記者発表資料

平成２０年１２月１８日

# 歩行者も自転車もバス利用者も安全・安心の実現に向け、「新町通りバス停車帯閉鎖の社会実験」結果を報告します。

平成２０年１０月２４日（金）～１０月２５日（土）の二日間にわたり、新町通り（主要地方道　青森停車場線）において実施した、バス停車帯を閉鎖した「社会実験」の結果がまとまりましたので報告します。

社会実験の検証結果は実験前との比較で、平日、休日ともに自動車交通量に大きな変化はなく、停車バス背後の後続車両の長さは、平日で１４０ｍ（実験前の２．８倍）、休日で１５５ｍ（実験前の２．６倍）であった。調査区間（約９００ｍ）の通過時間は、平日、休日とも平均で約１分、最大約４分長くなった。ただし、停車バス背後の後続車両は、信号１回で解消されている。

これらの結果をもとに、自転車通路を確保するためのバス停車帯の閉鎖は、実現性が高いものと判断し、今後は、いくつかの課題を整理しながら、来年度、自転車通路から自転車道としての利用形態整備に向け検討していきます。

【社会実験実施の背景】

◆「新町通り」は、ＪＲ青森駅へ通じる路線であり、朝夕は通勤・通学者、日中は沿道店舗への買い物客等の多くの歩行者、自転車が往き来する通りであり、円滑な道路交通確保の観点で、バス停車帯や自転車通路が整備されています。しかし、自転車通路がバス停車帯部分でこれを避けアーケード内を通過するため、歩行者等と自転車が輻輳し、危険な状況にあります。

◆このため、歩行者等と自転車の輻輳を無くし、安全・安心な通行空間形成が求められています。

【参　考】

◆「新町通り」を含む青森地区は、平成２０年１月１７日に国土交通省と警察庁が、今後の自転車通行環境整備のモデル地区として指定した箇所です。

※今回の社会実験の結果概要版については別添資料をご覧下さい。

※記者発表会：青森県政記者会、建設関係専門紙、津軽新報社

【問い合わせ】
「青森県自転車安全利用推進協議会」
事務局：国土交通省　青森河川国道事務所　交通対策課
課　長　渋谷（しぶたに）　正之（まさゆき）　TEL：017-734-4575

# 主要地方道　青森停車場線
# 新町通りにおけるバス停車帯閉鎖の社会実験

～ 歩行者も自転車もバスの利用者も
安全・安心な新町通りの実現に向けて ～

【 結 果 概 要 版 】

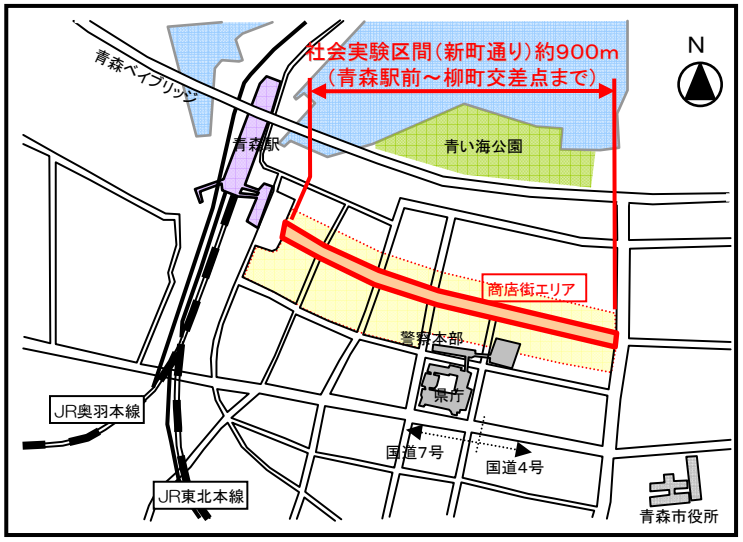
青森県自転車安全利用推進協議会

# 主要地方道　青森停車場線
# 「新町通りバス停車帯閉鎖の社会実験」結果

○「新町通りバス停車帯閉鎖の社会実験」の概要

実験路線：主要地方道　青森停車場線（新町通り）
実験区間：青森駅前から柳町交差点まで（約９００ｍ）
実験期間：平成２０年１０月２４日（金曜日）及び１０月２５日（土曜日）の２日間
　　時間：上記期間の【７時から１９時まで（１２時間）】
実験方法：区間内のバス停車帯（６箇所）を閉鎖

