

➤ 図記号について(下図左)

社会実験における3つの図記号については、「見やすさ」「分かりやすさ」「デザイン」の3つの視点から評価を行っていただきました。各設問の回答について「とても良い=4」から「良くない=1」まで点数化※を行って平均値を算出した結果、「①自転車利用者が横を向いている図記号」がどの回答者層においても高い評価となりました。

※平均は2.5ポイントとなります。

➤ 走行位置明示の必要性について(下図右)

「今回設置したような路面標示による走行位置の明示は必要だと思いますか？」という質問には沿線住民、自転車利用者ともに、「とても必要である」「必要である」とする割合が高くなりました。

広報やPRなどで左側通行を促進していくことについても「とても必要である」「必要である」とする割合が高いことから「茅ヶ崎市では法定外路面標示が必要とされており、その場合は路面標示だけでなく広報やPRを併せた活動が必要となる」ことが言えます。

		沿線住民アンケート	自転車利用者アンケート	高校生アンケート
①	見やすさ	3.27	3.32	3.23
	分かりやすさ	3.27	3.32	3.14
	デザイン	3.17	3.23	3.19
②	見やすさ	2.54	2.50	2.87
	分かりやすさ	2.46	2.49	2.78
	デザイン	2.46	2.44	2.85
③	見やすさ	2.40	2.68	3.02
	分かりやすさ	2.30	2.68	2.97
	デザイン	2.35	2.66	2.98

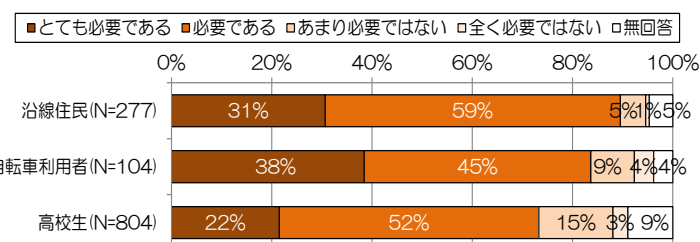


図 3つの図記号の評価（「見やすさ」「分かりやすさ」「デザイン」の視点から）

図 「路面標示による走行位置の明示は必要であるとおもいますか？」

今回の社会実験の結果を受けてのまとめは、次のとおりです。

<社会実験のまとめ>

●社会実験で得られた課題

- ◇ 路面標示の設置と自転車のルールに関する周知・啓発活動と連携した自転車利用環境整備
- ◇ 自動車運転者への周知など車道通行での安全対策の検討
- ◇ 路面標示の素材の検討と視認性の確保、道路状況に合わせた寸法の検討



●路面標示の標準仕様の設定

- デザインはアンケートで評価の高かったタイプ(左図)について、標準デザインとします。
- 材料は、耐久性・経済性を有する素材で、手に入れやすい素材であることを考慮します。
- 寸法は、実験では、幅 300 mm×長さ 3,300 mm（または長さ 1,800 mm）を使用しましたが、サイズがやや小さいとする声が多く聞かれたため、適宜サイズを検討し設置します。

●今後の路線展開の考え方

この路面標示の他路線への展開については、道路改修などのタイミング、市の予算状況等を踏まえた上で、順次市内に展開していくこととします。

また、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」において、自転車道や自転車専用通行帯の整備ができない区間の整備形態として、車道での自転車の走行位置を表示することが提示されています。今後は、このガイドラインに沿って検討を進め、市内における自転車ネットワーク構成が可能な路線での展開を考えていきます。



ちがさき法定外路面標示有効活用社会実験



ニュースレター vol. 2 <実験結果概要>



編集・発行：茅ヶ崎市都市部都市政策課 平成25年3月31日発行

P.1 目的、調査概要

P.2 社会実験における取り組み紹介

- ①法定外路面標示の設置について
- ②ビデオ観測調査の実施について
- ③アンケート調査の実施について
- ④周知のための広報活動について

P.3~4 社会実験の結果

P.4 社会実験のまとめ

実験にご協力ありがとうございました。



<目的>

茅ヶ崎市は、他の街に比べて自転車利用が多く、自転車や歩行者、さらには自動車が混在して危険な状況も見られます。自転車は道路交通法上、軽車両として扱われ、車道の左側を走行することが原則です。しかし、道路の幅員が狭く、自転車道や自転車専用レーン(自転車専用通行帯)が設置できない道路も多いのが実状です。

