

第2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8月30日(水) 14:00~15:45

○場所 白山会館 2階 胡蝶の間

○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	わくい ひでゆき 涌井 秀行	○	
	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	いその 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	すいどう りゅうじ 水道 龍次	○	
	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 (齋藤 隼人)	○	
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	○	
	ライフカラープランナー	ますこ かずみ 増子 和美		○

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 等)	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		○
	「自転車のまち”新潟”」の会 会員	いわま まさよし 岩間 正吉	○	

○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
- ・第2回 新潟市自転車利用環境推進委員会 資料
- ・中央区水島町「自転車専用レーン」走行現場調査報告 第6回 (岩間オブザーバー提供資料)
- ・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. 議事

(1) 第1回委員会の意見に対する資料等の提示

[事務局]

- ・配布資料について説明。

[岩佐委員長]

- ・自転車事故について、令和4年に死亡事故が4件発生しており、そのうち2名が高齢者ということだが、運転免許の返納による自転車への転換などがあるのではないか。そのようなデータはあるか。

[事務局]

- ・把握していない。警察や免許センターへ聞いてみることも考えたい。

[岩佐委員長]

- ・高齢者が深刻な事故に遭遇しているというのは1つの傾向ではないかと思う。また、前回のデータで中高生の事故も多いという話があった。自転車事故に関しては様々な世代で共通の問題だと思う。

[金委員]

- ・重大事故の中で発生割合が高いのが単独事故であるが、道路構造側に問題があるのか、それとも運転者側の不注意によるものなのか。道路構造側であれば補修などを行う必要があるし、不注意であればヘルメット着用や指導など啓発を行う必要がある。
- ・重大事故は第一当事者が自転車である事故も多い。自転車の方に問題があるようにも思える。

[事務局]

- ・推測ではあるが、冬期の深夜に転倒したり水路への転落で亡くなったりしているので、個人の不注意があったのではないかと考えている。ヘルメットを着用していたかどうかまでは確認できていないが、恐らく未着用ではないかと思う。重大事故を減らすということが重要になってくると思っている。自転車が第一当事者である点については、やはりまだ交通ルールが守られていないことも一つの要因だと考えている。

[金委員]

- ・道路構造の方に問題があるのであればそちらを何とかしてほしいのだが、どうやら指導や啓発のほうをしっかりとやる必要があるように思える。
- ・前回の委員会の際も意見させてもらったのだが、これだけ路肩が広ければ車道を走ったほうが走りやすいはずなのに順守率が低いということは、規則通りに走るということを、街頭指導を徹底するなどしっかりやった方がいいと思う。ある程度ルールが行き渡るまでは街頭指導を含め徹底した指導をしていかないと、通行帯の意味が無い。その結果歩行者が被害に遭ってしまうと問題だと思う。

[事務局]

- ・県警で指定している自転車指導啓発重点地区と連携しながら、指導できるところを徹底していければと思う。

[岩佐委員長]

- ・歩道に人がいなくて走りやすい雰囲気を出しているのも原因なのかもしれない。

【欠席委員の意見紹介】[事務局]

- ・小林委員からは、分担率の低下については全国的にも同様の傾向が見られると伺っている。自転車の販売台数も一時期より減少している。特に子供向けの自転車の販売が減っている。幼少時代に自転車に乗った経験が無い人が中高生や大人になってから自転車に乗ると事故に遭いやすいという傾向がある。警察庁としても自転車事故を減らさない限り交通事故は減らないという認識があると伺っている。
- ・高橋委員からは、通学用自転車の販売がコロナ明けに少し増えたそうであるが、全体的には減少しているという意見を伺っている。

【岩佐委員長】

- ・販売台数が減っているのは子供が減っていることが如実に出ているのかもしれない。

(2) 次期計画の方向性について

【事務局】

- ・配布資料について説明。

【岩佐委員長】

- ・分担率が下がって登録台数も減っているということで、不本意ながら移動手段として自転車を選択する人がやや減っているのが現状のようである。一方で通行区分順守率が低かったり、死亡事故が微増していたりなど、安全に自転車を利用してもらうためには色々な施策が必要だと思う。
- ・事務局としては、こういう状況を踏まえ、自転車を安全に利用してもらう、命を守ることを重視してこれまで以上に「まもる」に力を入れ、「はしる」についても県警と調整しながら着実に進めていこうという説明だったと思う。
- ・本日の委員会では次期計画の方向性について皆様から同意を得ることが事務局側から求められている。具体的にどんな施策が必要になるかは次回の委員会になるとのことである。

