

第4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（案）について—



平成30年3月7日（水）

※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。



～ 目 次 ～

1. 前回(第3回)協議会での協議内容及び
今年度の検討内容
2. 今年度検討状況の報告・確認事項等
3. 今後の予定

1. 前回 (第3回) 協議会での協議内容及び今年度の検討内容 P3

- 第3回協議会において、以下の5交差点の整備方針を提示。



※第3回協議会 (H28.12.20)

■今年度の検討内容

- 交差点改良の知見から見直しを行い、改良案を提案

箇所名	第3回協議会での提案	今年度検討内容
浅間町	名古屋国道管内において、自転車事故が非常に多い交差点のため、交通安全対策も合わせて行う。地下鉄出口があり交差点のコンパクト化は困難。交差点手前から矢羽根により直進自転車の巻き込みを防止。	自転車の事故だけではなく、横断歩行者の事故もあり、交差点のコンパクト化による右左折時の事故抑制について検討
新御園橋	植栽帯を活用して自転車道を整備し、左折車線を新設して北進方向の渋滞を抑制。	南進方向についても、植栽帯を活用した渋滞抑制を検討

※第3回協議会(H28.12.20)



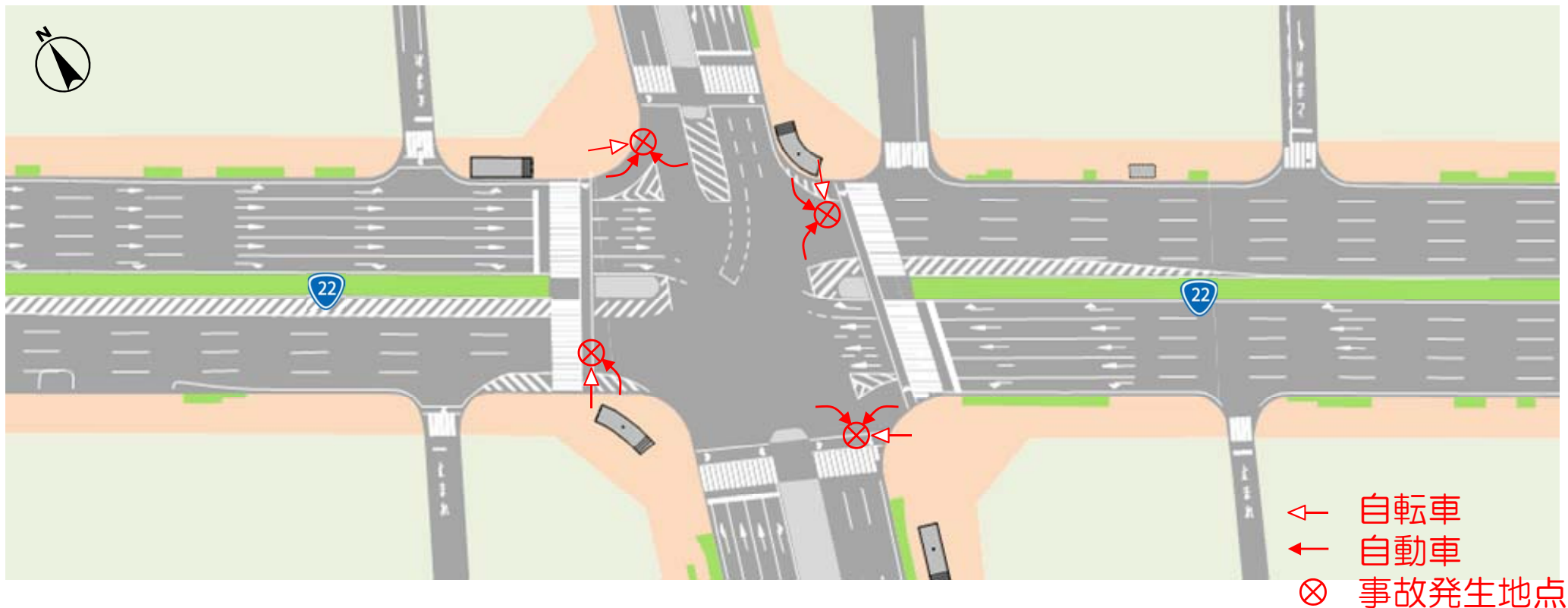
～ 目 次 ～

1. 前回(第3回)協議会での協議内容及び
今年度の検討内容
2. 今年度検討状況の報告・確認事項等
3. 今後の予定

(1) 浅間町交差点【事故発生状況】

- ・ 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、名国管内でも自転車事故の多い交差点である。
⇒事故の要因として、交差点規模が多く、地下鉄出入口の影響で見通しが悪い点が挙げられる

