

令和7年度 第1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 議事録

日時：令和7年10月2日 10:00～12:00

場所：中央合同庁舎第3号館 1階 道路局A会議室

1. 開会

事務局：定刻となりましたので、ただ今から、令和7年度第1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、国土交通省道路局の原田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中ご参加いただきまして、誠にありがとうございます。本日の会議は、モニターにも出ておりますけれども、オンライン併用で開催してございます。オンラインで参加されている委員におかれましては、カメラはオンにさせていただいて、マイクは発言時のみオンとしていただくようよろしくお願いいたします。また、発言時には、挙手ボタンを押して事務局のほうにお知らせいただければと思っております。報道関係者の方におかれましては、カメラ撮りは道路局長及び委員長の挨拶までとさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

本日の委員のご出席でございますけれども、栗田委員、三国委員についてはオンラインでの参加となっております。また、入谷委員、井料委員、吉田委員については、欠席となっております。

それでは、会議の開催にあたりまして、道路局長の沓掛よりご挨拶を申し上げます。

沓掛局長：皆さんおはようございます。道路局長の沓掛でございます。本日は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、屋井委員長をはじめ、委員の皆様方、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。事務局を代表しまして一言ご挨拶を申し上げます。本委員会、昨年2月に開催して以来、約1年半ぶりの開催となります。

前回の委員会、何を議論したかと申しますと安全で快適な自転車利用環境創出のガイドライン、その改定に向けていろいろご議論いただきまして、おかげさまでこのガイドライン、昨年6月に8年ぶりに公表させていただいたところがあります。この場を借りましてまた改めて御礼申し上げたいと思います。

さて、自転車は非常に通勤通学利用が増えているところになりますが、最近の動きとして申しますと、政府におきましては、現在の自転車活用推進計画、これが今年度までの計画となっておりますので、委員会を開催しまして、来年度から始まる新しい計画策定に向けて動き出すところでございます。

また、来年4月からは、今度は自転車への青切符が導入されるというタイミングでございます。そういったことも踏まえて、次期の活用推進計画では、いろいろと自転車が安全で快適に活用できる、そういう整備を一層進めることが不可欠だと考えているところでございます。

このため、交通ルールの啓発、あるいは教育、そういう取り組みに加えて、やはり、歩行者と自動車と分離された自転車通行空間の確保をはじめとして、自転車のネットワークの整備を進めることが大変重要だと考えているところでございます。

そこで本日の会議では、この自転車のネットワークにつきまして、まず計画、それから整備、その両面から、今後の取り組みの方向性、あるいは、論点などを
お示ししますので、委員の皆様から幅広い観点で、ご議論いただければ思っ
ております。

また、本委員会の議論につきましては、今後、ガイドラインにも反映してい
きたいと考えているところでございます。本日限られた時間ではございますが、
忌憚のないご意見をいただければと思っておりますので、どうぞよろしく願
いいたします。

事務局 : ありがとうございます。なお、沓掛局長におかれましては、公務のため途中
で退席予定となっております。

続きまして、屋井委員長より一言ご挨拶をお願いいたします。

屋井委員長 : 委員の皆様お忙しい中、今日はどうもありがとうございます。久々の開催にな
りました。この委員会ですね、皆さんご記憶あると思うのですが、おそら
く2010年前後ぐらいに出来たのですかね。歴史のある委員会なのです。そ
の活用推進計画ができる前から今に至っているということなのですが、そ
の最初から安全で快適という言葉が頭に出ているのです。この安全とい
うのは何かって言うと、先ほどお話にもありましたけれども歩行者の歩道上の安
全は大前提。その上で自転車が安全に快適に走れるという空間が、歩道とは別
に備わっていないと、それは達成できないよねっていう。そこにスタートライ
ンがありました。歩道を使うってことは、先ほど局長さんがおっしゃったネッ
トワーク計画上はあり得ないっていう、こういう前提のもとで進めていって
るところでございます。こういったらなんですが、一部、歩道を大いに使っ
てネットワークを作りますっていう自治体さんなんかあったりするのですけ
ども、それは全く間違っている。

自歩道は全国に数多くあって、どこでも走っていただいてもいい、ただ徐行でな
ければいけない。歩行者が安全、しかし、自転車が快適に安全に、こうなっ
てくると、やはり別の空間を、先ほどおっしゃっていただいたように、自転車の空
間を作っていく必要がある。特に道路局では、法律が変わったりもしましたね。
脱炭素計画を作っていくと。そういうことを考えていくと、とにかく日本も欧
米、特に欧州なんか進めている、通勤のトリップを自動車から自転車に変えて
いくということが求められる。こういう状況によろくなってきたのではない
かと思うのです。そうなってくると、通勤で活用できるような自転車の空間、
これをしっかり作らなきゃ、信号ごとに止まって歩道を走りながら通勤する
っていうのは、これをルールどおりやったらとてもじゃないけど使えないの
ですから。そういうことも含めてネットワーク計画っていうのは、やはり今まで考
えてきた以上に、いわば高規格の自転車道のあり方、そこまでを視野に入れて、
是非自動車から、地方都市だとおそらく10km未満ぐらいの平均トリップ長
でしょうから、そういうところをカバーできるような、そういう自転車道のあ
り方、こういうところまでを視野に入れて、ネットワーク計画のあり方自体を
検討していただければ、大変ありがたいなというふうに思っております。

長くなっちゃいけないので、この委員会ずっと何度となく、ガイドライン改定
のタイミングでやってきましたけど、今回も是非忌憚ないご意見をいただきな
がら、進めてまいりたいと思います。よろしくお願いします。どうもありが
うございました。

事務局 : ありがとうございます。

それでは、会場にご参加の報道の方におかれましては、これ以降のカメラの撮影等はご遠慮願います。沓掛局長につきましては、公務のため、このタイミングでの退席となります。

2. 議事

事務局 : それでは、以降の議事ですけれども、今回、タブレットをお配りさせていただいておりますが、ペーパーレスでの会議となっております。

資料につきましては、事前にも送付をさせていただきましたが、議事次第の下の方に書いてございます資料一覧のとおりとなっておりますので、もし不足等ありましたら、適宜仰ってください。

また、各委員のご紹介につきましては、本日つけさせていただいております名簿、あるいは、配席図の方で代えさせていただきたいと思っております。

ここからの進行につきましては、屋井委員長にお願いをしたいと思います。屋井委員長、よろしくお願いいたします。

屋井委員長 : どうもありがとうございます。

それでは早速、議事の両括弧1番、自転車ネットワークの現状・課題というところで、よろしくお願いします。

土田参事官 : 道路局自転車活用推進の参事官でございます、土田と申します。私の方からご説明をさせていただきたいと思っています。

まず資料1ということで、スライドを押していただきますと自転車ネットワークの現状・課題という資料が出てまいります。順次スライドしながら見ていただければと思います。

まず現状と課題をこの資料1では整理をさせていただいてございまして、復習の部分もあるかと存じますが、聞いていただければと思います。

1枚目、取り巻く環境ということでまず左上に、事故の状況ということで簡単にご紹介でございますけれども、自転車と自動車の事故については減少傾向にあるものの、歩行者との関係では上昇ということになってございますので、先ほどの先生のご挨拶にもありましたけれども、歩行者との関係で安全な環境を作っていくということも大事な状況になっているのではないかとこのところでございますのと、右上につきましては、先の通常国会で道路法の改正をさせていただきました。内容といたしましては、道路分野においても脱炭素推進をしようということで改正をさせていただきまして、その観点で自転車の利用促進に向けた国の政策ということを位置付けているところでございます。

左下にはご案内のとおり、道路交通法の改正を踏まえていわゆる青切符というもの、来年の春から導入される予定となっているということ。右下には並行して議論をしている第3次自転車活用推進計画において、様々な方にアンケートを取らせていただきましたところ、自転車を利用する方、利用されない方ともに、安心して走れる通行空間が大事であるということで課題をいただいたところでございます。

次にスライドしていただきまして2ページ目でございます。自転車のネットワークの整備につきましては、道路管理者、自治体がメインになりますけれども、思いつきで作っているわけでは当然なくて、きちんと計画を作っていただくということがまず前提となっております。

その計画におきましても、自分のエリアの中でどこを対象にするのか、そして、路線をどこに引くのか、そして、引いた路線についてどの整備形態にするのか、というものを決めた上で計画を立て、その計画に基づいて整備を行っていくという流れになっていきますので、まずはこの計画をしっかりと作っていただくということが大事なというふうに思っております。

一方で次のスライド3枚目でございますが、なかなか自治体、自転車ネットワークに関する計画、さらにはそれが位置付けられた自治体の活用計画の市町村数も、十分伸びてきてないかなというふうに思っております。私共としては400ぐらいをまずは目標にしてございますけれども、足元200少しということになってございます。

これらのネットワークの計画を、多く作っていただくということが大事なというふうに思っております。今までも左にありますとおり、働きかけはしてきたところではございますし、今年の9月には、都道府県単位の調整会議ということで、都道府県、市区町村、警察の方々も入れた上で、このネットワーク計画の策定に向けた議論を行う場を設置しようということで今、並行して動いているところでございます。

次のスライド、4枚目でございますけれども、路線の選定にあたってどういった考えで行っていただくのかという点について、このガイドラインにおきましては、左にありますとおり、1から9の観点を示してございます。大きくは利用の観点、安全の観点、ネットワークの観点であります。事務局の問題意識としては、9つお示ししていますけど、フラットにお示ししてしまっているもので、自治体さまが作る時に、自分の自治体でどの観点をチョイスして、どうやって具体的に進めていけばいいのかというのがなかなか伝わりにくくなっているのではないかなということがありますので、そこを具体的に示す必要があるのではないかなというところ。

その際、5ページ目、次のスライドでございますが、昨今様々なデータの蓄積が活用できるものがありますので、その自転車に関するデータについても活用していただきながら作っていくことが大事だろう。その観点でも、ガイドライン上はさらっと触れているだけでありますので、どのようなデータをどういった考えに基づいて活用できるのかということをもう少し具体的に示した方がいいのではないかなと思っております。

次、6枚目のスライドでありますけれども、一方で整備の段階に移ったときの課題といたしまして、屋井先生、あるいは、沓掛のほうからもお話をさせていただきましたが、やはり自転車ネットワークの延長自体がなかなか十分に伸びてきていない。伸びてきている部分はありますけれども、いわゆる車道混在、矢羽根の整備がほとんどになりまして、区分された自転車の専用の通行帯というものなかなか十分に伸びてきてないなというところがございますので、ここをしっかりと手を入れていかなければいけないだろうということでございます。一方で7枚目のスライドでございますが、せっかく作った専用の走行空間におきましても、車の駐停車がありますと、どうしてもそれを避けなければいけませんので、逆に危険を生じるようなきっかけになってしまったりとするということもございますので、ここをどのように考えていくのかということも整理していきたいなというところがございます。

8枚目のスライド、今申し上げたような論点を、少し抽出をさせて整理させて

いただいたものでございます。計画と整備の観点でそれぞれ現状と課題を1枚にしたものでございます。

一旦こちらで資料1のご説明とさせていただきます。

屋井委員長：どうもありがとうございました。

それでは今の資料1ということで何かご質問やご意見ございましたら、よろしくお願ひしたいと思ひます。いかがでしょうか。

古倉委員：今のデータの示し方で1点だけちょっとお願ひをしたいのが、これは全体の流れがありますから入れる、入れないはちょっとご判断があると思ひますが、さっき委員長もおっしゃいましたように、歩道上の自転車っていうのは基本的にあり得ないと、こういうふうなお話でござひます。

