

### 第3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9月12日(火) 15:00～16:20

場所： 国土交通省道路局A会議室(対面・WEB会議併用)

委員： 敬称略

(会場出席) 屋井、入谷、絹代、小林(成)、小林(博)、三国、吉田

(WEB出席) 北方、楠田、久保田、栗田、古倉

(欠席) 井料、佐藤

議題： (1) 第2回委員会における主なご意見と対応

(2) 委員からの事例紹介

(3) その他

#### ○審議官

本日はご多忙の中、また暑さの残る中、第3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にご参加いただきまして誠にありがとうございます。

これまで、我が国の自転車利用環境の現状、課題、今後の方向性、改定版ガイドラインについてご意見を賜りましたこと、改めてお礼を申し上げます。

本日の委員会では、皆様からいただいた主な意見を振り返りまして、対応方針の案をお示した上で、更に皆様方からご意見を賜りたいと考えております。また、今回は、お二人の委員から事例の紹介のお話をいただくこととなり、感謝申し上げます。国土交通省では警察庁さんとともに安全で快適な自転車利用環境の向上に取り組んでまいりたいと考えております。皆様におかれましては、前回に引き続き、忌憚のないご意見・ご議論を賜りますことをお願いいたたく、ご挨拶とさせていただきます。本日はよろしく願いいたします。

#### ○自転車活用推進官

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について確認させていただきます。議事次第、委員名簿、資料1として「第2回委員会における主なご意見と対応」、資料2-1として久保田委員からの事例紹介、資料2-2として三国委員からの事例紹介、資料3として「良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する有識者検討会」、それから、参考資料がございます。名簿については後ほど配布させていただきます。それでは、議事次第に基づきまして会を進め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をお願いいたします。

#### ○屋井委員長

それでは早速資料1について説明をお願いいたします。

## ○自転車活用推進官

資料1について、要点を説明いたします。まず第2回委員会では、様々な観点からご助言、ご議論いただきまして、感謝申し上げます。主な意見と対応等について、表で整理しております。まず大きな話としまして、利用を促進する観点からの技術の充実が必要であること、個々のルート整備を行う際の、市民等への必要性の説明やソフト施策との連携が大切であること、市区町村が行うネットワーク計画の策定に国、都道府県が参画し、しっかりと協力していくことが大切であることについてご指摘いただきました。これらは、平成28年に成立した自転車活用推進法や、その後に閣議決定を行った自転車活用推進計画、更には、各都道府県や市区町村が策定している自転車活用推進計画と深く関わりがあるものでありまして、それらを踏まえた記載について検討して参りたいと考えております。

2つ目として、矢羽根型路面表示や車道走行などのガイドラインの趣旨について、理解の促進を図るべきであり、その方法として、一定程度の効果が現れている事例を共有してはどうかといったご指摘がございました。これらについては、具体的な記載を検討することとしつつ、まずは今回、車道混在のイメージについて示すと共に、久保田委員、三国委員から事例を紹介していただくことになっております。今回の資料はホームページに掲載することにしておりますので、各関係者、現場において、ただちに参考にできる、検索ができるものと考えております。

3つ目としまして、利用者意見を取り入れる仕組みや、市民など関係者とともに計画を推進する体制が大切であることや、整備効果を評価する方法として、アンケート等の活用があることをご指摘いただきました。先進事例の把握に努めると共に、まずは今回、三国委員から議題の事例の紹介を行っていただく予定です。

4つ目でございます。再配分を含めて、空間の作り方を具体的に示すべきことや、駐車マスの設置方法を示すべきことについて、ご指摘をいただきました。また海外のネットワークの構成に見習うべきものがあるといったご示唆もいただきました。前回、前々回に様々な議論をいただいた様に、どの様に現地の職員に考え方を伝え、またしっかりと考えてもらうということが大切かといったことがあると思いますので、その紹介方法について検討して参りたいと考えております。まずは空間再編のイメージの、ひな形について、一例を示します。

5つ目としまして、交通全体を俯瞰したネットワークの対象範囲を考慮することや、適切な維持管理について、大切なご指摘をいただきました。ご意見を踏まえて、検討して参りたいと考えております。なお、研修の必要性についても、ご意見をいただきました。今月には、小林(成)委員と古倉委員に研修、講義を行っていただいておりますが、今後とも様々な機会があるかと思っておりますので、引き続き皆様にご協力をお願いできればと思います。

それでは2ページ目をご覧ください。矢羽根型路面表示について、自治体において捉え方が分かれつつあるといったご指摘がございました。ガイドラインの考え方として、本委員会の考え方として、この意味するところを正確に記述すべきなどの方向性をいただきました。そこで今回、基本的な考え方を明示しております。前回、議論いただきましたように、車がどこを走ってるのかというと、道路の状況次第では重なる、完全に並列走行ができる空間が必要かというところではない、

委員会の考え方としては重なって構わない、それでも引くのだということがございました。今回現行の図に加えて、幅員が狭い場合も想定し、下記の図についても、併記することを示させていただきます。

これで合意が取れましたら、歩道がない道路の場合など、色んなパターンございますので、他のパターンにつきましても、具体化して参りたいと考えてございます。

3 ページ目をご覧ください。前回、設計の指針になるよう、再配分も含めて空間の作り方を具体的に示すべきといった方向性をいただきました。これは現在の道路の、幅員や構造、自動車の交通量、歩行者の交通量、規制速度などの条件によって様々になります。

ひとまずでございますが、都市計画道路における幹線道路に多く見られる 25 メートルの幅員の道路について、こちらに記載のような条件の下でのイメージ図を提示してみました。

また、図だけでは考え方が十分に伝わらないと考えまして、注釈も記載しております。

ここでは、まずは単路部を示しておりますが、交差点部についても検討が必要だと認識しております。また、平面図もあった方が分かり易いと思いますので、検討が必要だと認識しております。今回、何らかのこうした事例を示すべきと、改めて確認が取れましたら、引き続き検討、具体化を進めて参ります。

最後になります。今後の進め方について補足をさせていただきます。今回の議論を踏まえまして、今後、また資料3の様な周辺状況も踏まえつつ、技術的な作業や行政的な検討、調整を行いまし、ガイドライン素案を作成し議論いただきたいと考えてございます。

その後、パブリックコメント等を経て、なるべく早期にガイドライン第二版を提示したのち、改定を行いたいと考えてございます。よろしく願いいたします。説明は以上になります。

