

10. 車線数を 10 車線から 8 車線に変更して 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



提供：名古屋国道事務所

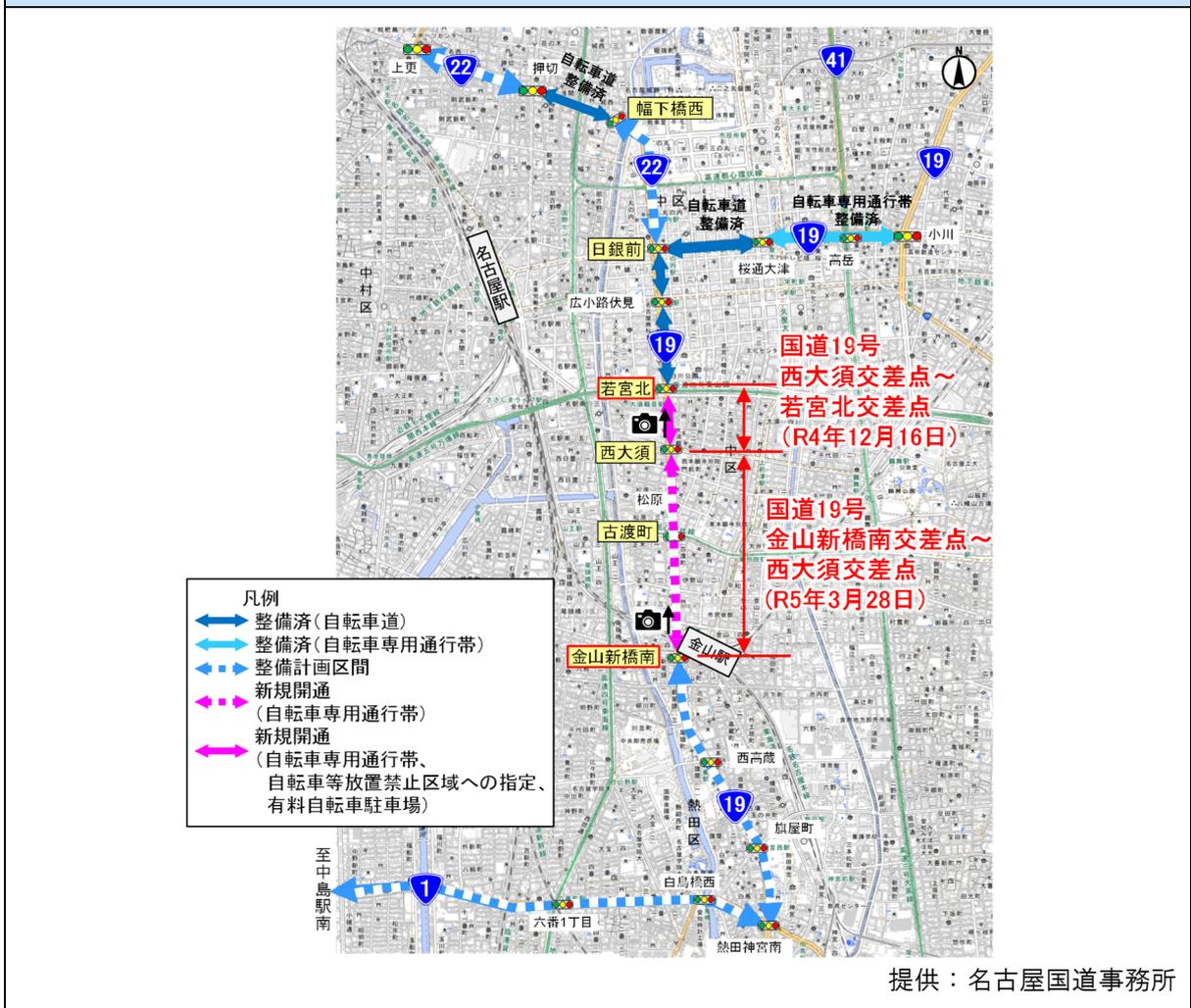
整備箇所の基礎情報		
整備箇所	愛知県名古屋市 金山新橋南交差点～若宮北交差点	
ネットワーク計画での位置づけ	名古屋市自転車通行空間ネットワーク計画における路線の一部に位置づけ(整備時点では、ネットワーク計画は未策定)	
整備内容（道路空間再配分）	車線数を 10 車線から 8 車線に変更し自転車専用通行帯を整備	
整備内容（その他）	観光バスや荷捌きのための貨物の駐車枠の整備 有料自転車駐車場の設置	
供用時期	令和 4 年度	
管理者	中部地方整備局 名古屋国道事務所	
自転車通行空間の幅員	自転車専用通行帯：3.25m、路肩：0.5m (路肩 0.5m を除く歩道寄り 1.5m のみカラー舗装、無着色部に「駐車禁止」の路面表示)	
供用区間距離	2.4km	
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)	16,652 台／6 時間
	(整備後)	15,645 台／6 時間
自転車交通量	(整備前)	1,564 台／6 時間
	(整備後)	1,371 台／6 時間
歩行者交通量	(整備前)	3,377 人／6 時間
	(整備後)	3,465 人／6 時間

