

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



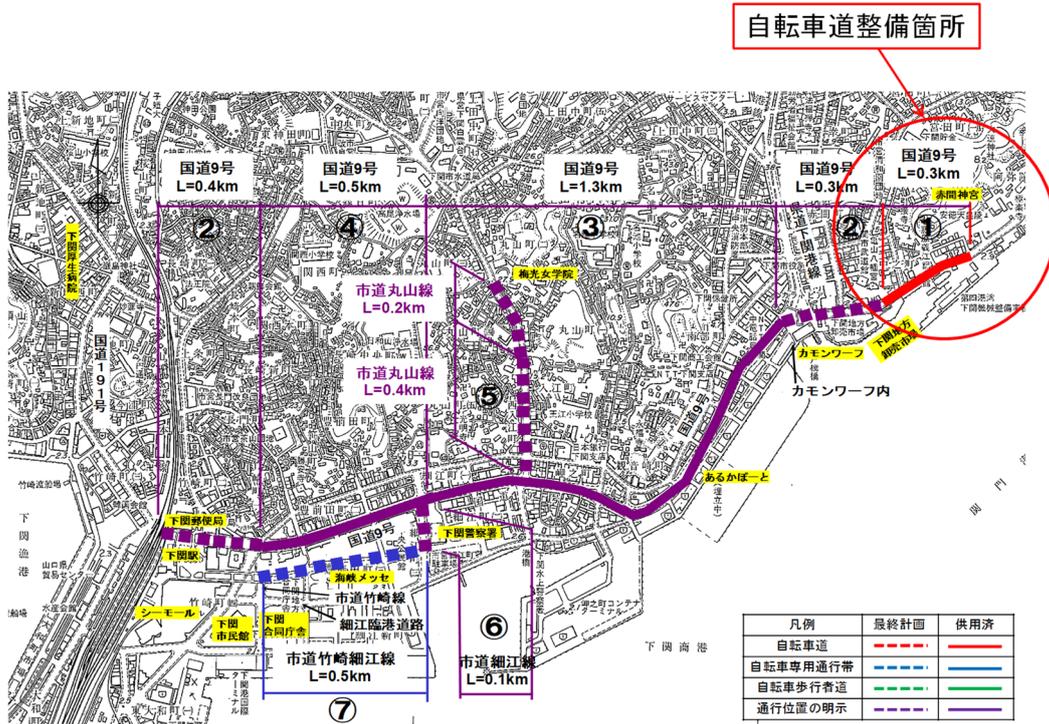
整備箇所の基礎情報		
整備箇所	山口県下関市 阿弥陀寺町～中之町	
ネットワーク計画での位置づけ	「サイクルタウン下関構想」において、当該区間は自転車ネットワークの路線の一つに位置付け	
整備内容（道路空間再配分）	歩道と植栽帯を再配分し、電線共同溝事業と併せて自転車道を整備	
整備内容（その他）	電線共同溝の地上機器を歩道・自転車道の間設置	
供用時期	平成 20 年	
管理者	中国地方整備局 山口河川国道事務所	
自転車通行空間の幅員	2.5～3.5m	
供用区間距離	0.32km	
種級区分	第 4 種第 1 級	
規制速度	50km/h	
自転車道のみ	一方通行／双方向通行	双方向通行
	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 1451 1209 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 1751 1139 2016" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="746 2020 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

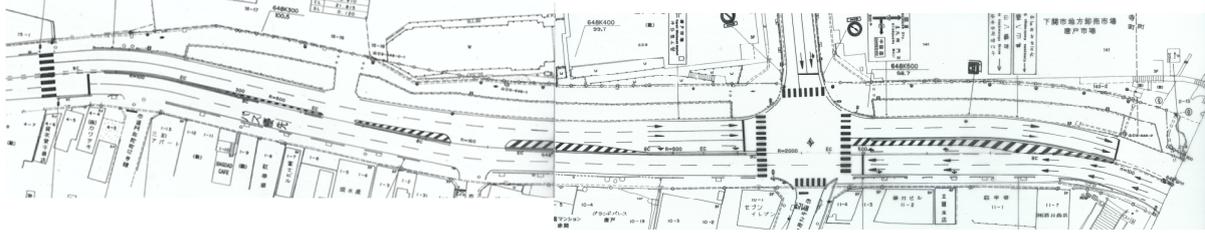


提供：山口河川国道事務所  
整備前



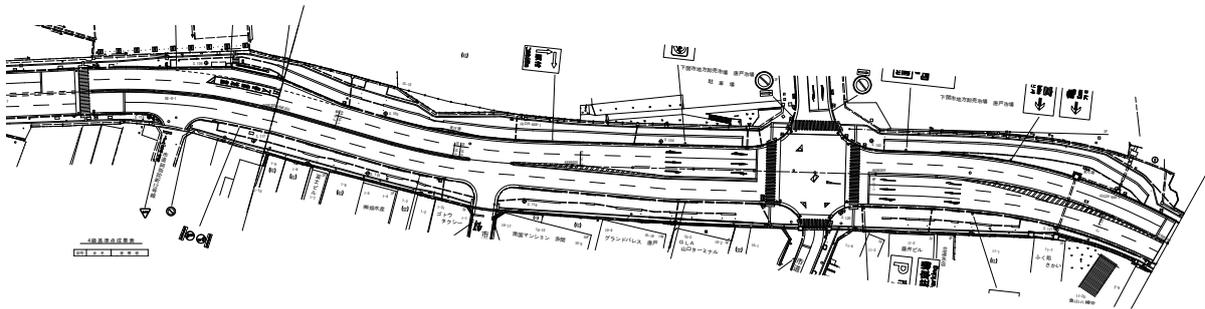
提供：山口河川国道事務所  
整備後

平面図



提供：山口河川国道事務所

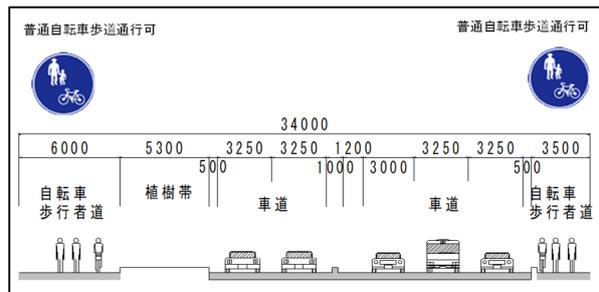
整備前



提供：山口河川国道事務所

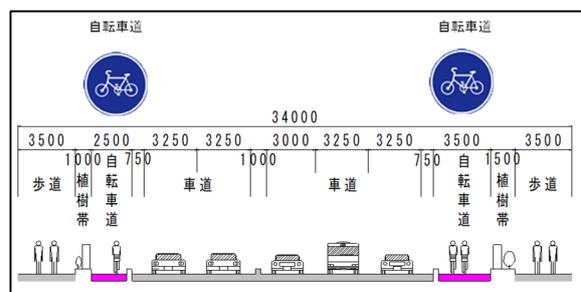
整備後

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