

07. 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：福山河川国道事務所

| 整備箇所の基礎情報 | | |
|----------------|---|-------------|
| 整備箇所 | 広島県福山市 御船町交番前交差点～紅葉町交差点 | |
| ネットワーク計画での位置づけ | ネットワーク計画上の位置づけは無し | |
| 整備内容（道路空間再配分） | 歩道及び植栽帯（一部）の再配分して自転車道を整備 | |
| 整備内容（その他） | — | |
| 供用時期 | 令和4年7月：下り線側 紅葉町交差点～福山郵便局前交差点 令和5年3月：下り線側 福山郵便局前交差点～御船町交番前交差点 令和6年3月：上り線側 紅葉町交差点～御船町交番前交差点 | |
| 管理者 | 中国地方整備局 福山河川国道事務所 | |
| 自転車通行空間の幅員 | 2.0m | |
| 供用区間距離 | 0.7km | |
| 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） | 48,303台/日 |
| | （整備後） | — |
| 自転車交通量（約1.24倍） | （整備前） | 1,070台/12時間 |
| | （整備後） | 1,330台/12時間 |
| 歩行者交通量（約1.16倍） | （整備前） | 1,312台/12時間 |
| | （整備後） | 1,518台/12時間 |

| 検討経緯や背景等 | |
|---------------------|---|
| 検討経緯・背景 | <ul style="list-style-type: none"> ● 国道2号（御船町交番前交差点～紅葉町交差点）は、自転車・歩行者交通量が多い地域であり、平成22年3月に策定された「福山都市圏自転車走行空間整備計画」に基づき、平成23年3月に郵便局前～府中別れ間で、歩道への自転車通行位置の明示を行ったが、自転車と歩行者が輻輳し危険な状況であったため、歩道を構造分離により双方向通行自転車道と歩道に再配分する整備を令和2年度に事業化し、令和4年7月から順次供用開始した。 ● 道路空間再配分にあたっては、当初、車道側に自転車道を整備することも考えられたが、現状、自動車交通量が多い道路の車線数を削減することで、更なる混雑が予想されることから、歩道及び植栽帯の縮小による対応が最も適切であると判断した。 |
| 技術的な工夫 | <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車道は、基本的に既存の歩道を活用して生み出しているが、バス停部に関しては、整備前のバスベイ型からストレート型にすることで、自転車道の幅員を確保した。 ● 歩行者が多く通行するような交差点では、歩行者だまりを優先的に確保するため、自転車道が交差点部まで影響しないよう配慮した。 ● 交差点部手前には、速度抑制対策として、「SLOW DOWN」の路面表示を設置した。 |
| 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"> ● 出来るだけ歩道下の地下埋設物（電線共同溝など）に影響が少なくなるように設計した。 ● 電線共同溝のある区間の歩道については、縁石の設置に必要な根入れを確保できないことから縁石の代わりに延長1m×高さ10cmの樹脂製ブロックと高さ30cmのゴム製ポールを採用した。 |
| 整備効果 | <ul style="list-style-type: none"> ● ビデオ調査の結果によると、整備前の走行位置の遵守率は51%であったものの、整備後は93%と大幅に向上し、走行方向についても、85%の利用者が指定方向の区間を走行している。 |

