

## 事例集の概要

---

本章では、本資料の概要を掲載しています。

図-3 では、自転車通行空間の確保に関する工夫等や自転車通行空間整備に関する工夫等について、各事例における特徴的な工夫の概要を示しています。（詳細については、「道路空間再配分事例における特徴的な工夫」P. 2～を参照）

また図-4～15 では、各事例の空間再配分前後の横断面、検討経緯や合意形成プロセス、整備効果等の概要を示しています。（詳細については、「道路空間再配分事例」P. 9～を参照）



掲載内容の概要

県道川崎府中線  
(川崎市)

01. 鉄道アンダーパス部において車線数を4車線から2車線に変更して一方通行自転車道を整備した事例

検討経緯や背景等	見通しが悪く、下り勾配でスピードが出やすいアンダーパス部において、歩行者と自転車の輻輳、自転車同士の事故が発生。
合意形成プロセス等	安全対策検討会議を設置し、社会実験を通じて車線数の変更や一方通行自転車道の安全性や周辺交通への影響などを確認。
整備効果	歩道及び車道を通行していた自転車が自転車道へ転換し、自転車利用者の約96%が自転車道を利用するなど、歩行者、自転車、自動車の安全性が向上。

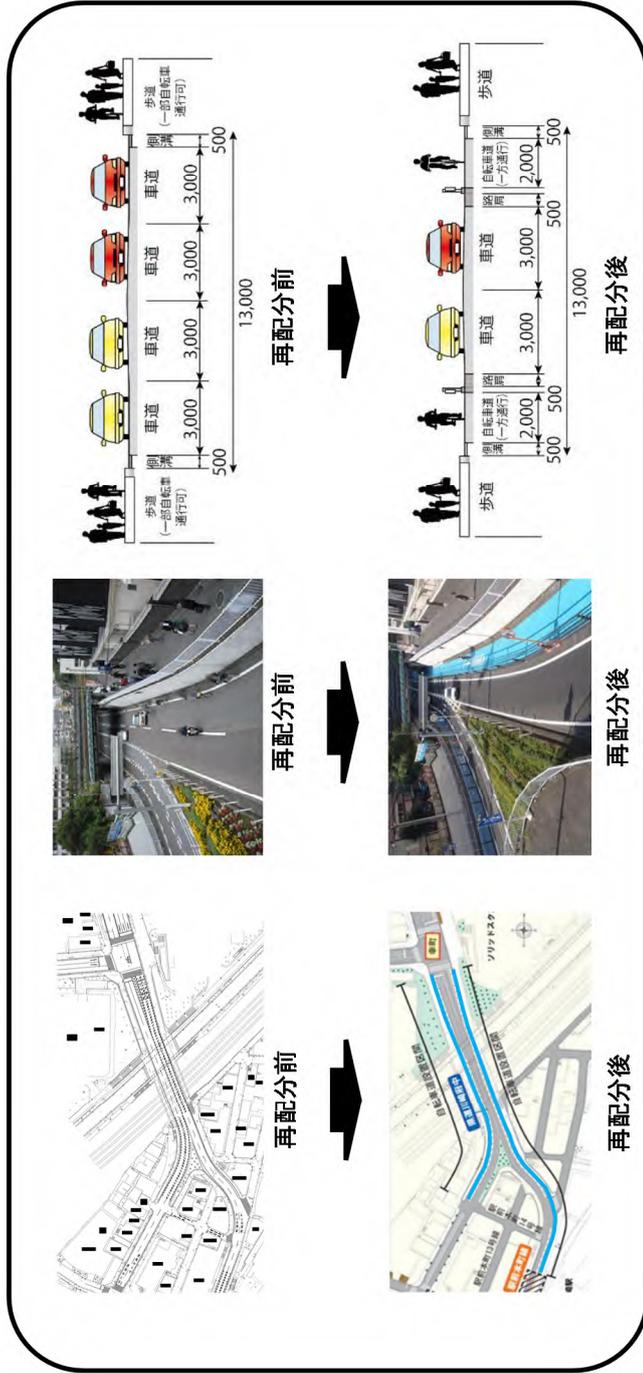


図-4 事例01の概要

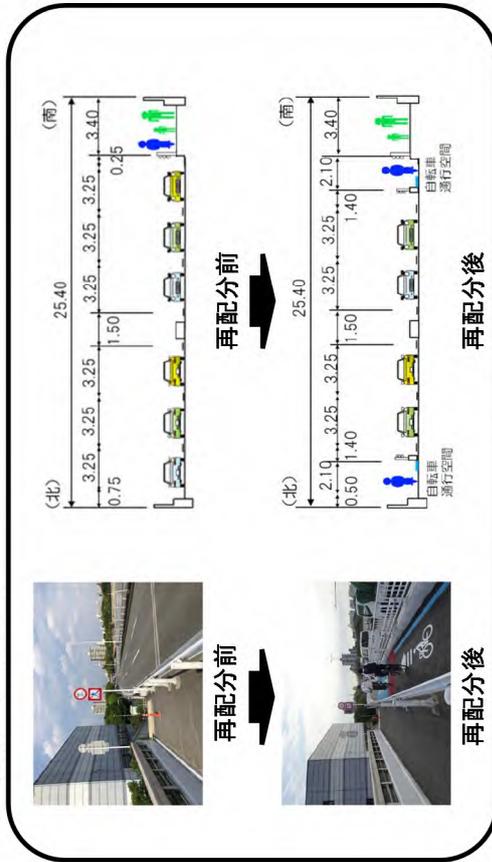
掲載内容の概要

02. 車線数を6車線から4車線に変更して一方通行自転車専用通行帯を整備した事例

市道豆田町線  
(名古屋市)

