

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

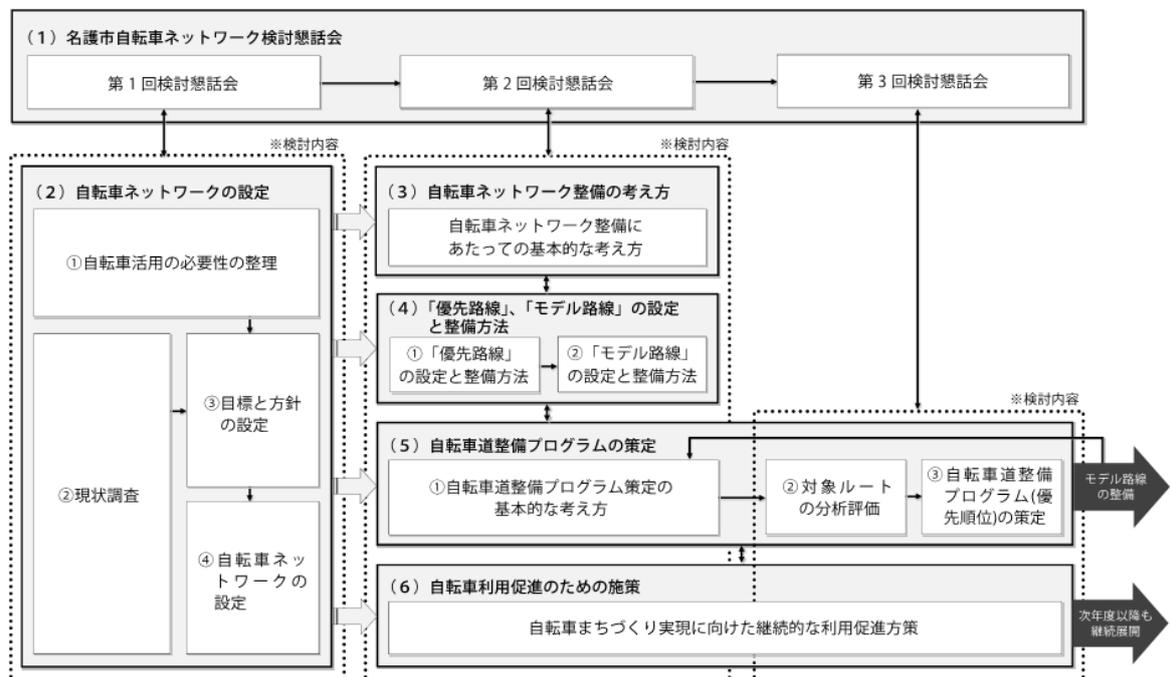


提供：北部国道事務所

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"> ● 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。 ● 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。 ● 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。 ● 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。
技術的な工夫	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 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。
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"> ● 各交差点前後の植栽帯を撤去し見通しを確保している。
整備効果	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 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。

合意形成プロセス	
検討体制	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。
供用に至るまでの主な流れ	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成 23 年：名護市自転車ネットワーク検討懇話会（第 1 回） ● 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 ● 平成 28 年：宮里地区への地元説明会の開催 ● 平成 28 年：着工 ● 平成 28 年：供用開始 <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>

