

第4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25年3月26日（火） 10:00～12:00

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
栃木県教育委員会委員	岡田 豊子
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
栃木県警察本部交通部交通規制課長	飯嶋 守
栃木県県土整備部 交通政策課長	福田 晴康
道路保全課長（代理）	竹中 弘幸
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（代理）	新開 明彦
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） 自転車走行空間に関する試験的实施と結果について
- （3） 栃木県版ガイドラインへの意見取りまとめについて
- （4） その他

座長挨拶

- ・ 年度末の大変お忙しい中お集まりいただきありがとうございます。社会実験は大きな事故もなく終了しております。本日はその結果が資料になっております。若干の課題はありますが、大きな成果が得られております。
- ・ 今後のガイドラインの取りまとめに向けて、栃木県らしさを出していきたいと考えているので、活発な審議をお願いします。

議事要旨

- （1） 前回会議での主な意見について
- （2） 自転車走行空間に関する試験的实施と結果について

(委員A)

- ・ この「現場監理員」にはどんな質問がありましたか？

(事務局)

- ・ 大体が「何をやっているのですか？」という質問です。

(委員B)

- ・ 現地で質問を聞いているという事ですが、例えば矢羽を逆走している人に対して「逆走してはいけない」という話はしたのでしょうか。

(事務局)

- ・ 違反者に対する注意はしておりません。

(委員B)

- ・ 実際にルールを知っているか等の状況を聞いてもらいたかったと思います。

(事務局)

- ・ アンケート調査から集計をしてみると、20 名の方が逆走をしていました。そのうち、左側通行のルールを知らなかった方は 1 名だけでした。他の 19 人は確信犯的に、ルールを知っていながら逆走していたということでありました。その理由を見ると、「たまたま信号のタイミング等でそちらに入ってしまった」だとか、「逆の方向に行きたい場所があったので行った」という意見がございました。

(座長 森本)

- ・ 確信犯でありながら、罪の意識が極めて無いというケースですね。今の御質問に関連するのですが、ビデオ調査の結果を見ると、確かに矢羽根上を走る自転車は 4 倍になっているのですが、よく見てみると逆走も若干増えています。矢羽根が表示されたことによって、そういうものが流れ込んでくる危険性があるということと、マナーの改善という課題が見えてきます。

(C委員)

- ・ 他の場所の例で言うと、競輪場通りで、自転車専用通行帯が整備されており、走行空間が確保されているから安心して走っている逆走の自転車が多くいます。走行空間を確保することは、こういった危険を増やす、もろ刃の部分もあると思います。

(座長 森本)

- ・ 私も研究室で、宇都宮市の自転車専用通行帯全区間の事前・事後の事故の統計調査を実施しています。全体的には確かに事故が減っているのですが、競輪場通りだけは事故が増えています。どこで増えているかを詳しく見ると、自転車専用通行帯の上で6件増えており、6件中5件が逆走なのです。自転車専用通行帯を逆走することは、歩道走行よりもかえって危険ですので、こういったルールをきちんと周知徹底するのが大切だと思います。

(委員D)

- ・ 二段階右折のピクトグラムがまだ浸透しきってないという感じがします。ちょっと心配しているのが、例えば右折の自転車が多かった場合には、二段階右折の滞留スペースで待っている時に信号が変わって、車の左折と競合するのでは無いのかなという事です。ここで待っている人が全部渡った後に、車が左折する形にとは思いますが、まだそういうルールが出来ていないのではないかと思います。二段階右折の待機スペースというのは、国のガイドラインでは何か記載されているのでしょうか？

(委員A)

- ・ 二段階右折が原則であること自体が、そもそもあまり知られていません。加えて、二輪車も二段階右折なので、自転車と二輪車のすみ分けが課題だと思いますが、滞留スペースは共通してここなのだと思います。だから二段階右折については、自転車だけを考えることはできないと思います。
- ・ 3月12日から、東京の文京区の千石一丁目の交差点で同じような交差点整備がされました。千石一丁目では、左折するレーンを角から広く取って、ポールを2本立てて、その中を青くしています。宇都宮の場合には四角く、直角に出来ていますが、千石の場合は、宇都宮で自転車のピクトグラムが設置されているあたりから台形になっている。そこにポールを立てて、車は左に曲がる時に大回りに回るというやり方をしています。これは栃木県でも参考になるかもしれない。
- ・ 矢羽根の視認性と認知度について、評価が高く安心致しました。実は東京で、港区の札の辻という交差点と、千石一丁目の交差点で同じような事をやったのですが、矢羽根の幅は60センチしかありません。また、夜間は全く見えず、車からも視認出来ない。今回試験的实施で行った、矢羽根の端部に白色ラインを取り付けたというのは見事なアイデアだと思います。
- ・ 車のドライバーの意識では「自転車を危険に感じるようになった」や「車道が狭くなり、走行しにくくなった」という意見があり、車のドライバーが自転車を認識し始めている。これは車のドライバーにとってはストレスですが、逆に言うと「トータルの道路の安全性は高まっている」ということになります。車が自転車のことを危険と感じないで、し

