

国道 159 号（浅野川大橋～東山～山の上）交通安全対策協議会 第 4 回協議会における主な意見

日時：平成 19 年 9 月 27 日（木）15：00～17：00

場所：国土交通省金沢河川国道事務所 2F 大会議室

協議会長あいさつ（要旨）

今年 3 月から社会実験を始め、約半年間にわたって実験を行ってきました。前回の協議の中では、もう少し継続して実験を行い、その成果を見て実施の可否を判断してはどうかという意見が大勢を占めておりましたので、今回まで実験を継続して行ってまいりました。

外環状道路（山側環状）ができるまでは毎朝のように対象区間を通っていましたが、今では外環状道路を通る方が近いので、あまり対象区間を通らなくなりました。しかし、たまに日中や夕方に通ると、以前に比べてルールを守って走る自転車が増加したように感じています。これは、地元町会や学校関係の方々など、色々な方々の努力の成果であると喜んでおります。

今日は、これまでの調査結果に基づいて、今後どうしていけばよいかを事務局よりご提案させていただきますので、慎重に審議していただきたいと思います。よろしくお願い致します。

主 な 意 見

○：委員、●：事務局

（1）社会実験継続後の対応について

○東山交差点に高輝度ラインが設置されましたが、左折車はあまり守っていないので、ドライバーにもう少し周知徹底すべきだと思います。

○社会実験に関して様々な PR を行ってきましたが、どのような手法が効果的だったのでしょうか。高校生ヒアリングの中では電柱に設置した看板はあまり見ないということでしたが。

●ヒアリングの際に、社会実験についてどのような方法で知ったのかを尋ねました。高校生については、新聞やチラシというよりも「学校での指導」が一番効果的との回答がありました。また、「親から聞いた」との回答もありました。バスの運転手については、最も影響があるところですので、実験当初から知っていたとの回答でした。その他、PR 手法について何が最も効果的であったのかは把握しておりません。

○ヒアリング対象となった計 13 名の高校生の居住地は把握しているのでしょうか。

●ヒアリングの際、学校の先生に「対象区間を自転車で通っている生徒を集めてほしい」という旨をお伝えしました。ヒアリングの中では、どこからどの方向に通っているのか、どこがどのように危険なのか等について意見収集を行いました。

○歩道上は自転車を押して通行することを示すマークについて、事務局から二つの案が出ておりますが、これについて何かご意見はありますか。

●東山交差点の手前では、どうしても自転車が歩道に上がってしまう実態がありますので、このようなマークを設置したいと考えております。

○案①（横バージョン）の方は自転車をまたいでいるように見えるので、案②（前バージョン）の方がわかりやすいと思います。

○案①（横バージョン）の方はたしかに自転車をまたいでいるように見えるし、進行方向を示していないので、案②（前バージョン）の方が良いと思います。しかし、案②も立っているだけのように見えるので、足の形を変えるなど、動きがわかるよう工夫すればよいと思います。

○このマークのあるところは、絶対に降りて通行することになるのでしょうか。車のドライバーに高輝度ラインを守ってもらえればよいのではないのでしょうか。

●事務局の提案の主旨は、どうしても怖いということで歩道上に上がってしまう自転車利用者に、自転車から降りて通行していただくよう促すことです。一方、高輝度ラインを設置してまだ日が浅いので、浸透するまでに時間がかかるかもしれませんが、車のドライバーには高輝度ラインの外側をやや大回りしてもらいたいと考えております。

○案②は、自転車と人を左右逆にした方が良いと思います（前からではなく後ろから見たデザインにすべき）。

○どちらの案も良いと思いますが、実際に自転車を利用する高校生等に決めてもらってはどうか。

●今の議論の中では、歩道上に押しチャリマークを入れる方向が良いということですので、今回のご意見を踏まえて再度デザインを練り直し、事務局一任で決めさせていただきたいと思います（→全会一致で了承）。

○どういうマークをつけていただいても結構ですが、歩道を降りて通行することが原則ではなく、あくまでも「自転車は車道左端走行」を大前提として考えていただきたいと思います。

○海側の歩道を右側逆走する自転車にとって、東山交差点の馬場小学校側の縁石が邪魔で危険なように感じるので除去してはどうでしょうか。

○縁石は歩行者の安全を守る上で必要であり、自転車は本来歩道を通行してはいけないので、むしろ縁石で閉じた方が良いのではないのでしょうか。

●ご意見は良くわかりますが、今回の対策では歩行者やルールを守る自転車を優先的に考えて対応していきたいと思いますのでご了承願います。

○東山交差点の高輝度ラインについては、現場を見ていると、信号待ちをしている一台目の車はラインを意識して左折していますが、二台目以降になると車輪がラインの内側に入ったまま左折する車が多くなっています。一つの提案として、桜田町交差点のように、交差点の縁

