

## 第2回安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会

日時： 令和5年4月4日(火) 10:00~12:00

場所： 国土交通省道路局A会議室(WEB会議併用)

委員： 敬称略

(会場出席) 屋井、入谷、絹代、楠田、古倉、小林(成)、小林(博)、三国、吉田

(WEB出席) 久保田、井料、栗田、佐藤(代)

(欠席) 北方

議題： (1) 第1回委員会における主なご意見について

(2) 対応方針(改定版ガイドライン骨子等)

### ○参事官

それでは定刻となりましたので、ただ今から第2回安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会を開催いたします。本日司会を務めさせていただきます。国土交通省自転車活用推進本部事務局次長道路局参事官の金籠でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本委員会を始めるにあたりまして、自転車活用推進本部事務局長代理・道路局審議官である久保田よりご挨拶を申し上げます。

### ○審議官

今ご紹介いただきました国土交通省道路局審議官の久保田でございます。今日は朝早くからご参加いただきまして誠にありがとうございます。

安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会ということで前回第1回の際にご議論いただきました時には、たいへん幅広い自転車通行空間の課題ですとか現状また今後の方向性、こういったことについて大変貴重なご意見をたくさんいただいたと思っております。

本日は前回のご意見を1回きちっと全体的な整理をさせていただいて、その上で、前回も申し上げましたが、本日はその対応方針ということで、ガイドラインの骨子案をお示しさせていただいて、本日のご議論はこのガイドラインの骨子案、これを中心にご議論を賜ればと思っております。

午前中いっぱい、しっかりとご意見をいただいて、我々の方もしっかりと進めていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

### ○参事官

ありがとうございました。議事の進行に先立ちまして、お手元に配布いたしました資料の確認をさせていただきます。議事次第から順に、議員名簿、資料1として、第1回委員会における主なご意見について、資料2として、対応方針(改定版ガイドライン骨子等)がございます。資料の不足等ございましたら、事務局までお知らせください。よろしいでしょうか。

それでは議事次第に基づきまして、会議を進めてまいります。委員のご紹介につきましては、委員名簿をもってかえさせていただきます。ここからの議事進行につきましては、屋井委員長にお願い申し上げます。

## ○屋井委員長

皆様おはようございます。新年度早々のお忙しい時期にお集まりいただきましてありがとうございます。第2回ということで、先ほど久保田審議官がお話されたように、朝から忌憚のないご意見をいただきながら、進めてまいります。議事次第の1番、前回の主な意見からです。

## ○自転車活用推進官

事務局の菅沼でございます。前回の3月から引き続きよろしくお願いたします。ちなみに事務局は3月から1名も転出が無く、引き続きの体制でございますので、よろしくお願いたします。

それではご説明ですけれども、大きく2点ございまして、まずは前回頂いたご意見の振り返りをさせていただいて、引き続き、本日はガイドラインの改定の骨子、いわゆる最初のポイントと目次のようなものを。お示しして、ご説明を終わりたいと思います。

それでは最初に前回のご意見の振り返りでございます。いくつかカテゴリがあると思っております、まずは①総論についてということで、いただいたご意見でございますが、右側の箱をご覧いただきたいと思っております。さまざまご意見をいただきましたけれども、1つには、上の箱、ガイドラインの根幹となる目的や背景、ビジョンというお言葉もいただきましたけれども、そういった整理が必要ではないかということで、後ほどご説明いたしますけれども、イントロダクションの部分に、自転車活用推進法であるとか、その計画、さらに我々、道路政策ビジョンというものを持っておりますので、そういったものを踏まえながら、ガイドラインのコンセプトを語る記述を追記したいと考えております。後ほどご説明いたします。さらにはその下でございますが、ガイドラインの対象となる地方公共団体の課題、例えば、マンパワー不足であるとか、あるいは財政的な問題であるとか、そういったものの解決に資するものにすべきであるというご意見もいただきました。例えばですが、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するといったことで対応していきたいと思っております。

その次のご意見でございます。②ガイドラインの位置づけについてということで、これも少しビジョンに似た部分もございまして、右側の箱でございますが、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ということで、こちらも先ほどのビジョンと一緒にですが、イントロダクション、導入部分でしっかりと用語の定義をすると、充実させるということで対応してはいかかかと考えております。

次のご意見でございます。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ということで、1つは右側です。完成形を追求する創意工夫の意識が重要と、これに関しては、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していきたい。さらに、その下です。客観的データの活用が重要であるということに関しては、プローブデータ等の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していく。さらには、日常生活との関係(利用ニーズ)の反映が重要であるという意見だと理解しております、同じく、データを活用した利用ニーズの把握の事例を掲載していく。さらにその下です。整備効果の検証を活かすべき、官民連携した体制が有用であるということについては、PDCA サイクル、官民が連携した PDCA サイクルの強化の事例というのを記載させていただくことでいかかかなと思っております。

その下です。④自転車通行空間の設計に関することにつきましては、大きく3点かなと思っております、1つは整備内容や効果の好事例の共有が重要であると、これに関しましても、創意工夫を促す参考事例や情報を充実させたいと、さらには、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であるご意見だと理解しております、こういったことについても事例や解説を充実させたいというふうに考えております。さらには、特定小型原付いわゆる電動キックボード等の特性、走行特性、走行能力と

どうか性能に触れる必要があるということで、こういったことについても、留意事項として記載してはいかがかと思っております。

さらに、利用ルールの周知順守の徹底運用についてということでご意見を承りました。例えば右側です。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あるといったことも伺いました。ガイドラインにおいては、運用に関する技術を充実するという事も御座いますけども、当然ガイドライン以外の部分でも対応が必要ではないかと、そういった対応も検討して行くということでいかがかと思っております。さらに、道路空間を共有する自動車の観点も必要であるということです。こちらについても同様に、ガイドラインでも対応してまいります。ガイドライン以外でも、対応も考えていく必要があるというふうに考えております。さらに、通行空間の運用の好事例の共有が非常に重要であるいただきました。それで、好事例も多数記載していきたいと思っておりますし、他の事業、制度との連携も重要であるというお話も伺いましたので、そういった留意点等も記載していきたいと思っております。

最後、屋井委員長からも頂きました本委員会の進め方でございますけれども、アウトプットは、スコープを絞り込んで議論していくことが必要であるということです。本委員会では改めて通行空間、特にガイドラインの改定の部分に、できればスコープして議論を進めていただければと思っております。当然ながらさまざまな方に対する議論というのは、継続が必要と我々も承知しておりますので、引き続き、ガイドライン以外でも、議論を継続していることがあるというふうに考えております。以上が第1回の振り返り、皆様の御意見の集約とそれに対する対応と対応案ということで、ご説明させていただきました。

それでは、最後ガイドラインの骨子、いわゆるその目次みたいなもの、あるいはポイントに向かって、少し詳細をご説明させていただければと思っております。まずビジョンというお話をいただきましたので、そのあたり、もう一度確認という意味で整理してまいりました。自転車活用推進法、これは左側の箱になりますが、自転車の活動による環境への負荷の低減であるとか、あるいは災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進、こういったことを大きく目的にしております。さらには右側の箱ですが、道路政策ビジョンの方でも、人間中心の社会の実現であるとか、人々の幸せの実現といったことを謳っております、こういった大きな哲学理念を踏まえながら、自転車の活用の推進を図っていくと、そのためには自転車等の利用環境の向上が必要であると。そのために、利用空間の形成であるとか、空間の運用に関する専門的知見ノウハウを、道路管理者には地方公共団体に提供して行くという、そういう目的をしっかりと忘れずに今回改定にのぞんでいきたいし、また中に、それを表現していきたいというふうに考えております。

さらに詳しくお話しをするにあたって、これ目次だと思ってください。右側の対応方針、これ前回お示しましたが、この対応方針に則って、順番にお話をさせて頂ければと思います。基本理念の理解の促進、①については、先ほどビジョンの方でもお話ししましたが、大きくは理念や概念をお話していくということでございまして、次に②検討手法の多様化、深化ということで、まずは参考となる手法の充実。この辺りの、特にデータ関係、ICT関係の話を少しさせていただきたいと思っております。

特にネットワーク計画の策定にあたっては、例えば、スマートフォンの移動履歴であるとか、あるいは新たなモビリティ、シェアサイクルもそうですが、そういったプローブデータを活用すれば、例えば、利用エリアの広がりであるとか、あるいはその通行量の多い時間帯などが分かります。より、その実際の利用ニーズに合ったエリア、その箇所というのが分かって参りますので、実効性のある整備形態の検討を行っていただけるように、そ

のあたりの活用事例というのを、しっかり示して行きたいと思っています。ちなみに、左がシェアサイクルのプロ  
ーブデータを用いた状況です。いわゆるヒートマップと言いまして、赤いところが、多く使われています。こうい  
ったものが示されます。さらには時間帯別、左側の下に棒グラフがありますが、時間帯別の交通量などもわかる  
ということですし、右側の上の方は、これはスマートフォンの移動履歴を使ったものです。当然、座標データが  
分かりますので、そういったもの活用が可能ではないか。実際、活用している例がございます。右側の下は、公  
共スペースに設置されたカメラから、その自転車の交通量の把握しているフランスの事例でございまして。こ  
ういった技術もあるということです。

