

国道 159 号（浅野川大橋～東山～山の上）交通安全対策協議会 幹事会・協議会・事前アンケートで挙げられた意見一覧

1. 社会実験実施の賛否

分類	意見の概要 ○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 (平成 19 年 1 月 22 日～2 月 5 日)	第 2 回幹事会での意見 (平成 19 年 2 月 21 日)	第 2 回協議会での意見 (平成 19 年 3 月 5 日)
賛成意見	<ul style="list-style-type: none"> ○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 ○自転車は気をつけて走るので心配ない ○先進的事例であり全国から注目されている ○交通安全のあり方を金沢から発信 	<ul style="list-style-type: none"> ◆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は賛成。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆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が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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆子どもだけではなく大人も自転車は車道左側通行が原則であることを知らない人がたくさんいるので、今回の取り組みでルールを徹底することは非常に良い。 ◆一度この案でやってみるべき。最初から 100%を求めるのは無理があるので、やってみてダメな部分は改善するというスタンスで進めてはどうか。ただ、事故対策だけは万全を期すべきと考える。 ◆自転車利用者は歩道を走るからゆっくり走るのであって、車道をクルマと一緒に走るということになれば、絶対に気をつけて走るのでそんなに心配いらない。 ◆警察庁も自転車対策に頭を痛めており、今回の金沢での取り組みを非常に注目しているので、是非良い方向にもっていききたい。 ◆先進的な事例であり、全国的に注目されているということで、是非とも成功させ、交通安全のあり方を金沢から発信できれば良い。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆自転車が危険になるという意識もあると思うが、今回の交通安全対策を行うことにより、歩行者と自転車(自分自身)双方が安全になるということで指導すべき。 ◆歩道通行可のところ以外は、自転車は車道左端を走ることがルール(道路交通法)なので、「この区間だけ」という指導はしない方が良い。
反対意見	<ul style="list-style-type: none"> ●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 	—	<ul style="list-style-type: none"> ◆24 時間自転車の路肩走行を徹底しようとすると、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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆夕方や夜は、誰も歩道を歩いていないのになぜ車道を走らなければいけないのかという反発も予想される。事前アンケートにもあった不安への対応に努める必要がある。 ◆歩道を一切走ってはいけないということについてやや疑問があるので、法律と現状との乖離を考慮する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆これまでは山側を逆走していけば学校まで行けたのが、左側通行で海側を通ると信号を 2 回渡る必要があり、めんどくさいといった意見もある。

分類	意見の概要 ○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 (平成19年1月22日～2月5日)	第2回幹事会での意見 (平成19年2月21日)	第2回協議会での意見 (平成19年3月5日)
その他	<input type="checkbox"/> 事故防止対策の徹底が必要 <input type="checkbox"/> 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) <input type="checkbox"/> 1.25mの中に限定しないでほしい <input type="checkbox"/> 児童や高齢者の自転車をどうするか <input type="checkbox"/> 地元住民は不安としているが、高校生は不安少ない	<p>◆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。</p>	<p>◆実験といっても、<u>事故防止対策の徹底が必要</u>。</p> <p>◆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、<u>実験の意義を再認識</u>して欲しい。</p>	<p>◆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。</p> <p>◆やってみないとわからない。</p> <p>◆<u>1.25mの中に自転車を閉じ込めないでほしい</u>。</p> <p>◆<u>低学年や高齢者の自転車をどうするか検討</u>すべき。</p> <p>◆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。</p>	—	—

