

第 3 回 新潟市自転車利用環境推進委員会 議事録

○日時 平成 30 年 10 月 1 日（月） 15:00～17:00

○場所 新潟市役所 本館 6 階 講堂

○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 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 理事	中村 美香
	新潟市男女共同参画推進センター「アルザにいがた」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	田中 創
	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	子育て応援ファシリテーター	今井 麻奈美

オブザーバー

関係団体 (公共交通機関)	新潟交通(株)乗合バス部 部長	和田 徹
------------------	-----------------	------

○欠席者

委員

団体代表	新潟市安全協会女性部長	林 禎子
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

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 企画室長	三本 和彦
------------------	------------------------	-------

○次第

1. 開会
2. 挨拶
3. 議事
 - (1) これまでの振り返り
 - (2) 計画改訂のポイント
 - (3) その他分析結果
 - (4) 自転車活用推進計画との関係
4. 今後のスケジュール
5. 閉会

○配布資料

次第

名簿一覧

出席者名簿

座席表

開催要綱

資料 1 第 3 回新潟市自転車利用環境推進委員会

資料 2 今後のスケジュール

参考資料 1 新潟市自転車利用環境計画（改訂版）（案）

参考資料 2 新潟市自転車走行空間整備ガイドライン（案）

参考資料 3 第 2 回新潟市自転車利用環境推進委員会の主な意見と対応

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 貸出状況（にいがたレンタサイクル 提供資料）

○会議の様子



1.開会

2.挨拶

(柳田土木部長)

ご紹介ありました土木部長の柳田でございます。

本日は、ご多忙のところ、多くの委員の皆様よりご出席いただき、誠にありがとうございます。

常日頃より、自転車利用に関する、ご指導やご支援を賜り、また、今年度も「新潟市自転車利用環境推進委員会」の委員を快くお受けいただき、心より御礼申し上げます。

さて、自転車を取り巻く環境は、健康や環境意識の高まりを背景に、その更なる利活用が注目されているところであり、昨年5月には自転車の活用を総合的かつ計画的に推進していくため、「自転車活用推進法」が施行されるとともに、今年の6月には、その推進法の基本方針のもと、目標や講ずべき必要な法制上、財政上の措置等を定めた「自転車活用推進計画」が閣議決定されております。今後は、単に自転車に関する諸問題の解決を図るだけでなく、自転車の利活用に向けた新たな取組みを展開していくことが求められております。

このような中、本市では、平成22年3月に「新潟市自転車利用環境計画」を策定し、“歩行者の安全確保”、“自転車の交通事故の削減”、“環境にやさしく健康にも良い自転車利用の促進”を目的に道路環境の整備や様々な取組みを行っています。本委員会は、その新潟市自転車利用環境計画について、PDCAサイクルを導入し、継続的な計画の推進を図ることを目的に、設置させていただいているところであります。昨年度の10月と1月に開催させていただいた委員会においても、皆様から様々なご意見をいただくとともに、中間評価を行うなどした上で、ご意見を反映する形で計画の見直しを進めてまいりました。今回、その素案についてご説明させていただき、皆様から幅広い視点でご議論を頂きたいと考えております。

また、議事の中で事務局よりご説明いたしますが、本委員会の後にパブリックコメントを実施する予定にしております。市民の皆様からご意見を伺ったのち、年度内を目途に改訂版の公表を行っていきたいと考えております。

新潟市において、自転車が利用しやすく、また、歩行者や自動車をご利用される方にとっても安心・安全で快適な道路環境を目指し、取組みを推進していきたいと考えておりますので、今後ともご理解ご協力をよろしく願いいたします。

誠に簡単ではございますが、冒頭の挨拶とさせていただきます。本日は、どうぞ、よろしくお願い致します。

(岩佐委員長)

皆さん、こんにちは。法政大学の岩佐と申します。きょう、台風一過ですが、秋晴れの自転車日和と思いきや、大変な突風で自転車に乗るのは大変な1日になってしまいました。今から長らく議論してきた自転車利用環境計画についてまとめていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い致します。自転車をめぐる環境は本当にどんどん変わっていて、われわれがまとめている間にもどんどん新しいルールができたり、先端事例が新しく生まれたり、都市間競争じゃないですけど、非常にアピールの要素としてもすごくいろんな取組みがされています。ですので、われわれのこの計画も、できるだけ最新で最適なものにするため、きょうは権威のお二人にもお越しいただいていますので、少し短い時間ですが、充実した議論としたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い致します。

3.議事

(1) これまでの振り返り

(2) 計画改訂のポイント

(事務局)

資料1 (P1～P18) を説明

<質疑応答>

(岩佐委員長)

ありがとうございました。ここまで、これまでの振り返りが4ページまでで、5ページから18ページが計画改訂のポイントの2点についてご説明いただきました。たくさん量ですので分けて議論したいと思います。まずは、4ページまでのこれまでの振り返りで、これは前回もいろいろ議論したときにご説明いただいたことや、そのときにもうちょっと補足する必要があるんじゃないかというデータについて、そういうのを追加いただいたと思うのですが、多くは事実関係の確認になるかもしれませんが、もし4ページまででご意見、ご確認事項がございましたらよろしくお願いたします。いかがでしょうか。

(岩間委員)

整備方法のところ、50メートル間隔のピクトグラムと矢羽根の話が出て、私も最近、この50メートルっていうのは非常に興味があったので、ちょっと見てきたのですが、西大通りを通ったことがあるという方おられますか。非常に早く実施してくれて、私としては、やるなというような感じもしました。それで、この50メートルというのは、イメージとして非常に長いというような感じを持っていたものですから、見たところそんな感じはしなかったんです。しかし、実際にはこの西大通りは坂道があって、カーブがあって、交差点があって、いろいろあるんですね。そういうところでどうやって付けるかっていうのを、苦労して付けたんじゃないかなと思うのです。安全上から考えると、50メートルは直線の場合だったらいいけど、そうでない場合はちゃんと考えてないとちょっと心配があるなと思いました。現場を見て、委員の方も含めて、そういったようなことを検証する必要があるなということを感じました。

(岩佐委員長)

ありがとうございます。それは、走行空間整備で12ページの内容でしょうか。

まず4ページまでというお話でしたので、この点に関して、先ほどご意見というかコメントに近かったと思いますので、その辺の議論になりましたら合わせて議論したいと思います。

その他、いかがでしょうか。振り返りのところまでで特になければ、今回の目玉というか、一番議論が多そうな計画改訂のポイントについて、ご意見やご確認したいことございましたらよろしくお願いたします。

まず、先ほどの事案で岩間さんのご指摘ですが、50メートル間隔ということであれば、これは厳密というかしゃくし定規でやってしまうとどうもうまくいなくて、柔軟に対応する必要もあるんじゃないかというご意見がございましたが、その辺りについて事務局の方で何かお答えされることがありましたらよろしくお願いたします。

(事務局)

50メートルという間隔については、私自身もちょっと長いかなという間隔はあったのですが、全国の事例を調べてみますと、例えば北海道の旭川でも長くて80メートル間隔でやっているところ

ろもあります。そこでアンケートの結果がありますが、80メートル間隔でも、自転車利用者が安心またはやや安心と回答したものについては76パーセントと非常に高い評価をいただいているそうです。そういった意味からも、50メートルはそんなに長くないのかなということがデータから分析できます。また、ひとまず50メートル間隔で設置してみて、現地の状況を見て、ちょっと足りないなというところがあれば追加するという方法も考えられます。

(小林委員)

小林です。今ご紹介のあった旭川の例は私が作ったのですが、そこでも80メートル間隔でやっていますが、上り坂とか曲がり角に関しては頻度を高めているんですよ。それは最初から計画に織り込んであるので、この場合もそれは考えといたほうが良いと思いますね。データはいくらでも出します。

