丁目	車線数	1	歩道有無	あり (片側)
路線名	阪急東側線		備考	【整備前後比較】12時間計(自動車、歩行者、自転車)			

交通流動図

種類	整備前	整備後
自動車	2,694台	2,708台
歩行者	509人	611人
自転車	1,459台	1,291台

上 段：整備前
 下 段：整備後
 ()：12時間計に対する
 方向別の割合

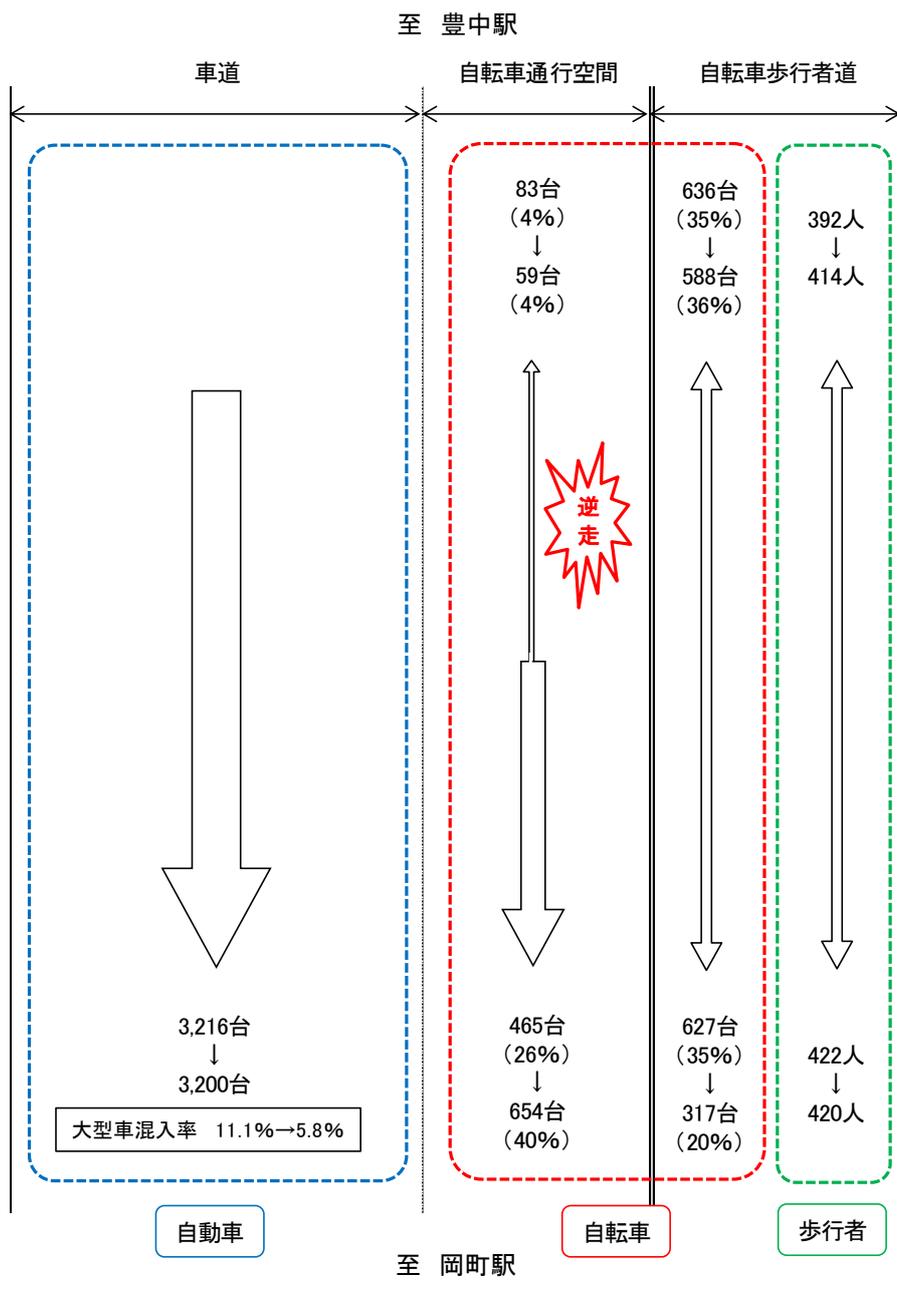
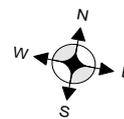


図 9 交通流動図 (阪急西側北線)

2.2.2 自転車の通行位置

自転車の通行位置の順守状況を確認するため、通行位置ごとの台数と割合を調査しました。

(1) 東豊中線 【路面への自転車のピクトグラムの設置】

東豊中線は歩道であるため、歩道を通行する自転車及び自転車通行空間を逆走する自転車がルール違反です。

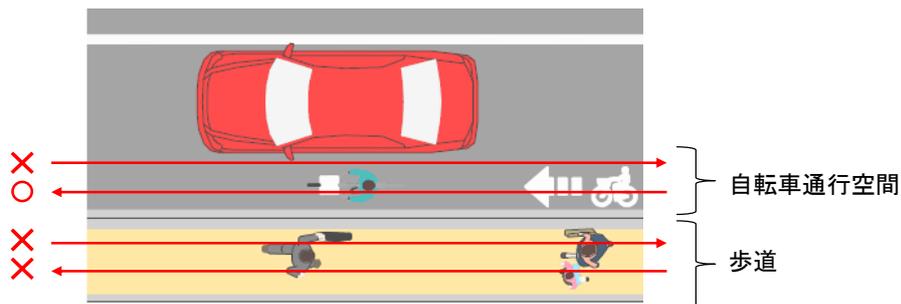


図 10 自転車の通行位置の考え方(歩道)

- 自転車通行空間を順走する割合が 68%から 78%に増加。
- 自転車通行空間を逆走する割合が大きくなり減少し、自転車通行空間を順走する割合が増加。
⇒路面への自転車のピクトグラムの設置により、通行位置が明確になったためと考えられる。
- 歩道通行の割合に大きな変化はない。

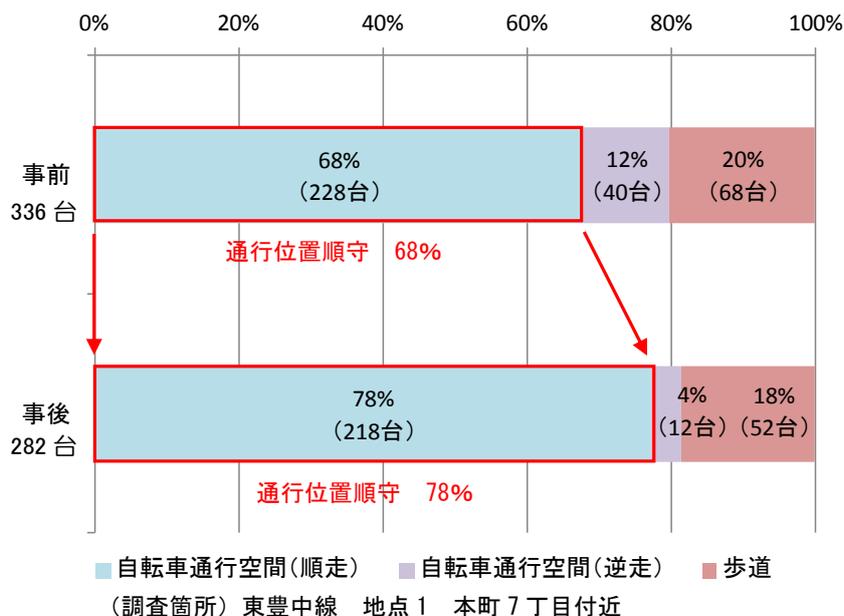


図 11 東豊中線の自転車の通行位置 (16時～19時/自転車通行量ピーク時間帯)

