

第1回 新潟市自転車利用環境推進委員会 議事要旨

日時 平成25年5月22日(水) 14:00~17:00

場所 新潟市役所第1分館 1-601

出席者

委員

新潟大学工学部建設学科 准教授

岩佐 明彦

茨城大学工学部都市システム工学科 教授

金 利昭

NPO 法人 自転車活用推進研究会 事務局長

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 事務局長

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 理事

栗山 靖子

NPO 法人 まちづくり学校 代表理事

長谷川美香

新潟県交通安全協会女性部長(理事)

金子 和子

新潟市男女共同参画推進センター「アルザにいがた」企画委員

吉田 綾子

国土交通省北陸地方整備局 新潟国道事務所長

松本 健

新潟県警察本部交通部 交通規制課長

大桃 正明

公募委員

杉本 道秋

公募委員

渡辺 直子

オブザーバー

東日本旅客鉄道(株)新潟支社総務部企画室長

西田 聡

新潟交通株式会社乗合バス部 運転保安課長

和田 徹

内容

1. 開会
2. あいさつ
3. 委員及びオブザーバー紹介
4. 委員長の選出及び委員長代理の指名
5. 議事
 - (1) 委員会の目的と内容について
 - (2) 委員会のスケジュールについて
 - (3) 計画の取組・進捗状況と効果検証について
 - (4) 計画の課題・改善点について
 - (5) 新潟市自転車走行空間整備ガイドラインの作成について
6. 閉会

配布資料

資料1 (表)「新潟市自転車利用環境推進委員会」開催要綱
(裏)委員及びオブザーバー名簿

資料2 5.議事(1)(2)(3)(4)説明資料

資料3 修正施策メニュー表(案)

資料4 新潟市自転車走行空間整備ガイドライン(H25.4)の策定について



<主な意見・発言>

2. あいさつ（渡辺土木部長）

新潟市では歩行者の安全性確保、自転車の事故の削減、環境に優しい健康にもよい自転車利用の促進を目的に H22 年 3 月に自転車利用環境計画を策定しました。それに基づいて順次整備をしているところでありますが 3 年間で約 5.8km という状況であります。この計画では、PDCA サイクルを導入して継続的に計画の推進を図るために委員会を設置することとしています。

最近の自転車関連の動向としては、国の方で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が策定され、市では超高齢化社会や環境問題、まちなかの活性化などの社会環境の変化に対応すべく「公共交通や自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり条例」を策定しました。また道路構造令では、地方で定めることができるということから、自転車通行帯の設置を盛り込んだ条例を制定するなど、自転車に関する取り組みが出てきているところであります。

このような状況を踏まえながら、当委員会を今回開催させていただきました。

委員の皆様から今まで行ってきた取り組みについて検証していただき、幅広い意見をいただきたいと思っております。それをもとに計画の修正を行い継続的に計画を進めていきたいと考えています。

これからも自転車を利用しやすく、安心・安全、快適に利用が図られる道路環境を目指してまいりますので、忌憚のないご意見いただきたく思います。

4. 委員長の選出及び委員長代理の指名

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) 委員会の目的と内容について

(2) 委員会のスケジュールについて

(3) 計画の取組・進捗状況と効果検証について

(4) 計画の課題・改善点について

(事務局)

資料 2 「5.議事(1)(2)(3)(4)説明資料」、資料 3 「修正施策メニュー表（案）」を説明

(金委員長代理)

自転車レーンなどハードの整備が進んできているが、歩道を走っている自転車が多い。この理由はハードの問題なのか、ソフト（啓発、指導）の問題なのか。

(事務局)

自転車専用通行帯を整備している小島下所島線は、かなりの方が車道を走っている。幅広路肩で整備している箇所は歩道も広く走りやすいということもあるが、啓発活動ができていないのが現状である。

(金委員長代理)

H22 年度から 10 年間で計画路線を整備するということがあったが、残りの期間ですべて整備

できるか。

(事務局)

現在の整備率が4.6%であり、10年間ですべて整備するのは難しいと考えている。

(金委員長代理)

できないものはできないという現実を踏まえた工程を計画してほしい

(岩佐委員長)

数字だけ見ると自転車に関する事故件数は減ってきているが、ヒヤリとすることが多いように感じる。この事故件数は申請があった事故か、また、車対自転車の事故、自転車対自転車、自転車対歩行者の事故は増えているように思います。見えない事故がカウントされていないことが問題だと思います。

(事務局)

