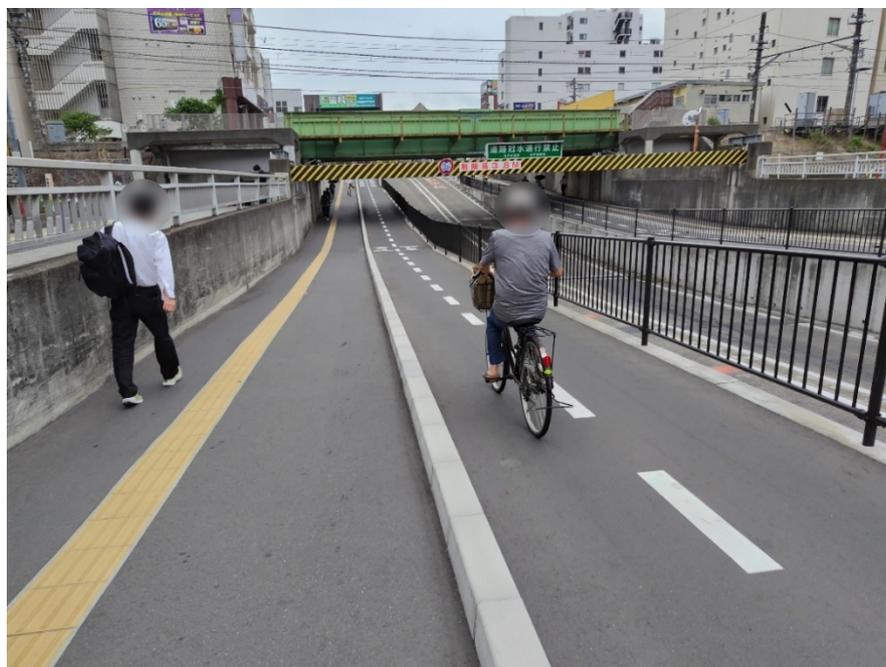


08. 鉄道アンダーパス部において
路肩及び歩道幅員を縮小して双方向通行自転車道を整備した事例



整備箇所の基礎情報		
整備箇所	千葉県松戸市 新松戸駅前	
ネットワーク計画での位置づけ	松戸市自転車走行空間ネットワーク整備計画において、優先度の高い路線「鉄道駅周辺の駐輪場付近の路線」として車道混在での整備と位置づけられている。	
整備内容（道路空間再配分）	路肩（2.0m⇒0.5m）及び歩道（3.4m⇒2.7m）を縮小して自転車道を整備	
整備内容（その他）	L型擁壁等	
供用時期	南側：令和4年（春）、北側：令和5年（春）	
管理者	松戸市	
自転車通行空間の幅員	自転車道幅員：約2.0m	
供用区間距離	約150m	
種級区分	第4種第2級	
規制速度	30km/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	
<p>検討経緯・背景</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅前の路線かつ周辺には大学や商業施設があることから、自転車や歩行者、自動車の交通量が多い区域である。 ● 当該区間は、松戸市自転車走行空間ネットワーク計画において、車道混在での整備と位置づけられていたが、路肩及び歩道の一部を活用し、自転車道として整備した。 ● 平成29年の地区意見交換会にて、歩道上を自転車に乗ったまま通行する利用者が多いため、改善してほしいとの意見があった。また、地元からの要望も多数あったことから、検討に至った。 ● アンダーパス部のみ自転車道とした経緯については、歩道内に自転車が混在してしまうことに対する意見が多かったためである。アンダーパス西側に位置するスクランブル交差点まで自転車道とする案も概略設計業務にて検討したが、実現性等を鑑みてアンダーパス部のみとなった。（法線の問題（中央分離帯をいじる必要あり）、バス停の問題、歩道内に自転車道は歩行者数が多いという問題など） ● 当初は、一方通行自転車道の整備を考えていたが、沿道の利用状況や安全性（一方通行自転車道とした場合、自転車の横断が増加する可能性がある）を考慮し、警察とも協議を行った上で、上下線それぞれに双方向通行ができるように整備した。 ● 再配分前の路肩が広い理由は不明であるが、路肩の特別な必要性がなかったため、必要最小限まで縮小した。
<p>技術的な工夫</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 当初は、既存の路肩部に縁石を並べ、導流帯部分を自転車道にする案もあったが、その場合、自転車利用者が一段上のスロープになっている歩道内を走行してしまう懸念があったため、L型擁壁にてスロープを拡幅し、歩行者及び自転車の分離を図ることにより、安全かつ快適な空間とすることができた。 ● 整備にあたっては、自転車道前後の取付け道に関する、自転車の流動性（動線）の確保が課題であった。 ● 技術的な工夫として、車道混在での整備では、縦断勾配が急であり、利用する可能性が低いことから、L型擁壁を設置し、勾配を既存の歩道勾配に合わせて整備した。また、側道車道への路面表示（注意喚起）を設置した。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真-8.1 北側自転車道の西側</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真-8.2 南側自転車道の西側</p> </div> </div>

