

第5回 栃木県自転車利用環境検討会議

日 時 : 平成26年1月28日(火)
10:00～12:00
場 所 : 宇都宮国道事務所 2階会議室

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) 自転車走行位置明示の効果検証
- (3) 栃木県版自転車ガイドラインの策定
- (4) 自転車利用ルールの啓発

4. 閉 会

<配付資料>

座席表

出席者名簿

資料－1

資料－2

資料－3

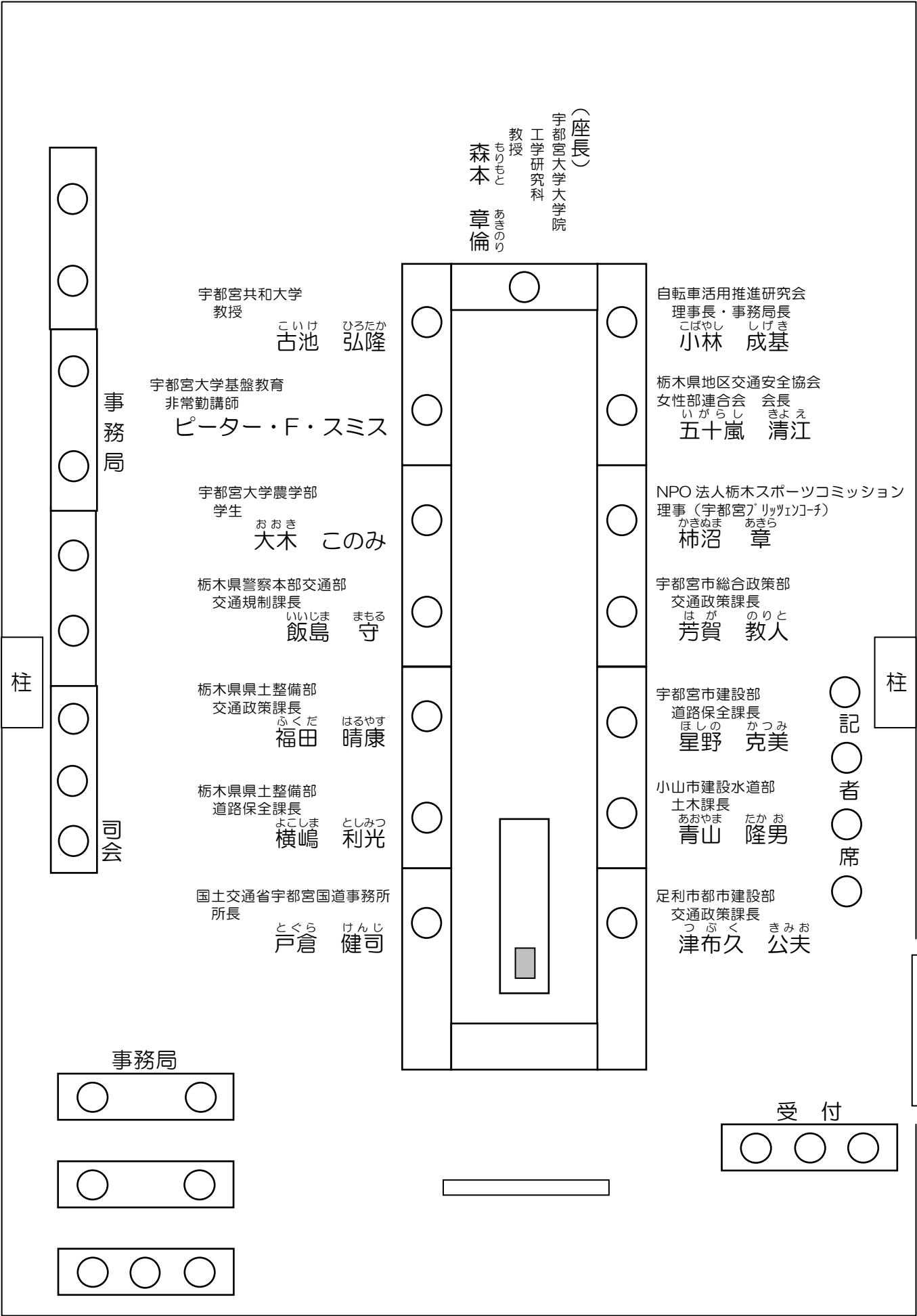
資料－4

参考資料

- ・ 第4回栃木県自転車利用環境検討会議 議事要旨 参考①
- ・ 「自転車の車道走行が増加（記者発表資料）」 参考②
- ・ 「栃木県版自転車利用環境創出ガイドライン（案）に関するアンケート
を実施します（記者発表資料）」 参考③
- ・ 「栃木県版自転車利用環境創出ガイドライン」本文、概要版 参考④
- ・ 「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⑤

栃木県自転車利用環境検討会議
(第5回)
座 席 表

(敬称略)



第5回栃木県自転車利用環境検討会議

委員名簿

(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
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
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
委 員	栃木県警察本部交通部	交通規制課長	いいじま まもる 飯嶋 守
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	道路保全課長	ほしの かつみ 星野 克美
委 員	小山市建設水道部	土木課長	あおやま たか お 青山 隆男
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	とぐら けんじ 戸倉 健司

(欠席)

※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5回 会議資料

本日の検討会議の論点
第4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26年1月28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
- 自転車通行空間に関する試験的実施の効果検証結果
 - ・ビデオ調査結果
- 栃木県版ガイドライン策定
- 利用ルールの周知方法

第4回検討会議での主な意見と対応

主な意見	対応案
安全教育について、一定の年齢以上では車道を走行するというルールを守るような取り組みを県ぐるみで進めていきたい	利用ルールの周知方法で検討
試験的实施は1か月間ということで、実験期間は終了しているが、実際に矢羽根を撤去したわけではない。今後の浸透に期待したい。	試験的实施後6カ月調査結果を報告
試験的实施については先進的な事例である。矢羽根の基準などについては良い例であり、広めていけると良い	栃木県版ガイドラインに基準を記載

検討スケジュールと主な検討テーマ

	平成24年度							平成25年度											平成26年度						
	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月以降					
①自転車利用環境整備に関する最新動向及び取組	■																								
②自転車利用の現状と課題の整理	■																								
③自転車通行空間整備に関する 対応方針の検討	■																								
④試験的实施 （企画・実施・評価）	■ 企画立案・協議		■	■	■	■	■ 実施・評価・とりまとめ						■ 効果検証(6か月後調査)・評価・とりまとめ				■ 延伸区間の企画立案・協議		■	■	■	■	■	■	引き続き検討
⑤栃木県版ガイドラインへの 意見取りまとめ							■																		
⑥利用ルールの周知方法 の検討																	■		■	■	■	■	■	引き続き検討	
⑦検討会議	● (第1回9/13)	● (第2回10/19)		● (第3回12/19)			● (第4回3/26)																		
栃木県版ガイドラインの作成								■ 関係機関調整																	
アンケート調査																■ アンケート調査・とりまとめ		■		■ 栃木県版 ガイドライン の策定・公表					

- 【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
 - ・試験の実施、実態調査 等

- 【主なテーマ】
- ・県版ガイドラインの考え方
 - ・試験的実施の内容

- 【主なテーマ】
- ・試験の実施の内容と結果
 - ・県版ガイドラインへの
意見取りまとめ
等

- 【今回の主なテーマ】
- ・試験的実施の効果検証
 - ・県版ガイドライン策定
 - ・利用ルールの周知方法 等

栃木県自転車利用環境検討会議

第5回 会議資料

－ 目 次 －

1. 試験的実施の概要
2. 試験的実施の効果検証

平成２６年１月２８日

1. 試験的実施の概要

- (1)実施目的: 自転車の走行位置を明示することにより、安全性・快適性がどの程度向上するのかを検証する
- (2)検証項目: 利用状況、走行性、快適性、安全性など
- (3)実施期間: 平成25年2月12日～3月12日
- (4)実施場所: 宇都宮市

