

## 平成 26 年度広島市自転車都市づくり推進協議会 議事概要

1 開催日時 平成 27 年 3 月 26 日 (木) 10 時 00 分～11 時 50 分

2 開催場所 広島市役所本庁舎 14 階第 7 会議室

### 3 出席者

- (1) 出席委員 (6 名) : 塚井委員長、中川委員、下村委員、日浦委員、高田委員、高橋委員
- (2) 代理出席 (4 名) : 田部代理委員、山岡代理委員、平岡代理委員、松元代理委員

### 4 議題

- (1) 平成 26 年度実施内容及び平成 27 年度実施予定の取組について
- (2) 意見交換

### 5 公開・非公開の別 公開

6 傍聴者 一般傍聴者 0 名 報道関係者 1 社

### 7 発言の要旨

(事務局)

〈資料 1、資料 2 の説明〉

(塚井委員長)

説明資料の内容について質疑を行う。ご意見等あればご発言いただきたい。

(松元代理委員)

国道をまたぐ予定があれば国としても準備が必要となるため、平成 27 年度の走行空間整備の具体的な路線について教えていただきたい。

(事務局)

平成 26 年度の実施状況等については、図示しているとおりであるが、引き続き、車道走行しても抵抗感の少ない路線を実施したいと考えている。具体的には、現在、調整を進めている横川駅周辺から中心部に向かっての路線や、国道 2 号のひとつ北側の通りの比治山橋の路線を今後調整していきたい。予算の制約もあるので、状況を見ながら路線を選定していきたいと思う。

(平岡代理委員)

色を付けた自転車走行空間を道路上に設ける手法はいいことであるが、部分的に整備しても効果がない。市内においても、色が付いている場所もあれば、色が無い場所もあり、通行する道路で形態が変わっている。標識だとか路面標示だとかいうものが非常に曖昧、中途半端でよく分からぬ。特に、歩道を走っても良いという標識が広い歩道、狭い歩道関係なく非常に多く設置されており、自転車で走っていて非常に不愉快に感じている。整備するならかなりの距離を整備する必要があると思う。

(事務局)

ご指摘のとおり、部分的な整備であれば効果はないと考えている。今回説明させていただいた自転車走行空間整備計画はネットワーク路線であり、デルタ市街地全体での整備路線、整備形態

を示している。予算的な制約もあるので、路線を選定して順次整備していくことになるが、最終的にはネットワークさせていきたい。

事業展開として短期的には通勤・通学、買物、観光あるいは、自転車事故が多い路線をピックアップし、5年で25km程度を集中的に整備する。その後、5年かけて合計で80kmを整備する計画としている。

(平岡代理委員)

自転車が車道走行する場合は、自動車と同じ扱いで左側を走る必要があるが、徹底されていない。車道に自転車走行空間を整備した場合は、必ず道路の左側を走るということを警察などが現地で指導することが重要である。

(事務局)

整備後しばらくの間は様々な方策で車道左側通行の周知を図っていきたいと考えている。

(塚井委員長)

計画上のネットワーク路線では、車道と歩道が混在してネットワークされているが、安全性なども考慮した上で決定されたものと思う。そうした時に、自転車の交差点での滞留場所について、どう処理するかデータが無くて非常に難しいが、自転車の交通量によっては、車道側に不規則に出てくる形態などもやむを得ないのでないかと思う。

国交省の指針で最も難しいのが、その切り替えの取り扱い、滞留する場所あるいはその整備形態の切り替わるところの繋ぐ方法だと考えている。どこを走ったらいいのか分からない、よく分からないうちに車道から歩道になっているとか、よく分からないうちに一本裏の走行帯にずれていくとか、その結び付けの処理が難しくなってくると思うので、整備時には、停まる場所のすりつけ、走行の場所が変わる時のすりつけ、この2点に気を付けて頂きたいと思う。

(下村委員)

自転車の車道走行については、ほとんどの人がルールを知らない。推進計画の「まもる」という柱にもあるが、学校での指導を積極的にしていただきたい。また、ママチャリに乗る一般市民に走り方を知らないという人が多いことに対して、どのように対応していくのかを考える必要がある。具体的には、自転車の走行方法などが記載されたポスターを広電バスの中に掲示している事例もあり、そういう周知方法もある。また、事故起きた時などの自転車保険に関して、加入を促進するような条例づくりも併せてされるべきと考えている。

(中川委員)

学生だけに限定するなら問題ないと思うが、自転車利用者のすべての人に保険をかけさせるのは、金額が絡むことなので難しいと思う。

(塚井委員長)

条例化は簡単にはいかないと思うが、どういう働き掛けの方法があるか時間をかけて検討していただきたい。

(事務局)

先ほど下村委員からあった、成人に対して指導をどうしていくのかということについては、課題として認識しており、今後、検討を進めていきたい。

(塚井委員長)

