

令和6年度第1回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 令和6年9月6日（金） 14時～16時
- 2 開催場所 広島市役所本庁舎14階 第2会議室
- 3 出席者
 - (1) 出席委員（8名）：塚井座長、佐々木委員、赤木委員、加藤委員、上原田委員、佐元委員、堀委員、渡辺委員
 - (2) 代理出席（1名）：花田委員代理
- 4 議 題
 - (1) これまで実施した取組の状況と今後の方向性について
 - (2) 自転車関連施策における社会情勢の変化について
 - (3) 広島市自転車都市づくり推進計画の改訂の方向性について
- 5 公開・非公開の別 公開
- 6 傍聴者 一般傍聴者 なし 報道関係者 2社
- 7 発言の要旨

議題1 これまで実施した取組の状況と今後の方向性について

（事務局）

<資料1の説明>

【はしる】について

（堀委員）

観音に自転車道が整備され、とても反響があったが、走行していると、自転車道内に道路標識のポールが立っており、走りにくいとの声が多く届いている。排水の関係等があるのは重々承知しているが、車道側に移せないものか。自転車道の中にポールがあるとハンドルが当たりやすい。避ける際にぐらついて自転車同士が衝突する可能性も高まるため、何か対処があったら良いと思っている。

（事務局）

観音の自転車道については、連続的に電柱やポールが立っており、その部分が一部狭くなっているが、ポール等が立っている内側で幅員の基準は満たしている。確かに、走行中の不注意等により、危険な状況になる可能性があるため、今後の自転車道整備の参考としたい。

（佐々木委員）

アンケート調査では、令和2年度に比べて令和5年度の満足度が下がっているが、自転車走行空間の整備前後の調査では、整備後の車道を走行又は逆走する割合は、整備前よりも改善している。何が原因でアンケートの結果が悪いのか。このアンケートの結果に場所毎の特性等があるのであれば、分析することにより、次の施策に繋がるのではないかと感じた。

また、歩道への路上駐輪場の整備は、とても有効だと感じているが、場所によっては、路上駐輪場を整備したことが、自転車の走りやすさに影響しているといったことも考えられるかもしれない。

(事務局)

アンケートの中に居住区等の情報はありますが、走っている箇所毎のデータ分析はできない。今後のアンケート調査の参考にさせていただく。

(塚井座長)

コロナ禍で道路空間が比較的空いている状況での走行は、そこまで大きな不満にはならない。コロナ禍が落ち着き平常に戻ってきた中で、以前の混雑が始まる。こうした際に、意識調査は、どれほど安定した結果が得られるかというのは、気を付けなければならない点がある。

全体的な整備傾向は充実していく方向にあるのに、自転車走行空間整備の進捗が現在よりも低かったコロナ前のアンケート結果は、現在よりも良かった可能性もある。そういった意味で、整備の進捗と市民意識の関係は安定していないかもしれない。

インフラというのは、使う人ほど不満を持ちやすいという性質がある。存在が始まった時期は良かったと思うが、定着すると、なぜもっと良くなるまいのだろうと思うものである。多くのインフラを始めとして、上水道や電気も始まった時期はとてありがたいと感じていたものだと思うが、今や安定供給できないことはあり得ない。

したがって、意識調査で一喜一憂するのではなく、何に対して、どこに対して、どういう整備を行うのが良いかの情報を確実に取ることが重要だ。

早く、比較的低コストで、広い情報を簡単に集めることができるという点で、運用は慎重にすべきところもあるが、ソーシャルメディアを活用する手法も考えられる。

(赤木委員)

このアンケート調査は、自転車利用者への調査か。それとも歩行者に対しても調査しているのか。

(事務局)

広く市民の方を対象として行っているものであり、必ずしも自転車利用者を対象としているものではない。歩行者の観点で答えた方も自転車利用者の観点で答えた方もいると思われる。

(赤木委員)

自転車利用者は、今までは歩道を走っていたのが車道を走行するようになり不満を抱くようになった方もいれば、歩行者は、自転車が車道を走行するようになったことにより、満足度が上がったという場合もあるのか。

(事務局)

分析は難しいが、そういった意見も含まれている可能性は十分ある。

(塚井座長)

専用のアンケートではないので、場合によっては、自動車側の立場から自転車がはみ出してくることを体感することにより、不満とした方もいる。ほとんど自転車に乗らない方も答えている可能性もある。

(加藤委員)

歩行者、自転車利用者といった立場により考え方が違うので、もう一度アンケートを取ることがあれば、理由が分かるようにした方が良いでしょう。

【とめる】について

(堀委員)

駅ビルの整備に伴い新たな民間駐輪場が開設されることになっているが、新たな市営駐輪場は整備されないのか。広島駅周辺は、駐輪場が少ないと感じている。民間駐輪場は何台程度整備されるのか。

