

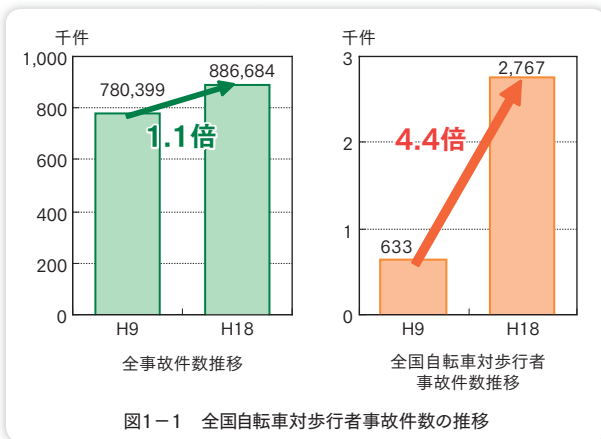
人・自転車に優しい通行環境 ～歩道空間のリフォーム～

国土交通省 北海道開発局 札幌開発建設部
道路維持課 交通対策専門官 **竹本 勝美**

1. はじめに

自転車は、排気ガスを伴わない環境負荷の低い乗り物であり、健康管理に効果的であるとして、人々の注目を集めているが、その利用ニーズの高まりに反し、自転車の利用が及ぼす諸問題も数多く顕在化してきた。

その一つが、自転車関連事故の増加であり、警察庁の全国的事故傾向に関する資料によると、全交通事故件数の微増傾向に比べ、自転車関連事故は大きく増加してきており、図1-1に示す通り、とりわけ自転車対歩行者事故の増加が顕著となっている。

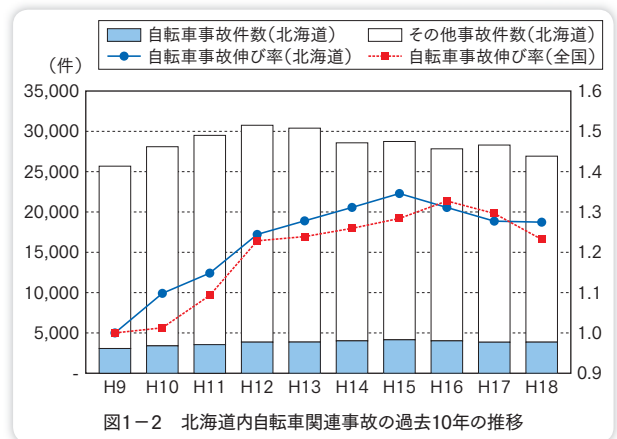


またその傾向は、冬季に自転車交通量の激減する北海道においても例外ではなく、図1-2に示す通り、自転車関連事故は確実に増加している。

これら事故の増加は、自転車の通行環境の整備が十分でないこと、通行ルール・マナーが守られないこと等に起因するものと考えられ、全国的に対応が求められてきた。

以上の状況を鑑み、国土交通省と警察庁では平成19年5月に自転車利用環境のあり方検討を目的として、有識者等からなる「新たな自転車利用環境のあ

り方を考える懇談会」を開催し、同年7月には、提出された最終レポートを踏まえ、「緊急対策の実施」「推進体制の確立」「計画的な整備の推進」の取組を打ち出した。



この様な背景から平成20年1月17日に国土交通省と警察庁は合同で、今後の自転車通行環境整備の模範となるモデル地区として北海道内4箇所を含む全国98箇所を指定した。

北海道内の4箇所は、札幌市厚別区新札幌地区、江別市大麻地区、函館市五稜郭地区、苫小牧市柳町地区が指定され整備が進められている。

新札幌地区は札幌市の副都心としての機能を持ち、半径約1kmの範囲内に公共交通拠点として、JR新札幌駅・厚別駅、地下鉄新さっぽろ駅・ひばりが丘駅の4駅が存在していることと、幹線道路及び生活道路等沿線には、住宅団地が広がっているほか、学校、区役所、郵便局、病院等公共施設、商業施設や宿泊施設が建ち並び、通学、通勤、通院、買い物等でそれらの施設にアクセスする際に自転車の利用が見られることなどから、自転車通行環境整備に向け、率先して取り組むに相応しい地区であると判断され、モデル地区の指定を受けたものである。



