



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2009年10月までの取り組みから

2009年11月22日

三国 成子
(地球の友・金沢)



金沢城下町 自転車・歩行者安全マップ

事故の分類

出合いがしらの事故1

(歩道走行中の) 自転車 × (脇道や駐車場からの) 車

出合いがしらの事故2

自転車 × 車 (交差点がわかりにくいために起こった)

平成16年度事故調査(車×人 車×自転車)

金沢中警察署・東警察署管内

金沢
城下町
自転車・歩行者
安全マップ



1 : 5,000

© 2004 国土院
この地図は、国土院の提供したデータに基づいて作成されています。

凡例

- 安全歩道
- 狭い歩道
- 危険歩道
- 注意を要する歩道
- 危険な歩道
- 公園
- 学校・幼稚園
- 公園
- 自転車の通行が困難な歩道
- 歩道
- 歩道幅が狭い
- 歩道幅が広い

自転車の交通ルール



車道の左側を走らしましょう!



自転車通行可の歩道を走るときは歩行者が優先です!



道を飲んだら自転車に乗ることはやめましょう!

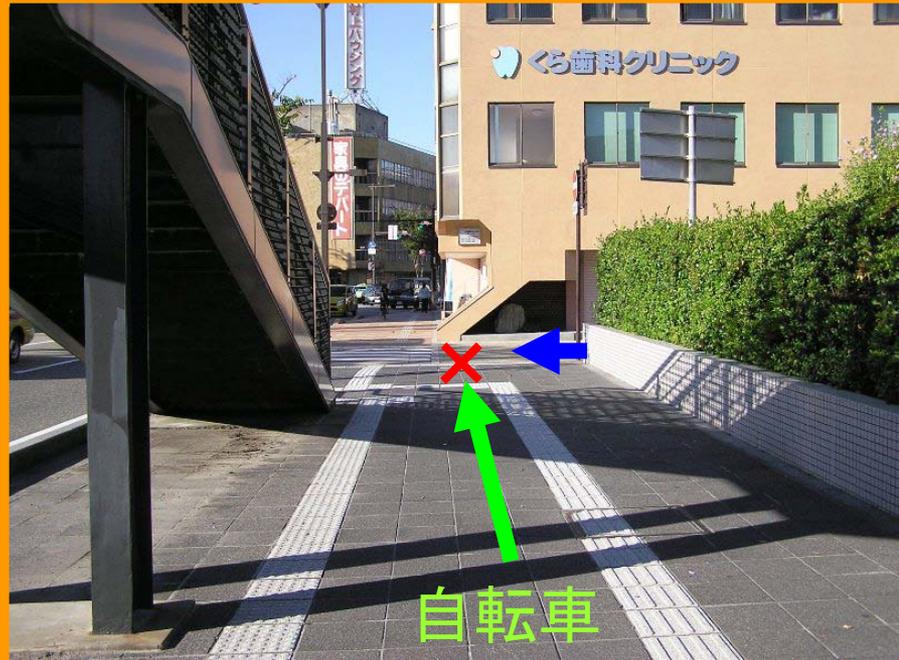
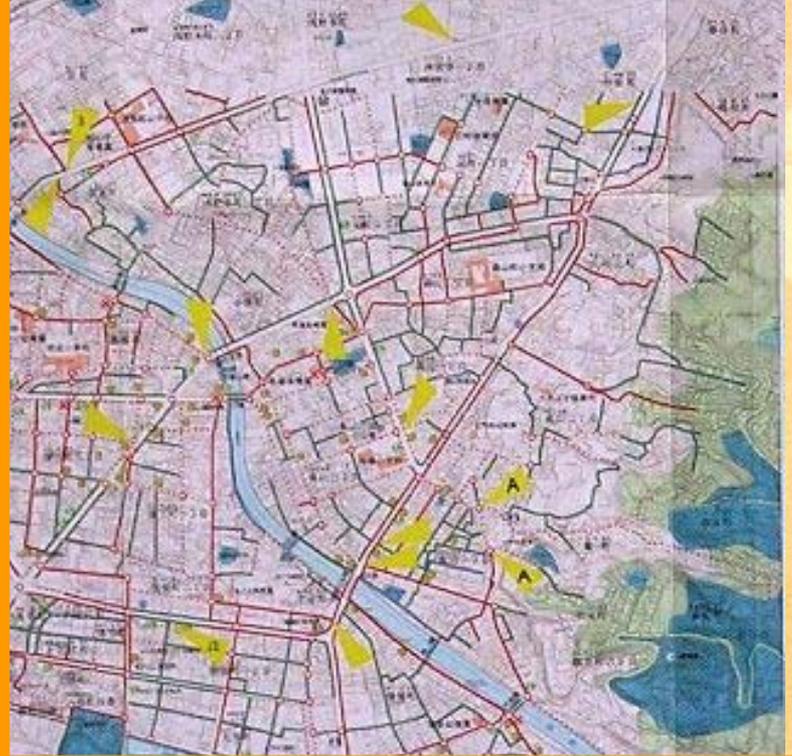


傘をさしながら運転するのはやめましょう!

