

第3回

名古屋国道管内自転車安全利用協議会

—国道19号若宮北交差点～小川交差点の利用状況—



平成28年12月20日（火）

1. 利用状況

- (1) 自転車の断面交通量（12時間）（ピーク時8時台）
- (2) 歩行者の断面交通量自転車通行空間の遵守率（12時間）（ピーク時8時台）
- (3) 自転車通行区間の遵守率の変化（12時間）（ピーク時8時台）

2. 桜通自転車道の整備効果

3. 課題の抽出

- (1) 歩道での自転車との交錯状況と要因【歩行者】
- (2) 自転車が通行する空間についてどう感じるか【自転車】
- (3) 自転車で走行していて危険な箇所【自転車】
- (4) 自転車通行区間を危険と感じる理由【自転車】
- (5) 路上駐車台数【自転車レーン区間】
- (6) 左折車の走行速度

4. まとめ

- (1) 伏見通【自転車通行空間】
- (2) 桜通【自転車レーン】

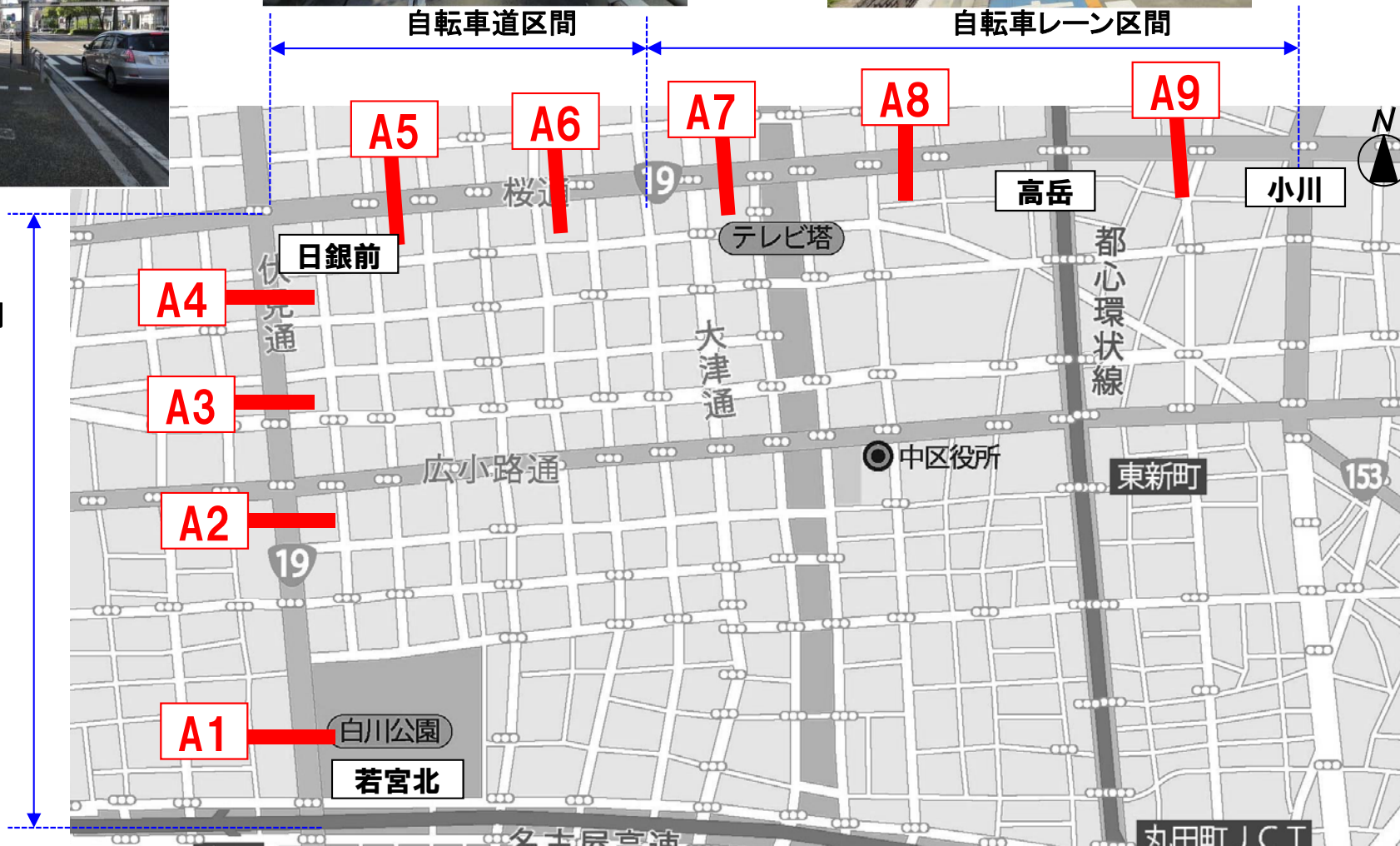
1. 調査位置



自転車道区間

自転車レーン区間

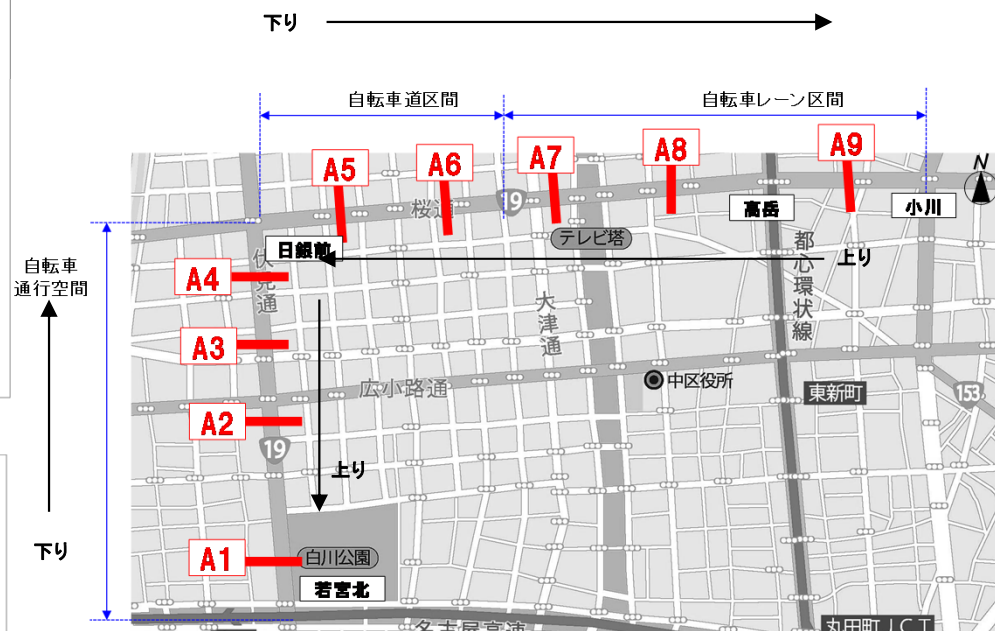
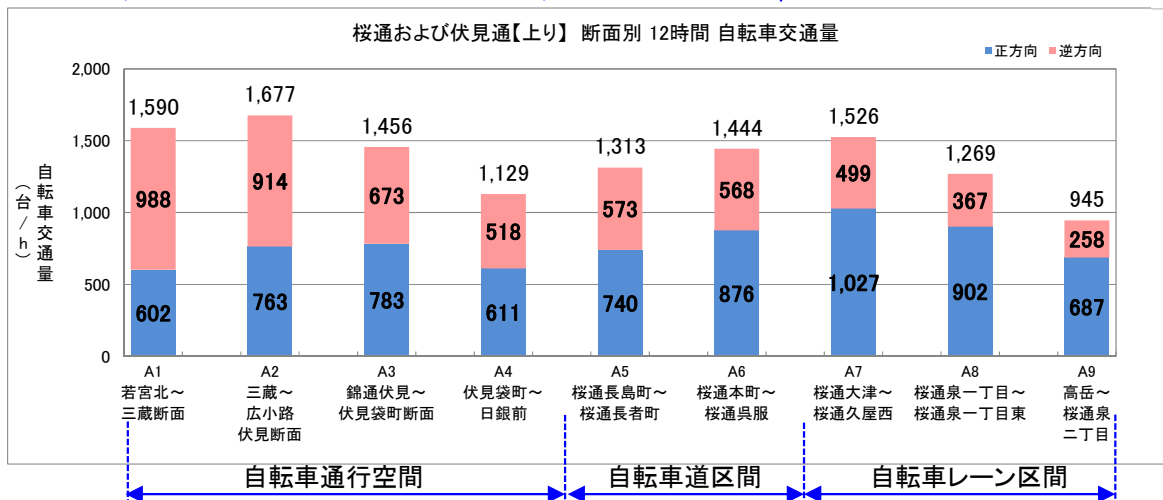
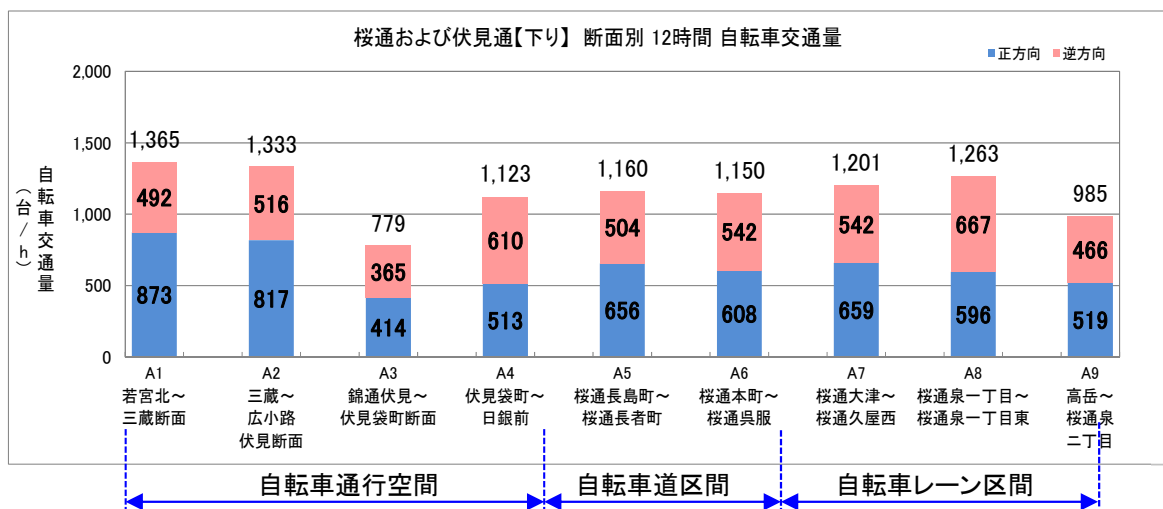
自転車
通行空間



1. 利用状況

(1) 自転車の断面交通量 (12時間)

- 下り線の自転車交通量は、概ね約1,200台/12h。
- 上り線の自転車交通量は、概ね約1,400台/12h。

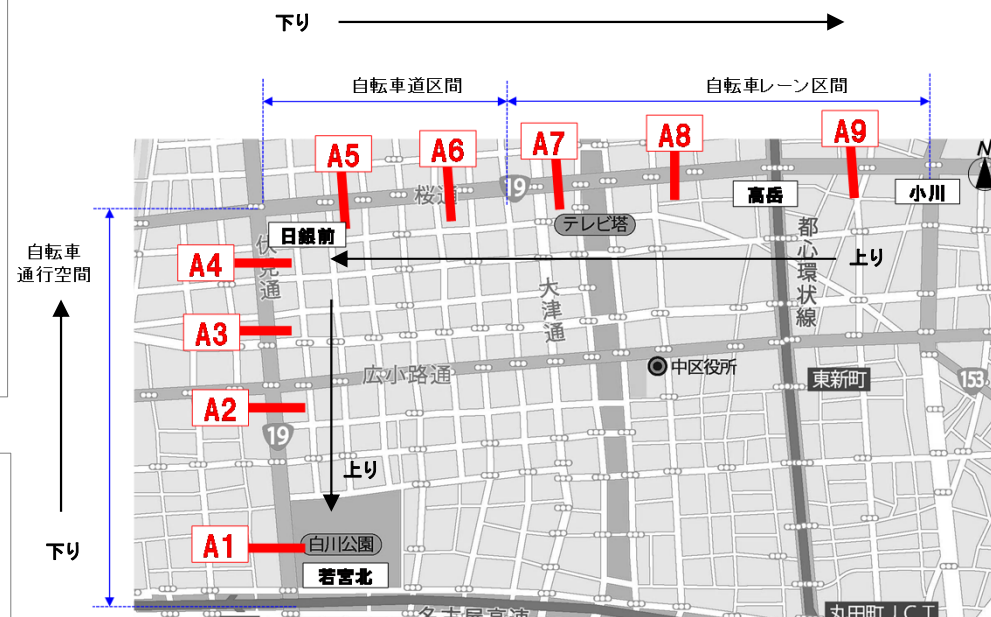
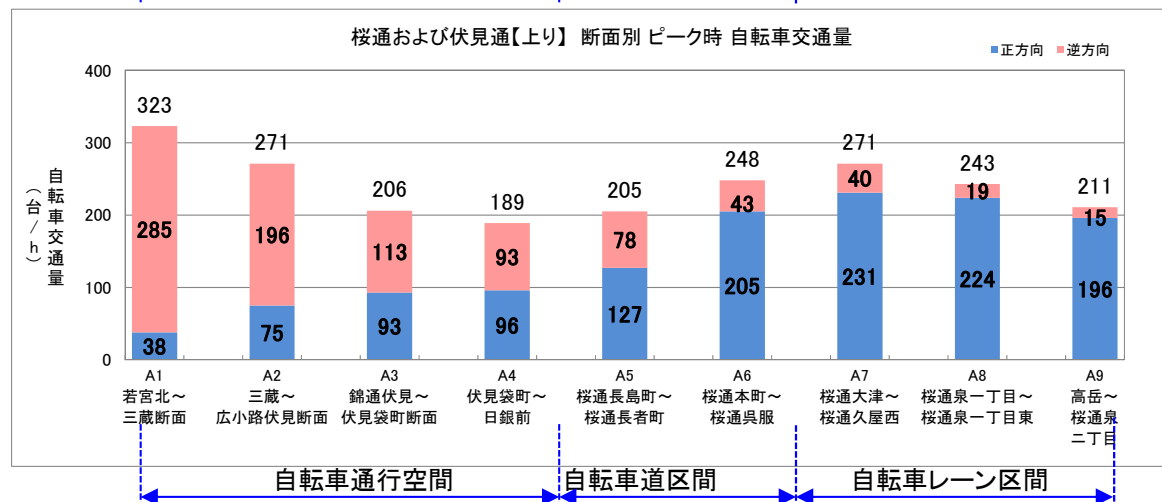
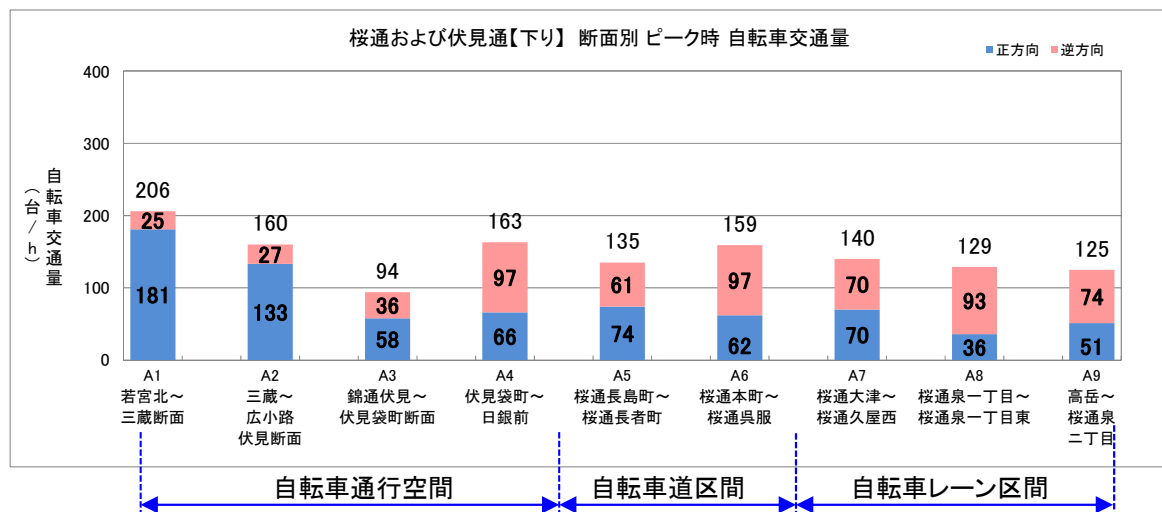


