

自転車レーン社会実験（国道385号）

福岡市 道路下水道局 計画部 自転車課

1. はじめに

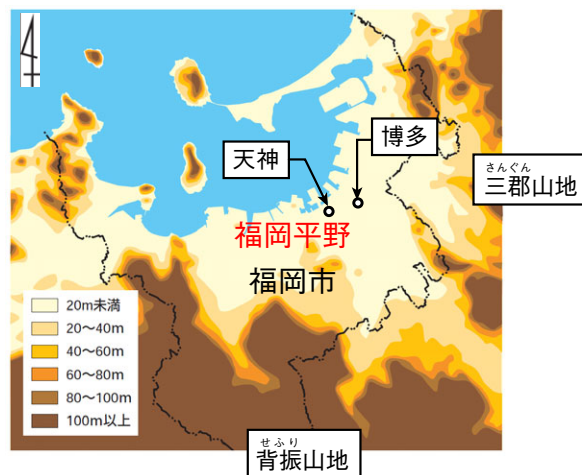
福岡市は、古くより交易の要衝として栄え、現在では、商業・業務等の都市機能や広域交通機能が集積した九州における中枢都市としての役割を担っています。

地理的には、北に玄界灘を望み、南には背振山地、東には三郡山地に囲まれた半月形の福岡平野の中心に位置し、比較的平坦な地形であることや、都市機能がコンパクトに整っていることから、自転車が市民の身近な乗り物として定着しています。

また、近年自転車は、環境負荷の軽減や健康志向の高まりを背景に、ますますその役割は大きくなっています。

その一方で、本市における自転車に関連する交通事故の発生状況は、漸増傾向にあり、特に歩行者と自転車の交通事故が急増しています。

このようなことから、平成23年10月25日付けで、警察庁より改めて、自転車は「車両」であり車道通行が原則との通達を受けました。そのため、これまで、自転車と歩行者の安全性を確保するため行ってきた、歩道内での分離から、車道部での自転車通行空間整備への変更にあたり、車道を通行する自転車の安全性や道路構造について自転車レーン（普通自転車専用通行帯：以下省略）社会実験を実施し、検証を行ったものです。



2. 福岡市における自転車通行環境整備の取り組み

福岡市では、平成16年に福岡市自転車利用総合計画を策定し、「利用環境の改善」、「適正利用への仕組みづくり」、「共同による推進」を柱に自転車の適正利用の促進を図ってきたところであります。

特に、自転車の通行環境に関しては、幅広歩道の整備を進めると共に、歩道内で分離を平成14年から推進してきたところであり、平成23年度末までに約47km（延べ）を整備しております。

また、平成20年1月には、西区拾六町地区の県道周船寺有田線等が全国98箇所の「分離」された自転車走行空間モデル地区として指定を受けるなど、自転車通行環境の改善に取り組んでまいりました。

3. 自転車レーン社会実験

1) 目的

今回の社会実験の目的は、歩道上での自転車と歩行者の接触事故などを防止し、歩行者の安全確保と自転車及び自動車の安全性、さらには、自転車の走行性を検証するものです。

この検証には、地元自治会をはじめ、PTA、バス及びトラック協会等の協力を得てアンケート調査を実施いたしました。

2) 実験区間

実験区間は、福岡市博多区（博多駅東側）の国道 385 号（通称筑紫口通り）の音羽交差点～宮島交差点の 750m であり、当該路線は、南北に通る 4 車線、幅員 25m の幹線道路です。自動車交通量は平日 11,642 台 /12h と多くはないものの、歩道上は、自転車交通量が 1,656 台 /12h、歩行者交通量 5,321 人 /12h で自転車と歩行者との錯綜が著しい状況でした。特に、朝の通勤・通学の時間帯はスピードを出した自転車が歩行者の間を縫うように走行するなど、歩行者の安全確保と自転車利用者へのルール・マナー徹底が課題となっていました。

また、同地区には小・中学校が隣接しており、通学路となっていることから、児童の安全確保の観点からも対策が求められていたことに加え、当該路線は路肩の両側に余裕があり大きな改良を加えることなく自転車レーンの設置が可能であることから、当該区間を実験区間として選定致しました。