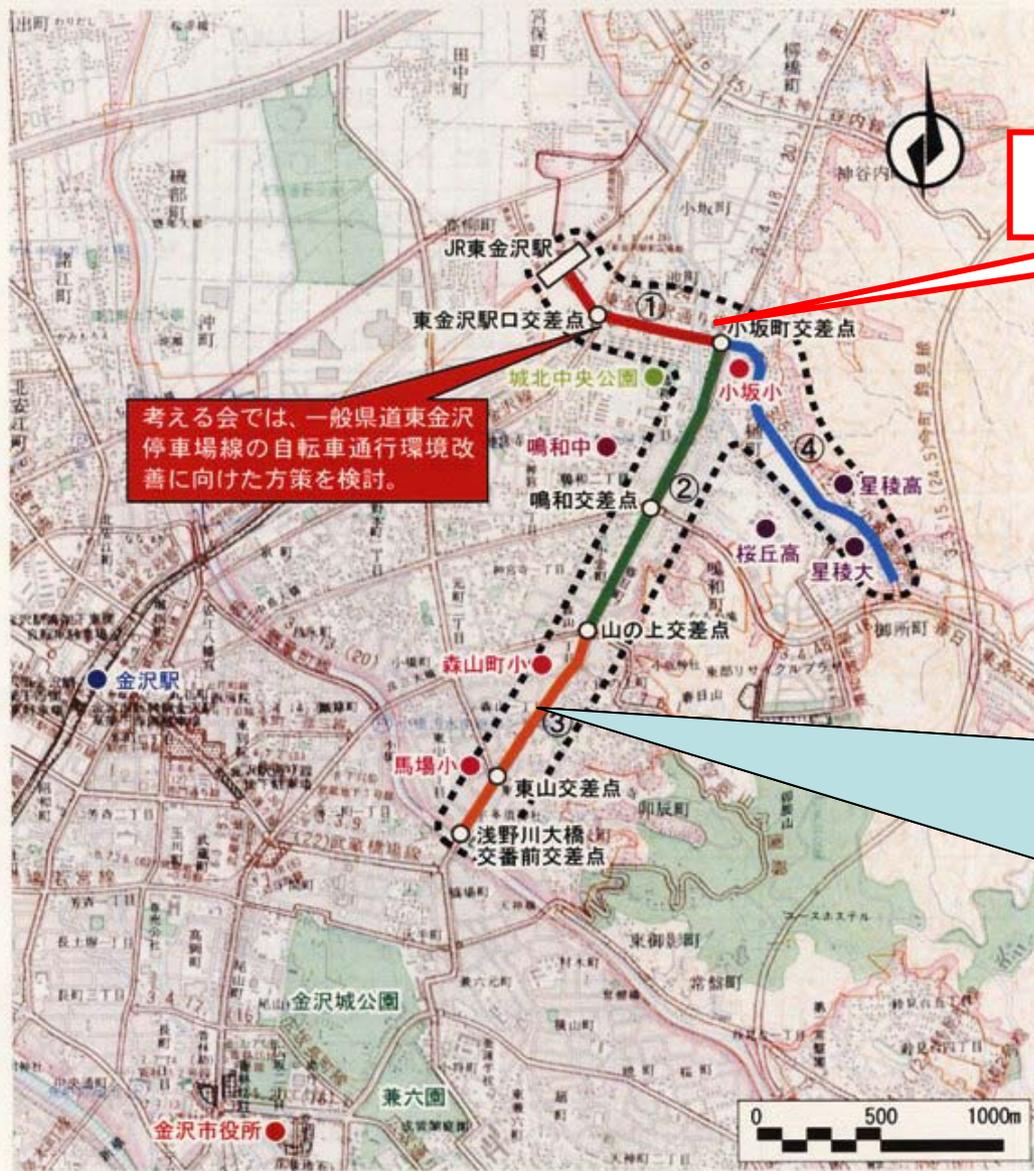


携帯電話を利用しながら運転するのはやめましょう!

