

名古屋国道管内自転車安全利用協議会（第2回）

～国道22号の自転車通行空間整備検討～



平成28年2月12日（金）



～国道22号の整備形態検討～

- 1. 国道22号の現状**
- 2. 1車線削減の可能性検討**
- 3. 自転車通行空間の整備形態検討**
- 4. 今後の予定**

1. 国道22号の現状

1) 自転車通行空間の整備状況

- ・国道22号(日銀前～押切)の周辺では、自転車歩行者道(双方向通行)、自転車道(双方向通行)、自転車専用通行帯(一方通行)が整備済み。

国道19号 伏見通り



自転車歩行者道(双方向通行)
H20.7.15供用

国道19号 桜通り



自転車道(双方向通行)と
自転車専用通行帯(一方通行)
の切替部

国道19号 桜通り

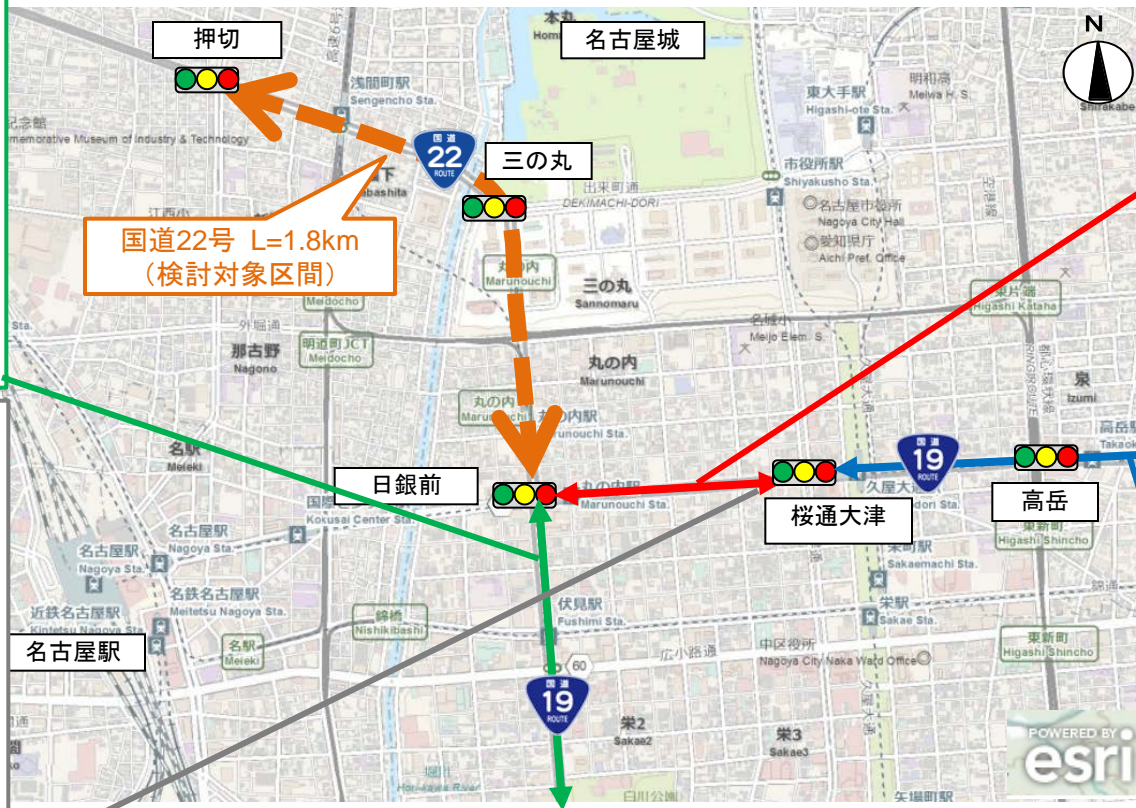


自転車道(双方向通行)
H23.6.23供用

国道19号 桜通り



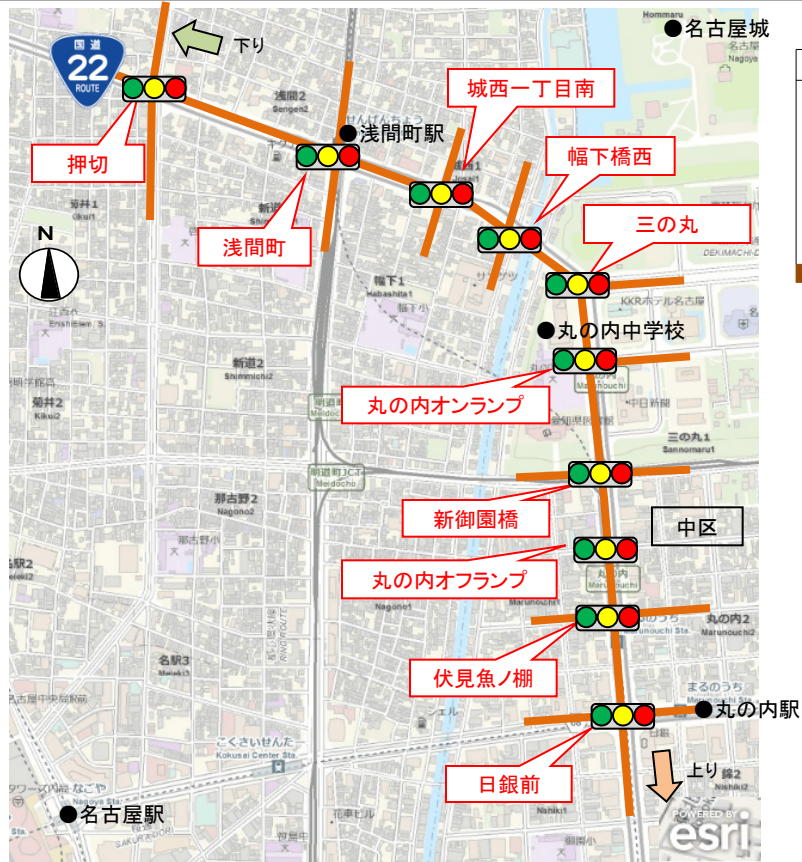
自転車専用通行帯(一方通行)
H27.3.20供用
(H27.7.5延伸)



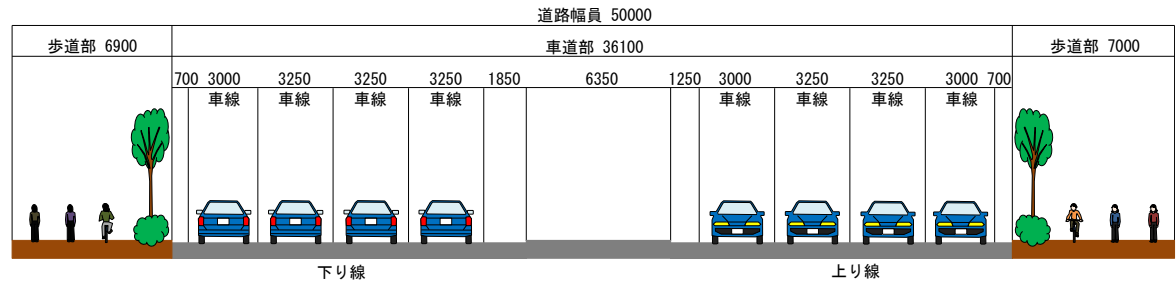
1. 国道22号の現状

2) 国道22号の沿線施設、横断図

- ・国道22号(日銀前～押切)沿道には、地下鉄駅(丸の内駅、浅間町駅)、企業、丸の内中学校等が立地しており、沿線施設を利用する歩行者・自転車が多い。
- ・ほとんどの区間で片側4車線を有しており、路肩幅員は1m未満(側溝含む)である。



▲国道22号(日銀前～押切:L=1.8km)



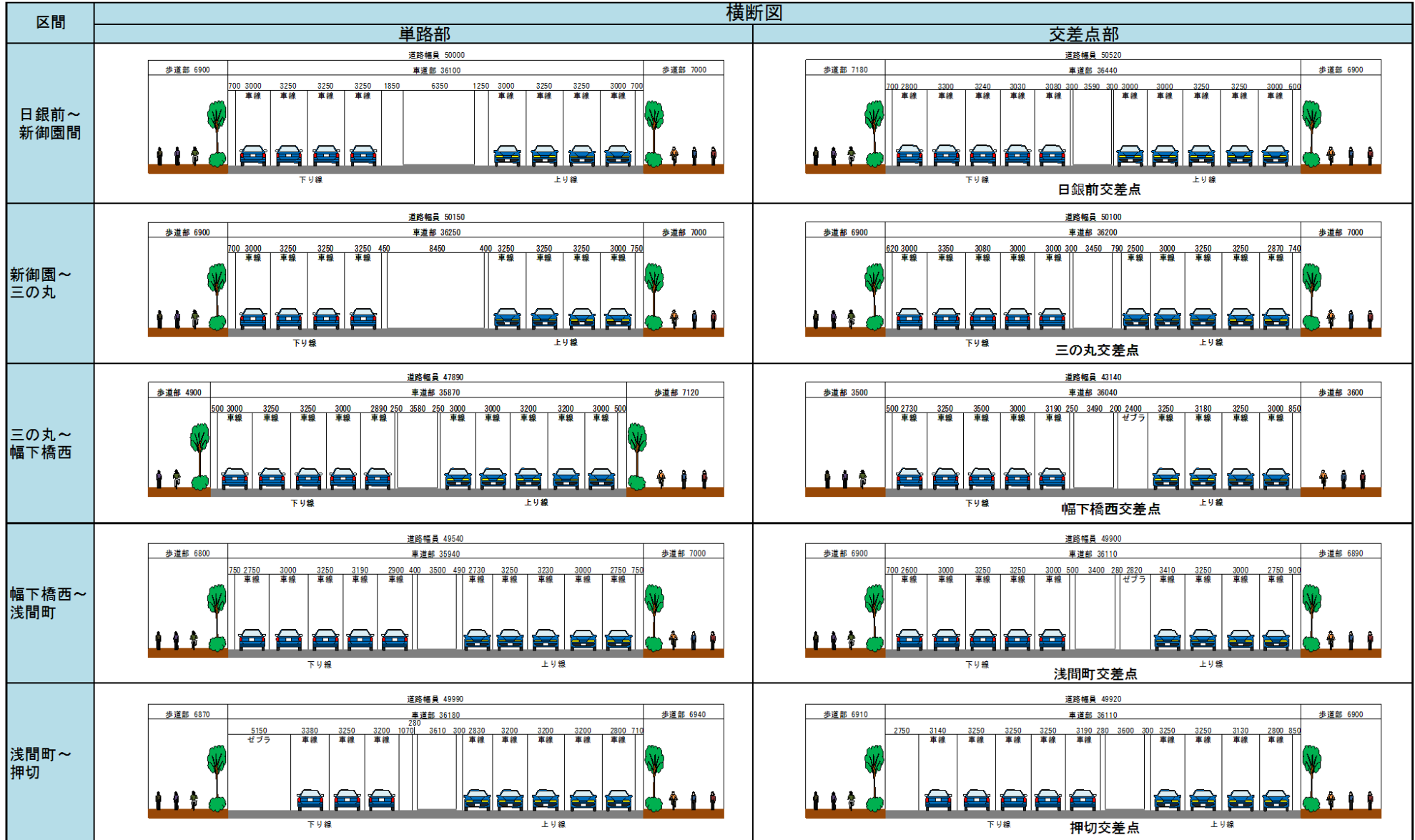
▲現況横断図(日銀前交差点周辺)



