

平成26年度 第2回「改訂京都市自転車総合計画の見直し検討部会」 議事概要

- 1 日 時 平成26年8月23日(土) 午前10時から正午まで
- 2 場 所 職員会館かもがわ 大多目的室
- 3 出席者 別紙のとおり
- 4 内 容

◎走行環境に関する協議

部会における質疑応答は、以下のとおり。

委員： 一番大事なのは自転車の位置付けだ。資料の8頁で自転車の位置付けが必要と書かれていることはいいことだが、市民が本計画の意図を理解できるよう、より具体的で説得力のあるものにするため、自転車のメリットを前面に出すことが求められる。例えば諸外国の自転車計画をみると、冒頭に自転車のメリットが列記され、デメリットは後ろに課題として位置づけられている。自転車の多くのメリットに基づいて明確な位置付けをするという流れである。京都市も同様にメリットの強調と明確な位置付けをしていただきたい。また、この場合に交通手段としての位置づけでは不足であり、他の交通、特に自動車に対する優位な位置づけが必要である。

また、7頁に京都市の自転車利用距離の半数以上は2.5kmとあるが、おそらく実際に市民が自転車利用で移動できる距離はこれよりも少し長い距離であるように思う。私が全国の4、5都市で調査をした際には、平均して5km、特に茅ヶ崎市の高齢者の方では若い人よりも長い5.2kmという結果であった。データが無い以上難しい点もあるかもしれないが、現状追認型の計画ではなくより長距離の位置付けをして欲しい。

委員： 自転車の位置付けをより考慮する必要がある。まず、メリットのなかに「速い」という文言を入れて頂きたい。欧州諸国で自転車が利用されている一番の理由は、自転車が他交通手段に比べ速いためである。また、デメリットについて、「盗難に遭いやすい」というのは枝葉末節であるように思う。これは自転車に限らず携帯電話や傘でも起こりうることだ。更に、「交通弱者・交通加害者になりやすい」というのも、交通社会の一員である以上歩行者・自動車にもあるデメリットであり、取り立てて取り上げるものではない。自転車のデメリットは「天候に左右されること」と「のぼり坂に弱い」という2点だ。「のぼり坂に弱い」というデメリットは、京都においては小さなものであるため、京都では自転車が使いやすいという言い方ができる。メリット・デメリットの整理を行ったうえで、自転車の活用の仕方を考えるべきだ。

委員： 自転車の時速について、国会等の想定時速であれば7～8km/h(徐行)とされているが、実際問題新聞等で平均速度が17km/h、NHKの番組内では自転車

は 20 km/h 以上で走行しているといわれている。それだけの速度を出す自転車が歩行者に衝突した場合、軽く歩行者の頭蓋骨を骨折させるという実験データもある。距離や速度をきちんと伝えていくことで、おのずから自転車は今までどおり歩道空間を走行するのか、それとも車との共存を考えていくのかという方向性が明確になる。

委員： 自転車の位置付けをするなかで、まず市民の皆さんがどう考えているのかが今後の議論の展開上重要である。通勤で自転車を使われる方は意外と長距離を走り、幹線道路又は生活道路を走る、という一例のように経路や使い方・速度によってカテゴリの住み分けを洗う必要がある。京都は扇状地であるため、山に囲まれているものの平坦な土地である特性がある。京都ならではの地形、使い方というものを我々は意外と知らないのではないか。自転車の断面的な使われ方はよく分かっているが、動線としてどのように使われているのか知ることが求められる。買物・子どもの送り迎え等、自転車の使い方によって性格が変わることを把握し議論すべきだ。

会長： 自転車の使い方・距離・速度に応じて、走行空間のデザインは変化する。自転車の使い方は非常に多様であり、ニーズも多様であるなか、どういうデザインを用意していくのか考えていく必要がある。

委員： 自転車の使い方に関連して観光客の視点も重要だ。観光客の中にレンタルサイクルを利用する方も多い。観光客の方が使われるレンタルサイクルも視点にいたネットワークの整理が必要である。

委員： 自転車が車道を走るということは自転車の従うべき信号が車道の信号になるということか。また、広幅員の歩道上で駐車場から出る車と自転車の小さな事故をよくみかける。駐車場の出口に自転車利用者に対して車への注意を促すような標識が必要ではないか。さらに東大路通は、観光客、自転車、荷卸しで混雑しており、可能であればこちらのエリアにおいても自転車の押し歩きを實踐できるといいのではないか。

