

# 名古屋市大須地区における 自転車通行空間整備事業 ～地元住民や関係機関との合意形成の取り組み～

柳 倅貴<sup>1</sup>

<sup>1</sup>中部地方整備局 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)

国内において、自転車利用に関する社会的需要が高まっている一方、愛知県内で発生している自転車事故の死傷者数は増加傾向であり、自転車の安全対策が喫緊の課題である。名古屋国道事務所では、2020年10月に「当面の名古屋市内における自転車通行空間の整備計画」を策定し安全で快適な自転車利用環境づくりを推進している。本稿では、その対象路線の1つである国道19号大須地区において、安全・安心な歩行空間・自転車通行空間の確保を目的に、地域住民及び学校関係者と議論を行い、名古屋市と連携して自転車通行空間や駐輪場を整備・効果検証を行った事例について報告する。

キーワード：自転車通行空間，自転車専用通行帯，歩行者自転車交通安全対策，社会実験

## 1. はじめに

国内の自転車施策においては、自転車活用推進法の施行や道路構造令の改正による自転車通行帯の新設など、自転車通行空間の整備を促進させる動きがある。

さらに、健康志向の高まりなどから、自転車利用に関する社会的需要が高まっている。

また、愛知県内で発生している交通事故をみると、自動車事故の死傷者数は減少傾向である一方、自転車事故の死傷者数は増加しており、自転車の安全対策が喫緊の課題となっている(図-1)。

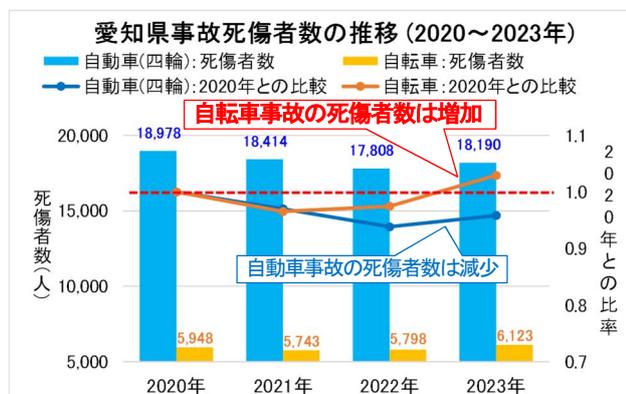
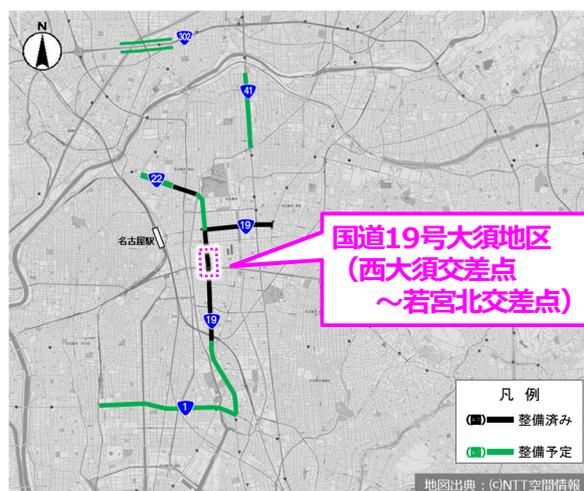


図-1 愛知県内の自転車関連事故の推移<sup>1)</sup>

以上から、名古屋国道事務所管内においても、2020年10月に「当面の名古屋市内における自転車通行空間の整備

計画」を策定し、安全で快適な自転車利用環境づくりを推進している(図-2)。



## 2. 国道19号大須地区の概要

愛知県名古屋市中区大須地区における国道19号は、「当面の名古屋市内における自転車通行空間の整備計画」の対象路線の1つで、歩道上に駐輪された自転車により歩行空間が狭くなっており、歩道を通行する自転車が多

く、児童も含め歩行者と自転車とが交錯する危険な状況であった（図-3）。そのため地域から、安全・安心な歩行空間・自転車通行空間の確保が求められていた。



図-3 大須地区の歩道利用状況（朝ピーク時）

2018年6月に、地域住民及び学校関係者、学識者、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」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、2022年12月に自転車通行空間等の整備に至った（図-4）。本稿は、社会実験等を踏まえて実施した整備事業のプロセスと効果について報告するものである。



図-4 大須地区安全な自転車利用に関する連絡会及び現地視察の様子

### 3. 社会実験の概要

#### (1) 社会実験実施に関する経緯

##### 【懸念事項】

本地区は歩行者や自転車の交通量が多く、歩道上には電線共同溝等の地上機器や横断歩道橋の階段等が設置されており、歩道上での自転車通行空間の創出は困難であった。また、国道19号は地域の幹線道路で交通量の多い多車線道路であり、車線削減を伴う自転車通行空間の整備にあたり、自動車の円滑性への影響が懸念されていた。

