

自転車通行空間の整備効果について（平成30年度）

東京都は、「東京都自転車走行空間整備推進計画」等に基づき、歩行者、自転車、自動車がともに安全で安心して通行できる道路空間を実現するため、自転車レーンや広い歩道を活用した自転車歩行者道など、地域の道路事情に応じた整備手法により整備を進めています。

この度、これまでに整備した自転車通行空間の整備効果を取りまとめましたので、お知らせいたします。

1. 調査概要

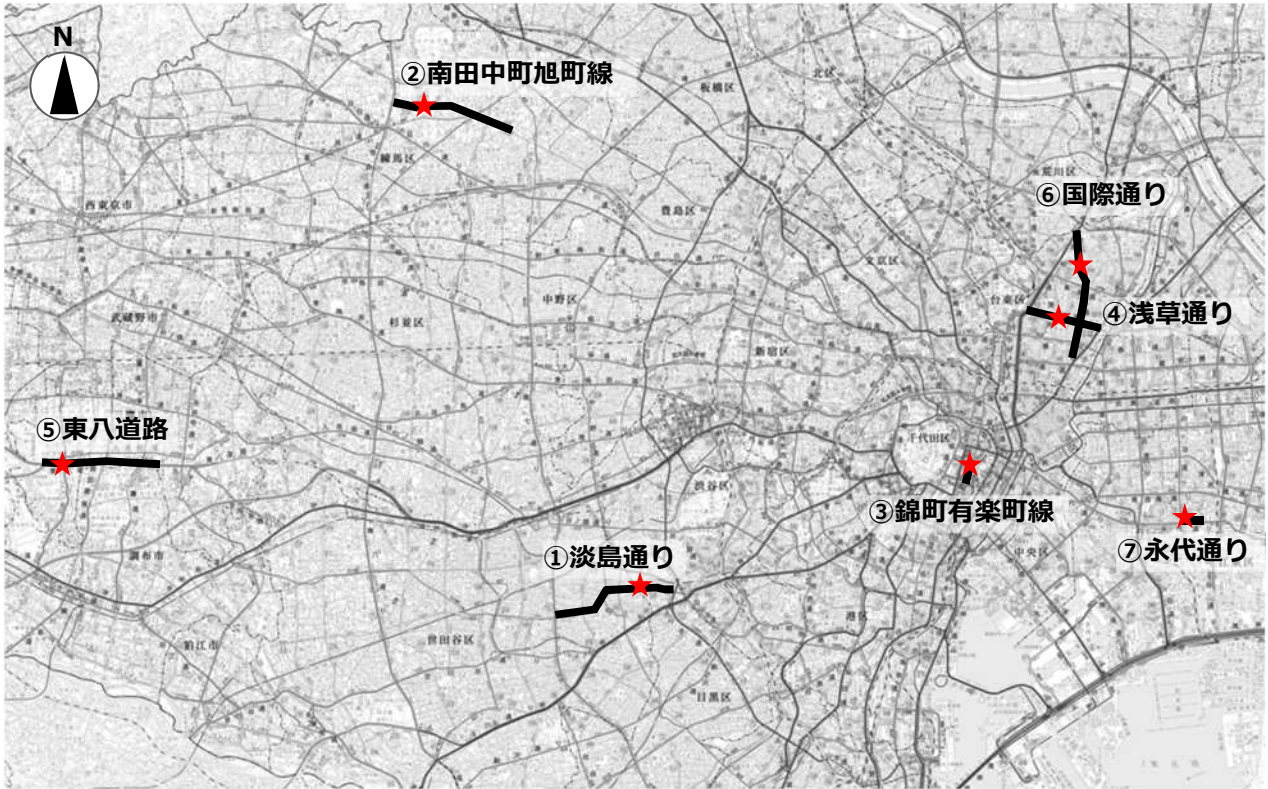
(1) 調査箇所

- ・これまでに自転車通行空間を整備した都道のうち、普通自転車専用通行帯（自転車レーン）、車道混在、自転車歩行者道（構造的分離）、自転車歩行者道（視覚的分離）の各整備形態に該当する7路線を抽出し、自転車の通行位置調査や通行人アンケート調査等を実施