事故データは交通年鑑から整理している。

(岩佐委員長)

一般の歩行者や自転車利用者は実際に事故が減っているとは感じていないのではないか。

(岩間委員)

PDCA サイクルで一番重要なのはお金とタイムスケジュールと人である。10年間の計画での予算、今年度の自転車関係の予算、整備率と目標値の考え方、どれくらいの人員で取り組むのかを教えてほしい。

(事務局)

予算は、走行空間整備で平成22年から整備を進め、計約3億4千3百万、駐輪場整備は1億3千5百万となっている。

目標値については、今まで明確な目標値がなかったが、今後5カ年で現実的な目標値を決めて進めていきたい。ただし、予算を担保できないため、お金などの条件付けの中で目標値を設定したい。

対応している人員は、各区役所や駅周辺事務所など各係1名程度で進めている。

(高橋委員)

放置自転車の処分台数と再生台数の数字が、差し引きすると合わないが。

(事務局)

6か月の保管期間があるため、年度では数字が合わない。

(小林委員)

集計方法を直すべきだと思います。

(高橋委員)

放置自転車の処分費について1台あたり353円となっているが、家庭で処分すると200円となる。

放置自転車の処分に税金をどれくらいかけているのか。

(事務局)

処分費よりも保管所から中間処理施設への運搬費が高くなっている。

(高橋委員)

処分費用のなかに回収費用は入っていないということですか。

(事務局)

保管所から処分場に行くだけの費用です。

(岩佐委員長)

実際には処分するのにもう少し費用がかかっているということですね。データの出し方ですが、もう少し費用がかかることをいうべきなんじゃないでしょうか。

(小林委員)

ぜひわかりやすく見直していただきたい。

(金子委員)

交通安全協会でも小学校等で自転車大会を開催し、自転車の事故は大変なのだと訴え続けて参りました。今回の説明で自転車事故は大きく減っていると聴き、大変うれしく思います。

水島町の自転車レーンは目立つが自転車が走っていない。自転車レーンは、レーンに自転車が走るのだよと、もっと宣伝した方が良いと思う。歩道を走っている自転車にはチラシ、新聞、テレビ等でもっと宣伝していくことが大事だと思います。

(岩佐委員長)

現地で指導されている印象はどうか。

(金子委員)

小学生は興味深く、一生懸命聴こうとしておりますし、小さい頃からきちんとルールを学べば、大人になっても通用するのではないかなと思っています。

(岩佐委員長)

ハードが整備されていても、うまく活用されていない。作ったものをどう活用していくかが課題ですね。

(杉本委員)

夜間や雨天時、冬期間の自転車利用の視点が欠けているように思う。

啓発活動については、ポスターなど実際にやって効果があったのか、費用対効果を検証していただきたい。冬は条例で規制したらどうか。

(岩佐委員長)

夜間や冬期自転車が走って危ないところは制約をかけると良いと思いますが、何か考えとかがありますか。

(事務局)

夜間対応として市でステッカーを配る活動は実施している。夜間対応については自転車だけでなく、歩行者、自動車も関係している全体的な問題のため、危険個所に道路照明や光る区画線の設置を検討するべきと考えます。

(小林委員)

優先順位としては、歩行者が優先で、次に自転車、自動車の順である。新潟ではまだ車優先となっている。車を通さない、迂回させるということを考えていかなければいけない。

(岩佐委員長)

冬期の自転車対応については、新潟独自の考え方を決めていかなければいけないと思います。

(金委員長代理)

国のガイドラインでは、自転車は歩道を通さない、混在等の様々な選択肢を用いネットワークを完成させる、自動車を抑制（一方通行化、速度抑制、付加車線の撤去など）、自転車信号も

検討することが盛り込まれ、3年間で大きく変化している。

(長谷川委員)

新潟市では条例を策定し、公共交通に転換しようとしている。中心部ではBRTの導入もあり、短期的に計画を進めていくことを考えてもいいと思う。

自転車事故に関して、時間帯、年代別の事故、場所の状況が気になります。

自転車レーンの中でも速度がばらついて事故が起こると予測される中で何らかの形で抑制するような動きも必要だと思います。

矢羽根型路面表示は夜間、雨天時の見やすさの確保、町並み景観を考慮し実験的に進める必要があると思う。

自転車と電動車いすなどの様々な方が歩道に混在するより、車道を走れる環境を作ることが必要。自動車を抑制し、街なかでは短期間で総合的な公共交通を、歩ける環境を作るなど全体的な施策として全面的に打ち出して取り組む必要があると思う。

