

自転車通行環境モデル地区 一般県道 東金沢停車場線(金沢市)

2008年11月から2010年10月1日までの取り組み

2010年10月15日

三国 成子
(地球の友・金沢)

1

I. 場所

自転車通行環境モデル地区
一般県道 東金沢停車場線(金沢市)

II. なぜ自転車レーンを選択したのか?

III. 交差点部の提案(地球の友・金沢)

IV. 自転車レーン設置まで (2008年11月～2009年12月)

V. 新たな課題と対策(2010年4月～9月)

2

I. 場所

自転車通行環境モデル地区
一般県道 東金沢停車場線(金沢市)

3



4

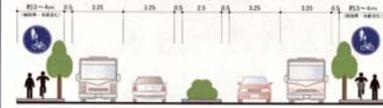
対策案①②③

検討に際しての前提条件

①歩行者・自転車・クルマが分離された道路空間とする
→モデル地区の指定要件である「自転車レーン」あるいは「自転車専用道」を整備し、歩行者・自転車・クルマの走行位置を分離

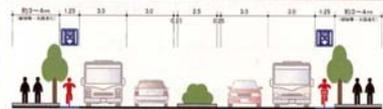
②道路総幅員は変更しない
→現在の道路空間の中で、自転車専用の通行空間を創出するための工夫について検討する

■一般国道東金沢停車場線の現況断面（単路部）



対策案①：車線幅を縮小する場合

◎車線幅を3.25mから3.0m、中央帯の側帯を0.5mから0.25mに縮小し、幅1.25mの「自転車レーン」を整備

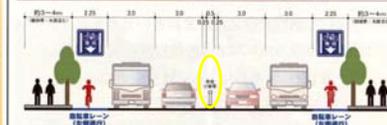


メリット
○歩行者が安心して歩道を通行できるようになる
○自転車の専用空間が創出され、通行しやすくなる
（ただし、左側通行の周知・徹底が必要）
○必要最小限の道路改良で自転車専用の通行空間を確保できる

デメリット
△車線幅縮小によりクルマにとって走行時の窮屈感が生まれる

対策案②：中央帯と車線幅を縮小する場合

◎中央帯を3.5mから1.0m、車線幅を3.25mから3.00mに縮小し、幅2.25mの「自転車レーン」を整備

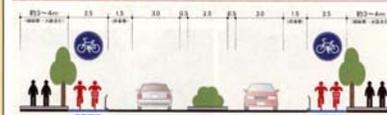


メリット
○歩行者が安心して歩道を通行できるようになる
○自転車の専用空間が創出され、通行しやすくなる
（ただし、左側通行の周知・徹底が必要）
○中央帯を残し、クルマの安全性をこれまで通り確保

デメリット
△車線幅縮小によりクルマにとって走行時の窮屈感が生まれる
△中央帯の幅がなくなる

対策案③：車道を2車線に縮小する場合

◎現在の4車線から2車線に縮小し、対面通行が可能な「自転車専用道」を整備（あわせて停車帯を設置）



メリット
○歩行者が安心して歩道を通行できるようになる
○物理的に分離された対面通行可能な自転車専用道の整備により、自転車の安全性・走行性・利便性が向上
○様々な道路空間を生かした自転車専用道の整備が可能
○停車帯を設けることで、荷捌き等の車両にも対応

デメリット
△交通量を考えると、小坂町交差点等での交通渋滞が懸念される

Ⅲ. 交差点部の提案(地球の友・金沢)

◎自転車と車の出会いがしら事故を防ぐ

- ・自転車は左側通行を守る
- ・自歩道でも左側通行を守る
(歩行者にとっても安心)
(自転車と自転車の正面衝突を防ぐ)

◎歩行者の安全確保

- ・自転車を歩道に誘導しない(スライド11)