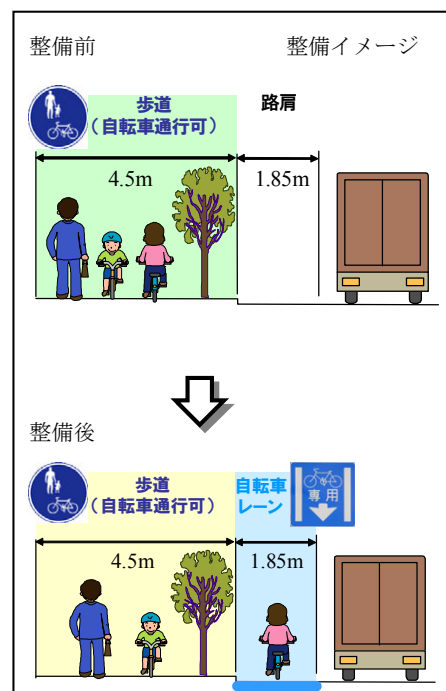


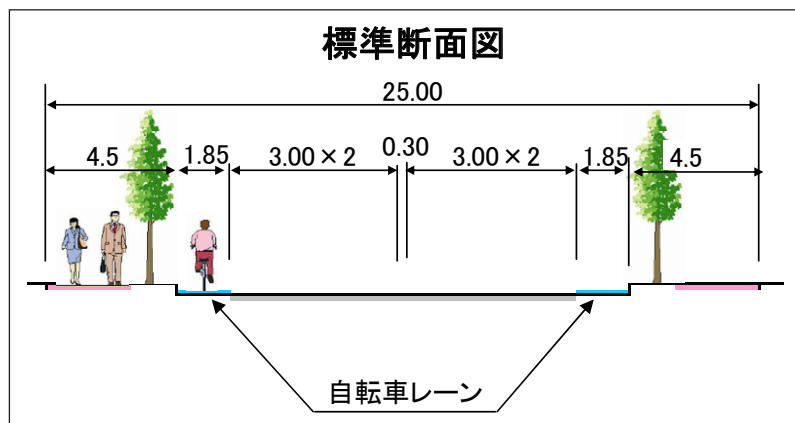
整備前

3) 実験概要

実験は、平成 23 年 3 月 27 日(水)から 5 月 31 日(金)までの約 2 ヶ月間、以下の内容で実施しました。

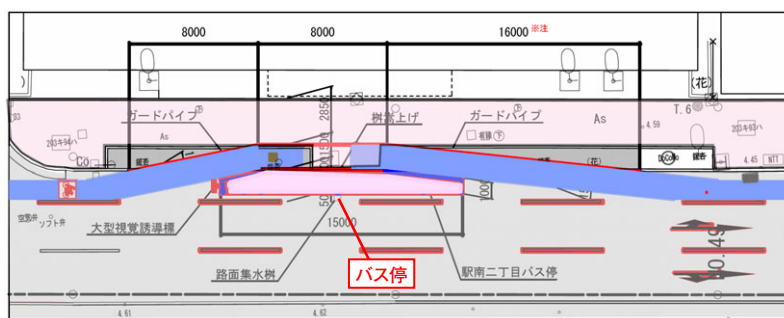
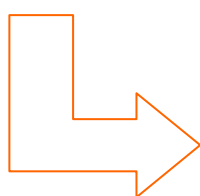
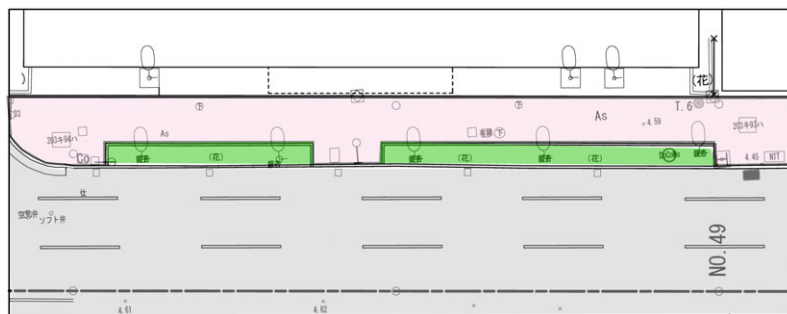
- ① 標準部：道路幅員 25m の 4 車線道路であり、現況の両側の路肩 1.85m をカラー化（青系）し、自転車レーン（普通自転車専用帯：以下省略）として整備しました。
- ② 主要交差点（宮島交差点と音羽交差点）：右折レーン（5 車線）を設けていたので、路肩が 0.5m 程度しか確保できていませんでした。このため、各交差点の交通解析を行ったところ、流入 2 車線を 1 車（4 車線）に絞っても交通混雑が生じないことが判明したので流入車線を 1 車線とし、両側の路肩部 1.85m をカラー化（青系）し、自転車レーンとして整備しました。
- ③ 細街路との交差点：自転車レーンを連続的に設け（カラー化し）主従道路の関係を明確にしました。





