

自転車歩行者道での 自転車の一方通行推奨による有効性検証実験

特定非営利活動法人
まちづくり支援えひめ
代表 前田 眞

政策目標

- 自動車に過度に依存しない交通の実現

自転車都市と言われている松山では
象徴的な存在として自転車を対象とする
利用環境の改善（ネットワーク化、走行阻
害要因の解消）

【参 考】自転車通行空間に関わるこれまでの取り組み

松山市中心部においては、関係者が協力・連携して、自転車の通行空間に関わる検討や社会実験等を積み重ねながら、自転車ネットワークの整備を推進中。

国道 196 号での自転車レーン社会実験
(H21 年度) [L=250m] ※実験後撤去



園路の整備 (H21 年度)



花園町通りでの自転車通行指導帯社会実験
(H22 年度) [L=300m] ※実験後も設置



千舟町通りでの自転車通行指導帯社会実験
(H22 年度) [L=800m] ※実験後、一部撤去



平和通りでの自転車通行帯の設置
(H19 年度) [L=1,820m]



ロープウェイ通りでの道路空間再配分
(H18 年度)
※H15 年度の社会実験結果を受けて整備



勝山通りでの自転車通行空間の確保
(検討中)



背景(目的)

- 自転車利用者の増加とそれに伴う自転車と歩行者の事故の増加(減少)
- 都市部における自転車走行に関わる阻害要因(放置自転車、路上看板等、車道の荷捌車両、乗降待ちタクシー、乗降時のバス・タクシー等)(解消)
- 自転車利用マナーの劣悪さ(解消)