(2) 阪急西側北線 【路面着色による自転車通行帯】

自転車通行帯を逆走する自転車がルール違反です。

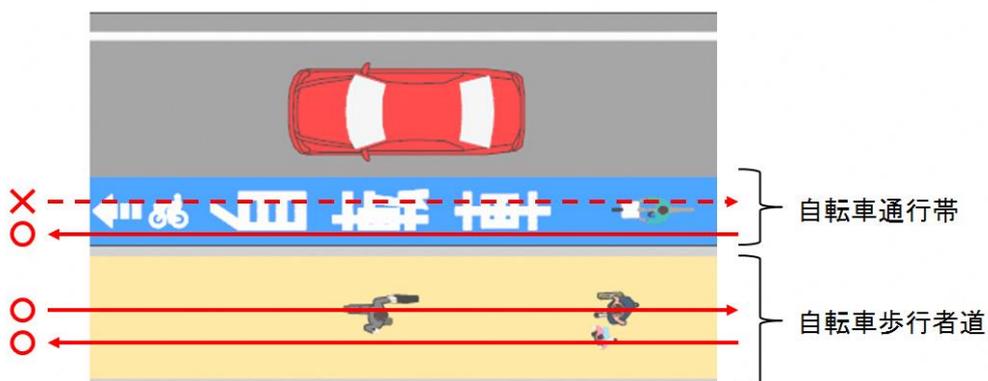


図 1 2 自転車の通行位置の考え方（自転車歩行者道）

- ・ 自転車通行帯を順走する割合が 25%から 42%に増加し、自転車歩行者道の通行割合が 68%から 53%に減少。
⇒路面着色による自転車通行帯の整備により、自転車の通行位置が明確になったためと考えられる。

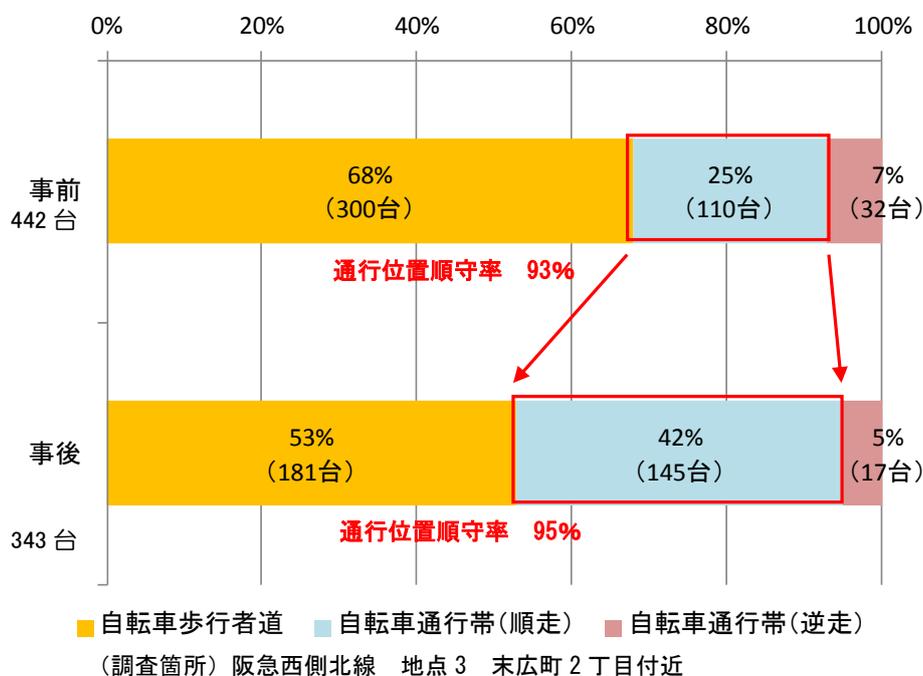
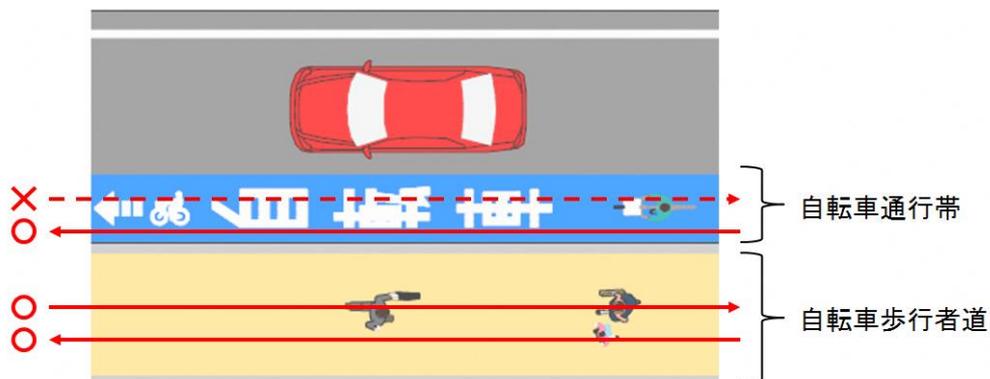


図 1 3 阪急西側北線の自転車の通行位置（15時～18時/自転車通行量ピーク時間帯）

(3) 阪急東側線 【路面着色による自転車通行帯】

自転車通行空間を逆走する自転車がルール違反です。



・自転車通行帯を順走する割合が23%から36%に増加し、自転車歩行者道の通行割合が71%から60%に減少。
 ⇒路面着色による自転車通行帯の整備により、自転車の通行位置が明確となり、路面着色により視覚的に自動車通行空間が分離されたためと考えられる。

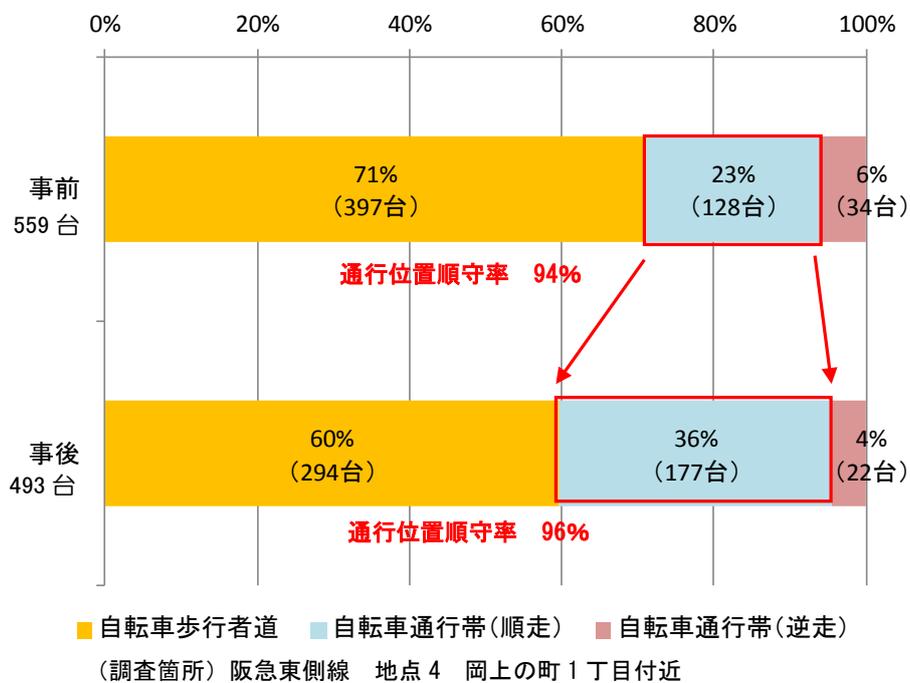


図 1 5 阪急東側線の自転車の通行位置 (16時~19時/自転車通行量ピーク時間帯)

