

国道 159 号（浅野川大橋～東山～山の上）交通安全対策協議会 これまでに出了された意見への対応（案）

H19.3.5

1. 社会実験時間帯

「社会実験」として自転車の車道左側通行を“指導強化”する時間帯は朝のバスレーン時間帯（7:30～9:00）とする。

- ・7～19時の12時間における自転車交通量のうち、約5割が朝7:00～9:00の2時間に集中しており、1日の中でも特に問題となっている。したがって、社会実験として関係機関が協力して街頭指導等を積極的に行い、“指導強化”する時間帯はバス専用レーンの時間帯（7:30～9:00）のみとする。
- ・自転車走行指導帯や看板は24時間設置するため、社会実験期間中は朝・昼・夕の1日の動向を観察し、交通安全対策の効果を検証する。
- ・なお、対象区間では、自転車は終日車道左側通行が原則であることから、小中学生や高校生への指導はこの原則に基づくこととする。
- ・夜間の事故防止対策として、高校生を対象に自転車に取り付ける「反射板（リフレクター）」を配布。

【H19.2.24（土）日中の様子】

一部着色工事が完了した自転車走行指導帯を走行する自転車あり。

自転車とともに同じ車線を走るクルマは、自転車を避けて注意深く走行。

自転車走行指導帯によりクルマのドライバーが自転車を「視認」しやすくなり安全性が向上。



2. 看板及び路面標示の色・デザイン

看板は「青地に白文字」、表面は原案通り、裏面は「自転車左側通行・反対側の車線へ」。自転車走行指導帯の色を「灰桜色」とし、バスレーンとのコントラストを明確化。

- ・1/30（火）に実施した現地検討会（学識者、警察、金沢市、国交省）により、自転車走行指導帯の色は、バスレーンとのコントラストをはっきりとするため明るい「灰桜色」とし、1.25mのうち側溝部分を除く0.75m部分のみ着色する。
- ・さらに、視認性の向上と金沢らしさの演出を図るため、タタミー畳分の大きさに相当する180cm×75cmの灰桜色の四角形を30cm間隔で着色することに決定した（資料-1参照）。

3. 車道左端の走行性

自転車走行指導帯内の損傷部や凹凸部を補修する。

- ・自転車走行指導帯の着色工事にあわせて、指導帯内の損傷部や凹凸部を補修（例：側溝周りの凹凸部分など）
- ・グレーチングは、点検の結果、自転車のタイヤがはまる恐れがある箇所は見受けられなかった。

4 . 東山交差点の対応

「自転車走行指導帯の左側通行」を原則としつつ、交通安全対策を検討する。

- ・東山交差点では、浅野川大橋方面からの左折車が多く、自転車が車道左端を走行することによるバスやクルマへの影響が懸念されているため、自転車走行指導帯の左側通行を原則としつつ、海側を通る自転車の台数に応じた対策を検討する。
- ・例えば、信号待ちの際に自転車がたくさん並ぶようであれば、自転車横断帯手前の滞留スペースへ一時的に誘導するなどの対策を検討する。
- ・朝の状況を見ると、1回の信号サイクルで信号待ちする自転車は多くても5～6台程度であり、大きな問題はないものと考えられる。

5 . ルール・マナーの徹底

自転車については、「車道左側通行」と「並進の禁止」を徹底。

クルマについては、「バスレーン厳守」と「注意・減速」を周知・PR。

バスについては、「ゆずりあい」による自転車との共存意識の高揚を図る。

- ・自転車・バス・クルマが互いにゆずりあい、安全で安心して通行できる道路空間の創出を目指し、別紙（資料-8）の広報計画に基づき、ルール・マナーの周知徹底を図る。
- ・自転車については、道路交通法で定められている車道左側通行や並進禁止に加え、傘差し運転や携帯電話をしながらの運転の禁止について周知する。なお、「バス停車時の後方一旦停止」についてはマナーとして協力をお願いする。
- ・路上駐車がある場合については、バスレーン内で追い越し可能であれば十分な安全確認を行った上で追い越し可、大型車が停まっていてバスレーン内での追い越しが困難であれば一旦停止して安全な方法を選択することを周知する。
- ・自転車走行指導帯内は一列で走行することを原則とするが、「前方自転車の追い越し」については、前後左右の十分な安全確認のもと、バスレーン内であれば可とする方向で周知する。

6 . 児童や高齢者の自転車利用者に対する取り扱い

現行の道路交通法では例外とされていない。

- ・児童や高齢者の自転車については、現在の道路交通法では例外とされておらず、車道左端を左側通行することが原則。

7 . 社会実験の周知・PR方法

チラシの配布や各種メディアとの連携等による広報を実施。

- ・社会実験の周知・PRの手法としては、対象区間での路面標示及び看板の設置や街頭指導の実施に加え、チラシの配布や各種メディアとの連携（新聞広告の掲載、テレビ・ラジオでの呼びかけなど）、インターネット（HP）でのPRなどが考えられ、これらを駆使した周知・PRに努める（詳細は資料-8参照）。
- ・小中学校や高校での指導に際しては、事務局で作成したパワーポイント等の資料を貸し出し、児童・生徒に対する交通安全意識の啓発を行うためのツールとして活用する。また、必要に応じて、小中学校や高校での出前講座の実施を検討する。
- ・実験開始日、入学式頃、春の交通安全運動にあわせて、警察、街頭交通推進隊、国交省、PTA、地域住民の協働により、街頭指導を実施する。

8 . 交通安全対策による効果の検証

定量的・定性的な分析を行い、交通安全対策の効果を検証。

- ・社会実験の前後での変化をしっかりと把握することが重要であり、事前事後のアンケート調査の実施をはじめ、自転車・バス・クルマのルール順守状況の変化やバスの定時性の変化、自動車交通量との関係などを総合的に分析し、定量的・定性的に交通安全対策の効果を検証する予定。

以 上