

第3回

名古屋国道管内自転車安全利用協議会

—国道19号伏見通の自転車通行空間改良計画—



平成28年12月20日（火）

※今後、関係機関との協議により整備計画を変更することがあります。



～国道19号伏見通の整備形態検討～

1. 名古屋国道事務所の自転車整備計画
2. 国道19号伏見通の概要と現状
3. 国道19号伏見通の改良計画（案）
4. 今後の予定



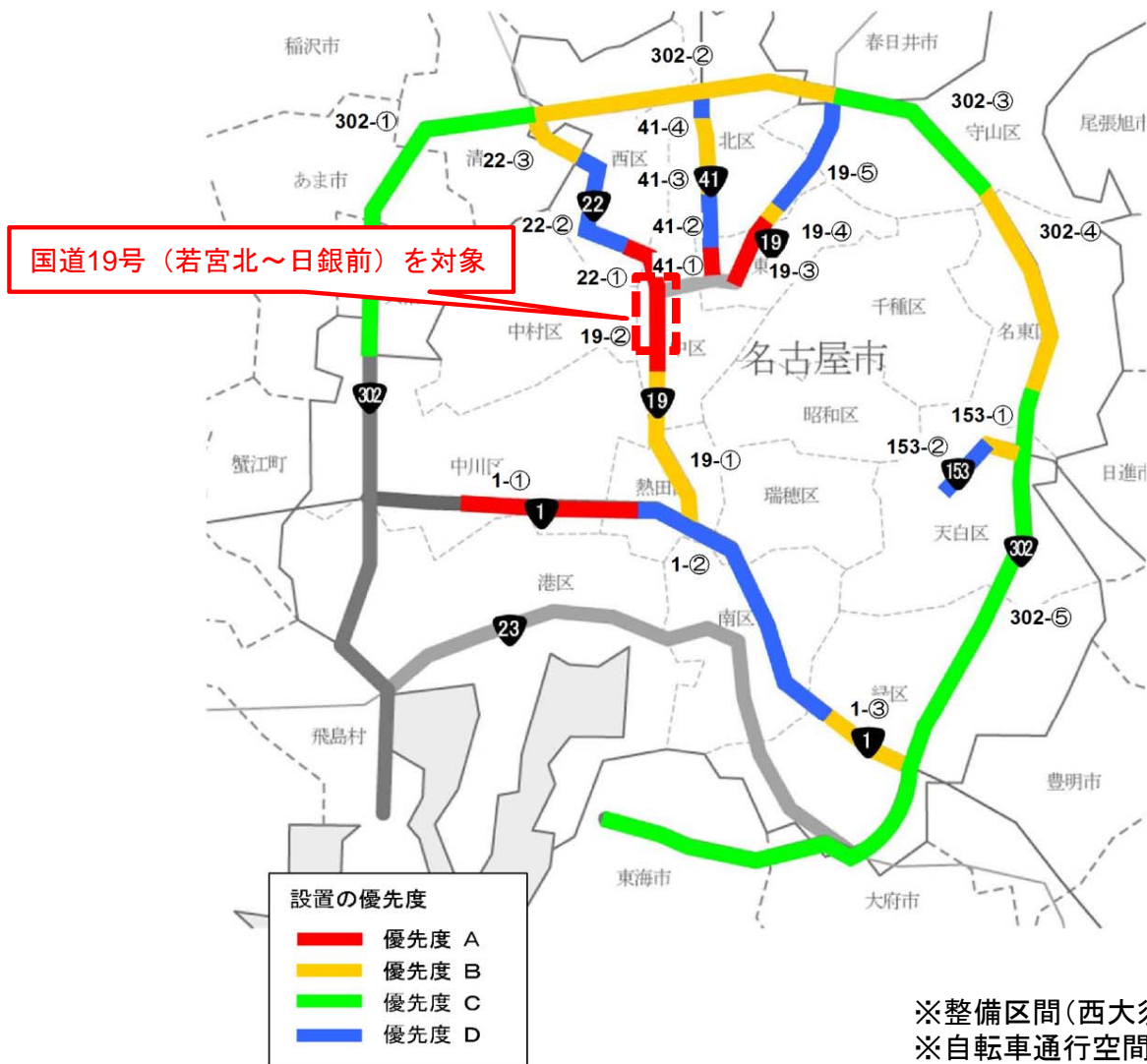
～ 目 次 ～

1. 名古屋国道事務所の自転車整備計画
2. 国道19号伏見通の概要と現状
3. 国道19号伏見通の改良計画（案）
4. 今後の予定

1. 名古屋国道事務所の自転車整備計画

国道302号内側の直轄国道自転車ネットワーク計画、自転車通行空間の整備優先度

●国道19号（若宮北～日銀前※）は、最も優先度高い「優先度A」に該当。



区間番号	国道	区間(交差点名)	優先度
1-①	国道1号	高杉町～一番一丁目	A
1-②	国道1号	一番一丁目～中汐田	D
1-③	国道1号	中汐田～北平部	B
19-①	国道19号	熱田神宮南～西大須	B
19-②	国道19号	西大須～日銀前	A
19-③	国道19号	小川～大曾根南	A
19-④	国道19号	大曾根南～大曾根四丁目	B
19-⑤	国道19号	大曾根四丁目～勝川四丁目	D
22-①	国道22号	日銀前～押切	A
22-②	国道22号	押切～庄内川	D
22-③	国道22号	庄内川～朝日(東西南北)	B
41-①	国道41号	高岳～清水口	A
41-②	国道41号	清水口～黒川	D
41-③	国道41号	黒川～新川中橋北	B
41-④	国道41号	新川中橋北～大我麻町	D
153-①	国道153号	植田インター～植田一本松	B
153-②	国道153号	植田一本松～植田西	D
302-①	国道302号	島井町～朝日	C
302-②	国道302号	朝日～勝川四丁目	B
302-③	国道302号	勝川四丁目～矢田川	C
302-④	国道302号	矢田川～高針橋東	B
302-⑤	国道302号	高針橋東～東海インター	C

