

### 第3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12月19日（水） 15:00～17:00

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(代理出席)
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
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) 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の基本的な考え方について
- (3) 自転車走行空間に関する試験的実施、実態調査について

#### 開会

##### 出欠の確認

##### 座長挨拶（宇都宮大学 森本）

- ・年末の大変お忙しい中お集まり頂いてありがとうございます。ガイドラインが11月に公表されました。それに並行して栃木県でガイドラインを作るということで、皆さんで議論しながら、栃木県にあった、皆さんに使って頂けるガイドラインを作りたいと思います。
- ・第一回の検討会で、「議論するだけの検討会ではなく、実際に何かが変わることをやりたい」ということで、社会実験も年が明けたら企画していると聞いています。それも

皆さんで議論しながらやっていければと思っています。

- ・途中で中座をするという大変失礼なことをさせていただきますが、今日もよろしくお願い致します。

議事（座長：宇都宮大学 森本）

- （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の基本的な考え方について

資料説明（事務局）

質疑応答

（座長 森本）

- ・栃木県のガイドラインを作るのだから、「栃木県らしさ」を前面に出した方がいい。資料のどの部分を見れば、「栃木県らしさ」がわかるのか。

（事務局）

- ・国のガイドラインでは都市内、つまり地域内ネットワークについては触れられているが、それ以外については触れられていない。栃木県版ガイドラインでは、工業団地への通勤ルートの確保や、利用者の利便性確保を行っていききたい。また、観光地等を結ぶ路線や、県内に点在する道の駅の高度化を行っていききたいと考えており、それらが特徴の大きな部分である。

（座長 森本）

- ・「プロチーム」があるというのもかなり特色がある。自転車の選手ではないが、自転車愛好家の方が随分来られるようになってきている。高級バイク用の駐輪施設の整備も推進してはどうか。

（委員 A）

- ・「自転車専用通行帯」から考え方を始めており、ガイドラインの隠れた本質を読み取っていただいていると思う。
- ・道路法、道路構造令、道路交通法と色々入り組んだ中で、路肩の扱いが非常に難しくなっている。これについては、栃木県として打ち出している「路肩をある程度積極的に利用する」方針に賛成する。
- ・矢羽根は車から見えなければ意味がないため、可能な限り大きく作る方がいい。
- ・国のガイドラインの策定の際に議論はしたが、盛り込めなかったものとして、「交差点周辺での工作物の扱い」がある。交差点付近の見通しをどうよくするかが課題である。交差点周辺には物を置かないということを県版ガイドラインに盛り込んでいただけると、「背の低い子供たちが物陰に隠れて見えなかった」というような事故はなくせると

思う。

- ・自転車ネットワークの計画路線の選定について、国のガイドライン①-⑥に、「栃木県の特徴を踏まえ、国のガイドラインの選定基準に加えて考慮すべき路線」①-③を付け加えるのは良いと思われる。
- ・将来ネットワーク計画を作る際に、地図のレイヤーを9枚重ねるというイメージで、ネットワークを作って頂けないだろうか。公共の交通施設、学校・商業施設はどこにあるのかという地図の上に、自転車関連事故の多いポイントの地図を重ねていき、該当する箇所に色を付けていくと、10年か20年、30年後のネットワークのあるべき姿が見えてくるのではないか。
- ・考え方というところに留まらず、将来的なネットワークのつながり方、県全体の見取図のようなものを提案しておいた方がよいのではないか。そういったものがあれば長期計画も立てられると思う。また、他の計画にも派生して、いろいろな調整もできると思う。

(委員B)

- ・整備形態の選定について、国のガイドラインと栃木県版のガイドラインの「当面の整備形態」の部分が異なる理由を知りたい。
- ・矢羽根の設置間隔はどのように考えているのか。

(事務局)

- ・自転車歩行者道が4~5m整備されている箇所で、車の速度が50km/hを越える場合に、自転車道や自転車通行帯を車道に設けるのは適切ではないと考えている。このように、車道を走るのが必ずしも適切ではない場合を考慮して「当面の整備形態」を変えている。
- ・矢羽根を車道に設ける場合、設置間隔は単路部で10m~15mを予定している。試験的实施では、10m間隔と15m間隔を試してみたいと考えている。

(委員A)

