

安全で快適な 自転車利用環境整備の推進



コーディネーター兼プレゼンター

高宮 進 国土交通省国土技術政策総合研究所
道路研究室長

プレゼンター

小澤 盛生 国土交通省道路局環境安全課課長補佐
福山 邦之 警察庁交通局交通規制課課長補佐
澤田 誠司 福井県大野市産経建設部建設整備課係長
遠藤敬二郎 松山市都市整備部総合交通課主査
後藤 誠次 大分市都市計画部次長兼都市交通対策
課長

1. 概要

31日午前10時から午後0時まで、自転車ネットワーク計画の策定に積極的に取り組んでいる先進的な地方自治体を招き、講演・プレゼンテーション「安全で快適な自転車利用環境整備の推進」を開催した。

最初に、国土交通省及び警察庁から、自転車施策に関する最近の取り組みについての情報提供や、両省庁のガイドラインを実務者向けにまとめた「自転車利用環境整備のためのキーポイント」(当協会発行)の解説があった。

引き続き、3市の担当者が、ネットワーク計画策定時の工夫や課題等について発表し、会場の参加者との間でフリーディスカッションが活発に展開された。

2. 各プレゼンターの発言要旨

小澤：計画を策定し、自転車通行空間の整備を！

交通事故全体の件数が減る中で自転車対歩行者の事故は増えており、自転車対歩行者の事故への対応が課題である。このような中、2012年11月に、自転車の車道通行を原則とした自転車ネットワーク計画の作成や通行空間の整備、通行ルールの徹底等が進められるよう計画や設計の留意点等を定めた自転車利用環境整備ガイドラインを国土交通省と警察庁により策定し、各道路管理者に周知したところである。

国土交通省道路局で実施した調査によると、自転車ネットワーク計画を策定した市区町村は、2013年4月時点で53市区町村である。出来るだけ多くの市区町村

で自転車ネットワーク計画の策定を進めて頂きたいが、特に自転車の利用が多い、また、自転車の事故が多い市区町村においては、ぜひネットワーク計画を策定し、自転車通行空間の整備を進めて頂きたい。

福山：安全な自転車利用に向けた道路交通法の改正

交通事故全体については、近年減少傾向にあるものの、自転車関連事故については、依然として課題が残る部分である。そこで、警察庁では、自転車利用の安全性向上のために、総合的な対策を推進している。

自転車利用者に対する交通安全教育や取締りに関しては、①危険を生じさせる行為を反復して行った運転者に対する講習受講に関する規定、②警察官による自転車の検査等に関する規定、③自転車の路側帯通行ルールの明確化に関する規定、といった項目を含めた改正道路交通法が、2013年6月に公布された。

また、速度規制の見直しに関する検討も進んできており、道路交通状況も将来的に変化する可能性があるため、そうした状況も踏まえつつ、自転車通行空間整備を検討していく必要がある。

高宮：初心者が正しく理解できる実務図書の提供

日本道路協会の交通工学委員会・自転車ワーキング長として、執筆、編集に関わった「自転車利用環境整備のためのキーポイント」の内容を紹介したい。

本書では、自転車ネットワーク計画を検討する自治体職員等がガイドラインを理解し適切に対処するための「基礎知識」や「専門知識」をまとめている。ここでは、イラストや写真を多く利用し、わかりやすく整理している。計画に関しては、①基本方針・計画目標の設定、②自転車ネットワーク路線の選定、③整備形態の選定等について丁寧に記載しており、計画策定の手引きとして利用できる。

また、現場で最も頭を悩ませそうな自転車通行空間の捻出についても、様々な選択肢とともに事例を用いて説明しているため、参考にしてほしい。

澤田：様々な調査結果を有効活用し1年で計画を策定

大野市では、2012年4月に地域の関係機関等で行った検討委員会を設置し、4つのテーマに分かれて作業を



進め、2013年3月に計画を策定した。

計画にあたっては、一般市民を含め自転車を利用する多様な主体に検討委員会に参画してもらい、わずか1年で策定した。国や学識者など専門知識を有する方をアドバイザーとし、助言を受けたことや、委員会入選を含めた調整や他市の事例収集などを事前に行っていたことが、短期間で策定できた要因と考える。また、計画検討にあたって、自転車の利用状況、法令理解、ヒヤリハット等、自転車利用に関する多様な調査を行い、地域の考え方や利用の特徴を捉える上で非常に有効な材料となった。