【現況】



※出典：第3回協議会資料（H28.12.20）

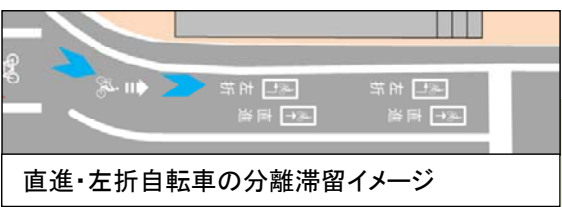
2. 今年度の検討状況の報告・確認事項等

(1) 浅間町交差点【第3回協議会での検討案】

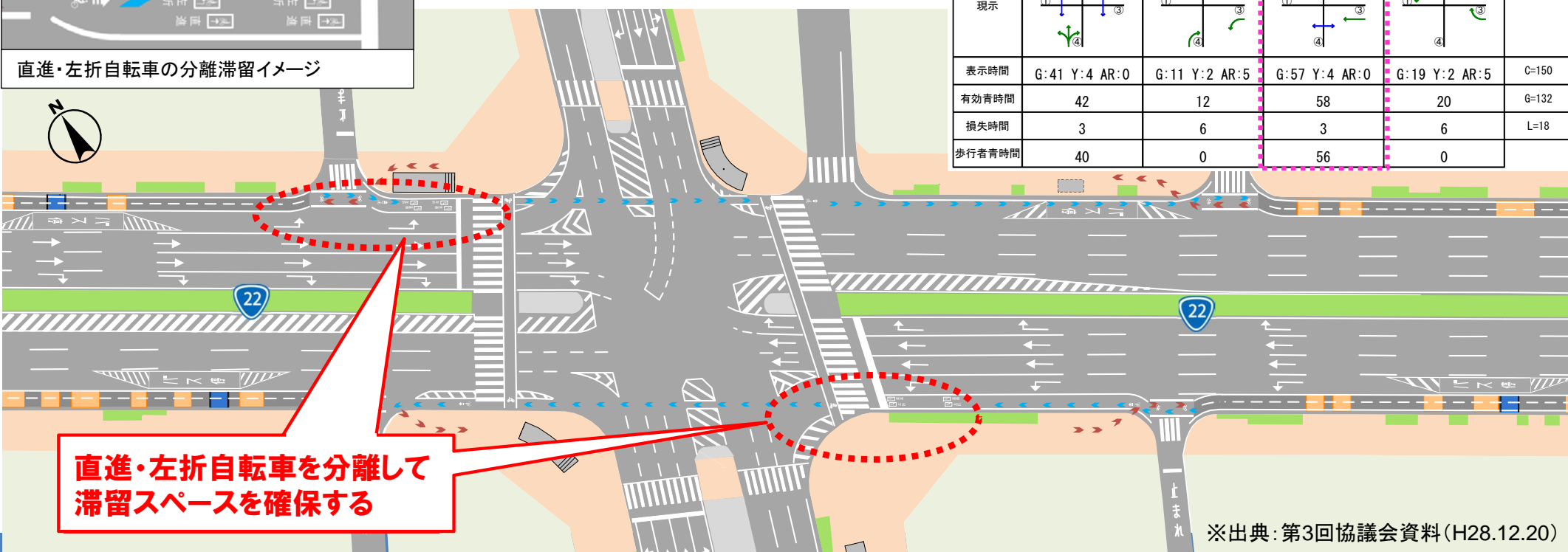
- 交差点部への矢羽根の設置と合わせて、左折自動車と直進自転車とを分離するため、信号現示の改善。
 ⇒一定の効果は期待できるが、現況と交差点規模は変わらず、右左折する自動車と逆方向の自転車との事故が課題

