

# 第1回委員会の主な指摘事項と 今後の進め方(案)

---

# 第1回委員会の主な指摘事項

## 【論点1】 自転車ネットワーク計画策定の促進

- ネットワーク計画は未策定でも、何らかの自転車通行空間を整備している地域はたくさんあるが、ネットワーク計画策定をさせるべきか、未策定であることを許容すべきなのか検討が必要。
- ネットワーク計画を策定しているトップランナーを支援する視点と、自治体の策定率を高める視点があるが前者を目指すべき。
- 全国画一的につくるということではない。必要性があるところを支援する、必要性がありそうだけれど気がついてない自治体を支援できるようにする。
- ネットワーク計画を策定させるターゲットを明確にすべき。
- 自治体に対して、自転車利用のメリットやポテンシャルをしっかり理解してもらうことが必要。
- 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、事故の多い順にどのように対策すれば良いかを示すことがよい。
- 自転車通行空間の安全対策の結果として、ネットワーク化されていくという進め方でもよいのではないか。ただし、自転車事故は様々な場所で起きているため、事故多発地点を抽出し重点対策を行うという取組は難しい。
- 自転車道、自転車専用通行帯、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。
- 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必要があるのかを市民に示すことが重要。
- ネットワーク計画から入ることはハードルが高い。まずは地域の合意形成の中で自転車通行空間整備を進め、その効果等の認識を共有していき、理解が進んできたらその段階でネットワーク計画を作っていくこともよい。
- 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目指すのではなく中間目標や目安等を提示することが必要。

## 【論点2】 安全な自転車通行空間の確保

### 設計にかかる技術的課題

- 空間の制約がある中でも自転車通行空間を工夫して創出した事例について議論すべき。
- 自転車歩行者道が最も安全という考えが残り、ガイドラインの誤用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。こうした悪い事例も取り上げて議論すべき。
- 速度差のある自転車の混在が想定され、追い越し等による安全性低下が懸念。
- 自転車道の場合、道路構造令に幅員2mでも整備可能とあるが、双方向利用を考えると危険。どの程度の幅員が必要か考えるべき。
- 幹線道路だけでなく、生活道路も含めて総合的に検討すべき。また、幹線道路においても自転車の通行実態を踏まえて規制速度を下げることも検討すべき。
- ガイドラインに従うと、規制速度が50km/hを越える場合の整備形態は自転車道が目安として示されていることから整備が進まない。規制速度が高くても車道通行する自転車利用者が多い実態を踏まえた整備形態の選択余地を確保することが必要。
- 自転車だけではなく、自動車ドライバーに対しても自転車が通る空間を示すべき。
- 既存の標識や路面表示には、自転車を車両扱いしていないという問題のあるものも多い。歩行者、自転車利用者、ドライバーに対するメッセージを明確にし、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。
- 夜や高架下では青い舗装(矢羽根等含む)が見えない。明度・彩度の幅を持たせることも必要。
- ピクトグラムやカラー舗装の考え方も議論したい。

### 通行ルール徹底の促進

- 妊娠している方やベビーカー利用者等の歩道上の交通弱者にとって、歩道を通行する自転車の多くはルールを無視しているため、非常に危険かつ恐怖を与えている。
- 多くの自転車利用者がルールを認知していない。標識や路面表示等も正しく理解していない。自転車利用のルールが分かりにくい、守る必要性が伝わりにくい側面もあるため、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を分かりやすく示すことも必要。
- 歩道を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も歩行者の安全を守る(確保できる)ルールを示すべき。
- 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。
- 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。
- 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。ただし、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も何らかの指導、対策が必要。

## 【論点3】 安全で快適な自転車利用環境の促進

### 駐輪場・官民連携・路上駐停車

- 歩道に整備した駐輪場に車道側からアクセスできない事例もある。
- 自転車通行空間が広くても、荷さばきの路上駐停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。

