

第1回委員会における 主な御意見について





委員からの主な御意見

① 総論について

- ✓ 安全確保の観点のみならず、通学や観光など利用促進の観点も重要。
- ✓ 海外では、自転車利用を促進によるQOL向上のため通行空間の充実を図っている。国内において自転車通行空間のネットワークがもたらす将来の社会像が必要ではないか。
- ✓ 自転車活用推進計画が上位計画になると思うが、根幹となる未来のビジョンの共有が必要。そのビジョンを達成するためのツールの1つがガイドライン。
- ✓ 前回は、自転車活用推進法がなかった。空間整備は自転車活用推進法に基づく計画に定められた事項。ビジョンは自転車活用推進計画に示されていると思う。
- ✓ マンパワー不足の地方公共団体でも、自転車通行空間の整備に本格的に取り組めるような仕組みや手段がほしい。デジタル化なども一助になるのでは。



- ✓ ガイドラインの根幹となる目的や背景の整理が必要
- 導入部分に、自転車活用推進法・自転車活用推進計画や2040年道路政策ビジョンに関する記述を追記。（資料2-P1）



- ✓ ガイドラインの対象となる地方公共団体の課題(マンパワー不足等)の解決に資するものにすべき。
- 検討手法の多様化・進化を促す参考事例として、ICT技術を活用した検討の効率化の事例を記載。

② ガイドラインの位置づけについて

- ✓ 車道走行を基本とした自転車ネットワークという理念の徹底が必要。
- ✓ 地方公共団体では、車道走行を基本とし自転車ネットワークという理念が浸透しているとはいえない。
- ✓ ネットワークとしての連続性は重要。



- ✓ 車道走行を基本とした自転車ネットワークという理念の理解を進めることが必要。
- 導入部分における用語の定義を充実。



委員からの主な御意見

③ 自転車ネットワーク形成の進め方に関することについて

- ✓ 地方公共団体の中には、矢羽根の整備で十分と思っているところも。その先の完成形を目指す意識を持ってもらえるようにしたい。
- ✓ 住民の理解を得るために、客観的データの活用が重要。
- ✓ 自転車ネットワーク整備の優先度を考える際は、日常生活との密接度や関連度も重要。例えば、生活道路たる細街路も優先度が高くなり得ることを考慮すべき。
- ✓ 整備前後の事故発生状況等から通行空間の整備効果の検証を試みてほしい。
- ✓ 自転車利用環境の向上のためには、官民が連携した体制で、市民の理解を得ながら進めることが有用。



- ✓ 完成形を追求する創意工夫の意識が重要。
→ 幅員の工夫など整備の創意工夫の参考となる事例を記載。



- ✓ 客観的データの活用が重要。
→ プローブデータ等客観的なデータを活用した利用ニーズ等の的確な把握の事例を記載。



- ✓ 日常生活との関係(利用ニーズ)の反映が重要。
→ プローブデータ等客観的なデータを活用した利用ニーズ等の的確な把握の事例を記載。



- ✓ 整備効果の検証を活かすべき。
→ PDCAサイクルの強化の事例を記載。



- ✓ 官民連携した体制が有用
→ PDCAサイクルの強化の事例を記載。

④ 自転車通行空間の設計に関することについて

- ✓ 通行空間整備の好事例、通行空間の整備効果例の共有は重要。
- ✓ 自転車利用環境の向上、しいては通行区間の質の向上のためには、よりきめ細やかな検討が必要。
- ✓ 特に交差点部における処理は、よりきめ細やかな検討が必要。
- ✓ 電動キックボードは、自転車と走行性能(加減速や転回角度)が異なる可能性。そのことを留意事項として記載してはどうか。



- ✓ 整備内容や効果の好事例の共有が重要。
→ 通行空間に関する整備の創意工夫を促す参考事例や情報を充実。



- ✓ 交差点をはじめとする空間の質の向上を図るためには、よりきめ細やかな検討が必要。
→ 設計に関する事例や解説を充実。



- ✓ 特定小型原付の特性等に触れる必要。
→ 電動キックボードが自転車通行空間を走行するにあたっての留意事項を記載。



委員からの主な御意見

⑤ 利用ルールの周知・遵守の徹底、運用について

- ✓ 自転車のルールは認知されていても守られていない可能性。既存の取締りや周知にとどまらないアプローチが必要ではないか。
- ✓ 交差点における一旦停止に対してインフラ整備側も意識が希薄な可能性。例えば、車道走行の自転車が信号無視で左折をするのをよく見かけるが、ルール遵守がなされるような工夫が必要ではないか。
- ✓ 生活道路における制限速度をみても、自転車だけでなく道路空間を共有する自動車の観点も必要。
- ✓ 通行空間運用の好事例の共有は重要。
- ✓ 歩行者利便増進道路(ほこみち)における普通自転車通行可の歩道の扱いなど、他事業との連携には工夫が必要。



✓ 既存の取締りや周知にとどまらないアプローチが必要。
→ ガイドラインにおいては、自転車通行空間の運用に関する記述を充実するとともに、ガイドライン以外での対応も検討。



✓ 道路空間を共有する自動車の観点も必要。
→ ガイドラインにおいては、自転車通行空間の運用に関する記述を充実するとともに、ガイドライン以外での対応も検討。



✓ 通行空間運用の好事例の共有は重要。
→ 好事例を多数記載。



✓ 他の事業(制度)との連携も重要。
→ 他事業との連携に関する留意点等を記載。

⑥ 本委員会の進め方について

- ✓ この委員会の重要な仕事の一つは、ガイドラインの改定。その中心議論は、走行空間ではないか。
- ✓ 自転車通行空間について、将来の姿と整備の優先度を示すのがネットワーク計画。整備が進んでいない現状に対してどう進めるかの議論が大事ではないか。
- ✓ 今日は、スコープは広めで議論したが、アウトプットはスコープを絞りこんで出していきたい。
- ✓ 1つのガイドラインに全てを反映させる必要はなく、必要であれば、別途対応すればよい。
- ✓ 一方、自転車に関する様々な課題に対する議論は継続してやっていきたいと思う。



✓ アウトプットは、スコープを絞り込んで議論が必要。
→ 本委員会では、通行空間、特にガイドラインの改定にスコープ。



✓ 様々な課題に対する議論は、継続が必要。
→ 様々な課題に対して、議論を継続。