

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（参考資料編）～

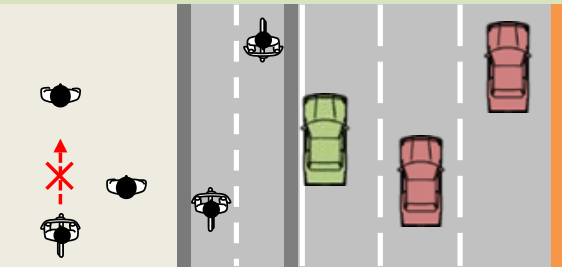
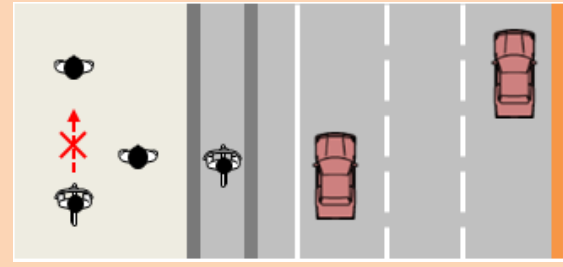
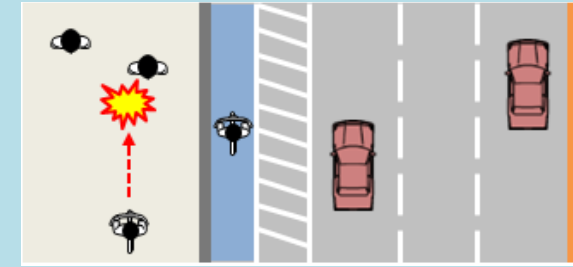
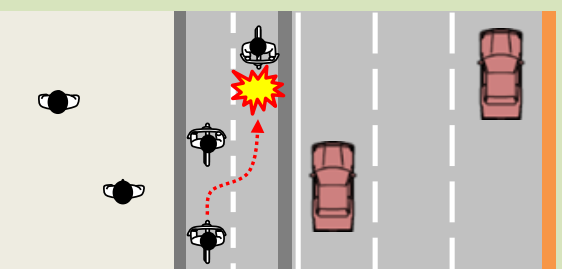
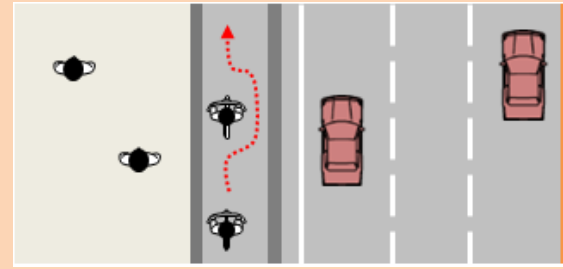
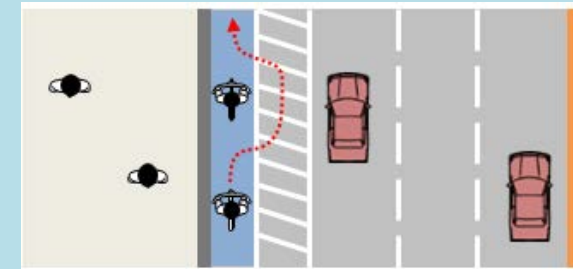


平成28年2月12日（金）

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 ～単路部の安全性(対歩行者・対自転車)～

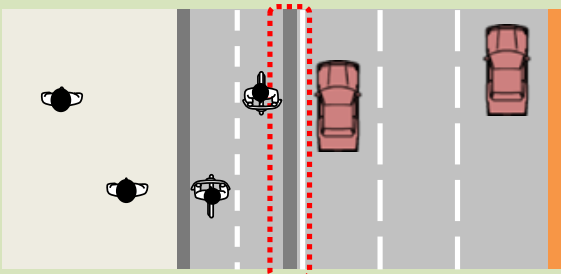
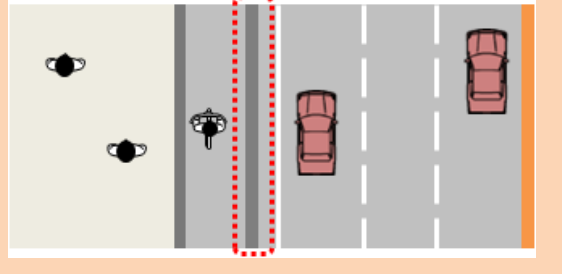
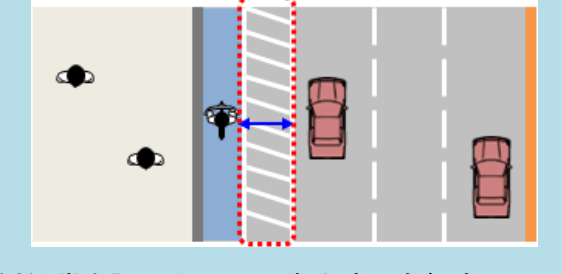
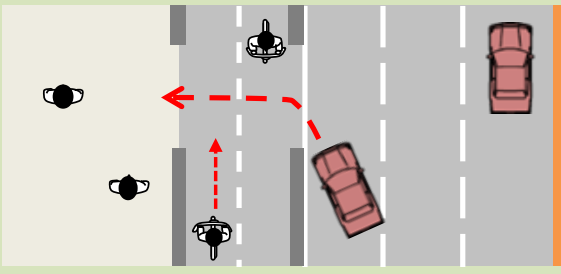
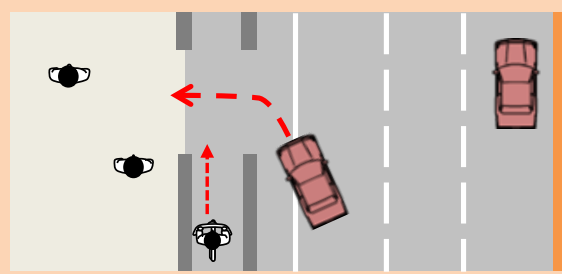
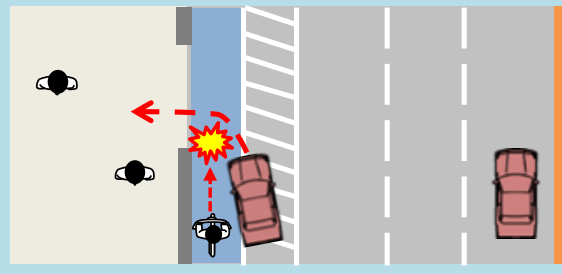
- ・歩行者・自転車の分離:「③自転車専用通行帯」は、自転車の歩道通行が認められた場合、歩行者と自転車の分離が十分に図れない。
- ・自転車の追越し:「①自転車道(双方向通行)」では、追越時に対向自転車と接触の危険あり

		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(緩衝帯あり)
安全性(対歩行者)	歩行者・自転車の分離	 <p>分離可能(自転車の歩道通行原則禁止)</p>	 <p>分離可能(自転車の歩道通行原則禁止)</p>	 <p>分離困難(自転車歩行者道との併用であり、自転車が歩道上を通行可能)</p>
		○ (参考:桜通りでの自転車利用率 約90%)	○	▲ (参考:桜通りでの自転車利用率 約30~40%)
安全性(対自転車)	自転車の追越し	 <p>追越時に対向自転車と接触の危険あり</p>	 <p>自転車道内(W=2.0m)での追い越しが可能</p>	 <p>緩衝帯を利用することで、車道に出ることなく自転車の追い越しが可能</p>
		▲	○	○

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 ～単路部の安全性(対自動車①)～

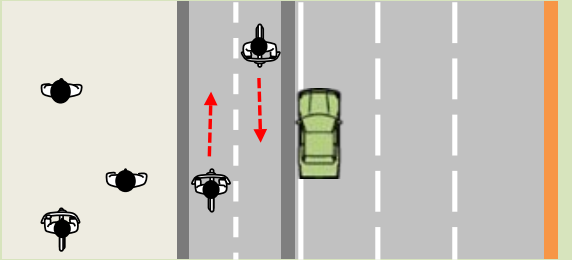
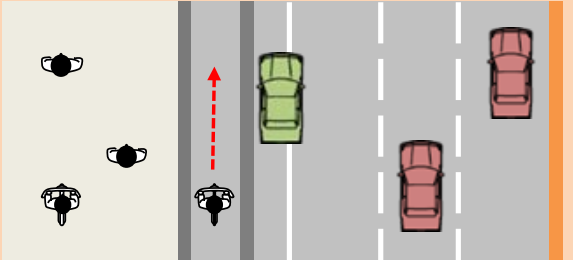
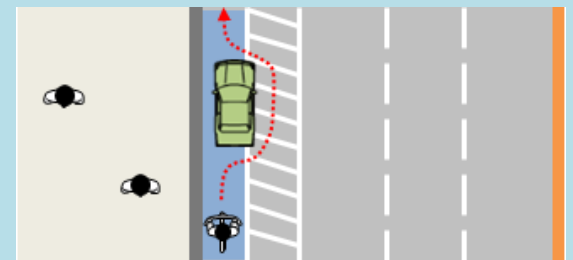
- ・自動車と自転車の分離: 構造物、緩衝帯により、自転車の安全性を確保可能
- ・自転車の巻きこみ: 「③自転車専用通行帯」では、沿線施設等に左折する自動車が十分に速度をおとさないため、巻き込み事故などの発生が懸念

		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(緩衝帯あり)
安全性(対自動車)	自動車・自転車の分離	 <p>構造物により分離</p>	 <p>構造物により分離</p>	 <p>緩衝帯を設けることで、自動車と自転車の間に一定の距離(約1.5m)を確保可能</p>
	自転車の巻きこみ	 <p>構造物があるため、自動車は速度を落として左折</p>	 <p>構造物があるため、自動車は速度を落として左折</p>	 <p>構造物がないため、自動車が速度を落とさない状態で左折</p>
		◎	◎	○
		○	○	▲