○屋井委員長

はい、どうも、ありがとうございました。

3ページの図について、イメージだけど中身は意味があると。ちょっと説明してもらえますか。

○自転車活用推進官

では、少し説明させていただきます。

どんな道路かといいますと、上のカッコに有ります通り、自転車の交通量 4,000 台以上、規制速度が 50 キロ以下の道路を想定して、完成形態として自転車専用通行帯を提示しております。通常、こういった幅員、色々考えることがなかなか難しいところですが、本例では道路の空間の再配分として、限られた道路幅員の中で、安全な自転車通行空間を整備する必要があるといったことを理由といたしまして、車線幅の縮小、中央帯の再設置、路肩の省略など検討し、このような例としております。

また、バイパス整備による交通の変化なども踏まえまして、車線の削減を検討したパターンも示してございます。色々なパターンがあると思いますが、ひとまず事例としてイメージを示させていた

だきました。

例えば従前ですと、車の幅 3.25 をとっているところがございますが、こちら 3m まで縮小するといったパターンでありますとか、歩道の幅でありますとか、いろいろなことを考えながら、再配分を行ってはどうかといったご提案となります。

○屋井委員長

はい。ありがとうございました。ご質問ありますか。

○古倉委員

細かい事で恐縮なんですけど、4 ページ目

の各 4 つの図がございますが、それぞれの図で左端を見ていただきますとね。歩道上に建物側に自転車が行っているように描いてあるんですが、やはりこれは車道寄りを自転車は走行すると思いますので、少しご配慮いただければ、より正確になるんじゃないかと思います。図が小さくて恐縮でよく見えないんですが、この辺、気をつけていただけたらと思います。

○屋井委員長

なるほど。それは非常に見にくい。女の子かな？

○古倉委員

女の子ですか？ちょっと自転車に見えるんですが、あとからよく見ていただいて普通の人間であれば別に問題ないと思います。

その前の P.3 ですが、ガイドライン案と書いて、何も書かずに、こういうふうに書いてあるんですが、やっぱりここは説明を。つまり、左。幅員が狭い場合と書いてあるんですが、幅員が狭小な場合でも、ネットワーク上必要な場合等は設置できるという風に、説明を加えていただいた方が、単に図がポンポンと出ているようで、ちょっとわかりにくい。誤解を生じる可能性があると思う点。それから、特に下の方の狭小な場合に道路のハードを作ってもよいということなんですけど、前前から申し上げて他のところで設置されるかもしれませんが、沿道の立て看板等で車に対して自転車を追い越す時に、狭小ですから、徐行または一時停止等の速度の抑制と側面の離隔距離の確保をお願いするような説明を入れていただいた方が、この後から説明で細かいところの中でこれが出てきても、セットで理解できないと思いますので、その辺の配慮をしていただいて、交通安全の広報等でも、しっかりセットでハードの危ない部分を補うと、こういう話に持っていかれた方がいいんじゃないかと思います。

○屋井委員長

はい、どうもご意見ありがとうございます。

○自転車活用推進官

それでは答えさせていただきます。

まず一点目でございますが、すみません。絵が粗かったかもしれませんが、こちら歩行者が 2 人歩いているということになってございます。実際にオープンにする時には、もう少しわかりやすいよう絵にしたいと思っています。ちなみにでございますが、今回、自転車はヘルメットを被ってる図に変えてございます。

それから、2 点目、3 点目の指摘について、空間の再配分の方には色々と注釈つけて考え方を示したのでございますが、こちらの矢羽型路面表示の方について、説明書きがまだ充分ではないということで、提案を受けて検討して参りたいと思いますので、引き続きご助言の方、よろしくお願いいたします。

○古倉委員

はい了解です。

よろしくお願いいたします。

○小林(成)委員

質問です。これ点字ブロックの意味ですか？

○自転車活用推進官

電線共同溝による地下の配管です。

○小林(成)委員

地下埋設の意味なのね。わかりました。従前は電柱だったものが、無電柱化されるという意味か。

○自転車活用推進官

誤解を招かないように整理したいと思います。

○参事官

車線削減というところの 1 番下のところですけど車線1個削って、車の車道を削りますよね。その空いたところに停車帯を普通左側にありますよね。車道寄りというか中央寄りの所に自転車というのが普通あると。屋井先生のおっしゃってたことは絵に描いたり今後検討していくのですが、例えばということで。停車帯は自転車専用通行帯と位置を取り替えるというのがありますと。ただ、その時は、車両のドアがバンと左側に開きますよね。というのも考慮した対策を検討。こんなことも書いてます。

その上にある四角なんですけど、上から 2 つ目、再配分の一般部というところなんですけど、実

はこれではめていくと歩道が 2m確保するとかが結構難しくなるんですよ。どこか調整する必要がある可能性が出てくるので、矢印とかが書いてあるんですよ。

そこところが、右側の四角のところの「歩行者の交通量が多い場合は、斜線含みを 3.5 以上とすることが基本であり、植栽帯の縮小や路外駐車場の活用など、各種基準及び現状を踏まえて柔軟にやりましょう」と。いろんなものが駐車帯とか入ってくることで幅が足りなくなってくるので、いろんなことありますよという話とさっき話したドア開ける話とかひっくり返す話とか、実際に絵を描いていくとかいう話もあります。後、このほかに交差点部分の断面を書くということ。この平面的に書いた絵を書こうと思って作業しており、すごく労力がかかっていますが、これをちゃんと基本で広げよう。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございます。

○入谷委員

素朴な質問で恐縮なんですけど、停車部を着けるものは別として、植樹帯についてはいずれも 1.5m そのまま確保されているわけですが、これはやはり道路を作る上で必須のものなんでしょうか。無くしてしまえばかなり融通が効くなという気がしますが。

○自転車活用推進官

箱が四角書きの中の上のほう。真ん中あたりに少し書いてございます。2 行目でございますが、植樹帯の縮小についても柔軟に検討するというようにしています。植樹帯は植樹帯として役目を持っておりまして、どこまで縮小できるかということがございますが、それも含めて検討が必要というところでございます。

○入谷委員

ありがとうございました。

○三国委員

ここではちょっと関係ないのかもしれないんですけど、バス停なども記載した図をやはり書いていただいた方が、バス停に人が沢山たまった時に歩きにくい時もあったりしますので、ちょっとそこを考慮したような例が欲しいと思います。

○屋井委員長

その通り。今後の検討です。まあ、前回のガイドラインでありますけどね。書き直しです。さっき

の植樹帯みたいなもんね。いろんな道路種別もあるし、植樹帯が重要だという箇所と、まあなくともいい場所も何処かあるかもしれませんが。タブーを設けずにいろんな道路の内包する要素を含めて、すべてに見直しが可能だという、そういう考え方で今回出てくれていると。なにしろ、車線まで 3.25m、3.0m ですよ。これはすごいことなんですけど、そういうことまでも見られているということでもあります。