- ・整備形態の選定について、自転車歩行者道を自転車が走る場合には、「車道を走っている車から認識しづらい」ということが問題である。歩道が広いから今走っているものはそのまま認める、ということであっても、自転車は歩道では徐行しかできない。幅の広い自転車歩行者道であっても、車道には、速く走る自転車が車から認識されやすいような整備をするべきである。自転車歩行者道が広い箇所で、自転車を歩道に閉じ込めておいた場合には、自転車歩行者道で自転車が速度を出して走り、車も車道に自転車がいないから速度を出して走るため、交差点で事故が起こってしまう。
- ・既設の自転車歩行者道を活用する事は、国のガイドラインでも認めているが、新しく作ることは認めていない。それに真正面から反対するような記載は良くない。

(座長 森本)

- ・まだ議論の余地はありますので、委員の意見を踏まえながら、どのような記載をすれば誤解の無い書き方にできるか、協議決定していただければと思います。

(委員 C)

- ・ピクトグラムについて皆さんのご意見を伺いたい。国のガイドラインで、法定標示は使わないようにと記載されているのはなぜなのか。法定標示を使った場合、何が問題なのか。個人的な考えとしては、自転車が走行する部分には「自転車」と描くなど、全国共通、世界共通、なるべく共通の標示をするのがいいのではないかと考えている。

(委員 A)

- ・国のガイドラインを策定する際に、今まで歩道上に使われていたピクトグラムをそのまま車道上で使うのは誤解を招きかねないという議論があり、法定標示は使用しないという記載になった。
- ・私も法定標示を使用しても問題ないと思っており、ガイドライン策定の際にはその旨も議論したが、「新しいものに挑戦している」という意気込みを現わす精神的なものだと思われる。
- ・実際は自転車の格好で見えれば特に問題はない。良いものを作れば全国に広がるかもしれないので、ご考慮いただきたい。

(委員 B)

- ・矢羽根と自転車間の矢印はどういう意味か。

(委員 A)

- ・単路部で矢羽根と矢印を一緒に描く事は基本的にはない。矢羽根ではなく、青で塗った場合に、白抜きの自転車と矢印を描くことが基本である。

(委員 B)

- ・自転車のマークを縦長に描くのは、自転車の車輪が丸く見えて良い。どのくらいの長円にすればいいのか試験でやってみるのも良いだろう。

(委員 D)

- ・整備形態の選定フローに従うのは、自転車ネットワークに選定された路線についてのみである、ということで良いだろうか。また、拠点間・観光地間を見たときには、郊外部等の歩行者がいないところも含めてこのフローに沿った整備をするのか。

(事務局)

- ・拠点間や観光地間では、自転車専用通行帯や車道混在等のハード施策だけでなく、自転車マップの作成等のソフト施策も推進していきたいと考えている。

(委員 A)

- ・ガイドラインはネットワークを前提としているため、自転車ネットワークを作らないところでこういうものは適用しなくていいのか、という意見があるが、これは論理的にありえない。
- ・自転車専用通行帯や自転車道というのは、整備してしまえば、いずれネットワークに組み込まれる。そのため、ネットワークに組み込まれない自転車道、自転車専用通行帯整備は無い。今後自転車の走行位置を明示する場合には、将来の自転車ネットワークに組み込まれるという前提で、整備形態の選定フローに則って整備をするのである。

(委員 C)

- ・「ネットワーク」の概念はいろいろあると思われる。極端に言えば、今ある道路のほとんどは自転車を通れるため、全て自転車ネットワークである。ソフト施策も含めて整備を進めるのであれば、自転車歩行者道や歩道の無いところも考慮した方が良いと思われる。国のガイドラインでは主に都市内のみを対象としており、他の部分はそれを参考に進めるということになっている。栃木県では対象を広げ、田舎の観光地等も含めて議論してはどうか。

(委員 A)

- ・山間部等でも需要があればやればよい。ただ、国のガイドラインに記載しているのは、「拠点が有る」、「自転車が使われている」、「自転車の需要が見込まれる」、「学校が近くにある」といった箇所を、先行して整備していくということである。それに対して、「挑戦的に郊外の道で自転車ネットワークを作る」ということになれば、ネットワーク選定すればよい。
- ・ただし、優先順位としては、国のガイドラインに記載されているところから手掛けて頂きたい。ここを挑戦し突破できれば、色々なところができる。

(座長 森本)

- ・道路の効率的な利用で、できるだけ効率的に多くの人たちの利便性を図るという発想から、今、自転車利用環境が整備されていないところからきちんと作っていき、将来ビジョンをどうするのかを検討するという。ビジョンがないところにネットワークを作っても意味が無い。観光や、都市計画等の街づくりのビジョンの中に道路ネットワークがどう位置づけられるのかが根源である。

