

# 自転車レーンの設置で乗り入れ増加

金沢・バスレーン内社会実験 現地調査

2007年9月14日

3月19日から石川県金沢市内の国道159号線のバスレーンの内側に設けられた自転車レーン（自転車走行指導帯）で行われている社会実験を観察してきた。この実験は国交省金沢河川国道事務所などで構成する国道159号交通安全対策協議会が行っていて、当初予定の5月までを9月まで延長。日本初の試みとして結果が注目されている。

## ■実験の背景

金沢市の住宅地を縦断する国道159号線は、日量約1万3000台のクルマが往来する幹線だった。大型トラックやバスも行き交う片側2車線道路には、幅一メートル前後の歩道が付けられている。この狭い歩道を、朝のラッシュ時には自転車通学の中学・高校生と、徒歩通学の小学生が混在し、安心して歩道を通行できない状況があった。中高生の自転車は、歩道通行、車道の逆送、並進、一時不停止、信号無視など、ルール無視の走行が目立っていた。運転免許取得年齢に達していないため、道交法を学ぶ機会が無いこと、交通安全教室といった地域活動に参加した場合でも、実態に即した明確なルールを教えていない実情があり、悪循環を断ち切る方策を模索していた。

平成18年4月に「山側環状」バイパスが全線供用となり、国道159号線の交通量は1万2870台/日から約2割減少して1万0488台となり、対象区間の交通事故も約2割減っている。交通量の減少に気付いた地元の小学生やPTAから歩道上の安全を求める声上がり、国交省が行った「道の点検簿」アンケートでも、歩道拡幅、無電柱化、バスレーン上への自転車通行帯の設置【写真】

など具体的な要望が寄せられた。道路管理者である国土交通省北陸地方整備局金沢河川国道事務所では、市役所や警察、地域住民などと「国道159号（浅野川大橋～東山～山の上）交通安全対策協議会（以降、「協議会）」を組織して、社会実験に取り組むこととなった。



## ■全国初の交通安全対策

狭い歩道は当然のことながら自転車通行禁止である。とって、ただ単に中高生の自転車を車道に追いやれば重大事故の危険が増大する。そこで、バスレーン左隅に「灰桜色」（えんじ色のバスレーンの上に塗装してある。はっきりと認識でき、かつ上品な色合いで、雨でも滑りにくい工夫がしてあった）通行帯を設けて、クルマに自転車の通行を認識させることとし、自転車利用者にも正しい走行を促す目的で「自転車走行指導帯」実験を行うこととなった【写真】。

道交法上、「自転車通行帯」は独立した道路であり、その通行帯の中は自転車が双方向に通行することとなる。それでは危険が増すばかりであり、そもそもすれ違うことができる道幅を確保することは車道を大胆に削減しなければ無理である。交通規



制を担当する警察側は、明確な法的根拠を持たない「自転車走行指導帯」なるものの扱いに苦慮したようだが、実験であることや地域住民からの強い要望があることなどを踏まえて、実施に協力することとなった。狭い歩道を自転車通行可とすれば歩行者の安全は確保できず、通行禁止を厳格に指導すれば自転車利用者の危険が増大する、というジレンマから逃れるにはクルマの通行を規制するしかないが、そこまでの勇気は無かったようだ。

クルマ優先思想から脱却できない体質が、公共交通機関であるバスに負荷をかける形で「自転車走行指導帯」を生み出した。残念な部分はあるが、地域住民と行政、学者やNPOが知恵を結集し、力を合わせてより良い交通を実現させていこうとする試みは高く評価できる。

## ■実験期間の延長

実験は国道159号線の山の上交差点と浅野川大橋間、約1キロメートル強で行われている。車道は幅員2.75メートルで、歩道との間に0.5メートルの蓋付き側溝（一部に消融雪パイプが地中敷設されている）があり、自転車走行空間はこの部分を含んで1.25メートル。残りは2メートルとなり、自転車が走行している場合、バスは速度を弛めて追従するか、右側車線が空いているときに追い越す。金沢市は平成19年4月に「金沢市に於ける公共交通の利用の促進に関する条例」を施行し、バス利用をすすめており、バスレーンは充実

している。バス優先時間は朝 7 時半から九時まで、ところによって夕方にも設けているが、実験対象区間は朝だけの規制である。

自転車走行指導帯については、山の上交差点以北の道路には対象区間よりほんの少し幅の広い歩道があり、歩道通行可の標識が掲げられていた。もう一つの終点である浅野川交番前以西の道路については歩道も狭く、車道もぎりぎり 2 車線で路側帯や車道外側線の外側に余裕はない。だからといって自転車の通行が少ないわけではないので、日々危険に満ちた環境で歩行者も自転車も通行している。金沢市都市政策局交通政策部長の清水啓紀氏は「実施区間を全市に広げたいが、クルマをいじめることに抵抗を感じる人も少なくない」と語っていた。

