

# 第1回委員会の主な指摘事項

資料1

## 1. 施策背景

- ① 自転車と自動車の共存共栄という考えを出すべき
- ② 自転車だけをとりあげると歩行者・自動車の反発が生じるため、人を中心に置き、人が目的に応じ不自由なく交通手段を選択でき、安全に利用しやすい交通環境を作ることを基本とする

## 2. 現状分析

- ① 自動車を運転しなくなった後に利用する交通手段
- ② 自転車関係事故における発生箇所別の自転車の負傷者・死傷者数
- ③ 自転車対歩行者の事故件数及び歩行者の死亡事故件数
- ④ 自転車通行位置(歩道、車道)による事故発生割合
- ⑤ 交差点内で自転車が直進した場合の事故データ
- ⑥ モデル地区における自転車走行空間整備延長と自転車交通量の関係
- ⑦ 自転車・自動車交通量とその幅員の関係

資料2

今回議論

資料3

## 3. 自転車走行空間整備に係わる計画

- ① 海外では目的の2番目くらいに健康が位置づけられている
- ② 安全は必須だが、その他、健康・環境は地域で選択すべき
- ③ 目的には、健康以外にも、観光やシビックプライドがある
- ④ 地域にとっての必要性を議論することがまず一番目にすべきことである
- ⑤ 交通手段の優先度を明らかにすることが重要である

基本方針・計画目標の設定

- ⑥ 計画策定に際し、どのデータを使うのが重要である

概況把握

- ⑦ 自転車ネットワークをどうつくっていくかが重要である

連続性の確保された自転車ネットワーク検討

- ⑧ 自転車ネットワーク形成において、海外では車の交通量と速度を下げることを第一に考え、その次に分離共存を考えている
- ⑨ 幹線道路と生活道路で分けて議論した方がよい
- ⑩ 歩道上に自転車を通すことを前提に通行位置を書くともルールが混乱する
- ⑪ 車道を時速15kmくらいで自転車が走れる空間を作してほしい
- ⑫ 歩いて暮らせる町づくりという施策を進めていたが、まだ歩道が少なく、車道を削るといふ発想が大切ではないか

望ましい整備形態

- ⑬ モデル地区は幅員が広いところが多いようだが、実際は、狭いところに課題があるのではないか
- ⑭ 車道が危険なところは裏道を使うなどが考えられる
- ⑮ 自転車にとって望ましい形態にできない指導帯や路面表示だけの場合でも、暫定整備と将来そのままの両者があるかもしれない
- ⑯ 金沢の指導帯の事例をガイドラインのメニューに位置づけてほしい
- ⑰ 交通量が多い場合、押しチャリというやり方もある

当面の形態の検討

- ⑱ 住民参加が重要であり、そのための仕組みづくりを考慮すべき
- ⑲ 計画策定し取り組みを継続することが重要であり、そのための枠組みが必要であり、自転車法による法定協議会を活用すること等も考えられる

検討体制

## 4. 自転車走行空間の設計

- ① 歩道の通行位置の明示を工作物で分けられないか
- ② 歩行者交通量に応じて歩道を狭め、自転車レーンを作ることも考えられる

一般部の設計

- ③ 歩道橋で歩道が狭くなるので、歩道橋の撤去なども進めるべき

特殊部の設計

- ④ 交差点の議論をしっかりとしてほしい
- ⑤ 自転車にとって、左折レーンが怖い
- ⑥ 2段停止線が重要である
- ⑦ 信号のある交差点は、自転車の2段階右折のバイクポケットを考慮すべき

交差点部の設計

## 5. 自転車利用の総合的取り組み

- ① 二段階右折の際、どの信号を見ればよいか分からないという実態があり、現場での指導も効果がある
- ② 世の中の混乱を生まないような十分な広報が必要である
- ③ 歩道と車道を行き来する自転車が危ない
- ④ 道路交通法はルールが複雑すぎるので整理し、周知してほしい

交通ルールの周知

- ⑤ 多様な空間を使い分けるには、そこでのルールを現場で分かるようなデザイン・サインを工夫する必要がある
- ⑥ 各地方自治体の取り組みに混乱が生じないように法定外の案内を統一する必要がある

わかりやすい案内

## 6. その他

- ① 道路構造令に自転車専用レーンの位置づけがない
- ② 子供を乗せたママチャリなど車道走行困難と考えられる自転車は歩道通行を認めるなどの配慮が必要である