

11. 車線及び路肩幅員を変更して自転車専用通行帯を整備した事例

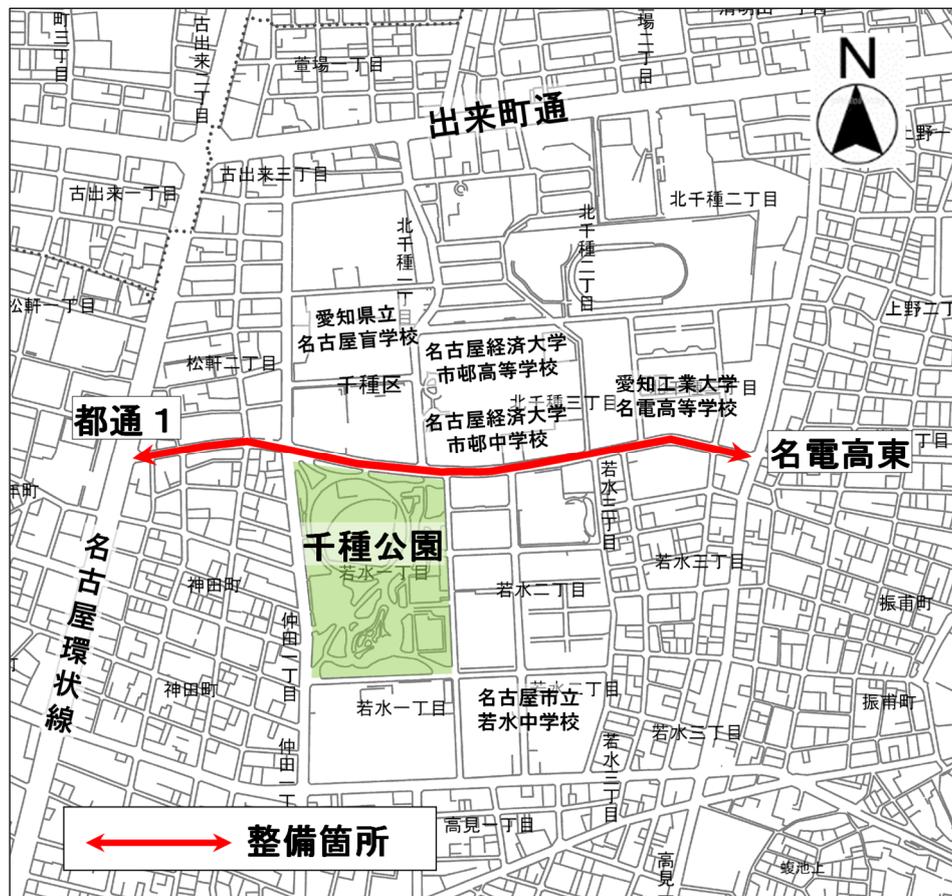
令和6年度舗装修繕工事後の状況
提供：名古屋市

整備箇所の基礎情報		
整備箇所	愛知県名古屋市 都通1交差点～名電高東交差点	
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(3.5m⇒3.0m)及び路肩(1.0m⇒0.5m)幅員を変更して自転車専用通行帯を整備	
整備内容(その他)	車両の規制速度を40km/hから30km/hに抑制	
供用時期	平成24年度	
管理者	愛知県名古屋市	
自転車通行空間の幅員	自転車専用通行帯:1.0m、路肩:0.5m	
供用区間距離	0.9km	
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	—
	両側/片側	—
自動車交通量	(整備前)	5,731台/12時間
	(整備後)	—
自転車交通量	(整備前)	1,134台/12時間
	(整備後)	—
歩行者交通量	(整備前)	934人/12時間
	(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、小・中・高等学校、盲学校の通学時に利用されているとともに、周辺に多くの団地があることから、通勤・通学時間帯には、利用者が集中し、狭い歩道部における歩行者と自転車の輻輳が地域の課題であった。そこで、歩行者と自転車の安全確保を目的とし、自転車の歩道通行から車道通行への転換を図るため、既存の車道に自転車通行帯を設けることとした。 ● 平成23年10月に警察庁より「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」が通達されたため、本市初となる車道における自転車通行空間整備として、自転車専用通行帯を整備に至った。 ● 検討当初より車道幅員を変更して自転車通行空間を確保する案を警察署へ協議している。 															
技術的な工夫	<ul style="list-style-type: none"> ● 車線幅員を3.5mから3mに変更して、幅1.5mの自転車通行空間を生み出し、街渠部分を除く1mの自転車専用通行帯を確保した。 															
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"> ● 車線及び路肩幅員の変更に伴い、規制速度を40km/hから30km/hへ変更した。 <div data-bbox="683 1043 1246 1424" data-label="Image"> </div> <p>写真-11.1 路肩及び車線幅員の変更に伴い 規制速度を40km/hから30km/hへ変更</p>															
整備効果	<ul style="list-style-type: none"> ● 平日8:00～9:00の自転車交通量については、約1割から4割へ自転車が歩道から車道へ転換した。 <p>表-11.1 整備前後の交通量（平日8:00～9:00）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>整備前 (H24. 5. 30)</th> <th>整備後 (H26. 1. 