

名古屋国道事務所における 自転車通行空間整備について

城山 盛仁¹

¹名古屋国道事務所 交通対策課（〒467-0833 名古屋市瑞穂区鍵田町2-30）

自転車は身近な移動手段等として重要な役割を担うものであり、昨今の健康や環境への意識の高まり等を背景に利用ニーズが高まっている。一方、わが国において自転車が安全に通行できる空間はまだ整備途上にある。こうした背景を踏まえ、名古屋国道事務所における取組状況を報告するとともに、自転車道及び自転車レーンなどの自転車通行空間の整備効果分析に基づき、今後の整備方針を報告するものである。

キーワード：自転車通行空間整備、整備効果、自転車安全利用協議会

1. 自転車通行空間の整備の背景

(1) 時代背景

a) 交通事故の状況

自転車は、身近な移動手段として都市内交通等において重要な役割を担っている。また、健康や環境への意識の高まり等を背景に、利用ニーズが高まっている。

しかし、一方で、交通事故の総件数が最近10年間で約4割減少していく中で、自転車対歩行者の事故は、横ばい（図-1）であり、自転車は「車両」であるということの徹底を基本的な考え方とし、自転車と歩行者の双方が安全に利用できる環境を整備することが求められている。

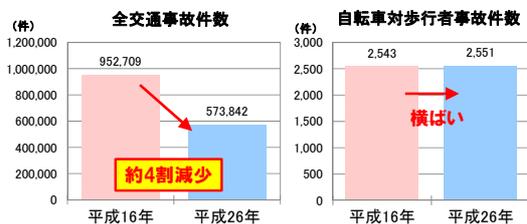


図-1 全事故件数と自転車対歩行者事故件数¹⁾

b) 法律、ガイドラインの変遷

自転車利用に関する法律、ガイドラインの変遷は図-2の通りであり、昭和40年代にモータリゼーションの進展により自動車の交通事故が急増したことへの対策として、自動車と自転車の分離のため、自歩道の活用を推進していたが、近年、自転車は車道の通行を大原則とし、自転

車通行空間ネットワークの推進と自転車通行空間整備のための「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（以下、ガイドライン）」等が策定・公表されている。

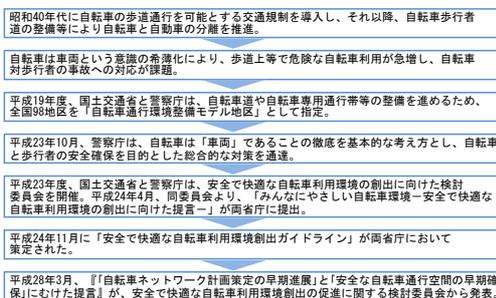


図-2 法律、ガイドラインの変遷²⁾

(2) 国交省・警察庁の施策

平成19年度、国土交通省と警察庁は自転車道や自転車専用通行帯等の整備を進めるため、全国98地区を「自転車通行環境整備モデル地区」として指定した。

その結果、自転車通行空間を整備した路線における1年間の自転車関連事故の発生件数は、整備前よりも減少した。特に、自転車道や自転車専用通行帯を整備した路線における自転車関連事故の減少幅は大きい（図-3）。

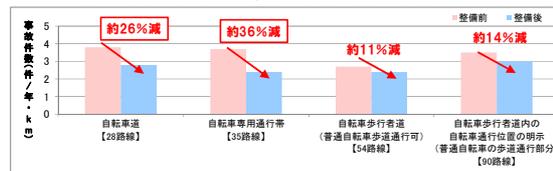


図-3 「自転車通行環境整備モデル地区」における事故件数の整備前後の比較³⁾

2. 名古屋国道事務所の検討・整備状況

(1) 国道19号桜通自転車通行空間整備 (平成19年度モデル地区)

平成20年1月に警察庁と国土交通省が連携し、自転車の通行環境の整備を全国的な取り組みとして実施するためのモデル地区として、名古屋国道事務所管内の国道19号桜通（日銀前交差点～桜通大津交差点付近L=約800m）が指定された。

a) 桜通における課題

桜通の沿道はオフィスビルが建ち並び、地下鉄駅（久屋大通駅・丸の内駅・高岳駅）もあることから、歩道上は通勤・通学の歩行者、自転車が錯綜した危険な状況（図-4）にあり、利用者からは、安全性向上の観点から自転車と歩行者の分離が良いという意見も多数あった。

また、放置自転車があふれ、歩道上の通行を阻害している（図-5）。



図-4 桜通の整備前の状況（歩行者と自転車が錯綜する様子）



図-5 桜通の整備前の状況（放置自転車であふれる様子）

b) 検討経緯

検討にあたっては、地域住民、道路利用者、交通管理者、道路管理者が一体となり、自転車と歩行者が安全で安心して通行できる環境整備の推進を目指す「国道19号桜通自転車安全利用協議会」を設立し、自転車通行空間の整備に関する検討・協議を重ねてきた（図-6）。

