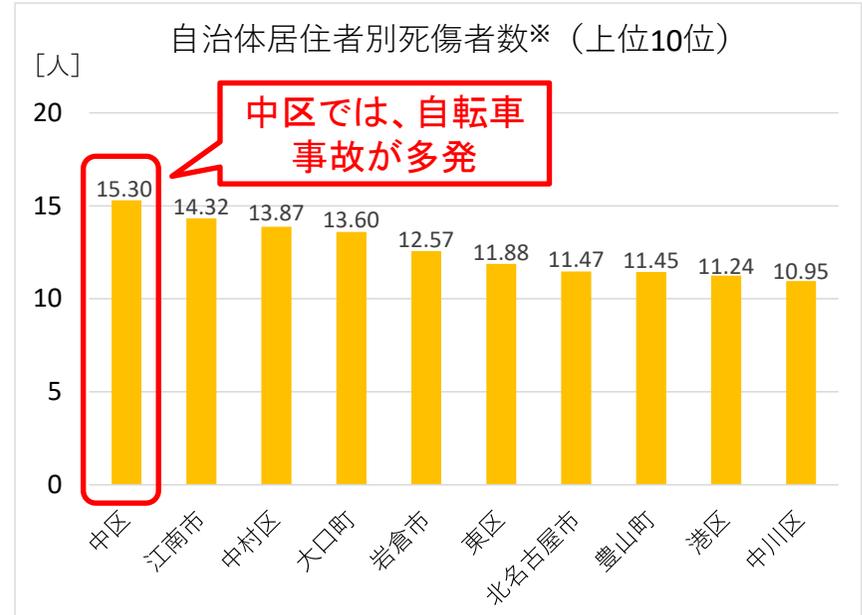


国道22号 日銀前交差点～幅下橋西交差点間の社会実験について

1. 社会実験の概要
2. 社会実験の内容
3. 調査概要
4. 広報計画
5. 今後のスケジュール

(1) 社会実験の対象区間

- 日銀前交差点～幅下橋西交差点がミッシングリンクとなっており、自転車ネットワーク形成の観点から早急な整備が必要。
- 愛知県内において中区は、人口1万人当たりの自転車乗用中の交通事故死傷者数が最も多く、交通安全の観点からも、安全な自転車通行空間の整備が必要であるが、一部区間では、路肩に駐車した車両が見られる。



※自転車乗用中の交通事故の死傷者数を、自治体の人口1万人当たり算出
出典: 愛知県警察HP 令和4年中 自転車乗用中の交通事故死傷者数【自治体別】



1. 社会実験の概要

(2) 社会実験の背景

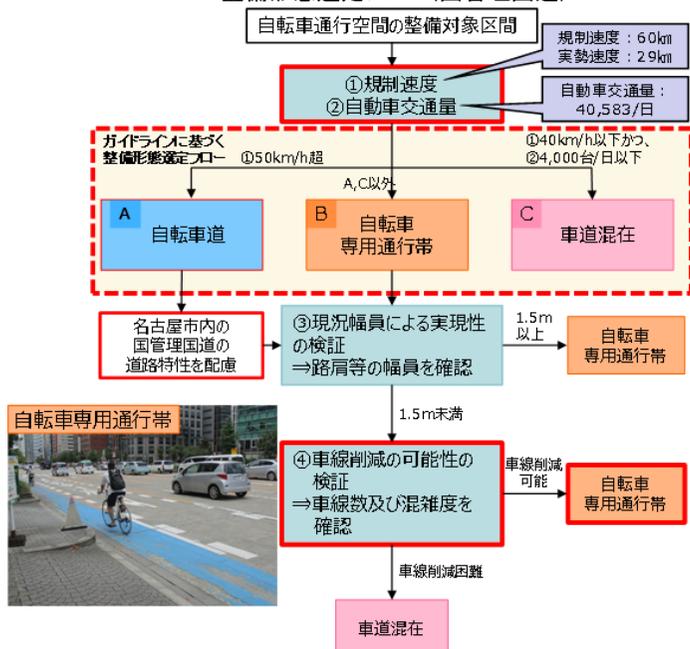
○国道22号（日銀前～幅下橋西）の道路交通特性を踏まえ、安全で快適な自転車通行空間の創出にあたって、自転車専用通行帯が必要であるが、路肩が狭く、整備には1車線の削減が必要。

①位置図



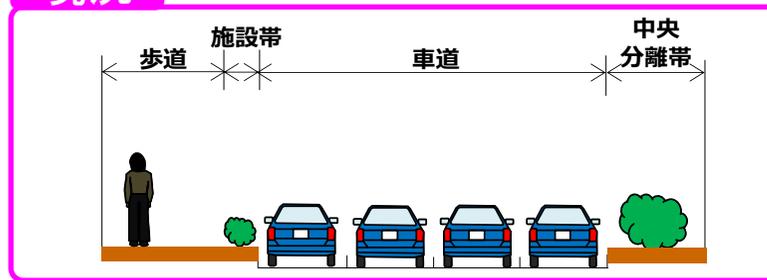
②整備形態

整備形態選定フロー(国管理国道)