歩道上で輻輳する自転車



タクシーハイからはみ出した車両



放置自転車による歩道空間の占拠



交差点での自転車の乱横断

実験による取り組み

- 自転車の車道走行による有効性の検証
- 自転車・歩行者道における自転車の一方通行推奨による有効性の検証

＜実験の概要＞

実験時期：平成24年1月20日～2月20日

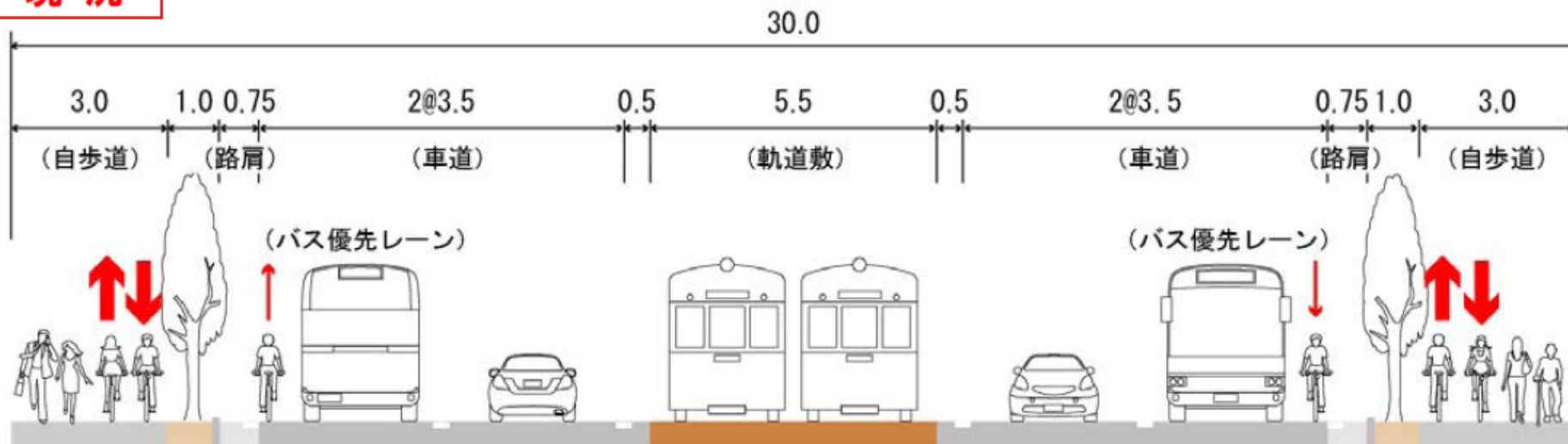
対象区間：国道11号勝山交差点～県庁前交差点

実験内容：自歩道の車道側、車道の左側において
自転車マークを設置し、自転車の一方
通行を推奨

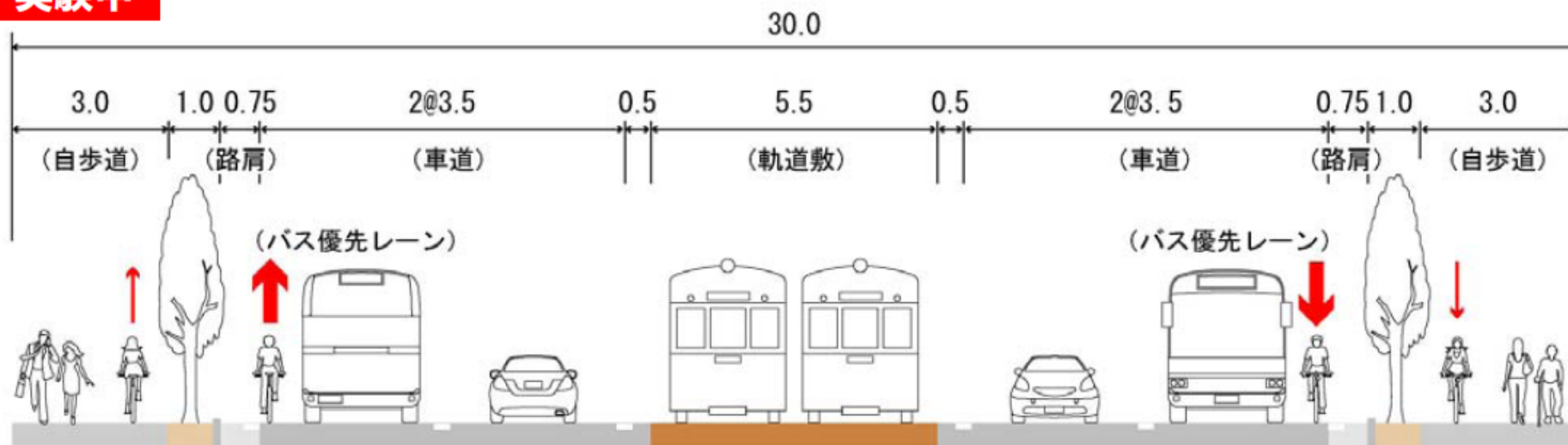
実験区間図



