

# 自転車道整備に伴うフォローアップ調査結果

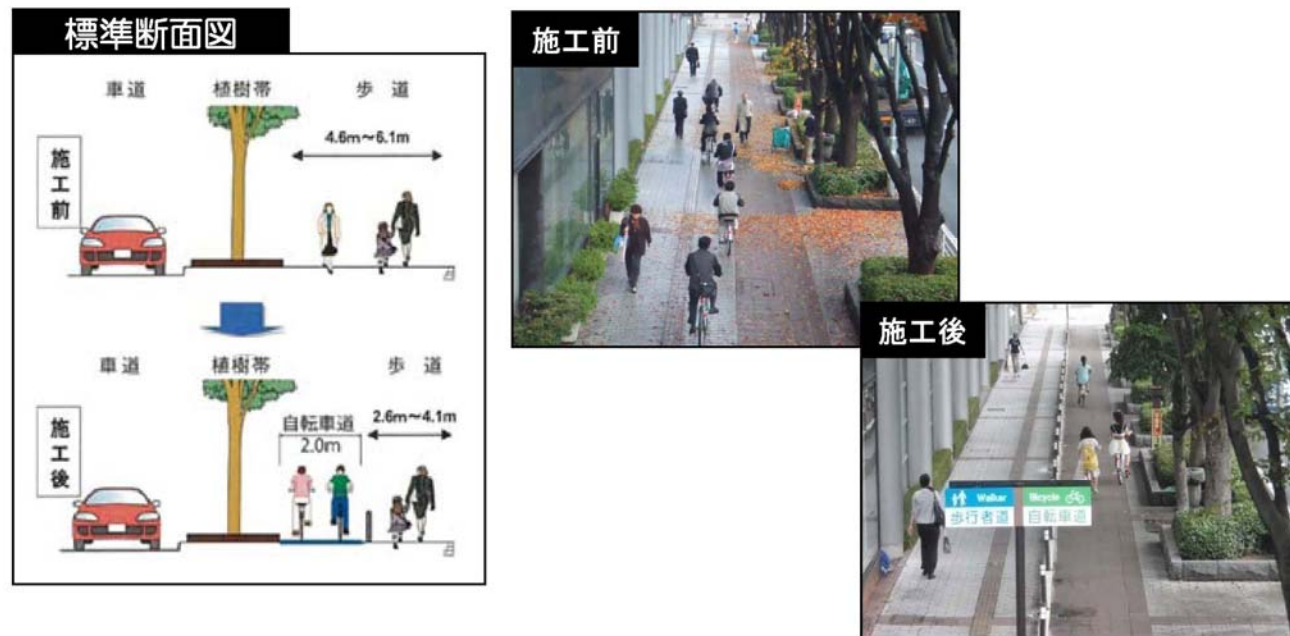
平成23年12月21日

国土交通省 関東地方整備局 甲府河川国道事務所  
山梨県 県土整備部

# これまでの自転車道に関する取組みの経緯

## 甲府市丸の内周辺地区の自転車道整備概要

平和通り(国道52号・主要地方道甲府韮崎線)において、自転車と歩行者の接触事故を防止することを目的に自転車と歩行者を分離した安全で快適な自転車道を整備し、平成22年3月19日(金)より利用が開始されました。



## これまでの取組み経緯

平成22年3月供用

### 第8回委員会(平成22年12月)

#### ■整備6ヶ月後の状況報告

- ①歩行者自転車交通量調査の結果、自転車利用者のうち約9割の方が「自転車道」を通行。同様に、歩行者の約9割の方が「歩道」を利用。
- ②歩行者自転車アンケート調査の結果、全体の64%が「通行しやすくなった」と回答。一方で、全体の17%が「通行しにくくなった」と回答。

