

目次

第1章 整備形態の選定基準に関する問題.....	1
1.1. 道路構造令の解説と運用——自動車及び自転車交通量の閾値の削除.....	1
1.2. 国総研論文——引用した海外基準の不正確な解釈と情報の陳腐化.....	2
1.2.1. オランダ都市外基準.....	4
1.2.2. イギリス・ロンドン基準.....	4
1.2.3. ニュージーランド基準.....	5
1.2.4. ドイツ基準.....	6
1.2.5. オランダ都市内基準.....	9
1.2.6. 現行アメリカ基準.....	14
1.2.7. デンマーク基準.....	15
1.2.8. 海外基準の総括の問題点——原典の意図を歪める解釈と路上駐車需要などの看過.....	17
1.2.9. 分離必要性の指標としての事故の重度に関する恣意的な判断.....	17
1.3. 各整備形態の安全性の比較.....	18
1.3.1. 統計的に無意味な比較に基づく各整備形態の安全性の評価.....	19
1.3.2. 各整備形態の安全性を比較した海外の研究.....	22
1.4. 安心感という利用率を左右する因子を無視し、「緊張感を強いることでルールを守らせる」「ルールを周知すれば利用率は向上する」という科学的根拠の乏しい信条に依拠.....	26
1.4.1. 緊張感がルール遵守に繋がるという客観性に欠ける信条への依拠.....	27
1.4.2. 安心感がインフラ利用率の向上に繋がるという世界各地の経験の看過.....	31
1.5. 歩道上の通行空間の質向上および成功事例の看過.....	43
1.6. 排気ガスへの曝露低減という観点の欠如.....	54
1.7. 整備区間のモニタリングにおける不正防止策の欠如.....	55
第2章 車道通行原則と暫定整備形態に関する疑義.....	58
2.1. 車道通行の安全性についての客観的根拠の不足.....	61
2.1.1. 自転車事故リスクの誤った国際比較に基づく安全性評価.....	61
2.1.2. 海外の自転車通行環境に関する事実誤認.....	65
2.1.2.1. オランダとドイツの自転車通行環境の実態.....	67
2.1.2.2. 自転車先進都市の誤った定義、及び死亡事故減少の別要因の看過.....	72
2.1.2.3. 海外諸国における自転車政策の大転換を看過.....	74
2.1.3. 歩道と車道の安全性比較における統計資料の誤った解釈と恣意的な引用.....	76
2.1.3.1. 通行台数比率の誤った推定に基づく相対事故リスクの算出.....	76
2.1.3.2. アメリカの事故統計に関する見落とし.....	83
2.1.3.3. カナダの事故統計に関する見落とし.....	86
2.1.3.4. アメリカの事故実態を日本に当て嵌める上での誤解と憶測.....	88
2.1.3.5. 根拠にならない事故統計を元にした歩道の危険性の主張.....	92
2.1.3.6. 歩道と車道の安全性を比較したその他の既往研究.....	97
2.1.3.7. 日本の歩道通行容認策の評価における統計の誤った解釈.....	108
2.1.4. ドライバーからの視認性と認知エラーに関する誤解と憶測.....	110
2.1.4.1. 屋井委員の非中立的なシミュレーター実験.....	111
2.1.4.2. 山中委員の非中立的シミュレーター実験.....	121
2.1.4.3. 客観性に乏しい安全マニュアルを根拠として引用.....	123
2.1.4.4. 認知エラーについての誤解と憶測.....	128

