

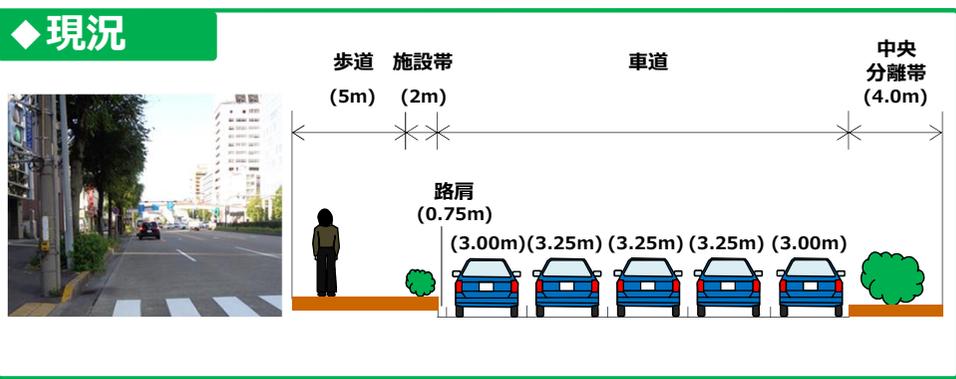
国道22号 日銀前交差点～幅下橋西交差点における 自転車通行空間整備に関する社会実験の結果について

1. 本区間における道路交通状況の課題
2. 社会実験の概要
3. 社会実験に関する検証結果
4. 国道22号日銀前～幅下橋西交差点間の課題、解決策

1. 本区間における道路交通状況の課題

○対象は国道22号日銀前～幅下橋西交差点。

■断面図



自転車・歩行者交通量調査日時：
令和5年6月13日(火)8:00～9:00 ※ピーク時

1. 本区間における道路交通状況の課題

○国道22号日銀前～幅下橋西交差点及び周辺的生活道路において、歩道での安全性・円滑性・車道での安全性に関する課題が発生している。

(1) 歩道での安全性 (歩行者と自転車が錯綜)



・歩道を走行する自転車が多く、自転車と歩行者が錯綜※している。(朝夕ピークの2時間(8:00～9:00、18:00～19:00)で293回発生)

※ 自転車同士の近い距離でのすれ違い・追い越しや歩行者のすぐ横を自転車が走行する状況

・更に一部、歩道の有効幅員が狭くなっており、利用者から「歩道を走行する自転車を危険と感じていた」との声もある。

(丸の内駅付近：歩道有効幅員7m→3.7m)

朝夕ピーク時には、歩道に歩行者と自転車が混在し、錯綜している状況

(2) 車の円滑性 (幹線道路に交通が集中)



・国道22号は多くの自動車を利用し、ピーク時に日銀前交差点、新御園橋交差点で渋滞※が発生。※信号が青から赤に変わった瞬間に、捌け残った最後尾が停止した位置から停止線までの距離

・ピーク時の平均旅行速度は20km/h未満。

・主な渋滞要因は以下の通り。

日銀前交差点	北側流入部の左折車線に交通が集中し、交通容量を1割超過
新御園橋交差点	南側流入部の左折車両の横断者待ちにより、青時間が58秒あるものの1回の信号で通過できる左折車は7.5台

朝夕ピーク時には、交通が集中し、渋滞が発生している状況

(3) 車道での安全性 (交通事故が発生)



・国道22号では、日銀前交差点、新御園橋交差点で交通事故が多く発生。

・主な交通事故は以下の通り。

日銀前交差点	車対車の追突事故
新御園橋交差点	自転車対車の事故(特に左折時)

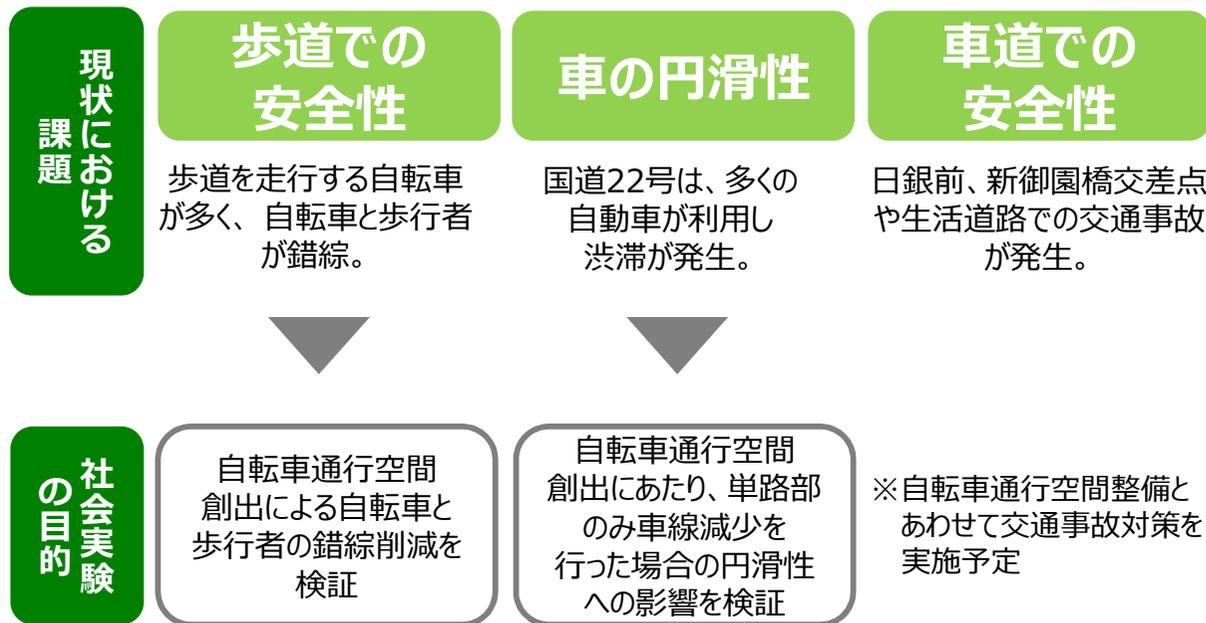
・国道22号の渋滞を回避するため、生活道路が抜け道利用され、交通事故も発生。(抜け道利用されている生活道路は、100mあたりの事故発生件数が周辺的生活道路と比較し1.5～2.8倍)

国道22号や抜け道において交通事故が発生

2. 社会実験の概要

(1) 社会実験の目的及び対象区間と実施期間

◆現状における道路交通状況に関する課題と社会実験の目的



◆対象区間と実施期間

- 対象区間：日銀前交差点～幅下橋の東側
- 実施期間：令和5年7月8日(土)～8月10日(木)
※実施期間は当初8月17日(木)までの予定であったが、台風の影響により8月10日(木)までに短縮



2. 社会実験の概要

(2) 社会実験の内容

- 社会実験時は、1車線を削減し、その空間を自転車通行空間に利用。(交差点部は、現況の車線数を維持)
- また、自転車通行空間と車線の間は、路上駐車が比較的多い日銀前～新御園橋交差点の区間は主にラバーポールで規制し、新御園橋交差点～幅下橋の東側の区間は主にA型バリケードで規制。