検討経緯や背景等	沿道に高校3校があり、朝夕の通勤・通学時間帯に橋梁部の歩道上で歩行者と自転車が輻輳し、地域から自転車通行空間整備を求める声。一般部は、路上駐車が発生。
合意形成プロセス等	車線数変更を伴う整備形態の検討について、警察と協議。 車線数変更にあたっては、交通状況調査や交差点需要率を確認。
整備効果	歩道を通行する自転車の割合が約10割から1割未満に減少。

橋梁部(自転車道)



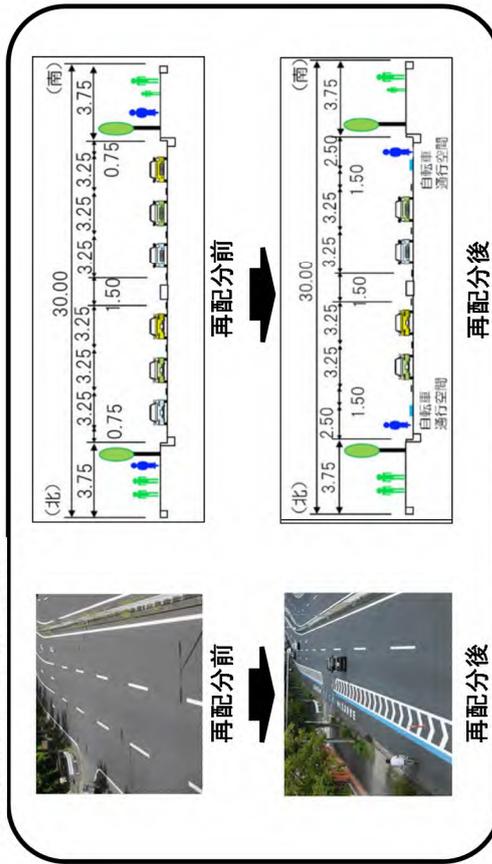
再配分前後の自転車の通行位置の変化

熱田陸橋上	整備前 (R1. 11. 28)	整備後 (R5. 5. 18)
歩道通行	341 台/1h (98.0%)	0 台/1h ( 0%)
車道・自転車道順走	7 台/1h ( 2.0%)	322 台/1h (98.2%)
車道・自転車道逆走	0 台/1h ( 0%)	6 台/1h ( 1.8%)
合計	348 台/1h ( 100%)	328 台/1h ( 100%)

既設橋梁への影響を考慮した置き式基礎の防護柵



一般部(自転車専用通行帯)



再配分前後の自転車の通行位置の変化

一般部	整備前 (R1. 11. 28)	整備後 (R5. 5. 18)
歩道通行	292 台/1h (97.0%)	26 台/1h ( 9.4%)
車道・自転車専用通行帯順走	8 台/1h ( 2.7%)	250 台/1h (89.9%)
車道・自転車専用通行帯逆走	1 台/1h ( 0.3%)	2 台/1h ( 0.7%)
合計	301 台/1h ( 100%)	278 台/1h ( 100%)

