

第4回安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会

日時： 令和6年2月26日(月) 15:00～17:00

場所： 国土交通省道路局A会議室(対面・WEB会議併用)

委員： 敬称略

(会場出席) 屋井、久保田、古倉、小林(博)、小林(成)、三国、絹代、

(WEB出席) 吉田、栗田、佐藤

(欠席) 井料、楠田、北方、入谷

議題： (1) これまでの委員会における主な議論

(2) 改定版ガイドラインの素案について

「安全で快適な自転車環境創出ガイドライン(改定版)素案」

(3) 今後の進め方

○自転車活用推進官

ただいまから第4回安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会を開催させていただきます。

2. 挨拶

○自転車活用推進官

本委員会を始めるに当たりまして、自転車活用推進本部事務局長代理、道路局の審議官の長谷川よりご挨拶を申し上げます。

○審議官

本日は、大変お忙しい中、委員の先生方にはこの会議にお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

これまで3回にわたりまして『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』の改定の方向性について皆様方にご議論いただきまして、様々なご意見を頂きました。今日は、このガイドラインの素案についてお示しさせていただいた上で、委員の皆様方に最終的なご確認をしていただこうと考えております。

今回の改定ですけれども、前回は申し上げましたが、自転車活用推進法及び自転車活用推進計画を踏まえて改定する初めてのガイドラインということになります。国交省では引き続き、今日は交通規制課長さんが来られていますけれども、警察庁さんと一緒になって、よりよい自転車活用の一層の推進に向けて頑張っていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

本日は、忌憚のないご意見を頂きますよう、重ねてお願いを申し上げます。どうぞよろしくお願いいたします。

○自転車活用推進官

それでは、議事次第に基づき会議を進めてまいります。ここからの議事進行につきましては、屋井委員長にお願いいたします。

○屋井委員長

それでは改めまして、2月のもう後半に入りました。大変お忙しい中、委員の皆様、どうもありがとうございます。Web参加の委員の皆様、今日もよろしくお願いします。

それでは早速ですけれども、もう既に長谷川さんからもお話がありました。前は9月でしたので、ちょっと時間が空いていますが、その間に十分に議論をしていただいて審議もしていただいて今日の案になっています。その間、委員の皆様にもいろいろ多方面でご尽力いただいたと思いますけれども、今日の審議のほうもよろしくお願ひしたいと思ひます。

2. 議 事

(1)これまでの委員会における主な議論

○屋井委員長

それでは早速でありますけれども、資料の1番、「これまでの委員会における主な議論」ということで、まずはご説明をよろしくお願いします。

○自転車活用推進官

ありがとうございます。それでは、資料1をご覧ください。

今回は改定の素案について説明させていただき、ご意見を賜れればと思いますが、まずは委員会におけるこれまでの主な議論について振り返らせていただきたいと思います。

2ページ目をご覧ください。

第1回の委員会では、平成28年に改定した後の変化を踏まえながら、スコープを広く様々な論点についてご議論いただき、多くの知見を賜ったところでございます。

総論としましては、安全確保の観点のみならず、利用促進の観点も重要であることや、自治体職員が取り組みやすくすべきことなどについて提起をいただきました。

また、ガイドラインの位置づけとして、「車道走行を明確にするべき」などのご意見を頂きました。

自転車ネットワーク形成の進め方に関することについて、「暫定形で十分と思わず、完成形を目指す意識が重要である」などのご意見を頂きました。

自転車通行空間の設計に関することについて、「通行空間の質の向上のため、よりきめ細やかな検討が必要である」などのご意見を頂きました。

利用ルールの周知・遵守の徹底・運用について、「新たなアプローチが必要でないか」などの意見を頂きました。ここでの議論は、その後に開催することとなった警察庁さんの委員会における検

討においても、事務局や参加された委員を通じて参考になったのではないかと思います。

また、本委員会の進め方として、「アウトプットはスコープを絞りつつ、ガイドラインだけではなくほかの手段でも様々な課題への対応を行っては」との示唆も頂きました。

そこで、第2回の委員会でございますが、こちらでは骨子案を示しながら、通行空間、特にガイドラインの改定部分にスコープを絞ってご議論をいただきました。その中では、「推進法の趣旨について理解を促進すべきである」とのご意見を改めて頂きました。

また、ガイドラインの趣旨の理解促進について、「矢羽根型路面表示が意味するところを正確に記述すべき」などのご意見を頂きました。

市民との連携について、「仕組みや体制が大切である」などのご意見も頂きました。

空間デザインについて、「再配分も含めた空間のつくり方を具体的に示すべき」などのご意見を頂きました。

そして、交通全体を俯瞰したネットワークの対象範囲や適切な維持管理などについてもご意見を頂きました。

それらを踏まえて、技術的な方向性の確認を行うべく、第3回では矢羽根型路面表示の考え方や空間再配分の示し方についてイメージを共有し、ご意見を頂いたところです。また、整備効果や市民との連携について、久保田委員と三国委員から事例を紹介いただきました。

3ページ目をご覧ください。こちらは3回の委員会のまとめになります。

矢羽根型路面表示については、「平成24年から28年の改定で変更した図が誤解を招く場合もあるため、意味するところを正確に記述し、関係者が意思を一つにすべき」とのことから、並記をすることで確認いただき、具体の技術的な検討を進めることとなりました。

また、空間再配分についても、一例として示したイメージを基本に、様々なケースに関して平面図も含めて技術的な検討を進めることとなりました。路肩や植樹帯、車線など、空間再配分の様々な可能性の手順について提示すべきであること、バス停部も記載した図を作成すべきことなどのご意見を頂きました。

久保田委員からは、埼玉県内の通行空間の整備箇所について、詳細な分析の結果、事故が減少していることをご紹介いただきました。ただし、右側通行・逆走や駐停車車両への追突の問題についてもご示唆いただきました。

三国委員からは、金沢市内において海外をヒントに協議会を開催しつつ、ハードとソフトの様々な取組が続けられていること、結果として自転車関連事故を大きく減少させ、左側通行の遵守も増加している事例を紹介いただきました。

いずれの事例も、交通管理者と道路管理者が連携することの必要性や、具体の事故データを分析しながら現地に応じた対策を行うことの重要性について、改めてご教示いただいたと認識しております。

対応として、右のように、様々なケースについて技術的な検討を進めることとし、今回素案をお示しするに至ったところです。また、ホームページなどを活用して、事例や参考情報の共有を継続的に促進することも考えているところでございます。

以上で資料 1 の説明になります。

○屋井委員長

ただいまの説明に関してですけれども、先ほど議事録が添付されているとありましたので、そこも適宜参照していただきながらということになります。いかがでしょうか。何かご質問・ご意見はございますでしょうか。

そういうことも踏まえて今日は案を作ってきているということですので、後で見てください、そこでまた議論を活発にしていいただければと思います。

それでは、今のところよろしいでしょうか。

では、ぜひ議事録も見ながらやっていただきたいと思います。それでは、次に行きましょうか。

(2)改定版ガイドラインの素案について

「安全で快適な自転車環境創出ガイドライン(改定版)素案」

○屋井委員長

次は、ガイドラインの改定素案の内容に入ります。

今日の資料にはガイドラインの本文案と新旧の対応表もあります。説明は、まずはざっとやってもらって、その後じっくりと議論するという順番でやりたいと思いますので、よろしくお願いします。

○自転車活用推進官

それでは、改定を予定しているガイドラインの素案について概要を説明いたします。少し長くなりますが、よろしくお願いします。

まず、資料 2-1、概要版をご覧ください。

1 ページ目をご覧ください。こちらでは今回の改定の概要についてまとめてございます。1 つ目、①の視点として、まず前回、平成 28 年のガイドライン通知後に自転車活用推進法が施行されたことや、一次・二次の自転車活用推進計画が閣議決定されたことは大きな変化でありまして、活用推進に関する視点を充実させています。

2 つ目の視点として、「質の高い自転車通行空間の整備促進」を挙げています。これまでの委員会の中で、量だけではなく質を上げていくことの重要性について様々な視点からご示唆いただきました。

3 つ目の視点として、自転車専用通行帯における路上駐停車対策の強化を挙げています。

4 つ目の視点として、利用ルールの徹底を反映しており、こちらについては後ほど、警察庁さんから補足いただきたいと思います。

5 つ目の視点として、新技術やデータの活用の推進を記載しております。

2 ページ目をご覧ください。目次の構成になります。IV 章については、前回改定以降、推進法のもとで各種ガイドライン等ができて、取組が充実していることから、役割分担を図り、全体とし

的を絞った構成としています。

3 ページ目をご覧ください。平成 28 年のガイドライン改定後、自転車活用推進法、自転車活用推進計画のもとで 4 つの目標を掲げて取り組んでいます。市町村も自転車活用推進計画を定めるよう努めることとされており、その中では自転車ネットワーク計画を位置づけることが基本となっています。そして、自転車は「車両」であり、車道通行が大原則であることを改めて記載しております。

4 ページ目をご覧ください。現在、都道府県は全て推進計画を策定済みです。政令指定都市についても、昨年 12 月に札幌市が公表したことから、全ての政令指定都市における推進計画が整ったところです。その他の市についても作成が進められております。ただ、現地が目に見えて変わることは時間がかかることもありますので、不十分に思うところがあるかもしれませんが、平成 28 年の頃と比べて多くの地域が自転車の活用について向き合い、ネットワーク整備を考えている状況と言えらると思います。

5 ページ目をご覧ください。国の自転車活用推進計画においては、「目標 1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」や「目標 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現」のため、自転車通行空間の計画的な整備の推進を行うことを位置づけており、各自治体においても施策が進められております。

6 ページ目をご覧ください。こちらは宇都宮市さんの計画の例です。様々な背景を踏まえて目指す都市像を明らかにし、自転車ネットワーク整備の方針を明らかにしています。なお、宇都宮市さんは本委員会にも参加いただいております。整備状況や現地の実態を紹介いただきました。市町村の中でも最も自転車専用通行帯の整備が進んでおりますし、ちょうど半年前、昨年 8 月に開通した LRT と自転車、また、既存のバスなどの公共交通と自転車を上手くつないだまちづくりが計画的に進められているものと認識しています。

