

# 第3回

## 名古屋国道管内自転車安全利用協議会

— 国道22号の自転車通行空間整備 —



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22号の整備形態検討～

1. 名古屋国道事務所の自転車整備計画と考え方
2. 前回(第2回)協議会での決定事項
3. 前回(第2回)協議会での課題と対策
4. 今後の予定

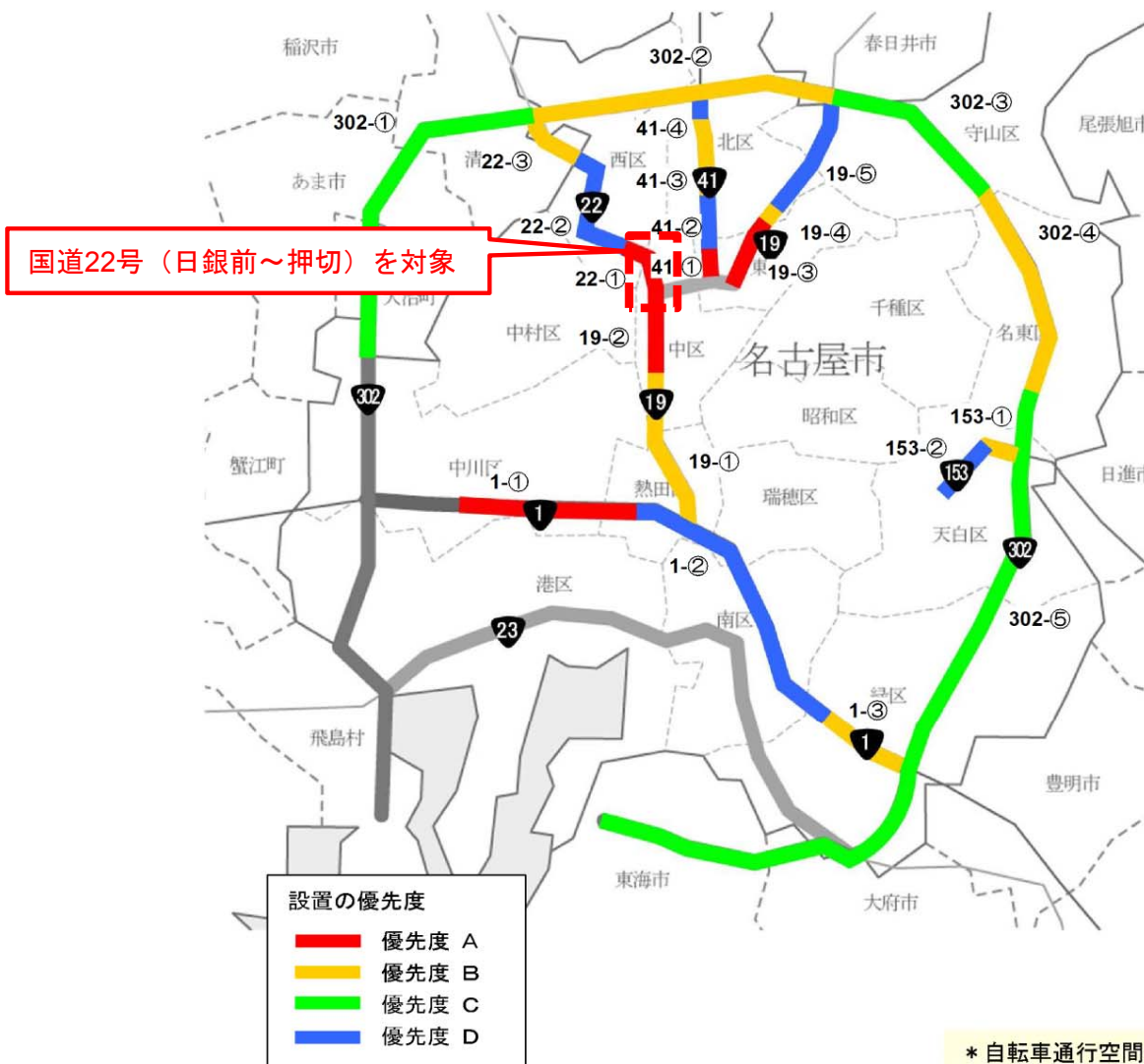


## ～ 目 次 ～

1. 名古屋国道事務所の自転車整備計画と考え方
2. 前回(第2回)協議会での決定事項
3. 前回(第2回)協議会での課題と対策
4. 今後の予定

## 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22号（日銀前～押切）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

\* 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。

# 1. 名古屋国道事務所の自転車整備計画と考え方

## 【名古屋国道事務所の考え方】

・まずは、歩道空間から自転車を分離することを優先し、その後、自転車利用者に対する広報・教育などにより、意識改革を促しつつ望ましい形態へと切り替えていく。

### STEP 1

沿道アクセスが容易な双方向の自転車道を整備  
(自歩道⇒歩道)

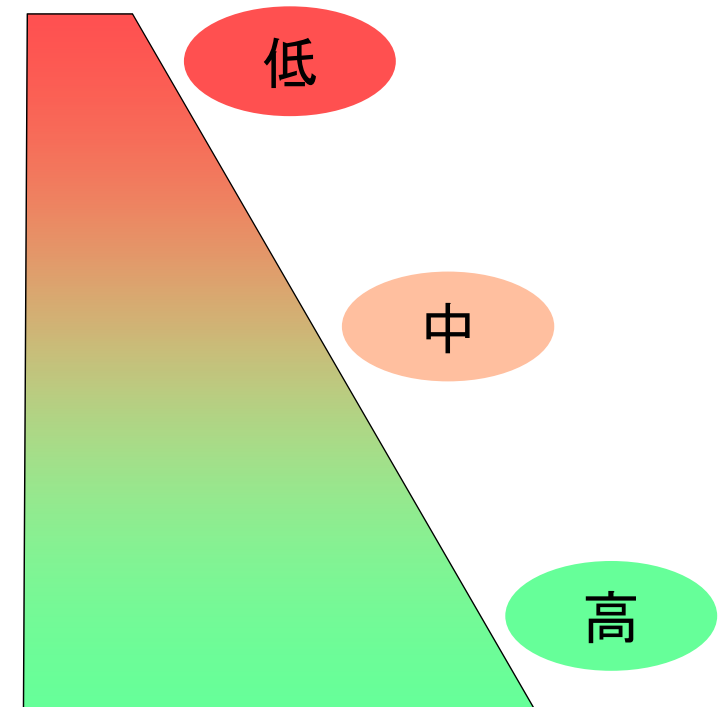
### STEP 2

補助幹線への自転車通行空間(一方通行)の整備を促す

### STEP 3

幹線・補助幹線ともにネットワークが構築された段階で、直轄国道も一方通行化

### 自転車利用者の意識





## ～ 目 次 ～

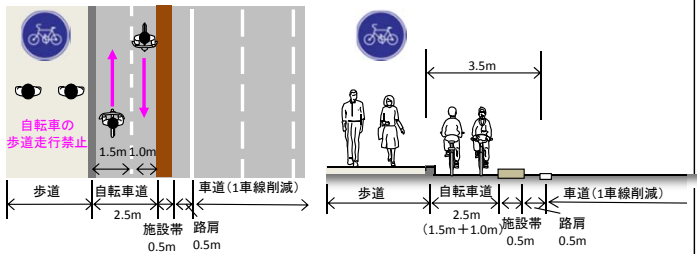
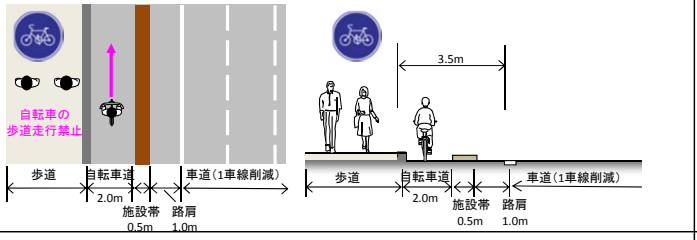
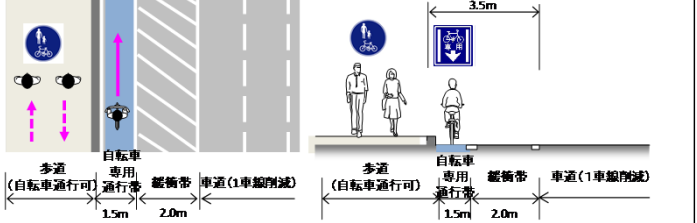
1. 名古屋国道事務所の自転車整備計画と考え方
2. 前回(第2回)協議会での決定事項
3. 前回(第2回)協議会での課題と対策
4. 今後の予定

# 2. 前回 (第2回) 協議会での決定事項

## ■ 前回 (第2回) 協議会の決定事項

### (1) 単路部の整備形態検討

- ・ 構造物分離を行う自転車道 (双方向) の整備を基本。 ※暫定形

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	自転車道 (双方向) ※暫定形 	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	自転車道 (一方通行) 	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	自転車専用通行帯 (一方通行) + 自転車歩行者道 	なし	一方通行	△	○	△	○	× 車両走行速度50km/h以下の場合の整備形態	△