### 広域ネットワークの利活用の促進

- 広域的に魅力を創出するネットワーク観光に関する議論も必要。

# 第1回での議論を踏まえた自転車有識者委員会の今後の進め方(案)

## 論点1: 自転車ネットワーク計画策定の促進

- ①(計画策定に関する)ターゲットの設定
- ②段階的な計画策定
- ③計画等各段階における合意形成 (PDCAの導入)
- ④整備優先度の設定のあり方

## 論点2: 安全な自転車通行空間の確保

- ①設計にかかる技術的課題
  - ・自転車道(双方向、一方通行)のあり方
  - ・整備形態のあり方
  - ・路面表示のあり方(矢羽根の視認性) 等

- ②通行ルール徹底の促進
  - ・通行ルール徹底を促進させる通行空間のあり方(ピクトグラム、看板等) 等

## 論点3: 安全で快適な自転車利用環境の促進

- ①駐輪場(車道からのアクセス等)
- ②官民連携(コミュニティサイクル等)
- ③路上駐停車

- ④広域ネットワークの利活用の促進
  - ・サイクリングロード利活用の促進のあり方

# 第1回での議論を踏まえた自転車有識者委員会の今後の進め方(案)

## 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

### I. 自転車通行空間の計画

- ・自転車ネットワーク計画の作成手順
- ・車道通行を基本とした整備形態の選定の考え方、目安
- ・整備に当たっての整備形態の考え方(当面の整備形態、代替路検討等含む)

### II. 自転車通行空間の設計

- ・自転車道、自転車専用通行帯、車道混在における設計の基本的な考え方
- ・交差点部における設計の考え方

### III. 利用ルールの徹底

- ・全ての道路利用者へのルール周知(学校教育、免許証更新時等)
- ・ルール遵守のインセンティブ付与(児童等への免許証、危険個所周知等)
- ・指導取締り(悪質、危険な違反への検挙措置等)

### IV. 自転車利用の総合的な取組

- ・駐停車・駐輪対策(自転車専用通行帯区間での駐車禁止規制や取締り等)
- ・利用促進策(自転車マップ、レンタサイクル導入等)

#### 論点1

- ①(計画策定に関する)ターゲットの設定
- ②段階的な計画策定
- ③計画等各段階における合意形成(PDCAの導入)
- ④整備優先度の設定のあり方

#### 論点2

- ①設計にかかる技術的課題
  - ・自転車道(双方向、一方通行)のあり方
  - ・整備形態のあり方
  - ・路面表示のあり方(矢羽根の視認性) 等

#### 論点2

- ②通行ルール徹底の促進
  - ・通行ルール徹底を促進させる通行空間のあり方(ピクトグラム、看板等) 等

#### 論点3

- ①駐輪場(車道からのアクセス等)
- ②官民連携(コミュニティサイクル等)
- ③路上駐停車
- ④広域ネットワークの利活用の促進

# 第1回での議論を踏まえた自転車有識者委員会の今後の進め方(案)

第1回

平成26年12月19日

回	2	3	4	5
<b>論点1</b> ①(計画策定に関する)ターゲットの設定 ②段階的な計画策定 ③計画等各段階における合意形成 ④整備優先度の設定のあり方	●	●		
<b>論点2</b> ①設計にかかる技術的課題 ②通行ルール徹底の促進			●	●
<b>論点3</b> ①駐輪場(車道からのアクセス等) ②官民連携(コミュニティサイクル等) ③路上駐停車 ④広域ネットワークの利活用の促進		●	●	●
発表	宇都宮市 宮崎市	未定	未定	未定