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とを分離

【第3回協議会計画案】



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	



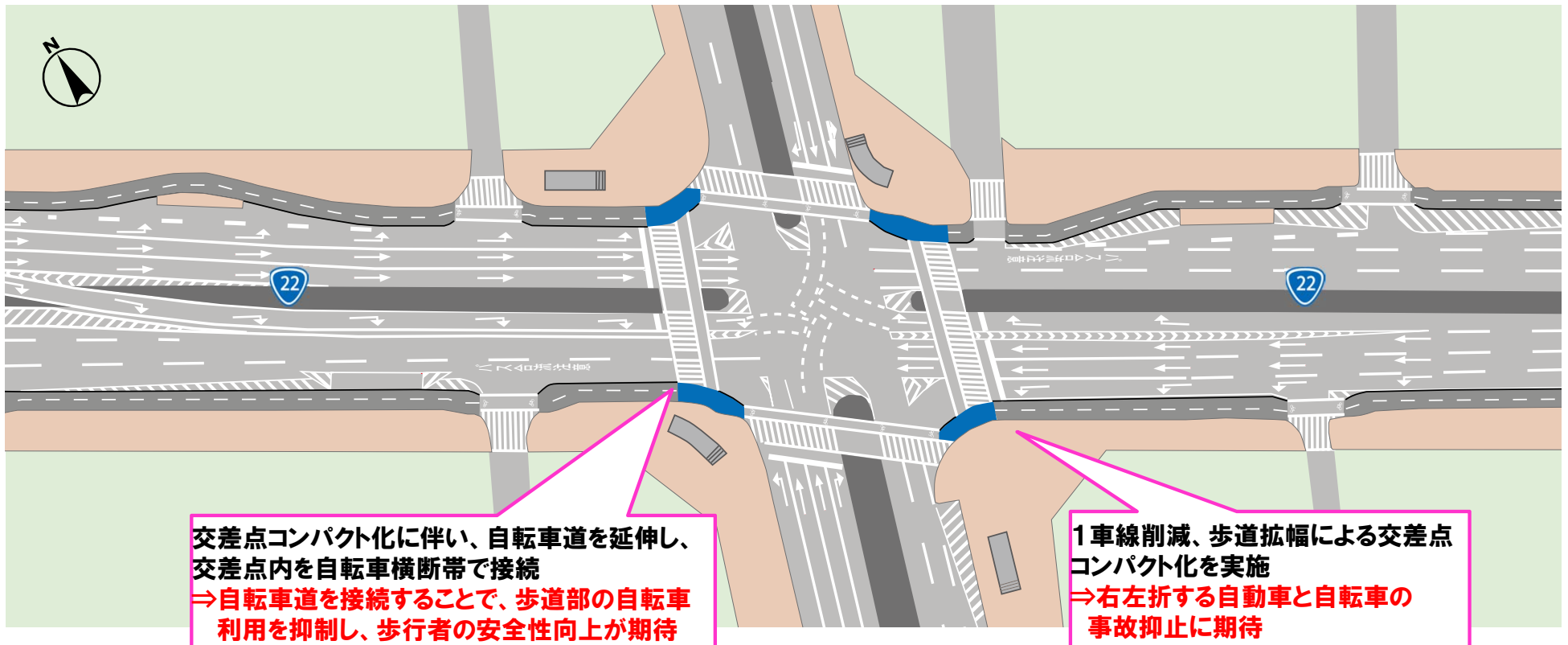
直進・左折自転車を分離して滞留スペースを確保する

※出典：第3回協議会資料(H28.12.20)

(1) 浅間町交差点【今回検討案】

- 【今回検討案】
- ・歩道拡幅により、交差点コンパクト化を実施することで、地下鉄出入口付近の見通しが改善。
 - ・交差点コンパクト化とあわせて、自転車道を延伸し、交差点内は、双方向で利用できる自転車横断帯で接続

