

国道 19 号 名古屋市大須地区の自転車通行空間整備について

名古屋国道事務所 正会員 ○五十川 泰史
岩田 成人

1. はじめに

名古屋市の国道 19 号大須地区は、市内有数の観光地である大須観音や大須商店街を通過しており、地下鉄大須観音駅の出入口が設置されている（図-1）。

駅周辺の歩道には多くの自転車が駐輪し歩道空間が狭くなっており、通勤通学時間帯には、狭くなった歩道を多くの歩行者及び自転車が通行して交錯状況がみられ、小学生の通学路にも指定されていることから、安全な歩行空間の確保が求められていた。

本報告では、このような背景を踏まえ、安全な歩行空間の確保に向けた、これまでの自転車通行空間の整備についての検討経緯の状況を報告するものである。

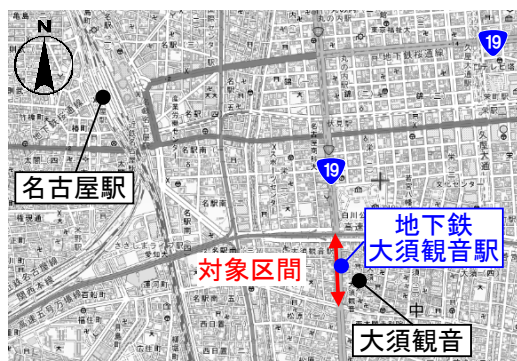


図-1 位置図

2. 国道 19 号大須地区における現状と課題

国道 19 号は片側 3 車線の主要幹線道路であり、自動車交通量は約 5.3 万台/24h、混雑度は 0.64 と交通容量には余裕がある。沿道にはマンションやコンビニ等が立地しており停車する車両も多く、観光地である大須地区にも隣接していることから、主に休日には観光バスが国道 19 号に停車している（現在はコロナ禍で減少）。

国道 19 号の歩道は、集中する駐輪自転車により有効幅員が 1.8m~5.3m と一部区間においては狭くなっており、通勤通学時間帯の歩行者交通量は 1,800 人/2h、自転車交通量は 640 台/2h であり、自転車は約 95%が歩道を通行しているため、歩行者と自転車が交錯している状況がみられた（写真-1）。



写真-1 国道19号の歩道の交通状況
(平成30年6月時点)

3. 自転車通行空間の検討経緯及び社会実験

歩行空間を安全なものとするため、自転車通行空間の整備を検討する組織として、学識者を会長として地元の役員や小学校校長等を交えた「大須地区安全な自転車利用に関する連絡会」を平成 30 年度に設立し、これまで 6 回の開催を経て対策が話し合われてきた。

連絡会での検討を経て、令和 2 年 8 月から社会実験として車線を 1 車線削減し、自転車通行空間の幅員 $1.5\text{m} + \alpha$ を確保する社会実験を開始した。また、合わせて駐輪自転車により有効幅員が特に狭くなっている区間は駐輪禁止とし、別の箇所に仮設駐輪場の配置も実施した。

自転車通行空間には矢羽根を設置し、特に歩行者や自転車の錯綜が多く、小学校の通学路でもある区間については、自転車通行空間と車道の間にラバーポールを設置し、自転車利用者に安心感を与え車道利用を促した。（図-2、写真-2）

キーワード social experiment、bicycle lane、parking space

連絡先 〒467-0833 愛知県名古屋市瑞穂区鍵田町 2-30 TEL052-853-7327 FAX052-853-7334

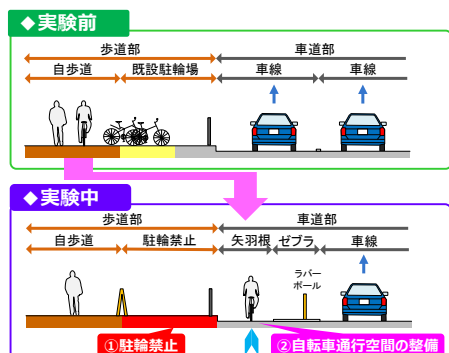


図-2 社会実験時の自転車通行空間の整備内容等



写真-2 社会実験時の交通状況

4. 社会実験の結果と課題への対策検討

社会実験の結果、歩道の有効幅員への影響を及ぼしていた駐輪自転車は減少し、歩道の有効幅員は最低幅員 1.8m から 2.5m となった一方で、自転車の自転車通行空間の遵守率は 38% に留まった。その要因としては、自転車通行空間への誘導の分かりにくさ等が考えられた。

