

第4回 自転車等施策検討協議会 議事録

日時	平成27年3月24日(火) 10:00~12:00
開催場所	関内中央ビル 10階 大会議室
出席者	委員：委員名簿を参照
資料	式次第、委員名簿、説明用資料(資料1~資料3)
<p>1. 開会</p> <p>①開会あいさつ (事務局) ※開会あいさつ後、会議の公開に関する説明 ※配布資料について確認 ※以降の議事進行を議長に引き継ぎ</p> <p>2. 第3回自転車等施策検討協議会のまとめ</p> <p>①事務局説明 (事務局) ※資料1を用いて、前回協議会での議事内容に関して説明</p> <p>②質疑 (岡村会長) ・お気づきの点は、この後の議事の所でご指摘下さい。</p> <p>3. 議事</p> <p>①基本方針【はしる②】に関する事務局説明 (事務局) ※資料2を用いて、基本方針【はしる】に関して説明 (サイクルライフナビゲーター 絹代委員)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環状2号線について、自転車に乗り慣れている者であれば、車道走行に大きな支障はない。このような幹線道路において国のガイドラインに従った自転車道の整備が難しいのであれば、ガイドラインにこだわらず矢羽型路面標示など、現実的に整備でき、コストも抑えられる方法で対応してはどうか。 ・幹線道路等を自転車で走行している際、一番怖いのは逆走であり、回避できる場所が無い。矢羽型路面標示の場合、進行方向がしっかり示されるため、その点においてもよいのではないかと。対面通行の自転車道は非常に怖く逃げるエリアも無いため、作っても走ってもらえなかった地域をいくつも見ている。 ・自転車通行空間の整備について9年間2.6億円28kmの現状ペースではいつまでも完成しないのではないかと。費用面、実現可能性について考慮し、現実的に整備できるようなものから進めてもらいたい。 ・幹線道路を走る時に困るのは交差点である。信号待ちや二段階右折の際に待機場所がなく、待機時や発進時に怖い思いをすることがある。法律を守りたくても守れる環境がない、と言う状況も考慮していただきたい。 ・日常的に怖い思いをするのは、幹線道路よりも生活圏内の細い生活道路が多い。人やクルマ、自転車が混雑している場所を重点的に進めていくという考え方も必要である。 ・自転車が歩道にすごいスピードで飛び込んでくる、反対に車道に飛び出す、といった様々な危険な状況をイメージできる形で、自転車の使い方方を教えてほしい。 <p>((一財)横浜市交通安全協会 島田委員)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環状2号線に関連して、自転車道ができないのであれば、自転車専用通行帯(タイプⅡ)で整備はできないか。整備できない理由をご説明いただきたい。 ・広域ネットワークの構築や、地域レベルの整備における様々な課題があるが、事業の進め方として全部バランスよく進めるのか、現時点の考え方を教えて欲しい。 <p>(事務局)</p>	

- ・まず前提として、国のガイドラインを踏まえた場合を想定した場合、環状2号線ではタイプⅠの自転車道が必要となる。環状2号の現状を踏まえると、物理的な工事や用地の取得が伴う可能性が高く、また近隣の理解を得る必要があるため、整備が困難であると考えている。仮に将来、自動車交通量が少なくなり、一車線必要無いなどの状況が整わないと難しいのではないかと。
- ・また国のガイドラインの考え方を除外して、タイプⅡの自転車通行帯として考えた場合についても、路肩＋通行空間で1.5m必要なため、物理的に確保が難しい。
- ・地域レベルの整備の進め方については、これまでやってこなかった新たな取組であり、段階的な整備など、現実的な進め方を、現地の状況を確認しながら考えていきたい。

(絹代委員)

- ・宇都宮市では植栽を歩道側に移動し、自転車用のスペースに変えたケースがある。
- ・このエリアの協力、合意があれば、歩道の幅員を縮小し、自転車用の通行帯をつくることも可能か。

(事務局)

- ・自転車道として整備する場合は2.5mが必要で、歩道幅が2mとなるため、バリアフリーの観点を踏まえると、現行幅員の中で植栽を含めた整備は非常に難しい。この部分を含めて理解が得られるのであれば可能と思う。
- ・なお、ガイドラインを外して考えるのであれば、別な方向性もあると考える。

(神奈川県自転車商協同組合 鈴木委員)

- ・「はしる」の考えの中では、『徐行』が非常に大切である。ただし時速4、5kmと言っても伝わらないと思われるため、「すぐ停まれる速度」「安全に停まれる」等の表現を使い、今後作成を予定している、ルールブックと連動することが効果的ではないかと。
- ・矢羽型の道路標示には賛成で、その中で標示を矢羽1つの場合、2つ重ねる場合などで変化をつけ、普通に走る場所、速度を抑える場所などを表現していくと、事故の軽減、バスとの共存等に役立つのではないかと。
- ・自動車教習所などで、子供乗せの電動自転車やロードレーサー等がどのように走っているのか、ドライバーにイメージしてもらおう仕組みは出来ないか。

(岡村会長)