平成27年夏頃

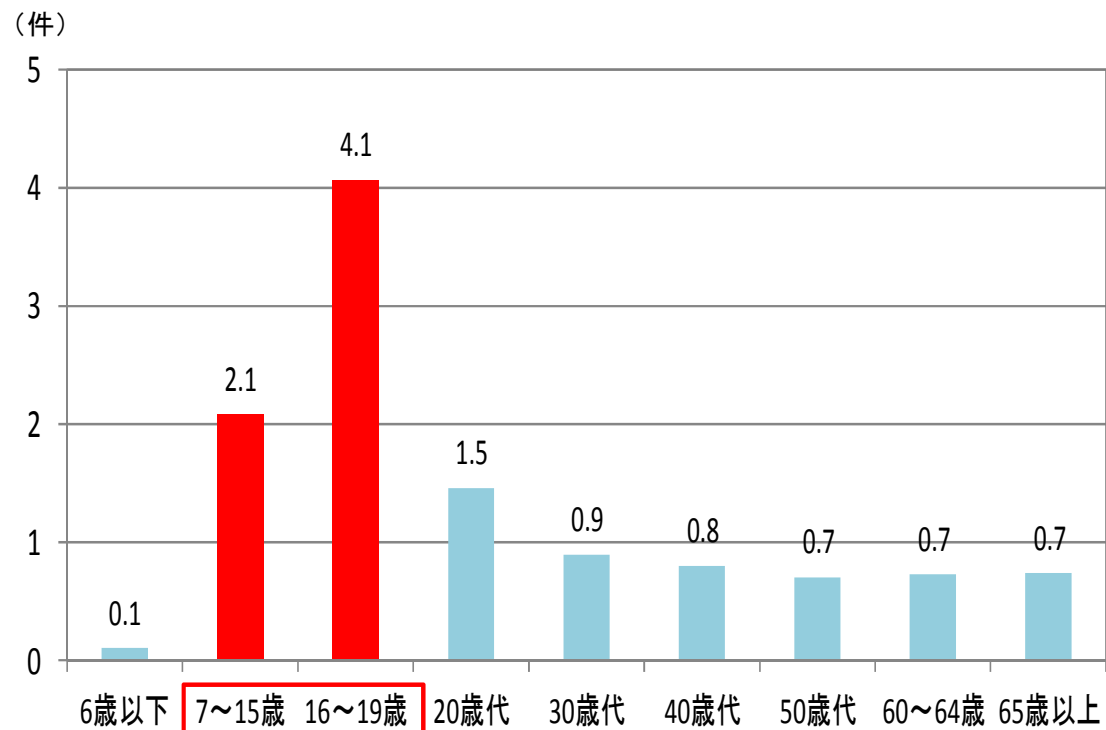
とりまとめ

# 利用目的別死傷者数(自転車乗用中)について

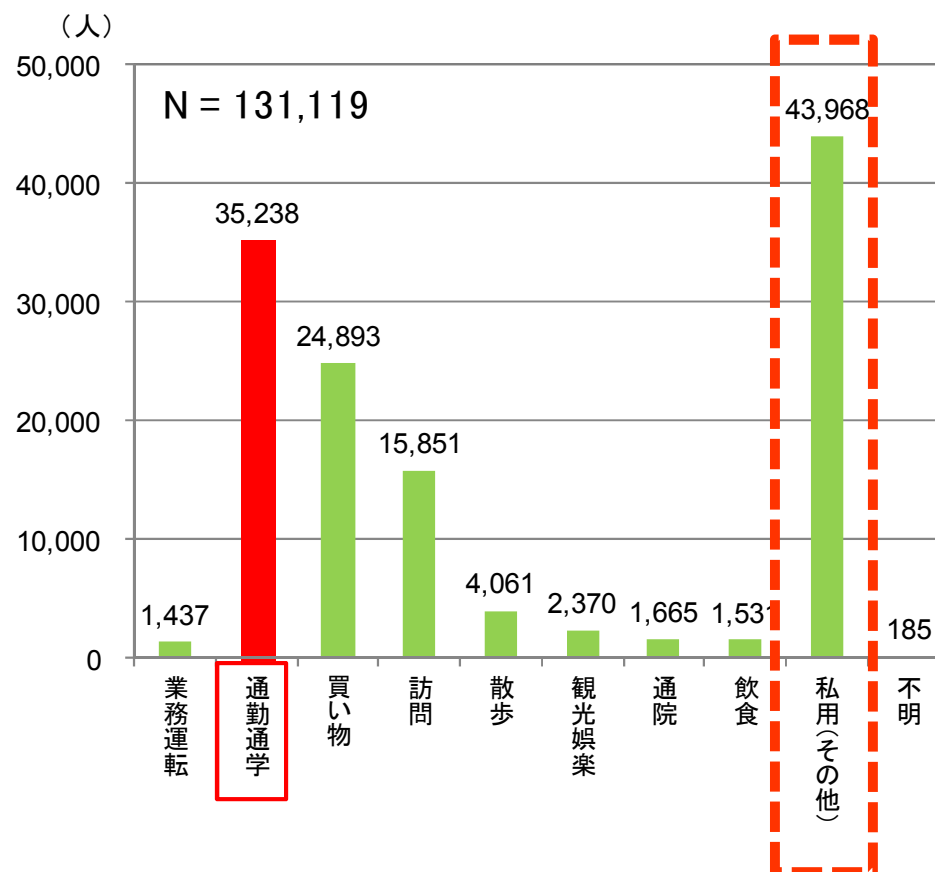
※第1回配布資料2「自転車施策をとりまく環境」P5より再掲

- 人口千人あたりの年齢層別事故件数は、7～19歳(小・中学生、高校生世代)の割合が高い。
- 利用目的別死傷者数(自転車乗用中)は、通勤通学の割合が高い(約3割)。