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 ～単路部の安全性(対自動車②)～

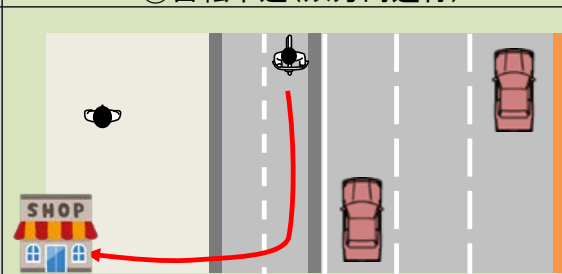
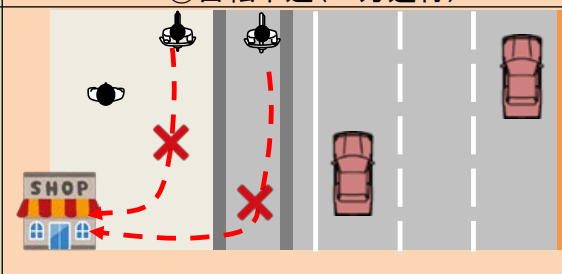
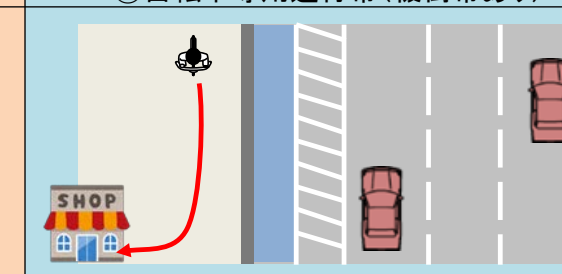
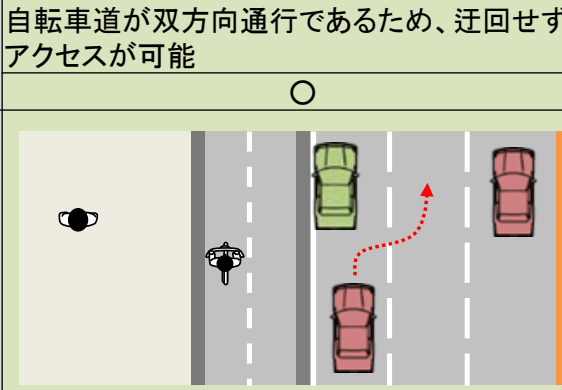
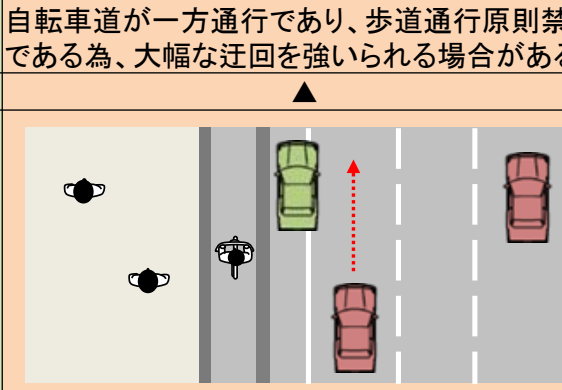
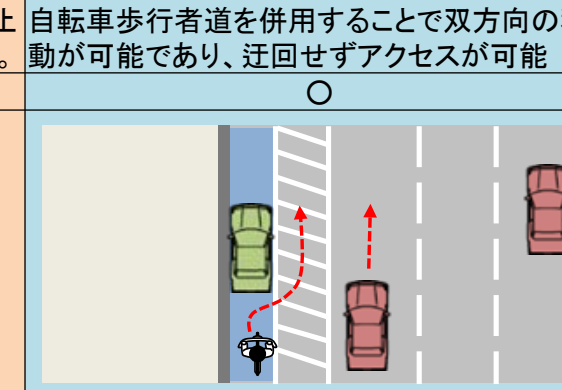
・停車車両による障害: 構造物、緩衝帯により、自転車の安全性を確保可能

		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(緩衝帯あり)
安全性(対自動車)	停車車両による自転車通行の障害			
		障害なし(構造物により分離) ◎	障害なし(構造物により分離) ◎	障害はあるが、緩衝帯を利用することで、車道に出ることなく回避可能 ○

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 ～単路部の利便性～

- ・沿道施設へのアクセス性:「②自転車道(一方通行)」では、双方向の利用ができないため、大幅な迂回が強いられる場合がある。
- ・停車車両による自動車走行の阻害:「①自転車道(双方向通行)」では、第1車線に停車した車両が円滑な車両走行を阻害する為、停車しづらい。

	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(緩衝帯あり)
沿道施設へのアクセス性	 <p>自転車道が双方向通行であるため、迂回せずアクセスが可能</p>	 <p>自転車道が一方通行であり、歩道通行原則禁止である為、大幅な迂回を強いられる場合がある。</p>	 <p>自転車歩行者道を併用することで双方向の移動が可能であり、迂回せずアクセスが可能</p>
利便性	 <p>第1車線上に停車した車両が、円滑な車両走行を阻害</p>	 <p>路肩に停車することで、車両走行への大きな影響なし</p>	 <p>自転車専用通行帯上に停車することで、車両走行への影響なし</p>
	○	▲	○
	▲	○	◎

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 ～一般交差点(大)～

①-1 双方向(単路部) × 双方向(交差点部) : 歩道部に溜まり場

単路部	自転車道(双方向)
交差点部	自転車横断帯

錯綜に関する課題

歩道への流入出時に
自転車×歩行者・自転車の
錯綜が発生

交差点部で
自転車×歩行者・自転車の
錯綜が発生

交差点部で
自転車×自転車の
錯綜が多発

右左折時には、双方向の
自転車に対して注意が必要

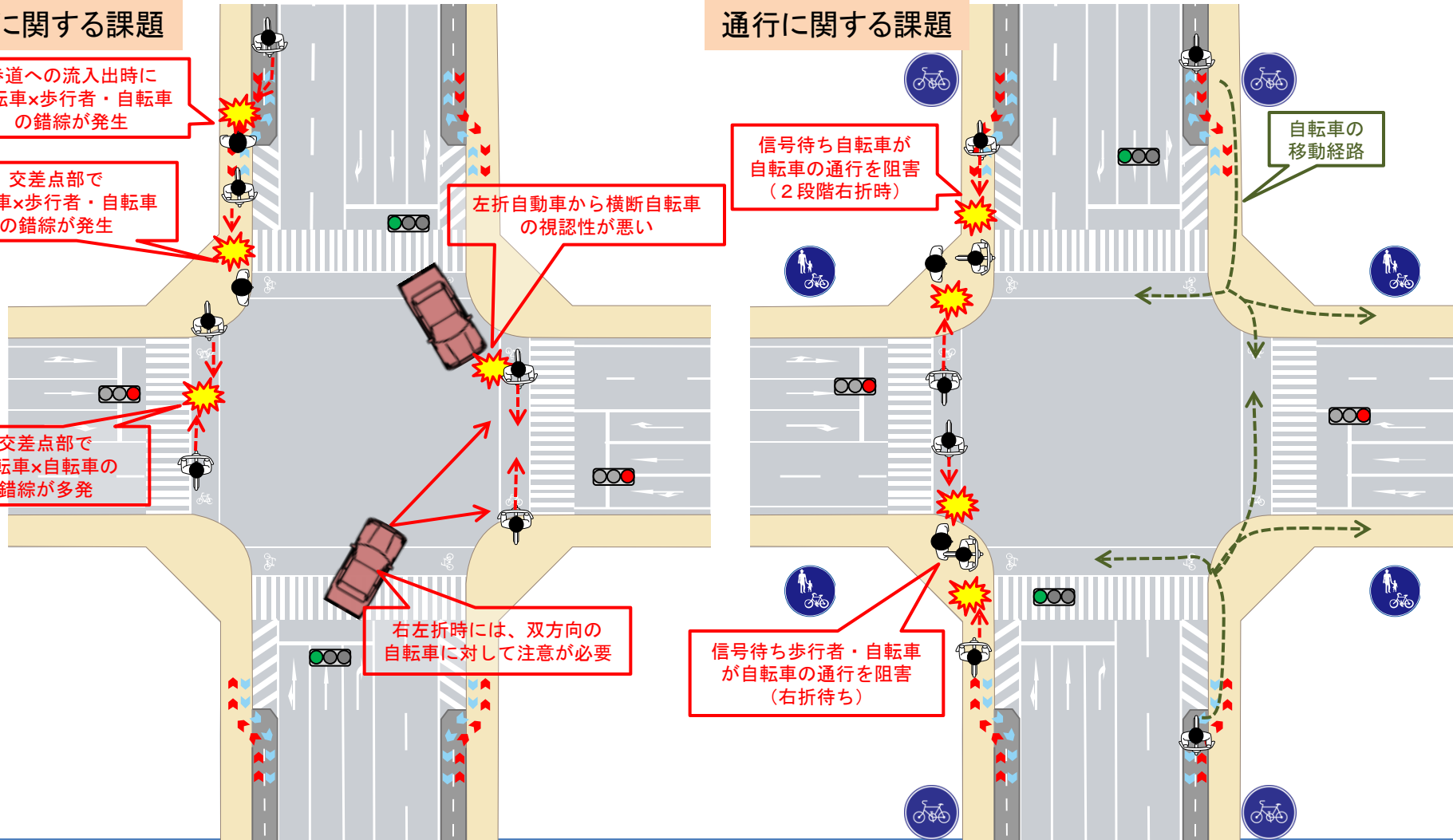
左折自動車から横断自転車の
視認性が悪い

通行に関する課題

信号待ち自転車が
自転車の通行を阻害
(2段階右折時)

信号待ち歩行者・自転車が
自転車の通行を阻害
(右折待ち)