- ④ バス停部：バスの本数は時間 3 本程度と少なく、一回の乗降客数も少数であったため、歩道の有効幅員を 3m 確保し島式バス停（縁石を含み 1.5m）として整備することとしました。

また、実験に際しては、自転車、歩行者、自動車・自沿道住民並びにバストラック事業者等に対して、自転車レーン設置による安全性や快適性に関するアンケート調査を実施するとともに、現地での自転車利用の実態や交通量等について調査を実施しました。



4) 利用向上への施策

実験実施にあたっては、多くの方々に速やかにかつ適正に自転車レーンを通行していただくため、以下のような取り組みを実施しました。

- ① 自転車レーンについては、本市では初めての取り組みだったので、より多くの方々に理解と協力を得るために地元アイドルグループ（HKT48）参加によるオープニングセレモニーを実施するとともに、自転車車交通事故の恐ろしさを実感して頂くため、スケアード・ストリート（事故再現）安全講習会を実施しました。



HKT48 交通安全宣言

- ② また、現地には横断幕や案内看板を設置し、通行者や利用者に周知を図りました。
- ③ この他、市のホームページや市政だより、新聞掲載等による広報を実施しました。



スケアード・ストレート 教室



横断幕

自転車レーン社会実験を実施します

**国道385号（筑紫口通り）
音羽交差点～宮島交差点**

**平成24年
3月27日より**

歩行者・自転車が安全に通行できるよう、車道部の路肩を活用して、自転車レーンを整備します。

社会実験の効果を検証し、今後の福岡市内の整備の時に役立てます。

博多駅 博多駅西口
ヨドバシカメラ
音羽交差点
