

第1回 栃木県自転車利用環境検討会議 議事要旨

開催日時：平成24年9月13日（木） 14:30～16:30

開催場所：宇都宮国道事務所2階会議室

出席者：宇都宮大学大学院教授	森本 章倫(座長)
栃木県地区交通安全協会女性部連合会会長	五十嵐 清江
宇都宮大学農学部学生	大木このみ
栃木県教育委員会委員	岡田 豊子
NPO法人栃木スポーツコミッション理事	柿沼 章
宇都宮共和大学シティライフ学部教授	古池 弘隆
NPO法人自転車活用推進研究会理事長	小林 成基
宇都宮大学基盤教育非常勤講師	ピーター・F・スミス
栃木県警察本部交通部交通規制課長	石川 二三男
栃木県県土整備部 交通政策課長	福田 晴康(代理出席)
道路保全課長	横嶋 利光
宇都宮市総合政策部交通政策課長	芳賀 教人
建設部道路維持課長	星野 克美
小山市建設水道部土木課長	野寺 盛之(代理出席)
足利市都市建設部交通政策課長	津布久 公夫
国土交通省 関東地方整備局 宇都宮国道事務所長	小路 泰広

(敬称略)

議事

- (1) 自転車利用環境に関する最近の動向
- (2) 今後の検討スケジュール(案)
- (3) その他

会議趣旨

・設立趣意書、規約について

事務局：設立趣意書、規約について、説明した案に異議がなければ、確定させたいと考えている。了承していただけるか。

委員：規約(目的)第2条を「安全で快適に通行できる」に改めることを提案する。

事務局：事務局としても委員の提案のように改めたいと考えている。了承していただけるか。

委員：了承。

座長挨拶

- ・ 栃木県の自転車利用環境の整備と言っても、管理をする方、利用する方が交流を取りながら、一歩でも二歩でも先に行くようなことをしないと、なかなか進まないという現状である。
- ・ 活発な議論を頂きながら、栃木県がやはり一番進んでいると、皆さんに言ってもらえるようにしたい。
- ・ 海外からの方、学生さん、非常に面白い会になるのではないかと、非常に期待している。

議事要旨

- (1) 自転車利用環境に関する最近の動向
- (2) 今後の検討スケジュール（案）
- (3) その他

5.議事（座長：宇都宮大学 森本教授）

(3) その他

(委員A)

- ・ 宇都宮を自転車で実際に走ってみると、走りやすいところと、とても怖いところとはっきりしている。自転車の数も多いところと少ないところがはっきり見えてきた。
- ・ 交差点部などの処理が必要。
- ・ 非常によくできたコンパクトシティだと思う。LRT の構想もあるようだが、市民が歩いて暮らせる街を目指していかなければならない。そこが街を走っても見えないというのが気になった。
- ・ 国の「みんなにやさしい自転車環境」の提言は「どうにも作れなかったら自歩道でいい」とは書いていない。既設の自歩道を活用すると書いてあるだけ。既に作ってある自歩道なら仕方がないが、新たに自転車歩行者道を作る結論にはどうしてもたどり着かない。高松の事例で出されたものは、実は一世代前だと考えてもらいたい。
- ・ 「自転車のまち、楽しいまち」ということで楽しみにしていたが、二荒山神社や、宇都宮城の城址公園へ行っても、駐車場はあるが、自転車をどこにとめていいのか全く分からなかった。宮ステーションで借りてきた自転車は自分のものではないから、もし万が一のことがあったら、どうしようもない。駐車場はちゃんとある。少なくとも観光地に自転車で行って、安心してとめられない環境で「自転車のまち」などとは言ってほしくない。

(委員B)

- ・ 大体が車に乗っている。この会議に参加すると決まった時点から、自転車を買って乗り出した。自転車に乗ると、自転車の快適さがわかった。車ばかり乗っている人に伝えて

いきたい。

- ・ 道路には、自転車が走行していいのかわからないところが多くある。安全協会では、自転車に乗る場合にヘルメットを被るように売り出している。ヘルメットは、事故があったときには命を守る大事なもの。今は被っていないが、ヘルメットを購入して、ヘルメットのつけ心地などを試してみたい。

(委員C)

- ・ 交差点の通行について検討してもらいたいのは、スクールゾーンにおける時間帯の試験的实施を検討してもらいたい。
- ・ 道路が整備されて通行量が増えたために、中学生などが自転車を降りて、押しながら通行しなくてはならない状況もある。高校があるところは自転車が集中してしまう。そういった場所をピックアップして、整備を早急をお願いしたい。
- ・ ヨーロッパなどの諸外国をみると、様々な自転車の利用方法が実施されている。公園に行くときに、親子で自転車に乗って公園に行くという整備をされているところがあった。
- ・ 宇都宮市では、オリオン通りで自転車通行の試験的实施していたことがあると思うが、試験を行うならば、長期的にしてもらいたい。

(委員D)

- ・ 皆さんに関心を持ってもらって、「自転車のまち」を推進していくと、これまで自転車に乗っていなかった方からの意見を始め、様々な意見をもらいながら、少しでもよい取り組みをしていきたい。
- ・ 宇都宮は自転車利用が盛んということで、様々な自転車の使われ方がなされている。スポーツバイクを始め、色々な自転車が走っている。それぞれにふさわしい走行や仕組みを一体的に考えられるよい環境にあるのではないかと。意見をもらいながら、宇都宮や栃木県の特徴を踏まえた計画をしていきたい。

(委員E)

- ・ 宇都宮には「ぺったんこ自転車」がある。中学校にあがる生徒が学校の規定でサドルの位置を固定されること。サドルの位置がそこじゃないと、校則違反になる。中学校から高校に行く子どもたちが皆、1m弱のサドルの位置で走るので、ママチャリとぺったんこ自転車の対策のために自転車道を作っていたが、今日、違っていたことが分かった。

(委員F (代理))

- ・ 当市はネットワークの基本構想ができていて、中期・長期の位置づけがされている。
- ・ これから整備していく上で、現況の道路の利用できる空間がどこまであるのか。当市の道路は遅れているのかもしれないが、広い歩道、片側の車線が2車線の道路がほとんど

