

## 第4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について—



平成30年3月7日（水）



# ～ 目 次 ～

1. 調査概要

2. 利用状況

3. 課題と対策

# 1. 調査概要



## ■調査位置、調査項目、調査日



調査項目	調査内容	
観測	断面交通量調査 (桜通・伏見通、12h)	自転車交通量 (通行位置別・方向別) 歩行者交通量
	ビデオ調査 (桜通、12h読取り3h)	左折車の速度 自転車の通行位置 (車道、歩道、自転車通行空間) その他：直進自転車と左折自動車のヒヤリハット、バスと自転車のヒヤリハット、等
	路上駐車状況調査 (桜通、12h)	路上駐車台数
	駐輪場実態調査 (桜通、3h)	駐輪台数 違法駐輪状況 (駐輪場外駐輪台数)
	アンケート	歩行者アンケート調査 (桜通・伏見通)
	自転車利用者アンケート (桜通・伏見通)	自転車通行空間の安全性 危険箇所、走りづらい場所 自転車通行空間を危険と感じる理由 歩道しか利用しない理由
	その他	一般車利用者アンケート (安全性について等)、 荷捌きドライバーアンケート (危険箇所等)

### ■調査日 (H29年度)

#### 【観測】

歩道内自転車分離区間 (伏見通) H29. 6. 6 (火) 7~19時  
 自転車道区間 (桜通) } H29. 7. 19 (水) 7~19時  
 自転車専用通行帯区間 (桜通)

#### 【アンケート】

H29. 7. 6 (木) 7~19時

※自転車通行空間は、歩道内自転車分離区間 (伏見通)、自転車道区間 (桜通)、自転車専用通行帯区間 (桜通) を総称したものを示す。

# ～ 目 次 ～

1. 調査概要

2. 利用状況

3. 課題と対策



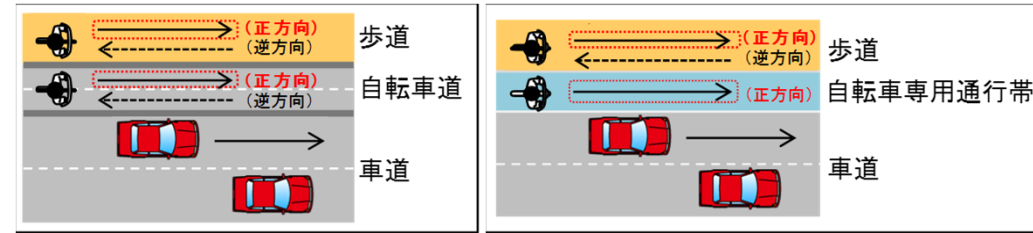
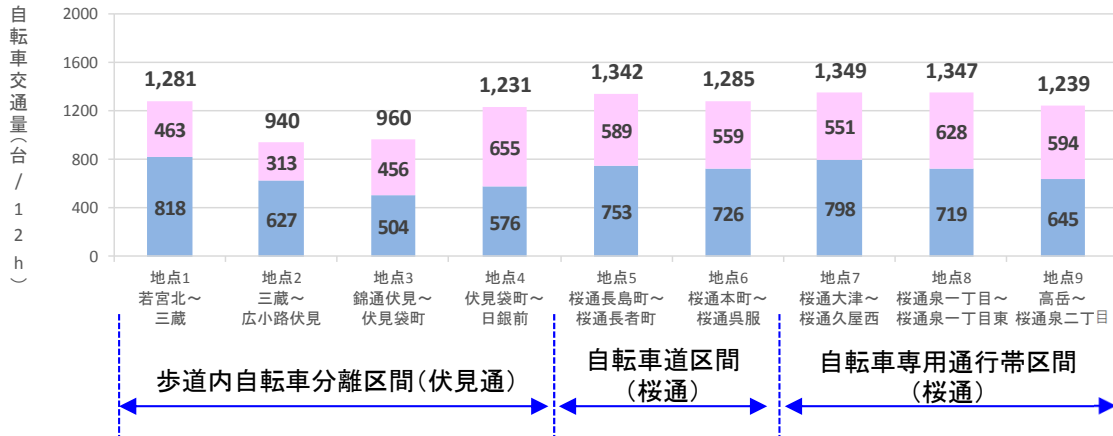
# 2. 利用状況

## (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950~1,350台/12h。
- 上り線の自転車交通量は、概ね約950~1,700台/12h。

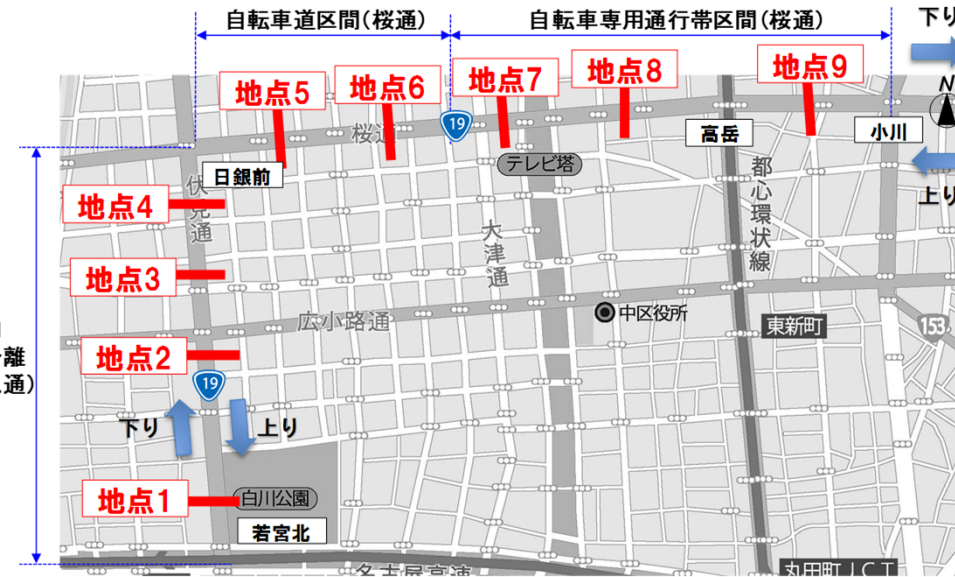
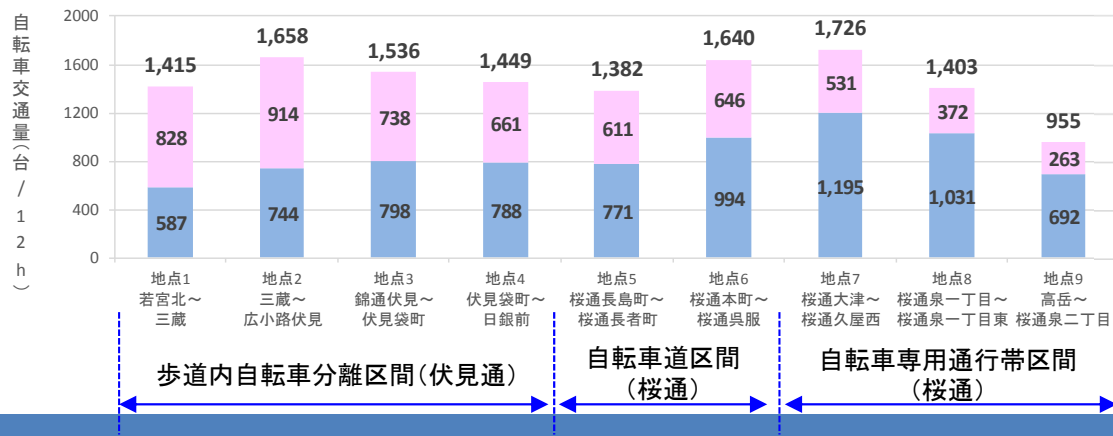
### 下り

