

### 第3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24年2月22日（水）18:00～20:00

場所：国土交通省 4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

- ・自転車自身も交通弱者としての一面がある。自転車を弱者としてとらえた視点の表現があるとよい。
  - ・（参考資料2-1 図3において）55歳の方が、いろいろ自動車の運転等の不安から、それにかわるものとして自転車を選択するという年齢層に当てはまるのか。むしろ高齢者は、自動車の運転に不安を感じるのであれば、自転車の運転にも不安感があると思うので、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。
  - ・高齢者の方は、ひざが悪かったりして歩きにくく、歩くより自転車のほうが楽だという方もたくさんいる。
  - ・歩道における高齢者や障害者の方々の歩行の環境をちゃんとしていこうということが今回の大きな目的。もう少し明確に記載すべきでは。
  - ・子供を乗せた自転車と、子供と一緒に走っている親の自転車も、子供と一緒にの走行空間を走れるようにしてほしい。
- （対応するには道路交通法の改正が必要。例えばそういう方向で道路交通法を改正すべきであるという提言を「今後の検討課題について」にいただければ、と思う。）
- ・Ⅱ-6の案内方法にある地域内で統一的に運用するという記述やⅡ-7の法定外看板にあるデザイン等を同一地域内で統一するという記述は、県境を越えたら全然違う色があるということになり混乱を招くのではないか。むしろ、ここのガイドラインで、全国統一的な方向性を示したほうがよいのでは。
  - ・法定外看板は特にそうだが、「着色する路面の範囲とか、色彩の彩度、明度に留意し」という部分は、景観や色彩の専門家の意見をちゃんと取り入れるというところを明示すべき。
  - ・Ⅱ-2ページの5) 番目の「自転車ネットワーク計画の決定」で、ネットワーク計画を決定し、必要に応じて、緊急度に応じたわかりやすい案内方法等を検討となっているが、「検討」まで書いてあれば、「必要に応じて」は不要ではないか。
  - ・自転車の逆走が一番問題になるので、「逆走に配慮し」という表現を明記できないか。車道で絶対逆走させないような標記をなささいということをガイドラインにはっきり織り込むべき。
  - ・Ⅱ-4とⅡ-6にある自動車の一方通行化等を積極的に検討するというところは、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事はよいと思うが、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。

- ・Ⅱ-3のネットワーク路線の選定にある①から⑥の選定される路線は、1つだけ選ぶという意味なのか、それとも、複数選んでもよいのかわかりにくい。例えば、一つに焦点を絞ってネットワーク計画を作ることできるし、複数のもも可能であることを明確にすべき。

- ・Ⅱ-5の代替路を選定する場合は、代替路がなくなってしまうおそれがあるため、歩車道の区分のないような道路についても、適切な安全性とか快適性の評価をし、積極的に選定して頂きたい。その場合、例えば専用通行帯とか、矢羽も含めて法定外表示など、安全性を高める方策を積極的に取り入れていただきたい。

- ・Ⅱ-4の路面標示とか看板の話だが、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とか路面表示を考えていただきたい。違法駐車対策として、有効な看板とか路面表示も検討すべき。

- ・Ⅱ-2で、河川、港湾など他の管理者と一体となってネットワーク整備を進めるようなメッセージを入れてほしい。

- ・バリアフリーの地区、小学校の通学路、あるいは病院の近傍で、歩行者が歩かなければいけないような車道などについては、自転車ネットワークとして避けることを検討するという記述を入れるべき。

- ・「3) 整備形態の選定」というところで、新設か既存道路かという区別がわかりにくい。3行目ぐらいで、例えば「整備形態の選定を行うこととし、それと併せて、既存道路における空間整備の可能性も」とした上で、新たな整備路線については可能な限りネットワーク路線として位置づけるということを加えることが考えられる。また、新たに道路をつくるときは、ネットワークに入れるか入れないかという判断がその前にあることに触れるべき。

- ・Ⅱ-5の上から3パラグラフ目で、ここだけはピクトグラムというのが入っていない。ピクトグラムが何かわかるように、自転車ピクトグラムとか、バイクピクトグラムとか、わかりやすくしたほうが良い。

- ・Ⅱ-6の整備優先度で、客観的、定量的な指標を用いた説明に努めると書いてしまうときついのでは。自転車に関するデータが十分ないとか、将来の予測が難しいという面もある一方で、速やかに整備を進めるべき状況でもあるため、現状を踏まえた書き方にできるとよい。

- ・ネットワークをつくるときに、鉄道会社であったり、近隣の商業施設であったり、あとは自治体だったり、いろいろなところであらかじめ義務として、自転車を邪魔にならない場所にとめられるスペースを確保するというのも言っていただきたい。