- ・矢羽型の路面標示について、塗り方のルール等を教えて欲しい。

(事務局)

- ・矢羽型を設置するのは、現時点で整備指針の計画路線で、かつ歩道が設置されている道路となっている。
- ・当該道路の自動車の交通量、規制速度についてそれぞれ要件を満たし、かつ、本来自転車専用通行帯等が整備されるべき場所において、幅員の確保等が困難といった道路において、暫定措置として実施している。

((一社)神奈川県バス協会 八郷委員)

- ・横浜自動車道ネットワーク計画では、主要拠点間を結ぶ中長距離利用の利便性向上に資するものとしているが、公共交通機関とのバランス、整合性を考える必要があるのではないかと。

(事務局)

- ・現行のネットワーク整備指針は平成18年に策定したものであり、当時は市内の拠点を結ぶという考えを中心に計画した。近年は日常生活の中で生まれる課題を踏まえ、平成25年より、鶴見駅地区、みなとみらい地区など、細かなネットワークの追加を行った。
- ・今回のネットワークの考え方においては、広域的なもの、地域レベルのものを含め、今後の整備の進める上での方向性を案として示した。

(岡村会長)

- ・自転車道等の整備をする理由付けは難しく、自転車の利用が多い道路であるから整備を行う、といった考え方は妥当ではある。一方、自動車と自転車の適正な空間の区別を促す意味で、幹線道路に矢羽型標示を行う考えも理解できる。自転車・自動車の双方に走行空間を明示し、双方意識してもらうのは大切ではないか。
- ・行政はあくまで、安全で適正な道路空間の利用を促す措置として走行空間の整備を行っており、バスから自転車に転換、という意思表示ではないと考える。

- ・幹線道路への矢羽型の整備は、ガイドラインの考え方と大きく異なる。矢羽型の設置場所については複数の考え方があってもよいので、考え方を整理されると良い。

(絹代委員)

- ・自転車に乗っている者の考えとして、自転車の環境整備や普及は、環境問題、健康づくり等の視点から、マイカーからの乗り換えを推奨しているものであり、公共交通機関からの乗り換えではないと考えている。
- ・マイカーから自転車へ代わることで、環境・健康といったメリットがあるが、それらのメリットを享受すべく自転車への転換を進める上では、自転車である程度の距離を移動できることが必要であり、欧米の先進国では、広域を自転車で移動できるように、インフラ面が整えられている。
- ・ナビライン、矢羽型について、幹線道路での社会実験も行われており、国のガイドラインの見直しも進んでいるため、動向も踏まえながら、横浜で実現可能な整備の方向を考えることが必要ではないか。
- ・矢羽型の整備に関して、横断歩道や車線等の白線を引き直すタイミングに合わせ、矢羽型標示を一緒に整備するなど、コストの抑制を考えながら進めてほしい。
- ・国際都市横浜として、海外の方が横浜で自転車を利用するシーンも増えている。日本語が分からなくても理解できる方法で示すことも重要ではないか。

(神奈川県警察本部交通規制課(代理) 増山委員)

- ・自転車専用通行帯の規制基準は原則1.5m以上であるが、路肩を含めて1.5mとなると、側溝と車道部の路面に段差があったり、側溝部分に砂利等が溜まっているところでは、路肩を避けてレーン幅1m部分で走ることとするため、あまり利用されない路線もある。結果として自転車レーンを整備しても走りづらいために利用されない状況にならないよう、路肩含まず1.5m以上の幅の通行帯を整備できれば効果的と考える。

(横浜商工会議所 福田委員)

- ・現在の整備状況として9年間で約2.6億円投じ、28km整備とあるが、年換算では3千万円となる。市の総予算規模から考えると少なすぎると感じる。
- ・目標年次を明確にして年間の整備量を定め、しっかり予算を確保して進めることが必要ではないか。

(絹代委員)

- ・目標を立てることは大変かと思うが重要である。目標がないとなかなか進められないので、目標を立てて進めてほしい。
- ・車道を走ってもらう、誘導していくという点では、広くフラットで走りやすく、砂利などの落ちていない自転車通行空間がでなければなかなか誘導できない。
- ・ただ現実的に通行空間は車道につくれず、歩道は徐行となれば、実質的に自転車がどこも通行することができない、ということになる。重要な問題であり、矛盾の無いように整理が必要である。
- ・自転車の歩道上での徐行に関し、時速6～8kmとあるが、県警として、歩道の通行速度の声かけ等はどのように指導しているのか。

(増山委員)

- ・徐行は基本的に「危険を感じたときにぶつからないように停まれる速度」という概念であり、時速何キロで走りなさい、という指導は難しい。事故を起こさないようなスピードで走るという考えになる。
- ・事故が起きない状況であれば、常識の範囲のスピードという考えで指導することになる。状況に応じて、メリハリのある運転を心掛けて、ということ。

(絹代委員)

- ・現状は、「安全で停まれる速度」で無い通行が多いため、県警等と協力し、歩道は適切なスピードで通行するよう、導いて行く取組みが必要ではないか。

(岡村会長)