(岩佐委員長)

ありがとうございます。右側に書いていますけど、12秒に1回程度はきちんと認識できるものだと思うので、もちろんスピードが落ちるところなどであれば増やさなければいけませんし、注意喚起しているところには適宜設置するということで、必要であれば特記じゃないですけども、状況に応じて設置するというのも加えておくというんじやないかと思います。

(事務局)

ありがとうございます。設置等については、今いろいろご意見いただいているとおおり、基本的な考え方なので、必要性がある部分については状況を見ながら検討していきたいと思います。

(岩佐委員長)

ありがとうございます。他はいかがでしょうか。ちょっと皆さんお考えの間に私のほうから質問です。11ページになりますが、走行空間整備ということで大きなネットワークの見直しがある中で、今回のポイントとしては、榎谷小路、新潟みなとトンネル、赤道の三つが比較的交通量が多いと思われるところではあるけども、ネットワーク路線から外すというお話でした。特にみなとトンネルは、私が拝見した限りだと、かなり往来が多くて自転車の交通量も多かったです。一方、自歩道であるので、少しリスクというか、何らかの改善策のようなものが必要だと思います。ネットワーク計画から外すのはよいとして、実態として結構利用者が多いということを考えていくと、安全性の確保に関して何らかの対策、検討などがもしあれば教えてください。

(事務局)

特に、みなとトンネルではないかと思います。みなとトンネルは非常に勾配があって、自転車が下り坂で飛ばして走ってくということで危険性が高いかなというふうなお話じゃないかと思います。その辺につきまして、この中で今どういう対策をするのかというのは直接回答できませんが、今後、関係する管理者と協議して、必要に応じてそういったスピードダウンなど何か対応できるものを検討していきたいと思います。

(岩佐委員長)

この三つとも、結構きっちり整備されていて、言い方は悪いですが、既存不適合というか、非常にきっちり整備してあるばかりに現状に合わなくなっているのではないかと思います。特に歩行者と自転車が共存しているという点は、かなりここも問題になるかもしれませんが、何よりも、今後こういうところを作らないようにするというのと、既存のところをいかに今後新しいルールの中で、スムーズに利用していくかということが重要じゃないかなと思います。

(小林委員)

柗谷小路と赤道のところは、代替路があるんですが、みなとトンネルはないですね。ないところをネットワークから外してしまうと、ネットワークにならないんですよ。非常に矛盾が生じるので、みなとトンネルの中は確かに警察のほうも頭痛いだらうと思うのですが、歩行者と自転車をどう分けるか考えた方がよいと思います。それから、左右に自歩道がついていますが、上り下りのところで根本的に考え方を変えないと無理だと思いますね。あれだけの長い距離だと、ここを走るなど言っても走るんですよ。私も自転車押してずっと歩きましたけども、本当に耐えられないですよ。無理なことを要求しても市民はやらないので、安全を考えるならば、本当にどういうふうに分けるか、色分けするなり、真ん中にプラスチックコーンでも置くなり、対策をきちんと考えないといけないと思います。対策を考えると同時に、啓発と教育の問題が同時にないといけないと思うので、そこは特別にこの部分を考えてほうがよいと思います。柗谷小路はもうネットワークから外して、他のところにきちんと誘導すればできると思いますし、赤道のところも、これは非常に難しいんですけども、ちょっと遠回りだけ裏道があるので、そこもきちんと整備すればできると思いますが、トンネルについては考えていただきたいと思います。

(岩間委員)

ここは現況として、バイパスもなく、しかも自歩道で整備しているので、そこを自転車は一応押すというのか、歩行者優先で走行するという形になっているのでしょうか。ここは、車道は絶対に自転車は走ってはいけないという形になっているのでしょうか。

(小林委員)

自動車専用だと思いますね。

(事務局)

確か専用のマークが入っていたんじゃないかと思うのですが、私のはっきりしないのですが、今おっしゃられているところもよく分かります。確かに柗谷小路や赤道であれば、同じ縦断方向に他の道路が1本あたりありますので、そういったところで自転車を誘導してあげるというのも手だと思いますし、みなとトンネルは確かにネットワークとしてなくなるので非常に不便な部分が出てきます。本来であれば自歩道を自転車が走る場合は低速で走らなきゃいけないというふうな、7キロ程度とも言われていますが、なかなか実際には守っていただけないというのがあると思います。その辺は、管理者のほうとも協議はしていかないといけないと思っています。また、交通管理者さんのほうとも協議しないといけないのかなと思いますので、みなとトンネルについては、どういうふうな啓発活動ができるのかを含めて、関係者のほうと調整を進めたいと思います。ただ、今ここで結論は出ないと思いますし、みなとトンネルのところはおっしゃられるとおり非常に難しい部分なのかなと思っておりますので、その辺は今後の課題ということでお願いできればと思います。

(金委員)

今のところで、実は今朝、午前中にちょうどみなとトンネルのところを見てきて、自転車だけを見に行ったわけじゃなくて、トンネルとかタワーとか全体を見に行ったんですけども、ランニングが多いですね。そこに自転車も通っているのを見ました。最初に言うのは、国のガイドラインに自歩道はどうしてもっていうんだったらもうネットワークに位置づけないみたいなことが出ていますけども、それをそのまま受け取るとそうなるんですが、先ほど小林さんが言われたように、代替路線の場合には使うというようなところで、ここしかないといった場合に、ほ

っとくってというわけにはいかないと思います。今までの議論のとおりですが、ここは坂になっているし、いろんな注意書きがあったのですが、今は何もルールがないのですね。だから、そのところをハード的にどうするのか、あるいはソフト的にどうするのかっていうのを含めて、ちょっと難しい坂道でもあるし、非常に難しいなとは思いますが、そこは何とか知恵を出さないといけないかなと思います。

同じように、そういうところが前のほうのページで観光推進路線と書いてあるんですが、この場合に、今までガイドラインでいろいろやっているのは、通勤通学とか買い物の日常生活交通で、観光、レジャーの自転車活用っていうのが直接対象じゃなかったと思うのですよね。ということは、通勤通学などだと、必ず目的地があってそこまでに最短で行くみたいなどころがあるんですけども、観光、レジャーだとそうじゃなくて、途中途中がむしろ問題だと。むしろゆっくり走ったり、ちょろちょろ走ったり、急に止まったりとか、こういう行動になりますよね。だから、行動が全然違うし、スポットスポットで集団だとそこで止まってしまうし、ということなので、ガイドラインは基本、生活交通対象で、観光、レジャー交通用には作られてないのですよね。だから、全国的にツーリズムになっているとしたら、そういったものを対象としたガイドラインをむしろ作らなきゃいけないということだと私は思います。他に、例えばサイクリングとか観光とかっていったときに、河川敷や公園などが多分サイクリングコースに入っていると思うのですが、そこも多分同じだと思います。ほとんど全部自歩道です。だから、そこではいろんな問題が起こっていると思うので、今までやってきたのとは少し違うのだけれども、そちらの方向も考えるのであれば、そっちも考え方とかガイドラインとかをある程度頭に置いておいた方が良くと思います。結局、生活交通で自歩道は駄目だというふうに言っているのだけど、一方ではしっかりと問題が起こっている訳ですよ。そのところを考えていかなきゃいけない。それは新たな問題ですけどね。

(岩佐委員長)

ありがとうございます。ちょうど7ページを拝見していると、ステップ1から4まであって、金先生がお話しされている観光的なものは、恐らくステップ4になるかと思います。まだ、我々のスタートとして、今のところステップ1、2と生活中心ということですので、少しタイムラグがあるかもしれませんが、恐らくすごく重要な検討ポイントですので、もしここまでで何かコメントとかございましたらお願いします。

(事務局)