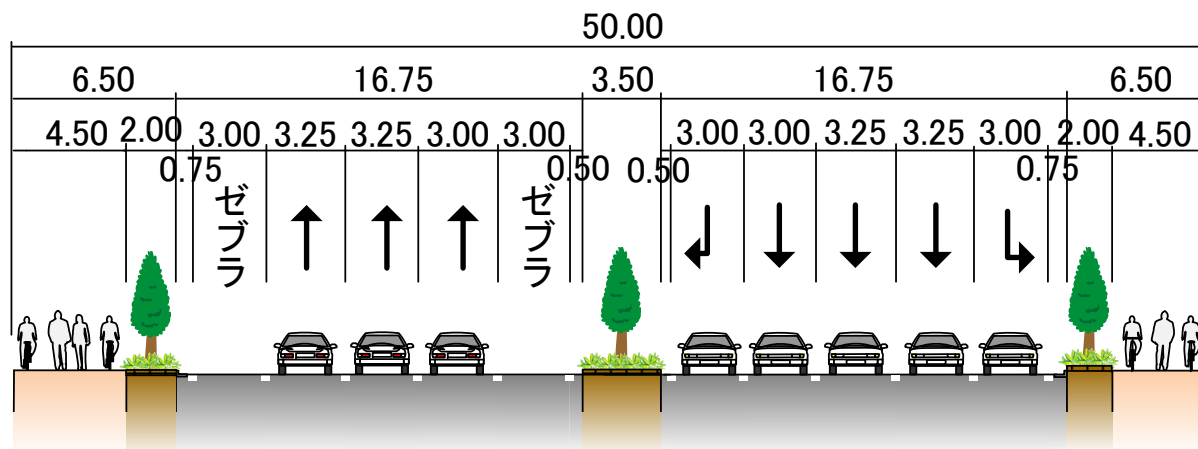
# 2. 前回 (第2回) 協議会での決定事項

## ■ 前回 (第2回) 協議会の決定事項

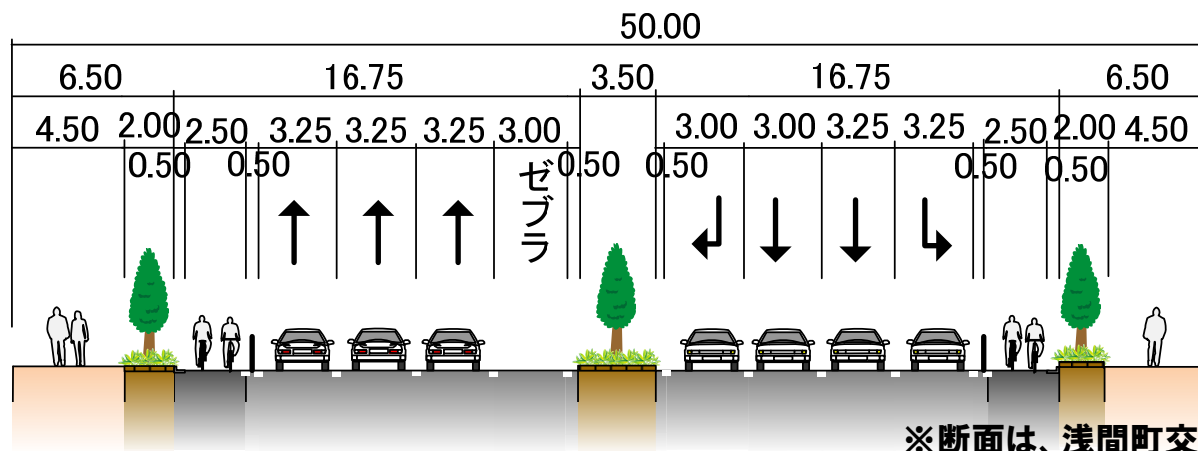
### (1) 単路部の整備形態検討

- 構造物分離を行う自転車道 (双方向) の整備を基本。 ※暫定形

【現況】



【今回計画案】



※断面は、浅間町交差点～押切交差点付近

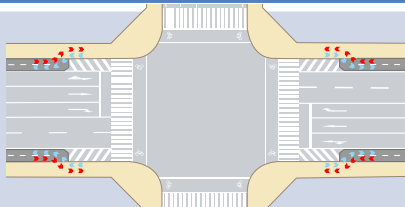
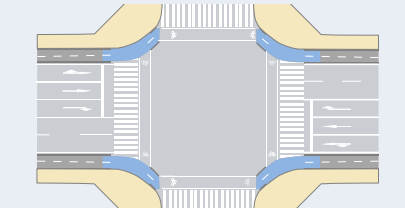
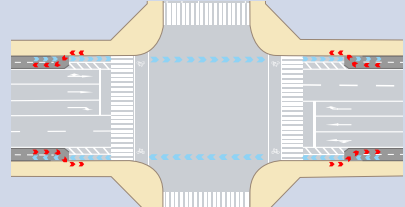
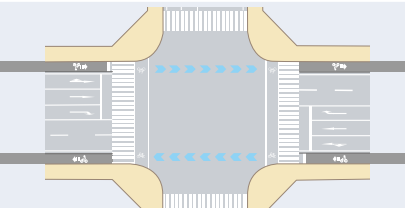


# 2. 前回 (第2回) 協議会での決定事項

## ■前回 (第2回) 協議会の決定事項

### (2)交差点部の処理方法検討

- 一般交差点での交差点処理は、「自転車道 (双方向) × 自転車横断帯 (双方向通行) : 車道部にたまり場」での整備を基本。

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)		自転車横断帯 (双方向)	
①-2 双方向 × 双方向 (車道部に溜まり場)	自転車道 (双方向)	自転車横断帯 (双方向)	
② 双方向 × 一方通行		矢羽根 (一方通行)	
③ 一方通行 × 一方通行	自転車道 (一方通行)	矢羽根 (一方通行)	