【駅前付近】

- 自転車通行帯を順走する割合は 20%から 19%と大きな変化はない。
- 自転車利用者の 80%が自転車歩行者道を通行。

⇒岡町駅前の商店街にあたり、荷捌き等による路上駐停車が多く、自転車通行帯の通行が妨げられているためと考えられる。

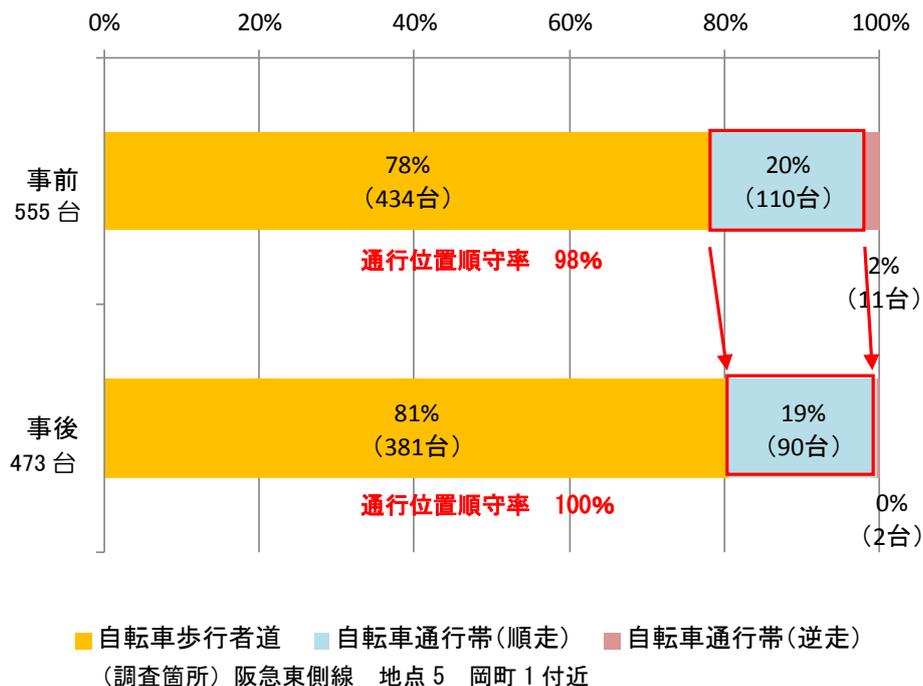


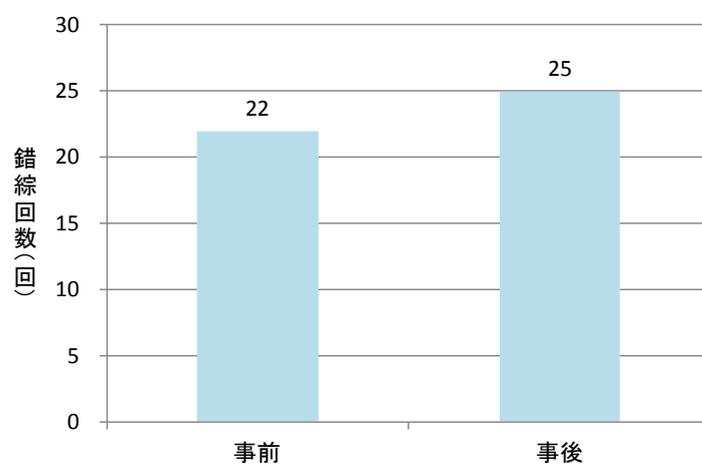
図 1 6 阪急東側線 駅前付近の自転車の通行位置 (15時~18時/自転車通行量ピーク時間帯)

2.2.3 自転車と歩行者の錯綜回数

歩道または自転車歩行者道の安全性を確認するため、錯綜回数（自転車と歩行者とのすれ違い、追越）を調査しました。

(1) 東豊中線 【路面への自転車のピクトグラムを設置】

- 自転車と歩行者との錯綜回数に大きな変化はない。
⇒歩行者通行量も多く、元来車道を通行する自転車通行量が多いことから、大きな変化がなかったためと考えられる。

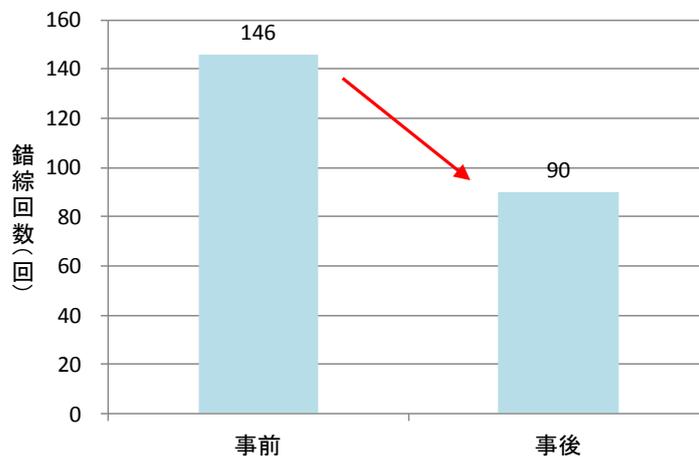


(調査箇所) 東豊中線 地点1 本町7丁目付近

図 17 東豊中線の自転車と歩行者の錯綜回数（16時～19時/自転車通行量ピーク時間帯）

(2) 阪急西側北線 【路面着色による自転車通行帯】

- 自転車と歩行者との錯綜回数は大きく減少。
⇒自転車通行帯の通行が増えたためと考えられる。

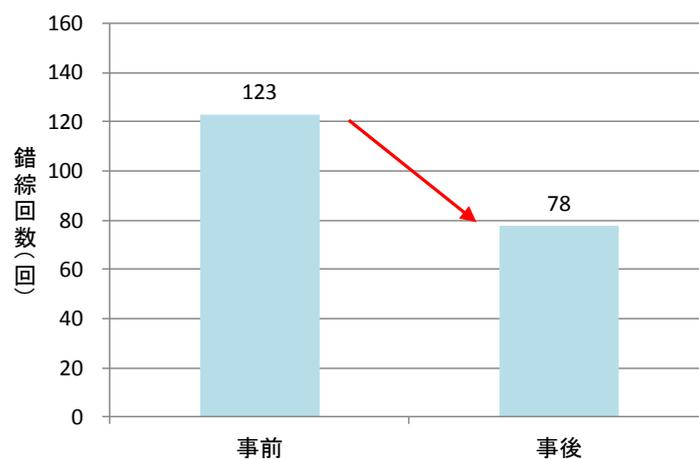


(調査箇所) 阪急西側北線 地点3 末広町2丁目付近

図 18 阪急西側北線の自転車と歩行者の錯綜回数 (15時～18時/自転車通行量ピーク時間帯)

(3) 阪急東側線 【路面着色による自転車通行帯】

- 自転車と歩行者との錯綜回数は大きく減少。
⇒自転車通行帯の通行が増えたためと考えられる。



(調査箇所) 阪急東側線 地点4 岡上の町1丁目付近

図 19 阪急東側線の自転車と歩行者の錯綜回数 (16時～19時/自転車通行量ピーク時間帯)

※東豊中線の歩道の自転車通行はルール違反であるが、阪急西側北線及び阪急東側線は自転車歩行者道として指定され自転車の通行が可能であるため、錯綜回数が東豊中線よりも多い。

