

第1回 新潟市自転車利用環境推進委員会 議事概要

○日時 令和5年1月17日(火) 14:00～16:45

○場所 クロスパルにいがた 5階 交流ホール2

○出席者

委員

() は代理出席

区分	現職	氏名	出席	欠席
学識経験者	法政大学デザイン工学部建築学科 教授	いわさ あきひこ 岩佐 明彦	○	
	茨城大学理工研究科 名誉教授	きん としあき 金 利昭		○
団体代表	NPO法人 自転車活用推進研究会 理事長	こばやし しげき 小林 成基	○	
	「自転車のまち”新潟”」の会 会長	いわま まさよし 岩間 正吉	○	
	一般社団法人 にいがたレンタサイクル 代表理事	たかはし まさよし 高橋 正良	○	
	新潟ゆとりロード協議会 委員	くりやま やすこ 栗山 靖子	○	
	NPO法人 まちづくり学校 事業推進部 コーディネーター	なかむら みか 中村 美香	○	
	新潟県交通安全協会女性部長	いそひろこ 磯野 弘子	○	
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 調査課長	いちまる ゆうむ 一丸 結夢	○	
	新潟県警察本部交通部 交通規制課長 (新潟県警察本部交通部 交通規制課長補佐)	なかがわ けんいち 中川 建市 おおいし ともあき (大石 智昭)	○	
その他市長が 必要と認める者	NPO法人はぐハグ 副理事長	いまい まなみ 今井 麻奈美	○	
	フリーアナウンサー	まき みちよ 真木 美智代	○	
	ライフカラープランナー	ますこ かずみ 増子 和美	web	

オブザーバー

区分	現職	氏名	出席	欠席
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 企画戦略室長	よしだ つとむ 吉田 勤	○	
	新潟交通(株)乗合バス部 運転保安課長	かねこ ひでかず 金子 英一	○	

○配布資料

- ・次第
- ・出席者名簿
- ・座席表
- ・「新潟市自転車利用環境推進委員会」開催要項
- ・【資料1】第1回 新潟市自転車利用環境推進委員会
- ・【資料2】自転車走行空間ネットワーク路線図
- ・中央区水島町「自転車専用レーン」走行現場調査報告(岩間委員提供資料)
- ・Niigata 2km Share Cycle パンフレット(高橋委員提供資料)

1. 開会
2. 挨拶
3. 委員の紹介
4. 委員長の選出

- ・委員の互選により、岩佐委員を委員長に選出

5. 議事

(1) これまでの経緯と達成度の評価

[事務局]

- ・配布資料について説明。

【金委員の意見紹介】[事務局]

- ・達成度評価について、マクロ的に全体を見すぎているのではないか。
- ・例えば全体的に事故が減っているという結果だけではなく、矢羽根等を設置した効果で事故が減っているのか等、ミクロ的に分析することで今後の方針の判断に繋がっていくのではないか。
- ・通行区分の順守率が40%というのは低すぎる。何故順守率が低いのかというところを分析できるといいのではないか。

[岩佐委員長]

- ・理由について、今後少し検討をお願いしたい。

[岩間委員]

- ・中央区水島町（道路名：1級市道小島下所島線）の自転車走行レーンについて調査を行ってみたが、新潟駅に向かって左側のレーンの逆走が13%、右側のレーンの逆走が24%。過去の調査からあまり変わらず、ルールが守られていない。
- ・逆走より顕著だったのは、歩道を走る自転車が多いこと。自転車レーンに車が止まっているケースが見られ、それを避けるために歩道に乗り出してきているのかもしれない。

[岩佐委員長]

- ・順守率が低い1つの原因として自転車レーンに自動車が駐車され、走る環境が確保されていないとの指摘だが、これは結構重要なポイントだと思う。

[事務局]

- ・順守率調査の結果について補足すると、比較的交通量が多い路線で歩道走行が多くなり、順守率が低くなったのではないかと考えている。

[岩佐委員長]

