

# 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

【金沢市小坂地区及び検討対象路線位置図】

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

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。

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

●●●●	モデル地区(金沢市小坂地区)	—	自転車通行空間整備予定区間
①(一)	東金沢停車場線	—	自転車歩行者道(整備済み)
②	国道359号	—	自転車走行指導帯(整備済み)
③	国道359号	—	自転車歩行者道(整備済み)
④	市道	—	自転車歩行者道など(提案)

4

# 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。



◆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増える。クルマの交通量も比較的多い。



◆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。



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



## Ⅱ. なぜ自転車レーンを選択したのか？



自転車歩行者道での事故が多い

## 出会い頭事故、幹線道路にある自歩道で事故が多い！



4. 調査結果のまとめ

●自転車通行(幹線道路や歩行者・自転車交通量調査から、幹線道路の利用ニーズが高いことに加え、異議を進行する自転車利用も増加している。

●歩道の広さや歩行者・自転車通行の状況は、調査を実施した自転車ネットワークの形成が顕著である。  
 ※今年、自転車通行幹線道路(歩道)・自転車交通量調査結果、自転車関連事故発生状況等を踏まえ、幹線・歩道・警察の連携のもと、自転車通行ネットワークの強化に向けた取り組みを推進する必要がある。

●多くの自転車利用者が「歩道並進通行」の原則を知っているが、自転車通行の環境の有無に関わらず「歩道通行」が実用化している。

●またなかには毎年100件以上の自転車関連事故が発生しており、特に歩道と並行する自転車とクルマの出入りによる出会い頭事故の発生が顕著である。

●幹線道路と歩道・自転車通行の状況は、調査を実施した自転車ネットワークの形成が顕著である。また、自転車通行ネットワークの強化に向けた取り組みを推進する必要がある。

●自転車利用者のルール遵守意識は高いが、ルールを正しく理解していない利用者が多く存在。また、ルールを破っていても気づかずに通行している人が数多く存在。  
 ※小学生や高齢者をはじめ、多くの住民が歩道に、正しいルールやマナーを周知するとともに、ルールを破りながら通行を繰り返している必要がある。

資料提供：金沢河川国道事務所

## Ⅱ. なぜ自転車レーンを選択したのか？

### 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)



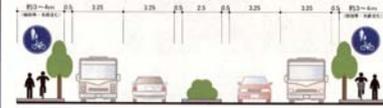
## 対策案①②③

### 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

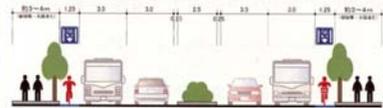
②道路総幅員は変更しない  
→現在の道路空間の中で、自転車専用の通行空間を創出するための工夫について検討する

■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

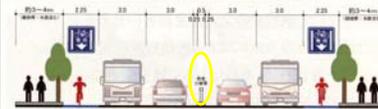


メリット  
○歩行者が安心して歩道を通行できるようになる  
○自転車の専用空間が創出され、通行しやすくなる  
（ただし、左側通行の周知・徹底が必要）  
○必要最小限の道路改良で自転車専用の通行空間を確保できる

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

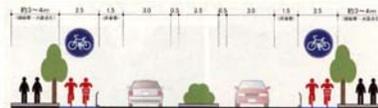


メリット  
○歩行者が安心して歩道を通行できるようになる  
○自転車の専用空間が創出され、通行しやすくなる  
（ただし、左側通行の周知・徹底が必要）  
○中央帯を残し、クルマの安全性をこれまで通り確保

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

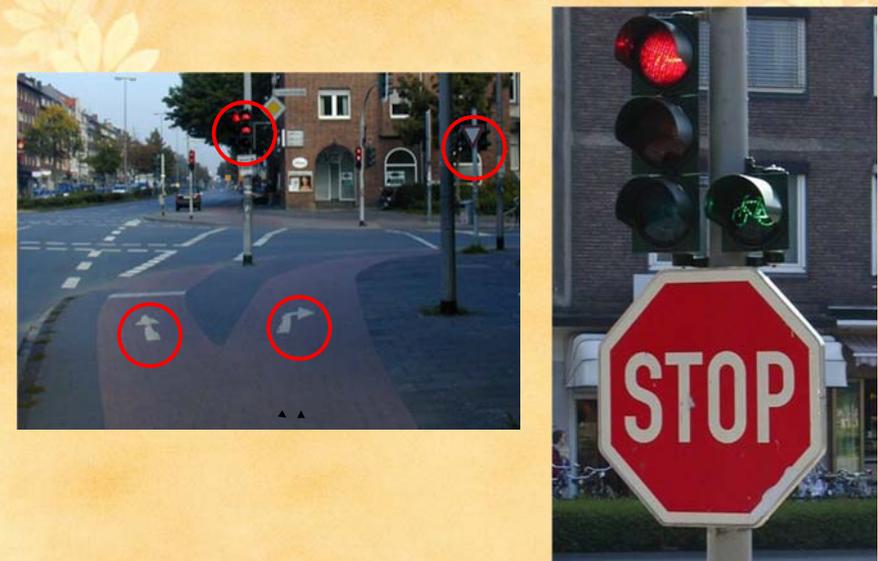
- ・植栽（景観より交通安全）、電柱、ポストなど(スライド16.17)