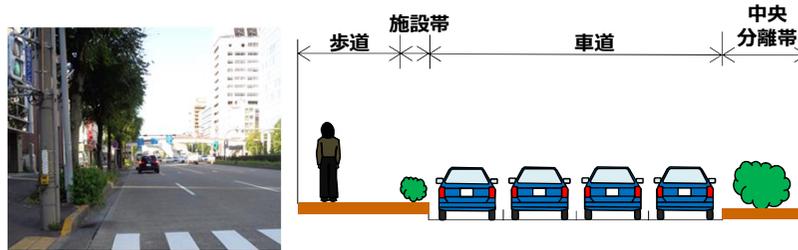
位置図



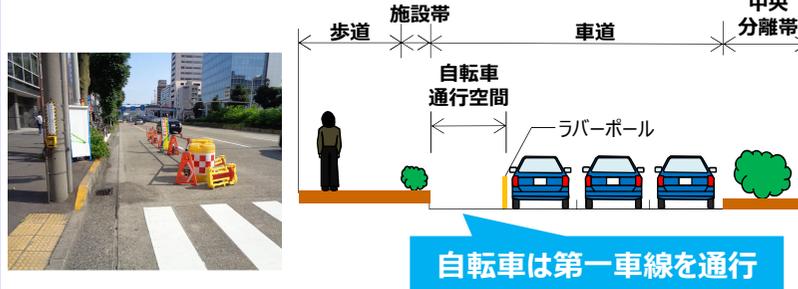
断面図

【ラバーポール設置区間】

◆ 実験前

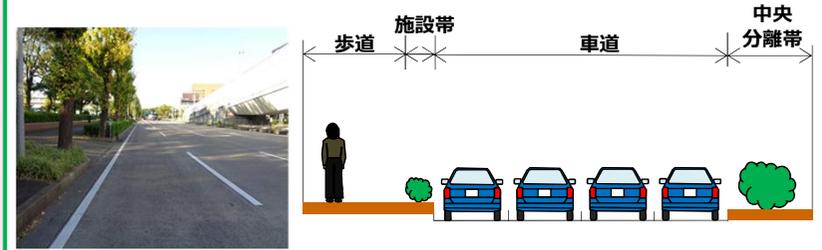


◆ 実験中

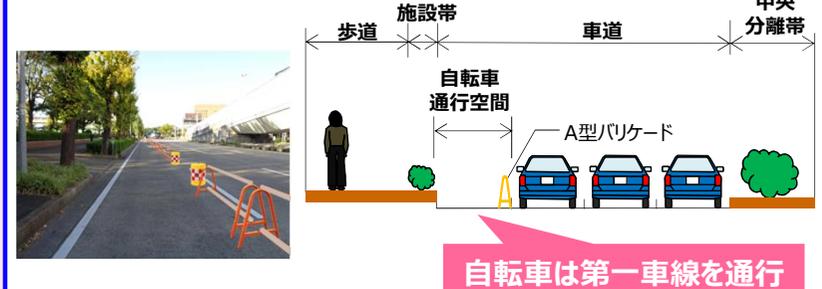


【A型バリケード設置区間】

◆ 実験前

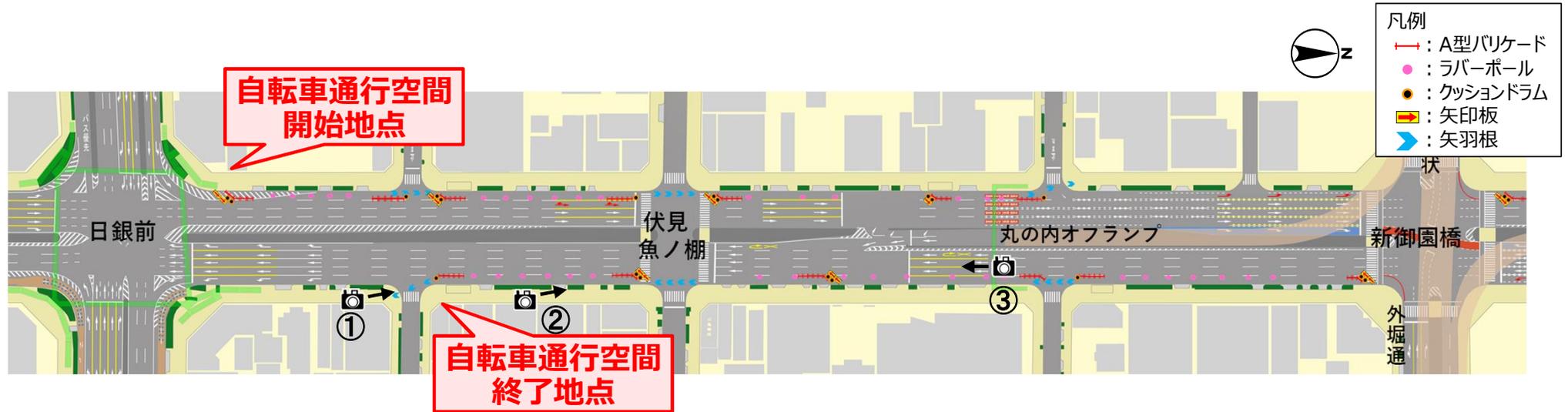


◆ 実験中



2. 社会実験の概要

(3) ラバーポール設置区間（日銀前～新御園橋交差点）の実施状況



写真①：自転車通行空間の終了地点状況



写真②：自転車通行空間の利用状況



写真③：ラバーポール設置状況



2. 社会実験の概要

(4) A型バリケード設置区間（新御園橋交差点～幅下橋の東側）の実施状況



写真①：自転車通行空間の利用状況



写真②：A型バリケード設置状況



写真③：三の丸交差点の状況



3. 社会実験に関する検証結果

(1) 社会実験に関する検証事項

視点	検証事項	検証結果
車の円滑性への影響 (車線削減による影響)	【a】混雑の発生状況 【b】交通影響の実感	<ul style="list-style-type: none"> ・日銀前交差点の北側流入部(7時～10時)の渋滞長が増加。その結果、滞留長も延伸し、三の丸交差点では交差点内に立ち往生する車両が発生。 ・幅下橋西～日銀前交差点の上り方向の平均所要時間が約5分から約7分へ増加。
	【c】周辺の抜け道の使われ方の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・社会実験期間において大きな変化は見られない。
	【d】自転車専用通行帯への路上停車状況	<ul style="list-style-type: none"> ・社会実験中は社会実験前と比較し、国道22号における路上停車が周辺の市道に転換。

3. 社会実験に関する検証結果

(1) 社会実験に関する検証事項

視点	検証事項	検証結果
歩道での安全性への検証 (自転車通行空間の 整備に関する検証)	【e】自転車通行空間の交通量と 通行位置	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車通行空間の遵守率は、大きく増加。 (中日新聞社前交差点南 西側：最大23%→53%) 歩道を走行する自転車が減少。
	【f】自転車と歩行者の 錯綜※状況	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車と歩行者の錯綜回数は社会実験前と比べて減少。 (293回→191回)
	【g】自転車と車のヒヤリハット状況	<ul style="list-style-type: none"> ・三の丸交差点において、北西流入部からの左折自動車と直進自転車のヒヤリハットが発生。
	【h】歩行者の安全性への評価	<ul style="list-style-type: none"> ・アンケート調査において、歩行者の安全性は「向上した」「やや向上した」と回答した方が多い(平日：約45%、休日：約71%)。 ・向上しなかった理由は、「依然として歩道を走行する自転車がいる」という意見があげられた。 ・社会実験区間の端部(自転車通行空間と歩道の接続箇所)でのヒヤリハットが発生し、「交差点で合流する自転車とぶつかりそうになった」という意見があげられた。
	【i】自転車の安全性への評価	<ul style="list-style-type: none"> ・アンケート調査において、自転車の安全性は「向上した」「やや向上した」と回答した人が多い(平日：約52%、休日：約75%)。 ・向上しなかった理由は、「路上駐停車がいて走行できない」という意見があげられた。

※錯綜(ビデオの動画から確認)： 自転車と歩行者・自転車がすれ違う際のすれ違い幅が1.25m未満、 自転車が歩行者を追い越す際の追い越し幅が1.5m未満の場合1カウント

3. 社会実験に関する検証結果

(2) 車線削減による影響 1) 渋滞長の変化

【社会実験前】調査日時：令和5年6月13日（火） 7：00～10：00、16：00～19：00
 【社会実験中】調査日時：令和5年7月18日（火） 7：00～10：00、16：00～19：00