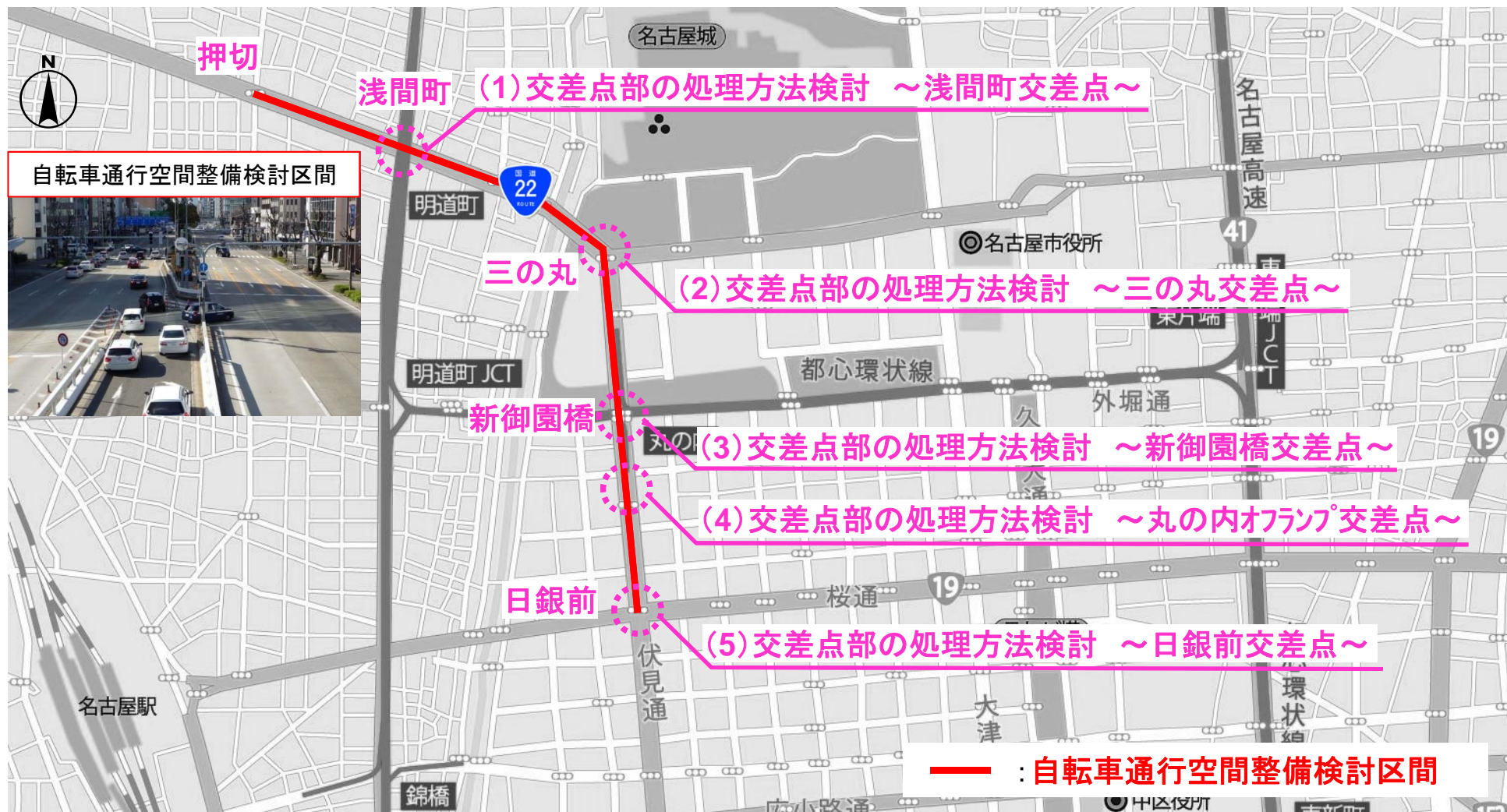


## ～ 目 次 ～

1. 名古屋国道事務所の自転車整備計画と考え方
2. 前回(第2回)協議会での決定事項
3. 前回(第2回)協議会での課題と対策
4. 今後の予定

## ■国道22号自転車通行空間整備検討区間及び課題箇所

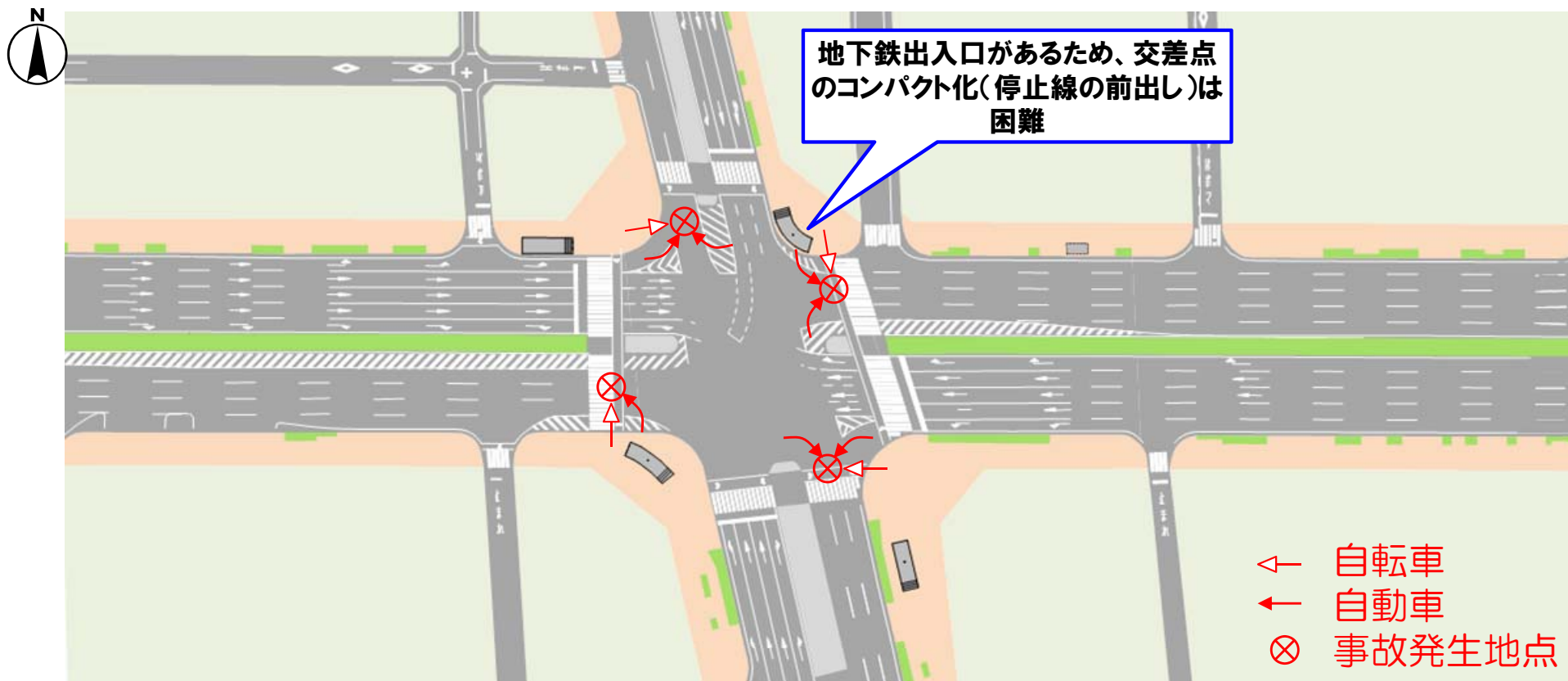
- 国道22号の自転車通行空間整備検討区間において、以下の5交差点で課題あり。



## (1) 浅間町交差点

### 【課題点】

- 地下鉄出入口があるため、交差点のコンパクト化（横断歩道前出し）は困難。
- 国道22号において、最も自転車に関連する交通事故（左折・右折自動車と直進自転車の事故）が多い交差点であり、別途交通安全対策が必要



## (1) 浅間町交差点

【対策】 ・ 交差点部への矢羽根の設置と合わせて、左折自動車と直進自転車を分離するため、信号現示の改善。

【確認事項】 ・ 車道走行自転車の直進自転車、左折自転車の滞留空間整備方法

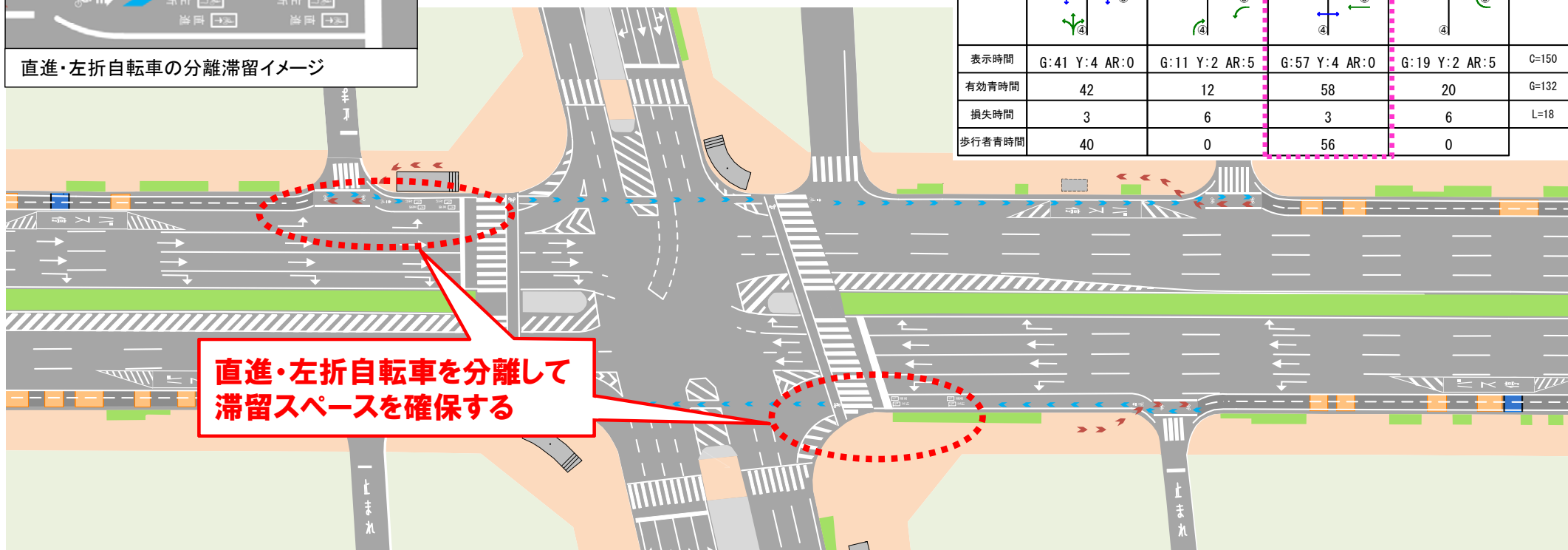


国道22号の直進現示と左折現示を分離  
→左折自動車と直進自転車を分離



現示	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:41 Y:4 AR:0	G:11 Y:2 AR:5	G:57 Y:4 AR:0	G:19 Y:2 AR:5	C=150
有効青時間	42	12	58	20	G=132
損失時間	3	6	3	6	L=18
歩行者青時間	40	0	56	0	