ない。今後、自転車道を整備していく、あるいはやむを得なければ自転車通行帯、路肩着色など最低限出来ればいいが、路肩の狭いところが多い。今回の検討会議の中でも、困難な場所をいかに克服して、ネットワークを作っていくのか、ソフト的なものも含め提案がなされれば、これからネットワークを作っていく上で、大変参考になる。

(委員G)

- ・ 当市ではこれから推進計画を検討する。他市と比較して後進。
- ・ 検討するにあたって、他市の計画を参考に。道路だけではなく、自転車をとめるところまで整備することと、幅広く自転車環境ということについて、認識を新たに。した。
- ・ 当市は、川の北側が古い町並みで、道路の幅が狭い。自転車が走る環境が、車と接するような形で、事故にもつながりかねない。整備が進んでいないというよりは、整備を検討してこなかったという状況。
- ・ ガイドラインが示されると聞いたので、それを参考に、今後、計画の策定を進めていきたい。

(委員H)

- ・ 自転車の話が全国的に関心を持たれるようになった要因は色々あるが、昨年10月に警察庁が「自転車は車両である」という通達を出し、マスコミでも連日特集が組まれ、賛否両論の議論がなされたのが大きなきっかけだったのではないかな。
- ・ 昨年10月に、社会資本整備審議会道路分科会という国の道路政策について、今後のあり方を決めるような委員会の中で、これまでの道路整備を根本的に変える、「車から人へ」というキーワードがでてきた。非常に大きなインパクトになった。もちろん、車と人の問題は以前から色々なところで議論されていたが、国のトップの道路行政の今後のあり方を決める委員会で「車から人へ」、つまり歩行者、自転車を重視することが出されたことは、非常に大きなインパクトだった。
- ・ 栃木県内には、宇都宮市の他に小山市や足利市を含め魅力的な都市があり、日光や那須などの世界的にも有名な観光地があるので、それぞれをつなぐことができれば、栃木県にとっても大きな発展につながるのではないかな。
- ・ 宇都宮市は、全国でも珍しく環状道路の整備がしっかり出来ている。われわれはその一端である国道4号バイパスを整備してきた。環状道路を作るということは都市内に入る交通を入らないようにさせて、外で処理できる。一方で、車が入らなくなった都心部では、自転車や歩行者、また公共交通を中心にして、より魅力的なまちを作っていくこと、これを宇都宮市が率先して行っている。車を周辺に配置させることによって、都心部がより魅力的になっていく。

(委員I)

- ・ 県庁前で自転車と歩行者を分離する社会実験が行われた。歩道に白線で分けるケースと、カラーコーンで物理的に分離する方法を行った。結果は、白線を引いただけでも遵守率が結構高かった。ただ、交差点となると、当時処理に悩んだが、自転車と歩行者が錯綜するので、自転車に降りてもらうことで交通整理とした。
- ・ 自転車専用通行帯があるところを通ると、非常に走りやすい。ただ、逆走する自転車の対策が大事。

(委員J (代理))

- ・ 現在、自転車専用通行帯を作るのは、既存ストックをどう活用するかという観点で進めている。県の特徴として、宇都宮環状道路など4万台を超えるような道路から、地方では数百台程度の交通量の道路まで、様々な規模の道路があり、その状況によって計画された道路になっていて、ローカルルールも必要になってくるだろう。来年の春、道路構造令が条例化されるので、ますますきめ細かなルールが必要。
- ・ 今回、説明されたように「原則自歩道はない」ということを、今後どう現場に生かしていくかが、課題であると思う。

(委員K)

- ・ 自転車も交通に関して、ルールを設定したからといって、利用者がすぐに従うということが期待できるものではなく、やはりそのルールを守らせるための環境整備、自転車専用走行空間の確保。自転車利用者の意識改善といったものが不可欠。
- ・ そのために、警察でも「自転車総合対策推進計画」を策定し、自転車利用者に対する啓発活動や悪質違反者に対する指導、取り締まり、あるいは自転車通行に関する交通規制の見直しなどを進めている。危険な走行実態はまだ、街のあちこちで散見されていて、「人は右、車は左、だから自転車も左」といった和やかな風景を見るには程遠い状況にある。
- ・ そうした秩序を確立するためには、自転車利用者の自由な意思、行動に対して、自らの安全と歩行者の安全を訴え続けて意識を啓発していくことは重要だが、同時に規制や取締りを担保する自転車専用通行帯の整備、誰が見ても自転車が通行すべき場所を明示するハード面の改修といったこと、またその周知や広報もやはりそれぞれ重要と考える。
- ・ この検討会議を通じ、困難な規制や厳しい取締りを行わなくても、自転車利用者と歩行者の安全・安心が十分に確保されて、県民の方々が共感を得るようなよりよい通行環境の実現に向けた具体的な取組みが行われるよう、皆さんと心を一つにして掛かっていきたいと考えている。

(委員L)

- ・ 一日安全教室として小・中学校で自転車安全教室を行っている。
- ・ 自転車は車両ということ、車と一緒にだということを説明。だけど、自転車に乗るときの意識は車両とっていないのではないかと話をする。意識の上では歩行者の延長上にあるけれども、法律上は車両で、そのギャップがある。道路整備に関しても、やはりその意識のギャップがこれまでの自転車に関する道路整備の不具合の大きな原因ではないか。子どもたちが自転車に乗るときに、現実にはこうしなければいけないという説明の仕方をする。
- ・ 自転車という乗り物がどういうものなのかということ認識されきってないと感じる。自転車が徐行で走らなければならないと説明があったが、自転車という乗り物の利便性を活かすには、徐行では自転車の利便性を活かさない。健康な大人であれば、車に代わる交通手段となるものだと思う。自転車の乗り手の目線が欠落してしまっは、自転車の通行環境の有効な道路整備は難しいのではないかと感じた。

(委員M)

