

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、事前アンケートで挙げられた意見への対応 (総括表)

1. 社会実験実施の賛否

H19.3.5

分類	キーワード 賛成、反対、その他	第 1 回幹事会での意見 (平成 18 年 11 月 29 日)	第 1 回協議会での意見 (平成 19 年 1 月 10 日)	事前アンケートでの意見 (要旨) (平成 19 年 2 月 5 日)	対応 (案)
賛成意見	<p>法令の順守に賛成 マナー向上に期待 子どもたちに交通ルールを教えるチャンス 歩道を安心して歩けるようになる 自転車の走行位置が明確になり安心して走行できる 山環開通後は交通量が少なくなったので良い試み 「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</p>	<p>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は賛成。</p>	<p>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こと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。 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。</p>	<p>歩行者が安全になる。 自転車にとって運転しやすくなる。 クルマを運転中、歩道上を走る自転車が急に車道に降りてきて怖い思いをすることが減る。 バスやクルマと一緒に車道を走るのは不安だが、歩道が狭いので仕方ない。 自転車の走行位置が明確になることで、今までより安心して走れるようになる。 通常のルールを徹底するという意味でよいこと。 交通安全を子どもたちに教えるチャンス。 歩道が狭いので良い試みだと思う。 山側環状の全線供用で対象区間の交通量が減少しており、良い対策だと思う。</p>	<p>「歩行者も自転車もクルマもみんな安全」な道路空間の創出を目指し、路面標示及び看板の設置による自転車走行位置 (車道左端) の明確化、広報活動による交通安全意識の啓発、地域ぐるみの交通安全活動を実施する。</p>
反対意見	<p>24 時間の路肩走行は危険 クルマ (特に大型車) と一緒に走るのは不安・怖い クラクションを鳴らされる 自転車専用道にすべき 路上駐車が多い バスやクルマにとって邪魔になる バスレーンが守られていないので危険 車道左端は走りにくい 左側通行を徹底すると不便になる</p>		<p>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よい。</p>	<p>後ろからくるクルマが怖い。 クラクションを鳴らされるのが嫌。 自転車歩行者道や自転車専用道にすべき。 バスやトラック等の大型車は危険。 路上駐車が多くて危険。 バスやクルマにとって邪魔になる。 バスレーンが守られていないので危険。 車道左端は側溝の蓋などがあって走りにくい。 夜間、雨、雪の日は特に危険。 左側通行になると信号があり不便。</p>	<p>実験時間帯について、まずは朝のバスレーン時間帯で試行し、その結果を受けて段階的に検討する。 対象区間の歩道は原則として「自転車通行不可」であり、車道左端走行がルールとなっている。社会実験はバスレーン時間帯のみ実施する予定であるものの、路面標示や看板は 24 時間設置することから、実験中は朝・昼・夕の 1 日の動向を観察し、交通安全対策の効果を検証する。 路上駐車に対しては、朝のバスレーン時間帯は「駐停車禁止」の規制がある。さらに街頭指導等で路上駐車の防止に努めるとともに、チラシ等で路上駐車がある場合の自転車の走行方法を周知し、安全の確保を図る。 社会実験に際して、チラシの配布や各種メディアとの連携等による広報活動を実施し、ゆずりあいの心で、みんなが安全に通行できるよう交通安全意識の啓発を図る。 自転車走行指導帯の着色工事にあわせて、指導帯内の損傷部や凹凸部を補修 (例: 側溝周りの凹凸部分など)、グレーチングは、点検の結果、自転車のタイヤがはまる恐れがある箇所は見受けられなかった。</p>