○参事官

理解を深めるための三国委員のお話なんですけど、バス停に近いのは下から 2 番目という上から 3 番目の停車部というところの停車帯のところをバス停と書けば基本的にいいんですけど。ただ、悩みがあり、バスって 2.5m なんですよ。ぴったり 2.5m あるので、この 2.5m では入らないんです。

そこが今どうしたらいいのか。これ断面なんですけど、平面書くときどうしようかとか。こんな調子になると思います。ここがなんかバス停みたいな感じなのか。

○屋井委員長

断面で見るから植栽帯の 1.5 はずっとつながってるわけじゃないんですよ。こういうとこだけ切ってあったり。

○参事官

はい。ご存知のように、電線共同溝のトランスがあったり、電柱があったりしますので、基本ちょっと動かしにくいところがあると思うんですけど。

○屋井委員長

自転車通行帯の下にあるのは導水ブロックですかね？水抜きですね。

○参事官

そうです。具体的に導水ブロック。

○小林(成)委員

1 つ伺いたいんですけど、停車帯はいわゆるパーキングチケットを想定してるってことですか？そうじゃないんですか。パーキングチケットとは関係なく？

○参事官

どっちでもあっても良いということで書いてるんだと思います。

○屋井委員長

Web 参加の委員の方は何かありますか？

○久保田委員

今ここに出てる車線削減の話なんですけど、これ結構いろんなところチャレンジしてなかなか実現してないところが多いと思います。どうすればこれができるかというか、どういう手順をたどる必要があるかというようなことも書いておいていただくといいと思うんです。つまり、周りの道路が大渋滞しても良いというわけにはもちろんいかないけれども、一方で、交差点需要率がこれをやることによって 0.9 は超えないけど、ちょっと上がるということを理由にこういうことが止まってしまった例も実はありまして。どういうことをやって、それがどういう結果であればできるというようなことがわかるようなガイドラインになってると、すごく各地でやりやすくなるんじゃないかと思います。

じゃあ 0.いくつならいい？とはなかなか言えないと思いますので、事例紹介でもいいので、こういうことをやって需要率がこうなったけれども、これを実現してうまくいきましたみたいな事例紹介でもいいので、ぜひこれが各地でできる方向で記載していただきたいと思います。

○屋井委員長

今の意見はどうでしょうか？

○参事官

上のカッコのところに、「またはバイパス整備による、交通の変化などを踏まえ」と書いたり、実際のガイドラインは今、このページたくさん書いてるんですけど、何枚かの事例が何 10 枚なるのはちょっとあれなんですけど、その兼ね合いとどこに書くのかこれから考えます。久保田先生のおっしゃることも非常に分かります。

今これ 1 枚に詰め込んだ感じがあるので、このままのページにならなくて、たぶん分解された感じになると思います。当然、平面図も出てくるので。

○久保田委員

よろしくお願いします。

○屋井委員長

最後の久保田先生のご指摘は私もまったく同感だし、そういうことを示していただきたいんだけど、それは自転車のガイドラインの中で示せることなのかどうかというところはね、検討していくと、どうもそうじゃないなあということにもなりそうな気がしてね。だからそこもやっぱりオール道路局さんとして何か考え方を共有していただかないといけない範囲なのかなあと。

だから原因が自転車の空間を作りたいからという側面もあるしね。場合によってはもっと歩行者の空間を作りたいからって場合だってある。場合によってはそうじゃなくて、植栽環境やいろんな

空間にしたいんだという。いろんな原因がある中で、自動車の車線を削減するその時の手順だとか、ある種の基準だとか。あるいは今の基準というのをどういうふうに柔軟に解釈可能にできるかとか。代替的な根拠をどう作れるかとか。まあ課題ははっきりしていると思うんですよ。私は。私もそういうふうにしてもらいたい特定の場所がありますからね。どことは言いませんけど。だからそういうことかというね、これをそう読み返したらできるのになあとかというのはあるんですけど、現場がそれで動けるかどうかとかね。最初の 1 歩を踏み出せるかとか、そういうところに資するような何かが出てくるとすごくありがたい。それをやるのは自転車本部ではないという気もしました。その辺を、一般道の検討を、宜しく願いたい。

#### ○参事官

今の話に関係していうと、どの局でその老朽化対策やって、例えば今でいうと集約撤去という橋の 1 番あれなんですけど。ただ、地元の人達から見ると、今まであった橋を 1 本にしますからというのなかなか進まないんです。で、その時にやったのがガイドラインじゃなくて、事例集です。

どこかの自治体で上手くいったようなやつで、それは何でできたのかというのを突き詰めていて、住民の方とこんなことやったとかです。今聞いてて思ったのが 1 つ上手くいった事例とか全国の事例を集めて、事例集としてまとめて、そのポイントもちゃんと書いてあげて、あとでガイドラインの中に入れるかどうかは別物として、普及させるというのも 1 つの手としてはあるかもしれません。

#### ○三国委員

先程のバスの話なんですけど、上から 3 番目の図で、例えば金沢の場合の事例を考えてみた場合、自転車レーンがあって、今バスは赤い車の左側を走っているとしたら、それが停車する位置がちょうど自転車が走るレーンのあたりぐらいになる。今、バス停になってるところにお客さんが待っていて、乗るという時に金沢だと自転車走行指導帯に走ってきた自転車は、バスの本数も少ないので、車線に出ないで待つという風なルールで運用してるんですけど、自転車レーンで、自転車を待たすということもできるのか。それは道交法でだめなのか、どうなのでしょう？

#### ○屋井委員長

そういう場所結構ありますか。通行帯を切って、その中で待つという。そうやって運用している場所は、たしかに金沢以外にもありそうなので、そういうものを書き込むということなんでしょうね。常にフルスペックの完成、完全な形を作るというのは、やっぱり我が国の場合はなかなかできない。ただ、そのバスの本数多いが場合ね。多い場合どうするかというのね。

#### ○小林(成)委員

すみません 2 つあるんですけど、1 つはバスの話ですけども、早めに着いた時、バスが結構長時間止まったりしますよね。定刻が来るまで。だから(バスを)自転車が抜ける状況というのは必

