

名古屋国道管内自転車安全利用協議会（第2回）

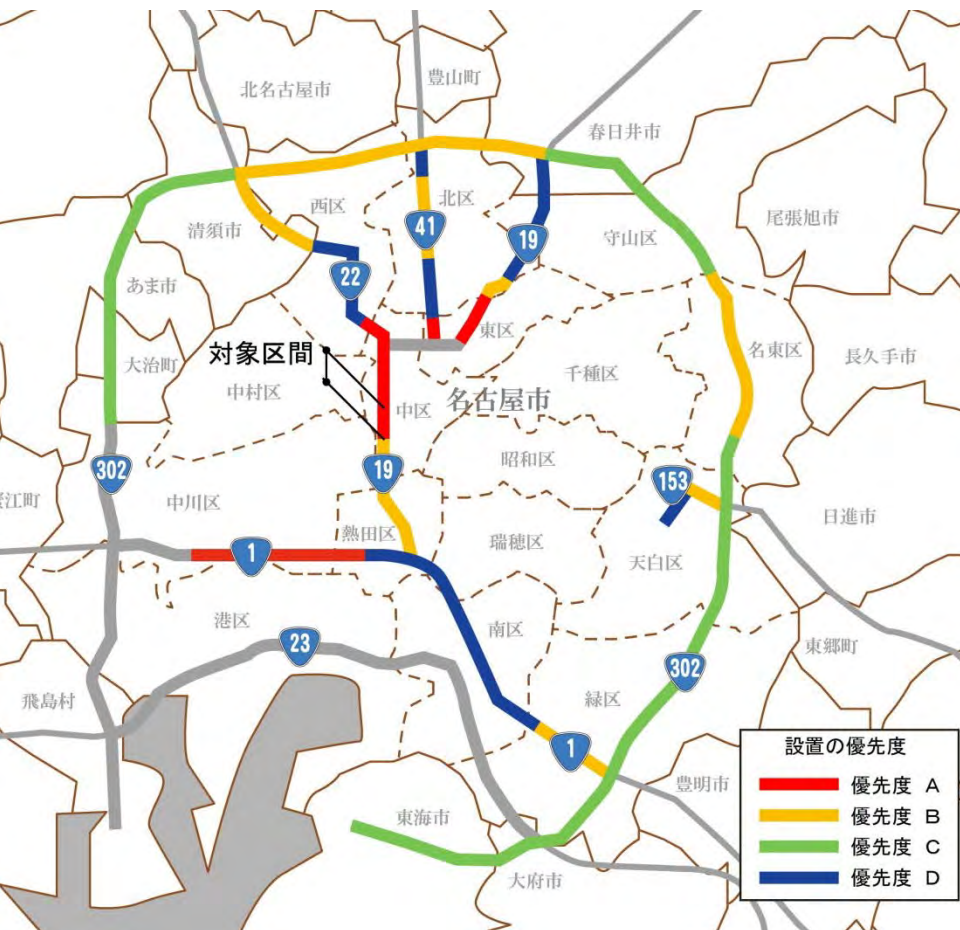
国道19号伏見通自転車通行空間整備検討
（西大須～若宮南）



1.国道19号 伏見通の概要

①直轄国道自転車ネットワークでの位置づけ

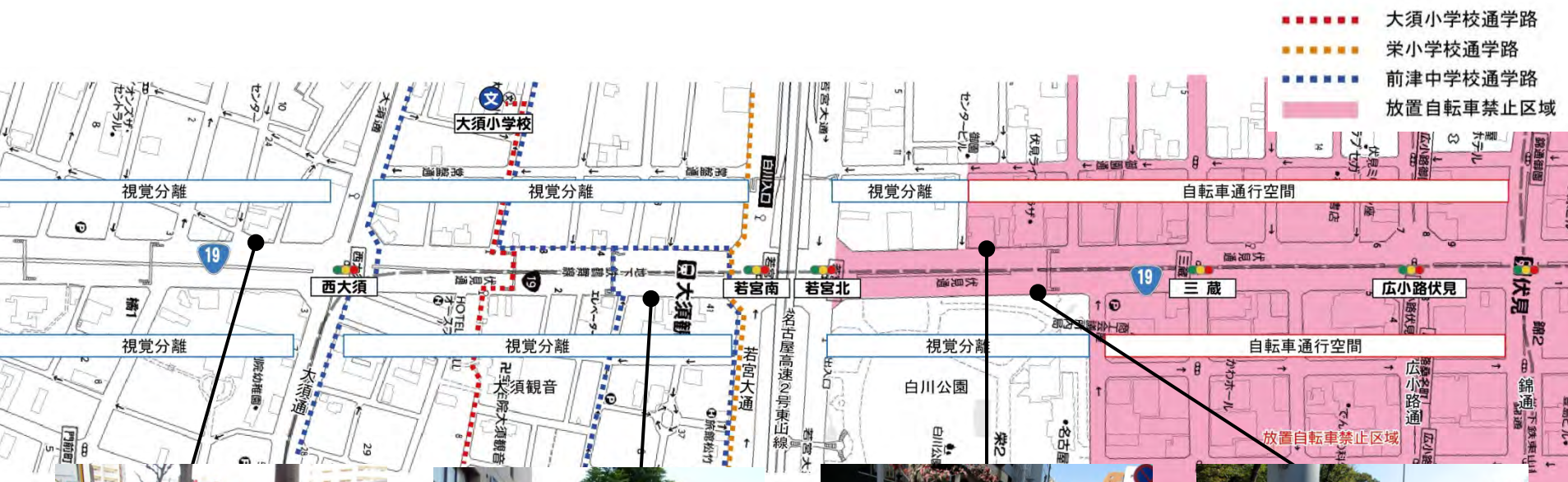
- ・対象区間は、優先度A（早期整備区間）



1.国道19号 伏見通の概要

②路線概要

- ・ 名古屋市の中心市街地を形成する南北の主要幹線道路
- ・ 地下鉄鶴舞線上の路線で、大須観音駅がある。
- ・ 大須観音駅周辺は、名古屋市内で放置自転車の多い 9 位になっている。



1.国道19号 伏見通の概要

③自転車通行空間整備の必要性(現状の課題)

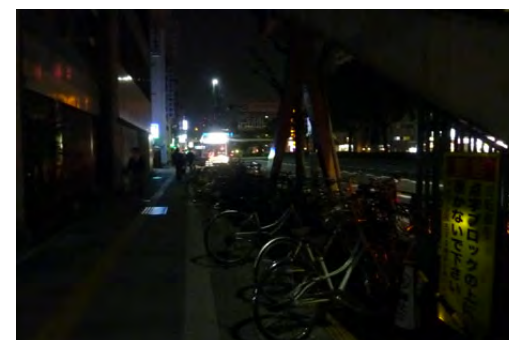
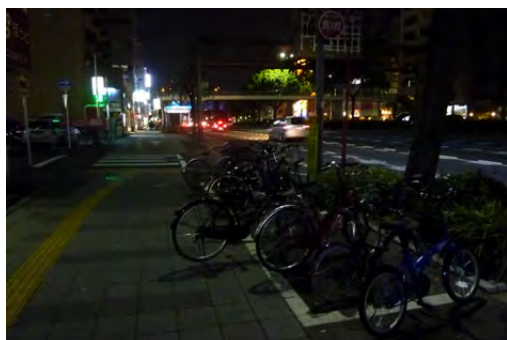
- 地下鉄を利用して通勤する歩行者や自転車が多い。
- 特に朝の通勤時間帯では歩行者と自転車が錯綜し危険な状況にある。
- 歩道にはみ出して駐輪されているため歩道幅員が極端に減少している。



1.国道19号 伏見通の概要

③自転車通行空間整備の必要性(現状の課題)

- ・ 駐輪スペースでない範囲にも自転車が駐車されている。
- ・ 特に地下鉄入口に近い歩道橋の階段下への駐輪が乱雑となっている。
- ・ 夜間（PM10時頃）でも駐輪台数が多い。

