

国道 159 号（浅野川大橋～東山～山の上）交通安全対策協議会 事後アンケート結果（参考資料）

H19. 6. 4

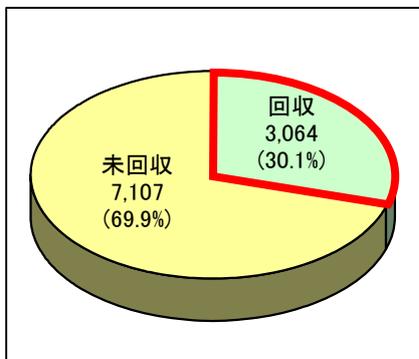
配布・回収結果

- ◆回収率は 30.1%であり、事前の 41.9%を 12 ポイント下回っている。
- ◆回収票のうち、「高校生」が 80%を占める。「地元町会」の回収数が大幅に減少。
- ◆高校生の回答が多いことから、回答者の年代は「10代」が 81%を占める。
- ◆対象区間（国道 159 号浅野川大橋～東山～山の上区間）を通る回答者は約 4 割である。

【配布・回収結果】

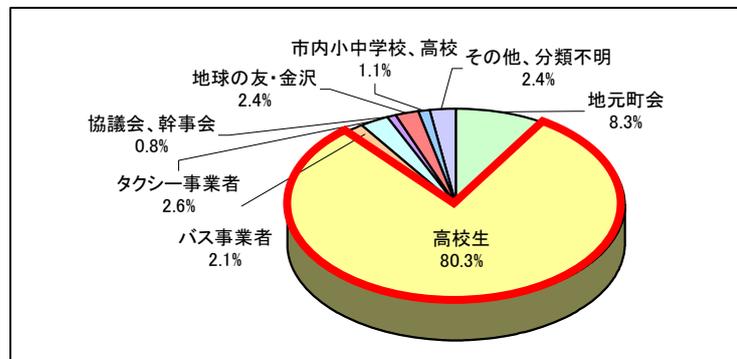
配布対象	配布数（事前）	回収数（事前）	回収率（事前）	構成比（事前）
地元町会 （馬場校下、森山校下）	4,290（4,290）	253（802）	5.9%（18.7%）	8.3%（19.0%）
高校生 （星稜、桜丘、県工、遊学館）	3,390（3,390）	2,461（2,650）	72.6%（78.2%）	80.3%（62.7%）
バス事業者（北鉄、JR）	250（250）	64（97）	25.6%（38.8%）	2.1%（2.3%）
タクシー事業者（石川交通、 富士タクシー、なるわ交通、 兼六タクシー）	610（610）	79（288）	13.0%（47.2%）	2.6%（6.8%）
協議会、幹事会（メンバー）	110（110）	25（25）	22.7%（22.7%）	0.8%（0.6%）
地球の友・金沢	400（400）	75（169）	18.8%（42.3%）	2.4%（4.0%）
市内小中学校、市内県立高校	988（988）	33（130）	3.3%（12.6%）	1.1%（3.1%）
その他、分類不明	133（50）	74（68）	-（-）	2.4%（1.5%）
合計	10,171（10,088）	3,064（4,229）	30.1%（41.9%）	100.0%（100.0%）

【回収率】



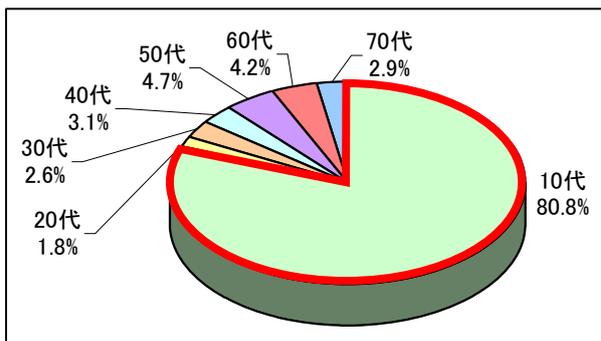
N = 10,171

【回収内訳（構成比）】



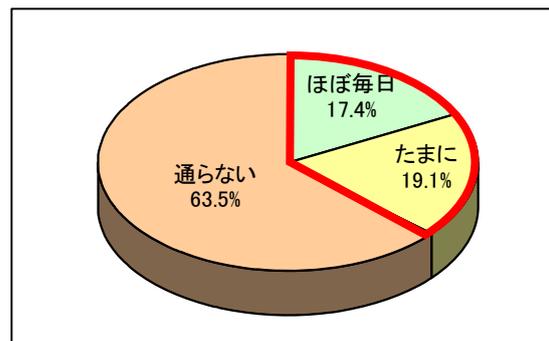
N = 3,064

【年代】



N = 3,064、無回答除く割合

【対象区間を通る頻度】



N = 3,064、無回答除く割合

■自由回答での意見一覧

1. 社会実験実施の賛否

分類	事前アンケートでの意見 (平成 19 年 1 月 22 日～2 月 5 日)	事後アンケートでの意見 (平成 19 年 4 月 23 日～5 月 15 日)
賛成意見	<ul style="list-style-type: none"> ◆<u>歩行者が安全になる。</u> ◆<u>自転車にとって運転しやすくなる。</u> ◆<u>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。</u> ◆<u>バスやクルマと一緒に車道を走るの不安だが、歩道が狭いので仕方ない。</u> ◆<u>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。</u> ◆<u>通常のルールを徹底するという意味でよいこと。</u> ◆<u>交通安全を子どもたちに教えるチャンス。</u> ◆<u>歩道が狭いので良い試みだと思う。</u> ◆<u>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。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ◆<u>歩道を安心して歩けるようになった。中学生や小学生が安心して通学できる。</u> ◆<u>ルールやマナーに対する意識が高まった。高校生のマナーが良くなった。</u> ◆<u>歩行者・自転車・クルマの走行位置が明確な方が安全。各自の走行場所がはっきりして安心感がある。</u> ◆<u>自転車で走りやすい。</u> ◆<u>色がついて分かりやすい。</u> ◆<u>歩行者、自転車、車の通行場所を示すことでお互いに配慮するきっかけとなった。定着すればとてもよいと思う。</u> ◆<u>歩行者との接触が少なくなった。</u> ◆<u>時間を決めずに終日あればよい。</u> ◆<u>交通ルールが徹底され、安全で安心して通行できる道路空間となった。</u> ◆<u>この成果を他の道路にも適用して欲しい。この対策が広まれば必然的にドライバーの意識も変わるし、温暖化防止にもつながる。</u> ◆<u>本来、自転車がどこを走るべきものか少しは分かってもらえたと思う</u> ◆<u>これまで曖昧だった自転車走行空間が明確になり、ドライバーに注意を喚起できた。</u> ◆<u>道路幅を拡げられないので、今回の対策は有効である。</u> ◆<u>生徒、児童、お年寄り、弱者が安全で安心して暮らせる町、市にしていきたいために必要。</u>
反対意見	<ul style="list-style-type: none"> ◆<u>後ろからくるクルマが怖い。</u> ◆<u>クラクションを鳴らされるのが嫌。</u> ◆<u>自転車歩行者道や自転車専用道にすべき。</u> ◆<u>バスやトラック等の大型車は危険。</u> ◆<u>路上駐車が多くて危険。</u> ◆<u>バスやクルマにとって邪魔になる。</u> ◆<u>バスレーンが守られていないので危険。</u> ◆<u>車道左端は側溝の蓋などがあって走りにくい。</u> ◆<u>夜間、雨、雪の日は特に危険。</u> ◆<u>左側通行になると信号があり不便。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ◆<u>自転車が危険になった(夕方や夜間は特に危険)。</u> ◆<u>クルマと接触しそうで怖い(特にバスや大型車)。共存は無理がある。</u> ◆<u>クルマのマナーが悪い。指導帯を走行していてもクラクションを鳴らされる。</u> ◆<u>自転車のマナーが悪い(並進、逆走)。</u> ◆<u>歩行者にとっては良いが、バスやクルマにとっては迷惑。</u> ◆<u>道路が狭い。拡幅するべき。車道を1車線にして歩道を広げるべき。</u> ◆<u>歩道を広げ、自転車通行可にすべき。</u>

分類	事前アンケートでの意見 (平成 19 年 1 月 22 日～2 月 5 日)	事後アンケートでの意見 (平成 19 年 4 月 23 日～5 月 15 日)
反対意見 (続き)		<ul style="list-style-type: none"> ◆<u>歩行者・自転車・クルマのそれぞれの走行位置を物理的に区分すべき。</u> ◆<u>以前より気遣いしなければならない、面倒くさい、不便。</u> ◆<u>危険の対象が歩行者から自転車に移っただけでありあまり意味がない。</u> ◆<u>自転車をよけるため、ウインカーをつけずに少し右側車線に入る車が増え、事故の可能性が増えた。</u> ◆<u>バスが急に進路を右側へ入ってくるために何度となく急ブレーキを踏んだことがある。</u>
その他	<ul style="list-style-type: none"> ◆<u>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。</u> ◆<u>やってみないとわからない。</u> ◆<u>1.25mの中に自転車を閉じ込めないでほしい。</u> ◆<u>低学年や高齢者の自転車をどうするか検討すべき。</u> ◆<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。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ◆<u>自転車走行指導帯を逆走する自転車が危険。</u> ◆<u>路上駐車が多く走りにくい。</u> ◆<u>指導帯を左側通行しているが、後方からバス等がくるとどうしても歩道に乗り上げないと危険なのでもう少し何か考えてほしい。</u> ◆<u>混雑する時間帯には自転車走行指導帯を走りにくい。歩行者、自転車、車の譲り合いの問題だと思う。</u> ◆<u>現在の歩道を平らにして通りやすくする工夫が必要。電柱をなくして歩道を広げ自転車も通りやすくする工夫。</u> ◆<u>車は不便だが歩行者、自転車は安全。</u> ◆<u>歩行者優先の意識が少ない。</u> ◆<u>実際に対象区間を利用している人たちの声を一番に改善してほしい。</u> ◆<u>いろいろな立場で、もっと交通ルールを意識するためには、もう少し試行してみて検討した方がよい。</u> ◆<u>事故の発生状況の変化など、効果検証をしっかりとやるべき。</u>

2. 社会実験内容に対する意見

分類	事前アンケートでの意見 (平成19年1月22日～2月5日)	事後アンケートでの意見 (平成19年4月23日～5月15日)
時間帯・時期	<ul style="list-style-type: none"> ◆<u>終日実施すべき。</u> ◆<u>朝夕の実施を検討すべき。</u> ◆<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。</u> ◆<u>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。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ◆<u>朝はかなり守られているが、昼・夕方は守る自転車と守らない自転車がいる。</u> ◆<u>年間を通じて試行し、季節的な変化を分析して検討する必要がある。</u> ◆<u>夕方や夜、及び雨の中ではまだ問題がある。</u>
看板・路面標示	<ul style="list-style-type: none"> ◆<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。白線上には自転車マークを要所に入れるべき。</u> ◆<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> 	<ul style="list-style-type: none"> ◆<u>大型車が横に来ると怖いので左によると、側溝の段差がガタガタして歩道にすれそうになる。</u> ◆<u>自転車走行指導帯が狭すぎる。</u> ◆<u>自転車走行指導帯に融雪装置があり、走りにくい。</u> ◆<u>看板の重要性を意識していない人がいる。</u> ◆<u>目に入るだけでも効果がある。看板や路面標示により意識向上につながっている。</u> ◆<u>金沢市全域で実施すべき。</u> ◆<u>本格導入となれば、もう少し明確なレーン(色彩等)にして欲しい。</u> ◆<u>交差点での停止場所をはっきりとすべき。交差点内にも走行指導帯を設け、自転車が直進して行けるようにすべき。</u>
東山交差点	<ul style="list-style-type: none"> ◆<u>東山交差点の渋滞がひどくなる。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ◆<u>浅野川大橋～東山交差点では車が左へ寄るため、歩道を走行せざるを得ない。</u> ◆<u>東山交差点の左折車が自転車通行を妨げるので、一部歩道に走行帯のカラーを入れて通りやすくする。</u>
自転車のルール及びマナー	<ul style="list-style-type: none"> ◆<u>バスレーンを走行するにあたり、1列に走行するというを守らせるべき。</u> ◆<u>車道左側を走るように努めているが、歩行者がいな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> ◆<u>実際に高校生の自転車とぶつかってひどい目にあった。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> 	<ul style="list-style-type: none"> ◆<u>自転車が左側通行を守るようになったことや、車のドライバーに自転車を保護する意識が増えてきたように思う。</u> ◆<u>自分が交通安全を守ろうとしたように他の人にも必ず意識の変化があると思う。</u> ◆<u>並進や逆走の自転車が危ない。</u> ◆<u>老若男女・学生・一般人・婦人・老人・子どもを問わず交通ルール・マナー無視の自転車運転が多過ぎる。</u> ◆<u>自転車を免許制にして、安全走行を指導すべき。</u>

分類	事前アンケートでの意見 (平成19年1月22日～2月5日)	事後アンケートでの意見 (平成19年4月23日～5月15日)
自転車の ルール及 びマナー (続き)	<ul style="list-style-type: none"> ◆<u>路地からの飛び出しを防止すべき。</u> ◆<u>一人ひとりのマナーに期待するしかない。</u> ◆<u>2～3台で並走する自転車</u>が必ず出てくると予想される。 ◆<u>児童や高齢者の自転車</u>が車道走行するのは危険。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆<u>学生のほうが大人よりマナーを守っているように思う。</u>歩道はまだ平気で乗っている。 ◆時々自転車の信号無視の人がいる。自転車走行帯でも<u>信号はしっかり守ってほしい。</u> ◆<u>夕方や夜の無灯火自転車</u>が怖い。 ◆<u>雨の日の傘さし運転</u>が非常に多い。 ◆<u>ルールを守っていない人も多く危険であり、状況によって走行できるようにしてほしい。</u> ◆<u>下校時間の高校生は指導帯に1台、歩道に1台と並んで走る</u>ので、高校でも指導して欲しい。
バス・クルマの 走行性	<ul style="list-style-type: none"> ◆<u>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。</u> ◆<u>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</u>気がする。 ◆<u>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。</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ◆<u>ドライバーのストレスは高くなった</u>と思う。 ◆<u>車からクラクションを鳴らされていら</u>らする事がある。バスは少々気をつけてくれる。 ◆<u>自転車を追い越すとき、車線をまたぐため他車との接触</u>が心配。 ◆<u>朝、右側車線にクルマがいる場合、バスは自転車の後ろを走る</u>ので遅れる。 ◆<u>バスレーンを守らない車</u>が多い。
周知・PR 方法	<ul style="list-style-type: none"> ◆<u>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。</u> ◆<u>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。</u> ◆<u>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。</u> ◆<u>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</u>ので周知が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆<u>車を運転する人の意識が変わっていない。</u>車の運転者は、自転車は歩道を走らすべきという誤った考えを持っている。 ◆<u>もっと街頭指導を強化したほうが良い。</u>定着させたいのならどの時間でも指導員が立ち、しっかり注意すべき。 ◆<u>自転車走行指導帯や看板で危険が回避できる</u>とは思えない。<u>地域住民や高校生等への理解や指導が必要。</u> ◆<u>路面表示があり、分かりやすいが、対象区間前後の案内が目立たず、車はびくりする</u>場合がある。 ◆<u>さらに周知・PRをすべき。</u>宣伝効果がうまく市民に浸透しきっていない。 ◆<u>バス会社、タクシー会社にもう一度呼びかけてほしい。</u>自転車を邪魔者にしていく事が多い。