委員： 現在、交通ルールが非常に分かりづらい状況になってしまっている。まず、自転車の走行位置で従うべき信号を区別しているわけではない。歩行者用信号の横に「自転車・歩行者専用」と記されたものがある。この場合、自転車は歩行者用信号に従わなければならない。矛盾を感じる方もおられると思うが、車道を走行している自転車もこの信号をみななければいけない形となる。死亡事故の多さを受け、昭和 53 年に自転車横断帯というものがつくられたが、歩道を走る自転車が歩行者のような動きで横断歩道の横にある自転車横断帯を渡ることがルールとなり、歩行者用の信号に従うという運びとなった。今は、自転車は車道を走るようにと啓発をしているが、自転車に乗る人が従う信号がわかりづらくなっている。自転車横断帯の在り方や、走行位置、安全施設の配置がなかなかうまくいっ

ていないのが現状である。車道を走る自転車は、車両用信号に従うというほうが分かりやすいのであれば、自転車横断帯を取り、「自転車・歩行者専用」信号は歩行者専用信号に戻すということを少しずつ進めている。

また、昔の交差点の形状は大きなものが多く、横断歩道の動線が交差点の中心から離れるため、左折自動車がスピードに乗ったまま侵入してしまうという問題があった。交差点をコンパクト化することで、車道よりも自転車が走ることが可能になる。こういったところが今後の課題である。これまでの話も専門的で、わかりづらいところが多く、現状の交通ルールは誰もが分かりやすいものではないと認識している。

委員： 京都は自転車が多く、その大半はいわゆる軽快車（ママチャリ）である。低速で歩道を通行する自転車が主流ではあるが、今後自転車計画をつくるなかでは速度の出る車道を通行できる自転車（スポーツ車）を対象に考えたほうがいいだろう。車道左側を通行できる環境はまだ連続的に確保されていない。外国人観光客にも理解できるよう配慮した走行環境をつくっていくべきだ。

パーソントリップのデータはトリップベースで集計されているので、トリップチェーンで分析をすることで、自転車の距離帯が明らかになり、もう少し長距離の利用をしている可能性があるだろう。自転車は、他の交通機関と比べ立ち寄り回数の多い乗物であるため、こういった観点に配慮した集計をお願いしたい。

また、整備形態が一過性のものにならないように、京都の特徴を捉えた京都版のガイドラインをつくり、整備パターンの整理をすべきだ。

委員： 走行空間整備事例として、奈良県では全長約 600 kmになる観光目的に特化した自転車ネットワークがつくられている。豊橋市では、整備の段階としてまず通勤用のネットワーク整備、次いで買い物のためのネットワーク整備、通学のためのネットワーク整備という段階的なプログラムをつくっているなど明確な自転車の利用目的に応じたネットワーク形成が必要である。自転車の利用目的の設定がないネットワークの場合は、例えばポートランド（アメリカ）のように 250m 間隔の格子のネットワークをつくり、自転車に乗りたい人は最長でも 125m 移動すればなんらかの形のネットワークを利用することができるという一定の密度で整備する方法もある。エリアを覆うような作り方をするのか、あるいは目的に従い順番にプログラムの整備をしていくのかというやり方がある。

今回の提案のなかでは通行量や事故多発地域を優先的に行うとあるが、ひとつの考え方ではあるものの、該当箇所の整備のみにとどまり該当事由がなくなればネットワークが構築されない状況ができてしまう恐れがあるため、自転車の位置付けをしっかりとしたうえで通勤、買い物、観光などの目的をもってネットワークの整備を進めていくべきである。

委員： 細かくみていくと専門的な話になるが、自転車のルールが矛盾をしていることがある。例えば、2灯式信号に従わなければならない交差点がある一方で、道路運送車両法のなかでは「対面の信号に従いなさい」と書かれている。これは3灯式信号を指すわけだが、法律と実地が矛盾していることが往々にしてある。京都に限った話でなく、全国の自転車を取り巻く環境では「原理・原則のなさ」が蔓延している。これが事故に結びついてしまっている。

よって、京都の原理・原則、すなわち「京都スタイル」を打ち出す必要がある。今日の協議資料は右側通行が危ないということを丁寧に書かれている。しかし、これを実際に市民に伝えていくというのはなかなか難しい。京都の原理・原則—「京都スタイル」をもし打ち出すとするならば、車道左側である。