次に多様で柔軟な検討の促進、この赤字のところ。右下の②のこの部分について少しご説明します。例えば  
左側の矢印の下赤文字書いてございますが、今の客観的データ活用して利用状況をしっかり把握していくとい  
うことであるとか、あるいは右側の方でございまして、いわゆるその完成形態、いわゆる矢羽根に留まらず、専  
用通行帯であるとか、自転車道といったものをしっかり追及してやっていくかというところの好事例というのをし  
っかり示していきたいなと思っております。

多様で柔軟ということと言いますと、例えば今、現行のガイドラインにおいては、右上の箱に書いてございま  
すけれども、いわゆるその規制速度、低速度を原則として、その速度を目安として整備形態を決めてはどうか  
という考え方を提示しておりますけれども、実際は、ご存知のとおり、必ずしも規制速度どおりではない実態と  
いうのもありますので、そういった実勢速度も踏まえた整備形態の検討を、いわゆる規制速度に囚われすぎな  
いで、そういった検討もしていきたいなというふうに思っています。

さらには例えばバイパスが整備されますと当然、交通の転換というものが行われる場合が多々あります。バ  
イパスが出来たことによって、交通量がもし減ったのであれば、今まで自動車に配分していた部分を自転車や  
歩行者のために、新たな空間として提供するというようなことも同時に考えていくということも当然、非常に有効  
ですので、そういった事例も示していきたいというふうに思っております。

次に目安となっている数値基準の見直しというところでお話をさせていただきたいと思っておりますけれども、これ  
も1つ、多様で柔軟な検討という事の一環でございまして、今ここに示しているのは、見ていただきたい  
のは、赤い文字でコメントが出てますが、今、交通の状況、交通量を目安に、今の整備形態を決めたらどうか  
というのを整理してございまして。さらにその交通の状況の目安の数字というのも、示しているのですけれど  
も、ともすると、その数字ありきで、数字だけに着目して整備の形態が決められている、整備の方針が決められて  
いることもありますので、もっと柔軟に、いろんな状況を踏まえながら創意工夫してほしいということを促せるよ  
うに、お伝えの仕方、道路管理者や、あるいはその地方公共団体のお伝えし方というのを少し改善していき  
たいなというふうに思っています。

PDCA サイクルの強化という観点でございまして、そこに事例として示させていただいたのは、金沢の  
例でございまして。前回ご質問いただきました金沢の例でございまして。関係者、これは地方公共団体道路管理  
者、あるいは公安委員会、学識者等が、連携して利用環境の向上について、継続的に PDCA サイクルが実行  
されている、非常にありがたく思っております。また、地域の状況に応じて。自転車だけでなく、歩行者や自動  
車という様々な道路利用者、あるいは公共交通も含めて、様々な交通モードの観点から議論をする、道路とい  
う観点だけではなく、もっと大きな観光振興やまちづくり全体、そういった観点から議論も必要であるというふう

に考えておりますので、また一方、しっかり取り組みを進めていくためには、地域のリーダーを支える体制の構築ということも必要ですので、そういったことも含めて、先進的な取り組みというのを、様々ご紹介して行きたいというふうに考えております。

次です。③です。通行空間に関する整備の創意工夫という部分についての少し詳しいご説明をさせて頂ければと思います。ここに示してございますのは、例えば左側でございますけれども、例えばソフトポールなどをうまく活用して、簡易な形。自転車と車の分離を図っていく、これは1つ独自の効能として、駐停車の抑制ということもあつたりしますので、こういったものも現地の状況に応じて検討していただけるような形で、参考事例としては示す、あるいはバスの専用通行帯との関係、様々な道路空間を使う社会の中での共存のあり方ということを少し考えていただく意味でも、こういった事例もお示しているということもあるかなと思っております。

また、次ですが、設計です。少し専門的な話になりますが、設計の関係の好事例や、解説といったものも充実させるという意味で、例えば左側ですが、例えば物理的な幅を考えるだけじゃなくて、規制速度というのは、いわゆるソフト的な対応の部分も一緒にセットで考えることで、空間を生み出したり、あるいはその空間の使い方というのも変えていくということができると示したい。あるいは右側ですが、ほんのした工夫。例えば街渠、側溝。側溝の部分を少しでも省スペース化することによって、自転車の通行空間の質、あるいはその空間を生み出すということができてくる可能性もあるので、そういった事例も示して行きたいなと思っておりますし、さらに、いわゆる駐停車問題ということを考える意味で、いわゆる停車スペース、駐停車していただく、仮に駐停車していただく場合であっても、どういった形が少しでもましというか、いい形なのかというのを、複数を示すものもあるのかなというふうに思っています。

もう少しガイドラインからこういう部分もありますけども、構造令とか道路交通法の改正を踏まえた見直しということで、これはいわゆる今回のガイドラインの改定が。時間が経っておりまして、いわゆる道路構造令の改正や道路構造法の改正が間に入ってるものですから、そういったものをちゃんと反映させた形でということで、ご承知の通り、平成 31 年。道路構造令が改定されまして。自転車通行帯というものが規定されましたし、また今般道路交通が改正されましたので、そういったことを踏まえて、さまざま用語の定義とか。しっかり対応して行きたいということでございます。

次にチャンスをお逃さない、機会をとらえた整備の促進ということ。各種事業との連携調整手法の提示ということを少しお話させていただきたいと思っております。こちらに例えばということでお示したのが、電線共同溝無電柱化事業との事例でございますが、ここで言いたいのは、ものを現地で作るというのは、長期間にわたった準備が必要です。初期の段階からしっかり連携を取っていただかないと、いい形で、ベストな形で連携した事業になりませんので、各々の事業のその事業の進め方というのを示した上でこういった段階でこういったことを共有する、あるいは調整するということ、具体的に示すのは大事かなというふうに思っています。

これは主には実務者の方にしっかり見ていただきたいと、そういうところでございます。実際にはさまざまな形でございますけれども、例えばですが、ここで言いたいのは、いわゆる電線共同溝無電柱化事業を行う場合には、この右側の箱ですが、これはいわゆる電柱の代わりにそのなんというんですか、電気関係の施設だったりするんですが、こういったものを当然、自転車道の将来の形というのを見越して、設置しないと、邪魔なものになってしまうということで、ちゃんと調整して、作っていくことが重要だよということでございます。

最後の交通ルールの周知と遵守の強化ということで、少しお話をさせて頂ければと思います。道路管理者や警察、我々自らが自転車通行空間の使い方というのを体系的にイメージできるように通行方法に関する内容を充実化させていただきたいと思っております。また、今般の道路交通法の改正によって、電動キックボード等が新たに加わりますので、その後の通行方法というのも、しっかり周知をして行きたいというふうに思っております。後ほど目次の構成でお話しますけども、少し目次の方も。統合して、しっかりより分かりやすい形で、記述をして行きたいというふうに考えております。

これが1つ骨子と言われるものです。ポイントです。ポイント大きくは5つでございまして、まずは、理念の理解の促進、それから2つ目、検討手法の多様化・深化ということでございます。それから通行空間に関する整備の創意工夫を促す。さらには、チャンス逃さない機会を捉えた整備の促進ということで、あとは交通ルールの周知と遵守の強化ということで考えておりまして、それぞれの真ん中に関しては、先ほどご説明させていただいたことが主な例えばということでございます。

それを実際の目次として考えた場合でございますけれども、左側が今現行のガイドラインでございます。右側が今回の改定後の目次案でございますけれども、大きく、ストラクチャーというか構成を変えるわけではありませんけれども、例えば、自転車活用推進計画がない時代の昔のガイドラインにございましたので、そういった部分に記述がある物については活用推進計画に譲りますが、一方で利用ルール、あるいはいわゆる運用。空間の運用に関してはひとつ、大きな章としてしっかり充実を図っていきたく思っていますし、また空間の形成の方につきまして、ストラクチャーわかりませんが、右側の赤い点線で囲んでありますが、これまでお話ししたようなポイントの部分をしっかり入れ込んでいきたい。事務局からの説明は以上とさせていただきたいと思っております。

#### ○屋井委員長

ありがとうございました。それではまずいただいた内容で議論をお願いします。進め方はどうでしょうか。資料も分かれていますので、資料2になると思います。ポイントがはっきりしなくなっちゃうので、最後のページかなんかにも全体のガイドラインの構成骨子がありました。ポイントは25ページ、26ページです。今回の委員会のガイドラインの改定ということになりますけど、ハイライトするポイントがこの5点についてご意見があるかどうかということですね。それから続けて26ページなど構成の中身です。質問があれば、web参加の方々も手上げ機能をお願いします。質問は特段ないということですね。次に26ページの①から⑤ということでありますけれども、まあそのあたりをポイントに改定すること。ここで大きな異論が無いということであれば、まあだいたいこの5つぐらいの方向感で、しっかりと中身を詰めましょうねというようになるわけですが、前回のご発言なんか踏まえてお願いします。