▲現地状況(日銀前交差点周辺)

1. 国道22号の現状

参考: 横断図



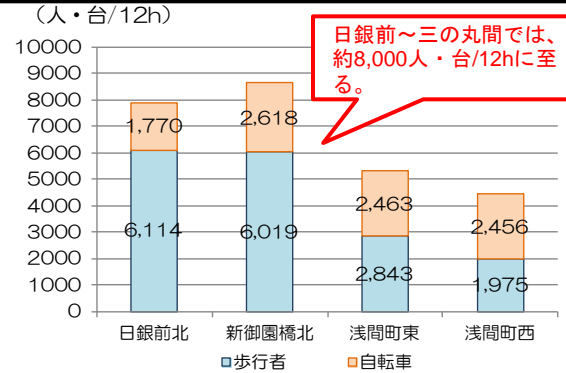
1. 国道22号の現状

3) 交通状況

- ・全体的に歩行者・自転車交通量が多く(4,000人・台/12h超)、特に、日銀前～三の丸間においては、約8,000人・台/12hと非常に多い。
- ・自動車交通量は30,000台/12hを超える区間が多く、実勢速度は50km/h前後が多い。

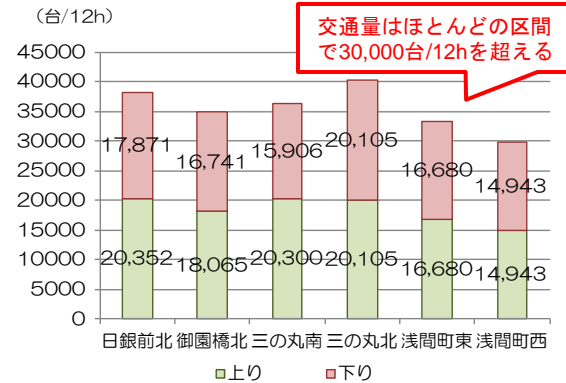


▲国道22号(日銀前～押切:L=1.8km)



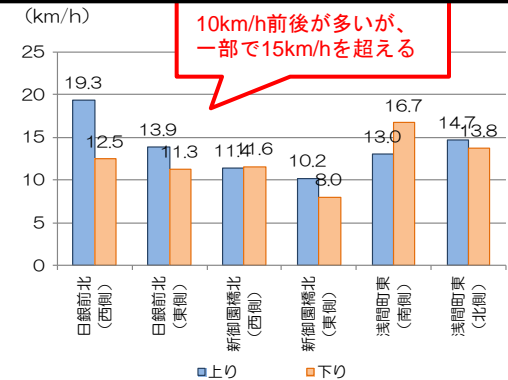
▲歩行者自転車交通量

※調査日:H25. 10. 31(木) 7:00~19:00
※車道走行する自転車を含む



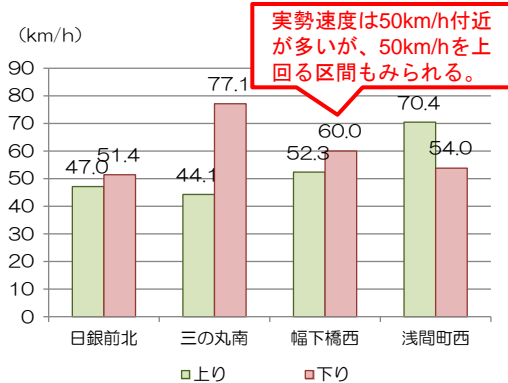
▲自動車交通量

※調査日:H25. 10. 31(木) 7:00~19:00



▲自転車走行速度

※ビデオ調査により観測
※H25.10.31(木) 7:30~9:00



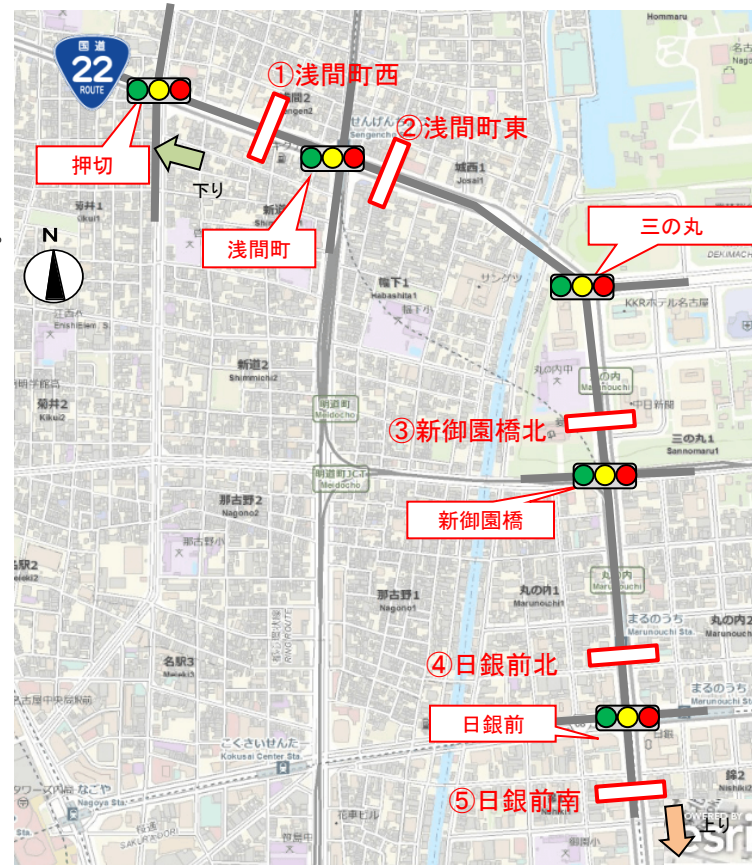
▲自動車実勢速度

※CCTVまたはビデオ調査により観測
※調査日:H25. 10. 31(木) 7:00~19:00

1. 国道22号の現状

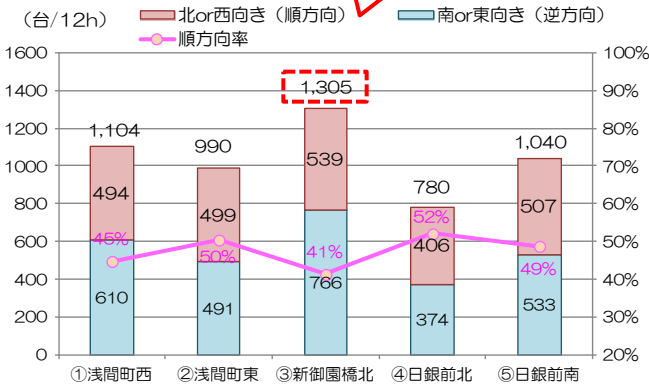
4) 自転車交通量

- ・自転車交通量は、①浅間町西(上り線側)、②浅間町東(上り線側)、③新御園橋北(上り線側、下り線側)で多く、1,300台/12hを超える。
- ・上り線側の順方向率は、約5~6割、下り線側の順方向率は約4~5割となる。



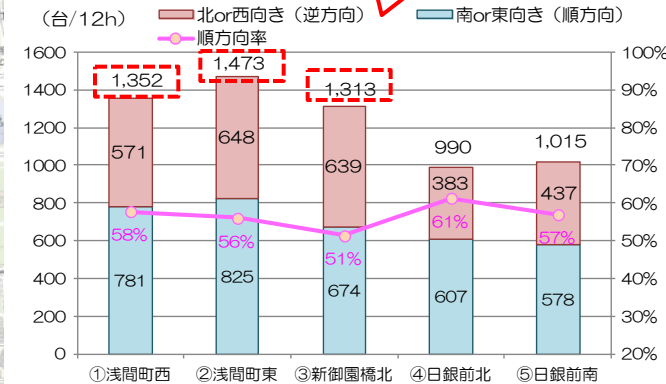
▲自転車交通量調査断面

順方向率(北or西向き)は約4~5割



▲自転車交通量(下り線側)

順方向率(南or東向き)は約5~6割



▲自転車交通量(上り線側)

※調査日:①~④ H25.10.31(木) 7:00~19:00
⑤ H27.9.28(月) 7:00~19:00

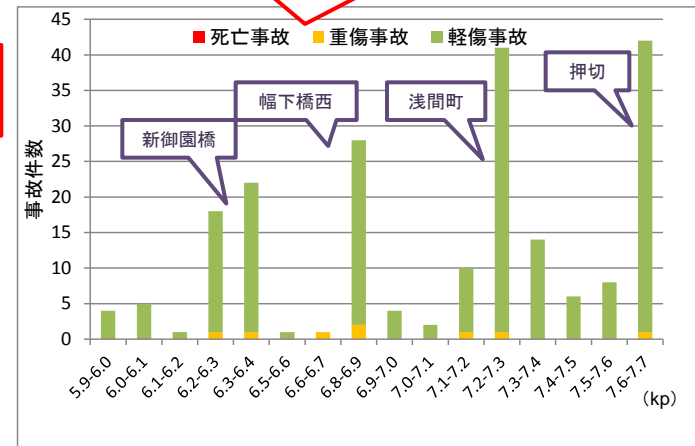
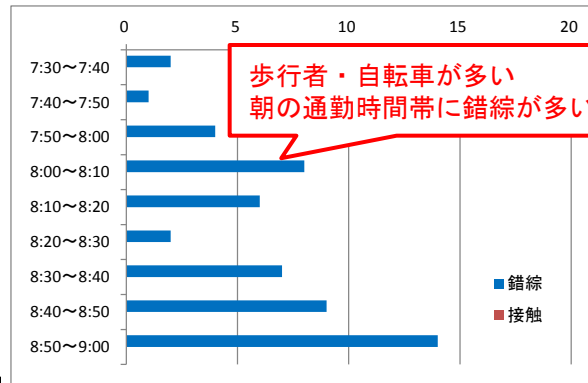
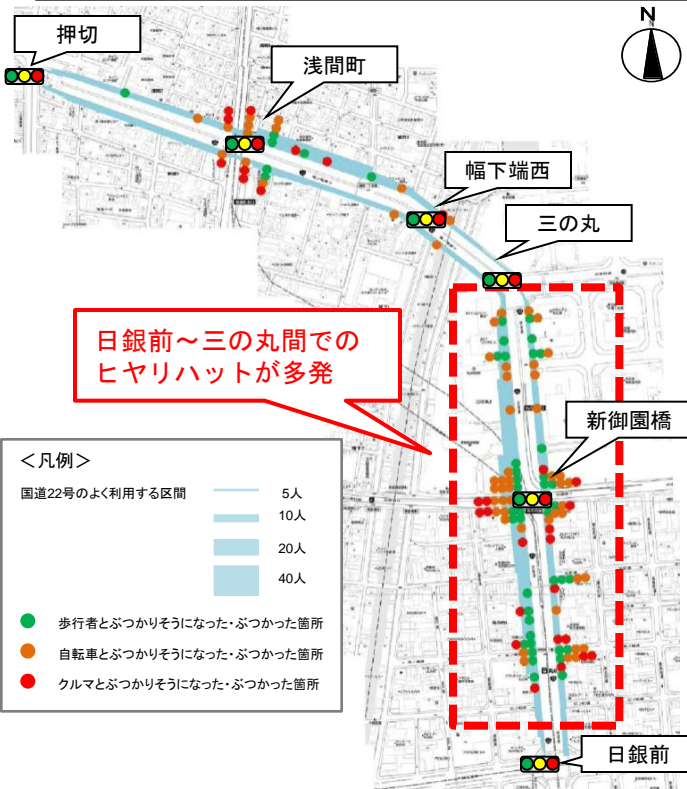
1. 国道22号の現状

