

2. 歩行者・自転車のための交通環境改善

2-1 安全性の向上

(1) 社会実験における道路断面構成の考え方

道路の安全性向上、バリアフリー化を図るために、下記の考え方で社会実験時の道路断面構成とする。

◆現在のセンターラインを活用する

◆既存の歩道で、基準を満たす区間を活用する

⇒アゼリア通りにおいて

- ・南側の広い現況歩道を活用
- ・センターラインを外側線(車線と路肩の間の線)として活用

⇒天神通りにおいて(アゼリア通の一方通行化に伴う交通規制の変更)

- ・北側の広い現況歩道を活用
- ・センターラインを外側線(車線と路肩の間の線)として活用
- ・阪急線以西では、現況の道路幅員が狭いため交通規制のみ変更(一方通行規制のみ実施)
- ・大きな交差点や踏切部では、現状の走行車線とする。

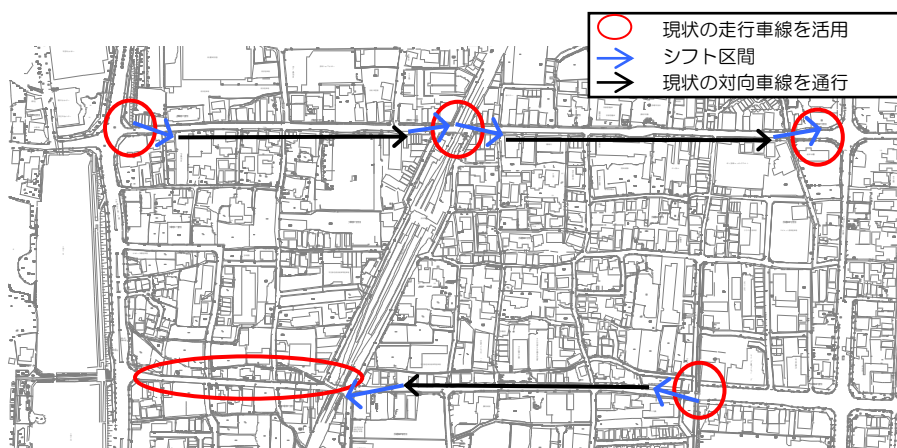
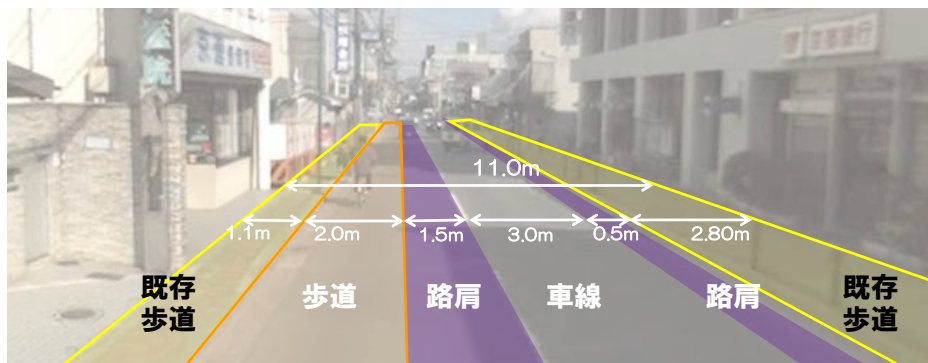


図 2-1-1 社会実験時の道路断面構成

(2) 仮設歩道、路肩に関する評価

1) 概要

- ① 社会実験により設置した仮設歩道、路肩に対しては、まち歩き点検調査、歩行者・自転車利用者アンケート結果からみて、良い評価を得ている。
- ② まち歩き点検調査では、仮設歩道は既存歩道に比べて「良い」は、8 割以上であり、また、一方通行化により「横断歩道が渡りやすくなった」との評価を得た。
- ③ 歩行者・自転車利用者アンケートでは、仮設歩道により「歩きやすくなった」が約 5 割、一方通行化により「安全になった」は約 3 割の回答である。
- ④ 自転車の通行空間となる路肩については、「通行しやすい」が約 4 割の回答である。
- ⑤ 歩行者・自転車利用者の通行空間に対する安全性向上に対する評価は高いものの、自転車利用者のマナーの悪さに対する指摘が多い。

2) まち歩き点検調査による評価結果

① まち歩き点検調査の概要

まち歩き点検調査は、高齢者、障がい者、市民に参加していただき、社会実験期間中の 10 月 23 日（土）に実施した。5つの班に分かれて4つのコースを体験し、仮設歩道、現況の歩道に対する評価を実施するものである。

その調査の概要を下記に示す。

<体験コース>

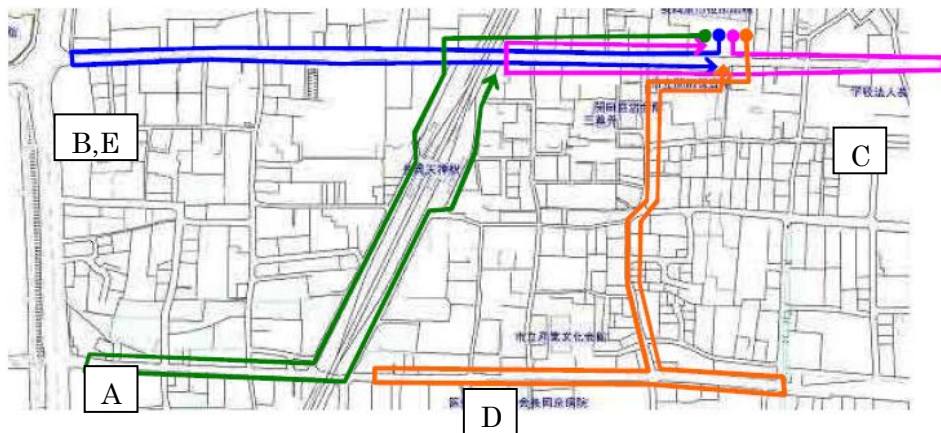


図 2-1-2 歩行空間等モニター体験コース

<対象者の属性>

- ・回答者数＝39 名
- ・年齢構成
20～40 代が約 4 割、50～60 代が約 4 割、70 代以上が 2 割。平均年齢は約 55 歳。
- ・補装具
参加者 39 名のうち、12 名が補装具を必要としている。
- ・障がいの種類
上下半身障がい者が 2 名、視覚障がい者が 4 名。

まち歩き点検 年齢構成

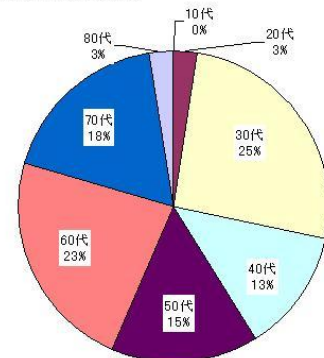


図 2-1-3 参加者の年代別構成比



図 2-1-4 参加障がい者の障がい別人数

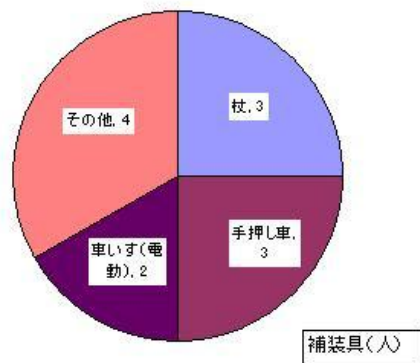


図 2-1-5 補装具利用者の種類別

② 歩道の歩きやすさ、安全性の評価

歩道の歩きやすさについては、「仮設歩道の方が良い」と「少し良い」を加えると、約 85%以上が既存歩道より良いと評価している。

安全性について、自由意見では、自転車が仮設歩道を通るので危険と感じるや、車道と仮設歩道との段差がないために車が乗り入れる心配がある等が懸念されており、自転車の通行方法の周知やマナーの向上、歩車分離の安全対策が課題と考えられる。