※右の地図については、建設交通省で最新情報が更新されています。



【金沢市小坂地区及び検討対象路線位置図】



自転車通行空間整備予定区間

考える会では、一般県道東金沢停車場線の自転車通行環境改善に向けた方策を検討。

- : モデル地区（金沢市小坂地区）
- (一) 東金沢停車場線 → 自転車通行空間整備予定区間
- ②国道359号 → 自転車歩行者道（整備済み）
- ③国道359号 → 自転車走行指導帯（整備済み）
- ④市道 → 意識啓発活動など（想定）



自転車走行指導帯の設置区間
H19.3~9月まで社会実験、10月から本格導入

自転車通行空間整備予定区間の現状

◆車道4車線で広い中央帯が設置されており、緑豊かな道路空間。歩道は比較的広く「自転車通行可」に指定。



◆歩道は比較的広いが、自転車の並進等により、歩行者が自転車をよけなければならない状況がみられる。

小金橋付近の様子
(H20.7.11JR東金沢駅側から撮影)



◆平日朝、歩道上では小学生等の歩行者と高校生等の自転車が錯綜。クルマの交通量も比較的多い。

東金沢駅口交差点付近の様子
(H20.7.11JR東金沢駅側から撮影)



◆路地との交差点付近では、歩行者との錯綜だけではなく、出入りするクルマとの交錯がみられる。

小坂町交差点付近の様子
(H20.7.11JR東金沢駅側から撮影)

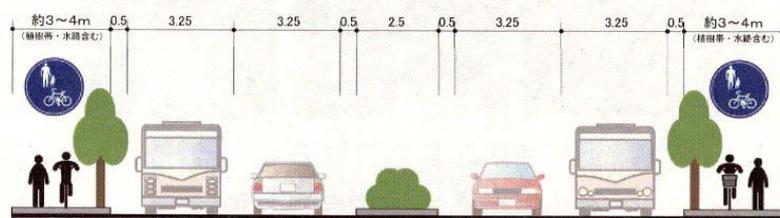


検討に際しての前提条件

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

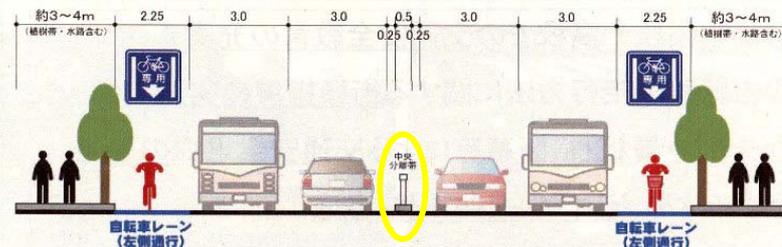
②道路総幅員は変更しない
→現在の道路空間の中で、自転車専用の通行空間を創出するための工夫について検討する

■一般県道東金沢停車場線の現況断面（単路部）



対策案②：中央帯と車線幅を縮小する場合

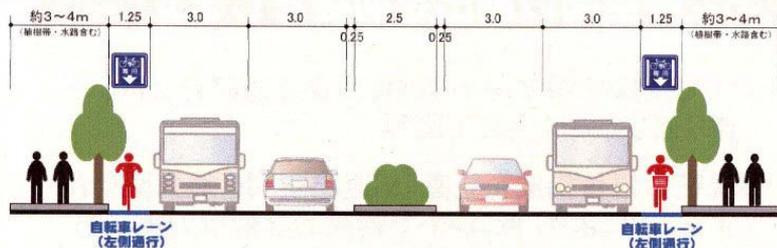
◎中央帯を3.5mから1.0m、車線幅を3.25mから3.00mに縮小し、幅2.25mの「自転車レーン」を整備



メリット	<ul style="list-style-type: none"> ○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	<ul style="list-style-type: none"> △車線幅縮小によりクルマにとって走行時の窮屈感が高まる △中央帯の緑がなくなる

対策案①：車線幅を縮小する場合

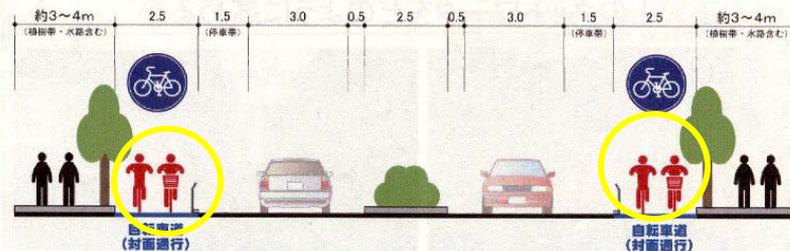
◎車線幅を3.25mから3.0m、中央帯の側帯を0.5mから0.25mに縮小し、幅1.25mの「自転車レーン」を整備



メリット	<ul style="list-style-type: none"> ○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	<ul style="list-style-type: none"> △車線幅縮小によりクルマにとって走行時の窮屈感が高まる