調査日時：平成28年7月19日（火）7：00～19：00

1. 利用状況

(1) 自転車の断面交通量 (ピーク時 8時台)

- 下り線のピーク時の自転車交通量は、概ね約150台/h。
- 上り線のピーク時の自転車交通量は、概ね約250台/h。

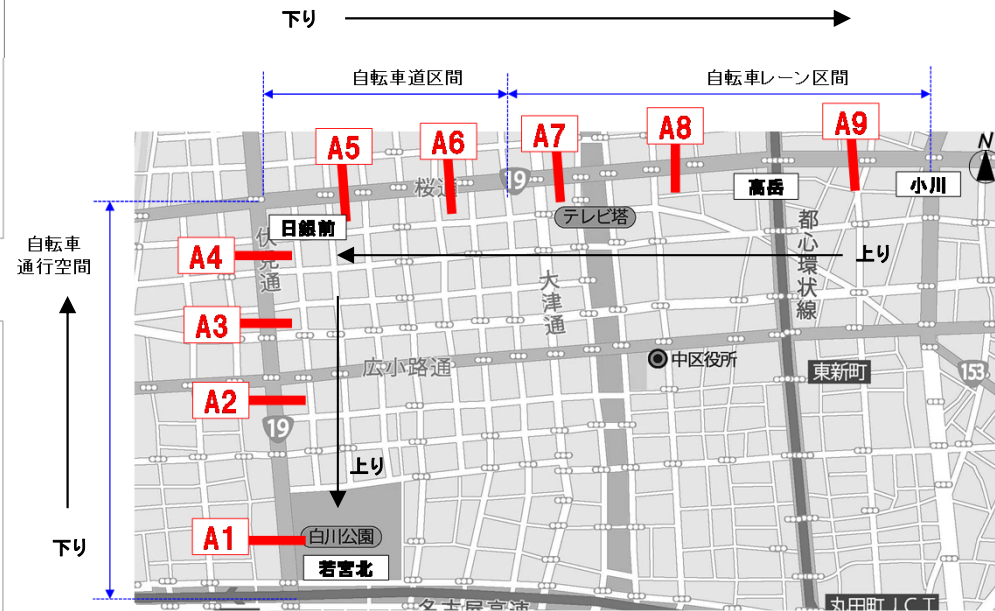
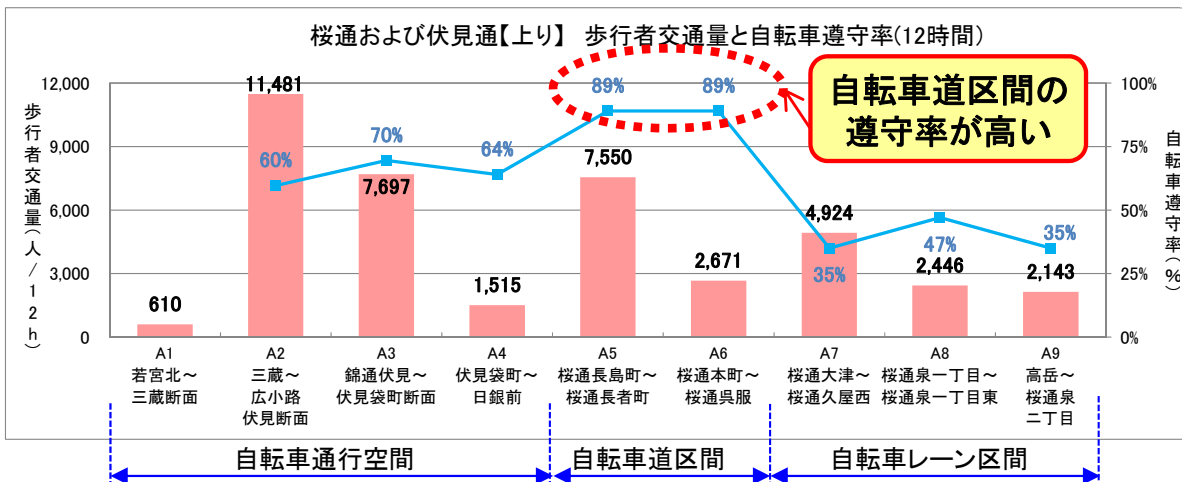
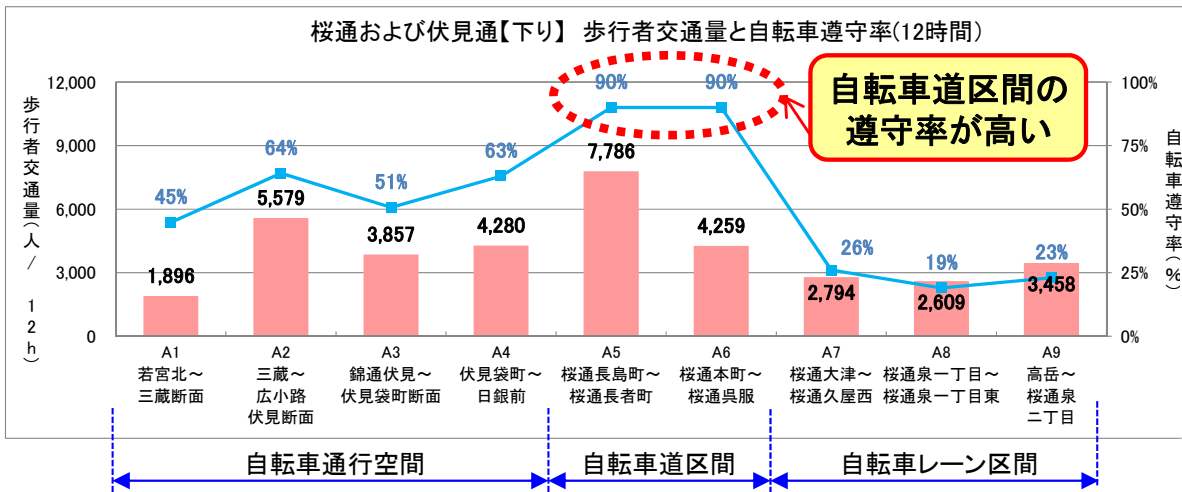