直進・左折自転車を分離して  
滞留スペースを確保する



## (2) 三の丸交差点

### 【課題点】

- 横断距離が長くなることによる安全対策の検討。
- 平面横断の二ーズの確認。

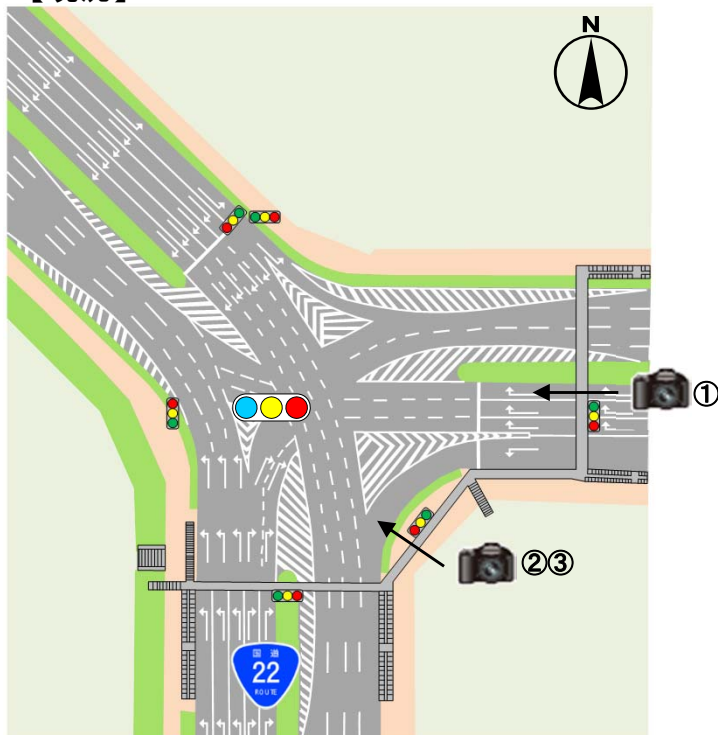
【写真①】



【写真②】



【現況】



交差点規模が大きい  
⇒横断距離が長くなるため、コンパクト化の検討が必要。

【写真③】

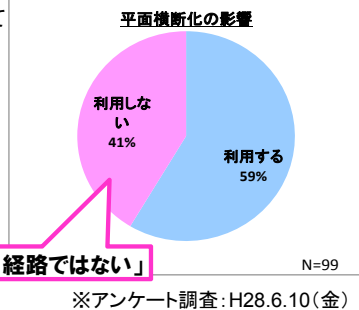


# 3. 前回(第2回)協議会での課題と対策

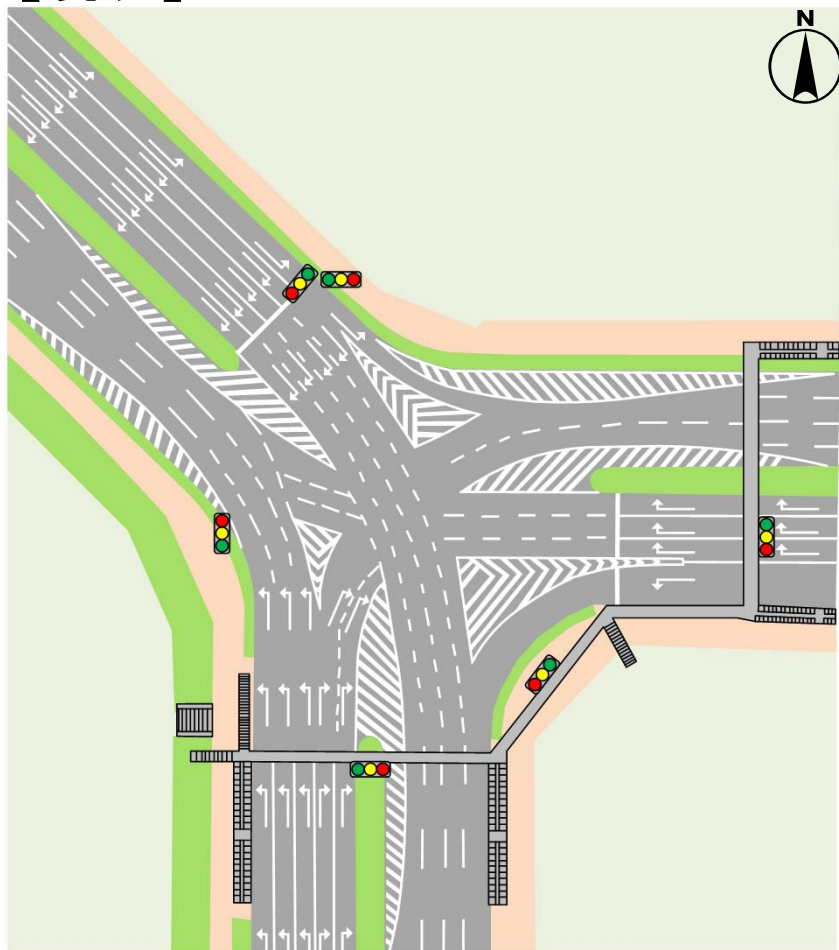
## (2) 三の丸交差点

- 【対策】
- 交差点のコンパクト化（停止線位置を前出し）
  - コンパクト化を踏まえた自転車通行空間を検討

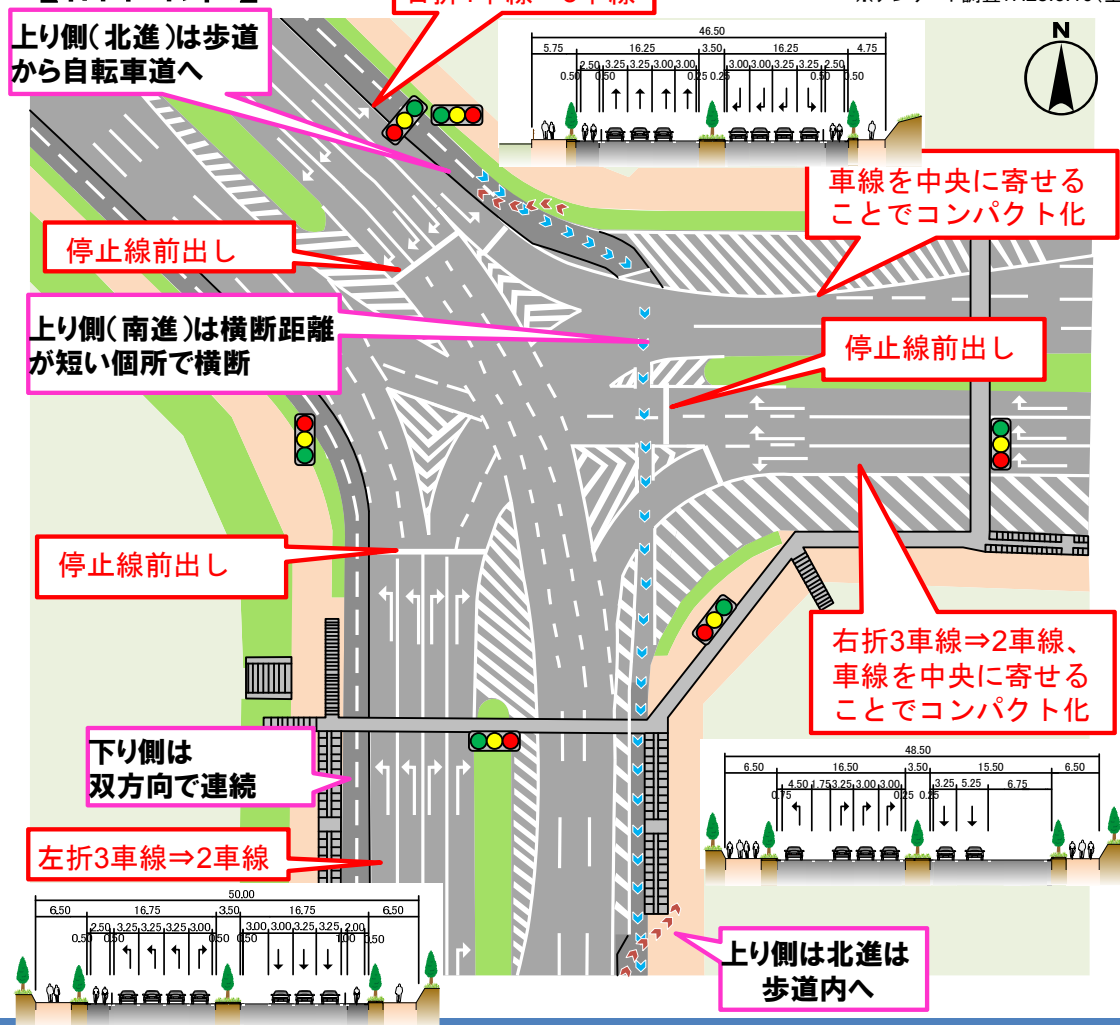
■平面横断のニーズについて



### 【現況】



### 【計画案】



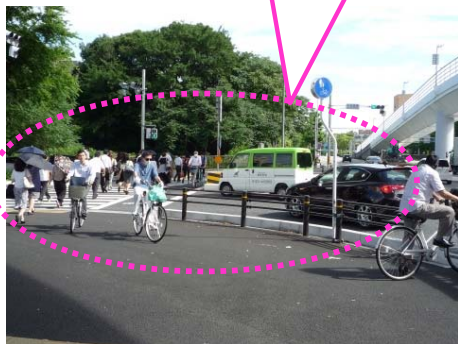
## (3) 新御園橋交差点

### 【課題点】

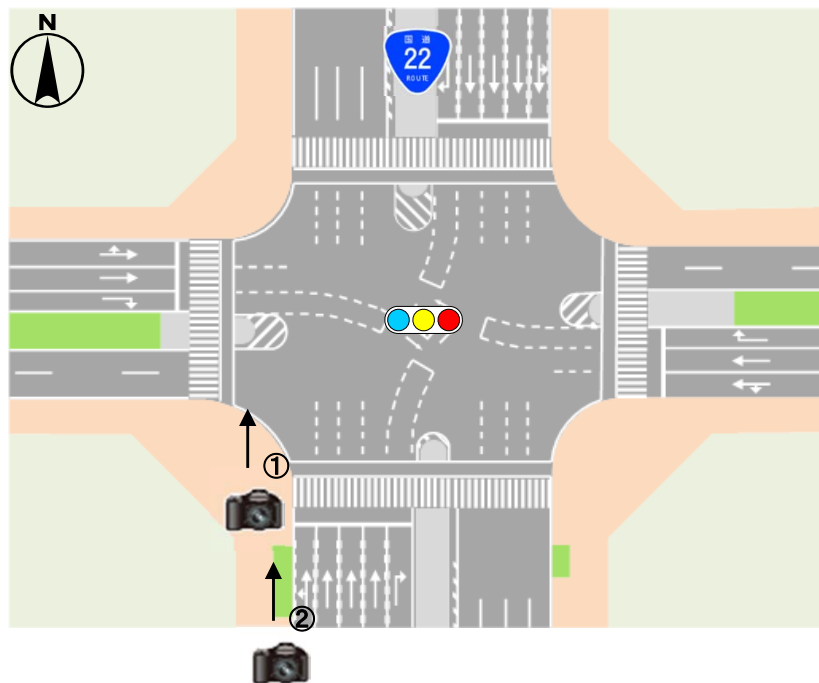
- 新御園橋交差点の下り線側（北進方向）において、1車削減の実施により渋滞発生が懸念。