#### ○古倉委員

自転車総合研究所の古倉でございます。この26ページの項目の件で、1点だけ、ソフト施策の必要性について、事細かに書くという必要はないと思うんですが、1つ項目として入れておいたらどうかという点の意見でございます。つまり、このガイドラインの基本的な部分を読みますと、作る側の論理といいますか観点が中心となっている。利用する側のものではないと感じが致します。そうしますと、自転車の活用を推進するためということで、このガイドラインというふうに位置づけられると思います。そうだとしますと、1つはハード空間を作る場合も当然のことですが、コンセプトとか必要性の分かりやすい説明。つまり、利用されないとせっかく努力し

て作っても意味がないということになると思いますので、最低限、当該路線のコンセプト、必要性をわかりやすく説明するなどし、情報提供をしっかりともらう。この点をガイドラインの中に入れ込んでいただくと、いいのかなと思います。さらに、それを作った後に皆さん方に対す使ってもらう啓発は内在的なものじゃないかなというふうには思います。例えば、その路線の主たる設置目的とか。例えばさっきの図では通学路なんてありましたけど、それとかそれから自転車なり、あるいは車の通行量。そういった実際に使う側にとって、必要な情報というのがあると思います。あるいはその作った場合の後の効果みたいなもの、要するに、その作ったときの想いを明示する必要があると思います。よく道路では工業団地あるいは港湾開発のために整備したという、そういう風な説明が普通あると思います。自転車の走行空間についてはネットワークもちろん、ルートごとの説明がないという点が弱いと思います。それが1点でございます。それから2点目は利用者側に対する態度です。つまりハードが単に存在して、あとはご自由にお使いくださいと利用者に放り投げてではないこと。あるいはルールの徹底だけじゃなくて、利用者というのは利用を開始するものではありません。重要なキーポイントとしまして、「安全」が醸成されただけでは利用を開始しない。これに「安心」の醸成が必要なのです。安心の醸成はヨーロッパなんかもうすでに当然のことであると言われておりますけれども、そのためにじゃあどうするかというと、当然ハードの対応に加えてドライバー側の優しい配慮をセットで醸成する仕組みを用意する。具体的に例えば新設の時に、新たに設けたときの効果の啓発をする際に、ドライバー側にもしっかり追い抜く時の離隔距離と併せて徐行をセットで要請することが重要です。それから駐車を行う場合の駐車スペースがあれば別ですけども、自転車の走行空間を避けて。センターライン側にすることを要請するとか、せめて最低限そのせっかく作ったものの魂を入れていただく最低限の部分というのは入れていただきたい。以上でございます。

#### ○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。今のご説明は26ページの3番。主旨はよくわかりますし、私はここでコメント本来すべきじゃないかもしれないけど、加えていくと、あとはその計画を作る段階からね、そういった利用者の方々もインボルブして、それぞれのこの部分はこういう目的で作るよ。これあったら新しいねということ、ある種共有しながら、出来上ってから10年15年かかりますからね。その間にも当然作ったところに関しては、古倉さん今言ったけれども、また出来た後もまたケアをしていく。両方無いとね。できた後だけケアしてもらっても遅いという。そういうことが上手くというか、自治体さんが理解してやっていただけるようなところを書き込んでいくというのは、私も賛成です。

#### ○楠田委員

今回は自転車の政策で、自転車を考えるということなんですけれども、自転車のみならず、歩行者と自転車とか電動キックボードとか、いろんなパーソナルモビリティに出会ったりとか、自転車を政策することで道路を再配分したりとか、街の構造を見直すという規格になることが大切だと思っていて、それが地域や観光や経済の活性化とか、人々の幸せ、QOLの向上にできるものであるという、自転車だけに閉じてしまうと、すごくもったいなくて道路の再配分の見直しますということを書かれたほうが、よく使っていただけるのかなと思っています。そして、今、危険箇所の対策で点の対策になってしまっていて、現状こうだからこれに対策しますって感じになってしまっているところも多いかと思うので、こんな街にします、だからこう、こういう議論していただきたいんですというような、ビジョンをまず作っていただいて、変えていくというふうな取り組みも大事かなと思っています。だからそこからそう、今こう、ビジョンを作るということと加えて、それぞれ作るのではなく車みたいな形でネットワーク計画につくっていくという段階をしっかりと進めていただく段階に、街の今やってるらっしゃるところは入ってきているんだと思っています。先ほど先生もありましたけれども、道路の評価の工夫のところをもう少ししっかりや

っていただきたいなと思っています。例えばデンマークの事例だと女性が怖いと感じるかどうかを大切にしているらしくて、そういう女性が怖いと感じたらもう二度とそれ使ってくれないよみたいな感覚でいらっしゃるようです。作ってあるけども結構怖くて使えないなって思うことって結構多いかもしれません。評価して、PDCA とありますけども、評価して改善していただくという繰り返しをしていただきたいなと思います。3月31日の会議でも話したんですけども、ネットワーク計画、自転車活用推進計画に課題もありますので、全国の自治体さんが作れるような仕組みが自転車に閉じない形でのほかの施策との連携であったり、しっかりマンパワーの不足とか財源が足りないという話も書いてありますので、その点、さらに尽力していただいて、全国の自治体さんが作っていただけるような仕組みにしていだけたらなと思っています。以上でございます。

#### ○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。25ページのポイントの観点です。前提に関わる議論でもあるんですよ。そこをどう考えるかというのは、いつも議論なんですけれども、そこでまた口をはさむのは適切じゃないんですけど、私なんかはね、走行環境とか走行空間という、いわばインフラとか基盤になっているところね、そこが日本は2007年以降頑張っているけど、まだ充分変わってないじゃないかというところがあって、そこをなんとか作っていかないと、色んな総合的に取り組んでいくところが進まない。なので、前提の前提みたいなもんだけど、走行空間というものをしっかりしようじゃないかというところに対するガイドラインというイメージがあるんですけどね。楠田さんがおっしゃってる、例えば自転車によるまちづくりガイドラインとかね、自転車から広げてって街づくり全体考えましょうねというそういうガイドラインを自治体さんに持ってもらおうとすれば、それはもう様々な空間を広げていくのがいい。その走行空間とか環境というハードに近いところですよ。ただ、ハードが生きるためにはソフトがなきゃだめだから、結局それを使ってもらわなきゃいけないから、だから女性の方が危ないと思ったら使わないしね。いろんなことが関わってくるんだけど、ただ一番フォーカスを当てているのは走行環境、走行空間ですよというところは外せないと思ってます。だから、その広げているようなことを入れていった時に、そこが本当に薄まっちゃって、よくわからなくなっちゃったりすると一方で残念な気もする。だけど使われないとダメだしね。そこだと思んですけども、だから、もしかすると、また別のガイドラインを作るとか分冊にするとか、色んな考え方があると思って、1つに全部入れて行くのは本当に良いかどうかというのは考えてもらいたいなと思うんですね。はい、どうもありがとうございました。余計なコメント続けて申し訳ないです。一応25ページの議論をしているつもりなので、だいたい①から⑤に加えて、今の楠田さんの話ね、大きなポイントが出ています。

#### ○入谷委員

全日本交通安全協会の入谷でございます。このガイドラインの進めていく上で、基本的には個々の自治体を念頭に置いていると思うんですが、自転車ですとトリップがありますから各自治体間の調整とかのあり方みたいなところについても、これは将来の課題かもしれませんが、どうやって統一性を取っていくんだという視点があってもいいのかなという気が致します。このあたりのところ、ご参考に検討いただければありがたいと思います。

#### ○屋井委員長

はい、ありがとうございます。



### ○自転車活用推進官

例えば自転車ネットワーク計画を複数の市町村が一緒になって作っている例もあつたりしますので、そういった観点で、主にはおそらくこのガイドラインでいうと、Iの部分の計画論のネットワーク形成の進め方の部分の記述になってくると思いますけれども、そのあたりでそういったことも触れていきたいなと思っています。

### ○審議官

少しだけ補足すると、そのツーリズムに使っていくというその目的を柔軟化するということで、今、入谷先生、おっしゃった通り、1つの市町村内だけではサイクリングとか完結しませんので、そういった視点もちゃんと入れていただくということは目的ビジョンの中でもしっかりと書ければと思っております。