社会実験実施区間 750m
東住吉中学校
東住吉小学校
ホテル東横イン
宮島交差点

自転車は左側通行です
自転車レーンを走行しましょう

福岡市・福岡県警察

お問い合わせ 福岡市 道路下水道局 計画部 道路計画課 電話(092)711-4462

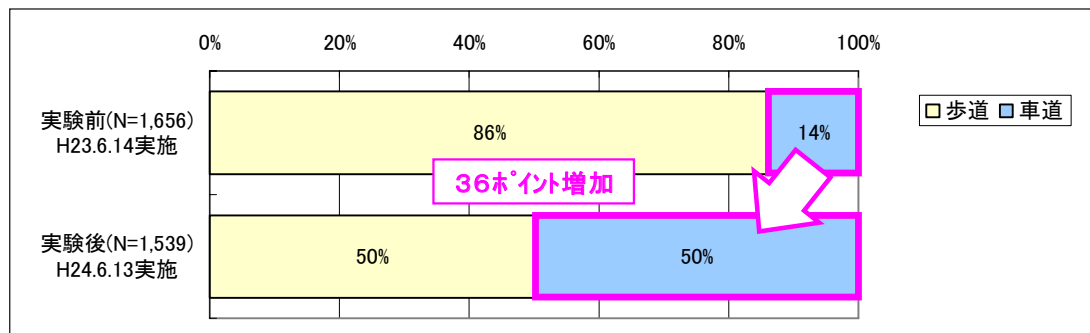
告知看板



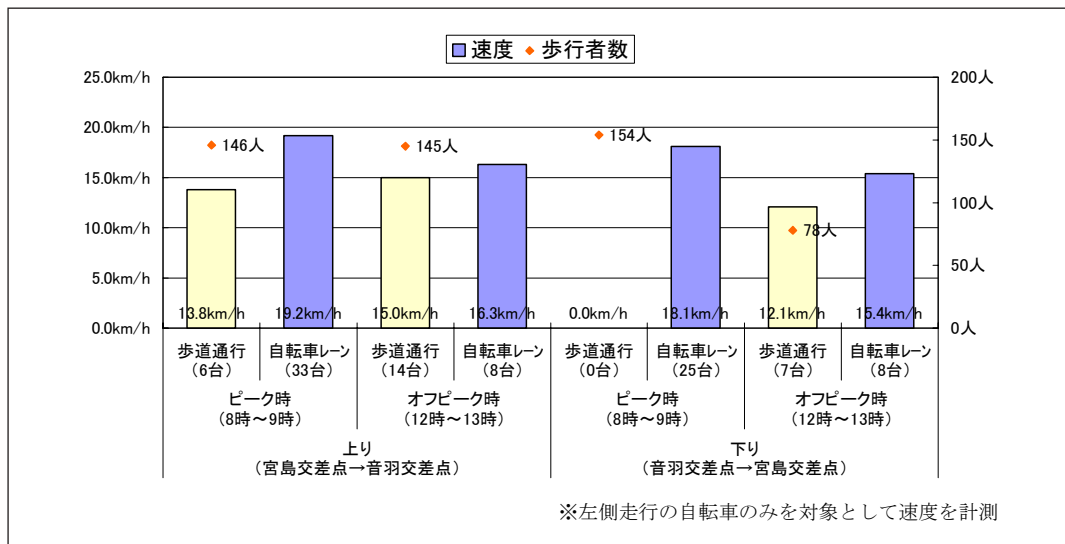
横断幕

5) 実験結果

実験区間の自転車通行量は、通勤通学の時間帯である8時台がピークであり、その時間帯前後では、自転車の多くが自転車レーンに転換し、歩道（自転車歩行者道：以下省略）上の通行量が大きく減少しました。また、全体では約5割の方が自転車レーン走行へ転換したことがわかりました。同時に、歩道通行する自転車と自転車レーンを走行する自転車の速度を比べると、車道走行する自転車の方が、速度が早いという結果も見られました。これは、幅員に余裕があったこと、また、平坦で走行しやすい環境であったことが要因と考えられます。しかしながら、逆走するなどの危険な事象も確認され、ルールやマナーの啓発の必要性も感じられました。



通行位置の変化



通行速度

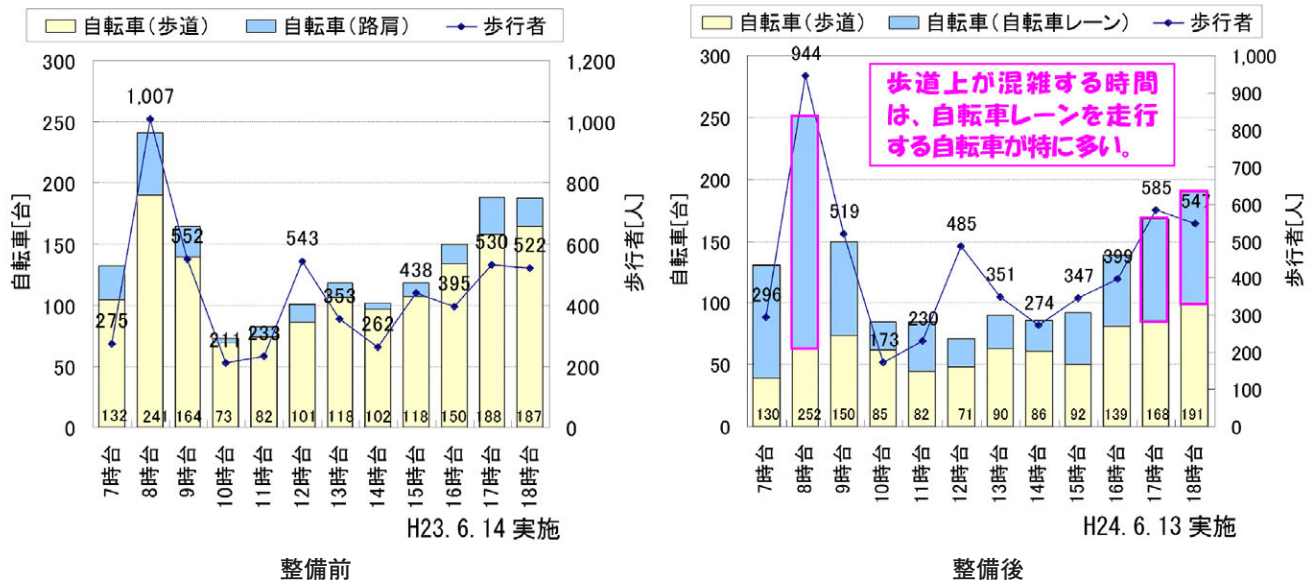
4. 社会実験の評価

1) 自転車レーン通行量について

自転車交通量については、自転車レーン設置前（平成 23 年 6 月 14 日（火））と設置後の実験期間中（平成 24 年 4 月 24 日（火））、及び本格導入後（平成 24 年 6 月 13 日（水））の 3 回、調査を行いました。