- ・ 自転車に乗っていて交通事故を起こした。相手の方と話していたら、「そんなにとばしていたの?」と言われたのが印象的だった。自転車が早いという意識はないようで、意識不足を感じた。
- ・ 道路整備も環境づくりの一環だが、それ以上に道路を利用する人々の意識が大切。環境整備の一環として取り入れていけば、事故を減らせる。
- ・ 自転車は車と違って免許が要らないので、歩行者の延長という意識で、自分が車両に乗っていて人に怪我をさせてしまう恐れがあるという気持ちを持たずに乗ってしまうことが多いと感じる。
- ・ 今年の夏休みは、自転車に乗れなかったので、電車に乗っていろいろなところを訪れた。「どこから来たの?」と聞かれ、「宇都宮」だと答えると「餃子」「日光」が返ってきた。折角、宇都宮ブリッツェンというチームもあるし、ジャパンカップというレースも開かれるのに、「自転車のまち、ね」とは一度も言われなかったのもったいない。やはり、栃木は自転車がすごいところだと、全国に知らせていけるような街を目指したらいいのではないかと。

(委員N)

- ・ 宇都宮でサイクリングをしている環境と、アメリカの環境と何が一番違うかという、特にシアトルでは、自転車と車が分離していなくても、安全感が全然違う。なぜかという簡単なことで、道に自転車の印が書いてある。その印があるだけで、自転車に対する認識が簡単に高まると思う。
- ・ シアトルには自転車の印の前に矢印が描いてあり、右側を走っていればこの方向、左側

を走っていればこの方向、そうすると逆走がなくなる。ペンキだけなので、解決方法として安い。道が広かろうと狭かろうと、自転車のマークは簡単に路面に描ける。

(委員O)

- ・ 毎日、自転車通勤をしている。たまたま4月の初めに、アメリカのポートランドとサンフランシスコ、カナダのバンクーバーに行き、自転車を乗り回した。委員Nと全く同じで、車はたくさん走っているが全く怖い思いをしない。日本で車道を走るのには、接触や幅寄せの心配がある。どこが違うかというと、ドライバーサイドの意識の問題が非常に大きい。
- ・ 国、県、市、警察の4つの交通管理者、道路管理者が一緒になって議論ができる、それに加えて民間の利用者の立場、委員にはプロもいるし、女性ドライバークラブ、教育関係で教育委員会の様々な方がいて、非常に面白い会議になるのではと大変期待をしている。
- ・ 私自身は市の平成15年の第一次自転車利用活用計画から、現在の推進計画までずっと手伝っている。国、県、市、警察、特に今回は国交省が音頭取りをしている。宇都宮市については一応、ネットワークはできている。それを踏まえた上で、全体としての計画を立ててもらいたい。
- ・ 10月25日の警察庁の通達、あるいはその後(4月)の国の検討委員会の提言、いつ出るかわからないが国からのガイドラインも踏まえて、県版のガイドラインを作っているという話。
- ・ 新しい状況を踏まえ、市も必要に応じて今の計画を改定していく必要があると考える。県あるいは国のレベル、特に警察では新しい総合対策を踏まえた形で取締りを中心になると思うが、ぜひ進めてほしい。
- ・ 規約の第2条の④項「利用者への啓発」が挙げられている。利用者について話が合ったと思うが、今後の委員会の進め方では、①～③項については触れているが、利用者への啓発が必ずしも書いていない。
- ・ 議論するのは大抵ネットワークや走行空間など、ハード部分が多い。ハードの整備によってソフトサイドをあまり気にしなくてもいいようなものになれば、より結構。利用者の意識改革なり、教育、取締りを含めて議論しなければいけない。

(委員A)

- ・ 日本だけではなく世界中の先進国で自転車ブームが起きている。なぜ起きているかというと、一つは高齢化と、エネルギーの高騰、それに環境と健康がくっついてこのブームが起きている。
- ・ なぜ、自転車かというと、ドライバーが高齢化すると事故が増える。今の事故の半数は高齢者で、被害者でもあり加害者でもある。それを行政は対応しなければならない。

- ・ もう一つは、百聞は一見にしかず、現場に矢印を描いて、自転車のマークを描けば終わり。道が狭い・広い、交通量が多い・少ないということは実はあまり関係ない。車が、自転車がそこにいるということを認識さえすれば、事故は激減する。昭和45年(1970年)の歩道通行可により、歩行者の仲間入りをさせた。警察庁も昨年10月25日の通達を出したのは、歩道を通って交差点や曲がり角で、車に跳ねられたり、歩道を安心して走っていて、脇から出てくる車にはねられることがデータで分かったため、自転車も車だとはっきり打ち出さないと、これ以上交通事故が減らないという結論でこれを出した。
- ・ バックグラウンドを考えてもらいたい。自転車事故を防ぐところにもっていくこと。快適でないと使わないので、同時に快適さを求めること。車のドライバーの認識が重要。自転車マークやブルーレーンで、自転車を認識させることでほとんどが解決する。
- ・ 車の操作ミスでは事故はほとんど起きていない。認知ミスで起きている。車と自転車がお互いに認識しやすい環境をまず大前提に置いて、街の中を考えてほしい。
- ・ これからは車が使いにくくなり、カーゴバイクのような物を運ぶ大きな自転車や超小型のお年寄りが使うような電動車椅子よりももっと速いものがでてくる。そういうものが通れるようなまちづくりや高齢者対策を考えなければならない。それを進めていって、バスで動けるようなまちづくり、歩いて暮らせるまちづくりがうまくいくと、自転車は自然に使えるようになるし、若者は恩恵を得ることができるようになる。

(座長 森本教授)

- ・ 第一回目にして、この検討会の方向性が見えつつある。方向性がはっきり見えるのならば、ガイドラインはもちろん重要だが、2回目、3回目ではどう予算を獲得して、どこから始めるかのような具体的な話になってほしい。

(委員H)