私の方で、イタルダでお願ひして、調べましたそのデータによりますと1つは歩道と車道の事故件数ですね。これは圧倒的に、だんだん歩道が増えておりまして、例えば全体に占める事故の割合でいうと、歩車の分離区間でですけども、去年の2024年で14%、と、それから車道では8.9%、だいたい5%ぐらいですね、差が出ております。どんどんどんどん最近ですね、この乖離が広がっております。つまり、車道での事故件数は減っているにも関わらず、歩道の事故件数は少し減ってはいるのですけども、横ばいということになりまして、やはりあの歩道が、危険であるというか、事故件数が多いということをも、もしよろしければデータとして入れていただけると、この自転車ネットワークの前提となりますが、車道での、ネットワークの形成というところに、1つのデータを提供できるのではないかと思ひます。以上でござひます。ありがとうございます。

屋井委員長：どうもありがとうございます。ではご意見のある方、言ってください。

楠田委員：この計画は自転車ネットワークだということもわかりつつ、公共交通であつたりだとか、自動車であつたりだとか、ほかの移動手段についても取材したりだとか、活動していますのでその観点から申し上げたいと思ひます。最近は鉄道、バス、タクシー、自転車、電動キックボード、自動運転の全てのものを総動員して地域をデザインするようになってきている時代にあります。それを公共交通の計画では自治体が責任をもって計画する時代であつて、民間で運行しているバスやタクシーですら、ちょっと運行するのが結構厳しくなつていて、自治体さんが地域をどうやって、都市計画も含めて、どうやっていこうという時代になってきていますので、この自転車のネットワークだけを見るっていうわけではなくて、今その地域の移動手段というのはどうなつているのか、自転車はどう使つていったらいいのかっていう視点を入れて、都市計画、公共交通の計画、自家用車や貨物が通る自動車のネットワークなどは、どうするんだっていうことも、念頭に置いた、全てのモビリティ計画というような時代になってきていると思うので、そういった観点で作っていくべきかなと思ひます。そうしないと、自転車は使つた、バスは乗らなくなつたっていうようなことが起こつてしまいかねない。それは車の道路を走らせたか、鉄道を乗らなくなつた、バス乗らなくなつた、みたいなふうになってしまいますので、地域の中で移動手段をどうするかってことを考えないと、今、対象にしようとするところは都市部の計画がメインなのかと思うので、そこでは公共交通が走っている、しっかり使える状況になる地域だと思うので、そこをどうするか。路線バスの運行であるとか、特に停留所、乗り降りの効率性と相反するようなこともありますし、

安全性の確保、乗降するときに自転車がパツてきたりするとお互い怖いということとか、いろいろありますので、その辺の関係性とかもしっかり解きながら、記載をアップデートしていただきたいとは思っております。

屋井委員長：どうもありがとうございます。大変重要な視点でありますし、あり方委員会の方でも、まさにその点も議論されている、されつつあるところでもありますので。

小林(成)委員：第3次計画の期間内に何をどのぐらいまで達成するかという数値目標を書き込んでほしいと思います。総花的に計画に書かれたことをやると言っても難しいので、何か目玉になるポイントを目標数値まで達成するとはっきり書けるとありがたいなと思っています。私の考えるポイントは4つあります。

せっかく1次、2次で整備した道路を実際に走ってみると、多くが細切れなんですよね。交差点ごとに切れたり、交差点に差しかけると路面表示がなくなっちゃったり、そこから先をどこをどう行ったり、どう振る舞ったらいいかわからないところが多い。常識的にわかるだろうってことなのかもしれないのですが、実際に利用者に聞くと、どう走ったら正しいのかよくわからなくて、結局、整備したところがあまり使われなかったりする。ネットワーク計画で整備したものがちゃんと繋がって、誰もが迷わずに利用できるかどうかチェックする計画を第3次に盛り込んでいただきたい。特に交差点での振る舞い方みたいなものがもうちょっと議論され、きちんと示されるといいかなと思っています。

それから、2番目の点はですね、整備の完成形がなかなか見当たらないので、評価がしにくいということです。ある程度の長い距離でちゃんとネットワークが繋がっていて、だから、ここはこのぐらい利用者が増えているとか、このぐらい事故が減っているっていうのがわかればいいんですけど、中途半端な状態ではビフォーアフターが比べられないのですよね。1次、2次で着手はしたけれど、暫定形のままで終わっているところばかりですので、ここは完成、というところを見つけてどのような効果がみられたかを第3次では示せるようにしてほしい。それから、自転車がその交差点などをどう振る舞ったらいいかを示すのに、自転車用のわかりやすい信号機が必要だろうと思うのです。これは以前、警察庁でも検討していただいたのですが、なかなか進まない。確かに信号機が多すぎたり、信号のリニューアルの予算が不足気味だとかいろいろ事情あると思うのですが、そろそろ一目で、これは自転車の信号だなんて分かるものを設置して、それがうまく使えれば大きなY字路で右の方に直進できたり、スクランブル交差点なんかで、歩行者と自転車が絡み合うのをなくせると思うので、将来の課題として検討すべき項目にあげておいていただきたいと思います。

それから最後になりますけど、幅広い歩道に作った自転車通行指定部分、実際には自転車も通るけども歩行者も歩いていて交錯しているわけです。いろいろなところで写真を撮ってきたけど、使う方は歩行者も自転車もほとんど意識しておらず、せっかく作ったのにうまく使われていない。これはルールの問題が1つあって、法的に歩道の中に自転車の指定部分を置いているわけですよ。あの部分は、自転車専用というか自転車が主であって、歩行者の立ち入りはなるべくじゃなくて、歩行者は歩いてはいかんというふうに切り分けないと、自歩道の扱いにしている限りは無理だろうと思うのですね。道交法についてこの委員会に権限はないけれど、指定部分の活用について課題だと書いていただけるとありがたいと思います。以上です。

屋井委員長：どうもありがとうございました。

手が上がっていますか。三国さんですか。よろしくお願いします。

三国委員 : 今日ですね、今見せていただいたものの中で、やはり今までやってきたことを少し検証しなければいけないなと思っていることが、矢羽根のことなのですけども。2019年札幌開催の自転車利用環境向上会議で登壇者が「矢羽根」という言葉を当たり前に使っているの、一般参加者から「矢羽根」とは何かとの質問がありました。最近では各地に、矢羽根の設置が増えましたからもっと理解が進んでいると思いましたが九州の久留米では、ホテルの前にあっても誰も気付いてなかったり、福岡では、車のドライバーが何の意味かも分かってないということがよくあります。

例えば、ガイドラインの中では、自転車ピクトと一緒にというふうになっているのですが、長いピッチで見ると、矢羽根しか目立たない、その矢羽根の意味が車のドライバーから理解されていない。だから、自転車がそこを走ろうとしても走りにくかったりするということで、実際に矢羽根を設置してきたことが、自転車利用者にとって良かったのか検証すること、モニタリングはやっぱり必要じゃないかと思います。金沢でも、バスと自転車の共同の走行レーンのところに矢羽根が引いてあるのですが、そこには「左側通行」という文字と自転車のマークも一緒になっています。加えて、街頭指導もやっています。街頭指導では、「自転車はここを通る」と書いた黄色い看板を持っていると、車のドライバーも「ああ、あそこは自転車が通るとこだ」というふうに理解されるので、やはりその辺をもうちょっと丁寧に、検証やら理解が進むことをやっていくことが必要じゃないかなと思います。以上です。

屋井委員長 : どうもありがとうございました。続けて畑中さんどうぞ。

畑中委員 : 今、三国委員から矢羽根の話があったので私もちょっと矢羽根について意見述べられたらと思うのですが、日本各地に矢羽根は確かに描かれたのですが、今お話があったようにほとんどのドライバーさんが意識をされてないので、上を通ったり、路駐してしまったりして通れないという事象があります。結局その矢羽根が剥げてしまって、どどんただの模様の1つになってしまっているようなところがある。今回は自転車専用通行帯上への停車ということで、専用通行帯の上の駐停車に関してはどうにか避けていこうという動きがあるのですが、矢羽根も一般の方々にとっては自転車専用通行帯と同じ自転車の方のスペースと認識してもらわなければならないので、矢羽根の上に関しても、駐停車はされないような工夫とか、そういったものをしていただかないと、自治体の方々も、「矢羽根は描いたけれども街が何も変わらなかった」というところで、モチベーションが上がらないというか、その先に繋げていこうというふうにならないところがあるかなというふうに感じています。

また、専用通行帯があっても、左折をする車は左側に寄ってから曲がらなければいけないというルールがあるので、結局交差点が近づくと、矢羽根があっても専用通行帯があっても左折をする車が全て左側を塞いでしまうので、結局自転車の行き場所が無くなってしまいうところはよくあるような気がします。意識されているところは、黄色い線をプラスで引いてくださって、黄色い線を引いてもらおうと、「ああ、ここ入っちゃいけないんだ」ということでドライバーさんが左を空けた状態で左折ができるのですが、それが無いと結局上にズラーッと車が並んでしまうので、交差点が来る度に左側の空間がなくなり、結局歩道に上がらざるを得なくなる自転車ユーザーが多くいます。

私も今、自転車教室を色々やっているのですが、保護者の方から、「駐停車が多かったりして、どういうふうに子供に伝えたらいいかわからないし、自分もどう退避したらいいかわからない。結局歩道に行くのですか？」という質問を受けます。歩道に上がらないで走り切れるように、というふうに、是非矢羽根も含めてご検討していただけたらと思います。

もう1つ、今回各自治体さんにネットワーク計画を作っていただくにあたり、可能であれば、私が住んでいる街でも明らかに高齢者の方の自転車が増えてきて、今まで満員になるなど、溢れなかったスーパーの駐輪場が、病院の駐輪場が溢れるようになっていて、免許を返納されて自転車に乗り換えている高齢の方が多いいかなというふうに感じます。

是非視点の中に、本当に守るべき存在というのを1回それぞれの自治体さんに考えていただき、また、どんな街を未来に作りたいのかという未来予想みたいなものを含めた上で、ネットワーク計画を立てていただけたらと思います。やはり子供たちが安全に乗れないと、未来、その後に自転車を活用してこうという気運が醸成されないというか、うまくいかない状態になってしまうので、是非自治体さんに未来の姿を踏まえて、どういった方々を守り、どういった方々が安全に走れるような街にしていかなければいけないのか。今70歳以上の方歩道に上がれますが、現在の70歳以上非常に元気なので、歩道を激走している方々が多く、そういった方々は、歩道上ではなく、車道の自転車スペースを走ってくださいと新たな広報も必要なかなと。私の住む街でもおじいちゃんも激走しているのですけれども、そういったところもあるので、もう少し今の状況を踏まえて考えてもらえたら良いかないうふうに思います。私からは以上です。

屋井委員長：どうもありがとうございました。

まだどんどん続きますので。この先の議題はね、今後のあり方と取組みの方向性と主な論点について、説明があってから議論がようやく始まっているので。もうすでに多くの課題以上の議論になってしまっているのですけれども。あの、今、話した方がいいですか。

小林(博)委員：はい。先ほど委員長から、自転車は歩道から車道へという、それがまず原則というお話だったので、実態として、畑中委員も今おっしゃっていたような、私も76歳高齢者で、普段は電動アシストとかママチャリとかで車道を走っています。それで3人乗せのママとか、お買い物のご婦人とか、あとお子さん、塾通いの小学校の中高学年の方々も、車道におろして走るとなると、私は自転車通勤でロードバイクで車道を走るときはだいたい平均速度が25km/hで巡航し、2車線での路駐を抜かすときは後方から来る車に邪魔にならぬよう35km/hぐらいのスピードを出します。そういうスポーツバイク系ですよ、ガンガン走れる、いわゆる車と張り合えるぐらいの自転車もママチャリ、お子さんの自転車も、同じ、いわゆる自転車専用レーンを走るのかとなると、ここもやっぱり遅い自転車を速い自転車が安全に抜いていく際のルール作りを検討していかなくちゃいけないというふうに思っております。以上です。