5) 危険事象発生状況

【危険事象発生状況】

- ・自転車利用者のヒヤリハット、歩行者・自転車の錯綜は、日銀前～三の丸交差点間で多発。
- ・自転車事故は、交差点部で多発。

自転車事故は交差点部で多い。



▲利用ルート(自転車)及びヒヤリハット発生地点
 ※調査方法:聞き取りアンケート調査(H25年度実施)



▲新御園橋交差点南(西側歩道)



▲新御園橋交差点南(東側歩道)



▲三の丸交差点南(東側歩道)

2. 1車線削減の可能性検討

【自転車通行空間の整備形態】

交通状況を踏まえると、「①自転車道(双方向通行)」、「②自転車道(一方通行)」、「③自転車専用通行帯」が考えられるが、設置のための空間がないため、整備にあたっては「1車線削減」が必要。

整備形態	整備形態 (イメージ図)	名古屋市内的での整備事例	構造分離	方向
①自転車道 (双方向) ※1車線削減が必要	<p>※防護柵の設置について検討が必要</p>	国道19号 桜通 	有り	双方向
②自転車道 (一方通行) ※1車線削減が必要	<p>※防護柵の設置について検討が必要</p>	なし	有り	一方通行
③自転車専用通行帯 (一方通行) ※1車線削減が必要	<p>※緩衝帯の設置について検討が必要 ※自転車歩行者道との併用の可否について確認が必要</p>	国道19号 桜通 	無し	一方通行

※車道混在は安全面での課題が大きいため検討対象外とする。

1) 1車線削減の可能性検討(交通マイクロシミュレーションによる円滑性評価)

- 1車線削減の可能性検討
 - ・単路部の影響評価(1車線削減)
 - ・交差点部の影響評価(左折専用車線→直左化)

2) 自転車通行空間の整備形態検討

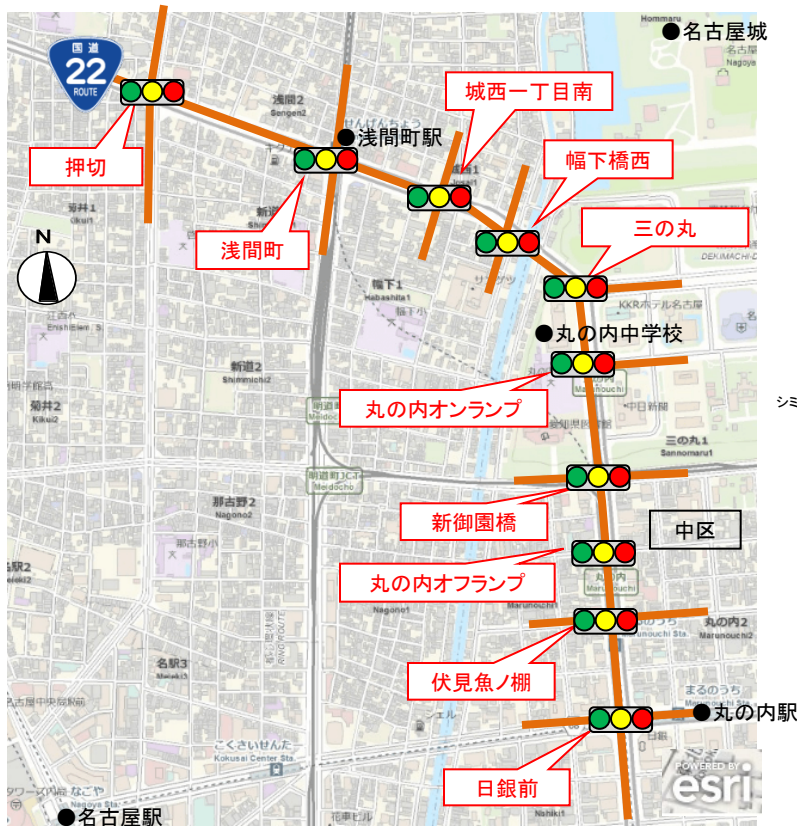
- 単路部の整備形態検討
 - ・単路部における安全性、利便性による比較
- 交差点部の処理方法検討
 - ・一般交差点部(小)、一般交差点部(大)の処理方法
 - ・浅間町交差点、新御園橋交差点、丸の内オフランプ交差点の整備方法
- 大型特殊交差点の処理方法検討
 - ・日銀前交差点、三の丸交差点
- その他特殊部の整備方法検討
 - ・支道取付部、乗入れ部、バス停部

整備形態の決定

2. 1車線削減の可能性検討

1) 交通マイクロシミュレーションによる円滑性評価

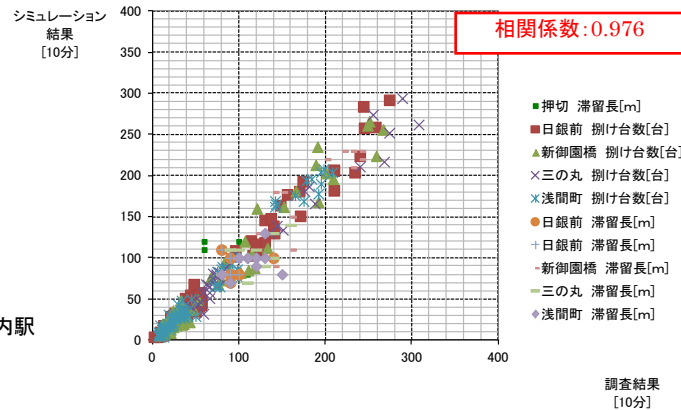
- ・国道22号(押切～日銀前間)で1車線削減実施時の渋滞状況を確認
⇒1車線削減実施時も渋滞が発生しないことを確認



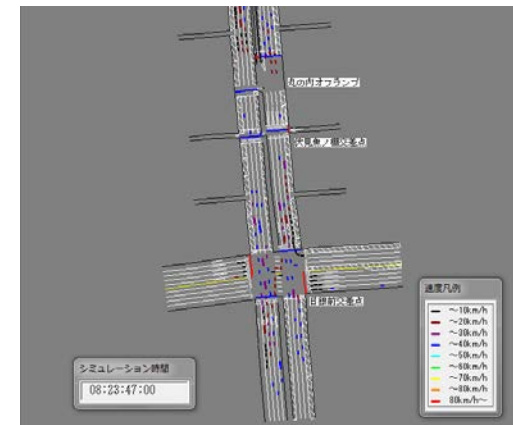
▲対象区間(国道22号 日銀前～押切:L=1.8km)

交通マイクロシミュレーション条件

- ・対象区間: 国道22号 日銀前～押切交差点
- ・対象交差点: 10交差点(左図対象)
- ・対象時間: 8:00～9:00(ピーク時)
- ・使用ソフト: TRAFFICS



▲現況再現結果(交通量、滞留長)



▲シミュレーション画像

1) 1車線削減の可能性検討(交通マイクロシミュレーションによる円滑性評価)

- 1車線削減の可能性検討
 - ・単路部の影響評価(1車線削減)
 - ・交差点部の影響評価(左折専用車線→直左化)



2) 自転車通行空間の整備形態検討

- 単路部の整備形態検討
 - ・単路部における安全性、利便性による比較
- 交差点部の処理方法検討
 - ・一般交差点部(小)、一般交差点部(大)の処理方法
 - ・浅間町交差点、新御園橋交差点、丸の内オフランプ交差点の整備方法
- 大型特殊交差点の処理方法検討
 - ・日銀前交差点、三の丸交差点
- その他特殊部の整備方法検討
 - ・支道取付部、乗入れ部、バス停部



整備形態の決定

3. 自転車通行空間の整備形態検討

1) 単路部の整備形態検討

・交通状況を踏まえると、「①自転車道(双方向通行)」、「②自転車道(一方通行)」、「③自転車専用通行帯」が考えられる。

整備形態	整備形態 (イメージ図)	名古屋市市内での整備事例	構造分離	方向
①自転車道 (双方向) ※1車線削減が必要		国道19号 桜通 	有り	双方向
②自転車道 (一方通行) ※1車線削減が必要		なし	有り	一方通行
③自転車専用通行帯 (一方通行) ※1車線削減が必要		国道19号 桜通 	無し	一方通行

3. 自転車通行空間の整備形態検討

1) 単路部の整備形態検討 ～単路部の評価～

- ・国道22号における自動車の実勢速度は50km/hを超えている箇所が多く、安全性を考慮すると、**構造物分離を行う自転車道での整備を基本とする。**
- ・早急に歩行者の安全性を確保することを第一に、利用率の高い整備形態を選定することとし、**自転車道の暫定整備形態である「①自転車道(双方向)」での整備を検討。**
- ・今後、自転車の利用状況やルールの認知状況を踏まえたうえで、完成形態である「②自転車道(一方通行)」への移行を検討。

No	整備形態	構造分離	通行方向	安全性			利便性	その他	評価
				対歩行者	対自転車	対自動車			
①	<p>自転車道(双方向)</p>	あり	双方向	○	△	○	○	△ 車両走行速度50km/h超の場合の整備形態(暫定)	○
②	<p>自転車道(一方通行)</p>	あり	一方通行	○	○	○	△	○ 車両走行速度50km/h超の場合の整備形態(完成)	○
③	<p>自転車専用通行帯(一方通行) + 自転車歩行者道</p>	なし	一方通行	△	○	△	○	× 車両走行速度50km/h以下の場合の整備形態	△

2) 交差点部の処理方法検討 ～対象交差点～

・対象区間(国道22号)には、9箇所の信号交差点が存在。



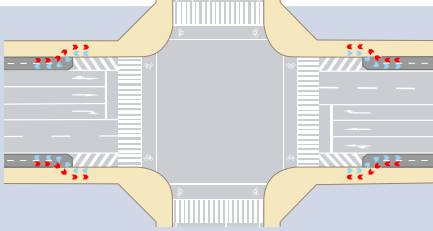
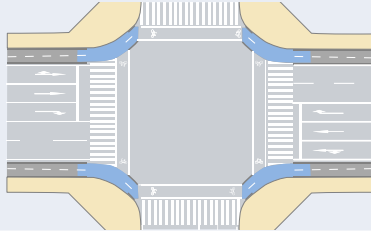
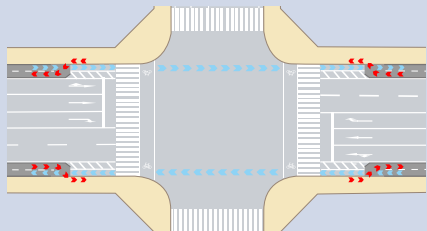
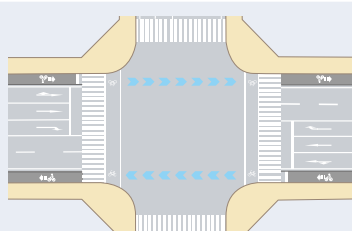
▲国道22号(日銀前～押切:L=1.8km)

種類	交差点名	箇所数
一般交差点 (大) ※交差道路が多車線	<ul style="list-style-type: none"> 浅間町 新御園橋 	2箇所
一般交差点 (小) ※交差道路が一車線	<ul style="list-style-type: none"> 城西一丁目南 幅下橋西 丸の内オンランプ 伏見魚ノ棚 	4箇所
特殊交差点 (オフランプ部)	<ul style="list-style-type: none"> 丸の内オフランプ 	1箇所
大型特殊交差点	<ul style="list-style-type: none"> 日銀前 三の丸 	2箇所