路線名	調査箇所	整備年度	整備形態
①特例都道 423 号渋谷経堂線 (淡島通り)	世田谷区代沢一丁目及び 池尻四丁目地内	平成 29 年度	普通自転車専用通行帯
②特例都道 443 号南田中町旭町線	練馬区光が丘三丁目及び 高松四丁目地内	平成 29 年度	
③特例都道 402 号錦町有楽町線	千代田区丸の内二丁目地内	平成 30 年度	車道混在
④特例都道 463 号上野月島線 (浅草通り)	台東区松が谷一丁目及び 元浅草四丁目地内	平成 27 年度	自転車歩行者道の 構造的分離
⑤主要地方道 14 号新宿国立線 (東八道路)	三鷹市野崎三丁目及び 四丁目地内	平成 20 年度	
⑥特例都道 462 号蔵前三ノ輪線 (国際通り)	台東区千束一丁目及び 三丁目地内	平成 21 年度	自転車歩行者道の 視覚的分離 <small>(普通自転車の通行指定部分※なし)</small>
⑦主要地方道 10 号東京浦安線 (永代通り)	江東区南砂二丁目地内	平成 25 年度	自転車歩行者道の 視覚的分離 <small>(普通自転車の通行指定部分あり)</small>

※歩道中央付近に白線等を標示することにより、普通自転車が通行すべき部分を指定する交通規制

○位置図



凡例	— . . .	整備区間
	★ . . .	調査箇所



①淡島通り
(普通自転車専用通行帯)



②南田中町旭町線
(普通自転車専用通行帯)



③錦町有楽町線
(車道混在)



④浅草通り
(自転車歩行者道の構造的分離)



⑤東八道路
(自転車歩行者道の構造的分離)



⑥国際通り
(自転車歩行者道の視覚的分離)

※普通自転車の通行指定部分なし



⑦永代通り
(自転車歩行者道の視覚的分離)

※普通自転車の通行指定部分あり

(2) 調査内容

○交通量及び通行位置調査

実施日：平成30年11月30日（金）（平日）

調査時間：7時～19時（12時間）

調査項目：自転車・歩行者の交通量及び通行位置

○通行人アンケート調査

配布日：平成31年2月13日（水）

回答期限：平成31年2月28日（木）

調査方法：対象路線の通行者にアンケートを配布（郵送で回答）

配布数：路線毎に1000通配布

調査項目：自転車通行位置のわかりやすさ

ルール、マナーの向上

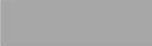



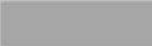

快適性、安全性の向上等

2. 調査結果概要

(1) 交通量及び通行位置調査結果

○自転車の交通量及び通行位置について【車道での整備路線】

- ・通行空間の整備により、すべての区間において自転車の通行位置遵守率が増加している。
- ・整備後における自転車の通行位置遵守率は、①淡島通り、③錦町有楽町線で約5割である。
- ・一方で、②南田中町旭町線は、他路線と比較すると自転車の通行位置遵守率が低い。

整備形態	路線名	自転車の通行位置遵守率	
		整備前	整備後
普通自転車 専用通行帯	①淡島通り	 38% (1923)	 54% (2105)
	②南田中町 旭町線	 3% (3738)	 6% (4730)
車道混在	③錦町 有楽町線	 43% (540)	 48% (646)

- ※・自転車の通行位置遵守率は、各調査箇所における上下線の自転車総交通量（12時間）のうち、車道の左側端を通行した自転車の台数から割合を算出
- ・カッコ内数字は上下線の自転車総交通量（台/12時間）
 - ・整備前の交通量は①平成28年、②平成23年、③平成28年に実施した平日12時間交通量調査結果による。

○自転車の交通量及び通行位置について【歩道での整備路線】

- ・整備後における自転車の通行位置遵守率は、⑤東八道路を除いて約6割～8割であった。
- ・車道での整備路線と比較すると、歩道での整備路線の方が、整備後の自転車通行位置遵守率が高い。(⑤東八道路を除く)

