

国道159号(浅野川大橋～東山～山の上)交通安全対策協議会

交通量調査 結果報告(概要)

平成19年3月5日



1

調査内容

①歩行者・自転車交通量

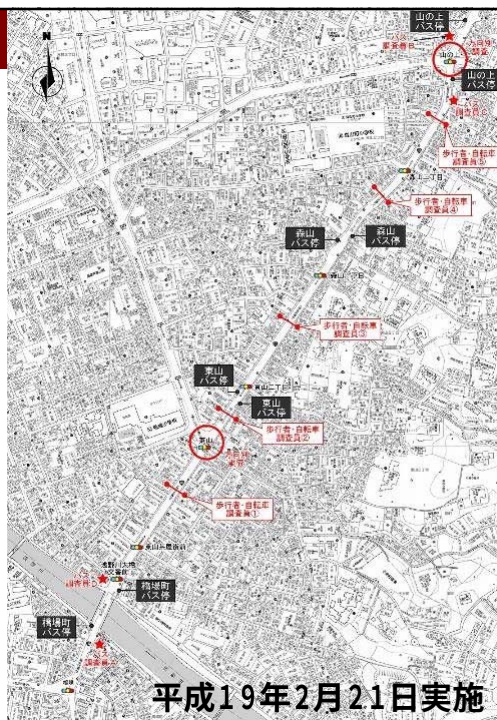
- ◆歩行者・自転車の交通量を把握
- ◆自転車のルール順守状況を把握

②バス定時性

- ◆橋場⇄山の上間のバス所要時間を把握

③自動車交通量

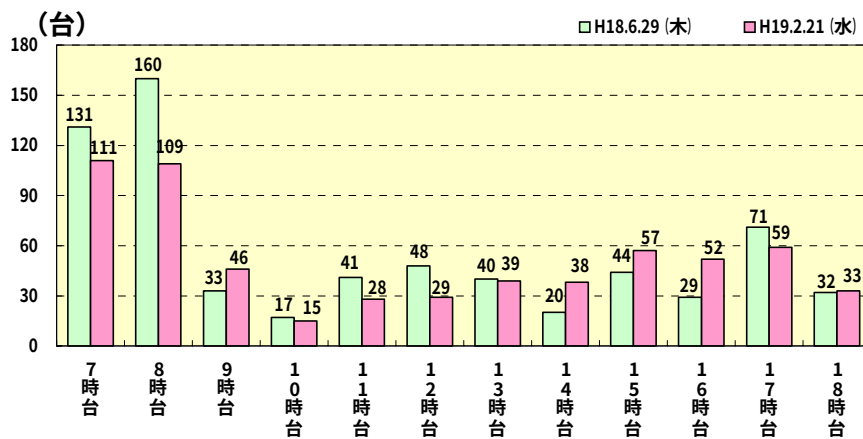
- ◆東山・山の上交差点の方向別交通量を把握



自転車走行の実態

6月調査時よりも自転車交通量は少ない

◆朝7～8時台・・・6月調査時よりも**71台**少ない
⇒冬期調査、受験シーズンによる影響



3

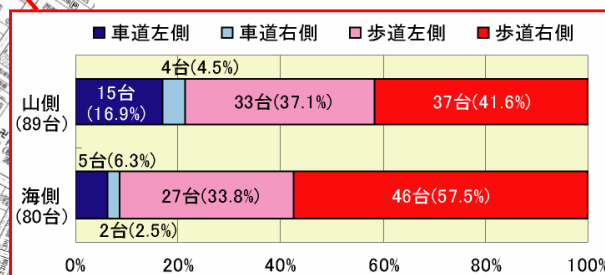
自転車走行の実態（バスレーン時間帯）

①浅野川～東山ではほとんどが「歩道走行」



◆山側の8割、海側の9割が「歩道走行」(歩道幅:山側1～1.5m、海側1.5～2m)

