

09. 車線数及び車線幅員を変更して
自転車専用通行帯と路上駐停車スペースを整備した事例



整備箇所の基礎情報		
整備箇所	東京都 白金一丁目～五反田駅東口	
ネットワーク計画での位置づけ	「東京 23 区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画」における路線の一部に位置づけ	
整備内容（道路空間再配分）	車線数（8 車線⇒6 車線）及び車線幅員（3.25m⇒3.00m）を変更して自転車専用通行帯を整備	
整備内容（その他）	自転車専用通行帯+貨物車駐車枠（自転車専用通行帯の右側に設置）及びゴム製ポール（標準部:3m 間隔、駐車枠併設部:1m 間隔）	
供用時期	令和 6 年度	
管理者	関東地方整備局 東京国道事務所	
自転車通行空間の幅員	（標準部）自転車専用通行帯 1.5m、路肩 0.5m （貨物車駐車枠付近）自転車専用通行帯 1.175m、路肩 0.5m	
供用区間距離	約 1.3km	
種級区分	第 4 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	—
	両側／片側	—
自動車交通量	（整備前）	29,282 台／日
	（整備後）	—
自転車交通量	（整備前）	1,943 台／12 時間
	（整備後）	1,789 台／12 時間
歩行者交通量	（整備前）	—
	（整備後）	—

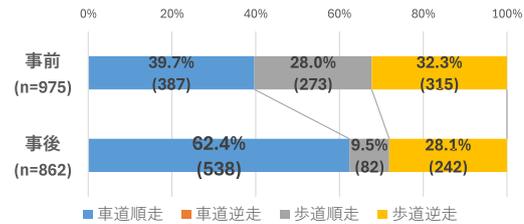
検討経緯や背景等	
検討経緯・背景	<ul style="list-style-type: none"> ● 当該区間は、第一車線及び路肩が狭い等、既存の道路状況等では自転車通行空間の整備が困難な区間があり、連続的な自転車通行空間整備に課題があった。 ● 停車車両が多い区間では、第一車線の閉塞や、自転車の歩道通行が多いこと、また車道走行時には、自転車が停車車両を回避する必要があり、後続車両と近接する等、安全性にも課題があった。 ● 空間再配分の具体的な検討方針としては、第一車線の幅員が狭く、車線数を変更しなければ自転車通行帯の整備が不可であったため、車線数削減を前提にレイアウト検討を行った。
技術的な工夫	<ul style="list-style-type: none"> ● 第一車線を自転車専用通行帯に変更し、車線の再配分による自転車通行空間の確保を検討した。 ● 荷捌き等の駐停車需要と共存できる自転車通行空間を検討した。 ● 自転車通行空間の安全性向上策を検討した。（車線との分離や駐停車車両のドア開け事故対策） ● 車線数を変更するにあたって、検討した事項は下記の通りである。 <ul style="list-style-type: none"> ・令和2年度に、当該区間の路上駐停車車両の実態を把握する調査を実施し、区間別に駐車台数、車種、駐車箇所、駐車目的、駐車時間を取得した。 ・令和3年度には、当該区間における自転車交通状況、自転車と歩行者の歩道上の輻輳状況、自転車の駐停車車両の回避状況を把握した。 ・調査結果から、第一車線は事実上、自動車の通行空間として機能していないことを確認した。また、信号交差点の方向別交通量を調査し、交差点需要率のチェックを行い、交差点部において片側3車線で対応出来ることを確認した。
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"> ● 再配分した空間には、自転車専用通行帯を整備し、自転車通行空間の安全確保のため、車線との間にゴム製ポールを設置した。 ● ゴム製ポールは、車両が停車時に入れ込み幅として標準部を3m間隔、駐車枠併設部は1m間隔とし、ドアの高さを考慮して高さ80cmと定め、白線上に設置した。 ● 秩序ある駐車を促すために貨物車専用駐車枠を設置し、幅広車線の走行位置明示のため、導流帯を設置した。 ● 車線幅員については、自転車専用通行帯2m（路肩0.5m+通行空間1.5m）、導流帯1.75m、車線幅員3mを基本とする。 <div style="text-align: center;">  <p>写真-9.1 駐停車スペースを併設 路上駐停車対策のためゴム製ポール設置</p> </div>