図1-3 新札幌地区ネットワーク図

2. 自転車道構造の検討について

新札幌地区のうち国道12号の道路構造については、自転車道の整備を行うことから、「自転車利用環境整備ガイドブック (H19.10 国土交通省道路局 地方道・環境課、警察庁交通局交通規制課)」及び先行事例を参考にするとともに、各関係機関との連携、周辺住民との意見交換および周知を重視するため、図2-1に示すフローにて検討を進めた。

なお、具体的な構造については、地区協議会を新設し、北海道警察、札幌市、札幌開発建設部が参加、実際に整備に関係する機関が連携し検討を行った。

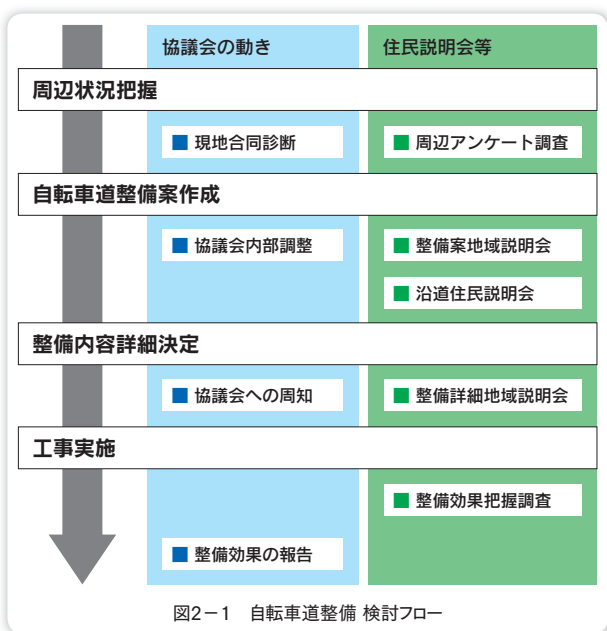


図2-1 自転車道整備 検討フロー

(1) 周辺状況の把握

道路管理者および交通管理者の視点から周辺状況を把握するため、現地合同診断を行い、道路状況・現況での規制・考えられる対策を整理した。

また同時に、利用者の視点から周辺状況を把握するため、当区間周辺にて聞き取りアンケート調査を行った結果、8割以上の利用者が自転車と歩行者の分離を良いと回答しており、利用者の多くが自転車と歩行者の錯綜の危険を感じていることがわかった。

(2) 自転車道構造の検討

自転車道整備内容の決定にあたっては、新札幌地区協議会において検討を進めるとともに、地域住民説明会を実施し地域の方々からご意見を頂き、整備計画への反映を行った。

当箇所の自転車道は、物理的に連続した分離構造とすることから、冬期の除雪作業等も考慮し、設置撤去可能な連続した縁石による分離構造とした。

また、バリアフリー対応の排水性舗装の機能確保のため縁石は置き型とし、視線誘導を目的とする分離柵を5m程度間隔に設置することとした。

幅員については、既設自転車歩行者道幅員4.5mのうち歩道幅員を車いすのすれ違いができる2.0m程度、分離施設帯幅を0.5m、自転車道を2.0mとして当初整備案を計画したが、地域住民より自転車同士のすれ違い接触を懸念する声が挙げられたことから、実証実験により幅員の妥当性を検証するとともに、現況幅員に余裕のある場合は広めの自転車道とし、中央線と矢印の路面標示により左側走行の案内をするよう計画を修正した。

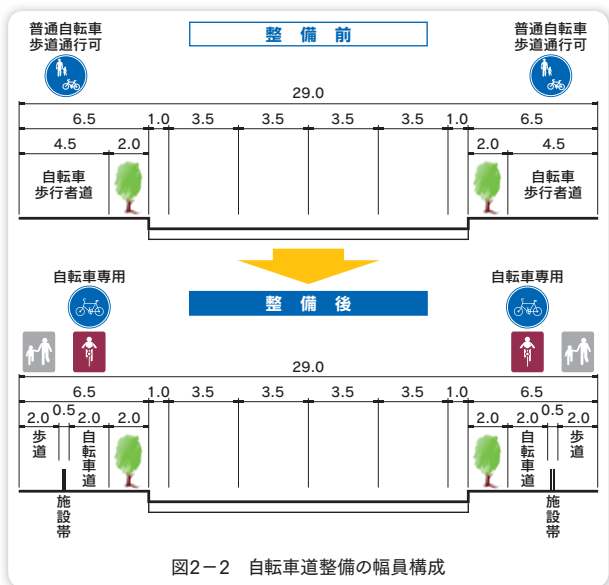
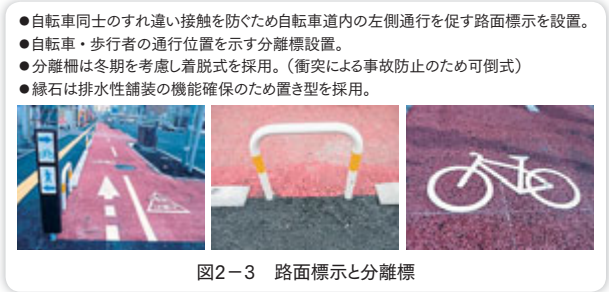