【今までの検討経緯】



図-6 国道19号桜通自転車安全利用協議会スケジュール⁴⁾



図-7 国道19号桜通自転車安全利用協議会の様子



図-8 国道19号桜通の整備形態⁴⁾

c) 検討内容・整備内容

①-1 自転車道区間（日銀前交差点～伊勢町通り）

歩行者と自転車の通行空間を分離するため、道路空間の再配分を検討し、車線削減による双方向の自転車道（図-9）を整備した。車線削減にあたっては、社会実験を行い自動車交通への影響調査を実施した。

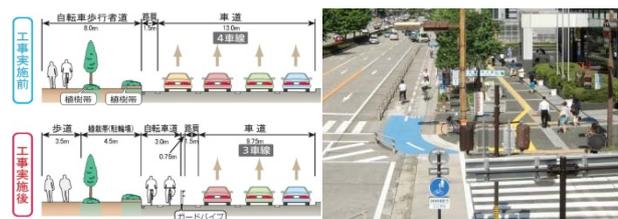


図-9 自転車道区間の整備状況⁴⁾

①-2 自転車専用通行帯（桜通大津交差点～小川交差点）

自転車道区間の検討を始めた当初は、自転車道区間と同様に車線削減による自転車道で整備する予定であったが、当該区間には大規模交差点（桜通大津・桜通久屋西・桜通久屋東・高岳・小川）があることから、交通量調査等の結果、自動車交通への影響が大きく車線削減ができなかった。しかし、早急に歩行者の安全性を確保するには歩行者と自転車の通行空間の分離は必要とのことから、既存の路肩1.5mを活用した自転車専用通行帯（図-10）で整備することとした。

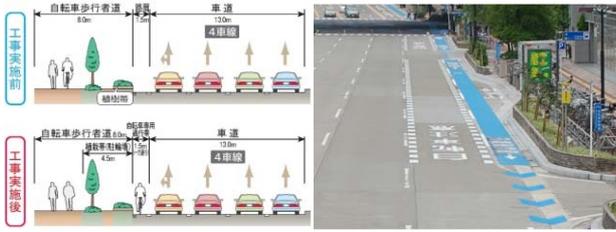


図-10 自転車専用通行帯の整備状況⁴⁾

ただし、自転車利用者もドライバーも自転車が車道を走行することに不慣れであることが想定されることから、走行方法を周知する看板や注意を促す看板、路面標示を設置することとした。また、都市部で自転車専用通行帯を整備する際の問題となる路上駐停車による通行障害に対しては、警察と協力して対策を図ることとした。

② 駐輪場の整備状況

今回整備した区間の放置自転車台数を調査し、駐輪場設置について検討したが、全ての台数を賄うことはできないため、不足分は名古屋市の協力を仰ぎ、国道区域外の駐輪場設置や有料駐輪場、自転車等放置禁止区域の指定等面的な対策を行うこととした。

日銀前交差点～伊勢町通り区間は、既存の植栽帯のデッドスペースを活用することとしたが、桜通大津交差点～小川交差点区間は、地元要望により、駐輪場設置箇所について、沿道建物の所有者、地主、テナントの意向確認を行った。その結果、店舗前の景観が悪くなるなどの反対意見が多かったため、暫定措置として簡易な自転車ラックを設置するなど工夫したが、必要駐輪台数に対し、約60%の確保にとどまっている。