【社会実験実施箇所】




【社会実験前の風景】




【社会実験中の風景】





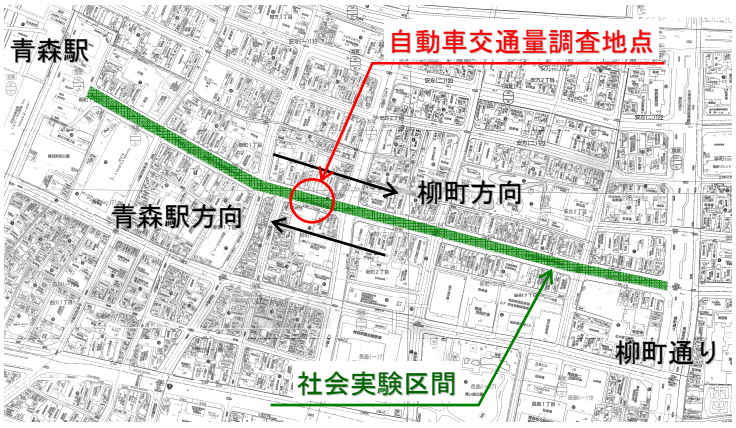



# １．　調査結果

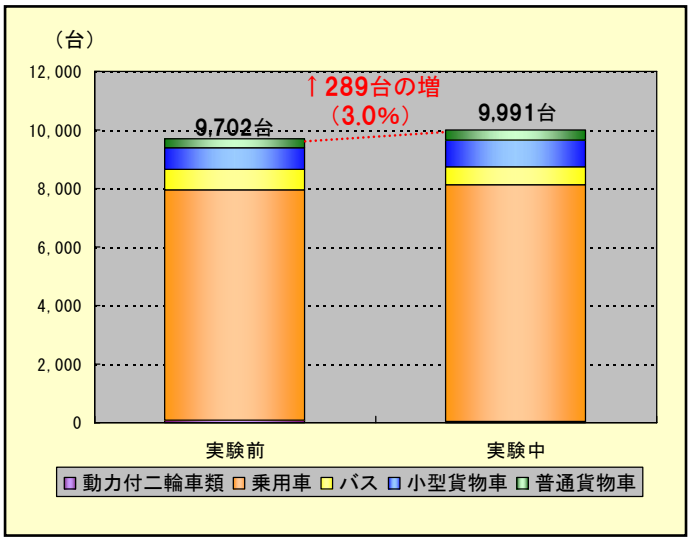
## 1.1　自動車交通量

調査地点は、新町通りの「さくら野百貨店」前で実施。
社会実験前、実験中での自動車交通量を比較。（12時間交通量、両方向の計）

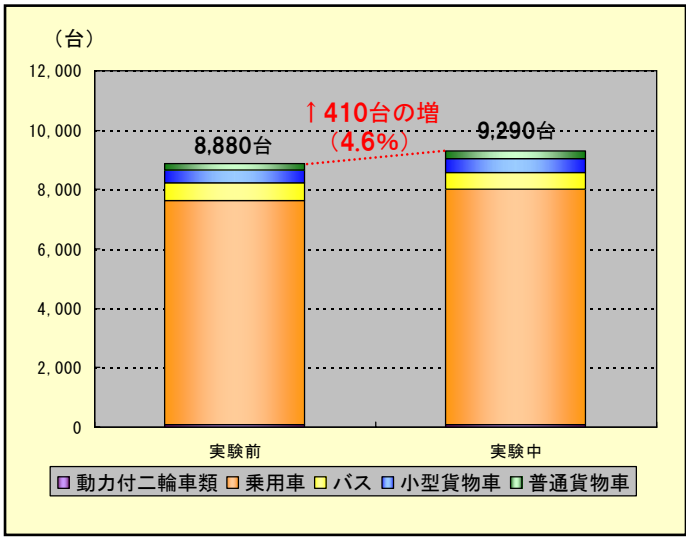
〈実査日〉
社会実験前：平成２０年１０月１７日（金）及び１０月１８日（土）
社会実験中：平成２０年１０月２４日（金）及び１０月２５日（土）