意かなって気がしますし、これ見ると 1.5m が最大なんですけども。自転車の通行の部分が 1m から 1.5m の。

○屋井委員長

25mのケースも一般の路肩の部分が 50cm+1.5m、あわせて 2m。それで作っていただいて構わないですけどね。

○小林(成)委員

そこまでであると多分並進が可能になると思うんですよ。

植樹帯のことも含めて、もうちょっと「できるよ」ってことが分かるように書いていただけるといいかなと思うんですけどね。

○屋井委員長

並進が？

○小林(成)委員

並進がというか、これで見るとやっぱり 1.5m でいいんだという風にしか思わないだろうと思うんです。

○絹代委員

これに合わせて作りますもんね。1.5m まで確保すれば良くなってしまおうと確かに。

電動キックボードとかがどんどん増えてきたときに、やっぱりお子さんの走りが。

○屋井委員長

この図面 1 枚で表現しようとするときにはね、今おっしゃっていただいた事柄もカッコ書きで、注意書きで入れることによって誤解をなくしていきます。で、実際は 2m でやっても良いしね。バス停のところを上手く配慮したってできる場所はやれば良いというそういうことなので、そういうことがわかるような複数の図面化をしていくとか。

一方で、そんなケースがあるから 1.5m って数字を入れないでおこうという、これもまた大変な話がある。だから 1.5m は 1.5m でちゃんと入れるケースはある。でもそれだけじゃないよってことがわかるようにすればね。それはそれで誤った理解はないです。たまたま図面、今日 1 枚だからね。

○小林(成)委員

もう 1 つゴージャスなやつを追加していただけないですか？フルスペックで、すごい。

○屋井委員長

今のガイドラインだと 50cm+1.5m になってるのかな？

○自転車活用推進官

はい。

○屋井委員長

確かにあそこ(路肩)50cmは(自転車通行帯幅員に)入れないと。あそこをアスファルトの薄膜舗装じゃないけど上手く処理して走れるようにしたら入れて良いとかね、そんな感じになってくる。

○小林(成)委員

それで、その一般部以降は全部導水ブロックが見えるんで、結局、フルに 50cm 部分も使える可能性があるんだろうと思うんですけどね。

○屋井委員長

はいはい、ちょっと待ってそんな調子でやってるとダメなんですよ。大変なんです。すみません。

○参事官

画期的だと思ってるのは今までこう頑張ってる範囲で入れましょうという例がなかったので、そういう意味ではちょっとやり方、ちょっと貧乏くさい感じになるのでなんですけど、ゴージャスの話というのはちょっとどう書くか。で、まず無理やりでも。今まで誰ももうなんか諦めちゃってるとかあったと思うんです。なんですけど、今ある道路に頑張ってるって今これ 25m と書いたんですけど、これから 16m とか違う幅のやつもやろうと思ってまして。そういう意味では画期的だと思ってるんですけど。ゴージャスなやつってそれってなかなか実際の道路では難しいような気がして

○参事官

今の段階でそれぞれの事例になるような例が日本であるんですか、上手くこれだったらこのパターンで。

○参事官

難しく。私も補佐のときに探したんですけど、いいのがないんですよ。なかなか。やっぱり現地に行くといろんなものが。警察庁さんと一緒に補佐のときにやったのですが、やっぱりこの引き方が悪いとか、狭いとか、現実いっぱいあって。現実の写真を載せるってすごく難しいというのが。いろんなものが見えてきて。なので、こういう絵になると。今でもそうだと思うんですけど。

○屋井委員長

この絵は、見る人が見たら、「ここまで書いてあるんだ」と思う。

○参事官

下にも説明してあるとおり、構造令でこう読みますよというのを下にも書いている。

もう先生に言っていたので。現場ではやっぱり構造令でどう読むんだって話がありますので、ここで読めばいけるんじゃないですというのを書いている。でも、もともと構造令は新設の道路の話なので、まるっきり考えない、関係ないっていえばそれで終わりなんですけど、そんなふうにしてもあれなので。

○屋井委員長

よろしいでしょうか？この方向で検討継続してもらおうということで。今日のところはね。内容については了解いただいたという前提で進めてもらいます。

○栗田委員

すみません、いろいろ皆さんの意見を聞きながら。これはガイドラインであるということの大前提に考えた時に、マニュアルではないですよって思ったんですよ。ここまですごく細かく記載してしまうようになっていくと、これはもうほぼマニュアルだなというふうに伺っていて。逆にガイドラインであるということの大前提に皆さん認識された方が良いのかなと思ったんです。盛り込みたいことってたくさんあるし、自治体の方が実際にやり始める時に疑問に思うことはたくさんあると思うんですけれども、それを網羅するという事は多分難しいと思うんですよ。なので、そこらへんの指針、指標であり、ある程度、法律やルールが間違いなく明示されているというところを軸に、それでもやっぱりここだけは記載しておいたほうがいいよなというものを、載せて行けばいいのかなと思っただんですけども、どうですかね。私の認識が間違ってますか、ちょっとご意見聞きたかったです。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございます。それは私の方で答えますね。というのはまだ今日は1枚しか出してないのでね。しかもそれがイメージの1枚なので。今おっしゃってるのは、完成したときのガイドラインとかマニュアルですよ。これは今おっしゃっていただいたことは十分配慮しながら作っていきましょうよ。ただ、今日はあくまでも、今の自治体の方なんかは出来ないんじゃないかなって勝手に思ってるところを、本当はできるんだよということで突破してもらおうということのイメージの1つなんです。だけど、これ1枚じゃ無いでしょうけど。でも今いただいた意見はそうだと思いますので形になる前に、また議論ができると思いますので、よろしくをお願いします。

○栗田委員

ありがとうございます。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。それでは、お二人の委員の方からご発言ください。

○久保田委員

先ほどご紹介いただきましたように、折角なので、整備したことで良い結果が出ているものについては、どんどん紹介して行くべきではないかということで、今日はその一端をご紹介したいと思います。

こちらは、今日の資料の最後に参考資料 1 としてつけていただいておりますが、4 年ほど前に研究室で研究したもので、埼玉県さんと埼玉県庁さんと共同研究したものであります。短縮で行きますので、目的は今申し上げた通りです。

なかなかこの難しい点が、色々ありまして、1 つは、つまり車道にこういう物を作った時に、事故が、歩道を走ってきた自転車なのか、車道を走ってきた自転車が交差点で事故を起こしたのか、これは分からない、今、事故原票では。ということで、なかなかこういう評価し難いというのが、現状としてあります。

その他、ちょっと細かいところは飛ばしまして、こういうことを、なんとか突破して評価して行きたいという事でありまして。

埼玉県内で既に整備されたところの、事前と事後の交通事故のデータを、原票に遡って分析しました。これが一番、実は苦労したところなんですけれども、事故原票にはこの座標、黄色い星の座標はあるんですけれども、その他の情報としては、1 当がこうこうだったと、2 当はこうこうだったというのがあります。で、これを元に、今、ここに出ている google マップ上にこれを落としまして、多分こうだっただろうと、例えばこの星がここに付いている以上、自転車は車道、歩道を走ってきたに違いないというような判断をそれぞれ 1 軒ずつ全部判断しまして、車道を走ってきたのか歩道を走ってきたのかという判断をしました。そのため、全部推測であります。