図-11 高岳駅2番出口（北側）簡易な自転車ラック設置後

3. 名古屋国道事務所における今後の整備方針

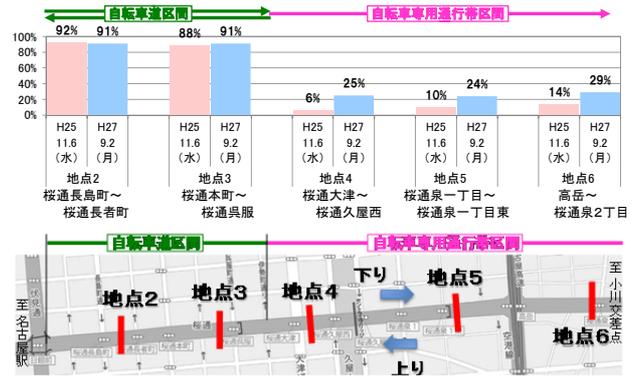
(1) 19号桜通自転車空間の整備効果分析

国道19号桜通における自転車通行空間の整備による効果について、交通状況調査及びアンケート調査を行った結果について以下に示す。

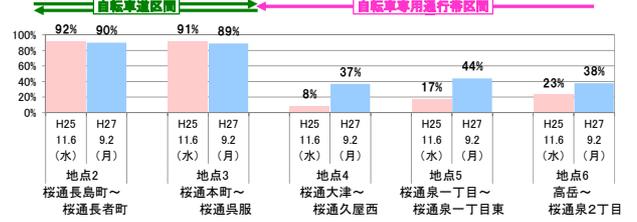
a) 利用率

自転車道（双方向走行）と自転車専用通行帯（一方向走行）の利用率を調査した結果、自転車道の利用率は90%以上と高いものの、自転車専用通行帯の利用率は約30～40%であり、自転車道の利用率と比較して低い（図-12）。その理由として、警察との協議の結果、自転車専用通行帯区間は、自転車利用者の利便性を考慮し、普通自転車通行可の規制を歩道に残したことで、朝夕のピーク時を除き、これまでと同様に自歩道上の走行が残り、迂回など多少不便が生じても車道を通行するという意識がまだ低いと考えられる。

【桜通 下り】 断面別 12時間 自転車交通量あたりの自転車通行空間利用率



【桜通 上り】 断面別 12時間 自転車交通量あたりの自転車通行空間利用率



※調査時間：7：00～19：00

図-12 自転車交通量あたりの自転車通行空間利用率⁴⁾

b) 歩道における歩行者の安全性の向上

自転車通行空間の整備後において、歩道の安全性が「向上した」「やや向上した」と感じた人は、自転車道（自歩道→歩道）において約67%、自転車専用通行帯（自歩道のまま）においては約42%であり、歩行者の約半数が歩道の安全性を実感している。

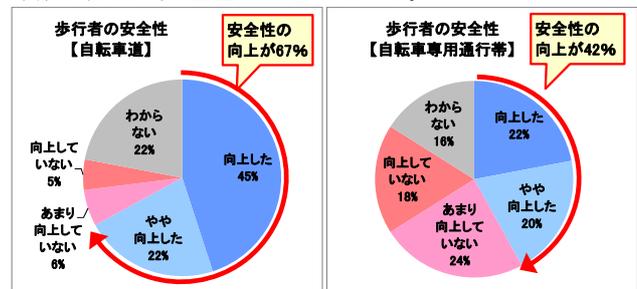


図-13 歩行者の安全性⁵⁾

c) 自転車利用者の走行性の向上

自転車通行空間の走行性においては、「走りやすい環境になった」「やや走りやすい環境になった」と感じた人は、自転車道において90%、自転車専用通行帯においては約71%であり、自転車利用者が走りやすさを実感している。

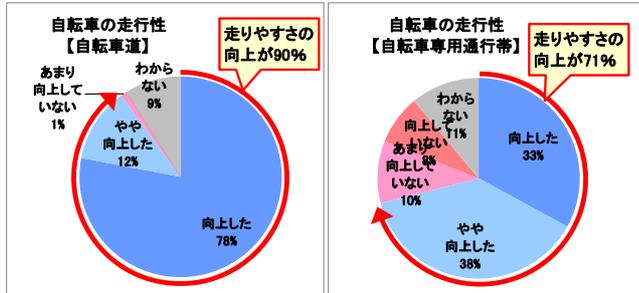


図-14 自転車利用者の走行性⁵⁾

d) 放置自転車の状況

自転車通行空間の整備後の放置自転車台数は、平成20年度調査時と比較して約65%増加した。特に日銀前交差点の台数が増えている。これは、平成21年度末に伏見通の駐輪場を有料化し、自転車等放置禁止区域を指定したものの、桜通全線の駐輪場有料化と自転車等放置禁止区域の指定に至っていないことから、区域外の日銀前交差点に流れてきたものと推測される。その結果、現状においても依然として放置自転車が多く存在している。

