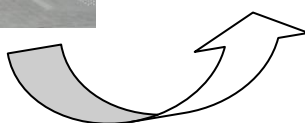


丸亀町商店街における自転車乗入れ禁止社会実験

報 告 書



平成24年6月

高松丸亀町商店街振興組合
自転車を利用した香川の新しい都市づくりを進める協議会高松地区委員会

目 次

	頁
1 アンケート調査	1
(1) 調査概要	
(2) 回答状況	
(3) 調査結果	
2 乗入れ禁止遵守状況	5
(1) 調査概要	
(2) 調査結果	
3 自転車交通流動の変化	7
(1) 調査概要	
(2) 調査結果	
4 歩行者量（賑わい）の変化	18
(1) 調査概要	
(2) 調査結果	

1 アンケート調査

(1) 調査概要

● 調査目的

丸亀町商店街において安心して買い物等を楽しめる環境を整える取組として実施する「自転車乗入れ禁止社会実験」（平成24年4月16日（月）正午から6月15日（金）正午まで）について、広く自転車利用者や歩行者の意見を伺い、実験の効果を検証するもの

● 調査方法

丸亀町商店街付近の街頭で、回答用紙を配布。回収場所は、指導員または丸亀町商店街の各店舗。

別途、高松市ホームページ上でWeb型アンケートを実施。

● 調査期間

平成24年4月13日（金）から6月15日（金）まで

(2) 回答状況

	回答数（票）
回答用紙配布型アンケート	394
Web型アンケート	154
合計	548

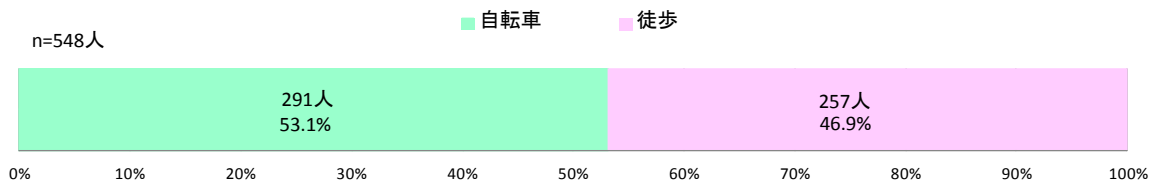
(3) 調査結果

調査により確認された市民の意向のポイントは次のとおりである。（アンケート調査結果は、次頁以降に示す。）

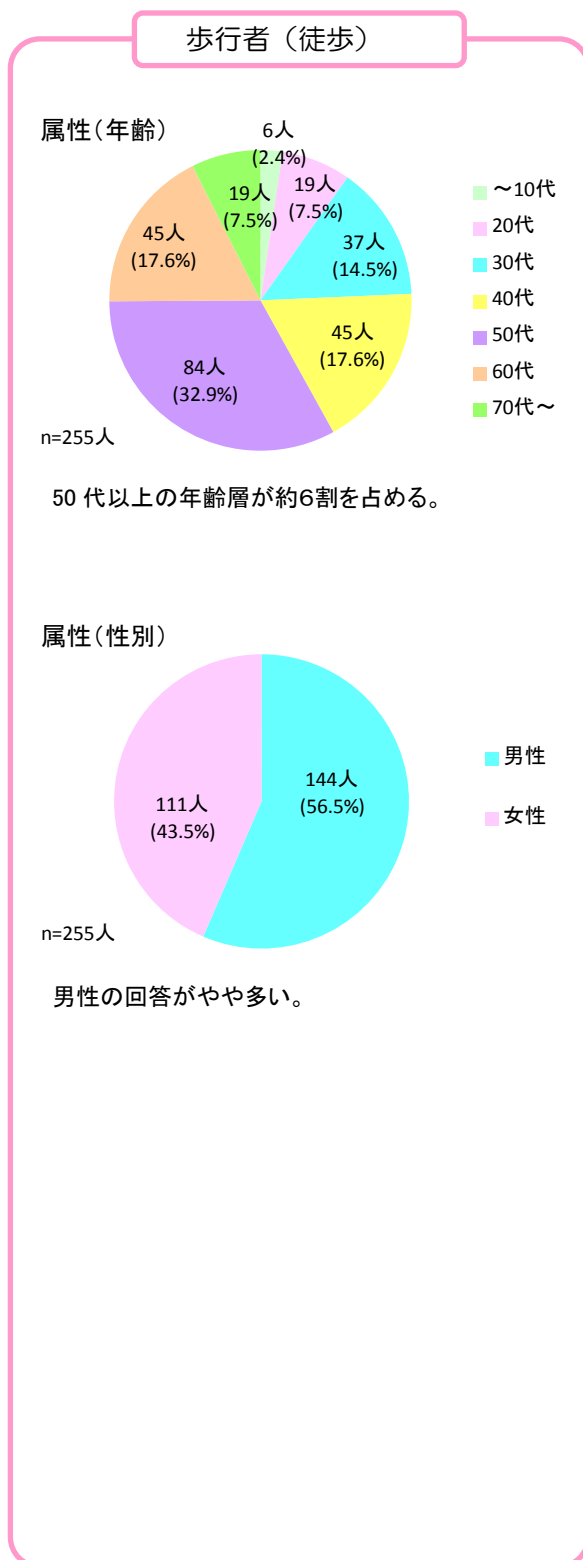
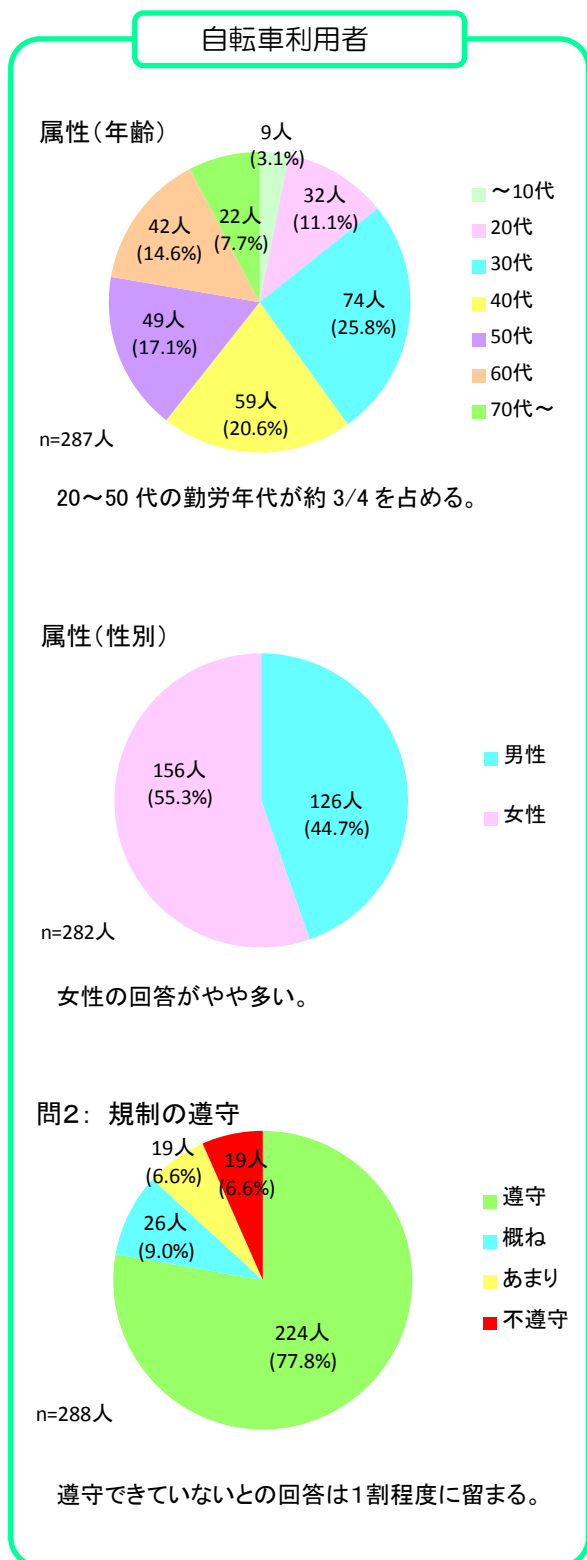
- 【規制の感想】として、歩行者においては「良い～やや良い」とする回答が9割を超えており、また、自転車利用者においても約半数を占める。
- 【実験終了後の方向性】は、歩行者においては8割近くが「正式規制すべき」とし、自転車利用者では「正式規制すべき」とする回答が約1/3である反面、「元の土・日・祝規制に戻すべき」とする回答が5割近い。
道路利用者全体（自転車利用者+歩行者）としては、「正式規制すべき」とする回答が半数を超える。
- 【他商店街へ拡大すべきか】との問いに対しては、歩行者は8割近くが「他の商店街へも規制を拡大すべき」と回答し、自転車利用者では「他の商店街へ規制拡大すべきでない」との回答が約2/3を占める。