桜通・伏見通【下り】断面別 12時間 自転車交通量



### 上り

桜通・伏見通【上り】断面別 12時間 自転車交通量



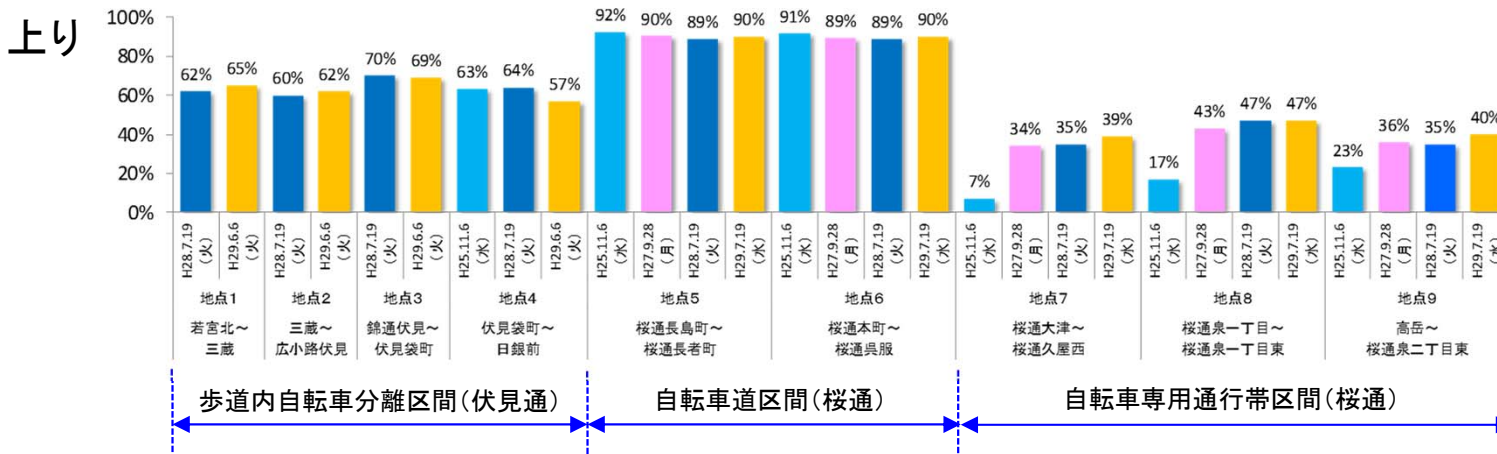
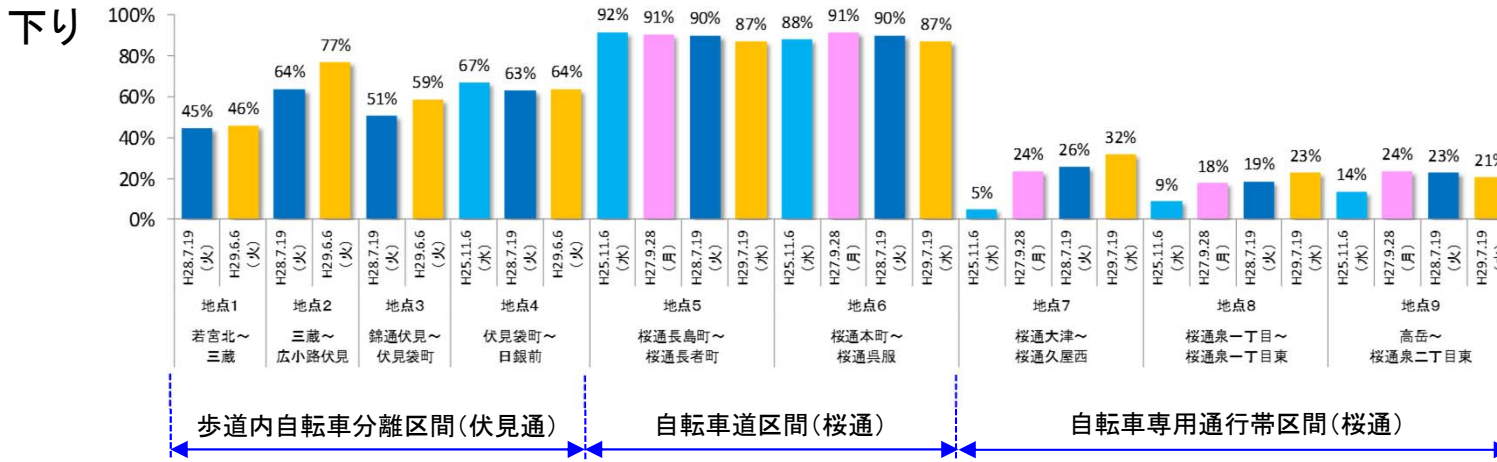
【調査日時】  
 歩道内自転車分離区間(伏見通) : H29.6.6(火) 7~19時  
 自転車道区間(桜通)、自転車専用通行帯区間(桜通) : H29.7.19(水) 7~19時



# 2. 利用状況

## (3) 自転車通行空間の利用率の経年比較 (12時間)

- 自転車道区間 (桜通) の利用率は約9割で、昨年と変わらない。
- 歩道内自転車分離区間 (伏見通) の利用率は約6割で、地点2では約8割近くが利用。
- 自転車専用通行帯区間 (桜通) の利用率は、下り線で2~3割、上り線で4~5割であり、上り線の方が利用が高い。



**【自転車専用通行帯区間 (桜通) の利用率】**  
 断面全体の自転車交通量に対して、自転車専用通行帯を車と同じ方向に通行している自転車の割合。

**【自転車道区間 (桜通)、歩道内自転車分離区間 (伏見通) の利用率】**  
 断面全体の自転車交通量に対して、自転車通行空間を通行している自転車の割合。



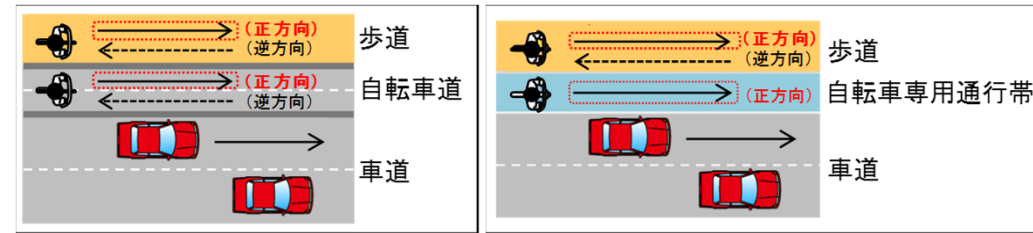
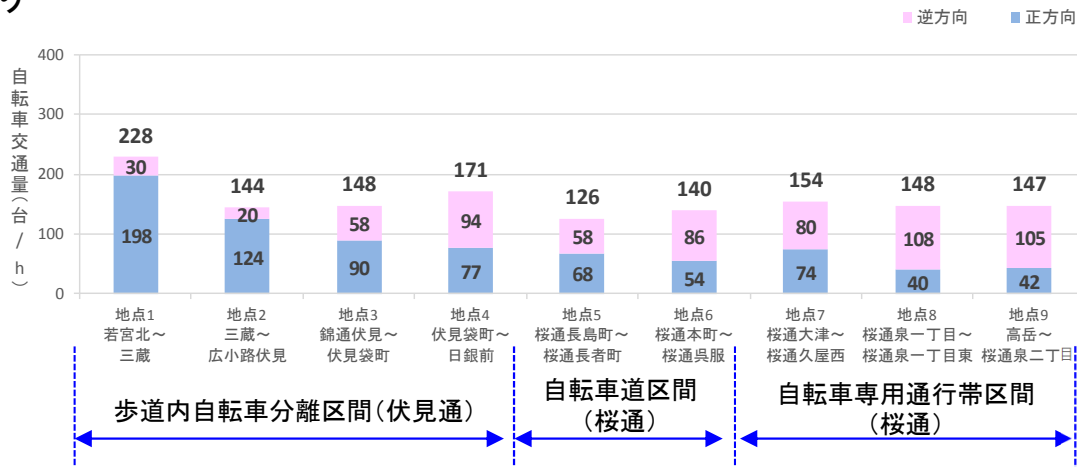
# 2. 利用状況

