

歩行者 自転車 バス クルマ お互いにルールを守ること  
**みんなが安全・安心に!**

これまでに  
 どんな効果  
 があったの?



**「自転車走行指導帯」社会実験の効果**

国道159号浅野川大橋～東山～山の上

3月19日～6月4日



**社会実験の背景**

国道159号「浅野川大橋～東山～山の上」間では、狭い歩道上における自転車と歩行者の接触事故が絶えなかったことから、国土交通省金沢河川国道事務所などは、3月19日(月)から、バスレーン内に自転車の通行を促す社会実験を実施してきました。道路交通法では、

自転車は車道の左側端を通行することが定められていますが、この区間では歩道走行や逆走(右側通行)、並進(並んで走る)などのルール違反が多く見られ、特に朝の時間帯では、通学する小学生等の歩行者が自転車の通行を促す社会実験を実施して、歩道上で自転車を避けなければならない状態でした。

**全国初の交通安全対策**

そこで、狭い歩道上から自転車を分離するため、バスレーン左側に「灰緑色の自転車走行指導帯」を設けて、自転車が走行する場所を明確化する社会実験を実施することになりました。これに合わせ、電柱にも歩行者・自転車の通行位置を明示した看板を設置しています。

このように、まちなかの4車線の国道で自転車の走行位置を明確化し、自転車とバス・クルマの共存を図ることは全国初の試みであり、先進的な交通安全対策と言えます(ロンドンでは、自転車とバス・タクシーの共存レーンを実施)。

**交通環境が大きく改善**

社会実験開始後、国道159号「浅野川大橋～東山～山の上」間では、ルールを守って走行する自転車が大幅に増加しており、特に朝のバスレーン時間帯では、対象区間を通行する自転車の約8割が自転車走行指導帯を左側通行しています。また、高校生や地域住民等を対象

としたアンケート調査結果をみると、対策前は対象区間を徒歩で通る人の7割以上が「歩行者にとって危険」と評価していましたが、対策後は「安全」との回答が約7割を占め、当初の目的とされた歩行者にとっての安全性向上が図られていると言えます。

**実験を9月まで延長**

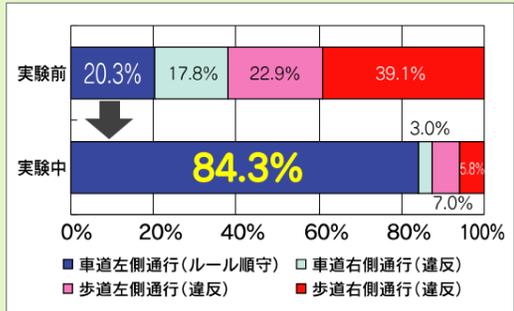
約2ヶ月間実施してきた社会実験は、朝のバスレーン時間帯を活用し、地域住民・学校関係者・バス事業者・警察・道路管理者等が一体となって取り組んだことにより、大きな効果を発揮しています。一方、アンケート結果では「本格実施」と並んで「試行継続」を求める意見も多く、指導・周知のさらなる

徹底や交差点における自転車の安全性などの課題がみえてきたことから、社会実験を9月まで延長することに決定しました。今後、課題解決に向けた対策を検討し、歩行者・自転車・バス・クルマのみんなが安全・安心な道路空間の創出を目指します。