※整備区間(西大須～日銀前)のうち、若宮北～日銀前を対象としている。
 ※自転車通行空間の整備形態を検討した箇所について整備優先度を検討している。



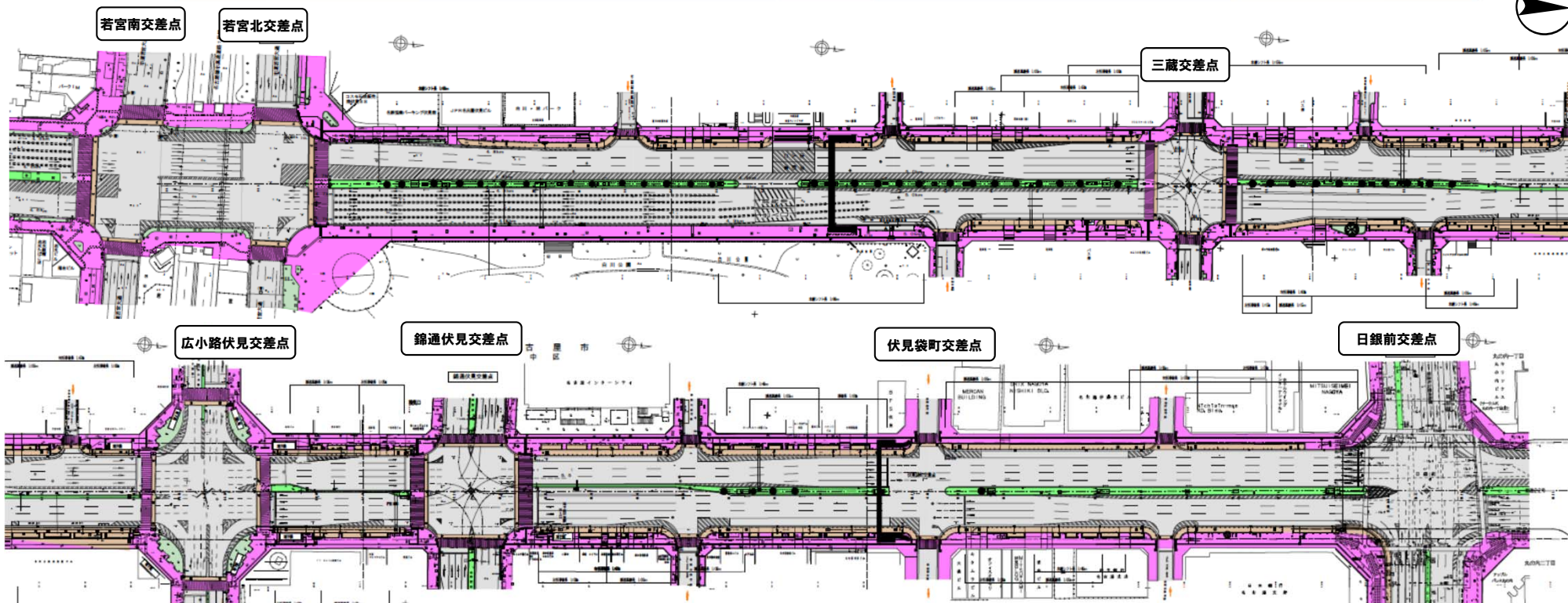
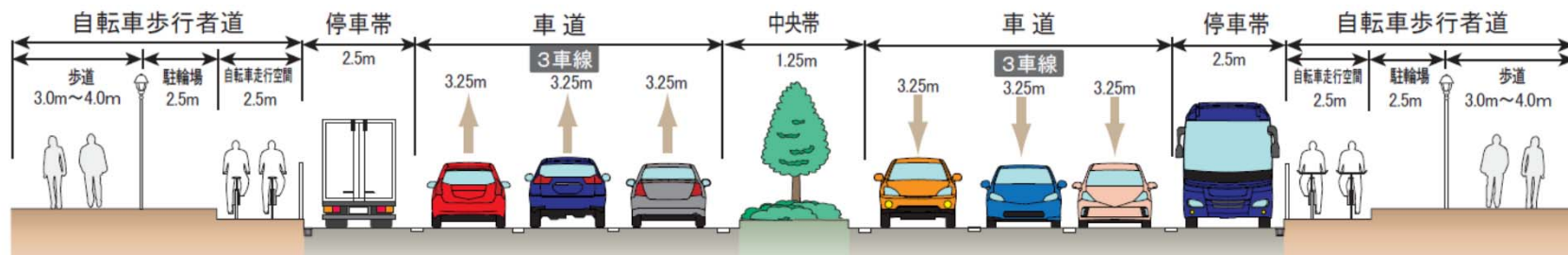
～ 目 次 ～

1. 名古屋国道事務所の自転車整備計画
2. 国道19号伏見通の概要と現状
3. 国道19号伏見通の改良計画（案）
4. 今後の予定

2. 国道19号伏見通の概要と現状

■ 国道19号伏見通(若宮北～日銀前交差点)自転車通行空間の現状

- ・ 歩行者通行空間と自転車通行空間を構造分離した形で整備し、自転車歩行者道で運用している。
- ・ 歩行者通行空間は、4.0m程度、自転車通行空間は、施設帯込みで2.5m。



～ 目 次 ～

1. 名古屋国道事務所の自転車整備計画と考え方
2. 国道19号伏見通の概要と現状
3. 国道19号伏見通の改良計画（案）
4. 今後の予定

3. 国道19号伏見通の改良計画(案)

■ 国道19号自転車通行空間改良検討区間及び検討箇所

- 国道19号の自転車通行空間改良検討区間、検討箇所は以下のとおり。



— : 自転車通行空間改良検討区間

■国道19号伏見通の課題と対策の整理

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・・・(1)、(2)
- ・ 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・・・(3)

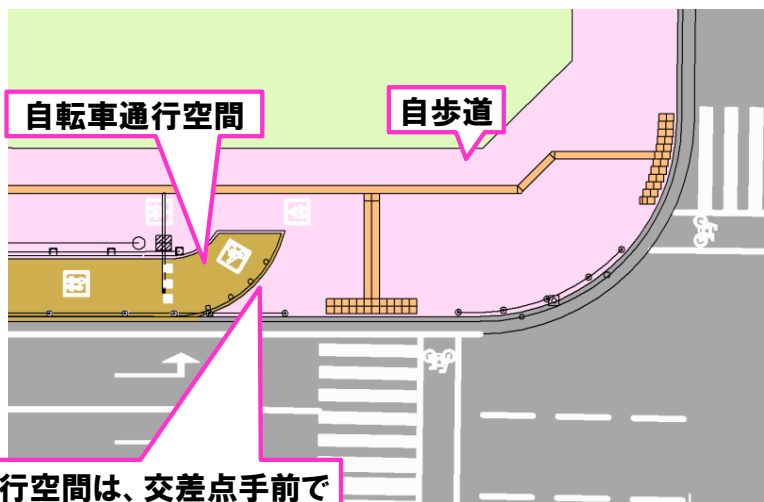
3. 国道19号伏見通の改良計画(案)

(1) 交差点部の処理方法検討

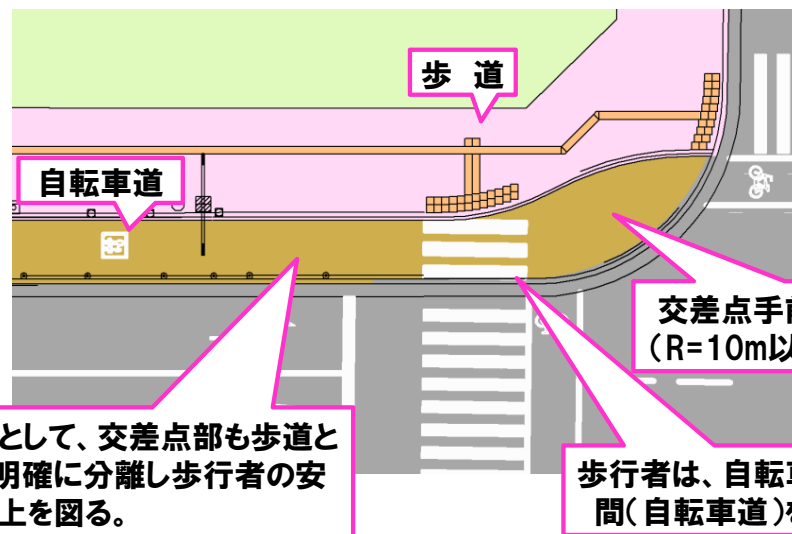
- 【課題点】
- 交差点で歩道と合流し走りづらい
 - 対面通行がぶつかりそうで走りにくい

- 【対策】
- 歩道との空間を明確に分離し歩行者の安全性の向上を図る
 - 歩行者は自転車通行空間（自転車道）を横断
 - 交差点手前に緩和曲線（R=10m以上）を設けて自転車の走行性に配慮

【現況】



【計画案】



自転車通行空間は、交差点手前で歩道内へ誘導。(防護柵あり)

自転車道として、交差点部も歩道との空間を明確に分離し歩行者の安全性の向上を図る。

歩行者は、自転車通行空間(自転車道)を横断。

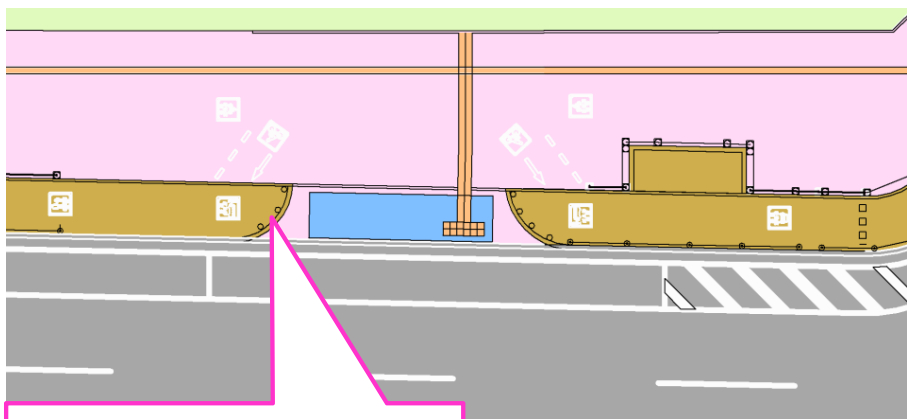
3. 国道19号伏見通の改良計画(案)