2.2.4 路上駐停車台数

阪急東側線の岡町駅前付近において、路上駐停車台数を調査しました。

- 路上駐停車の台数に減少はなく、自転車通行空間の整備効果は見られない。
⇒ 駅前であり、送迎等による短時間の駐停車が多いためと考えられる。

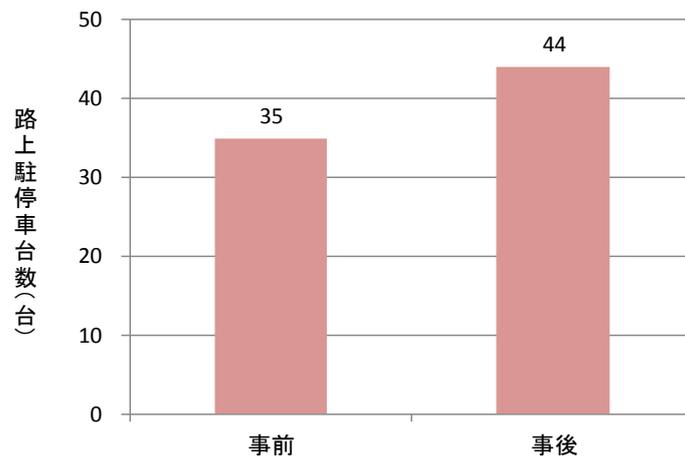


図 2 0 路上駐停車の台数（15時～18時/自転車通行量ピーク時間帯）



図 2 1 路上駐停車の状況

3 アンケート調査

自転車通行空間等について、駐輪場利用者・沿道住民、交通事業者の方々にアンケート調査を実施しました。

3.1 調査概要

①駐輪場利用者・沿道住民へのアンケート調査

◆調査対象：・駐輪場利用者

豊中駅東第一自転車駐車場、豊中駅東第二自転車駐車場、豊中北駐輪センター、岡町駐輪センターを利用している方々

・沿道住民

東豊中線、阪急西側北線、阪急東側線のうち、自転車通行空間を整備した区間の沿道にお住まいの方々

◆調査項目：自転車の利用状況、自転車利用者のマナー、自転車通行空間の安全性・走りやすさ、今後の整備に対する意見

◆配布方法：駐輪場利用者 直接配布・郵送回収

沿道住民 ポスティング・郵送回収

◆実施期間：配布；平成 28 年（2016 年）11 月 17 日

回収；平成 28 年（2016 年）12 月 31 日まで

◆配布枚数：配布；駐輪場利用者 1,200 部・沿道住民 400 部、 回収；280 部



②交通事業者へのアンケート調査

◆調査対象：交通事業者（阪急バス株、阪急タクシー株、豊中タクシー株）

◆調査項目：自転車利用者のマナー、運転のしやすさ、運転面での安全性、今後の整備に対する意見

◆配布方法：直接配布・直接回収

◆実施期間：配布；平成 28 年（2016 年）11 月 29 日、12 月 1 日

回収；平成 28 年（2016 年）12 月 19 日、12 月 26 日

◆配布枚数：配布；バス事業者 32 部・タクシー事業者 107 部、 回収；122 部

◆駐輪場利用者・沿道住民 アンケート調査票

自転車通行空間整備に関するアンケート調査票

該当箇所を○をつけて回答してください

1. ご自身についてお答えください。

性別	①男性	②女性					
年齢	①10代	②20代	③30代	④40代	⑤50代	⑥60代	⑦70代以上

2. 自転車のルール・マナーについてお答えください。

問1. 自転車は「車両」であり、原則として車道の左側を通行するというルールを知っていますか。

①知っている ②知らない

問2. 自転車利用者のマナーについて、一般的にどのようにお感じですか。

①良い ②どちらでもない ③悪い ④わからない

3. 自転車通行空間を整備した路線の利用状況についてお答えください。

問3. 普段よく利用される路線を教えてください。（複数回答可）

①東豊中線 ②阪急西側北線 ③阪急東側線

※路線の位置については、『ご南かのお願い』の裏面に記載のある位置図をご覧ください。

問4. 主な利用の目的は何ですか。

①通勤 ②通学 ③買い物 ④その他（ ）

問5. 問3で回答した路線ほどのくらいの頻度で利用されていますか。

①ほぼ毎日 ②週に3～5日 ③週に1～2日 ④月に数回 ⑤ほとんど通行しない

問6. 問3の路線において、自転車通行空間整備が行われたことはご存知ですか。

◆東豊中線	①知っている	②知らない
◆阪急西側北線	①知っている	②知らない
◆阪急東側線	①知っている	②知らない

※「①知っている」とお答えの方は2頁「自分の4.」について、ご回答下さい。
 ※「②知らない」とお答えの方は3頁「自分の5.」について、ご回答下さい。

1

5. 阪急西側北線、阪急東側線の自転車通行空間整備についてお答えください。

問15. 自転車通行空間整備後は、自転車利用者のマナーはどのように変化したと感じますか。

①良くなった ②やや良くなった ③やや悪くなった ④悪くなった ⑤変わらない

問16. 自転車通行空間整備後は、歩道上の安全性が高まったと思いますか。

①良くなった ②やや良くなった ③やや悪くなった ④悪くなった ⑤変わらない

問17. 上記問16の理由について以下の項目から選んでください。（複数回答可）

①歩道を走る自転車が減った ②歩道を走る自転車が増えた
 ③全体的に歩きやすくなった ④全体的に歩きにくくなった
 ⑤自転車や歩行者とのヒヤリ・ハットが減った ⑥自転車や歩行者とのヒヤリ・ハットが増えた
 ⑦自転車の速度が低下した ⑧自転車の速度が速くなった
 ⑨その他（ ）

【自転車を利用される方は、以下の項目についてお答えください】

問18. 自転車通行帯の整備により、走りやすさは整備前と比べてどのように変わりましたか。

①良くなった ②やや良くなった ③やや悪くなった ④悪くなった ⑤変わらない

問19. 自転車通行帯の整備により通行位置や通行方向がわかりやすくなりましたか。

①わかりやすくなった ②あまり変わらない ③わかりにくい

問20. 自転車通行帯（矢羽、自転車マーク含む）の見やすさはどう思われますか。

①見やすい ②どちらともいえない ③見にくい
 ④その他（ ）

問21. 自転車通行空間整備により、自転車の安全性は整備前と比べてどのように変わりましたか。

①良くなった ②やや良くなった ③やや悪くなった ④悪くなった ⑤変わらない

問22. 上記問21の理由について以下の項目から選んでください。（複数回答可）

①危険な走り方をする自転車が減った ②危険な走り方をする自転車が増えた
 ③全体的に走りやすくなった ④全体的に走りにくくなった
 ⑤自転車や歩行者とのヒヤリ・ハットが減った ⑥自転車や歩行者とのヒヤリ・ハットが増えた
 ⑦路上に駐車する自動車が減った ⑧路上に駐車する自動車が増えた
 ⑨その他（ ）

3

4. 東豊中線の自転車通行空間整備についてお答えください。

問7. 自転車通行空間整備後は、自転車利用者のマナーはどのように変化したと感じますか。

①良くなった ②やや良くなった ③やや悪くなった ④悪くなった ⑤変わらない

問8. 自転車通行空間整備により、歩道上の安全性は整備前と比べてどのように変わりましたか。

①良くなった ②やや良くなった ③やや悪くなった ④悪くなった ⑤変わらない

問9. 上記問8の理由について、以下の項目から選んでください。（複数回答可）

①歩道を走る自転車が減った ②歩道を走る自転車が増えた
 ③全体的に歩きやすくなった ④全体的に歩きにくくなった
 ⑤自転車や歩行者とのヒヤリ・ハットが減った ⑥自転車や歩行者とのヒヤリ・ハットが増えた
 ⑦自転車の速度が低下した ⑧自転車の速度が速くなった
 ⑨その他（ ）

※ヒヤリ・ハット：幸い事故にはならなかったが、“ひやっ”としたり“はっど”したこと

【自転車を利用される方は、以下の項目についてお答えください】

問10. 自転車マークの設置により、走りやすさは整備前と比べてどのように変わりましたか。

①良くなった ②やや良くなった ③やや悪くなった ④悪くなった ⑤変わらない

問11. 自転車マークの設置により、通行位置や通行方向がわかりやすくなりましたか。

①わかりやすくなった ②あまり変わらない ③わかりにくい

問12. 自転車マークの見やすさはどう思われますか。

①見やすい ②どちらともいえない ③見にくい

問13. 自転車通行空間整備により、自転車の安全性は整備前と比べてどのように変わりましたか。

①良くなった ②やや良くなった ③やや悪くなった ④悪くなった ⑤変わらない

問14. 上記問13の理由について、以下の項目から選んでください。（複数回答可）

①危険な走り方をする自転車が減った ②危険な走り方をする自転車が増えた
 ③全体的に走りやすくなった ④全体的に走りにくくなった
 ⑤自転車や歩行者とのヒヤリ・ハットが減った ⑥自転車や歩行者とのヒヤリ・ハットが増えた
 ⑦路上に駐車する自動車が減った ⑧路上に駐車する自動車が増えた
 ⑨その他（ ）

