

お知らせ

資料提供先 鳥取県政記者会  
鳥取市政記者クラブ

## 国道53号若桜街道 鳥取駅前自転車通行環境モデル地区 ～工事完成後のアンケート結果～

国道53号の鳥取駅周辺地区で実施していた「自転車通行環境モデル地区事業」は今年2月に工事が完成しました。

その後、事業の効果測定を目的に、**現地利用者を対象としたアンケート調査や自転車の交通量調査を実施し、その結果について取りまとめました**のでお知らせします。

～概要～

- 「自転車通行環境整備モデル地区」とは、近年多発する歩道内の自転車と歩行者の人身事故を防止するため、歩行者・自転車・自動車が分離された歩行空間を戦略的に整備していくモデルとして国土交通省と警察庁が合同で平成20年1月に定めた区域です。
- 今年2月に実施した工事で**歩道内の自転車と歩行者の通行区分を明示し、自転車と歩行者の分離**を図りました。

### <調査結果の概要>

- ・通行者の約8割が分離表示を認識
  - ・通行区分に合わせた利用を約7割が意識
  - ・利用実態として、歩行者、自転車とも約8割が通行区分に合わせ利用
  - ・約4割の利用者は安全性が向上したと評価しているものの、残りの約6割は「変わらない」又は「走行しづらくなった」と回答。
- 主な要因は、「分離表示の明確化」「利用者のマナー向上」「通行帯の幅員が狭い」など

※アンケート調査結果については別紙のとおりです。

○今後も頂いたご意見を自転車通行環境の整備に反映させていく予定です。また、11月に鳥取市と協力して実施する社会実験「賑わいのための鳥取市中心商店街の交通環境転換実験」の結果と合わせ、今後の自転車通行環境の在り方を検討していきます。

今後も歩道を自転車で通行される場合は、交通マナーを守り、安全に走行してください。

### 問い合わせ先

国土交通省 中国地方整備局 鳥取河川国道事務所  
TEL 0857-22-8435 (代表)