調査日時：平成28年7月19日 (火) 8時台

1. 利用状況

(2) 歩行者の断面交通量と自転車通行空間の遵守率(12時間)

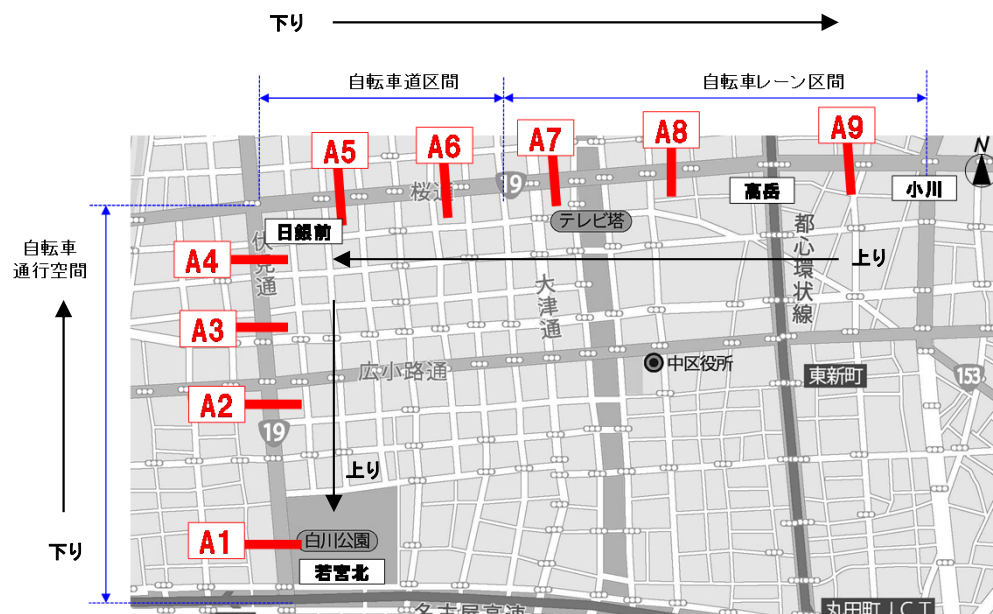
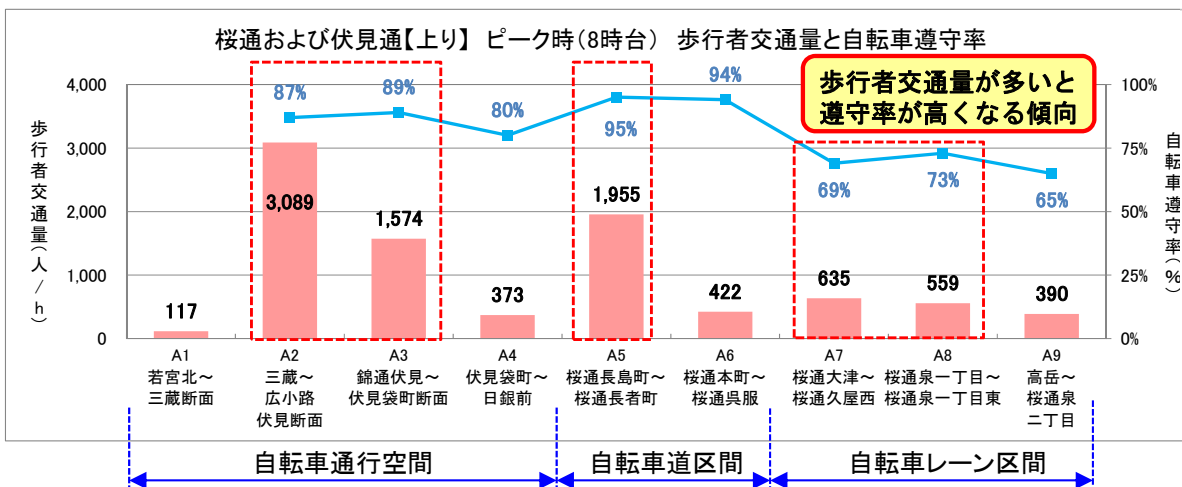
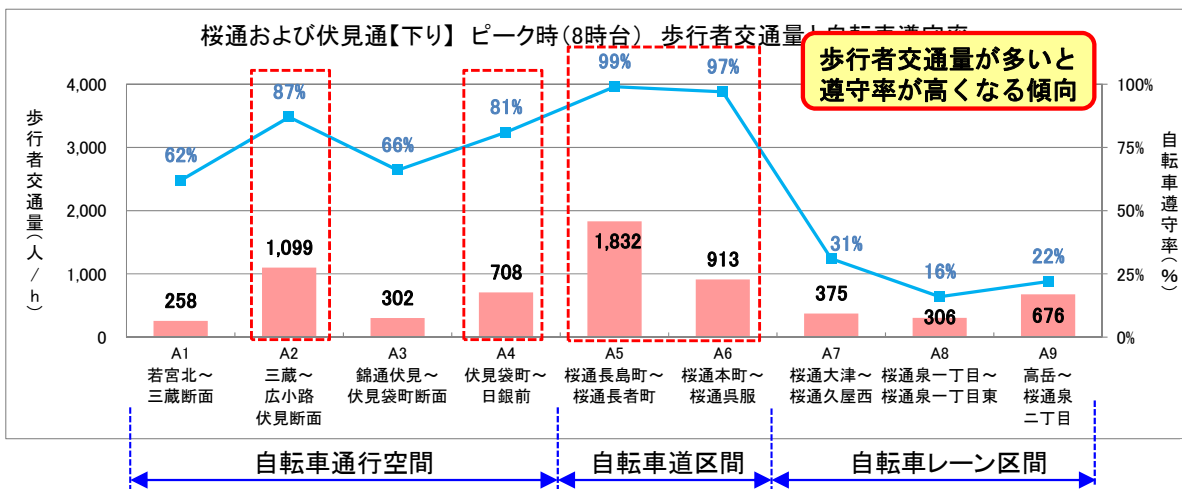
- 下り線、上り線共にA5:「桜通長島町～桜通長者町」、A6:「桜通本町～桜通呉服断面」が高く、約90%。自転車道区間は歩行者も多く、更に、自転車の走行性も確保されているため遵守率が高いと考えられる。