(岩佐委員長)

BRT導入など情勢は進んでいるのに自転車だけ置いてきぼりされないよう総合的に進める必要がある。優先順位については、新交通が関わってくる所に関しては短期間で進める所とのんびりやる所で分けて考える。自転車の事故は時間帯やどういう所でどういう人たちがどういうシチュエーションでと分析した方が良いと思います。

(吉田委員)

放置自転車の処分台数は原付も含まれるのですか。

(事務局)

原付も含んでいる。中央区では2000台中、14~15台位が原付である。

(吉田委員)

原付が入った場合、処分料は上がりますか。

(事務局)

原付も含めた数値としています。原付の処分料は自転車の処分料に比べて約3倍位高い。

(吉田委員)

市民の方から危険な場所、走りにくい場所とかのクレームはありますか。

(事務局)

土木総務課で把握している中では、自転車走行区間を整備した路線で、路面表示が足りない、レーンが途切れているなどの話がありましたが、その他の市内の具体的な場所で走りにくいといった話はありません。

(吉田委員)

フェイスブックで投稿したとき、危険な場所など様々な意見が寄せられた。一般の方が意見を言う場がないので、意見を言うような場があると良いと思いました。

ブルーレーンに関して、まだ認知されていないと思う。自転車利用者だけでなく歩行者、ドライバーへの啓発もしていかなければいけないと思います。知らない人でもわかるように現地で自転車、歩行者の通行位置をわかりやすく表示すると良いと思います。ブルーレーンを整備するだけでなく自転車のマークを付ければ教えなくてもわかると思います。

(事務局)

自転車マークの路面表示を設置することになっていたが、設置されていなかった。

紫鳥線や笹出線は路面表示を追加設置しようと思います。

(岩佐委員長)

青色着色は全国共通ですか。

(小林委員)

国のガイドラインでは、色については規定がないが、基本的に青色が多い。

自転車の路面表示の大きさや設置の頻度について工夫が足りない気がします。

自転車利用者は路面しか見ないため、看板は見ない。

矢羽根型路面表示については幅 1m 程度に大きくすることでドライバーから認識しやすくなる。ドライバーに対し自転車が車道を通ることを意識させることが重要です。

ヨーロッパでは 8 歳未満の子供は車道に出ちゃいけないことになっている。例えば小学校 2 年生までは歩道通行を義務づけるなどの新潟スタイルを検討していただきたい。

自転車の利用者は増えていますか。どれくらい増えているか、統計として見せていただきたい。

亀田 1-480 号のような歩道内の構造分離は将来的にも続ける方針なのでしょうか。

(事務局)

今後は、歩道内の構造分離は行いません。

(小林委員)

車道で分離するとき重要なのは車側の教育です。一番なのはバス運転手の教育です。普通のバスレーンは 20 キロ以下です。バスは、自転車の速度と同じなのでバスレーンを自転車共存空間として使えると思います。

新潟は大都市と違って道の余裕があるので、教育や、システムができて、町づくりができる。新潟スタイルとして自転車と歩行者と車が共存できる日本のトップをいく町になれるので大いに期待しています。

(金子委員)

弁天線はビッグスワンやエコスタジアムができてから自転車の量が多くなった。ぜひ弁天線に自転車レーンを整備していただきたい。

(小林委員)

ホテルメッツの前に駐車場と駐輪場があります。自転車より車の方が駅に近く車優先の社会となっている。これからは、人間が最優先で次に自転車、その次に車です。

(岩佐委員長)

レーンを作ったらそれをどう使っていかということ、自転車利用者への啓発の他に車の運転手、バスの運転手にもご理解をいただくということですね。

危ないところのフィードバックがあまりないとの意見がありました。

(岩間委員)

自転車の会で協力している中央区と東区のマップには、危ないところを入れています。

また、作成中の江南区、南区のマップについても危ない場所を入れています。

(岩佐委員長)

今後の計画を進めていく中で危ないところ、重点化していくところとか。

(高橋委員)

危ないとか、坂がきついとかアンケートを取ったり、ワークショップをやったりすると、全

部アウトになってしまう。主観的な評価でなく、もう少し別で議論しないと客観的に表現することができない。

(岩佐委員長)

フィードバックするとどこでも危ないことになってしまうので、なんらかもう少し方向付けをしないと。

(渡辺委員)

