

# 国土技術政策総合研究所資料

TECHNICAL NOTE of  
National Institute for Land and Infrastructure Management

No.1347

March 2026

## 道路空間再配分による自転車通行空間の整備事例集

道路交通安全研究室

Case Study Collection on the Development of Bicycle Lanes through Road Space Reallocation

Road Safety Division

国土交通省 国土技術政策総合研究所

National Institute for Land and Infrastructure Management  
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Japan

道路空間再配分による自転車通行空間の整備事例集

大橋 幸子	*
藤田 裕士	**
山下 英夫	**
森澤 亮太	***

Case Study Collection on the Development of Bicycle Lanes through Road Space Reallocation

OHASHI Sachiko	*
FUJITA Yuji	**
YAMASHITA Hideo	**
MORISAWA Ryota	***

概要

本資料は、既存の道路空間を再配分して自転車通行空間を整備した事例を収集し、検討経緯や背景、道路空間再配分検討時の取り組みや工夫を整理するとともに、関係機関や地元との調整内容などの合意形成プロセスやその工夫を取りまとめたものである。

キーワード : 自転車通行空間、道路空間再配分、自転車道、自転車専用通行帯

Synopsis

This document compiles cases in which existing road space was reallocated to create bicycle traffic spaces. It organizes the background and examination process, the approaches and measures taken during the consideration of road space reallocation, as well as the processes and strategies used in consensus-building with relevant agencies and local communities.

Key Words : Bicycle Traffic Spaces, Road Space Reallocation, Bicycle Path, Bicycle Lane

- 
- |                               |   |
|-------------------------------|---|
| * 道路交通研究部道路交通安全研究室<br>室長      | Head, Road Safety Division, Road Traffic<br>Department                    |
| ** 道路交通研究部道路交通安全研究室<br>主任研究官  | Senior Researcher, Road Safety Division, Road<br>Traffic Department       |
| *** 道路交通研究部道路交通安全研究室<br>交流研究員 | Guest Research Engineer, Road Safety Division,<br>Road Traffic Department |

研究課題：自転車活用推進に向けた自転車通行空間の走行環境改善に関する調査

研究期間：令和6年度～令和7年度

## 目次

はじめに	1
道路空間再配分事例における特徴的な工夫	2
道路空間再配分事例	9
01. 鉄道アンダーパス部において車線数を4車線から 2車線に変更して一方通行自転車道を整備した事例 県道川崎府中線【川崎市】	12
02. 車線数を6車線から4車線に変更して 一方通行自転車道と自転車専用通行帯を整備した事例 市道豆田町線【名古屋市】	17
03. 歩道及び植栽帯を縮小して一方通行自転車道を整備した事例 国道58号【北部国道事務所】	27
04. 歩道及び植栽帯を縮小して双方向通行自転車道を整備した事例 国道50号【常陸河川国道事務所】	32
05. 電線共同溝事業とあわせて歩道及び植栽帯を縮小して 双方向通行自転車道を整備した事例 国道9号【山口河川国道事務所】	40
06. 歩道及び植栽帯を縮小して双方向通行自転車道を整備した事例 平和大通り【広島市】	45
07. 歩道及び植栽帯を縮小して双方向通行自転車道を整備した事例 国道2号【福山河川国道事務所】	50
08. 鉄道アンダーパス部において路肩及び歩道幅員を 縮小して双方向通行自転車道を整備した事例 新松戸けやき通り【松戸市】	56
09. 車線数及び車線幅員を変更して 自転車専用通行帯と路上駐停車スペースを整備した事例 国道1号【東京国道事務所】	61
10. 車線数を10車線から8車線に変更して 自転車専用通行帯と路上駐停車スペースを整備した事例 国道19号【名古屋国道事務所】	72
11. 車線及び路肩幅員を変更して自転車専用通行帯を整備した事例 市道弦月若水線【名古屋市】	79
12. 車線数を4車線から2車線に変更して 歩道拡幅とあわせて自転車専用通行帯を整備した事例 船堀街道【東京都】	84
事例集の概要	89
おわりに	103
謝辞	

## はじめに

我が国の自転車通行空間の整備延長は令和6年度で9,841km（令和7年3月速報値）と、自転車活用推進法が施行された平成29年の約5.6倍に増えているものの、その9割超が矢羽根型路面表示等による車道混在で整備されており、その中には、幅員の確保が困難であることを理由に暫定形態として選定されたものもあります。また、自転車関連の交通事故件数では、令和3年から令和6年の間で、自転車対自動車の事故は6.4%減少とほぼ横ばい、自転車対歩行者の事故は11.3%増加しており、交通状況に応じて、歩行者、自転車、自動車が適切に分離された空間を整備することが喫緊の課題となっています。

国土交通省と警察庁では、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和6年6月）」（以下、「ガイドライン」という。）を策定しており、自転車は車両であり車道通行が原則という観点に基づき、面的な自転車ネットワーク計画の作成方法や、歩行者、自転車、自動車が適切に分離された空間整備を行うための自転車通行空間設計の考え方等について提示しています。

面的な自転車ネットワーク計画に位置づけられる路線には、新設道路だけでなく既設道路が多く含まれますが、限られた道路幅員の中で自転車の安全かつ円滑な通行を確保するため、空間再配分により自転車道や自転車専用通行帯の整備が可能かどうか、検討することが重要となります。

ガイドラインでは、都市部に比較的多い幅員の道路について、空間再配分の検討例を提示していますが、具体的な検討や合意形成の進め方が分からず、悩みを抱える実務者が多くいるのが実情です。

そこで、国土技術政策総合研究所では、道路空間再配分により自転車通行空間を整備した先事例を調査し、整備手法ごとに分類した上で得られた知見・工夫や留意点等について、本資料として取りまとめました。

今回調査した事例では、自転車道や自転車専用通行帯の各整備形態を検討・整備する際や、自転車通行空間の整備に必要な幅員を確保する際に、様々な取り組みや工夫が行われていました。

例えば、検討体制に着目すると、自転車通行空間整備事業を円滑に進めるため、国土交通省や地方自治体、警察、学識者、近隣の学校関係者等で構成された検討会を設けて、協議・調整を行いながら取り組んだ事例や、警察や地元で個別に調整を行った事例などがあり、いずれの事例においても、整備形態や安全性について警察と協議を実施した上で、丁寧な地元周知や、自転車利用者に対する交通ルールの啓発活動などを実施していました。

本資料は、既存の道路空間を再配分して自転車通行空間を整備する際の参考となるよう、各事例の検討経緯や背景、空間再配分検討時の取り組みや工夫を整理するとともに、関係機関や地元との調整内容などの合意形成プロセスやその工夫を取りまとめました。

加えて、巻末に参考資料として、事例集の概要を掲載しています。

本資料が、安全で快適な自転車通行空間の整備推進の一助となれば幸いです。

# 道路空間再配分事例における特徴的な工夫

---

本章では、道路空間再配分により自転車通行空間を整備した事例について、国土技術政策総合研究所（以下、「国総研」という。）が各道路管理者へヒアリング調査を行った結果をもとに、自転車通行空間の確保に関する工夫等、自転車通行空間整備に関する工夫等について掲載しています。

## 1. 自転車通行空間の確保に関する工夫等

今回調査した事例では、自転車通行空間の幅員確保のために、以下の対策を行うにあたって、様々な工夫が行われていた。なお、本資料における「歩道」には自転車歩行者道を含むものとする。

- ① 車線数の変更
- ② 車線や路肩の幅員の変更
- ③ 歩道幅員の変更
- ④ 植栽帯の縮小

その他、自転車通行空間の整備を併せて行う貴重な機会を捉えたり、自転車通行空間の連続性を確保したりするために、以下の様々な工夫が行われていた。

- ⑤ 無電柱化事業と併せた自転車通行空間整備
- ⑥ バス停型式の変更による自転車通行空間の連続性確保

### 1-1. 車線数の変更

車線数を変更（写真-1）する際は、①方向別交通量の調査に基づく混雑度や交差点需要率の算出、②車線数を減少する社会実験等、各事例とも周辺地域での渋滞が発生しないこと等を検証していた。

事例01 県道川崎府中線（川崎市）では、警察と連携して、社会実験を実施し、社会実験前後の交差点交通量及び交差点需要率、渋滞長の調査を実施したところ、車線数削減による著しい渋滞増加は見られなかった。

事例02 市道豆田町線（名古屋市）では、警察との協議に先立ち、車線数を片側1車線ずつ削減できるか検討するため、自動車類の交通量、各交差点における渋滞長、滞留長、信号サイクル長等の交通実態調査を実施し、ピーク時間交通量を算出して交差点解析を行った。その結果、一部の交差点では、交通容量を確保できず、車線数を削減できなかったが、その他の交差点については片側1車線ずつ削減できる結果となった。

事例10 国道19号（名古屋国道事務所）では、単路部については、上下1車線ずつ削減しても、混雑度が1.0を下回っていたが、交差点部については、車線数を削減すると、混雑度が1.0を超過し、車線削減が困難であったため、左折・右折車線の必要滞留長を確保するとともに、車線・路肩・歩道幅員を縮小して、自転車専用通行帯のスペースを確保した。

事例12 船堀街道（東京都）では、前後区間が既に2車線で供用されていることから、最新の交通量調査結果を基に、車線数を4車線から2車線に減らした場合の混雑度を算定し、警察と調整を図った。



写真-1 車線数を変更した事例  
 県道川崎府中線（川崎市）

### 1-2. 車線や路肩の幅員の変更

車線や路肩の幅員を変更する際は、道路構造令の規定に基づき必要最小限まで縮小するだけでなく、車両の規制速度の変更について、警察と協議するなど、自転車の車道走行に対する安全対策の検討も併せて行われていた。

事例 08 新松戸けやき通り（松戸市）では、当初、車道混在（路肩への矢羽根型路面表示による注意喚起）での整備を計画していたが、鉄道アンダーパス部の車道の縦断勾配が約 7.6%あり、整備後も自転車が歩道（縦断勾配約 5%）を走行することが懸念されたため、路肩のスペースに L 型擁壁を設置し、歩道と同様の縦断勾配にて自転車道を整備した（写真-2）。

事例 11 市道弦月若水線（名古屋市）では、整備前は車線幅員 3.5m（標準幅員 3.0m）、路肩幅員 1.0m（最小幅員 0.5m）であったが、警察との協議により、それぞれ必要最小限まで縮小し、自転車専用通行帯を確保した。また、車線及び路肩幅員の変更に伴い、規制速度を 40km/h から 30km/h へと見直した（写真-3）。



写真-2 新松戸けやき通り（松戸市）



写真-3 市道弦月若水線（名古屋市）

### 1-3. 歩道幅員の変更

歩道幅員に余裕があるものの自転車利用者と歩行者の輻輳が課題となっている区間においては、歩道幅員を変更（写真-4）し、縁石等による通行空間の分離が行われていた。



写真-4 歩道幅員を変更した事例  
国道2号（福山河川国道事務所）

### 1-4. 植栽帯の縮小

植栽帯を縮小（図-1）する際は、①住民アンケートや検討会での議論、②樹木医による調査を行い移植や伐採を判断等、各事例とも丁寧な対応が行われていた。

事例04 国道50号（常陸河川国道事務所）では、整備前に車道側に高木、民地側に中低木があったが、ヒアリングやアンケート、検討会等での議論の結果を踏まえ、車道側の高木を残し、民地側の中低木を撤去して自転車道を整備する方針となった。

事例06 平和大通り（広島市）では、自転車道の整備にあたって支障となる、ケヤキ、クスノキ、バラ園などの樹木については、一本一本樹木医に調査をしてもらい、移植するか、伐採するかを判断するなど、丁寧な対応を行った。

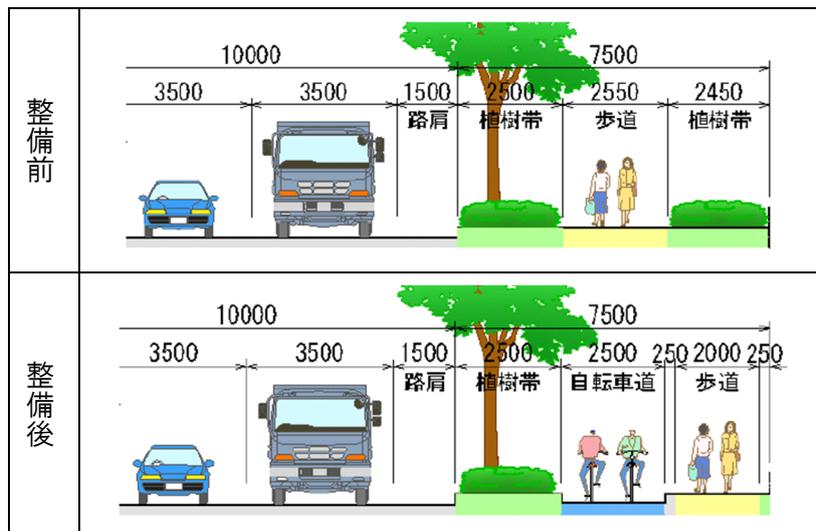
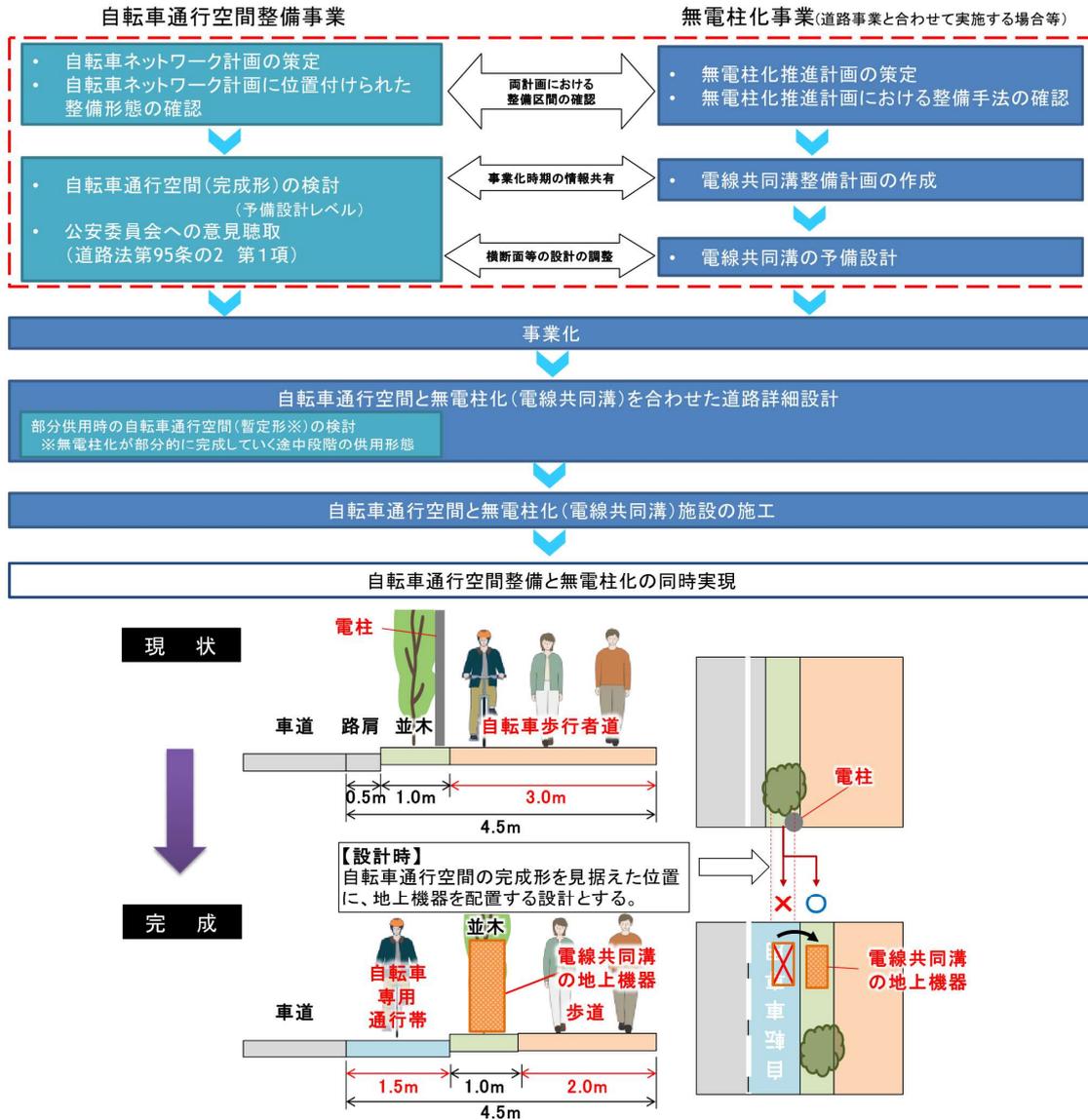


図-1 植栽帯を縮小した事例  
国道50号（常陸河川国道事務所）

### 1-5. 無電柱化事業と併せた自転車通行空間整備

無電柱化事業の実施は、自転車通行空間の整備を併せて行う貴重な機会であり、自転車通行の完成形態の整備の支障とならない位置に、電線共同溝の地上機器等を配置するよう調整を行う必要がある（図-2）。

事例 05 国道 9 号（山口河川国道事務所）では、無電柱化事業に併せて、歩道と植栽帯を再配分し、自転車道の整備が行われていた。



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和6年6月）I-22

図-2 無電柱化（電線共同溝）事業との連携イメージ

1-6. バス停型式の変更による自転車通行空間の連続性確保

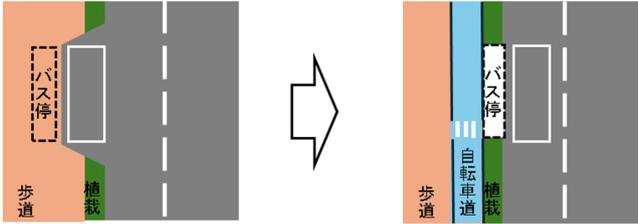
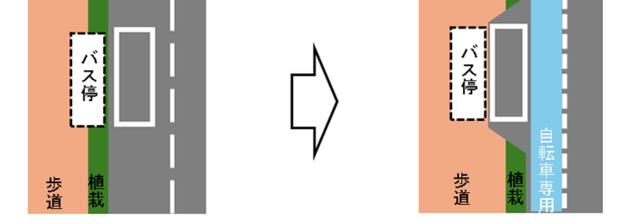
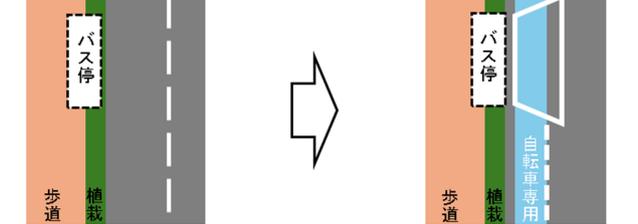
バス停部などについては、一般的に道路空間に余裕がなく、連続的な自転車通行空間の確保が困難になる場合があるが、関係機関と調整し、バス停型式をストレート型に見直すことにより連続的に自転車通行空間が確保されていた。

事例07 国道2号（福山河川国道事務所）では、ほとんどの区間を歩道幅員の変更により自転車道の整備を行ったが、バス停部においては、幅員が不足するため、整備前にバスベイ型であったバス停を、ストレート型に変更することで、連続的な自転車通行空間を確保した。

事例12 船堀街道（東京都）では、車線数を変更したことで、バス停部での渋滞が懸念されたため、整備前にストレート型であったバス停をバスベイ型へ変更することで、自動車の円滑な流れを確保した。

事例02 市道豆田町線（名古屋市）、事例09 国道1号（東京国道事務所）、事例10 国道19号（名古屋国道事務所）は、車線数を変更したことで、バス停部での渋滞が懸念されたため、整備前にストレート型であったバス停を自転車専用通行帯へ切り込む形に変更することで、自動車の円滑な流れを確保した。

表-1 バス停型式を変更した事例

バス停の型式	整備事例
 <p>バスベイ型 → ストレート型</p>	07. 国道2号（福山河川国道事務所）
 <p>ストレート型 → バスベイ型</p>	12. 船堀街道（東京都）
 <p>ストレート型 → 自転車専用通行帯へ切り込む形</p>	02. 市道豆田町線（名古屋市） 09. 国道1号（東京国道事務所） 10. 国道19号（名古屋国道事務所）

## 2. 自転車通行空間整備に関する工夫等

### 2-1. 自転車道整備時の工夫

アンダーパス部など、スピードが出やすく、自転車同士のすれ違い時の危険性が高い箇所に自転車道を整備する際、自転車道の一方通行規制を行うとともに逆走防止対策の看板を設置するなどの工夫が行われていた（写真-5）。



写真-5 一方通行自転車道の逆走防止対策の看板  
県道川崎府中線（川崎市）

### 2-2. 自転車専用通行帯整備時の工夫

路上駐停車需要が高い路線に自転車専用通行帯を整備する際には、貨物車専用の駐停車スペースを併設するとともに、ゴム製ポールを設置するなどの工夫が行われていた（写真-6）。

また、自転車専用通行帯への駐停車を抑制するため、自転車専用通行帯と第二通行帯の間にゴム製ポールを設置している事例があった（写真-7～9）。

ゴム製ポールの高さや設置間隔、設置位置は下表の通りである。また、道路管理者からヒアリングした維持管理での課題も添える。（表-2）。



写真-6 駐停車スペースと自転車専用通行帯の併設  
国道1号（東京国道事務所）



写真-7 市道豆田町線(名古屋市) 写真-8 国道1号(東京国道事務所) 写真-9 国道19号(名古屋国道)

表-2 自転車専用通行帯への路上駐車対策としてゴム製ポールを設置した事例

整備事例	設置間隔	ポールの高さ	設置位置	維持管理での課題	備考
02. 市道豆田町線 (名古屋市)	18m	0.8m	車道と自転車専用通行帯の間にある導流帯の中心	路面清掃車が路肩に寄れず、自転車専用通行帯内の清掃ができない	—
09. 国道1号 (東京国道事務所)	3m	0.8m	自転車専用通行帯と第二通行帯の間の白線上	路面清掃車など維持管理車両が自転車専用通行帯内に入れないため、人力での作業が想定され、維持管理費のコストアップの要因になりかねない	路上駐停車スペース併設箇所は、1m間隔で設置
10. 国道19号 (名古屋国道事務所)	20m	0.8m	自転車専用通行帯と第二通行帯の間の自転車専用通行帯側	路面清掃車が路肩に寄れず、自転車専用通行帯内の清掃ができない	交差点付近にはゴム製ポールを設置していない

### 2-3. その他の工夫等

その他、自転車道を整備する際に、自転車のペダルと干渉しにくい縁石の採用や縁石に反射材を設置して夜間の視認性を向上させる工夫(写真-10)や、電線共同溝の地上機器を通行の支障にならないよう歩道と自転車道の上に設置する工夫(写真-11)などが行われていた。



写真-10 縁石形状や視認性の工夫  
平和大通り(広島市)



写真-11 電線共同溝の地上機器を歩道と自転車道の上に設置  
国道9号(山口河川国道)



表-3 事例集掲載事例の一覧

整備後		路線	管理者		再配分内容	幅員構成 (mm)
一方通行 自転車道	01	県道川崎府中線	川崎市	整備前	4車線	歩道 2500+側溝 500 + 車道 3000×4 + 側溝 500+歩道 2500
				整備後	2車線+路肩+一方通行自転車道	歩道 2500+側溝 500+自転車道 2000+路肩 500+車道 3000×2+路肩 500+自転車道 2000+側溝 500+歩道 2500
	02	市道豆田町線	名古屋市	整備前	6車線+路肩幅員	路肩 750+車道 3250×6+中央帯 1500+路肩 250 + 歩道 3400
				整備後	4車線+路肩幅員+一方通行自転車道	自転車道 2100+路肩 1400+車道 3250×4+中央帯 1500+路肩 1400+自転車道 2100+歩道 3400
	03	国道 58 号	北部国道事務所	整備前	歩道・植栽帯幅員	歩道 3000 + 植栽帯 2500+路肩 750+車道 3500×4+中央帯 2000+路肩 750+植栽帯 2500 + 歩道 3000
				整備後	歩道・植栽帯幅員+一方通行自転車道	歩道 2000+自転車道 2000+植栽帯 1500+路肩 750+車道 3500×4+中央帯 2000+路肩 750+植栽帯 1500+自転車道 2000+歩道 2000
双方向通行 自転車道	04	国道 50 号	常陸河川国道事務所	整備前	歩道・植栽帯幅員	植栽帯 2450+歩道 2550 + 植栽帯 2500+路肩 1500+車道 3500×4+中央帯 2000+路肩 1500+植栽帯 2500 + 歩道 2550+植栽帯 2450
				整備後	歩道・植栽帯幅員+双方向通行自転車道	歩道 2500+自転車道 2500+植栽帯 2500+路肩 1500+車道 3500×4+中央帯 2000+路肩 1500+植栽帯 2500+自転車道 2500+歩道 2500
	05	国道 9 号	山口河川国道事務所	整備前	歩道・植栽帯・路肩幅員	歩道 6000+植栽帯 5300 + 路肩 500+車道 (3250×4+付加車線 3000) + 中央帯 1000+導流帯 1200+路肩 500 + 歩道 3500
				整備後	歩道・植栽帯・路肩幅員+双方向通行自転車道	歩道 3500+植栽帯 1000+自転車道 2500+路肩 750+車道 (3250×4+付加車線 3000) + 中央帯 1000 + 路肩 750+自転車道 3500+植栽帯 1500+歩道 3500
	06	平和大通り	広島市	整備前	歩道・植栽帯幅員	緑地帯 20000+歩道 4500+ 植栽帯 2000+路肩 1500+車道 3000×5+路肩 1500+植栽帯 2000 + 歩道 4500+緑地帯 20000
				整備後	歩道・植栽帯幅員+双方向通行自転車道	緑地帯 20000+歩道 2000+自転車道 2000 + 路肩 1500+車道 3000×5+路肩 1500+植栽帯 2000+自転車道 2000+歩道 2000+緑地帯 20000
	07	国道 2 号	福山河川国道事務所	整備前	歩道幅員	歩道 4000 + 植栽帯 1500+路肩 500+車道 3000×4+中央帯 500+路肩 500+植栽帯 1500 + 歩道 4000
				整備後	歩道幅員+双方向通行自転車道	歩道 2000+自転車道 2000+植栽帯 1500+路肩 500+車道 3000×4+中央帯 500+路肩 500+植栽帯 1500+自転車道 2000+歩道 2000
08	新松戸けやき通り	松戸市	整備前	歩道・路肩幅員	歩道 3400 + 路肩 2000+車道 3000×2+中央帯 600+路肩 2000 + 歩道 3400	
			整備後	歩道・路肩幅員+双方向通行自転車道	歩道 2700+自転車道 2000+路肩 500+車道 3000×2+中央帯 600+路肩 500+自転車道 2000+歩道 2700	
自転車専用 通行帯 + 駐停車枠	09	国道 1 号	東京国道事務所	整備前	8車線+車道幅員	歩道 3250+路肩 500 + 車道 (3250×6+2500×2) + 中央帯 3000 + 路肩 500+歩道 3250
				整備後	6車線+車道幅員 +自転車専用通行帯+駐停車枠	歩道 3250+路肩 500+自転車専用通行帯 1500+導流帯 1750+車道 3000×6 + 中央帯 3000+導流帯 1750+自転車専用通行帯 1500+路肩 500+歩道 3250
	10	国道 19 号	名古屋国道事務所	整備前	10車線	歩道 5500+植栽帯 1600+路肩 500 + 車道 (3250×8+3000×2) + 中央帯 3500 + 路肩 500+植栽帯 1700+歩道 5500
				整備後	8車線+自転車専用通行帯+駐停車枠	歩道 5500+植栽帯 1600+路肩 500+自転車専用通行帯 3250+車道 (3250×6+3000×2) + 中央帯 3500+自転車専用通行帯 3250+路肩 500+植栽帯 1700+歩道 5500
自転車専用 通行帯	11	市道弦月若水線	名古屋市	整備前	路肩・車道幅員	歩道 1800+植栽帯 1200+路肩 1000 + 車道 3500×2 + 路肩 1000+植栽帯 1200+歩道 1800
				整備後	路肩・車道幅員+自転車専用通行帯	歩道 1800+植栽帯 1200+路肩 500 + 自転車専用通行帯 1000+車道 3000×2+自転車専用通行帯 1000+路肩 500+植栽帯 1200+歩道 1800
	12	船堀街道	東京都	整備前	4車線+歩道・車道幅員	歩道 2800+植栽帯 1200 + 車道 3000×4 + 植栽帯 1200+歩道 2800
				整備後	2車線+歩道・車道幅員 +路肩+自転車専用通行帯	歩道 3300+植栽帯 1200+路肩 500+自転車専用通行帯 1500+車道 3500×2+自転車専用通行帯 1500+路肩 500+植栽帯 1200+歩道 3300

表-4 掲載事例の検討体制

整備形態	路線名	会議体メンバー					その他調整先			
		警察	道路管理者	学識者	道路利用者	その他	警察	自治体	道路利用者	その他
一方通行自転車道	01 県道川崎府中 (川崎市)	県警 警察署	—	—	—	庁内関係局	—	庁内 関係局	地域住民	—
	02 市道豆田町線 (名古屋市)	—	—	—	—	—	県警 警察署	名古屋市 交通局 スポーツ 市民局	町内会 近隣高校	—
	03 国道58号 (北部国道事務所)	警察署	沖縄県 名護市	大学理事長 (経済学)	サイクリング 協会	—	—	—	—	地域住民
双方向通行自転車道	04 国道50号 (常陸河川国道事務所)	県警	茨城県 水戸市	大学教授 (交通工学)	—	—	—	—	町内会 近隣高校 近隣商業施設	—
	05 国道9号 (山口河川国道事務所)	警察署	山口県 下関	—	—	—	—	—	自治会長 連合会長 障害者団体	ボランティア サポート団体
	06 平和大通り (広島市)	県警	広島国道 事務所	大学教授 (交通工学)	自転車活用推進法人 自転車協同組合 バス協会 広島市立高校 校長会	鉄道事業者 商店街 観光ホテル旅館組合 地球温暖化 対策地域協議会	県警	—	地域住民	—
	07 国道2号 (福山河川国道事務所)	警察署	広島県 福山市	大学教授 (交通工学)	教育委員会 高校PTA 車椅子福祉協会	新聞社 商工会議所	県警	広島県 福山市	町内会長 近隣学校 障害者団体	VSP 団体
	08 新松戸けやき通り (松戸市)	—	—	—	—	—	県警 警察署	—	地域住民	鉄道事業者
	09 国道1号 (東京国道事務所)	警視庁 警察署	東京都	大学教授 (交通工学)	—	—	警視庁 警察署	港区	町内会 自治会	—
	10 国道19号 (名古屋国道事務所)	警察署	名古屋市	大学教授 (交通工学)	小学校 小学校PTA 学区連絡協議会	商店街連盟 NPO 法人	—	—	地域住民	—
自転車専用通行帯+駐停車枠	11 市道弦月若水線 (名古屋市)	—	—	—	—	—	県警 警察署	—	町内会 地域代表者	—
	12 船堀街道 (東京都)	警察署	江戸川区	—	小学校 小学校PTA	—	警視庁	—	自治会 地域住民 バス事業者	—

