

平成27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10月9日（金） 10時00分～11時40分

2 開催場所 広島市役所本庁舎9階第1会議室

3 出席者 （委員：7名、委員代理：3名）

- (1) 出席委員：塚井委員長、中川委員、西川委員、下村委員、日浦委員、高田委員、竹下委員
- (2) 代理出席：田部委員代理、平岡委員代理、新田委員代理

4 議 題

- (1) 今期実施プログラムの取組の成果と今後の方向性について
- (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 0社

7 発言の要旨

（事務局）

〈資料1、参考資料の説明〉

（塚井委員長）

資料の内容について質問、意見等があればご発言いただきたい。

（平岡委員代理）

市役所の北側に整備された走行空間については、綺麗に整備されているので素晴らしいなと感じている。一方、市役所前から西側に行くほど、帯状から矢羽根の整備になっており、雨の日や夜などは見えづらいのではないかと感じる。利用者の安全のため視認性をきちんとしていただきたいと思う。また、経年によって走行空間のマーク等が消えてしまうんじゃないかという不安も感じている。走行空間と車道の境に白線を引けば、車ドライバーも入りづらいなという意識が働くが、西側は白線が引かれていない。ポイントは、白線を引くことであり、多大な費用をかけて帯状に色を付けるよりは、白線を引いて数十メートルおきに分かりやすいマークを入れる方がいいと思う。

また、広島市はベンガラ色で整備しているが、高松市は水色で整備している。水色は明るい色なので、天気が悪くても夜でも自動車から見えやすいという利点がある。ベンガラ色がどういった経緯で選ばれたのか分からないが、同じ色を使っているヨーロッパにしても、もうちょっと明るい赤色を使っている。

（事務局）

走行空間の整備にあたっては、視認性が大切だということは我々も認識しており、白線とセットで整備することについては検討させていただきたい。市役所の北側の整備路線は、路側部分に余裕があるところは、1mから1.5mの幅で帯状に整備をしているが、西側に行くほど全体の車道幅員に余裕がない関係で、矢羽根などで部分的に色を付ける混在という形で整備を進めて

いる。

こうした整備手法は、今年 2 月に策定した「広島市自転車走行空間整備計画（デルタ市街地編）」の中で定めており、整備段階で関係機関等と協議した上で、整備形態を決めて整備することとしている。一方、工夫するところ、改善するところはあると思うので、今回整備した路線の様子を見ながら、今後の整備につなげていきたいと考えている。

また、ベンガラ色にしている理由について、本市では、平成 22 年に策定した見直し前の「自転車走行空間整備計画」により、歩道内での視覚的分離という整備手法を基本として、自転車走行位置をベンガラ色で整備するよう定めた経緯がある。当時からそういった整備を進めてきていることもあり、広島市においては、ベンガラ色で自転車の走行位置を示すことがある程度定着していることも考慮し、今年 2 月の計画の見直しについても、その方針を踏襲してベンガラ色に決めたところである。

今後、計画上では 80km 程度の整備を行うこととなっているが、本事業はようやく動き始めたところであり、長い目で見ていただきたい。

（平岡代理委員）

次の段階では、費用もかかるから帯状のベタ塗りは不要だと思うが、白線と色をどのようにするか、どんなマークをつけたら認識してもらえるかというところが今後の課題だと思う。

県外の事例も参考にしてみればよいと思う。

（事務局）

いただいたご意見は参考にしながら、まずは、自転車走行空間の整備を推進していきたいと思う。

（塚井委員長）

走行空間の色に関するご指摘があったが、重要なのは経年劣化だと思う。ベンガラ色で年月が経つとどんな色になるのかというところが多少懸念されるところだと思う。また、面積が減った時にどうなるか、ちょっとした幅をこの色で塗ると、見えないことがあるのかどうか。過去に整備された路線を確認すればよいと思う。

（下村委員）

「まもる」というところで、小学校、中高生に対してマナーに関する取組については非常にいいことだと思う。一方で、ママチャリへの対応について、子供を前と後ろに乗せている奥様、主婦層の方々に対するルール・マナーの周知をどう考えているかコメントをいただきたい。

それから、レンタサイクルについて、本通りは皆さんご承知のとおり、12 時から押して歩かないといけないが、外国人の方が「ピーすくる」に乗っていたので注意したことがあった。利用者に自転車を貸し出す時点で、そういった注意事項を周知することができないか。

