

第 1 回 新潟市自転車利用環境推進委員会 議事録

○日時 平成 29 年 10 月 16 日（月） 15:00～17:00

○場所 新潟市役所第 1 分館 1-601・603

○出席者

委員

学識経験者	法政大学デザイン工学部建築学科 教授	岩佐 明彦
	茨城大学工学部都市交通システム工学科 教授	金 利昭
団体代表	NPO 法人 自転車活用推進研究会 理事長	小林 成基
	「自転車のまち新潟」の会 会長	岩間 正吉
	にいがたレンタサイクル研究会 会長	高橋 正良
	NPO 法人 ワーキングウィメンズアソシエーション	栗山 靖子
	NPO 法人 まちづくり学校 代表理事	中村 美香
	新潟市安全協会女性部長	林 禎子
	新潟市男女共同参画推進センター「アルサ」にいがた」企画員	大江 洋子
関係行政機関	国土交通省北陸地方整備局 新潟国道事務所 事務所長	大江 真弘
	新潟県警察本部交通部 交通規制課長	真島 豊
その他市長が 必要と認める者	新潟市立万代高等学校生徒指導部教員	斉藤 理恵子
	子育てファシリテーター	今井 麻奈美

オブザーバー

関係団体 (公共交通機関)	東日本旅客鉄道(株)新潟支社総務部企画部長	石塚 毅 (代理:三本 和彦)
	新潟交通(株)乗合バス部 部長	村山 優樹

○次第

- 1.開会
- 2.挨拶
- 3.委員の紹介
- 4.委員長の選出
- 5.議事(1)新潟市自転車利用環境計画の位置付け
 - (2)新潟市自転車利用環境計画の推進
 - (3)アウトプット指標による評価
 - (4)アウトカム指標による評価
 - (5)今後の取組方針
 - (6)自転車走行空間ネットワークの見直しについて
 - (7)自転車走行空間整備ガイドライン 改訂方針 (案)
- 6.今後のスケジュール
- 7.閉会

○配布資料

次第

出席者名簿

座席表

開催要綱

資料 1 新潟市自転車利用環境計画の位置付け

資料 2 新潟市自転車利用環境計画の推進

資料 3 アウトプット指標による評価

資料 4 アウトカム指標による評価

資料 5 今後の取組方針

資料 6 自転車走行空間ネットワークの見直しについて

資料 7 自転車走行空間整備ガイドライン 改訂方針（案）

資料 8 今後のスケジュール

水島町自転車専用ブルーレーン走行現場調査報告（「自転車のまち“新潟”」の会 提供資料）

にいがたレンタサイクル 15年目の秋（にいがたレンタサイクル 提供資料）

○会議の様子



1.開会

それでは、只今より第1回新潟市自転車利用環境推進委員会を開会いたします。本日の司会進行を務めさせていただきます、土木総務課課長補佐の渡辺でございます。よろしくお願いたします。また、本日は新潟市附属機関等の会議の公開に関する指針により、公開としております。報道関係者等の撮影がある場合がございますので、ご承知おき願います。また、本日の会議は議事録作成のために、録音させていただきますので、併せてご承知おき願います。

開会にあたり、土木部長の本多より挨拶を申し上げます。

2.挨拶

(本多土木部長)

本日はご多用のところ皆様方にご出席いただきまして大変ありがとうございます。また、常日頃から新潟市の自転車利用環境の推進につきまして、ご理解とご協力いただき誠に感謝いたします。また、今回の委員会の委員を快く引き受けてくださりまして、大変ありがとうございます。

これまでの自転車利用環境推進の取組でございますが、後ほど事務局の方から詳しく説明させていただきますけれども、平成22年3月に平成21年度から平成31年度までの10年間の計画を策定いたしました。また、平成24年には、新潟市の公共交通及び自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり条例を策定しまして、その後平成25年には道路交通法の改正等がございます。平成22年に策定した計画の一部改訂を行ったところでございます。この度、その改訂の際に設定しておりました平成29年度末の目標につきまして、達成状況などについて私どもの方から中間報告をさせていただきます、いろんな幅広い意見をいただきながら、今後の平成31年度までの計画の改訂ですとかそういうものに反映していければと思っております。

また、新潟市は、健康寿命延伸元年ということでいろんな取組を始めております。男性の平均年齢が79.6歳ということでございまして、これは全国平均と一緒にございます。それから、女性の方が87.3歳ということで全国平均より1歳ちょっと長いということで、これは非常に喜ばしいこととございます。しかしながら、要介護2以上の方が平均の年よりも長いということとございまして、長生きではあるけれども、不健康な状態で生きている期間も長いということとあります。その一つの要因としましては、全国的の中でも、食塩を買う費用が一番、お酒を買う費用も全国で一番ということで、食品の関係からこういうことが言えるのかなということもございまして、また一つの要因として運動不足ということも健康寿命に影響をあたえていることが考えられると思っております。

