

自転車走行空間整備効果検証調査結果

		自歩道内の分離	矢羽根型路面表示	自転車専用通行帯 (幅員の再配分)		自転車専用通行帯 (道路改良)	考察				
調査路線		①市道 4 号線 (いちよう通り)	②市道 18 号線 (陽西通り)	③市道 28 号線 (西原・宮の原通り) センターあり センターなし		④市道 4866 号線 (鹿沼街道)					
整備時期		平成 26 年度	平成 29 年度	平成 26~27 年度		平成 27 年度					
調査時期	整備前 → 整備後	H26.4 → H27.2	H28.10 → H29.6	H26.4 → H27.2	H26.4 → H28.9	H26.4 → H28.10					
制限速度		50km/h	40km/h	40km/h	30km/h	40km/h					
自歩道		有り	有り	無し		無し					
駐車禁止		有り	有り	有り		有り					
停車禁止		無し	無し	無し		無し					
ビデ オ調 査結 果	自転車走行空間 通行率	整備前→ 整備後	40.4% → 60.4%	6.9% → 14.9%	59.5% → 84.8%		49.6% → 56.1% ※	・全線で割合増加 (※市道 4866 号線は異常値を除外)			
	左側通行率	整備前→ 整備後	62.5% → 65.8%	70.8% → 73.8%	72.0% → 82.8%		69.7% → 68.8%	・市道 4866 号線はほぼ変化なし ・それ以外は割合増加			
	自転車走行速度	整備前→ 整備後	14.06km/h→14.37km/h	16.60km/h→16.59km/h	17.34km/h→ 17.36km/h	20.78km/h→ 23.16km/h	20.40km/h→20.74km/h	・市道 28 号線 (センターなし) で速度増加			
	自動車走行速度	整備前→ 整備後		35.42km/h→36.54km/h	32.28km/h→ 37.57km/h	46.12km/h→ 45.28km/h	26.64km/h→31.96km/h	・市道 28 号線 (センターあり), 4866 号線で速度増加			
	自動車走行位置 (道路センターと 自動車のセンターの 距離)	整備前→ 整備後		95cm → 80cm	107cm → 99cm	120cm → 125cm	119cm → 83cm	・市道 18 号線, 28 号線 (センターあり), 4866 号線で中 心寄りに ・市道 28 号線 (センターなし) では中心から離れる (※ センターの消去及び電柱移設により自動車同士のすれ違 いに注意が向くことが離れた要因であると思われる)			
	駐停車台数 (一般乗用車)	整備前→ 整備後		4 台 → 3 台	81 台 → 28 台		17 台 → 8 台	・全路線で台数減少			
アン ケー ト調 査結 果	調査時期	平成 27 年 2 月		平成 29 年 6 月		平成 27 年 3 月		平成 29 年 6 月			
	調査対象	学生	住民	学生	住民	学生	住民	学生	住民		
	回収数	696	185	100	325	/		255	298	147	
	整備後安全で走りやすくなった (自転車通行者)	77.4%	67.3%	70.8%	75.7%			90.2%	86.5%	88.9%	※市道 4 号線においては, 問 8 で「安全になった」「やや 安全になった」と回答した割合
	自転車走行空間 整備に対する 満足度	満足・やや満足	38.4%	32.4%	60.0%			11.4%	57.3%	49.4%	56.4%
		不満・やや不満	12.1%	19.5%	12.0%			15.1%	8.6%	13.1%	10.9%
無回答		5.5%	11.4%	2.0%	59.4%	14.9%	4.0%	9.5%			
自由意見 (多い意見)	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車走行空間の整備を推進してほしい。 ・交通ルール・マナーについての周知が必要。 ・車道を自転車で走ることに対して危険を感じる。 										
整備手法ごとの特徴		<ul style="list-style-type: none"> ・自転車空間走行率増加 ・左側通行率増加 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車空間走行率増加 ・左側通行率増加 ・自動車走行位置中心寄り ・駐停車台数減少 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車空間走行率増加 ・左側通行率増加 ・自転車走行速度増加 (センターなし) ・自動車走行速度増加 (センターあり) ・自転車走行位置中心寄り (センターあり) ・駐停車台数減少 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車走行速度増加 ・自動車走行位置中心寄り ・駐停車台数減少 						

※網掛け箇所が特徴のある箇所