(2) バス停部の処理方法検討

【課題点】 ・バス停手前で歩道と合流し走りづらい

【対策】 ・バス停部を迂回する形で自転車通行空間を連続させる

【現況】

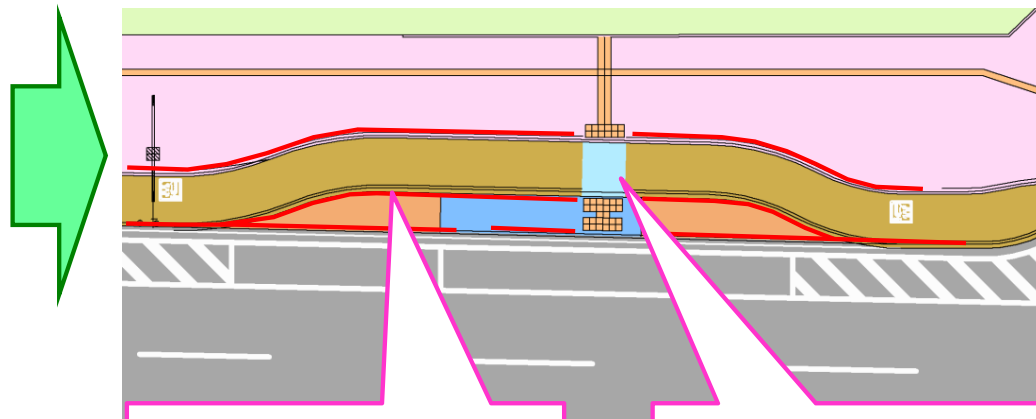


自転車通行空間は、バス停手前で歩道内へ誘導。(防護柵あり)

【計画案】



【計画イメージ】



自転車通行空間は、防護柵で歩道と構造的に分離。

バス停は島形式とし、利用者は自転車通行空間を横断。

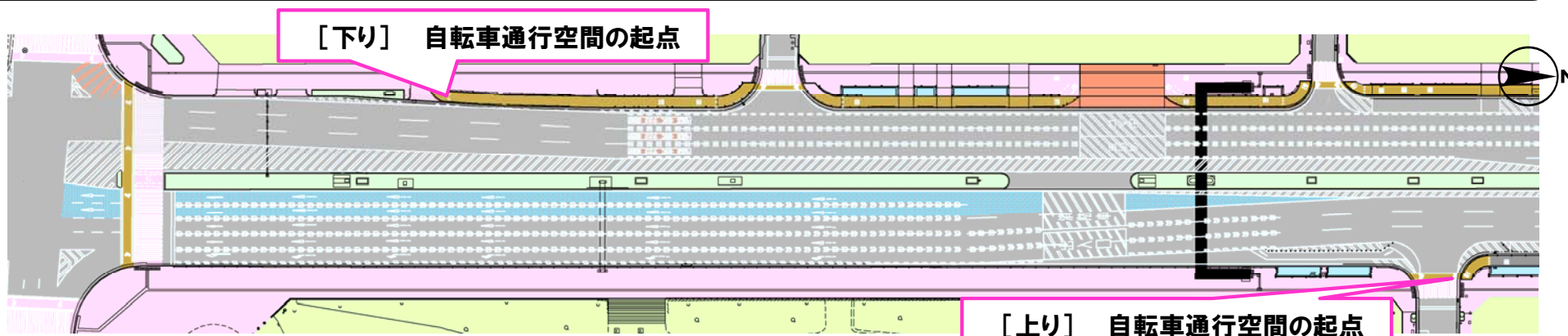
3. 国道19号伏見通の改良計画(案)

(3) 自転車通行空間延伸の処理方法検討

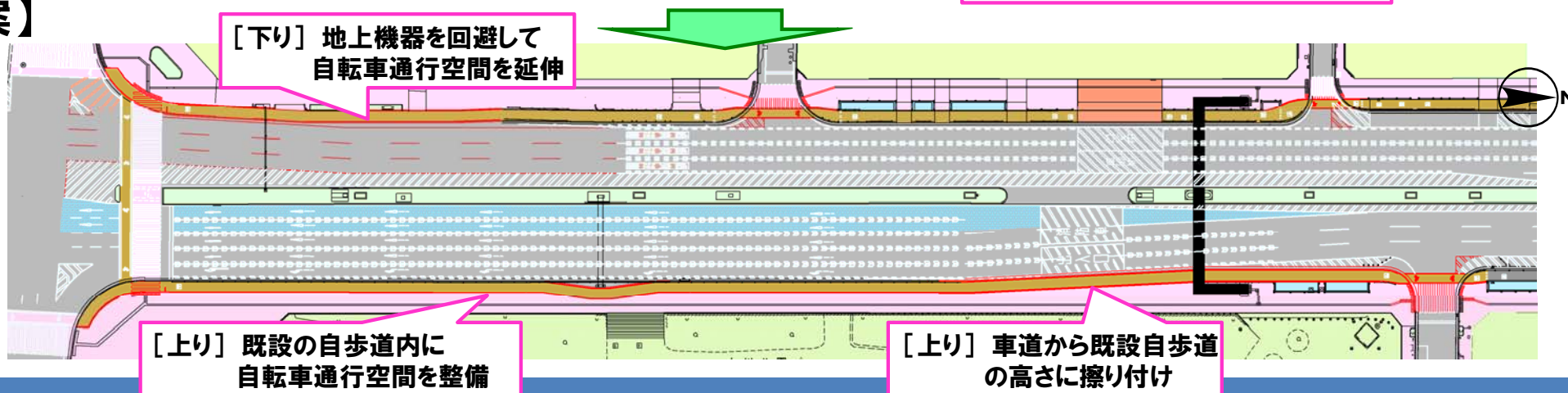
【課題点】 ・ 主要な交差道路(若宮通)まで自転車通行区間が連続していない

- 【対策】 ・ 若宮北まで自転車通行空間(自転車道)を延伸
・ 下りは、地上機器を回避して現況車道側に自転車通行空間を設置
・ 上りは、現況自歩道の車道側に自転車通行空間を設置

【現況】



【計画案】

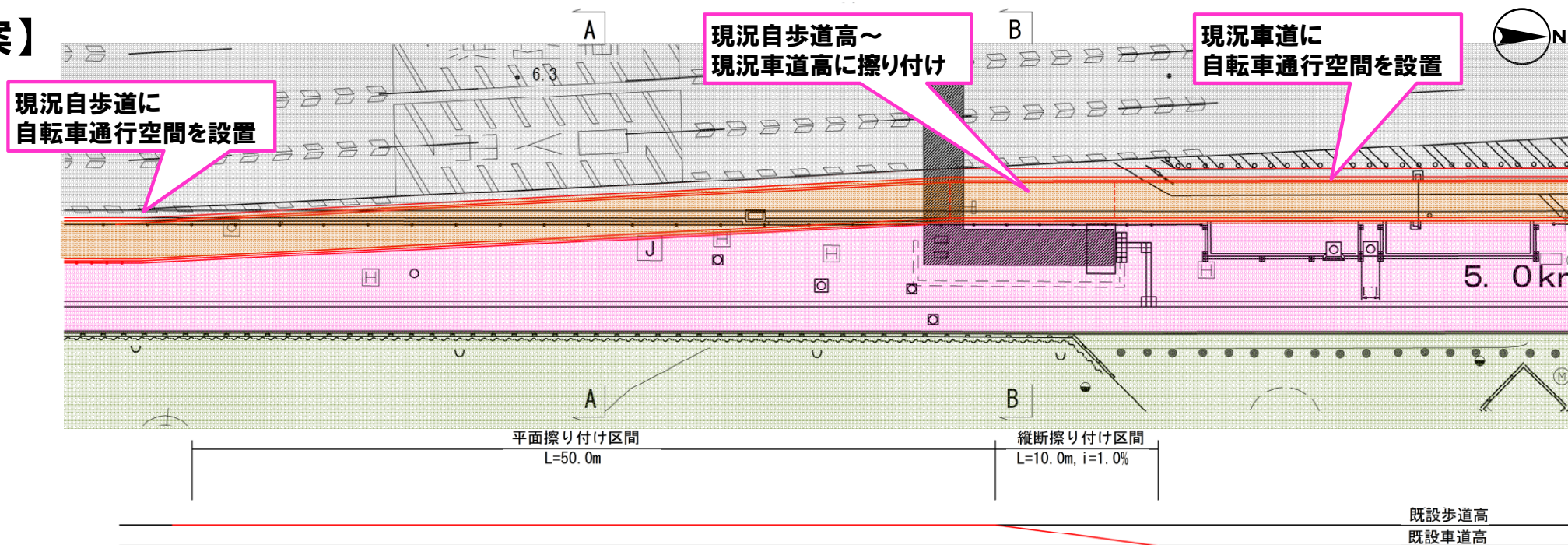


3. 国道19号伏見通の改良計画(案)