分類	事前アンケートでの意見 (平成 19 年 1 月 22 日～2 月 5 日)	事後アンケートでの意見 (平成 19 年 4 月 23 日～5 月 15 日)
その他	<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"> ◆ある程度の効果はあるが、<u>一人ひとりのモラル</u>だと思う。 ◆今後、<u>対策の内容が浸透</u>してくれば、各自にとって<u>今より安全</u>になると思う。 ◆同区間は車が減少しているため<u>バスレーンを廃止し、2車線を1車線として自転車通行帯にゆとりをもたせる</u>ことが安全と考える。 ◆高校生が多い<u>西金沢駅周辺</u>でも実施してほしい。<u>橋場町から味噌蔵町、兼六園下付近</u>にも必要。<u>鳴和まで延長</u>してほしい。<u>浅野川大橋の上</u>も危険。 ◆歩道と車道の段差を無くして欲しい。

【道の相談室に寄せられた意見】

指導帯を電動車椅子が逆走していました。びっくりしてメールした次第です。

指導帯は確かに走りやすいです。しかし、方向が文字表示のせいでもあるとは思っていますが、逆走し易い雰囲気を感じますね。

国道だけで問題解決を目指したために、このような実験スタイルになったと思いますが、むしろ、廓界限には、平行して2つの路地もあります。地域住民への理解と協力を得る努力で、解決策を見出すということもありえることだと思います。場合によって、時間帯を決め、自転車だけを通す歩道側と、歩行者だけを通す歩道側に指定することだってできたはずですが、あるいは、あの1km区間を双方向4車線から3車線にし、中央線を通過車両数に応じて変化させ、残りの車線を自転車専用路として位置づけることでもいいのではないか、と考えます。

それにしても交通教育が行き届いていませんね。金沢では小3からでないと自転車は禁止にしているし、運転免許を持たない人は交通公園で生涯1回しか、自転車交通に関して講習を受ける機会がない、ということにもなりかねません。これは大きな問題です。

そして、高齢者が運転する自動車は走る凶器に近いものがあり、これを放置することは、大きな罪だと考えますが、いかがでしょうか。

国道159号（浅野川大橋～東山～山の上）交通安全対策協議会 交通安全対策に関する事後アンケート結果集計表

H19.6.4

★3,064名の回答者のうち、対象区間を「ほぼ毎日通る」「たまに通る」と回答した1,107名を対象に集計

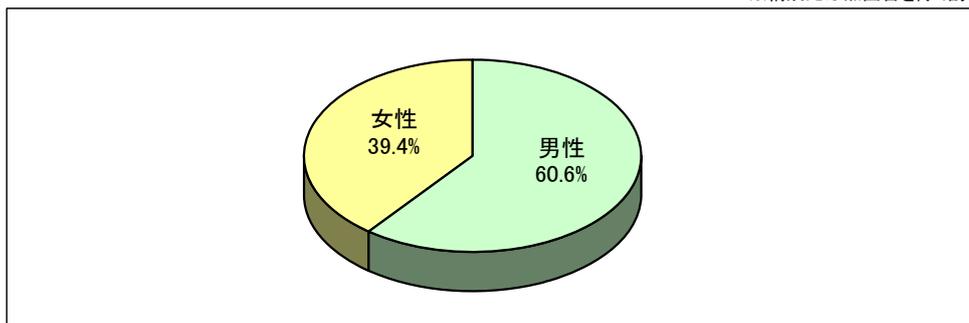
◆アンケート回答者内訳

■対象区間通行者全体		回答数	構成比
1	地元町会	233	21.0%
2	高校生	615	55.6%
3	バス事業者	57	5.1%
4	タクシー事業者	71	6.4%
5	協議会・幹事会関係	17	1.5%
6	地球の友・金沢	39	3.5%
7	市内小中学校・県立高校	28	2.5%
8	沿道施設	0	0.0%
9	金沢河川国道事務所	4	0.4%
10	その他(不明)	43	3.9%
	計	1107	100.0%

問1 性別

■対象区間通行者全体		回答数	構成比
1	男性	670	60.6%
2	女性	436	39.4%
	小計	1106	100.0%
	無回答	1	-
	計	1107	-

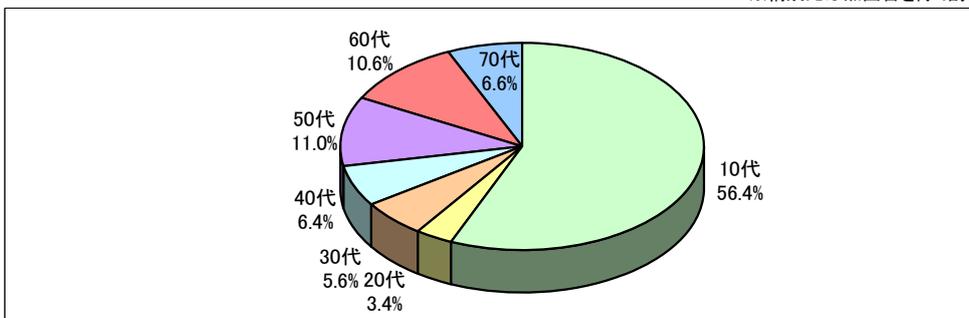
※構成比は無回答を除く割合



問2 年代

■対象区間通行者全体		回答数	構成比
1	10代	623	56.4%
2	20代	38	3.4%
3	30代	62	5.6%
4	40代	71	6.4%
5	50代	121	11.0%
6	60代	117	10.6%
7	70代	73	6.6%
	小計	1105	100.0%
	無回答	2	-
	計	1107	-

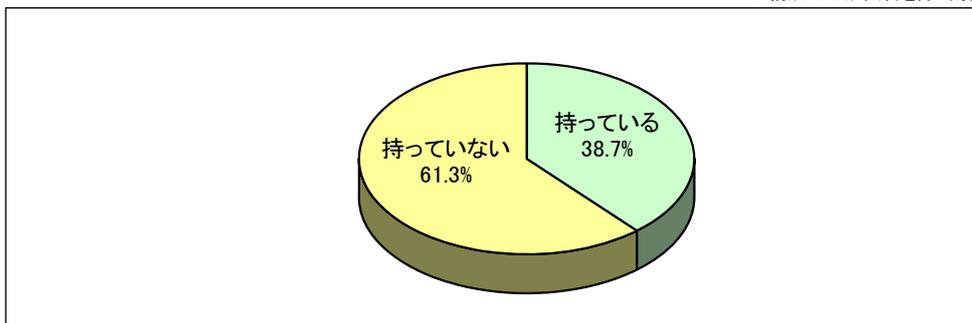
※構成比は無回答を除く割合



問3 クルマの免許の有無

■対象区間通行者全体		回答数	構成比
1	持っている	426	38.7%
2	持っていない	675	61.3%
小計		1101	100.0%
無回答		6	-
計		1107	-

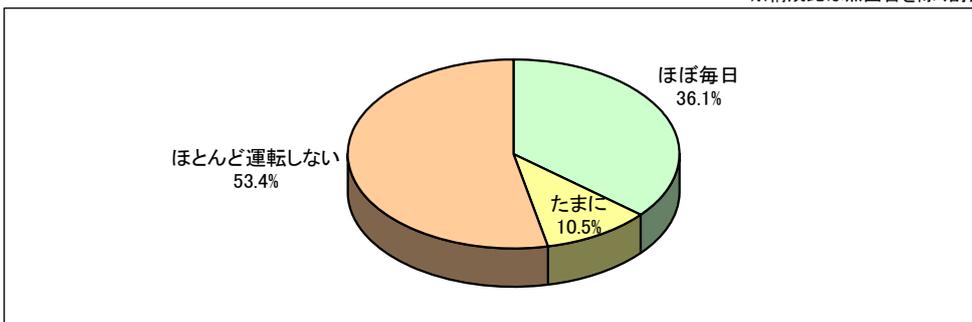
※構成比は無回答を除く割合



問4 クルマの運転頻度

■対象区間通行者全体		回答数	構成比
1	ほぼ毎日	336	36.1%
2	たまに	98	10.5%
3	ほとんど運転しない	497	53.4%
小計		931	100.0%
無回答		176	-
計		1107	-

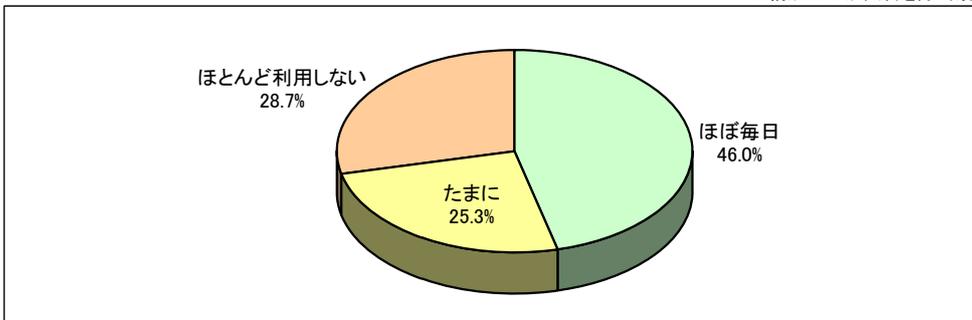
※構成比は無回答を除く割合



問5 自転車の利用頻度

■対象区間通行者全体		回答数	構成比
1	ほぼ毎日	503	46.0%
2	たまに	276	25.3%
3	ほとんど利用しない	314	28.7%
小計		1093	100.0%
無回答		14	-
計		1107	-

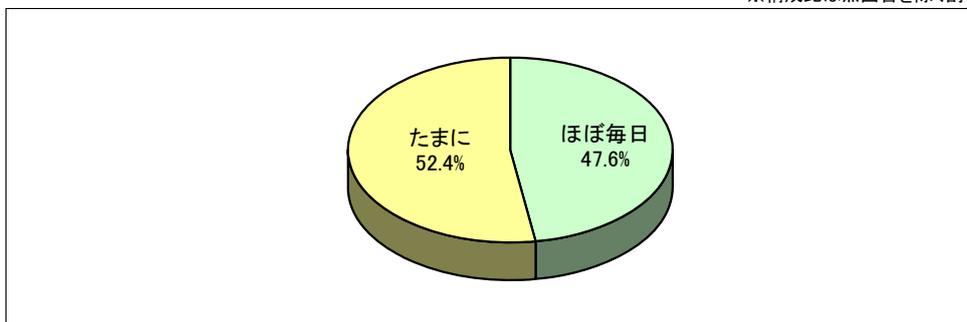
※構成比は無回答を除く割合



問6 対象区間を通る頻度

■対象区間通行者全体		回答数	構成比
1	ほぼ毎日	527	47.6%
2	たまに	580	52.4%
3	通らない	0	0.0%
	小計	1107	100.0%
	無回答	0	-
	計	1107	-

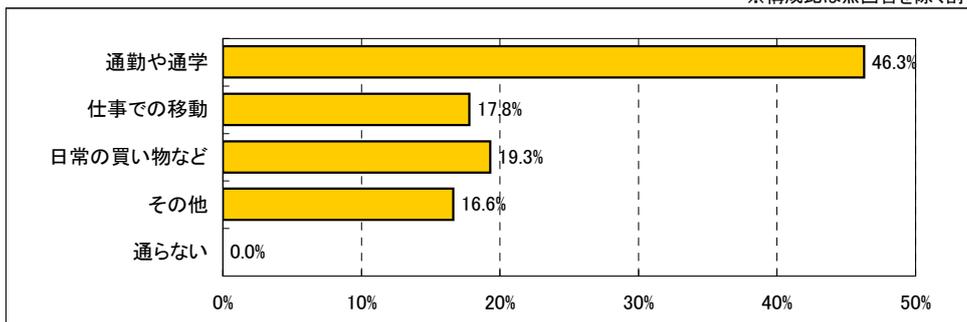
※構成比は無回答を除く割合



問7 対象区間を通る目的(複数回答可)

■対象区間通行者全体		回答数	構成比
1	通勤や通学	554	46.3%
2	仕事での移動	213	17.8%
3	日常の買い物など	231	19.3%
4	その他	199	16.6%
5	通らない	0	0.0%
	無回答	13	-
	回答数	1197	109.4%
	回答者数	1094	100.0%

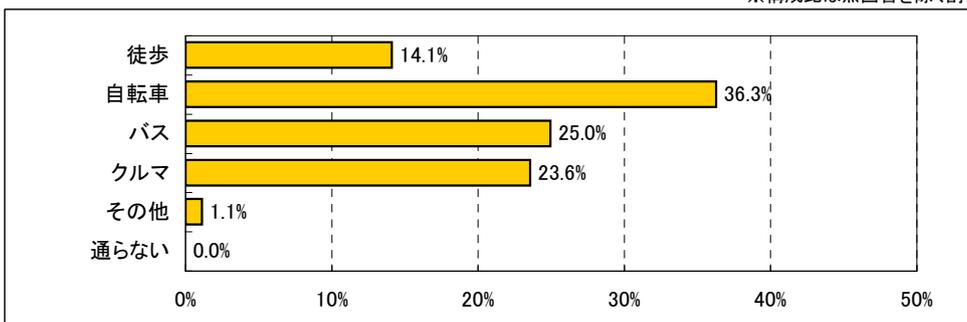
※構成比は無回答を除く割合



問8 対象区間を通る方法(複数回答可)

■対象区間通行者全体		回答数	構成比
1	徒歩	213	14.1%
2	自転車	548	36.3%
3	バス	377	25.0%
4	クルマ	356	23.6%
5	その他	17	1.1%
6	通らない	0	0.0%
	無回答	10	-
	回答数	1511	137.7%
	回答者数	1097	100.0%