整備効果

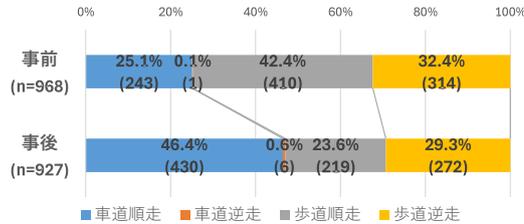
【通行位置の変化】（ビデオ調査）

- 整備により上り線側で約6割、下り線側で約5割が車道を走行し、車道走行割合が増加した。また、歩道順走割合の減少が顕著であり、特に上り線側の歩道順走割合は1割程度にまで減少した。従って、整備により車道走行への転換及び歩道走行の抑制効果が見られた。

<上り>



<下り>

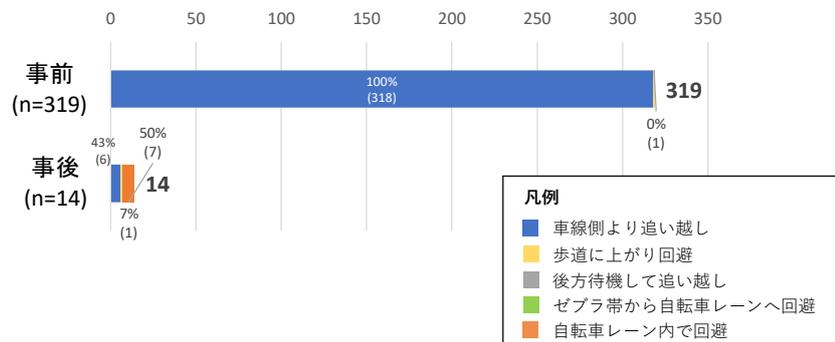


提供：東京国道事務所

図-9.1 整備前後での走行位置・進行方向別自転車交通量

【駐停車車両の回避行動】（ビデオ調査）

- 自転車専用通行帯及びゴム製ポール設置により、路上駐停車車両への回避行動が大幅に減少した。

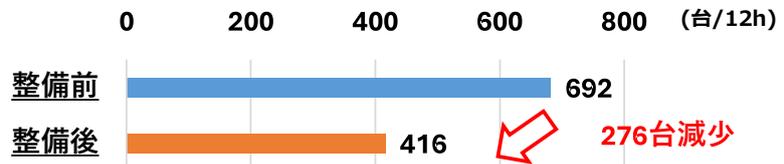


提供：東京国道事務所

図-9.2 整備前後での自転車の駐停車車両回避回数の変化

【路上駐停車台数の変化】（ビデオ調査）

- 整備前の当該区間の路上駐停車台数は 682 台であったが、整備により 416 台に減少した。