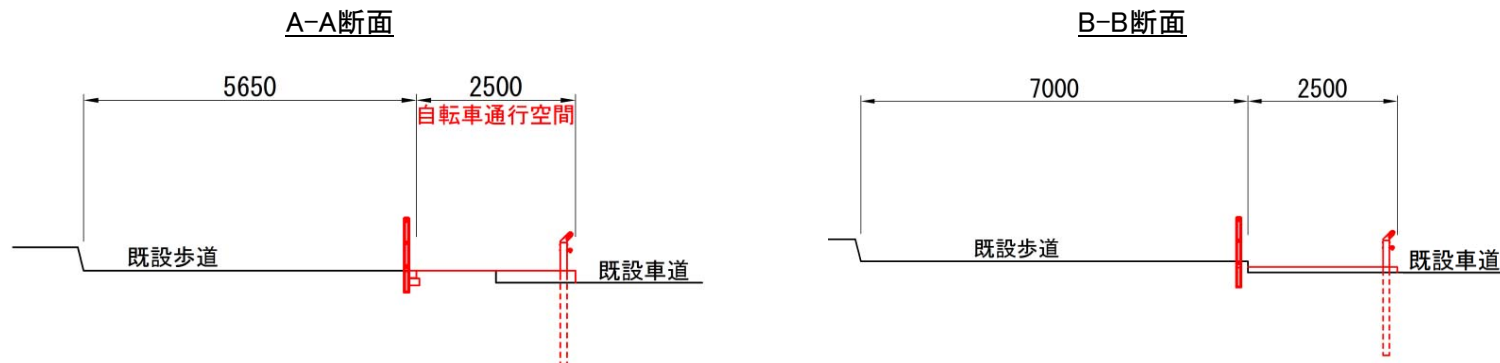
(3) 自転車通行空間延伸の処理方法検討

- 上りは、現況車道から現況自歩道の高さに擦り付ける

【計画案】



自転車通行空間整備イメージ

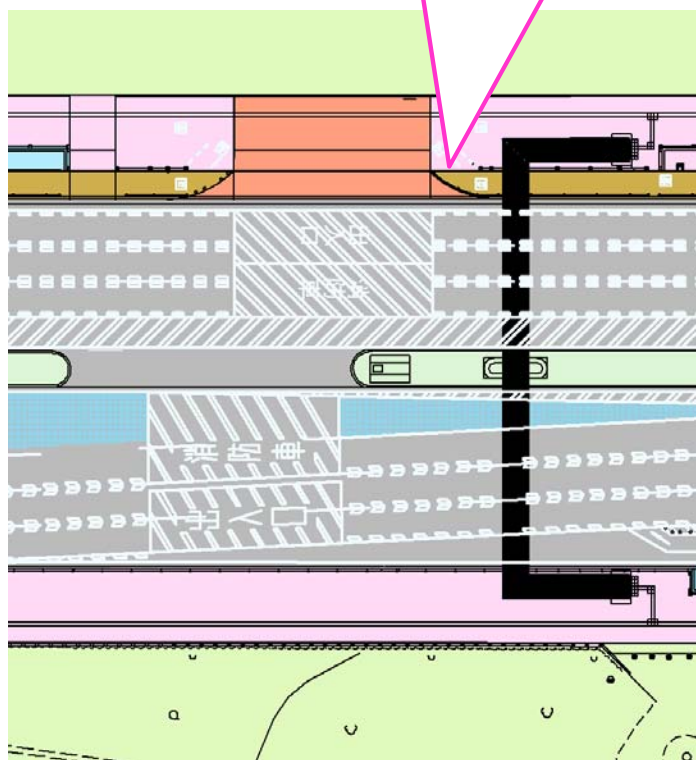


(4) その他 1)中消防署前の計画

- 中消防署出入り口部は、当該箇所の両側で自転車通行空間から歩行者通行空間に合流する構造となっている。
- 緊急車両出入り口部分の構造を改良し、歩行者と自転車を分離し、歩行者の安全性を確保。

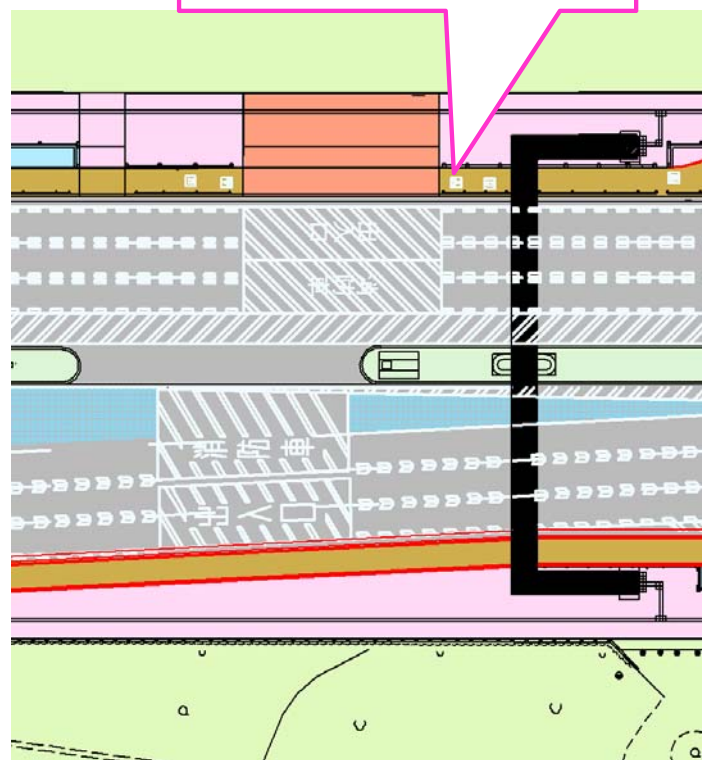
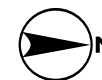
【現況】

自転車通行空間は、乗入手前で歩道内へ誘導。(防護柵あり)



【計画案】

防護柵を直線的に設置し、歩行者と自転車の通行を分離

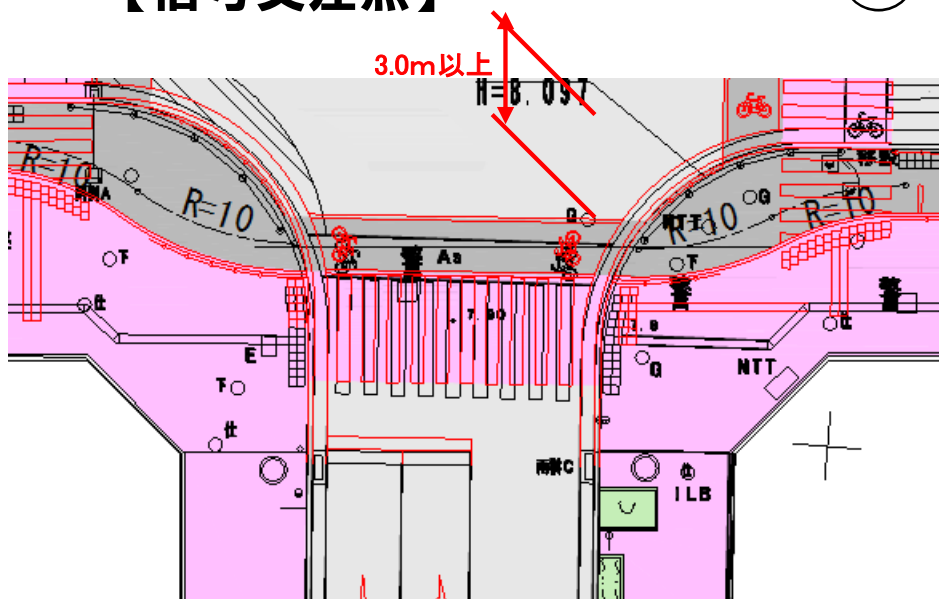


3. 国道19号伏見通の改良計画(案)