それから、交通動態調査をさせていただきます、マイカー依存率について調べたのですが、23年度調査した時には70%をきっていましたが、28年度の調べた結果がマイカー依存率71%ということで、伸びているということがありました。また、微増ではございますけれども公共交通、JRですとかバスの利用については増えているということとございます。逆に何が減っているかと言いますと、歩行者と、自転車の利用です。23年度には9.1%あったものが今回28年度の調査ですと、7.5%で、1.6ポイントほど下がっているということで、先ほどお話ししたとおり、健康寿命のためには運動不足も解消しなくてはダメだという観点に立っております。そういう意味では、私どもが作ってきた計画に基づき自転車が通りやすい環境整備は行ってきてはおりますが、今のように自転車の利用者が減ってきているということに関しては、整備を進めるだけでは限界があるなということは考えております。その辺の市民への啓発ですとか、またみなさんからご意見が

ございましたら自転車利用率のアップのために繋がるアドバイスをいただきたいというふうに考えております。

最後になりますけれども、今後も自転車利用環境の改善、向上について検討を進めてまいりますので、今後ともご支援、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

3.委員の紹介

ありがとうございました。それでは出席者の皆様の自己紹介ですが、本来であれば委員の皆様からご挨拶いただきたいところではございますが、時間の都合上、出席者名簿にて変えさせていただきますと思います。

4.委員長の選出

それでは、議事に入らせていただきます。委員長が選出されるまで、私のほうで進行させていただきます。最初に、委員長の選出です。「新潟市自転車利用環境推進委員会」開催要項をご覧ください。第6条でございますが、委員長は委員の互選により定めることになっておりますので、これから選出をお願いいたします。委員長の役割を確認させていただきますが、第6条の第2項で委員長は委員会の進行を行うとされています。それでは、これから委員長の互選をお願いいたします。

<委員の互選により、岩佐委員を委員長に選出した。>

<委員長の指名により、金委員を委員長代理に選出した。>

5.議事

(1)新潟市自転車利用環境計画の位置付け

(2)新潟市自転車利用環境計画の推進

(3)アウトプット指標による評価

(4)アウトカム指標による評価

(5)今後の取組方針

(6)自転車走行空間ネットワークの見直しについて

(7)自転車走行空間整備ガイドライン 改訂方針（案）

（事務局）

資料1～7を説明

<質疑応答>

（岩佐委員長）

説明資料がたくさんあったのですが、一つはPDCAに基づいて検討しなくてはいけないということですね。目標を設定したことに対してどれくらい達成されているかということと、あとは情勢として自転車をめぐる状況というのが、国の方のガイドラインであったりとか、自転車活用推進法とか、我々が想像していた以上に大きく変わっていて前のめりになってきているという、この2点ですね。今回は中間評価ですが少し検討が必要な所ではないかと思えます。質疑応答に移る前に、質問というか内容について分からなかった所とか、聞き逃したとかいう所

がございましたら最初に確認したいと思いますが、いかがでしょうか。

(小林委員)

資料1のA3の方の左側二段目の右の平成22年3月新潟市自転車利用環境計画の図があるのですが、平成25年12月道路交通法の一部改正（車道左側通行を原則、警察官による自転車の検査等）とあるのですが、内容が違うと思います。車道左側通行というのは道路交通法ができてから1回も変わっていません。根本的に誤解があるようです。この改正の内容は、自転車の道路右側の路側帯を通行することが禁止されたということなので、これは訂正していただきたいと思います。

(真島委員)

25年の一部改正につきましては、自転車の路側帯を右側通行するのが禁止になったということですので、普通のある程度の道路であればセンターラインに白いラインが書いてあるのですが、そういった道路の両側に路側帯が設置されている場合については改正前までは路側帯の中であれば右側の部分であっても自転車が通れたのですが、車に合わせて左側の路側帯だけを通りましょうという内容の改正がありました。また、一時社会問題となったピスト自転車というのがありまして、これに対して、警察官による運転中止命令などブレーキ不良自転車に対する指導を強化しました。

(小林委員)

車道左側通行の原則については、平成23年10月25日に警察庁で通達を出しています。これで今まで曖昧だったものが、自転車は車両として車道の左側を通るのが原則だということを確認しただけであって、法律が変わったのではないということをご理解していただければと思います。

(大江（真弘）委員)

小林さんの言われていることは、その時はじめて左側通行だったわけではなくて昔からずっとそうだったけれども、それがあまり認識されていなかったということが問題だということの再確認というわけですね。平成25年12月に初めてこうだったというわけではないのだという所が誤解を招いているという、それぐらい世の中の人には左側が原則だということが知られていないということですよ。