1. 利用状況

(2) 歩行者の断面交通量と自転車通行空間の遵守率（ピーク時 8時台）

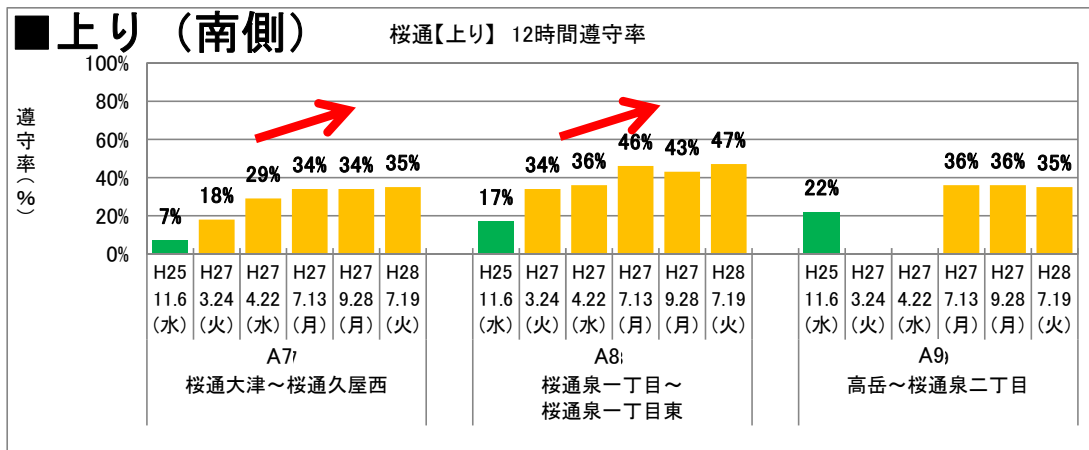
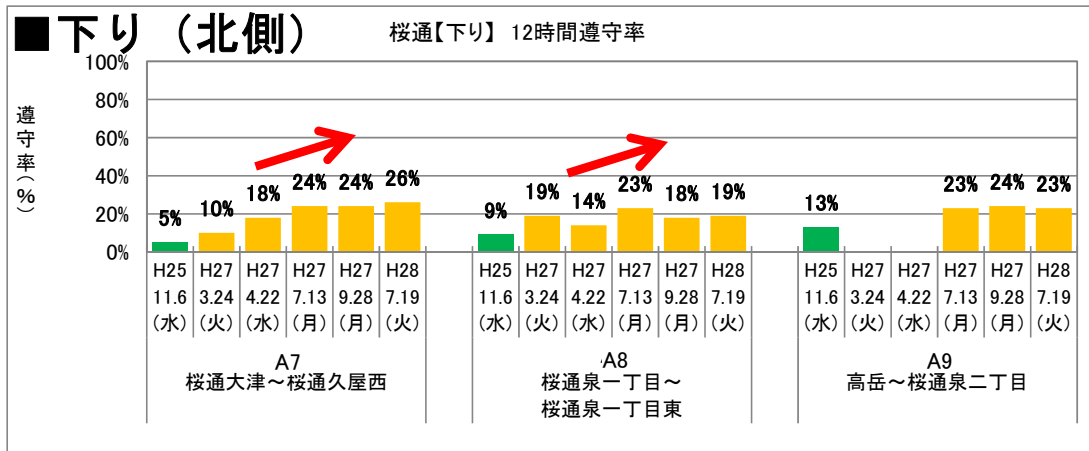
- 下り線、上り線共に歩行者交通量が多い箇所において、自転車通行空間の遵守率が高くなる傾向がみられる。



1. 利用状況（自転車レーン）

（3）自転車レーンの遵守率の変化（12時間）

- 自転車レーンの遵守率は整備前と比較し、増加傾向。
- 上り線のA8:「桜通泉一丁目～桜通泉一丁目東断面」で最も高く約50%。



■ 整備前 ■ 整備後

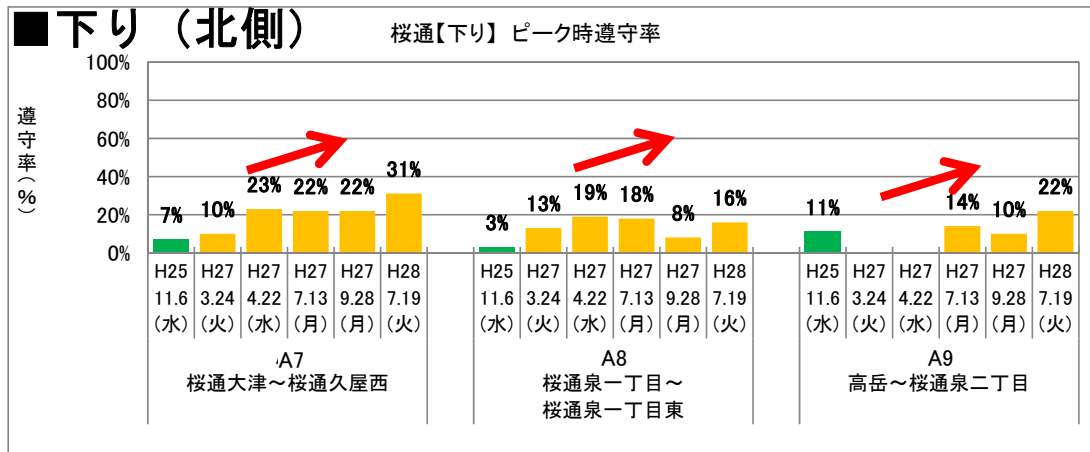
調査日： 平成25年11月6日(水)・平成27年3月24日(火)
 平成27年4月22日(水)・平成27年7月13日(月)
 平成27年9月28日(月)・平成28年7月19日(火)

調査時間：7:00～19:00

1. 利用状況（自転車レーン）

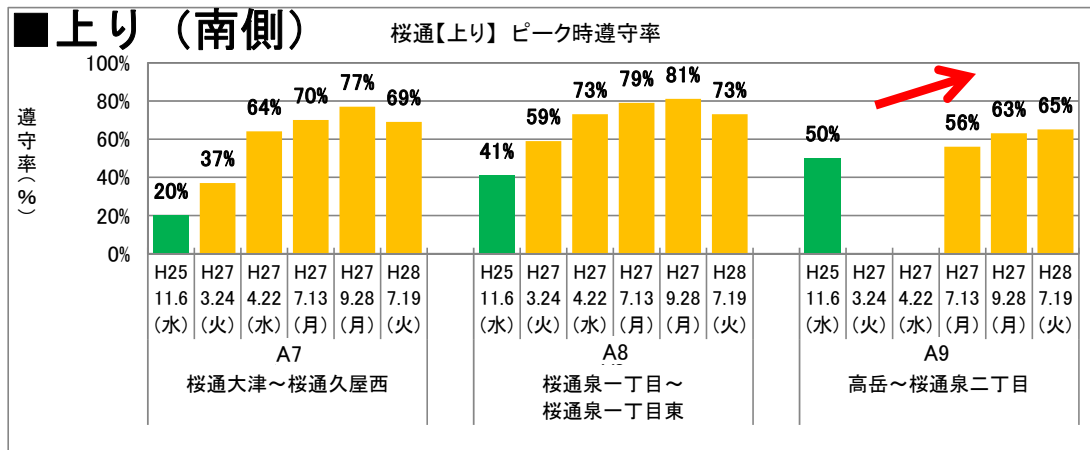
（3）自転車レーンの遵守率の変化（ピーク時【8時台】）

- 自転車レーンの遵守率は増加傾向。
- 上り線のA8:「桜通泉一丁目～桜通泉一丁目東断面」で最も高く約70%。



平成27年3月20日(金) 供用

平成27年7月5日(日) 供用



整備前 整備後

調査日： 平成25年11月6日(水)・平成27年3月24日(火)
 平成27年4月22日(水)・平成27年7月13日(月)
 平成27年9月28日(月)・平成28年7月19日(火)

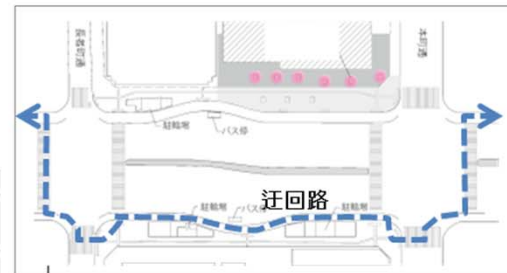
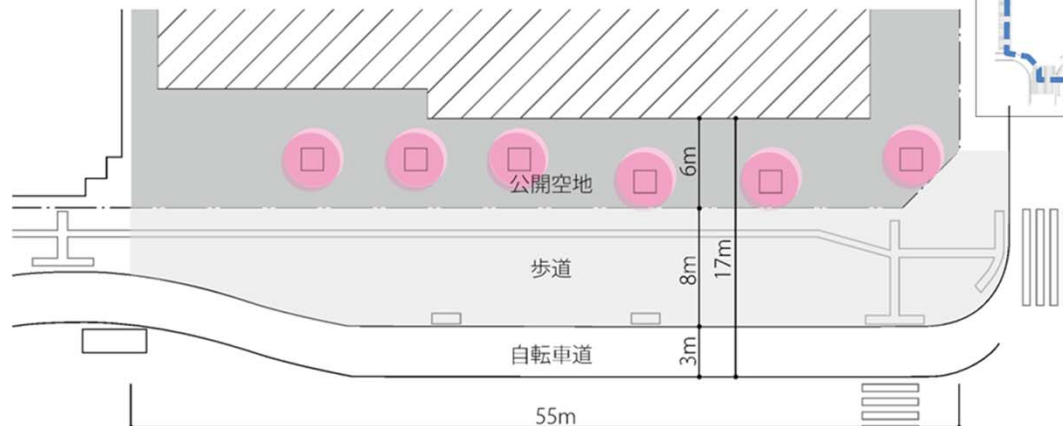
調査時間：8時台