屋井委員長：どうもありがとうございました。では一旦ここで止めさせていただいて、警察の方とそちら道路の方と、両方からお答えいただけると。いろいろありますので、次の議題で答えますということでもいいですからね。ではよろしく願います。

土田参事官：たくさんのご意見ありがとうございます。

まず、古倉委員からのデータの関係は、参考資料1の方にも一部お付けしているところがございますけれども、こうしたデータあるいは、委員の方からご提示いただいたようなデータも含めて、車道よりも歩道の方が安全なんだよというデータを示していくことが必要かなと。多分、一部の方においては、例えば車道で、自転車を巻き込んだ事故が起これば、むしろ車道が危ないのではないかと、言う方も出てくるかもしれませんので、きちんとおっしゃっていただいたようなデータで示していくのが大事なかなというふうに思っているところでございます。

楠田委員の方から、他のモビリティとの関係をしっかりと踏まえた上で、自転車のネットワークを考えるべきだ、おっしゃるとおりだというふうに思っております。並行して議論している第3次自転車活用推進計画の方でも、まさに同様の観点を盛り込みたいというふうに思っておりますけれども、このネットワーク計画においても同様の観点を議論を進めたいというふうに思っているところでございます。これは畑中委員からいただいた、高齢者を含めた本当に守るべき人は誰なのかという明確化の観点でも、同じようにネットワーク計画を作る際にモビリティさらには対象者の明確化ということが大事になってくるかなというふうに思っております。

小林委員の方から、いくつか交差点の関係がございました。おっしゃるように、その小間切れでかつ交差点の処理というのは非常に課題だというふうに思っておりますので、警察庁さんとも相談しながら、どのように書けるかということを引き続きご意見いただきながら議論を深めさせていただければというふうに思っておりますし、完成形ということで、ビフォーアフターが比べられるといいと、まさにおっしゃるとおりかなというふうに思います。なかなかそういったデータをどのように集められるかというのはあるかもしれませんが、自治体においては、まさに今自転車の専用空間の整備を頑張ってくれているところもありますし、そういったところでどのような変化が起こるのかというのが調べられるといいのかなとお聞きしながら思っておりましたけれども、そのデータの取り方とか、どこを対象にするのか、ということを含めて、引き続き勉強させていただいて議論をいただければというふうに思っております。その際の自転車用の信号については、これは別途の第3次計画の方でも警察庁さんと相談ができないかなというふうに思っておりますけれども、この関係で何か警察庁さまから補足があればいただければありがたいと存じます。

三国委員と、畑中委員からも、矢羽根をもう少しきちんとドライバーにも認識されるようにとご意見いただきました。確かに私も走っていて、矢羽根上を走っていると正しいところを走っているのだという思いを持ちながら走っていますが、ドライバーが気付かれないと、お互いのコミュニケーションも取れませんし、危険性もあまり変わらないということがあるかと思います。その交通ルールをいかに自動車の側にも守っていただくかという観点だというふうに思います。街頭指導も含めてどのような手段が取れるのか、これは即効的な観점에서、まさに第3次計画の方にもちゃんと盛り込まないといけないかなというふうに、お聞きして考えてございましたけれども、そういったところを踏まえてご議論を深めさせていただければというふうに思っております。

駐停車対策について、確かに論点の提示といたしましては、専用空間というこ

とでお示ししましたけれども、矢羽根上の駐停車もどうするのかというところも少し深めさせていただくとありがたいと存じます。

あと、小林博委員の方からあったご指摘、確かに私も少しスピードが出るタイプでありますので、同じ空間に遅い方、ママチャリさらには昨今ですと電動キックボードとか、いろんなモビリティが使われるような空間になってございますので、それを前提とした空間整備ということも、今後考えるべき課題かなということで認識させていただきました。

全部お答えできているかわかりませんが、ほかあればまたお伝えいただければと思います。何か警察庁の方からご意見いただければ。

平野課長：警察庁の平野と申します。今、国交省さんの方からお話いただいたとおりでございますけれども、なるべく皆様からご意見いただきながら、全般的にご議論しながら、進めたいと思っておりますけれども、小林先生からいただいた、自転車専用信号機の話でございますけれども、今先生もおっしゃっていただいたとおり、正直様々な事情がございます。直ちにできるかといえば、はいそうですと私どもの方で言えることではございません。コストの問題もございます。ただ、分かりやすさというのは非常に重要なことだと思っておりますので、そこはどうやればいいのかというのは、専用信号機のあり方も含めまして、検討はしてまいりたいと思います。

屋井委員長：以上ですね。どうもありがとうございました。

先の議論もありますので、私も申し上げたいことあったのですが、時間がないなあ。後でまたどこかで言います。

次の議題に入らせていただいて、両括弧2番の、取り組みの方向性と主な論点ということになっておりますので、よろしくお願いします。

土田参事官：それでは、資料2までスライドしていただきまして、お聞きいただければと思います。今、申し上げた抽出した課題を踏まえて、本会議においてどのような論点でご議論いただきたいかということをもとめさせていただいてございます。次のスライドでございますけれども、先ほど申し上げたように、計画、整備、それぞれの観点で、計画においては自転車のネットワーク計画をより多くの自治体に作っていただきたいというところ。その際、ネットワーク路線、どのように選定するのか具体的に示すことが大事ではないか、その際にはデータの活用を含めてきちんと具体的に示した方がいいのではないかというところ。整備の観点では、通行空間をさらに整備を進めるため、特に専用空間の整備を進めるためにどうしたらいいのかというところで、せっかく作った専用空間、これは矢羽根の話もあるかなというふうに思いますが、路上停車の対策をどうするのかというところについて、方向性としたしましては、繰り返しの部分もございますが、自転車ネットワーク計画の考え方をもう少し具体的に自治体の方にお示しをするというところ、その際のデータ活用のあり方、使い方についても具体的に示していくべきではないかという方向性を出してございます。整備の部分につきましては、道路空間再配分、やはり専用空間を作っていくには、新しいところを作るのはなかなかもう数に限りがあるだろうということで、再配分が主役になるかなというふうに思っており、その手法を充実させるということ。そして、その手法を取るにあたって、どのような検討の経緯をたどるのか、もう少し具体的に示すということ。専用空間についてもどのような考え方で停車抑制を図っていくのかというのをもう少し具体的に示したいというふう

に思っておりまして、次のページ以降、それぞれ少し論点出しをさせていただいております。

2枚目のスライドでございます。ネットワーク計画としてももう少し具体的にどのような観点でご議論いただきたいかということでございまして、現状は先ほど申し上げたように9つの観点をフラットに並べているところではありますが、右側のイメージをお付けしていますけれども、どのような対象者を想定しながら、こういった施策に基づいてネットワークを形成するのか、まさに楠田委員あるいは畑中委員からいただきましたように、公共交通との連携をどのように図るのか、あるいは、その際、中高生の通学をメインに置くのか、日常利用の地域住民を念頭に置くのかで、動線も変わってくるかと思ひますし、整備すべき考え方も変わってくるかと思ひますので、こうした考え方を具体的に示していくべきではないかということでございまして、論点といたしましては、どのような対象者があるべきなのか、であるとか、他モードとの接続をどのように考えるべきなのか、ほかの施策ということで街づくり、地域交通、こういった施策との連携をどのように図っていくべきなのか、その際それぞれ考えられるべき通行空間として考えられるものが何なのか、そういうところを是非ご議論いただければということで整理させていただいております。

3枚目でございますが、この際のデータ活用についてもご議論いただきたいというふうに思っておりまして、昨今いろんなデータが出てきていると思っており、先に4枚目のスライドを眺めていただきつつですけれども、例えばスマホのデータについては基地局データあるいはGPSということでその流れのデータが取れる部分もございますし、次のところ、例えばNAVITIMEさんが提供されているような自転車利用に特化したアプリもございます。わかりやすいそうなのは、シェアサイクルかなというふうに思っておりますけれども、各自治体さまが連携協定を結びながらポートの整備を進めているところについては、連携協定に基づいてデータをもらいやすいところもあるかと思ひますし、それ以外の地域でも多くのポートが整備されている街が多くなってきてございますので、こうしたデータを使う観点から、3枚目に戻っていただきまして、どんなデータがあるのか、それをどのように組み合わせるとネットワークの検討に資するものになるのかというものを具体的に示していきたい。例えば右側のイメージでございますけれども、中高生の自転車通学の交通安全を守りたいという施策と対象を考えたときに、利用のデータはその自転車のプローブデータ、学校を起終点とするものを抽出して、それを安全に関するデータ、交通事故データを掛け合わせ、さらには、ネットワークデータということで、現状どのようなネットワークが構築されているのか、どのような計画がそのエリアでお示しされているのかというのを重ね合わせると、ある程度自然と、整備すべき路線というものが浮かび上がってくるのではないかと。こういったような示し方ができないかなというふうに思っております。論点の一番下でございますが、一方でせっかく作ったネットワークが見える化されていないと、道路管理者が異なった場合、ほかの管理者が作ったネットワークの状況がわからなくて、繋がりにくいということも出てくるかと思ひますので、その作ったネットワークが見える化するためのデータのフォーマットについてもしっかりと決めていくことが必要ではないかと、同じフォーマットで見える化をみんなですしていくことが大事じゃないかなと考えてございまして、このイメージ5枚目のスライドで

ありますけれども、例えば東京都さんが既に先行されておりまして、東京都のフォーマットの元で、自分たちで作っている都道の自転車ネットワークについてはオープンデータにすることで、誰でも見られるようになっていっている。こうした取り組みを国としてもしっかりと進めていくことが大事じゃないかなというふうに考えているところでございます。

6枚目でございますけれども、これもイメージでございますが、そのデータの活用につきましては、手引きという形でお示しができないかなというふうに思っておりまして、そのアウトプットのイメージでございます。ネットワークに関するデータの活用の考え方で、データとしてどのようなものがあるのか、さらには、作ったネットワークのフォーマットとしてこのようなものにしていきましょうという標準仕様の紹介、さらには、事例ということでデータを活用したネットワークの検討のあり方、仕方みたいなものを具体的に示すような手引きになるといいかなということで、これはあくまで構成のイメージでありますけれども、お示しをした次第でございましてご議論いただければと思ってございます。

7枚目のスライドでございますけれども、整備の方に移らせていただきますが、再配分の手法の充実という観点で、現状のガイドラインでも例えばエプロン幅の狭い街渠であるとか、歩道に街渠を移すであるとか、グレーチング、これは走っていると滑りやすく危険なところもありますけど、それを平坦性が高く滑り止めがついたようなものに変えるというような工夫も書いてございますが、これもさらっと書いているところもございまして、もう少しどのようにこれを、空間再配分の手法として活用できるのかということを、具体性を持ってお示しできないかなというところでございます。あるいは、どのような場所、どのような条件であれば、こうした空間の再配分の手法が使えるのかというのも具体化できるというのかなというふうに思っております。

もう一つの観点としては、8枚目のスライドでありますけれども、先ほど広い歩道についてのご指摘もいただいているところですが、そうした幅員の広い歩道についても、混在する形ではなくて、きちんと真ん中に縁石みたいなものを設けて物理的にも分岐するような整備の事例も出てきてございますので、こうした事例を踏まえて、空間の再配分として、どのような条件の元でどのように進めた方がいいのか、そういったようなことをご議論いただけるとありがたいというふうに考えているところでございますし、この際やはり交差点の処理というのが、先ほども出ておりますけれども、課題になってくかと存じます。せっかく専用空間として作っても結局最後歩道になってしまうとか、そういうところの処理のあたりも、ご議論いただけるとありがたいというところでございます。

