

第2回 栃木県自転車利用環境検討会議

日 時 : 平成24年10月19日(金)
14:00～16:00
場 所 : 栃木県庁研修館302研修室

議 事 次 第

1. 開 会

2. 座長挨拶

3. 議 事

- (1) 前回会議での主な意見について
- (2) 栃木県版ガイドライン【素案】の考え方
- (3) 自転車走行空間に関する試験的实施、実態調査について
- (4) その他

4. 閉 会

<配付資料>

座席表

出席者名簿

資料－1

資料－2

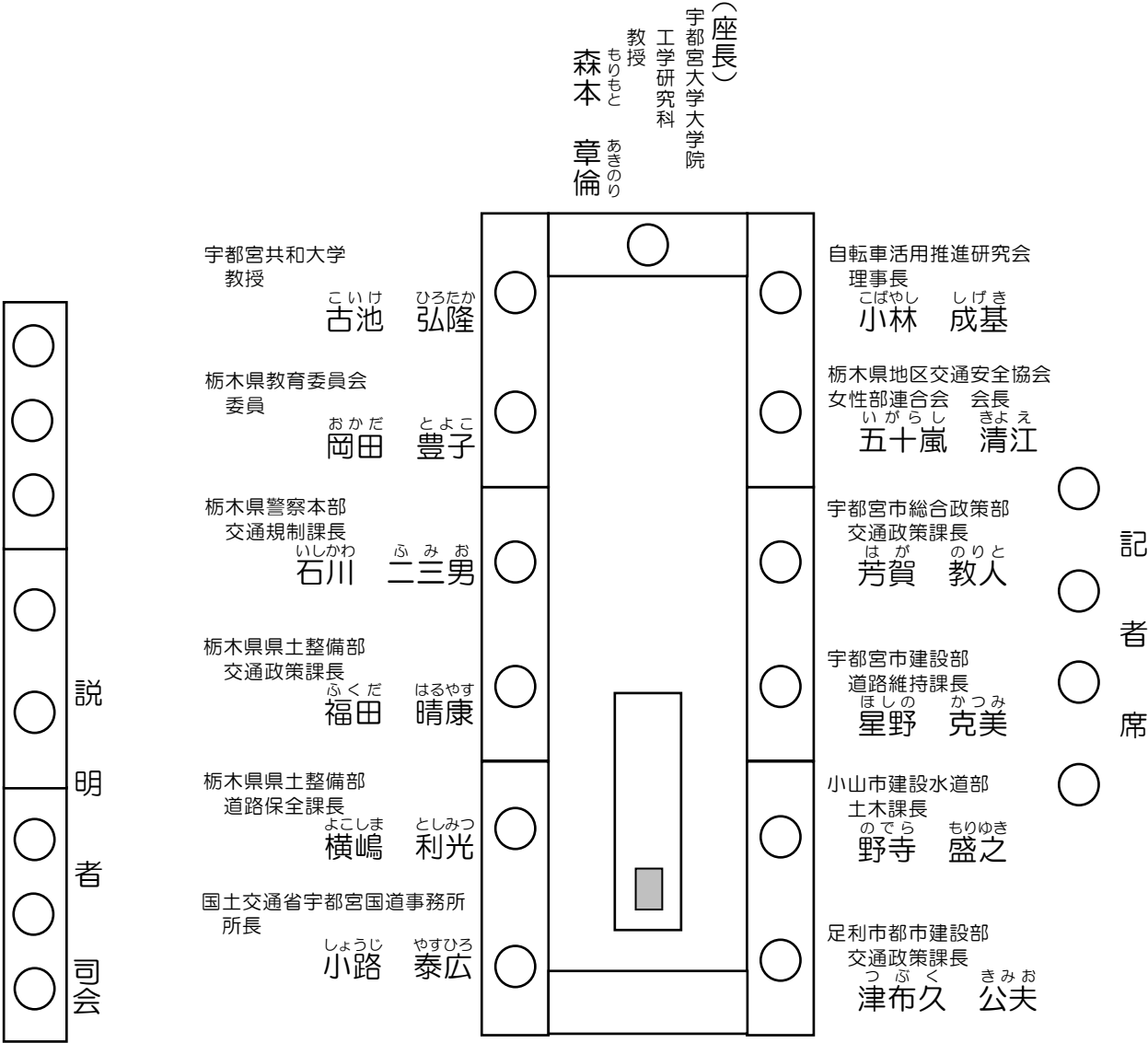
資料－3

参考資料

- ・ 第1回栃木県自転車利用環境検討会議 議事要旨 参考①
- ・ 「札幌都心部で自転車走行空間の社会実験を実施します(記者発表資料)」
. 参考②
- ・ 「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(記者発表資料)」
. 参考③

栃木県自転車利用環境検討会議
(第2回)
座 席 表

(敬称略)



第2回栃木県自転車利用環境検討会議

出席者名簿

(敬称略)

(行政機関以外の委員は50音順)

	所 属	役 職	ふりがな 氏 名	
座 長	宇都宮大学大学院	教 授	もりもと あきのり 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	いがらし きよえ 五十嵐 清江	
委 員	宇都宮大学農学部	学 生	おおき このみ 大木 このみ	(欠席)
委 員	栃木県教育委員会	委 員	おかだ とよこ 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	かきぬま あきら 柿沼 章	(欠席)
委 員	宇都宮共和大学シティライフ学部	教 授	こいけ ひろたか 古池 弘隆	
委 員	NPO法人自転車活用推進研究会	理事長	こばやし しげ き 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	(欠席)
委 員	栃木県警察本部	交通規制課長	いしかわ ふ み お 石川 二三男	
委 員	栃木県県土整備部	交通政策課長	ふくだ はるやす 福田 晴康	
委 員	栃木県県土整備部	道路保全課長	よこしま としみつ 横嶋 利光	
委 員	宇都宮市総合政策部	交通政策課長	は が のりと 芳賀 教人	
委 員	宇都宮市建設部	道路維持課長	ほしの かつみ 星野 克美	
委 員	小山市建設水道部	土木課長	の で ら もりゆき 野寺 盛之	
委 員	足利市都市建設部	交通政策課長	つ ぶ く きみお 津布久 公夫	
委 員	国土交通省宇都宮国道事務所	事務所長	しょうじ やすひろ 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
 国土交通省宇都宮国道事務所 計画課、管理第二課

栃木県自転車利用環境検討会議 第2回 会議資料

本日の検討会議の論点
第1回検討会での主な意見と対応
検討スケジュールと主な検討テーマ

平成24年10月19日

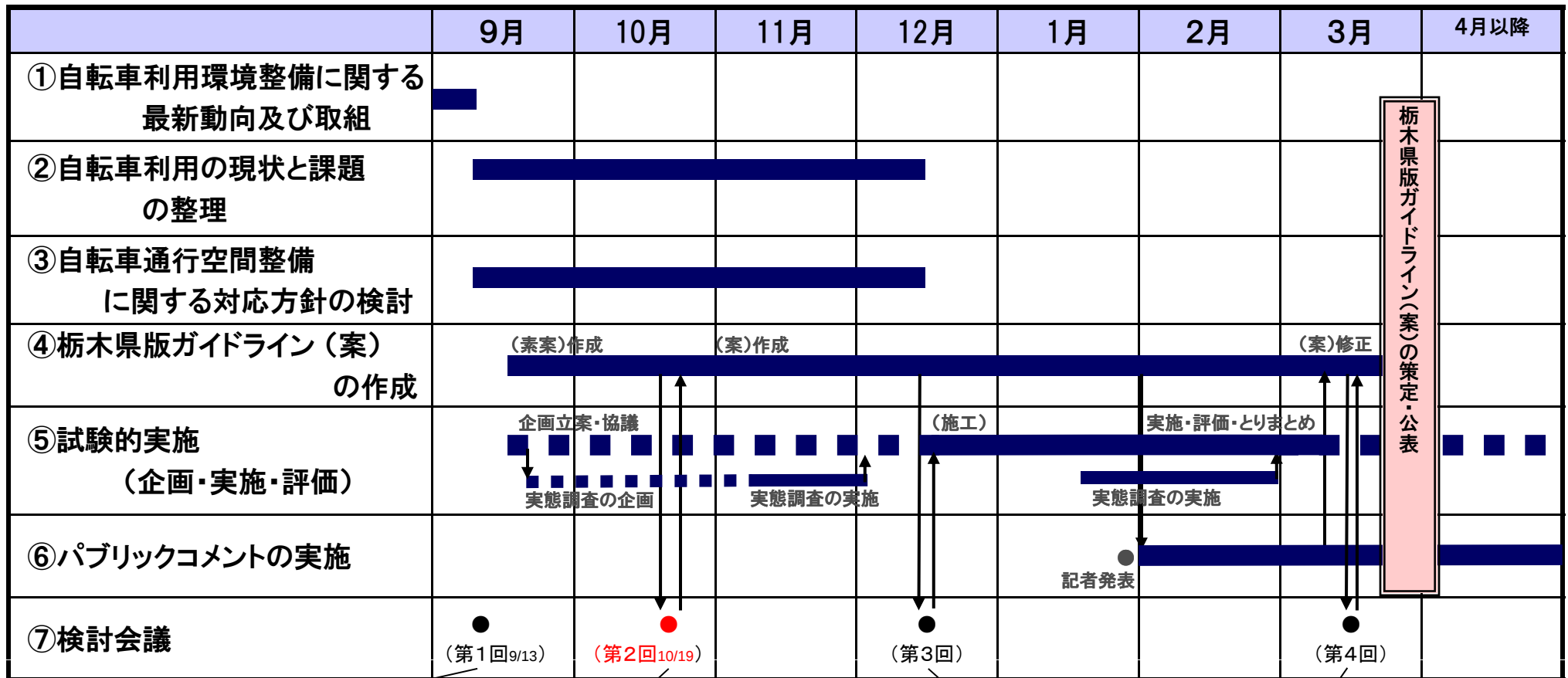
本日の検討会議の論点

- 前回検討会議での主な意見と対応の確認
- 検討スケジュールと主な検討テーマの確認
- 栃木県版ガイドライン作成にあたっての方向性の確認
 - ・ 基本方針、計画目標の設定の考え方
 - ・ ネットワーク路線選定の考え方
 - ・ 整備形態選定の考え方
 - ・ 事例から見る対処(整備・取組)の方向性、実施にあたっての課題
- 試験的実施の企画内容・検証方法の確認