そこで今回、自転車の車道での走行空間を明示(左側通行)し、車道での左側通行のルールの周知を図るための路面標示を設置する社会実験を実施しました。

※この社会実験は、道路管理者や警察のほか、商工会議所や市民の方で構成する検討委員会を設置し、全4回の会議を行いました。会議では実験対象路線の選定や路面標示のデザインについて検討し、2月末に実験のまとめを行いました。



<調査概要>

➤ 実験の実施期間

平成24年11月5日～平成25年1月末の間

➤ 実験対象の路線

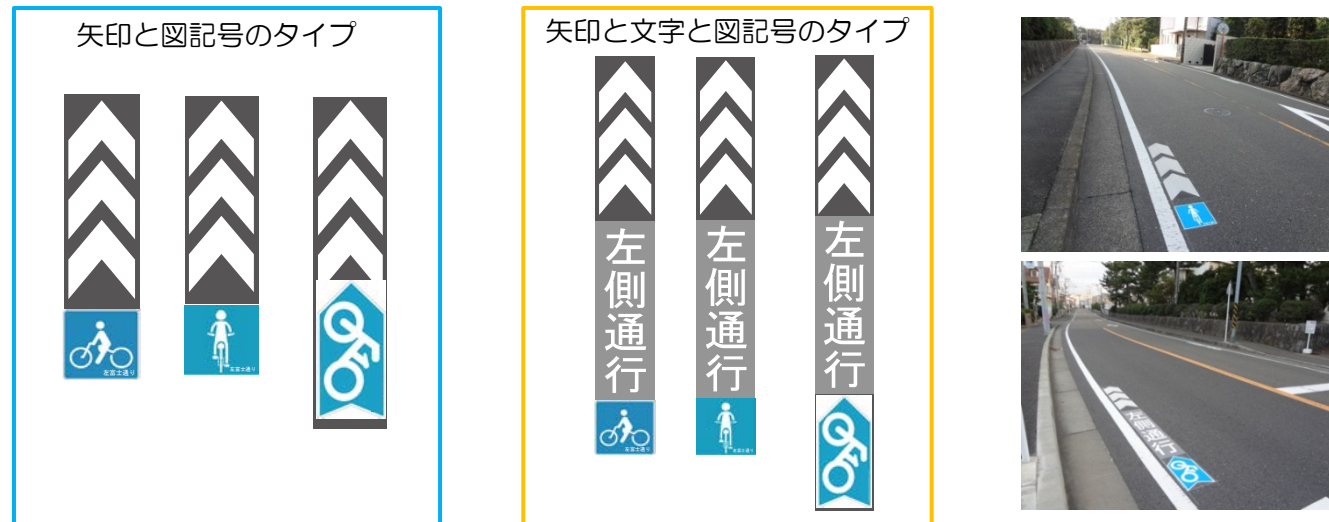
左富士通り（区間：浜見平交番前交差点～浜見平入口交差点間のおよそ600mの区間）



<社会実験における取り組み紹介>

① 法定外路面標示の設置について

路面標示は全部で6パターン設置しました。「矢印」と「図記号」だけのタイプと、「左側通行」の文字を加えたタイプがあります。この路面標示を27か所設置しました（設置間隔はおよそ60m間隔）。



② ビデオ観測調査の実施について

実験区間のうち、「歩道なし」「片側歩道」「両側歩道」の3つの道路構成を観察できる場所から、ビデオ観測調査（3台使用）を行い、交通量や利用形態を把握しました。

調査日	1回目：10月24日（水）【社会実験前】	調査時間	※1日3回、1時間ずつ
	2回目：11月13日（火）【社会実験中、広報活動前】		朝（7:40-8:40）
	3回目：11月27日（火）【社会実験中、広報活動後】		昼（11:00-12:00） 夕（15:15-16:15）

