

国道159号(浅野川大橋～東山～山の上)交通安全対策協議会

社会実験の効果と 今後の方向性

平成19年9月27日



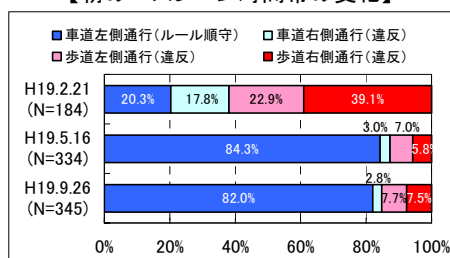
1

1. 現時点までの評価

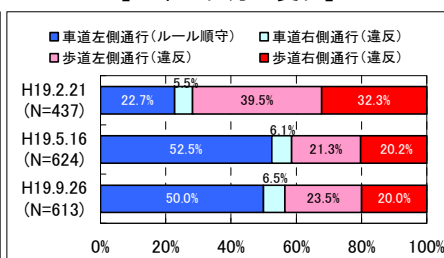
(1) 自転車走行実態の変化

- ◆自転車のルール順守率が大幅に向上
- ◆日中から夕方にかけても順守率は向上
- ◆継続後は順守率が若干低下したものの、街頭指導で交通ルールを再び周知徹底

【朝のバスレーン時間帯の変化】



【日中～夕方の変化】



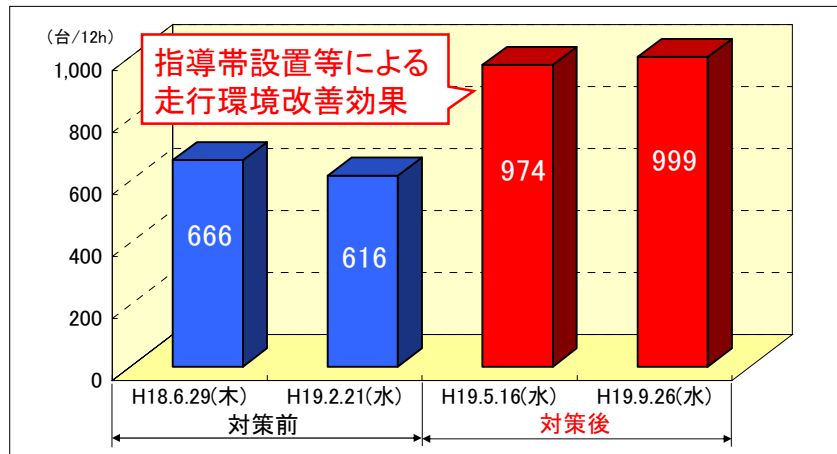
※実験前: H19.2.21(水)、実験中: H19.5.16(水)、実験継続後: H19.9.26(水)

2

1. 現時点までの評価

(1) 自転車走行実態の変化

- ◆ 指導帯設置後、自転車交通量が約1.5倍に増加！
⇒ 自転車走行環境の改善による効果と考えられる



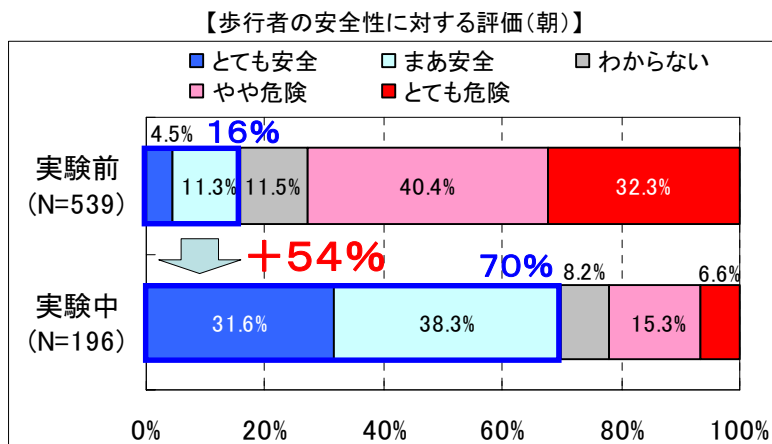
※東山二丁目～森山一丁目間の12時間自転車交通量で比較

3

1. 現時点までの評価

(2) 歩行者の評価

- ◆ 歩行者の安全性評価が大幅に向上
(16%→70%、+54%)