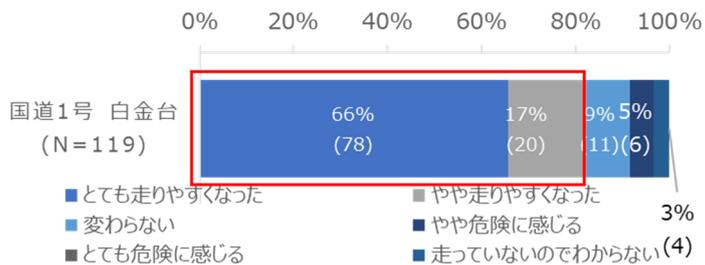
提供：東京国道事務所

図-9.3 整備前後での路上駐停車台数の変化（昼 12 時間計）

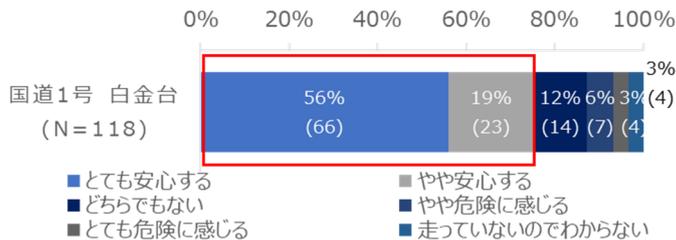
【快適性・安心感】（現地ヒアリング調査・WEB アンケート調査）

- 自転車専用通行帯の整備により、走りやすくなったと回答した人が約 8 割と高かった。また、ゴム製ポール設置により、7 割超が走行時に安心すると回答した。

問：自転車レーンが整備されたことで走行しやすくなりましたか？



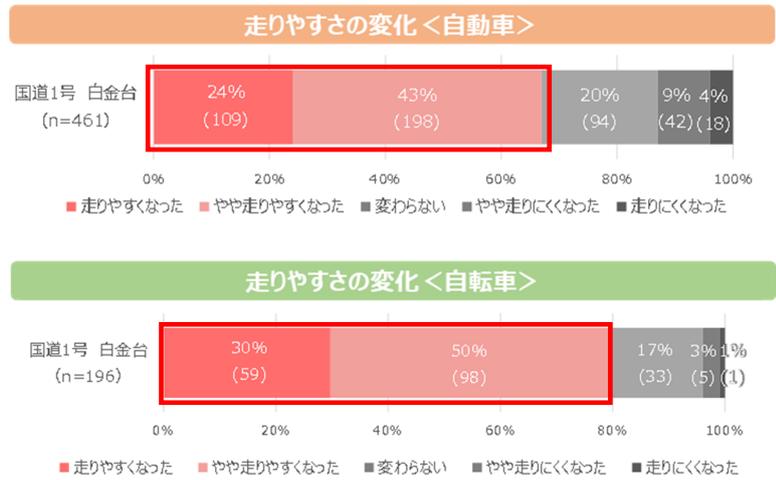
問：車道との間にラバーポールが立っていることについてどう思いますか？



提供：東京国道事務所

図-9.4 自転車利用者の快適性・安心感についての現地ヒアリング結果

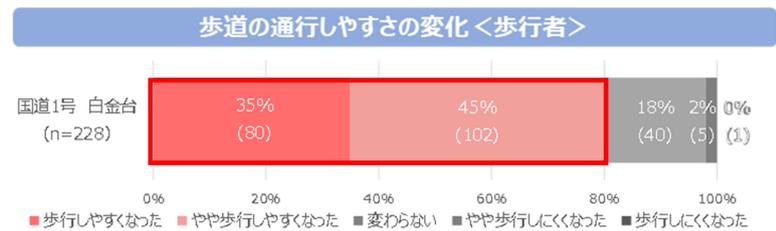
- 自転車通行空間の整備により、自動車運転手の約7割、自転車利用者の約8割が走りやすさが向上したと回答した。