そういったところの部分については、まだなかなかガイドライン的なものがないということでご指摘のとおりだと思いますので、当然このステップ3、4にかかるときに、そういった取り扱いについてわれわれもある程度考え方を固めていく必要があるのかなと思いましたが、今後また検討会等をしていきたいと思っています。

(岩佐委員長)

要するに、移動の仕方が違うとか、そういうことですね。その辺は、いわゆる通勤的な、目的地と目的地の間を往復するという動き方と、回遊型の観光型の動き方っていう傾向を押しえていくっていうのも必要になってくるかなと思います。

(高橋委員)

レンタサイクルの高橋です。赤道とか榎谷小路の話のときに一つ大事なものは、自転車の常用速度です。ママチャリで走るとクロスバイク、ロードバイクで走るのでは、時速で5キロ、10キ

口違うので、私の場合ですけれども、榎谷小路で歩道を走るのは、自転車側として歩行者に対してとても危険な行為です。走るとすれば、先ほど事務局もおっしゃったような時速 7 キロまたは止まるようなスピードが大事ですよ。また、車道に出たら 25 キロ以上で走るようにしますが、怖く感じることはあまりないですね。時速 25 キロで赤道走ったり、榎谷小路走ったり、車道の左側走る限りは大丈夫です。ですから、自転車の走るスピードを考えないで、一つここはこうだとして整備するのはちょっと疑問を感じます。以前、金先生が新潟にいらしたとき、もう 10 年ぐらい前ですけど、確か国交省のほうで時速 25 キロ以上の自転車を走らせるためにどうしたらいいかって研究なさっていたのがあったのですよね。その成果、今は分からないですが、スピードと一緒にして考えることをまずやめて、ゆっくり走っていただくべき道と、速く走っていいよってという道の整備の仕方は違って来るだろうから、赤道や榎谷小路が果たしてそれでいいのかって私すごく疑問でずっときています。それが一つです。

(金委員)

今、高橋さんが言われたのは、昔、多分コペンハーゲンで郊外部から中心部に自転車が入って来るときに、時速 20 キロで来ると、信号に引っ掛からないで全部一斉に入ってくるのが問題になったものではないでしょうか。ちょうど大体時速 20 キロで 30 分ぐらい走ると、自転車の健康効果が上がるというような、当時の文献ではそういうのが出ていました。

(岩佐委員長)

要するに、現状として自歩道になってしまうと、道路側は自動車専用道路になってしまうので、そこは自転車が走れないってことです。自転車の走り方の 2 パターンが一つの道に設定できないってことですかね。そこら辺のルール化が問題かもしれませんが、確かに自転車っていても、相当スピードに違いがあるので、ひょっとするとそこら辺が検討の余地があるのかもしれませんが、赤道とかだとそれなりに車線が多いので、引き続きゆっくり走るんだったら自歩道でいいかもしれないけども、ほぼ車両と見なしてもいいものに関しては車道側を走るといような誘導の仕方も、道によってはそういう設定の仕方もあるのかなと思いました。

(事務局)

本当におっしゃられるとおりで、自転車も歩道をゆっくり走っていただければ、多分本当に事故がなくなるのかなというのは、私も自転車に轢かれたことがありますので分かるんですけども、速く走る自転車に対しては車道のほうへ誘導がうまくできればいいのかなとは本当に感じました。その辺、走る方に指導したところで、どこまで徹底していただけるかというところが最大の課題なのかなと思う部分があるので、あとはハードとソフトをどういうふうに組み合わせようかって走っていただくのかということになるのかなとは感じました。

(金委員)

歩道を走るときにはゆっくり走ればいいんですけども、今までそれができなくて、自歩道で全然それが守られないから、車道のほうに自転車を走らせようという歴史的な経緯ですよ。だから、歩道を徐行ってというふうに言ったとしても、今までと同じようではほとんど守られないということではありますよね。だから、いろんな案なり徹底的な指導だとかっていうのをやらない限りは非常に難しいと感じます。

(中村委員)

中村です。今いろいろご説明いただいて分かったんですけども、新潟市のほうでさまざまなテラスを作って人が街中に来られるような仕組みをたくさん作っているんですが、そうしたとこ

ろに行きたいというときにも駐輪場の整備というのがとても大事だなというふうに思いながらこれを見て、それがそのようになっていくんだっていうことは感じられたんですけども、他方で、人を呼び込む、先ほど金先生からお話があったツーリズム用のガイドラインが必要になるのではないかと思います。インバウンドで街中をどうするかっていうのは新潟の大きな課題で、町づくりと自転車道というところの関連性がこれだと見えないというのが少しありまして、この辺りについては少し検討の余地があるのかなと思います。

また、ドライバーへの啓発のステッカーやポスターについてはとても好ましく思うんですけども、できれば9ページにあるように、自転車通学者が多い路線にこうしたものを入れて、効果的にこれを実施していただけるといいなと思いますし、そうすると、「まもる」のほうで2路線が中央区と西区と東区が多くなっていたと思うんですけども、そこではなく西蒲区のほうに入れたほうが効果が上がるのではないかなというふうに思いました。ぜひその辺り、皆さんに分かるというようなことがいいなと思いますし、そのためにこれが生活道路に対応するものなんですよっていうのが先に、一番最初にあったほうがいいなというふうに思います。

(岩佐委員長)

ありがとうございます。一つはインバウンド的な視点から見たときの自転車利用というものがどう捉えられているか。シェアライドなどを見ますと、生活中心ですが、恐らく外部から来られた方が乗られたりとかすると、そこら辺のことが少し重要的になってくるんじゃないかということと、あと啓蒙活動ですが、確かに今回の調査で、実は西蒲のほうに行くときすごく自転車通学をしている学校が多いということが明らかになったので、この辺りの安全確保であったりとか、啓蒙っていうのは重要ですので、特に「まもる」という路線の設定の仕方をもう少し実態に沿った、特に効果が高いところに移していくということを考える必要があるんじゃないかなと思います。

(小林委員)

委員長、提案なんですけど、金先生のご指摘があって、中村さんのご指摘があって、そのとおりだと思うんですが、このインバウンド対策だとかツーリズムだとかだって考えると、今のガイドラインからちょっとはみ出るかもしれないけども、チャレンジは多分必要になってくると思いますね。新潟が率先してできるかどうか分かりませんが、代替のルートがないみなとトンネルに関しては、社会実験的なことを考えていただけないでしょうか。例えば、今IoTが進んでいて、ある一定のスピードに到達すると、色塗ったこのルートを通るとか、スピードがある程度出たらアナウンスして速度下げるとかいったように、自動的にアナウンスするみたいなことができます。それから、写真を撮ったり、映像に撮っているから、違反するなよっていう抑え込みもできるんで、いろんな工夫をしながら、ここは歩く人間、ジョギングする人間、自転車に乗る人間がそれぞれが変わらなきゃいけないと思います。このトンネルの場合に車道走行が非常に難しいのは、下りはいいんですが、上りはかなりきついので、上りでスピードが落ちると本当に車との接近がものすごく危ないです。やったことがあるのでよく分かるんですけども、それをきちんとやるなら2、3メートルは幅を取らなきゃいけないので、トンネルの中は幅がちょっと足りないかなと思います。せっかくライジングボードなんかも全国初めての実験をやっているところなので、ここについても新たな、金先生がおっしゃるようなツーリズムのガイドラインを模索する上でもいい事例を作れるんじゃないかと思うので、ちょっとお考えをいただけないかという提案でございます。

(金委員)