図2-2 自転車道整備の幅員構成

また、分離柵と自転車による衝突事故を懸念する声があったことから分離柵は衝撃を吸収する可倒式としている。



3. 工事の施工について

当箇所は、自転車道整備工事に併せ、歩道バリアフリー工事と、電線共同溝工事を実施することから、電線・通信事業者、水道事業者等の道路占用者や信号の工事が重複するため、それぞれの事業者と整備位置、施工時期の調整を行い、完成時の自転車道の幅員を確保している。

工事期間中は、通勤通学時間帯・帰宅時等の自転車利用者、歩行者が多い時間帯の作業を極力行わないこととし、利用者への負荷を極力少なくなる様配慮した。



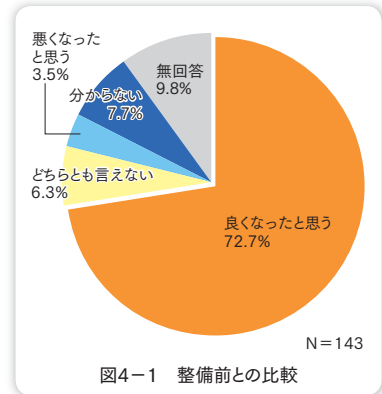
また、工事完了後は、自転車道利用者への周知と、ルール・マナー啓発を目的として、北海道警察厚別署、厚別地域交通安全推進委員協議会、北海道開発局札幌開発建設部の合同により、啓蒙活動を実施した。



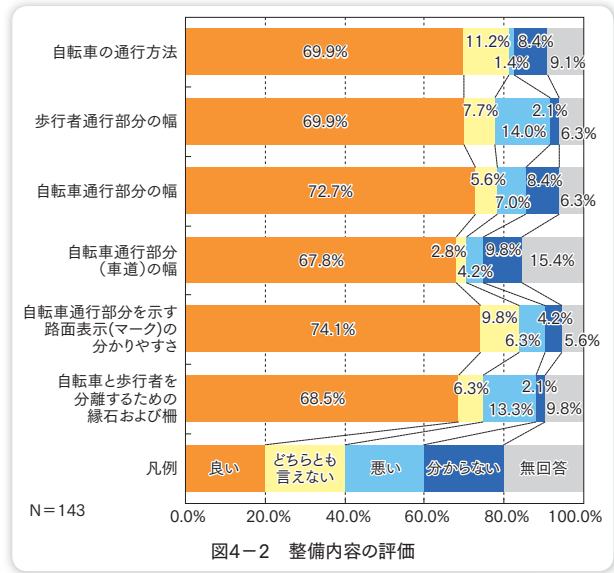
4. 利用者の評価

平成20年3月に先行供用した国道12号の自転車道整備区間において、歩行者と自転車利用者から自転車走行空間整備についてアンケート調査を行った結果

では、整備前と比較して、良くなったと思う人が約73%を占め、「自転車の走行位置が明確になり、歩行者・自転車、自動車の安全性・快適性が高くなった」など安全性の向上が理由として多くあげられた。



自転車・歩行者の走行空間の区分や歩道・自転車道の幅などについては、約70%程度の人から良いという評価を受け、自転車走行空間を他区間にも延ばしてほしいとの意見が多数あった。



これらのことから、自転車道の整備が、歩行者、自転車利用者双方に良い結果をもたらしていることがわかる。

5. おわりに

今回は、既設自転車歩行者道の幅員が比較的広い箇所でも、自転車道の整備を行ったが、全ての道路において同様の整備することは難しい。

自転車歩道における通行区分の明示等の大きな改変を伴わないハード整備に加え、自転車利用者のルール・マナーの向上を促すソフト施策も重要であることから、これらを総合的に検討し、自転車走行空間の整備を行うのが良いと考える。