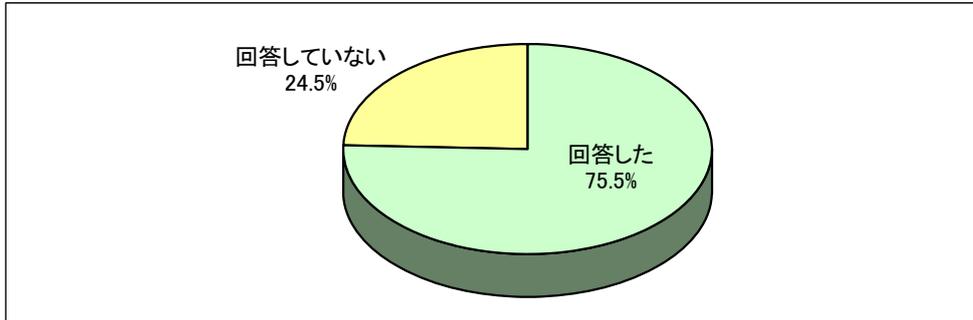
※構成比は無回答を除く割合



問9 事前アンケートの回答有無

		回答数	構成比
1	回答した	832	75.5%
2	回答していない	270	24.5%
	小計	1102	100.0%
	無回答	5	-
	計	1107	-

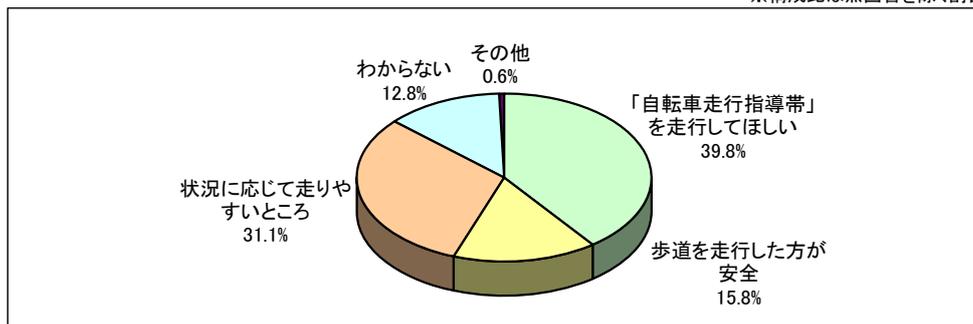
※構成比は無回答を除く割合



問10 対象区間での自転車走行位置

■対象区間通行者全体		回答数	構成比
1	「自転車走行指導帯」を走行してほしい	433	39.8%
2	歩道を走行した方が安全	172	15.8%
3	状況に応じて走りやすいところ	338	31.1%
4	わからない	139	12.8%
5	その他	6	0.6%
	小計	1088	100.0%
	無回答	19	-
	計	1107	-

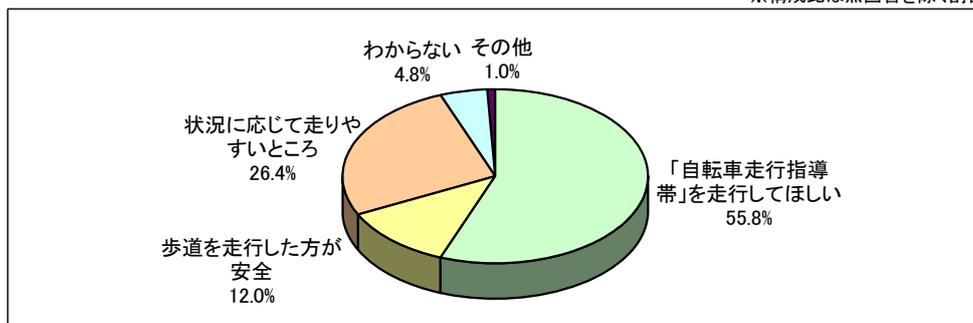
※構成比は無回答を除く割合



問10 対象区間での自転車走行位置

■対象区間を徒歩で通る人のみ		回答数	構成比
1	「自転車走行指導帯」を走行してほしい	116	55.8%
2	歩道を走行した方が安全	25	12.0%
3	状況に応じて走りやすいところ	55	26.4%
4	わからない	10	4.8%
5	その他	2	1.0%
	小計	208	100.0%
	無回答	5	-
	計	213	-

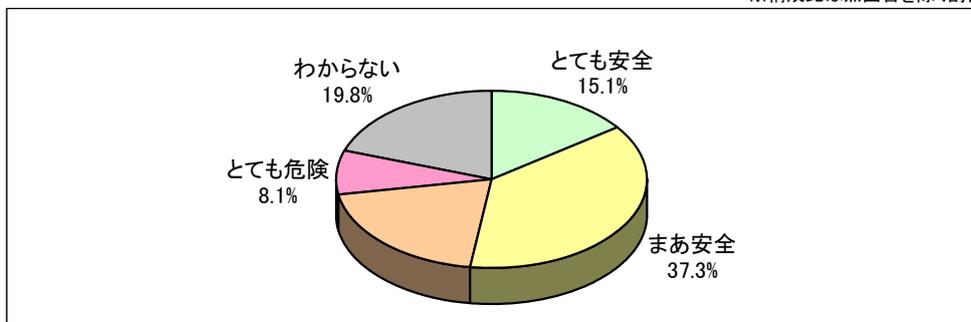
※構成比は無回答を除く割合



問11 対象区間の歩行者にとっての安全性(朝)

■対象区間通行者全体		回答数	構成比
1	とても安全	161	15.1%
2	まあ安全	398	37.3%
3	やや危険	212	19.9%
4	とても危険	86	8.1%
5	わからない	211	19.8%
	小計	1068	100.0%
	無回答	39	-
	計	1107	-

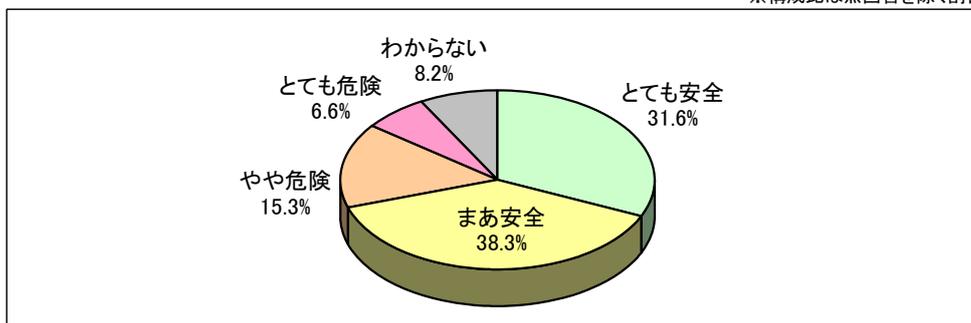
※構成比は無回答を除く割合



問11 対象区間の歩行者にとっての安全性(朝)

■対象区間を徒歩で通る人のみ		回答数	構成比
1	とても安全	62	31.6%
2	まあ安全	75	38.3%
3	やや危険	30	15.3%
4	とても危険	13	6.6%
5	わからない	16	8.2%
	小計	196	100.0%
	無回答	17	-
	計	213	-

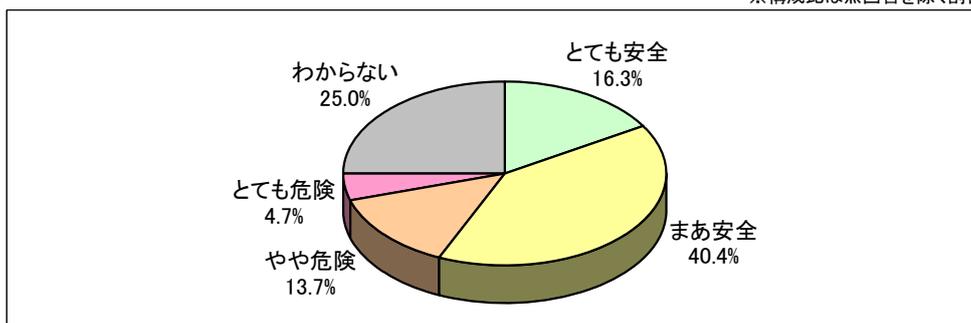
※構成比は無回答を除く割合



問11 対象区間の歩行者にとっての安全性(昼)

■対象区間通行者全体		回答数	構成比
1	とても安全	163	16.3%
2	まあ安全	405	40.4%
3	やや危険	137	13.7%
4	とても危険	47	4.7%
5	わからない	250	25.0%
	小計	1002	100.0%
	無回答	105	-
	計	1107	-

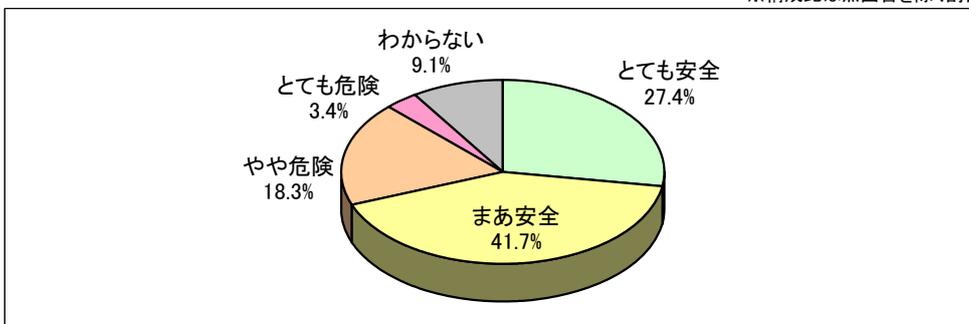
※構成比は無回答を除く割合



問11 対象区間の歩行者にとっての安全性(昼)

■対象区間を徒歩で通る人のみ		回答数	構成比
1	とても安全	48	27.4%
2	まあ安全	73	41.7%
3	やや危険	32	18.3%
4	とても危険	6	3.4%
5	わからない	16	9.1%
	小計	175	100.0%
	無回答	38	-
	計	213	-

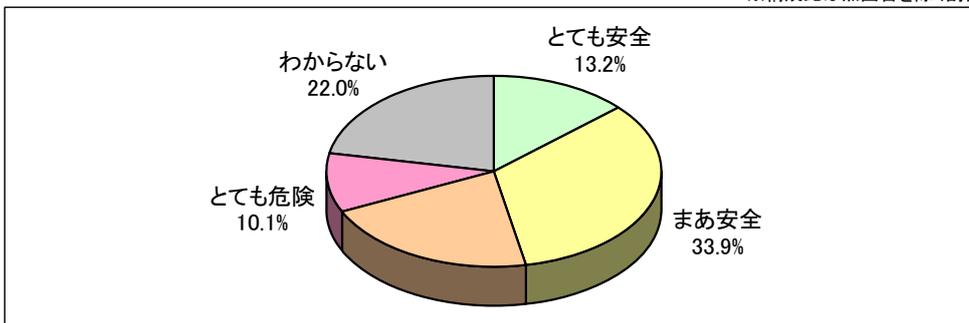
※構成比は無回答を除く割合



問11 対象区間の歩行者にとっての安全性(夕)

■対象区間通行者全体		回答数	構成比
1	とても安全	131	13.2%
2	まあ安全	336	33.9%
3	やや危険	207	20.9%
4	とても危険	100	10.1%
5	わからない	218	22.0%
	小計	992	100.0%
	無回答	115	-
	計	1107	-

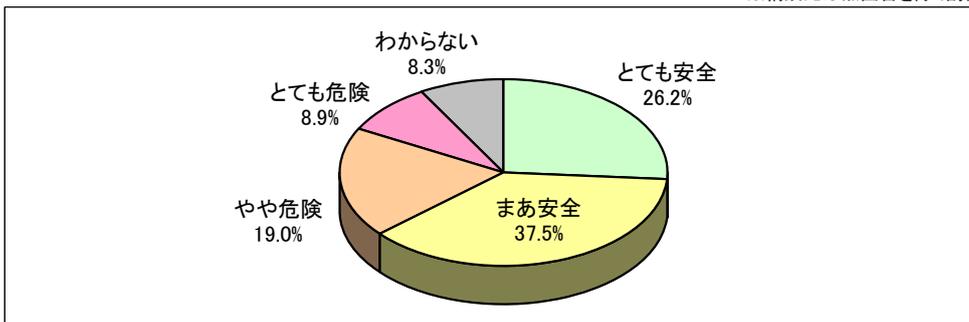
※構成比は無回答を除く割合



問11 対象区間の歩行者にとっての安全性(夕)

■対象区間を徒歩で通る人のみ		回答数	構成比
1	とても安全	44	26.2%
2	まあ安全	63	37.5%
3	やや危険	32	19.0%
4	とても危険	15	8.9%
5	わからない	14	8.3%
	小計	168	100.0%
	無回答	45	-
	計	213	-

※構成比は無回答を除く割合

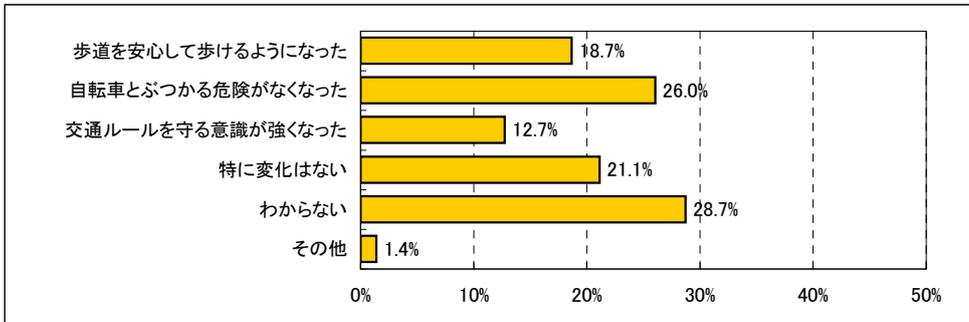


※構成比は無回答を除く割合

問12 歩行者にとっての変化(複数回答可)

■対象区間通行者全体		回答数	構成比
1	歩道を安心して歩けるようになった	202	18.7%
2	自転車とぶつかる危険がなくなった	282	26.0%
3	交通ルールを守る意識が強くなった	138	12.7%
4	特に変化はない	229	21.1%
5	わからない	311	28.7%
6	その他	15	1.4%
	無回答	24	-
	回答数	1177	108.7%
	回答者数	1083	100.0%

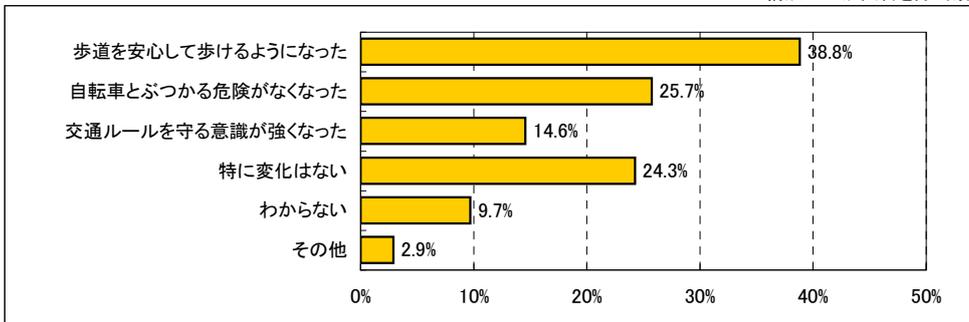
※構成比は無回答を除く割合



問12 歩行者にとっての変化(複数回答可)