○調査結果詳細

問1：商店街内での移動方法

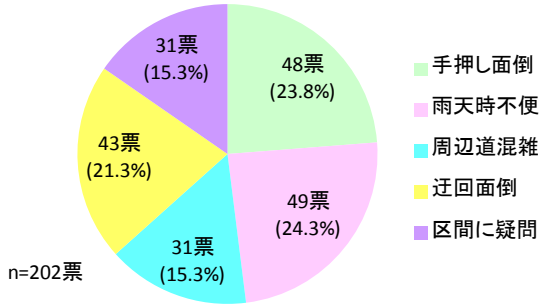


※「自転車利用者」と「歩行者」では、意向が大きく異なることから、以下に区分のうえ集計した。



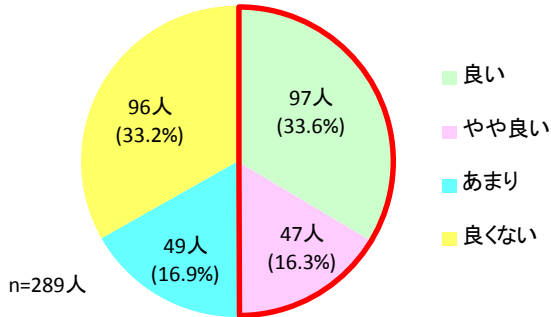
自転車利用者

問3: 遵守できない理由



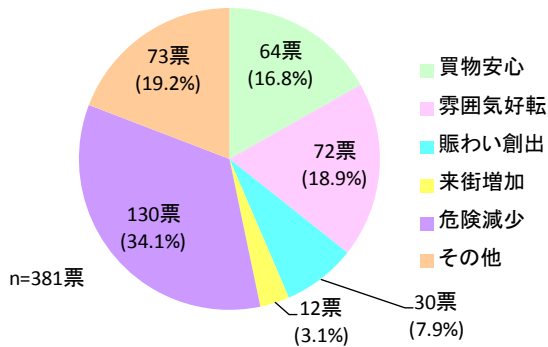
遵守できない理由としては、「手押し」や「雨天時が不便」が面倒とする他、「迂回」とする回答が約7割を占める。

問4: 規制の感想



「良い～やや良い」とする回答は約半数である。

問5: 規制の効果



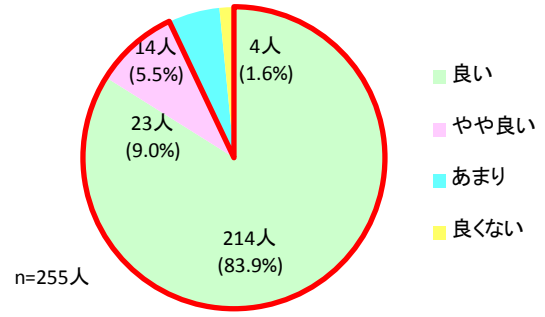
「危険が無くなった」とする回答が約1/3で、以下、「雰囲気が良くなった」、「安心して買物ができる」が続いている。

●主な「その他意見」

- ・商店街に来る回数が減った。買物が不便。 55
- ・迂回先道路での危険が増した。 11
- ・家族連れが増え、まちにとって良い。 5

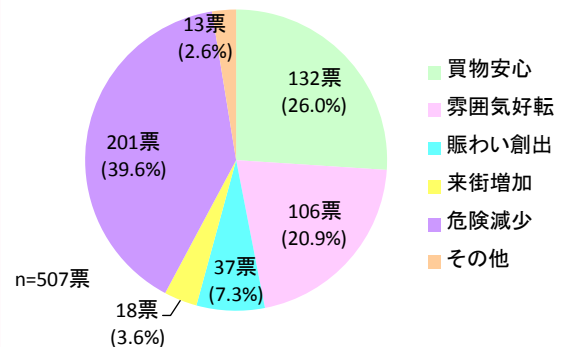
歩行者（徒歩）

問4: 規制の感想



「良い～やや良い」とする回答がほとんどである。

問5: 規制の効果



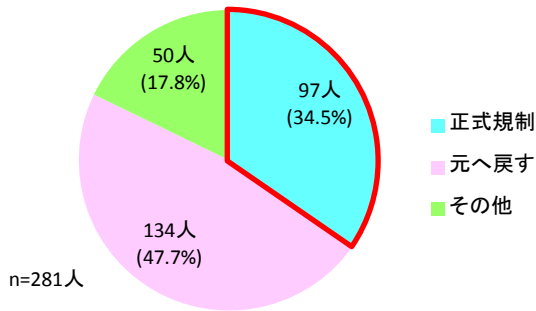
「危険が無くなった」とする回答が約4割で、以下、「安心して買物ができる」、「雰囲気が良くなった」が続いている。

●主な「その他意見」

- ・迂回先道路での危険が増した。 5
- ・人通りが減った。 4
- ・家族連れが増え、まちにとって良い。 2
- ・交通モラルの向上につながる。 2

自転車利用者

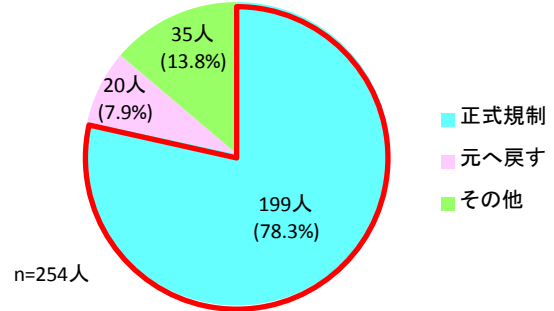
問6: 実験終了後の方向性



「正式規制すべき」とする回答が約 1/3 である反面、「元の土・日・祝規制に戻すべき」とする回答が 5割近くある。

歩行者（徒歩）

問6: 実験終了後の方向性



8割近くが「正式規制すべき」と回答している。

道路利用者全体（自転車利用者+歩行者）としては、「正式規制すべき」とする回答が半数を超える。

$$(97+199) / (281+254) = 296/535 \Rightarrow 55.3\%$$

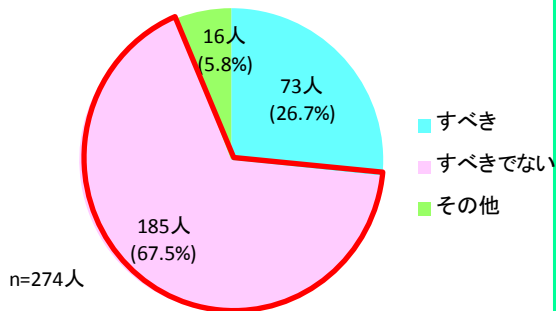
●主な「その他意見」

- ・平日は時間限定規制とすべき。 39
- ※多くは「朝の通勤時間帯は規制なし」
- ・歩車分離の徹底（歩行者マナーとも）で足りる。 16
- ・自転車規制に反対。自転車も平等に。 14
- ・駐輪場整備が必要。（歩行・走行空間確保） 11
- ・ルール遵守，マナー向上が重要。 7
- ・徹底して規制を進めるべき。（罰則とも） 6