(岩佐委員長)

平成23年が左側通行の原則を徹底ということですかね。25年の時は路側帯の一方通行化が図られたということでしょうか。

(事務局)

ご指摘ありがとうございます。非常に申し訳ございませんでした。そのあたりの法律の条項等につきましては、今一度、次回までに見直してきちんとした表現に改めさせていただきたいと思います。

(高橋委員)

資料4の万代、古町地区の路上駐輪台数について、これはあくまで民間地でなくて、行政の持っている市道、県道、国道への路上駐輪の台数でしょうか。そうすると古町地区より万代地区の方が大地主さんがいらっしゃるので、官地でなく民地に非常に駐輪が多くなっているということが反映されていないのではないのでしょうか。この状況だと官地だけ調査しているという状況でしょうか。

(事務局)

万代の駐輪台数につきましては、高橋委員が言われたように、官地、市営の他に民間商業施設の駐輪場もカウントしております。

(高橋委員)

放置自転車には路上と路上とでないのがありまして、この路上と言っているのはあくまで官地だけですね。

(事務局)

官地だけです。

(高橋委員)

実際の駐輪問題って民地の方が多いですね。万代地区でこの夏に、既に65台ほど新潟交通とレンタサイクルで処理してリサイクルしたりした経験があるので、官地の路上駐輪だけに絞るとちょっとどうなのかなと思うので、そこを確認したいのですが。

(事務局)

もう少し詳細に教えていただきたいのですが、民地の違法駐輪というのは、どのような形態なのでしょうか。

(高橋委員)

中央区建設課さんがよくご存じですが、各商店街が一緒になって赤札を貼りますよね。二週間ほどすると、放置だということからスタートするわけですね。その際、置いてある場所が路上なのか路上でないのか、例えば万代のラブラ2の駐輪場なのかということ。古町でも、路上といっても、放置した自転車が置いてある場所というのが、民地もありますよね。まちの問題としては官地の路上駐輪だけではないということですね。

(事務局)

もう一度整理させていただきますけども、駐輪するのが駐輪場と路上があります。駐輪場の中に市営と民間があるというように分けをしております。放置としても路上の放置もあれば駐輪場内の放置もあるということです。

(高橋委員)

この数字は、路上だけなのでしょうか。市営の駐輪場の放置も入っているのでしょうか。駐輪場に放置されているデータは全然入っていないのでしょうか。

(事務局)

これはあくまでも路上だけの駐輪台数です。駐輪場の放置については他でカウントしており、これには入っていません。他のいろんな項目の中では、当然、放置が何台あったとか、それをリサイクルとか、スクラップに何台しているのかといったデータはあります。そういった中で、あくまでも赤札を貼って処理するという中で、放置としてカウントしてあります。

(高橋委員)

あくまでも路上のことですか。駅前だと整理員がトラックで回っていて、1日1~2回撤去作業しているといったものは、この数字には入らないという事ですね。

(小林委員)

撤去台数ではないということですか。

(事務局)

撤去は路上も駐輪場もあります。駅前の場合では放置禁止区域の指定をかけているので、路

上にとめると違法になります。

(今井委員)

とめちゃいけない場所にとめているというわけですね。具体的に路上においてある数を数えたということですね。

(高橋委員)

路上駐輪というのは、どこでどう区切っているのでしょうか。

(岩佐委員長)

私の理解ですと、調査日を決めて調査員が道路上にとまっている自転車の数を数えるということだと思います。

(事務局)

そのとおりです。

(岩佐委員長)

駐輪場は入っていないということですね。

(事務局)

駐輪場は入っていません。あくまで路上の駐輪台数です。

(大江(真弘)委員)

万代地区は33台と大きく減っていますが、その要因はなんのでしょうか。

(事務局)

一番の要因は、ラブラ2の附置義務駐輪場を活用することで、ガルベストーン通りの放置自転車なくなったことです。通称ガルベストーン通りという、ラブラ2の前の通りですが、あそこは綺麗に整備されてよくなったと思っております。余談ですが、ラブラ2の脇に自転車がとめられるようになっておりまして、そこに私自信もよくとめます。それでガルベストーン通り自体には駐輪がなくなったので、そういうことが大きいのかなと思います。

(小林委員)

古町地区の最終目標が2,000台とか、万代の1,000台とかこれは民間の駐輪場も入っての話でしょうか。

(事務局)

古町の2,000台には現在はいっておりません。一方で万代の1,000台には現在でも入っております。ただ、古町は1,546台まで整備する予定ですので、新しい投資は難しいかなと考えております。今後は古町についても民間駐輪場、民間駐車場の有効活用は考えていかなければならないと思います。