2) 交差点部の処理方法検討 ～一般交差点(大)～

・一般交差点(大)の処理方法としては、大きく分けて以下の4パターンが考えられる

※交差道路が多車線の交差点(浅間町、新御園橋)

パターン	単路部	交差点部	イメージ図
①-1 双方向 × 双方向 (歩道部に溜まり場)	自転車道 (双方向)	自転車横断帯 (双方向)	
①-2 双方向 × 双方向 (車道部に溜まり場)			
② 双方向 × 一方通行	自転車道 (一方通行)	矢羽根 (一方通行)	
③ 一方通行 × 一方通行			

2) 交差点部の処理方法検討 ～一般交差点(大)～

- ・一般交差点(大)での交差点処理は、単路部の整備形態(暫定形)を踏まえ、「**自転車横断帯(双方向通行)**」での整備を基本とする。
- ・歩行者との安全性に優れる「**①-2 自転車道(双方向) × 自転車横断帯(双方向): 車道部にたまり場**」での整備を検討する。
- ・あわせて、交差点での安全性向上のため、「**交差点のコンパクト化(横断歩道の前出し等)**」についても検討する。

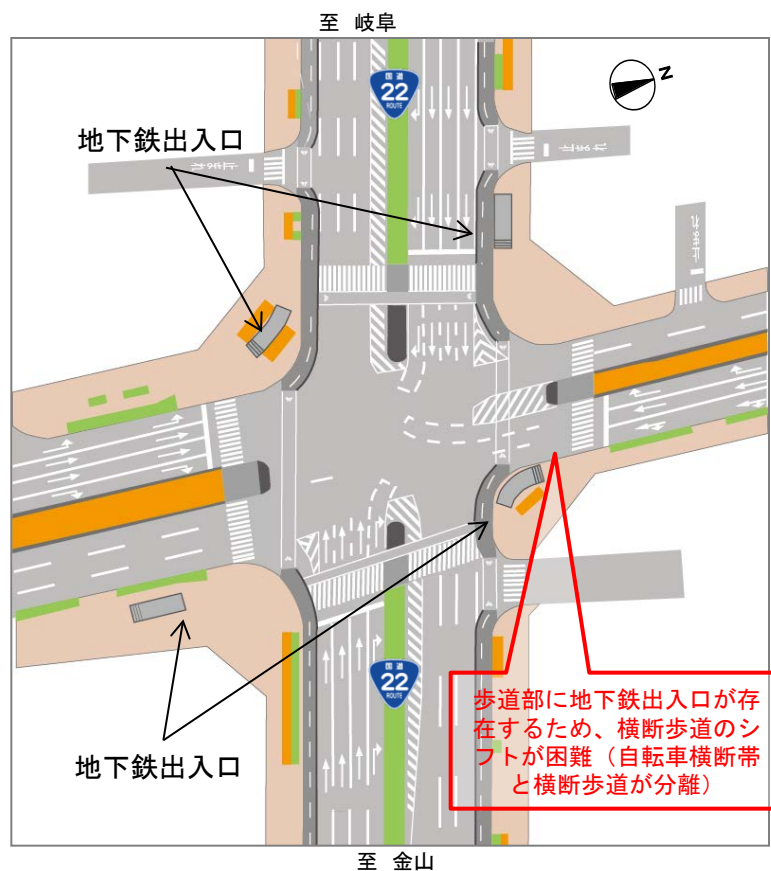
※交差道路が多車線の交差点(浅間町、新御園橋)

パターン	単路部	歩道と車道の切替え	交差点部	安全性		利便性		総合評価			
				横断方法	自転車の溜まり場の位置	対歩行者	対自転車(自転車同士)		対自動車	単路部	交差点部
①-1		あり	双方向	自転車横断帯(双方向)	歩道部	△	△	△	○	○	△
①-2	自転車道(双方向)	なし			車道部	○	△	△	○	○	○
②		あり	一方向	矢羽根(一方通行)	車道部	△	△	△	○	△	△
③	自転車道(一方通行)	なし	一方向		車道部	△	○	△	△	△	△

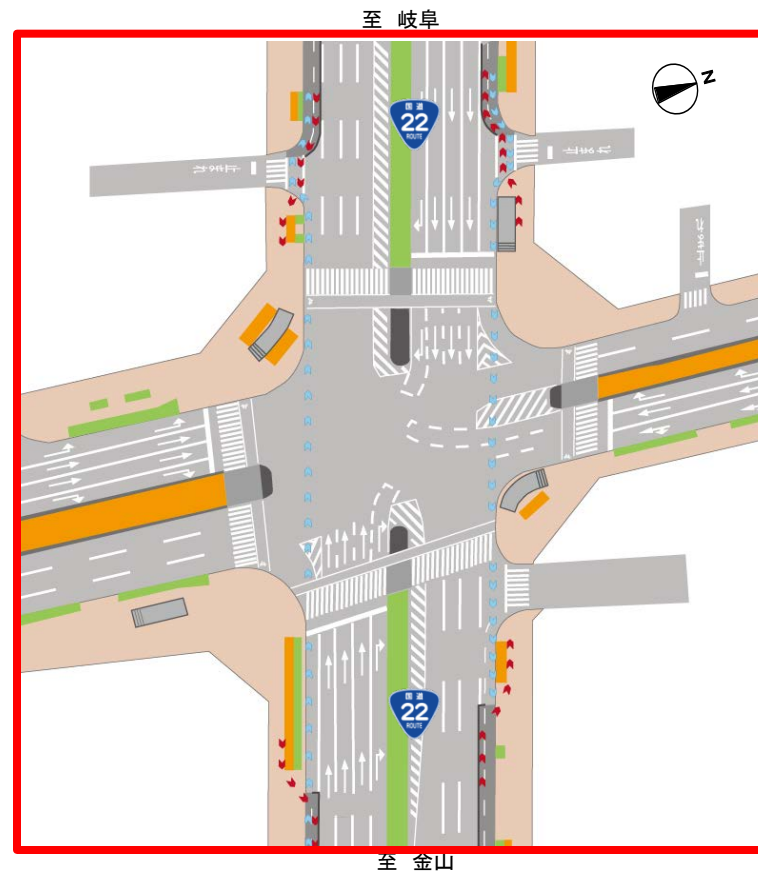
2) 交差点部の処理方法検討 ～浅間町交差点～

- ・浅間町交差点では、交差点部に地下鉄出入口が存在するため、横断歩道のシフトが困難。
- ・交差点内を一方通行で処理する「②双方向×一方通行(矢羽根)」による整備を実施

①-2 双方向×双方向(車道部にたまり場)



② 双方向×一方通行(矢羽根)



2) 交差点部の処理方法検討 ～新御園橋交差点～

- ・マイクロシミュレーションは平成25年時点の交通量をベースで検討し、1車線削減は問題なかった。
- ・最近の渋滞状況を見ると、新御園橋交差点の下り線側(北進方面)では、右左折車両の滞留が発生しており、**1車線削減の実施により渋滞の発生が懸念**される。



▲右左折車両の滞留状況



▲左折車両が細街路に迂回

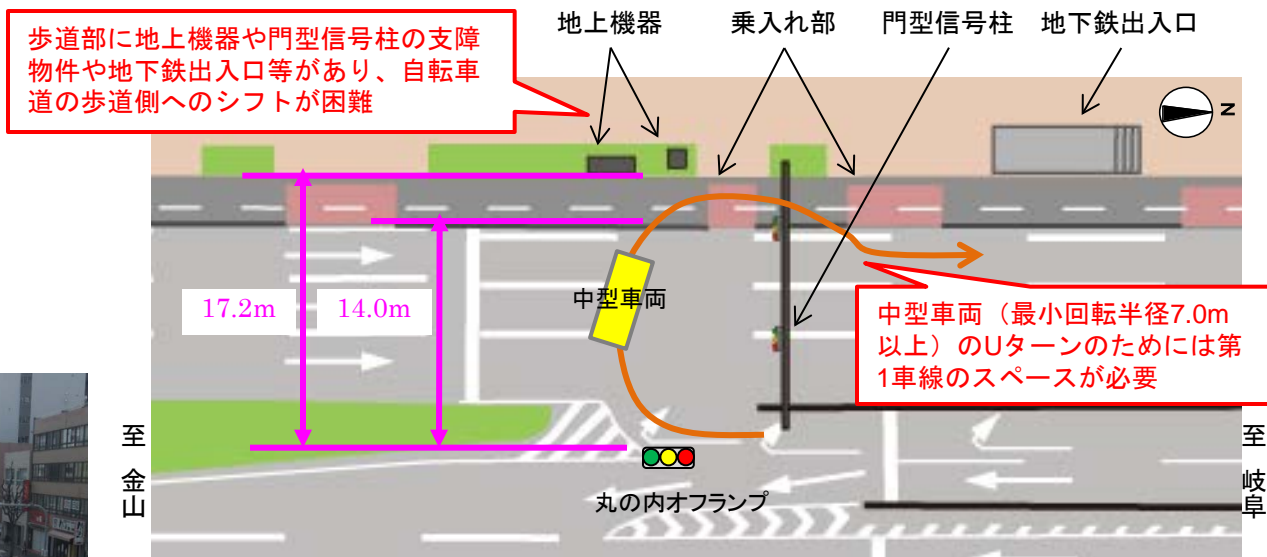
※撮影日: H27.10.6(火)8時台

【今後の課題】
新御園橋交差点で交通実態調査を実施し、渋滞状況を確認した上で、1車線削減時の渋滞対策を検討していく

3. 自転車通行空間の整備形態検討

2) 交差点部の処理方法検討 ～丸の内オフランプ交差点～

- ・名古屋高速道路の丸の内オフランプから降りてきた一部車両は、国道22号北進方面(新御園橋交差点方面)にUターンすることが可能。
- ・Uターン可能な車両として、普通車両、中型車両が該当(大型貨物自動車、大型特殊自動車、大型乗用自動車、特定中型貨物自動車、特定中型乗用自動車のUターンは禁止)
- ・中型車両(最小回転半径7.0m以上)のUターンのためには、**第1車線のスペースが必要**。
- ・歩道には地上機器や地下鉄出入口等があるため、**自転車道の歩道部側へのシフトも困難**。
- ・自転車の双方向通行のためには、**自転車専用の信号灯器の新設が必要**。

