

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>
	
	<p>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%)

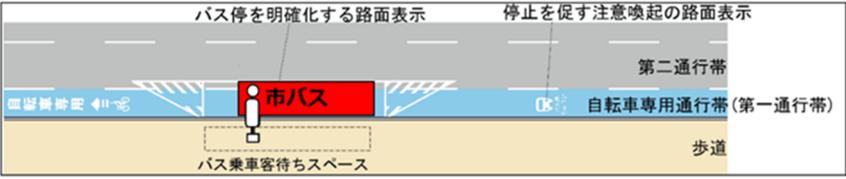
表-2.2 一般部での再配分前後の自転車の  
通行位置の変化（平日7:45～8:45）

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年度整備区間について、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

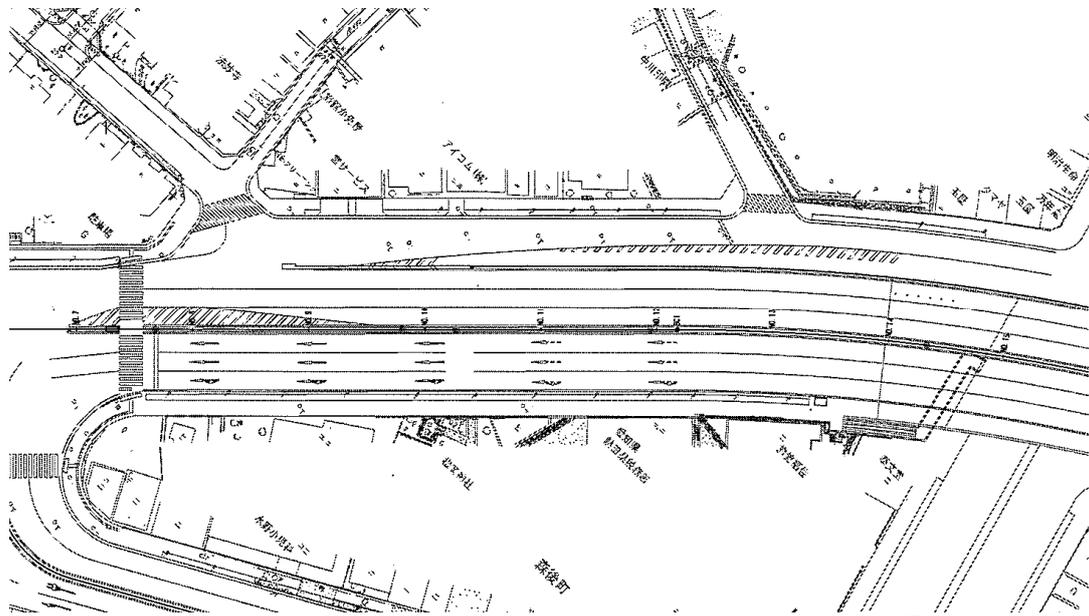


提供：名古屋市

整備後