- ・ 私自身も自転車通勤者で、大抵は自転車で移動し、車道を走っている。レーンがあれば非常に快適だが、レーンのない車道を通るときは、非常に緊張する。ただ、緊張したとしても歩道を走るよりは遥かに安全に感じる。歩行者もいないし、横から出てくる車にも邪魔されない。車道を走るのには安全だと皆さんに知ってほしい。しかし、何も無い車道を走るのには厳しいので、自転車の空間をいかに作っていくかが非常に大きな課題であるが、実際には全然空間がない。非常に狭い中で、歩道、車道が押し込められていて、人も車もたくさん走っていて、空間に全く余裕がない。自転車レーンを入れるとなると、車道か歩道を削るのか、あるいは車線を減らすのか、という話をしなければならない。コストの問題もある。
- ・ 道路の方向性が変わったという話をしたが、道路空間の再配分というキーワードも出てくる。今まで車のために使っていた空間を人や自転車のために使うという方向性は出さ

れているが、車道を削る、減らすとなると渋滞が発生し、商店が困るなどの反対意見も出てくる。そういった中で、どう進めていくのかは非常に大きな、今後取り組まなければならない課題。方向性としては見えたが、課題をどう解決していくのか、アドバイスや提案をしてもらいたい。

(座長 森本教授)

- ・ 国道4号の御幸町にロードサイドショップの出入りが多く、事故が多発していた。それを国道の1車線を潰し、真ん中に右折待ちレーンを作り、そこで右折できるようにした。社会実験も交通シミュレーションも実施したのちに、一桁国道の車線を1車線潰した。実際にそれが出来たのなら、自転車用のわずか数メートルを作ること、しかも一桁国道に作るのではないのなら、もっと出来そうな気もする。御幸町のときは、一ヶ月くらいは随分投書もあったが、最近はそんな声は聞かれない。

(委員O)

- ・ 大抵「自転車専用」と描いてあるし、矢印まで描いてもらえばもっと分かりやすくなる。
- ・ 最近、駅付近に、青色を塗って快適に走れるようになったが、問題は不法駐車である。不法駐車を避けるために、だいぶ手前から歩道にあがってしまう。折角やろうとしても、自動車の意識が非常に低い。
- ・ 市では平成15年時点から、大通りの一本南、あるいは大通りの一本北に緑色の自転車、歩行者通行帯がある。狭い道路、交通量がそれほど多くないところだが、結果的には、車が走りにくくなったために、かえって安全に走るようになったり、ドライバーも利用者の評判もいい。ただ、悩ましいのは、宇都宮にはブルーとグリーンと、場所によっては真っ赤な色合いのところもある。色の統一を図った方がいい。利用者が連続的に分かることが必要だと思う。
- ・ どうスペースを生み出すかということ、これも委員が仰った中にヒントがあって、ちゃんと分ける必要は無いんだと、ピクトグラムをくっつけるだけで、自転車に対してもドライバーに対しても、「ここが共用スペースである」ことを意識づける。

(委員M)

- ・ 自転車で車道を走っていると、(狭い道路だと特に)後ろで車が詰まってしまう、クラクションを鳴らされることがある。自転車で走る側として、あまり車道を走ることは気持ちよくないので、ピクトグラムを道路につけるだけで、背徳感みたいなものは減ってくると思うし、ドライバーも「ここは自転車が走っても良い場所だから詰まってもしょうがない」となって、良いのではないか。

(委員L)

- ・ 私も、自転車で車道を走って視認されることが大事なことはよく分かっていますし、当然そういう方向に行くべき。
- ・ 違う話題ですが、私も小学生の子供がいます。親の視点からすると、いくらピクトグラムが施されているから安全だと言われても、子供に「車道に行け」とは言えない。そこが本来、一番安全な走行空間であったとしても、隔離されていることで得られる安心感というものもあります。大人はそれで良いと思うが、子供たちに対してはそれでいいのかという疑問も残る。

(委員A)

- ・ ドイツでは8歳までは歩道側を走行するのが義務。フランスは、8歳~10歳までは歩道を通ってもいいけれども、一応車道を通るようになっている。日本は歩道を徐行しなければいけないが、現状は徐行してない。徐行していれば、事故の問題は起きない
- ・ 例えば、「70歳以上のお年寄りや13歳未満の子供はいい」と法律で書いているが、この場合もルールは「徐行」。でも、お年寄りにいうと「73歳だから歩道を走って良いんだ」と言われて、怒られたりする。だから、そういう勘違いが生まれてくる。いろんなところを見に行くと思うのは、矢印や自転車のマークがあって、そっちが正しいが危険な場合は歩道を通ればいい。ただし、歩道では何か起きたら全部責任を負わなきゃいけない。それを子供に教える必要がある。江戸川区の細い道に、30km/h制限のところが、スピードを落とすことも重要ですが、路面に書くと、「あっちが正しい」というのが分かります。歩道を通っているお母さんたちも子供たちも「あっちが正しい、だから自分は間違っているのだから遠慮しながら通ろう」というように気を配る。そこは非常に重要な心理的要素があり、歩道を安心して飛ばす人たちが事故を起こす。それは誰が責任を取るのか。歩道を通って良いよって言うけれども、法律は「徐行」。だけど3m以上の幅がある歩道だったら線を引いて「ここは自転車」って書いてあるから安心して走る。それで事故起こして誰の責任になる…そういうことをやってはいけないと思います。
- ・ 東京でも、それから新潟、札幌などいろんなところで道づくりをやっているんですが、そこは理解した上で始めてます。

(座長 森本教授)

- ・ 「利用者への啓発」に関して非常に重要なこと。「いつ自転車に乗るか」というと、大体3歳~5歳ぐらいまでの就学前に初めて自転車に乗れるようになる。このときの自転車というのは「遊具」。「遊具」から「走行具」になるときの、「変わり目」が、日本の中では非常に曖昧で、そこを教育しないまま子供たちが大きくなるから、未だに自転車が「遊具」の一環として使う。ここの部分はきちっと説明するべきだし、「自転車に

乗らせる」これは大人（親）にその責任がある。

- ・ 結論についても、ある程度合意形成取れそうならいまで出てきていますので、結論についてここで何回も議論するよりもできるだけ前へ前へ進むような議論をしていきたい。

