

第7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28年2月25日（金） 13:00～15:00

【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)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
◎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。

■パブリックコメントの概要について

- ・パブリックコメントとしては意見が多く、様々な意見があった。
- ・誰に向けての提言かというものが見えない部分もあったことや、論点の前半部分を先行して提言したことが影響したと思われる意見もあった。
- ・意見の約半分はルールに関するものであり、今回の提言では対象としていないが多くの意見をもらったということは見逃せない事実である。
- ・いろいろな立場の方が意見をいただいた中で印象に残ったのが、歩道から車道に降りた際にドライバーに邪魔者扱いされて怖くて走れないという意見が多かった。
- ・今回の提言の作り方が、利用者へのメッセージという視点から入って作成したものではないので、全ての人に伝わりやすいものにしていかなくてはならないが、今回の提言で全て対応は難しい。

■パブリックコメントを踏まえた提言（案）に関するご意見

○「はじめに」について

- ・資料2のp. 1の15行目について。自転車対歩行者の事故件数だけでなく自動車との事故件数の状況も示さないと、車道通行について説明ができないのではないか。

○パブリックコメントでのルールに関する意見への対応について

- ・自転車を車両と見なすことが適正なのかどうかという意見も多かったため、例えば資料2のp. 2の7行目に一言添えて、「安全性の向上を第一に、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という考えのもとで」というように、安全性という事を強調してはどうか。
- ・ルールに関しては今回の提言には盛り込めないかもしれないが、それだけ多くの意見があったことについては、「終わりに」等の部分で記載して、多くの人の理解を得ることが必要ではないか。
- ・ルールの話はよく出る話だが、対策が遅れている。多くの国民が疑問に思っている中でその対策をせずに空間ばかりを進めていくことはミスマッチであり、ルールに関する問題意識があるということを示した上で提言をした方がよいと思う。
- ・2012年のガイドライン自体にもルールの話は書いている。それを復唱した上で、これだけ多くの意見をいただいていることを提言で踏まえることが必要。
- ・今後ルールの話が議論されるとしても、空間整備の話が先に出る中で、怖いという意見があると、なかなか浸透しない可能性もある。空間とルールをセットで考えていかなければならないと思うので、どんな方が読んでも提言を読んで安心できるよう、あまり無機質な表現とせず、丁寧に表現した方がよい。
- ・あっさりしすぎると伝わらないが、これだけ多くの意見をいただいたということは、全ての意見を反映できるわけではないが、意見は受け止めているということを示すべき。
- ・ルールに関する意見が半数あったのに、提言案に何も記載されていないことを問題と感じたため、1行でもよいのでその旨やそれらに対する今後の意思が見えればよいと思う。
- ・資料2のp. 2の中で、ルールに関しては今後やっていく旨は記載してあるが、今回のパブリックコメントにおいて意見が多かったことをきちんと追記することで考える。
- ・歩道から車道への転換ということに対しては、提言案を読んだ利用者に誤解を与えないように分かりやすくすることが必要。

○路面表示の仕様の標準化について

- ・現行ガイドラインに表現しきれっていないのは、路面に書くことの重要性。ドライバーに自転車の空間を知らせると同時に自転車利用者にルールを伝えることが重要で、現

在の提言でもこれらの記載はあるが分かりにくいので、きちんと項目立てして、もっと分かりやすく記載すべき。

- ・何のための路面表示なのかということについては、自転車だけでなくドライバー側にも認識してもらうためのもの。資料2のp. 10の3～5行目の部分について、ガイドラインを見るとききちんと書いてあるが、提言だけ読んでも分かるように修正する。
- ・最近、道路側に路面表示等の整備が進んでいるが、あんな危険なところに通すのか？という意見を多くもらう。車道通行を原則としている理由について、一般の方にもしっかりと伝えていくことが重要。

○矢羽根の夜間視認性について

- ・資料2の図8については、矢羽根の横の白線を現場で実際に導入した箇所で、夜間に確認した結果、視認性が大きく向上しており、提言案としても問題ない。

○資料1「パブリックコメントの概要」p. 3の「一般自転車利用者をご誘導する整備を推進すべきではない」という意見について

- ・資料1内では回答しているが、提言案に反映された結果が分かりにくいいため、提言案のp. 2の部分できちんと触れた方がよい。

○自転車分担率の表現について

- ・資料2のp. 4の22～23行目の指標「自転車分担率」について、国勢調査のデータから整理していたが、集計に用いた区分を踏まえると分担率ではなく、移動の課程のどこかでも自転車を利用した割合で表現するというので「自転車利用率」の方が適切ではないか。

○整備形態選定について

- ・資料2のp. 12の22行目について。自転車道が一番安全性が高いと考えるが、なお書き文の表現により、より安全性が高い形態を目指さなくなる可能性があるため、表現に配慮できないだろうか。

○双方向の自転車道について

- ・資料2のp. 15自転車道について、最近でも双方向の自転車道ができている例がみられる。提言では双方向の自転車道を新設しないという話がないが追記できないだろうか。
- ・交差点で事故が起きていることにどう対応するかという視点をもう少し取り込めると良いと思う。
- ・本件については異なる意見もあるため、今回の中に入れるのは難しいと考える。

○提言案の公表に際して

- ・今後の提言等の公開に際して、誰に対しての提言なのか等を分かるように配慮してほ

しい。

- ・ガイドラインの改定に際しては、別途警察庁から各都道府県警に通達をしてほしい。路側帯の一方通行化の際に出した通達は、警察官の自転車の利用方法に対して非常に効果的であったため、警察官が率先して模範を示すようにしていただきたい。
- ・交通ルール徹底のためには、警察官が模範を示すことは重要と考える。

■今後の進め方（案）について

- ・提言書については本日の意見を踏まえて概ね2週間程度を目途に完成させたい。またガイドラインの改定についても並行して進めていく。
- ・ナショナルサイクルルートについては、本委員会では今後議論していくのか？要望としてはぜひ議論してほしい。
- ・ルールに関しては、ルールの徹底や好事例をどのように示していくか。自転車利用者は幅が広いのでどういった方にどのようなことをどのように周知していくのかといったことをご議論いただきたいと考えているが、詳細については検討する。
- ・論点2②以降については、本委員会において議論すべき具体的内容を事務局にて検討する。

以 上