7 ページ目をご覧ください。こちらは、限られた道路空間の中で現地状況に応じた柔軟な再配分や分離を行うことにより、自転車道や自転車専用通行帯の整備を検討する手法を例示しています。ここでは 25m 道路における空間再配分の考え方を例示したものであり、前回委員会で示した図から記載を充実させています。また、25m だけではなく、実務担当者の理解が進むよう、都市内に比較的多い幅員である 16m、22m、30m、40m の道路についても検討を進め、8 ページ目にありますような平面図と併せてガイドライン素案に掲載しています。ここでは、現地の実務担当者が理解しやすいよう、根拠法令等に関する記述についても充実させているところです。

9 ページ目をご覧ください。将来的には完成形態での整備を目指すことを基本としつつ、一部暫定形態を選定しながら、面的に、段階的に整備する手順のイメージを例示しています。

関連して資料 2-3 の新旧表です。33 ページ目をご覧ください。こちらの左側にあるフローを今回削除しています。このフローはよく考えられていまして使い勝手がよいのですが、結果として、現場においてフローをするするとたどっていくことで、暫定形態で車道混在による整備を行う根拠になり過ぎてしまっていたり、矢羽根の整備ばかりが行われてしまうような副作用も生じているところです。そこで、改定素案では、完成形態と暫定形態の考え方を本文中で説明することとしています。

す。

概要版に戻っていただきまして、10 ページ目をご覧ください。前回委員会でご紹介したとおり、車道混在に対する当委員会の考え方、基本となる考え方を明確にするため、右のように並記することとしています。

11 ページ目をご覧ください。自転車がどのように通行してよいのか分かりにくいような複雑な交差点について、通行ルールの表示方法を例示しています。折れ脚交差点であるとか、くい違い交差点のほか、素案では細街路交差点、三枝交差点、分離帯による左折導流路のある交差点や一方通行道路の交差点、自転車ネットワーク端部の交差点なども記載しています。なお、検討に当たっては、交通工学研究会さんが公表されている『自転車通行を考慮した交差点設計の手引』を参考にしておりまして、同手引では、ほかにも様々なケースについて詳細な考察が行われているところです。

12 ページ目をご覧ください。整備の機会を逃さないよう、他の道路事業との円滑な連携を進めることについて手順を記載しています。無電柱化の設計時には、地上機器を自転車通行空間整備の支障とならないよう配置するための調整が必要であることを示しています。

13 ページ目をご覧ください。右の写真のように、駐停車が自転車専用通行帯の機能を損なわせているとの指摘は、本委員会でも特にご指摘いただいたところです。まず原則として、自転車の安全かつ円滑な通行空間の確保のため、自転車専用通行帯の整備箇所には駐車は認めないことを原則として確認し、明記しています。その上で、ソフト・ハードによる対策を講じることとし、取締りに係るガイドラインを用いるなど、自転車専用通行帯等をふさぐ違法駐車についての取締りを推進するほか、自転車の安全かつ円滑な通行の確保に支障がないよう、必要に応じて停車帯等を設置することを位置づけています。内容の強化に加えまして、現行のガイドラインではソフトとハードの対策を異なる箇所に記載しておりましたが、駐停車対策として併せて記述していることも今回の改定素案の特徴でございます。

1 ページ飛ばして 15 ページ目をご覧ください。第 1 回委員会で取り上げたものでございますが、シェアサイクルやスマートフォンの移動履歴から自転車プローブデータを分析し、地域の状況を把握することの有効性について例示しています。

次いで、17 ページ目をご覧ください。最後のページになります。現行のガイドラインでも黒字のような参考資料を添付しておりますが、法令や基準は改正されることもあるため、ホームページに今回は掲載することを考えています。赤字は追加するものであり、推進法や推進計画についても掲載予定です。また、今年度公表したようなシェアサイクルのガイドラインやサイクルトレイン・バスの導入の手引など、活用に関するものについても掲載する予定です。ナショナルサイクルルート の指定要件も、郊外部のサイクルルートを考えるときには参考になると思います。

また、事例は生ものでありまして、本文ではなく、こういった形で紹介していきたいと考えています。その中では、お許しいただければ、前回委員会で紹介いただいた久保田委員と三国委員の事例も紹介させていただきたいと思っています。デジタルを利用しながらチャレンジしている自治体があることを、以前の委員会で楠田委員が触れられていましたが、状況が整えばそういった事

例も取り入れていきたいと考えてございます。

ここで、少し警察庁さんから補足いただきたいと思えます。よろしく申し上げます。

○交通規制課長

先ほど1ページ飛ばした14ページの「利用ルールの徹底」のところであります。

これまでのガイドラインは「利用ルールの徹底」といったときに、利用者に対してどう周知するか、例えば交通安全教育をどうやっていくとか、そういう観点から記載がありましたけれども、それに加えまして、今回整備する我々道路管理者ですとか都道府県警察が整備する際に知っておかなければいけないルールというのをまとめた記載を今回追加することとしたものでございます。

14ページにあるのは、自転車道を整備する場合ということでありますけれども、例えば自転車道であれば、自転車道がある場合には道交法上、普通自転車は自転車道を通らなければならないということになっておりますので、仮にその道路において今まで歩道を規制によって普通自転車を通れるようにしていた場合についてはそれをできなくするように規制を見直すというような、基本的な考え方を整理したものを記述として追加しております。ここは自転車道を整備する場合でありますけれども、同様に、自転車専用通行帯ですとか、あるいは車道混在の場合にどういうルールを知っておいてもらわなければならないかということ本文のほうには追加で記載しております。

○自転車活用推進官

それでは、ここからは資料として新旧対照表、資料2-3をもとに説明をさせていただきます。

まず全体の説明になりますが、全般を通じまして修正箇所、赤字の部分が右側のほうに多くあります。現行のガイドラインでは類似のことを複数の箇所で記載してしまったり、その文章や言葉も異なる場合があります。読みづらい部分も見受けられました。そこで、趣旨を変えないように注意しながら、文章の集約や文言の整理を行っています。また、冗長的な文章や分かりづらい用語も見直しています。これらの作業に時間を要しまして、赤字の箇所も多いのですが、読みやすくなっていただければ幸いです。

それから、事例の紹介は分かりやすく、読者の参考になるのですが、先ほどお話ししたとおり生ものですので、記載した情報が変わったり、新しく紹介したい情報が出てきても対応ができませんでした。そこで、ホームページを活用して紹介していくなどし、適宜更新・充実していくことを考えてございます。

それでは、中身の説明に入ります。3ページ目をご覧ください。ここは「はじめに・背景」の部分でございまして、推進法の施行や道路交通法の改正、自転車活用推進計画の閣議決定などを踏まえて文章を再考してございます。

6ページ目をご覧ください。用語の定義になります。改定案の6)をご覧くださいまして、平成31年の道路構造令の改正により「自転車通行帯」が規定されているため、反映しているところになります。

次に8ページ目をご覧くださいまして、改定案の14)「停車帯」でございまして。今回、駐停車に

関する記述を多く記載したことから、ここで定義しておいたほうが読者にとってわかりやすいだろうと考え、追記してございます。

次に10ページ目をご覧ください。「I. 自転車ネットワーク形成の進め方」の冒頭リード文になります。市町村における計画検討に向けた基本的な考え方というのは、推進法や自転車活用推進計画の枠組みのことでございますので、そういったことを基本とした記載としてございます。

その下に、「1. 自転車ネットワークに関する計画策定から完成までの手順」を記載してございます。こちらの「ネットワーク計画」や「対象エリア」、「自転車ネットワーク路線」といった言葉の関係性が分かりづらかったため、表現を見直してございます。

11ページ目をご覧ください。上の(3)「整備形態の選定」というところです。完成形態を見据えるのだという基本的なスタンスで記述を見直しております。

次いで、12ページ目になります。図I-1です。新旧を見比べていただきまして、ネットワークの計画策定から完成までの全体フローです。左の現行ガイドラインでは、左と右の2つのフローを示して、地域全体で一括して計画を策定する場合と、段階的に計画策定する場合に分けておりましたが、記載している内容や言葉がほぼ同じで理解を複雑にしていたので、意味を変えない範囲で右側のように単純化の工夫をして、フローを一本にしております。

次いで、13ページ目をご覧ください。現行はいろいろと記載していたのですが、改定案では、自転車活用推進計画の策定が法で市町村の努力義務となっていることを前提として整理してございます。

次いで、14ページ目でございます。現行の表I-1がございましたが、こちらは場所を移動しまして、改定案では19ページに表の記載場所を移しております。

次いで、戻っていただいて、15ページ目になります。こちらは市町村の推進計画との整合を図ったものです。

16ページ目をご覧ください。図I-3になります。段階的にエリアを拡大するイメージになります。記載をシンプルに理解しやすくなるように見直しています。また、現行では観光地とのアクセスが順番として優先順位が低いようにも見えてしまっておりましたので、その考え方は本来、地域次第でございますから、フラットに表現しております。

17ページ目をご覧ください。図I-4になります。優先的に計画を策定するエリアとして、改定案のように、エリアとエリアを結ぶ箇所や、観光地と駅を結ぶ箇所なども大いに考えられますから、イメージの記載を行っています。また、重複した記載もありましたので、集約するなど、読みやすくしております。

次いで、18ページ目をご覧ください。「2.2 自転車ネットワーク路線の選定」でございます。プロブデータ等を活用する方法や、健康・スポーツといった観点、河川等によりルートが分断される場合に橋梁などが有効であることなどについて記載をしております。

次いで、19ページ目をご覧ください。表I-1で、先ほど場所を移しましたとご説明したものです。また、中身について、人口分布や高齢化の状況などは推進計画を策定する上で取得する情報であるため省略する一方で、ネットワークを検討する際に必要な観光利用の立地の状況などを追記

してございます。

20 ページ目をお願いします。ネットワーク路線を考える際に、真ん中辺にありますが、改定案の⑦のように並行する道路の新設等に伴って交通が変化する路線や、⑧のようにその路線自体が新設されることも重要な情報のため、追記してございます。

次いで、21 ページ目をご覧ください。右側の改定案の図 I-7 でございます。整備形態の選定の考え方を書いたものでございまして、読みやすくなるように調節してございます。また、左の現行ガイドラインでは B について「視覚的な分離」という言葉で表現をしていたのですが、その言葉だけを捉えた場合、自歩道上の視覚的な分離も想起しやすいとの見方もあるため、誤解や曲解を招かないように右側のほうでは表現を見直してございます。