**効果1 自転車のルール順守率\*が大幅に向上!**

\*ルール順守率:車道左端(自転車走行指導帯)を左側通行する自転車の割合。

**自転車の交通ルール順守実態調査** 朝のバスレーン時間帯(7:30-9:00)



**自転車ルールを守って、歩行者が安心して歩ける空間に**



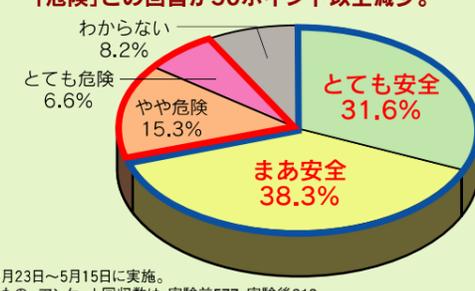
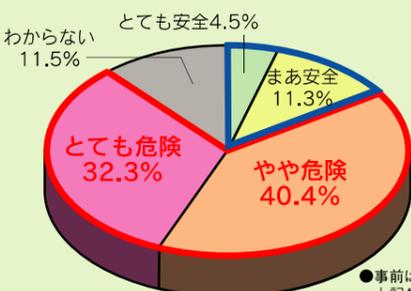
●浅野川大橋～山の上間を5つの区間に分割し、各区間の通過する自転車を、走行位置・走行方向別に計測。実験前は平成19年2月21日(水)、実験中は同年5月16日(水)に計測。上記グラフは全区間の平均割合を示す。計測サンプリング数は実験前184、実験中334。

**効果2 「歩行者」は約7割が安全と回答!**

Q. 対象区間の歩道は歩行者からみて安全だと思いますか?

▼実験前アンケートでは、「危険」との回答が73%。

▼「自転車走行指導帯」設置後は、「安全」との回答が70%、「危険」との回答が50ポイント以上減少。

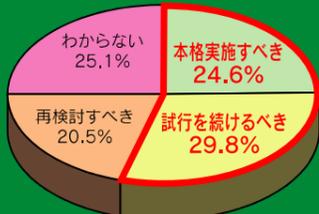


●事前は平成19年1月22日～2月5日、事後は同年4月23日～5月15日に実施。上記グラフは徒歩で通る回答者を対象に集計したもの。アンケート回収数は、実験前577、実験後213。

**社会実験の「継続」を求める意見が過半数!**

今後の方向性としては、「本格実施」25%、「試行継続」30%であり、肯定的意見が過半数を占める。

●右記グラフは対象区間を通る回答者(1,107人)を対象に集計したもの。



**社会実験によって課題が明確に**

- ◆朝のバスレーン時間帯以外(日中や夕方)におけるルールの浸透にはもう少し時間が必要
- ◆自転車はクルマ用信号を確認しない場合が多く、信号無視が目立つ
- ◆浅野川大橋～東山交差点(海側)では左折車が多く、自転車が指導帯を走行しにくい状況にある
- ◆信号待ちでクルマが並んだ場合やバス停車時において、自転車に乗ったまま歩道を走行する人が多い等

**交通ルールとマナーのさらなる周知・徹底を目指して**



**自転車走行指導帯**  
 ※自転車の専用通行帯ではありません。  
 ※交通ルールは24時間守りましょう。

**9月まで社会実験延長!**

**自転車はココ『端RUN』け♪**

**「自転車走行指導帯」を走りましょう!**

**交通ルールやマナーを守ろう!**

- ① 自転車…「指導帯」を一行で左側通行、「信号」を守る
- ② バス・クルマ…「思いやり」「ゆずりあい」の気持ちで走行
- ③ 歩行者…路地や交差点では注意して通行

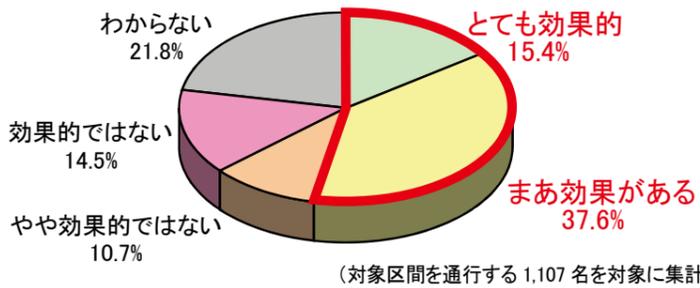


# 「自転車走行指導帯」社会実験 —9月まで継続！—

～より安全で快適な道路空間づくりを目指して～

## ■アンケートでは好評価を得ている一方、新たな課題が明確に！

▼事後アンケートでは、みんなが安全・安心な道路空間の創出に「効果的」と評価する回答が過半数を占める



歩道の安全性に対する評価が向上！



交通安全意識が向上！

「交通ルールを守る意識が強くなった」との回答が約3割を占める(事後)

