

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）	—

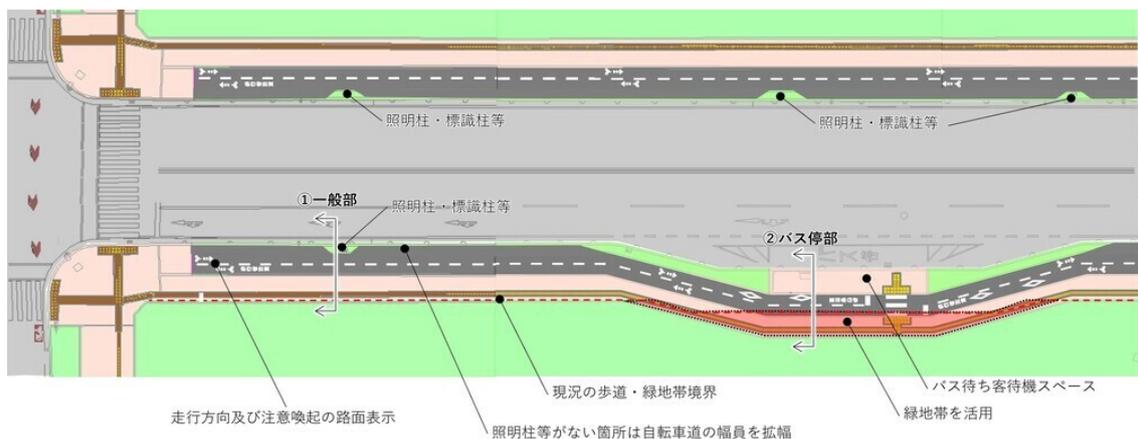
検討経緯や背景等	
検討経緯・背景	<ul style="list-style-type: none"> ● 平和大通りは、かねてより自転車交通量が多く、歩行者と自転車が輻輳している。また、多くの樹木の根が舗装を押し上げ段差が生じているなど、歩行者及び自転車通行の安全性に課題があった。 ● 平和大通りの一部を「公園」として位置付け、人々に平和を実感してもらう空間、都心の回遊を促す新たなにぎわいを生み出す空間としていくための整備を進めており、地元住民や来訪者にとって、より一層、歩行者と自転車の安全性や快適性の確保が求められていることから、物理的に歩道と完全に分離した自転車道を整備した。 ● 整備形態について、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。 ● 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"> ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。
技術的な工夫	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 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。 ● 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。

<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"> ● 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。 ● 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。 <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"> ● 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。

合意形成プロセス	
<p>検討体制</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 『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） ● 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
<p>供用に至るまでの主な流れ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● 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 ● 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 ● 令和2年3月：広島市自転車都市づくり推進計画を策定 ● 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） ● 令和6年：着工 ● 令和7年：供用開始
<p>関係機関との調整内容や調整の方法</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。

<p>地元との調整内容や調整の方法</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。
<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、自転車道の起終点に「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。

設置箇所図

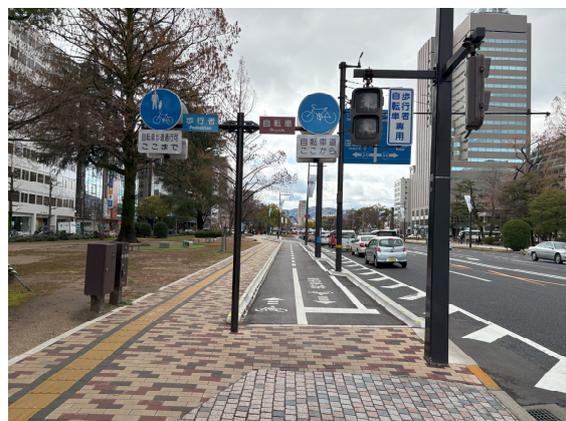


提供：広島市

整備箇所の写真



提供：広島市

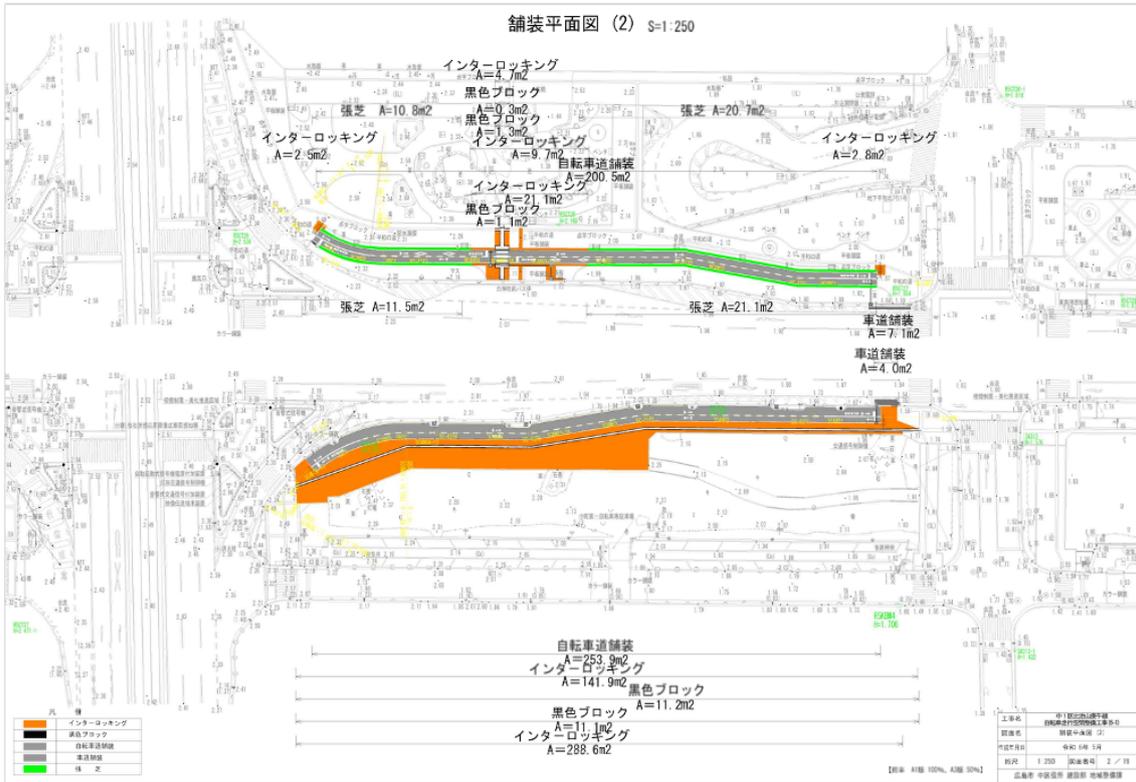


提供：広島市

整備前

整備後

平面図



提供：広島市

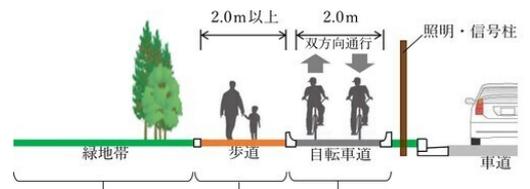
整備後

断面図



提供：広島市

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>)