

第6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11月11日(水) 13:00~15:00

【場所】 九段第3合同庁舎11階 共用2-1会議室

【委員出席者】

大山 憲司	一般財団法人全日本交通安全協会常務理事
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
佐藤 栄一	栃木県宇都宮市市長(代理出席:飯野道路建設課長)
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。

■論点①②に関する提言書(資料1-1)について

(1) はじめに

- ・1 ページ7行目について、自転車ニーズの高まりの背景として、検討中の自転車活用推進法案の中でも災害時の移動手段として考えられており、提言においても災害時の利用について触れてほしい。
- ・自転車は、コンパクトシティを担う上での重要な方策であることも記載してほしい。

(2) 「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」に向けて

- ・4 ページ23行目について自治体のリストアップは、好事例を整理・紹介するだけでなく、平均的な数値等は示した上で自治体に気付かせるということは検討すべきである。
- ・今回は限られたデータの中から抽出した自治体に促すが、根拠となっているデータ

自体が十分かという議論もあるので、これらに関して調査・研究していく必要性についても提言の中で触れるか検討して欲しい。

- ・ 4 ページの 28 行目について、モチベーションに加えて知識の共有が必要。自治体は担当者が代わるため、知識が積み上がりにくい。情報と知識を積み上げることを勉強会の目的とすべきであり、「関係者の関心に応え、また継続的な情報提供を行うため、定期的に勉強会を開催する」等の表現としてはどうか。
- ・ ガイドラインに記載があっても、担当者が理解できていないことが多い。問題にぶつかって、こちらから説明をして初めて気づくことも多いので、アドバイザー的な役割・仕組みが必要ではないか。
- ・ 5 ページ 28 行目について、「整備予定時期を考慮」という表現はわかりにくいので文章を分けてもよいので、表現をわかりやすく修正すべきである。
- ・ 附属資料図 1 の段階的なネットワーク計画について、エリアだけでなく、目的別のネットワーク形成のイメージも追加できないか。
- ・ 目的別のネットワーク形成は、コリドーの考え方に基づき、通勤等の OD を意識した考え方となるが、できるところはあはずである。図 1 の表現を工夫し、エリアだけの段階整備をイメージさせるミスリードをしないように配慮すべきである。
- ・ 資料 2 の 5 ページについて、全国の自転車利用者数が約 800 万人となっているが、通勤・通学目的の自転車利用者であるため、適切な表現に修正すべきではないか。

(3) 「安全な自転車通行空間の早期確保」について

1) 路面表示の仕様の標準化

- ・ 9 ページ 20 行目について、自転車のピクトグラム設置は提言としての意味が大きい。世界的にも標準形なので理解されやすい。矢羽根だけに効果を期待するのではなく、自転車のピクトと合わせて考えるべきである。
- ・ 11 ページの 1 行目の矢羽根型路面表示の設置密度について、ここでは事故多発地点等でも密にするという表現があるが、附属資料の図 7 ※ 2 では記載されていないので整合を図るべきである。
- ・ 11 ページ 6 行目について、矢羽根の夜間の視認性向上に関しては、矢羽根が自動車用にも使われている地域があるため、夜間の視認性向上のためではなく、自動車のもとの明確に区別する上でも図 8 を標準的な仕様にしてはどうか。
- ・ 先日、札幌で大きな矢羽根型路面表示を設置する実験を行った。その際に矢羽根の単部に白線ではなく「注意」という文字を入れた。地域によっては文字を入れてもよいのではないか。
- ・ 啓発等の目的で文字を入れることも差し支えない等の表記はあってもよいのではないか。
- ・ 矢羽根型路面表示については、細かい仕様の議論が足りないので、久保田委員からの提出資料（さいたま市の国道 17 号における矢羽根型路面表示の夜間視認性に関する現地試験実施概要）を踏まえて議論をするべきであるが、夜間の視認性を向上させる必要があるという限定的な表現は削除してよいのではないか。

- ・矢羽根への白線は、標準の仕様や寸法を示すまでにとどめ、詳細については地域でしっかり検討するようとするべきではないか。
- ・矢羽根については、コストの問題もあるので、附属資料の図7の形状を基本としつつ、地域の実情に応じて応用しやすい記載にするべきではないか。
- ・交差点から単路部への入口部分に停車車両があると、ほとんどの自転車は歩道にあがってしまう。本来、交差点から5mは駐停車禁止だが、実効性のある駐停車対策ができないか。
- ・自転車専用通行帯に自動車が入らない対策が何かできないか。現地が観光地だと地域外からの車が多く、地元だけでは対応しにくい。
- ・ドライバーの視点からは、運転しながら多くの路面表示を読み取るのは難しい。ポール等の構造物の導入や、観光地では外国人にも理解できるように文字ではなくピクトグラムを用いる方がよいのではないか。
- ・大型の矢羽根型路面表示については、特に車道混在型であることに鑑み、自動車のタイヤ等による摩耗が少ない材質等にするとともに、摩耗した場合の修復等適正な管理による明確な表示の確保を行うようにすることが適当である。

2) 自転車通行空間の形態選定の柔軟な対応

- ・11 ページ 27 行目について、自歩道の活用を外すという表現が誤解を招く。自歩道の活用は現行ガイドラインにおいて当面の方法であるため、本来のあるべき姿には入っていなかったことから、「外す」という表現は見直すべきである。一方で26行目の「車道混在による整備促進に合わせ」というのはあえて記述する必要はない。
- ・12 ページ 3 行目からの内容について、事前に周知というのがどのタイミングか不明瞭のため、全体的にもう少しわかりやすい表現にするべきではないか。

3) 自転車道の一方方向・双方向通行の適用の考え方

- ・8 ページの 18 行目について、自転車道の双方向通行の課題について「交差点内の違法性」という表現を追加できないか。交差点内は双方向の自転車道のままだと通用しないため、自歩道にする必要があるが、一方で自歩道は本提言において否定している。一方通行化への理解を進めるためにも、ここでしっかり課題を記載するべきではないか。
- ・13 ページの自転車の一方通行化について、4 行目までは一方通行を基本としているが、5 行目以降では可能な限り等トーンが弱くなっているため、表現を統一するべきではないか。安全確保の問題と迂回の問題は並列の課題ではない。車道の左側通行を徹底させるうえでも一方通行化を強く促すことが必要である。

(4) おわりに

- ・13 ページ 19 行目について、「道路構造令の改正」の前に、「早急に」という表現を追加してほしい。

(5) その他

- ・提言案の表現については、自転車道の一方通行化や勉強会の開催等のように強く促す部分と、上からの強制や押し付け感を出し過ぎない部分とを考慮した文章表現にするべきではないか。
- ・矢羽根や自転車のピクトをつけるといった最低限のことは強く推奨し、そのうえで工夫をするといった書き方がよいのではないか。

■自転車ネットワーク計画策定が必要と考えられる市区町村のリストアップの考え方について

- ・リストアップに用いた4つの指標のいずれかに該当した市区町村が、全て市街地を有する市区町村なのか。そうであれば、資料1-1の4ページや、資料2の6ページでは、その旨がわかるようにするべきではないか。

■今後の進め方（案）について

- ・今回の意見を踏まえて修正し、論点1及び論点2の①までを提言書としてまとめ、パブリックコメントを実施した上で提出する予定である。
- ・今回の提言に反映しにくいものや、論点2の②以降については、今後の委員会の中で継続的に議論していく予定である。

以 上