資料2

安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言（仮称）（案）に関する意見募集について（結果概要）

意見募集期間　：平成24年2月27日（月）～3月2日（金）

応募提出者数　：　533人

提出件数　：　590件

意見総数　：　2，027件

意見は、以下のとおり。

【特に、多様な意見、議論になっている項目の意見】

1．歩行者、自転車、自動車の分離　17件

（3者分離）　4件

○　歩行者・自転車・自動車はそれぞれ通行空間を分離すべき。

（歩行者と自転車の分離）　10件

○　歩行者と自転車の通行空間を分離すべき。
○　歩行者が多い場合は、歩行者と自転車を分離すべき。
○　広い歩道がある場合は、歩道内で歩行者と自転車を分離すべき。

（歩行者・自転車と自動車の分離）　2件

○　歩行者と自転車の通行空間は分離しなくてもよく、自動車のみ分離すべき。

（混在可）　1件

○　分離に拘らず、場合によっては混在させる空間もありえることを示すこと。

2．自転車歩行者道　29件

（自転車歩行者道：反対）　11件

○　普通自転車歩道通行可規制を廃止するべき。
○　歩行者の安全確保の観点から、自転車歩行者道は採用すべきではない。

（自転車歩行者道の限定活用：賛成）　11件

○　自転車歩行者道の活用が限定されている点は評価する。
○　自転車歩行者道が恒久対策とならないように暫定的な形態とすべき。
○　整備が進まない間はルールを周知・徹底させながら自転車歩行者道を活用し、自転車専用通行帯が整備され次第、自転車と歩行者を分離すべき。
○　自転車歩行者道では、自転車の速度を低下させる工夫をすべき。
○　老人と子供や高速では走れない自転車は歩道内を通すほうが安全。

（自転車歩行者道：賛成）　7件

○　自転車歩行者道を柔軟に活用して整備をすべき。
○　自転車歩行者道は当面の整備形態としてではなく、明確に位置づけるべき。
○　自転車歩行者道において、植栽や構造物で自転車と歩行者を分離する形式を選択肢に加えるべき。
○　車道よりも歩道の方が自転車で走りやすい。

3. 路面着色　21件

（路面着色の是非）　4件

- ○ 路面は着色すべき。（1件）
- ○ 路面は着色すべきではない。（2件）
- ○ 自転車歩行者道に自転車の通行位置として路面着色すると歩行者優先という意識が低下するため、歩道は路面着色すべきではない。（1件）

（路面着色統一の是非）　6件

- ○ 路面着色の色は、全国で統一すべき。（2件）
- ○ 路面着色の色は、全国で統一すべきではない。（3件）
- ○ 通行方法が異なるのに整備形態によらず着色する色を統一する方法は、通行者の混乱を招くため避けるべき。（1件）

（留意点）　11件

- ○ 路面のカラー化の必要性、色彩について地域の景観に配慮すべき
- ○ 路面着色の色は、統一するのであれば、青系以外も使えるようにすべき。
- ○ 色の検討をする場合は、景観や色彩の専門家も参画するべき。
- ○ 路面着色する場合には、全幅を塗るのではなく、着色する幅を最小限にすべき。
- ○ 将来的に、通行ルールが定着した場合には、路面着色などはなくしていく方向にすべき。

4. 自転車道の通行方法　307件

（自転車道の原則一方通行化）　302件

- ○ 自転車道は原則一方通行とすべき。
- ○ 対面通行の自転車道は、自動車と自転車の正面衝突を助長する可能性があるため、危険。

（自転車道の条件付き一方通行化）　5件

- ○ 自転車道を一方通行化するときの基準を明確にすべき。
- ○ 自転車道を原則一方通行とするとともに、逆走する自転車については、自転車歩行者道上を徐行することを可能とすべき。
- ○ 自転車道を一方通行化し、広幅員の自転車道は追い越し車線を設けるべき。

5. 左折巻き込みに対する安全対策　45件

（路面表示のみによる対策）　16件

- ○ 自転車専用信号に制御されていなくても、自転車専用通行帯を交差点に接続すること。
- ○ 「進路変更禁止」と合わせて「右左折の方法」の規制を実施すると記載すべき。
- ○ 停止線の前出しをすべき。
- ○ 「進路変更禁止」規制とともに、停止線の前出しをすべき。

等

（信号制御による対策）　18件

- ○ 「自転車と自動車を混在させて一列で」通行することは不可能であり、自転車の停止線を前出しし、自転車専用信号により分離すべき。
- ○ 左折自動車により、交差点で直進できないため自転車専用信号を設置すべき。
- ○ 自転車専用信号機の仕様を新たに作るべき。