現況



実験中



一方通行の路面標示

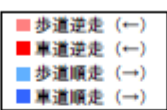
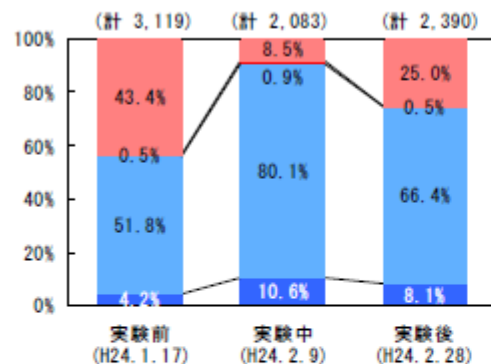
一方通行の路面標示



路面標示（ピクト）貼付イメージ

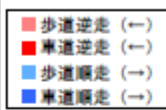
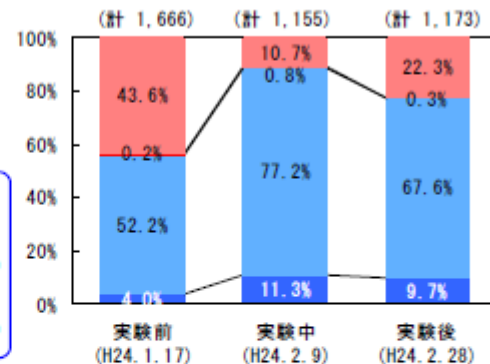
自転車通行位置・方向別割合の変化 (朝ピーク時7～9時)

【A断面・北側】



＜実験前→実験後＞
 ・順走遵守率: 約 19% 増
 (56%→75%)
 ・車道通行率: 約 4% 増
 (4%→8%)