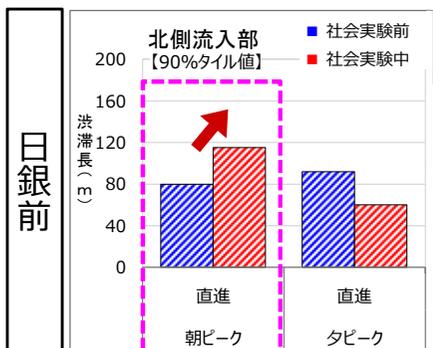
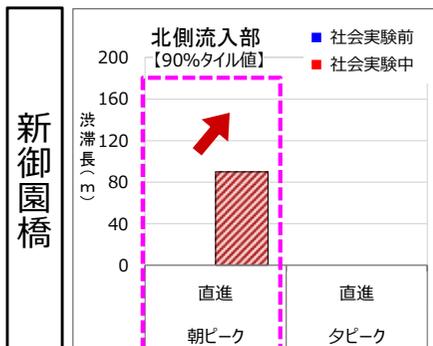
検証事項	調査結果 ※下線：残された問題点
【a】混雑の発生状況	【a】国道22号の南進方向における滞留長・渋滞長の増加は、自転車通行空間創出のための車線削減による直進車両の滞留スペースの減少が主な要因と考えられる。

＜朝ピーク時＞



《考察①》

■ 渋滞長(90%タイル値)



実験前

写真①



写真②



実験中

写真①



写真②



車線数が減少し、3車線分の滞留スペースとなり、滞留長・渋滞長が延伸

3. 社会実験に関する検証結果

(2) 車線削減による影響 1) 渋滞長の変化

【社会実験前】調査日時：令和5年6月13日（火） 7：00～10：00、16：00～19：00
 【社会実験中】調査日時：令和5年7月18日（火） 7：00～10：00、16：00～19：00

検証事項	調査結果 ※下線:残された問題点
【a】混雑の発生状況	【a】車線削減により、国道22号の南進方向については、日銀前交差点を先頭に三の丸交差点まで滞留が延伸し、交差点内で立ち往生する車両が多数発生している。



《各交差点の道路状況（社会実験中）》



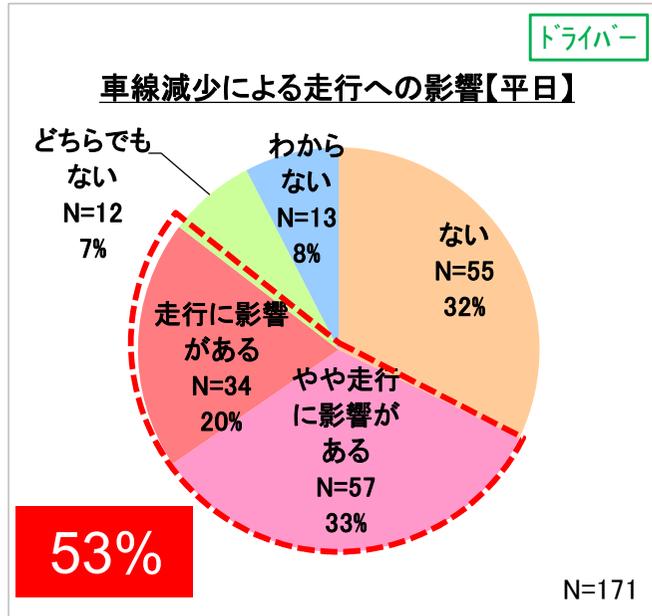
3. 社会実験に関する検証結果

(2) 車線削減による影響 3) ドライバーの声

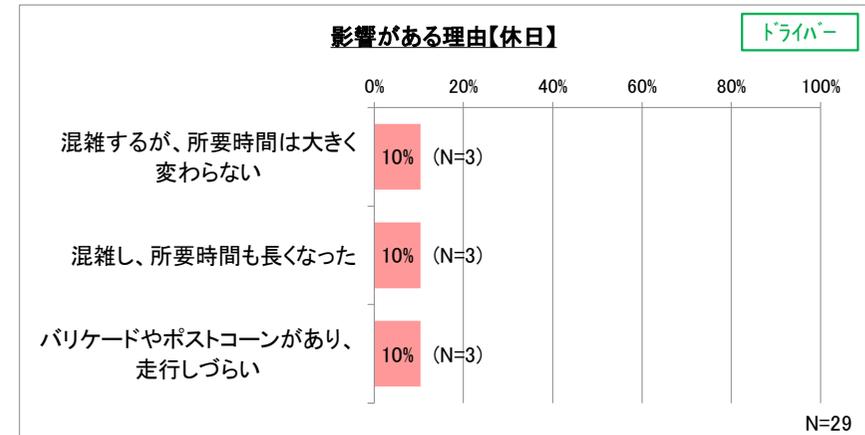
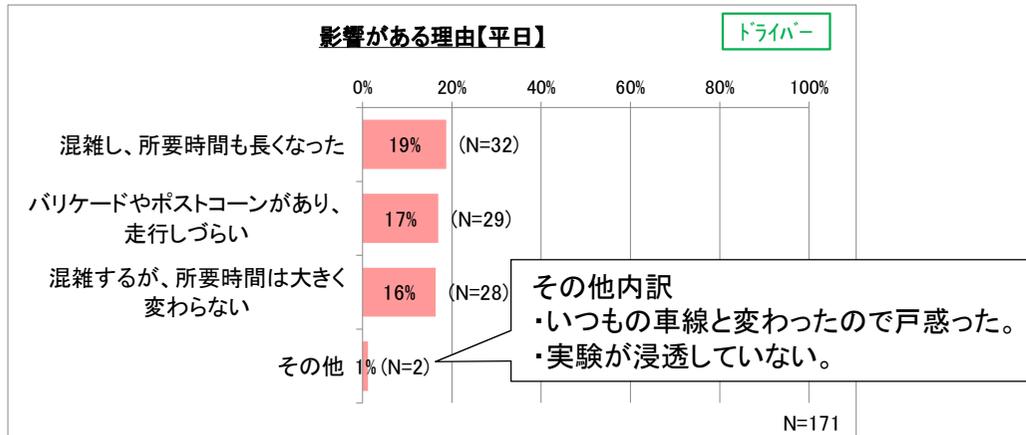
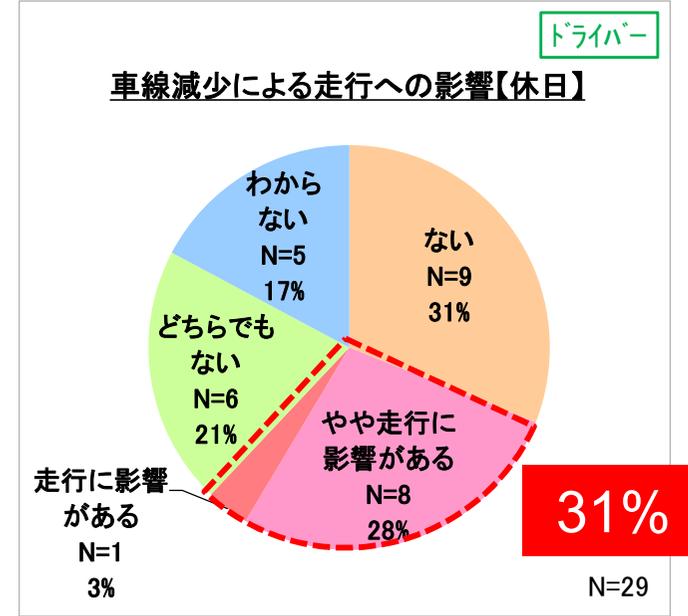
検証事項	調査結果
【b】交通影響の実感	※下線:残された問題点 【b】ドライバーへのアンケートから、社会実験区間での車線減少により走行に影響があったと回答した方は平日53%、休日のみ走行した方は31%。