◎左折車の巻き込み事故防止対策

- ・自転車専用信号の設置(スライド12)
- ・自転車が車から見えることが大切(スライド13.14.15.)
- ・左折車の誘導線(交差点内)の設置

◎交差点部は特に障害物をなくす

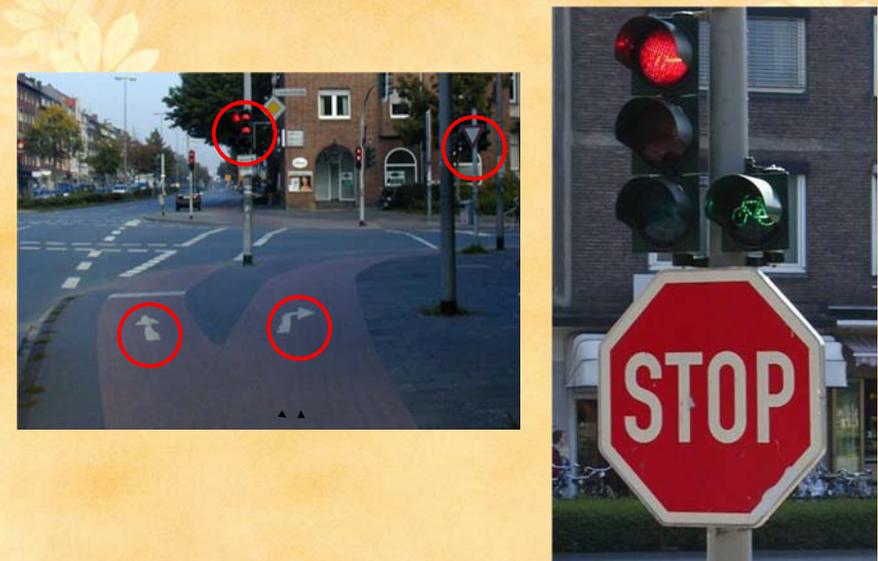
- ・植栽（景観より交通安全）、電柱、ポストなど(スライド16.17)

intersection: left turn



ドイツ ミュンスター

intersection: right turn, straight ahead



ドイツ ミュンスター

参考例 自転車走行指導帯の設置区間 東山交差点左折車



交差点での右折と直進 自転車の誘導



ドイツ・フライブルク

岡山県庁前交差点



ドイツ・フライブルク

IV. 自転車レーン設置まで (2008年11月～2009年12月)

- ☞ 2008年11月20日第1回会議 対策案の検討
- ☞ 2009年 2月 9日第2回会議 対策案の決定(スライド20)
- ☞ 2009年 3月26日第3回会議
変更案①東金沢駅から東金沢駅口交差点まで2車線
(スライド21)
- ☞ 2009年 9月26日第4回会議
変更案②小坂町交差点北側歩道は自歩道で残す (スライド22～24)
- ☞ 2009年12月18日第5回会議
再変更案②小坂町交差点北側レーンにする(スライド25)
他レーンの色灰桜色交差点イメージ決定 (スライド26～28)

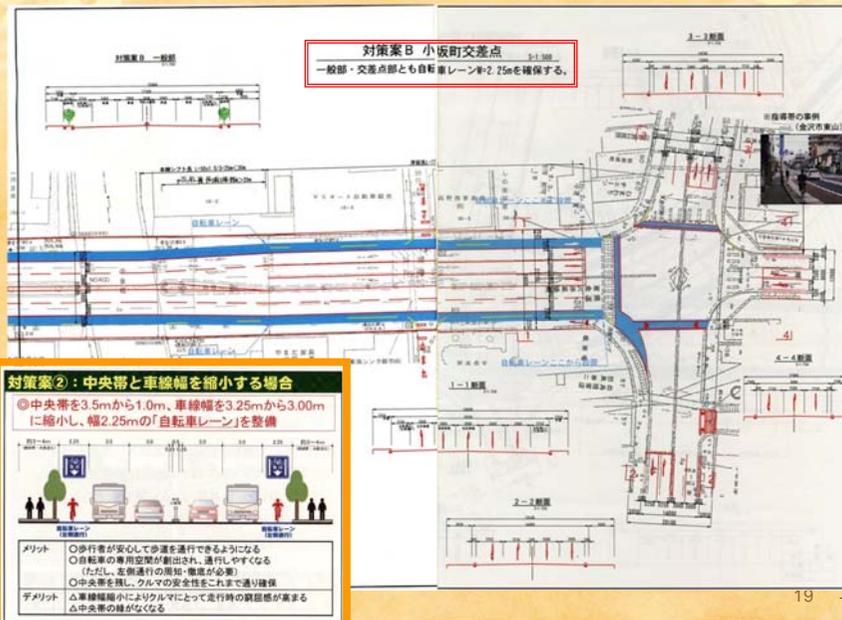


事故の多い交差点歩道橋などが障害物に



見通しを良くする工夫

2009年2月9日対策案決定



2009年 3月26日第3回会議 変更案①東金沢駅から東金沢駅口交差点まで2車線



変更案②2009年9月26日第4回会議事務局案

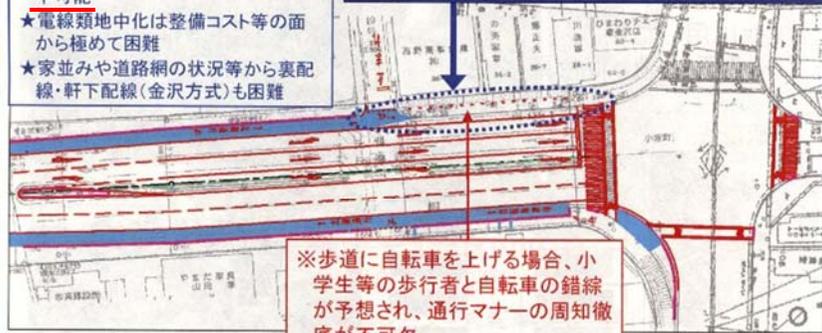
3. 小坂町交差点の処理について

12

◆東金沢駅方面から小坂町交差点に流入する区間では、電柱の移設等の都合上、**自転車を歩道上に誘導する方向で再検討**

- ★歩道下に下水が通っており、民地にも余裕がないことから電柱の移設が不可能
- ★電線類地中化は整備コスト等の面から極めて困難
- ★家並みや道路網の状況等から裏配線・軒下配線(金沢方式)も困難