- ・順守率が低い路線は交通量が多いこともあるが、路肩に余裕があり、逆に車両が駐車しやすく、自転車のための空間が確保されていないのではないか。新潟の道の広さが逆効果になっているのかもしれない。

[小林委員]

- ・議論をする上で一番重要なのは自転車の分担率だと思う。これが分からないと自転車の活用が推進されているのかが分からない。何か代わるデータはないか。

[事務局]

- ・代わるデータとして、順守率調査をした路線の自転車の走行台数の推移を整理している。全体として気になるのが自転車の走行台数自体が軒並み減ってきているということである。

[小林委員]

- ・シェアサイクルの場合だが、東京の場合コロナ禍になって一時期利用がゼロに近くなったが、その後急激に利用者が伸びた。利用距離と時間が以前より長くなり、数も増えている。インバウンドがゼロになったにも関わらず増えている。
- ・自転車を利用しやすい場所では、利用者がどんどん増えてきている。逆に、車側が自転車への意識を持たないところはどんどん減っている。新潟みたいな巨大都市で自転車の走行台数が減っているというのはちょっと珍しい。
- ・自転車走行空間整備ガイドラインの見直しの時に自転車歩行者道を使わないということを記載しているが、それが自転車走行空間ネットワークの中に未だに残っている。自転車利用環境計画そのもののコンセプトが間違っていると思う。
- ・計画が何を目標としているかが分からない。自転車を活用すると何が生まれるかということが想定されていない。
- ・現計画についてだが、計画策定の背景に災害について書かれていない。自転車活用推進法の最初にも記載されている。大規模な地震や津波があったときに真っ先に連絡手段や運搬手段として重要なものは自転車である。日頃から自転車が使え環境を作っておかないと、いざって時に役に立たない。
- ・東京では1,500km以上の自転車の法定外標示を作っている。車側に自転車の存在を意識させることで事故を減らそうとしているので大量に作らないといけない。車のドライバーが「自転車が車道を走るのは危ないじゃないか」と思っていた気持ちを変えさせた。それを新潟でもやればできるはず。

[岩佐委員長]

- ・走行空間の整備に関してはまだ不十分であるという意見かと思う。
- ・ネットワーク図を見ていると自転車歩行者道が入ったままである。暫定としてカウントするのはいいが、どうやらそれが歩道内を自転車が走ってしまうリスクを伴っていると思う。

[小林委員]

- ・日本では自転車事故の70から80パーセントが交差点で起きている。世界平均は40パーセント弱。新潟ではどうなのか。真っ直ぐな道にいくら自転車走行空間を整備しても何の意味もない。交差点に整備してしまえばものすごい勢いで事故が減る。ポイントに少し問題があるのではないか。

[岩佐委員長]

- ・今ご指摘いただいた点は、1つ目はパーソントリップ調査の結果だったり、2つ目は交差点での事故率であったり、もう少し詳細なデータで具体的にどこが今1番のネックになっているのかというところをクリアにしたほうがいい。まだデータが揃っていないところがあると思うが、そこを補足していくということをお願いしたい。

[中村委員]

- ・前回の計画を作ってから自転車の取り巻く環境は大きく変わってきている。ただ、具体的に何が大きく変わったかというのが今日の資料では見えない。
- ・自転車の種類がまず変わっている。例えば時速45キロメートルも出るような自転車が出てきている。
- ・自転車を販売するような場所も、自転車屋からホームセンター等へ変わってきている。
- ・保険も必ず入らなければいけない。
- ・そういったことも含めて、意識啓発をする契機がいくつかあるのではないか。保険会社や自転車販売店に協力してもらうなど。