【アンケート調査】調査日時：令和5年8月2日(水)～令和5年8月3日(木)

◆平日走行した方



◆休日のみ走行した方(平日も走行した方を除く)

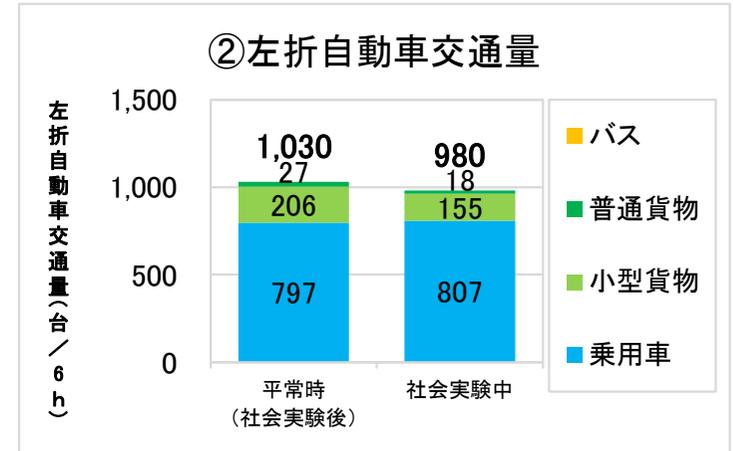
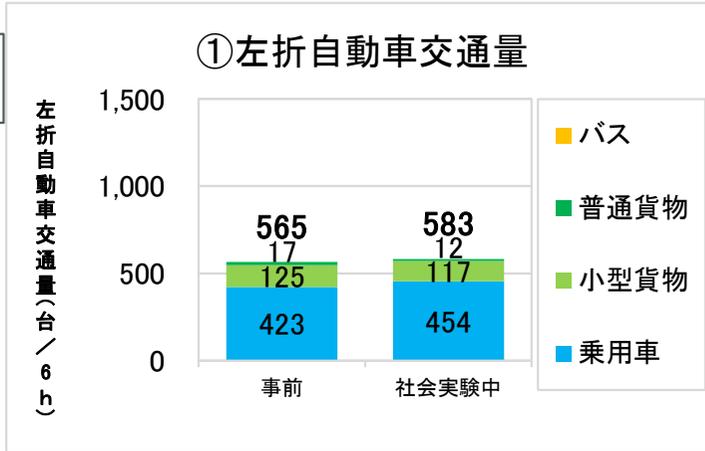


3. 社会実験に関する検証結果

(2) 車線削減による影響 4) 抜け道利用交通量

検証事項	調査結果
【c】周辺の抜け道の使われ方の変化	【c】社会実験期間においても、大きな変化は見られなかった。 ※下線:残された問題点

【事 前】調査日時：令和5年6月13日(火) 7:00~10:00、16:00~19:00 ※①
 【社会実験 中】調査日時：令和5年7月18日(火) 7:00~10:00、16:00~19:00 ※①
 調査日時：令和5年8月 8日(火) 7:00~10:00、16:00~19:00 ※②
 【社会実験 後】調査日時：令和5年8月31日(木) 7:00~10:00、16:00~19:00 ※②



写真①



写真②

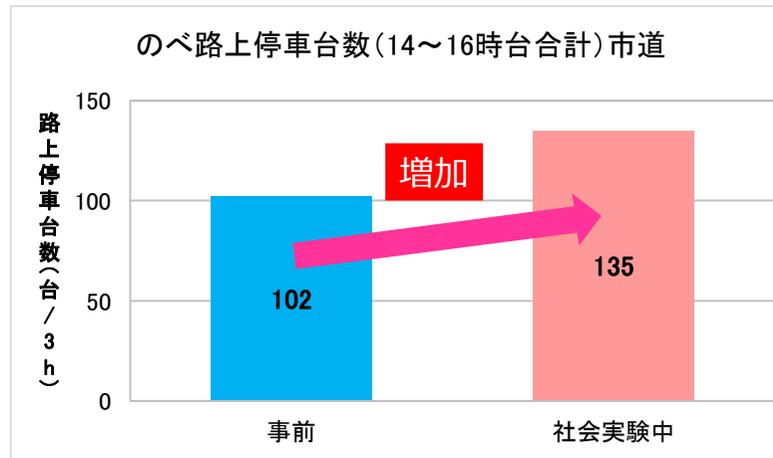
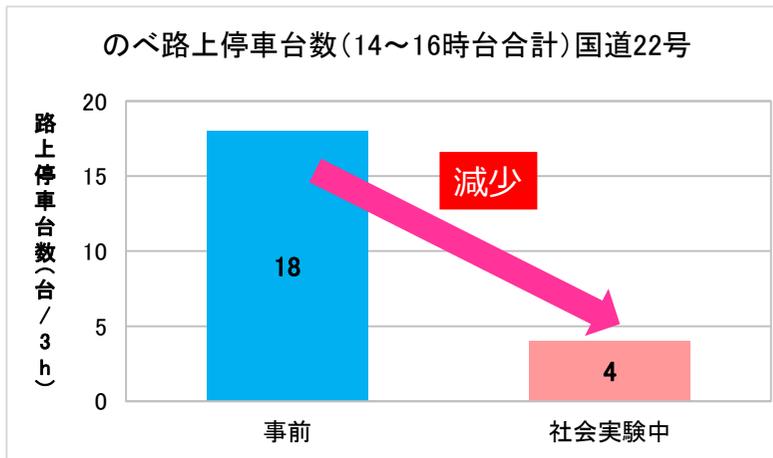


3. 社会実験に関する検証結果

(2) 車線削減による影響 5) 路上停車台数

検証事項	調査結果 ※下線:残された問題点
【d】自転車専用通行帯への路上停車状況	【d】国道22号における路上停車は、社会実験前と比較し減少した。 しかし、国道22号以外の市道において増加。

【事前】調査日時：令和5年6月13日(火) 14:00~17:00
 【社会実験中】調査日時：令和5年7月18日(火) 14:00~17:00
 ※事前調査で路上駐車が最も多かった時間帯の前後1時間を含めた合計3時間を調査



写真①



写真②



3. 社会実験に関する検証結果

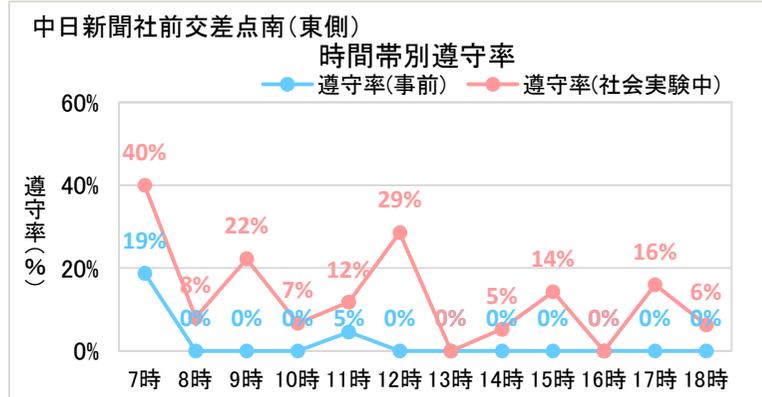
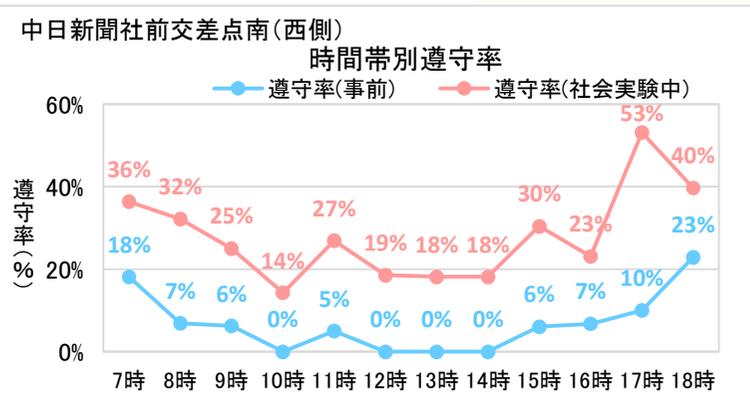
(3) 自転車通行空間の整備に関する検証 1) 自転車通行空間の遵守率

