

自転車走行空間路面表示設置実験結果について ～（主）新潟黒埼インター笹口線～

①実験目的

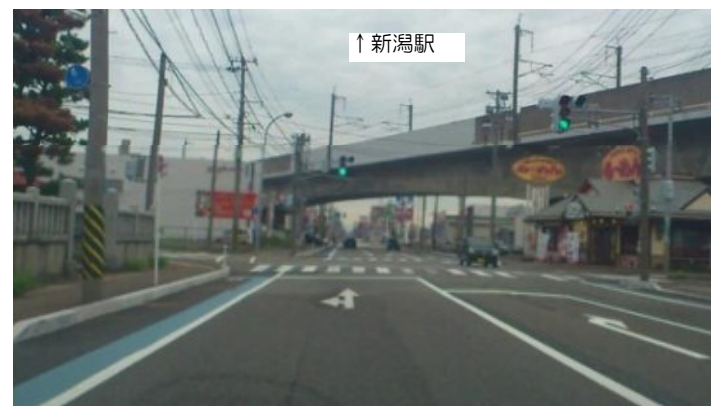
新和交差点内に矢羽型の路面表示を設置し、交差点内における自転車の通行位置や矢羽型路面表示の大きさ、設置間隔などを検討する基礎資料を得ることを目的とする。