整備形態	路線名	自転車の通行位置遵守率	
		整備前	整備後
構造的分離	④浅草通り	9% (3483)	76% (3199)
	⑤東八道路	—	32% (3322)
視覚的分離 (通行指定部分なし)	⑥国際通り	19% (2962)	64% (2670)
視覚的分離 (通行指定部分あり)	⑦永代通り	12% (5435)	83% (4750)

- ※・自転車の通行位置遵守率は、各調査箇所における上下線の自転車総交通量（12時間）のうち、整備前は車道の左側端を通行、整備後は歩道内の自転車通行空間もしくは車道の左側端を通行した自転車の台数から割合を算出
- ・カッコ内数字は上下線の自転車総交通量（台/12時間）
 - ・整備前の交通量は④平成17年、⑥平成20年、⑦平成23年に実施した平日12時間交通量調査結果による。
 - ⑤は整備前のデータ無し

○歩行者の交通量及び通行位置について【歩道での整備路線】

- ・構造的に分離された④浅草通り、⑤東八道路では、ほぼ全ての歩行者が歩行者通行空間を通行していた。
- ・視覚的に分離された⑥国際通り、⑦永代通りでは、約 6 割～ 8 割の歩行者が歩行者通行空間を通行しており、構造的分離に比べて割合が低い。
- ・視覚的分離の 2 路線を比較した際、普通自転車通行指定部分がある⑦永代通りの方が、歩行者通行区間の通行割合が高い。

整備形態	路線名	歩行者空間の通行割合
構造的分離	④浅草通り	98% (5876)
	⑤東八道路	99% (829)
視覚的分離 (通行指定部分なし)	⑥国際通り	64% (2140)
視覚的分離 (通行指定部分あり)	⑦永代通り	83% (16795)

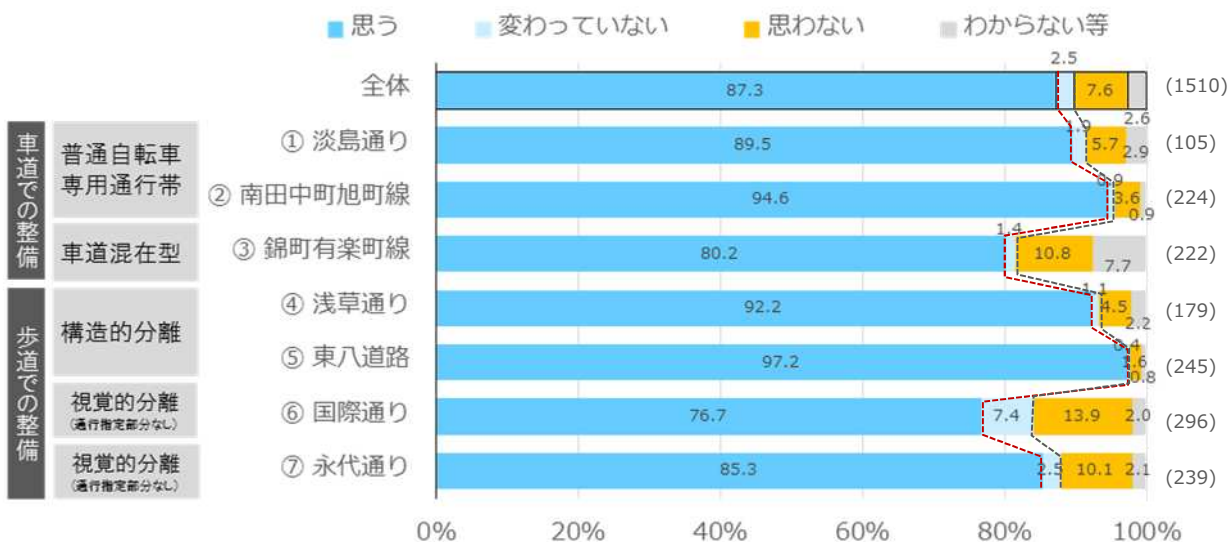
※・通行割合は、各調査箇所の上下線の歩行者総交通量（12 時間）のうち、歩道内の歩行者通行空間を通行した歩行者数から割合を算出
 ・カッコ内数字は上下線の歩行者総交通量（人/12 時間）

