

自転車通行空間整備箇所の整備形態について

1. 自転車通行空間整備箇所における整備形態の方針検討
2. 交差点における整備形態の方針検討

1. 自転車通行空間整備箇所における整備形態の方針検討

(1) 整備形態の考え方

- 自転車は車道の左側端(自転車道が設けられている道路においては、自転車道)を通行しなければならない。[道路交通法]
- 自転車道は一方通行が基本。[安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン]
- 名古屋市内の国管理国道は道路幅が広く、歩道の通行ができなければ、沿道施設へアクセスする際、迂回もしくは歩道の押し歩きが必要となる場合が発生し、自転車利用者の利便性低下が懸念される。
⇒自転車通行空間整備にあたっては、自転車利用者の利便性への配慮も必要である。

道路交通法 (抜粋)

第二条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

十一 軽車両 次に掲げるものであつて、身体障害者用の車椅子及び歩行補助車等以外のものをいう。

イ 自転車、荷車その他人若しくは動物の力により、又は他の車両に牽引^{けん}され、かつ、レールによらないで運転する車(そり及び牛馬を含む。)

ロ 原動機を用い、かつ、レール又は架線によらないで運転する車であつて、車体の大きさ及び構造を勘案してイに準ずるものとして内閣府令で定めるもの

第十七条 車両は、歩道又は路側帯(以下この条において「歩道等」という。)と車道の区別のある道路においては、**車道を通行しなければならない。**ただし、道路外の施設又は場所に入出するためやむを得ない場合において歩道等を横断するとき、又は第四十七条第三項若しくは第四十八条の規定により歩道等で停車し、若しくは駐車するため必要な限度において歩道等を通行するときは、この限りでない。

第十八条 車両(トローリーバスを除く。)は、**車両通行帯の設けられた道路を通行する場合を除き、自動車及び原動機付自転車にあつては道路の左側に寄つて、軽車両にあつては道路の左側端に寄つて、それぞれ当該道路を通行しなければならない。**ただし、追越しをするとき、第二十五条第二項若しくは第三十四条第二項若しくは第四項の規定により道路の中央若しくは右側端に寄るとき、又は道路の状況その他の事情によりやむを得ないときは、この限りでない。

2 車両は、前項の規定により歩道と車道の区別のない道路を通行する場合その他の場合において、歩行者の側方を通過するときは、これとの間に安全な間隔を保ち、又は徐行しなければならない。

第六十三条の三 車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準に適合する二輪又は三輪の自転車で、他の車両を牽引^{けん}していないもの(以下この節において「普通自転車」という。)は、自転車道が設けられている道路においては、自転車道以外の車道を横断する場合及び道路の状況その他の事情によりやむを得ない場合を除き、**自転車道を通行しなければならない。**

※第十八条の「道路」：歩道等と車道の区別のある道路においては、車道(第十七条第4項)

自転車は「軽車両」

自転車は、車道*の左側端を通行しなければならない

自転車道が設けられている場合は、自転車道を通行しなければならない

- ・自転車道については、普通自転車に当該自転車道を通行する義務があるため、一方通行規制を実施する場合は、目的地へ向かうのに遠回りなることで沿道施設への出入りが不便となり沿道の地域住民や自転車利用者等の理解が得られにくい場合はあるが、**双方通行の場合は、自動車と逆方向に通行する自転車の出会い頭事故の危険性、交差点内での自転車同士の交錯の危険性、単路部における快適性の確保などの課題があることから、これらを踏まえて自転車道は一方通行を基本とするものとする。**

※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。

(「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(平成28年7月 国土交通省道路局・警察庁交通局)より)

自転車道を整備する場合、一方通行が基本であり、自転車は自転車道を通行しなければならない

1. 自転車通行空間整備箇所における整備形態の方針検討

(1) 整備形態の考え方

- 自転車は車道の左側端(自転車道が設けられている道路においては、自転車道)を通行しなければならない。〔道路交通法〕
 - 自転車道は一方通行が基本
 - 名古屋市内の国管理国道は道路幅が広く、歩道の通行ができなければ、沿道施設へアクセスする際、迂回もしくは歩道の押し歩きが必要となる場合が発生し、自転車利用者の利便性低下が懸念される。
- ⇒自転車通行空間整備にあたっては、自転車利用者の利便性への配慮も必要である。

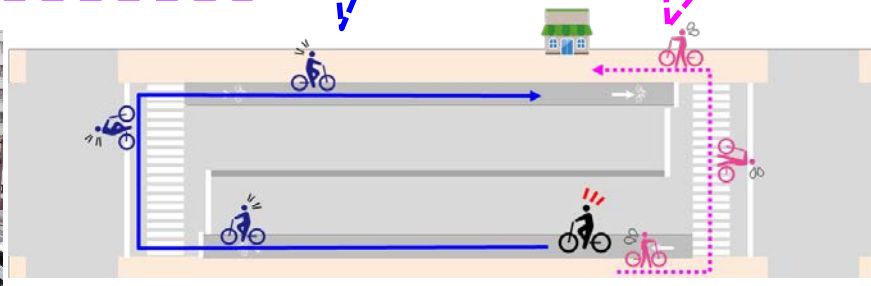
名古屋市内の国管理国道の特性

幅が広い道路で、歩道の通行ができなければ、反対車線の沿道施設までの移動時に、迂回もしくは歩道の押し歩きでの移動が発生

○車道・自転車道(一方通行)通行のみでの自転車の移動イメージ

迂回

押し歩き



自転車通行空間の整備にあたっては、自転車利用者の利便性への配慮も必要

+

自転車の歩道通行は歩行者優先であることが前提
「歩道はゆっくり」

名古屋市内の国管理国道における自転車通行空間整備に関する基本方針

- ・「自転車専用通行帯」または「車道混在」により実施（自転車道は基本的に採用しない）
- ・自転車通行空間を整備後も、歩道の自転車通行を可能とする。
※歩道は歩行者優先であることを徹底

1. 自転車通行空間整備箇所における整備形態の方針検討

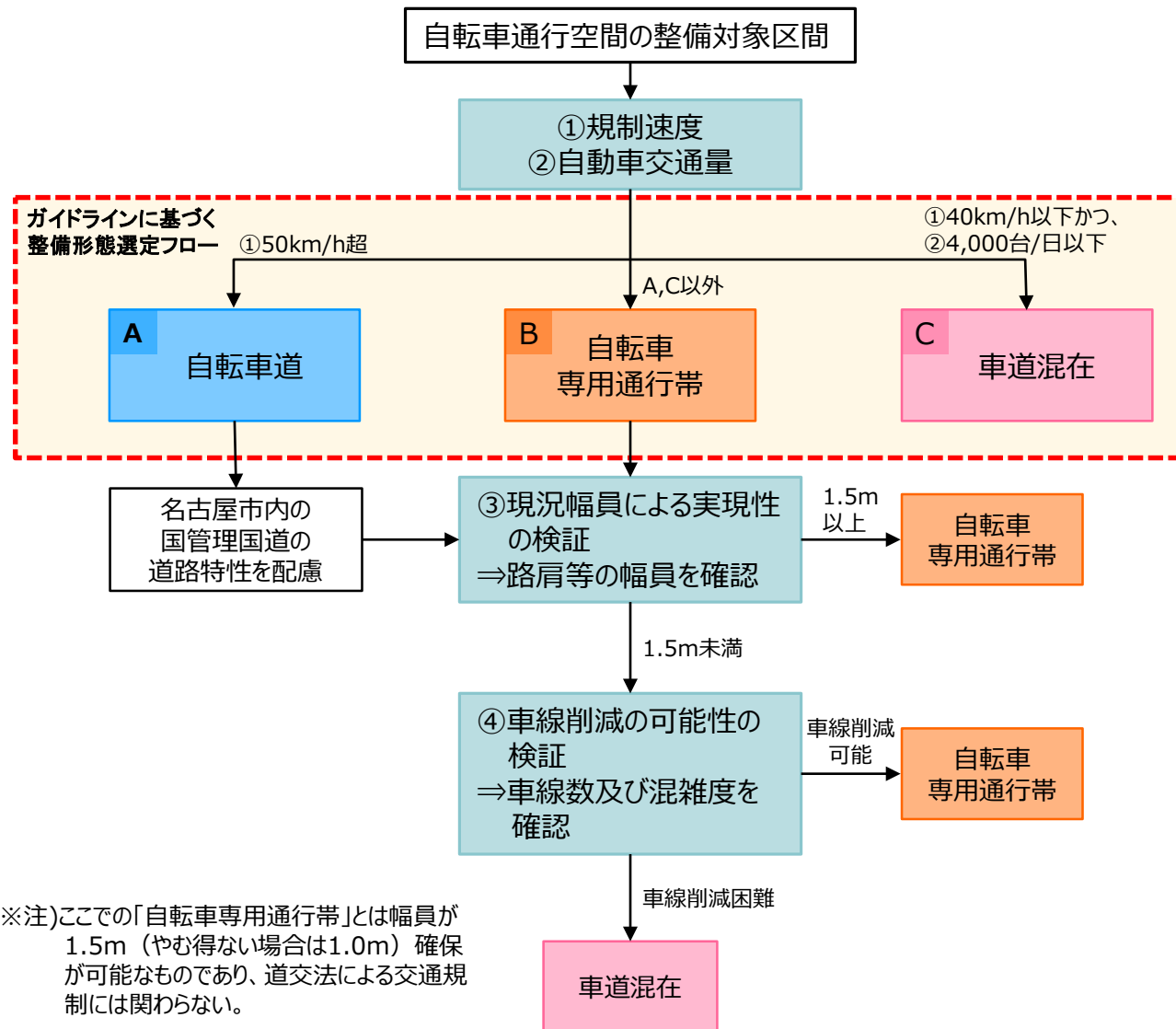
(1) 整備形態の考え方 (国管理国道)

○「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(H28.7)」に基づく整備形態選定フロー及び整備実現性を考慮し検討する。

○整備形態選定フロー (国管理国道)