それをこういう形で、交差点の場合は、1 当がこう、2 当がこう、出会い頭でというような分析を致しました。交差点と単独で分けまして、あと、損傷程度も比較しました。

それでまず、その前に是非ここまでは、それぞれで是非やっていただきたい事はこれなんです。

左側が埼玉県内の自転車事故の件数の推移、右側が整備したところの事前事後です。よく言われるのは、最近ここ 1、2 年はちょっと別ですけど、ここ数年、事故が全体で減ってきたと。整備して減ったのかどうか分からないじゃないかという、そういうことをよく言われるんですけれども、こうやって単純にグラフを並べるだけでも、やはり整備したことによる、その場所の安全性が高まっているということは、単純に言えると思うので、少なくともここまでの分析は、是非それぞれやっていただきたいと私は思っております。

そのうえで、これが、分析の結果ですけれども、それぞれの事故類型別の整備前と整備後の比較であります。明らかに、例えば出会い頭が激減しておりまして、半減ぐらいしていると。若干、増

えているところも無いことはないというところがあります。それは後ほどお話ししますが、あと、走行位置別、これが推測の結果ですけれども、歩道だったのか、車道だったのかといったことを見ると、基本的にはそれぞれ減っていると。ただ、この車道の整備前後で、オレンジ色が4から9に増えています。これが右の凡例を見て頂くと、右側通行、つまり車道を右側通行した自転車の件数が、ちょっと増えているというのがわかります。

こちらが、衝突前の交差点、単路部、それぞれの衝突前の位置別の件数で、これは基本的には全体として減っているということになります。

これが損傷程度なんですけれども、これも、しばしば聞くんですけど、やっぱり車道を走っている方が、重大事故になりやすいんじゃないかといったようなことが指摘されますけれども、これを見る限りそういうことはないということがわかります。

それで今のは絶対件数なんですけれども、これやっぱり交通量にも影響されるだろうということで、実は埼玉県の方で自転車交通量を整備前と後で計測されておりまして、この交通量で正規化した数値で比較してみます。こちらが、各調査点ごとの、整備後/整備前ということなので、真ん中の1という数字の上に、下に行ってるのは減少で、上に行ってるのは増加ということになります。交通量で除したその値の、その整備後/整備前ということです。基本的には減少方向に行ってるわけですけれども、一部、ちょっと増えているところがあって、例えば右折対対向直進というのが、自転車が歩道を直進する、そこに右折の車が来る、これが若干増えているというのがここで見てとれます。

それから、何と言いましてもこちら、青いところが車道の右側を通行する、この事故が事故率としてちょっと増えているところがいくつか見えたということが分かりまして、やはり右側通行というのが非常に問題でありそうだということが分かりました。

ということで、簡単に申しますと、概ね減ったということがわかります。ただ、ちょっと駐停車車両への追突事故が増えているので、この対策が必要であると。それから右側通行問題というのがやっぱりどうしてもありますので、この対策は必要であると。それから、交差点の事故については、これは、減少はしたんですけども、相変わらず多いので、交差点の対策が必要であると。それから、車道を走行する自転車は増加していて、自転車の走行は増加、結果的にそれは問題はないということが全体としてわかったというのが、今回の研究の成果でございます。

その他、色々ありましたけど、とりあえず以上で終わりたいと思います。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。それじゃあ、何かご質問とか、ご意見とかございますでしょうか。

軽傷みたいなものも色んなケースで色々あるんだけど、重傷事故もやっぱり減ってますよね。

○久保田委員

はい。減っているんです。

○屋井委員長

それが、そもそも意味が大きいなと思うんですけども、重傷事故というのが整備後に起こっているのは、具体的には数が少ないんだけどね、これはどこで起こっているんですか？歩道関係なんでしょうか？

○久保田委員

今ちょっと手元にデータがなくて、すぐお答えできませんので、調べて後ほどお答えします。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございます。

○入谷委員

大変、素晴らしい分析だと思うんですが、この事故が減ったというのはどういう、具体的には何のお陰というか、どういうことで減ったのかということについては、何かご研究ををされておられるところがあるんでしょうか？

例えば右側通行が減ったから減ったのではないかとか、もしくはこういう整備が行われて、そこが安全になったので減ったのではないかとか、そういうような点はいかがでしょうか？

○久保田委員

最初の 9 番のスライドでご紹介したように、圧倒的にやっぱり減っているのが出会い頭の事故なんですよ。つまり、交差点での事故が圧倒的に多かったと、それも歩道通行していた自転車が交差点に来て、そこで出会い頭でぶつかるというのが非常に多かったんで、それが車道を走ることによって、実は交差点が安全になると。つまり歩道を走ると安全だというのが、実は交差点では車道に出てくると、車からするとその今まで見えなかった自転車が突然交差点で車道に出てくるということで、事故が多かったと思われまして。元々、お互い車道にいて、お互いを認識しながら走っているということが、事故の減少に繋がっていると、私は思っております。

○小林(成)委員

すみません。これ、車道逆走は、もちろん法律違反だと思うんですけども、わかんないですよ、歩道から出てきた場合とか。なんで右側通行わざわざするんだろうというのは、なんかわかりませんよね。

○久保田委員

はい。すみません、分かりません。

○小林(成)委員

信じられないんだよなあ。歩道をずっと来て、それで車道に降りてくるというのは考えられるけど、それ以外に右側通行するというと、歩道を右側通行するならまだわかるけど、なんで車道を右側通行するんでしょうね？

○三国委員

安全だと思っているのじゃない。線が引いてあれば。線が引いてあれば車が入ってこないだろうと。

○小林(成)委員

だとしたら、その場合、歩道を通る事が多いんじゃないですかね。

○小林(博)委員

私、前から言ったように、自転車通勤をやってます。で、実際、ママチャリの人やお子さんの運転とか、本当に行き帰りでヒヤットする、逆走しているとか、歩道を走っていらっしゃる方がいきなり車道に出てくる。もう完全にいわゆる自分勝手に、ルールというのは分かってるかもしれないけれども、その場の、例えば信号がもうそろそろ変わりそうだから、手前の横断歩道を赤になっている時にヒュッと行っちゃうとかという。要は自分の都合で勝手に走ってるというのが、実際の現状なんです。だからそういうものですから、なんで右側走ってるの？いや、俺、こっちの方が便利だから走ってるんだよって、そういう感じで走ってるんですよ。なので、まあ右側通行やっていると事故するのは当たり前だろう、その通りだろうと思っています。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。それじゃあ、時間の関係もありますので、次にしましょう。