検討経緯や背景等	
検討経緯・背景	<ul style="list-style-type: none"> ● 当路線では、歩行者と自転車の輻輳・交錯が頻繁に生じており、安全な通学路が求められていた。また、違法駐輪により歩道の有効幅員が狭くなっており、歩行者・自転車の混雑が生じていた。 ● 歩行者と自転車を分離し、歩道における安全性を向上させることを目的に、上下線各 1 車線ずつ削減し、自転車専用通行帯を整備した。 ● 空間再配分を検討するにあたり、単路部については、上下 1 車線ずつ削減しても、混雑度は 0.77～0.92 となり 1.0 を下回ることから、車線数の削減が可能であった。しかし、交差点部については、交差点の交通容量を検討したところ、車線数を削減すると混雑度が 1.0 を超過し、車線削減は困難であったため、左折・右折車線の必要滞留長を確保するとともに、車線・路肩・歩道幅員を縮小して、自転車専用通行帯のスペースを確保した。
技術的な工夫	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車専用通行帯の横に駐車禁止の路面表示を設置、自転車専用通行帯と車線の間には、ゴム製ポールを設置し、駐停車車両への対策を行った。ゴム製ポールの諸元については、以下の通り。 <ol style="list-style-type: none"> ① 法定駐停車禁止区間に、車両乗入れ箇所を阻害しない範囲で、普通自動車の軌跡を考慮して、20m 間隔で設置 ② 支道交差点部前後 5m 区間は、2.5m 間隔で 3 本ずつ設置 ③ ゴム製ポールの高さは、80cm ● 交差点部については、車線削減が困難であるため、車線数を変えずに、車線幅員及び歩道幅員（植栽帯）の調整により自転車専用通行帯を確保した。 ● 駐車枠の設置に関して、名古屋市内の観光スポットの 1 つである大須観音周辺のみならず、利用実態調査を踏まえて、大型観光バス・貨物自動車の駐車枠を設置した。 ● 違法駐輪対策として、有料駐輪場の設置を行った。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div data-bbox="544 1518 954 1821">  </div> <div data-bbox="967 1518 1377 1821">  </div> </div> <p style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> 写真-10.1 ゴム製ポールを設置し路上駐停車車両の進入を防止 写真-10.2 車道側から出入りする路上駐輪場 </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"> ● 交差点部では、左折する自転車と直進する自転車が別々の信号現示で通行する運用となっているため、直進自転車が信号待ちの左折自転車を追い越しできるように、自転車専用通行帯の幅員を 2m に拡幅した。 <div data-bbox="748 450 1171 759" data-label="Image"> </div> <p>写真-10.3 交差点部拡幅</p>
<p>整備効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車通行空間整備前後の交通量調査結果より、自転車通行空間の遵守率（計 6 時間）は、西大須交差点～若宮北交差点間で、整備前と比べて、西側で約 9% から約 79%、東側で約 7% から約 61% と大幅に向上した。 ● アンケート調査結果より、金山新橋南交差点～西大須交差点間で、自転車専用通行帯の整備により、歩行者、自転車ともに半数以上（53%）が「安全性が向上した」もしくは「安全性がやや向上した」と回答が得られた。