（委員H）

- ・ 車道が原則であることが重要ということをイメージすることによって、本来あるべきところを進むようにしていくのが課題。栃木県に広がる魅力的な観光地あるいは都市を活用して会議の中での議論をご提案いただきたい。

（4）スケジュールについて

- ・ 次回会議は10月19日14時からの開催を予定。当日の会議の後に宇都宮市内の自転車通行環境整備された現地を実際に自転車で走行することを予定。

以上

お 知 ら せ

件 名	札幌都心部で自転車走行空間の社会実験を実施します ～ 10月1日から国道230号北1条通で行います ～
-----	--

お知らせ内容

自転車は道路交通法上、軽車両として扱われ、子供や高齢の方を除き「原則、車道の左側走行」をルールとされておりますが、札幌都心部では、多くの自転車利用者が安心して車道の左側を走行できないため、歩道を走行している実情を抱えています。

札幌都心部自転車対策連絡協議会では、このルールを自転車利用者と自動車等のドライバーに明確にし、「歩道における歩行者」と「車道における自転車」の安全性の向上を目的とした社会実験を下記のとおり実施します。

記

- 1 実験名称 札幌都心部における都市型積雪寒冷地の自転車走行空間の社会実験
- 2 実施主体 札幌都心部自転車対策連絡協議会
(構成メンバーは別紙を参照願います。)
- 3 実施期間 平成24年10月1日(月)～平成24年10月31日(水)
- 4 実施区間 一般国道230号 北一条通 L=約550m
- 5 実施内容 ・車道路肩(冬期堆雪帯)を活用した「自転車走行指導帯」設置
・左折車両による自転車巻き込み防止に関する検討

問い合わせ先	所 属	役 職	氏 名	電 話
実験内容	札幌都心部自転車対策 連絡協議会	事務局長	な ら しょういち 奈 良 照 一	011-801-1520 (株)ドーコン
実験制度	北海道開発局 札幌開発建設部 都市圏道路計画課	課 長	ひ ら い あつお 平 井 篤 夫	011-611-0216 (ダイヤルイン)
札幌開発建設部 ホームページアドレス		http://www.sp.hkd.mlit.go.jp/		

都心部の北1条通において 自転車走行空間の 社会実験を実施します。



実施期間：平成24年10月1日～10月31日

自転車は道路交通法上、軽車両として扱われ、子どもや高齢の方などを除いて、原則、車道の左側走行がルールです。

このルールを自転車利用者と自動車等のドライバーに明確にし、「歩道における歩行者」と「車道における自転車」の安全性の向上を目的として、車道の左側に自転車走行指導帯（青色のカラー舗装）を設置する社会実験を実施します。



実施区間 (L=550m)
北1条通(西4丁目～西7丁目)

沿線の皆様、
並びにドライバーの皆様には
ご理解、ご協力の程、
よろしくお願いいたします。



自転車走行指導帯設置イメージ

札幌都心部自転車対策連絡協議会

協議会構成団体：北海道モビリティデザイン研究会、NPO 法人自転車活用推進研究会、札幌駅前通まちづくり(株)、北海道警察、札幌市
国土交通省北海道開発局札幌開発建設部、寒地土木研究所、NPO 法人エコ・モビリティサポロ、札幌サイクリング協会

お問い合わせ：札幌都心部自転車対策連絡協議会 事務局 (株)ドーコン 交通部 都心交通企画室 TEL 011-801-1520
実験ポータルサイト <http://www.docon.jp/kita1jikken/>


お互いにルールを守って、 自転車と自動車が安全に共存できる 車道走行環境を実現しましょう。



■ 基本ルール

 自転車は**車道の左側を走行**するのが原則です。

自転車は道路交通法上、軽車両として扱われ、車道の左側を走行するのが原則です。子どもや高齢の方、あるいは車道が危険な場合など、歩道の車道寄りを「徐行（すぐ止まれる速度）」で通行できますが、歩行者の通行を妨げるおそれがあるときは一時停止してください。

 クルマ（自動車）が自転車を追い越す場合は**安全なスピードで間隔（1.5m以上）**をあけてください。

 実験区間内は**駐車禁止**区間です。

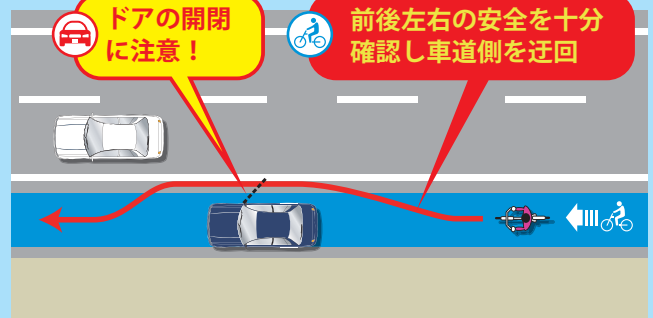
客待ち、荷待ち、5分を超える貨物の積み下ろし、運転者が車両を離れて直ちに運転することができない状態にある場合は「駐車」となり法令違反となります。又バスレーンが設置されている北側では7：30～9：00の間は駐停車禁止となります。

