

お 知 ら せ

件 名	北1条通 自転車走行空間の実証実験の結果について ～自転車走行における安全性向上の取組～
-----	---

お知らせ内容

札幌都心部自転車対策連絡協議会では、昨年10月に国道230号北1条通で実施しました社会実験「札幌都心部における都市型積雪寒冷地の自転車走行空間の実証実験」について、結果をとりまとめましたのでお知らせします。

本社会実験において、「自転車走行指導帯(ブルーレーン)」を設置した結果、歩道から車道への転換が進むとともに、自転車と歩行者の錯綜が減少、自動車ドライバーの注意意識が向上する等、安全性向上の効果が確認されました。

○結果の概要

(1) 自転車の通行位置

整備後はブルーレーン(車道左側)を通行する自転車が増加。

整備前：8% ⇒ 整備後：最大63%

(2) 左折巻込み防止対策(ランブルストリップス+停止線の前出し)

自動車の左折時に、自転車への意識付けにより自転車との交錯を抑制。

(3) 歩行者の安全性

自転車がブルーレーン通行に転換し、歩道空間にゆとりが創出、安全性が向上。

歩行者と自転車の錯綜 整備前：125件 ⇒ 整備後：43件(約7割減少)

(4) ドライバーの視点から見た自転車走行

自転車の通行位置が明確になり、ドライバーの注意意識が変容。

自転車を意識するようになったドライバー：85%

(5) ブルーレーン整備に関する道路利用者の評価

自転車利用者のみならず、自動車ドライバー、歩行者も含め多くの道路利用者から必要であるとの声。 ⇒ 約8割の道路利用者

アンケート結果では、「自転車走行指導帯(ブルーレーン)」については多くの道路利用者から必要性を評価していただいた一方で、依然として歩道を走行する自転車が残る状況や道路構造上の課題について改善すべきとのご意見をいただいています。

※詳細は別紙もご参照願います。

社会実験URL <http://www.docon.jp/kita1jikken/>

問い合わせ先	所 属	役 職	氏 名	電 話
実 験 制 度	北海道開発局 札幌開発建設部 都市圏道路計画課	課 長	ひ ら い あ つ お 平 井 篤 夫	011-611-0216 (ダイヤルイン)
実 験 内 容	札幌都心部自転車対策 連絡協議会	事務局長	な ら し ょ う い ち 奈 良 照 一	011-801-1520 (株)ドーコン)
札幌開発建設部 ホームページアドレス		http://www.sp.hkd.mlit.go.jp/		

1. 社会実験実施概要



1. 実験概要

- **実験名称** 札幌都心部における都市型積雪寒冷地の自転車走行空間の実証実験
- **実験目的** 交差点・単路部の自転車通行位置を適切に明示し、安全な歩行環境、及び自転車とクルマの共存が可能となる交通環境の確保に向けた技術的知見を得る。
- **協議会構成員** 北海道大学、北海道モビリティデザイン研究会、札幌市、北海道警察、NPO法人自転車活用推進研究会、NPO法人エコ・モビリティサッポロ、札幌サイクリング協会
- **実験内容** 路肩部を活用した自転車走行指導帯(ブルーレーン)設置 L=550m
- **実験期間** 平成24年10月1日(月)～10月31日(水) 31日間