### ○屋井委員長

関連して私から1つね、すみません、市町村間の連携もあるんだけど、今後は、今度は市町村と県と国みたいな、そういう様々な主体があるんだけど、一般的には市町村がネットワーク計画を作りだす主体だと思うんですね。その市町村がじゃあその中にある国道に対して勝手に線をひいて俺たちのネットワークだという風にもなかなか言えないですね。だからそれは相談してこう書いていいですかと相談するかもしれないし、相談できないから書かないというか、その際はどうかやっただけいいかっていうとね、相談して一緒にいれてもらうのはいいに決まっている。利用者の観点を見て言えば、私たちは市町村だから、市町村道しか考えませんってこと、ありえないんだよね、じゃ、誰がやるかって市町村が頑張ってるんだけど、できていないことが多い。協力体制とか、もし抜けてるんだしたらそのあたりも考えていたほうがいい。はい、コメントを追加しました。他いかがでしょうか。26 ページに入りましょう。26 ページという全体の工程の中で、改めて評価すべき、伝えるべき、前の方に戻っていただいて結構ですし、それからこの案、現状の案であるそれ自体が構成を変えた方がいい。はい。それではお願いします。

### ○久保田委員

ありがとうございます。久保田です。26 ページでいうと、Ⅲになると思うんですけど。自転車通行空間の運用に関して、最近気になっていることがありまして、矢羽根の、意味についてどうも都道府県単位で、今2つに分かれつつあるような気がします。もともと矢羽根は法定外なので、狭い道にも引いてよいと、75cm以上というのはこれはもう、絶対狭くしないと。ただ狭い道に75cmを引いた場合に、場合によっては車がその上を踏む可能性があるというのを、その許容してガイドラインを作ったと私は記憶しているんですけど、今いくつかの都道府県では車が矢羽根を踏むことは認めないということで、狭い道にはもう矢羽根は引かない、あるいは、そもそもそういうところは自転車ネットワークに入れないというふうには、はっきりと方針を立てておられる所が出てきています。

一部別のところでは、もう堂々と車がその狭い道で矢羽根を踏んで走っているわけ。だから、これを今回、そのそれぞれあってもよいとするか、あるいはもうほっとくか、あるいはガイドラインとして国はこう考えているというふうには、はっきり打ち出すか、今分かれ道にきているような気がしますので、ご検討いただければと思っております。以上です。

### ○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。手が上がっていないこともあって、今の件に関して解決じゃないけど、はっきりさせておきましょうかね。具体的にいうと、東京あたりにも引けないとなってますかね。

○久保田委員

はい、東京都は踏むことは認めないとはっきり打ち出されて、東京都の場合は矢羽根を引かないけれども、交差点のところで、道路の出口に別のマークをつけるという方針。ただ、別の県では、もうそもそもそこはネットワークに入れたいというふうに、はっきりおっしゃっているところも出てきています。

○屋井委員長

はい、分かりました。事務局に質問なんだけど、現行のガイドライン上はどういう扱いになっているか確認させてもらえますか。

○自転車活用推進官

矢羽根を引く際には、当然その幅をしっかり確保するというそういう考え方は必要、大事だとしながらも、当然ながら東京のように踏むことを全く許容しないという訳では無いわけではない。残念ですが、単に通行ルールを示すだけじゃないということをお願いしながらも、許容はしているという状況です。

○屋井委員長

私の理解しているのも同じ。だからどっちかという、歩車道境界の方から 1.5m を確保するという考え方で、ここに車が踏むということは充分あり得るという前提の中でね。しかし、共存してるんだから自転車の方が走る空間というのは、これだけの場所があるよということで、矢羽根の位置を決めてきたわけですよ。矢羽根の右側の端が、歩車道境界から 1.5m がベストですよ。50cm あって 25cm ぐらい離れて、そこから矢羽根が 75cm だと 1.5m なんです。それがとれない時は 1.25m ぐらいのところになると丁度縁石というか、側溝があって、側溝は 50cm あるから側溝のところからギリギリで矢羽根が引かれるみたいな。それはね、75cm と 50cm だとね。そんな議論して、じゃあ、その時にクルマがどこ走るんだというのは当然、道路次第では重なるということで、完全に並列走行できる空間が必要だということ、そうじゃない。そういう考え方で出したらい。先ほどのお話にあったように、東京都さんとかいくつかの県ではもう作らないとね。あってはいけないとか。そういうことが言われて、それはおおいに整理していかなくちゃいけないってことで、この委員会の考え方は重なって構わない。それでも引くんだということ、引いているから、そこはこれからも変わらない。変える必要がないと思いますけどね。いかがですか。そこらへんは変更しないとダメだという考えを東京都が発表していないけど。警察庁さんにお聞きするわけにもいかない。それはどう考えですか。

○交通規制課理事官

矢羽根表示は、そもそもその自転車がその車道の左側を通行するんだということを自転車利用者にも啓発といいますか、そういう趣旨でされているという側面もあると承知してますので、その必ずそこにバスとか車とかがまたがってしまっは許されないというような性質のもので、もともとはないのかなというふうに考えております。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございます。やっぱり、そこは強調しましょうね。これをまあ変えてもらうかな。変更してもらうという、改めて変更してもらう必要があるでしょう。じゃないと細街路には一切つけられないことになって。その点は先生、ありがとうございます。解決の方向に行きましょう。

## ○久保田委員

こちらこそありがとうございました。非常にうれしいです。

## ○屋井委員長

今の時点でご意見出たような走行空間の運用、あるいは走行空間の設計。この辺りに関して、今回のガイドラインの改定にどういう記載をするか、そこが一番重要じゃないかなと思うんですよね。はい、どうぞ。

## ○絹代委員

サイクルライフナビゲーターの絹代です。私からは日々いろんな自治体さんとお話をしていると感じていることを話させていただこうと思います。対応方針5つ立てていただいて、まず基本理念の理解の促進から、これ基本理念という言葉を見て考えてしまったんですけれども、いろんな自治体さんを拝見していると、ネットワーク計画を作るというのが、もう最終目的に近い状態になっていますというのはあります。担当者さんがネットワークを作ることで OK。今までこう課題になってきたように、それを実際にどう運用するとか、ネットワーク計画を作った先に、本来はその街のまちづくりとか、その町の方々が安全で不安がなくて、毎日の生活を楽しめるようにと生活を描いて作るものなんじゃないかなというふうに思っていたんですけれども、担当者さんと接していると、ネットワーク計画を作るところで、義務感を感じながらなんとなくやってらっしゃるような気がしています。彼らと話をしていると、心の中のどこかに自転車は歩道にとどめてあげるのが安全で、市民の皆さんもそれが一番安心に自転車を使えると信じているんだなあという言葉の端々から感じるシーンがあって、それが問題かなと思っています。この間、前回の会議でもお話ししたんですけれども、実際の会議でネットワーク計画の中で自歩道を使いますという、距離が長くて、私少々びっくりしまして確認したんですけれども、他の自治体でもそういう事例があって、横で連携をとりながら事例の確認をしていますというふうに言われて。本来、そのネットワーク計画で掲げるところは、まあ、自転車をどういうふうに走ってドライバーさんに対してそんなふうに町を使ってもらって、私メッセージの1つだと思うん。そのメッセージになっているネットワーク計画で、目抜き通りの歩道を使ってしまうと、それがまたドライバーさんに自転車は歩道が一番安心で快適だから歩道に戻しますよというメッセージになってしまうと思うんです。でも、こう、横のつながりを深めているというのを聞いて、すごく懸念を感じました。じゃあ、どうやってその担当者さんにこういうビジョンを描きたいと思ってもらえるかで、その基本理念の徹底とか促進って上からこれが理念ですと押し付けてしまうことが、彼らのその義務感的なものになっている。なぜそうなのかというのをなかなか考えてもらえてないんだなというのを肌で感じるの、さきほど分冊でもお話がありましたが、どうして歩道に自転車がいてはいけないのか、車道におりるとどんないいことがあるのか。例えばそこが道路の再配分が資金的に無理です。資金が絶対足りませんという事が返ってくるんですけれども、だったらこのルールじゃなくて、もっと安全に使える道があるはずなんですね。先ほどその細い道でも矢羽根が引けるというのがあったんですけれども、ほかのチョイスもあるんだよというのを示すとか、その担当者さんも人間なので、今なかなか広がっていないのもその人間である担当者に必要な性が落ちていないんだなって感じるんです。なので、そう、その作業が、もしかしたらその無機質な言葉ではなく、何か手法を工夫しなければいけないと思うんですけれども、やっていかない事には矢羽根が最高、その次はまあ歩道に使うみたいなどころに落ちてしまうんじゃないかなというの、心配しています。今回の中で、参考事例を上げていくというの、はすごくいいなというふうに感じたんですけど、例えばそのソフトの事例、どうやって皆さんに使い方を伝えているか。金沢の例のがすごくいいと思うんですけれども、ある街の自治体さんの会議資料に自転車専用通行帯を作りましたという写真が載っていて、その中に路駐と歩道を走っている自転車が写ってる写真が上がってたんですね。私、びっくりしまして、その写真をとって、その広報資料に挙げてしまうメンタルというか、担当者さんがちゃんと