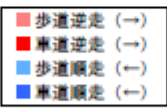
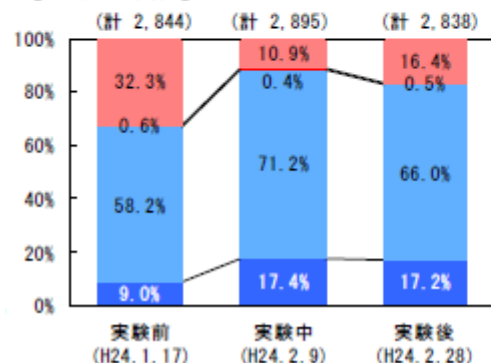
【B断面・北側】



＜実験前→実験後＞
 ・順走遵守率: 約 21% 増
 (56%→77%)
 ・車道通行率: 約 6% 増
 (4%→10%)

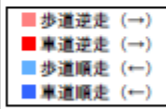
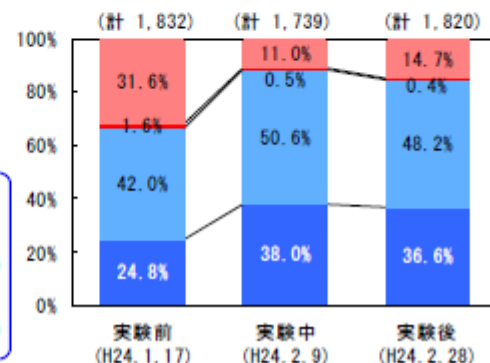


【A断面・南側】



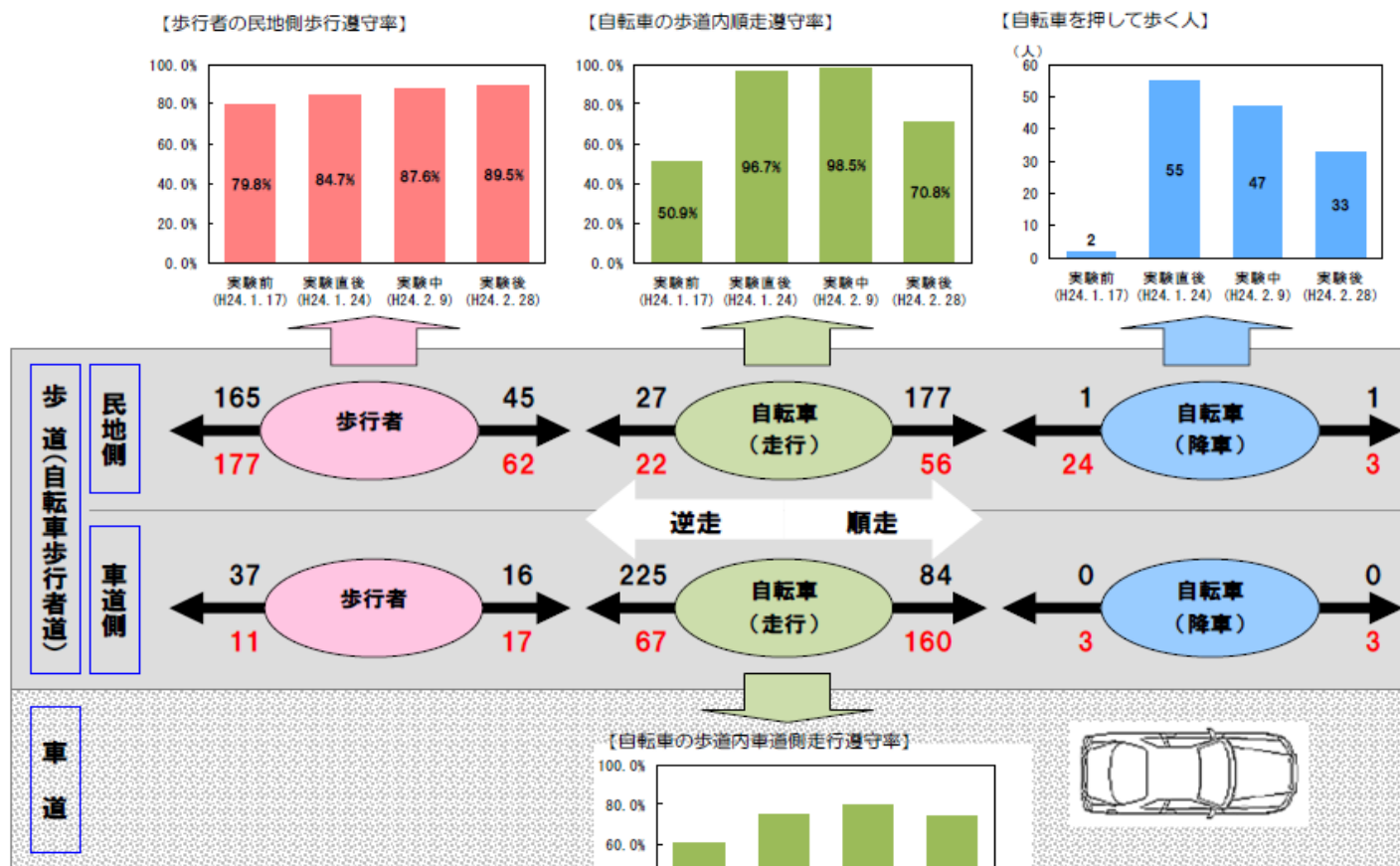
＜実験前→実験後＞
 ・順走遵守率: 約 16% 増
 (67%→83%)
 ・車道通行率: 約 8% 増
 (9%→17%)