そうしたいろんな再配分の事例も充実させながら、9枚目のスライドであります。再配分の全体の検討の方向というものをもう少し具体性を持って、ガイドライン上でお示しできないかなというふうに考えてございます。現状では、再配分のメニューをお示しはしてございますけれども、自分たちのエリアに置き換えたときに、どの条件であれば、どの手法を使えばいいのかというのはなかなか伝わりにくいような状況になってございますので、もう少しフロー的に、わかりやすいようにお示しができないかなという観点でございます。

どのような条件で、どのような状況であれば、この再配分の手法が使えるので

はないかとか、そういったものをもう少し具体性を持ってお示しできないかなというふうに思っておりまして、この観点で10枚目のスライドでありますけれども、既に頑張って整備していただいた事例を紹介するような事例集も併せてお示しできないかなと思っております。最終的なアウトプットとして整備前後の写真とか断面図も見せつつ、それだけではなくて、どういう経過をたどってこの空間再配分の手法になったのか、その際の苦労も含めて、合意形成プロセスも含めてお示しすることで、自分たちに近い条件があればこういうふうにやればできるのだと身近に感じてもらって、取り組みやすくするような効果を狙っていきたいというふうに思っております。

11枚目のスライドでありますけれども、停車抑制ということで、こちらの資料自体も専用空間についてお示ししておりますけれども、せっかく作った空間について、駐停車があると逆に危ないという観点で、例えばポールを立てているなど、あるいは、海外ではアルマジロと言われているようですけれども、簡易分離帯みたいなものも設置されている事例があるようでございますので、こうしたものも作ったときに、車側の挙動がどうなのか、安全面どうなのかであるとか、そういった点も含めて少しご議論を深めたいというふうに思っているところでございます。

12枚目がまた1枚で今ご説明申し上げたものをまとめさせていただきました。計画と整備それぞれについて論点を整理させていただいておりますので、参考までにご覧いただければと思います。

資料2についての説明以上でございます。

屋井委員長：どうもありがとうございました。それではよろしく願いいたします。何かご意見、ご質問はございますでしょうか。

楠田委員：データ分析を行うということが大変いいなと思いました。データ収集、分析、改善、評価、またさらに改善していくというふうに、サイクル、型をしっかり示すことが非常に大事で、それを見られて、そのまま実施される自治体さんが多いかと思うので、しっかり作りこむのが大事かなと思います。また道路だけでは直せないところもあるので、そこから教育や自転車の選び方というふうに発展するかと思うので、道路だけで直さないというところもポイントかと思います。こういったこと、海外も先行しているかと思うので、参考にするかどうか、する必要があるかと思います。データの収集なんですけど、小難しく高いお金を払わなくても、実は利用者に聞いてしまうのが一番簡単であり、またそれを評価、改善するというサイクルを回せると思うので、どうしようと考えたとき、まず利用者に聞こうというところを徹底するのが一番いいかと思います。そういう利用者で一番データを収集してサイクルを回しやすいのは、通学だなと思っていて、色々やった結果、通学が一番簡単で。なんでかという、高校生、中高生に聞けば一番よくて、小さな自治体になればなるほど、生徒数が少ないみたいなこともありますので、通学路でデータ収集・分析して、改善して、評価してまた回して行って、また中学生、子供さんも参画をしながら、そこをベースにしっかり地域の自転車ネットワークを積み重ねて、高齢者の方とか、観光客に展開するというふうな積み上げ方が必要かなと思います。

また、子供さんにフォーカスするということは、大事だと思っております。子供のころから、中期的な目線で教育していく必要があって、子供のころに身についた習慣はなかなか変えられなくて、私も道路、車道だと思いながら、小さい

ときに歩道にのるということが染みついちやっているんで、やっぱり車道が怖くて、これはちょっと難しいなと思っているので、小さな時から車道だということを教えこんでいく、それは道路をちゃんとやっていくというところだと思います。利用目的を見ても、通学・通勤、観光が多い地域も結構多いので、特に車に依存している地域ほど、やっぱりそういう傾向が多いですし、車に乗っている大人の方々は、自分ごとができなくて、なんで自転車しないといけないんですか、みたいな思考になってしまうので、ここをしっかりと通学路というところ、何回か触れていただいてありがたいと思っているのですけれども、ベースに積み上げていくということ、優先順位を持たせて作っていくというのが日本に大事なかと、そうすることによって、多分400目標だけど216にとどまるというところも、もう少し自分ごと化していただく自治体さんが増えるのではないかと思います。長くなってすみません。以上でございます。

屋井委員長：どうもありがとうございました。続けていかがですか。また何人かご意見いただいてからまたリプライして、どうぞ。

畑中委員：私がデータにあまり明るくなくて質問しつつ理解したいなと思うのですけれども、データ、プローブデータを収集するということで、自転車に特化したアプリというのは候補にあるんですが、例えばNAVITIMEとかそういったものというは、かなり玄人な方しか入れていないアプリで、おそらくその、自転車に特化したアプリを使われてる方は、車道に何のナビも無くても自力で走れる能力の方々が使っているもの、有料で使ってるものしか多分データが出てこないと思うんですね。使えるとしたら、GoogleとかApple Watchが使っているような、GPSにセンサーデータが取り込まれて、自動的にこの人は今自転車で移動しているなど判別してくれるようなものなのかなと。今楠田委員からも子供たちの話があったのですが、もし一番守らなければいけないのは子供たちと高齢者となると、このアプリから出てくるデータと、ちょっと対象がずれてしまうのかなという心配があります。なので、あり得るとしてもスマホに誰でも入っているGoogleしか実際使えるものがないのかなと。自転車に特化したとかだとサイクリングに対するデータを結構使えるのですけれども、そういったものを特記した上で、今ご提案があったように、実際にヒアリングとかそういうものと組み合わせて判定してくださいというふうに書いてあげたほうが、実際のものに近づくかなというふうに思いました。私もデータのコストとかあまり知識がないのですけれども。

あと冒頭から委員長のお話があった歩道上の自転車の通行空間なのですから、これを見てちょっと不安だなと思ったのは、特定小型原付も自転車道を走れるはずなので、歩道上に自転車道を作る場合は、電動キックボードとか、自転車型の特定小型原付もそこに乗ってくるのかなと。そうなったときに多分緑のランプを点灯しなければいけない義務がなくなるので、時速20kmレベルで電動キックボードなどが走り始めてしまうと、もう恐ろしくてそのエリアに一般の方が入っていかないのではないかと。ちょっと今かなり乗り物が多様化しているので、その辺りの対策も今地方でも電動キックボードが増えてきているという話を聞きますので、その辺りを考えながら設計しなければいけないのかなというのと、一番不安なのが、視覚障害者の方が誤って自転車のエリアに入ってしまうと、例えば点字ブロックが何かで塞がれていて間違ったところ

に入ってしまうとか、車椅子とかベビーカーが入ると、縁石などで仕切られている分、退避できなくなるので、真っ青に塗ってあればベビーカー、車椅子は入らないですけど、地域によっては色味も異なりますので、この辺りの、絶対に間違っただけで自転車スペースに入らない誘導というのを、最初にしっかりと書いていただけたらいいのかなと思います。

ちょっと長くなってしまったんですけど最後に1点、私昨日までハワイに行っておりまして、遊びじゃなくて、お客様を連れて走りに行ったんですけど、街が変わっていたのにびっくりして。少し前は歩道上に自転車は絶対に駄目だったのですよ。絶対に駄目ということで、私も参加者の方に強く言っていたのですが、現地の方がかなりの勢いで歩道上を走り始め、逆走の自転車も増えてしまって、水はこんなに低きに流れるのかと、ルールの説明が今、されていないとか教育がないようで、かなり大きめの方々が歩道を走られているのだと。あと、こういう対面通行型の自転車道は何箇所かあるのですけれども、やはり視覚的にすれ違いが怖いようで、結局誰も使っていなくて、それ以外の歩道上に上がってしまったり、車道を自由に走っていたりということで、この対面通行型の狭いものはなかなか現実的じゃないのかなというのを改めて感じました。また、話題になったように、交差点部分というのは非常に難しいようで、結局活用されておらず、好きに逆走もされているという状況になっていたのも、私達も改めて、伝え続けないと道はしっかり使ってもらえないのかなというのを感じました。私からは以上です。

屋井委員長：どうもありがとうございました。

WEB参加のお二人から手が挙がっています。栗田さん、お先にどうぞ。

栗田委員：よろしく願いいたします。

まず、2ページ目の論点のところの対象者の分類と書かれています。もちろんこれはすごく重要な観点だと思うのですが、例えば、ぴっちり対象者が分かっているわけでもなく、混在するエリアがほとんどだと思うのです。そこに対してどのような判断をしていくかというのが、とても難しいなと疑問に思ったところでした。札幌で言うと、学生がいたり、観光客もいたり、でまたスピード系の自転車も走って、高齢者もいて、お子さん連れの自転車も走っている。で、こういった場面で、対象者を絞り込むというのは、東京都の例ですかね、高校の近くだったらというのはもちろんすごく納得できるのですが、この部分の判断が多分自治体の方々は大変難しく思うのではないかなと思っておりまして、この部分も合わせてフローチャートのようなものがあるとすごく良いのではないかなと思っておりまして。

11ページの遠距離で物理的に分離するというような案がありましたけれども、私これはすごく事故のリスクがあるのではないかと感じました。私も5月に、自転車で転倒して、前十字靱帯断裂をしてしまったのです。それから、今現在も自転車に乗ることは、先生から許可されていなくて、こういったような本当の小さなものにぶつかっただけでも相当大的な怪我を、年齢を重ねていくとなおさら怪我をしてしまうということを考えると、ちょっと危険を、事故のリスクがあるようなものに関しては、あまり、手放しでは喜べないなという状況です。

これとは別ですが、先ほど教育のことをおっしゃっていた方がいらっしやったと思うのですが、すごくこれは余談になるのですが、私が歩道を歩いて

いるときにですね、高速で若い方が自転車でバーっと横をすり抜けていったのですね。で、私の後方に就学前のお子さんを連れた親子連れがいました。その小さなお子さんが、一言、「自転車って車道を走らなくていいの」って、お母さんに聞いていますよね。お母さんが答えられなかったんです。はっきりと「うーん、そうだよ」って。でもじゃあ、なんであの人が歩道走ったのって言ったけれども、口籠っちゃったというのを耳にしたのですね。で、就学前の子供さんが自転車は車道だっていうふうに声に出したということは、そこまで教育というか浸透しているのだなというのは一つ感心したことでした。ただ、親の世代が、多分その方は自転車は車道を走らない時代を生きてきたと思うので、親の世代が子供に対して回答できないっていうと、すごく大きな課題になるのではないかなと思いました。今、多分、過渡期だと思うのですよね。そういったところですね、本当に余談で申し訳ないですけど、こういったことも含めて一緒にされていくのがいいなと思っております。