【自動車交通量(平日)】




【自動車交通量(休日)】



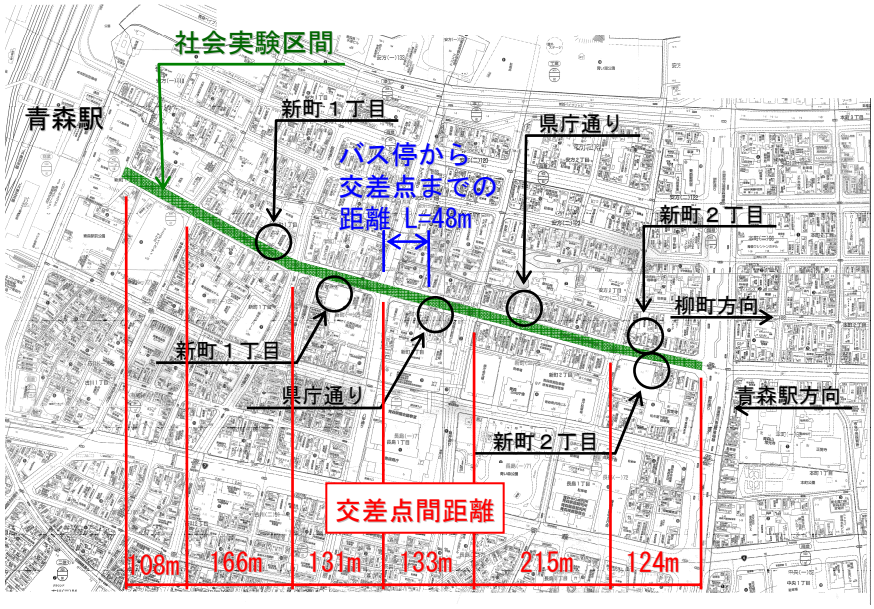

**平日、休日ともに、自動車交通量に大きな変化は見られない**

○実験前の調査は、交通量に大きな変化が生じないよう社会実験の前の週に行った。
観測日、天候等平常時の状況の中、実験中の交通量が微増の結果となった。

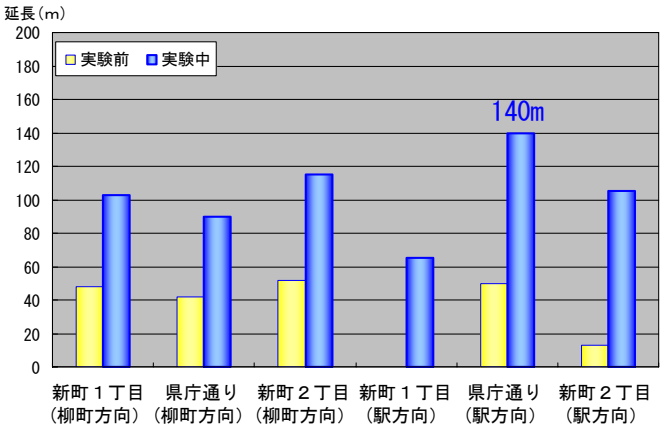
・平日の交通量（社会実験前：9,702台、社会実験中：9,991台）　→　289台
・休日の交通量（社会実験前：8,880台、社会実験中：9,290台）　→　410台
} 実験中が多い。

## 1.2　停車バスの背後に並んだ後続車両

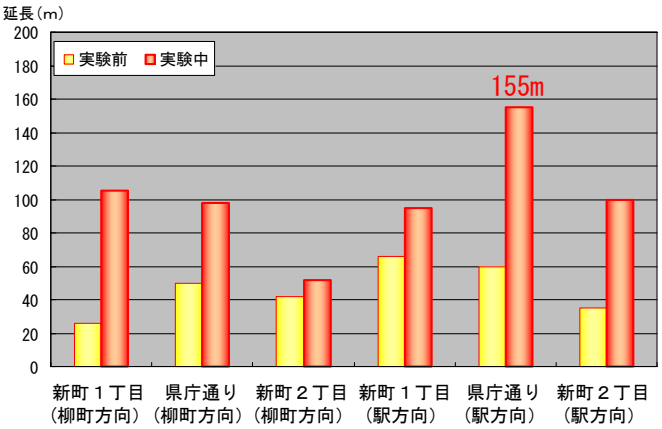
調査地点は、新町通りにある柳町方向・青森駅方向、計６箇所のバス停で実施。
バスの停車により発生した「バス背後に並んだ後続車両」について比較。