○整備形態の選定時の考慮事項

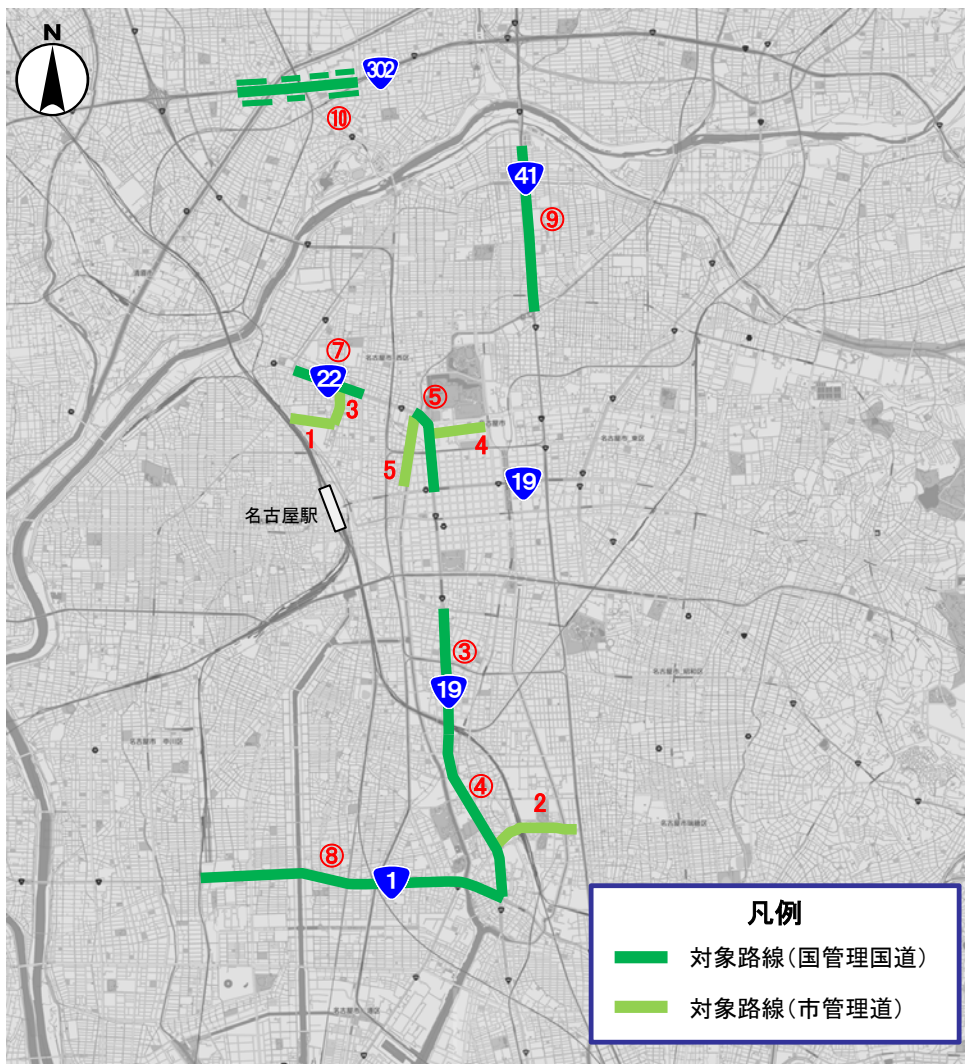
- ①規制速度
- ②自動車交通量 (H27センサス)
- ③現況幅員による実現性の検証
(単路部、交差点部の幅員の確認)
- ④車線削減の可能性の検証 (車線数、混雑度)



1. 自転車通行空間整備箇所における整備形態の方針検討

(2) 対象路線

- 自転車交通需要の視点から、整備箇所を選定（資料5参照）
- 選定した箇所毎の整備形態の方針を検討



地図出典：(c)NTT空間情報

○一覧表

■国管理国道

番号	路線	区間	延長(km)
R3以降整備			
③	国道19号	金山新橋南～西大須	1.8
④	国道19号	熱田神宮南～金山新橋南	2.4
⑤	国道22号	日銀前～幅下橋西	1.1
⑦	国道22号	押切～上更	1.0
⑧	国道1号	熱田神宮南～中島駅南	4.3
⑨	国道41号	北警察署南～中切町5	2.2
⑩	国道302号	木前町～玉池町	1.6
合計			14.4

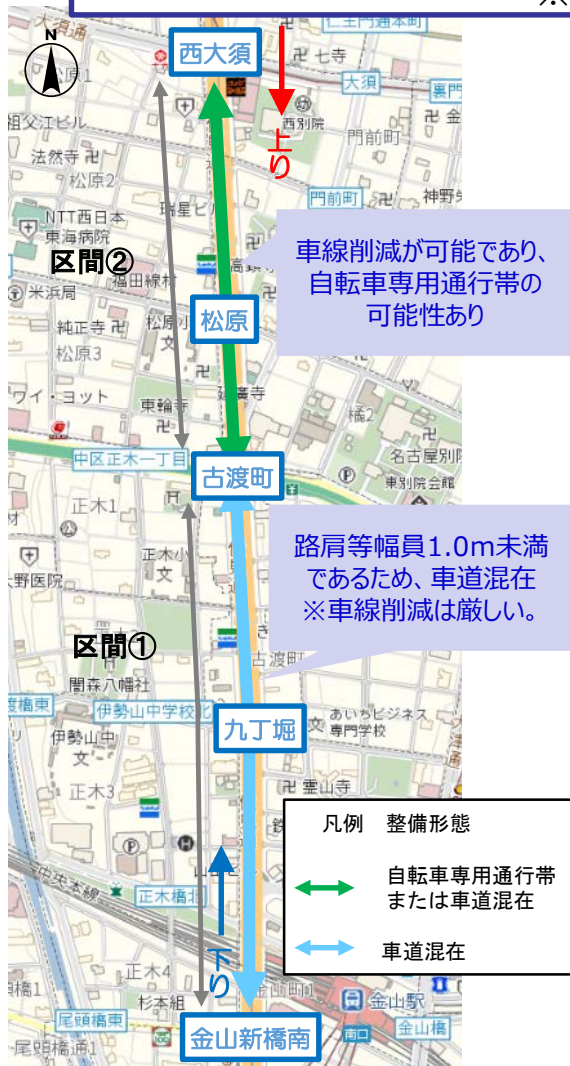
■市管理道路

番号	路線	区間	延長(km)
R3以降整備			
1	市道則武新町三丁目第1号線	則武新町4～西藪下	0.6
2	市道豆田町線	旗屋町～堀田通5	1.2
3	市道菊井一丁目第1号線	西藪下～菊ノ尾	0.5
4	市道公館東西第2号線他	中日新聞社北～県庁前	0.8
5	市道木挽町通	幅下橋東～桜橋東	1.0
合計			4.1

1. 自転車通行空間整備箇所における整備形態の方針検討

(3) 整備形態の検討 ③ 国道19号 金山新橋南～西大須

- 古渡町～西大須：車線削減の可能性があるため、自転車専用通行帯または車道混在※1
※1 前後の区間との連続性等も踏まえて検討
- 金山新橋南～古渡町：路肩等の幅員が1.0m未満であり、車線削減も厳しいため、車道混在※2
※2 再配分等による部分的な幅員の拡大を検討



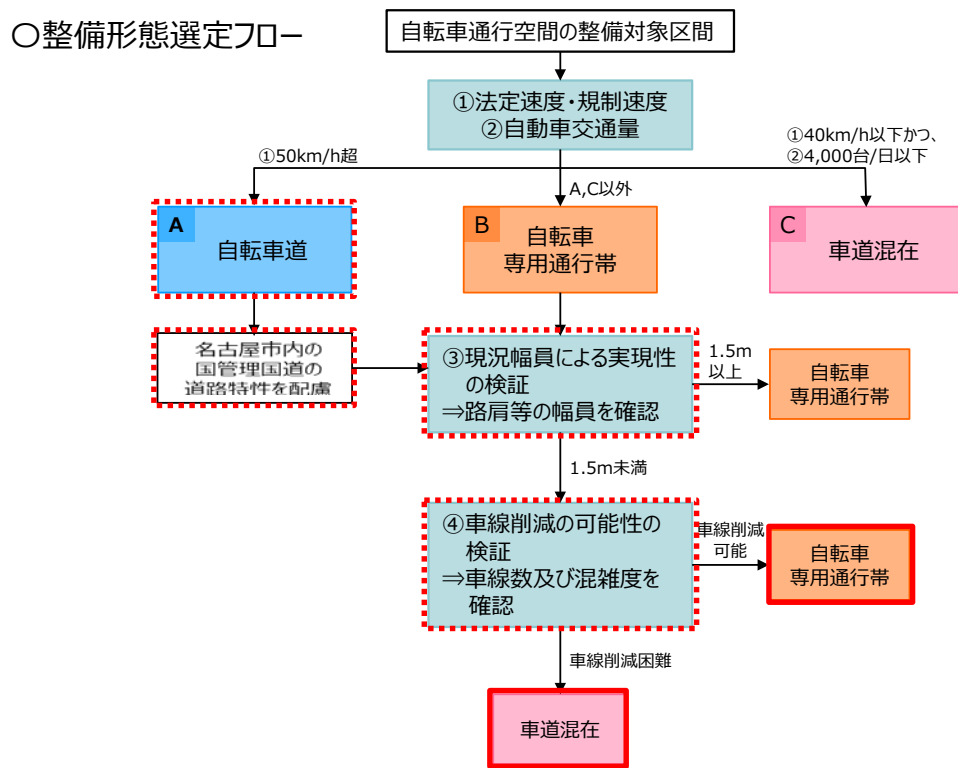
区間	幅員による実現性	車線削減の可能性	路線の交通状況	整備形態(案)
金山新橋南～西大須	<p>路肩等の幅員1.0m未満</p>	<p>区間②</p> <p>車線削減の可能性あり</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 自動車交通量 約53,000台/日 ■ 法定速度 60km/h ■ 実勢速度(最大) 上り: 約35.1km/h 下り: 約37.1km/h 	自転車専用通行帯 または 車道混在
	<p>※道路施設等があるため、施設帯での再配分による連続的な幅員確保は困難</p>	<p>区間①</p> <p>車線削減は厳しい</p>		

交通量データ・法定速度データ: H27センサス
速度データ: ETC2.0プローブデータ(R1.10月 平日)

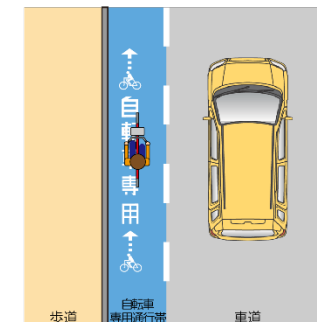
1. 自転車通行空間整備箇所における整備形態の方針検討

(3) 整備形態の検討 ③ 国道19号 金山新橋南～西大須

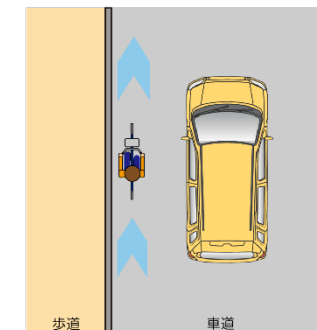
○整備形態選定フロー



自転車専用通行帯



車道混在



車線削減が可能であり、自転車専用通行帯の可能性あり

路肩等幅員1.0m未満であるため、車道混在 ※車線削減は厳しい。

凡例 整備形態
 自転車専用通行帯または車道混在
 車道混在



区間	現況	整備後イメージ
金山新橋南～西大須	歩道 5.00 施設帯 1.50 車道 16.75 Lane widths: 3.00, 3.25, 3.25, 3.25, 3.00	歩道 5.00 施設帯 1.50 車道 16.75 Lane widths: 3.00, 3.25, 3.25, 3.25, 3.00 (Note: 0.25m gaps are shown between lanes)