◆実施位置図



1. 試験的実施の概要

(5) 実施内容

■ 単路部、交差点部において自転車の走行位置を明示

⇒ 国道4号は、自転車専用通行帯の幅員が確保できないため、当面の整備形態として「車道混在」タイプの矢羽根を設置

国道4号の諸元

- ・幅員 : 15.25~18.5m
- ・交通量 : 22,003台/日
- ・車線数 : 3車線
- ・規制速度 : 50km/h

※交通量、規制速度: H22道路交通センサス



泉が丘交差点

至
東京

矢羽間隔5mピッチ

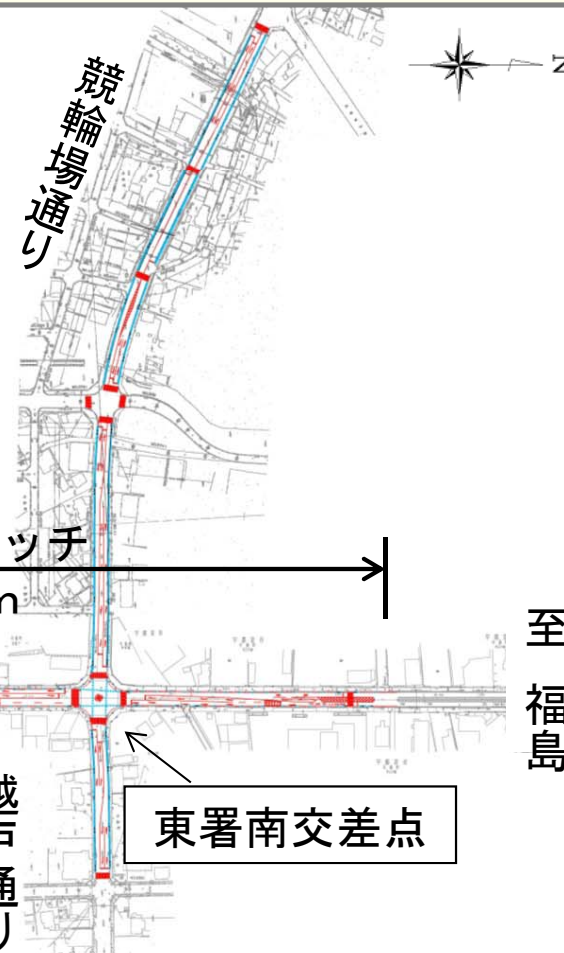
延長約560m

国道4号

消防署前
交差点

矢羽間隔10mピッチ

延長約530m



至
福島

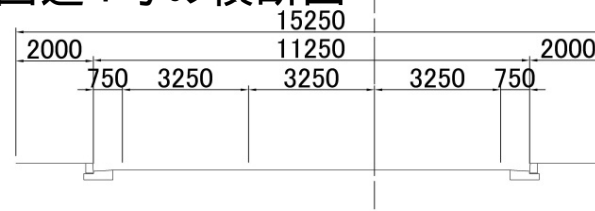
東署南交差点

越戸通り

競輪場通りの諸元

- ・幅員 : 15.0m
- ・交通量 : 22,172台/日
- ・車線数 : 3車線
- ・規制速度 : 40km/h

国道4号の横断図

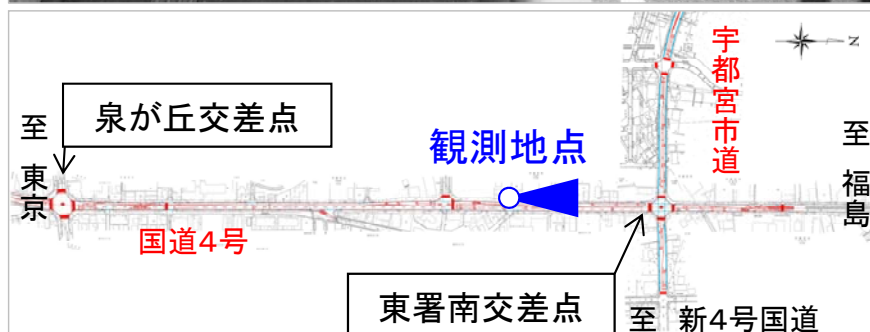
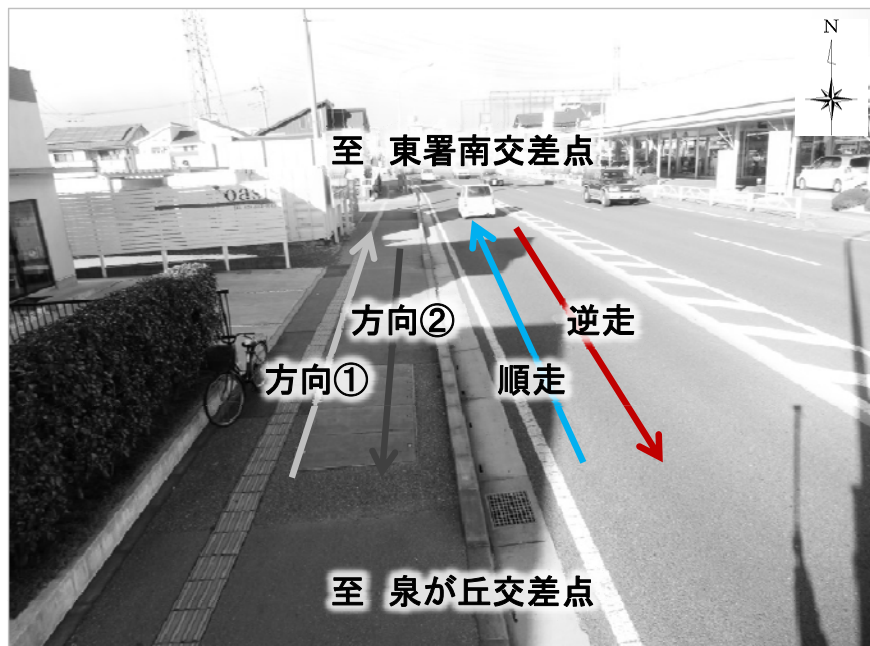


2. 試験的実施の効果検証

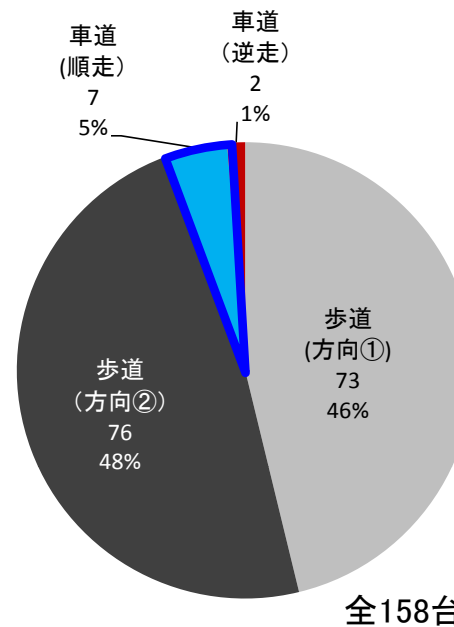
◇ビデオ調査による効果検証

①方向別走行位置別交通量(単路部、国道4号)

■国道4号に自転車の走行位置を明示する矢羽根を設置した結果、車道を順走する自転車が、事前調査と比べて約2.6倍に増加。自転車の車道走行が促進。



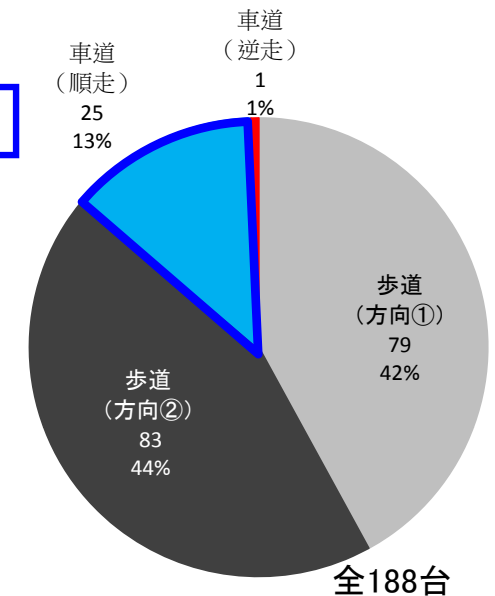
◆事前調査



単位: 台/4時間

◆半年後

約2.6倍



単位: 台/4時間

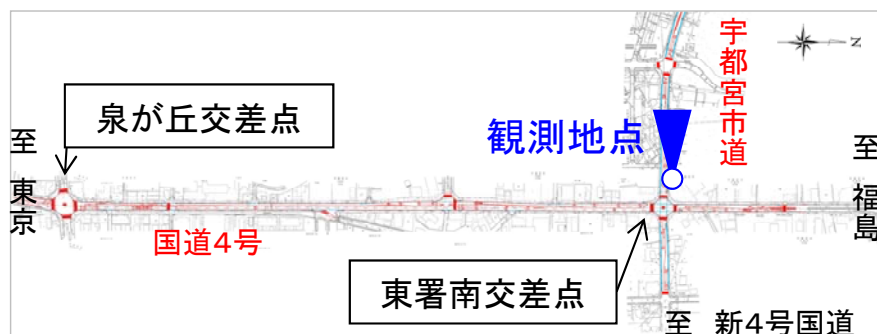
分析対象: 【事前】2013. 1. 29 (火)、
【半年後】2013. 9. 27 (金)
朝夕ピーク時 (7~9時、15~17時)

2. 試験的実施の効果検証

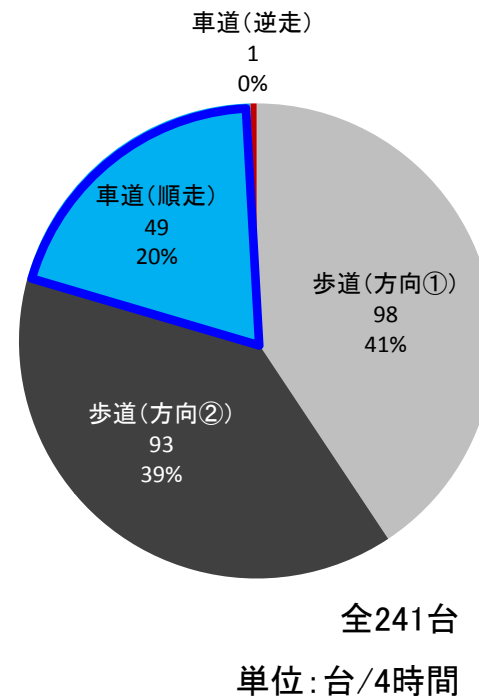
◇ビデオ調査による効果検証

①方向別走行位置別交通量(単路部、市道)