- ・ 中学から高校になった時に自転車通学になる人が多いと思う。ルール等の徹底や、アプリ等で認定証を発行するなど、何かルールを整備してもいいのでは。
- ・ 自転車を取り巻く環境は絶えず変わっていくので、更新しながら新しいルールを学んでいくことが望ましい。
- ・ 自転車レーンの幅については、広いから誤解されるのかどうか、というところも、もう1度検証が必要なのではないか。
- ・ 夕刻の自転車が車から発見しやすいようにするためにはどうしたらいいかなど、免許を取る時に自転車についても学ぶというステップを踏んでいくといい。
- ・ 車の駐車については、介護の送迎の時間帯にすごく増えたように思う。
- ・ 社会的な背景も随分変わってきているのも含めて、細かい所で、市民目線で考えてほしいと思う。
- ・ 自転車の事故については、内容についてももう少し告知していただきたい。新潟の現状はどうであるかまで掘り下げていただきたい。具体的にどのように手を打てばいいのかもう少し明確になるのではないか。

[岩佐委員長]

- ・ 啓蒙については、中高生ルール徹底という話もあったが、ご指摘の通り中学生、高校生の事故が相当多いので確かに重要である。

[高橋委員]

- ・ 交通分担率が分からないのでは議論が成り立たない。最も議論しなければならないのは、どのくらいの方が自転車を使っているのかである。
- ・ 自転車の利用者数は、防犯登録数で概算はできる。
- ・ 10年前と比べ、自転車は低廉化が進んでいる。安い自転車はすぐに劣化し、劣化した自転車は捨てられやすい。駐輪場はこの委員会のおかげもあり街中に増えて、違法な駐輪がなくなってきているが、自転車は相変わらず捨てられている。リサイクルできる自転車も少ない。
- ・ 中央区の自転車の販売店は10分の1に減っている。その代わり量販店が安価な自転車を沢山売るようになり、安いものを売ってゴミを産出していることになる。
- ・ 岩間さんの話にあった水島町の自転車走行レーンだが、ペンキが薄れてきて見えない。この道路は片側通行になっているが、これと交差する八千代橋から駅南に向かう道路（道路名：1級市道新潟屋野線）は、歩道上に自転車道があるように設計され、L型側溝で車道と区切られ、双方向通行になっている。走行方法が統一されていないのは問題ではないのか。
- ・ 自転車の整備不良については、TS保険という自転車の保険があり、自転車店で有資格者が点検して整備しないと加入できない。しかし、自動車保険などのオプションで付ける保険とか共済保険は、一切車両を整備しないで保険に加入できる。点検をしない車両に保険をかけて事故を起こしても認められるのはおかしいと思っている。
- ・ 2023年4月にはヘルメット着用が努力義務化になり、子どもだけではなく大人も被る、ヘルメット着用義務も計画で論じた方がいいのではないか。

[岩佐委員長]

- ・ 新しくルールが変わった点について、今後の方針の中でどう盛り込むかというのは、次の所で少し議論させていただきたい。
- ・ もう1つ重要なポイントとして、整備済みの路線についても走行の方向や路面標示の補修など再検討が必要かもしれないという指摘があった。

- ・色々指摘があった点について、揃っていないデータも整理しつつ、次の資料を作る時にどういうパラメータが必要かということで検証しながら考えていくという方向でお願いしたい。

(2) 次期計画の方向性

[事務局]

- ・配布資料について説明。

【金委員の意見紹介】[事務局]

- ・計画改定については、拙速なスケジュールではなくじっくり検討していくべきである。
- ・計画期間が8年というのは長いのではないか。
- ・新潟にはまだそれほど普及してないかもしれないが、電動キックボードなどの中速域の交通モードの扱いについても今後の問題になってくるのではないか。
- ・自転車指導啓発重点地区というものが定められているため、計画の中でも整合を図っていく必要がある。

[岩佐委員長]

- ・電動キックボードなど、いろいろな乗り物が実現しつつあるため、計画の中での扱いを考える必要がある。
- ・小林委員からの指摘もあったが、防災の面として自転車の活用というのは謳っておくといい。

[今井委員]

