

第2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27年2月4日（水） 13:00～15:00

【場所】 虎ノ門SQUARE 4階 会議室

【委員出席者】

北方 真起	株式会社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	株式会社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：荒川 辰雄 栃木県宇都宮市副市長)
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。

■ 計画策定に関するターゲットの設定について

- ・ 一番大事な視点は「安全」であり、必要性が高いところでやるべきである。
- ・ ターゲットには2つの視点があり、1つ目は国として安全性の向上を図るべき都市。もうひとつは人口規模に関わらず自転車施策に力を入れている都市である。
- ・ ネットワーク計画策定状況をみると、県庁所在地や、高校生の自転車利用が多い自治体が多い。県庁所在地には人口が20万人程度の小さな都市もある。大都市圏近郊には地方の県庁所在地より大きな都市もあり、県庁所在地というよりは、一定の人口規模の都市を入れるべきである。
- ・ 地方でもネットワーク計画策定が必要な自治体はある。安全性だけではなく、自転車利用のポテンシャルが高い自治体（クルマ依存が高く移動距離の割合が自転車に転換させられる可能性が高い、自転車が利用しやすい環境を有する等）、特定のテーマ（サイクルツーリズム、観光、健康まちづくり、中心市街地活性化、高齢化社会対応、災

害対策活用等)に重点を置き戦略的に自転車活用を実施する自治体もターゲットにすべきである。

- ・資料で示された指標のほかにも「自動車依存割合が高いが自転車でも利用可能な移動距離の割合が高い」、「坂道が少ない」、「雨が少ない」、「まちがコンパクトである」等も考えられる。全国的な見地からデータを示し、ネットワーク計画策定の必要性が高い自治体に気づいてもらうことが必要である。
- ・ターゲットをとった都市のみをトップダウンでやるのではなく、策定したい都市は策定させるべきである。
- ・ガイドラインには、ネットワーク計画を策定すべき自治体(ターゲット)を絞ることの目的を明記すべきである。

■段階的な計画策定について

- ・最終的に目標とするネットワーク計画があることを前提として個別整備を進めること(段階整備)と、個別整備を行った後で拡張し、ネットワーク計画策定につなげていく(段階計画)ことは違う考え方になる。後者(段階計画)の方が自治体にとっては取り組みやすいかもしれないが、個別整備で終わってしまう自治体が出てくる可能性もある。
- ・段階的にエリアを設定するのは1つの考え方に加えて、奈良県のように、観光というテーマから入って、その後、通勤・通学へと拡大するといった、自転車利用の目的別に段階計画をしている事例もある。
- ・特定の自転車利用目的別(通勤・通学等)の路線ごとに段階を踏んで拡大し、最終的に他の目的のネットワークも重ねて、都市全体のネットワークを形成するという段階計画もある。
- ・段階計画と段階整備は異なるので、議論の中でもしっかりと区別が必要である。
- ・98モデル地区での反省を踏まえるべきである。個別整備で終わってしまうと十分な安全性向上効果が発揮されず、住民の理解も進まずに、つまづくことが想定される。こうした場合を想定して、あらかじめフォローアップ体制を構築しておくべきである。
- ・ネットワーク計画は1路線だけでは意味がなく、ネットワークであることに意味がある。
- ・ネットワーク計画策定に際しては、計画と整備のフェーズを分けて示す必要がある。

■計画等各段階における合意形成について

- ・合意形成に際しては、手続きではなく、中身が重要である。なぜ自転車施策に取り組む必要があるのか、自転車を活用するとどんなメリットがあるかをイメージさせ、自転車のクルマに対する位置づけなど、その哲学を自治体を持つことが重要である。
- ・合意形成の手法として、自治体が職員の自転車通勤制度を導入して市民にPRすることも効果的であり、市民に対しても説明がしやすいと考えられる。
- ・自治体意見で、「車道通行が怖い」という意見があるが、国として車道通行が必ずし

も危険ではないことをデータで示すべきである。

- ・自動車から自転車へ転換させることのメリット、合意形成に資する自転車の位置づけをわかりやすく伝える資料（事故削減効果、売上増加効果、車道通行の安全性のデータ等）を、現場協議のために現場が集めるのではなく、国としてまとめて提供すべきである。