自転車を歩道上(車道寄り)に誘導
(歩道上では歩行者と自転車を視覚的に分離)



※歩道に自転車を上げる場合、小学生等の歩行者と自転車の錯綜が予想され、通行マナーの周知徹底が不可欠
※路地との交差部にも注意が必要

3. 小坂町交差点の処理について

変更案②について



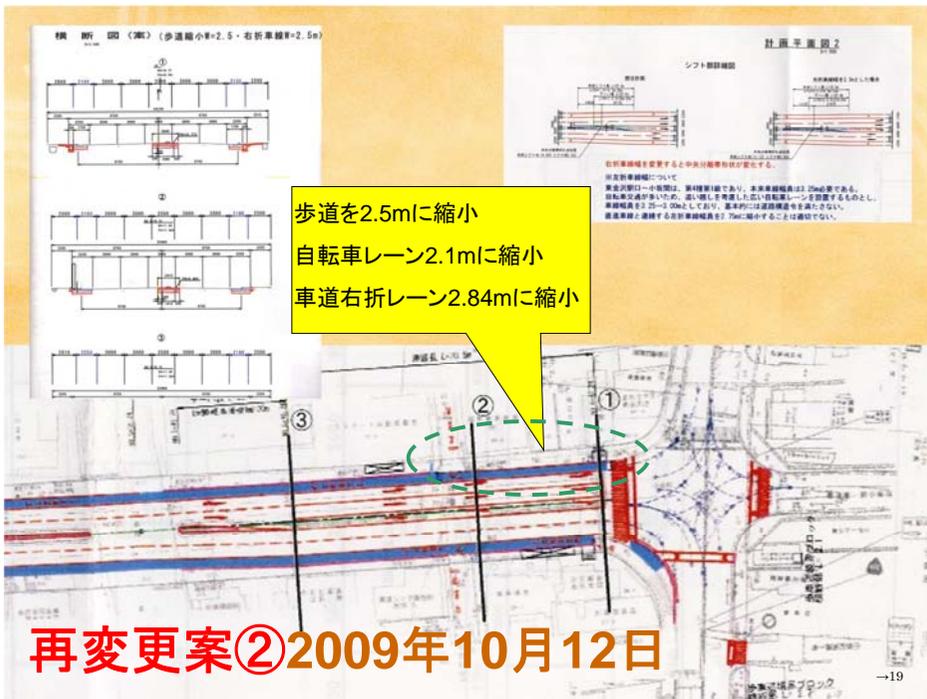
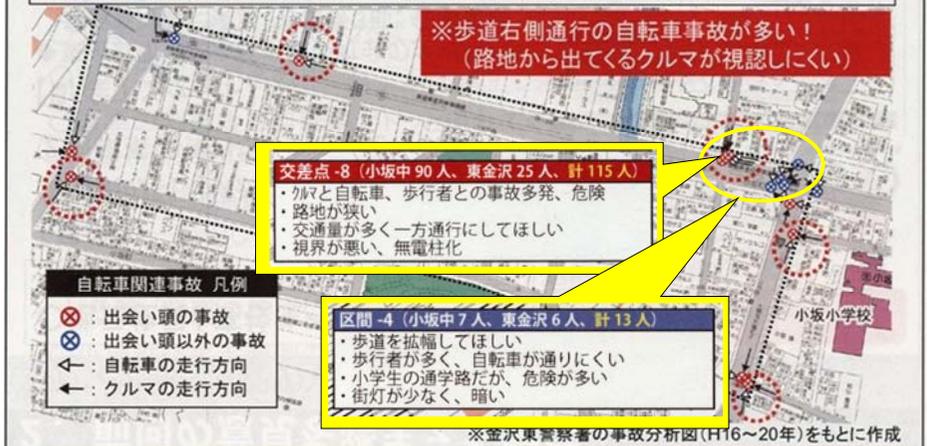
出会い頭事故の多い小交差点、見通しも悪い