屋井委員長：どうもありがとうございました。

三国委員：ネットワークの作り方についての話なのですが、ちょっと私の経験を話しますと、金沢では2000年から、自転車のことに取り組み始めました。元々ヨーロッパに行って、自転車道とかいろいろ見たときに「環境に良いと言われる自転車も、安全に乗る環境が整っていなければ、誰も乗らない。」と言われた言葉が自転車に取り組むきっかけでした。日本でも、自転車のための道路整備が必要だなと思いました。日本で自転車を一番利用しているのは誰かと思ったときに、高校生が目にとまりました。そこで、私達の団体で自ら各高校の生徒に白地図を渡して自転車利用者の視点で道路の安全と危険がわかる地図を作っていたわけなのですが、そういう中で一番苦労したのは、道路が政令指定都市とは違って、金沢市のような中核市では、国、県、市に道路管理者が全部わかれていたので、調べたことを一つにまとめることは非常に難しかったです。ということで、金沢では、バスレーンに自転車走行指導帯を作る社会実験をやった後に、道路管理者と警察が、これから自転車のことやるには、やっぱり国、県、市の道路管理者と警察が手を結ばなきゃいけないねっていうことで、「金沢自転車ネットワーク協議会」を作りました。それが今うまく機能していて、金沢では自転車ネットワーク協議会で、これからの未来の候補路線を全部含めた自転車ネットワーク図を作りました。そこでも一番難しかったことは、道路管理者の心理として、それを市民に公表すると、やらないといけないというプレッシャーがあるので、最初は公表したくない雰囲気だったのです。しかし、今は公表しました。その中には長期に整備、中期に整備、短期に整備計画が3種類に分けているのですが、それを見た市民の方からの意見で、ある高校ではこれを長期じゃなくて短期にしてくださいとの要望が出て、その学校への路線が短期に整備することになりました。このように市民参加で、道路の改善ができてきました。ネットワークを公表するということも大事ですが、それ以前に道路管理者の結びつきということが非常に大事になってくると感じております。その辺が、大都市と地方都市ではかなり違うと思いますが、自転車利用者のターゲットを絞るときに、金沢では自転車利用の多い高校生中学生小学生の安全、そこからターゲットを絞っていきました。

もうひとつの焦点は北陸新幹線ができる前に、自転車に乗る金沢の人が右側通行も左側通行も関係なく走っていたので、まずは漢字で「左側通行」と文字を

書くことによって、金沢の人は自転車左側通行なのだということを認識するようになりました。そのときに効果があったのは、やはり街頭指導でした。路面表示だけでは誰も守らないので、それ以来、毎月街頭指導やっていますが、その効果が出てきて、今では「自転車左側通行」矢羽根のあるところが自転車の通行位置であることを自動車も自転車も歩行者も認識するようになりました。自転車通行空間整備にあたっては、「金沢自転車ネットワーク協議会」のように道路管理者と警察とが情報共有できる場をきちんと作ることが大切だと思います。

屋井委員長：どうもありがとうございました。それでは、このあたりで、一旦、事務局の方でリプライがあればよろしく願いいたします。

土田参事官：ありがとうございます。まず楠田委員の方からデータのサンプルの型を示すことが大事ということでありました。まさに、自治体の皆さんにデータの使い方を具体的に考えて認識していただいて、そのサイクルを回していただけるようなものにできればいいかなというふうに思っていますので、ご意見も踏まえて、さらに議論を深めたいというふうに思っています。今回お示ししたデータの中ですと、おっしゃっていただいたようなアンケートみたいなものが載せておりませんでしたので、どちらかというとニッチな、ちゃんとしたなんかその統計処理されたデータみたいなものを中心にしておりますけれども、もう少しライトな形でそのアンケートみたいなものがあるよ、みたいなものをお示しできるように少し工夫もしたいというふうに思っています。

その観点で畑中委員の方から、データについてご質問をいただいた次第でありますけれども、おっしゃっていただいたように、NAVITIMEについては私も使っておりませんが、どういった方が使っているのかという観点で、お金を払ってわざわざナビを使う方なのでデータとしては偏りがあるかもしれませんが、ただ、データとしては、本当に自転車にフォーカスを当てたデータが取れるっていう面もあるかと思います。そのようにそれぞれのデータは、特性とか、使っている人の属性という癖がどうしてもあるかと思うので、その癖もきちんとお示しをして、このデータこういう癖がある属性があるので、こういうふうに処理して使うといいですよとか、こういう場面だったら使えますよというのを具体的に示したいというふうに思っていますので、ご質問いただいたことを踏まえて、さらに使い方の議論をしてご意見もいただければと思っています。スマホのデータについては、かなり精度高く取れるようですが、高いというのもあるので、そういったものを踏まえて議論したいというふうに思っています。

あと、特定小型原付については先ほどのご意見の中でも出てまいりましたし、問題意識として引き続き持ちつつ、どのような形でこのガイドライン上で示すべきなのかっていうのは、ご意見を引き続きいただければと思っています。観点としてきちんと盛り込みたいというふうに思っています。そのほか視覚障害の方の目線とかも含めてご意見いただければと思っています。ルールにつきまして、ハワイの事例もいただきましたが、伝え続けることが大事だという観点では、まさにおっしゃるとおりであると思って聞いてございました。三国委員の方からも、街頭指導で粘り強く地道に伝えていくことによってルールが浸透してきたということもございましたので、そういったことも併せて示しながら、相場感を持って自治体に取組んでいただけるようにするといいいの

かなというふうに聞いていたところでございます。また、ご意見いただければというふうに思っております。

栗田委員の方からいろんな対象者の方、道路を使う以上はいろんな方がいらっしゃるって、優先順位をどのように判断するのか難しいではないかと。そのとおりかと存じます。ですので、なるべく、どのような観点でこういった施策に基づいて、一方でその全ての方を対象になると、またフォーカスがぼやけてネットワーク計画の作成自体が進まないという悩ましさもございますので、そのあたりに気をつけながらそのなるべく優先順位がつきやすいように、あるいは、自治体に説明責任を全て負わせないような形で、このガイドライン上の表現、あるいは、具体例も含めて、解像度も含めて、工夫しながらお示しできるのかなというふうに思っておりますので、またご意見いただければありがたいというふうに存じます。

また、自転車のポールですが、栗田委員は、ポールとかにつまずいて事故をされてしまったのでしょうか。そういうことであれば、そういった事例をちょっといただきながら、こういった間隔で、ポールの間隔とか、置くべき設置物とかも、ちょっと工夫がいるのかなというふうに思いましたので、またご意見、ご知見いただければありがたいというふうに思います。

また、お子さんの関係ございました。興味深い事例だなというふうに思って聞いておって、私も小4の娘から聞かれたときちゃんと答えないといけないと思いましたけれども、やはりその交通ルールの一貫という観点では、この3次計画の中身も含めてきちんと書いて、粘り強くやらないといけないのだろうなということ考えて次第でございます。

三国委員の方からルールの浸透以外にも具体のネットワークの作り方、高校をターゲットにして一つにまとめてっていうのがございました。まさに協議会ということで、金沢では先進的に取り組んでいただいているところでございますけれども、資料1の中で触れさせていただきましたとおり、遅ればせながら、私どもとしても、都道府県単位でいわゆる調整会議ということで、道路管理者と警察等の関係者集まって会議体を作りましょうということで動き始めたところでございますので、三国委員が取り組まれてきた事例も参考にしながら、そういった一つの間を作ってネットワーク計画の策定に向けて具体的に動きたいというふうに思っているところでございます。

屋井委員長： どうもありがとうございました。

古倉委員： 今まであの、1回目の議論で申し上げようと思ったのですが、ちょっと話がそもそも論に入ったような感じがしましたので、この場でちょっと申し上げたいと、大きくは2点ぐらいございまして。

1つはですね、ガイドラインの総論っていうのが必要ではないかという点でございます。去年のガイドラインですね、最初に経緯というのが1ページぐらいあって、いきなり次に策定から完成までの手順という各論が出てきます。この経緯の中にガイドラインを作った理由とか書いてはいますがやはり、そもそもそのガイドラインとは、その位置づけといいますかね、必要性というのは何かっていう点ですね、これが示されてない。つまりどういうことかっていうと、ネットワークの計画が先ほどの話で一定の自治体に止まっている、やはりネットワーク計画が進んでないというそういう認識のようでございますけれども、そもそも一部の自治体は「自転車なんて活用できない。その必要性は理解でき

ない。」というふうに心の中で思っているところが結構ある。私の方では全国600ぐらいの自治体に調べましたところやはりそういう自治体は結構多いということがわかりました。これを解消しないとガイドラインの策定が進まないのではないかとこのように思っております。そのために、2つ大きな点があります。1つはですね、自転車の活用を阻害する理由ですね。これが例えば走行空間が貧弱、これはそもそもネットワーク計画で解消するわけですが、自転車で行ける天候とか、平坦地、距離などでも車で行ってしまう人が多数を占めるとかですね、それから自転車で行ける距離の移動が少ないとかですね、それから坂道、勾配等があると。こういったことを、大きな理由に挙げて、そもそも自転車なんてと考えている自体は結構多いと、私は今までの経験から実感しております、あるいはアンケート調査でもそうだと思います。

やはりこれらについて、例えば、今の雨と天候で、私の方で調べましたところはそれぞれ各都市に、朝の通勤時間帯で、年間でいうと3%ぐらいしか1ミリを超える雨が降ってないですね、つまりほとんど97%ぐらいは通勤時間帯、朝なのですが、自転車で行ける天候なのです。それを初めから雨があるために全部自転車で行けないと否定してしまっている。それから距離なども、車で実際は行っている人が多いのですが、3つぐらい都市で自転車のアンケート調査で聞きましたところ、自転車では買い物その他目的別にどの程度距離ならいけますかというふうに聞いたものと、あなたが実際に行っているスーパーまでの距離とか、それから通勤地や学校とかの目的地までの距離、それをそれぞれ同じ人ごとに全部比較しましたところ、宇都宮市で6割から7割の間でしたけども、自分が行けると思っている目的別の行ける距離の中に、実際に普段行っている目的地があるという結果です。ほかの都市でもだいたいそうなのですね。茅ヶ崎とか八王子でもそうです。だとしますと、実際にその行ける距離じゃないと思っている人が、実際自転車で行けると答えた距離と実際に行っている距離と比較したところ、それだけの多くの人が行ける範囲にあります。このようなことを、しっかり、自治体さんに、調べる方法を示し、本当に自転車で行けないのか、自転車なんてと考える自治体さんにそういう事実をしっかり認識していただいて、自転車利用の気持ちを阻害する要因を一つ一つ取り去っていく調査も、ガイドラインの策定を推進することを内容に含めるべきかと思います。つまり、あなたの都市は年間の雨量のある時間は意外と少ない、目的施設までの距離は行ってもよい範囲にあることが意外と多いなど、例えばそういうようなデータの取り方の方法をガイドラインで示すことは、一つあると思います。

それから2番目はですね、ネットワーク計画の策定の効果、すなわち、実際にその策定したところ、このような効果が出たところの事例を示すことや具体的には、地球環境とか、それから生活習慣病予防の効果です。私の方で調査したところ、例えば八王子市では買い物だけで、さっきのように自分の行ける範囲内で、自動車から転換してもらおうと、二酸化炭素の排出量が1%削減できるとこういう結果になります。茅ヶ崎市では、0.5%ぐらい通勤で削減できるとこのように具体的な都市ごとに違うのです。そういう効果を算定する方法をガイドラインの総論的な部分、あるいは、その方法論の中に入れていただきたい。医療費の削減もそうですね、八王子市では今の買い物を転換したところは年間17億円の医療費が削減できますし、茅ヶ崎市では通勤で転換したところ4.