50 頁の事例の対面通行をやめさせることが京都市のやるべきことである。自転車道で対面通行する自転車は、自転車道が終わり次第、右側通行をしていることになってしまう。これが交差点事故を誘発してしまっている。行政として、右側通行を推奨するような道路をつくってはいけない。

即座に対面通行をやめた上で、29 頁の金沢市の事例のような、カラーペンキを面で塗るのではなく自転車マークと矢印をたくさん路面に表示していくべきだ。結果として交通安全教室や啓発キャンペーンをしなくとも、市民は理解することができる。実際に金沢市ではこの方法で市民がルールを守っている。京都はとにかく左側通行だというものを、インフラで示していくというのが、最もいい手段だと考える。

また、広い道路での逆走に関しては、行き先が目の前すぐであれば自転車を降りて押し歩きをすべきであるし、押し歩きが大変なほど遠い場合は反対側に渡って左側通行をするというのが基本だ。これを実践していない国は日本だけだ。OECD（経済協力開発機構）加盟国のなかでも日本はダントツに自転車事故が多い。国際文化観光都市・京都が、日本スタンダードのでたらめのままとするのは、国の恥であり、京都の恥である。京都のような、プライドをもち市民の意識の高いまちであれば変えていくことができると京都市には示してほしい。

会長： きちんとした原則に基づいてインフラも規制・ルールもつくることができれば矛盾は生じなくなる。原則と齟齬をきたしている整備についてどうお考えか。

事務局： 恥ずかしい話だが、今現在京都市として、方針や政策というものがない。今回、市としても車道の左側通行の徹底を挙げているが、そういう方針・大前提で進めていきたいと考えている。これまで整備した部分をいきなり変えるのはなかなか難しい面もあるが、方針を定めたあとについてはきちんと方針に基づいて整備を展開していきたいと考えている。

委員： 横断歩道について、アメリカの事例として交通弱者のため車いすが通りやすいようスロープ状で歩道との段差がない横断歩道ができています。京都の繁華街等

にもそのようなものがあるといい。

会 長： 人と自転車が錯綜するなか、車いすの方の通行は恐怖が伴うだろうと思う。きちんとルールで分けることが大切だ。海外では、自転車が高速で車線の真ん中を後ろを気にせず走っている。少なくとも車は、自転車をリスペクトして車両として認める必要がある。自転車が 20km/h で走るとなるとほとんど自動車と一緒にである。高速で走ることができる自転車のメリットを最大限活かすことができるような自転車道のネットワークの作り方と、ゆっくりでいいので安全に走行したい、子どもを乗せた母親のニーズや高齢者の自転車走行を考えると、自転車走行空間のデザインを工夫しなければならない。自転車が代表交通手段として車と変わらない対等な交通手段となるような道路の使われ方をもう少し日本でも考えていく必要がある。

委 員： 走行空間について、自転車がリスペクトされていないというのは、1970 年以來の交通道路行政のあおりを受けているという結果だ。京都市の結論として、自転車レーンを展開していきたいというのは間違いがないと思う。更に本日の議論内容を踏まえ、左側通行の徹底と、相互通行の廃止をしていただきたい。その点では、34 頁には「既存自転車通行空間との連続」とあるが、今日の議論でも出ている車道左側通行の徹底を実践するためには、改めていただきたい。

委 員： 前回の部会において、「歩くまち・京都」総合交通戦略と自転車の政策をどう位置付けていくのかという発言をしたが、公共交通としては、自転車は競合するモビリティなのか、または共存するモビリティどちらで捉えているのか。

また、「歩くまち・京都」総合交通戦略のなかで『クルマを重視したまちと暮らしを、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしに転換する』とあるにもかかわらず、車道ではなく歩道を削り自転車道・自転車レーンをつくるというのは上位政策に反することをしているのではないか。同時に、次回以降の議論テーマの駐輪の話になってしまうが、烏丸今出川の駐輪場は交差点歩道内に設置をされているが、これも歩道空間の狭小化を招いている。自動車を優先する政策が先行しているので、歩行者・自転車が後回しになり、歩行者と自転車が限られた空間をシェアせざるをえない現状は、「歩くまち・京都憲章」に対して本末転倒ではないか。これらのような整備は全面的にやり直し、歩く人と自転車が優先され、京都が歩いて楽しいまちになるため首尾一貫した政策を展開して欲しい。