## (4) 自転車の断面交通量 (ピーク時 8時台)

- ピーク時の自転車交通量は、いずれも断面においても、上り線の利用が多く、最も多い断面では300台弱の通行がある。

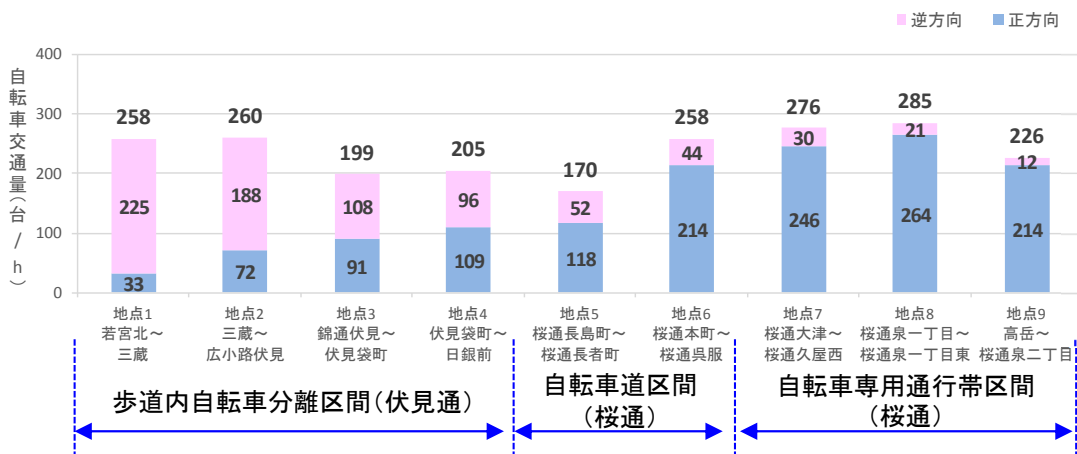
下り

桜通・伏見通【下り】断面別 ピーク時 自転車交通量



上り

桜通・伏見通【上り】断面別 ピーク時 自転車交通量



【調査日時】

歩道内自転車分離区間(伏見通) : H29.6.6(火) 8時台

自転車道区間(桜通)、自転車専用通行帯区間(桜通) : H29.7.19(水) 8時台

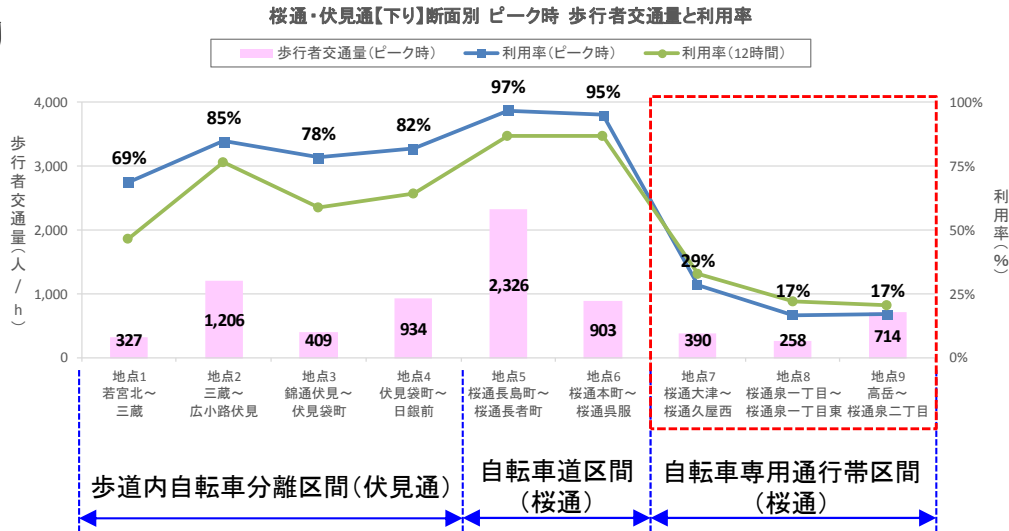


# 2. 利用状況

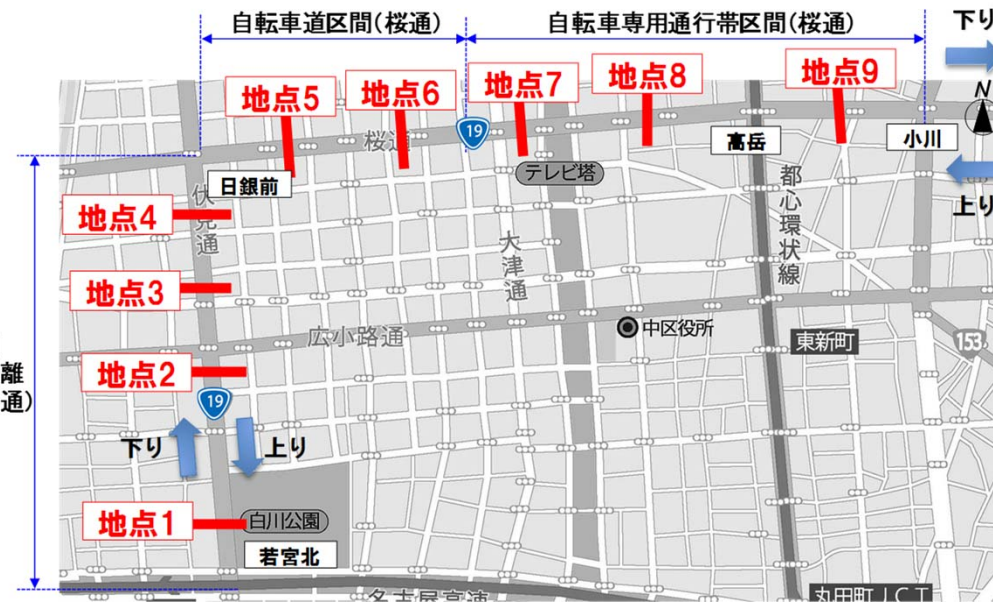
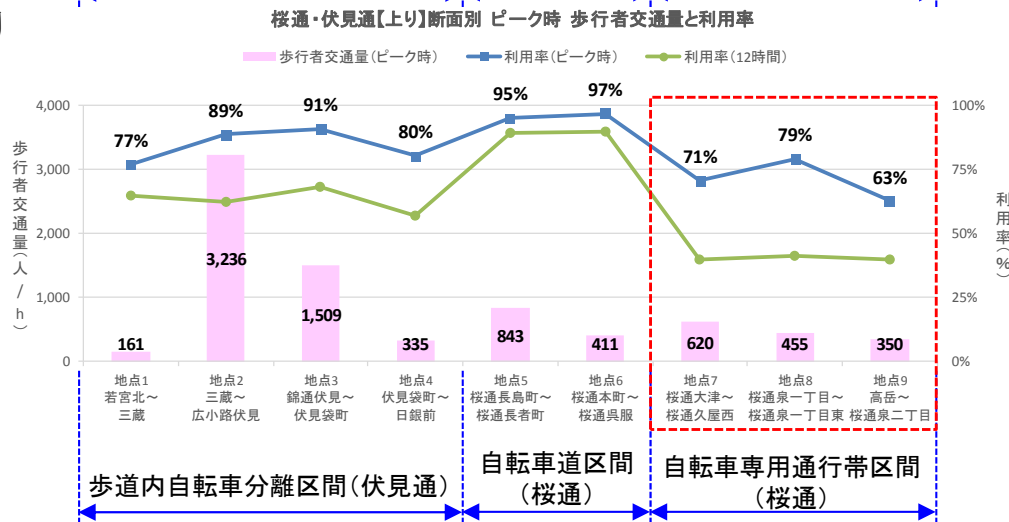
## (5) 利用率と歩行者交通量との関係

- ピーク時の利用率は、歩行者が多い箇所でも利用率が高い。
- 下り線の地点9では、歩行者が多いにもかかわらず利用率は低い。

下り



上り

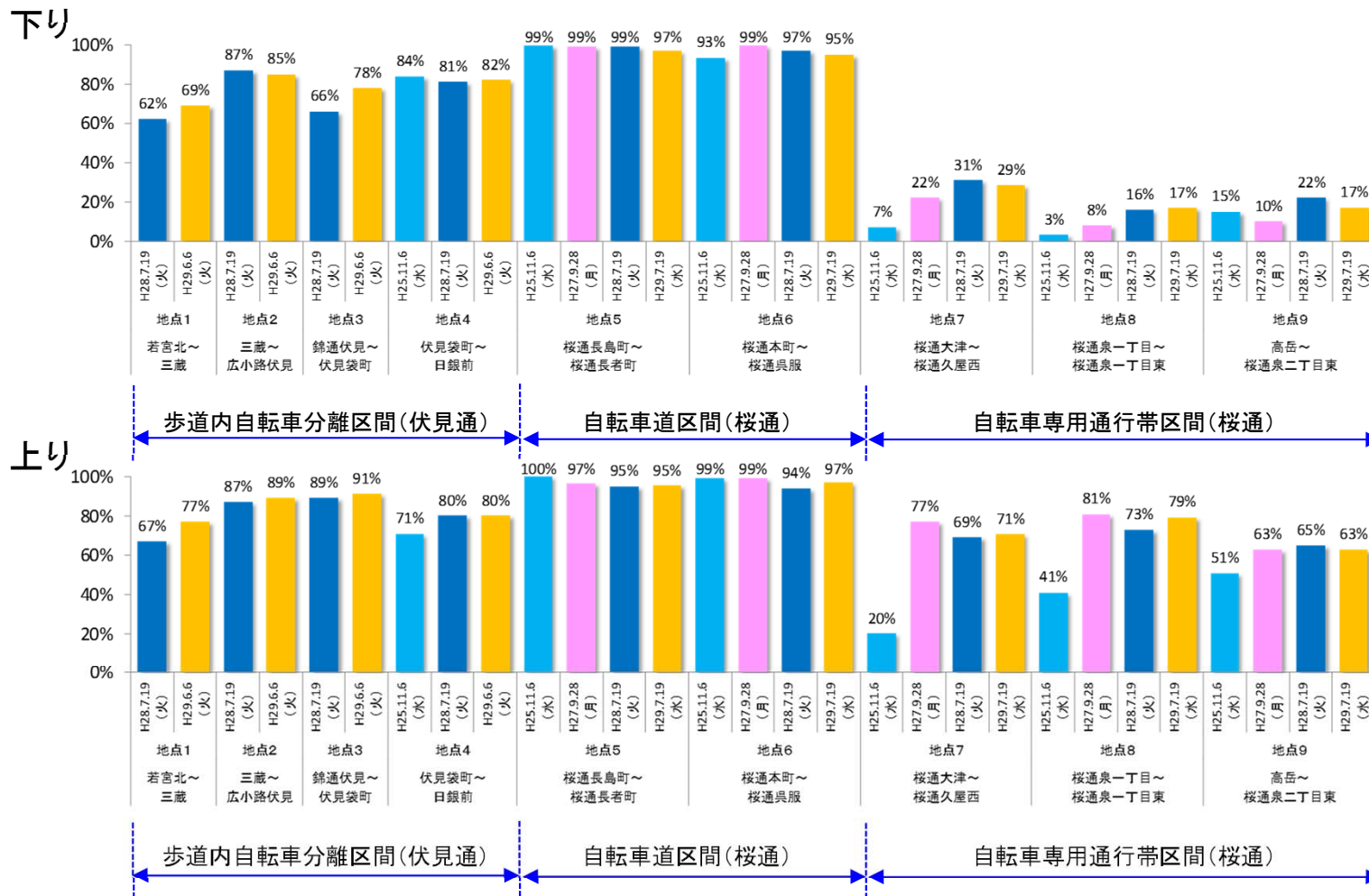


【調査日時】  
 歩道内自転車分離区間(伏見通) : H29.6.6(火) 7~19時  
 自転車道区間(桜通)、自転車専用通行帯区間(桜通) : H29.7.19(水) 7~19時

# 2. 利用状況

## (6) 自転車通行空間の利用率の経年変化 (ピーク時 8時台)

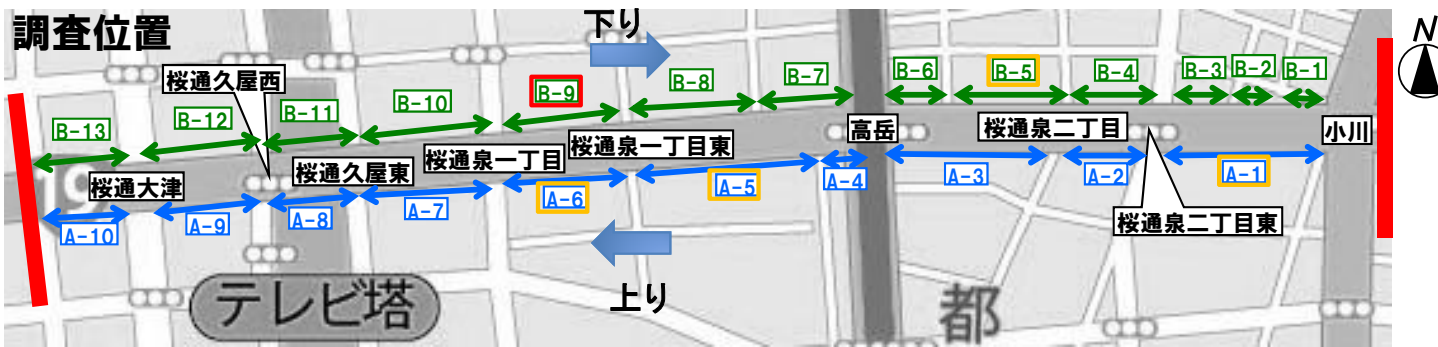
- 自転車専用通行帯区間 (桜通) の利用率は、概ね増加傾向にある。
- 特に自転車専用通行帯区間 (桜通) の上り線では、利用率6~8割と高い。