(2) 通行人アンケート調査結果

○自転車通行空間のわかりやすさについて

- ・全ての路線において、約8割～9割の人が、自転車通行空間の整備により自転車の通行箇所が分かりやすくなったと感じている。
- ・一方で、車道混在で整備した③錦町有楽町線、歩道内の視覚的分離で整備した⑥国際通り・⑦永代通りでは、約1割の人が「思わない」と感じている。

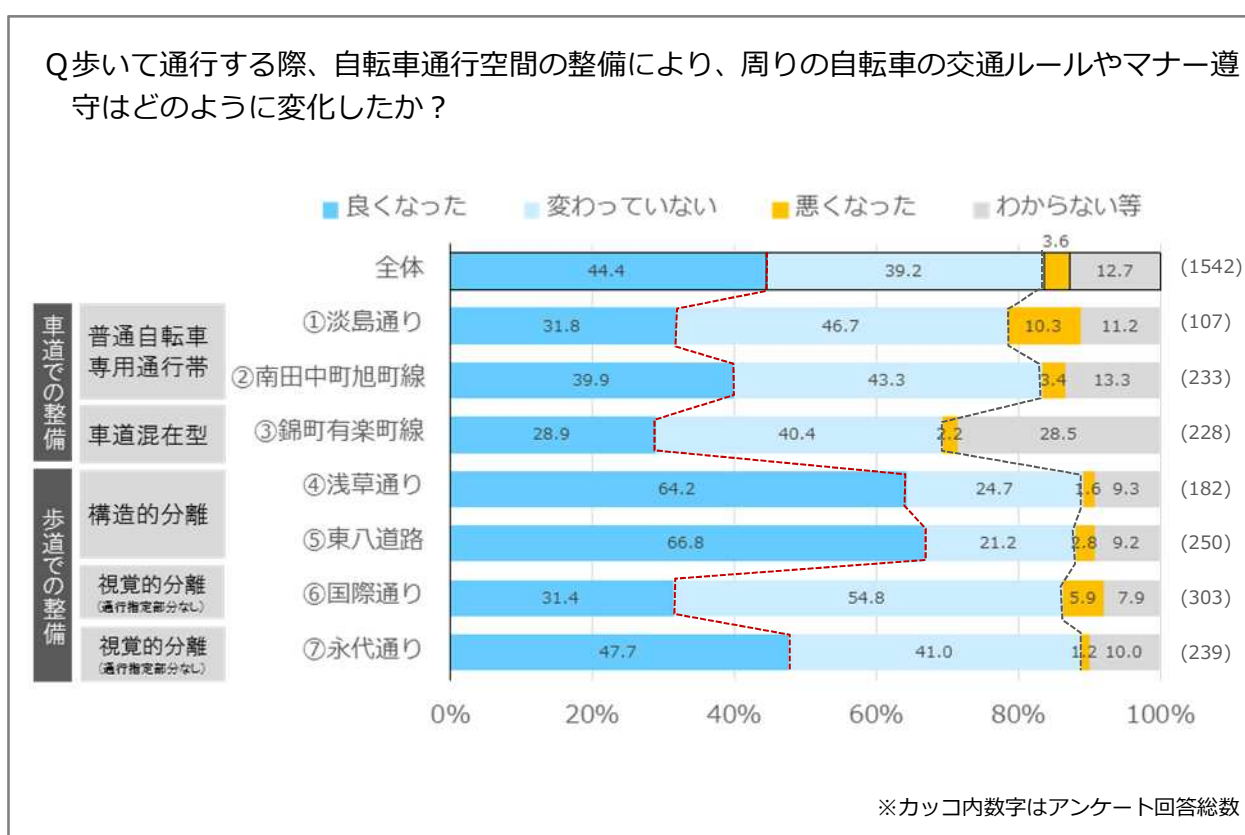
Q 自転車通行空間の整備により、自転車の通行場所はわかりやすくなったか？



※カッコ内数字はアンケート回答総数