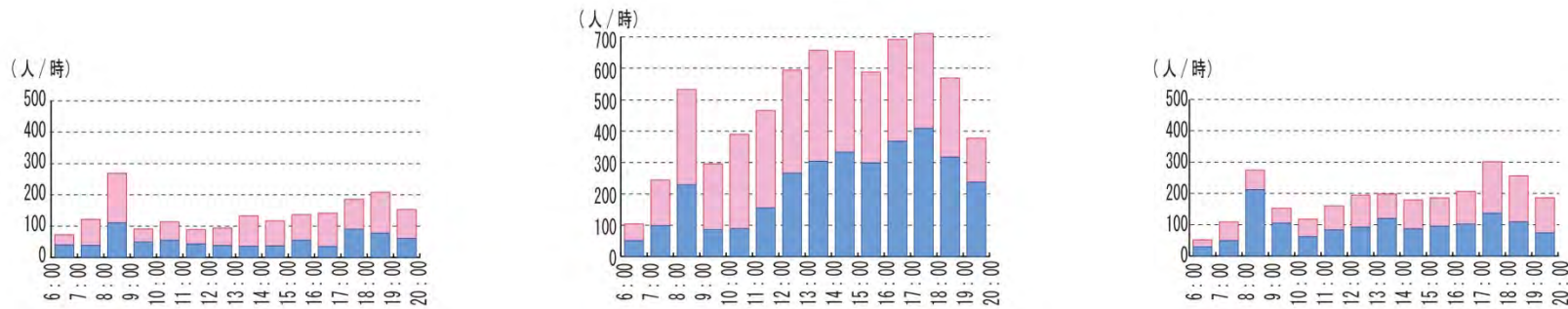
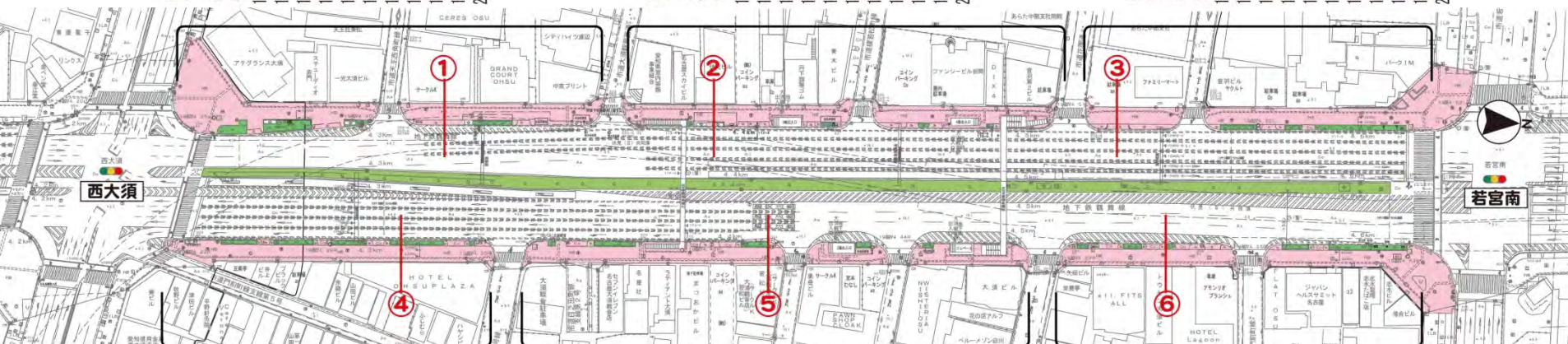
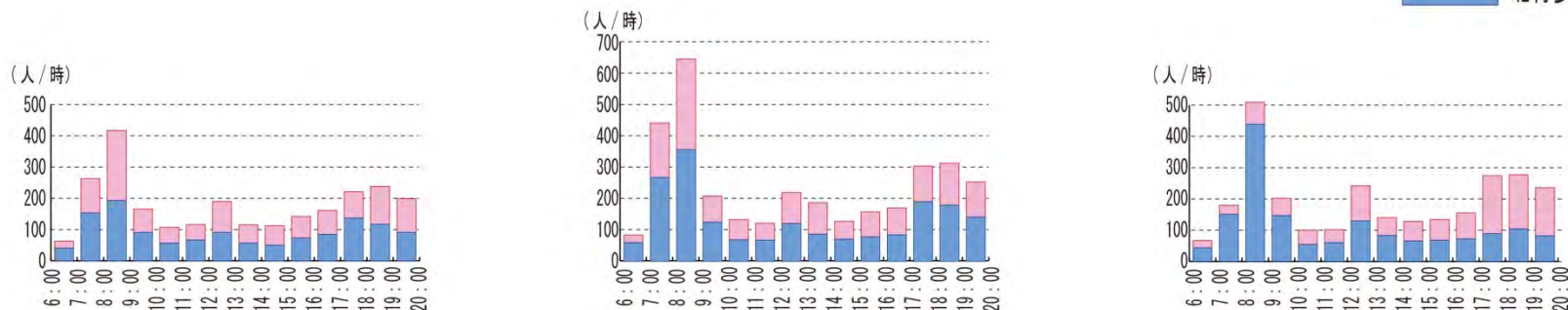


1.国道19号 伏見通の概要

④歩行者交通量

・朝ピーク時で約650人、夕ピーク時で約700人が往来

南行歩行者
北行歩行者

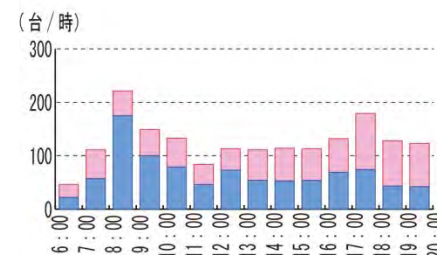
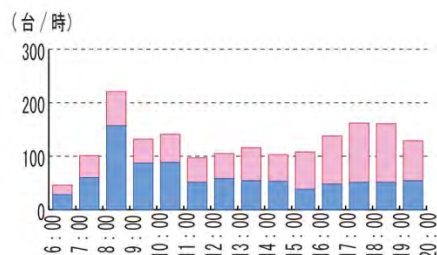
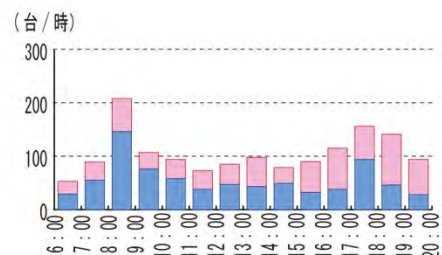
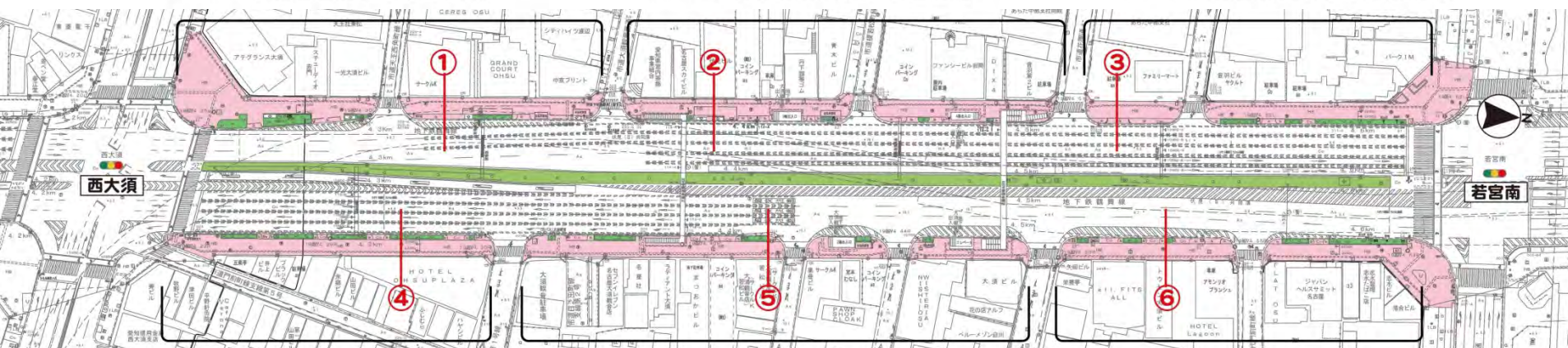
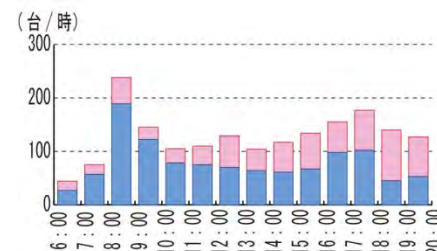
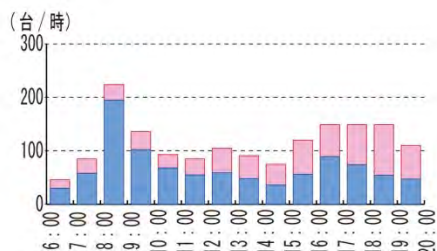
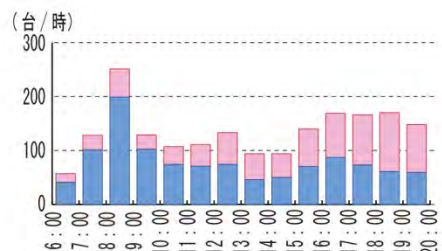