使ってもらおうと思っていたら、たぶんその写真を撮らずにあと 3 分待って撮ったと思うんですよ。路駐の車両と、歩道を走ってる自転車が、大きく上がってきて、そこで、ああ担当者さんが必要性を理解していないから、こうなっているって、運用をどうしなきゃいけないという、先のことまで描かないでやっているから、この写真が載ってしまうんだな。そこで理解したんですけれども。その皆さんに何のためにそれを作るのかって、作っても違反が出てしまうという悩みはあると思うんですけど。でも、そうやってどうやって路駐しないような工夫をしているかみたいな。もし良い事例があったら、そういったその道路の再配分とか、うちの自治体にはこの例はそぐわないな、みたいな例ではなく、手の届く、どんなふうにもその道路を皆さんに使っていただいているかというソフトの面も、ここに入ってきてくれたらいいなあというふうに思いました。はい。ぜひぜひそのドライバーさんにどんなメッセージを送っているのかということころは、結局のところ肝なのかなと思っていて、その路駐をすることで自転車が走れない、走れないは安心安全なまちづくりにとってマイナスで。そしたら自分のお子さんにとってもマイナス。みんながそのいい街をつくろうというふうに、共通認識を持ってもらえる、難しいんですけど、そのためにはこう、どんな情報を出して言って、どんな風に腑に落としてもらえたらいいのかな。そういうソフトの事例も入れて頂けたら。担当者さんが、取り組みやすいものでないと、結局義務で終わってしまうので、自分のもとにこれを入れたら、きっと自分の手柄になると思ってくれるような分冊でも構わないので、何かそういうやりやすくて、彼らが成果を出してくれるような、なんかそういう情報を一緒に出してもらえたら、人間である担当者さんに響いて結果よくなるんじゃないかなというふうに、皆さんの行動をみて感じました。すみません、私からは以上です。

#### ○小林(成)委員

この件に関して1つ提案というか、ガイドラインにこれどっか書きようがあるかどうかわかりませんが、皆さん言ってらっしゃること。僕も実はすごく感じていて。例えば、その各地方整備局の担当者だとか、道路部長さんとか。けっこうその決定権持ってるような方のところが理解されてないところがいくつか見られるわけです。もう1つは、所轄の警察の交通課の方々でも結構ございました。だから市町村だとか、県の方々も時々えっと思うことが多くございました。結局この間、ガイドラインを作って、まあ 2012 年に最初に作って 2014 年に改定したわけですけど、後、屋井先生、始め小林先生なんかもそうですが、全国いろんなところで講演をされたり、それから研修会があったりすると話をされたりして、すごく良くなったわけですよ。それから2年経って3年経つと、その教育を受けた方々がいなくなっちゃうわけですよ。結局、これの繰り返しなんだろうという感じがいたしました。で、今度このガイドラインをまとめて先ほどの金籠さんがおっしゃったように、それから警察の方がおっしゃったように、この矢羽根のところを自転車が走りなさいってことじゃなくて、車のドライバーとか、その他のみんながここは自転車が通ることがあるんだよってことを知らせるためにあれを作っているわけですが、その意味がよく分からないまま、東京都だとか、一部の地方だと矢羽根を車が踏むから矢羽根はやめるという話がたくさん聞こえてくるわけです。ですから、仕組みとして、この委員会メンバーでも何でもいいですけども、整備局だとか地方自治体だとか、そういうところのその研修の枠があると思うんですよね、そこに組み込んで頂けないでしょうか。じゃないとこのガイドライン。せっかく出したけど、ガイドラインその 3 年経って読んでない人が結構いたり。ガイドラインの中身を全く誤解して、解釈したりする人もいないわけじゃなくてです。そういう人たちを1年に1年半から2年に1回教育して行かないと絶対続かないと思うんですよね。だから、それをそのガイドラインそのもの書き込めるかどうか、私よくわかりませんが、できればそのこういうものの教育とか研修のシステムみたいなことについてもここにその書き込んで、これをやるべきなんだという事を、どうせその警察庁と国交省で一緒に出すわけですから、そこのその現場のところに、それが伝わるように工夫していただけないかということですよ。

## ○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。じゃあ、続けてですけど三国さんからどうぞ。

## ○三国委員

先程、絹代さんがおっしゃっていたことですが、道路管理者が安易に自歩道に自転車走行空間を整備してしまわないために、今回のガイドラインでは、車道に自転車走行空間を作りたくなるような工夫が必要だと思います。

以下に私なりに例をあげて考えを述べたいと思います。

歩道と車道について、道路管理者は、道路が狭いと車道では何もできないと思い、安易に歩道に自転車を通すことを選択してしまいます。しかし、私の経験では、目の不自由な方から、「歩道を歩いていて怖いのは点字ブロックの上に止められた自転車であり」、「すり抜けてゆく自転車が怖い」との声が聞かれます。他にも、家族の方が歩道で自転車に轢かれて、重傷になった方もいらっしゃいます。歩道は、歩行者や交通弱者にとっては最後の砦だということを、道路管理者に認識してもらう工夫が必要ではないでしょうか。

では、車道はどうでしょうか。道路を広げるというハード整備だけでなく、狭い場合は自動車の走行速度を低くするとか、自転車の通行ルートを少しでも安全な路に変更する方法もあるかと思っています。

金沢市内で「自転車・歩行者安全マップ」を作っていた時のエピソードから、エピソード①:調査の時に、毎日、自転車通学する女子中学生から、「朝の通学の時にカバンやスカートを自動車に引っ掛けられて怖いときがあるので、そんなことを書いてもいいですか?」と聞かれたことがあります。これは、自転車に乗っているからこそわかる感覚なのです。当然のことですが、車のドライバーは、金属の車体に守られていますから、この感覚はわからないでしょう。歩行者、自転車は「肌感覚」なのだと思います。この例にあるように、ガイドラインでは、自転車通行空間を整備するときに、自転車に配慮する上での重要なポイントをいくつか示すことが必要ではないでしょうか。

エピソード②:毎日、長距離を自転車通学する高校生の話です。彼は、調査地図に自分の通学するルートは全て安全であると、緑色で示しました。しかし、そのルートは交通量も多く、実際一緒に走ってみても、とても怖いと感じる道路でした。しかし、その高校生によると「毎日怖いと思っていたら、学校へは行けない」とのことです。彼は、毎日感じている気持ちを押さえるように心にフタをしているのだとわかりました。

そこで思い出すのが、医師の稲葉俊郎氏の『からだところの健康学』(NHK 出版)という本です。その本によれば(以下要約)、私たちの生命は「からだ」と「ところ」という二つの仕組みがうまく機能することで成り立っています。(p.7)

私たちが「健康学」を考えると、はじめに知っておくべきことがあります。それは「あたま・からだ・ところ」という三つの関係についてです。健康に「からだ」と「ところ」が関係するのは納得できます。でも「あたま」も関係するの?と疑問に思う人がいるかもしれません。

実は、この「あたま」はなかなかのくせ者です。「あたま」は「からだ」や「ところ」の素直な反応を邪魔したり、気づかないふりをする、巧妙な小細工に長けている存在だからです。(p.25)

以上の例からわかるように、自転車に乗る人は鋭く肌で感じているからこそ、危険を感じているのではないのでしょうか。また、危険を感じながらも、感じないように心をコントロールして自転車に乗っている人もいます。ですから自動車との関係では、自転車に寄り添った道路整備をする必要があると思います。ガイドラインを作成するにあたっては、自転車が安全で快適に感じられるように、道路管理者が心からそれを望むような具体的な事例を伴ったアプローチの仕方が必要です。

例えば、狭い道路では自動車のスピードダウンとか、自転車と自動車が共存するために、ある程度の自動

車の渋滞も容認するなど、さらには自転車にとって並行路線でふさわしいルートがないか、自転車利用者の意見を取り入れるなど、好事例を示すことが必要です。一方広い道路では、自転車道にするのか、あるいは自動車との接近を防ぐ工夫（ゼブラなど）の好事例を示すのも良いでしょう。

他にも今日は、二つの資料をお持ちしました。自転車に乗るには技術が必要です。技術がある人は自動車のスピードがある道路でも走れますが、技術がない人はあまり自動車が走らないところを走りたいと思っています。「金沢まちなか自転車利用マップ」では、自動車のスピードと交通量に従って道路を色分けしています。自転車走行環境整備の目的は自転車に乗る人に道路を使ってもらうためです。このような情報は、自転車に乗る人の立場に立って、できれば気持ちよく、安心して走るのに役立つかと思います。

もう一つ、「街頭指導マニュアル」について説明します。この「街頭指導マニュアル」は、「金沢自転車ネットワーク協議会」の部会である「自転車事故対策研究会」で作りました。この研究会で自転車関連事故を調べると、整備したところでは、逆走しているか歩道通行している自転車の事故が多いことがわかりました。私たちは、事故は防げるものという「ビジョンゼロ」の考え方の基に活動を進めています。街頭指導では警察や交通推進隊やボランティアの方と一緒にしています。そのため自転車に対してどのように指導するか、そのポイントとやり方を共有することが大切です。

「金沢自転車ネットワーク協議会」は国・県・市の道路管理者と警察がお互いに情報共有し、事故を減らそうという目標を持っているので、担当者が変わっても継続的に進めることができます。このように、道路管理者が孤立することなく、共同で仕事ができる環境が大切だと思っています。