2. 桜通自転車道の整備効果

歩道から自転車を排除したことにより、歩道を賑わい空間として活用

公開空地と連携した空間の活用

- ・桜通には、双方向走行可能な自転車レーンがあり、イベント時、迂回ルートの設定が容易。
- ・ $17\text{m} \times 55\text{m} \div 1,000\text{m}^2$ のイベント空間を設けることも可能。



「マルシェ」
(名古屋市千種 星ヶ丘テラス※1)



「フリーマーケット」
(オランダ ライデン市※2)



「ワークショップイベント」
(名古屋市長者町通りえびす祭※3)

個人HPより写真を転用 ※1「Hoshigaoka W@lker」<http://starhills.jugem.jp/>、※2「30代のカルテ」<http://shimoichi76.blog100.fc2.com/blog-entry-218.html>、※3「長者町&びす祭り」<http://www.yebisu-m.com/>



(1) 歩道での自転車との交錯状況と要因【歩行者】

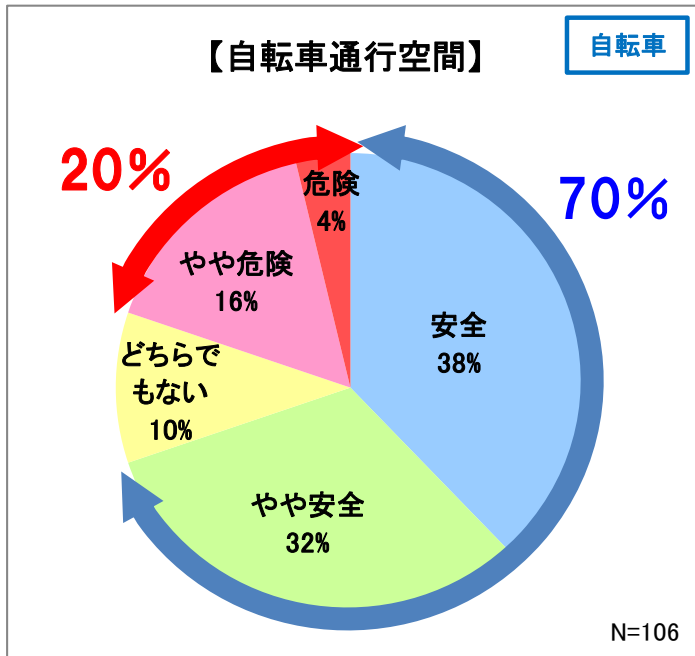
- ・自転車通行空間では、錦通伏見交差点が3件、三蔵交差点、バス停で発生している。
- ・自転車レーン区間では、高岳交差点が3件、桜通久屋東交差点で2件発生している。



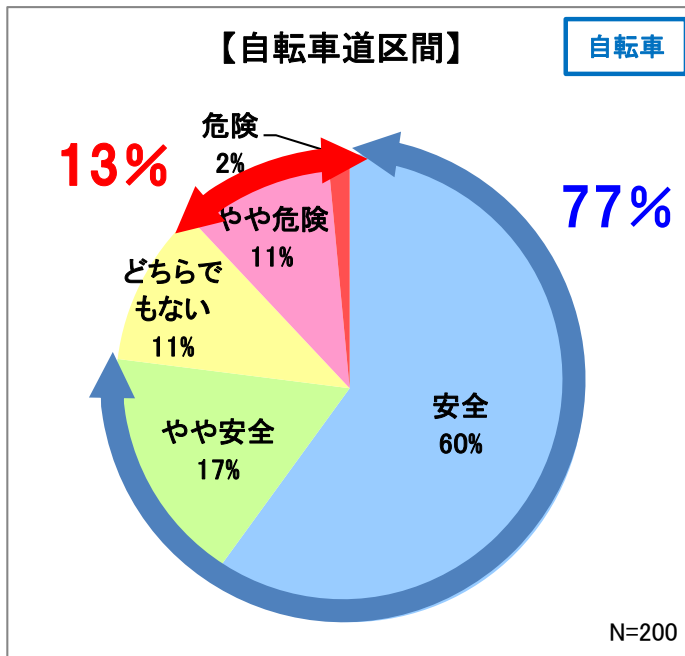
3. 課題の抽出

(2) 自転が通行する空間についてどう感じるか【自転車】

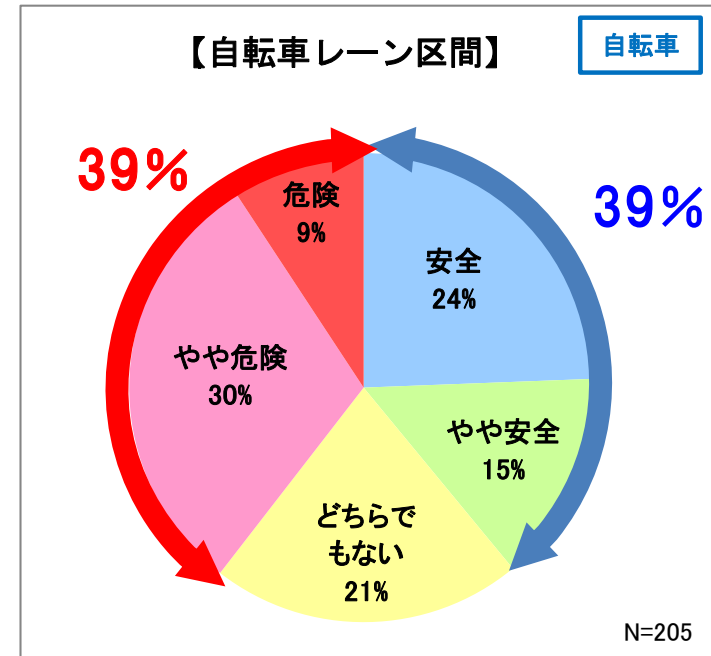
- 「自転車道区間」→「自転車通行空間」→「自転車レーン区間」の順で自転車による安全性の評価が高い。