②実験期間

平成24年11月10日（土曜）～平成24年12月10日（月曜） 30日間

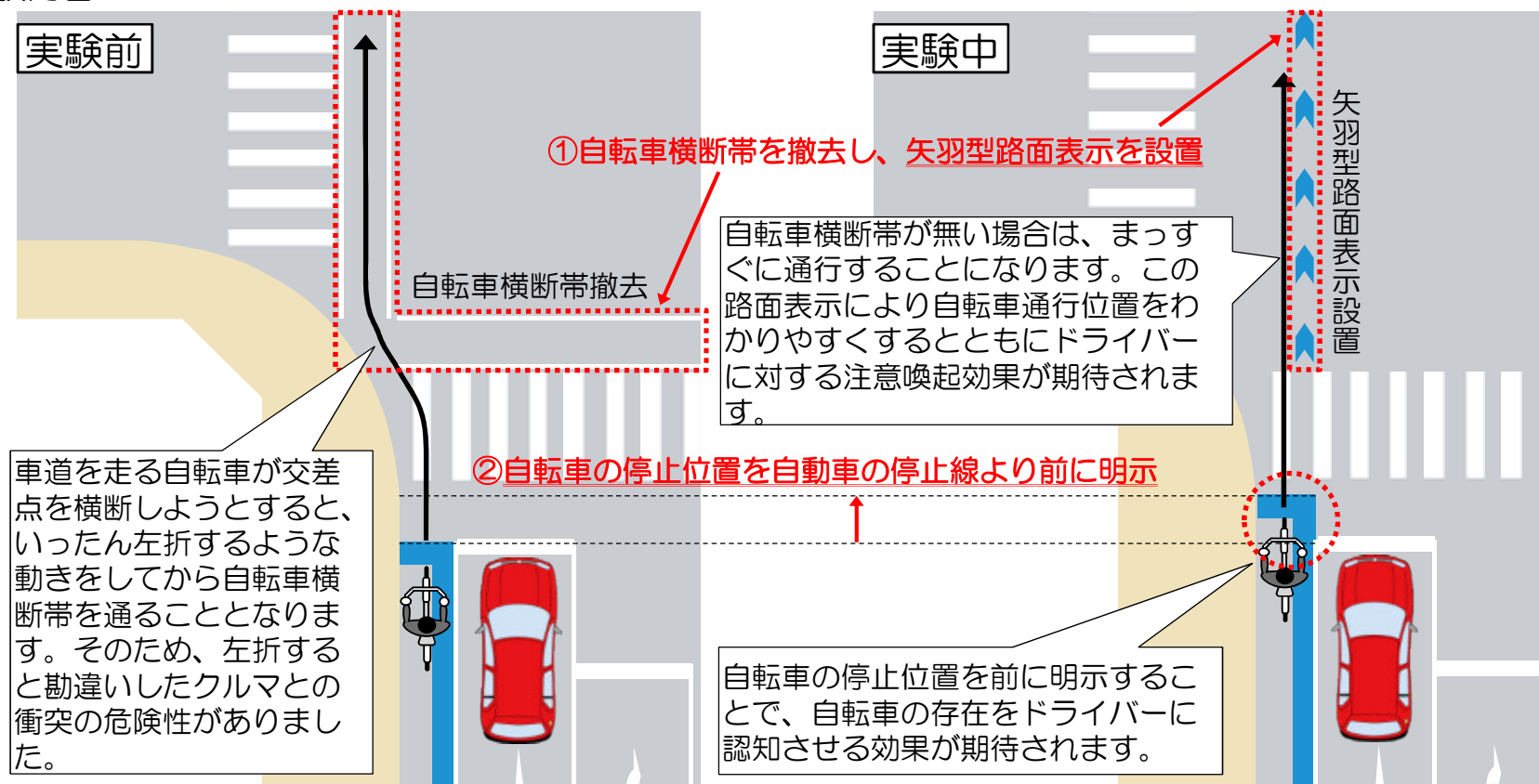
③実験箇所

主要地方道新潟黒埼インター笹口線内の新和交差点



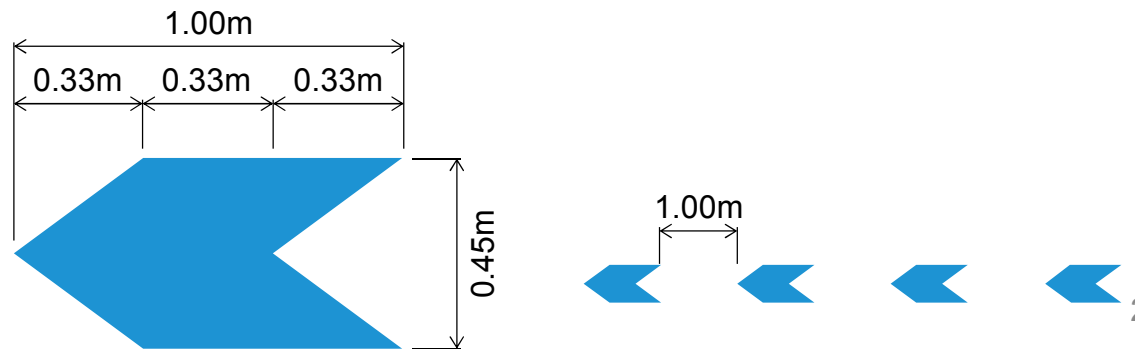
1. 社会実験実施概要

④ 実験内容



■ 矢羽型路面表示の大きさ

大きさ：幅0.45m×長さ1.00m
設置間隔：1.00m

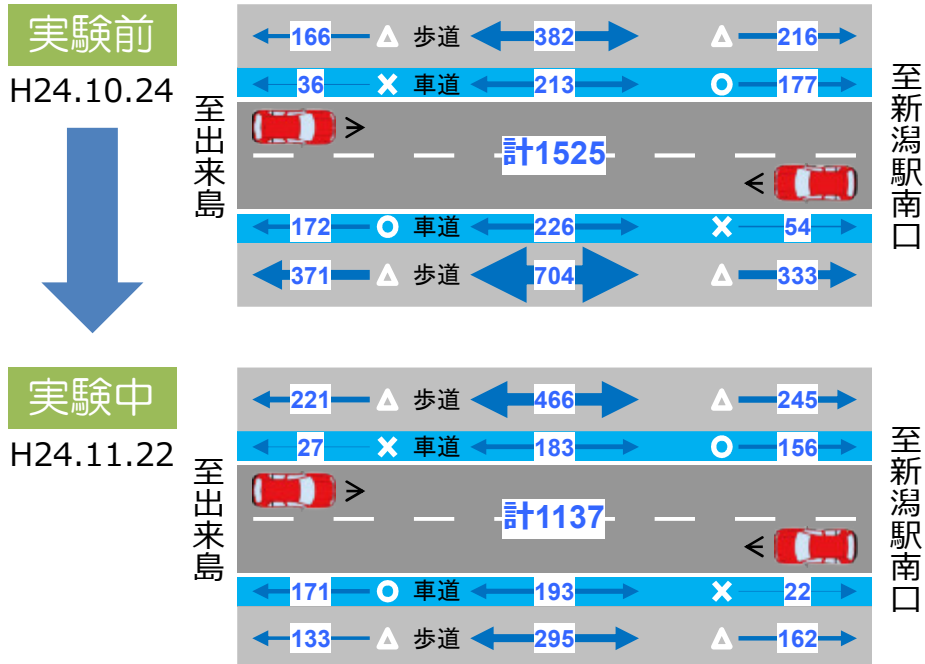


2.社会実験結果概要

実験状況