検証事項	調査結果
【e】自転車通行空間の交通量と通行位置(遵守率)	【e】自転車通行空間の遵守率は、三の丸～新御園橋交差点間の西側で最大約53%、東側で最大約40%、新御園橋～日銀前交差点間の西側で最大約37%、東側で最大約38%と大きく増加。

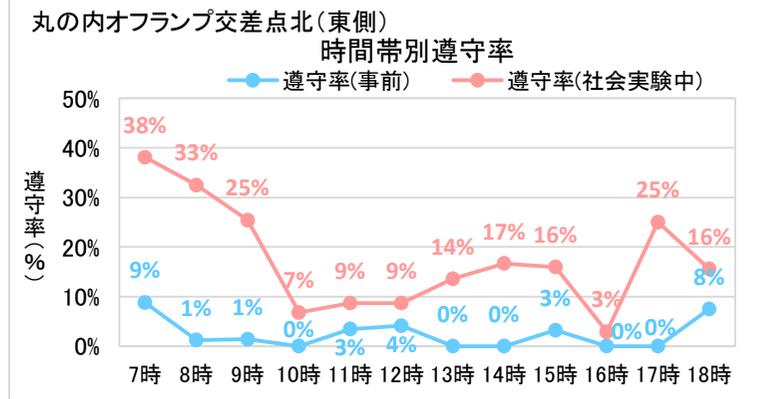
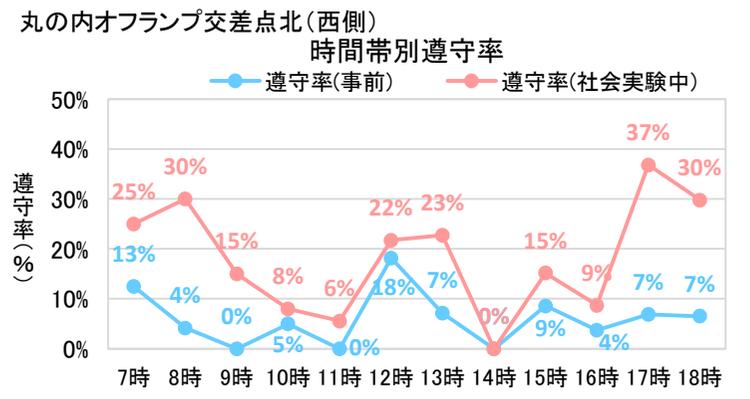
【事前】調査日時：令和5年6月13日(火) 7:00～19:00
 【社会実験中】調査日時：令和5年7月18日(火) 7:00～19:00

至一宮市

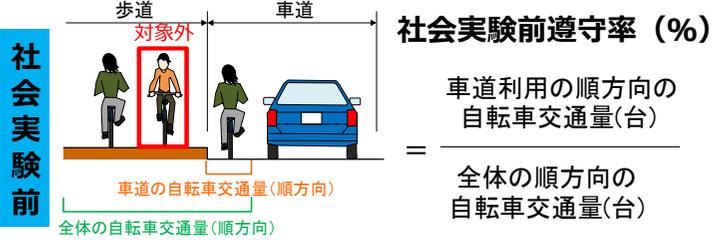
中日新聞社前交差点南



丸の内オフランプ交差点北



※遵守率(%)とは



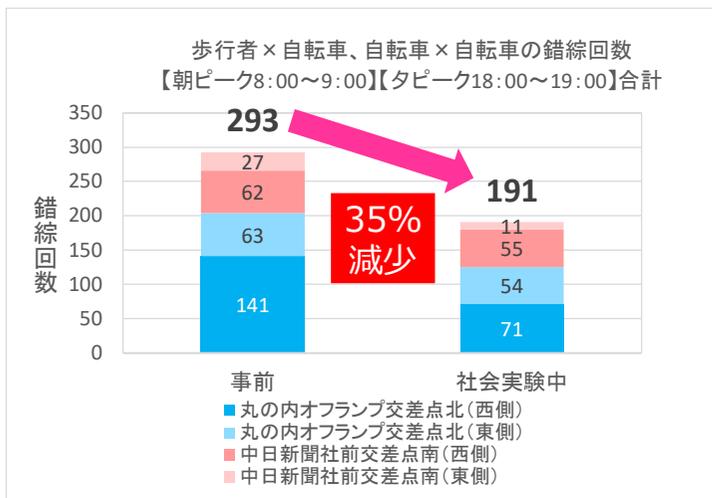
3. 社会実験に関する検証結果

(3) 自転車通行空間の整備に関する検証 2) 自転車と歩行者の錯綜回数

検証事項	調査結果
【f】自転車と歩行者の錯綜状況	【f】自転車と歩行者の錯綜は、社会実験前と比べて293回から191回に35%減少している。今後自転車通行空間が整備されルールが浸透すれば、更なる効果も期待できる。

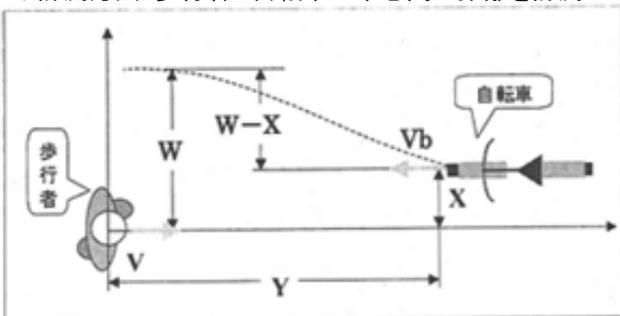
【事前】調査日時：令和5年6月13日(火) 7:00~19:00
 【社会実験中】調査日時：令和5年7月18日(火) 7:00~19:00

至一宮市



※錯綜(ビデオの動画から確認)：
 自転車と歩行者・自転車がすれ違い際のすれ違い幅が1.25m未満、
 自転車が歩行者を追い越す際の追い越し幅が1.5m未満の場合1カウント

◆計測方法：歩行者と自転車の中心間の距離を計測



出典：山中英生 他、ニアミス指標による自転車歩行者混合交通の評価法とサービスレベルの提案，2003



自転車通行空間の整備により、歩道での自転車と歩行者の錯綜が減少

3. 社会実験に関する検証結果

(3) 自転車通行空間の整備に関する検証 3) 自転車と車のヒヤリハット状況

検証事項	調査結果
【g】自転車と車のヒヤリハット状況	【g】三の丸交差点において、北西流入部からの左折自動車と直進自転車のヒヤリハットが発生。

◆位置図



◆ヒヤリハット状況



40代 女性
(ドライバー)