かも「走行しやすい」と思って走っていると、事故が起きやすい。すなわち、これはプラスの分析をする所だろうと思います。

- ・ ピクトグラムの大きさについては今回設置した物が妥当だと思います。非常に優れたやり方だと思いますので、是非、全国に広げていきたいと思います。
- ・ アンケートを見ると、自転車が二段階右折を知っている人は6割しかいません。しかし、2007年に「自転車は車道通行が原則」であることを知っていた人が7割であったのが、現在では9割を超えていることを考えると、これから諦めずに啓発していけば、認知度も上がっていくと思います。
- ・ 二段階右折の是非が議論されたことは無いのですが、ヨーロッパあたりだと二段階右折は推奨であって義務ではありません。日本だけが義務になっています。二段階右折は、実は要らないかもしれないという議論もあります。ただし現状では、二段階右折をしないと本当に危ないことになる。これは過渡期の議論ですが、参考までに。

(委員D)

- ・ 矢羽根の視認性の問題について、車道側の反射の良いラインは効果的だと思いますので、これを長くしても良いのではないのでしょうか。
- ・ また、ある程度時間が経って現場に行った時に、矢羽根が汚れて真っ黒になっている所がありました。ある程度汚れてきたら塗り直す等のメンテナンスも今後の課題だと思います。

(事務局)

- ・ 白の反射材については何パターンか検討しており、外側線と同じ幅15cmで1m全面貼るという意見もありました。しかし、そうした場合には外側線と紛らわしくなるという懸念がありましたので、今は幅80cm・長さは30cmを2つに分けて設置しています
- ・ メンテナンスに関しては、今後の課題として捉えています。前回の検討会では、「塗り直しはしなくても良い」という意見も頂いておりますので、今後、矢羽根が消えかけた時に、自転車の状況を確認しながら判断していこうと思います。

(委員B)

- ・ 栃木県では、自転車を利用する学生が多いことが特徴だと思います。また、買い物の利用が多いというのは、主婦層の方が多いのだと思います。左側通行を理解していない事や、マナーが悪いというのは学生の特徴であり、これから改革が必要だと思います。

(座長 森本)

- ・ 本県の特徴として、学生の利用が非常に高い。私共は数年前に、学生さんを中心に自転

車利用のマナー・モラルの調査を実施しました。「違法駐輪」についてどれだけの認識を持っているのかを調査したところ、悪い事だと思っている学生と、そんなに悪い事ではないと思っている学生がいる。この違いが明確に出たのは、「小学校の時に自転車教育をされた」、若しくは「ヘルメットの着用が義務付けされていた」、「学校区以外に自転車に乗って出てはいけないというルールがあった」という所の学生は大体モラルを持っており、「これは悪い事です」と回答していた。ところが、そういう教育をされていない子どもが高校生になると、それがあまり悪い事だとは感じない。つまり、早い段階で教育を行うことが、ゆくゆくは交通安全に繋がっていくと思っています。

(委員A)

- ・ 子ども達への教育については色々問題があります。教えないと分からない事であり、本来なら家庭で親が教えるのが当たり前なのですが、そうとも言うていられない事情があります。金沢の場合だと小学校・中学校で校長先生が朝礼で何度も話をする。PTAでもそういう事を話し合っって子ども達に教育をしている。これをやっている方にお話を聞くと、ヨーロッパの事例を見ているようです。ドイツやフランスでは8歳までは歩道走行が義務です。そうすると、歩道を通っているのは子供だという意識が社会全体にあり、大人になったら車道を走るという、「大人への通過点」という認識がある。フランスでは10歳までモラトリアムがあり、歩道を通っても良いが徐行になっています。日本の場合は永遠に8歳のままいってしまい、「大人になる」という意識が薄い。
- ・ 車道上を安全にする事を前提の上ですが、県版のガイドラインを作るのであれば、子ども達にある一定の年齢になったら「通行空間を走る」、「ルールを守る」、という意識付けを県ぐるみでやっていかないと、大変だと思います。今の世代の高齢者の意識が無茶苦茶になっていることから分かるように、意識改革は60年位遡らないと解決しないので、今やっておかないと先行きが大変だと思います。