(座長 森本)

- ・(試験的实施について)宇都宮のネットワーク整備によって、事故が4割減っているが、事故が減っていない路線も存在する。具体的には競輪場通りである。競輪場通りで自転車専用通行帯整備後に起きている事故の6件中5件は逆走である。それから歩道上で起きている事故である。
- ・競輪場通りの特徴は、道路の両側に店舗が密集していることである。道路上を走る車が店舗に入ろうと右折する時に、歩道上の自転車と事故を起こすケースと、交差点部で事故を起こすケースが多い。
- ・自転車専用通行帯があることによって、車のドライバーは、自転車が自転車専用通行帯を順方向に走っていると思い込んでいる。しかし実際は自転車専用通行帯を逆走してくる自転車や、歩道を走る自転車等がいる。また、沿道からの出入りも見なければならぬ。こういう複層関係にあるところは、リスクが一時的に高まっているのかもしれない。
- ・これから社会実験を行う上では、歩道を走る自転車と車道を走る自転車の2つが交錯するという事を考慮しながら実験をして頂きたい。

(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  
資料説明・デモンストレーション(事務局)

質疑応答

(委員E)

- ・矢羽根の設置間隔について、10mと15mを比較すると、10mの方が良いと思う。10mは走行する前には間隔が遠いと思ったが、実際走ってみるとちょうど良いと感じた。その後に15mを走ると、急に間隔が遠くなった気がした。

(委員F)

- ・私も同じ意見であり、最初の10m間隔がちょうど良いと思う。15mは遠い感じがする。

(委員A)

- ・基本的には、単路部は全面に着色し、交差点部に矢羽根を設置するのが原則だと考える。自転車専用通行帯であるか、指導帯であるかは問わず、同じやり方で構わない。ただ、予算の問題があるので、最低10m間隔で設置していただきたい。また、矢羽根の幅はなるべく広い方がいい。
- ・矢羽根の設置間隔と大きさについては、自転車に乗っている人のことは考えなくていいと思われる。車に乗る人間が矢羽根をどう認識できるかが重要である。車に乗ったつもりで眺めてみると、10m間隔でも遠く、その間に駐車したくなる。
- ・実施区間について、宇都宮の場合は、北側にある奥州街道と合流するY字路の部分の

処理をやって初めて意義があると思う。国道4号の交通量の多い部分で実施するのは大胆だと思うが、この部分は全国各所で見られる。全国がやらないところを挑戦するのであれば、このY字路の部分をやるべきである。

- ・小山市の場合は、県道264号線と交差するT字路の部分で実施するのであれば、全国に先駆けて挑戦したと感じる。T字路では、主道路から従道路に右折する部分の処理が、滞留スペースも含め、自転車横断帯を使うしか方法がない。そのため、自転車横断帯を残すのはT字路の、主道路から従道路へ降りてくる部分の片側だけにする。この処理は全国的にやったところがないのでやって頂きたい。
- ・停止線の前出しができていないところがある。自転車の停止線を車の停止線よりも前出しするという原則を貫いていただきたい。横断歩道ぎりぎりまで前出ししてもいいと思う。
- ・広報の話について、広報の対象から自動車が抜けているのは問題である。自動車に周知しなければ全く役に立たない。
- ・起終点の看板は問題である。歩道に誘導する矢印は描くべきではない。いくつかの市で実験をやっているが、一つとして歩道に向けて描いたところはない。これをやると誤解を招くだけである。車道が原則だと言っているのであり、歩道を通る人は仕方がない。それは現場で指導するしかない。
- ・看板の設置高さについて、自転車を対象とする場合には、上の方に看板があっても見えないため、なるべく低い位置に置いて欲しい。一方で、車に対しての看板が必要で、それはある程度高い位置でよい。自転車・歩行者に対する看板と、車に対してアピールする看板をはっきり分けて作っていただきたい。
- ・トラック協会・バス協会・タクシー協会等に話をされると思うが、チラシの中に、「自転車から1.5mぐらい離れたところを走ってください」というようなものを明示して欲しい。そうでなければ、チラシを読む人はほとんどいない。車に乗る人たちが「自転車が居るから離れなくてはならない」ということが分かるようにしなければ、試験期間中に事故が起きてしまう可能性がある。具体的にいくつかの写真やチラシも持っているので、参考にしたい。

(座長 古池)