走行空間の周知の話だが、市営駐輪場の利用者に情報提供などを実施しているのか。例えば、月極め契約の更新のタイミングでコンタクトを取るような取組などをしているのか。

(事務局)

更新手続きのタイミングでの取組は実施していない。自転車利用5則のチラシを街頭などで配布するなどのPRを実施している。

(塚井委員長)

チラシ配布は負担が大きいと思う。最近はインターネットによる受講なども普及しており、紙を使うだけが方法ではないと思うので、何らかの形で強制的に目に触れるような、出来るだけ安価な方法を考えた方がよいと思う。

(事務局)

総合的に検討していきたい。

(山岡代理委員)

自転車専用通行帯を作ると自転車がスピードを上げることが考えられる。祇園新道にも自転車通行帯があるが、かなりスピードをだしている。スピードをだす自転車に対してどのように考えているのか。

(事務局)

祇園新道での通行帯は、歩道内で視覚分離がされたものになるが、今回整備をしていくものは、車道整備を考えているので、スピードに対しての視点は持っていない。一方、祇園新道のような歩道内での通行帯整備は、徐行が原則であるという認識である。チラシなどにより徐行のPRも実施していく。

(塚井委員長)

歩道を走行する場合は徐行するよう定められているので、自転車の通常の走行速度からいくとかなり低めである。ガイドラインは車道通行が原則になっているので、歩道を走らせることについては課題があると思う。

また、バス停との交錯の話もあり、安全にかかわるような危険があるかどうか、安全にかかわらないとしても、バスの定時運行に支障になるかどうか、この二つについては今後注意深く見守っていく必要がある。

(高田委員)

観光客の観点から、広島駅から平和公園までのルートを整備していただきたい。また、ルート設定時には、平和大橋の車道は狭小であるため、元安橋に誘導するように考えていただきたい。

また、観光客に自転車で広島の街を楽しんで頂くためには、河岸緑地を活用する必要があると思うので、安全に走れるよう配慮するとともに、広島駅と平和公園の間は安全に観光客が利用できるルートを示したガイドマップを作成して欲しい。

(日浦委員)

中高校生は自転車でかなりスピードを出す実態がある。また、荷物を多く持っているケースもあることから、自動車ドライバーも自転車の車道走行を意識する必要がある。今後、自転車がどんどん車道走行することになるのだから、自転車を運転する側だけが気を付けるのではなくて、

自動車を運転する側も気を付けていただきたい。

自転車の安全規則について、「ルールを守りましょう。」という観点を中心に書かれているが、人命の救助の観点も入れて欲しい。中高生は、自転車でケガをした、あるいはケガをさせた場合、相手との対応の仕方が原因でトラブルを招くケースが多い。また、ぶつかったときに自転車の中高生がルールを守っているケースもあるが、大人が強い調子で来られると一方的に謝ってしまう。そのあたりの対応について特に未成年を念頭において対処の仕方を記載して欲しいと思う。

また、高校生に関して言うと、市立高校は8校だが、県立高校が圧倒的に多い実情がある。自転車安全教育は、市立だけでなく県立、私立学校の枠組みを超えて、もっと積極的な働き掛けをお願いしたい。

(事務局)

市立以外の学校側にも幾度となく話をしてきたが、思った以上に理解が得られないという状況がある。こういった取組の理解が進んでいけば、一緒に進めていくことは可能と考えている。

(日浦委員)

何校ぐらいがやっているのか。

(事務局)

先日、開催した説明会では、県立で2校、私立国立全て合わせると11校の参加を頂いた。

(高橋委員)

自転車走行空間整備について我々も自転車の交通量などを踏まえ、利用者の視点に立って整備を進めていくことは必要だと考えている。先ほども話がでたが、自転車専用通行帯に色を付けることは非常によくて、我々も反対するわけではないが、車道走行のルールをどうやって守らせるのかという議論の中で、規制をかけねばよいという話に繋がってくるので、そこについて話をさせて頂きたい。交通規制をかけるということは、守ってもらうということではなくて、守らせるということになる。具体的に言えば、罰金、刑罰によって強制的に守らせることになる。こうした規制について本当に地元の方の理解が得られるのか。自転車事故の8割が交差点であったり車道をふらふら走ったりして事故が起きるという統計がある。当然、アップダウンもあるので老人がそこを走って大丈夫なのかということを考えないといけない。また、自転車専用通行帯ということで規制をかけてしまうと自転車しか走れない。バス会社の方は分かると思うが、バス専用通行帯というのは、時間制限でバスしか走ないので、その他の車両が走れば取り締りをするということになる。例えば、地元の方がバイクで自転車専用通行帯を走れば、地元の人でも取り締まりの対象となる。