◆当該区間では自動車交通量が多い



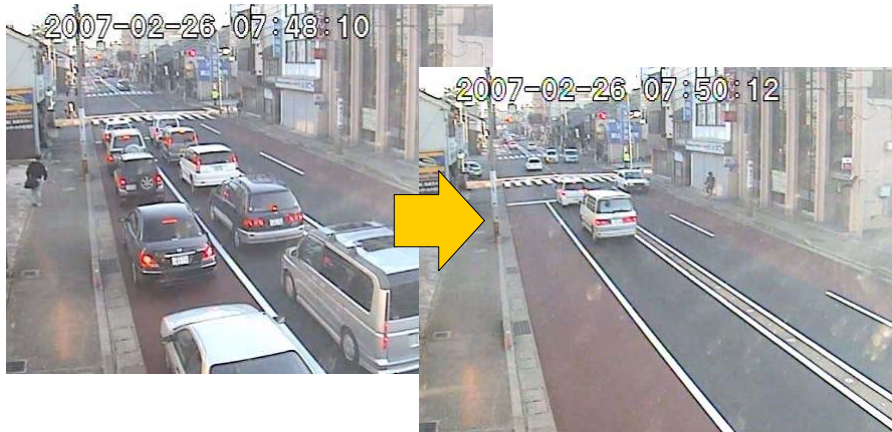
4

自転車走行の実態（バスレーン時間帯）

左折車のほとんどは1回の青信号で通過

◆東山交差点の渋滞は最大100m程度

◆1回の青信号でほとんどのクルマが通過



5

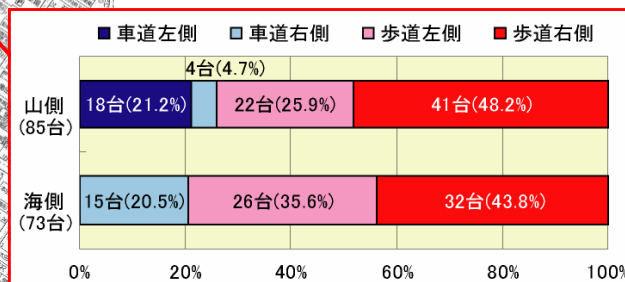
自転車走行の実態（バスレーン時間帯）

②東山～東山2では「歩道走行」が多い



◆山側の7割、海側の8割が「歩道走行」(歩道幅:山側1～1.5m、海側2～2.5m)

◆当該区間では自動車交通量は比較的少ない



6

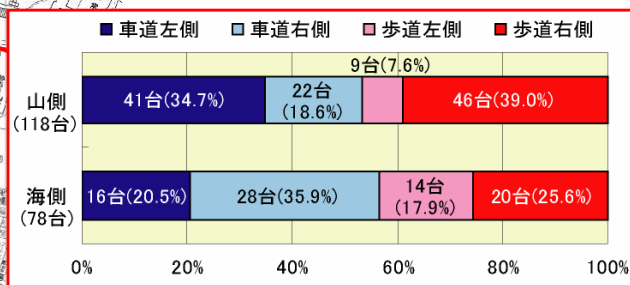
自転車走行の実態（バスレーン時間帯）

③東山2～森山1では「車道走行」が多い



◆山側の5割、海側の6割が「車道走行」(歩道幅:山側1～1.5m、海側1～1.5m)

◆当該区間では自動車交通量は比較的少ない



7

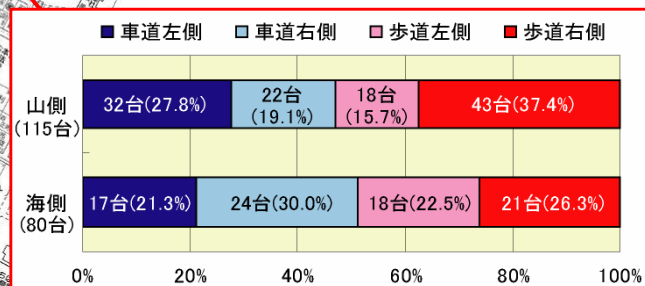
自転車走行の実態（バスレーン時間帯）

④森山1～森山2では「車道走行」が多い



◆山側の5割、海側の5割が「車道走行」(歩道幅:山側1～1.5m、海側2～2.5m)