③断面図

現況



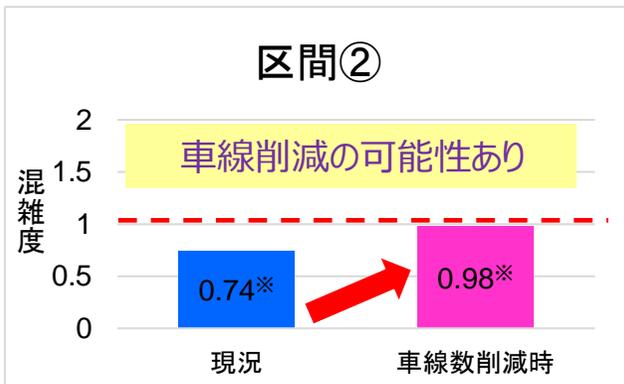
自転車専用通行帯整備時



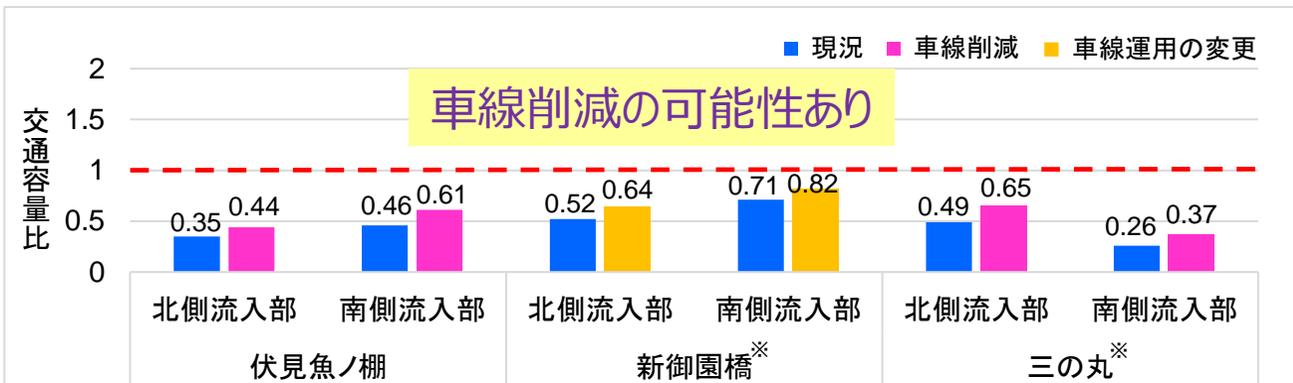
(3) 社会実験の目的

○自転車通行空間の整備に向け、車線削減を行った場合、混雑度、交通容量比ともが高くなるため、自動車交通への影響を事前に把握することが必要。また、自転車通行空間に対する自転車利用者のニーズを把握。

① 単路部混雑度分析



② 流入部交通容量比の比較



出典：
H27道路交通センサス
車線数は現況：8車線
車線数削減時：6車線

※H27道路交通センサスは
10車線で算出しており、
現況の8車線で算出

| 目的 | 内容 |
|---|---------------------------------------|
| ① 自転車通行空間の整備に向け、車線削減を行った場合の自動車交通への影響を事前に把握。 | ① A型バリケード等を設置し第1走行車線を削減、もしくは、車線運用を変更。 |
| ② 自転車通行空間に対する自転車利用者のニーズを把握。 | ② 自転車通行空間をA型バリケード等で車道を分け、看板等で明示。 |