等

（混在による対策）　5件

○ 自転車専用通行帯において、交差点部での進路変更禁止規制は、左折巻き込み事故を誘発する危険が想定されるため、実施すべきでない。
○ 自動車を左端に寄せることなく左折させることは危険である。（左折する自動車は、左側端を通行すべき）

等

（その他）　6件

【その他の意見】

Ⅰ．はじめに

Ⅰ-1. 背景　55件

○ 自転車利用者は多種多様であることを認識すべき。
○ 「昭和45年の自転車歩道政策によって、自転車乗車中の事故死者数が大幅に減った」とあるが、実は、同期間に他の交通事故（自動車、自動二輪、原付、歩行者など）はもっと減っており、自転車事故は相対的には増えている。該当箇所を削除願いたい。
○ ルールを守らないというよりも、知らずに利用している人が多いことが問題。
○ 自転車の事故に対する検証が不足している。
○ クルマ優先の政策を根本から見直していただきたい。
○ 車いす利用者や視覚障がい者、ユニバーサルデザインの専門家等の意見を反映した提言とすべき。
○ 新たなモビリティへの対応も検討する必要がある。

等

Ⅰ-2. 提言にあたって　169件

（全体について）　28件

○ 評価できる・主旨としてはおおむね良好。
○ 「安全性」「快適性」「迅速性」の3要素が満たされなければ普及は進まない。

等

（通行方法）　42件

○ 自転車は「車両」であり車道通行を原則とすることに賛成。
○ 自転車は車道を通行することが大原則とするのはいいすぎではないか。
○ 自転車は「左側通行」を徹底すべき。

等

（自転車通行空間整備の必要性）　38件

○ 自転車通行空間の整備も重要だが、利用ルールの周知、正しい乗り方の徹底も重要。

等

（ガイドライン・提言の位置づけ等）　25件

○ 最終的には、すべての路線を対象としたガイドラインとすべき。

等

（今後の検討課題）　23件

- ○ 国としての交通体系のあり方の再構築について考えを示して欲しい。
- ○ 環境、省エネルギー、健康の観点からも自転車利用環境整備を推進して欲しい。
- ○ 自転車走行空間整備に関する戦略的な構想・目標は示せないのか。
- ○ 自転車の利用実態の把握が不十分。
- ○ 自転車の総合的な取組を進めるにあたり、自転車利用者への新たな財源的負担について検討すべき。

等

（その他）　13件

Ⅱ．ガイドライン

Ⅱ-1. 自転車通行空間の計画　215件

（基本方針、計画目標の設定）　5件

- ○ 地域における自転車利用の概況把握について、具体的な方法を示すべき。

等

（自転車ネットワークの路線選定）　23件

- ○ 全ての道路を対象とすべきであり、対象路線を限定すべきでない。
- ○ 新設道路や既存道路の整備・拡幅時は必ず自転車通行空間を整備すべきであり、そのような路線もネットワーク路線として選定すべき。

等

（整備形態の選定）　28件

- ○ 自転車道を整備すべき。
- ○ 自転車道の整備は、「車道は自動車のもの」と誤解を与えるため整備すべきではない。
- ○ 自転車道ではなく、自転車専用通行帯を整備すべき。
- ○ 全ての道路に自転車専用通行帯を設置すべき。
- ○ 自転車を車道通行させる際の対策として、自動車の一方通行化に加え、大型車両の通行禁止や抑制も明記すべき。
- ○ 堆雪帯を活用した自転車通行空間整備を検討すべき。

等

（整備形態の選定条件）　36件

- ○ 整備形態の選定条件を明確にすべき。
- ○ 整備形態の選定条件は、地域の状況に応じて設定できるようにすべき。
- ○ 規制速度が高い場合は自転車道ではなく、車道と自転車専用通行帯の間に間隔を設ける形態にすべき。
- ○ 規規制速度が低く自動車交通量も少ない道路であっても、自転車専用通行帯を設置すべき。

等

（空間再配分の検討）　19件

- ○ 植樹帯の縮小は、環境保護団体などの反発が大きく、幅広く議論すべき。
- ○ 自動車交通の転換が必要な道路の手段として、公共交通機関の強化、モビリティマネジメントを実施すべき。

等

（当面の整備形態）　24件

- ○ 自転車専用通行帯の整備が困難な場合は、路肩のカラー化を積極的に実施すべき。
- ○ 路肩のカラー化は必要ない。
- ○ バス専用通行帯は、自転車バス専用通行帯とすべき。

