

国道159号(浅野川大橋～東山～山の上)交通安全対策協議会

# 社会実験の効果 について

平成19年6月4日



1

## 交通安全対策（社会実験）の概要

**対象区間**

**現状** 狭い歩道上では  
自転車と歩行者の接触事故が発生！

歩道上で自転車を押がった小学生  
歩道と車道とを横断し、走る自転車

**これが  
必要**

歩行者と自転車の分離  
自転車走行位置の明確化

**目的**

交通ルールを徹底し、みんなが安全で  
安心して通行できる道路空間を目指す

3月19日(月)▶5月まで

**自転車はココ『端RUN』け♪**

「自転車走行指導帯」を走りましょう！

**社会実験  
実施！**

2

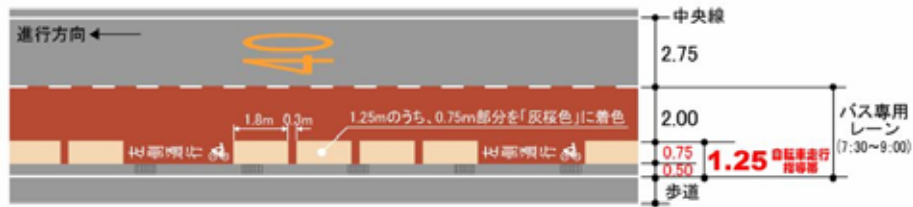
## 対策①：自転車走行指導帯の設置

- ◇「灰桜色」: 1.25mのうち0.75m部分のみ着色
- ◇「180cm×75cm」(タタミ一畳分)の着色帯を30cm間隔で配置
  - ⇒視認性向上、金沢らしさの演出、景観配慮
- ◇路地との交差部に自転車マーク
  - ⇒出合い頭の衝突事故の防止

### ▼平面イメージ

※景観に配慮し、路面の色は「灰桜色」とする

※1.25mのうち、側溝0.5mを除く0.75m部分に着色 → 1.8m着色+0.3m間隔+1.8m着色+... → 視認性の向上



3

## 対策①：自転車走行指導帯の設置

自転車走行指導帯 (W=1.25m)

灰桜色の滑りにくい舗装剤



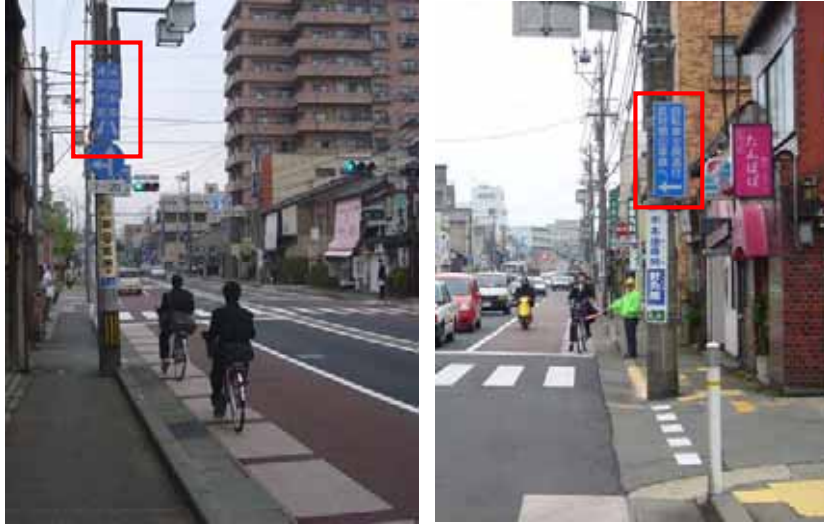
路地との交差部のマーク



4

## 対策②：歩行者・自転車用看板の設置

◇青地に白文字の看板を電柱等に設置



5

## 対策③：ルール・マナーの周知・PR

◇チラシ、アンケート、テレビ、ラジオ、新聞、出前講座等による事前からの周知・PRを実施



6

## 対策④：街頭指導の実施

◇3/19、4/16、5/11の3日間、朝のバスレーン  
時間帯において街頭指導を実施



7

## CCTVによる実験中の動向把握

◇CCTV(道路監視用カメラ)を設置(2台)  
◇東山交差点付近の動向をモニタリング(6-20時)