22 ページ目をご覧ください。改定案の図 I-8 でございます。現行では次のページから別途写真を掲載していたのですが、どれがどれかと見比べていただくよりも、同じ表の中で図も写真も併せて示したほうが理解・イメージしやすいと思われたため、集約したところでございます。

24 ページ目をご覧ください。整備の可能性を検討するに当たりまして、より柔軟・生産的に整備が進むよう空間再配分も考えること、他の工事を行う機会を逃さないようにすること、必要に応じてバスとの混在も考えること、除雪を勘案した路肩の活用も考えることなどを記載してございます。

25 ページ目をご覧ください。表 I-2 でございます。既設道路において工夫を促すための観点と、関連する道路構造令の条項を参考のために記載してございます。

26 ページ目でございます。ここからは空間再配分の考え方を記載しています。再配分は現地の状況・条件によってとても多くのパターンを想定し得ますが、全てをガイドラインに示すことができませんので、都市内に比較的多い幅員である 16m、22m、25m、30m、40m の道路について、さらに具体のケースを仮定しまして検討を行い、断面図を例示しています。

また、60 ページからは平面図を掲載してございます。断面図と平面図を併せて見ていただくと現場の実務担当者にとって分かりやすい構成となるようにしてございます。

戻っていただいて、29 ページ目をご覧ください。こちらでは幅員 25m の道路を再配分し、自転車専用通行帯を整備する例のイメージを載せてございます。上のほうに「ケース」と書いてございますが、幹線道路で道路幅員 25m、車道 4 車線、規制速度 50km/h、交通量 2 万 7,000 台、大型車交通量も歩行者交通量も多くない道路、商業地域で停車需要がある場合といったケースを想定して検討してございます。東京都内でも地方都市でも、まちなかでよく見かける形態の一つかと思えます。

速度は 50km/h でありまして、完成形態として自転車専用通行帯の整備を目指すこととしております。単路部においては、車線や中央帯の幅員を縮小すること、路肩を省略することで自転車専用通行帯の幅を確保しようとしています。また、歩道や植樹帯の一部縮小も行き、停車帯も確保することとしています。

下のほうの交差点部においては、信号機の柱など、路上施設のための空間は確保しつつ、植樹帯や路肩の一部省略を行い、通行帯の幅を確保している例でございます。

30 ページ目をご覧ください。図 I-12 でございます。こちらは幅員 30m、設計速度 60km/h の道路を想定しており、整備は自転車道のイメージでございます。工業地域の主要幹線道路などに見られるパターンでございまして、自歩道で自転車通行可の標識を外して歩道としながら自転車道のスペースを確保している例でございます。

31 ページ目をご覧ください。図 I-13 になります。バイパス整備により交通状況に変化があったことを想定した少し特殊なケースになりますが、車線数を片側 3 車から 2 車線に削減しながら自転車道のスペースを確保してございます。自転車道の幅員は 3m と、先ほどの図 I-12 の場合よりも広いイメージを記載している例でございます。

ここで少しページが飛びまして、50 ページ目をご覧ください。図 II-5 でございますが、矢羽根について、前回ガイドライン改定後にも地域によって様々な工夫が試されているようでございまして、ここでは標準形のみを掲載しつつ、標準とした趣旨と、標準仕様を用いない場合の留意点を※1 で記載することとしてございます。

52 ページ目でございます。先ほどお話ししたとおり、1.3 で「路上駐停車」について記載してございます。また、その下の 1.4 では「維持管理」の考え方について記載してございます。

53 ページ目でございます。一方通行か双方向通行かは現行にありましたが、通行方法のことでございますので、双方向の場合については改定案では後述することとし、ここでは基本である一方通行のイメージについて断面と平面を示してございます。

次いで、55 ページ目をご覧ください。改定案の図 II-10 でございます。下の図です。自転車道の断面構造の例です。これまでは上段のように、車道と自転車道を同じ高さとした場合のみを記載してございましたが、下の段のように、車道より自転車道を高くする場合についても記載してございます。広い歩道の一部を自転車道に転換する際に工事をしやすくなる、整備を進めやすくなるといったメリットがあるのではと想定してございます。

60 ページ目でございます。ここからは先ほどお話しした平面図です。断面図でお話ししたようなことが平面図で描かれてございます。

80 ページ目をご覧ください。こちらでは一方通行道路における車道混在の方法について記載してございます。

次いで、83 ページ目をご覧ください。右側の改定案の図 II-25 でございます。自転車道にバス停留所を設置する例です。バス交通が多くない路線については、現行ガイドラインで交通島を設けない図を左のように例示してございました。ただ、安全性を確保するため、こういった場合でも交通島を設けることを標準例とすべきであるとの指摘もあり、このような設置例を示してございます。

次に、97 ページ目でございます。いろいろと青字で直してございますが、これまでは単に「道路標識」や「補助標識」と記載していたものを、右側のように「規制標識」、「指示標識」、「補助標識」と書き分けまして、正確に理解しやすくなるようにしてございます。文言の話になります。

次いで、123 ページ目でございます。ここからは自転車通行空間の運用のパートになります。

124 ページ目、表 III-1 をご覧ください。様々な種類の自転車ですとか、それ以外の車両について、定義やルールが一般の実務担当者には分かりづらいこともありますので、一度整理してお示

しているところでございます。

長くなりましたが、以上で素案の説明となります。

○屋井委員長

それでは、これから残りの時間で議論をしていきたいと思えます。

冒頭の説明の中にもありましたように、今回はこのガイドラインの趣旨にもう一回立ち戻って、その一番伝えるべき―走行環境という非常に広い意味を含むわけですが、その中で走行空間、あるいは走行する上での直接的なルールというか、こういうところにさらにフォーカスを当てて絞り込んで、そしてなおかつ、従来のガイドラインは比較的丁寧に一生懸命書いたのですけれども、丁寧に書いたことがかえって読みづらいという点もあったので、それをできるだけ簡潔にするという趣旨で素案として作ったものであります。

それを踏まえた上で、今日はぜひ、このガイドラインの素案、この資料 2-2 が公表されて今後使われていくその基になりますから、この構成の中で具体的な場所、この記述に、この図面にこういう問題があるとか、このように書いてほしいとか、あるいはこれが不足しているという、このガイドライン自体を見直す上での具体的なご提案あるいはご意見を中心に頂きたいなと思っています。それを踏まえて、ぜひ本文のほうにも修正をお願いしていきたいという趣旨であります。

それでは、今ご説明いただいたのはそれを説明するための資料ということですが、資料 2-1 とか横長の比較表のほうでご意見いただいてもいいのですけれども、つまるところ、最終的にはこの資料 2-2、ここが変わらない限りはご発言は反映されないという趣旨でありますので、できるだけ具体的にいただければありがたいと思えます。

いかがでしょうか。どうぞ、小林さん。

○小林(博)委員

用語の定義の部分ですが、若干後出しじゃんけんで本当に恐縮ですが、この中で、たまたまですが取材対応したときに「自転車横断帯」というエリアがございまして、これは道路交通法でも決まっております。ということで特に交差点の部分、もしくは交差点でなくても自転車横断帯があるところ、これは、自転車はそこを通行しなければならない通行義務を課しているという、私から言うととんでもないエリアなのですが、法律で決まっている部分で、しかも道路表示でもって交通規制の意味を持った表示になっているので、これはやはり入れておかないといけないのではないかと思います。

○屋井委員長

どうもありがとうございます。

それでは、時間の関係上、幾つか意見を頂いてからまとめてお答えいただくというのを何回か繰り返したいと思えますので、小林さんからまずはそういうご意見がありました、ほかはいかがでしょう。では、三国さん、どうぞ。

○三国委員

では、まず、ピクトのこれは二段階右折ですよ。図Ⅱ-45に、二段階右折の例を描いてありますよね。これを描いていただいたことは非常によいのですが、金沢市では二段階右折の場所をつくっているのです、そういうやっているとところの事例写真があったほうが。何となくこの図だけで見るとよく分からない。

それからもう一つは、車が入ってこないように矢印の方向が書いてあるじゃないですか、こういうところの角に。そういうのが重なっているとよく分からないので、この二段階右折のところを分かりやすく、写真とかを入れて事例があったほうが。図だけでは分かりにくいのではないかなと。

○小林(成)委員

金沢と京都にもいっぱいあるよね。

○三国委員

二段階右折を入れたことは非常にいいと思っています。

そしてもう一つですが、分離の場合の自転車前出しを入れてくださったことは非常にいいと思いますので、こういうのもどこかでやっているところがあったら事例写真があってもいいのではないかなと思いました。

あと、ちょっと気になったのですけれども、図Ⅱ-50がありますよね。そこに左折巻き込み防止のためのゴム製のポールを立てるとなっているじゃないですか。これは、自転車レーンとかを走ってきた人で、昼間はまだ見えるかもしれないけれども、夜とかにちょっと引っかけたらすごく危ないのではないかなと思ったのですけれども。これがあつたら巻き込みがなくなるとしても、この位置は自転車が引っかけたら非常に危ないのではないかなと思ったのですけれども。

それと同じことを言っているのですけれども、1 図Ⅱ-60。ここにも右左折の方向を示す矢印に加えて、「ゴム製ポール等の設置位置については」と書いてあるけれども、このポールは自転車に乗る方からはどうでしょうか。危なくないでしょうか。

○小林(成)委員

東京にあるのだけれども、今のところ大丈夫だね。

○三国委員

そうですか。大丈夫？

○絹代委員

割と見えるかも。

○三国委員

割と見える？ 明るい？ 夜とかの事故はないですか。

○絹代委員

でも、これは反射板が当然巻かれているというか、夜はライトで光る素材にはなっていますよね。

○三国委員

問題ない？

○小林(博)委員

大体赤に白い蛍光テープを巻いてある。

○三国委員

高さも結構あるのですか。

○小林(博)委員

高さは1m前後かな。60ぐらいあるのかな。

○小林(成)委員

天現寺にあるやつは分かりやすいよね。

○三国委員

それで事故とかがなかったらいいですけども、それがちょっと心配と思ったのですが、問題ない？

○絹代委員

逆走が来なければ問題ない気がしますね。あとは車がどれぐらい見てくれるものなのかですけども。

○小林(成)委員

車の少ないところだと……。東京なんかの場合にはヘッドライトで常に照らされているから分かるのだけれども、あれは真っ暗のところは分かりにくいかな？

○絹代委員

その自転車がどれぐらいのライトを持っているかですよ。ちょっとしたぴかぴか光るぐらいのラ

イトだと見えないですよ。

○小林(博)委員

それはもう考えては駄目です。自転車は、10m先の障害物が見える照度を有することというのが法律なので、ほとんどがそうなので、それ以下のとか点滅式を考えてしまったらもう物差しがなくなってしまうので。