●主な「その他意見」

- ・平日は時間限定規制とすべき。 35
- ※多くは「朝の通勤時間帯は規制なし」
- ・駐輪場整備が必要。（歩行・走行空間確保） 5
- ・徹底して規制を進めるべき。 3

問7: 他商店街へ拡大すべきか

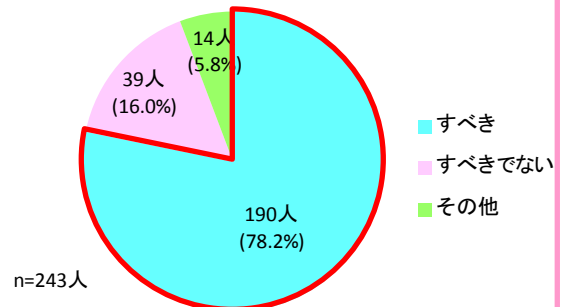


「他の商店街へ規制拡大すべきでない」との回答が、約 2/3 を占める。

●主な「その他意見」

- ・歩行者の量，商店街の考え方などによる。 12

問7: 他商店街へ拡大すべきか



8割近くが「他の商店街へも規制を拡大すべき」と回答している。

●主な「その他意見」

- ・歩行者の量，商店街の考え方などによる。 12

2 乗入れ禁止遵守状況

(1) 調査概要

● 調査目的

社会実験期間中においては、丸亀町商店街ならびに高松市から指導員を配置するとともに、高松北警察署の警察官により、規制遵守指導を行っている。

しかしながら、将来に渡り、これらの人員を恒常的に配置することは難しいことから、関係者の配置がない場合において、自転車通行者が規制を遵守できるかどうか調査し、本格規制への移行を視野に、課題を整理する。

● 調査方法

ア) 第1回（平成24年4月24日（火））と第2回（平成24年6月5日（火））の2回に渡り、それぞれ8時10分から40分の30分間において、指導員ならびに警察官の配置がない状態を設け、遵守率を調べた。（丸亀町壱番街および丸亀町グリーン前）

イ) 同日の21時および23時からの各20分間における遵守率を、監視カメラのビデオ映像により調べた。（丸亀町壱番街および丸亀町グリーン前）

(2) 調査結果

■ 第1回（平成24年4月24日（火））

上段：丸亀町壱番街前，下段：丸亀町グリーン前

方法	時間帯	自転車通行者		
		遵守者数	不遵守者数	遵守率（%）
調査員	8時10分～40分	28	7	80.0%
	(30分間)	22	5	81.5%
	小計	50	12	80.6%
ビデオ	21時00分～20分	20	20	50.0%
	(20分間)	30	32	48.4%
	23時00分～20分	3	16	15.8%
	(20分間)	20	19	51.3%
	小計	73	87	45.6%
合計		123	99	55.4%

朝の通勤時間帯においては、約8割の自転車利用者が、警察官等が指導していなくても、乗入れ規制を遵守していた。

その一方、夜間～深夜にかけて、遵守率は概ね50%に低下していた。

■ 第2回（平成24年6月5日（火））

上段：丸亀町壺番街前，下段：丸亀町グリーン前

方法	時間帯	自転車通行者			【参考】
		遵守者数	不遵守者数	遵守率（%）	歩行者数
調査員	8時10分～40分	26	2	92.9%	253
	(30分間)	17	0	100.0%	220
	小計	43	2	95.6%	473
ビデオ	21時00分～20分	15	11	57.7%	74
	(20分間)	20	10	66.7%	148
	23時00分～20分	3	13	18.8%	27
	(20分間)	14	16	46.7%	77
	小計	52	50	51.0%	326
合 計		95	52	64.6%	799

朝の通勤時間帯においては、9割以上の自転車利用者が、警察官等が指導していなくても、乗入れ規制を遵守していた。

4月24日の第1回調査時に比べ、不遵守者数が大幅に減少し、夜間～深夜を含めた全体の遵守率は、9.2%向上した。（夜間～深夜の遵守率も、5.4%向上）

(3) 課題等

以上のことから、この社会実験区間が「歩行者と自転車が共存し、安心して通行できるゾーン」であることが、市民全体に認識されつつあると考えられる。

その一方で、夜間～深夜時間帯においても、歩行者の通行量が自転車通行者に比べ多い（326人：102台）ことから、同時間帯における安全確保の必要性があると考えられる。

なお、遵守率の向上に向けては、現場広報を始め、自転車乗入れ防止柵の意匠的工夫など、ソフト・ハード両面の対策が重要であると考えられる。

3 自転車交通流動の変化

(1) 調査概要

● 調査目的

社会実験期間中においては、丸亀町商店街での自転車手押しを敬遠し、周辺道路へ迂回する自転車利用者が増加することが予測される。

この選択行動による周辺道路における新たな危険箇所の発生などを把握するため、交通量調査を実施する。

● 調査方法

ア) 自転車乗入れ禁止遵守率調査に合わせて、第1回（平成24年4月24日（火））と第2回（平成24年6月5日（火））の2回に渡り、それぞれ8時10分から40分の30分間において、市道8地点および国道8地点の、方向別自転車・歩行者交通量を、10分刻みで計測した。

イ) 調査結果を従前のデータ（市道について平成23年秋、国道について平成24年3月13日に実施）と比較した。

(2) 調査結果

丸亀町規制開始による路線別自転車交通量（朝のピーク 20 分間）増減は、次のとおりである。

■ 第1回（平成24年4月24日（火））

● 増加率の高い5路線

路線	区間	走行方向	自転車通行者		
			従前	実験中	増減率
国道11号（北側）	丸亀町～ライオン通り	東向	4	35	+775.0%
国道11号（北側）	丸亀町～中央通り	西向	30	196	+553.3%
中央通り（東側）	光の広場北側	北向	15	79	+426.7%
国道11号（北側）	中央通り～丸亀町	東向	8	35	+337.5%
国道11号（南側）	南新町～ライオン通り	東向	11	42	+281.8%

● 増加量の多い5路線

路線	区間	走行方向	自転車通行者		
			従前	実験中	増減量
国道11号(北側)	丸亀町～中央通り	西向	30	196	+166
ライオン通り	国道11号～片原町	北向	70	195	+125
片原町	ライオン通り～兵庫町	西向	218	289	+71
中央通り(東側)	光の広場北側	北向	15	79	+64
国道11号(北側)	ライオン通り～丸亀町	西向	16	52	+36

● 減少率の高い5路線

路線	区間	走行方向	自転車通行者		
			従前	実験中	増減率
丸亀町	(2箇所・双方向)		755	50	△93.4%
片原町	丸亀町～ライオン通り	東向	150	102	△32.0%
南新町	丸亀町～田町	南向	97	72	△25.8%
南新町	田町～丸亀町	北向	413	308	△25.4%
田町	観光通り～南新町	北向	791	630	△20.4%