| 合意形成プロセス | |
|----------------------------|---|
| 検討体制 | <ul style="list-style-type: none"> ● 福山都市圏交通円滑化総合計画（平成13年）に基づき、平成20年度より「福山都市圏自転車走行空間整備懇談会」を設置し、整備計画が検討され、平成21年度に福山都市圏自転車走行空間整備計画が策定された。 ● 『福山都市圏自転車走行空間整備懇談会』（委員：福山市・商工会議所・教育委員会・中国新聞・交通工学分野における学識者（徳島大学・広島大学）・車椅子福祉協会・高校PTA連合会、オブザーバー：警察署・福山河川国道事務所・広島県東部建設事務所） ● 当該計画では、国道2号は、歩道での対策（自転車走行位置の明示）とされており、それに基づき平成23年3月に郵便局前～府中別れ間で歩道への自転車の通行位置の明示を実施。 ● その後、福山市自転車活用推進計画に引き継がれ、当該路線はネットワーク上の位置づけはないものの、平成29年度末頃から自転車走行空間整備を促進する機運が高まり、事務所内で国道2号における構造分離による双方向通行自転車道の整備の検討が始まった。 |
| 供用に至るまでの主な流れ | <ul style="list-style-type: none"> ● 平成20年：『福山都市圏自転車走行空間整備懇談会』を設置（平成23年度までに6回開催） ● 広島県警察本部、障害者団体、広島県東部建設事務所、福山市役所、関係する地元町内会長、VSP（ボランティアサポートプログラム）団体への説明実施 ● 令和3年12月：着工 ● 令和4年7月：下り線側 紅葉町交差点～福山郵便局前交差点を供用開始 ● 令和5年3月：下り線側 福山郵便局前交差点～御船町交番前交差点を供用開始 ● 令和6年3月：上り線側 紅葉町交差点～御船町交番前交差点を供用開始 |
| 関係機関との調整内容や調整の方法 | <ul style="list-style-type: none"> ● 『福山都市圏自転車走行空間整備懇談会』において、下記5項目の検討を行った。①自転車走行空間の確保、②駐輪対策、③自転車ルール・マナーの向上、④自転車ネットワークのあり方、⑤既存の道路空間を有効に活用した戦略的な整備計画 ● 上記の中で学識者からは、自転車を対面通行させる場合は、進行方向を明示するべきとの意見があり、具体的な路面表示案を作成し、計画に反映した。 |
| 地元との調整内容や調整の方法 | <ul style="list-style-type: none"> ● 地元説明会は開催していないが、供用開始前に、周辺の学校（中学校・高校・大学）へ電話説明し、必要部数等を確認し、チラシ（説明資料）を各学校へ配布した。また記者発表も実施した。 |
| 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"> ● 自転車ルールの遵守率の向上が確認できた一方、自転車の歩行空間の走行、自転車道内のすれ違い、歩行者の自転車道の歩行、自転車の併走といった事故を誘発する利用も見られる。 |

設置箇所図



出典：福山河川国道事務所 HP

(<https://www.cgr.mlit.go.jp/fukuyama/press/r05/r060312/240312.pdf>)

