



資料7

平成30年度 第2回 豊田市自転車利用環境整備推進会議

～自転車通行空間整備路線の改善に向けた取組～

平成31年3月15日（金）



1. 対象路線の位置
2. (都) 梅坪堤線における課題と対応策
3. 市道豊田環状1号線における課題と対応策

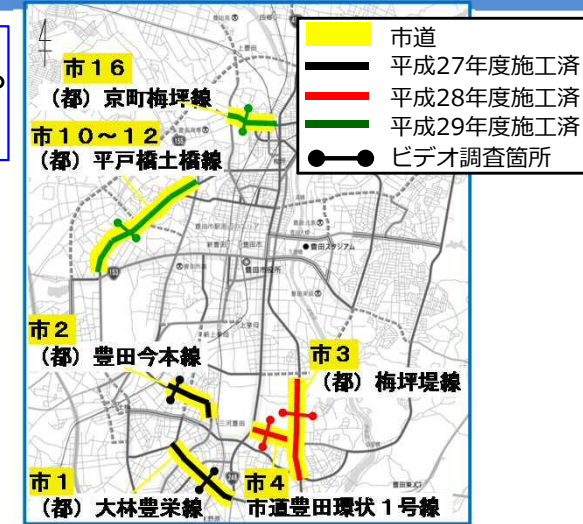
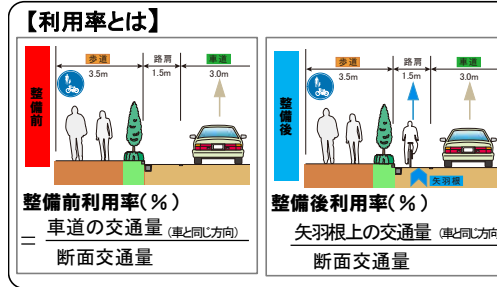
対象路線の位置



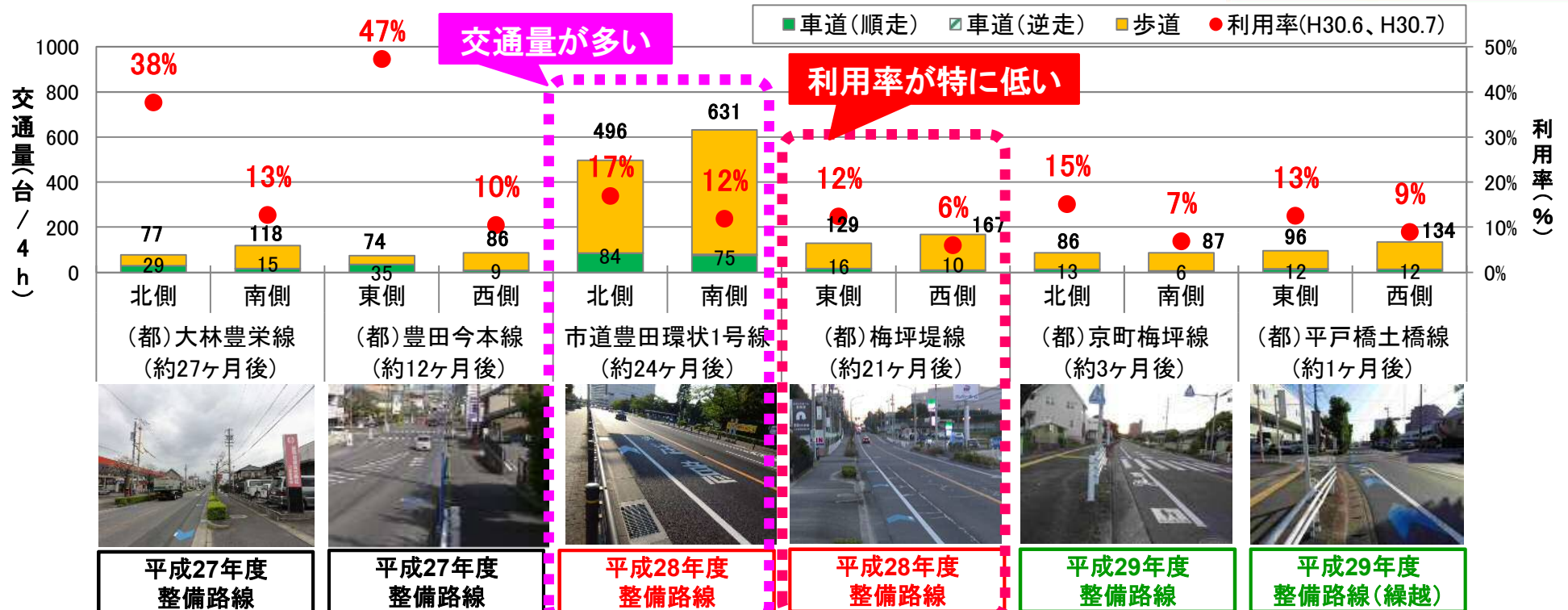
■平成29年度までに整備された路線で（都）梅坪堤線が最も利用率が低い。
また、市道豊田環状1号線が最も交通量が多い。

利用率向上には、追加対策が必要

・利用率が低い（都）梅坪堤線及び
交通量が多い市道豊田環状1号線を選定



自転車の走行位置別 交通量と利用率

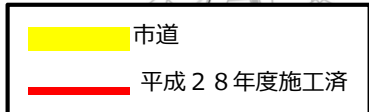
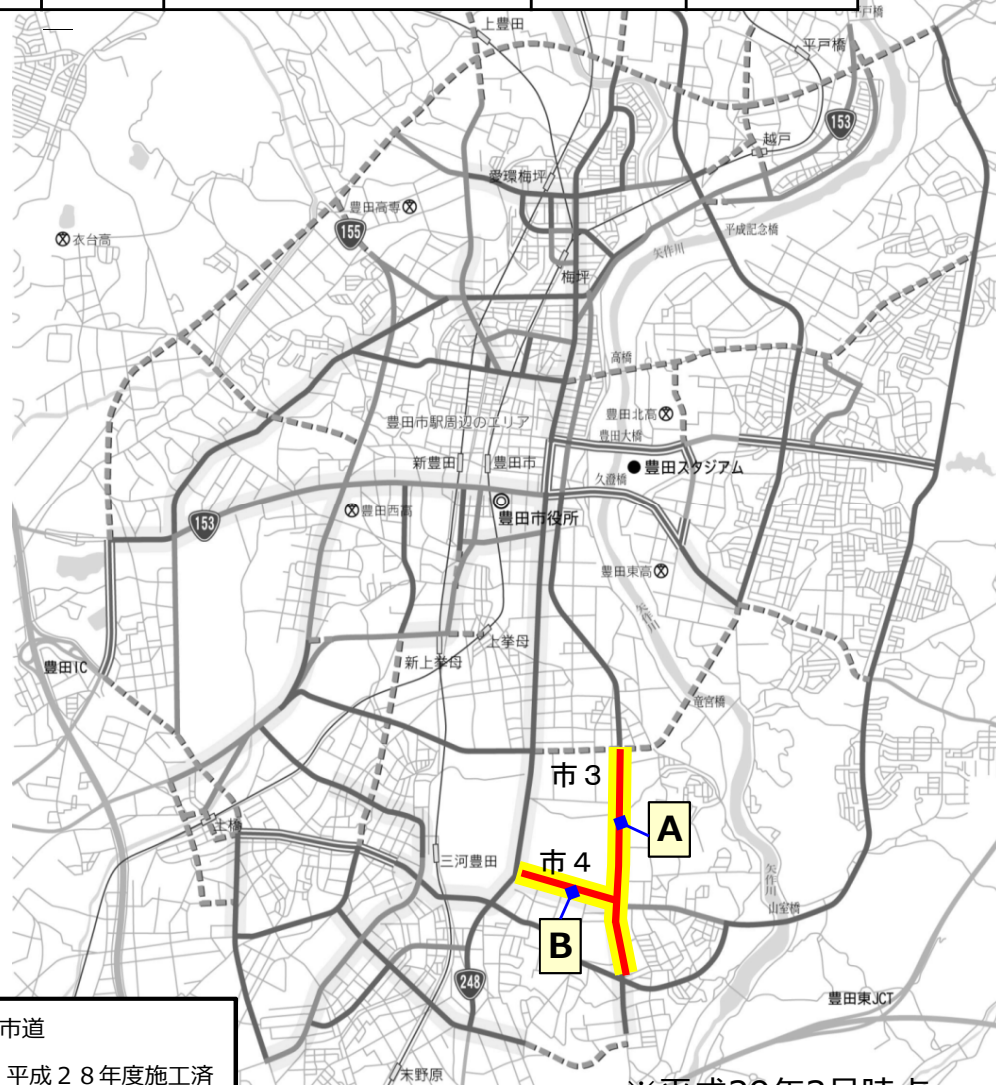