9億円の医療費が削減できる、こういう試算方法をお示しいただいて自転車なんてって考えている自治体を少なくしていくとか、そういうことを内容に盛り込む必要がある。

もう一つの点は、このネットワークのガイドラインの基本的な考え方を示す必要があるのではないかと思います。例えば対象者って出ていましたが、各論の中で対象者の選定がぱっと急に出てくると思います。しかし、例えばイギリスの2020年の国家計画の中では、22のガイドラインとしてのネットワーク計画の作り方の原則を書いています。一番トップに出てくるものは、8歳から80歳まで人が安全利用できる空間であることとして対象者の基本の考え方があります。それから第2番目は、自転車の車両としての、分離空間が確保できていること、さらに、駐輪場と走行空間がネットワークで連携していると、そういった原則論又は基本論を、しっかりネットワークのこのガイドラインの中で示されるべきです。これは総論の中に入ってくると思いますが、それを受けて各論として、手順とか、対象者の分類とかに繋げていくという、そういうことを考えないといけないと思います。最初に急にぐっと各論が出てくると、自治体さんもそもそも自転車なんて思っている方々、あるいは、そもそも原則が何ですかということを理解できない。つまりこのガイドラインの原則に従って何を改善しようとしているのか、そういったことがわからずに急に手順が出てきてネットワーク計画をやれやれと言われても、なかなか理解しにくいと思います。やっぱり具体的にその都市に即したメリットなり効果を含めて、考えていくとともにガイドラインの原則を書く総論が是非必要じゃないかと思います。対応が大変かと思いますが、私のご意見を申し上げたいと思います。最後に、中に入れていただきたいのは、最後の部分になると思いますが、管理のガイドラインですね。つまり作るのはいいいけれども、あとの管理をしっかりされてないという、さっき矢羽根が消えているとこういう話ありましたけれども、管理について、維持、修繕、補修、あるいは、清掃のあり方を具体かつ詳細に掲載することがセットで行われないと作るのはいいいけどあとは知らんよという無責任なガイドラインであり、本当にあってはいけないと思うのです。特に私がよく例に出すのですけど、パリとかコペンハーゲンでは、雪が降ったとき、除雪を一番先に、自転車道を優先して除雪することが必要です。そういう幅の狭い除雪機があるようで、計画の中に写真が入っております。そういったことを含めて管理のガイドライン、これをセットで考えないと、せっかく作ったはいいいけれども、また後で埃が溜まったり、あるいは、ゴミがいっぱい溜まっていたり、そういうその走行空間であってはならないと思います。これについては細かいこといろいろありますけど、とりあえず総論の充実と各論の管理の2点ですね、是非お願いしたいと思います。

屋井委員長：どうもありがとうございました。

ほかいかがでしょうか。

北方委員：私はこの10何年で、全国の保護者8000人ぐらいの方に自転車の安全、マインドみたいなものをお伝えさせていただいております。その中で、先ほど最初に屋井委員長がおっしゃっていたのですけれども、私達はつつい自転車に関わっている方たちって、まず自転車の安全ってどこ考えてしまうところだと思うのですけれども、まず大事に守るべきものは歩行者。歩行者ありき、そこからも自転車のありきっていう、あと走行空間、全体のこのよく仕事している

と蟻の目と鷹の目とかで話しますけれども、このいろんな視点は大事なかなと思って改めて聞いていました。あとは保護者の方とちょっと触れ合う中でよく聞かれる質問の1個が、矢羽根に対してあれはどういう意味があるのですかっていうのは、残念ながらわかりづらいところはあるかなと思うので、さっき三国先生が伝え続けるっていうところの大事さは一番現場で感じているところです。あともう1個は車道にそれこそどんどん矢羽根とかピクトグラムができていの中で、やはり走行空間のあの歩道の広いところの活用で、今ここで言うと8ページにあるような、歩道の中に自転車道があるっていうところもまだまだ多いと。よく聞かれるのが、あの「国はどうしていこうと思っているのですか」って、それを増やそうとしているのか、我々を歩道で走らせようと思っているのか、車道に下ろそうと思っているのか、今後どうなっていくのっていうのを聞かれるところなので、やっぱり国の考え方、どんどん車道に下ろしていきたいと思っているっていうあたりは、国民になかなか届いていないかなっていうところがあります。その中で抽象的な話になるかもしれないのですが、私は心理学とかも勉強してきた人間として、人の行動変容ってどういうときに起こすのだろうっていうのはよく考えています。その中で、何かデータがあるわけではないのですが、私が考えていることは、人は便利なものと、得があるものと、あと感動したときに人って動くなっていると思っています。

まずその便利の観点で言うと、最初に小林先生がおっしゃっていた、走行空間が便利で繋がっていれば、そこに人がこれだったら便利で楽で安全にスムーズにいけるかなって動き始めるはずなのですね。そうするとやはり今ネットワーク環境が全国ででき始めているけれども、そこが細切れになっているということが、そういうのを車道に行ったり歩道に行ったりなど、ジグザグ走行に繋がると思うので、やはりここ行くと便利だなんて思っただけければ、根幹に必要なと思っています。

そして、得の部分で言うと、私は今自転車の講座をやらせていただく中で、何に重きを置いているかっていうと、ヘルメットをかぶせるっていうことを伝えています。でも、どんなに私が伝えても北方さん喋っているな、で終わってしまうので必ずあのヘルメットの重要性っていう映像を見せています。すると、あのヘルメットで転倒したときに脳への衝撃が、初め真っ赤で頭蓋骨の衝撃がこんなだったのが、真っ青になって何事もないぐらいになるっていうのを見せると、必ずその最初にヘルメットはどうなのだろうって言っていた保護者が、「やっぱ必要なんだ」みたいな、そこで感動と、あとメリット、得ですよ、を感じているところがあります。なので、先ほど古倉委員が、自転車の事故が、あのみんな絶対車道は危ないと思うけれども実際蓋を開けると歩道の方だったっていうのも、そこも同じようにびっくりデータに繋がると思うので、だからっていうものがあると、むしろ車道の方が得なのではっていう、そこに人って動くかなと思うので、その辺りも交えてやっていくことが重要かなと思っています。

屋井委員長：どうもありがとうございます。ビデオはお作りになったんですか。

北方委員：いえいえ、警視庁さんや警察庁さんが出しているような映像があるので、それを流させていただいてます。

屋井委員長：是非、見させていただきます。

久保田委員：3、4点ありまして順番にいきたいと思います。まず8ページですかね、広い

自歩道を分けていこうと。これ非常に有効な施策だと私も思います。で、これやっているとところを見ると、実は結構標識が賑やかになるのですよね、自転車道ここまで自歩道ここから。交差点渡るとまた、自転車道ここから自歩道ここまでって。だから、交差点が多いところでは相当賑やかになりますけど、これはしょうがないかなとは思いますが。やっぱり一番大事なのは、さっきご説明ありましたように、交差点のところに高速で突っ込んでいく自転車が非常に危ないので、これは絶対何とかしなきゃいけないと。例えばハンプを自転車道につけるみたいなことはやられていますので、是非採用していただきたい。また、是非ご検討いただきたいのは、大きな交差点で隅切りが大きなところでは、交差点の歩車道境界をセットバックしちゃって、車道にしちゃうと。要するに、普通の自転車道の交差点のように作り変えられるところがあれば、もうそこまで目指してもいいのではないかと。これはもう相当限られて、恵まれたところになるとは思いますけど、それもメニューの中に入れていただいてもいいのではないかと思います。

次9ページで再配分の方法ということで、これ2つありまして1つは、再配分するために車線を減らしたり、一方通行したりという、そういうことが有望なわけですけど、自転車ためにそれやるとなかなかハードルが高いので、今ウォークアブルでそれをやっているとこいっぱい出てきていますので、それに乗っかって、ウォークアブルでそれやる時には必ずそこに自転車空間を一緒に作ってもらうっていう、施策もありじゃないかなと私は思っていますので、是非ウォークアブルの方と一緒にこれ進めていただくのが、いいのではないかと思います。

もう一つ、去年の会議のときに、植栽帯をやめて、そこを使うという選択肢もありというふうにさせていただいたわけなのですが、これ実は結構難しくて、いやこれ非常に空間を取りやすい、取れる可能性があるという意味では非常に注目されるとこなんですけども、難しいのは、国交省さんは一方で、地球環境のために植栽は必要だっていうものも打ち出しているのですよね。どっちも地球環境のためなので、どうしたらいいのだっていうふうに受け取って、受け取る側の自治体の人が迷っちゃっているの。緩やかなガイドラインみたいな、例えば、沿道に公園があればもういいじゃないかとか、最後は地元で議論していただくしかないのだけでも、方向性を示すようなことをしてあげると、自治体の人には非常に助かるのではないかと思います。

最後に、今日はあまりなかった、狭幅員道路の扱いをどうするか。これ以前から話題には必ずなるのですよね。生活道路の自転車をどう走らせるか。これもよく相談受けるのは、非常に幅の狭い4mぐらいのところ、矢羽根ってどうやって引いたらいいのですかってよく聞かれます。いや、あれ法定外だから、別にどうぞ引いてくださいって言うのですけど、狭いのもう道路が真っ青になっちゃうのですけど、みたいなこと言われちゃうのですよね。だからそのときに多分、何か別の方法もありうるのではないかと。例えばこれは私見ですけど、交差点のところに1つだけ何か自転車のマークとかつけて、中は描かずに、むしろ一番大事なのは安全に走ることだから、車がスピード出ないような生活道路対策、速度抑制策を中でやっていただくというようなことがセットであれば、矢羽根の代わりにでもいいのではないかと私は思っています。いずれにしろ、生活道路版をやっぱりそろそろ今回作っていただくのをお願いしたいと思いま

す。

屋井委員長：どうもありがとうございました。

田中副市長：佐藤市長の代理の田中と申します。先ほどから度々矢羽根のお話が出ていますので、その辺も含めて、少し市の実態をお話したいと思っておりますけれども、宇都宮市、自転車の街ということで、先行していろんな自転車空間の整備を進めていたところですが、実際中身を見ると、やはり幅員の問題とか、あるいはそのコストの問題がありますので、矢羽根によって空間確保するところが多くなっていると。その中身を見てみますと、ガイドラインにしっかり沿った形、例えば時速40km/h以下、というようなところがあると思うんですけど、そういったところに必ずしも沿った整備がされてないという実態もあります。そういったところはですね、道路改良だったりとか修繕だったりとか、そういうのと併せて整備をしていくということも考えてはいるのですが、そのような段階的な整備について、実態としてそういうことがありますので、是非ガイドラインの方ですね、そのような進め方について、後押ししていただけるような記載をしていただけるとありがたいなというふうに思います。

それから矢羽根、先ほども古倉委員の方からですね、維持管理の話ありましたが、矢羽根、5年も経つとどんどん消えていきます。矢羽根だけじゃなくて、路面表示はすれて消えていくのですけれども、そういったところですね、ネットワーク広めていけばいくほど自治体にとっては負担になるということで、先行して進めているところほど、そういう状況になってきていると。我々、いろいろ分析をしまして、そういったところですり減りやすいのかとか、そういったことをいろいろ調査をしまして、その結果を維持管理のロードマップのようなものに反映させていこうという取り組みしておりますけれども、そういったことも、維持管理のことについても、少し今後のガイドラインの中で触れていただけると、色んな自治体の、これから進めていこうという自治体の参考になるのではないかと思います。

