

第 2 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 1 月 29 日（月） 14:00～16:30

○場所 新潟市役所第 1 分館 1-601・603

○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 まちづくり学校 理事	中村 美香
	新潟市安全協会 女性部長	林 楨子
	新潟市男女共同参画推進センター「アル」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	大江 真弘
	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	新潟市立万代高等学校生徒指導部 教員	斉藤 理恵子
	子育てファシリテーター	今井 麻奈美

○欠席者

委員

団体代表	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
オブザーバー		
関係団体	東日本旅客鉄道(株)新潟支社総務部 企画部長	石塚 毅
(公共交通機関)	新潟交通(株)乗合バス部 部長	村山 優樹

○次第

- 1.開会
- 2.挨拶
- 3.議事
 - (1) これまでの取組状況とアウトプット指標による評価
 - (2) アウトカム指標による評価と課題
 - (3) 新潟市自転車利用環境計画の改訂について
- 4.今後のスケジュール
- 5.閉会

○配布資料

次第

出席者名簿

座席表

資料 1 これまでの取組状況とアウトプット指標による評価

資料 2 アウトカム指標による評価と課題

資料 3 新潟市自転車利用環境計画の改訂について

資料 4 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 施策メニュー毎の取組状況と評価

参考資料 4 第 1 回新潟市自転車利用環境推進委員会の主な意見と対応方針（案）

○会議の様子



1.開会

2.挨拶

(高橋課長)

本日は足下の悪い中、ようこそおいでくださいました。ありがとうございます。この間、新潟の方ではすでにご存じの通り相当の大雪となっております、8年ぶりの大雪、10年に一度の寒波ということです。除雪対応、地吹雪による対応ということで、本来ならば身内のことで公開するのはおこがましいですが、ここにいる各区役所の職員は、ここ何日も不眠不休の状態が続き苦勞されている中、本日は来ていると思います。ご苦勞様でございます。

本題に入りますが、先般10月16日ということで第一回委員会を開かせていただきました。それから3ヶ月たつてございます。かなり活発なご議論をいただいたなと認識しております。その後、数日後には意見照会という形で出させていただいたところ、各委員の皆様方から貴重なご意見をいただきまして、トータルで五十数件ということで、参考資料4の方にまとめてございますが、皆さんすごく積極的にご意見くださったと思っております。ありがとうございます。その間、我々もできることからやろうではないかということで、アウトプットで足りなかった街頭指導の方も、秋から冬にかけて行いました。効果の方は定かではないのですが、たった1路線では足りないということで、西区で雨天中止ということがあったのですけれども、その他7区で警察、交通安全協会の皆様方と一緒に区の総務課が中心となって、街頭指導の方も取り組んだということでございます。自転車のトピックといたしましては、今年度札幌の方でシェアサイクルというものが始まっているようで、これは冬期間中止するという取り組みで、新潟にとっても大雪のような時には自転車は使われないわけですので、非常に参考となる取り組みなのかなと思っております。また、京都においては、自転車の交通公園が4月から始まるということで、こちらの方も注視していきたいと思っております。事務局といたしましては、様々な視点から、より効果的で実効性のある計画を目指しているところでございます。スケジュールについては後ほどご説明しますが、少し伸びるのかなということも考えております。本日も長丁場となりますがよろしく願いいたします。

3.議事

- (1) これまでの取組状況とアウトプット指標による評価
- (2) アウトカム指標による評価と課題
- (3) 新潟市自転車利用環境計画の改訂について

(事務局)

資料1～3を説明

<質疑応答>

(岩佐委員長)

ありがとうございます。少し意見の方をいただきたいと思っております。最初途中で説明ございました通り、今日は主に資料3の今後の改訂についてということが議論の中心となります。こち

らの方で時間を使いたいのですが、その前に先立ちまして参考資料 4 を拝見する限り、かなり丁寧にご対応をいただいていると思いますが、資料 1、資料 2 ですね、前回お示ししていくつか議論やご意見いただいた点でもしご不明な点があれば少しご指摘いただけないでしょうか。もしなければ資料 3 の議論に移りたいと思いますが、資料 1、2 をご覧になってご不明な点があればお知らせください。

(金委員)

資料 2 の自転車分担率のアウトカム指標の評価は、9.1 が目標だけど 7.5 とむしろ減少したよと書いてありますよね。これの△というのがよく分からないのですが、これだったら×じゃないのでしょうか。さっきも△があったのですが、あとの方の△は目標に達しなかったけれども、ある程度いつているというふうに見えるのですが、これは明らかに減少しています。ただ、この辺の分担率は代表交通手段で見えていて、全体のトリップの関係だとか端末のことが入っていないということとか色々あるのだろうけれども、表面的に数字をみると△でなくて×だと思うのですが。

(事務局)

お答えいたします。×は書きづらいということで、達成してないものは全部△ということとしました。結局達成したかしてないかということでございますので、△と×というのも、○と◎もそうなのですけれども、達成したものは○、未達成のものは△という表現をしてございます。

(岩佐委員長)

×は著しく悪化したものという扱いでしょうかね。今回はほぼ横並びで、いろんなパーソントリップなどを勘案すると、すごく低下したわけではないということでしょうか。

(岩間委員)