(事務局)

市営駐輪場は整備されない。民間駐輪場が何台程度整備されるかは、正確な数字を持ち合わせてい

ないので、次回の協議会で報告させていただく。

(塚井座長)

商業施設には駐輪場附置義務があるので、駅ビルは大規模店舗立地法も踏まえて一定数の駐輪場を整備することになっている。少なくない規模だったと記憶しているが、附置義務で設定される台数以上を見込んで整備することもできる。しかし、事業者もむやみに増やすことはしない。

尾道市などの自転車観光が発展している所は、自転車をサポートする施設を交通結節点である駅周辺にきちんと整備することが標準化されている。広島駅で同様のニーズがあるかは不明確だが、短時間のニーズはあると思われるので、そうした需要をきちんと見込んでいただきたい。

(堀委員)

駐輪場の利用状況だが、市営駐輪場利用者数は減少し、民間路上駐輪場利用者数は増加している。民間路上駐輪場は便利で買い物がしやすいが、市営駐輪場は駐輪場までの動線が走りやすいのか否かが結果に起因しているのかもしれない。

多くのサイクリストは、しまなみ海道から広島市に訪れているが、広島市内は自転車に乗る人は少ない。それは、広島市が走りやすい環境ではないからである。尾道市と広島市では、都市の規模が違うので一概には言えないが、広島市でも観光しやすく走りやすい動線等があれば、広島市で一泊する方も増えるのではないか。

(塚井座長)

広島を走り抜ける動線という意味で考えると、市内の中心部を通すことは、空間的な制約があり、困難だと思われる。走り抜けたら中心部よりも海に近い南側だと思うが、走りやすいかどうか疑問である。広島県全域で、広島市を含んだ周遊になっていないという感覚があるが、流動が多い東西の動線ができると、広島市にとっても良いことだと思う。

(佐々木委員)

市街地の中心部に、駐輪場を確保するのは、違う気がする。場所が限られているのであれば、シェアサイクルが市街地には望ましいと思う。どの場所に駐輪場を確保すべきか、どの場所はシェアすべきかというところに焦点を当てた方が現実的な議論ができると考える。

(塚井座長)

放置自転車の台数が減ってきている中で、これまでの施策は概ね良かったと評価できる。放置自転車がどういった箇所が多いのか、どこにニーズがあるのか等の細かい分析が必要だと思う。駐輪場の利用が減っている中で、大きな不満材料にはなっていない。駐輪場が、使う箇所にきちんとあるかを考えると同時に、使わせるべき箇所かどうかもある必要がある。

例えば、紙屋町交差点周りに駐輪場をしっかりと整備すれば便利だとは思いますが、あまりにも多くの交通が錯綜しており、自転車を多く呼び込むのは危険だと思う。だからと言って、自転車を排除するのではなく、一本裏の道に自転車の動線を整備するといったやり方が基本となる。本通商店街周辺では、自転車を押して通行することになるが、押してでも駐輪場に行くことができるといったように、マイクロな分析が必要となる。

(事務局)

駐輪については、非常に難しい問題であり、自転車走行ネットワークとの関連もある。一方で、どういった施設がどこに立地するかによっても大きな影響がある。大きな集客施設ができれば、その前面道路には違法駐輪が発生してしまうといったことも起こり得る。

利用者のアンケートでは、目的地から3分以内の場所にある駐輪場であれば使いやすいといった意見が多くある。こうしたことを踏まえ、大規模な駐輪場を設けるのではなく、気の利いた箇所に、小規模でも良いから駐輪場を設置していくことが必要だと考えている。放置自転車が多くの箇所、道路空間の中で設置可能な箇所があるかに着目し、そういった箇所に可能な限り駐輪場を整備したいと考え

ている。万能な策ではないかもしれないが、その時々状況を踏まえながら検討していく。

(塚井座長)

都市再生緊急整備地域に指定された八丁堀周辺では、コロナ禍で進まなかった事業が徐々に進み始めている。駐輪場は附置義務で確保されると思うが、こうした開発案件ときちんと連携を図っていただきたい。自転車動線を確保していない箇所に駐輪場ができることもあり得るので、そうした場合は、今は制度化されていないが、動線が確保できている隔地の駐輪場を制度化するなどの考えもあると思う。

(加藤委員)

昔は、福屋八丁堀店や三越前に放置自転車が合ったが、撤去されてどんどん少なくなった。

商店街の方からは、市内のコアな客は自転車で来るのに、放置自転車を撤去して客が減るのは当たり前だと言われる。大きな駐輪場は整備されているが、割と近隣に住んでいる人はごく近くにしか駐輪しないという消費者心理がある。しかし、紙屋町や八丁堀には、駐輪場はそう簡単に設置することもできないので、どうしたら良いかというのが、商店街の現状の課題である。

(赤木委員)