分類	キーワード 賛成、 反対、 その他	第 1 回幹事会での意見 (平成 18 年 11 月 29 日)	第 1 回協議会での意見 (平成 19 年 1 月 10 日)	事前アンケートでの意見 (要旨) (平成 19 年 2 月 5 日)	対応 (案)
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) 1.25mの中に限定しないほしい 児童や高齢者の自転車はどうするか 地元住民は不安としているが、高校生は不安少ない	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。	実験といっても、 <b>事故防止対策の徹底が必要</b> 。今回の社会実験について、自転車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、 <b>実験の意義を再認識して欲しい</b> 。	バス、クルマ、自転車、歩行者がともに譲り合って事故のないように注意すべき。 やってみないとわからない。 <u>1.25mの中に自転車を閉じ込めないほしい</u> 。 <u>低学年や高齢者の自転車をどうするのか検討すべき</u> 。 社会実験の賛否に対する回答は、対象区間を通る地元住民は「賛成」3割、「不安」5割、「反対」2割である一方、対象区間を通る高校生は「賛成」5割、「不安」3割、「反対」2割であり、多くの高校生は今回の対策が効果的だと判断している。	事前アンケートの配布(10,000部)に加えて、チラシの配布や各種メディアとの連携等による広報活動を行い、できるだけ多くの方々への周知を図る。 自転車走行指導帯は、並進の防止やバス・クルマへの配慮等を勘案し、1.25mに決定した。あくまでもバスやクルマとの共有スペースであることから、ゆずりあいの心で交通安全に努め、みんなが安全に通行できるよう意識啓発を実施する。 実験中には街頭指導を実施し、交通事故の防止に努める。児童や高齢者の自転車については、現在の道路交通法では例外とされておらず、車道左端を左側通行することが原則。

## 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 回幹事会での意見 (平成 18 年 11 月 29 日)	第 1 回協議会での意見 (平成 19 年 1 月 10 日)	事前アンケートでの意見 (要旨) (平成 19 年 2 月 5 日)	対応 (案)
時間帯・時期	自転車は 24 時間車道左端走行が義務 バスレーン時間帯は比較的安全 まずはバスレーン時間帯に実験を実施し段階的に検討すべき 夕方何らかの対策を検討すべき オールシーズンで考えるべき	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、 <u>オールシーズンで考えた方が良い</u> 。	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。 <u>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</u> 。 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。 <u>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</u> 。	終日実施すべき。 <u>朝夕の実施を検討すべき</u> 。 夕方～夜は見えづらくなるため、自転車が車道を走っていると危ない。 昼間は歩道を歩いている人が少ない。バスレーン、歩道と決めないでその時に応じた対策を行うべき。	社会実験は、まず朝のバスレーン時間帯で試行し、その結果を受けて段階的に検討を行う。 自転車は朝に集中しており、1 日の中でも特に問題となっていることから、実験としてはバスレーン時間帯のみを対象とする。 社会実験は、自転車利用者が比較的多い春に実施し、効果を検証した後に、オールシーズンでの対応を図る。今回の社会実験を契機に、歩行者・自転車・クルマのそれぞれの交通安全意識が向上し、ルール・マナーが定着すれば、オールシーズンでの対策は可能と考える。 5 月の協議会で最終的な判断を行う予定。
看板 路面標示	看板や路面標示は効果的な P R 方法 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 自転車がバスレーンを走行することを明確に示すべき 路地との交差点にクルマの一時停止線が必要	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、この幅で一方の自転車は走行可能。	路面標示や看板等で示すことが、子どもたちや利用者に周知する最も効果的な方法。 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、 <u>景観に配慮しているがわかりにくい</u> 。バスレーンと指導強化帯の <u>コントラストをはっきりさせるべき</u> 。	車道左端に太い白線を引き、その上を自転車が通行できるようにしてほしい。白線の上には自転車マークを要所に入れるべき。 <u>バスレーンを走行するクルマに、自転車が一緒に走ることをはっきり分かるようにしてほしい</u> 。 <u>山側の小路の出入口に車の一時停止線を引いてほしい</u> 。	看板のデザインや自転車走行指導帯の色については、いただいたご意見を踏まえ、学識者+県警+金沢市+道路管理者(国交省)で現地検討会を行い、決定した(資料-5 参照)。 バスレーン左端を着色して自転車走行指導帯を明示するとともに、バスの車体後部の広告を活用した P R などを行い、自転車・バス・クルマが互いに注意しながらゆずりあって走行するよう周知徹底を図る。 自転車走行指導帯の路面着色工事にあわせて、路地との交差点をバスレーンと同じ色で着色し、安全性の向上を図る。