自転車の
移動経路



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 ～一般交差点(大)～

①-2 双方向(単路部) × 双方向(交差点部) : 車道部に溜まり場

単路部	自転車道(双方向)
交差点部	自転車横断帯

錯綜に関する課題

交差点部で
自転車×自転車の
錯綜が多発

左折自動車から横断自転車の
視認性が悪い

右左折時には、双方の
自転車に対して注意が必要

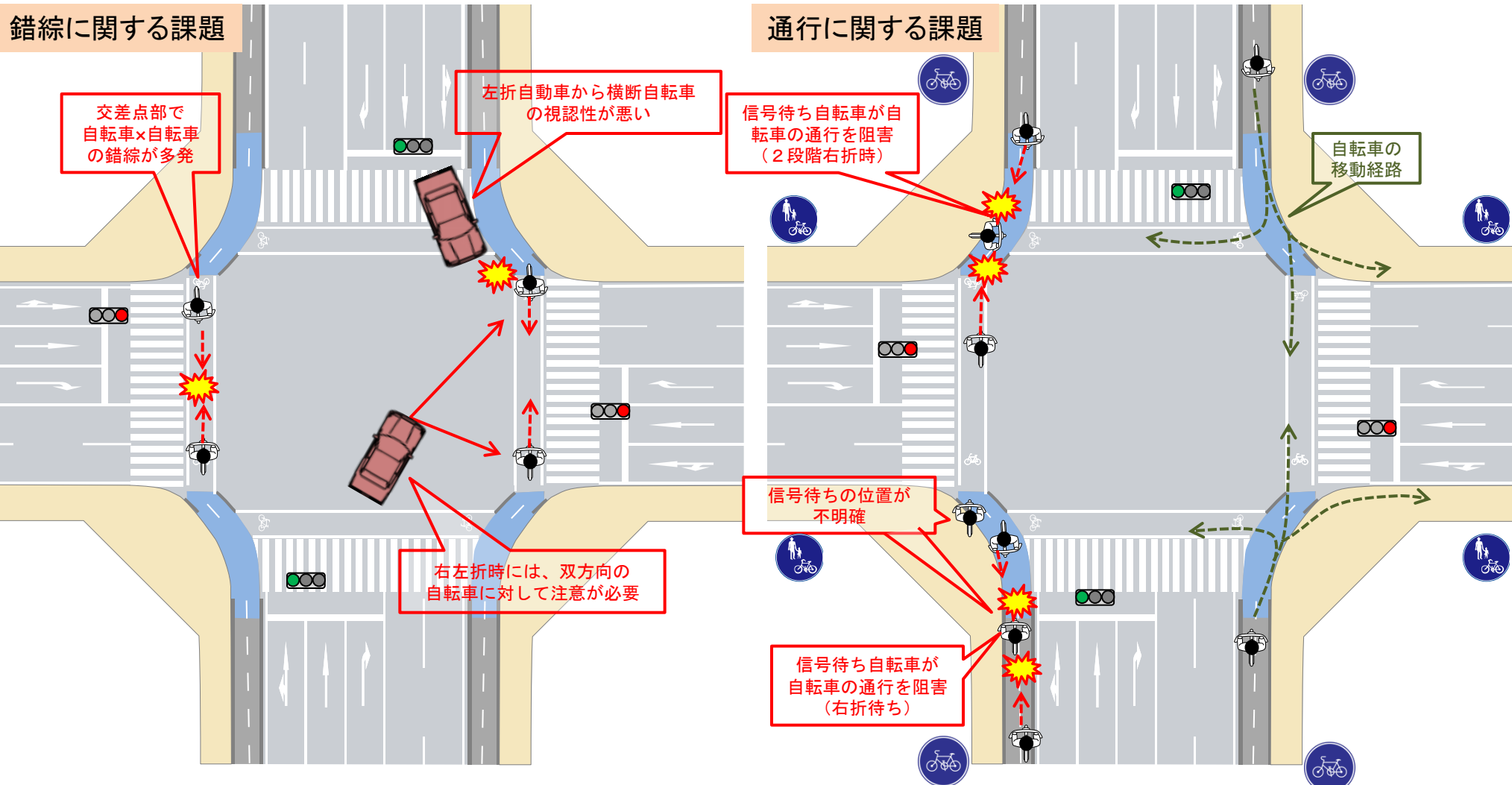
通行に関する課題

信号待ち自転車が自転車の通行を阻害
(2段階右折時)

信号待ちの位置が
不明確

信号待ち自転車が自転車の通行を阻害
(右折待ち)

自転車の
移動経路



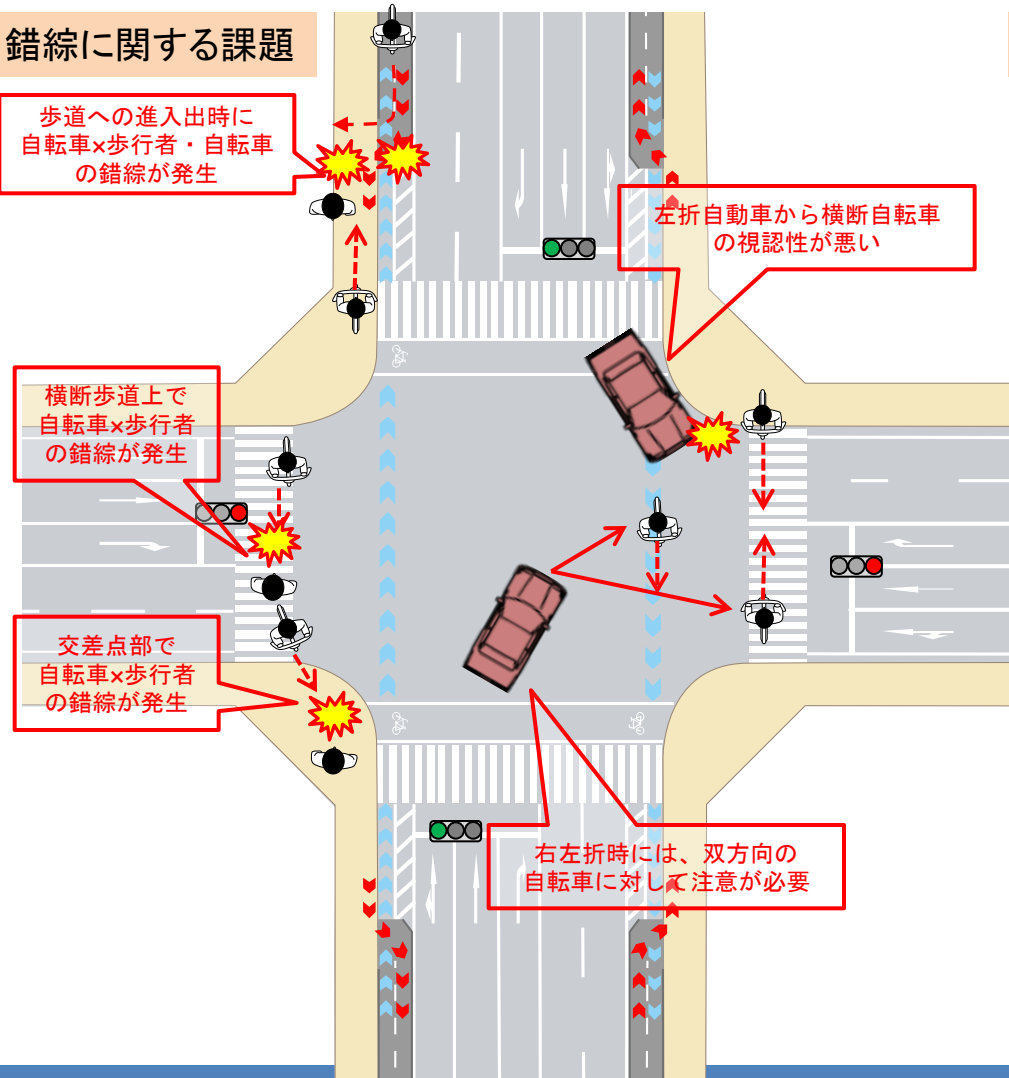
3. 自転車通行空間の整備形態検討

2) 交差点部の処理方法検討 ～一般交差点(大)～

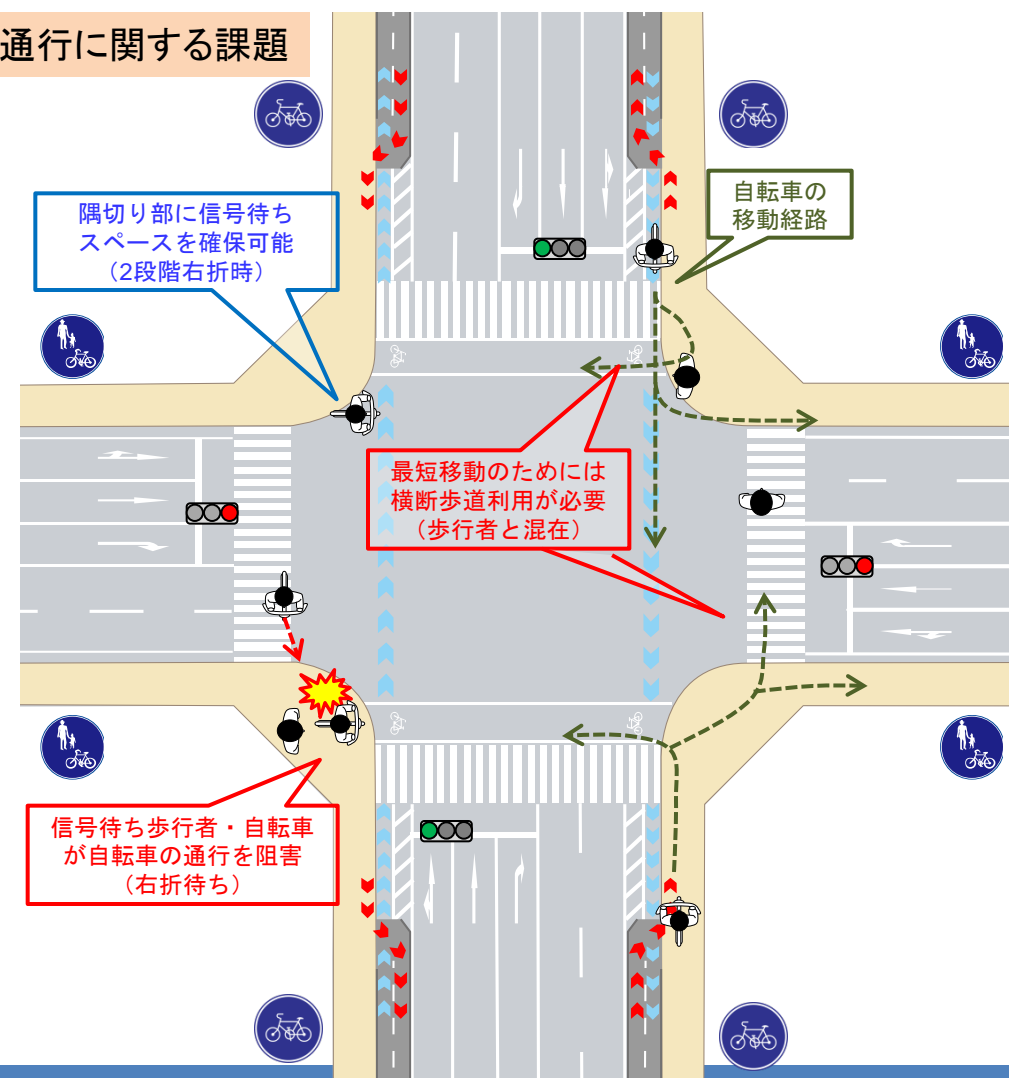
② 双方向(単路部) × 一方通行(交差点部)