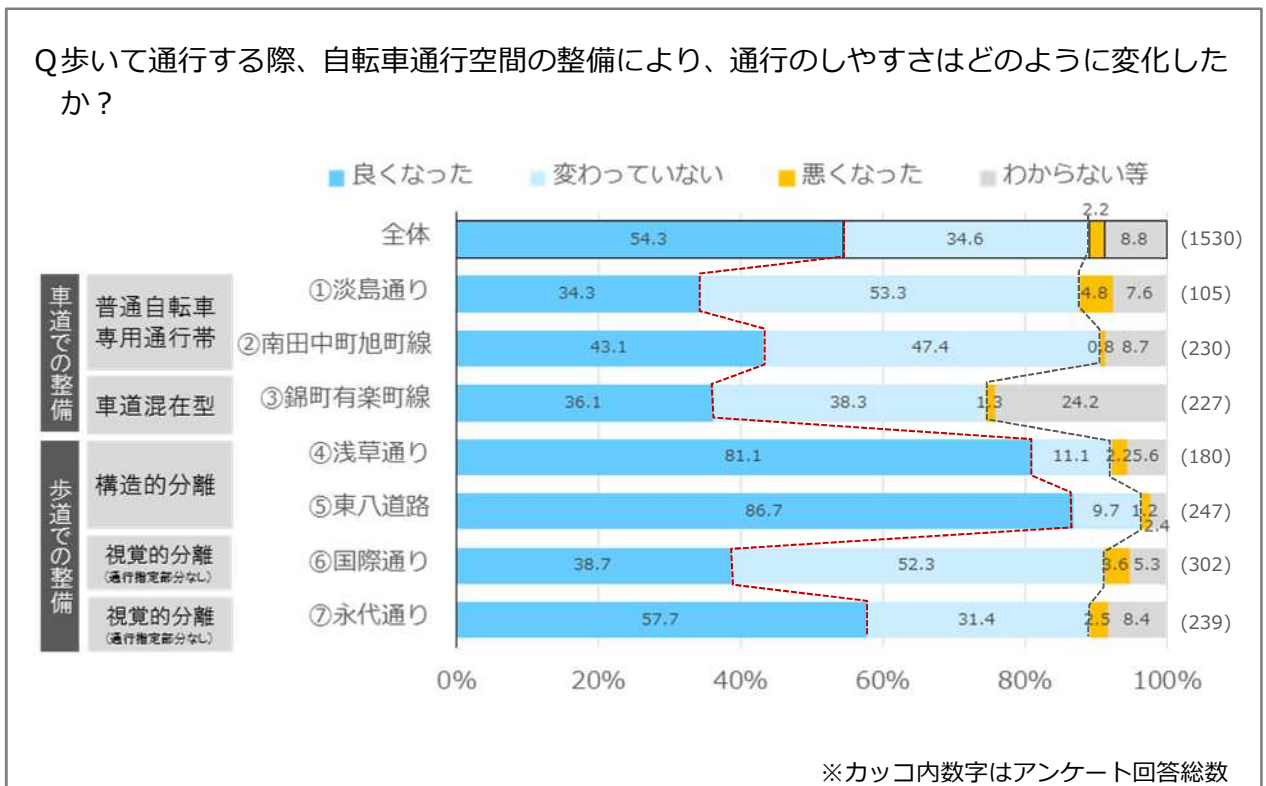
○ルール・マナーの向上について

- ・車道で整備した3路線（①淡島通り、②南田中町旭町線、③錦町有楽町線）では、約3割～4割の人が自転車通行空間の整備により、ルール・マナーが「良くなった」と感じている。
- ・歩道で整備した路線のうち、構造的分離で整備した2路線（④浅草通り、⑤東八道路）は約6割～7割、視覚的分離で整備した2路線（⑥国際通り、⑦永代通り）は約3割～5割の人が、ルール・マナーが「良くなった」と感じている。
- ・一方で、歩道内の構造分離以外の路線では、約4割～5割の人が「変わっていない」と感じている。