【バス背後に並んだ後続車両の最大延長（平日）】




【バス背後に並んだ後続車両の最大延長（休日）】



## 複合的な要因により、バスの背後に後続車両が並んでいる

○平日、休日で最大の延長を観測した「県庁通り（青森駅方向）」バス停から、バスの背後に後続車両が並ぶ要因として、下記のことが考えられる。

①交差点間の距離並びに、バス停から交差点までの距離が短い

②停車時間が重なったことにより、バス停に連なるバスの列　（P.５ 、Case1）

③道路中心部に標示しているゼブラゾーン内への走行を躊躇（ちゅうちょ）するドライバーの存在
（P.５ 、Case2）

④歩車分離の信号現示に伴い、車両用の赤信号時間が長いこと（P.５ 、Case3）

⑤違法駐車車両　（P.５ 、Case4）

これら要因が複合的に重なりあった時に、車両が並んでしまう状況が見受けられた。
交差点間の距離が短い新町通りにおいては、どのバス停にも同様の状況を確認した。

しかし、一時的に１００ｍを超えて並んだバス背後の後続車は、１サイクルの信号処理により解消されている状況であった。これについては、後述の通過時間結果からも確認できた。

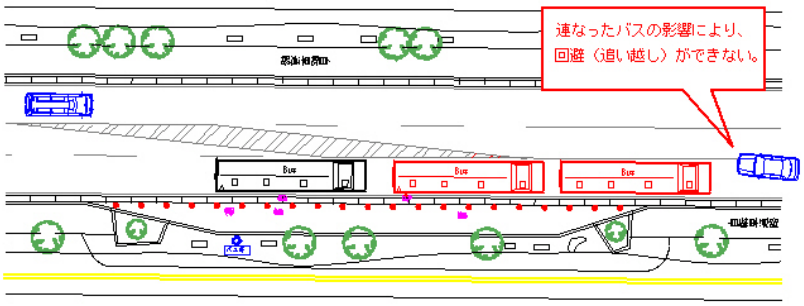
【バスの背後に車両が並ぶ要因】