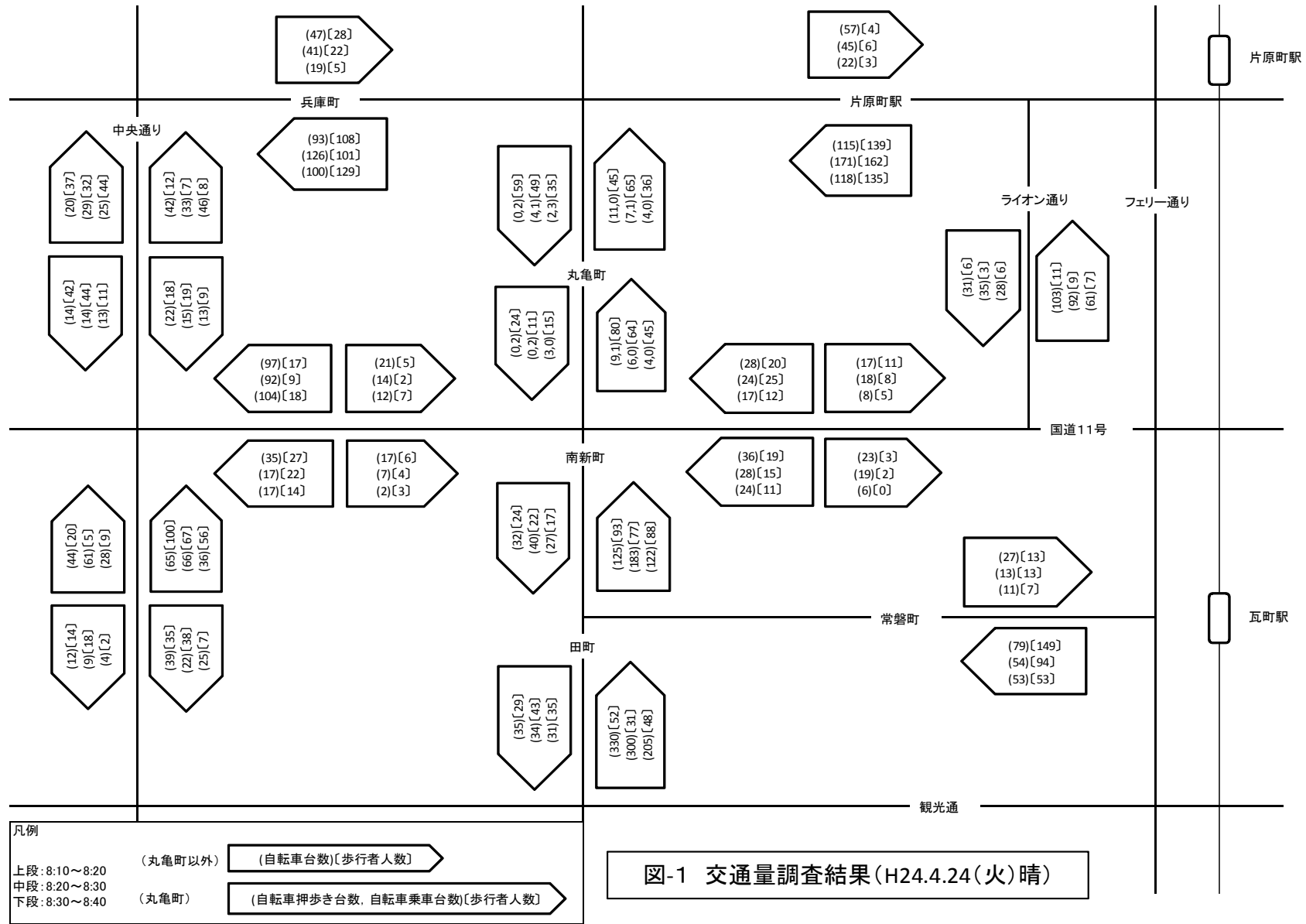
● 減少量の多い5路線

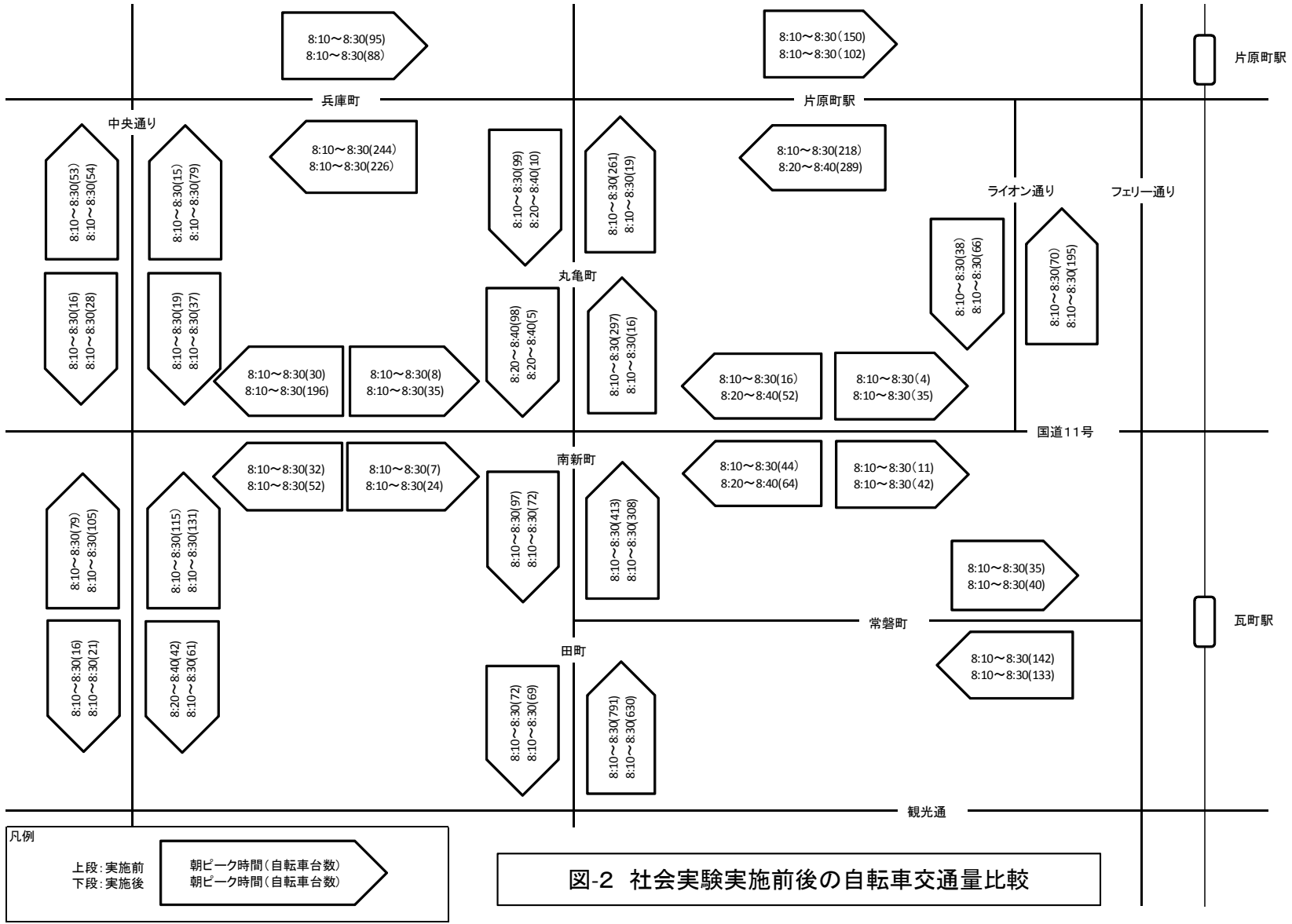
路線	区間	走行方向	自転車通行者		
			従前	実験中	増減量
丸亀町	(代表) けやき広場前	北向	297	16	△281
田町	観光通り～南新町	北向	791	630	△161
南新町	田町～丸亀町	北向	413	308	△105
片原町	丸亀町～ライオン通り	東向	150	102	△48
南新町	丸亀町～田町	南向	97	72	△25