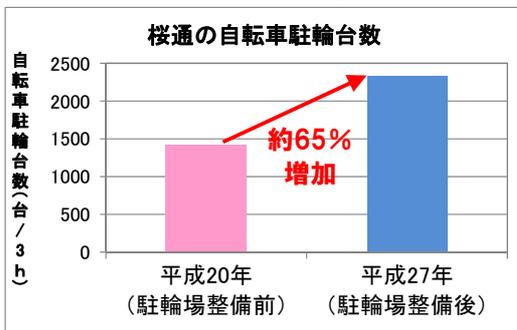


図-15 桜通の自転車駐輪台数⁴⁾



図-16 日銀前交差点の放置自転車の状況

(2) 課題

a) 利用率の向上

自転通行空間の整備効果分析より、自転車専用通行帯の利用率は、自転車道の利用率と比較して低い状況にあり、自転車専用通行帯の利用率向上が課題である。

そのため、自転車専用通行帯を利用しない理由として挙げられた「路上駐車がが多く、走りにくいから」「怖い」等の意見を踏まえ、更なる利用率向上策を検討する必要がある。

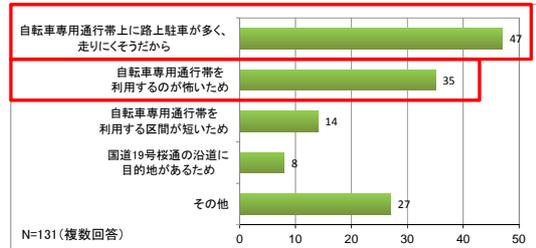


図-17 自転車専用通行帯が利用されない理由⁴⁾

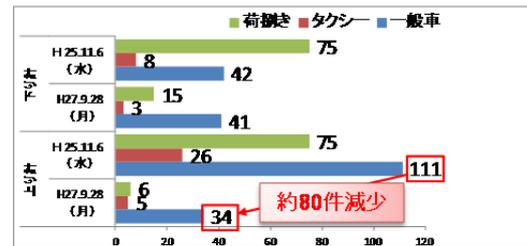


図-18 自転車専用通行帯区間の路上駐停車台数の変化⁴⁾

b) 放置自転車

放置自転車の多くは、沿道のオフィス等に勤める方や地下鉄利用者であり、日々自転車を使用していることから撤去することはできないため、名古屋市と合同で啓発活動を行ったり、立て看板等で注意喚起をすることどまっている。本来、駐輪場整備は基本的に原因者負担の原則に従い、施設側で必要な駐輪場を整備することが求められ、名古屋市における駐輪場の附置義務は、施設側での駐輪場整備を義務付けるものだが、対象は一定規模以上の商業施設であり、地下鉄、オフィスは適用されない。

(3) 今後の整備方針

a) 自転車通行空間の整備促進

名古屋市内の国道の多くは自歩道であり、自転車の走行速度は総じて速く危険な状況にある。また、自歩道上の走行がしやすいため、「歩道→車道」に対する自転車利用者の意識が低いことを踏まえると、早急に歩行者と自転車を分離するには、当面は利用率の高い自転車道(双方向)での整備を促進することが有効であると考えられる(図-19)。

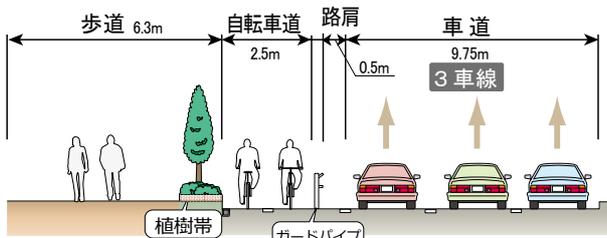


図-19 自転車通行空間の整備イメージ（暫定形）⁶⁾

しかし、自転車は原則車道の左側通行の基本的な考え方や交差点処理の問題（図-20）から、将来的には一方通行の自転車道に転換を図ることが望ましく、そのためには、名古屋市が整備する自転車通行空間とのネットワークを形成し、安全性と利便性を向上させることが必要である。



図-20 横断歩道が無い大規模特殊交差点の交差点処理の課題⁶⁾

b) 自転車通行空間の適切な利用促進

これまで、自転車通行空間の利用促進と通行方法、交通ルールを学んでいただくことを目的として、桜通自転車専用通行帯の開通時にNPOと連携した記念走行会や、交通安全運動期間に、警察と合同で自転車利用者に対する啓発活動を行っている。

引き続き、警察・地元・NPO・学校等と連携し、自転車通行空間の安全利用の促進に取り組んで行く必要がある。



図-21 桜通記念走行の様子（左）と伏見通啓発活動の様子（右）

c) 放置自転車対策

名古屋市によると、駐輪場の有料化と自転車等放置禁止区域の指定を行うことにより、自転車利用が適正化され、現状の6～7割程度になるという。よって、国道区域外での駐輪場整備も含め面的な放置自転車対策の実施について、引き続き名古屋市と協議を行い必要がある。

おわりに、今後も関係機関と連携を諮り、歩行者と自転車の分離、放置自転車対策に取り組むとともに、整備済み区間の効果検証を行い、問題点の改善、さらには新規整備区間の検討に反映させ、歩行者・自転車のより安全で快適な通行空間整備を促進し、愛知県の交通死亡事故削減に努めてまいりたい。

参考文献

- 1) ITARDA交通事故統計データより
- 2) 国土交通省「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」地方説明会（H25.1～2月）配布資料より
- 3) 国土交通省 報道発表資料（H23.7.21）「自転車通行環境整備モデル地区の調査結果について」より
- 4) 「国道19号桜通自転車安全利用協議会」資料より
- 5) 桜通自転車通行空間整備後アンケート調査結果より
- 6) 「名古屋国道管内自転車安全利用協議会」資料より