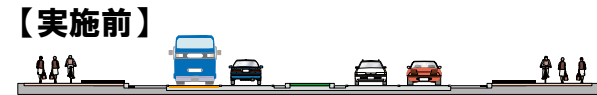
【実験区間位置図】



【実験区間状況写真】

2. 整備概要

(1) 自転車走行指導帯(ブルーレーン)の設置状況



車道路肩部のカラー舗装による明示



【ブルーレーンの設置状況】

(2) 交差点部における自転車の通行位置の明示及び左折巻き込み防止対策



【ピクトラインによる通行位置の明示】



【ランブルストリップス+停止線の前出しによる左折巻き込み防止対策】

ランブルストリップス: 舗装路面を削り、凹型を連続した車両への注意喚起対策

3. 啓発・広報活動

(1) 協議会関係者による街頭啓発活動

- ・実験期間中、協議会関係者が役割分担を行い、街頭啓発活動(チラシ配り、街頭指導等)を行い、実験内容やルールマナーを周知。



【街頭啓発活動の様子(実験中)】

II. 社会実験結果概要



自転車の通行位置

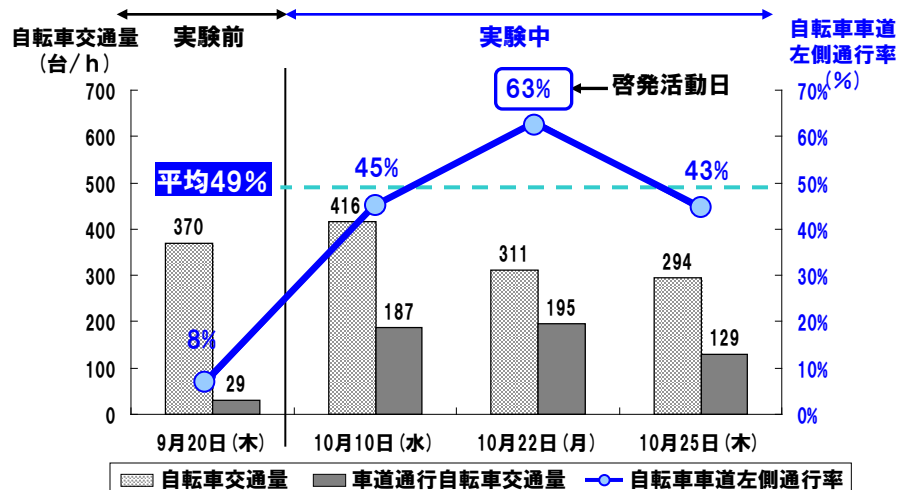
○ブルーレーン設置により、自転車の車道走行を大きく促進



【実験区間の自転車通行位置の変化】

車道通行率が8%から最大63%と大きく向上
(平均車道通行率は49%※)

※自転車車道左側通行率平均49%は、10月10日~31日の平日調査結果のうち、雨天時を除く日の平均値



【実験区間：自転車の車道通行率】(ピーク時、上下線断面平均)

左折巻き込み防止対策

(ランブルストリップス+停止線の前出し)

○クルマの左折時に、自転車への意識付けにより自転車との交錯を抑制



【対策前の交差点部の状況】

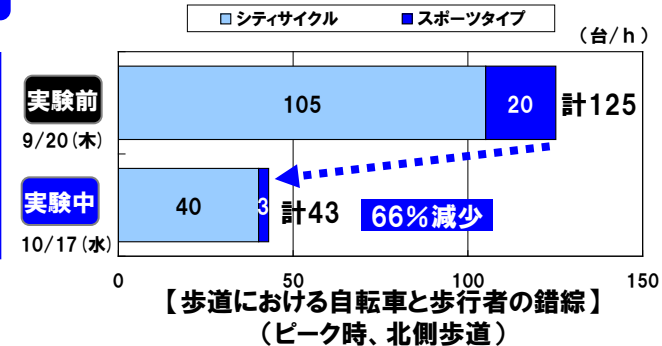
【対策後の交差点部の状況】

○左折車による巻き込み防止のための注意喚起となる効果が見られた。

○札幌都心部における有効な整備手法の一つとして評価。

歩行者の安全性

○自転車と歩行者の錯綜が減少し、歩道上の安全性が向上



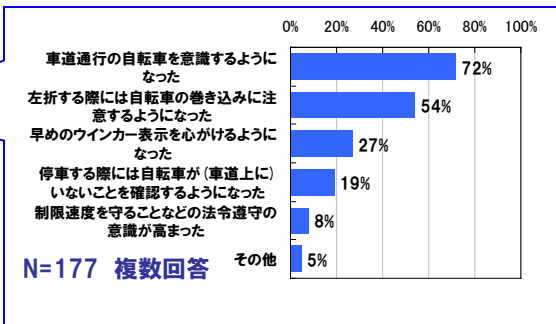
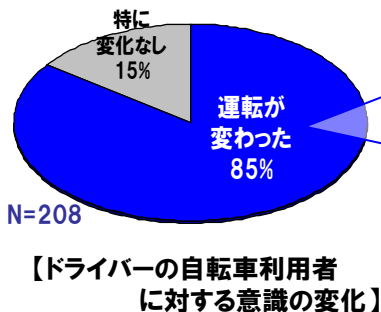
【歩道における自転車と歩行者の錯綜】(ピーク時、北側歩道)