2. 社会実験内容に対する意見

分類	意見の概要 ○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 (平成19年1月22日～2月5日)	第2回幹事会での意見 (平成19年2月21日)	第2回協議会での意見 (平成19年3月5日)
時間帯・時期	<input type="checkbox"/> 自転車は24時間車道左端走行が義務 <input type="checkbox"/> バスレーン時間帯は比較的安全 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> ルールは24時間であり、そのうち問題となっている朝のバスレーン時間帯のみ社会実験として指導強化を行う <input type="checkbox"/> 夕方でも何らかの対策を検討すべき <input type="checkbox"/> オールシーズンで考えるべき <input type="checkbox"/> 社会実験の位置づけを整理すべき <input type="checkbox"/> 時間帯や場所に限定した指導はできない	<p>◆朝の<u>バス専用レーン</u>の時間帯であれば、基本的にバスだけなので比較的<u>安全</u>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。</p> <p>◆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<u>ルールの徹底が目的であれば24時間もあり得る</u>。</p> <p>◆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</u>で考えた方が良い。</p>	<p>◆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。</p> <p>◆<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</u>というのが主旨と理解している。</p> <p>◆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、<u>協議会や幹事会での意見を踏まえて検討</u>すべき。</p> <p>◆<u>終日同じルールでやるべき</u>。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、<u>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>。</p>	<p>◆終日実施すべき。</p> <p>◆<u>朝夕の実施を検討</u>すべき。</p> <p>◆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。</p> <p>◆昼間は歩道を歩いている人が少ない。<u>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</u>。</p>	<p>◆自転車指導帯の着色や看板を24時間設置する中で、社会実験は朝だけというのは無理が生じる。<u>社会実験の位置づけについてしっかりと整理</u>しておく必要がある。</p> <p>◆朝だけではなく<u>終日ルールを守ると</u>いうことで、毅然とした態度で指導していくほか方法はない。</p> <p>◆朝の時間帯は指導を徹底するということだが、<u>ルールは終日なので、暗くなってからの安全性が心配</u>。</p> <p>◆ルールを指導するのは24時間だが、そのうち指導を強化する時間帯は朝だけという整理で良いのではないか。</p> <p>◆生徒に実際に指導する立場としては、<u>時間帯や場所に限定した指導はできない</u>。すべての時間帯、すべての場所でルールを守るよう指導していきたい。</p>	<p>◆東山交差点では、推進隊のほか、公民館の交通安全部、PTA1名で指導にあっている。皆さん仕事があるので、朝7:30～8:20までの時間帯で指導している。</p> <p>◆指導は24時間同じで、対象区間だけではないことを基本的な考え方とするが、<u>社会実験として街頭指導等を行うって指導を強化する時間帯は、朝のバスレーンの時間帯とする</u>。</p>

分類	意見の概要 ○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 (平成19年1月22日～2月5日)	第2回幹事会での意見 (平成19年2月21日)	第2回協議会での意見 (平成19年3月5日)
看板・路面標示	<ul style="list-style-type: none"> ○看板や路面標示は効果的なPR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 □路地との交差点部にクルマの一時停止線が必要 □自然に自転車指導帯に入るような工夫が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ◆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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆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、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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆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。白線上には自転車マークを要所に入れるべき。 ◆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。 ◆山側の小路の出入口に車の一時停止線を引いてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆夜走ることや、看板を見落として右側通行になることを想定した対策が必要であり、走っていると自然に自転車指導帯に入るような工夫が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ドイツとアメリカの例では、交差点を直進する自転車を早めに歩道側に誘導しており、自転車とクルマが互いに確認できる余裕を設けている。 ◆側溝部分を灰桜色に着色していないのは何故か。自転車は灰桜色の上を走行するが、自転車走行指導帯は側溝を含む1.25mであり、0.75mだけの着色では1.25mの幅を有効に使ってくれないのではないか。 ◆側溝の上は走りにくいと子どもたちから聞いているため、自転車は自分の走りやすい場所を探しながら走ってくれると思う。
東山交差点	<ul style="list-style-type: none"> ○歩行者・自転車用信号と自動車用信号に時間差があり問題ない ●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 □東山交差点海側の自転車横断帯が歩道に取り付いており渡りにくい □自転車指導帯と自転車横断帯との間を灰桜色に着色すべき □東山交差点海側は自転車横断帯ではなく直進で渡る方が安全 □自転車と左折車が互いに確認する余裕をとるため、自転車横断帯を横断した方が良い □自転車横断帯の中を灰桜色に塗るのは法律上難しい 	<ul style="list-style-type: none"> ◆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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆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のか。 ◆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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆東山交差点の渋滞がひどくなる。 	—	<ul style="list-style-type: none"> ◆自転車は基本的に車道を走ることになるが、東山交差点海側の自転車横断帯は、歩道の延長線上に設けられており横断しにくい。 ◆東山交差点では左折車が多く、巻き込み事故の危険性が高いので、歩道の角を灰桜色にしたり、自転車走行指導帯から自転車横断帯までのところを灰桜色にして、クルマが寄ってこない状態で自転車横断帯に入れる工夫が必要。 ◆自転車横断帯と自転車走行指導帯を結ぶ交差点の角の部分を灰桜色に塗るといえるのはどうか。 ◆浅野川方面から渡ったときに、自転車横断帯から自転車走行指導帯へスムーズに誘導するためにも、交差点内の角に着色すべき。 ◆東山交差点の自転車横断帯をなくし、直進できるようにした方が安全ではないか。 ◆東山交差点では、歩道側に灰桜色を塗って誘導するようにした方が、クルマと自転車がお互いを確認できて安全になると思う。 ◆自転車横断帯を歩道側に下げて設置しているのは理由がある。左折車の場合はすぐに曲がろうとするので、歩道側に設置することで互いに確認する余裕ができる。 ◆自転車横断帯は安全確保の為、必要な箇所に設置している。自転車横断帯の中を灰桜色に塗るといえる意見もよくわかるが、法令（道路標識、区画線及び道路標示に関する命令）で決められていることを変えるのは難しい。