できるかどうか分からないですが、上下で2本、あれは管理用道路として2本作ったんですかね。普通だと1本でいいのかなと思ったのですが、2本あれば一方を歩行者で一方を自転車道というふうにはできないかというところを思いました。もしかして、緊急の時にも車が入れるようにしているのであれば、あそこを二つに割るわけにいかないのかもしれませんが、2本あるからもしかして分けられれば、ちょうど入り口のほうで県道あれだけ長ければ、どっちかに行くっていうのは可能かなと思ったりしますので、その辺少し工夫できるかなと思いました。

また、別の話をしてもよろしいでしょうか。

シェアサイクルは、狙いはどこなんでしょうか。外からやってきた、われわれからしてみるとシェアサイクルというのは便利だと思うんですけども、ちょい乗りとか、ラストワンマイルとか、いろんなところにある駐輪を減らすっていうことなのか、あるいは代替交通手段として、そもそも車とかそういうところから減らすっていうことが目的なののでしょうか。実は、東京でやっているのはほとんど半分以上は徒歩からの転換のようなところもありますし、業務交通も業務で商売に使うみたいなのところもあるんですけども、その辺の狙いははっきりしているんですかね。

(岩佐委員長)

みなとトンネルの話、1個だけ追加すると、確かにツーリズムの話は、先ほど金先生もご覧になられたんですけど、みなとタワーは観光拠点で、展望台があったりとか、しかもあそこにリフトがあって、そこから通路に下りることもできるわけですよ。だから、例えば坂道下って上ってという自転車ルートの設定の仕方もあるし、ツーリズムの一環してリフトを使って降りる。そこから平らに行って上がるとか、そういう誘導の仕方とかもひょっとしたらあるかもしれないなとふと思ったので、もし観光と絡めていくなれば、単純に自力だけで走る以外のルートみたいな設定の仕方もあるし、そうすれば上り坂、下り坂のミスみたいなのも減らせるかもしれないので、ツーリズムという観点をに入れていくと少し柔軟に考えられるかなと思いました。あと、遮ってしまっただけ申し訳なかったのですが、シェアサイクルの狙いについて、これはすごく重要なポイントだと思いますのでご説明あればお願いいたします。

(事務局)

これについては7ページをご覧ください。先ほども説明させていただいたとおり、われわれとしては、例えばこのステップ2の部分があると思いますけれども、基本的には、例えば通勤通学で使うという視点とか、ツーリズムみたいな形で、観光で来られた方が拠点として、ここから自転車を使われて観光地に行かれるというふうな、主にはその2点なのかなと思っております。実際に今新潟市で、例えば都内のようにそれを商業的に使うとか配達で使うとか、そういったところまではまだ難しいのかなと思っておりますので、われわれの中ではこういったイグレス交通的な部分と観光的な部分というふうなところがメインになるのかなと思っております。先ほど中村委員からお話があった話、いわゆるインバウンド的な部分もそういった一つの課題なのかなと思っております。例えば、駐輪場があって、その駐輪場へどうやったら行けるのかとか、シェアサイクルのポートがあって、そこにバス停からどうやって行ったらいいのかっていうのが今ちょっと分かりにくい部分があります。地図ではあるのですが、現地に行ってもどう行ったらいいのか分からないとか、そういったのももしかしたら何らかの形でPRが必要なのかなというふうには思っているところではございます。

あと、先ほどのみなとトンネルの件は本当に難しい話で、市だけでどうこうできるものでもな

いという部分が最大の課題でありまして、道路管理者とか交通管理者さんと協議が必要になるかと思ひますし、社会実験というのも本当に私も非常に面白いなと思ひて、例えば片側だけとか、あるいは片側は自転車専用で片側は歩行者専用とか、あるいは委員長言われたみたいにエレベーターを使って立体的に走っていただくというふうなそんな方向性もあるのかなと思ひますので、検討は本当にいろんな方面ででききるのかなと思ひます。ただ、ちょっと社会実験まで行けるかどうかは、まだ今結論を出せないところがあると思ひますし、関係するところとの非常に難しい協議もあるかなと思ひておりますので、この辺は今後の課題ということで、検討のお時間をいただければと思ひます。

(金委員)

シェアサイクルのことでもう1点補足しますと、ポートの数が非常に大事ですよ。ポートが増えれば非常に便利なんですけれども、便利にするためにポート数をどこまで増やしていくかというのを考えたほうがいいだろうと思ひます。ということは、増やせば増やすだけ便利にはなるんですけども、自転車をどこまでも入れていいのかということなんです。私は自転車も抑制するところもあるんじゃないかということなんです。あるいは自転車も乗ってじゃなくて、歩かせて押し歩きさせるところ、あるいはもう公道で止めちゃってここからは歩きで行きなさいというようになともあるだろうと思ひますよ。だから、シェアサイクル考えるときにその辺もお考えいただいたほうがいいかなと思ひます。どこまでもシェアサイクルをやると、さっき言ったように徒歩を奪っちゃうんですよ。その辺は気を付けて検討してください。

(岩佐委員長)

重要なお指摘ありがとうございます。確かに中国とかはいろんなシェアサイクルの業者が入ってしまつて大変なことになっていたりとか、日本でも起きる話ですから、自転車が正義ではないと思ひますので、そこら辺のルールというか、歩くことももちろん重要だと思ひます。一方では、今のところ、どちらかというとなら9時から19時までであつたりとか、ひょつとしたら観光向けではない部分があるかもしれないので、今後、ここにも書いていますけども、こちらの連携等も含めて検討していくという形になるのかなと思ひますが、高橋さんいかがでしょうか。

(高橋委員)

資料を今日お配りいただいたんで、現状をお話してからにします。

一番最後の資料にあつたと思ひますが、その一番最後のページに、これは今年の4月から7月までの新しい会員の皆さまにご協力いただいて取つたデータを載せています。これまでの会員の皆さまには10年ほど前にしか取つていませんでした。どういった目的で、現在新潟のレンタサイクルを利用されているかということですが、ほとんどが観光なんです。80パーセント以上が観光です。先ほどビジネス利用はというお話もありましたけど、全くないわけじゃなく、わずかながらあるんです。複数回答された方もいらっしゃるのですが、一応10年前のアンケートですと、買い物が65パーセントぐらいだったのが、今では観光が80パーセント以上になっています。これは驚くべき変化です。それで、これは目的なんですけど、その前のほうのページにどこからいらして利用されているかというのがありまして、新潟県内のシェアが15パーセント強で、首都圏から26パーセント弱来られているということで、実は新潟市内の方のご利用よりも県外、特に首都圏から、さらになんと関西方面からもおいでになっていることが分かつてきました。何のためにレンタサイクルをしているのかというのをもう一度見直さなければいけない時代に入つてきたというのがこの3、4年だろうと思ひますが、先ほどおっしゃつたような、何のため

にシェアサイクルやるのか、何のためのレンタサイクル、自転車がどうやってまちづくりに係わるかっていうのは、これがご参考になると思います、提示させていただきました。あとは貸し借りの問題とかいろいろあるんですけども、取りあえずお客さまたちは外から来て、観光しているんだということです。これが自転車を借りる目的だってことは明らかです。

(岩佐委員長)

ありがとうございます。これは私も認識が違って、本当にわれわれが想像している以上にそういうニーズが高まっているということがよく分かります。

(金委員)

ホテルがポートになっているっていうのが結構いいことだと思うのですが。

(高橋委員)

ホテルのご協力が1ページ目の真ん中辺に四つあります。それなりのウェイトがあるんですけど、圧倒的に交通の結節点である駅前の駐輪場がシェア70パーセント出ているので、あんまりホテルさんの影響があるかっていうのはどうかと思います。ポートは最近元気のいい沼垂とか下町なんかのほうもあるんですけど、あんまり利用されてないのが実態ですが、これからまだ伸びると思います。それから、最後にあるのは水と土の芸術祭の今年のご協力で、以前岩佐さんも一生懸命信濃川でやられたような特別なサイトを作ってみたのですが、パラパラ利用がある程度でした。ですから、圧倒的に交通の結節点である、石宮公園地下駐輪場が68パーセントを占めています。それから外国からのご利用の方が、実はあんまり数字載ってきていません。5パーセントぐらいあるんだろうと思っていたら、実はそんなにありませんでした。

