

第2回 安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会 議事概要

日時 : 平成23年12月15日(木) 13:00~15:00

場所 : 国土交通省 11階特別会議室

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。()は事務局の回答

- ・委員会で議論する目的、内容と、その具現化であるガイドラインのどこを重点的に議論するか優先順位を明確にした方がよい。安全が必須で残りの健康、環境などを推奨基準として出すような形でどうか。
- ・今回の検討会ができた理由は事故の問題が一番大きく、事故をどう減らすかを議論すべき。
- ・70年代に車との事故から自転車を守るために自転車を歩道に上げ、自転車と車や歩行者の問題を議論していなかった。それ以来子供の頃から自転車で歩道を走行し、左も右も関係なくなってきた、事故も増えた。自転車、歩行者、車のためにどう整備するか、歩道は歩行者のものということについて、きちんと考えようというのが委員会の根本。
- ・安全・安心を重点にする方がよい。特に、観光は土日に盛んだったり、季節変動があったり議論が難しい。
- ・色々な目的を羅列すると、安全・安心の重要性が薄められるので安全・安心を前面に出すようなガイドラインにすべき。
- ・委員会のアウトプットはガイドラインであり、その基本方針として、歴史的な経緯も踏まえ、安全・安心に比重を置くなど、我々がどのようなスタンスでこれを作ったかを述べる必要がある。
- ・高齢者が非常に増え時代背景が変わる中、車を運転しないと生活できない環境を見直そう、歩いて暮らせる街作り、コンパクトシティなどの上位概念があり、誰のための、何のための安全か考えるべき。
- ・安全性のみに絞ると自転車に乗らないことが最良となり、促進の観点がなくなる。健康、コンパクトシティなどいろいろな目標のために自転車の利用を促進する。そのために第一に安全、第二に快適、第三に迅速に自転車利用できる環境が確保されるようなガイドラインとすべき。
- ・ネットワーク計画は重要であり、継続的に進めるための条件になる。計画は環境や健康など地域の将来の目標に照らしたものとなる。国の立場では目的として安全を必須として位置づけ、その他は、ガイドラインを使用する立場(市町村)で地域の目標に照らして自由に選択できるようにするのがよいのではないか。
- ・とにかく安全は決定的であり、自転車だけでなく、歩行者、車を含めて道路体系全体をよくしていくことが必要。
- ・事故などの客観的な安全性の議論と快適性、安心して走れる要因はかなり違う。指標等についてはこれを意識しておいた方がよい。
- ・具体的な議論は専門家の領域と考えるが、委員会ではどこまで議論すればよいのか。

(例えば交差点は直線的にする、連続的にするなど、基本方針について議論いただければ、細かい数値や構造は事務局で検討する。)

- ・河川敷などのサイクリングロード、大規模自転車道は 3600km、分離された自転車走行空間整備延長は 3000km であるが、その関係はどうなっているのか。これらのサイクリングロードもネットワークを進める上で考慮に入れられているのか。

(大規模自転車道には歩行者も通行できるものも含めさまざまな道路が含まれている。)

- ・分担率を上げるなど目標設定するのも結構だが、その前提となる「自転車を伸ばす」や「車を抑える」といった自転車の位置付けを明確にしておくべきである。地域として、車の抑制などのしっかりとしたコンセプトを持たないと数値目標の設定は困難ではないか。

(地域で基本方針を考えれば、優先すべき交通手段が付随的に明確になると考えている。前回委員会では、自転車、自動車、歩行者のそれぞれの共存共栄の空間をつくるという意見があった。また、地域の方針や目標を地域で選択できるようにしている。)

- ・欧米では、90 年代に自転車の国家戦略が出ており、高齢化の進展、エネルギー問題を背景にクルマ依存を見直し、自転車、歩行者など多様な選択肢が使える道路環境、交通環境が必要であるという流れになっている。車に遠慮してもらい、自転車、電動車いす、ベビーカー、新しい移動手段を含めて多様なものが選択して使えるといった、国としての大方針が必要ではないか。
- ・交通手段の選択は個人の自由。どの手段を選んだとしても、安全で快適な空間が保たれるようにしましょうというのがガイドライン策定の一つの目的。車から自転車への転換を強制するような流れにすべきでない。
- ・多様な選択肢を強制でなく個人の自由で選べるようにすべきであるが、例えば自転車が車道通行であるという基本原則を選択できる環境が整っていないので、環境を整えましょうということ。
- ・本来の形ではないが必要に迫られてママチャリは歩道を通行し自転車を選択できている。本来車道を走るといふのなら、どういう整備が必要かを考えるということ。
- ・自転車利用を促進している欧州の国では自転車の必然性を国民に理解してもらうために大変な努力をし、国家戦略を掲げており、これは重要な論点である。日本では、すでに自転車利用が多く、危険にさらされており、走行空間整備の量が少なく、統一性もない、ネットワークになっていないという状況で、ガイドライン作成が求められている。今回の委員会では、設計とその基となるネットワーク計画の要件にフォーカスを当て、議論が広がらないように国家戦略の類は、ガイドラインの外で用意しておく方がよい。
- ・自由選択を進めると自転車のようなクルマに対して弱いものは淘汰される。強制ではなく弱いものに重点を置く考え方を示せないか。例えば、エコカー減税と同様に、いろいろ問題のある自転車を引き上げる何からの考え方を国として示すことを配慮する必要がある。
- ・ここ 10 年で歩道の対自転車の事故、路側帯での自転車同士の事故が増加している。歩行者感覚の自転車と車両である自転車の 2 種類があるなかで、車両である自転車をきちんと位置づけるガイドラインとすべき。自動車、歩行者から車両として認識される存在になるような自転車の振る舞いをすべき。