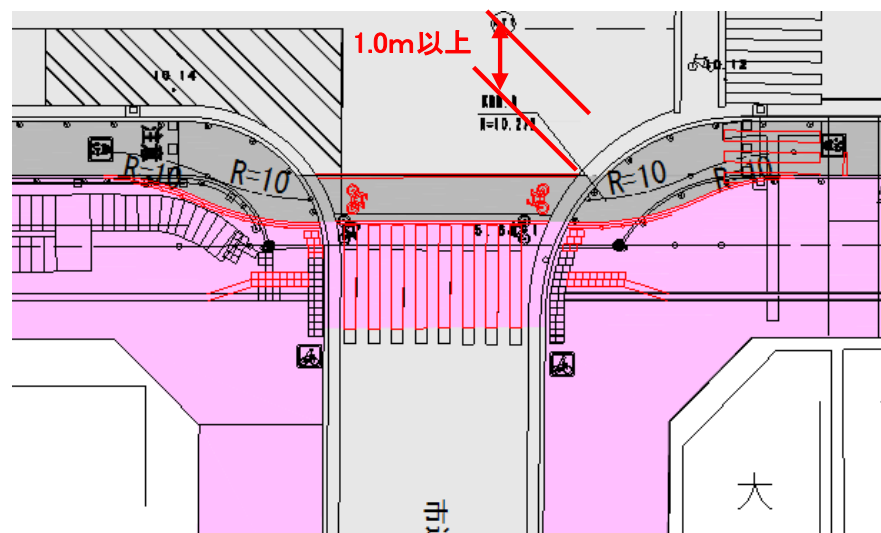
(4) その他 2)市道取付部の計画

- 交差点では自転車横断帯のセットバックを3.0m以上、市道取付部ではセットバックを1.0m以上確保するものとする。

【信号交差点】



【市道取付部】

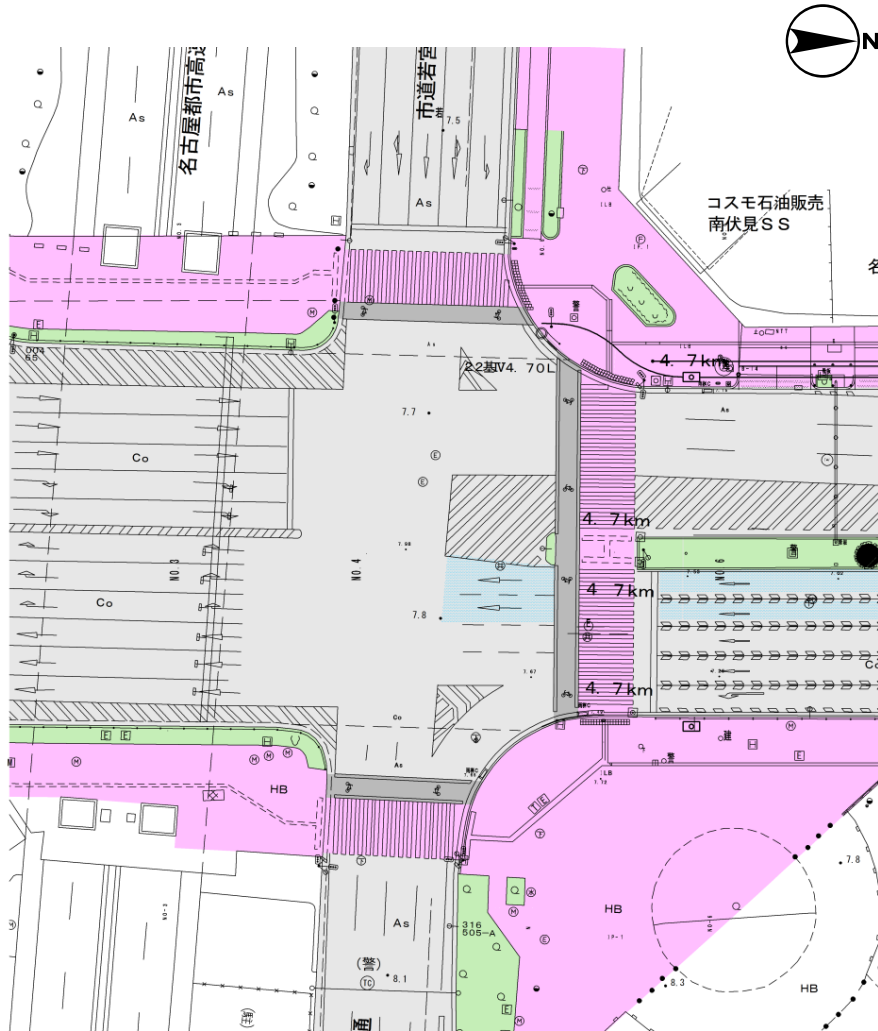


3. 国道19号伏見通の改良計画(案)

