

## 第4回 安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会 議事概要

【日時】 平成27年7月27日（月） 12:00～14:00

【場所】 KKRホテル東京 11階孔雀の間

### 【委員出席者】

北方 真起	自転車安全利用コンサルタント
絹 代	サイクルライフナビゲーター
栗田 敬子	NPO法人エコ・モビリティサッポロ代表理事
古倉 宗治	株式会社三井住友トラスト基礎研究所研究理事
小林 成基	NPO法人自転車活用推進研究会理事長
小林 博	公益財団法人日本サイクリング協会事務局長
細川 珠生	ジャーナリスト
三国 成子	地球の友・金沢
○屋井 鉄雄	東京工業大学大学院 総合理工学研究科教授

敬称略

五十音順

○は委員長

### 【議事概要】

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。

#### ■第3回委員会の指摘事項について

- (1) 自転車通行空間の形態選定にかかる柔軟な対応
  - ・ 暫定形態のイメージ図が、2車線道路のケースしかないため、多車線道路のケースも加えてほしい。多車線道路の場合は、2車線道路と異なり、自転車は第1車線内であればどこを通行しても問題ないことになっている。
  - ・ 暫定形態に関する提言書の記載にあたっては、本来の整備形態を示さないと分からないので、並べて示すべきである。
- (2) 路面表示の設置方法に関する検討
  - 1) 自転車のピクトグラムについて
    - ・ 自転車ピクトの向きは、自転車の進行方向に対して左向きとし、進行方向を示す矢印を併せて設置することを標準的な仕様とすることを提言に示すこと。
    - ・ 金沢の自転車のピクトグラムの向きのように、地域の実情を踏まえて許される範囲内で工夫できることを図や写真等でわかりやすく明示するべきである。

- ・外国人等を想定すると、自転車道や自転車専用通行帯は矢印や自転車のピクトグラム表示がないと伝わらない。今後、見直しを検討するべきである。

## 2) 矢羽根型路面表示について

- ・交差点内で矢羽根型路面表示の間隔を密にすることは良い。単路部では10m間隔とあるが、事故多発地点等は自動車への啓発や注意を促すためのものとして間隔狭める等の弾力的運用を地域実情に応じ求めるべきである。
- ・矢羽根の設置間隔については、現場で判断に困らないように標準仕様を規定し、最低限の間隔や寸法は提示すべきである。また、間隔を狭めることに関しては箇所ごとの対応とするべきである。
- ・細街路等への矢羽根型路面表示の設置については、基本的には矢羽根型を推奨するが、地域の実情や独自性も尊重できる形での提言にするべきである。
- ・車道混在は矢羽根型路面表示、ナビラインを使い、自転車専用通行帯は帯状路面表示を基本とすることを明確にするべきである。ただし、既存のものを変更することは強制するべきではない。
- ・矢羽根型路面表示やピクトグラムは、自転車だけでなくドライバーにも意識させるためのものであることを提言に明記するべきである。
- ・今後、外国人サイクリストが多くなることを見据えて、サイクリング協会ではガイドの検定制度を開始したが、日本のルールや法定外の運用を説明する際にバラバラでは説明しにくい。矢羽根型路面表示やピクトグラムについては、ある程度の統一感が必要である。
- ・地方では、自動車の誘導を目的とした矢羽根型路面表示等と類似の路面表示を使用しているところもある。これら既存の路面表示との混乱を招かないように留意するべきである。
- ・矢羽根型路面表示は、第1車線左側への設置だと停車車両がいると見えず、ドライバーに認知させるという効用がなくなる。取り締まりには限界があるため、停車車両を安全に追い越す方法を、法律と照らし合わせて議論するべきである。

## (3) 自転車専用通行帯等における路上駐停車対策

- ・路上駐停車対策については取り締まりが基本になるが、場合によってはネットワーク路線として並行道路を活用するなどの対応も考えるべきである。
- ・一般的な交通計画論からも駐停車を全て排除ということにはならない。ネットワーク計画選定に際しては、地域裁量の中で駐車需要も勘案して計画するべき。

## (4) 計画等各段階における合意形成への対応(Q&A)について

- ・幼児や高齢者等、属性を問わず全ての自転車利用者を車道に下ろすことは良いとは言えない。回答案の作成にあたっては、例外的な対応があるといった文言を残す等、記載の表現の仕方には配慮するべきである。ただし、歩道を通行する場合には「自転車らしい速度」で走ってはならない旨、強調しておかなければならない。