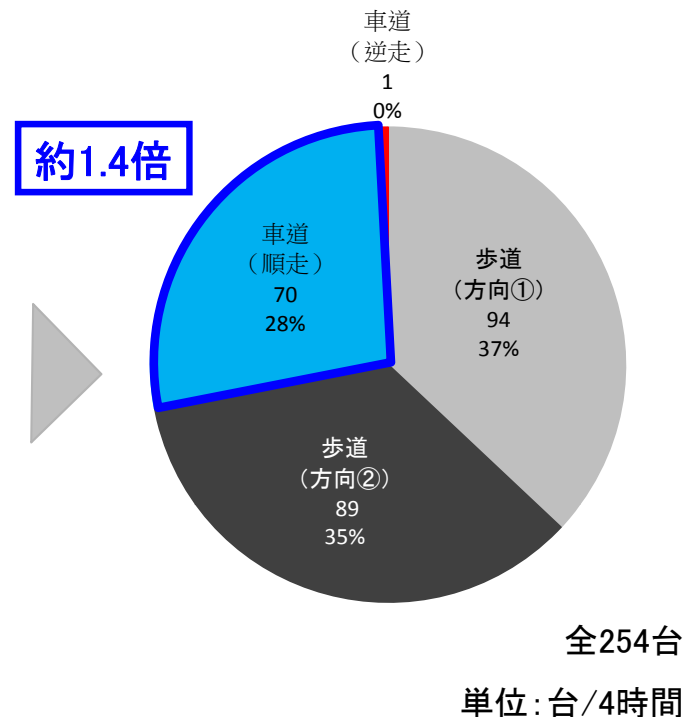
■宇都宮市道に自転車の走行位置を明示する矢羽根を設置した結果、車道を順走する自転車が、事前調査と比べて約1.4倍に増加、自転車の車道走行が促進。



◆事前調査



◆半年後



分析対象: 【事前】2013. 1. 29 (火)、
【半年後】2013. 9. 27 (金)

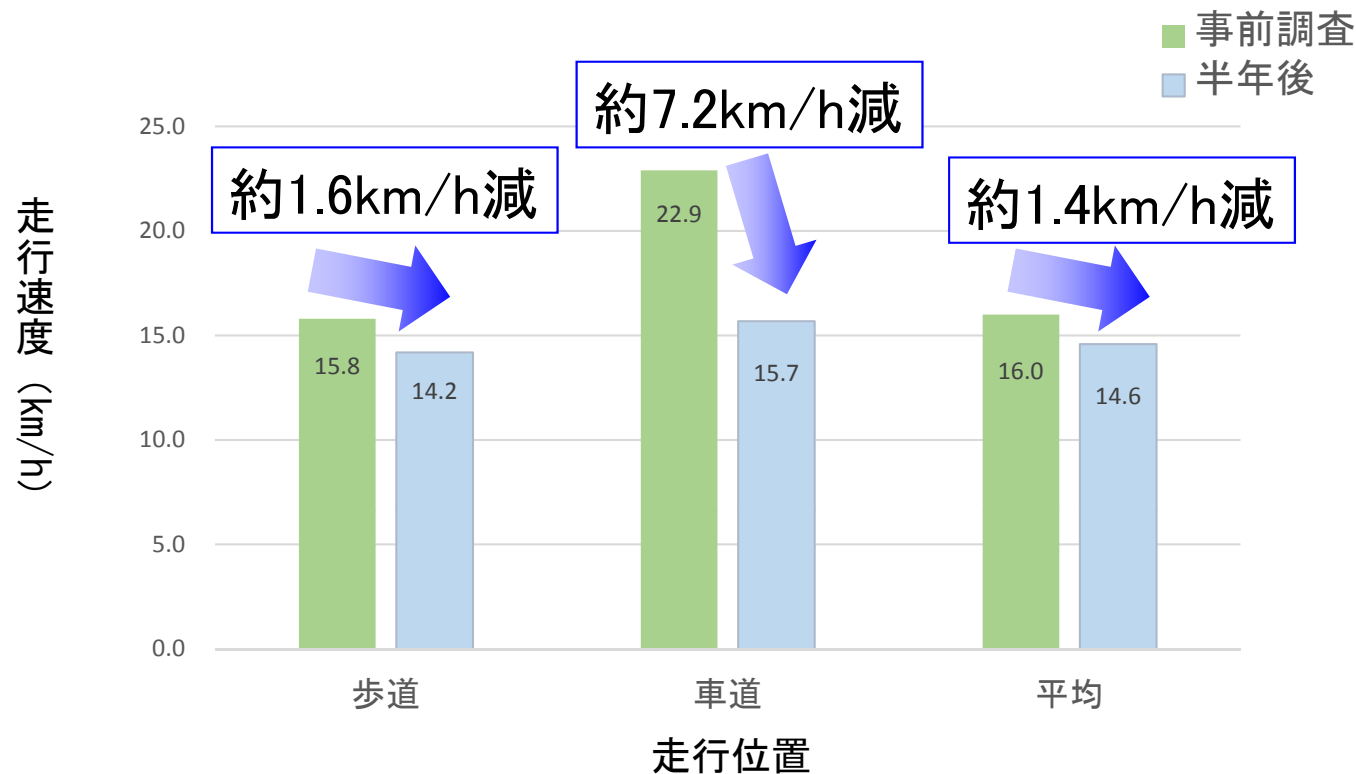
朝夕ピーク時 (7~9時、15~17時)

2. 試験的実施の効果検証

◇ビデオ調査による効果検証

②走行速度(単路部)

- 自転車の走行速度は減少。下記の要因が想定される。
- ・歩道を走行していた走行速度の速い自転車が車道走行に変更
 - ・広報等により、歩道を走行する自転車が歩行者に配慮



事前: N=151台/4時間
半年後: N=246台/4時間

分析対象: 【事前】2013.1.29(火)、【半年後】2013.9.27(金) 朝タピーク時(7~9時、15~17時)

2. 試験的実施の効果検証

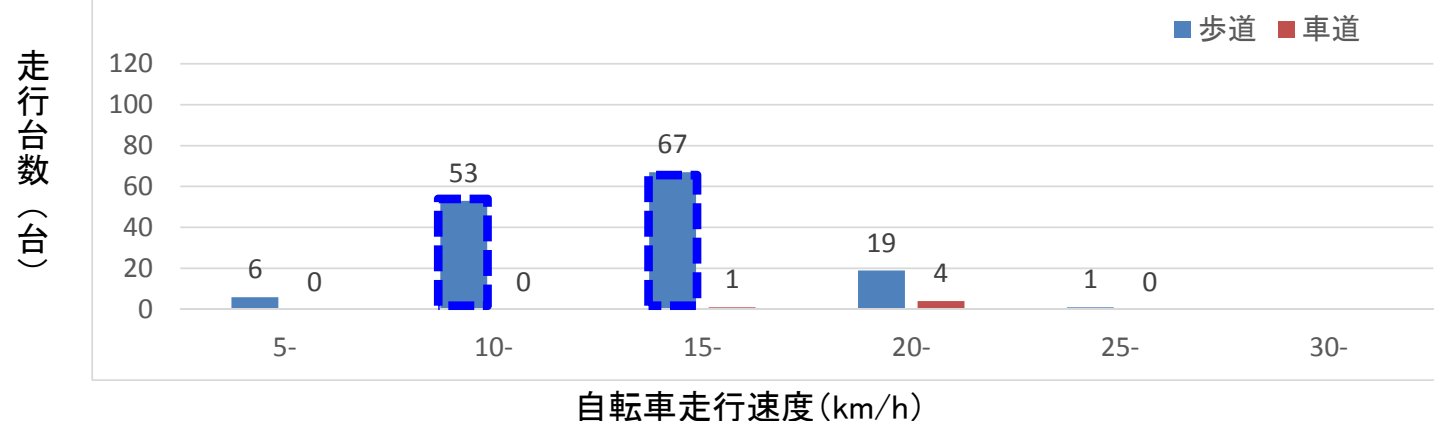
◇ビデオ調査による効果検証

②走行速度(単路部)

■事前調査では、10～20km/h未満の速度で歩道を走行していた自転車
が、半年後調査では一部が車道に転換

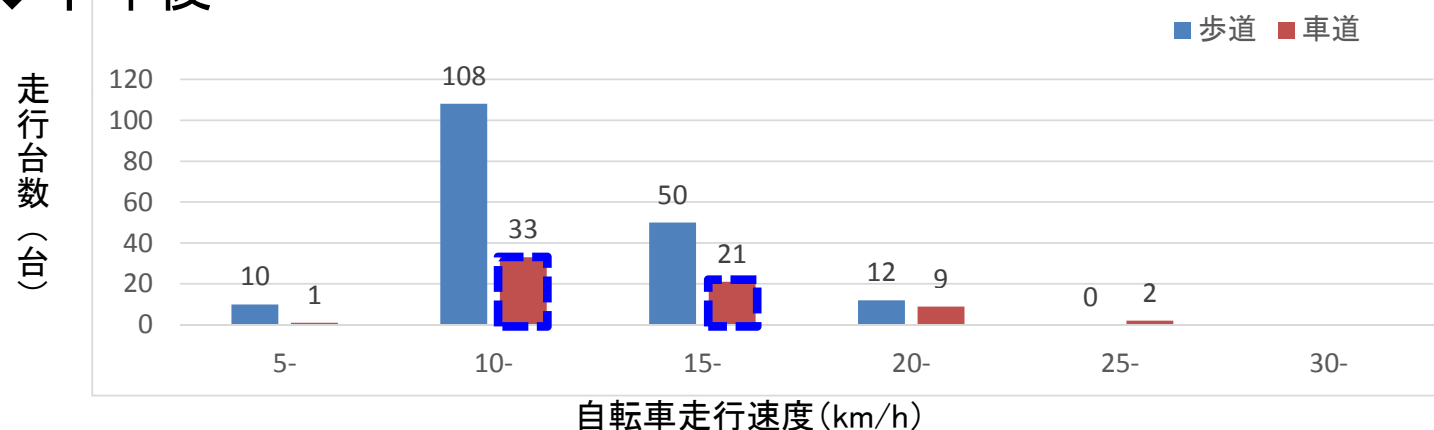
◆事前調査

事前:N=151台/4時間



◆半年後

半年後:N=246台/4時間



分析対象：【事前】2013.1.29(火)、【半年後】2013.9.27(金) 朝ピーク時(7～9時)