○三国委員

では、次に。よろしいでしょうか。今回、金沢のやり方として、自転車の通行空間を作るにあたっては、住民の理解者を増やさないとできないということでやってきたことですが、「まちづくりとしての自転車交通」というテーマで話をしたいと思います。そこでまず、金沢の特徴ですが、江戸時代、「加賀百万石」と言われる金沢の道は非常に狭く、本当に戦災に遭っていないので、場所によって

は今もそのままの状態です。それから金沢の特徴として冬には雪が降ります。

そこで、ヨーロッパ視察から帰ってきた時に、こういうところでどうやって自転車の通るところを考えようかと悩みました。そこで取り組んだのが、「交通とまちづくり」ということです。今日の話は、それ以来金沢市内で取り組んできたこと、「自転車と歩行者の安全から改善へ」ということになると思います。

そのために大事なこととして、人と人が連携すること、次に住民と行政機関の連携、交通の考え方としては「人中心の交通環境」をみんなに分かってもらうことについて話します。さらに、地方の交通環境について、最後に、「自転車利用環境向上会議」についても少し話したいと思います。

まず、少しその前提のようなことを話しますが、日本にいますと、交通は交通として、まちづくりはまちづくり、環境は環境として、それぞれを独立して考えているのが普通ですが、ヨーロッパに行くと気づいたのは、まずは環境があって、そこにまちを作り、さらにまちづくりと一体として交通を考えるという考え方でした。先ほど、なんで自転車が右側通行してるんだという話が出ましたが、これは金沢でも当たり前の姿で、歩行者も自転車もそれぞれが自分中心で走ったり歩いているので、ああ、怖いという感じでした。ところがドイツでは、その頃は、歩行者、自転車、車というふうな道路が分かれていました。

ところが日本での考え方は、歩道は歩行者も自転車もオツケーだから自転車は曖昧な状態です。他方、車道はかなり車のための交通規制とか、標識もしっかりしているけれど、意外と自転車についてはあまり考えられていないというイメージがありました。そこで、ヨーロッパに行くと一番教えられたのは、交通を考えるさいには、「人を真ん中に置いて考える」ということです。

これはどういう意味かという、もし自分のことを考えると、今は車に乗れるけれど、やがて車に乗れなくなったら、今度は公共交通に乗るとか、色々な交通手段を考えて、しかもその時には常に安全に通行できる環境を整える必要があるということで、以来、このことを基本に考えています。

そこでまず始めたのは、やはり日本で一番自転車に乗っているのは高校生ですから、高校生、次に中学生、小学生と、生徒ひとりひとりに白地図を渡して、安全なところ(緑色)、危険なところ(赤色)、好きなところ(水色)に色分けして、その理由も書いてもらいました。

こんな風に子供たちが書くことによって、何が危ないか、どこが安全でないかということが良く分かりました。そして、ここではPTAに協力してもらい調査を集計するんですが、この作業をすることでやっと大人が子供の視点を理解することになりました。

道路を改善する前に安全な所はどこかを示すために、みんなに完成したマップを渡します。こういう風にして、金沢市内では高校生 1,500 人の調査を基に「金沢自転車マップ」を作り、それから金沢河川国道事務所と協働で4つの「自転車・歩行者安全マップ」を中学校単位で作りました。

地図を作ったから終わりではなく、その後は行政の方と一緒に現地調査を行い、それを基に道路管理者と警察と一緒に改善策を考えていきます。まずは3年以内に改善するという目標を立てます。スライドにある一番下の図ですが、この調査で分かったのは、歩道を歩いている生徒が、ゴミ出しの時にゴミがいっぱいあるので、車道を歩いているということでした。ここで歩道は、本来の歩くためのものにしようということで、植樹帯を撤去しました。

次の写真は踏切なんですけれど、中学生の女の子から、通過する車の幅寄せで、6メートル下の田んぼに落ちそうになるということを聞いて、丁度3月でしたので、地元の市役所の職員の方がリサイクルのガードレールを付けてくれて安全になりました。これらのことから分かるように、私たちがやってきたことは、「自転車・歩行者安全マップ」を生徒たちとPTAと一緒に作り、それを金沢河川国道事務所が「協働」という形で後押ししてくれたらことです。作った後に今度は行政担当者との意見交換会をして、その結果を「道の点検簿」としてHPに公開し、早ければ3年以内に改善するという目標を立てて、石川県、金沢市、国、そして警察と一緒にできるところから改善していきました。このように住民と行政とが合意形成をして、そのための体制を作っていくということです。

それでは、私たち、「地球の友・金沢」は何をしてるかということ、やはり住民と行政の橋渡しという面が強いです。住民には、今までどうしてもお願い体質というものがありませんでしたから、そのような要求や要望の仕方ではなく、どうやって改善するかという、改善・提案型の手法でやっています。そして2番目に警察からの事故データなどの資料提供が非常に有効です。こうすれば1つのまちで起こっている交通事故などもすべて網羅的に調べることができます。最後に、常に交通弱者の視点に立つということが重要で、「自転車・歩行者安全マップ」は、小学生など、交通弱者の視点になって進めています。

何事においてもそうですが、改善というのは時にはそう簡単に進まないこともあります。3年以内に改善ということでしたが、2004年から2007年とちょっと古いんですが、「バスレーンに自転車を走らせるという」提案の社会実験に向けてのスライドです。このやり方は今も金沢市内でやっているやり方なので紹介したいと思います。

先程の国・県・市・警察という体制に加えて、この社会実験においてはステークホルダーつまり町内会とか小学校の先生とかバス事業者とか、道路利用者を加えた社会実験のための協議会を作りました。

そこで再度問題点を認識します。その中には小学生が通学途中に自転車に引っ掛けられて保健室に行っているということやら、自転車が左も右も関係なく、本当によくまあ車に向かって走っているなどと思うぐらい車道を逆走する自転車がいっぱいいましたので、それを何とかしようということになりました。左側の写真が改善前の状況で、右側の写真は改善後の状況、自転車走行指導帯をここに整備しました。自転車走行指導帯の部分はバスと共用のレーンですので、ここをバスが通ります。車はバスレーンの向こう側を通ります。歩道は歩行者だけとなり、100%ではないですが、安全性は高まりました。この時の経験から、道路管理者だけでなく警察と一緒に、これからはお互いに自転車のことを考えようということで、「金沢自転車ネットワーク協議会」を作りました。これがネットワーク協議会の図ですが、警察とか道路管理者が入っています。考え方としては、自転車ネットワークだから自転車が中心ではなく、やはり人を真ん中に置いて自転車が通行手段の1つだということの考え方で進めています。それと、このネットワークでの実行者はやはり実務者ですので、実務者レベルの構成になっております。