01. 鉄道アンダーパス部において車線数を4車線から  
2車線に変更して一方通行自転車道を整備した事例



提供：川崎市

整備箇所の基礎情報		
整備箇所	神奈川県川崎市川崎区 駅前本町地区	
ネットワーク計画での位置づけ	川崎市自転車活用推進計画において、補助動線として位置づけ（整備時点では、ネットワーク計画は未策定）	
整備内容（道路空間再配分）	車線数を4車線から2車線に変更して自転車道を整備	
整備内容（その他）	車両用防護柵等	
供用時期	平成25年度	
管理者	川崎市	
自転車通行空間の幅員	約1.3m～3.9m	
供用区間距離	川崎区方面：約210m、幸区方面：約170m	
種級区分	第4種2級（相当）	
規制速度	40km/h	
自転車道のみ	一方通行／双方向通行	一方通行
	両側／片側	両側
自動車交通量	（整備前）	11,711台／12時間
	（整備後）	10,595台／12時間
自転車交通量	（整備前）	3,944台／12時間
	（整備後）	3,452台／12時間
歩行者交通量	（整備前）	—
	（整備後）	—

検討経緯や背景等	
検討経緯・背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 県道川崎府中線の鉄道アンダーパス部において、歩道での自転車走行に起因する歩行者との輻輳やルールを無視した車道走行等が見られたことから、安全確保に向けた対策が望まれていたため、平成 20 年度から自転車の走行ルールの呼びかけなど啓発活動を中心とした対策を実施した。平成 22 年 5 月には、警察や関係局からなる安全対策検討会議を設置し、歩行者・自転車の更なる安全確保に向けた取組みを進めてきたなかで、平成 24 年に自転車利用者同士の事故が発生したことから、更なる安全対策に向けた検討として、自転車道の整備を実施した。</li> <li>● 現地の交通状況を踏まえると、抜本的な安全対策には、歩行者、自転車、自動車を空間的に分離しなければならない状況であった。しかし、自転車の走行空間を確保するには、現地の構造がすり鉢状で見通しがきかず、下り勾配でスピードが出やすく、また、道路幅員が限定されているなどの状況を踏まえると、車線数を変更せざるを得なかったため、社会実験を通して安全性や周辺交通への影響を確認した上で、一方通行自転車道の整備とした。</li> </ul>
技術的な工夫	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 川崎駅周辺のまちづくりの取組みを踏まえながら、既存の道路空間を活用した自転車道の設置など、歩行者・自転車・自動車の安全な通行空間の創出に向け、既存道路の状況と課題を整理するとともに、社会実験を通して施策についての有効性や周辺に与える影響を検証した。</li> <li>● 自転車道整備のほか、関係局や警察と連携し、川崎駅周辺の「自転車押歩き」等の推進、自転車走行ルールの周知・啓発活動の強化を実施した。</li> <li>● 自転車道が歩道に接続される箇所があり、自転車の歩道走行、自転車と歩行者の輻輳、及び一方通行自転車道への誤進入が懸念されたため、自転車道出入口部において、誘導・注意喚起看板、路面表示を設置することにより、自転車道への誘導・逆走防止対策を実施した。</li> </ul>
構造的な工夫やコスト削減のための工夫点	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 歩道と車道の高低差があるため、コスト面を考慮し、歩道側を拡幅するのではなく、既存の構造を活かしつつ車線数を変更することで、自転車通行空間を確保した。</li> <li>● 鉄道アンダーパス部は構造がすり鉢状で見通しがきかず、下り勾配でスピードが出やすいことや、幅員が狭小であることを踏まえ、対向の自転車のない形態である一方通行自転車道とした。</li> </ul>
整備効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 一方通行自転車道の供用開始により、歩道及び車道を通行していた自転車が自転車道へ転換し、自転車利用者の約 96%が自転車道を利用するなど、歩行者、自転車、自動車の安全性が向上した。（平成 25 年 11 月に自転車の利用状況や周辺交通量等調査を実施）</li> </ul>

合意形成プロセス	
検討体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 警察や関係局からなる安全対策検討会議を設置し、京急川崎駅周辺地区のまちづくりと整合を図りながら、安全対策を検討した。</li> </ul>
供用に至るまでの主な流れ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 平成 20 年 11 月：自転車通行をめぐる事故が発生</li> <li>● 平成 20～22 年：注意喚起対策及びルール・マナー啓発を実施</li> <li>● 平成 22 年 5 月：安全対策検討会議を設置</li> <li>● 平成 24 年 5 月：自転車利用者同士の事故が発生</li> <li>● 平成 24 年 11 月：自転車道の設置のため、社会実験を実施</li> <li>● 平成 25 年 3 月：工事着手</li> <li>● 平成 25 年 10 月：供用</li> </ul>
関係機関との調整内容や調整の方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 車線数の変更及び一方通行自転車道の安全性についての検証するため、警察と連携し、社会実験を実施した。周辺の自動車交通への影響を確認するため、社会実験前後の交差点交通量及び交差点需要率、渋滞長の調査を実施した。</li> <li>● 社会実験の結果を踏まえ、平成 25 年 1 月に「京急川崎駅周辺地区通行環境改善計画」を策定し、整備を実施した。</li> <li>● 社会実験において、自転車利用者の 9 割以上が自転車道を利用した。車線数削減による著しい渋滞増加は見られなかったものの、周辺歩道における自転車の歩道走行が多いことや自転車道逆走の懸念があることから、逆走防止対策や自転車走行ルールの周知・啓発、押し歩きの呼びかけを実施した。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <p style="text-align: center;">写真-1.1 逆走防止対策の看板      写真-1.2 信号遵守を啓発する看板</p>
地元との調整内容や調整方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 供用開始時には、市政だよりへの掲載などを行い、広範囲への周知を実施した。</li> </ul>
整備後に残った課題や新たに発生した課題とその対応状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 一部の自転車利用者において、自転車道終点部における逆走や誤進入等、走行マナーが守られていない状況が見受けられることから、関係局や警察と連携を図りながら、自転車利用者に対するルール・マナーの啓発活動を実施している。</li> </ul>

設置箇所図



提供：川崎市

出典：京急川崎駅周辺地区通行環境改善計画（平成25年1月策定）

整備箇所の写真



提供：川崎市

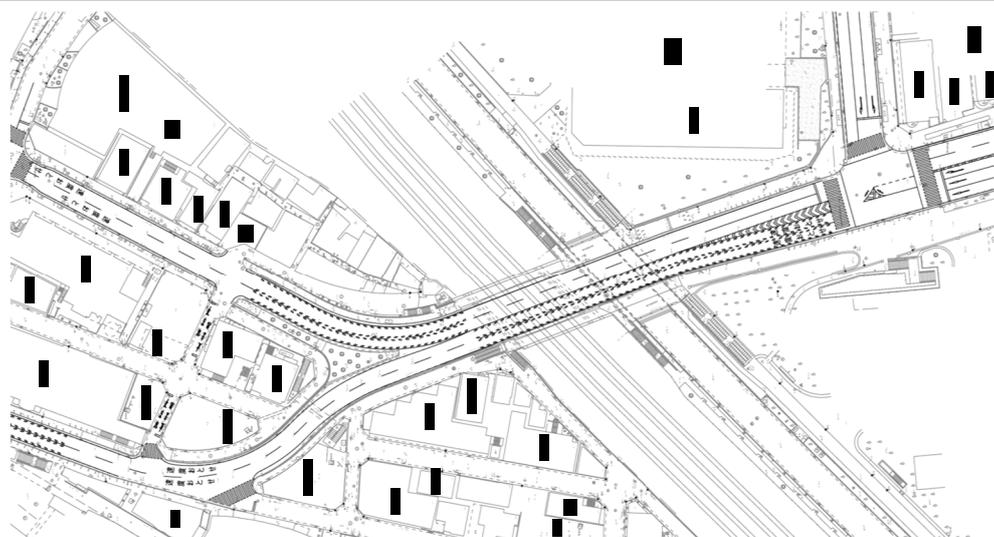
整備前



提供：川崎市

整備後

平面図



提供：川崎市

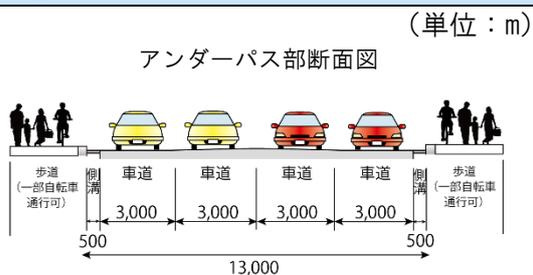
整備前



提供：川崎市

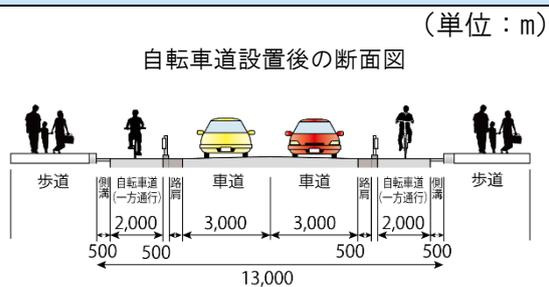
整備後

断面図



提供：川崎市

整備前



提供：川崎市

整備後

出典：京急川崎駅周辺地区通行環境改善計画（平成 25 年 1 月策定）

02. 車線数を6車線から4車線に変更して  
一方通行自転車道と自転車専用通行帯を整備した事例



(A: 熱田陸橋部の一方通行自転車道)



(B: 一般部の自転車専用通行帯)

整備箇所の基礎情報		
整備箇所	愛知県名古屋市 旗屋町交差点～新堀田橋西交差点	
ネットワーク計画での位置づけ	名古屋市自転車通行空間ネットワーク計画における路線の一部に位置づけ(整備時点では、ネットワーク計画は未策定)	
整備内容（道路空間再配分）	車線数を 6 車線から 4 車線に変更して自転車道（A:熱田陸橋部）と自転車専用通行帯（B:一般部）を整備	
整備内容（その他）	B 自転車専用通行帯+ゴム製ポール設置	
供用時期	令和 4 年度	
管理者	名古屋市	
自転車通行空間の幅員	A 熱田陸橋部（自転車道）：2.1m B 一般部（自転車専用通行帯）：2.5m（路肩を含む）	
供用区間距離	約 1.2km（A 自転車道 0.5km、B 自転車専用通行帯 0.7km）	
種級区分	第 4 種第 1 級	
規制速度	60km/h	
自転車道のみ	一方通行/双方向通行	一方通行
	両側/片側	両側
自動車交通量	（整備前）	19,674 台/12 時間
	（整備後）	—
自転車交通量	（整備前）	1,432 台/12 時間
	（整備後）	—
歩行者交通量	（整備前）	1,676 人/12 時間
	（整備後）	—

検討経緯や背景等	
検討経緯・背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市道豆田町線の国道19号（旗屋町交差点）から主要地方道堀田高岳線（堀田通5交差点）の約1.2kmの区間は、JR線・名鉄線を跨ぐ熱田陸橋を含む東西方向の片側3車線計6車線の法定速度60km/hの幹線道路で、沿道に高校3校（近隣を含めると5校）があり、朝夕の通勤・通学時間帯の歩道に歩行者と自転車が輻輳し、地元から自転車通行空間の整備などを求める声があった。</li> <li>● 一般部には、駐停車禁止規制もなく、車線数に比して交通量が少ないこともあり、路上駐車が発生している状況であった。</li> <li>● 空間再配分の検討にあたっては、橋梁部は、拡幅などにより自転車通行空間を確保することができないため、車線数を変更できるかを検討した。自動車類の交通量、各交差点における渋滞長、滞留長、信号サイクル長等の交通実態調査を実施し、片側1車線ずつ削減できる結果となった。また、橋梁部を車線数変更による一方通行自転車道整備としたため、一般部においても合わせて車線数変更を基本とした。橋梁部の整備形態、沿道の利便性を考慮し、構造物で分離する自転車道ではなく、自転車専用通行帯の整備となった。</li> </ul>
技術的な工夫	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 熱田陸橋上は、縦断勾配4.5%かつ曲線区間もあることから、誤って自動車が自転車と衝突することを防ぐため、構造分離による一方通行自転車道の整備を行うこととなった。その際、既設橋梁の構造への影響等を考慮し、自転車道と車道の間を設置する車両用防護柵は置き式基礎を採用した。</li> <li>● 一方通行自転車道の起終点の課題（輻輳、逆走、誤進入等）に対する工夫として、入口部に小型標識、路面表示（自転車のピクトグラム・矢羽根型路面表示、カラー舗装）を設置した。</li> </ul> <div data-bbox="724 1429 1233 1809" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="730 1818 1214 1883">写真-2.1 既設橋梁への影響を考慮した置き式基礎の防護柵</p>

構造的な工夫やコスト削減のための工夫点

- 一般部は沿道出入りに配慮し、自転車専用通行帯とした。また、自転車専用通行帯への自動車の進入防止のため、車道と自転車専用通行帯の間にゴム製ポールを設置した。
- ゴム製ポールは18m間隔で設置し、高さは0.8m、設置位置は、車道と自転車専用通行帯の間にある導流帯の中心に設置した。諸元については、警察との協議により決定した。
- 当該箇所は、沿道に出入口が少なく、多車線であり、路上駐車車両の多くが休憩や大型車両の待機などであったため、荷捌き車両等のための駐停車ますの設置は行わなかった。



写真-2.2 ゴム製ポールを設置し  
自動車の進入を防止

整備効果

- 平日7:45～8:45の自転車交通量については、熱田陸橋上、一般部とも、ほとんどの自転車が歩道から自転車道へ転換した。また、路上駐車車両もなくなった。

表-2.1 熱田陸橋上での再配分前後の自転車の  
通行位置の変化（平日7:45～8:45）

熱田陸橋上	整備前（R1. 11. 28）	整備後（R5. 5. 18）
歩道通行	325 台/1h（97.9%）	2 台/1h（0.6%）
車道・自転車道順走	7 台/1h（2.1%）	282 台/1h（93.1%）
車道・自転車道逆走	0 台/1h（0%）	19 台/1h（6.3%）
合計	332 台/1h（100%）	303 台/1h（100%）

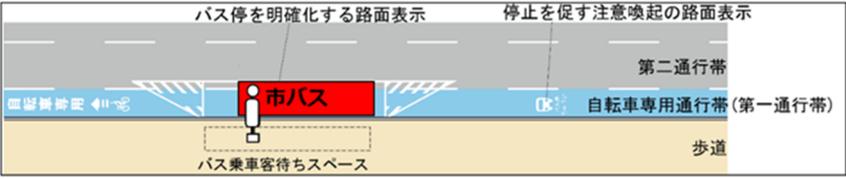
表-2.2 一般部での再配分前後の自転車の  
通行位置の変化（平日7:45～8:45）

一般部	整備前（R1. 11. 28）	整備後（R5. 5. 18）
歩道通行	292 台/1h（97.0%）	26 台/1h（9.4%）
車道・自転車専用通行帯順走	8 台/1h（2.7%）	250 台/1h（89.9%）
車道・自転車専用通行帯逆走	1 台/1h（0.3%）	2 台/1h（0.7%）
合計	301 台/1h（100%）	278 台/1h（100%）

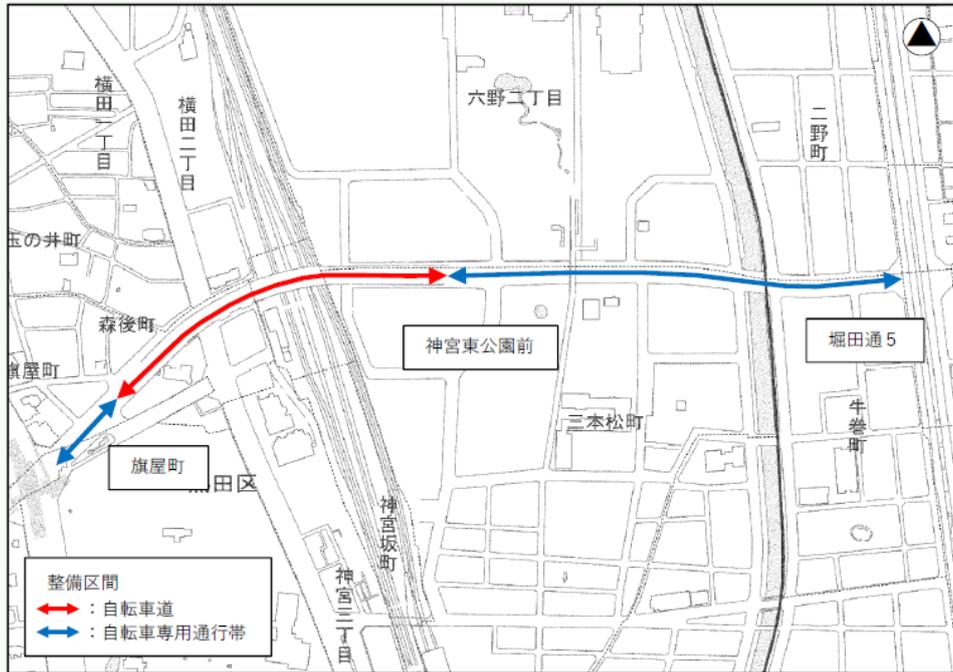
（交通事故件数）

- 交通事故は令和3年度整備期間について、自転車関連事故の令和4年度の件数と平成28年度から令和2年度の5カ年の平均件数を比較した結果、令和4年度は自転車関連事故が発生せず減少したことから、本整備が交通安全に大きく寄与していることが分かる。

合意形成プロセス	
検討体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 整備にあたっては、道路法 95 条の 2 の規定に基づき道路管理者が公安委員会に行く意見聴取が必要なため、所轄警察署及び愛知県警察本部と協議し、車線数削減を伴う整備形態の検討を行った。</li> </ul>
供用に至るまでの主な流れ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 令和元年 10 月：交通実態調査及び自転車通行空間設計業務委託を発注</li> <li>● 令和 2 年 1 月：警察協議開始（愛知県警察本部・熱田警察署・瑞穂警察署とそれぞれ 3 回 計 9 回打合せを実施）</li> <li>● 令和 2 年 9 月：地元説明実施</li> <li>● 令和 3 年 3 月：「道路工事の意見聴取について」（道路法第 95 条 2）を提出</li> <li>● 令和 3 年 10 月：着工</li> <li>● 令和 5 年 2 月：供用開始</li> </ul>
関係機関との調整内容や調整の方法	<p>（検討段階）</p> <p>警察との調整に先立ち、以下を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 車線数を片側 1 車線ずつ削減できるかを検討するため、自動車類の交通量、各交差点における渋滞長、滞留長、信号サイクル長等の交通実態調査を実施し、ピーク時間交通量を算出して交差点解析を行った。その結果、旗屋町交差点、堀田通 5 交差点については付加車線があるため信号現示を最適化しても交通容量が確保できず、車線数を削減できなかったが、他の交差点については片側 1 車線ずつ削減できる結果となった。</li> </ul> <p>① 警察</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 本整備にあたって警察署及び愛知県警察本部との打合せ協議を実施した。 <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 一般部の整備方針 <p>検討の結果から、一般部においては車線数を片側 1 車線ずつ削減することを前提とした整備を基本とする。整備形態、沿線の利便性を考慮し、構造物で分離する自転車道ではなく、自転車専用通行帯の整備となった。</p> </li> <li>➢ 熱田陸橋上の整備方針 <p>熱田陸橋上は縦断勾配が 4.5%であり曲線区間でもあることから、誤って自動車が自転車通行空間に進入し、自転車利用者を巻き込んだ事故の危険性があるため、自転車通行空間と車道との間に車両用防護柵を設置し、自転車通行の安全性を担保することとした。車両用防護柵で分離するのであれば自転車道にすべきとの意見により、最終的に自転車道での整備となった。</p> </li> </ul> </li> </ul>

	<p>② 名古屋市交通局</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 整備区間にある2箇所のバス停の整備について、名古屋市交通局と協議を行った。当初はバス停を島式にするなどの案もあったが、警察協議の過程でバス停車時の渋滞が懸念されたため、最終的に自転車専用通行帯へ切り込む路面表示での整備となった。</li> </ul>  <p style="text-align: right;">提供：名古屋市</p> <p style="text-align: center;">図-2.1 バス停部</p> <p>(整備後のPR活動)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 熱田陸橋上は自転車道整備により自転車が歩道を通行できなくなり、一般部においても一方通行の自転車専用通行帯の規制となることから、令和3年度の供用時には警察と協働で、令和4年度の供用時にはスポーツ市民局と協働で事業PRを実施した。</li> </ul>
<p>地元との調整内容や調整の方法</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 熱田陸橋上が一方通行自転車道の整備となることから、整備の前年度である令和2年度に町内会へ事業概要を周知するための回覧を実施した。また、現場施工前の工事PRとは別に再度、町内会への回覧を実施するなど丁寧な地元周知を実施した。あわせて市道豆田町線を通学時に自転車利用する近隣の5つの高校に生徒への事業概要の周知を依頼した。</li> </ul>
<p>整備後に残った課題や新たに発生した課題とその対応状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ゴム製ポールを設置により、維持管理時（清掃等）に、路面清掃車が路肩へ寄れず、自転車通行空間の路面清掃ができないため、ごみや土が残り、維持管理に課題がある。</li> <li>● ゴム製ポールに対し、荷捌きや沿道の出入りに関する意見は出ていない。</li> </ul>

設置箇所図



提供：名古屋市

整備箇所の写真

①熱田陸橋部（自転車道）



提供：名古屋市

整備前



提供：名古屋市

整備後

②一般部（自転車専用通行帯）



提供：名古屋市

整備前

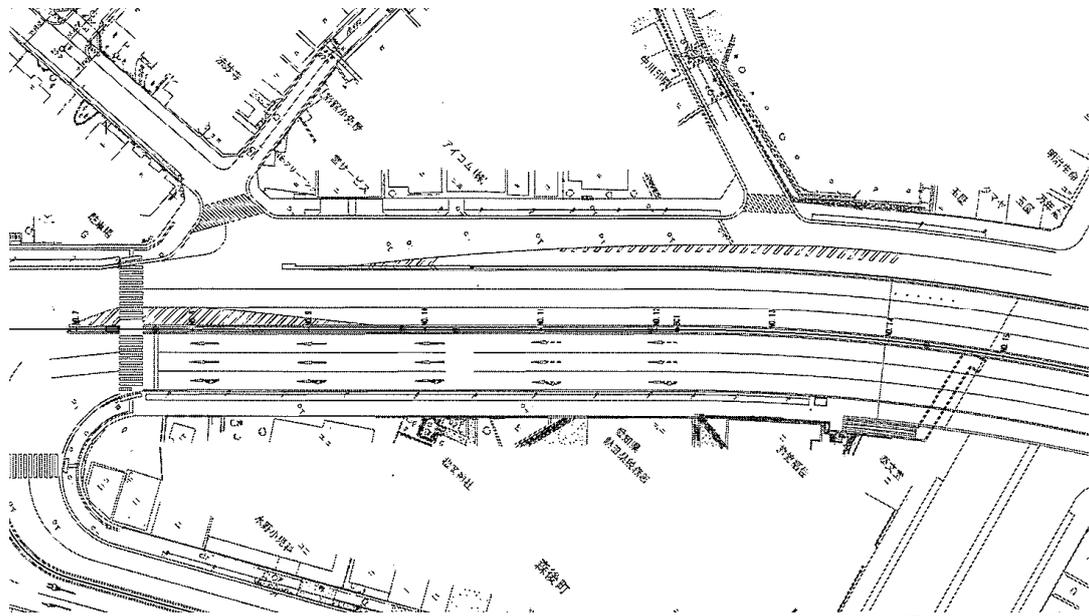


提供：名古屋市

整備後

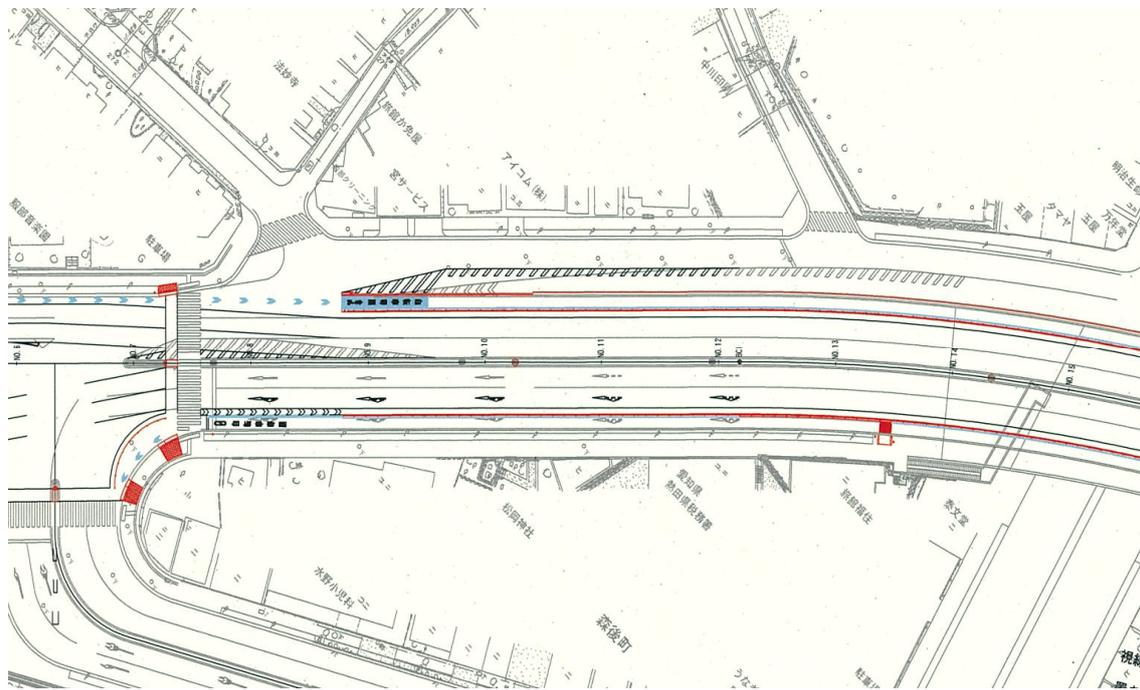
平面図

①熱田陸橋部（自転車道）



提供：名古屋市

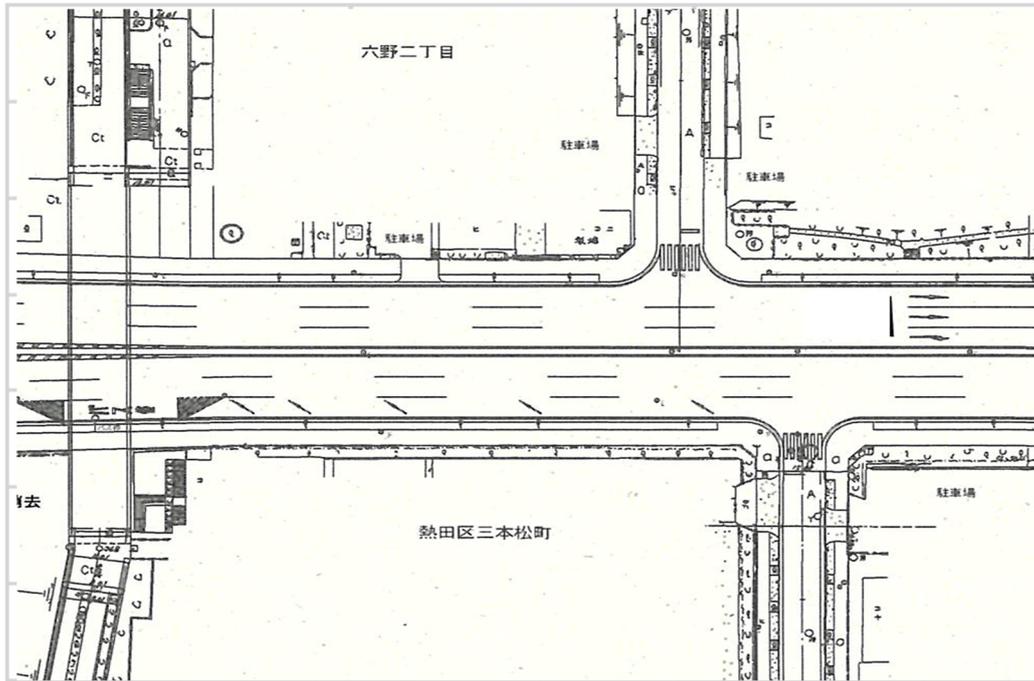
整備前



提供：名古屋市

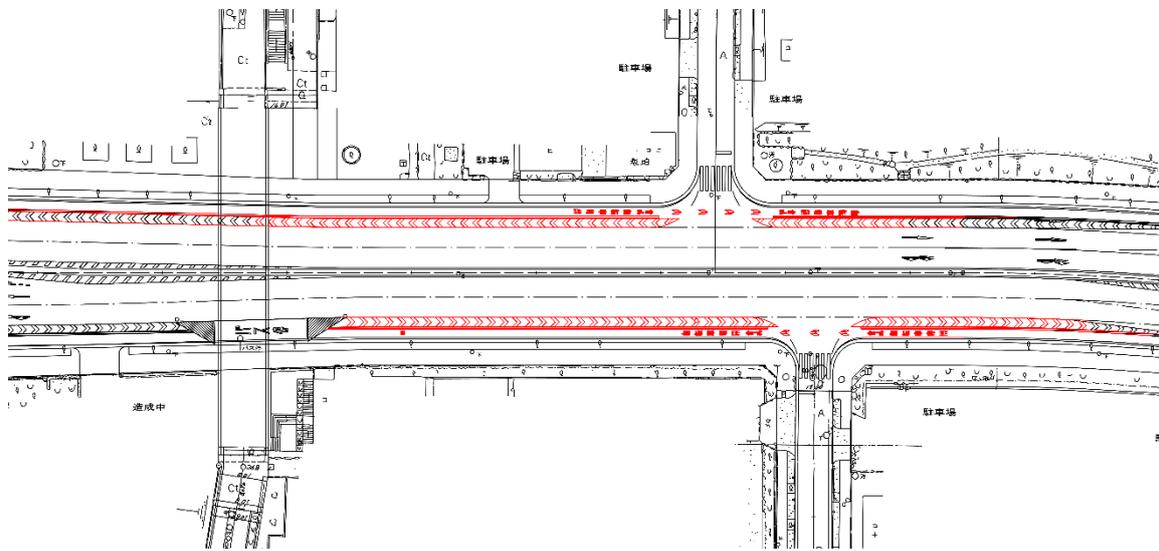
整備後

②一般部（自転車専用通行帯）



提供：名古屋市

整備前



提供：名古屋市

整備後

断面図	
① 熱田陸橋部（自転車道）	
<p>(北) 25.40 (南)</p> <p>0.75 3.25 3.25 3.25 1.50 3.25 3.25 3.25 0.25</p> <p>提供：名古屋市</p> <p>整備前</p>	<p>(北) 25.40 (南)</p> <p>0.50 2.10 3.25 3.25 1.50 3.25 3.25 1.40 2.10 3.40</p> <p>自転車通行空間 自転車通行空間</p> <p>提供：名古屋市</p> <p>整備後</p>
② 一般部（自転車専用通行帯）	
<p>(北) 30.00 (南)</p> <p>3.75 3.25 3.25 3.25 1.50 3.25 3.25 3.25 0.75</p> <p>※植栽帯 1.2m、歩道幅員 2.55m</p> <p>提供：名古屋市</p> <p>整備前</p>	<p>(北) 30.00 (南)</p> <p>3.75 2.50 3.25 3.25 1.50 3.25 3.25 1.50 2.50 3.75</p> <p>自転車通行空間 自転車通行空間</p> <p>※植栽帯 1.2m、歩道幅員 2.55m</p> <p>提供：名古屋市</p> <p>整備後</p>