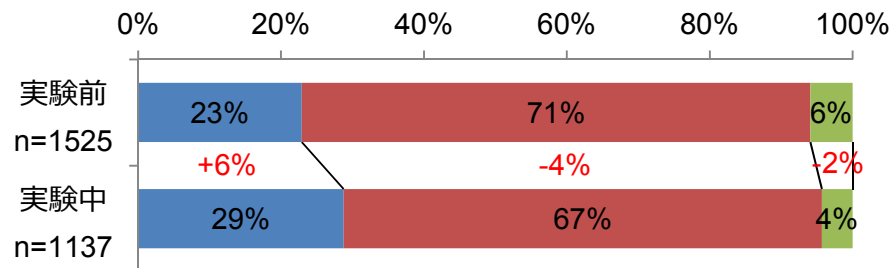


自転車交通量（12時間）



通行区分順守率

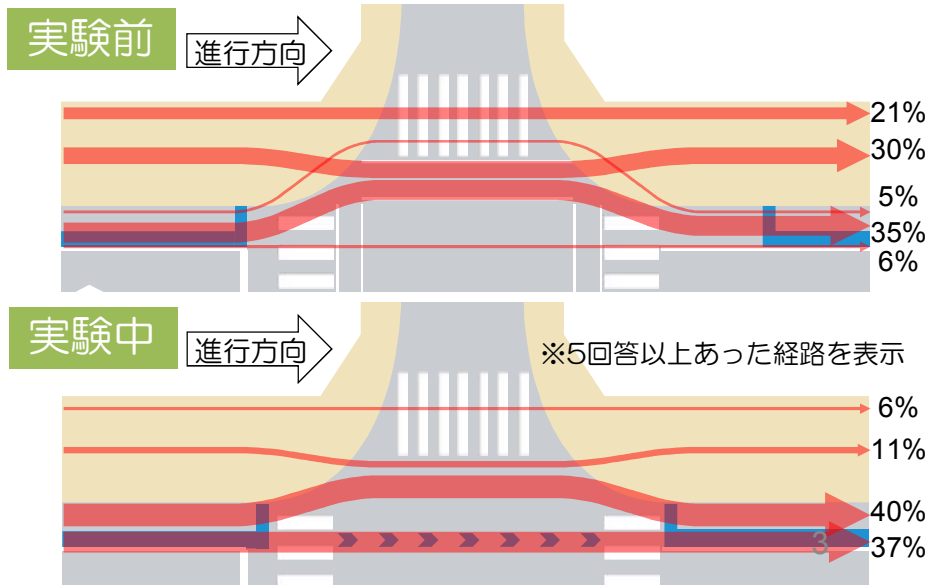
- 交差点内の矢羽型路面表示の設置により、車道通行（順走）が6%向上。



■○車道通行（順走） ■△歩道通行 ■×車道通行（逆走）

交差点内の通行位置

- 実験により、交差点内を直進する割合が31%増加。（実験前6%→実験中37%）

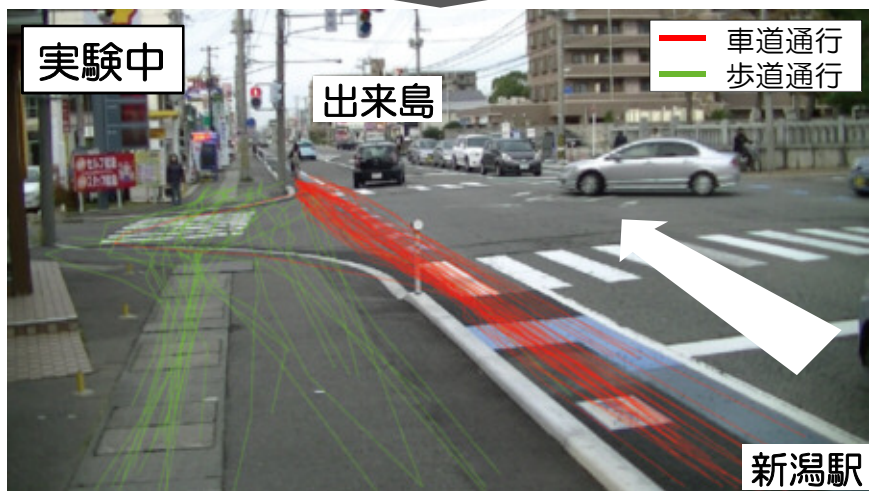
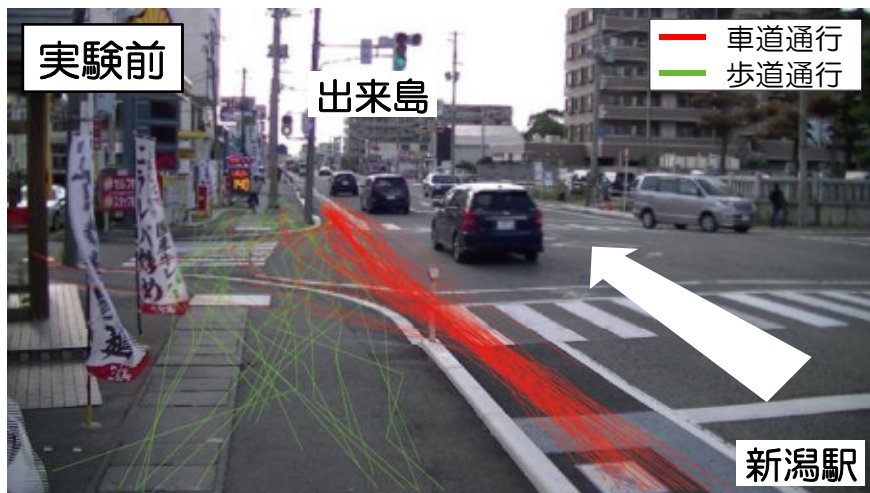