自転車通行空間整備で道路に線を引いたら、それで終わりではなく、やはり正しい走り方をみんな

なで街頭指導しようということで、毎月 15 日を金沢では街頭指導の日として、この写真のように自転車通行空間整備したところでは、このように住民も市役所職員も一緒になって、街頭指導しています。

ここからは、やはり何かを成し遂げたら、その成果をやはりモニタリングしてちゃんと示すことも大事です。通行空間ができたことで、どのような成果があったか、左側通行がどれだけ増えたとか、そういうことをモニタリングしています。その結果、事故もこのように、全国平均に比べて大幅に減りました。

11 年前に比べて、現在は自転車の事故件数が 73%減少、今は当時の 28%になっております。この間に、平成 23 年に事故件数がちょっと上がったところがありまして、ここで私たちは何とかこの事故を減らす為には、もっと詳細な分析が必要でないかということで、金沢自転車ネットワーク協議会の中にワーキンググループとして「自転車事故対策研究会」というのを作りました。警察から過去 13 年間の事故のデータを全部提供してもらい、それを全部地図上に落として、それを分析し、特に事故が集中しているところを調べて、改善して行きました。

この中で私たちは、あの「ビジョンゼロ」の考え方を知り、「交通事故が起きてしまもの」ではなくて、何とか「事故は防げるもの」という理念の下でやっております。

それで実際に事故について色々調べると、自転車が人の背面に衝突するとか、正面衝突とか、夜と昼の時間帯別事故のデータとか、そういう詳細から分かることがありました。そこで例えば、走行空間に問題があれば、それを何とかしなきゃいけないし、ルールを守ってなければどうやってルールを守るような教育をして行くか、そんな風にも考えて行ってます。そんな中で私たちが気付いたのは、警察でも道路管理者でも 3 年以内にはかなりの人が異動とかしてしまうということでした。中には、初めて自転車に関わるような人が大勢いるので、「金沢自転車ネットワーク協議会」では毎年勉強会をやっています。

そうした自転車勉強会の中から 2012 年、金沢でやってきたことを全国に展開しようということで、丁度、中央では自転車のガイドラインも作ったり、そういうタイミングにありましたので、それを各地域に広げていくために、地方の「金沢自転車ネットワーク協議会」の勉強会が、全国規模の会議にご発展し、「自転車利用環境向上会議」の開催にいたるのです。現在は、「自転車利用環境向上会議」のための全国委員会も作って、開催する自治体と協力して運営にあたっています。この「自転車利用環境向上会議」のビジョンとしては自転車のためではなく、人の幸せと生活の質の向上を目指して、やはり人中心の交通体系すなわち人中心に道路も使っていこう、街を作っていくという、そういう想いです。ですから自転車を考えるということは、やはり街を考えるということで、「まちづくり」の考え方が大事じゃないかなと思っております。

ということで、ここまで私の発表なのですが、基本は市民と共にやることによって市民が動くので、そうすると市民以外にも理解者が増えて、道路管理者というか、市役所、市民との信頼が高まり、最初に自転車走行指導帯の線を引く時は市民による協議会作ったけれども、次には別の地域の町内会長からも地元にも線を引いてくれというので、どんどん変わっていきました。というような状況です。ちょっと早口で失礼しました。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。

毎月 15 日の街頭指導というのは、具体的にいうとどんな場所で。

○三国委員

いろんな場所があります。自転車走行空間整備をしたところでやります。、市道以外にも県道でもやっています。だから金沢大学の前とかでも行きます。それぞれの道路管理者が連動して行っています。市役所がやるなら、今日は繋がっている県の道路でもやろうとかです。

○屋井委員長

参加する人の数が増えているわけ。

○三国委員

一応、金沢には街頭指導に「街頭交通推進隊」というのがあり、そういう人たちが警察と協力していますし、その町内の人たちが来て行きます。この地域の協議会に参加した人も加わることもあります。

○屋井委員長

小学生の父兄の方なんかも参加しているの？

○三国委員

PTA とか小学生の下校時見守り活動をしている方が参加する場合もあります。県の組織でさらに「地域交通安全推進員」というのがあり参加してます。

○屋井委員会

無いんですね。

○三国委員

金沢は昔から戦災で焼けてないので、町内会がとても強い組織で、必ず各地域に火消しの伝統がある消防団も、その延長で、まちを守る交通ボランティア活動も盛んです。

○絹代委員

ドライバーさんは割と速やかに合意して左側を自転車通してくれるようになりましたか？ドライバーさんの行動で一番、まちが苦勞しているというか、いくら何をしてもドライバーさんが、やっぱり左開けてくれないというのが、私のまちなんて凄く多いんですけど。

### ○三国委員

例えば、今のバスレーンはバスが優先なので、その時間帯は一般ドライバーも入ってこないし、逆に自転車走行指導帯を作っちゃったら自転車を通るんだと、車が気付いて変わりました。もう1つは細街路で、先ほどの江戸時代からの狭い道では軽自動車1台分の幅しかないぐらいに自転車走行指導帯の線を引いちゃったら、車が減速するようになりました。そこにコミュニティーバスも走るんですけど、やはり減速するようになりました。例えば、自転車が前を走っていたら、その自転車のスピードに合わせるようになってきました。以前は、自動車が自転車をあおることもありましたが、自動車のドライバーに「殺すぞ」と言われた高校生もいたのですよ。そしたら警察が、金沢に来たら分かると思うんですけど、自転車を追い抜くという独自のマークを作って啓発活動のための路面表示をしました。そしたらそこにはもう自転車をあおる運転をするようなドライバーはいなくなり自転車のスピードに合わせて、まるで教習所で運転するような運転の仕方をするように変わってきました。狭い道も自転車走行指導帯は有効です。やれば。

### ○古倉委員

一点だけ。私、いつも、自転車活用推進計画、地方を考える場合に、行政がいくら頑張っても市民が動かないとダメだというのは、本当につくづく感じている次第なんですけど、そこで伺いたいのは、金沢でこれだけ市民の方を、先頭に立ってもらって、もちろん三国さんが努力されたということもあるんですけど、市民が自転車を受け入れる、自転車を大事に考えるという、そういう市民的な体質というか、そういった物があつたのかどうか、あるいは他と比べて特色がある市民側の自転車を持ち上げる理由といったものが何かあつたのかどうかお伺いしたい。