(小林委員)

数字を確認したいのですが、最終目標の2000台には民間も含めるようにするのでしょうか。目標値の部分は市が作ったものだけでしょうか。

(岩佐委員長)

万代の951台に関しては、ラブラも入っていると思います。問題なのは古町側だと思いますがいかがでしょうか。

(事務局)

参考資料の6ページをみていただきますと、これが万代になります。ここで万代地区の総駐輪台数ということで目標台数1000台を確保しようとして書いております。同様に7ページですが、

古町ということで目標台数 2000 台ということです。Plan 計画策定の手段の欄で、道路上や空き空間、空き地、空き店舗、民間自動車駐車場、地下空間等を有効活用した駐輪場の整備や民間駐輪場と連携して駐輪場を確保することとしております。

(岩佐委員長)

万代の方は民間込みで 951 台という状況になっていますが、古町に関しては今の所、市営の駐輪場でカウントしているということで、民間は入っていないのですね。将来的に提供があればということですね。

(事務局)

もう一度詳細を説明しますと参考資料の 6 ページをご覧くださいと、枠の右側、真ん中に実行というものがございまして駐輪場整備状況で市営の合計が 481 台、民間の合計が 470 台、合計で 951 台となり、あと 49 台頑張れば目標の 1000 台ということになります。

また、7 ページを見ていただきますと、古町は市営のみで H29 時点で 1,546 台が整備済みということになります。

(小林委員)

実際に古町には民間駐輪場はあるのでしょうか。

(事務局)

例えばイトーヨーカドーあたりにあると記憶しております。

(小林委員)

市がやっていることだけ見ていたのでは議論ができないような気がしますので、全体の資料がほしいですね。

(高橋委員)

面倒な調査になると思いますが、街の中で放置駐輪って見た目は同じなので、民地内なのか官地なのか誰も分からないと思います。全体像をおっかけないと、どうしていいものかわからなくなると思いますので。

(岩佐委員長)

このエリアの自転車をとめるキャパシティについて、官民を問わずに探しましょう、附置義務などで設置されている商業施設に関してもカウントくださいということでしょうか。そうすると数字はもう少し大きくなるかもですね。万代地区に関しても探すとまだあるかもしれませんね。

(小林委員)

資料 2 の一番右のアウトカム資料の中の自転車事故ですが、564 件が 319 件に下がっておりますよね。この間の全交通事故の数字ってわかりますか。全事故の削減率が分かるとこれがどれくらいの評価なのかが分かると思うのですが。

(事務局)

全事故については把握しておりません。

(小林委員)

自転車事故が減っているのは分かりましたが、どれくらい全交通事故の削減率よりも高いのか低いのかを評価しなければアウトカムと言えないと思います。努力したのだからこれだけ下がっているのですということが評価できるのかどうかです。下がっているのはいいことなのですが。また、アウトプット資料の中の 154km という最終目標があって、今の目標の 48km に

対して 64km となっていますが、これは国道、県道、市道を合わせた数字ですか。それとも市道だけの数字ですか。

(事務局)

全部です。

(小林委員)

国道、県道、市道を新潟市内合わせて全部ということでしょうか。その内訳はわかりますか。

(事務局)

内訳については整理しておりますが、今回提示した資料の中には記述はありません。先ほどの指摘のアウトカム指標のうちの自転車事故は、総事故に占める自転車の割合に変えた方がいいのではないかとということでしょうか。

(小林委員)

両方あるといいと思います。

(事務局)

検討します。

(金委員)

PDCA をまわして、これまでやってきた成果をアウトプット、アウトカムとして評価して、いろんな議論があるかと思いますが、アウトプットの方では、かなり着々とやっていますね。アウトカムの方では分担率は下がっているというものの順守率は上がっているし、事故は減っているし、やることをやって頑張っているじゃない、と最後の結論になるのか、でもね、ということがあるかどうか、そこが大事だと思うのですが、私は現場が分からないので、委員の皆さんに成果が出ているのかお聞きしたいところです。

(岩佐委員長)

今は資料の数値的な不足点などを少し確認させていただいているので、それが終わった所で次に PDCA の検討ということにしたいと思います。資料に関する不明点について、いかがでしょうか。

(高橋委員)

資料 2 の右下の自転車分担率の言葉の中身について、資料 4 のアウトカム指標の評価で新潟市内都市交通特性調査からとっているとなっています。これについて説明願えますでしょうか。というのは、自転車分担率は一般の方にはほとんど分からないですし、このデータがどこからどういうふうにとって、分担率が上がった、下がったということの意味がよく分からないのでお願いします。

(事務局)