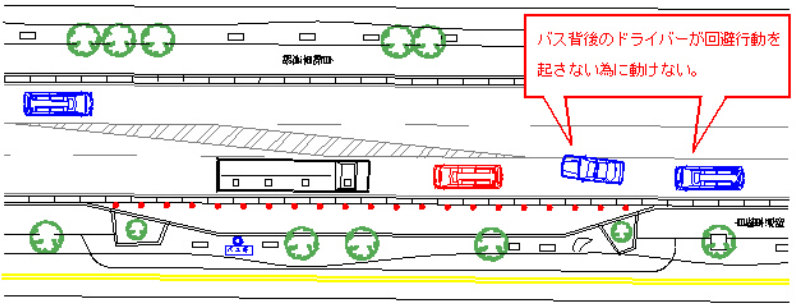



## 【バスの背後に車両が並ぶケース】

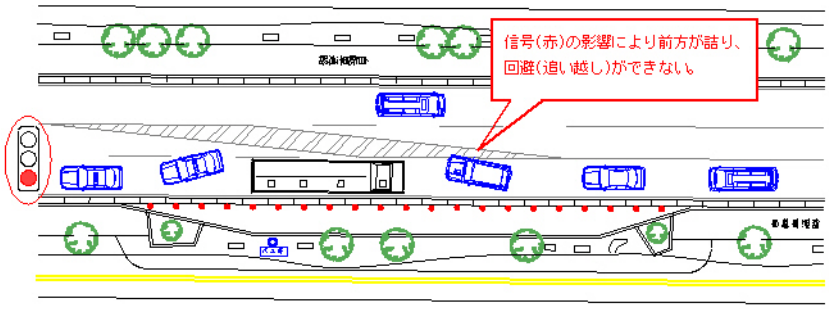
### Case 1



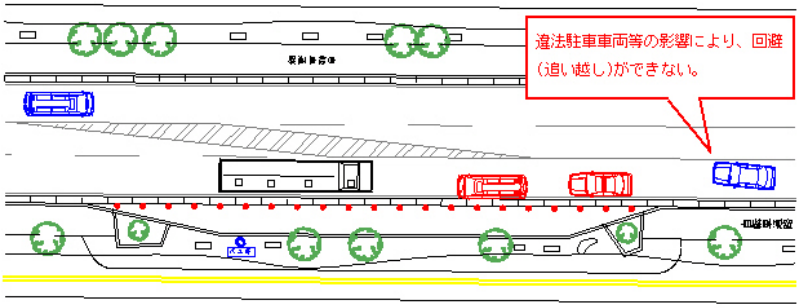

### Case 2




### Case 3

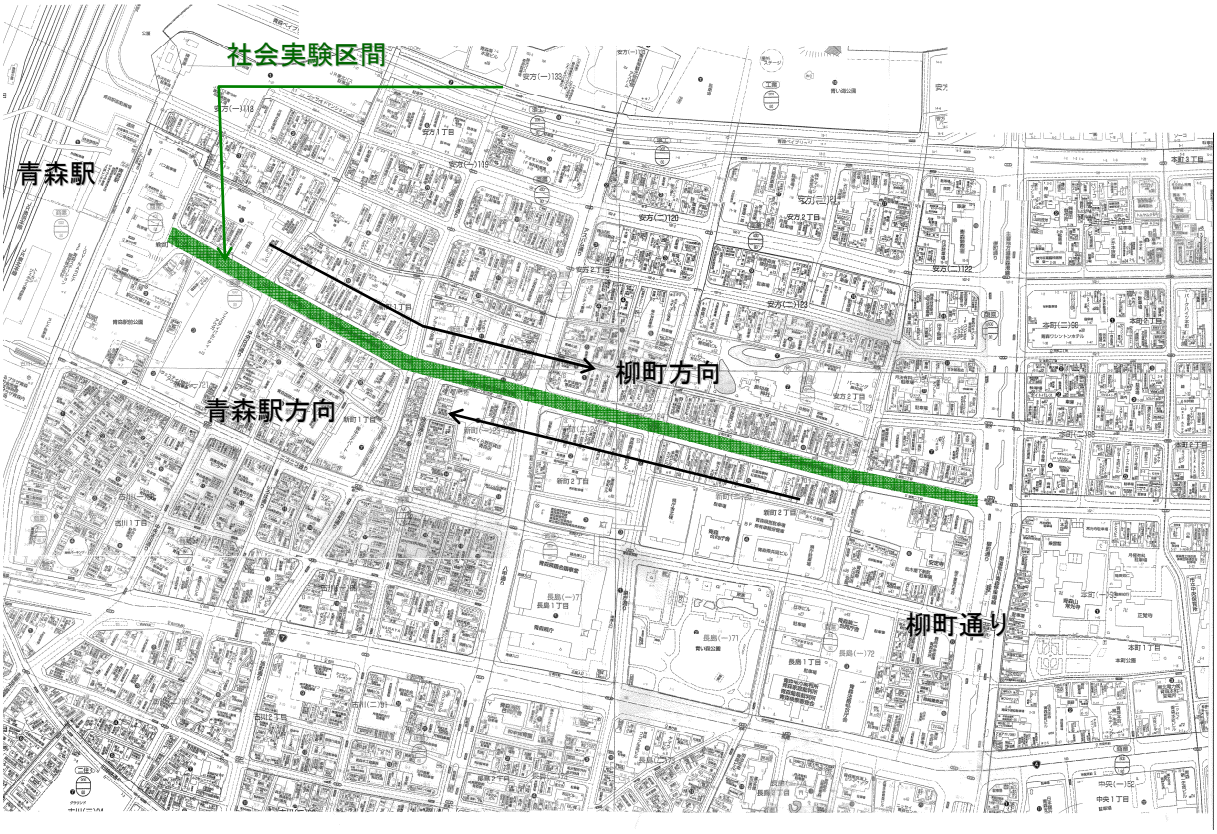



### Case 4



## 1.3　社会実験区間での通過時間

調査は、青森駅前から柳町通りまでの区間で実施。
両方向を１日６回（２時間に１回の頻度：乗用車で路線バスを追尾走行）
社会実験前、実験中の通過時間により比較。




**通過時間は平均約１分、最大約４分の増加**

・平日、休日とも、社会実験中の通過時間が長くなっている。

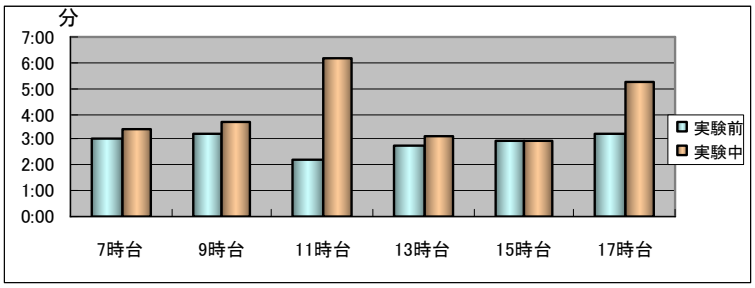
・社会実験前と実験中との時間差が最も大きかったのは、平日の柳町方向で記録した３分５９秒である。

・通過時間の増減は、休日の柳町方向で２９秒少なかった事例や青森駅方向の時間差が５９秒少なかった事例もあり、バス停車帯閉鎖以外に新町通りへ流入する一時的な通行車両の増減や赤信号による停止のタイミング等が影響していると考えられる。