intersection: left turn



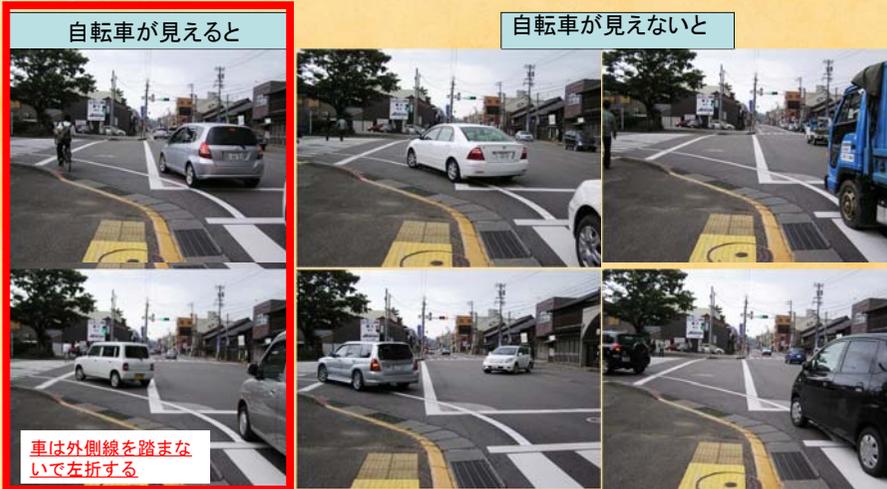
ドイツ ミュンスター

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



# 岡山県庁前交差点



## 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)

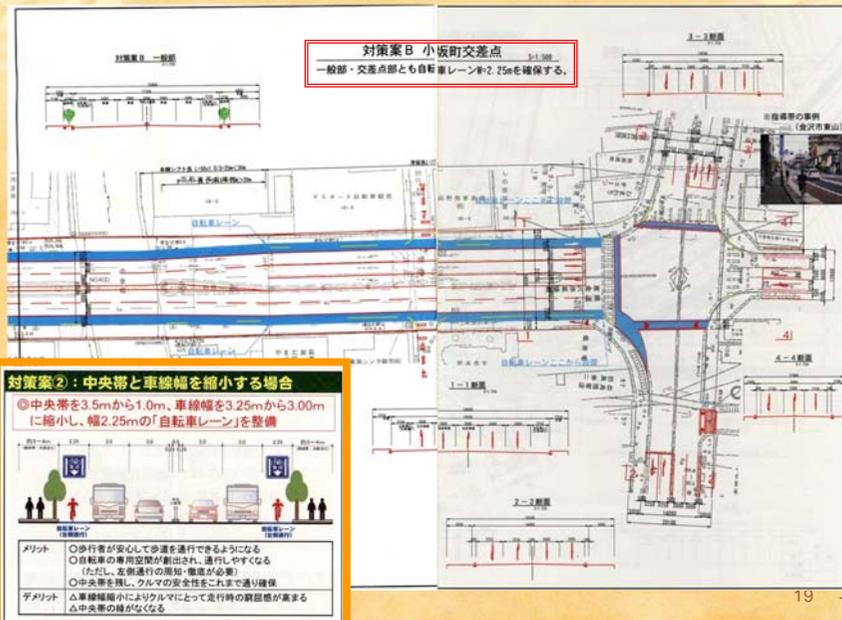


事故の多い交差点歩道橋などが障害物に



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

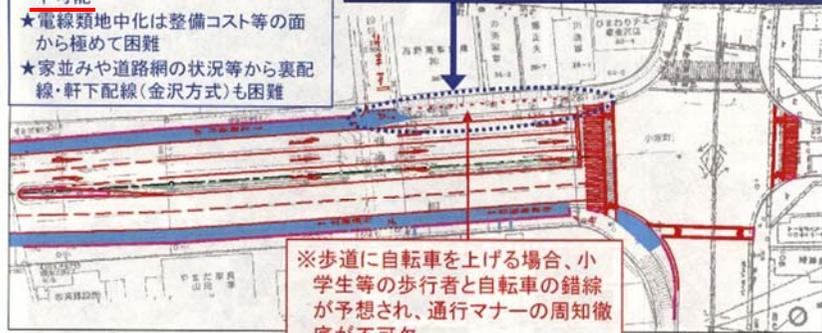
## 3. 小坂町交差点の処理について

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



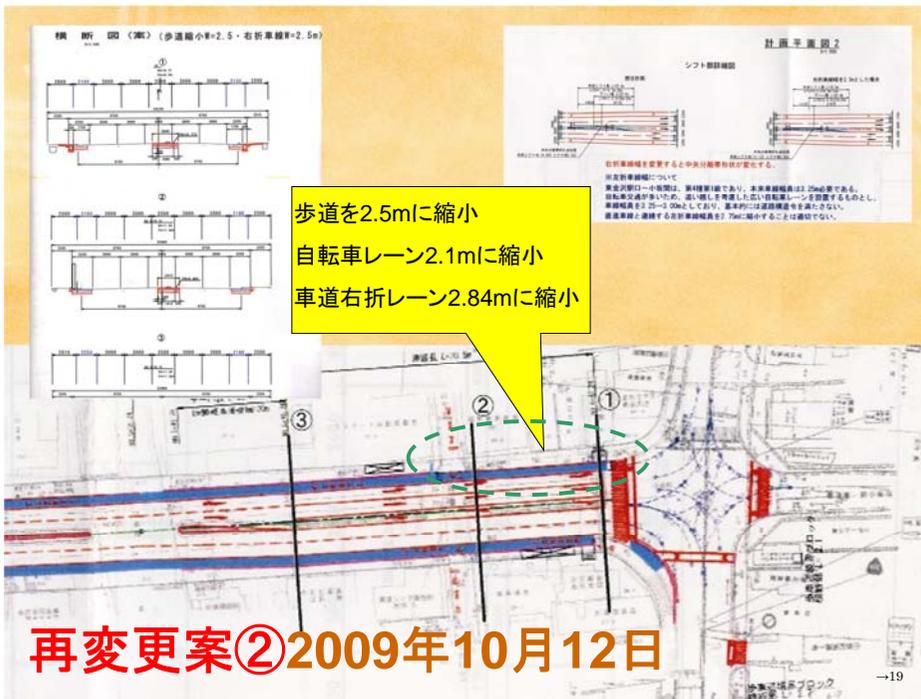
出会い頭事故の多い小交差点、見通しも悪い