1.国道19号 伏見通の概要

⑤ 自転車交通量

・ 朝ピーク時で約250台、夕ピーク時で約180台が往来

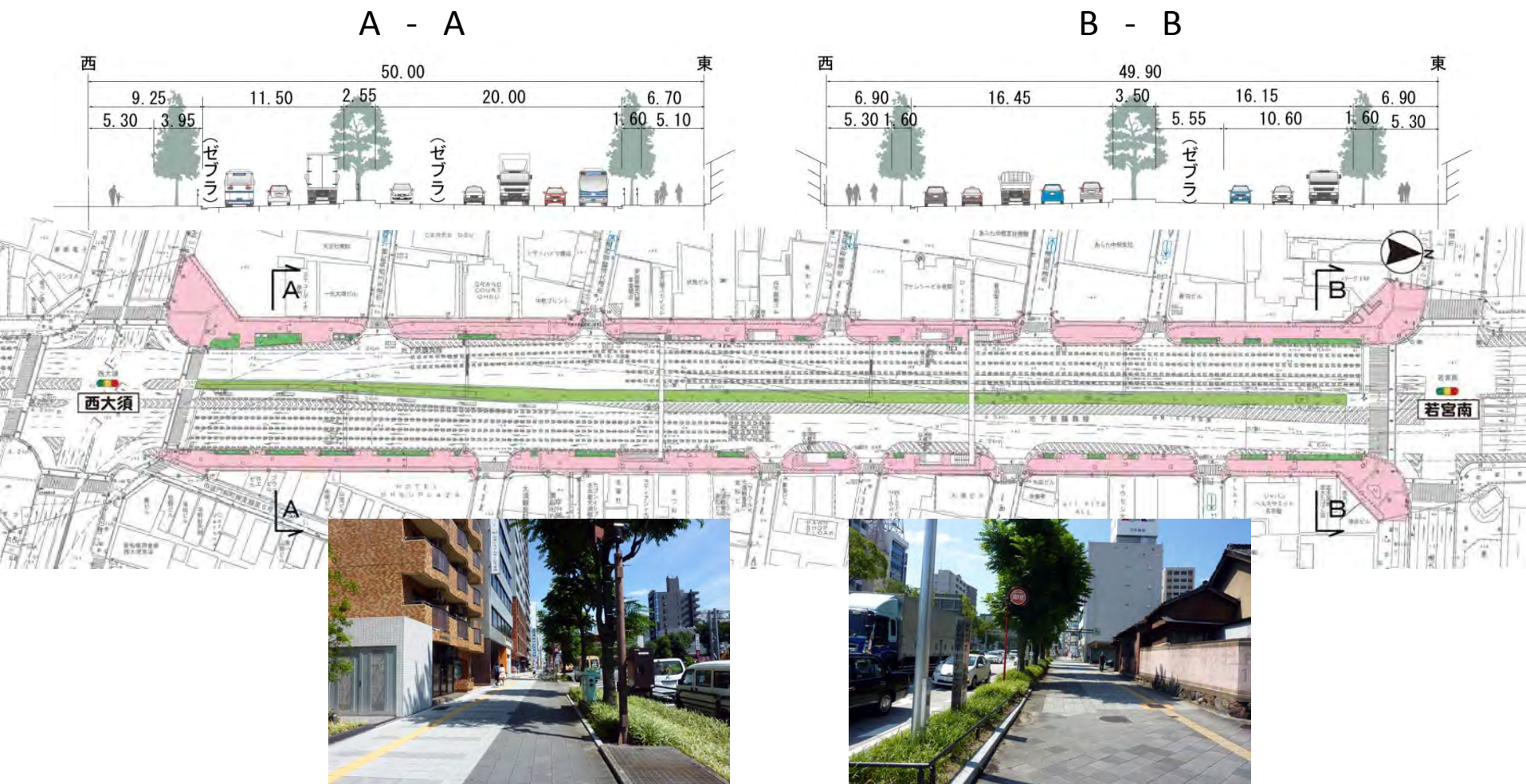
南行自転車
北行自転車



1.国道19号 伏見通の概要

⑥国道19号伏見通の道路空間構造

- ・前後区間を含めて、歩道部及び中央分離帯に連続した高木植栽が施されている。
- ・十分な車線があり、円滑な自動車交通が確保されている。



1.国道19号 伏見通の概要

⑦現況歩道幅員

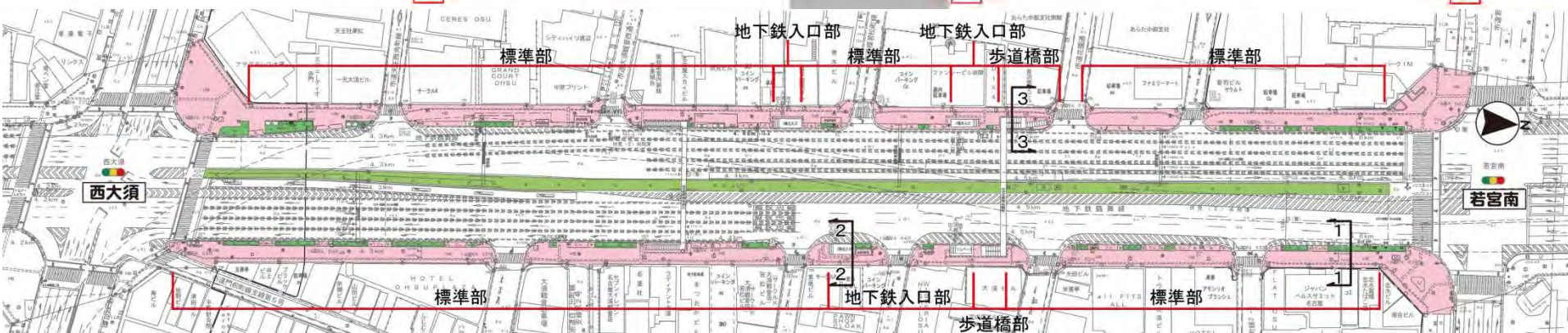
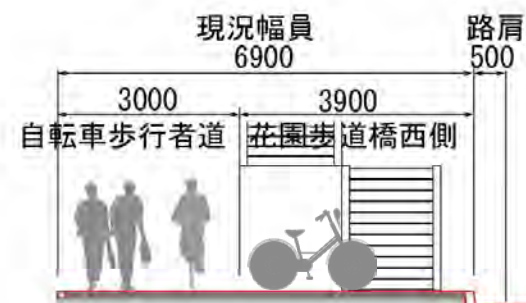
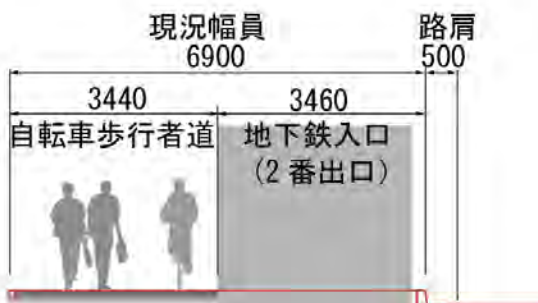
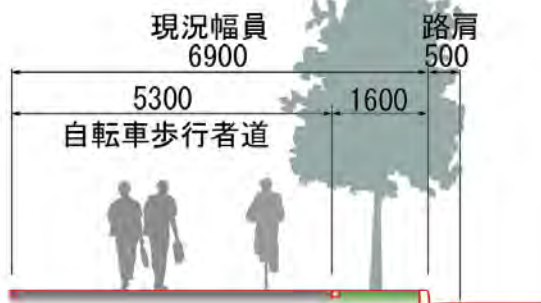
1-1 標準部



2-2 地下鉄入口



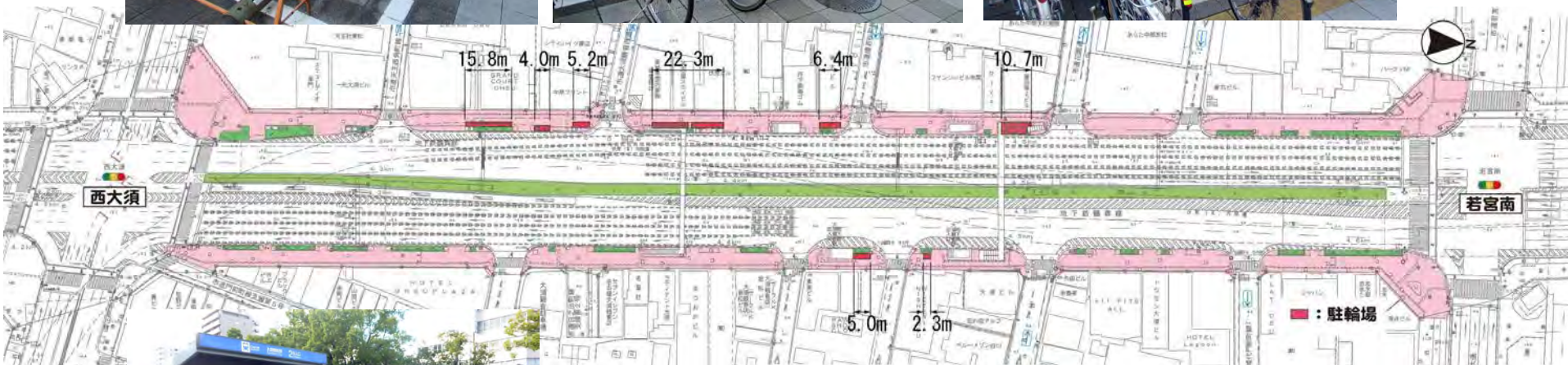
3-3 歩道橋部



1.国道19号 伏見通の概要

⑧駐輪場(既設)の状況

- ・歩道内に白線で仕切られた駐輪スペースがある。



駐輪スペースの合計延長: 71.7m
可能駐輪台数: 179台

1.国道19号 伏見通の概要

⑨自転車の駐輪状況

- ・西側の地下鉄入口周辺(歩道橋下)の駐輪が特に多い。

現況駐輪台数 (H22名古屋市調べ) 605台
放置自転車台数(605台-179台=) 426台

【西側】



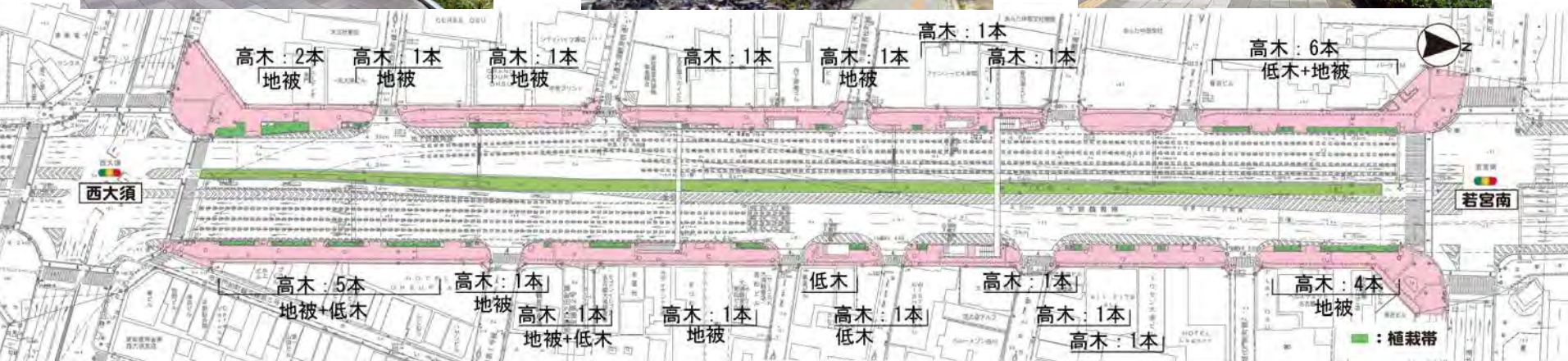
【東側】



1.国道19号 伏見通の概要

⑩歩道植栽状況

・高木(シンジュ) 西側:14本 東側:16本 低木(ツツジ他) 地被(ヤブラン)



2.整備計画方針(案)

①整備計画検討手法

■整備方針

- ・地下鉄入口、歩道橋部の狭小区間があるため車道内に整備
- ・街路樹に影響を与えない自転車通行空間の整備
- ・連続的な自転車通行空間を整備
- ・名古屋市と協力して行う面的な駐輪場計画

■検討手法

- ・自転車通行空間整備計画検討
車線削減の影響(渋滞、停車車両、荷捌き車両に対して)
- ・構造検討
(バス停、市道取付部、交差点部、乗入れ口部)
- ・駐輪場整備計画検討

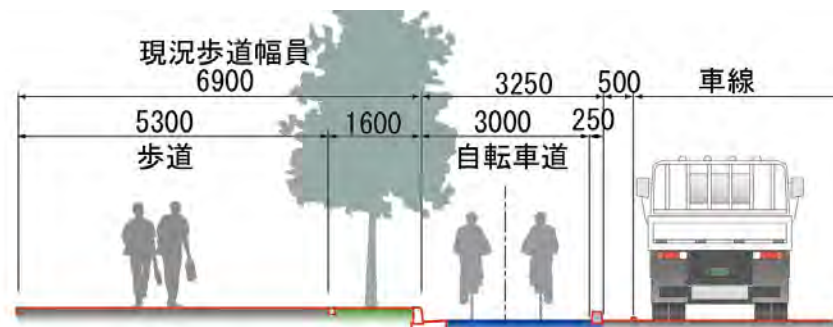
2.整備計画方針(案)