8

## 各種対策による効果の検証

「自転車走行指導帯」や「看板」などのツールを用いた  
自転車の走行位置の明確化、ルールの徹底

問題となっていた朝のラッシュ時(バスレーン時)に  
おける重点的な指導→歩行者と自転車の分離

どのような効果があったのか？

自転車走行実態調査

バス定時性調査

アンケート調査

社会実験の効果を定量的・定性的に検証し  
今後の方向性を検討

9

## 1) 自転車走行実態調査 による効果検証

10

## 1) 自転車走行実態調査による効果検証

### 自転車走行の実態をご覧ください

#### ◆ 社会実験前の様子

・平成18年11月10日(金)、朝8時頃



※約2分間のビデオをご覧ください(起動まで少々お待ちください)

#### ◆ 社会実験中の様子

・平成19年4月26日(金)、朝8時頃



※約3分間のビデオをご覧ください(起動まで少々お待ちください)

11

## 1) 自転車走行実態調査による効果検証

#### ◆ 調査概要

自転車の走行位置を、「車道左側(ルール順守)」、「車道右側(違反)」、「歩道左側(違反)」、「歩道右側(違反)」の4つに分類し、実験前及び実験中の自転車交通量を計測

#### ◆ 調査日

実験前:平成19年2月21日(水) ※調査は7~19時の12時間

実験中:平成19年5月16日(水) ※補足的にCCTV映像を活用



12

# 1) 自転車走行実態調査による効果検証

## ◆調査区間



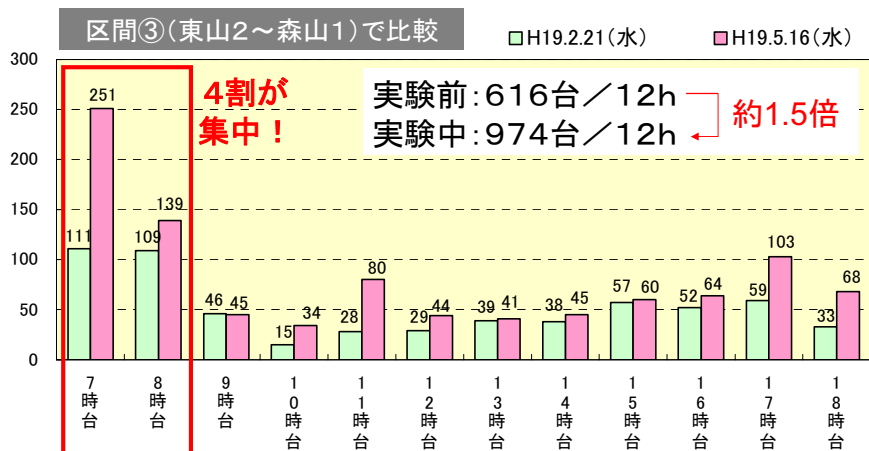
- 区間⑤  
森山2丁目～山の上交差点
- 区間④  
森山1丁目～森山2丁目交差点
- 区間③  
東山2丁目～森山1丁目交差点
- 区間②  
東山～東山2丁目交差点
- 区間①  
浅野川大橋～東山交差点