【金委員】

- ・通行区分順守率は80%くらいを目指してほしい。私の感覚だが、60%くらいだとまだ自転車はかなり歩道を走っている。80%くらいになると、かなりの数が車道を走っていて、一部が歩道を走っているような感覚になる。歩行者は数台でも自転車が歩道を走っていると、引っかけるとして歩きたくなくなってしまう。交差点で自転車の事故が多いというのは、歩道が安全だと思っているから走るけれども、実際には歩道を走るから事故に遭っている。きちんと車道を順走していればほとんど事故が起こっていないというのが全国的な分析結果である。現実的なところは分からないが、順守率は80%を目指してほしい。
- ・交通分担率のところだが、総合計画の絡みもあるが環境問題とかサステナブルをどう考えるのか。世界的な傾向だと、持続可能な都市モビリティ計画では環境面と安全面で考えている。都市モビリティの優先順位があって、結果的に交通安全からも環境からも徒歩とか自転車が非常に優先され、脱車ようになってくるのだが、新潟市はどう考えているのか。
- ・今はまちづくりでもウォーカブルと言われているが、現場の問題・課題を解決し、歩きやすくなるとかウォーカブルとかまちづくりをやっていると、それが環境問題に貢献するような形で考えていく姿勢でないといけないという考えになっている。今回の交通安全とか事故を無くそうというのもいいのだが、この異常な暑さが温暖化にあるというのであれば、少しでもやれることをやろうというつもりでやらないと、人類の滅亡にかかわるくらいの気持ちでやらないといけないのではないか、

という姿勢も出てくる。総合計画や上位計画の関係にもよるが、そういった面も前面に出てきてもいいのではないかとも思っている

[事務局]

- ・どこまで自転車利用環境計画に反映できるかは持ち帰って議論させていただく。

[岩佐委員長]

- ・通行区分順守率についてはオセロのようなもので、60%くらいというのは意外とない。どこかで全員の意識が変わったらみんな車道を走り始めるし、拮抗は無いように思える。また、これは次回以降の議論かもしれないが、車道を走らせるのは啓発活動が一番の方法なのか、それとも歩道を走りにくくしていくこともあるのだろうか。

[金委員]

- ・歩道を走りにくくするという議論はあるけれど、実際の施策としてはあまりやられていない。そういうアイデアを考えている人はいる。
- ・歩道よりも車道のフラットな面を走った方が走りやすいし、車道をきちんと順走で走るのが絶対に安全である。歩道だと対向で走ることできるし、沿道側だから右左折の車に引っかけられてしまう。安全のためにも車道順走がいい。

[岩佐委員長]

- ・自転車対歩行者の事故はそこまで多くは無い。もしここが多かったりすると、歩道でいかに歩行者を守るかという論点が出てくる。でも、この議論は出てくるような気もする。

[中村委員]

- ・まちづくりやにいがた2kmの計画にも携わらせていただいているが、その視点から言うと自転車の分担率は上がっていくのではないかと思う。
- ・環境問題と自転車の問題は紐付けていく姿勢を打ち出すことが重要だと思う。それともう一つは、自転車は車両であるという認識を市民に強く浸透させる必要がある。
- ・バリアフリー施策で歩道の幅員を広げたことも、歩道上を自転車が走りやすくなった一因ではないかと思っている。どこを走ればいいのか路面標示等でしっかりと示す必要がある。特に中高生が事故に遭われているのであれば、入学時にしっかりと指導する必要がある。
- ・自転車ネットワークをどこまで広げるのが望ましいかが分からない。シェアサイクルのステーションが増え、電動アシスト付きということで距離も伸びていると考えられる。利用データ等からどのようなネットワークを整備すべきなのか、何のために行うのかという所が重要だと思う。
- ・今は方向性として「はしる」、「とめる」、「しくみ」、「まもる」とあるが、ウォークブルの最終到着地点として最後に「やすむ」とか「たのしむ」が加わると考え方も徐々にシフトしていくのではないか。
- ・自転車も様々なタイプのものが出てきており、マウンテンバイクのような太いタイヤのものは一般的な駐輪場では停めることができず、ガードレール等にくくりつけてあると、歩道内で引っかかったり、杖を引っかけたりしてしまう。やり方も色々あると思うが、環境づくりや啓発をしっかりとやっていく必要があると思う。

[今井委員]