### 03. 歩道及び植栽帯を縮小して一方通行自転車道を整備した事例

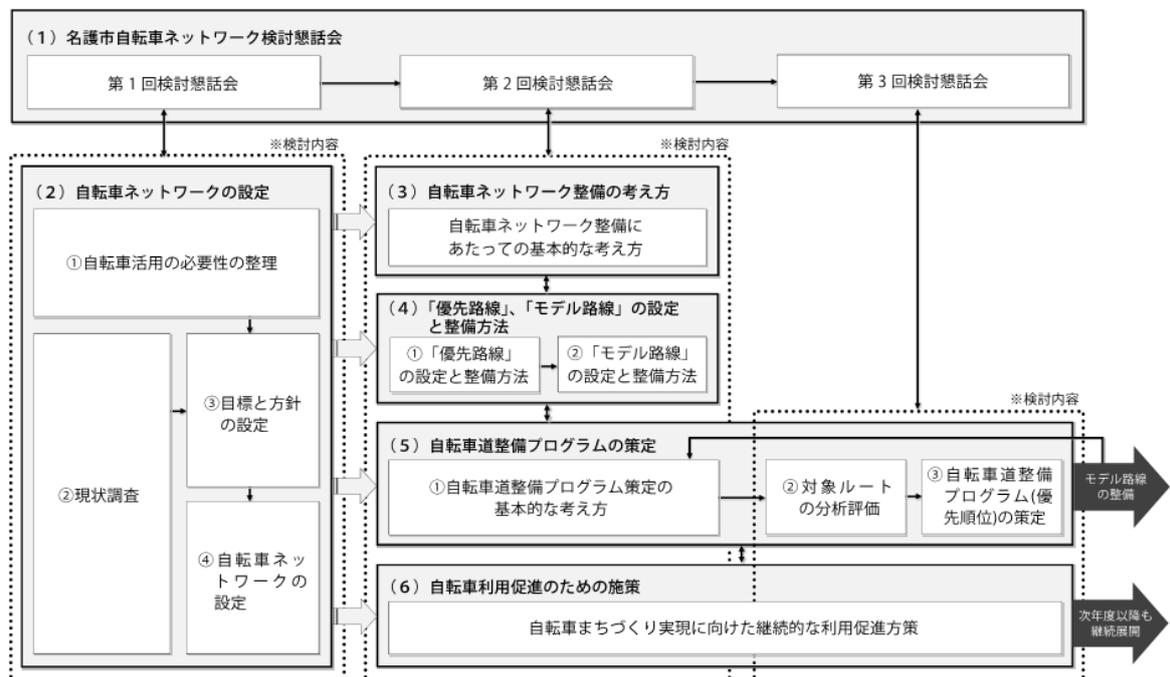


提供：北部国道事務所

整備箇所の基礎情報		
整備箇所	沖縄県名護市 宮里 3 丁目交差点～宮里 4 丁目（北）交差点	
ネットワーク計画での位置づけ	名護市自転車活用推進計画（整備当時：名護市自転車道整備プログラム）における自転車ネットワークの路線の一部に位置づけ	
整備内容（道路空間再配分）	歩道及び植栽帯を再配分して自転車道を整備	
整備内容（その他）	—	
供用時期	平成 28 年度	
管理者	沖縄総合事務局 北部国道事務所	
自転車通行空間の幅員	2.0m 以上	
供用区間距離	640m	
種級区分	第 3 種第 1 級	
規制速度	50km/h	
自転車道のみ	一方通行／双方向通行	一方通行
	両側／片側	両側
自動車交通量	（整備前）	24,908 台／日
	（整備後）	21,844 台／日
自転車交通量	（整備前）	85 台／日
	（整備後）	307 台／日
歩行者交通量	（整備前）	117 人／日
	（整備後）	—

検討経緯や背景等	
検討経緯・背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 当該区間は、沖縄本島における重要幹線道路である国道 58 号に位置し、名護市からの交通安全対策や自転車道整備を要望されている区間である。</li> <li>● 沖縄県が「健康長寿おきなわプラットフォーム形成事業」のモデル事業としてサイクリングコースに設定した、北部地域の観光行楽拠点であり、古宇利大橋、今帰仁城跡や国頭方面へのアクセスとして重要な路線区間となっている。</li> <li>● 当該区間は、歩道の幅員が当初より 3～4m 以上確保されていることから、早期対策区間として選定された。本計画は道路構造令に基づいて策定され、名護市および公安委員会との協議を経て最終決定されている。空間再配分にあたっては、既存の歩道および植栽帯の範囲内で対応し、自転車道幅員 2m、歩道幅員 2m を確保する計画とし、植栽帯については、交差点付近や地形上やむを得ない場合を除き、標準幅員である 1.5m を確保する計画とした。</li> <li>● 整備形態について、片側双方向通行も検討したが、交差点部や自転車同士のすれ違い時に新たな事故の危険性が生じる可能性があることから、公安委員会との協議を経て、一方通行自転車道で地元の合意を得た。</li> </ul>
技術的な工夫	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 道路区域内において、既存の歩道空間を再配分することで、新たに自転車道を整備する設計計画とした。これは国道の歩行者・自転車の動線を確保するとともに、名護市自転車ネットワークとも整合を図るものである。</li> <li>● 一方通行自転車道の交差点部の処理や起終点の課題（輻輳、逆走、誤進入等）に対する工夫として、公安委員会との協議を経て、自転車道を示す標識および路面表示により進行方向を矢印で明示するとともに、誤進入防止のため進入禁止の標識を設置した。</li> </ul>
構造的な工夫やコスト削減のための工夫点	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 各交差点前後の植栽帯を撤去し見通しを確保している。</li> </ul>
整備効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ヒアリング調査により、自転車道整備後の印象については、利便性の向上等の意見が 70%程度得られた。</li> <li>● 自転車利用者と同様に歩行者についても、自動車を構造物で分離されて安全性向上が図られている印象を持っている。</li> </ul>

合意形成プロセス	
検討体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 平成 27 年度から名護市の自転車ネットワークを基に名桜大学や沖縄県サイクリング協会、沖縄県、名護市、警察と協議し、自転車道の整備形態について、名護市が推進する「自転車まちづくり」と連携して、国道 58 号における自転車通行環境整備を進めている。</li> </ul>
供用に至るまでの主な流れ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 平成 23 年：名護市自転車ネットワーク検討懇話会（第 1 回）</li> <li>● 平成 24 年：名護市自転車ネットワーク基盤整備調査の実施、名護市自転車ネットワーク検討懇話会（第 2 回、第 3 回）を経て、名護市自転車道整備プログラムを策定</li> <li>● 平成 28 年：宮里地区への地元説明会の開催</li> <li>● 平成 28 年：着工</li> <li>● 平成 28 年：供用開始</li> </ul> <p>各検討懇話会での検討内容は下図のとおりで、優先自転車整備プログラムの対象路線と位置づけ、整備優先度を決定した。</p>



提供：北部国道事務所

図-3.1 各検討懇話会での検討内容

<p>関係機関との調整内容 や調整の方法</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 名桜大学理事長（経済学） 自転車まちづくり実現に向けた継続的な利用促進方策について</li> <li>● 沖縄県サイクリング協会 モデルルートを活用した観光ルート作りについて</li> <li>● 沖縄県北部土木事務所 町・村の自転車ネットワーク計画策定について</li> <li>● 名護警察署 低学年を対象とした各学校での安全教育実施について</li> <li>● 名護市役所 モデルルートを活用した観光ルート作りについて</li> <li>● 公安委員会 自転車通行空間の整備形態及び安全対策について</li> </ul> <p>沖縄県公安委員会との協議結果を、各道路管理者および関係機関に共有することで、特に課題が生じることなく進めることができた。</p>
<p>地元との調整内容 や調整の方法</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 宮里地区の地元説明会により、事業内容を説明するとともに、事前に地元との合意を形成した。</li> <li>● 地元との調整にあたっては、先行して整備されている名護市の整備工法との違いについて説明を行った。名護市道では、路肩に自転車通行位置を着色し、自動車と混在する形で整備が進められているが、国道においては自動車の走行速度が高いため、自動車と自転車道の上に縁石を設け、完全に分離する構造で整備を計画した。</li> </ul>
<p>整備後に残った課題や新たに発生した課題とその対応状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 歩行者の意見として、歩道を走行する自転車に対する不満や自転車利用者のマナーに関する意見が多い。自転車利用者にも同様な意見が有る。また、逆走に対しても同様の意見が散見される。自転車交通ルールの周知、履行が課題である。また、自転車道利用者の少なさを指摘する意見も見受けられる。</li> </ul>

設置箇所図



整備箇所の写真



提供：北部国道事務所



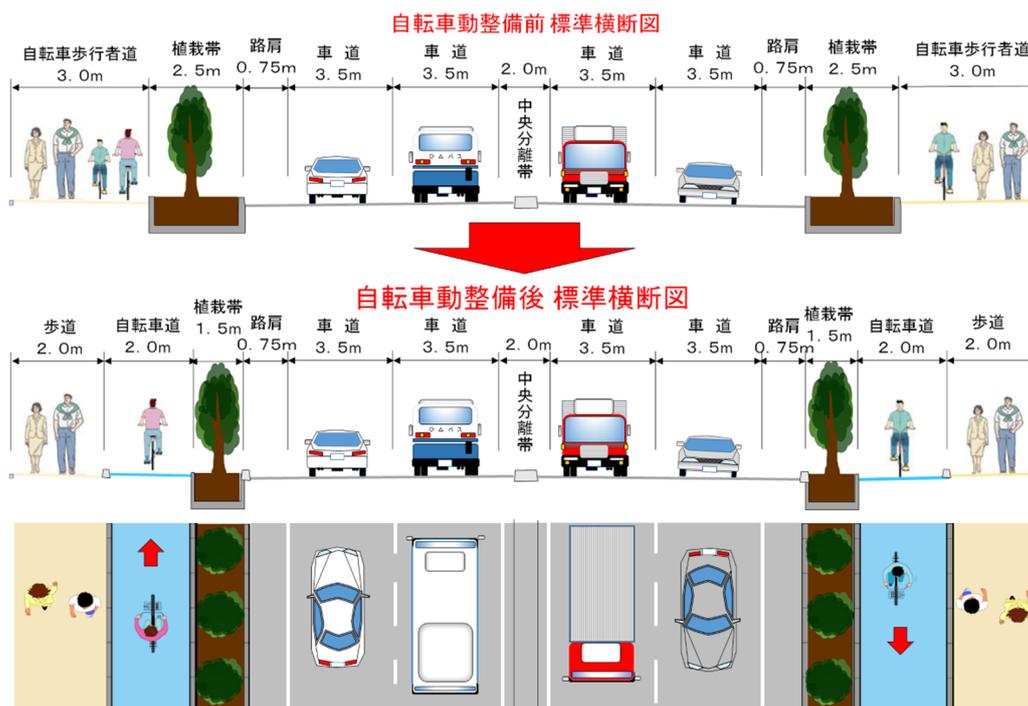
提供：北部国道事務所

整備前

整備後

出典：内閣府沖縄総合事務局「北部地域で初！歩道と完全分離した自転車専用道が完成」  
 (https://www.dc.ogb.go.jp/road/ir/kisya/h28/happyou6.pdf)

平面図および断面図



提供：北部国道事務所

整備前後

出典：内閣府沖縄総合事務局「北部地域で初！歩道と完全分離した自転車専用道が完成」  
 (https://www.dc.ogb.go.jp/road/ir/kisya/h28/happyou6.pdf)

## 04. 歩道及び植栽帯を縮小して双方向通行自転車道を整備した事例



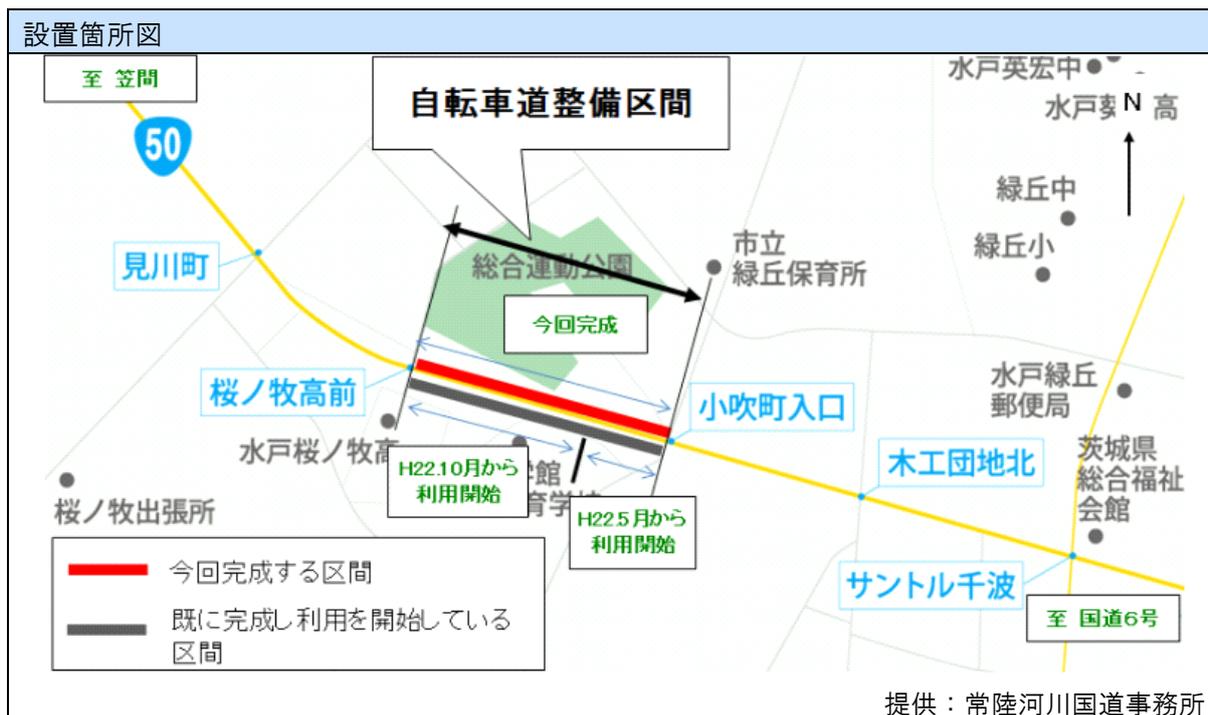
提供：常陸河川国道事務所

整備箇所の基礎情報		
整備箇所	茨城県水戸市 小吹町入口交差点～桜ノ牧高前交差点	
ネットワーク計画での位置づけ	水戸市自転車活用推進計画において、当該区間は自転車ネットワークの路線の一つに位置付け（整備時点では、ネットワーク計画は未策定）	
整備内容（道路空間再配分）	歩道及び植栽帯を再配分して自転車道を整備	
供用時期	平成 22 年度	
管理者	関東地方整備局 常陸河川国道事務所	
自転車通行空間の幅員	2.5m	
供用区間距離	約 700m	
種級区分	第 3 種第 1 級	
規制速度	60km/h	
自転車道のみ	一方通行／双方向通行	双方向通行
	両側／片側	両側
自動車交通量	（整備前）	16,302 台／6 時間
	（整備後）	16,548 台／6 時間
自転車交通量	（整備前）	803 台／6 時間
	（整備後）	782 台／6 時間
歩行者交通量	（整備前）	44 人／6 時間
	（整備後）	61 人／6 時間

検討経緯や背景等	
検討経緯・背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 当該区間は水戸市南部に位置し、JR 水戸駅から自転車で 15 分程度に位置する。整備地区内は、沿道に複数の中学校・高校が立地し、かつ総合運動公園周辺の緑・レクリエーション拠点に接していることから、沿道学校の自転車通学者に配慮した安心・安全な自転車・歩行者空間を確保する必要があった。整備計画立案前の利用者アンケート調査では、自転車専用通行帯（当時の自転車レーン）ではなく歩行者と自転車を構造的に分離する自転車道としての整備を望む声が多かったため、自転車道として整備計画を策定した。</li> <li>● 当初は自転車利用環境整備ガイドブックより、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「歩道における自転車走行位置の明示」の 3 案を検討していたが、沿道高校等へのヒアリングや第 1 回幹事会、第 1 回連絡会議での議論の結果を踏まえ、植栽帯の中低木の撤去のみ実施し、「自転車道」を整備、幅員が不足する等の問題点がある区間は既存のままにすることが決まった。</li> <li>● 植栽帯からの再配分に至った経緯として、第 1 回連絡会議において、モデル地区に該当していることから自転車道整備を原則と考え、自転車道幅員を確保するために、中木や低木を撤去する方針となった。</li> </ul>
技術的な工夫	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自転車利用の実態調査、利用者意識調査及び実証実験の結果を踏まえ、自転車利用者が安心して通行できる幅員、縁石・段差等の構造物、夜間照明の整備を行った。</li> <li>● 自転車道の幅員は、実証実験に基づいて 2.5m とし、歩道幅員は最低幅員である 2m を基本とした。</li> <li>● 縁石により歩道と自転車道を分離する区間においては、車椅子やベビーカーが誤って歩道から自転車道へ転落すること等を防止するため、縁石を歩道面から 5cm 高くした。</li> <li>● 整備区間には、道路照明が設置されておらず、沿道商業施設もまばらであることから、夜間には非常に暗い状況であった。そのため、整備区間を夜間通行する際の安全確保を目的に、照明を設置した。</li> </ul>
構造的な工夫やコスト削減のための工夫点	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 既存の歩道部幅員の狭い下り線側は、環境面やコスト面を考慮し、車道側の高木を含めた植栽を残し、民地側の中低木植栽を縮小することとした。</li> <li>● 上り線側の既設開水路を函渠化することで、用地の追加買収することなく、自転車道の幅員を確保した。</li> </ul>
整備効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ヒアリング調査により、自転車道整備後の印象は、歩行者と自転車の接触の危険性が大きく減少したと評価できる調査結果が得られた。また、自転車道整備により「自転車利用者」と「歩行者」の通行位置が明確に分離されたことによって、自転車利用者が『すれ違いやすく』、『追抜きやすく』、『走りたい速度で走れる』環境が創出されたとともに、歩行者が『歩きやすい』と感じる道路空間が構築されたと評価できる調査結果が得られた。</li> </ul>

合意形成プロセス	
検討体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 整備方針・整備計画の策定にあたっては、茨城県警察本部、常陸河川国道事務所、茨城県土木部、水戸市建設部で構成される『茨城県自転車走行環境整備推進連絡会議』を設置し、アドバイザーに茨城大学教授（交通工学）を迎え検討を行った。なお、道路通行環境整備を円滑に進めていくために、連絡会議の下部組織として幹事会・作業部会を設置し、協議・調整を行いながら検討が進められた。</li> <li>● 連絡会議：常陸河川国道事務所、茨城県警察本部、茨城県、水戸市、茨城大学教授</li> <li>● 幹事会：常陸河川国道事務所、茨城県警察本部、茨城県、水戸市、茨城大学教授</li> <li>● 作業部会：常陸河川国道事務所、茨城県警察本部、茨城県、水戸市</li> <li>● 上記会議体以外には、沿道町内会、商業施設、沿道の高校（4校）との調整を図った。</li> </ul>
供用に至るまでの主な流れ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 平成 20 年 1 月：茨城県警察本部、茨城県、常陸河川国道事務所、関係市町村からなる『茨城県自転車安全利用推進協議会』のなかで、現地調査、利用状況と道路構造の調査結果などを踏まえ、当該路線を自転車通行環境整備のモデル地区の募集要項に合致する地区として選定</li> <li>● 平成 20 年：『茨城県自転車走行環境整備推進連絡会議』と、その下部組織として幹事会・作業部会を設置。5ヶ月間で連絡会議 2 回と幹事会 3 回を開催</li> <li>● 平成 21 年 3 月：沿道町内会や商業施設を対象に説明会を開催（整備の趣旨と整備計画案について説明）</li> <li>● 平成 21 年 11 月：沿道の高校（4校）に対して、ヒアリング・アンケート・実地検証の調査結果の報告及び工事実施について説明</li> <li>● 平成 21 年 11 月：着工</li> <li>● 平成 22 年 12 月：供用開始</li> </ul>
関係機関との調整内容や調整の方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 平成 20 年 8 月 作業部会（第 1 回）：作業部会と幹事会の今後の進め方、自転車走行位置明示で使用する路面表示は県内で統一することを決定</li> <li>● 平成 20 年 11 月 幹事会（第 1 回）：自転車通行環境整備のモデル地区について、検討の進め方及び検討スケジュール、国道 50 号バイパスにおける整備方針案について議論</li> <li>● 平成 20 年 12 月 連絡会議（第 1 回）：検討の進め方及び検討スケジュール、基本整備方針（案）、適正な幅員を把握するために高校生の参加を得て実地検証を行うことを説明</li> <li>● 平成 21 年 2 月 幹事会（第 2 回）：自転車道延長比較、自転車道単路部の構造、構造変化部の移行区間における安全対策、交差点部、特殊部の構造について議論</li> <li>● 平成 21 年 3 月 幹事会（第 3 回）：自転車道整備に必要な幅員、整備実施区間の考え方、整備区間以外の考え方について説明</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 平成 21 年 3 月 連絡会議（第 2 回）：自転車道整備に必要な幅員、整備区間の考え方、最終整備計画等の整備方針（案）を説明し、地元説明会の実施を報告</li> <li>● 平成 22 年 2 月 幹事会（第 4 回）：自転車道整備状況について説明し、自転車道整備による効果検証について議論</li> <li>● 平成 22 年 3 月 連絡会議（第 3 回）：啓発活動の内容と実施時期について説明し、その後、自転車道整備後の効果検証項目、実施時期を説明</li> <li>● 平成 24 年 1 月 作業部会（第 2 回）：自転車道整備後の効果検証の結果について報告し了承を得た</li> </ul>
<p>地元との調整内容 や調整の方法</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 平成 20 年 10 月及び平成 20 年 12 月に主な利用者である高校生の通学実態等を把握するため、沿道の高校等へヒアリングを実施した。</li> <li>● 平成 20 年 11 月～平成 20 年 12 月に歩道を利用している住民や高校生等を対象に、検討対象路線の歩行者、自転車利用者に対する現状の課題を収集し、整備方針に反映させることを目的として、アンケート調査を実施。</li> <li>● 平成 21 年 3 月に水戸モデル地区の沿道町内会や商業施設を対象に説明会を開催。説明会では、主に自転車通行環境モデル地区整備の趣旨と整備計画案について説明をした。</li> <li>● 平成 21 年 11 月に沿道の高校（4 校）に対して、以前実施したヒアリング、アンケート、実地検証の調査結果の報告及び工事実施のお知らせをした。</li> <li>● 合意形成を円滑に進めるため、検討初期から、ヒアリングやアンケートを通して地元の意見を整備方針に反映する工夫を行った。整備計画案がある程度固まった段階で、水戸モデル地区の沿道町内会や商業施設を対象に説明会を開催し、地元との合意形成を図った。さらに、自転車道整備後も街頭啓発活動や学校における出前講座を通じて、地域ルールとしての定着を図った。</li> </ul>
<p>整備後に残った課題や新たに発生した課題とその対応状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 整備後に行ったアンケート調査の中で、自転車利用者や歩行者の意見として、自転車の並進、スピードの出しすぎ、携帯電話の使用など、自転車利用者のマナーに関する意見が挙げられた。</li> </ul>

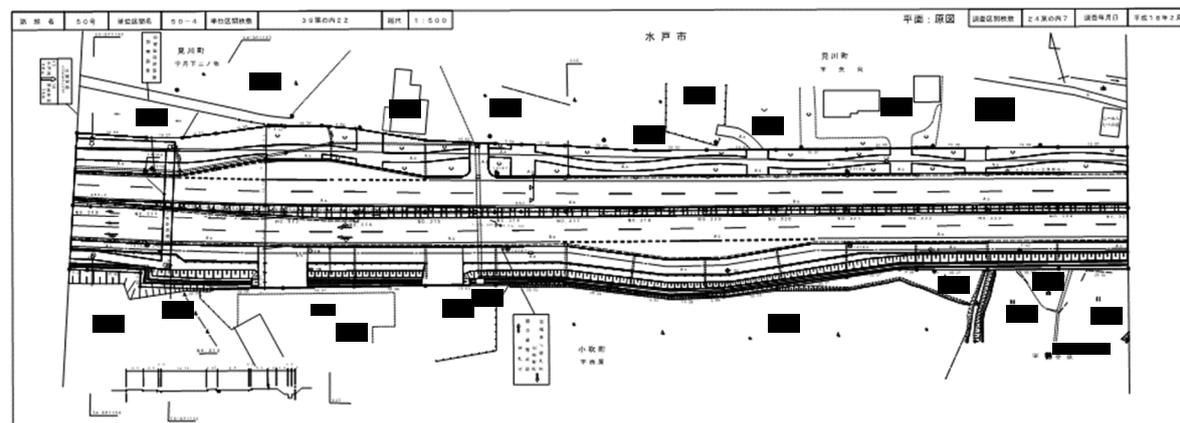
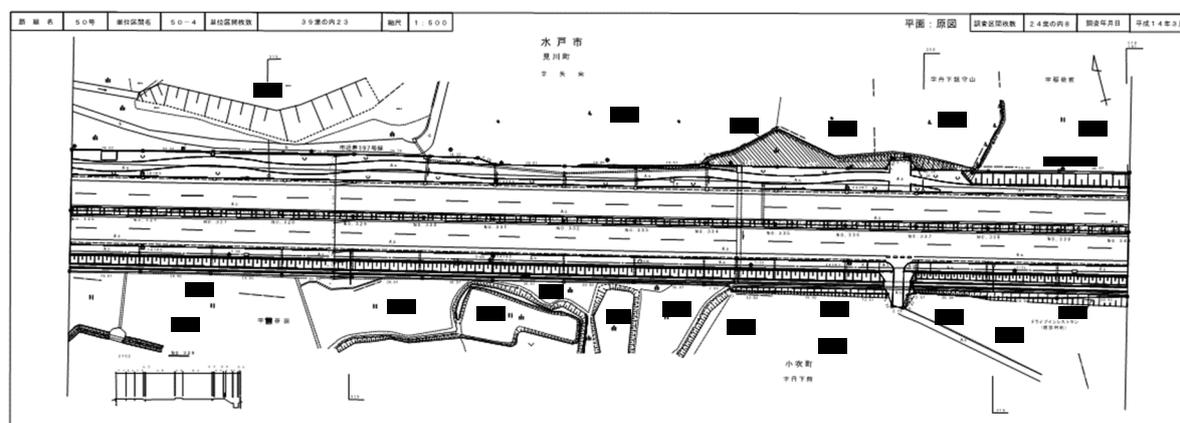
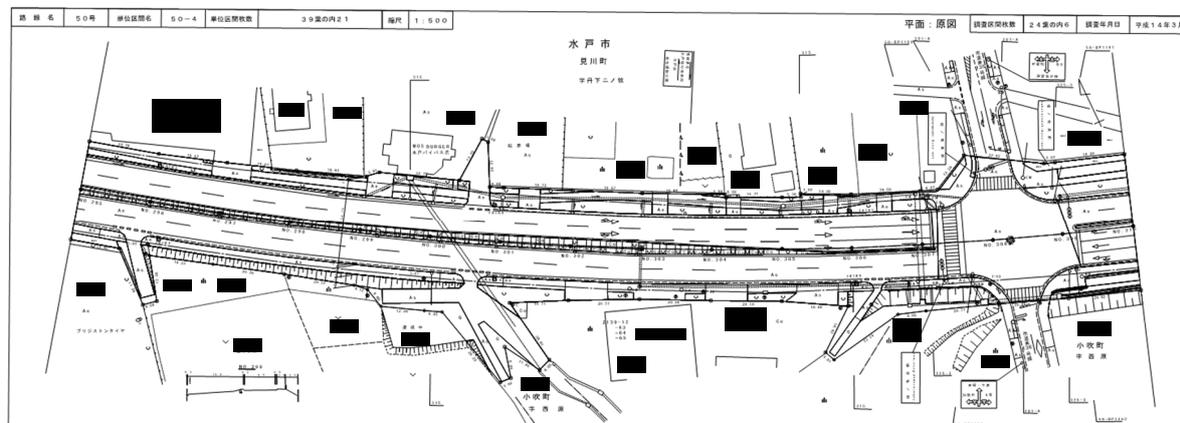


出典：国土交通省関東地方整備局常陸河川国道事務所 記者発表資料（平成 22 年 11 月 30 日（火））  
 「国道では茨城県初の「自転車道」が全線完成します」  
 (https://www.ktr.mlit.go.jp/hitachi/oshirase/press/pdf/press20101130\_101130.pdf)