②自転車通行空間の形態

地下鉄入口、歩道橋部の狭小区間があるため車道内に整備

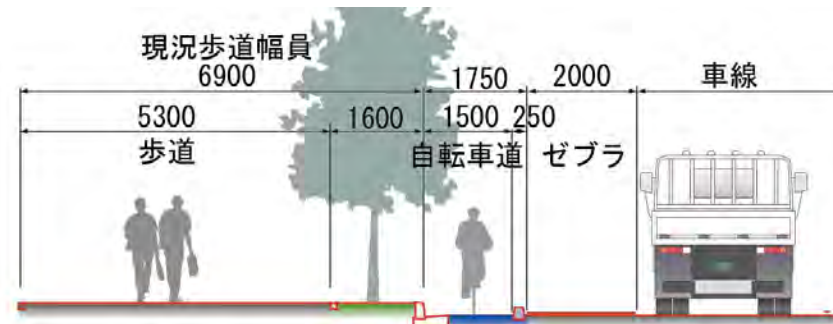
・自転車道(双方向)

利便性	○
安全性	○
車線に与える影響	△



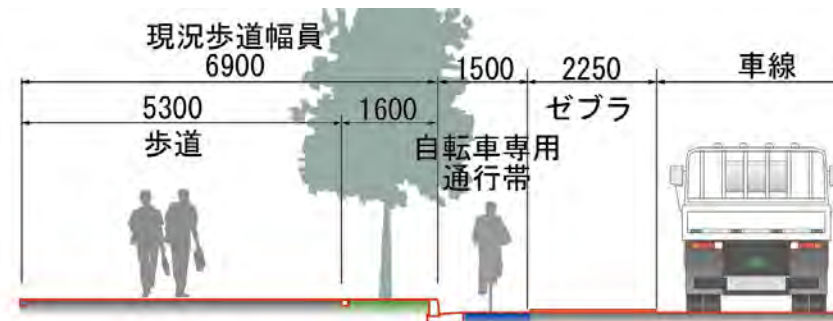
・自転車道(一方向)

利便性	△
安全性	○
車線に与える影響	△



・自転車専用通行帯(一方向)

利便性	△
安全性	△
車線に与える影響	○



2.整備計画方針(案)

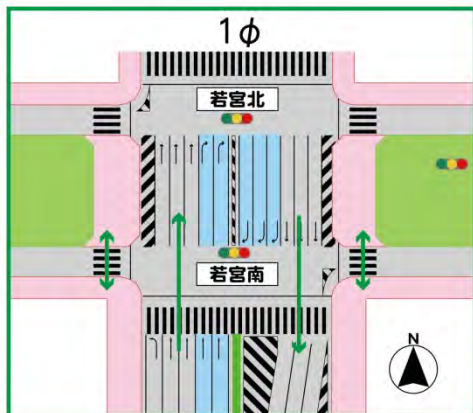
③若宮南交差点の現況

1)信号現示

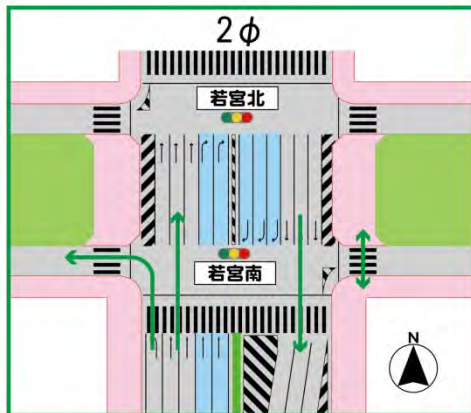
北進(下り線)左折車による
横断歩行者の巻き込み事故多発

分離信号の採用(1φ・2φ)
左折レーンの設置

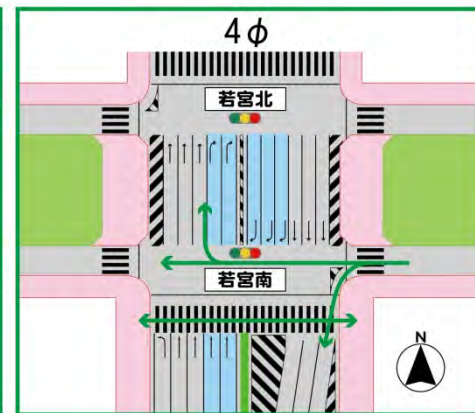
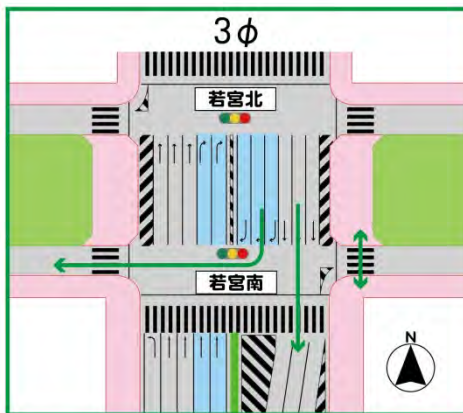
信号サイクル長	:160秒
北進直進車青時間(1φ+2φ)	:67秒
北進左折車青時間(2φ)	:27秒
南進直進車青時間(1φ+2φ+3φ)	:86秒
南進右折車青時間(3φ)	:19秒



直進



直進・左折



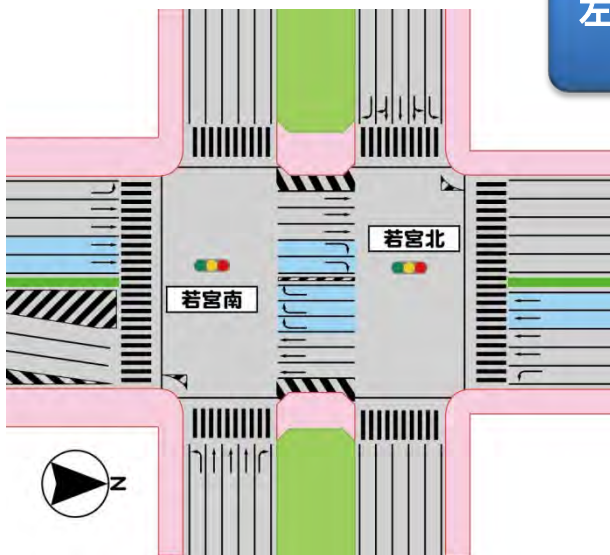
2.整備計画方針(案)

③若宮南交差点の現況

2)現況のピーク時方向別交通量(8:00~9:00)

方向別交通量

車線構成



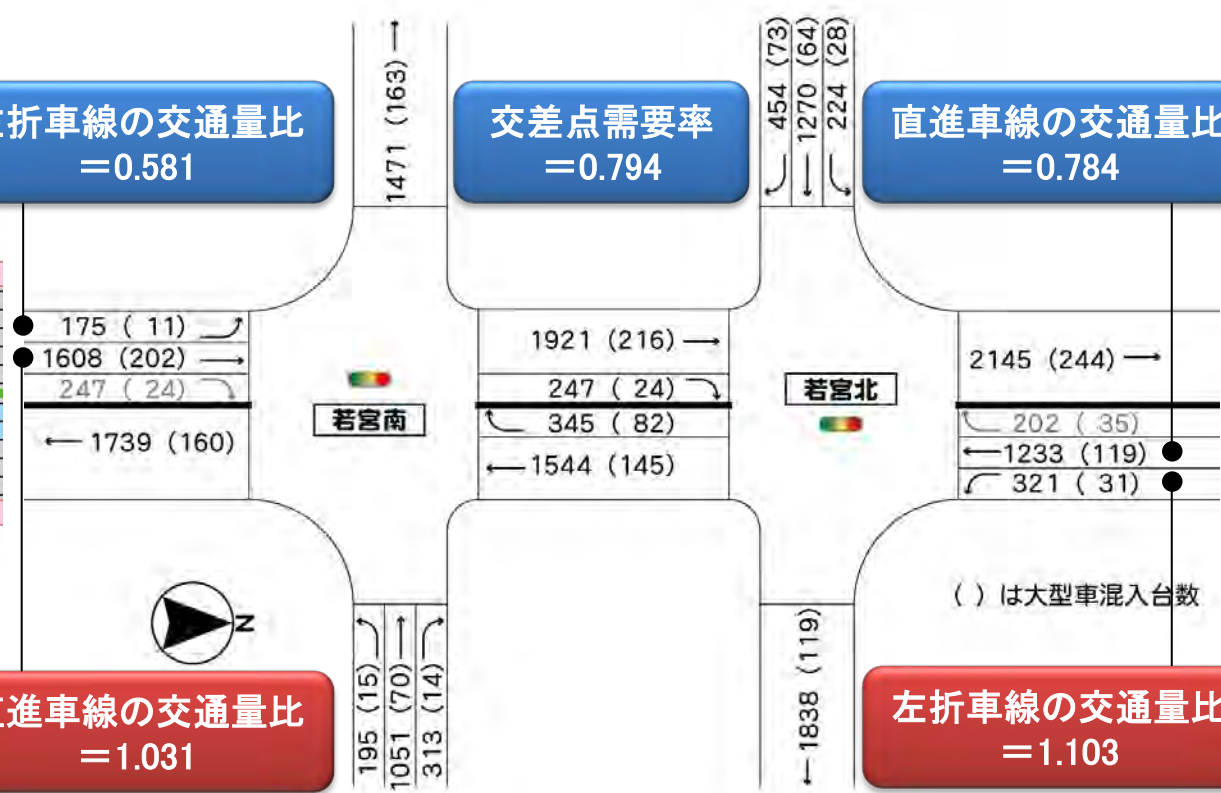
左折車線の交通量比
=0.581

交差点需要率
=0.794

直進車線の交通量比
=0.784

直進車線の交通量比
=1.031

左折車線の交通量比
=1.103

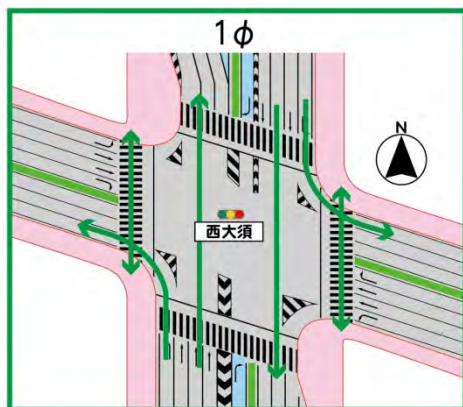
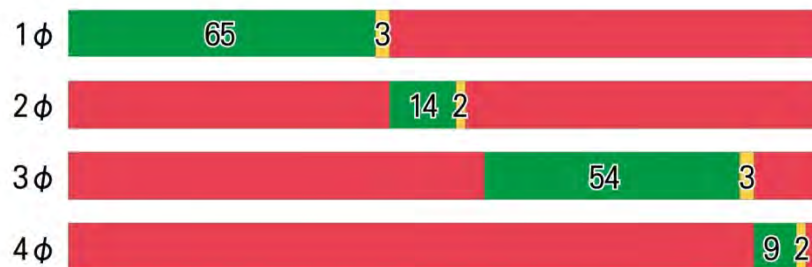


