

国道 159 号（浅野川大橋～東山～山の上）交通安全対策協議会 第 3 回協議会における主な意見

日時：平成 19 年 6 月 4 日（月） 15：00～17：00

場所：国土交通省金沢河川国道事務所 2 F 大会議室

協議会長あいさつ（要旨）

今回の社会実験は全国的にも注目されており、先日、立命館大学の塚口先生、茨城大学の金先生をはじめ、学会から現地の視察に来られました。まちなかの片側 2 車線の国道でこのような取り組みを行うのは非常に珍しいと思います。3 月半ばから社会実験が始まり、約 2 ヶ月が経過しましたが、5 月 11 日の街頭指導のときに現地を見ていると、大胆な違反をする自転車はなく、とても整然と走行されており、我々の思いがかなり浸透したのではないかと思います。特に、朝のバスレーン時間帯においては、かなりルールが守られてきています。ただ、このまま本格実施できるかどうかということについては、多少課題もあるようですので、この点についてご審議いただければと思います。

主 な 意 見

（1）社会実験の効果について

- 実際に夕方に自転車で走行してみました。朝はバスレーンなので一般車が入ってこないことから走りやすいのですが、夕方はバスレーンではなく、交通量も朝より少ないことから、クルマのスピードが速く感じられます。このことから、自転車は危険を感じて歩道に上がってしまうのではないかと思います。
- 朝は交通指導の方々がおられるのでルールが守られていますが、夕方は指導する人がいないのでルール違反が多くなっているように感じます。
- 今回の社会実験で指導を強化した時間帯は朝のバスレーン時間帯だけであり、本来のルールとしては 24 時間指導帯を走っていただきたいという趣旨で実施していますが、そこまで指導を徹底していないことも今回の結果につながっていると思います。

（2）事後アンケート結果について

- 地元住民は「本格実施」「試行継続」あわせて 7 割以上であり、「再検討すべき」との回答は 16%程度ですが、これはおそらく、交差点付近で、自転車が信号待ちのクルマの後ろで待たずに歩道に乗り上げている実態を見ている住民だと思います。地元の学校関係者として、以前よりとても安全になって喜んでいるのですが、再検討すべきと感じているのは交差点付近のごく一部の住民だと思います。今後、交差点付近の歩道走行を指導・改善していくことで 1 割以下に減るのではないかと思います。

- 私もよく対象区間を自転車で通りますが、浅野川大橋から東山交差点の海側だけは改善の余地があると感じています。クルマが5～10台くると、左折車は指導帯の中に入って寄ってくるため危険であり、歩道側に指導帯を広げることが実態に合っていると思います。
- 浅野川大橋から東山交差点の海側では、直進する自転車が優先であるにも関わらず、左折車が先に曲がろうとするので、自転車が危険な状態になっています。左折車が後方の自転車を確認できるようにミラーをつけるなど、何か対策が必要だと思います。
- 本来、自転車は軽車両ですので、クルマと同じように後ろについて走行することが原則ですが、それがあまり守られていないのが実態だと思います。交差点手前で自転車が歩道に上がるという現象については、バイクと同じように停車車両の後ろで待つことが原則だと思います。
- 東山交差点をわたるとき、左折車が左に寄ってくるので、直進する自転車が走行しにくくなっており、歩道に上らざるを得ない状況になっています。
- 浅野川大橋から東山交差点の海側については、ドイツの例なども参考にして、交差点手前から歩道側へ自転車を誘導し、クルマとの距離をとる方が安全だと思います。
- クルマの運転教本では、左折時には車道の左側に寄って左折することになっており、交差点付近ではどうしてもクルマは左側によるものと考えられます。
- アンケート結果の中で、バス事業者の回答では「再検討すべき」が56%を占めているというのですが、数人の乗務員に対して今回の社会実験のことについて聞いたところ、自転車をどうしても追い越せないドライバーが一部存在し、自転車が目の前を走ることによってストレスを感じているということを知りました。しかし、対策前のように、逆走や急な飛び出しなどの無法地帯に戻るストレスに比べると、やはり今のようにルールを守って走行してほしいということが言われます。「再検討すべき」という回答については、今回の対策を止めるべきということではなく、バスレーンの時間帯を長くするなど、前向きな再検討を意図しているということを示唆させていただきたいと思います。

(3) 今後の方向性について

- 一部の自転車利用者が感じている「危険・怖い」との回答は、浅野川大橋から東山交差点の海側のことを指しているのではないかと思います。今のまま本格実施するよりも、改善して社会実験を継続する方が、自転車利用者の「危険・怖い」との回答は少なくなると思います。
- 非常に狭い2車線の中で、あえて自転車走行指導帯を設けて社会実験を行っています。しかし、本来ならば、自転車とバス・クルマが競合しないような幅を確保することが原則だと思います。朝のバスレーン時間帯は、自転車の走行環境がある程度整っているから可能であり、1日中となると、自転車にとってはやや危険な環境になってしまうと思います。社会実験期間中は、推進隊や学校の先生方、PTA、警察等が現場で指導を行っていることから、交通ルールに関する教育的効果は非常に大きいと思いますが、基盤の中には危険な状況が存在し