【今回計画案】

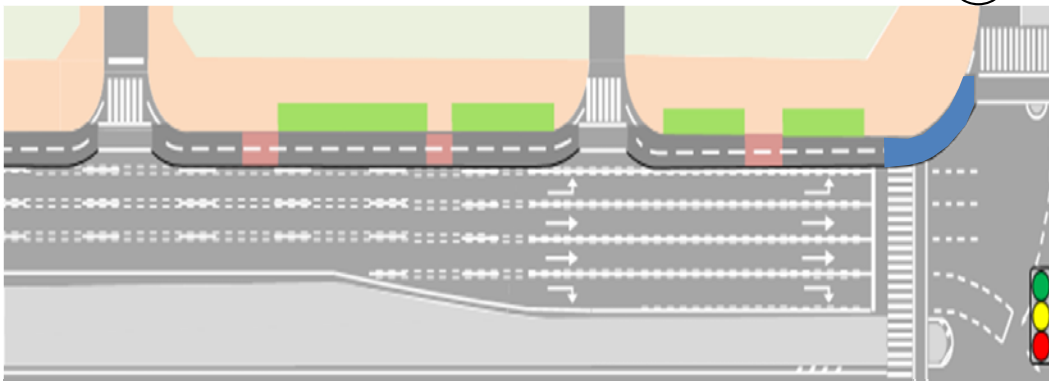


2. 今年度の検討状況の報告・確認事項等

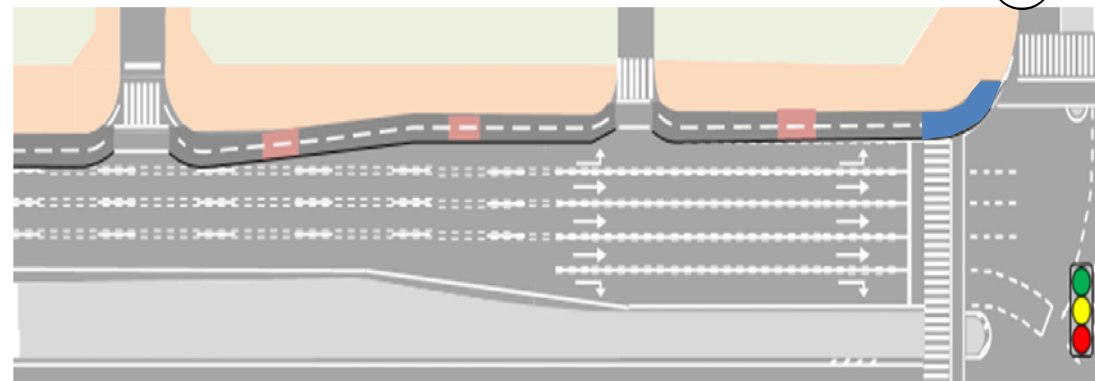
(2) 新御園橋交差点【第3回協議会での検討案】

- 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。
⇒北側流入部において南側流入部と同様に車線運用について検討が必要

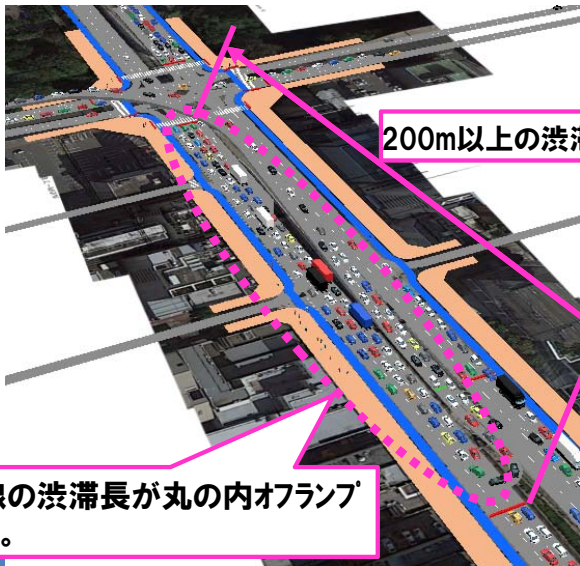
【今回計画案：一車削減】



【今回計画案：車線数維持・左折レーン設置※南側流入部】



シミュレーションの様子



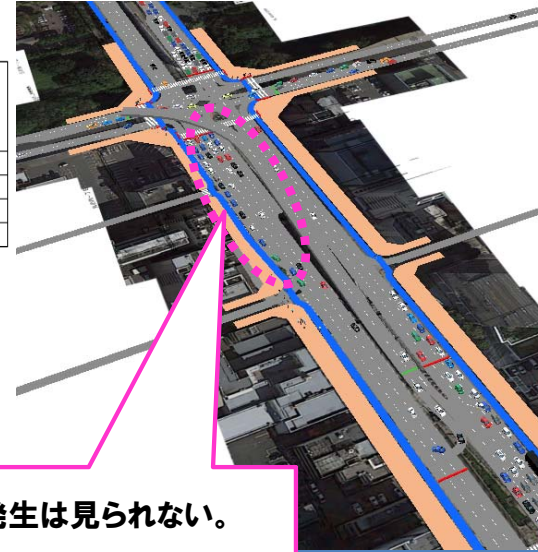
200m以上の渋滞

	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=160
有効青時間	12 G=143
損失時間	6 L=17
歩行者青時間	0