後ほどお答えします。

(岩佐委員長)

アウトプット、アウトカムの所で、先ほど金委員からご指摘いただいた数値と実感が違うという所があるようなのですが、各委員がアウトプット、アウトカムの数字と、実際自転車で利用した実感の違いについてご意見があればお願いします。

(中村委員)

駐輪場が比較的街の中で早く整備されたという印象があるのですが、青い矢羽根のマークが広く市内に設置されてかなり認知度が上がってきたのではないかと実感があります。ただ、駐

輪場が整備されたのだけれども、中々動かない駐輪をされているものがあって、結局は放置、路上にとめざるを得ないという声も聞こえております。

難病や病気のために自転車を利用して病人や介護の施設の前にとめない、歩行が困難のために駐輪施設から歩くには遠すぎて、難しいという方もいるという現実もあります。そういう方に対する配慮は国の方でもあるのかなのか、よく分からないのですが、放置せざるを得ないということもあるのではないかとこの事も考えられます。そういった方々のためにも何かする必要があるのではないかと思います。マークをつけるとか、ヘルプマークというようなものを配っているような所もありますけれども、そうせざるを得ないような理由があってそこにとめざるを得ないようなケースもあるのではないかとこの視点で見ていただくことはできないかという所はありまして、そういう所の配慮があるのかなのかという事もお伺いしたいです。

(岩佐委員長)

実感としては駐輪場の稼働率、つまり置きっぱなしが多いというご指摘と、放置という中にはやむを得ずそこにとめているものもあるのではないかとこの、そこら辺に対しての配慮があるのかということでしょうか。バリアフリー駐輪は今の所は聞いたことはないのですが、状況把握ということで今回の計画には盛りこまないかもしれないですけども、難しいですね。実際、ハンディキャップがある人が自転車に乗るとするのは安全性の面でも。

(金委員)

事故が件数でも減ってきているというのは出てきているのですけれども、その辺は警察の方はどうですか。交差点の事故は減ってきているとか、その辺はどうでしょうか。

(真島委員)

事故全体はかなり減っています。ただ、以前取り扱いが多くなかった自転車対自転車、自転車対歩行者の事故については、以前は警察自体に届け自体があまりされなくて当事者同士での話し合いで解決されていた所がありました。最近は、届け出をするようになってきているので、昔は、自転車は弱者ということで車に対して自転車が被害者になっていたわけですが、自転車対自転車、自転車対歩行者の事故というのは取り扱が増えてきている状態ですので、そういった意味では走行空間の整備というのは事故に密接しているものだと思います。

また、これは参考ですが、新潟県の場合は、事件も犯罪も4割が新潟市で発生していますが、自転車事故は約5割が新潟市内で発生しており、新潟市が占める割合が多くなっています。

(金委員)

アウトカムの指標を見ていると、歩行者の視点が抜けているなと思いました。参考資料の24ページで自転車の走行空間について満足度が出ていますが、歩行者の満足度もありますよね。そちらはどうなっているのでしょうか。

(岩佐委員長)

ここ数年で自転車が加害者になっている事故も多くなっています。そこら辺がここ5年での大きな傾向で、中間の所で抜けている所なのかもしれません。

(金委員)

自転車の今までの自歩道の流れというのは、自歩道を走っていたので歩行者と自転車の事故が多い、というのが一つの大きな問題になっていると思います。車道に整備をして自転車が走りやすくなっていると思いますが、歩行者の快適性、安全性が増すということが非常に重要な

指標であると思います。

(事務局)

歩行空間に対する満足度ということでは、調査をしております。その他に自動車に頼らなくても移動しやすいか、移動する際の交通手段の満足度など、様々なことをやっていますので使えるものを使いたいと思います。

(岩佐委員長)

アウトカムと直接関係しないかもしれませんが、そういった情報は今後必要になってくると思いますので今回盛り込んでいただいて、その次の目標設定にも参考になるとと思います。

(高橋委員)

ネットワーク路線の中で、自転車横断帯というのがいくつかあります。県警さんにお伺いしたいのですが、歩道の脇に自転車道がある場合、全国的には信号の自転車歩行者専用という補助標識を撤去し、自転車横断帯を消す方向にあるのですが、ネットワーク路線の中で消えてないものもあるし、せっかく消えかけたら新しく引くのをやめようね、というのに新しく引いている場所が市役所の脇にあたりるので、自転車横断帯はやめた方がいいというのがまず確認です。消さない理由が何かあるのか、予算的なもので中々消せないというのも聞いたことがあります。今現在の状況でどうなっているのでしょうか。

(事務局)

警察の方とも協議をしていますが、一定区間の整備が完了すれば、それで外しましょうということにはなっていて、部分部分の整備になった時には外れていないというも事実です。