○小林(成)委員

そうそう、イリーガルを前提に考えては駄目なのですよ。

○絹代委員

考えては駄目ですかね。

ライトが真っ当な位置についていれば、割と夜間でも問題はないかなと思うのですけれどもね。

○小林(成)委員

それで事故があったという例は聞いたことがない。東京ではね。

○三国委員

では、それでいいですけども、もし地方でそういう事故があったら、そこはちょっと心配だから、事故については、注意を払ってください。

○小林(博)委員

その部分で、自転車乗りからすると、これというのは大体、そういう蛍光テープとか反射板が劣化してしまって反射しなくなっているというのが怖いという。そのメンテナンスのほうをちゃんとやってねというお願いです。その物自体はそんなに邪魔になった感じはありません。

○三国委員

そうですね。それならいいと思います。私はそこがちょっと心配でした。

○屋井委員長

どうもありがとうございます。以上でよろしいですか。

では、こちら辺でやりますか。どうぞ。

○自転車活用推進官

まず、小林委員からご指摘いただきました横断帯を定義しておいたほうがいいのかというお話については、書きぶりを検討させていただいて、載せさせていきたいと思っております。

三国委員から頂いた、図がちょっと見にくいところがあるといったことについては、描き方の話だと思つたので、図を工夫させていただきます。

それから、事例写真を載せたほうがいいのかというお話は、多分全般にわたることかなと思つていまして、今回の思想としましては、写真や事例というのは、「こんな事例のほうがいいのか」といったことが後から出てきたときに、なかなかガイドライン本体は更新しづらいというがあるので、参考として別に紹介したいと考えています。

○三国委員

ホームページがあれば、良いと思います。

○自転車活用推進官

参考資料のほうに「関連する事例です」といった形でまとめて見やすいようにさせていただければと考えてございます。ほかの部分でも参考になりそうなものがあれば、そういった形で事例を紹介していければと思います。

○三国委員

今回の、ガイドラインでは、今までは道路のことだけを書いていただけでも、法律等が分かりやすいように書くことが加わりました。そう考えると、実際に今ある自転車通行に関連する信号がこんなふうに3パターン(①車道にある車両用信号、②車道にある車両用信号+歩行者専用信号、③車道にある車両用信号+歩行者・自転車専用信号)。③の場合は横断歩道横の自転車横断帯もある、普通の人はこの3種類が非常に分かりにくいし、指導している方からもこの3種類が分かりにくいということで、金沢自転車ネットワーク協議会事務局発行の「自転車交通安全のための街頭指導マニュアル」でも指導者にも分かるように書いています。このように二段階右折も書いています。せっかく整備しても正しく道路が使われることが大切ですから、交差点での信号や二段階右折の方法などの記述も入れてはどうですか。

○小林(成)委員

というか、横断帯はなくすことになっているんだよね。まだ残っているけれども。

○交通規制課長

自転車横断帯は、おっしゃるように、不合理な動きをしなければならぬところについては、もう撤廃するように指示しています。

○三国委員

そうすると、これはなくなるか。

○小林(成)委員

どうしても残るところはあるのですか。

○交通規制課長

例えば歩道で自転車通行を可能にしている、しかも自転車を通る部分を指定しているような場合で、そのままの接続で横断歩道を渡るようなときは、まさに道として自転車横断帯があったほうがいいような場合もあると思います。ただ、原則としてもう取っ払えというのは言っています。

○小林(博)委員

場所によって、道路の構造によって、それから信号の具合によって、やはりここは横断帯で自転車を通したほうが安全だねというところは、何か所か都内でもあります。

○屋井委員長

幹線道路で横断歩道はないのだけれども自転車の横断帯だけがあるというケースはありますよね。

○交通規制課長

歩道橋みたいなところもそうですね。

○屋井委員長

そういう場合は、自転車の横断帯があってもいいなど。

○交通規制課長

車側にとっても、自転車横断帯があると注意喚起になる。

○三国委員

この矢羽根がそれを意味するものだということではない？

○小林(博)委員

ない。

○三国委員

自転車横断帯はまた別だよ。

○小林(博)委員

実は一般の人たちというのは、私もほとんど理解していなかったのですが、自転車横断帯という

のは道交法でいえば 63 条の 6 にはっきり明示されているのですが、「自転車は、自転車横断帯がある場合の付近においてはその横断帯を通行しなければならない」という義務化しているのです。

「付近」というのは構造上であれなのですけれども、いずれにしても、それは書いてあるけれども、それを一般の方々ほとんど知らないですよ。

○三国委員

だから、こういう金沢自転車ネットワーク協議会事務局発行の「自転車交通安全のための街頭指導マニュアル」をつくったのですよ。

○小林(博)委員

でも、知らないけれども、例えば、後で説明するかもしれないですが、それと併せて自転車専用の信号がついているとかいうところもあるのですよ。でも、それは一般の人は誰も知らないよねという話で、そこからちゃんと線引きとか区分けをして、どちらにつくんだと。一般の知らない人たちの側で説明するのか、いや、やはりちゃんと、法治国家だし、道路交通法にのっとった形でこれをつくっていくのかと。そちらをもう腹を決めないといけないなという気はします。

○三国委員

でも、道路管理者と警察庁がこのようにつくるわけだから、そうしたときに一般の自転車利用者の理解ができないままにしておいて良いものでしょうか……。

○屋井委員長

すみません、今共有できていないから分からないんだ、我々みんなね。

○三国委員

意見が長くなりましてごめんなさい。

○屋井委員長

3 種類あるということは分かりましたけれども、ただ、今回のガイドラインの中で一定程度のルール化を、自転車というのは分からないところが確かにいっぱいあるから、その中で少しでも多くの事柄について分かるようにしていこうというのがこのガイドラインなわけですよ。だから、まだ分からないところは残っています。それはまた別途やらなければいけないのだけれども、今回はぜひ、今現在考えられているガイドラインの中で書けることがあれば、具体的な提案があれば加えることは可能かもしれない。それから、問題があれば問題を指摘していただければ変えられるという。その観点でぜひお願いしたい。

○三国委員

はい、分かりました。

○屋井委員長

今おっしゃっていただいたことは、ぜひまた本部にお伝えいただいて、それがうまく表現できるのだったらそれは検討していただきますけれども、そんなところにしてください。信号がいっぱいあって分かりにくいのはそのとおりだと思います。

○古倉委員

よろしいですか。ネットワーク計画のつくり方自身に対する意見ということで申し上げたいのと、あとルールの方ですね。それについて、大きくは2点ですけれども。

1つは資料2-2、つまり本文のほうのI-4ですね。ここでネットワーク計画のつくり方について書いてあるのですが、一番分かりにくいのは、ネットワーク計画を出されても、例えばそのネットワーク計画で何を実現しようとしているのか。つまり自活計画で書かれた内容がこのネットワーク計画にどのように反映されているかを示す必要があります。総論があつて、急に各路線の地図が出てくることになってしまいます。その間にこのネットワーク計画の、例えばI-4に、基本方針とか計画目標の「確認」と書いてあるのですが、やはりネットワーク計画をつくるからには、そのネットワーク計画によって何を実現したいかというコンセプトをもうちょっと明確にどこかに書けないかなというのが1つ。

というのは、市民の方から考えると、急にネットワークの地図がぼんと下りてきても、「このネットワーク計画は一体何？」ということになりますね。例えば複数あってもいいと思うのですが、サイクルツーリズムとか通勤・通学、特に通学の安全の確保とか、そういうもののためにこのネットワーク計画をつくるんだよと。主な重要なポイントだけでも分かりやすいように提示する、目標とか基本方針を示す、具体的に書くというのがあってもいいのかなという。つまり、確認以前の話かと思えます。

そうすると、それに関連して、同じページのエリアの設定も、それぞれI-4ページの下の方にエリアがいろいろ描いてあるのですが、それぞれのエリアは一体どういうものを目指しているのかということが分からない。例えば、次のI-5のエリアを見ますと、説明が書いてあります。ですから、例えばこのエリアは特に通学が多いのでこういう通学路を中心に整備したいとか、何かそういう考え方を、こういう地図を皆様方にお示して、もちろん当然整備するからには住民の協力も要るわけですので、住民参加も含めてこういう情報提供、何をを目指したいか、あるいはこの地域ごとに何を考えたいかということを示すべきではないかという点が1点でございます。

それから、I-6からI-7ですね。ここでいろいろ考慮事項が書いてあるのですが、今申し上げた基本方針とか目標を設定するとしたら、例えばI-7で書かれてあるデータの収集方法ですね。これは現在ある内容、つまり現状の言わばそこから生じる需要の追随型みたいな感じになりますね。さっきのように例えばこのネットワーク計画で何を実現したいかという目標なりを考えるとすれ

ば、もちろん現状の需要も調べる必要があると思いますが、少し戦略的な内容も当然入れるべきです。例えば具体的に言いますと都市計画ですね。例えば立地適正化計画の中での居住誘導区域とか都市機能誘導区域ですよ。そういったこれからつくっていくものについて、例えばその移動をどう考えるのか、それに自転車はどう絡んでいくのかと、そのように出てくると思いますので、そういう戦略的な資料の収集も含めて、それを基にしたもうちょっと既存の需要、例えば I-8 に「ネットワーク路線の選定」と書いてありますけれども、これはほとんど現状の既存の需要なり現状の交通事故等の危険性なりを選ぶのが多いみたいな感じなのですね。むしろ戦略的に、これからはこの地域にはこういう住宅団地なりこういう都市開発を進めていくんだと。したがって、そのための将来的な姿というか、そういったものに必要な路線の選定というの、①～⑨に加えてあってもいいのではないかと思います。つまり都市計画なりまちづくりとの関係ですね。それをもう少し入れるべきではないかと考えます。