まとめますと、このガイドラインが誰のため、何のためにあるかという目的を見失わず、ガイドライン利用者である道路管理者のモチベーションを高めるものになってほしいと思います

#### ○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。古倉さんの最初の話もあったけど、街頭指導みたいなのは、ある意味で当初からね、すごく重要だという認識はあったんだけど、現行のガイドラインの中ではカバーできていない領域だと思うんですね。ただ、私にとっては生活作りからやるというのは、協力体制が取れるということなので、街頭指導という特定の方のご協力かもしれないけど、それは広がっていくというのは一番優れた方向だしね。そこの部分ももう 26 ページでいうとどこになるんでしょうね。政府がちゃんと立ててね、その協力という観点も含めた。それがないと、この問題は解決できないというのはわかってるわけだから、そのあたりでぜひ書き込みましょよ。私からもお願いしたいと思います。どうやって書き込むかって相談をしなきゃいけないですけどね。やっぱりそこがないとだめですよ。自転車はみんなが使ってる乗物だしね、使うだけというだけじゃなくて、協力体制がないといけない。はい、どうぞすみません。

#### ○小林(成)委員

今のその三国さんの話で、本当にそのとおりでと思うんですが、僕、三国さんが 47 人いれば、物事が片付くと思うんですね。結局、それぞれの地区の担当者が三国さんのような方に感化されて、物事が分かってやればいいわけですよ。そしたら自歩道も作らないし、ネットワーク計画もちゃんとできるんだけど、その人たちをどうやって作ってどう維持するかってところが本当にね、足りないと思います。やっぱり走ってないんだと思う。この間もあるところで議論があって行ったら自分で整備したところ走ってないんだもん。そりゃ分かんないですよ。お願いして、その警察の方と一緒にその走ってみて、初めて色んなことに気がつくんですね。だからそこはそんなかそういう協議会を作ってやる時に、どういう方向にやるかって間違った方向に行ってもらって困るんで、

そこを教育するシステムというのをここに入れないと、同じことをまた何年か経ってやることになると思うので、是非そこをお願いしたいと強調しておきたい。

#### ○屋井委員長

先生の手が拳がってるのにすみません、お待たせしました。

#### ○井料委員

名古屋大学の井料です。私の方からネットワーク計画について、2点ほど申し上げたいと思います。先ほどから結構、自転車の利用者の安心だとかという話もあったかと思うのですが、今回のこの資料ですと、16 ページですかね。車両の規制速度を変更して、40 キロから 30 キロというような形がありました。私は思うんですけども、その自転車ネットワークを検討するにあたって、自動車の方のネットワーク計画のところをどうするかというところを併せて考えなきゃいけないだろうということを基本的に思ってます。結局、こういった通行帯を整備するときというのは、自動車と並行して走る形にはなりますので、その時に自動車のほうがここ速度を下げられないだとか、自動車として重要な道路なのだというような話でなってしまうと、自転車の通行空間と言った時に整備がなかなかし難いというところがあるのかなというふうに思います。そういった意味で、ここでネットワーク計画を立てるにあたって、自動車のほうの計画との関連だとか、場合によっては自動車のネットワーク計画を見直すとか、特に市街地なんかだと規制速度を上げてても必ずしも。車の旅行速度上がるわけじゃなくて、信号なんかがありますので、そういった意味で、実際、その規制速度を下げたところで車両自体の方の円滑性という意味で、信号のところの渋滞改善が必要だとか、そっちの方が重要になってたりとかということもあり得ます。そういった意味で、本当に自動車の方でこういうことが必要なかどうかとかで、それも含めて検討して行く必要があるのかなと。自転車のネットワークの話をするときに、必ず車の方とセットでかつ自転車に対して優先させるという意味で自動車の方を見直すというような観点も含めてネットワーク計画を立てる。というような、アイデアがあってもいいのかなというふうに思いますし、この冒頭のところの記述のところでも、そういうのがあってもいいのかなというふうに思いました。これが1点目です。はい、ちなみに先日ウィーンに行ったんですけども、ウィーンの大学の先生なんか市街地を全部車 20 キロでいいんじゃないか。時速 20 キロでいいんじゃないかなということ、幹線道路以外という意味だと思うんですけども、まあそんなことを言っていましたし、そこはその自転車だとか。まあ電動キックボードなんかもすごく普及しているところだということで、実際自転車もキックボードも快適に走っているようなところでしたので、なんかそういった考え方自体が違うなという印象を受けていました。

2点目なんですけれども、ネットワークの密度。自転車ネットワーク計画といった時に我々の国内で立てられるネットワーク計画と、それから先ほどのウィーンだとか他の海外、特にヨーロッパですかね。各国のネットワーク計画なんかを見ていると、その密度がだいぶ違うのかなという印象を受けてます。特に先ほど矢羽根が狭い道路で置けないという話がありましたけれども、そういった生活道路に近いようなところでも、自転車のネットワークとして、指定をして行くということがあるのかなというふうに思ってます。そういった形で、その事例として載せてもいいのかなというふうに思うんですけども、ガイドラインの中に、例えばこういった海外のネットワーク計画なんかだと、こういった密度でやっていて、その中には、幹線、補助幹線だけではなくて、その生活道路に近いところが含まれていて、そういったところでも海外だと矢羽根ではないかもしれないですけどもこういった自転車空間として、検討されているとか、だからそう言ったところも含めて、自転車空間として捉えるために、先ほど矢羽根とかも入れて行くだとかというようなことが、日本の場合、必要なんじゃないかとか。そういった形で、まとめていくと、どちらかという自転車空間はどんどん整備していこうと。その中でいろいろと工夫しなきゃいけ

ないんじゃないかというような考え方というのが少し伝わるんじゃないかなというふうに思いましたというところ  
です。以上です。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。

○楠田委員

私も井料先生とか三国先生のお話に関連して、先生が車もネットワーク計画とか見直した方がいいよ、なん  
ですけど、地方とかを見て行くと必ずしも矢羽根を引かなくてもいいところってたくさんありまして、車も結構、信  
号とかたくさんあるので、都内でゆったりとか田舎の方でも30キロぐらいで結構走れたりするんですよね。平均  
速度が高く、なんか急いでみたい朝とか何に急ぎなのかなと思ったことがあるんですけど。自転車に乗っ  
てらっしゃったら、歩いてる方からすると速度をとにかく下げて欲しいっていうことと、あとトラックとかね。大きな  
車両があるとすごい怖いんですよね。そこを運行するルートを変えてあげる、先ほどの先生にあった交通量が  
多いところを避けてルートを選ぶとか、そのルートを見直してあげるだけでも全然オッケーだったりと思っていま  
す。あと、明るくして欲しいっていうのは結構あって、真っ暗なんですよ。そこを必ずしも道路側が明るくしなく  
ても、ライトを明るく、ライトのルーヴェンを高いものにして、発光を工夫するとか、あと反射材を付けるとか、そ  
ういった工夫でも全然明るくなったりとか、街灯を付けるとか、それだけでもだいぶ変わってきていて、真っ白な  
服を着てたらもう全然見えないということがありますね。道路側だけで変えられないことが結構あるので、人と道  
路と乗り物のバランスが凄く大事かなと思っています。だから人の側でここは危ないよというのをちゃんと認知  
して、正しい振る舞いをするとか。自転車の運転スキルを身に付けるとかも大事ですし、道路が今、ネットワー  
クの計画でいろいろ話してますけど、自転車自体の選び方も結構大事で、路面が結構荒れる積雪のある地域  
だとすごい道路に穴がいっぱい空いてたりとか、ボコボコなんですよ。そうするとマウンテンバイクみたいな自  
転車とかアシスト自転車とかで走ると大丈夫、よかったりとかするんですけど、坂があるところとかね。電アシを  
使うといいとか、人と道路と乗り物バランスを見直すということで、ハード側だけのアプローチで予算がないとい  
うところでの柔軟な対応というのは考えて促進して行く必要があるかなと思っています。あと、先ほどの三国先  
生のお話ありましたけど、あと小林さんの話もあったように、三国先生がたくさんいらっしゃったら、すごく私も素  
敵だと思うんですけど、なかなか人が変わってしまう日本の環境下で築いていこうと、それを仕組化していく必  
要があるし、おそらく企画とか組織運営、分析、デジタルツール、ツールを使ってっていうと、そのツールを購入  
したりとか、更に分析をしていかないといけない。それをコンサルに頼むということも必要になってきていて、コ  
ンサルに頼めない自治体さんがそれができなかつたりするので、できなくすごく簡単なツールみたいなのも必  
要だってコンサルさんに頼まなくても出来るとか、結構そういう状況があって、今ほとんどその関係するデー  
タ情報が紙で管理されていて、共有すら結構難しいみたいな状況にあるので、そこに対する何かしらのサポート  
支援、金銭的にもマンパワー的にも色んな方のノウハウであったりとかというのがあります。トータル的に必要  
かなと感じております。以上でございます。

