

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 参考資料

目 次

◇安全で安心して通行できる道路空間の創出に向けて	1
◇資料1：歩道幅員の状況	3
◇資料2：対象区間の都市計画線	3
◇資料3：景観上の位置づけ	3
◇資料4：断面交通量の変化	4
◇資料5：交通事故件数の変化	4
◇資料6：歩行者・自転車交通量	4
◇資料7：朝のバスレーン指導範囲の拡大	4
◇資料8：対象区間のバス運行本数	5
◇資料9：現行法での主な交通ルール	5
◇資料10：欧州諸国における自転車走行空間等の基準の概要	6
◇資料11：路肩走行指導強化帯の整備イメージ	6
◇資料12：自転車の路肩走行指導強化に伴う留意事項	7
◇資料13：路地との交差部の安全対策	10
◇資料14：自転車の路肩走行指導強化によるメリット・デメリット	11
◇資料15：自転車とバス・クルマとの混合交通による安全性確保に向けて	12
◇資料16：自転車の路肩走行指導強化－プレ実験レポート－	13
◇資料17：「自転車の路肩走行指導強化」の実現に向けたスケジュール	15

平成19年1月10日

国土交通省金沢河川国道事務所

■背景・目的

◎一般国道 159 号（浅野川大橋～東山～山の上、L≒1km）については、「自転車・歩行者安全マップ」作成時において、馬場小学校の児童・育友会より以下の問題が提起されています。

実情：☆歩道が狭い上に歩行者・自転車が多い。特に、朝の通勤時間帯は高校生や通勤の自転車も多く、小学生がぶつかりそうになる。
要望：★歩道拡幅及び電柱の地中化による歩道の確保。
 ★バスレーン上への自転車通行帯の設置

◎上記要望に対し、現状の課題や国内外の事例を踏まえ、歩行者・自転車・クルマが安全で安心して通行できる道路空間の創出に向けた対策案について検討していきます。



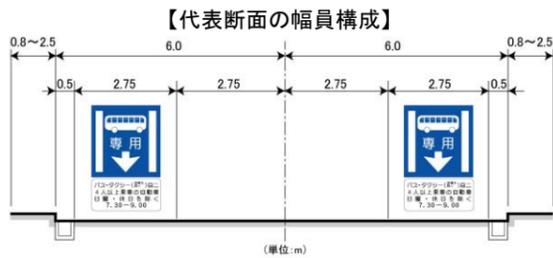
■自転車の法的な位置づけ

自転車は、原則として「車道の左側端」通行が義務

- ◎位置づけ：「車両」の中の「軽車両」（道路交通法第 2 条第 8 号及び第 11 号）
- ◎走行位置：「車道の左側端」（同法第 17 条及び 18 条）
 「道路の左側端から数えて一番目の車両通行帯」（同法第 20 条）
 ⇒歩道は指定された箇所以外は走行不可
- ◎走行方法：「並進の禁止」（同法第 19 条）

■対象区間の現況

- ◎朝 7：30～9：00 の間、「バス専用レーン（バス・タクシー（空車除く）・自動二輪車・4 人以上乗車した自動車）」、「駐停車禁止」を実施。
 ⇒バス専用レーンは自転車（軽車両）走行可。
 市・県警・北鉄は、9/25 から毎月第四月曜日を「順守指導・取り締まり強化の日」の指導範囲に指定（9/22 北國新聞朝刊 38 頁より）。
- ◎「車道の左側通行」、「並進の禁止」、「進路変更時の合図」等の法規制は遵守されていない。また、歩道と車道を交互に走る自転車が多い。
- ◎対象区間の歩道は、法律上自転車通行不可。
- ◎歩道幅員が狭く、歩行者が自転車をよけなければならない。
- ◎車道は車線幅が狭く、路肩にも余裕はない。
- ◎平日の朝ピーク時には、自転車の交通量が多い。
 ⇒◇7～9 時の 2 時間では、歩行者約 60 人、自転車約 300 台であり、1 日の自転車交通量のうち、約半分が朝ピーク時に集中。
 （「2 時間で 300 台」＝1 分あたり 2.5 台の自転車が通行）
- ◎山側環状全線開通で交通量が減少（バスレーンは比較的遵守されている）
 ⇒断面①で約 2 割（約 2,400 台/12h）減、断面②で約 12,600 台/12h 増
- ◎都市計画道路寺町今町線の一部…W=20～22m に拡幅する計画あり。
- ◎景観上の位置づけ…「近代的都市景観創出区域」（金沢市景観条例）