地図出典:(c)NTT空間情報

1. 自転車通行空間整備箇所における整備形態の方針検討

(3) 整備形態の検討 ④ 国道19号 熱田神宮南～金山新橋南

○熱田神宮南～金山新橋南：路肩等の幅員が1.0m未満であり、車線削減も厳しいため、車道混在※
 ※ 再配分等による部分的な幅員の拡大を検討



路肩等幅員1.0m未満
 であるため、車道混在
 ※車線削減は厳しい。

区間	幅員による実現性	車線削減の可能性	路線の交通状況	整備形態(案)
熱田神宮南～金山新橋南	<p>路肩等の幅員1.0m未満</p> <p>※道路施設等があるため、施設帯での再配分による連続的な幅員確保は困難</p>	<p>区間②</p> <p>区間①</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■自動車交通量 約53,000台/日 ■法定速度 60km/h ■実勢速度(最大) 上り：約39.9km/h 下り：約36.8km/h 	車道混在

混雑度データ：H27センサス

交通量データ・法定速度データ：H27センサス
 速度データ：ETC2.0プローブデータ(R1.10月 平日)

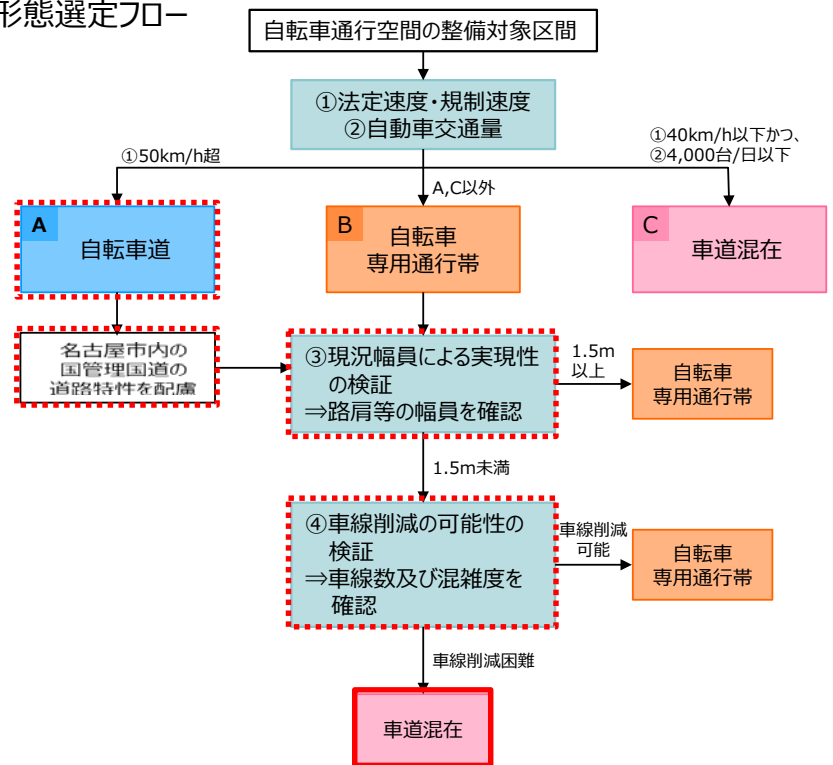
1. 自転車通行空間整備箇所における整備形態の方針検討

(3) 整備形態の検討 ④ 国道19号 熱田神宮南～金山新橋南

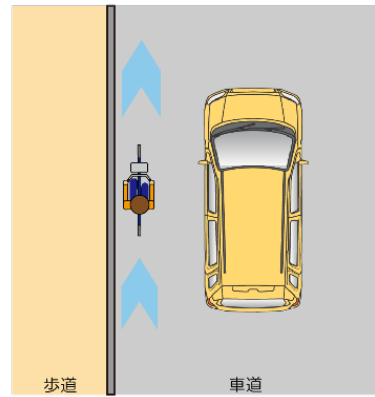


地図出典：(c)NTT空間情報

○整備形態選定フロー



車道混在



区間	現況					整備後イメージ					
熱田神宮南～金山新橋南	歩道	施設帯	車道			歩道	施設帯	車道			
	5.00	1.50	16.75			5.00	1.50	16.75			
			0.50	0.25				0.50	0.25		
			3.00	3.25	3.25	3.00		3.00	3.25	3.25	3.00

1. 自転車通行空間整備箇所における整備形態の方針検討

(3) 整備形態の検討 ⑤ 国道22号：日銀前～幅下橋西

○日銀前～幅下橋西：車線削減の可能性があるため、自転車専用通行帯



地図出典：(C)NTT空間情報

区間	幅員による実現性	車線削減の可能性	路線の交通状況	整備形態(案)
日銀前～幅下橋西		<p>区間②</p> <p>区間①</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■自動車交通量 約41,000台/日 ■法定速度 60km/h ■実勢速度(最大) 上り：約28.9km/h 下り：約27.8km/h 	自転車専用通行帯

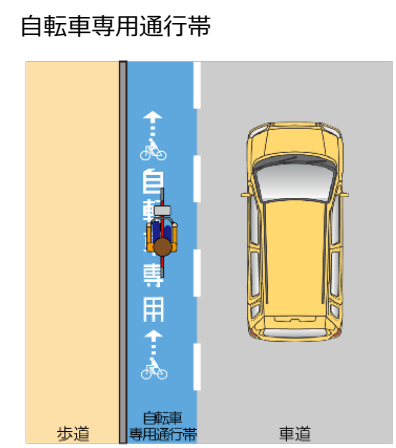
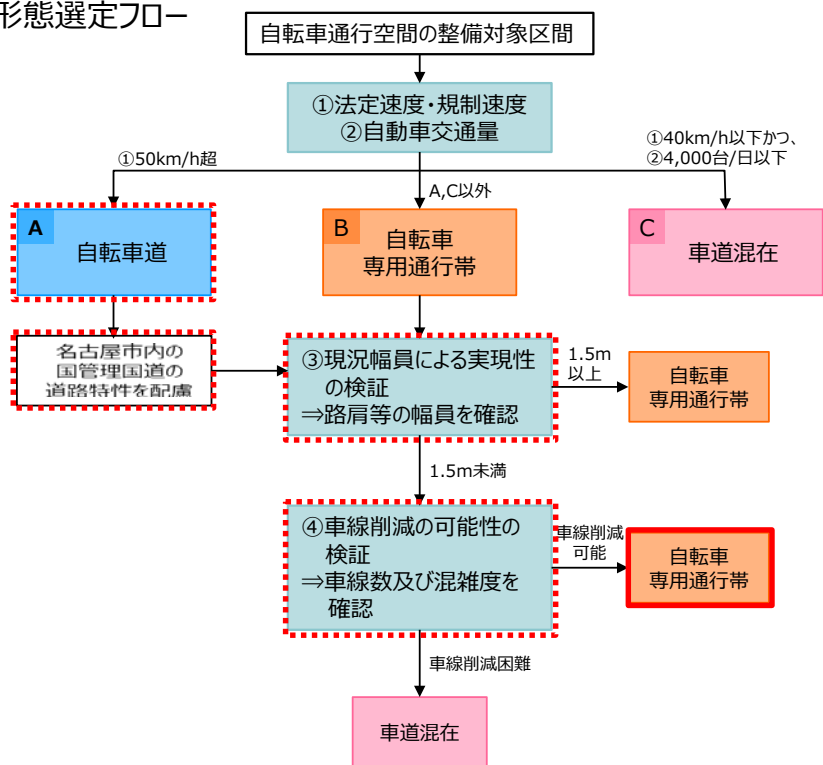
混雑度データ：H27センサス

交通量データ・法定速度データ：H27センサス
 速度データ：ETC2.0プローブデータ(R1.10月 平日)

1. 自転車通行空間整備箇所における整備形態の方針検討

(3) 整備形態の検討 ⑤ 国道22号：日銀前～幅下橋西

○整備形態選定フロー



凡例 整備形態
 ←→ 自転車専用通行帯

地図出典：(C)NTT空間情報



区間	現況			整備後イメージ		
	歩道	施設帯	車道	歩道	施設帯	車道
日銀前～幅下橋西	5.00	2.00	14.00	5.00	2.00	14.00
			0.50 3.25 3.25 3.25 3.25		0.50 1.50 1.75	0.50 3.25 3.25 3.25

1. 自転車通行空間整備箇所における整備形態の方針検討

(3) 整備形態の検討 ⑦ 国道22号：押切～上更

○押切～上更：路肩等の幅員が1.0m未満であり、車線削減も困難のため、車道混在※
 ※ 再配分等による部分的な幅員の拡大を検討



地図出典：(c)NTT空間情報

区間	幅員による実現性	車線削減の可能性	路線の交通状況	整備形態 (案)
押切～上更	<p>歩道 3.80m 施設帯 1.20m 車道 7.75m</p> <p>路肩等の幅員1.0m未満</p>	<p>■ 現況の混雑度：0.73</p> <p>※本区間は片側2車線のため、車線削減困難</p>	<p>■ 自動車交通量 約41,000台/日</p> <p>■ 法定速度 60km/h</p> <p>■ 実勢速度 (最大) 上り：約32.3km/h 下り：約37.1km/h</p>	車道混在

※道路施設等があるため、施設帯での再配分による連続的な幅員確保は困難

混雑度データ：H27センサス

交通量データ・法定速度データ：H27センサス
 速度データ：ETC2.0プローブデータ(R1.10月 平日)

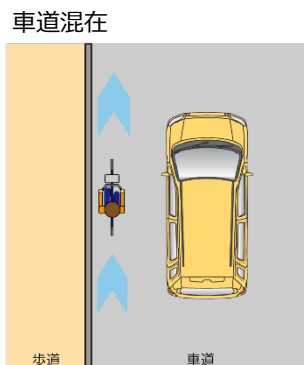
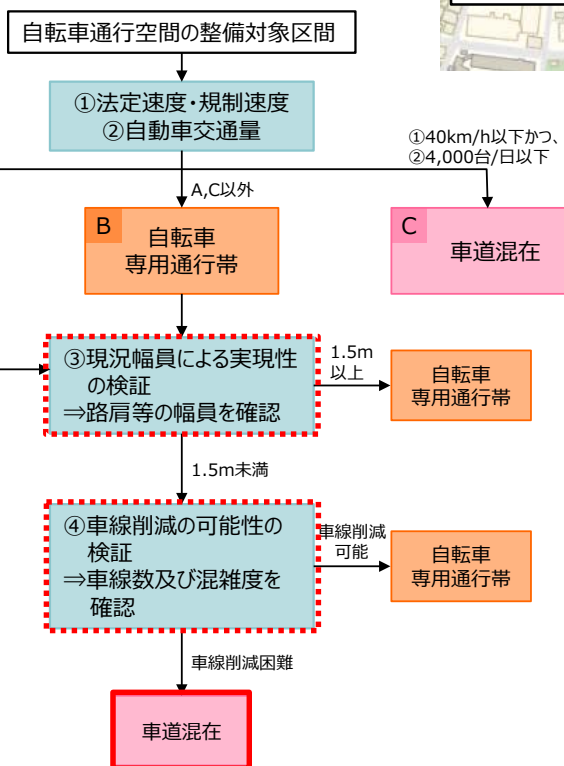
1. 自転車通行空間整備箇所における整備形態の方針検討