- ・停止線の前出しについては、これはヨーロッパでも、必ず自転車の方が前方に止まると徹底しているので、やっても良いと思われる。

(委員 A)

- ・バイクボックスを栃木県警で認めて貰えないだろうか？警察庁との交渉で、どうしても許可がおりなかったのは、並進禁止という法律上の制約があるためである。ただ、どこかの県警が認めてしまえばそれでも良いと言われている。世界で見ても、並進禁止の法律があるのは日本だけである。

(委員 F)

- ・車道で走らなければならない以上、右折が簡単にできた方がいいのではないかと。自転車利用者として、一番危険を感じるのは右折する時であり、安全に右折するためには大変面倒である。

(委員 A)

- ・広報手段への追加のご検討をお願いしたい。予算が絡むことではあるが、「現場指導」である。標示を路面に描いても、現場指導がなければわからない。
- ・私が指導を行っても構わないので、現場指導を何回かやって頂きたい。

(委員 C)

- ・起終点の看板で歩道への誘導をするかということですが、自転車は車道原則なので、歩道への誘導をするべきではないのは分かる。一方で、現状自転車を利用する人のほとんどは歩道を通っている。そこで、今回のように矢羽根を作り、少しでも安全を確保して車道を通ってもらおうとしている。ただ、「一度車道に降りたらもう歩道に上がれない」ということだと、躊躇してしまうのではないだろうか。車道走行に対する抵抗感がある中で、色々な通り方があると示さなければいけないと思い、歩道への誘導も入れている。
- ・現場指導についても、「歩行者の多い歩道にスピードを出して自転車が走ってくる中で自転車を車道に下ろす」という状況なのか、あるいはそこまで危険な状況ではなく、「速度の速い自転車は車道を走ってください」という程度なのか、様々な場合があると思われる。金沢の場合は、狭い道の中でどうしても歩道から自転車を下さなければいけないという状況であったと思われる。道路によっては、そこまでではなく、「速度の速い自転車だけを下ろせばいい」とか、「もともと車道を走っていた人が快適に走れるように変える」など、色々なケースがあると思われる。
- ・道路の状況に応じて、通り方を選んでもらう方がいいと思われる。強制的に、「車道を通れ」「歩道を走るな」ということは厳しいのではないかと。

(委員 A)

- ・そんなことはない。2007年から「車道が原則」と言っているのだから、原則は原則である。原則以外のことを言えば国民は迷う。歩道を通るなど言っているわけではない。
- ・歩道を逆走してきた自転車が「車道に出てください」と言われたら、道路の向こう側へ渡らなければいけないが、面倒だからそのまま歩道を走る人もいる。その度にトラブルを起こしては指導ができない。だから、「歩道はゆっくり走ってください」「原則は車道です」とだけ言えばいい。あとはそれぞれ大人の判断をしてくれればいい。金沢でも幅広い道はそうしている。原則は曲げないのが大事である。



(委員 C)

- ・原則は曲げておらず、原則以外のことがあるが、それを表示するかしないかだけの違いです。原則だけを伝えたときに、逆に「自分は歩道を走る」という人が増えてしまわないかを心配しているのである。

(座長 古池)

- ・看板やビラにもう一工夫あってもいいのではないかな。小さい字が多くて読む気にならない。何をやってほしいのかが分からず、一目瞭然とは言えない。

(委員 G)

- ・試験をするにあたっては、安全を第一に考えてやっていただきたい。
- ・矢羽根や通行帯がある場合は、車は駐停車禁止になっているのか？

(事務局)

- ・駐停車禁止の規制と、この標示は別のものである。

(委員 G)

- ・車が停まっていた場合は、自転車は車を避けて通ると思う。そういった場合の安全性も考えて欲しい。
- ・チラシに関して、中学生・高校生は配布しただけでは読まないで、周知の仕方を考えて頂きたい。長い文章はまず読まない。

(座長 古池)

- ・駐停車の問題について、車が停まっている場合は、自転車は歩道に上がるか、車が来ないことを確認して追い越す必要がある。違法駐車取締りをやっているのだから、そういうものと組み合わせたい。今回の試験的実施に関しては、国道4号は駐車禁止であり、停車もあまりなかったと思う。ただ、これを県全体に広げていく上では、駐停車の問題も考える必要がある。

(委員 G)

- ・高齢者の場合、自分が歩道を通れると知っている人はいいが、たまたま車道を通ってしまったとき、違法駐車等で道をふさがれることも考えられる。安全第一であるが、常に現場指導しているわけにもいかない。他の事例ではどんな安全対策をしたのか教えて頂きたい。