	副所長 (道路)	角田 真一
【整備担当】	道路管理第二課長	田中 弘司
【広報担当】	調査設計課長	姫村 幸造

鳥取河川国道事務所ホームページアドレス  
<http://www.cgr.mlit.go.jp/tottori/>

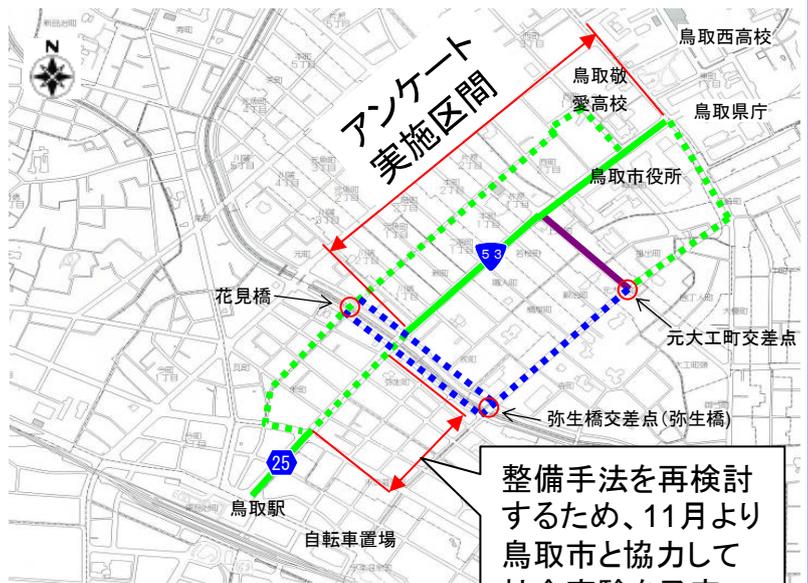
# 鳥取駅前自転車通行環境モデル地区の概要（鳥取県）

●実施主体 鳥取県警察、国土交通省鳥取河川国道事務所  
鳥取県、鳥取市

●主な実施内容 自転車専用通行帯の設置等

車道の左側に自転車通行帯を設置し、歩行者・自転車・自動車の通行空間を分離します。

凡例	最終計画	供用済(H22.8.15現在)
自転車専用通行帯		
自転車歩行者道		
通行位置の明示		

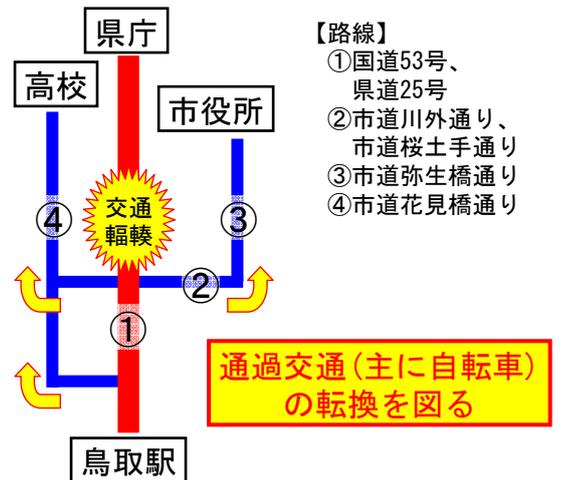


《歩行者と自転車の輻輳》

【施行前】

朝の通勤通学時間帯(7:30~8:30)は、鳥取駅と主要施設(役所・高校)を結ぶ路線に交通が集中するため、自転車歩行者道では、自転車と歩行者が輻輳しています。

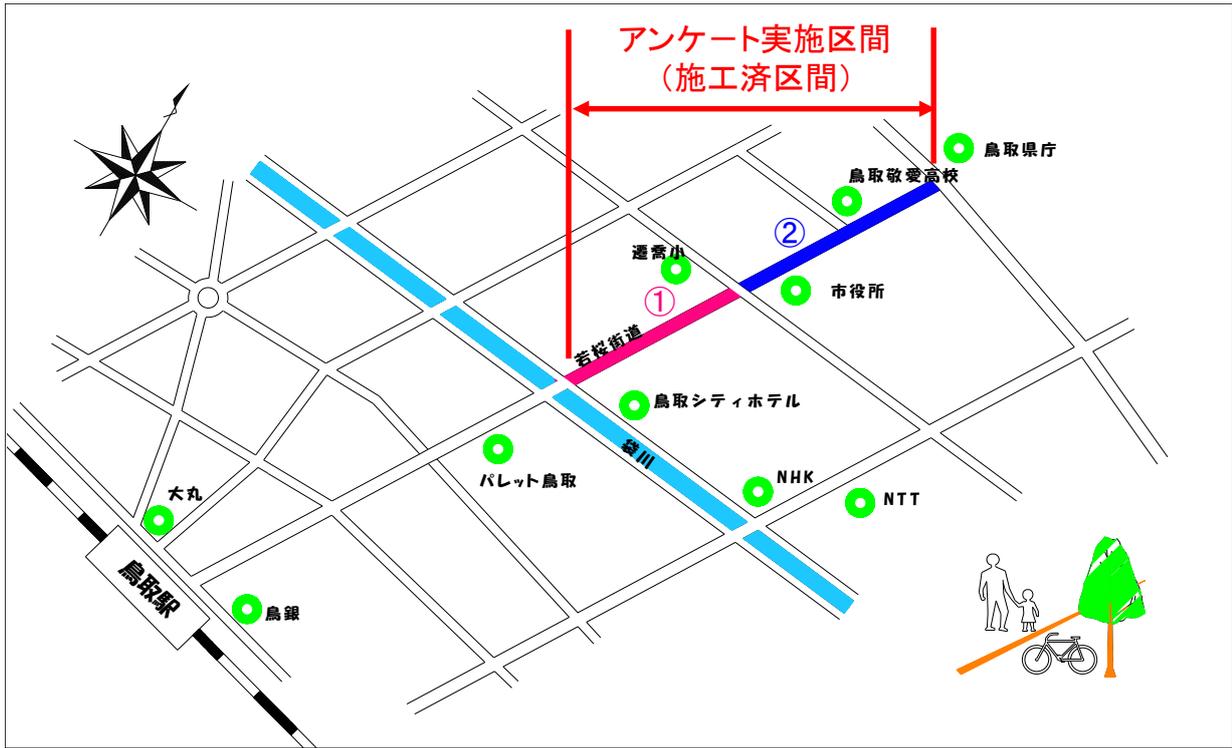
また、朝の通勤通学時間帯は、商品搬入のための車両も多数あり、自転車は車道走行が困難な状態となっています。



【施行後】

交通の集中する路線①と並行する路線③④を自転車のバイパスとして活用し、混雑時の通過交通(主に自転車)の転換を図り、自転車が安全に走行できる空間を確保することにより、自転車歩行者道における自転車と歩行者の事故の危険度が緩和されます。