■国内外の事例

- ◎国内では、道路幅員や交通規制の見直し等による歩行者・自転車に配慮した道路整備事例は多い。条例制定や計画策定を行う自治体も多い。
- ◎欧州の自転車先進国では、日本の法令では規定されていない自転車と自動車（バス等）の「混合交通」について、交通量や走行速度、道路幅員に関する規定が明確に示されている。
- ◎自転車走行帯を設置する場合の推奨幅員は、オランダ 1.5m、イギリス 1.5m、フランス 1.25m、ドイツ 1.25m、日本 1.5m（道路構造令）。

<混合交通の規定>オランダの場合
 ○自動車と自転車の分離は、ピーク時自動車交通量と自動車走行速度により決定。
 ○自動車走行速度が 30km/h 以下で、交通量が比較的少ない道路において混合交通が認められている。
 ○混合交通となる車線の最小幅員は 2.6m（最高速度 30km/h の狭幅員道路では自動車は自転車の後ろをはしらなければならない）。

■安全・安心の確保に向けて

- ★自転車は車道の左側端（路肩）走行が義務。
- ★路肩に余裕がなく、自転車がどこを走れば良いかわからない。
- ★対象区間の歩道は狭く、歩行者が自転車をよけなければならない状況にある。
- ⇒自転車の路肩走行の徹底と自転車走行位置の明確化が必要！

