

国道 159 号（浅野川大橋～東山～山の上）交通安全対策協議会 第 1 回協議会 第 1 回幹事会報告（概要）

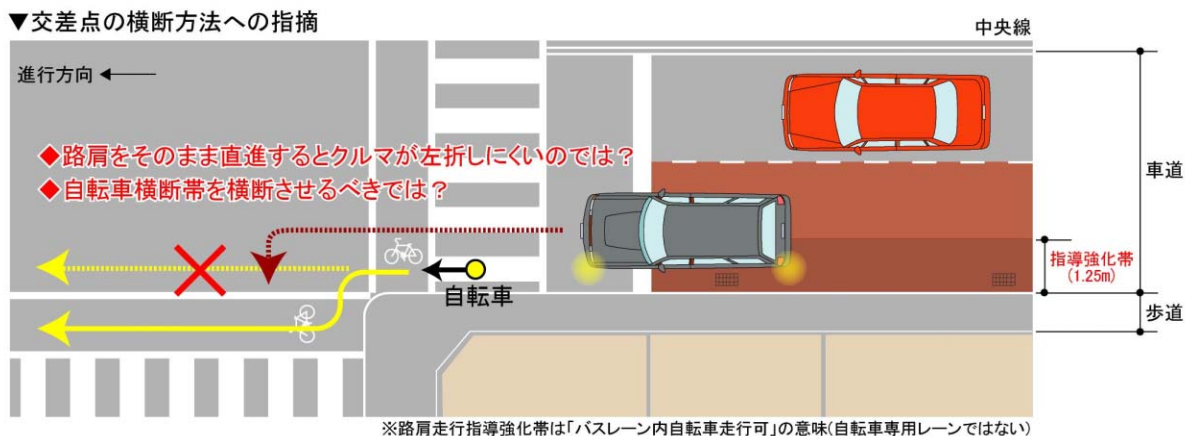
平成 18 年 11 月 29 日に開催された第 1 回幹事会では、自転車の路肩走行指導強化を実施するにあたり、自転車がバスレーンの左端を走行することに対して、大筋で反対意見はなかった。

しかし、自転車が法律通り車道の左端を走行する場合について、主に 3 つの課題が指摘された。

1. 「交差点の横断方法」について

- ・「自転車がバスレーン左端を走行し、そのまま直進して交差点を横断すると、左折しようとする車が左折しにくいのではないか」という指摘があった。
- ・一方、「横断歩道の横にある自転車横断帯を走行するべき」という意見もあり、事務局で対策を検討することとなった（対策案については「資料－7」を参照）。

【交差点の横断方法に対する指摘（イメージ）】



- ・さらに、「東山交差点では、浅野川方面から左折する車が多く、朝は渋滞していることから、自転車が路肩を走るスペースがないのではないか」という指摘があった。このような場所は、現地の実情を調査した上で、歩道が広い場合は自転車通行化の指定についての検討も必要となる。

【浅野川→東山交差点間の路肩】



2. 「バスの定時性」について

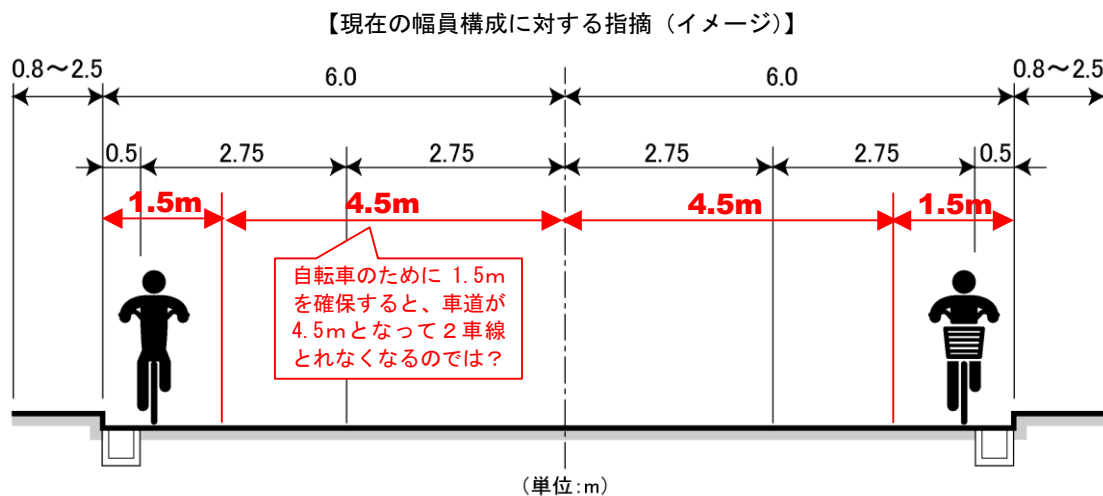
- ・「自転車がバスレーン左端を走行すると、バスの定時運行に支障があるのではないか」という指摘があった。
- ・現状として、自転車が路肩を走行した場合、バスはどのように運転しているのかを確かめるため、事務局で簡単な実験を行った（実験結果については「資料－8」を参照）。

3. 「路肩走行指導強化の時間帯」について

- ・自転車交通は朝に集中しており、朝のバス専用レーンの時間帯（7：30～9：00）に実施することが基本となる。
- ・しかし、「朝だけでよいのか、もしくは24時間実施するのか」という指摘があり、これについては、幹事会並びに協議会で検討を重ね、決めていく必要がある。

4. その他

- ・その他、「路肩走行指導強化帯として1.5mの幅をとると、車道が4.5mしかない状況となるので、物理的に無理がある」といった意見もあった。



- ・今回議論するのは「自転車専用通行帯」ではなく、「自転車の車道左側走行について、バスやクルマと共存しながらどのように安全に誘導していくか」ということであり、この点は誤解のないよう進めていく必要がある。