(3) 整備形態の検討 ⑦ 国道22号：押切～上更



地図出典：(C)NTT空間情報

○整備形態選定フロー



区間	現況			整備後イメージ		
押切～上更	歩道 3.80	施設帯 1.20	車道 7.75	歩道 3.80	施設帯 1.20	車道 7.75
			0.50			0.50
			0.25			0.25
			3.25			3.25

※道路施設等があるため、施設帯での再配分による連続的な幅員確保は困難

1. 自転車通行空間整備箇所における整備形態の方針検討

(3) 整備形態の検討 ⑧ 国道1号：熱田神宮南～中島駅南

- 熱田神宮南～白鳥橋西：車線削減の可能性があるため、自転車専用通行帯または車道混在※1
 ※1 白鳥橋における整備形態について、交通状況を把握したうえで検討
- 白鳥橋西～中島駅南：車線削減は困難だが、路肩等の幅員が1.0m以上の箇所があり、自転車専用通行帯または車道混在※2
 ※2 路肩等の幅員が1.0m未満の箇所については、再配分等による部分的な幅員の拡大を検討



区間	幅員による実現性	車線削減の可能性	路線の交通状況	整備形態 (案)
熱田神宮南～中島駅南	(次ページを参照)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 現況の混雑度：0.48～1.25 ※本区間は片側2車線のため、車線削減困難 (熱田神宮南～白鳥橋西を除く) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 自動車交通量 約38,000台/日 ■ 法定速度 60km/h ■ 実勢速度 (最大) 上り：約30.4km/h 下り：約30.9km/h 	自転車専用通行帯 または 車道混在

混雑度データ：H27センサス

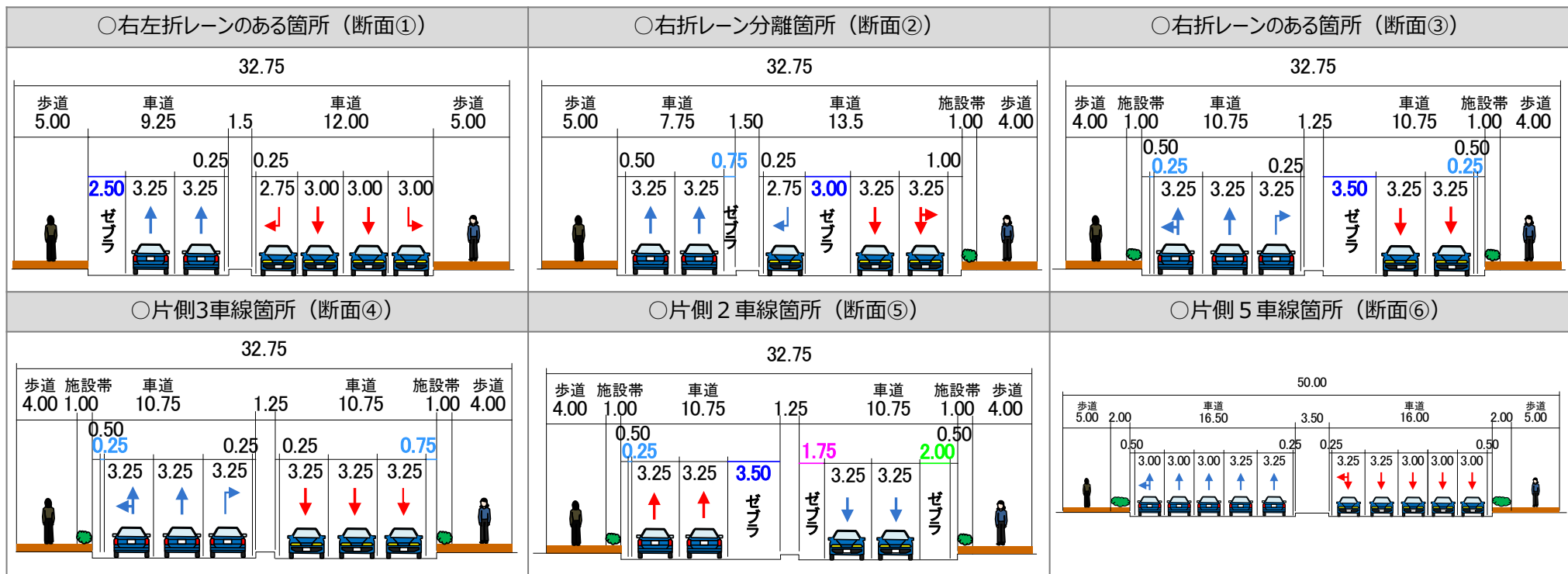
交通量データ・法定速度データ：H27センサス
 速度データ：ETC2.0プローブデータ(R1.10月 平日)

1. 自転車通行空間整備予定路線における整備形態の方針検討

(3) 整備形態の検討 ⑦ 国道1号：熱田神宮南～中島駅南



<参考>



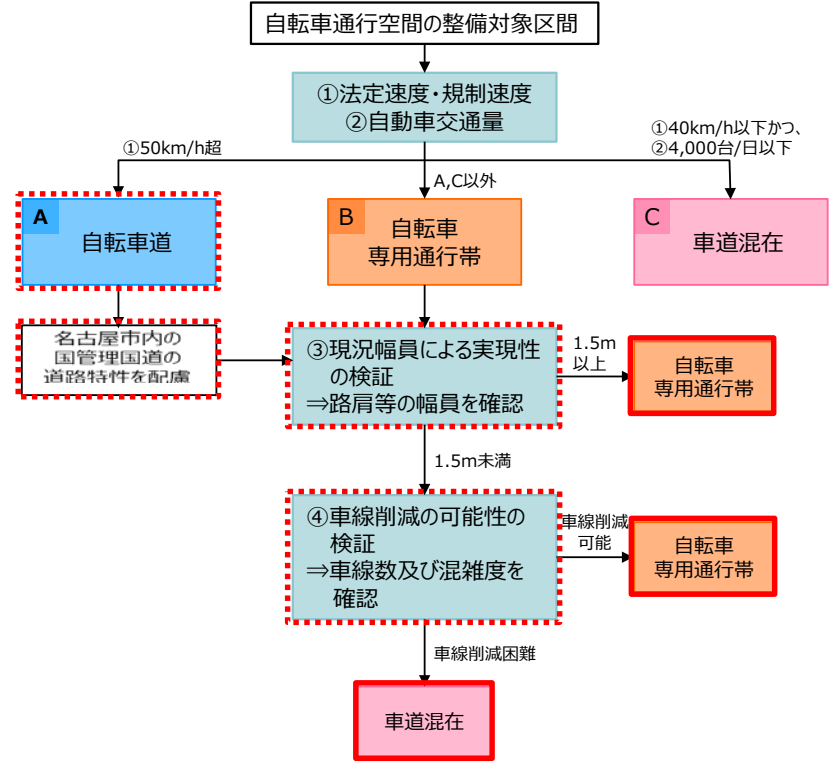
※路肩幅員狭小箇所では、道路施設等があるため、施設帯での再配分による連続的な幅員確保は困難

1. 自転車通行空間整備箇所における整備形態の方針検討

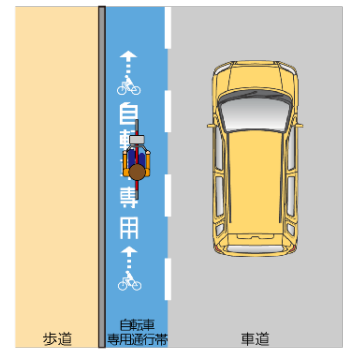
(3) 整備形態の検討 ⑧ 国道1号：熱田神宮南～中島駅南



○整備形態選定フロー



自転車専用通行帯



区間	現況	整備後イメージ
熱田神宮南～中島駅南	<p>32.75</p> <p>歩道 4.00 施設帯 1.00 車道 10.75 1.25 車道 10.75 施設帯 1.00 歩道 4.00</p> <p>0.50 0.25 3.25 3.25 3.50 1.75 3.25 3.25 0.50</p>	<p>32.75</p> <p>歩道 4.00 施設帯 1.00 車道 10.75 1.25 車道 10.75 施設帯 1.00 歩道 4.00</p> <p>0.50 0.25 3.25 3.25 3.50 1.75 3.25 3.25 0.50 0.50</p>

1. 自転車通行空間整備箇所における整備形態の方針検討

(3) 整備形態の検討 ⑨ 国道41号：北警察署南～中切町5

○北警察署南～中切町5：路肩等の幅員が1.0m未満であり、車線削減も困難のため、車道混在※
 ※ 再配分等による部分的な幅員の拡大を検討



区間	幅員による実現性	車線削減の可能性	路線の交通状況	整備形態(案)
北警察署南～中切町	<p>歩道 6.00</p> <p>車道 10.75</p> <p>0.75 0.25</p> <p>3.25 3.25 3.25</p> <p>路肩等の幅員1.0m未満</p> <p>※道路施設等があるため、歩道内での再配分による連続的な幅員確保は困難</p>	<p>区間②</p> <p>混雑度 3.00</p> <p>2.50</p> <p>2.00</p> <p>1.50</p> <p>1.00</p> <p>0.50</p> <p>0.00</p> <p>0.98 (現況)</p> <p>1.47 (車線削減時)</p> <p>車線削減困難</p>	<p>■自動車交通量 約53,000台/日</p> <p>■法定速度 60km/h</p> <p>■実勢速度(最大) 上り：約41.3km/h 下り：約37.9km/h</p>	車道混在
中切町5～北警察署南	<p>0.75 0.25</p> <p>3.25 3.25 3.25</p> <p>路肩等の幅員1.0m未満</p> <p>※道路施設等があるため、歩道内での再配分による連続的な幅員確保は困難</p>	<p>区間①</p> <p>混雑度 3.00</p> <p>2.50</p> <p>2.00</p> <p>1.50</p> <p>1.00</p> <p>0.50</p> <p>0.00</p> <p>1.07 (現況)</p> <p>1.50 (車線削減時)</p> <p>車線削減困難</p>		車道混在