以上のように、朝の通勤時間帯における自転車交通量は、田町～南新町の通行量が減少（他路線（中央通り等）に迂回）するとともに、丸亀町南詰で、国道11号を介してライオン通りならびに中央通りへ大きくシフトしている。

なお、この状況下において、自転車関係事故の発生は確認されていない。

調査データは、9～12ページに示す。





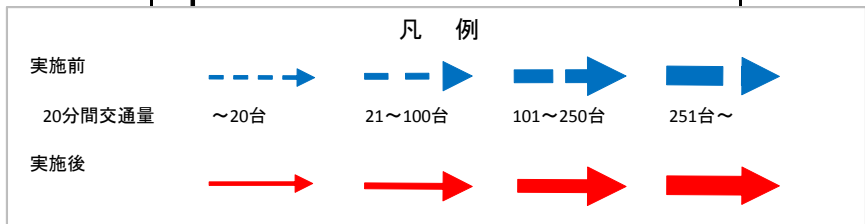
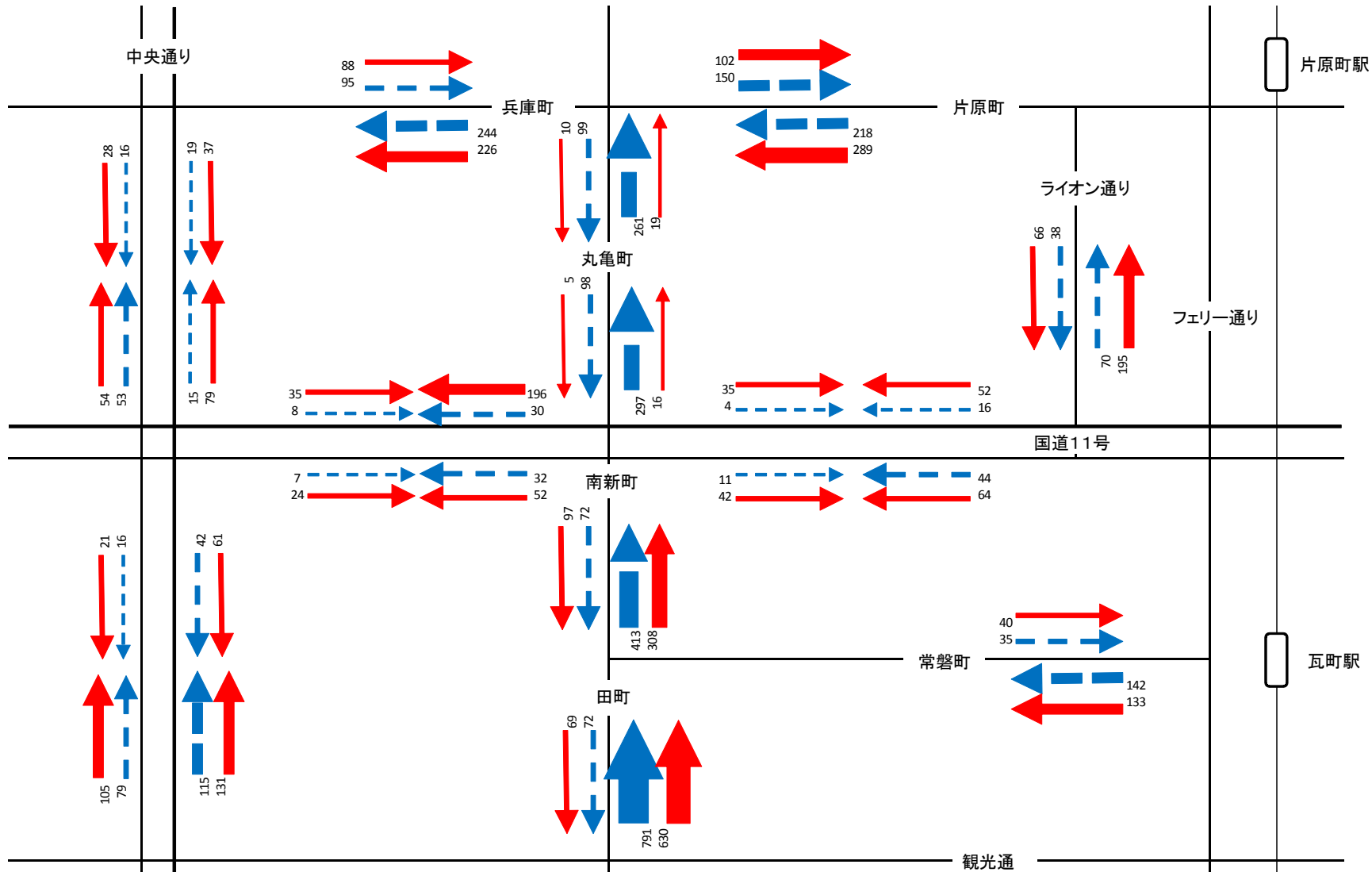
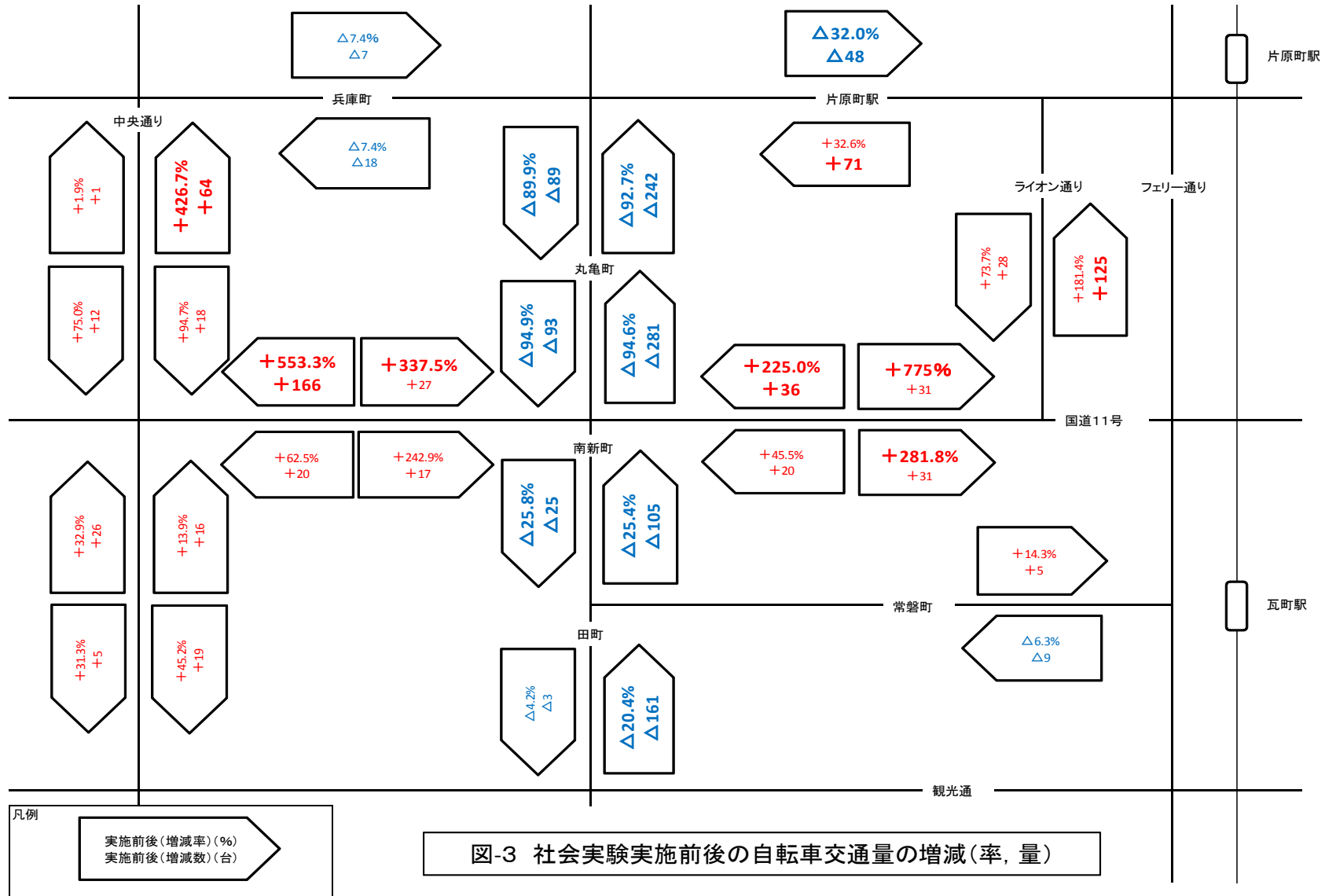