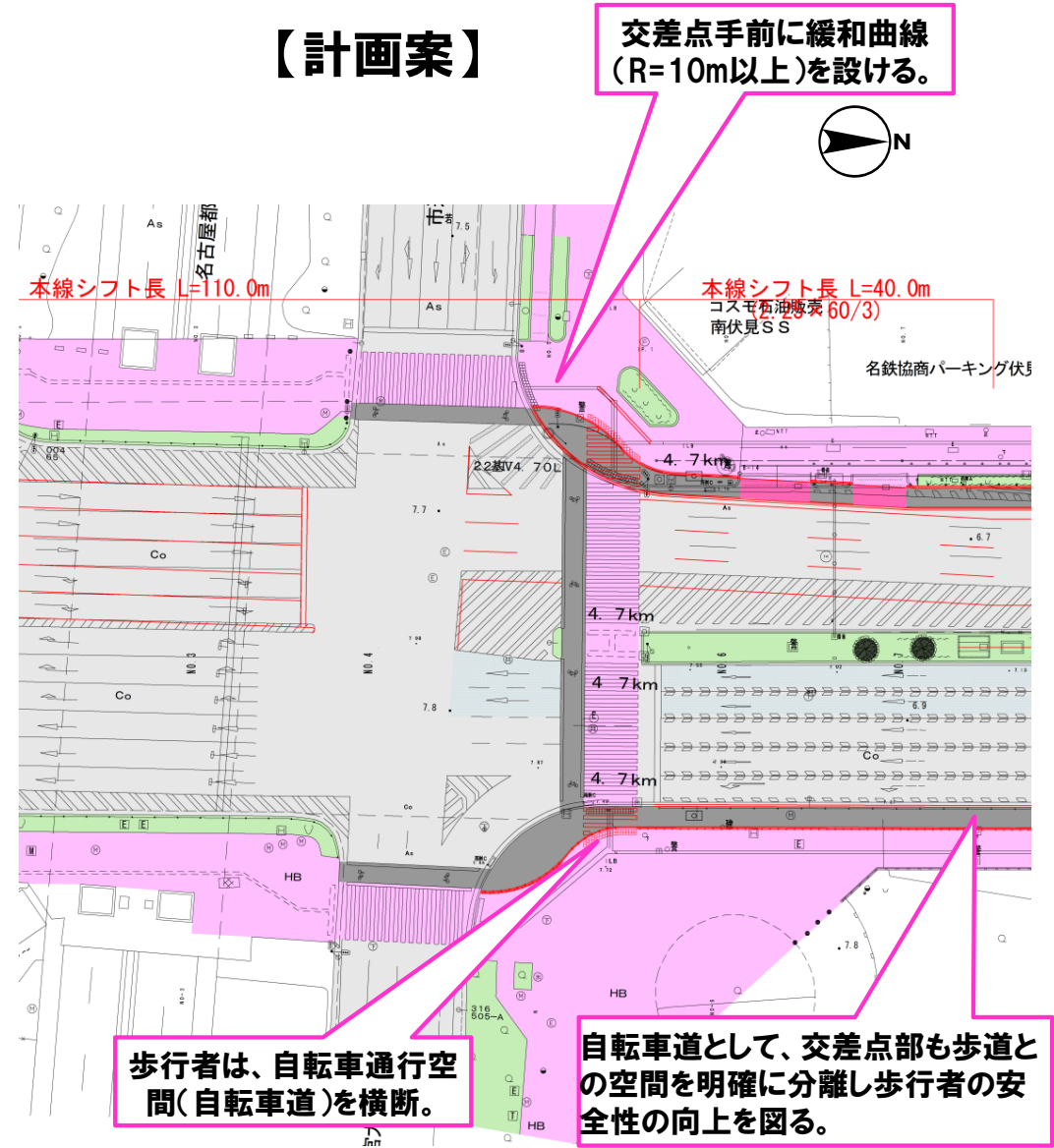
■具体的な交差点部の処理方法検討

1)若宮北交差点

【現況】



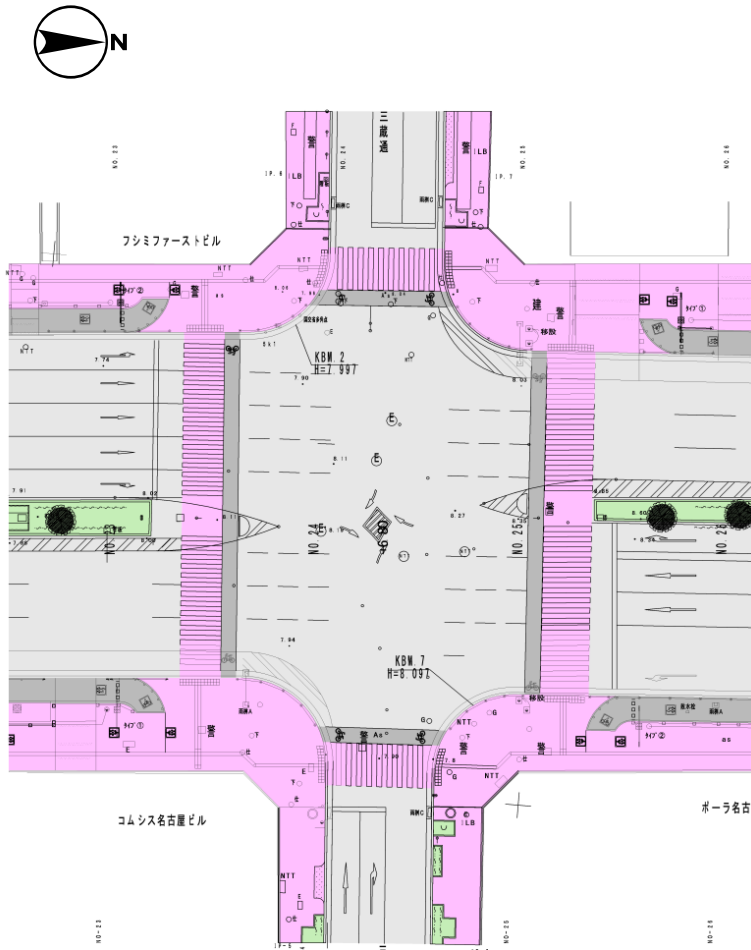
【計画案】



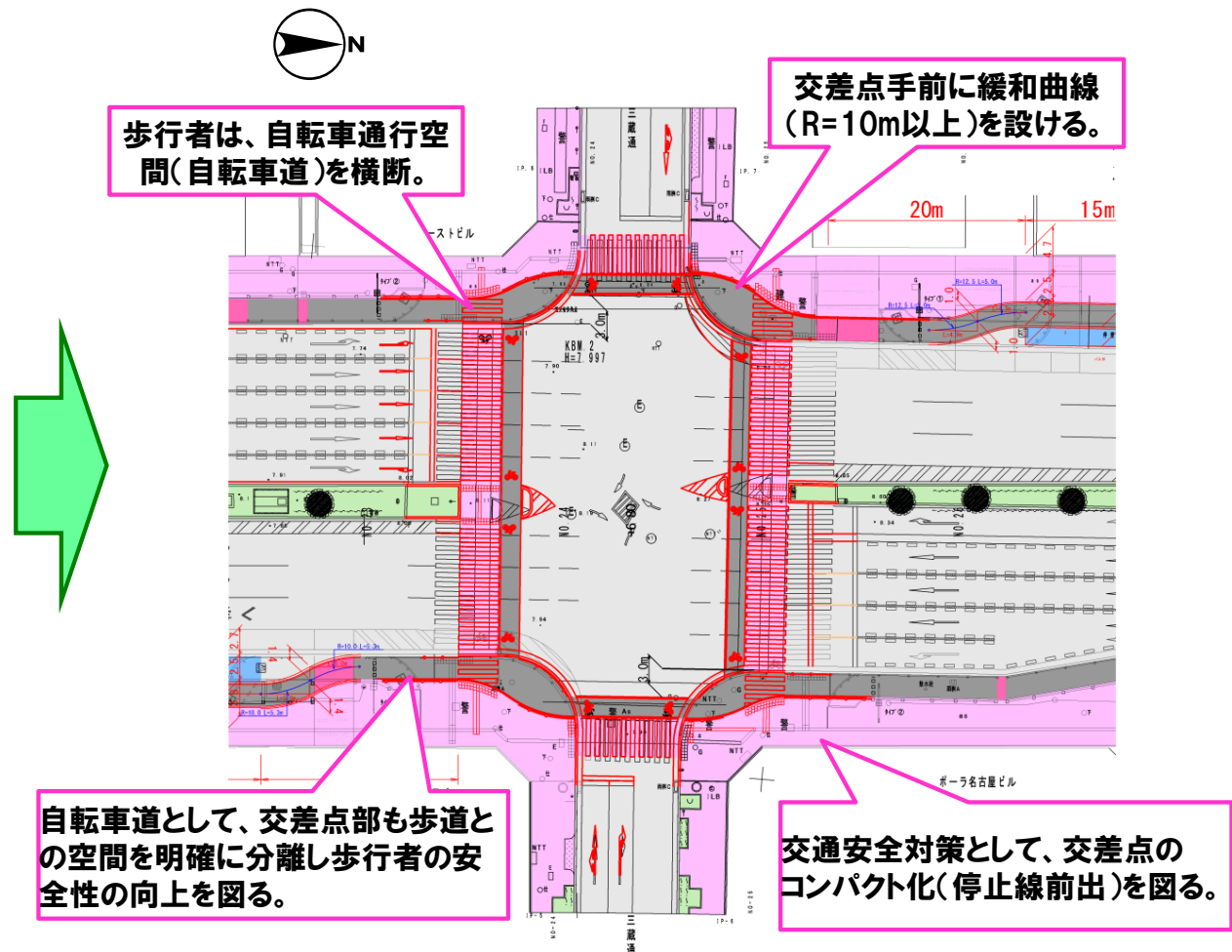
3. 国道19号伏見通の改良計画(案)