##### 【社会実験の目的】

上記懸念事項や整備効果の検証（自転車通行空間の遵守率、歩道上の駐輪台数の減少に伴う歩行空間の拡大）を目的に社会実験を実施した。

#### (2) 社会実験の内容

自転車通行空間の創出について、車道の第一車線を自転車通行空間として活用し矢羽根を設置した。

駐輪場について、本地区の歩道上に駐輪されている自転車台数を把握したうえで、需要をカバーできる規模の駐輪場を歩道上に追加整備するとともに、西側にある小学校通学路指定区間に存在した既存の駐輪場については、歩行者の安全性確保を目的に駐輪禁止区間として指定した。



図-5 社会実験の実施内容

#### (3) 社会実験の結果

自転車通行空間創出の社会実験により、自転車の車道走行の遵守率は、西側では整備前の9%から54%、東側では7%から18%と向上し、西側東側合わせて約340台〔6h計〕の自転車が歩道通行から車道通行へ転換した。その結果、歩道における歩行者と自転車、自転車同士の交錯回数は13回から6回に減少し歩行者の安全性が向上した。

また、駐輪禁止区間の路上駐輪台数は78台から30台に減少し、その結果、西側にある小学校通学路指定区間の歩道有効幅員は、整備前の1.8mから2.2mに広がり歩行者の通行環境が向上した。

さらに、西大須交差点の北側流入部及び若宮南交差点の南側流入部の左折車線の渋滞は発生せず、車線削減による交通影響が限定的であることが確認できた。

以上から、多車線道路で車線を削減して創出した自転車通行空間において、自転車通行空間の利用ニーズを確認でき、歩行者や自転車の安全性の向上を確認できたため、本整備に向け、本地区の道路利用特性に合わせた自

転車通行空間の整備形態や駐輪場の整備の検討・整備を行った。

#### 4. 整備事業の概要

##### (1) 自転車専用通行空間の整備形態の選定

自転車専用通行帯を整備する際、単路部においては、車線1車線を削減したため、幅広の自転車専用通行帯の整備が可能となったが、並走や逆走の自転車の誘発が懸念された。そこで、自転車の通行位置を明示するため、歩道寄り1.5mのみに対してカラー舗装を行った。さらに、自動車の自転車専用通行帯への進入を物理的に抑制するため、車道側にラバーポールを設置した(図-6)。

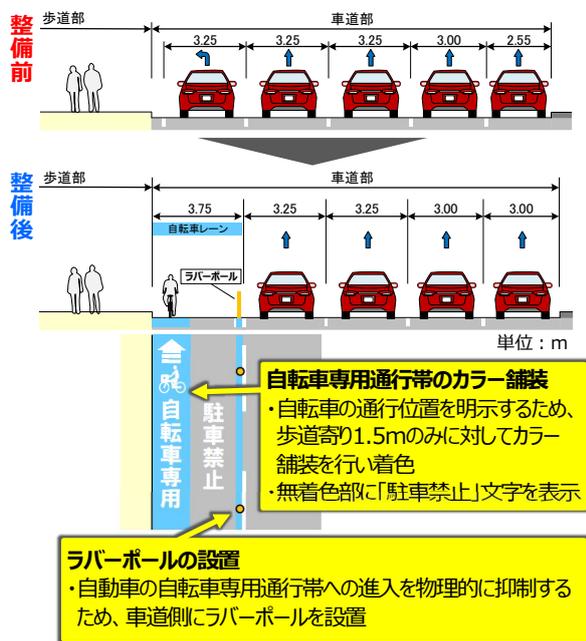


図-6 自転車専用通行帯の整備状況(単路部)

なお、交差点部は車線削減が困難であるため、植栽を撤去し自転車専用通行帯を整備した。その際、左折する自転車と直進する自転車が別々の信号現示(図-7)で通行する運用となっていたため、左折自転車による信号待ちの直進自転車の追い越し等が可能となるよう、自転車専用通行帯の幅を2.0mに拡張した(図-8)。

1Φ	2Φ	3Φ	4Φ	計
				160
青:40 (西側歩行者青:38) (東側歩行者青:40)	①青:34 ②青:27 黄:3 赤:4 (歩行者青:34)	青:19 黄:2 赤:5 (歩行者青:19)	青:51 黄:4 赤:5 (歩行者青:49)	