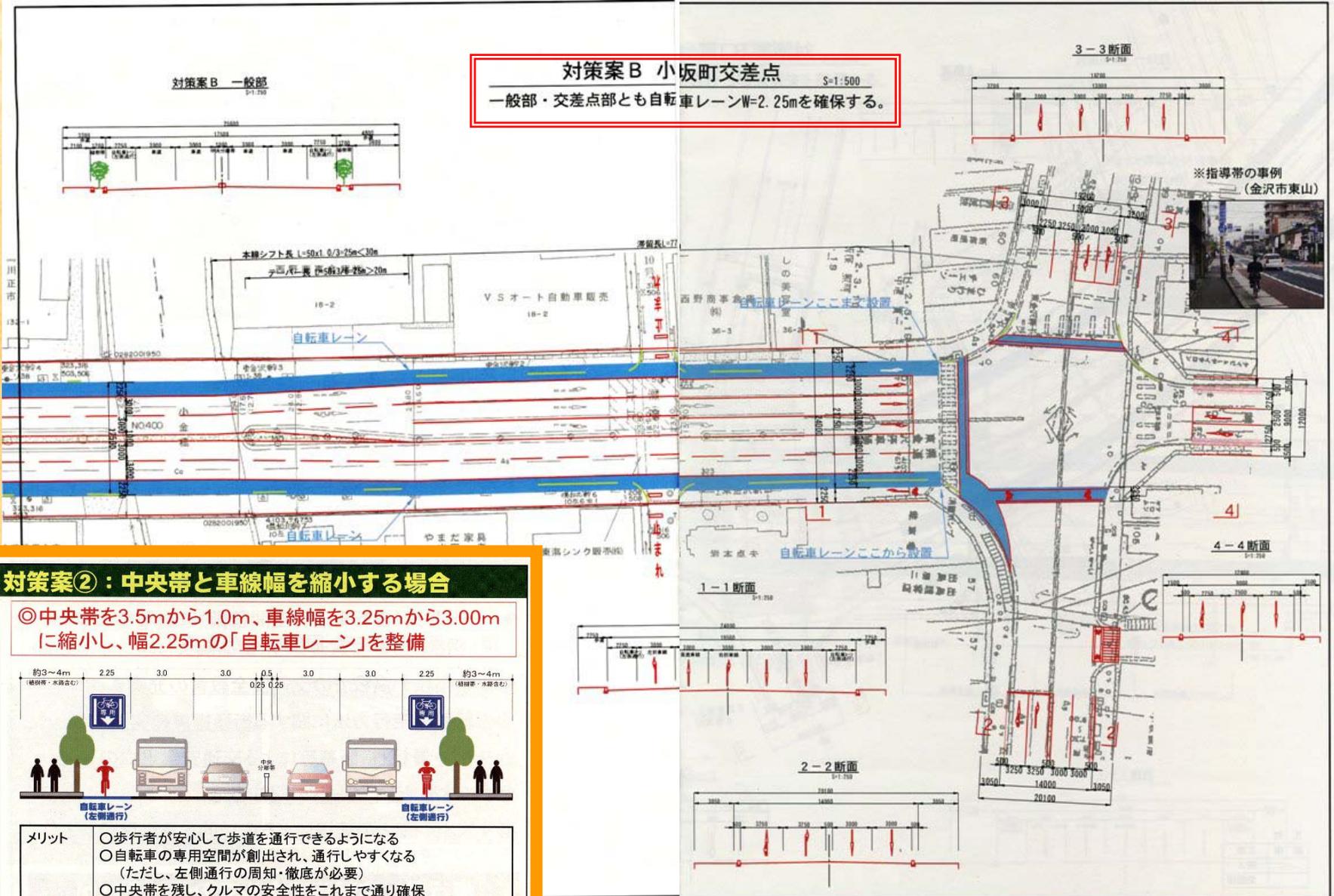
対策案③：車道を2車線に縮小する場合

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



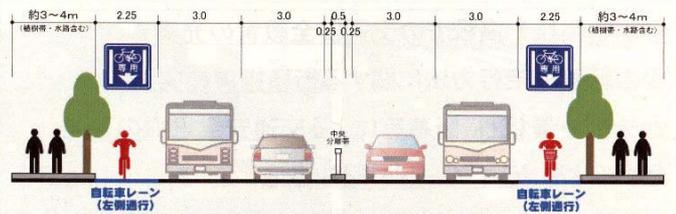
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ○歩行者が安心して歩道を通行できるようになる ○物理的に分離された対面通行可能な自転車道の整備により、自転車の安全性・走行性・利便性が高まる ○緑豊かな道路空間を生かしつつ自転車道の整備が可能 ○停車帯を設けることで、荷捌き等の車両にも対応
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> △交通量を考えると、小坂町交差点等での交通渋滞が懸念される