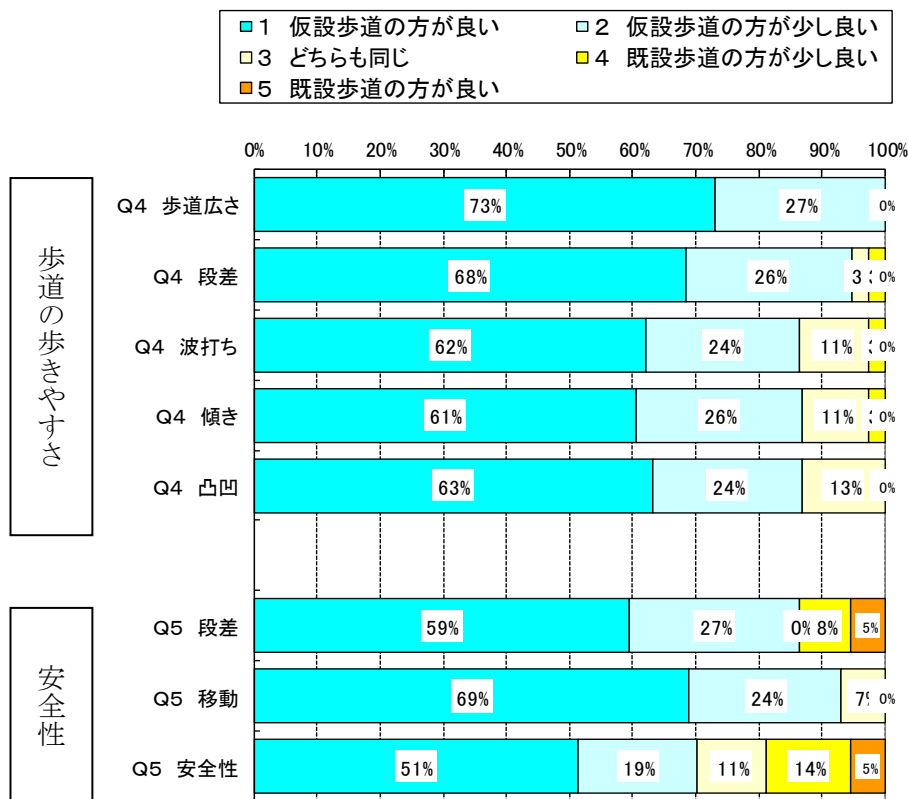


図 2-1-6 歩道の歩きやすさと安全性の評価(まち歩き点検調査)

③ 横断歩道に対する評価

横断歩道については、横断の長さ、車の来る方向について約 80%以上が既存の横断歩道より「良い」と評価している。しかし、段差について「仮設歩道より良い」と「少し良い」を加えると 72%となる。安全性の評価が低いのは、自由意見にみられるように、木製縁石につまずきやすいことが理由と考えられる。

一方通行により、一方向の車に気を付けることで済むことを評価しているが、自転車は双方向のため横断時には注意が必要との指摘もある。

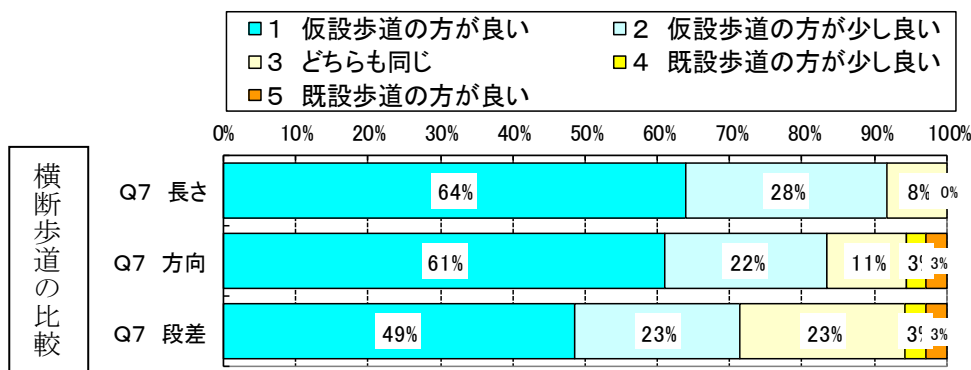


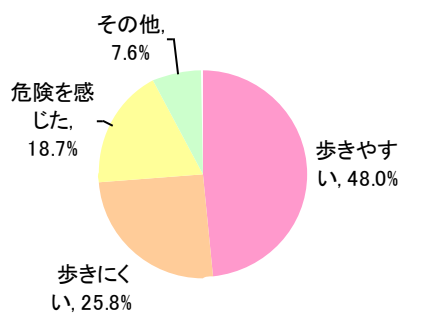
図 2-1-7 横断歩道の対する評価(まち歩き点検調査)

3) 歩行者・自転車アンケートにおける評価結果

歩行者アンケートでは、仮設歩道に対する評価で約 48%が「歩きやすい」と回答しており、50～64歳の層を除くと、45%から 56%と高い評価をしている。

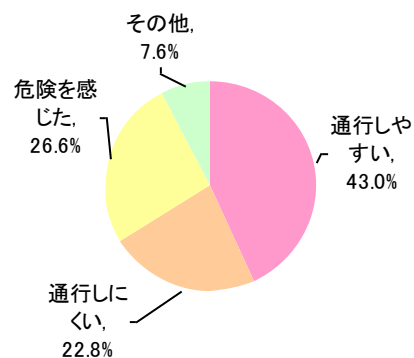
路肩の自転車による通行のしやすさも、仮設歩道と同様に 49 歳以下では 45%以上の人が、「通行しやすい」と回答している。自転車の利用については、年齢が高いほど、評価が低い傾向にある。

一方通行への感想については、年齢階層別で顕著な差は少なく、「便利になった」、「安全になった」の両者で約 40%を占めており、「不便になった」、「危険になった」のマイナス評価は約 50%程度となっている。



注) 無回答を除いた比率

図 2-1-8 仮設歩道に対する評価



注) 無回答を除いた比率

図 2-1-9 路肩に対する評価

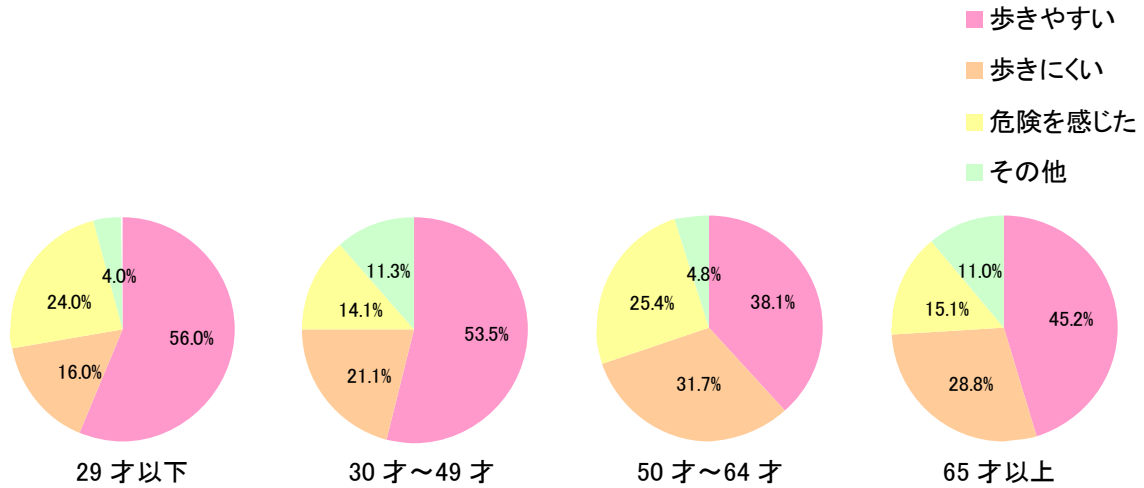


図 2-1-10 年齢階層別の仮設歩道の歩きやすさに対する評価(歩行者アンケート:平日)

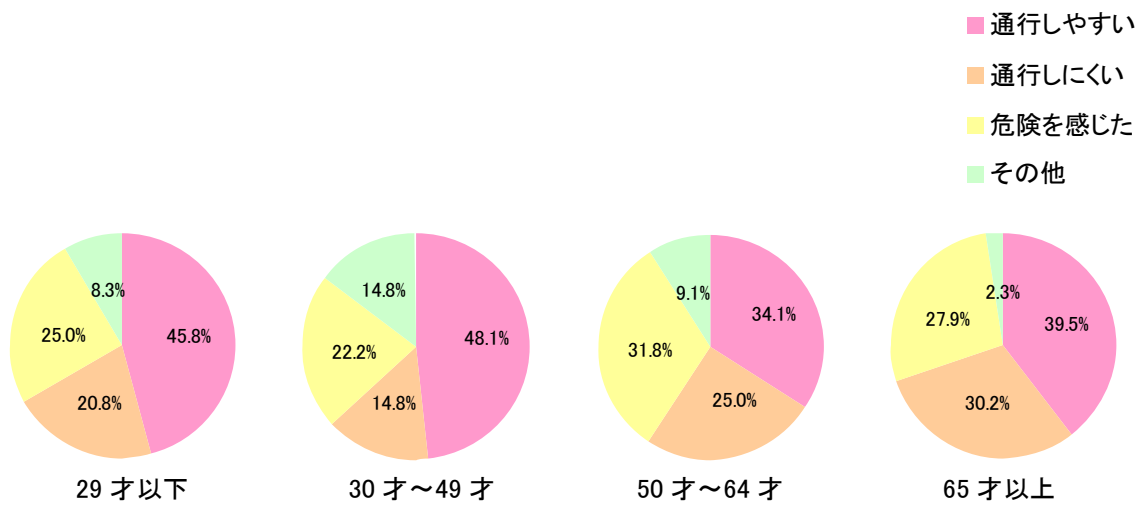


図 2-1-11 年齢階層別の路肩の自転車による通行しやすさに対する評価(歩行者アンケート:平日)

