

平成29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30年3月22日（木） 9時00分～10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（4名）：塚井座長、田中委員、下村委員、日浦委員

(2) 代理出席（5名）：南崎委員代理、山岡委員代理、平岡委員代理、新田委員代理、上角委員代理

4 議題

(1) 平成29年度実施内容及び平成30年度実施予定の取組について

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

（事務局）

＜資料1・資料2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。

（平岡委員代理）

自転車走行空間の整備を進めているが、距離が短く、信号機2つ分程度の区間で終わる路線が多い。整備しやすい箇所のみを整備したという印象が強い。少なくとも1km程度連続して走行できる路線を整備して欲しい。整備済路線において、実際に自転車が走行している姿を見ると、歩道に比べ車道はガタつかないため、快適に走行している。

（事務局）

道路幅員や交通量などによる整備上の制約はあるが、整備路線をネットワーク化し連続性を確保していきたいと考えている。

（平岡委員代理）

放置自転車が年々減ってきているとのことだが、自転車都市づくり推進課が新設された平成25年度以降、どのような効果があったのか。

（事務局）

減少傾向にある。自転車都市づくり推進課ができた平成25年度以前からも放置自転車対策に取り組んでおり、その効果が出たものと考えている。

（平岡委員代理）

今年度、国道54号の歩道上に駐輪場を整備したが、よいことである。海外でも整備事例があり、海外の場合は無料である。広島市内でもほかにも整備可能なスペースはあると思うので、さらに整備を行えば放置自転車は減少すると思う。

(事務局)

国道54号の路上駐輪場整備は、有料であるが、駐輪場はよく利用されており効果があったと考えている。引き続き、路上駐輪場の整備に取り組んでいきたい。

(下村委員)

自転車走行空間を整備した駅前通りから地蔵通りへ自動車で左折する際、車から自転車走行空間を走行する自転車に気づかず危険に感じたことがある。自転車走行空間整備箇所の自転車事故の実態把握は行っているのか。

(事務局)

自転車事故の把握は行っていない。自転車の走行状況については、逆走の状況等の現地調査を実施しており、整備後に逆走の自転車が減少するなどの効果が出ていることを確認している。

(日浦委員)

自転車は車道走行であるが、車道を走行しにくいところもある。修学旅行の引率でドイツのハノーバーに行ったが、ハノーバーでは、自動車、自転車、歩行者の3種類の走行空間が確保されており、自転車道に自動車や歩行者は入れないようにになっていた。自転車を中心にした道路整備を進めていると感じた。そのような整備を行えば、自転車利用者は増加すると思うので、難しい取組ではあるが、自転車走行空間を自転車で胸を張って走れるよう、まちづくりの考え方をシフトしていくべきだと思う。

(事務局)

既に整備している車道幅員などの制約のなかで整備を進めていることから、自動車、自転車、歩行者が構造的に分離された走行空間の整備は実施できていない。しかし、しまなみ海道のように自動車と分離された整備が望ましいと考えており、道路を新設する際に、自転車道の整備が可能かどうか、関係部局と検討を行いたいと思っている。

(平岡委員代理)

スイスに行った際、車道が2、3車線ある道路で、歩道側に自転車道があり、車道と車道の間にさらに自転車道があった。すなわち、自転車で交差点を直進する場合は左折車と重複しないように配慮していた。

ヨーロッパは自転車先進国であるが、日本も考え方を変え、温暖化防止の観点からも自転車を普及していけるよう、取り組んでいくべきだと思う。

(塚井座長)

広島市は、橋が一番の問題。理想は自転車専用橋の整備である。新しい橋を整備しなければ、交通量の多い車道内に自転車走行空間を整備することとなり、根本的な問題が生じる。国は、自転車は原則車道走行であることを徹底しようと考えているが、十分な予算措置のないまま、進めようとするのを危惧している。現状の道路空間のなかで、街路樹の撤去、歩道幅員や車線数の減少により自転車走行空間を整備する方法もあるが、いつか限界がくる。自転車走行空間を確保するためには、新たな橋の整備など、社会整備資本が必要であることを念頭に置く必要がある。

自転車走行空間の整備を、現状の車道空間の中で進めた場合、整備できる路線はもう少しあるかもしれないが、いずれネットワーク化していく際に、橋で問題が生じる。自転車担当部署として、将来を見越して、積極的な予算措置を検討して欲しい。