鳥取駅前自転車モデル地区（国道53号）の施工概要



①の区間



自転車・歩行者分離



②の区間



自転車・歩行者分離



自転車と歩行者の通行区分を明示する **白破線** と **シール** を施工しました。



## 1. アンケート調査結果＜抜粋＞

### 1.1 アンケートの実施

国道 53 号若桜街道の自転車モデル地区効果検証アンケートについて、下記のとおり実施した。

- 街頭アンケート

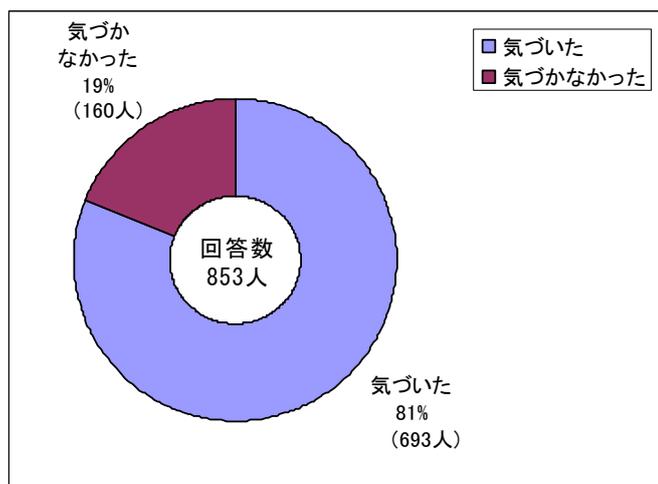
若桜街道を通行している歩行者 100 名、自転車 100 台に対して、街頭で聞き取りアンケートを行った。

- 配布アンケート

若桜街道を通勤・通学している「鳥取県庁、鳥取市役所、敬愛高校、鳥取西高校」の 4 団体にアンケートを各 200 部（計 800 部）お願いし、その結果、655 部の回答を頂いた。