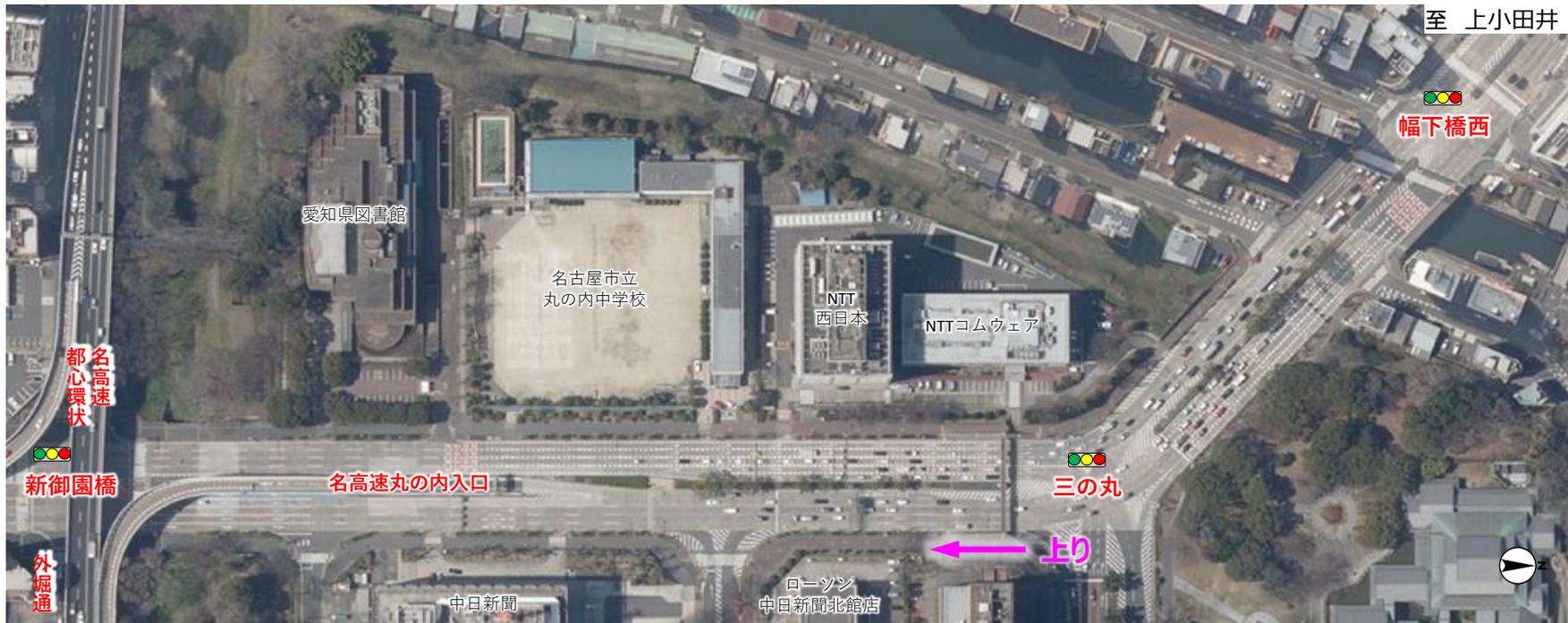
(4) 社会実験対象区間と道路沿道状況

○日銀前交差点～幅下橋西交差点の道路沿道状況を整理。

【日銀前～新御園橋】



【新御園橋～幅下橋西】



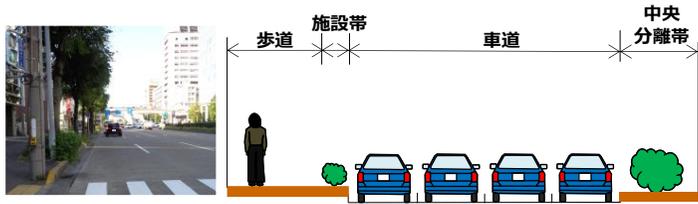
2. 社会実験の内容

(1) 横断計画

○社会実験時は、路上駐車が比較的多い日銀前～新御園橋の区間は主にラバーポールで規制し、新御園橋～幅下橋西の区間は主にA型バリケードで規制。

【ラバーポール設置区間】

◆ 実験前



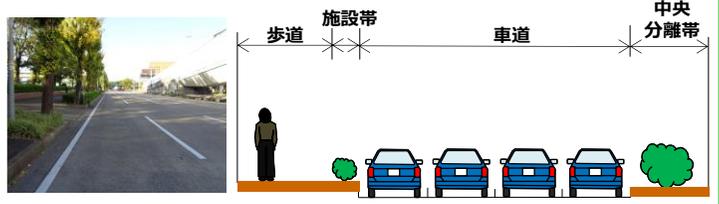
◆ 実験中



路上駐車に配慮しつつ
第一車線を閉鎖

【A型バリケード設置区間】

◆ 実験前



◆ 実験中



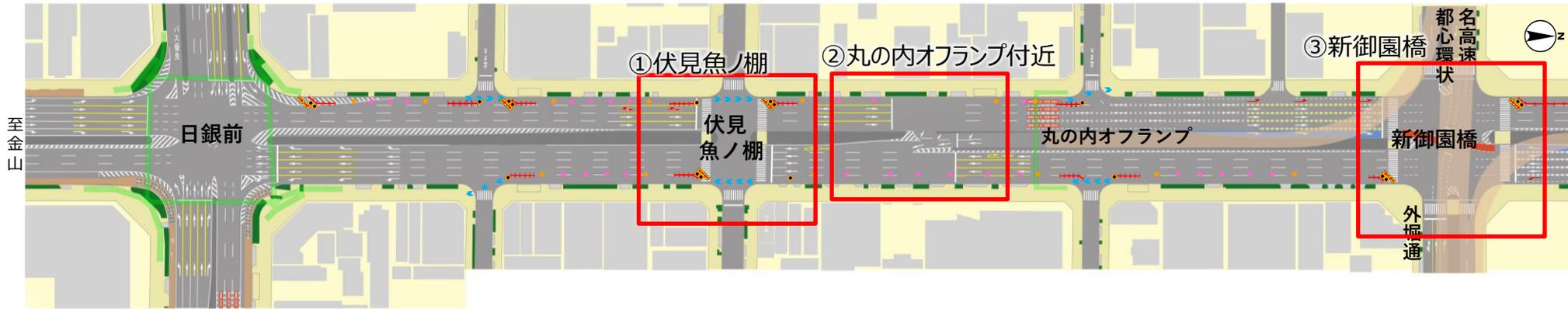
第一車線を
概ね閉鎖



(2) 平面計画

○対象区間内では、A型バリケード、ラバーポール、クッションドラム等を設置し、第一走行車線を削減、もしくは、車線運用を変更する。

【日銀前～新御園橋】



【新御園橋～幅下橋西】

- 凡例
- ++++: A型バリケード(2mピッチ)
 - +---: A型バリケード(4mピッチ)
 - : ラバーポール
 - : ラバーポール (文字あり)
 - : クッションドラム
 - : 矢印板
 - : 矢羽根
 - ♀: バス停



