

道路空間の再編による自転車通行空間整備について

1. はじめに

自転車は、通勤・通学や買物など、都民生活の様々な場面で使われる身近で重要な交通手段となっている。近年、健康増進や環境意識の高まりなどを背景に、その利用ニーズは増加しており、誰もが安全で快適に自転車を利用できる環境の創出が重要な課題となっている。

このため、都では「東京都自転車通行空間整備推進計画（令和3年5月）」を策定し、地域の道路事情に応じた自転車通行空間を整備し、自転車の利用環境のさらなる充実化を図っている。

今回、当事務所管内の井ノ頭通り（図-1）において、道路空間の再編による自転車通行空間の整備を実施したので、その整備に至る経緯や整備効果について報告する。



図-1 整備位置図

2. 整備区間の概要と交通管理者からの要請について

整備区間は、商業施設が密集する吉祥寺駅から武蔵野市と杉並区の境までの約1.1kmである。吉祥寺駅は都内でも有数の自転車乗り入れ台数が多いところであり、当該区間は自転車（1.4千台/12h）、歩行者（6百人/12h）ともに交通量が多い。

車道の左側端には交通管理者による自転車ナビマーク（図-2）が整備済であったが、半数以上の自転車が狭い歩道内を通行しており、歩行者と自転車が交錯する状況が多くみられた。

また、車道部は片側2車線で幅員が2.5m/車線（街きよ含む）と狭く、路肩に停車する車両を避けるために、自動車の8割以上は第2車線を走行（写真-1）していたほか、大型車は1車線分の幅員に収まりきらず、車線をまたいで走行する状況が常態化（写真-2）していたこと等から、交通事故等の発生も多い区間であった。

このような背景から、普通自転車専用通行帯（以下、「自転車レーン」という。）の整備と、車線構成を見直す（4車線→2車線）よう交通管理者より要請があり、車道の再編が必要となった。



図-2



写真-1 整備前の車線 写真-2 大型車の通行状況

3. 車道の再編と自転車レーンの検討・整備

自転車レーンの幅員を確保するためには、当該区間の車線数を減少させる必要があり、具体的な幅員構成の検討を

行った。本路線の道路区分は第4種第1級相当であったことから、車道を2車線から1車線に減らし、幅員を3.25m確保した。自転車レーンの幅員は、残り1.75mの車道部で最低幅員（路肩を含め1.5m）以上が確保できていることから整備が可能と判断した（図-3）。

交通への影響について検討したところ、平成27年度の交通センサスでは、自動車類：1.06万台/12h（上下線の合計）であり、現地は交通渋滞が問題となるような区間でもなかった。また、区間には大きな交差点が終点側の1箇所のみで、交差点形状は変更しないこと、4種1級の設計基準交通量（1車線1.2万台/日）内であることから車線減少が可能と判断した。

これらの検討を踏まえ、車道再編に伴う都市計画法上の確認や周辺地区への影響、今後の道路整備に与える影響等について、本庁主管課と連携して関係部局等と確認、検討を行い、同意を得ることができた。

地元調整では、これまで片側2車線で供用していた道路を片側1車線に変更することから、交通渋滞の発生等について一部から懸念する意見があったが、歩車道ともに狭く危険な状況を改善する工事である旨を粘り強く説明し、最終的には理解を得ることができた。調整の結果を受け、令和2年から4年にかけて路面補修工事に合わせ、車道の再編と自転車レーンの整備を実施した。

4. 整備効果

整備が完了した現在では、自転車や車両の通行位置が明確化され、車道幅員が広がったため、大型車や自転車の走行しやすさは格段に改善した（写真-3）。朝夕のピーク時間における交通量調査（合計4.5h）では、整備前は半数以上の自転車が歩道内を走行し、歩行者と混在する状況であったが、整備後は自転車の利用者数が増えている中で全体の1/4程度となっており、歩道内の自転車走行を半減させることができた（図-4）。

交通管理者からは、整備により自転車に関する重大事故や歩道内における人と自転車の接触事故が減少したと聞いており、快適性及び安全性の向上が図れたものと考えられる（写真-4）。

5. 終わりに

自転車に関連する事故の割合は増加傾向にあり、自転車ヘルメット着用の努力義務化など交通事故防止に向け道路交通法の改正が行われている。我々、道路管理者においても、自転車通行空間の整備を推進していくことが重要である。当現場のように限られた車道の幅員のなかで、道路空間を再編し整備することは容易ではない。しかし、道路の課題解決に向け、計画から整備まで迅速に対応できたのは、関係部局の理解・協力があり実現できたと考えている。今回の取組が今後の道路の整備・維持管理に向けた参考になれば幸いである。

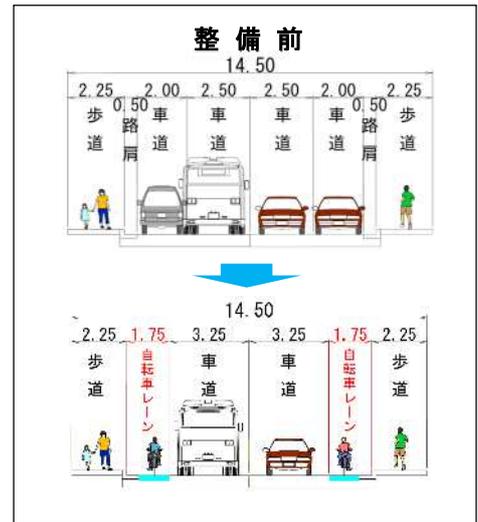


図-3 整備前後の幅員構成



写真-3 整備後の自転車レーン



図-4 歩道を走行する自転車の割合



写真-4 整備後の状況