ゴム製ポールを設置し路上駐車車両の進入を防止



図-5 事例02の概要

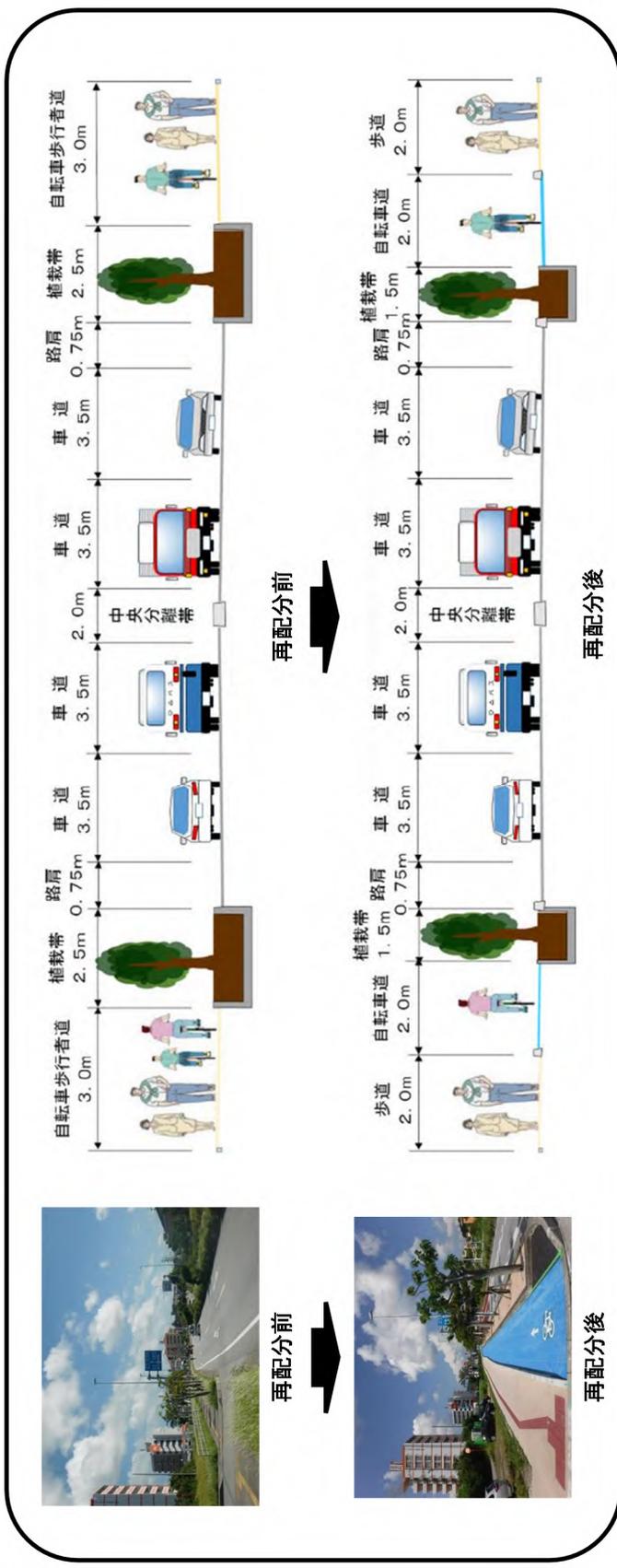
掲載内容の概要

03. 歩道及び植栽帯を縮小して一方通行自転車道を整備した事例

国道58号

(沖縄総合事務局北部国道事務所)

<p>検討経緯や背景等</p>	<p>名護市から交通安全対策や<b>自転車道整備の要望</b>。「健康長寿おきなわプラットフォーム形成事業」の<b>モデル事業に設定</b>。</p>
<p>合意形成プロセス等</p>	<p>名護市の自転車ネットワーク計画に基づき、<b>大学や民間、沖縄県、名護市、警察と自転車道の整備形態</b>について、協議を実施。                  双方向通行自転車道も検討したが、<b>交差点部や自転車同士のすれ違い時に新たな事故の危険性が生じる</b>ことから、<b>一方通行自転車道とした</b>。</p>
<p>整備効果</p>	<p><b>自転車道整備後の印象について、利便性向上等の意見が70%程度</b>。</p>



出典：沖縄府沖総合事務局「北部地域で初！歩道と完全分離した自転車専用道が完成」  
 (https://www.dcc.go.jp/road/ir/kiya/h28/h28/happy/06.pdf)

図-6 事例03の概要

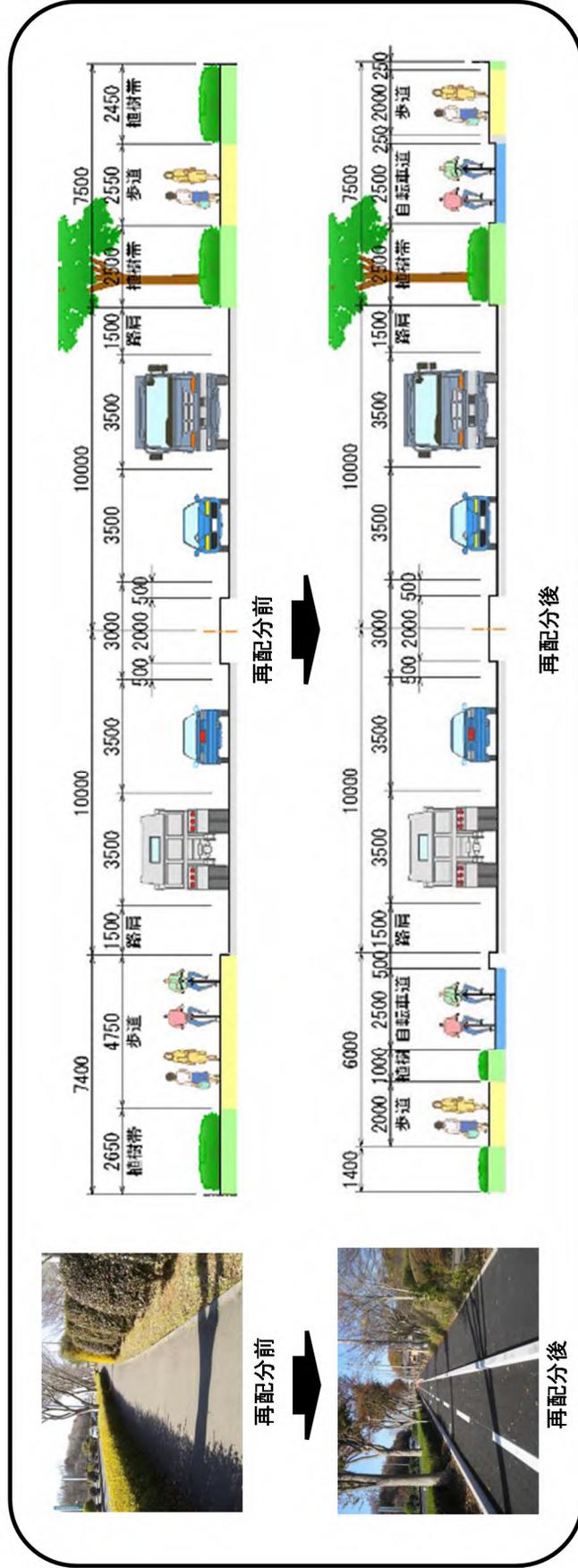
掲載内容の概要

04. 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

国道50号

(関東地方整備局常陸河川国道事務所)

検討経緯や背景等	沿道には複数の中学校、高校が立地し、沿道学校の自転車通学者に配慮した安心・安全な自転車・歩行者空間を確保する必要があった。
合意形成プロセス等	自転車走行環境整備推進連絡会議を設置し、利用者アンケートや連絡会議での議論を踏まえ、自転車道の幅員は、 <b>実地検証</b> によりすれ違い時にも安心感のある <b>2.5m</b> に決定。
整備効果	ヒアリング調査により、 <b>自転車道整備後の印象について、歩行者と自転車の接触の危険性が大きく減少したと評価できる結果。</b>