横断する歩行者・自転車利用者が多い  
⇒左折車両の滞留・渋滞。

【写真①】

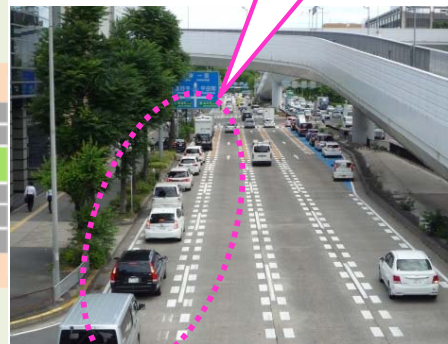


### 【現況】



横断する歩行者・自転車利用者が多い  
⇒左折車両の滞留・渋滞。

【写真②】



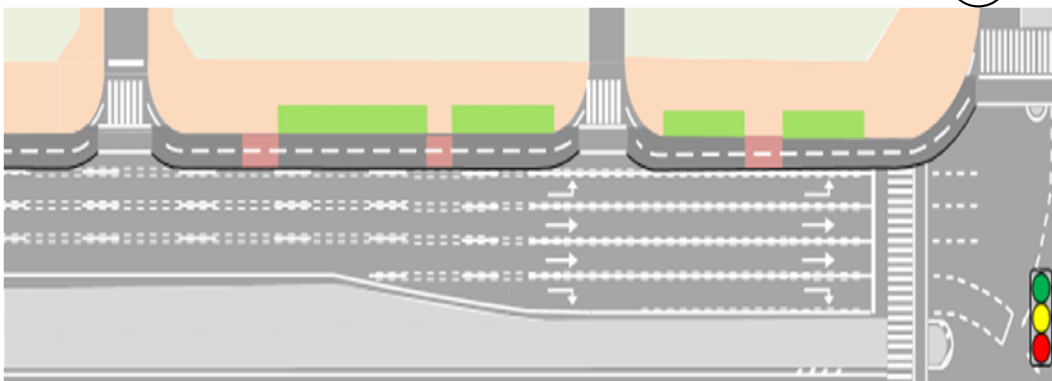


## (3) 新御園橋交差点

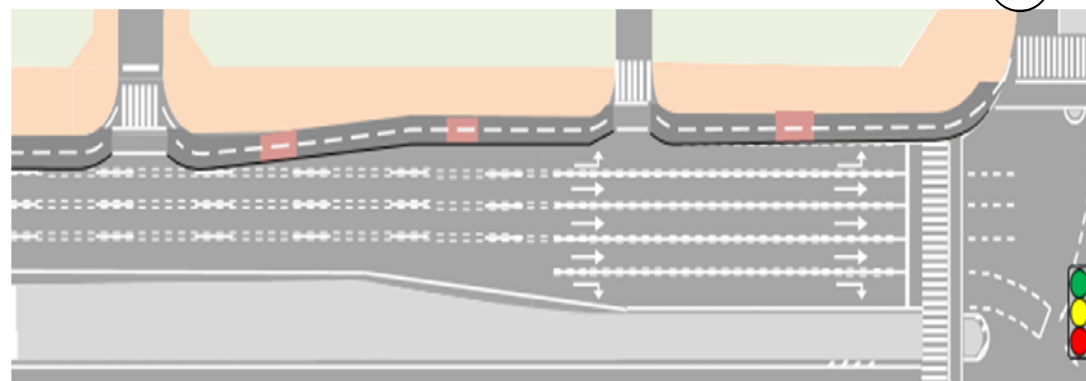
### 【対策】

- 交通流シミュレーション結果では、一車削減した場合南側流入部において渋滞が発生。そのため、自転車道整備には左折レーンが必要。

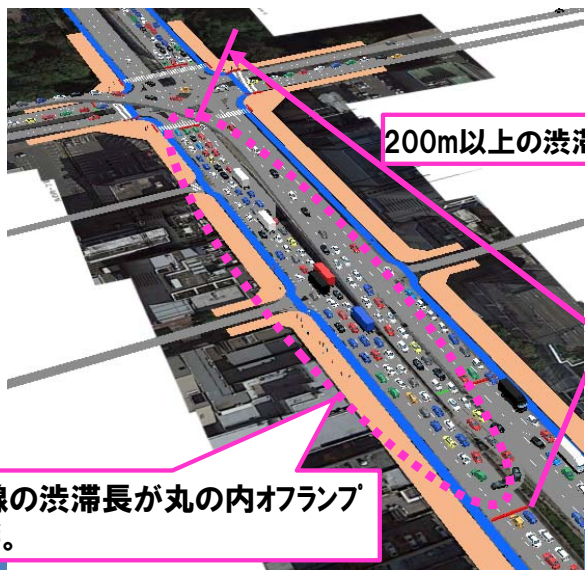
【今回計画案:一車削減】



【今回計画案:車線数維持・左折レーン設置】



シミュレーションの様子



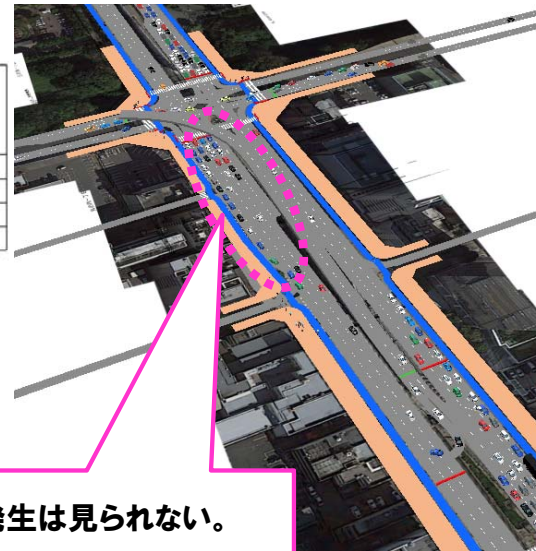
200m以上の渋滞

	1φ	2φ	3φ	4φ
現示				
表示時間	G:32 Y:0 AR:0	G:27 Y:4 AR:0	G:19 Y:2 AR:4	G:50 Y:4 AR:0
有効青時間	32	28	20	51
損失時間	0	3	5	3
歩行者青時間	32	0	0	48

	5φ
現示	
表示時間	G:11 Y:2 AR:5 C=100
有効青時間	12 G=143
損失時間	6 L=17
歩行者青時間	0

シミュレーションの様子



大きな渋滞の発生は見られない。

	1φ	2φ	3φ	4φ
現示				
表示時間	G:32 Y:0 AR:0	G:27 Y:4 AR:0	G:19 Y:2 AR:4	G:50 Y:4 AR:0
有効青時間	32	28	20	51
損失時間	0	3	5	3
歩行者青時間	32	0	0	48

	5φ
現示	
表示時間	G:11 Y:2 AR:5 C=100
有効青時間	12 G=143
損失時間	6 L=17
歩行者青時間	0

※交通量:H28.6.14(火)18時台  
 ※※シミュレーション時間帯:18:30

第一車線の渋滞長が丸の内オアンプにも影響。

## (4) 丸の内オフランプ交差点

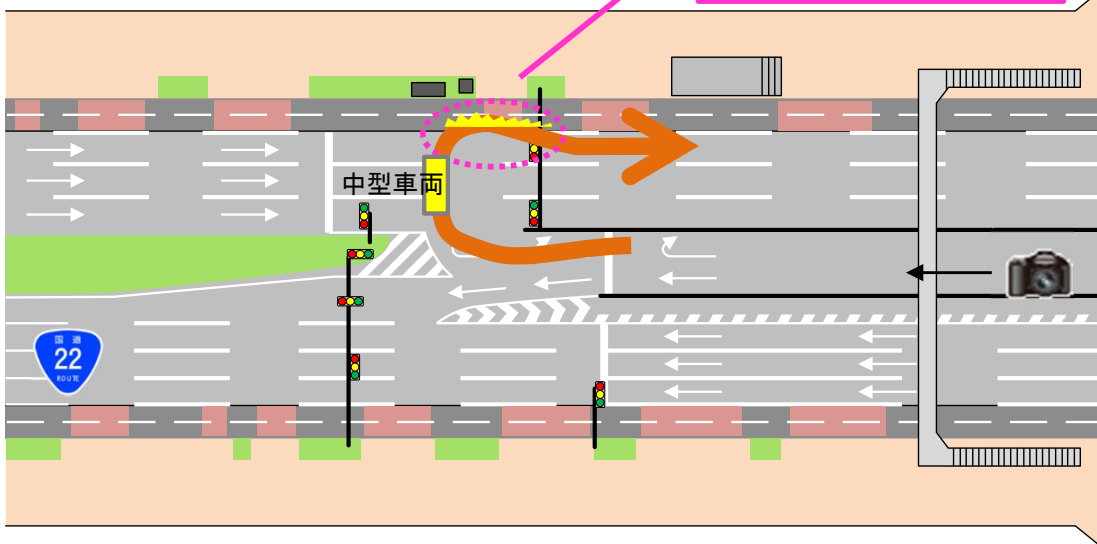
### 【課題点】

- 丸の内オフランプ交差点を中型車両がUターンするためには、第一車線のスペースが必要。  
⇒自転車道の整備が困難。

### 【一車削減時の中型車Uターン軌跡】



### 【前回(第2回)協議会提示案】

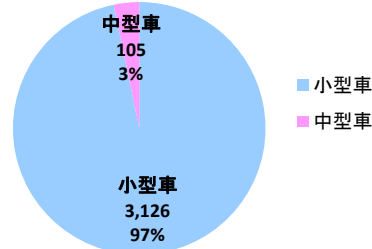


※H28.6.14(火)6~翌6時における交通量調査結果

### 【写真】

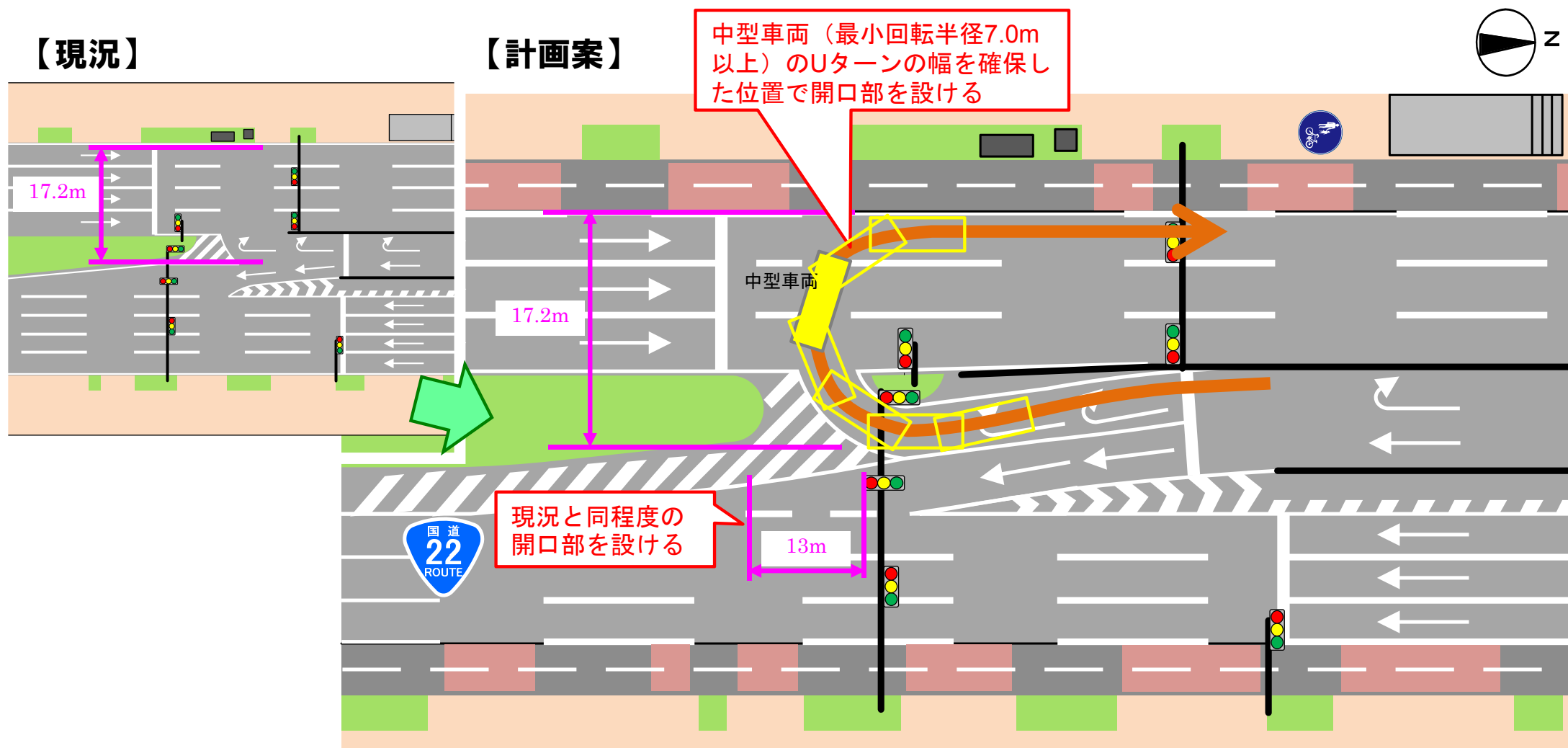


丸の内オフランプ交差点車両の  
Uターン車両の内訳



## (4) 丸の内オフランプ交差点

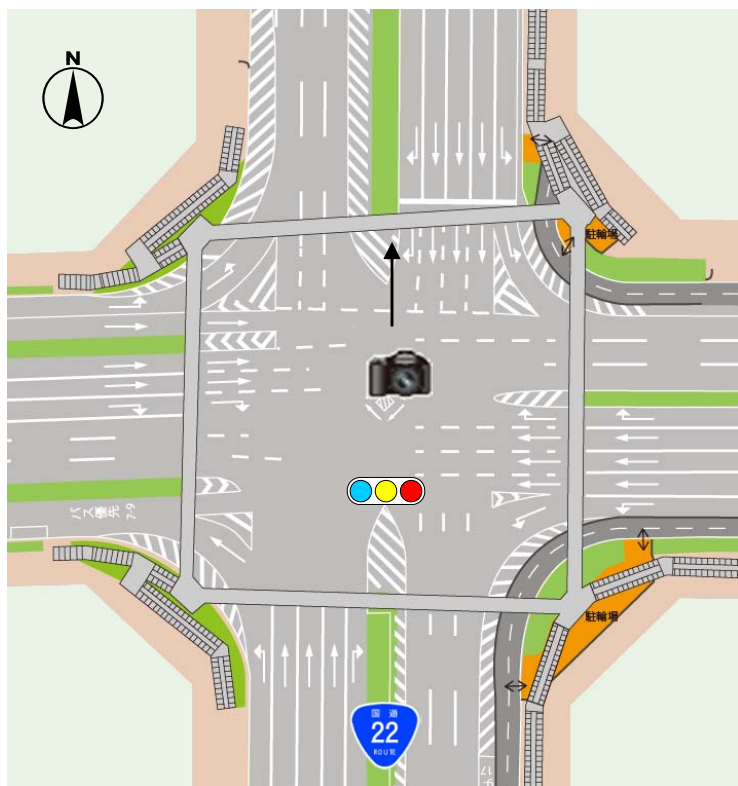
【対策】 丸の内オフランプ交差点では、丸の内オフランプからのUターン車両の走行軌跡を確保するためUターンの開口部の位置を変更し、旋回可能な幅を確保する。