【ラバーポール】



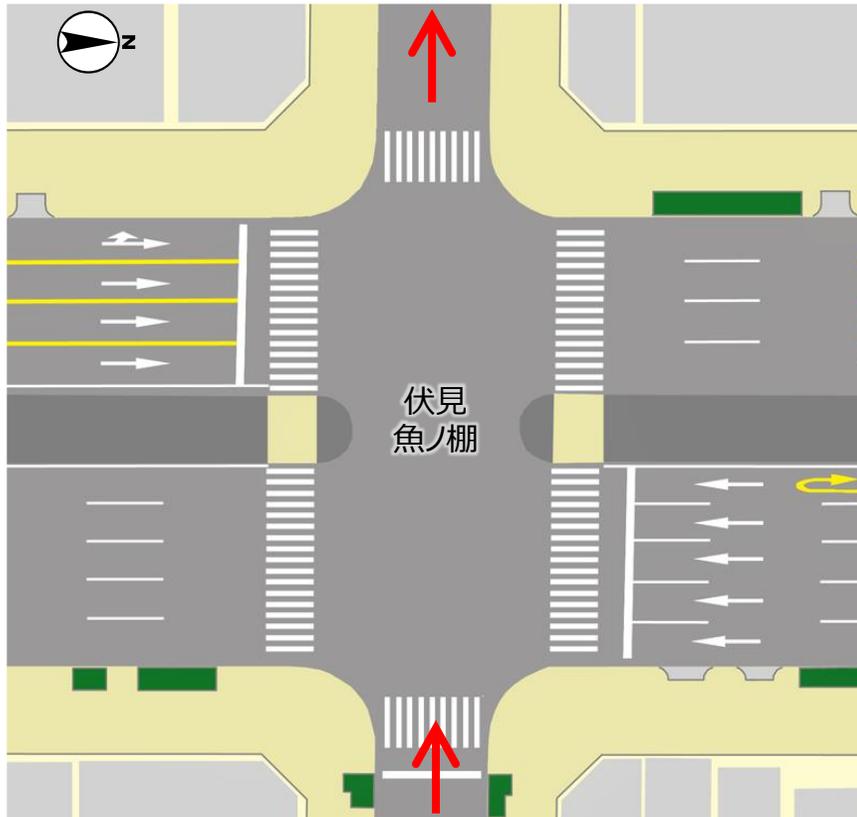
□ 主要交差点の拡大図は次ページ以降に示す

(2) 平面計画

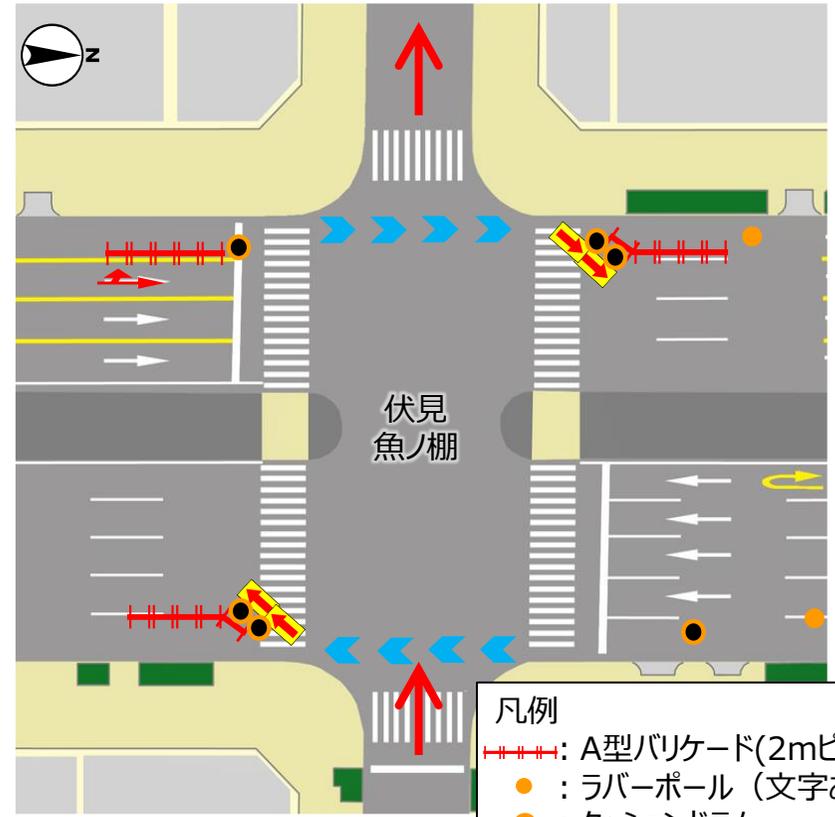
○伏見魚ノ棚交差点の南側、北側流入部ともに、1車線を削減する。

【①伏見魚ノ棚】

【現況】



【社会実験時】



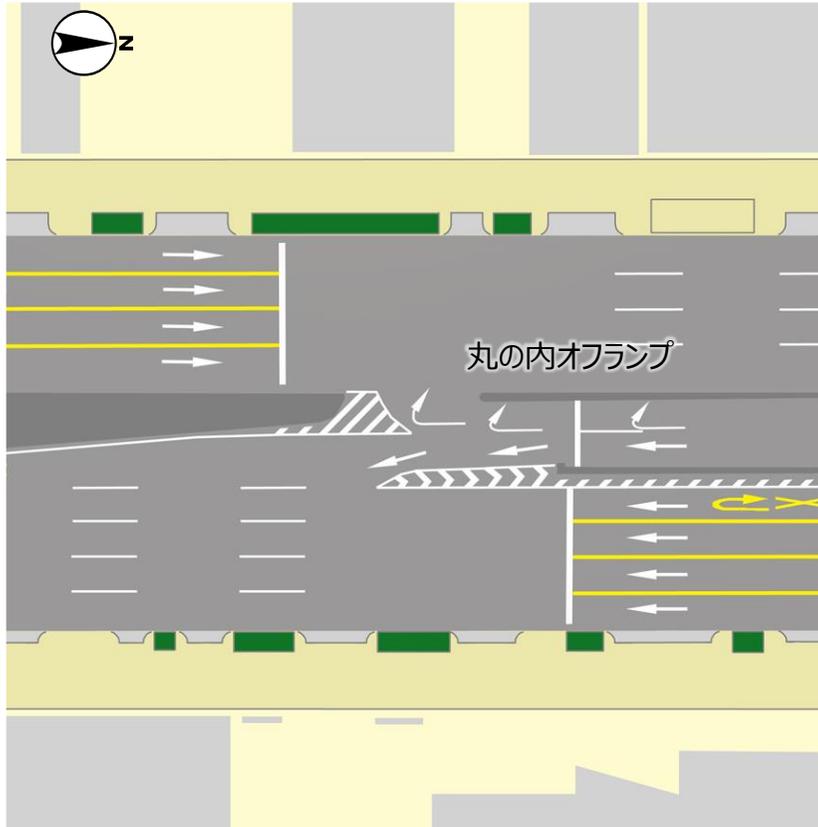
- 凡例
- : A型バリケード(2mピッチ)
 - : ラバーボール (文字あり)
 - : クッションドラム
 - : 矢印板
 - : 矢羽根

(2) 平面計画

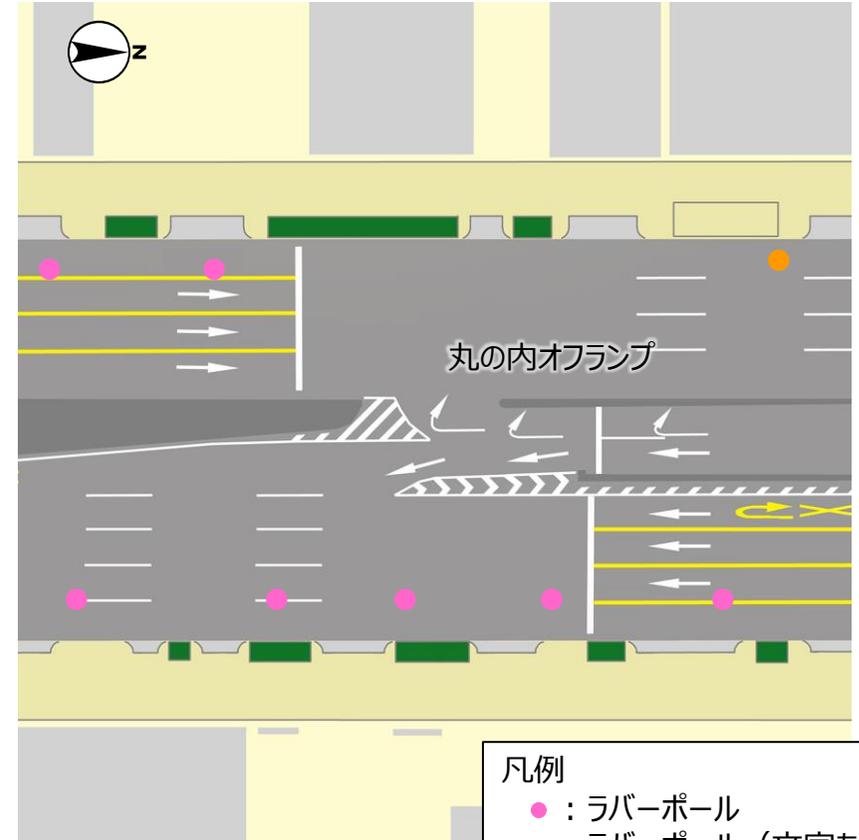
- 丸の内オフランプ交差点について南側、北側流入部ともに、1車線を削減する。
- 丸の内オフランプからのUターン車両が走行できるよう、ラバーポール等の配置を計画。