資料 2 の 2 ページで分かりにくいところがあったのですが、順守率が依然として低いという⑧番の箇所がありますが、そこのところ順走率が向上と書いてありまして、7%から 17%っていうのは順守率のことかなと思ったのですが、その後の方に順守率が出てくるので、両方とも順守率のことかなと思っているのですが、分かりやすいようにもう一度説明をお願いします。

(事務局)

申し訳ありません、単純に誤植でして、順守です。「走る」でなくて「守る」です。

(高橋委員)

資料 1 の右側の図をご覧になっていただけますでしょうか。新潟高校はじめ、新潟商業高校、中央高校、青陵高校、日本歯科大学、新潟大学、新潟国際情報大学、新潟南高校など、新潟島を中心としてほとんど 3 キロ圏内に大学、高校が集中しておりまして、こちらの地区はかなり特徴的な地区で新潟市内でもここだけという場所であると思いますし、過去に国交省さんからしっかり意見いただいて調査した時には、各高校とも 500 台以上の通学者がいます。3~4 年前に新潟国道さんが学校町通の社会実験で走行空間を色々調査されたという経緯も聞きまして、効果があったと聞いております。ここの対策というのが一つないのですが、資料 3 の 2 ページですね、ここに見直し案というのが左側の右にあって自転車通学の多い中学校周辺というのが今回唐突にでてきています。今までの委員会になかったと思うのですが、一つは資料 1 の学校密集地区に対する施策というのが必要だろうということなのですけれども、資料 3 の 2 ページの中学校周辺というのはどこにあたって、どういう根拠でどういう風に出てきたのか、ウエイトがどういう風に考えられているのか教えてください。今回、新しくでてきたのだと思います

が、先ほども言いましたけども、図 1 の中央区の中心商店街を含むあたりの学校はたくさんあって、なおかつ専門学校もたくさんあるのですが、こういうところの施策がなくて、見直し案に中学校がポンと出てきているのですね。生徒の安全を守るというのは、大事なことだと思います。ただ、じゃあそれはどこなのか、どういった道順なのかと、なぜ選ばれているのか、その辺の背景をお聞きしたいです。

(事務局)

一番特徴的なことで言うと、西蒲区の中学校で自転車通学を行っている生徒さんが多いということで、その周辺をネットワークとして組み込む必要があると考えております。今までの計画ですと、中学校という視点が入ってなかったものですから中々難しかったのですが、それが最重点のネットワークとそれ以外の路線ということで、先ほどご紹介申し上げました二つに分けていたわけですけども、それを今回一つにすることで、中学校も重点ということで一緒に入れています。まずは背景としてはそういうことがございます。基本は西蒲区が中心になります。

また、先ほどご意見があったように、他にも中学校、専門学校があるんじゃないかというご意見もあると思いますが、他の中学校で学生さんが頻繁に自転車に乗って通ることがあるのか、ということ色々考えた時にですね、なかなかそういうこともないんじゃないかということ内部で話をしまして、自転車通学があり、なしを一つの判断基準としています。

(高橋委員)

図面と各高校、中学でどれくらいの生徒さんが何台くらい利用しているのかを基本資料としていただけないと、ポンと出てきても分からないです。せっかく出しているのだから、具体的資料を教えてくださいませんか。

(事務局)

わかりました。整理いたします。

(岩佐委員長)

高校に関しては駅と高校や住宅街を結ぶ路線ということで、そこに関しては配慮されていると思います。

(小林委員)

資料 1 の 1 ページの右側の赤く見える点線は自歩道の現状の活用ですよ。新潟島一周は自転車歩行者専用道ですよ。自歩道に関しては自転車の徐行が法律上定められているのと、専用道に関しては警察庁の指針では、ただちに徐行に移れる速度、目安 15km 未満ということで、このままの状況でネットワークを進めていくというのは自転車らしく利用できる環境はできないということになるので、作ったら新潟は大きく遅れていくことになると思いますが、その辺はどのように考えておりますでしょうか。

(事務局)

赤い破線のところにつきましては、前回の委員会でも小林委員の方からご指摘ありました通り、歩道に自転車を走らせると非常に事故の危険があるということで、破線のところについても今後は車道に誘導していこうという考えを大前提として取り組んでいこうと考えています。

(小林委員)

わかりました、確認をしたかったです。それから、資料 3 についてですが、まず 1 ページの右側の図ですが、一つはものすごく矛盾した話を書いてあるだろうと思います。駐輪場の有料化は考えないとなっておりますが、シェアサイクルを重点に考えるとちょっと意味不明で

す。シェアサイクルというのは、東京で受け入れられつつあって、その理由の一つが、駐輪場が有料だからです。自転車をとめる駐輪場が有料だという前提がないと、シェアサイクルは成り立たないのです。無料の駐輪場がそのままずっとある状況でシェアサイクルを導入するというのは、常識的に考えにくいのですが、そこはどういうふうにお考えなのでしょう。この資料 3 の左側の 2 段目の基本方針の次の計画の考え方のところで、「駐輪場の有料化等で適正な交通手段へ誘導する」というところは消すのです。今回は有料化については検討しないわけですよ。ただシェアサイクルは推進しようと、重点項目に挙げられるというのは、市民感覚からすると何を言っているのかと、自転車にお金を払うという感性が育たない段階で、シェアサイクルというのはどうやったら成功しないと思います。どのように考えてますでしょうか。バラバラに考えているということでしょうか。