■対象区間を徒歩で通る人のみ		回答数	構成比
1	歩道を安心して歩けるようになった	80	38.8%
2	自転車とぶつかる危険がなくなった	53	25.7%
3	交通ルールを守る意識が強くなった	30	14.6%
4	特に変化はない	50	24.3%
5	わからない	20	9.7%
6	その他	6	2.9%
	無回答	7	-
	回答数	239	116.0%
	回答者数	206	100.0%

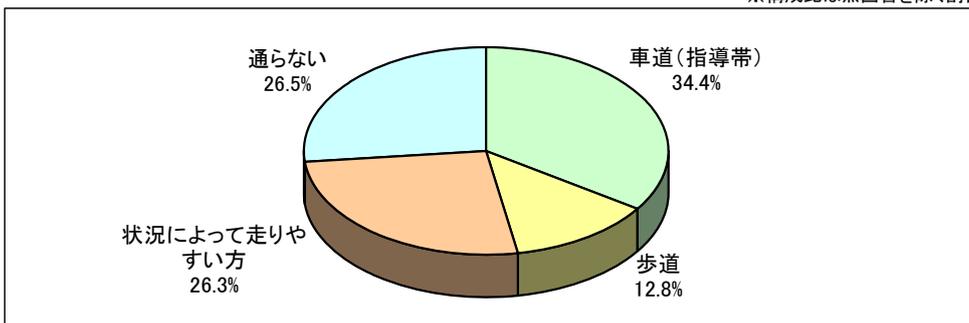
※構成比は無回答を除く割合



問13 対象区間を自転車で走るときの走行位置

■対象区間通行者全体		回答数	構成比
1	車道(指導帯)	364	34.4%
2	歩道	136	12.8%
3	状況によって走りやすい方	278	26.3%
4	通らない	281	26.5%
	小計	1059	100.0%
	無回答	48	-
	計	1107	-

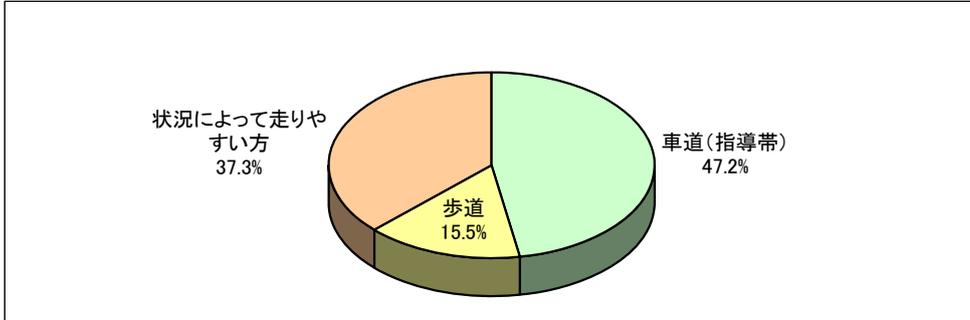
※構成比は無回答を除く割合



問13 対象区間を自転車で走るときの走行位置

■対象区間を自転車で通る人のみ		回答数	構成比
1	車道(指導帯)	238	47.2%
2	歩道	78	15.5%
3	状況によって走りやすい方	188	37.3%
4	通らない	0	0.0%
	小計	504	100.0%
	無回答	44	-
	計	548	-

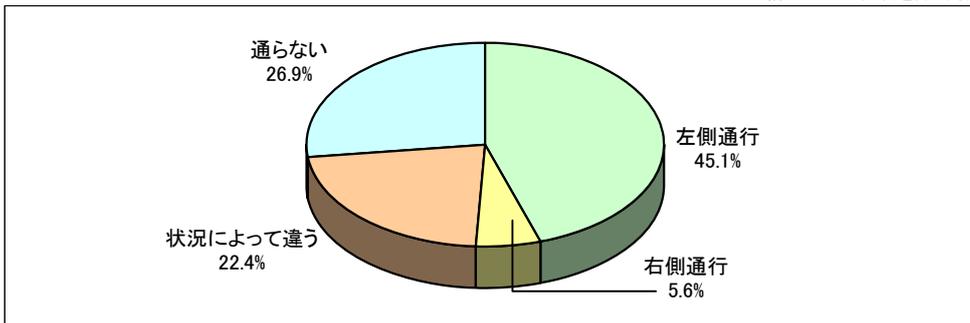
※構成比は無回答を除く割合



問14 対象区間を自転車で走るときの走行方向

■対象区間通行者全体		回答数	構成比
1	左側通行	476	45.1%
2	右側通行	59	5.6%
3	状況によって違う	236	22.4%
4	通らない	284	26.9%
	小計	1055	100.0%
	無回答	52	-
	計	1107	-

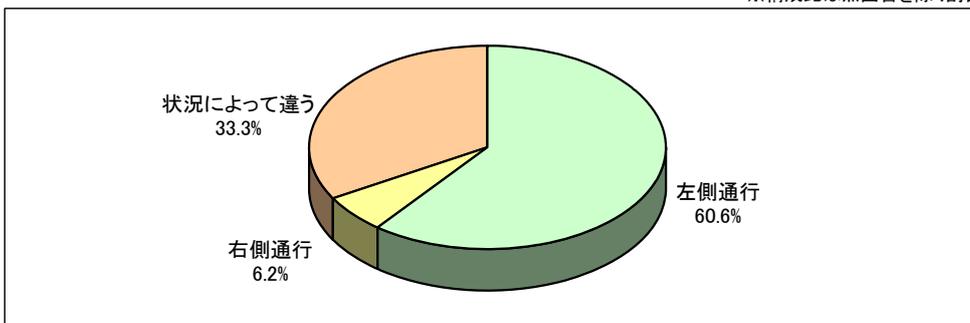
※構成比は無回答を除く割合



問14 対象区間を自転車で走るときの走行方向

■対象区間を自転車で通る人のみ		回答数	構成比
1	左側通行	304	60.6%
2	右側通行	31	6.2%
3	状況によって違う	167	33.3%
4	通らない	0	0.0%
	小計	502	100.0%
	無回答	46	-
	計	548	-

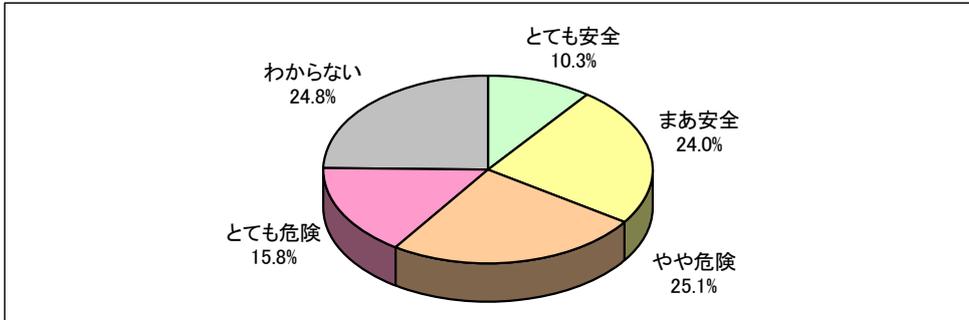
※構成比は無回答を除く割合



問15 対象区間の自転車にとっての安全性(朝)

■対象区間通行者全体		回答数	構成比
1	とても安全	108	10.3%
2	まあ安全	251	24.0%
3	やや危険	262	25.1%
4	とても危険	165	15.8%
5	わからない	259	24.8%
	小計	1045	100.0%
	無回答	62	-
	計	1107	-

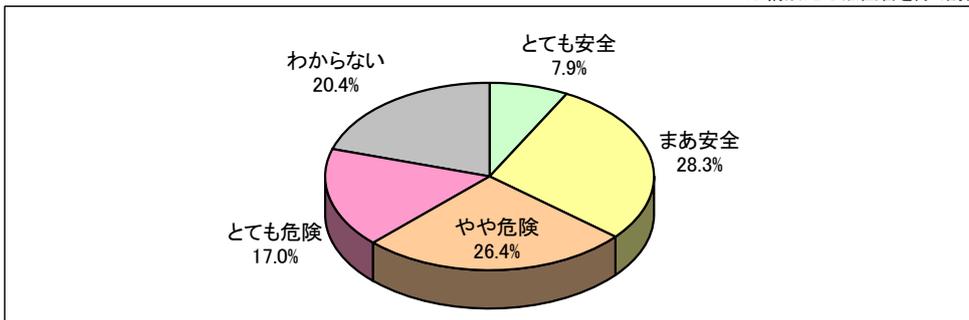
※構成比は無回答を除く割合



問15 対象区間の自転車にとっての安全性(朝)

■対象区間を自転車で走る人のみ		回答数	構成比
1	とても安全	42	7.9%
2	まあ安全	151	28.3%
3	やや危険	141	26.4%
4	とても危険	91	17.0%
5	わからない	109	20.4%
	小計	534	100.0%
	無回答	14	-
	計	548	-

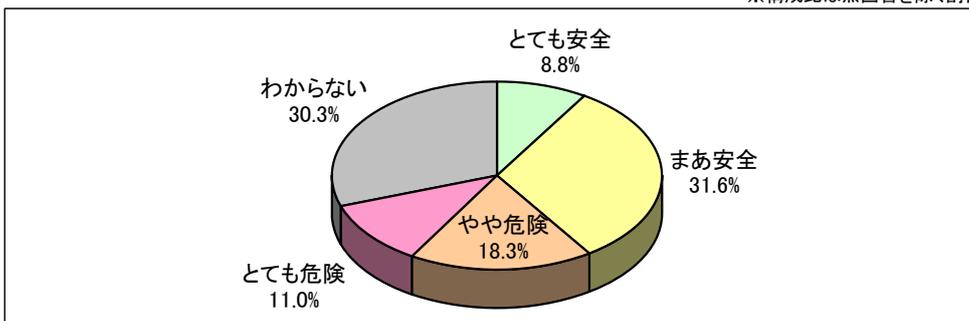
※構成比は無回答を除く割合



問15 対象区間の自転車にとっての安全性(昼)

■対象区間通行者全体		回答数	構成比
1	とても安全	89	8.8%
2	まあ安全	318	31.6%
3	やや危険	184	18.3%
4	とても危険	111	11.0%
5	わからない	305	30.3%
	小計	1007	100.0%
	無回答	100	-
	計	1107	-

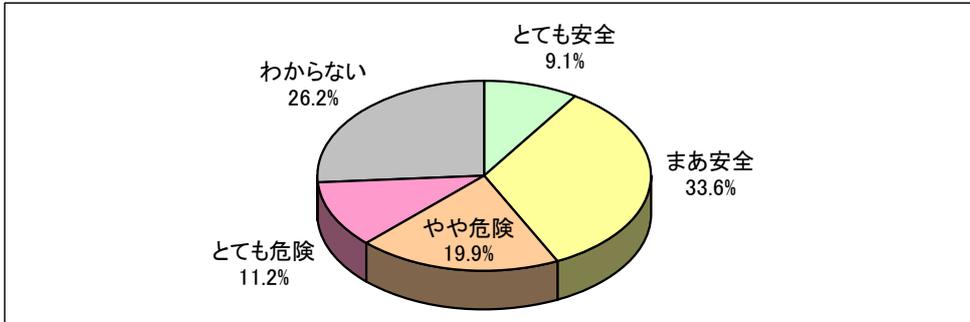
※構成比は無回答を除く割合



問15 対象区間の自転車にとっての安全性(昼)

■対象区間を自転車で走る人のみ		回答数	構成比
1	とても安全	48	9.1%
2	まあ安全	177	33.6%
3	やや危険	105	19.9%
4	とても危険	59	11.2%
5	わからない	138	26.2%
	小計	527	100.0%
	無回答	21	-
	計	548	-

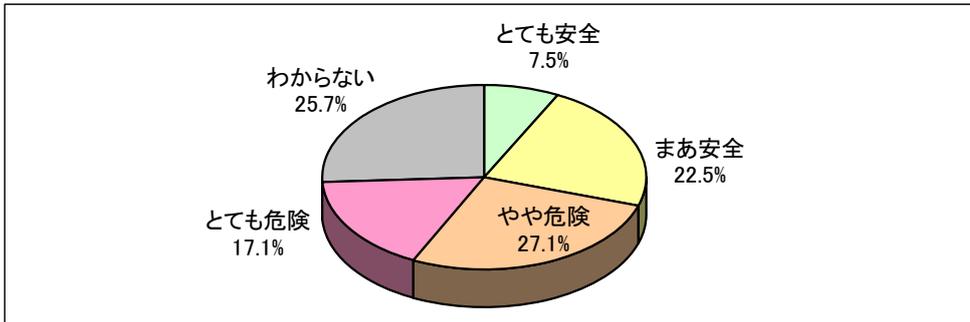
※構成比は無回答を除く割合



問15 対象区間の自転車にとっての安全性(夕)

■対象区間通行者全体		回答数	構成比
1	とても安全	75	7.5%
2	まあ安全	224	22.5%
3	やや危険	270	27.1%
4	とても危険	170	17.1%
5	わからない	256	25.7%
	小計	995	100.0%
	無回答	112	-
	計	1107	-

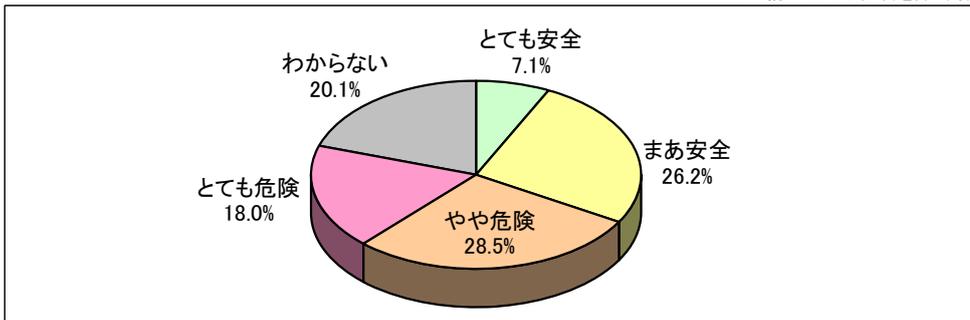
※構成比は無回答を除く割合



問15 対象区間の自転車にとっての安全性(夕)

■対象区間を自転車で走る人のみ		回答数	構成比
1	とても安全	37	7.1%
2	まあ安全	137	26.2%
3	やや危険	149	28.5%
4	とても危険	94	18.0%
5	わからない	105	20.1%
	小計	522	100.0%
	無回答	26	-
	計	548	-