## (5) 日銀前交差点

### 【課題点】

- 北側流入部の交通量が多く一車削減が不可能なため、自転車道の整備が困難。
- 平面横断時の安全性確保。



### 【写真】

北側流入部の交通量多  
⇒一車削減が不可能。

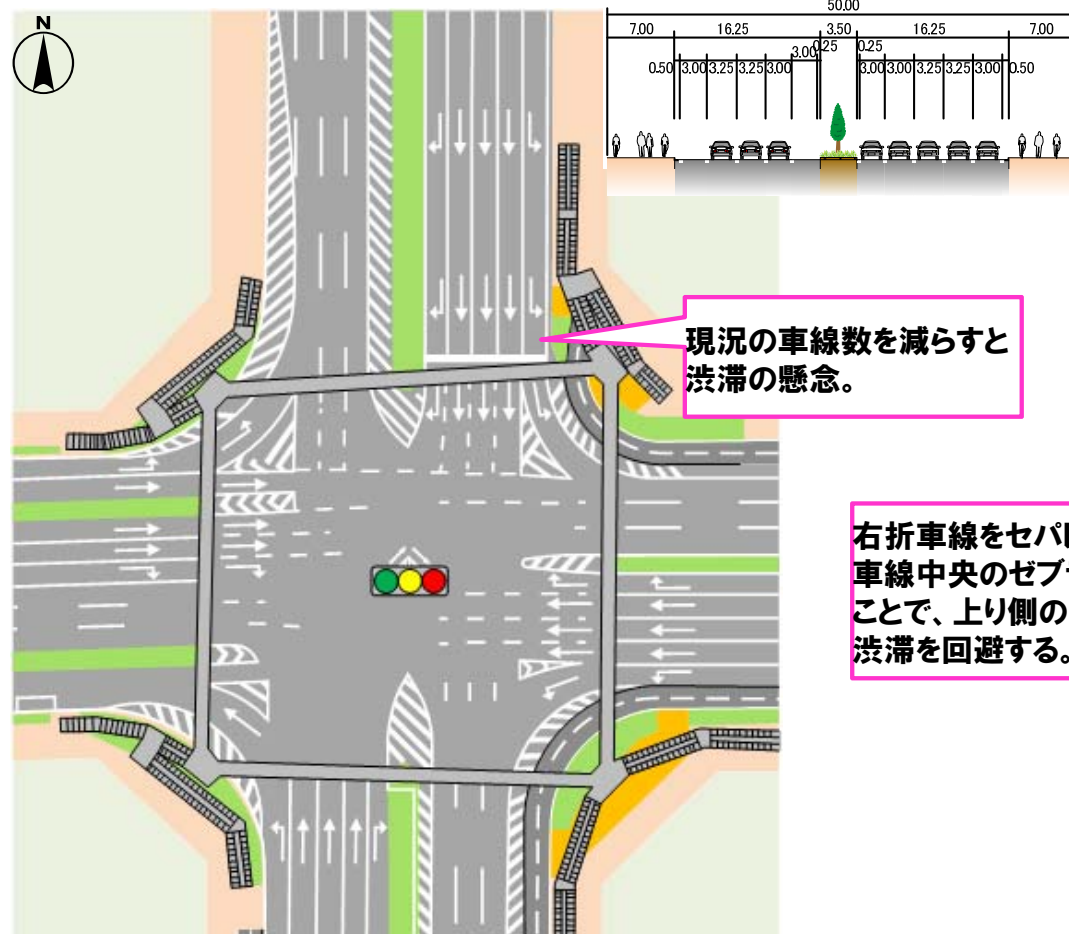


## (5) 日銀前交差点

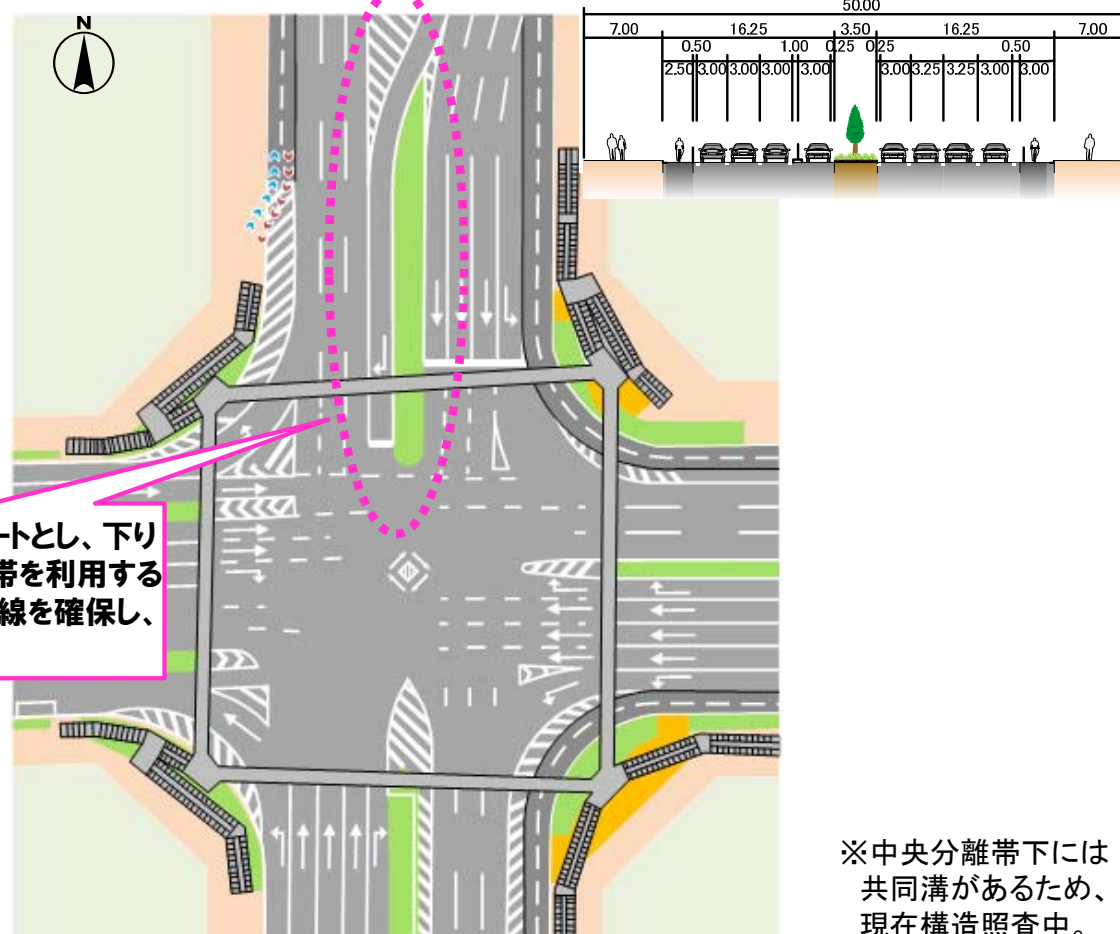
### 【検討結果①】

- 右折車線をセパレートとし、下り車線中央のゼブラ帯を利用することで、現況の車線数を確保し、渋滞を回避する。

#### 【現況】



#### 【計画案】



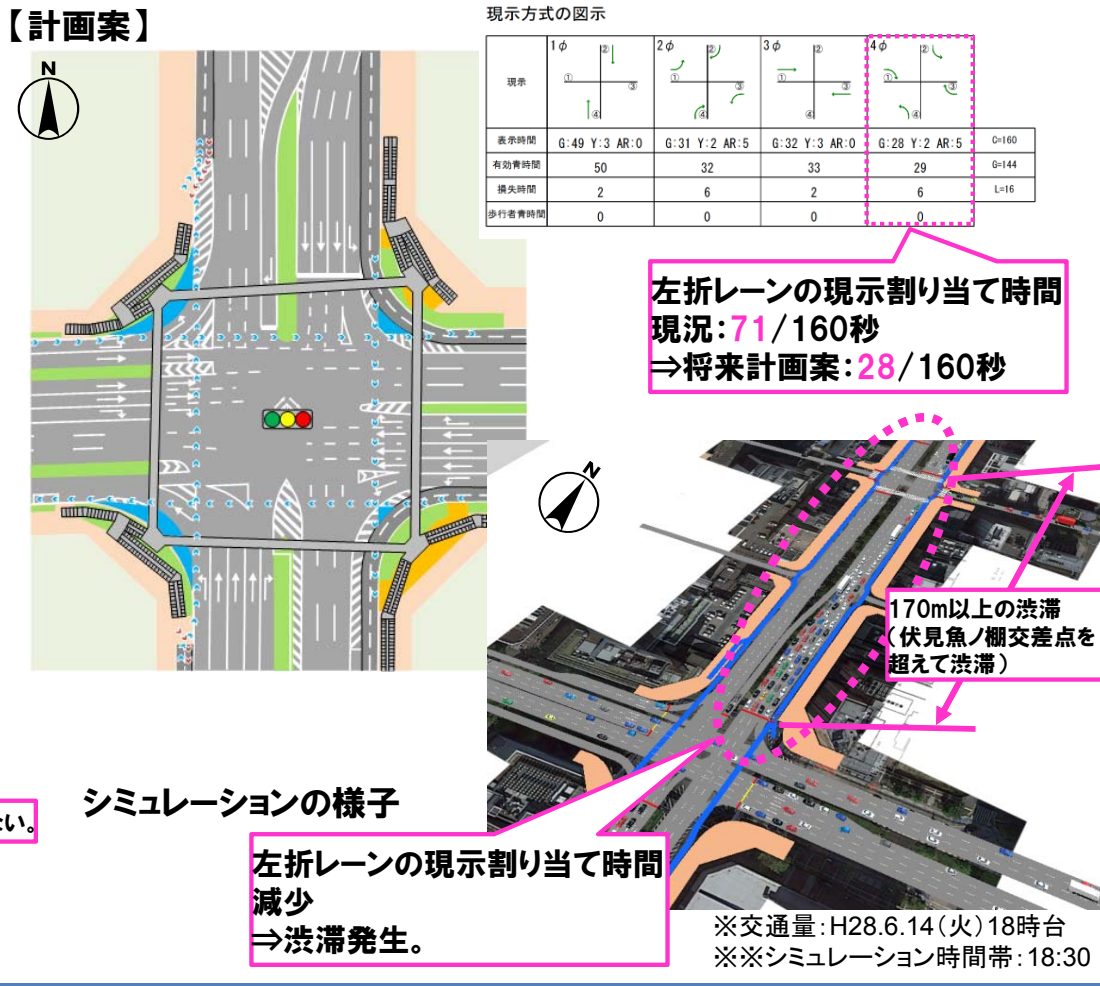
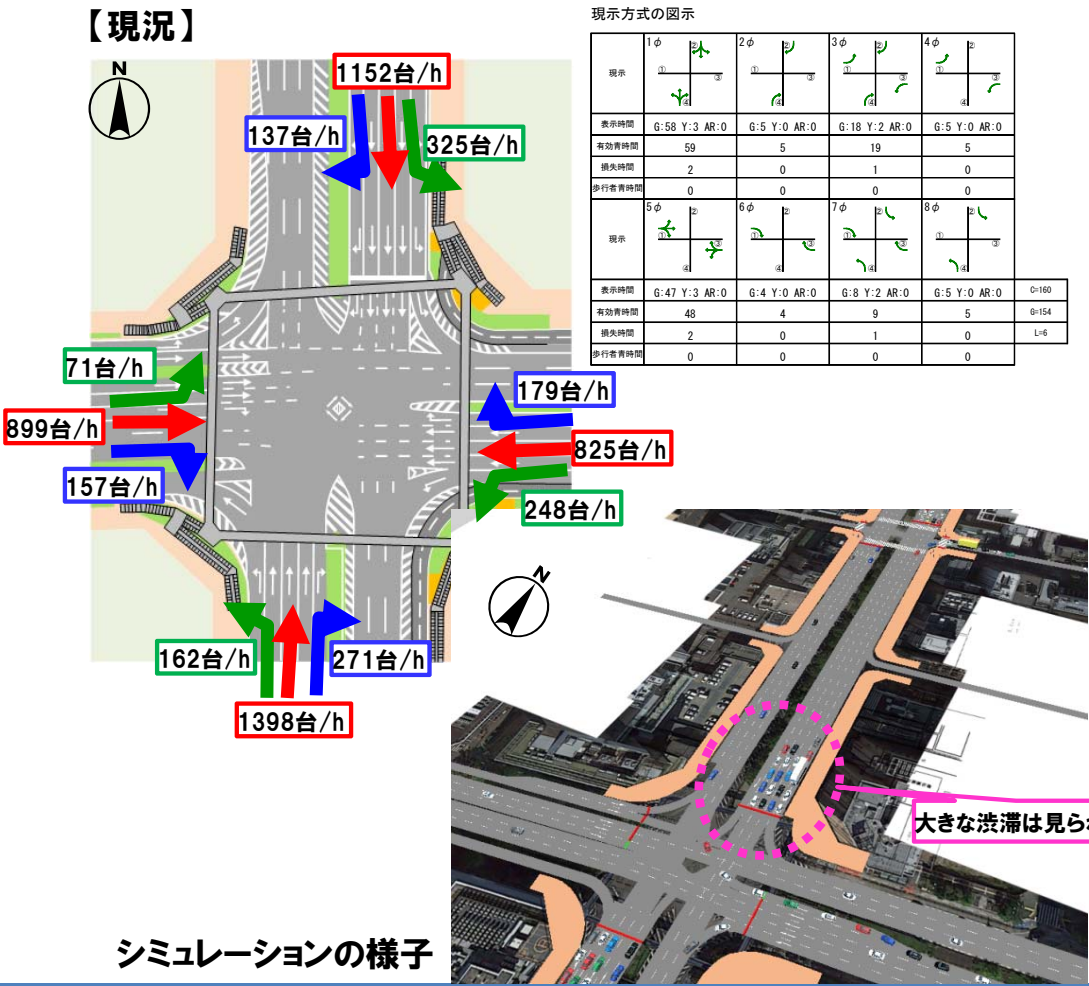
※中央分離帯下には共同溝があるため、現在構造照査中。

# 3. 前回(第2回)協議会での課題と対策

## (5) 日銀前交差点

【検討結果②】

- 左折自動車と直進自転車とを分離した場合、左折自動車への割り当てられる青時間が減少し、渋滞発生が懸念。

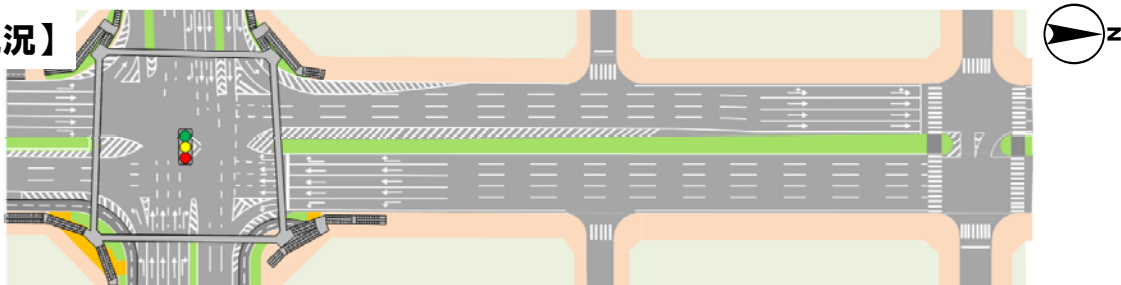


## (5) 日銀前交差点

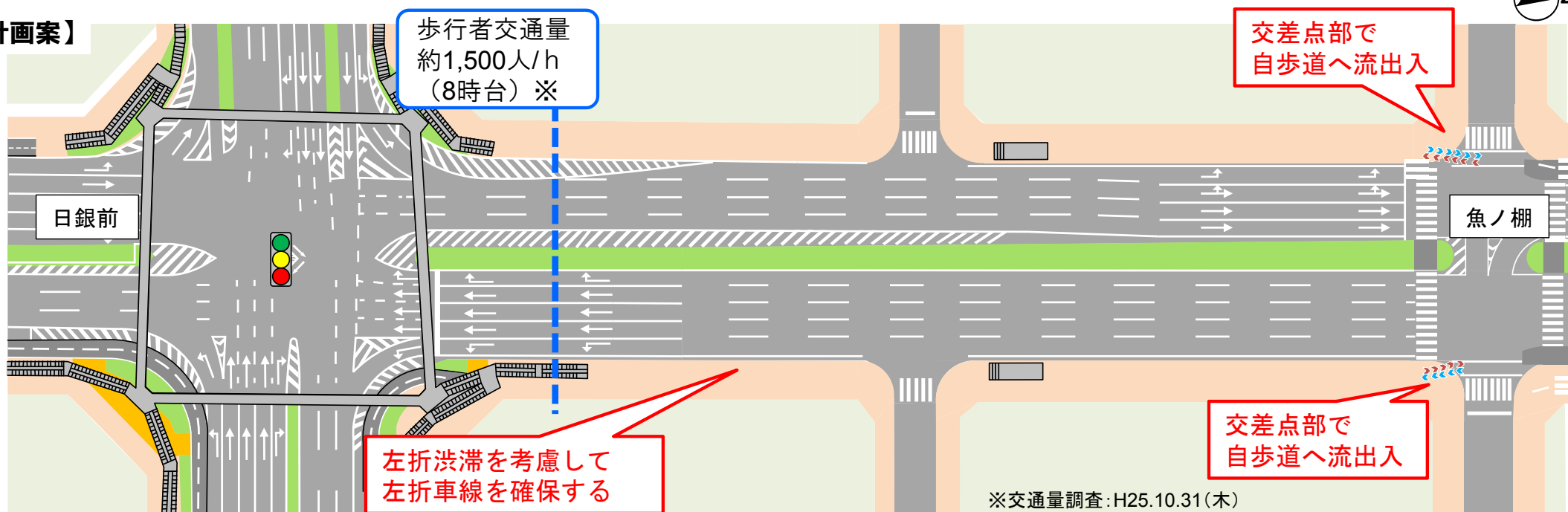
### 【結論】

- 左折渋滞を考慮すると左折車線の減少は困難となる。そのため、自転車通行空間は日銀前交差点手前で自歩道内へ流出入とする。

### 【現況】



### 【計画案】



※交通量調査:H25.10.31(木)

## (6) 単路部

### 【課題点】

- ・ 自転車道と車道の分離方法





※イメージ図





## (6) 交差点部の処理方法検討 ～単路部～

【対策】・防護柵と縁石の整備時における比較検討により、分離方法を決定。

案(イメージ)	概要	安全性	利便性	評価
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車道と分離する構造として防護柵(ガードパイプ)を設置する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自動車、自転車ともにより強固に分離・逸脱防止が可能である</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲乗り入れ部分のみの開口となるため、荷捌き等において不便となる</li> <li>▲タクシーの乗降において不便となる</li> </ul>	◎
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車道と分離する構造として縁石を設置する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲自動車、自転車ともに逸脱の可能性がある</li> <li>▲自転車が追突等により車道側に転倒するなど危険が生じる</li> <li>▲双方向となるため、自動車と対抗する自転車が危険を感じる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○荷捌き等において利便性が高い</li> <li>○タクシーの乗降が可能となる</li> </ul>	○