2.社会実験結果概要

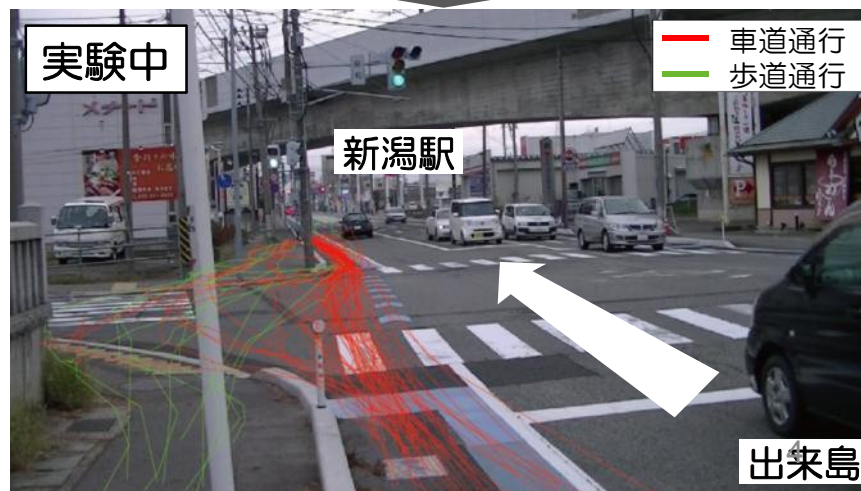
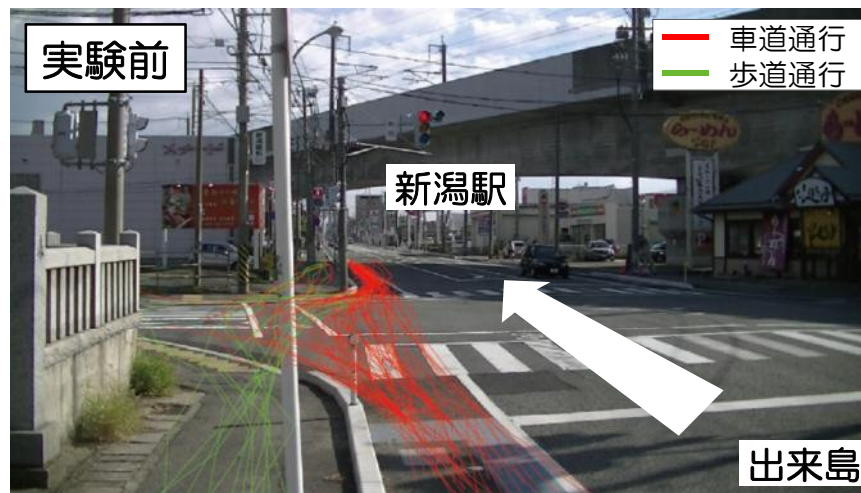
自転車の走行軌跡

- ・ビデオ映像を用い、1秒毎に自転車の走行位置について整理。
- ・実験前の車道通行は横断歩道側に寄って通行していたが、実験中は横断歩道側に寄る自転車は少なく、直線方向の走行軌跡となっている。

