

対象区間の現状 歩道

歩道は狭く、「自転車通行可」ではない

- ➡ つまり、自転車は原則通り路肩を走らなければならないが、路肩も狭く、自転車の走行位置が不明確



対象区間の現状 バスレーン

朝7:30~9:00は「バス専用レーン」(両方向)

- ➡ あわせて、同時間帯は駐停車禁止

【路面標示・標識】



【幅員構成(東山交差点~浅野川間)】



【現況の代表断面】



対象区間の現状 バス運行本数

朝ピーク時には両方向とも30本以上運行

対象区間のバス運行本数

バス種別	北鉄バス		JRバス		合計	
	→鴨和	→播磨	→鴨和	→播磨	→鴨和	→播磨
6時台	0	6	2	2	2	8
7時台	7	13	6	6	13	27
8時台	10	6	7	7	17	34
9時台	9	6	5	5	14	21
10時台	7	6	3	5	10	16
11時台	6	8	3	4	9	17
12時台	7	5	4	3	11	15
13時台	5	7	4	4	9	16
14時台	7	6	5	4	12	16
15時台	6	6	4	4	10	16
16時台	7	8	5	5	12	18
17時台	7	7	7	5	14	22
18時台	7	7	6	5	13	18
19時台	7	5	3	3	10	16
20時台	5	5	3	2	8	13
21時台	5	1	2	2	7	12
22時台	1	1	0	0	2	4
23時台	1	0	0	0	1	2
合計	104	105	69	71	173	244

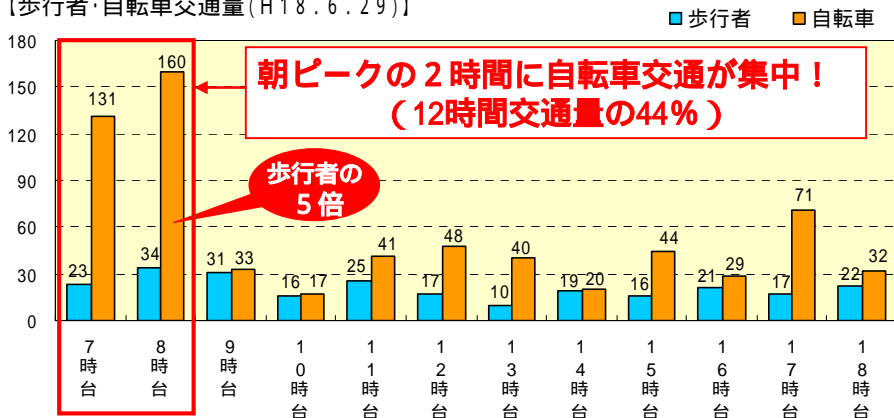


対象区間の現況 歩行者・自転車

平日の朝ピーク時には、自転車交通量が多い

➡ 朝7～9時の2時間に約300台が通過！
(1分あたり2.5台の自転車が通行)

[歩行者・自転車交通量(H18.6.29)]

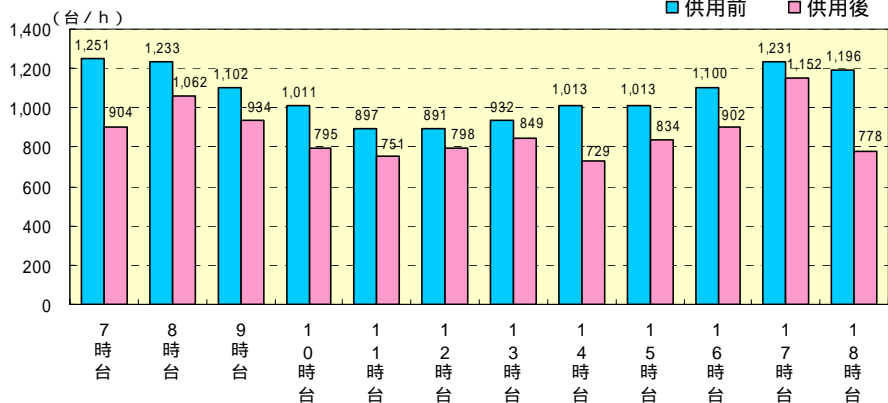


対象区間の現況 山側環状供用前後

山側環状の開通により、車道の交通量は減少

➡ 並行する山側環状(4月15日開通)に交通が転換し、交通量は約2割減少!(12,870台 10,488台に減少)

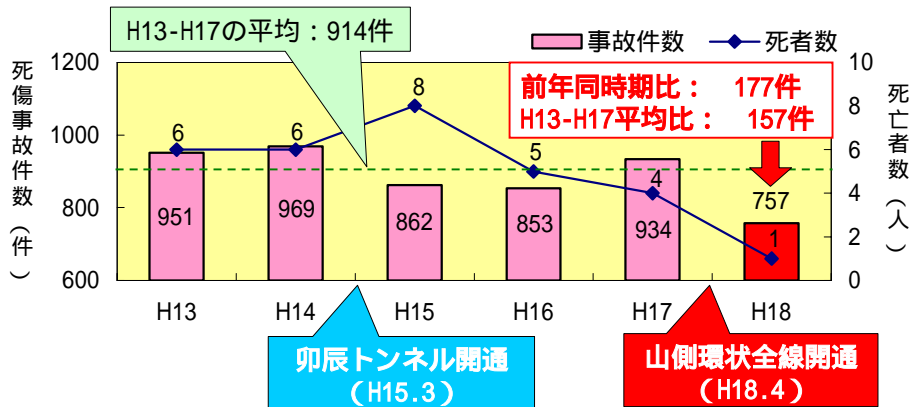
【自動車交通量(供用前:H17.10、供用後:H18.6)】



対象区間の現況 事故発生件数

山側環状の開通により、交通事故も減少

➡ 対象区間を含む金沢東警察署管内の死傷事故件数が激減!...幹線道路・生活道路の事故が減少。



各年4～11月の事故件数及び死者数の合計値の推移

対象区間の現況 バスレーン指導強化

山側環状の開通による交通量の減少

- ➔ バス専用レーンに進入する自動車が少ない
- ・追い越し時の車線変更がスムーズにできる

対象区間がバスレーン指導強化区間に指定

- ➔ 市・県警・北鉄は、対象区間を「順守指導・取り締まり強化の日」の指導範囲に指定(毎月第4月曜日)

バス専用レーンへの一般車両
の進入がより一層抑制

自転車路肩走行の
安全性が向上



対象区間の現況 都市計画

都市計画道路として将来的な拡幅計画あり

- ➔ しかし、拡幅予定の沿道には、家屋や店舗、病院、金融機関等が建ち並び、拡幅は容易ではない。

【対象区間の都市計画線】



対象区間の現況 市景観条例

市の景観条例では「近代的都市景観創出区域」

→ 「眺望景観や周辺の街並みとの調和に配慮し、落ち着いた街並みの景観形成を図る」区域

隣接する歴史的街並みに配慮した道路整備が必要！



主計町



ひがし茶屋街

(出典:金沢市HP)

安全・安心の確保に向けて

狭い道路空間、歩行者の危険、無秩序な自転車・・・

交通環境の改善による安全・安心の確保が急務！

都市計画幅の確保 & 歩道拡幅・無電柱化がベスト

厳しい財政状況、山側環状による交通量減少・・・

自転車は車道の左側端(路肩)走行が義務
路肩が狭く、自転車走行位置が不明確
歩道上では歩行者が自転車を避けなければならない状況

路肩走行徹底 と 走行位置の明確化 は重要な対策