出典：国土交通省関東地方整備局常陸河川国道事務所 記者発表資料（平成 22 年 11 月 30 日（火））  
 「国道では茨城県初の「自転車道」が全線完成します」  
 (https://www.ktr.mlit.go.jp/hitachi/oshirase/press/pdf/press20101130\_101130.pdf)

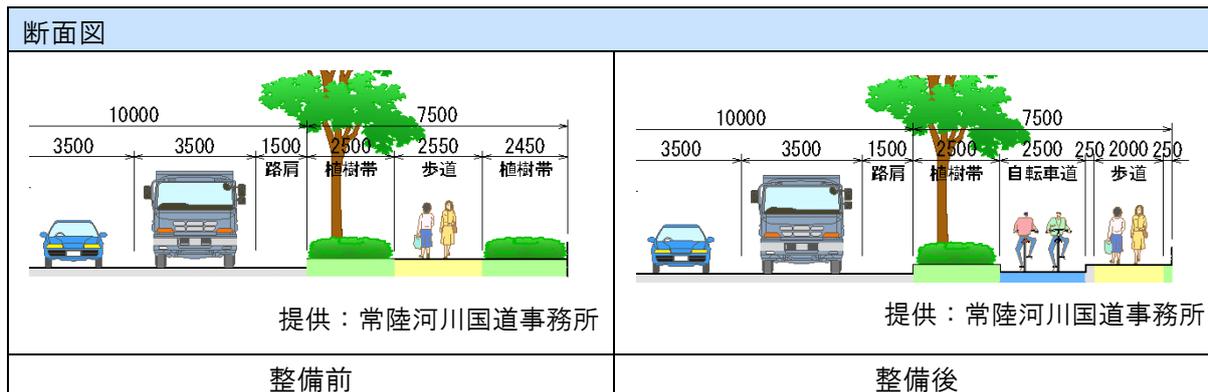
平面図



提供：常陸河川国道事務所

整備前





出典：国土交通省関東地方整備局常陸河川国道事務所 記者発表資料（平成 22 年 11 月 30 日（火））  
 「国道では茨城県初の「自転車道」が全線完成します」  
 ([https://www.ktr.mlit.go.jp/hitachi/oshirase/press/pdf/press20101130\\_101130.pdf](https://www.ktr.mlit.go.jp/hitachi/oshirase/press/pdf/press20101130_101130.pdf))

05. 電線共同溝事業とあわせて歩道及び  
植栽帯を縮小して双方向通行自転車道を整備した事例



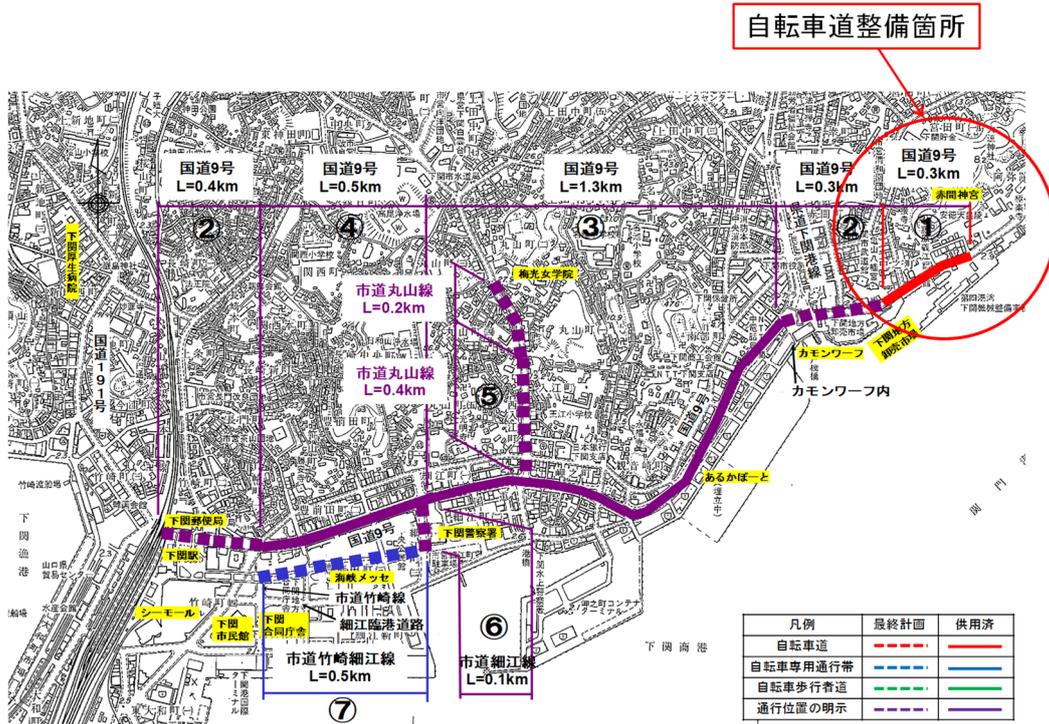
整備箇所の基礎情報		
整備箇所	山口県下関市 阿弥陀寺町～中之町	
ネットワーク計画での位置づけ	「サイクルタウン下関構想」において、当該区間は自転車ネットワークの路線の一つに位置付け	
整備内容（道路空間再配分）	歩道と植栽帯を再配分し、電線共同溝事業と併せて自転車道を整備	
整備内容（その他）	電線共同溝の地上機器を歩道・自転車道の間設置	
供用時期	平成 20 年	
管理者	中国地方整備局 山口河川国道事務所	
自転車通行空間の幅員	2.5～3.5m	
供用区間距離	0.32km	
種級区分	第 4 種第 1 級	
規制速度	50km/h	
自転車道のみ	一方通行／双方向通行	双方向通行
	両側／片側	両側
自動車交通量	(整備前)	1,281 台／時間
	(整備後)	1,644 台／時間
自転車交通量	(整備前)	23 台／時間
	(整備後)	25 台／時間
歩行者交通量	(整備前)	44 人／時間
	(整備後)	75 人／時間

検討経緯や背景等	
<p>検討経緯・背景</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 当該区間は、下関市の中心に位置し、歩行者と自転車の利用者が多く、付近にある王江小学校の通学路としても利用されており、朝夕の通勤・通学時間帯には、自転車と歩行者が同じ歩道空間を利用しているため危険な状況であった。また、山口県内の自転車通行環境の整備を推進していくための取り組みとしてモデル地区に指定され、歩行者が安全で安心して通行できる歩行空間の確保を行うため、警察と道路管理者が連携して自転車通行環境整備を行うこととなった。</li> <li>● 再配分の具体的な検討手順としては、既存の道路幅（歩道及び植栽帯）から4.2m以上余裕があれば自転車道、余裕がなければ自転車と歩行者の視覚的分離という流れで検討していき、一部植栽帯が有る箇所は、関係者（植栽を管理するボランティアサポート団体）と協議し、植栽帯を縮小した。</li> </ul>
<p>技術的な工夫</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 道路区域内において、既存の歩道空間を再配分することで、新たに自転車道を整備する設計計画とした。これは国道の歩行者・自転車の動線を確保するとともに、下関市自転車ネットワークとも整合を図るものである。</li> <li>● 双方向通行自転車道に多い交差点部の処理や自転車道の起終点の課題（輻輳、逆走、誤進入等）に対する工夫として、交差点部では自転車と歩行者の輻輳が考えられるため、交差点5m範囲は共存スペースとした。</li> </ul> <div data-bbox="778 1173 1145 1447" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="724 1453 1206 1514">写真-5.1 交差点部の自転車と歩行者の共存スペース</p>
<p>構造的な工夫やコスト削減のための工夫点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 電線共同溝事業と併せて整備しており、電線類の地中化等により、通行上支障となる施設を少なくすることができた。</li> <li>● 電線共同溝の地上機器を歩道と自転車道の間縁石上（幅45cm（縁石15cm+場所打ちコンクリート15cm+縁石15cm））に設置することで、通行上の支障となりにくいようにした。</li> </ul> <div data-bbox="785 1753 1141 2018" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="746 2022 1177 2083">写真-5.2 電線共同溝の地上機器を歩道と自転車道の間設置</p>

整備効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ヒアリング調査により、自転車道整備後の印象については、利便性の向上等の意見が80%程度得られた。また、自転車利用者と同様に歩行者、自動車を構造物で分離されて安全性向上が図られている印象を持っている。</li> </ul>
------	---

合意形成プロセス	
検討体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 平成19年度から、山口河川国道事務所、山口県、警察、下関市で構成される自転車走行環境整備連絡会議を設置し、下関市の自転車道ネットワークを基に自転車道の整備形態について、下関市が推進する「サイクルタウン下関構想」と連携して、国道9号における自転車者通行環境整備を進めている。</li> <li>● 植栽を管理する関係者や地元と調整を行った。</li> </ul>
供用に至るまでの主な流れ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 平成19年：道路局長通達（平成19年7月2日）を踏まえ警察と連携し、「緊急対策の実施」「推進体制の確立」「計画的な整備の推進」のうち「推進体制の確立」として、自転車走行環境整備連絡会議を設立、年に1～2回程度の検討会を実施</li> <li>● 平成19年：着工</li> <li>● 平成20年：供用開始</li> </ul>
関係機関との調整内容や調整の方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 下関警察署：合同現地地点検を行い分離構造について確認した。</li> <li>● 山口県・下関市役所・警察：サイクルタウン下関構想との連携を図るため、自転車通行位置を示す標識や路面表示の設置について調整の上、計画した。</li> <li>● 植栽を管理するボランティアサポート団体：植栽帯が支障となる箇所について協議の上、植栽帯を縮小した。</li> </ul>
地元との調整内容や調整の方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 各地区自治会長への説明会により、事業内容を説明するとともに、事前に地元との合意形成を行った。</li> <li>● 各自治会長以外にも複数の自治会を束ねる連合自治会長の意見を聴くなど、地域全体の合意を得るよう工夫をした。</li> <li>● 身体障がい者団体からの意見を聴き、幅広い利用者の意見を聴くことで合意形成を図った。自転車通行位置を示す標識や路面表示や点字ブロックの色彩の意見を反映させるなど工夫した。</li> </ul>
整備後に残った課題や新たに発生した課題とその対応状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 歩行者の意見として、自転車と歩行者が構造物で分離され、安心感向上が図られたと評価する意見がある一方で、歩道を走行する自転車があり、適切な通行位置を認識していない自転車利用者がいるという意見もあった。そのため、自転車交通ルールの周知が課題である。</li> </ul>

設置箇所図



提供：山口河川国道事務所

整備箇所の写真

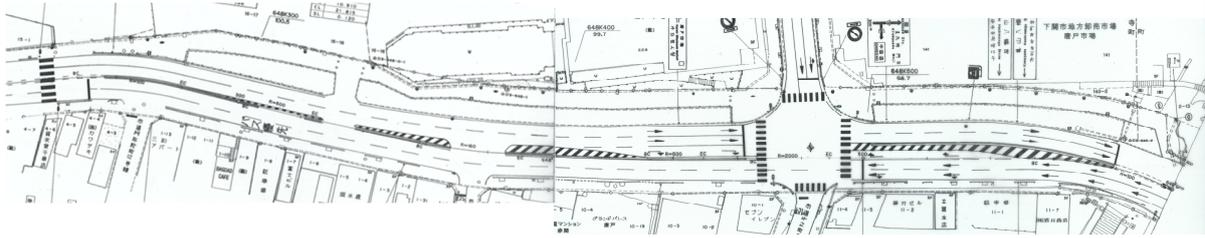


提供：山口河川国道事務所  
整備前



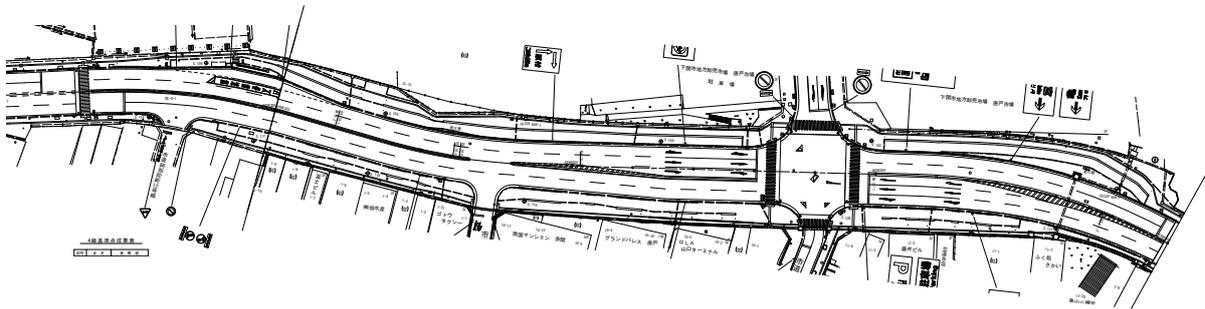
提供：山口河川国道事務所  
整備後

平面図



提供：山口河川国道事務所

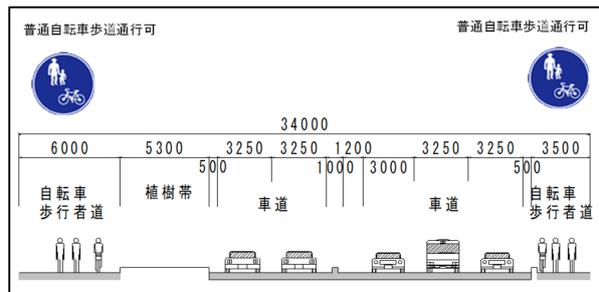
整備前



提供：山口河川国道事務所

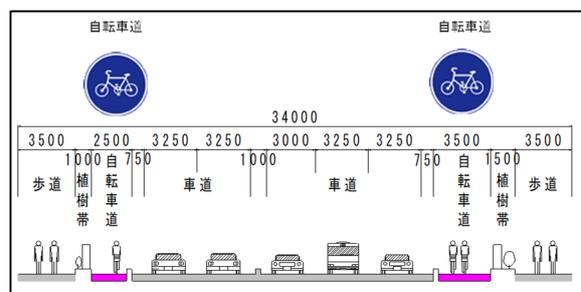
整備後

断面図



提供：山口河川国道事務所

整備前



提供：山口河川国道事務所

整備後

06. 歩道及び植栽帯を縮小して双方向通行自転車道を整備した事例



出典：広島市 HP「平和大通りの自転車道整備」

(<https://www.city.hiroshima.lg.jp/nakaku/machi/1027590/1030727.html>)

整備箇所の基礎情報		
整備箇所	広島県広島市 白神社前交差点～白神社東交差点	
ネットワーク計画での位置づけ	広島市自転車都市づくり推進計画において、当該区間は優先整備路線の一つとして位置づけ	
整備内容（道路空間再配分）	歩道及び植栽帯を再配分して自転車道を整備 （バス停部等、幅員が不足する箇所は、緑地帯を一部活用）	
整備内容（その他）	緑地帯内の樹木の移植（メタセコイヤ、ケヤキ、クスノキ、バラ園など）	
供用時期	令和7年3月	
管理者	広島市	
自転車通行空間の幅員	2.0m以上	
供用区間距離	100m	
種級区分	第4種第1級	
規制速度	50km/h	
自転車道のみ	一方通行／双方向通行	双方向通行
	両側／片側	両側
自動車交通量	（整備前）	—
	（整備後）	—
自転車交通量	（整備前）	—
	（整備後）	—
歩行者交通量	（整備前）	—
	（整備後）	—

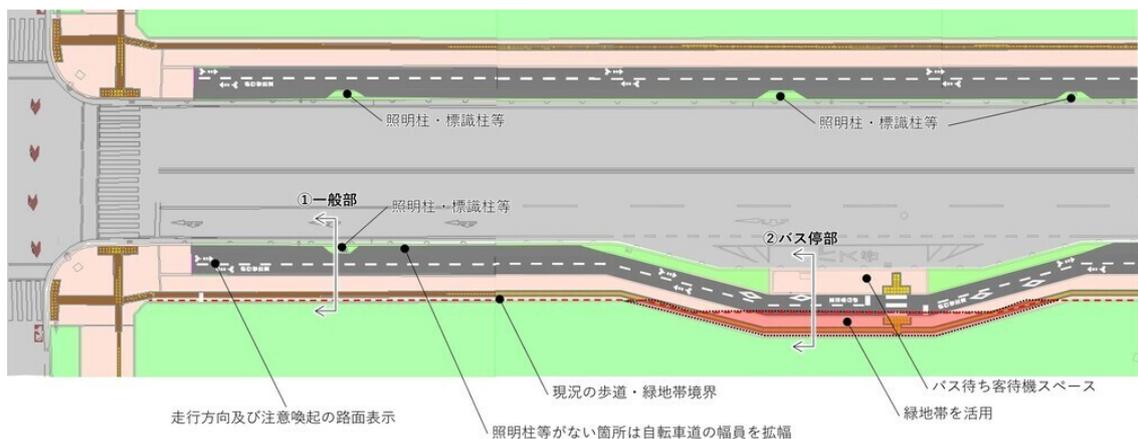
検討経緯や背景等	
検討経緯・背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 平和大通りは、かねてより自転車交通量が多く、歩行者と自転車が輻輳している。また、多くの樹木の根が舗装を押し上げ段差が生じているなど、歩行者及び自転車通行の安全性に課題があった。</li> <li>● 平和大通りの一部を「公園」として位置付け、人々に平和を実感してもらう空間、都心の回遊を促す新たなにぎわいを生み出す空間としていくための整備を進めており、地元住民や来訪者にとって、より一層、歩行者と自転車の安全性や快適性の確保が求められていることから、物理的に歩道と完全に分離した自転車道を整備した。</li> <li>● 整備形態について、当初は一方通行自転車道を検討していたが、広島県警察本部との協議の結果、自転車の一方通行規制や交通ルールの周知に課題があることや、当該自転車道は、連続性のある自転車道が整備されるまでに時間を要することから、当面は双方向通行自転車道として整備することとし、全線整備後に一方通行化について検討を行うことになった。</li> <li>● 平和大通りには、本線部と側道部があるが、当初の検討により、以下の理由で本線部に整備することとしている。                      (本線部に自転車道を整備する主な理由)                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 橋梁部及び幹線道路の交差点（白神社前交差点、三川町交差点、田中町交差点など）は、側道部では横断できないため、側道部に自転車道を整備しても、本線部に戻る必要があり、連続性に欠ける。</li> <li>・ 今後、平和大通りの緑地帯の再整備を行うこととしており、本線部に自転車道を整備することで、一体的なにぎわいづくりにつながる。</li> <li>・ 側道部への自転車道整備は、電線共同溝の移設等が必要となる。</li> <li>・ 本線部は車の乗入口がない（本線部は緑地帯に隣接しているため、車の乗り入れが必要ない）ため、自転車の走行性が高い。</li> </ul> </li> </ul>
技術的な工夫	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自転車道の空間は、基本的に既存の歩道と植栽帯を活用して生み出し、バス待ち客が待機するスペースを設置するバス停部など、現況の歩道と植栽帯のみでは整備後の自転車道及び歩道の幅員が確保できない箇所については、緑地帯の一部を活用した。</li> <li>● 起終点及び中間点には、逆走防止のため、走行方向を示す路面表示を設置した。また、交差点部やバス停部手前において、スピード抑制のため、歩行者注意の路面表示を設置した。</li> <li>● 歩道舗装はインターロッキングブロックであることから、自転車道の舗装は、歩行者の誤進入防止のため、アスファルト舗装にした。</li> </ul>

<p>構造的な工夫やコスト削減のための工夫点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 縁石は、ペダルの接触を避けるため、切り欠きタイプを使用した。また、夜間の安全性向上のため、縁石上に約1m間隔で反射材を設置した。</li> <li>● 島式バス停への横断歩道手前には、「横断歩道あり」の標識や路面表示、バス停への横断防止柵設置などの工夫を行った。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>写真-6.1 ペダルとの干渉に配慮した縁石形状や夜間の視認性向上のための工夫</p> <p>写真-6.2 島式バス停部に乱横断を防ぐ横断防止柵を設置</p>
<p>整備効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 整備前後の交通量調査は未実施であるが、今後、整備後のピーク時の交通量を調査予定。整備後に事故や大きなトラブルはないと認識している。</li> </ul>

合意形成プロセス	
<p>検討体制</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 『広島市自転車都市づくり推進協議会』における議論の下、令和2年3月に広島市自転車都市づくり推進計画を策定（広島大学教授（交通工学）、自転車協同組合、鉄道事業者、バス協会、商店街、高校、観光ホテル旅館組合、地球温暖化対策地域協議会、（一社）RIDE、広島県警察本部、広島国道事務所）</li> <li>● 建築や都市景観について高い識見を有する委員で構成された『広島市都市デザインアドバイザー会議』に3回（R4. 5. 12、R5. 2. 9、R5. 10. 31）諮り、夜間の安全性向上を検討</li> </ul>
<p>供用に至るまでの主な流れ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 平成31年3月：第1回 広島市自転車都市づくり推進計画の見直しの方向性について協議</li> <li>● 令和元年10月：第2回 広島市自転車都市づくり推進計画（骨子案）について</li> <li>● 令和元年12月：第3回 広島市自転車都市づくり推進計画（素案）について</li> <li>● 令和2年3月：広島市自転車都市づくり推進計画を策定</li> <li>● 令和4年：広島市都市デザインアドバイザー会議（令和5年までに3回開催）</li> <li>● 令和6年：着工</li> <li>● 令和7年：供用開始</li> </ul>
<p>関係機関との調整内容や調整の方法</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 広島県警察本部との協議により、島式バス停への横断歩道手前には、「横断歩道あり」の標識や路面表示を設置するとともに、バス停に横断防止柵を設置することで、歩行者の動線を限定し、乱横断を防止するなど安全対策を行った。</li> </ul>

<p>地元との調整内容や調整の方法</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 平和大通りの緑豊かな木々は被爆直後に「75 年間は草木も生えない」とも言われた広島復興と平和の象徴である。平和大通りの整備が始まった頃の広島市は、財政難で思うように木が植えられなかった。そこで、昭和 32 年（1957 年）から昭和 33 年（1958 年）にかけて県内の市町村に樹木の提供をお願いしたところ、多くの団体や個人から樹木や苗木が寄せられ、平和大通りをはじめ、公園や道路に植えられた（供木運動）。そのような背景があるため、自転車の整備にあたって支障となる、ケヤキ、クスノキ、バラ園などの樹木については、一本一本樹木医に調査してもらい、移植するか、伐採するかを判断するなど、丁寧な対応を行った。</li> </ul>
<p>整備後に残った課題や新たに発生した課題とその対応状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 整備後については、事故や大きなトラブルは発生していないが、自転車の起終点に「自転車道“ここから”」と「自転車歩道通行可“ここまで”」の標識が並べているが、一見どちらも自転車の絵が入っているため、わかりづらいとの声がある。</li> </ul>

設置箇所図

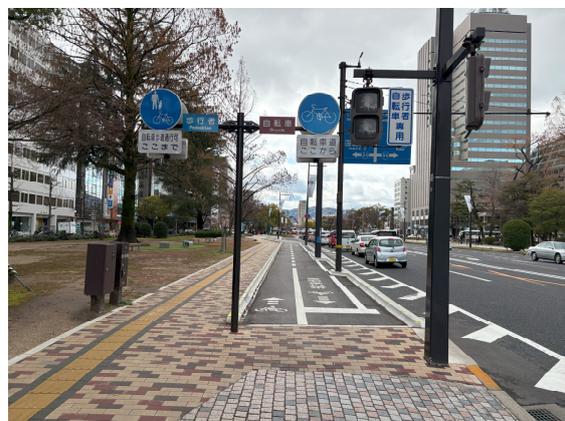


提供：広島市

整備箇所の写真



提供：広島市

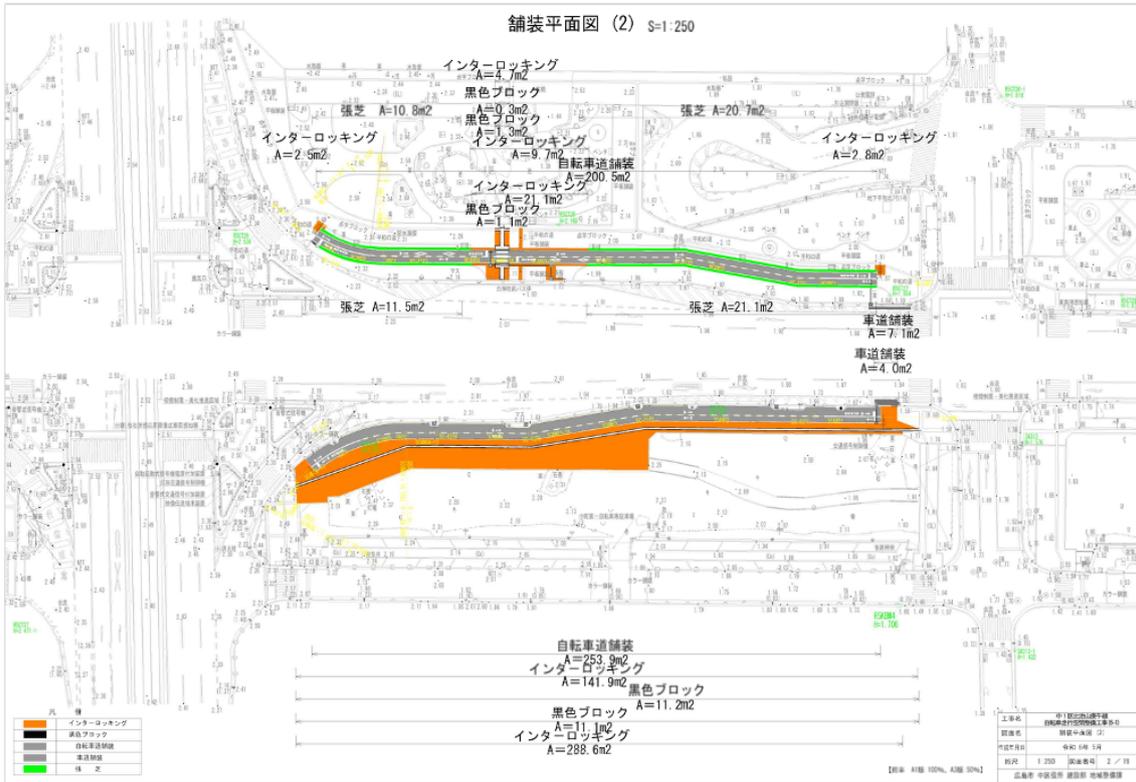


提供：広島市

整備前

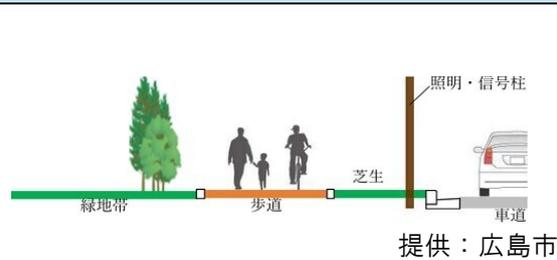
整備後

平面図

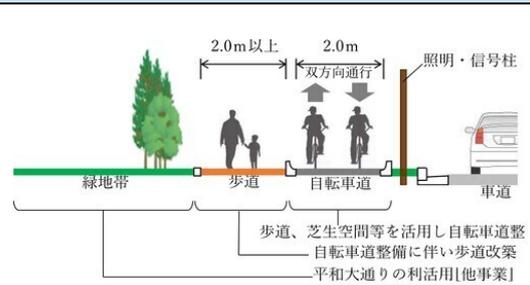


整備後

断面図



整備前



提供：広島市

整備後

出典：広島市HP「平和大通りの自転車道整備」  
 (https://www.city.hiroshima.lg.jp/business/toshiseibi/1034138.html)

07. 歩道及び植栽帯を縮小して双方向通行自転車道を整備した事例



提供：福山河川国道事務所

整備箇所の基礎情報		
整備箇所	広島県福山市 御船町交番前交差点～紅葉町交差点	
ネットワーク計画での位置づけ	ネットワーク計画上の位置づけは無し	
整備内容（道路空間再配分）	歩道及び植栽帯（一部）の再配分して自転車道を整備	
整備内容（その他）	—	
供用時期	令和4年7月：下り線側 紅葉町交差点～福山郵便局前交差点 令和5年3月：下り線側 福山郵便局前交差点～御船町交番前交差点 令和6年3月：上り線側 紅葉町交差点～御船町交番前交差点	
管理者	中国地方整備局 福山河川国道事務所	
自転車通行空間の幅員	2.0m	
供用区間距離	0.7km	
種級区分	第4種第1級	
規制速度	50km/h	
自転車道のみ	一方通行／双方向通行	双方向通行
	両側／片側	両側
自動車交通量	（整備前）	48,303台/日
	（整備後）	—
自転車交通量（約1.24倍）	（整備前）	1,070台/12時間
	（整備後）	1,330台/12時間
歩行者交通量（約1.16倍）	（整備前）	1,312台/12時間
	（整備後）	1,518台/12時間

検討経緯や背景等	
検討経緯・背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国道2号（御船町交番前交差点～紅葉町交差点）は、自転車・歩行者交通量が多い地域であり、平成22年3月に策定された「福山都市圏自転車走行空間整備計画」に基づき、平成23年3月に郵便局前～府中別れ間で、歩道への自転車通行位置の明示を行ったが、自転車と歩行者が輻輳し危険な状況であったため、歩道を構造分離により双方向通行自転車道と歩道に再配分する整備を令和2年度に事業化し、令和4年7月から順次供用開始した。</li> <li>● 道路空間再配分にあたっては、当初、車道側に自転車道を整備することも考えられたが、現状、自動車交通量が多い道路の車線数を削減することで、更なる混雑が予想されることから、歩道及び植栽帯の縮小による対応が最も適切であると判断した。</li> </ul>
技術的な工夫	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自転車道は、基本的に既存の歩道を活用して生み出しているが、バス停部に関しては、整備前のバスベイ型からストレート型にすることで、自転車道の幅員を確保した。</li> <li>● 歩行者が多く通行するような交差点では、歩行者だまりを優先的に確保するため、自転車道が交差点部まで影響しないよう配慮した。</li> <li>● 交差点部手前には、速度抑制対策として、「SLOW DOWN」の路面表示を設置した。</li> </ul>
構造的な工夫やコスト削減のための工夫点	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 出来るだけ歩道下の地下埋設物（電線共同溝など）に影響が少なくなるように設計した。</li> <li>● 電線共同溝のある区間の歩道については、縁石の設置に必要な根入れを確保できないことから縁石の代わりに延長1m×高さ10cmの樹脂製ブロックと高さ30cmのゴム製ポールを採用した。</li> </ul>
整備効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ビデオ調査の結果によると、整備前の走行位置の遵守率は51%であったものの、整備後は93%と大幅に向上し、走行方向についても、85%の利用者が指定方向の区間を走行している。</li> </ul>