①新潟駅→出来島方向（7:00～9:00）※直進方向の順走のみを対象



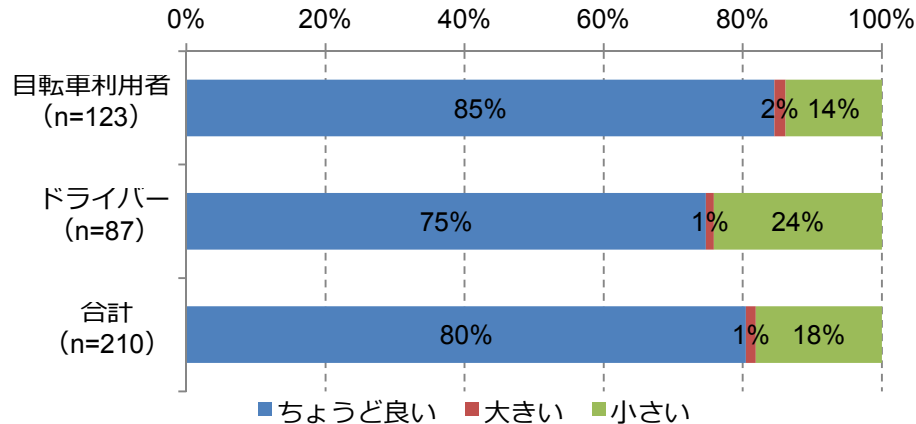
②出来島→新潟駅方向（7:00～9:00）※直進方向の順走のみを対象



2.社会実験結果概要

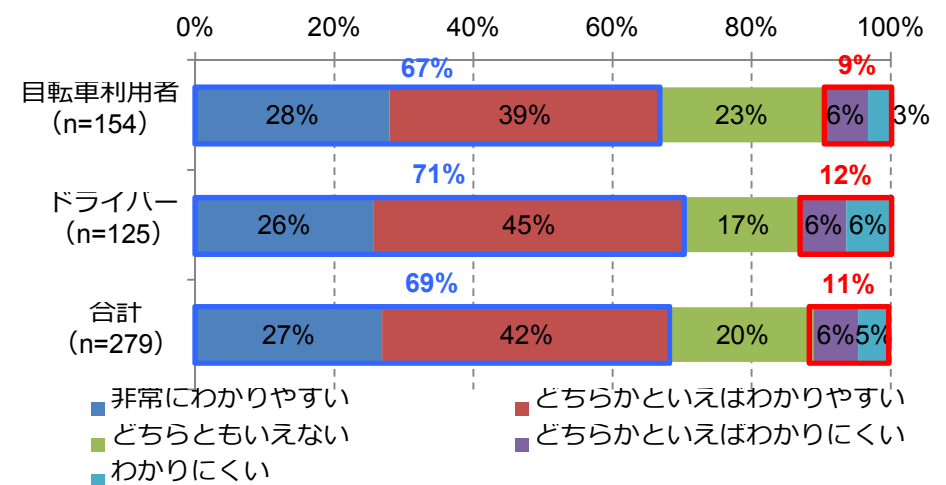
矢羽型路面表示の大きさに対する評価

- ・ 大多数が現状の矢羽型路面表示の大きさが「ちょうど良い」と回答をしているが、「小さい」との回答も多いため、大きさについて大きくする方向で再検討を行う。



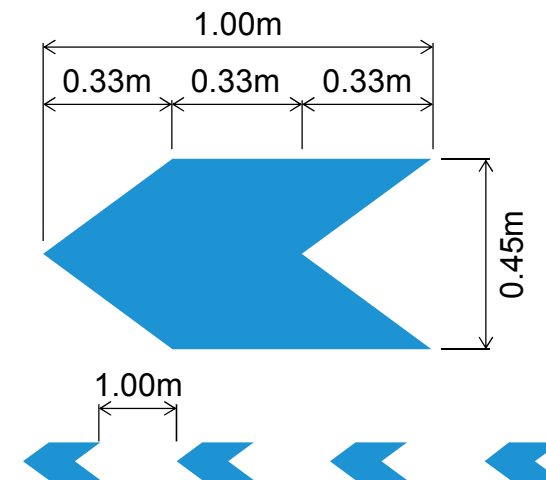
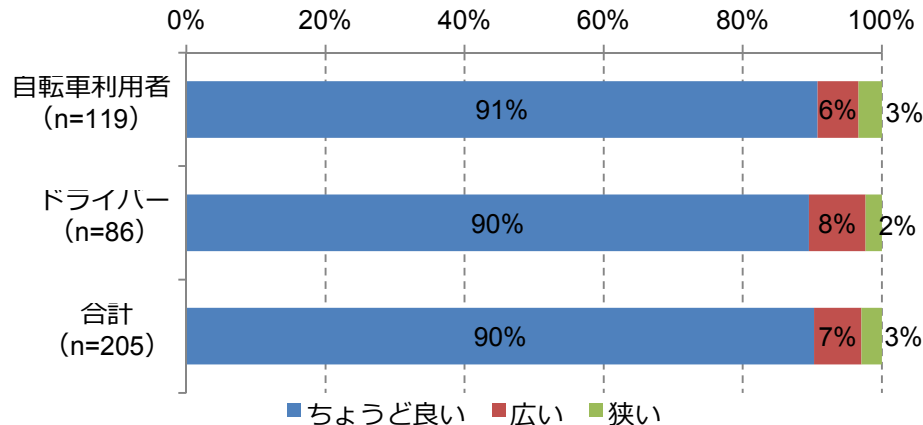
矢羽型路面表示のデザインに対する評価