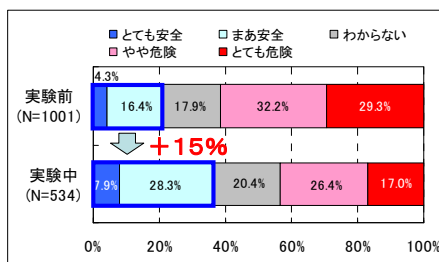
4

1. 現時点までの評価

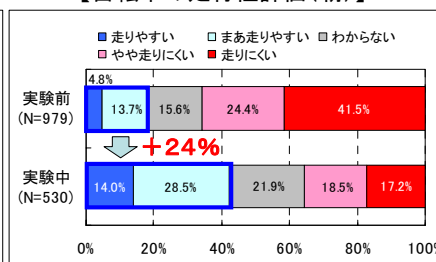
(3) 自転車利用者の評価

- ◆自転車の**安全性**に対する評価が向上
(21%→36%、+15%)
- ◆自転車の**走行性**に対する評価が向上
(18%→42%、+24%)

【自転車の安全性評価(朝)】



【自転車の走行性評価(朝)】



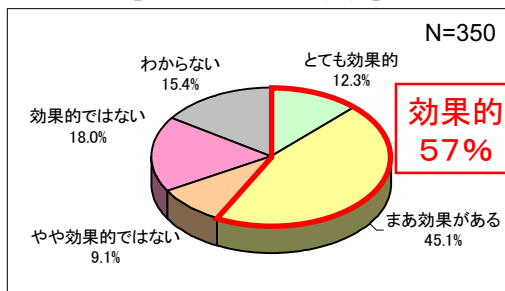
5

1. 現時点までの評価

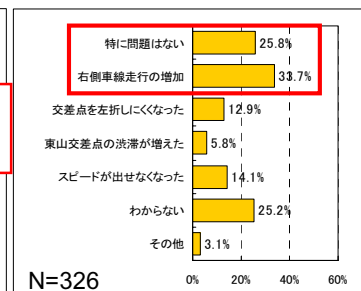
(4) クルマ利用者の評価

- ◆今回の対策は「**効果的**」との回答が約6割
(効果的57%、効果的でない27%)
- ◆不便さ・・・「**右側車線走行の増加**」34%
「**特に問題ない**」26%

【クルマで通る人の評価】



【ドライバーの不便さ】



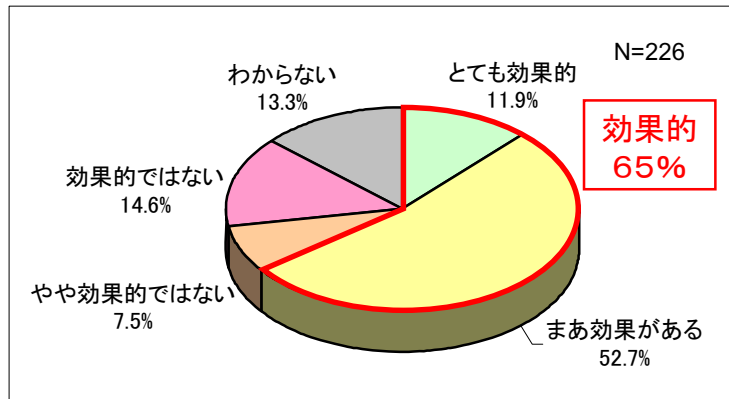
6

1. 現時点までの評価

(5) 地元住民の評価

- ◆ 今回の対策は「効果的」との回答が6割以上
(効果的65%、効果的でない22%)

【対象区間を通る地元住民の評価】



7

1. 現時点までの評価

(6) 高校生の評価

※星稜高校・桜丘高校へのヒアリング結果より
(詳細は参考資料3を参照)

- ◆ 「走りやすくなった」・・・13/13人(100%)
- ◆ 「安全になった」・・・11/13人(85%)
- ◆ 「ルールの意識向上」・・・13/13人(100%)
- ◆ 「今後も続けるべき」・・・12/13人(92%)
- ◆ 「東山交差点(海側)が危険」・・・5/13人(38%)



8

1. 現時点までの評価

(7) バス運転手の評価

※ほくてつバスへのヒアリング結果より
(詳細は参考資料3を参照)