特筆すべきは、社会実験の期間を当初 5 月までの 3 ヶ月間としていたものが、継続を望む声が多かったこともあって九月まで延長し、その後、恒常化するかどうか判断することになったことだ。

## ■ルール遵守の向上

5 月までの実験について調査を行った「協議会」は、6 月 4 日に結果を公表した。調査は「自転車走行実態」「バス定時性」「アンケート」の三つの視点で行われた。自転車がどこを走っているかをみると、実験前の 2 月 21 日午前 7 時 30 分から 9 時までのバスレーン時間帯に、ルール通り車道左端を走行していた自転車は 18.6%に過ぎなかったが、実験中の 5 月 16 日の調査では 84.3%までが自転車走行指導帯を走るようになった。

実験開始直後から数次にわたる街頭指導を繰り返し、そのたびに遵守割合は増加してきたこともわかっている。視察した 9 月 10 日（月）には「バスレーン実施中」の黄色い看板を持ったボランティアが道ばたに立って遵守を呼びかけていた【写真】。

年間平日の 245 日間、市役所の委託事業として地域住民やバス会社職員などが行い、年間予算は 463 万円とのことであった。この他、市役所の職員が毎月第 4 月曜に市内に出て、バスレーン遵守告知活動を行っている。調査した 9 月 10 日は第 2 月曜だが、9 月は第 4、第 3 月曜が休日又は振り替え休日にあたるため活動が行われていたらしい。

また、歩道上に敷設されている電柱には自転車と歩行者の通行区分を示す標識（国土交通省が設置したもので規制標識ではない）【写真次ページ】や逆送しないよう誘導する標示板【写真次ページ】が掲示されていた。バスレーンが終わる午前 9 時以降、19 時までの調査では、ルール遵守率は 52.4%まで落ちるが、実験前とは比べものにならない。





さらに、夕方（17時から19時）をみると、2月21日には10%であったものが5月16日には37.5%と4倍近い人がルールを守るようになっている。しかも、夕方は交通量も多く、コンビニ前などの路上駐車が多い状況であることを考えると、啓発効果はたいへんに高いと言えよう。自転車がバスレーンの一部を占有することにより、バスの定時走行に支障を来すのではないかとの懸念があったが、ほとんど影響が無かったことも実証された。

これらのことから「協議会」は（1）対象区間を走るクルマの平均速度は約二七キロメートル／時であり、自転車との速度差が小さい（2）区間内には大きな交差点が一箇所しかなく左折するクルマとの問題発生が少ない（3）バイクやスクーターが比較的少

なく、自転車走行指導帯への侵入が少ない（4）既に定着しているバスレーンを活用できた（5）警察・学校・地域・バス事業者・道路管理者が一体となって取り組んだ、と五つの成功要因を挙げている。



## ■住民の支持

実験開始前に対象区間を通る人にアンケートしたときには、賛成が38%で、「不安」「反対」との答えは62%にもものぼった。これが実験中には「効果あり」が53%になり、「自転車の危険が増え、クルマにとって迷惑」あるいは「車道を走ることが不安」という懸念はほぼ払拭されている。歩行者の反応は劇的で、事前には「歩道が危険」との答えが73%を占め、15.8%しか「安全」と感じていなかったのに対し、実験中は「安全」が69.9%と飛躍的に増加した。自転車の利用者も「危険」が61.5%から43.4%に減少し、その分「安全」と思う人が増加している。クルマのドライバーは「自転車の逆送・並進・車道への急な飛び出し」への心配が減ったと答えた人が多く、交通ルールを守る意識も強くなったとの効果を認めている。そして、バスレーン時間帯でなくとも右側車線を走ることが多くなった

との回答が多い。一般のクルマと自転車との分離は成功していると考えられる。

「今後、本格実施あるいは実験を続けるべきか」という問いに対して賛成は、歩行者の66.7%、自転車利用者の54.1%、クルマは61.4%であった。特に地元住民は74.6%が継続を望み、「わからない」が8.9%、「再検討すべき」はわずか16.5%にとどまっている。これに対して、高校生の賛成は46.6%で、「わからない」が36.9%にも達していることに驚かされる。「別に・・・」との無気力なつぶやきが聞こえてきそうなアンケート結果である。問題はバスの運転手の受け止め方だが、賛成派は32.7%に過ぎず、「再検討すべき」が56.4%の高率となっている。【写真】