※区間①及び②ではCCTVによるモニタリングを実施

# 1) 自転車走行実態調査による効果検証

## ◆時間別自転車交通量

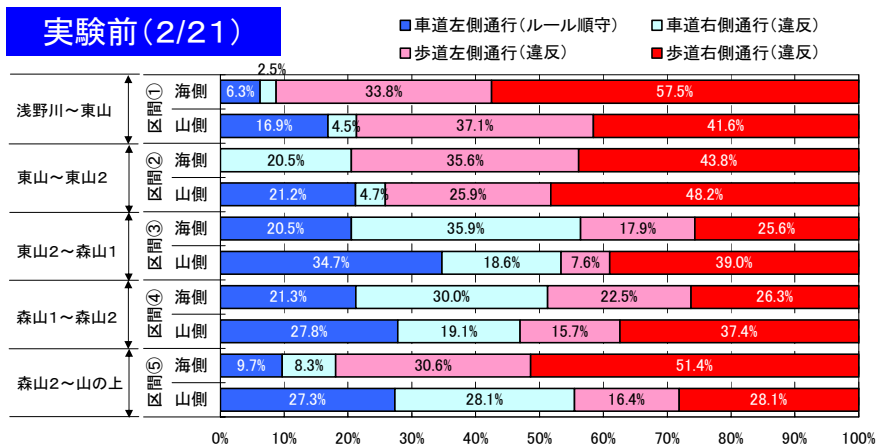
- ・調査時期の違いにより、実験中の方が自転車多い
- ・自転車交通の約4割が朝7～9時の2時間に集中