市は自転車走行空間の整備に併せて、マナーアップのために是非規制をかけて欲しいと言われるが、非常に強い権限なので、全部が全部、規制をかけるのは困難と考えている。先ほど、ヨーロッパの事例を紹介されたが、日本にはヨーロッパには無いママチャリがあって、これを安全には走らせることも、考えていかなければならない。例えば、観光地の道路両側に規制のある自転車専用通行帯を整備したとすると、沿道に商店などがあってもそこには駐停車禁止の規制も併せてかける必要がある。荷さばき時にも車は停めてはいけないということになる。

地元の方は本当にそんな強い権限で規制をかけて欲しいと思っているのか。必要な場所には

当然規制をかけていくが、全部が全部ではないというのが我々の立場である。

先ほど、歩道で自転車がフラフラ走行して歩行者に対して危ない、曖昧な感じで規制をかけているのではないかという意見があつたが、自転車歩道通行可という規制については、隨時、自転車は車道通行の原則を踏まえ、見直しをかけている。具体的には、自動車の走行速度が高いところ、交通量が多いところ、車道通行が危険だというところ、学校、幼稚園の近くなど以外について見直しをかけている。また、警察としては、自転車専用通行帯の整備により、バス等の大型車による左折巻き込み事故が増加するのではないかと懸念している。整備については賛成しているが、道路は自転車だけ優先とはいひかないので、ドライバー、歩行者、自転車のすべてが安全となるよう、我々は交通管理者として規制をかけていくし、強い権限である以上、地元の方の同意を賜りながら、警察として安全対策を進めていくことになる。

#### (平岡代理委員)

日本は車と人との関係について、人が優先ということがここ何十年でかなり徹底されてきた。しかし、自転車は曖昧な順位のまま放置されている。3者の優先順位は人が優先、次に自転車、車が最後になる。社会の中での安全の順番というか、守らないといけない順番をはっきりとさせないといけない。ヨーロッパの田舎に相当するバルト3国でも自転車専用道があり、そこに観光バスが来ても必ず自転車専用道を避けて停車する。運搬車も避けて停車する。そこは徹底している。公道である歩道や車道をいかに秩序よく効率よく使うかということに対して、曖昧さを残すと、混乱や事故が起きる。そこについてヨーロッパは先行しており、自動車社会からいろいろ変わってきて、目指す姿はヨーロッパにあると考えている。日本は今発達した状態でとまっているので、自動車文化に自転車空間を入れていくにはどう変化していくか考える必要がある。ヨーロッパに学ぶところはたくさんあるので、歴史的な経過を学ぶべきである。

#### (塚井委員長)

ヨーロッパの事例に参考すべきところはたくさんあるというのは、ご指摘のとおりである。自転車都市づくり推進課という部署がある以上、知らないとは言えないので事例の蓄積を積極的に積み重ねて頂きたい。一方で、現実にどうしていくか、文化的な違いもあるが、狭いスペースを分け合うというのが日本の国土的な特徴になっており、ヨーロッパにもそういうところが多少ある。例えば、歴史的建造物があってこれ以上スペースを生み出せない場合、古い街並みを残したまま、安全に疑問符がつくような形で自転車の運用も行っている。見ている限り事故が頻発しているように見えない。それは、面的な規制も含めて、様々な対策を施している結果である。我々はその一番いい解を見つけられていないということだと思う。また、制度も発展途上だということもある。狭い町でどうやって空間を分けて使っていくのかということについて知見を積み重ねていく必要がある。そういうところ、トピックスを絞りながら検討して頂きたいと思う。

先ほど、規制の話がでたが、罰することだけに特化してしまうのではなく、誘導するという観点から、褒めてあげることを考えなければならない。また、褒めるだけでは足らないので、いいことがあるということに繋げる。小学校でもルールを守っている子には、何かいいことを与える。大人の場合は、駐輪場が安価に使えるとかいうのがあればいいし、社会的に公共的に模範的な利用になっていれば、そこを認めて称揚することでもよい。ここをなしに罰する

だけではおかしなことになることもある。ルールを遵守することは当然であり、いちいちそこを褒めなくてもいいという考え方もあるが、そうではない。ルールを守ることは意外と簡単ではないので、それを実践している人、安全に長く乗ってきた人をなんとか称揚してあげる。優良運転免許制度の考えに繋がっていくわけであるが、そういう制度設計を考えていく必要がある。

違反者を取り締まると同時に、模範的な人をきちんと認めてあげる。この両方で運用していくないと、制度が回らないと直感的に感じる。具体的に案があるわけではないので、時間をかけて考えていくべきだと思う。

「とめる」で確認させていただきたいのだが、民間路上駐輪場は整備場所によってかなり粗密があるのではないか。アリスガーデン駐輪場は一杯で他のところはどうなのかなと感じている。放置自転車を駐輪してもらうことが目的なので、料金設定をもっと柔軟に考えて、需要の低いところを利用してもらうことを考える必要があるのではないか。