※無回答を除く



※無回答を除く

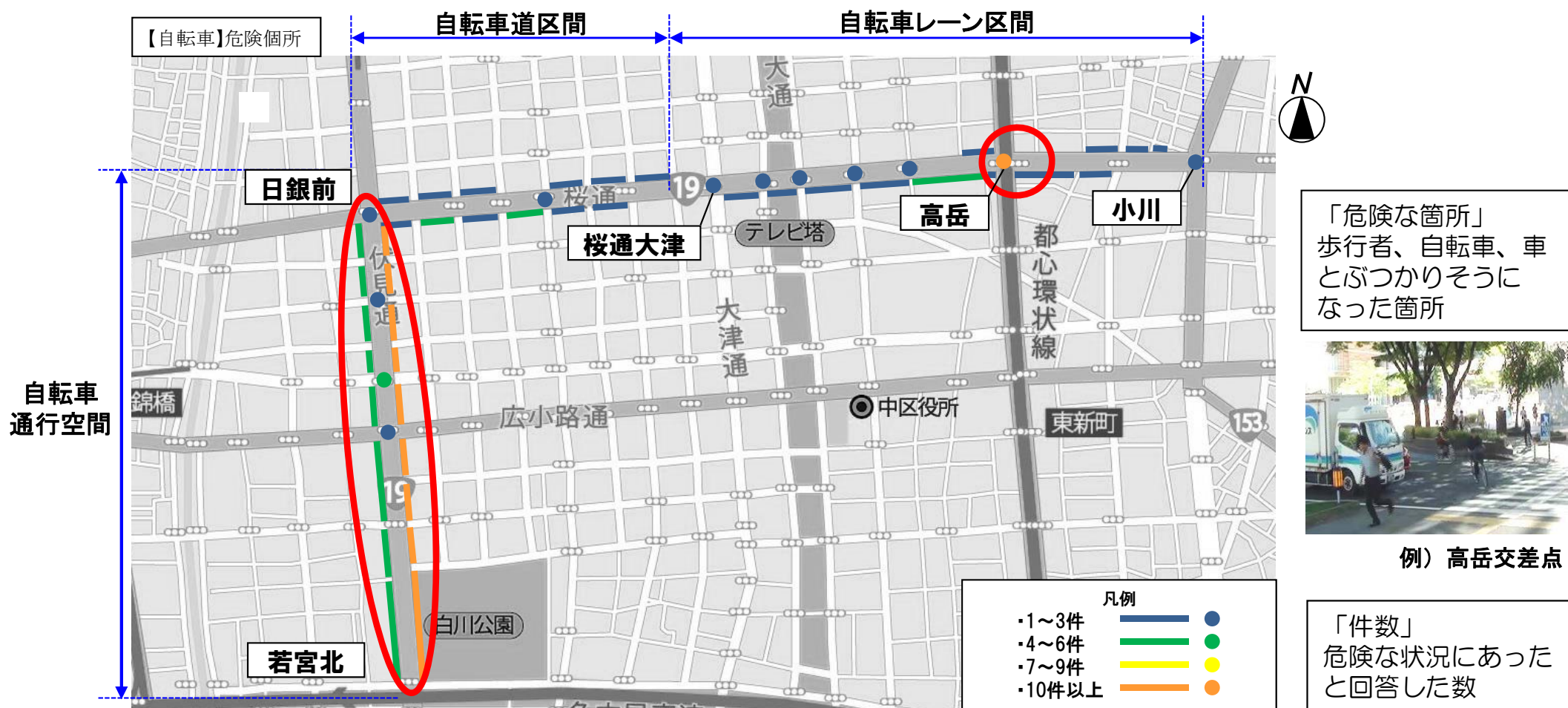


※無回答を除く

3. 課題の抽出

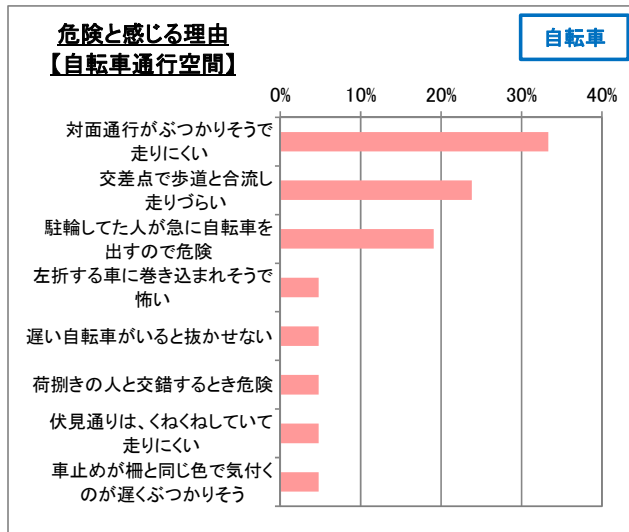
(3) 自転車で走行していて危険な箇所【自転車】

- 自転車通行空間で危険な箇所は、若宮～日銀前交差点の東側が10件以上と多く発生している。
- 自転車レーン区間では、危険な箇所は、高岳交差点で10件以上と多く発生している。



(4) 自転車通行区間を危険と感じる理由【自転車】

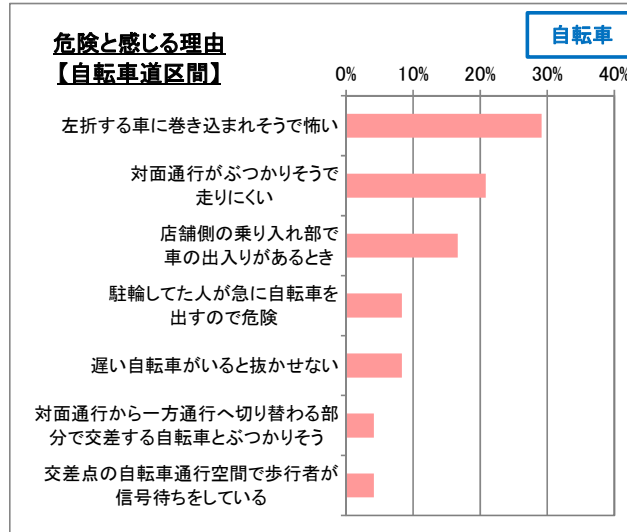
- 自転車通行空間「対面通行がぶつかりそうで走りにくい」「交差点で歩道と合流し走りづらい」
- 自転車道区間「左折する車に巻き込まれそうで怖い」
- 自転車レーン区間「路上停車の車がいるとき」「左折する車に巻き込まれそうで怖い」