# ①バスレーン時間帯における変化 (7:30~9:00)

## 1) 自転車走行実態調査による効果検証

### ◆バスレーン時間帯(7:30-9:00)

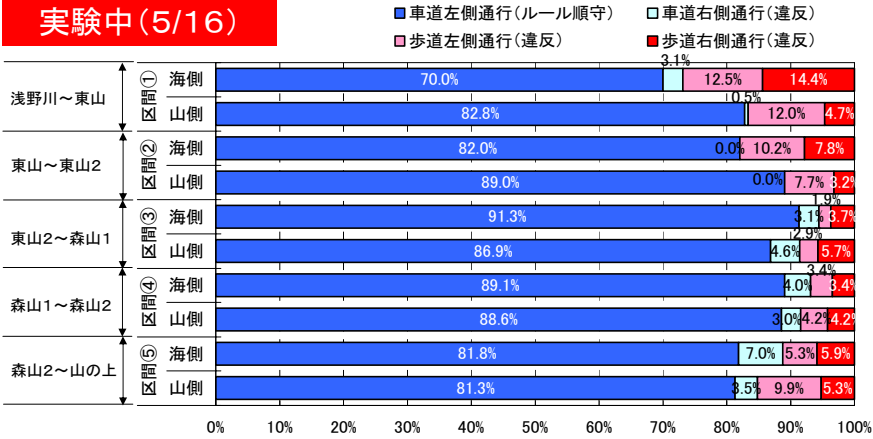


★実験前はほとんどがルール違反。  
★ルール順守割合は全区間平均で約2割程度。



# 1) 自転車走行実態調査による効果検証

## ◆バスレーン時間帯(7:30-9:00)

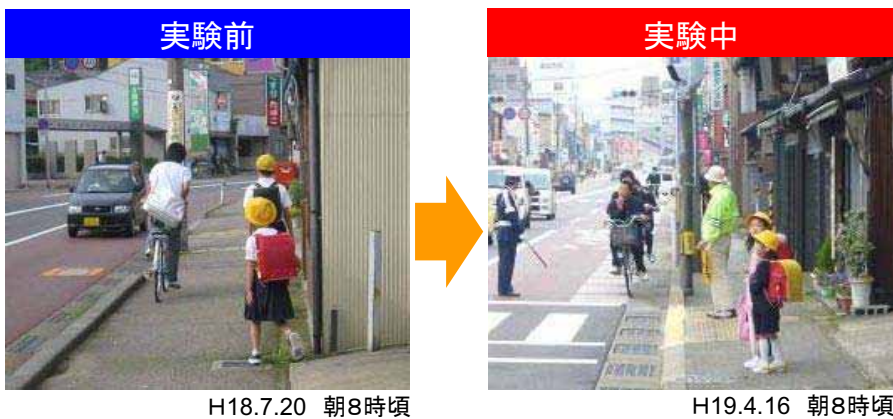


★ルール違反の自転車が激減！  
★約8割が自転車走行指導帯を左側走行！

17

# 1) 自転車走行実態調査による効果検証

## ◆バスレーン時間帯(7:30-9:00)



★朝はほとんどの自転車がルールを守って走行  
★小中学生などの歩行者が安心して歩道を利用

18

# 1) 自転車走行実態調査による効果検証

## ◆バスレーン時間帯(7:30-9:00)



H19.2.21 朝8時頃



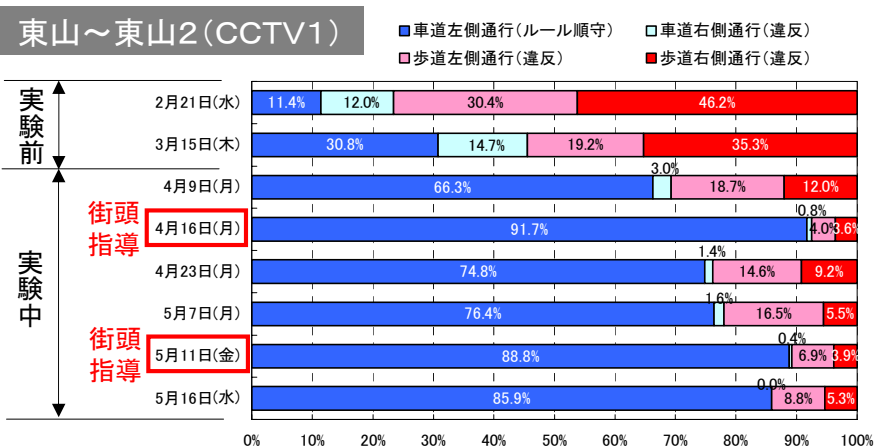
H19.5.16 朝8時頃

★朝はほとんどの自転車がルールを守って走行  
 ★小中学生などの歩行者が安心して歩道を利用

# 1) 自転車走行実態調査による効果検証

## ◆バスレーン時間帯における変化の過程

※実験開始後、ルール順守割合が徐々に増加  
 ※街頭指導の効果大！(指導後、順守割合が増加)



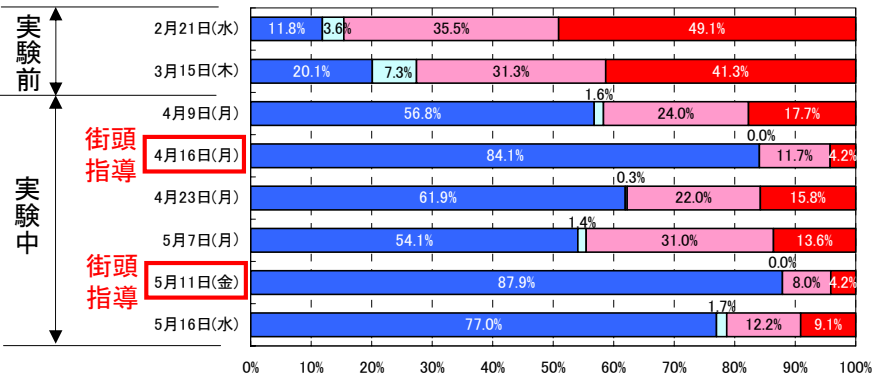
# 1) 自転車走行実態調査による効果検証

## ◆バスレーン時間帯における変化の過程

※浅野川～東山間でもルール順守割合は増加  
(東山～東山2に比べると歩道走行の割合が高い)

浅野川～東山(CCTV2)

