

令和6年度第3回広島市自転車都市づくり推進協議会 議事要旨

1 開催日時 令和7年3月26日(水) 10時00分～11時30分

2 開催場所 広島市役所北庁舎3階 第2会議室

3 出席者

- (1) 出席委員(8名): 塚井座長、田中委員、佐々木委員、加藤委員、藤田委員、佐元委員、堀委員、吉村委員
- (2) 代理出席(1名): 井手野下委員代理

4 議題

- (1) 第2回協議会での主な意見及びその対応等について
- (2) 広島市自転車都市づくり推進計画(素案たたき台)について
- (3) 今後のスケジュールについて

5 公開・非公開の別 公開

6 傍聴者 なし

7 発言の要旨

議題1～議題3について

(事務局)

<資料1～資料4の説明>

(佐々木委員)

「はしる」について、優先整備路線は7.5km、評価指標の目標値は7.0km以上となっているが、揃えた方が理解しやすいのではないかと。

(事務局)

評価指標の目標値は、目安として区切りの良い7.0km以上としているが、御意見のとおり、分かりにくい面もあるので検討する。

優先整備路線については、今後、関係者との調整等により整備できなくなる可能性もある。一方で、優先整備路線以外が、今後の状況により必要に応じて、早期整備することになる場合もある。

(塚井座長)

サッカースタジアム周辺や平和大通り等の市中心部が整備されてきている印象がある。

今のお話を聞きながら思ったのが、確かに、走行空間を整備するということであれば、進捗は延長で管理することになるが、危ないのは交差点だと思っている。自転車は、場所によって自動車と輻輳する箇所、歩行者と輻輳する箇所があり、通行する場所はとてもややこしい空間となっている。危険箇所を減らすということを目指するのは、現在の危険箇所数を把握するのが難しいため、できないと思うが、走行空間の整備に併せて危険箇所を減らすのも重要だ。

自転車走行空間がなぜ設けられているかという点、乗り物の速度差があるからであり、速度差があることによって、急速に接近したり、突っ込んだりすることになる。しかし、その速度差が完全に防げるということではないし、原則、早い方が遅い方に配慮するというのが、交通法の原則となっている。

サッカースタジアム周辺で、自転車が歩道に乗り上げる箇所の歩道側にボラードを設置し、自転

車が歩道に入ってきて、そこに歩行者が立たないように工夫をされているような箇所もある。歩道を狭めることになるので、常にできることでもないが、こうしたいろいろなやり方があると思う。

ネットワークが形成されてくると、特に走行空間の両端で輻輳が起こりやすいし、混んでいるから、人が多いからということだけではなくて、早いものと遅いものが同じ空間を共有するということがそもそもの危険の原因であり、例えば減速せよという路面標示等を行っていく必要があると思う。

(堀委員)

1 点目は、「2-3 本市の地域特性・自転車利用の現状」の「(6)シェアモビリティ」に、車両の図しか記載していないが、ここにも、シェアモビリティの定義を明記した方が良い。

2 点目は、自転車事故の件数について、ヨーロッパ等と比較すると、日本は歩行者と自転車の事故件数が著しく高いと聞いたことがある。全国的な傾向や他都市との比較等があれば、広島市の状況がより分かりやすいと思う。

3 点目は、取組「路上駐車が多い箇所における駐車指導の実施」については、普段、自転車に乗っている側からすると、非常に良いことだと思った。

(事務局)

1 点目のシェアモビリティの定義については、「1-5 計画の対象」や「2-2 道路交通法等の改正」に記載しているが、御指摘の箇所にも記載する。

2 点目については、交通事故件数は全国的に減少傾向にあるが、自転車事故の全国的な傾向の把握や、他都市との比較は行っていないため、今後参考にしたいと思う。

(塚井座長)

「前計画の指標の評価」の達成度(%)について、「はしる」と「いかす」は実績値/目標値、「とめる」と「まもる」は目標値/実績値となっており、混乱を招く。達成状況は数値やグラフで分かるので、達成度(%)は削除した方が良いと思う。