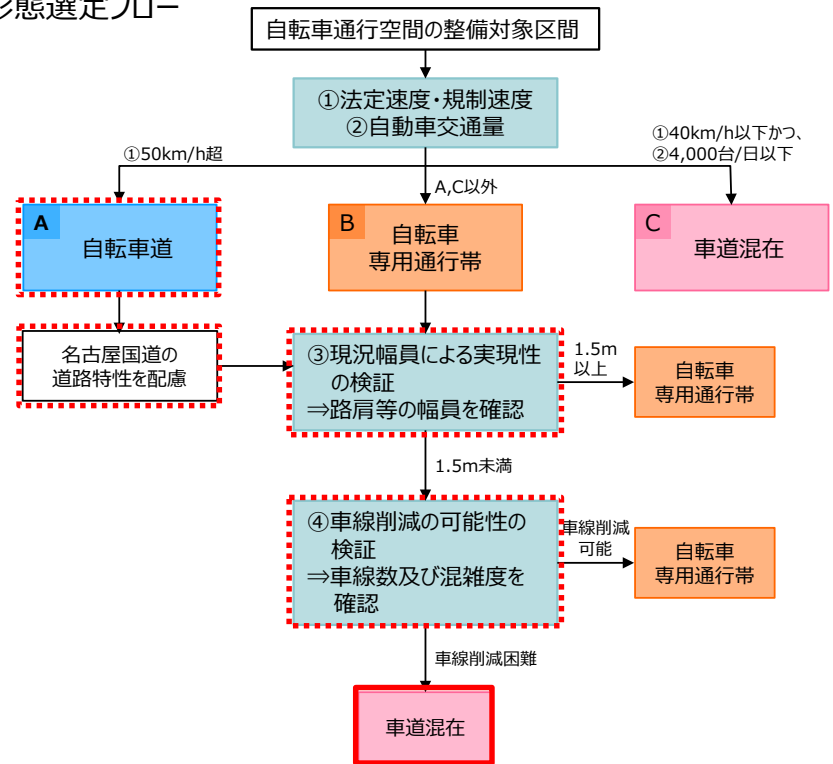
混雑度データ：H27センサス

交通量データ・法定速度データ：H27センサス
 速度データ：ETC2.0プローブデータ(R1.10月 平日)

1. 自転車通行空間整備箇所における整備形態の方針検討

(3) 整備形態の検討 ⑨ 国道41号：北警察署南～中切町5

○整備形態選定フロー



路肩等幅員1.0m未満
であるため、車道混在
※車線削減困難



区間	現況			整備後イメージ				
北警察署南～中切町5	歩道	車道			歩道	車道		
	6.00	0.75	3.25	0.25	3.25	3.25	3.25	
		↑	↑	↑	↑	↑	↑	
		3.25	3.25	3.25	3.25	3.25	3.25	

凡例 整備形態
←→ 車道混在

地図出典：(c)NTT空間情報

1. 自転車通行空間整備箇所における整備形態の方針検討

(3) 整備形態の検討 ⑩ 国道302号：木前町～玉池町

- 本線・木前町～玉池町交差点：路肩等の幅員が1.5m以上であるため、自転車専用通行帯※
- ※路肩等の幅員が1.0m未満の箇所においては、車道混在等を検討
- 側道：自動車交通量が少なく、速度も低い(40km/h以下)と考えられるため、車道混在



地図出典：(c)NTT空間情報

区間	幅員による実現性	車線削減の可能性	路線の交通状況	整備形態(案)
木前町～玉池町		<p>■ 現況の混雑度：1.07～1.27</p> <p>※本区間は片側2車線のため、車線削減困難</p>	<p>■ 自動車交通量 約35,000台/日 (側道：情報なし)</p> <p>■ 法定速度 60km/h</p> <p>■ 実勢速度 (最大) 右回り：約39.7km/h 左回り：約54.6km/h</p>	<p>○本線 自転車専用通行帯または車道混在</p> <p>○側道 車道混在</p>

混雑度データ：H27センサス

交通量データ・法定速度データ：H27センサス
速度データ：ETC2.0プローブデータ(R1.10月 平日)

1. 自転車通行空間整備箇所における整備形態の方針検討

(3) 整備形態の検討 ⑩ 国道302号：木前町～玉池町（本線）

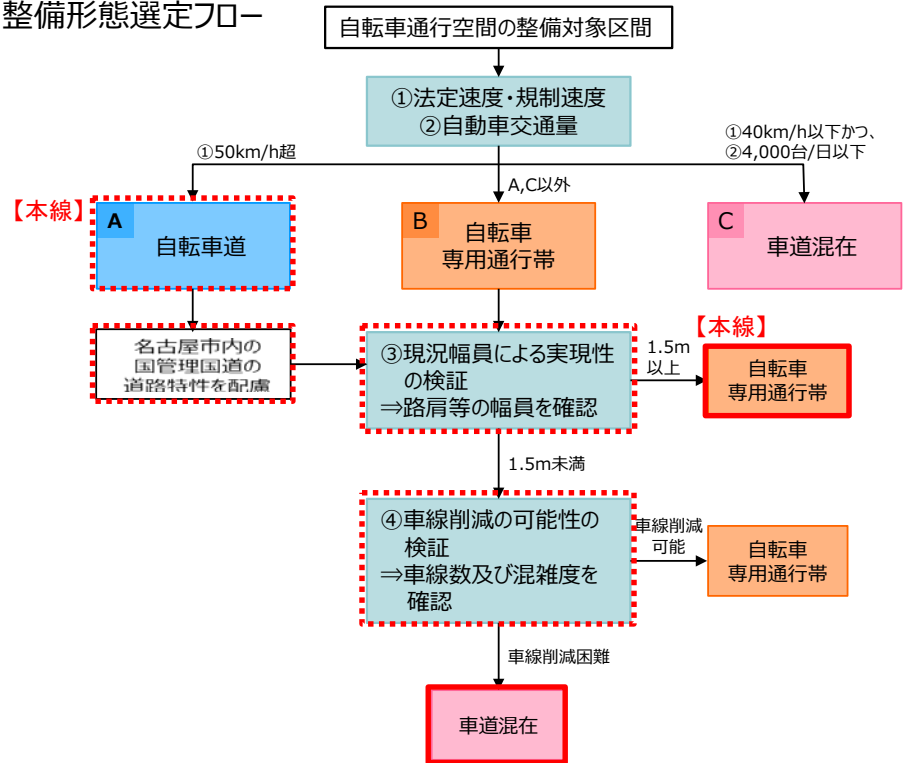


凡例 整備形態

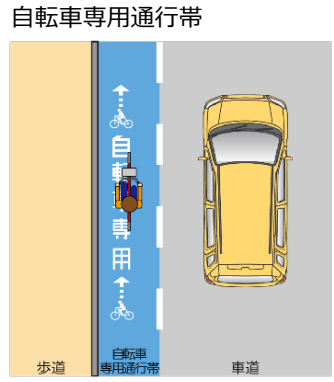
- ➡ 自転車専用通行帯または車道混在
- ➡ 車道混在

地図出典：(c)NTT空間情報

○整備形態選定フロー



区間	現況	整備後イメージ
中沼町～玉池町	<p>側道 4.00</p> <p>0.25</p> <p>3.00</p> <p>本線 11.50</p> <p>0.50</p> <p>3.50 3.50</p>	<p>側道 4.00</p> <p>0.25</p> <p>3.00</p> <p>1.50 2.00</p> <p>3.50 3.50</p>



1. 自転車通行空間整備箇所における整備形態の方針検討

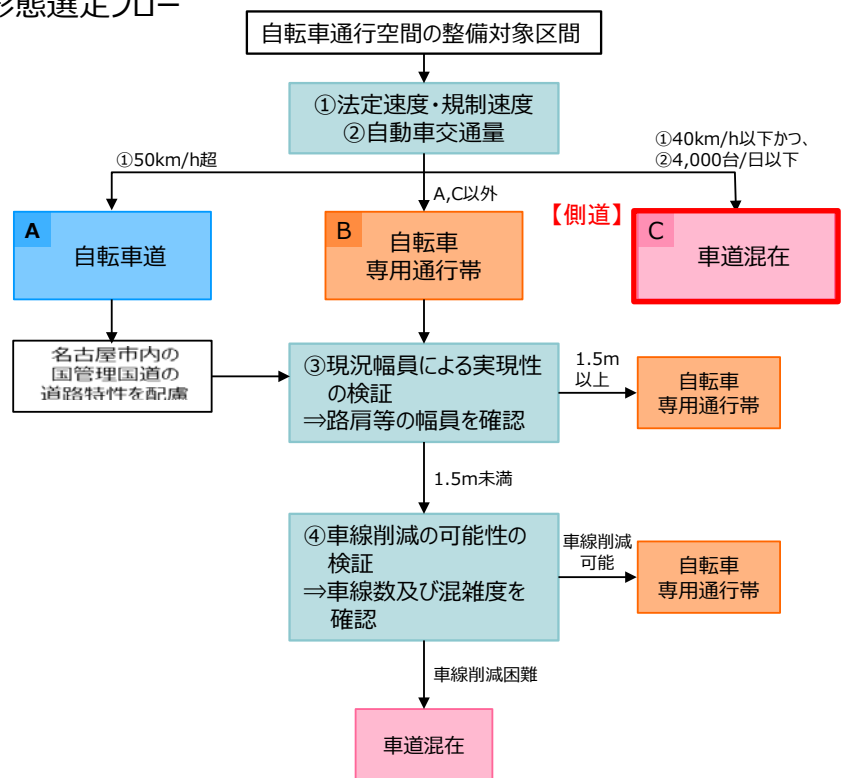
(3) 整備形態の検討 ⑩ 国道302号：木前町～玉池町（側道）



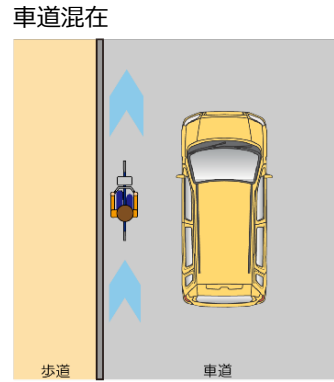
地図出典：(c)NTT空間情報

- 凡例 整備形態
- 自転車専用通行帯または車道混在
 - 車道混在

○整備形態選定フロー



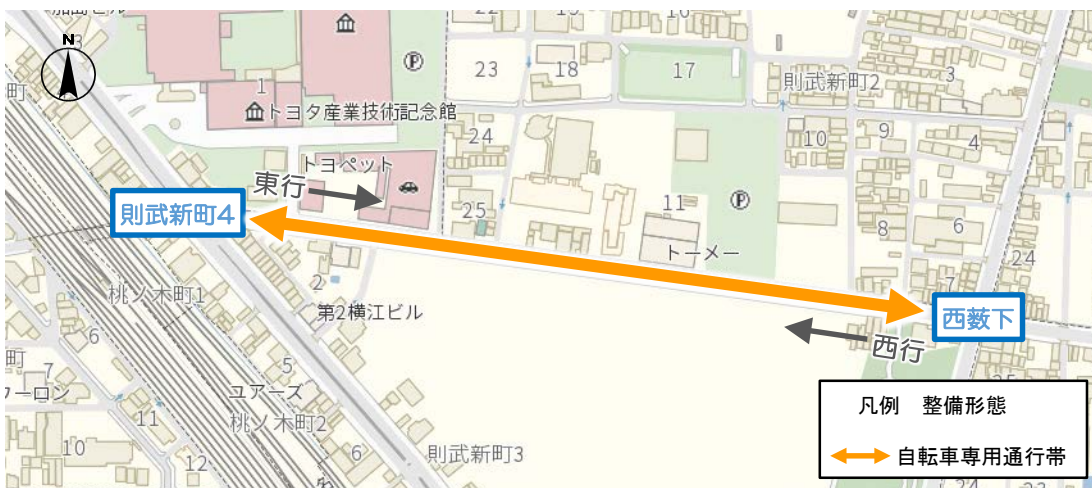
区間	現況	整備後イメージ
中沼町～玉池町	<p>側道 4.00 (歩道 0.25, 自転車道 3.00)</p> <p>本線 11.50 (自転車道 3.50, 車道 3.50)</p>	<p>側道 4.00 (歩道 0.25, 自転車道 3.00)</p> <p>本線 11.50 (自転車道 1.50, 自転車道 2.00, 車道 0.50, 車道 3.50, 車道 3.50)</p>