東港線を走っていると側溝と道路の接続部は雨天時に横滑りして危険。危険な箇所を改善してほしいと思います。

駐輪場は石宮公園駐輪場は地下であり、また時間帯も決まっていますので使いにくい。西堀駐輪場の2階も使いにくいと思う。自転車は簡単に停めてすぐ出発できるのがメリットだと思いますので、目的地の近くに駐輪場があるのが理想的だと思います。

(岩佐委員長)

駐輪場の数が足りていない中で、「停輪」、「駐輪」と性格を分けて整備するのが有効かと思われる。

(事務局)

レーン整備については平坦性確保だけでなく、「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」を制定したことから、気を使って整備していきたい。

(吉田委員)

新潟シティーチャンネルで、新潟駅の高架化や駅周辺整備などを紹介する動画サイトがある。(3Rなどリサイクルに関しての動画は、沢山ありながらほとんど再生されていないが)

新潟駅の高架化や駅周辺整備、BRTなどを紹介している、都市交通・都市環境に関する動画はとても多く再生されており、関心度の高さがうかがえるので、自転車についても、「はしる」、「とめる」、「しくみ」、「まもる」の取り組みであったり、計画をわかりやすく市民に発信してほしいと思う。

(岩佐委員長)

費用対効果等、いろんな方法論がありますが、限られたコストの中でどれが一番効果があるのか考えていく必要があります。

(高橋委員)

母親の立場で子どもと一緒に自転車に乗ると大変なことがわかった。

電動車いすは時速6キロなど、利用者のスピードを考えながら分けて計画する必要があると思う。

交通手段の分担率、自転車販売台数など3年間の変化を教えてください。(防犯登録の台数は中央区内では減っている。)

(長谷川委員)

人口減少でまちの成り立ちそのものが変わろうとしている。この10年間で新潟市自体が公共交通へ転換するとか、自転車に転換するとかを踏まえて、もう少し大きい場で考える必要があると思います。

道路を駐輪場として整備できないか検討してほしい。

(金委員長代理)

情報提供とPRですが、国のガイドラインをもっとかみ砕いた初心者向けの「自転車利用環

境整備のためのキーポイント」が6月に発刊される予定です。皆さんも見ただければ参考になると思います。

(5) 新潟市自転車走行空間整備ガイドラインの作成について

(事務局)

資料4「新潟市自転車走行空間整備ガイドライン（H25.4）の策定について」を説明

(金委員長代理)

新潟市では「公共交通や自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり条例」が制定されたことから、工程、予算、目標づくりがやりやすくなったと思う。

走行空間の整備については、ガイドラインを先取りしていたところが多々あった。国のガイドライン策定後も議論を重ね、自転車道の双方向通行は交差点で非常に危険なので、自転車道を整備するのなら、一方通行という考え方が主流になっている。

(小林委員)

国交省と警察庁による国のガイドラインでは、実質的にはA（構造的な分離）は考えないでよいとなっている。A（構造的な分離）は60キロ道路で、自転車が走るような道路では50キロ制限に変えていいことになっている。

新潟のまちなかを60キロ制限は異常ですから、自転車と人と車が混在する所は30キロを超える路線はないというのが大前提になっていくべきだろうと思います。また、バスレーンの使い方についても検討してほしい。

矢羽根路面表示の大きさについては75cmの根拠もないと思うので、やるのなら1mでいいのではないのでしょうか。

(岩間委員)

ガイドラインを新潟方式で確立させるためには、市役所内部に自転車だけでなく公共交通を専門に扱う、「新潟市都市交通局」のようなしくみが運営上必要と思う。

(栗山委員)

自転車だけでなく、全体のバランスが重要。ドライバーや歩行者に自転車の事を知らしめていくか。自転車をいかに楽しく持っていくかというようなターゲットを絞ったアピールが必要だと思う。

自転車をあまり強調すると、車を使っている若い人がまちに入ってこないなどの問題が発生する。

(岩佐委員長)

その辺は都市政策につながっていく。どういう公共交通を利用している人たちが住んでいるのかということも併せて、議論していくなかに自転車を加えていかなければならない。

(金子委員)

ブルーレーンですが、全市に作るということではまだないんですね。予算の関係で。

(事務局)

優先順位に従ってやっていきますが、結果的には中央区が優先されます。

(金子委員)

ぜひ多く作っていただきたい。

(小林委員)