<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"> ● 交通量の多い路線であったことから、プレキャストL型擁壁を用いることで現場作業の短縮を図った。JR 高架下とのことで近接協議を実施した。また、自転車道部に降った雨水の排水処理について、車道にかからないよう、サグ部に雨水を集めて直下の横断側溝に集水する構造とした。 <div data-bbox="767 479 1195 797" style="text-align: center;"> </div> <p style="text-align: center;">写真-8.3 プレキャストL型擁壁</p>
<p>整備効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 供用後の調査は実施していない。

合意形成プロセス	
<p>検討体制</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 松戸市、警察署、千葉県警察本部と調整を行った（バス事業者、タクシー事業者との調整はなし）。
<p>供用に至るまでの主な流れ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成 29 年度：過年度より、歩行者と自転車との分離について要望が多数あり、地区意見交換会のテーマの一つとなった。 ● 令和元年度：主要幹線 2 級市道 7 号自転車専用道設置検討業務委託（交通量調査や形状検討など道路予備設計業務） ● 令和 2 年度：主要幹線 2 級市道 7 号自転車道設置詳細設計業務委託（予備設計を基に詳細設計業務） ● 令和 3 年度：（南側）主要幹線 2 級市道 7 号自転車道設置工事 ● 令和 4 年度：（北側）主要幹線 2 級市道 7 号自転車道設置工事
<p>関係機関との調整内容や調整の方法</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● アンダーパス部の双方向通行とその前後の動線について、警察署と協議を実施した。また、警察署と千葉県警察本部との意見が不一致することがあった。
<p>地元との調整内容や調整の方法</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 松戸市が決定した計画についての地元説明会を実施した。