自転車が見えにくい。



自転車利用者

日銀前交差点方面に行くとき、浅間町から登坂になっていて後ろを振り向くのが難しい。自転車が来るのではと気にしている車は無いと感じた。

◆信号現示

1φ	2φ	3φ
青:52 黄:4 赤:3	青:21 黄:4 赤:3	青:26 黄:4 赤:3

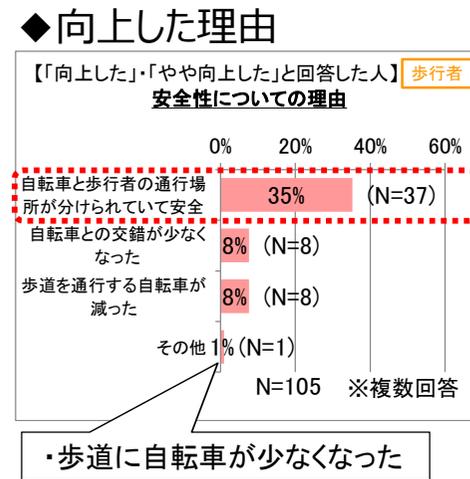
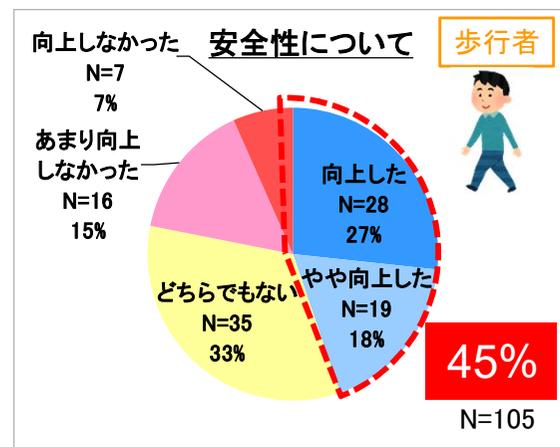
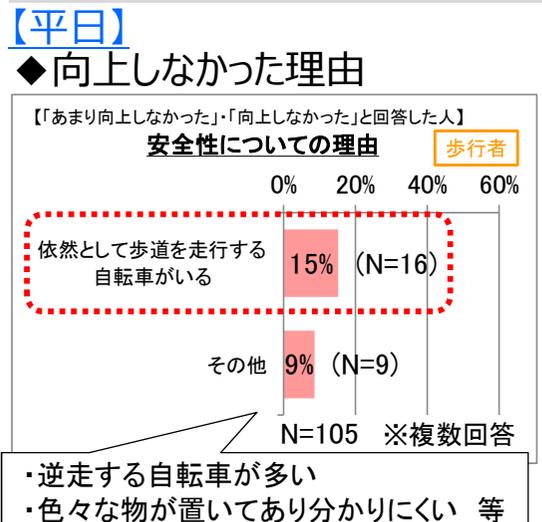
3. 社会実験に関する検証結果

(3) 自転車通行空間の整備に関する検証 4) 歩行者の声

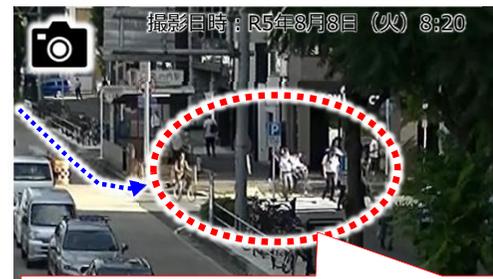
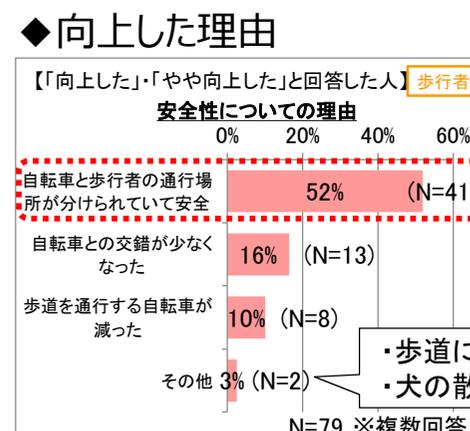
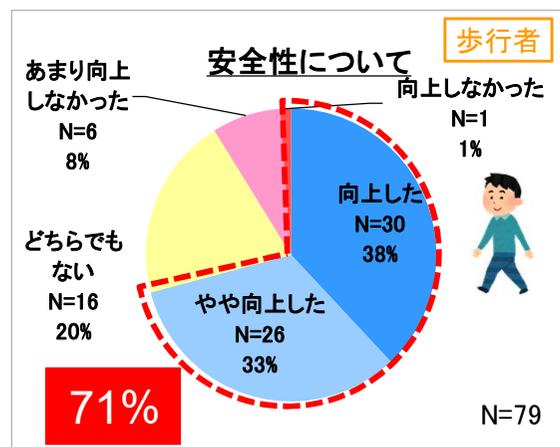
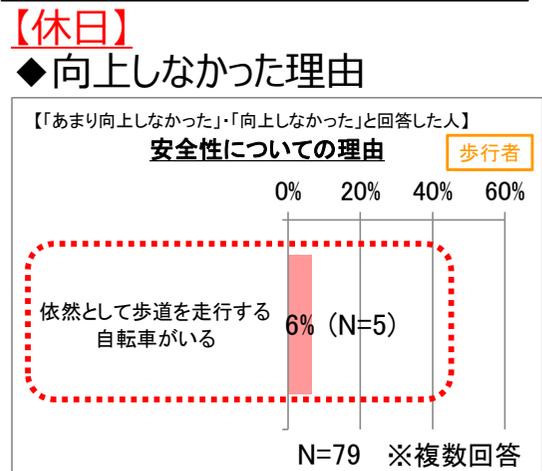
検証事項	調査結果
【h】歩行者の安全性への評価	※下線:残された問題点 【h】安全性について、「向上した」「やや向上した」と回答した人は、平日は約45%、休日は約71%。 向上した理由として、「自転車と歩行者の通行場所が分けられていて安全」が最も多く、向上していない理由として、「依然として歩道を走行する自転車がいる」が最も多い。

問：歩行者からみて、自転車通行空間が整備され、社会実験前と比べ安全性は向上しましたか？

【アンケート調査】調査日時：令和5年7月19日(水)～令和5年7月20日(木) 令和5年7月29日(土)
 回収数：歩行者 平日105票、休日79票



自転車が歩道を走行
 ⇒課題：歩道を通行する自転車への啓発が必要



自転車が歩道に合流
 ⇒「交差点で合流する自転車とぶつかりそうになった」(歩行者)

3. 社会実験に関する検証結果

(3) 自転車通行空間の整備に関する検証 5) 自転車の声

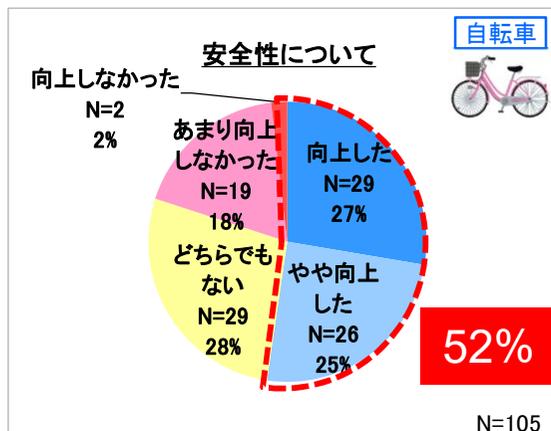
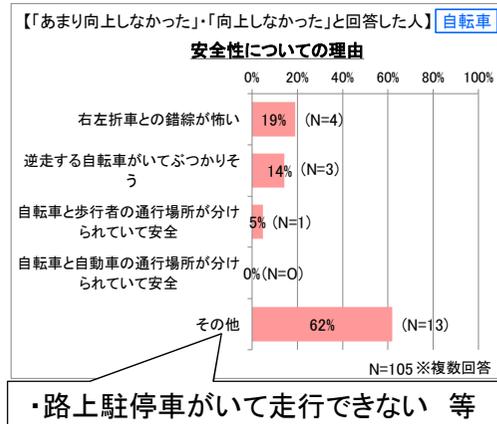
検証事項	調査結果	※下線:残された問題点
【i】自転車の安全性への評価	【i】安全性について、「向上した」「やや向上した」と回答した人は平日は約52%、休日は約75%。 向上した理由として、「自転車と歩行者の通行場所が分けられていて安全」が最も多く、向上しなかった理由として、「路上駐停車がいて走行できない」が最も多い。	