提供：東京国道事務所

図-9.5 自動車利用者の快適性についてのWEB アンケート結果

- 自転車通行空間の整備により、歩行者の約8割が歩道を歩きやすくなったと回答した。



提供：東京国道事務所

図-9.6 歩行者の快適性についてのWEB アンケート結果

合意形成プロセス	
検討体制	<ul style="list-style-type: none"> ● 学識者等から構成される『自転車通行空間整備計画検討会』において、自転車者通行環境整備を進めた。（交通工学を専門とする学識者（東京科学大学、東京都立大学、東京都市大学）、警視庁交通部 交通規制課、東京都都市整備局、東京都建設局、関東地方整備局事務所長及び道路計画第二課が参加） ● 貨物車専用駐車枠の設置位置や箇所数について、警視庁交通部交通規制課、高輪警察署と調整した。また、周辺の町内会・自治会等に説明した。
供用に至るまでの主な流れ	<ul style="list-style-type: none"> ● 令和2年7月～令和2年12月： 第1回～第4回自転車通行空間整備計画検討会 東京23区内の自転車利用特性、整備状況、今後の整備方針について議論 ● 令和2年度：路上駐車実態調査（事前） ● 令和3年8月：停車帯併設の勉強会で議論 ● 令和3年10月：第5回検討会にて道路空間再配分による自転車通行空間の検討 ● 令和4年3月：第6回検討会にて道路空間再配分による自転車通行空間の検討（課題と対応） ※警視庁と道路空間再配分の考え方について協議を継続、検討条件を見直して再検討 ● 令和5年3月：第7回検討会にて道路空間再配分による自転車通行空間の検討 ※警視庁と検討条件を見直して再検討 ● 令和5年10月：第8回検討会にて道路空間再配分による自転車通行空間の検討（方針決定） ● 令和5年11月：貨物車専用駐車枠のドア開け実証実験 ● 令和6年2月：第9回検討会にて貨物車専用駐車枠がある区間における自転車通行空間の整備方針を見直し ● 令和6年2月～：関係者調整（地元調整等、警視庁協議） ● 令和6年9月：整備着手 ● 令和6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"> ● 警視庁：検討会に委員として参画 令和6年3月 道路法第95条の2に基づく意見照会 令和6年3月 道路法第95条の2に基づく意見照会の回答 ● 検討会において、以下の整備検討が行われた。 <ul style="list-style-type: none"> i) 貨物車専用の駐車枠で左側ドア開閉に伴う自転車との接触防止のため、ゴム製ポールの間隔と高さ ii) ゴム製ポールの視認性に伴う色 iii) 自転車通行帯の幅 iv) 自動車の沿道出入り時の視認性等

合意形成プロセス

地元との調整内容
や調整の方法

- 令和6年3月：港区と東京国道事務所による
地元説明会資料の確認
- 令和6年5月：町内会・自治会に計画資料を配付・周知
- 令和6年8月：工事着手にあたり、資料配布
(工事施工区間の沿道住宅へ配布)
- 高輪警察署及び東京国道事務所連名による「自転車利用者への啓
発活動として、自転車の走行ルール」についてのパンフレットを
用いて呼びかけイベント実施

※令和6年5月：町内会・自治会配布資料

○国道1号 自転車通行空間整備について (白金一丁目交差点～(仮称)高輪台交差点) 地元配布資料

現状の課題

- ・第一車線及び路肩が狭いなど、現状の道路状況等では自転車通行空間の整備が困難
- ・停車車両により第一車線が閉塞され、自転車の車道通行の阻害や、自転車の歩道通行が多いなど、安全性に課題

道路空間を再配分し、荷捌きなどの駐車需要と共存できる、安全な自転車専用通行帯の整備を行います！

位置図

整備方針

- ◆ 道路空間を再配分：第一車線を自転車専用通行帯に変更
- ◆ 自転車通行空間の安全を確保するため、車線との間にラバーポールを設置します。
- ◆ 秩序ある駐車をうながすために貨物車専用駐車枠を設置し、幅広車線の走行位置明示のため、導流帯を設置します。

自転車専用通行帯の整備イメージ

(歩道からの視点) (車道からの視点)

※工事の予定期間については、別途お知らせします。

整備イメージ図

○国道1号 自転車通行空間整備について (白金一丁目交差点～(仮称)高輪台交差点) 地元配布資料

貨物車専用駐車枠位置図

国道1号自転車通行空間整備(白金一丁目～(仮称)高輪台交差点)は、自転車通行空間整備と、監視庁の貨物車専用駐車枠を同時に整備することで、自転車の安全な走行を目指します。

※貨物車専用駐車枠とは、貨物車の荷さばきのために設置した駐車枠です。貨物を集配中の貨物車に限り、枠内に駐車可能です。(参考：監視庁HP)



本資料に関するお問い合わせ先
国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所 交通対策課 Tel.03-3512-9061