# 2. 利用状況

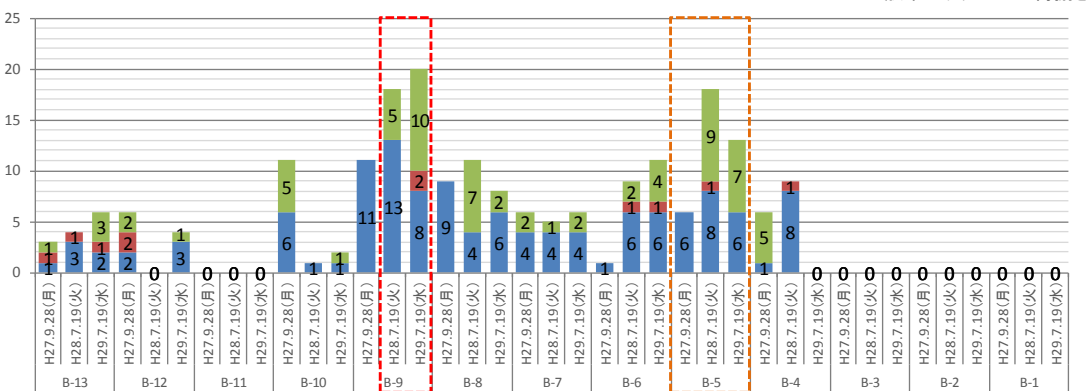
## (7) 路上駐車台数【自転車専用通行帯区間（桜通）】

- 一般車、荷捌きともに、B-9（桜通一丁目～桜通一丁目東交差点）が昨年に引き続き最も多い。コンビニや飲食店等の沿道施設が多く立地しているためと考えられる。
- 年度によりばらつきはあるものの、下りのB-5、B-9、上りのA-1、A-5、A-6で路上駐車が多い。



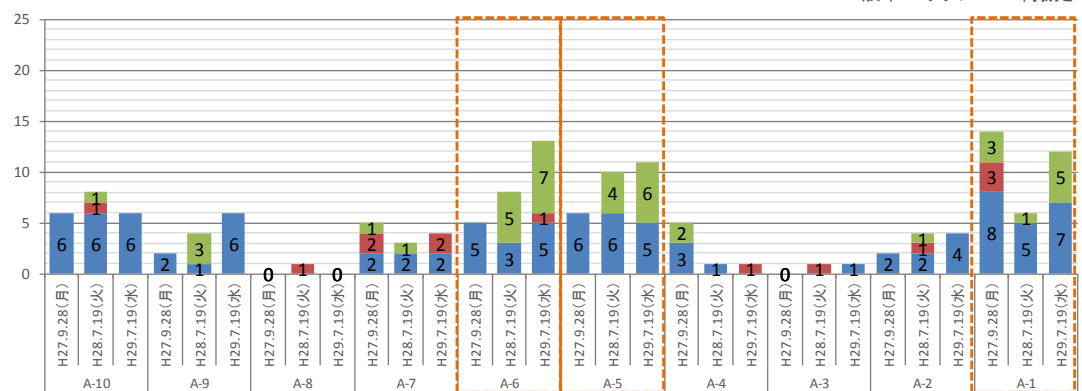
### 下り

駐車台数 (台/12h)



### 上り

駐車台数 (台/12h)



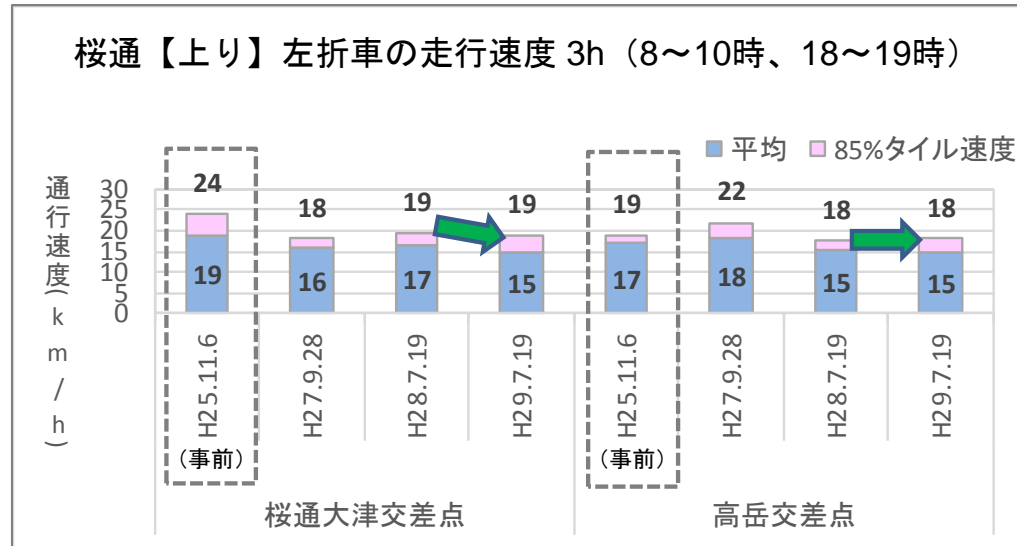
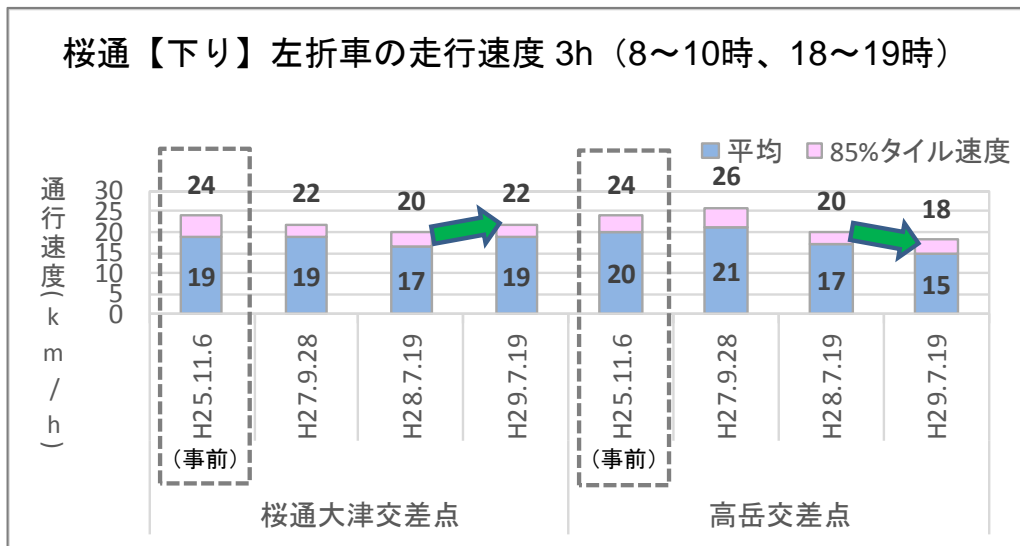
調査日時：H29.7.19（水）7～19時



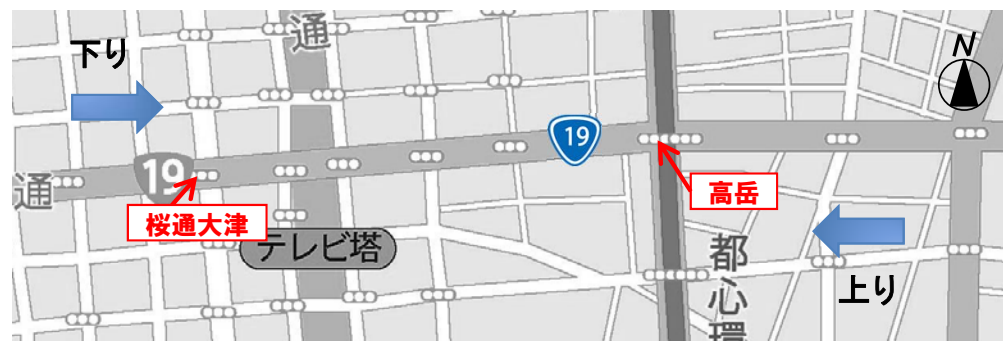
# 2. 利用状況

## (8) 左折車の走行速度【自転車専用通行帯区間（桜通）】

・左折車の走行速度は、概ね低速のまま横ばいで落ち着いている。



【高岳交差点上り】左折時巻き込み事故防止対策 (路面標示+ポストコーン)