2.整備計画方針(案)

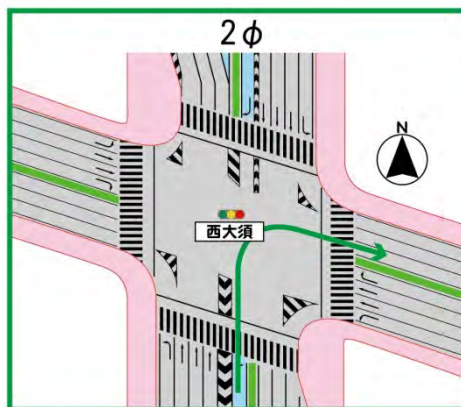
④西大須交差点の現況

1)信号現示

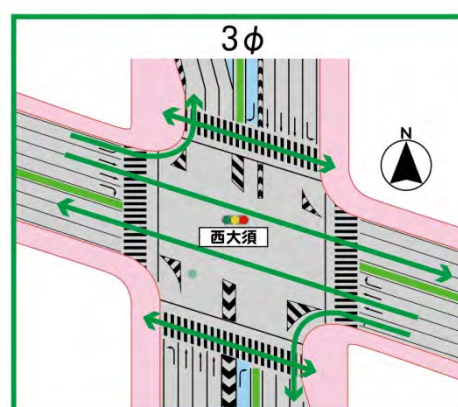
信号サイクル長	: 160秒
南北直進・左折車青時間 (1φ)	: 65秒
南北右折車青時間(2φ)	: 14秒
東西直進・左折車青時間(3φ)	: 54秒
東西右折車青時間(4φ)	: 9秒



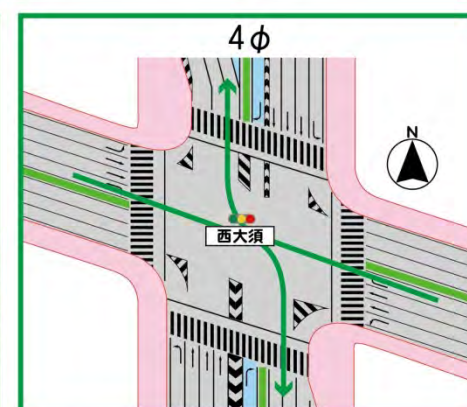
南北直進・左折



南北右折



東西直進・左折

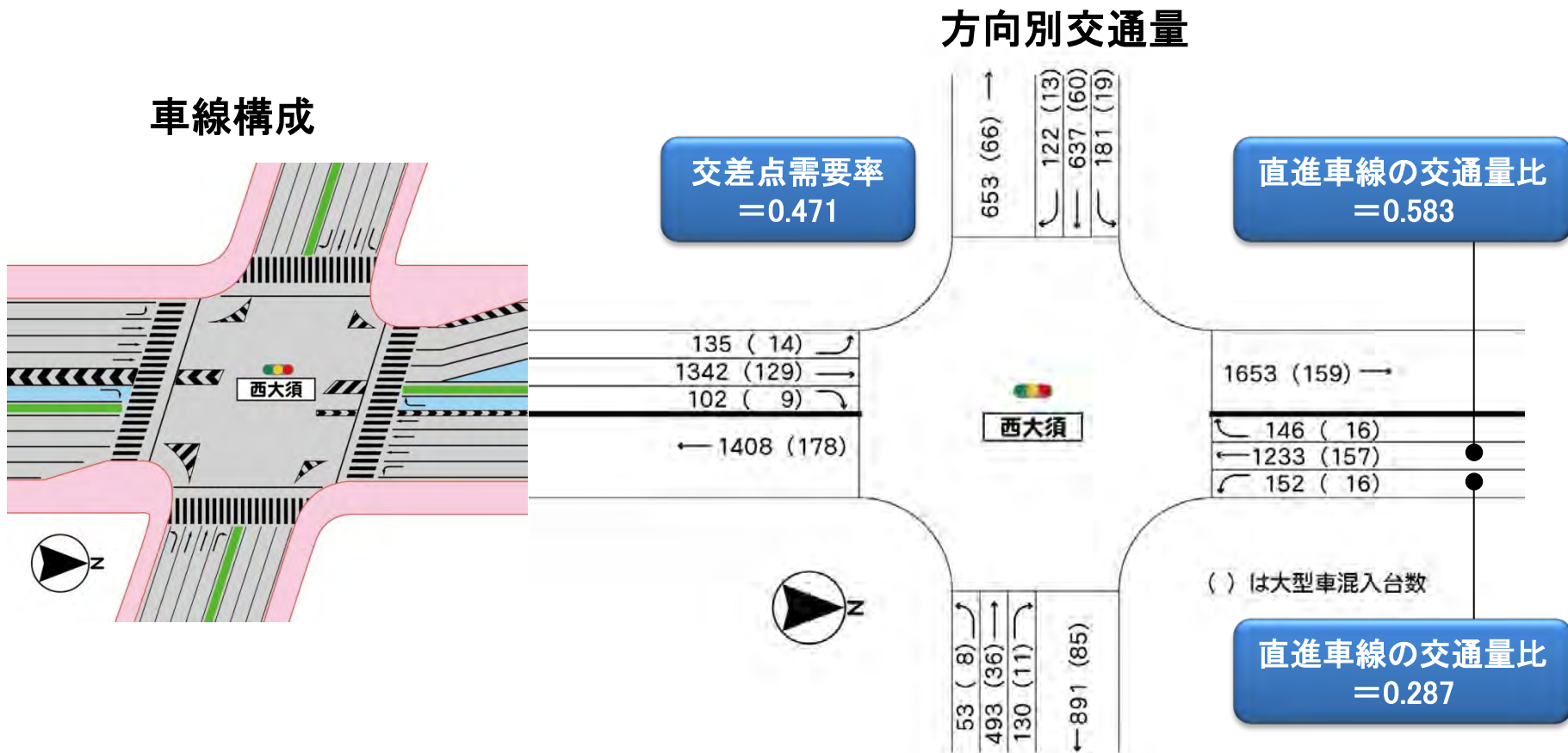


東西右折

2.整備計画方針(案)

④西大須交差点の現況

2)現況のピーク時方向別交通量(8:00~9:00)



2.整備計画方針(案)

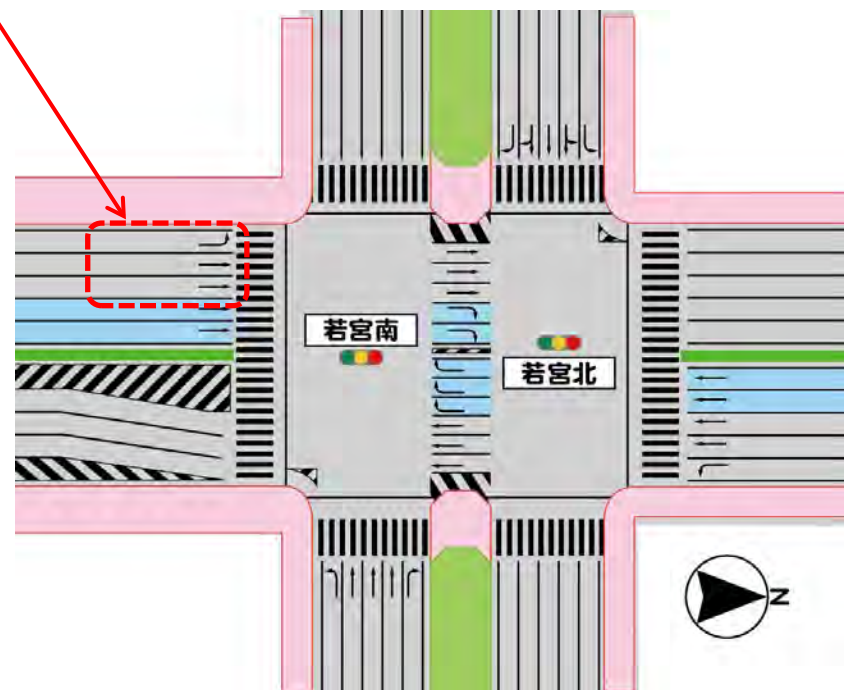
⑤車線削減による交差点における影響検証

1)若宮南交差点

若宮南交差点の左折車線を無くして左折直進車線とすることは可能か？

検討結果

北向き直進車線の交通量比が1.0を超えているため車線の削減はできない。また、左折車線の滞留長は85m必要。



2.整備計画方針(案)

⑤車線削減による交差点における影響検証

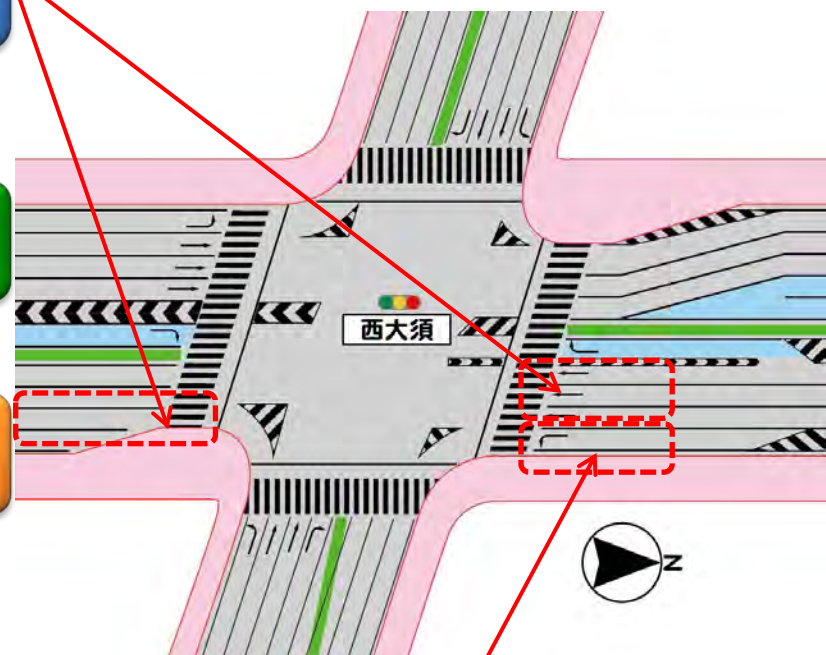
2)西大須交差点

直進車線(第1走行車線)を移動させることは可能か？

検討結果

直進車線を3車線から2車線にすることは可能

西大須交差点南側の改良が必要



西大須交差点南進左折車線の滞留長は80m必要

2.整備計画方針(案)