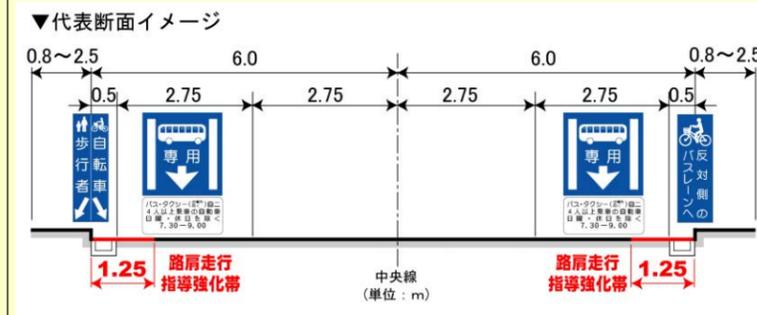
「自転車の路肩走行指導強化」による安全・安心の確保へ

『自転車の路肩走行指導強化』のメリット

■短時間・小コストで歩行者・自転車の安全を確保！（都市計画幅に基づく道路整備完了までの暫定的対応）

【課題解決の手法と実現可能性】

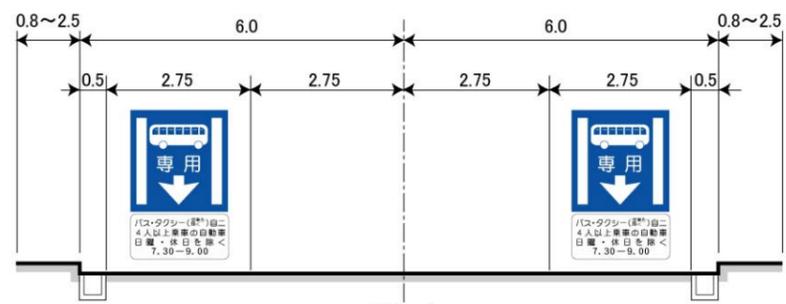
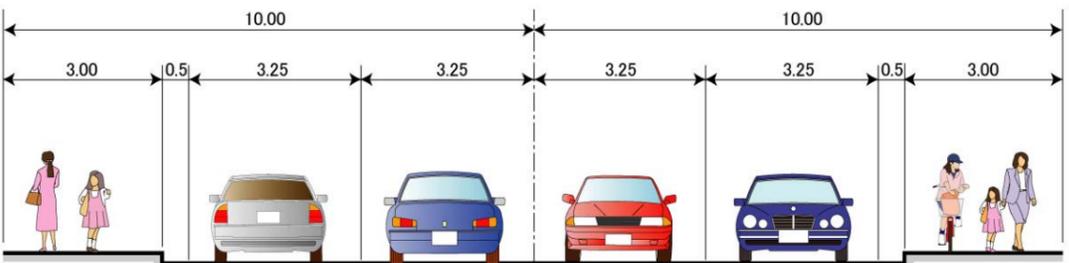
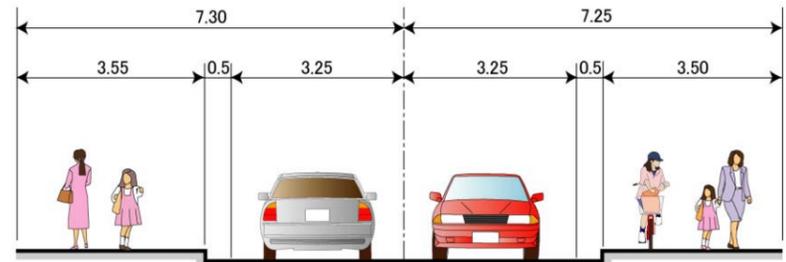
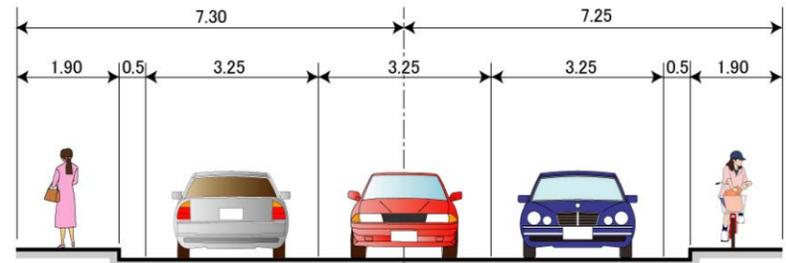
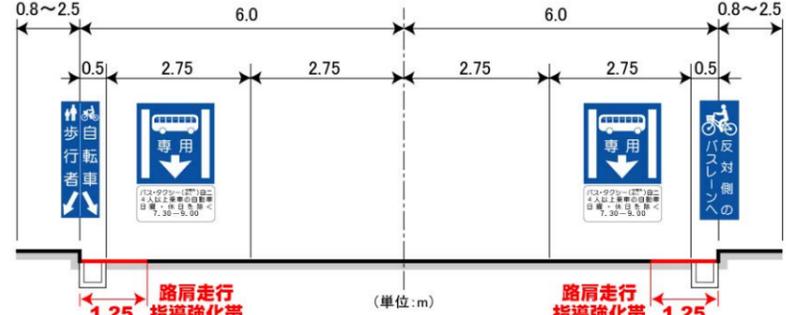
安全で安心して通行できる歩行者・自転車空間の創出	＜手法＞	＜実現可能性＞
	歩道の拡幅	△：合意形成困難、時間・コスト大（対策としてはベスト）
無電柱化	△：現在の歩道幅員では困難	
車線数の見直し	○：車線数減は合意形成・交通処理困難 時間・コスト小	
自転車路肩走行指導強化	◎：最小限の工夫で実現可能 時間・コスト小、効果の早期発現	



『自転車の路肩走行指導強化』に向けた課題

- ◆協議会の設置等による協働体制づくり
 ⇒国交省、県警、所轄、教育委員会、学校関係者、地域住民、バス事業者、県・市担当者…等による実現化に向けた方策の検討
- ◆ルールづくりとルール遵守に向けた取り組みの強化
 ⇒ルール検討（バス停車時等）、警察の指導強化、住民の協力による指導、学校での交通安全指導の徹底、メディア等による呼びかけ…等
- ◆自転車が走行しやすい環境の整備
 ⇒路肩走行指導強化帯の明示、看板の設置、路面標示の設置…等

