

特集：安全・快適な自転車走行空間の整備に向けて

名古屋における道路空間の見直しによる 自転車走行空間整備について

浅井慎一* 高橋 誠**

1. はじめに

国道19号は、愛知県名古屋市を起点とし、長野県長野市まで至る延長266kmの主要幹線道路である。今回、自転車走行空間の整備を行った国道19号伏見通（名古屋市中区）は、オフィス、文化施設、公共施設などが立ち並んでおり、歩行者や自転車の通行が多い区間である。

今回の事業は、道路空間の再配分を行い、自転車走行空間・自転車駐輪場の設置及び、面的な事故対策、貨物の荷さばき場の整備、人に優しい歩道のバリアフリー化事業を実施することにより、交通機能の向上を図ることを目的として事業を実施している。

2. 何故、整備を行うことになったのか

2.1 国道19号伏見通における問題点

国道19号伏見通における交通安全上の問題点について述べる。

伏見通は、地下鉄伏見駅を中心として中心にオフィスや演劇場、商店街といった集客施設が多いため歩行者や自転車の通行も多く、車道側の問題点として、違法駐車並びに荷さばきを行うために路上に駐停車する車両による交通渋滞が発生していた（写真-1,2）。



写真-1 駐停車状況



写真-2 荷さばき状況

歩道側の問題点として、駅周辺の駐輪が多く、自転車が歩道にはみ出し、歩行者の妨げになっているばかりか、自転車と歩行者が錯綜する危険性があった。



写真-3 駅周辺の駐輪状況



写真-4 通行の妨げになる自転車

また、若宮北交差点から日銀前交差点においては、事故危険箇所の交差点が4箇所存在し、これらの事故対策を行う必要性もあった。



図-1 交差点位置図

図-2 交差点の事故分類 (車両相互)

2.2 問題点の解消として

～ハード・ソフト一体となった駐車対策 連絡協議会の設置～

このように、様々な問題を抱える国道19号伏見通の問題点を解消するために、平成15年度末に国土交通省、名古屋市、愛知県警察、地域住民代表者等から構成する「ハード・ソフト一体となった駐車対策連絡協議会」を設置し、交通渋滞の軽減、放置自転車、違法駐車、荷さばき車両の対策など交通機能の向上を目的とした検討

を行った。

協議会は平成16年～18年までに7回実施し、その中で、違法駐車・駐輪対策のための社会実験も実施している（写真-5）。

(1) 協議会の内容

協議会の検討は、

- ①違法駐車車両による交通阻害・安全性の低下
- ②歩行者、自転車が混在することによる錯綜の危険性
- ③放置自転車による歩行者の通行阻害、安全性の低下
- ④障害者や高齢者等の交通弱者への対応の不足などの問題点が出され、これらに対する対策案として以下のとおり行うこととなった。

（解決策）

- ①荷さばき用スペースを設置し、無秩序な駐車を抑制する
- ②自転車走行空間を設置し、歩行者と自転車の通行を物理的に分離
- ③さらに、駐輪場設置により自転車の放置を抑制し、安全で安心な歩行空間を創出
- ④歩道のバリアフリー化による歩行者に優しい歩道空間の創出



写真-5 協議会の検討状況

(2) 違法駐車・駐輪対策の社会実験

これらの対策を実施にあたり、平成17年度に仮設駐輪場の設置や、荷さばき車両の実態調査及び周辺駐車場への案内などの社会実験を実施した。社会実験の概要は次のとおりである。

1) 目的

歩道に駐輪場を設置した場合の利用状況及び、歩行者への影響確認

2) 内容

仮設駐輪場（約1,000台分）を設置し、歩行

者の通行の妨げとなっている駐輪自転車の整理及び駐輪場利用者へのアンケート調査を実施

3) 実施期間

1回目：平成17年12月 1日～12月28日

2回目：平成18年 1月10日～ 2月 9日

3回目：平成18年 2月20日～ 3月20日

社会実験は、巡回員による放置自転車によるパンフレットの配布、注意札の取り付けや一定期間（約1ヶ月）放置されている自転車の撤去等を行うとともに、駐輪場利用状況の把握を行った。

また、社会実験実施にあたり、周辺住民や利用者への周知として、実験の概要説明、周辺の駐車・駐輪場案内図等をまとめた立て看板の設置やパンフレット作成及びホームページの掲載、新聞広告などを行った（図-3～4、写真6～8）。