【B断面・南側】



＜実験前→実験後＞
 ・順走遵守率: 約 18% 増
 (67%→85%)
 ・車道通行率: 約 12% 増
 (25%→37%)

歩道内での歩行者・自転車の走行 位置等の変化

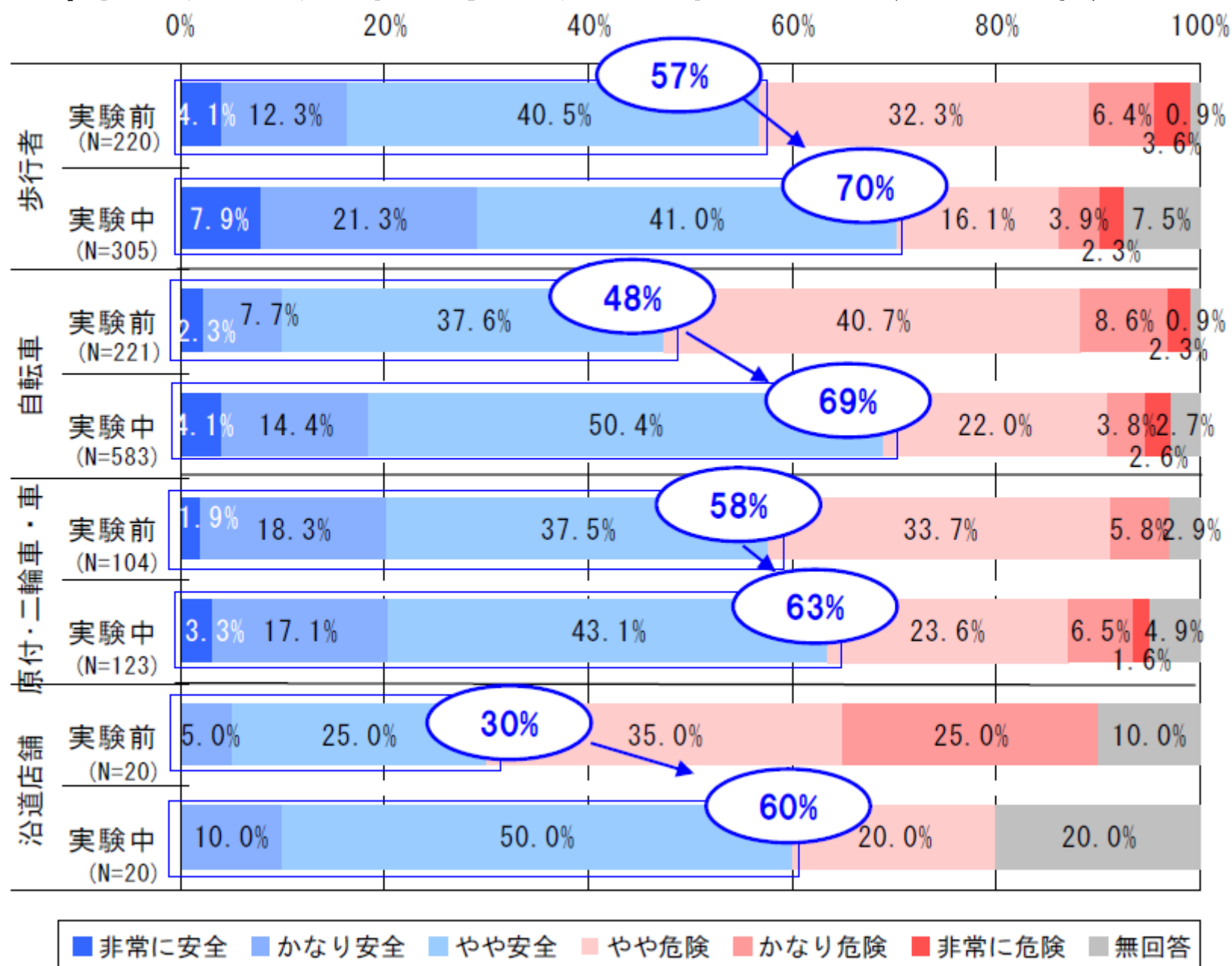


- ・歩行者の民地側歩行遵守率は、実験前 80%→実験後 90%と、1 割増加。
- ・自転車の歩道内順走遵守率は、実験中は9割以上と高く、実験後に減少したものの 70%程度を維持。
- ・自転車を押して歩く人も、実験直後に急増した後は減少傾向にあるが、実験前に比べると 17 倍に増加。
- ・自転車の歩道内車道側走行遵守率は、実験前 60%→実験後 74%に増加。
順走に限ると、実験前 16%→実験後 53%と大幅増。