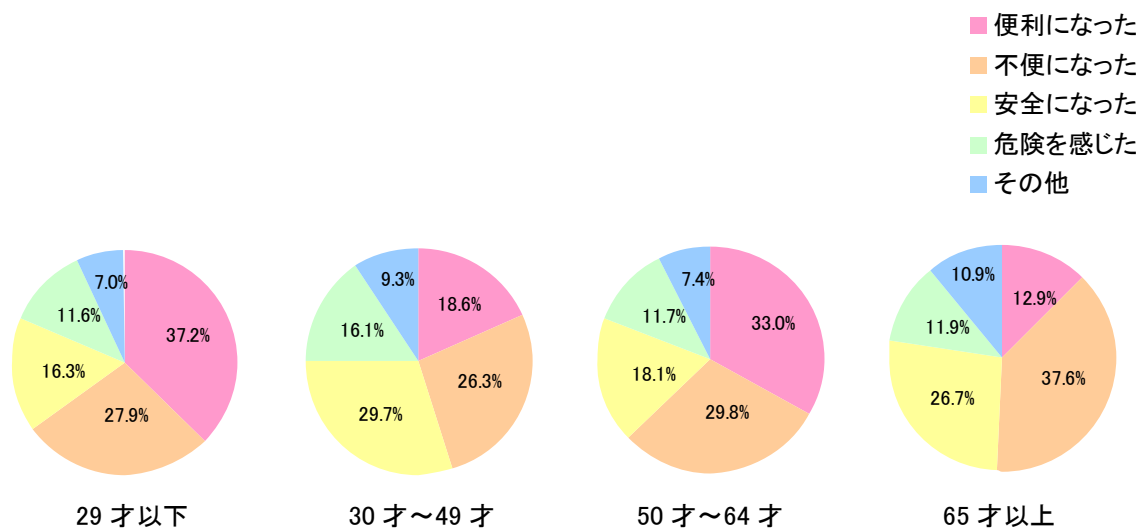


図 2-1-12 年齢階層別の一方通行への感想

注) 上記の図は、無回答を除いた比率

■年齢層、経路別の評価平均値（1から5の評価点を単純平均した結果。1に近いほど仮設歩道が良い。5に近いほど既存歩道が良い）

全体的に、仮設歩道の方が既存歩道よりかなり良いと評価されているが、年齢階層別の評価をみると、問5（歩道の段差）と問7（横断歩道）は 50 代以下より 60 代以上の方がやや厳しい評価となっている。経路別にみると、経路 D の体験者は、他の経路と比べてやや厳しい評価となっている。

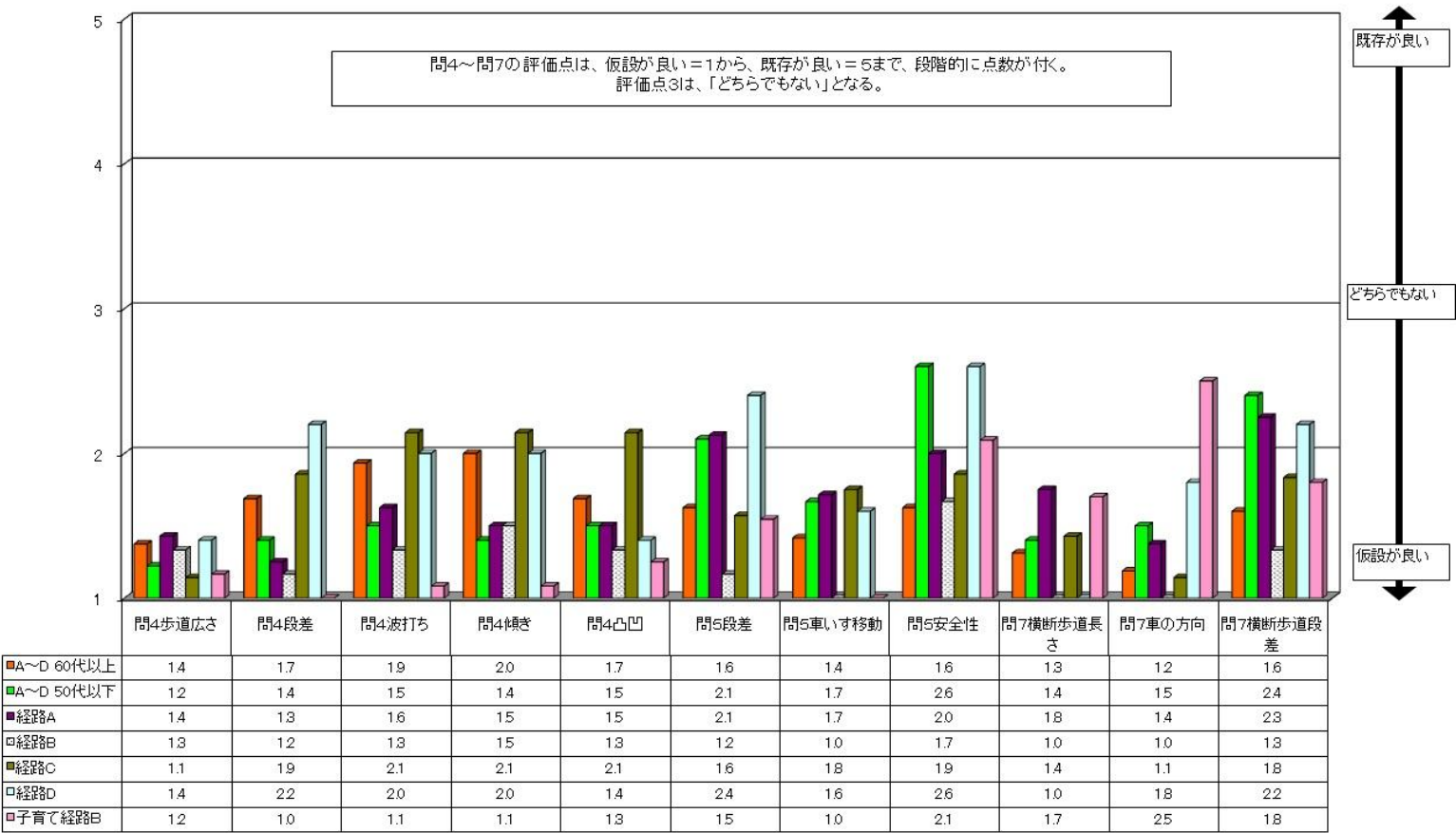


図 2-1-13 年代別、経路別にみた評価

2-2 歩行者・自転車交通量の変化

(1) 12時間通行量の変化

1) 概要

- ① バス停の移設による変化はあったが、平日及び休日とも、12 時間通行量で見ると、歩行者自転車通行量の変化は少なかった(12 時間交通量で平日 1.03 倍、休日 1.01 倍)。
- ② バス停の移設により、長岡天神南バス停方面に約 700 人/日(平日、休日)のバス乗降客の増加が見られ、駅から長岡天神バス停(西行き)、セブン通りが平日夕方減少している。

2) 地点別の通行量の変化

アゼリア通り(地点③, ④, ⑤, ⑧)の通行量は、平日休日とも、平常時に比べて実験時はほぼ横ばいかやや増加している。阪急長岡天神駅の南北方向の側道(地点番号 6, 7, 9, 10)は、平日休日とも、平常時と比べて実験時はほぼ横ばいである。

天神通り(地点⑪, ⑫)の通行量はアゼリア通りより少なく、平日休日とも平常時と比べて実験時は横ばいかやや増加である。

歩行者通行量からみると、実験期間中のバス停の移設による南側への通行量の転換はあったが、全体的な大きな変化は少ないといえる。

表 2-2-1 平日通行量(人/12 時間)

地点	平常時	実験時	倍率
2	8,754	8,979	1.03
3+4	16,886	16,661	0.99
5	6,120	7,054	1.15
6+9	18,714	18,444	0.99
8	6,352	7,399	1.16
7+10	16,119	16,446	1.02
11	3,657	4,317	1.18
12	3,853	3,871	1.00
合計	80,367	83,171	1.03

注) 調査日: 平常時は 10 月 19 日(火)、実験時は 10 月 26 日(火)

表 2-2-2 休日通行量(人/12 時間)

地点	平常時	実験時	倍率
2	6,946	6,857	0.99
3+4	13,766	13,543	0.98
5	5,124	5,821	1.14
6+9	15,532	15,692	1.01
8	4,453	4,742	1.06
7+10	11,867	11,446	0.96
11	3,232	3,589	1.11
12	3,447	3,233	0.94
合計	64,367	64,923	1.01

注) 調査日: 平常時は 10 月 17 日(日)、実験時は 10 月 24 日(日)