【②丸の内オフランプ付近】

【現況】



【社会実験時】



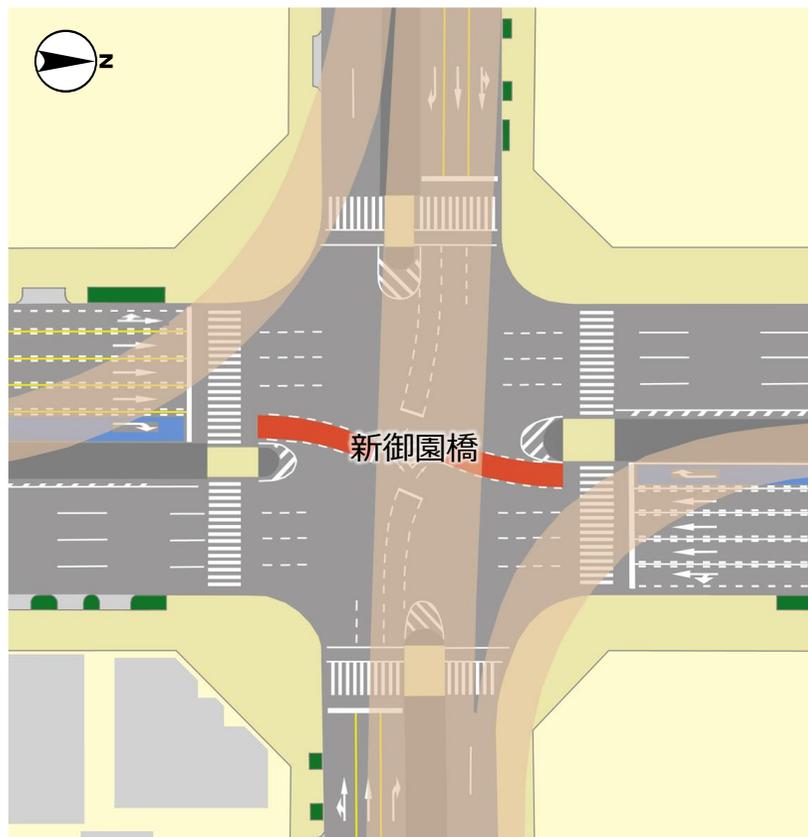
- 凡例
- : ラバーポール
 - : ラバーポール (文字あり)

(2) 平面計画

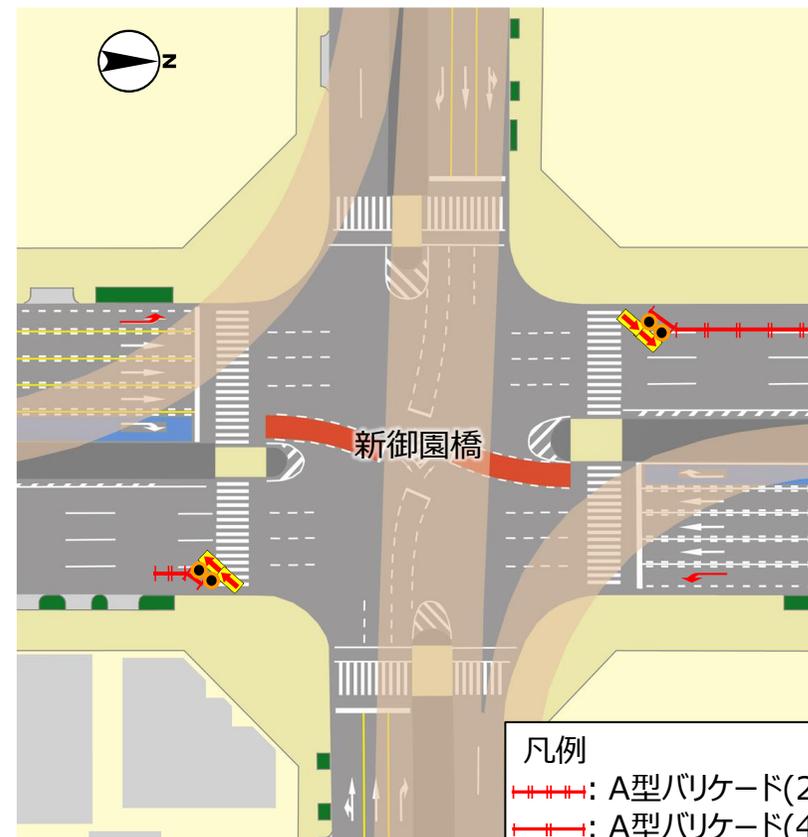
○新御園橋交差点の南側、北側流入部ともに、第1走行車線を左直から左折に変更する。