⑥車線削減における検証結果のまとめ

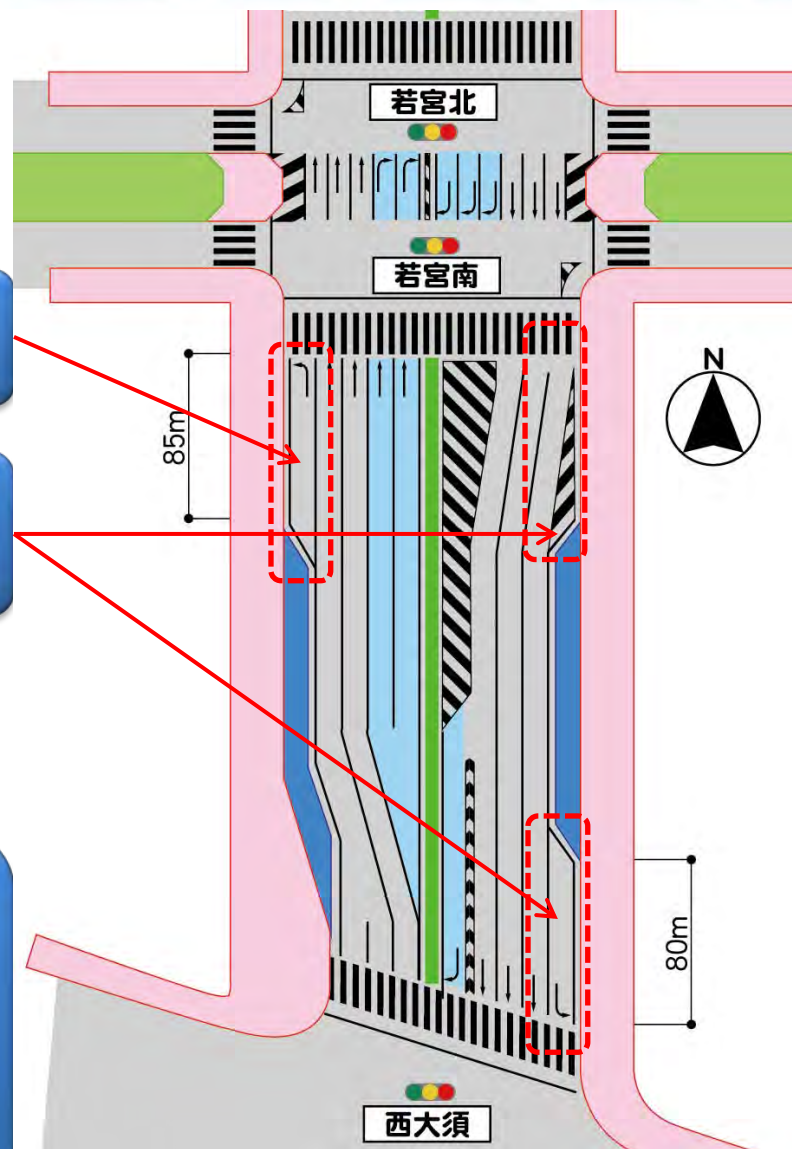
■交差点部

左折車線を削減し、
直進左折車線とすることはできない。

交差点部の車道に自転車通行空間を設けるには、前後区間との関係が必要。

■単路部

1車線削減し、自転車通行空間を整備。
有料駐輪場の整備を先行する必要があるため、暫定措置として車道混在で整備。
将来的な整備形態は、実勢速度調査等を行った上で検討する。



自転車通行空間の設置イメージ

2.整備計画方針(案)

⑦駐輪場整備計画検討

1)駐輪場設置の考え方

整備方針

- ・植栽帯には高木を存置し、低木、地被類を撤去して整備
- ・植栽帯以外にも可能な限り整備

設置箇所

- ・高木への影響を最小限とした範囲
- ・横断歩道橋の階段下で建築限界が確保できるスペースには設置
- ・地上施設(地下鉄出入口、地下鉄換気口、地上機器類、大型標識、バス停など)のある場所は設置不可
- ・既存の乗入れ口及び視距の影響範囲は設置不可

設置方法

- ・基本的に、駐輪台数が最も多くなる90° 置き

2.整備計画方針(案)

⑧駐輪場整備計画検討

2)計画条件

a.駐輪柵

駐輪は90°置きとし、車室は幅0.4m、長さ1.9mとする。

b.乗入れ口

既設の乗入れ口を存置し、乗入れ口から2.0m以上の離隔を採る。

c.交差点

視距を確保するため、5.0m以上の離隔を採る。

d.門型標識柱及び地上機器類

標識柱からは1.0m以上の離隔を採る。

e.小型標識、規制標識

既存の小型標識の設置位置には駐輪場の車室を設けない。

f.高木

高木中心から1.0m以上の離隔を採る。

g.人孔

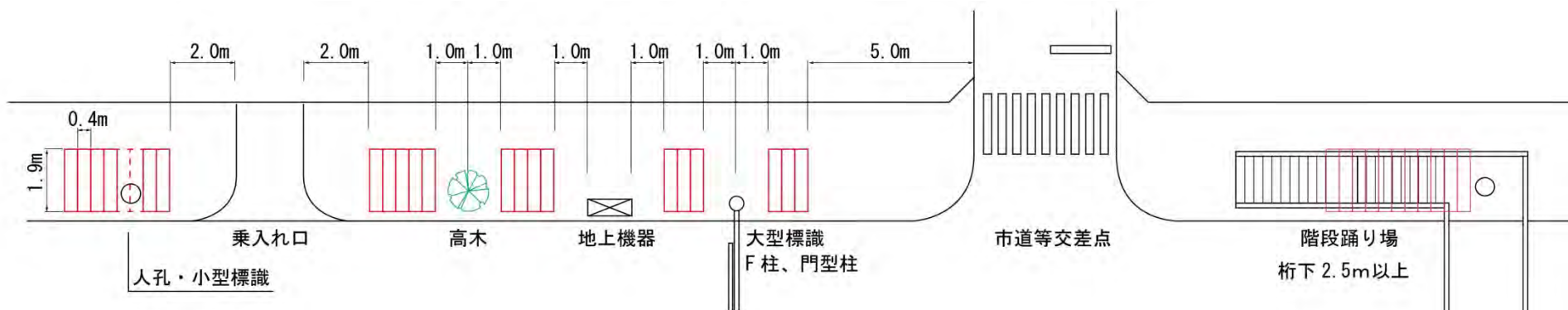
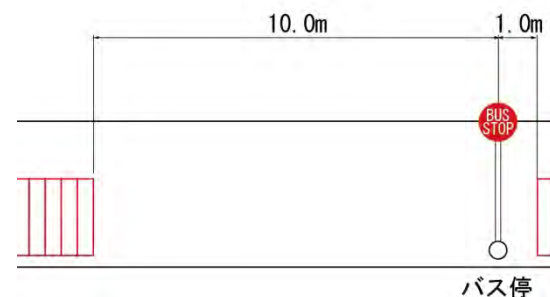
人孔の上部には駐輪場を設置しない。

h.横断歩道橋階段

階段の踊り場より桁下空間(2.5m)が採れない範囲には設置しない。

i.バス停

手前10m、後方1mの範囲には設置しない。

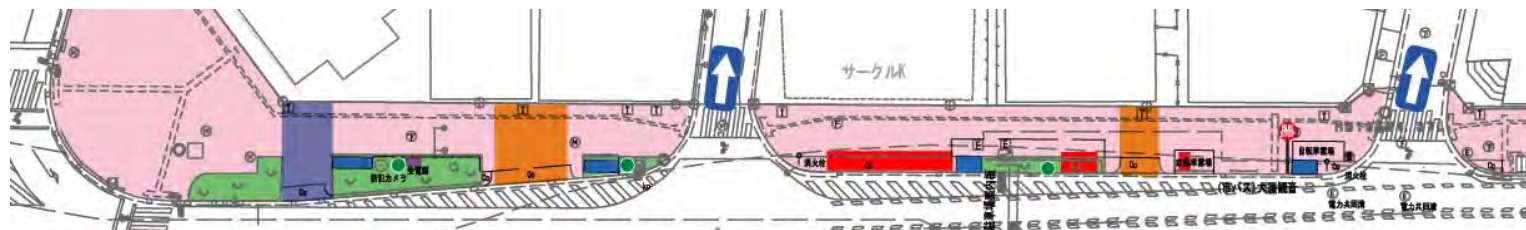
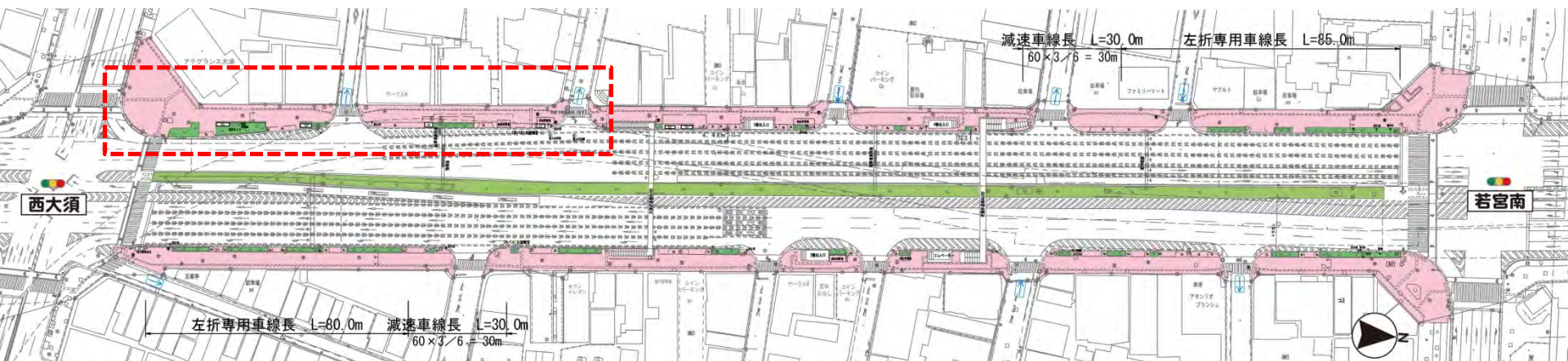