■ 実験区間を通行する際の留意点

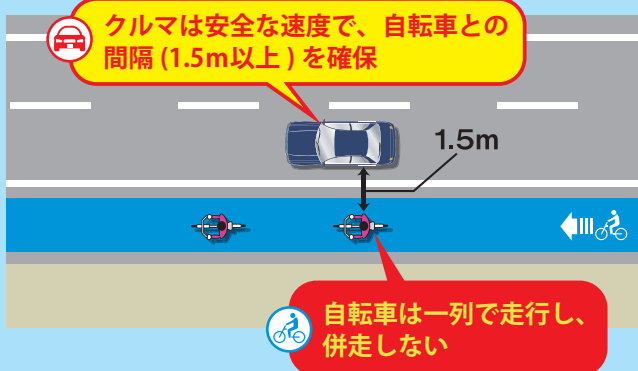
● 自転車の右側走行（逆走）は禁止



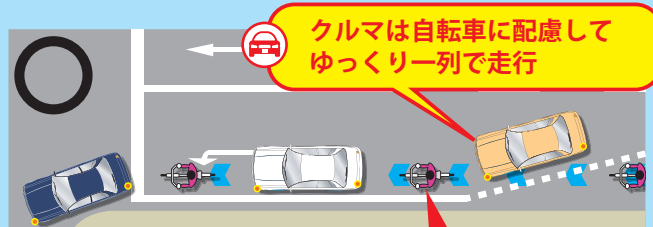
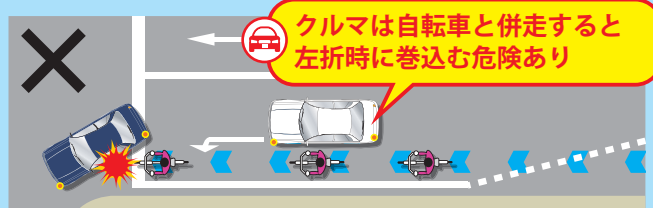
● 路上停車車両がある場合




● クルマが自転車の横を通過する場合



● 左折レーンを走行する場合



 自転車もクルマに注意してゆっくり一列で走行

目的

札幌都心部の北一条通(北1条通、西4丁目～西7丁目)において、交差点・単路部の自転車走行位置を適切に明示し、車道走行を支援する自転車走行空間の実証実験を実施し、安全な歩行環境、及び自転車と自動車の共存が可能となる車道走行環境を確保するための技術的知見を得ることを目的とする。

構成メンバー

北海道モビリティデザイン研究会(北海道大学)

教授 萩原 亨

北海道モビリティデザイン研究会(株)ドーコンモビリティデザイン)

取締役事業部長 澤 充隆

NPO法人自転車活用推進研究会

理事長 小林 成基

札幌市建設局総務部

自転車対策担当課長 伴野 純一

札幌市市民まちづくり局地域振興部区政課

交通安全担当課長 吉成 真吾

北海道警察本部交通部

交通規制課調査官 三栖 広之

札幌駅前通まちづくり(株)

取締役 白鳥 健志

北海道モビリティデザイン研究会(株)ドーコン)

都心交通企画室長 奈良 照一(事務局)

国土交通省北海道開発局札幌開発建設部

都市圏道路計画課長 平井 篤夫

寒地土木研究所寒地道路研究グループ寒地交通チーム

主任研究員 平澤 匡介

NPO法人エコ・モビリティ サッポロ

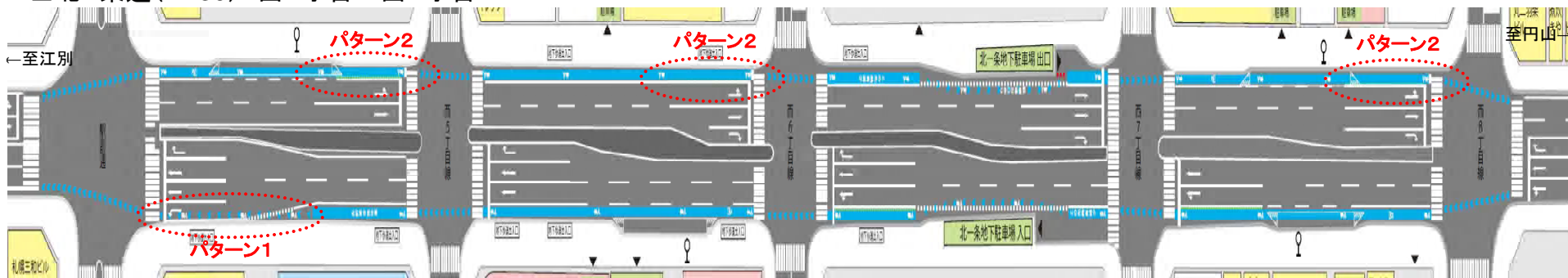
代表 栗田 敬子

札幌サイクリング協会

理事長 小山田 慶次

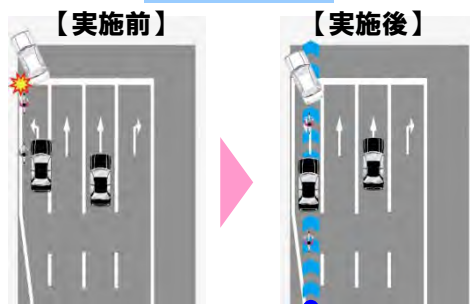
実施区間

■北1条通(R230) 西4丁目～西7丁目



左折時における巻き込み防止対策

パターン1



左折レーンでの併走防止対策による巻き込み防止

パターン2

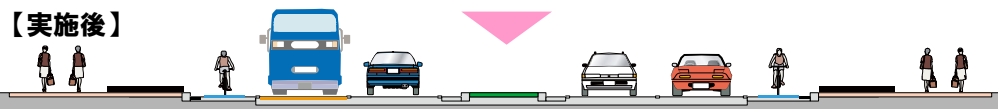
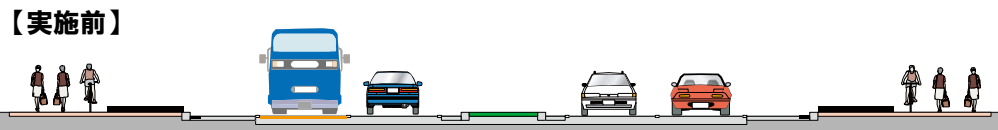


左折車と自転車の接触事故防止を目的としたランブルストリップスの設置

効果検証

【検証項目】	【検証方法】
-交通への影響- ・実施区間および周辺路線における交通流の変化 ・自転車の車道走行率 ・自動車への影響	・交通量調査(自転車、歩行者、自動車) ・走行速度調査(自動車)
-安全性- ・交差点部の運用状況(安全性の検証) ・利用者安全性の向上	・走行軌跡調査(自動車、自転車、歩行者) ・利用者アンケート調査(歩行者、自転車利用者)
-今後に向けて- ・本格運用に向けての課題	・交通事業者ヒアリング調査