【③新御園橋】

【現況】



【社会実験時】



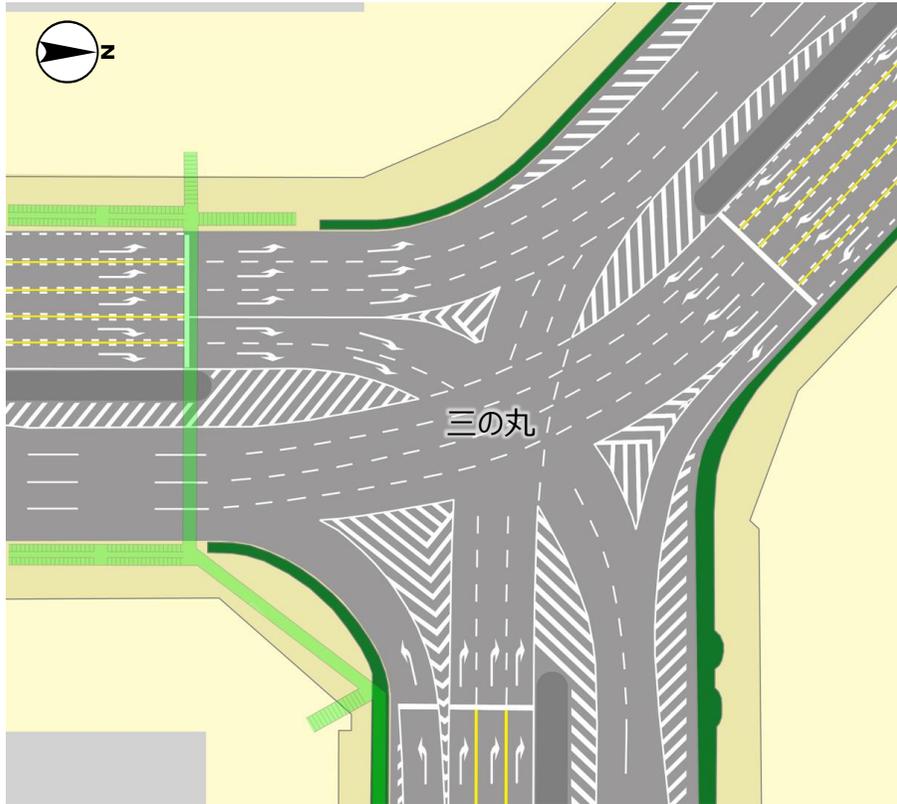
- 凡例
- ++++: A型バリケード(2mピッチ)
 - : A型バリケード(4mピッチ)
 - : クッションドラム
 - : 矢印板

(2) 平面計画

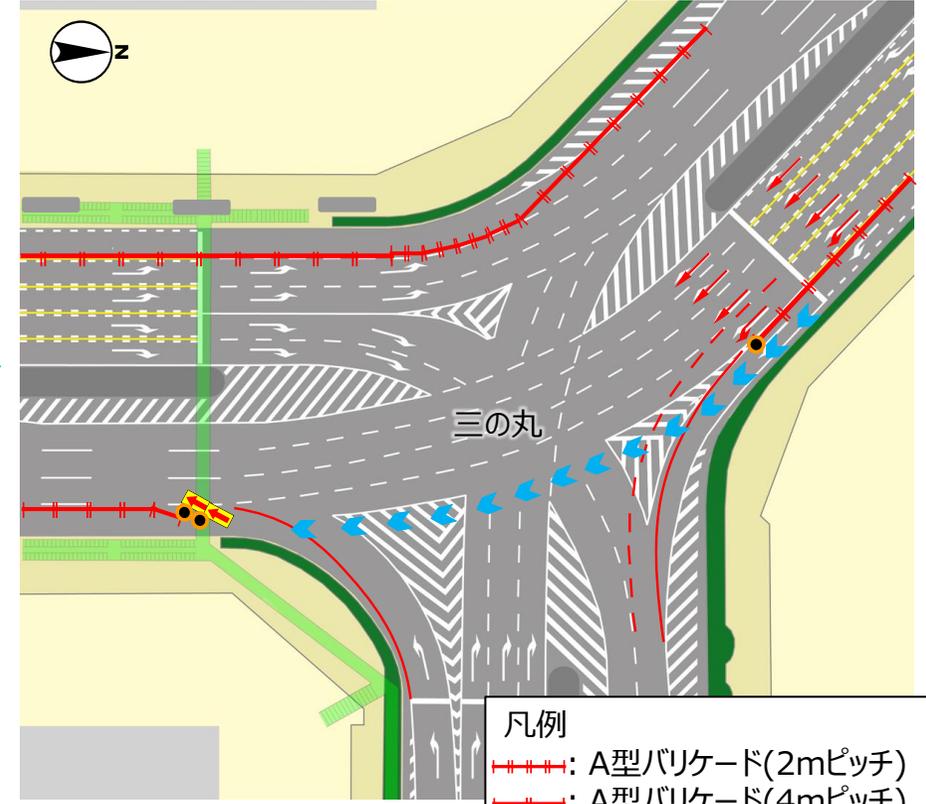
○三の丸交差点の南側、北側流入部ともに、1車線を削減する。

【④三の丸】

【現況】



【社会実験時】



- 凡例
- ++++: A型バリケード(2mピッチ)
 - +-: A型バリケード(4mピッチ)
 - : クッションドラム
 - : 矢印板
 - ➡: 矢羽根

○社会実験により自動車交通への影響と自転車利用者のニーズを把握するため、社会実験前、社会実験時において交通調査を行う。

(1) 調査日

平日、休日 各1日（社会実験前、社会実験中）

(2) 調査項目

| 目的 | | 調査項目・調査時間 |
|---------------|---------------|--|
| 自動車交通への影響 | 交通量の変化の把握 | ①交通量調査（7:00～10:00、16:00～19:00（6h）） |
| | 渋滞状況の変化の把握 | ②渋滞長・滞留長調査（7:00～10:00、16:00～19:00（6h）） |
| 自転車利用者のニーズの把握 | 自転車走行位置の変化の把握 | ③方向別・位置別自転車交通量調査（7:00～19:00（12h）） |