■人口千人あたりの年齢層別自転車関連事故件数(平成24年)



■利用目的別死傷者数(自転車乗用中)(平成24年)



【出典:ITARDA交通事故統計データ】

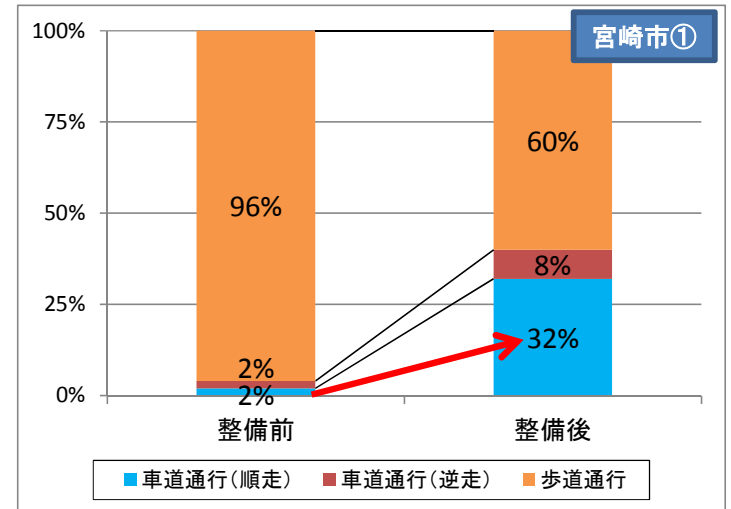
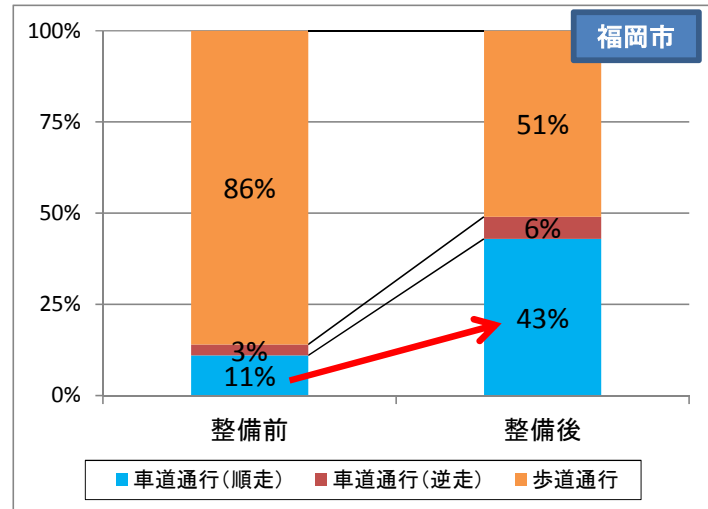
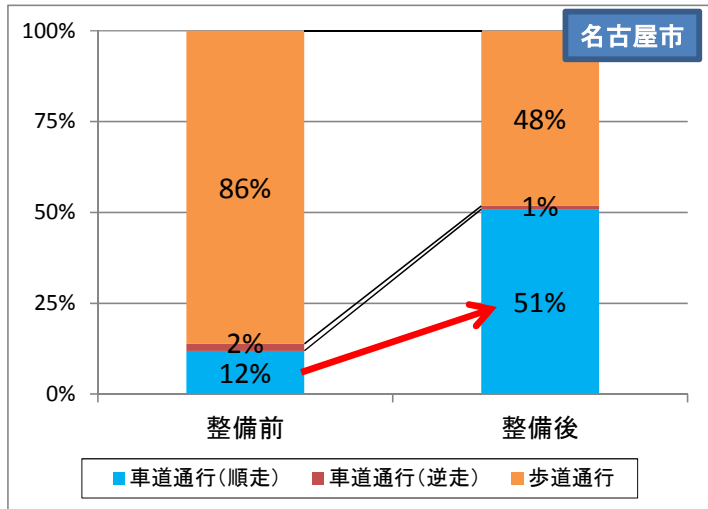


