

論点①②に関するこれまでの委員会 での指摘事項と対応について

第1～4回委員会のフォローアップ

自転車ネットワーク計画策定を早期に進展させるための方策について

項目	指摘概要 ※()内の丸数字は指摘を受けた開催回を示す	対応方針
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	計画策定のターゲットは、国として安全性の向上を図るべき都市とすべきである。(②)	「自転車事故の多さ」「自転車利用の多さ」を指標化、計画策定すべき市区町村をリストアップ。
	市区町村に危機感をもってもらうための工夫(ランク表示等)が必要である。(③)	
	全国的な見地からデータを示し、ネットワーク計画策定の必要性が高い市区町村に気づいてもらうことが必要である。(②)	
	事故・利用指標の両方を満たす場合は「特に策定の必要が高い」等、ネットワーク計画の必要性に段階をつけられないか。(③)	指標が上位の市区町村に対して、計画の策定を強く促すとともに、必要な助言を実施。

第1～4回委員会のフォローアップ

自転車ネットワーク計画策定を早期に進展させるための方策について

項目	指摘概要 ※()内の丸数字は指摘を受けた開催回を示す	対応方針
段階的な計画策定	ネットワーク計画策定はハードルが高いため、一気に完璧なものを求めるのではなく、中間目標や目安等を提示させることが必要ではないか。(①)	優先的策定エリア設定の考え方を示しつつ、段階的な計画策定について位置づけ。
	最終的なネットワーク計画があることを前提として個別整備を進めること(段階整備)と、個別整備を行った後で拡張し、ネットワーク計画策定につなげていく(段階計画)ことは違う考え方になる。段階計画の方が市区町村には取組やすいかもしれないが、個別整備で終わっている可能性もある。(②)	
	ネットワーク計画エリアの対象エリアの縁線は、初期段階ではあえて明確にしない方が段階整備に着手しやすくなる。(③)	
	ネットワーク計画の優先的策定エリアを明確にする指標や基準を設定する必要がある。(③)	計画策定からネットワーク完成に至る全体フローを作成し、評価・見直しの流れについても記載。
	ネットワーク計画策定に際しては、計画と整備のフェーズを分けて示す必要がある。(②)	
	ネットワーク計画策定フローが計画策定だけになっているため、事業実施等も明記する必要がある。(③)	

第1～4回委員会のフォローアップ

自転車ネットワーク計画策定を早期に進展させるための方策について

項目	指摘概要 ※()内の丸数字は指摘を受けた開催回を示す	対応方針
計画等各段階における合意形成	なぜ自転車ネットワーク計画を策定するのかを市民に示すことが重要である。(①)	合意形成のプロセスや事業実施後の整備効果に関する好事例を具体的にわかりやすく紹介。
	なぜ自転車施策に取り組む必要があるのかを市区町村がしっかりと理解することが重要である。(②)	
	自転車へ転換させることのメリット、合意形成に資する自転車の位置づけをわかりやすく伝える資料を提供すべきである。(②)	
	幼児や高齢者等、属性を問わず全ての自転車利用者を車道に下ろすことは良いとは言えない。Q&Aの作成にあたっては、例外的な対応があるといった文言を残す等、記載の表現の仕方には配慮すべきである。(④)	
	合意形成やPDCAの考えを組み込む必要がある。また、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。(③)	
	道路のことだけでなく、まちづくりの視点が重要である。(④)	まちづくりの視点を記載。

第1～4回委員会のフォローアップ

安全な自転車通行空間を早期に確保するための方策について

項目	指摘概要 ※()内の丸数字は指摘を受けた開催回を示す	対応方針
自転車通行空間の形態選定にかかる柔軟な対応	<p>自動車速度が50km/hを超える場合、自転車道整備が必要となり、なかなか整備が進まないが、実際には自転車が車道を通行している実態があり、自転車通行位置をドライバーに示す等安全対策が必要である。(①・②)</p> <p>多様な交通実態に合わせて、自動車が少ない路線では、自転車レーンや車道混在を認める等、整備要件の緩和について検討すべきである。(②)</p> <p>暫定形態を適用するハードルが高いように受け取られないよう適用条件の表現を改善する必要がある。(③)</p>	自転車道を整備すべき道路においても、暫定形態として車道混在による整備ができるよう見直し。
自転車道の一方向・双方向通行の適用の考え方	自転車道の一方通行原則は賛成。但し、車道の逆走向きとなる場合に押し歩きを許容できる距離も考慮して計画することが必要である。(③)	自転車道は一方通行を原則とする考え方を明示。