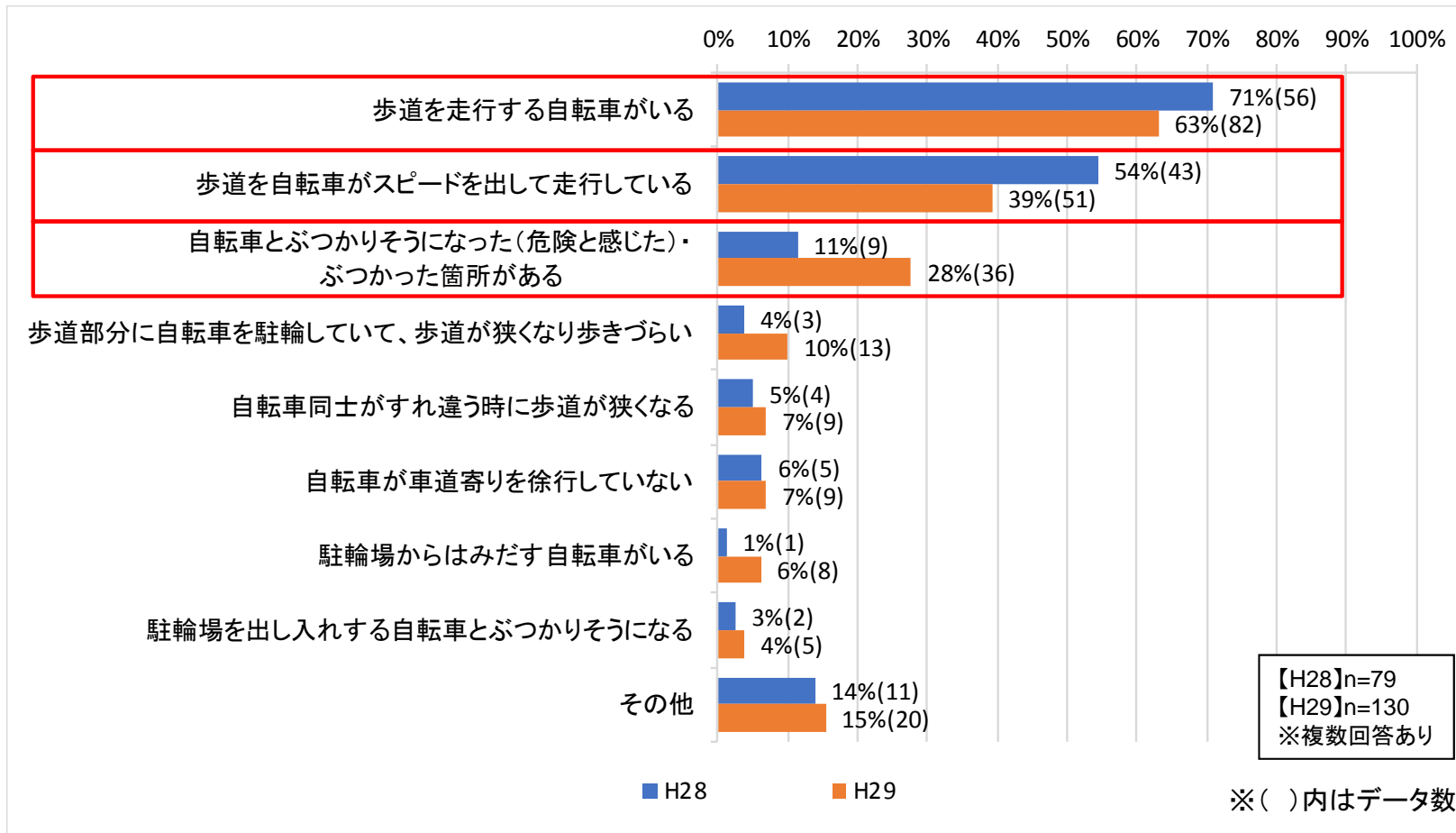


調査時間帯：8時台・9時台・18時台（事前調査・事後調査ともに）

# 2. 利用状況

## (9) 歩道を危険と感じる理由【歩行者】

- 主な回答として、「歩道を走行する自転車がいる」「歩道を自転車がスピードを出して走行している」「自転車とぶつかりそうになった・ぶつかった箇所がある」などの回答が多い。
- 自転車の車道走行への転換を進める必要がある。



▲ 歩道を危険と感じる理由(歩行者)

歩行者アンケート調査結果

調査日:

【H29】7/6(木)

【H28】7/14(木)、7/21(木)

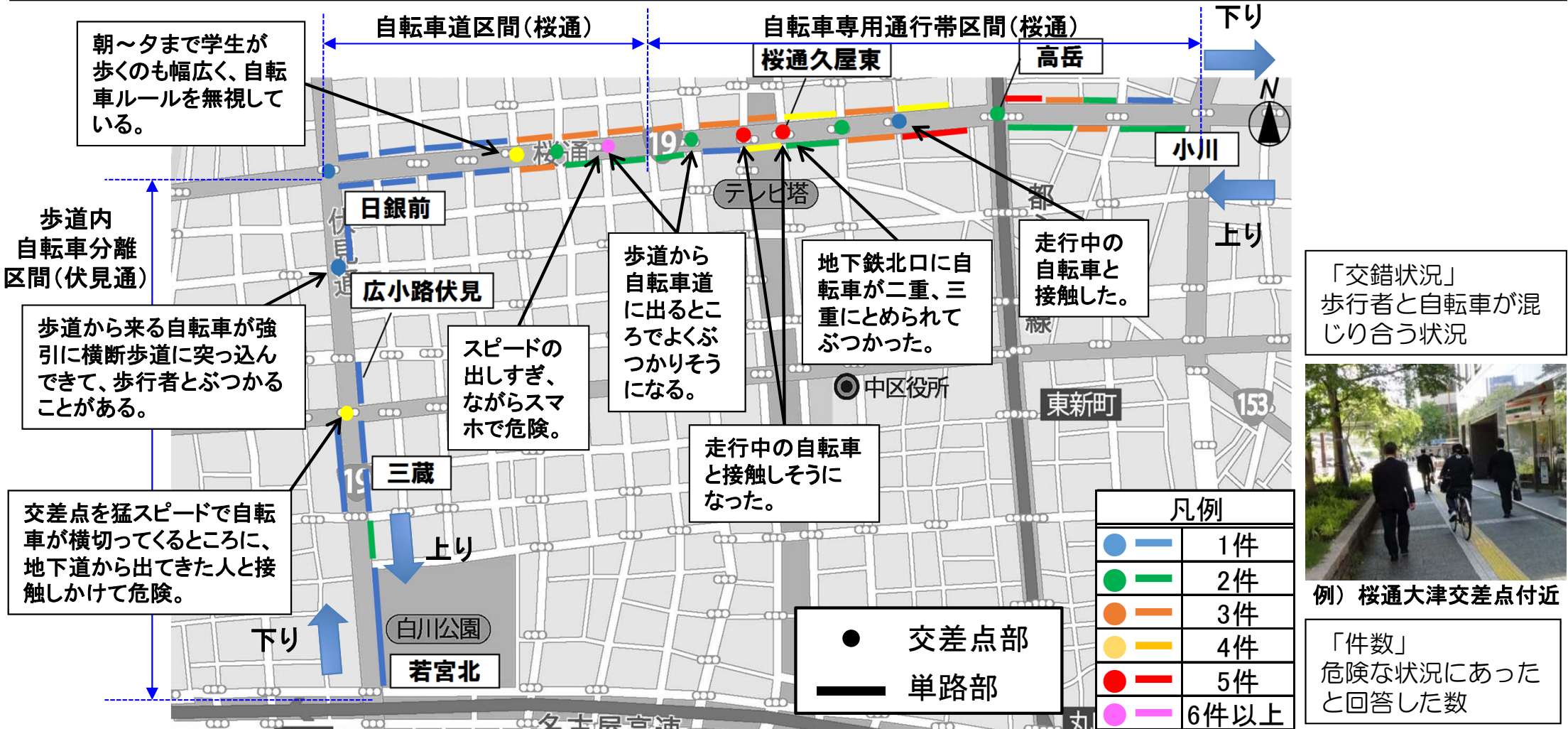
調査時間:

7~19時

# 2. 利用状況

## (10) 歩道における自転車との交錯状況及び要因【歩行者】

- 歩行者が危険と感じる箇所は、単路部では自転車専用通行帯区間（桜通）で多く発生。
- 交差点部では、自転車の強引な通行が目立つ。

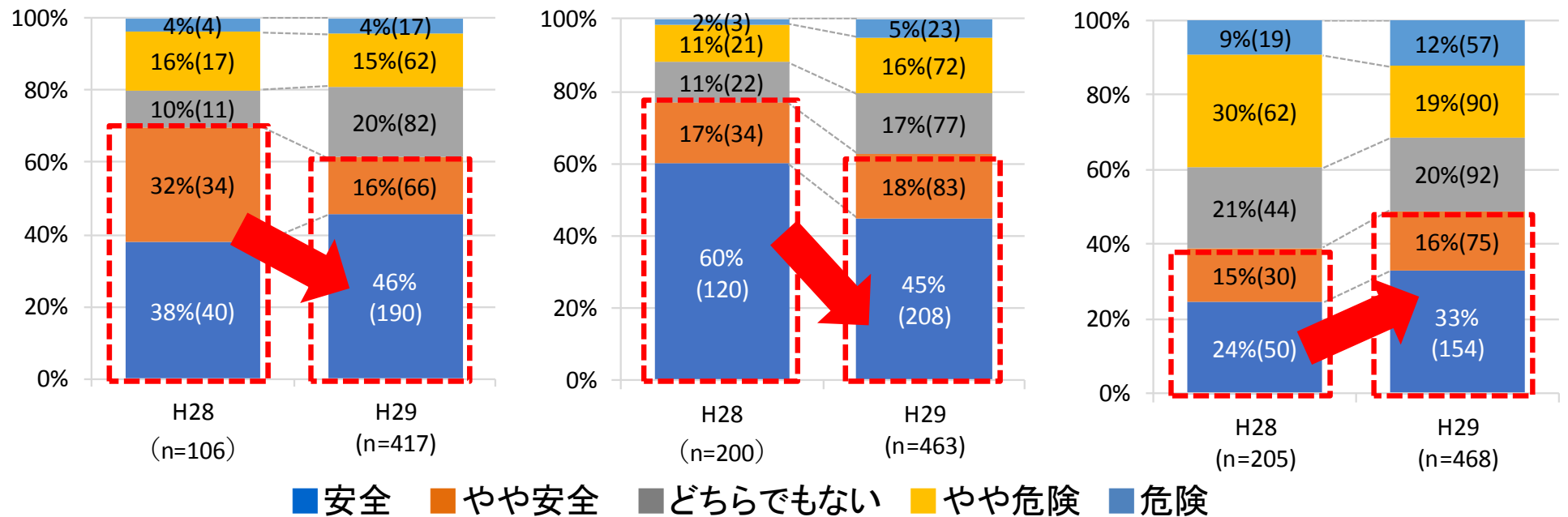




# 2. 利用状況

## (11) 自転車が通行する空間についてどう感じるか【自転車】

- 歩道内自転車分離区間（伏見通）と自転車道区間（桜通）については6割を超える人が「安全」、「やや安全」と答えている。自転車専用通行帯区間（桜通）は5割以下と評価は低い。
- 自転車専用通行帯区間（桜通）では、「危険」「やや危険」との回答比率が減少し、「安全」、「やや安全」の回答比率が上昇している。
- 自転車専用通行帯区間（桜通）供用から3年程度経ち、安全性の評価は高まってきている。



▲歩道内自転車分離区間(伏見通)

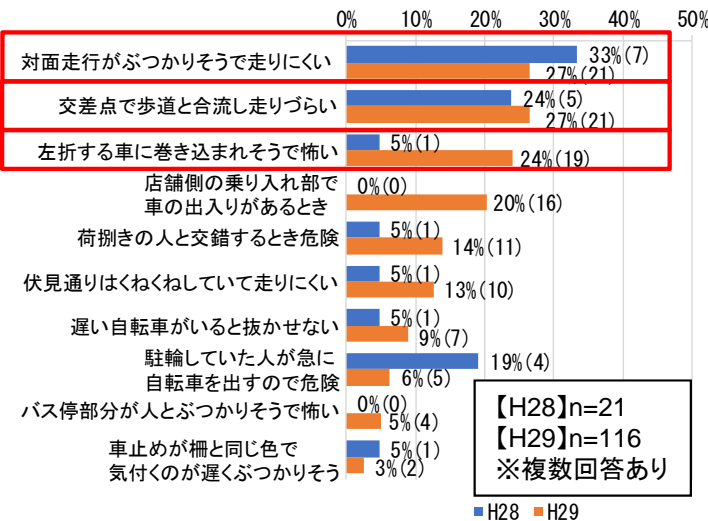
▲自転車道区間(桜通)

▲自転車専用通行帯区間(桜通)

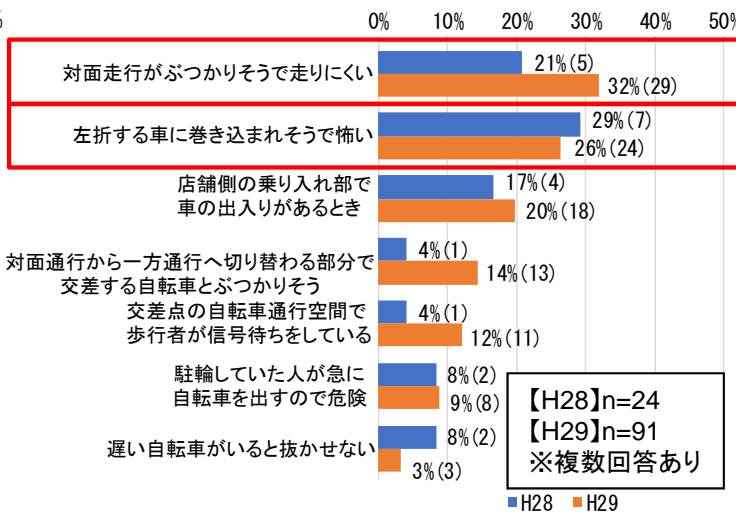
# 2. 利用状況

## (12) 自転車通行空間を危険と感じる理由【自転車】

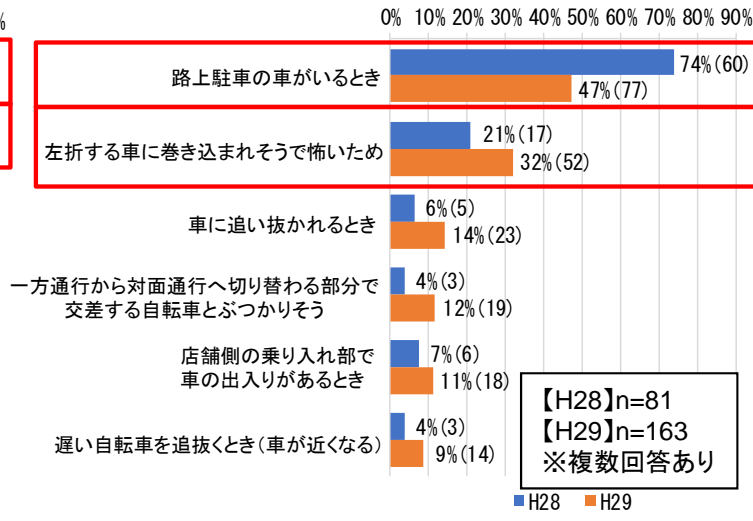
- 主な回答 : 「対面通行がぶつかりそうで走りにくい」「交差点で歩道と合流し走りづらい」「左折する車に巻き込まれそうで怖い」
- 自転車専用通行帯区間(桜通)では、「路上駐車のあるとき」が最も多いが、H28と比較すると大幅に減少。



【H28】n=21  
【H29】n=116  
※複数回答あり



【H28】n=24  
【H29】n=91  
※複数回答あり



【H28】n=81  
【H29】n=163  
※複数回答あり

### ▲歩道内自転車分離区間(伏見通) 危険と感じる理由【自転車専用通行帯(桜通)区間】

• 「路上停車のあるとき」約47%回答



### ▲自転車道区間(桜通)

• 「左折する車に巻き込まれそうで怖い」約32%回答

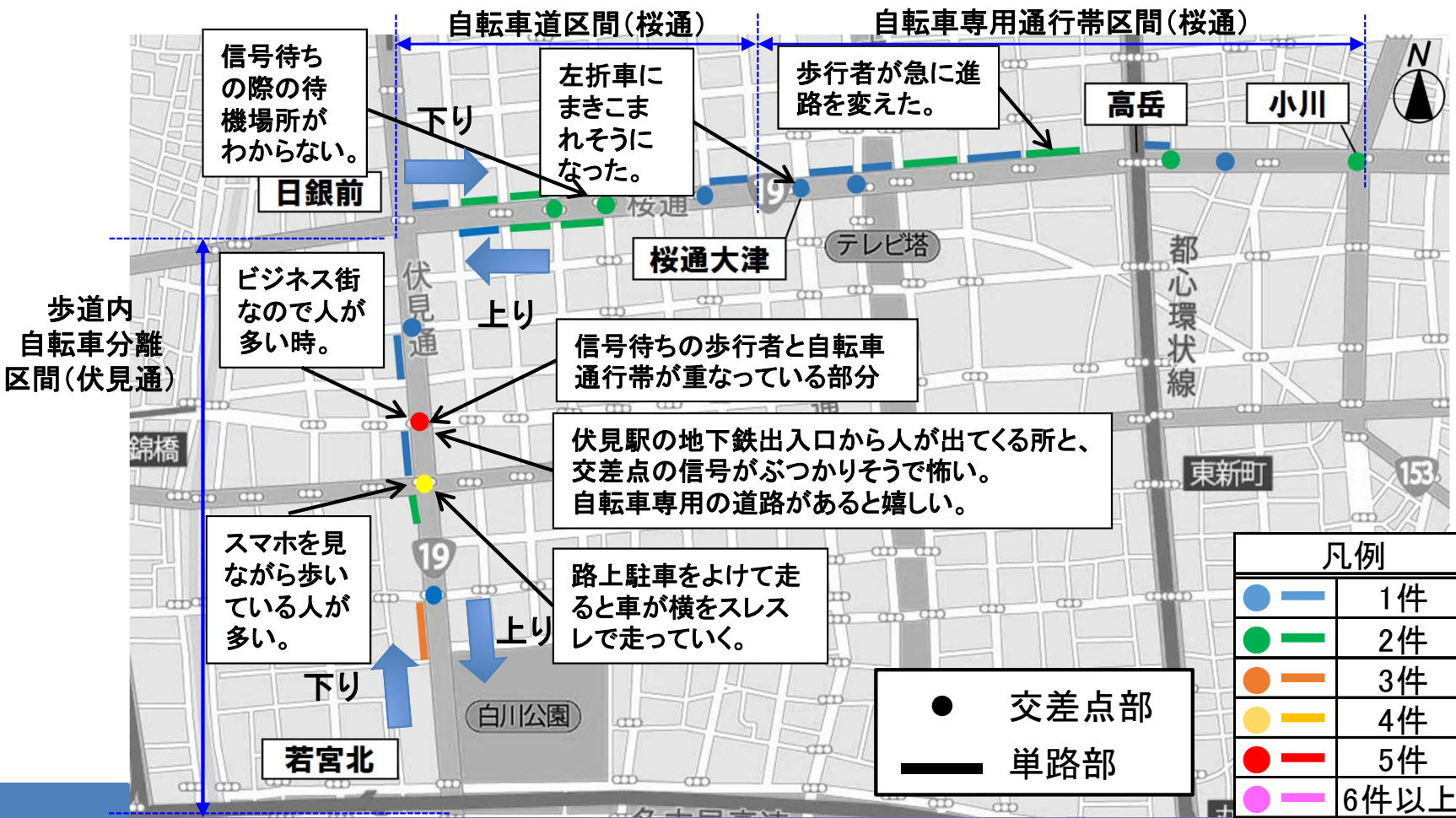


調査日 : H29. 7. 6 (木)、H28. 7. 19 (水)、  
H28. 7. 21 (水)  
調査時間 : 7~19時

# 2. 利用状況

## (13) 自転車走行時の交錯状況及び要因【自転車】

- 自転車通行空間における危険箇所は、単路部、交差点部ともに歩道内自転車分離区間（伏見通）で多く発生している。
- 一方、自転車専用通行帯区間（桜通）における危険箇所は、左折巻き込みや路上駐停車との接触に関する意見が多い。