(委員D)

- ・ 今の集計では二段階右折の認知度が6割になっていますが、年齢によって回答は変わってくると思います。年齢にルールの認知度を比較してみると、教育に関する課題等も明らかになるのではないのでしょうか？

(委員E)

- ・ 東京都の事例で左折する自転車が巻き込まれないようにポールを立てているとのことでしたが、これは左折レーンでしょうか。

(委員E)

- ・ 自転車がレーンを走ってきて左に曲がってきた時に、車道上に余裕があるため、安全に

曲がれるようになっていきます。千石では子ども達が結構曲がるため、車道を通行させるためにやっているのではないかと思います。

- ・ 二段階右折というよりも、自動車が左折する時に自転車を巻き込まないようにしています。二段階右折のマークはありませんし、二段階右折のために作ったわけではありませんが、二段階右折の待機場所にはなっています。

(委員F)

- ・ 歩行者に対するアンケート調査で「変わらない」と答えた人や「車道を高速で走行する自転車が急に歩道に入り込むようになったので、危険を感じるようになった」と答えた方が多くなっています。今回の矢羽根の設置というのは、歩行者の安全性向上も一つの目的になっていたと思いますので、もっと歩行者に対して配慮する必要があるのではないのでしょうか。

(委員C)

- ・ 自転車の交通安全を考えると「対自動車」が取り上げられる。歩行者からすれば「対区間交通」というものを考える必要があると思っています。例えば自転車は車から守られており、歩行者は自転車や自動車から守られている。その為にこういう対策があると思います。一方、守られる事の責任というものを、歩行者は認識するべきだと思います。悪い例で挙げると、国際空港では、動く歩道などで横一列になり、後ろから来る人を止めているのは日本人が多く、そういったことに対する認識は凄く低い。歩行者もやはり意識を変える必要がある。アンケートでは「変わらない」と書いているが、本当は「気づいていない」という事かと思っています。

(座長 森本)

- ・ 歩行者の方にも安全の責任はあるでしょうし、一方で、日本では自転車が歩道でも車道でも通行出来るというのも大きな問題。歩行者へのアンケート結果で「車道を走行する自転車が急に歩道に入り込み危険になった」という回答が多いのは、自転車が2つの走行路を自由に使い分けているということが問題であると思います。

(委員E)

- ・ 今回現場監理員を立てていましたが、実際は指導をしておらず、質問に答える程度でした。現地で指導については、どこまでやるべきか、あるいはどこまでやれるかという大きな問題がある。金沢では地域の方が指導されて、ルールはかなり浸透していると聞いている。
- ・ 試験的实施により、歩道を走行する自転車の一部は車道に行ったのですが、歩道を高速で走っている自転車は依然としており、逆走も一部あるのが現状です。これを現地でど

れだけ指導すべきか。あるいは現地で指導しなくても分かるような路面表示なり標識なりを設置することが今後の大きな課題だと思います。

- ・ 金沢のように市民一丸となって進められれば良いのですが、そこまでの基盤が無いところでの、今後のやり方が課題だと思っています。是非そのあたりのアドバイスを頂きたい。

(委員A)