#### (事務局)

料金については、市営駐輪場の料金を参考にしながら、事業者が決定しており、採算のバランスを見た上での料金設定となっている。我々の政策的にやってもらいたいことについては、協議により決めていくが、最終的には事業者が決定することになる。

柔軟な料金体系については進めたいと考えているので、事業の採算性を確認しながら事業者と協議していきたい。

#### (塚井委員長)

採算性だけでやってしまうと採算が取れるように運用してしまうので、例えば、空き時間が長くてもそれで採算が取れてしまえば、それで終わりということになってしまふ。期間はまだあるので、経過を見ながら事業者と協議して頂きたい。

#### (山岡代理委員)

自転車専用通行帯の整備をバス停とかバス路線の停留所にされると、例えば、通勤時間帯だと切れ目なく自転車が来て、バスが停留所につけないことや切り込みがあってバスがつけても、車道に出られない状況が発生する可能性がある。バスの影響で一般交通にも影響ができる可能性もある。渋滞を引き起こすものになりかねないことも考慮しておいて頂きたい。

自転車専用通行帯に車が駐停車した場合、自転車はどうしても車道にはみ出して走行することになる。通勤時間帯だけでも車は駐停車禁止にするなど、セットにしてやらないと事故を引き起こしかねないのではないかと思う。

#### (事務局)

個別の事案については、様々な方策を考えながら整備を進めていかなければならないと考えている。特にバス停についてはガイドラインの中にも、自転車利用者にバス停の位置が分かるものを明示するようになっている。具体的には、バス停の前に視覚的な表示をして、自転車利用者に対してバス停の存在を周知していくものである。実際にバスが多い路線をどうするかということについては、状況を見ながら考えていきたい。

また、特にバスの通行が多い相生通りであるとか横川駅からの電車通りなどについては、現時点では、歩道上で徐行を促すような整備を考えている。

#### (山岡代理委員)

バスドライバーに自転車に対する注意喚起で徐行しなさいとか無理に追い越さないという指導をして、そのために渋滞を引き起こしてもしょうがないので考慮して頂きたい。自転車はフラフラするので、その度にバスが急ブレーキをかけると、お年寄りのお客様もいるので車内事故が発生する。そういう事情も考慮して頂きたいと思う。

(塚井委員長)

市としてもいきなり協議なしに整備することではないと思う。事前協議をしながら、場所によっては暫定的な整備も必要だと思う。他都市の事例を参考にしながら慎重に進めるということだと思う。

(平岡代理委員)

駐輪場を個人的に3~4年前に調査したことがあるが、中心部の規制区域の道1本外れると放置自転車が大量にある。具体的な例では、市民病院の北側、テニスコートの前や県立体育館の周辺である。234台の駐輪場を整備したとあるが、こんな数では足りない。3~4年前と比べると八丁堀の電車通りにも簡単な駐輪場が出来ているので、それなりに活用度も上がっていると思うが、本当に自転車を利用するのに困っている人はもっと桁違いに存在している。

ヨーロッパでは有料駐輪場はほとんどない。停め方が違うというか、社会秩序になると思うが、もっと参考にすれば、中心部の規制区域内でも1,000台くらいは置ける場所があると私は感じている。行政の中でも課題があると思うが、もっと自転車が利用しやすい停め方のアイデアがあるのではないかと思う。車1台のスペースで自転車が10台入るので、駐車場の中に駐輪場を車1台分ずつでも増やしていくけば、もっと自転車の利用しやすい駐輪場が出来ると思う。中心部は地代が高いので、採算性の話で難しいことも理解しているが、アイデアだしが必要である。

(塚井委員長)

ヨーロッパは社会的な発展の経過も違う所だが、我々がそっちに向かって少しづつやっていくことは間違いないと思う。ご指摘のように、中心部は駐輪場ではとてもペイしないので放置すると駐車場になる。駐輪場がいかに公益性のあるかというところを訴えて、仕組みを変えていく必要があり、一つは事業所に対しての附置義務もあると思う。

気になるのは規制区域外で放置している自転車について、有効に対策がされているかどうか。年度変わりに異動があって、面倒なのでそこに投げたままということもある。あるタイミングで手放される自転車をうまく回収していくような対策があつてもいいと思う。

(中川委員)

それに関しては、防犯登録の関係も出てくる。放置自転車が多い大手スーパーが一番困っており、告知して取りに来ないものを処分している。自転車利用者のモラルの問題だと思う。

(塚井委員長)

27年度は大きな影響のないところで走行空間の整備が始まるが、同時に他の交通へ影響が出てくる可能性もある。それについての懸念や事実などについては事務局にお寄せ頂ければと思う。