金沢では、走行指導帯をつくり、自転車の通行位置を明示することにより、自転車が車から認識される存在となり車が幅寄せしなくなった。

- 大きな交差点の事故か、細街路の交差点の事故かという分析も必要。路側帯の自転車同士の事故は左も右も関係なく走っているから起きているため、路側帯を自動車と同じように一方向に走ると決めるなど、自転車が車両になるためのガイドラインをつくるという感覚が見えやすい。
- こういう整備をすれば、こういう事故が防げるといったロジックが分かる記載をすべき。
- 対面通行の自転車道をできれば車と同じ方向に進む癖づけや、自転車歩行者道で通行位置を守っていない、スピードを出して走る自転車がが多いので、自転車は車の仲間なんだという感覚を身につける方向付けが、ガイドラインで見えてくればよい。
- 私たちのグループでは、11年前から車道の左側を走ろう、ルールを守ろうなどという活動をしている。白い自転車に乗る警察官が車道を通るという大原則のお手本を示してほしい。警察官が車道通行を徹底すれば、自転車は車道通行なんだと子供も含めてみんなが気づく。また、信号で停止するなど身をもって見せるべき。また、車道の左側を通行することにより、路上駐車の実感できるし、路上駐車取締りなどをエンカレッジできる。

(警察学校でも正しい自転車の乗り方を指導している。ただし、警察官の自転車は移動だけでなく警らも兼ねているもので、歩道を通行する場面もある。)

- 警らであっても、歩道を走ることがあってはならない。警らをしていることがわかるようにしてもらいたい。
- これから新しく整備する道路は、歩道に自転車を乗せないという大原則をもって整備すべき。また、既存の道路については、時間がかかるかもしれないが一定の条件、環境が整い次第、歩道からおろしていくというような考え方はどうか。このままの資料では、自転車歩行者道の現状追認、何もしないでもいい、と見えてしまう。新しい道路と今ある道路の改修、環境の改善の2つに分けて、それぞれ望ましい方向を示す必要があるのではないか。
- 歩行者と自転車の分離について、自転車歩行者道を望ましい形態とするのは問題で、優先度が低い場合に残さざるを得ない場合の特殊解という扱いにすべき。この分離基準は、明確な目安を決めるのではなく、交通事故の対策のように、問題の程度に応じて自治体がどこから優先して整備するか判断できるような仕掛けをつくる方がよい。むしろ、自転車と自動車の基準が重要で、よく検討してほしい。
- ネットワーク化は、自転車が車の代替りの交通手段であり、長い距離を移動できるという意味合いになる。そのためにはそれなりの速度が必要で、そうした自転車が安全で快適に走行できるネットワークができるとよい。自転車が増えて、高齢者、子供を乗せた人、荷物を運ぶ人も増えるし、追い越しで事故が起きてはならないため、これらに対応し、いろいろな速度に対応できるものを議論すべき。
- 今まで歩道と車道しかなかったが、自転車道のような走行空間をつくろうよという言い方が分かりやすい。自転車独立、自転車権利認知のためのガイドラインといったイメージかと思う。
- 金沢では、路肩の幅と車のスピードによってどれほど自転車は安全に感じるか、路肩走行の実験をしている。自転車が車両として認められるためには、自転車歩行者道であっても、その路肩や車の速度