第1回検討会議での主な意見と対応

主な意見	対応案
栃木県では多様な自転車の使われ方がされている (高齢者、通勤・通学目的、スポーツ目的、観光目的 等)	「基本方針・計画目標」に反映 (P. 5)
高校周辺で自転車が集中。親子で自転車に乗って公園に行ける環境も。	同上(P. 5)
自転車の持つ利便性を活かすには一定の速度での走行が必要。 一方、親の視点では、子供に「車道を走行」とは言えない	第3回までに検討
小山市・足利市は特に、道路幅員が狭い箇所が多く存在	対策事例を紹介(P. 16～)
宇都宮市は環状道路や新4号が整備。都市部がより魅力的になる取組が必要	第3回までに検討
自転車利用者・ドライバーともにマナー・意識(教育等)に課題 ⇒「自転車＝車」という意識、逆走や併走等のマナー	対策事例や取組事例を紹介 (P. 16～、26～)
「自転車＝車」を認知させるだけで事故は激減。「自転車専用通行帯」、「矢羽根」の設置を優先。ただし、空間確保に課題あり	「整備形態」に反映(P. 15)
「提言」には、新たに自転車歩行者道を作る、という記載はない。 ⇒あくまで「既設の自転車歩行者道を暫定的に利用」	同上(P. 15)
方向性は出尽くした。次回は、どこから始めるか、具体的な話。結論を何回も議論するより、前へ前へ進むような議論	—

検討スケジュールと主な検討テーマ



【主なテーマ】

- ・会議の設立趣意
- ・自転車利用環境の動向・現状の話題提供
- ・今後の進め方 等

【主なテーマ】

- ・県版ガイドラインの考え方
- ・基本方針・計画目標
- ・ネットワーク路線、整備形態
- ・試験的实施、実態調査 等

【主なテーマ】

- ・ガイドライン(案)の内容
- ・試験的实施の方法
- ・パブリックコメントの実施方法 等

【主なテーマ】

- ・試験的实施の評価結果報告
- ・パブリックコメント結果の報告
- ・計画(案)修正の内容
- ・次年度以降の検討課題 等

栃木県自転車利用環境検討会議

第2回 会議資料

栃木県版ガイドライン(素案)の考え方

－ 目 次 －

- 序. 栃木県版ガイドライン(案)の位置づけ
- 1. 栃木県における自転車利用に関する現状・課題
- 2. 栃木県における基本方針・計画目標(素案)
- 3. 栃木県におけるネットワーク路線の選定(素案)
- 4. 栃木県における自転車利用環境の整備形態(素案)
- 5. 推進体制・取組

平成24年10月19日

序. 栃木県版ガイドライン(案)の位置づけ

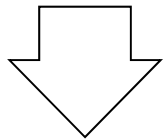
(1) 栃木県版ガイドライン(案)の位置づけ

国のガイドラインを受けて、県全体を対象とした自転車利用環境整備の方向性を示すとともに、今後、自治体による計画策定や整備にあたって指針となるもの

【イメージ】

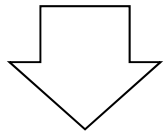
国のガイドライン(策定中)

- ・全国的な自転車利用環境整備の指針
- ・市町村内でのネットワーク計画策定を想定



栃木県版ガイドライン

- ・栃木県の特徴や実態等を反映した方向性
- ・既存計画(自治体策定)や既整備箇所との整合に配慮
- ・広域的なネットワークや市町間をつなぐ路線の検討
- ・共通的に定める事項や詳細な技術指針を規定



栃木県の各市町

- ・地域の実情に応じた計画策定や整備の推進
- ・市町村内でのネットワーク計画策定を想定

序. 栃木県版ガイドライン(案)の位置づけ

(2)国が策定中のガイドラインの全体構成(想定)

I 自転車通行空間の計画

- 1.自転車ネットワーク計画の作成手順
- 2.各作成手順における技術検討項目
及びコミュニケーション・合意形成項目
- 3.計画検討体制の構築と維持活用

2.1基本方針と計画目標の設定

2.2自転車ネットワーク路線の検討

2.3整備形態の選定

2.4個別路線の詳細な構造等の検討

2.5自転車ネットワーク計画決定に合わせて実施する検討項目



特に、「基本方針と計画目標」、「整備形態」では、栃木県の特徴を考慮

II 自転車通行空間の設計

- 1.単路部の設計
- 2.交差点部の設計

III 利用ルールの徹底

- 1.利用ルールの周知
- 2.利用ルール遵守に関するインセンティブの付与
- 3.交通違反に対する指導・取締り

IV 自転車利用の総合的な取組

1. 栃木県における自転車利用に関する現状・課題

(1) 自転車利用環境の実態(宇都宮市の例)

- ネットワーク計画に基づき自転車レーン等自転車通行空間を整備
- 残存する未整備区間や、交差点における連続性などの課題が存在

■ 荷降ろし場の処理



■ バス専用レーン(大通り)

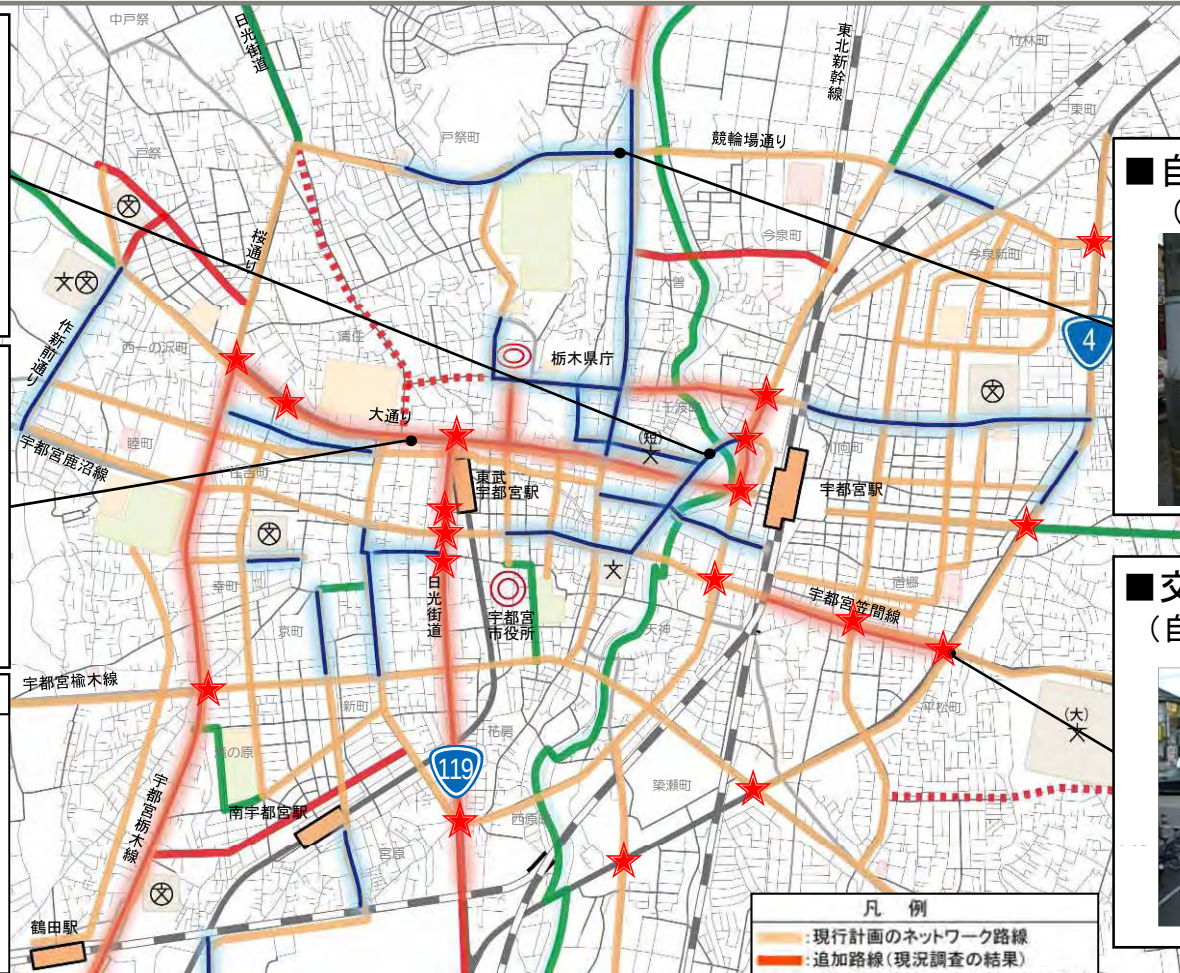


凡 例

- ★ 自転車事故多発箇所※1
- 赤線 自転車交通量の比較的多い区間※2
- 青線 自転車通行空間が整備済みの区間
- バス停
- ⊗ 小・中学校、高校、大学
- 黄色 公共施設
- 赤色 商業施設
- 緑色 公園

※1 自転車事故がH19～22年で5件以上発生している箇所(ITARDAデータ: 幹線道路を対象)

※2 自転車交通量が1,000台以上の区間(H17道路交通センサス)



■ 自転車通行空間を整備 (自転車通行位置の明示)



■ 交差点部での滞留 (自転車通行空間が不連続)



凡 例

- 青線 現行計画のネットワーク路線
- 赤線 追加路線(現況調査の結果)
- 赤点線 追加路線(整備予定の都市計画道路)
- 緑線 追加路線(観光・サイクリングルート)

1. 栃木県における自転車利用に関する現状・課題

(2) マナー、意識(自転車利用者・ドライバー)

■ 自転車専用通行帯(一方通行)の逆走、自転車走行位置の明示箇所への駐車など、自転車利用者・ドライバーのマナー、意識に課題

◆ 自転車専用通行帯の逆走



※足利市

◆ 自転車走行位置の明示箇所に駐車する車両



※宇都宮市

2. 栃木県における基本方針・計画目標(素案)

➡自転車ネットワーク計画策定にあたっての基本方針、計画目標

(1)ビジョン(目指すべき方向性)

真の“〇〇〇〇〇”を目指して
 —栃木県の特徴を踏まえ、多様なニーズに応える—

(2)基本方針・計画目標(案)

カテゴリ	基本方針・計画目標	数値目標 (アウトカム・アウトプット)
安全・快適	・安全・快適な自転車利用環境の創出 ・ルール遵守の徹底	・車道での自転車整備率・通行率 ・事故発生件数 等
観光、スポーツ	・観光拠点間の自転車ネットワークの構築 (“自転車”による地域活性化)	・自転車での観光地来訪者数 ・レンタサイクル利用者数 等
エコ、健康	・マイカーから公共交通・自転車への転換、環境負荷の軽減 ・健康増進	・通勤目的での自転車選択率 (代表交通手段分担率) ・公園アクセス交通手段 等