- ・歩道通行についてはとても大事な部分である。道交法の話もあり、横浜市だけ、というのはなかなか難しいことも理解している。
- ・参考までに、バンクーバー、シアトルでは、日本ほど自転車利用は多くないが、幹線道路には自転車道が整備されており、町中には様々なデザインの自転車ラックが設置されている。
- ・シアトルでは、自転車の歩道通行に関して、「yield pedestrians (イールド・ペDESTリアン)」とあり、歩行者に「ゆずりなさい」と言う表現を使っている。

- ・歩行者がいればゆっくり、いなければ少し早めに、たくさんいる場所では押し歩きなど、状況に応じて判断する考えがあるのではないかと。
- ・「yield pedestrians」の標識は、歩道と交差する至る所にあり、歩行者優先を明示的に示している。
- ・自転車の台数は少ないが、かなり成熟した使われ方をしている印象。
- ・歩行者と自転車との折り合いの付け方として、速度で定めるより、成熟した使い方、社会的なコンセンサスができるかと良く、法律をベースに踏み込んだ表現を「ルール」として明示できれば。

(横浜市道路局 松尾委員)

- ・現在の自転車ネットワーク整備指針は平成18年に策定されたものであり、自転車が歩道通行可という前提で造られたものため、見直していくことが必要。
- ・国のガイドラインが見直し途中ということもあり、その動向を見極めながら、総合計画策定後に、ネットワーク指針の見直しや、何年間でどのようなもので、どの程度作っていくのか、といった実施計画策定に取り組みたい。
- ・本日の資料は段階的に実行可能となるような我々の意図といったものを盛り込んだものであり、矢羽型道路標示についても評価いただいたので、今後ネットワーク指針や実施計画等に活かしていくことが必要と考える。

(岡村会長)

- ・次に「いかす」について、事務局から説明をお願いします。

②基本方針【いかす】に関する事務局説明

(事務局)

※資料3を用いて、基本方針【いかす】に関して説明

(絹代委員)

- ・施策として情報不足への対応があるが、健康面や環境面のメリットなども、情報として提供していくと良い。とくに糖尿病への自転車利用の効果など具体的な視点も必要。
- ・「安全な乗り方が分かりにくい」という点では、情報だけでなく体験型のスクール等を開設できたら良い。体験できる場を提供する視点も加えるべき。
- ・車道を走行する自転車が、乗降中の自動車のドアに衝突する事故も発生しており、要因として自転車スピードが想定より早いことがある。自転車利用者以外へ昨今の自転車の挙動について伝えていくことが必要であり、例えばハマチャリルールブックの作成に関し、連動して盛り込んでいくことが必要ではないかと。

(事務局)

- ・健康づくりの情報提供、体験型のイベントに関しては、「まもる」施策等と連動しながら、施策として組み入れていく考え方としている。
- ・ドライバーの自転車速度の認識について、ルールブックに入れることに加え、例えば警察との連携を図り、運転免許の更新時の映像素材にも、自転車事故について紹介していくなども考えられる。

(鈴木委員)

- ・「いかす」意味では、市を挙げてイベントを根付かせた方が良いと考える。例えば、9月に開催するカーフリーデーなどがある。
- ・市、県警、我々の組合や自転車の協会などが連携して、イベント時には、例えばタンDEM自転車等も走れる環境にするなど、少しずつ前向きに環境を変えていく取組みも必要。

(島田委員)

- ・駐輪場の供給が新たな需要を生む状況がある、とあるが、市内の自転車の保有台数の現状や増減がどのようになっているか、データがあれば教えて欲しい。

(事務局)

- ・保有台数は、大量に販売、廃棄される現状からデータ的に把握できない現状。
- ・参考としてパーソントリップ調査では10年間で自転車利用が16%増加。人口も9%増えているが人口増加のペースを超えて増加している実態にある。

(絹代委員)

- ・市が全部の施策を進めるのはかなり厳しいと考えられるが、協働できる市民団体等は把握しているか。一緒に動ける可能性があれば、盛り込んでいくと実現可能性が高まると考える。

(事務局)

- ・現時点では情報を把握していない実態。委員の方からのご紹介等を含めて、コネクションを作りたい。

(八郷委員)

- ・市職員のベイバイク利用の促進、新庁舎移転に伴う自転車利用環境の整備のあり方とあるが、どのような考え方か。

(事務局)

- ・ベイバイクの利用促進は、関内で勤務する職員が歩いて出張するような距離の場合に、ベイバイクへの転換を想定した記述であり、バス等からベイバイクに転換するという趣旨ではない。
- ・新市庁舎の駐輪場の記述は、健康管理に先進的な企業で自転車通勤を推奨しており、マイカーから自転車への転換により医療費を抑える取組み事例があり、新市庁舎整備に合わせて検討している段階。
- ・基本的に職員の通勤は、新市庁舎ができた後も公共交通での通勤が中心と考える。
- ・今の庁舎は駐輪場がなく、自転車通勤の要望に対応していないため、このような要望に対応することも考えている。

(事務局)

※閉会のあいさつ

以上