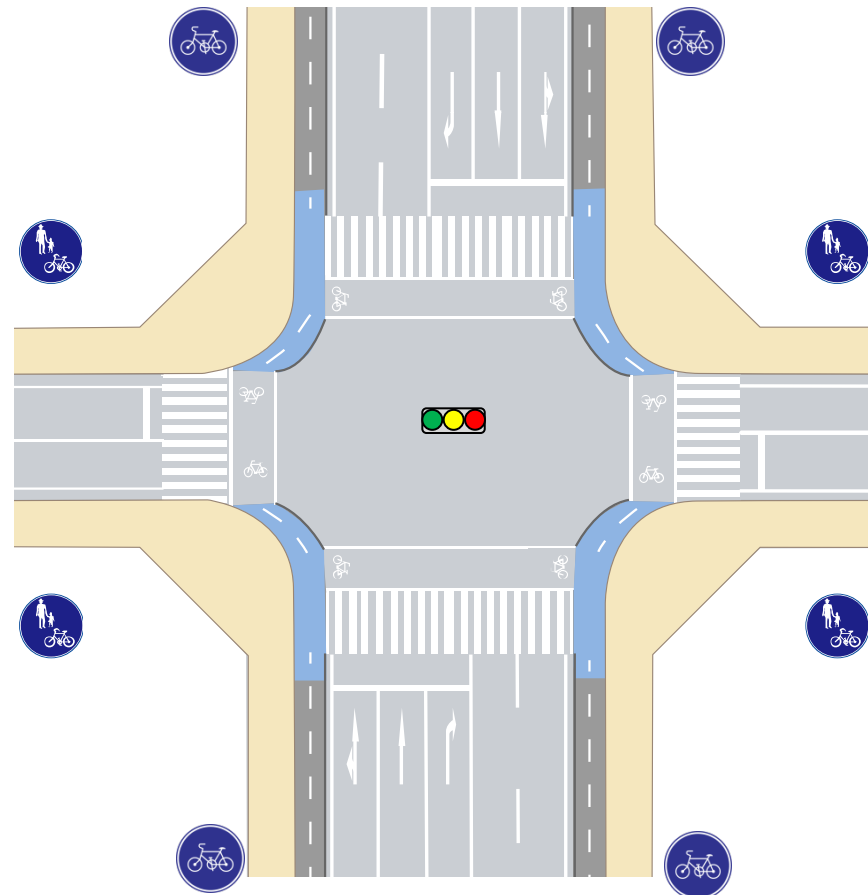


【今後の課題】 丸の内オフランプ交差点の整備方法や伏見魚ノ棚交差点でのUターンの可否も含めて、今後対応を検討していく

2) 交差点部の処理方法検討 ～一般交差点(小)～

- ・一般交差点(小)の処理方法としては、一般交差点(大)と同様に、「①-2 自転車道(双方向) × 自転車横断帯(双方向):車道部にたまり場」で整備を行う。

※交差道路が1車線の交差点(城西一丁目南、幅下橋西、丸の内オンランプ、伏見魚ノ棚)



3. 自転車通行空間の整備形態検討

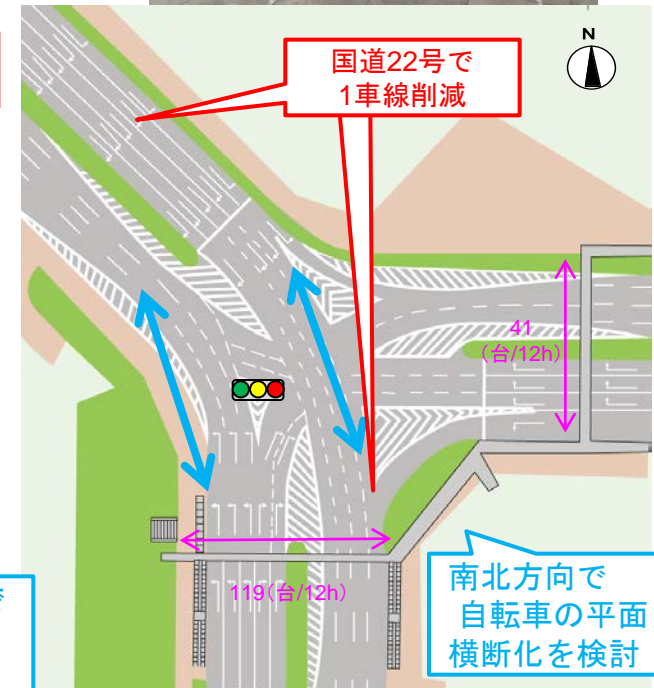
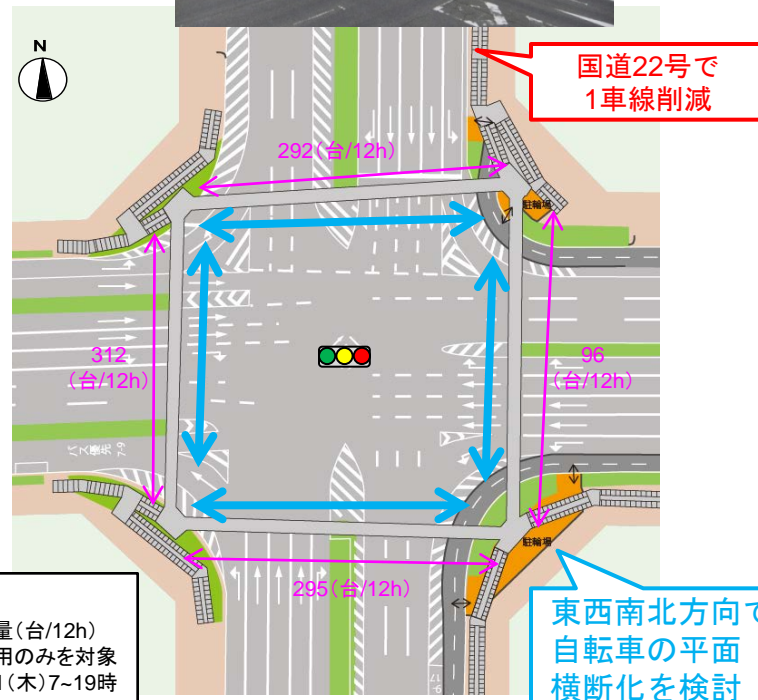
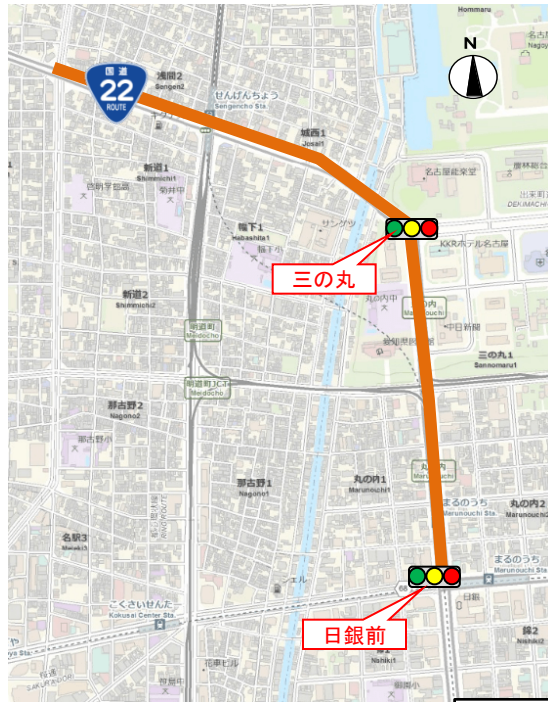
3) 大型特殊交差点 ～日銀前交差点、三の丸交差点～

- ・特殊交差点である日銀前交差点、三の丸交差点では、自転車での平面横断ができず、歩道橋を利用する構造となっている。
- ・**両交差点の自転車での平面横断化**に向けて、課題・対応等について検討する。

日銀前



三の丸



3. 自転車通行空間の整備形態検討

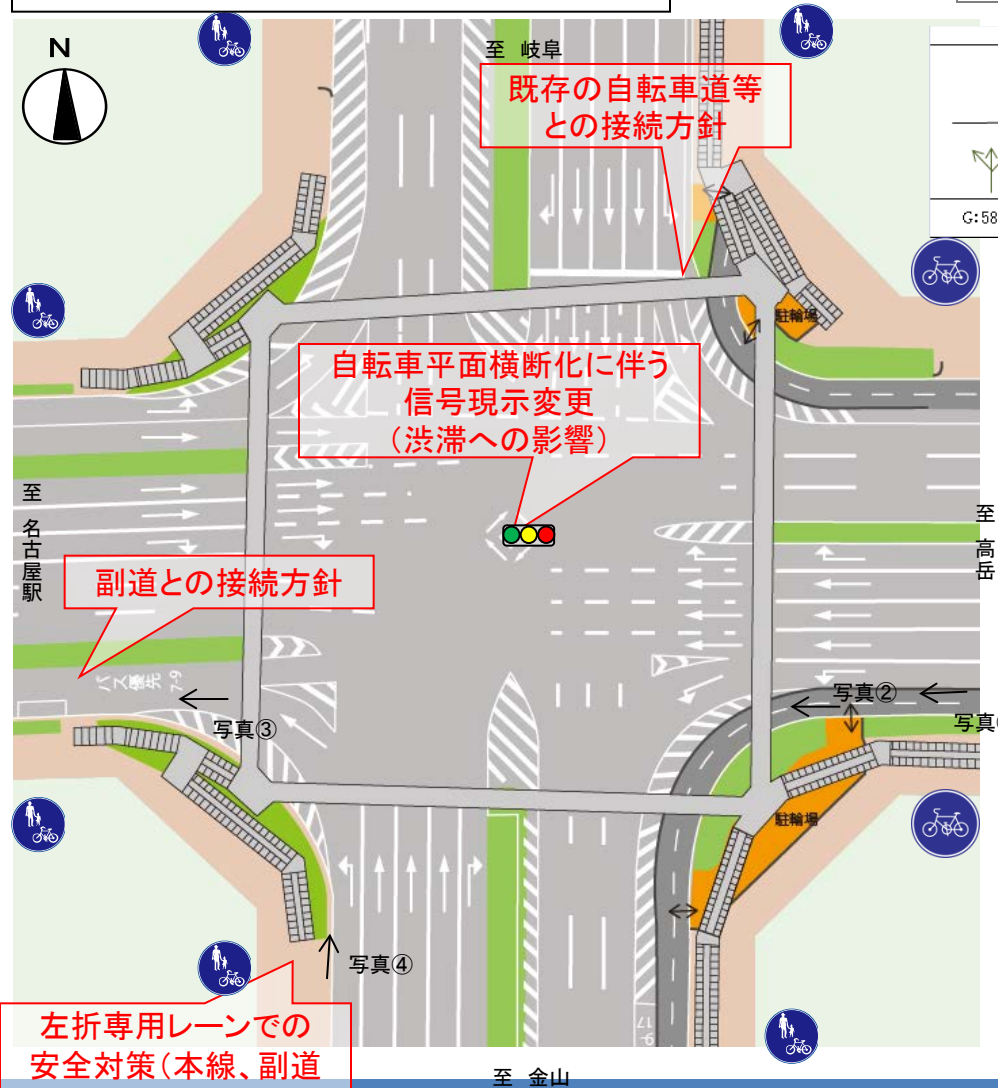
3) 大型特殊交差点 ～日銀前交差点～

日銀前交差点の現状・課題

信号現示(日銀前交差点)

交差点需要率
0.594

1φ	2φ	3φ	4φ	5φ	6φ
G:58 Y:3 AR:0	G:5 Y:0 AR:0	G:18 Y:2 AR:5	G:47 Y:3 AR:0	G:4 Y:0 AR:0	G:8 Y:2 AR:5



左折専用レーンでの安全対策(本線、副道への左折あり)