図-7 若宮南交差点の信号現示<sup>2)</sup>

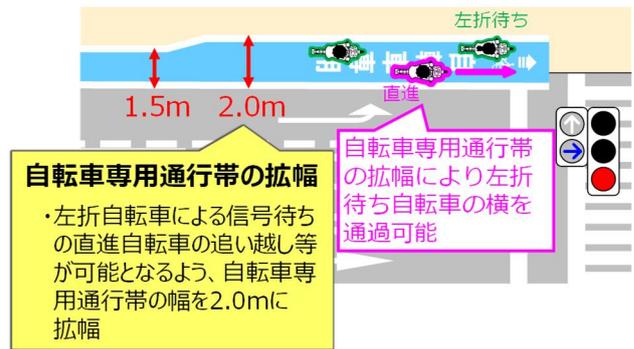
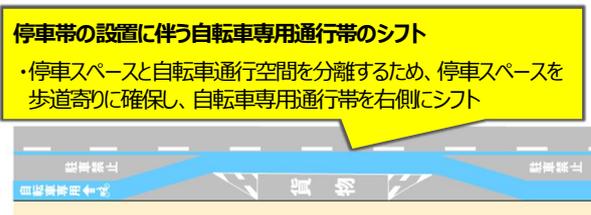


図-8 自転車専用通行帯の整備状況(交差点部)

##### (2) バスや荷捌き車両、観光バスへの対応

大須地区は、沿道施設が多く周辺に商店街や観光スポットも立地することから、沿道施設の荷捌き車両や観光バスの停車ニーズが高い地区であった。

そのため、観光バスや貨物車の停車スペースと自転車通行空間を分離することを目的に、観光バスや貨物車の停車スペースを歩道寄りに確保し、自転車専用通行帯を停車スペースの右側にシフトする計画とした(図-9)。



撮影日時: 2023年1月13日(金)7:20

図-9 観光バスや貨物車の停車帯の整備状況

### (3) 歩行空間の確保及び駐輪環境の向上

歩行空間の確保及び駐輪環境の向上のために、名古屋市と連携しあらかじめ把握した必要駐輪台数をカバーできるように、駐輪場を整備した(図-10)。

また、2023年4月1日より名古屋市が大須地区を自転車等放置禁止区域に指定(図-11)、駐輪場を有料化し、歩道上への駐輪自転車を抑制することで、歩行者の快適性や安全性の向上を図った。



撮影日時：2023年1月10日(火)08:20

図-10 駐輪場の整備状況



図-11 自転車等放置禁止区域指定範囲 (2023年4月1日時点)<sup>3)</sup>

## 5. 整備事業の効果

### (1) 自転車通行空間の利用状況

自転車通行空間を整備したことにより、自転車の車道走行の遵守率は、西側では整備前の9%から79%、東側では7%から61%と向上し、西側東側合わせて約570台[6h計]の自転車が歩道通行から車道通行へ転換した(図-12)。その結果、歩道における歩行者と自転車、自転車同士の交錯回数は13回から4回に減少し歩行者の安全性が向上した(図-13)。

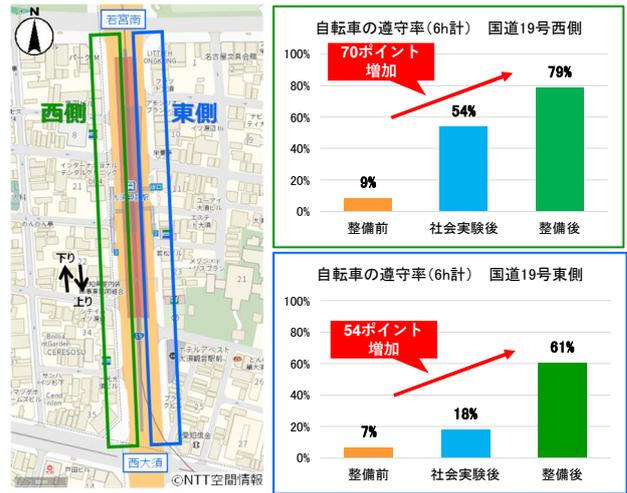


図-12 自転車の遵守率

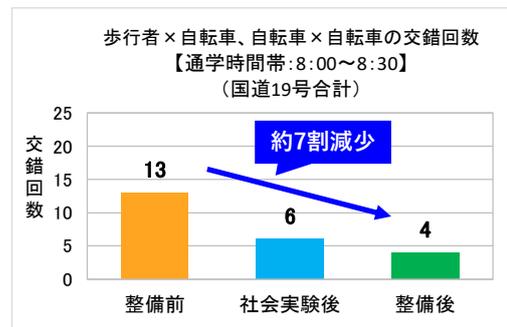


図-13 歩行者と自転車、自転車同士の交錯状況

### (2) 観光バスや貨物車の停車帯の利用状況

停車帯の整備により、西側では約20台[4h計]、東側では約70台[4h計]の車両が停車帯を利用している。また、停車帯利用時の自転車走行状況を見ると、停車帯を避けて設置した自転車専用通行帯を走行しており安全が担保されていることが確認できた(図-14)。