分類	意見の概要 ○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 (平成19年1月22日～2月5日)	第2回幹事会での意見 (平成19年2月21日)	第2回協議会での意見 (平成19年3月5日)
自転車 のル ール 及 び マ ナー	<p>○ルール徹底必要</p> <p>○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</p> <p>○対象区間以外でも指導強化が必要</p> <p>●ルールやマナーを周知するだけでは簡単にいかない</p> <p>□児童や高齢者の自転車が車道走行するのは危険</p> <p>□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</p> <p>□交差点では自転車を歩道側に誘導すべき</p> <p>□自転車のルール違反に対する罰則の強化が必要</p> <p>□「自分の身は自分で守る」意識の啓発が必要</p> <p>□路上駐車の右側（車道側）を追い越すのは危険</p> <p>□推進隊が指導しやすいようにすべき</p> <p>□指導方法の検討が必要</p> <p>□自転車はどの信号に従えばよいかわかりにくい</p> <p>□高校生は注意しても聞いてくれない場合がある</p> <p>□高校でのルールの周知が必要</p> <p>□なぜルールを守る必要があるのかを周知すべき</p> <p>□街頭指導が最も効果的</p> <p>□街頭指導のマニュアルが必要</p> <p>□安全第一で指導すべき</p>	<p>◆<u>交差点では自転車を歩道側に誘導すべき</u>。交差点を自転車がそのまますぐに通行すると、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。</p> <p>◆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、<u>仕方なく歩道を走行しているケースがある</u>。</p> <p>◆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。</p> <p>◆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。</p>	<p>◆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>。</p> <p>◆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。</p> <p>◆「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。</p> <p>◆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>。</p> <p>◆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、<u>マナーとしてお願いし安全第一に努めるべき</u>。</p> <p>◆「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、<u>城北以外の全地域で指導を強化すべき</u>。</p> <p>◆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>。</p> <p>◆<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>。</p> <p>◆「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。</p> <p>◆マナーを守ることにより「<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。</p> <p>◆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。</p>	<p>◆バスレーンを走行するにあたり、<u>1列に走行する</u>ということを守らせるべき。</p> <p>◆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>。</p> <p>◆現状の自転車マナーでは車に注意を払わない方が多く、<u>左折車に巻き込まれる事故が増えると思う</u>。</p> <p>◆実際に高校生の自転車とぶつかってひどい目にあった。<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>。</p> <p>◆<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>。</p> <p>◆<u>路地からの飛び出しを防止すべき</u>。</p> <p>◆一人ひとりのマナーに期待するしかない。</p> <p>◆<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>。</p> <p>◆<u>児童や高齢者の自転車が車道走行するのは危険</u>。</p>	<p>◆<u>駐車車両の右側を追い越すのは危険</u>なので、一度自転車から降りて歩道を通り、再び自転車指導帯を走行することを指導すべき。</p> <p>◆高校生に対して傘差し運転などについて厳しく指導してもなかなか守ってもらえないのが実態。<u>ルールやマナーを周知するだけでは簡単にいかない</u>。</p> <p>◆実際に道路上で指導してくれるのは街頭交通推進隊の方々なので、<u>推進隊の方々がやりやすいようにすることが必要</u>。</p> <p>◆自転車が車道を走ると危険になるという指摘もあるが、もう一度立ち返って考えると、実際に歩道上で起こっている歩行者と自転車の事故対策を行うことが重要な課題であり、<u>自転車は歩道を走るべきではない</u>と考える。</p> <p>◆高校生への指導の方法も重要になるので、<u>指導の時期が近づいてきた段階で学校間の意見交換などを行い、指導の方法を検討すればよいのではない</u>か。</p> <p>◆対象区間については歩道幅員がほとんど2m未満であり、<u>本来、自転車は歩道上を走れない</u>。しかし、実際には車道や歩道を自由に走行する自転車が多いことから、今回の社会実験に至っている。</p>	<p>◆対象区間だけを考えると自転車の走行指導を行うということは、<u>指導方法が非常に難しい</u>。</p> <p>◆<u>自転車利用者はどここの信号をみればよいのかわかりにくい</u>点が課題。</p> <p>◆浅野川大橋から東山交差点まで左側通行してきた高校生が、山側へ渡って狭い歩道を逆走していくケースが多くみられる。<u>逆走する高校生を注意しているが、ほとんど聞いてくれず、狭い歩道上を走行しているのが実態</u>。</p> <p>◆東山交差点で横断して歩道上を逆走してはいけないということを、<u>それぞれの高校で周知すべき</u>。</p> <p>◆高校生にルールを守れといってもわかってもらえないので、<u>なぜルールを守らなければいけないのかを周知する必要がある</u></p> <p>◆各々の高校であらためて指導を行うことは大変かもしれないが、<u>指導する機会がないので、是非（高校に事務局が出向き）指導してほしい</u>。</p> <p>◆自転車を停止させて指導する場合、「<u>自転車はバイクと一緒に、左側通行して下さい</u>」というように呼びかけている。</p> <p>◆大人も子どもも一緒に、<u>現地に立って指導することが最も効果的</u>。</p> <p>◆街頭指導する際に、指導内容の打合せなどは行い、<u>どういうことをどういう強さで指導するのかを検討すべき</u>。</p> <p>◆<u>街頭指導に関する簡単なマニュアルをつくる必要がある</u>。</p> <p>◆3月19日に街頭指導するということは良いことだが、<u>状況をみながら2～3日継続して実施した方がよい</u>のではないか。</p> <p>◆自転車利用者にとってはいつものルールが急に変わってしまう面もあるので、<u>安全第一で指導してほしい</u>。</p>