○屋井委員長

ありがとうございました。



## ○古倉委員

26 ページのこの③の管理の話というのは入れておくべきじゃないかと考えます。今、道路が凸凹とかありましたけど、補修されている定期的に管理をする。これ同様にこれルールの周知とかルールの遵守に関するインセンティブ付与、指導取締りも、作った後の話でございます。それから荷捌き対策、駐停車対策もそうだと思う。また、例えば管理については、よく言われるのは、除雪です。雪国で慢性的な場合を想像するのではなく、この間、京都なんかもそうですけど、一日降った時、車よりも必要性が高いので、それにちゃんとしっかり対応する、また、清掃、段差の解消、補修ですね。定期的ルールでのな管理の実施は最低限この運用の中に入れておくべきじゃないかと考えます。。以上です。

## ○屋井委員長

どうもありがとうございます。今までのことでどうですか。

## ○自転車活用推進官

1つは基本理念という考え方の部分。それから、多くは、自治体の方、実際に現場にいらっしゃる方たち、実際に現場でいろいろ計画し、ものを作ってという方たちの気持ちというか、考え方をどう整えていくかという部分が非常に大きかったのかなど。支えて、というか、お助をどうできるかという観点をしっかり持ちながら、ガイドラインの実際の改定というか、文章を作っていくというふうに思いました。

## ○吉田委員

私の方はガイドラインの骨子の中でキーワードとして、考慮していただきたいなと思ってるのは、道路の新築と改築の時の再配分というのをどうするのかというのは具体事例が少ないというところだと思うんですけど、この辺りどうするかという話と、それからネットワークを考えていく上で、往々にして出てくるのは、例えば、上位にある車の渋滞であったりとか、それから容量の話ですよ。こっちの方が全然自転車のことを考慮したくても、いや、まだまだ渋滞が激しいから、そんな空間をとる余裕なんかないですよというふうな形で、考慮されないって言ったことがあるので、こういったところをどういうふうに考えるのかということの考え方をぜひ示していただきたいなというふうに思います。それから自転車通行空間を整備している時に重要なのは、今日、自転車通行空間の設計のところの交差点部の設計とか何も付いてないんですけど、実質は結局、渋滞等を考えるときに交差点の容量が実際には結構重要になってきます。ここをどう効率的に処理するかということが決まれば、あとは単路区間を結んで行くというのは、実はだいたいどんな空間でも出来上がる可能性があるんで、この辺りのなんていうんでしょうね。手続き的な順序みたいなものの考え方を、ある程度示していく必要があるのかなと思います。それから海外等では特に自転車だけではなくて、周辺のガイドラインとして整備されているものとして、例えばアメリカなんかでは、カーブサイドマネジメントということで、結局、その道路のと自転車が行き交う部分というのは今日もありましたけど、駐停車であったりとか、バス停であったりとかタクシーとか。いろんなものが実際には道路をアクセス機能として利用してます。そこに通そうとしてるから、当然いろんな問題が起きるので、こちらの方をどういうふうに集約的に考えていくのかっていった事を一方で示してあげないと、今すでに利用している様々な機能、道路の機能、アクセス機能をどうするんだというところを変えていかないと、なかなか通行空間を確保できないというふうなところになりますので、その辺りについては自転車だけを深掘りして言っても、なかなか整備が進まないというのは、そういうところにもあって、今、道路空間の機能の棚卸をせよというのが、世界中、特に都市部ですと進んでいるところがあるので、この辺りはある程度もう一方、違うガイドラインになるかもしれません。そういったところを両立して進めていくという事が重要なことというふうに思っています。以上で

す。

#### ○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。言われたこともそうだし、先程の井料先生もそうなんだけど。自転車だけでできることというのと、全体を見ることによって初めてできるという両方あって、自転車から見ている、何も無いところにまずは作っていくからスタートして、もう10年経ってるわけですね。だから、どう全体を見渡して、道路の作り方以上に使い方というのは世界中で変わってきている中で、日本はどう考えるんだという、大きなところから入っていくというものをぜひ検討してもらいたい。それがどうかという時に残念ながら弱いんですよね。なので、オール道路局とかオール国交省って意味で返答してもらえようね。そこは是非お願いしたいところだし。まあ、そうでないと乗り越えられないところもあると思います。ここで称している範囲からいうとね。まあ、道路構造令との関係で何ができるのか、それはどうやったらできるのかということね。そこはより明確に書き込んでいく必要があるなと思ってます。私の意見なんですけども、今回は事例集とかね。何か断片的なある種、こんな例がありますよって写真付けて、こんな断面が作れましたみたいな事例集じゃなくてね、設計の指針というか、デザイン指針になるような、構造令上はこうやったら出来るんですよ、こういうことも認められてますよとか、その上でこういう例があります。まあ、先例主義的なところあるから、そういうようなことで、空間の作り方に關しては、具体的に書くべきだと思います。それでいくつかのサンプルを上げてもらいたい。一方で、ベストプラクティスみたいなものに関しては、ネットワーク計画としてね。金沢なんかもそうなんだけど、目標を持ち、一定程度整備が進んで効果が表れているような街、都市が無いとは言えないのでね。そういうものは、例えば事例なんだけど、それだけでできてますよということをちゃんとお伝えするべきなんじゃないかなと思います。そこは断片にしないでトータルとして示していくのかな。その成功事例というのも完成しているとは言えないかもしれない。でも、少なくとも今の日本の中では相対的にみて、進んでるのであればそれは示しておくべきだなと思います。そういう事例はあると思ってます。一方で私の意見なんですけども、ネットワーク計画をどこまで作ってもらうのかということに関しては個人的にはそんなに必要ないなと思ってますよ。だから目標が今、推進計画上は400というのはありますけどね。個人的にはそんなに必要ないんじゃないかなと思っている方なんです。すなわち形だけ作っても意味がないから、それからその地域で必要性を感じてないから意味がないから。今、既に作っている人口15万人以上の都市って200もないわけですしね。今200ぐらいできたんですかね、確か。だから200とか300とかできてほしいと思いますけどもね。でも広げるよりも既に作られている200弱ぐらいの都市のネットワークの整備促進、見直しをして、質を上げていくとか、そういう取り組みに今回のガイドラインが役に立つならばね。裾野を広げることにもちろん役立って欲しいけどもね。でもどっちかという、今はトップを走っている方だって、まだ十分じゃないと思いますので、大いに盛り上げていって、いいものを見せて貰う。ここまでできるんだということをやってもらう。まあ、そういうことに注力し、割合をさくべき時期にあるんじゃないかな。欧米、ヨーロッパ、アメリカを引き合いに出す必要はないんだけど、でも環境の時代であり、イノベーションの都市の条件の1つに自転車なんか当たり前に入ってきている時代だしね。多くの若い人たちは、自転車で環境に配慮しながら通勤したいと思ってたりするし、でもそういうものを支えていくようなインフラ作りかな。それがどんどん格差広がっちゃいますよね。なので、そこをなんとか縮める努力を自転車の方からまずやる。できないところは道路全体で考えてもらうタイミングが出てくるでしょう。もうやってもらわなきゃいけないけど、まあ、ここはまずは自転車中心でというふうに思います。長くなっちゃったかもしれないけど、一例だけ上げると東京都でやっておられる、僕は評価しているのは淡島通りという渋谷に向かって北側にある都道ですけどね、片側1車線、確か1車線だと思うんですよ、2車線道路で自転車レーンが入ってますけれども、自転車レーンの利用率は90%、場所によっては下がるけどね。うちの学生さんが観察してきて、私もそう理解しているのは3キロぐら

いにわたって繋がってるから皆さん走るんですよ。幅 4m の歩道よりも走りやすいんですよ、交通量そんな多くないし。それからもう1つは、私はケアしていなかったけども、吉田先生のおっしゃってる交差点の作り方に関していうと、交差点の出口側にいきなり自転車レーンを入れるということ。これは結構効果があるんじゃないかな。交差点から歩道に入っちゃったりするケースが多いんですけども、交差点の先に自転車の走行環境が整っているんだという自分が走っていいんだ。車道走れるんだよということが交差点から先に行く時にちゃんと見えてる。自動車のドライバーにも見えている。そういう環境が安心感でつながっているなと思うんですよ。今の自転車レーンに久保田先生が昔から埼玉でおやりになってるようなね、ラバーコーンをたてて、それで駐停車が入りにくい環境を作るというね。東京都でも始めています。交差点の直後は無条件にできるんですよ。駐停車禁止なんだから 5m かなんか少なくともね。なので、だからそういうような環境作りみたいなもの。ディテールはありますけどね。そういうものも一例をあげましたけれども、結構今回のガイドラインの中で駐停車問題の関係で言うと、はっきり言う、路線で考えていく。ぜひ事例を、先程示しましたとおり、駐停車問題については、はっきり書きましょうよ。そこがポイントでありました。すみません。じゃあ挙がってますので。