(3) 調査箇所



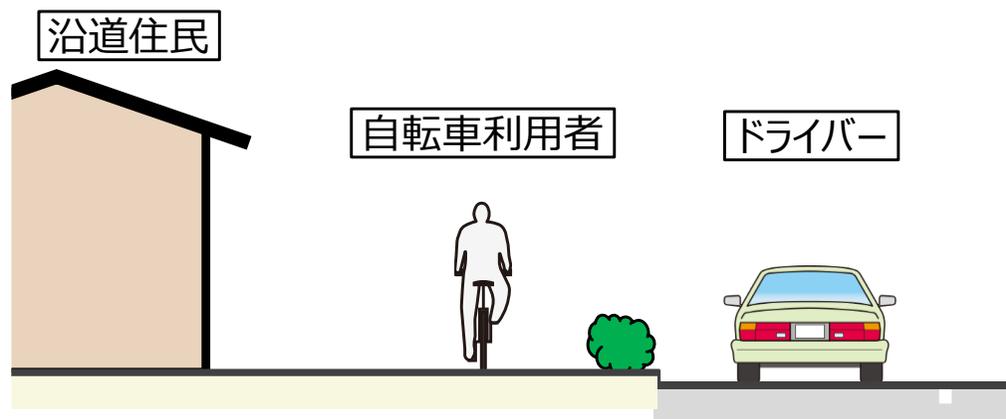
凡例

- ①交通量調査及び②渋滞長・滞留長調査箇所
- ③方向別・位置別自転車交通量調査箇所

(1) 広報対象と手段

- 広報の対象者は、社会実験を実施することで影響を受けるドライバー、自転車利用者、沿道住民等とする。
- ドライバーは、車道上での広報となるため、運転中でも見ることのできる看板、横断幕とし、自転車利用者、沿道住民は、歩道上の広報が可能のため、配布して渡せるチラシや看板とする。
- 国道22号利用者全体は、中部地方整備局名古屋国道事務所ホームページ、記者発表とする。

| 広報の対象者 | 影響を受ける内容 | 手段 |
|------------|--|----------------------------|
| ドライバー | <ul style="list-style-type: none"> ・車線削減 ・車線運用の変更 | 看板、横断幕 |
| 自転車利用者 | <ul style="list-style-type: none"> ・自転車通行空間の創出 | 看板、チラシ |
| 沿道住民 | <ul style="list-style-type: none"> ・自転車通行空間の創出 | 看板、チラシ |
| 国道22号利用者全体 | <ul style="list-style-type: none"> ・車線削減 ・車線運用の変更 ・自転車通行空間の創出 | 中部地方整備局名古屋国道事務所ホームページ、記者発表 |



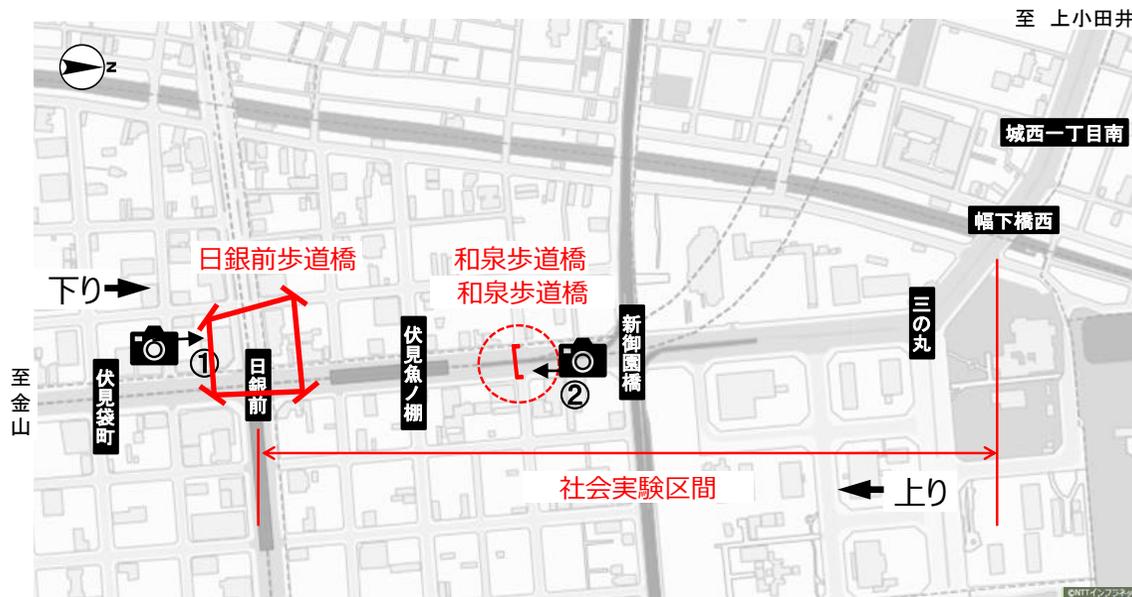
(2) 広報の内容 (ドライバーへの広報)

○対象区間を通行するドライバーに周知するため、社会実験区間の開始地点にある日銀前歩道橋 (下り)、社会実験区間内の和泉歩道橋 (上り) に設置。

■ 横断幕



■ 横断幕設置位置



【日銀前歩道橋】設置イメージ



【和泉歩道橋】設置イメージ



(2) 広報の内容 (ドライバーへの広報)

