

第1回 安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会 議事概要

【日時】 平成26年12月19日（金） 14:00～16:00

【場所】 中央合同庁舎2号館 1階 国土交通省共用会議室3A・3B

【委員出席者】

北方 真起	（株）パワーウーマンプラス代表取締役社長
絹 代	サイクルライフナビゲーター
久保田 尚	埼玉大学大学院 理工学研究科教授
栗田 敬子	NPO法人エコ・モビリティサッポロ代表理事
古倉 宗治	（株）三井住友トラスト基礎研究所研究理事
小林 成基	NPO法人自転車活用推進研究会理事長
小林 博	公益財団法人日本サイクリング協会事務局長
佐藤 栄一	栃木県宇都宮市市長 （代理出席：星野克美 栃木県宇都宮市建設部副参事）
塩田 透	一般財団法人全日本交通安全協会専務理事
細川 珠生	ジャーナリスト
三国 成子	地球の友・金沢
○屋井 鉄雄	東京工業大学大学院 総合理工学研究科教授

敬称略
五十音順
○は委員長

【議事概要】

審議における各委員からの主な意見等については以下のとおり。

■自転車利用ルールの啓発について

- ・多くの自転車利用者はルールを認知していない。自転車の通行空間確保だけでなく、ルール遵守の徹底も合わせて真剣に取り組む必要がある。
- ・妊娠している方やベビーカー利用者等の歩道を利用する交通弱者にとって、歩道を通行する自転車の多くはルールを無視し、非常に危険かつ恐怖を与えている。歩道が歩行者にとって安全な空間とすることが重要で、自転車利用者に多少不便を強いてでも守るべきルールを示すべきである。
- ・ガイドラインによる整備は素晴らしいことだが、そもそも自転車はどこをどのように走るべきか、分かっていない市民が多い。標識、路面表示等に対する理解も薄い。
- ・ルールの浸透は、環境教育と同じように長い時間がかかることを念頭に取組むことが必要である。

- ・自転車利用ルール遵守の徹底のためには、義務教育での若年層へのすりこみについて意識すべきである。ただし、小学校低学年には浸透しているが、中学・高校生になるとルールを守らなくなる。家庭や保護者に対しての何らかの指導、対策が必要である。
- ・一方で、自転車利用ルールが分かりにくい、守る必要性が伝わりにくい面があることから、なぜそのルールが必要なのか、危険性等の具体的なケーススタディも含めて、分かりやすい説明や指導キット等が必要である。
- ・一般にルールとマナーを混同する傾向があるが、マナーの意味が不明確であることから本委員会ではルールについて議論すべきである。
- ・自転車通行空間整備とルールの教育をセットで行い、効果を発揮させることが重要である。
- ・自転車のルールの根拠、事故の多い箇所順での守るべき重点ルールの周知徹底等の対策が必要である。

■自転車ネットワーク計画について

- ・ネットワーク計画策定が進まないことと、自転車の車道通行への理解が進まないことは関係性が強い。自転車事故を削減するため、まちづくりのため等、なぜ自転車ネットワーク計画を策定するのかを市民に示すことが重要である。
- ・ネットワーク計画を策定しているトップランナーの自治体を徹底的に支援する視点と、ネットワーク計画未着手の自治体の策定率を高める視点の2つがあるが、本委員会としては前者を目指すべきではないか。
- ・ネットワーク計画策定はハードルが高いため、一気に完璧なものを求めるのではなく、中間目標や目安等を提示させることが必要ではないか。
- ・自転車事故は様々な場所で起きていることが考えられ、事故多発地点を抽出し重点対策を行うという従来型の取組みは難しいのではないか。
- ・安全確保のための対策の結果、ネットワーク化されることでよいのではないか。
- ・ネットワーク計画の策定の促進を図るには、自治体には自転車はクルマの移動の半分以上を代替できる可能性をもつ等利用の可能性が高いこと、自転車利用者には自転車をクルマに対して徹底してサポートすることが必要である。

■安全対策について

- ・地方では自転車の車道利用に否定的な意見も見受けられる。自転車の車道利用の安全性を分析データ等で明確に示し、事故の多い順にどう対策すれば良いかを示すことがよい。
- ・自転車の安全対策だけを考えるのではなく総合的な取組みが必要。自転車のルール違反以前に、自動車のルール違反（制限速度の超過、路線バスの発進阻害等）が横行している実態がある。
- ・自転車だけではなく、自動車に自転車が通る箇所を示すと効果がある。ゾーン 30 といった、制限速度を下げることを大前提とすべきである。総合的に考えるべきである。

- ・ 現行の標識や路面表示には、自転車を車両扱いしていない問題のあるものも多い。歩行者、自転車利用者、ドライバーに対し、どのようなメッセージを与えるかを明確にし、誤解を与えるような標識や路面表示を設置させてはいけない。
- ・ 本委員会では、ピクトグラムやカラー舗装の考え方についても議論したい。
- ・ ガイドラインは主に幹線道路を想定していたが、ゾーン 30 を含めた生活道路についても議論したい。

■ 自転車通行空間について

- ・ ネットワーク計画は未策定でも、なんらかの自転車通行空間を整備している地域がたくさんあるが、このような場合、ネットワーク計画を策定させるべきなのか、許容すべきなのか等について本員会で議論が必要である。
- ・ 自転車道、自転車レーン、自転車歩行者道に加え、車道混在の場合も含めた事故分析が必要である。
- ・ 自転車歩行者道が最も安全という考えが残り、ガイドラインを誤った使い方をしている事例が見受けられる。例えば、自転車通行空間を車道と自転車歩行者道上の両方に整備する地域がある。良い事例だけでなくこうした悪い事例も取り上げて議論すべきである。
- ・ 自転車通行空間が広くても、荷さばきの路上駐車等による通行阻害等の問題が発生するため、空間整備に際しては、こうした対策も行うべきである。
- ・ 今後の高齢者の自転車利用の増加についても配慮すべきである。時速差の大きい自転車が混在することで安全性の低下が懸念される。ガイドラインの幅員が適切なのかどうかについても考えるべきである。
- ・ ガイドラインでは、自動車速度が 50km/h を超える場合、自転車道整備が必要となり、なかなか整備が進まない。しかし、実際にはそのような空間でも自転車が車道を通行している実態があるのであれば、なんらかの安全対策を講じることが必要と考えられる。
- ・ こうしたガイドラインで書ききれていないことについても本委員会で議論したい。

■ 本委員会のターゲットについて

- ・ 自転車利用を地域に押しつけるのではなく、対策が必要と感じている、もしくは必要性があっても気がついていない地域のためのガイドラインとすべきである。
- ・ 広域的に魅力を出すネットワークや観光に関する議論は別途行う。

以 上