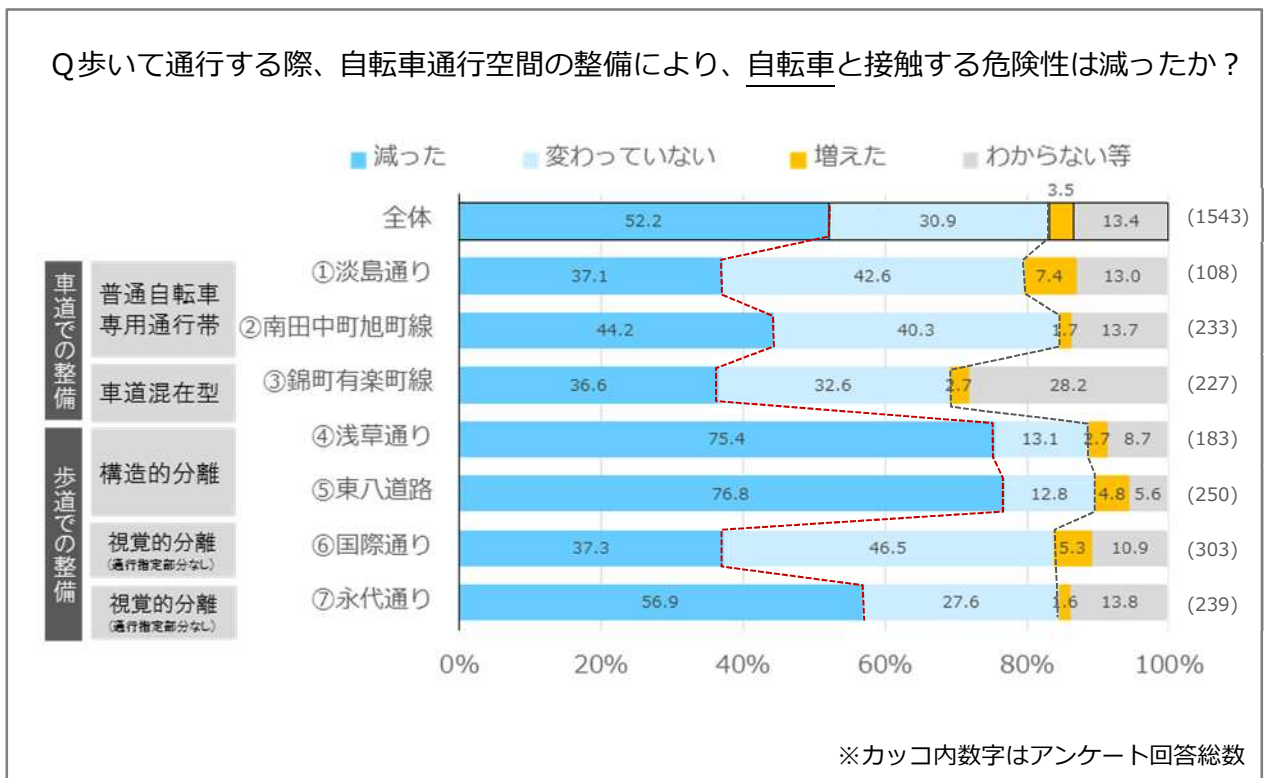
○歩行者の快適性について

- ・車道で整備した3路線（①淡島通り、②南田中町旭町線、③錦町有楽町線）では、約3割～4割の人が自転車通行空間の整備により、歩行者が通行しやすくなったと感じている。
- ・歩道で整備した路線のうち、構造的分離で整備した2路線（④浅草通り、⑤東八道路）は約8割～9割、視覚的分離で整備した2路線（⑥国際通り、⑦永代通り）は約4割～6割の人が、「良くなった」と感じている。
- ・一方で、歩道内の構造分離以外の路線では、約3割～5割の人が「変わっていない」と感じている。