2. 試験的実施の効果検証

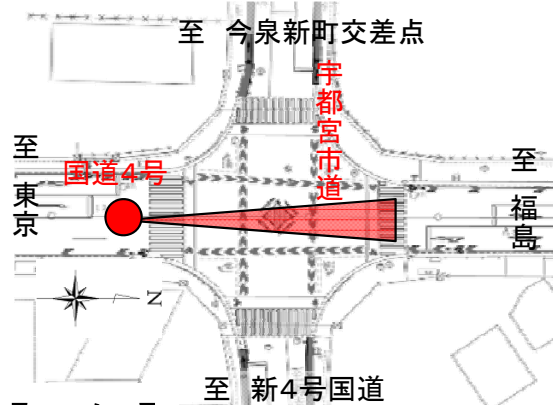
◇ビデオ調査による効果検証

③自転車の走行軌跡(東署南交差点)

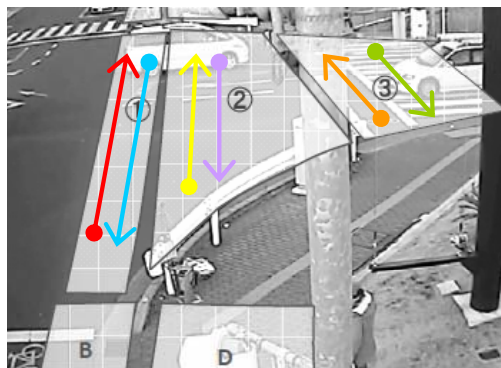
1)国道4号における自転車の走行軌跡

■交差点の自転車横断帯を撤去し、交差点内に走行位置を明示する矢羽根を設置した結果、国道4号から交差点に進入し、車道を走行した自転車*が事前調査に比べて約3.3倍に増加しており、交差点での車道走行が促進。

【観測位置・観測方向】



【凡例】



※走行位置・走行方向別に色分けして表示(赤、黄、橙色は逆走)

◆事前調査



直進した自転車

:25台/2時間

うち、車道を走行した自転車

:4台/2時間(16%)

◆半年後



直進した自転車

:29台/2時間

うち、車道を走行した自転車*

:15台/2時間(52%)

*半年後調査は矢羽根に沿って走行した自転車のみ対象

分析対象: 【事前】2013.1.29(火)、【半年後】2013.9.27(金)朝ピーク時(7~9時)

2. 試験的実施の効果検証

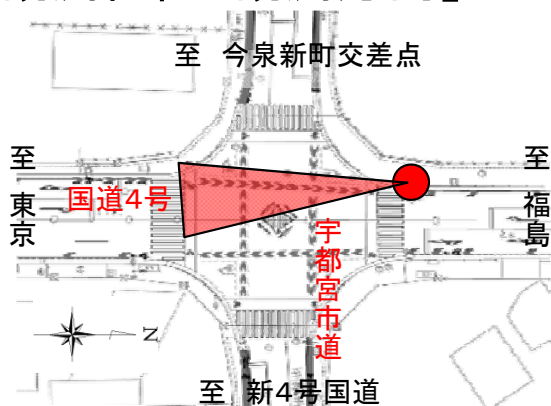
◇ビデオ調査による効果検証

③自転車の走行軌跡(東署南交差点)

2)市道における自転車の走行軌跡

■宇都宮市道から交差点に進入し車道を走行した自転車*が、事前調査に比べて約1.5倍に増加しており、交差点での車道走行が促進。

【観測位置・観測方向】



【凡例】



※走行位置・走行方向別に色分けして表示(赤、黄、橙色は逆走)

◆事前調査



直進した自転車

: 106台/2時間

うち、車道を走行した自転車

: 40台/2時間(38%)

◆半年後



直進した自転車

: 116台/2時間

うち、車道を走行した自転車*

: 65台/2時間(56%)

* 半年後調査は矢羽根に沿って走行した自転車のみ対象

分析対象: 【事前】2013. 1. 29 (火)、【半年後】2013. 9. 27 (金) 朝ピーク時 (7~9時)

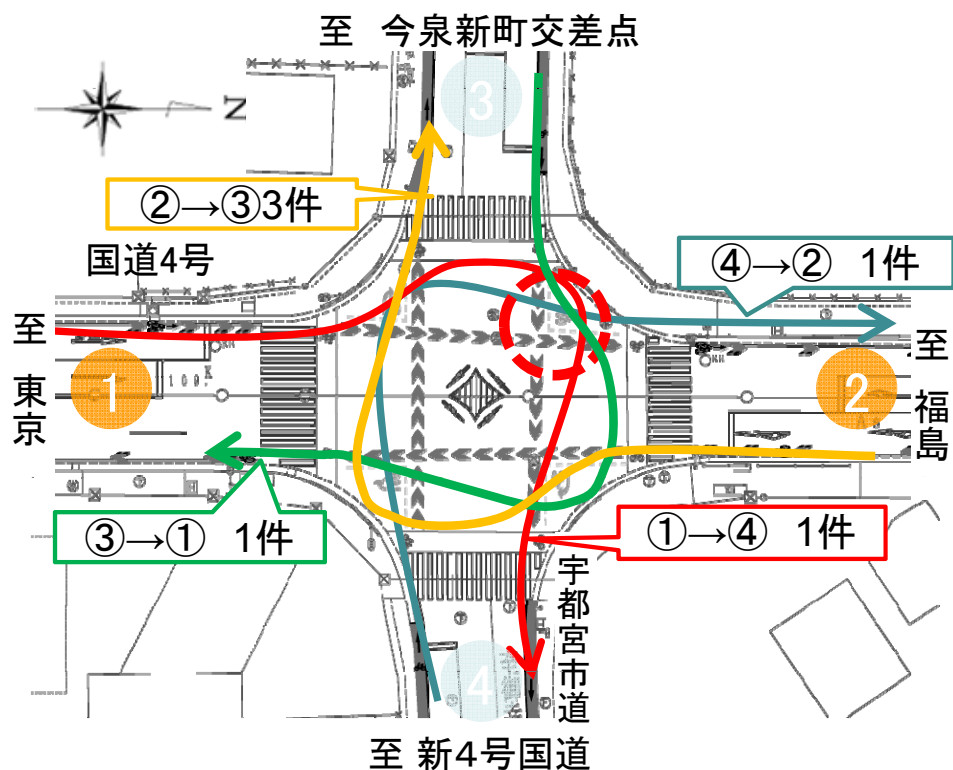
2. 試験的実施の効果検証

◇ビデオ調査による効果検証

④二段階右折台数・右折需要(東署南交差点)

■東署南交差点における車道での二段階右折は、滞留スペースの明示により、朝夕ピーク時（4時間）で事前調査2件、半年後（今回）6件で増加。交差点二段階右折の理解向上がみられた。

◆二段階右折の走行軌跡(半年後)



◆右折需要(事前・半年後)

方向	国道側から右折			市道側から右折		
	①→④	②→③	国道計	③→①	④→②	市道計
事前 (台/4時間)	31	42	73	16	24	40
半年後 (台/4時間)	21	59	80	13	50	63

分析対象：【事前】2013.1.29(火)、【半年後】2013.9.27(金) 朝夕ピーク時(7～9時、15～17時)