(委員 A)

- ・歩道を走る自転車が車道を走る自転車より早いというケースをなくせば良い。お年寄りや13歳未満は歩道を走っても良いが、歩道は徐行するのが前提です。それをわか

っていないので、お年寄りでも速度を出して歩道を走行する人もいます。そういった方には車道を走っていただくことになる。

- ・安全に歩行者に混じって走行するのであれば、車道が怖かったら歩道を走ってもらえば良いという、常識の範囲内の対応である。無茶なことをやれとは一切言っていない。
- ・一番大事なのは、現場で指導する人たちの指導をする最初のミーティングである。そこできちんとした原則といくつかケーススタディをやっておけば、ほとんど問題は無い。

(委員 G)

- ・指導する人が居ない時に、高齢者の方が自分の判断で車道に入った場合のことが聞きたかったのですが。

(委員 A)

- ・自転車が蛇行しており危険に思うケースもあるが、車が見ているため問題はない。蛇行しているお年寄りを見たら、車は離れるので、かえって安全性は高まる。
- ・今まで自損事故で転んだケースはあったが、車にぶつかったケースはなかった。

(座長 古池)

- ・ドライバーに対する周知が必要である。実験の最初はガードマンをつける予定はあるのだろうか。また、通勤ラッシュ時などには人を立てるのだろうか。

(事務局)

- ・そこは議論が行き着いていませんでした。今後検討していきたいと思う。

(座長 古池)

- ・現場指導を行う際には、警察の方が立っていることは相当効果があると思う。

(委員 E)

- ・これから自転車が、車道を走るのは広まっていくと思うが、車道を走るときには手信号が役に立つと思う。試験的实施とともに手信号も普及すれば快適に走れるのではないかな。

(座長 古池)

- ・手信号を広めるのは、総合対策の中に取り入れた方がいいと思われる。手信号は本当に便利であるが、日本では見たことがない文化である。

(座長 古池)

- ・矢羽根の設置間隔については、10m 間隔という事で良いだろうか。15m 間隔では長いため、比較案は 5m でいいのではないかと、という議論もあると思います。それから、矢羽根ではなく、全面を塗ることについて、全面に塗ってしまうと逆走がかえって増えるのではないかと。矢羽根があると方向が分かるので、矢羽根の方が良いのではないかと思う。
- ・設置間隔の違いをアンケート等で検証すると思うが、間隔をもっと短くする、三等分して、5m、10m、15m とするといったことも含め、ご検討いただけるだろうか。

(事務局)

- ・10m を原則として、15m はやめる方向も含めて、もう 1 パターン検討します。
- ・矢羽根の角度についてはいかがでしょうか？

(座長 古池)

- ・自転車に乗る人からの見え方と、車からの見え方、両方を考える必要があると思われる。

(事務局)

- ・車から見ると 1:1.6 の方が、走行目線で矢印に見えると考えています。

(委員 C)

- ・実際に札幌で行われている矢羽根の角度は 1:1.0 です。それを参考にしたらいかがか。

(委員 A)

- ・札幌の実験結果の検討は 2 月になるため、間に合いませんが、もっと角度があった方が矢印としてわかりやすいという議論がありました。私は 1:1.6 がいいと思います。

(座長 古池)

- ・多数決ではないですが、1:1.6 にしましょう。

(委員 H)

- ・個人的には 1 : 1.6 の方が逆走しにくいですし、乗り手としてもわかりやすいと思います。
- ・視覚的に訴えるものなので、スポーツサイクルに乗る人も、ママチャリに乗る人も、より安全に走行できると思います。ただ、逆走して事故が起こることもあるので、乗り手の意識の改革が大事だと感じます。
- ・手信号の普及もいいと思います。ブリッツェンではサイクリングイベントを県内で開催し、自転車に乗る際のルール・魅力を伝えているので、乗り手の意識の改革に活用していければいいと思います。

(座長 古池)

- ・ 自転車利用推進のために、ルールの周知徹底や法的な取締りを栃木県版のガイドラインに含めていただきたい。

(事務局)

- ・ 本日の会議資料・議事要旨は前回と同様、宇都宮国道事務所 HP に公表予定である。議事要旨の確認は後日、各委員に依頼させていただきたい。
- ・ 次回第 4 回検討会開催は来年の 3 月を予定しております。日程等につきましては座長と調整の上、各委員に連絡させていただくのでご了承願いたい。