(中村委員)

外国人向けの案内がないと思うのですが。

(高橋委員)

多分ご利用されているんだろうけど、カード記入とかわれわれが読めない字がいっぱいあって、どこの国から来たか分からないのがあったりします。中央区建設課さんと国際課さんのほうにご協力をいただいて、やっと新たな外国人の方の登録カードができて今配布している最中なので、これからデータが出てくるとは思いますが、まだ分かっていません。

(岩佐委員長)

ありがとうございます。これ、データをもう少し分析すると、今後の参考になると思います。

(小林委員)

外国人、インバウンドが少ないっていうのは幸いことだと思うんですが、東京だと増えちゃったんでもものすごいことになって、事故が起きて頻発しているわけですよ。中国が多いんですけども、生まれたときから右側通行の国から来ているので問題起こるわけですよ。今、警視庁は1年に300キロ、400キロのペースで矢印を道に書いているわけです。それは、理由は簡単で、逆走防止のためです。逆走すれば出会い頭の事故が増えるにきまっているわけだから、事故防ぐためにも道に書かなきゃいけない。新潟の場合もずっと歩いてきましたけど、ほとんど路面に表示がない状態で外国人走らせたら大変なことになります。だから、そこは環境整備と併せて上手にしていかないとシェアサイクルの拡大というのはすごく慎重に考えたほうがいいと思いますよ。

高橋さんご指摘あったように、10年でこんなに変わったって言うけれど、10年でもものすごい世の中が変わるわけですよ。スマホが出てから、まだ10年しかたっていないわけですが、もう生活みんな変わってしまってますよね。同じようなことがすぐ5年後、10年後に起きるので、いつま

でも今の状態のままで、条件のままで5年後とか10年後のことを語るっていうのは非常に危険だと思うので、そこはお考えいただきたいと思います。絶対ニーズはあるので、シェアサイクルとかレンタサイクルの拡大をやるのと同時に、道の整備だとか止める場所の整備だとか受け入れ側のお店だとか、そういうところの受け止め方みたいなものも同時に変えていかないと、成り立たなくなってしまいます。トラブルばかり増えてしまうことになるので、そこは注意をさせていただきたいと思います。

(事務局)

ありがとうございます。今のお話の中で、何となく私聞いていて思ったのが、例えば外国人向けのシェアサイクルを借りるときに渡すようなパンフレットみたいなものは都内ではないのでしょうか。

(小林委員)

あるのですが、効いていません。読まないし、全くそういうものを渡していることがエクスキューズになっているだけで、効かないですよ。外国人の人たちって、例えば交差点で曲がった途端に右行っちゃうっていうことが多かったり、それから、これは非常に悲しいことだけど、日本人が歩道を走っていたり逆走していたりっていうのがあまりにも多いので、いいんだと思いつているわけですよ。僕ら中国行くと、完全に右側通行で全部統一されているわけですよ。人も車も自転車も全てきちっと右側通っているから、出合い頭の事故はほとんど起きてないんですよ。日本だけ、右も左も関係ないので出合い頭の事故が交差点で起きるという非常に特殊な事情があるので、そこは彼らに日本は無法地帯だよということを教える結果になることが一番問題なので、新潟市民がルールを守っていくということを本当に緊急に強化しないと、増え続けるインバウンドの対策は難しいと思います。これは道の問題でも自転車の問題でもないんだということに気がついていただきたいと思います。

(岩佐委員長)

ありがとうございます。そこら辺のシェアライドとかでコントロールできるのかもしれませんが、どのタイミングでどういう人たちが乗っても適正な状態になるのかっていうことなども見極めながらやっていく必要があるんじゃないかなと思います。すいません、ちょっと時間が少ないので、最後に時間がありましたらもう一度戻るかもしれませんが、まずは1、2はここまでとしまして、その次の3のその他分析結果と4の自転車活用推進計画の関係、この2点についてご説明よろしくをお願いします。

(3) その他分析結果

(4) 自転車活用推進計画との関係

(事務局)

資料1 (P19～P24) を説明

<質疑応答>

(岩佐委員長)

ありがとうございました。では、こちらもまとめて議論していきたいと思いますが、いかがでしょうか。

(金委員)

19 ページの事故のところでお聞きしたいんですが、非常にいい結果が出ているんですけども、この自転車の事故は対自動車、対歩行者、両方入っているのですか。自転車関係の事故ということですか。

(事務局)

対歩行者も含めての自転車事故です。

(金委員)

この辺どうですかね。その中身といいますか、普通今まで歩道上を走行する自転車があったときに、歩行者にぶつかったり、歩行者を怖がらせたりっていうのがあるんですが、自転車が走っていて、交差点付近で自動車に引っ掛けられるっていうのも非常に自転車のほうとしては大きいということなんですけれども、最近のほうで25年とか26年にあった事故が、どういう事故がどういうふうに減ってきたのか、その辺は分かりますか。

(事務局)

そこまでは分析しておりません。

(金委員)

もし、今度見て分かったら教えてください。全体的に、例えば、大体整備して事故が増えたとかいうのはほとんどなくて、むしろ若干ながら減ってきているようです。ネットワークが出てきている金沢市ですと、そこで分析しているのがあって、そこだとかかなり減ってきているんですよ。しかも通行帯の順守率も上がっています。整備路線だけじゃなくて整備路線に近いところの路線も順守率が上がっています。そういう意味で波及効果があるようなので、この結果もそういう形で事故が減ってきているっていうのが分かればいいなと思いました。

(岩佐委員長)

ありがとうございます。これ、恐らく警察の資料から取られているのだと思うので、どこまで細かく分かるか知りませんが、ひょっとするとここだけの整備、成果って捉えることができるかもしれませんので、そこら辺のところをぜひ確認できればと思います。

(小林委員)

最初に戻って恐縮なんですけど、事故が減るのは当然だろうと思うんですが、駐輪場のことも含めてそうなんですけど、自転車の分担率が9.1パーセントから7.5パーセントに下がっていますよね。下がれば事故がなくなるんですよ。それから、駐輪場のニーズもどう考えればいいのかってことです。つまり、自転車を使う人が増えれば増えるほど駐輪場が必要なわけですよね。これ下がっていますが、下がったまんまじゃ終わらないわけで、高齢化がどんどん進んで、家族がみんな年寄りを車から引きずり下ろす時代になってきているわけですよ。乗ってはいけないということになっていて、国の統計でもほとんどの人が自転車に乗り換えているわけなので、自転車にシフトしたときに自転車の事故はかえって増えるはずなんですけども、減ってきているのはどうしたことなのかということなんです。自転車がつまり使われなくなっているということなのか、すごく心配しているんで、これがこれから先、2年、3年でもっと高齢化が進んで、高齢者が起こす車の事故がどんどん増えてくと、もう車に乗せるなという話になってきて、自転車に急に振りかわると、極端にV字カーブで事故が増えてくる可能性もあります。つまり、高齢化とわれわれの暮らし方みたいなもの、両方視野に置いてこの計画について考えるべきだと思うんですね。

ただ、とはいえ、全般的なことをやっても効果が上がらないと困るので、ここでちょっと

聞きたいんですけども、2番目の18ページの通行区分順守率が中枠で囲った、新潟大学前の路線ですよね。ここだけ52パーセントプラスになっているわけですよ。理由は何ですか。分析していますか。

(事務局)