2. 試験的実施の効果検証

◇ビデオ調査による効果検証

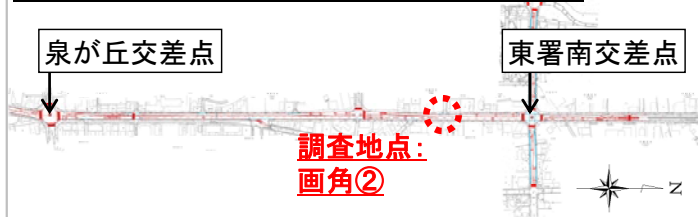
⑤危険事象

■細街路との交差部において「歩道を走る自転車」と「細街路から出てきた自動車」との危険事象（事前2件⇒半年後2件）。車道を走行における危険事象は1件もなかった。

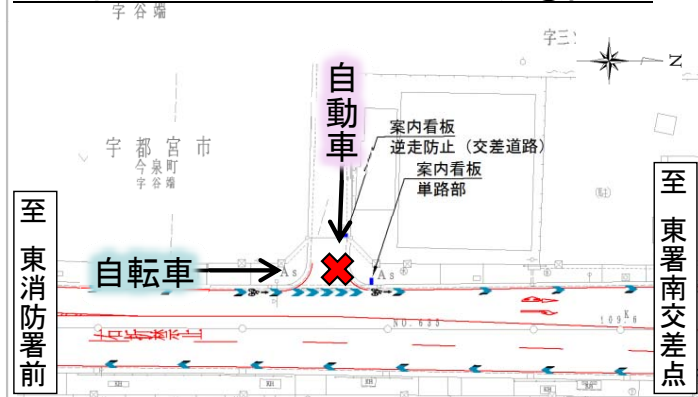
◆危険事象（半年後）

例1：調査地点：画角②における
「歩道を走る自転車」と「細街路から出てきた自動車」

危険事象発生箇所（調査地点：画角②）



危険事象発生箇所（調査地点：画角②拡大）



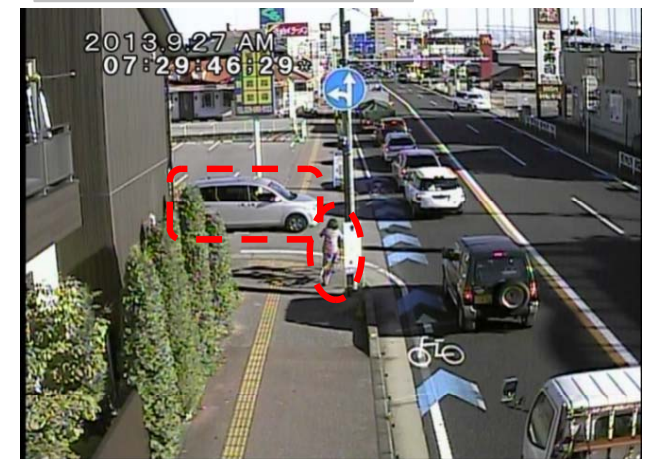
◆半年後（危険事象が発生する直前⇒発生した瞬間）

◆危険事象が発生する直前



- ・自転車歩道を走行し、国道4号を北上
- ・自動車が細街路から、国道4号に向かい前進

◆危険事象が発生した瞬間



- ・自転車、自動車ともに前進を続け、急接近
- ・自転車が車道寄りに避走

「危険事象（半年後）例1」の発生日時：【事前】9/27（金）7時29分頃
分析対象：【事前】1/29（火）、【半年後】9/27（金）朝夕ピーク時（7～9時、15～17時）10

2. 試験的実施の効果検証

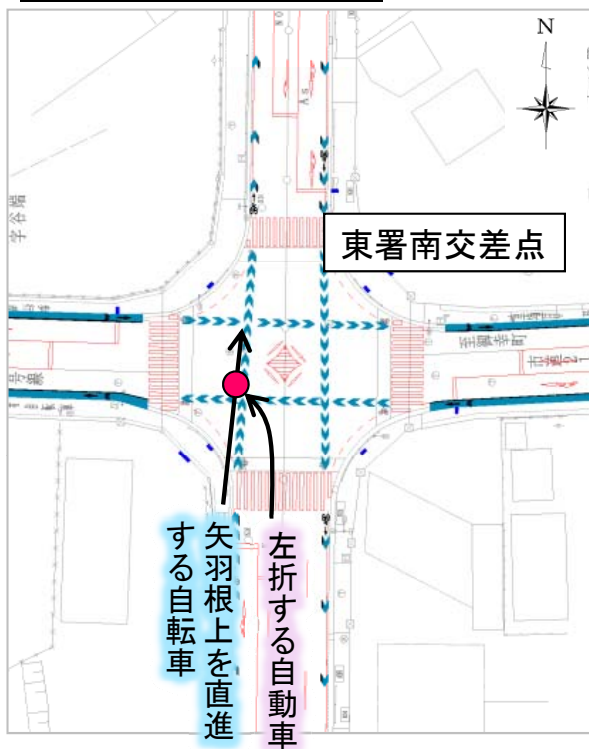
◇ビデオ調査による効果検証

⑥交差点部での自転車と自動車の優先権(通過時間差)

■東署南交差点の南流入部における、「矢羽根上を直進する自転車」と「左折する自動車」の優先権を確認した結果、半年後調査では2件の事例が発生し、通過時間差は3.5～3.9秒であった。

◆優先権の計測地点

東署南交差点:南流入部



◆優先権の結果(半年後)

No	優先権 (先に通過した方)	通過時間差 (秒)
1	自転車	3.5
2	自転車	3.9

◆状況

1 自転車が優先(通過時間差3.5秒)



2 自転車が優先(通過時間差 3.9秒)



分析対象: 【事前】2013.1.29(火)、【半年後】2013.9.27(金) 朝夕ピーク時(7～9時、15～17時)

2. 試験的実施の効果検証

◇ビデオ調査による効果検証

⑦側方余裕(単路部)

■調査地点：画角③宇都宮市道上での、自動車に対する自転車の側方余裕は
1.0m未満(27%)、1.0m～1.5m未満(33%)、1.5m～2.0m未満(27%)、
2.0m以上(13%)となっている。

◆側方余裕の計測例(最も側方余裕が小さい例)

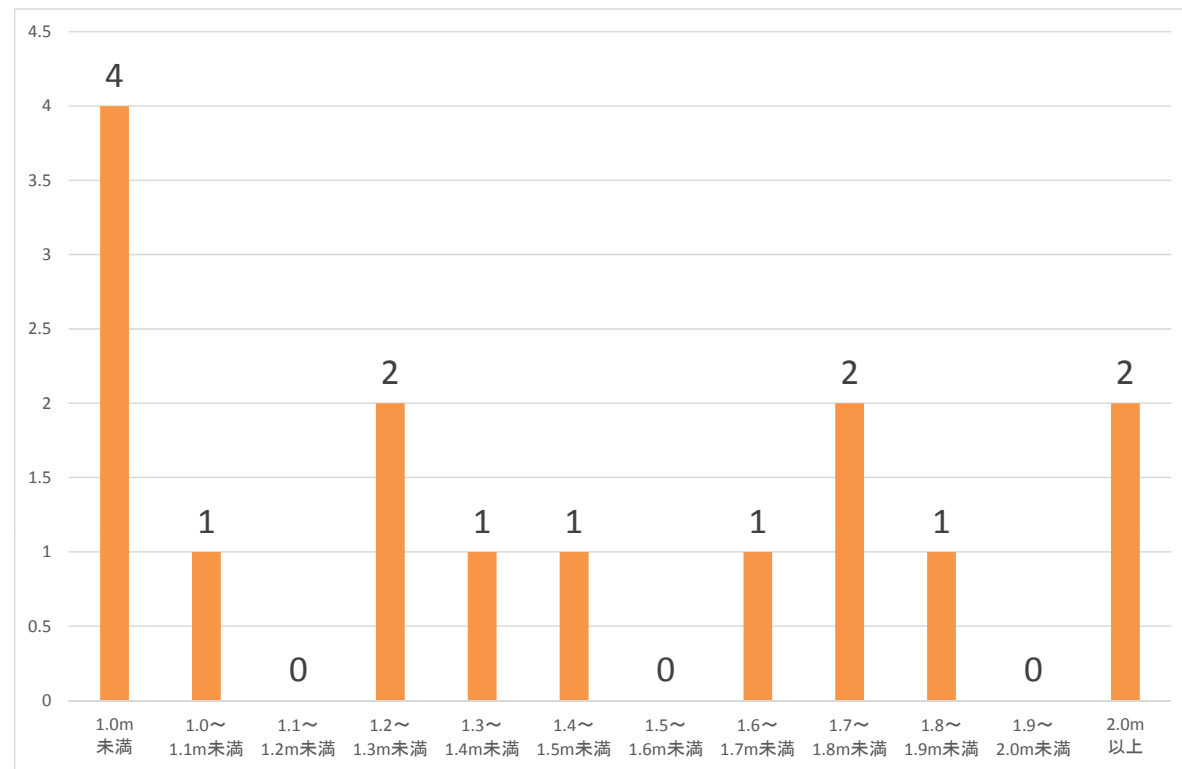


側方余裕：
0.49m

※側方余裕の計測方法

単路部において、自転車と自動車が併走している場合の、
最接近距離(自転車のハンドルから自動車までの距離)を側方余裕として
計測自動車と併走していない(自由走行)の自転車は計測対象外

◆側方余裕の頻度分布(半年後)



側方余裕(m)

N=15台/4時間

※側方余裕が概ね1.5m以上の自動車は、反対車線にはみ出している

分析対象：【事前】2013.1.29(火)、【半年後】2013.9.27(金) 朝夕ピーク時(7～9時、15～17時) 12

栃木県自転車利用環境検討会議

第5回 会議資料

－ 目 次 －

1. 栃木県版ガイドライン(案)に関するアンケート調査概要
2. 栃木県版ガイドライン(案)に関するアンケート調査結果
3. 栃木県版ガイドライン(案)への反映

平成２６年１月２８日

1. 栃木県版ガイドライン(案)に関するアンケート調査概要

(1) アンケート調査実施概要

■ 栃木県版ガイドライン（案）について、一般利用者や自転車利用者、道路利用者を対象にガイドラインの周知を行い、留意事項等や最終版ガイドライン作成に反映させるための意見・要望を把握するために調査を実施した。

(2) アンケートの対象及び配布・回収数

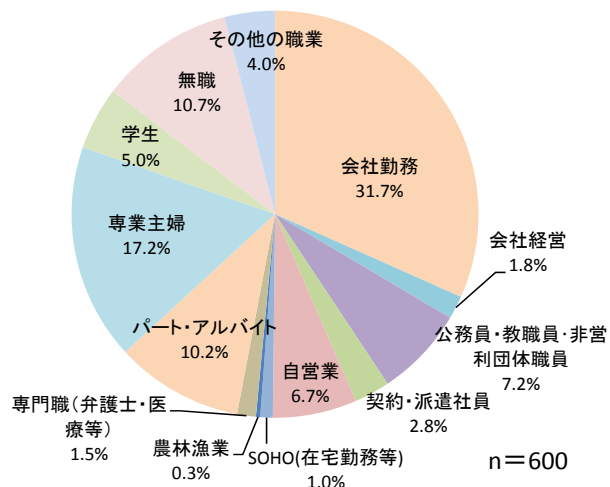
	①WEBモニター 登録者	②栃木県下全自治 県土木事務所	③一般利用者	④関係団体
対象条件	栃木県内に居住する方	—	・栃木県内に居住する方 ・県外居住者で栃木県に 通勤・通学している方	・バス協会などの交通 事業者や、商工会など の関係団体
調査期間	2013年11月6(水)～18日(月)			
調査方法	調査会社の回答ページ からアクセス	事務所HP等に掲載されたURLからWEB画面へアクセ ス		WEBアンケートと同じ 内容の調査票を郵送 配布・回収
回答数	600	31	48	7