※出典 (都)大林豊栄線：整備後27ヶ月ビデオ調査(H30.6.12) (都)豊田今本線：整備後12ヶ月ビデオ調査(H29.2.7) 市道豊田環状1号線：整備後24ヶ月ビデオ調査(H30.6.7) (都)梅坪堤線：整備後21ヶ月ビデオ調査(H30.12.13) (都)京町梅坪線：整備後3ヶ月ビデオ調査(H30.6.5) (都)平戸橋土橋線：整備後1ヶ月ビデオ調査(H30.7.12) 調査時間：7:00~9:00、16:00~18:00の4時間

対象路線の位置



年度	主体	路線名	整備形態	延長
H28	市3	(都) 梅坪堤線	車道混在	2.4km
	市4	市道豊田環状1号線	車道混在	0.9km



※平成29年3月時点





(1) 現地状況

○交差点付近は幅が狭いため、危険を避けようとする歩道を走行する。

【一般部】



【交差点付近】



【交差点付近】



【擁壁付近】



【位置図】

【一般部】





(1) 現地状況

○植栽の枝が車道側にはみ出しており、自転車通行空間を阻害している。





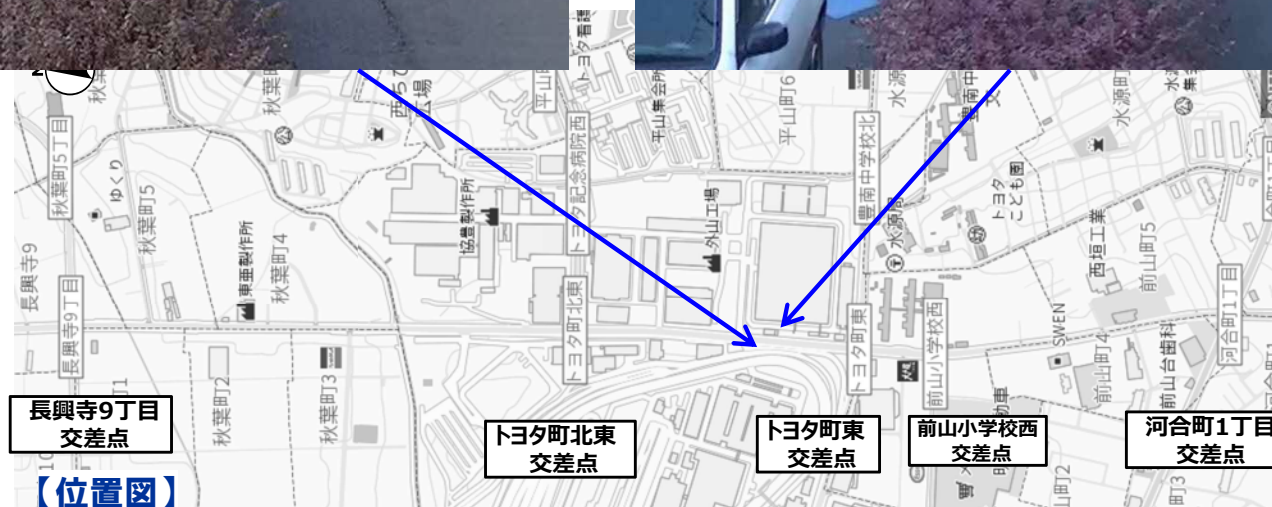
(2) 調査結果 利用状況

○自転車と歩行者が交錯し危険な状況である。

【単路部 西側】2018/1/30AM7:30



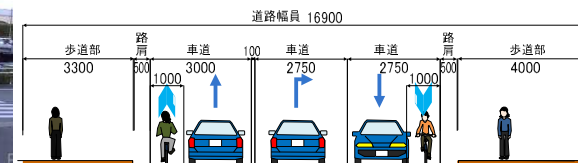
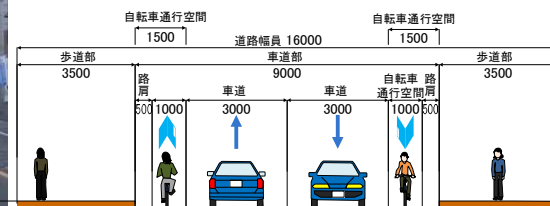
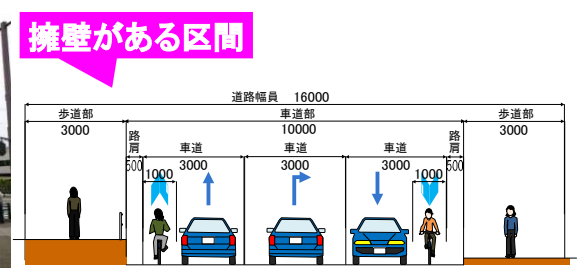
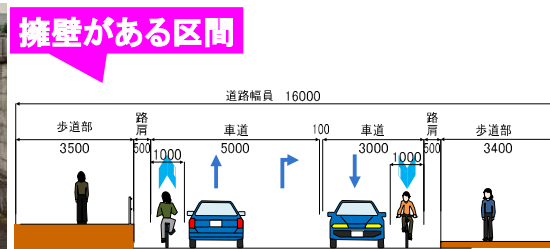
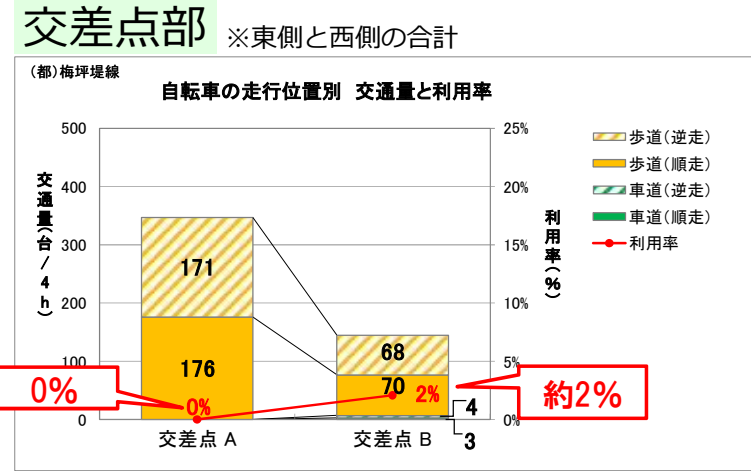
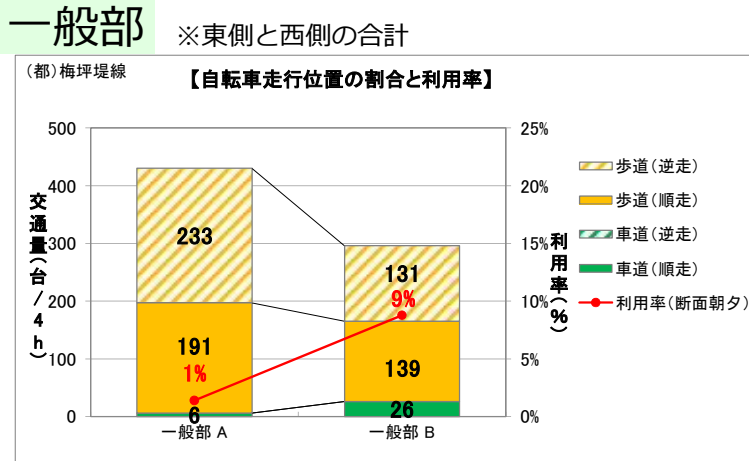
【単路部 東側】2018/1/30AM8:18