単路部	自転車道(双方向)
交差点部	矢羽根(横断歩道)

錯綜に関する課題



通行に関する課題



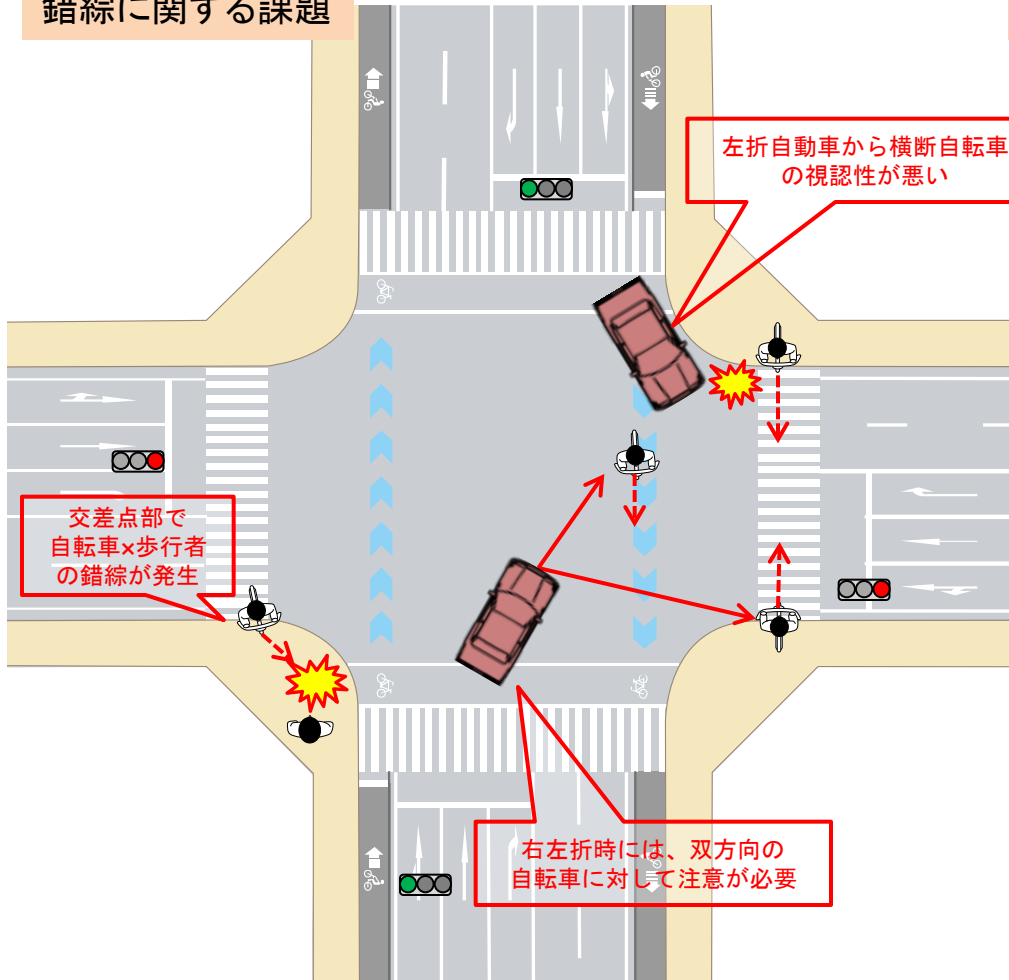
3. 自転車通行空間の整備形態検討

2) 交差点部の処理方法検討 ～一般交差点(大)～

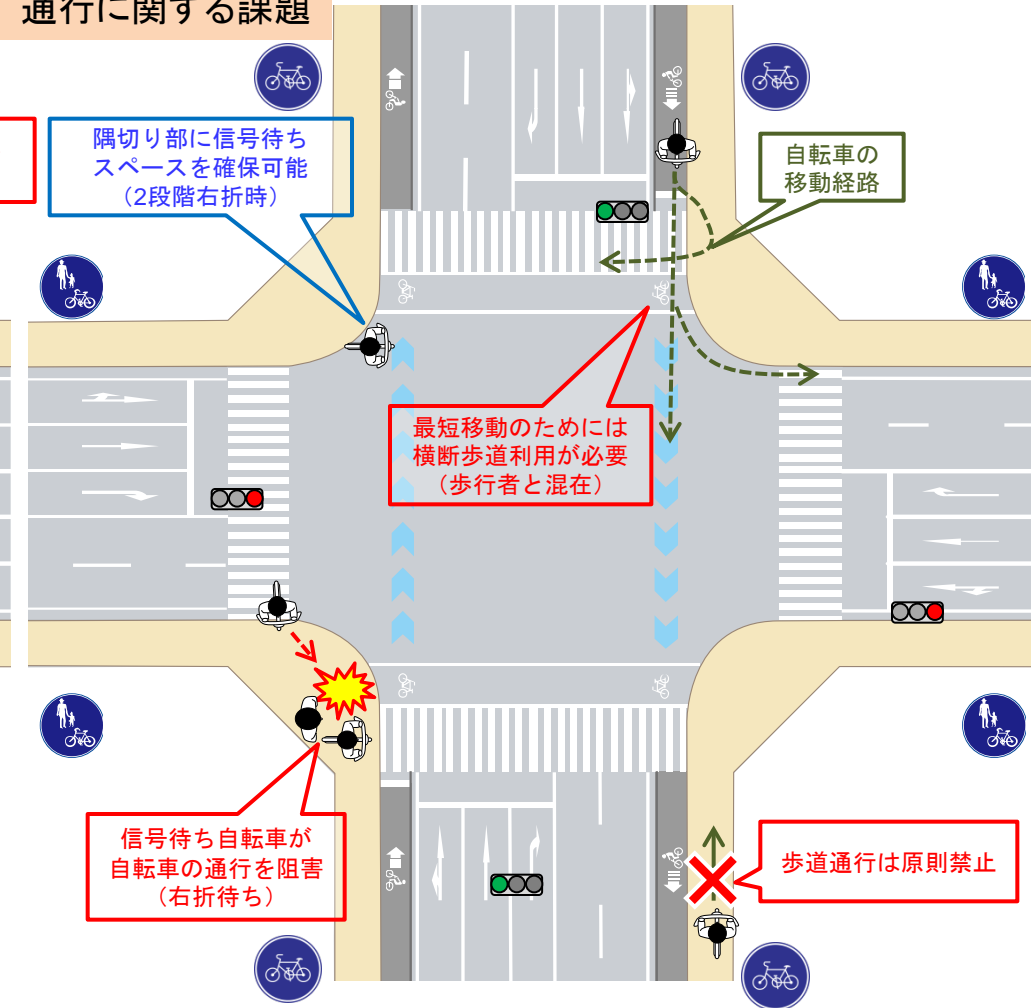
③ 一方通行(単路部) × 一方通行(交差点部)

単路部	自転車道(一方通行)
交差点部	矢羽根(横断歩道)