合意形成プロセス	
検討体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 福山都市圏交通円滑化総合計画（平成13年）に基づき、平成20年度より「福山都市圏自転車走行空間整備懇談会」を設置し、整備計画が検討され、平成21年度に福山都市圏自転車走行空間整備計画が策定された。</li> <li>● 『福山都市圏自転車走行空間整備懇談会』（委員：福山市・商工会議所・教育委員会・中国新聞・交通工学分野における学識者（徳島大学・広島大学）・車椅子福祉協会・高校PTA連合会、オブザーバー：警察署・福山河川国道事務所・広島県東部建設事務所）</li> <li>● 当該計画では、国道2号は、歩道での対策（自転車走行位置の明示）とされており、それに基づき平成23年3月に郵便局前～府中別れ間で歩道への自転車の通行位置の明示を実施。</li> <li>● その後、福山市自転車活用推進計画に引き継がれ、当該路線はネットワーク上の位置づけはないものの、平成29年度末頃から自転車走行空間整備を促進する機運が高まり、事務所内で国道2号における構造分離による双方向通行自転車道の整備の検討が始まった。</li> </ul>
供用に至るまでの主な流れ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 平成20年：『福山都市圏自転車走行空間整備懇談会』を設置（平成23年度までに6回開催）</li> <li>● 広島県警察本部、障害者団体、広島県東部建設事務所、福山市役所、関係する地元町内会長、VSP（ボランティアサポートプログラム）団体への説明実施</li> <li>● 令和3年12月：着工</li> <li>● 令和4年7月：下り線側 紅葉町交差点～福山郵便局前交差点を供用開始</li> <li>● 令和5年3月：下り線側 福山郵便局前交差点～御船町交番前交差点を供用開始</li> <li>● 令和6年3月：上り線側 紅葉町交差点～御船町交番前交差点を供用開始</li> </ul>
関係機関との調整内容や調整の方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 『福山都市圏自転車走行空間整備懇談会』において、下記5項目の検討を行った。①自転車走行空間の確保、②駐輪対策、③自転車ルール・マナーの向上、④自転車ネットワークのあり方、⑤既存の道路空間を有効に活用した戦略的な整備計画</li> <li>● 上記の中で学識者からは、自転車を対面通行させる場合は、進行方向を明示するべきとの意見があり、具体的な路面表示案を作成し、計画に反映した。</li> </ul>
地元との調整内容や調整の方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地元説明会は開催していないが、供用開始前に、周辺の学校（中学校・高校・大学）へ電話説明し、必要部数等を確認し、チラシ（説明資料）を各学校へ配布した。また記者発表も実施した。</li> </ul>
整備後に残った課題や新たに発生した課題とその対応状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自転車ルールの遵守率の向上が確認できた一方、自転車の歩行空間の走行、自転車道内のすれ違い、歩行者の自転車道の歩行、自転車の併走といった事故を誘発する利用も見られる。</li> </ul>

設置箇所図



出典：福山河川国道事務所 HP

(<https://www.cgr.mlit.go.jp/fukuyama/press/r05/r060312/240312.pdf>)

整備箇所の写真



提供：福山河川国道事務所

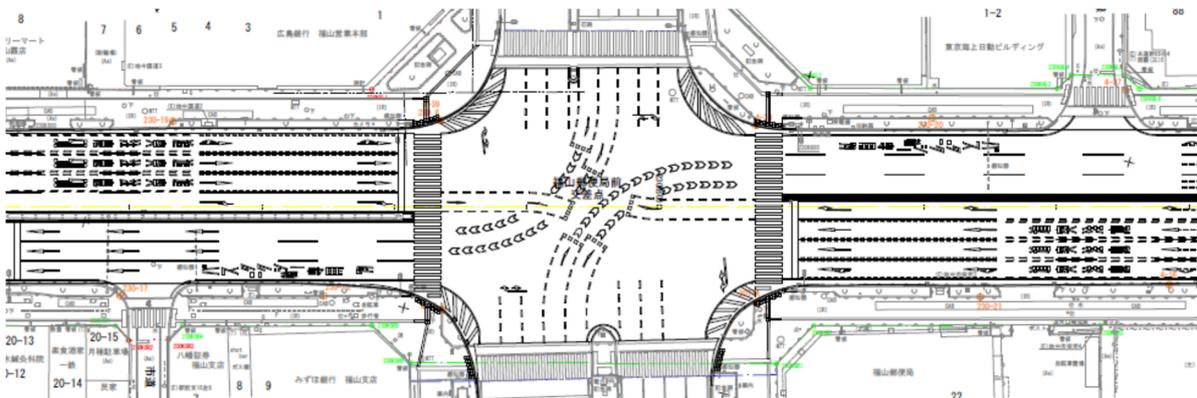
整備前



提供：福山河川国道事務所

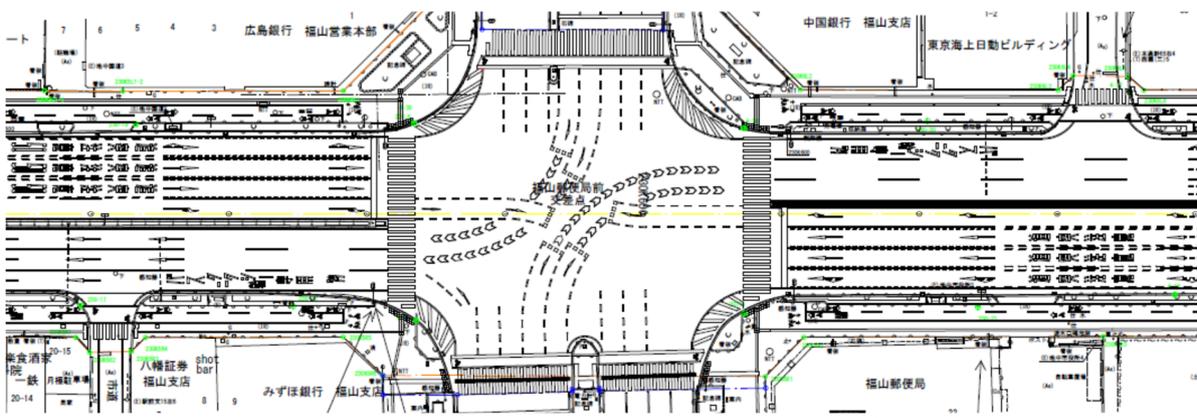
整備後

平面図



提供：福山河川国道事務所

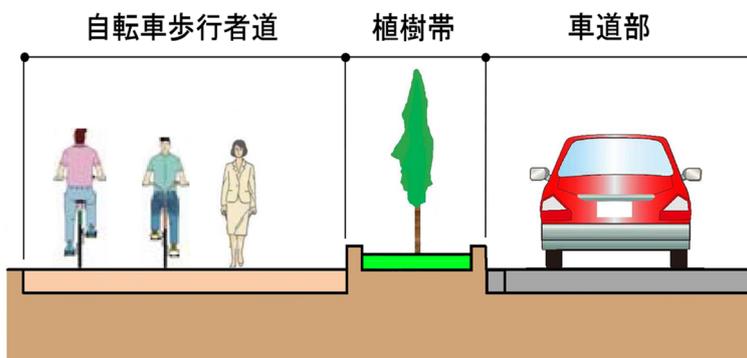
整備前



提供：福山河川国道事務所

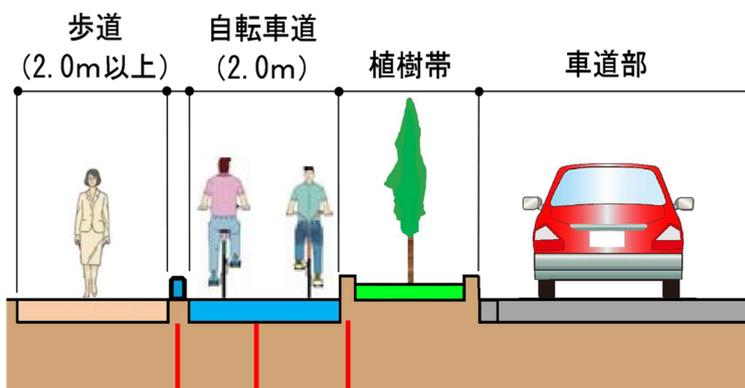
整備後

断面図



提供：福山河川国道事務所

整備前

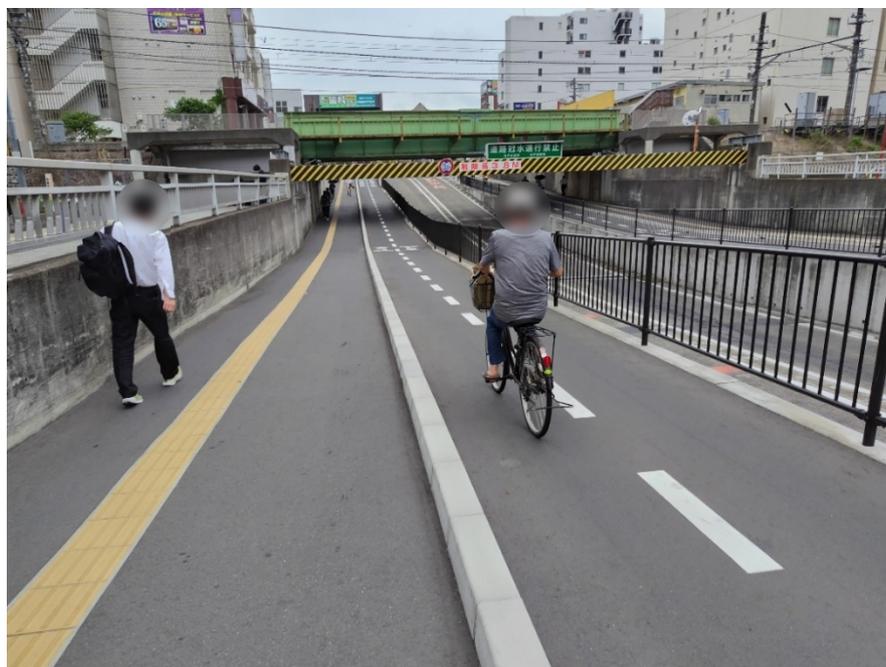


縁石の移設  
舗装の更新  
縁石等の設置

提供：福山河川国道事務所

整備後

08. 鉄道アンダーパス部において  
路肩及び歩道幅員を縮小して双方向通行自転車道を整備した事例



整備箇所の基礎情報		
整備箇所	千葉県松戸市 新松戸駅前	
ネットワーク計画での位置づけ	松戸市自転車走行空間ネットワーク整備計画において、優先度の高い路線「鉄道駅周辺の駐輪場付近の路線」として車道混在での整備と位置づけられている。	
整備内容（道路空間再配分）	路肩（2.0m⇒0.5m）及び歩道（3.4m⇒2.7m）を縮小して自転車道を整備	
整備内容（その他）	L型擁壁等	
供用時期	南側：令和4年（春）、北側：令和5年（春）	
管理者	松戸市	
自転車通行空間の幅員	自転車道幅員：約2.0m	
供用区間距離	約150m	
種級区分	第4種第2級	
規制速度	30km/h	
自転車道のみ	一方通行／双方向通行	双方向通行
	両側／片側	両側
自動車交通量	（整備前）	—
	（整備後）	—
自転車交通量	（整備前）	—
	（整備後）	—
歩行者交通量	（整備前）	—
	（整備後）	—

検討経緯や背景等	
<p>検討経緯・背景</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駅前の路線かつ周辺には大学や商業施設があることから、自転車や歩行者、自動車の交通量が多い区域である。</li> <li>● 当該区間は、松戸市自転車走行空間ネットワーク計画において、車道混在での整備と位置づけられていたが、路肩及び歩道の一部を活用し、自転車道として整備した。</li> <li>● 平成29年の地区意見交換会にて、歩道上を自転車に乗ったまま通行する利用者が多いため、改善してほしいとの意見があった。また、地元からの要望も多数あったことから、検討に至った。</li> <li>● アンダーパス部のみ自転車道とした経緯については、歩道内に自転車が混在してしまうことに対する意見が多かったためである。アンダーパス西側に位置するスクランブル交差点まで自転車道とする案も概略設計業務にて検討したが、実現性等を鑑みてアンダーパス部のみとなった。（法線の問題（中央分離帯をいじる必要あり）、バス停の問題、歩道内に自転車道は歩行者数が多いという問題など）</li> <li>● 当初は、一方通行自転車道の整備を考えていたが、沿道の利用状況や安全性（一方通行自転車道とした場合、自転車の横断が増加する可能性がある）を考慮し、警察とも協議を行った上で、上下線それぞれに双方向通行ができるように整備した。</li> <li>● 再配分前の路肩が広い理由は不明であるが、路肩の特別な必要性がなかったため、必要最小限まで縮小した。</li> </ul>
<p>技術的な工夫</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 当初は、既存の路肩部に縁石を並べ、導流帯部分を自転車道にする案もあったが、その場合、自転車利用者が一段上のスロープになっている歩道内を走行してしまう懸念があったため、L型擁壁にてスロープを拡幅し、歩行者及び自転車の分離を図ることにより、安全かつ快適な空間とすることができた。</li> <li>● 整備にあたっては、自転車道前後の取付け道に関する、自転車の流動性（動線）の確保が課題であった。</li> <li>● 技術的な工夫として、車道混在での整備では、縦断勾配が急であり、利用する可能性が低いことから、L型擁壁を設置し、勾配を既存の歩道勾配に合わせて整備した。また、側道車道への路面表示（注意喚起）を設置した。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真-8.1 北側自転車道の西側</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真-8.2 南側自転車道の西側</p> </div> </div>

<p>構造的な工夫やコスト削減のための工夫点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通量の多い路線であったことから、プレキャストL型擁壁を用いることで現場作業の短縮を図った。JR 高架下とのことで近接協議を実施した。また、自転車道部に降った雨水の排水処理について、車道にかからないよう、サグ部に雨水を集めて直下の横断側溝に集水する構造とした。</li> </ul> <div data-bbox="767 479 1195 797" data-label="Image"> </div> <p>写真-8.3 プレキャストL型擁壁</p>
<p>整備効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 供用後の調査は実施していない。</li> </ul>

合意形成プロセス	
<p>検討体制</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 松戸市、警察署、千葉県警察本部と調整を行った（バス事業者、タクシー事業者との調整はなし）。</li> </ul>
<p>供用に至るまでの主な流れ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 平成 29 年度：過年度より、歩行者と自転車との分離について要望が多数あり、地区意見交換会のテーマの一つとなった。</li> <li>● 令和元年度：主要幹線 2 級市道 7 号自転車専用道設置検討業務委託（交通量調査や形状検討など道路予備設計業務）</li> <li>● 令和 2 年度：主要幹線 2 級市道 7 号自転車道設置詳細設計業務委託（予備設計を基に詳細設計業務）</li> <li>● 令和 3 年度：（南側）主要幹線 2 級市道 7 号自転車道設置工事</li> <li>● 令和 4 年度：（北側）主要幹線 2 級市道 7 号自転車道設置工事</li> </ul>
<p>関係機関との調整内容や調整の方法</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● アンダーパス部の双方向通行とその前後の動線について、警察署と協議を実施した。また、警察署と千葉県警察本部との意見が不一致することがあった。</li> </ul>
<p>地元との調整内容や調整の方法</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 松戸市が決定した計画についての地元説明会を実施した。</li> </ul>

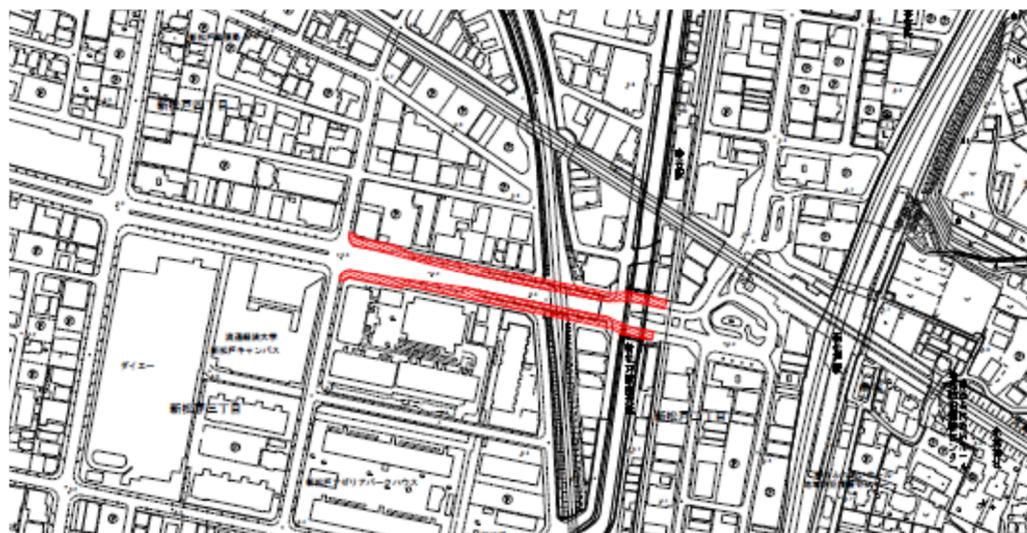
整備後に残った課題や新たに発生した課題とその対応状況

- 自転車道整備直後は、逆走や歩行者の誤進入等があったが、ゴム製ボールの設置や、歩道から自転車道へ入る動線を確保するため縁石の切り下げを実施し、対策を行った。



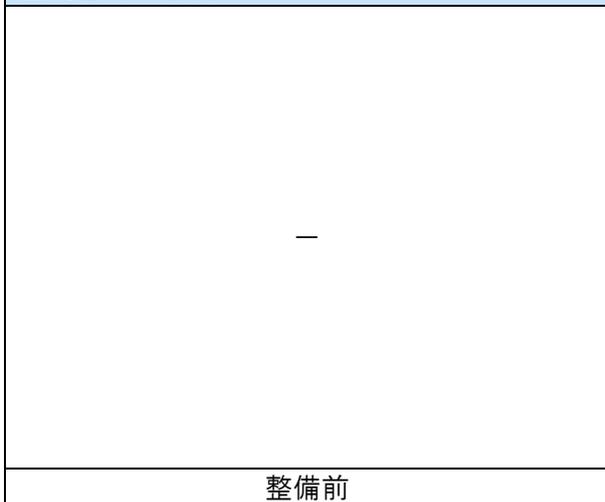
写真-8.4 歩道から自転車道へ入る動線を確保するため縁石を切り下げ

設置箇所図



提供：松戸市

整備箇所の写真



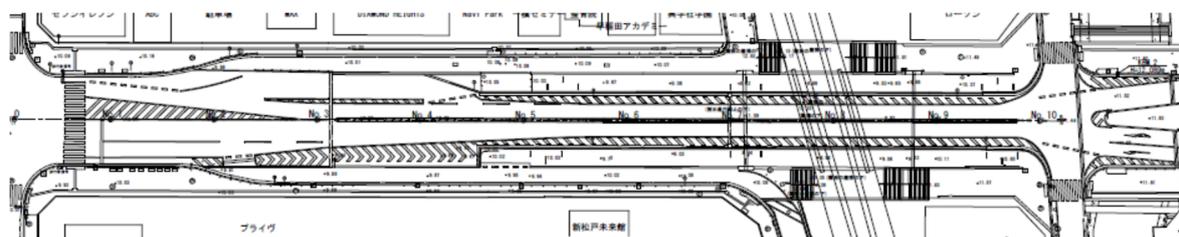
整備前



提供：松戸市

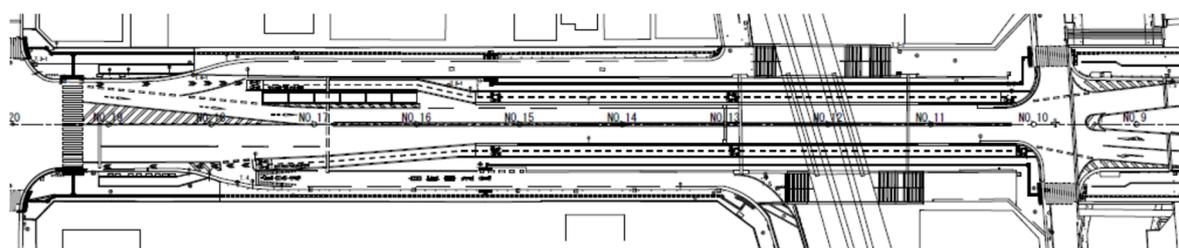
整備後

平面図



提供：松戸市

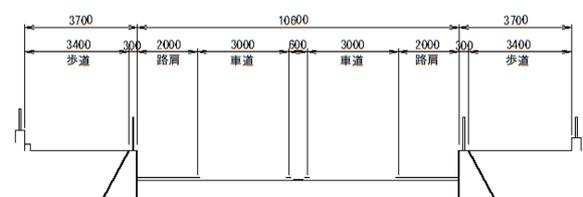
整備前



提供：松戸市

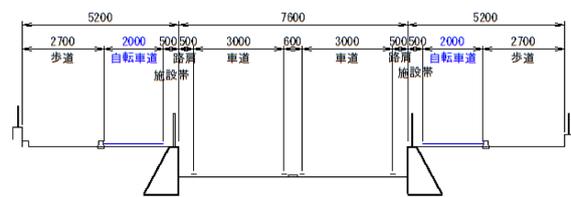
整備後

断面図



提供：松戸市

整備前



提供：松戸市

整備後

09. 車線数及び車線幅員を変更して  
自転車専用通行帯と路上駐停車スペースを整備した事例



整備箇所の基礎情報		
整備箇所	東京都 白金一丁目～五反田駅東口	
ネットワーク計画での位置づけ	「東京 23 区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画」における路線の一部に位置づけ	
整備内容（道路空間再配分）	車線数（8車線⇒6車線）及び車線幅員（3.25m⇒3.00m）を変更して自転車専用通行帯を整備	
整備内容（その他）	自転車専用通行帯+貨物車駐車枠（自転車専用通行帯の右側に設置）及びゴム製ポール（標準部:3m 間隔、駐車枠併設部:1m 間隔）	
供用時期	令和6年度	
管理者	関東地方整備局 東京国道事務所	
自転車通行空間の幅員	（標準部）自転車専用通行帯 1.5m、路肩 0.5m （貨物車駐車枠付近）自転車専用通行帯 1.175m、路肩 0.5m	
供用区間距離	約 1.3km	
種級区分	第4種第1級	
規制速度	60km/h	
自転車道のみ	一方通行／双方向通行	—
	両側／片側	—
自動車交通量	（整備前）	29,282 台／日
	（整備後）	—
自転車交通量	（整備前）	1,943 台／12 時間
	（整備後）	1,789 台／12 時間
歩行者交通量	（整備前）	—
	（整備後）	—

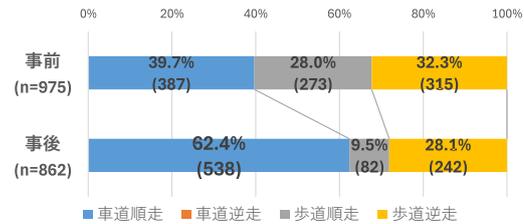
検討経緯や背景等	
検討経緯・背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 当該区間は、第一車線及び路肩が狭い等、既存の道路状況等では自転車通行空間の整備が困難な区間があり、連続的な自転車通行空間整備に課題があった。</li> <li>● 停車車両が多い区間では、第一車線の閉塞や、自転車の歩道通行が多いこと、また車道走行時には、自転車が停車車両を回避する必要があり、後続車両と近接する等、安全性にも課題があった。</li> <li>● 空間再配分の具体的な検討方針としては、第一車線の幅員が狭く、車線数を変更しなければ自転車通行帯の整備が不可であったため、車線数削減を前提にレイアウト検討を行った。</li> </ul>
技術的な工夫	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 第一車線を自転車専用通行帯に変更し、車線の再配分による自転車通行空間の確保を検討した。</li> <li>● 荷捌き等の駐停車需要と共存できる自転車通行空間を検討した。</li> <li>● 自転車通行空間の安全性向上策を検討した。（車線との分離や駐停車車両のドア開け事故対策）</li> <li>● 車線数を変更するにあたって、検討した事項は下記の通りである。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和2年度に、当該区間の路上駐停車車両の実態を把握する調査を実施し、区間別に駐車台数、車種、駐車箇所、駐車目的、駐車時間を取得した。</li> <li>・令和3年度には、当該区間における自転車交通状況、自転車と歩行者の歩道上の輻輳状況、自転車の駐停車車両の回避状況を把握した。</li> <li>・調査結果から、第一車線は事実上、自動車の通行空間として機能していないことを確認した。また、信号交差点の方向別交通量を調査し、交差点需要率のチェックを行い、交差点部において片側3車線で対応出来ることを確認した。</li> </ul> </li> </ul>
構造的な工夫やコスト削減のための工夫点	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 再配分した空間には、自転車専用通行帯を整備し、自転車通行空間の安全確保のため、車線との間にゴム製ポールを設置した。</li> <li>● ゴム製ポールは、車両が停車時に入れ込み幅として標準部を3m間隔、駐車枠併設部は1m間隔とし、ドアの高さを考慮して高さ80cmと定め、白線上に設置した。</li> <li>● 秩序ある駐車を促すために貨物車専用駐車枠を設置し、幅広車線の走行位置明示のため、導流帯を設置した。</li> <li>● 車線幅員については、自転車専用通行帯2m（路肩0.5m+通行空間1.5m）、導流帯1.75m、車線幅員3mを基本とする。</li> </ul> <div style="text-align: center;">  <p>写真-9.1 駐停車スペースを併設 路上駐停車対策のためゴム製ポール設置</p> </div>

整備効果

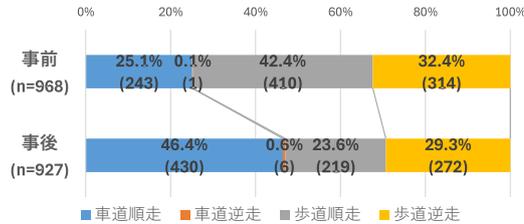
【通行位置の変化】（ビデオ調査）

- 整備により上り線側で約6割、下り線側で約5割が車道を走行し、車道走行割合が増加した。また、歩道順走割合の減少が顕著であり、特に上り線側の歩道順走割合は1割程度にまで減少した。従って、整備により車道走行への転換及び歩道走行の抑制効果が見られた。

<上り>



<下り>

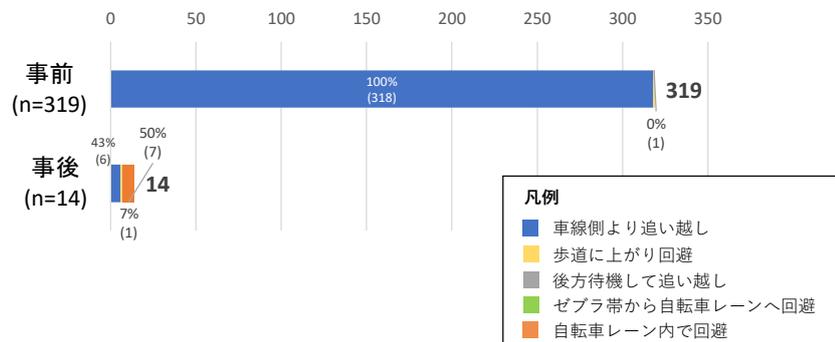


提供：東京国道事務所

図-9.1 整備前後での走行位置・進行方向別自転車交通量

【駐停車車両の回避行動】（ビデオ調査）

- 自転車専用通行帯及びゴム製ポール設置により、路上駐停車車両への回避行動が大幅に減少した。

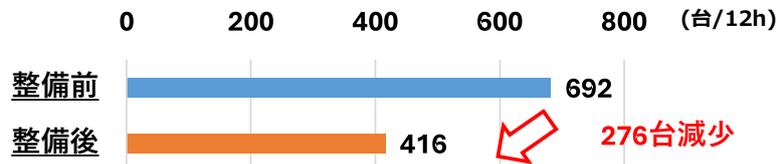


提供：東京国道事務所

図-9.2 整備前後での自転車の駐停車車両回避回数の変化

【路上駐停車台数の変化】（ビデオ調査）

- 整備前の当該区間の路上駐停車台数は 682 台であったが、整備により 416 台に減少した。



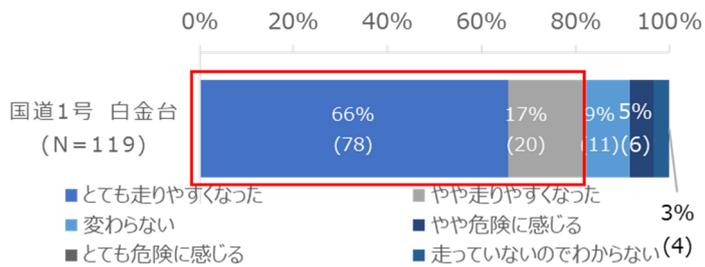
提供：東京国道事務所

図-9.3 整備前後での路上駐停車台数の変化（昼 12 時間計）

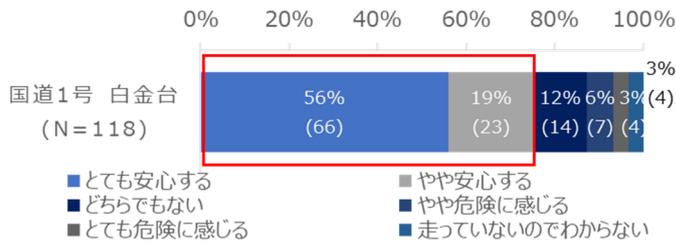
【快適性・安心感】（現地ヒアリング調査・WEB アンケート調査）

- 自転車専用通行帯の整備により、走りやすくなったと回答した人が約 8 割と高かった。また、ゴム製ポール設置により、7 割超が走行時に安心すると回答した。

問：自転車レーンが整備されたことで走行しやすくなりましたか？



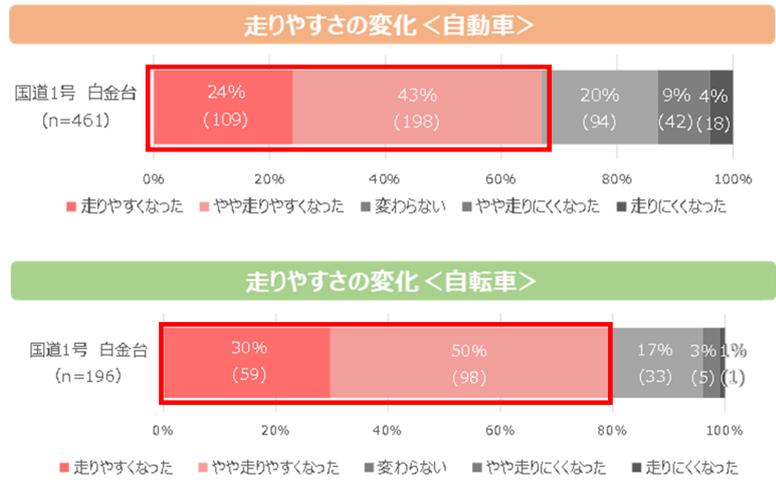
問：車道との間にラバーポールが立っていることについてどう思いますか？



提供：東京国道事務所

図-9.4 自転車利用者の快適性・安心感についての現地ヒアリング結果

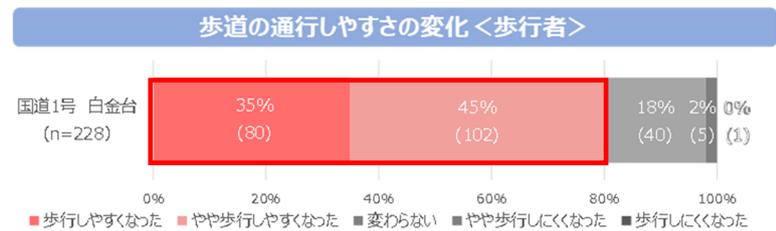
- 自転車通行空間の整備により、自動車運転手の約7割、自転車利用者の約8割が走りやすさが向上したと回答した。