ここは、西区の坂井上新町線っていう所なんですけど、路線としては新潟大学前の通りでございます。ここの順守率が上がっている理由としては、啓発を新潟西警さんと区役所のほうが協働しまして、新年度早々、入学時期なんですけども、その時期にチラシを配って出してもらいました。あと、大学の事務所のほうにもお願いして、新入生を中心に啓発チラシを配っていただいたという効果があったものと思います。多分、配った時期が一番よかったのかなという分析です。

(小林委員)

4月にやったということですか。

(事務局)

そうです。

(小林委員)

街頭指導したんですか。ビラを配っただけですか。

(事務局)

現場に立って、直接自転車に乗っている人に渡しました。

(小林委員)

警察官は立っていましたか。

(事務局)

はい、立ちました。一緒です。

(小林委員)

それだけで片付く問題じゃないと思いますが、警察の方が制服着て立っているだけで非常に効果が高いということと、それからその周りで実際にビラを配っているってことはすごく重要なものと、新入学シーズンにやるというのは、効いているんだろうと思うんです。他のところでも同じようなことやって、でも効かなかったっていうことなんじゃないでしょうか。他のところはそういうことやらなかったっていうことですか。

(岩佐委員長)

ここはもう一つは、もちろん街路指導もあったけど、かなりハード的に改善も行われていますよね。私もここをよく使っていたんで分かるんですけど、本当に穴あき状態だったところを結構ブルーレーンひかれたりだとか、かなり適切な設定がされたということも、劇的に向上した一側面なのかなと思います。街頭指導以外のこともあったんだけど、逆にこれは恐らく整備によって進捗したポイントじゃないかなと。

(小林委員)

委員長おっしゃるように、整備をした上で、それを認知、周知するっていうソフトがうまく噛み合ったせいじゃないかと思うんですが、そう考えると、20ページの八千代橋と新潟駅を結ぶ路線ですけども、ここを考えると参考にできませんでしょうか。つまり、整備が足りないと思うのです。整備が足りないというのは、新潟駅までの走行区間整備の延伸ができていないわけですよ。右側に駐輪場があるのだから、そこへ向かってしまうわけですよ。ぎりぎりまで行って、駐輪場の入口のところきちんと渡るべきところが周知されていれば、そこまで行って渡る

っていうことができるはずなんです。それから、ぜひ来年の春に計画立ててやっていただきたいのは、だったらそこに重点的に警察と市と現地と、それからせつかく岩間さんいるんだから自転車の会のボランティアできませんか。やるべきだと思うんですよ。自転車全体の地位の向上につながるはずなんで、自転車が好きな人たちがそういうことを率先して配っていく必要があると思います。われわれもそうですけど、通りかかった人に配っても、なかなか受け取ってくれなかったりするんだけど、実は後ろのほうに警察官の人が立っているだけで受け取ってくれるんですよ。ものすごい効果なんです。そこはうまく連携取って、4月なら4月を目指してそこでやれば、効果が高いと思うので、そこは考えていただきたいし、4月までに延伸も含めて駐輪場までのルートをきちっと決めていくことはできませんか。ぜひご検討いただきたいと思います。

(岩佐委員長)

これは22ページの対応方針のところ、一番最後に走行空間整備の延伸と書いてあって、非常にご指摘の部分も分析されていると思うんで可能かどうか検討いただきたいのと、あともう1つ気になっているのが、いろいろな整備が進んでいて、連続立体化ができてその下に新しい道路ができますよね。そうすると恐らく、学校に通学される学生も結構いますし、ここの道は相当交通量も多くなってくると思いますので、これでルールの混乱等が生じることも考えられるので、整備状況と実際今後どうなるのかをもう少し詳しく教えていただきたいのと、先ほどおっしゃったみたいに、それと啓蒙をどう絡めていくかについて、もしお考えとか情報があれば教えて下さい。

(事務局)

水島町のところについては、今小林委員からお話があった内容も非常に貴重だと思っております。今ほどお話しいただいたように、22ページに今後の対応ということで走行空間整備の延伸とか、横断箇所をどのようにしていくのかとか、PRをどのようにしていくのかとか、この辺を踏まえて、また検討をさせていただきたいと思いました。あと1点、今、委員長からもお話あった八千代橋から都市計画道路の新潟鳥屋野線というのが駅の連続立体化と併せて整備されています、20ページのところで当該箇所と書いてあるんですけども、当該箇所の左上に八千代橋がございますが、ここからまっすぐJRの越後線の下をくぐっていくような形で都市計画道路が広がっていきますので、この部分が今度通行ができるようになると、自転車の通行の路線等も変わってくるのかなと思っておりますので、この辺も踏まえて、また全体的に計画を見直していきたいと思います。

(小林委員)

八千代橋から降りてくると、右側通行しているとちょうど渡れなくなるわけですよ。それはすごくいい感じだと思います。

(岩佐委員長)

ただ、一方で新しくできる場所もそこそこ太い道で、北越高校もあるので、恐らく自転車の往来もすごくあると考えられます。

(小林委員)

アンダーパスですよ。

(岩佐委員長)

アンダーパスで、その整備状況とかもし分かれば教えてください。自歩道じゃないと思うんですけど、どういう整備がされているのかとか、今の整備でうまく整合取れているのかどうか。

(事務局)

今、計画では自転車道という形で作る事になっております。協議の中では一方通行ではなくて、双方向通行という形での規制をかけることになっています。

(小林委員)

ガイドラインに一方通行って書いてありますよね。双方向通行のまま自転車道を作ると、交差点内では、現在の道交法では違法となるからなんですよ。しかたがないので、交差点にさしかかると自転車道を終わらせて自転車歩行者道に切り替える。そんなことをしたって利用者は理解できないですよ。出会い頭の事故はこうした構造から起きることが多く、世界の先進国で日本が異常に交差点での出会い頭の自転車事故が多い原因のひとつになっています。双方向は危険だとわかっているからガイドラインに一方通行と書いてある。それを分かっている今どきそれをやるっていうのはどう考えてもおかしいと思うのですが、もう計画作ってやることになっているのでしょうか。

(事務局)

現在、交通管理者さんのほうと協議をしている段階で、まだ完全に決まっているわけではないです。

(小林委員)

警察庁も一方通行だと言っているわけだから、それはおかしいのではないのでしょうか。今どきそんなこと日本中やっているところないと思います。

(岩佐委員長)

懸念事項は、要するに、今ブルーレーンのところは完全に車道を走って、かつ左側通行になっているじゃないですか。ところが、新しくできる場所というのが、それぞれの左右に対して自転車道ができる。そこは双方向通行できてしまうということです。そうすると、この八千代橋からまっすぐ行って、水島町側に行くのか、まっすぐ行くのかでルールが変わってしまうってことで、先ほどからずっと問題になっていた、自歩道をきちんと整備してしまったばかりに今すごく困っているという問題を再燃させてしまうような気がするので、ルールは全部変わってきているので、ぜひそこは統一願いたいと思います。また、ここがまさに新しいボトルネック路線ができてしまうような予感がするので、これはまだ防げるポイントですから、ぜひ検討というか確実にやっていただきたいなということをお願いします。

(岩間委員)

自転車の会の岩間ですが、今の話は1年前にも議論してしまして、それは危ないんじゃないかということ伝えて検討してもらおうように言っていたはず。それで、関連事項として、私がまとめた水島町のブルーレーンのデータを見ていただきたいんですけど、既に市のほうでいろいろ詳しく調べてくれているのであえて言う事はないんですけど、1年前に調べた結果と比べてどう変わったかということですが、ほぼ同じような結果が出てしまして、市のデータも同じ傾向だと思います。この調査結果で見ますと、1年前に比べて逆走がちょっとだけ減っているんですけど、あえて取った日を小雨の雨の降る日も入れて取りました。その結果、まさかと思っていたんですけど、高校生の傘差し運転が1人じゃなくて数人ありまして、雨が降るとそうだよなと思ったんですけども、学校でのご指導はどうなっているんだろうかなというようなことを思いながらこのデータを取りました。少ないデータなんですけれども、そういう新しい事実も分かりました。また、調査をしながら見ていると学生よりも大人の逆走のほうが結構あるということも分かりまし