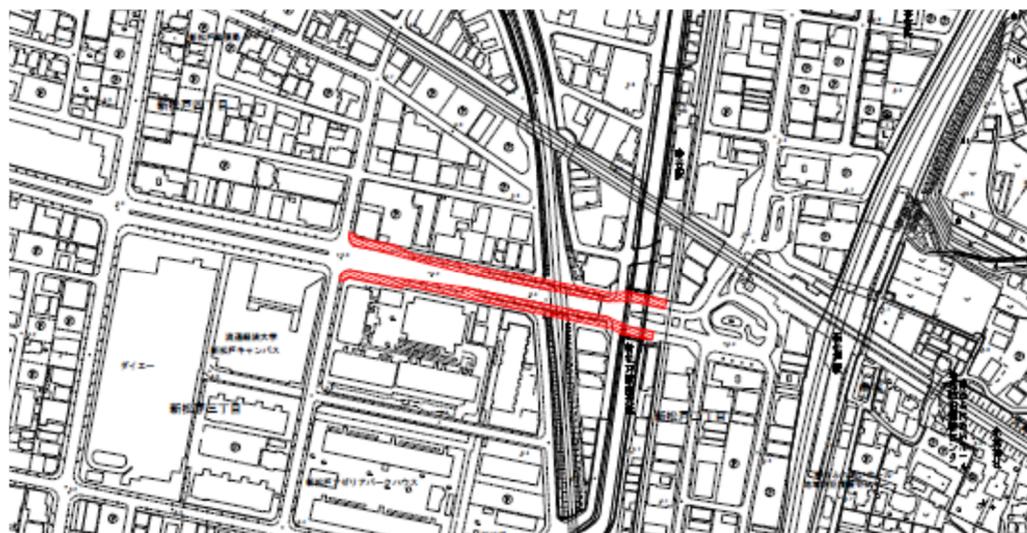
整備後に残った課題や新たに発生した課題とその対応状況

- 自転車道整備直後は、逆走や歩行者の誤進入等があったが、ゴム製ボールの設置や、歩道から自転車道へ入る動線を確保するため縁石の切り下げを実施し、対策を行った。



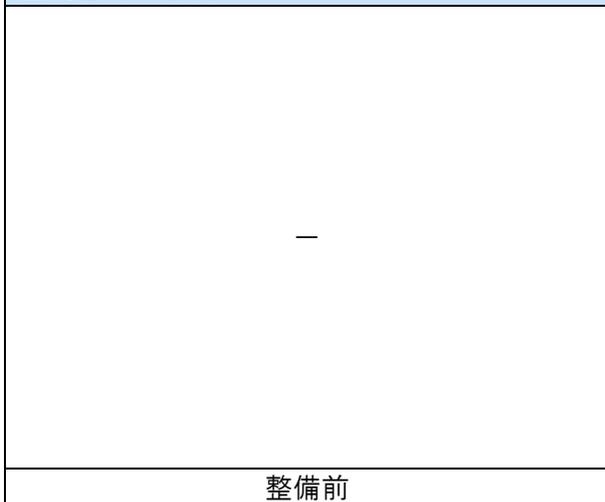
写真-8.4 歩道から自転車道へ入る動線を確保するため縁石を切り下げ

設置箇所図



提供：松戸市

整備箇所の写真



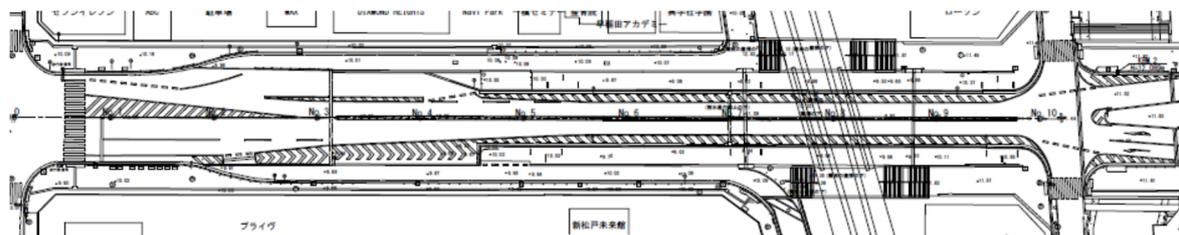
整備前



提供：松戸市

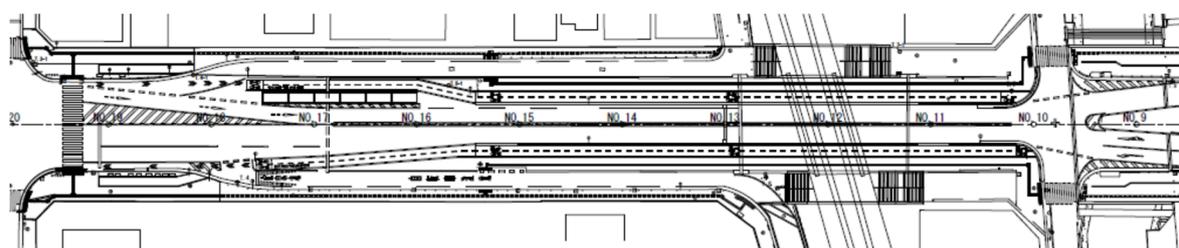
整備後

平面図



提供：松戸市

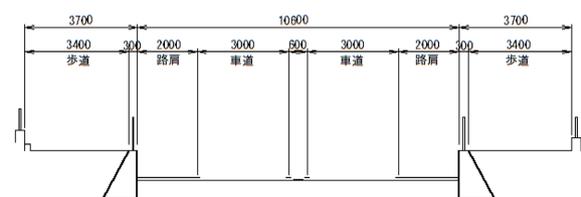
整備前



提供：松戸市

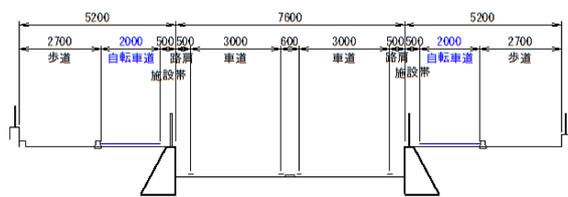
整備後

断面図



提供：松戸市

整備前



提供：松戸市

整備後