問：自転車利用者から見て、自転車通行空間が整備され、社会実験前と比較し安全性は向上しましたか？

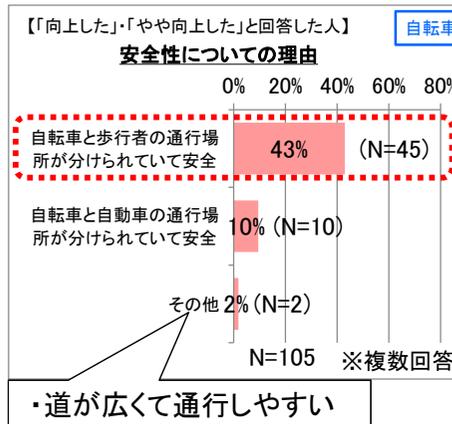
【アンケート調査】調査日時：令和5年7月19日(水)～令和5年7月20日(木)
令和5年7月29日(土)
回収数：自転車利用者 平日105票、休日32票

【平日】

◆向上しなかった理由



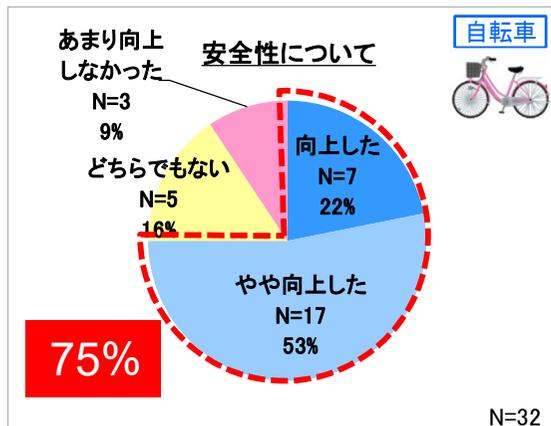
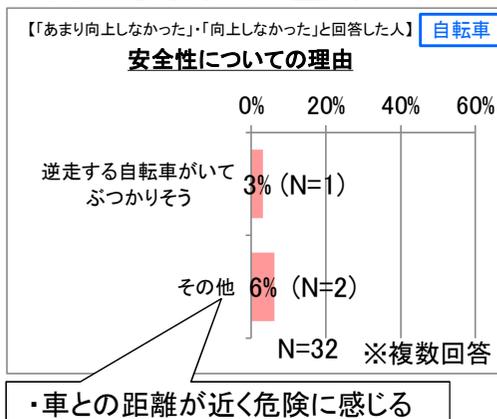
◆向上した理由



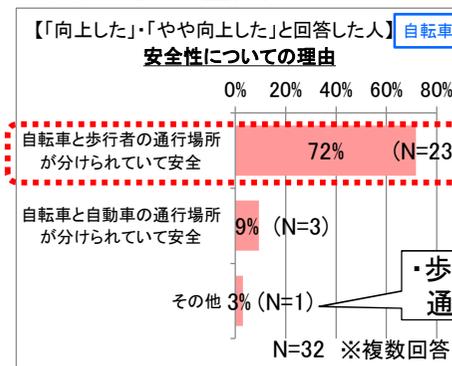
自転車通行空間に路上駐停車車両が発生
⇒課題：荷捌き車両等への啓発が必要

【休日】

◆向上しなかった理由



◆向上した理由



3. 社会実験に関する検証結果

◆車の円滑性への影響（車線削減による影響）

- 三の丸交差点、新御園橋交差点、日銀前交差点の北側流入部において、滞留長及び渋滞長が増加。
- 社会実験区間において、上り方向の平均所要時間が約5分から約7分へ最大約2分増加、下り方向の平均所要時間が約4分から約5分へ最大約1分増加。

◆歩道での安全性への検証（自転車通行空間の整備に関する検証）

①利用者の交通行動の適正化	<p>○自転車通行空間の遵守率が向上</p> <p>※三の丸～新御園橋交差点：西側 最大23%→53% 東側 最大19%→40%</p> <p>新御園橋～日銀前交差点：西側 最大18%→37% 東側 最大9%→38%</p>	<p>三の丸～新御園橋交差点 遵守率(最大)</p>	<p>新御園橋～日銀前交差点 遵守率(最大)</p>									
②自転車と歩行者の錯綜	<p>○歩行者と自転車、自転車同士の錯綜が減少</p> <p>※293回→191回(約35%減少)</p> <p>○アンケート調査より、多くの方が安全性が向上と回答</p> <p>※歩行者：平日利用者の約45%、休日利用者の約71%</p> <p>自転車：平日利用者の約52%、休日利用者の約75%</p>	<p>歩行者×自転車、自転車×自転車の錯綜回数</p>	<p>安全性について（アンケート結果）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>曜日</th> <th>歩行者</th> <th>自転車</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平日</td> <td>27% (blue), 18% (light blue), 45% (yellow), 15% (pink), 7% (red)</td> <td>27% (blue), 25% (light blue), 52% (yellow), 18% (pink), 2% (red)</td> </tr> <tr> <td>休日</td> <td>38% (blue), 33% (light blue), 71% (yellow), 8% (pink), 1% (red)</td> <td>22% (blue), 53% (light blue), 75% (yellow), 16% (pink), 9% (red)</td> </tr> </tbody> </table>	曜日	歩行者	自転車	平日	27% (blue), 18% (light blue), 45% (yellow), 15% (pink), 7% (red)	27% (blue), 25% (light blue), 52% (yellow), 18% (pink), 2% (red)	休日	38% (blue), 33% (light blue), 71% (yellow), 8% (pink), 1% (red)	22% (blue), 53% (light blue), 75% (yellow), 16% (pink), 9% (red)
曜日	歩行者	自転車										
平日	27% (blue), 18% (light blue), 45% (yellow), 15% (pink), 7% (red)	27% (blue), 25% (light blue), 52% (yellow), 18% (pink), 2% (red)										
休日	38% (blue), 33% (light blue), 71% (yellow), 8% (pink), 1% (red)	22% (blue), 53% (light blue), 75% (yellow), 16% (pink), 9% (red)										

◆車道での安全性への検証（自転車通行空間の整備に関する検証）

- 社会実験中に三の丸交差点において、北西流入部からの左折自転車と直進自転車のヒヤリハットが発生。

4. 国道22号日銀前～幅下橋西交差点間の課題、解決策

◆ 現状課題

**歩道での安全性
(歩行者と自転車が錯綜)**

〈対象〉
全区間での対応が必要

**車の円滑性
(交通が集中する幹線道路)**

〈対象〉
・日銀前～幅下橋西交差点
上り方向(南行き)

**車道での安全性
(交通事故の発生)(別途検討)**

〈対象〉

- ・国道22号の
渋滞回避のため
利用される生活道路
- ・日銀前交差点
- ・新御園橋交差点

◆ 社会実験による検証

社会実験期間: R5.7.8(土)～8.10(木)

〈社会実験内容〉
単路部のみ車線削減による
自転車通行空間の創出

- ・歩道上での自転車対自転車、
歩行者対自転車の錯綜が
293回から191回と35%減少
⇒**自転車通行空間創出による、
歩道上での安全性向上効果あり**
- ・社会実験区間の端部(自転車通行
空間と歩道の接続箇所)でのヒヤリ
ハットが発生
⇒**連続した自転車通行空間の
整備が必要**

- ・単路部のみ車線削減でも、各
交差点の滞留量・渋滞長が増加。
- ・日銀前～幅下橋西交差点間の
平均所要時間が約5分から約7分に
増加し、円滑性が悪化。
- ・車線削減による滞留の延伸で、
三の丸交差点内で立ち往生する車
両が発生。
⇒**車線削減を伴わない整備が必要**