2

6. 自転車通行空間の整備全般についてお答えください。

問23. 市内における自転車の通行環境はどのように思われますか。

①良い ②どちらでもない ③悪い ④わからない

問24. 今後の自転車通行空間の整備についてどのように思われますか。

①進めるべき ②場所や状況に応じて進めるべき ③進めるべきでない

問25. 今後自転車通行空間の整備を行うとしたら、どのような方法が良いと思いますか。

①東豊中線のような、ヒクト（自転車マーク）表示による整備
 ②阪急西側北線・東側線のような、青色色帯による自転車通行帯の整備
 ③どちらでもよい
 ④わからない
 ⑤その他（ ）

7. その他、自転車マナー、自転車通行空間についてのご意見をご自由にお答えください。

以上でアンケートは終わりです。ご協力ありがとうございました。

4

◆交通事業者 アンケート調査票

自転車通行空間整備に関するアンケート調査票

該当箇所○をつけて回答してください

1. ご自身についてお答えください。

性別	①男性 ②女性
年齢	①20代 ②30代 ③40代 ④50代 ⑤60代以上
職業	①タクシー乗務員 ②バス乗務員 ③その他 ()

2. 自転車のルール・マナーについてお答えください。

問1. 自転車は「車両」であり、原則として車道の左側を通行するというルールを知っていますか。

①知っている ②知らない

問2. 自転車利用者のマナーについて、一般的にどのようにお感じですか。

①良い ②どちらでもない ③悪い ④わからない

3. 自転車通行空間を整備した路線の通行状況についてお答えください。

問3. 業務で普段よく通行される路線を教えてください。(複数回答可)

①東豊中線 ②阪急西側北線 ③阪急東側線

※路線の位置については、『ご協力のお願』の裏面に記載のある位置図をご覧ください。

問4. 上記の問3で回答した路線ほどのくらいの頻度で通行されていますか。

①ほぼ毎日 ②週に3～5日 ③週に1～2日 ④月に数回 ⑤ほとんど通行しない

問5. 上記の問3の路線において、自転車通行空間整備が行われたことはご存知ですか。

◆東豊中線	①知っている ②知らない
◆阪急西側北線	①知っている ②知らない
◆阪急東側線	①知っている ②知らない

「①知っている」とお答えの方は2頁
「②知らない」とお答えの方は3頁
「③知っている」とお答えの方は3頁
「④知らない」とお答えの方は3頁
「⑤その他」とお答えの方は3頁

1

5. 阪急西側北線、阪急東側線の自転車通行空間整備についてお答えください。

問12. 自転車通行空間整備後は、自転車利用者のマナーはどのように変化したと感じますか。

①良くなった ②やや良くなった ③やや悪くなった ④悪くなった ⑤変わらない

問13. 自転車通行帯の幅は適切だと思いますか。

①広い ②やや広い ③適切 ④やや狭い ⑤狭い

問14. 自転車通行帯(矢印、自転車マーク含む)の見やすさはどう感じられますか。

①見やすい ②どちらともいえない ③見にくい

④その他 ()

問15. 自転車通行帯の整備により、運転のしやすさは整備前と比べてどのように変わりましたか。

①良くなった ②やや良くなった ③やや悪くなった ④悪くなった ⑤変わらない

問16. 自転車通行空間整備により、運転面での安全性は整備前と比べてどのように変わりましたか。

①良くなった ②やや良くなった ③やや悪くなった ④悪くなった ⑤変わらない

問17. 上記問15、問16の理由について以下の項目から選んでください。(複数回答可)

①自転車と接触する危険性が減ったから	②自転車と接触する危険性が増えたから
③駐停車する車両が減ったから	④駐停車する車両が増えたから
⑤車線幅員が狭くなったから	
⑥自転車の通行位置が明確になり自転車の追い越しが容易になったから	
⑦その他 ()	

3

4. 東豊中線の自転車通行空間整備についてお答えください。

問6. 自転車通行空間整備後は、自転車利用者のマナーはどのように変化したと感じますか。

①良くなった ②やや良くなった ③やや悪くなった ④悪くなった ⑤変わらない

問7. 自転車マークの大きさは適切だと思いますか。

①大きい ②やや大きい ③適切 ④やや小さい ⑤小さい

問8. 自転車マークの間隔(ピッチ)は適切だと思いますか。

①広い ②やや広い ③適切 ④やや狭い ⑤狭い

問9. 自転車マークの設置により、運転のしやすさは整備前と比べてどのように変わりましたか。

①良くなった ②やや良くなった ③やや悪くなった ④悪くなった ⑤変わらない

問10. 自転車通行空間整備により、運転面での安全性は整備前と比べてどのように変わりましたか。

①良くなった ②やや良くなった ③やや悪くなった ④悪くなった ⑤変わらない

問11. 上記問9、問10の理由について以下の項目から選んでください。(複数回答可)

①自転車と接触する危険性が減ったから	②自転車と接触する危険性が増えたから
③駐停車する車両が減ったから	④駐停車する車両が増えたから
⑤車線幅員が狭くなったから	
⑥自転車の通行位置が明確になり自転車の追い越しが容易になったから	
⑦その他 ()	

2

6. 自転車通行空間整備全般に関する意見についてお答えください。

問18. 自転車通行空間整備により、自転車にとって安全性や走りやすさは以前と比べてどうなつたと思いますか。

◆自転車マーク	①良くなった ②やや良くなった ③やや悪くなった ④悪くなった ⑤変わらない
◆自転車通行帯	①良くなった ②やや良くなった ③やや悪くなった ④悪くなった ⑤変わらない

問19. 市内における自転車の通行環境はどのように思われますか。

①良い ②どちらでもない ③悪い ④わからない

問20. 今後の自転車通行空間の整備についてどのように思われますか。

①進めるべき ②場所や状況に応じて進めるべき ③進めるべきでない

問21. 今後自転車通行空間の整備を行うとしたら、どのような方法が良いと思いますか。

①東豊中線のような、ピクト(自転車マーク)表示による整備
②阪急西側北線・東側線のような、青色黄色による自転車通行帯の整備
③どちらでもよい
④わからない
⑤その他 ()

7. その他、自転車マナー、自転車通行空間についてのご意見を自由に回答ください。

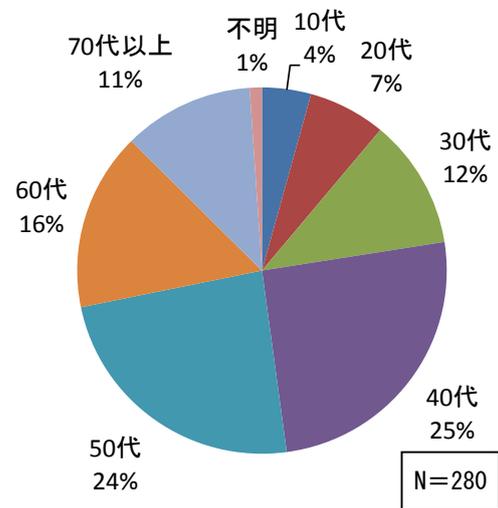
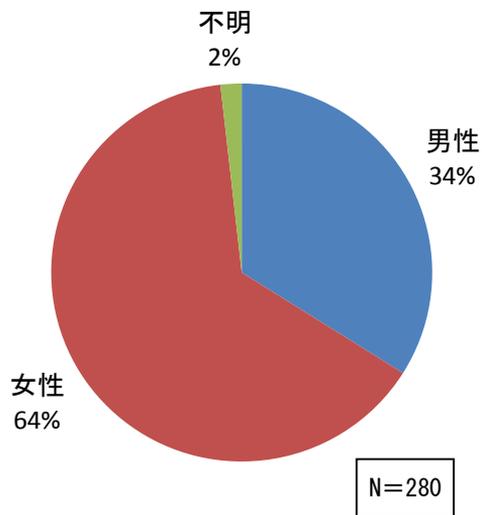
以上でアンケートは終わります。ご協力ありがとうございました。