また、モデルケースでもよいので長い距離の自転車走行空間を整備してほしい。少なくとも数kmにわたって、主要箇所間を繋ぐような路線の整備に取り組んでほしい。

(塚井座長)

「ぴーすくる」の英語版パンフレットは、より外国人が理解しやすいよう、英文の内容を改善すべきである。

(下村委員)

「ぴーすくる」のパンフレットに、二葉の里の歴史の散歩道などはかなり詳細に記載されているが、白神社や頼山陽旧宅などの中区の観光地も記載して欲しい。

(事務局)

現在、パンフレットの見直し作業を行っているので、その中で検討したい。

(山岡委員代理)

自転車走行空間の路面標示の色は、国のガイドラインで定められているかと思うが、ガイドラインとの整合性をどう考えているか。

(事務局)

平成28年度に改定された国のガイドラインでは、「青色を基本とするが地域の状況に応じて定める」と記載されている。従前のベンガラ色から変更すると混乱が生じ、また、広島市内に見られる交差点内の自動車向けの青色の路面標示との見分けがつかなくなる可能性もあるため、ベンガラ色を継続したいと考えている。

(新田委員代理)

例えば、矢羽根の右端に白線を入れるなど、視認性を向上する手法を検討して欲しい。

(事務局)

その方向で検討したい。

(山岡委員代理)

他都道府県からの観光者が見て迷わないよう、広島市は自転車走行空間をベンガラ色で整備していることを周知することが必要だと思う。

(事務局)

周知方法について検討したい。

(塚井座長)

国のガイドラインも、自転車利用を促進していく方針だと思うが、例えば、自転車が増えすぎて駐輪場所がなくなるといったことが、将来おこることも考えられる。

バスや自動車では、特定の場所に集中して混雑して危険であるということは、交通政策の歴史上、繰り返して起こってきたことなので、自転車利用をどのくらい増やす方針なのかを念頭に置いてほしい。

今時点で、自転車を増やす方針に異論はないが、駐輪できず放置自転車が増加しかねない。商店街及び周辺ではそういったことはかつて生じ、改善を図ってきたが、また同じことが生じかねない。自転車を増やすことで、新たに問題が生じないかは留意してほしい。

先ほどの自転車事故件数も同じであり、少ないと問題にならないが、増えてくれば問題が生じる。

(平岡委員代理)

交通ルールを守るレベルが、自動車と自転車と歩行者では、自転車が最も悪い。自転車は自分の都合のいいように走行をしている。特に、小学生から高校生に対しては、イベントでの啓発だけでなく路上指導もやらないといけないと思っている。

また、歩車分離式信号について、温暖化対策関係のイベントでクイズを行うと、理解している人は半分くらいしかいなかった。自転車利用者が、どの信号で自分が進んでよいのかを分かっていない。

(事務局)

通学者等への街頭指導を実施しており、継続していくことが重要と思っている。地道に取組を進めていきたい。

(新田委員代理)

交通ルールは複雑な一面はあるが、ルールに従っていただくことが大原則なので、広島市とも連携し

ながら、路上指導も含め、様々な活動を通じて、守られるようにしていきたい。

また、学生は学校で学習しているので比較的ルールを守っているが、高齢者の方が死亡事故で亡くなる場合も非常に多く、高齢者の方に対してどのようにルールを守っていただくのが課題である。自動車運転免許の返納制度もあり、再び自転車を利用する方もおられるので、高齢者の事故対策も、広島市とも連携しながら行っていきたい。

（塚井座長）

自動車運転免許の返納の際、公共交通の利用推進はよく聞くが、自転車の交通ルールをどのように守っていただくのかは盲点となっている。

特に、市内中心部では、公共交通だけでなく、再び自転車を利用される方も多いと思うので、かつてのように、自動車からの被害者となりうる側面が強調されてしまうことが起こりうる。

さらに、年齢を重ねられる問題もあり、高齢者の自転車利用への安全対策は、学生よりむしろ難しいかもしれない。行政としても、取組について、別枠として考える必要があるかもしれない。

（事務局）

本日はありがとうございます。いただいたご意見を踏まえ、各取組を推進していきたい。

以上