○歩行者の立場から見た安全性について

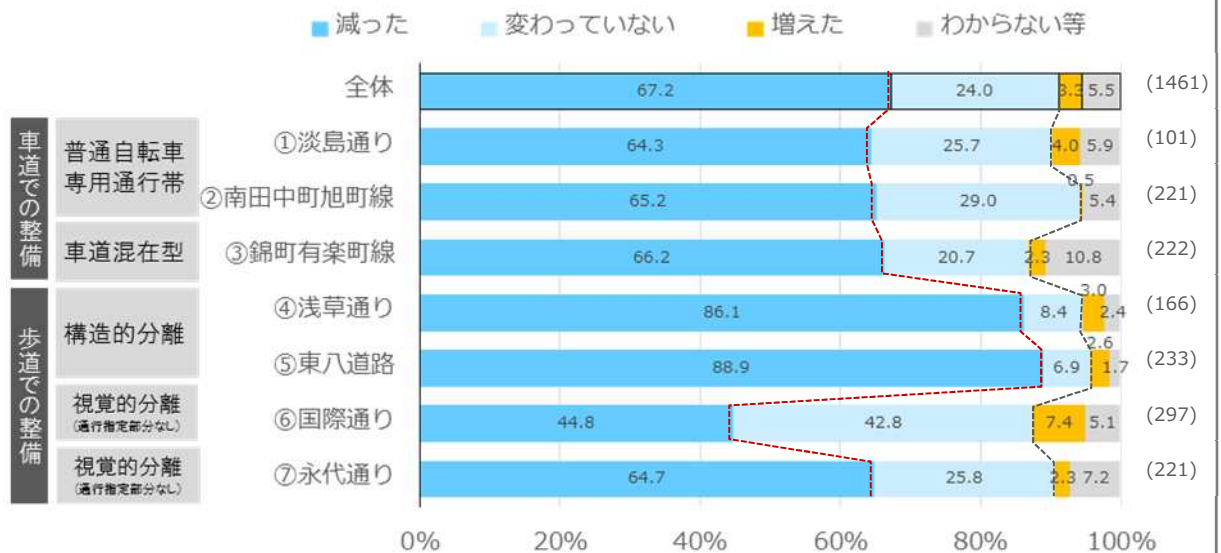
- ・車道で整備した3路線（①淡島通り、②南田中町旭町線、③錦町有楽町線）では、約4割の人が、歩いて通行する際の自転車と接触する危険性が「減った」と感じている。
- ・歩道で整備した路線のうち、④浅草通り、⑤東八道路、⑦永代通りにおいては車道で整備した路線と比較して「減った」と感じている割合が高い。
- ・一方で、歩道内の構造的分離以外の路線では、約3割～4割の人が「変わっていない」と感じている。



○自転車の立場から見た安全性について（歩行者と接触する危険性）

- ・自転車で通行する際の歩行者と接触する危険性については、車道で整備した3路線（①淡島通り、②南田中町旭町線、③錦町有楽町線）は約6割～7割の人が「減った」と感じている。
- ・歩道で整備した路線のうち、構造的分離で整備した2路線（④浅草通り、⑤東八道路）については、他路線と比較して、「減った」と感じた人の割合が高い。
- ・一方で、⑥の国際通りは、他路線と比較して「減った」と感じた人の割合が低い。