4

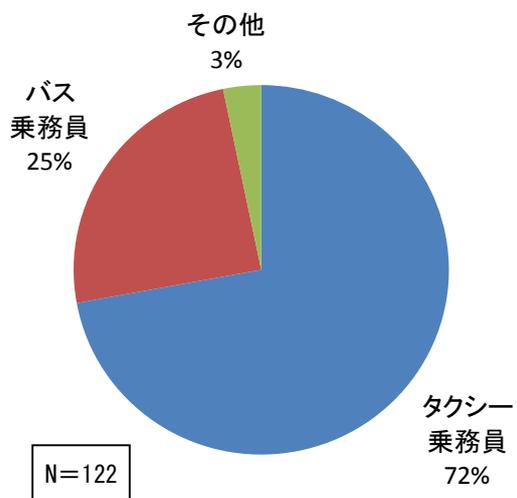
3.2 調査結果と考察

3.2.1 アンケート回答者について

①駐輪場利用者・沿道住民アンケート調査

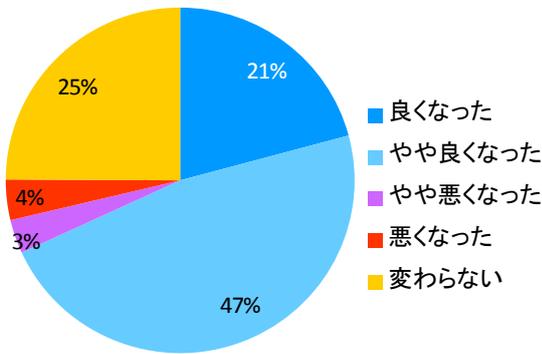


②交通事業者アンケート調査



3.2.2 自転車の走りやすさの変化について

- 自転車の走りやすさは、「良くなった」、「やや良くなった」という回答が6割以上。
⇒自転車通行空間が確保されたことにより、自転車の通行位置や方向が明確となったため、自転車の走りやすさが向上したと考えられる。



駐輪場利用者・沿道住民アンケート調査結果
東豊中線と阪急西側北線・阪急東側線のアンケート
の合計値 (N=317)

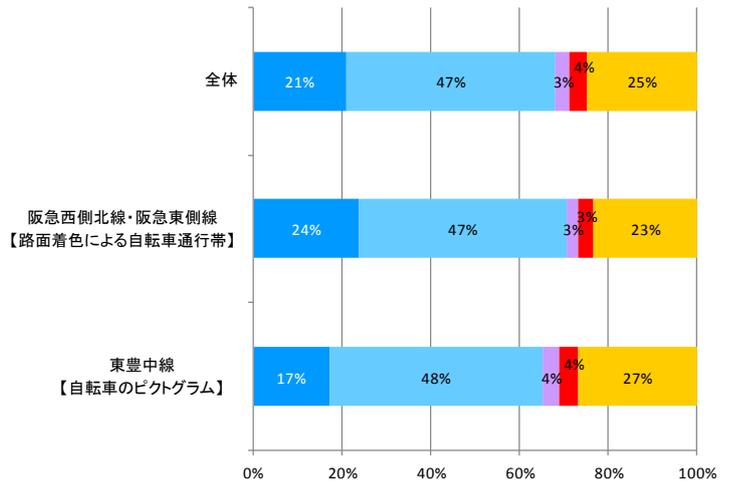
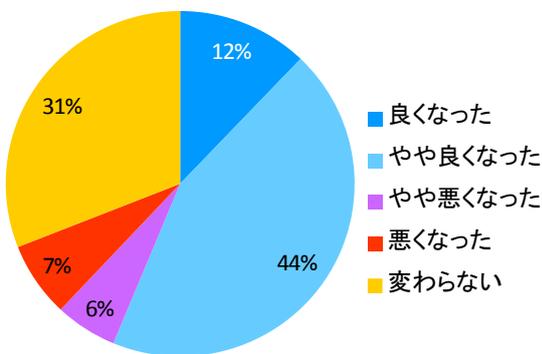


図 2 2 自転車の走りやすさに関するアンケート結果 (自転車利用者)

3.2.3 自転車の安全性の変化について

- 自転車の安全性は、「良くなった」、「やや良くなった」という回答が約6割。
⇒自転車通行空間が確保されたことにより、自転車の安全性が向上したと考えられる。
⇒路面着色による自転車通行帯の整備手法は、自転車のピクトグラムに比べ、視覚的に通行位置が明確なため、安全性が向上したと感じている人が多いと考えられる。



駐輪場利用者・沿道住民アンケート調査結果
東豊中線と阪急西側北線・阪急東側線のアンケート
の合計値 (N=314)

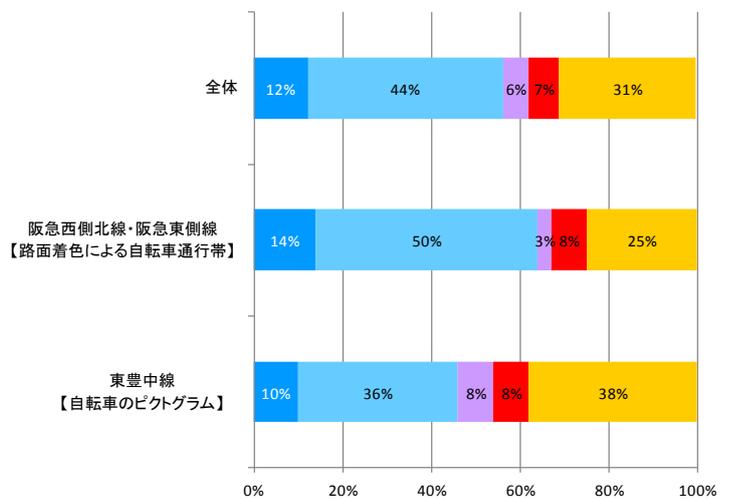


図 2 3 自転車の安全性に関するアンケート結果 (自転車利用者)

3.2.4 運転面での安全性の変化について

- 運転面での安全性は、「良くなった」、「やや良くなった」という回答が4割以上。
- 自由意見の中には、ルールを守らない自転車が好き勝手に通行するため、運転面での安全性が「悪くなった」という内容もあった。
⇒自転車通行空間の整備のみでは運転面での安全性を向上させることは難しく、自転車のマナー向上も併せて取り組む必要がある。