(2) 調査結果 利用状況

- (都)梅坪堤線における、一般部の自転車通行空間利用率は、一般部Aでは約1%、一般部Bでは約9%と、ともに他の整備路線と比べ低い。
- 交差点Aで自転車通行帯を通行しているのが0%、交差点Bでは約2%とともに他の整備路線と比べ低い。



※出典 (都) 梅坪堤線：整備後12ヶ月 (H30.1.30)、整備後21ヶ月 (H30.12.13)

調査時間：7:00~9:00、16:00~18:00の4時間

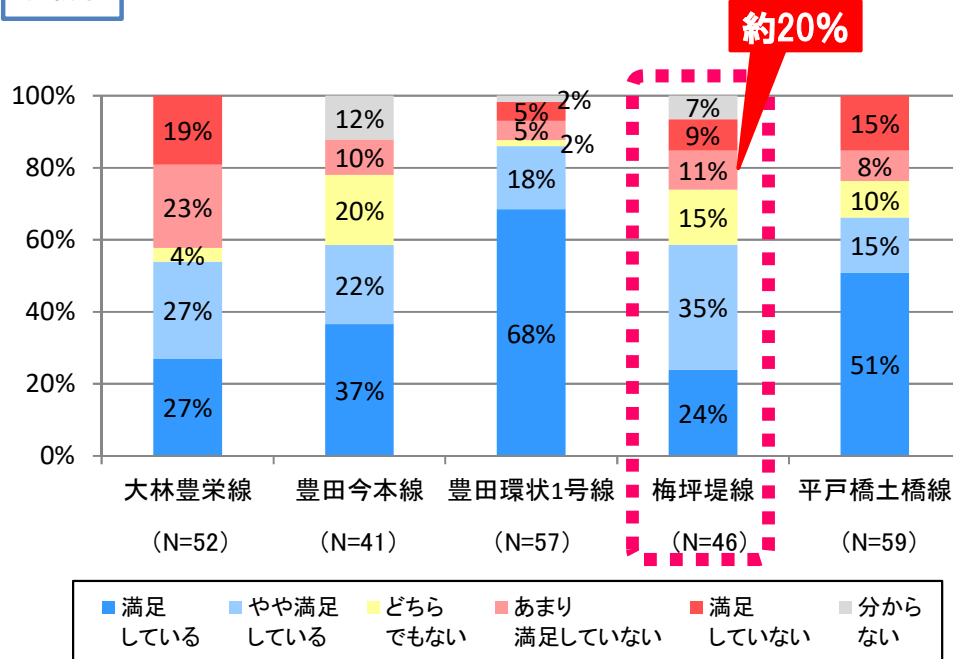


(2) 利用状況

- 安全性への満足度は、約20%が満足していない。
- 安全性への満足度が低い理由を見ると、「自動車の通行速度が速く危ない」が約56%、「その他」が約56%であり、その他として「車との距離が近い」などの意見があった。

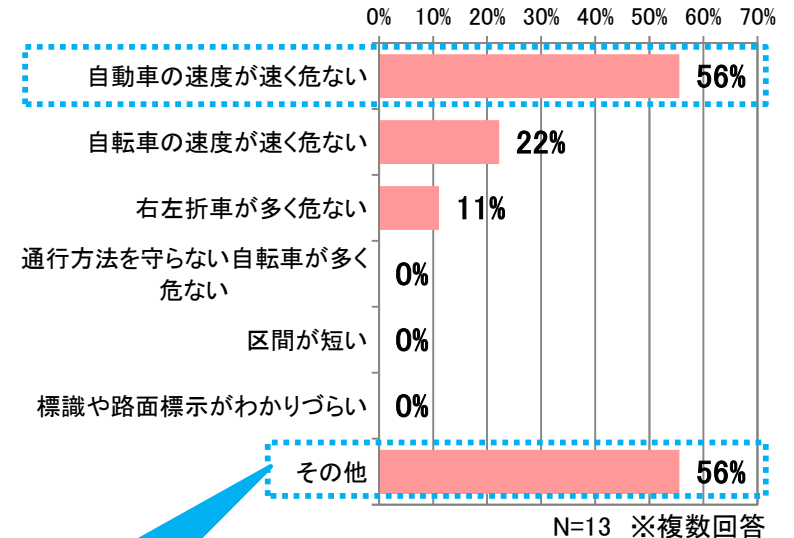
自転車

一般部における安全性への満足度



※出典 (都)大林豊栄線：整備後27ヶ月アンケート調査(H30.6.14)
 (都)豊田今本線：整備後12ヶ月アンケート調査(H29.2.1)
 市道豊田環状1号線：整備後24ヶ月アンケート調査(H30.6.26)
 (都)梅坪堤線：整備後12ヶ月アンケート調査(H30.1.23)
 (都)平戸橋土橋線：整備後1ヶ月アンケート調査(H30.7.10)
 調査時間：7:00~9:00、16:00~18:00の4時間