■具体的な交差点部の処理方法検討 2)三蔵交差点

【現況】

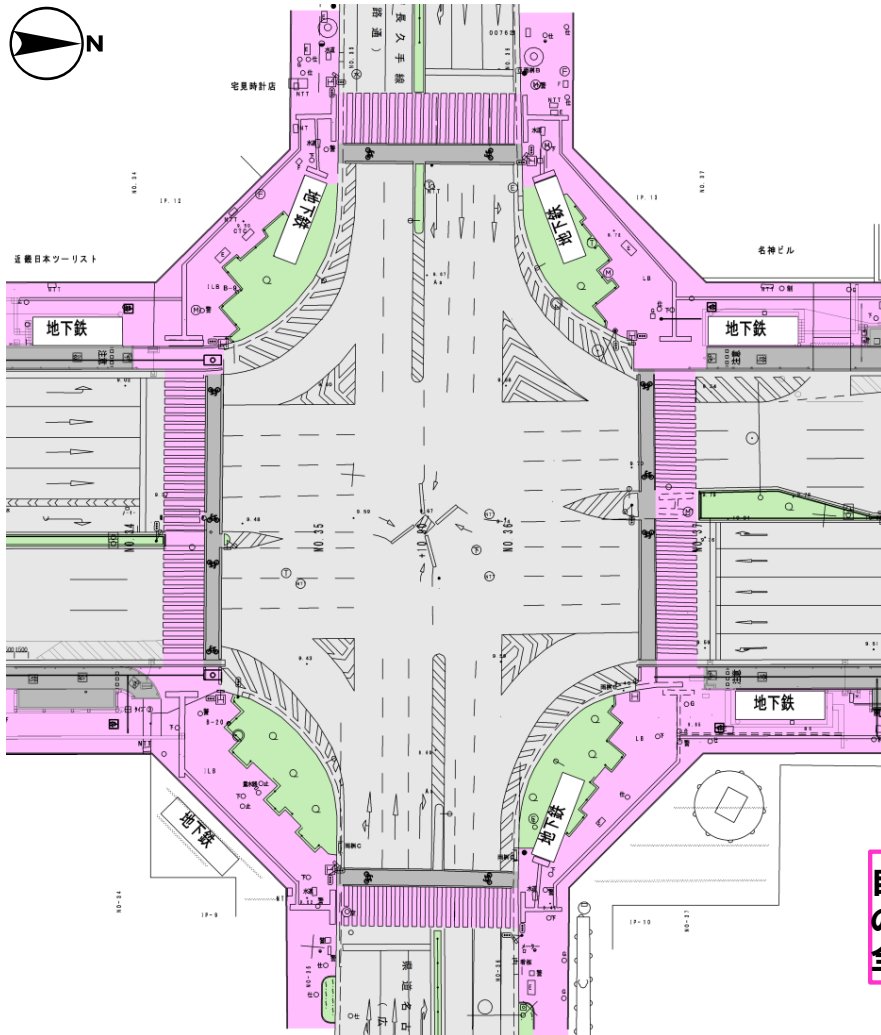


【計画案】

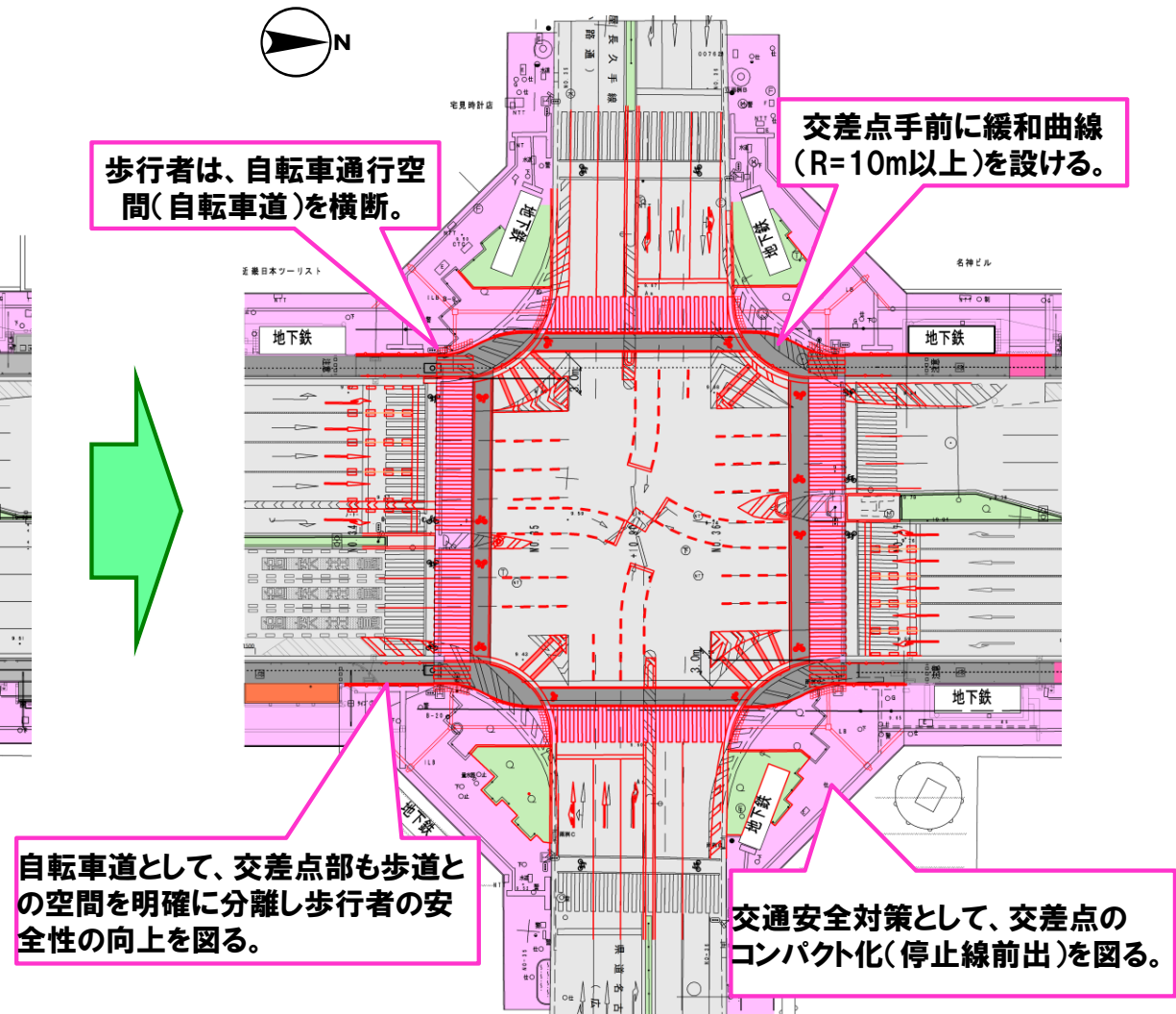


■具体的な交差点部の処理方法検討 3) 広小路伏見交差点

【現況】



【計画案】

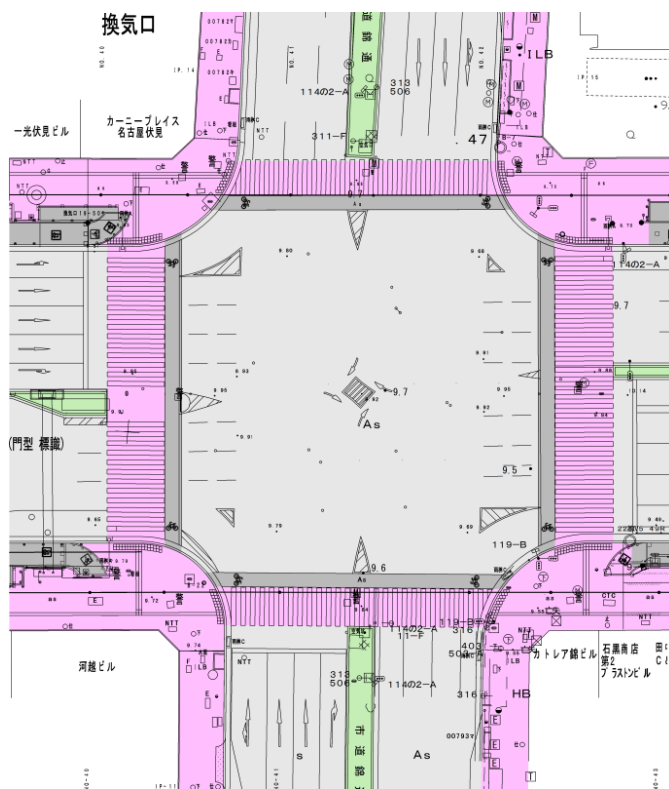


3. 国道19号伏見通の改良計画(案)