(岩佐委員長)

すみません、それは資料 3 に対する質疑なので、できれば 1 と 2 に関してクリアにしたいと思います。

先ほど自転車歩行者道活用に関して、この状態でなくて少し戻していくというお話でしたが、その場合、整備済みのところにカウントしてしまって大丈夫でしょうか。一方で、整備済みのところにはカウントされているわけですが、今後再整備を想定されているのであればここを整備済みのところに入れてしまうのは危ういのですが。

(事務局)

ご指摘ごもつともだと思います。少し整理させてください。

(大江委員)

質疑の回答に対して思ったところがあったのですが、資料 1 の右側の図面の赤色点線について、議論があったことを充分理解しております。前回の場合ですとこういうのを推奨路線ということで整備カウントにしていたということですが、ちょっと時代が変わってきているので、これを今後整備済みということにすることはできないのではないかという議論については、私も同じ認識であります。その中で、今のご回答でこの点線を将来的に車道に降ろしていくということはこの点線ネットワークにおいて実現する方法でカウントしていますという趣旨のご回答があったのですが、私どもが管理している路線における点線の箇所、具体的にいうと榎谷小路とかその辺になるのですけれども、そのあたりについては他の裏側にあるネットワーク等をしっかりと整備していただくということで、私どもの榎谷小路が車道におろすことは中々難しいので、ネットワークの分担の中でしっかりと役割分担をしていくということを目指してやっていたであろうという議論であったと思います。その点から点線が現況でこうなっているということについて私たち全く議論の余地はないと思っておりますが、点線を全て実線にするということを知りながらこの案を作っているという趣旨のご回答だとすると、ちょっと道路管理者の立場としてはそうです、と言い切れない部分があるのかなと思っております。凡例の定義の趣旨を再確認いただければと思っております。

(事務局)

ご指摘、ごもつともでございます。参考資料 1 の 39 ページ、これがまさに見やすいというか、こうなっているわけでございます。資料の 1 というのはこれまでの取組状況ということでございますので、大江委員の方から丁寧に解説していただいた通り、今の計画でございまして、39 ページが見直しの結果によるネットワークということになります。まさに点線をそのまま実

線に振り替えたということでございまして、ご指摘の通り非常に申し訳ないことでございます。今、ご紹介いただきました柗谷小路は、裏を通すんじゃないかということはご相談、ご議論させていただいているところでございますが、それがこのままイコールということにはちょっとないのかなというところでございます。

(大江委員)

我々も車道に降ろすということを否定しているわけではなくて、降ろせるところは降ろしていくべきだということを前提で考えておりますが、その中で定義がネットワークに入れるのは車道に応じたやつだけでないと、ネットワークに入れないということであれば、当面はいったん消さなければいけないかもしれませんし、あるいは従来、前 5 年度の今年度までの計画の中では推奨路線ということで車道、歩道にあげていたやつも一応ネットワークの中に入れるのだよねというカウントで、先ほどの資料 1 の達成度は報告されていたわけなので、その定義をしっかりとさせていただいた上でネットワークの達成というものは実線というものは車道のみにするのか、現状歩道にあるやつは達成済みにするのか再整理した方がよいと思います。もちろん新しい歩道にのせるやつはやらないでおこうということはここで合意できていると思います。新しい歩道というのはネットワークにいれないというのは合意できていると思うのですが、現況のもので○になっているのを×にするのか、降ろしたら○にするのかその定義をですね、道路管理関係者間でしっかりと確認をしていただかないと間違ったメッセージになるのかなと思いきましてご相談、調整させていただきたいと思いますので、よろしくお願ひします。

(岩佐委員長)

構造がどんどん変わってきている中で昔は良くて今はダメになっているところとかありまして、その中でネットワークを整理する訳ですので、ペンディング箇所というか、前は OK だったのだけど落とすとか、ちょっとここを復帰させるとか、そういう方法もあるのかなと思います。

(大江委員)

特に柗谷小路と国道 116 号の新潟高校の前あたりというのは、すぐ後ろに代替路線があるということをもって我々は現況歩道でもやむを得ないというか、歩道でやるのがベターな選択肢ということでこれまでは整備をしてきた経過があるので、そこを踏まえて、変えるなら変えるでいいと思います。ただ、裏道との競合の中でそこをそうしてきたという経緯があるので、私たちは降ろしたくないと言っているわけではなくて、裏道があくまで私たちが降ろさなくてもネットワークがちゃんとつながっているということを確認してやっているという経緯があるので、点線のままでやっているのは、ネットワークのことを理解していないんだと言われるのはちょっと困りますよということでございますので、よろしくお願ひいたします。

(高橋委員)