(高橋委員)

具体的に箇所数とかは調査はされていないのでしょうか。今いくつ残っていてとか。

(事務局)

全ては把握しておりませんが、調べればわかると思います。

(高橋委員)

あとで教えていただければと思います。

(小林委員)

公安委員会で指定した自転車通行指定部分はいくつあるのでしょうか。一般の人が歩いて見てもまったくわからないですよ。わざわざ歩道上に歩行者と自転車を色分けで分けているような場所は、新潟県警の場合にはあるのでしょうか。

(真島委員)

県庁前など、新潟市も含めて県内で6箇所あります。

(小林委員)

駅前にもありますが、駅前には指定してないのでしょうか。自歩道の指定も通行部分指定も新設は一切やらないことになっているはず。今あるものも、消えたら消えっばなしにするはず。

(岩佐委員長)

資料7のガイドラインは、全国的には自転車歩行者道の活用の記載がなくなりつつあるが、対応案の所でどこまでいくのか、自転車歩行者道はまだ黙認ということなののでしょうか。

(小林委員)

資料7の四段目でしょうか。これはどう考えてもやめた方がいいと思います。歩行者優先と

書けば書くほど、自転車がここを走るのだと思うわけですから、自転車の走行を連想させることを歩道に書いてはいけません。そのことはガイドライン委員会で確認済みなのでやらない方がいいです。

(岩佐委員長)

歩行者優先と書くことは歩行者以外の通行があるというのを示唆しているということなのですね。

(小林委員)

歩道の所に自転車のマークをどんな形でも書いたら、自転車がここを走ることが正しいと誤解させてしまう効果があります。自歩道マークがあつて、怖い時にはゆっくり走ればいいので、自歩道の規制がある所は別にいいわけです。本来、車道側に矢羽根などの通行区分の明示があれば、こっちが本当に通る場所なのだなど分かるわけです。わざわざ歩道に何か書けばこっちも通行していいと勘違いさせるのでやめてください。よって、対応案について書かれていることは、私は反対です。

(大江（真弘）委員)

自歩道の関係なのですが、国の方針としてそのとおりだと思っております。ただ、今存知されている部分については明日からすぐにやめるというわけにはいかないことが一つと、自歩道の使い方、そもそも歩行者ありきであるということをもっともっと市民の方々に分かっていたくというのをやらないといけませんと考えています。

(小林委員)

歩行者を優先させなさいとか、ゆっくり走りなさいとか書けば書くほど、自転車に乗っている利用者はその歩道部分を自分のもんだと思込むのだという勘違いが何十年も続いているので、やるのであれば車道側に通行区分を明示して、そこが自転車の通る場所だということを示して、歩道側には書かないというのが基本方針だということです。

(大江（真弘）委員)

私も同じスタンスで考えている上で、自歩道をどういうふうに計画におくのかということです。先ほどの事務局の説明の中では、国のガイドラインで自歩道は無いようにしているのですが、当初の計画では自歩道の相当程度はそれを存知するための何らかの仕組みをおこななければならないという趣旨の、その部分の取り扱いがよく分からない部分もあったので、それを明確化する必要があるのだろうなと考えたのが一点です。その上で、こういった自転車の今の使い方、今の世の中で自転車の使い方を市民の方々にほとんど理解されていないのが実態なので、その周知みたいなのを相当程度一緒にやらないと、自転車計画を何 km というものを位置づけても、私たちが意図した内容のとおりに使っていただけないということによる混乱が大きくなるのではないかと思いますので、どのように計画に位置づけられていくかということをご質問したかったということです。

(事務局)

私どもの書き方がまずかった部分もあるので説明した部分でもあるのですが、自歩道についてはネットワーク路線から外すことを検討、というふうにガイドラインに記載されています。私どもとしては、自歩道の部分だけ外すとそこだけ中抜けになったりするので、そこは外せません、外しませんという意味合いを持っています。先ほどありました、歩道の方に何か書くということについては、歩道の方には書かないということの検討をやっていった方が、ご指摘のこ

とはそのとおりだと思います。車道に書けるか検討します。

(小林委員)

ガイドラインには、本整備が難しい所は暫定だったら整備できるでしょうということが書いてあるわけです。車道混在を含めていいよと言っているわけです。それは車が迷惑するからやらないっていうのは、おかしいということです。自転車のことを考えているわけではないでしょうということを言っているわけです。自歩道はネットワーク路線から外した方がいいと思います。逆に、ネットワーク路線に計画しなかった所で自転車の環境を作ってもらった所もあって、それはいいことなので、どんどんネットワーク路線に位置づけていけばいいと思います。少なくとも自歩道をネットワーク路線の中に位置づけるという事はあり得ないです。ガイドラインでも同様です。ネットワークに自歩道を加えることは、自転車利用環境は自歩道でいいのではないかという方向に戻るわけで、それをやったら何のために何十年も苦労してやってきたのか分からなくなりますので、やらない方がいいと思います。