整備箇所の写真



提供：福山河川国道事務所

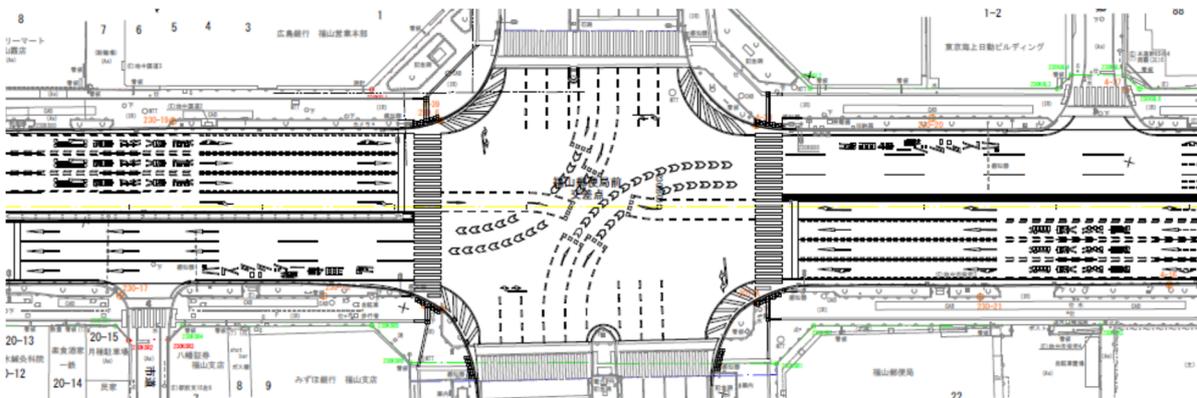
整備前



提供：福山河川国道事務所

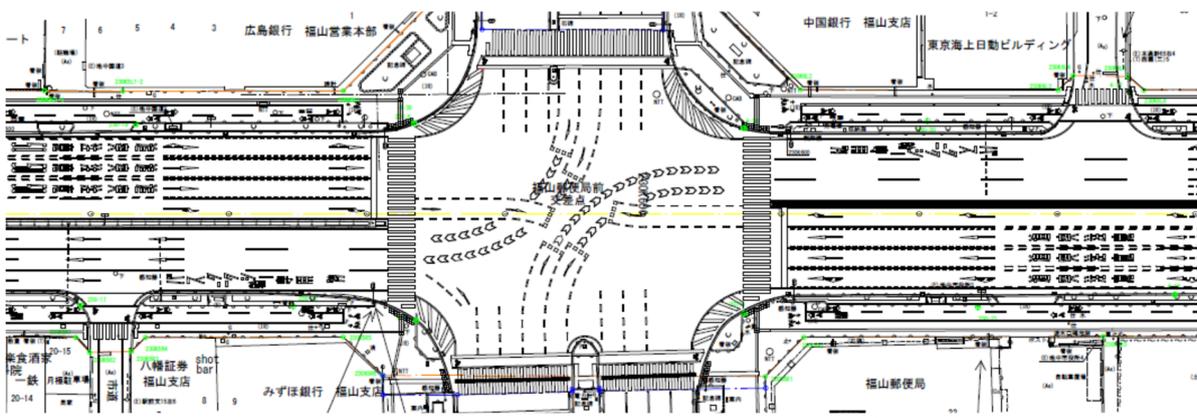
整備後

平面図



提供：福山河川国道事務所

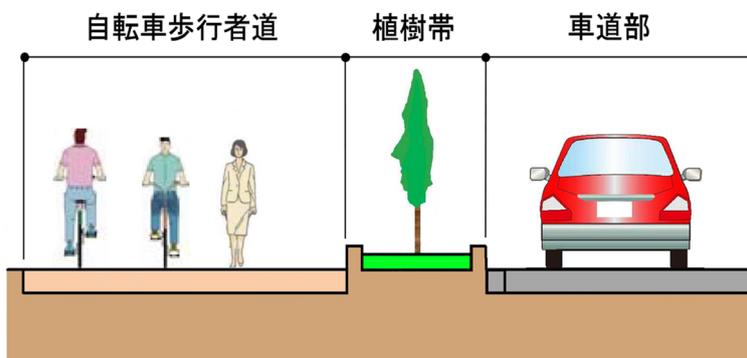
整備前



提供：福山河川国道事務所

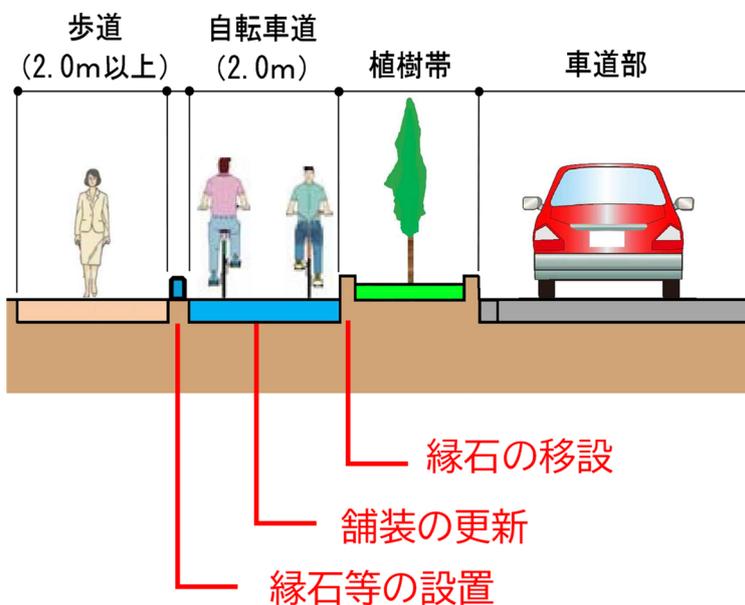
整備後

断面図



提供：福山河川国道事務所

整備前



提供：福山河川国道事務所

整備後