■安全で安心して通行できる道路空間の創出に向けた整備手法の比較検討

整備イメージ・幅員構成	特徴	メリット	デメリット	実現可能性
<p>※現況（代表断面）</p>  <p>(単位:m)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 歩道が狭い。 車道にも余裕がなく、当該区間の道路区分（第4種第1級）の標準車線幅員 3.25mを確保できていない。 路肩がほとんどなく、歩道も「自転車通行可」ではないことから、自転車の走行位置が不明確である。 現在の幅員構成では、自転車専用通行帯は確保できない。 	<ul style="list-style-type: none"> 山側環状全線開通後、当初約 13,000 台/12h あった交通が、約 2割減って約 10,000 台/12h となり、朝 7時半~9時のバス専用レーンに進入する自動車は少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道上では歩行者と自転車がすれ違うことができず、歩行者が自転車をよけなければならない状況にある。 特に、朝ピーク時には、沿道の馬場小学校や森山町小学校へ登校する児童と自転車が交錯しており、危険な状況にある。 	—
<p>【イメージ①】都市計画幅を実現した場合</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路寺町今町線の計画幅である W=20mを実現した場合。 道路構造令による車線幅員 3.25m、路肩 0.5mを採用すると、歩道幅員は両側 3mとなり、自転車通行可のゆとりある歩行空間が形成される。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路の拡幅にあわせて、無電柱化が可能となり、すっきりとした近代的都市景観を創出することができる。 現行通り、バス専用レーンを継続することが可能であり、円滑な交通流を確保することができる。 	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画線を見ると、現状から約 10m海側に拡幅することとなる。そのため、沿道の用地取得等に莫大な費用と時間がかかり、合意形成も困難である。 最も理想的な対策ではあるが、早期に効果を得ることができない。 	△
<p>【イメージ②】2車線化した場合</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 現在の幅員をもとに、道路空間の再配分を行い、現行の4車線から2車線にした場合。 道路構造令による車線幅員 3.25m、路肩 0.5mを採用すると、歩道幅員は両側約 3.5mとなり、ゆとりある歩行者・自転車空間が形成される。 	<ul style="list-style-type: none"> 歩道の拡幅にあわせて、無電柱化が可能となり、すっきりとした近代的都市景観を創出することができる。 事業費としては、歩道の拡幅にかかる費用が主体であり、用地取得等の必要がないことから、比較的安価で短期間に整備することが可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> 山側環状の全線開通により交通量は減少したものの、未だ 10,000 台/12h以上の交通量があり、これらの交通を片側1車線で円滑に処理することは困難である（道路構造令では片側2車線必要）。 現行のバス専用レーンは廃止することとなり、渋滞等による公共交通の利便性の悪化が懸念される。 	○
<p>【イメージ③】3車線化した場合（中央車線はリバーシブルレーン）</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 現在の幅員をもとに、道路空間の再配分を行い、現行の4車線から3車線にした場合。 道路構造令による車線幅員 3.25m、路肩 0.5mを採用すると、歩道幅員は両側 1.9mとなり、現行よりも広い空間が確保できる。 中央車線はリバーシブルレーンとして交通処理を円滑化。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業費としては、歩道の拡幅にかかる費用が主体であり、用地取得等の必要がないことから、比較的安価で短期間に整備することが可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> 10,000 台/12hを超える交通量の円滑な処理が困難となる（道路構造令では片側2車線必要）。 3車線化しても、歩行者・自転車空間の大幅な改善には至らず、無電柱化も困難である。 現行のバス専用レーンの継続は困難であり、公共交通の利便性の悪化が懸念される。 	○
<p>【イメージ④】自転車の路肩走行指導強化帯を設置した場合</p>  <p>(単位:m)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 現状に対してちょっとした工夫をすることにより、歩行者と自転車の動線を区別する場合。 道路交通法で規定されている自転車の「路肩走行」「左側通行」「並進禁止」を徹底するための手法。 車道左端から 1.25mを「路肩走行指導強化帯」とし、自転車の走行位置を明確化。 	<ul style="list-style-type: none"> 最小限の工夫で実現可能であり、効果を早期に得ることができる。 事業費としては、路肩走行指導強化帯の設置に伴う路面整備と看板設置の費用が主体であり、安価で短期間に整備することが可能。 あえて自転車と自動車の混合交通を許容することにより、交通安全意識の高揚と自転車利用のマナーアップが期待できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車と自動車の混合交通となることから、交通事故の防止に向けたルールづくりとルールの厳守が必要（バスが停車した場合の自転車の走行方法や、自動車が自転車を追い越す場合の方法など）。 県警、地域住民、バス・タクシー事業者、教育関係機関の協力が不可欠となる。 	◎