- 看板①、⑤は社会実験区間の開始地点に配置。
- 看板②、③、④は車線削減と車線運用を変更する地点に配置。

■ 看板内容

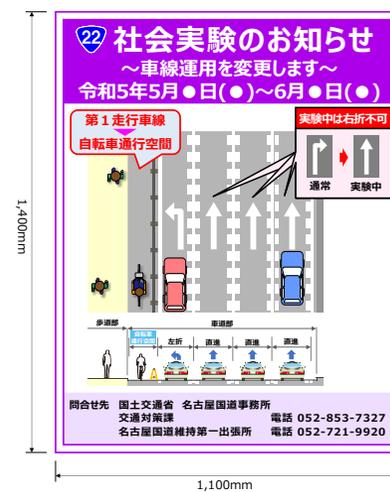
【看板①】



【看板②】、【看板③】



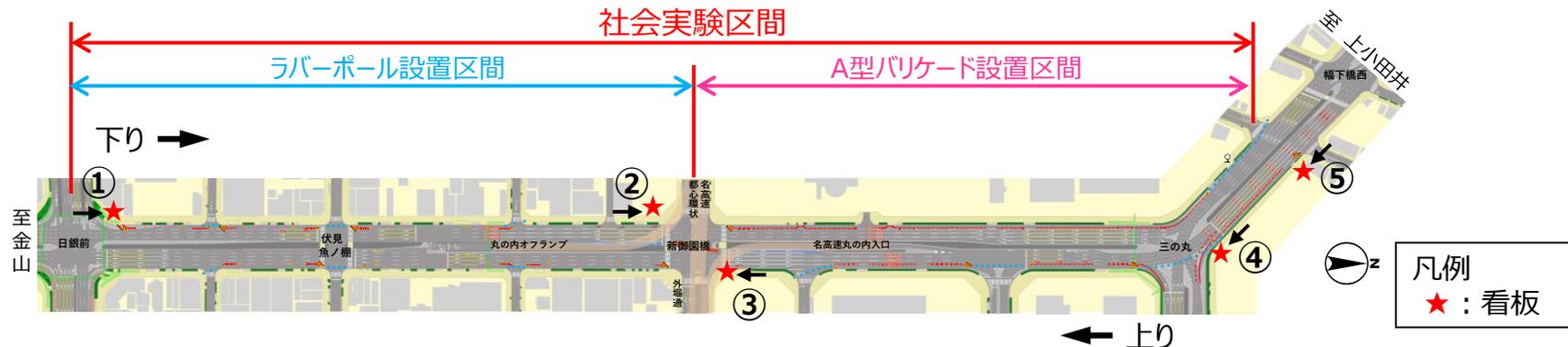
【看板④】



【看板⑤】



■ 看板設置位置



(2) 広報の内容（自転車利用者への広報）

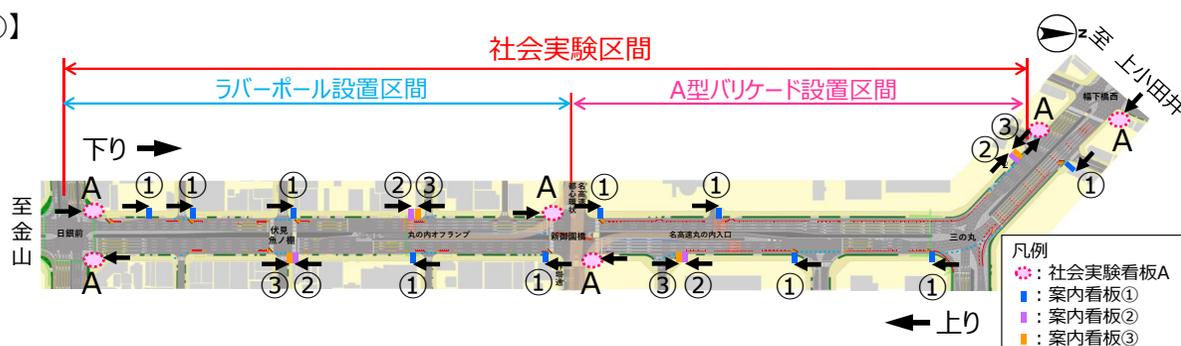
- 社会実験看板Aは社会実験期間を告知するため社会実験区間の開始地点と終了地点、中間部の主要交差点に配置。
- 案内看板①は自転車通行空間の開始地点、市道との交差部に配置。
- 案内看板②は自転車通行空間の終了地点に配置。
- 案内看板③は自転車通行空間の逆走が懸念される地点（終了地点）に配置。

■ 看板内容

【社会実験看板A】 【案内看板①】 【案内看板②】 【案内看板③】



■ 看板設置位置



(2) 広報の内容 (自転車利用者・沿道住民への広報)

○社会実験前、社会実験時に社会実験の目的と位置等を自転車利用者や沿道住民に告知するためチラシを配布。

■チラシ (表)

22 社会実験のお知らせ

～自転車通行空間の整備に向けて～

■実施期間:令和 5年 5月●日(●)～6月●日(●)

■実施場所:国道22号 日銀前交差点～幅下橋の東側付近

◆社会実験の目的・位置図等

○自転車通行空間の整備に向け、車線削減を行った場合の自動車交通への影響を事前に把握するとともに、自転車通行空間を利用する自転車利用者のニーズを把握することを目的としています。

位置図

内容

◆自転車通行空間の設置
車道をラバーポールとA型バリケードで規制し、自転車通行空間を設置します。
ラバーポール A型バリケード

※製品はイメージ

【ラバーポール設置区間】

◆実験前

◆実験中

【A型バリケード設置区間】

◆実験前

◆実験中

※ 社会実験終了後、ラバーポール、A型バリケードは撤去します。また、本格整備については、改めてお知らせします。

■チラシ (裏)

◆社会実験の内容

○自転車は社会実験中、車道に設置した自転車通行空間を通行して下さい。

◆自転車の利用の仕方

- 1 自転車は車道が原則、歩道は例外
- 2 車道は左側を通行
- 3 歩道は歩行者優先で、車道よりを徐行
- 4 児童、幼児、高齢者は歩道をゆっくり走ろう

【ラバーポール設置区間】日銀前交差点～伏見魚ノ棚交差点

ラバーポール

矢印板

クッションドラム

A型バリケード

【A型バリケード設置区間】伏見魚ノ棚交差点～幅下橋の東側

- 凡例
- : A型バリケード
 - : ラバーポール
 - : クッションドラム
 - : 矢印板

◆お問合せ 国土交通省 名古屋国道事務所 交通対策課 〒467-0833名古屋市瑞穂区鍛冶町二丁目30番地 TEL 052-853-7327
名古屋国道 維持第一出張所 〒464-0084 愛知県名古屋千種区松軒1丁目1002 TEL 052-721-9920

5. 今後のスケジュール

