

令和元年度第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 令和元年10月30日（水） 14時～16時

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（7名）：塚井座長、田中委員、山本委員、赤木委員、高田委員、佐元委員、堀委員
- (2) 代理出席（2名）：新田委員代理、赤木委員代理

4 議題

- (1) 広島市自転車都市づくり推進計画の見直し（骨子案）について
- (2) その他

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 1社

7 発言の要旨

議題1 広島市自転車都市づくり推進計画の見直し（骨子案）について

（事務局）

＜資料1～3の説明＞

（塚井座長）

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。

【指標】について

（山本委員）

計画の指標として、ピーすくろのサイクルポートの設置数が記載されているが、一概にポートと言ってもラック数が3台程度のものから10台程度のものまであり様々なので、設置数と合わせ、ラック数を記載すべきではないか。

（事務局）

ラック数と自転車の配置台数とには多少差異が有るため、ラック数を目標にするのがよいのか、自転車の配置台数を目標にするのがよいのかといった観点も考えられることから、どのような数値が良いのか再度検討させていただきたい。

【はしる】について

（塚井座長）

太田川河川敷もしくはその堤防上には連続した走行空間があると思うが、整備計画に位置づけないのか。

（事務局）

河川敷については、歩行者も自転車の通行も多いということで、現行計画を策定する際にも様々な意見

をいただいている。ただ、河川敷が、歩行者のための空間なのか、自転車のための空間なのか、もしくは両者が共存できる空間なのかなどの意見があり、事務局としては、道路を対象とした計画を策定しようと考えている。

(塚井座長)

課題を踏まえた上で、やはり河川敷は連続した空間であり使いやすいところであるということは間違いなく、実態としてもかなりの通行量があると思う。これらの場所でどういう問題が起きているのかということについて、少なくとも情報収集をしてほしい。

(山本委員)

広島駅周辺は元々線路を跨ぐ交通が非常に脆弱な中、自転車の通行量はかなり多い状況である。こうした実際の通行量に見合う形で、デルタ以外でも整備が必要な場所があると考えられれば優先的に整備を進めていただきたい。さらに、デルタ以外での整備の検討に当たり、交通量等を踏まえ、検討の中でも順位付けを行っていただけるとありがたい。

(事務局)

デルタ市街地での整備を進める中で、指摘のあった通行量等を考慮した上で、対象外となっている場所についても必要があれば整備していきたい。

(赤木委員)

バス停付近においてバスが停車しようとする際、自転車が車道通行をしていると危険な状況があるため、歩道上の整備を全く削除してしまうのはいかがなものか。

(事務局)

今後、バスの便数が多い場所で整備をする際には、指摘のような点も考慮しなければいけないと思う。

(新田委員代理)

自転車は車道通行が原則であることは道路交通法に定められている。その上で、バス通行も考慮した安全対策を確実に行ってほしい。自転車・バス双方が注意して通行する形になればよいので、国が定めた走行空間の整備方針がある中で、基本はそのとおりに整備されると思うが、しっかりと安全対策を行ってほしい。

【とめる】について

(新田委員代理)

市営駐輪場で具体的に整備を検討している箇所があるのか。特に路上駐輪場ではどうか。

(事務局)

路上駐輪場の整備について、現時点で具体化しているわけではないが、昨年、駐輪事業者にヒアリングを行い、事業化の見込みがある場所についてピックアップしており、今度、詳細な検討を行っていきたいと考えている。

【まもる】について

(佐元委員)

放置自転車等自転車管理システムの充実をいつまでに行うのか。

(事務局)

時期は決めておらず、随時実施することとしている。

(堀委員)

サイクリングクラブ等に交通安全について明確な知識を持った指導者が少ないことが課題である。県警においてルール等の指導が受けられるがそれだけでは足りない。広島県サイクリング協会、自転車協同組合、各クラブに指導者が存在することが望ましい。交通安全の知識がある指導者が少ないという現状から、そうした指導者を増やすという取組があってもよいのではないかと考えている。

(堀委員)