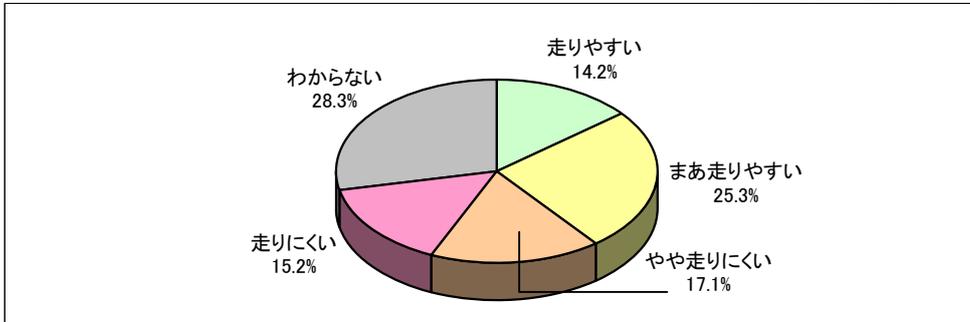
※構成比は無回答を除く割合



問16 対象区間の自転車にとっての走行性(朝)

■対象区間通行者全体		回答数	構成比
1	走りやすい	147	14.2%
2	まあ走りやすい	262	25.3%
3	やや走りにくい	177	17.1%
4	走りにくい	157	15.2%
5	わからない	293	28.3%
	小計	1036	100.0%
	無回答	71	-
	計	1107	-

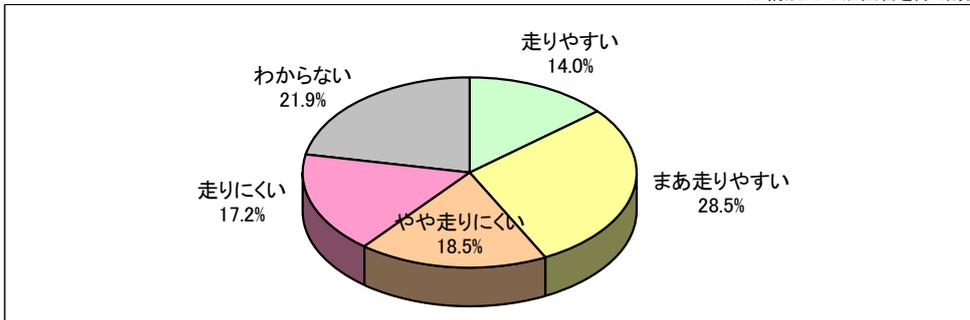
※構成比は無回答を除く割合



問16 対象区間の自転車にとっての走行性(朝)

■対象区間を自転車で走る人のみ		回答数	構成比
1	走りやすい	74	14.0%
2	まあ走りやすい	151	28.5%
3	やや走りにくい	98	18.5%
4	走りにくい	91	17.2%
5	わからない	116	21.9%
	小計	530	100.0%
	無回答	18	-
	計	548	-

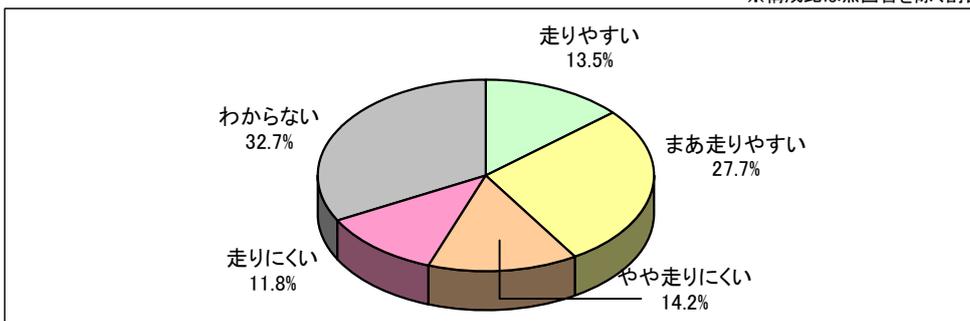
※構成比は無回答を除く割合



問16 対象区間の自転車にとっての走行性(昼)

■対象区間通行者全体		回答数	構成比
1	走りやすい	135	13.5%
2	まあ走りやすい	276	27.7%
3	やや走りにくい	142	14.2%
4	走りにくい	118	11.8%
5	わからない	326	32.7%
	小計	997	100.0%
	無回答	110	-
	計	1107	-

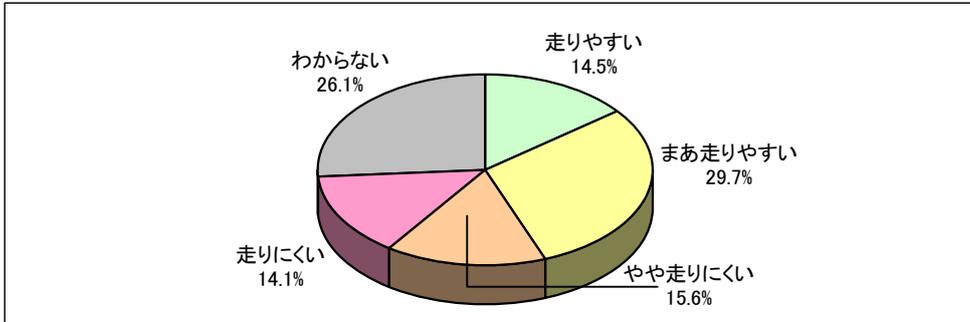
※構成比は無回答を除く割合



問16 対象区間の自転車にとっての走行性(昼)

■対象区間を自転車で走る人のみ		回答数	構成比
1	走りやすい	75	14.5%
2	まあ走りやすい	154	29.7%
3	やや走りにくい	81	15.6%
4	走りにくい	73	14.1%
5	わからない	135	26.1%
	小計	518	100.0%
	無回答	30	-
	計	548	-

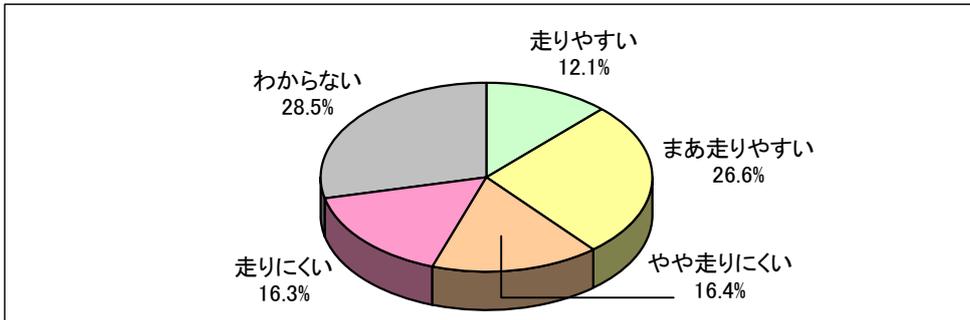
※構成比は無回答を除く割合



問16 対象区間の自転車にとっての走行性(夕)

■対象区間通行者全体		回答数	構成比
1	走りやすい	120	12.1%
2	まあ走りやすい	263	26.6%
3	やや走りにくい	162	16.4%
4	走りにくい	161	16.3%
5	わからない	282	28.5%
	小計	988	100.0%
	無回答	119	-
	計	1107	-

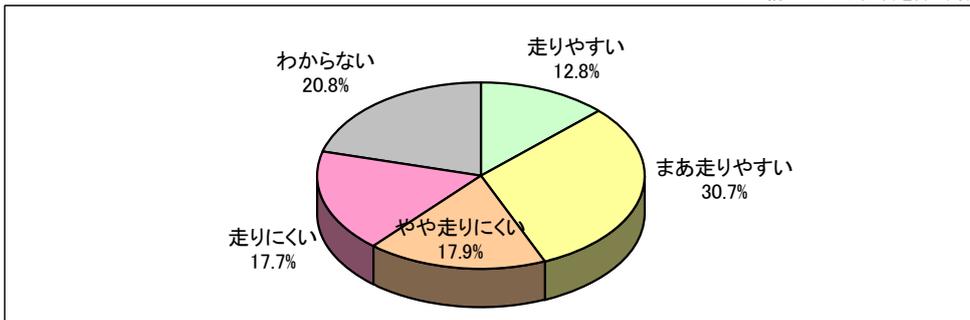
※構成比は無回答を除く割合



問16 対象区間の自転車にとっての走行性(夕)

■対象区間を自転車で走る人のみ		回答数	構成比
1	走りやすい	66	12.8%
2	まあ走りやすい	158	30.7%
3	やや走りにくい	92	17.9%
4	走りにくい	91	17.7%
5	わからない	107	20.8%
	小計	514	100.0%
	無回答	34	-
	計	548	-

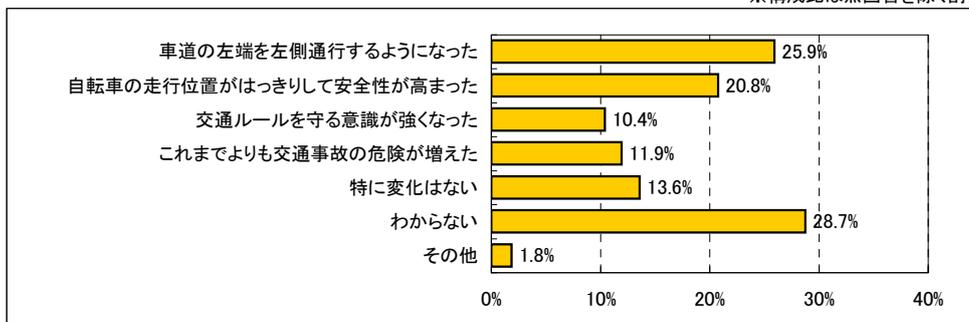
※構成比は無回答を除く割合



問18 自転車にとっての変化(複数回答可)

■対象区間通行者全体	回答数	構成比
1 車道の左端を左側通行するようになった	267	25.9%
2 自転車の走行位置がはっきりして安全性が高まった	214	20.8%
3 交通ルールを守る意識が強くなった	107	10.4%
4 これまでよりも交通事故の危険が増えた	123	11.9%
5 特に変化はない	140	13.6%
6 わからない	296	28.7%
7 その他	19	1.8%
無回答	77	-
回答数	1166	113.2%
回答者数	1030	100.0%

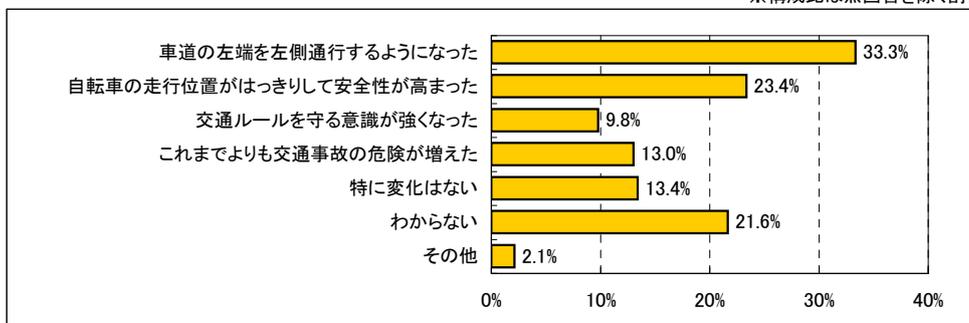
※構成比は無回答を除く割合



問18 自転車にとっての変化(複数回答可)

■対象区間を自転車で走る人のみ	回答数	構成比
1 車道の左端を左側通行するようになった	174	33.3%
2 自転車の走行位置がはっきりして安全性が高まった	122	23.4%
3 交通ルールを守る意識が強くなった	51	9.8%
4 これまでよりも交通事故の危険が増えた	68	13.0%
5 特に変化はない	70	13.4%
6 わからない	113	21.6%
7 その他	11	2.1%
無回答	26	-
回答数	609	116.7%
回答者数	522	100.0%

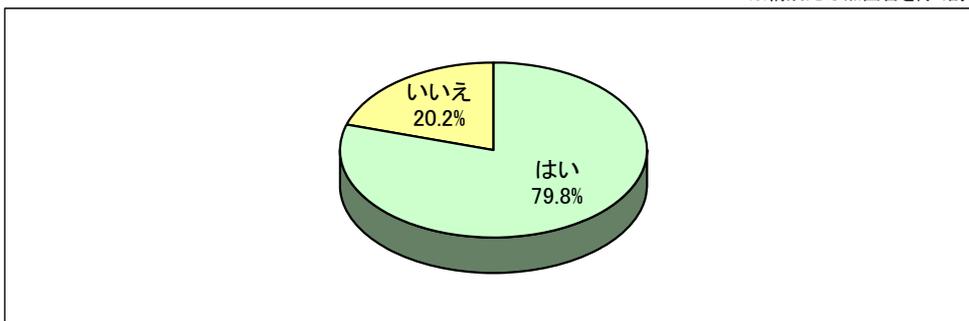
※構成比は無回答を除く割合



問19 ルール(1) できるだけ「車道の端」を走るようにしている

■対象区間通行者全体	回答数	構成比
1 はい	744	79.8%
2 いいえ	188	20.2%
小計	932	100.0%
無回答	175	-
計	1107	-

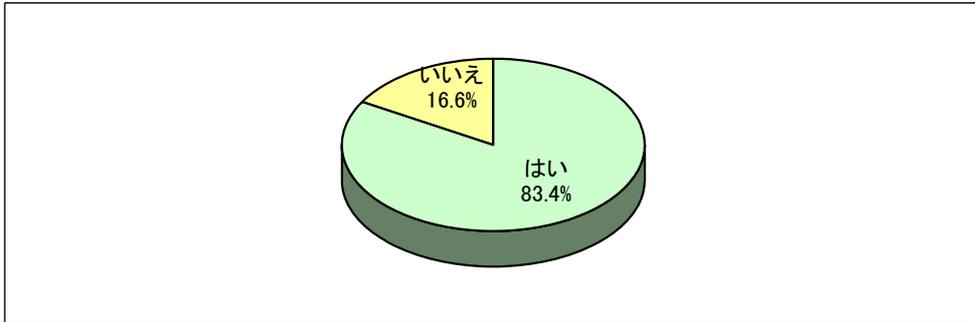
※構成比は無回答を除く割合



問19 ルール(1) できるだけ「車道の端」を走っているようにしている

■対象区間を自転車に乗る人のみ		回答数	構成比
1	はい	438	83.4%
2	いいえ	87	16.6%
	小計	525	100.0%
	無回答	23	-
	計	548	-