- ・高齢者だと咄嗟に反応できずに自転車で倒れてしまうこともある。今後、免許返納に伴って高齢者が自転車に乗る機会が増えてくると思うが、高齢者向けの自転車の乗り方などを交通安全教室等で指導すると良いと思う。

- ・一方で中高生等の若い世代については、入学時に特にそのような指導が無いので、指導する機会を設けることが重要だと思う。
- ・自分で車を運転していて危ないと感じる場面は、自転車が歩道を逆走している時である。車道順走と違い距離が近いところから出てくるので危ないと感じる。今はドライブレコーダーを付けている車が多くなっているので、映像を見れば自転車の走行ルール違反も分かってしまう。皆がきちんと意識して自転車を利用することが重要である。
- ・走行ルールを守っていない人が半数程度いると、どうしても流されてしまうので、明らかにいけないというような目で見ることができるよう状態に変わっていくことが重要だと思う。

[涌井委員]

- ・年配の人から小さい子供まで自転車の乗り方を指導しているのだが、特に資格があってやっているわけではない。他の方が指導しているのを見て覚えて指導している。自転車の指導は特に指導方法が確立されているわけではないことが、我々の活動の中でも問題となっている。
- ・例えば、どのくらい自転車を乗りこなしているか等、客観的な評価ができていない。高校生とか高齢者に指導しようとしても、ルールをどのくらい知っているか等の知識だけでしか判断することができず、自転車の乗り方については客観的に判断できていない。また、指導できる人も少ない。
- ・少し前までは子供の自転車大会が新潟でもあったが、コロナ禍になり無くなってしまった。代わりに高齢者を対象に大会を行っている。もっと身近に大会とか練習できるような環境があると良い。

[岩佐委員長]

- ・どういう対象にどういう情報を提供したらいいかというノウハウが重要だと思う。子供や高齢者、元々自動車に乗っていた方も含めて、属性ごとに指導パターンが出てくるかもしれない。

[金委員]

- ・自転車教室や子供向けの自転車の大会など、交通教育については京都市が参考になると思う。今までは警察が主体となってやってきたことであるが、それだけではカバーできない部分もあるので、民間が行っている取り組みなども参考にすると良い。
- ・自転車が通行帯を走らないで歩道を走っていると、キックボードもそうなる可能性がある。あるいは逆に、キックボードは早く走りたいから車道を走る、そうするとキックボードが車道を走っているから自転車は歩道を走るという意識にもなりかねない。他にも様々なタイプの自転車に似たモビリティが出てきており、下手をするとそれらが全て歩道に入ってきてしまうかもしれない。そう考えると、歩道は歩道と今から意識付けを行わないといけない。
- ・新潟はシェアサイクルがあるので、キックボードのシェアもきっと出てくる。その時にどこを走るのがかしっかりと決めておかないといけない。

[岩佐委員長]

- ・東京だとキックボードが時速6kmで歩道を走っているが、実際はもっと早いスピードで走っているように思える。

[金委員]

- ・それが大きな問題になっているので、警察庁が交通ルールの取締に関して委員会を開いている。

[岩佐委員長]

- ・その辺りの動向も踏まえながら計画改訂を行っていかなくてはいけない。

[中川委員（代理出席：齋藤交通規制課長補佐）]

- ・自転車の指導について、自転車の乗り方に関する教室を開くと、子供達が親御さんと一緒にやって来る。子供達に教える傍ら、親御さん達にも交通ルールやマナーを伝えている。そうすると、家に帰った後、夕飯時にでも自転車の乗り方を話題にしてもらえれば子供だけじゃ無く親もルールを再認識できるし、子供も学ぶことができる。
- ・長野県は信号機の無い横断歩道の一時停止率が非常に高い。理由を聞くと、子供が小さいときに親の車がしっかりと停止していたという話を聞くので、自転車についても小さいときからしっかりと乗り方を教育することで、5～10年後も交通ルールを守ってくれる大人になってくれると思う。警察も市や関係機関と連携しながら教育を進めていければと思う。

[岩佐委員長]

- ・やはり啓蒙が重要である。親の振り見て子供もということである。色々な方向からやっていけたらと思う。

[涌井委員]

- ・子供に自転車は車道と教えても、小学生のうちは歩道を走っても良い。中学生になったら車道を走るよう急が変わったときにちゃんと指導しているかという分からない。高校生になった時にまた指導しているかもしれないが、社会人になると大半は自動車に乗るようになる。その後、免許を返納した時に自転車のマナーを覚えているかどうかというような状態になるので、社会人になった時にきちんと自転車の乗り方を教えるような機会があったほうが良いと思う。
- ・燕にある交通公園では自転車の乗り方教室をやっていたりするのだが、新潟市の交通公園はゴーカート乗り場になってしまっている。その辺りを考え直してもらって、自転車を乗りこなすような場になってもらいたいと考えている。