出典：国土交通省関東地方整備局常陸河川国道事務所「自転車道整備（平成22年4月30日現在）」  
[https://www.ktr.mlit.go.jp/hitachi/oshirase/press/press0201130\\_101130.pdf](https://www.ktr.mlit.go.jp/hitachi/oshirase/press/press0201130_101130.pdf)

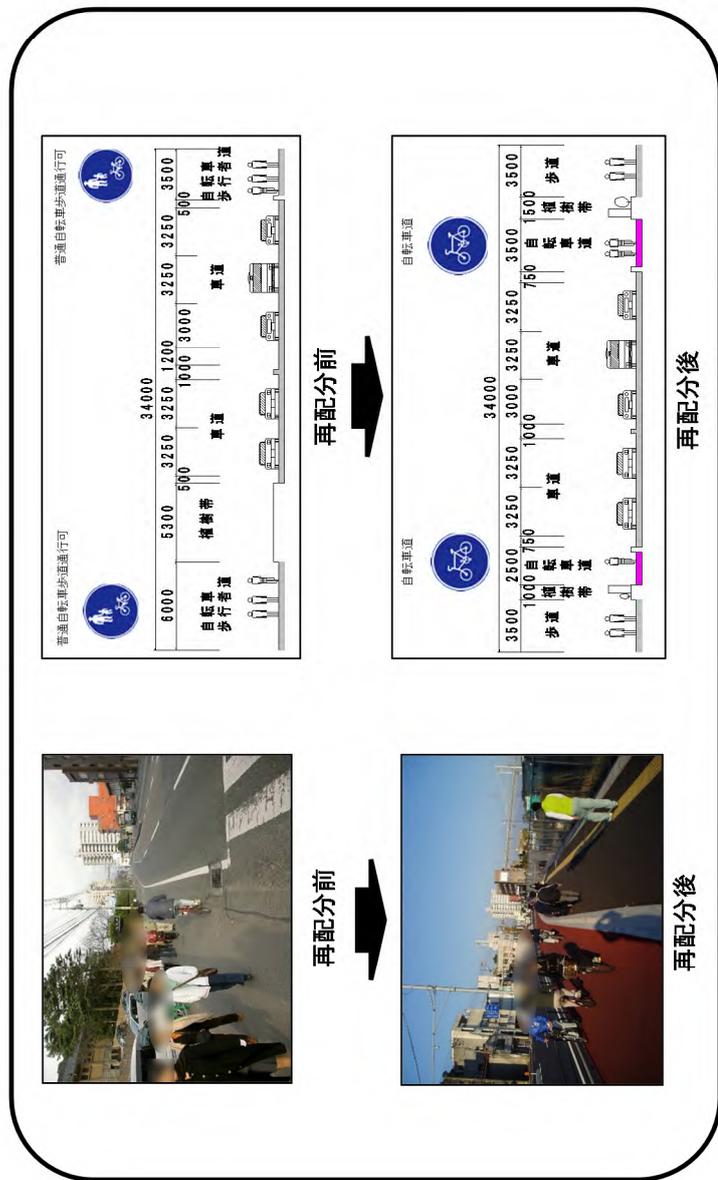
図-7 事例 04 の概要

掲載内容の概要

05. 電線共同溝事業とあわせて歩道及び植栽帯を縮小して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

国道9号  
(中国地方整備局  
山口河川国道事務所)

検討経緯や背景等	歩行者と自転車の利用者が多く、付近の小学校の通学路としても利用されており、朝夕の通勤・通学時間帯には、自転車と歩行者が同じ歩道空間を利用し危険な状況。
合意形成プロセス等	植栽帯を縮小する際は、 <b>植栽を管理するボランティアサポート団体と協議の上、実施。</b> 地元説明会実施のほか、身体障がい者団体からの意見を聴くなど、 <b>幅広い利用者と合意形成を図った。</b>
整備効果	<b>自転車道整備後の印象について、利便性向上等の意見が80%程度。</b>