- ・ 矢羽型路面表示のデザイン（通行位置・通行方向を同時に示すデザイン）について、大多数が「わかりやすい」と回答
- ・ 一方、「わかりにくい」との回答は少数



矢羽型路面表示の設置間隔に対する評価

- ・ 大多数が現状の矢羽型路面表示の設置間隔がちょうど良いと回答。大きさについて再検討を行うため、設置間隔も併せて再検討する。



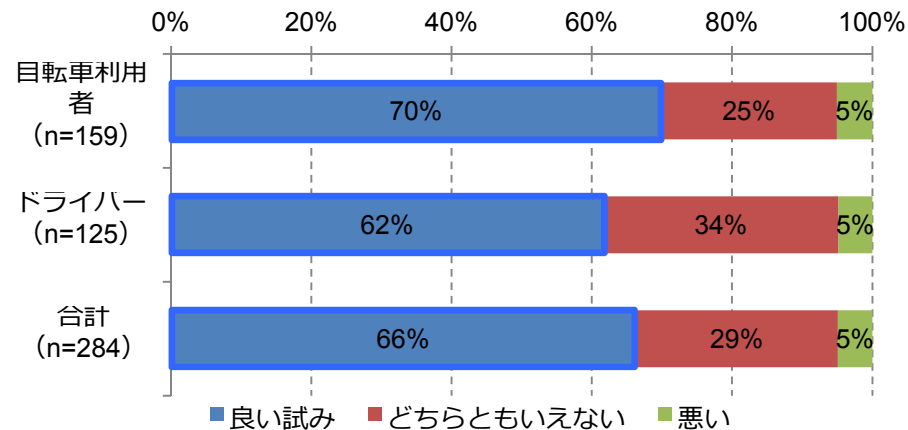
通行位置と通行方向を同時に示す矢羽根型のデザイン⁵

2.社会実験結果概要

取り組み評価

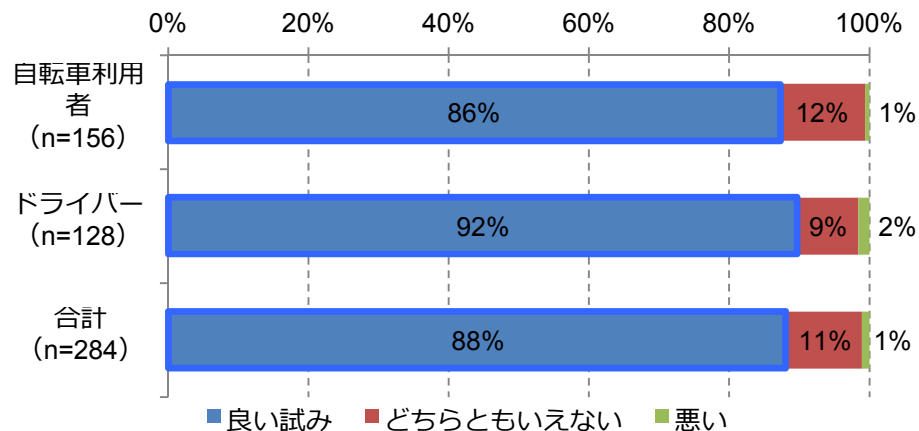
①自転車横断帯を撤去し、矢羽型路面表示を設置

自転車利用者の約70%、ドライバーの約62%が矢羽型路面表示の設置を良い試みと評価



②自転車の停止位置を自動車の停止線より前に明示

自転車利用者の約86%、ドライバーの約92%が自転車停止位置の前出しを良い試みと評価



自由意見

(意見の一部)