自転車レーン整備前は、1 割程度しか車道（路肩）を通行する自転車はありませんでしたが、自転車レーン整備後は約半分の自転車が車道（自転車レーン）を通行するようになりました。特に朝の通勤・通学の時間帯などは、その割合が多くなっております。

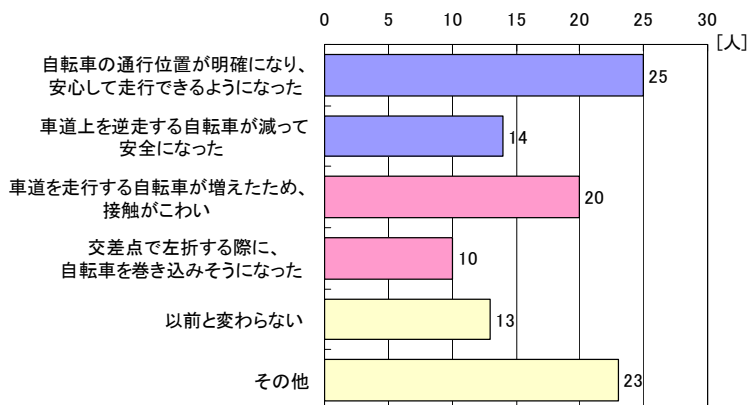
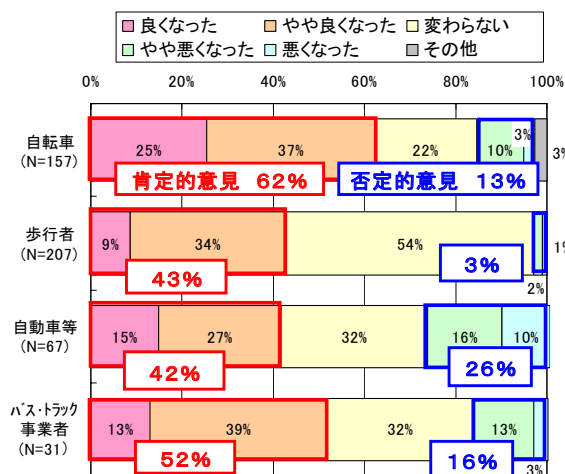
この結果、自転車と歩行者の棲み分けが促進され、歩道上でのすれ違いが安全になったものと評価しております。



2) 自転車レーンの安全性や走行性について

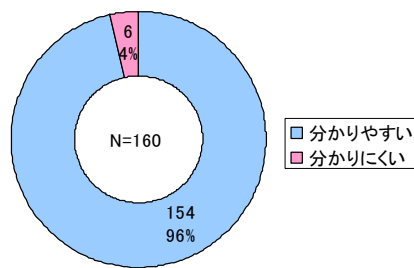
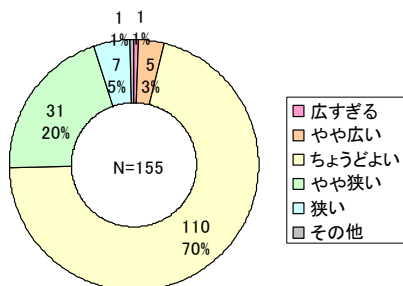
自転車レーンの整備に対するアンケート調査では、歩行者や自転車利用者等、約 500 名の方から回答をいただき、自転車利用者からは、6 割を超える方から「良くなった、やや良くなった」との評価を得ましたが、一方で 1 割程度の方は、「バイクや車両との距離の近さ」や、「逆走自転車があった」、「路上駐車が走りづらかった」との意見が挙げられています。

また、車・バイクの利用者からは、自転車レーンを通行する自転車に対して4割以上の方から「良くなった、やや良くなった」との評価を得ましたが、一方で2割を超える方から「接触が怖い」「左折の際の巻き込みが怖い」等の意見が寄せられました。なお、歩行者からは、4割を超える方から「良くなった、やや良くなった」との評価を得ましたが、変わらないとの意見も半数以上有り特段に自転車が減ったという印象は少なかったようです。