ヨーロッパを見に行くと、ブルーレーンを引きすぎて街の景観がひどいという話があった。ただ、慣れの問題ですがみんなが慣れた頃には消えるのです。ペンキが消える頃には人々がルールに従うようになる。はげたらまた塗るということを考えず進めてもらいたい。

(岩佐委員長)

整備中に啓発していくという事ですね。

(金子委員)

自転車ルールについて身につけていくことはいいことですので、1 か所でも多く今のうちに整備していただきたい。

(小林委員)

先進国で自転車が歩道を走っていいとなっているのは日本くらいである。

歩道を通るときは徐行、一時停止がルールとなっているが知られていない。

新潟では道に余裕があるため、やってできないことはないのと決断していただきたい。

(西田委員)

自転車は公共交通の一つの手法だと思う。公共交通が便利になればそれはまた環境問題にも貢献できると思う。

(和田委員)

新潟市内のバスレーンバス優先、専用であるがほとんど守られていないのが現状です。

BRTについては計画段階ですが、自転車が入ってくると速達性などの課題がでると思います。

自転車だけの視点だけでなく人の流れなどを総合的に考えていく必要があると思います。

(小林委員)

バスレーンと自転車レーンが共有になっていないのは日本くらいです。一番大事にされているのがバスで、そのバスの邪魔をしないように自転車が走るのが当たり前なのですが、バスを大事にしないのが問題です。新潟はそうはいかないですかね。

日本ではバスレーンというのは駐車車両があって割り込みがあってバスが定時性を守れないという状況はそろそろおかしいと思う。そのへんは新潟にお住まいの方々に考えて議論して結論を出していただきたい。

(岩佐委員長)

BRTについては今議論されているところだと思いますので、いろんなユーザーがいる中でどうわけあって使うかという事を議論していきたい。

(松本委員)

整備率4.6%ですが、予算の限られているところをどうやって集中してあげていくのか新潟市と進めていく。

(岩佐委員長)

4.6%という数字に驚いていますが、まだまだ先は長いなと思います。実態に沿った目標設定で回していく。

(大桃委員)

私は取り締まる側の人間ですので、いかに守りやすい規制にするかを考えさせられました。いかにルールを浸透させるか、誰もが自然に従えるか、そんな啓発を実施していきたいと思えます。

(高橋委員)

矢羽根型路面表示については、45cm は良く見えない。特に夜間や雨天時はほとんど見えない。資料では 75cm としているが、1m は検討しないのか。

45cm、75cm、1m を現地で並べて確認する作業・実験が必要と思う。

以前の社会実験では青色を何種類か現地で着色したり、すべりにくいよう砂を混ぜる等の検証を行った。矢羽型路面表示も、もう少し検証してもらいたい。

路面の色に関しても大きさや材質、色に関しても自転車利用者やバス運転手の意見を把握する必要があると思う。

(小林委員)

夜間の視認性対策として、宇都宮の場合は車道側に蛍光部分を貼り付けて光るように処理した。札幌の場合はランブルストリップス（帯状に彫って行って車が乗り上げると振動がするのでそこを避けるようになる）を使用している。そういった工夫も加えて検討していただきたい。

(金子委員)

委員や役所の方が実際に現地に行って確認してほしい。

委員全員で対応するのは大変かもしれないので、代表メンバーで対応してもよいと思う。

(岩佐委員長)

ブルーレーンが各地で整備されていてもなかなか使われてなかったり認識されてなかったり、もしくは視認されていなかったり。作ったものを見やすくしていくということが課題ですし、いかに知ってもらうという事が必要です。

場合によって実際に現地を見に行くというのもいいんじゃないかと思います。

(杉本委員)

駐輪場整備の根拠を掲示してほしい。

また、本日の委員会の意見はどう整理され、どう活かされるのですか。

(岩佐委員長)

委員の意見として反映されます。

(事務局)

意見をすべて反映できればいいが、できない部分については、なぜできないか理由を返答する。

(杉本委員)

ぜひお願いします。できる、できないをここで話が終わるのではなく。

(岩佐委員長)

今回は、指標、アウトカムを確認する予定ですが、三年前とは状況が変わっている所があると思うので、新しい目標を設定する際、三年前はこういう考慮等で理由を明示した対応をお願いします。根拠が明確で実現可能なロードマップが見えるように整理してもらえばよいと思います。

6. 閉会

いただいた意見を参考に自転車利用環境計画の修正を行っていきたいと考えています。今日いただいた意見は次回、秋を予定しています。日程が決まりましたらご連絡させていただきます。