提供：東京国道事務所

図-9.5 自動車利用者の快適性についてのWEB アンケート結果

- 自転車通行空間の整備により、歩行者の約8割が歩道を歩きやすくなったと回答した。



提供：東京国道事務所

図-9.6 歩行者の快適性についてのWEB アンケート結果

合意形成プロセス	
検討体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 学識者等から構成される『自転車通行空間整備計画検討会』において、自転車者通行環境整備を進めた。（交通工学を専門とする学識者（東京科学大学、東京都立大学、東京都市大学）、警視庁交通部 交通規制課、東京都都市整備局、東京都建設局、関東地方整備局事務所長及び道路計画第二課が参加）</li> <li>● 貨物車専用駐車枠の設置位置や箇所数について、警視庁交通部 交通規制課、高輪警察署と調整した。また、周辺の町内会・自治会等に説明した。</li> </ul>
供用に至るまでの主な流れ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 令和2年7月～令和2年12月： 第1回～第4回自転車通行空間整備計画検討会 東京23区内の自転車利用特性、整備状況、今後の整備方針について議論</li> <li>● 令和2年度：路上駐車実態調査（事前）</li> <li>● 令和3年8月：停車帯併設の勉強会で議論</li> <li>● 令和3年10月：第5回検討会にて道路空間再配分による自転車通行空間の検討</li> <li>● 令和4年3月：第6回検討会にて道路空間再配分による自転車通行空間の検討（課題と対応） ※警視庁と道路空間再配分の考え方について協議を継続、検討条件を見直して再検討</li> <li>● 令和5年3月：第7回検討会にて道路空間再配分による自転車通行空間の検討 ※警視庁と検討条件を見直して再検討</li> <li>● 令和5年10月：第8回検討会にて道路空間再配分による自転車通行空間の検討（方針決定）</li> <li>● 令和5年11月：貨物車専用駐車枠のドア開け実証実験</li> <li>● 令和6年2月：第9回検討会にて貨物車専用駐車枠がある区間における自転車通行空間の整備方針を見直し</li> <li>● 令和6年2月～：関係者調整（地元調整等、警視庁協議）</li> <li>● 令和6年9月：整備着手</li> <li>● 令和6年12月：供用開始</li> </ul>
関係機関との調整内容や調整の方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 警視庁：検討会に委員として参画 令和6年3月 道路法第95条の2に基づく意見照会 令和6年3月 道路法第95条の2に基づく意見照会の回答</li> <li>● 検討会において、以下の整備検討が行われた。 <ul style="list-style-type: none"> <li>i) 貨物車専用の駐車枠で左側ドア開閉に伴う自転車との接触防止のため、ゴム製ポールの間隔と高さ</li> <li>ii) ゴム製ポールの視認性に伴う色</li> <li>iii) 自転車通行帯の幅</li> <li>iv) 自動車の沿道出入り時の視認性等</li> </ul> </li> </ul>

合意形成プロセス

地元との調整内容  
や調整の方法

- 令和6年3月：港区と東京国道事務所による  
地元説明会資料の確認
- 令和6年5月：町内会・自治会に計画資料を配付・周知
- 令和6年8月：工事着手にあたり、資料配布  
(工事施工区間の沿道住宅へ配布)
- 高輪警察署及び東京国道事務所連名による「自転車利用者への啓  
発活動として、自転車の走行ルール」についてのパンフレットを  
用いて呼びかけイベント実施

※令和6年5月：町内会・自治会配布資料

○国道1号 自転車通行空間整備について (白金一丁目交差点～(仮称)高輪台交差点) 地元配布資料

**現状の課題**

- ・第一車線及び路肩が狭いなど、現状の道路状況等では自転車通行空間の整備が困難
- ・停車車両により第一車線が閉塞され、自転車の車道通行の阻害や、自転車の歩道通行が多いなど、安全性に課題

道路空間を再配分し、荷捌きなどの駐車需要と共存できる、安全な自転車専用通行帯の整備を行います！

**位置図**

自転車通行空間整備区間(約1.3km)

**整備方針**

- ◆ 道路空間を再配分：第一車線を自転車専用通行帯に変更
- ◆ 自転車通行空間の安全を確保するため、車線との間にラバーポールを設置します。
- ◆ 秩序ある駐車をうながすために貨物車専用駐車枠を設置し、幅広車線の走行位置明示のため、導流帯を設置します。

**自転車専用通行帯の整備イメージ**

(歩道からの視点) (車道からの視点)

※工事の予定期間については、別途お知らせします。

**整備イメージ図**

整備前 整備後

A断面 B断面

ラバーポール

貨物車専用駐車枠

導流帯

○国道1号 自転車通行空間整備について (白金一丁目交差点～(仮称)高輪台交差点) 地元配布資料

貨物車専用駐車枠位置図



国道1号自転車通行空間整備(白金一丁目～(仮称)高輪台交差点)は、自転車通行空間整備と、監視庁の貨物車専用駐車枠を同時に整備することで、自転車の安全な走行を目指します。

※貨物車専用駐車枠とは、貨物車の荷さばきのために設置した駐車枠です。貨物を集配中の貨物車に限り、枠内に駐車可能です。(参考：監視庁HP)



(※※)監視庁HP 貨物車専用駐車枠について

本資料に関するお問い合わせ先

国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所 交通対策課 Tel.03-3512-9061

提供：東京国道事務所

※令和6年8月：工事着手にあたり、資料配布

◆◆ 自転車通行空間整備工事のご案内 ◆◆

**はじめに**

白銀より南には公共事業に対し、ご理解とご協力を賜り、深く感謝申し上げます。この度、国道1号白金一丁目交差点～高輪台交差点において、交通の安全を確保するため、自転車通行空間整備工事を行います。工事の際に発生する作業音や振動等については、最小限にとどめるよう細心の注意を払いますので、何卒、ご理解とご協力を賜りますようお願いいたします。

**工事施工箇所**

施工詳細① 区画線工  
施工詳細② 車道舗装工  
施工詳細③ 区画線工  
施工詳細④ 車道舗装工

**工事の概要**

工事件名	R5東京圏管内交通安全対策ほか工事
施工期間・施工時間	令和6年9月9日～12月13日(金) 20:00～6:00(夜間) ※天候により工期に影響が出る可能性があります。
施工内容	車道舗装工・区画線工・ポストコーン設置
発注者	国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所 品川出張所 TEL：03-3799-6315
施工者	宮川興業株式会社 TEL：042-401-2121(多摩営業所) 現場代理人：小林 浩介

**施工時規制**

車道舗装工施工時：二車線規制となります。  
区画線工施工時：一車線・二車線規制となり、若干の渋滞が予測されます。歩道部は一部狭くなります。  
★規制帯内の建物に出入りする際は交通誘導員にお声かけください。いずれも交通誘導員が細心の注意を払い誘導いたします。ご不便をお掛け致しますが、ご理解ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

出典：国土建設ウェブサイト

◆◆ 道路空間を再配分し、荷捌きなどの駐車需要と共存できる、安全な自転車専用通行帯の整備を行います！ ◆◆

**目的** 国道1号自転車通行空間整備（白金一丁目交差点～高輪台交差点）は、自転車通行空間整備と、監視庁の貨物車専用駐車枠を同時に整備することで、自転車の安全な走行を目指します。

**整備方針**

- ◆道路空間を再配分：第一車線自転車専用通行帯に変更
- ◆自転車通行空間の安全確保のため、車線との間にラバーポールを設置します。
- ◆秩序ある駐車を促すために貨物車専用駐車枠を設置し、幅広車線の走行位置明示のため、導流帯を設置します。

**整備イメージ図**

整備前 整備後

**自転車専用通行帯の整備イメージ**

（歩道からの視点） （車道からの視点）

**貨物車専用駐車枠**

貨物車の滞留のために設置した駐車枠です。貨物を集配中の貨物車に限り、枠内に駐車可能です。詳しくは監視庁HPをご覧ください。

（参考）監視庁HP 貨物車専用駐車枠について

提供：東京国道事務所

合意形成プロセス

整備後に残った課題や新たに発生した課題とその対応状況

【歩道から自転車専用通行空間への移行】

- 整備に伴い歩道を走行していた自転車は自転車専用通行空間へ移行したが、多くは歩道を順走していた自転車であり、逆走していた自転車の移行は少なかった。今後、自転車専用通行区間利用の案内など、ソフト的な対策が必要である。

【駐停車車両の影響】

- 車両出入口前後などのゴム製ポールを設置できない箇所について、自転車専用通行帯上に駐停車が発生。駐停車車両を避けるため、自転車が車道側に回避するケースが多く見られ、走行車両との接触事故が懸念される。

【荷捌きトラックへの注意喚起】

- 事前に、貨物車後方の観音扉を開いたときの幅を想定していないため、荷捌きトラックへの注意喚起等が必要である。

【維持管理】

- ゴム製ポールを設置したことにより、自転車専用通行空間に路面清掃車などの各種維持車両が入れないため、人力での作業となることが想定され、維持管理費のコストアップの要因となりかねない。

設置箇所図



整備箇所の写真



提供：東京国道事務所  
整備前の明治学院前交差点



提供：東京国道事務所  
整備後の明治学院前交差点



提供：東京国道事務所  
整備前の高輪三丁目歩道橋付近

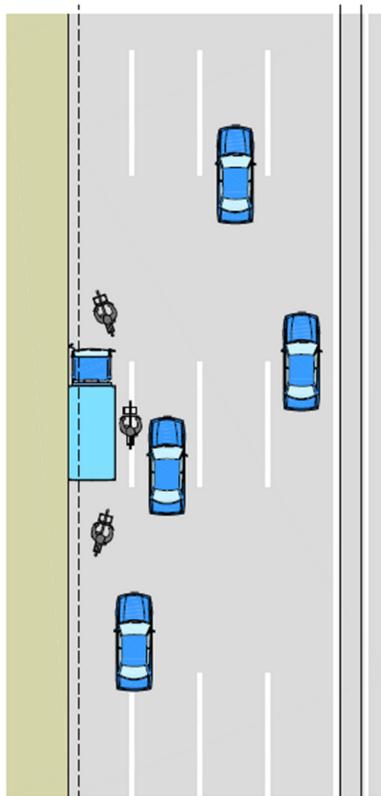
整備前



提供：東京国道事務所  
整備後の高輪三丁目歩道橋付近

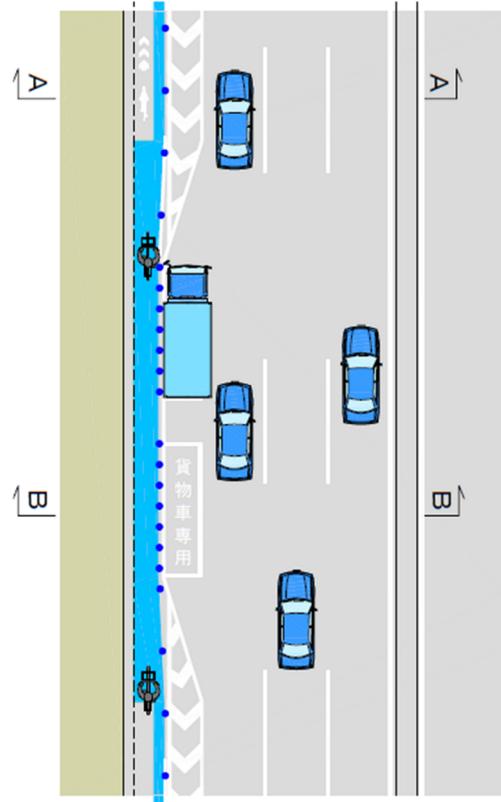
整備後

平面図



提供：東京国道事務所

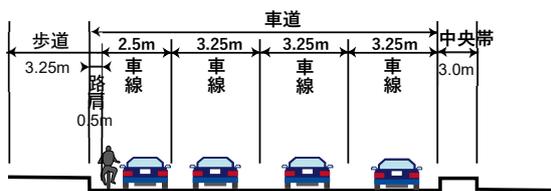
整備前



提供：東京国道事務所

整備後

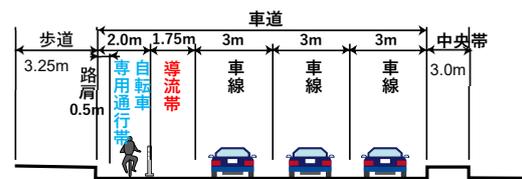
断面図



提供：東京国道事務所

整備前

A 断面



B 断面



提供：東京国道事務所

整備後

## 10. 車線数を 10 車線から 8 車線に変更して 自転車専用通行帯と路上駐停車スペースを整備した事例



提供：名古屋国道事務所

整備箇所の基礎情報		
整備箇所	愛知県名古屋市 金山新橋南交差点～若宮北交差点	
ネットワーク計画での位置づけ	名古屋市自転車通行空間ネットワーク計画における路線の一部に位置づけ(整備時点では、ネットワーク計画は未策定)	
整備内容（道路空間再配分）	車線数を 10 車線から 8 車線に変更し自転車専用通行帯を整備	
整備内容（その他）	観光バスや荷捌きのための貨物の駐車枠の整備 有料自転車駐車場の設置	
供用時期	令和 4 年度	
管理者	中部地方整備局 名古屋国道事務所	
自転車通行空間の幅員	自転車専用通行帯：3.25m、路肩：0.5m (路肩 0.5m を除く歩道寄り 1.5m のみカラー舗装、無着色部に「駐車禁止」の路面表示)	
供用区間距離	2.4km	
種級区分	第 4 種第 1 級	
規制速度	60km/h	
自転車道のみ	一方通行／双方向通行	—
	両側／片側	—
自動車交通量	(整備前)	16,652 台／6 時間
	(整備後)	15,645 台／6 時間
自転車交通量	(整備前)	1,564 台／6 時間
	(整備後)	1,371 台／6 時間
歩行者交通量	(整備前)	3,377 人／6 時間
	(整備後)	3,465 人／6 時間

検討経緯や背景等	
検討経緯・背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 当路線では、歩行者と自転車の輻輳・交錯が頻繁に生じており、安全な通学路が求められていた。また、違法駐輪により歩道の有効幅員が狭くなっており、歩行者・自転車の混雑が生じていた。</li> <li>● 歩行者と自転車を分離し、歩道における安全性を向上させることを目的に、上下線各 1 車線ずつ削減し、自転車専用通行帯を整備した。</li> <li>● 空間再配分を検討するにあたり、単路部については、上下 1 車線ずつ削減しても、混雑度は 0.77～0.92 となり 1.0 を下回ることから、車線数の削減が可能であった。しかし、交差点部については、交差点の交通容量を検討したところ、車線数を削減すると混雑度が 1.0 を超過し、車線削減は困難であったため、左折・右折車線の必要滞留長を確保するとともに、車線・路肩・歩道幅員を縮小して、自転車専用通行帯のスペースを確保した。</li> </ul>
技術的な工夫	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自転車専用通行帯の横に駐車禁止の路面表示を設置、自転車専用通行帯と車線の間には、ゴム製ポールを設置し、駐停車車両への対策を行った。ゴム製ポールの諸元については、以下の通り。             <ol style="list-style-type: none"> <li>① 法定駐停車禁止区間に、車両乗入れ箇所を阻害しない範囲で、普通自動車の軌跡を考慮して、20m 間隔で設置</li> <li>② 支道交差点部前後 5m 区間は、2.5m 間隔で 3 本ずつ設置</li> <li>③ ゴム製ポールの高さは、80cm</li> </ol> </li> <li>● 交差点部については、車線削減が困難であるため、車線数を変えずに、車線幅員及び歩道幅員（植栽帯）の調整により自転車専用通行帯を確保した。</li> <li>● 駐車枠の設置に関して、名古屋市内の観光スポットの 1 つである大須観音周辺のみならず、利用実態調査を踏まえて、大型観光バス・貨物自動車の駐車枠を設置した。</li> <li>● 違法駐輪対策として、有料駐輪場の設置を行った。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真-10.1 ゴム製ポールを設置し路上駐停車車両の進入を防止</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真-10.2 車道側から出入りする路上駐輪場</p> </div> </div>

<p>構造的な工夫やコスト削減のための工夫点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交差点部では、左折する自転車と直進する自転車が別々の信号現示で通行する運用となっているため、直進自転車が信号待ちの左折自転車を追い越しできるように、自転車専用通行帯の幅員を 2m に拡幅した。</li> </ul> <div data-bbox="748 450 1171 759" data-label="Image"> </div> <p>写真-10.3 交差点部拡幅</p>
<p>整備効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自転車通行空間整備前後の交通量調査結果より、自転車通行空間の遵守率（計 6 時間）は、西大須交差点～若宮北交差点間で、整備前と比べて、西側で約 9% から約 79%、東側で約 7% から約 61% と大幅に向上した。</li> <li>● アンケート調査結果より、金山新橋南交差点～西大須交差点間で、自転車専用通行帯の整備により、歩行者、自転車ともに半数以上（53%）が「安全性が向上した」もしくは「安全性がやや向上した」と回答が得られた。</li> </ul>

合意形成プロセス	
検討体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 平成 30 年度から学識者、地元及び学校関係者、行政機関がメンバーとなった『大須地区安全な自転車利用に関する連絡会』（メンバー：交通工学分野における学識者（名古屋工業大学）、NPO 法人、大須学区関係者、商店街連盟、大須小学校関係者、中警察署、名古屋市、名古屋国道事務所）を設立し、課題を共有した上で対策案について議論し、社会実験や現地視察を行い、国道 19 号における自転車通行環境整備を進めた。</li> </ul>
供用に至るまでの主な流れ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 平成 30 年度：『大須地区安全な自転車利用に関する連絡会』にて、現況の課題点や対策を検討（3 ヶ月に 1 回、計 4 回）</li> <li>● 令和元年度：『大須地区安全な自転車利用に関する連絡会』にて、社会実験を行う整備方針を決定（2 回開催）</li> <li>● 令和 2 年度：自転車専用通行帯による社会実験を実施</li> <li>● 令和 3 年度：『大須地区安全な自転車利用に関する連絡会』にて、社会実験視察（令和 2 年 8 月）及び調査結果を踏まえた追加対策検討・実施</li> <li>● 令和 3 年度：金山新橋南～西大須交差点区間（松原地区）の地元説明会の開催</li> <li>● 令和 3 年度：着工</li> <li>● 令和 4 年度：供用開始（令和 4 年 12 月～）</li> </ul>
関係機関との調整内容や調整の方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 前述した『大須地区安全な自転車利用に関する連絡会』を通じ、警察、地元との連絡調整を図り事業を実施した。</li> <li>● 名古屋市と協議を行い、駐輪場配置の調整を行った。</li> </ul>
地元との調整内容や調整の方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 大須地区、松原地区の地元説明会により、事業内容を説明するとともに、事前に地元との合意を形成した。</li> <li>● 大須地区は、整備方針を決定するために協議調整に時間を要したが、社会実験や先行して本工事の空間整備を実施したことにより、より安全に改善された街路空間の変化を感じ取ってもらえたため、後続で整備する松原区においては、比較的スムーズに事業を進めることが出来た。</li> </ul>
整備後に残った課題や新たに発生した課題とその対応状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自転車専用通行帯の幅員が広く、逆走が予測されたため、逆走の注意喚起看板を設置し予防に努めたが、一部で逆走自転車が発生している（西側：23 台、東側：30 台）。自転車利用者への交通ルール周知により、自転車通行マナー向上が必要である。 ※【調査日】整備前：令和元年 12 月 5 日、 整備後：令和 5 年 7 月 4 日 6:00～9:00、14:30～17:30</li> <li>● ゴム製ポールを設置により、路面清掃車が歩車道境界まで入ることができず清掃ができない。</li> <li>● ゴム製ポール設置による、荷捌きや沿道出入りに関し、苦情や意見等は挙がっていない。</li> </ul>

設置箇所図



整備箇所の写真



提供：名古屋国道事務所

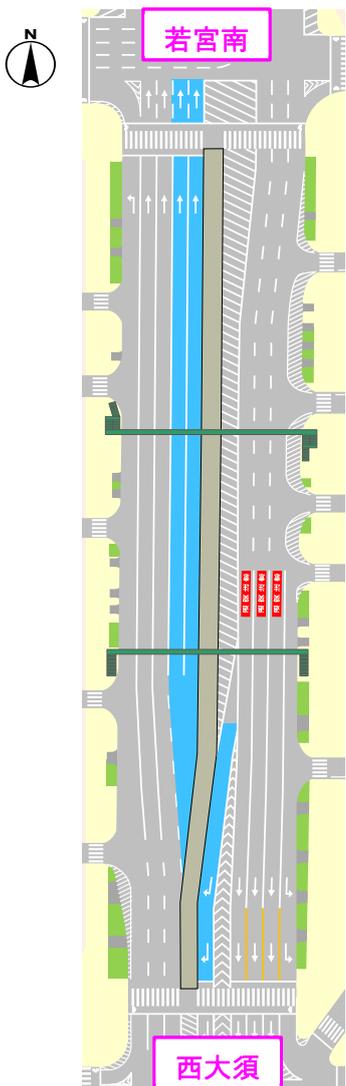
整備前



提供：名古屋国道事務所

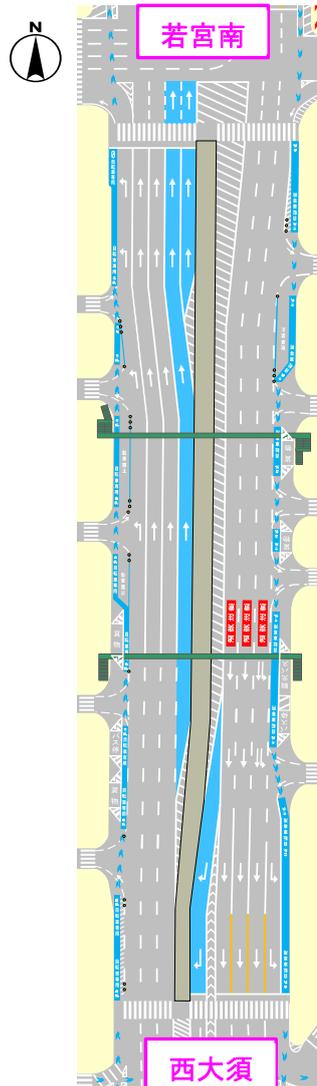
整備後

平面図



提供：名古屋国道事務所

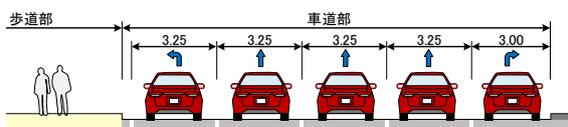
整備前



提供：名古屋国道事務所

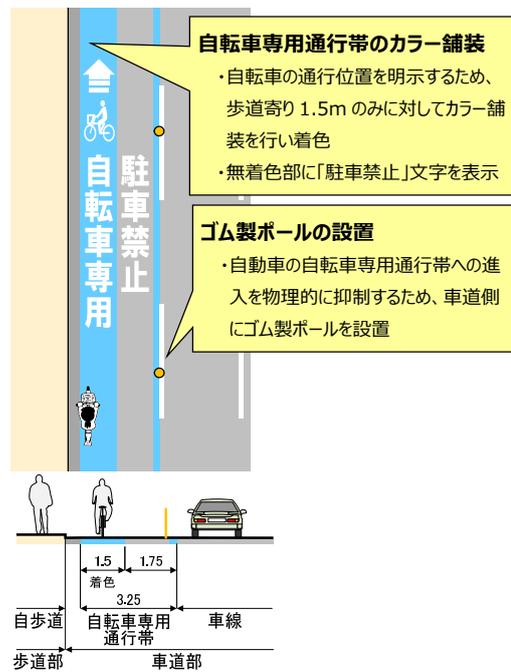
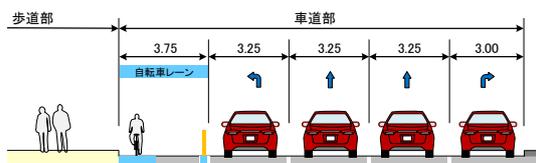
整備後

断面図



提供：名古屋国道事務所

整備前



提供：名古屋国道事務所

整備後

## 11. 車線及び路肩幅員を変更して自転車専用通行帯を整備した事例

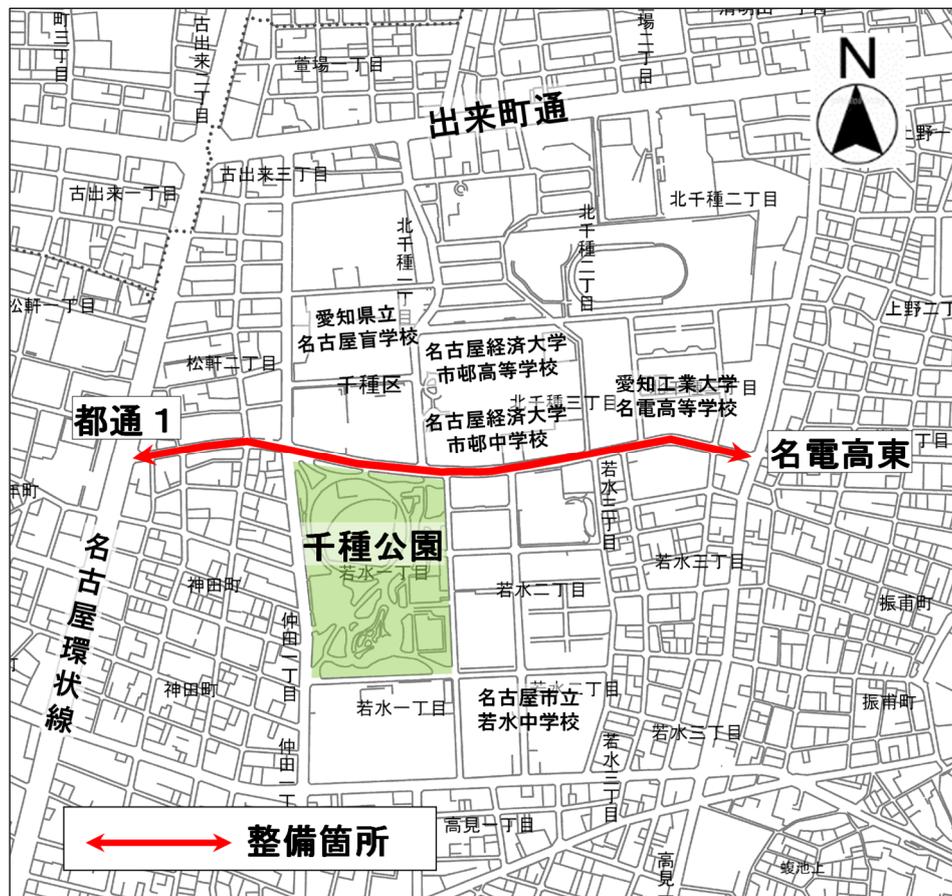
令和6年度舗装修繕工事後の状況  
提供：名古屋市

整備箇所の基礎情報		
整備箇所	愛知県名古屋市 都通1交差点～名電高東交差点	
ネットワーク計画での位置づけ	名古屋市自転車通行空間ネットワーク計画における路線の一部に位置づけ(整備時点では、ネットワーク計画は未策定)	
整備内容(道路空間再配分)	車線(3.5m⇒3.0m)及び路肩(1.0m⇒0.5m)幅員を変更して自転車専用通行帯を整備	
整備内容(その他)	車両の規制速度を40km/hから30km/hに抑制	
供用時期	平成24年度	
管理者	愛知県名古屋市	
自転車通行空間の幅員	自転車専用通行帯：1.0m、路肩：0.5m	
供用区間距離	0.9km	
種級区分	第4種第2級	
規制速度	30km/h	
自転車道のみ	一方通行/双方向通行	—
	両側/片側	—
自動車交通量	(整備前)	5,731台/12時間
	(整備後)	—
自転車交通量	(整備前)	1,134台/12時間
	(整備後)	—
歩行者交通量	(整備前)	934人/12時間
	(整備後)	—

