

第 2 回新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会

議事要旨

日 時：平成 19 年 6 月 11 日（月）

場 所：国土交通省 中央合同庁舎 2 号館 低層棟共用会議室 3 A

出席者：屋井座長、久保田副座長、片山委員、勝股委員、古倉委員、小林委員、
関委員、森山委員

○走行空間

（多様な自転車）

- 競技用自転車の数が増えており、分離した空間を整備しても、多様な自転車があることにより、速度差や対面通行等の問題がでてくるのではないか。
- 道路を整備したときに走りやすい空間であるかは、利用者によってかなり違う。専用空間に押し込めることによる課題もあるかもしれない。マーケットが広がり、新たに参入してくる人については、マナーの問題もある。自転車が速く走れることによる安全の問題もある。いろいろな面から見て行かなくてはいけない。

（空間整備が難しい箇所での対応）

- 分離した走行空間が整備できない箇所での対策という視点が不足している。一方通行にして空間をつくる、ネットワークの観点も入れて空間を作っていくなどを示す。
- 自転車道の整備が長期的な取り組みになった場合にも、何らかの打開策が必要。
→誤解のないように記述を見直す。
- 地方ではお金がない等で整備できない問題がある。それをどう突破するか。もっとイメージが分かるものがあつた方がよい。

（空間の確保）

- やみくもにやっては行けないが、植栽を減らす（仙台や板橋の例）のもメニューの一つであろう。
- 民地を活用する等の連携についても記述してはどうか。

（整備とルールとの連携）

- 幅員が 1m ない歩道でも普通自転車通行可となっている場合がある。
→幅員については基準が定められており、普通自転車通行可とすることができるのは 2m（場合に応じて 1.5m）、また通行部分の指定には 4m 以上と

いうのを原則としている。ただし、現場の状況に合わせてケースバイケースで行っている。

- 自転車道は欧米でも少ない。自転車道は交差点で危ない面があり、極論を言えば、街中で自転車道は不要ではないか。ルールと整備が連携していけばスピードの違う車両同士が共存していけるはずである。

(分かりやすい標識等)

- 自転車利用者には標識は見えない。標識ではなく舗装面に表示して欲しい。
- 利用者の意見や地域性を踏まえ、分かりやすい標識の置き方等をして欲しい。
→利用者をはじめ関係者に参画してもらいモデル的に整備していく中で、参考となるノウハウは共有したい。
→標識の設置方法のあり方について今後検討していく。

○駐輪空間

- 路上駐輪場を作る際には周りに植栽を施すなど景観に留意する必要がある。
→路上自転車駐車場の設置指針にも景観への配慮の必要性を記述している。

○ルール・マナー

(指導・取締りの強化)

- 競技者のマナーは良いが、一般の若者等が乱暴な運転をしている。厳しい罰則・取締りが必要ではないか。都市内の道路だけでなく、幹線道路、地方の道路などでも問題になるであろう。
- 走り方の指導は、自転車のプロや競技者との連携も考えられる。
- 歩道上の自転車事故は届出がないだけで、もっと多いのではないか。監視カメラを活用してはどうか。
- 監視カメラはプライバシーの問題はあるが、いろいろな所に設置されているカメラと連携してはどうか。また、隠しカメラではなくカメラがあることを示して欲しい。
- アンケートでは利用者が事故にあった人は多いが、逃げられた割合が多く、届け出ている人数は少ない。徹底的なPRとルール強化が必要。

(ルール・マナーの周知)

- 道路交通法の原則は守らせた方がよい。原則を守らせる努力をして欲しい。運転免許を持っていても自転車の車道走行を知らない人が多い。ドライバーへのルール周知の強化が必要。
→道交法改正を契機として、今後も通行ルールの周知を徹底したい。その際には、安全教育や広報と併せ、街頭指導を実施していく。また、最近の更新時講習のビデオには自転車に関して追加したところ。
- 歩行者等の交通弱者優先の考え方・ルールが徹底されていないことが問題。

相互通行の歩道から左側通行の車道に移ったときに逆走になって事故が起きる。歩道上で相互通行を認めない方がよいのではないか。

- 歩行者は自転車道に飛び出てくることもある。空間を分離するのであれば、お互いに対してルールを認知させることが必要。

○ネットワーク

- 自転車の通行環境の整備については安全性だけでなく、快適性の観点を入れて欲しい。
- 利用者の参画という視点は重要である。「おわりに」に記述されているが、前段のネットワークのあたりで記述が必要。

○整備目標

- 整備目標にはハード面の目標だけでなく、利用率、分担率のようなソフト的目標も必要。国が模範として設定することで、地方も設定するようになることが期待される。
- 目標については、現在の利用率等から、これくらいの整備をすべきといったものがあったもよい。
- 50年後、100年後には地下化された道路の上を利用して専用道を整備するといったことを示してはどうか。
- 将来の姿を見せる必要がある。また併せて緊急的な目標も必要である。
- 昭和通りや御堂筋を造った先人の先見性に学びたい。今、思い切った生活者等のための道づくりをしておかないと将来に禍根を残す。

○管理

- 走行空間を整備するだけでなく、その後の管理も重要で、それをその他項目でも入れるべき。また、整備後の利用状況等を踏まえ、フィードバックしていく必要がある。

○留意事項

- 交通安全の確保はメインテーマの一つであり、その他留意事項に「交通安全対策」があることに違和感がある。例えば、生活道路対策であれば違和感はない。
- 歩道と車道の危険性については、日本には歩道走行が中心で、車道のデータが少ない。検討・研究を進める等を書いてはどうか。
- 快適な走行させることによって、環境や健康に役立つ自転車の利用を促進したい。現在は違法だが、T字路での直進、自転車の自由な左折をルール上可

能にして欲しい。

○その他

(骨子の構成)

- 3つの柱は、整備＋ビジョンがメインとなる。ルール・マナーは補助的な扱いでよい。整備を通じてマナーを向上させるという進め方もある。
- 骨子の8つの取り組みの色分けは見直しが必要。

(利用者の意向の反映)

- 自転車ユーザー等の意向の把握が必要である。8つの取り組みの中にあってもよい。ユーザーと自治体等の連携という観点で不足しているように感じる。

(歩行者・弱者の観点)

- 自転車のために高齢者等は道を歩くとき常に不安を感じている。車椅子等の弱者も狭い歩道に入ってくる。歩行者を怯えさせる道路にならないよう、生活者に優しい道づくりを。
- 「自転車の通行環境の整備」の前には、「自転車・歩行者双方のための」という表現を入れて欲しい。
- 歩行者と自転車の問題について、歩行者の安全確保を前提とした上で、自転車の安全を確保するということを書き込む。

(自転車の種類)

- ピスト等の取締りはしていない。公道を走る自転車ではない。
- 自転車の改造範囲等もメーカーから指導が必要か。

以上