図-3 社会実験概要パンフレット



図-4 歩道橋に設置した横断幕



写真-6 駐輪場設置状況



写真-7 立看板設置状況



写真-8 駐車自転車への説明状況

1)社会実験結果

社会実験後の現地状況の比較した写真を以下のとおり示す。写真の場所は、ビジネス街周辺、商店街周辺、交差点周辺の3箇所で、いずれも放置自転車が多い箇所であったが、写真を見て分かるとおり、実験後は仮設駐車場内に整然と駐輪されている。

	ビジネス街周辺	商店街周辺	交差点周辺
実施前			
実施後			

写真-9 社会実験前後の状況写真

また、社会実験による効果を把握するために周辺住民等にアンケート調査を実施した。その結果、周辺住民の半数以上の方々が、社会実験後、歩きやすくなったと回答しており、自転車駐輪場の設置により、これまで歩道上に雑然と駐車されていた自転車が、駐輪場内に整理され歩きやすい歩行空間が創出されたと思われる(図-5,6)。

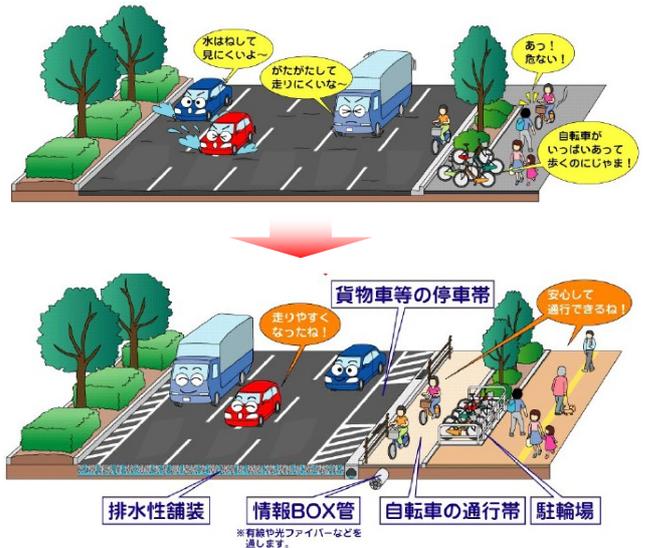


図-7 事業実施イメージ

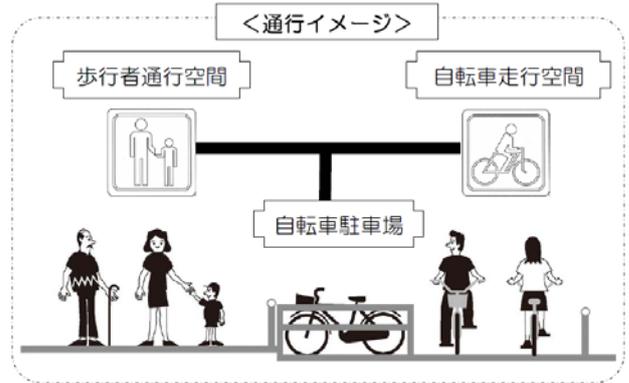


図-8 歩道部の通行イメージ

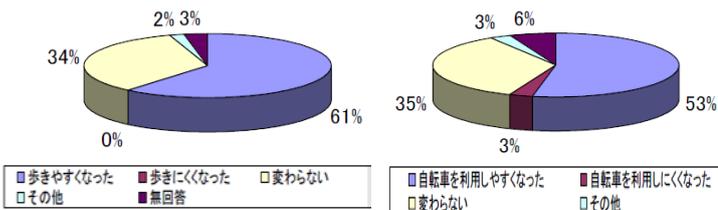


図-5 アンケート結果(歩行者)

図-6 アンケート結果(自転車)

3. 新たに生まれ変わった国道19号伏見通

3.1 自転車走行空間及び自転車駐輪場の供用

このような、協議会や社会実験での検討結果を踏まえ、道路空間の再配分を行い、単路部で5車線あった道路を3車線とし、自転車走行空間、自転車駐輪場、荷さばき場の整備を実施し、平成20年7月15日より供用された。

(交差点部は整備前と同様に直進3車線、右折・左折の各々1車線の合計5車線を確保)