- **視認性について**歩行者、自転車乗りからは、雨天はやや見えにくくなる。自動車運転者からは晴天時はやや見えにくい、**雨天時あるいは夜間**はまったく気づかない恐れもある。積雪時については見えなくなる。今後はもっと太く、大きく矢羽根を描いた方がいい。特に自動車運転者へ自転車が通ることを認識させることが事故防止につながる。他の大きな交差点で行う場合は、さらに視認性のいい（特に自動車運転者から）描き方を工夫する必要がある。
- 自転車が車道を走行するという認識が全体的に近いのですが、走行レーンがあることでママチャリでも当然のように車道を走行出来るようになり、その点では変化がありました。でも**やっぱり交差点は自動車とともに走行するのは怖く**、横断歩道寄りへ移動してしまいます。
- **自転車専用レーンをよく知らない人もいます**と思います。最初私もこのラインは何だろうと思ってました。ですので、もう少しみんなが理解出来るように**情報を広めた方がいい**と思います。
- 片側のレーンでも**進行方向と反対に走っている自転車**もいます。そう考えると**進行方向の矢印を示した方が分かりやすい**かと思います。

3.まとめ

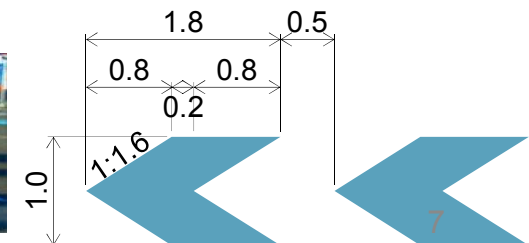
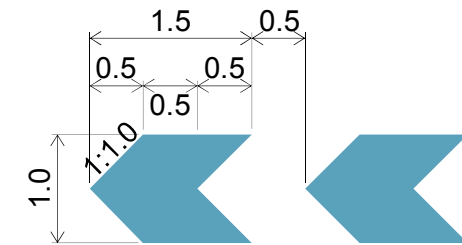
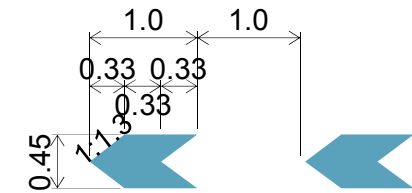
実験結果まとめ

- ・ 矢羽型路面表示の設置により、車道の左側通行で交差点内を直進する割合が増加。
- ・ 矢羽型路面表示の設置、自転車の停止位置を自動車の停止線より前に明示への評価も高い結果となった。

項目	結果
通行区分順守率	車道の左側通行が6%増 (23%→29%)
交差点内の通行位置	交差点内を直進が31%増 (6%→37%)
矢羽型路面標示の大きさ	「ちょうど良い」が80% 「小さい」が18%
矢羽型路面標示の設置間隔	「ちょうど良い」が90%
矢羽型路面標示のデザイン	「わかりやすい」が69% 「わかりにくい」は11%
交差点前後の安全性	ドライバーは交差点内の安全性が低い（逆に言うと注意喚起効果が高まったと考えられる）
矢羽型路面標示を設置への評価	「良い試み」が66%
自転車の停止位置前出しへの評価	「良い試み」が88%

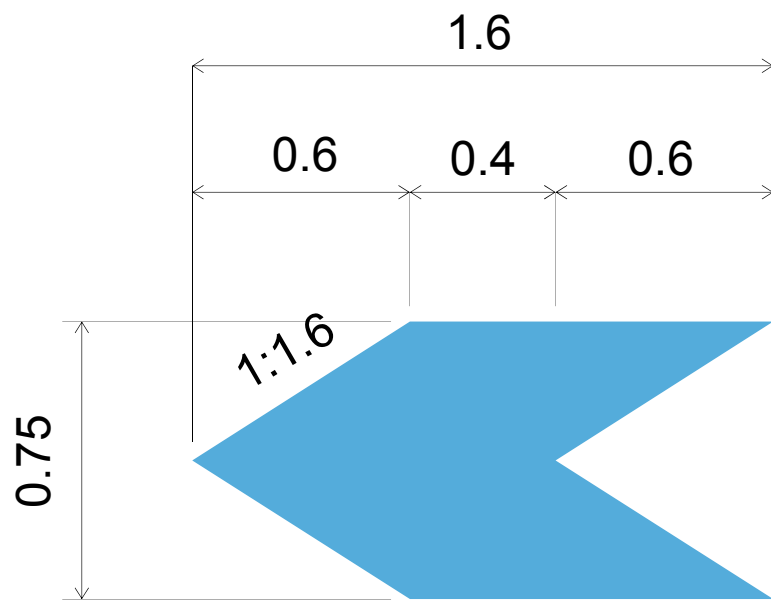
今後の対応方針

- ・ 矢羽型路面表示の設置、自転車の停止位置を自動車の停止線より前に明示への評価も高く、一定の効果を確認できたことから、これらを「新潟市自転車走行空間整備ガイドライン」に反映させる。
- ・ ただし、矢羽型路面表示の大きさについて、「小さい」との回答も多いため、大きさ、設置間隔等について、他地域の事例も踏まえ、再検討を行う。