- ・ 今のヒントになるのが、「アンケートの対象及び配布・回収数」です。学校を介して中学生・高校生に配布・回収すると、回収率は81%になっています。つまり何かアクションを起こせば、中学生・高校生には伝わるのだと思います。特に中学生に対しては今教育をやっておかないといけないと思う。むしろ、小学生の早い段階から基本的なルールを教えないといけない。しかし道路交通法が非常に難しく、簡単に子ども達に教えられないという課題がある。何歳までは歩道を通行し、何歳からは通行できない、というルールが、現在の道路交通法では13歳が区切りとなっている。13歳未満は自転車の歩道通行が可能となると、12歳で歩道を自転車で走られることになり、大変危険であり、重大な事故も幾つか起きている。加えて、13歳までは良いと言っても、14歳、15歳でも自由にやってしまうことが懸念される。本当は、補助輪が取れるか取れないかのレベルで走行位置を分けなくてはいけない。こういった国の法律があるため、現場での指導はやりにくい。公安委員会や教育委員会が連携するような形で、「柵木方式」みたいなものを作って頂けると良いかと思う。
- ・ 歩行者の安全性が「変わらない」と答えていることについて、私は非常に納得しています。確かに、歩行者は歩道上で自転車で脅かされる事が当たり前なので「変わらない」と答えたのだと思います。これは「良くなっていない」という意味でしょう。加えて、この結果から分かる事は、この施策そのものが「歩行者の為」というよりも「自転車の為」であるという事。自転車が安全に快適に走行出来る為の施策であって、結果として歩行者がより安全に快適になるという事でしょう。自転車に対して、「歩道は歩行者優先なのだから車道を走るように」というのは、今の車道の状況を見ると、そう簡単には言えない。車道上を走行しやすいよう整備をした上で、時間をかけて納得してもらう必要があると思います。
- ・ 今回の試験的実施の期間は極めて短かったのではないか。2年位やってみてはどうか。東京都の場合はそのまま供用している。ガイドラインが出ているわけですから、実験ではなく、そのまま供用しても何の問題も無い。

(座長 森本)

- ・ 実験は終わったとは言いましたが、実際、路面表示等を撤去しているわけではないので、実質上は供用を開始しているに近いと思います。今後も状況を見ながら、どうしていく

かを議論していきたいと思います。

(3) 栃木県版ガイドラインへの意見取りまとめについて

(委員A)

- ・ まず、栃木県の特徴として「全国有数の「ものづくり県」。工業団地が県内各地に点在」とあるが、栃木県版ガイドラインでは事業者に対する要請等を盛り込む予定ですか？

(事務局)

- ・ ガイドラインの中で事業者に対する要請を盛り込むのはなかなか難しいと思っておりますが、工業団地等が点在しているという意識をした形で、ガイドラインの中で考えていくべきだと思っております。

(委員A)

- ・ 東京都では条例を作って事業者に対する要請を始めたので、栃木県でもやるのかと思っただのですが。
- ・ また、歩行者の視点で何かを見るという事を盛り込んでいきたい。歩いて暮らせるという事が前提になっているべきだと思います。宇都宮市はコンパクトシティとして名高いわけですので。
- ・ 整備形態の選定の所で、車道上での通行空間の整備を検討するとして、自転車道、自転車専用帯、車両との混在となっており、次に、それでも駄目なら歩道上の通行空間の整備を検討するという事になっています。一方、国のガイドラインでは、「既に存在している自転車歩行者道の空間を『当面の間』有効活用できないか検討されるべき」と書いてあります。つまり、栃木県では、国のガイドラインから逸脱したガイドラインを作るという意味だと思います。
- ・ 二番目の「それが困難な場合や、追加で実施する場合、歩道上での整備を検討」という事になっていますが、国での議論も本検討会議での議論も、「何が安全なのか」が焦点とされてきたはずなので、歩道上での整備でより安全になるのであれば良いと思います。将来的にもそのまま安全であれば、それでも良いと思います。トンネル等ではそういったケースが考えられる。
- ・ しかし、その場合でも、歩道上に「明示」したら、歩道上を自転車が走ることは確実に。しかし、歩道上では自転車は「徐行」が前提です。つまり、「歩道に明示されており、そこしか通れない」かつ「歩道だから徐行」となれば、自転車の意義が無くなってしまふ。それは「自転車を使うな」と言っているのと同じです。
- ・ 歩道に自転車走行位置を明示するのであれば、その段階で「歩道ではない」という扱いにしなければならない。歩道を縮小し、自転車専用通行帯を作るのであれば良いと思

ますが、歩道指定されたままでの明示は良くない。歩道指定されたままでの明示は、松山の条例に基づくものだと思いますが、これを踏襲してしまうと、「自転車のまち」とは言えないと思います。

- ・ 私は、それが困難な場合や追加で実施する場合も含めて、一切歩道上への明示は行ってはいけないと思います。歩道に明示しなくても歩行者も自転車も怖ければ自分から歩道に逃げます。

(座長 森本)