N=21 ※複数回答あり

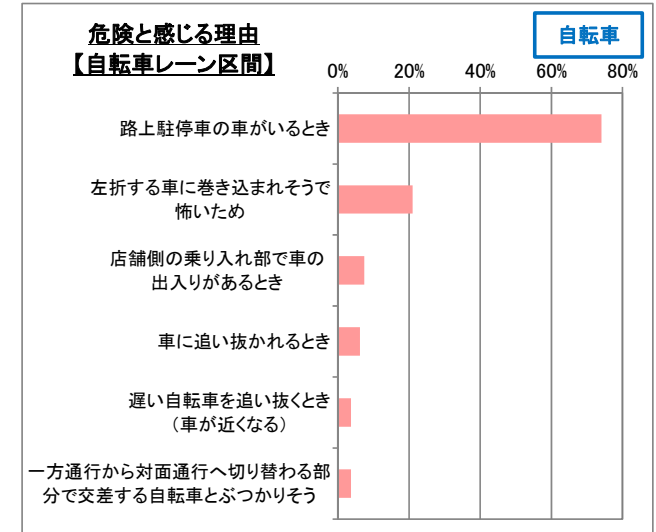
危険と感じる理由【自転車レーン区間】

- 「路上停車の車がいるとき」約70%回答



N=24 ※複数回答あり

- 「左折する車に巻き込まれそうで怖い」約20%回答



N=81 ※複数回答あり

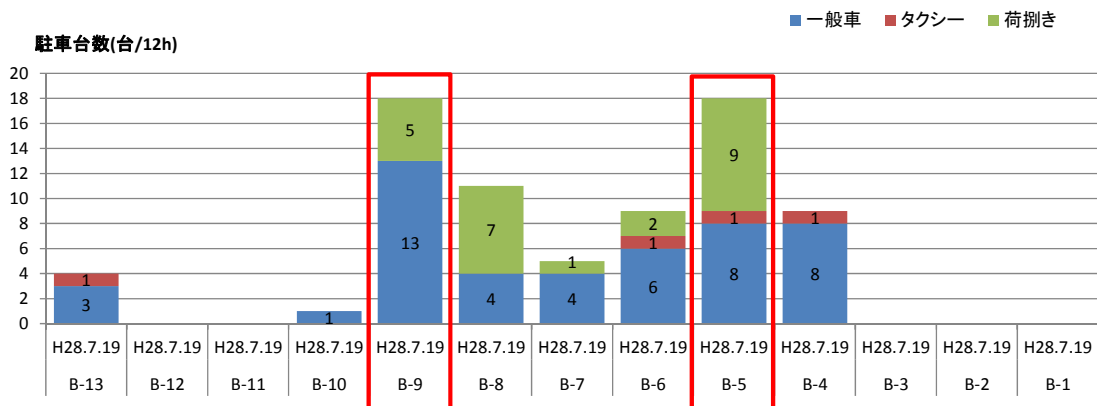
3. 課題の抽出

(5) 路上駐車台数【自転車レーン区間】

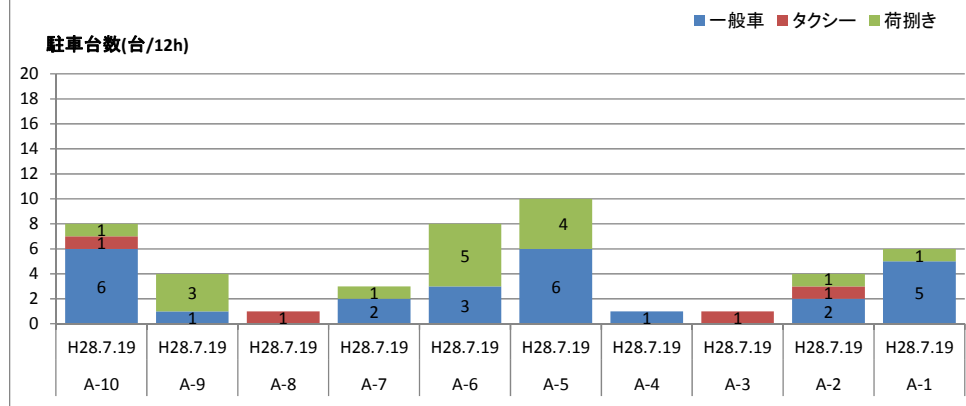
- 下り側の一般車は、B-9（桜通一丁目～桜通一丁目東交差点）に多く、荷捌きはB5（高岳～桜通泉二丁目交差点）が多い。B9はコンビニ等があり、B5はオフィスビル等が近くにあるためと考えられる。



桜通【下り】伊勢町通り～小川 ブロック別路上駐車述べ台数(12h)



桜通【上り】伊勢町通り～小川 ブロック別路上駐車述べ台数(12h)

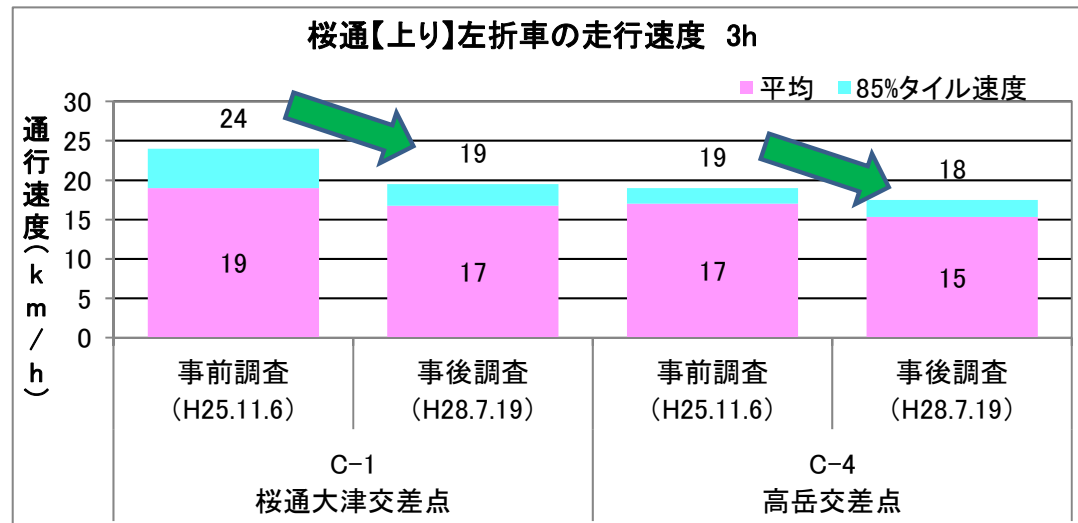
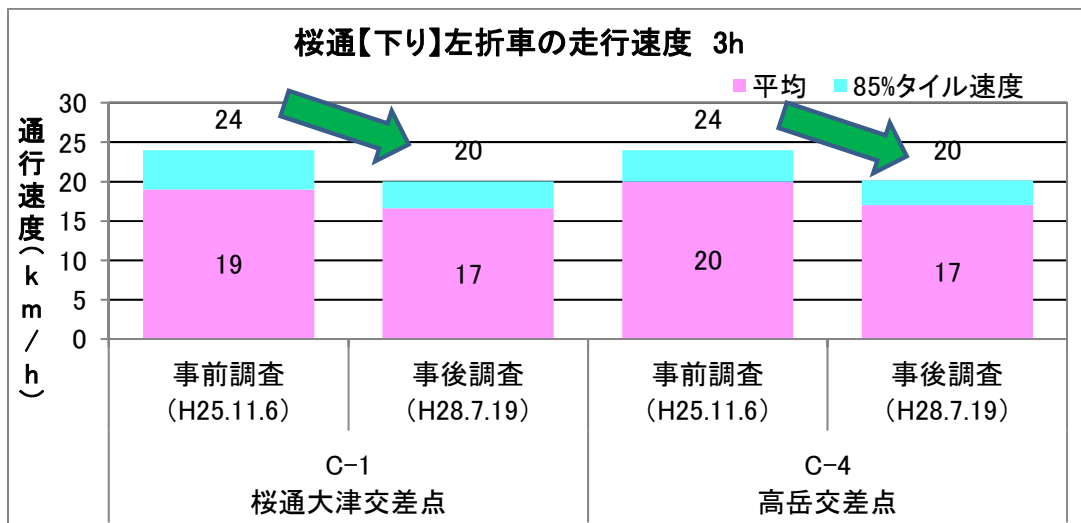


調査日時：平成28年7月19日（火）7：00～19：00



(6) 左折車の走行速度

- 事前調査に比べ、上り下り共に概ね走行速度が低下している。
左折時巻き込み事故防止対策の効果と考えられる。



【高岳交差点下り】左折時巻き込み事故防止対策
(路面標示+ポストコーン)



調査時間帯：8時台・9時台・18時台（事前調査事後調査ともに）

(1) 伏見通【自転車通行空間】

①利用状況 ・ 遵守率約45~70%と自転車道区間と比べ低い



②課題

- ・ 交差点で歩道と合流し走りづらい
- ・ 対面通行がぶつかりそうで走りにくい
- ・ 主要な交差道路(若宮通)まで自転車通行区間が連続していない



③対策

- ・ 交差点、バス停の改良
⇒ 走行性を改善し、遵守率を向上
- ・ 連続した自転車通行空間
⇒ 若宮北交差点まで自転車通行空間を延伸

(2) 桜通【自転車レーン区間】

①利用状況

- ・ 遵守率約20～50%と自転車道区間と比べ低い



②課題

- ①路上停車の車がいるとき危険
- ②左折する車に巻き込まれそうで怖い
- ③歩道を走行する自転車がいる
- ④歩道を自転車がスピードを出して走行している



③対策

- ①路上駐車対策
- ②左折自動車に対しての注意喚起、左折分離
- ③④自転車に対してのマナー啓発活動、安全講習会等