自転車の安全性に満足していない理由



その他の理由

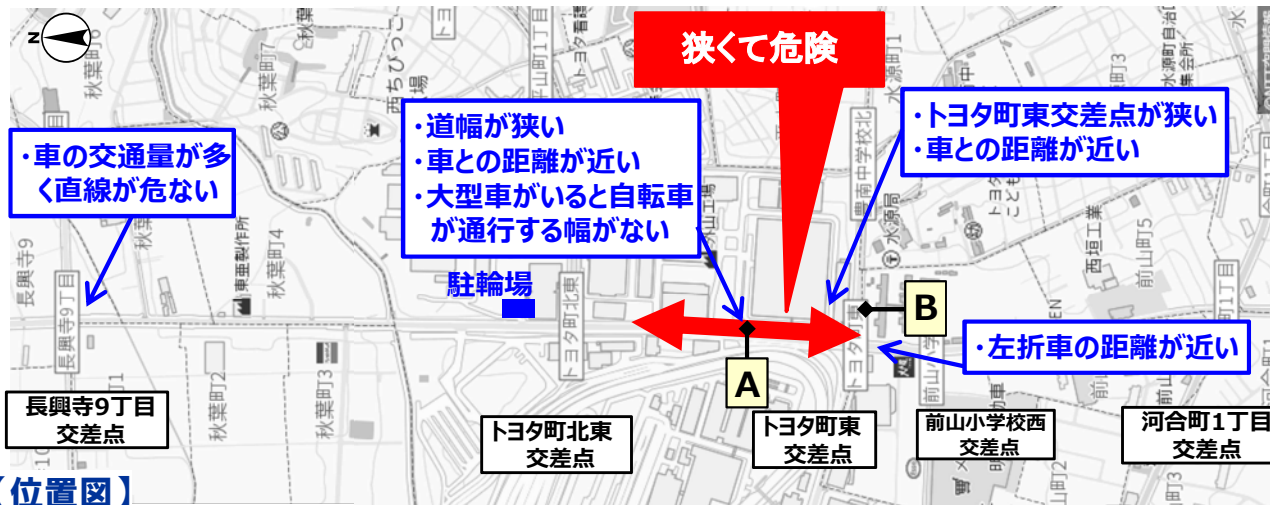
大型トラックが危ない
 車との距離が近い
 歩道と車道の境目が危ない

※出典 (都) 梅坪堤線：整備後12ヶ月アンケート調査 (H30.1.23)



(3) 危険と感じる箇所【自転車アンケート】

- 自転車が危険と感じる箇所については、トヨタ町東交差点から北側の一般部で「車との距離が近くて危険」「交差点で右左折の車が多い」の声が多い。



区間全体の意見	
・車の交通量が多い	・車との距離が近い
・大型車が多くて危険、車に申し訳ない	・車の速度が速いと怖い
・道幅が狭く、車が怖い	・車の交通量が多く、車道との間に仕切りが欲しい
・車との並走が危険	・車が駐車場に入る時に通行する幅が狭くなる
・交差点で右左折の車が多い	・全体的に車の交通量が多くて危ない
・車が路上駐車していると危ない	・車とのスピードの差があって怖い



(4) 課題と対応策

利用率・安全性の向上に向けた課題	対応策	内容	対策期間
①車との距離が近い、特にトヨタ町東交差点から北に約200m区間は幅が狭い	①危険区間の迂回	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道への乗入の設置 ・植栽帯撤去 ・注意喚起看板の設置 	短期的
②単路部から交差点部への進入の際に幅員が狭くなる	②道路幅員の再配分	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車通行空間の確保 	中長期的
③植栽の枝が自転車通行空間にはみ出している	③植栽の維持管理	<ul style="list-style-type: none"> ・植栽の剪定 	短期的

A 【トヨタ町東交差点】



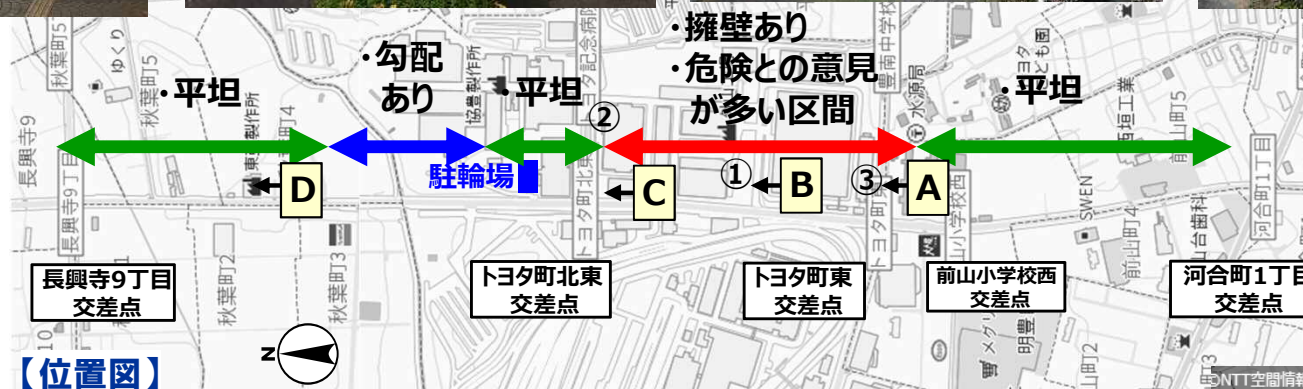
B 【一般部】



C 【トヨタ町北東交差点】



D 【一般部】





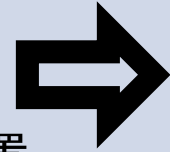
(5) 対応策(案)

① 危険区間の迂回【短期的】

概要

- 乗入部の設置
⇒擁壁がない箇所に乗入部を設置
- 植栽の撤去
- 注意看板設置
⇒乗入部手前に注意喚起看板設置
⇒歩道部に注意喚起看板設置

- ・歩行者の安全性向上
- ・自転車通行空間の利用率向上



【東側】乗入部



【東側】看板設置位置





(5) 対応策(案)

② 道路幅員の再配分【中長期的】

【位置図】

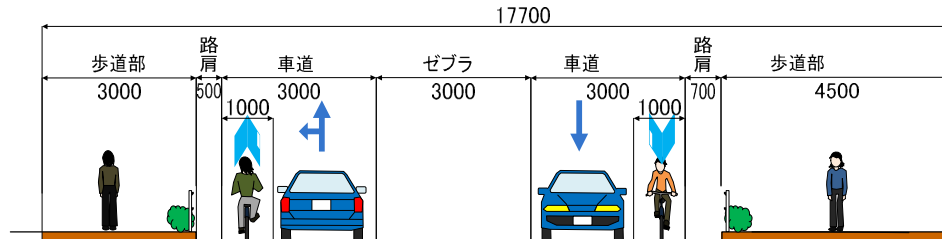


概要

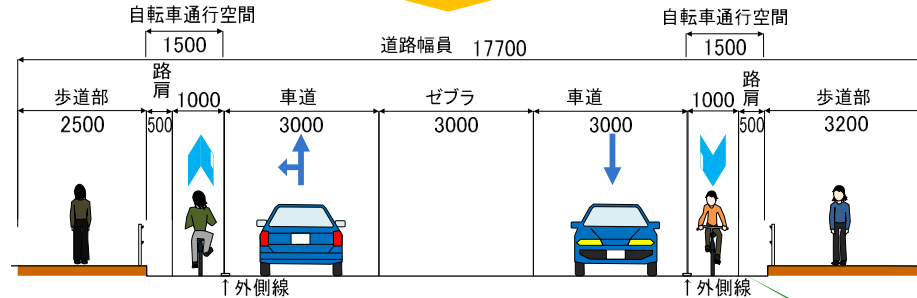
○ 道路幅員の再配分

⇒ 東側、西側の歩道を含め幅員構成の再編により、植栽帯撤去、外側線を設置し自転車通行空間を1.5m確保

現在



再編後



【現在】側溝



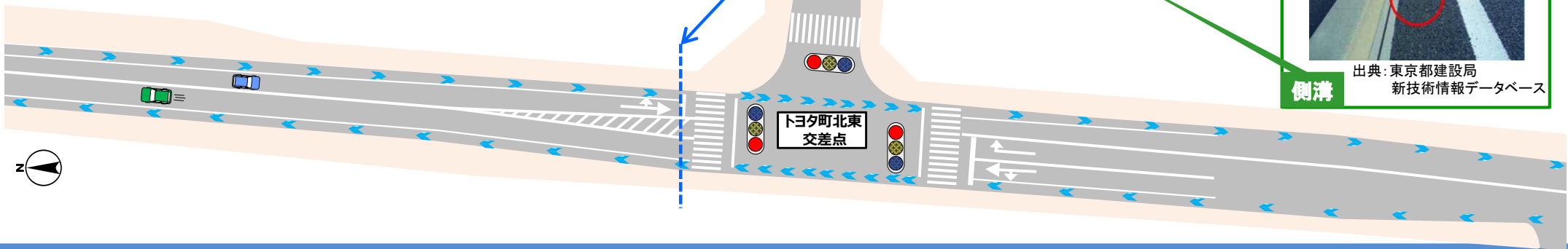
【再編後】スリットタイプ



出典：東京都建設局
新技術情報データベース

側溝

再編後





(5) 対応策(案)