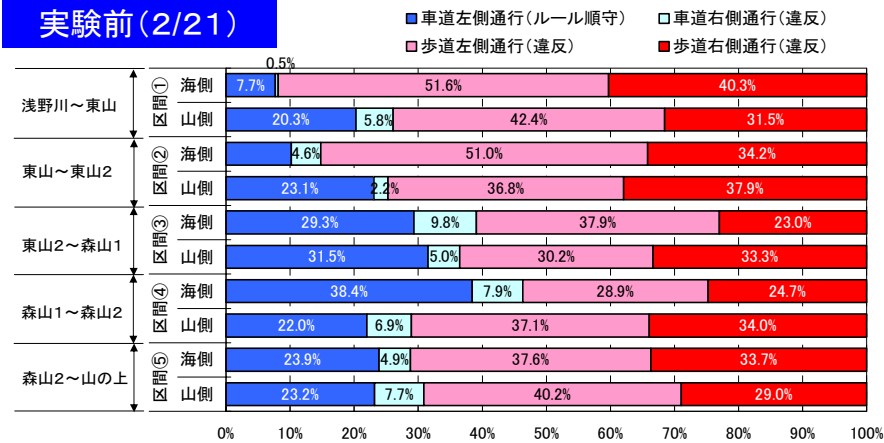
■車道左側通行(ルール順守) □車道右側通行(違反)  
□歩道左側通行(違反) ■歩道右側通行(違反)