駐車を廃止して駐輪場を設置する取組は非常に良いと思う。中心部に車を流入させるよりも、自転車や歩行者のためにウォークアブルなまちをつくってもらうことは大変良いことだ。

【まもる】について

(上原田委員)

安全教育として、小・中・高校生を対象には取り組んでいるが、高齢の方へのアプローチはどうしているのか。

(事務局)

高齢者の方へは、町内会や地元団体単位で依頼があった場合に、市政出前講座を実施し安全教育を行っている。一層PRし、利用しやすいものにしていきたいと考えている。

(加藤委員)

中央通りでは、歩道を自転車が走る。特に昼から夕方、歩行者が多い中で、結構なスピードで走ることがある。

(花田委員代理)

中央通りに限定されるものではないが、歩道部における歩行者と自転車の接触事故は多い状況である。このため、道路管理者において、歩行者と自転車を分離するための自転車道の整備や、車道部の矢羽根標示などの対策を行っている。

自転車利用者には、安全に留意の上、可能な限り車道を走行してもらうよう、取締・指導や啓発活動を続けていくしかない。

(加藤委員)

中央通りでは、車道に走行空間整備を行うようなスペースはあるのか。

(花田委員代理)

幅員等を把握していないためスペースがあるかは分からないが、車道では、自転車は弱者になるため、怖いという心理が働く。

(事務局)

自転車の走行場所については、空間が確保できるかの問題がある。引き続き走行空間の整備も進めていくが、併せて、「まもる」というルール・マナーを、世代に応じて粘り強く周知徹底していく必要がある。

(塚井座長)

簡単に解決する問題ではないが、次期計画では、記載を工夫し、慎重にまとめる必要がある。

【いかす】について

(堀委員)

自転車に乗っている方への自転車教室をもっと実施したい。

交通ランドでは、月曜日はゴーカートが運休日であるため、園内で自転車教室を開催する許可をいただいている。しかし、土日が休日の人が多いことから、年間3～4回程度、土日に開催できれば、集客効果があり、いろいろな形の教室が開催できる。

また、安佐南区川内の自転車公園では、たくさんの子供や親子が来て自転車を楽しんでいる。こうした公園が北方面だけでなく、西方面にもあった方が良い。草津の西部埋立第七公園は元々白線が設置されていたような跡があり、こうした場所を活用することができれば良いと思う。

(事務局)

本市としても市民の方が自転車に乗る機会をどう確保していくかは課題と捉えており、川内の自転車公園以外は、具体的に無いのが現状である。御意見を参考に、「いかす」という部分を強化できればと考えている。

(佐々木委員)

約10年前、シェアサイクルの回転数が低いため、ピーすくろの事業性は厳しいという認識があった。現在は、利用回数が大幅に伸びているが、事業性の担保や、駐輪が多いポートから少ないポートに車両を再配置しなければならないという課題については、解決できたのか。

(事務局)

事業性については、事業者から、ある程度自立した運営が可能になったと聞いている。これまで、本市が委託して運営を行ってきたものを、令和3年度からは本市と事業者の共同事業に切り替え、更に今年度からは事業者の単独事業となった。

シェアサイクルの駐輪については、時間帯によって偏るポートがあるため、現在も車両の再配置を行っている。車両は、日中は都心部に集まり、夜間は広島駅や郊外に集まる。需要が多い箇所では、乗りたい時に乗れないというケースもある。

(佐々木委員)

こうしたところを改善しないと、本当の意味での交通手段として成り立たない。利用回数は伸びているが、乗りたいのに乗ることができないと安心して利用できないため、課題の掘下げが必要でないかと思う。

(赤木委員)

ピーすくろの利用が右肩上がりだが、公共交通を使っていた人が転換しているのか、所有自転車や歩行者からの転換なのか。

(佐々木委員)

公共交通からも一定数が転換していると考えられる。

議題2 自転車関連施策における社会情勢の変化について

(事務局)

<資料2の説明>

(塚井座長)

前回改訂の際も議論したが、ルール・マナーという記載について、何がルールで何がマナーなのか、よく分からない。

ルール・マナーと記載すると、ルールという言葉がマナーと同格に感じられ、軽く見られる可能性

がある。個人的には、「法令を遵守し、マナーを向上させる」とした方が、メッセージ性が強くなるのではないかと思うし、こうした意見を多く聞いているので、検討いただきたい。

(堀委員)

ヘルメットに関しては、特に高齢者は着用する方が多くなっているのを実感している。

各県・市でヘルメット着用を推進するため、ヘルメット購入に補助金を出すところが増えている。市として、ヘルメット着用を推進する具体的な取組を何か考えているのか。

(事務局)

市営駐輪場の利用者を対象に、ヘルメットを着用しない理由をアンケート調査したところ、「持ち歩くのに邪魔」、「髪型が崩れる」、「必要性を感じない」が多く、「価格が高い」は2割程度であった。

