

第3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6月22日（月） 13:30～16:00

【場所】 全国町村会館 2階ホール

【委員出席者】

| | |
|--------|-------------------------------------|
| 北方 真起 | 株式会社パワーウーマンプラス代表取締役社長 |
| 絹 代 | サイクルライフナビゲーター |
| 久保田 尚 | 埼玉大学大学院 理工学研究科教授 |
| 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 |
| 塩田 透 | 一般財団法人全日本交通安全協会専務理事 (代理出席：大山審議役) |
| 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。

■自転車事故等の観点からみた自転車ネットワーク計画の必要性について

- ・指標1・2・3で重みはつけるのか。必要性の高さの判断はどの指標の組み合わせで行うのか、1つの指標だけでも該当すると考えるのか。事故・利用の両方満たす場合は「特に計画策定の必要が高い」等、計画の必要性の大きさに段階をつけられるのではないか。
- ・今回の指標は、利用頻度が高く、事故が多い自治体にネットワーク（以下、NW）計画策定を促すことが目的であるため、指標1・2・3で基本的に良い。
- ・現状のデータではこれ以上の指標を提示することは難しいと理解しているが、自治体には、地域で自転車がどの程度利用されているのかといった実態データを把握することを努力させてほしい。
- ・事故が多いから計画を策定すべき、と自治体に押し付けるのではなく、自治体に自覚していただき、気付いてもらうことを期待するための客観指標を示す必要がある。
- ・自転車の代替交通手段の有無も関係性を示すことが必要ではないか。公共交通機関等

がないところでは優先的に整備すべき等。都市圏と地方部の構造的な違いを踏まえ、表現を考えることが望ましい。

- ・自転車NW策定の促進に向けては、指標での順位提示が難しくてもランクでの提示等の見える化を行い、客観的な評価によって危機感をもってもらうことが重要である。あわせて、NW計画策定のメリットを具体的に示すことも必要である。
- ・事務局案の事故や利用者数を用いた指標によるNW計画策定のターゲットを抽出する方向性については承認。細かい指標の内容等については継続議論とする。

■段階的な計画策定について

- ・全体のNW計画の対象エリアの設定について、初期段階ではエリアの枠をあえて明確にしないことがポイントである。エリアを明確にすると、当初段階から全体計画が必要と誤解されてしまい、現状と変わらないことになってしまう。ハードルを高くしないためにも、当初段階ではエリアの枠をあえて明確にせず。ある程度NW化が進んだ段階で明確化していくようにすべきである。
- ・優先計画策定エリアの抽出の考え方については、優先的な策定エリアを自動的に設定せざるを得なくなるような具体的な指標や基準を示した方がよい。
- ・NW計画策定済みの自治体の中には、対象エリア設定の考え方を示しているところもあるため、具体的な設定事例として紹介することも有効である。
- ・整備が必要と感じた自治体が、やり易いところの整備から行ったとしても、それによって自転車利用が快適に感じる人が増えて、全体的な整備の促進に繋がるのであれば、やり易いところから取り組むことも否定できない。
- ・段階的な進め方については、利用目的別のNWレイヤー、例えば、通勤用NWをつくった後に買い物用NWを作るなど、目的別のネットワークを時間的に順次重ねていき、結果的に総合的なネットワークの形成を達成するといった目的別の設定方法もある。また、NWの対象となる自治体は、現状における自転車施策の必要性だけでなく、将来的な利用も勘案し、自転車利用ポテンシャルの高い可能性のある自治体も加えてほしい。
- ・本委員会は安全中心で議論されているが、環境の視点も含めて複合的な考え方があってもよい。
- ・環境や健康は、時代の変化に対応必要なことや、自治体の独自性が必要で押しつけるべきものでもないため表現には検討が必要である。

■計画等各段階における合意形成について

- ・合意形成の論点が不明確である。NW計画策定フローの中に合意形成やPDCAの考えを入れるべきである。
- ・これまでは、NW計画策定フローの中に、整備形態→事業プログラムという具体的な記

載がないことがNW計画が進まない理由の1つと考えられる。

- ・標準的NW計画策定、段階的なNW計画策定ともに、優先度が高い路線から整備プログラムを進めることが必要であり、その合意形成に際して具体的な取り組みを示すべきである。
- ・PDCAに加えて、金沢の自転車利用環境向上会議のように、関係者の意識を継続的に高めていくための勉強の場を設けることも重要である。
- ・自転車NWを策定した後の取組になるかもしれないが、合意形成に関しては段階的な話を踏まえた仕組みができていないので、その仕組みについての案をつくって議論することが必要である。
- ・合意形成を議論する協議会には、クルマのユーザーも入ってもらうべきである。