## ②日中～夕方における変化 (9:00～19:00)

# 1) 自転車走行実態調査による効果検証

## ◆日中～夕方(9:00-19:00)

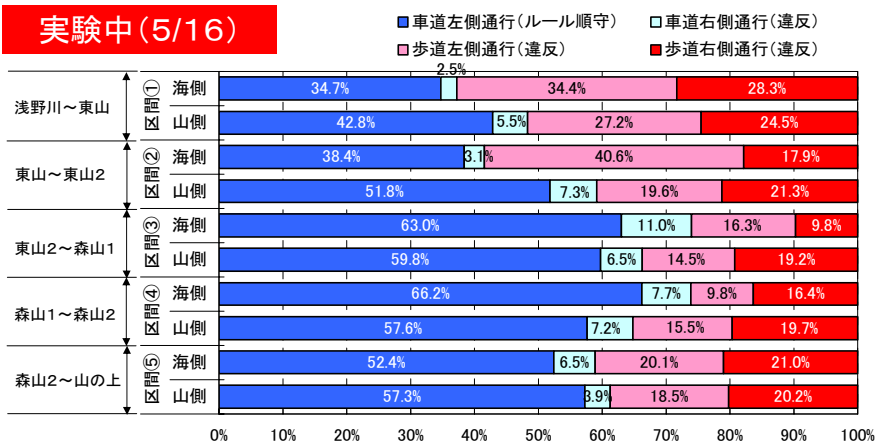


★実験前はほとんどがルール違反。  
★ルール順守割合は全区間平均で約2割程度。

23

# 1) 自転車走行実態調査による効果検証

## ◆日中～夕方(9:00-19:00)



★約5割が自転車走行指導帯を左側走行！  
★効果はみられるが朝に比べると違反が多い。

24

## 1) 自転車走行実態調査による効果検証

### ◆日中～夕方(9:00-19:00)

※日中も浸透してきているが、ルール違反が目立つ。  
 ※高校生には浸透、一般の方にはあまり浸透していない。

#### ▼ママチャリにも浸透



H19.5.16 午後1時頃

#### ▼朝に比べて違反が多い



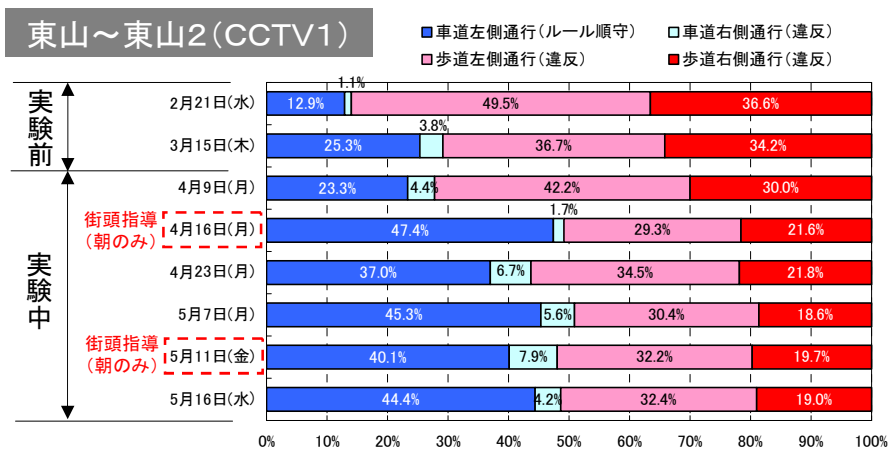
H19.5.16 午後3時頃

25

## 1) 自転車走行実態調査による効果検証

### ◆タピーク時(17-19時)における変化の過程

※ルール順守割合は増加(朝より違反が目立つ)  
 ※街頭指導の波及効果(実施日は順守割合が増加)

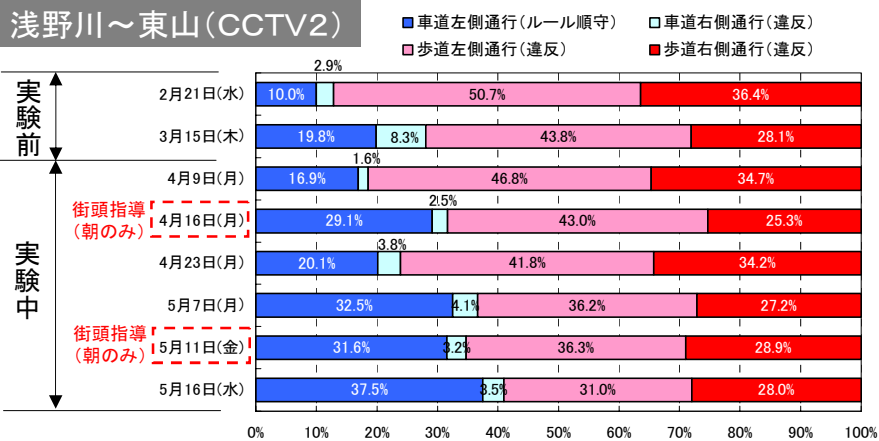


26

## 1) 自転車走行実態調査による効果検証

### ◆夕ピーク時(17-19時)における変化の過程

※浅野川～東山間では歩道走行割合が徐々に減少  
(交通量が多い、コンビニ前など路上駐車が多い・・・)



27

## 2) バス定時性調査による効果検証

28

## 2) バス定時性調査による効果検証

### ◆調査概要

朝ピーク時において、橋場町バス停～山の上バス停間の路線バスの所要時間を計測し、自転車走行指導帯の設置等によるバス定時性への影響を把握する。

### ◆調査日

実験前:平成19年2月21日(水) ※調査は朝7～9時の2時間  
 実験中:平成19年5月16日(水)

### ◆計測したバス本数

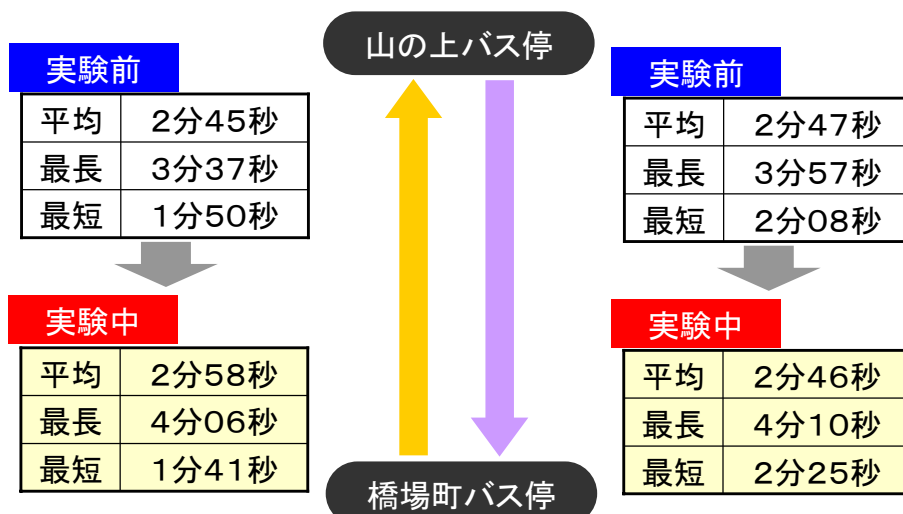
実験前:橋場→山の上…30本  
 山の上→橋場…34本  
 実験中:橋場→山の上…30本  
 山の上→橋場…36本