石上に高さ 50cm 程度のポールを立てて、車が交差点から離れるようにしてはどうでしょうか。

- 「自転車注意」の路面標示は、路地から飛び出してくる自転車に注意することを警告するものであれば、「飛び出し注意」の方が良いではないでしょうか。
- 東署との協議の結果、「自転車注意」ということですので既に路面標示をさせていただきましたのでご了承願います。

(2) 社会実験の効果と今後の方向性について

- 浅野川大橋は歩道が狭くて段差があり、とても危険ですが、浅野川大橋の上に自転車走行指導帯を設置することはできないのでしょうか。
- 浅野川大橋は歩道が狭くなっていますが、車道も狭いことから、第3回協議会でも意見がありました。自転車・バス・クルマ等のみんなの安全を考えると、指導帯を設置しにくいと考えております。
- 浅野川大橋は登録文化財に指定されているので架け替えも困難であり、「ゆずりあい」で通行していただくしかないと思います。
- 私自身、自転車に乗って原則左側通行で走行するときは車道を走行しています。しかし、反対方向に行きたい場合は自転車から降りて歩道を押して通行しています。やはり歩道は自転車に乗らないことが原則であると思います。
- 社会実験終了ということですが、今後の対策内容としては実験期間中と変わらないのが実態であり、社会実験終了後に新しい規制等ができるという誤解のないように注意していただきたいと思います。
- 10月から実施ということで、私共も安全運転に努めてまいりたいと思いますのでよろしくお願い致します。お願いと質問があります。まず、お願いの方ですが、高校の先生方には、引き続き高校生のルール・マナーの周知徹底を行っていただきたいと思います。特に、イヤホンをして音楽を聞きながら自転車に乗っている高校生を多く見かけます。バスやクルマと同じ方向に走行するというので、前方は目で見えますが、後方の様子は音で判断する必要があります。イヤホンをしていると後方の様子がわからず危険だと思いますので、引き続きご指導をお願いしたいと思います。次に質問ですが、今回の社会実験は冬期が含まれていませんでしたが、雪が降った場合、どのような対応になるのでしょうか。
- 対象区間には消雪パイプが入っています。警察とも協議しましたが、冬場に自転車で走ってはいけないというルールはありません。走行の可否については自転車利用者の判断に委ねられますので、色々検討しましたが、他の区間と同様に通常の維持管理として冬期対策を実施していきたいと考えております。
- イヤホンについては、高校生に注意してもなかなか聞いてもらえません。携帯電話についても電柱にぶつかった人を目の前で見たことがあります。実際に注意しても聞いてもらえない

のでどうしたらよいか悩んでいます。また、この協議会に参加されている高校だけではなく、他の高校の生徒もたくさん通っているので、市内の高校全体に周知していただきたいと思えます。

○自転車のマナーについては他の区間でも苦情があります。特に、歩道上で歩行者と自転車が交錯する場所では、歩行者に配慮して通行してほしいとの要望があります。申し訳ありませんが、各高校の先生方には引き続き高校生のご指導をお願いしたいと思います。自転車走行指導帯を実際に走行してみました。様々な改良がされており、非常に走りやすいと感じました。走る前は、車の脇を走行するのは危険だと思っていましたが、バスレーンということで一般車が走行しておらず、バスも頻繁に来るわけではないのでとても安全に感じました。しかし、バスレーン時間帯以外についてはやや危険であり、歩道上に歩行者も少ないことから、日中の順守率が低下していると思います。自転車走行指導帯のない箇所では、道路交通法上は車道の左端を走行しなければいけないのですが、走りづらいのが現状であり、他の区間でも指導帯を活用していけば良いのではないかと思います。

○10月1日から実施という点は良いと思います。今後の予定として10月、11月に1回ずつ街頭指導を行うとのことですが、これまでのように皆さん立会いのもとで行うのか、今後毎月のように実施するのかなど、どのように指導を行っていく予定なのでしょう。

●事務局提案としましては、実施後も対象区間の様子を見ていきたいということで、10月、11月にそれぞれ街頭指導を行いたいと思います。12月以降は自転車利用者が減少することもあって街頭指導を予定しておりません。次年度以降については、ルール順守率の状況をみながら判断していきたいと考えております。

