

【報告・討議】名古屋・国道19号(桜通り)における社会実験

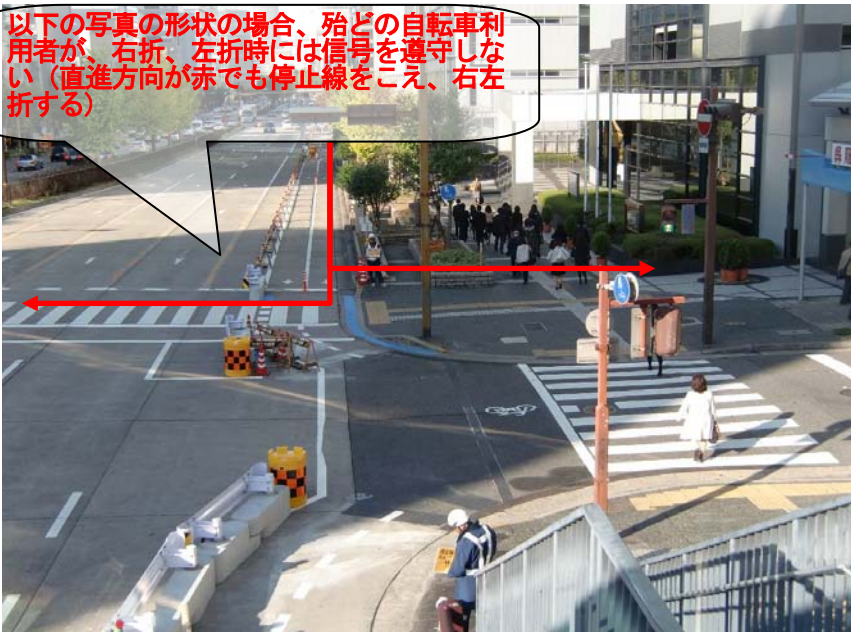
(株)オリエンタルコンサルタンツ 松原

10月26日から11月22日までの約1ヶ月に渡り、名古屋市内の国道19号(桜通り)において歩行者と自転車を分離して安全性や走行性の効果検証の社会実験中(別紙チラシ参考)。

1車線(北側のみ約320m)を閉鎖し、車道上にバリケードを設置して自転車と歩行者を分離(自転車道を想定)し、自転車走行空間を設置。

1. 桜通りの社会実験の状況

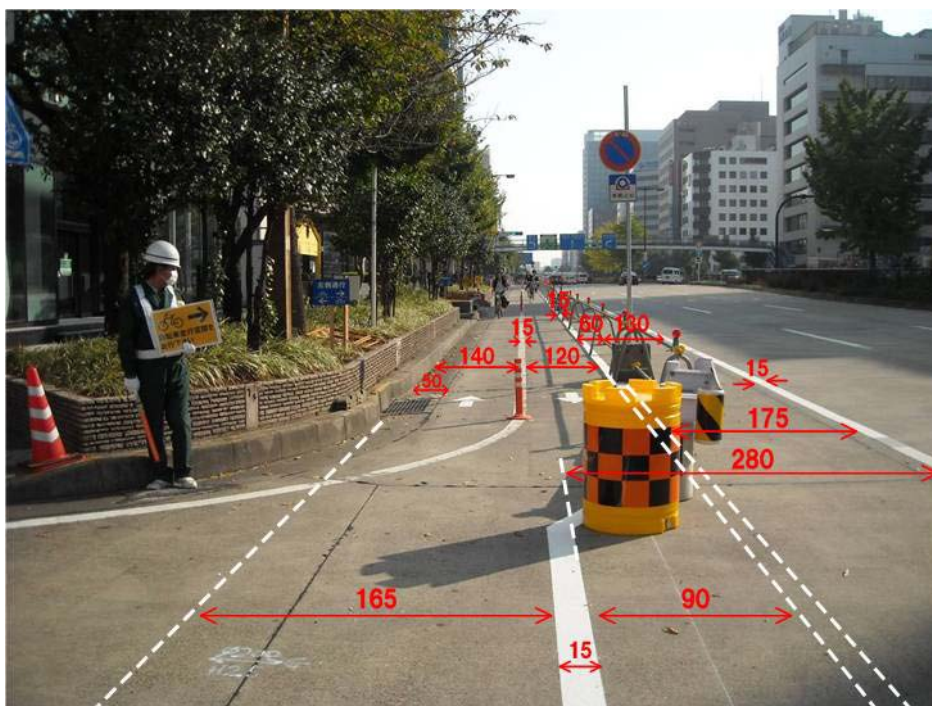
以下の写真の形状の場合、殆どの自転車利用者が、右折、左折時には信号を遵守しない(直進方向が赤でも停止線をこえ、右左折する)



自転車走行空間における路上駐車状況



交差点におけるシフト状況



2. 現状の課題

(1) 交差点の形状

社会実験では自転車走行空間を交差点においてもそのまま設置し、利用者がどのように通行するかを検証しているが、実際は通行ルールを守らない（知らない）がほとんどの現状。（特に右折、左折時）

自転車走行空間を交差点でそのまま設置するか？一度自歩道と接続させるか？を悩んでいる。（埼玉県の志木市などでは自転車横断帯の前出しの例があるがあまり公言できない例）

【課題1】

- ・他に自転車走行空間をそのまま交差点に設置している事例はあるか？
- ・その場合、自転車利用者は通行ルールを守っているのか？ルール遵守の取り組みがあるか？

(2) 自転車のセンターライン

桜通りでは自転車交通量が1000台/12hであり、自転車走行空間にはセンターラインを設置しているが、センターラインの有無については議論がでている。

【課題2】

- ・センターライン設置によるメリット・デメリット
- ・センターラインを設置していない事例と自転車交通量、センターラインを設置しないことに至った経緯。（設置：亀戸、岡山、高松。不設置：熊谷）

(3) 自転車走行空間への路上駐車対策

自転車走行空間の切れ目（乗り入れ部）に路上駐車があり、早朝は路上駐車している場合もあり自転車の通行を遮っている。（社会実験中の7時～19時はほとんどないが、路上駐車しコンビニに行く場合あり）

【課題3】

- ・自転車走行空間において路上駐車させない工夫はないか？事例等？

(4) 自転車走行空間の線形

警察との協議の結果、自転車走行空間を若干交差点の外側にシフトしている（左折車との接触、左折車による後続車への影響を踏まえた結果）。ただし、自転車空間はできるだけ直線で連続させたい。

（名古屋ではここに連続した伏見通りで交差点のシフトで教訓）

山中先生などの研究、国総研の調査で最低シフト量の目安はあるが、一般的なシフト量をどのようにするか課題がある。

【課題4】

- ・交差点における自転車走行空間の線形（事例と設定した根拠）

（伏見通りで交差点のシフト例）