錯綜に関する課題



通行に関する課題



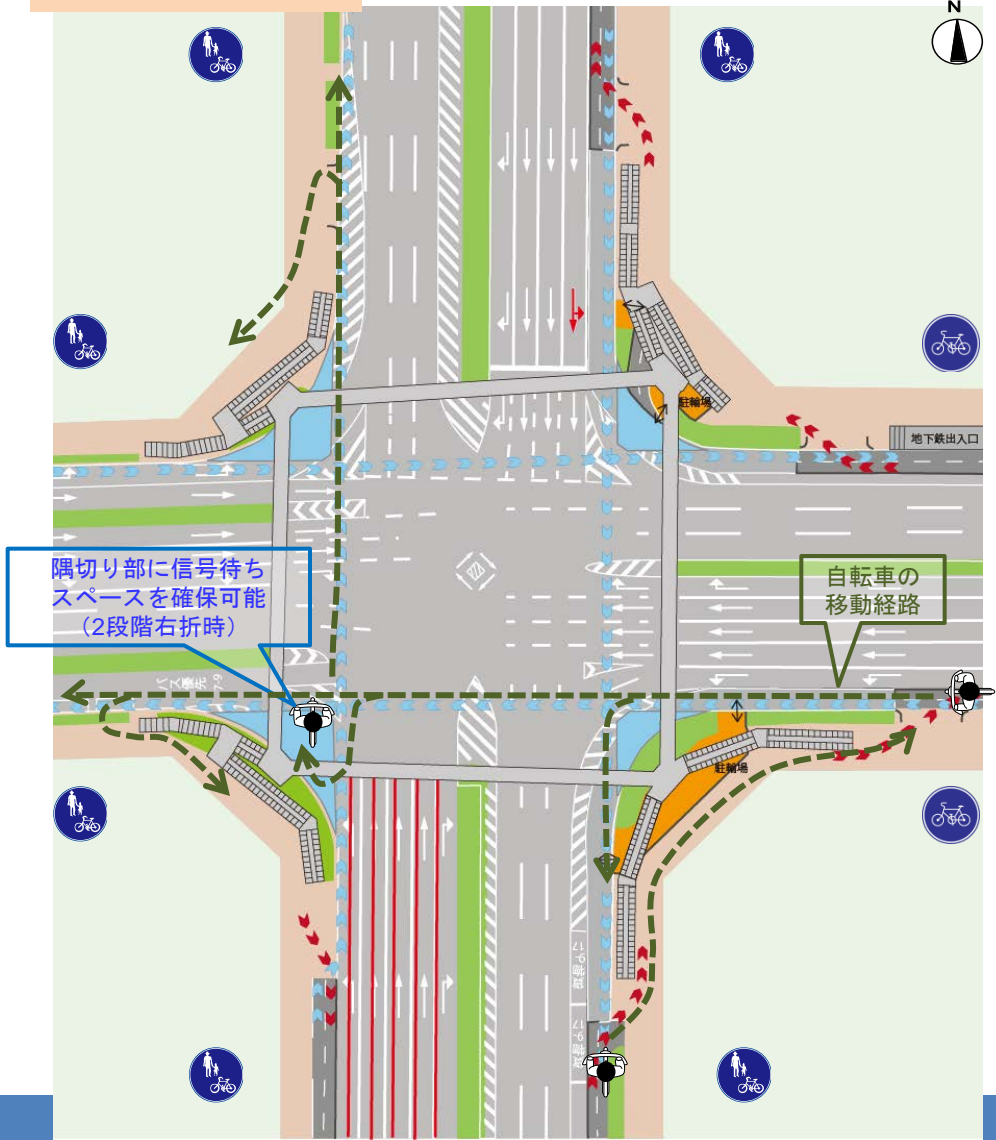
3) 大型特殊交差点 ～日銀前交差点～

錯綜等に関する課題



- 1) 双方向(国道22号)×一方通行(交差点部)
自転車道・自転車歩行者道を単路部で切替

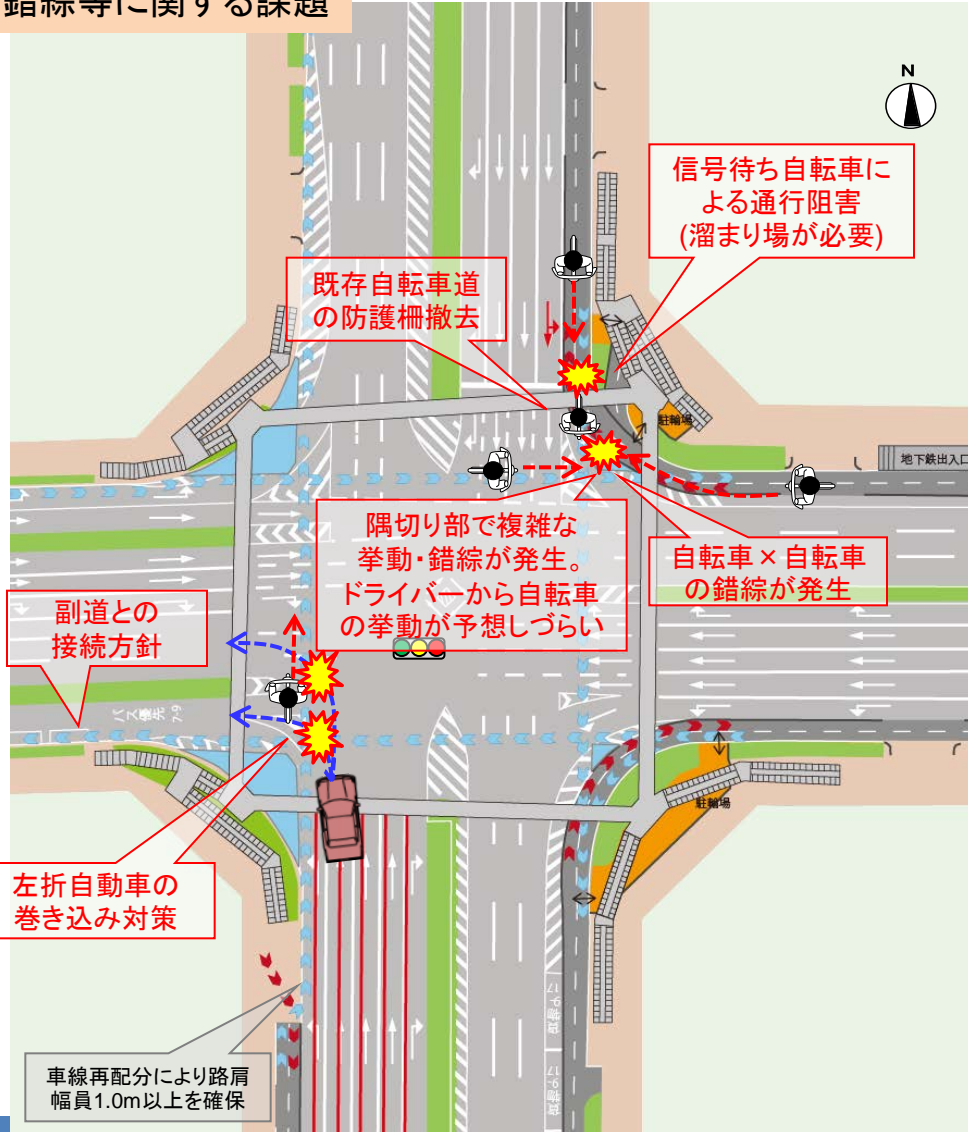
通行に関する課題



3. 自転車通行空間の整備形態検討

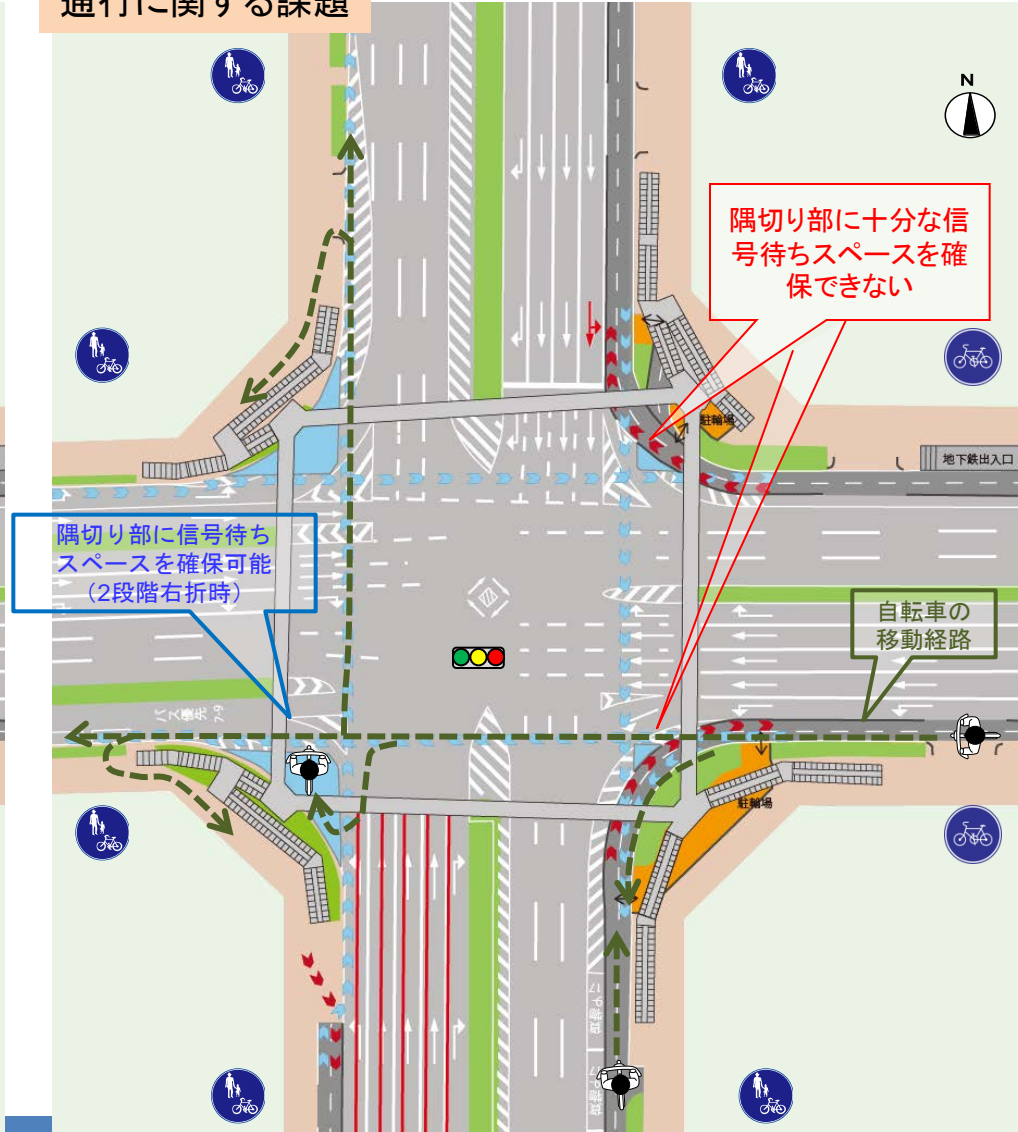
3) 大型特殊交差点 ～日銀前交差点～

錯綜等に関する課題



2) 双方向(国道22号)×一方通行(交差点部)
自転車道を接続(隅切り部で交差点へ流入出)