等

（整備形態その他）　9件

- ○ 道路構造令に現在記載されていない整備形態を記載して欲しい（自転車専用通行帯、自転車走行指導帯等）。
- ○ ママチャリとスポーツ車を法的に区分して通行方法や通行空間を区別すべき。

等

（整備優先度）　4件

- ○ 「容易さからではなく」を「容易さばかりを優先するのではなく」に修正すべき。

等

（案内方法）　3件

- ○ 法定外看板、表示等については、法定化して全国的に統一すべき。
- ○ 「地域内で統一」の「地域内」とは、どの程度のエリアを想定しているのか示すべき。

等

（案内方法デザインなど）　15件

- ○ 自転車通行位置を明示する場合は、白線や自転車マークなど可能な限りシンプルにすべき。
- ○ 日本人だけではなく外国人にも分かるように、ピクトグラムを活用すべき。
- ○ 文字を使用する場合には、英語も併記すべき。
- ○ 法定標示の自転車マークと同じものを自転車走行部分にも使用可能とすべき。（法改正も含め検討）
- ○ 標識や看板を設置する場合は、既存のものも含め整理縮小すべき。

等

（案内方法その他）　7件

- ○ 代替路を設定した場合は、分かりやすい案内を行うべき。

等

（計画検討体制）　12件

- ○ PI（パブリック・インボルブメント）の対象範囲や対象者を明確にすべき。

等

（計画の評価、見直し）　7件

- ○ 地域で自転車ネットワーク計画の検討が適切に実施されるように進捗状況を第三者機関や市民が評価できる仕組みをつくるべき。

等

（その他）　23件

Ⅱ-2. 自転車通行空間の設計

Ⅱ-2-1. 一般部　680件

（分離工作物全般・一般論）　12件

○ 分離工作物として縁石だけでなく植栽帯や乱横断防止柵も可能とすべき。

等

（自転車通行空間と車道の間の分離工作物）　28件

○ 自転車通行空間と車道の間は縁石で分離すべき。
○ 自動車と自転車の構造的分離が必要な場合は、縁石ではなく柵を設置すべき。
○ 自動車と自転車の構造的分離に反対。
○ 自動車と自転車は縁石や柵ではなく標示のみで分離すべき。

等

（自転車通行空間と歩道の間の分離工作物）　5件

○ 自転車通行空間と歩道の間に縁石を設置すべき。
○ 自転車通行空間と歩道の間に段差をつけるべきでない。

等

（縁石の構造）　6件

○ 分離工作物として縁石を設置する場合、夜間の視認性を確保するため反射材等を設置すべき。

等

（分離工作物その他）　6件

（路面等の構造）　45件

○ 滑りにくい側溝、集水枡の構造を具体的に示すとともに路面着色や区画線等も滑りにくくすべき。
○ 民地や店舗等からはみ出した物についても撤去等する必要がある。

等

（幅員）　223件

○ 自転車交通量と歩行者交通量のバランスを考慮する際の具体的な考え方を明記すべき。
○ 自転車道の幅員を現状より広げるべき。
○ 路肩が狭い場合の路肩のカラー化については、外側線に関係なく歩車道境界から1.5m分着色し、車線内も着色することを提案する。

等

（通行方法その他）　18件

○ 自転車の通行方法は左側を一方通行を原則とすべき。
○ 自動車から確認しやすくなるため、自転車の通行方法は右側通行にすべき。
○ 自転車歩行者道の自転車通行を認める場合は、進行方向左側の自転車歩行者道のみとすべき。（自転車歩行者道においても原則一方通行とすべき）

等

（バス停部の設計） 35件

- ○ バスレーン、バス停はバス優先、乗降客優先とすべき。
- ○ バス利用者（特に移動困難者）に配慮すべき。（バリアフリー化、視覚障害者の誘導方法等）
- ○ 歩行者との事故防止のため、自転車に対し、先にバス停があることへの警告、スピードを落とすこと若しくは押しチャリを徹底させる。
- ○ バス停部では自転車道を通行する自転車の一時停止が必要であり、分かりやすい表示を行うべき。
- ○ バス停車中は自転車の追い越しを禁止すべき。
- ○ バスが停車しても自転車の車道側からの追い越しのため自転車通行位置を明確化すべき。