- ・ネットワーク路線を前提とした計画策定に際しての回答であることを明確にする必要がある。ネットワーク路線では、やむを得ない場合に例外は認めてよいが、基本的には車道での通行空間整備を前提で考えるべきである。
- ・道路のことだけでなく、まちづくりの視点が重要である。まちづくりの視点がないと道路空間の確保も難しいと思われる。回答案作成時には留意するべきである。

(5) その他、提言案の作成にあたっての配慮事項について

- ・自転車のマナー・ルールの不徹底等による世の中全体の自転車への意識を考慮し、一般の方を意識したトーンで提言をするべきである。
- ・自転車施策の優先度が低い自治体もあるため、自転車通行空間整備のメリットを示しつつも、ある程度自治体の判断で取り組むことができるような余地残しておく必要がある。

■広域ネットワークの利活用の促進について

(1) 広域ネットワークの実現について

- ・サイクリング協会による調査・研究結果を踏まえると、広域ネットワークの実現のためには、「自治体の主体性」、「行政エリアの壁（縦割り）」を乗り越えて連携することが肝要である。
- ・諸外国ではブランド化のために標識、路面表示は共通化している。イギリスでは、ルートにナンバーを振ってあり、同じマークを用いて共通化と差別化を図っている。
- ・広域ネットワークは観光だけでなく、様々な目的に利用される可能性が高く、今後街のネットワークとしての利用への拡大の視点という発展性も重要である。
- ・河川沿いネットワークは、既存の街のネットワークとしても利用できるという点で活用できる可能性が高い。

(2) 認定基準等について

- ・まずは、サイクリング、レジャーとして「快適」、「安全」、「迷わず」に走れる環境やルールづくりが必要である。
- ・認定要件の「発展性」の評価に際して、メディアへの露出を要件となるとハードルが高くなる。利用者や住民等の意見を吸い上げてルートの改善を図る組織があること等で評価するべきである。
- ・認定要件の「発展性」は、世界の国レベルの自転車ネットワークが整備され、全国土で自転車走行空間がつながっていることが常識となっている。このため、この広域ネットワークも最初はエリア限定でも、将来的には全国的につながって広域ネットワークとなるようにすべきである。
- ・認定制度のターゲットを明確にするべきである。

### (3) 通行空間について

- ・サイクリングコースやサイクルロード等といった言葉の乱立が気になる。言葉の定義・ルール（自転車の規制速度等）を整理する必要がある。
- ・既存のサイクリングロードの多くが自転車歩行者専用道路となっており、様々な歩行者がいて徐行しかできない。自転車と歩行者とのトラブルが多発しており、ルール・マナーの周知が必要であるが、ルールを守れば「走る」ことができない。
- ・サイクリングロードの多くで適切に交差点処理がされていない。歩道指定を解除する等、歩行者のための道路と自転車のための道路は別に整備するべきである。
- ・都市内の自歩道を通行する歩行者は通行目的が多様なため、自転車は挙動が予測できないが、郊外では通行目的が絞られてくるため予測可能であり共存できる可能性がある。

### (4) サインやマップ等について

- ・サイクリングマップは、区市町村の境で途切れてしまい、どこにつながるか分からなくなるものが多い。広域連携が重要である。
- ・安全性確保やわかりやすさの面から、ブルーライン等の路面表示やサインを含めた情報の出し方（路面表示方法や設置間隔等）を統一すべきである。
- ・環境省側での関連する取り組みもみられるため、統一的なサイン等、行政が横断的に連携して取り組むべきである。

### (5) 受入環境・施設要件について

- ・観光振興として地域が活性化するためには、自転車利用者が地域に立ち寄ることが必要であり、そのためには利用者が安心して駐輪し、食事ができる駐輪施設等も要件とすべきである。
- ・海外客は、自転車＋観光、温泉等を組み合わせた滞在ツアー。サイクルルートが設定されると、個人の海外客の増加と事故の懸念が予測される。事故対策として、マップ、HP等で注意喚起等の配慮が必要である。
- ・体調不良や天候不順時のサポート等があると、もっと長距離利用が増える等の効果が期待されると考えられる。

以 上