③ アンケート調査の実施について

実験区間を自転車で利用する一般の方、沿道にお住まいの方、茅ヶ崎西浜高校の生徒に対して、設置した路面標示の視認性などについてアンケート調査を実施しました。

方法	沿線住民 アンケート	自転車利用者 アンケート	高校生 アンケート
対象者	左富士通り沿道に住む住民 【南湖5丁目、南湖7丁目、柳島海岸、 浜見平】	調査日に浜見平交番前交差点 付近を通過した自転車利用者	茅ヶ崎西浜高校に在籍する生徒
対象人数	800人	313人	980人
調査方法	・15歳以上の居住者無作為抽出 ・郵送配布及び郵送回収	自転車利用者に直接配布し 郵送回収	茅ヶ崎西浜高校を通じて 配布及び回収
有効票数	277票	104票	804票

④ 周知のための広報活動について

路面標示の設置に合わせて、周知のための広報活動を段階的に実施しました。
（設置のみの効果、広報を行った場合の効果を把握するため、設置した約2週間後から開始しました）。

▶ 沿線における広報・啓発活動

11月中旬から12月中旬まで5回にわたり、「社会実験中～自転車の左側通行にご協力ください」と記載したプラカードを持ち、茅ヶ崎西浜高校の正門や交差点付近などで広報活動を1時間程度行いました。

また、期間中、高校では下校指導を強化し、左側通行を呼びかけるポスターを校内に掲示するなどご協力をいただきました。

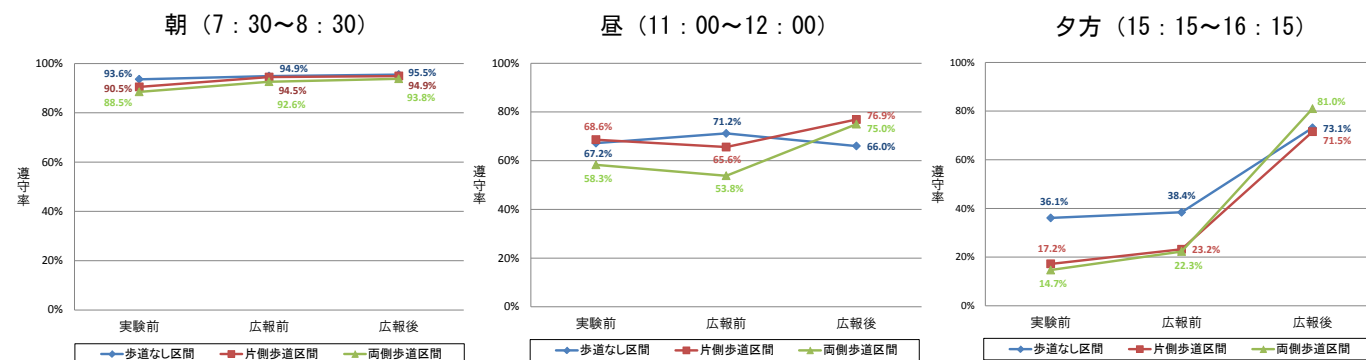


広報活動の様子

<社会実験の結果>

●ビデオ観測による自転車利用者の遵守率*の変化

路面標示の設置及び広報活動により、概ねそれぞれの区間・時間帯において遵守率が増加しており、効果が確認できました。しかし、日中の歩道なし区間においては遵守率が下がっており（実験前 67.2% ⇒実験後 66.0%）、今後の整備においては本結果も注視して進めていくことが必要です。



※遵守率…通行した全ての自転車台数に対して正しい走行位置（車道の左側）を通行している自転車台数の割合を示す。



実験前【1回目ビデオ調査】



広報活動後【3回目ビデオ調査】

●アンケート分析の結果

▶ 快適性と安全性について

アンケート結果から、快適性に関しての「設置後、自転車の通行位置がはっきり示されることで、走りやすくなったと思いますか？」という設問に対しては、「思う」「少しだけ思う」とする方の割合が49～61%となり、路面標示により快適性が向上していると考えられます。また、安全性に関しての「設置後、自動車との錯綜などの危険を感じないで安全に走行できるようになったと思いますか？」という設問に対して、「思う」「少しだけ思う」とする方の割合が25～48%で、快適性と比べると低い割合となりました。

以上より、本実験で設置した路面標示は「路面標示を設置することで自動車との錯綜回避や通行位置の明確化の効果があり、自転車走行の安全性や快適性に寄与し得る」ことが言えるものの、安全性に関しては、路面標示だけでなく、別の対策（自動車利用者への周知や、自転車の走りやすい路面整備など）が必要であることがわかりました。