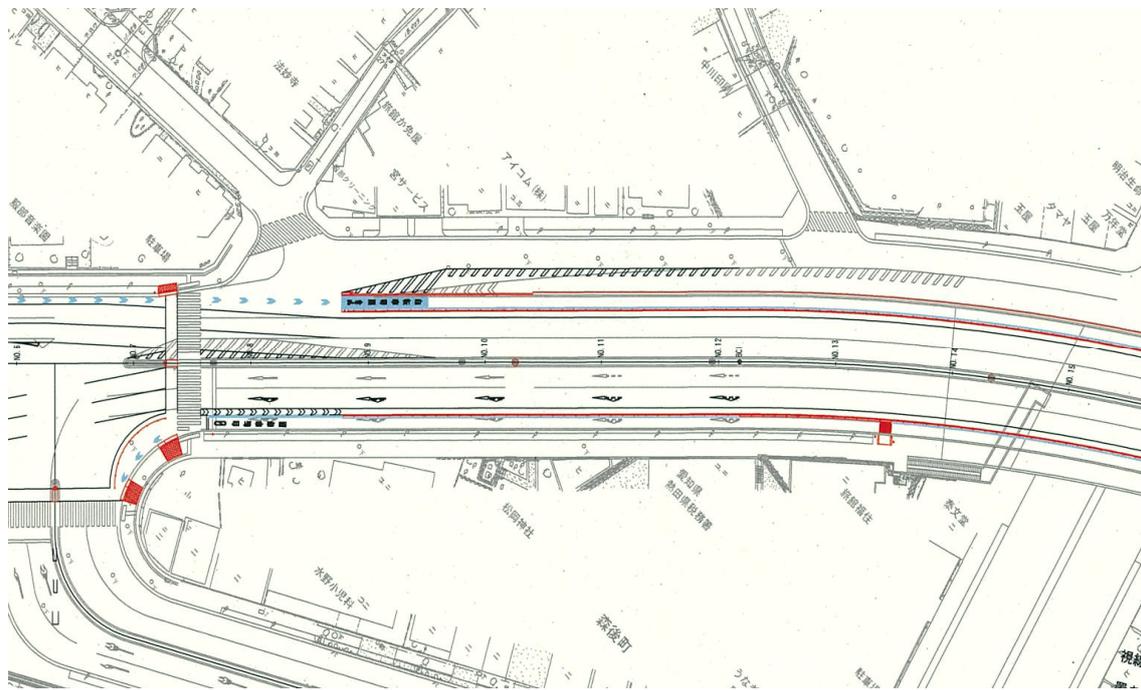
平面図

①熱田陸橋部（自転車道）



提供：名古屋市

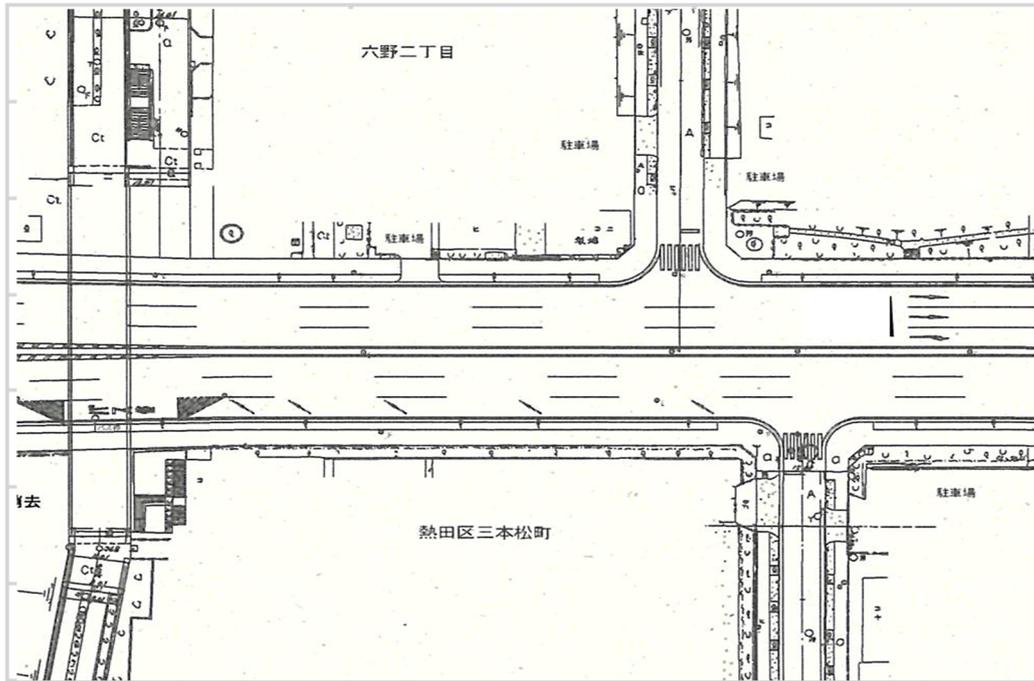
整備前



提供：名古屋市

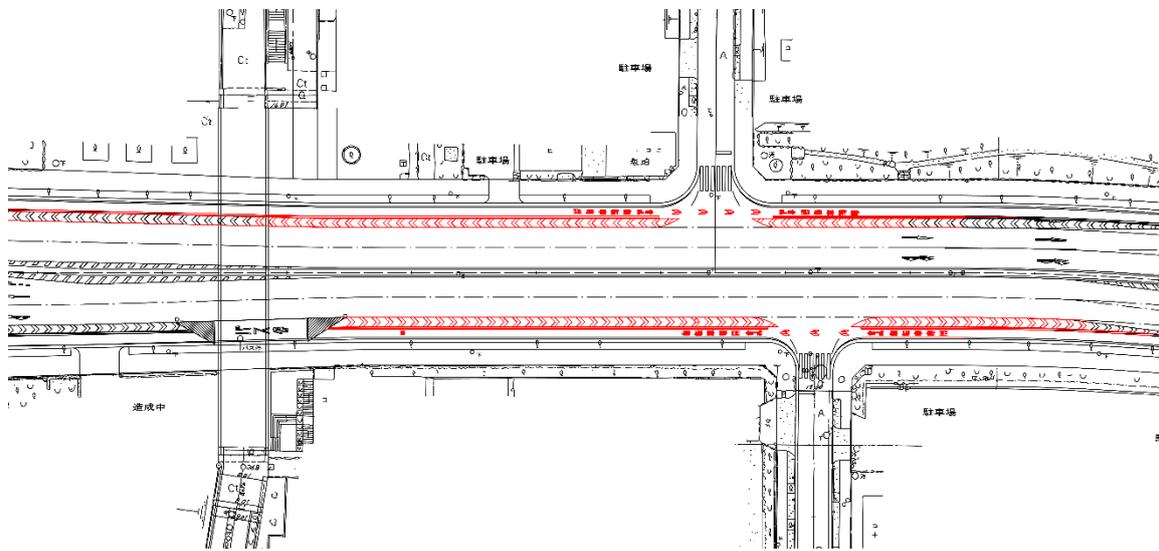
整備後

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 1.40 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>0.75 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>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>