検討経緯や背景等																
検討経緯・背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 当該区間は、小・中・高等学校、盲学校の通学時に利用されているとともに、周辺に多くの団地があることから、通勤・通学時間帯には、利用者が集中し、狭い歩道部における歩行者と自転車の輻輳が地域の課題であった。そこで、歩行者と自転車の安全確保を目的とし、自転車の歩道通行から車道通行への転換を図るため、既存の車道に自転車通行帯を設けることとした。</li> <li>● 平成23年10月に警察庁より「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」が通達されたため、本市初となる車道における自転車通行空間整備として、自転車専用通行帯を整備に至った。</li> <li>● 検討当初より車道幅員を変更して自転車通行空間を確保する案を警察署へ協議している。</li> </ul>															
技術的な工夫	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 車線幅員を3.5mから3mに変更して、幅1.5mの自転車通行空間を生み出し、街渠部分を除く1mの自転車専用通行帯を確保した。</li> </ul>															
構造的な工夫やコスト削減のための工夫点	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 車線及び路肩幅員の変更に伴い、規制速度を40km/hから30km/hへ変更した。</li> </ul> <div data-bbox="683 1043 1246 1424" data-label="Image"> </div> <p>写真-11.1 路肩及び車線幅員の変更に伴い 規制速度を40km/hから30km/hへ変更</p>															
整備効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 平日8:00～9:00の自転車交通量については、約1割から4割へ自転車が歩道から車道へ転換した。</li> </ul> <p>表-11.1 整備前後の交通量（平日8:00～9:00）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>整備前 (H24.5.30)</th> <th>整備後 (H26.1.9)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>歩道通行</td> <td>285台/1h (93.4%)</td> <td>178台/1h (62.5%)</td> </tr> <tr> <td>車道（順送）</td> <td>20台/1h (6.6%)</td> <td>107台/1h (37.5%)</td> </tr> <tr> <td>車道（逆走）</td> <td>0台/1h (0%)</td> <td>0台/1h (6.3%)</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>305台/1h (100%)</td> <td>285台/1h (100%)</td> </tr> </tbody> </table>		整備前 (H24.5.30)	整備後 (H26.1.9)	歩道通行	285台/1h (93.4%)	178台/1h (62.5%)	車道（順送）	20台/1h (6.6%)	107台/1h (37.5%)	車道（逆走）	0台/1h (0%)	0台/1h (6.3%)	合計	305台/1h (100%)	285台/1h (100%)
	整備前 (H24.5.30)	整備後 (H26.1.9)														
歩道通行	285台/1h (93.4%)	178台/1h (62.5%)														
車道（順送）	20台/1h (6.6%)	107台/1h (37.5%)														
車道（逆走）	0台/1h (0%)	0台/1h (6.3%)														
合計	305台/1h (100%)	285台/1h (100%)														

合意形成プロセス	
検討体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 整備にあたり、警察署、愛知県警察本部と協議し、車両の規制速度の変更など自転車の車道走行に対する安全対策の検討を行った。</li> </ul>
供用に至るまでの主な流れ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 平成24年2月：愛知県警察本部・千種警察署へ事業内容を事前説明</li> <li>● 平成24年3月：警察協議を開始（車道幅員について）</li> <li>● 平成24年5月：地元説明</li> <li>● 平成24年9月：着工</li> <li>● 平成25年1月：供用開始</li> </ul>
関係機関との調整内容や調整の方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 道路法95条の2の規定に基づき道路管理者が公安委員会に行う意見聴取を行った。</li> <li>● 市内初の自転車専用通行帯のため、警察署との打ち合わせの中で、地元への事前説明の状況や設置後の地域や周辺の学校への指導・啓発について情報共有した。</li> </ul>
地元との調整内容や調整の方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 整備前に事業を周知するため、町内会への回覧を実施した。</li> <li>● 事前に事業内容を地域の代表者などへ説明し、地域の会合にも参加して説明した。また、地元全体への周知のため、説明用チラシの回覧をお願いした。</li> </ul>
整備後に残った課題や新たに発生した課題とその対応状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 整備後10年以上経過して、カラー舗装が薄くなり、地元からも要望があったことから、令和6年度に車道舗装の修繕工事に合わせて自転車通行空間の更新を行った。</li> </ul>

設置箇所図



提供：名古屋市

出典：名古屋市における自転車通行空間の整備箇所【路線整備】  
([https://www.city.nagoya.jp/\\_res/projects/default\\_project/\\_page\\_/001/014/406/siryou3.pdf](https://www.city.nagoya.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/014/406/siryou3.pdf))

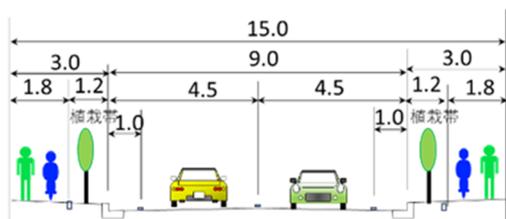
整備箇所の写真



提供：名古屋市

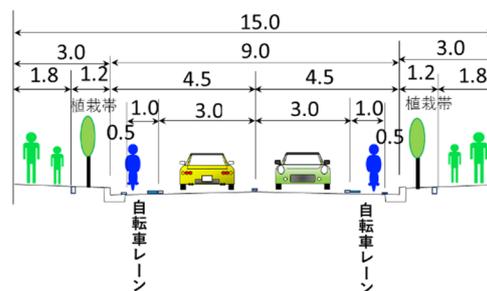
整備後

断面図



提供：名古屋市

整備前



提供：名古屋市

整備後

12. 車線数を4車線から2車線に変更して  
歩道拡幅とあわせて自転車専用通行帯を整備した事例

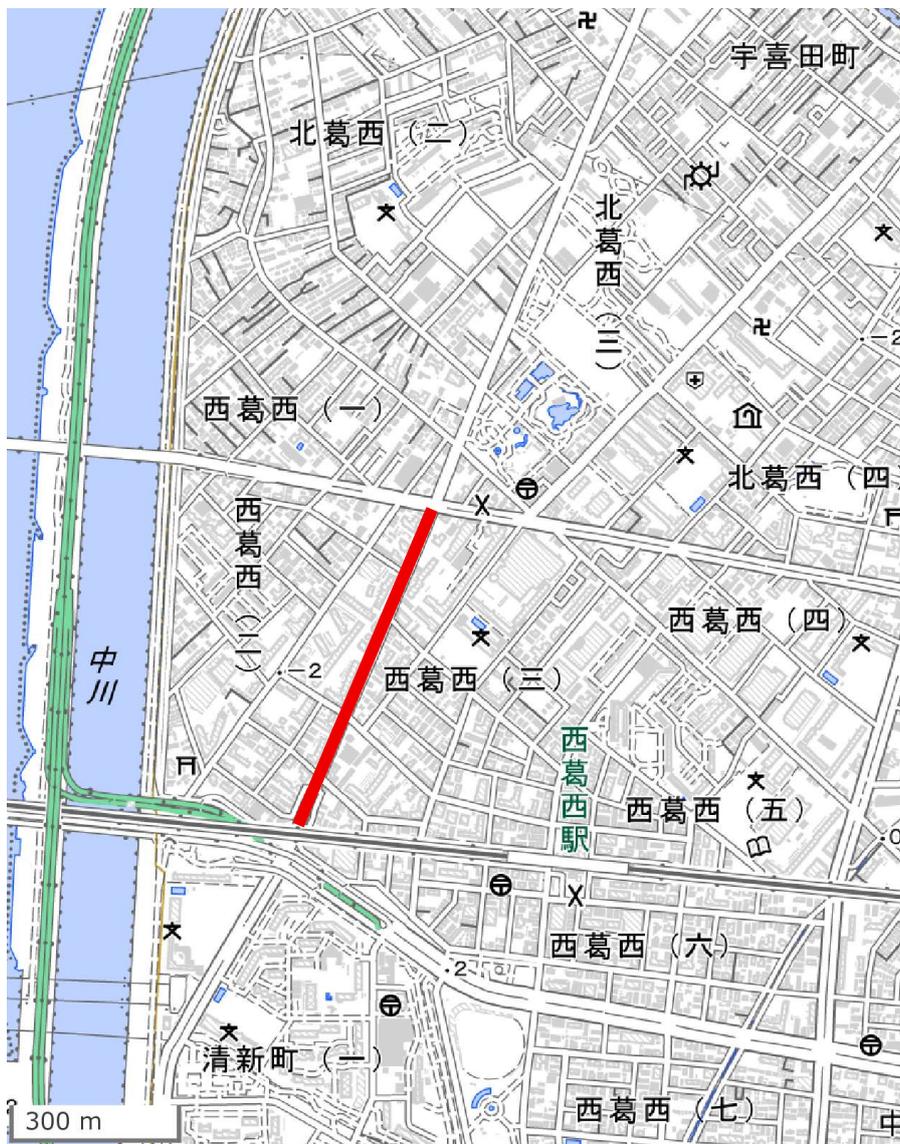


整備箇所の基礎情報		
整備箇所	東京都江戸川区 葛西橋東詰交差点～清新一中北交差点	
ネットワーク計画での位置づけ	東京都自転車通行空間整備推進計画における優先整備区間	
整備内容（道路空間再配分）	車線数を4車線から2車線に変更して自転車専用通行帯を整備	
整備内容（その他）	歩道拡幅	
供用時期	令和5年度	
管理者	東京都第五建設事務所	
自転車通行空間の幅員	2.0m（街渠エプロン部含む）	
供用区間距離	0.70km	
種級区分	第4種第1級	
規制速度	40km/h	
自転車道のみ	一方通行／双方向通行	—
	両側／片側	—
自動車交通量	（整備前）	8,999台／12時間
	（整備後）	7,476台／12時間
自転車交通量	（整備前）	2,528台／12時間
	（整備後）	3,287台／12時間
歩行者交通量	（整備前）	1,698人／12時間
	（整備後）	1,137人／12時間

検討経緯や背景等	
検討経緯・背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 沿道のマンション開発により児童・生徒の通行が増え、特に通学時間帯の歩道は、歩行者と自転車の輻輳により非常に混雑していた。通学路を利用する児童・生徒の安全を確保するため、地元より歩行者と自転車の通行の分離について要望が寄せられたため、自転車通行空間の整備を検討した。</li> <li>● 幅員は、自転車専用通行帯 2m（街渠エプロン部 0.5m 含む）、車線幅員 3.5m を基本とする。</li> </ul>
技術的な工夫	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 前後区間が既に 2 車線で供用されていることから、最新の交通量調査結果を基に混雑度を算定し、車線数の変更が可能か否かについて、警察と調整を図り検討した。</li> <li>● 検討結果を踏まえ、車線数を 4 車線から 2 車線に変更し、自転車通行空間を確保した。</li> </ul>
構造的な工夫やコスト削減のための工夫点	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 道路空間の再配分に伴い、歩道を拡幅するとともにマウントアップ形式からセミフラット形式に変更し、歩道の横断勾配を改善した。</li> <li>● 植栽帯配置の変更に伴い、予め移植適性度診断を行い、積極的に移植を実施した。</li> <li>● 4 車線から 2 車線に変更したことにより、バス停の型式をストレート型からバスベイ型に変更した。</li> </ul> <div data-bbox="748 1144 1174 1462" data-label="Image"> </div> <p>写真-12.1 4 車線⇒2 車線に変更したことによりバス停をストレート型からバスベイ型に変更</p>
整備効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● アンケート調査の結果から、自転車通行空間整備前に歩道走行していた自転車利用者の約 8 割が、整備後は自転車通行空間へ走行位置を変更した。また、自転車利用者の 5 割以上が安全で快適に通行できるようになったと回答し、回答者の約 6 割が、安全性が向上し通行しやすくなったと回答した。</li> <li>● 交通量調査の結果から、車道走行の逆走率が整備前と比較して、4 分の 1 から 5 分の 1 程度に減少した。</li> </ul>

合意形成プロセス	
検討体制	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 警察と道路管理者との協議により計画を策定した。</li> <li>● バス停のバスベイ型への変更についてバス事業者と調整を実施した。</li> </ul>
供用に至るまでの主な流れ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 令和元年：地元小学校から通学路の安全確保に係る要望を受け、関係団体（小学校、PTA、警察署、地元自治体）との合同会議及び現場調査を実施</li> <li>● 令和元年～2年：警察との設計協議を踏まえ、計画図を策定</li> <li>● 令和3年：地元自治会への事業概要を书面周知（コロナ禍対応）</li> <li>● 令和3年：着工</li> <li>● 令和5年：供用開始</li> </ul>
関係機関との調整内容や調整の方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 警察：線形協議に関して、交通量調査の結果を踏まえ現場調査を行い、整備後においても混雑度が0.9であることを確認し、了解を得た。</li> </ul>
地元との調整内容や調整の方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地元自治会へ事業計画案について理解を得た後、沿道住民へ事業内容を周知し、合意形成を図った。</li> </ul>
整備後に残った課題や新たに発生した課題とその対応状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「歩道を走行する自転車に対する不満」、「通勤・通学の朝の時間に路上駐車が多く、自転車通行空間を走行できない」といった自転車利用者やドライバーへのマナー向上を求める意見が寄せられた。</li> </ul>

設置箇所図



背景の地図の出典：国土地理院

整備箇所の写真



提供：東京都

整備前

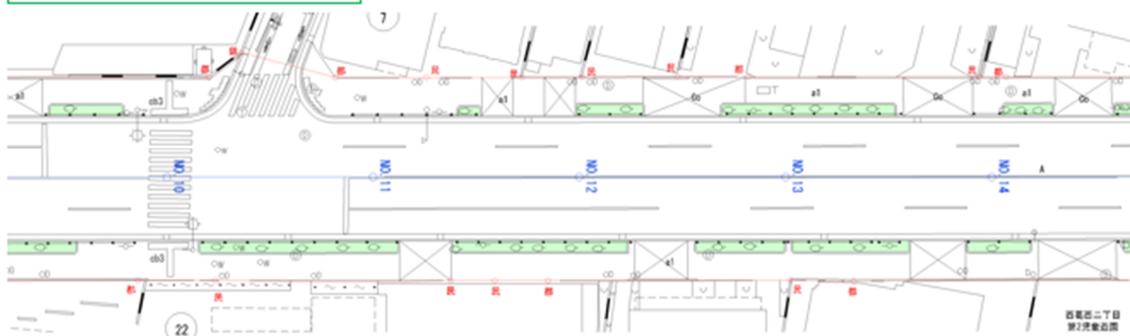


提供：東京都

整備後

平面図

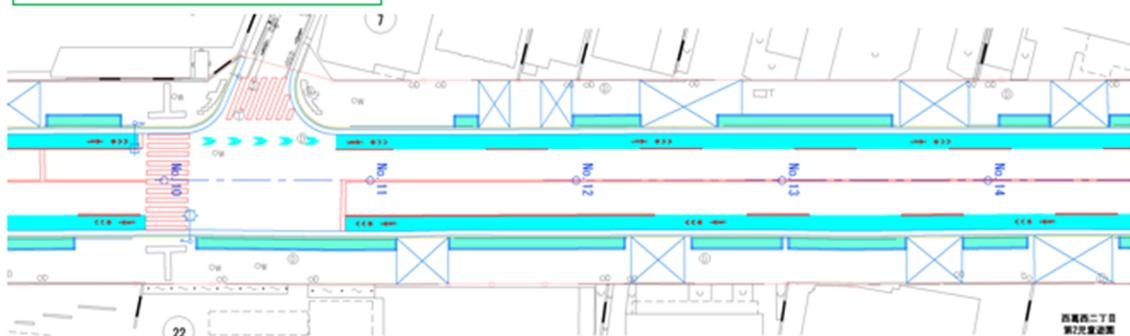
現況面図（一部抜粋）



提供：東京都

整備前

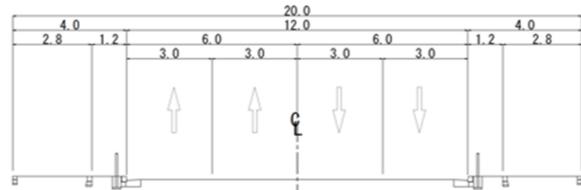
計画面図（一部抜粋）



提供：東京都

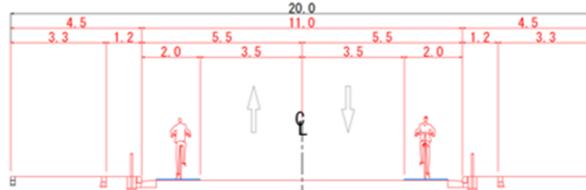
整備後

断面図



提供：東京都

整備前



提供：東京都

整備後

## 事例集の概要

---

本章では、本資料の概要を掲載しています。

図-3 では、自転車通行空間の確保に関する工夫等や自転車通行空間整備に関する工夫等について、各事例における特徴的な工夫の概要を示しています。（詳細については、「道路空間再配分事例における特徴的な工夫」P. 2～を参照）

また図-4～15 では、各事例の空間再配分前後の横断面、検討経緯や合意形成プロセス、整備効果等の概要を示しています。（詳細については、「道路空間再配分事例」P. 9～を参照）

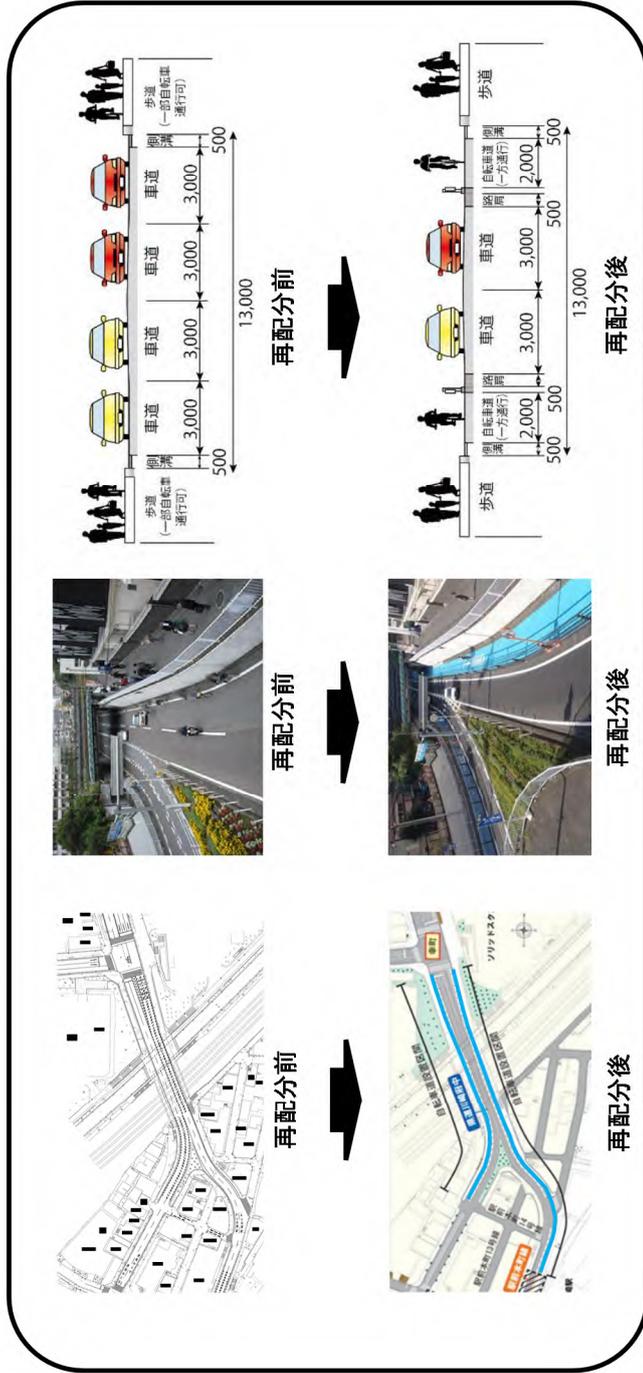


掲載内容の概要

県道川崎府中線  
(川崎市)

01. 鉄道アンダーパス部において車線数を4車線から2車線に変更して一方通行自転車道を整備した事例

検討経緯や背景等	見通しが悪く、下り勾配でスピードが出やすいアンダーパス部において、歩行者と自転車の輻輳、自転車同士の事故が発生。
合意形成プロセス等	安全対策検討会議を設置し、社会実験を通じて車線数の変更や一方通行自転車道の安全性や周辺交通への影響などを確認。
整備効果	歩道及び車道を通行していた自転車が自転車道へ転換し、自転車利用者の約96%が自転車道を利用するなど、歩行者、自転車、自動車の安全性が向上。



逆走防止対策の看板



信号遵守を啓発する看板

出典：京浜川崎駅周辺地区通行環境改善計画（平成25年1月策定）

図-4 事例01の概要

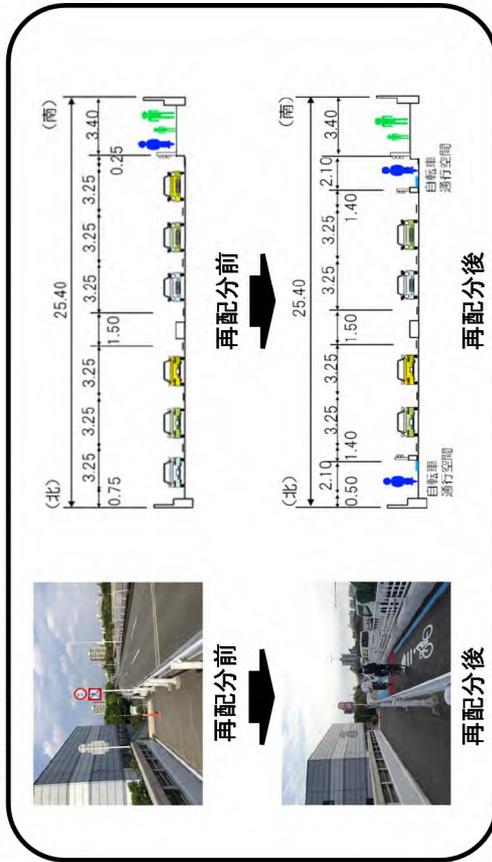
掲載内容の概要

02. 車線数を6車線から4車線に変更して一方通行自転車専用通行帯を整備した事例

市道豆田町線  
(名古屋市)

検討経緯や背景等	沿道に高校3校があり、朝夕の通勤・通学時間帯に橋梁部の歩道上で歩行者と自転車が輻輳し、地域から自転車通行空間整備を求める声。一般部は、路上駐車が発生。
合意形成プロセス等	車線数変更を伴う整備形態の検討について、警察と協議。 車線数変更にあたっては、交通状況調査や交差点需要率を確認。
整備効果	歩道を通行する自転車の割合が約10割から1割未満に減少。

橋梁部(自転車道)



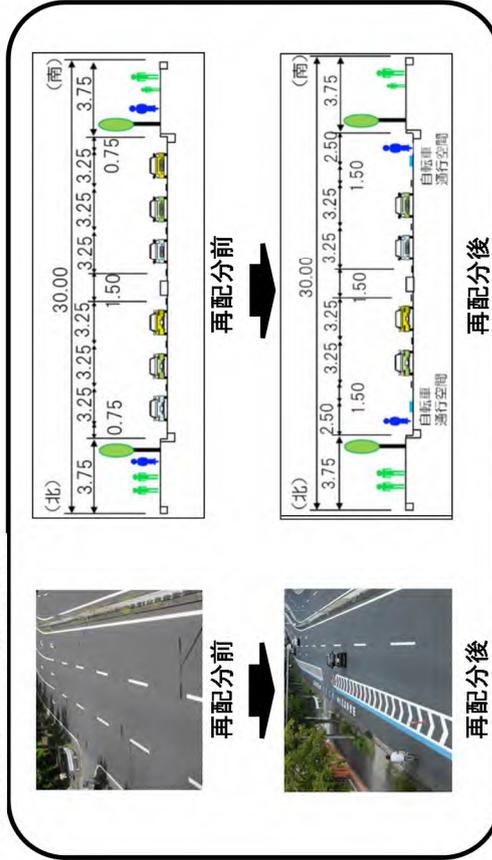
再配分前後の自転車の通行位置の変化

熱田陸橋上	整備前 (R1. 11. 28)	整備後 (R5. 5. 18)
歩道通行	341 台/1h (98.0%)	0 台/1h ( 0%)
車道・自転車道順走	7 台/1h ( 2.0%)	322 台/1h (98.2%)
車道・自転車道逆走	0 台/1h ( 0%)	6 台/1h ( 1.8%)
合計	348 台/1h ( 100%)	328 台/1h ( 100%)

既設橋梁への影響を考慮した置き式基礎の防護柵



一般部(自転車専用通行帯)



再配分前後の自転車の通行位置の変化

一般部	整備前 (R1. 11. 28)	整備後 (R5. 5. 18)
歩道通行	292 台/1h (97.0%)	26 台/1h ( 9.4%)
車道・自転車専用通行帯順走	8 台/1h ( 2.7%)	250 台/1h (89.9%)
車道・自転車専用通行帯逆走	1 台/1h ( 0.3%)	2 台/1h ( 0.7%)
合計	301 台/1h ( 100%)	278 台/1h ( 100%)

ゴム製ポールを設置し路上駐車車両の進入を防止



図-5 事例02の概要

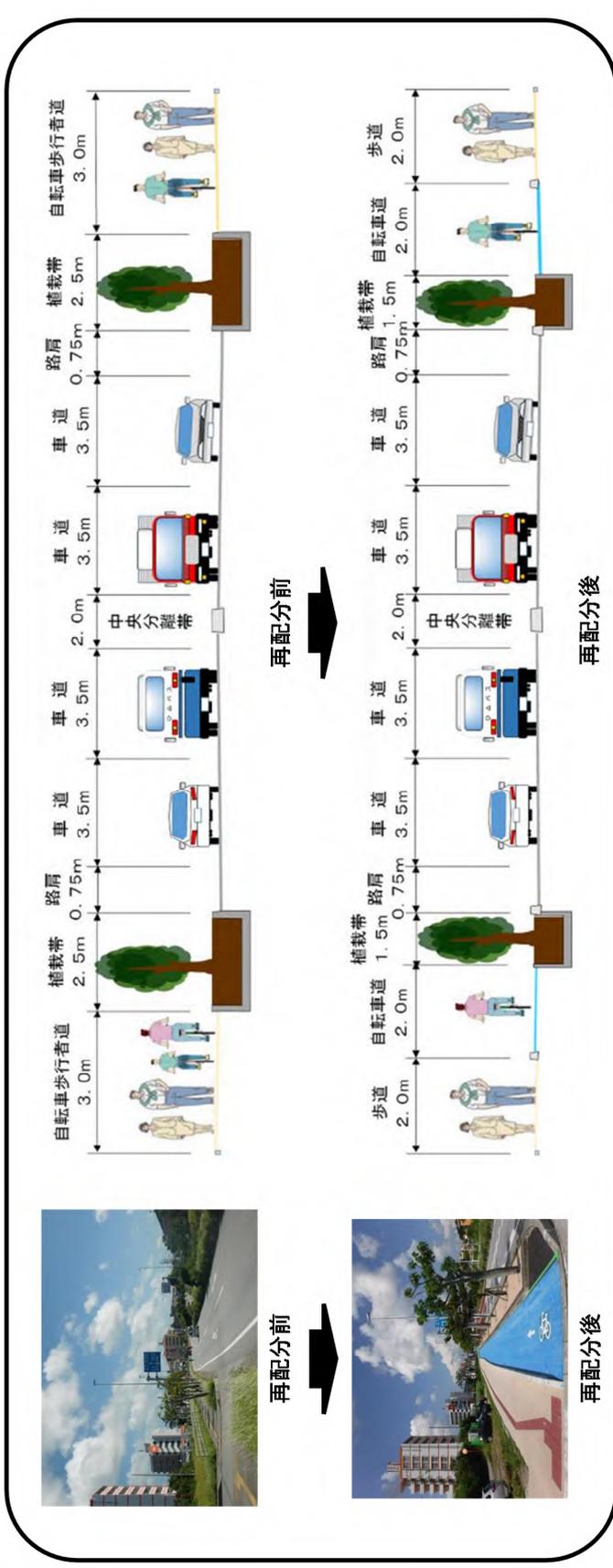
掲載内容の概要

03. 歩道及び植栽帯を縮小して一方通行自転車道を整備した事例

国道58号

(沖縄総合事務局北部国道事務所)

<p>検討経緯や背景等</p>	<p>名護市から交通安全対策や<b>自転車道整備の要望</b>。「健康長寿おきなわプラットフォーム形成事業」の<b>モデル事業に設定</b>。</p>
<p>合意形成プロセス等</p>	<p>名護市の自転車ネットワーク計画に基づき、<b>大学や民間、沖縄県、名護市、警察と自転車道の整備形態</b>について、協議を実施。                  双方向通行自転車道も検討したが、<b>交差点部や自転車同士のすれ違い時に新たな事故の危険性が生じる</b>ことから、<b>一方通行自転車道とした</b>。</p>
<p>整備効果</p>	<p><b>自転車道整備後の印象について、利便性向上等の意見が70%程度。</b></p>



出典: 沖縄県沖合総合事務局「北部地域で初! 歩道と完全分離した自転車専用道が完成!」  
 (https://www.dccg.jp/road/ir/kiya/h28/h28/happy/06.pdf)

図-6 事例03の概要

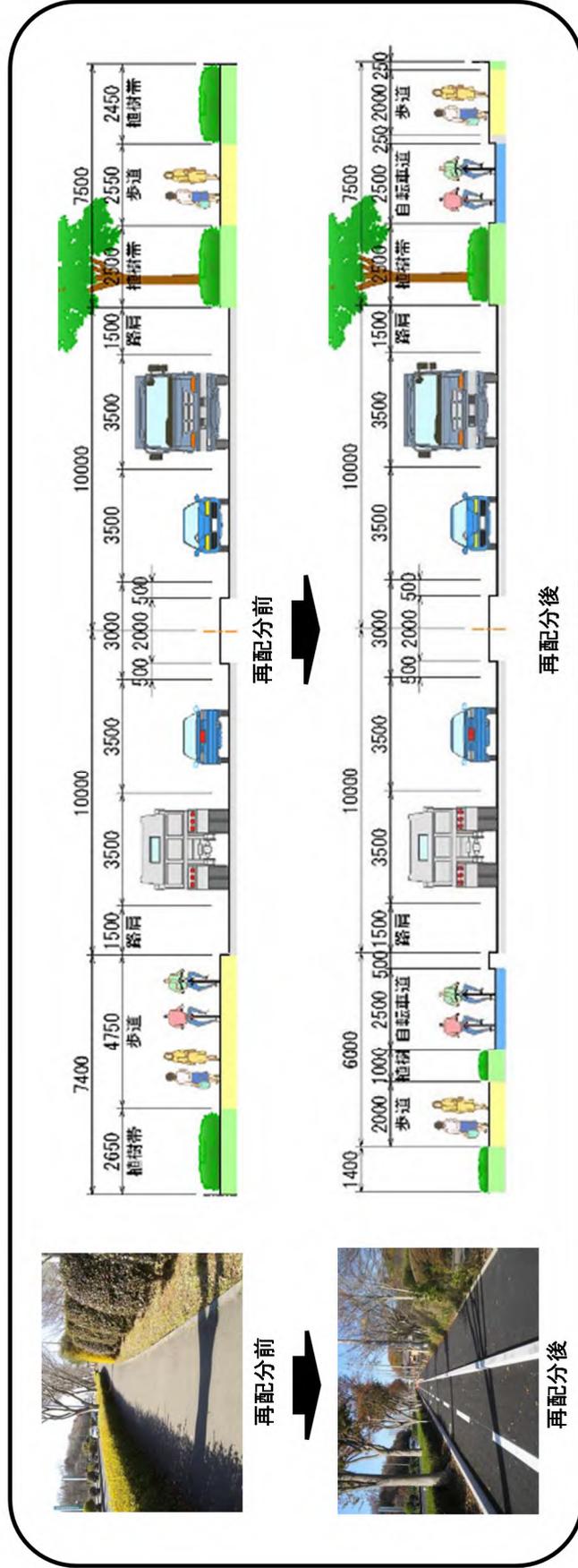
掲載内容の概要

04. 歩道及び植栽帯を縮小して双方向通行自転車道を整備した事例

国道50号

(関東地方整備局常陸河川国道事務所)