合意形成プロセス	
検討体制	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成 30 年度から学識者、地元及び学校関係者、行政機関がメンバーとなった『大須地区安全な自転車利用に関する連絡会』（メンバー：交通工学分野における学識者（名古屋工業大学）、NPO 法人、大須学区関係者、商店街連盟、大須小学校関係者、中警察署、名古屋市、名古屋国道事務所）を設立し、課題を共有した上で対策案について議論し、社会実験や現地視察を行い、国道 19 号における自転車通行環境整備を進めた。
供用に至るまでの主な流れ	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成 30 年度：『大須地区安全な自転車利用に関する連絡会』にて、現況の課題点や対策を検討（3 ヶ月に 1 回、計 4 回） ● 令和元年度：『大須地区安全な自転車利用に関する連絡会』にて、社会実験を行う整備方針を決定（2 回開催） ● 令和 2 年度：自転車専用通行帯による社会実験を実施 ● 令和 3 年度：『大須地区安全な自転車利用に関する連絡会』にて、社会実験視察（令和 2 年 8 月）及び調査結果を踏まえた追加対策検討・実施 ● 令和 3 年度：金山新橋南～西大須交差点区間（松原地区）の地元説明会の開催 ● 令和 3 年度：着工 ● 令和 4 年度：供用開始（令和 4 年 12 月～）
関係機関との調整内容や調整の方法	<ul style="list-style-type: none"> ● 前述した『大須地区安全な自転車利用に関する連絡会』を通じ、警察、地元との連絡調整を図り事業を実施した。 ● 名古屋市と協議を行い、駐輪場配置の調整を行った。
地元との調整内容や調整の方法	<ul style="list-style-type: none"> ● 大須地区、松原地区の地元説明会により、事業内容を説明するとともに、事前に地元との合意を形成した。 ● 大須地区は、整備方針を決定するために協議調整に時間を要したが、社会実験や先行して本工事の空間整備を実施したことにより、より安全に改善された街路空間の変化を感じ取ってもらえたため、後続で整備する松原区においては、比較的スムーズに事業を進めることが出来た。
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"> ● 自転車専用通行帯の幅員が広く、逆走が予測されたため、逆走の注意喚起看板を設置し予防に努めたが、一部で逆走自転車が発生している（西側：23 台、東側：30 台）。自転車利用者への交通ルール周知により、自転車通行マナー向上が必要である。 ※【調査日】整備前：令和元年 12 月 5 日、 整備後：令和 5 年 7 月 4 日 6:00～9:00、14:30～17:30 ● ゴム製ポールを設置により、路面清掃車が歩車道境界まで入ることができず清掃ができない。 ● ゴム製ポール設置による、荷捌きや沿道出入りに関し、苦情や意見等は挙がっていない。