- ・個人的にも、新潟は自動車の路上駐車が多いと感じている。
- ・自転車で走行中に路上駐車があり、避けて車道に出るか歩道に出るかという判断時に、自転車に乗っている側からすると、車道側に出るのは危ないと感じ、歩道を選んでそのまま走行してしまう。
- ・自動車を運転した経験がある人と、経験のない若者達では交通意識が全く違う。若年層の交通ルールに対しての意識啓発という視点をしっかり持っていかなくてはいけない。
- ・保険の加入義務については、義務化されたという話までしか啓発されておらず、自転車が加害者になる可能性や賠償責任の重さなど、加入義務の深い内容までは話されていないという印象がある。私達保護者を含めしっかり理解して、子ども達にもしっかり話すということが安全面での啓発の部分では、非常に重要だと思う。
- ・未就学児で自転車に乗れるのが当たり前の時代になってきている。乗り始め時の子ども達に向けて交通ルールを啓発していくのは有効だと思う。

[岩佐委員長]

- ・若年層に交通ルールをどう認知させていくかが非常に重要である。
- ・自動車側と自転車側とでは意識に非常に大きなギャップがお互いにある。

[一丸委員]

- ・順守率についてだが、除雪の関係で路肩に雪が残っていると、それを避けるために歩道に上ったりすると中々車道には戻ってこないかと思う。新潟、雪国ならではだと思うが、今後検討していく必要があると思う。

[岩佐委員長]

- ・なぜ歩道を走るのかというのは新潟独特のルールがありそうである。
- ・目標として、いかに自転車を歩道から車道側に安全に移動してもらうのはどうしたらいいのかというのは重要な観点だと思う。

[小林委員]

- ・重要なところは車との関係だと思う。路上駐車を無くすための対策が足りないのではないか。
- ・ヨーロッパではスクーター、キックボード等が出てくるのを想定し、路肩を2.3メートル以上は必ずとる。日本みたいに1.5メートルとか1メートルという話は出てこない。いずれそのような時期は来てしまうので、最初から2.3メートルをとるとするのが当たり前である。
- ・ようやく道路構造令の中で見直しが進んでいるが、遅れているのであれば、自治体の方で考えていけないといけない。
- ・基本的には、道の整備をしたり、啓蒙したり、駐輪しやすくしたりしても利用者が減っているというのは根本的に何か問題があると思う。利用したくなる環境になれば、どんどん増えていくはず。
- ・世界的に見ると自転車の利用率が高まるほど事故が減るが、日本だけこのようにならないのは、車側の意識を変えるというのが全くされていないからである。政府の自転車活用推進本部の2期目の計画の中で一番大事にしているのは、路上駐車の対策である。これを解決しない限り、利用環境は良くなる。
- ・交通ルールについては未就学児に教育するというのを考えた方がいい。未就学児から保護者にフィードバックされる。
- ・TSマークの保険は自転車の整備とセットになっているのは良いが、対象が重篤度7以上であるため、いざという時にトラブルになりやすいので気をつける必要がある。

[小林委員]

- ・新潟県警では職員の自転車乗車時にヘルメットを支給する予定はあるかどうかお聞きしたい。

[中川委員（代理出席：大石交通規制課長補佐）]

- ・昨年からは自転車用のヘルメットを着用して街頭活動している。全て県警のマークのついたヘルメットである。

[小林委員]

- ・警察官の動きを見て一般の人たちは学ぶ。モデルとして重要な存在だと思うので、ぜひ続けてもらいたい。

[岩佐委員長]

- ・昔、オートバイをヘルメット無しで走行していた時代も、一定数がヘルメットを使い始めたら皆が使うようになった。自転車もそうあってほしい。

[小林委員]

- ・自転車のヘルメットはぶつかった時に割れて、頭部への衝撃を吸収してくれる。子ども達に工事用とか災害用のヘルメットをかぶせるのは逆効果。

[岩間委員]

- ・新潟県警のホームページに自転車指導啓発重点地区・路線というものがある。事務局はこの取り組みとの整合を次期計画に取り入れるのか。県警の情報と次期計画、事故マップとリンクさせると非常に有用だと思う。

[事務局]

- ・どうやって反映していくかを検討していきたいと思う。

[中川委員（代理出席：大石交通規制課長補佐）]

- ・毎年交通事故の発生状況を踏まえて、マップを作成して公表している。各区役所、各警察署とも情報共有されていると思う。マップについて、計画策定に向け、どのような活用が出来るのか検討出来れば良いと思う。