交差点部は自転車と歩行者の幅員を防ぐため共存スペースとした



電線共同溝の地上機器を歩道と自転車道の間に設置

出典：山口河川国道事務所提供資料

図-8 事例 05 の概要

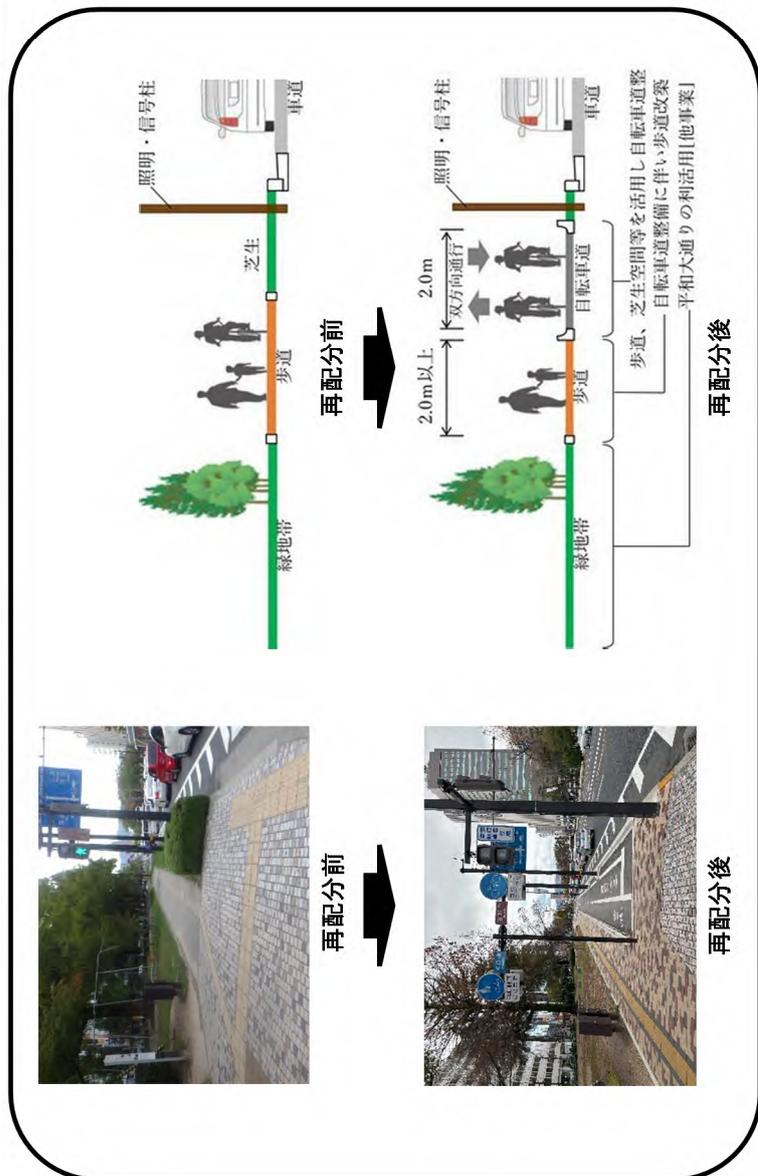
掲載内容の概要

06. 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

平和大通り  
(広島市)

検討経緯や背景等	自転車交通量が多く、歩行者と自転車が輻輳しており、多くの樹木の根が舗装を押し上げ段差が生じているなど、歩行者及び自転車通行の安全性に課題。
合意形成プロセス等	広島市都市アドバイザー会議に諮り、縁石上に反射材を約1m間隔で設置するなど、夜間の安全性向上等を検討。植栽帯の樹木について、樹木医が移植の可否を判断するなど丁寧に対応。
整備効果	今後、整備後のピーク時の交通量調査を実施予定。

図-9 事例06の概要



ペダルとの干渉に配慮した縁石形状や夜間の視認性向上のための工夫



島式バス停部に乱横断を防ぐ横断防止柵を設置

出典：平和大通りの自転車道整備  
(<http://www.city.hiroshima.lg.jp/business/road/16/2019-03-31.html>)

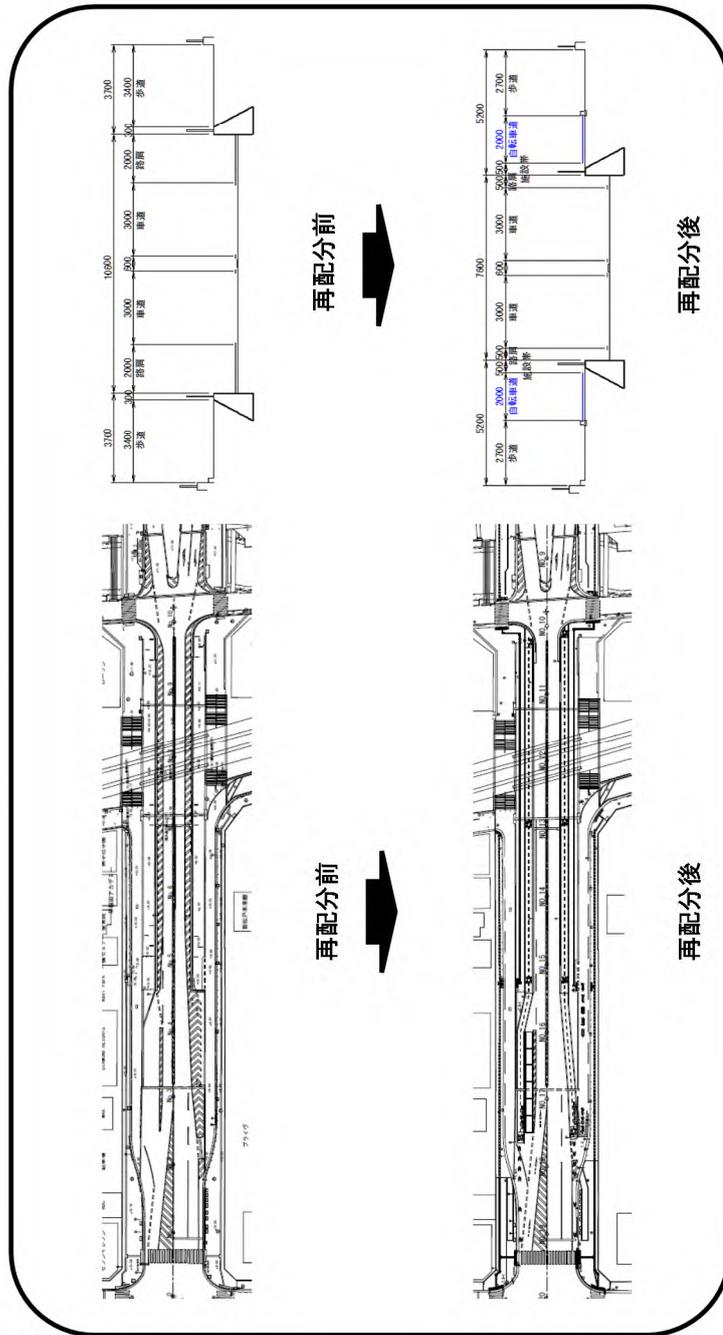


掲載内容の概要

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

新松戸けやき通り  
(松戸市)