直進車線の渋滞長が丸の内オアンプにも影響。

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=160
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

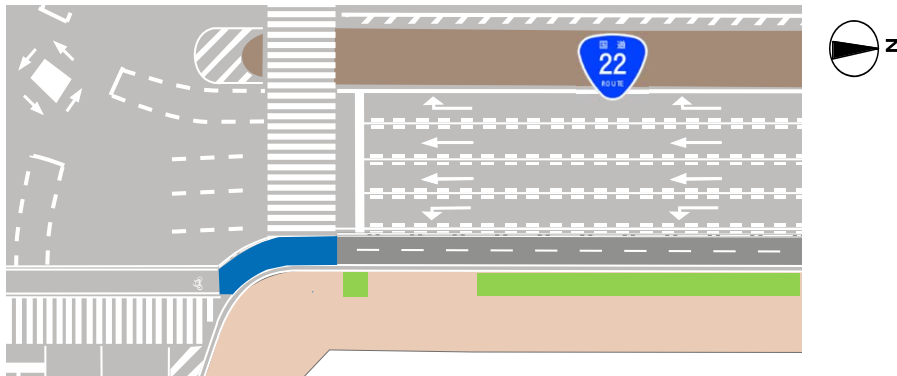
2. 今年度の検討状況の報告・確認事項等

(2) 新御園橋交差点【今回検討案】

【今回検討案】・北側流入部について、南側と同様に、植栽帯スペースを活用して、自転車道を整備し、左折レーン・直進3車線を確保（車線数維持）
⇒国道22号本線方向では、歩車分離信号を導入検討

■第3回協議会計画案

直進方向の車線数を2車線に削減し、自転車走行空間を確保



直進2車線の場合、渋滞発生が懸念

	交差点 需要率	交通容量比 (北側流入部)
朝	0.861	1.222
夕	0.801	0.880

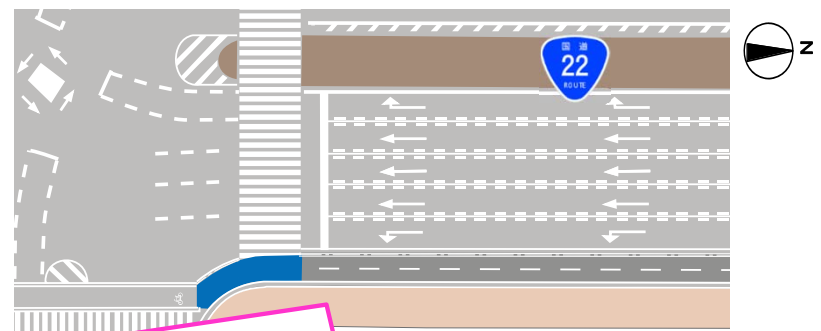
現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
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

現示	5φ
表示時間	G:11 Y:2 AR:5 C=160
有効青時間	12 G=143
損失時間	6 L=17
歩行者青時間	0

■今回計画案

植樹帯スペースを活用して自転車通行空間を整備し、現況の直進方向の車線数(3車線)を維持



南側流入部と同様に植栽帯スペースを活用して、自転車道を整備し、左折レーンと現況と同様の直進3車線を確保し、現況の直進車線数維持
⇒国道22号方向では、歩車分離信号を導入可能

	交差点 需要率	交通容量比 (北側流入部)
朝	0.709	0.815
夕	0.746	0.587

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
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