- ・色彩等の統一については、少なくともこのガイドラインのⅡの部分については、来年度早々から、全国いろいろなところで使うために出すものである。青だとか決め全国に流したとしても、ほとんどのと

ころでは相手にしてくれない。ただ、そういうことが望ましいことは皆、同じ意見だと思うので、Ⅲのところ、こういうふうには今後は統一すべきじゃないかということで意見としては出していきたい。

・色というものが、ほんとうに必要かどうか。色がついていなくても、自転車マークが入っていればわかる。また、大体事故が多い場所というのは出会い頭事故の場所なので、自動車から自転車の形で見えるようにマークがないとだめ。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。あとは、形、マークがだれから見ても、車からも認識されやすいマークにすることが大事。

・色はなくなってもよいが、みんな慣れていないので、最初は色が必要。とんでもない色をなくす意味で、ある程度の方向性が必要と考えている。また、車から認識しやすい自転車のマークをつけるべきだというのは加えて欲しい。

・レーンの明示は地域内で移動している自転車のためだけでなく、都市を超えた広域で移動する可能性のある車に対しても、どこへ行っても自転車レーンであることが直感的に認識して、これらが侵入することを防ぐためのものであり、ある程度、全国的に統一した色というのは、やっぱり車から見た観点から必要であると思う。

・「整備形態によらず同系色の色彩（例えば青色系）」とあり、どこかで1回青色を使ってしまうと、歩道上も車道上もみんな青色系で統一しなければいけない方針にも見える。「整備形態によらず同系統の色彩」、それで括弧があるが、その後ろに「または白色を使用すること」ぐらい加えて柔軟にしてもらいたい。歩道上もどこもみんな青になってしまうと都市の景観を壊す心配がある。

・色としては全面塗る必要はないので、その辺を気にすれば、統一できている。

（路面に全面着色する場合には何色を塗るかという文章であり、ここの部分に白色と書くのは適切ではない。）

・色等の全国統一は随分難しそうだが、混乱がないように、安全になって、自転車だけでなく、車からもちゃんとわかるようにという、そういう視認性とか統一性とか、混乱がないこととか、そういうことでは統一すべきという意見だと認識していた。

・ピクトグラムだけだと、車からは視認性が悪いので、区画線があることによって車と自転車が区画で分けられるから、安全につながると思うので、色の問題というよりは区画線が大事だ。

（Ⅱ－7は、着色をしてくださいということを言っているわけではなく、いろいろな地域の中で、やれるなら地区内では統一すべきとか、色はもう少し考えて景観に配慮してくださいということを言っているのであって、地域で必ず色を塗るべきという意味ではないということをご理解いただきたい。）

・京都なんかは、マクドナルドの赤色を変えた。最近、同じように、自転車レーンか何かでも、やっぱり色を変えたいと、ほかの地域と違うという話も最近のニュースでは見えています。それから、塗りつぶしたほうが夜間の視認性はいいのかなとも思う。

・Ⅱ－2の5)で、「決定」という言葉でタイトルが書いてあるが、1)から4)の検討を踏まえ、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、と修正をお願いします。そのかわり、後ろの「必要に応じて」は、なくてよい。

・夜間にやはり違法駐車を防ぐ方法といますか、ここは自転車の空間だということを明らかに一見してわかるような看板やレーンの表示方法があればとお考え頂きたい。

(夜間の視認性の高い表示等について) 最近、ある程度高輝度反射するような素材を用いており、積極的に使用していくようにしたいが、新たなものを、例えばピカピカ光るようなものを埋め込むとかいうのは、現実問題としては経費等の観点からもなかなか難しい。

・自転車事故の大半が起こっている交差点の内部について、自転車の通行位置を指定し走行空間の整序と自動車からの通行位置の予測可能性を高める意味でも、法定外の矢羽を専用通行帯に変えることはできないのか。これは、自転車横断帯についてやっていた実績がある。

・自転車に乗っていてほんとうに一番困るのは橋とトンネル。

・自転車のレーンが引かれていても、交差点に差しかかるとなくなってきたわけだが、国道と県道と市道とがあって、管理者がまたがる場合に調整が難しいということがあったと思う。交差点の担当はどこかを明確にして整備を促進できるような文言を書けないか。