■設計にかかる技術的課題について

- ・幅員 2 m の対面通行の自転車道はやめるべきである。
- ・自転車道の一方通行化についても議論すべきである。
- ・自転車歩行者道は、自転車通行空間の整備対象から外すという方法もある。
- ・自転車道の縁石等で区切って完全分離すると、路面清掃されず、落ち葉がたまって滑りやすくなり危険な状態になる。縁石等で分離すべきではない。
- ・最近車道通行も増えてきている。自動車速度が速い路線でも通勤自転車がたくさん走っている。こうした実態を踏まえ、ピクトグラム等で自転車が通るところをドライバーに示す等、暫定的でも何らかの安全対策をすべきである。
- ・自転車だけでなく、自動車側にも明確に意思表示する空間を示すことが必要である。
- ・ガイドラインでは自動車速度が 50 km/h を超える場合は自転車道整備となっているが、多様な交通実態に合わせて、自動車が少ないところであれば、自転車レーンや車道混在を認める等、整備要件の緩和についても検討すべきである。
- ・自転車の通行位置が車道へと変化してきているのにあわせて、自転車交通量を考慮した規制速度のあり方についても議論すべきである。
- ・高校生に聞いたところ、「車道通行に際しては、絶えず右側を自動車が通りすぎていく状態は怖い、自動車交通量が少ないのであれば、多少速度が速くても車道を走る」という意見があった。自動車交通量が少ないところではあえて自転車道にする必要はない。
- ・安全向上のために、自転車通行空間を車道に整備するのであれば、整備後の歩道などをどのような空間にして利用させるのか、その扱いも考えるべきである。
- ・自転車道を整備して車道空間を狭くしてしまうと、災害時の活動や避難行動を阻害してしまうことが懸念される。自転車レーンであれば防災面でも柔軟性がある。
- ・宮崎市の「自転車誘導レーン」のように、自治体の独自性も考慮できるようなガイドラインとすることがよい。
- ・ガイドラインには、道路空間の再配分、速度規制、車線幅員縮小等さまざまなケースに対応できるような複数パターンの例示が欲しい。
- ・路上駐車対策については、リブ付のラインの採用可能性はないだろうか。自動車に対する進入抑制や自転車が外にはみ出すことの抑制にも効果があると思う。
- ・ガイドラインには、矢羽根やピクトグラム等路面表示の具体的な形、色、サイズ等も明記すべきである。
- ・矢羽根等は、行動範囲の広い「自動車」に対して明確に自転車通行空間を示す必要がある。色彩や彩度は景観上等地域に応じるとしても、色そのものは統一すべきである。

- ・安全確保が大前提ではあるが、景観を損なうような路面表示も問題がある。しかし、現状を勘案すると、まずは景観を多少損なってでも路面に自転車の通行すべき位置を明示すべきである。ルールが浸透してしまえば、路面表示が剥がれてもそのままにすればよい。
- ・観光サイクリングルート等の広域自転車ネットワークを考える際に、都市や地域で路面表示の色等が異ならないよう、統一基準があるとよい。
- ・自治体意見として路面表示の形や色等を統一する基準を望む要望があるが、全国一律の路面表示とした場合は、分かりやすい反面、景観上の課題がある。地域にあった色も考えられるため、全国一律にすることには疑問を感じる。
- ・ガイドラインの記載に曖昧さが残ると、自治体として判断に窮することがあるため、できるかぎり曖昧さを削ってほしい。
- ・交差点内の矢羽根表示に際し、矢羽根相互の交差部の処理が明確になっていない。交差箇所の見え方等も踏まえて間隔や大きさを考えるべきである。

■通行ルール徹底の促進について

- ・自動車には免許制度がありルールを学ぶ機会が継続的にあるが、自転車には免許制度がなく、自転車利用者が強制的にルールを学ぶ場がない。民間や学校の教育だけではなく、自転車にも免許制度等の仕組みを導入することはできないか。

以 上