#### ■委員会における意見

- ①自転車道の整備にあわせ、利用者のマナー教育及び駐輪場整備が必要。
- ②自転車の整備によって歩道上の不法駐輪が減少するのでは。

平成23年10月

#### ■新聞広告によるマナー啓発

#### ■歩行者自転車交通量調査及びアンケート調査の実施



第9回委員会(平成23年12月)  
整備1年6ヶ月後の状況について

# 整備1年6ヶ月後の状況について

## 自転車道の利用状況

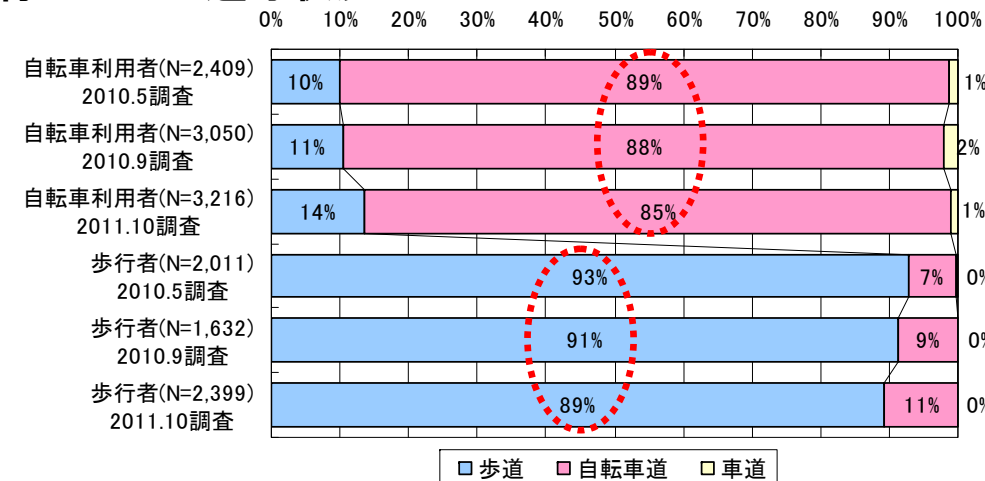
- 自転車利用者は約1,500台/12h、歩行者は約1,300人/12h通行。
- 通行ルールを遵守する割合は、自転車利用者、歩行者ともに約9割を維持している。
- 時間帯別には、交通量が少ない昼間の時間帯ほど守られない傾向にある。
- 自転車と歩行者の交通事故は自転車道が供用後、1件も発生していない。  
⇒1年半後においても、約9割が正しく通行しており、事故も発生していない

### 交通量調査

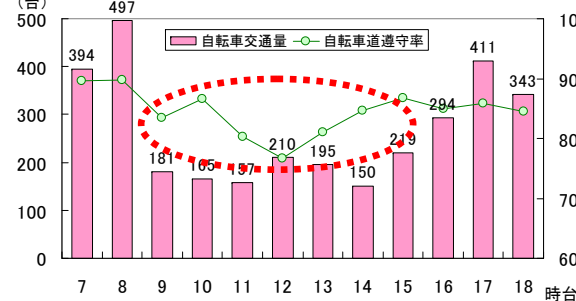
調査日	相生歩道橋交差点		甲府警察署前交差点		計	
	自転車利用者	歩行者	自転車利用者	歩行者	自転車利用者	歩行者
供用前	1,564	860	1,584	1,319	3,148	2,179
2010.2	【100%】	【100%】	【100%】	【100%】	【100%】	【100%】
供用1ヶ月	1,181	789	1,228	1,222	2,409	2,011
2010.5	【75.5%】	【91.7%】	【77.5%】	【92.6%】	【76.5%】	【92.3%】
供用6ヶ月	1,480	651	1,570	981	3,050	1,632
2010.9	【94.6%】	【75.7%】	【99.1%】	【74.4%】	【96.9%】	【74.9%】
供用1.5年	1,637	1,024	1,579	1,375	3,216	2,399
2011.10	【104.7%】	【119.1%】	【99.7%】	【104.2%】	【102.2%】	【110.1%】