1. 自転車通行空間整備箇所における整備形態の方針検討

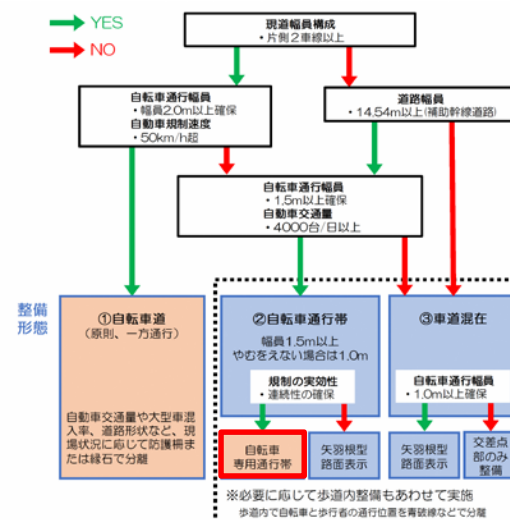
(3) 整備形態の検討 1 市道則武新町三丁目第1号線：則武新町4～西荻下

○路肩等の幅員が1.5m以上あるため、自転車専用通行帯



地図出典：(c)NTT空間情報

○整備形態選定フロー



凡例 ：交通規制を伴うもの
 出典：名古屋市自転車利用環境整備方針（仮称）
 ～走る編～（素案）（令和2年10月時点）

区間	現況	整備後イメージ						
則武新町4～西荻下	<p>15.0</p> <table border="1"> <tr> <td>歩道 3.0</td> <td>車道 9.0</td> <td>歩道 3.0</td> </tr> </table> <p>1.5 (shoulder width)</p>	歩道 3.0	車道 9.0	歩道 3.0	<p>15.0</p> <table border="1"> <tr> <td>歩道 3.0</td> <td>車道 9.0</td> <td>歩道 3.0</td> </tr> </table> <p>1.5 (shoulder width)</p> <p>3.0 (bicycle lane width)</p>	歩道 3.0	車道 9.0	歩道 3.0
歩道 3.0	車道 9.0	歩道 3.0						
歩道 3.0	車道 9.0	歩道 3.0						



自転車専用通行帯

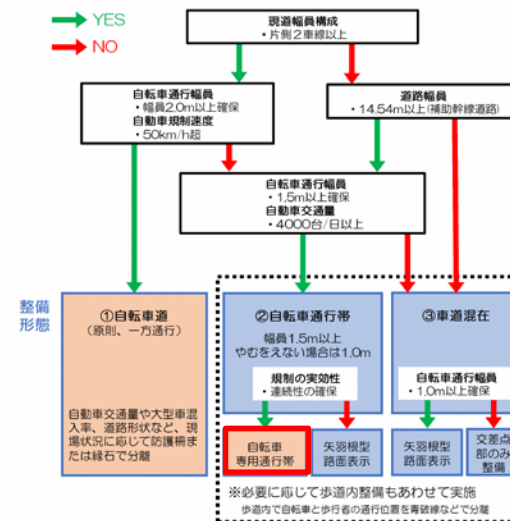


1. 自転車通行空間整備箇所における整備形態の方針検討

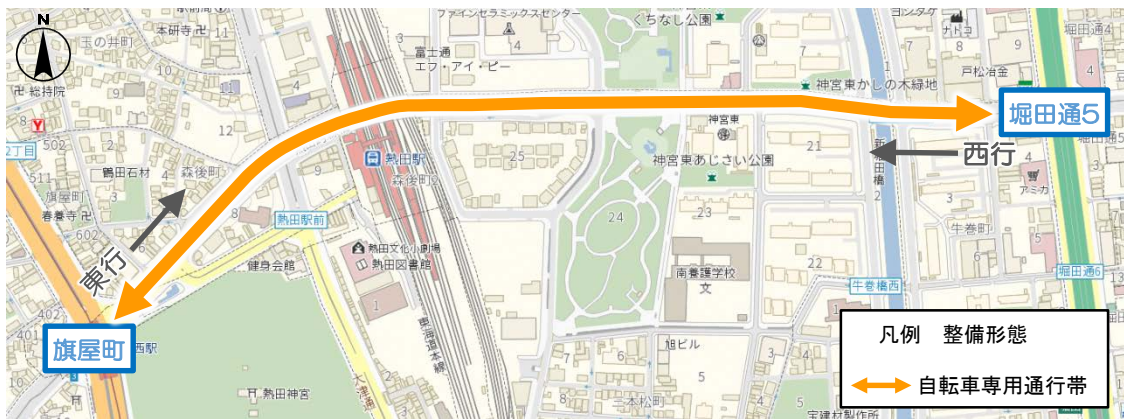
(3) 整備形態の検討 2 市道豆田町線：旗屋町～堀田通5

○車線削減の可能性があるため、自転車専用通行帯

○整備形態選定フロー



出典：名古屋市自転車利用環境整備方針（仮称）
～走る編～（素案）（令和2年10月時点）



地図出典：(c)NTT空間情報

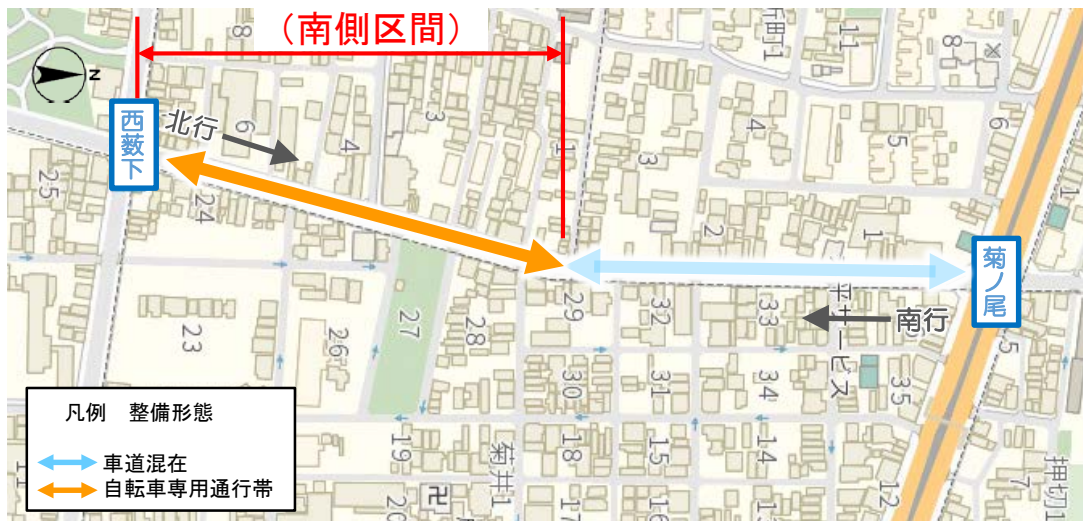
区間	現況					整備後イメージ				
	歩道	車道	車道	車道	歩道	歩道	車道	車道	車道	歩道
旗屋町～堀田通5	30.00									
	3.75	10.50	1.50	10.50	3.75	3.75	10.50	1.50	10.50	3.75
	1.20	0.75	0.25	0.25	1.20	1.20	2.50	0.25	0.25	1.20
	2.55	3.25	3.25	3.25	2.55	2.55	3.25	3.25	3.25	2.55



1. 自転車通行空間整備箇所における整備形態の方針検討

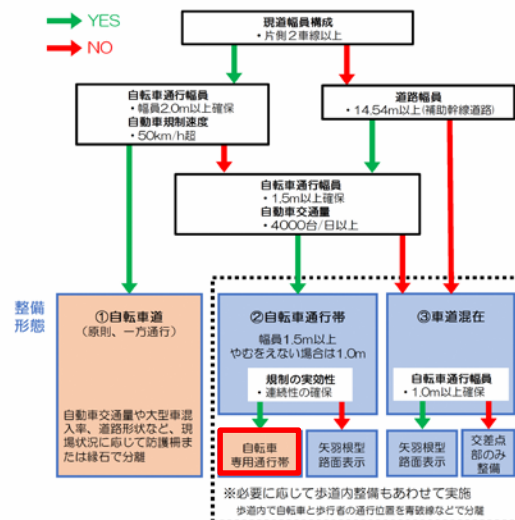
(3) 整備形態の検討 3 市道菊井一丁目第1号線：西荻下～菊ノ尾（南側区間）

- 南側区間は路肩等の幅員が1.5m以上あるため、自転車専用通行帯
- 北側区間は路肩等の幅員が1.0m未満であるため、車道混在



地図出典：(c)NTT空間情報

○整備形態選定フロー



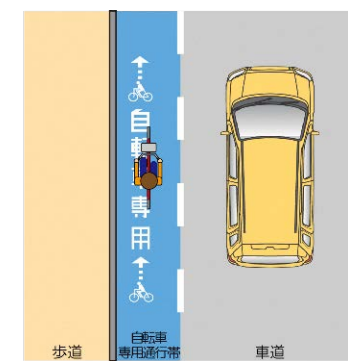
凡例 : 交通規制を伴うもの

出典：名古屋市自転車利用環境整備方針（仮称）
～走る編～（素案）（令和2年10月時点）

区間	現況	整備後イメージ
西荻下～菊ノ尾（南側）	<p>15.0</p> <p>歩道 3.0 車道 9.0 歩道 3.0</p> <p>1.5 3.0 3.0 1.5</p>	<p>15.0</p> <p>歩道 3.0 車道 9.0 歩道 3.0</p> <p>1.5 3.0 3.0 1.5</p>