検討経緯や背景等	駅前の路線かつ周囲には大学や商業施設があることから、 <b>自転車や歩行者、自動車の交通量が多い区域</b> であり、 <b>歩道上を自転車で乗ったまま通行する利用者が多い</b> ことから改善を望む声。
合意形成プロセス等	鉄道アンダーパス部の双方向通行とその前後の自転車の動線の動線について、 <b>警察署と協議を実施</b> 。
整備効果	供用後の調査は実施していない。



鉄道アンダーパス部に  
双方向自転車道を整備



歩道から自転車道へ入る導線を  
確保するため縁石を切り下げ

出典: 松戸市提供資料

図-11 事例08の概要

掲載内容の概要

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

国道1号  
(関東地方整備局  
東京国道事務所)

検討経緯や背景等	路上駐車が多く、第一車線の閉塞による自転車の歩道通行や、路上駐車車両回避による後続車両との近接など、 <b>安全性に課題</b> 。
合意形成プロセス等	<b>自転車通行空間整備計画検討会</b> を設置し、道路空間再配分による自転車通行空間の整備方針を検討。 車線数変更にあたっては、交通状況調査や交差点需要率を確認。
整備効果	自転車 <b>が路上駐停車車両を回避する行動が大幅に減少</b> 。

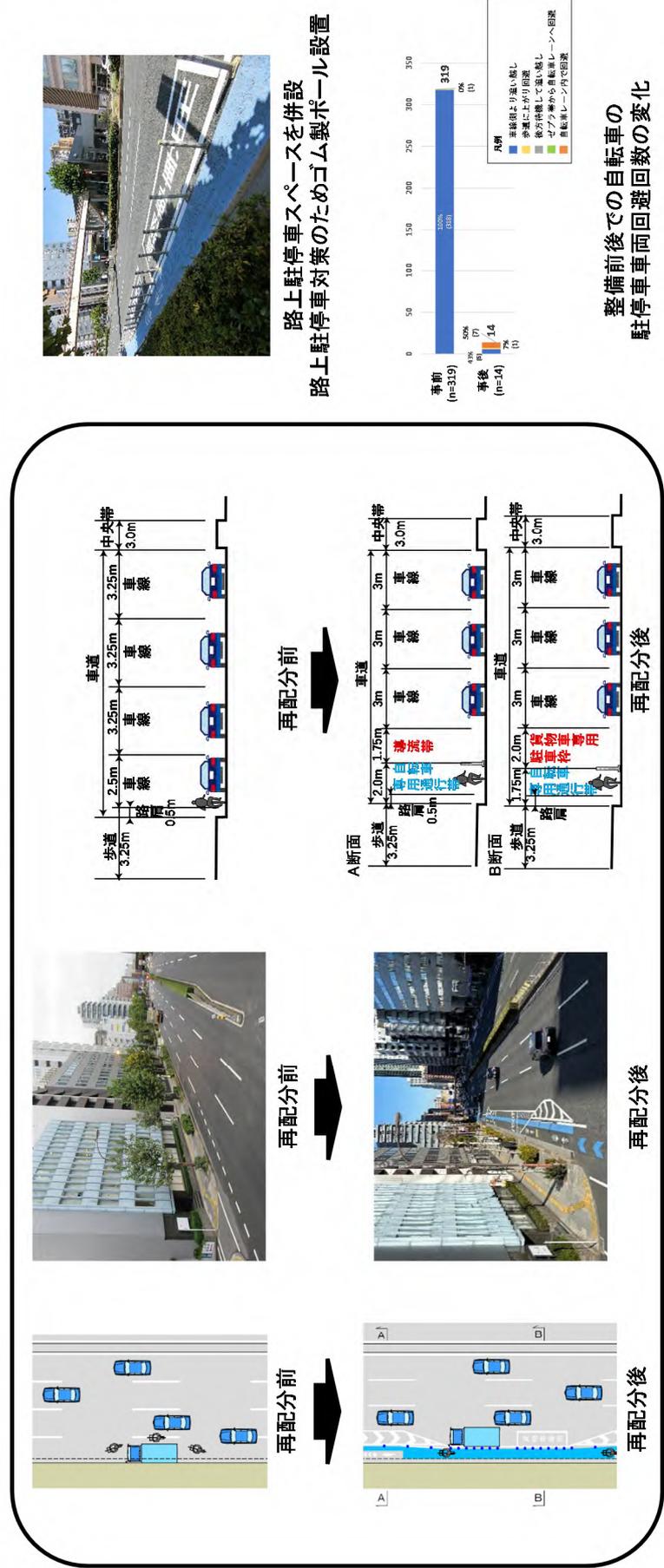