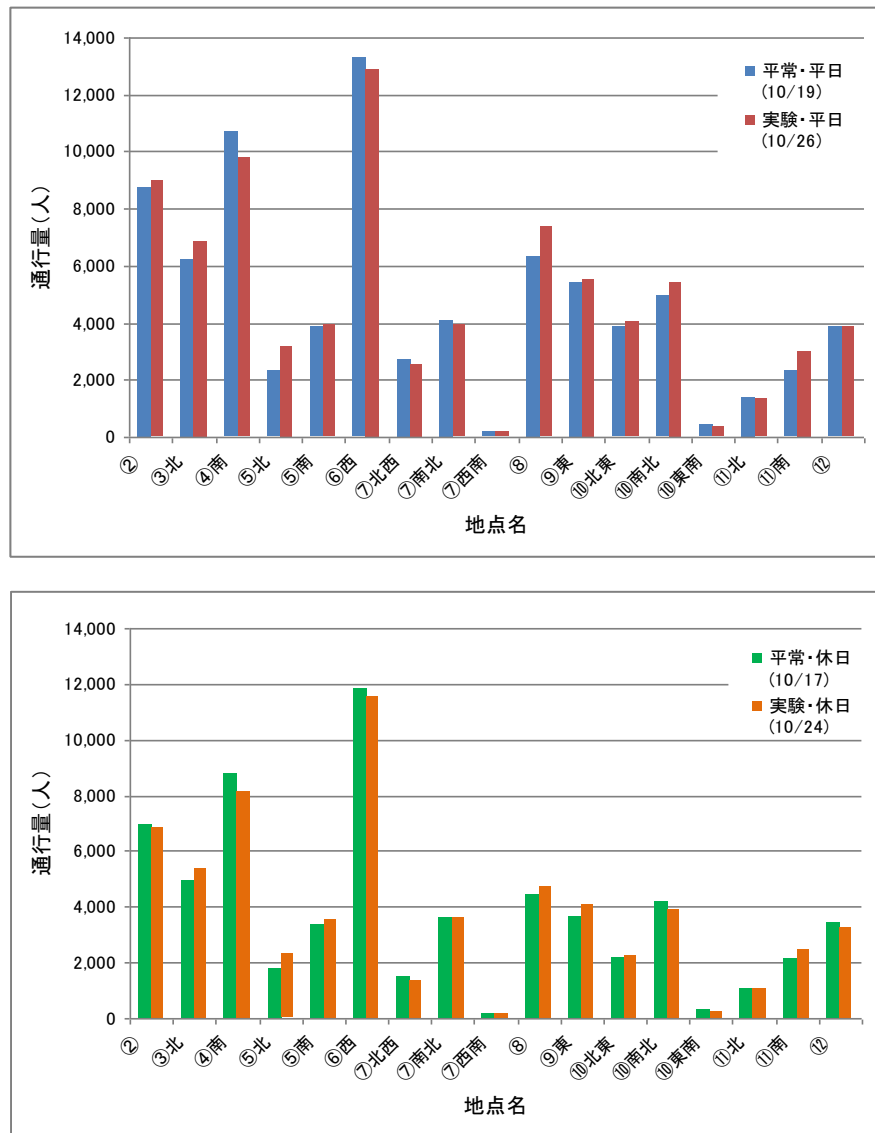


図 2-2-1 地点別歩行者・自転車通行量の比較

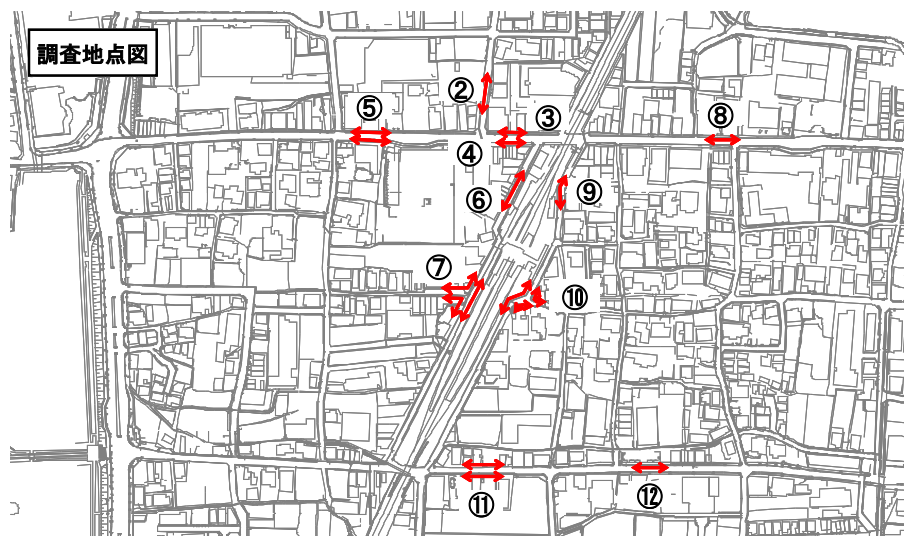
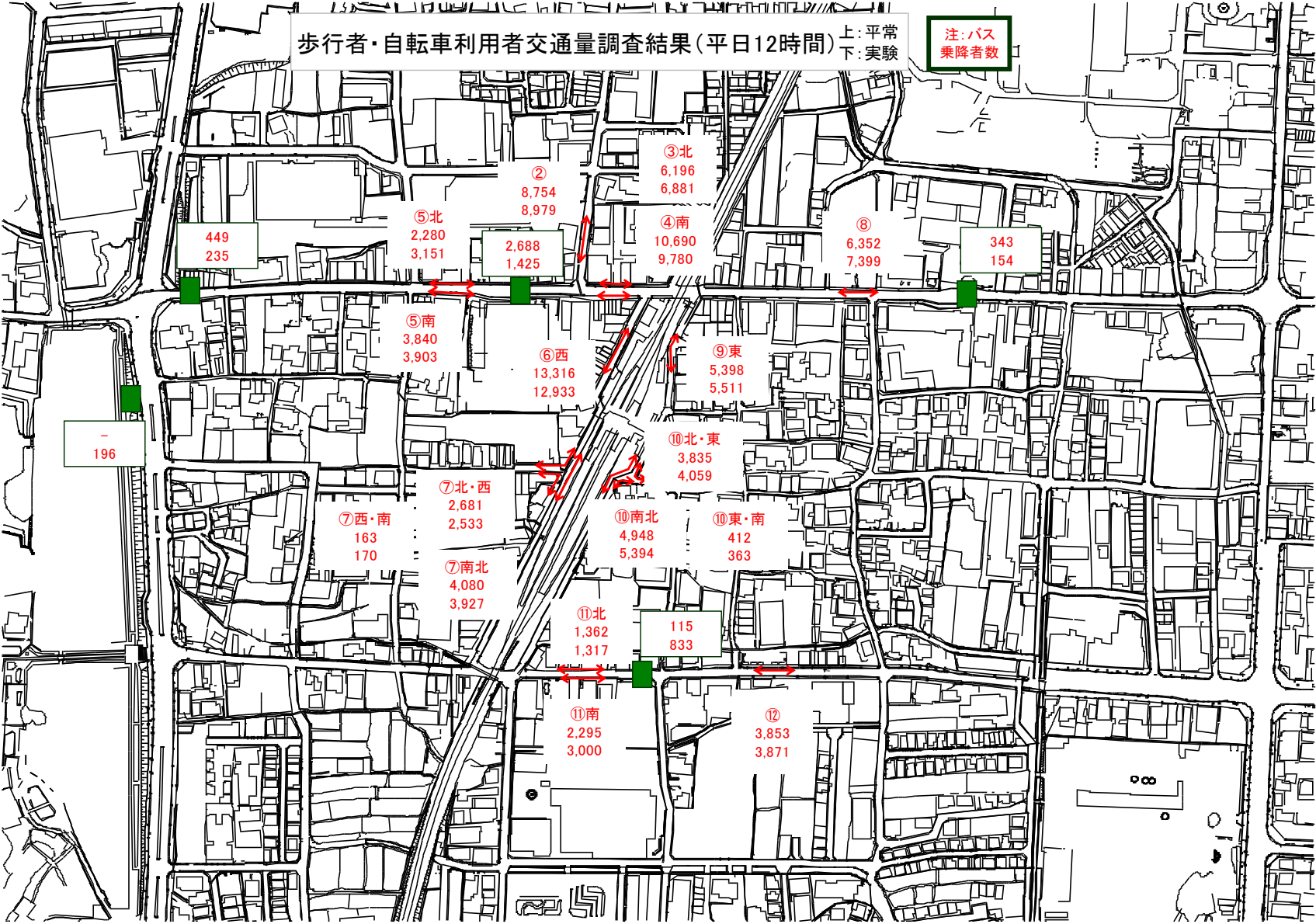