29

## 2) バス定時性調査による効果検証

◇自転車走行指導帯の設置による大きな乱れは生じていないと考えられる



30

## 2) バス定時性調査による効果検証

### ■バスの走行実態

▼自転車の後ろを走るバス



▼自転車を追い越すバス



※右側車線が空いている場合は、車線変更して自転車を追い越すバスがほとんど。

31

## 3) 効果検証のまとめ

32



### 3) まとめ

#### ◆ルールを守る自転車が大幅に増加！

- ・朝のルール順守割合は、実験前：2割→実験中：8割に激増。
- ・無秩序であった対象区間の自転車走行が改善。
- ・実験の範疇ではない日中や夕方にも波及効果あり。

#### ◆歩行者が安全・安心に！

- ・自転車の車道左側走行が促進され、歩道の安全・安心が確保されている(実際の評価は別途アンケートで把握)。

#### ◆バスの定時性にはほとんど影響なし！

- ・路線バスの所要時間に大きな変化はない。  
(右側車線に車線変更して追い越すケースは事前より増加)

#### ◆社会実験期間内に事故発生の報告なし

33

### 3) まとめ

#### ◆効果が発現した要因

##### (1)クルマの平均旅行速度が自転車に近い

- ・対象区間を走るクルマの平均旅行速度は約27km/h
- ・自転車の一般的な速度(15~20km/h)に近い

##### (2)大きな交差点が少ない

- ・対象区間の大きな交差点は「東山交差点」のみ
- ・左折車などクルマとの問題を生じる箇所が少ない

##### (3)バイク・スクーターが比較的少ない

- ・大都市ではバイクやスクーターが多く、自転車との問題発生

##### (4)バスレーンを活用した実験であったため

##### (5)警察・学校・地域・バス事業者・道路管理者等が 一体となって取り組んだため

34

### 3) まとめ

#### 課題1 浅野川大橋→東山交差点(海側)の対応

※浅野川方面からの左折車が多く、交差点手前から歩道に上がる自転車が多い。

※特に、信号待ちでクルマが並んだ場合が顕著。

▼指導帯を走行しているが...



H18.5.16 午後4時頃

▼前方の車が止まると歩道へ



H18.5.16 午後4時頃

35

### 3) まとめ

#### 課題2 日中や夕方のマナー向上に向けた対応

※朝は改善され、当初の目的を果たしているが、日中や夕方のルール周知・マナー向上が課題。

#### 課題3 細かいルールの継続的な周知・徹底

※バス停車時は「バスのうしろで一旦停止」、路上駐車がある場合は「安全確認してバスレーン内を迂回」を原則としているが、ほとんどの自転車が乗ったまま歩道上を迂回。

※自転車利用者は車道側の信号をみる習慣がなく、小さな交差点では信号無視が多発。

36

### 3) まとめ

#### ◆信号を見落としやすい交差点

※歩行者・自転車用信号や横断歩道がない交差点



- ・森山2丁目交差点
- ・森山1丁目交差点(押しボタン)
- ・東山2丁目交差点
- ・東山茶屋街前交差点(押しボタン)

#### ▼東山2丁目交差点の例