1. 栃木県版ガイドライン(案)に関するアンケート調査概要

(1)回答者の属性

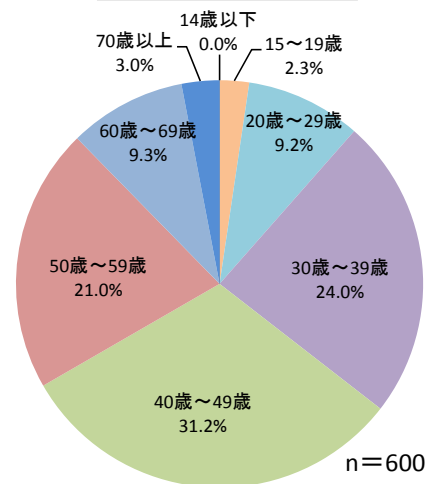
【WEBモニター】

職業

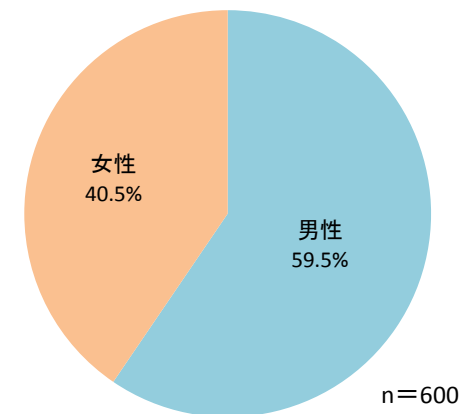


※職業はWEBモニター登録時の情報

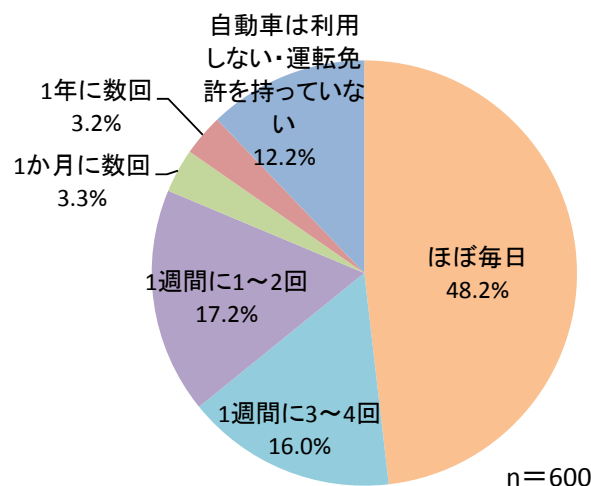
年齢



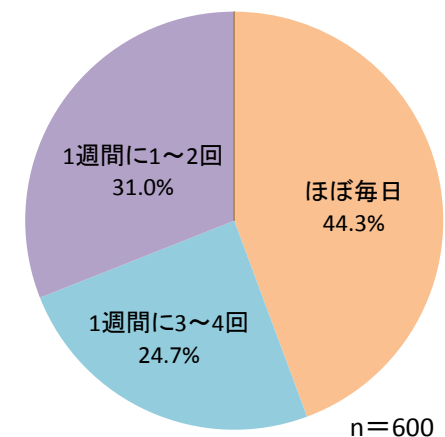
性別



自動車の利用頻度

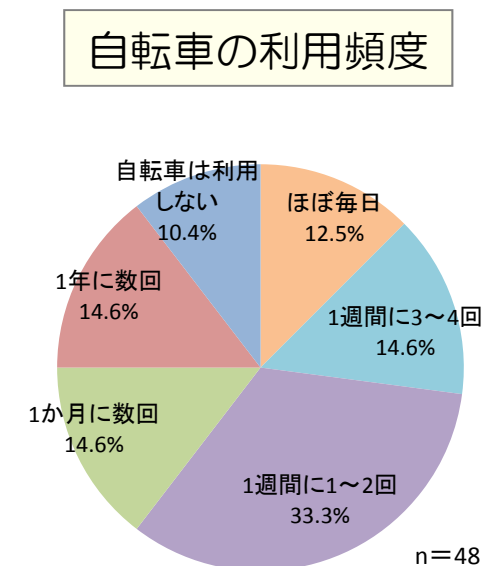
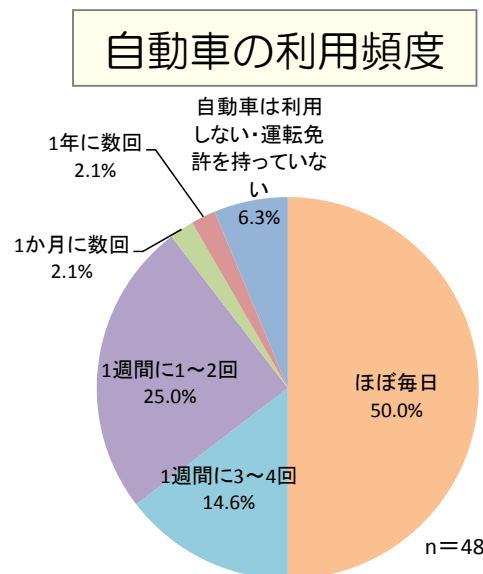
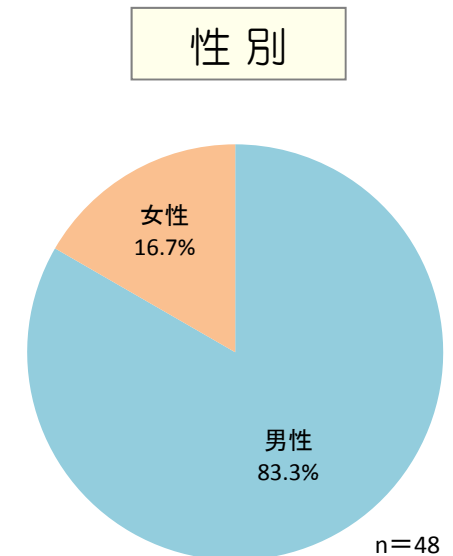
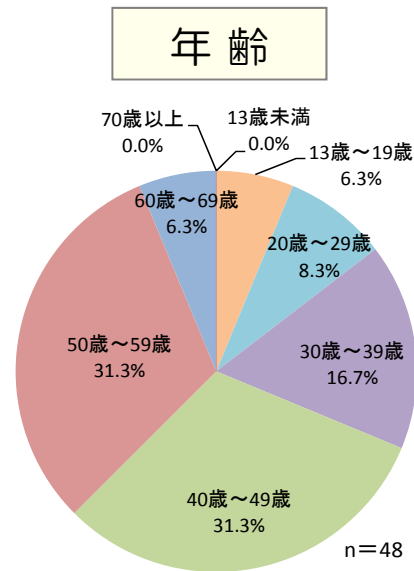
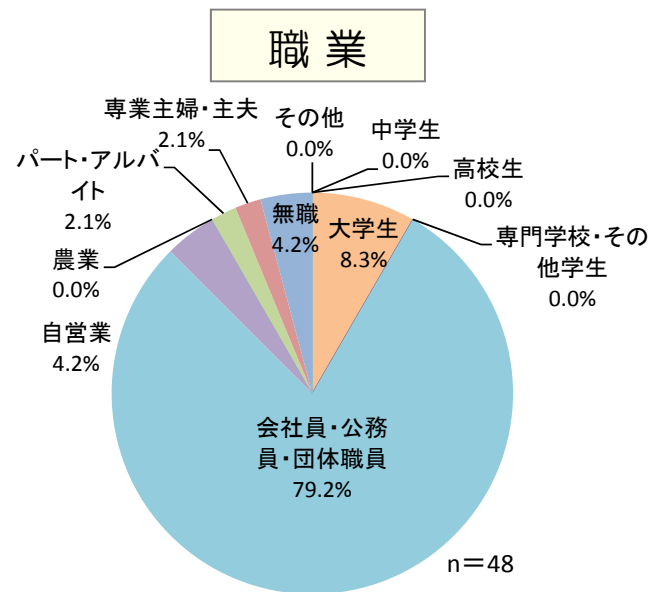