すいません、話変わるんですけど、楠田委員の方からですね、全体の、全てのモードを総動員して進める時代だというようなお話ありましたが、まさにそのとおりだなと思っております、宇都宮市もご承知のとおり、LRTを新たに整備して、これからは延伸の取り組みを進めようとしているところでございます。その中で、いわゆる導入に合わせて周辺の道路空間のですね、再配分のようなこともしようというふうに考えております。例えばバイパスを整備して、車の流れが変わった後で、通らなくなったところに自転車空間をとというような考え方もあるのだと思うのですが、一方で自らの意思でネットワークや色んな交通モードの流れを変えていこうという、そういった積極的な主体も我々だけではなくほかにもあると思いますので、そういった自治体に向けても、メッセージとなるような記載をしていただけるとありがたいなというふうに思います。先ほど久保田先生からウォークブルのお話がありましたが、街づくりの方針の中で自転車を位置づけていくということを明記していただければと思います。その中でデータ利用の定義ということもありましたが、もしかしたら中身ちゃんと見ると、自転車以外のデータなどについても触れられているのかもしれないのですが、自転車のデータだけでなく、ほかのいろんな交通データと合わせて見ていく必要があるのでしょうし、そういったところも含めて考えていただければと思います。

屋井委員長：どうもありがとうございました。

三国委員：まずですね、久保田委員から狭い幅員道路での矢羽根設置の件について道路管理者から必要と質問があるという話なのですが、金沢では第1回目のガイドラインの発出のときに既に「自転車走行指導帯」というものを、狭い幅員の道路で作っておりまして、そこでは車のスピードもダウンし、加えて事故も減ったということもあり、ガイドラインを作るときに、矢羽根はマストではない、効果があればほかの方法でも良いってというような一文をいれてもらったと思います。実際、金沢では大きな道路では矢羽根を設置しますが、狭い5.5mぐらいしかない幅員のところでは、自転車のピクトグラムと、それから歩行者が通るところもなかなかないので、歩行者マークを入れています。「自転車走行指導帯」は白色の線で道路中央線と間違えない幅の線なのですが、それを皆さんが守って、左側通行していますので、狭い道路では青い矢羽根以外も可能だと思います。

それからもう1点、歩道の植栽について、今金沢自転車ネットワーク協議会では、自転車通行空間の質を高めるということを考えています。2車線道路の場合、特に交差点になりますと、車の右折ラインと直進ラインが増えるので、自転車の通行部分が交差点になると狭くなります。そうすると自転車はやはり自動車との接触が怖いから交差点部には行きたくなくて歩道に上がってしまうのです。交差点部の植栽だけでも削って、そこを自動車の右折も直進もと、自転車も同じような幅で、交差点に入っていけるような工夫をして、もうちょっと自転車の道路空間の質を高めるという方向に何とか持っていけないかなというふうに思っています。令和7年4月道路法の改正（道路分野の脱炭素化の推進）が加わりましたから、植栽の緑によって温暖化防止に貢献する、温暖化防止に自転車も貢献するのは同じだと思います。

そして、もう1点、ちょっとこれは飛躍するかもしれないのですが、地方ではなかなか車を手放さない一つの理由に、やっぱり車は楽だ、ということがあります。それ以外に公共交通も少ないので、やはり車の免許を手放したらもう自分で動けないから、やっぱりボケてしまう前に一生懸命練習しようと思ってわざと車に乗る高齢の方もいらっしゃるのです。これに代わる考え方として、ヨーロッパで言われている「アクティブモビリティ」という考え方、要するに、楽をすると体幹も弱くしてしまうので、自転車だけじゃなく歩くということもとても高齢者の筋肉増強や健康維持にもすごいメリットがあるので、「自転車、自転車」と言うのではなく、むしろ「アクティブモビリティ」を日本でも推進しましょうというような考え方をもうちょっと浸透させてもいいのではないかなと思います。

屋井委員長：どうもありがとうございました。

それでは、私は後で答えますから。

土田参事官：ありがとうございます。

古倉委員の方から、総論ということでしっかりと書き込むべきではないかということでした。確かに今、あまり書いてないというふうに思っていますので、どのように工夫して書けるか考えたいと思います。やはりネットワーク計画を作る、あるいは、ネットワークを作っていく意義、意味みたいなものもしっかりと自治体に認識していただかないということだと思います。これは別の有識者会議で畑中委員からいただいた中で、自転車政策の自治体の熱が下が

ってる趣旨のご意見をいただいた次第でありまして、そこに通ずるご意見なのかなというふうに思いました。ですので、しっかりとネットワーク計画の意味、意義みたいなものを伝えて、やる気にさせるような後押し、背中を押してあげられるようなものになるといいのかなということだと思いますので、少しどのように書けるのか、ご相談を申し上げていきたいというふうに思います。

管理の考え方につきましては、一部前回改定で盛り込んだところもございますけれども、宇都宮市の田中副市長からもございましたが、なかなか充実できてないところがあるかと思っておりますので、維持、修繕、清掃の観点を含めて、どのぐらい充実できるか、事務局の方でも考えて、またご意見頂戴できればというふうに思っております。

北方委員の方から、矢羽根の意味の浸透という観点をいただいたところでございますけれども、まさに歩行者を守るべきっていう観点でこのネットワーク計画を進めたいというふうに思っている中で、矢羽根も含めた意味をきちんと国民の皆様、地域住民の皆様に伝えるというのを、国としての姿勢も、この計画で書くべきところと、また、その次期計画で書くべきところそれぞれあるかなというふうに思っておりますけれども、ご意見を踏まえつつ、反映できるようにしていきたいというふうに思っております。

特に、その行動変容、「便利、得、感動」という視点がございました。確かに今ネットワークに繋がるであるとか、ヘルメット、車道のメリットをきちんと伝えることによって、短い距離の車利用を自転車に変容していただくというのが大事だというふうに思っておりますので、そういうのを認識しながら進めたいというふうに思っております。

久保田委員からは具体的、事例のご紹介、あるいは、改定の方向性、ご提示いただきましてありがとうございます。それぞれ自歩道の観点についてどこまでこのガイドラインで盛り込むのか、頂戴したご意見、盛り込むべく、少しご意見を改めて頂戴したいと思っておりますのと、植栽帯の活用方法についても、明示すべきだなというふうに思った次第ではありますが、その点は三国委員の方から、具体の金沢の事例あるいは、今後の考え方のご紹介をいただいた次第でございますので、そうした点を融合させながら自治体が動きやすいように、解像度高くお示しできるといいのかなと思っておりますので、事例も含めた意見改めていただけますと幸いです。その観点、狭い幅員の道路の扱いというのもございましたので、あわせていただければというふうに思っております。

田中副市長からは、その維持管理の観点のほかにも段階的な整理であるとか、自治体の押しになるような表現がありがたいということでもございましたので、そこも意識しながら、事務局の方でも表現を工夫して改めてご意見いただければというふうに思っておりますので、よろしくお願いいたします。

三国委員の方から事例のご紹介に加えてアクティブモビリティの考え方をいただいたところでございます。これはまた別途議論している3次計画の会議の場でもですね、ウォーカブルについて、久保田先生からもございましたけれども、政策の関係整理であるとか、一緒に連携するという観点をもって、方向付けをしていく必要があるということもございましたので、アクティブモビリティは海外では主流の考え方かと存じますがけれども、そうした考え方も踏まえて、このネットワークの計画のガイドラインでも、どのように書けるか、またご意見

いただければと存じます。ありがとうございます。

屋井委員長：以上ですね。どうもありがとうございました。

何か議事進行する上で、よく私途中で口挟むんですけど。今日は出来るだけ口挟まないようにして、結構いい時間に終わりそうなんだけど、1点だけ、今から言うので、特にリプライはいらないです。1つ個人的にというか、意見を申し上げたいんですけども。この会議での議論はやはり、ガイドライン改定みたいな、技術面に特化して整理をして提案して整理していく。これは役目だと思います。今日たまたま8ページが出てきてたので、これがある種混乱を招いてしまうといけないなと思いますので、個人的な意見として申し上げるんですけども。冒頭で申し上げたように、歩行者の安全ってものが非常に重要な時代になって、それじゃあ自転車にも一定程度配慮しないといけないね、自転車に歩道の外に出てもらうならば安全な環境を車道に作らなきゃいけないってことなんです。けども、全員に出てってもらう気持ちは元々ないんですよ。高齢者とか子供さんというのは歩道を走り続けていいわけだし、数多くの自転車歩行者道って日本の文化みたいなのをいきなり全部走らなってしまうというふうにいけませんから。だからこそ逆に、一定の範囲の中でネットワークとして定めたところだけは、その部分だけについてはせめて、自転車が快適、安全に走れるようにしていく。これを理想に掲げようじゃないかと。そうすると北方委員がさっきおっしゃっていただいたけども、逆に多少迂回しても、それが安全で便利だったら、その通行空間を使って目的地まで行こうと思うような人は少しでも増えてくる。今はヘルメットかぶった自転車の人や、ロードバイクの人歩道を走ったりするんです。おかしいなと思うんですね。そういう状態は是非なくしていきたい。そういうことでこのネットワーク計画、あるいは、ガイドラインっていうのを作ってきたので、それを全ての道路に当てはめようなんてつもりはないっていうことをね。やっぱり議論の前提としなきゃいけないなとは思っています。

そうなってくるとこの8ページみたいなのところは、歩道上に自転車の空間があるので、せっかくあるからそれを自転車道という法律上別のものにしてしまおうということなんです。だからこれは自歩道でもないし、歩道ではなくなるんですよ。だけど、どうみたって歩道ですよ。見て歩道だっていうところを、歩道じゃないんだとするためには、今あるように三者三様の、全然違うじゃないですか、作り方も。先ほど栗田さんがお怪我されたっていうけども、でもバラバラの作り方で自転車道だと主張してもね、利用者、国民は理解できないし、方便なんです。標識の問題。これは大問題で、これ変えなきゃいけないのは、自歩道の標識。この自歩道の標識は、自転車歩行者専用道路と同じ標識使ってるんですよ。で、徐行が必要か必要じゃないかって決定的な違いがあって、同じなのが問題なんです。もっと問題なのは、勝手に使ってるもの、たまたま昨日歩いてたら、環状2号線の虎ノ門のところの自転車道。あそこが大問題なのはね、このマークがついてるんですよ。で、自転車道のマークがついてると、おそらく自転車道なんでしょう。1.8mしかないんですよ。その横にある自歩道の標識に歩行者優先って書いてある。ここまでじゃない、だから両方走れるんです。自転車道と自歩道、両方走れるんです。自歩道を走るときは、歩行者優先だよ。それで自転車専用のマークもある。ここまで無茶苦茶な使い方が全国でされてる状況を、是非今回のこのガイドラインの中でもしっか

りと見直しして、標識の整理をしていく。国民の皆さんがわかるような標識、ただ標識だけじゃなくて道路の作り方、これもスタンダードをしっかりと示していく。縁石があったり無かったり、ポールがあったり無かったり、色が違ったり、それを是非どこに行っても、「ここは自転車安全に走れる自転車道という空間なんだな。歩道上にあるように見えるけど違うんだな」というのはね、せめて分かるようにしなきゃいけない。自転車道と一般に分かるようにしなきゃいけない。そういうふうに思ってます。

冒頭にも申し上げましたが、やはり自転車道というものには、目を向けたいけどなかなかお金もかかるし、スタンダードとしても位が高いからということで、目をつぶりながら自転車レーンを一生懸命やろうって言って15年間続けてきたわけです。でも結果的に何が起こったかというと、車道混在ばかりでできたということ。車道混在は素晴らしいっていういい面もあるんですけど、でもベストじゃないということでもあります。車道混在は、元々は停車も認めちゃおう、停車も認めた中でおおらかにお互い同じ空間を使って自動車と自転車を使っていきましょうっていう思想なので、だから畑中委員が言うようなことを目指さなきゃいけないのかもしれないけれど。でも現状はね、何とかおおらかにやりましょうっていうのが車道混在なので、本来は60km/hの道、50km/hの道に車道混在はなかなか難しいんです。いずれにせよ、自転車道の話に戻りますけど、自転車道っていうものを考えたときに、我々のガイドラインでは確かに、交差点部とか一部単路部の通行の仕方を検討しましたが、ネットワーク上に自転車道があるような状況というのはあまり考えてこなかったんです。