自転車ルール・マナーに関する外国人の問題について、日本と外国とでは通行方向一つとっても文化の差異がある。広島市を訪れる外国人旅行者は、アジア系もさることながら欧米系が大変多い。特に欧州では先進的な自転車文化が根付いており、多くの自転車道が整備され、自転車とその他の交通の棲み分けがよくできている。どこを通行してよいか分からず母国との自転車文化の相違に苦しんだという声を実際に多く聞いている。

(塚井座長)

交通標示の多言語化、ルールの多言語化に加え、駐輪場や走行空間に関する案内そのものの多言語化が必要である。

(事務局)

ピーすくるは運営事務所が広島駅から至近の京橋に位置しており、外国人旅行者も運営事務所で借りるケースが多い。貸し出しの際に、基本的なルール、例えば左側通行や放置の禁止といった点について周知を行っている。

今後も、ルール・マナーの啓発のための取組を強化して行っていきたい。

(赤木委員)

ルール・マナーについて、学生を対象とした取組を行っていることは分かるが、一般の社会人を対象とした取組は行っていないのか。社会人は学生よりも危険な走行をしている場合があるので、警察等と連携して通勤時間帯にキャンペーンを行ってはどうか。

(事務局)

現在も、毎年6月と2月に、各区において、学生だけでなく社会人も対象として、通勤通学時間帯に県警等と連携した街頭キャンペーンを行っているが、これらの取組を充実していきたい。

【いかす】について

(山本委員)

観光振興への活用の取組としてサイクルトレインが記載されているが、芸備線などであれば検討の余地があるが、市内近郊を走る列車へのサイクルトレインを導入することは、乗客が大変多い現状で、鉄道事業者としては課題があると言わざるを得ない。

(事務局)

自転車施策に取り組む上で、市外から自転車で訪れた人が駅周辺から走行空間を通行することも想定されるので、色々な課題があると思うが、JRとしても、サイクルトレインの実施や駅内へのサイクルピットの設置等について、協力いただければありがたい。

(堀委員)

ピーすくるの利用回数は、順調に伸びていると記載されているが、データはあるのか。

(事務局)

今回の見直し案には、利用回数に関するデータを記載していない。

(堀委員)

ポート数が増えて利用回数が増えたということだが、1台ごとの利用率も確認したい。

(事務局)

現在、約500台で運用しており、そうした観点も踏まえて整理する。

(堀委員)

屋外で自然を楽しみながら有酸素運動として自転車で少し走ることができる推奨コースをモデル的に設定することがスポーツ・健康促進につながるのではないかと。市推奨のサイクリングコースを具体的に設定することなどが、市民にとってのスポーツ・健康促進に直接寄与することなのではないかと。

(事務局)

サイクリングコースの設定については、「健康づくりへの活用」の施策において盛り込めないか検討したい。

(田中委員)

活用促進について、サイクルステーションが事例として記載されているが、仮に整備されるとして、これは有人管理を想定しているのか。

(事務局)

サイクルステーションについては、他都市での好例として記載しているが、実際には指定管理制度により有人管理を行っている。

(田中委員)

具体化していない話に対して申し訳ないが、施設で自転車の修理を行うということになれば、安全整備士等の資格を持った者でなければいけないことを認識しておいてほしい。

(事務局)

サイクルステーションとまではいなくてもサイクルピットという形態であれば実現可能性はあると思う。駅内等で、自転車を組み立てるスペースを提供し、工具も無料で貸し出すというものである。

(新田委員代理)

災害時の活用ということで、昨年の豪雨災害では呉線が運休したが、公共交通機関が止まった際の自転車での通勤をどのように考えているか。災害時の自転車通勤を考慮すれば、特に駐輪場の問題が発生すると思うがどうか。

そういった際には、駐輪場の収容台数不足が起こりうるが、対策として、暫定的に公園を駐輪場として開放するなど、公共交通の代替手段としての自転車のあり方をどう考えているか。

(事務局)

海田町での例となるが、昨年の豪雨災害時において、JR海田駅から先の路線が休止している間、終点となった駅周辺に自転車があふれかえったため、公園等に臨時駐輪場を整備したということがある。このように、広島市においても、災害時の対応として臨時駐輪場を運用することを考えていきたい。

(新田委員代理)

JR駅やバスターミナル周辺の広場等を柔軟に活用していくことを積極的に検討してほしい。

議題 2 その他

(事務局)

＜資料 4 の説明＞

以上