[小林委員]

- ・保険会社がドライブレコーダーのデータを持っていて、例えば路線に矢羽根や自転車専用通行帯をつけるとどのくらい自動車の走行速度が落ちるとか、ブレーキをどの地点で踏んだ等のデータを出すことが出来る。活用をぜひ考えてもらいたい。

[岩佐委員長]

- ・情報をうまく使うと、細かい部分も分析するのが可能になってくる。

[磯野委員]

- ・保育園を回って交通安全を教育させてもらっているが、歩行者の立場での教育が主であった。未就学児から自転車教育に関しても取り入れたいと思った。

[小林委員]

- ・自転車は漕ぎ出すときに力が必要で、それをいやがり止まらない人がいる。子どもの頃から止まるんだという意識をすり込むと止まるようになる。

[真木委員]

- ・特に印象に残ったのは、防災のための自転車活用という事と新潟市が自転車王国だったという事である。
- ・にいがた2kmというのは一般の女性の方々や一般の人たちにはあまり認知されていない。
- ・新潟市のCO2排出量が多いという事実についても目を背けてきた。
- ・自転車利用を推進し「みんなで乗ろうよ自転車」というような大きなムーブメントを起こせることができれば良いのではないか、例えば運動不足の解消とか、ぜひ自転車王国新潟を少しでも皆さんに知っていただきたい。また、冬場の安全走行とかアプリでの広報等を予算はかかるかもしれないが、そういった取り組みをしていってほしいと思う。

[岩佐委員長]

- ・新潟市はスマートウェルネスも施策の中に入っている。利用を促すような色々な角度から提示する事が必要である。

[栗山委員]

- ・ニュースで保険加入義務化と連呼されると「保険に入らない」と思うくらい、あれくらい強烈に言わないと中々一般の人には伝わらない。
- ・子ども達は親をお手本に自転車に乗ってしまうので、親の世代も教育しないと伝わらない。
- ・どうすれば新潟が自転車の街として認識されるのかというと、大きな事をやらないと注目されない。新潟は漫画やアニメが強いので学生達に自転車の事を教えて、それに関係するものを描いてもらって、親世代に注目してもらおうとか。何か取組を頑張って新潟が自転車の街になった、というようなものができればいいかと思う。

[岩佐委員長]

- ・親世代も昔の交通ルールが頭に入っているので、未だに自転車は歩道を走行するものだと信じて疑わない人もたくさんいる。

[増子委員]

- ・ 4つの基本方針のうち、「はしる」、「とめる」、「まもる」に基づいた提案をさせていただきたい。
- ・ 通行区分の順守率があがらないという発言だったが、気になったのは矢羽根だけだと明視性が低いのではないかとということで、夜間や雨天時の状況、自転車マークがセットで設置されていない場合など、明視性を気にしてもいいのではと考える。
- ・ 自然界で青という色は、自分の目線の下には存在しない色であり、景観の調和を考える上ではかなり慎重になる色である。
- ・ 独自でデザインして使用している働きが他県では見られる。矢羽根を他の色に変えた場合はどう映るのかという事を、もう少し検証してもいいのではないかと考える。景観と調和しながらも、誘目性、発見しやすさ、明視性を確保できる色は他にもある。新潟も歴史ある港町であるし、万代橋を拠点として観光を考えて、こうした取り組みを考えてもいいのではないかと提案する。
- ・ 「とめる」についてだが、駐車場マップとして周囲の写真を加えたようなものをサイトに提示したら非常に分かりやすいと感じる。防犯についても、取り組みをアピールしてみてもどうだろうか。
- ・ 「まもる」に関してだが、シェアサイクルの浸透性が低い印象を持っている。
- ・ シェアサイクルのサイトだが、ポートの位置が非常にわかりにくい。周辺写真などを掲載し、ポートにスムーズに辿りつけるような工夫が必要なのではないかと感じる。
- ・ 観光スポットに設置して情報を拡散してもらおうという事も提案したい。
- ・ 観光スポットに関しては、景観に配慮した十分な工夫が必要となっている。富山市のシェアサイクルのポートは非常にスマートに設置されている。デザイン性も非常にシンプルで明示性がかなり高い。新潟は万代橋の近くにもシェアサイクルのポートがあるが、野ざらしである。雨が多いので屋根などの工夫もされるとか、今後検討していただきたい。