3. 栃木県におけるネットワーク路線の選定(素案)

(1) 栃木県におけるネットワーク路線選定の考え方

■ 下記のような路線を適宜組み合わせて選定

- ・公共交通施設、学校、商業施設、大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- ・自転車関連事故が多い路線の安全性を向上させるために必要な路線
- ・地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ・自転車の利用増加が見込める、新たな施設立地が予定されている路線
- ・既に自転車の通行空間が整備されている路線
- ① 主要な観光施設をつなぐ路線
- ② サイクリングロードに位置付けられている路線
- ③ 通勤、通学流動を踏まえて自転車利用が見込まれる路線
- ・その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

* ①②③は栃木県で追加。栃木県の特徴も踏まえて検討

3. 栃木県におけるネットワーク路線の選定(素案)

参 考

参考:オランダの自転車ネットワーク(LF-routes)

- 20種類の路線、6,000kmの都市間自転車ネットワーク 主に自転車専用道路
- 自転車専用の案内標識や宿泊付きのガイドブックが出版

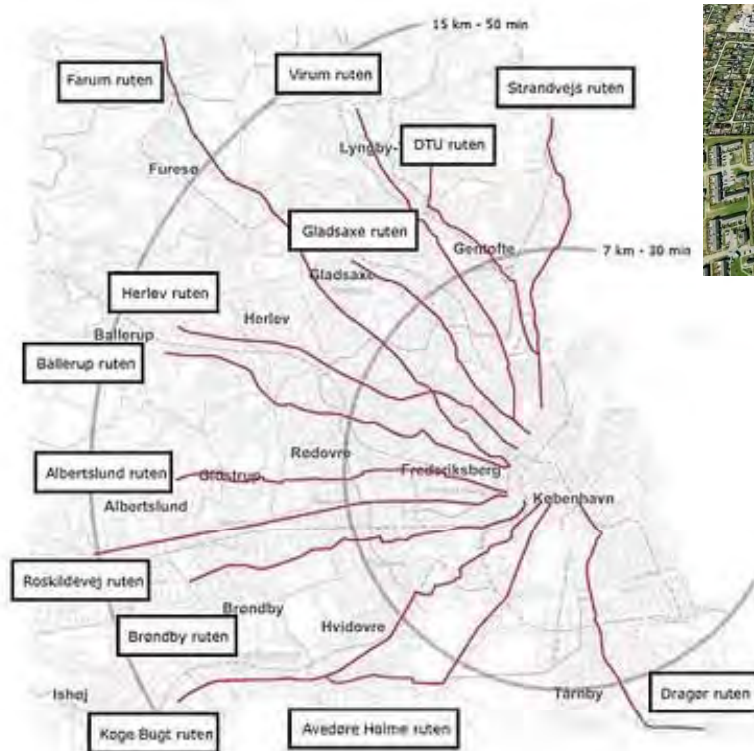


3. 栃木県におけるネットワーク路線の選定(素案)

参 考

参考:コペンハーゲンの自転車ネットワーク(Cycle Super Highway)

■中核都市（首都圏）と周辺の20以上の自治体が連携している自転車道路。26ルート、300kmの整備を計画中。通勤通学用として5～20キロが設定



資料: copenhagenize.com

資料: <http://www.cykelsuperstier.dk>

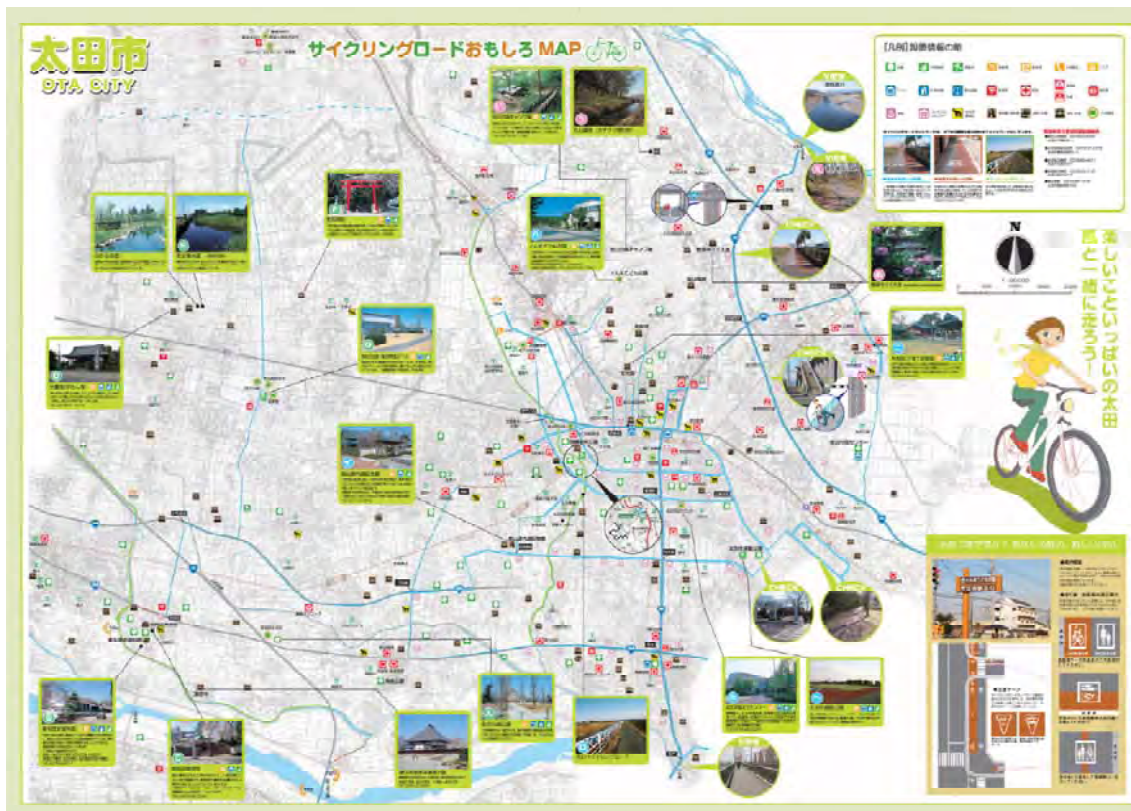
3. 栃木県におけるネットワーク路線の選定(素案)

参 考

参考：群馬県の自転車ネットワーク

- 自転車の利用しやすい環境を整えるため、国道、県道に限らず、市町村道、農道、林道や河川堤防上のサイクリングロードを連結
- 県内でサインの統一を予定

◆ルートマップの例



◆案内サインを統一



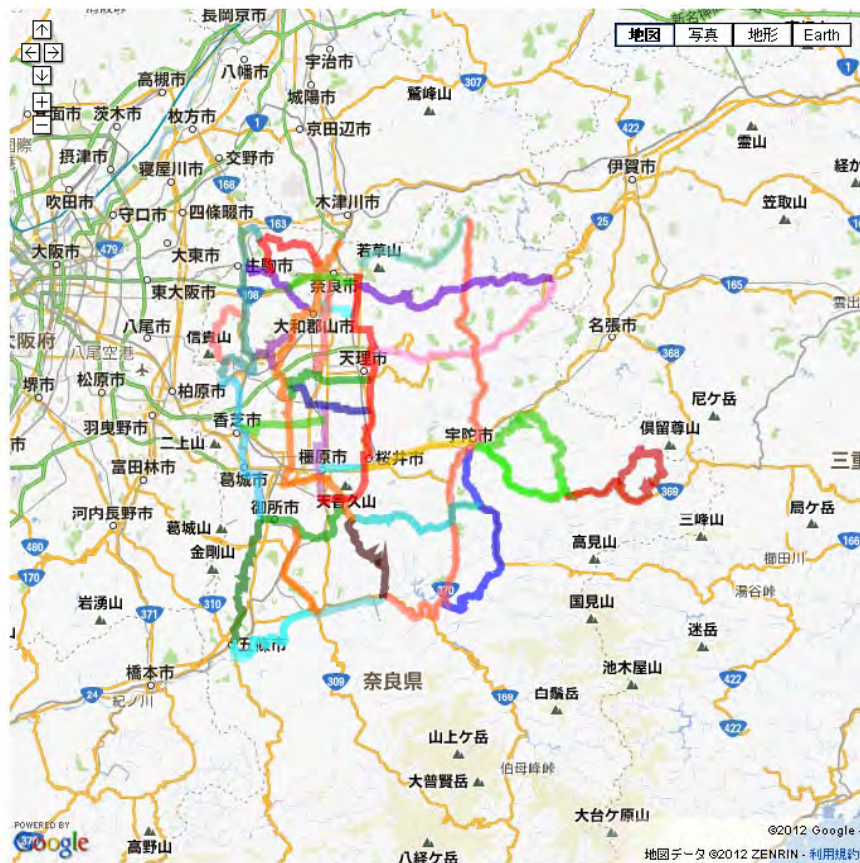
3. 栃木県におけるネットワーク路線の選定(素案)

参 考

参考: 奈良県の自転車ネットワーク

- 既存道路等を活用し、まちなか巡りから広域周遊にも対応したネットワークを設定(31ルート、約600km)
- HPでの公開(face bookも存在)やルートマップ等で利用を促進

◆ルートマップ



◆ルートの例

上ツ道ルート(C-1)