「危険な箇所」  
自転車が車とぶつかりそうになった箇所



例) 高岳交差点

「件数」  
危険な状況にあったと回答した数

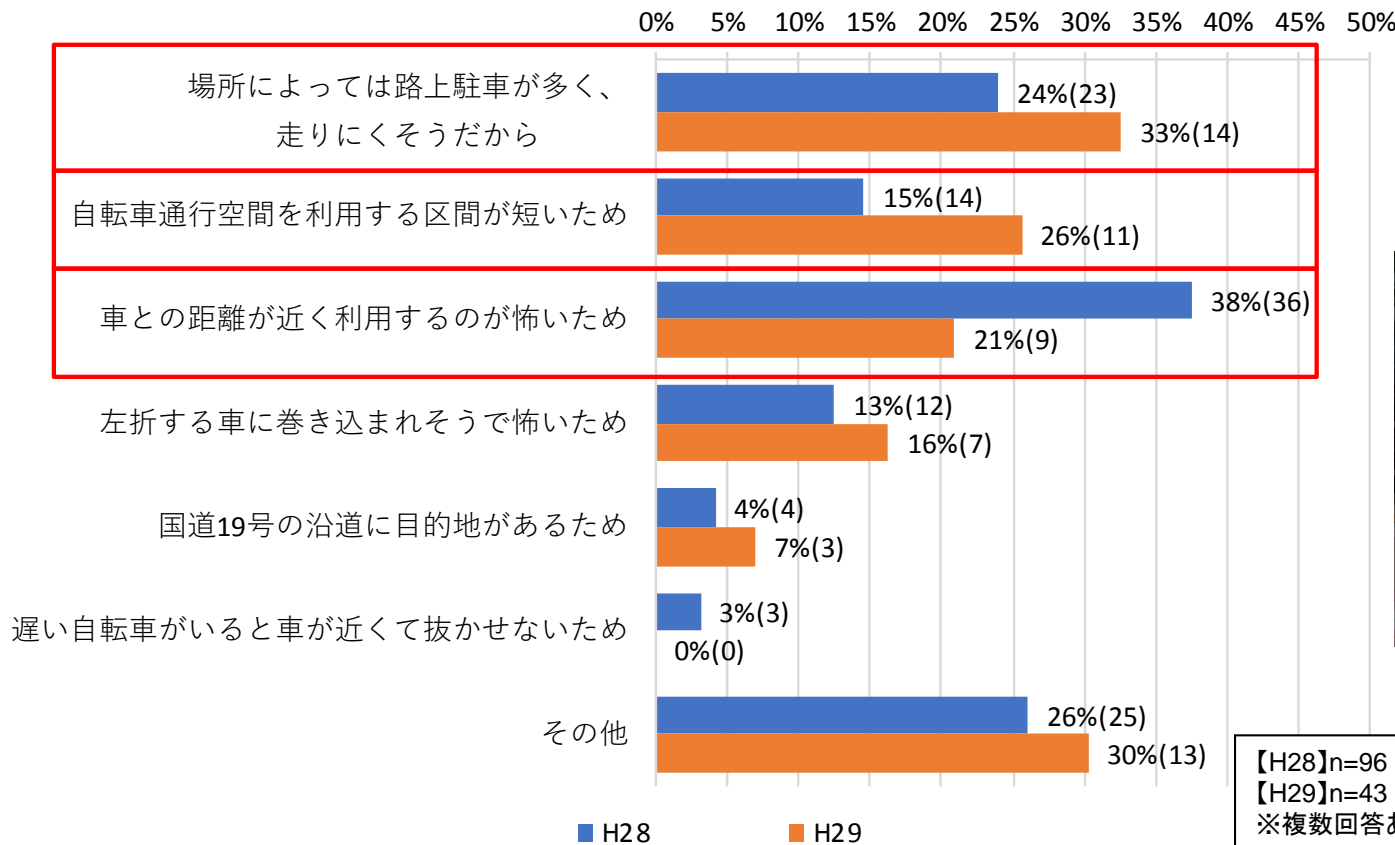
アンケート調査結果  
調査日：H29. 7. 6(木)  
調査時間：7～19時 (N=556)



# 2. 利用状況

## (14) 歩道しか利用しない理由【自転車専用通行帯区間（桜通）】

- 「場所によっては路上駐車が多く、走りにくそうだから」、「自転車通行空間を利用する区間が短いため」が昨年よりも多く、「車との距離が近く利用するのが怖いため」は大幅に減少している。