◆当該区間では自動車交通量は比較的少ない



8

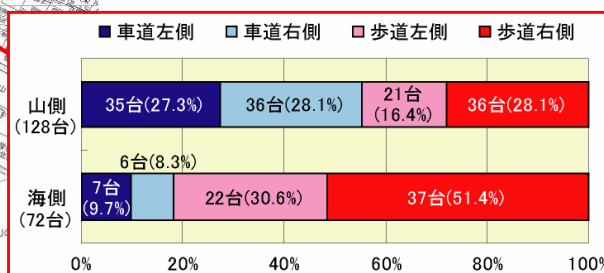
自転車走行の実態（バスレーン時間帯）

⑤森山2～山の上では山側の車道走行が多い



◆山側の6割が「車道」、海側の8割が「歩道」（歩道幅：山側1m、海側1.5～2m）

◆当該区間では自動車交通量は比較的少ない



9

バスの定時性

橋場町～山の上間の所要時間を把握

◆橋場町バス停→山の上バス停

30本のバスの
平均所要時間



2分45秒

◆山の上バス停→橋場町バス停

34本のバスの
平均所要時間



2分47秒

※社会実験後半に同様の調査を実施

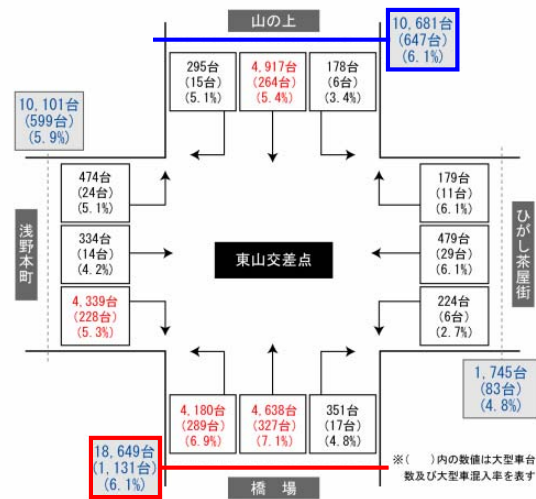
※バスの定時性・安全性・走行性への影響を検証

10

自動車交通量

浅野川～東山間は東山～山の上間の1.8倍

◆東山交差点（平成19年2月21日（水）、7～19時）



11

自動車交通量

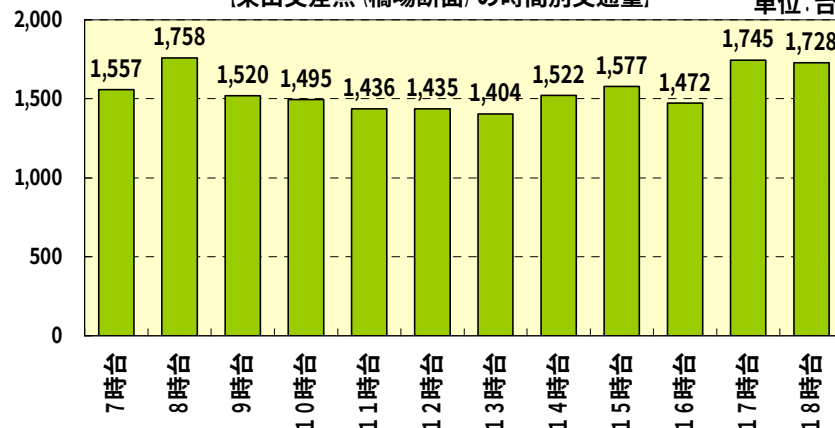
「朝・夕」は「昼」よりも交通量が多い

◆浅野川～東山間では朝夕1,700～1,800台/h

◆日中は1,400～1,500台/h程度

[東山交差点（橋場断面）の時間別交通量]

単位：台



12

まとめ・考察

1) 浅野川大橋～東山交差点間

- ◆自動車交通量が多い(東山～山の上間の1.8倍)
- ◆海側の歩道は1.5～2m、山側より若干余裕あり

→ **ほとんどの自転車が「歩道」を走行**

- ◇自転車が車道を安心して走れる工夫が必要！

※指導帯を避けて走行するクルマ
(H19.2.24撮影)



13

まとめ・考察

2) 東山2丁目～山の上交差点間

- ◆自動車交通量が比較的少ない
- ◆海側、山側ともに歩道が狭い(1.5m以下が多い)

→ **多くの自転車が「車道」を走行**

※森山2丁目～山の上交差点間の海側歩道は広いことから、「歩道」を走行する自転車が比較的多い

- ◇従前からの大きな変化は生じない。
◇ルールを徹底し、より安全に！

14

3) 東山交差点の対応

- ◆橋場方面からの左折車が多い
- ◆自転車の車道左端走行に対する懸念あり



- ◇1回の赤信号で止まるのは最大6台程度
(→プレ実験の想定と同じ)
- ◇青信号の方が赤よりも約15秒長い
- ◇車用信号の方が歩行者用より約5秒長い



**自転車・クルマとも走行に混乱は
生じないと考えられる**