それから、I-20 になるのですが、「ネットワーク計画の決定」というところですね。2.4 というところになります。ネットワーク計画の決定で、さっきのことと同じことになるのですが、決定する場合に、ネットワーク計画によって何を實現したいか、どういうものを将来的なまちづくりの中で位置づけを考えていくのかという、やはり少し戦略的・動的なものを入れ込むべきではないかと考えます。そのために、「整備優先度の検討」と I-20 に書いてあるのですが、むしろこれは現状のものの整備しやすさの優先度みたいな感じになってはいますが、やはりまちづくりで何が重点か。例えば特に通学路の安全を確保したいということであれば、それをまず優先度として考えると、そういう整備しやすさといいますか、現状の整備の状況を考えるのも一つの考え方かもしれませんが、今後こういう整備の仕方は優先度を考えてやっていきたいという考えもこの中に取り入れていただければいいのかなと考えます。

それから、I-23 ですね。看板の部分でございます。これは一つの提案かもしれませんが。これはナショナルサイクルルートでもそうですけれども、ルートの名前というのは、市民が、仮にそういうネットワーク計画が出来上がっても「このルートは一体何のために、どういう意味であるの？」と。これはさっきの①～⑨の選定ですね。どれで選ばれているのかも全然分からない。それをぜひ示していただきたいと思うのですが、それを体現化する意味では、例えば路線の名前、ルートの名前というのを明示すべきです。例えば奈良県は、公募で 31 ルート、ネットワークの中に付されておりますけれども、そういう名称を看板の中に入れて込んで、市民にも親しみやすいもの、例えば「かぐや姫ルート」とか、かぐや姫の由来、奈良県ではそういったものが設定されています。そうすると、市民もやはり親しみを持って利用してくれる可能性が高いと思います。

それから、I-25 の 3.1 のところで、細かいところで書いてありますけれども、上から 7 行目ぐらいに「民間や NPO 等の活動団体との交流・連携」と書いてありますが、むしろやはり後は行政でやれることは限られていると思います。したがって、分担といいますか、そういう関係を持ってつくり上げていくということが必要なのではないかと考えます。

あと、II-9 の「維持管理」のところですね。これは雪のときに、豪雪地帯は別なのですが、例えば普通の都市で、どうしても除雪というのは自転車関係の部分、自転車通行空間というのは

本当に無視されているという感じがします。やはり自転車も車と同じクルマの仲間であるという扱いだということであれば、除雪とか清掃といったものも優先的にやっていただくという。そういった点をもう少し明確に出していただければありがたいなと思います。

それから、Ⅱ-23 です。「道路標識」で、このようにいろいろ書くということになっているのですが、もう少し動的なもの、つまり例えばここは自転車走行空間ネットワーク路線ですよと明確に示す。ここはクルマを止めないで、あるいは停車の際はここを避けて停車してくださいねと。そういう具体的な看板の啓発というのか、現地でそういった問題が一番多いところにやっていただければありがたいなと思います。

最後になりますけれども、Ⅲ-1 ですね。通行ルールのお話が出てきております。ここは、通行ルールではなくて、やはり通行ルールのみならず、せっかくガイドラインで皆さんが努力して汗水垂らしてつくり上げるネットワークでございますので、自転車をもっと使いましょうというメリットといえますか、ここを使ったらどういった楽しいことがあって、どういった良い点があるというメリットをセットで皆様方に広報・啓発することが必要です。ルールの前といえますか、ルールの後でもいいのですけれどもどちらでもいいと思います。いずれにしても、こういう点が非常に重要なポイントかと思いません。せっかくつくっても誰も使ってくれないと意味がないわけですので、こういうネットワークを使えばこういうメリットがあるのですよといったものをもう少し明確に、さっきのストーリーと、何を実現したいかとも関係してくるわけですが、そういったものをセットに入れていただければいいのではないかと思います。

それからもう 1 点、Ⅲ-3 以降でルールについて解説してあります。これは非常に丁寧に解説してあると思うので、内容的には良いと思うのですが、ただ、私の調査で恐縮なのですが、最近、茅ヶ崎で通勤者 200 名ぐらいに調査しましたところ、自転車利用に関して一番問題点と日頃感じるものは何かというと、やはり自転車のマナー、ルールが悪いことです。これはもう圧倒的、8 割ぐらいの方がそうおっしゃっている。ほかの 2 位以下と圧倒的な差をつけているのですね。ところが、ではルールを守るためにどうしたらいいのかということ聞いたところ、一番多い答えが、ルールの具体的な根拠、分かりやすくなぜそういうルールがあるのかということが最も有効であるとしています。そういうところを単に法令で上から目線で「こうなっているから守れ」ではなくて、「確かに法律でそうなっていますよ。それはこういうことがあるから問題なんだ」という点を丁寧に説明して頂くことがルールを守ってもらうために必要なのです。

例えば歩道での車道寄りを徐行というのがございますね。実は、歩道での自転車の事故の 6 割は車との事故なのです。歩行者との事故は十数%しかありません。それはなぜかということ、車道寄りを走らずに建物寄りを走っていったときに、しかも徐行しないで走っていったときに、沿道の駐車場から出てくる車と出会い頭にぶつかる。このケースが非常に多いようでございます。6 割ぐらいがそういうことになっているのですね。歩道上の事故の 6 割が車です。ということは、なぜ歩道で徐行して車道寄りを走らなければいけないかというのは、歩行者のためだけでなく、自らの危険を回避するという実態があるということを含めてしっかりルールを丁寧に説明する。それによって頭に入ってきますよね。そういうことを含めて、ルールを守らせるための説明ということも含めて考

えていただきたいなと思います。

○屋井委員長

ありがとうございました。

何人かお聞きしてからにしたいので、ちょっと待ってね。ほかにご意見を頂かないと終わらなくなりそうな気がしてきたので、すみません。

いかがでしょうか。

○小林(成)委員

質問をよろしいでしょうか。この素案のⅢ-3 ですけども、1.1 が「自転車道」で、一番下に「道路標識」というのがありますが、すごくささいなことなんですけども、標識令の 325 の 2 ですけども、これはこの前まで、特定小型が入る前は「普通自転車」と書いてあったのですが、この「普通」が取れてしまったのは何か理由があるのですか。

○警察庁

まだ確認中ではあるのですが、もともと「普通」だったのですね。普通自転車が入っていたのです。ではなぜ「普通」が取れたかという、自転車道を今走れる自転車に合わせたというふうになっているのですね。自転車道は、タンデムとかは走れるのですよ。なので、自転車道を走れるものに合わせたと。

○小林(成)委員

つまり、普通自転車……。

○警察庁

ちょっとややこしいのですけれども。

○小林(成)委員

実は何を言いたいかといいますと、標識令の中にこの自転車のマークだとか、いろいろあるわけです。これは 325 にあるのですけれども、これの 2 に特定小型が加わったのですね。

○小林(博)委員

ですよ。なかったですよ、これ。

○小林(成)委員

その特定小型が加わる前は「普通自転車」と書いてあった、対象が。

○小林(博)委員

そうそう。

○小林(成)委員

それが特定小型と普通自転車ではなくて、特定小型と「自転車」に変わったのです。「普通」が取れた。何で取れたんだと不思議だったのです。取った理由があるのだろうと思ったら、それはタンデムのせいですか。

○警察庁

タンデムのせいではないです。

○小林(成)委員

つまり、普通自転車というのは……。

○三国委員

「普通自転車」と規定されているのですか。

○小林(成)委員

規定されている。それが対象だったのが、そうではなくなったわけですよ。「普通」が取れてしまった。

○三国委員

どれでもいいの？ どんな自転車でもいいの？

○小林(成)委員

だけれども、この標識令の対象になっているのは、幅 60cm・長さ 1m90cm は残っているわけ。

○警察庁

そうです、残っています。理由は今調べていますけれども。

○屋井委員長

では、調査中ということをお願いします。

○小林(成)委員

調査してください、すみません。

○屋井委員長

ほかはいかがでしょうか。もう一方ぐらい聞いてから。

○久保田委員

3点ほどあるのですけれども、いいですか。

まず、資料2-2のページでいきますと、I-14から再配分の横断図が出てくるのですけれども、これはかなり検討と調整をされた結果だと思しますので、無理なら無理とおっしゃっていただきたいのですけれども、これは歩行者交通量が多くない場合を扱っているわけなのですよ。これを見た人が、歩行者の多いところでは厳しいのかなと見てしまう可能性があるのではないかなと思うのですけれども、例えばI-17ページでいうと、30mで歩行者が少ないので、単路部でいうこういう再配分をしているのですが、例えば再配分後の左側が、歩道が2m、植栽帯が1.5m、自転車道が2.5mになっていますけれども、歩行者が多い場合に歩道を例えば3.5mにして、自転車道を2mぐらいに狭めて、植栽帯はもうやめて、0.5mの何かを置く場所を確保するみたいなことができないのかとか、あるいは、I-14ページの16m、これはもっとありそうな気がするのだけれども、同じく歩行者が少ない場合ですけれども、歩行者が多い場合にはもう再配分後の左側の植栽帯をやめて、3.5mの歩道にするというようなことが、ただし書を使ってできるか否か。これができるの大分いろいろところで「これをやってみよう」という人が出てくるのではないかと思ったのですが、駄目なら駄目と言っていたらと思います。

2つ目はそれにも関わるのですけれども、今回は暫定についてかなり厳しい扱いをされておまして、I-19ページに文章で書いて、さっきご説明で、フロー図は暫定で逃げやすいから、もうフロー図は取るということで、私はそれで結構だと思うのですけれども、このI-19ページを見ますと、本文の上の5行目ぐらいに、取りあえず暫定にした後「整備優先度に応じて計画的に完成形態に見直す」と書いてあって、整備優先度というのはI-20ページの左下のほうに「1) 整備優先度の検討」と書いてあって、これで読み込んで優先度の高いところから早めに本格形態にしていくということがよく分かるのですね。

それを見たときに、ちょっと戻るのですけれども、I-5ページの図I-4というのを今回新たに加えられたわけですね。緑の「基幹となるルート」というのを加えられたのですけれども、正直この図I-4は、せつかくこれに加えたのだけれども、何かちょっと説明が。先ほどの口頭の説明ではすぐ分かったのですけれども、なぜこの緑が入ったのかみたいなことが何も書いていないので、この図I-4の説明をもうちょっとしてもいいのではないかと思ったのと、先ほどの暫定に関連して、恐らく現実的に考えると、この緑の「基幹となるルート」というのが、多くの都市では30mとかの幅員の幹線道路で再配分がしやすいのではないかと思うのですよ。だから、まずこの緑のところの整備優先度を上げて早めに本格に移行していく可能性があるみたいなことをI-20ページの優先度の記述の最後の辺りに加えていただくと助かる人が多いのではないかと。つまり、「図I-4で書いてある基幹ルートが整備優先度の高いルートである可能性がある」ということをちょっと書いていただくと助かる人がいるのではないかというのが2つ目です。