2.整備計画方針(案)

⑧駐輪場整備計画検討

3)駐輪場の配置計画

(条件を満たす場所に配置した場合)



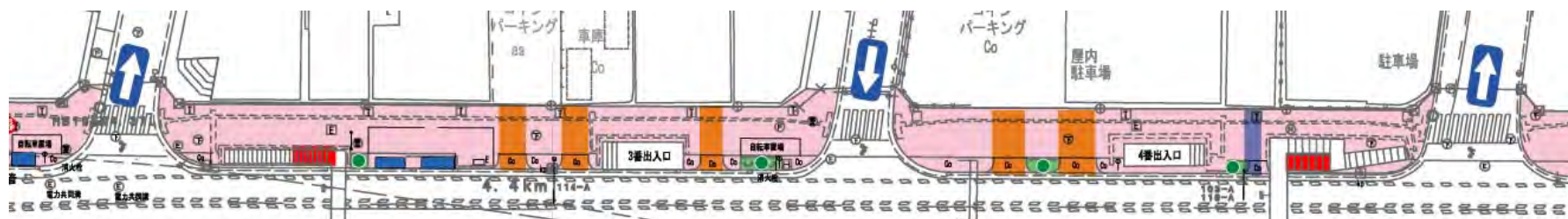
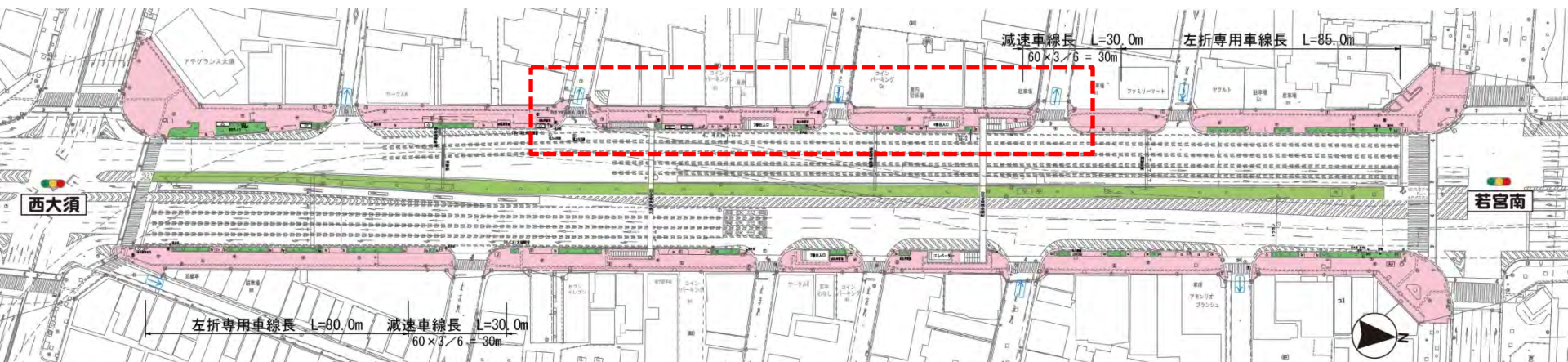
- 高木
- 地下鉄換気口
- 地上機器
- 乗入れ位置
- 乗入れ位置(未利用)
- 駐輪場設置可能範囲

2.整備計画方針(案)

⑧駐輪場整備計画検討

3)駐輪場の配置計画

(条件を満たす場所に配置した場合)



12台

12台

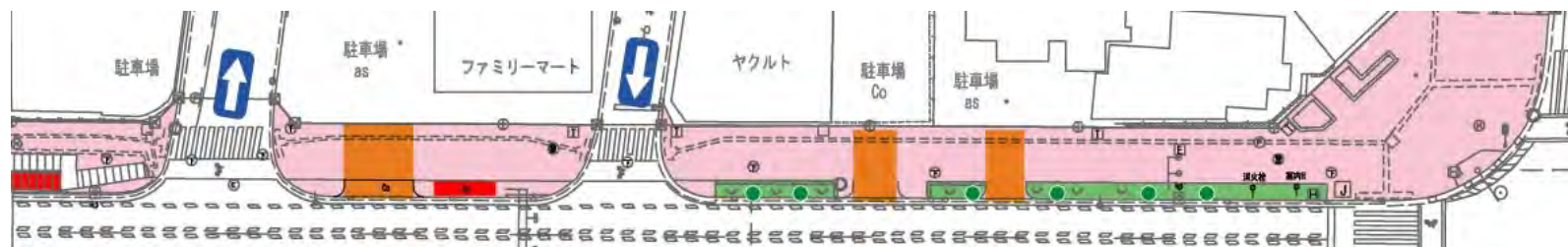
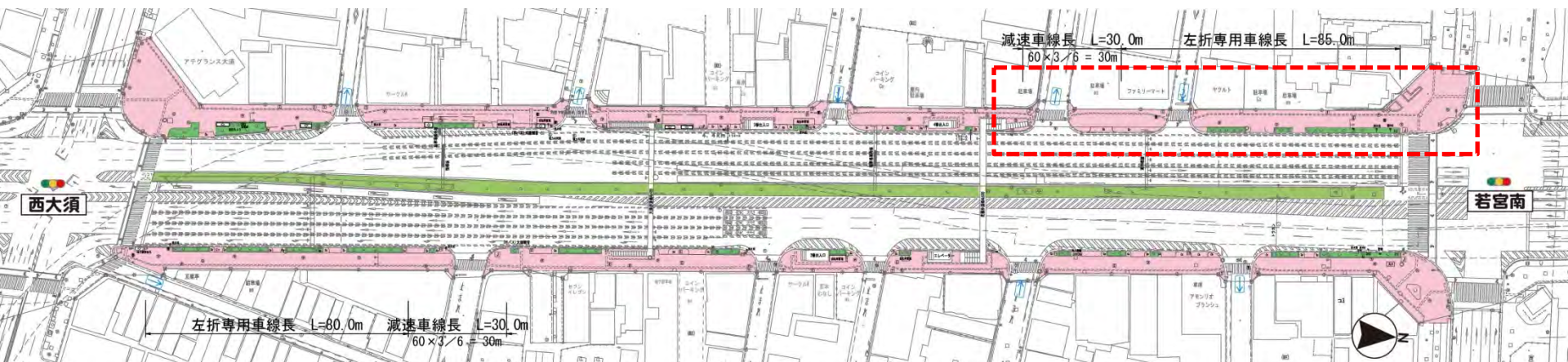
- 高木
- 地下鉄換気口
- 地上機器
- 乗入れ位置
- 乗入れ位置(未利用)
- 駐輪場設置可能範囲

2.整備計画方針(案)

⑧駐輪場整備計画検討

3)駐輪場の配置計画

(条件を満たす場所に配置した場合)



14台

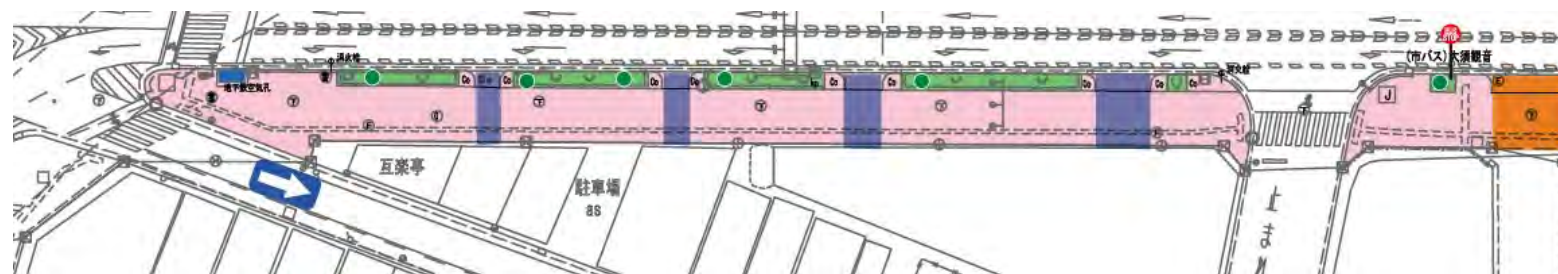
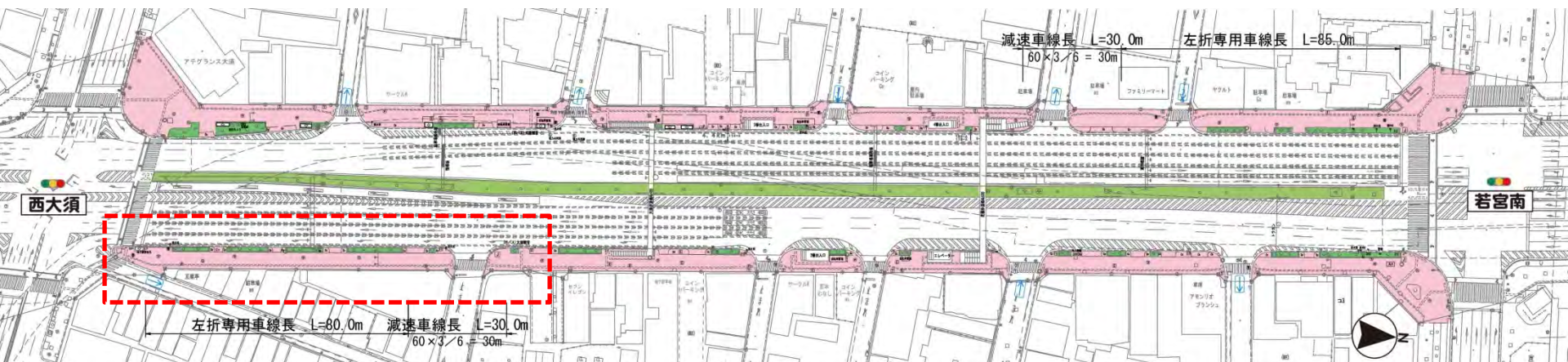
- 高木
- 地下鉄換気口
- 地上機器
- 乗入れ位置
- 乗入れ位置(未利用)
- 駐輪場設置可能範囲

2.整備計画方針(案)