・選定されていないネットワークの道でも、改修工事を行う場合には必ず自転車レーンなどの空間整備をするようにできないか。

・Ⅱ-9の「通行方法」で、できれば一方通行化を考えてほしいという趣旨をもう少し書いていただきたい。せめてこの記述の順番を変えて欲しい。

・参考2-3番という交差点対応例2は、交差点を過ぎたらすぐに自転車レーンがあっても良いと思う。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積極的な考え方があると思う。だから、この図面でいうと、上下が非対称のような図面であっていいのでは。これを先ほどのⅡ-14のほうに照らしていうと、自転車レーンを右手方向に設置するスペースがなければ、こういう形態もあり得るとするとわかりやすい。

・交差点部の対応例1のところ、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台分以上みたいな形で明示できないか。参考の3枚目の交差点における対応例3。最後に括弧書きでもいいから、できるだけこれはやるべきでないということが書けないでしょうか。

・対応例3は、双方向で走っている自転車、特に車と反対方向に自転車道の中を来る自転車が、サインで歩道に上がるようになっているが、正直に上がる人は少ないと思う。また、右側を走ってきて交差点に近づいて、左側を走っている自転車と交差するような形で歩道に上がる形になるが、そこで接触が起き得ることへの配慮が必要。できる限りこの3は実施しない方向でいただけたらありがたい。

・警察のほうで、笛を吹くとか、指を指すとか、ルール外のことをやった人に対して、何かアクションを起こして欲しい。

(交差点内まで自転車レーンを設置するべきではないかという意見については、基本的に、交差点内ではレーン規制は行っていない。交差点は、いろいろな方向に通行する車両が交錯する場所であるので、特定の方向の車両だけをことさらに優先されるかのような誤解を生じるレーン規制を交差点内ですることは必ずしも望ましくないというような考え方で、数十年来そのような規制を行ってこなかったと考えている。よって、レーンを表示すると、そこが自転車の走行空間であるということがより明示的になるという効果があるが、それ以上に、双方が注意して通行していただくことが極めて重要であり、そういう意味で、法定外表示としての矢羽というのは、必要なことでもあろうと思うが、レーンを表示することは必ずしも望ましいことではないと考えている。この例のように、自転車専用信号の設置により別の信号制御を行うということを前提にした場合にこういった運用形態というのはあってもいいだろうとは思いますが、その場合であっても、交差点内までレーンを引くというのは、ほんとうに特殊なケースで、原則として行っていない。1つ目の絵柄は、直進する自転車と左折する自動車とが交錯してとても危険であるため、上の枠で囲ったところに「自転車専用信号の設置により」と書いているが、やはり自転車専用信号を設置できるような場合でないと、危ないと思う。自転車が青になった時に車が出ないのであれば、自転車の枠が2台分前にある必要はないのかもしれない。

自転車に関する道路交通法違反については、警察官の警笛による指導あるいは警告の件数は増加しているところであり、今後ともその方向で進めたいと考えている。)

・交差点部にも自転車の専用帯ができた場合、交差点部はもう信号で制御されているということを前提に考えると、交差点部ほど、自転車を通るところを車から認識されることが必要だと思う。自転車を通る位置に自転車横断帯が引かれていれば、かえって車からも認識されるし、自転車もそこをはみ出ても通ろうとはしなくなるのでは。

(例えばこの図の1つ目で、ずっと青いラインを続けてしまったとした場合、左折する自動車と直進する自転車との関係が実は道路交通法上明確でなければ、一般の交通する人にとっても明確でない。よって、ずっと青いラインがつながっていると、いかにも自転車優先のように見えるのは、多分、ドライバーを含めて交通者全般の受け入れるところではないだろうというふうに思っている。したがって、交差点そのものを自転車専用通行帯でつなげるのであれば、専用信号機で自動車と自転車の分流をしないと安全は確保できないだろうと思っている。)

・交差点部に走行位置を法定外で明示する場合、歩行者自転車用の信号がある際は、その信号を廃止し、歩行者専用信号とすることをどこかに書いておく必要があるのでは。

(この絵には、自転車横断帯は入れていない。その場合には、歩行者用信号に「自転車歩行者専用」と書くことはない。)

・交差点对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。

・資料2の修正については、委員長一任で。

・意見募集について、該当する箇所がわかるようにページをきちんと書いてというのは、一般の人がやるにはかなり難易度が高いと思うので、もしそれができるのであればということで、もう少し幅広い意見をこの際ですから受け付けるということのほうが、意見を出すほうも出しやすいのではないのかなと思う。

・提言の仮称ですが、ちょっとかたい感じがする。何かメーンの、ちょっとキャッチーなコピーがあって、その下に何とかの提言というほうが何かいい感じがしませんかね。委員長として案を考えたい。

・「みんなにやさしい自転車環境」みたいな感じで、平仮名でそういうのはどうでしょう。自転車だけでなく、歩行者にも、自動車にも、みんなにやさしいと。