図-2-2 社会実験実施前後の自転車交通量比較
(平日朝の通勤ラッシュ時 20分間)



■ 第2回（平成24年6月5日（火））

● 増加率の高い5路線

路線	区間	走行方向	自転車通行者			参考 (第1回順位)
			従前	実験中	増減率	
国道11号(北側)	丸亀町～ライオン通り	東向	4	33	+725.0%	①
国道11号(北側)	丸亀町～中央通り	西向	30	188	+526.7%	②
中央通り(東側)	光の広場北側	北向	15	87	+480.0%	③
国道11号(北側)	中央通り～丸亀町	東向	8	31	+287.5%	④
国道11号(南側)	南新町～ライオン通り	東向	11	34	+209.1%	⑤

● 増加量の多い5路線

路線	区間	走行方向	自転車通行者			参考 (第1回順位)
			従前	実験中	増減量	
国道11号(北側)	丸亀町～中央通り	西向	30	188	+158	①
ライオン通り	国道11号～片原町	北向	70	175	+105	②
中央通り(東側)	光の広場北側	北向	15	87	+72	④
片原町	ライオン通り～兵庫町	西向	218	283	+65	③
国道11号(北側)	ライオン通り～丸亀町	西向	16	58	+42	⑤

● 減少率の高い5路線

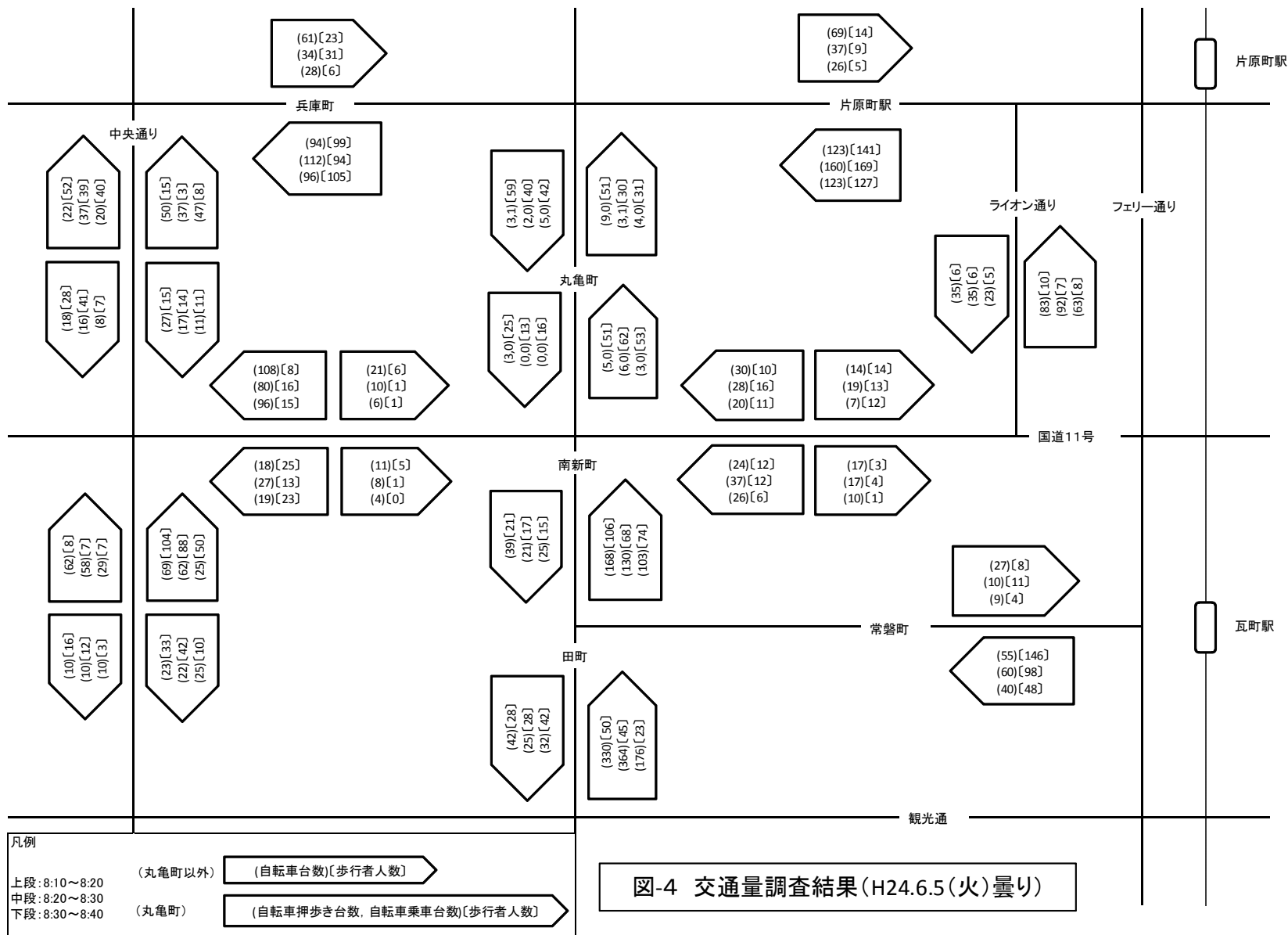
路線	区間	走行方向	自転車通行者			参考 (第1回順位)
			従前	実験中	増減率	
丸亀町	(2箇所・双方向)		755	34	△95.5%	①
南新町	丸亀町～田町	南向	97	60	△38.1%	③
片原町	丸亀町～ライオン通り	東向	150	106	△29.3%	②
南新町	田町～丸亀町	北向	413	298	△27.8%	④
常磐町	フェリー通り～田町	西向	142	115	△19.0%	—