[岩佐委員長]

- ・色々な啓蒙のチャンネルを増やすのは重要だと思う。何より運転免許を取った人はその後の情報が更新されないで、新しい自転車のルールや道路交通法がアップデートされていない人もいる。子供に教える情報をアップデートすることも重要だと思う。

[栗山委員]

- ・中川委員が話したように、禁止だけではなく、楽しさとか楽しく自転車を利用してもらいたいということが見えてくると良いと思う。子供も若者も子育て世代も自転車を楽しく乗れる雰囲気が出てくると良い。先ほど中川委員（代理出席：齋藤交通規制課長補佐）が話されたように、子供と子育て世代の家庭で自転車の話が出てくると良いと思う。
- ・自転車は車が使えなくなった世代が安全で安心な乗り物として使っていけたらいいのではないかなと思う。自転車を利用される方が多くいる「自転車のまち”新潟”」の会がその窓口となっていれば良いと思う。
- ・前向きに新潟ってこういう風に自転車を利用しているんだよってというのが全国的に伝えられたりするような内容が計画の中に現れたら良いと思う。

[岩佐委員長]

- ・行動経済学的にも、あれはだめ、これはだめというよりは、こっちのほうが楽しい、という誘導の仕方ができたらとても良いと思う。

[磯野委員]

- ・私が交通指導員をしていた頃は、小学校・中学校の1年生を対象に指導する機会があった。何回も聞いていればルールを守ってくれるようになるのではないかと思う。
- ・私自身も自転車を利用するが、家の周りは道路が狭くて車と車がすれ違う時はどちらかが減速しないと難しい。そのため、車を避けるために歩道に入ってしまう。私自身が自動車を運転している時にも、自転車があると歩道に入ってほしいと思う。自転車は車両なので車道と分かっている時にも、すれ違いなどで危険なことを考えると特にそう思う。歩道には暑くて誰も歩いていない。規則的には本当は良くないんだろうけど、臨機応変も場合によっては必要ではないかと思う。

[金委員]

- ・自転車の走行ルール上、臨機応変に歩道を走行することは禁止されていない。安全上それが必要であれば歩道を走行しても問題無い。

[涌井委員]

- ・白線のところに矢羽根が引かれているが、路肩の幅に伴い矢羽根の位置も白線の右に行ったり左に行ったりする。自転車に乗っていると、原則は車道の白線の内側を走行するが、路側帯がある程度広ければわざわざ車の邪魔をしない位置で走行する。ロードシェアリングと言って、車道を皆でシェアしながら譲り合う。車も自転車も歩行者も道路は皆のものであると。
- ・警察や交通安全協会が免許を持っている人に対して、自転車は車道を通っていても邪魔だと思わないで譲り合うことを徹底するように伝えることは可能だと思う。

[岩佐委員長]

- ・交通ルール上、車道を走るのが一般的であるが、歩道を走るときはより慎重な走行をすることを意識することが重要である。

[水道委員]

- ・指導はどうしてもマンパワーが必要となってくるので、何か良い方法は無いのかと思う。
- ・先ほど歩道を走る自転車を走りづらくするやり方もあるのではないかという話もあったが、そこはユニバーサルデザインとして、世代を問わず障がい者の方も社会活動できるような歩道にしていかなければいけないと思う。
- ・政策をする上で自動車の利用者、市民の皆さんに協力していただかなければいけないことだと思うので、達成感のあるような仕組みがあると皆の認識を醸成できるのではないかと思う。

[欠席委員の意見紹介] [事務局]

- ・小林委員より、交差点の事故が67%という結果は思っていたより少ない。他だと8割くらいある。京都は徹底していて交差点だけ走行空間を整備していることも教えていただいた。自動車教習所のコースに矢羽根を引いて免許更新時に自転車に特化した内容のビデオ講習を取り入れている県もあると話を聞いている。
- ・高橋委員からは、安全を重視するのであれば、事故の多い箇所を抽出してハード的な対策も1つの手ではないかと意見をいただいている。それから、ヘルメットについてはまだまだ在庫が追いついていない状況である。また、災害時のシェアサイクルの無料開放も効果的だと意見をいただいた。
- ・増子委員からは、小学校の時は交通安全教室があるけれど、中学高校になると中々無いので、その後も継続的なフォローアップの取り組みがあると良いという意見をいただいている。

