

国道159号（浅野川大橋～東山～山の上）交通安全対策協議会 第1回協議会及び第1回幹事会での意見概要

1. 社会実験実施の賛否

分類	キーワード ○賛成、●反対、□その他	第1回協議会での意見	第1回幹事会での意見
賛成意見	○法令の順守に賛成 ○マナー向上に期待 ○「歩行者も自転車もクルマもみんな安全」な道路空間づくりを目指す	◆法令を順守する活動であり、道路管理者と警察の双方が実施するというのであれば反対する気はない。 ◆自転車のルール徹底を行うことで、歩行者やクルマも含めて、「金沢はマナーが良くなった」と言われるようになれば素晴らしい。 ◆子どもや高齢者の交通安全が重視されており、今回のような取り組みをぜひ真剣にやってほしい。 ◆今回の取り組みは、すぐに効果は出ないかもしれないが、目にした小中学生が順番に高校生に上がっていくときに役立つと思う。 ◆日頃から対象区間を自転車で走行している一人としては、今回の対策を行うことで、「安心して走れるな」と思う。 ◆路面標示や看板などで示すことが、子どもたちや利用者にも周知する最も効果的な方法である。 ◆自転車やクルマのそれぞれが少し走り方を工夫することで、「歩行者も自転車もクルマもみんな安全」な道路空間づくりをすることが、今回の実験の目指すところである。	◆対象区間では小学生たちが大変な思いをして登校している現状をわかってもらいたい。子どもたちが安全に登校できるよう何とかしていきたい。 ◆私自身も自転車にぶつけられたことがあり、子どもたちも危険にさらされている。自転車を運転する高校生も、歩道上で歩行者を避けようとして転倒し、クルマにひかれそうになった場面を見たことがあり、何らかの対策は必要。 ◆早急な対応が求められる中、歩行者を守るという視点は賛成であり、自転車を車道に降ろすことは法律通りで問題ない。 ◆一番の弱者となる歩行者の安全を守ることに賛成。 ◆バスと自転車の混合交通について、スイスには自転車とバス・タクシーの混合レーンを設けている都市がある。
反対意見	●24時間の路肩走行は危険	◆24時間自転車の路肩走行を徹底しようとする、交通事故が起きると思う。夜は特に危険なのでやめた方が良い。	
その他	□事故防止対策の徹底が必要 □社会実験の背景を再認識すべき（小学生の通学時の安全性確保）	◆実験といっても、事故防止対策の徹底が必要。 ◆今回の社会実験について、自転車が危険になるのではという意見が多いが、社会実験の背景は、狭い歩道上で「通学する小学生（歩行者）とルール違反の自転車を分離して安全を確保する」ことであり、実験の意義を再認識してほしい。	

2. 社会実験内容に対する意見

分類	キーワード ○賛成、●反対、□その他	第1回協議会での意見	第1回幹事会での意見
時間帯・時期	○自転車は24時間車道左端走行が義務 □まずはバスレーン時間帯に実験実施	◆バスレーンの時間帯には基本的にバスしか走らず、自転車にとって安全性が高いことから、まずはバスレーン時間帯に限定してやってみようというのが主旨と理解している。 ◆朝のバスレーン以外の時間帯については、朝の試行結果を確認してから、協議会や幹事会での意見を踏まえて検討すべき。 ◆終日同じルールでやるべき。24時間すべてバス専用レーンにすることは考えられないのか。夕方は、マイカーと自転車が混在する可能性が高くなるので何らかの対策が必要。 ◆現在でも自転車は24時間車道の左端を走行しなければいけない。夜、クルマはライトが明るいので自転車を認識できるが、自転車が歩道を走ると日中よりも危ない。	◆朝のバス専用レーンの時間帯であれば、基本的にバスだけなので比較的安全だが、下校時にあたる夕方は朝よりも危険なのではないか。 ◆朝の小学生の安全確保が目的であれば朝だけで良いが、軽車両としてのルールの徹底が目的であれば24時間も有り得る。 ◆積雪時には自転車レーンを1.5mとれない場合もあり、オールシーズンで考えた方が良い。
看板 路面標示	□看板は目立つようにすべき □指導強化帯の色はわかりやすく	◆看板には時間帯を表示しなくてよいのか。 ◆裏面の「反対側のバスレーンへ」という看板は、青色に白文字ではなく、赤色の看板に自転車マークを描いて×をつけ、「反対側へ」「反対車線へ」と書いた方が効果的。 ◆路肩走行指導強化帯の色は、景観に配慮しているがわかりにくい。バスレーンと指導強化帯のコントラストをはっきりさせるべき。	◆歩道幅1.5～2m程度では、自転車と歩行者の区分を歩道上で行うのは難しい。 ◆ドイツやスイスで自転車通行帯の幅を実際に計測してみると、70cm程度であり、この幅で一方向の自転車は走行可能。
東山交差点付近	●浅野川大橋方面からの左折車多く注意が必要 ○歩行者・自転車用信号と自動車用信号に時間差あり問題ない	◆東山内灘線方向への左折車が並んでいる中、自転車が安全に路肩を走れるのか気になる。高校生は浅野川大橋→東山交差点区間を走行したくないので、右側を逆走しているのではないか。 ◆歩行者・自転車用の信号は、自動車用の信号よりも先に赤になるので、クルマは歩行者と自転車が停止したあとに左折すれば問題ない。	◆バスレーン時間帯でも、橋場方面から左折して国道8号方面に行くクルマが直進車よりも多い。現在の自転車の問題は何とかすべきだが、1.5mの自転車レーンを設けるのは物理的に難しい。 ◆馬場小学校付近の歩道がやや広がっているため、自転車レーンを途中から歩道上に誘導して、自転車横断帯を横断させるようにすればどうか。
自転車のルール及びマナー	□ルールやマナーをどこまで徹底するか検討する必要あり	◆自転車横断帯のない交差点や、あっても車道から遠い交差点があるので、一概にルール化できない面がある。 ◆バス停車中はバスの後ろで一旦停止するというルールは誰も守らないのではないかと。どこまで徹底するかが問題。 ◆「どこまで徹底するか」というのは非常に難しいが、1人でも2人でも、あるいは10人でも20人でもルールやマナーを守る人を増やすことが目的である。	◆交差点では自転車を歩道側に誘導すべき。交差点を自転車がそのまままっすぐに通行すると、クルマが左折しにくいので渋滞する可能性があり、危険性も高い。 ◆自転車を利用している生徒たちも、車道を走っていると後ろから来たクルマにクラクションを鳴らされ、仕方なく歩道を走行しているケースがある。