資料7の一番下のピクトグラム是件ですが、国の方でなぜ90度でやったか理由だけ説明しておきたいのですが、車の方から見えるものとして位置づけています。ピクトグラムは自転車を通るためのものだよと教えているだけでなく、車のドライバーにここを自転車を通るのだよということを教えるためにやっています。そこで車が認識すれば事故が減るのです。車のほうから見て、車輪やなんかを楕円形に伸ばして、ある程度のスピードになっても自転車と認識できるようにしたのであって、90度向こう側に向いているやつに見えるように引き伸ばすと変な格好になるので、自転車のピクトグラムの向きを変えたということなので、そこは汲み取っていただけるとありがたいと思います。

資料7の矢羽根を外側線の上に書く宇都宮方式は大賛成です。安い方がいいです。

(岩佐委員長)

自歩道は新潟で6箇所くらいと数は特定されるわけですね。ここはボトルネック事例なので、実態をそれぞれケーススタディとしてお示ししていただいた方がいいと思います。例えば、県庁前だったら確かに自歩道はあるけれども、車道もかなり余裕があるので、車道に引けると思いますが、そうではない所もあると思います。榎谷小路みたいに逼迫している所もあると思いますので、6事例が実際どういう所にあるのか、ネットワークにうまく入れるためにはどうしたらいいのか、重要な問題だと思いますので、ここは丁寧に対応されることが一つ重要だと思いました。ピクトグラムの件もご指摘のとおり、グローバルスタンダードができてしまった以上、そっちに従って、ご当地ピクトグラムはなしだと思います。世界中、日本中からいらっしゃる事も考えるとそろえた方がいいかと個人的に思います。

(岩間委員)

時間もないので最後に配った資料を見ていただきたいのですが、水島町自転車専用ブルーレーン走行現場調査というのを手書きの資料で、今議論していただいた自転車の専用レーンが一番先にできた所ですね。350m くらいの長さがあります。ここに書いてありますように一方通行の1.5mの自転車道が左側と右側に設置されています。当時平成22年、今から7年前で、新潟でも最初の方ですね。それが今どうなっているかご報告したいと思います。朝、昼、夕とデータを取りまして、数字だけ言いますと、約1,000台の自転車を把握したのですが、朝の通勤・通学の時間では、左側が11%で右側が18%ということで、逆走、クロスして走ります。非常に危険なのですが、走っている人を見ると、スイスイ行きます。昼間は買い物の方が

多いですが、昼間はゼロだと思っていましたが、ゼロではなく、結構逆走しています。一番驚いたのが夕方、ここは通学通路になっていて、駅の方の道は学生さんが通るのですが、5台10台連なって逆走するのです。駐輪場の関係なのか電車時間の関係なのか、4割ほどの高い逆走率です。最初、平成22年に警察の方が指導していただいて、逆走はダメだよということをやっていましたし、高校でご指導もされていると思うのですが、こういう事だとせっかく作ったブルーレーンが交通事故防止でなく悪い方向になってしまっていると残念な思いです。先ほどから話題になっている、歩道の問題も分かりました。歩道なんか通らなくても1.5mの専用道路を通ればいいと思ったのですが、お話ししながら歩道を自転車を通ったりしています。あそこはちょうど道路工事をしています、道路工事をしている影響もあるかもしれませんが、逆走しないようにするために行こうとすると一旦渡った道をもう1回信号を通過して駅の方に行かなきゃいけないために、2度の回り道をしなければならぬということもあるので、子ども達も市民の方も回り道が嫌という感じなのかもしれないですね。その辺の心理を理解しないと、また元に戻ってしまうということが分かったので、警察の方も大変だと思いますが、是非ご指導をお願いします。

(金委員)

ここは非常に大事な所で、私が実感してどうですかというのはまさにここなのです。アウトカム指標で順守率が10%から44%に上がったのはいったいこれはなんなのだと、いうことです。そうするとこの指標というか、作ったデータ自体がどうだったのということになってくると思います。今みたいな話だと、こういう所を定点観測するのが正しいデータの取り方なのですね。そういうことを注意していかなくてはいけないのです。

最初にみなさんで見にいったのですね。こんなに走りやすい所なのにこんなに逆走ってというのはすごいね、と。レーンを引いていった所は明らかに自転車が増えてその中で車道を走ることによってできていますよね。いろんな整備をやってきたことが合っているかどうか、チェックした方がいいと思います。

(岩佐委員長)