また、路上停車台数も88台から72台に減少しており、路上停車の抑制効果が見られた(図-15)。



図-14 停車帯利用時の自転車走行状況

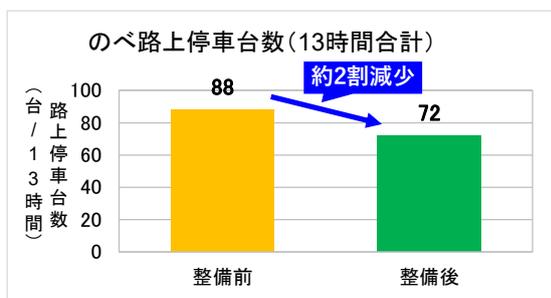


図-15 路上停車の利用状況



図-18 本事業整備前後の歩道区間の様子

### (3) 駐輪場の利用状況

駐輪場の整備・有料化及び自転車等放置禁止区域の指定により、歩道上に駐輪する自転車は約230台減少した(図-16)。

その結果、歩道上の駐輪自転車が原因で狭くなっていた区間における歩道有効幅員は、整備前の1.8mから2.9mに広がり歩行者の通行環境が向上した(図-17, 図-18)。

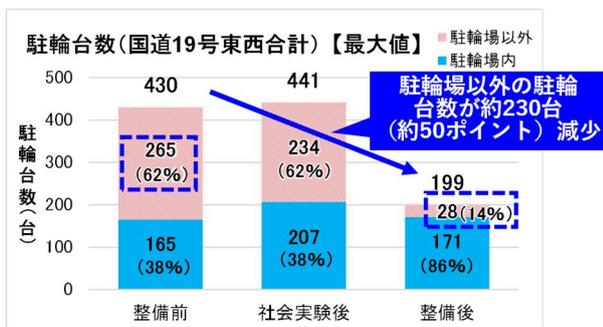


図-16 自転車駐輪場の利用状況

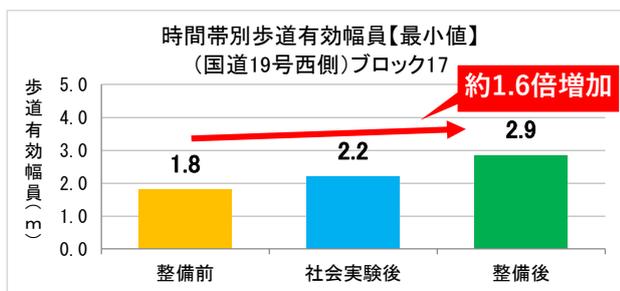


図-17 歩道有効幅員の変化

## 6. まとめ・今後の課題

本事業で整備した自転車通行空間や駐輪場により、歩行者や自転車の安全性や快適性における効果を確認できた。また、車線削減に伴う整備により、自転車通行空間を幅員で確保できたことで、自転車通行空間の遵守率約90% [ピーク8時台] は同様の整備形態の他路線である国道19号桜通の約80% [ピーク8時台] (2018年11調査結果)を上回り、幅員の自転車通行空間の整備により大きな効果が発現することも確認できた。

今後は、引き続き歩行者や自転車の安全性向上が求められる区間を抽出した上で、地域住民との合意形成を図り、必要に応じて名古屋市と連携しながら自転車通行空間の整備や駐輪状況の改善を進め自転車ネットワークの形成を推進していきたい。

**謝辞:** 本事業を検討するにあたり、貴重なご意見を頂きました大須地区安全な自転車利用に関する連絡会のメンバーをはじめ、地域住民の方々や道路管理者・警察の行政関係者の方々に感謝の意を表す。

### 参考文献

- 1) 愛知県内の交通事故死者数 (愛知県警察本部)
- 2) 2018年6月調査結果
- 3) 名古屋市HP  
[https://www.city.nagoya.jp/ryokuseidoboku/cmsfiles/contents/0000013/13814/R5sakae\\_chiku\\_R50110.pdf](https://www.city.nagoya.jp/ryokuseidoboku/cmsfiles/contents/0000013/13814/R5sakae_chiku_R50110.pdf)