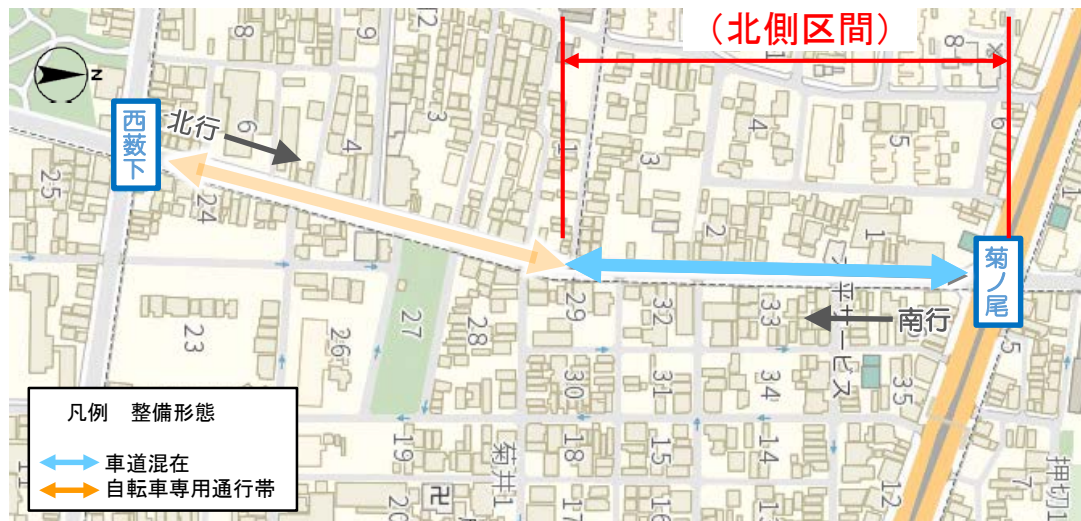
自転車専用通行帯



1. 自転車通行空間整備箇所における整備形態の方針検討

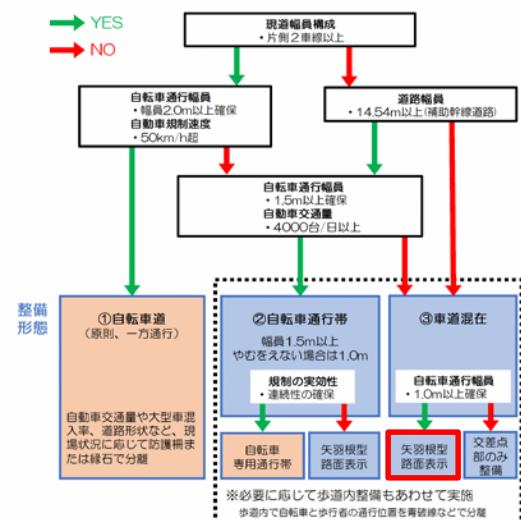
(3) 整備形態の検討 3 市道菊井一丁目第1号線：西荻下～菊ノ尾（北側区間）

- 南側区間は路肩の幅員が1.5m以上あるため、自転車専用通行帯
- 北側区間は路肩の幅員が1.0m未満であるため、車道混在



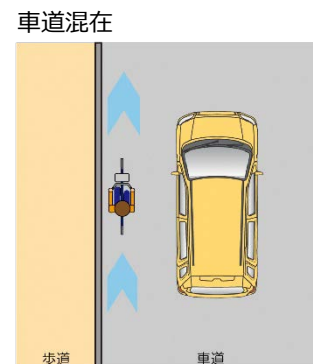
地図出典：(c)NTT空間情報

○整備形態選定フロー



凡例 ：交通規制を伴うもの
 出典：名古屋市自転車利用環境整備方針（仮称）
 ～走る編～（素案）（令和2年10月時点）

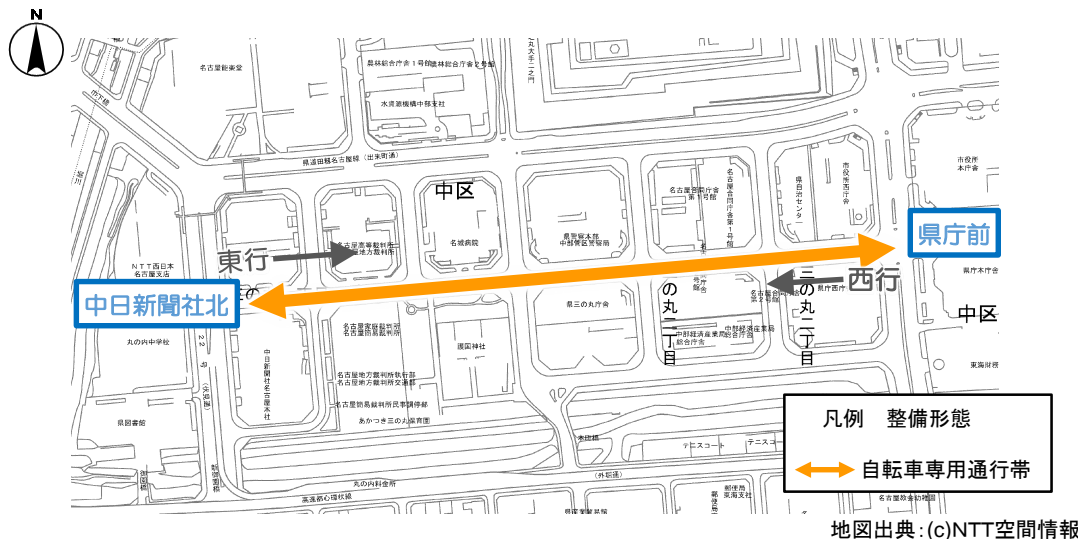
区間	現況	整備後イメージ												
西荻下～菊ノ尾（北側）	<p>12.5</p> <table border="1"> <tr> <td>歩道</td> <td>車道</td> <td>歩道</td> </tr> <tr> <td>2.0</td> <td>7.5</td> <td>3.0</td> </tr> </table> <p>0.75 0.75</p> <p>3.0 3.0</p>	歩道	車道	歩道	2.0	7.5	3.0	<p>12.5</p> <table border="1"> <tr> <td>歩道</td> <td>車道</td> <td>歩道</td> </tr> <tr> <td>2.0</td> <td>7.5</td> <td>3.0</td> </tr> </table> <p>0.75 0.75</p> <p>3.0 3.0</p>	歩道	車道	歩道	2.0	7.5	3.0
歩道	車道	歩道												
2.0	7.5	3.0												
歩道	車道	歩道												
2.0	7.5	3.0												



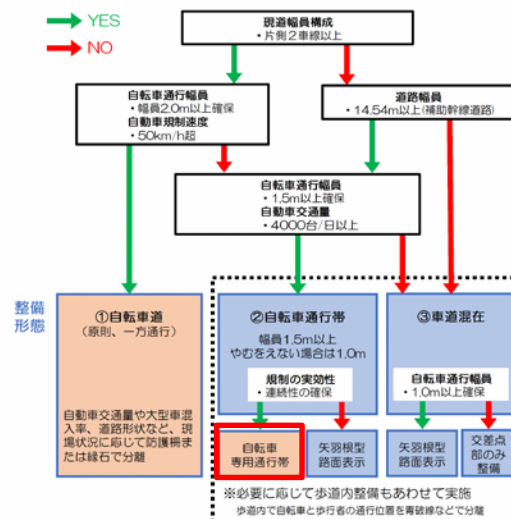
1. 自転車通行空間整備箇所における整備形態の方針検討

(3) 整備形態の検討 4 市道公館東西第2号線他：中日新聞社北～県庁前

○路肩の幅員が1.5m以上あるため、自転車専用通行帯

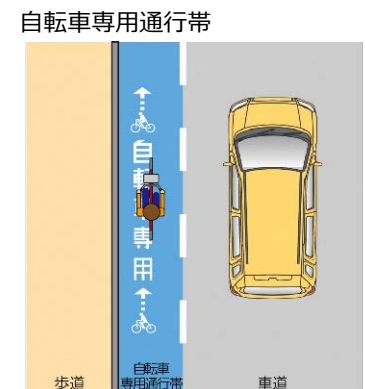


○整備形態選定フロー



出典：名古屋市自転車利用環境整備方針（仮称）～走る編～（素案）（令和2年10月時点）

区間	現況	整備後イメージ
中日新聞社～県庁前	30.0 歩道 7.0 車道 16.0 歩道 7.0 5.0 2.0 7.5 7.5 2.0 5.0	30.0 歩道 7.0 車道 16.0 歩道 7.0 5.0 2.0 0.5 1.5 6.0 6.0 0.5 1.5 2.0 5.0



1. 自転車通行空間整備箇所における整備形態の方針検討

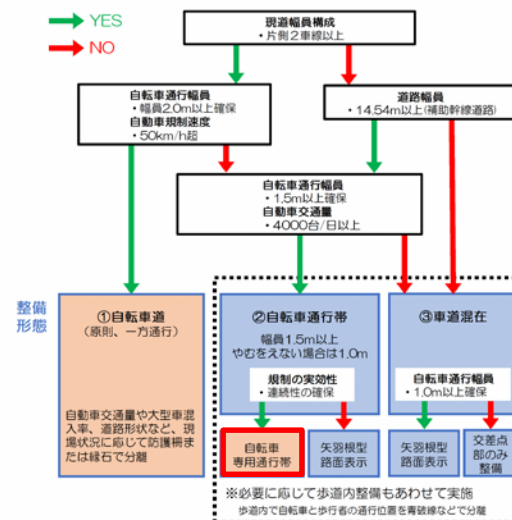
(3) 整備形態の検討 5 市道木挽町通：幅下橋東～桜橋東

○路肩の幅員が1.0mであるが、1.5m以上確保できる可能性があるため、自転車専用通行帯



地図出典：(c)NTT空間情報

○整備形態選定フロー



凡例 : 交通規制を伴うもの

出典：名古屋市自転車利用環境整備方針（仮称）
 ～走る編～（素案）（令和2年10月時点）

区間	現況	整備後イメージ
幅下橋東～桜橋東	15.0 歩道 2.5 車道 9.0 歩道 3.5 1.0 3.5 3.5 1.0 1.2	15.0 歩道 2.5 車道 9.0 歩道 3.5 1.5 3.0 3.0 1.5 1.2