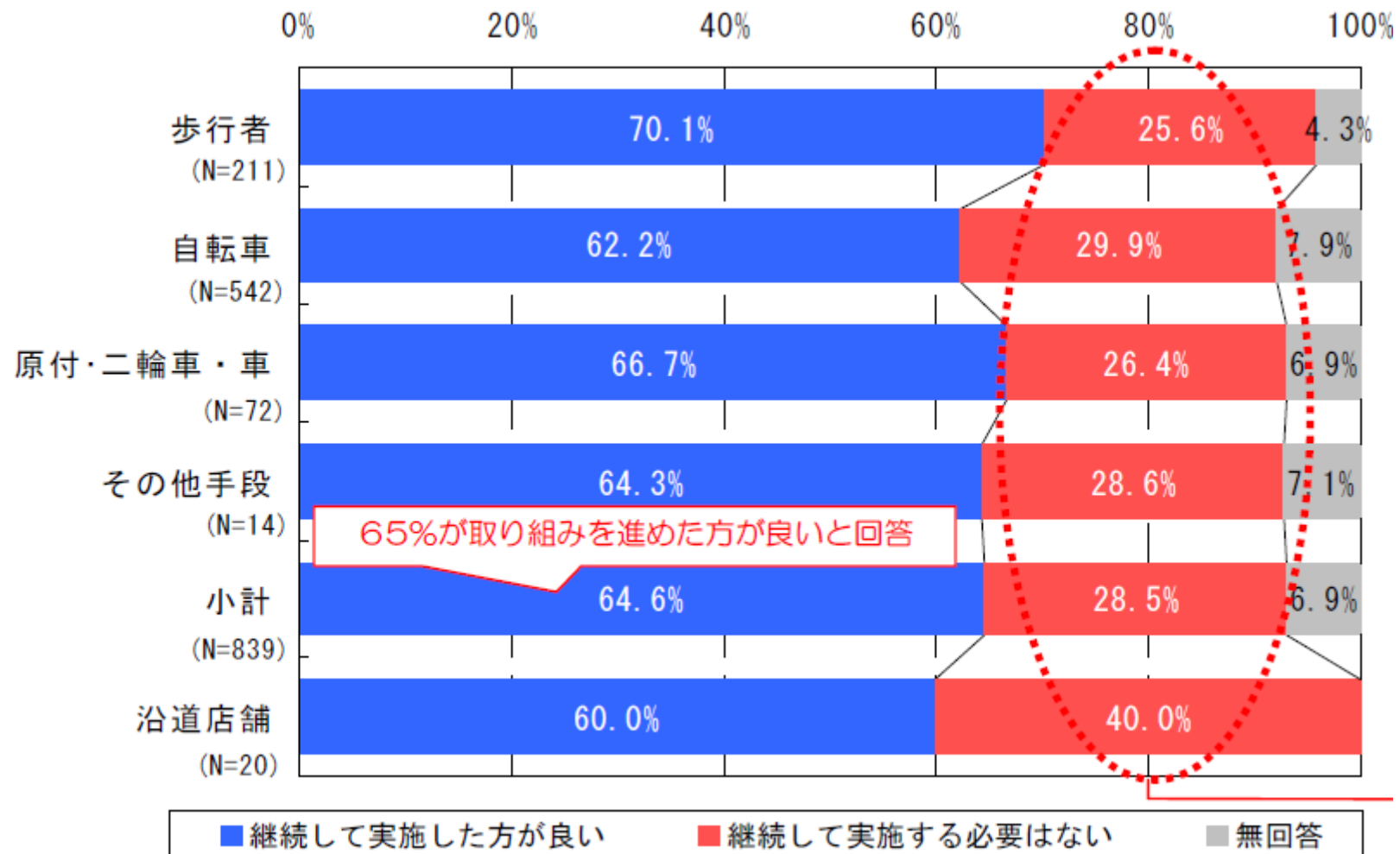
実験中の自転車通行の様子



一番町通り通行時の安全性に対する意識



今後の継続意向



より安全に! / より快適に! /

一番町通りでは 一方通行

「松山版・自転車通行マナー」を推奨します。



歩行者と自転車の安全・快適な移動空間を確保するため、自転車の通行ルールを守ることはもちろんですが、一番町通りではそれに加えて、歩道や交差点を通行する際に「松山版・自転車通行マナー」を推奨します。



※自転車の通行方法については愛媛県警のホームページにも掲載しています。



一方通行以上の道路でも、自転車通行時の歩道では安全のため、一方通行を厳格に守ります。

松山自転車活用推進協議会

特定非営利活動法人まちづくり支援ひめ、東京大学、愛媛大学
国土交通省松山河川国道事務所、愛媛県、松山市
伊予鉄道株式会社、大街道商店街振興組合、大街道3丁目まちづくり委員会
愛媛県ハイヤー・タクシー協会松山支部

お問い合わせ

【国土交通省松山河川国道事務所】
089-972-0415 matuya45@skr.mlit.go.jp
【まちづくり支援ひめ】
089-924-2226 machizukurishien@mb.pikara.ne.jp

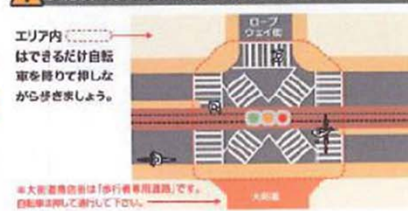
自転車は こんなときどうすればいいの?

限られた道路空間を共有する歩行者、自転車、路面電車、バス、自動車。それぞれが自らの主張を叫ぶばかりでは問題は解決しようがありません。地域の実情に合わせたルールづくりや道路整備に加えて、まずはマナーの徹底! 譲り合いの精神を忘れずにしましょう。

Q 自転車はどの信号に従えばいいの?



歩行者の多い交差点は自転車を押しましょう。



Q こんなときどう行けばいいの?

(例) 自転車で「ロープウェイ出入口」から「県庁方面」に行きたいのですが、どうやって行けばいいのでしょうか?



Q 車道走行している時にバスやタクシーが停車。どうすればいいの?



マナー違反です!



自転車の通行違反～自転車も 検挙 されることを知っていますか?～



今後展開に向けて(個人的な思い)

- 市民運動としての展開の可能性

今回の実験が市民に受け入れられたのは

- 一番町通りを利用する県庁、市役所の職員の方々が、今回の実験の主旨を理解し、遵守して頂いたことによる。
- 一定の人たちが守ってもらうと守らないといけないような雰囲気生まれた。
- その結果として、安全にスムーズに動けることを体感できたのではないか。

自律的な活動へ

相互理解の発展へ

協働による相乗効果へ

（市民力を信じて）