定規図

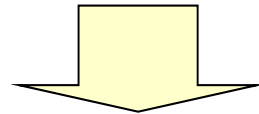


車道路肩部のカラー舗装による明示(自転車走行指導帯)

※ランブルストリップスとは、舗装路面にカマボコ状の凹型を連続して配置することにより、その上を通過する車両に対し振動や音を発生させ、ドライバーに車線を逸脱したことを警告する交通事故対策です。

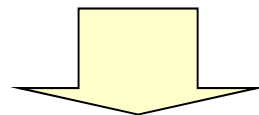
平成24年10月1日

- ・社会実験開始
- ・社会実験開始イベント(詳細検討中)
- ・現地での周知・マナー啓発活動開始(詳細検討中)



平成24年10月31日

- ・社会実験終了

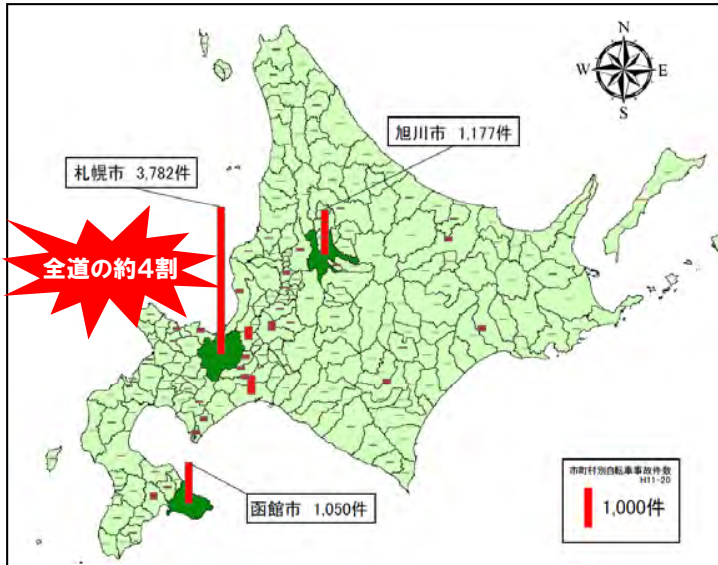


平成25年1月中旬頃

- ・実験結果のとりまとめ

市町村別自転車事故件数

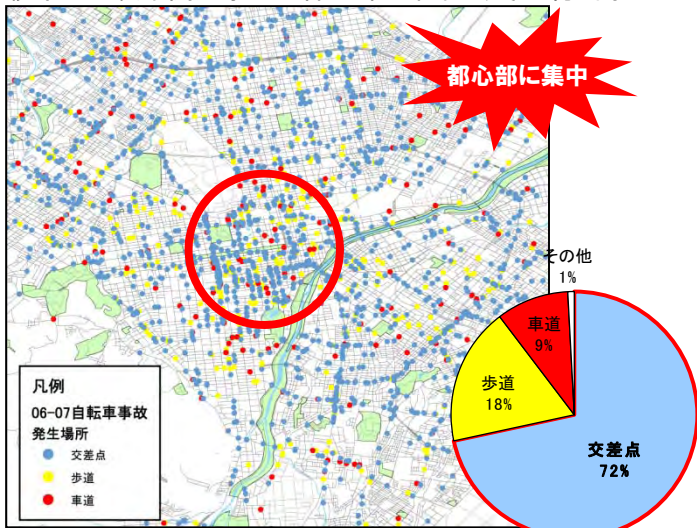
北海道の国道・道道における自転車事故の約4割が札幌市内で発生



資料: H11~H20 ITARDA区間別データ

札幌都心部の自転車事故発生状況

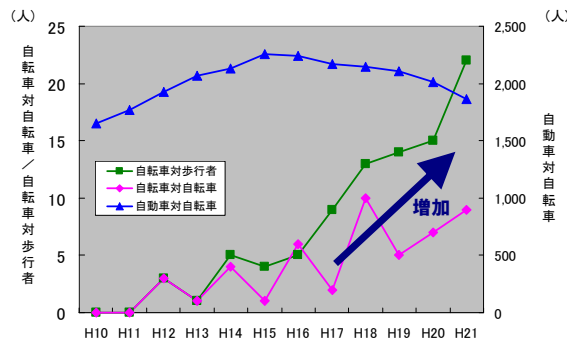
札幌市の自転車関連事故は都心部で集中し、その約7割は交差点で発生



資料: H18~H19 事故マッチングデータ

札幌市における自転車事故の推移

近年の自転車事故は、自転車対自転車、自転車対歩行者の事故が増加傾向。

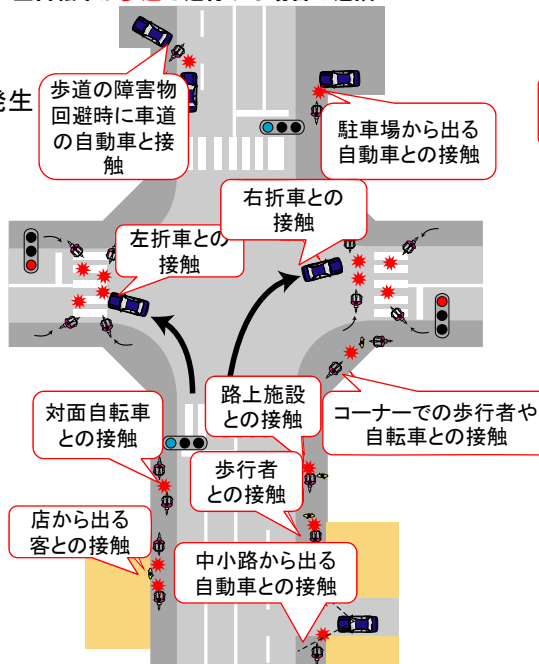


資料: 札幌市の交通安全(札幌市)