9)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>歩道通行</td> <td>285 台/1h (93.4%)</td> <td>178 台/1h (62.5%)</td> </tr> <tr> <td>車道（順送）</td> <td>20 台/1h (6.6%)</td> <td>107 台/1h (37.5%)</td> </tr> <tr> <td>車道（逆走）</td> <td>0 台/1h (0%)</td> <td>0 台/1h (6.3%)</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>305 台/1h (100%)</td> <td>285 台/1h (100%)</td> </tr> </tbody> </table>		整備前 (H24. 5. 30)	整備後 (H26. 1. 9)	歩道通行	285 台/1h (93.4%)	178 台/1h (62.5%)	車道（順送）	20 台/1h (6.6%)	107 台/1h (37.5%)	車道（逆走）	0 台/1h (0%)	0 台/1h (6.3%)	合計	305 台/1h (100%)	285 台/1h (100%)
	整備前 (H24. 5. 30)	整備後 (H26. 1. 9)														
歩道通行	285 台/1h (93.4%)	178 台/1h (62.5%)														
車道（順送）	20 台/1h (6.6%)	107 台/1h (37.5%)														
車道（逆走）	0 台/1h (0%)	0 台/1h (6.3%)														
合計	305 台/1h (100%)	285 台/1h (100%)														

合意形成プロセス	
検討体制	<ul style="list-style-type: none"> ● 整備にあたり、警察署、愛知県警察本部と協議し、車両の規制速度の変更など自転車の車道走行に対する安全対策の検討を行った。
供用に至るまでの主な流れ	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成24年2月：愛知県警察本部・千種警察署へ事業内容を事前説明 ● 平成24年3月：警察協議を開始（車道幅員について） ● 平成24年5月：地元説明 ● 平成24年9月：着工 ● 平成25年1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"> ● 道路法95条の2の規定に基づき道路管理者が公安委員会に行う意見聴取を行った。 ● 市内初の自転車専用通行帯のため、警察署との打ち合わせの中で、地元への事前説明の状況や設置後の地域や周辺の学校への指導・啓発について情報共有した。
地元との調整内容や調整の方法	<ul style="list-style-type: none"> ● 整備前に事業を周知するため、町内会への回覧を実施した。 ● 事前に事業内容を地域の代表者などへ説明し、地域の会合にも参加して説明した。また、地元全体への周知のため、説明用チラシの回覧をお願いした。
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"> ● 整備後10年以上経過して、カラー舗装が薄くなり、地元からも要望があったことから、令和6年度に車道舗装の修繕工事に合わせて自転車通行空間の更新を行った。

設置箇所図



提供：名古屋市

出典：名古屋市における自転車通行空間の整備箇所【路線整備】
(https://www.city.nagoya.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/014/406/siryou3.pdf)

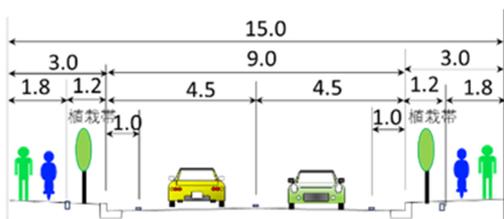
整備箇所の写真



提供：名古屋市

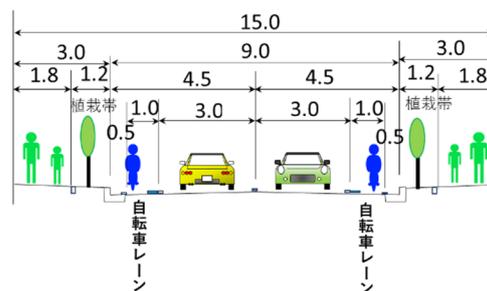
整備後

断面図



提供：名古屋市

整備前



提供：名古屋市

整備後