提供：東京国道事務所

※令和6年8月：工事着手にあたり、資料配布

◆◆ 自転車通行空間整備工事のご案内 ◆◆

はじめに
 白銀より縮小には公共事業に対し、ご理解とご協力を賜り、深く感謝申し上げます。この度、国道1号白金一丁目交差点～高輪台交差点において、交通の安全を確保するため、自転車通行空間整備工事を行います。工事の遂行に伴う作業要領等については、箇小限にとどめるよう細心の注意を払いますので、何卒、ご理解とご協力を賜りますようお願いいたします。

工事施工箇所
 施工詳細① 区画線工
 施工詳細② 車道舗装工
 施工詳細③ 区画線工
 施工詳細④ 車道舗装工

工事の概要

工事件名	R5東京圏管内交通安全対策ほか工事
施工期間・施工時間	令和6年9月9日～12月13日(金) 20:00～6:00(夜間) ※天候により工期に影響が出る可能性があります。
施工内容	車道舗装工・区画線工・ポストコーン設置
発注者	国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所 品川出張所 TEL：03-3799-6315
施工者	宮川興業株式会社 TEL：042-401-2121(多摩営業所) 現場代理人：小林 浩介

 ※工事についてのご不明点、お気づきの点、お問い合わせ等がございましたら、ご連絡いただきますようお願いいたします。

施工時規制
 車道舗装工施工時：二車線規制となります。
 区画線工施工時：一車線・二車線規制となり、若干の渋滞が予測されます。歩道部は一部狭くなります。
 ★規制帯内の建物に出入りする際は交通誘導員にお声かけください。いずれも交通誘導員が細心の注意を払い誘導いたします。ご不便をお掛け致しますが、ご理解ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

出典：国土建設ウェブサイト

◆◆ 道路空間を再配分し、荷捌きなどの駐車需要と共存できる、安全な自転車専用通行帯の整備を行います！ ◆◆

目的
 国道1号自転車通行空間整備（白金一丁目交差点～高輪台交差点）は、自転車通行空間整備と、監視庁の貨物車専用駐車枠を同時に整備することで、自転車の安全な走行を目指します。

整備方針
 ◆道路空間を再配分：第一車線自転車専用通行帯に変更
 ◆自転車通行空間の安全確保のため、車線との間にラバーポールを設置します。
 ◆秩序ある駐車を促すために貨物車専用駐車枠を設置し、幅広車線の走行位置明示のため、導流帯を設置します。

整備イメージ図
 整備前
 整備後
 A断面
 B断面

自転車専用通行帯の整備イメージ

 (歩道からの視点) (車道からの視点)

貨物車専用駐車枠
 貨物車の積荷のために設置した駐車枠です。貨物を搭載中の貨物車に限り、枠内に駐車可能です。詳しくは監視庁HPをご覧ください。

QRコード
 (参考) 監視庁HP 貨物車専用駐車枠について

提供：東京国道事務所

合意形成プロセス

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

【歩道から自転車専用通行空間への移行】

- 整備に伴い歩道を走行していた自転車は自転車専用通行空間へ移行したが、多くは歩道を順走していた自転車であり、逆走していた自転車の移行は少なかった。今後、自転車専用通行区間利用の案内など、ソフト的な対策が必要である。

【駐停車車両の影響】

- 車両出入口前後などのゴム製ポールを設置できない箇所について、自転車専用通行帯上に駐停車が発生。駐停車車両を避けるため、自転車が車道側に回避するケースが多く見られ、走行車両との接触事故が懸念される。

【荷捌きトラックへの注意喚起】

- 事前に、貨物車後方の観音扉を開いたときの幅を想定していないため、荷捌きトラックへの注意喚起等が必要である。

【維持管理】

- ゴム製ポールを設置したことにより、自転車専用通行空間に路面清掃車などの各種維持車両が入れないため、人力での作業となることが想定され、維持管理費のコストアップの要因となりかねない。