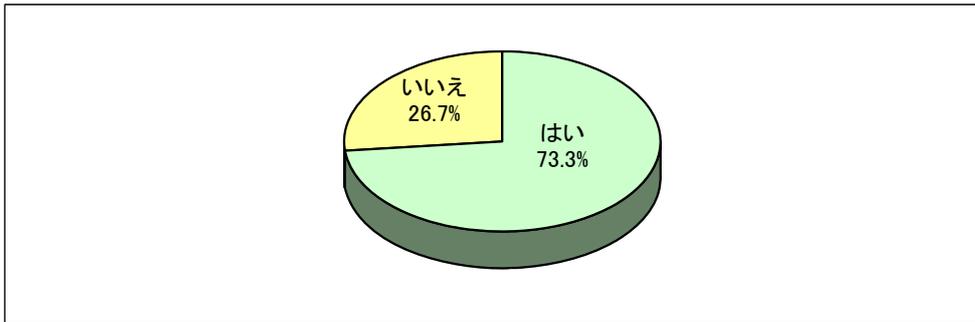
※構成比は無回答を除く割合



問19 ルール(2) できるだけ「左側通行」をしている

■対象区間通行者全体		回答数	構成比
1	はい	674	73.3%
2	いいえ	245	26.7%
	小計	919	100.0%
	無回答	188	-
	計	1107	-

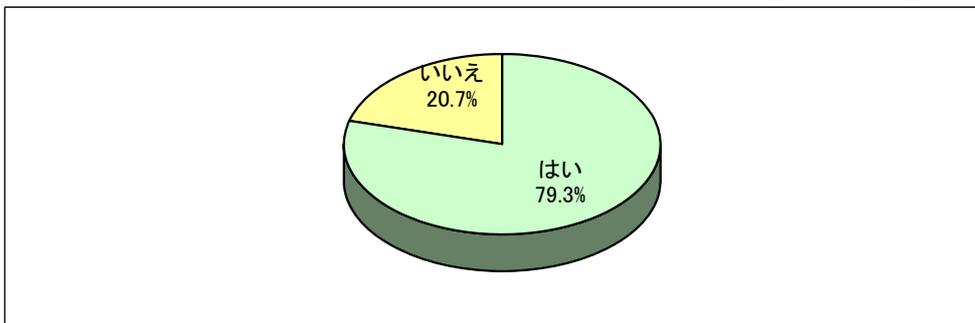
※構成比は無回答を除く割合



問19 ルール(2) できるだけ「左側通行」をしている

■対象区間を自転車に乗る人のみ		回答数	構成比
1	はい	409	79.3%
2	いいえ	107	20.7%
	小計	516	100.0%
	無回答	32	-
	計	548	-

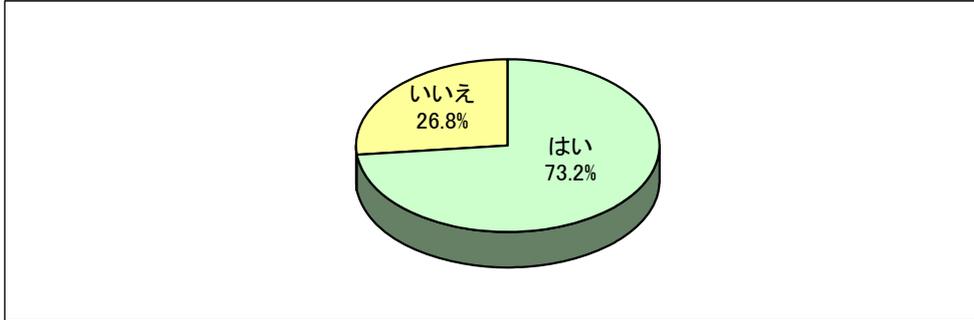
※構成比は無回答を除く割合



問19 ルール(3) 「横に並んで走らない」ようにしている

■対象区間通行者全体		回答数	構成比
1	はい	654	73.2%
2	いいえ	239	26.8%
	小計	893	100.0%
	無回答	214	-
	計	1107	-

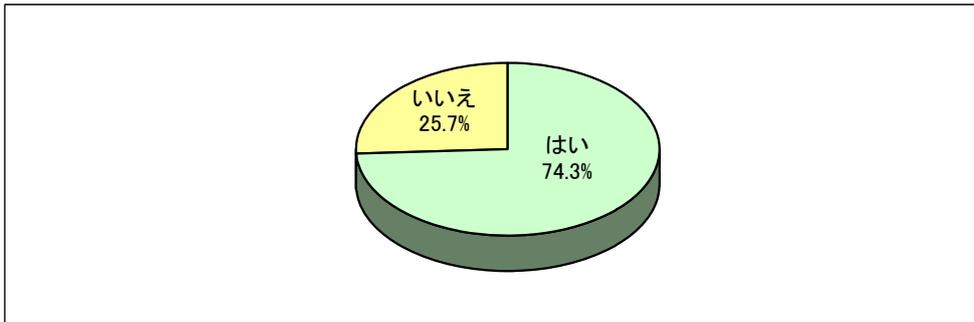
※構成比は無回答を除く割合



問19 ルール(3) 「横に並んで走らない」ようにしている

■対象区間を自転車で走る人のみ		回答数	構成比
1	はい	372	74.3%
2	いいえ	129	25.7%
	小計	501	100.0%
	無回答	47	-
	計	548	-

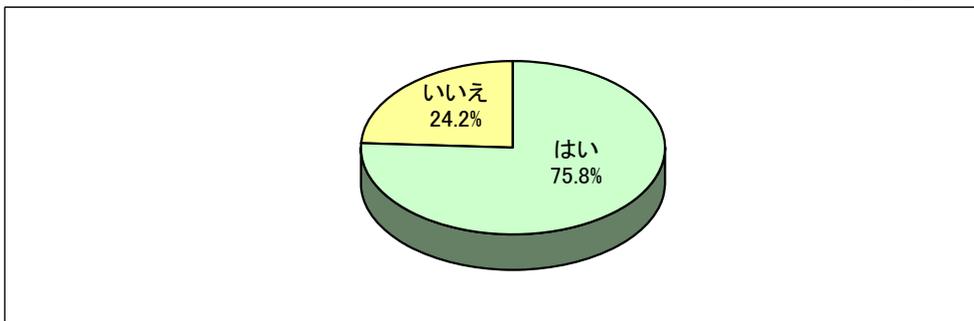
※構成比は無回答を除く割合



問19 ルール(4) 歩道では「歩行者優先」に努めている

■対象区間通行者全体		回答数	構成比
1	はい	703	75.8%
2	いいえ	224	24.2%
	小計	927	100.0%
	無回答	180	-
	計	1107	-

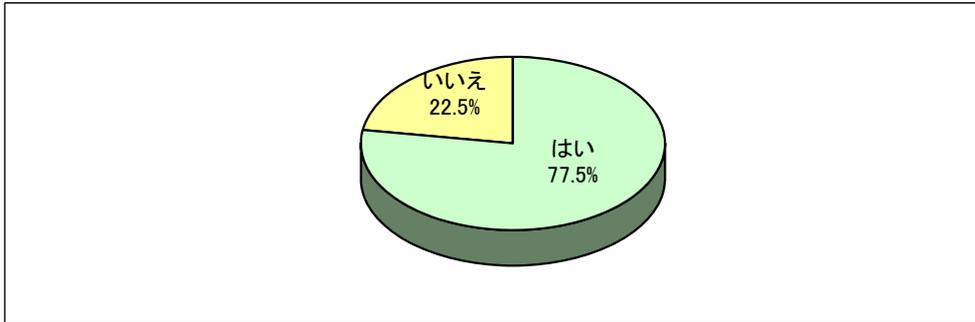
※構成比は無回答を除く割合



問19 ルール(4) 歩道では「歩行者優先」に努めている

■対象区間を自転車に乗る人のみ		回答数	構成比
1	はい	404	77.5%
2	いいえ	117	22.5%
小計		521	100.0%
無回答		27	-
計		548	-

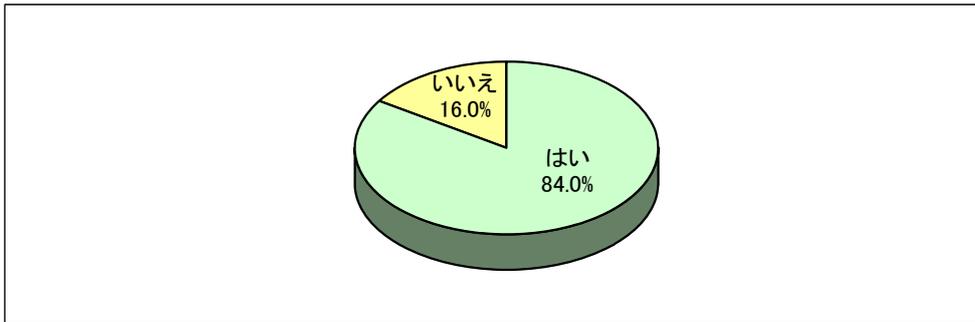
※構成比は無回答を除く割合



問19 ルール(5) 夜間は必ず「ライトを点灯」している

■対象区間通行者全体		回答数	構成比
1	はい	763	84.0%
2	いいえ	145	16.0%
小計		908	100.0%
無回答		199	-
計		1107	-

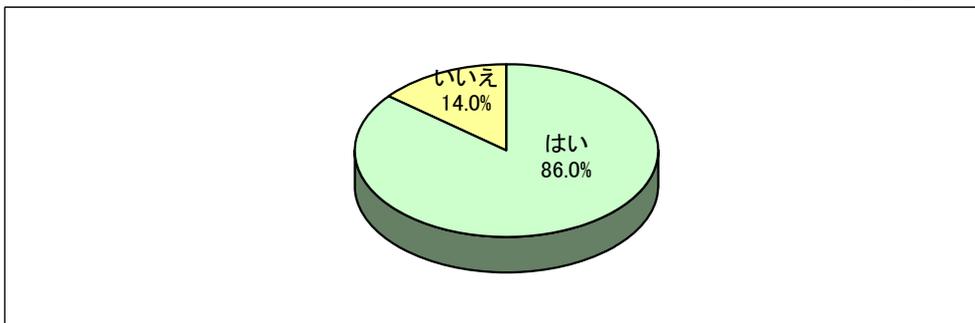
※構成比は無回答を除く割合



問19 ルール(5) 夜間は必ず「ライトを点灯」している

■対象区間を自転車に乗る人のみ		回答数	構成比
1	はい	441	86.0%
2	いいえ	72	14.0%
小計		513	100.0%
無回答		35	-
計		548	-

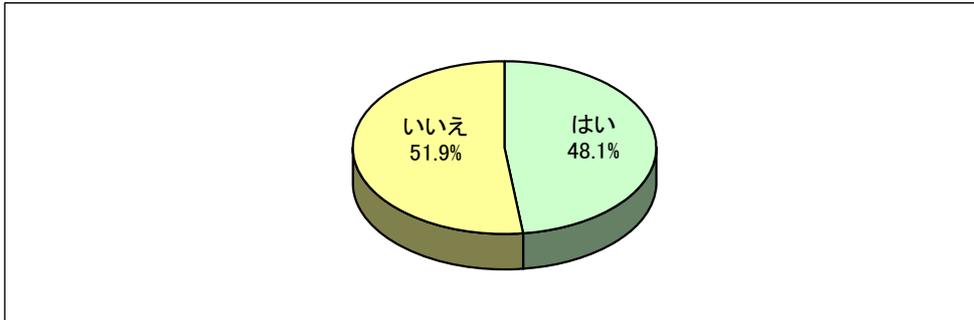
※構成比は無回答を除く割合



問19 ルール(6) 雨の日は傘を持たず「レインウェア」を着用する

■対象区間通行者全体		回答数	構成比
1	はい	422	48.1%
2	いいえ	456	51.9%
小計		878	100.0%
無回答		229	-
計		1107	-

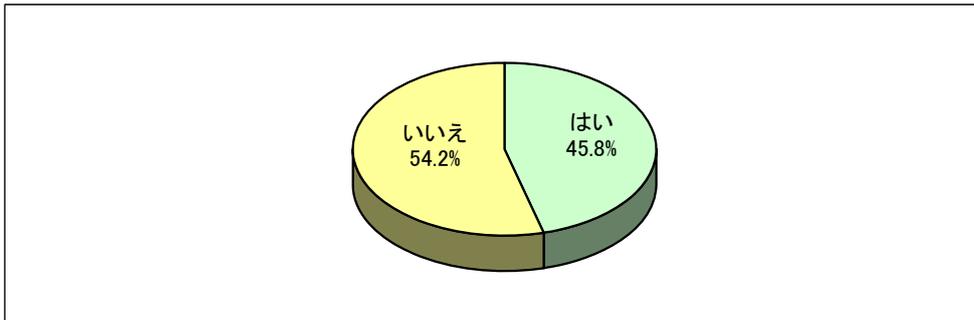
※構成比は無回答を除く割合



問19 ルール(6) 雨の日は傘を持たず「レインウェア」を着用する

■対象区間を自転車で走る人のみ		回答数	構成比
1	はい	225	45.8%
2	いいえ	266	54.2%
小計		491	100.0%
無回答		57	-
計		548	-

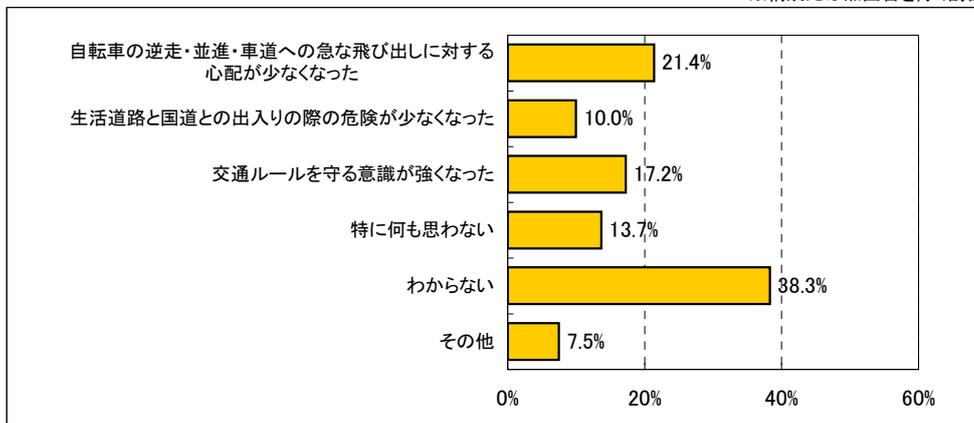
※構成比は無回答を除く割合



問20 自転車の車道左端走行の徹底に対する印象(複数回答可)

■対象区間通行者全体		回答数	構成比
1	自転車の逆走・並進・車道への急な飛び出しに対する心配が少なくなった	197	21.4%
2	生活道路と国道との出入りの際の危険が少なくなった	92	10.0%
3	交通ルールを守る意識が強くなった	159	17.2%
4	特に何も思わない	126	13.7%
5	わからない	353	38.3%
6	その他	69	7.5%
無回答		185	-
回答数		996	108.0%
回答者数		922	100.0%

