資料１

第３回委員会の主な指摘事項

１．提言（はじめに）について

①自転車自身も交通弱者としての一面がある。

②高齢者の自動車の代替手段としての自転車という位置づけは、ガイドラインに含めないほうがよい。
③高齢者の方には、歩くより自転車のほうが楽だという方もたくさんいる。
④高齢者や障害者の方々の歩行環境を整備していこうという方針を明確に記載すべき。

２．提言（ガイドライン（自転車通行空間の計画））について

①適切なコミュニケーション・合意形成を実施した上で、自転車ネットワーク計画を決定すること。
②バリアフリーの地区、小学校の通学路、病院の近傍の車道等、自転車ネットワークとして避けることも検討すべき。
③道幅が狭く、自転車のレーンの整備も難しく、そこに歩行者と双方向の自動車が混在しているような場所において、自動車の一方通行化を検討するということはよいと思うが、地域の方々の議論もあるため、「一方通行化も検討の１つとする」のような表現にとどめるべき。
④代替路を選定する場合は、歩車道の区分のないような細街路等の道路についても、適切な安全性とか快適性の評価をし、積極的に選定すべき。
⑤自転車に関するデータが十分ない、将来の予測が難しい等が考えられるため、客観的、定量的な指標の義務化は多少時間がかかる。
⑥一番自転車が危ないのは、夜間。明確に通行帯等が認識できるような看板や路面表示をすべき。
⑦車道で絶対逆走させないような標記をはっきり織り込むべき。

⑧法定外看板のデザイン、色等について全国統一の方向性を示すべき。
⑨着色する路面の範囲とか、色彩の彩度、明度については、景観や色彩の専門家の意見を取り入れるべき。
⑩色がついていなくても、自動車から自転車の形で見えるようなマークが入っていればわかる。色については、白というのはわかりやすいし、耐久性もある。

⑪多くの人は通行ルールに慣れていないので、最初は色が必要。
⑫車が侵入することを防ぐためにある程度の統一した色というものは、必要。
⑬京都は、マクドナルドの赤色を変えた。同じように、自転車レーンの色についても地域の独自性を出しているところがあるという話もある。

⑭河川とか港湾とかほかの管理者と一体となってネットワークをつくることを検討すべき。
⑮自転車に乗っていて一番困るのは橋とトンネル。
⑯選定されていないネットワークの道でも、改修工事とあわせて空間整備をするようにできないか。

３．提言（ガイドライン（自転車通行空間の設計））について

①交差点部の対応例１で、交差点の内部の矢羽を専用通行帯に変えることはできないのか。
②信号で制御されているということを前提に考えると、交差点部にも専用通行帯を作っても良いのではないか。
③交差点部の対応例１で、自転車レーンと普通の車用の停止線との距離を、自転車１台分以上にできないか。

④交差点部の対応例２で、交差点を過ぎたらすぐに自転車レーンがあってもいい。一方で、交差点に近づくほうは、これは安全の問題から、コペンハーゲンのように、あえて自転車レーンをなくしてマージさせるという考え方がある。

⑤交差点部の対応例３は、できるだけやるべきではない。
⑥交差点部の対応例３では、右側通行する自転車は、交差点の近くで左側通行する自転車と交差して歩道に上がるが、そこで接触が起こり得ることに配慮が必要。

⑦交差点対応例の出し方について次回もう一度確認をさせていただきたい。

４．提言の名称について

①提言の名称は、キャッチコピーが必要。
②「みんなにやさしい自転車環境」はどうでしょう。