大江委員がおっしゃった通りの議論は 10~15 年も前から、柗谷小路でやってきたつもりですが、ネットワーク路線で言えば、柗谷小路と直交する路線が実は何本もあって、その路線に今現在、ブルーのラインがはいってない、矢羽根のラインが入っていないという現状がございまして、ネットワークを称する以上、柗谷小路の直交する市の管轄道路に関して、もう少しはっきり、大事な部分でしかも交通量も多いので、青を引くなら引く、引かないなら引かない、各道路管理者間の協議、警察さんとの協議もあると思いますが、道路を使っているユーザーとしては、柗谷小路を渡りきるというのが非常に大事な通行区間なので、ぜひはっきりさせてい

ただきたいと思っております。

(岩佐委員長)

ありがとうございました。先ほど申し上げた通り、まず1、2ということですが、いかがでしょうか。

(高橋委員)

駐輪場の話をさせていただければと思います。古町、本町地区において非常に駐輪場において気になる場所なのですが、一番新しいと思われる本町6番町の駐輪場について、私どもの周辺のみなさんの意見があります。風よけのために材料はプラスチックで、表通りから奥が見えないように作られていまして、女性の方なら非常に不安なのが、犯罪の場所になるのではないかというご意見が届いております。あれを風通しをよくないようにしたのは露天商の方々の意見が非常に多かったと聞いていますが、ごもっともな話なので風は通したくないけど、奥まで見えるようにできなかったのかと、街からお客様から届いております。

(岩佐委員長)

市議会から屋根やラックなどのハード整備について提案があったようですので、ちょっとヘビーな整備をする場合は不可逆的な事ができないので、是非そういう事も検討していくということでよろしくをお願いします。

他に資料1、2の方で不明点がございましたでしょうか。今回は、3の方がメインとなっております。

(小林委員)

資料2のですね、自転車事故は非常にいい成績になっていると思います。確認なのですが、資料2の1ページ目の右側の結果というのは資料2の2ページ目の3の通行区分順守率の上昇と非常に関係していると思いますが、どこかにそれが書かれていてもいいような気がします。つまり、車道左側通行が順守されることによって、事故がこうなっているのか、というのが分かりませんか。全国的にはどちらかという、そういうふうになっていないところの事故率が高まっているので、新潟でこういう結果がでたということであれば、あちこちに紹介したいと思うのですが。

(金委員)

事故が落ちていていいと思うのですが、自転車分担率はあがっていないとありましたよね。そうすると自転車利用者が減っているということで、もしもその自転車のトリップ数を基準化して分析してやってみると実は事故が減っているのかがよく分からないとかいうところもあるかもしれませんので、本当に数字はなかなか難しいということです。

(高橋委員)

資料2の1ページ目の自転車事故の特徴で、交差点内の事故が7割占めているという話と、警察庁で逆走しているから7割近くが事故にあっているという統計があって、資料2で指摘しているのですから、交差点内での事故を減らしましょうという施策が当然次の資料の方に出てくるかなと思いましたが出てこない、この辺はもうちょっと交差点内の事故、逆走との関連、今先生のおっしゃった調査などを、工夫がされて次の施策の方にもってこられたらいいかなと思っております。

(岩佐委員長)

おそらくそれも3につながるということですので、そろそろ時間の都合上もごきますので

他があればもう一度戻りますが、3の方に移りたいのですが、まず一つ目は3に関して小林さんからご指摘があったのが駐輪場の有料化の定義がどうなっているのかというところをご指摘だったと思うのですが、少し施策メニューの統合に関してご説明ください。

(事務局)

先ほど内部資料で申し上げたこの、A3の横で右上に取扱注意と書いてあるものですが、この4ページ目ですね、先ほどご紹介したわけですが、基本方針で「適切な交通手段への誘導を行う」を抹消して、「放置自転車を有効活用し、処分費を低減する」ということ、それから隣の計画の考え方、「駐輪場の有料化等で適正な交通手段へ誘導する」これを抹消しているということで考え方が真逆なのではということでした。それで、駐輪場の有料化等で適正な交通手段へ誘導するの、「適正な」の部分が私どもの方でも適正な交通手段がなんなのかというのがちょっとこれがぼやけて見えなくてですね、駐輪場を有料化することでかえって抑制して、公共交通機関へ振り返るとかそういったことにもとられかねないという考え方もあります。その中で、先ほど言いましたように、基本方針を個別方針の方に降して計画の考え方の方を手段の方に降して整理していった中で、施策メニューの中にはこの一番上に書いてあるように、放置禁止区域の拡大および駐輪場の有料化といったことでメニューとして書いてございます。その中で有料化していくのだよということをうたっているつもりでございました。

(小林委員)

わかりました。

(岩佐委員長)

大きな方針としてはぶれがないということでしょうか。ありがとうございます。先ほど高橋さんからご指摘ありました、交差点事故とか順守率というところが反映されていないのかというご指摘の部分、それに関してお願いします。

(事務局)

ご意見、ごもっともだなと思っております。自転車事故について、交差点での順守率とどういう相関があるのかというのも調べてみたいですし、その上で交差点での事故を減らすということは結局、交差点前後のナビマーク、もし左側通行の順守率と相関関係があるとするならば、結局自転車走行空間のナビマークの設置だとかで減ってくるわけだと思っておりますし、また啓発活動によっても減ってくるだろうなと思っておりますので、そのあたりを言葉としてどうやって書き込めばいいのかなと思っておりますので、書き込む方向で前向きに検討したいと思えます。ただ、具体的に交差点での事故を減らすためにはどうすればいいのかというのは、今はちょっと回答は持ち合わせておりません。

