

第 2 回委員会の主な指摘事項 (追加意見を含む)

1. 背景・目的

- ①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。
- ②70年代に、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。自転車、歩行者、自動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を考えることが根本。
- ③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。
- ④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べきでない。
- ⑤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。
- ⑥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。
- ⑦現場職員が地元の理解を得るため、自転車利用促進の必要性を示したデータ等が必要。
- ⑧自転車利用が多く危険で、走行空間整備が少ない状況で、ガイドラインが求められており、設計とネットワーク計画にフォーカスを当て、議論が広がらないよう国家戦略の類は外に置くべき。
- ⑨欧米では、90年代に自転車の国家戦略が出ており、高齢化、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交通環境が必要という流れ。国としての大方針が必要。

はじめに

ガイド
ライン今後の
検討課題

2. 自転車通行空間の計画(自転車ネットワーク計画)

- ①自転車ネットワーク計画を効率的に検討するため、計画作成の検討手順、その各段階において必要となる技術的検討や合意形成・コミュニケーションの具体的な内容についても明確にすべき。
- ②ネットワークの候補路線の選定について、計画の基本方針や目標に対応して重点的にすすめるに必要な路線に絞り込むべき。
- ③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とすべき。既存の道路では、環境が整い次第、歩道からおろすという考え方はどうか。

ガイド
ライン

- ④自歩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特殊解という扱いとすべき。
- ⑤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。
- ⑥自転車走行空間の確保は、自転車専用通行帯を基本とし、危険性の相対的に高い場合には、自転車道等を整備すべき。
- ⑦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。
- ⑧対面通行の自転車道はすれ違いや追い越しで危険。レーンが望ましいという意見に賛成。車と同じ方向に走行する意識付けが重要。
- ⑨車道を走らなければならない場面があり、指導帯か何らかの方法で安全を確保し、それをネットワークの一部に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。

ガイド
ライン

3. 自転車通行空間の設計(一般部)

- ①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。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をつくらないほうがよい。
- ②自動車とのドア事故や視認性欠如による交差点事故等を防ぐため、自転車専用通行帯をパーキングメーターの外側に設置すべき。

ガイド
ライン

4. 自転車通行空間の設計(交差点部)

- ①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。
- ②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。
- ③車道幅員の狭い交差点で二段階右折時の滞留スペースを作るため、横断歩道を移動するなどの工夫を検討すべき。
- ④交差点での左折巻き込み防止策として、自転車の左折専用レーンがある場合には、左側端の走行義務を改め、交差点手前からセンターラインよりに直進レーンを設けて走行可能とすることを今後の課題とすべき。

ガイド
ライン

今後の
検討課題

5. 利用ルールの徹底

- ①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。
- ②愛好家、ママチャリに乗る高齢者や奥様方もルール無視が多い。ルール周知を重視し、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。

ガイド
ライン

- ③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、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。
- ④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。
- ⑤案内表示について、ルールが見える、自ずと理解できることが重要。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。
- ⑥標識・表示は自転車利用者に対してだけでなく、自動車に対しても知らせるものとすべき。

ガイド
ライン

6. 自転車利用の総合的な取組

- ①自転車利用促進には、駐輪対策が必要で、店舗、事業所、公共施設などの取り組みを定めるべき。路上駐車について、裏道へ誘導するなど駐車スペースは確保しつつ走行空間整備を行うことを明示すべき。

ガイド
ライン

7. その他

- ①自転車関連事故の議論を進展させるに必要なデータをさらに収集し、今後、分析を深めるべき。
- ②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。
- ③道路構造令に自転車専用通行帯を位置づけるべき。
- ④運転技術や距離が違うのでママチャリと愛好家と一緒に考えることは難しい。生活に必須の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できるなら歩道通行を認めてもらいたい。
- ⑤自転車道を設置する場合は、高齢者や子供が徐行で歩道を双方向で通れるよう歩道通行可の措置がとれるよう法改正を今後の課題とすべき。
- ⑥道路交通法を含めたルールの簡素化を目指すべき。

今後の
検討課題