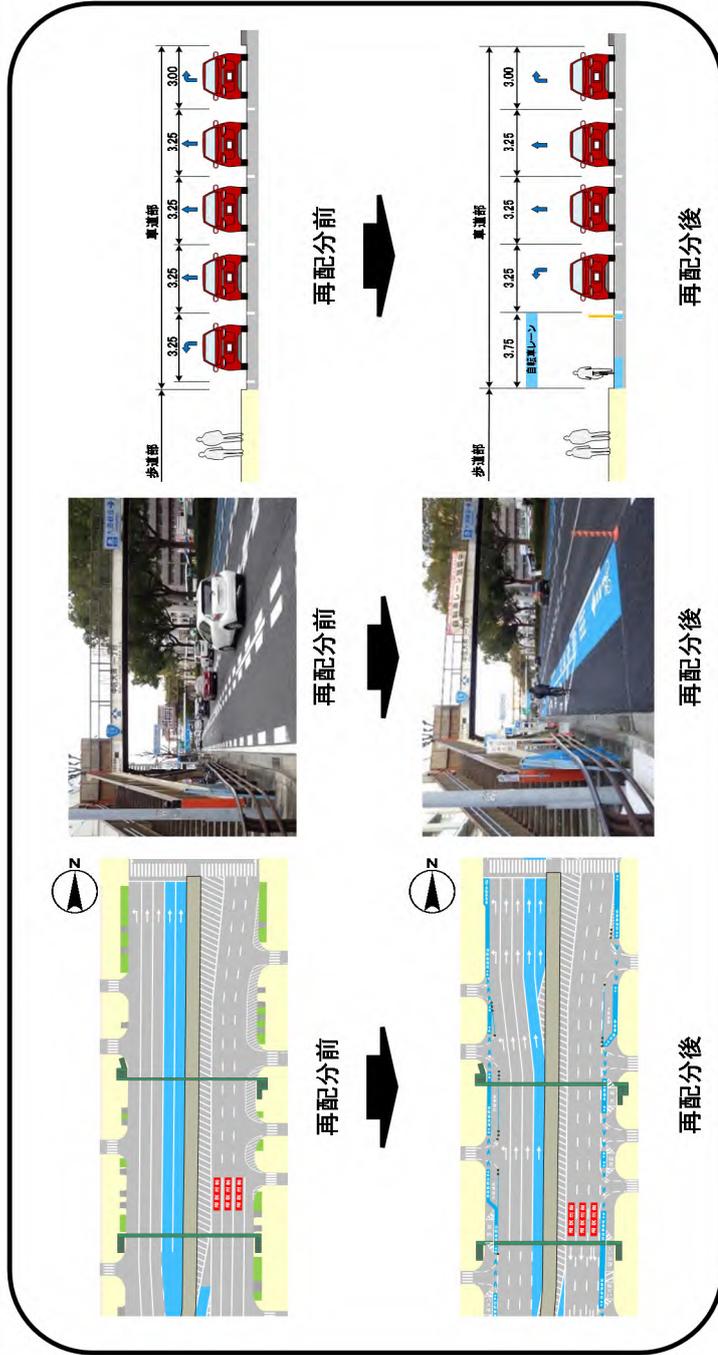
図-12 事例09の概要

掲載内容の概要

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

国道19号  
(中部地方整備局  
名古屋国道事務所)

検討経緯や背景等	違法駐輪により有効幅員が狭くなった歩道に、歩行者と自転車の錯綜・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。
合意形成プロセス等	大須地区安全な自転車利用に関する連絡会を設置し、課題を共有した上で対策案について議論し、自転車通行環境整備を進めた。 車線数変更にあたり、単路部の混雑度や交差点交通容量の確認、社会実験を実施。
整備効果	自転車通行空間の遵守率は、西側で約9%から約79%、東側で約7%から約61%に向上。



ゴム製ポールを設置し  
路上駐停車車両の進入を防止



車道側から出入りする路上駐輪場

出典:名古屋国道事務所提供資料

図-13 事例10の概要

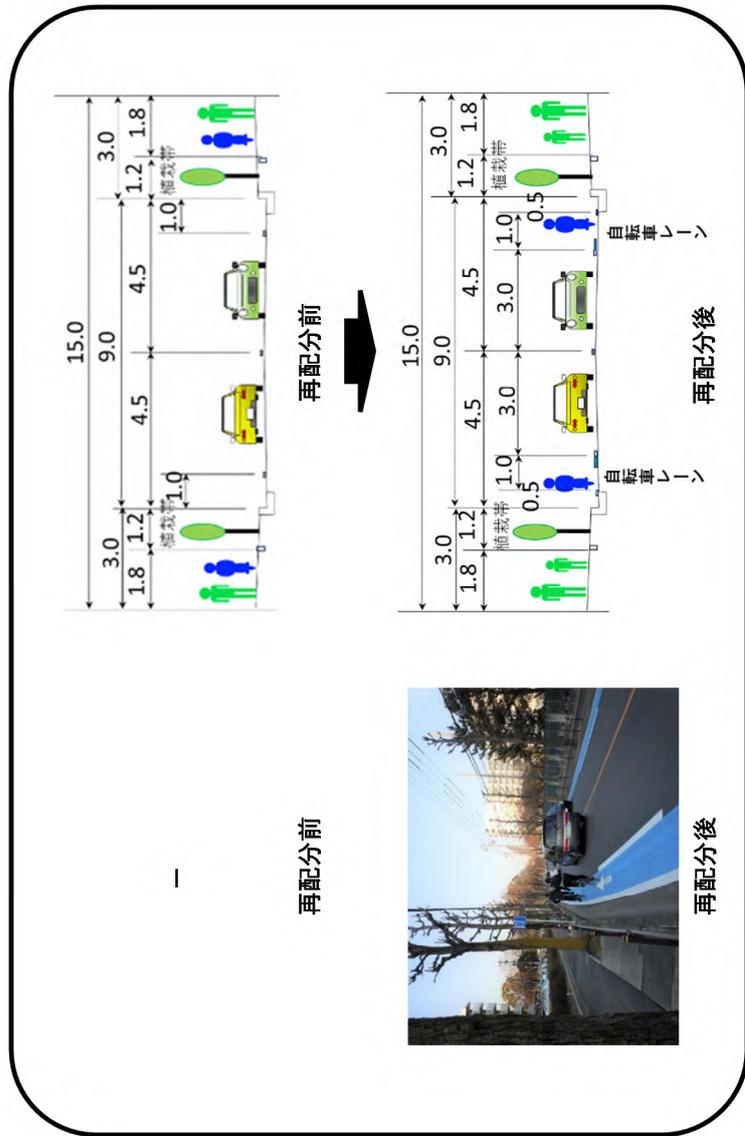
掲載内容の概要

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

市道弦月若水線  
(名古屋市)