<http://yahoo.jp/KNBD-r>

奈良県における広域的な自転車利用ネットワーク(奈良県まほうばサイクリング)は、通称「ならクル」全長約600kmのうち、大和・平野内における幹線ルートの1つです。

場所 奈良県奈良市大和町 ～ 橿原市久米町

タグ 奈良 自転車 ならクル ならくる ナラクル 上ツ道ルート C-1 幹線

距離 32.1km

最大標高差 64m

平均勾配 全体:-0.1%

上り:2.4%

下り:2.7%

獲得標高 上り:205m

下り:224m

想定所要時間 車:48分

自転車:2時間8分

徒歩:6時間24分

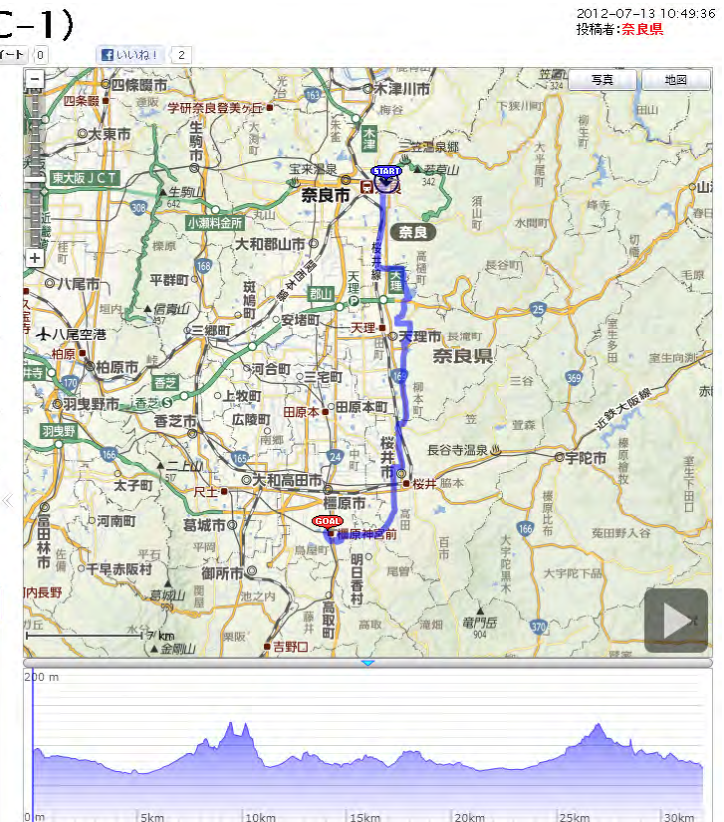
Facebook もチェック facebook

LatLongLab

1,498人がLatLongLabについて「いいね!」をしています。

鈴木 伸 奈良 正雄 久基木 慎一 松崎 浩弘

Facebook ソーシャルプラグイン



※奈良県自転車利用総合案内サイト10

3. 栃木県におけるネットワーク路線の選定(素案)

参 考

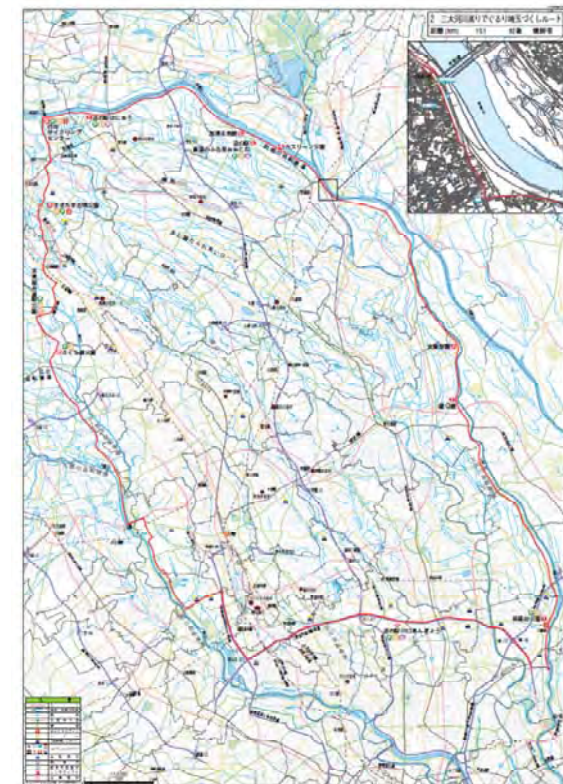
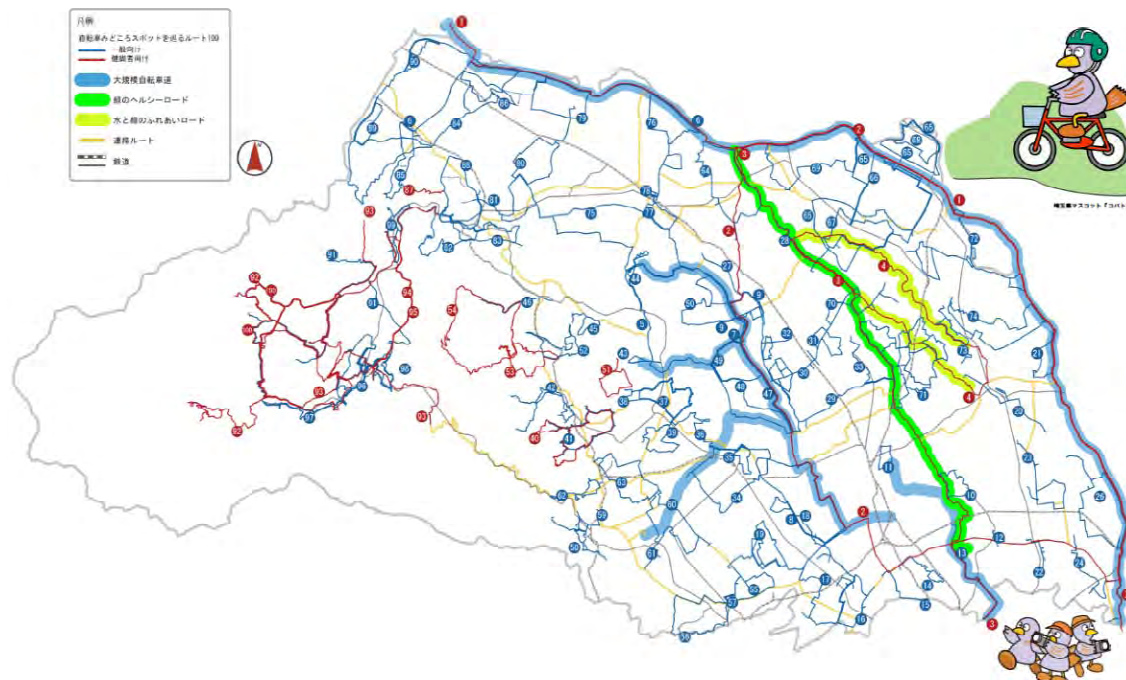
参考: 埼玉県自転車ネットワーク

- 「ぐるっと埼玉サイクリングルート100」として100ルートを紹介するガイドブックを作成、出版
- 歴史、花、自然、グルメなどのスポットを写真や地図で紹介

◆ ルートマップ

◆ ルートの例

自転車みどころスポットを巡るルート100



3. 栃木県におけるネットワーク路線の選定(素案)

参 考

参考：神奈川県湘南地域の自転車ネットワーク

- 神奈川県では、「県民からの政策提案制度」により「かながわ自転車道ネットワーク計画」を事業として採択
- そのモデル地域として湘南地域ネットワークモデルを作成

◆ ルートマップ



◆ ネットワーク路線の選定基準

平成 20 年度に実施した調査に基づく基幹路線

- ◆ 「日常生活利用」型
駅周辺や商業地周辺など自転車交通量が多い幹線道路
- ◆ 「レクリエーション利用」型
既存または計画されているサイクリングロード
- ◆ 「広域レジャー利用」型
遠くの目的地まで直線的に移動できる主要幹線道路など

+

平成 21 年度に委員会での検討を踏まえて追加した路線

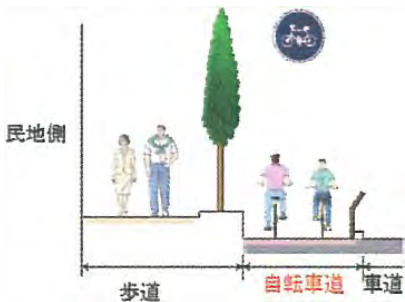
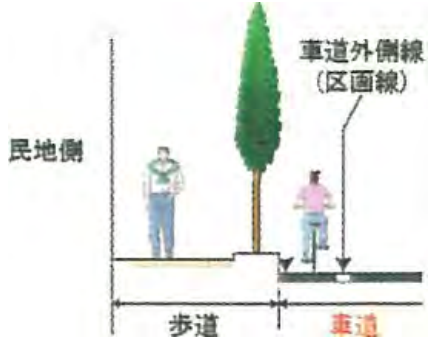
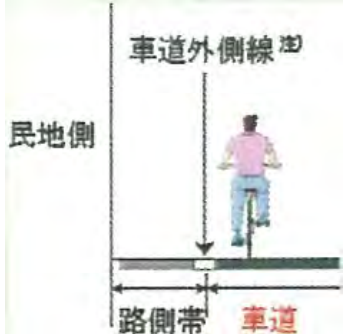
- ◆ 基幹路線とその周辺にある駅、公共施設、企業団地などを結ぶ路線
- ◆ 市道や町道で、自転車交通量が多い路線
- ◆ 市町の自転車関連計画に位置付けのある路線
- ◆ 自転車利用を誘導したい路線

「県民からの政策提案制度」:

県民から現場感覚にあふれる政策提案を募集し、有識者や公募の審査委員のご意見も伺いながら県が実施する事業を決定する神奈川県の制度

4. 栃木県における自転車利用環境の整備形態(素案)