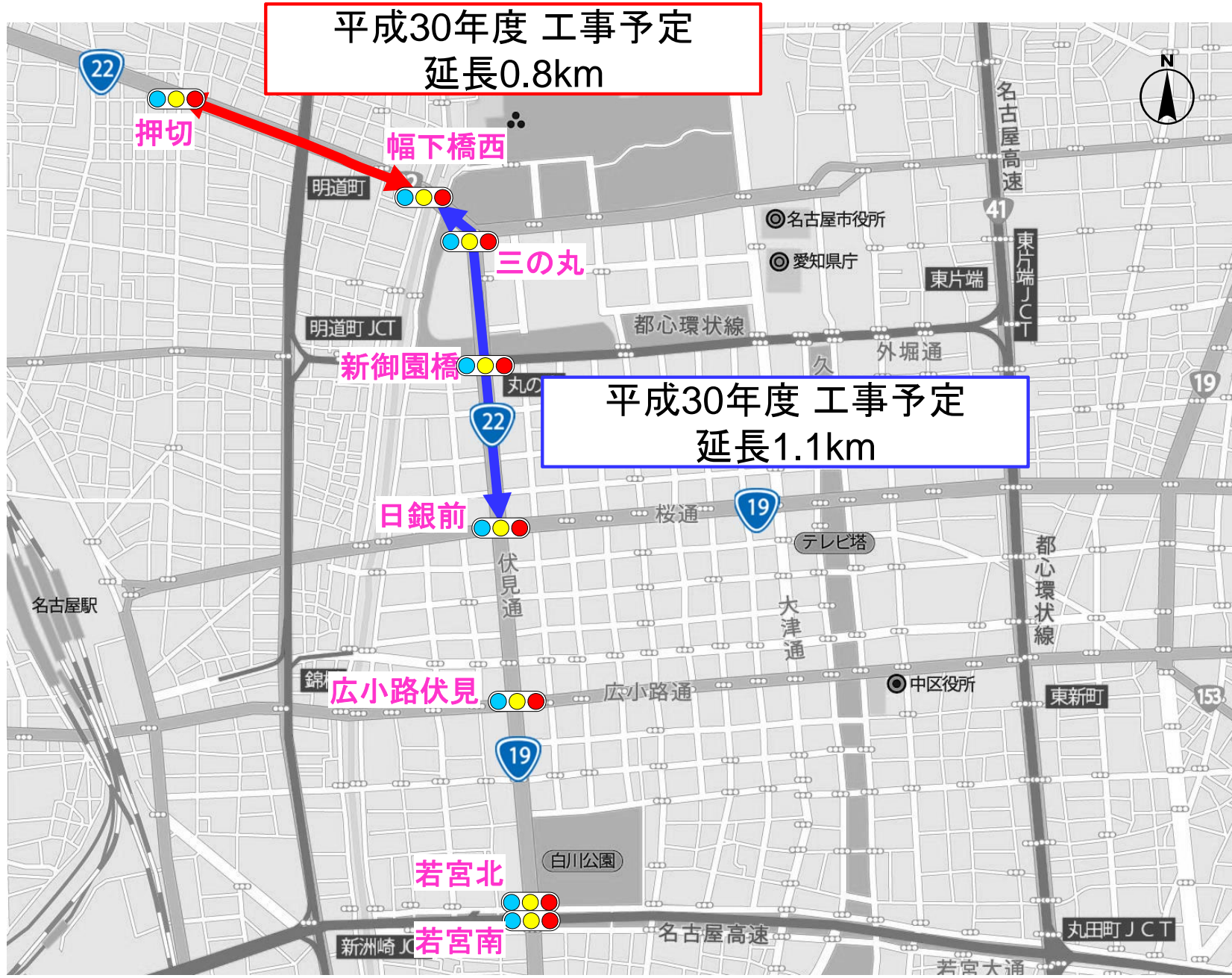
現示	5φ
表示時間	G:11 Y:2 AR:5 C=160
有効青時間	12 G=143
損失時間	6 L=17
歩行者青時間	0



～ 目 次 ～

1. 前回(第3回)協議会での協議内容及び
今年度の検討内容
2. 今年度検討状況の報告・確認事項等
3. 今後の予定

3. 今後の予定





卷末資料

新御園橋交差点の交差点需要率

■各方向の交通容量比及び需要率等一覧表

■当初計画案【朝】

路線	方向①（北流入部）			方向②（東流入部）			方向③（南流入部）			方向④（西流入部）		
	国道22号			外堀通り			国道22号			外堀通り		
方向	左折	直進	右折	左直	直進	右折	左折	直進	右折	左直	直進	右折
車線数	1	2	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1
交通容量比	0.357	1.222	0.623	0.613			0.434	0.582	0.687	0.609		
交差点需要率	0.861											