- ・ 整備形態については、今言われたお話を勘案しながら作っており、これまでの話を栃木県が全く無視してやっていくという事ではありません。その中で、暫定的に歩道の空間をどう使っていくか。歩道上でも一方通行が出来るような仕組みを作っていく等、何らかの工夫が要ると思います。ガイドラインとしての書き方については少し議論をして、あまり誤解の無い形で書いて頂ければ良いと思います。

(座長 森本)

- ・ 宇都宮市さんで行っているいちょう通りの実験が、今の議論と関係すると思います。現在歩道である部分に、自転車道に非常に近いような形で整備を行っている。一旦はこの形で整備しているが、逆走も多いという事で、一方通行を促すようなルールを付けられないかという議論をしていると思うのですが、何か御紹介頂けるものはありますか。

(委員G)

- ・ いちょう通りの自転車歩行者道は、幅員が4m50cm程あり、中央にいちょうの木が植えられています。ここに自転車の走行空間を作ろうという時に、やはり車道を走らせるのが一番良いという意見がありました。ただし、逆走等の問題があったため、実際に車道を走らせた時にどうなるのかという懸念がありました。
- ・ また、分電盤が車道と歩道間に設置されており、自転車道を作る場合には、移設が必要になることも大きな問題です。移設には、一機あたり何百万・何千万という費用が必要になる。まだマナーも醸成しない中で、この整備を行うべきかという議論がありました。
- ・ そこで、まずは歩道の中で自転車と歩行者を分離し、また、一方通行化が出来ないかという事を今勉強しているところです。ピクトグラム設置等の実験を行い、今後アンケート調査等で検証を行い、これからどのような整備を行っていくかを検討していきたいと思っています。
- ・ いちょう通りでの整備は3パターンあります。一番左側が元の形であり、車道と歩道間に植樹帯が整備されています。これの植樹帯が目隠しになってしまい危険だという事は今回勉強させて頂きました。

- ・ パターンBではポールを設置し、「車道側を自転車は走って下さい」「民地側を歩行者は歩いて下さい」という仕切りをしております。ただし、これでもやはり民地側を自転車が走ることもあります。
- ・ 色んな御意見を伺いながら、また費用の問題等もあり、まず歩道の走行位置を青色に塗ってルール・モラルを向上させ、課題を長期間かけて整理していく事が重要だと考えています。一ヶ月間の実験を踏まえて、今後どのような形にしていくかを考えていきたい。今のところ、青色に塗ったパターンが一番良いという意見が出ているので、当面はこの形で整備を行い、ある程度ルールが理解され、モラルが向上した段階で自転車を車道に下ろそうと思っております。ただそれは、費用面の問題もあり、すぐには出来ない。ですから移行期間としてやっていきたいと考えております。

(委員D)

- ・ いちょう通りの青色に塗ったパターンの区間を歩くのは結構抵抗があります。これはある意味バーチャルな自転車道だと思っております。他の二パターンは自転車歩行者道ですが、青色に塗ったパターンは自転車と歩行者が分かれる。ただし、問題なのは自転車の走行が双方向である事。今回、走行方向を示すピクトグラムを入れましたが、矢印はもっと大きくし、誤解の無いようにしないとイケない。それでも逆走する人はいると思いますが、方法としては、これで良いのではないのでしょうか。
- ・ 栃木県版ガイドラインをこれから作るわけですが、宇都宮市では少し先行して「自転車のまち推進計画」をやってきました。ネットワークの考え方で、「都市内」と「拠点間」があり、都市内はこれまで市がやってきた事を進めていけば良いと思います。「拠点間」は県あるいは国の考え方が入ってきます。その中で、「都市内」と「拠点間」の考え方が上手く繋がるような形にして頂きたい。宇都宮市の計画も、ガイドラインを踏まえ、来年度また見直しが始まると思います。
- ・ それで私見を申しますと、空間再配分や、バーチャルな自転車レーンというものを歩道に作っても、いちょう通りのような形でやれば、車道上に自転車通行空間を作るのと、利用上は殆ど差が無いと思います。車道まで切り下げるか、それとも歩道の高さでやるかの違いだけだと思っております。当面の間はこの整備を行い、将来的には国のガイドラインや道路交通法に従い、「自転車は原則車道」という方向に持っていくべきだと思います。
- ・ 「代替経路を検討し、自転車通行を推奨しないか禁止」という事に関して、これは県版では高速道路、トンネル、自動車専用道路での通行を推奨しないか禁止という事だと思います。市内であれば、オリオン通りのような商店街の中では、自転車通行を禁止すべきです。自転車を押して歩く分には問題ありませんが、高速で走る高校生等は絶対に禁止すべきであると思います。このように、自転車の走行を禁止する事も、正しい自転車利用につながるのではないのでしょうか。こういった点で、市にも県版の方針を受けて見