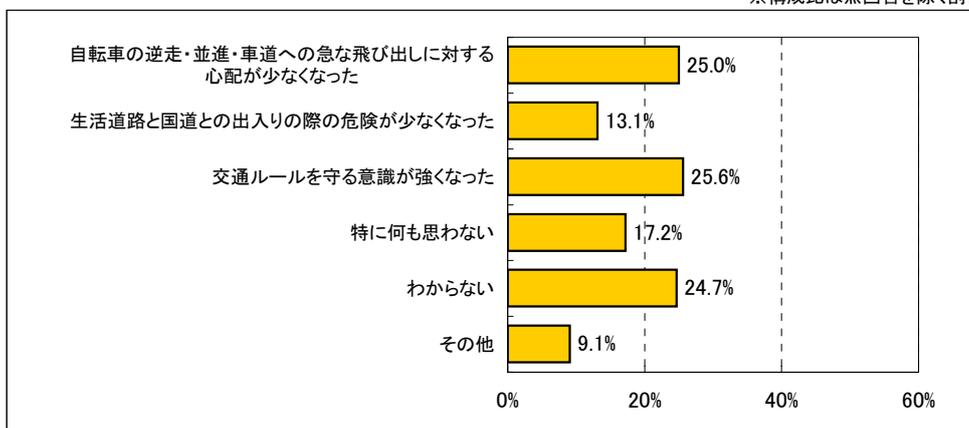
※構成比は無回答を除く割合



問20 自転車の車道左端走行の徹底に対する印象(複数回答可)

■対象区間をクルマで走る人のみ		回答数	構成比
1	自転車の逆走・並進・車道への急な飛び出しに対する心配が少なくなった	80	25.0%
2	生活道路と国道との出入りの際の危険が少なくなった	42	13.1%
3	交通ルールを守る意識が強くなった	82	25.6%
4	特に何も思わない	55	17.2%
5	わからない	79	24.7%
6	その他	29	9.1%
	無回答	36	-
	回答数	367	114.7%
	回答者数	320	100.0%

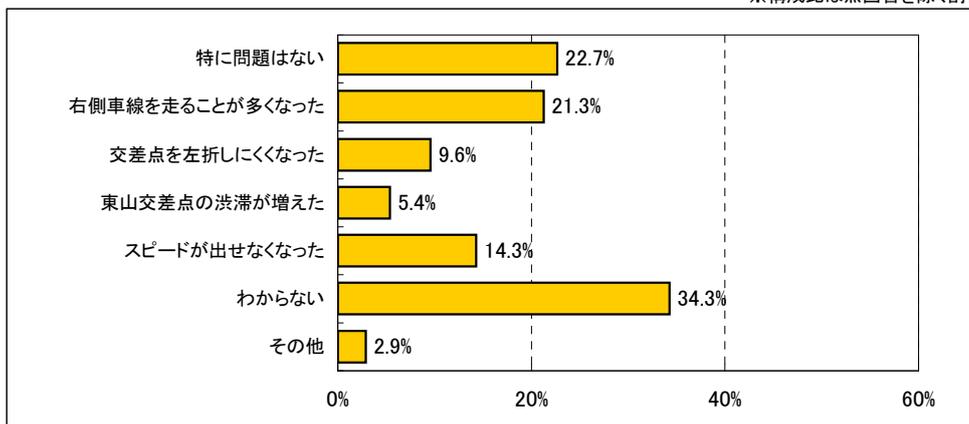
※構成比は無回答を除く割合



問21 自転車走行指導帯の設置による不便(複数回答可)

■対象区間通行者全体		回答数	構成比
1	特に問題はない	211	22.7%
2	右側車線を走ることが多くなった	198	21.3%
3	交差点を左折しにくくなった	89	9.6%
4	東山交差点の渋滞が増えた	50	5.4%
5	スピードが出せなくなった	133	14.3%
6	わからない	319	34.3%
7	その他	27	2.9%
	無回答	176	-
	回答数	1027	110.3%
	回答者数	931	100.0%

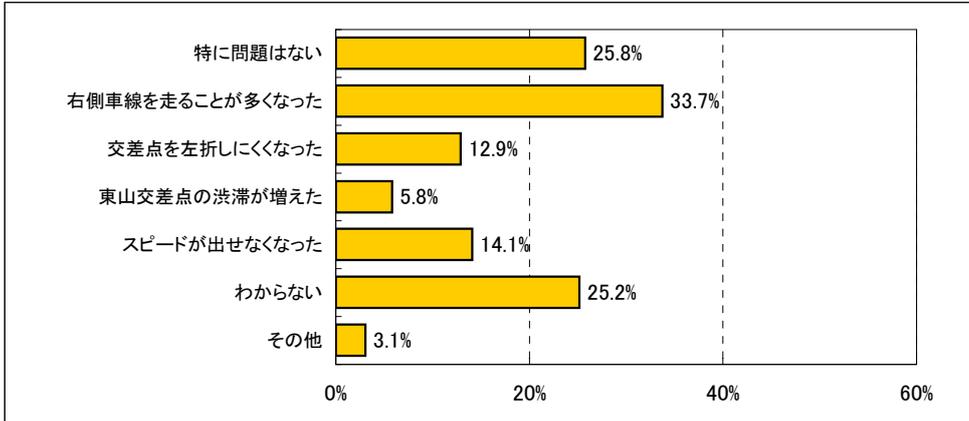
※構成比は無回答を除く割合



問21 自転車走行指導帯の設置による不便(複数回答可)

■対象区間をクルマで走る人のみ		
	回答数	構成比
1 特に問題はない	84	25.8%
2 右側車線を走ることが多くなった	110	33.7%
3 交差点を左折しにくくなった	42	12.9%
4 東山交差点の渋滞が増えた	19	5.8%
5 スピードが出せなくなった	46	14.1%
6 わからない	82	25.2%
7 その他	10	3.1%
無回答	30	-
回答数	393	120.6%
回答者数	326	100.0%

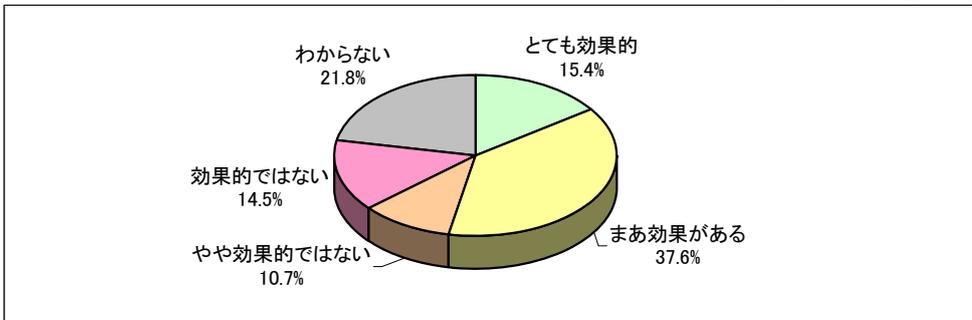
※構成比は無回答を除く割合



問22 交通安全対策の効果

■対象区間通行者全体		
	回答数	構成比
1 とても効果的	164	15.4%
2 まあ効果がある	402	37.6%
3 やや効果的ではない	114	10.7%
4 効果的ではない	155	14.5%
5 わからない	233	21.8%
小計	1068	100.0%
無回答	39	-
計	1107	-

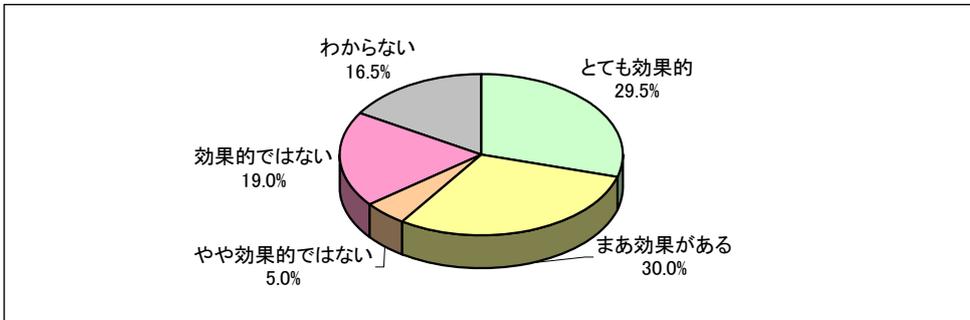
※構成比は無回答を除く割合



問22 交通安全対策の効果

■対象区間を徒歩で通る人のみ		回答数	構成比
1	とても効果的	59	29.5%
2	まあ効果がある	60	30.0%
3	やや効果的ではない	10	5.0%
4	効果的ではない	38	19.0%
5	わからない	33	16.5%
	小計	200	100.0%
	無回答	13	-
	計	213	-

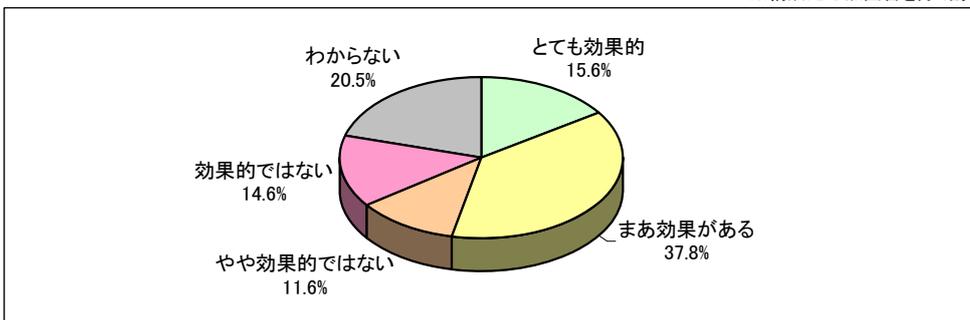
※構成比は無回答を除く割合



問22 交通安全対策の効果

■対象区間を自転車で通る人のみ		回答数	構成比
1	とても効果的	82	15.6%
2	まあ効果がある	199	37.8%
3	やや効果的ではない	61	11.6%
4	効果的ではない	77	14.6%
5	わからない	108	20.5%
	小計	527	100.0%
	無回答	21	-
	計	548	-

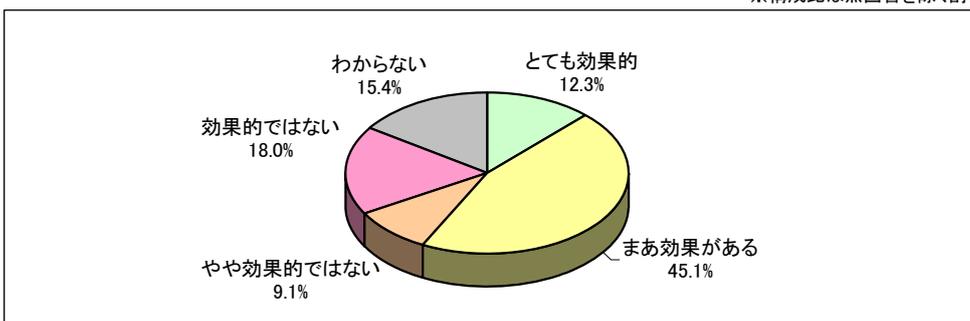
※構成比は無回答を除く割合



問22 交通安全対策の効果

■対象区間をクルマで通る人のみ		回答数	構成比
1	とても効果的	43	12.3%
2	まあ効果がある	158	45.1%
3	やや効果的ではない	32	9.1%
4	効果的ではない	63	18.0%
5	わからない	54	15.4%
	小計	350	100.0%
	無回答	6	-
	計	356	-

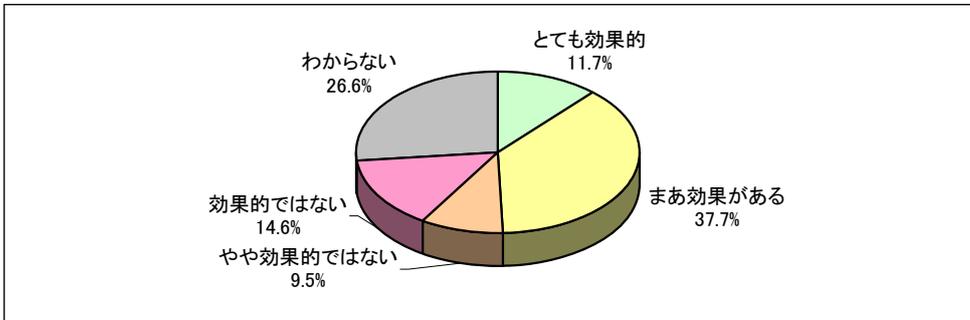
※構成比は無回答を除く割合



問22 交通安全対策の効果

■対象区間をバスで通る人のみ		回答数	構成比
1	とても効果的	43	11.7%
2	まあ効果がある	139	37.7%
3	やや効果的ではない	35	9.5%
4	効果的ではない	54	14.6%
5	わからない	98	26.6%
	小計	369	100.0%
	無回答	8	-
	計	377	-

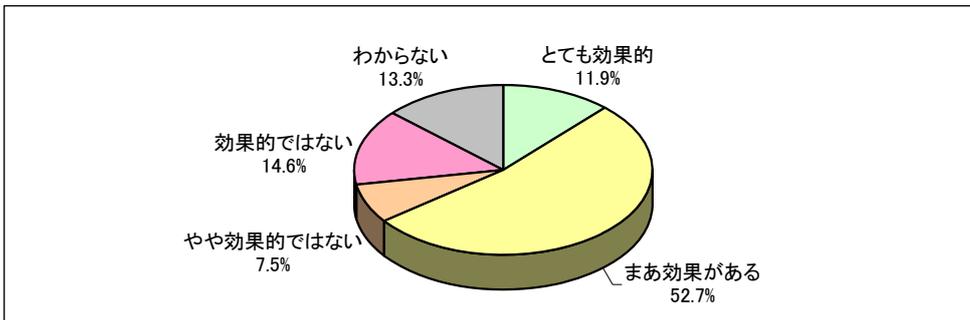
※構成比は無回答を除く割合



問22 交通安全対策の効果

■対象区間を通る地元住民		回答数	構成比
1	とても効果的	27	11.9%
2	まあ効果がある	119	52.7%
3	やや効果的ではない	17	7.5%
4	効果的ではない	33	14.6%
5	わからない	30	13.3%
	小計	226	100.0%
	無回答	7	-
	計	233	-

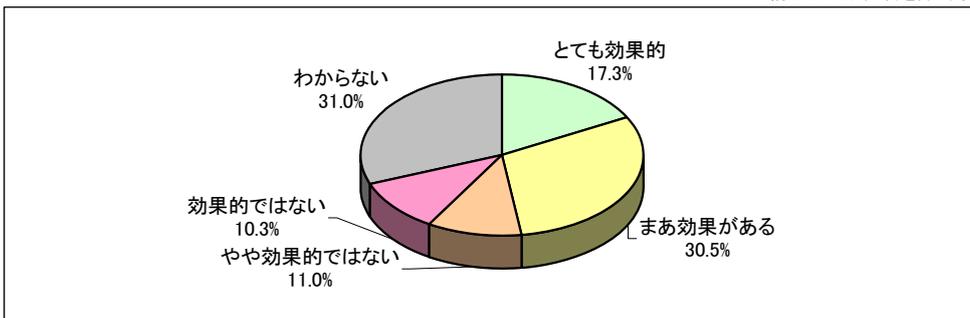
※構成比は無回答を除く割合



問22 交通安全対策の効果

■対象区間を通る高校生		回答数	構成比
1	とても効果的	102	17.3%
2	まあ効果がある	180	30.5%
3	やや効果的ではない	65	11.0%
4	効果的ではない	61	10.3%
5	わからない	183	31.0%
	小計	591	100.0%
	無回答	24	-
	計	615	-