全国的に逆走問題はすごいですね。

(小林委員)

東京なんかでは逆走は減っています。歩道を通っているのも減っています。どうしてかという、昨年1年間で東京の警視庁が340kmを整備しました。東京都の建設局が200kmくらい作ったので、今554kmくらいあります。今年1年でまた330km整備する予定です。オリンピックの前の年の2019年までに1,000km、これは警視庁だけで作ります。お金の使い方もあると思いますが、昨年1年間で言うと、愛媛県は総予算8千億円なのですが、その0.1%の8億をつぎこんで、26の路線に延べ1,144kmのブルーレーンを引きました。km当たり70万しか使っていないくて、ものすごく安いのです。それくらいやっしまえば車のドライバーも覚悟します。新潟みたいに150kmって、ちょっとあるねという半ば実験的なことをやっているのであれば、車のドライバーは自転車が一緒に走るのだという実感は生まれません。啓発とか教育という話をされましたけど、一番効く教育は車道の左側に自転車のマークと矢印があって自転車がここをこの方向に走るのが当たり前だと市民が了解するようにすれば変わるわけです。いくら学生やお年寄りを集めて、車道、左側通行、一時停止、信号を守れとかいうのは座学の限界もありますし、現場に見える化をするというのが一番重要なので、そういう意味では見直

しにあたって目標値は相当大きくやっていただきたいと思います。ネットワーク路線も最初に計画したものを見直して拡大していただきたいし、予算も大変だと思いますが、まとめて発注すると単価も安くなるので、スケールメリットも考えていただきたい。

(岩佐委員長)

日本中でどんどん自転車道の整備がすごいスピードで進んでいると思っていて、最初 154km が相当な距離だと思っただけですが、1 年間でやってしまうという都道府県がどんどんある実態があるので、中間値として 34%達成されましたけれども、最終目標はもっと大きくした方がよいというご指摘ではないかと思えます。逆走問題に関してもナビマークを作ったり、適正に啓蒙すれば減るといってお話なので、おっしゃるとおり矢羽根の間隔など少し広くても OK という基準も出ておりますので、距離を稼ぐことで啓蒙するという方針も少し考えられるのではないかと思います。

他にもご意見などございましたら、メール等で事務局の方へお伝えしていただければと思います。そして、いただいた意見を踏まえながら進めていければと思います。

それでは、最後に今後の進め方について事務局からご説明をお願いします。

6. 今後のスケジュール

(事務局)

先ほどいただいた二つの宿題、一つには交通分担率の話、二つめは中々結論の出ないバリアフリーの問題についてですが、文書にして後ほど皆様にお送りしたいと考えております。本日の議事録とともにお送りしたいと考えております。

それでは、今後のスケジュールについて、資料 8 をご覧ください。委員長の方からも言ってくださいましたけれども、本日回収いたします以外の資料をお持ち帰りいただきまして、本日のご議論を踏まえまして、今月いっぱいを目処にご意見をいただきたいと考えております。それらを参考といたしまして、年内を目途に案を作成します。そして、出来上がった案をまた委員の方々に事前に送付いたしまして、1 月末頃を目処に第二回の委員会を開催したいと考えております。その後、案の作成、パブリックコメント等を経て、委員の皆様最終にお示しした後に年度内に改訂版を公表できたらと考えておりますが、本日、ご議論を相当いただいておりますし、場合によっては第 2 回に限らず、第 3 回、また公表自体も次年度以降ということもあり得るのかなと今は思っております。以上です。

(岩佐委員長)

公表の期限はあるのですか。

(事務局)

29 年度内を中間目標ということで評価するというございますので、公表の期限はありません。

(岩佐委員長)

委員の方々のコメントの期限はありますか。

(事務局)

今回は 10 月末までと考えておまして、皆様の方にご依頼ということで後ほど電子メールなどでお知らせしたいと思っておりますので、よろしくをお願いします。

(岩佐委員長)

本日の議事はこれで全て終了しましたので、事務局にお返しします。

(事務局)

時間ありませんが、最後に高橋委員の方から配布資料の説明をお願いします。

(高橋委員)

にいがたレンタサイクルも15年が経ちまして、国交省の信濃川下流河川事務所の所長さんと色々やりあっていたのが、今こんなになっていますが、色々問題点もありますのでご支援もよろしくお願ひしたいと思ひます。時間がないのであとでゆっくりお読みいただければと思ひます。よろしくお願ひいたします。

7.閉会

(事務局)

岩佐委員長ありがとうございました。委員会ご出席の皆様、貴重な意見をありがとうございました。本日皆様から頂きました、意見につきましては今後の作業を進める中で参考にさせていただきます。今後ともまたよろしくお願ひいたします。