た。

もう一つだけ新しく私が気がついたことは、最後に書いてありますが、専用レーンであっても歩道通行する人が多いということですね。これは先ほどから議論されている、通りやすい道を通るといふこと以外に、歩道を通っていれば問題ないんじゃないかということでも歩道を走ったりする人が結構多いということだと思います。ですから、そういう逆走の問題以外にも結構自転車の使い方が荒っぽいことが起きているということが分かった次第です。これから本質を見直していただければと思うんですけども、そんなことに気がつきました。

(高橋委員)

引き続き、まず水島町のほうの話なんですけども、昨年の委員会が終了した後、大江委員と小林委員と岩間委員と私と土木総務課職員 2 人と自転車の会の仲間と一緒にこの場所を見学して、どういう状況か全部見て、お伝えすべきものを伝えてきたと思ったんですけども、新潟駅周辺整備事務所の横断図では誰が見てもあれは自転車道とは思えないです。というのは、車道の中に自転車道が入っているのではなくて、歩道の中に自転車道が入っているようにしか思えないです。現場の作りもそうです。それから、分離の仕方です。具体的にいうと L 型側溝の並べ方もそうだし、植栽が一番問題で、もしあそこを双方向にしたならば、お年寄りとか小さいお子さんがあそこに入った場合に、自転車は避けられない状態になります。というのは、電気の設備も入っているし、非常に実際には狭い幅を双方向にしようとしているのです。あれは、我々自転車乗りからすると、非常に危険なので車道を通ります。車道を通らざるを得ないです。あそこを通っちゃうと、逆に歩行者を轢いてしまうというのが、感覚的にあります。それから、すごく矛盾している道路の作り方だと思うのは、八千代橋方向から来たときと駅から水島町方向から来たときと全く違う発想が入った道路ができてしまうことです。片方は専用の一方通行で、もう片方は専用の双方通行というのがあり得ないと思います。

それから、新潟大学のほうの交差点改良が一番よかったと思うんですよ。岩佐先生がおいでになったときに、あそこを逆走する自転車は 100 人はいましたよね。こっちが順走すると 100 対 1 の確率であそこは負けていたんですよ。ところが、今はほとんど逆走する学生がいなくなって、どうして逆走しなくなったのかなってずっと走ってみると、新潟大学前駅から大学までの間に交差点が 1 個改良されています。横断歩道が一つできています。左側をちゃんと渡って走れるきっかけができたということです。それから、新潟大学の前まで行けば、反対の大学側に渡れるという、物理的に交差点が 1 個改良されたから、ご指導もあったし、新潟大学に入ったこともあるけど、私はあそこよく行くんで毎通るんですけど、あそこは交差点が 1 個できたためにうまく通れるようになったと思っています。だから、水島町で改良するのは、さっき小林委員が言ったように、どっちが目的なんだっていったら駅が目的で、駅の駐輪場が石宮公園地下駐輪場で、水島町側から行くと右側にあるわけだから、どうしても右側通りますよね。これは心理なんです。だから、それを解決するためのハードウェアと指導がないと駄目だと思います。矛盾した道路がここに 2 種類できてしまったら、利用する側は訳が分からなくなりますよね。

(小林委員)

もう一つ、どうしても聞きたいのですが、メンテナンスは誰がやるのですか。あれは県道ですか。

(事務局)

市道です。

(小林委員)

市道ですか。柵作って縁石作ってしまったらどうやって掃除するのでしょうか。しかも植栽があつて、僕もそこを今歩いてきましたが、まだ育ってないから当たりますよね。落ち葉が落ちたときに東京の14号線の亀戸の駅前と同じ状況になりますよ。秋になって落ち葉が落ちて雨が降った途端に、みんな自転車がスリップして事故起きるんですよ。じゃあ、誰が掃除するかといったら自転車道は夜のうちにブラシカー回すのはいいけど、車道にしか回れないわけだから、5センチ以上だったら縁石乗り越えられないから永遠に掃除できないわけですよ。砂ぼこりと葉っぱがたまって行って危険なだけの道になるわけですよ。そんなこと当たり前だからガイドラインにもそれ書いてあるはずなんです。縁石も考えろと書いてあるし、一方通行にしろと書いてあるし、それなんで無視しているんだかさっぱり分かりません。

(岩佐委員長)

ここは私もはがゆくて、ここでいくら議論して理想論語っても、結局所管が違う、決定するところが違うということで一つも決まらないということが少しはがゆくて、ただ、これ今だったら少し調整の余地もあるわけですし、先ほど高橋さんがおっしゃったみたいに、新潟大学みたいに圧倒的に交通量が偏っているところでも逆走はなくすことができる、うまくハード整備をすればできる事例もありますから、例えばここで石宮公園地下駐輪場であつたりとか、北越高校とか、確かに往来が偏る場所ではあるけれども、恐らく同じような適用も可能だと思いますので、ここで議論して上申するという形ではなくて、ここに関しては本当に当事者で、決定される方できっちり協議したほうが絶対いいと思います。特に、例えば石宮公園地下駐輪場のところも一方通行だけど、恐らくパーキングメーターがあるから実際実現できないとか、そのパーキングメーター自体、ひょっとしたらもう新しいルールの中で消えつつあるものであつたりとか、昔のルールがまだ少し残ってしまっていて、それが結構新しいものとの間でコミットを起こしているというのが非常に多いので、これはぜひ申し上げたいんですけど、ここで取りあえず申し上げて善処するって、具体的なコースなり何なりを作ってくなりやしないと事故も起きるし、一番駅の前のごとくですし、ひょっとしたら亡くなられる方がいたら深刻ですので、まだ防げるところなのでぜひ対策を考えられることがあれば検討いただきたいと思います。

(小林委員)

すいません。ついでに言っておきたいのですが、駅前からあの道をずっと歩いてくると、せっかく無電柱化しているのに、無電柱化した柱状トランスが地上機になって歩道に全部並んでいるので、邪魔をしているわけです。何のために電柱なくしたかも考えていないのでしょうか。だから、全体で街の作りを考えてほしいんですよ。地上機のあるところでは地価が下がるんですよ。市が地価を下げるような愚かなことをやったら駄目ですよ。

時間がないと思うので、もう一つだけ。

13ページに愛媛県の1.5メートル運動を展開してこちらでもおやりになるのは非常にいいことだと思うので、静岡に続いていくつか自治体が始めているんですけども、1.5メートルがいいか悪いかの議論はまだ残っているんですが、この中で一つ申し上げておきたいのは、左下の「思いやり1.5メートル運動、自転車のそばを通るときは1.5メートル以上の保持をする、または徐行」と書いてあるんですが、この「または徐行」の部分は取ってください。車で徐行したら自転車を抜けないので、ロジックがおかしいです。だから、もし書くのであれば、ヨーロッパとかアメリカとかオーストラリアみたいに、1.5メートルの保持ができなかったら抜くなというふうを書く

べきであって、そう書けないのであれば、せめて「または徐行」は消していただきたいし、それからこの小さく書いてある下のほうの1行もいりません。どうしても自転車がいると抜かせたいというのが働いているんで、やればやるほど危険です。そこはぜひ見直しをして下さい。お願いします。

(事務局)