③ 植栽の維持管理 【短期的】

概要

- 自転車通行空間へ影響している植栽を剪定
⇒ 視覚的に自転車通行空間を広く見せる

【現況】



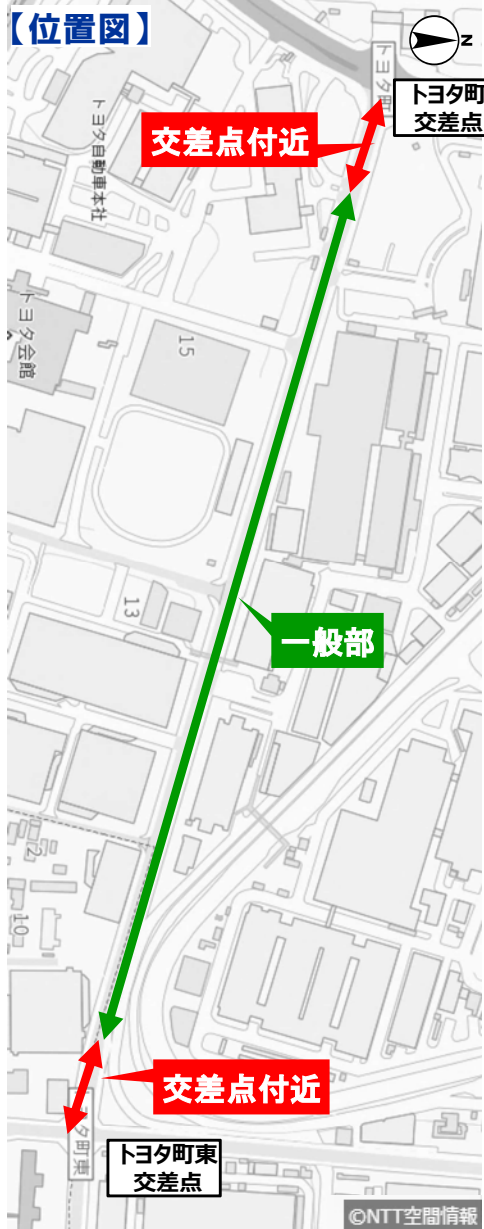
枝が張り出し、
空間を狭くしている

【対策イメージ】



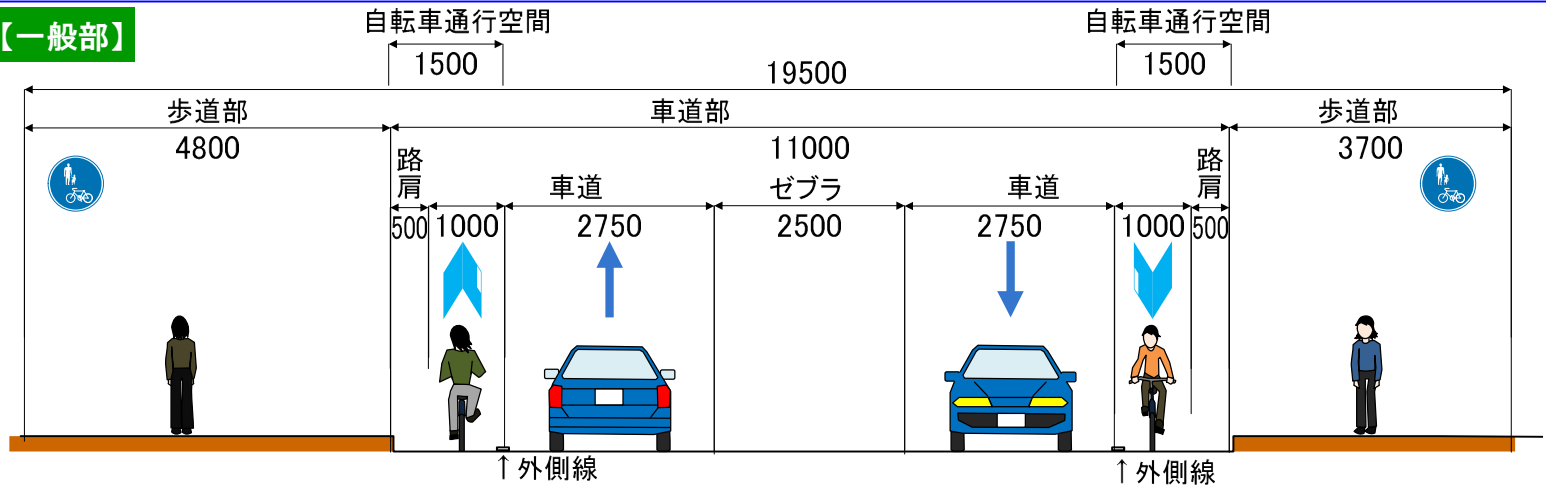


(1) 現地状況

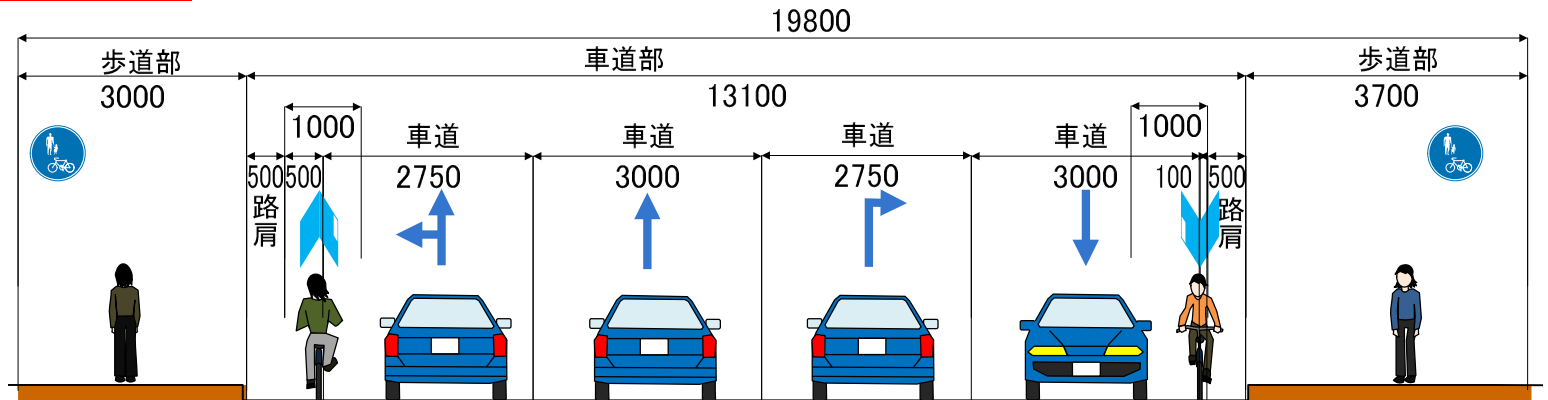