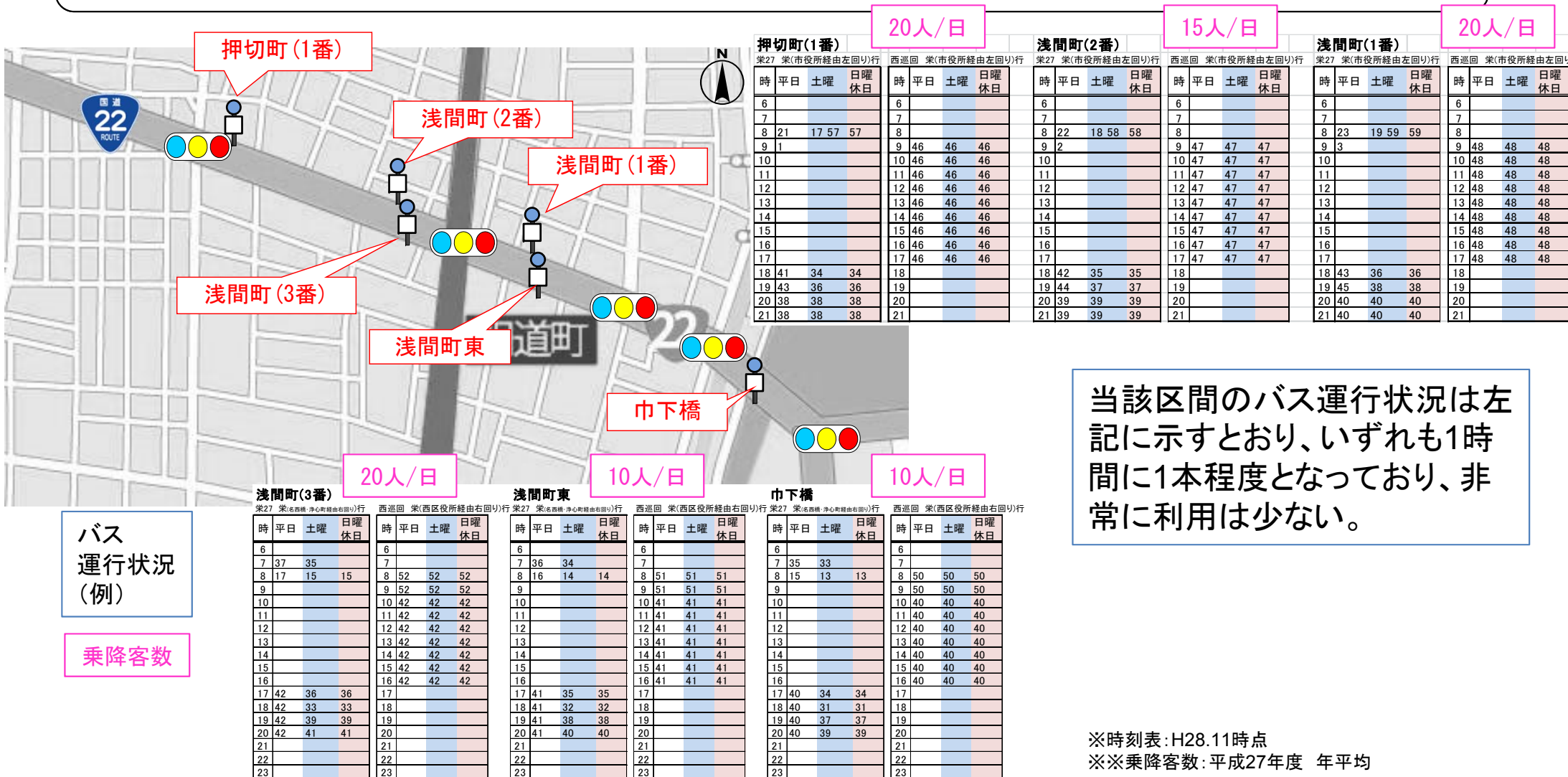
# 3. 前回(第2回)協議会での課題と対策



## (7) バス停部

### 【課題点】

- ・バス停部の整備方法



当該区間のバス運行状況は左記に示すとおり、いずれも1時間に1本程度となっており、非常に利用は少ない。

※時刻表: H28.11時点  
 ※乗降客数: 平成27年度 年平均

バス  
運行状況  
(例)

乗降客数

## (7) バス停部

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では、バス停部の基本的な考え方として、バス交通の多少によりその形態を考えることとなっている。

### (1) 基本的な考え方

- ・バス停部の設計では、自転車とバス乗降客との交錯や、自転車が停車中のバスを追い越すことによる事故の危険性があることに留意するものとする。
- ・バス交通が多くない路線では、注意喚起を行い、前後の区間と同様に自転車通行空間を直線的に連続させるものとする。 → 国道22号
- ・バス交通が多く、道路空間に余裕がある路線では、自転車とバス乗降客の交錯を減らし、双方の安全性を向上させつつ、自転車通行空間を連続させるものとする。
- ・通勤通学時において、概ね常時バス停にバスが停車するほどバス交通が多く、かつ道路空間に余裕がないために自転車通行空間の確保が困難な路線では、自転車交通とバス交通を分離させるため、代替路を検討するものとする。

※青破線は、桜通の整備イメージ

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」P. II-25

当該区間のバス運行状況は、前頁に示した通り、非常に利用は少ない。そのため、自転車通行空間を直線的に連続させて整備するものとする。

### 2) バス交通が多くない路線

- ・バス交通が多くない路線では、自転車とバス乗降客の交錯を防止するため、区画線「歩行者横断指導線(104)」や看板又は路面表示等により自転車にバス乗降客の横断について注意喚起を行った上で、前後の区間と同様に自転車道を直線的に連続させるものとする。
- ・この場合は、バスを決まった位置に正着させるよう、路面表示によりバス停部分を明確化することが考えられる。
- ・バス停留所を設置する区間の自転車道と歩道との間には、バス利用者が安易に自転車道に進入しないよう、横断防止柵を設置して横断位置を集約することが望ましい。
- ・バス利用者に対して、歩道上でバスを待ち、バス接近時に自転車に注意して横断するよう注意喚起する看板を設置することが考えられる。

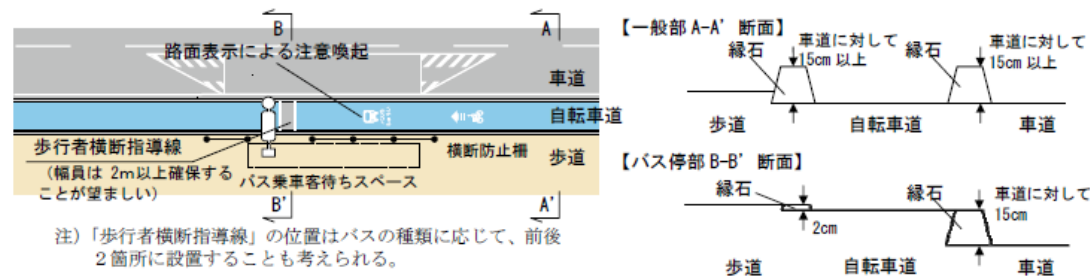


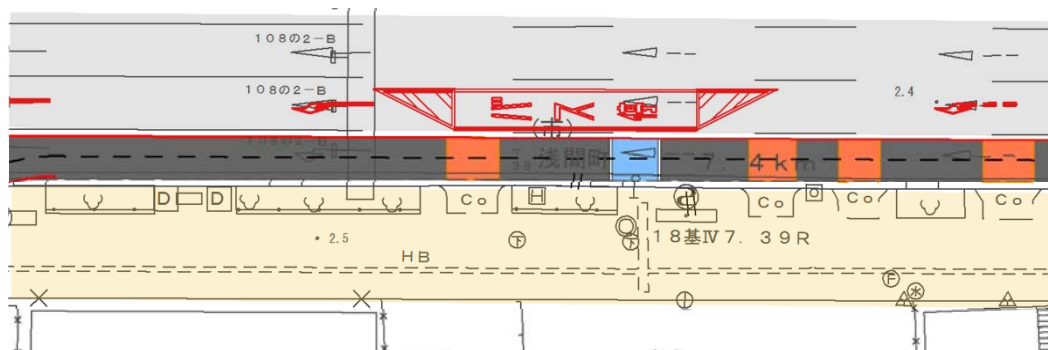
図 II-13 自転車道にバス停留所を設置する例  
(バス交通が多くない路線)

※一方通行の自転車道とする場合には、道路交通法第63条の3により、道路の両側に自転車道を整備することが必要となる。

## (7) バス停部

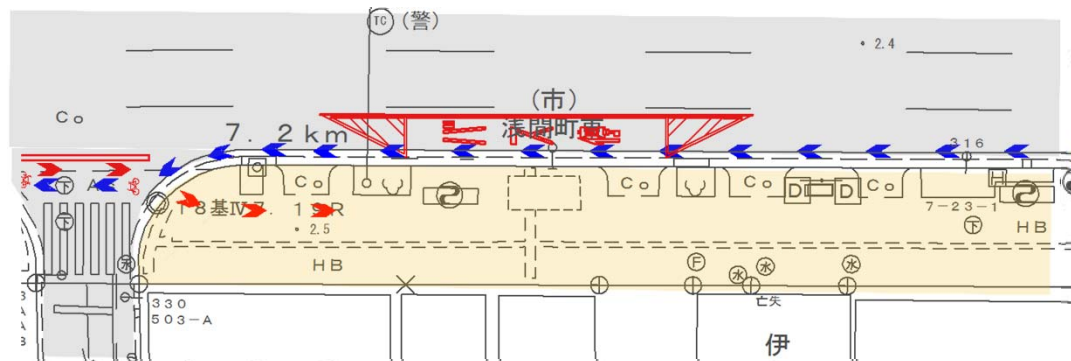
自転車通行空間は、直線的に整備する。

【計画案】  
(基本形)



浅間町(1番)、浅間町(2番)、  
浅間町(3番)、浅間町東、  
巾下橋

【計画案】  
(車道混在区間)



押切町(1番)

※「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では、車道混在区間のバス停部は、自転車専用通行帯区間と同様とされている。



## ～ 目 次 ～

1. 名古屋国道事務所の自転車整備計画と考え方
2. 前回(第2回)協議会での決定事項
3. 前回(第2回)協議会での課題と対策
4. 今後の予定

# 4. 今後の予定