図 2-2-2 調査地点図

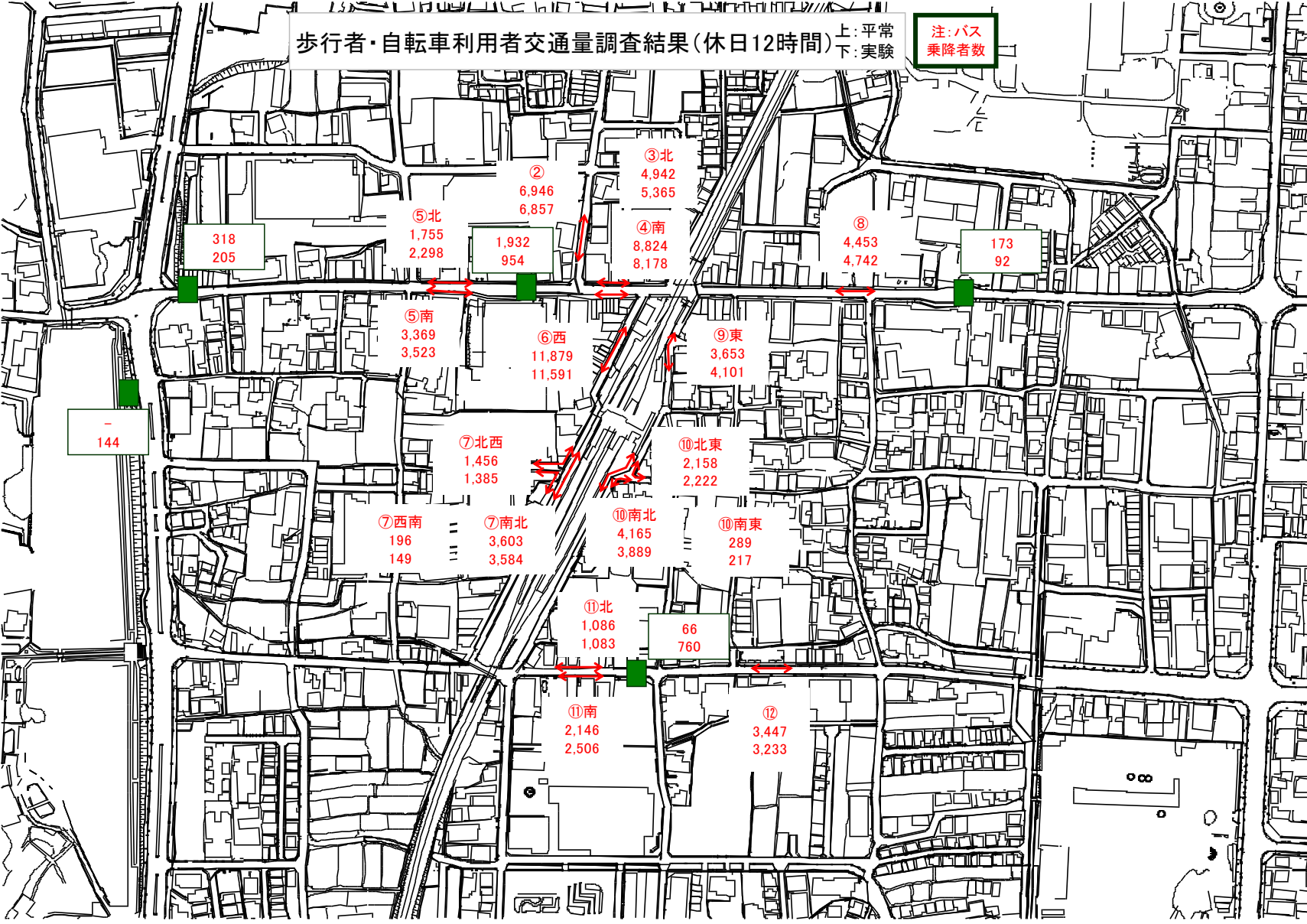
■ 平日 12 時間計 歩行者・自転車利用者交通量の比較（上段＝平常時、下段＝実験中）

（図中の枠数値は、バス停乗降者数を参考を示す）

単位：人／12 時間



■休日 12 時間計 歩行者・自転車利用者交通量の比較（上段＝平常時、下段＝実験中）



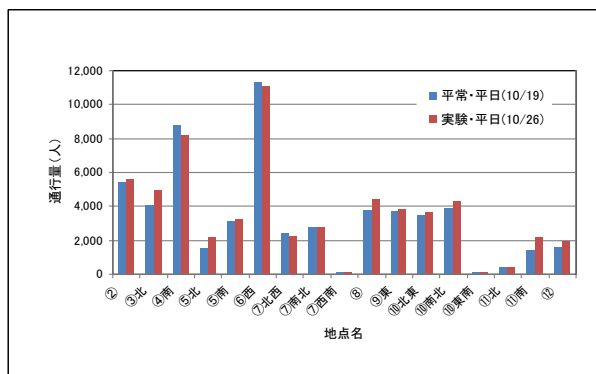
3) 自転車と歩行者通行量の変化

歩行者通行量だけを比較すると、平日はアゼリア通り南地点④南、駅西側地点⑥西を除くと実験時に増加または横ばいとなっている。休日は、アゼリア通り南地点④南を除く地点で増加または横ばいである。

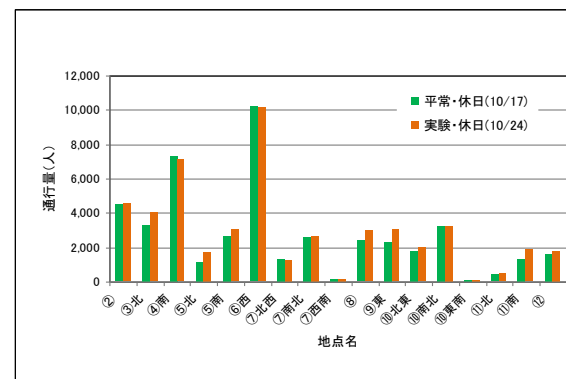
平日の自転車通行量については、セブン通り（地点②）と長岡天神駅の東側（地点⑨、⑩）は、概ね同程度の通行量となっている。また、天神通り（地点⑪、⑫）と駅の西側（地点⑦）は、1割程度の減少となっている。アゼリア通りは、セブン通り西側（地点⑤）で横ばい、踏切手前（地点④）で減少、市役所前（地点⑧）で増加となっている。休日は、各地点で1～2割程度の減少となっている。

<平日:10月19日(火)と10月26日(火)>

■歩行者通行量



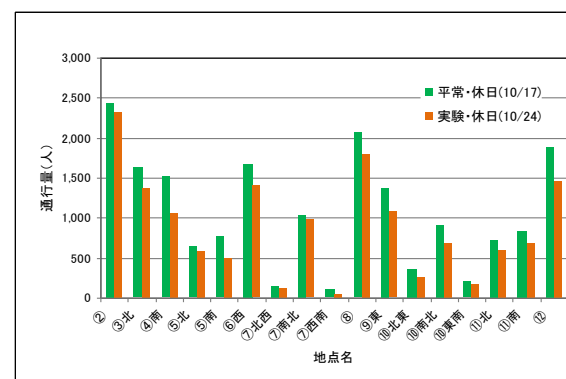
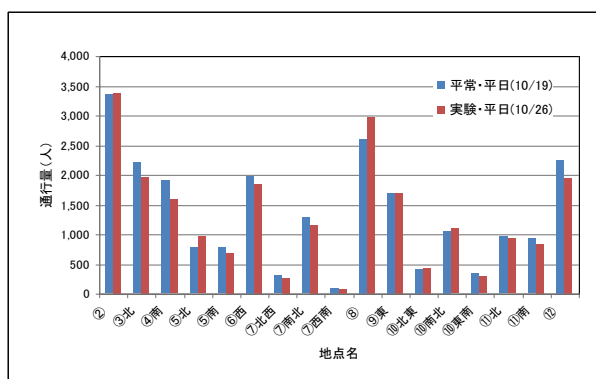
<休日:10月17日(日)と10月24日(日)>



歩行者	②	③北	④南	⑤北	⑤南	⑥西	⑦北西	⑦南北	⑦西南	⑧	⑨東	⑩北東	⑩南北	⑩東南	⑪北	⑪南	⑫	合計
平常・平日(10/19)	5,388	3,990	8,777	1,499	3,073	11,335	2,373	2,801	63	3,740	3,702	3,415	3,889	71	394	1,365	1,605	57,480
実験・平日(10/26)	5,600	4,924	8,200	2,193	3,219	11,081	2,260	2,767	92	4,412	3,815	3,629	4,298	74	401	2,166	1,923	61,054
	103.9%	123.4%	93.4%	146.3%	104.8%	97.8%	95.2%	98.8%	146.0%	118.0%	103.1%	106.3%	110.5%	104.2%	101.8%	158.7%	119.8%	106.2%

歩行者	②	③北	④南	⑤北	⑤南	⑥西	⑦北西	⑦南北	⑦西南	⑧	⑨東	⑩北東	⑩南北	⑩東南	⑪北	⑪南	⑫	合計
平常・休日(10/17)	4,511	3,312	7,309	1,124	2,609	10,206	1,315	2,571	102	2,380	2,277	1,806	3,263	97	364	1,305	1,570	46,121
実験・休日(10/24)	4,541	3,996	7,116	1,721	3,021	10,183	1,265	2,609	102	2,940	3,030	1,965	3,213	54	487	1,828	1,777	49,848
	100.7%	120.7%	97.4%	153.1%	115.8%	99.8%	96.2%	101.5%	100.0%	123.5%	133.1%	108.8%	98.5%	55.7%	133.8%	140.1%	113.2%	108.1%