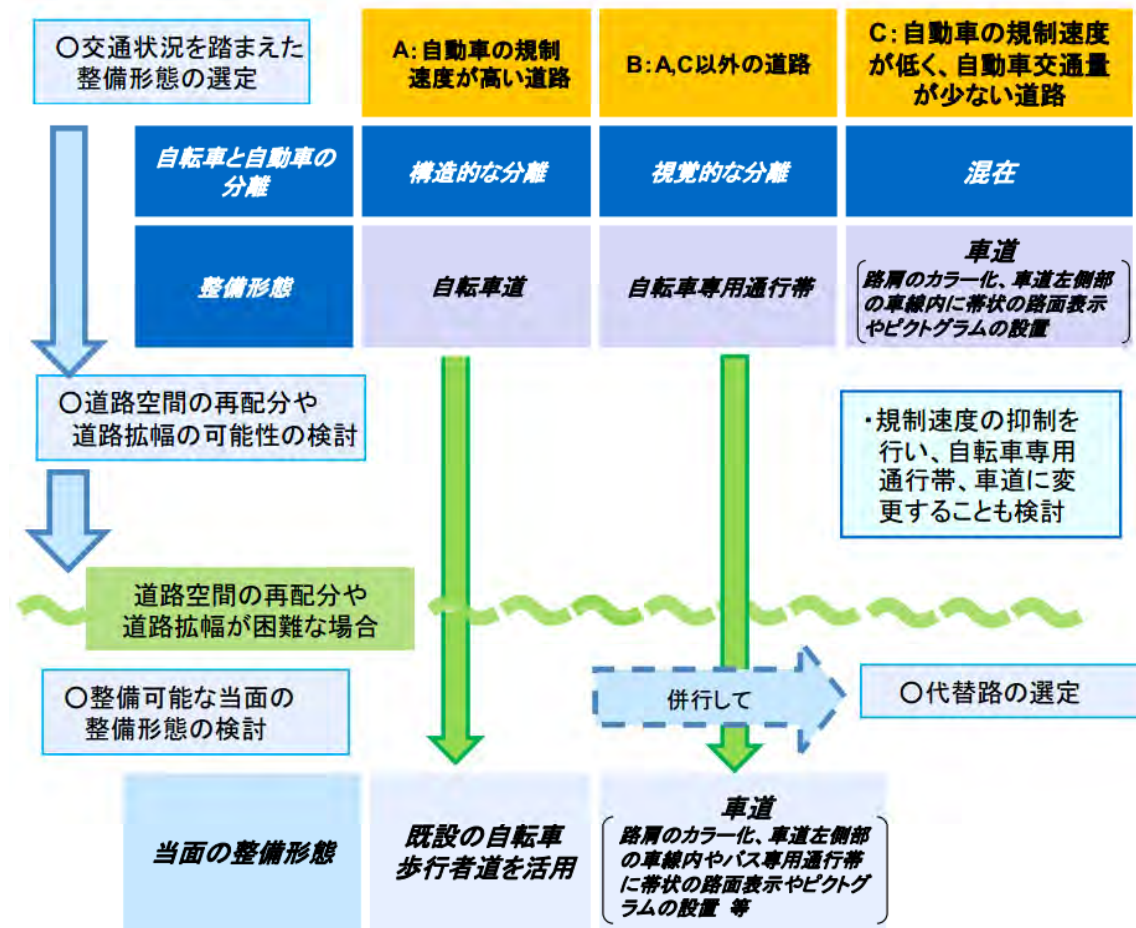
(1)整備形態の分類

	自転車道	自転車専用通行帯	車道で混在	
			■歩道がある場合	■歩道がない場合
				
メリット	・物理的に分離された走行空間が確保されるため、安全性が比較的高い	・自転車の走行位置が明確になるため、安全性が確保 ・交差点内においても直線的に走行できるため、自転車の走行性が確保	・物理的な工事(道路空間の再配分)が不要であり、整備が容易	・物理的な工事(道路空間の再配分)が不要であり、整備が容易
デメリット	・他の整備方法と比べ、幅員を広く確保することが必要 ・双方向の運用の場合、交差点の処理が複雑	・並走する自動車や歩行者と物理的に分離されていないため、不安を感じる利用者が存在(こどもや高齢者等) ・一方通行となるため、沿道施設へのアクセス性が低下	・路肩を走行するため、走行性が劣る場合がある	・自動車と混在して走行するため、不安を感じる利用者が存在 ・自動車の中に速度が低い自転車が混在するため、自動車の円滑性が低下

4. 栃木県における自転車利用環境の整備形態(素案)

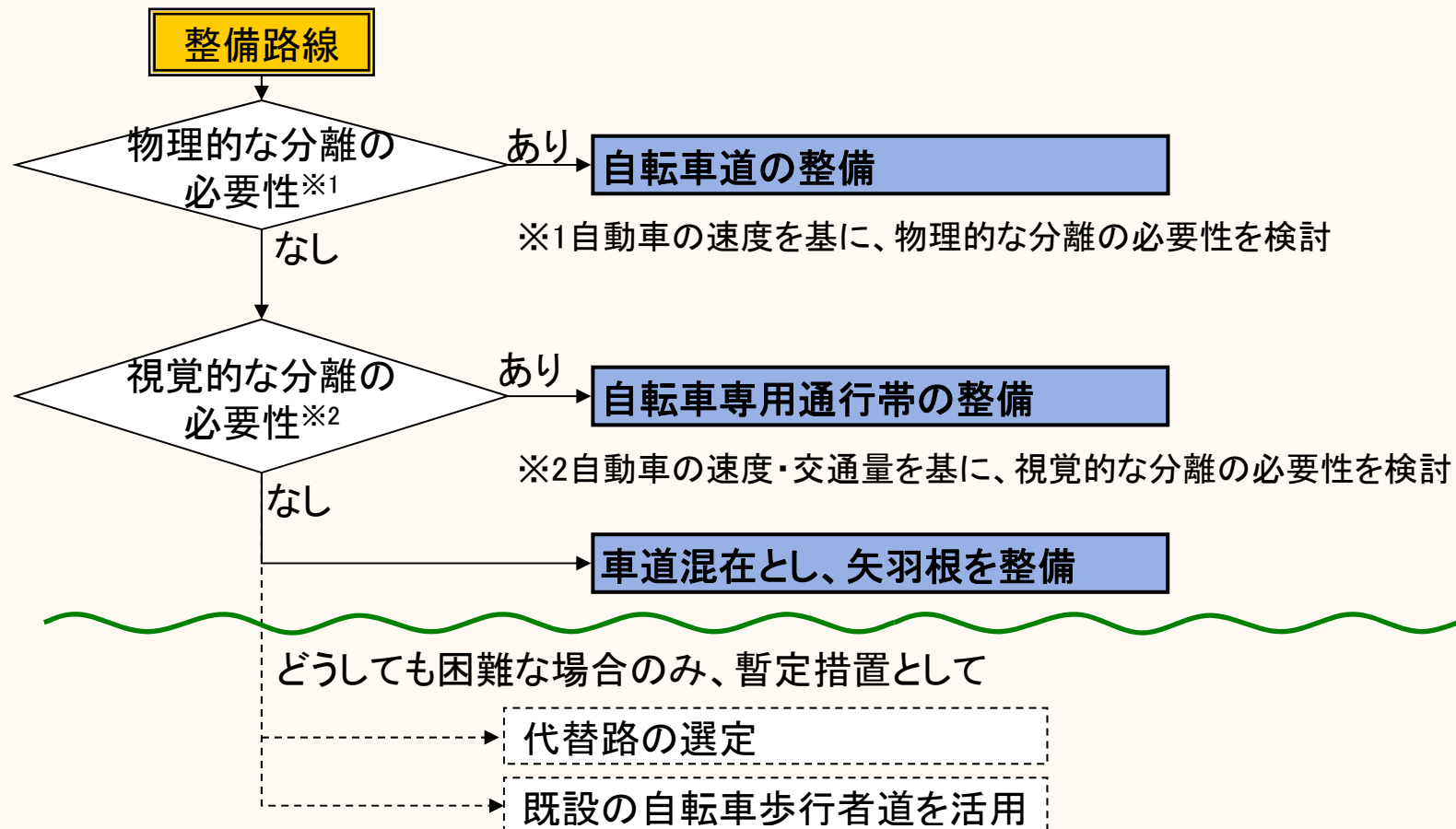
(1) 整備形態の分類

■国が策定中のガイドラインでは、自転車通行空間の整備形態を「自転車道」「自転車専用通行帯」「車道で混在」の3種類に分類



4. 栃木県における自転車利用環境の整備形態(素案)

(2) 栃木県における整備形態選定の考え方



4. 栃木県における自転車利用環境の整備形態(素案)

参 考

(3) 自転車利用環境整備にあたっての主な対応方法(事例)

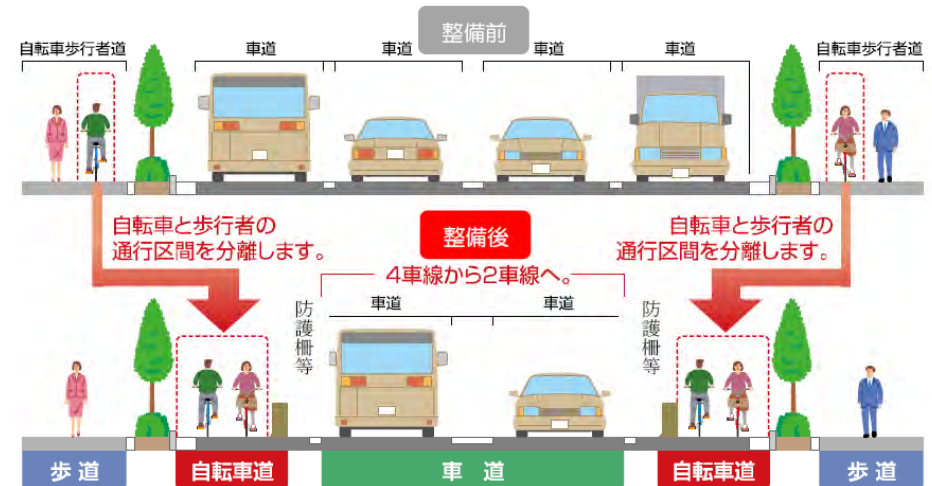
【幅員に制約がある場合】

■ 車線数を減少させ、自転車道を新たに設置した事例

◆ 整備状況



◆ 横断図



4. 栃木県における自転車利用環境の整備形態(素案)

参 考

(3) 自転車利用環境整備にあたっての主な対応方法(事例)

【幅員に制約がある場合】

■ 路肩をカラー化し、自転車専用通行帯を整備した事例

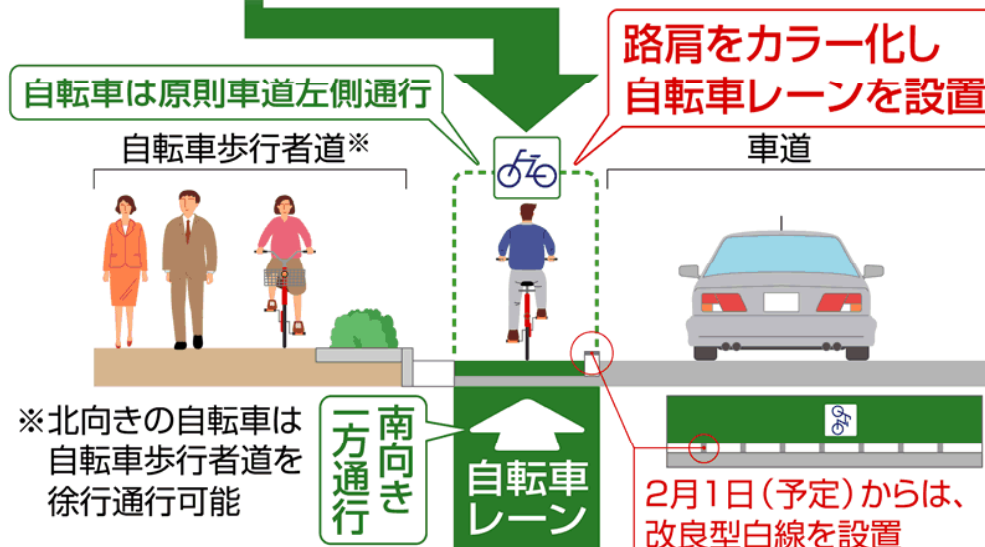
◆ 整備状況



現
況



実
験
中



4. 栃木県における自転車利用環境の整備形態(素案)