自転車の利用頻度



1. 栃木県版ガイドライン(案)に関するアンケート調査概要

【一般利用者】

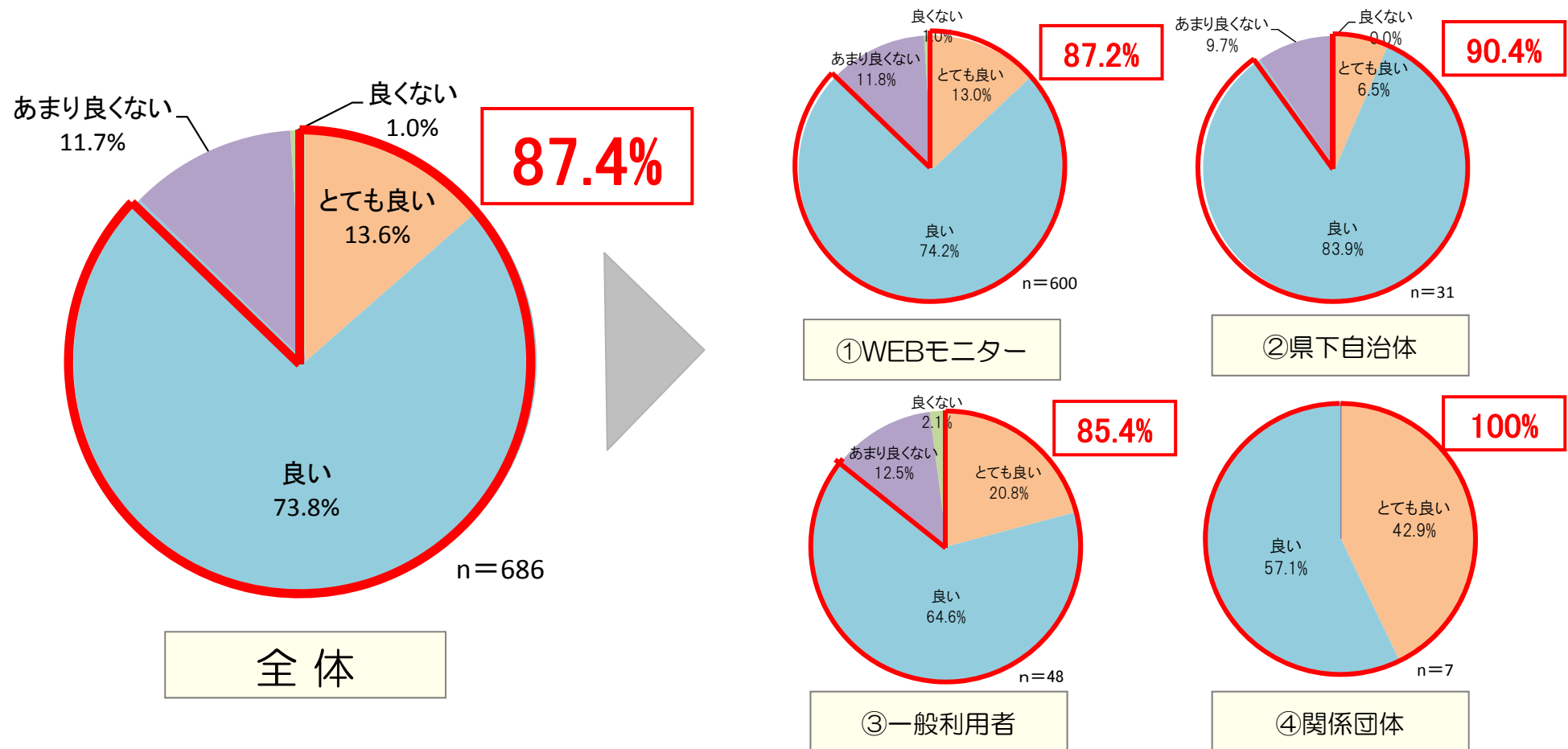


2. 栃木県版ガイドライン(案)に関するアンケート調査結果

(1) ガイドライン(案)の妥当性

【問1】ご覧になった事項について、どのように感じましたか。

■全体では「とても良い」「良い」と回答した人が87.4%いた。各対象別でも「とても良い」「良い」の割合が80%を超えている。

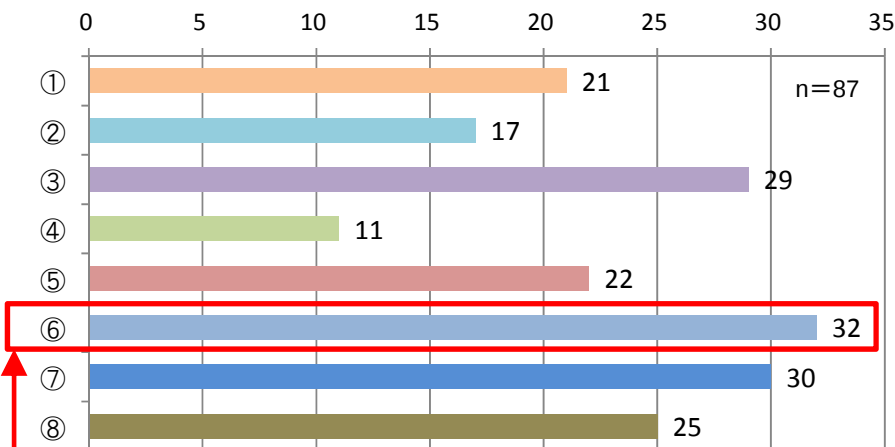


2. 栃木県版ガイドライン(案)に関するアンケート調査結果

(1) ガイドライン(案)の妥当性

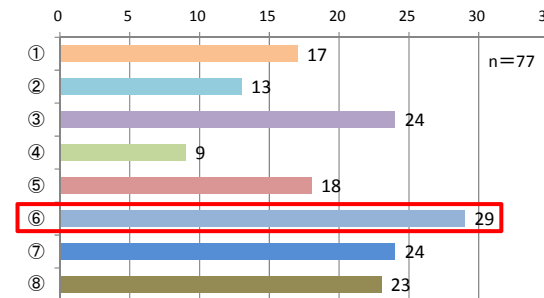
【問1】で、「あまり良くない」「良くない」と回答した項目

■全体では、「⑥交差点部の設計の基本的な考え方」について良くないと答えた人が最も多い。

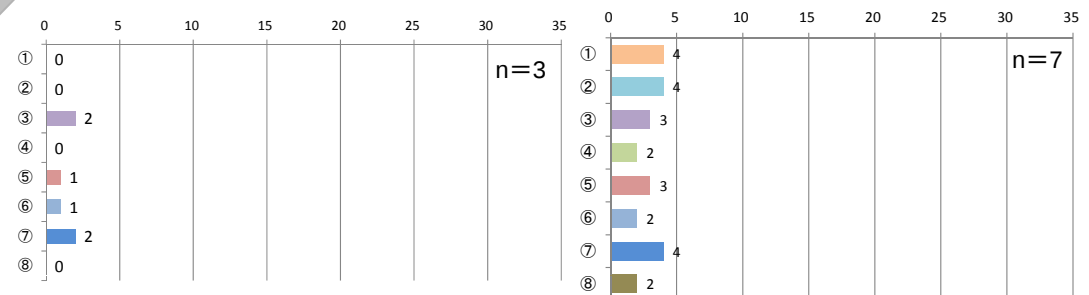


- ① 自転車ネットワーク路線の選定
- ② 整備形態の選定
- ③ 自転車ネットワーク計画決定に併せて実施する検討項目
- ④ 法定外の看板、路面表示の統一について
- ⑤ 整備形態別の選定
- ⑥ 交差点部の設計の基本的な考え方
- ⑦ 利用ルールの周知
- ⑧ 自転車の利用促進

全体



①WEBモニター



②県下自治体

③一般利用者

3. 栃木県版ガイドライン(案)への反映

(1) 栃木県版ガイドライン(案)への反映内容

■良くないと感じた方のご意見から、栃木県版ガイドライン（案）へ反映すべき意見について反映した。

【ガイドラインへの主な反映内容】

アンケートでの意見	ガイドラインへの反映
Ⅱ. 自転車通行空間の設計	
複雑になりすぎて、年配の方や子供たちに理解できるかどうか不安。	路面表示等に関する記述の中で、「路面表示を行う際には、煩雑さに配慮し、路面表示にあわせた周知を行うこと」を追記
Ⅳ. 自転車利用の総合的な取組	
12月の道路交通法一部改正(路側帯の左側走行)を踏まえ、記載内容の追記してほしい。	道路交通法の一部改正事項を参考として、掲載

2. 栃木県版ガイドライン(案)に関するアンケート調査結果

(2) 良くないと回答された方の意見

【一般・WEBモニター・自治体】

(カッコ内は一般およびWEBモニターの意見総数)

I. 自転車通行空間の計画【WEBモニターの意見数:86件】

- ・栃木県の特徴で追記された内容と全国版との違いがわからない。
- ・計画地域の駐輪、駐車スペースの確保が難しい。
- ・ネットワーク機能の早期発現のため、通学ルートを時間帯で絞り込ませ、多少遠回りとなっても極力自転車と輻輳しないものに指定し、学生(学校)に徹底させること等がより現実的・実効的であると思われる。
- ・自転車専用通行帯と自歩道通行可規制を合わせて整備し、自転車通行速度によって分けてみてはどうか。
- ・自動車運転者を始め交通ルールが複雑、難解になり、交通事故が増える可能性大。
- ・車道混在は、車道と自転車道が重なっている部分があり危険。

II. 自転車通行空間の設計【WEBモニターの意見数:31件】

- ・交差点内の表示は飽和状態にあるので、さらに見づらくなり注意を促せない。
- ・マーキングが多くて、かえってわかりにくい。

2. 栃木県版ガイドライン(案)に関するアンケート調査結果

(2) 良くないと回答された方の意見

【一般・WEBモニター・自治体】

(カッコ内は一般およびWEBモニターの意見総数)

Ⅲ. 利用ルールの徹底【WEBモニターの意見数:28件】

- ・一部地域のみで通用するルールは、通行者が混乱する。
- ・具体的にどのような媒体を使って利用ルールの周知をするのかが触れていない。
- ・「望ましい」ではなく、利用者すべてにルールが徹底周知できるようでなければならない。
- ・利用者すべてにルールが徹底周知できるようでなければならないと考える。

