

令和6年度第2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2月12日（水） 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（8名）：塚井座長、佐々木委員、赤木委員、藤田委員、佐元委員、堀委員、吉村委員、渡辺委員
 - (2) 代理出席（1名）：花田委員代理
- 4 議 題
 - (1) 第1回協議会での主な意見及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の改訂について
 - (3) 広島市自転車都市づくり推進計画（骨子案）について
 - (4) 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4について

（事務局）

＜資料1～資料4の説明＞

（佐元委員）

「とめる」の「取組5-1 柔軟な料金体系の導入」に「一時利用における無料時間の導入」とあるが、どこで何時間ぐらい無料なのか。

（事務局）

市営駐輪場は指定管理者、民間路上駐輪場は民間事業者が運営しているが、無料時間の設定については、公募の際に30分無料時間を設けることを例示し、基本的には事業者からの提案内容による運用を行っている。路上駐輪場では、場所によるが、最初の30分無料で運用している。また、市営駐輪場でも、袋町などの街中の一部で、最初の30分無料で運用している。

既に実施している取組だが、今後もそういった提案をしていただくような方向で、取組を進めていきたいと考えている。

（佐元委員）

最初の30分無料というのはPRしているのか。

（事務局）

各事業者において料金設定の中で表示している。

（塚井座長）

PRをどうするかということについて、直営事業ではないので事業者に任せているというように聞こえるが、例えば、ごみの収集等に関しては、市はかなり詳細に情報を出しているが、委託事業であり直営ではない。

その事業に関連して、必要な情報を市が全て集約するべきなのか、それともプラットフォームを事業者に作らせて集約させるべきなのか、どれが正解かは分からないが、やり方はいろいろある。情報提供の問題はちょっと抜けやすいところと思う。

各駐輪場がどのような料金体系なのか、まとめて確認できる場所があれば良いので、検討いただきたい。

(事務局)

民間事業者による駐輪場整備や、市営駐輪場では指定管理者制度により民間が管理するなど、事業主体が様々であるため、本市としても、ホームページや広報紙等で入口を1つにするなど、市民の方がより確認しやすくなるよう工夫していきたい。

(赤木委員)

「とめる」の「取組 5-3 機能強化による利便性向上」に「満空情報の見える化」とあるが、民間駐輪場も含めての取組なのか、また、既に実施されているものなのか。

(事務局)

市営駐輪場については既に実施している。

(赤木委員)

市ホームページで閲覧可能なのか。

(事務局)

駐輪場の位置図等を紹介している市ホームページにおいて、指定管理者のホームページへリンクを貼っており、そこで満空情報を確認できるようにしている。

(塚井座長)

Google Map では、行政から情報提示を持ちかけると、比較的掲載されやすいと聞いたことがある。あまり精度は高くないかもしれないが、参考にできるとともに、運営元が確認できるリンクが貼付されており、直接確認することも可能となっている。

事業者同士、情報提供をどうするのかについては、様々な課題がありそうだと思うが、自分でプラットフォームを用意するとなると、嫌がる事業者もいるかもしれない。

既に情報が集約されている Google Map 等について、活用する手はあるのではないかと思う。

(堀委員)

1 点目は、「はしる」の取組 2-1 の「歩道上における自転車に対する注意喚起標示等の設置」において、ピクトグラムに自転車徐行ではなく自転車低速としているが、徐行という定義が曖昧だったからなのか、分かりやすくしたかったからなのか、意図があれば教えていただきたい。

2 点目は、「まもる」の取組 7-3 「自転車等放置規制区域の指定」について、最後に、「都市美観の向上等を図ります。」との記載があるが、歩行者の通行の妨げや危険になる放置自転車の解消とした方が適切であると考えます。

3 点目は、指標の設定の「いかす」について、月 1 回以上自転車を利用する人の割合の目標値を、令和 6 年度実績値である 32.4%以上としているが、持続可能な社会の実現に向けて自転車の活用の推進を図るという目的からすると、目標値の設定はもう少し高めた方が良いのではないかと。

(事務局)

1 点目について、徐行ではなく低速としたのは、自転車歩行者道(自歩道)上の自転車の通行は、道路交通法で徐行となっているが、徐行という表現が分かりにくいという意見があったことに加え、県警との協議も踏まえ、低速とした方が、ゆっくり走って欲しいということが伝わるのではないかととの考えからである。