⑧駐輪場整備計画検討

3)駐輪場の配置計画

(条件を満たす場所に配置した場合)



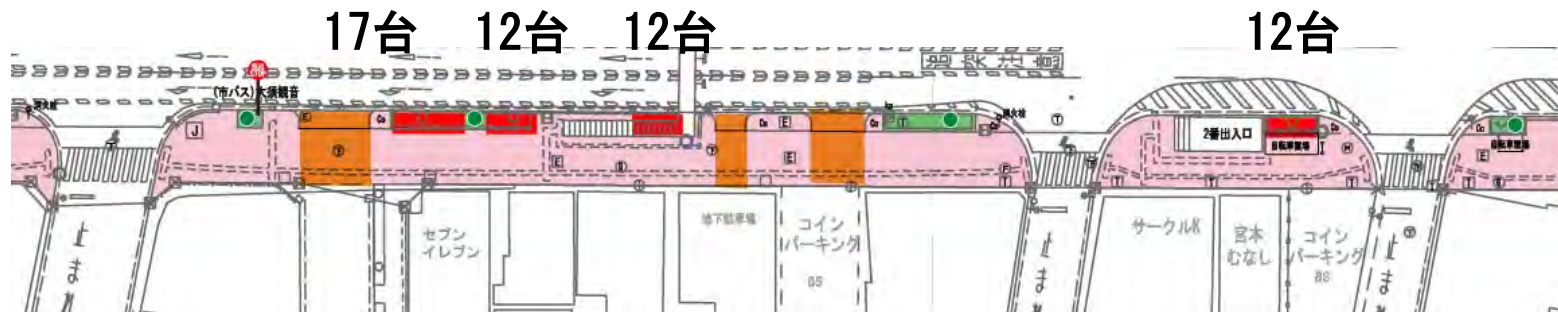
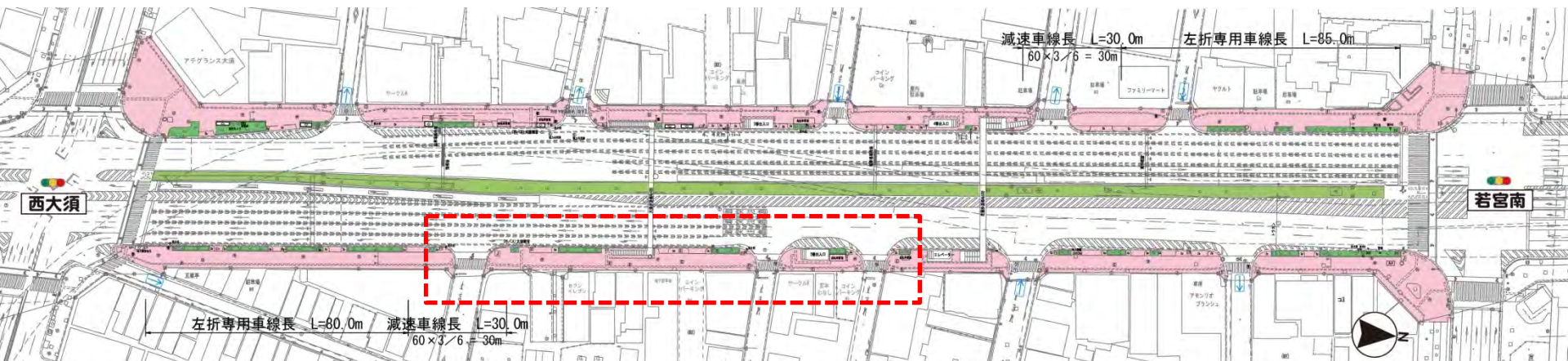
- 高木
- 地下鉄換気口
- 地上機器
- 乗入れ位置
- 乗入れ位置(未利用)
- 駐輪場設置可能範囲

2.整備計画方針(案)

⑧駐輪場整備計画検討

3)駐輪場の配置計画

(条件を満たす場所に配置した場合)



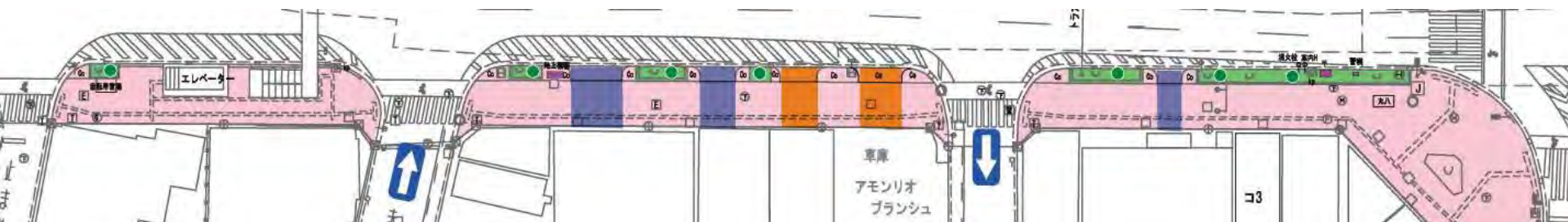
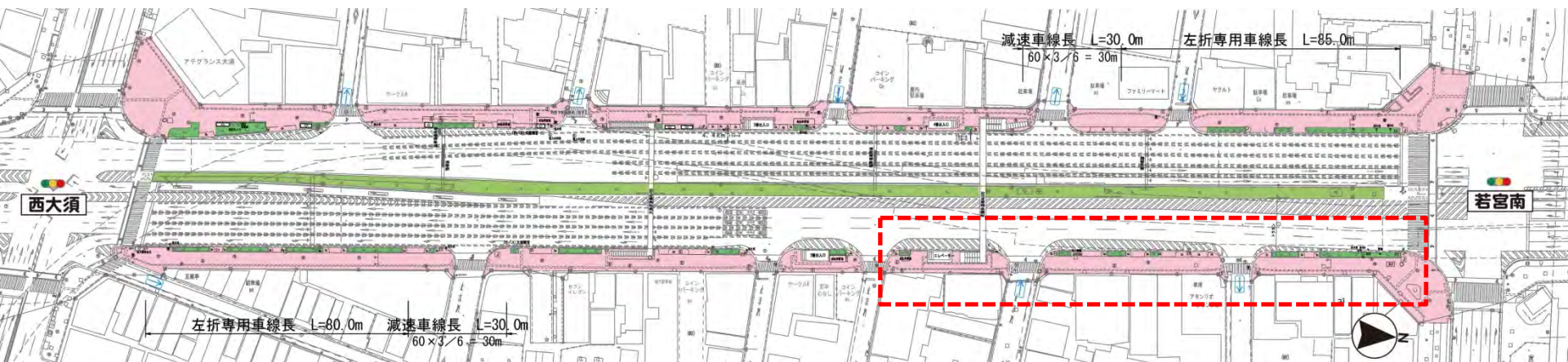
- 高木
- 地下鉄換気口
- 地上機器
- 乗入れ位置
- 乗入れ位置(未利用)
- 駐輪場設置可能範囲

2.整備計画方針(案)

⑧駐輪場整備計画検討

3)駐輪場の配置計画

(条件を満たす場所に配置した場合)



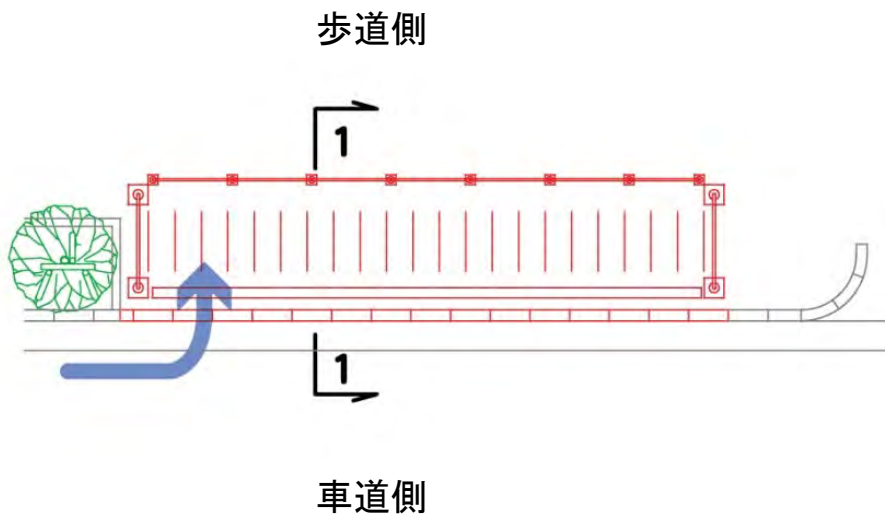
- 高木
- 地下鉄換気口
- 地上機器
- 乗入れ位置
- 乗入れ位置(未利用)
- 駐輪場設置可能範囲

2.整備計画方針(案)

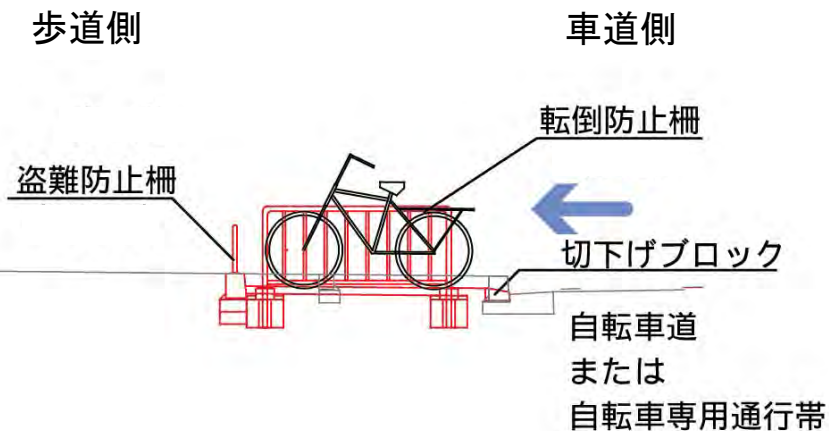
⑧駐輪場整備計画検討

4)駐輪場の設置方法

平面図



1-1断面



2.整備計画方針(案)

⑧駐輪場整備計画検討

5)駐輪場整備計画のまとめ

計画条件を満足する場所への駐輪可能台数は、135台

現況駐輪台数 (H22名古屋市調べ)では、605台

駐輪場の不足分は約470台

2輪車(バイク、原付)には対応できない

国道19号の敷地以外での面的な整備を検討