参 考

(3) 自転車利用環境整備にあたっての主な対応方法(事例)

【幅員に制約がある場合】

■歩道の無い道路において、路側帯を歩行者空間とし、自転車者は車道と共存させている事例

◆整備状況(路側に着色をした事例)



◆ピクトグラムの例



4. 栃木県における自転車利用環境の整備形態(素案)

参 考

(3) 自転車利用環境整備にあたっての主な対応方法(事例)

【幅員に制約がある場合】

■バスレーンの一部を「自転車指導帯」とし、自転車の走行位置を明示した事例

◆整備状況



自転車指導帯 W=1.25m



◆バス停車時の走行方法の徹底(チラシ)

課題4 バス停車時の走行方法の徹底

注意 バス停車時は後ろで一旦停止しましょう！

- ◆バスが停留所に停車しているとき、自転車に乗ったまま歩道に上がる人が多くみられますが、歩道にはバス乗降客がいるので大変危険です。
- ◆バス停車時は歩道に上がらず、後方で一旦停止し、バスが発車するまで待ちましょう。

一時停止してバスの発車まで待機

バス停車時の走行方法

進行方向 ←

バスの右側を追い越すのは非常に危険です！

バス

バス停

歩道には上がらない！
(バス乗降客との接触の危険あり)

※やむを得ず歩道に上がる場合は、自転車から降りて通行しましょう。

バスが動くまで待とう

4. 栃木県における自転車利用環境の整備形態(素案)

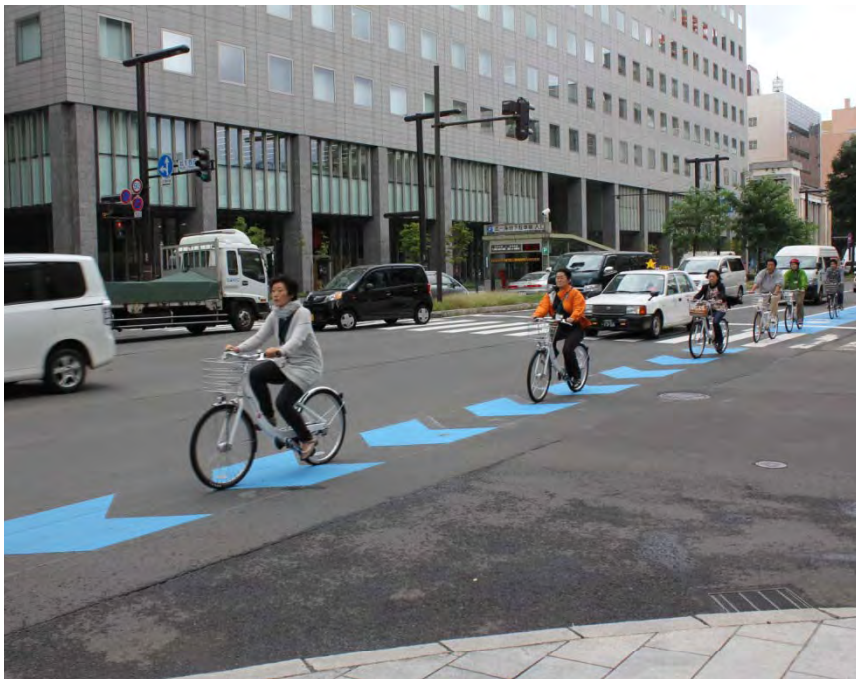
参 考

(3) 自転車利用環境整備にあたっての主な対応方法(事例)

【交差点部の処理】

- 自転車通行帯を交差点に直接接続させ、連続的に整備した事例
- 交差点内に矢羽根を設置し、交差点内の通行位置・方向を明確化

◆ 整備状況



4. 栃木県における自転車利用環境の整備形態(素案)

参 考

(3) 自転車利用環境整備にあたっての主な対応方法(事例)

【交差街路からの流入の処理】

■ 主道路の自転車通行位置の明示を、交差点内でも連続化した事例

◆ 整備状況



4. 栃木県における自転車利用環境の整備形態(素案)

参 考

(3) 自転車利用環境整備にあたっての主な対応方法(事例)

【バス停部の処理】

■ 自転車通行帯をバス停内で直進させた事例

◆ 整備状況



4. 栃木県における自転車利用環境の整備形態(素案)

参 考

(3) 自転車利用環境整備にあたっての主な対応方法(事例)

【アーケード街での自転車と歩行者の錯綜の処理】

■アーケード街において、自転車の速度を低下させ、歩行者と自転車の共存を図った事例

◆整備状況



◆自転車を押す学生



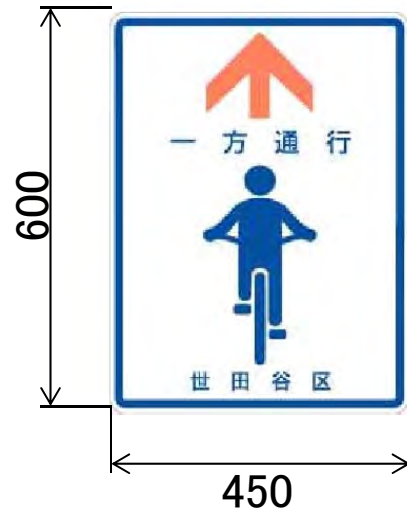
※岡山市の事例(財団法人道路新産業開発機構HPより)

4. 栃木県における自転車利用環境の整備形態(素案)

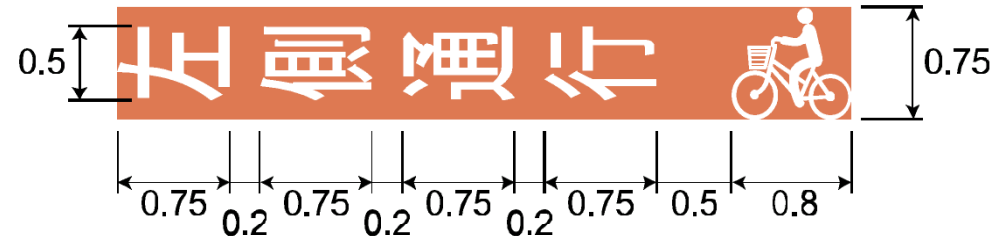
参 考

(4)ピクトグラムの事例紹介

◆東京都の事例※1



◆金沢市の事例※1



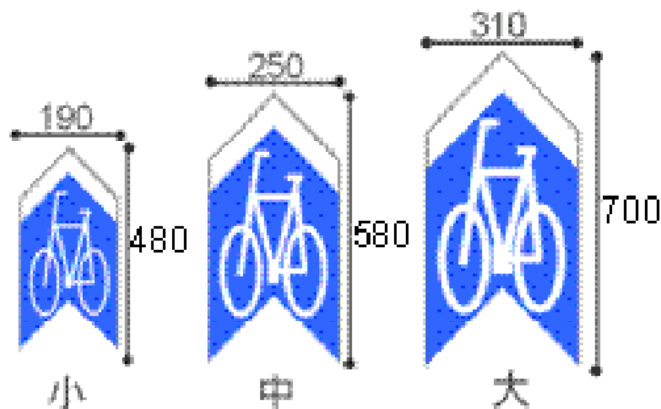
◆松山市の事例※1



◆ロンドン市の事例※2



◆徳島市の事例※1



※1 自転車通行空間整備・計画事例集より抜粋
※2 ロンドン市HPより抜粋

4. 栃木県における自転車利用環境の整備形態(素案)

参 考

(4)ピクトグラムの事例紹介

◆警視庁の自転車ナビマーク※1



◆NPO法人自転車活用推進研究会 提案のナビマーク※2



◆国が策定中のガイドライン



◆宇都宮市の事例



◆栃木県の事例



※1警視庁HP

※2建設コンサルタンツ協会誌「Consultant」(2012年10月号) 25

5. 推進体制・取組

➡道路利用者に対する利用ルールの徹底が効果的に行われるよう
事例を参考に県内での取組を推進

(1) 国内外の推進体制・取組(事例)

【子ども自転車免許事業:宇都宮市の事例】

■宇都宮市では、市内の全小学校において、学科試験（10問）、
実技試験を経て、合格者に自転車免許証を発行

◆宇都宮市の子供自転車免許事業の様子



5. 推進体制・取組

(1)国内外の推進体制・取組(事例)

【ウィーラースクール:宇都宮ブリッツェン】

■宇都宮ブリッツェンは、2009年4月より栃木県内において、定期的に子供向け自転車教室ウィーラースクールを開催

◆ウィーラースクールの様子



◆自転車運転免許証



出典:宇都宮ブリッツェンHP

5. 推進体制・取組

(1)国内外の推進体制・取組(事例)

【ワークショップ:熊谷市の事例】

■熊谷市では、ワークショップを実施し、バリアフリー整備・自転車走行環境整備・景観整備の三位一体となった整備計画を検討

◆ワークショップの概要(経緯)

H20 バリアフリー・自転車・景観・環境等の視点から、中心市街地の道路空間整備方針(案)を作成

整備コンセプト:「ひとと環境にやさしい道づくり」

基本的な考え方

- ・歩行者と自転車の通行が区別された安全な道路空間
- ・ユニバーサルデザインの理念に基づく歩行空間
- ・中山道の歴史を活かし、祭事利用や、周辺景観に配慮した整備
- ・連続した緑陰の創出、環境配慮素材の採用等、快適な歩行環境創出
- ・自転車利用マナーやルール周知を図り、ハード整備と一体となった取組
- ・地域と連携し、景観や環境の保全形成

H21～H22 社会実験等により整備課題を検証

- 道路空間整備に関する社会実験
- 交通量・アンケート調査の実施
- 渋滞予測シミュレーションの実施
- 県道太田熊谷線自転車道フォローアップ調査

- 整備パターンを複数提示
- 短期と中長期的な整備を分けた方針



社会実験時の状況

H23～ 市民参加ワークショップにより整備の方向性を評価し、整備計画(案)を作成

- 多様な主体の参加によるワークショップ
- 整備計画(案)の周知

- 主要な国道、県道、市道の整備方法を決定
- 整備計画(案)を策定



ワークショップの状況

◆ワークショップの様子



5. 推進体制・取組

(1) 国内外の推進体制・取組(事例)