2 点目について、今後、規制区域の指定を予定している箇所に平和大通りを含んでいることから、「都市美観の向上」を代表的に記載しているが、委員の御指摘を踏まえ再考する。

3 点目の「いかす」の指標については、どの程度を目指していくか検討したいと思う。

(塚井座長)

特定小型電動機付自転車について、取組の中に記載していただいたが、行政文書的に整合をとるなら、本計画の冒頭に、「特定小型原動機付自転車、又は特例特定小型原動機付自転車も計画の対象である。」と、計画の対象を明確に書いておいた方が良い。検討いただきたい。

また、特例特定小型電動機付自転車であれば自歩道を通行することが可能であるが、特定小型電動機付自転車であれば通行できない。道交法改正により特定小型電動機付自転車が運用開始された当初は、ニュースで流れていたのは見たことがあるが、外国人観光客がこれを利用する際に問題になると思われる。電動キックボードがかなり普及している国もあるが、歩道における通行方法や、特例特定と特定の区分に関する日本の法令は、かなり特殊なものだと思う。

現在は、まだそれほど多くの方が使われる状況ではないことや、日本では個人所有の方があまり多く利用している印象がない。事業者で利用している場合は、会社のコンプライアンスの問題としてきちんと指導されると思うので、あまり大きな問題になることはないと思うが、外国人に貸し出す場合、どこまで理解して運転しているのか、かなり疑わしい。シェアモビリティ事業者を中心に、外国人等への周知を伝えておくべきだと思う。

(事務局)

シェアモビリティに関しては、事業者には公有地の貸出しを行っており、そうした機会を捉えながら、事業者への周知に取り組むとともに、県警と連携をとりながら、法令等の広報を行っていきたいと考えている。

(渡辺委員)

自転車走行ネットワーク路線について、具体的な路線については次回協議会で提示予定とのことだが、広島駅周辺や西広島駅周辺が追加になっていることもあり、東西についてはどこまでが対象なのか。

また、広島国道事務所では整備している宇品地区の自転車道については、令和6年11月に整備が完了しているので反映していただきたい。国管理路線については、表示方法について調整させていただきたい。

(事務局)

東西に関しては、駅周辺は別として、基本的にはデルタ内を対象としており、東側については、国道2号では、比治山東雲線との交差点付近までを対象と想定している。素案の段階でお示ししたいと考えている。

(渡辺委員)

前回の協議会で、走行空間整備が進んでいるのに市民意識調査の満足度が低くなっていたが、既存のマナーアップキャンペーンや街頭指導等について、例えば従前より回数を増やすことなどは考えているのか。

(事務局)

内容について、同じようなものではなく、視点を変えたり、最新の情報を盛り込んだりといったことにより、強化していきたいと考えている。

また、中学・高校生を対象とした副読本の配付については、例年、新1年生のみを対象としているが、令和8年度には自転車に交通反則通告制度(青切符)が導入されることから、全学年への配付を予定している。

(渡辺委員)

副読本のような冊子について、市ホームページで閲覧は可能なのか。

(事務局)

法令等を周知する個別の内容は掲載しているが、副読本そのものについては掲載していないので、今後、掲載していきたい。

(渡辺委員)

指標の設定の「まもる」について、自転車事故件数の令和 11 年の目標値は、直近 5 年間で最も少なかった令和 6 年の 479 件を維持するという考え方だが、令和 3 年度から令和 7 年度までが計画期間の第 11 次広島市交通安全計画の目標との整合性はあるのか。もう少し目標値を少なく設定しないと整合しないのではないのか。

(事務局)

交通安全計画の目標は、交通事故死者数及び重傷者数を目標に掲げており、本計画の自転車事故件数とリンクしているようであれば、それを踏まえた値とする必要があると考える。

(塚井座長)

走行ネットワークについて、整備進捗が図られているのに市民満足度が下がるというのは、色々な解釈があると思う。

中途半端に走行ネットワークができて要するにネットワークが途切れている状態の方が、全くネットワーク化されていない状態と比較すると、全く無い状態の方が、そういうものだと思って割り切って走ることができる。逆にほとんどネットワーク化されると時々気を付けなければ良いだけとなるのでわかりやすい。結局分かりやすさも関係している気がするので、それに対して手を打つのは難しい。しかしながら、私はこの委員会に関わることになって大分時間が経つが、当初と比べるとかなり整備されてきており、状況は良くなっている。