通行に関する課題



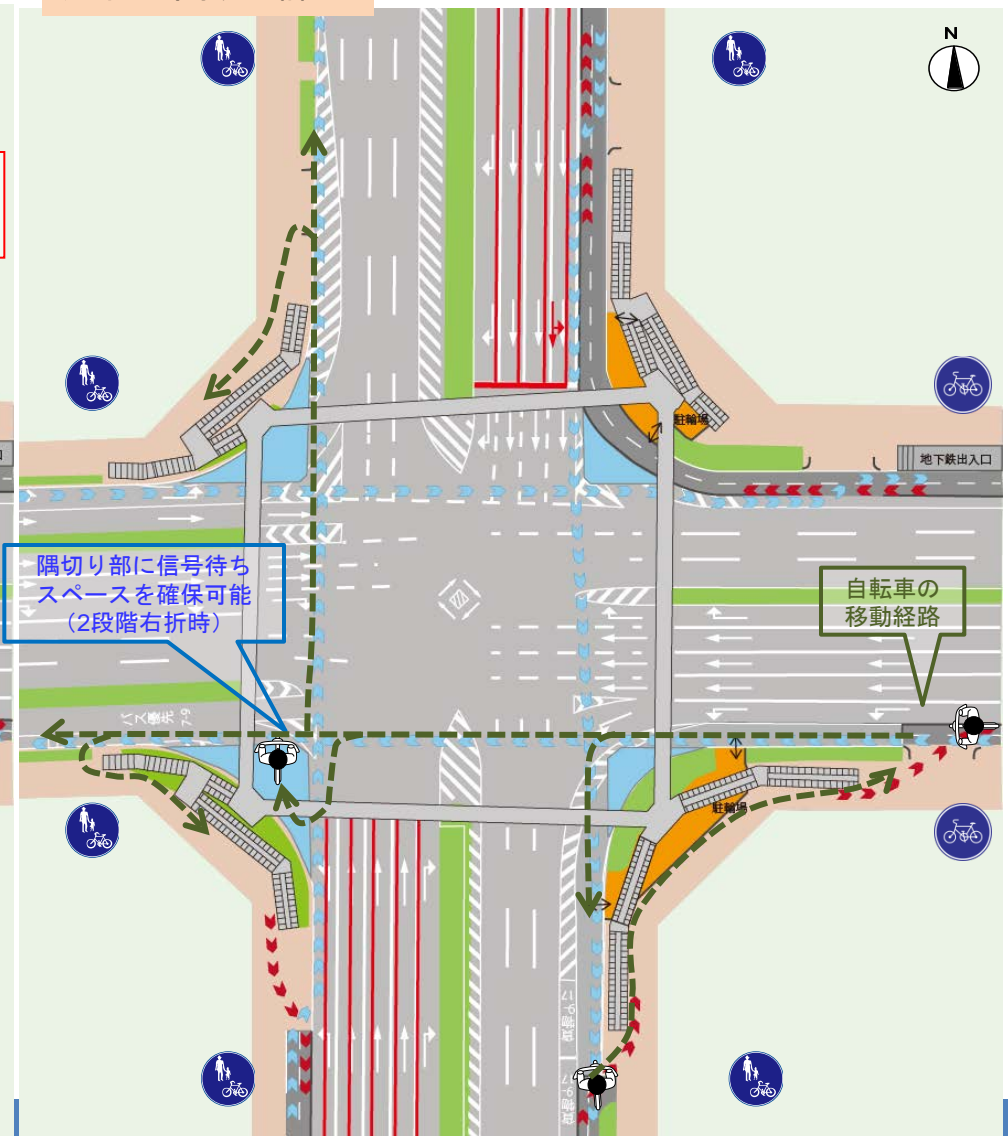
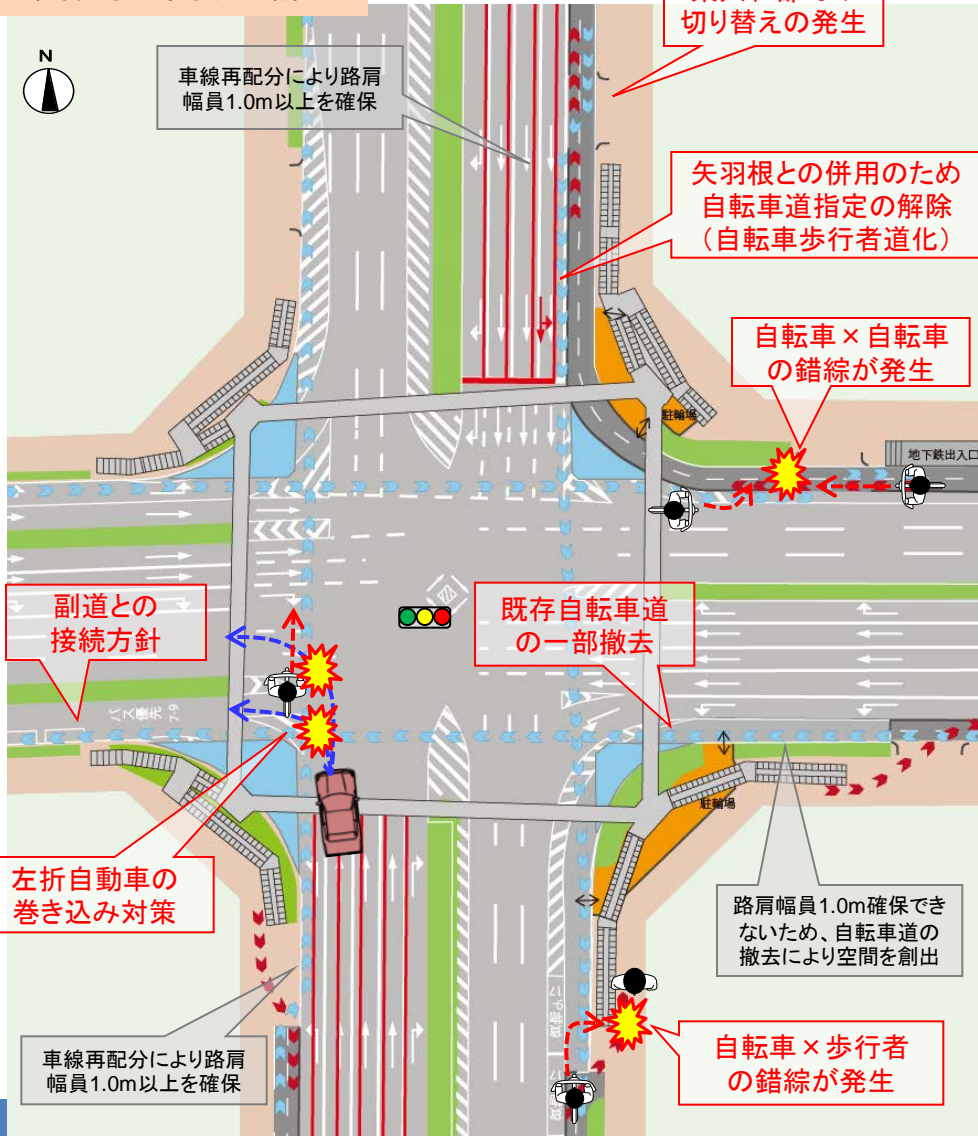
3. 自転車通行空間の整備形態検討

3) 大型特殊交差点 ～日銀前交差点～

3) 双方向(国道22号)×一方通行(交差点部)
自転車道を接続(単路部で交差点へ流入出)

