

第5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8月27日（木） 13:30～16:00

【場所】 中央合同庁舎3号館4階 国土交通省特別会議室

【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
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
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。

■安全で快適な自転車利用環境創出の促進に向けた中間とりまとめ（骨子案）について

（1）「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」について

- ・ 自転車事故や自転車交通量が多い都市だけでなく、ポテンシャルがあるのに自転車を活用できない都市に対し、情報提供ということで可能性のある都市も取り上げられるようにするべきではないか。
- ・ 事故や利用頻度の多さは誰が見ても万人で共通認識として出るが、ポテンシャルについては出し手と受け手で意識に差が出る可能性があるのではないか。
- ・ 自治体にとって一番大きいのは財源だと思う。ポテンシャルに気付かせるという意見はあるが、喫緊の課題としては必要性が高いところに絞り込む方がよいと思う。
- ・ 自治体をリストアップするのであれば、短距離での自動車利用で過度に車に依存している状況を数値でわかるようなものを最初に掲げて、わかりやすく教えてあげなければならないと思う。

- ・ポテンシャルがある都市に対して、計画策定を義務付けることで利用促進を強要することは今の段階では難しい
- ・リストアップについては、まだ検討の余地があると考え、必ずしも今回結論まで出すということではないと思う。

(2) 「安全な自転車通行空間の早期確保」について

1) 自転車通行空間の形態選定の柔軟な対応

- ・完成形態として自転車道を整備しなくてはならない場所で、暫定形態を採用する場合には、ネットワークの概成段階で自転車道をつくる担保がないと暫定形態も採用できないとすると自治体が尻込みすることにならないか。
- ・暫定形態の採用については、現在車道を通行している自転車の安全確保のためで、全ての自転車を車道におろすためではない。暫定的に対応することの必要性を丁寧に説明するべきである。
- ・形態選定のフローで「標準化した矢羽根設置」という表現を用いたのは、これまで無理に幅の狭い矢羽根型路面表示を入れてきたことを改める意図があることを丁寧に説明するべきである。
- ・短区間だけ自転車通行空間を整備して終わってしまうことが多い。前後区間も整備しないと完成形態にならないが、それまでの間は車道混在にしておいて、暫定的に対応して車道通行もできるようにすることが暫定形態の採用で重要なことである。
- ・ネットワークを作ろうとすると長期間かかり、計画の見直しをかけていく必要もある。完成形態に至るまでの期間の長さ等、これらのマインドを伝えることが重要であり、提言では丁寧に記載する必要がある。

2) 路面表示の仕様の標準化

- ・路面表示の標準化は、何を標準化することを明確化することが重要である。
- ・図だけを載せて標準化すると、それしか使えないイメージを持ってしまうため、誤解されないようにする必要がある。
- ・今回提示した例はネットワーク上のある区間の単路部の例だが、細街路との交差点や事故が集中している区間等では、自治体が独自に工夫できる余地があるべき。全てが標準化した向きで設置するというのではないので、うまく両立できる書き方とする必要がある。
- ・自転車歩行者道への自転車のピクトグラム設置は、解釈を間違えられないようにするため、「誤解を招かないために新たに設置しない」という表現にするべきである。
- ・矢羽根の幅が75cmと決まっているように見えるため、最低75cm以上は確保するという表現に改善するべきである。また、現地状況に応じて、常識の範疇で大きいものを設置することも可能とするべきである。

(3) 中間とりまとめにあたっての配慮事項について

- ・「中間」と記載しても「最終」のように受け止める人がいるかもしれないため、中間とりまとめでは含まれていないが、最終とりまとめに向けた課題や継続検討事項を記載した方がよいと思う。
- ・中間とりまとめについては、図を含め内容の根幹は概ね問題ないが、誤った解釈をされないように、本日の意見を含めて肉付けをしていくこととする。

■自転車駐車場のあり方について

- ・車道から出入りする構造については、車道での自転車同士の衝突防止や、重量のある子供乗せの電動自転車等の方向転換のための空間（ゼブラゾーン）が必要である。
- ・子供を乗せた自転車の場合、一度子供を下してから駐輪するが、降ろした瞬間に子供が車道に出てしまう恐れがあり、子供乗せる立場からは非常に危険である。
- ・車道からの出入りについては、日本の道路歴史のあり方中では相当新しい考え方になるため、法律と現実の両面から問題を解決するべきである。
- ・法律的には自転車に乗ったまま縁石を超えて歩道に乗り上げるのか、一度車道部で降りるのか等の整理が必要である。現実的には、縁石の形・高さが重要である。札幌の類似事例も参考にしながら検討するべきである。
- ・自転車を引き出す部分の幅について、歩行者が通行することを前提とする、歩道の有効幅員との関係等、設計の考え方について言及が必要である。
- ・ニューヨークの事例写真では、実態としては歩道から入れているようにも見えるため、実態としてどうなのか確認が必要だと思う。
- ・車道から入ることを今回の提言に無理に入れる必要はないのではないかと。安全性の問題等を考えると、他の工夫も考えられるため、十分な議論が必要である。
- ・小規模駐輪場については、自転車を目的地近くに停めたがる傾向があるため、小規模で分散という考えはよい。ただし、1・2台停めると駐輪を誘発しやすいことには注意が必要である。
- ・海外の例では、短時間利用（15分）については20m以内、長時間の場合は50m以内とする等の基準もあるが、利用されるためには目的地との距離を考慮することが重要である。

■コミュニティサイクルの普及について

- ・現状では、提供エリアが狭く利用しにくいので、東京等のような場合は隣接区との連携が重要である。広域的に利用できないと費用対効果の面で現実的ではない。
- ・小規模では公共交通とはならないのではないかと。東京五輪に向けて共通化の話があるが、スケール感が違う。
- ・自転車通行空間を合わせて確保する必要があり、総合的に取り組んでいかなければならず、一定規模のネットワークが満たされていないと、ネットワーク計画と駐輪

場やサイクルポート配置計画との連携は難しいのではないかと。

- ・道路上にポート置くことによって車道上にすぐ出られるので歩道上の通行は減るが、道路上にポートを置いても車道を安全に通行する空間がなく歩道を通行する状況であれば連携は難しいと思う。
- ・モンリオールでは行政が4割の金銭を負担しており、一定規模の利用があっても財政支援がないとできないため、支援するのであれば腹を据える必要がある。

■広域ネットワークの利活用の促進について

- ・自転車歩行者専用道路や自転車歩行者道が含まれると、スポーツ自転車は走れない。これらが含まれていないものであることが必要であり、少なくとも近い将来に規制の変更や分離等を行うことが前提で認定することが必要である。
- ・サイクリングルートに関する調査結果によると、大規模自転車道の大半が自歩道扱いである。おそらくエントリーさせると自歩道が多くなるだろう。
- ・場所や日によっては、歩行者が皆無の場合もあり、利用実態と自転車歩行者道の規制が現状に合致していない状況である。
- ・タンデムを一部解禁した自治体があるが、タンデムは遅い速度だと安定して走行ができないという特徴もあり、これらも含めて整理していくことが必要。
- ・本委員会で議論するナショナルサイクルートの定義をしっかりと整理する必要がある。郊外部のみなのか都市部も含まれるのか等イメージをもう少し共通化する必要がある。
- ・本委員会におけるナショナルサイクルート制度の検討については、方向性としては検討・整理したいが、認定基準等の細部までを本委員会で決めるのは難しい。他にも幅広く意見を聞いたうえで国として検討をする予定である。

以 上