直しをお願いしたいと思います。

(委員E)

- ・ 車道が原則という事はおっしゃる通りだと思います。ただ、これまでの40年間、自転車は歩道を走行するという認識で、幅広い歩道を作ってきています。逆に車道は車が一杯であり、そこに自転車を走らせるのは難しいというのも現状です。アンケート結果を見ても、車道を走る事への不安等の意識的な制約があり、これをすぐに解消するのは難しいと思います。
- ・ 徐々に出来る所から整備を進めていくという中で、先ほど申し上げた歩道を整備するという事も、当面は必要だと思います。当面と言ってもかなり長い当面の間、歩道を上手く活用しなければならないと思っています。これも車道原則に向かうための整備だと思っており、現状の出発点としてはこういう視点からまとめていかないと、なかなか整備が進まないと思います。
- ・ 先ほど都市部の話がありましたが、逆に郊外部等では、歩行者が殆どおらず、一方で車道は車が沢山走っている所も多くあります。その状況で自転車を車道で走行させるのは難しいため、歩道を通っても良いのではないかと考えています。歩道を通行する場合には徐行する等の対策は行っていくとしても、歩行者の居ない所や、歩道さえ無い所に何とか歩道を作っていくという挑戦もある中で、なかなか自転車専用の空間を車道に作るというのは相当長期的な努力をしていかなければならない。
- ・ そのような中で、現状ある所を位置付け、認めたと上で、車道原則というものがあって、かなり長い目で進めていくという主旨ですので、そこは矛盾していない。原理原則を踏まえながらも現状出発点としてという意味では、こういったまとめをするしかないと思います。

(委員A)

- ・ この資料の書き方からでは今のお話のように読めない。この資料では「既存」とも書いてないし、「当面」とも書いていない。
- ・ また、新たに追加して実施する場合や、やむを得ない場合は歩道を走らせる事になっていますが、栃木県警では歩道の徐行を解除するというのでしょうか。治外法権は日本の国内では有り得ないと思います。田舎の道で殆ど人が通っていない歩道があるのは確かです。その場合は一方通行指定の自転車道という整備が有り得るのではないのでしょうか。
- ・ 先程のオリオン通りの話ですが、子供達が通る道を車道側に作る、でも歩道側にもスペースがあるので歩道側にピクトグラムの設置や一方通行指定等が考えられますが、でも歩道には変わりない。歩道の中でピクトグラムの設置やカラー化を行う場合には、その段階で、歩道ではない状態に指定しないと、そこが歩道である限り、自転車は走れない。

自転車が走れば三ヶ月以下の懲役、又は5万円以下の罰金になり、それを取り締まらずにいるわけにもいかない。事故が起きた時には誰の責任になるのだろうかという問題が起きることになる。一般の方がルールも殆ど知らないで使う場合に、勘違いを引き起こすやり方はいけない。

- ・ 現状ある歩道を一切使うなど言っているわけではないが、歩道を通る場合のルールは道路交通法で決まっているため、条例では何も出来ない。「歩道ではない状態にする」か、「当面の課題があるため今はやっている」とするか、ガイドラインを見た後世の人が「自転車歩行者道で良い」という勘違いをしないような書き方をして頂きたい。それは、今生きている我々の責務であると思います。

(座長 森本)

- ・ いまのご意見に異論を持っている人は殆ど居ないと思いますが、誤解の無い書き方にしたい。現状は現状としながら、それをクリアしていくという方法が我々に課せられた問題。文章として残っていきますので、その辺を御注意頂ければと思います。

(委員H)