〈社会実験による新たな課題〉

- ・直進自転車と左折自動車の
ヒヤリハットが発生し、直進
自転車の走行に危険がある。
⇒**三の丸交差点の直進自転車の
安全性向上対策が必要**

〈対象〉
・三の丸交差点北側流入部

◆ 対応方針と留意点

〈方針〉
歩行者と自転車の分離

〈留意点〉
・連続した自転車通行空間の整備
・交通円滑性への影響を避けた
整備が必要

〈方針〉
交差点の渋滞対策

〈留意点〉
渋滞が発生している交差点での
ピンポイント対策

〈方針〉
発生している事故に応じた交通
安全対策

〈留意点〉
・日銀前交差点の
追突・左折時事故の防止
・新御園橋交差点の歩行者・
自転車と左折自動車の分離

〈方針〉
直進自転車の安全性確保

◆ 解決策

自転車通行空間の整備

**A案：車線数を一部削減し、車線幅員は維持、
車道に自転車通行空間を整備**

※車線削減しない区間はA案と同様車線幅員を縮小
メリット：幅広く連続した自転車通行空間の整備が可能
デメリット：車線削減区間において地域との合意形成が
必要、車線幅員の縮小区間では車の走行性へ
の影響が懸念

事務局案

**B案：車線数は削減せず、車線幅員を縮小し、
車道に自転車通行空間を整備**

メリット：車の円滑性に影響はない
連続した自転車通行空間の整備が可能
デメリット：車線幅員が狭くなるため、
車の走行性への影響が懸念

**C案：車線数・幅員は削減せず、
歩道空間を縮小して、
歩道に自転車通行空間を整備**

メリット：車の円滑性に影響はない
デメリット：横断歩道橋や地下鉄出入口により歩道有効
幅員が狭い区間があり、連続した自転車通行
空間の整備が困難

**ピンポイント渋滞対策・交通安全対策
(別途検討)**

- 日銀前交差点の信号現示改良 等
- 新御園橋交差点の信号現示の改良、
車線運用の変更 等

自動車・自転車の交通安全対策(別途検討)

- 日銀前交差点の追突注意喚起・減速ドット
ライン設置 等
- 三の丸交差点北側流入部の車線運用の
変更・信号現示の改良 等

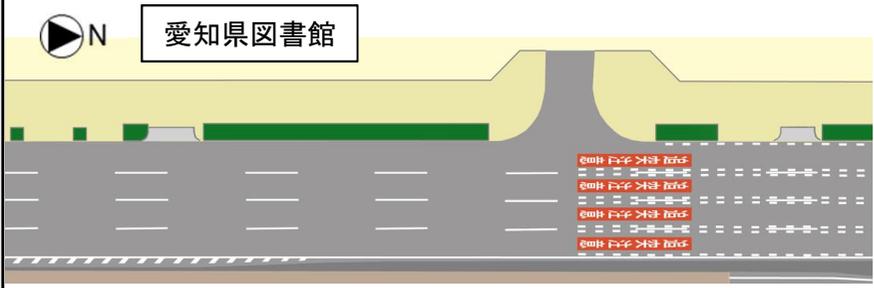
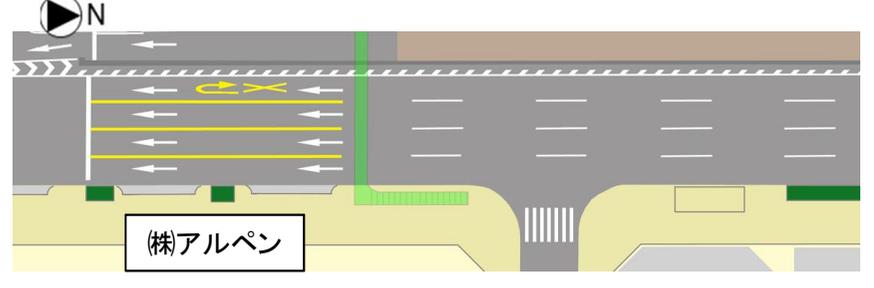
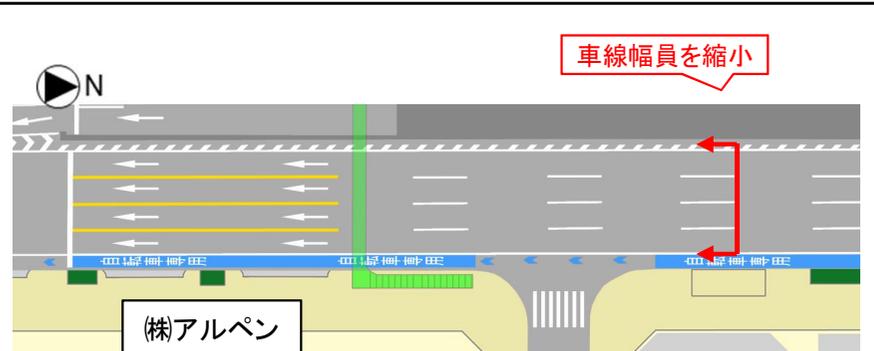
4. 国道22号日銀前～幅下橋西交差点間の課題、解決策

◆整備案の比較

検討案	A案:車線数削減パターンと車線幅員縮小パターンを組み合わせた整備	B案:車線幅員縮小パターンによる整備	C案:歩道幅員縮小による整備
考え方	車線数を一部削減し、車線幅員は維持、車道に自転車通行空間(W=3.0m~※)を整備 ※車線削減の区間のみ	車線数は削減せず、車線幅員を縮小し、車道に自転車通行空間(W=1.5m)を整備	車線数・幅員は削減せず、歩道空間を縮小して、歩道に自転車通行空間を整備
平面図			
横断面図			
車線運用	車線数	一部削減	削減なし
	車線幅員	一部縮小(車線削減不可区間)	縮小
	歩道幅員	縮小なし	縮小なし
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・連続した自転車通行空間の整備が可能。 ・一部自転車レーンの幅員が3.0m以上と広幅員。 ※西大須(3.75m): 遵守率下り71%,上り57% 桜通(1.5m): 遵守率下り29%,上り45% 	<ul style="list-style-type: none"> ・車線数が現況と変わらないため、交通容量が変わらず車の円滑性への影響が無い。 ・連続した自転車通行空間の整備が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ・車線運用が現況と変わらないため、交通容量が変わらず車の円滑性への影響が無い。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・車線削減について地域との合意形成が必要。 ※社会実験時に意見あり ・車線幅員を縮小することにより、自動車の走行性への影響が懸念される。 ※現況の実勢速度を考慮すると、影響は小さいと想定 ・車線削減する下り方向はタピーク時に4分→5分と所要時間がやや増加。 	<ul style="list-style-type: none"> ・車線幅員を縮小することにより、自動車の走行性への影響が懸念される。 ※現況の実勢速度を考慮すると、影響は小さいと想定 	<ul style="list-style-type: none"> ・横断歩道橋や地上機器がある箇所は歩道有効幅員(3.5m)の確保ができないため、連続した自転車通行空間の整備が困難。 ・丸の内駅周辺地区はバリアフリー法に基づく特定道路に指定されており、歩道が狭くなる整備は望ましくない。

国道22号 日銀前～幅下橋西交差点間の対応方針(案)

◆車線数削減パターンと車線幅員縮小パターンを組み合わせることで自転車通行空間（自転車専用通行帯）を整備

		① 車線数削減パターン	② 車線幅員縮小パターン
車線運用	車線数	一部削減	削減なし
	車線幅員	縮小なし	縮小
	歩道幅員	縮小なし	縮小なし
	自転車専用通行帯幅員	2.5m程度	1.5m程度
適用区間例	現況	新御園橋～三の丸交差点(下り:北行き) 【愛知県図書館前】 	日銀前～新御園橋交差点(上り:南行き) 【(株)アルペン前】 
	計画	 <p>車線数を削減</p>	 <p>車線幅員を縮小</p>

※警察等との調整により、変更の可能性あり