23 →19

③自転車関連事故について

変更案②について

- ◆図の範囲内における過去5年間(H16~20年)の自転車関連事故は、出会い頭事故12件、その他事故が6件発生(6件中5件は小坂町交差点での横断中の事故)
- ◆出会い頭事故のうち7件(58%)は、歩道右側通行の自転車と路地から出てくるクルマの事故
- ◆自転車交通量が多い城北中央公園前の市道では、警察に届けられた事故は過去5年間(H16-20)でゼロ(但し、地元住民のアンケート結果では「事故多い」との記述がみられる)



→19

自転車レーン整備イメージ

2009年12月18日
の第5回会議結果

【計画平面図】(小坂町交差点)

◆ゼブラを設置し、左折車と自転車の巻き込み事故を防止

交差点部分では、歩道滞留部に上がり、自転車横断帯を横断

◆たまり空間と自転車横断帯を新たに設置し、自転車交通の円滑化を図る



移設された電柱 撤去する電柱



(2010年1月13日撮影)



移設された電柱

撤去する電柱

自転車レーン
ここまで

(2010年1月13日撮影)

V. 新たな課題と対策 (2010年4月～9月)

- 2010年 4月 9日オープニングセレモニー
- 2010年 6月 2日第6回会議
これまでの経過説明(街頭指導など)と
供用後のアンケート案検討
- 2010年10月 1日第7回会議
アンケート結果の検討と対策案(スライド29～33)
変更案③交差点の通行方法 (スライド34.35)

アンケート結果新たな課題と対策案 (2010年10月1日 第7回会議)



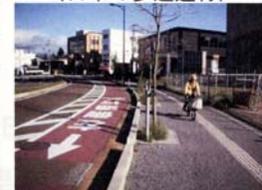
①JR東金沢駅前

課題

〈朝ピーク時の逆走〉



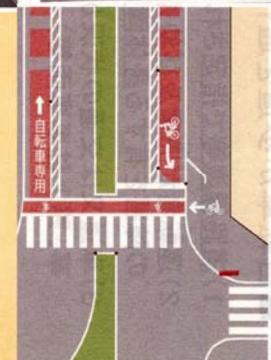
〈日中の歩道通行〉



〈ルール遵守者の阻害〉



対策案



②公園前市道

課題

自転車レーンと並行して走る市道では、多くの高校生の通学路になっており今後何らかの整備が必要

〈信号なし交差点の横断状況〉



〈市道の混雑状況〉



②公園前市道

対策案例

◆金沢市では、市内中心部の市道において、『**自転車走行指導帯**』が整備され、自転車の通行環境整備が進む。

市道初の自転車指導帯

22日から 玉川こども図書館横



▲自転車指導帯 (玉川町)

(9/23北國新聞朝刊) (9/20北國新聞朝刊)

③細街路との交差部

課題

細街路からの自動車を避けるように
小学生が自転車レーンを歩く



写真② (b)朝の児童と自動車と交差する様子(連続写真)

対策案

(小坂町小学校
PTAより)

※他に小坂町交差点での自転車との交錯を改善するよう要望あり



写真③ (b)対策案2



写真④ (b)対策案3

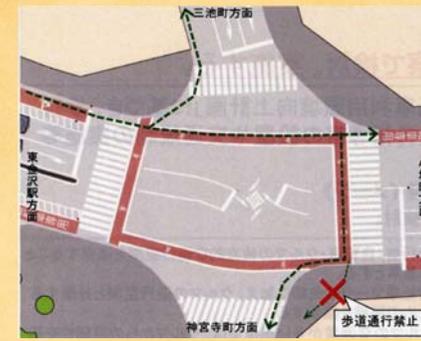
④東金沢駅口交差点

変更案③交差点の通行方法

課題



対策案



④小坂町交差点

変更案③交差点の通行方法

課題



対策案



まとめ

- ⌚ 時間がかかる：作りっぱなしではなくハードソフト面での手直しが必要
- 🗣️ 協議会方式：住民参加と利用者の声を聞く
- 👮 警察が前向きで協力的であった

金沢駅西50m道路 自転車通行環境社会実験

歩道の中で「歩行者」と「自転車」の通行空間を分ける社会実験を行います。

期間：平成22年10月4日～29日まで

「歩行者」、「自転車」、それぞれの通行位置を守ってください。皆さまから通行した感想など、ご意見を伺います。

◆ 歩行者・自転車の通行位置 ◆

◆ 社会実験区間 周辺マップ ◆

A 駅西本町2丁目～3丁目交差点

歩行者 2.5m | 自転車 3.0m | 歩道 3.5m

B 駅西本町1丁目～2丁目交差点

歩行者 3.5m | 自転車 2.0m | 歩道 3.5m

より安全で快適な道路を目指して行う社会実験です。ご協力をお願いします。

この交差点に
自転車横断帯を設置
する計画を変更しま
した

A B 区間の路肩に
自転車の走行方向を
示すマーク(法定外)
を路面表示

DVDをご覧ください