

第4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3月30日（金）14:00～16:00

場所：国土交通省 11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通り。()は事務局の回答

・「はじめに」の「背景」の部分は、昭和40年代に自動車と自転車を分けて、自転車を歩道に乗せたことによって歩行者との事故が増えたということがあり、それを今また車両ということで車道に戻そうということであると認識している。よって、「自動車に対しては弱者となる自転車を車道上で利用すること自体の新たな危険性」の部分で「自転車対歩行者の事故数」と順番を入れ替えた方が分かりやすい。

・「はじめに」の「背景」の部分にある高齢者の記述は、その段落の最後か、あるいは全体の最後で、歩行者の安全性と自転車と自動車のすべての道路利用者の安全が確保できるような利用環境を創出することが喫緊の課題であるとまとめたほうが、すっきりするのではないかと。

・自転車を歩道に上げたことにより、歩行者との危険が増したことのほか、自転車も歩道を通ることにより危険になったことを書けないか。

・提言に安全・安心を中心に据えようということ合意がされていると思うが、「はじめに」に、健康や環境について一言も触れていないというのは、バランスが悪い。

(11行目等に、健康志向など、そういった趣旨を記載している。)

・2ページ目に「自転車通行空間の延長は約3,000kmとわずかである上」とあるが、長いのか、短いのか、見当がつかないため、例えば、全道路延長の120万キロ中の3,000キロといった表現にした方がよいのでは。

・8ページの18行目の「条件が整った段階で本来の整備形態で再整備すること」の部分は、「整備優先度に応じて、計画的に本来の整備形態で再整備すること」とした方がよいのでは。

・P12において、側溝の網目状の蓋にタイヤがはまりそうになることがあり危険であるため、平坦性だけでなく安全性の確保といった趣旨の文言を追加すべき。

・左側を走行していると自然に高速道路に入ってしまう箇所がある。そのような箇所では、自転車の目線で分かりやすい案内を十分手前に設置して欲しい。

・傘固定器具は危険な走行を助長する。また、ライトを装備していない自転車もある。販売店で、そういった危険性を説明するようなことを考えられないか。

(傘の固定器具については、法に抵触する恐れがあるが、状況を細かく見ないと、直ちに違反とは言えない。ただ危険なことには違いなく雨具を使用するように指導してきた。)

・車両には突起物がついてはいけないのでは。傘というのは明確に突起物。それは個別に条例だとか、それぞれの公安委員会が決めることじゃなく、初めからだめなことは明確だ。また、安全運転義務というのが道路交通法の基本のはずで、そこにも抵触する。法律に照らしてもおかしいと言い切ってしまうべき。

(突起物については、まさに突起物でもあったり、設備としてそれが設けられたり、積載物ということになってくると、規定が異なる。また、傘と一概に言っても、子供用の小さな傘もあるため、個別的に判断せざるを得ない。)

(明確に、それだけをもって違反というのは言いにくいところがあるが、それを違反だということをはっきりと分かるよう都道府県規則のほうで明確に書き込んでいく、そういうことを多くの県で行っている。引き続き、規則化を促していきたい。)

・(傘の固定器具について) 危険であるため、やめたほうが良いということを、うまく伝えるということにしたい。

・P21にルール周知について販売店と連携とあるが、販売店の協力への強制力が弱い。販売店がもう少し、きちんと消費者に説明するようにしてほしい。販売店と自転車関連団体は別にして記述した方がよい。

・P22に「交通違反に対する指導取締り」の例示があるが、飲酒運転というのを入れてほしい。

・車線左側の青色着色部を走ると、滑るとか、段差があるとかにより走りにくい場合がある。着色も大事だが、やり過ぎて走行性能を妨げないようにということを一言入れて欲しい。

・バス停でバスが停車したとき、自転車は待つように指導しているが、法律上はどのような扱いか。

(道交法の31条の2、乗合自動車の発進の保護という規定があり、バスが動く場合、出発の合図を出して、そういう場合には、その出発を妨げてはならないということになっている。)