委 員： 公共交通と自転車との共存について、地下鉄とバスとは性格が違うものだが、確かにバスと自転車は、雨や雪のような悪天候の時、バスの利用客が増えるという現象があり、一部競合しているというのは事実だ。しかし、バスの路線は主に幹線道路であり、バス停まで自転車を利用し乗り換えをする方も非常に多い。京都の場合で言うと、旧市電の外郭線から外れると比較的バス路線は減ってくる。そこまで自転車で移動しバスに乗り換え通勤・通学、買い物の足としての利用が

ある。バス停付近に放置自転車があり、場合によってはバスの乗降の支障になっているという事実もある。23 頁に荷捌き車両により車道左側がふさがれる事例があるが、バスも同様に自転車の通り道をふさぐ場合が出てしまう。そういった場合自転車はどこを走行するのかが問題であり、自転車利用者がそういった状況を避けるために結果的に細街路に入っていくケースがみられる。それが細街路の出会い頭の事故につながる原因と考えている。バスと自転車の交錯に関しては工夫が求められる。

委員： バスの停留所には、歩道に切欠きをつくり余裕をもって停車をさせるという部分的な処理が必要になるが、バス全般に関していえば、ヨーロッパ諸国では自転車とバスの共存が非常にうまくいっている。自転車とバスは、エコ交通機関の両輪であり、コペンハーゲンやアムステルダムのようなエコシティを標榜している都市では、自転車とバスもしくはトラム（路面電車）の共存が基本である。なぜ基本かといえば、当然あちらの国でも雨雪は降り、自転車が走ることが難しい状況がある。天候の変化、個人の事情（自転車に乗れる人、乗れない人）を問わず、みなエコ手段で移動することを保障しているという特性がある。バスと自転車は競合だけではなく、共存することができる。方法として、パリでは「自転車・バス共用レーン」というものをつくっている。他の一般車両が走らないため、渋滞が起きない。バスの定時性が確保され、安全に関しては自転車とバスはお互いのみを気を付ければいいため安全性も担保される。これは非常に優れたアイデアである。当時この共用レーンを作った際、パリ市民からは「渋滞が増えた」という不満の声が挙がったそうだ。しかしパリ市は、断固として引かず、「渋滞を避けたいのであれば、バス・自転車を利用すべき」と主張し、そこでモーダルシフト（輸送手段の転換）がはじめて起きた。これを参考にすべきだ。京都市が車の分担率を 20%以下にする、歩くまちを実現させること目標であるのならば、これぐらいの思い切ったことをすべきだ。これは必ず市民のためになる。自転車だけでなくバスが使いやすくなる。バスと自転車の共存だけを考えると解決策を探るのは難しくなるが、総合的に道路利用の再編を考えることが大切だ。

委員： 今のお話に関連して、ロンドンやベルリン、パリでも同様の取り組みを行っている。ロンドンの場合は、自転車・バスにタクシーが加わっている。いずれにせよ公共交通を優先する考えが下地にある。ロンドンではバスレーンに入ってくる車は、バス運転手によりクラクションが鳴らされ、さらに搭載されたカメラにより撮影がされ、レーンに侵入した車を警察に申告するというシステムがある。ロンドンでは毎年 20 万件ほどレーンに侵入した車を取り締まっているそうだ。バスは決して、自分のために車をどけているのではなく、弱者である自転車を守るためにあえてクラクションを鳴らしているという意識のもとに実践されている。公共交通と自転車が手を組むということは京都でもできるひとつの考え方だ。

会 長： これまでの考え方では、車道と歩道があり、余った部分に自転車のスペースをつくるという発想であったが、そもそもその道路が担うべき機能を再構成するという視点で見直して行かないことには、全市的なネットワークを構築していくことは難しいだろう。

委 員： 日本は公共交通網が比較的整備されている国であり、バスも鉄道も線につくられ沿線の人々が利用する形である。自転車も高速で走るネットワークができれば、公共交通につぐ便利さになる。例えば、コペンハーゲンでは一本の自転車幹線道路で一日に 30,000 台近く通っているところがある。こういった路線を都市のなかのこういったところで重ね合わせていくかは、特に日本においては慎重に議論する必要がある。例えば京都でいえば市電の外郭線でそのような自転車利用がされる可能性があるか検証し、公共交通との親和性を高めていくことが求められる。ルールだけでなく、個々の状況変化をみながら対応をしていく必要がある。