また、広島市のいわゆる楕円形の商圈ということで、駅と中央部を結ぶ交通手段としても自転車はとても有効な移動用具となっている。その辺を含めて、広島駅から自転車で、どう行けばどこに行けるというルートのご案内マップを作成することや、駅周辺のインフォメーションセンターと協力してうまいこと出来ないかというところを是非ご検討願いたい。

（事務局）

1 点目の主婦層、成人に対するマナーの啓発について、現在、具体的に大型ショッピングセン

ターと連携して、そこに来店される方、お母さん方が子供を連れてきている場面を想定しているが、お母さん方を対象とした自転車教室にあわせて、子供の自転車乗り方教室も組み合わせたイベント開催を事務的に進めている。これは、試行的な実施であるが、効果が見られるようであれば次期実施プログラムの中で継続的な取組にしたいと考えている。

もう1点、「ピーすくる」を利用する外国人に対してのマナー周知について、本事業は、無人のポートで借りられるという特徴もあり、マナーの周知を事前に対面で行うことは、難しい問題を含んでいるため、ホームページ上でマナーに対する呼びかけを掲示するなどの対応を検討したいと思う。また、観光ルートやマップについては、現在、検討を進めているところであり、ルートが確定次第、ホームページ上で示していきたい。ルートについては、有名な観光施設を示すだけでなく、例えば、被爆建物を巡るルートなどちょっと特別な感じをだしていきたいと考えている。

(平岡代理委員)

「ピーすくる」を月に1回ぐらい使っているが、自転車の操作性もいいと感じた。私が借りる場合は、運営事務所で3時間パスを現金で売ってもらっているのですが、係員がだいたい教えてくれるからいいが、海外の人が借りる時にクレジットカードがいるとか、借りるときの難しさがあるのではないかと。そこがうまくいかないとか借りるのをやめたってこともあり得る。全国どこに行っても同じ操作であるとか、ヨーロッパと共通性があるとか、借りるという気持ちが起きたときに実際に操作して簡単に借りられることが大切なことだと感じている。

(事務局)

現在、利用パスの多様な販売方法に取り組んでおり、宿泊施設での利用パスの販売をこの夏から拡大している。無人で利用出来るという手軽さの部分に、対面でも安心して利用することを可能にして、利便性を向上していきたいと考えている。

(平岡代理委員)

全てのホテルに置いてあればいいが、サイクルポートの場所がデパートの横とか駐輪場の横とか人がいないところが多い。非常に難しいのではないかと感じる。

(事務局)

広島城のサイクルポートは、観光客の方の目に触れやすい場所であるが、この場所については、自転車を見て借りたいと思った方にすぐに紹介ができるよう係員を配置するなど、利用促進策もあわせて実施している。

(高田委員)

観光の立場から、面的に有機的に考えて頂きたいのが、スポットで借りやすい、借りにくいということもあると思うが、お客様が移動される時に、荷物の問題を以前から申し上げているところである。乗り捨てがいいという時に荷物がどうなるのかというところを工夫していただきたいと思う。広島駅で自転車を借りて最寄りのホテルに乗り捨てるというシステムはとても素敵だが、その時、荷物はどうするのかというところを、横断的に他の部署とも協力しないと解決できない問題ではないかなと思う。

それから、マップの件だが、マップを整備する以前に主要観光スポットのサイネージについて、英語表記はかなり整備されてきているが、繁体字、簡体字、ハングルの主要なものは、道

路の目的地表示も含めて、急いで整備すべきではないかと思う。サイネージはお見えになるお客さんで一番多い苦情となっている。

ルールの周知についても、海外のお客様はホームページを見ないので、ホームページだけでなく、SNS で情報発信すべきである。

毎日、どこのステーションに自転車が何台あって、天気はこんな感じで、イベントがどこの地域であってというような情報を英語で発信すると、お客様は利用を考えるとと思う。ホテルで自転車があるよと言っても、行き当たりばったりでどこに行こうとか何しようとか考える人はほとんどいなくて、事前にここに来たらどこに行きたいと決めてお見えになっている人がほとんどである。それを踏まえて、SNS で事前の情報を発信していただきたいと思う。お金がかかることではないので、大事なことだと思う。

(事務局)

荷物の配送については、広島駅で荷物をお届けするサービスが始まっているということを聞いており、そういった既存のサービスと連携したいと考えている。

SNS による情報発信についても前向きに検討させていただきたいと思う。

(竹下委員)