・P23の見出しの「1. 自転車通行空間の効果的利用」については、内容が自転車通行空間

の利用するのを妨げるような違法駐車、放置自転車、荷捌き駐車の対策であることから、見出しと内容がそぐわない感じがする。例えば、「自転車通行空間の利用促進」としたらどうか。

・「自転車通行空間の効果的利用への取組」とすると、駐停車や荷捌き車両対策、放置自転車対策と読めて良いのでは。

・放置自転車対策については、鉄道事業者等と「連携を検討」とあるが、駐輪スペースを確保するため、もう少し強い表現で書けないか。

・P6から始まる「整備形態の選定」で、形態を選ぶための基準の数値をガイドラインで明確にしていきたい。

・P18の交差点部における「分離形態の連続性」では「自転車が自動車と逆方向に通行することを避ける」とあり、「通行空間の直線的な接続」では「直線的に接続する」とあるが、双方向の自転車道の場合は矛盾するのでは。

・P7の6行目のピクトグラムについて、自転車に乗っている人型のものは、進行方向と違和感を覚えないようにすべきと記載できないか。逆走しているように見えるものがある。

・ピクトグラムについて、海外では、絵柄が横を向いている事例が多い。これは、自転車利用者のみならず、自動車利用者にとっても、一瞥して分かるという一定程度の良さがある。提言では、自転車に対してのみでなく自動車に対しても通行空間等を示すとされていることから、柔軟な対応ができるような書き方にしておいて欲しい。

・P7の6行目の「等」には、注意喚起の看板が入るという認識で良いか。自転車と自動車が混在するような場合では、自動車側に自転車と自動車の共用の場所であることの明確な意志を伝える必要がある。

(ご指摘のとおり。)

・自転車に乗っていて一番困るのは、クラクション鳴らされること。車のほうは、一番左側を20キロ、30キロで走っている自転車は邪魔だと追い立てる。そういった行為は、合法なのか。合法でなければ、そういったことを防ぐようなことを書けないか。(勝間)

(警笛、警音器の関係だが、基本的には、そういう使用は認められていない。法令の規定により警音器を鳴らさなければならないこととされている場合を除き、警音器は鳴らしてはならない。)

・駐車禁止区間にもかかわらず、違法駐車がなくならない。1台でも駐車があると、そこで自転車の走行が車道側に膨らみ、自動車にも自転車にも危険になるので、「計画策定段階

に構築した検討体制を継続し、計画策定後に発生する課題への対応」の部分に「違法駐車
の取り締まり」を評価・見直しの対象にできないか。

(委員ご指摘のように、自転車レーンに1台でもとまっていれば、自転車の走行の支障に
大いになる。他方で、交通警察は様々な事象に対処せねばならず、例えば、高齢者の死亡
事故が多い地域では、限られた資源の有効活用という面では、駐車対策に集中的に取り組
むこともできないこともあることから、一律に目標達成状況のメルクマールとして設定す
ることは難しい。他方、駐車取り締まりについては基本的には徹底してまいりたいと考
えているので、ご了解願いたい。)

・12ページの1の2)の2つ目の丸のところに、「不法占用物件についても、通行に支障
がある場合は、撤去指導または除却を強化すること。」とあるが、不法であれば、これは撤
去するのが当然なので、文言を削除すべきでは。

・P21の自転車安全教育の実施主体に「交通ボランティア、地域住民、学校、生徒会」とあ
るが、生徒会は学校に含め、削除しても良いのでは。

・何か新しいことが始まると、すぐに学校できちんと指導しろと言われ、学校は手いっぱ
いの状況。自転車通学は学校側も無視できない問題だが、まず家庭できちんと安全教育に
ついて指導を行うことを記載すべき。

・学校も大変だと思うが、学校で安全教育を実施した方が効率の良い面がある。(絹代)

・駐輪場には、盗まれても責任は負いませんと書いてある。サービスとしては低い次元に
あるので、P23にある地下駐輪場システムのようなものを、何のために必要なのかというこ
とを明確にするため、「安心して預けられるような管理の行き届いた駐輪サービスの提供を
促す」ということを書けないか。