○街頭指導は、毎月1日と15日の交通安全日に合わせて実施していただければと思いますがどうでしょうか。

●10月及び11月の街頭指導につきましては、その方向で検討したいと思います。

○それでは、今日は最終回ということで、今月末で社会実験期間を終了し、10月1日から実施ということにさせていただきたいと思いますがよろしいでしょうか（→全会一致で了承）。ありがとうございます。また、10月及び11月については月1回の街頭指導を予定しているということですのでご協力をお願い致します。実施日につきましては、先ほどのご意見を踏まえて、事務局で調整を行っていただきたいと思えます。

(3) その他

○山の上交差点では、海側以外に自転車横断帯がないので、ぜひ設置していただきたいと思えます。

○現在、現場を確認して対策を検討中ですのでご了承ください。

○これだけの施設ができて、あとはルールを守ってもらうことが重要だと思います。先日、星

稜高校の校長先生と指導方法について話し合いましたが、大人は運転免許があるのに対し、高校生は免許を持っていないので、免許制はオーバーですが、カードを携帯させ、警察等からの指導・注意のスタンプが10個貯まったら自転車に乗ってはいけないなど、安全のための指導ができないか考えておられました。また、イヤホンや携帯電話をしながら自転車に乗っている人に言葉で注意してもサッと通り過ぎてしまうので、プラカードを持って指導するなどの工夫が必要だと思えます。

○市立工業高校では、傘差し運転してきた生徒に対しては、自転車を没収するなどの措置をとっているようです。

○各学校のローカル・ルールがありますので、全体的に導入するのはなかなか難しいと思いますが、マナーを守ってもらうということは、利用者本人の安全確保のために重要ですので、そのことも含めて啓発していくことが大切であると思えます。

○自転車走行指導帯の実施について、どのようにアナウンスを行うのでしょうか。

●今回の協議会終了後、明日、「9月末で社会実験終了、10月1日から実施へ」ということで記者発表を行う予定です。記者発表の際には、今日ご説明した社会実験の効果等に関する資料も添付したいと思います。なお、現場では特に何も予定しておりません。

ま と め

○金沢大学大学院 高山教授（協議会長）

春から半年間、皆様のご協力をいただきながら、幹線道路の国道において自転車走行指導帯を設置することで、みんなが安全に通行できる環境を整備できた、しかも短期間でこのような社会実験が実施できたことは、全国的にも脚光を浴びましたし、私自身にとっても非常に嬉しいことであり、感謝しております。おそらく、今後、指導帯は地域に根付いていくことと思えますが、ルールやマナーを守って走行してもらえよう地域で見守り、地域全体でルールを守っていくことが重要だと思えます。また、事務局からもご説明がありましたが、対象区間は今回の対策を導入しやすい、うまくフィットした区間であったと思えます。山側環状ができて車の交通量が減ったこと、朝の時間帯にバスレーンがあったこと等により、朝のラッシュ時に自転車が車道の左端を走行してもそれほど危険ではない区間であったこと、そして警察のご協力や道路管理者の努力、地元の協力、すべてがうまく重なったことが今回の成果に繋がったと考えています。できれば私は、少し条件が厳しくてもこのシステムが他の地域で導入されることを期待していますので、もし導入可能な区間がありましたらご紹介いただき、その道路管理者や警察の方へお願いすれば実現できるかもしれません。半年間という短い間でしたが、皆さん本当にありがとうございました。これで、第4回協議会を終了させていただきます。

○北陸大学教育能力開発センター 三国教授

これまでに、金沢以外のところから何回か視察があり、主に交通の専門家が来られましたが、このような協議会がよく立ち上がったということ、またその立ち上がりの速さに一番驚いてい

ました。これは国土交通省や高山先生のご尽力があったからこそだと思いますが、普通はもっと時間がかかったり、色んな問題があつて、今回のような対策はできないことが多いように思います。私自身、この協議会のメンバーでとても良かったと思います。今後とも地元や高校生等のために協力していければと思います。

○国土交通省金沢河川国道事務所長

事務局をさせていただきました金沢河川国道事務所からも、一言ご挨拶をさせていただきたいと思います。高山先生がおっしゃられたとおりでありまして、非常に細かいところまで協議させていただき、対策を実現することができました。本当にありがとうございました。説明の中にありましたが、国土交通省と警察庁で自転車利用の懇談会を作りまして、その中で全国9つの事例の一つとして今回の指導帯が紹介されています。他の8つの事例は、ある程度道路が広くて自転車専用のレーンがあるような事例でして、比較するとここでの事例が一番条件が厳しくて制約の多い中で解決策を見出した試みだと思います。たくさん関係者の方々にご苦労いただき、ご協力くださいましたことに対しまして厚く御礼申し上げます。ありがとうございました。

－ 以 上 －