4. 矢羽根型路面表示の寸法などについて

- 実験結果を踏まえ、実験時よりも大きい下記の案を基本として検証した。
- H25.9.3の有識者懇談会で複数の大きさの矢羽根型路面表示を設置した簡易実験を実施した。
- 協議の結果、当面は幅75cm（以上）で運用し、他都市や専門家の知見を踏まえ、今後検討していくこととした。（新潟市自転車走行空間整備ガイドラインに記載する。）



矢羽根型路面表示の大きさ



有識者懇談会の様子

5.新潟市走行空間整備ガイドラインでの記載について

新潟市自転車走行空間整備ガイドライン（平成26年3月策定）P8,9

5. 自転車走行空間整備の基本方針

6. 矢羽根型路面表示の大きさ・設置間隔について

- ・新和交差点での実験結果や他地域の状況を踏まえ、当面の間は矢羽根型路面表示の大きさ・設置間隔、設置位置は以下を基本とする。

① 矢羽根型路面表示の形状

- ・大きさについては、幅**75cm以上**とする。
- ・多車線の交通量が多い幹線道路などは、幅**1.00m**にするなど大型化を検討する。
- ・幅**75cm**で支障がある場合は、ナビマークのみにするなど、主管課と協議する。

② 設置間隔

- ・設置間隔は**交差点部を1.5m**、**単路部を5.0m**を基本とする。
- ・交差点の規模が小さい交差点等は、設置間隔を短くして対応する。

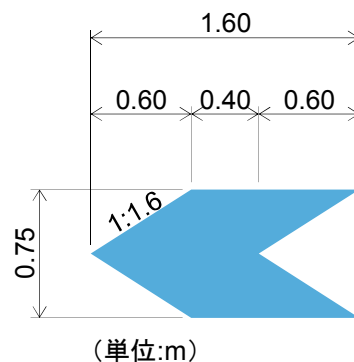
③ 設置位置

- ・歩道から**1.0m**の自転車通行空間を確保できるように設置する。
- ・側溝等が設置されている区間は、側溝等の端部に沿わせて設置する。

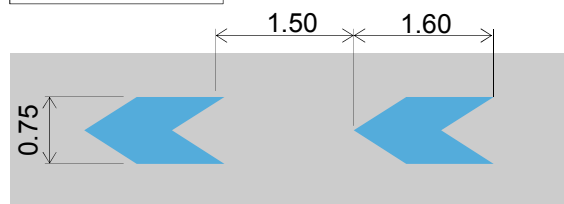
その他

- ・夜間・雨天時の見やすさを考慮し、矢羽根型路面表示については、**交差点部や狭窄部は蛍光カラー舗装材の採用を検討**する
- ・ドライバーに対しても矢羽根型路面表示や自転車ナビマークで周知を行うが、より一層の周知効果を高めるため、必要に応じて「車道の左側を自転車が行きます。ドライバーは注意して走りましょう。」等の旨の立看板をルールが周知されるまで設置する。

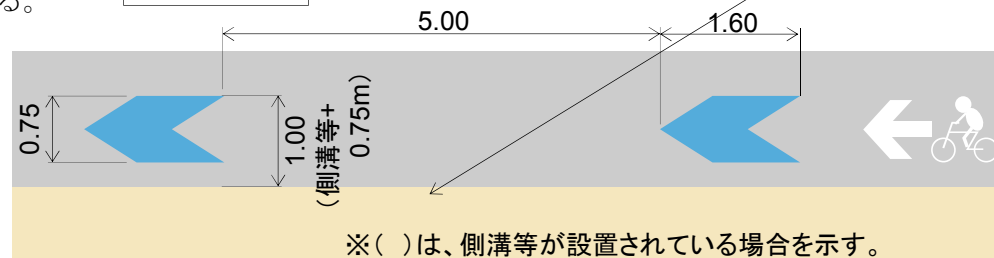
矢羽根型路面表示の形状



交差点部の場合

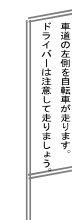


単路部の場合



立て看板

※必要があれば設置を検討



※()は、側溝等が設置されている場合を示す。

6. 今後について

- 本交差点の矢羽根型路面表示についても、次工事において改良していく予定です。