### 1.2 通行分離の認識

通行区分の認識(気づき)率を図 1-1 に示す。

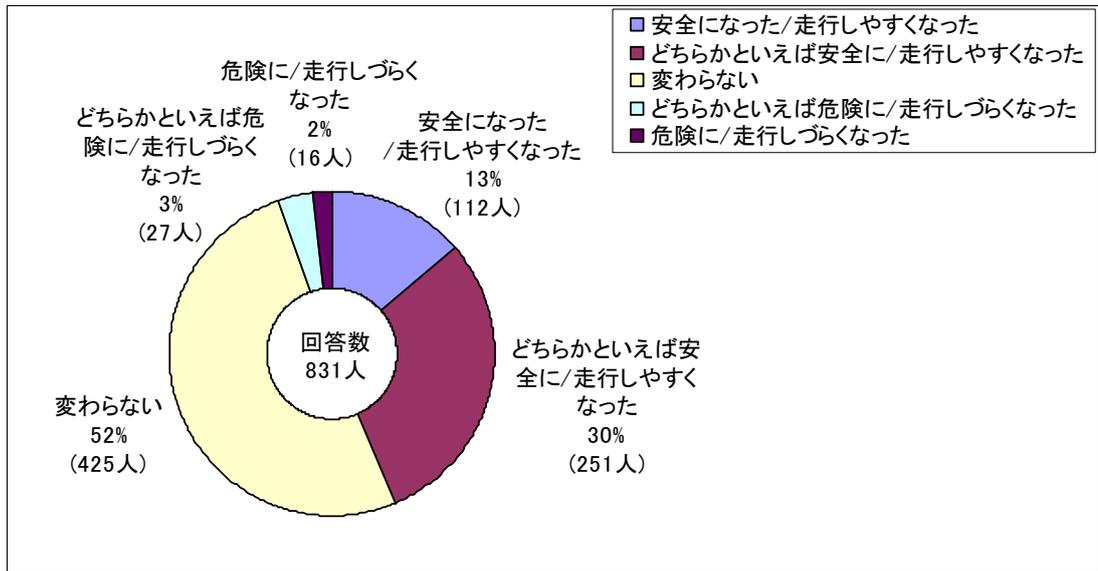


自転車歩行者の分離標示については、**81%が認識**している。

図 1-1 通行分離の認識

### 1.3 通行分離に対する評価

通行分離に対する評価を図 1-2 に示す。

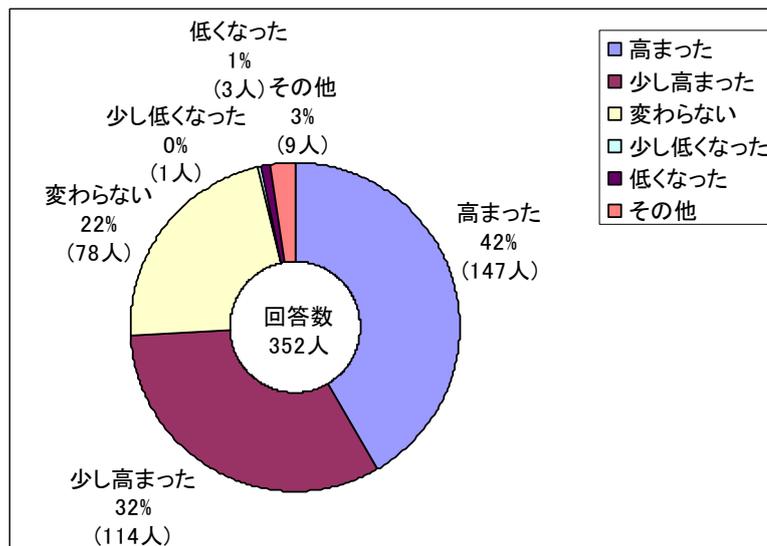


通行空間の分離に対する評価は、「走行しやすくなった・どちらかといえば安全になった」との**プラス評価は43%程度**で、「走行しづらくなった・どちらかといえば危険になった」との**マイナス評価は5%程度と低い**。また、**変わらないと評価している方が52%**であることからさらなる工夫や改善が必要と考えられる(図 1-2 参照)。

図 1-2 通行空間の分離

### 1.4 自転車通行帯の利用意識

自転車通行帯の利用意識を図 1-3 に示す。



自転車通行帯を走行しようとする意識については、自転車利用者の42%が「高まった」と回答、「少し高まった」の32%を合わせると**74%が意識**している。

図 1-3 通行帯の利用意識

### 1.5 歩行者・自転車の通行量と通行区分レーン利用状況

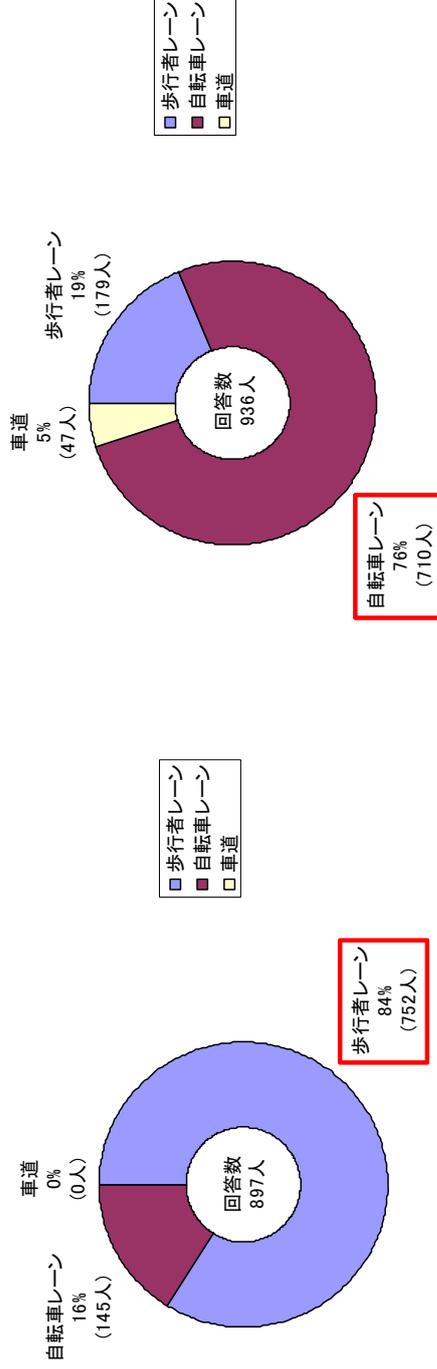
歩行者・自転車の通行量と通行区分レーン利用状況を図 1-4 に示す。

#### 若桜街道交通量調査結果

		上り線 (南側)	下り線 (北側)	上・下り線合計	調査対象別 合計	遵守率	摘要
歩行者	歩行者レーン利用者	385	367	752	897	84%	
	自転車レーン利用者	100	45	145		16%	
	車道利用者	0	0	0		0%	
自転車	歩行者レーン利用者	101	78	179	936	19%	
	自転車レーン利用者	394	316	710		76%	
	車道利用者	23	24	47		5%	
自動車		1,255	1,529	2,784	2,784		

調査日：平成22年6月17日(木)

#### 自転車の利用状況



歩道分離実施後の通行区分レーン利用状況は、**歩行者の84%**と**自転車の76%**が適切に利用している。総合的には**概ね8割が区分レーンを遵守**しており、良好な傾向である。

図 1-4 通行区分レーン利用状況