広島市では、「広島 Free・Wi-fi」を導入していると思うが、このサービスは情報発信もできるはずである。外国人の方が宮島やドームに行きたい時に、どうやって行ったらいいのかわからない人も多いと思うが、登録していたら知らせたい情報を流せるので、「広島 Free・Wi-fi」と連携して、広島駅から先のアクセスについて、バスやタクシー、自転車などが選択できるようなツールの情報を流せばいいのではないかと思う。

また、外国人の方は大きなカバンを持っておられることが多いが、例えば、協会でカバン一つ 500 円でホテルまで運ぶようなサービスを導入すれば、時間も短縮できるし利用される方も多いと思う。

(事務局)

ご指摘のとおり、「広島 Free・Wi-fi」には、プッシュ配信機能があり、登録者にダイレクトに情報発信している。広島駅での配信の中では、「ピーすくる」を紹介する情報も発信しているところである。

荷物の配送サービスについては、今年 4 月から広島駅から宿泊ホテルまで 500 円程度で荷物を配送するサービスが始まったという情報を得ているので連携を考えていきたい。

(塚井委員長)

今の話に関連して、「ピーすくる」の利用客に記事を書かせることは出来ないか。彼らがどう思っているかということを書いてもらった方が書いている中身は勉強になると思う。SNS に書き込んでくれる方には、利用料金を無料にするキャンペーンぐらいはしてもいいのかなと思う。

当然悪い評価もあるとは思いますが、改善のきっかけにもなる。

(事務局)

先程の SNS での情報発信も含めて、その他の方策についても検討したいと思う。

(塚井委員長)

それともう 1 点、本通り商店街の規制については多言語による表示があるのか。現地に書い

ていないものは、周りにいくら表示しても意味がないと思う。問題が頻発しているかどうか分からないが、現地に示すものがないと難しいと感じる。

(下村委員)

現地には、自転車にバツ印マークの表示板を道路の数箇所に設置している。規制の時間帯もその下書いているが、日本語による表示である。

(塚井委員長)

危なくないように、そこは早く検討された方がいいと思う。

(下村委員)

広島市には駅からの表示がほとんど無いという状況であり、駅を降りてどっち向いてどこに行けばどこに着くかということが分からない。これについては、広島市が非常に遅れているところであり、例えば、西国街道へはどっちから行けばいいのか、今度、橋もリニューアルされるので、橋を渡ると元の西国街道はもう分断されている。だから、ルートもちゃんと示してあげる必要がある。とにかく表示板が少ないことについて改善していただきたい。また、インフォメーションセンターがあまりにも分かりにくい。駅を降りてインフォメーションがどこにあるのか探さないと分からない状況である。インフォメーションの所在を分かりやすくするとともに、自転車を借りたいならインフォメーションへという情報を流せば「ピーすくる」の紹介もできるし、利用も増えると思うのでそういう展開も図っていただけたらと思う。

(西川委員)

事故防止の観点からお尋ねするが、「ルール・マナーの遵守」のところで、小学生や高校生への取組について、H25年9月以降、市立小学校の全校で実施されたということだが、これは継続して毎年度実施されているのかということと、市立の中学、高校については、自転車通学の生徒が対象、それから、県立と私立については希望するところに実施となっているが、高校生や中学生は通学に利用するだけでなく、むしろ通学以外で利用する生徒が多いと思う。出来るのであれば全生徒対象の講習会をしていただきたい。また、それを継続して実施することが大事だと思うがどうか。

(事務局)

市立の小中高の取組は継続して実施している。中学、高校の全生徒対象ということについては、基本的に教育委員会が受けて、各学校の自主的な取組という位置づけで実施しているものであるため、どういったところまで出来るかということについて、この場で回答することは出来ないが、提案があったことについては、明記しておきたい。

また、県立、私立について、呼びかけをしている中で、感触のよかった学校はもっとあったが、結果として実施したのは2校のみであった。県警さんにはいつでも協力していただけてと言ってもらっているので、そうした旨も伝えながら呼びかけを行いたい。通学の生徒が対象という事で年度の早い時期でという動きだったので、今回は2校となったが、引き続き、呼びかけを行いたい。それでも、伸び悩むような事があれば、どういった方法がいいのか、県の教育委員会や安全部署と連携するということもあろうかと思う。また、現在、私どもだけで動いているので、殻が破れていないことあろうかと思うので、もう少し外に向けて、幅を広げる努力をしていきたい。