(岩佐委員長)

ありがとうございます。確かに矢羽根があるかないかで逆走に関しては相当阻止できると思いますが、先ほどのガイドラインの見直しの中で少し矢羽根を減らさないかという議論もあったので、そこら辺が最初に実際に書くことで実効性があるのかなということに関連していくと思います。

(岩間委員)

逆走の話をしましたけれども、そのことを今日は触れていないので調査した結果が分かたら、皆さんにぜひ紹介していただきたいなと思います。私が調べたデータが間違いではないということを皆さんに説明していただいて、今後の取り組みに本当に参考になるのかということ

をお聞きしたいので、今後の取組とか方針というか、簡単でいいのでお願いします。

(事務局)

水島町のブルーレーンについてということでもよろしかったでしょうか。交通量調査を11月に行いまして、その結果を報告させていただきます。方向別に見ますと、八千代橋から新潟駅に向かう方向ですと、車道通行の順守率が22%、歩道通行が30%、逆走が48%、ということで前回はご提示いただいたデータと概ねあっております。逆を見ますと、新潟駅から八千代橋方向に向かう自転車につきましては、車道通行の順守率が74%と非常に高く、歩道通行が23%、逆走が3%とわずかです。つまり、八千代橋から新潟駅方向に向かう自転車の逆走が非常に問題となっております。今、それでどういった理由で逆走がおきているのかということと、南高校ですとか石宮地下駐輪場の利用者に対してアンケート調査を行っておりまして、その結果を今回の委員会に間に合いませんでしたが、集計して分析しているところです。

(岩佐委員長)

今回の3に関して、いくつかペンディングになっているものが二つあって、一つは走行空間整備ガイドラインに関係してくるかもしれません。そこで提案されているのが資料3の2ページの右側ですが、自転車走行空間整備ガイドラインに関して、ペンディング事項で今回決めなきゃいけないということで、今ご指摘があったとおりで、方向性としてはネットワークの充実と距離を延ばすために少し頻度を減らしていこうとご提案があった一方で、もう少し重点的にやらなくてはいけない事があるということなので、そこら辺の議論としてできるだけ広くやるという方針に加えて、例えばポイントとして逆走頻出地域に関しては引き続き濃度の高い方向でやるといったダブルスタンダードのような方式が決まればいいかなと思ったのですが、いかがでしょうか。他にガイドラインの見直しについて詳しい部分で、ケース1から8までありますが、いかがでしょうか。

(小林委員)

大賛成です。ケース7で非常にいいと思います。実際に私は北海道で同じ雪道ではあるのですが、80メートル間隔でつくって成功している例もあります。別に車の方は、横断歩道を超えたり、交差点を超えたりしたところで、自転車のマークと矢印があればこれは意識しているので、そんなに単路部は沢山作る必要はないと思います。ただ、それが必要なところだけ、事故が多いところとか、逆走が多いところ、町の真ん中の交差点がわかりにくいところ、アップダウンがあって見通しが悪いところ、カーブしている道でブラインドコーナーになっているところなどには必要になってくると思います。普通はそんなにいらないと思います。横断歩道を超えたり、交差点を超えた所など、入り口のところにちゃんとあることが大事です。どんどん見直しによって走行空間整備を拡大してくださった方がいいですし、この方針で全然問題ないと思います。ただ一つ申し上げたいのは、例えば交差点3メートル間隔、単路50メートル間隔でやると、5億6千万で10年かかるというふうに書かれています。10年かかったら世の中変わっていますよ。だいたい携帯電話を手に入れたのは25年前ですし、世の中こんなに変わってしまっています。10年先の話をしたら全然だめだと思います。東京もそうですし、いろんな町いろんな県でほぼ1年でやはり数百キロ単位で動かしていますし、一括発注することで価格が下がっているわけで、10年間で5千5百万円ずつやってちびちびやっていたら金がかかってしょうがないです。今、四国1周千キロを4県でやっていますけれど、千キロ1本ブルーライン引くだけですけれど、交差点もふくめて2.2億円と言っていました。一括発注すればいかに安い

かがはっきりしていますので、税金の無駄遣いをしないように前倒してもいいし、警察さんをお願いして交通安全対策費を回してもらってもいいと思います。お金は交通管理が使う分には使えるはずなので、ご協力いただくことができればいいなと思います。

(金委員)

この間隔についての議論ですが、私も小林委員と同じように少し早く拡大するためにはいいと思ったところですが、これについては小林委員の言われた意見も踏まえて、きちんとした根拠をもってやった方がいいと思います。それについては、おそらくガイドラインを定めるときにもナビの大きさだとか、間隔についてはそれなりの実験をしてやっているはずで、なので、こういう風にやればこうなる、車に対してはこれくらいだとか、交差点の間隔だったらこれくらいだとかそういう実験結果もあるだろうし、あるいは小林委員のような意見もあるだろうと思うので、それを調べておく必要があると思います。もし調べられなければ国総研の関わった人もいますので私の方で聞いてみてもいいので、そこについてはきちっとそれなりの根拠でやった方がいいと思います。それプラス委員長が言われたように、特定のところについては誘導のために少ししつこく引くという二段階でメリハリをつけるのもいいかもしれません。