最後が、ちょっと話が違うのですけれども、Ⅱ-58 ページです。交差点の形なのですが、この図は、左折巻き込みを防ぐために、自転車道を交差点直近まで持ってくるために、はみ出し禁止の黄色い線を入れているわけですね。ただ、車と自転車がお互いに左折するときに巻き込まないようにポールを立てて、お互いに並行して左折してもらおうというやつですよ。今までのガイドラインは、私の記憶が正しければ、このパターンともう一つ、30m 手前で自転車専用通行帯をやめて縦に並んで左折してもらおうというものもあるのですが、並行で左折してもらう場合には常にこの赤いポールがついていたような気がするのですけれども、今回は、例えばⅡ-57 ページの図で赤いポールが立っていないのですけれども、今後は赤いポールはオプション扱いになるということでしょうか。

以上です。

○屋井委員長

どうもありがとうございました。それでは、ここで一旦切ってまた……。

○小林(成)委員

すみません、1つ関連してよろしいですか。今、久保田先生がおっしゃった、植栽帯をゼブラゾーンに置き換えてもいいという表示はできないですか。質問です。

○屋井委員長

では、その質問も加えてお答えいただきましょうか。

○自転車活用推進官

まず最初の、古倉先生から頂いたご指摘でございます。

最初にお話しいただいたネットワーク計画の基本方針やコンセプトと、その後で頂いたメリット、ストーリーというのが大分近いようなご指摘かと受け取ってございます。

先ほどご説明したとおり、28年と大きく変わっているのが、市町村の推進計画というのができ始めているといったところがひとつ大きいのかなと思っています。その推進計画の中で、自転車活用に関して総合的にいろいろと考えられているところがございまして、そことのリンクというのをしっかりと張っていくことが重要と考えてございます。

具体的にご指摘をいただいた本文のⅠ-8で、ネットワーク路線の選定の考え方がございまして、ここら辺でもう少し推進計画とリンクしたような書きぶり工夫をしていくことで何か書けないかと考えているところでございます。具体の記述についてはまた検討させていただければと思います。

あと、奈良の路線の名前というお話もありましたが、ほかの地域でも例えば推進計画の中でそういったコンセプトを打ち出して、それを体現するような名前を出しているような事例もございまして。そういった事例についてもまた集めていって、先ほどお話しした参考資料のほうでそういった事例もあるよといったことを紹介していければなと思っています。その奈良の事例はまた勉強

したいと思いますし、ほかの地域でもそういった路線をつけていってうまくいっているような事例があれば、また古倉先生に限らず皆様から教えていただければ勉強していきたいと考えてございます。

同じく、看板をつけて啓発といったことについても、そういった事例も集めていって、ほかの自治体の参考になるように表現をしていければなと思ってございます。

あと2つございまして、マナー・ルールの話については警察庁さんのほうから補足いただければと思います。

残りの、民の方との分担の話というのもそのとおりだと思います。行政だけではできることが限られていますし、あるいはコラボというか連携することでできることというのがどんどん増えていくと思いますので、そういった分担というのも重要だと思います。今の記述で書き足りないところがございますたら、何か追加で書けないかといったことを検討していきたいと考えてございます。

それから、久保田委員から頂いたご意見と、小林委員から頂いたご意見がございます。再配分のところについては後ほどご説明させていただければと思いますが、本文の I-5 ページ目の図 I-4 の緑のところの考え方を後述のところ書き加えると助かる方がいらっしゃるというご指摘がございました。そこについては具体の記載ぶりをまた検討していきたいと思いますので、ご指導いただければと思います。よろしくお願いいたします。

○事務局

先ほど空間再配分ということで I-14 ページからのところで、ただし書で植栽帯をというお話を頂きました。前回の委員会の中でも、たしかここは入っていたのですけれども、平面図で示すことがなかなか難しかったので描けなかったのですけれども、ここにただし書で書くということは検討したいと思います。

先ほど小林委員から頂いた中央帯をゼブラにできないかというお話ですけれども、そちらについては、もともと中央帯を設置するときに、それなりの交通量と速度がある道路で、コンクリートであるとか防護柵とかを結構沿線の方々のご理解を頂きながら設置しているというのが現実であるので、そこを簡単にゼブラに変えるというのがやはり現場としてはなかなか難しいというのがあり、今回お示しするところでは、省略することを前提とまでは書けていないです。ただ、事例として交通量が減ってきたり速度が下がった状態になれば当然取ってしまってもいいという判断はできると思います。一方で、書いてしまうと、取っていいんだということが先走ってしまう恐れがあり、安全上もともと必要なものと想定し、書いていないところです。

○屋井委員長

私が途中で口を挟まないようにはしているのですが、1点だけ。古倉さんの最初の指摘は至極ごもっともなのですが、私が最初に申し上げたように、今回はフォーカスを極めて絞り込んで、プランニングという要素はかなり削減しているのですよね。エンジニアリングのためのガイドラインだということ、すなわち「走行環境」と書いてあるけれども、実際に走行空間をどうつくるかというこ

ろにフォーカスを極めて強く当てて、その結果プランニングそのものの理念だとか考え方、ネットワーク計画だとか、そこは、前はかなり私もこだわって、フローチャートもありましたし、いろいろなものを入れたのですけれども、なかなか地域がそれをしっかりと読みながらつくっているわけでもないという実態もあって、我々の理想は高いのだけれども、その実態と照らしたときに、まずは最終的に出来上がる空間のほうにちゃんとエンジニアリングの人たちが中心にフォーカスがちゃんと当たっていることを理解して対応できるようにしたいというところなので。

最初の文言は、僕も、ああ、こういう書き方があるなと思ったのは、活用推進計画にそこら辺は全部書いてあるぞ、それを前提にした上でちゃんと空間をつくりなさいとやっちゃっているということなのです。だから、そこら辺はぜひご理解をいただいて、ほかの部分でそのあたりをしっかりと自治体のほうに理解してもらい、つくってもらおうということが必要なと思います。もう一つ別の計画ガイドラインをつくってもいいということだと思います。

どうもありがとうございました。

では、吉田先生、お願いします。

○吉田委員

ご説明ありがとうございました。2つあります。

1つは、今回新しく定義された自転車通行帯ですけれども、これが定義されたことによって具体的に今までできなかったことが何らかできるようになったというような事例があるのかどうか。

関連して、自転車通行帯の最小幅員がどれぐらいなのか分からないのですが、定義上は自転車専用通行帯の規制とセットになるというふうに書いてあるので、例えば矢羽根を整備するような車道幅が狭いところには基本的に使えないということになってしまいますが、こういう理解で合っているでしょうか。自転車通行帯の幅員規定に関するメリットがあればその特徴を示せないでしょうか。これが1点目です。

それから、2つ目は矢羽根に関する記載方法についてです。図Ⅱ-5の中では、標準形の幅が0.75m以上となっています。過去にはこの基準に基づいて大矢羽根みたいなものが整備されてきたことがあり、その一方で、狭い道路でこの幅0.75mを小さくして整備する事例も出てきました。これらを踏まえて、標準形でしか整備できないという形にするのだとしたら、標準形は0.75mとしたほうがいいと思います。例えば金沢で整備された走行指導帯を矢羽根に置き換えようとしても、できないと思います。本来、金沢で出てきた事例を基に、細街路であってもこういった矢羽根路面表示を使うことを前提にしているのであれば、幅が0.75m以上は認めるけれども以下は認めないということになります。そこで、「以上」という表現を消したほうがよいと思ったのですが、いかがでしょうか。

○屋井委員長

どうもありがとうございました。

ほかのWeb参加の委員の方々はいかがでしょう。よろしいですか。

それでは、今のはいかがでしょうか。

○自転車活用推進官

まず、「自転車専用通行帯」と「自転車通行帯」のお話でございます。定義のところを見ていただければと思います。本文のほうだと4ページ目になりますね。4ページ目の上に2つ並んでございまして、6)が自転車通行帯、7)が自転車専用通行帯ということになります。

まず、何が異なるのかというお話をさせていただければと思います。「自転車通行帯」のほうが広い概念でございます。構造的な概念になります。これに交通規制が加わると「自転車専用通行帯」になるということでございます。6)のほうが広くて、7)のほうが規制が加わると自転車専用通行帯になるということでございます。

それで、そうしたことで何かできたこと、よいことがあったのかということだったと思います。すみません、そこについては、制度が変わった後にそういった事例を整理していませんので、また勉強させていただければと考えてございます。

それから、矢羽根の話ですね。本文のほうのⅡ-7ページかと思います。こちらで図Ⅱ-5ということを示させていただいて、標準形で0.75m以上ということを示してございます。ただ、ここに書いてある形・数字については、※1のほうで注意書きを記載しておりまして、標準仕様を用いない場合でもこういった趣旨の中で考えてくださいということにしております。趣旨としてはそういうことなのですが、こういった標準形の示し方、あと、※1の注意書きというか、備考の考え方・書き方がいいのかどうかについては、この中でご議論いただければありがたいと考えてございます。

○参事官

これは新旧表だと改定案と改定前があるので、これはどちらがいいでしょうかというのは委員の中で話していただければと。

今話したのは、右側のほうは※1で処理していると。左側は点々々になっていたのですけれども、点々々がないところが。

○屋井委員長

今この瞬間に議論してほしいという意味で言われているのは、この点々々を消したということね？

○参事官

そうですね。

○屋井委員長

それで、さっき吉田先生の言われているように、その0.75m以下についてどうするかという議論も一緒に併せてという、こういう意味だよね？

○参事官

はい。

○屋井委員長

了解です。

いかがですかね。それ以外は今もう答えていただいたから、いいのかな。では、何かご意見があればということですがけれども。

○小林(成)委員

踏んでもいいわけですから、0.75m 以上でいいのではないのでしょうか。何で小さくしなければいけないかがよく分からないけれども。

○絹代委員

でも、小さいのは現実的に結構ありますよね。

○三国委員

いいでしょうか。このガイドラインの前の前だったと思うのですがけれども、金沢の事例がありまして、最初は全部塗るとかそういうのがあったけれども、安全が確保されるなら「塗る」はなくてもいいということで、金沢の走行指導帯は認められたのです。でも、矢羽根についてはそのときはまだ出てなくて、その後に矢羽根が出たときも、そこはちょっと記憶にないのですがけれども、安全が確保されるなら色まではこだわらないと書いてあったので、大きさは、例えば京都でも金沢でもそうなのですが、「以上」にされると、京都だって細街路を「この大きさ以上」なんて言われたら、絶対に京都の細街路は今つくってあるのを見ても無理だと思います。景観も崩れるし。