分類	キーワード 賛成、反対、その他	第1回幹事会での意見 (平成18年11月29日)	第1回協議会での意見 (平成19年1月10日)	事前アンケートでの意見(要旨) (平成19年2月5日)	対応(案)
東山交差点付近	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 浅野川大橋方面からの左折車多く注意が必要 渋滞が悪化する	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。	東山内灘線方向への左折車が並んでいる中、 <u>自転車が安全に路肩を走れるのか気になる</u> 。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と。 歩行者・自転車用の信号は、 <u>自動車用の信号よりも先に赤になる</u> 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。	東山交差点の <u>渋滞がひどくなる</u> 。	浅野川大橋 東山交差点間では左折車が多いものの、 <u>プレ実験では、自転車が車道左端を走行する場合、ほとんどのクルマは自転車の後ろを走り、自転車が横断した後に左折することを確認している</u> 。 今後、自転車やクルマの走行方向や台数を再度確認するとともに、信号待ちの際には自転車横断帯手前の滞留スペースへ誘導するなどの対策を検討する。
自転車のルール及びマナー	ルールの徹底必要 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 対象区間以外でも指導強化が必要 児童や高齢者の自転車が車道走行するのは危険 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 交差点では自転車を歩道側に誘導すべき 自転車のルール違反に対する罰則の強化が必要 「自分の身は自分で守る」意識の啓発が必要	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。 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。 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。	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、 <u>一概にルール化できない面がある</u> 。 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。 <u>どこまで徹底するかが問題</u> 。 「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。 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。 <u>ルールを徹底すべき</u> 。 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、 <u>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</u> 。 「城北に入ったから自転車のルールが厳しい」ということではなく、 <u>城北以外の全地域で指導を強化するべき</u> 。 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、 <u>マナーを守ってもらうための一つの方策である</u> 。 <u>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</u> 。 「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。 マナーを守るにより「 <u>自分の身は自分で守る</u> 」という発想で周知徹底していくことが大切。 警察では昨年、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。	バスレーンを走行するにあたり、 <u>1列に走行するということを守らせるべき</u> 。 車道左側を走るように努めているが、 <u>歩行者がいないときは歩道を走っても大目に見て欲しい</u> 。 <u>現状の自転車マナーでは車に注意を払わない方が多く、左折車に巻き込まれる事故が増えると思う</u> 。 実際に高校生の自転車とぶつかってひどい目に会った。 <u>高校生の自転車マナーの講習を行って許可制にすべき</u> 。 <u>自転車の傘差し運転や携帯電話を持ちながらの運転はやめてほしい</u> 。 <u>路地からの飛び出しを防止すべき</u> 。 一人ひとりのマナーに期待するしかない。 <u>2~3台で並走する自転車が必ず出てくると予想される</u> 。 児童や高齢者の自転車が車道走行するのは危険。	優先的に指導強化すべき主なルールは「 <u>車道左端走行</u> 」と「 <u>並進の禁止</u> 」であり、これらについては、路面標示や看板の設置をはじめ、チラシの配布や各メディアとの連携、警察と住民の協働による街頭指導の実施などにより周知徹底を図る。 また、傘差し運転の禁止や携帯電話を持ちながらの運転の禁止についても、チラシや新聞広告等で周知・徹底を図る。 その他、社会実験を行うにあたり注意すべき事項(バス停車時の追い越し禁止、前方の自転車の追い越し方法など)は、“マナー”としてチラシやメディア、街頭指導等で周知徹底し、できる限り多くの人々に守ってもらえるよう努める。 社会実験の区間は、浅野川大橋～山の上区間の約1kmであり、この区間をモデル区間として、チラシやメディア、街頭指導等により、ルール及びマナーの周知・PRを行う。 児童や高齢者の自転車については、現在の道路交通法では例外とされており、車道左端を左側通行することが原則。