■設計にあたっての技術的な課題について

(1) 自転車通行空間の形態選定にかかる柔軟な対応

- ・暫定整備形態という新たな考え方について賛成。整備に際しては多様な利用者に車道通行ルールを示すため、路面に描くことが極めて重要である。(帯状路面表示に対し)コストがかからない矢羽根を増やすことで効果が高まると思う。
- ・暫定整備形態の事例「国道6号向島～東向島」を日常的に自転車で利用するが、自動車やタクシー、路線バスが帯状路面表示を避けるようになり走りやすいと感じる。
- ・暫定整備形態の選定の条件が3つ示されているが、“条件を満たす場合”と受けとると暫定整備形態選定のハードルが高く見えてしまうので、表現は改善すべきである。

(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

- ・金沢市の事例は、細街路から幹線道路に合流する自動車に対して自転車の通行位置を示すという目的で決めたもの。この意味も考えてほしい。
- ・自転車ピクトの向きは世界標準とあわせた事務局提案が良い。金沢市の事例の意図は理解できるが、必要な箇所では個別に工夫することで対応してはどうか。
- ・アメリカのように“かご”だけでなく“ヘルメット”も表現してはどうか。
- ・“かご”と“ヘルメット”を実行しているのは子供だけのため、ピクトが子供を対象としたものに見えてしまわないか。
- ・ピクトの統一的デザインの必要性については、ローカルな独自性の議論もあるが、事務局提案に反対意見はない。
- ・事務局提案の矢羽根の設置間隔 10mはよいが、交差点内では間隔を狭めることを明記すべきである。
- ・今後は歩道上に自転車を示す路面表示はしない、既存の歩道上の路面表示は削除することを明記すべきである。年間 1340 万人もの外国人が来ている実態を踏まえた路面表示が必要である。

2) 矢羽根型路面表示について

- ・ 逆走を防ぐためには矢印表示が必要である。矢羽根は進行方向がわかりやすいということで優れている。通行空間に進行方法を必ず示すべきである。
- ・ 幅が狭い矢羽根があるが、あまり細いものは車道利用を抑制してしまうので注意が必要である。
- ・ 基準を設けるのであればコストも考えるべきである。青は沈む色のため事務局提案のような白線付き等の工夫がよい。
- ・ 外側線と矢羽根が重なってもよいことを示したことが今回のポイントである。
- ・ 暫定整備形態との関係性についても記述すべきである。1～2年後に自転車レーン規制がかけられる予定の路線であっても、当面は矢羽根でつくって数年後に着色となる場合がでてくる。暫定整備形態時においてどの程度まで許容するかを検討する必要がある。

(3) 自転車道の一方通行・双方向通行の適用の考え方

- ・ 一方通行は実施すべきである。地元から一方通行では近い所に行くのに反対側に回らないといけないケースが出るというアクセス性の指摘が考えられるが、自転車の4～500m程度近くなれば歩く方がよいこともあるので、このことを説明すべき。
- ・ 運用に際しては逆向きのルート確保も必要である。押し歩きは150mが限度との調査結果があるため、それらも考慮して逆向きに行くための道路の反対側に渡る横断箇所を整備する等を検討する必要がある。
- ・ 自転車道の一方通行化は特に反対はないようなので、原則化する方向で検討を進めていくこととする。

(4) 自転車専用通行帯等における路上駐停車対策

- ・ 路上駐停車は取締りするしかないのではないかと。取り締まりにより路上駐停車が激減した事例もある。物理的に対策しないと駐停車はなくなる。路上駐停車対策としてできる限りのことは考えた方がよいと思うが、それだけでは解消しない。
- ・ 裏道での駐停車の確保は正論である。実際、ニューヨーク、ポートランド等では駐停車にも配慮してうまくNW化しているところもある。自動車の駐停車の慢性的に多い道路でのNWの設定は避けて、並行する走行空間として適当な裏道に自転車通行空間を整備するといった考えも例外的にあり得る。
- ・ 日本の場合、裏道は一方通行、一時停止が多いため、自転車通行に不適な裏道の場合は自転車利用者にとってはストレスとなるためNWにすべきではない。裏道にルートを引く場合は自転車の連続的かつ安全な通行、地先の住民、歩行者の安全性等も総合的に勘案して設定すべきである。
- ・ 駐停車に関しては、まだ議論が少ないが、例示等から方向性を示して欲しい。

以 上