分類	意見の概要 ○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 (平成19年1月22日～2月5日)	第2回幹事会での意見 (平成19年2月21日)	第2回協議会での意見 (平成19年3月5日)
バス・クルマの走行性	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車とバスの速度差は小さいので大丈夫 ○バスは自転車及びクルマとのゆずりあいが必要 □バスの走行性の検証が必要 □「ゆずりあい」などのソフト対策が必要 □右側車線のクルマが通行しにくくなる □クルマの速度規制を強化すべき 	<ul style="list-style-type: none"> ◆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。 ◆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。 ◆バスは朝の混雑時には、それほどスピードを出さないで、自転車の速度と大きな差はない。 ◆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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆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。 ◆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。 ◆もっとクルマの運転について厳しくし、クルマのスピードを落とすべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆バス事業者としては、自転車とのゆずりあい、また一時的な右側車線走行ということではクルマとのゆずりあいが必要になり、社内で徹底指導していかなければならない。 	—
周知・PR方法	<ul style="list-style-type: none"> □地元だけではなく広域的な周知徹底が必要 □高校生への周知・教育が必要 □実験開始後、当面は街頭指導が必要 □クルマのドライバーへの交通安全意識の啓発が必要 □夕方や夜間の安全対策としてリフレクターの配布を検討 □指導は「出前講座」よりも「学年会」等の小さな単位の方が効果的 □高校での指導の際に、チラシやパワーポイント等の資料を活用 	<ul style="list-style-type: none"> ◆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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆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。 ◆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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆道路の拡幅がベストだが現実的ではない。自転車ルールを出前講座等で高校生に教えるべき。 ◆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。 ◆実験開始にあたり、当面はクルマのドライバー等への街頭指導が必要。 ◆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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆夕方や夜の走行について、自転車だけではなく、クルマのドライバーにも交通安全意識の啓発をしていく必要がある。 ◆夕方や夜間については、チラシ等での広報をはじめ、自転車につけるリフレクター（反射材）を配布することも検討すべき。 ◆チラシについて、自転車指導帯の写真や図をはじめ、自転車と歩行者の事故が増えているという点をもっと強調すべき。 ◆4月の入学式後に自転車通学説明会を行うので、チラシ1,000部ほしい。 ◆チラシは小学生にもわかりやすいものを検討してほしい。 ◆事務局より「出前講座」という提案があったが、学年会などの小さな単位で指導した方が効果的だと思う。パワーポイント等の資料を貸し出す等のシステムの方が良い。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆チラシの断面図にバスと自転車と一緒に表示されているため、バスに後ろから追われるようで自転車が危険との誤解を招く。安全性が確保されているような表現にすべき。 ◆チラシについて、一番大事なことは、歩道上で自転車と歩行者の事故が発生しているということなので、この部分をもう少し強調すべき。 ◆事後アンケート案については、事前アンケートと同じように見える。「事後アンケート」ということがはっきりわかるようにしてほしい。 ◆社会実験開始前に、対象区間を通る生徒には事前指導を行いたいので、チラシを事前にいただきたい。
その他	<ul style="list-style-type: none"> □対策前後で比較して有効性を確認することが必要 □交通弱者の意見の把握が必要 □身を守るための方法を自転車の立場で周知すべき 	<ul style="list-style-type: none"> ◆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。 ◆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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆自転車のバックミラー装着を義務化してほしい。 ◆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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆デンマークで実施している自転車のルールテストでは、ルールだけではなく注意するポイント、つまり自分の身を守る方法を自転車利用者の立場で周知しており、このような努力が必要。 	—