至 金山

3. 自転車通行空間の整備形態検討

3) 大型特殊交差点 ～日銀前交差点～

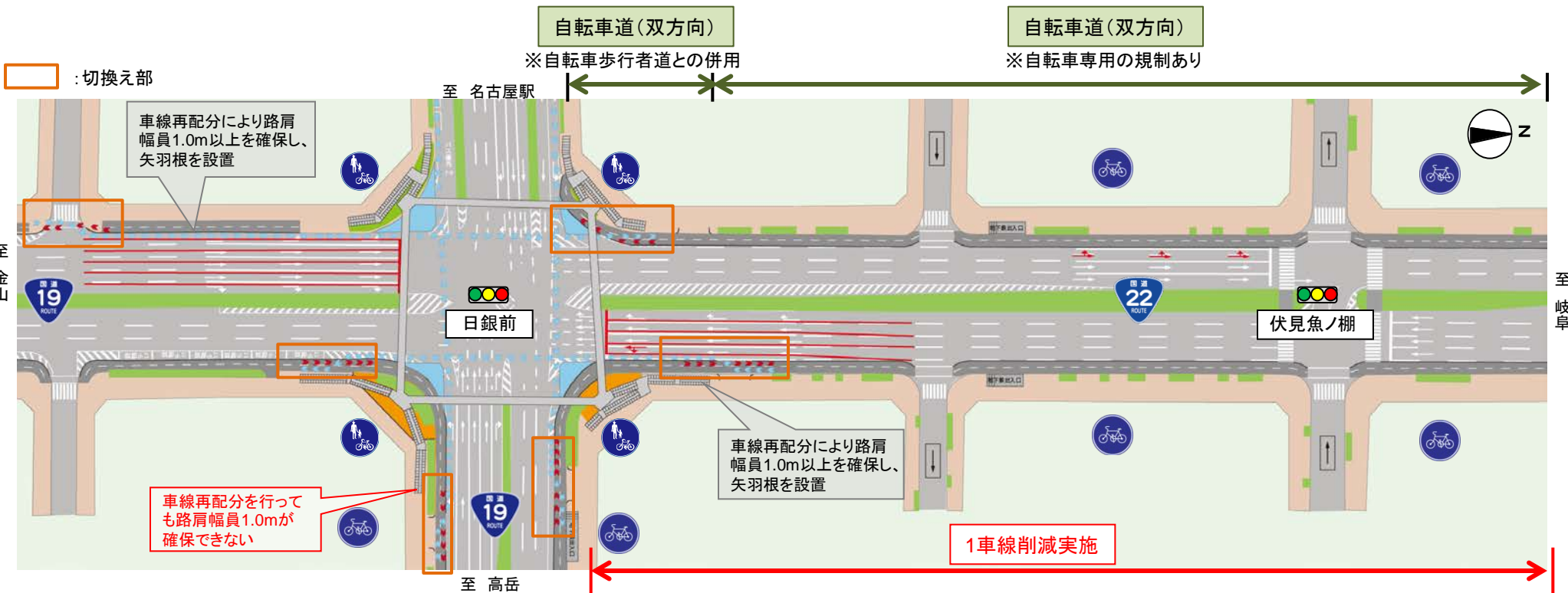
ケース	車線運用	信号現示	円滑性 (需要率)	安全性 (自転車平面横断)													
現況		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> → 自動車用現示 → 自転車用現示 </div> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>1φ 互 横断</td> <td>2φ 互 横断</td> <td>3φ 互 横断</td> <td>4φ 互 横断</td> <td>5φ 互 横断</td> <td>6φ 互 横断</td> <td rowspan="2">160</td> </tr> <tr> <td>G:58 Y:3 AR:0</td> <td>G:5 Y:0 AR:0</td> <td>G:18 Y:2 AR:5</td> <td>G:47 Y:3 AR:0</td> <td>G:4 Y:0 AR:0</td> <td>G:8 Y:2 AR:5</td> </tr> </table> <p>※自転車の平面横断不可</p>	1φ 互 横断	2φ 互 横断	3φ 互 横断	4φ 互 横断	5φ 互 横断	6φ 互 横断	160	G:58 Y:3 AR:0	G:5 Y:0 AR:0	G:18 Y:2 AR:5	G:47 Y:3 AR:0	G:4 Y:0 AR:0	G:8 Y:2 AR:5	○ 0.594	— ※自転車の平面横断なし
1φ 互 横断	2φ 互 横断	3φ 互 横断	4φ 互 横断	5φ 互 横断	6φ 互 横断	160											
G:58 Y:3 AR:0	G:5 Y:0 AR:0	G:18 Y:2 AR:5	G:47 Y:3 AR:0	G:4 Y:0 AR:0	G:8 Y:2 AR:5												
1 ① 車線削減実施案		<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>1φ 互 横断</td> <td>2φ 互 横断</td> <td>3φ 互 横断</td> <td>4φ 互 横断</td> <td rowspan="2">160</td> </tr> <tr> <td>G:58 Y:3 AR:0</td> <td>G:23 Y:2 AR:5</td> <td>G:47 Y:3 AR:0</td> <td>G:12 Y:2 AR:5</td> </tr> </table>	1φ 互 横断	2φ 互 横断	3φ 互 横断	4φ 互 横断	160	G:58 Y:3 AR:0	G:23 Y:2 AR:5	G:47 Y:3 AR:0	G:12 Y:2 AR:5	○ 0.712	△ ※横断自転車と左折自動車と同じ現示(1φ)で処理されるため、巻き込み事故の多発が懸念				
1φ 互 横断	2φ 互 横断	3φ 互 横断	4φ 互 横断	160													
G:58 Y:3 AR:0	G:23 Y:2 AR:5	G:47 Y:3 AR:0	G:12 Y:2 AR:5														
2 ① 車線削減実施案		<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>1φ 互 横断</td> <td>2φ 互 横断</td> <td>3φ 互 横断</td> <td>4φ 互 横断</td> <td rowspan="2">160</td> </tr> <tr> <td>G:55 Y:3 AR:0</td> <td>G:30 Y:2 AR:5</td> <td>G:28 Y:3 AR:0</td> <td>G:27 Y:2 AR:5</td> </tr> </table> <p>※右左折自動車と横断自転車の信号現示を分離</p>	1φ 互 横断	2φ 互 横断	3φ 互 横断	4φ 互 横断	160	G:55 Y:3 AR:0	G:30 Y:2 AR:5	G:28 Y:3 AR:0	G:27 Y:2 AR:5	× 0.920 ※交通容量比が1.0を超える箇所が存在	○ ※横断自転車と右左折自動車が分離されるため、安全性に優れる				
1φ 互 横断	2φ 互 横断	3φ 互 横断	4φ 互 横断	160													
G:55 Y:3 AR:0	G:30 Y:2 AR:5	G:28 Y:3 AR:0	G:27 Y:2 AR:5														
3 ② 車線削減「未」実施案		<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>1φ 互 横断</td> <td>2φ 互 横断</td> <td>3φ 互 横断</td> <td>4φ 互 横断</td> <td rowspan="2">160</td> </tr> <tr> <td>G:38 Y:3 AR:0</td> <td>G:38 Y:2 AR:5</td> <td>G:29 Y:3 AR:0</td> <td>G:35 Y:2 AR:5</td> </tr> </table> <p>※右左折自動車と横断自転車の信号現示を分離</p>	1φ 互 横断	2φ 互 横断	3φ 互 横断	4φ 互 横断	160	G:38 Y:3 AR:0	G:38 Y:2 AR:5	G:29 Y:3 AR:0	G:35 Y:2 AR:5	△ 0.810 ※交通容量比が0.9を超える箇所が多数存在 ※交通の影響を再度検証する必要がある。	○ ※横断自転車と右左折自動車が分離されるため、安全性に優れる				
1φ 互 横断	2φ 互 横断	3φ 互 横断	4φ 互 横断	160													
G:38 Y:3 AR:0	G:38 Y:2 AR:5	G:29 Y:3 AR:0	G:35 Y:2 AR:5														

3. 自転車通行空間の整備形態検討

3) 大型特殊交差点 ～日銀前交差点～

① 1車線削減実施案

- ・国道22号で1車線削減を実施し、「自転車道(双方向)」による整備を実施。
- ・日銀前交差点は、平面横断化のための矢羽根設置、隅切り部のカラー舗装化を実施。
- ・北側流入部(国道22号)、南側流入部(国道19号)では、車線再配分により路肩幅員1.0m以上を確保し、矢羽根を設置
- ・東側流入部(国道19号)では、車線再配分により路肩幅員1.0m以上が確保できない。

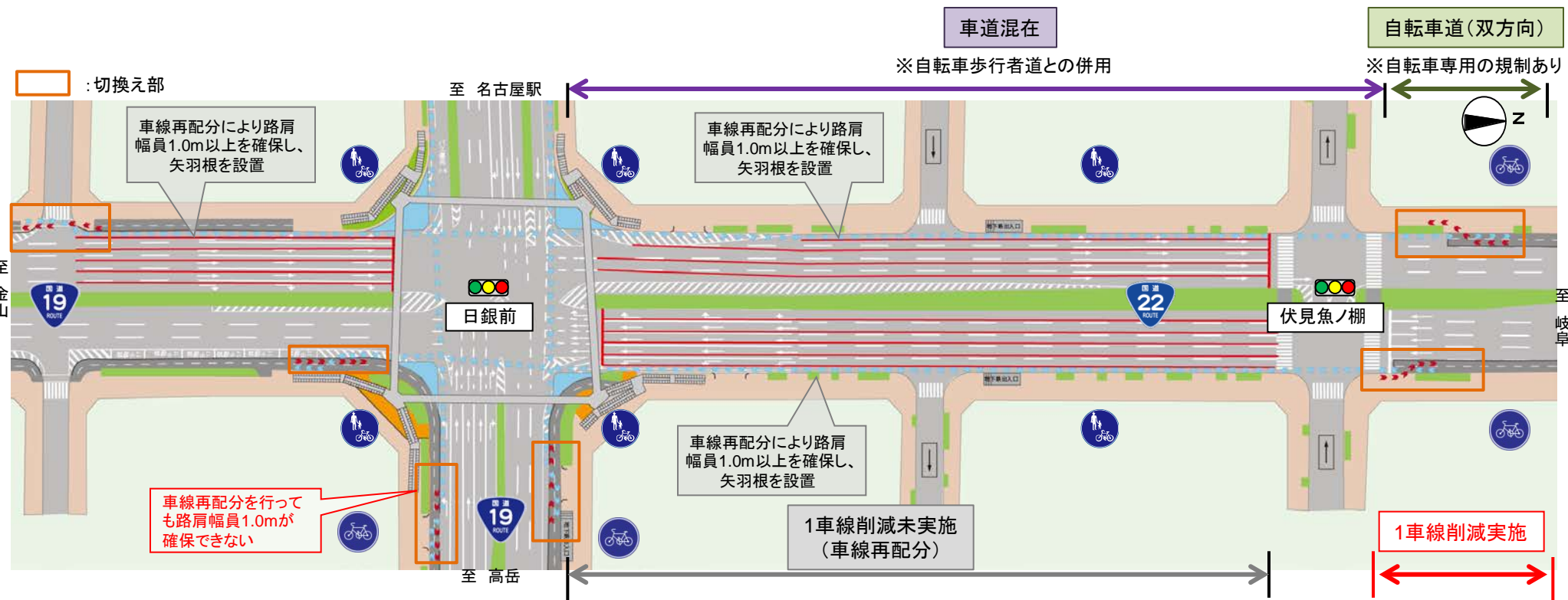


3. 自転車通行空間の整備形態検討

3) 大型特殊交差点 ～日銀前交差点～

② 1車線削減「未」実施案

- ・国道22号の伏見魚ノ棚～日銀前交差点間で1車線削減を実施せず、車線再配分により路肩幅員1.0m以上を確保したうえで、「車道混在(矢羽根)」による整備を実施。
- ・日銀前交差点は、平面横断化のための矢羽根設置、隅切り部のカラー舗装化を実施。
- ・南側流入部(国道19号)では、車線再配分により路肩幅員1.0m以上を確保し、矢羽根を設置
- ・東側流入部(国道19号)では、車線再配分により路肩幅員1.0m以上が確保できない。