### 危険と感じる理由【自転車専用通行帯区間（桜通）】

- 「路上停車の車がいるとき」約33%回答



### ▲歩道しか利用しない理由（自転車専用通行帯区間（桜通））

アンケート調査結果  
調査日 H29. 7. 6(木)、H28. 7. 14(木)、H28. 7. 21(木)  
調査時間 7~19時

## 2. 利用状況のまとめ

### 【利用率】

歩道内自転車分離区間(伏見通) : 約6割。

自転車道区間(桜通) : 約9割。

自転車専用通行帯区間(桜通) : 2割～5割程度と増加傾向にあるが、依然として低い。

### 【路上駐車】

自転車専用通行帯区間(桜通)の路上駐車はあまり減少していない。

### 【左折車の走行速度】

左折車の走行速度は低下して落ち着いており、巻き込み防止対策が有効に機能している。

### 【歩道を危険と感じる理由(歩行者)】

歩行者は自転車の歩道走行を危険と感じているため、いかに自転車を車道走行へ転換するかが重要。



# ～ 目 次 ～

1. 調査概要

2. 利用状況

3. 課題と対策



## (1) 歩道内自転車分離区間（伏見通）での課題・要因・対応方針

### ●課題

自転車道区間（桜通）と比較して利用率が低く、歩行者との交錯が生じやすく危険性が高い。

### ●要因

「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て走りにくい」などの意見が多い。



### ●対応方針

- 今年度、交差点等を中心とした改修工事に着手。
- 交通量調査、ビデオ調査等により整備効果を検証する。

※調査方針は次頁参照

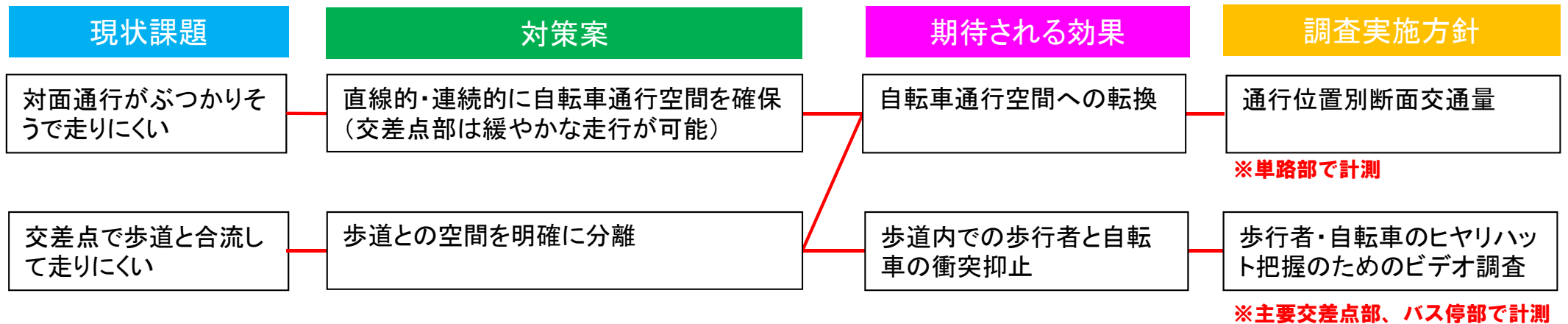




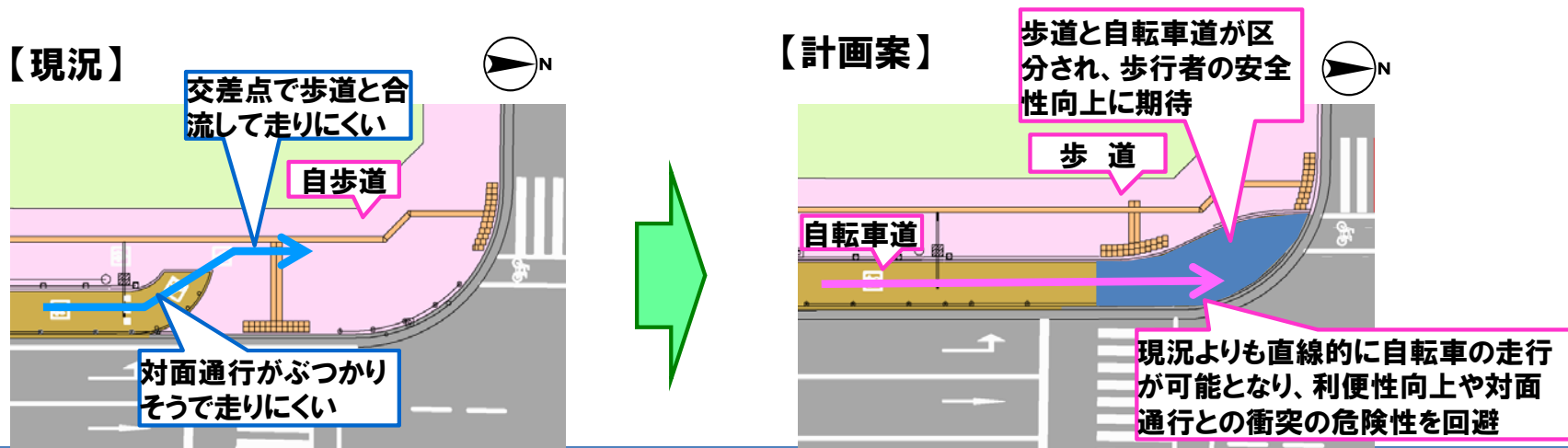
## (2) 歩道内自転車分離区間（伏見通）での利用状況調査実施方針

- 交差点部やバス停部での歩行者の安全確保や自転車の走行性改善を目的とする改良。
- 整備効果を把握するため、整備実施前後に交通量調査やビデオ調査を実施。

### ■調査実施方針

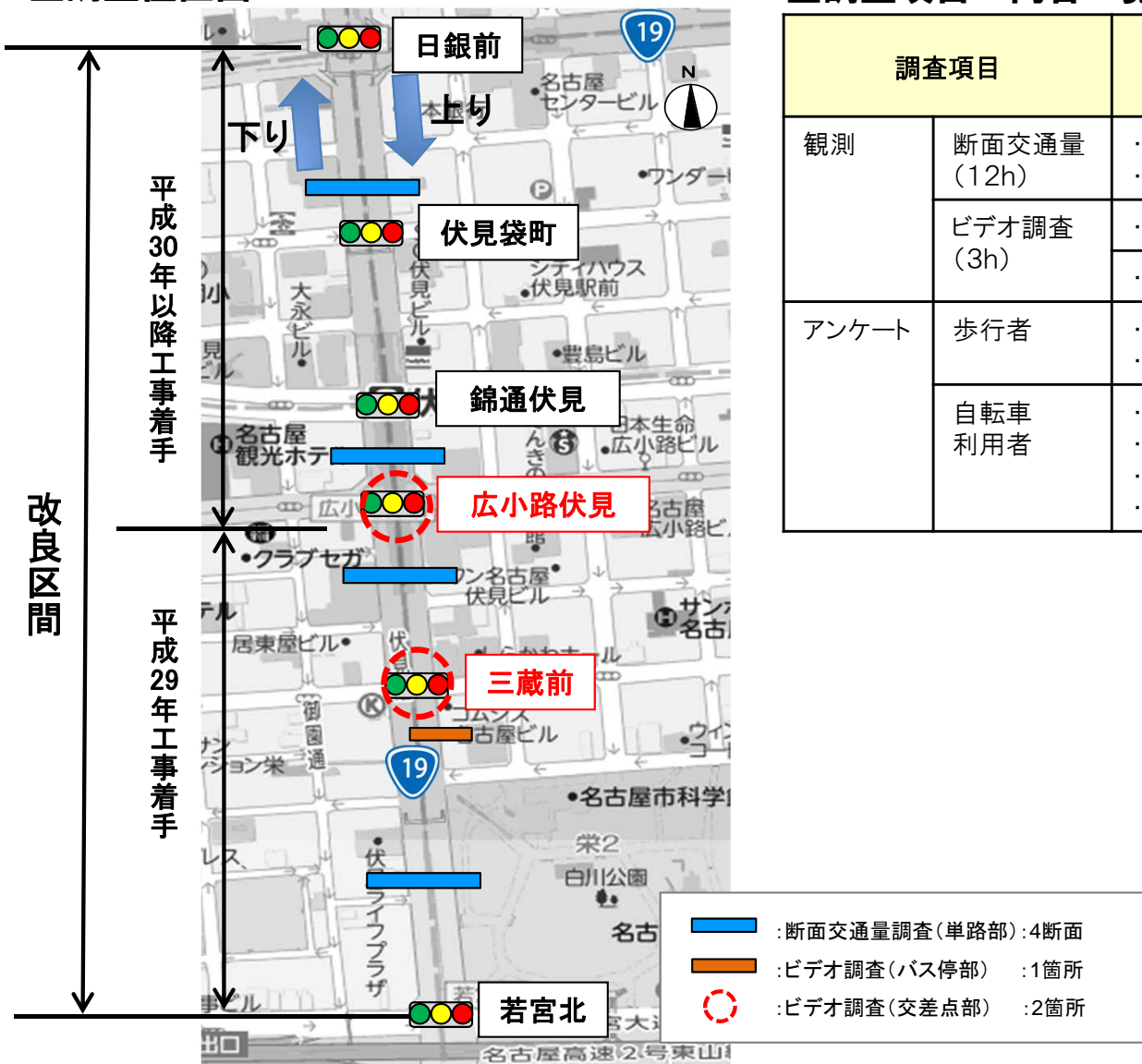


### ■交差点部で期待される効果のイメージ



## (2) 歩道内自転車分離区間（伏見通）での利用状況調査実施方針

■調査位置図



■調査項目・内容一覧表

調査項目		調査内容	調査時期	
			整備前	整備後
観測	断面交通量 (12h)	・自転車交通量(通行位置別・方向別) ・歩行者交通量	H29.6	整備3ヶ月後
	ビデオ調査 (3h)	・交差点での歩行者と自転車のヒヤリハット	H29.12	整備3ヶ月後
		・バス停での歩行者と自転車のヒヤリハット	H27.10	整備3ヶ月後
アンケート	歩行者	・危険箇所、歩きづらい場所 ・安全性	H29.7	整備3ヶ月後
	自転車利用者	・危険箇所、走りづらい箇所 ・自転車通行空間の安全性 ・自転車通行を危険と感じる理由 ・歩道しか利用しない理由	H29.7	整備3ヶ月後

■整備後のアンケート調査での追加項目

- ◆ 歩行者・自転車利用者
  - ・整備前と比べて安全性が高まったのか。
  - ・改善された具体的な点は何か。
- ◆ 自転車利用者
  - ・自転車は走行しやすくなったのか。
  - ・改善された具体的な点は何か。



## (3) 自転車専用通行帯区間（桜通）での課題・要因・対応方針

### ●課題

利用率は、増加傾向ではあるが、自転車道区間（桜通）と比較すると依然として低い。（特に、地点9（高岳～小川間）では歩行者が多いにもかかわらず低い）

### ●要因

- 路上駐車があること。
- 左折車に巻き込まれそうで怖いこと。
- 自転車通行空間を利用する区間が短いこと。
- 自転車専用通行帯区間（桜通）の端部である「小川交差点」に自転車通行空間が明示されていないため、特に下り線の歩道を走行する自転車が多いこと。



### ●対応方針

- 路上駐車禁止区間であることの注意喚起をさらに行う
- 左折車へのさらなる注意喚起を行う
- 自転車専用通行帯を走行するよう、注意喚起を行う
- 小川交差点における自転車通行空間の明示に向けた検討

## (4) 自転車専用通行帯区間（桜通）での対策内容

### ■左折巻き込みの安全対策

看板の高さを見直し、自転車からの視認性を向上させ、注意喚起を図る。

### ■通行位置明示の看板設置

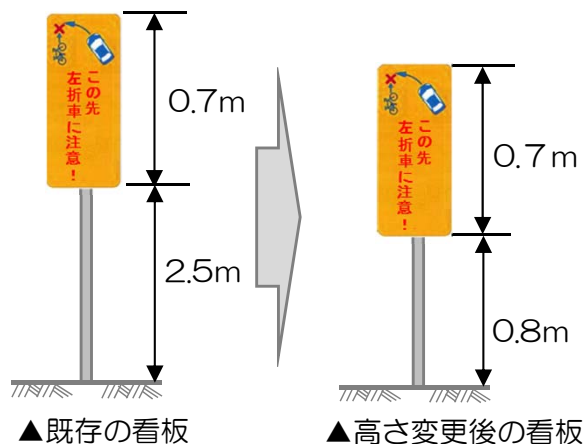
自転車専用通行帯の走行を促す看板の設置

### ■小川交差点における自転車通行空間の明示に向けた検討

自転車専用通行帯区間（桜通）の起終点部である小川交差点に、通行空間を明示することで、自転車専用通行帯の走行を誘導し、歩行者と自転車の分離を図る。

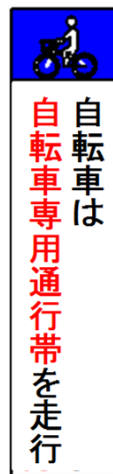
#### 左折巻き込みの安全対策

標識の高さを2.5mから0.8mへ下げ、自転車からの視認性を向上させる。



#### 通行位置明示の看板設置

看板にて、自転車利用者に自転車専用通行帯の走行を促す。



▲ 通行位置明示の看板  
(自転車専用通行帯の走行を促す看板)

#### 小川交差点における自転車通行空間の明示に向けた検討



▲ 自転車専用通行帯区間(桜通)の起終点部の状況