分類	キーワード 賛成、反対、その他	第1回幹事会での意見 (平成18年11月29日)	第1回協議会での意見 (平成19年1月10日)	事前アンケートでの意見(要旨) (平成19年2月5日)	対応(案)
バス・クルマの走行性	<p>自転車とバスの速度差は小さいので大丈夫</p> <p>バスの走行性の検証が必要</p> <p>「ゆずりあい」などのソフト対策が必要</p> <p>右側車線のクルマが通行しにくくなる</p> <p>クルマの速度規制を強化すべき</p>	<p>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。</p> <p>朝の時間帯はバス運行本数が多く、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。</p> <p>バスは朝の混雑時には、それほどスピードを出さないので、自転車の速度と大きな差はない。</p> <p>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。</p>	<p>金沢市は公共交通を優先する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の<u>しっかりと検証してほしい</u>。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。</p>	<p>バスが走るのを優先しないとバスの運転の都合が悪くなる。</p> <p>バスが車線をはみ出して運転し、右側車線のクルマが通行しにくくなる気がする。</p> <p>もっとクルマの運転について厳しくし、<u>クルマのスピードを落とす</u>べき。</p>	<p>バスの走行性・定時性についてはブレ実験により検証済みであるが、社会実験により、自転車・バス・クルマの関係について変化が生じるため、実験中は自転車・バス・クルマの混合交通の状況を調査し、走行性・安全性・定時性を検証する。</p> <p>実験後は、再度アンケートを実施し、歩行者・自転車・バス・クルマそれぞれの安全性・走行性の検証や課題の抽出を行う。また、自転車利用者のルール順守状況の変化等を踏まえ、総合的に検討し、継続実施の可否を判断する。</p> <p>対象区間のクルマの規制速度は40km/hであり、今回の社会実験に際して規制速度をさらに低くするなどの対策は実施しない。</p> <p>一人でも多くのドライバーが「ゆずりあい」の心を持ってよう、街頭指導やチラシ等による交通安全意識の啓発に努める。</p>
周知・PR方法	<p>地元だけでなく広域的な周知徹底が必要</p> <p>高校生への周知・教育が必要</p> <p>実験開始後、当面は街頭指導が必要</p>	<p>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、対象区間に関係する学校だけではなく、<u>マスコミ等を通じて全体的に行うべき</u>。</p>	<p>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、<u>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</u>考えるべき。</p> <p>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。</p>	<p>道路の拡幅がベストだが現実的ではない。<u>自転車ルールを出前講座等で高校生に教えるべき</u>。</p> <p>朝夕は学生が多いので、高校や大学等でPRなどを積極的に行うべき。</p> <p>実験開始にあたり、当面は<u>クルマのドライバー等への街頭指導が必要</u>。</p> <p>クルマのドライバーの大半は「自転車は車道を走行してはいけない」と思っているので周知が必要。</p>	<p>周知徹底の手法としては、対象区間での路面標示及び看板の設置や街頭指導の実施に加え、チラシの配布や各種メディアとの連携(新聞広告の掲載、テレビ・ラジオでの呼びかけなど)インターネット(HP)でのPRなどが考えられ、これらを駆使した周知・PRに努める。</p> <p>必要に応じて、小中学校や高校での出前講座の実施を検討する。</p> <p>実験開始日、入学式頃、春の交通安全運動にあわせて、警察、推進隊、国交省、PTA、地域住民の協働により、街頭指導を実施する。</p> <p>詳細は広報計画を参照のこと。</p>
その他	<p>対策前後で比較して有効性を確認することが必要</p> <p>交通弱者の意見の把握が必要</p>	<p><u>交通弱者の視点も大事</u>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。</p> <p>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ある。</p>	<p>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<u>対策が本当に有効か確認してほしい</u>。</p>	<p>自転車のバックミラー装着を義務化してほしい。</p> <p>渋滞が解消したため、スピードを出す車が増えたので取締りが必要。</p>	<p>社会実験の前後での変化をしっかりと把握することが重要である。事前事後のアンケート調査の実施をはじめ、自転車のルール順守状況の変化やバスの定時性の変化、自動車交通量との関係などを総合的に分析し、定量的・定性的に社会実験の効果を検証する。</p> <p>交通弱者(高齢者など)の意見については、事前事後のアンケート調査により把握する。</p>