(塚井委員長)

県警の方で何か関連して意見があれば、最近の動向も含めて教えて頂きたい。

(新田代理委員)

県警としては、自転車に安全に乗っていただく、また、自転車が歩行者を傷つけることがないように、自転車のみならず、車、歩行者についても安全に通行できるようにいろいろな施策に取り組んでいるところである。自転車については、法令の改正により罰則もあるが、それを含めて指導をきちんとしていこうと考えている。違反をする自転車があれば、今までも指導はしてきたところであるが、こういう法律の後ろ盾ができたということで、法令違反者に対しては、より実効性のある指導をするという形で推進していきたい。

また、現在、県の細則の改正を検討しており、イヤホンで音楽を聴きながら自転車に乗る危険な行為への対応について、パブリックコメントを実施したところである。県警としても、自転車に安全に乗っていただくという観点から、非常に問題意識を持っている。また、安全教育についても、昔から実施している柱の一つであり、これについても、引き続き、各方面と協力しながら推進していきたいと考えている。

(日浦委員)

学校で行われる自転車講習については、基本的に放課後に行うのではなく、日中の何時間かを割いて実施しているため、資料には自転車通学をする生徒を対象となっているが、実際のところは、全生徒が受講している。全ての学校に確認を取っているわけではないが、市立高校であれば実技以外は全生徒を対象とした取組となっている。

最近、電動アシストで通学する生徒が増えており、それが影響かは分からないが、坂道での事故が増えている。アシスト車は重たいらしく、ハンドルさばきが通常の自転車よりも難しいと聞いた。スピードが出ている時に、今までだったら曲がれたのが、曲がりにくくなってバランスを崩すという生徒もいるので、そのあたりも気を付けなければいけないと思う。きつい思いをして坂道を登れば、下り坂も結構あるぞと思うが、楽に坂道を登ってしまうから、何も気にせず坂道を下ってしまうんだろうなと思う。そういうことをもらす生徒が何人かいるし、転倒した生徒に聞いてみると、ハンドル操作を誤ったという声が多い。

(塚井委員長)

非常に興味深い話である。電動付き自転車が危ないとは私はあまり意識したことがないが、関連して何か情報があれば教えて頂きたい。

(中川委員)

電動については、基本的には坂道を楽に上ることを目的として各メーカーが作っている。昔のアシストは、人の力が1、モーターの力が1で1対1だったが、最近は、人の力が1でモーターの力が2になっている。ただし、機械的には自転車の速度が24km以上でると、アシストが利かなくなる構造になっている。

保険の問題だが、自転車を販売した時に協会がやっているTSマークがある。去年の10月1日から最高保証額が5千万円に上がり、販売店によって異なるが、うちは自転車を販売する時に無料で付けている。それで、1年後にまた点検してくださいということを行っているが、1年後の点検に約2割程度しか来ない状況である。やはり有償になるのを敬遠されており、特に、安価な自

転車に乗る人ほどその傾向が強いと感じている。

あと、お母さん方が前と後ろに子供を乗せて、歩行者の間をすり抜けていくのを見かけるが、本当に危ない。また、県の条例で片手運転が禁止されているが、傘を差すことについて規制されていないため取り付け式の傘立てを付けている人が多い。他県では傘を差して乗ること自体を禁止しているところもある。何か事故があったら自己責任ですよ、付けることもお勧めしませんよということを伝えた上で取り付けしているのが実態である。

(平岡代理委員)

取り付け式の傘立てを禁止している県もあるのか。

(中川委員)

傘を差して乗ることを禁止しているところがある。広島では、片手運転が禁止ということで付けている人は多い。

(平岡代理委員)

自転車の交通ルールを全部読んだことがあるが、片手は禁止とは書いてあるが傘を差してはいけないとは書いてない。

(中川委員)

傘立てを付ける人には、人が多い場所や歩道は絶対に押して歩くように伝えている。傘が当たって怪我をさせたら 100%悪くなる、ましてや歩道上ではいかなる理由があっても悪くなりますよとは伝えている。

(平岡代理委員)

駐輪場について大変増えていていいと思う。一方、整備に大分お金がかかっているのではないかな。広島は有料駐輪場だから難しいこともあるかもしれないが、ヨーロッパのようにもっと簡易な構造にして、整備費用を削減して箇所を増やすようなことは出来ないか。