3) 自転車レーンの基本構造について

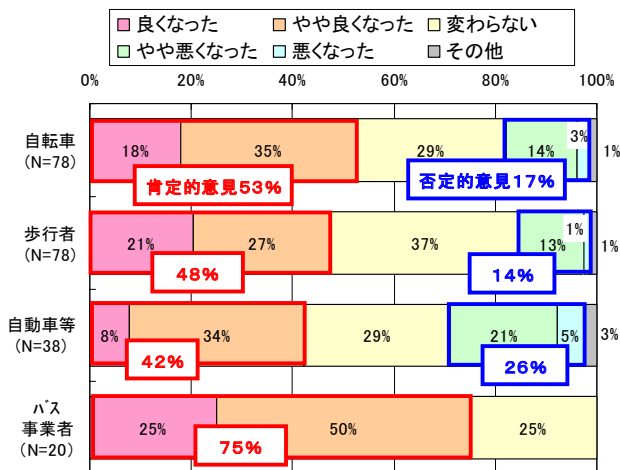
自転車レーンの幅員 (約 1.85m) については、「ちょうど良い」との回答が最も多く7割、また、色については9割を超える方からわかりやすいとの評価を得ております。



4) バス停の安全性について

バス停については、利用者の4割以上の方から「良くなった、やや良くなった」との評価を得ましたが、一方で島式バス停は渡る際、自転車との交錯が怖いとの意見も挙げられています。

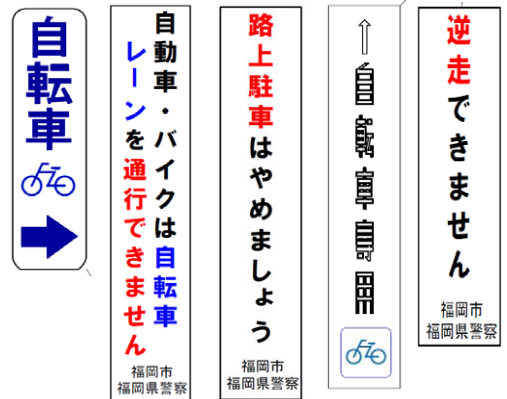
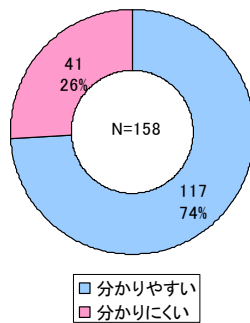
また、バスの運転手からは、7割以上の方から「良くなった、やや良くなった」との評価を得ました。



島状のバス停を設置

5) その他

看板や路面表示などについても7割を超える方からはわかりやすいとの評価を得ております。



5. 今後の検討課題

今回の実験を通じて自転車レーンの課題も浮かび上がりました。まず、1点目は、路上駐車の問題です。沿線は駐車禁止にはなっておりますが、短時間の集配・荷捌きなどの停車が見受けられます。沿線はオフィス街ですが、駐車場がないビルもあり、路上での荷捌きを行っています。

路上駐車については、自転車利用者から通行上の危険性として最も多く意見が出されており、引き続き警察と連携した対策を実施していく必要があります。さらに、駐車対策として、地域沿線の企業や住民と一体となって共同集配の仕組みや駐車場の確保等と合わせて検討していく必要があると考えております。

2点目は、自転車の逆走の問題です。自転車は車道を通行する場合、左側を一方通行となっておりますが、前後が歩道と接続しており、歩道内は相互通行が可能なため、そのまま自転車レーンに乗り込んでくるようです。自転車レーンの起終点や取り付け道等の位置には、看板や路面標示等により通行方向等を明示しており、わかりやすいとの評価も得ているところですが、徹底がなされない状況がありますので、さらなる検討が必要と考えております。

6. おわりに

今回のアンケート結果からは、歩行者や自転車利用者の7割を超える方々から、自転車レーンの整備を求める声が寄せられました。自転車レーンの整備は、自転車の利用者だけではなく、歩行者の安全確保の上からも有効な手法として大きく期待されております。

同時に沿道利用の状況によっては、駐停車車両への対応の必要性、自転車・自動車双方の運転手へのルールやマナーの啓発、意識の向上を図ることの重要性が求められております。そこで、自転車レーン整備後に自転車駐輪場がある博多駅において、市民球団である『アビスパ福岡』の選手や『地元まちづくり協議会』、警察等が一緒になって「自転車安全利用キャンペーン」を実施しました。

本市では、官民一体となって「自転車を利用しやすいまち」「自転車のマナーがよいまち」の実現を目指しており、さらなる自転車通行環境の向上を図るうえで、自転車レーンもその手法の一つと考えておりますが、様々な課題もあるため、引き続き利用者や関係機関等と十分協議し、理解を得ながらソフト的な対策を含め、進めることが重要であると考えています。

最後に、今回の実験実施にあたっては、地元住民の方のご理解ご協力及び福岡県警察の協力により無事終了することができました。本紙面をお借りして厚くお礼申し上げます。