【利用者、住民参加型の現地点検:ロンドンの事例】

■ロンドンでは、CRIPS（ロンドン交通省、自転車利用団体、警察等）が現地調査を実施し、ルートを選定や整備方法を検討

◆CRIPSの活動状況



出典:ロンドン市HP

5. 推進体制・取組

(1) 国内外の推進体制・取組(事例)

【交通安全教育：フランスの事例】

■フランスでは、教育法により、学校における交通安全教育の実施が義務化。

◆フランスにおける幼稚園、小学校での自転車に関する交通安全教育の様子



資料；海外レポート「フランスにおける自転車交通安全対策」、財)日本自転車普及協会自転車広場HP
URL; http://www.cycle-info.bpaj.or.jp/japanese/report/rep05_2.htmlより作成

5. 推進体制・取組

(1) 国内外の推進体制・取組(事例)

【交通安全教育：ベルギーの事例】

■ベルギーでは、交通安全教材やカリキュラムは交通安全関連団体、自転車ユーザー団体、自治体等が協同で作成。親や指導者が子供を指導するための教材も作成

◆交通安全教材の例



登下校時の交通安全に関して、子供をもつ親向けに子供の特性、注意事項や子供に教えるべき点など多彩なアドバイス冊子
(自転車、徒歩、自動車、原付、公共交通機関等)

ベルギーでは交通安全教材の多くがインターネットで公開されており、有料のものは購入することも可能

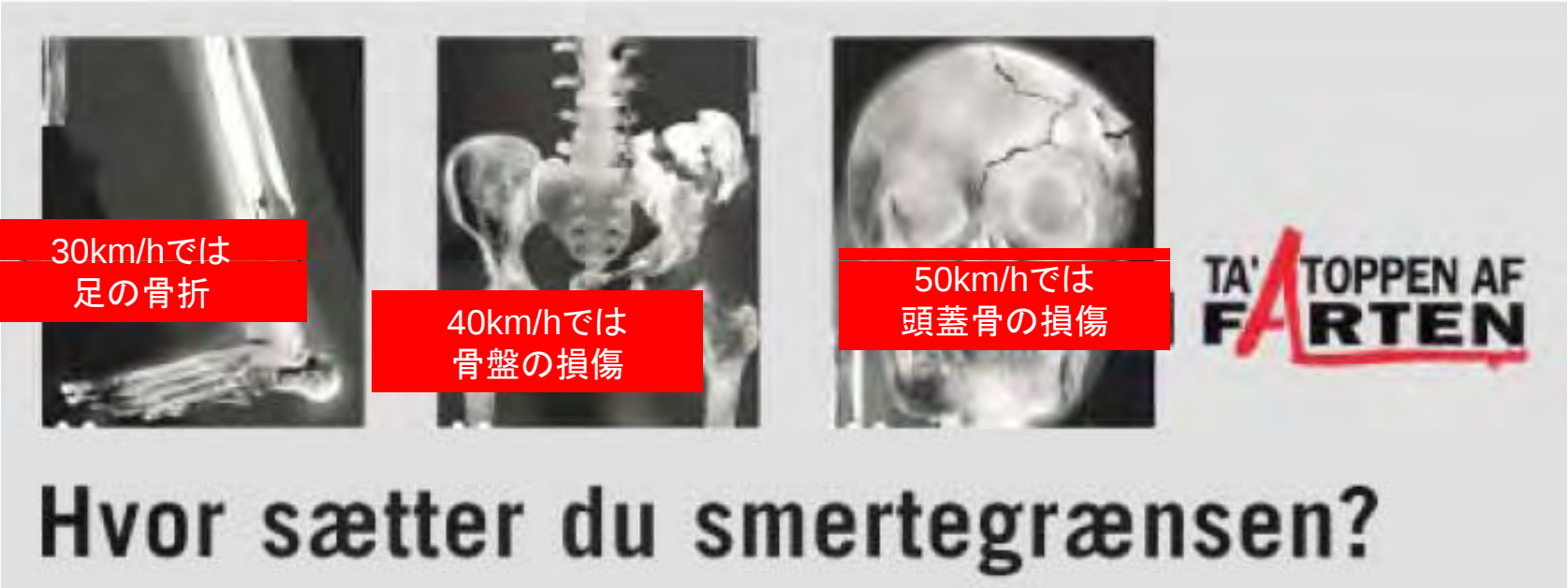
5. 推進体制・取組

(1) 国内外の推進体制・取組(事例)

【交通安全教育：ベルギーの事例】

■デンマークでは、メッセージ性の高いキャンペーン資料を作成し、一般市民の認識向上を狙っている

◆速度を落としましょうキャンペーンのポスター



30km/hでは
足の骨折

40km/hでは
骨盤の損傷

50km/hでは
頭蓋骨の損傷

TA' FARTEN

Hvor sætter du smertegrænsen?

あなたはどこまでこの痛みを受け入れることができますか？

5. 推進体制・取組

(1) 国内外の推進体制・取組(事例)

【交通安全キャンペーンテレビ:イギリス・ベルギーの事例】

■イギリスでは、自転車の認知度向上を狙ったテレビCM等を自治体が実施

◆ロンドン交通局(TfL)によるテレビCM

HP上でTVコマーシャルの動画を見ることができる。

<http://www.tfl.gov.uk/roadusers/cycling/5842.aspx>

The screenshot shows the Transport for London (TfL) website. The 'Road users' tab is selected, and the 'Cycling' sub-menu is open. Under 'Cycling', the option 'Watch the TV advert' is highlighted. The main content area displays a video player for a TV advertisement. To the right of the video player is a 'Cycling Journey Planner' form with fields for 'From', 'Post code', and 'To', along with a 'Leave now' button. The website footer includes links for 'MAYOR OF LONDON', 'Freedom of information', 'Jobs', 'Media', and 'Terms and conditions', and a copyright notice for '© Transport for London'.



自転車道のマークを飛び出して、ロンドン市内を気持ちよさそうに走るコマーシャル

最後に示されるテロップは、

自転車であなとも快適な暮らしを！

You're better off by bike

栃木県自転車利用環境検討会議 第2回 会議資料

試験的実施の企画

－ 目 次 －

1. 宇都宮市の取り組み(紹介)
2. 交差点処理に関する試験的実施

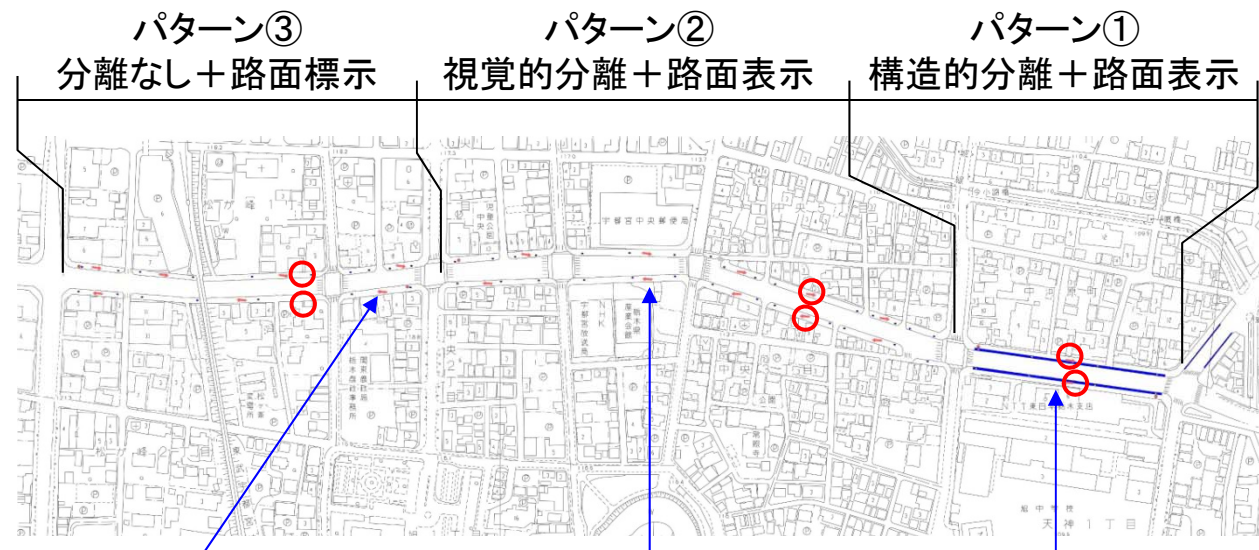
平成24年10月19日

1. 宇都宮市の取組み(紹介)

(1)実施内容

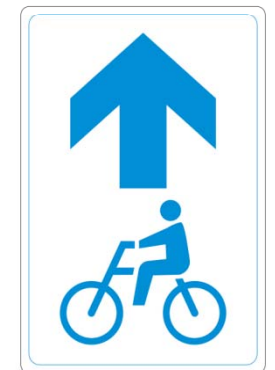
■市道4号線における走行実験（歩道走行自転車の走行方向明示）

■実験位置



○ ビデオ観測位置(案)