○屋井委員長

「以上」といつから書いていたのか覚えていないのだけれども、最初からかな？

○小林(成)委員

最初からでしょう。

○久保田委員

いや、28年だと思います。

○屋井委員長

28年から？

○事務局

28年から矢羽根の定義をしっかりと書くようになっていきますので。

○小林(成)委員

だって、24年は矢羽根がないものね。

○事務局

絵はあったのですけれども、標準仕様ではなかったのですね。

○屋井委員長

そうかそうか。

「以上」と書いてあっても「以下」が出ないかという、実際にはつくる場所はつくるんだよね。

○絹代委員

ルール上はいいのですよね。原則を逸脱しない範囲で適切な形状を設定するみたいなことがあるので、自治体の判断でやってもまずくはないけれども、推奨としては0.75m以上にしてほしいということですよ。

○小林(成)委員

でも、東京警視庁のやつでは駄目になってしまうから。

○絹代委員

そうか。

○吉田委員

先ほどの金沢の走行指導帯の整備では、軽自動車を通れる幅員だけが残ったようなところがあります。あのような幅員の細街路にこの標準形の矢羽根を入れようとすると、道路両側から1mのところから75cmの矢羽根を整備したら、軽自動車を通れる幅員も残らないと思います。要するに、幅員の狭い細街路では矢羽根が大きくなり過ぎて、結果的に整備はやめようというふうになってしまわないでしょうか。

○小林(成)委員

でも、そのためにわざわざこれだって踏んでいいという指示をしているわけですよ。矢羽根を踏む形になっているわけですよ。

○吉田委員

細街路の沿道の住民から、整備が受け入れられない場合、基本的に、道路端から1mのところ
に矢羽根を整備する位置はよいのですが、矢羽根の幅を細くすることで、見た目上大きくなり過ぎ
ないような整備も認められたらと思います。幾つかの自治体ガイドラインでは、すでにそのような
配慮をしています。幹線道路を想定した標準形は0.75mでいいのかなと思ったのですが、「以上」
と書いてあると、「以下」は読み取れなくなってしまうのではないかなと思った次第です。

○屋井委員長

前回は「以上」と入れたときの理由というか議論は、はっきりは覚えていないのですけれどもね。
でも、「以下」は困るねというのはあったのですよね。しかし、現実的にそれぞれの地域の事情に
応じて、「このガイドラインはこうなっているけれども、我々はこうするんだ」というのは決してできな
いということではないから、それはそれに応じて色だって変わるし、やっている実態がある。ただ、
ガイドラインとしては、理想的にはこれだよねというのは出しておきたいのでね。だから、「以下」と
いうのを入れることはできない。これは前回からずっと統一的というか一貫していると思いますの
で。ただ、今日の吉田先生のは、「以上」という言葉が要るかと言われたら、確かに「0.75mが標準
です」ということでもいいのかもしれない。

そこら辺は意見も踏まえて、また検討させてもらうということにしましょうかね。

ただ、歩車道境界から側溝を含めて1.5mぐらい取った右端に、その1.5mのところ矢羽根の
右端が来るという、この考え方は当時からずっとあると私は思っていますので。だから、小さくした
ときに矢羽根の右端がずっと歩車道境界に寄ってしまうと困るなという感じがしますけれどもね。

○小林(成)委員

Ⅱ-35・36の辺りの、せっかく踏んでもいい状態の図が、意味がなくなりますよね。

○久保田委員

確かに。

○屋井委員長

では、その趣旨で検討ということで。

○吉田委員

幹線道路ではその図の通りでよいのですが。

○屋井委員長

そうだね。そういう意味でのただし書というのはあり得るのかな。

○参事官

確かに、そもそも車道幅全体が狭いところの注意書きを入れる工夫をすればいいのですね。全幅が恐ろしく狭いところの話の注意書きを入れられないかということですね。

○吉田委員

その通りです。市町村道で困っているのは、そういった細街路に通学路等があって、矢羽根などの路面表示を整備できないかというところがあるので、ご検討いただきたいと思います。

○屋井委員長

意味は分かりましたが、そこはね。

1つの方法論は、備考で何かただし書で対応するみたいな方向性が細街路についてはありそうだということですね。どうもありがとうございました。

第1ラウンドを終わりました、そろそろ。

○絹代委員

すみません。今回いろいろご提示いただいて、分量が物すごく、多分計り知れないご苦労とご検討の中でつくられたのだろうなと思いました。

私からはもう感想に近くなってしまうのと、あとは古倉先生と屋井先生のお話を聞いて「そうか」と思ったのですけれども、たしか前回のこのガイドラインは、最初に出たものがなかなか進まないの、ハードルを下げるために暫定形態というのを進めていって、皆さんにやってみようという気持ちになってもらうみたいな流れだったと思います。今は、いろいろな土地で自転車活用推進計画ができて、第2期に入って、モチベーションに劇的な差があるのを感じていて、本当にモチベーションがある自治体さんと、かなりトーンダウンされている自治体さん、また、前はつくらなかつたけれども「ここに踏み出すのはな……」と躊躇されている自治体さんもいる中で、なかなかこの自転車ネットワーク計画というのが、荷が重いというか、とても難しいと捉えていらっしゃる自治体さんが多いなと感じています。

その中で、整備形態選定フローみたいな分かりやすいものを今回は暫定形態に誘導されやすいので外したというお話があったのですけれども、新規の担当者さんがこれを一から読んでいくと、「完成形態」という言葉がたくさん出てきて、「ああ、それをやらなければいけないのだろうな」というのは分かりつつも、「暫定形態」という記載が今回はかなり減らされたので、全体がなかなか描きにくい形になってしまっているのではないかなという懸念が少しありました。そもそもネットワーク計画というのは、今回は技術のところをフォーカスするというお話ではあったのですけれども、何のためにネットワーク計画をつくって、その土地にどんな良いことがあるのかというのを何かの手段で分かっていたくことと、例えばいろいろな事情がある自治体さんがどんなコンセプト、どんな戦略でどんな形の、例えば観光寄りであったり、事故防止であったり、いろいろな自治体さんによって狙いがかなり違うので、「どんな事情があって、どんな狙いがあるってこんなネットワーク計画を立

てました」みたいなストーリーのある実例と一緒に挙げられていると割とつかみやすいのかなと思いました。そんなに暫定形態に流されない形の、もう少し整理された、ちょっと見たら何となく概要がつかめるようなものが、今回もフローチャート的なものがあってくれたらいいのではないかなと私は感じました。

あと、すごく小さなことなのですが、Ⅲ-17 ページに「交通安全子供自転車全国大会」というのがありまして、これがほぼ全ての自治体さんの自転車活用推進計画に入っていて、非常に達成しやすい目標なのか、これを盛り込むことが免罪符のようになってしまって、なかなか実際の教室をやってくれず、でも実際に話を聞くと、どこか一つの学校を徹底的にトレーニングして送り込む種類の競技なので、これはあまり自転車のルールを知らせていくという内容にならないなど。ただ、ここに盛り込まれていると自治体さんがみんなここに流れていってしまって安全教育をしなくなってしまうので、可能であれば自転車安全教育みたいなものの例を拡充させる形で。そろそろこの鉢巻を巻いて「必勝」みたいな部分は割愛していただけると、実際に自治体さんをお願いしていく中で、より効果が出やすいものになるのではないかなと思いました。

○屋井委員長

どうもありがとうございました。

では、ここで私も意見を述べさせていただいて、それで向こうからまたお答えいただくようにしましょうか。

私のほうの意見は、委員としての意見という意味ですが、今回の自転車通行帯という道路構造令の規定ができて、それで何の良いことがあるんだということでもあるのですよね、さっきの吉田先生のお話はね。それは、やはり自転車専用通行帯という規制をかけたような空間が今後、今までよりは安全に提供できるので、そこを皆さん使いましょうという、我々日本における自転車空間の整備に関しては一歩進むんだという、そこが示せることがあれば、それが僕は一番の今回の大きなポイントだと思っています。そういう意味で言うと、その自転車専用通行帯をつくったときに、そこが駐停車車両でふさがれる、結局ルール上は道路に出なければいけないと言われて出るのだけれども、車が止まっていて走れないという、この矛盾に満ちた状態を改善する方向に今まで以上にしっかりと進むんだというメッセージを、利用者の皆さん、国民の皆様に提示できるなら、これは極めて重要なことだと思っています。

その観点から3点ほど申し上げたいのは、1点目は、Ⅰ-11 ページに最初に出てくるのですが、「なお、路上駐車があるものの交通の流れに支障が生じていない箇所などでは、路上駐車スペースとの適切な組み合わせによる整備も考えられる。」という。このときの路上駐車ではなくて、もしかしたらこれは「路上停車」があるときに、「停車帯との適切な組み合わせによる整備」みたいなね。駐車というよりは停車に対してどう対応するかということが一つのポイントだというふうにしてほしいかなと。とにかく駐車というのはもう認めないよというのが今回の大前提で、自転車走行環境・空間をつくるのだから、暫定整備は特に認めないとか、車両混在みたいなものはあまりやっていけないんだと。こういうことであると、やはりここは駐車が云々ではないという。駐車

はもう認めませんよというのが前提だと思います。

それで言うと、次にⅡ-8 ページ、「路上駐停車」というところが出てきて、ここで「駐車は認めないものとする。」とはっきり書いていただいているけれども、その同じページの一番下、「特に自転車専用通行帯をふさぐ違法駐車についての取締りを積極的に推進すること。」、これも大変重要なことなのだけれども、言い方を変えて逆に言うと、ここで意味しているのは、停車されているときにどうするんだと。停車帯ではないところに停車されている場合、これはどうするのかということが宙ぶらりんになってしまうのですよ。宙ぶらりんになっても今ここは構わないのだけれども、それをどうするかという受け止めがやはりこのガイドライン全体でなければいけない。