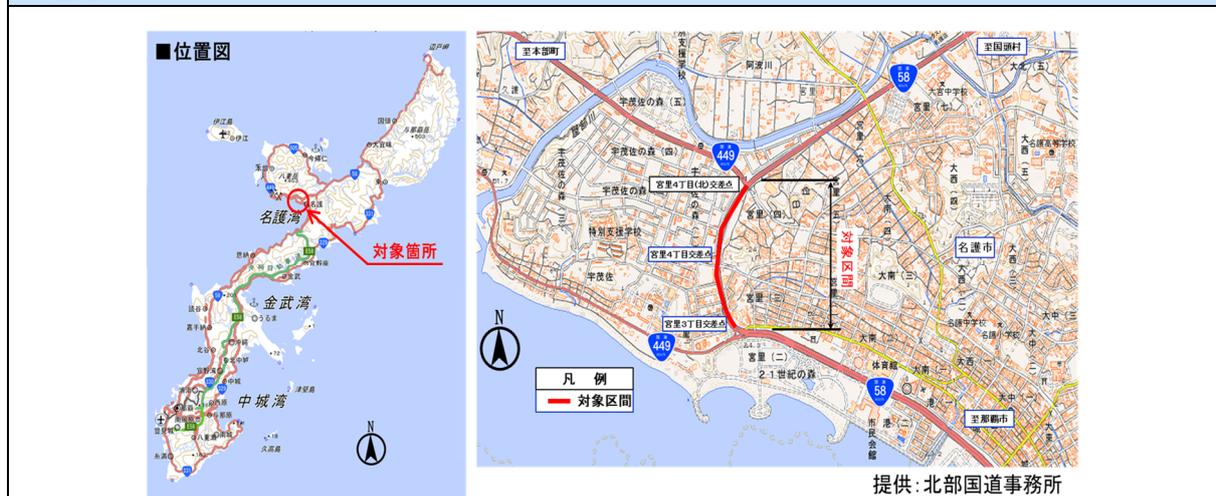


提供：北部国道事務所

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"> ● 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 ● 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 ● 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 ● 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 ● 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 ● 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 <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"> ● 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。 ● 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。
<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"> ● 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。

設置箇所図



整備箇所の写真



提供：北部国道事務所

整備前

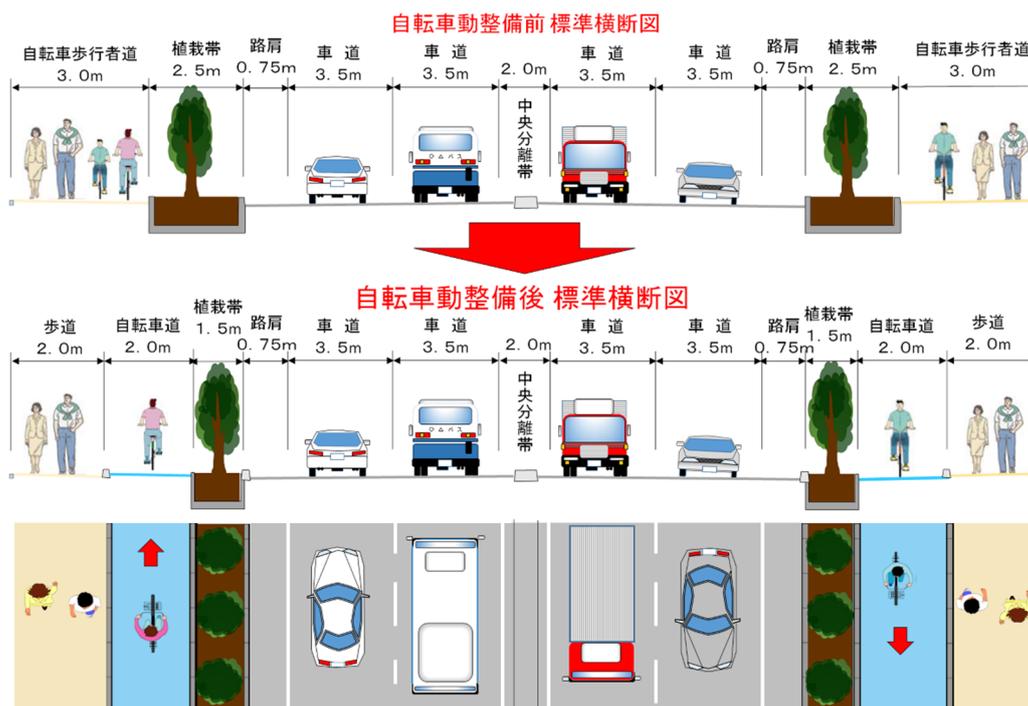


提供：北部国道事務所

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>)