走行方向を明示する
ピクトグラムの案



意向調査を通じて評価

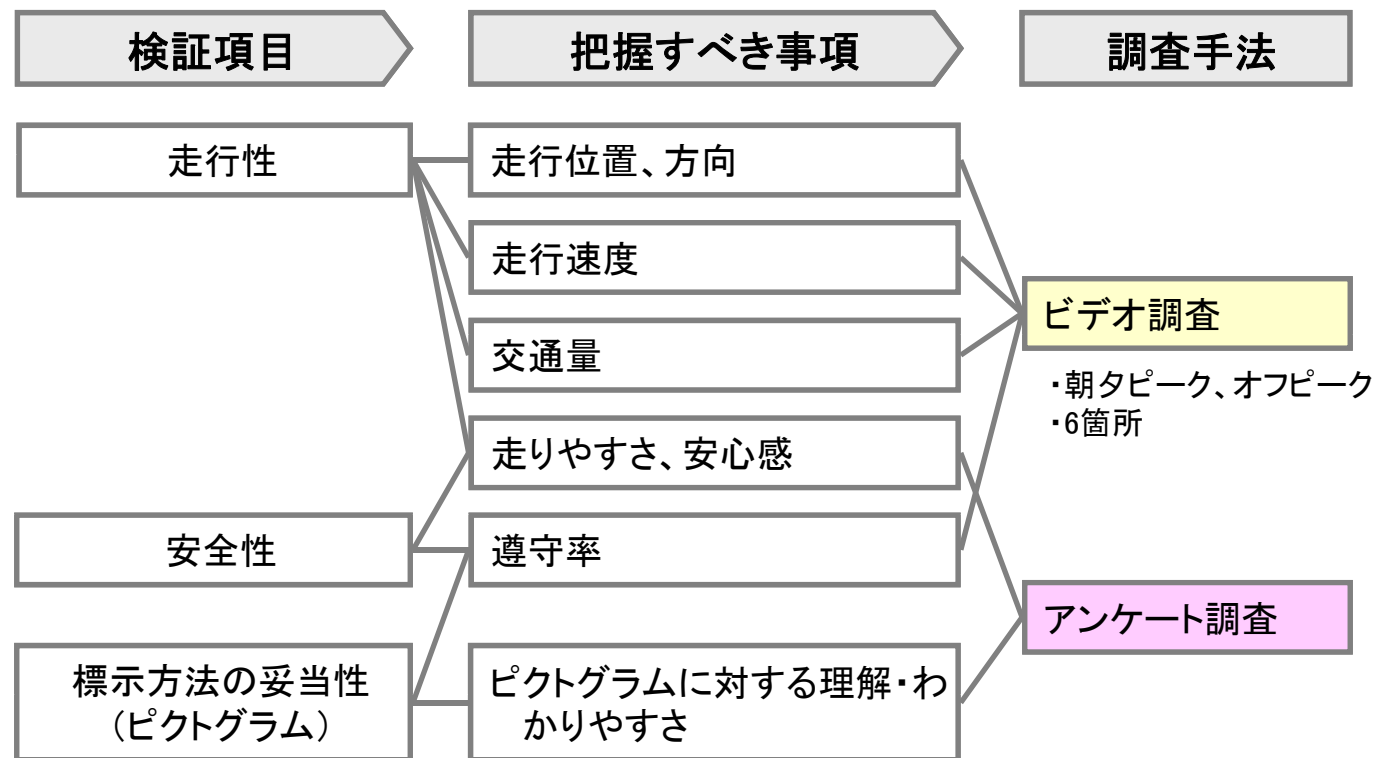
1. 宇都宮市の取組み(紹介)

(2) 走行実験の効果検証のための調査企画

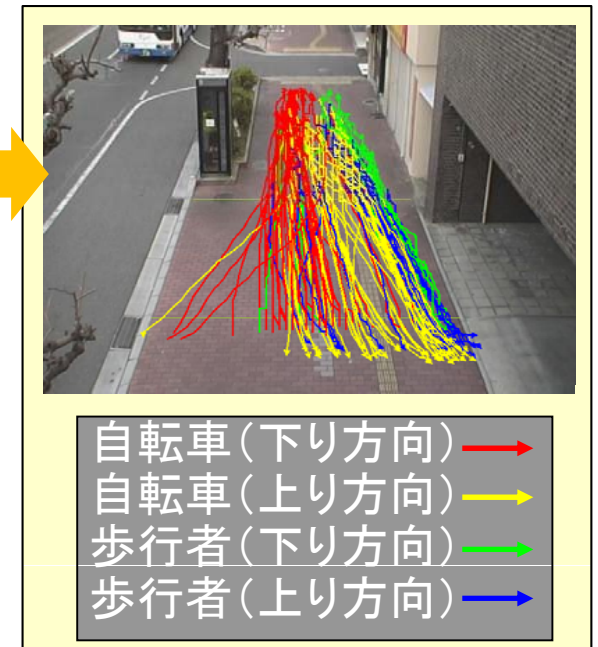
① 調査目的

- 整備手法別の走行性、安全性
- 一方通行化を明示するピクトグラムの影響の確認

② 調査内容



参考:ビデオ調査の活用方法例
(通行挙動の分析)



※実験の効果を検証するため、実験前と実験中の2回調査を予定

2. 交差点処理に関する試験的实施

(1) 実施内容

① 試験的实施の位置づけ

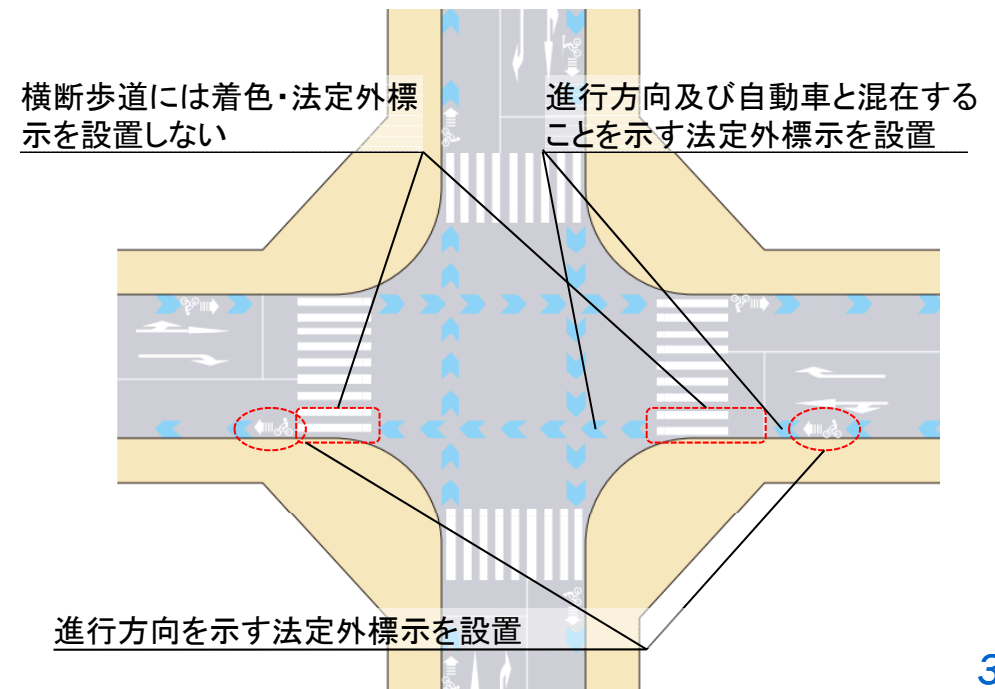
- バス停・荷降ろしなどについては、これまでに色々な実験が試みられてきたが、交差点部の処理については課題が残存
- 栃木県版ガイドラインの策定にあたり、交差点部の試験的实施を行い、結果をガイドラインに反映

② 試験的实施の内容

- 自転車通行位置を交差点内でも連続して明示
- 2段階右折のための滞留スペースを確保

※実施箇所は調整中

◆ 交差点部の処理例



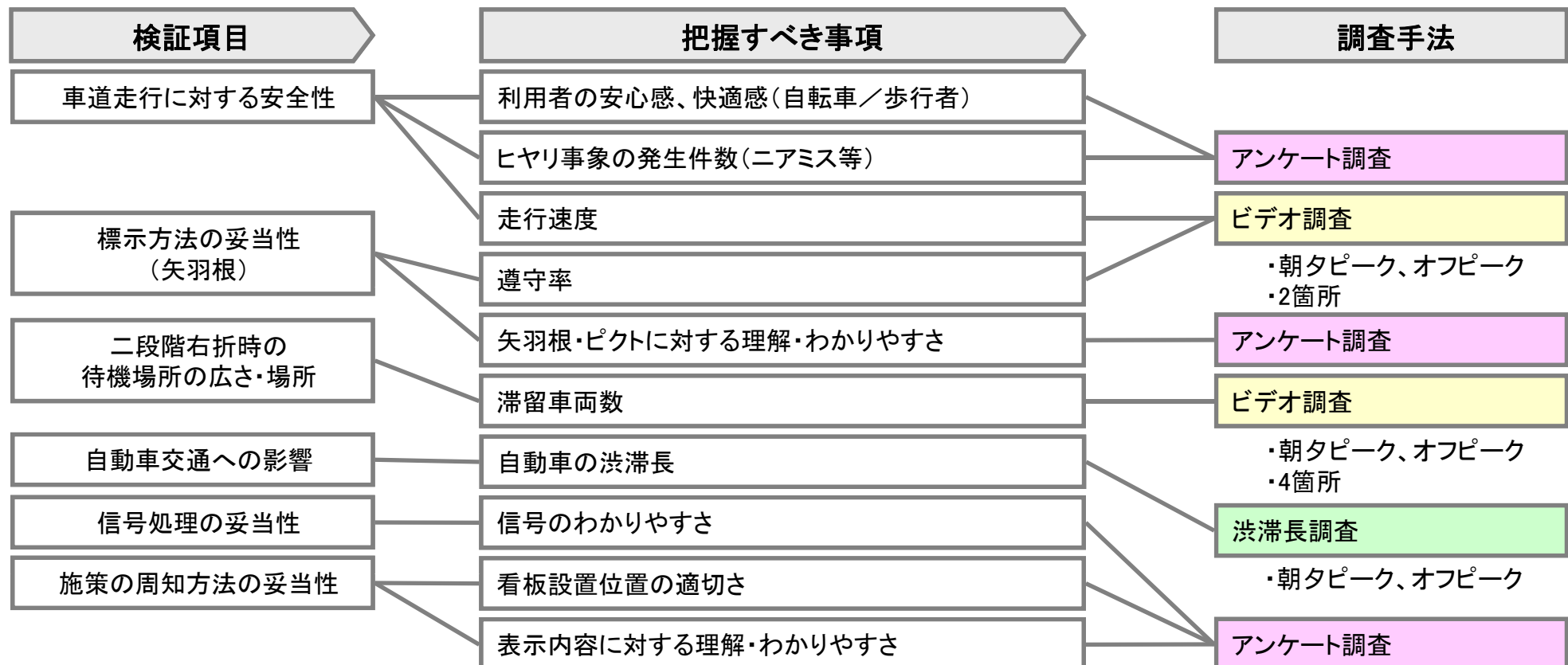
2. 交差点処理に関する試験的实施

(2) 試験的実施の効果検証のための調査企画

① 調査目的

■ 自転車通行空間の明示による効果・影響、及び明示方法の妥当性を検証

② 調査内容



※試験的実施の効果を検証するため、実施前と実施後の2回調査を予定

現地調査ルート



現地調査(集合場所、注意事項)



【現地調査上の注意事項】

- ・ 車道左側走行を基本。ただし、各自の判断で歩道も可。
- ・ 歩道を通行する際は、歩行者優先で車道寄りを徐行。
- ・ 信号遵守。横断帯など交差点の通行方法は各自判断。
- ・ 1列になって走行しますが、停止場所で毎回集合します。
- ・ 無理はせず、各自の判断・ペースで走行して下さい。