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)

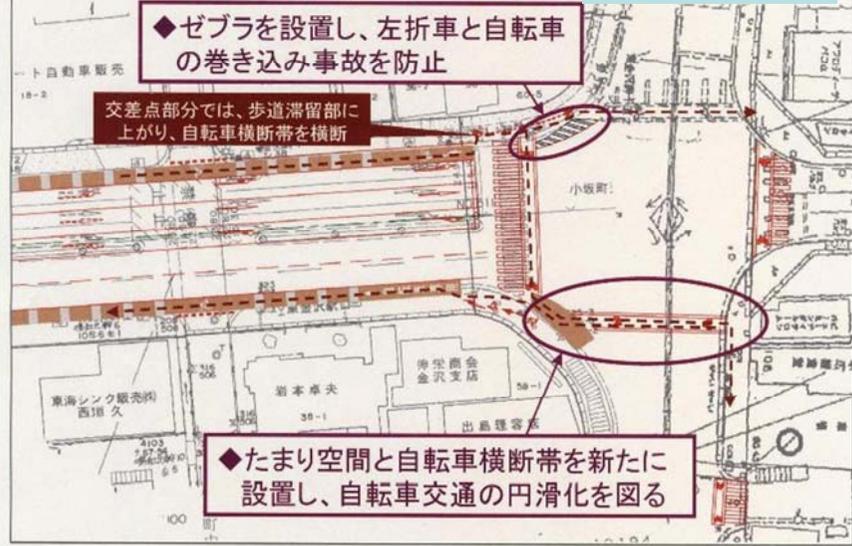


→19

# 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)



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)



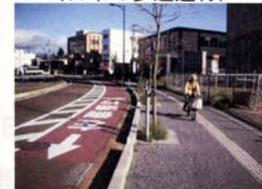
## ①JR東金沢駅前

### 課題

〈朝ピーク時の逆走〉



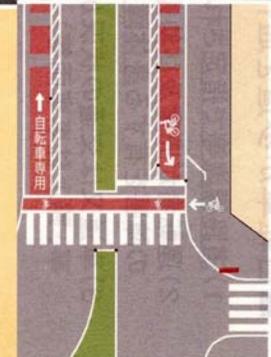
〈日中の歩道通行〉



〈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

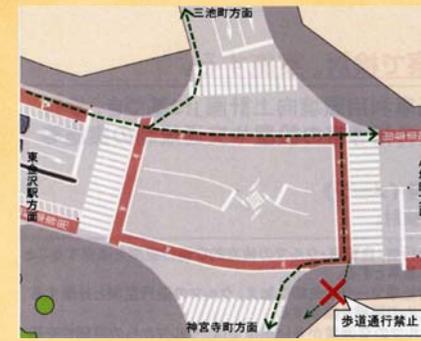
### ④東金沢駅口交差点

#### 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