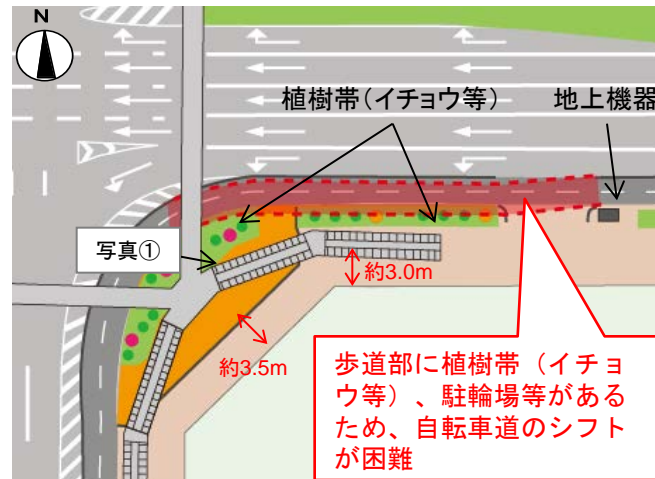


3) 大型特殊交差点 ～日銀前交差点～

自転車道の撤去(南東側)

- ・東側流入部(国道19号)では、**車線再配分を行っても路肩幅員1.0mが確保できない。**
- ・路肩幅員1.0m確保のためには、自転車道のシフトまたは自転車道の撤去が必要。
- ・日銀前交差点(南東側)には、イチョウ等の支障物件があるため、自転車道のシフトは困難。
- ・日銀前交差点(南東側)では、**「自転車道の撤去」**を行い、矢羽根設置のスペースを確保。

① 自転車道シフト案



- 高木(シダレザクラ)
- 高木(イチョウ)
- 中木(オトメツバキ)

植樹帯(イチョウ、シダレサクラ等)

② 自転車道撤去案



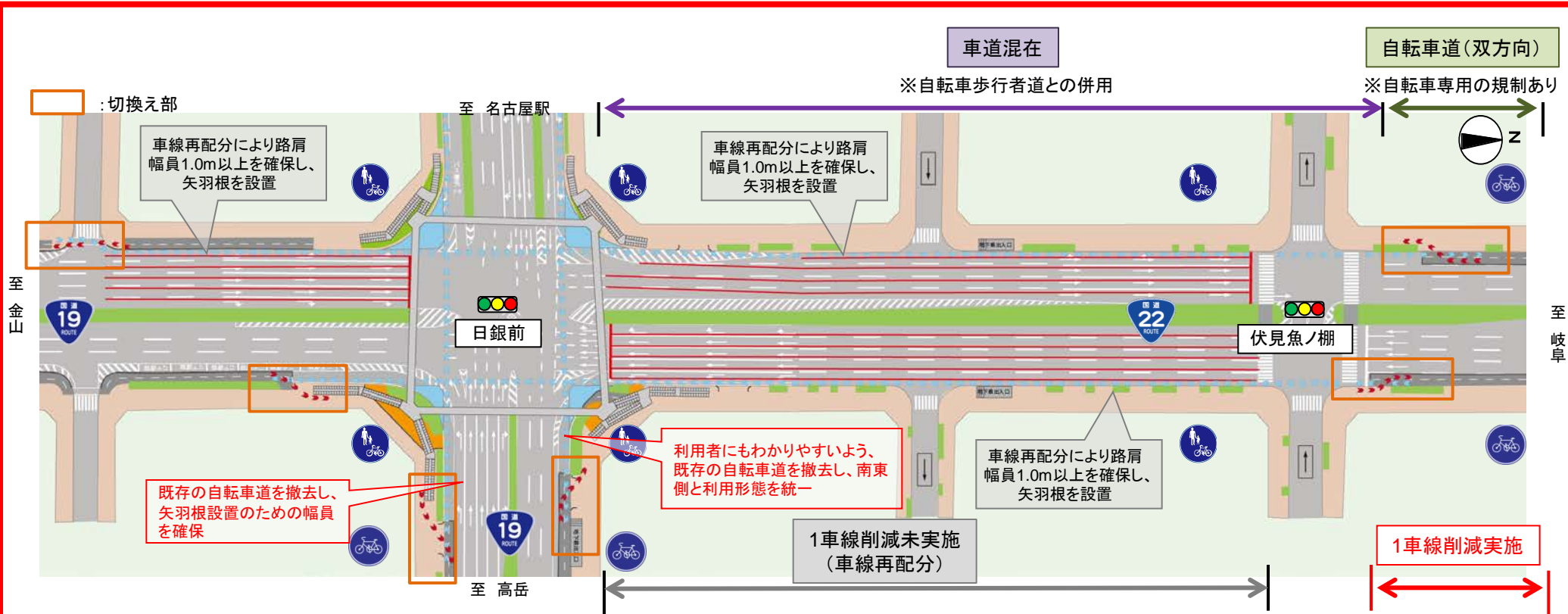
至 金山

3. 自転車通行空間の整備形態検討

3) 大型特殊交差点 ～日銀前交差点～

② 1車線削減「未」実施案(自転車道撤去)

- ・日銀前交差点(南東側)は、矢羽根設置のスペース確保のため、**既存の自転車道を撤去**。
- ・日銀前交差点(北東側)についても、利用者にわかりやすいように、**既存の自転車道を撤去し南東側と同様の形態に統一**。



3. 自転車通行空間の整備形態検討

3) 大型特殊交差点 ～日銀前交差点～

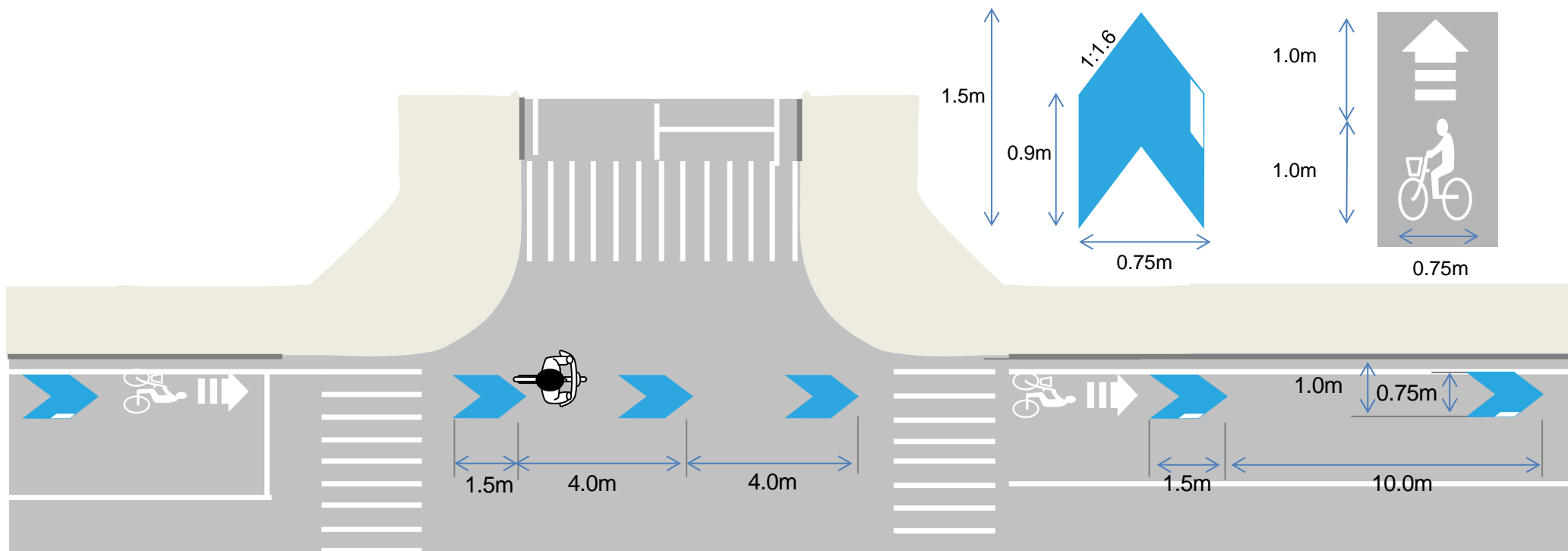
車道混在の整備方針

【矢羽根】

- ・寸法 150cm × 75cm
- ・設置間隔 単路部10m、交差点部4m
- ・夜間視認性確保の為、車道側に白色ラインを設置(単路部のみ)

【ピクトマーク】

- ・寸法 200cm × 75cm
- ・逆走防止のため、街区の起終点部に設置
- ・自動車からの視認性を考慮し、車道の軸方向を正面としたピクトマーク



3. 自転車通行空間の整備形態検討

3) 大型特殊交差点 ～三の丸交差点～

三の丸交差点の現状・課題

信号現示(三の丸交差点)

交差点需要率
0.463

1φ	2φ	3φ	4φ	5φ	6φ	
G:56 Y:4 AR:0	G:5 Y:0 AR:0	G:24 Y:4 AR:0	G:5 Y:0 AR:0	G:23 Y:4 AR:0	G:5 Y:0 AR:0	130



至名古屋市役所

3. 自転車通行空間の整備形態検討

3) 大型特殊交差点 ～三の丸交差点～

ケース	車線運用	信号現示	円滑性 (需要率)	安全性 (自転車平面横断)														
現況		<table border="1"> <tr> <td>1φ</td> <td>2φ</td> <td>3φ</td> <td>4φ</td> <td>5φ</td> <td>6φ</td> <td></td> </tr> <tr> <td>G:56 Y:4 AR:0</td> <td>G:5 Y:0 AR:0</td> <td>G:24 Y:4 AR:0</td> <td>G:5 Y:0 AR:0</td> <td>G:23 Y:4 AR:0</td> <td>G:5 Y:0 AR:0</td> <td>130</td> </tr> </table>	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ	6φ		G:56 Y:4 AR:0	G:5 Y:0 AR:0	G:24 Y:4 AR:0	G:5 Y:0 AR:0	G:23 Y:4 AR:0	G:5 Y:0 AR:0	130	○ 0.463	— ※自転車の平面横断なし
1φ	2φ	3φ	4φ	5φ	6φ													
G:56 Y:4 AR:0	G:5 Y:0 AR:0	G:24 Y:4 AR:0	G:5 Y:0 AR:0	G:23 Y:4 AR:0	G:5 Y:0 AR:0	130												
1	<ul style="list-style-type: none"> 1車線削減 (北・南) 南北方向のみ平面横断化 	<table border="1"> <tr> <td>1φ</td> <td>2φ</td> <td>3φ</td> <td>4φ</td> <td>5φ</td> <td>6φ</td> <td></td> </tr> <tr> <td>G:45 Y:4 AR:0</td> <td>G:5 Y:0 AR:0</td> <td>G:20 Y:4 AR:0</td> <td>G:5 Y:0 AR:0</td> <td>G:38 Y:4 AR:0</td> <td>G:5 Y:0 AR:0</td> <td>130</td> </tr> </table> <p>※右左折自動車と横断自転車の信号現示を分離</p>	1φ	2φ	3φ	4φ	5φ	6φ		G:45 Y:4 AR:0	G:5 Y:0 AR:0	G:20 Y:4 AR:0	G:5 Y:0 AR:0	G:38 Y:4 AR:0	G:5 Y:0 AR:0	130	○ 0.664	○ ※横断自転車と右左折自動車 が分離されるため、安全性に優れる
1φ	2φ	3φ	4φ	5φ	6φ													
G:45 Y:4 AR:0	G:5 Y:0 AR:0	G:20 Y:4 AR:0	G:5 Y:0 AR:0	G:38 Y:4 AR:0	G:5 Y:0 AR:0	130												
2	<ul style="list-style-type: none"> 1車線削減 (北・南) 東西南北平面横断化 	<table border="1"> <tr> <td>1φ</td> <td>2φ</td> <td>3φ</td> <td></td> </tr> <tr> <td>G:90 Y:4 AR:5</td> <td>G:32 Y:4 AR:5</td> <td>G:41 Y:4 AR:5</td> <td>130</td> </tr> </table> <p>※右左折自動車と横断自転車の信号現示を分離</p>	1φ	2φ	3φ		G:90 Y:4 AR:5	G:32 Y:4 AR:5	G:41 Y:4 AR:5	130	× 0.809 ※南北方向で交通容量比1.0をオーバー	○ ※横断自転車と右左折自動車 が分離されるため、安全性に優れる						
1φ	2φ	3φ																
G:90 Y:4 AR:5	G:32 Y:4 AR:5	G:41 Y:4 AR:5	130															

