

## 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28年2月12日（金） 10時～11時30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：塚井委員長、中川委員、下村委員、日浦委員、西川委員、竹下委員
- (2) 代理出席：田部代理委員、平岡代理委員、新田代理委員

### 4 議題

- (1) 広島市自転車都市づくり推進計画における実施プログラム（案）（平成28年度～30年度）について

5 公開・非公開の別 公開

6 傍聴者 一般傍聴者 1名 報道関係者 0社

### 7 発言の要旨

（事務局）

＜資料1・資料2・資料3の説明＞

（塚井委員長）

事務局の説明について、質問、意見等があれば発言いただきたい。

（平岡代理委員）

歩車分離式信号は、交差点での交通事故を減少させるよいものだが、通行方法を知らない自転車利用者が多い。独自に実施したアンケート調査では、半数の人が正しい回答が出来なかった。

2ページの「ルール周知の推進」には、交通安全キャンペーンの啓発活動などいろいろ記載されているが、こういった交差点の通行のルールについて誰がどのように実施するのかについても、具体的に記載してはどうか。ボランティアで啓発活動に協力することもできると考えている。

（塚井委員長）

まず、歩車分離式信号の通行方法について確認させていただきたい。

（新田代理委員）

歩車分離式信号とは、車両と歩行者の交差をなくす信号機であり、車両と歩行者の通行を完全に分離することによって安全性が高まるメリットがある。

自転車横断帯の無い場合の自転車の通行方法であるが、車道を通行している場合は、車両用の灯器に従うことになる。また、右折する場合は、原動付きバイクの二段階右折と同様にしなければならない。歩道を通行している場合は、歩行者用の灯器に従い、歩行者の通行に支障をきたさないように通行することになる。

（中川委員）

横断歩道には、歩行者の横断帯と自転車の横断帯があると思うが、その通行方法はどのようになるのか。歩行者が自転車横断帯を歩いていることも多い。

**(新田代理委員)**

自転車は自転車横断帯がある場合、そこを通行しなければならないので、車道を通行している自転車は、一旦、歩道に上がってもらうなどして、自転車横断帯を通行する必要がある。

**(塚井委員長)**

自転車の車道通行を推進する上で、一番問題になった話の一つだと思う。歩車分離式信号が設置された交差点について自転車横断帯を撤去できないのか。

**(新田代理委員)**

自転車は車道通行が基本であり、自転車横断帯が自転車のスムーズな通行を阻害している交差点については、自転車横断帯を撤去していく方向性である。一方、自転車の車道通行が危険と考えられる場所においては、引き続き、自転車横断帯を残していく考えである。

自転車横断帯の取り扱いについては、各交差点の交通状況を個別に見ながら判断することになる。

**(塚井委員長)**

そもそも自転車利用者がルール違反に気付いていない実態もある。明らかに危険な状況の交差点があれば個別に啓発活動を行うことも必要だと感じる。

**(事務局)**

現在、市で啓発しているルールの主な内容は、自転車は車道通行が原則であることや歩道を通行する場合は徐行することなど、自転車安全利用五則の内容が中心である。これは、自転車を利用する上で基本的なルールであるが、まだまだ周知されていない実態があり、まずはこうした基本的なルールの周知を重点的に行っていきたい。交差点の通行方法についてのルール周知については、今後、検討させていただきたい。

**(塚井委員長)**

基本的なルール周知に重点を置くことは理解できるが、個別の交差点にスポットをあてると、例えば学校の近くの交差点であれば対象者も絞られるはずである。全ての交差点で取り組むということではなく、危険性が高い場所や効果の上がりそうな場所を抽出して、スポット的であっても早急に取り組むべきである。

**(事務局)**

マナーアップキャンペーン等を実施する中で、そうした視点も織り交ぜながら、ルール周知活動を行っていくこととしたい。

**(塚井委員長)**

ボランティア団体などがルール周知活動に協力したいといった場合はどのようにすればよいか。

**(事務局)**

マナーアップキャンペーン等は区役所で実施しているが、私どもにその旨伝えて頂ければ、調整することは可能である。また、キャンペーン以外でも、個別の啓発活動を当課の職員が行っており、そうした中で、対応することも可能である。

**(下村委員)**

袋町小学校の前にも歩車分離式信号があったと思うが、確かに通行方法が分かりづらい。この交差点は歩行者や子供を乗せた自転車も多い。社会福祉協議会や小学校などと協力して啓発活動を実施してはどうか。

**(事務局)**

当交差点がある路線は、自転車走行空間のネットワーク路線として位置づけており、今後、車道に自転車走行空間を整備する。より効果的な啓発活動となるよう、ハード整備あわせて実施することを考えたい。

(塚井委員長)

歩車共存空間という考えがあり、あえて道路空間の分離を曖昧にすることで、全体的な速度を下げることをすれば、重篤な事故が発生しづらいという報告もある。こうした方策も考えてみたらよいと思う。

(新田代理委員)

走行空間の整備について、広島市では、4ページにある矢羽根の形態で整備するのか教えて頂きたい。

また、提言には、外側線の下に矢羽根をかぶせて設置する手法の記載もあった。県警としても外側線は残す必要があると考えており、今後、提言に沿った整備手法を取り入れていくのか教えて頂きたい。

(事務局)

これから検討を進めることとしている。整備にあたっては、県警とも協議をさせていただきながら進めていきたい。

(新田代理委員)

広島市での自転車走行空間のカラーはベンガラ色で整備されているが、提言には青色を基本とするように記載がある。青色に変更することは考えていないのか。

(事務局)