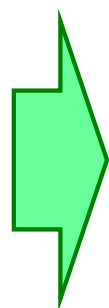
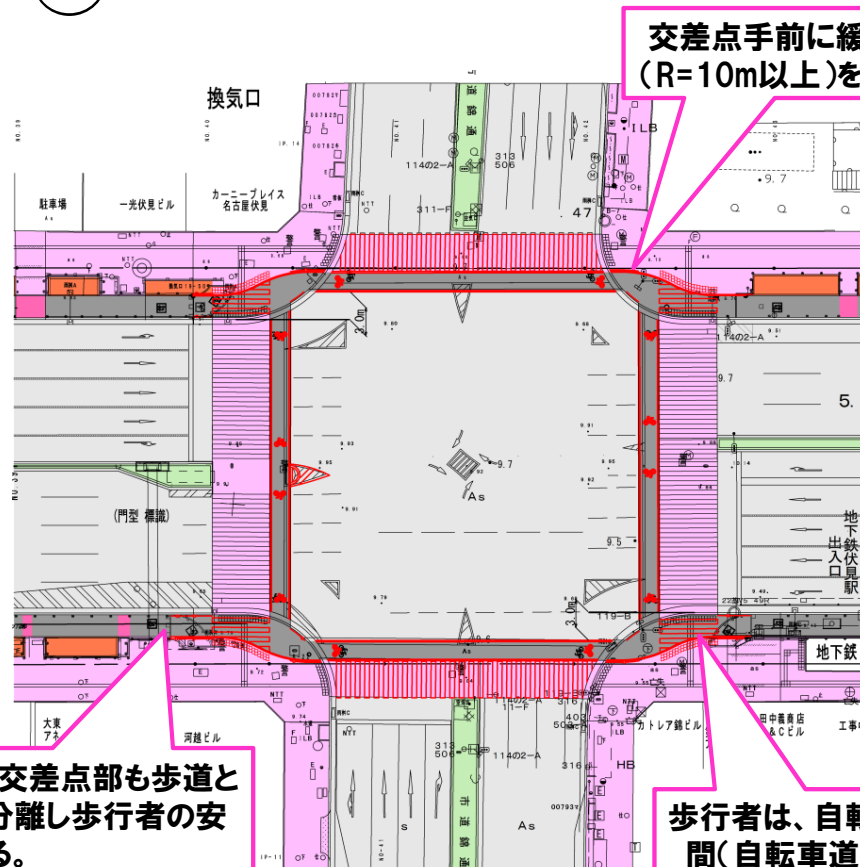
■具体的な交差点部の処理方法検討

4) 錦通伏見交差点

【現況】



【計画案】



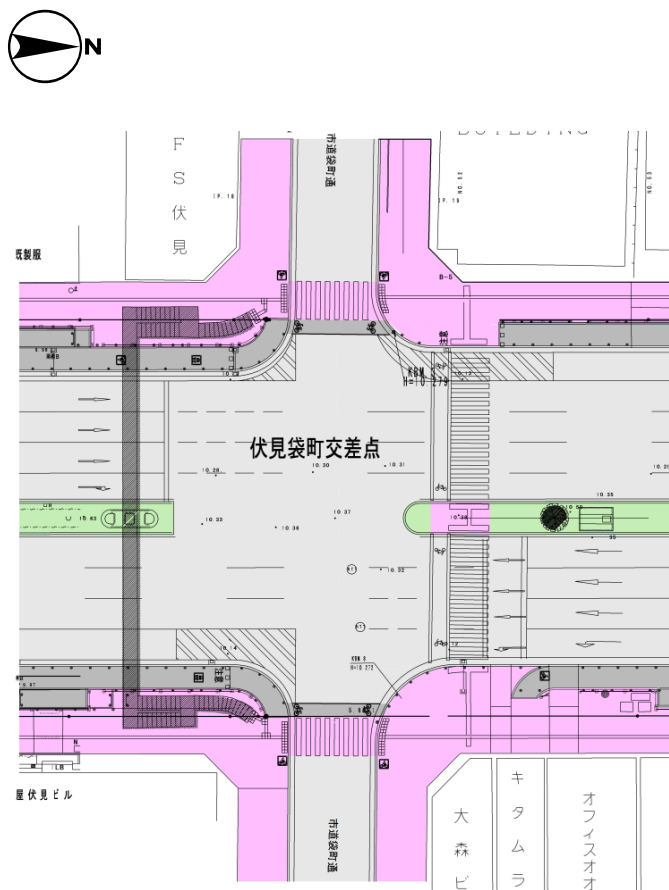
自転車道として、交差点部も歩道との空間を明確に分離し歩行者の安全性の向上を図る。

歩行者は、自転車通行空間(自転車道)を横断。

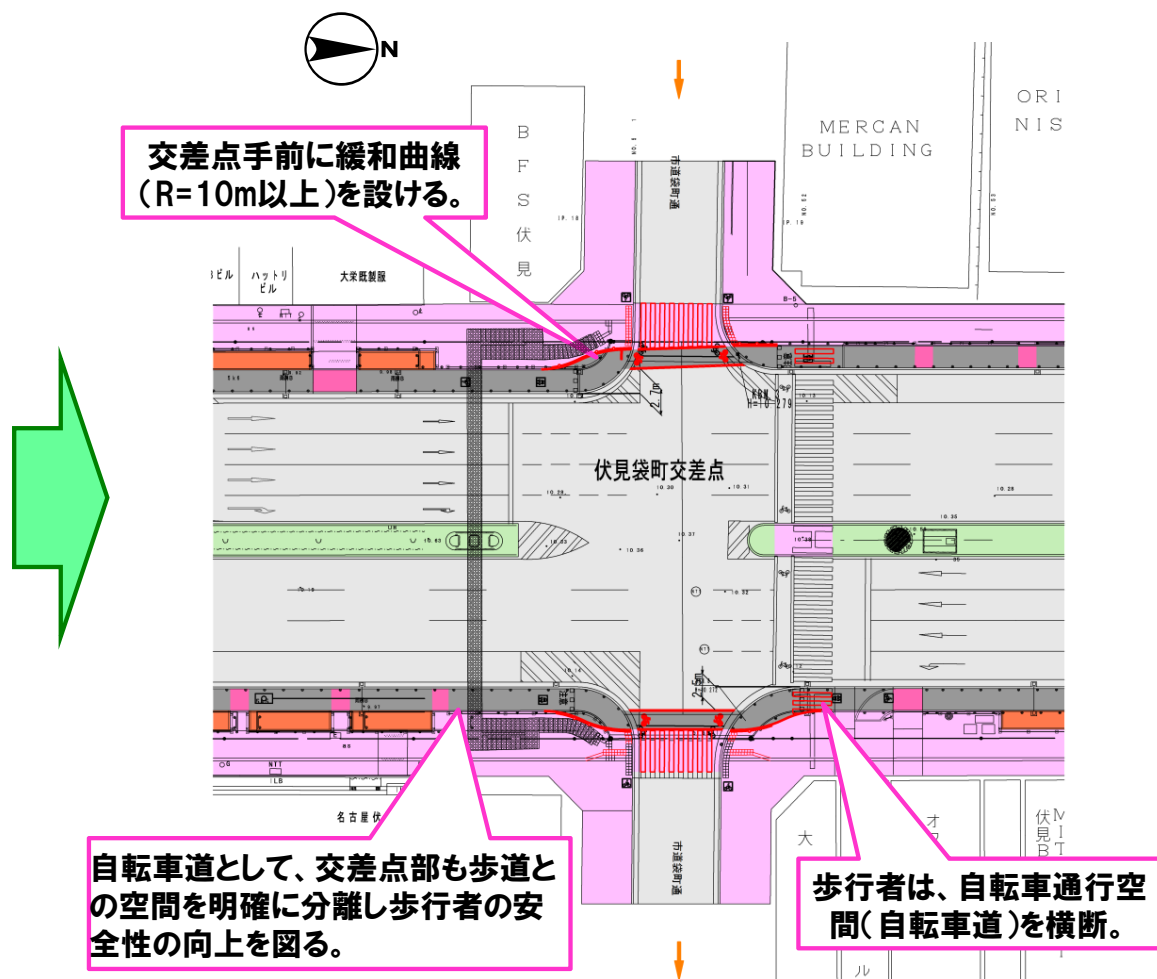
3. 国道19号伏見通の改良計画(案)

■具体的な交差点部の処理方法検討 5)伏見袋町交差点

【現況】



【計画案】





～ 目 次 ～

1. 名古屋国道事務所の自転車整備計画と考え方
2. 国道19号伏見通の概要と現状
3. 国道19号伏見通の改良計画（案）
4. 今後の予定

4. 今後の予定