■当初計画案【夕】

路線	方向①（北流入部）			方向②（東流入部）			方向③（南流入部）			方向④（西流入部）		
	国道22号			外堀通り			国道22号			外堀通り		
方向	左折	直進	右折	左直	直進	右折	左折	直進	右折	左直	直進	右折
車線数	1	2	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1
交通容量比	0.242	0.880	0.693	0.659			0.423	0.753	0.982	0.725		
交差点需要率	0.801											

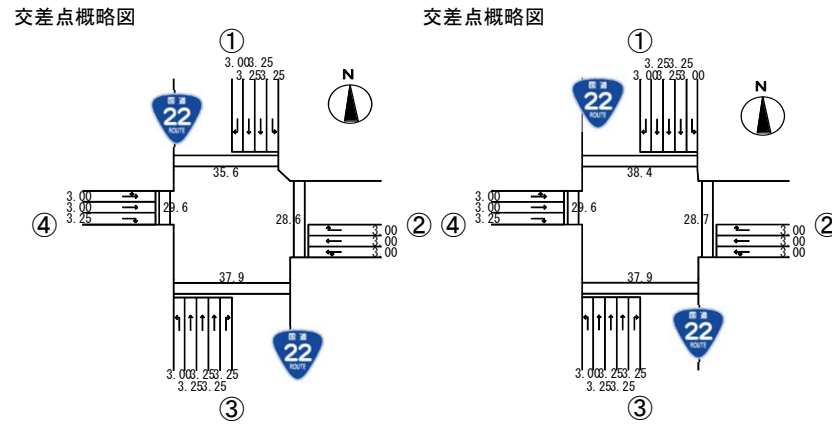
■今回計画案【朝】

路線	方向①（北流入部）			方向②（東流入部）			方向③（南流入部）			方向④（西流入部）		
	国道22号			外堀通り			国道22号			外堀通り		
方向	左折	直進	右折	左直	直進	右折	左折	直進	右折	左直	直進	右折
車線数	1	3	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1
交通容量比	0.357	0.815	0.623	0.613			0.434	0.582	0.687	0.609		
交差点需要率	0.709											

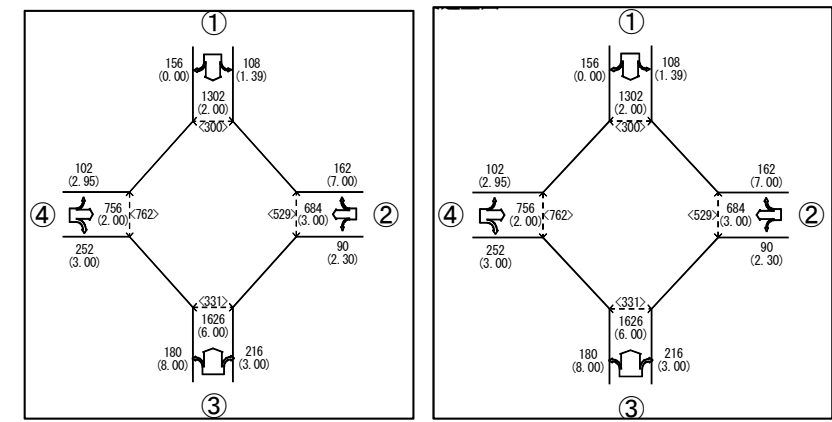
■今回計画案【夕】

路線	方向①（北流入部）			方向②（東流入部）			方向③（南流入部）			方向④（西流入部）		
	国道22号			外堀通り			国道22号			外堀通り		
方向	左折	直進	右折	左直	直進	右折	左折	直進	右折	左直	直進	右折
車線数	1	3	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1
交通容量比	0.242	0.587	0.693	0.638			0.423	0.753	0.982	0.704		
交差点需要率	0.746											

■交差点方向図 (左:当初計画案、右:今回計画案)



■交差点交通量図 (左:朝ピーク、右:夕ピーク)



上段：方向別合計交通量[台/時]
 下段：(大型車混入率)[%]
 <歩行者数>[人/時]

■信号現示構成

現示方式の図示

現示	1φ	2φ	3φ	4φ
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

現示	5φ
表示時間	G:11 Y:2 AR:5 C=160
有効青時間	12 G=143
損失時間	6 L=17
歩行者青時間	0