まだ日本ではあまり議論されていないが、自転車レーンができると大きな貨物タイプの自転車も通ることができる。今の歩道は貨物タイプの牽引車両付きの自転車や幅のある自転車の通行は禁止されているが、そういったものが通行できる環境ができることにより物流業者の置かれる状況も変化する。

会 長： 電動アシスト自転車も増えており、高齢化が進めばより電動三輪車のようなものも増え、自転車レーンを走行する可能性のある車両の種類は広がるため、そういうものへの対応・デザインも求められる。

委 員： 細街路こそ左側通行を徹底すべきだ。54 頁の姉小路通りは、車は一方通行で両側に自転車左側通行レーンがあるが、これは安全で便利である。過去に大分市で社会実験をした際には、レーンが自転車通学の高校生をさばくのにも有効であった。既存の一方通行では自転車を除くと書かれているが、そのルールはそのままに左側通行遵守をしていくべきだ。幹線道路の整備には費用もかかり、ルール徹底も難しい。細街路であれば、一方通行を守ってもらいやすい。こういったところから市民意識を徹底させていくことで、利用者の左側通行が習慣となり、改善がされていく。

会 長： 細街路の解決方法として、大変いい方法だと思う。また、京都は格子状に道路が構成されているので、こうした細街路の交差点における安全対策のためには車の速度を落とす対策が必要だ。

委 員： 金沢の細街路のネットワークと路面のピクトグラムの事例の道路では全体の事故件数に対する自転車の事故割合が 20%から 15%に低下したという報告を聞いている。金沢では自転車のマークが随所に出ていることが特徴である。交差点ごとに路面標示がある。海外事例でも着色ではなくたくさんの路面表示のマークを使うことで通行者に自転車はここを走るという教育をしている。ピクトグラムを

なるべく数を多くして教育効果が高まるような方法ですべきだ。

また、速い自転車とそうでない自転車区分に関連して、ポートランドでは「幹線自転車ネットワーク」、「準幹線自転車ネットワーク」「地域ネットワーク」の3段階に分け、それぞれに目標kmを設定している。幹線自転車道を1マイルに一本作り、準幹線自転車道はその間を縫うように配置し、さらに細かい部分に関しては地域ネットワークが担当し、1,500 kmのネットワークを構成するというものである。

日本で応用した例が、千葉市である。千葉市は「広域自転車ネットワーク」と「拠点自転車ネットワーク」「地域自転車ネットワーク」の3つに分けている。例えば高速で走る自転車は、地域間の長い距離を走るための幹線自転車道に誘導し、また、ゆっくり自転車で走る人は幹線ネットワークのような広域のネットワークを走ることが少ないであろうから、下位のネットワークを利用するなど高速利用と低速利用を空間的に路線ごとに誘導すべきだ。また、ポートランドなどでみられるが、追い越しを可能とするような自転車レーンをつくることも考えられる。これなら高齢者などの自転車利用者とユーザーとの共存の為に目的を明確にしたうえで、広域と非広域レベルの使い分けと個々の空間での共存の工夫をしながら総合的にネットワークをつくることができる。

会長： まさしく交通工学の視点に立って自転車の走行空間をデザインしていく必要があるということだ。

委員： 御池通の歩道に自転車走行の表示が出た際、はじめは気づかなかったが、気づいてからはきちんと走るよう意識づけをしている。当時は、他の市民の走行位置はバラバラであったが、年数が経ち今ではほとんどの人が走行位置を守っている。目に見えて分かる表示があると、皆従う。

ただ、御池通の横断歩道にも自転車横断帯があったが、いつの間にか消えてしまった。それはなぜか。

子どもを乗せて自転車に乗ることが多いので、車道に出るのは抵抗感がある。なにがなんでも車道に出ると言われると厳しい。

委員： 同じ方向で全てのものが通るといのはとても大切だ。交通事故の発生の状況をみると、逆走によって危険が生まれ実際に命を落としている方がいる。ここを市民の方が認識してもらう必要がある。54頁の姉小路通について、もともと路肩の歩行空間が非常に狭い通りであったが、この通りを含めた田の字地区は人の往来も多く、自転車・自動車の通行量も多い状況であった。そのため、人・自転車・自動車が通るところを、一目見てわかるように視覚化できないかという考えのもと、整備を実施した。これにより、自動車の通行量を抑えるだけでなく、走行速度を1割程度減少することができた。自転車の方は自転車の空間を走り、自動車は赤のラインの間に入るように丁寧に走っている。特に啓発もなしにこうい