#### ○栗田委員

はい、すみません。ありがとうございます。理念のところを皆さんすごく広がりすぎちゃうなと思って、話を聞いてたんですね。私の方から2つほど意見を言いたいと思って。私自身が整理するために、お話を聞きながらメモ書きしたんですけども見えますかね。見えないですかね。2040 年の道路政策ビジョンから考えたときに抽象的なんですよ。こう枠に囲っているところは、人間中心の社会とか人々の幸せの実現とかで、そうやって考えたらこのガイドラインの本当に目指すところ、欲しい所って、たぶんマイカーなしでも便利に移動できるって3段目に書いてあることに、注目した方がいいかなと思って、これは間違いなく可視化できる未来のビジョンだと思うんですよ。だけでも今現在は事故が多いと自転車関連の事故が多いよね。じゃあ、そこで安全な車道上に、安全な空間が必要になってきますね。つまり、自転車量と利用環境の向上のためのガイドラインを私たちが提供しています。というふうには私はなんか整理していったんですけども、これ全く見当違いだと言ったら、あれ、なんですけども、でもこのぐらい割とこう具体化した方が、このガイドラインに沿うのかなと思ってお話を聞いていました。どうしても人間中心の社会とか、人々の幸せを実現というものを掲げてしまうと、ふくらみ過ぎて、これを今回の検討にはそぐわないのかなと思ってまとめました。2つ目なんですけども PDCA サイクルという話がありました。私ども前回もお話したんですけども、市内で矢羽根の認知度アンケートをとったんですよ。その時に歩道上を通行している人たちは、なぜ歩道上走りますか、ということで。もう1つ矢羽根を走って矢羽根のことは知ってるんだけど、あえて使わないのはなぜですかというのを質問しているんですね。歩道上走るという人たちは、歩道を走ることが常識だったんですよ。車道を走ること自体が非常識で今までずっと出来ていたことなので、これをハードの面でインフラでポーンとやったとしても、非常識に人間がすぐポツと行動に移せるかという、なかなかそこが難しいなあというのは現実的に思っています。矢羽根のことは知っているけども矢羽根の上を利用しませんという人は恐怖心を書いておりましたね。クルマとの近さとか速度とかそんなことを書いておりました。また路上駐車のことなんですけども、そういうふうになると、先行して整備をしているところから、どんどんアンケートを取って行って、そこからネガティブな要素もポジティブな要素もあると思うんですけどもそこは皆さんで共有していくという必要があるのかなと思いました。いずれにしろ、これって、道路整備をする人たち、警察だったらそういう方々に向けてのものなので、率先して国道がやり、県道が整備し、市町に降りていくという先行事例が国から国道からやっていくのが一番いいのかな、なんて感じてはいたんです。はい、すみません。私からは以上です。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。最後の点はどうですか。国道からやっての方がいいじゃないかというふうに思いました。

○自転車活用推進官

屋井先生に指導いただきながら、東京国道事務所でも頑張り始めているという状況かなと思いますし、他の大都市部で持つる事務所もありますので、そういったことも意識しながらですが、一方でそれぞれが持っている道路の特徴もあつたりするので、そのあたりも見ながらと思います。

○屋井委員長

今後の予定みたいなね。今日は第2回。この辺りをご紹介いただきながら進め方を検討したいんですけどもどうですかね。はい、お願いします。

○審議官

事務局からですけど、一応の目標として、今日もいくつか論点が出させていただけてますけれども、この7月から道路交通法が改正されて、電動キックボードも路上を走ることが1つの大きなきっかけとしてですね。ガイドラインにつきましては7月までに一定の結論を出して世の中にオープンにして行きたいなというふうには思っております。ただそれまでの時間が限られておりますので、その中で今日いただいた論点とかを効率的にしっかりと中に入れつつ、また非常に世の中全体に、大きく影響する話でもございますので、少ない時間的猶予ではありますがご意見を集約してパブリックコメントといったものを、一緒に開催して行きたい。2週間ほどになりますけれども、そういったものを公開する前には、やりたいなというふうにも事務局としては考えておりましたので、非常に密度の高い時間になっていきますけれども、頂いた事例ですとか方向性ですとか、理念も含めて中に入れたものを少なくとももう一度しっかりとお諮りするような機会を設けさせていただきたいなというふうに考えております。

○屋井委員長

ありがとうございます。そういうお考えだということも先ほど話したんですけども、これを、もう少しストレートでいうと、7月の発出を考えると、6月の初めまでには決まっていないといけない。

○審議官

できれば6月の頭には開始した形になっていたいなど。

○屋井委員長

そうなんですよね。そうなると5月の連休明けぐらいに、もう一度委員会やって、それでまとめるみたいな感じですよ。そうなんですけども、なんとなく今の議論の状況がハードル高いんですよ。もしそれでやるんだしたら、僕はね、少なくとも事務局とも何も相談していない、申し訳ない提案なんだけど。ワーキングみたいな形を作ってね、少なくとも、1つは走行空間、走行環境空間というかな、走行のためのハードから、その辺りをしっかりと議論してね。どこまで書き込むか書き込めるかということを検討するワーキングと、それからもう1つはソフトのね、運用も含めて。作った後も含めて、作る時から含めてね、ネットワーク計画だけじゃないんだけど、ソフト面をどこまで書き込んでいくか、示していけるか、それが自治体さんに役立つような情報として提供できる

か、その辺りを検討する。そこではどちらかという意見するだけじゃなくて、もしかしたら自分で文章書く。事務局に投げちゃうじゃなくて、自分でこうしたら良いというのと言える人というか、言いたくて書きたい人というかな。そういう人が関わられるようなワーキングを作ってね、それで頑張っってまとめていくみたいな。そういうふうにして行かないと、恐らく次回、やりました、はい、決まりました、というのはなかなか難しい。でも、そのペースで本当に事務局できますか。ですから、一応提案させていただきたいのはそういうことで、その結果ごめんなさいというのは、僕のごめんなさいなんだけど、7月の発出に間に合わないとかね。そこに合わせてできるものがあるかもしれないけども、ガイドラインの今、議論してる全体がそこに間に合わなくても、継続してこの検討会を開きながら検討を進めて第2弾を出していく。そういうような立てつけをね、その進め方を再検討いただけるとありがたいなというふうに思っています。はい。すぐに答えは出せないと思うんだけど、座長として一応そういうこともね、大いに議論が出てきているところなので宜しくお願ひしたいと思ひます。

じゃあ、そこまで僕が勝手にいっちゃったけど、今日の資料2とそれから今後の進め方も含めてですけども、ご意見あればお伺ひします。いかがでしょうか。

○小林(成)委員

委員長のご提案に大賛成です。

○屋井委員長

進め方に賛成は、1人いただけてますね。事務局が今度ワーキングの運営で疲弊しちゃうと大変なので、ワーキングはワーキングメンバー主体で勝手に動くというね、そういうワーキングになると素晴らしい。

○小林(博)

26 ページの自転車通行空間の運用の右側の⑤の交通ルールの周知と遵守の強化。これにつきまして、専門性の高い内容を含めてかなきゃいけないと思うんですが、出来ましたら、私、今こういうことを素人ながら出ておりますので、先生がおっしゃったワーキンググループとして、この周知と遵守のうんうんという部分に関しましてはワーキングの一員として加えていただければ嬉しいなあというふうに思っています。

○屋井委員長

ワーキングは、まだどんな風にできるかまだ分かりませんので、もしかすると最低限でいうと、申し訳ないけども、そこに關わるこういう文章とかね、こういう記述をしっかりと入れてくれという文章を作って、それをまずは投げる。投げるときにいきなり投げるよりは、できればそれに関係する人達と一緒にあって、それはどうだろうなっていって投げる。そういう意見を提出するというのが最低限。それをフィードバックしながら進められるかどうかというのは次のステップ。それからそのグループとしてディスカッションをされるかどうかというのが、次のステップかもしれません。そのあたりは、本当にその7月までに全部作っちゃうのという感じとまた相談させていただきます。はい、ぜひ走行空間、走行環境空間のどういうデザインを書き込めるか、その辺りも、ぜひ検討の対象にしていきたいと思ひますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。座長が勝手に言っているという時間が来てますけどズーム、ウェブ参加の委員方々よろしいですかね。進め方についてはね、事務局の方からご提案があつて、座長から濃く議論してそのようになったということでもあります。はい、それじゃあそういうことにさせていただきます。今日はもうこれでいいですかね。もし何か追加でこういう意見言いたいということだったら文章にして出させていただきます。

○審議官

本日も年度明け早々にお忙しいところお集りいただきました。ありがとうございました。対面の先生方もオンラインの先生方も幅の広いご議論いただきまして、いただきましたご議論を踏まえまして、進め方も含めてまた事務局の方でじっくりと検討しまして、早々にまた次のご相談のステップに上がってまいりたいというふうに思っております。

いずれにしても、濃くかつスピーディーな議論を進めていきたいというふうに思っておりますので、何卒ご指導よろしく御願いたいというふうに思っております。改めまして、本日はありがとうございました。

以上もちまして、第2回安全で快適な自転車と利用環境の向上に関する委員会を終了とさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。