■自転車通行量



自転車	②	③北	④南	⑤北	⑤南	⑥西	⑦北西	⑦南北	⑦西南	⑧	⑨東	⑩北東	⑩南北	⑩東南	⑪北	⑪南	⑫	合計
平常・平日(10/19)	3,366	2,206	1,913	781	767	1,981	308	1,279	100	2,612	1,696	420	1,059	341	968	930	2,248	22,975
実験・平日(10/26)	3,379	1,957	1,580	958	684	1,852	273	1,160	78	2,987	1,696	430	1,096	289	916	834	1,948	22,117
	100.4%	88.7%	82.6%	122.7%	89.2%	93.5%	88.6%	90.7%	78.0%	114.4%	100.0%	102.4%	103.5%	84.8%	94.6%	89.7%	86.7%	96.3%

自転車	②	③北	④南	⑤北	⑤南	⑥西	⑦北西	⑦南北	⑦西南	⑧	⑨東	⑩北東	⑩南北	⑩東南	⑪北	⑪南	⑫	合計
平常・休日(10/17)	2,435	1,630	1,515	631	760	1,673	141	1,032	94	2,073	1,376	352	902	192	722	841	1,877	18,246
実験・休日(10/24)	2,316	1,369	1,062	577	502	1,408	120	975	47	1,802	1,071	258	676	163	596	678	1,456	15,076
	95.1%	84.0%	70.1%	91.4%	66.1%	84.2%	85.1%	94.5%	50.0%	86.9%	77.8%	73.3%	74.9%	84.9%	82.5%	80.6%	77.6%	82.6%

4) ピーク時通行量の変化

① 主要地点における時間帯別通行量の変化

阪急長岡天神駅からセブン通り側、西口から天神通りに向けた地点で時間帯別の歩行者・自転車通行量の変化から、社会実験時にどのような変化があったかを把握する。

<平日>

- ・ 駅西側では、午前中は平常時よりも通行量が増加しているが、午後から夕方にかけては減少している。一方、天神通りでは、午後から通行量が増加しており、バス停が移設されたことで、夕方の帰宅者を中心に南側への歩行者流動の変化が生じたと考えられる。

<休日>

- ・ 商店街のあるセブン通り（地点②）、駅前の商店街前（地点⑥）では平常時よりも通行量が昼間で多いものの、16時過ぎからは減少に転じており、結果として12時間では実験時と平常時で同程度の通行量となっている。

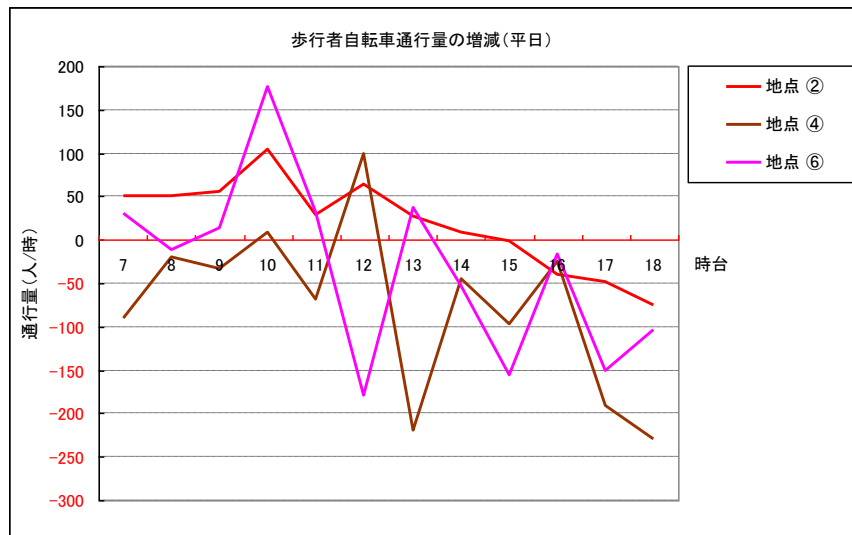


図 2-2-3 時間帯別の歩行者・自転車通行量の増減量(平日:地点②、④、⑥)

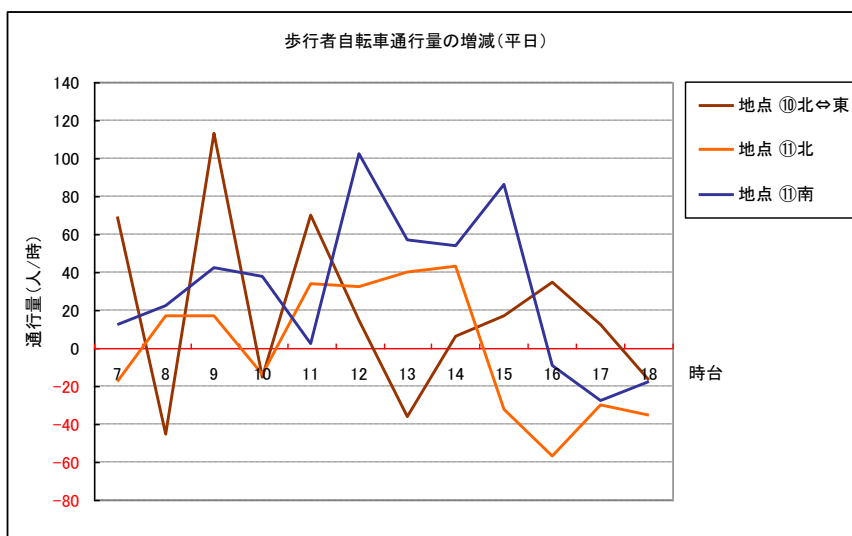


図 2-2-4 時間帯別の歩行者・自転車通行量の増減量(平日:地点⑩、⑪北・南)

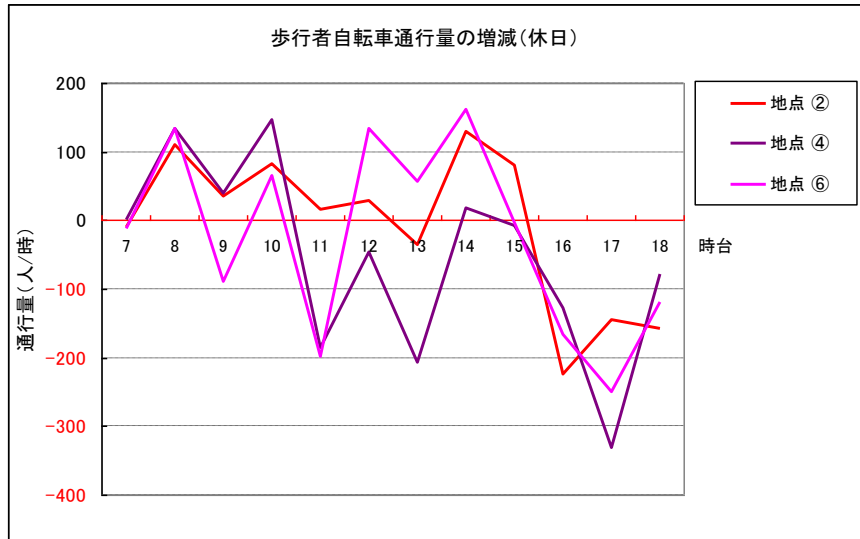


図 2-2-5 時間帯別の歩行者・自転車通行量の増減量(休日:地点②、④、⑥)

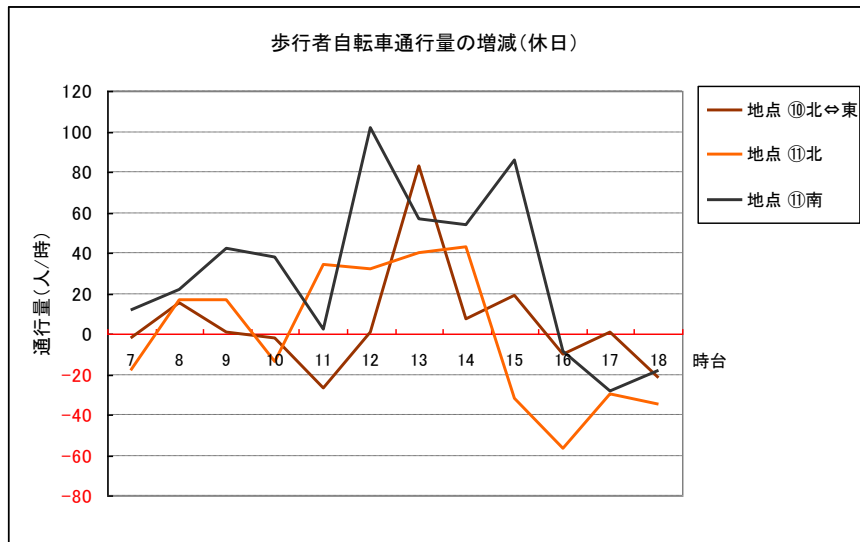


図 2-2-6 時間帯別の歩行者・自転車通行量の増減量(休日:地点⑩、⑪北・南)