- ◆ストレスを感じるが以前より安全になった
- ◆カーブ区間では前方の自転車がみえず危険

(8) バスの定時性

- ◆バスの定時性に変化はない
(バスは右側車線から自転車を追い越して走行)

橋場バス停～山の上バス停間の所要時間
実験前:2分47秒 → 実験中:2分46秒

9

1. 現時点までの評価

(9) 社会実験中の事故報告

- ◆自転車走行指導帯に関連する事故報告なし
- ◆指導帯設置後、対象区間の全事故件数が半減

	H18		H19
人身事故	2件	→	1件
物件事故	16件	→	8件
合計	18件	→	9件
うち違反自転車の事故件数	5件	→	2件

※各年4月～6月の事故件数を集計(県警本部)

10

1. 現時点までの評価

自転車走行指導帯は
地域の交通安全に貢献



全国的な動向等を踏まえ、課題に対応



持続可能な交通安全対策へ

11

2. 全国的な動き

(1) 自転車の安全利用促進に関する提言

(H18.11、自転車対策検討懇談会(警察庁))

自転車関連事故
の増加



自転車利用者の
ルール・マナー違反



- ◆自転車の車道通行の原則を維持
- ◆児童・幼児の利用や危険な場合等における歩道通行の容認
- ◆歩道上での通行方法の明確化
- ◆交通ルール・マナーの遵守の徹底
(学校での指導、街頭指導の強化等)

12

2. 全国的な動き

(2) 道路交通法の改正 (H19.6成立→1年以内に施行)

自転車の交通秩序回復のための総合施策推進

ルール順守の徹底

自転車の通行環境整備

- ◆ 標識に関わらず、13歳未満の児童・幼児は歩道通行可(ヘルメット着用)
- ◆ 大人でも、道路工事等でやむを得ない場合は歩道通行可
- ◆ 警察官等による街頭指導(取締り)の強化

13

2. 全国的な動き

(3) 国交省・警察庁による自転車対策の方針

(H19.7、新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会の報告に基づく)

① 国土交通省道路局長

- ◆ 緊急対策の実施(危険箇所の抽出⇒対策)
- ◆ 推進体制の確立(道路管理者+警察)
- ◆ 計画的な整備の推進(モデル地区指定等)

② 警察庁交通対策本部

- ◆ 自転車通行ルール及び改正道交法の広報啓発
⇒『自転車安全利用五則』の活用
- ◆ 学校等における交通安全教育、ルールの周知徹底
- ◆ 自転車の悪質な法令違反に対する指導・取締り強化
- ◆ 自転車走行空間の整備推進

14

2. 全国的な動き

自転車安全利用五則

1. 自転車は、**車道が原則**、歩道は例外
2. **車道は左側**を通行
3. **歩道は歩行者優先**で、車道寄りを徐行
4. **安全ルール**を守る
 - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - 夜間はライトを点灯
 - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
5. **子どもはヘルメット**を着用

15

2. 全国的な動き

第2回懇談会で「**自転車走行指導帯**」を紹介
(全国の先進的な9事例の一つとして)

最終提言(第4章(1)②自転車レーン等による
車道走行の円滑化)において、「**バスレーンを自
転車の走行空間として活用することも道路空間
を有効利用する手法**」として記載。

**バスレーンを活用して自転車走行空間を
確保することは全国で認知!**

16

3. 今後の方向性

地域における
交通安全への貢献

全国的な方向性
の明確化

「自転車走行指導帯」の存続
(ヒアリング等で得た課題への対応を実施)

社会実験期間終了⇒ **「実施」** へ

「実施」 = 24時間・365日指導帯設置
(道交法上、ルールは終日)

17

3. 今後の方向性

◆今後のスケジュール (案)

第4回協議会で指導帯の実施を決定

記者発表(指導帯「実施」決定の公表)

10月1日から「実施」へ(社会実験終了)

実施後も継続的な街頭指導でルール啓発
(10月、11月に各1回ずつ指導)

18

3. 今後の方向性

◆他区間への適用可能性について

対象区間(浅野川大橋～山の上)は
適用しやすい条件が整っていた

(交通量減少／大きな交差点少ない／歩道が狭い／クルマの速度が比較的遅い／地元の熱意あり／学校での指導あり…等)



※他区間への適用の考え方

適用可能性はあるが、交通状況を把握し、
地元・学校関係・バス会社・警察・道路管
理者等の綿密な協議調整が不可欠

19