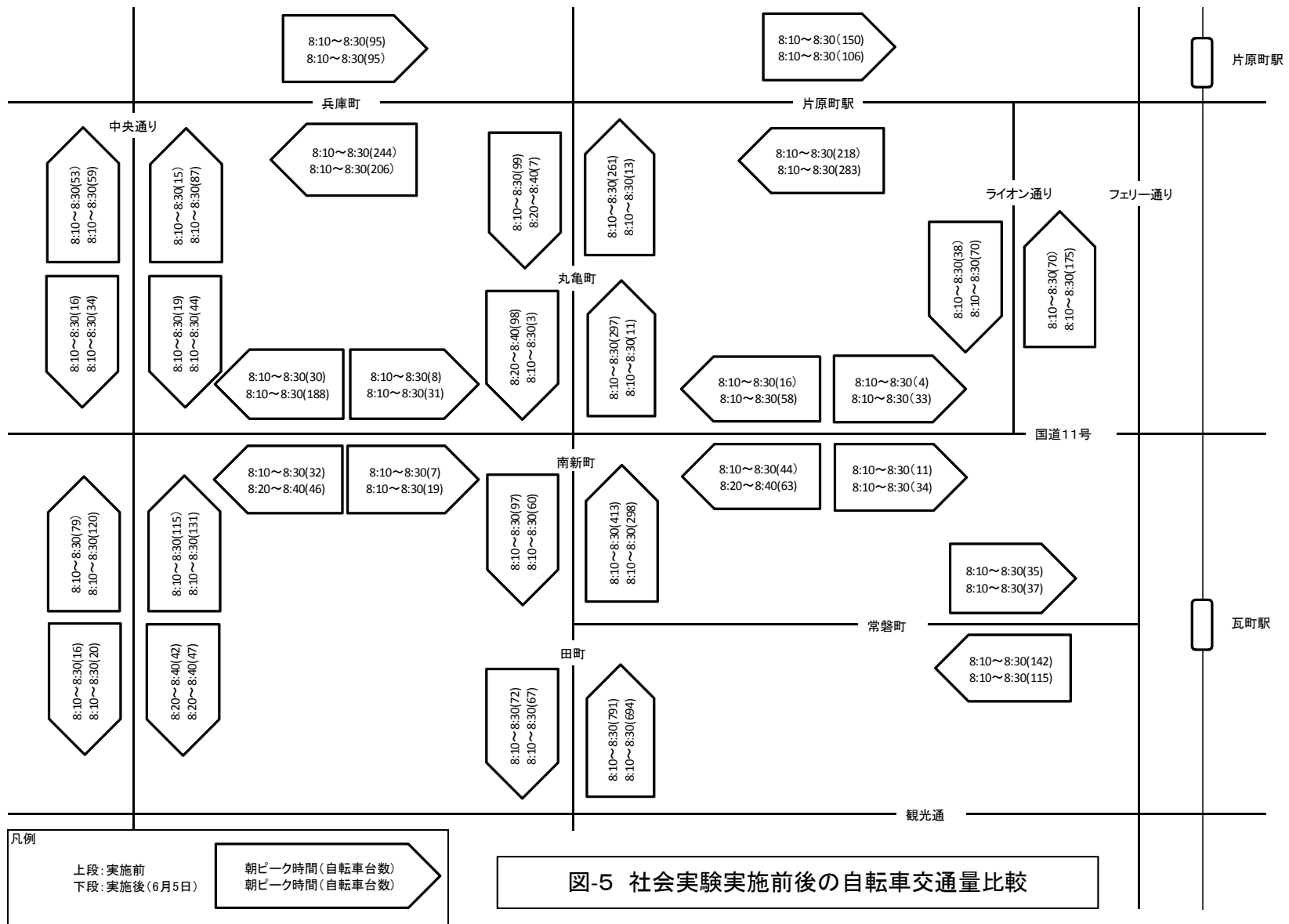
● 減少量の多い5路線

路線	区間	走行方向	自転車通行者			参考 (第1回順位)
			従前	実験中	増減量	
丸亀町	(代表) けやき広場前	北向	297	11	△286	①
南新町	田町～丸亀町	北向	413	298	△115	③
田町	観光通り～南新町	北向	791	694	△97	②
片原町	丸亀町～ライオン通り	東向	150	106	△44	④
南新町	丸亀町～田町	南向	97	60	△37	⑤

以上のように、朝の通勤時間帯における自転車交通量は、田町～南新町の通行量が減少（他路線（中央通り等）に迂回）するとともに、丸亀町南詰で、国道11号を介してライオン通りならびに中央通りへ大きくシフトしている。（第1回調査と同様な傾向）
なお、この状況下において、自転車関係事故の発生は確認されていない。

調査データは、14～17ページに示す。





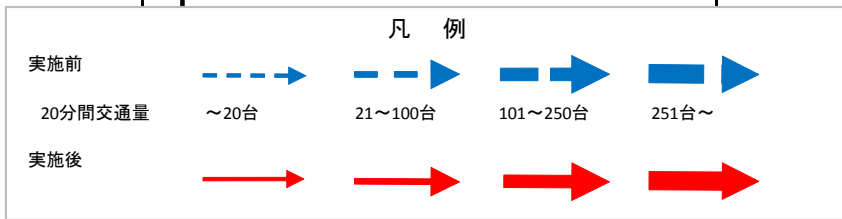
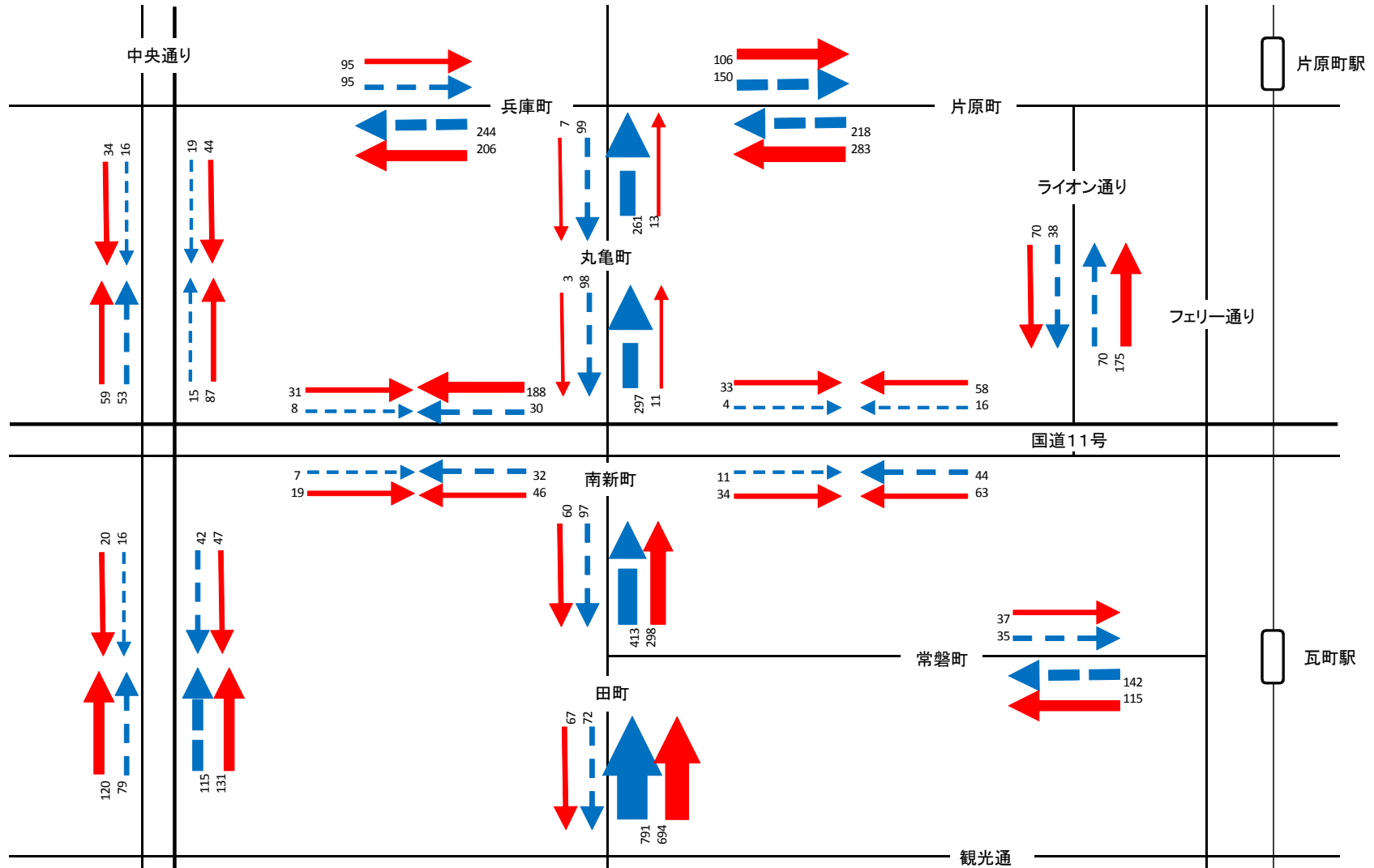
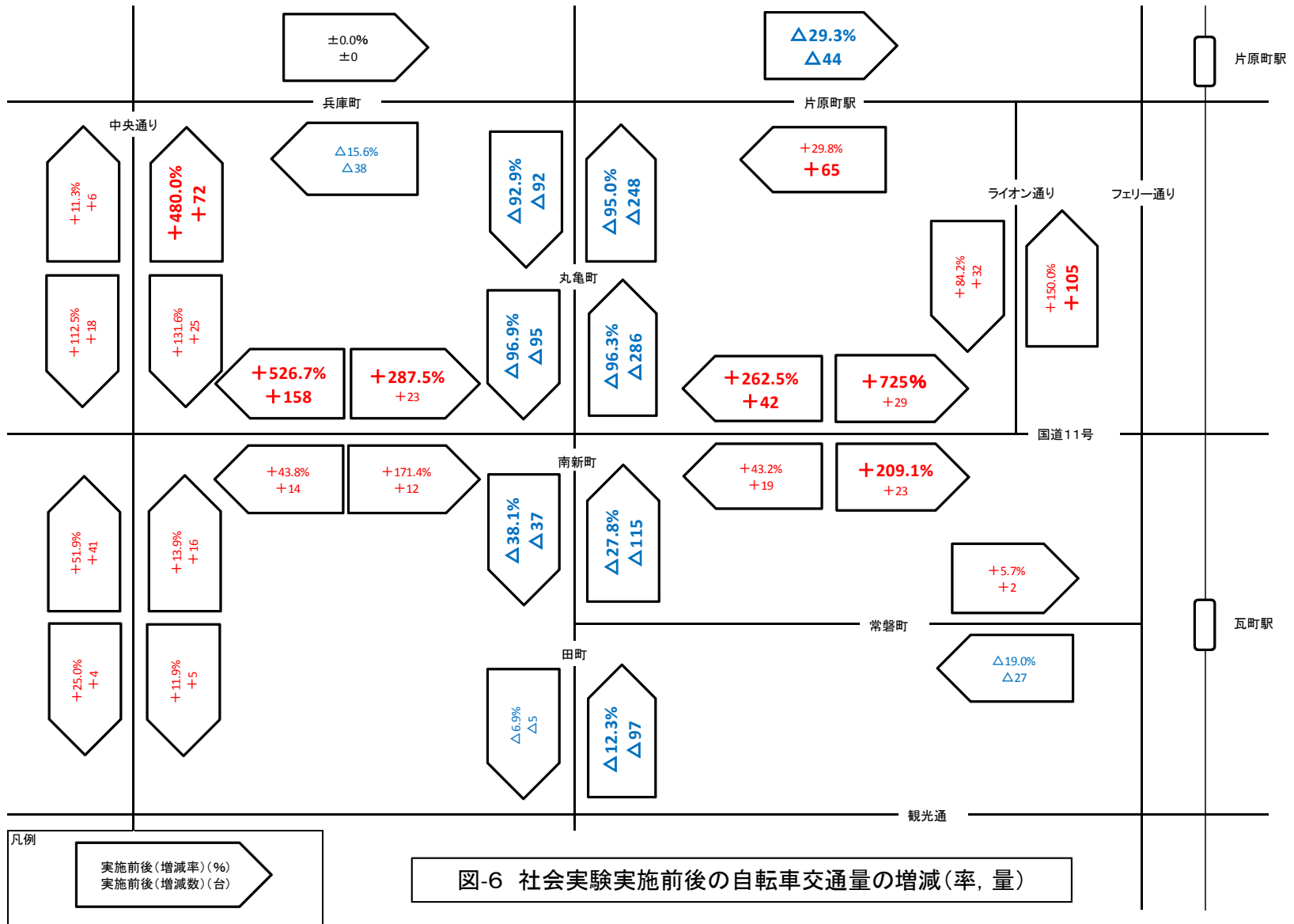