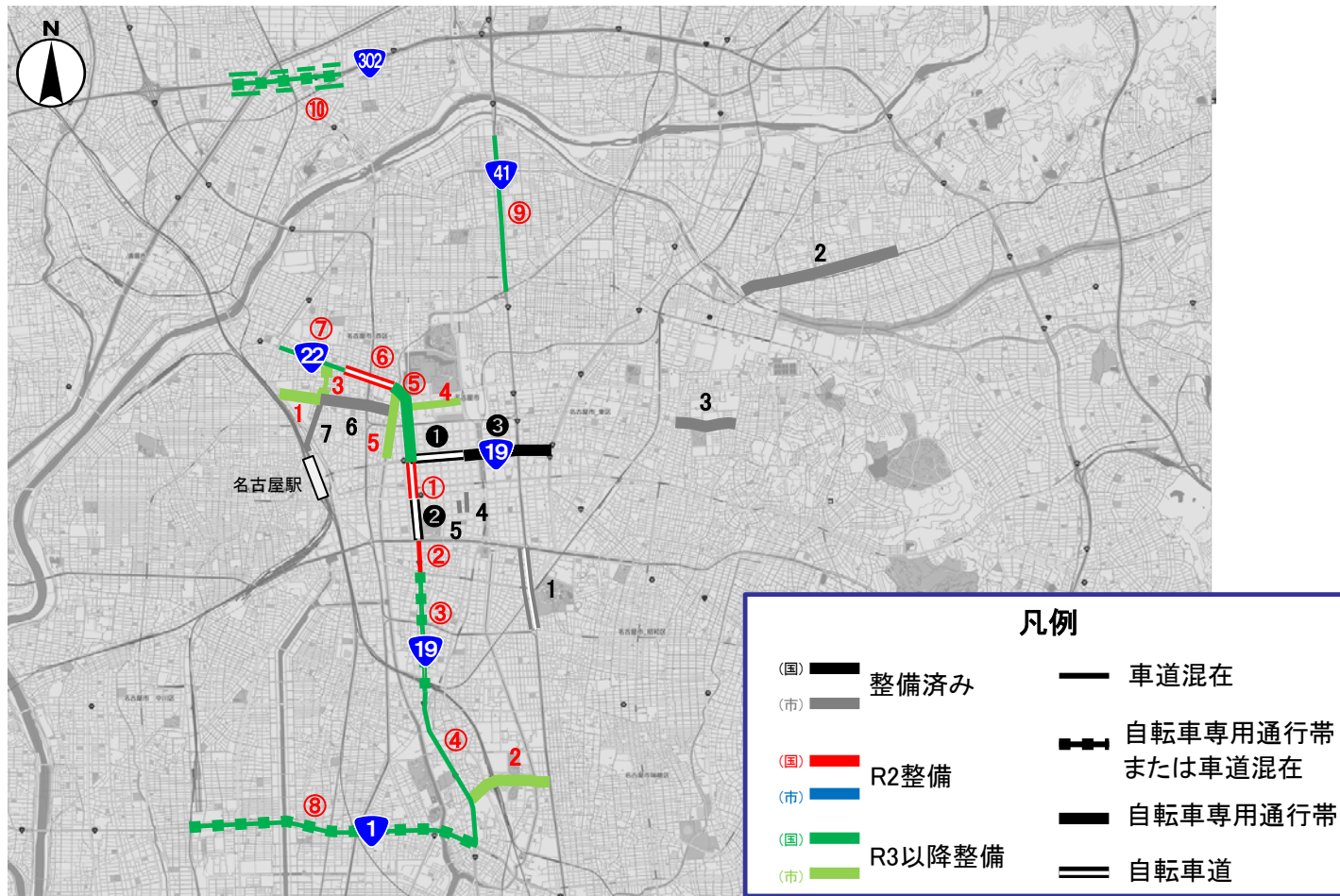


自転車専用通行帯



(4) 整備形態の方針検討 (まとめ)

- アフターコロナの「ニューノーマル」で想定される自転車交通量の増加へ対応するため、名古屋市内において、自転車通行空間を今年度、国管理国道で約1.9 kmを整備。
- さらにR3年度以降に国管理国道で約14.4 km、名古屋市管理道路で約4.1 kmの合計約18.5 kmを追加して、概ね3ヶ年で約20kmを整備する予定。



注) R3以降整備については、今後詳細を調整していくため、変更の可能性がある

1. 自転車通行空間整備箇所における整備形態の方針検討

国管理国道

番号	路線	区間	車線数	延長 (km)	整備形態 (案)
整備済み					
❶	国道19号	日銀前～伊勢町通	6	0.8	自転車道
❷	国道19号	若宮北～御園座前	6	0.6	自転車道
❸	国道19号	伊勢町通～小川	6	1.3	自転車専用通行帯
R2整備					
①	国道19号	御園座前～日銀前	6	0.5	自転車道<改良>
②	国道19号	西大須～若宮北	6	0.6	車道混在<社会実験>
⑥	国道22号	幅下橋西～押切	4～6	0.8	自転車道
R3以降整備					
③	国道19号	金山新橋南～西大須	6～10	1.8	自転車専用通行帯または車道混在
④	国道19号	熱田神宮南～金山新橋南	6～10	2.4	車道混在
⑤	国道22号	日銀前～幅下橋西	6～8	1.1	自転車専用通行帯
⑦	国道22号	押切～上更	4	1.0	車道混在
⑧	国道1号	熱田神宮南～中島駅南	4～10	4.3	自転車専用通行帯または車道混在
⑨	国道41号	北警察署南～中切町5	6	2.2	車道混在
⑩	国道302号	木前町～玉池町	4 2(側道)	1.6	自転車専用通行帯または車道混在(本線) 車道混在(側道)

市管理道路

番号	路線	区間	車線数	延長 (km)	整備形態 (案)
整備済み					
1	市道堀田高岳線	丸田町～東効通2	-	1.2	自転車道
2	県道15号	矢田川～小幡	-	2.3	自転車専用通行帯
3	市道弦月若水線	都通～名電高東	-	0.9	自転車専用通行帯
4	市道伊勢町通	ロフト前～広小路伊勢町	-	0.3	車道混在
5	市道呉服町通	ロフト前～入江町通交差部	-	0.2	車道混在
6	市道西数下塩町線	西数下～幅下1	-	1.1	自転車専用通行帯
7	市道西数下輪ノ内町線他	西数下～タワーズ北	-	0.8	自転車専用通行帯
R3以降整備					
1	市道則武新町三丁目第1号線	則武新町4～西数下	-	0.6	自転車専用通行帯
2	市道豆田町線	旗屋町～堀田通5	-	1.2	自転車専用通行帯
3	市道菊井一丁目第1号線	西数下～菊ノ尾	-	0.5	自転車専用通行帯または車道混在
4	市道公館東西第2号線他	中日新聞社北～県庁北	-	0.8	自転車専用通行帯
5	市道木挽町通	幅下橋東～桜橋東	-	1.0	自転車専用通行帯

※注)整備形態での「自転車専用通行帯」とは幅員が1.5m (やむを得ない場合は1.0m) 確保が可能なものであり、道交法による交通規制には関わらない。

	総合計	整備済み				R2整備				R3以降整備				
		合計	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在	合計	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在	合計	自転車道	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯 または車道混在	車道混在
国管理国道	19.0 km	2.7 km	1.4 km	1.3 km	0.0 km	1.9 km	1.3 km	—	0.6 km	14.4 km	—	1.1km	7.7km	5.6 km
市管理道路	10.9 km	6.8 km	1.2 km	5.1 km	0.5 km	—	—	—	—	4.1 km	—	3.6km	0.5km	—

注) 国管理国道のR2整備①については、市管理道路横断部を改良するもの
注) R3以降整備については、今後詳細を調整していくため、変更の可能性がある

2.交差点における整備形態の方針検討

○名古屋市内の道路特性を踏まえ、以下3つの交差点や道路構造等において留意が必要。
 ①左折専用レーンのある交差点においても、自転車通行空間は左側端に整備。
 ②右左折レーンの設置により路肩が狭小の場合は、車道混在を基本。歩道の切込みが可能な箇所は、歩道空間も活用。

①左折専用レーンのある交差点

整備事例：国道41号 高岳交差点



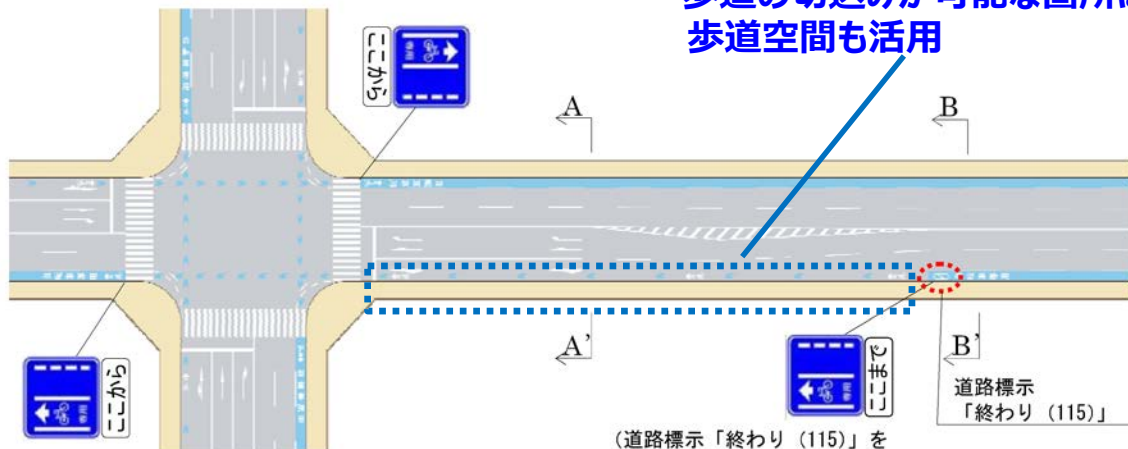
左折専用レーンがある場合も左側端に整備

②右左折レーンの設置により路肩が狭小

整備事例：国道230号 北1西4交差点



・車道混在を基本
 ・歩道の切込みが可能な箇所は、歩道空間も活用



(道路標示「終わり (115)」を用いる場合、省略できる)

2.交差点における整備形態の方針検討

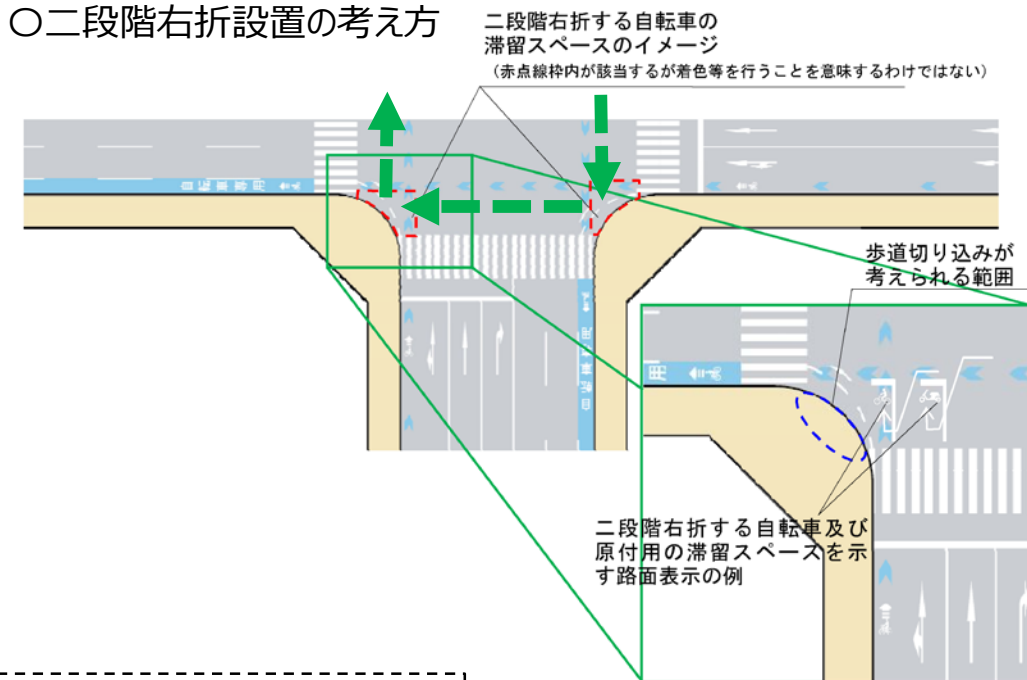
③安全な右折(2段階右折)のための滞留場所の確保 (特に多車線同士の交差点)

③安全な右折(2段階右折)のための滞留場所の確保

整備事例：国道19号 桜通大津交差点



○二段階右折設置の考え方



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインH28.7

道路交通法（抜粋）

第三十四条

3 軽車両は、右折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、交差点の側端に沿って徐行しなければならない。