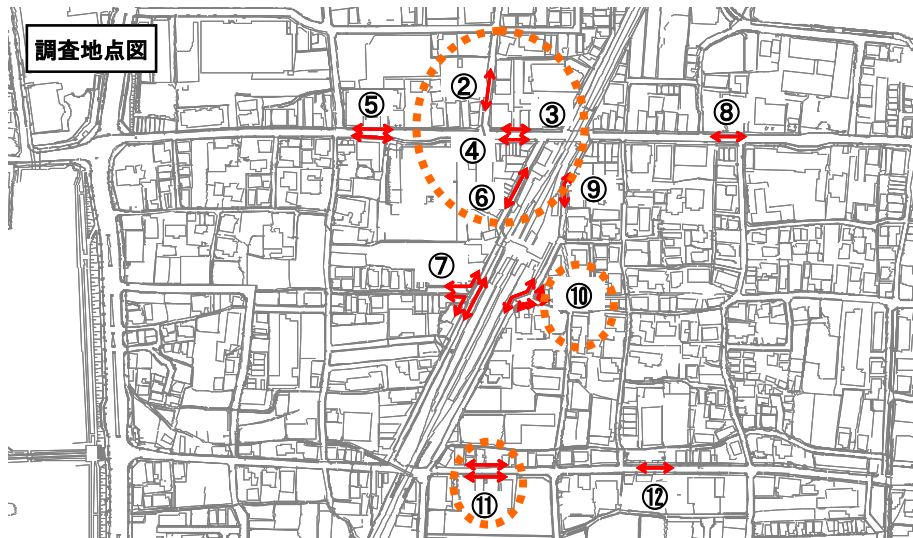


図 2-2-7 歩行者・自転車通行量観測地点

② 平日の朝のピーク時

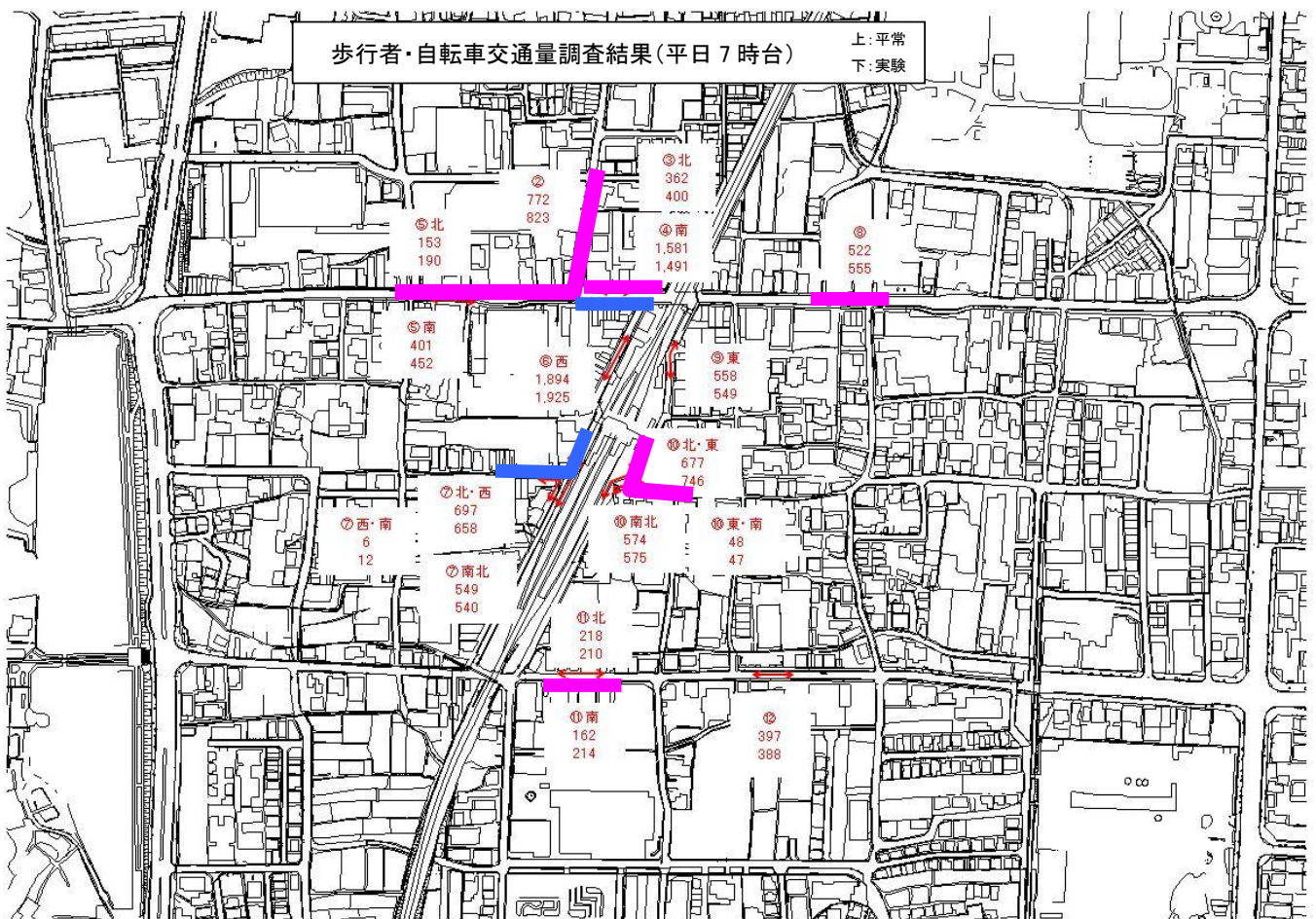
平日の朝7時台でみると、下図に示すようにアゼリア通り北側（地点②、③、⑤）、阪急長岡天神駅東側（地点⑧）と駅から東側で南へ向かう区間（地点⑩）、天神通り南側（地点⑪）で増加している。

また、アゼリア通り南側の長岡天神バス停（西向き）（地点④）で減少している。

これらは、主に長岡天神バス停（西向き）が南に移設されたことで、通勤・通学時の人の流れが変わったことによると考えられる。また、セブン通りの増加要因は、朝の送迎車が、アゼリア通りを避けてセブン通りまたは西友前の通りに移ったものと考えられる。

■平日7時台 歩行者・自転車交通量の比較（上段＝平常時、下段＝実験中）

単位：人／時



■＝実験中が増加した区間

■＝減少区間

注) 平常時の利用が100人/時以上で5%以上増減した区間を示す

③ 平日の夕方のピーク時

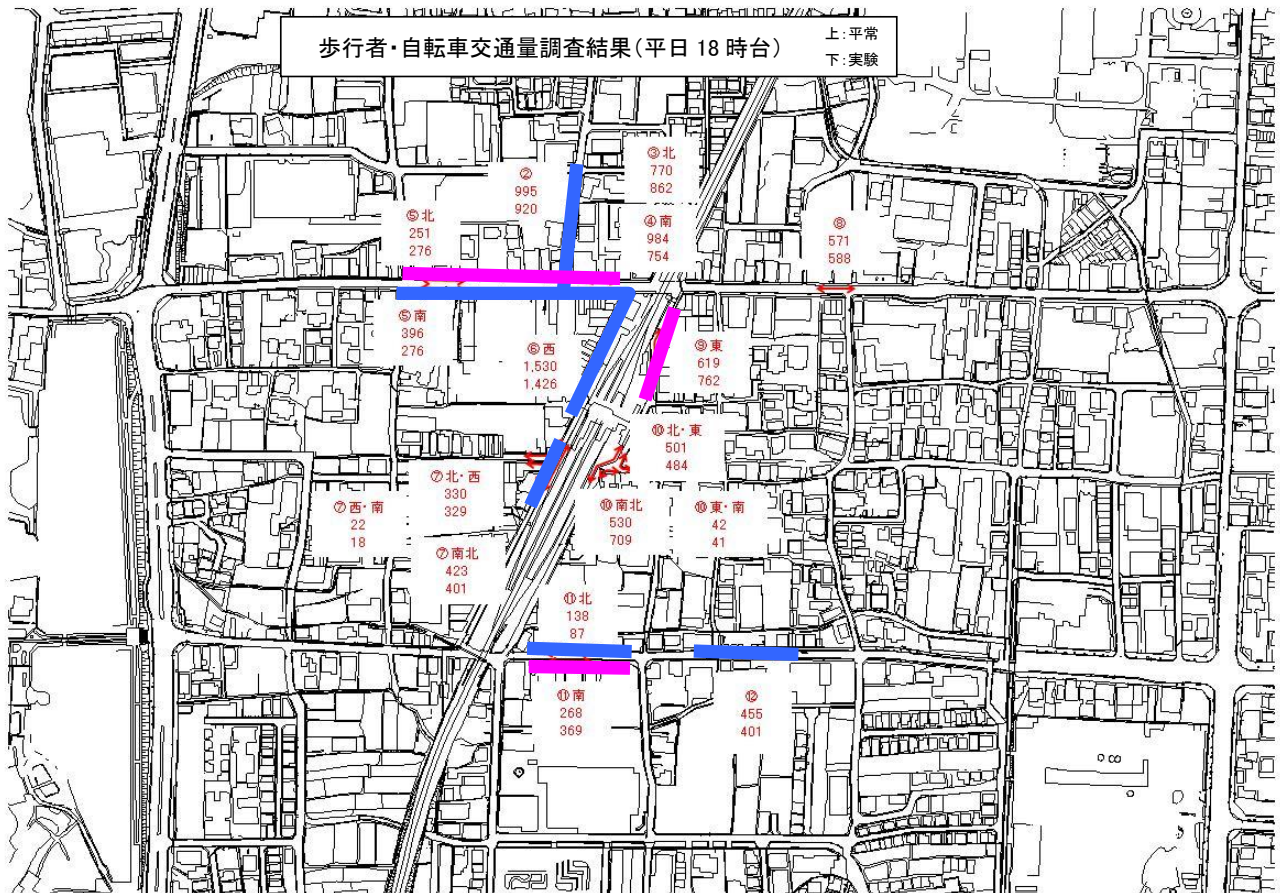
平日の夕方 18 時台でみると、下図に示すようにアゼリア通り北側（地点③、⑤）、阪急長岡天神駅東側（地点⑨）と駅から東側で南へ向かう区間（地点⑩）、天神通り南側（地点⑪）で増加している。