あと二つありますが、一つ目は啓発についてです。何度も出てきますが、是非、高校とか大学に対する啓発というのを全体のシステムの中に入れた方がいいということです。今はメインが小学校とか中学校なのですけれど、高校とか大学とタイアップしてその辺はやった方がいいと思います。特に現場では、ここはこう走ると言うような指導の仕方が一番いいと思います。事務局の方には参考資料も渡してあるのでご覧になっていただきたいことと、最後にアドバイスですが、シェアリングについてです。最後のページにコミュニティサイクルの概念図がありますが、導入にあたっては先ほど北海道の例もありますが、東京などでも10区がコミュニティサイクルを導入されて、おそらく懸念されているのが、駐輪のポートをコンビニとかがどんどんやっているの、その駐輪問題がおそらく相当に大きい問題になるだろうということが懸念されています。もし導入をお考えのときにはそのところを十分気を付けた方がいいでしょう。

(岩佐委員長)

ありがとうございます。空間整備に関しては金委員がご指摘いただいたようにできるだけ長く、しかも迅速にやる方針のもとでどのようにやるのがいいのかに関してはコスト面とか効果面を含めてエビデンスを明らかにしていくということが大事だと思います。それから、高校、大学への啓発は小中校に比べて難しいと思いますが、いくつか私の思いつきかもしれませんが、大学等に関してはひとつは事故がおきるとか、人の自転車を使うのは軽犯罪となって実は学生が犯罪行為をしてしまう事があったり、マナーの問題であったりと考えていくと、単純に市が持ち出してやるよりは大学と協働でやるということに関してもおそらく大学側にもメリットがあるので、何かコストのかけかたとしてすべてがこちらから持ち出すということではなくて協働事業としてやっていくなどの方向も大学等に関してはあるのかなと、大学OBとしては思っております。

また、シェアサイクルのところで、小林委員の意見で少し気になったところは、今回再び環境計画を作るのですけれど、まさに自転車問題は非常にどんどん変化していくということです。今回も中間のところでもまさかここまで変わるとは思っていなかったの、今後変化していくと感じている項目については、どう対策するかに関してなんらかの検討が必要になると思

ます。シェアサイクルの話もそうですし、今後民活が入って行って、既に福岡の方でも問題になっていますし、今後急速に高齢者の方が自転車に乗る、もしくは自転車じゃないのですがそれに近い交通機関で自転車のように移動することもあるかもしれませんし、おそらくお二人とも詳しいと思われませんが、今後の動向についてこんなことも考えておいた方がいいと思われることをアドバイスいただければ計画を立てるときに参考になると思われます。

(小林委員)

シェアサイクルについては、中国も行ってモバイクとか経営グループと話をして調べていましたけれど、相当難しい状況にありますし、中国では一時期あった60業者が半分以下につぶれています。デポジットとあって、日本円で言うと1,700円から5,000円くらいまでの補償金を積むのですが、それが全然返ってこないという問題があって、昨年度10月の時点で既に170億円の欠損が出ていました。今年になっておととの時点で2社くらい潰れていますので、どんどん集約化されていくと思われれます。これは市の方が検討するときにはちゃんと聞いていただければわかると思われれますが、中国の業者の人たちはすごくいいことを言います。ちゃんと回収もするし、撤去もしますと言いますし、GPSで場所を特定してちゃんと決められた枠内に入らない限りはロックが返せないシステムになっていると言いますが、GPSは地上にサテライトに打ち上げられている頻度は30分に1本しかありませんのでまったく役にたたないです。日本のドコモでも30秒に1本しか立っていませんので電池の問題もありますしそういうことは無理だと思われれますし、電話会社がいろいろコンビニなどでやっていることはコンビニの敷地がけっこうあるところがすごく有効だと思うのでいいと思うのですが、都心でコンビニの持っているスペースがないところは非常に厳しい状況にあります。逆にそういうところにニーズがあるのでどうしてもそこで乗り捨てが起きてしまいます。撤去しろと連絡はするけれど、手も足りないし、やる気もないので撤去しないことが繰り返されるので、札幌でも福岡でも完全に小手調べの段階ですけれど、両方とも実態は非常に危ういものがあります。それに比べて日本のところは何社かありますけれど、非常にきちんとやりすぎるくらいきちんとやるので、ものすごくコストがかかってきます。どのように考えるかという、車を使う代わりにシェアサイクルを使った方が便利だし、それから駐輪場に自転車をとめるくらいのお金で使えるようなシェアサイクルのシステムで置き換えないと先行きが難しいのではないかと思います。まず、駐輪場をポート替わりとしたシェアサイクルの展開としては段階的には必要かなと思います。それから、自転車通勤を認めていない会社もけっこうあるので、まず市としてそのようなところから手掛けていかないと動くことが少ないです。また通勤手当の基準もありますけれど、会社によってまったくやり方が違うのでその辺は市として自転車通勤をいい季節に関しては奨励することを明確に打ち出して、その為の具体策とアドバイスをする必要があります。言いつばなしではできないのでよろしくご検討いただきたいと思います。