■ 市道豊田環状1号線の断面を見ると、基本的に自転車通行空間の幅員は1.5mを確保しているが、車道幅員3.0mと共有している箇所が交差点付近に存在する。

【一般部】



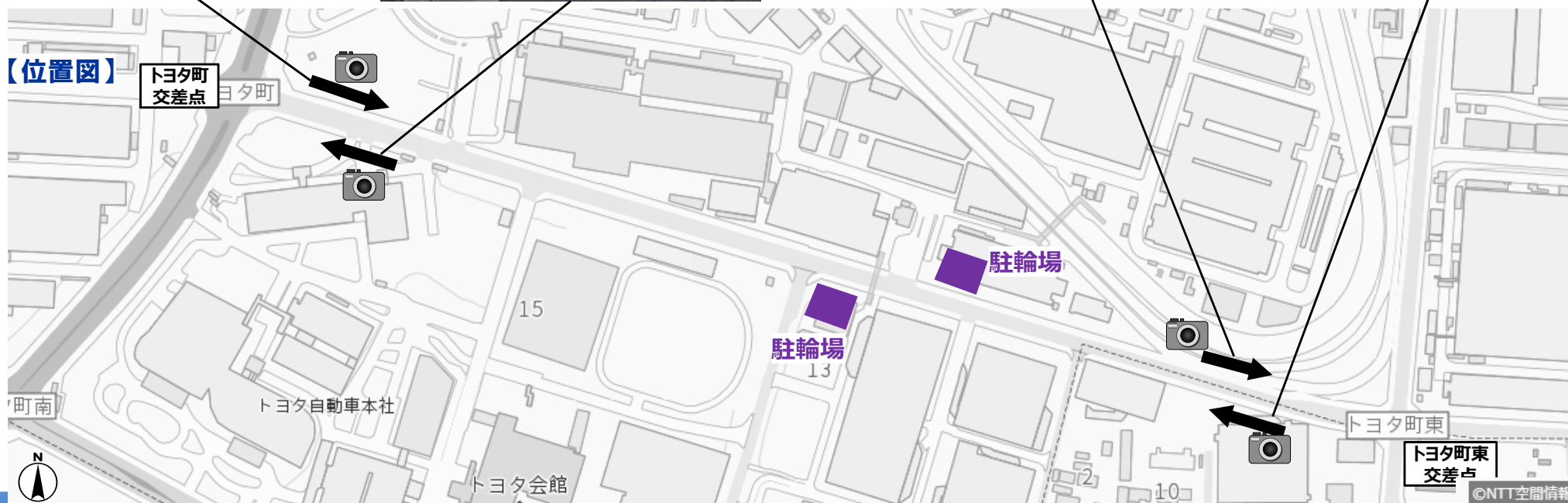
【交差点付近】





(1) 現地状況 【交差点付近～一般部】

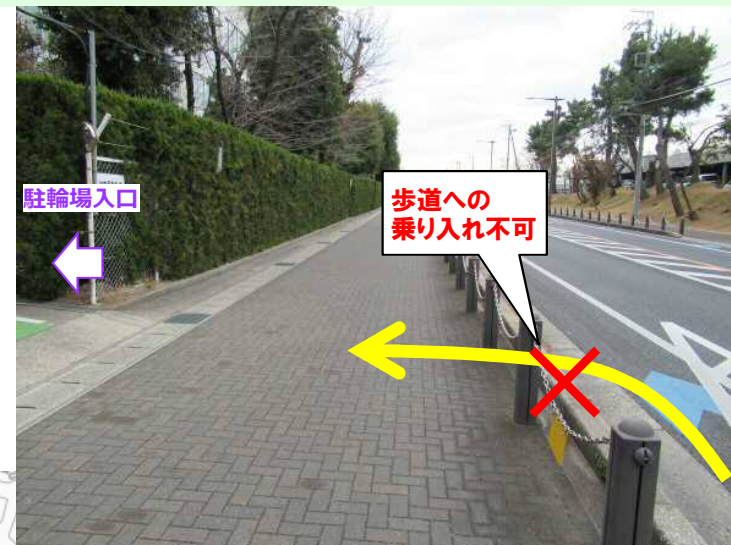
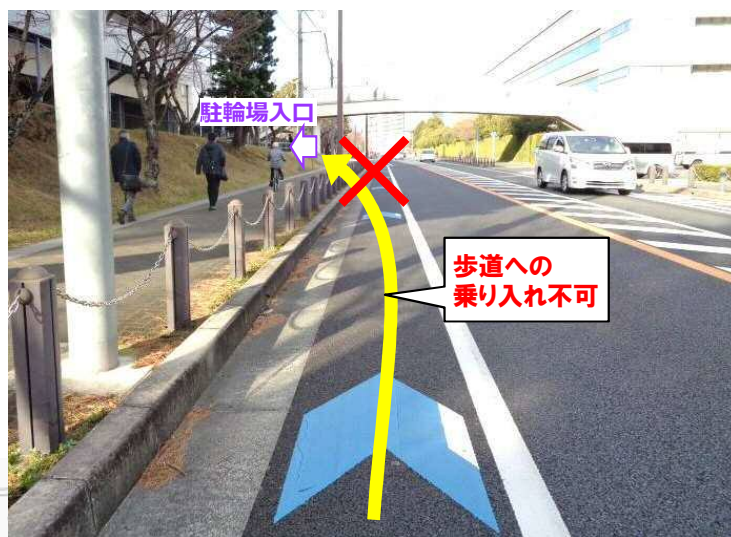
○一般部は自転車通行空間が1.5m確保されているが、自転車通行空間の利用率は低い状況。