分類	キーワード ○賛成、●反対、□その他	第1回協議会での意見	第1回幹事会での意見
自転車のルール及びマナー	<input type="radio"/> ルールの徹底必要 <input type="radio"/> 違反ではないが好ましくない行為はマナーとして周知すべき <input type="radio"/> 対象区間以外でも指導強化が必要  <input type="checkbox"/> 「自分の身は自分で守る」意識の啓発が必要	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 今回の対策を行うことで、自転車が歩道も車道も好き放題走れるようになることは好ましくない。ルールを徹底すべき。</li> <li>◆ 自転車が、停車中のバスや前方の自転車を追い越すことは違反ではないので指導は難しいが、好ましい行為ではないので、マナーとしてお願いし安全第一に努めるべき。</li> <li>◆ 「城北に入ったら自転車のルールが厳しい」ということではなく、城北以外の全地域で指導を強化するべき。</li> <li>◆ 各自がマナーを守ればよいが、難しいのが実態であり、今回の実験で設置する指導強化帯や路面標示、看板などは、マナーを守ってもらうための一つの方策である。</li> <li>◆ 自転車のルール違反に対する罰則が強化されない限り、ルール違反は減らないと思う。</li> <li>◆ 「法令で禁止されていないから良い」というよりは、「マナーを守らなければ自分自身が危険である」ということを自転車利用者に理解してもらう必要がある。</li> <li>◆ マナーを守ることにより「自分の身は自分で守る」という発想で周知徹底していくことが大切。</li> <li>◆ 警察では昨年からは、ルール違反の自転車に対して「イエローカード（指導警告書）」を渡す取り組みを実践している。悪質な違反がある場合は検挙する方針で取り組んでいる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ スイスでは、自転車はバスが前方に停車していたら絶対に追い越さないというルールを徹底している。</li> <li>◆ 自転車のルールについて指導しているが、全員が守ってくれるわけではないので、指導の徹底にも難しい問題がある。</li> </ul>
バスの走行性	<input type="radio"/> 自転車とバスの速度差は小さいので大丈夫 <input type="checkbox"/> バスの走行性の検証が必要 <input type="checkbox"/> 「譲り合い」などのソフト対策が必要	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 金沢市は公共交通を優先するということでバス専用レーンの設置に一生懸命取り組んできた。実験ではバスの走行性が確保されるのかしっかりと検証してほしい。また、バスの走行性が確保されたとしても、バスの運転手にとって本当に安全になるのかよく確認してもらいたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 現在の車線幅で 1.5m の自転車走行帯を確保すると、どうしても右側車線にはみ出してしまい、走行しづらい状況になるのではないかと。</li> <li>◆ 朝の時間帯はバス運行本数も多く、クルマが右側車線を走っていることでバスが自転車を追い越せず、自転車の後ろを走らなければならないという状況は好ましくない。</li> <li>◆ バスは朝の混雑時には、それほどスピードを出さないため、自転車の速度と大きな差はない。</li> <li>◆ 人・バス・クルマの優先順位をしっかりとPRして、バスが自転車を追い越す際には、右側車線のクルマがバスに道を譲るなどソフト面での補強を行えば大丈夫。</li> </ul>
周知・PR方法	<input type="checkbox"/> 地元だけでなく広域的な周知徹底が必要	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 大きな事故を起すのは、多くの場合他の地域から来たクルマであり、外から来るクルマに対してどのように周知徹底するかを考えるべき。</li> <li>◆ 実験の際に、例えば背中に旗を立てたモデル隊が走行し、「これが自転車の走り方の見本です」というようなPRを行ってはどうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 道路交通法のルールを徹底させることを考えると、この区間だけで良いのか疑問。自転車に関するルールの指導や普及は、対象区間に関する学校だけではなく、マスコミ等を通じて全体的に行うべき。</li> </ul>
その他	<input type="checkbox"/> 対策前後で比較して有効性を確認することが必要 <input type="checkbox"/> 交通弱者の意見の把握が必要	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 今の状況で保たれているバランスと、対策を行った場合のバランスの変化を見比べて、この対策が本当に有効か確認してほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ ドイツでは、自転車レーンを走行中、後ろから左折するクルマがきていないか確認するために、交差点の標識にバックミラーがついている事例がある。</li> <li>◆ 交通弱者の視点も大事であり、今後協議を進めていく中で、実際に高齢者の意見も把握する必要がある。</li> </ul>