遠藤：「再配分」でネットワークの早期実現

松山市では、2013年8月に自転車ネットワーク計画を策定した。計画では、ネットワークの早期実現を目的に様々な工夫を行った。

一つは、既存の路肩幅員が狭いため自転車レーン幅員が確保できない路線が多い。そのため車道混在の検討を行い、幅60cmのピクトグラムを一般部では20m、交差点部では10m間隔で整備する計画を採用した。もう一つは、積極的な再配分を用いた整備である。例えば、植栽帯の活用や、車線数の減少、無電柱化工事と併せた整備等の手法を用いている。

また、路面着色についても、景観を考慮し彩度を落とした青色で施工をするなどの工夫も行っている。

後藤：ハード施策とソフト施策の両輪で推進

大分市では、2006年度策定した自転車利用基本計画を踏まえ、より具体的な計画として2013年7月に自転車ネットワーク計画を策定した。内容として、ネットワーク路線形成等を目的としたハード施策とルール・マナーの啓発等を目的としたソフト施策を一体として行う実効性ある計画を策定した。

ハード施策については、当面は現実に即した着実な整備を検討しつつ、理想とする整備像を目指すフォローアップを前提とした計画となっているのが特徴である。また、ソフト施策については、子供の頃からの段階に応じた啓発活動など年代に応じた教育等、継続性のある取り組みを目指している。

3. フリーディスカッションの主なやりとり

●ネットワーク計画における合意形成

後藤 社会実験を市内中心部で大々的に行い、社会実験を通じて自転車通行空間に関して市民へ周知を図った事例がある。今後も、具体的な路線について市民参加によって計画の具現化を図っていく予定である。

遠藤 計画の策定段階では、各路線沿線のみなさんの意見は聞いていない。ただし、松山市では自転車が身近な交通手段のため、自分の家の前を自転車が通行するのを当たり前のように感じているため議論はあまりなかった。

澤田 計画策定後に、ネットワークの場所やイメージを広報やシンポジウムを通じて市民に周知している。

●「車道混在」整備の留意点

遠藤 自転車の交通ルールは本や標識で学べるが、一番わかりやすいのが、路面表示だ。しかし、整備上、路線ごとに課題があり、すべてが解決するまで待つのでは、せつかくの機会を逸してしまう。松山市の場合、とにかく早くネットワークを目に見える形にすることが大切であるという判断から、スピード感を重視し、車道混在を選択した計画となっている。路面標示を伴う車道混在整備を推進し、利用者の目に留まり自転車の安全性に対する機運が高まれば、自転車道や専用帯の整備に関する認識も高まってくると考える。

福山 現場レベルでは車道通行に抽象的な危険があると考えるのはわかるが、警察庁としては、もう一度、自転車は車両だということを徹底しようということを進めている。車道通行を基本に考えて頂きたい。

●今後の取り組み

小澤 ガイドラインでは整備手法等について基本的な考え方を示しているが、今後、各地域で工夫をした様々な事例や課題が出てくると思っている。そうした事例を収集し、各自治体と共有していくことで、より良い自転車利用環境の整備を推進していきたいと考えている。

おわりに

本セッションでは、先行して自転車ネットワーク計画の策定にあたっている自治体から、取り組みの工夫・ノウハウや悩み等について紹介頂いた。このような自治体職員の実感を伴うプレゼンによって、フロアと具体性のある活発な議論が行われた。今後、本セッションを通じて安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取り組みが各地域で深まることを期待したい。

〔文責：国土交通省国土技術政策総合研究所道路研究部
道路研究室主任研究官 小林 寛〕