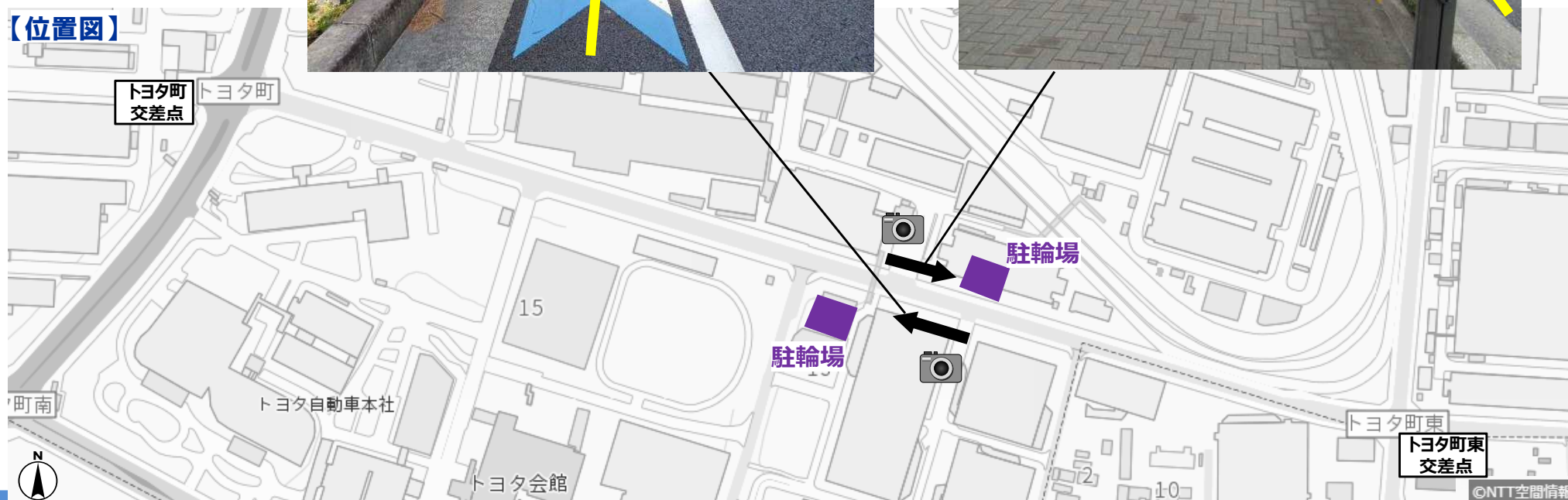


(1) 現地状況【駐輪場付近】

○沿道沿いに駐輪場があるが、自転車通行空間から乗入できる箇所が遠いため歩道を通行している自転車が多い。



【位置図】





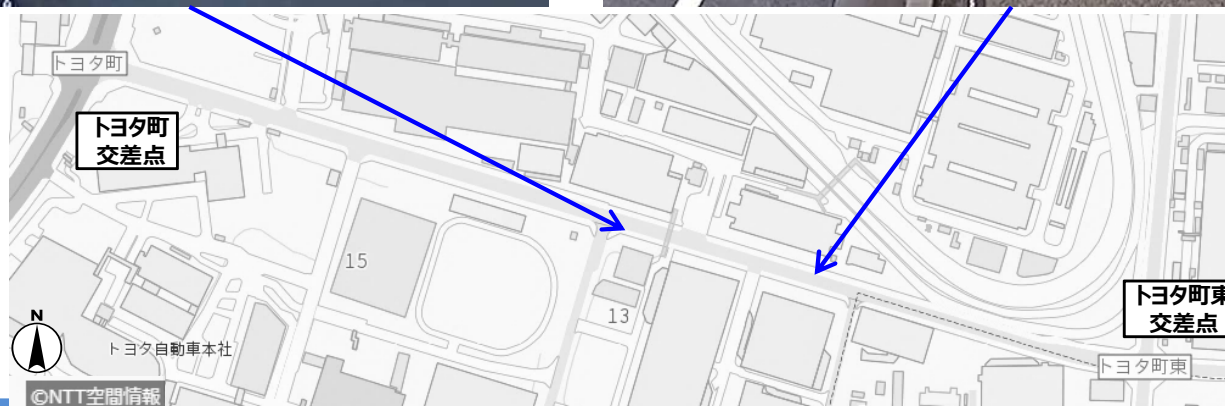
(2) 調査結果 利用状況

○自転車と歩行者が交錯し危険な状況である。

【単路部 南側】2018/1/23AM7:28



【単路部 北側】2018/1/23AM8:18

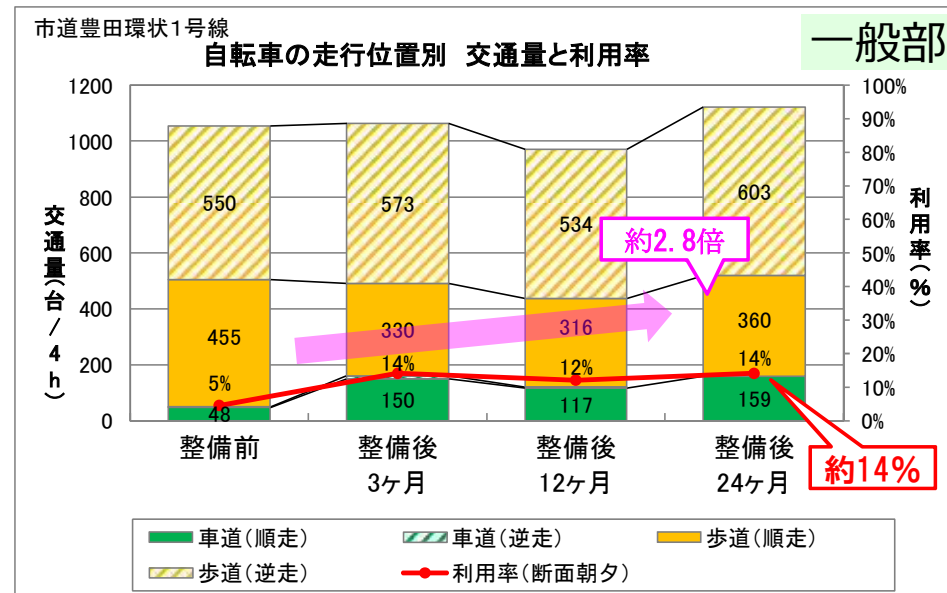


【位置図】



(2)調査結果 利用状況

- 市道豊田環状1号線における一般部の自転車通行空間の利用率は、整備後24ヶ月で約2.8倍の約14%となったが依然として低い。約9割が歩道を利用。

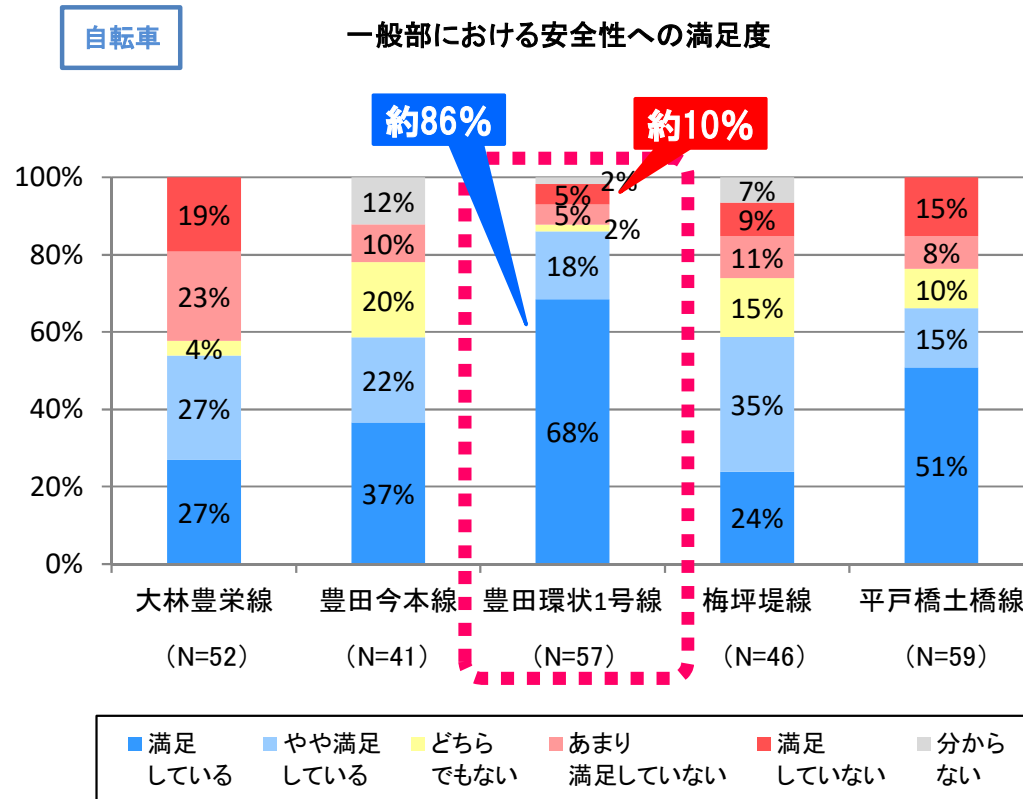


※出典 市道豊田環状1号線：整備前（H28.7.1）整備後3ヶ月（H29.6.13）整備後12ヶ月（H30.1.23）整備後24ヶ月（H30.6.7）
調査時間：7:00～9:00、16:00～18:00の4時間