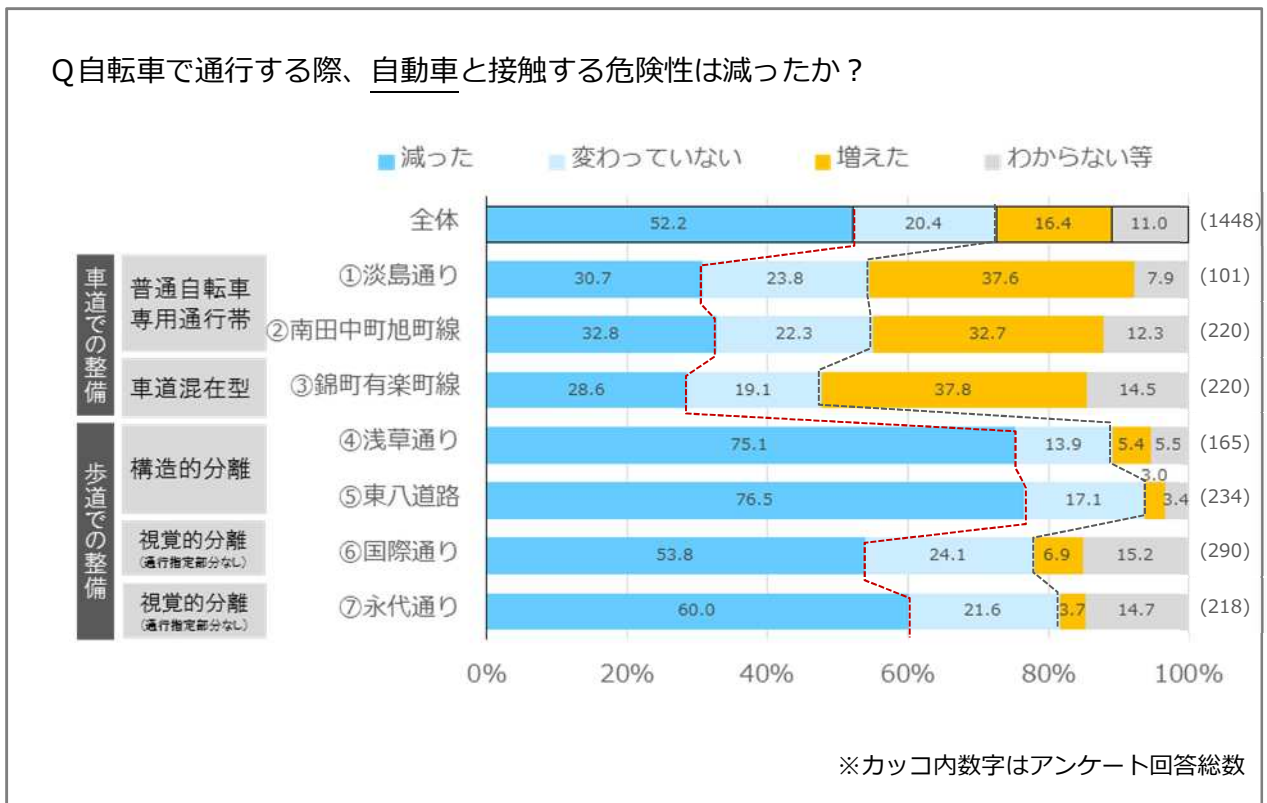
Q自転車で通行する際、歩行者と接触する危険性は減ったか？



※カッコ内数字はアンケート回答総数

○自転車の立場から見た安全性について（自動車と接触する危険性）

- ・自転車で通行する際自動車と接触する危険性については、車道で整備した3路線（①淡島通り、②南田中町旭町線、③錦町有楽町線）においては、約3割の人が「減った」と感じている一方で、約3割～4割の人が「増えた」と感じている。
- ・歩道で整備した路線は、車道で整備した路線と比較し、「減った」と感じた割合が高く、特に構造的分離で整備した2路線（④浅草通り、⑤東八道路）が高い。



3. まとめ、今後の取組み

(1) 通行位置調査結果のまとめ

- ・自転車通行空間の整備により、整備前と比較して、自転車の通行位置の遵守率は全体的に増加した。
- ・歩道内の視覚的分離で整備した路線においては、普通自転車の通行部分指定の無い路線と比較して、指定がされている路線の方が、自転車の通行位置の遵守率が高い結果となった。

(2) 通行人アンケート調査結果のまとめ

- ・自転車通行空間の整備により、約8割～9割の人が自転車の通行位置が分かりやすくなったと感じている。
- ・ルール・マナー、快適性、安全性の向上については、約4割～7割程度の人が「良くなった」と感じる一方で、約2～3割程度の人が「変わっていない」と感じており、今後も自転車利用に関するルール・マナー等の啓発活動を継続して行っていく必要がある。
- ・歩道内の視覚的分離で整備した路線においては、普通自転車の通行部分指定の無い路線と比較して、指定がされている路線の方が、わかりやすさ、ルール・マナー、快適性、安全性が「良くなった」と感じた人の割合が高い結果となった。

(3) 今後の取組み

- ・歩行者、自転車、自動車とともに安全で安心して通行できる道路空間を実現するために、関係機関と連携し、今後も自転車利用のルールやマナーの周知・徹底に関する取組を継続して行っていく。
- ・本検証結果を整備手法の選定の参考とするほか、引き続き、国の安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン等に基づき、車道の利用を基本としつつ、地域の道路事情に応じた手法により、整備を推進していく。