- ・ 私が2年前位に宇都宮に引っ越して来た頃はまだブルーレーンも無く、歩道が分離されていました。その時はアメリカの走り方に慣れていたので、車道を走るよりも危険に感じていました。
- ・ ブルーレーンが出来てからは、自転車専用車線であるという事で左側を走っていましたが、逆走する自転車もいて、難しいと思っていました。
- ・ 今回の矢羽根の整備で、走行方向も分かりやすくなったと思います。逆走している方も、正しく一方に走っている方も、自転車の走行方向は分かっていると感じました。走るべき方向が分かったことは、自転車ルールの教育につながると思います。
- ・ 最初は知らない国で自転車に乗っていたので、どちら側を走るべきなのかさえも分かりませんでした。ルールを教えてくれた方もいたので、段々分かってきたのですが、今回のように矢羽根や自転車マークが設置されていると、とても分かりやすいと思います。いけない事をやっている時もちゃんと分かっている。改善の余地はあると思いますが、こういう取組をもっと広げて欲しい。

(委員B)

- ・ 栃木県版ガイドラインでは、観光に関する目標や取組みを取り上げていますので、ソフト面での取組みとして、レンタサイクルという考えもありますが、他の取組みも提案したいと思います。
- ・ 海外には、鉄道等に自転車を持ち込めるという事例があります。日本でも組み立て式の自転車は持ち込みができますが、皆さんが組み立ての自転車をお持ちとは思えません。

普通の自転車を鉄道に持ち込むことができれば、例えば、「行きは日光まで自転車を持って鉄道を利用し、帰りは自転車で道の駅を巡る」等、使い方が広がると思います。バスでも同様に、自転車を載せることができれば。色々な所に自転車で行ってみようという需要が増えるのではないのでしょうか。

(委員H)

- ・ シアトルのバスには2~3台載せられる自転車ラックがあります。これを日本で出来るようになったら良いと思います。特に北関東では効果的だと思います。

(委員A)

- ・ 日本でも神奈川中央交通や、群馬にもあります。日本でもできますが、あまりやられていないのが現状です。

(座長 森本)

- ・ 自転車と公共交通の連携も、是非ガイドラインの中に取り入れていきたいと思っています。

(委員A)

- ・ 外国から日本に来られた方や、この世に生まれてきた子ども達は、青いラインや矢印があれば、自転車の走行位置や方向は習わなくても分かります。それを歩道に書いてしまうと、歩道を走るのだと理解してしまう。だから歩道には書いてはいけません。当面必要であれば、何も書かずにそのままにするべきです。自転車の走行位置を明示するのは車道にだけにして下さい。全ての自転車が車道を走行するべきであるという意味ではないが、そこが本来通るべき所であることです。しかし、道路交通法では13歳以下や70歳以上は歩道を通行して良いとなっており、自転車通行可のマークもありますので、それを駄目だと言うわけではありませんが、自転車の走行位置を勘違いさせるような整備は駄目です。歩道に書いていけば、勘違いして歩道を高速で走る場合もあり、事故が起こればその人の責任になるしかない。そういった勘違いをさせるような施策は絶対に取りたくない。

(座長 森本)

- ・ 社会実験について色々な調査結果をお見せ頂きました。この事例が全国的にもかなり先進的な取り組みであり、良い結果も出てきますし、課題もあります。ピクトグラム等の設置や基準、矢羽根上の白色のライン等も含めて、全国的に見ても良い事例が出ていると思います。栃木県から情報発信をして、これらを全国に広めて頂きたい。
- ・ ガイドラインについては、歩道の取扱いについて意見が集中しました。私はそもそも道路交通法がおかしいと思っています。道路交通法を変えていかないと、この問題に地方

は苦しみ続けられる。現存する自転車歩行者道は膨大にあり、これをどう整備するかという課題を突き付けられている。車道原則ということで整備を進めていくのですが、自転車歩行者道に対して何も手を打たないわけにはいかない。色々工夫があると思いますし、一概に正論は無いかもしれませんが、原理原則を崩さない形で栃木県版ガイドラインを作って頂いて、間違った理解がされないような書き方でまとめて頂ければと思っています。

(事務局)

- ・ これまでの検討会と同様に、議事要旨は宇都宮国道事務所 HP に公表予定。議事要旨は後日、郵送等にて各委員に依頼させていただきたい。本日欠席された委員にも、別途議事要旨を送付させて頂く。
- ・ 次回、第5回検討会議の開催日時については、来年度の上半期ごろを予定している。日程等については、近日中に座長と調整の上、各委員に連絡させていただきますのでよろしくお願いいたします。本年度は4回に亘る検討会へのご参加ありがとうございます。

以上