設置箇所図



地理院地図をもとに作成
 提供：東京国道事務所

整備箇所の写真



提供：東京国道事務所
整備前の明治学院前交差点



提供：東京国道事務所
整備後の明治学院前交差点



提供：東京国道事務所
整備前の高輪三丁目歩道橋付近

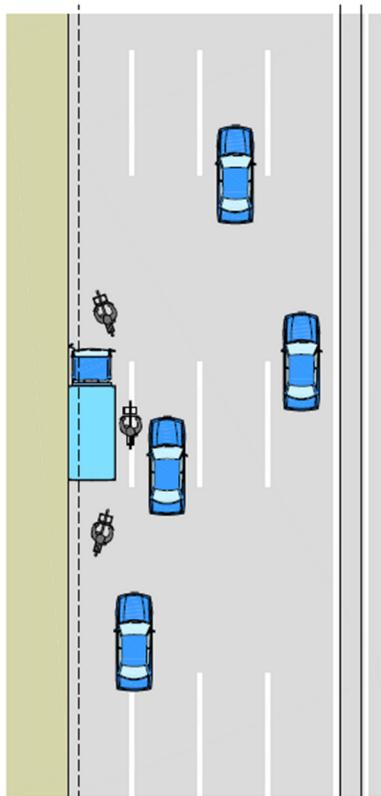
整備前



提供：東京国道事務所
整備後の高輪三丁目歩道橋付近

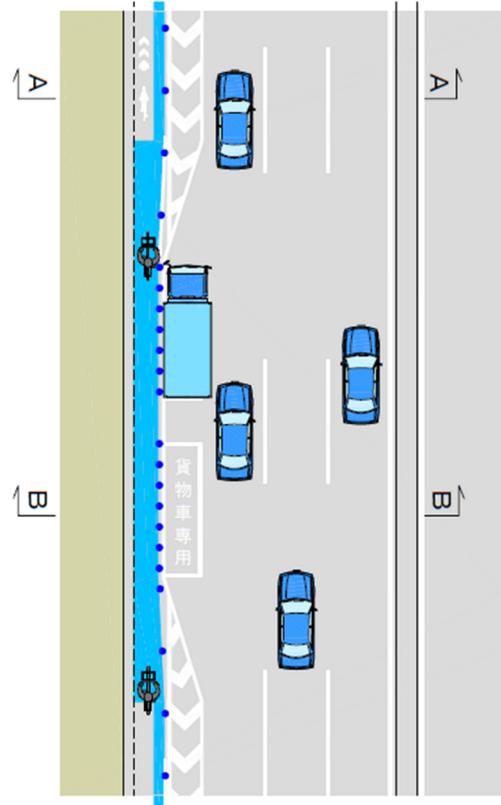
整備後

平面図



提供：東京国道事務所

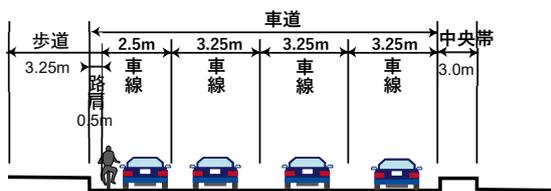
整備前



提供：東京国道事務所

整備後

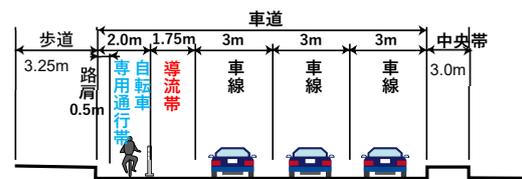
断面図



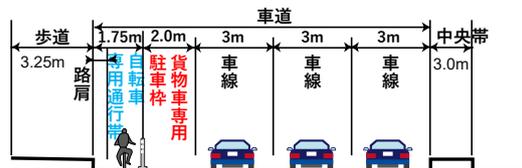
提供：東京国道事務所

整備前

A 断面



B 断面



提供：東京国道事務所

整備後