## ■難しい既成概念からの脱却

国交省が高校生からヒアリングしたところ、走りやすく安全になり、ルールを守るようになった、との答えが圧倒的だが、大きな交差点（東山）での左折車、路上駐車、逆送に危険を感じる声も少なくない。電柱に設置した看板に過半数の高校生が気付いていないことや、チラシやテレビ・新聞などからではなく「学校での指導」で自転車走行指導帯を認識している。アンケートでは汲み取れなかった意見として、夕暮れや夜間には「指導帯」のカラー標示が見にくくなる（部分的にガラスビーズを入れることを検討）、逆送予防のために指導帯に矢印が必要（対策前の協議で県警から却下されている）、一般の自転車利用者への周知が課題、といった改善すべき項目が挙げられた。星陵、金沢桜丘の両校生徒

計 13 名からのヒアリングでは一人を除いて「対策を続けるべき」と答え、「他の区間にも拡大して欲しい」との要望も寄せられた。

次に、ほくてつバス（株）の乗務員 2 名（ほぼ毎日対象区間を走行）からのヒアリングでは、「前方に自転車が走行しているとストレスを感じる」としながらも、逆送が減ったことなど、対策前の無秩序な状態よりは、対策後の方が安全に感じている。一般のドライバー向けに、信号の上に設置された電光掲示板の活用や本格実施に際して冬期積雪時の対応への検討を提案している。また、指導帯の他の区間への拡大については「難しい」としており、高校生の意見とは真逆となった。バス運転手 57 名へのアンケートでは、対策を効果的でないとする回答が 50.9%、再検討すべきとするものが 56.4%にものぼっているが、効果を認めるドライバーも 38.2%、本格実施あるいは試行を継続すべきとする意見も 32.7%あり、全体の交通安全には寄与していると認識している。道路が「クルマ優先」であるという既成概念が高校生からプロのドライバーにまで定着してしまっている状況が改めて明らかになった。

## ■実際の走行

現地調査を行った 9 月 9 日（日）10 日（月）、金沢は雨だった。2 日目の午後から晴れたが、傘なしではいられないほどの雨のために、高校生を中心とする通学風景は見る事ができなかった。通常は朝 7 時から夕方 7 時までの 12 時間に、実験前は 616 台、実験開始後は 974 台の自転車が通行しているとの調査結果があり、走りやすくなったためにこの区間への自転車乗り入れが約 5 割も増えた。その約 4 割が朝に集中している。実際に 9 月 10 日月曜の朝 8 時からの 30 分間に、森山バス停でカウントしたところ、上り 29 台、下り 26 台の自転車が確認できた。単純計算で 1 時間半では 165 台となり、雨のために 4 割程度にとどまったと推定される。残念なのは、計 55 台のうち、11 台が逆送、7 台が歩道通行。さらに、雨のために圧倒的に目に付いたのは傘差し片手運転【写真】である。幸い、道が空いていて、危険な感じはない。



駐車車両はこの時間にはまったくなかった。

バスレーンがよく守られているほうだと思うが、左折の際にはバスが渋滞の列に並ばざるを得ない事態が起こる。片側 2 車線道路の宿命だろう。

午後、雨のやむのを待って自転車で走ってみた。往復で 1 台ずつの駐車車両があったが、

車の通行量が少なく、とても快適である。一部、山の上交差点から森山バス停にかけて、指導帯の位置に融雪のための水噴出口が埋設されており、歩道の敷石並みにガタガタと走りにくい。軽い前傾姿勢で自転車に乗っていると、電柱の標示板やバスレーンの注意看板はほとんど見えない。路面に描かれた自転車マークと「左側通行」の文字が思い出したように現れる。明確に誰にでもわかる矢印を描くべきだと痛感させられた。

この区間は細い脇道がいくつもあり、左右ぎりぎりまで建物が入り組んでいるためにクルマの鼻先を相当突き出さないと運転席からは安全確認がしにくい。歩道通行が多かった時には、脇から現れるクルマに危険を感じたに違いない。車道に指導帯レーンと自転車マークが描かれたことで、間違いなくドライバーへの注意喚起に効果を上げている。【写真】



## ■時間とコストをかけない手法

車道側のバスレーンに自転車走行帯を設置するという日本初の試みが成功しつつあることは、道路のあり方を大きく変えるきっかけになる。高齢化対策や環境・健康などの観点から、安心して歩くことのできる歩道、CO<sub>2</sub>を排出しない交通へのシフトが求められているが、道路を改修するには莫大な費用と時間がかかる。金沢市の試みは、最小限の工夫で実現可能であり、時間やコストをほとんどかけずに効果がすぐに現れた例として注目すべきである。また、道路空間設計と交通規制、利用者の意識改革という三つの要素が見事に協調してはじめて効果を生むことも再確認できた。最近、道路整備と交通規制のハーモナイズが進みつつあるが、地域住民に「安心・安全」を提供するという自治体のポリシーが具現化したものとして、高く評価するとともに、恒常化はもちろん、他の区間への拡大、全国への波及が進むことを期待したい。

【NPO自活研・小林成基】

(ダイジェスト板は月刊自転車DO！2007/9/15号に掲載)