小林委員の今のお話は承知しました。まだ作ったわけではないですので、これからまた改正をしていきたいと思えます。水島町の件、いろいろとご意見いただきましてありがとうございます。特に新しくできる道路のルールについてはいろんなご意見をいただいておりますので、この会から一つ出た意見という形で、本当にできるだけやっていくような方向で、今一番問題になっているのは自転車の双方向運転は危険じゃないかと、やめるべきだというふうなご意見を皆さんからいただいておりますので、今回そういう意見があったということを実際実施する関係者のほうにお伝えして、漏れがないように、形が何とかできるように頑張っていきたいと思えます。これについても、構造部分、横断面の部分についても実際事業するところもきょう来ておりますので、それを踏まえていただくようにわれわれのほうからまたお話ししたいと思えます。ありがとうございました。

(岩佐委員長)

ありがとうございます。時間のほうがなくなってきましたので、ここまで一応、1から4までの議論を終わりにしたいと思えます。流れとしては、パブコメ、その後年度末までに修正等を行うということなので、その辺りのスケジュールについて、議題4の今後のスケジュールで事務局のほうからお願いいたします。

4.今後のスケジュール

(事務局)

スケジュールについてご説明します。資料の2をご覧ください。

本日、第3回の委員会でご意見いただきましたので、意見を踏まえて修正案をまた作成させていただきます。その後、12月～1月にかけてパブリックコメントをかけさせていただきたいと思えます。市民の方々の意見も踏まえまして、最終的に2月に修正案をまとめ、3月に改訂をして公表していきたいと思えます。また、皆さまからはいろいろと修正案等のご意見をいただくような機会があるかと思えますので、その際はまたご協力のほうをお願いしたいと思えます。以上でございます。

(岩佐委員長)

ありがとうございます。この流れで行くと、今回のご意見を反映して修正案を作った上でパブリックコメントに出して、その後修正した後で計画改定、公表するというので、委員会はこれでおしまいということですね。その後の訂正に関しては、私、委員長のほうで確認、指摘させていただくという形よろしいですか。

(事務局)

はい。お願いします。

(小林委員)

一つ記録に残していただきたいんですが、ネットワーク路線延長279キロについてですが、これは目標というにはあまりにもチープですよ。結局、こういうネットワーク路線延長を伸ばせば

伸ばすほど啓発に響いてくるわけで、市民が自転車の存在に気がつくっていうのと、過度の自動車依存から脱却しようというふうに書いてあるのですから、できる環境を作らなければいけないと思うのですよ。それを作るためには何年間かかって作るというのは、やらないに等しいですよ。大きさからいったら東京も新潟も、新潟のほうが大きいくらいだと思うのですが、他のところを見ても、1,000キロぐらいの整備をみんなやってるので、新潟が300キロというと80万都市にしてはあまりにも少ないと思いますので、検討をお願いします。

(真島委員)

警察本部の交通規制課の真島です。いろいろな話が出まして、個別具体の路線のことをこの席で言うのはどうかなというのがありますし、またガイドラインの関係では一方通行が標準的な考え方というのはもちろん承知の上なんですけど、ただ、個別具体の検討にあたっては地域の課題とかニーズとか交通状況も十分勘案した上で十分検討するというただし書きもあります。あとは、市民の今現在の意識と専門家の方々の意識というのはかなりずれがあるのかなと思います。

(小林委員)

ずれがあるからといって、危ないことをやってもいいということになるのでしょうか。

(真島委員)

そういう意味で、委員長が言われたように、道路環境をしっかりと整備した上でけがをしない方法なりをして注意するのが大事だと思いますので、一方通行を検討するのであれば、一方通行が安全に円滑にできるような、まず道路があってそこでどう利用するのかを検討するような順番だと思いますので、不備な道路のところを交通規制によっていろんなことを強いるっていうのは危険でありますので、そういったことも一つ踏まえた上でまた協議したいと思います。ただ、小林さんの話は個別、具体的な話になりますので、ここで議論する話ではないかなと思いますので、そんなことも一つ参考でありますけど、よろしく願いいたします。

(岩佐委員長)

今回、安全上の懸念もございますので、ぜひ慎重かつ確実に検討いただければと思います。どうぞよろしく願いいたします。

(岩間委員)

今的小林さんの関係で、279キロがいつまでに完成するのかというのがPDCAでいうと大切なんですが、そのことを一つ聞きたいというのと、それから分担率もできれば目標として決めたいのではないかと思います。前の土木部長さんは分担率が下がったことを非常に残念だということをおっしゃっておられました。私としては下がったら上げるというふうにみんなで努力しようと、市民も含めてするように、例えば10パーセントぐらい目標にして、小林さんに言われる前にここに出るといいなというふうに思っておりますので、よろしくご検討いただきたいと思います。

(事務局)

いつまでという期限が正直なところで言えないのが現実でございます。279キロというのは非常に短いというご意見は本当におっしゃられるのはよく分かります。われわれもできるだけ距離を伸ばして、増やしていきたいというところはあるんですけども、予算の部分というのが一番大きな部分になっております。大してお金はかからないだろうというようなお話があるかもしれませんが、なかなか新潟の特異性もありまして、雪が降るといような部分もあって、そういった除雪費用が今年も非常にかかっている状況です。本当に正直なところ、予算的な部分があつてこの進捗も非常に遅いという部分もあります。やりたいのはやまやまなんですけれども、

そういった費用面で進まない状況があるということで、我々も本当に手を伸ばした目標が立てればいいんですが、かといってなかなかできない目標も立てることはできないので、34年までに今までやってきたできる延長から、長めの距離も10メートルから50メートルに広げて、今150キロという形を目標にさせていただいて、できるだけわれわれも頑張っていきたいと思います。できれば34年には279キロにできれば本当は一番いいと思いますが、予算との兼ね合い、関係課との調整も出てくると思いますので、お気持ちは本当に分かるのですが、その部分については何とかご理解いただきたいと思います。

(小林委員)

新潟市は8区ありますよね。10ページ見ると、ネットワーク路線が決めてありますが、どういう発注するのでしょうか。例えば、4キロ整備しようとした時は、1キロずつバラバラに発注しているわけですか。例えば、昨年1年間で1,144キロ整備した愛媛県は、300キロ単位の発注をしています。まとめて発注したら単価が相当落ちるわけですよね。これは、工夫をしないと税金の無駄遣いですよ。結果的に、それを早くやらないと高齢社会がきて、インバウンドがきて、車離れが進んで、といういろんなことが切羽詰まってくるので、34年までにやるというのは遅いと思います。委員長、是非ここはもうちょっと大胆に踏み込んで欲しいということを委員会として出すべきだと思うのですよね。是非ご検討いただきたいと思います。

(岩佐委員長)

どこまで盛り込めるか分からないですけど、その辺りの温度感っていうかそういう提言もあつたっていうことだけは書いたほうがいいと思っています。一番最初にお話ししましたように、自転車をめぐる環境は、本当にどんどん変わっていて、今は不可能と言ってることがひょっとすると、例えばスマートウェルネスシティであったりとか、サステイナブルシティの話であったりだとか、そういう流れから、もしくはインバウンドもあるかもしれませんけども、単純な交通計画としてじゃなくて、新潟市全体の位置づけの中でもっと大きくしようということも可能かもしれないので、ぜひそういったところと関連させながら、適宜もう少し前向きな検討もしていくべきではないかと思います。

他には、よろしいでしょうか。

それでは、皆様活発なご議論ありがとうございました。最終的な公表をする前に確認は私のほうで責任を持っていたしますので、よろしくをお願いします。

以上で本日の議事は一応全て終了しましたので、進行を事務局のほうにお返しいたします。

5.閉会

岩佐委員長、ありがとうございました。また委員会ご出席の皆様、貴重なご意見大変ありがとうございました。本日皆様からいただきましたご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たいと思います。今後ともよろしくをお願いします。

それでは、以上を持ちまして第3回新潟市自転車利用環境推進委員会を終了いたします。本日は、大変ありがとうございました。