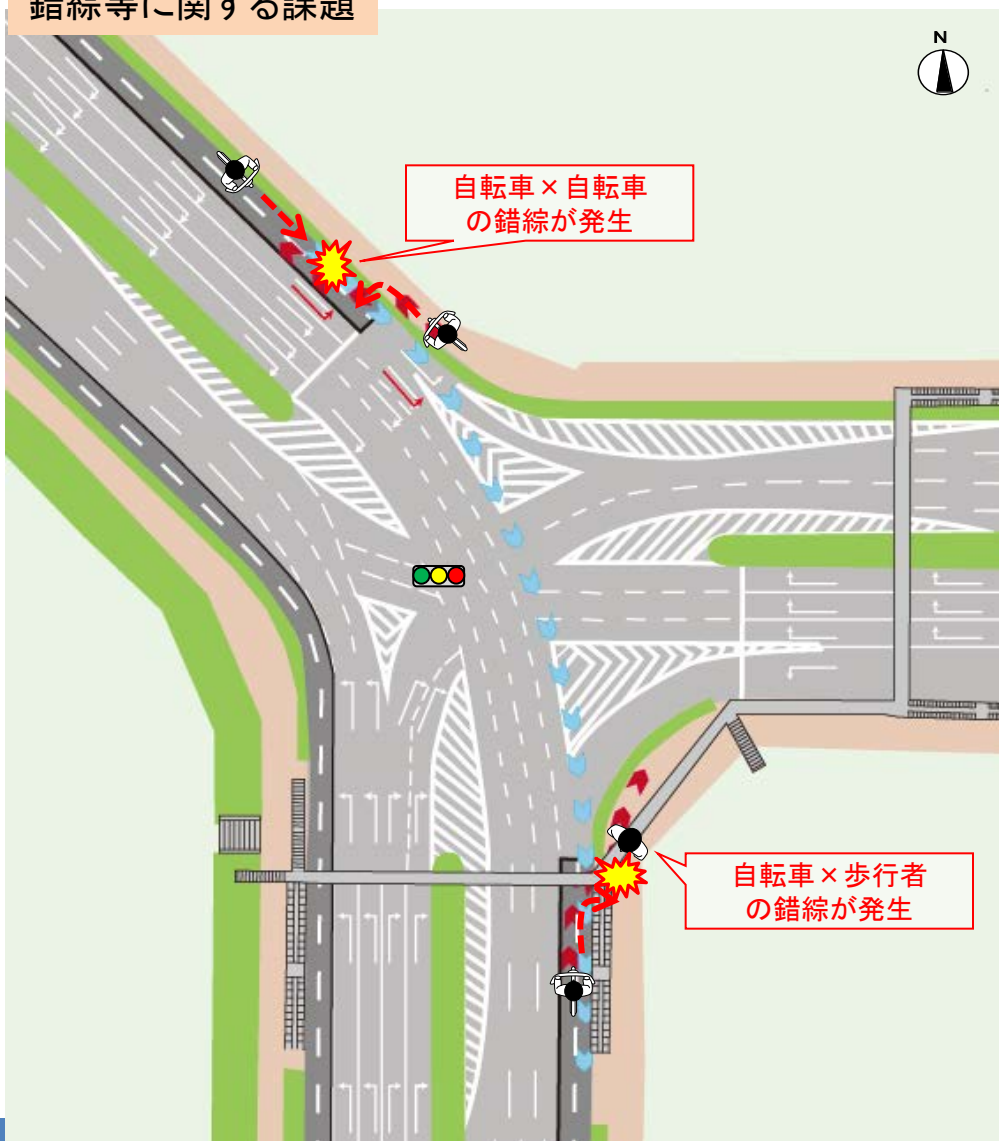
※交通量: H25.10.31(木)8~9時(ピーク時)

3. 自転車通行空間の整備形態検討

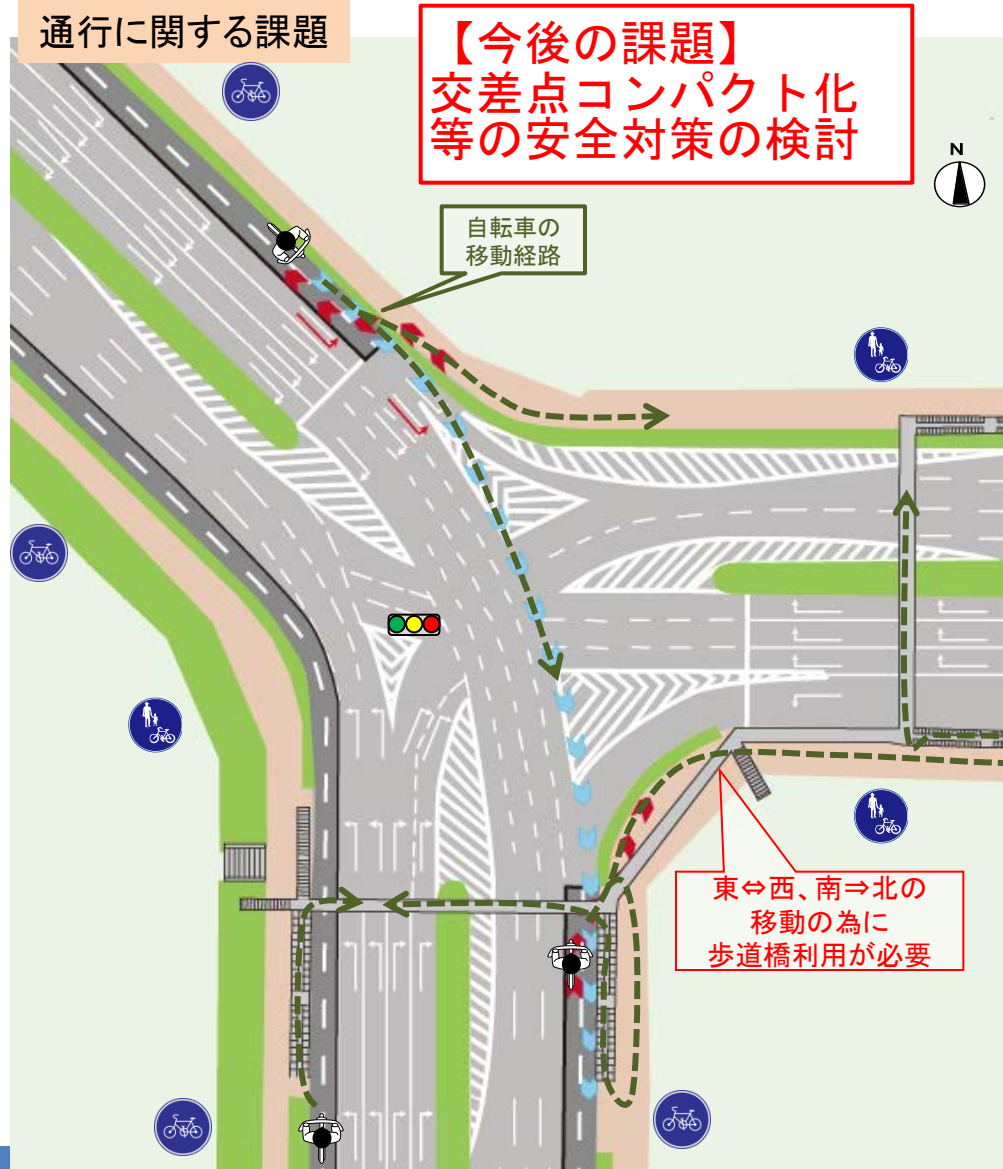
3) 大型特殊交差点 ～三の丸交差点～

双方向(国道22号)×一方通行(交差点部)

錯綜等に関する課題



通行に関する課題



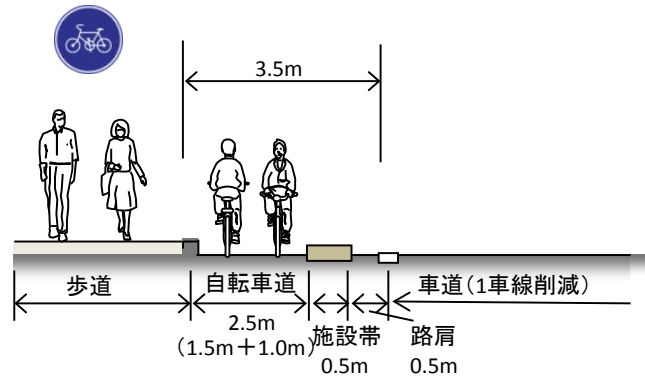
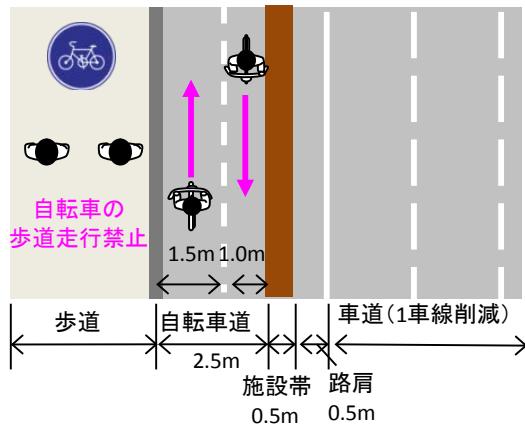
3. 自転車通行空間の整備形態検討

4) その他 ～防護柵の有無～

【今後の課題】

- ・ 自転車道と車道の分離方法について検討していく（縁石 or 防護柵）。

・ 自転車道



1) H30年度供用に向けたスケジュール

整備スケジュール(案)

年度	検討事項 (案)
H28年度	<ul style="list-style-type: none">・ 日銀前交差点～新御園橋交差点間の交通影響の再検証・ 日銀前交差点～押切交差点間の詳細検討<ul style="list-style-type: none">1) 単路部の分離構造2) 三の丸交差点のコンパクト化3) 特殊部（バス停）の構造 等・ 関係機関協議の実施（合意形成）
H29年度	<ul style="list-style-type: none">・ 自転車通行空間の整備
H30年度	<ul style="list-style-type: none">・ 自転車通行空間の整備（年度末に供用開始）