## 【社会実験区間における通過時間)】

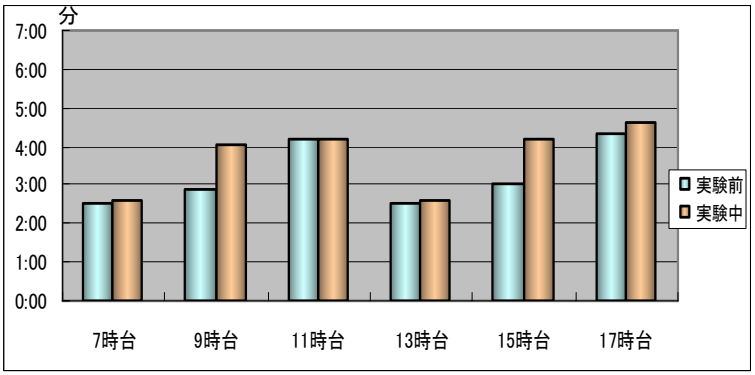
平日　（柳町方向）

| | 実験前 | 実験中 | 差 |
|---|---|---|---|
| 7時台 | 3:03 | 3:24 | 0:21 |
| 9時台 | 3:11 | 3:43 | 0:32 |
| 11時台 | 2:12 | 6:11 | 3:59 |
| 13時台 | 2:47 | 3:09 | 0:22 |
| 15時台 | 2:57 | 2:57 | 0:00 |
| 17時台 | 3:15 | 5:16 | 2:01 |
| | 2:54 | 4:06 | 1:12 |
| 平均 | 2分54秒 | 4分06秒 | （1分12秒） |



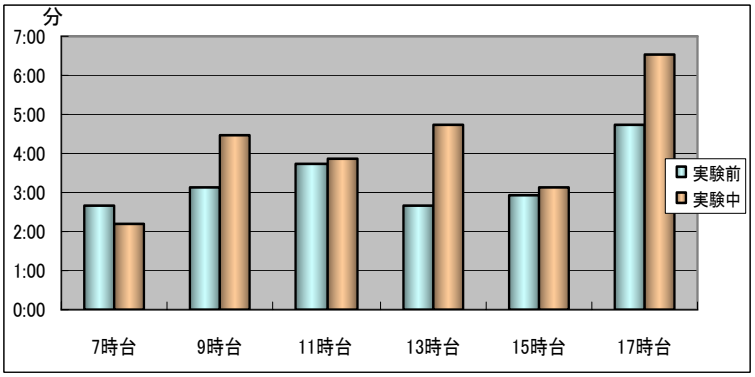

平日　（駅方向）

| | 実験前 | 実験中 | 差 |
|---|---|---|---|
| 7時台 | 2:32 | 2:38 | 0:06 |
| 9時台 | 2:54 | 4:02 | 1:08 |
| 11時台 | 4:13 | 4:12 | 0:01 |
| 13時台 | 2:31 | 2:36 | 0:05 |
| 15時台 | 3:03 | 4:13 | 1:10 |
| 17時台 | 4:18 | 4:37 | 0:19 |
| | 3:15 | 3:43 | 0:27 |
| 平均 | 3分15秒 | 3分43秒 | （0分28秒） |




休日　（柳町方向）

| | 実験前 | 実験中 | 差 |
|---|---|---|---|
| 7時台 | 2:40 | 2:11 | 0:29 |
| 9時台 | 3:09 | 4:30 | 1:21 |
| 11時台 | 3:43 | 3:54 | 0:11 |
| 13時台 | 2:40 | 4:43 | 2:03 |
| 15時台 | 2:58 | 3:07 | 0:09 |
| 17時台 | 4:45 | 6:31 | 1:46 |
| | 3:19 | 4:09 | 0:50 |
| 平均 | 3分19秒 | 4分09秒 | （0分50秒） |




休日　（駅方向）

| | 実験前 | 実験中 | 差 |
|---|---|---|---|
| 7時台 | 2:31 | 4:15 | 1:44 |
| 9時台 | 4:23 | 4:45 | 0:22 |
| 11時台 | 4:33 | 3:34 | 0:59 |
| 13時台 | 3:53 | 6:51 | 2:58 |
| 15時台 | 3:48 | 4:49 | 1:01 |
| 17時台 | 4:08 | 4:32 | 0:24 |
| | 3:52 | 4:47 | 0:55 |
| 平均 | 3分52秒 | 4分47秒 | （0分55秒） |