### ○三国委員

実はこの自転車のマップを作った時に、1500人の高校生にひとりひとり地図を渡したのですが、一番びっくりしたのは、長距離を走る生徒さんは自分が通るところ全部を安全な緑色に書いていたことです。一方、近い距離を走る人は緑色とか赤とか細かく書くのです。そこで、その長距離走る生徒さんが緑色で書いてある所を私も一緒に自転車で走ったのですが、実はその路線はものすごい交通量で、坂もあり凄いところなので、私はとても怖かったです。彼になんでここは怖いのに、あなたにとってはこの道路は安全な緑色なのって聞いたら、そう思わないと毎日学校へ通えないという話をされました。そこから私はやはりこれを何とか大人がしなきゃいけないと思って、金沢河川国道事務所と一緒に、中学校単位で活動するようになったら、やはりお母さん方も子供がそういうところを走るとは知らなかったから、まず親が自分たちの子供がそういう危険なところを走らせていることに気づいて、まず親が変わる。

そうすると、その道路管理者の人もやっぱり親なので、自分たちが真剣に自転車の通るところを何とかしなきゃいけないという風に変わって、「自転車ネットワーク協議会」もそういうような人たちが、どんどん積み重なってきて、担当部署が変わっても、そういう人がみんな協力してくれ

るという変化が起きました。まず交通弱者の視点というのも大事だし、そこに自分たちも何とかしようという気にさせる思いというか。そういうふうに変わっていきました。

#### ○古倉委員

そうすると、その高校生、あるいはその親が基本的に発端になって、街中が動き出したと、市民が動いたと、こういう感じで分かりました、ありがとうございました。

#### ○楠田委員

私、金沢の事例に感動しまして、それを全国どこでもできる仕組みを作る必要があると考えて、実は三国先生の協力や、自転車活用推進本部の活用をいただきながら、今いろいろ一生懸命全国展開できる仕組みをデジタルを活用して作っているところであります。まあ、デジタル活用しながら先ほどありました、生徒さん、子供さんの道路利用者の方の目線、あと地区住民の方、行政の方の目線を入れつつ、どういう風に PDCA を回して全国どこでも津々浦々でできるかという仕組みを、今チャレンジしております。ですので、このガイドラインを活用して、全国どこでもできる仕組みをしっかりと明示していただけると嬉しいなと思っております。

#### ○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。是非ね、その仕組み第 1 号の街がどこか、また今度教えてください。ちょっと時間が経過しているようですので、この辺りで三国さんからのご発表は終わりにしたいと思います。じゃあ続けて、警察庁の方から作っていただいた資料がございますので、よろしく願います。

#### ○交通企画課長補佐

資料3をご覧ください。表紙に記載させて頂いておりますとおり、良好な自転車交通秩序を実現するための方策に関する有識者検討会というものを立ち上げさせていただきました。1枚おめくりください。

まず現状の認識といたしましては、一つ目、これは言わずもがなでございますけれども、自転車利用のニーズが近年増大していると、そんな中で自転車関連事故件数および自転車乗用中の死者、重傷者数というのは減少傾向にある一方で、全交通事故に占める自転車関連事故の構成比でありますとか、自転車対歩行者の事故件数というのは、近年増加傾向にあるところでございます。また、交通ルールを無視する自転車利用者というふうにかかせていただいておりますけれども、一部の方々によるその交通ルールを守らない、また、それによって危険、また迷惑な走行について、厳しい批判が寄せられているところ、実際に自転車関連死亡重傷事故の約 3/4 には、自転車側の方にも法令違反があるということが確認されております。第2次自転車活用推進基本計

画の方にも自転車事故のない安全で安心な社会の実現というのが目標の1つとして掲げられており、また最近では新たな電動モビリティというも登場する中で、すべての交通主体、つまり車、自転車、電動モビリティ、歩行者、それらが共存するためにも、自転車の交通秩序の整序化が必要ではないかというふうに考えております。

これらを踏まえまして、前提となる視点いたしましては、今申し上げたとおり、自転車利用者を含めた全ての交通主体に自転車の交通ルールを理解、遵守してもらうことの重要性、また、安全な利用のために効果的な取り組みを行っている関係機関や事業者等との連携を強化するなど、自転車に関する交通安全教育というのを一層充実させる必要性、さらには、最近の交通違反に係る検挙件数というのが急激に増加しておりますので、これに対応するために簡易迅速かつ効果的に交通違反を処理する方法を導入する必要性があるのではないかと、最後に、自転車が快適に通行できるように、すべての交通主体が自転車に配慮することが可能となるような交通規制が、必要ではないかと、といったものを考えているところです。

こういった視点を前提として、今般検討会を立ち上げさせていただきまして、検討の方向性といえますか、観点いたしましては次の3つとなります。まず1つは、効果的な交通安全教育のあり方。これはもうご承知の通り、その免許制度がないという中で、どのようにしてそのルールを浸透させていくかという観点でございます。また、交通違反に対する効果的な処理のあり方、先ほど申し上げた通り、検挙件数が増加している中で、どのように対応して行くことが適切か、また、最後になります、自転車が通行しやすい交通規制のあり方。自転車が車道通行するにあたって、車との関係でどのようなルールのあり方が適切かということ、この3つについて検討していきたいと考えております。

こちらの検討会においては、令和5年中に、結論を得るべく議論を行う予定でありまして、今年中に4回程度実施する予定でございます。先月8月30日に第1回検討会を開催したところでございまして、海外制度の調査結果についても本検討会の報告を予定しているところでございます。

最後のページには、本検討会の構成を記載させて頂いております。こちらの委員会にご参加いただいております。小林委員また絹代委員には、私共の検討会議にもご参加いただいております。以上で紹介を終わります。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。ご紹介ということだね。

それじゃあ、よろしいですかね。

以上で、議論の方は終わらせていただきますので。先ほど、今後の進め方がありましたけど、また早晚次回の委員会を開催することになると思います。次回以降で、ガイドラインの素案なども出てくると思うから、よろしく願いいたします。

○自転車活用推進官

ありがとうございます。それでは最後に、自転車活用推進事務局次長の森若より一言お礼申し上げます。

○参事官

先ほどお話したことと同じ話になるんですけども、今回2つ、矢羽の話と、それから再配分の話をしていただきました。いずれもハードを進める上ではすごく大きな1歩になるというふうに思っております。各委員の方から量が多過ぎるんじゃないかとか、色んなご意見頂きましたので、実際に物作ってみて、検討しようというふうに思っております。よろしく申し上げます。

○自転車活用推進官

それでは、本日は以上でございます。しっかり検討しまして、次回の委員会につきましては、後日ご連絡させていただきます。ありがとうございました。