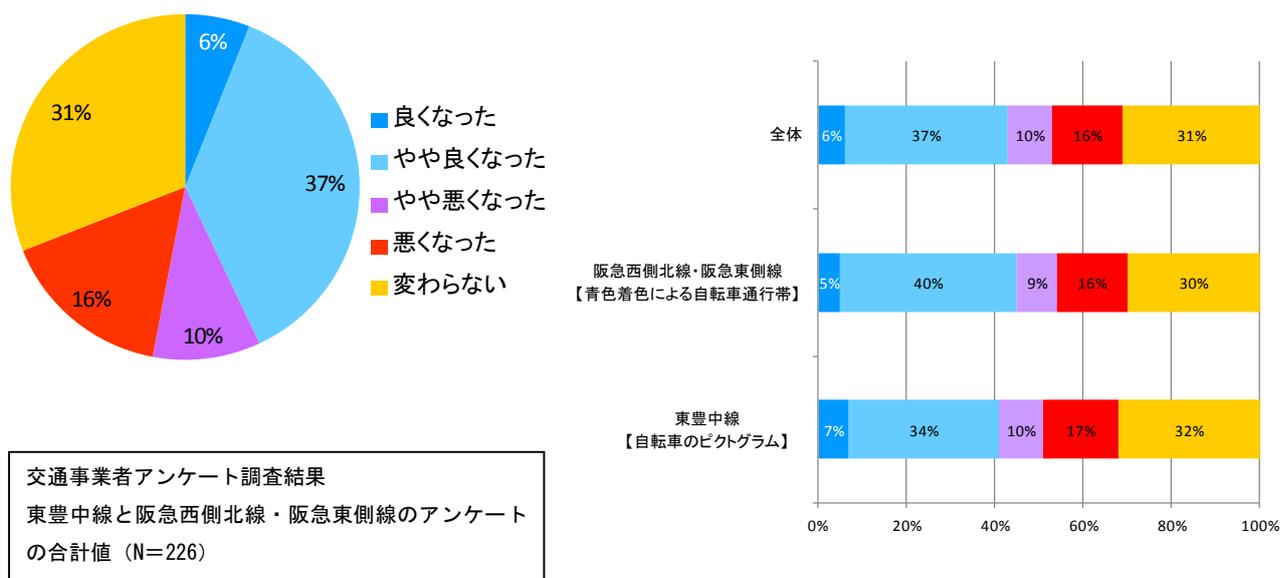
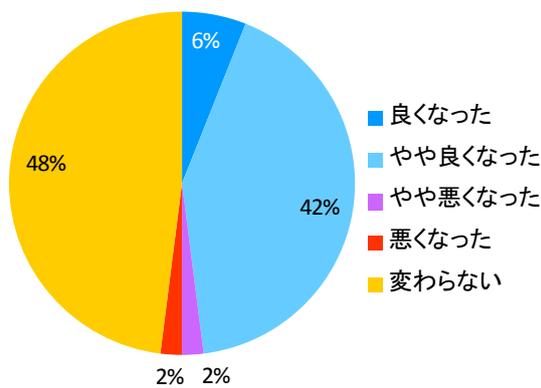


図 24 運転面での安全性の変化に関するアンケート結果 (自動車運転者)

3.2.5 自転車のマナーの変化について

- 自転車のマナーは、自転車利用者・自動車運転者のどちらの立場からも、「良くなった」、「やや良くなった」という回答が4割以上。
- 自転車のマナーが「変わらない」、「悪くなった」との回答が4～5割。
 ⇒正しく自転車通行空間が利用されていない場合があると考えられる。
 ⇒自転車通行空間の整備により自転車のマナーが向上したと感じている人もいるが、引き続き、自転車のマナー向上及び自転車通行空間の正しい通行方法について周知する必要がある。



駐輪場利用者・沿道住民アンケート調査結果
 東豊中線と阪急西側北線・阪急東側線のアンケート
 の合計値 (N=344)

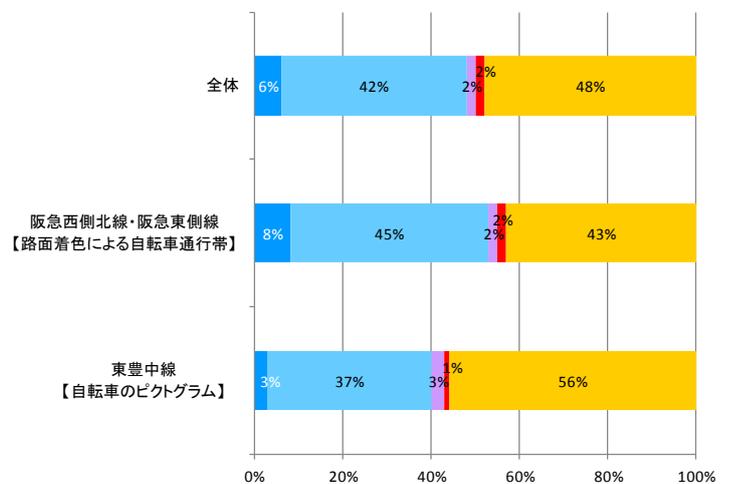
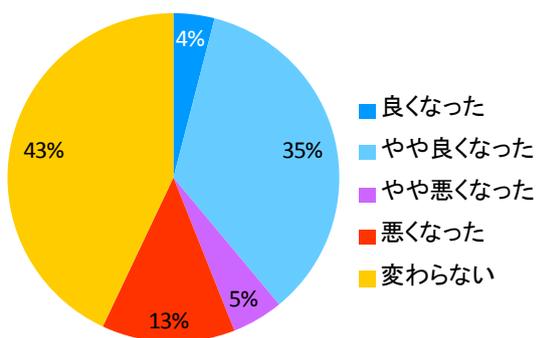


図 25 自転車のマナーに関するアンケート結果（自転車利用者）



交通事業者アンケート調査結果
 東豊中線と阪急西側北線・阪急東側線のアンケート
 の合計値 (N=228)

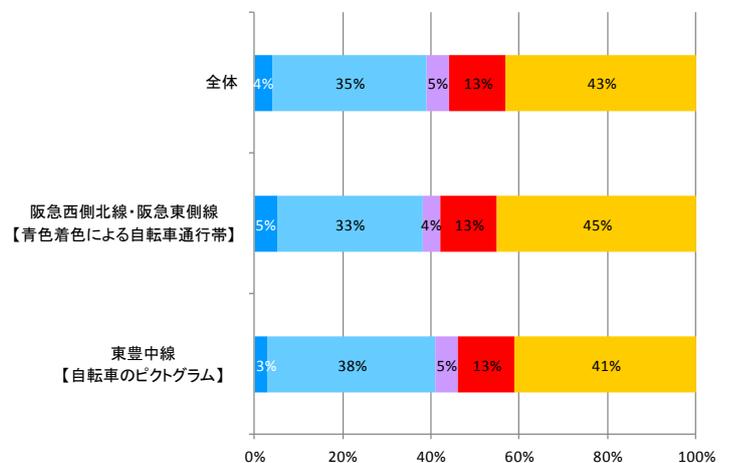


図 26 自転車のマナーに関するアンケート結果（自動車運転者）

3.2.6 今後の自転車通行空間の整備について

- 今後の自転車通行空間の整備については、「進めるべき」、「状況や場所に応じて進めるべき」という回答が、駐輪場利用者・沿道住民では約10割、交通事業者では9割。
- 自転車通行空間の整備方法は、安全性に優る路面着色による自転車通行帯が支持されている。