第1～4回委員会のフォローアップ

安全な自転車通行空間を早期に確保するための方策について

項目	指摘概要 ※()内の丸数字は指摘を受けた開催回を示す	対応方針
路面表示(自転車のピクトグラム)	ピクトグラム等の具体的な形、色、サイズ等も明記すべきである。(②)	ピクトグラムは進行方向に対して左向き、白色系の色として標準化。
	かごだけでなくヘルメットも表現してはどうか。(③)	
	かごとヘルメットを使用するのは子供ぐらいなので配慮する必要がある。(③)	
	自転車ピクトグラムの向きは、自転車の進行方向に対して左向きとし、進行方向を示す矢印を併せて設置することを標準的な仕様とするべきである。(④)	
	ピクトグラムの向きについては(細街路からの自動車への注意喚起等)意味も考えてほしい。(③・④)	
	外国人等を想定すると、自転車道や自転車専用通行帯はある程度統一された矢印や自転車のピクトグラム表示がないと伝わらない。(④)	今後は自転車歩行者道において、自転車通行ルールが正確に伝わらないピクトグラム等は新たに設置しないよう記載。
	現行の標識や路面表示には、自転車を車両扱いしていないものも多い。歩行者、自転車利用者、ドライバーに対しどのようなメッセージを与えるかを明確にし、誤解を招く標識や路面表示を設置させてはいけない。(①)	
	自転車通行空間を車道に整備しても、歩道上に自転車を示す路面表示があると車道通行を促せないため、歩道上に路面表示は設置すべきでない。(③)	
	歩道が歩行者にとって安全な空間とすることが重要で、自転車利用者に多少不便を強いてでも守るべきルールを示すべきである。(①)	最終とりまとめにおいて整理。
ガイドラインによる整備は素晴らしいことだが、そもそも自転車はどこをどのように走るべきか、分かっていない市民が多い。標識、路面標示等に対する理解も薄い。(①)		

第1～4回委員会のフォローアップ

安全な自転車通行空間を早期に確保するための方策について

項目	指摘概要 ※()内の丸数字は指摘を受けた開催回を示す	対応方針
矢羽根型路面表示	<p>車道混在は矢羽根型路面表示、自転車専用通行帯は帯状路面表示を基本とすることを明確にするべきである。ただし、既存のものを変更することは強制するべきではない。(④)</p> <p>矢羽根型路面表示は、自動車に自転車の通行空間を示すものであり、明度や彩度は地域の景観に応じて変えるとしても、色そのものは統一すべき。(②)</p> <p>ガイドラインの記載に曖昧さが残ると、市区町村・現場として判断に窮することがあるため、できるかぎり曖昧さをなくすべきである。(②・④)</p> <p>幅が狭い矢羽根は車道利用を抑制してしまう。(③)</p> <p>整備コストも考慮して基準を設定すべきである。(③)</p> <p>矢羽根型路面表示と自転車のピクトグラムは併用すること。</p> <p>交差点内や事故危険箇所等の矢羽根は設置間隔を一般部より狭める必要がある。(③・④)</p> <p>生活道路等の狭い道路での矢羽根設置には工夫が必要である。(③・④)</p> <p>青色だけでは夜間に視認しにくい場合がある(①)</p> <p>暫定形態の車道混在から完成形態の自転車専用通行帯に移行する過程で、規制に即した路面表示(帯状、矢羽根型)にならない可能性がある。(③)</p>	<p>都市部ではピクトグラムを併用しつつ、自転車専用通行帯は帯状路面表示、車道混在は矢羽根型路面表示に統一し、仕様を標準化。</p> <p>暫定形態の考え方を基本としつつ状況に応じて適宜判断するよう記載。</p>