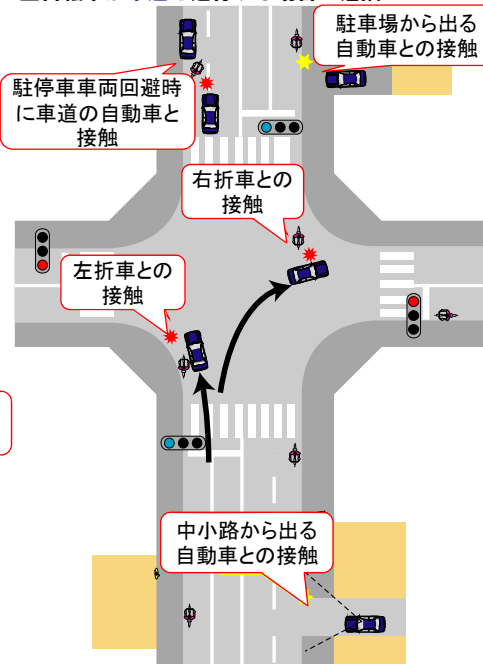
参考 自転車の歩道走行と車道走行による危険要因の比較

- ・歩道は死角が多く、自転車は自動車のドライバーから発見されにくい。
- ・歩道と車道は分離されており、歩道を走る自転車は、ドライバーに意識されにくいことが指摘されている。
- ・さらに、歩道を走行する自転車は、交差点部では様々な方向から流入する。
- ・このため、自転車が車道の左側を走行する場合に比べ、ドライバーの認知(発見)エラーを招きやすい。

■自転車が歩道を走行する場合の危険



■自転車が車道を走行する場合の危険



★はよりも危険度が低い。

札幌市社会実験状況写真





平成24年10月17日(水)
 栃木県 県土整備部 交通政策課
 栃木県警察本部 交通部 交通規制課
 国土交通省 関東地方整備局 宇都宮国道事務所

記者発表資料

安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討を行います。 『第2回栃木県自転車利用環境検討会議』を10月19日に開催します

国土交通省宇都宮国道事務所と栃木県、栃木県警察本部では、栃木県内における安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討を行うことを目的に、平成24年9月に「栃木県自転車利用環境検討会議」を設置したところです。

栃木県における自転車利用の現状や課題を踏まえ、安全で快適な自転車利用環境の推進に向けて、県内の学識経験者や道路利用者など幅広いさまざまな分野の方々からご意見を頂くため、「第2回栃木県自転車利用環境検討会議」を以下のとおり開催しますのでお知らせします。

今回は、『栃木県版ガイドライン（素案）の考え方』や自転車通行空間に関する試験的实施、実態調査などについてご意見を伺います。

『第2回栃木県自転車利用環境検討会議』

【開催日時】 平成24年10月19日（金）

14：00～（13：30受付開始）

【開催場所】 栃木県庁研修館 302研修室（別添1参照）
 （栃木県宇都宮市塙田1-1-20 栃木県庁本館北隣）

【議 題】

- (1) 栃木県版ガイドライン（素案）の考え方について
- (2) 自転車通行空間に関する試験的实施、実態調査について
- (3) その他

※報道関係者の傍聴が可能です（別添1参照）。

発表記者クラブ

竹芝記者クラブ、神奈川建設記者会、栃木県政記者クラブ

お問合せ先

栃木県 県土整備部 交通政策課 課長補佐：熊倉 一臣 くまくら かすおみ 電話：028-623-2408

栃木県警察本部 交通部 交通規制課 課長補佐：大澤 賢吾 おおさわ けんご 電話：028-621-0110（代表）

国土交通省関東地方整備局宇都宮国道事務所 副所長：清水 信男 しみず のぶお 電話：028-638-2181（代表）

『第2回栃木県自転車利用環境検討会議』 会場案内

■開催日時

平成24年10月19日（木） 14：00～

■開催場所

栃木県庁研修館 302研修室
（栃木県宇都宮市塙田1-1-20 栃木県庁本館北隣）



出典:栃木県 HP より 一部加筆

■報道取材について

- ・マスコミ関係者には、会議は公開します。
- ・カメラ撮り等は、会議開始後、頭撮り（冒頭から挨拶まで）まで可能です。

■参 考

- ・一般傍聴は会場の都合上、予定しておりません。
- ・会議資料は、会議終了後、宇都宮国道事務所HPへ掲載し、公開する予定です。

栃木県自転車利用環境検討会議

■ 目 的

栃木県内における自転車利用の現状や課題を踏まえ、安全で快適な自転車利用環境の推進に向けて、主に以下の事項についてご意見をお伺いする。

- ① 自転車通行空間の確保（現況の課題と整備手法の検討について）
- ② 自転車利用環境整備ネットワーク計画のあり方
- ③ 既存の道路空間を有効活用した戦略的な整備計画
- ④ 利用者への啓発

■ 委員名簿

（敬省略）
（行政機関以外の委員は50音順）

	所 属	役 職	氏 名
座 長	宇都宮大学大学院	教授	森本 章倫
委 員	栃木県地区交通安全協会女性部連合会	会長	五十嵐 清江
委 員	宇都宮大学農学部	学生	大木 このみ
委 員	栃木県教育委員会	委員	岡田 豊子
委 員	NPO法人栃木スポーツコミッション (宇都宮ブリッツェンコーチ)	理事	柿沼 章
委 員	宇都宮共和大学シティライフ学部	教授	古池 弘隆
委 員	NPO法人自転車活用推進研究会	理事長	小林 成基
委 員	宇都宮大学基盤教育	非常勤講師	ピーター・F・スミス
委 員	栃木県警察本部	交通規制課長	石川 二三男
委 員	栃木県県土整備部	交通政策課長	福田 晴康
委 員	栃木県県土整備部	道路保全課長	横嶋 利光
委 員	宇都宮市総合政策部	交通政策課長	芳賀 教人
委 員	宇都宮市建設部	道路維持課長	星野 克美
委 員	小山市建設水道部	土木課長	野寺 盛之
委 員	足利市都市建設部	交通政策課長	津布久 公夫
委 員	国土交通省関東地方整備局宇都宮国道事務所	事務所長	小路 泰広

※ 事務局 栃木県 県土整備部 交通政策課
 栃木県警察本部 交通部 交通規制課
 国土交通省 関東地方整備局 宇都宮国道事務所 計画課、管理第二課