ていることをしっかり確認しておく必要があると思います。

- 浅野川大橋では、自転車はどこを走ればよいのでしょうか。できれば橋の上にも指導帯を設置してほしいと思います。
- 確かに浅野川大橋は危ない箇所だと思います。車道を左側走行するのが原則ですが、車道も歩道も狭く、段差もあることから、一概に指導できないのが実態であり、歩道を通行する場合は自転車から降りて通行してほしいということしかできないと思います。
- 私はほぼ毎日対象区間を自転車で通りますが、今回の社会実験により、車道を走行するようになりました。自転車で、人が多い歩道上を走行することは無理があると思います。歩道は、自転車を押して通行するしかないと思います。しかし、浅野川大橋の上に指導帯を設けるかどうかについてはみんなで考えて決めるしかないと思います。
- 自転車・歩行者安全マップを作成したときに、危険な箇所を調べてみると、浅野川大橋が危険との声が多くなっています。橋の上では歩行者も自転車も多いので、橋の拡幅が無理だとすると、ゆずりあいのレーンを設けることを考えた方が良いかもしれません。それと同時に、自転車が「危険・怖い」と言っているところを明らかにし、ポイントを絞って改善方法を検討すべきだと思います。
- アンケートの回答者に再度意見を伺うことは難しいかもしれませんが、対象区間を通る人や高校生については、ヒアリング等で意見を把握することはできると思います。
- 東山交差点を山の上方面から浅野川方面にわたるとき、クルマ用の信号が赤でも自転車は渡っていますが、それで良いのでしょうか。
- 自転車専用の信号がなくても、自転車は軽車両ですので、クルマ用の信号に従うのが原則だと思いますが、やはりモラルの問題もあり、時には車両、時には歩行者という意識があるのではないかと思います。
- 今回の社会実験の良いところは、ルールを決めて周知徹底したことだと思いますので、あいまいな部分についてはさらに周知していくべきだと思います。信号無視は減らしていくべきだと思います。
- 今回の社会実験をやるまでは、極端なことを言うと、自転車はどこを走っても良いという意識の人が多かったのではないかと思います。今回の実験によって、自転車の車道左側走行はある程度守られるようになったので、次のステップとして、信号をしっかりと守るように（停止線で信号待ちするように）周知していく必要があると思います。
- 約2ヶ月の社会実験によって、総論的な課題やポイントごとの課題がわかってきました。社会実験というのは、そのような課題を改善しながら進めていくものですので、今後、課題を一つずつクリアしながら続けていきたいと思っています。アンケートではバス事業者の方々からあまり良くない印象を持たれていると感じていましたが、先ほどのお話では否定的な話ではないということで非常に有難く思っております。9月末まで社会実験を継続し、10月の協

議会で最終決定するという事で事務局から提案がありましたが、これだと実験終了から協議会までの間の取り扱いが難しいので、できれば9月中に第4回協議会を開催し、10月からの方向性を決定してはどうかと考えております。社会実験を続けた結果、問題があれば路面標示や看板を取り外して対策を中止することになりますが、本格実施となると、路面標示や看板はそのまま設置し続けることになります。東山交差点については、海側・山側ともに問題があるとのことですが、自転車は軽車両として、クルマと同じように信号を守り、信号待ちの際には歩道に上らずにクルマの後ろで信号が変わるのを待つといったルールを徹底することで、危険の何割かは改善されるものと考えられます。もしかすると別の課題が出てくるかもしれませんが、今のところ、改善策としては「ルールの徹底」が有効であると思います。

- いろいろと課題はありますが、2ヶ月やってみて「すごい」と思うのは、あれだけ逆走や歩道走行していた高校生のほとんどがルールを守るようになったことです。高校の先生方による指導が非常に効果的であったものと思います。先生方には心から感謝申し上げたいと思います。これだけ大きな効果があったということをしかりと評価して、次のステップに進むことが大事だと思います。自転車利用者からすると、電柱についている看板はほとんど見ないので、路面標示が一番効果的だと思います。信号を守ることにしても、路面標示で対応できないか検討すべきだと感じます。
- 現地で何回かみましたが、ルール違反の高校生をほとんど見ませんでしたので、これは本当にすごいことだと思います。
- 時々、東山交差点に立って指導していますが、高校生は本当に気持ちが良いと思います。こちらから「おはよう」と声をかけると「おはようございます」と返してくれますし、こちらから言わなくても挨拶をしてくれる生徒もいます。高校の先生方のご指導が良いものと実感しています。また、高校生の自転車利用者は、よくルールを守っていると思います。
- 本日の協議会ではいくつか最後に決めていただきたいと思います。まず、今回の社会実験については、9月まで継続するという事でよろしいでしょうか（全会一致で了承）。次に、浅野川大橋から東山交差点の海側については、自転車が安全なように、歩行者にも配慮して、クルマも左折しやすいような工夫を行うこと、赤信号を無視して直進する自転車に対して指導を徹底すること、自転車利用者が危険を感じているようでは長続きしないので、利用者がどこをどのように危険に感じているのかについてフォローアップ調査をできれば実施し、対策を検討するという事で進めたいと思います。他にもいくつかありますが、今日いただく意見を事務局と一緒に整理したいと思います。他にご意見がないようですので、本日の協議会をこれで締めたいと思います。

－ 以 上 －