(金委員)

自転車活用推進法のもとで国が検討を進めていて、この前いろんな人たちとヒアリングがあり、その辺の方針がけっこうまとまって、そちらの方も来年度には出てくるかという状況だと思います。そうすると、また国・県が大きく動いてくるようなところもあるので、そことの関係をどう受けていくか、それをどう活用していくか、そのところを是非考えていただきたいと思います。

(岩佐委員長)

そこら辺は本当に変わりつつあるところなので慎重にやるべきことだと思います。

他に駐輪計画に対して議論しておくこととかございますか。先ほどの 67 ページのところ、駐輪目標がペンディングだということでしたが、ここで決めておくこととかございますか。

(小林委員)

資料 3 の 4 ページ目の 5 「しくみ～放置自転車対策～」のページですが、体の不自由な方々への配慮は重要だと思われるのですが、具体的にカードを作るとかステッカーを貼るとかをお考えでしょうか。モラルハザードがおきないように、タダ乗りする人がいっぱいいるので、車でも車いすマークのところには平気でとめるひとがいるので考えなければいけないと思います。

もう一つ、非常に効いてくると思うのですが、高校とか大学とかで 4 月になると全国的に放置自転車が増えてくるのですが、利用者から自転車再利用取扱業者つまり自転車店と書いてありますが、これを駐輪場などに窓口を作れないものですか。高校とか大学とか大学生協とかと協力して窓口を作れないものですか。譲渡には、用紙を作る必要があって、防犯登録の番号を書いて持ち主の名前を書いてハンコを押して所有権を放棄する手続きが必要なのですが、その仕組みをきちんと作らないとうまくいかないような気がしますのでお願いしたいところです。それから保管期間の短縮はもう思い切ってやった方がいいと思います。議会が通らない理由などあるのでしょうか。いろんなところで 2 週間くらいに短縮しているところがいっぱいあるのでやった方がいいと思います。

(事務局)

まずはこの参考資料 1 の 57 ページの計画です。そこが詳しい中身になるわけですが、資料 3 の方の見直しの視点でこのように改訂してきたことが結果としてこの参考資料 1 に反映されていきます。そうした中で、57 ページのところの B の 3 段目のところに今後使用予定のない駐輪場内での長期放置自転車を再利用する仕組みを検討ということで、レンタサイクル事業者・自転車軽自動車商協同組合を想定したところに連絡し無償提供する仕組みづくりをすることで、私たちの方と区の方で連携しまして来年末までに仕組みづくりをしていきたいと思います。30 年度末までに検討し、31 年度から実施するというような形でやっていきたいと思っています。そのような形で今回計画の方を紹介したように実効性ある計画で立てているつもりでございます。

ちなみに下の欄外ですけれど、広島市の事例ということでお体の障害により長距離の歩行や駐輪場のスロープ階段や通常の昇降が困難だと認められた方は撤去対象から除外すると考えているところでございます。

(小林委員)

やはりレンタサイクル事業者とか自転車軽自動車商協同組合などに仕組みをどこまでやるのか慎重にやってください。イメージがわかりません。つまり業者が取りに行くのか、業者の所へ持ち込むのか、これだけでも全然集まり方が違います。卒業してどこかに就職しようとか大学へ行こうとかの引っ越しの最中にやらないですよ。やれる状態を作らないと絵に描いた餅になると思うので、是非そこは考えていただきたいと思います。

(高橋委員)

ご議論いただいている不要になった自転車を新潟レンタサイクルに寄付していただけないかというキャンペーンを 2 月以降にやります。新潟レンタサイクルでは、すでに昨年 10 月頃より

この話題を議論していきまして、次回定例会に議論し、駅等でチラシをまきます。ご不要になったと言っても、必ず乗れる条件とか、防犯登録の抹消と新規登録、あとは安全な TS 保険がかけられるレベルでの責任が課せられていますので、無料で引き取るのが一番いいですが、レンタサイクルの利用にもつながるようにレンタサイクルの回数券でもお配りしようかというあたりまで検討しています。ご案内場所は本町 5 番町の私の店、レンタサイクルのホームに限ろうとしています。理由は、石宮駐輪場などに集中されても、その場で自転車の目利きがない、これ使えるのかなという自転車をお持ちになられても断れないだろうということもあります。この 2 月、3 月が大学、高校進学時期なのでそれに向けて不要になった自転車の寄付、もしくはレンタサイクルの回数券と引き替えになります。やる理由は、先ほどの資料にもありました通り、この 3 年間くらいは東北の大地震以降、放置自転車そのものが減り、リサイクルも区役所の利用や災害地区へ差し上げたりしていたのですが、そういう事情も重なり、新潟レンタサイクルも供給される無償のリサイクル自転車が少なく、去年は 13 台しか供給されていない状況もあります。年間 50 台廃棄していて、差し引きは当然それだけ減っており、緊急事態ですので、前回は報告した通り、万代シティにおける民地、民地と官地の話をこの間ご質問したのですが、民地にある自転車は、我々は我々の自助努力で全部回収してリサイクルというものをすでに 30 台ほど昨年投入していますけど、まだ適正台数に追いつかない状態なので一般の方々に自転車の提供をお願いすることで、また市役所のご協力をお願いしたいということで中央区建設課の方にはお話ししております。