検討経緯や背景等	沿道には複数の中学校、高校が立地し、沿道学校の自転車通学者に配慮した安心・安全な自転車・歩行者空間を確保する必要があった。
合意形成プロセス等	自転車走行環境整備推進連絡会議を設置し、利用者アンケートや連絡会議での議論を踏まえ、自転車道の幅員は、 <b>実地検証</b> によりすれ違い時にも安心感のある <b>2.5m</b> に決定。
整備効果	ヒアリング調査により、 <b>自転車道整備後の印象について、歩行者と自転車の接触の危険性が大きく減少したと評価できる結果。</b>



出典：国土交通省関東地方整備局常陸河川国道事務所「自転車道整備(平成22年4月30日(水))」  
[https://www.ktr.mlit.go.jp/hitachi/oshirase/press/press0201130\\_101130.pdf](https://www.ktr.mlit.go.jp/hitachi/oshirase/press/press0201130_101130.pdf)

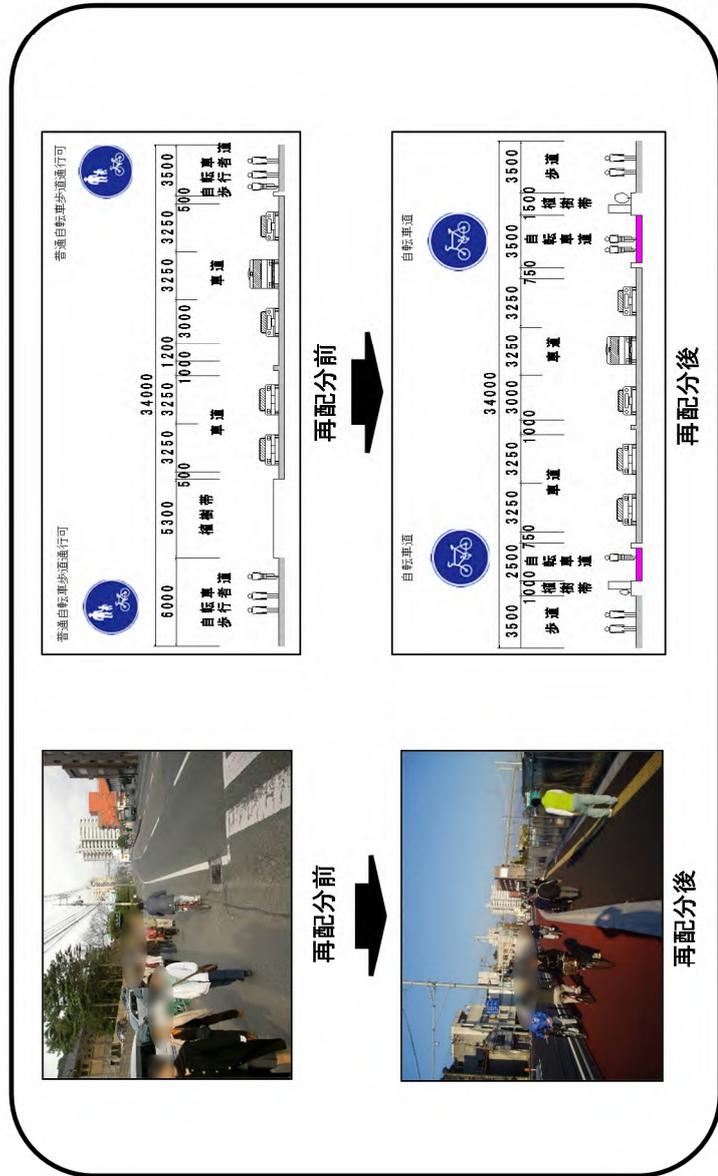
図-7 事例 04 の概要

掲載内容の概要

05. 電線共同溝事業とあわせて歩道及び植栽帯を縮小して歩道及び植栽帯を縮小して双方向通行自転車道を整備した事例

国道9号  
(中国地方整備局  
山口河川国道事務所)

検討経緯や背景等	歩行者と自転車の利用者が多く、付近の小学校の通学路としても利用されており、朝夕の通勤・通学時間帯には、自転車と歩行者が同じ歩道空間を利用し危険な状況。
合意形成プロセス等	植栽帯を縮小する際は、 <b>植栽を管理するボランティアサポート団体と協議の上、実施。</b> 地元説明会実施のほか、身体障がい者団体からの意見を聴くなど、 <b>幅広い利用者と合意形成を図った。</b>
整備効果	<b>自転車道整備後の印象について、利便性向上等の意見が80%程度。</b>



交差点部は自転車と歩行者の幅員を防ぐため共存スペースとした



電線共同溝の地上機器を歩道と自転車道の間に設置

出典：山口河川国道事務所提供資料

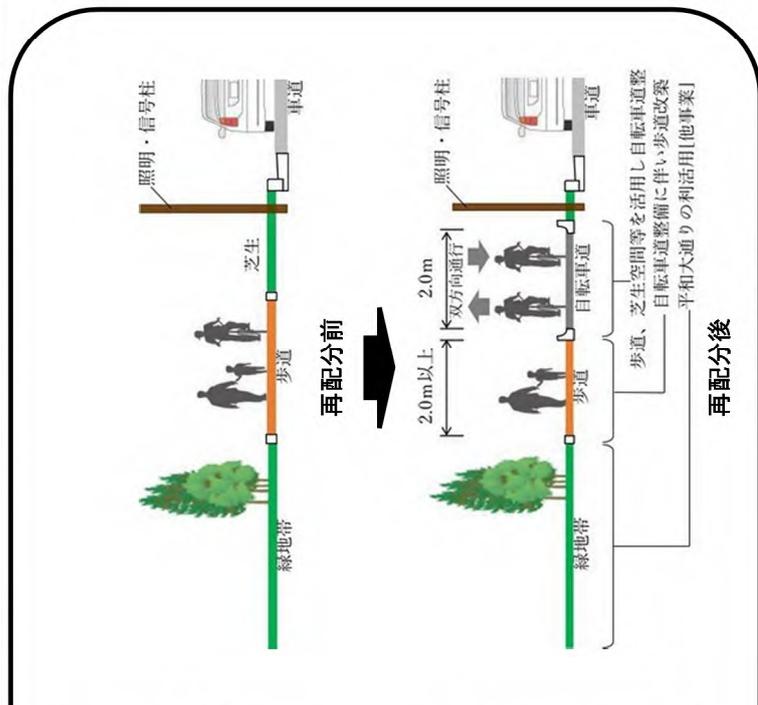
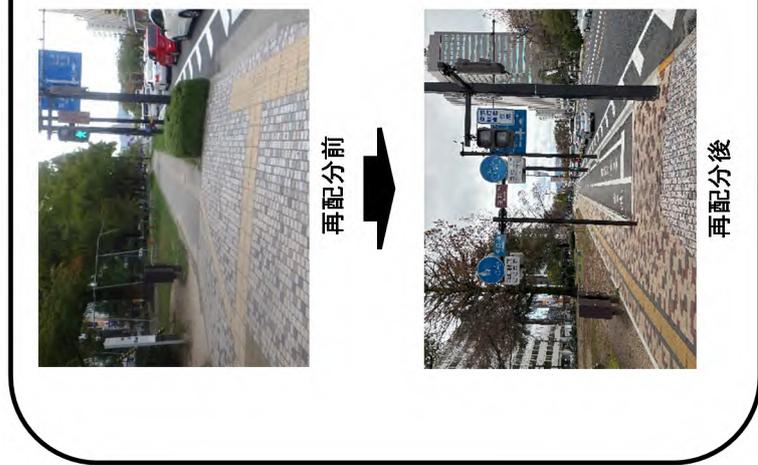
図-8 事例 05 の概要

掲載内容の概要

06. 歩道及び植栽帯を縮小して双方向通行自転車道を整備した事例

平和大通り  
(広島市)

検討経緯や背景等	自転車交通量が多く、歩行者と自転車が輻輳しており、多くの樹木の根が舗装を押し上げ段差が生じているなど、歩行者及び自転車通行の安全性に課題。
合意形成プロセス等	広島市都市アドバイザー会議に諮り、縁石上に反射材を約1m間隔で設置するなど、夜間の安全性向上等を検討。植栽帯の樹木について、樹木医が移植の可否を判断するなど丁寧に対応。
整備効果	今後、整備後のピーク時の交通量調査を実施予定。



ペダルとの干渉に配慮した縁石形状や夜間の視認性向上のための工夫



島式バス停部に乱横断を防ぐ横断防止柵を設置

出典：平和大通りの自転車道整備  
(<http://www.city.hiroshima.lg.jp/business/road/16116/2109-4138.html>)

図-9 事例 06 の概要

掲載内容の概要

07. 歩道及び植栽帯を縮小して双方向通行自転車道を整備した事例

国道2号

(中国地方整備局福山河川国道事務所)

検討経緯や背景等	自転車と歩行者交通量が多い地域であり、歩道内で自転車の通行位置の明示を行ったが、自転車と歩行者が輻輳し危険な状況。
合意形成プロセス等	福山都市圏自転車走行空間整備懇談会を設置し、福山都市圏での自転車走行空間の整備計画を検討。
整備効果	走行位置の遵守率が51%から93%と向上。85%の利用者が指定方向を走行。

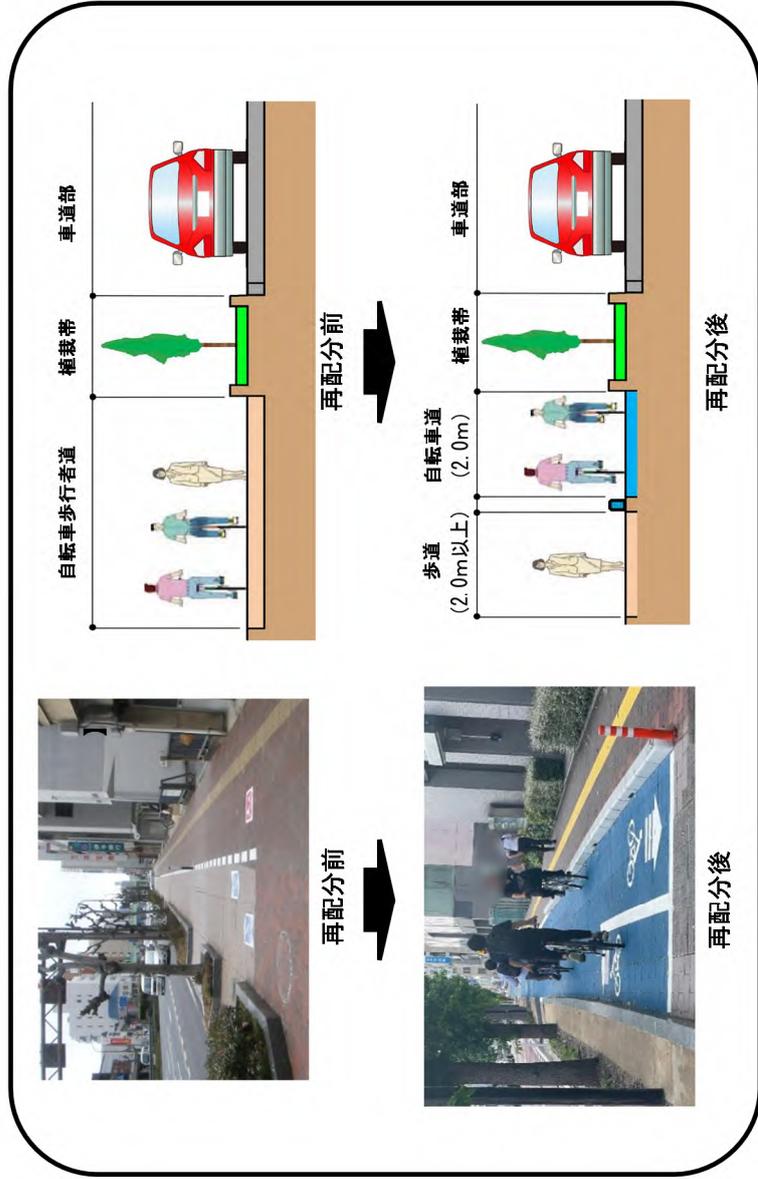
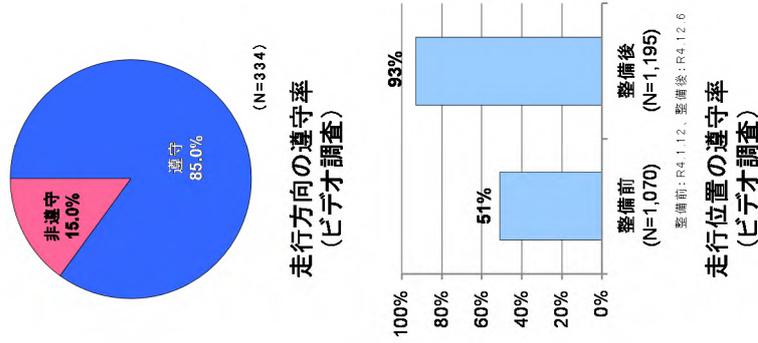


図-10 事例07の概要



出典：福山河川国道事務所提供資料

掲載内容の概要

08. 鉄道アンダーパス部において路肩及び歩道幅員を縮小して双方向通行自転車道を整備した事例

新松戸けやき通り  
(松戸市)

検討経緯や背景等	駅前の路線かつ周囲には大学や商業施設があることから、 <b>自転車や歩行者、自動車の交通量が多い区域</b> であり、 <b>歩道上を自転車で乗ったまま通行する利用者が多い</b> ことから改善を望む声。
合意形成プロセス等	鉄道アンダーパス部の双方向通行とその前後の自転車の動線について、 <b>警察署と協議を実施</b> 。
整備効果	供用後の調査は実施していない。

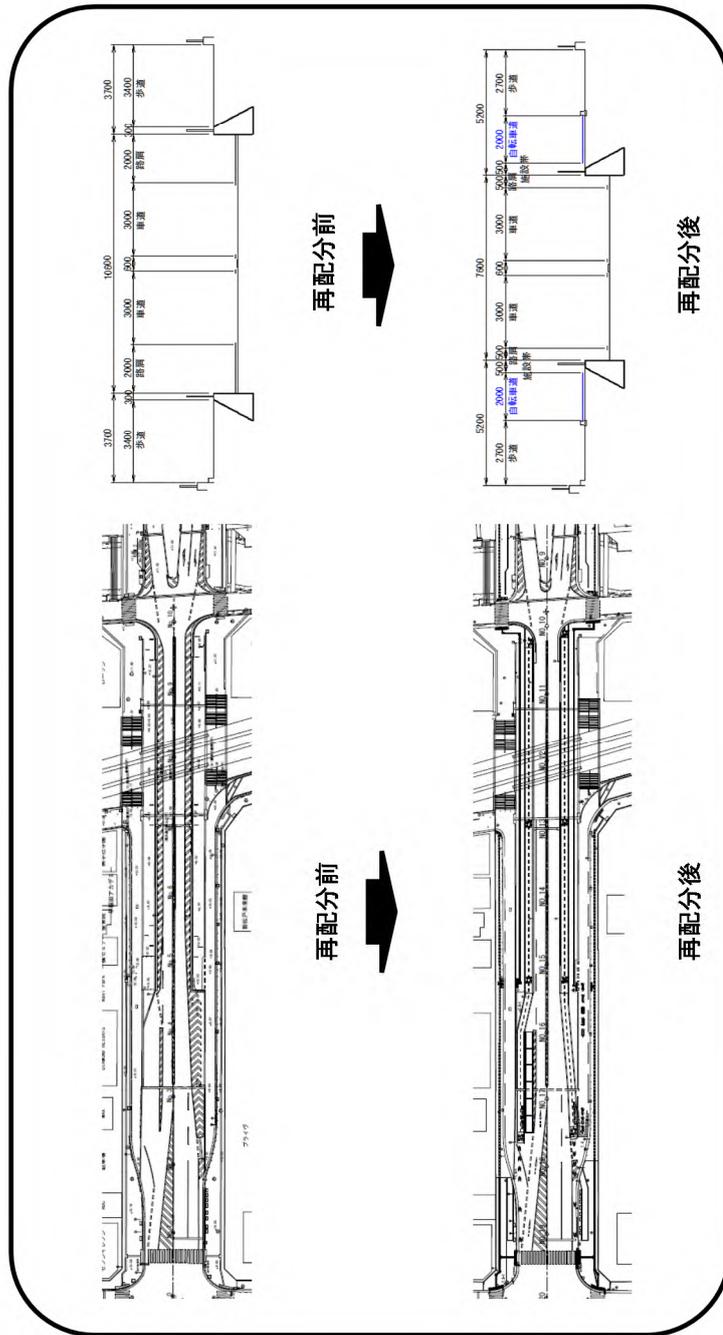


図-11 事例08の概要

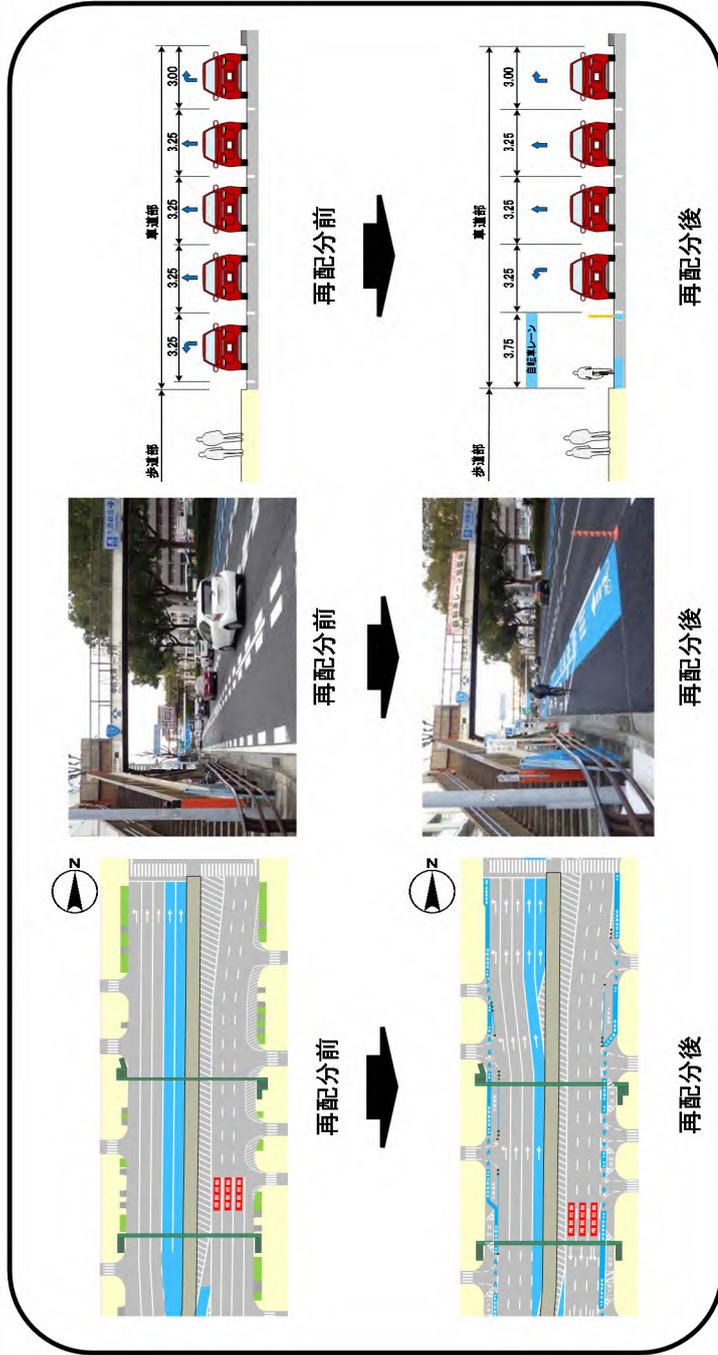


掲載内容の概要

10. 車線数を10車線から8車線に変更して自転車専用通行帯と路上駐停車スペースを整備した事例

国道19号  
(中部地方整備局  
名古屋国道事務所)

検討経緯や背景等	違法駐輪により有効幅員が狭くなった歩道に、歩行者と自転車の錯綜・交錯が頻繁に生じており、安全な通学路が求められていた。
合意形成プロセス等	大須地区安全な自転車利用に関する連絡会を設置し、課題を共有した上で対策案について議論し、自転車通行環境整備を進めた。 車線数変更にあたり、単路部の混雑度や交差点交通容量の確認、社会実験を実施。
整備効果	自転車通行空間の遵守率は、西側で約9%から約79%、東側で約7%から約61%に向上。



ゴム製ポールを設置し  
路上駐停車車両の進入を防止



車道側から出入りする路上駐輪場

出典:名古屋国道事務所提供資料

図-13 事例10の概要

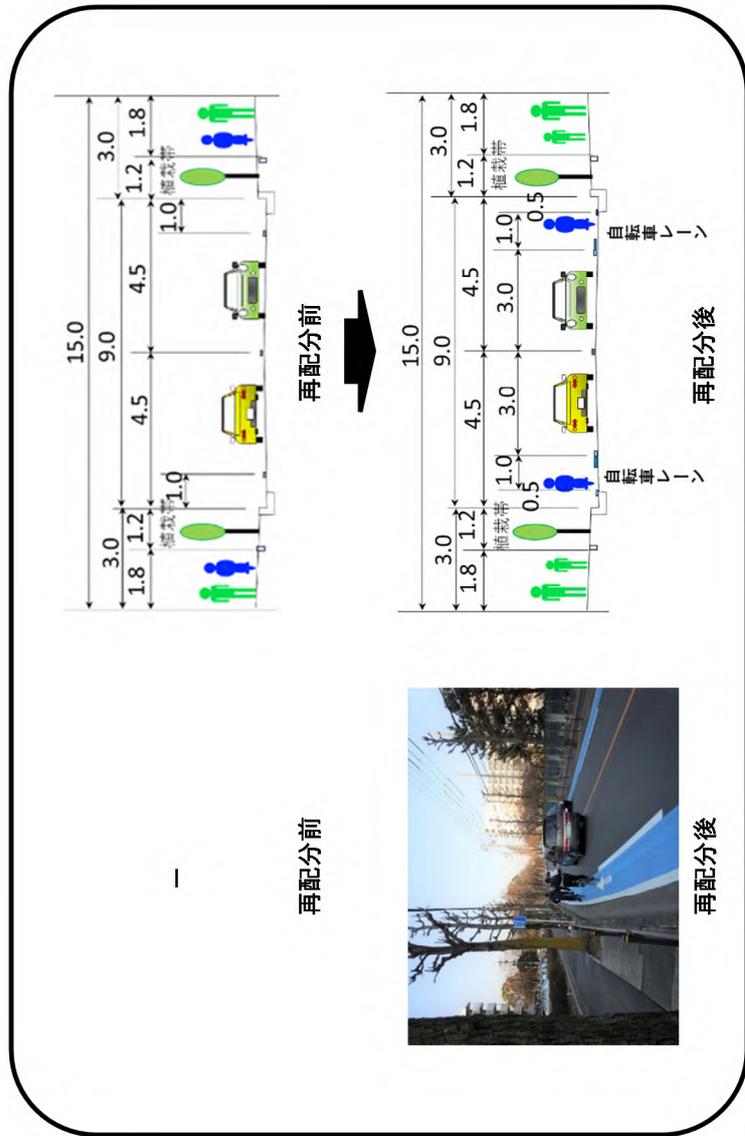
掲載内容の概要

11. 車線及び路肩幅員を変更して自転車専用通行帯を整備した事例

市道弦月若水線  
(名古屋市)

検討経緯や背景等	小・中・高等学校、盲学校、多くの団地が立ち並ぶため、 <b>通勤・通学時間帯には利用者が集中し、狭い歩道部における歩行者と自転車の輻輳が課題。</b>
合意形成プロセス等	車線及び路肩幅員を変更して自転車専用通行帯を整備するにあたり、 <b>所轄警察署、県警本部と協議し、規制速度の変更や自転車の車道走行に対する安全対策を検討。</b>
整備効果	<b>歩道を通行する自転車が約9割から約6割へ減少。</b>

図-14 事例11の概要



車線及び路肩幅員の変更に伴い  
規制速度を40km/hから30km/hへ変更

	整備前(H24.5.30)	整備後(H26.1.9)
歩道通行	285台/1h(93.4%)	178台/1h(62.5%)
車道(順送)	20台/1h(6.6%)	107台/1h(37.5%)
車道(逆走)	0台/1h(0%)	0台/1h(6.3%)
合計	305台/1h(100%)	285台/1h(100%)

平日8:00~9:00の自転車交通量

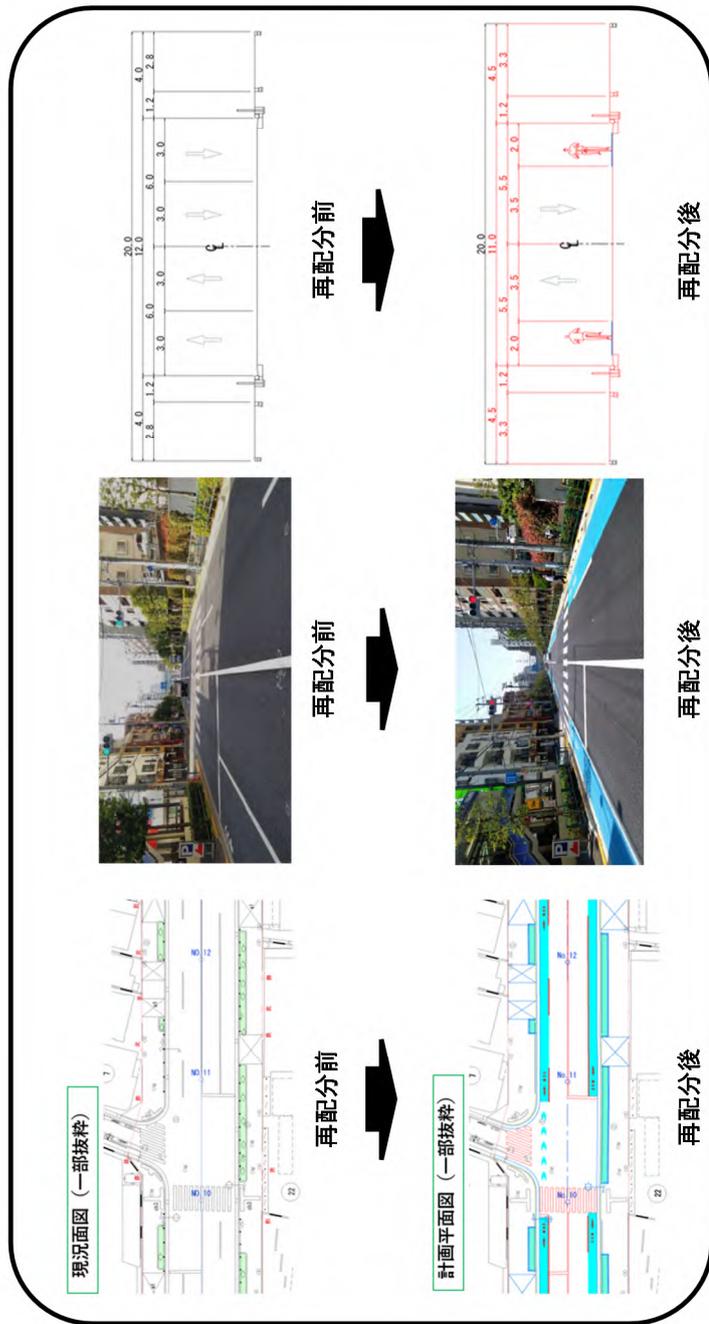
出典:名古屋市提供資料

掲載内容の概要

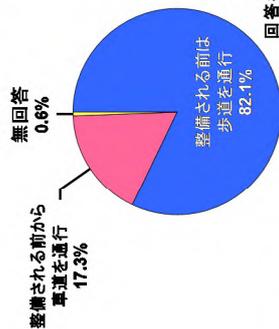
船堀街道  
(東京都)

12. 車線数を4車線から2車線に変更して歩道拡幅とあわせて自転車専用通行帯を整備した事例

検討経緯や背景等	沿道のマンション開発により児童・生徒の通行が増え、通学時間帯の歩道は、 <b>歩行者と自転車</b> が輻輳。
合意形成プロセス等	樹木の <b>移植適性診断</b> を行い、積極的に移植を実施。 バス停のバスベイ型への変更について <b>バス事業者と調整</b> 。 車線数変更にあたっては、交通量調査や混雑度を確認。
整備効果	歩道を走行する自転車の <b>約8割</b> が、 <b>自転車専用通行帯に転換</b> 。



4車線⇒2車線に削減したことにより  
バス停をストリート型からバスベイ型に変更



整備前の通行位置(アンケート調査)

出典：東京都提供資料

図-15 事例12の概要

## おわりに

本資料は、既存の道路空間を再配分して自転車通行空間を整備する際の参考となるよう、先行的に対策を行った道路管理者の協力を得ながら、各整備形態における検討経緯や背景、道路空間再配分検討時の取り組みや工夫、関係機関や地元との調整内容などの合意形成プロセスについて事例調査を行いました。

なお、掲載の内容は、調査時点のものですが、本資料をきっかけに、道路空間再配分による自転車通行空間整備を全国に波及させ、安全で快適な自転車利用環境の実現に向けた動きが一層加速することを期待します。

また、本資料では、既存の道路空間を再配分して自転車通行空間を整備する事例について取りまとめましたが、自転車通行空間の整備効果を算出した事例についても、情報を収集し、知見を共有することで、自転車通行空間の整備推進の支援を図っていきたいと考えております。

国土技術政策総合研究所では、安全で快適な自転車利用環境を創出する取組の推進を支援するため、引き続き、知見の蓄積・共有を図っていく予定です。

## 謝辞

本資料は、既存の道路空間を再配分して自転車通行空間の整備を行った道路管理者にご協力いただきながら、事例を取りまとめたものです。取りまとめにあたり、ご協力いただいた道路管理者の方に、深く感謝の意を表します。

-----

国土技術政策総合研究所資料

TECHNICAL NOTE of N I L I M

N o . 1347

March 2026

-----

編集・発行 ©国土技術政策総合研究所

本資料の転載・複写の問い合わせは

〒305-0804 茨城県つくば市旭1番地

企画部研究評価・推進課 TEL 029-864-2675