# 自転車通行空間整備による効果①（幹線道路の自転車専用通行帯）

○ 幹線道路において、自転車専用通行帯の設置により自転車の車道左側通行率が上昇し、ルールへの順守に効果をあげている。

## 幹線道路の事例

### 【自転車専用通行帯設置の効果】

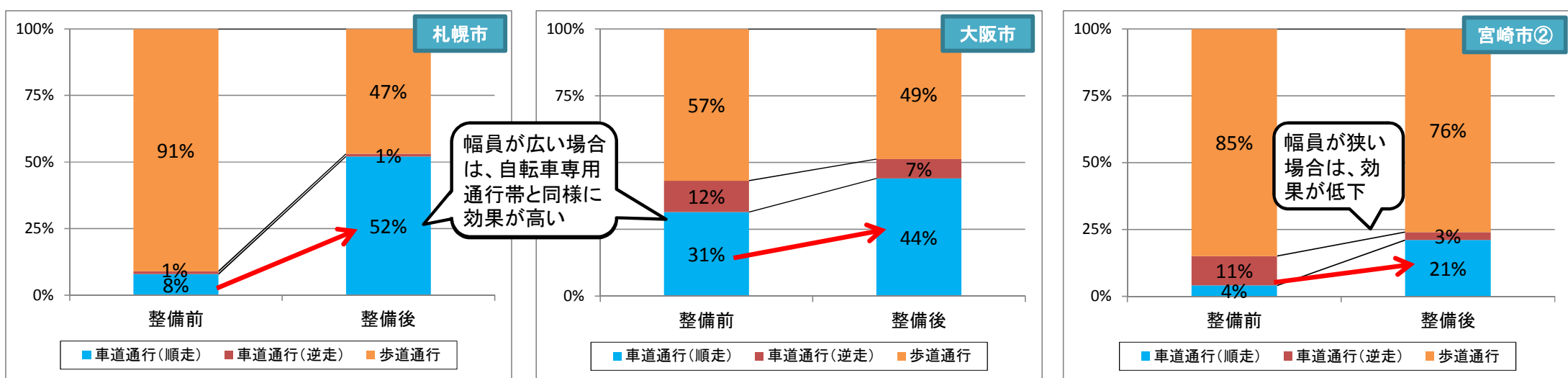


【出典：自転車通行空間整備・計画事例集(土木学会)の各事例データ(一部再集計)】

# 自転車通行空間整備による効果②（幹線道路の車道混在）

- 車道混在（車線と分離）は、自転車の通行空間が明示されるため、逆走（車道右側通行）抑制を含め、ルール順守効果大きい。
- ただし、幅員が狭い場合は、ルール順守効果は低下する傾向にある。