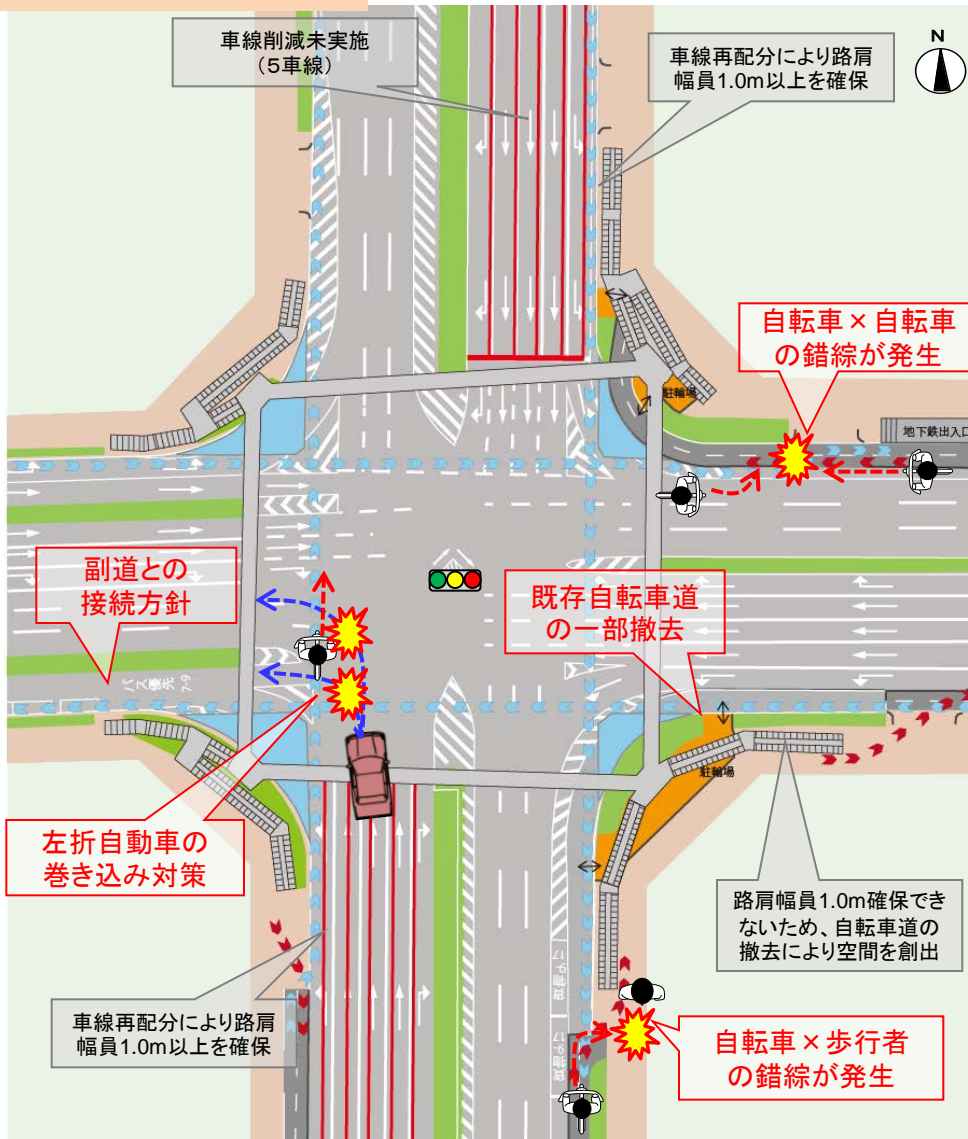
錯綜等に関する課題

通行に関する課題



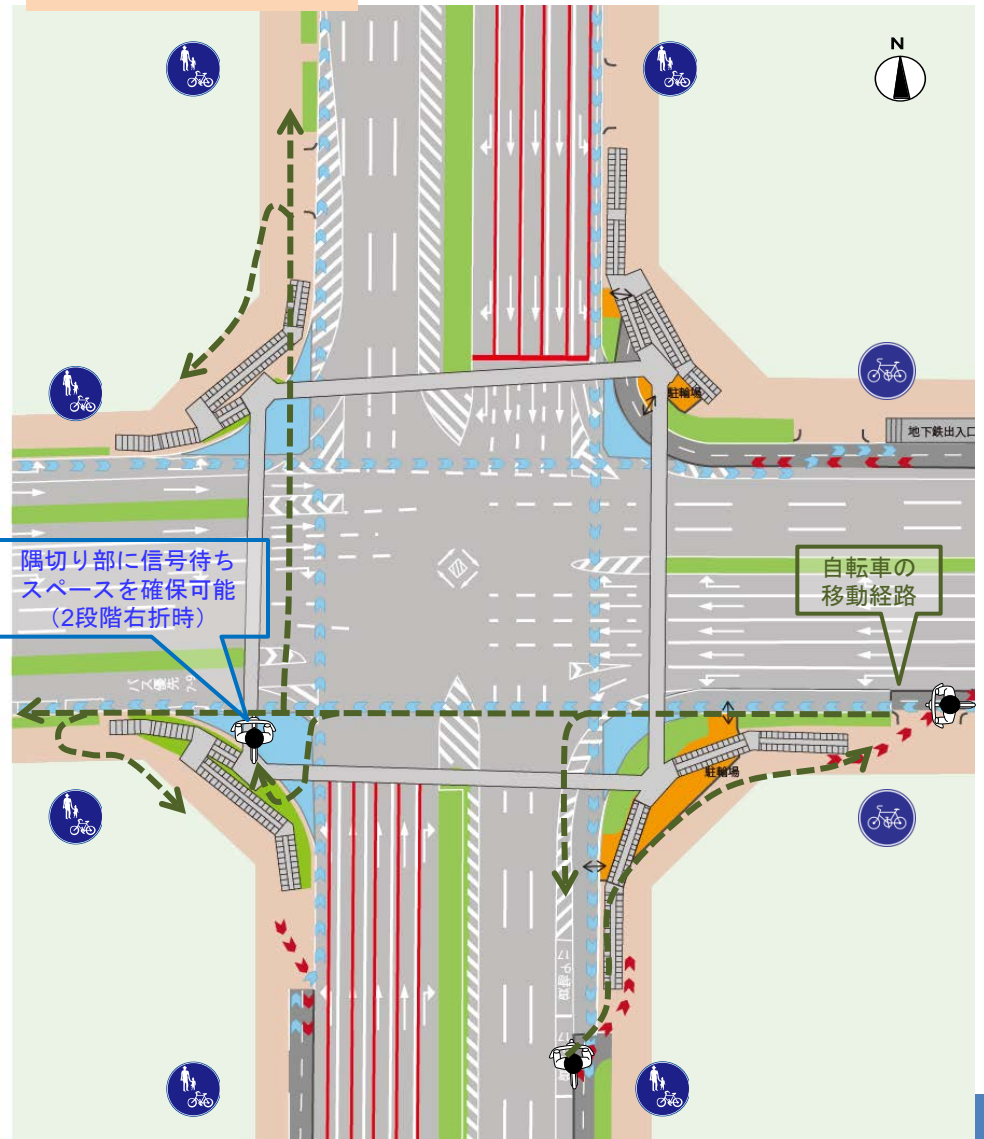
3) 大型特殊交差点 ～日銀前交差点～

錯綜等に関する課題



4) 双方向(国道22号)×一方通行(交差点部) 車線削減未実施案

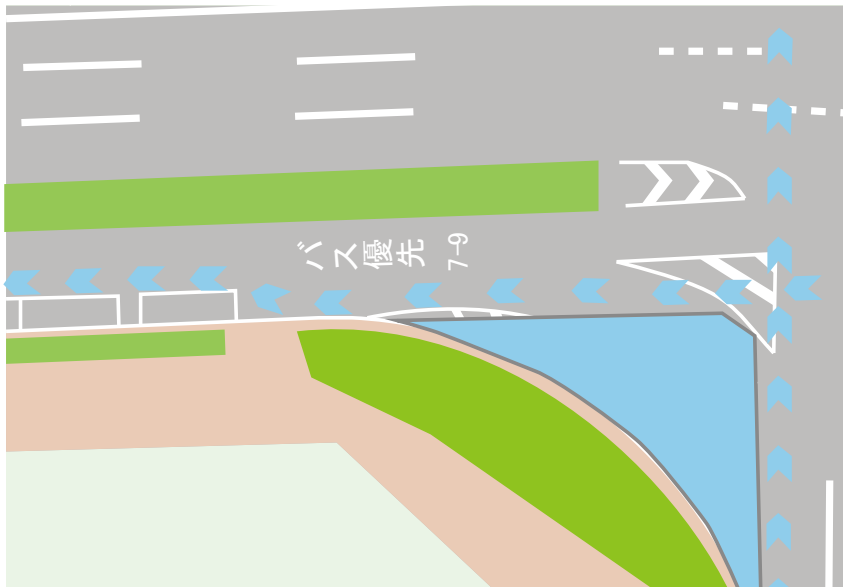
通行に関する課題



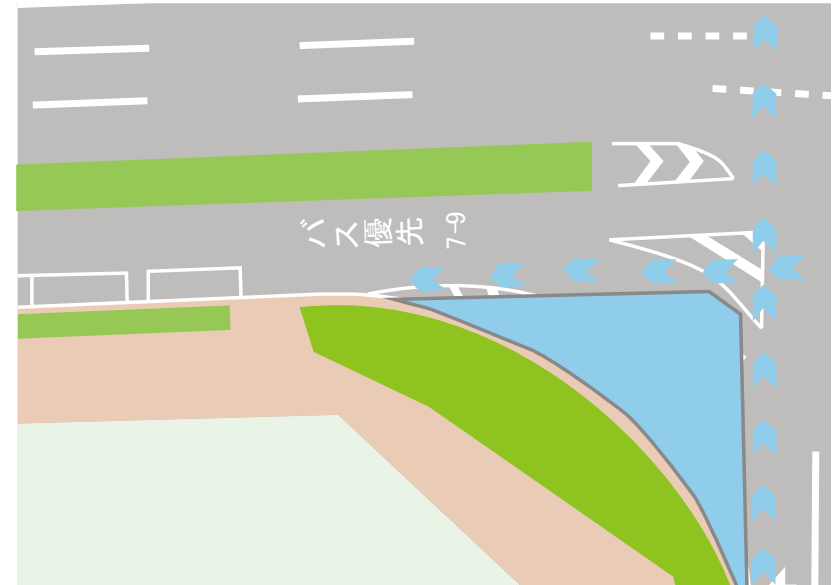
3) 大型特殊交差点 ～日銀前交差点～

副道部(パーキングスペース)の整備方針

① 矢羽根を駐車マス内側にシフト



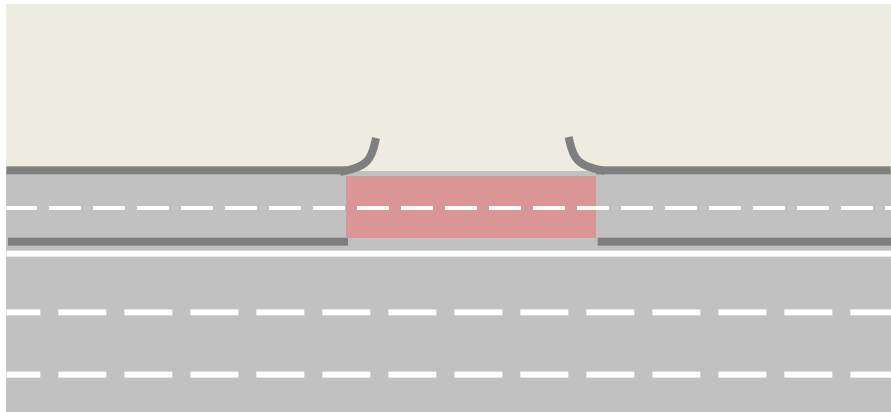
② 交差点流出部で矢羽根をストップ



3. 自転車通行空間の整備形態検討

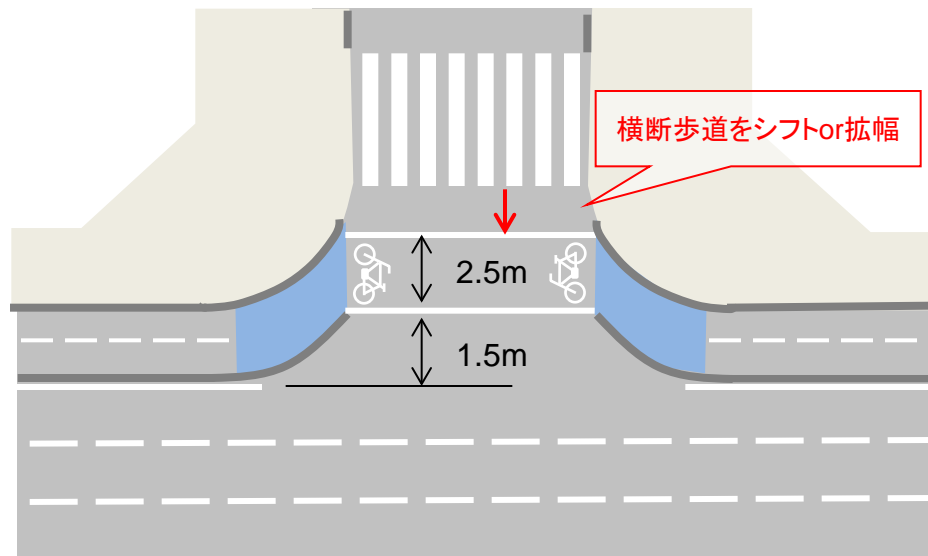
4) その他 ～乗入れ部～

- ・乗入れ部では、桜通りの方針を踏襲し、注意喚起のための「カラー舗装」を実施



4) その他 ～支道交差部～

- ・支道取付部では、桜通りの方針を踏襲し、「シフト幅1.5m」を確保
- ・自転車横断帯は、自転車道の幅員と同様に、「幅員2.5m」を確保
- ・自転車横断帯の設置に合わせて、「横断歩道のシフトor拡幅」を実施。