・バス停部の設計で、自転車専用通行帯にあるバス停にバスが停まると、自転車はとまる
べきと思うが、とまらない場合は車道のほうに膨らんで出てくる。これは、車にとっても
自転車にとっても危ない。ここは何らかの自転車の走行の規制をかけるべきではないか。
また、自転車道にあるバス停の場合は、バス停部の歩道を渡っている人がいれば、自転車
は停まるべきであり、何らかの注意喚起を行うべきと思う。特に目の不自由な方は、バス
に乗られているケースが多いので、そういったことも含め、きちんと歩行者優先という意
識を自転車ユーザーも持つような、文章を入れるべき。

・バス停部について、高校生は元気がいいので、後ろを見ないで追い越してしまう可能性
が大いにある。バス停部における安全、快適な乗り方のコツという条項を設け、バスはす

ぐに出発するので、バス停にバスがとまっている時は、バスが出発するまで待つとか、そういうコツを伝える必要があるのでは。

・P13のバス停部設計については、バス停部では、乗降者と自転車の交錯や車道上に自転車が膨らむことの危険性があり、特別な設計が必要ということを書いてはどうか。

・P25の16行目は、「安全性の確保を第一とする観点から、子供を乗せた母親や幼児と走行をともにする保護者をはじめとした成人利用者を例外として認める自転車の歩道通行について検討すること」と修正できないか。また、原文だと、歩道通行を認める例外を考え直してみる必要があるというニュアンスになり、現行の幼児、高齢者も検討の対象のような印象を受ける。

・駅前しか自転車駐車対策を考えられていないところは日本ぐらいである。町中どこ行っても、自転車の駐輪空間を設けられているのが世界の常識である。今後の検討課題の「5. その他」の後に自転車の駐輪空間のネットワークのガイドラインの検討を入れられないか。

・ガイドラインの策定に際し、車道走行の抵抗感を和らげるため、例えば、自転車関係事故の発生箇所について、交差点が大体7割ぐらい、それから車道が9%で、歩道が8%といった客観的なデータを提供して欲しい。

・ネットワーク路線については、このガイドラインを適用するわけだが、適用されないネットワークの対象外の路線でも、新設とか改修の際は、手戻りが生じないようにガイドラインの内容を適用して欲しい。

・「4. 利用ルールの徹底について」において、複雑な自転車の通行ルールを簡素化してほしいと申し上げたが、そもそもピクトグラムで表現できないような規制そのものを見直していただきたい。

・道路整備の財源について、例えば自動車は道路整備・維持管理のためにさまざまな税金を支払っている。道路ユーザーの公平性という観点から、自転車も自転車のための整備をするならば受益者負担として何らかの財源を負担すべき。

・明治4年から昭和33年まで自転車は課税されていたが、徴税コストが高くなり過ぎてやめた経緯がある。

・陸橋とか橋とかトンネルなどは、設計の段階で自転車に対しての配慮をすべきと記載できないか。

・今後の検討課題の「人材の育成・強化」は、学会やNPOと連携した技術者コミュニティーをつくり上げる支援していただきたい。重要なのは、いろんな研究成果が共有されて、

技術者として専門家が育っていくようにすること。

・P26の9行目のところで、自転車道の一方通行化と、必要に応じて自転車の歩道通行を可能にするなど法令の見直しを検討することという言い方になっているが、この提言全体として、車道通行原則と言って来たが、ここだけ歩道通行を検討するとなっている。ここは、ただし書きが要るのではないか。歩道に上げた場合にも、ちゃんと徐行を徹底するような方策も考えることを書くべき。

・今後、1週間ぐらいの間に提言を直し、国交省道路局長と警察庁交通局長に、提言を渡したいと思う。

・提言の名称について、「みんなにやさしい自転車環境」でよろしければ、そのように決定したい。

・この委員会は日本の自転車、それから自転車を取り巻くいろんな環境にとって非常に大きな意義を持った委員会だったと考えている。提言を渡し、あとは国のほうでガイドラインをつくることになるが、できるだけ速やかに、できれば今年の夏ごろには出していただきたいと思っているので、よろしく願いしたい。