※対象区間をクルマで通る人(事後:356名)を対象に集計



安全性に対する評価が向上！



走行性に対する評価が向上！



★アンケート結果の詳細は、ホームページをご覧ください <http://www.hrr.mlit.go.jp/kanazawa/r159anzenkyo/>

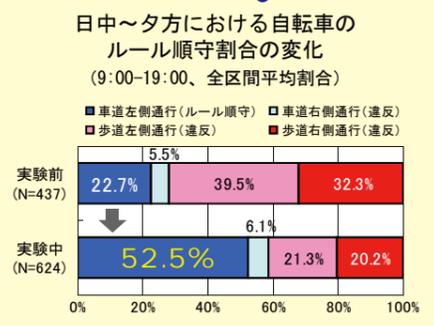
安全・安心な道路空間づくりのさらなる発展に向けて

### 課題1 日中や夕方のルール順守率向上

**注意** 交通ルールは24時間守りましょう！

◆社会実験では、特に交通量の多い朝のラッシュ時に指導強化を行っていますが、朝以外の時間帯もルールを守りましょう。

今回の実験でルール順守率は向上していますが、朝に比べるとルール違反の自転車が多くなっています。



現地で観察すると、ほとんどの高校生がルールを守っている一方、一般(大人)の自転車利用者のルール違反が多くみられます。

### 課題2 自転車の信号無視の防止

**注意** 車道側の信号を確認しましょう！

◆歩行者・自転車用信号のない小さな交差点では、車道側の信号を確認し、赤の時はクルマの停止線で停止しましょう。

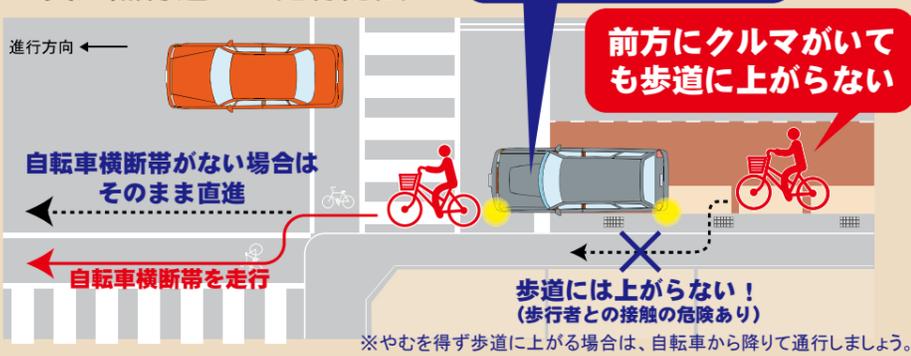


### 課題3 交差点付近での安全性の向上

**注意** 自転車は車道走行を徹底しましょう！  
クルマはゆずりあいの心で走りましょう！

◆東山交差点では左折車が多いため、クルマを避けて歩道を走る自転車がなくなっていますが、前方にクルマがいても歩道に上がらないようにしましょう。  
◆一方、クルマは自転車との「ゆずりあい」を心がけ、無理な追い越しや幅寄せをせず、安全運転に努めましょう。

▼交差点付近での走行方法



### 課題4 バス停車時の走行方法の徹底

**注意** バス停車時は後ろで一旦停止しましょう！

◆バスが停留所に停車しているとき、自転車に乗ったまま歩道に上がる人が多くみられますが、歩道上にはバス乗降客がいるので大変危険です。  
◆バス停車時は歩道に上がらず、後方で一旦停止し、バスが発車するまで待ちましょう。

▼バス停車時の走行方法



社会実験の結果をもとに、より安全な交通環境づくりを考えていきます。

国道159号(浅野川大橋～東山～山の上)交通安全対策協議会

事務局:国土交通省金沢河川国道事務所交通対策課  
〒920-8648 金沢市西念4丁目23番5号 電話:(076)264-8800(代)

<http://www.hrr.mlit.go.jp/kanazawa/r159anzenkyo/>

みんなで安全運転!