等

（立体横断施設部の設計） 252件

- ○ 立体横断施設出入口を島状の施設とする場合、歩行者を優先するため、自転車道に柵等物理的な対策を実施すべき。
- ○ 「押しチャリ」のように自転車道を歩道に接続することは、自転車の円滑性と歩行者の安全性を失わせるため、削除すべき。
- ○ 自転車道を歩道に接続する箇所において、「押しチャリ」が徹底されるよう自転車道出口にハンプ等物理的対策を行うべき。
- ○ 「押しチャリ」という用語を用いるべきではない。
- ○ 自転車道を歩道に接続するのではなく、自動車走行速度を抑制し、車道通行（自転車専用通行帯に接続）するべき。

等

（パーキングメーター設置区間部の設計） 21件

- ○ パーキング・メーターは利用率の高低によらず原則撤去すべき。
- ○ パーキングメータの枠線と自転車専用通行帯の間に少なくとも50cmの余裕幅を設置すべき。（ドアが開いたときの対応）
- ○ パーキング・メーター等が必要な区間の自転車道は、可能な限り歩道側へ設置すべき。

等

（その他） 29件

- ○ 自転車の設計速度を明確化すべき。

等

Ⅱ-2-2. 交差点部 107件

（分離形態の連続性） 26件

- ○ 歩道に接続してはならないことを明記すべき。
- ○ 自転車歩行者道への接続を安易に排除すべきでない。
- ○ 交差点部において自転車歩行者道への接続を検討すべき。
- ○ 交差点において自転車同士を交差させるべきではない。
- ○ （自転車が交錯して危険であるため、）交差点内もそのまま直進させるべき。

等

（通行空間の直線的な接続）　21件

○ 交差点部での自転車動線の直進性により、安全性が向上するのか、検証結果等を示されたい。
○ 交差点内にも自転車専用通行帯を設置すべき。

等

（二段階右折時の滞留スペースの確保）　14件

○ 二段階右折する原動機付自転車も考慮した設計にすべき。（自転車滞留位置と原動機付自転車滞留位置の位置関係を明確化すべき）

等

（交差点部において空間確保に制約がある場合の考え方）　26件

○ 左折レーンのある交差点では、左折レーンの内側に直進・二段階右折用の自転車専用通行帯を設置すべき。

等

（その他）　20件

Ⅱ-3. 利用ルールの徹底　281件

（利用ルールの周知）　149件

○ 自転車利用者の安全意識やモラル向上が重要。
○ 自動車ドライバーへの教育も重要。（免許取得時の実技で自転車運転も導入）
○ 自転車を利用する配達サービス業者に対して、利用ルールの周知を徹底すべき。
○ 警察官が模範となることにより、利用ルールの周知をすべき。
○ 自転車安全教育に携わる指導者の育成・指導内容の質を向上させるべき。
○ 交通ルールの授業を必修化すべき。
○ 自転車ルールに関するキャンペーンを実施すべき。
○ 自転車購入時等の自賠責保険への加入を義務化すべき。
○ 安全装置（ヘルメット、サイドミラー、方向指示器、ブレーキランプ）の装備を義務化すべき。

等

（利用ルール遵守に関するインセンティブの付与）　7件

○ 事故リスクとして右側通行や一時停止無視の危険性を周知すべき。

等

（交通違反に対する指導取締り）　102件

○ 交通違反に対する指導・取締りを徹底すべき。
○ 無灯火の自転車を取り締まるべき。
○ 自動車の交通ルール違反を取り締まれば、自転車は安全に走行できる。
○ 交通ルールを徹底するために、厳罰化が必要。
○ 違法自転車の販売者、運転者に罰則を与えるべき
○ 取締りを実効性のあるものにするため、自転車免許制度や反則金制度の導入について提言すべき。

等

（その他）　23件

○ 道路交通法の改正をするなど、自転車の通行ルールをわかりやすくすべき。

等

Ⅱ-4. 自転車利用の総合的な取組　82件

（駐停車・荷捌き対応）　29件

- ○ 自転車専用通行帯は駐停車禁止にすべき。
- ○ 自転車専用通行帯へ違法駐車した自動車への取締りを徹底すべき。
- ○ 通学時間のみ路上駐車を規制する。（商店街など協力が得られにくい地域）

等

（放置自転車対策）　33件

- ○ 使いやすい駐輪場の整備を推進して欲しい。
- ○ 公共施設、商業施設において、駐輪場までの案内誘導が適切に行われるようにすべき。
- ○ 駅や大規模商業施設への駐輪スペースの義務付けることも一案。

等

（自転車の利用促進）　20件

- ○ 自転車以外の市民イベントとの連携も図るべき。
- ○ 「サイクルステーション」の設置を例示すべき。
- ○ 主要な駅等に簡易シャワールームを設置すべき。

等

※その他　19件

- ○ 平易な言葉にすべきだ。

等