ネットワークが途切れていることについて、何ができるかという、地図にきちんと表示されていることが重要になってくると思う。物理的に整備されるのが最善だが、メンテナンス等を考えると、電子的に対応する方がすぐに対応可能である。ただ、本通りのように通行規制がされているところや、交通事故が多いところなどについては、一緒に記載しておかないと二次的な問題が起きそうに思う。

そういう意味で、事業を進めている今のような状況を考えて、もう少し地図として、どういう場所なのかということをはっきり示し、情報を更新していくべきだと思う。地図は作成時点というのが一番重要で、古いものであれば割り切ることができるし、新しいものであれば信頼性が高い。

この走行空間ネットワーク図が周知されるということはあまりないかもしれないが、地図に情報を載せていないのはよくないので、直営で少し努力した方が良いと思う。

(事務局)

周知することは非常に大事だと考えている。誤解が生じないような形で、情報を盛り込んでいきたい。

(佐々木委員)

指標の設定の「はしる」について、整備延長目標を 7km と設定している。優先整備路線と中長期整備路線があると思うが、優先整備路線が 7km となるのか。5 年間でどの 7km を整備すると示すのは、多分すごく難しい。無限に対象路線が増えていくと、この計画で 5 年ごとに改訂されるのかもしれないが、いつ完成するのかの全体像がイメージしにくい。

(事務局)

今後、平和大通りの自転車道整備が本格化し、それなりに事業費もかかるので、現実的な目標値としている。

(佐々木委員)

この 7km でどこを整備するというのは、実際に整備する際に色々な調整があり、その通りできるかどうかかわからないと思うので、例えば、優先整備路線の進捗率を何%までとするといった目標値の設定方法もあるのかなと考えた。

(事務局)

7km という目標を立てながら、まだ具体的な自転車走行ネットワーク路線を示していないため、分かりにくさがあると思う。次回の協議会では、具体のネットワークの線を入れたいと思っており、その中に、現行計画と同様に、優先整備路線と中長期計画路線の色分けをする予定である。

その際に表示する優先整備路線が、先ほどの目標の 7km というところに落ちていくことを想定している。

(塚井座長)

基本的に、おそらくその最終的な目標としては、概ねデルタ内のすべての地区から地区へ、整備済路線だけを通して行けるようにするという事かなと思う。そうすると、あまりこう具体的な箇所を書いてしまうと、実施段階の調整で支障が出る可能性があるのは分かる。しかしながら、最終的にゴールは何 km なのかを計画するのは良いことだ。

(事務局)

本日の資料には掲載していないが、現計画では、全整備路線延長を約 80km と設定している。

(塚井座長)

事業費を予算計上する上でも、進捗率で示すことができるのは良いことだと思う。

(藤田委員)

外国人がびーすくるに乗っているのをよく見るが、原爆ドームや宮島に行ってすぐに九州、大阪方面に移動されるより、広島で周遊してもらい広島での滞在時間が増えるので、観光の面では非常に良いと考えている。

外国人は、市内のホテルに宿泊することが多いと思うので、自転車の法令に関する外国人への周知については、ホテル事業者側としても協力していきたい。

(事務局)

是非連携させていただきたい。

(佐元委員)

中学・高校生への自転車読本の配付について、来年度は青切符等の施行に備え、全学年に配付できるよう予算を拡充することだが、閲覧後のゴミが増えるので、インターネットで閲覧できるようにした方が良いのではないかな。

(事務局)

タブレットを使用しない学校もあり、また、他の講座等においても活用することから、紙媒体としている。なお、ホームページへの掲載については、今後、対応していきたい。

(堀委員)

自転車運転免許制度及び自転車通学許可制度については、どのくらいの学校で行っているのか、全ての学校、児童・生徒なのか。

(事務局)

数字が手元にないため、次回協議会でお示しする。

(吉村委員)

広島市立工業高等学校では、生徒の約 85% 程度が自転車通学であり、自転車通学許可証を交付している。県警にも協力いただいている。