Ⅳ. 自転車利用の総合的な取組【WEBモニターの意見数:25件】

- ・自転車のマナーが悪い人がいるのであまり利用促進してほしくない。(とくに学生やお年寄り)
- ・現状での利用促進は賛成だが、交通インフラが整っていない中での自転車利用促進は反対。
- ・利用促進するなら交通ルールの講習会や周知徹底を義務付けるべき。
- ・利用者のマナーを教えるのが先。自転車にも免許制が必要なのでは

2. 栃木県版ガイドライン(案)に関するアンケート調査結果

(3)その他の意見 【一般・WEBモニター・自治体】

- ・新しい街づくりの考えとして前向きと思いました。
- ・自転車をもっと推進され、より快適に多くの人に利用されれば良いなと思いました
- ・自転車だけでなく全体的にマナーの講習が必要。
- ・是非、交通事故数を明示するなどし、利用者の理解を高めて進めて行って欲しい。
- ・実際に定着され安全な自転車、自動車の走行がなされるといいと思う。道路はまだまだ自転車にとって安全とはいえない。
- ・歩行者と自転車の分離を徹底してほしい
- ・周知するのならもっとわかりやすい表現にしてほしい
- ・車を運転していて分かる事は自転車に乗るおばさんは殆どの人が標識を無視
- ・車道に自転車道路の標示がないところはどこを走ればいいのかわからない人が多いから道路標識の設置をきちんとしてほしい。

3. 栃木県版ガイドライン(案)への反映

(4) 栃木県版ガイドラインの今後の進め方

- 栃木県版ガイドラインは、検討会議終了後に公表を予定。
- 関係自治体などに対する説明会を開催し、自治体による計画策定や整備にあたっての指針として活用

(参考) 栃木県版ガイドラインの役割分担

項目	道路管理者 【国、県、市町】	交通管理者	自治体【市町】 (自転車施策)
自転車通行空間の計画	○	○	◎
自転車通行空間の設計	◎	○	△
利用ルールの徹底	△	◎	○
自転車利用の総合的な取組	○	○	◎

◎: 主体 ○: 参画 △: 協力

3. 栃木県版ガイドライン(案)への反映

(参考)ガイドラインへの反映結果(詳細)

アンケート対象者	意見内容	対応(反映)
Ⅰ. 自転車通行空間の計画		
WEBモニター	①と⑧、⑤と⑨の違いが明確でないように思われる。栃木県版を追加する必要があるのか疑問である。	【p.18】 2.2自転車ネットワーク路線の選定に関して、文章の表現方法を変更
Ⅱ. 自転車通行空間の設計		
WEBモニター	複雑になりすぎて、年配の方や子供たちに理解できるかどうか不安。色弱の方にも配慮した配色が望ましい。	【p.38】 路面表示等に関する記述に以下の文章を追加 「路面表示を行う際は煩雑さに配慮し、あわせてその表示についての周知を行うことが大事である。」
Ⅲ. 利用ルールの徹底		
視覚障害者福祉協会	自転車は、車道が原則である事を認識してもらふべきであり、自転車が歩道を通行する場合はゆっくり走行するようにしてほしい。	【p.100】利用ルールの周知に関する記述で、「高齢者・障害者等を含めた歩行者の安全確保」という文言を追加。

栃木県自転車利用環境検討会議

第5回 会議資料

－ 目 次 －

1. 利用ルール周知の重要性
2. 利用ルール周知広報方法

平成２６年１月２８日

1. 利用ルール周知の重要性

◇ガイドラインでの考え方

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン
(国のガイドライン) (H24.11.29)

- 自転車通行空間整備と併せて、利用ルールの徹底を図ることが必要

栃木県版自転車利用環境創出ガイドライン (案)

- 指導・取締、教育、周知・広報、各種イベント等を通じて、利用ルールの徹底・自転車利用の効用の周知等を図っていくことが必要

栃木県版ガイドライン (案)
アンケート での意見

- 自転車の利用ルールが複雑になってきており、利用者への周知が必要という意見が多数 (P2 参照)

◇既設走行空間整備箇所での状況

試験的实施箇所での利用状況

- 走行位置明示により、車道を走行する自転車は増加したものの未だ順守率は低く、歩道走行自転車も多い状況。
- 矢羽根が自転車を明示していることをわかっていない利用者も多く、アンケートでは自転車利用ルールについて周知がないとの意見があった。

第4回検討会議でのご意見

- 車道を走行するというルールを守るような取り組みを県ぐるみで進めていくべき

【自転車のまち】宇都宮市でも
安全な走行環境を要望する声

- 宇都宮市で本年度実施した市政世論調査では、市民から「安全に自転車が走行できる環境づくり」や「走行ルール・マナーの徹底」を求める声が多数 (P2参照)

自転車通行空間の整備とあわせて利用ルールの周知が大事

1. 利用ルール周知の重要性

●ガイドライン(案)アンケートで寄せられた意見

《利用ルールについての意見》

- ・新しい自転車の道路規則が、自転車利用者にちゃんと理解されているのか？
- ・自転車の走行に関して青い矢印だけつけても分からない。是非周知徹底して走行に関する知識を与えてほしい。
- ・自動車運転者を始め、交通ルールが複雑、難解になり誤認による交通事故が増える可能性大
- ・利用者が供用するスペースでは、事故防止のために互いにルールを徹底して周知する必要がある。利用者すべてにルールが徹底周知できるようでなければならないと考える。

●宇都宮市での市政世論調査結果

「自転車のまち」なのに…

【宇都宮】市の本年度の市政世論調査で、自転車の利用頻度について「ほとんど利用しない」との回答が5割を超えていることが分かった。市民からは「安全に自転車が走行できる環境づくり」や「走行ルール・マナー」の徹底を求める声が一

宇都宮市
市政世論調査

の徹底」を求める声が一に6割を超え、「自転車のまちづくり」を進める市にとって課題が多いことが明らかになった。市が市民の自転車の利用頻度を調査したのは初めて。

(青柳 修)

世論調査は昨年7月、満20歳以上の歳末まで日本国籍を持つ市民4千人を住民基本台帳から無作為抽出し、郵送で実施。調査全体で2069人から有効回答を得た。

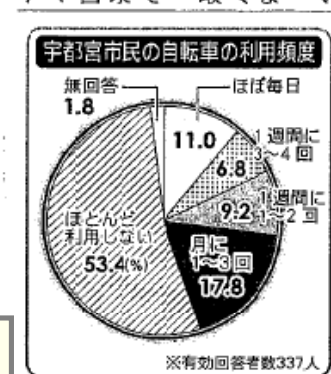
このうち、自転車に関する設問への回答は337人からあり、利用頻度について「ほとんど利用しない」が53.4%で最も多い。月に1〜3回が17.8%、「ほぼ毎日」が11.0%、「ほぼ毎日」(11.0%)などが続いた。

また「宇都宮は自転車を利用しやすい街か」の問いには「そう思わない」が54.6%、「ややそう思う」で22.0%、「そう思う」が8.0%。女性の4割が日本国籍を持つ市民4千人を住民基本台帳から無作為抽出し、郵送で実施。調査全体で2069人から有効回答を得た。

「安全な走行環境」要望

「ほとんど使わない」5割

一方、「自転車のまちづくりを進めていくために必要だと思う取り組み」は、「安全・安心に自転車が走行できる環境づくり」を求める声が72.1%、自転車の走行ルール・マナーの徹底が61.7%と最も多かった。



%を占め、「自転車から公共交通へ乗り換えしやすい環境づくり」で38.0%だった。市交通政策課は「今回の調査で自転車利用の傾向がつかめ、貴重なデータを得られた。今後、より効果的な施策に取り組み、自転車の利用率を向上につなげたい」とした。

【下野新聞】
平成26年1月10日

2. 利用ルール周知広報方法

■あらゆる年齢層や利用手段の方に、利用ルールを知ってもらうことが重要であり、ポスターやチラシ等の広報資料を作成し、利用ルールを周知していく。

(1) 媒体

- ・ポスター
- ・チラシ
- ・HP（インターネット）
- 等

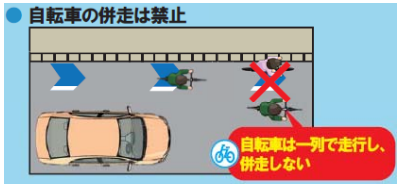
(2) 広報資料の活用方法

広報ターゲット 広報資料の活用方法	交通手段			利用目的		
	自動車	自転車	歩行者	通勤者	通学者	その他 (買い物等)
行政機関や公共施設（道の駅等）での掲示・配布	◎	○	○	○	○	◎
駅や自転車駐車場での掲示・配布	—	◎	○	◎	◎	○
企業、事業者等での掲示・配布	◎	◎	◎	◎	—	—
学校（小・中学校、高校、大学等）での掲示・配布	—	◎	◎	—	◎	—
国道事務所、県市町村等のホームページでの掲載	○	○	○	○	○	○

(3) 掲載内容

- 自転車通行空間整備に関する情報提供
 - ・整備区間、整備内容
 - ・自転車通行空間整備の施策

- 整備区間の利用ルールの周知
 - ・矢羽根の走行方法
 - ・交差点部の走行方法
 - ・二段階右折



- 自転車の安全な利用の啓発
 - ・自転車安全利用五則

- 自転車安全利用五則**

 - ①自転車は、車道が原則、歩道は例外
 - ②車道は左側を通行
 - ③歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
 - ④安全ルールを守る
 - ⑤子どもはヘルメットを着用

- 自転車利用Q & A
 - ・利用ルールや自転車施策について整理