II. 社会実験結果概要



ドライバーの視点から見た自転車走行

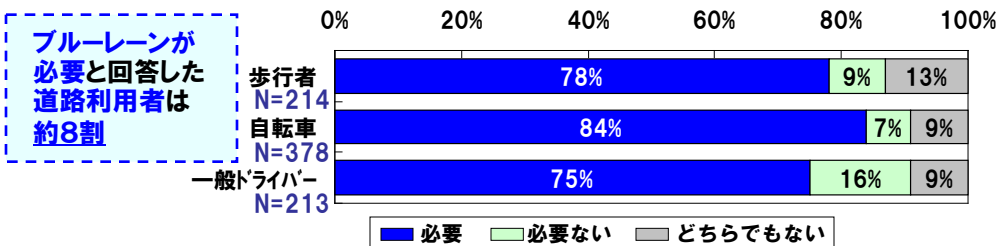
○車道走行する自転車利用者を配慮した運転に



【どのように運転が変わったか】

ブルーレーン整備に関する道路利用者の評価

○道路利用者の多くがブルーレーンを「必要」と回答



【ブルーレーンの必要性】

今後の課題

(1) 車道混在部の排水マス

○路肩狭少部における排水マスの段差解消



排水マス

【排水マスを避けて通行する自転車利用者とクルマの接近】

(2) バス停部

○路面標示見直し、バスベイ設置等による改善



【バス停に停車するバスを追い越す自転車利用者】

(3) 路上駐車

○路上駐車は減少するも依然、残る状況



【路上駐車を追い越す自転車利用者】

(4) 歩道上の歩行者と錯綜する自転車利用者

○歩道を走行し、歩行者と錯綜する自転車利用者は減少するも依然、残る状況



【実験区間の歩道上を走行する自転車利用者】

Ⅲ. 今後の対応方針まとめ

1. 北1条通のブルーレーンの扱い

- ・改善すべき課題は残しつつも、実験中、実験後においても大きなトラブルは見られず、一定の効果があるものとして評価。ブルーレーンは、ルールを周知する一つ的手段として、残していくべきものとする。

2. 北1条通のブルーレーン区間内における道路構造上の改善

- ・今後、道路管理者を中心に検討し、路面標示、排水マス構造、バス停部の構造等、対応可能なものから順次、改善していくべきものとする。

3. 北1条通を軸とした自転車走行空間の拡充

- ・道路管理者を中心に、北1条通ブルーレーンを軸とする札幌都心部の自転車走行空間を検討するとともに、引き続き協議会を継続し、官民協働により情報共有、連携、検討を行っていくこととする。

4. 道路利用者に対する自転車を含めた交通ルールの周知徹底

- ・引き続き協議会を継続し、自転車走行空間の拡充とセットで自動車ドライバー及び自転車利用者に対し交通ルールの周知方法を検討し、適宜実施を進めていくべきものとする。

構成メンバー

北海道モビリティデザイン研究会(北海道大学)

NPO法人自転車活用推進研究会

北海道モビリティデザイン研究会(株ドーコンモビリティデザイン)

札幌市建設局総務部

札幌市市民まちづくり局地域振興部区政課

北海道警察本部交通部

札幌駅前通まちづくり(株)

北海道モビリティデザイン研究会(株ドーコン)

国土交通省北海道開発局札幌開発建設部

寒地土木研究所寒地道路研究グループ寒地交通チーム

NPO法人エコ・モビリティ サップロ

札幌サイクリング協会

教授 萩原 亨 (協議会会長)

理事長 小林 成基 (協議会副会長)

取締役事業部長 澤 充隆

自転車対策担当課長 伴野 純一

交通安全担当課長 吉成 真吾

交通規制課調査官 三栖 広之

取締役 白鳥 健志

都心交通企画室長 奈良 照一(事務局)

都市圏道路計画課長 平井 篤夫

主任研究員 平澤 匡介

代表 栗田 敬子

理事長 小山田 慶次

『札幌都心部自転車対策連絡協議会』では、平成24年度において、自転車利用ルールを自転車利用者と自動車等のドライバーに明確にし、「歩道における歩行者」と「車道における自転車」の安全性の向上を目的とした自転車走行空間の社会実験を、国道230号(北1条通、西4丁目～西7丁目)で実施した。

平成25年度以降は、平成24年度の社会実験で得た知見を活用し、札幌市都心部の国道における安全な歩行環境の確保を目指した自転車に係わる各種対策の推進をはかるため、『札幌都心部自転車対策連絡協議会』を継続する。具体には、協議会構成員を中心とした官民協働による、自転車に係わるハード・ソフトの対策の推進を図る活動を予定する。