[オブザーバー 岩間さん]

- ・中央区の水島町自転車専用レーンの調査結果について報告する。昨日3時間の間に557名が走行していたが、ヘルメットを被っていた人は10名、1.8%であった。予想よりもかなり低い。高校生が半分から3分の1くらいいたが、高校生で被っていた人は0人である。
- ・もう一つは水島の自転車レーンにとって代わる道として、自転車専用道路のある新潟鳥屋野線が開通したことである。この道路の通行量が圧倒的に多く、3時間の間で408人走行したが、水島の自転車レーンは149人であった。自転車の道も道路の整備状況とともに変わってくることを感じた。
- ・警察の方々が指定している自転車指導啓発重点区域になったとすれば、この変化していく状況も調べて対応をしていく必要があると思う。行政の道路を良くしようという動きが良い方向に働いているのではないかと思う反面、水島の道路がさびれ、商店街の人は大変だと感じている。

[岩佐委員長]

- ・ヘルメット装着の現状と、自転車の流れが変化しているというのは、将来的には駐輪する場所が変わっていく可能性があるということなのかと思う。見逃せない大きな流れかと思う。
- ・議論が「まもる」について、具体的にどういう風にやればいいのかという内容の部分が多いため、計画の方向性として概ね方針についてご承認いただけたのではないかと思う。

(3) 具体的な施策メニューの検討に向けたアンケート（案）について

[事務局]

- ・配布資料について説明。

[岩佐委員長]

- ・アンケート案の説明ということで、自転車だけではなく自動車、歩行者目線での質問が加わればというのが提案の中心かと思う。
- ・アンケートはどのような方法で行うのか。

[事務局]

- ・委託調査で登録された方を対象に、統計上有効な回答数を得られるように回答を募る。

[オブザーバー 岩間さん]

- ・自転車レーンについてどう思うかということ、次のステップとして質問してもいいと思う。

[岩佐委員長]

- ・回答を施策にどのように反映するかというところに関連してくるかと思う。自転車レーンに関して、単に車道を走るかどうかというところであるが、もう少し自転車レーンに関して質問を加えたらどうかという提案かと思う。

[事務局]

- ・こう聞いたらこういう施策につながるというところは、事務局の方で有効になりそうな設問になるようであれば追加させていただきたいと思う。

[岩佐委員長]

- ・「普段自転車で走行する際、どこで走っていますか」「歩道、車道の左側」と回答させるときにルールとして車道の左側を走ることが正解だということをごどこかに書いておかないと、次の質問のところで、「走行ルールを知らなかったから」ではそもそもどちらが正解かわからない人もいられない。

[事務局]

- ・細かい所を詰めた上で実施したい。

[岩佐委員長]

- ・大きなポイントとしては自転車目線だけではなくて自動車や歩行者も視点として加えようということかと思う。

[涌井委員]

- ・最初にルールを知っているかどうかから始まるのではないか。知っているか知らないかで分けるとか。アンケートは誘導するようではいけないので。
- ・「歩道と回答した人に聞きます」と同じように車道の左側を通るといった人にも同じように聞いて車道の左側を通って車に対して意見がありますかとか、問題がないのかそういったように並行して同じように聞かないといけないと思う。
- ・施策メニューへの反映については、ドライバーに対する啓発は重要だと思うので、アンケートの結果に関係無く行ってほしい。

[今井委員]

- ・設問の選択肢の出し方が自転車に対してネガティブな「危ない」「邪魔である」「ぶつかりそうで危ない」が先に来てしまっている。ネガティブスタートは良くない。
- ・走行ルールの中でいくつか自転車のルールがあるが、一部分を知っていて一部分を知らない人が多くいると思う。各ルールに対してチェックをつけてもらえば、周知されていないルールがわかるので、そこに対してもう少し啓発が必要だということがわかる。年代でも変わってくるのでは。現状把握として取り入れるといいと思う。

[岩佐委員長]

- ・どのくらい周知されているか、施策の最初のところで把握する必要があるので非常に重要であると思う。
- ・このようなアンケートを行うのは初めてか。もし過去にあるようであれば、質問事項にある程度共通性を持たせておくと経年変化が把握できると思う。

[事務局]

- ・過去にはやっていない。
- ・今いただいた意見を反映できるところを反映した上で着手したい。

5. 閉会

－ 以 上 －