2009年2月9日対策案決定



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3.0mに縮小し、幅2.25mの「自転車レーン」を整備



メリット	<ul style="list-style-type: none"> ○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	<ul style="list-style-type: none"> △車線幅縮小によりクルマにとって走行時の窮屈感が高まる △中央帯の線がなくなる

3. 小坂町交差点の処理について

12

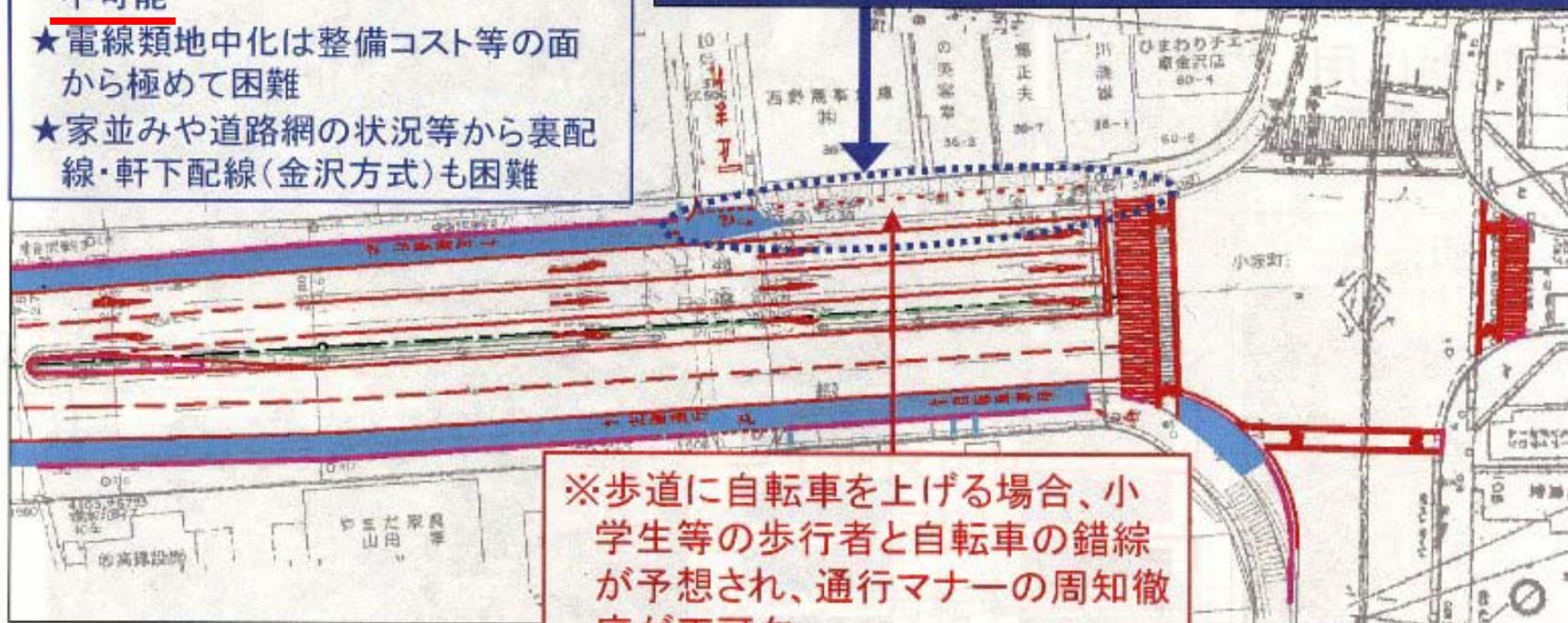
◆東金沢駅方面から小坂町交差点に流入する区間では、電柱の移設等の都合上、**自転車**を歩道上に誘導する方向で再検討

★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

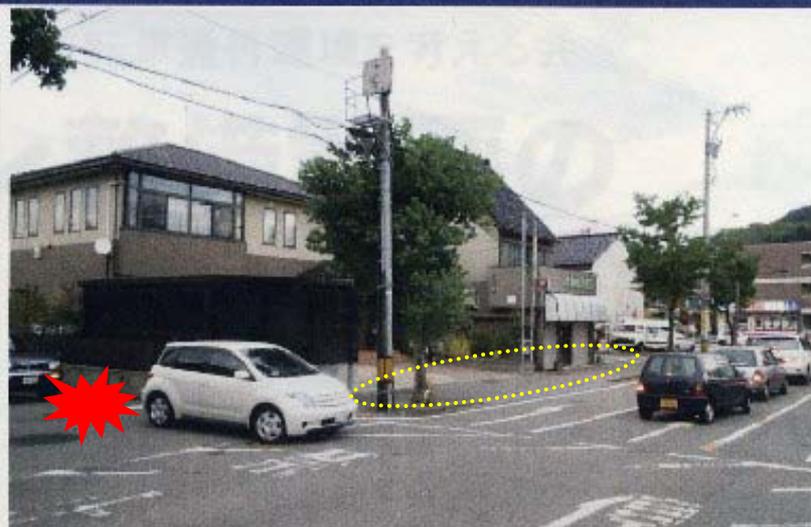
自転車を歩道上(車道寄り)に誘導
(歩道上では歩行者と自転車を視覚的に分離)