アンケート結果を踏まえ、まずは、着用に対する抵抗感や必要性の理解不足といった意識を変えていただく取組に注力すべきと考えており、市営駐輪場において、ヘルメットを自転車に括り付けるワイヤー錠の貸出や、髪形を整えるための鏡の設置などを始めたところである。

また、最近、国が、着用したいヘルメットを考えるプロジェクトチームを立ち上げるなどしており、こうした動きも踏まえながら、本市の取組も改善していきたいと考えている。

(塚井座長)

大きな話題としては、電動キックボードがあるが、意見等があれば発言いただきたい。

(堀委員)

先日、免許の更新をした際、30分間全て電動キックボードの話だった。法令等を一般の方は理解していないと思う。

(塚井座長)

次期計画において、大きな柱は変えないとしても、何らかの項目として記載する必要があると思う。数字的な資料は難しいかもしれないが、他都市での対応事例の調査など、事務局で方向性を検討してほしい。

議題3 広島市自転車都市づくり推進計画の改訂の方向性について

(事務局)

<資料3の説明>

(塚井座長)

議題1及び議題2において、委員から様々な意見を頂いた。資料3については、こうした委員からの意見も踏まえ整理いただき、次回、骨子案として改めて示していただく手順であると考えてよいか。

(事務局)

本日の御意見を踏まえ、資料3で示した方向性の表現等は再度検討する。

(佐々木委員)

一点目は、令和4年3月に改訂された「広島市総合交通戦略」の部門計画として、「広島市自転車都市づくり推進計画」があるという認識だが、今回の計画改訂は、総合交通戦略も踏まえたものとなるのか。

特に気になるのが、総合交通戦略にある「マチナカ」の項目で、相生通りではランジットパークなどの構想がある。自動車の空間を狭めて、公共交通や自転車、歩行者の空間とする取組は、すぐに実現できるものではないかもしれないが、長い目で見ると、目指すべき方向だと考えている。そういった要素を次期計画に記載した方が良いと思う。

二点目は、「走行空間整備」、「駐輪場整備」は、市が行う取組と理解できる。「ルール・マナーの遵守」については、取組と見せるために、例えば「安全啓発活動」などにした方が良いのではないかと感じた。

(事務局)

総合交通戦略、自転車都市づくり推進計画のいずれも市が策定する計画であり、特に道路交通という共通項目があるため、当然、両計画は関係している。自転車都市づくり推進計画の改訂は、総合交通戦略の内容を踏まえたものにする必要があると考えている。

(塚井座長)

自転車に乗らずに安全に押して歩くエリアや、きちんと走れるエリア、一部の交通が錯綜する箇所については、自転車が車道の利用を控えるエリアとして、そうでない箇所に誘導するなど、動き方と空間の使い方を総合的な観点で考えるのも良い。

今回の改訂では難しいかもしれないが、その次の改訂も見据え、市内を移動する方が快適に自転車を使えるように、空間としてどのようにイメージできるのかを、一般論ではなく、特定の空間を例示しながら示すことで、答えが見えてくるかもしれない。

また、広島を東西に繋ぐようなサイクリストにとっての動線についても、そろそろ考えても良いタイミングだと思う。

(佐元委員)

地球温暖化が進み、今年の暑さを思うと、夏は自転車に乗れない暑さになっているが、自転車施策はいろいろなことをして乗りやすい環境をつくってほしいと思う。

(塚井座長)

夏に快適に乗れる環境ではないが、逆を言えば、冬も気温が上がっており、20～30年前と比較すると、自転車に乗りやすくなっていると感じる。自転車の分担率も上がっており、様々な状況に対応できるよう、自転車走行空間整備を少しずつでも進めていくべきだと思う。

(渡辺委員)

自転車の活用を推進し、利用者が増える中で、歩行者、自転車、自動車側から危ない思いをした人が増えている。自転車の事故は、通報された件数を県警で把握しているが、通報されないケースもあり、実際の事故はもっと多いと思われるが、通報されない事故については、具体的に対策が行いにくい。

自転車歩行者道で、「危険」や「速度を落とせ」、「危ない」などのピクトグラムは、否定的となり、自転車都市づくりを推進していくという雰囲気にならない。

お互いが、自分だけの道路ではないという認識をしていただくことが重要であり、市が使用している「自転車低速」、「歩行者優先」とのピクトグラムは、否定的でなく、国道でも採用させていただいた。城南通りの地下においても、今年度、同ピクトグラムを採用し、貼り付けることとしている。

こうした統一的なサインを決めて取り組んでいくことで、市民の認識が共有され、マナー等の啓発活動もしやすくなるのではないかと思う。

(塚井座長)

御指摘のあった点については、事務局で情報を持っていただき、より良い空間づくりに活かしてほしい。