上段：交通量(人・台/日)  
【下段】：供用前の交通量を100%とした増減割合

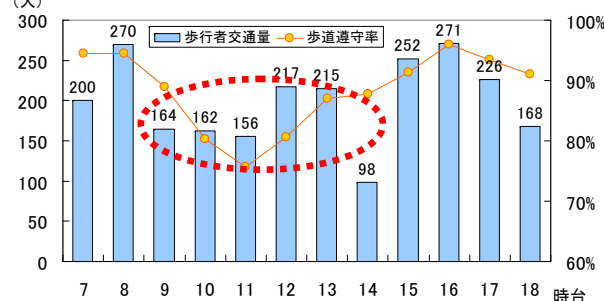
### 通行ルールの遵守状況



### <自転車利用者>



### <歩行者>



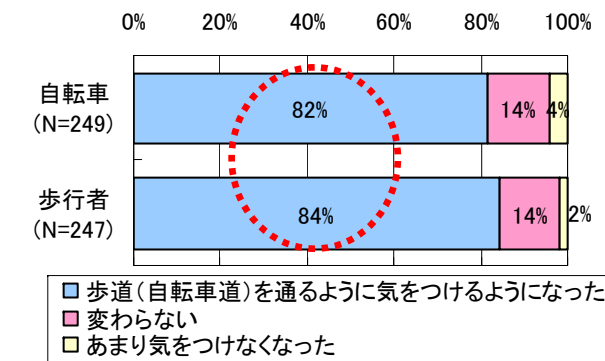
### 交通事故発生状況(自転車⇔歩行者)

自転車道供用後  
3.6件(H17~H21平均) ⇒ 0件(H22)

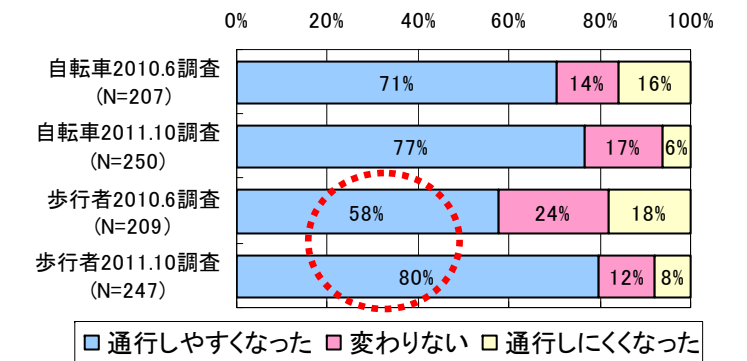
## 利用者の意見

- 自転車利用者、歩行者ともに約8割が気を付けて通行している。
- 自転車利用者、歩行者ともに通行時の満足度が前回よりも増加し、特に歩行者は約2割増加した。
- 自転車利用者、歩行者とも(相互に)ぶつかる機会が減ったという意見が前回よりも大幅に増加した。  
⇒自転車道整備により、ルールを意識して通行するようになり、その結果、通行の快適性が向上したと推測される