(事務局)

御指摘を踏まえ、削除する。

(佐々木委員)

自転車事故の年代別割合について、事故件数は10代、20代が多く、小学校、中学校等で若いうちから安全教育を行うことが大事だと感じるが、自転車利用者数に対する事故の割合では、高齢者がかなり高くなるのではないかと感じる。幅広い対策が必要だと感じる。

(事務局)

年齢が高くなれば、自転車の利用者はかなり減ってくるが、元気で利用される方もたくさんいる。啓発活動は、若い世代だけでなく大人、高齢者に対しても重要であると考えており、幅広い世代の方々を対象に、街頭指導や出前講座等に取り組んでいる。引き続き注力していきたいと考えている。

(塚井座長)

10代は、自転車を初めて持って、道路空間を走り始めてという人が多いため、事故が起きやすいものと思われる。上の世代になると、おそらく昔の感覚で、法令が厳しくなっていることを自覚せずに走行している方は多いと思う。そういった意味で、幅広い世代にわたって対策をする必要があり、それが今回の計画にも反映されていると思う。

(佐元委員)

自転車等を撤去された方へのアンケート調査では、公共の場所に放置すると撤去されることを知っていた、また、少しの時間だから良いと思った人が多数いる。放置自転車の即時撤去は、自転車の活用促進を図っていく中で、逆効果になるのではないかと感じる。例えば、商業施設等では、即時撤去ではなく、段階を踏んで撤去を行っている。自転車の撤去に係る市の予算も高いと感じており、放置

自転車を許容するわけではないが、もう少し寛容になっても良いのではと感じる。

(事務局)

放置自転車が多い箇所については放置規制区域を定めており、放置されている場合、区域内では即時撤去を行い、区域外では、警告札を貼り、一定期間経過後、移動していない場合に撤去しており、区域内外で区別して取り組んでいる。

商業施設等では私有地になるため、長く放置してあるものについて、法的な手順を踏んで撤去されているものと思う。

即時撤去の場合も、いきなり撤去するのではなく、放置されている自転車の前で今から撤去する旨のアナウンスを行うことにより、周辺に事前周知し、それでも移動されない自転車について撤去する運用としている。

(塚井座長)

取締りというのはそういうものであり、あの人は6時間置いたけど、今回はたったの3分で撤去されたなど、場合によっては不合理だなと思うところもある。

商業施設は私有地で、自転車の処分というのは、日本の場合は事業者側にかなり厳しい法律となっており、簡単に処分したり動かしたりできない。

公共空間では、郊外の放置自転車が少ない箇所で即時撤去されるのはあまり合理的だと思わないが、人が多く、多くの自転車が放置されている箇所であれば、即時撤去は致し方ないのかなと思う。

先日、ニュースで、シェアモビリティのポートについて、消火栓の前やビルの上部階から退避する箇所への設置がインターネットで指摘されて、社長が謝罪するとともに、走行禁止区域を走ったかどうかの監視を実施すると発言していた。簡単に言うと、監視社会となってきた。

検挙されると非常に腹立たしいとは思いながらも、法令違反になるので、弁解の余地はない。先ほどの御指摘の点については、事務局から、対応しているとのことであつたし、不合理な例とか、少しの時間だからというのはどういう状況なのか分からないが、基本的には仕方がないのかなとの印象を持った。

(塚井座長)

多言語の話として、例えば、徐行せよという警告を漢字で書くと、英語圏の方は読めない。色やピクトグラムだったら分かるが、多言語対応により、あまりに英語表記しすぎるとうるさい感じもある。法令遵守させるというのは、意外に難しい。

(事務局)

本通りの自転車乗り入れ禁止の看板や、放置自転車に貼付する警告書について英語併記を行ったり、駐輪場案内チラシ等について多言語化している。また、国や警察庁のホームページには、多言語のリーフレット等が掲載されているので、本市ホームページにもリンクを貼っている。

外国人については、啓発の機会自体があまり見出せていない。

(塚井座長)