を考慮して本当に車道を走れないかどうか検証し、基準をつくるくらいの気持ちが必要。

- ・数年前に自転車レーンが出てきて選択肢が広がり、今回はさらに金沢から始まった自転車走行指導帯など選択肢が広がった。歩道がある中で車道を自転車が走る一方、歩道のない狭い道路で車道を走らなければならない場面も多く、指導帯か路面標示か何らかの方法で安全を高められるなら、それをネットワークの一部として構成していく必要がある。計画だけでなく設計でもこうした選択肢を位置づけるべき。
- ・自転車の通行スペースがつくれればよいが、予算制約や道路の幅員、交通量が地域により異なるので、こういう場合はこう作れば安全性が高まるという具体的なものを示してはどうか。例えば、車道上でポールや柵を立て安全を確保することがよいのではないか。
- ・自転車愛好家の増加にともない、ルール違反する方も増えている。運転技術や距離が違うのでママチャリとこれら愛好家と一緒に考えることは難しい。生活に必要不可欠なママチャリは距離より安全確保が大切で、ルールが認知され、歩道で分離ができるなら、歩道を通行することを認めてもらいたい。
- ・危険な運転をする愛好家は増えているし、ママチャリに乗る高齢者や奥様方もルールを無視することが多い。ルールを知ってもらうことについて重視すべきであり、具体的に楽しみながらルールを知る機会を設けるなど、工夫について示すべき。ポールがあった方が怖いと感じる場合もあるので、走っている人の感覚になって最初から除外すべき。
- ・「望ましい整備形態の選定(資料3 p.10)」、「連続性が確保された自転車ネットワークの検討(同 p17)」は関連した内容を示している。再整理すべき。
- ・予算の確保はどうなっているのか。今後整備しようとしたときに予算がつくのかは重要である。
- ・車道に空間を求めるとすると、なぜ車道を通行するか、車道の安全性について検証する必要がある。海外では車道が安全という研究があるが、日本では分析が少ないので、それを補強してほしい。
- ・分離工作物について、できるだけ何もない状況が望ましい。分離工作物があると安心するし、安心が危険につながる。車と自転車が互いに認識出来る構造とし、クルマからの視認性を妨げるものはつからないほうがよい。
- ・母親が歩道を通行することについて、歩行者優先で、走ってはいけない(徐行)など、ルールを周知すべき。複雑で例外が多い現行のルールでは、子どもたちに周知することが難しい。道路交通法を含めたルールの簡素化を目指すべきことをガイドラインに記述してほしい。
- ・都市内では自転車道は不要。自転車レーンの整備に導けるような記述が重要。
- ・走行指導帯では車との関係が密になるので自転車も車道での振る舞いが重要になる。生活道路では歩道がない道路があるため、車両と認識させるための教育が重要で、それをみんなが理解していることが必要である。例えば、金沢では外国人にもわかるよう「左側通行」と「→」とを路面に表示し、街頭指導もしている。また、金沢では自転車の日をつくり、みんなでルールを守る教育的取り組みを行っている。自転車走行指導帯はルールの見える一つの方法だが、学校でも車道での自転車のふるまい方について高学年くらいからは実践的な教育をすべき。
- ・資料の「わかりやすい案内」という表記について、ルールが見える、自ずと理解できることが重要で

ある。歩道や車道の通行ルールがその場に示されることが必要。また、歩道自転車通行可と自転車歩行者専用道路の標識が同じであることが混乱を招いている。

- ・自転車レーンとして1.5mが望ましいとされているが、車道を走る自転車の安全を図るために幅員に余裕のある歩道を縮小するなどして2m以上を確保し、自転車レーンよりも自転車道の整備を優先的に検討する方針にすべきでないか。
- ・それぞれの整備形態には適所があるので、優劣ではなく、適材適所で考える必要がある。なお、大学で、自転車歩行者道の自転車のマークを押しチャリにして、大人と子供のマークを男子と女子に変えるので、参考にしてください。自転車走行空間の整備を優先するために植栽帯を削除することは必ずしも良いとはいえ、自動車からの視認性を確保しつつ、高木等を増やしていくなど環境面に配慮すべき。
- ・ルール遵守の観点では、絶えず車に注意して走行することから自転車レーンの方が望ましい。
- ・標識・表示は自転車利用者にルールを守らせるものだけではなく、自動車に対しても自転車の車道走行に対する配慮や自転車レーンでは駐車が不可などの自動車のルールを知らせるものとなるようにすべき。
- ・対面通行の自転車道はすれ違いや追い越しといった場合に危険である。分離工作物は、縁石でも利用者にとっては危険性が高く、設置しない方が望ましい。自転車レーンの方が望ましいという意見には賛成。車と同じ方向に走行するといった意識付けが重要。
- ・どのような整備がなされても、ルールが周知されないと整備されたレーンなどが利用されないことが起こりうる。ルール周知については、自転車販売店など産業側にある程度の強制力を持って協力を求めるべき。
- ・自転車利用促進を行うには、駐輪対策がきちんとされていることが必要で、店舗、事業所、公共施設などの取り組みを定めるべき。また、路上駐車について、道路利用者の全体で考えて裏道への誘導を行うなど路上駐車スペースは確保しつつ、自転車走行空間整備を行うことを明示すべき。
- ・総合的な取り組みのうち、自転車利用ルールの徹底と運用を章としてつくることとしてはどうか。ここには駐輪問題も含まれる。
- ・今日の質疑にもルール関係の発言は多かったため、章として柱を立てる方針でよいと思う。
- ・交差点の設計の方針について、今後の日本の交差点の姿、ルールを変える大きな課題である。この方向性については賛成が多いということで、具体の議論は次回行うこととする。
- ・交差点における直進性の確保は賛成。その場合、ドライバーからの視認性を高めるため、自転車の停止場所の前出しや自転車専用信号などについても検討すべき。
- ・ホームページに掲載する議事録は、なるべく省略しないほうがよい。

(趣旨が変わらないように議事概要をより詳細にすることで対応させていただく。)