また、駐輪器具に広告などを付ければ整備費用の回収に役立つのではないかな。「ピーすくる」もそうだが、自転車のドレスガードや駐輪器具に広告を入れ、或いは、広告塔みたいなものを建てれば、整備費用をかけないで、駐輪場を増やすことも出来ると思う。

(塚井委員長)

駐輪場は確かにもっと簡易なもので運用しているところもあると思う。どこでも簡易なものでいいというものでもないが、郊外の駅周辺の駐輪場など場所によって整備の方法が違っていいと思うので、そこは少し工夫の余地があると思う。

その他、自転車を生かす取組の話もあったと思うが意見はないか。

(田部代理委員)

サイクルトレインについて、過去には列車を用意して、広島駅から出していた時期もあったが、当時、線路を跨いで別ルートから持ち込むということをやっており、現在、工事でそのルートが閉鎖されているため実施していない。広島駅については、今後工事が完了すれば、そういったことも考えていくことになると思う。

駅周辺の駐輪場に関しては、昨年度、可部線において、広島市と協定を締結したところであり、私どもは鉄道事業を一生懸命やらしていただき、広島市には私どもが持っている土地の有効活用という形で、双方で公共交通の利用促進であるとか、アクセスの整備をやっていただくというよ

うに取り組んでいる。今後、他の駅とか線区にも拡大していきたいと考えている。

(塚井委員長)

新白島駅が開業したが、あの周りはどうか。

(田部代理委員)

新白島駅の整備にあたっては、高架下に市で駐輪場を整備していただいております、そういった連携をしている。

(事務局)

新白島駅については、委員からご説明があったとおり、J Rから敷地をお借りし、駅の開業に合わせて、510 台分の駐輪場を整備したところである。

(中川委員)

サイクルトレインについては、J Rに 25 年間お世話になっていたが、駅の改修工事という事で 4 年前に廃止になった。今はバスで自転車を持って行ってイベントを開催している。四国には時間帯によって自転車の持ち込みを認めているところもある。

(塚井委員長)

今後、広島駅の北口は大きくレイアウトが変わると思うので、開業後の状況変化をしっかりと見ておいてもらいたい。駐輪場の配置もあるがレイアウトが変われば、自転車を置かれるところも変化するし、放置されるところも変わると思うので、注意しておいてほしいと思う。

(平岡代理委員)

走行空間について、歩道が狭い橋がある。歩行者も車も多い平和大橋は典型的だと思うが、この橋は歩道が自転車通行可になっている。ここは、むしろ自転車は降りて歩いてもらわないと非常に危ないと思う。市内はどこに行っても、標識があろうが無かろうが歩道を走ることが普通になっている。危険が増してくることなので、車道の左側を走ることを貫くべきである。歩道も車道も狭い橋については、自転車を降りて歩いてもらう必要があると感じている。

(中川委員)

自転車の押し歩きを徹底しているのが J Rの駅だと思う。

(田部代理委員)

南口に限らず、北口も駅前広場は降りてくださいとお願いしているが、学生だけに限らず、社会人の方も自転車に乗っているのが現状である。

(塚井委員長)

通行してはいけない場所について、標示の仕方、徹底の仕方というのが、昔からある話ではあるが、これから自転車が増えていく中で重要なことだと感じている。

関連して、重篤の事故があった場所というのはおそらく県警で把握していると思うが、問題なのは重篤な事故にならないパターンである。先ほどの橋というのは典型的なものだが、通行が困難なところを明らかにして、サイン等の切り替えを考えなければならない。法令的には車道で全部通したいという思いはあるが、実態として、歩道を使わなくてはならない状況が出てきたときに、市として困るのが、どこから手を付ければいいのかというところである。一つの観点が安全であり、自転車版のヒヤリハットをもっと蓄積していただきたい。それをデータ化しておく施策を打ちやすくなると思う。通行者に対して、ここはこう通りなさいと書いておくと、事故が減

るというよりも、安心して通行することができるのではないかと思います。「ピーすくる」の利用者に情報をもらうのも一つの手であり、試験走行を繰り返しながら、費用はかかるが地図上でその場所を示して情報を集めていけば、実効性のある走行空間の整備につながっていくと感じる。多少時間がかかるが、1年間でもやってみたら大体の危険な箇所が見えてくると思う。学校関係の方とか交番の方とか地域である程度危険な場所を把握している人もいると思うので、情報の集め方を考えて、検討していただきたいと思う。