写真-10 整備後の自転車通行状



写真-11 整備後の歩道部の状況

3.2 整備後の利用者からの意見等

整備後の利用者からの意見を把握するため、供用から約2ヶ月後の平成20年9月24日に歩行者及び自転車通行者(200名)に対してアンケート調査を実施した。

アンケートの内容は、整備前と比較して安全性・快適性がどのように変化したか。この後の整備に対する要望・改善点の聞き取りを実施した。

アンケート調査の結果、約7割の方が整備前と比較して安全性・快適性が良くなったと回答し、悪くなったと回答した人はわずか3%であった(図-9)。良くなった主な理由としては、

- ① 自転車と歩行者が接触する危険が低くなった
 - ② 自転車同士が接触する危険性が低くなった
 - ③ 自転車のマナーが良くなった
 - ④ 歩行空間が広く感じられる
- などが挙げられた(表-1)。

その一方、悪くなったという理由では、

- ① 通行ルールが守られていない
- ② 自転車がスピードを出しやすくなり危険

といったような意見も挙げられた(表-2)。

表-1 安全性・快適性が良くなった理由

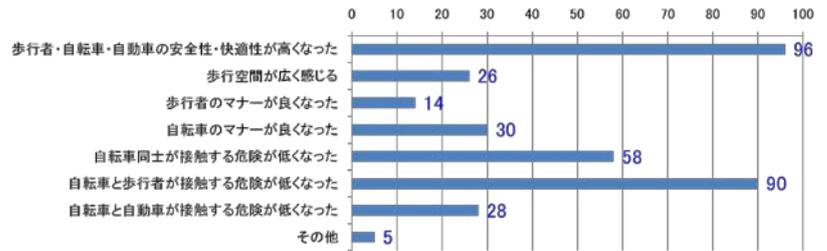


表-2 安全性・快適性が悪くなった理由

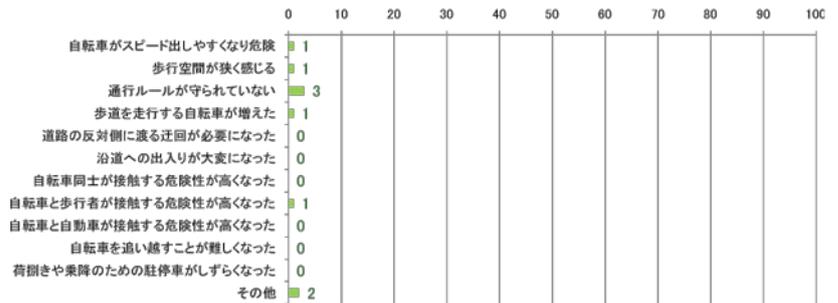


写真-12 構造上の改善点

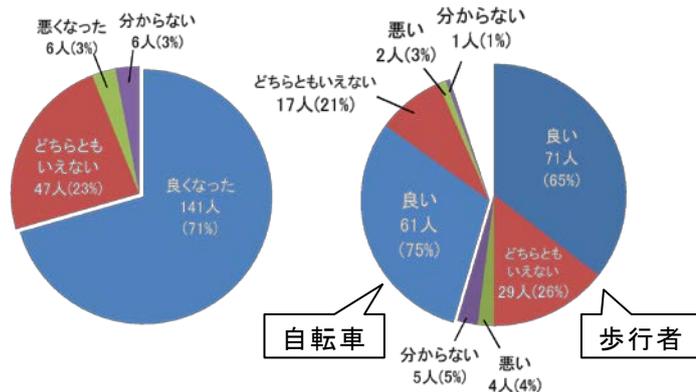


図-9 アンケート結果(全体、利用者別)

このように整備に関しては、賛成意見が大半をしめたものの、幅員を広くして欲しい、出入り口部が通行しづらいといった構造上の改善要望も多く見られた(写真-12)。

4. まとめ

このように、国道19号伏見通における自転車を含む課題解決策として、地元協議会や社会実験を経て道路空間の再配分による自転車走行空間の整備を実施したところであるが、整備後の利用者からの意見等も踏まえ、今後のモデル地区整備に活かしていく予定である。

浅井 慎一*



国土交通省中部地方整備局
名古屋国道事務所 交通対策課
交通対策係長
Shinichi ASAI

高橋 誠**



国土交通省中部地方整備局
名古屋国道事務所 交通対策課
課長
Makoto TAKAHASHI