※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



出会い頭事故の多い小交差点

③ 自転車関連事故について

- ◆ 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)



※金沢東警察署の事故分析図(H16~20年)をもとに作成

県道東金沢停車場線 自転車通行環境に関するアンケート調査 指摘事項【差点】

※東金沢町会・小坂中町会の合計指摘人数が10人以上の箇所を図示



交差点-1 (小坂中2人、東金沢9人、計11人)
 ・マックスリユから出る時、逆するクルマをよく見る
 ・横断歩道、標識がほしい
 ・交通量が多く危険、事故が心配
 ・道がわかりにくい

交差点-2 (小坂中3人、東金沢16人、計19人)
 ・信号無視の歩行者、自転車がいる
 ・朝・夜、歩行者が見づらい
 ・右折信号がほしい、対向車と衝突の危険性
 ・ポスト前の点字が路上によく駐車してある
 ・左折時、歩行者・自転車の横断が多い

交差点-3 (小坂中32人、東金沢19人、計51人)
 ・クルマと歩行者、自転車の事故が多い
 ・道は狭いが交通量が多い、対応が必要
 ・路地からのクルマと自転車の事故がある
 ・見通しが悪い
 ・中央分離帯の緑で対向車が見えにくい

交差点-4 (小坂中5人、東金沢10人、計15人)
 ・信号が長い
 ・見通しが悪く、自転車・歩行者が見にくい
 ・路地からのクルマと自転車があふかりそうになる
 ・歩道と車道の段差を小さくしてほしい

交差点-5 (小坂中12人、東金沢8人、計20人)
 ・見通しが悪い
 ・クルマと自転車、歩行者があふかりそうになる
 ・中央分離帯の緑で対向車が見えにくい
 ・段差が危ない

交差点-6 (小坂中10人、東金沢18人、計28人)
 ・見通しが悪い、事故多発
 ・横断者が多い、横断歩道を設置してほしい
 ・中央分離帯の緑で対向車が見えにくい
 ・段差が危ない

交差点-7 (小坂中10人、東金沢1人、計11人)
 ・銀行利用車のリターン危険
 ・坂なので、自転車帯をつかってほしい
 ・見通しが悪い

交差点-8 (小坂中90人、東金沢25人、計115人)
 ・クルマと自転車、歩行者との事故多発、危険
 ・路地が狭い
 ・交通量が多く一方通行にしてほしい
 ・視界が悪い、無電柱化

交差点-9 (小坂中13人、東金沢8人、計21人)
 ・事故多発
 ・小学生や学生(自転車)の交通量が多い
 ・右折矢印の信号を設置してほしい
 ・見通しが悪い

交差点-10 (小坂中1人、東金沢9人、計10人)
 ・押しボタン信号機を設置してほしい
 ・クルマと歩行者、自転車の事故
 ・信号のない交差点を多くの学生が横断している

交差点-11 (小坂中14人、東金沢84人、計98人)
 ・登下校時の学生の交通量が多い
 ・信号機、横断歩道が必要
 ・学生の飛び出しが多く危険、事故が多い
 ・見通しが悪い

交差点-12 (小坂中1人、東金沢16人、計17人)
 ・横断歩道でクルマが止まってくれない
 ・信号機をつけてほしい
 ・夜は暗く、歩行者が認識しにくい
 ・学生が飛び出してくる

交差点-13 (小坂中0人、東金沢13人、計13人)
 ・クルマと歩行者、自転車の事故多発
 ・一旦停止無視のクルマ、自転車が多い
 ・出会い頭の事故あり

交差点-14 (小坂中9人、東金沢39人、計48人)
 ・変則交差点、見通しが悪い
 ・右折車同士の衝突の危険性、事故多い
 ・交通の混雑、渋滞
 ・自転車による猛スピードの飛び出し危険