## 幹線道路の事例 【車道混在（車線と分離）】のピクトグラム設置の効果】



【出典：自転車通行空間整備・計画事例集（土木学会）の各事例データ（一部再集計）】

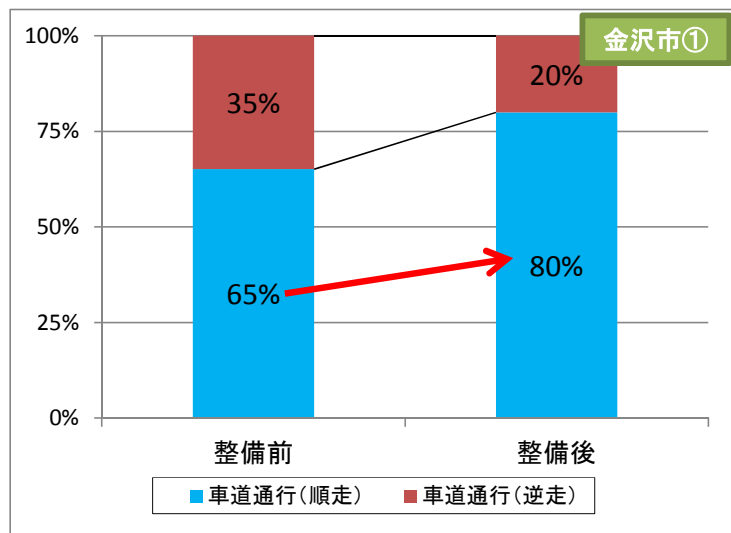


# 自転車通行空間整備による効果③（生活道路の車道混在）

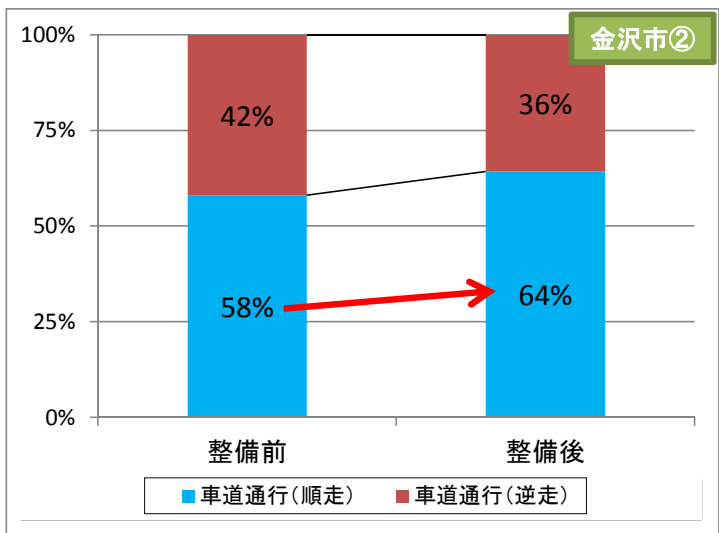
○ 無秩序に走行されやすい生活道路においても、ピクトグラム等の設置により、自転車の車道左側通行率が上昇し、ルール遵守に一定の効果을あげている。

## 生活道路の事例

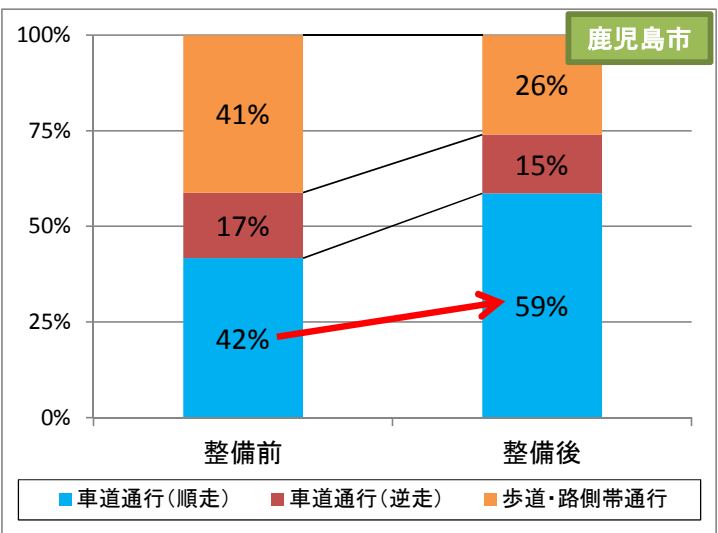
### 【車道混在（車線内）のピクトグラムの効果】



※歩道・路側帯未整備区間



※歩道・路側帯未整備区間



※整備路線6路線(共に生活道路)の合計値



【出典: 金沢市自転車走行経路分散社会実験報告書(H25) 天文館地区自転車走行空間試行整備効果資料(H24)※鹿児島市HP】