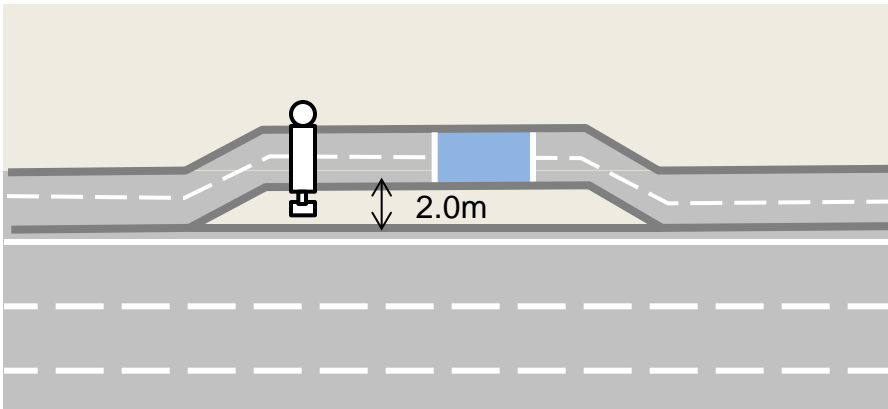


3. 自転車通行空間の整備形態検討

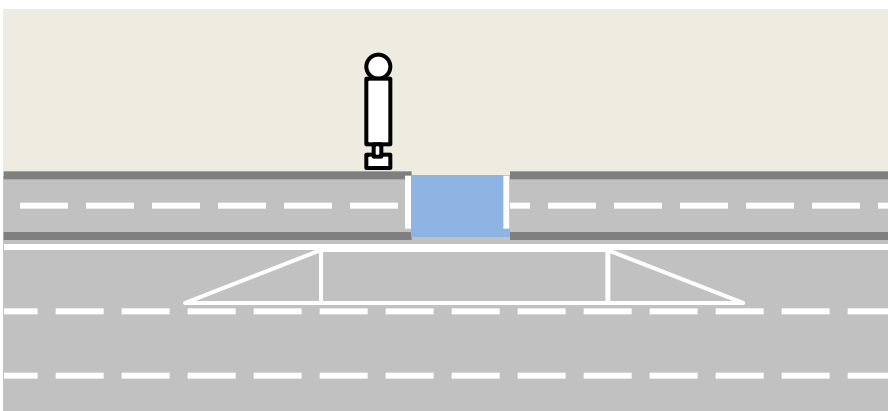
4) その他 ~バス停部~

- ・バス停部は、交通島を設置。車いすの回転を考慮して、「幅員2.0m」を確保。
- ・バス停部付近に乗入れ部等があり、交通島の設置が難しい場合は、「**バス停の移設**」や、「**交通島なし案**」などを検討

交通島設置案



交通島なし案 (バス停沿線に乗入れ部等があり交通島の設置が困難な場合)



路線バスは1日5~6本

停留所名	湊町東 栄27		
系統	平日	土曜	日曜・休日
時			
07:36	34		
08:16	14		14
09			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17:41	35		35
18:41	32		32
19:41	38		38
20:41	40		40

無印・・・東(名西橋・浄心町経由右回り)ゆき
 △・・・浄心町(名西橋経由)ゆき
 全車ノンステップバスで運行。

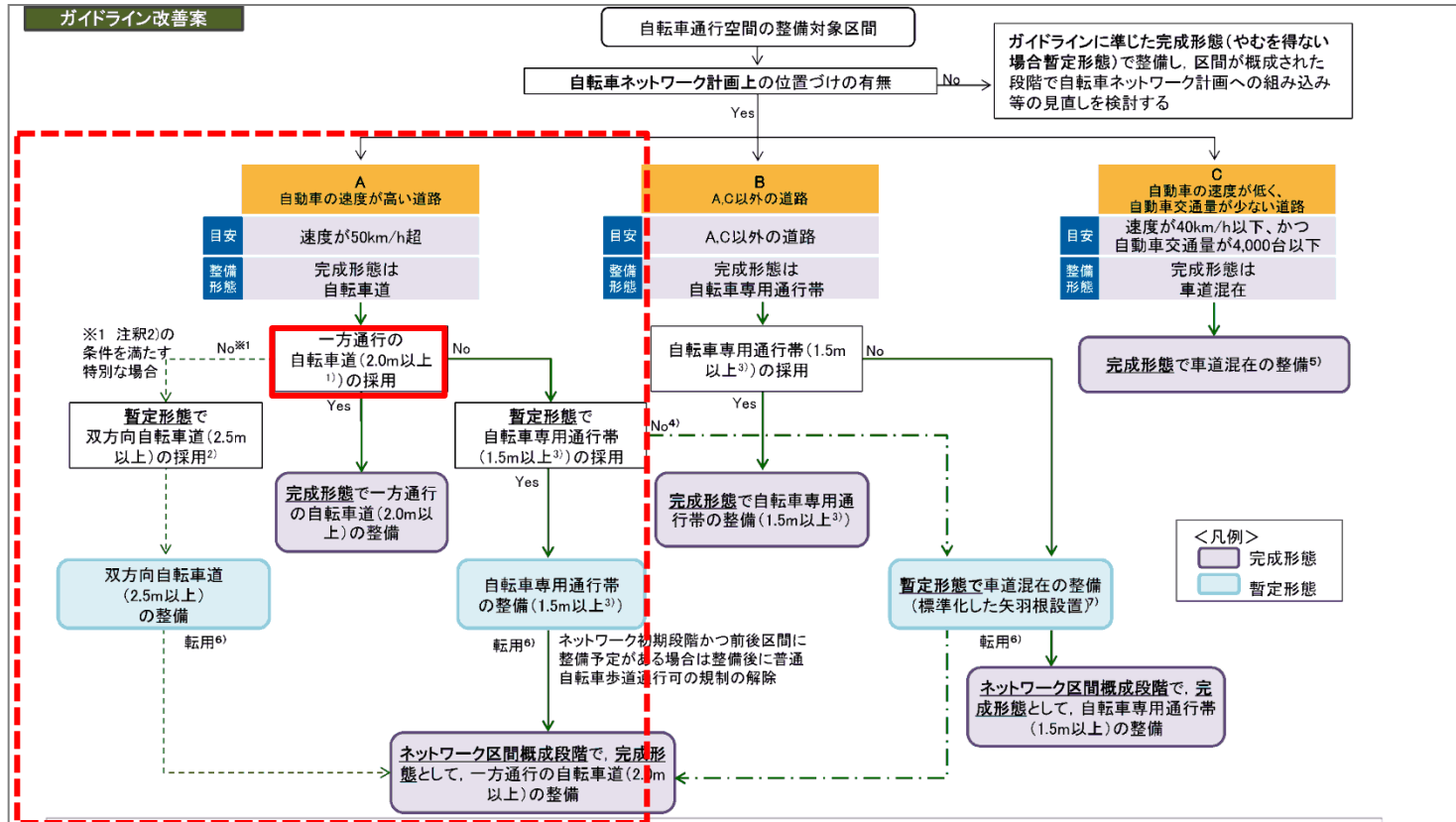
○ : バス停

4) その他 ～荷捌き対応～

今後、荷捌き車両の実態について調査を実施し、必要に応じて駐停車スペースについて検討していく



・ガイドラインでは、当該区間における望ましい整備形態としては、「**②自転車道(一方通行)**」が奨励されており、**①自転車道(双方向通行)**、**③自転車専用通行帯**は、暫定的な整備形態とされている。



1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方向自転車道の場合は、2.5m以上の幅員を確保することを原則とし、自動車と順方向の幅員を1.5m以上確保する。
2) 双方向の自転車道が採用できる条件は次の全ての条件を満たすこと。①一定の区間長で連続性が確保されていること、②区間前後・内に双方向自転車道が交差しないこと、③区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること、④ネットワーク区間概成段階で一方通行の規制をかけることができること。
3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合に、整備区間の一部で最少1.0m以上とすることができる。
4) 自転車専用通行帯に転用可能な1.5m以上の幅員を外側線の外側に確保することを原則とし、やむを得ない場合には、整備区間の一部で最少1.0m以上とすることができる。
5) 完成形態として車道混在を採用する場合は、1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい。
6) 自転車通行空間整備後に道路又は交通状況の変化により、完成形態の条件を満たすことができるようになった場合。
7) 暫定形態の採用が困難な場合には、当該路線・区間を自転車ネットワーク路線から除外し、代替路により自転車ネットワークを確保する可能性についても検討する。代替路として生活道路等を活用する場合には、安全性や連続性に留意する必要がある。
8) 普通自転車歩道通行可の交通規制については、自転車専用通行帯を整備する場合は、完成形態・暫定形態を問わず、解除に向けた検討を行うこととし、併用は交通実態・沿道状況・自転車利用者等の意見を踏まえ、必要と認められる場合に限ること。また、自転車道を整備する場合は、普通自転車歩道通行可の交通規制を解除すること。