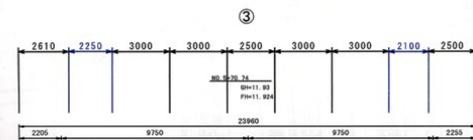
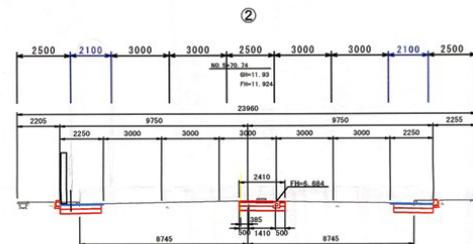
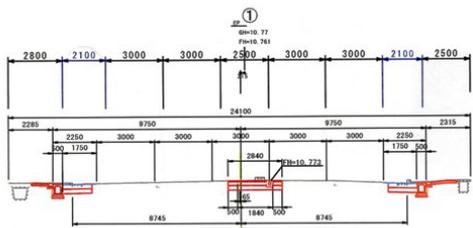
交差点-15 (小坂中16人、東金沢0人、計16人)
 ・道が狭く、シートを出すクルマが多い
 ・朝・夕、交通量が多い
 ・クルマ、自転車一時停止を守らない
 ・出会い頭のクルマ同士の事故の危険性

交差点-8 (小坂中90人、東金沢25人、計115人)
 ・クルマと自転車、歩行者との事故多発、危険
 ・路地が狭い
 ・交通量が多く一方通行にしてほしい
 ・視界が悪い、無電柱化

指摘人数 凡例	
●	100人以上
●	50-100人
●	30- 50人
●	1- 30人

横断図(案) (歩道縮小W=2.5・右折車線W=2.5m)

S=1:100



歩道を2.5mに縮小
 自転車レーン2.1mに縮小
 車道右折レーン2.84mに縮小

計画平面図2

S=1:500

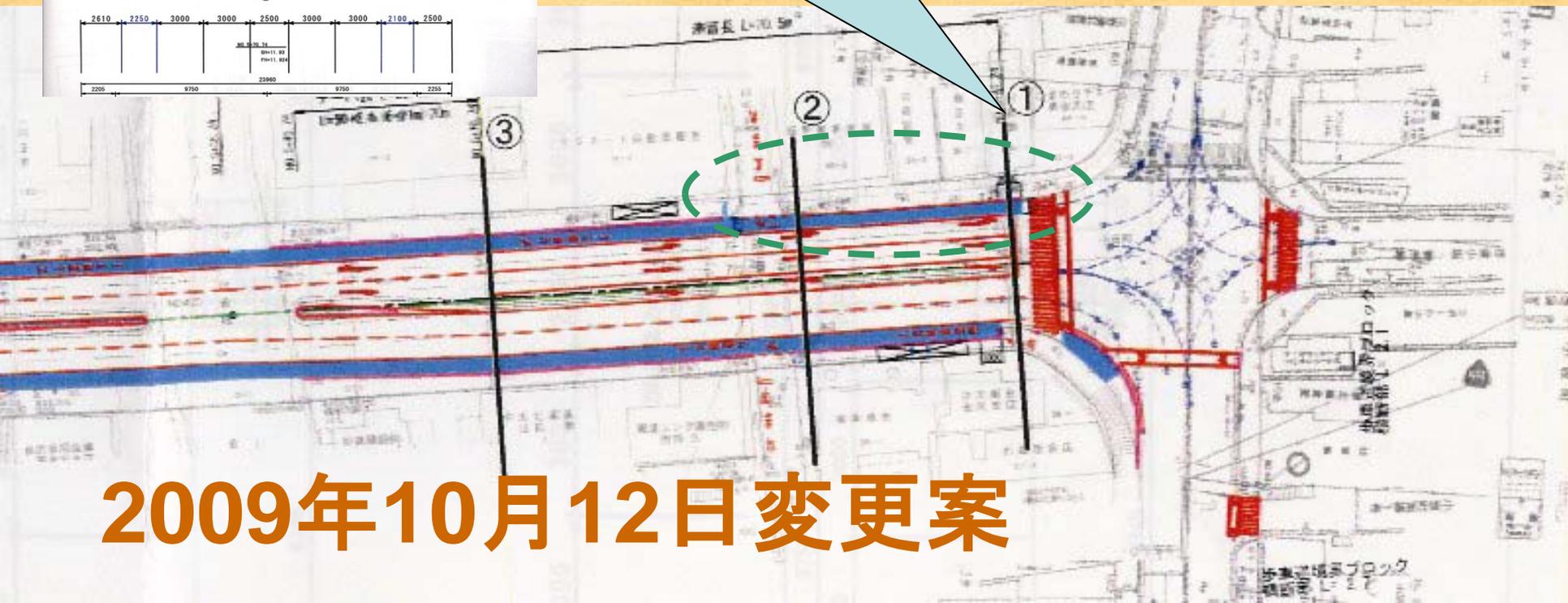
シフト部詳細図



右折車線幅を変更すると中央分離帯形状が変化する。

※左折車線幅について

東金沢駅口～小坂間は、第4種第1級であり、本来車線幅員は3.25m必要である。自転車交通が多いため、追い越しを考慮した広い自転車レーンを設置するものとし、車線幅員を3.25～3.00mとしており、基本的には道路構造令を満たさない。直進車線と連続する左折車線幅員を2.75mに縮小することは適切でない。

