

前回委員会 (10/2) の振り返り





取組の方向性		主な意見
計画	①自転車ネットワーク計画の考え方を整理	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 自転車だけでなく、鉄道、バス、タクシー、電動キックボード等やまちづくりも考慮して、地域の実情に応じて移動手段を確保する計画を考えるべき。 ✓ ネットワークが細切れになっている。特に交差点で途切れる事例が多く、連続性の確保を強化すべき。 ✓ 高齢者や子供の自転車利用も含め、街の未来の姿を示した上でネットワーク計画を策定する必要がある。 ✓ ガイドラインの総論の部分では、ネットワークの必要性、計画策定の効果、ネットワークの基本的な考え方などを記載すべき。 ✓ 自転車とまちづくりや他モードとの連携に取り組む自治体の後押しとなるような内容としてほしい。 ✓ 全ての道路にネットワークを設けるのではなく、自転車の通行を誘導するネットワークを定めて、そこに安全で快適な自転車通行空間を設けるものである。 ✓ ガイドラインの総論に関して、自転車活用推進計画や地域交通計画等の計画との整合性が重要である。 ✓ 自転車ネットワークは道路だけではないことから、道路管理者、警察のほか、河川等との連携も重要である。
	②データ活用による自転車ネットワーク計画の検討方法を整理	<ul style="list-style-type: none"> ✓ データを PDCA のサイクルに活かすことが重要。 ✓ ビックデータを買わずに、利用者の参画を促し、アンケート等で簡単に実態を把握する方法もある。 ✓ 自転車に特化したアプリから取得したデータは、利用者に偏りがある可能性に注意が必要である。 ✓ 地域の足の確保は自治体にとって重要な課題。自転車と他の交通の連携を促進するため、公共交通など自転車以外のデータも重要ではないか。 ✓ データの活用では、現在の自転車の利用状況だけでなく、将来の予測を含めて考えるべき。
整備	③道路空間再配分の手法の充実	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 歩道内の普通自転車通行指定部分には、歩行者は入らせず自転車専用とすることを検討してほしい。 ✓ 歩道を高速で走行する自転車の対策も検討すべき。 ✓ 歩道を縁石で仕切って自転車道を整備する場合、視覚障害者の誤進入を防ぐための丁寧な誘導が必要である。 ✓ 歩道上にポールや縁石を設置すると、歩行者がつまずく可能性がある。 ✓ 歩道から分離した自転車道を活用すべきだが、交差点で途切れるたびに標識が必要になると思われる。また、交差点部で歩行者と混在させると自転車が高速で進入する危険があるため、交差点手前にハンプを設ける、車道側に自転車を下ろす等の対策が必要。 ✓ 交差点部の自転車通行空間確保のため、交差点部の植栽帯を縮小する方法を考えている。 ✓ 歩道部を活用した自転車道の整備では、道路標識もセットで検討してほしい。
	④道路空間再配分の検討方法の整理	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 空間再配分の実施は、自転車単体ではハードルが高いため、ウォークابل等と同時に展開すべき。 ✓ 空間再配分における植栽帯の削減については、植栽帯と自転車のいずれも脱炭素の側面があることから、ガイドラインでは柔軟に対応できるとよい。 ✓ 狭い幅員の道路の活用方法について、ガイドラインへの記載を検討すべき。 ✓ 道路の現況幅員やコストの課題があるため、矢羽根型路面表示も活用しつつ、道路改良や大規模修繕と合わせて段階的に自転車通行空間を整備しており、ガイドラインでも後押しをお願いしたい。
	⑤自転車専用通行帯の停車抑制対策	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 自転車専用通行帯だけでなく、矢羽根型路面表示の上の駐停車についても対策が必要。 ✓ 車道混在は、停車を認めつつ自動車と共存するものとして考えられた整備形態である。