図-5-2 社会実験実施前後の自転車交通量比較
(平日朝の通勤ラッシュ時 20分間)



4 歩行者量（賑わい）の変化

(1) 調査概要

● 調査目的

社会実験の実施（丸亀町商店街での自転車手押し）により、アンケート調査においても、「危険が無くなった」、「安心して買物ができる」、「雰囲気良くなった」等の回答が多く寄せられている。

この効果を、丸亀町商店街の店舗開店時間帯における歩行者数の変化により把握する。

● 調査方法

10 時台から 19 時台までの毎時 30 分間の商店街通行者（歩行者・自転車）量を、丸亀町商店街振興組合により計測した。

調査日は、次のとおりである。

（月日は、いずれも平成 24 年である。）

	社会実験実施前	実験開始後	
		前 半	後 半
日曜日	3 月 25 日（日）	4 月 29 日（日）	5 月 27 日（日）

(2) 調査結果

● 前半調査

【日曜日】

	通行者量（人）						増減率			
	平成 24 年 3 月 25 日（日）			平成 24 年 4 月 29 日（日）						
	調査日	晴時々曇り			晴					
天候										
種別	自転車	歩行者	計	自転車	歩行者	計	自転車	歩行者	計	
調査時間	10 時台	176	290	466	50	499	549	-72%	+72%	+18%
	11 時台	182	516	698	56	925	981	-69%	+79%	+41%
	12 時台	188	626	814	52	1,385	1,437	-72%	+121%	+77%
	13 時台	159	746	905	63	1,621	1,684	-60%	+117%	+86%
	14 時台	152	832	984	94	1,908	2,002	-38%	+129%	+103%
	15 時台	113	812	925	67	2,009	2,076	-41%	+147%	+124%
	16 時台	164	884	1,048	51	1,681	1,732	-69%	+90%	+65%
	17 時台	204	737	941	75	1,305	1,380	-63%	+77%	+47%
	18 時台	248	570	818	71	1,108	1,179	-71%	+94%	+44%
	19 時台	233	517	750	93	1,190	1,283	-60%	+130%	+71%
合計	1,819	6,530	8,349	672	13,631	14,303	-63%	+109%	+71%	

※調査地点は参番街新生銀行前

● 後半調査

【日曜日】

	通行者量（人）						増減率			
	平成24年3月25日（日）			平成24年5月27日（日）						
調査日	晴時々曇り			晴						
天候	晴時々曇り			晴						
種別	自転車	歩行者	計	自転車	歩行者	計	自転車	歩行者	計	
調査時間	10時台	176	290	466	40	362	402	-77%	+25%	-14%
	11時台	182	516	698	51	917	968	-72%	+78%	+39%
	12時台	188	626	814	55	1,316	1,371	-71%	+110%	+68%
	13時台	159	746	905	79	1,351	1,430	-50%	+81%	+58%
	14時台	152	832	984	51	1,545	1,596	-66%	+86%	+62%
	15時台	113	812	925	72	1,600	1,672	-36%	+97%	+81%
	16時台	164	884	1,048	68	1,378	1,446	-59%	+56%	+38%
	17時台	204	737	941	67	810	877	-67%	+10%	-7%
	18時台	248	570	818	94	878	972	-62%	+54%	+19%
	19時台	233	517	750	69	501	570	-70%	-3%	-24%
合計	1,819	6,530	8,349	646	10,658	11,304	-64%	+63%	+35%	

※調査地点は参番街新生銀行前

以上のように、自転車の通行者量（押歩きを含む）が減少しているものの、歩行者量が実験開始後に大幅に増加しており、自転車・歩行者を合わせた通行者量は、ほとんどの時間帯において増加していることから、本社会実験の実施が商店街の賑わい創出に寄与していることが窺える。