課題として挙げられた自転車通行空間の遵守率の向上のため、短期対策として自転車通行空間へ誘導する矢羽根の追加や誘導看板の視認性の向上等を実施した。

その結果、自転車通行空間の遵守率は 38% から 59% に向上し、歩道上での歩行者と自転車の交錯回数は 15 回から 4 回へ大きく減少した。

一方、依然として、歩道を通行する自転車は存在しており、自転車利用者へのアンケート結果では「車道走行が怖い」「自転車通行空間に駐停車する車両が存在するため、通行しにくい」等の意見もあり、自転車利用者が安心して通行できる空間へのさらなる改善が求められる状況となっている。

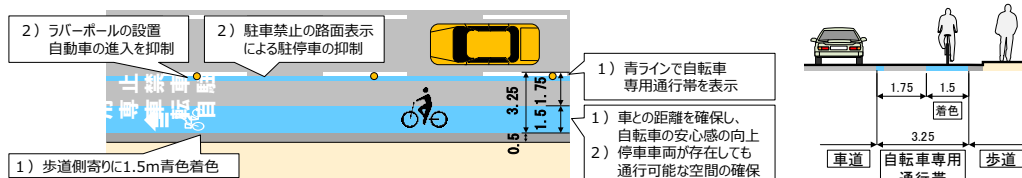


図-3 大須地区における自転車専用通行帯の整備計画（一般部）

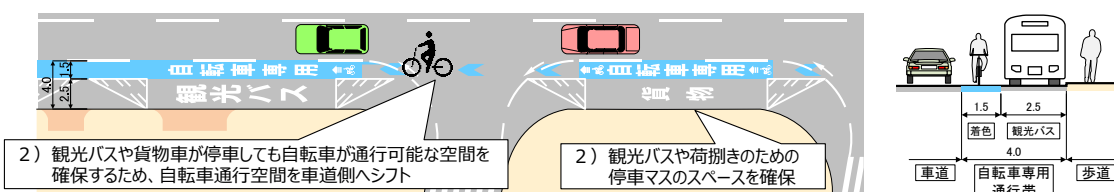


図-4 大須地区における自転車専用通行帯の整備計画（停車車両のスペース）

自転車通行空間の遵守率の向上のためには、自転車利用者が車道を走行する際の恐怖心を極力軽減することが重要であるため、幅広（3.25m）の自転車専用通行帯に転換し、更に歩道側の幅員 1.5m 分のみを青色のカラー舗装として自転車が通行する位置を明示する計画とした。（図-3）

これにより、自転車が通行する位置と車道との離隔を約 1.75m 確保することができ、自転車利用者が車道を走行する際の恐怖心が軽減され则认为している。

また、当該区間の課題の 1 つである貨物車や観光バスの駐停車による自転車の通行阻害を抑制するため、観光バス、貨物車それぞれの停車スペースの確保にも配慮し、停車スペースについては、車両が停車しても自転車通行空間の連続性を確保するため、歩道側に着色する青色のカラー舗装について、停車スペースの車道側へシフトさせる整備計画とした（図-4）。

更に、停車スペース以外の箇所については、「駐車禁止」の路面表示を設置し、駐停車を抑制する計画とした。（図-3）。

5. おわりに

本報告は、国道 19 号大須地区における安全な歩行空間や自転車通行空間の確保に向けた取り組み経緯について紹介したものであり、最終的な整備形態は検討中の段階である。（令和 3 年 3 月時点）

当事務所においては名古屋市内での自転車ネットワークを構築するため、名古屋市とともに概ね 3 ケ年で整備する延長約 20km の当面の整備計画を令和 2 年 10 月に策定した。

この整備計画には本報告で紹介した国道 19 号大須地区も含まれており、当地区での検討結果が他路線の基本的な整備形態の基本形となるものと考えているところである。

今後も引き続き安心安全に通行できる空間としての整備に努めていくとともに、通行ルールの啓発活動等のソフト施策と合わせて、安全な歩行空間や自転車通行空間を創出していく所存である。

※遵守率（%）：（車道左側通行する自転車交通量）／（順方向の断面自転車交通量）