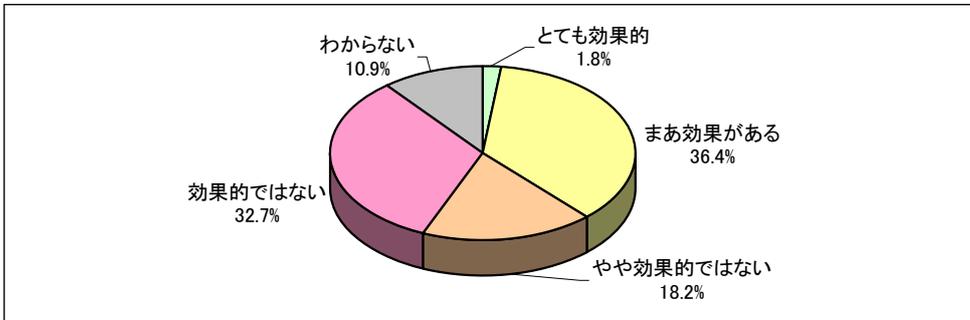
※構成比は無回答を除く割合



問22 交通安全対策の効果

■対象区間を通るバス事業者		回答数	構成比
1	とても効果的	1	1.8%
2	まあ効果がある	20	36.4%
3	やや効果的ではない	10	18.2%
4	効果的ではない	18	32.7%
5	わからない	6	10.9%
	小計	55	100.0%
	無回答	2	-
	計	57	-

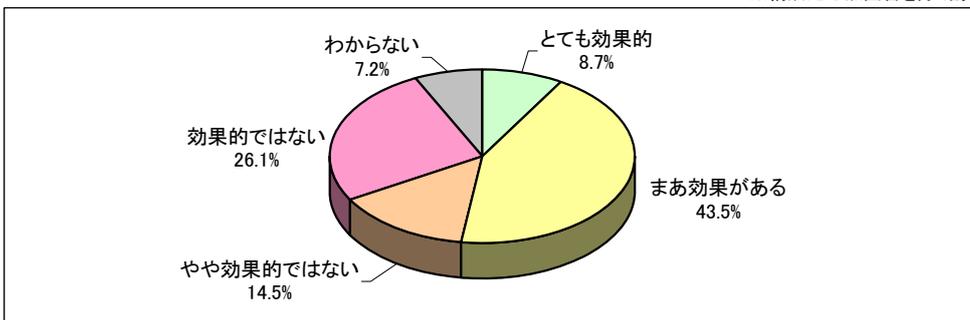
※構成比は無回答を除く割合



問22 交通安全対策の効果

■対象区間を通るタクシー事業者		回答数	構成比
1	とても効果的	6	8.7%
2	まあ効果がある	30	43.5%
3	やや効果的ではない	10	14.5%
4	効果的ではない	18	26.1%
5	わからない	5	7.2%
	小計	69	100.0%
	無回答	2	-
	計	71	-

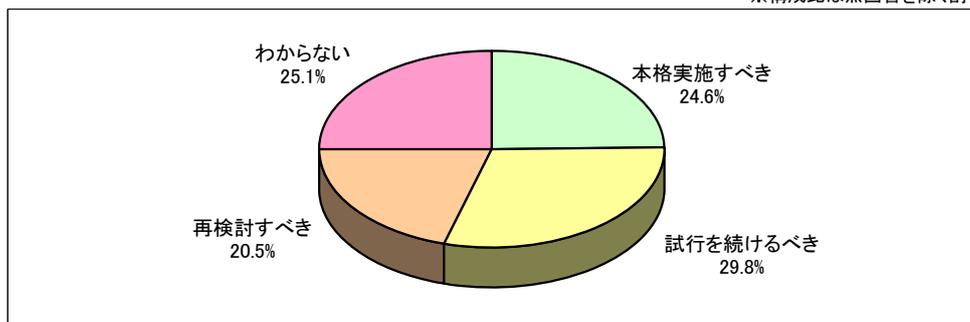
※構成比は無回答を除く割合



問24 今後の方向性

■対象区間通行者全体		回答数	構成比
1	本格実施すべき	261	24.6%
2	試行を続けるべき	316	29.8%
3	再検討すべき	217	20.5%
4	わからない	266	25.1%
	小計	1060	100.0%
	無回答	47	-
	計	1107	-

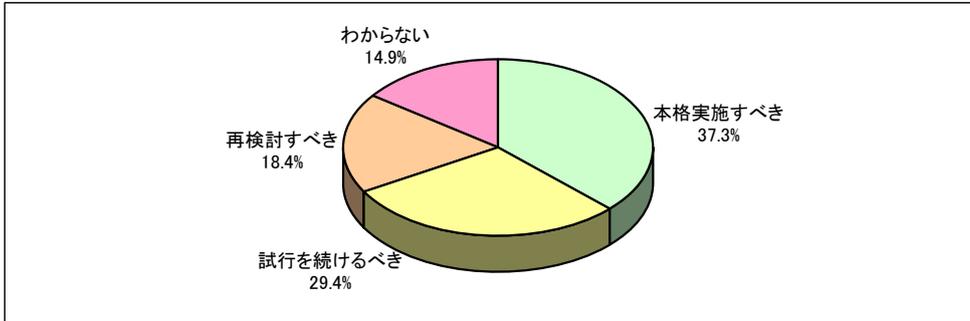
※構成比は無回答を除く割合



問24 今後の方向性

■対象区間を徒歩で通る人のみ		回答数	構成比
1	本格実施すべき	75	37.3%
2	試行を続けるべき	59	29.4%
3	再検討すべき	37	18.4%
4	わからない	30	14.9%
	小計	201	100.0%
	無回答	12	-
	計	213	-

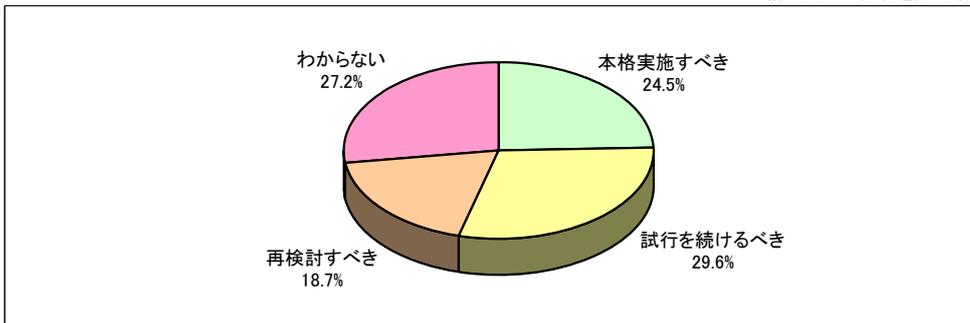
※構成比は無回答を除く割合



問24 今後の方向性

■対象区間を自転車を通る人のみ		回答数	構成比
1	本格実施すべき	128	24.5%
2	試行を続けるべき	155	29.6%
3	再検討すべき	98	18.7%
4	わからない	142	27.2%
	小計	523	100.0%
	無回答	25	-
	計	548	-

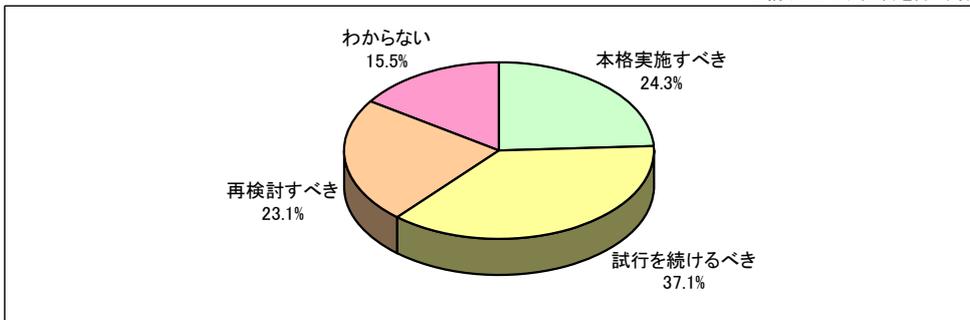
※構成比は無回答を除く割合



問24 今後の方向性

■対象区間をクルマで通る人のみ		回答数	構成比
1	本格実施すべき	83	24.3%
2	試行を続けるべき	127	37.1%
3	再検討すべき	79	23.1%
4	わからない	53	15.5%
	小計	342	100.0%
	無回答	14	-
	計	356	-

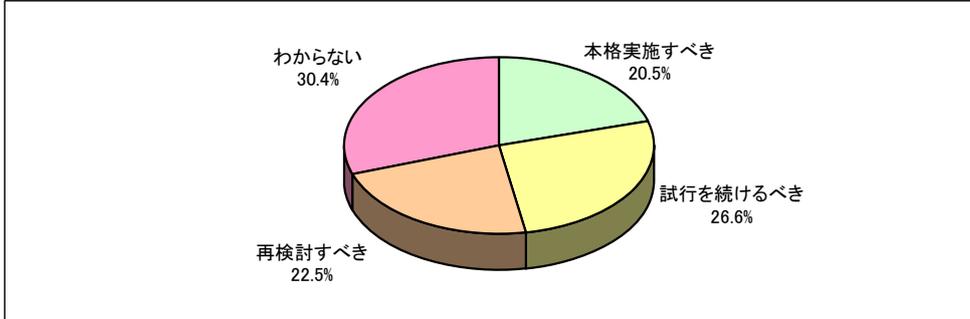
※構成比は無回答を除く割合



問24 今後の方向性

■対象区間をバスで通る人のみ		回答数	構成比
1	本格実施すべき	75	20.5%
2	試行を続けるべき	97	26.6%
3	再検討すべき	82	22.5%
4	わからない	111	30.4%
	小計	365	100.0%
	無回答	12	-
	計	377	-

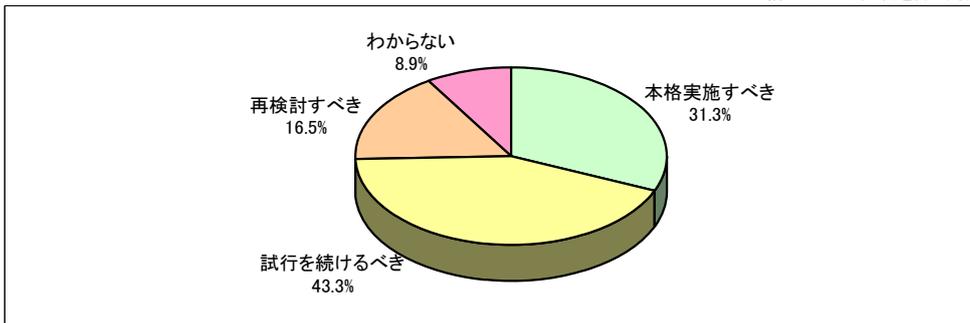
※構成比は無回答を除く割合



問24 今後の方向性

■対象区間を通る地元住民		回答数	構成比
1	本格実施すべき	70	31.3%
2	試行を続けるべき	97	43.3%
3	再検討すべき	37	16.5%
4	わからない	20	8.9%
	小計	224	100.0%
	無回答	9	-
	計	233	-

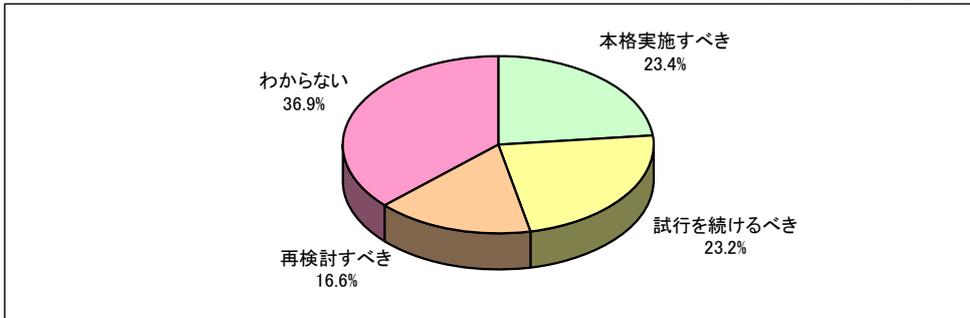
※構成比は無回答を除く割合



問24 今後の方向性

■対象区間を通る高校生		回答数	構成比
1	本格実施すべき	137	23.4%
2	試行を続けるべき	136	23.2%
3	再検討すべき	97	16.6%
4	わからない	216	36.9%
	小計	586	100.0%
	無回答	29	-
	計	615	-

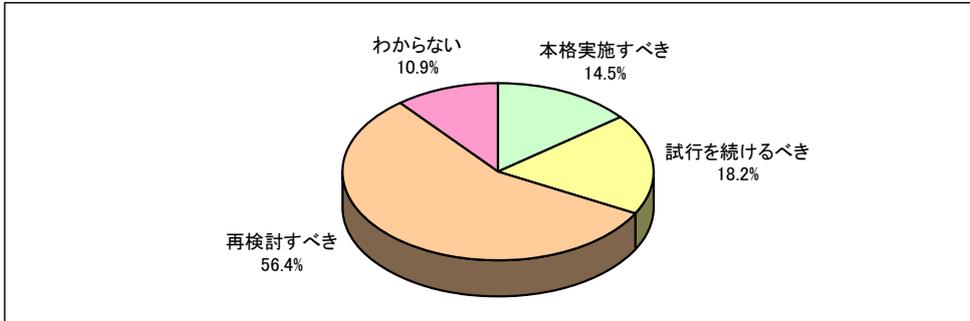
※構成比は無回答を除く割合



問24 今後の方向性

■対象区間を通るバス事業者		回答数	構成比
1	本格実施すべき	8	14.5%
2	試行を続けるべき	10	18.2%
3	再検討すべき	31	56.4%
4	わからない	6	10.9%
	小計	55	100.0%
	無回答	2	-
	計	57	-

※構成比は無回答を除く割合



問24 今後の方向性

■対象区間を通るタクシー事業者		回答数	構成比
1	本格実施すべき	7	10.3%
2	試行を続けるべき	29	42.6%
3	再検討すべき	23	33.8%
4	わからない	9	13.2%
	小計	68	100.0%
	無回答	3	-
	計	71	-

※構成比は無回答を除く割合