すぐには難しいと思うが、外国人観光客は、ほとんど駅から平和記念公園や縮景園辺りとか、一定の場所に集まると思われるので、全箇所になんかそういうことをする必要はないが、そういった特定の場所については、何とか重点区域とか名前をつけて、きちんと対応するのも良いことだと思う。啓発の機会がもしあるとすれば、結局、捕まえて何か説明するのではなく、現場で教えてあげるしかないため、次期計画への記載は難しいとは思いますが、今後、そういう対応も考えられると思う。

(堀委員)

インバウンドの方をガイドする機会があるが、日本では、自転車が歩道を縦横無尽に走行していることに戸惑うようだ。また、正面から向かって来た時に、右側通行、左側通行が逆であるため、正面衝突してしまうといった話を結構聞く。

(塚井座長)

私も通行方向が逆の国で自転車に乗った際、とっさに避ける際に逆の側に避けてしまい、お前反対だと言われたことがあった。外国人とは言いながら、あくまで乗っている人の責任かなと思うが、

擦り付けとか、歩道に上がれとか、上がったときのスピードは徐行とか、そういう話が重要になってくる。輻輳することが問題だが、サインをやったからすぐに良くなるものではないが、やはり効果はあるし、輻輳が気になるところがやはり一番優先順位が高いと思う。

(加藤委員)

シェアモビリティは市の事業ではなくなったのか。

(事務局)

以前は委託や協定により事業を行っていたが、今は完全に民間事業となっている。

(加藤委員)

ピーすくるだと思うが、現在、市内で工事が多いためポート数が減っており、遠くへ停めなければならない場合や、ポートがあっても満杯で駐輪できない場合が多々あると聞いている。機会があれば、考えてもらいたい。

(事務局)

運営事業者とは定期的に話しており、業者の方もそうした課題を認識しており、新規ポートの設置に向けて鋭意検討している。

(藤田委員)

ポートの場所を貸すのは無償となっているのか。

(事務局)

事業者やポートの場所によって条件が異なり、いろいろなケースがあると聞いている。

(藤田委員)

以前ポートを設置していた。当然従業員等も使用していたが、とても混雑し、車道に出ている車両を整理したりするのが結構大変だった。利便性もある一方でそういう面もあった。

(事務局)

場所によってはトラブルになるようなこともある程度聞いており、利用されればされるほど、今度は別の問題も出てくる。分散して、できるだけ多く設けるとするのが解決策だと思っている。結局皆さんから煙たがられるようになっては元も子もないので、そこは事業者も頑張っているところである。

(塚井座長)

事業者は稼働中の自転車台数はリアルタイムで分かっているのだから、極端なことを言うと貸さない方が親切だったりする場合もあると思う。偏ってどこかに集中すると、それも大体分かると思う。でも、恐らく、事業者的には貸したいので、なかなか貸さないという方向にはできない訳で、せめぎ合いというか、事業として矛盾がある。

対策はあまりなく、シェアサイクルは最後の最後、どの国でも問題になって破綻してしまうところが出てきている。善意でポート場所を提供している人が、余計な労力を負担してそのポートのシェアサイクルを整理しなければならない。ついには、シェアサイクルが溢れて客が入れなくなる。そこまでいくともう仕方がないから、撤去してもらわざるを得なくなる。だからといって、大規模な駐輪場を用意しようとする、それもすごい場所を使うので、なかなか難しい。良い解決策はないが、貴重な御意見だったと思う。

ピーすくるを立ち上げた頃は、利用者が少ないことが課題だったが、この度の課題は、ピーすくるが定着して便利に使われるようになったがための課題であり、大変は大変だが、ありがたいと言えばありがたいことだ。

空間を確保していこうという意味では、駅前大橋の南側にもともと市営駐車場だったところが、現在、工事用車両の駐車場になっている。こうした箇所は、工事が終わった後に駐車場にする意味が全くないと感じており、駐輪場にしてはどうか。ちょっと歩かなければならないけど、場所は常に探しておかないと、駐輪場の場所が確保できない。今の状況であれば、シェアモビリティのポートにした方が良く思う。