

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



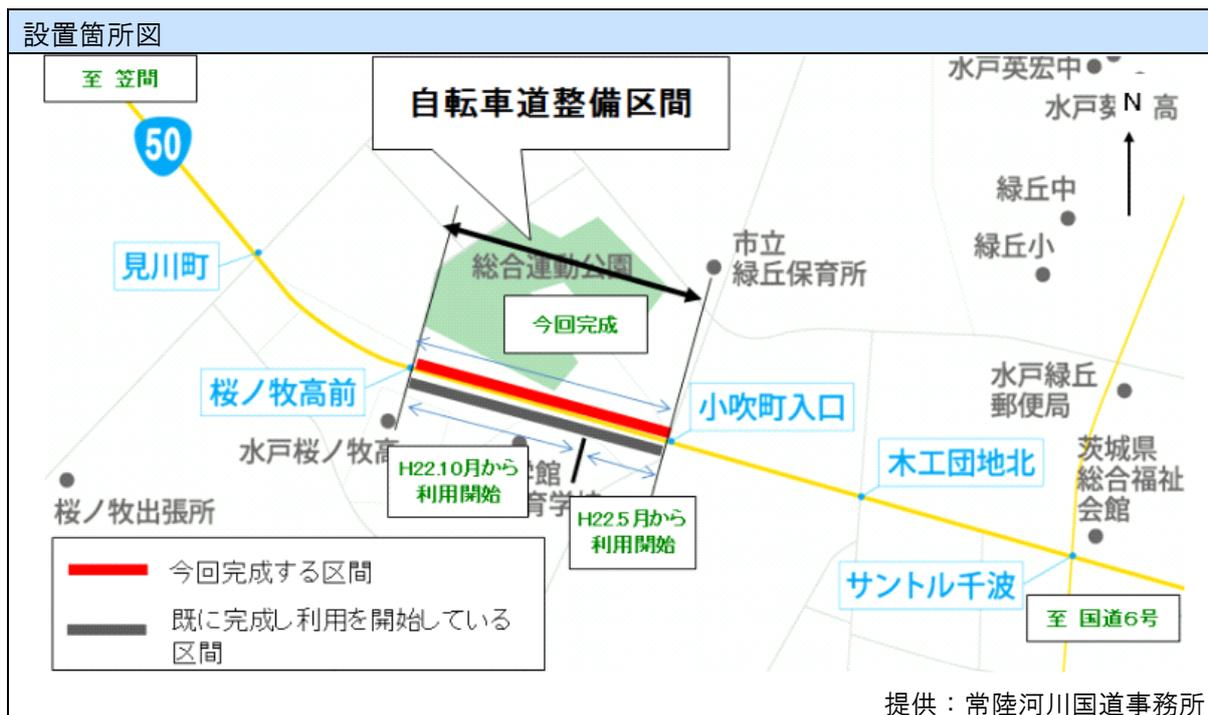
提供：常陸河川国道事務所

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"> ● 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。 ● 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。 ● 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。
技術的な工夫	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 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。 ● 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。 ● 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。
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"> ● 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。 ● 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。
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。

合意形成プロセス	
検討体制	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 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 ● 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 ● 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 ● 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。
供用に至るまでの主な流れ	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● 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 ● 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） ● 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 ● 平成 21 年 11 月：着工 ● 平成 22 年 12 月：供用開始
関係機関との調整内容や調整の方法	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● 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 ● 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 ● 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 ● 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

	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● 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 ● 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 ● 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
<p>地元との調整内容 や調整の方法</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 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。 ● 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。 ● 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。 ● 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。
<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"> ● 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。