そうやってきたときに、Ⅱ-49、今度は自転車専用通行帯の作り方が書いてあって、停車帯とか駐停車帯みたいなスペースとの作り方が出て、大変重要なところなのです。これが特に図Ⅱ-41 という図面で、両方描かれているみたいなものは、やはり今回、自転車通行帯というものが出てきているからこそ描ける絵だと思うのですよね。ここは新しい絵だと思うのですよ。

それで、先ほどフロー図が削除されたというのがあって、これが横置きのでっかい資料の 33 ページ。33 ページが実は、思い起こせばこの原案は私が書いて、分かりにくいのは申し訳ないのだけれども。それで、警察さんをお願いということになるのだけれども、この図の欄外の一番下に実は重要なことが書いてあるのですよ。「※自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止若しくは駐停車禁止の規制を実施するものとする。」と。この「実施するものとする。」というのは結構意味があるのです。今回このフローチャートを全部なくしてしまうと、この文章もなくなってしまうのが問題なのでね。

私の提案は、Ⅱ-49 ページの、自転車専用通行帯をつくる場合の丸ポツの 3 番目ですけれども、「・自転車を含めた周辺の交通実態や沿道状況等を踏まえ、駐停車禁止の規制の実施を検討するものとする。」という、これはすごくトーンダウンしているので、これは前回のガイドラインからトーンダウンさせているというのがはっきりしてしまうから、ここは「踏まえ、」の後に「駐車禁止若しくは駐停車禁止の規制を実施するものとする。」というふうに元のガイドラインレベルに戻してもらいたい。

○小林(成)委員

自転車の安全性も入れたほうがいいのではないですか。「自転車通行の安全性を向上させるため、」というのを入れておかないといけないのではないですか。

○屋井委員長

はい。前の文章そのもので構いません。そのようにしていただく。

それから、3 点と言っていたのだけれども、ページ数でいうともう 1 つあって、これも警察さんをお願いなのだけれども、Ⅲ-6 ページに「自転車専用通行帯がある場合の通行ルール」ということなのだけれども、今申し上げたようなことを書いていただいたとしても、「駐停車禁止若しくは駐車禁

止の実施」だから、やはり専用通行帯ができたところで駐車禁止のみがかかっている、しかも停車帯が切り込んで設置できていない場所もあるわけだから、そういうところに停車している車両があったときにどうするかという。それは、別にドライバーはルール違反をしているわけでもないから、それで自転車は走る場所がないということが起きている。それが明らかに起こるわけですから。それを認めているわけだからね。なので、その場合の通行ルールを書いてもらいたい。車が自転車通行帯の上に停車しているときにどう走るか。これは、外国なんかは書くんだよ、そういうのを。ちゃんとルールどおりにいくと、自転車通行帯を自動車のけつまでずっと真っすぐ走って行って、だってそこから外れたらルール違反だから。自転車通行帯を走らなければいけないから。それでぐーっと行って、最後のところで直角に曲がって、それで右に出て抜いていくみたいなね。こういうルールがルールどおりということになるのだけれども、それは一番危ないルールで、絶対に駄目だよというふうに外国だったら書くのですよ。もっと手前から、はみ出してもいいから私は前に止まっている車を右側から抜いていきますということを一当たり前だよ。その当たり前のことをぜひ、日本の利用者の方々はそれを知らないのですね。だから、杓子定規にルールどおり走ると一番危ないんだという当たり前のことをどこでもあまり伝えていないのですよね。あ、それは書いてあるのか。専用通行帯を外れると書いてあるわけね。

○三国委員

ここに書いてある。

○小林(成)委員

道交法の26条の2項に、直進車優先の原則があるわけですよ。これを軽車両に適用してしまうと、今先生がおっしゃったことができなくなってしまう。

○三国委員

これは専用道路ではないけれども、一応こういうところに、このように。

○屋井委員長

この自転車通行帯でこのように、こうやってくる場合はこれなんだ。

ちょっと最後に申し訳ない、長くなって悪かったので、とにかくそのルールを変えてもらうと完璧に全体が私にとっては整合する。矛盾に満ちた政策をさらに展開しようとしているわけではないということで、一歩前進、二歩前進ということが理解されるので、そのあたりをぜひ検討していただきたいということでもあります。

以上です。

○交通規制課長

分かりました。書き方を含め、国交省とも相談してご趣旨に沿うような形にしたいと思います。

○屋井委員長

お願いします。

では、時間が来てしまったので申し訳ないけれども、今の意見で答えられるところだけ答えてください。

○自転車活用推進官

屋井先生からの2点目と3点目については、今のような話かなと思います。

1点目については、少し検討させてください。

あと、絹代委員からのお話で、フローチャートのお話です。今回我々が心を込めたのが、本文のほうのI-21でございます。図I-14でございますが、こちらで完成形態に至る初期段階で暫定形態も含んで面的な整備を連続的にしていこうといった心、ステップというのを表現したつもりです。こちらは講演会というか、いろいろな説明で既に用いていまして、大分理解もしていただきやすいのかなと思っている図でございます。今回のガイドラインでは、ここのフローというか、流れを示すということを軸にさせていただきつつ、さっき屋井委員長のほうからお話のあった※印のところの問題についてはまた検討させていただければと思います。

○屋井委員長

どうもありがとうございました。

それでは、第1ラウンドは一応終わりにします。

重ねて何か発言がございましたら、最後に5分間ぐらい、1人1分ずつぐらいになってしまうけれども、話をされる方は1人1分をお願いしますけれども。

○三国委員

いいですか。実は昨日とおととい、伊那市で、金沢でやったようなこと、地図作りによる危険箇所調査をアナログではなくデジタルでやるという社会実験をやっています。この活動は、千葉県八街市の通学路の事故みたいに放置されたために起きた事故をなくそうというのが始まりでした。伊那市は東西10kmの距離が中学校単位になっているから、自転車に乗って通学している子が60%ぐらいいるのですね。それだけに自転車通行が多いのと、あとは坂が多いのですね。そんなところで、まず自転車で安全に走るためにどうするかということで、やっと自転車・歩行者の安全を考えるようになったのです。これまでやってきたことの報告会があったのですがけれども、今回の社会実験のポイントは、市が持っているデータとか警察が持っている事故データとか、いろいろなものを重ね合わせて、中学生が地図上に示した危険箇所データも入れて危険箇所を抽出します。そしてどこを安全にするか改善箇所を決めるのですけれども、そのときに住民参加をどうやってやるか、この点が今始まったばかりです。昨日、伊那市のある地区の公民館で、初めて住民参加の勉強と会議をしました。会議の最後に住民から「自分たちがどういう道にしたいかを考えればいいのです

ね」と意見が出て、「人を中心にまず考えて、自転車、歩行者、車を考えればいいのですね」というふうに区長から発言がありました。この様に段階を踏んでいくことによってだんだん自転車ネットワークということに、行政マンも住民も理解できるようになるのです。

自転車ネットワーク計画を作るにあたって大切なのは、行政職員も、初めて自転車担当になった人は、何から始めて良いかわからない。ましては、市内全体の自転車ネットワーク計画は、住民の理解を得ないとできないので、住民参加は、何をポイントに自転車への関心をつなげていくかが大切です。

○屋井委員長

ご紹介ですね。非常に大切な視点だと思います。どうもありがとうございます。

○小林(成)委員

すみません、どうしても今言っておかなければいけない。次の改定が多分何年か後にあると思うのだけれども、交差点部の設計のところ、今回 Y 字路が見えないのですよね。難しいからこれはなしでいいのですけれども、例えばこれから信号機や何かで自転車のピクト信号みたいな、一目で誰でもこれが自転車用の信号機だと分かるものが登場してきた場合に、Y 字路をその信号現示によって右のほうへ直進することができる可能性があるわけですよ。それを踏まえて、今これは多分ここには何も書きようがないのだろうと思うけれども、そういうことをぜひ想定して研究をしていただきたいという要望でございます。

○屋井委員長

どうもありがとうございました。

それでは、時間も過ぎましたので、議事次第上の(2)番のほうはこれで終わらせていただきます。多くの意見を今日は頂きましたので、たくさんの貴重なご意見・ご提案も頂いていますので、そのあたりを踏まえながら事務局のほうで検討を続けて、最終的には、時間の関係等もありまして、可能であれば委員長一任という形でまとめていくという方向で考えていますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」との声〕

○屋井委員長

どうもありがとうございます。

それを踏まえながらも、今度はパブリックコメントという多くの国民の方々の意見も聞きながら最終的な案にしていくということになりますので、そのあたりについて説明を事務局のほうからお願いできますか。

(3) 今後の進め方

○自転車活用推進官

それでは、資料3をご覧ください。本ガイドライン案は、本日の委員会でのご意見も踏まえた修正を行い、委員の皆様にご共有させていただいた後、3月上旬頃からパブリックコメントを約2週間実施したいと考えてございます。

パブリックコメント終了後には、パブリックコメント意見を踏まえて所要の修正を施したガイドライン案を委員長にご報告し、委員の皆様にご共有させていただいた上で取りまとめ、公表させていただきたいと考えてございます。よろしくお願いいたします。

○屋井委員長

どうもありがとうございました。そういうことで、まとめて公表していきたいという予定もありますので、その前にはもう一度委員の皆さんと内容について共有してということになりますが、そんな方向でよろしいでしょうか。—ありがとうございます。

○小林(成)委員

お願いがあるのですが、勝負はこの春で、ガイドライン改定を発表した後だと思うのですよね。結局、コンサルの人とか地方自治体の担当者の方々が読み切れないとか読みこなせなければ意味がないので、内容をちゃんと伝える仕組みをぜひ考えていただきたいし、多分お金もかかると思うので、審議官、ぜひよろしくお願いいたしますと思います。

○屋井委員長

全国行脚の講習会をやりましょうかね。

○小林(成)委員

ぜひやってください。

○屋井委員長

それでは、ぜひそういう点もよろしくお願いいたします。PRしていくことも重要ですすね。

それでは、これで一旦終わらせていただきます。

4. 閉 会

○自転車活用推進官

本日は、多くのご意見を頂き、誠にありがとうございました。

最後に、参事官の森若より一言申し上げます。

○参事官

短時間で調整させていただきます。頑張りますので、よろしくお願いします。

○自転車活用推進官

それでは、以上をもちまして第4回安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会を閉会とさせていただきます。

本日は誠にありがとうございました。