(2) 利用状況

○安全性への満足度は、他の路線と比べて高く、約10%が満足していないが86%が満足している。



※出典 (都)大林豊栄線：整備後27ヶ月アンケート調査(H30.6.14)
 (都)豊田今本線：整備後12ヶ月アンケート調査(H29.2.1)
 市道豊田環状1号線：整備後24ヶ月アンケート調査(H30.6.26)
 (都)梅坪堤線：整備後12ヶ月アンケート調査(H30.1.23)
 (都)平戸橋土橋線：整備後1ヶ月アンケート調査(H30.7.10)
 調査時間：7:00~9:00、16:00~18:00の4時間



(3)課題と対応策

利用率・安全性の向上に向けた課題	対応策	内容	対策期間
①交差点付近から一般部に向かう際にも自転車通行空間の利用率が低い	①自転車通行空間への誘導	・交差点付近の乗入部の歩道に、車道へ誘導する路面表示設置	短期的
②車道と駐輪場を行き来する乗入が不足	②駐輪場へのアクセス向上	・駐輪場付近に歩道への乗入部の設置 ・注意喚起看板の設置	短期的

A 【交差点】



B 【駐輪場】



C 【交差点】





(4) 対応策(案)

① 自転車通行空間へ誘導する矢印設置【短期的】

概要

○ 自転車通行空間へ誘導する矢印設置
 ⇒ 歩道から自転車通行空間へ誘導する矢印を設置し、車道へ導く





(4) 対応策(案)

② 自転車通行空間と駐輪場を行き来することが出来る乗入の設置【短期的】

概要①

○ 乗入部の設置

⇒ 自転車通行空間から駐輪場へのアクセス及び、駐輪場から自転車通行空間へのアクセス導線として、乗入を追加





(4) 対応策(案)

② 自転車通行空間と駐輪場を行き来することが出来る乗入の設置【短期的】

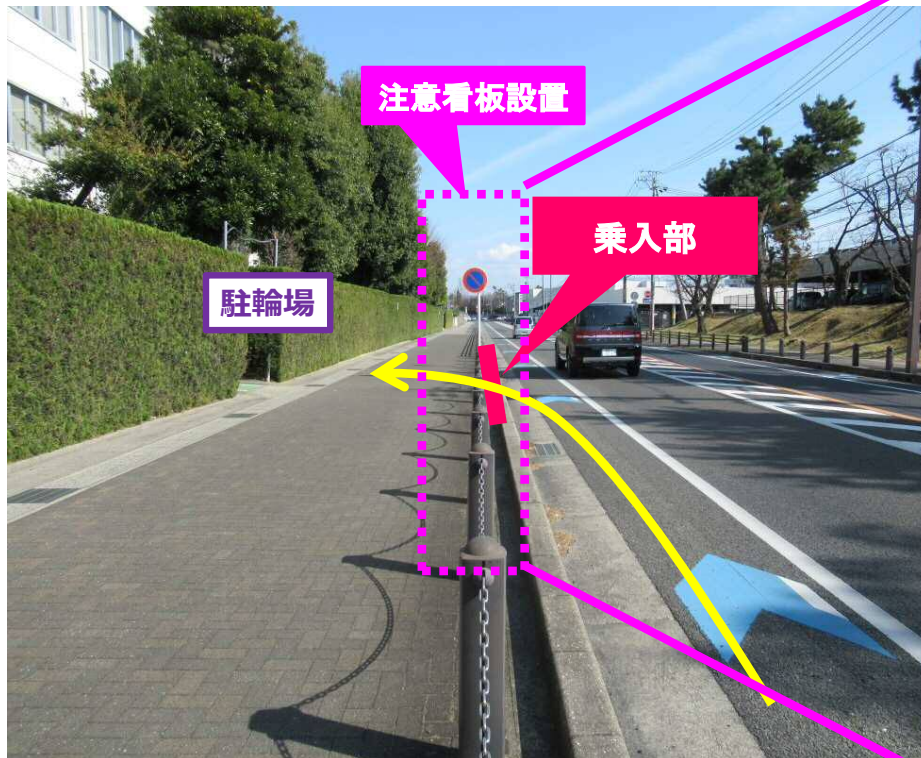
概要②

○ 注意看板の設置

車道⇒駐輪場に入る付近

駐輪場⇒車道に出る付近

車道⇒駐輪場



注意看板設置

乗入部

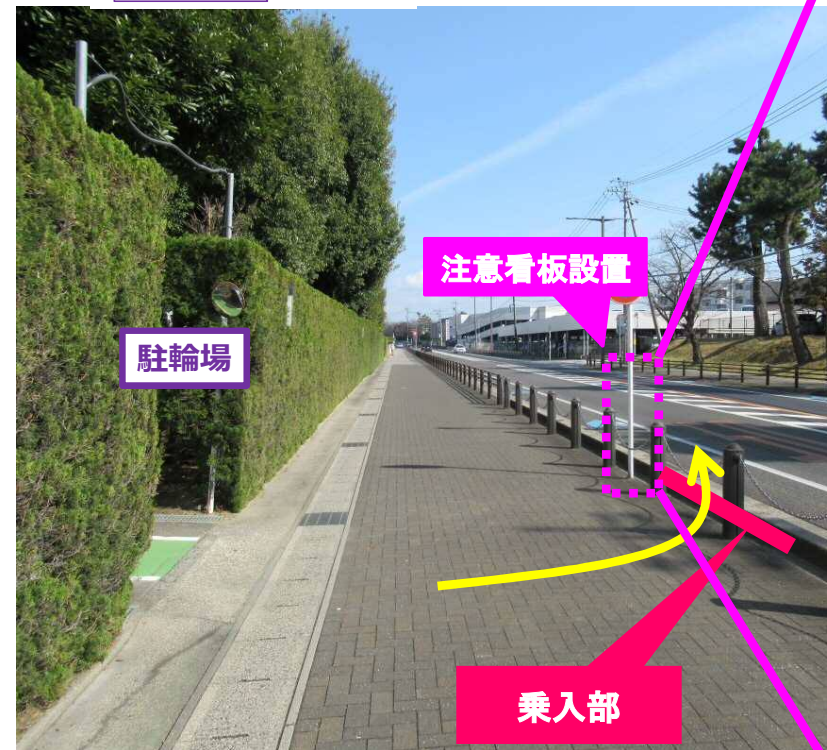
駐輪場



歩道に入る際は、歩行者
自転車に**注意**しましょう

豊田市

駐輪場⇒車道



注意看板設置

乗入部

駐輪場



車道へ出る際は、自動車
自転車に**注意**しましょう

豊田市