また、アゼリア通り南側の長岡天神バス停（西向き）（地点④）、長岡天神駅を出て北に向かう区間（地点⑥）、セブン通り（地点②）で減少している。

これらからみても、長岡天神バス停（西向き）の移設による影響が大きいと考えられる。

■ 平日 18 時台 歩行者・自転車交通量の比較（上段＝平常時、下段＝実験中）

単位：人／時



注) 平常時の利用が 100 人/時以上で 5%以上増減した区間を示す。

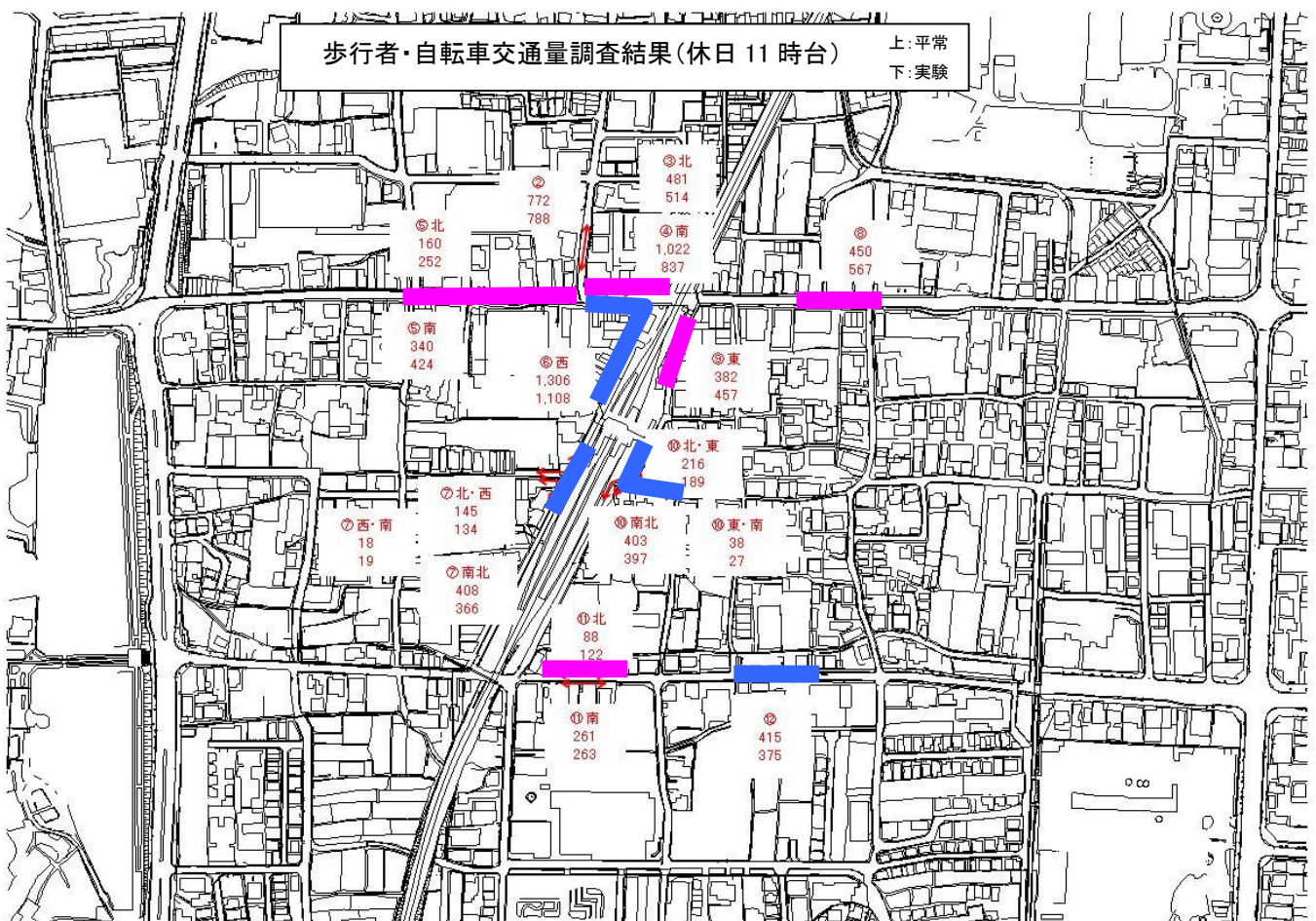
④ 休日の昼間帯（11 時台）

休日の 11 時台で実験期間中の増加が著しいのは、アゼリア通りのセブン通りから西側（地点⑤）、市役所前(地点⑧)、長岡天神駅東側(地点⑨)である。これらの地点は、12 時間通行量でみても、増加している区間である。

また、長岡天神駅西側の区間（地点⑥、地点⑦）、東側（地点⑩）で減少しているが、これらの地点は、12 時間通行量では、横ばいまたは若干の減少であり、社会実験実施により、通行量全体が減少したと考えるより、実験による行動パターンに影響を与えたと考えられる。（これらに関しては、時刻帯別のパターンから再考）

■ 休日 11 時台 歩行者・自転車交通量の比較（上段＝平常時、下段＝実験中）

単位：人／時



■ = 実験中が増加した区間

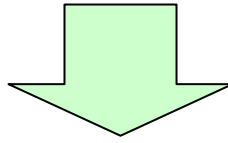
■ = 減少区間

注) 平常時の利用が 100 人/時以上で 5%以上増減した区間を示す。

2-3 今後の検討課題

【社会実験の結果の要約】

- ① 歩行空間、自転車の走行空間整備の必要性・効果が確認できた。
- ② アゼリア通りのバリアフリー化による空間確保・安全性向上とともに、自転車等の安全マナー向上などソフト施策を講じる必要がある。
- ③ バリアフリー化とともに地区の賑わいを維持・活性化させるための地元との連携が必要と考えられる。

**【今後の検討課題】****① バリアフリー化の推進**

アゼリア通りのバリアフリー化については、市民の賛意も得られており、今後ともバリアフリー化を進めることが必要と判断できる。また、アンケート、点検調査などから現状の歩道等の改善への指摘、別途調査からもアゼリア通りの安全性向上に必要性が高いことが分かっている。

このようなことから、改善が可能な区間からバリアフリー整備を検討する必要があると考えられる。

② 段階的なバリアフリー整備計画の策定

現時点では、一方通行化を行った場合、地区へのアクセス交通機能の低下を招く可能性が高いことから、短期、中期、長期に分けてアゼリア通りのバリアフリー整備計画を検討する必要があると考えられる。

③ 地区全体の安全性向上のための道路整備推進

アゼリア通りの改善を進めるとともに、駅周辺の細街路、犬川沿いの再整備、バス停などの改善をおこなうことで地区全体の安全性を向上させることも必要と考えられる。また、駅周辺等では、朝のキスアンドライド、荷捌き空間の確保など、バリアフリー化とあわせて検討を行うことも必要である。

④ 地元との協調・協働による歩行空間の整備

バリアフリー整備の効果・必要性を高めるためには、利用者の多い商店街、駅周辺での整備を進めることが重要であり、そのための地元との協働化を進めることが必要と考えられる。