った誘導ができていっているのは成果である一方で、こういった表示がなんのためにされているのかはなかなか周知できていない課題がある。左側通行をひとつの目的に置き、細街路はこのような形でというものを仮に押し進めていただけるとすれば、市民の自転車の使い方は変わっていくだろう。どこから手をつけていけばいいのかわからないといった状況ではなく、こういったところに芽が出かかっていると感じている。事務局はどうお考えですか。

事務局： 通行位置の明示区分の意図がなかなか周知されていないというのは市としても問題として考えている。周知・徹底を図りたい。

委員： 御池通の自転車横断帯が消えた経緯について、横断帯がある場合横断帯を横断しなければならないという規定がある。どの信号をみればよいのかわからないという矛盾をなくすために試行的に横断帯の撤去を行った。

電動アシスト自転車に関連して、ヤマト運輸が使用するアシスト自転車の電力のワット数が高くなったことで、これまでの物流を全てトラックでということではなく、物流拠点に物品を置き、リヤカー付きの自転車で配達するということが全国的に開始される可能性もある。左側通行をどうするかだけでなく、歩道空間を歩行者に開放する、歩行者のための安全な歩道を見つめ直す大きなきっかけにもなるだろう。

委員： 2012年の警察庁の通達により自転車横断帯を無くす流れになっている。自転車横断帯がある場合は、そこを通らなければならないため自転車が直進ではなく曲がる動きをしなければならない。これが、左折する車のドライバーにとっては自転車も左折をするものだと勘違いをさせる。巻き込み事故の原因というわけだ。また、私は子どもを乗せて自転車に乗るときは車道を走る。確かに、車道を走る不安はあるものの、統計的に自転車が起こす死亡事故の可能性は、車道を通る場合よりも歩道を通る場合のほうがは6.7倍も起きるというデータがある。京都市にしても日本全体にしても将来的に自転車は車道に降りるべきだ。ただ、頭で車道のほうが「安全」と理解していてもなかなか車道は不安に感じる。実は歩道の方が危険と思っても、歩道のほうが「安心」してしまう。「安心」と「安全」は違う。まず、第一歩目として、歩道車道問わず左側通行の遵守から取り組んでいくべきだ。

委員： 五条通の整備の経緯についてだが、現在堀川の交差点から西側の整備を、3年程前には堀川の交差点から東側を整備している。歩道と自転車道の分離工作物の違いはあるが、ほぼ同様の整備をしている。以前沿道住民へアンケートを実施したところおおむね好評をいただいていた。

ピクトグラムに関しては、京都市で整備をしているものと同じような形・大きさに統一をしながら整備をしている。

委員： 道路は管轄が国・府・市であったりするため、コンセンサスを取りながらの

整備をお願いしたい。ピクトグラムに関して、外国人観光客の多い京都なので、見ただけで分かるピクトが求められる。

委員： データの提供であるが、2011年の全国の歩道上の自転車事故は全件数13,626件であり、このうち、対自動車の事故が10,135件（74%）にも上り、一方対歩行者は1,127件（8%）、対自転車は809件（6%）であり、自転車は歩道上で自動車との事故が歩行者との事故の9倍と圧倒的に多いことが分かる。沿道駐車場から出てくる車に対する自転車側の不注意と、自転車側の歩道における徐行が守られていないためである。せっかく自転車を歩道に上げて、歩道は自転車にとって歩行者の9倍以上に危険な場所である。

委員： 京都においてもほぼ同じような傾向がみられる。感覚と実態は異なり、「安心」と「安全」は違うということが言える。また、細街路において一時不停止による出会い頭事故もみられ、実態として報告する。

会長： 今日は大変実りの多い議論ができた。歩行者、自転車、公共交通、自動車という優先順位を改めて認識しながら、自転車は車両であって左側通行をするという原則に即してインフラ・ルールの整備を見直していくことがポイントである。また、自転車の使われ方・性能により交通工学的な配慮をする必要がある。きめ細やかなデザインをしなければいけない。確かに全域的にネットワークを構築していくことはなかなか難しいが、細街路対策などについては今すぐにでもできることからスタートしていくべきではないか。熱心にご議論いただきありがとうございます。

以下は出席委員からの追加の意見である。

委員： 自転車は短距離での移動で重要な交通手段というよりは、近距離での移動で重要な交通手段とするべきである。短距離はきわめて短い距離に理解されがちであり、理解が生まれないと考えられる。