広島市では自転車走行空間のカラーについて、自転車都市づくり推進計画を策定する以前からベンガラ色で整備してきた経緯がある。また、大きな交差点では車を誘導する矢羽根を青色で整備していることもあり、自転車走行空間を青色で整備するとバイクなどが勘違いして通行することも考えられることから、自転車はベンガラ色、車やバイクなどは青色という使い分けをしており、直ちに変更することは考えていない。

将来的に自転車の車道通行が利用者に浸透すれば、カラー舗装などは行わず、ラインやピクトだけの整備とし、より経済的な整備手法に切り替えることを考えている。

(新田代理委員)

広島県はしまなみ海道などで青色で整備を進めており、自転車利用者がなるべく迷わないことを考えた方がよいのではないかと思います。府中町や海田町など周辺市町とも連携して統一的な基準を考えた方がよいのではないかと。

(塚井委員長)

標識などの基本的な考えとしては統一的なものがよいが、一方で、都市によって違いがあるのも都市観光としてはおもしろいとも言える。柔軟に対応していけばよいと思う。

(下村委員)

広島市では今後、外国人を多く呼び込みたいと考えているのだから、自転車に関する標示なども国際基準を踏まえながら、考えていけばよいのではないかと。

(竹下委員)

高速道路では、最近、高齢者による逆走が問題としてあるが、各インターでバラバラの逆走抑制策を実施するとドライバーが混乱してしまうため、統一した抑制策を実施している。混乱を少なくするには、自転車だけでなく車両も含めて色を決めていくことが必要でないかと感じている。

(平岡代理委員)

標識に日本語が使われることが多いが、絵文字に変えていくべきである。相手にどれだけ分かりやすく伝えるかという所にもこれからは配慮していく必要がある。

(塚井委員長)

県内で統一されたものを示すことが望ましいと思うが、相当に時間がかかる問題である。優先的な課題とのバランスを見ながら、出来るだけ分かりやすくなるように段階的に進めていけばよいと考える。

**(西川委員)**

ルールの啓発活動は大事なことであるが、一方で、交通違反に対する指導取締りや自転車の撤去などは重点的に行うべきである。

昨年、道路交通法の一部改正が施行されたが、信号無視や道路の逆走などの自転車のルール違反は減っていない。法が変わっても取締まりがなされていなければ、実効性がないのではないかと感じる。

**(事務局)**

放置自転車については、放置規制区域内であれば即時撤去に取り組んでいる。また、指導員による巡回も行い、放置自転車をする者に対して指導を行っているところであり、放置自転車は減少傾向にある。

放置するパターンは、駐輪場に空きがない場合や空きがあっても短時間だからと駐輪場を利用しない場合の大きく2つのパターンがある。こうした課題に対応する策として、1ページの⑫と⑬に記載しているが、駐輪場の駐輪スペースには、買物などの一時利用スペースと通勤などの登録利用スペースがあり、立地条件の良い駐輪場は登録利用スペースが多く、一時利用スペースが少ないため満車になる状況がある。一方、平和大通り沿いの駐輪場では登録利用が少なく駐輪スペースも空いている状況があることから、中心部と周辺部の駐輪場利用料金に格差を設けて、こうした人気のない駐輪場に登録利用を誘導することを検討している。また、それにより生み出された一時利用スペースについては、短時間無料制度を導入し、ちょっとの駐輪についても駐輪場へ自転車を入れてもらうことを促すことで、放置自転車の解消に向けて検討することとしている。

交通違反に対する指導取締まりについては、取締まりは県警の権限であることから、市が行うことは出来ないが、取締まりの状況などを市が広く周知することで、抑止効果を高めていきたいと考えている。

**(新田委員)**

指導については、広島市も積極的に実施していただきたい。

放置自転車の撤去について、具体的にどのように見直したのか。

**(事務局)**

規制区域内の撤去については、放置自転車が多くなる夕方の5時から6時ぐらいの時間帯において、撤去作業を強化できないか検討することとしている。放置規制区域外においては、現在、7日間連続して放置している自転車を撤去しているが、この期間の短縮を検討することとしている。

**(塚井委員長)**

郊外の駅前に出店した商業施設内の駐輪場に自転車を置きっぱなしにして、電車に乗る実態があるという話を聞いたことがある。民有地内での長期間の放置自転車について撤去しているのか。

**(事務局)**

民有地にある放置自転車については撤去を行っていない。

自転車の撤去は条例に基づいて行っており、放置の定義として定められた道路などの公共の場所に放置された自転車を対象としている。現行の条例の中では、市が民有地内の自転車を撤去することは実務的に困難であり、各施設管理者の方で対応していただいているのが現状である。

**(塚井委員長)**

大規模店舗等では条例に基づいて附置義務駐輪場を設置しているが、利用料金を取って施設利用者だけでなく誰でも使える駐輪場を運営している。こうした駐輪場は不特定多数の方に利用されており、公共の駐輪場との線引きは希薄であると思う。簡単ではないと思うが、こうした状況や民有地内での悪質な放置自転車が多い実態を踏まえ、撤去の考え方、処分の方法などについて検討いただきたいと思います。

今回のプログラムに反映するものではないが、長期的な課題として認識しておいて頂きたい。

(中川委員)

市営駐輪場内での自転車無料点検について、広島市から私どもに事前に連絡いただければ、故障部の整備までは出来ないが、自転車整備士を派遣して点検を行うことは可能と考えている。

(事務局)

よろしくお願ひしたい。

(下村委員)

自転車マップについては、道路部局や観光部局が実施している事業（西国街道）等とも連携して作成するようにしていただきたい。

(事務局)

関係部局とも連携して作成する。

(塚井委員長)

この度の意見等を踏まえて、若干の文言の修正はあると思うが、基本的には今回提示された49項目の取組により今後3年間を進めていくことで確認した。他に意見が無ければ終了させていただく。

以上