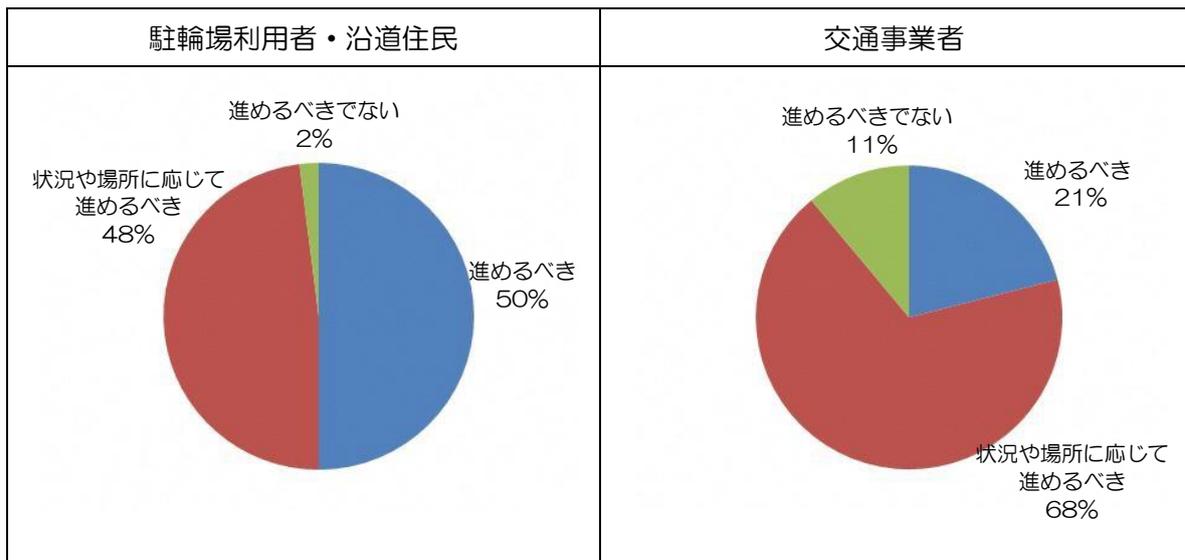


図 27 今後の自転車通行空間の整備

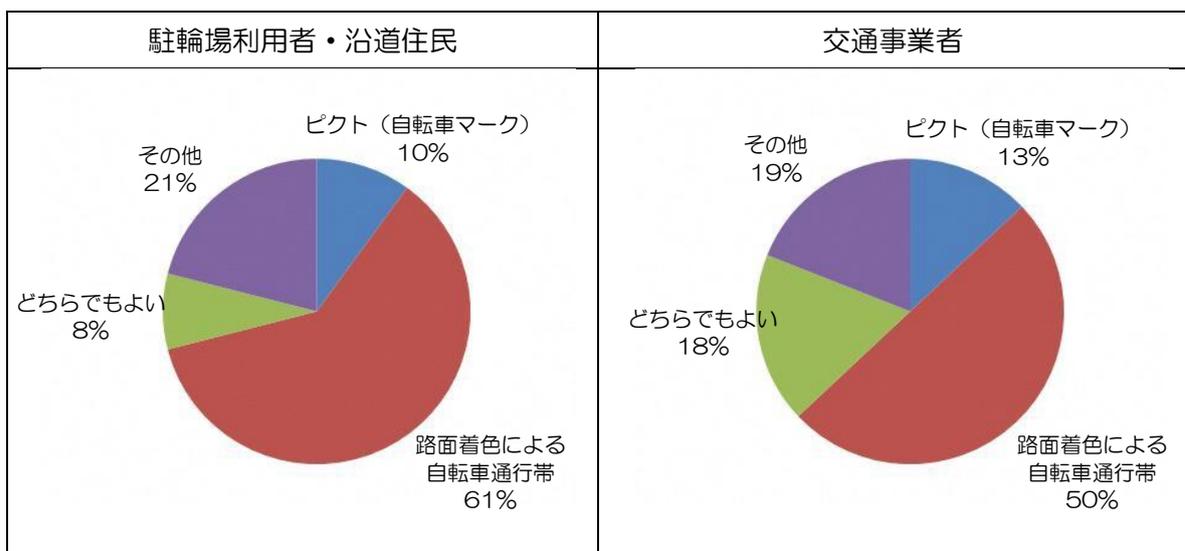


図 28 今後の自転車通行空間の整備方法

4 まとめ

自転車通行空間の整備効果を検証するために実施した、交通現況調査及びアンケート調査の結果等についてまとめました。

◆交通現況調査結果

①東豊中線 【路面への自転車のピクトグラムの設置】

事後は、自転車の通行位置及び方向の順守率が増加した。また、自転車通行空間を逆走する割合が大きく減少した。これは、路面への自転車のピクトグラムの設置により、通行位置が明確になったためと考えられる。

ただし、本来、自転車が通行できない歩道であるのにも関わらず、歩道通行の割合に大きな変化はない。

今後、このような自転車利用者のマナー向上を目指した取組を検討し、啓発活動等を実施する必要がある。

②阪急西側北線、阪急東側線 【路面着色による自転車通行帯】

事後は、自転車の通行位置及び方向の順守率がわずかに増加し、自転車通行空間を順走する割合は大きく増加した。これは、路面着色による自転車通行帯の整備により、自転車の通行位置が明確になったためと考えられる。

ただし、阪急東側線の岡町駅前付近では、多くの自転車が自転車歩行者道を通行し、自転車通行空間を順走する割合に大きな変化はなかった。これは、岡町駅前の商店街にあたり、路上駐停車が多いため、自転車通行空間の通行が妨げられていることが一因と考えられる。

今後、路上駐停車に対する取り締まり強化を含めて、自転車利用者のマナー向上を目指した取組を検討し、啓発活動等を実施する必要がある。

◆アンケート調査結果

自転車の走りやすさや安全性は、「良くなった」、「やや良くなった」という回答の割合が多かった。これは、自転車通行空間の整備により通行位置が明確となり、自転車の走りやすさや安全性が向上したと感じている人が多かったためと考えられる。特に、東豊中線のような自転車のピクトグラムに比べ、阪急西側北線や阪急東側線のような路面着色による自転車通行帯の方が、安全性が向上したと感じている人が多かった。

一方、自動車運転者からは、ルールを守らない自転車が好き勝手に通行するため、運転面での安全性が「悪くなった」という意見もあった。このことから、自転車通行空間の整備のみでは運転面での安全性を向上させることは難しく、自転車のマナー向上も併せて取り組む必要がある。

なお、自転車のマナーについては、自転車利用者・自動車運転者のどちらからも「良くなった」、「やや良くなった」という回答が4割以上あったが、自転車のマナーが「変わらない」、「悪くなった」との回答も同程度あり、正しく自転車通行空間が利用されていないと考えられる。自転車通行空間の整備により自転車のマナーが向上したと感じている人もいるが、引き続き、自転車のマナー向上及び自転車通行空間の正しい通行方法について周知が必要である。

最後に、今後の自転車通行空間の整備については、駐輪場利用者・沿道住民の約10割、交通事業者の9割が「進めるべき」、「場所や状況に応じて進めるべき」と回答している。その整備方法は、路面着色による自転車通行帯による整備が支持されていることから、路線や地域の特性に応じた自転車通行空間を整備する必要がある。

◆今後の課題

今回の効果検証によって、自転車利用者のマナー向上や自転車の通行を阻害する路上駐停車等の課題はあるが、自転車通行空間の有効性が一定程度確認された。

今後は、路面への自転車のピクトグラムの設置及び自転車専用帯としての路面着色等について、全市的なネットワーク化の検討を進める。

整備にあたっての課題は以下のとおりである。

①路上駐停車及び荷さばき車両の対策

自転車通行空間への路上駐停車が自転車の通行の妨げとなっている実態を踏まえ、交通管理者と連携し、路上駐停車及び荷捌き車両の対策を行うことが必要である。

②自転車利用者のルール、マナーの向上のための啓発活動の継続

自転車歩行者道を通行する自転車利用者を含め、自転車通行空間を正しく利用してもらうために、自転車のルール、マナー向上のための啓発活動を継続することが必要である。

③豊中市全域の自転車ネットワークの構築

今回の検証結果を踏まえて、路線や地域の特性に応じた自転車通行空間の整備を推進するため、自転車ネットワークの構築が必要である。

④府道及び国道との連携

自転車ネットワークの構築には、府道及び国道と連携し、自転車通行空間を連続的に整備する必要がある。

自転車通行空間の整備効果について

平成 29 年（2017 年）7 月

豊中市 都市基盤部 道路建設課

〒561-8501 大阪府豊中市中桜塚 3 丁目 1 番 1 号

TEL (06) 6858-2886 / FAX (06) 6854-0492

ホームページ <http://www.city.toyonaka.osaka.jp/>

E-mail douro_keikaku@city.toyonaka.osaka.jp