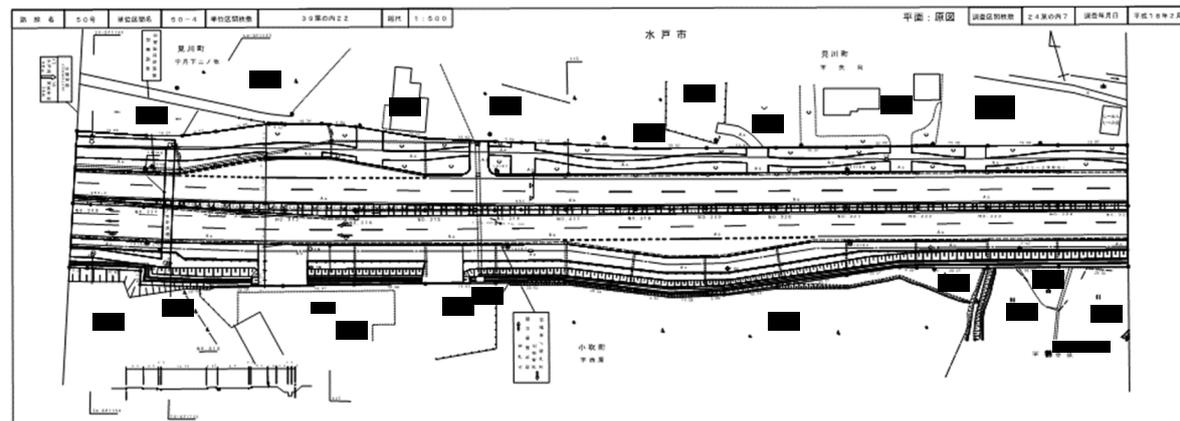
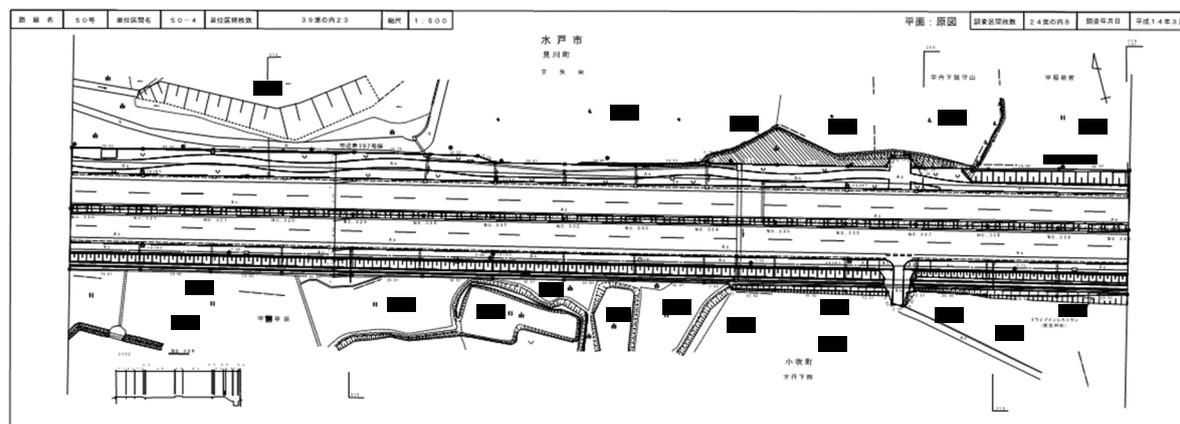
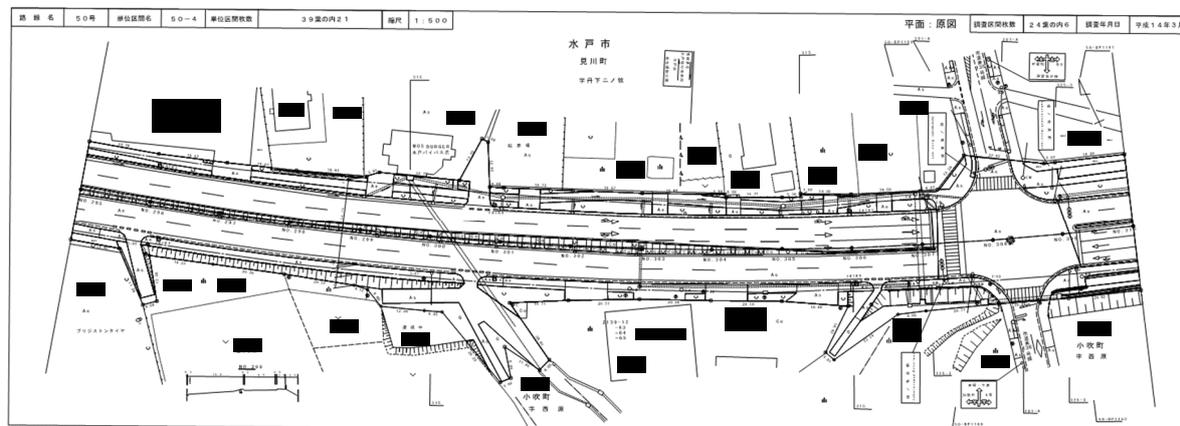


出典：国土交通省関東地方整備局常陸河川国道事務所 記者発表資料（平成 22 年 11 月 30 日（火））
 「国道では茨城県初の「自転車道」が全線完成します」
 (https://www.ktr.mlit.go.jp/hitachi/oshirase/press/pdf/press20101130_101130.pdf)



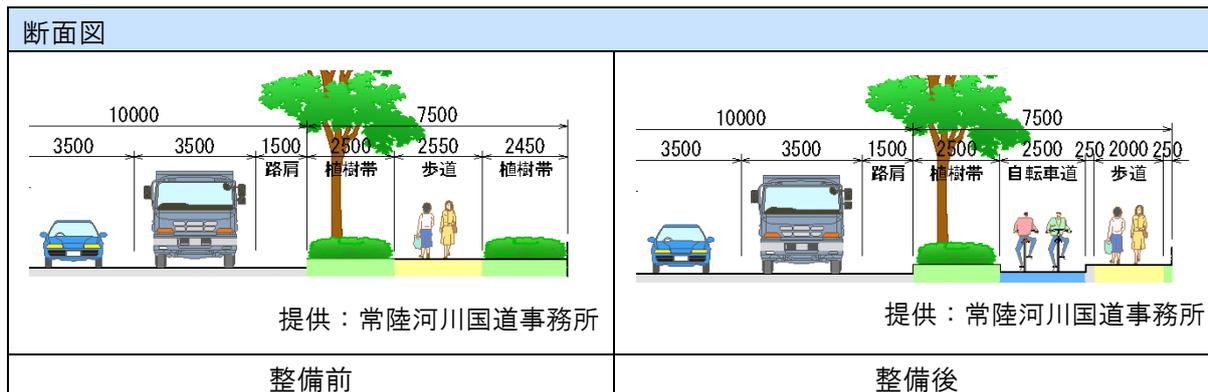
出典：国土交通省関東地方整備局常陸河川国道事務所 記者発表資料（平成 22 年 11 月 30 日（火））
 「国道では茨城県初の「自転車道」が全線完成します」
 (https://www.ktr.mlit.go.jp/hitachi/oshirase/press/pdf/press20101130_101130.pdf)

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)