設置箇所図



整備箇所の写真



提供：名古屋国道事務所

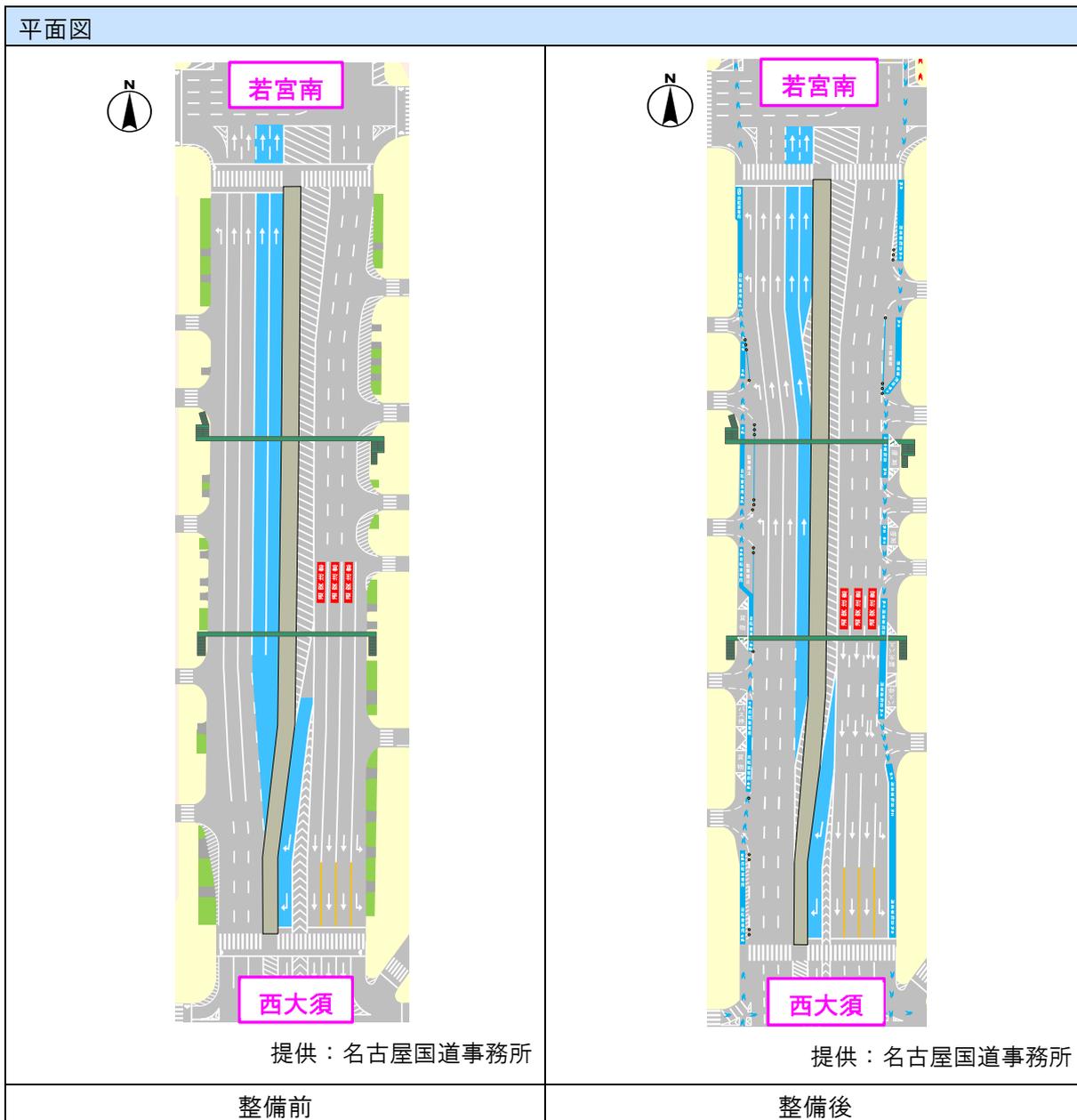
整備前



提供：名古屋国道事務所

整備後

平面図

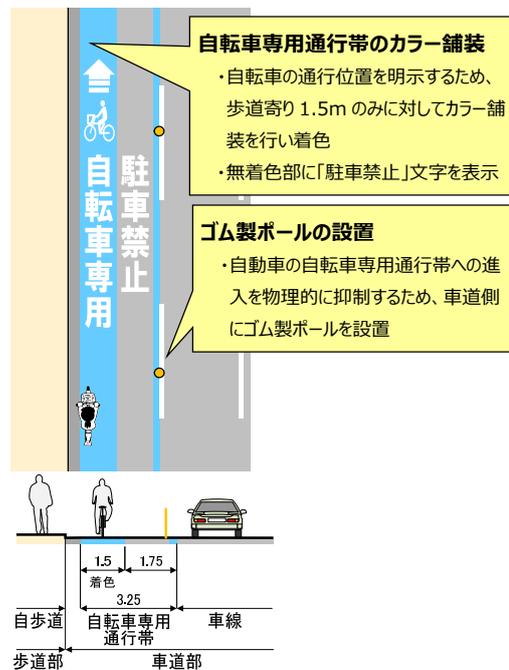
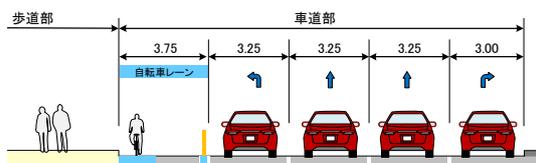


断面図



提供：名古屋国道事務所

整備前



提供：名古屋国道事務所

整備後