[小林委員]

- ・ 自転車走行ラインがどうして青なのかということと路面標示で使っていない色だからである。
- ・ 元々法定外のもは認められず、警察としては色々なものを地面に書かれては混乱するので、例外的に認めてもらっている。ご指摘の通り、京都はベンガラ色、仙台は楽天カラーである。地域によって色は選べることにはなっているので、専門知識で新潟はこんな色がいいというのを見つけていただければと思う。

[岩佐委員長]

- ・ 楽天カラーというのはスポンサーが楽天だからということか？

[小林委員]

- ・ そうではなくて、市民にとって良い色にしようということである。
- ・ 政府として青系にしようとした理由は、異常な色、目立つ色だからである。地域によっては好きな色を採用しても良いということになっている。

[岩佐委員長]

- ・ 矢羽根の色についてはカラーリングする資金が無いという事であれば、ネーミングライツではないが、カラーリングライツみたいな感じで企業と連携できたら、塗料代を捻出してもらえるのではないかと。

(3) 次期計画策定までの流れ

[事務局]

- ・配布資料について説明。

[事務局]

- ・今後についてだが、説明の通り令和5年度も引き続き、開催したいと考えている。皆様におかれては令和4年12月から令和5年3月31日までの任期となっているが、令和5年度も引き続き、ご意見、議論を賜りたいと思っているので、就任期間の延長について是非ともお願いしたい。延長のお願いについては後日、改めて連絡したいと思うので、よろしくお願い申し上げます。

[小林委員]

- ・大至急やってほしいことがある。新潟駅前の工事をやっていると思うが、自転車のルートはどうなっているのか。駅へのアクセスは多分できると思うが、それで本当に大丈夫かということもあって確認した方がいい。

[事務局]

- ・高架下に駐輪場の整備計画もあるので、来年度だと思うが委員会の中で協議しながら、適切な自転車利用ができる形で計画の中に位置づけられると考えている。

[岩佐委員長]

- ・シェアサイクルは便利だが、駅前で借りたもののしばらくは乗れない、押さなくてはいけないとなると良くない。
- ・にいがた2kmを進める上で、駅を降りてシェアサイクルがあるというのは観光客にはメッセージになる。駅との整合性が非常に重要になってくる。決まってしまうと変えられないので、早めの対策をお願いする。

[真木委員]

- ・先程の色の話で、矢羽根の色が決まったらシェアサイクルと同じテーマカラーにされるとデザイン性がいいと思う。

[岩佐委員長]

- ・新潟であれば、オレンジ色だとアルビレックスカラーになるので、全員が納得するのではないかとと思うが、あれが路面に塗られると流石に難しいかと思う。カラーの統一はここで出すのは景観条例に関わるかもしれないが、かみ合わせながら検討できれば良いと思う。

[真木委員]

- ・すでに走行空間が整備されている道路がどこなのか分からなかった。新潟市でSNSとかの広報は何かしているのか。

[岩佐委員長]

- ・SNSとかは行政がやると中々うまくいかない事もあるので、草の根的な新潟の自転車好きの方たちの取り組みもうまく組み込めたらいいと思う。

[小林委員]

- ・矢羽根を地面に書く事になると道路管理者側が交通管理者である警察と協議をしなければならない。とても時間がかかる。しかし、交通管理者側は道路管理者に相談する必要が全くない。
- ・県警本部と市、県とでどう連携するかで進み方が変わってくるので、ぜひ良好な関係のまま進めていってほしい。

- ・たくさん整備されないと車を運転する人たちの意識が変わらないので、ぜひ進めていただければと思う。

6. 閉会

－ 以 上 －