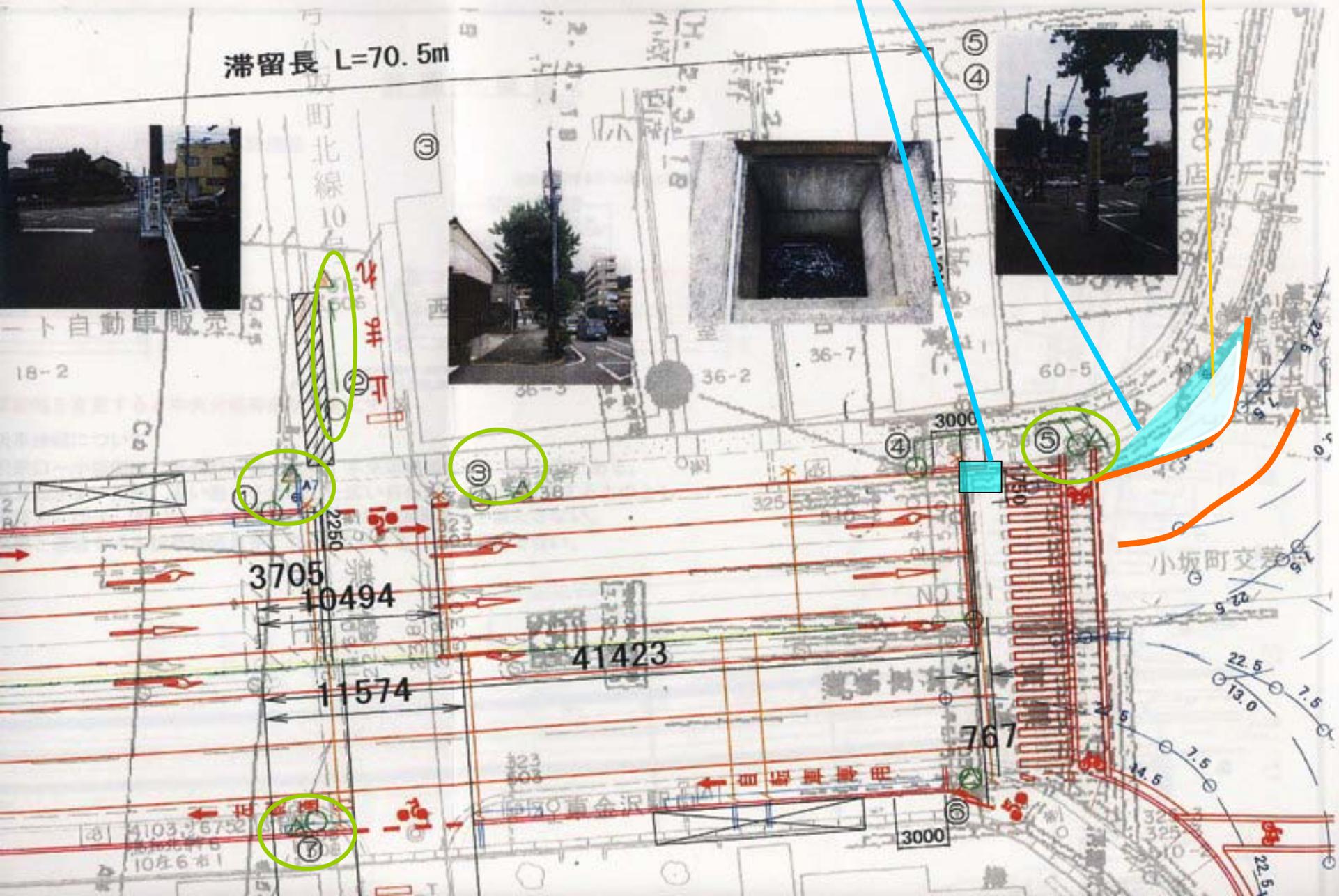


2009年10月12日変更案

△電柱の移設について

自転車の停止位置を車より前に

左折車の誘導線について



事例①

自転車走行指導帯の設置区間 東山交差点左折車

自転車が見えると



自転車が見えないと



参考例

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

直進

右折

事例

②



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



提案

❧ 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)

❧ 左折車の巻き込み事故防止対策

- ・ 自転車が車から見えることが大切
- ・ 左折車の誘導線(交差点)

❧ 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

参考例

岡山県庁前交差点