### 完成直後と現在の意識の変化

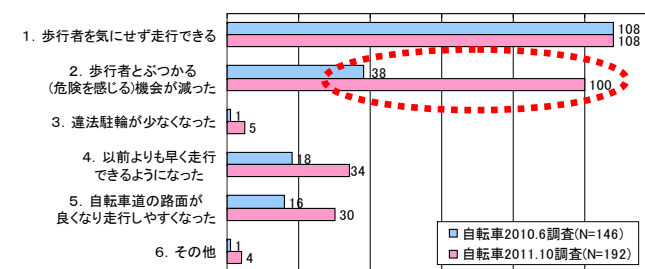


### 自転車道整備の満足度

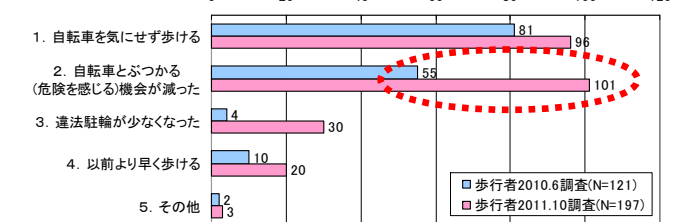


### 通行しやすくなった理由

#### <自転車利用者>

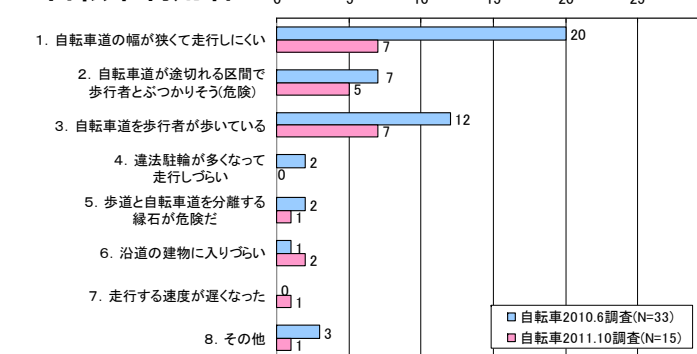


#### <歩行者>

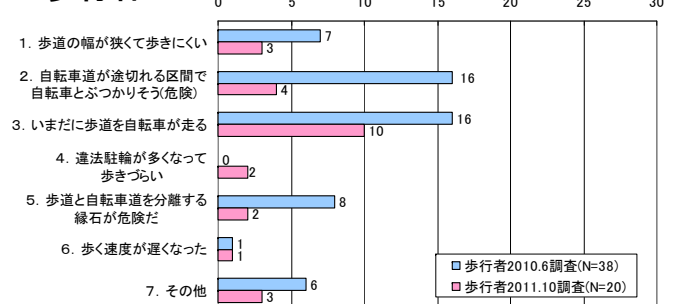


### 通行しにくくなった理由

#### <自転車利用者>



#### <歩行者>



# 【参考】良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について

## 良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について

### ◆ 背景

「自転車の交通秩序整序化に向けた総合対策の推進について(平成19年交通局長通達)」に基づく各種対策を推進してきたところ、一定の成果は見られるものの、未だ…

- 自転車利用者の交通ルール遵守意識は十分に浸透していない
- 自転車利用者のルール・マナー違反に対する国民の批判の声は後を絶たない
- 自転車の通行環境の整備も十分には進んでいない

## 良好な自転車交通秩序を実現させるための総合対策

### ◆ 基本的考え方

#### 【自転車は「車両」であるということの徹底】

- ・ 自転車本来の走行性能の発揮を求める者には歩道以外の場所の通行を促進
- ・ 歩道を通行する者には歩行者優先を徹底

「車道を通行する自転車」と  
「歩道を通行する歩行者」  
の双方の安全を確保

#### 通行環境の確立

- 規制標識「自転車一方通行」や「普通自転車専用通行帯」を活用した走行空間の整備
- 自転車歩道通行可規制の実施場所の見直し
- 自転車歩道通行可規制のある歩道をつなぐ自転車横断帯の撤去

等

#### ルール周知と安全教育の推進

- 自転車は「車両」であるということの徹底
- ルールを遵守しなかった場合の罰則や交通事故のリスク、損害賠償責任保険等の加入の必要性等について周知

等

#### 指導取締りの強化

- 指導警告の積極的推進、制動装置不良自転車運転を始めとする悪質・危険な違反の検挙
- 街頭での指導啓発活動時に本来の走行性能の発揮を求める者には歩道以外の場所の通行を促進

等

#### 基盤整備

- 都道府県警察における総合的計画の策定
- 条例を制定した地方公共団体の事例も参考としながら、その取組を積極的に支援
- 体制整備、部内教養の徹底、関係部門との連携
- 地方公共団体等に対する駐輪場整備や放置自転車撤去の働き掛け

等