2.1.5. ドア衝突リスクの軽視.....	132
2.2. 暫定整備形態の導入という政策判断に関する疑義.....	133
2.2.1. 都市の交通体系における優先順位再構築の指針の欠如.....	134
2.2.2. 安価で効果的な暫定整備形態の設計手法の欠如.....	139
2.2.3. 自転車道の沿道アクセス性に関する誤解の放置.....	141
2.2.4. 矢羽根型路面表示が安全性の向上に繋がるとの客観的な証拠の欠如.....	145
2.2.4.1. 安全性の不確かな暫定整備形態による車道への誘導.....	145
2.2.4.2. 暫定整備形態の先行事例における安全効果の不十分な検証.....	149
2.2.4.3. 札幌市・西3丁目線の整備事例.....	150
2.2.4.4. 札幌市・西5丁目線の整備事例.....	151
2.2.4.5. 宇都宮市・国道4号の整備事例.....	154
2.2.4.6. 墨田区・国道6号の整備事例.....	158
2.2.4.7. 世田谷区・国道246号の整備事例.....	161
2.2.4.8. 茅ヶ崎市・国道1号の整備事例.....	165
2.2.4.9. 京都市・河原町丸太町の整備事例.....	166
2.2.4.10. 大阪市・本町通の整備事例.....	167
2.2.4.11. 金沢市・国道159号の整備事例.....	168
2.3. 対歩行者事故の実態と事故急増の原因の看過.....	171
2.3.1. 歩行者保護の名目で自転車利用者が被るリスクを度外視.....	171
2.3.2. 対歩行者事故激増の背景にある携帯電話普及という因子の看過.....	173
第3章 単路部の設計指針に関する問題.....	174
3.1. 自転車道の設計指針に関する問題.....	174
3.1.1. 双方向通行の自転車道の不合理な整備基準.....	174
3.1.1.1. 地点事故リスクという誤った指標による安全性評価.....	175
3.1.1.2. 交通需要に応じた適切な幅員基準の欠如.....	178
3.1.1.3. 車両の通行空間としての配慮を欠いた建築限界.....	187
3.1.1.4. 実現性に乏しい迂回対策.....	195
3.1.1.5. 双方向通行の自転車道のその他の利点の看過.....	196
3.1.2. 自転車道の諸問題の解決に必須の「緩衝帯」の欠如.....	198
3.1.2.1. 自転車道の諸問題を一挙に解決する「緩衝帯」.....	202
3.1.2.2. 海外の設計指針における緩衝帯の寸法.....	205
3.1.2.3. 緩衝帯の必要性の看過.....	207
3.1.3. 線形シフト部における円滑な通行を考慮しない直線的屈曲.....	210
3.1.4. 「自転車道等の設計基準」の不適切な制動停止視距基準.....	214
3.1.4.1. 余裕の乏しい想定反応時間、及び実験方法の詳細の不記載.....	214
3.1.4.2. 本意見書の筆者による簡易制動距離実験.....	216
3.1.5. 沿道アクセス性と転倒事故リスクを看過した分離工作物の構造基準.....	218
3.1.6. 車止めの詳細な設置基準の欠如.....	222
3.2. 自転車レーンに関する問題.....	224
3.2.1. 事故リスクの高い最低幅員基準.....	224
3.2.2. 実効性に欠ける路上駐車対策への固執.....	228
3.2.3. 自転車道と組み合わせる整備パターン例の欠如.....	236
3.2.4. 一方通行道路における整備指針の不完全性および不合理性.....	237
3.3. 車道混在通行における法定外表示の問題.....	242

3.3.1. 国総研実験の不明瞭な条件設定、及び実験結果の誤った解釈.....	244
3.3.2. 歩道の無い道路における出会い頭衝突リスクを看過した路面表示の設置位置.....	248
3.4. 安全上の欠陥が有るパーキングメーターの設計例.....	250
3.4.1. 海外の設計指針が示すドア衝突防止空間の幅.....	251
3.4.2. 歩道側にパーキングメーターを配置する事で生じるリスクの看過.....	252
3.5. 立体交差設備に関する設計指針の欠如.....	260
3.5.1. ガイドラインが看過した海外の設計指針.....	264
第4章 交差点の設計基準に関する問題.....	271
4.1. 細街路との無信号交差点における事故防止に有効な設計手法の看過.....	271
4.1.1. 段差による速度抑制.....	271
4.1.2. 隅切り半径の縮小による速度抑制.....	273
4.1.3. 道路の交差角度の直角化による速度抑制.....	274
4.1.4. 衝突回避余裕としての車の滞留空間.....	275
4.1.5. 各対策の有効性についての統計研究.....	279
4.1.6. 海外の設計指針と先行研究の看過.....	280
4.2. Protected intersection の設計手法の看過.....	280
4.2.1. 交差点手前の混在通行化に関する誤解と最新の潮流の看過.....	288
4.2.1.1. 交差点走行実験結果の誤った解釈.....	290
4.2.1.2. 交差点設計に関する海外の最新の潮流の看過.....	293
4.2.1.3. ガイドライン掲載の「混在通行」表示の実相は極細自転車レーンである.....	296
4.2.2. 車の死角を考慮しない前出し停止線の配置.....	297
4.2.3. オフセット構造に対する安全面での優位性が疑わしい車道左端からの直線的誘導.....	299
4.2.3.1. 車道左端からの直線的誘導の不透明な安全効果.....	301
4.2.3.2. オフセット構造の安全性に関する現時点の国内外の知見.....	305
4.2.4. 自転車用の左折・直進バイパスの欠如.....	307
4.2.5. 安心感の低い二段階右折の待機空間.....	310
4.2.6. 交差点の信号制御についての具体的基準の欠如.....	313
4.3. 危険性の指摘されている左折導流路との鋭角な交差.....	315
4.3.1. 自転車と車を鋭角に交差させる構造に対する危険性指摘および代替案.....	316
4.3.2. イギリスとアメリカの現行の設計指針における扱い.....	319
4.3.3. 左折車線の左端から交差点の流出部へ斜めに誘導する構造の危険性.....	321
4.4. 双方向通行の自転車道の交差点設計知見の看過、及び設計放棄.....	323
4.4.1. 空間不足が双方向通行の自転車道の打ち切りの理由であるとの誤解.....	323
4.4.2. 欠陥設計例のみを根拠に双方向通行の自転車道を否定.....	325
4.4.3. 国内外の交差点設計知見の看過.....	329
4.4.4. 双方向通行の自転車道の設計放棄.....	336
4.5. ラウンダバウトの設計指針の欠如.....	337
4.5.1. 環道外縁部を自転車通行空間とするラウンダバウト構造の危険性.....	337
4.5.2. 自転車の安全な通行を考慮したラウンダバウトの設計例.....	342
4.5.3. 交通条件に応じたラウンダバウトの形態選定基準.....	348
参考文献.....	351