検討経緯や背景等	小・中・高等学校、盲学校、多くの団地が立ち並ぶため、 <b>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課題。</b>
合意形成プロセス等	車線及び路肩幅員を変更して自転車専用通行帯を整備するにあたり、 <b>所轄警察署、県警本部と協議し、規制速度の変更や自転車の車道走行に対する安全対策を検討。</b>
整備効果	<b>歩道を通行する自転車が約9割から約6割へ減少。</b>

図-14 事例11の概要



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

	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%)

平日8:00~9:00の自転車交通量

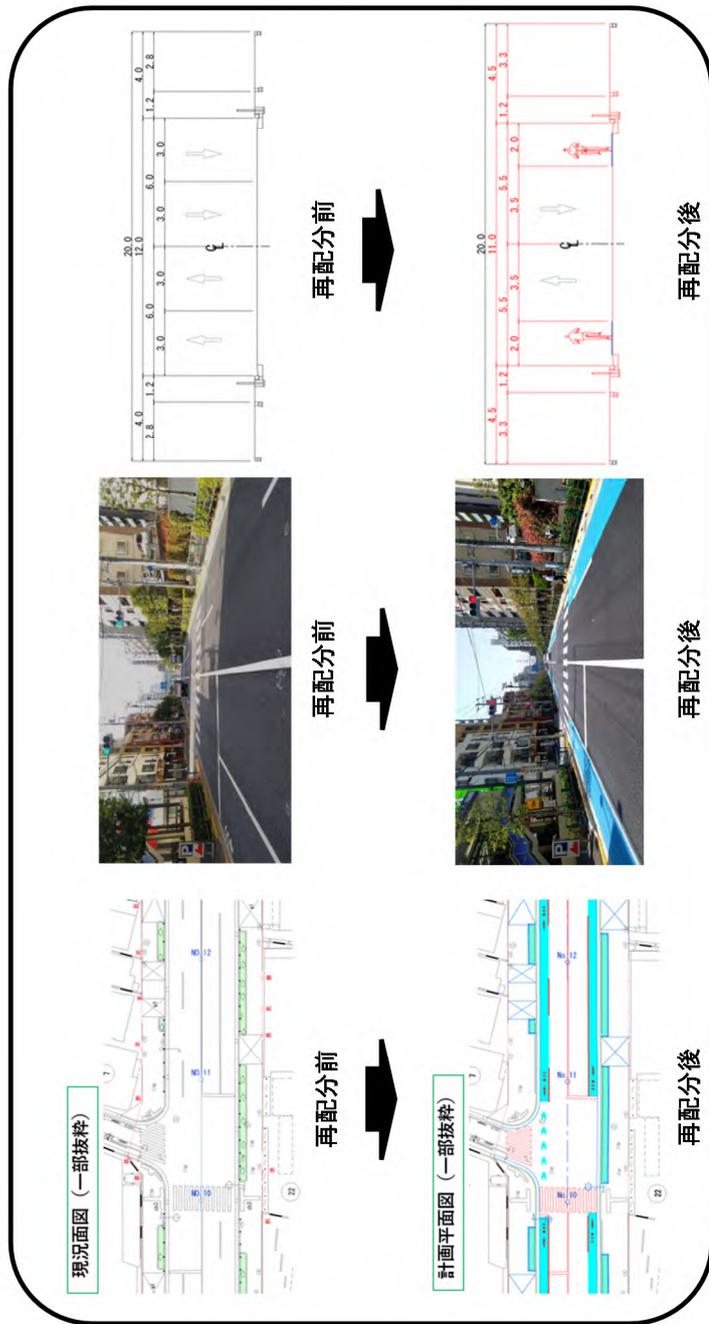
出典:名古屋市提供資料

掲載内容の概要

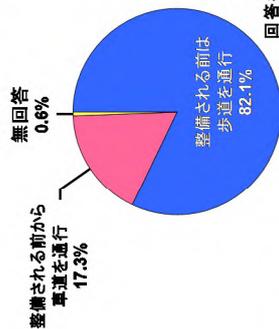
船堀街道  
(東京都)

12. 車線数を4車線から2車線に変更して歩道拡幅とあわせて自転車専用通行帯を整備した事例

検討経緯や背景等	沿道のマンション開発により児童・生徒の通行が増え、通学時間帯の歩道は、 <b>歩行者と自転車</b> が輻輳。
合意形成プロセス等	樹木の <b>移植適性診断</b> を行い、積極的に移植を実施。 バス停のバスベイ型への変更について <b>バス事業者と調整</b> 。 車線数変更にあたっては、交通量調査や混雑度を確認。
整備効果	歩道を走行する自転車の <b>約8割</b> が、 <b>自転車専用通行帯に転換</b> 。



4車線⇒2車線に削減したことにより  
バス停をストリート型からバスベイ型に変更



整備前の通行位置(アンケート調査)

出典：東京都提供資料

図-15 事例12の概要