それは、ヨーロッパとかさっき説明出てきましたけれども、サイクルスーパーハイウェイって言いますけれども、自転車で乗って行ったら安全・安心に乗って行けるっていう、日本で言うと、例えば札幌恵庭自転車道みたいなね。札幌の都心に入ってくるような、ああいうところは、グレードセパレーションがずっとありますから、橋梁であるか、地下をトンネルで抜けていくかということで、一切ほぼ交差点がない。平面交差がないっていう作り方をしている。これであれば目的地まで通勤でも一生懸命行こうと思えば簡単に行ける、そういう環境になってきますので。そういうことを一切我々はガイドラインの中で示したことも考えたこともないんだけど、でもそこは是非、そういうものも現実にもあるわけだし、今後進めていくときにそういう適地もどこにあるかもしれない。あるいは新たに道路を作るときに一緒に作ってみるとかね。ヨーロッパでやってるのは、今の高速道路なんかカンチレバーと一緒に付けていくとかねということを考えてみたい。そこは色々考えてられますけど、是非高めの目標の方にね、検討の中に入れていただきたいなっていうのが、これは個人的な意見として申し上げたところで、今は、回答は聞きません。

はい、どうもありがとうございました。

それではここで、今の議題のところはですね、取り組みの方向性と論点についてというところについては、多くの大変貴重な意見をいただいたということで、今日のところは締めさせていただきます。次の議題に進みたいと思います。よろしくをお願いします。

土田参事官：ありがとうございました。

委員長から頂戴したご意見をきちんと整理させていただいて、改めてご相談、

ご議論させていただければと思っておりますので、よろしくお願いいたします。
では資料3-1というところでご説明をさせていただきたいと思います。今後の進め方ということで、1枚目のスライドでございます。検討体制でございますけれども、この会議におきましては、ガイドラインの改定を見据えながら、計画として整備の観点で今日お示しした論点をさらにご議論いただきたいというふうに思っておりますけれども、このうち、途中でご説明したデータの活用のある方については、少し専門的であるということと、小回りよく回数重ねてアウトプット出していきたいというところもございまして、事務局といたしましては、別途ワーキングを立ち上げて、集中的に議論をさせていただき、その結果をこの親会議としてのこの委員会にご報告して改めてご審議いただくというような形で進められないかなというふうに考えてございます。このワーキングの方は勝手ながら事務局の方で、左下でございます、井料先生、小嶋先生、吉田先生、そして自治体の東京都、金沢市ということで、構成員としてお示しをさせていただいてございます。こちらについてご意見を賜ればと思っております。

その上で2枚目でございますけれども、検討の進め方ということで、本日お示しした論点、計画につきましては、まずそのデータの活用について、ワーキングでご議論を集中的にいただいた上で、手引きとして年内を目途にまとめたなというふうに考えてございます。このデータの手引きの中には、ネットワークのフォーマットも合わせて国として標準仕様を示したいというふうに思っておりますけれども、そのフォーマットに基づいて、早速国の直轄国道につきましては、ネットワークのデータを作って、それを、年度内を目途に公表できればいいかなというふうに思っております。

整備の観点につきましては、年度内を目途に事例集ということで進んだ自治体の事例、いろんな進んだ事例があるというふうに途中申し上げましたが、これを事例集という形でまとめたらいかがかなというふうに思っております。

その他の論点につきましてはワーキングからのご報告をいただきながら、引き続きご議論をいただき、来年度中を目途にこのガイドライン自体の改定をできればいいというふうに考えてございます。進め方は以上でございます。

では続いて、その関係で規約のご説明をさせていただきます。ワーキングを作るというところについて、この委員会の規約上、明示的な規定がなかったものですから、ワーキンググループを設置できるというところを書かせていただいた上で、この規約の改定も合わせてご確認いただければというところでございます。以上でございます。

屋井委員長：どうもありがとうございました。いかがでしょうか。異議なしですか。はい。1点だけ私からお願いなんですけど、データを活用するっていうのは大変重要で、現状のデータを見て、それで直接計画を作るっていうのは課題問題がある。ドイツなんかでも、そういうことだけやっていただけでは駄目なんだと。将来の予測をするんだと。ネットワークを作って新しいルートを作ると、どれだけの人が利用するかっていうのは、それは新たな利用でしょ。現状からだけじゃ出てこない。なので現状の自転車が多い、この歩道はいっぱい通行してるから、じゃあそこを何とかしようだけだとどうもいけないし、今使ってる人にご意見を聞いて、やっぱり歩道を広くしてくれたら通行しやすいでしょう、じゃあそうしましょうだけだと、なかなか難しいところがある。やはり予測とか将来をど

う見ていくかっていうところに繋げていくエビデンス作りも大変重要だと思いますので、その観点は忘れないようにしていただければありがたいと思います。

どうもありがとうございます。

それでは時間になりましたので、これでご意見なければ終わるんですけども、最後にほんの1、2分だけ。今日の議論は極めて重要なことがたくさん話されましたので、私からまとめるつもりはないんですけども、この委員会の所掌してる範囲を超えてるところもあるので、とても重要だから、そこはあらためて。楠田委員が最初に言っていただいたみたいな議論、計画作りはもともと活用推進計画のない時代に、まずは自転車の空間を何とかしたいっていうことで始めたので、スタンドアローンで始まったんですよね。今はそういう時代じゃなくなってるので、その後に、まさに活用推進計画もあり、地域公共交通計画なんかも非常にアクティブになってきてるから、そういう上位計画をどう持ってるかっていうこと、その下にこのネットワーク計画がぶら下がってるんだっていうことは、しっかり分かり、そういった総合的な観点、モビリティの観点もそうだし、そういうことをちゃんと踏まえた上で作るんですよっていうことがわかるように是非していきましょう。

それから、管理者さんとの連携がたくさん出てきましたので、道路管理者さんと警察との連携は一所懸命やってきているところではあるけども、道路空間の管理には、様々なエリア、様々ありますから。港湾があったり河川があったり空港があったりとかありますし。なので、国から地方というだけじゃなくて、様々なところを活用しながらネットワークが広がっていったはずなので、この辺がどれだけ連携が取れているかどうか、レビューしていただきながら、うまく包むような形も考えていただけたらと思います。

それから、再配分とか駐停車問題。こちら辺のところが、前回のガイドライン改定するときにも極めて重要な課題だったわけで、まだ解決してるとは言えませんよね。今日の議論がありましたけども。

ウォークブルの話がありましたけども、ウォークブルであるときに自転車はどうなっているんだっていうのは、はっきりしてないケースも結構あるんです。御堂筋のケースなんかも、あれが本当にいいかって議論はあると思うので。ですから、ウォークブルを作るっていう、それは延長としては、自転車の利用の範囲の方が長いと思うんだけど、非常に重要なところを通行することになっていくので、そこをうまく歩道から外すような整備を同時にやっていくとかいうことは、ウォークブルな環境を作る前提条件だと思います。そういうことも含めて、駐停車問題、ウォークブルな歩道空間、それをどうやって再配分の中で作っていくか。ハードルは高いかもしれないけど、やれるところが増えてきてると思いますので、是非、そういうところについてもこのガイドラインの中でより一層増えていくことが必要だと思います。東京都さんの計画の中にも入れてますよね、再配分。4車線を2車線にするんだとかね。そういうことを是非ここでも書き込んでみるのが大変重要だと思います。

それから最後申し上げたいのは、先ほど申し上げた標識問題。そこは是非解決していきましょう。やはり、徐行がルールだっていうところをネットワークに入れることはできないけれども、自転車歩行者専用道路に変えてくれれば徐行義務はなくなる、現行の法律でもね。法律を変えるのは1つの方法だけでも。

現行のルールの中でも、そういう道路にしてもらえれば、それは可能性もあるので。ビワイチなんかでもそういうことを過去にやっていただいたりはしました。そういうこともありますから是非、標識問題っていうのは、今回のガイドラインの中でも非常に強く関わる場所ですから、検討していただきたいなと思います。

色々と貴重な、重要なお意見、提案をいただいておりますので、是非その辺りを事務局で整理しながら、次の委員会に向けて準備を進めていただけたらと思います。

どうもありがとうございました。

ほかにありましたらどうぞ。

小林(成)委員：今後の進め方で、ワーキンググループで議論してほしいことが3つあります。

1つは、普通自転車って何だろうということです。たいていの道は普通自転車を想定して整備されますが、実際には普通自転車じゃないものがいっぱい走ってるんですね。だから、どれが通れてどれが通れないかっていう話を、多分どこかで議論することになるかと思うのですが、私にはその区別の必要性が理解できないし、利用環境を整備する上で混乱を生じる要素になっているような気がするので、その整理をしてほしい。

来年4月から、自転車の側方を通過して追い抜く車は安全な離隔距離を取らなきゃならないということになる。すると、狭い道路でははみ出し禁止の黄色いセンターラインは、ことごとくなくなるはずなんですね。そういうところは多分全部30km/h以下の制限になるんだろうけど、そういう道になった場合に、ネットワークにそういう道路を加えるかどうか多分議論になるんじゃないかなと思っています。同時にそうした狭い道では二段階右折の必要があるのか、あるなら待ち受けの場所を示す必要はないのか、交差点整備のポイントとして議論しておいてほしい。

最後なんですけど、現在ナショナルサイクルルートに指定されている道の中に、ネットワーク、ガイドラインに合致しないようなものがある。計画の始めに指定を受けて、期間内にNCRに相応しいレベルにまで改善されれば文句はないのですが、随分経ってるのに改善されてないところがある。きちんと調べて、いっそのことそういうのは早く改善しないと取り消しですよって勧告する仕組みを提案してほしい。実際、走ってみると呆然とするようなところがある。是非その辺は、そういう議論まで含めてやっていただきたいというお願いをしておきます。ありがとうございました。

屋井委員長：どうもありがとうございました。

今おっしゃったような点は、ここでまた議論できますよね。この会議でね。次の会議は12月ごろと3月です。引き続き議論していければ。

3. 閉会

事務局：屋井委員長、ありがとうございました。また皆様方も大変充実したご意見、ありがとうございました。今日お話もありましたように、3次計画に向けて自転車のネットワーク計画をしっかりとやっていかなければいけないという中で、今回、議論のテーマとして挙げさせていただきましたように、自転車ネットワークの計画論に今後しっかりと踏み込んでいきたいことと、どういった道路をネットワークに組むべきか、施策とどう連携していくのかみたいなこともちゃん

と考えていきたいですし、安全な専用レーンもしっかり増やせるような整理表みたいなものも、しっかり議論していきたいと思っています。

また、自転車歩行者道みたいな話もありましたが、そういったものも、既設のものだけではなくて新設も含めて、こういった形で解消できるのかということもしっかり考えていきたいと思っています。皆様からいただいた論点も含みながら、警察庁さんとも一緒に今後しっかり議論していきたいと思っています。

事務的な連絡でございますけれども、本日の会議資料については、速やかにホームページの方で公表させていただき、議事概要などについても皆様にご確認をいただいた上で公表させていただきます。

また、次回委員会については、先ほどありましたように年内を予定しておりますので、引き続きよろしく願いいたします。また、ワーキングについても、しっかり成果を出すためにも早く立ち上げて進めてまいりたいと思いますので、関係する方はどうぞよろしくお願いいたします。

あらためまして本日は多くのご議論、ご意見をいただきまして、どうもありがとうございました。

以上をもちまして、令和7年度第1回の安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会、閉会とさせていただきます。

本日はどうもありがとうございました。

以上