(岩佐委員長)

システムとして取り組みはあるのだろうけれどもそれがはたして全体のシステムとしてキャパシティが足りるかどうかということも含めて検討されるということでしょうか。

少し私の不手際で時間をオーバーしてしまっているのですが、他に何かご意見いかがでしょうか。

(真島委員)

資料 3 の 5 ページですが交通安全教室の開催の関係で 2 番目、高校では警察と連携し、実技指導やスケアード・ストレイト教育法による交通安全教室を行うと書いてありますが、ここにも書いてある通り、中学校でも自転車教室の実施率が 40% と低いのですが、おそらく高等学校で自転車教室をやっているところが県内でどれくらいあるかということです。もし、記載するのであれば、実際これを作って公表して検証して高等学校でどれくらいやったのですかという時に、0 でしたという危険が正直あるのかなと思うのですが、原動機付き自転車の講習は高等学校でもやっていますが、はっきりいって自転車なんて好き放題乗っているのが、指導される対象としてなかなか高校生というのは難しいところもあるのですね。確かにスケアード・ストレイトについては中学校では盛んにやっていますので、高校に拡充するのはいいことなんですけれども、実際に例文に書いた時に、実施結果がどうだったかということを検証されると、充分警察と高校と連携してやった方がいいと思っております。実際に高校、大学に対してどうしているかということなのですが、小中学生と違って本当に自由に自転車に乗る技術はあるので、最近では高校生を指導される側からする側に持ってきて、街頭指導をする側として中学生や同級生に対してマナーの悪い人がいたら注意することによって、自分達も意識啓発するような形でやっておりますし、大学についても委員長がおっしゃられた通り新潟大学と連携をして高齢者の講習もやっているので、そういった方法も有効な方法だと思っております。

(小林委員)

今、まさに真島委員がおっしゃった話で先輩が後輩に教えるというのはヨーロッパではみんなやっているの、すごくいい方法だと思います。IATSSでも発表がありましたけれども、スケアード・ストレイトについては全世界で否定されていて、やっているのは日本だけです。しかもスケアード・ストレイトが何かいけないかという、未成熟な思春期までの子ども達には違うメッセージを与えてしまうというのが非常に高いです。特に私も経験しましたが、中学3年生、高校1年生の男子と話していると「あーやって受け身すれば大丈夫なのだ」というとんでもない勘違いを平気でするわけなので、ヨーロッパでは論文が出ていて、スケアード・ストレイトでちゃんと効果があがるのは年寄りだと思います。高齢者には非常にきくんですが、脳が未成熟な思春期までの子供に見せるのはかえって危ない場合があるので注意するということになっているので、日本でもそろそろ警察のトップグループでは共有されているので、そのうち何か言ってくると思うので、いまのうちにやめておいてもいいと思います。

もうひとつですが、ご紹介いただいた1.5m運動なのですが、ちょっと誤植があると思います。今後はドライバーに対する啓発の強化の、この中ですが、ドライバーに自動車ではなく自転車とのすれ違いに注意することというところですが、これ実は自転車側からでなくて車のドライバーの自主的なマナー啓発が世界的におきている中のものが日本に伝染してきているので、そこはちょっと誤解のないようにしていただきたいと思います。おもいやり1.5mというのはおもいやりを持つのは車のドライバー側ですので、自転車が離れるというのは無理ですから車が離れてくれるということと呼びかけていくのを自治体としても推進していただけたらありがたいと思います。ここにも書いてある通り、追い越す時に1.5m以上離れるということなので、日本では愛媛県が元々始めたのですが、元々台湾のものを持ってきてまして、全世界やっていない国はほとんどありません。日本が一番遅くなってきたのですが、1.5m離れることができなかったら抜くなというのを徹底してください。愛媛県が何をやったかという1.5m離れられなかったら徐行して抜けと書いてあるのです。車が徐行したら自転車は抜けません。理論的におかしいのです。日本の完璧主義がそういうことになるので、1.5mの安全な距離が保てなければ抜かないといったキャンペーンをおやりになったらいいと思います。

(金委員)

サイクルイベントというのがあるのですけれども、サイクリングロードに関してなんですが、新潟で海岸沿いだとか河川敷にサイクリングロードありますけれども、サイクリングロードというのは自歩道ですね。全国でサイクリングロードと名前がついているものはほとんど9割以上、ほとんどが全部自歩道です。このサイクリングロードのマナーづくりをやった方がいいでしょうということです。サイクリングする人もロードの速いのから、ポダリングの遅いものもいますし、走っているランナーやウォーキングもいるのでこれがごちゃごちゃなんです。なので、皇居にしても多摩川にしても荒川にしてもかなり危ないことがおこっていますので、皇居なんかは数年前、マナーとか立て看板とか色々対策をやりましたけれども、ちょっとそういうのを参考にして、サイクリングロードの利用者のマナーなど、少しお考えになった方がいいかなと思います。

(岩間委員)

ありがとうございます。サイクリングロードについては、私たちの会でも考えます。シェアサイクルのことですが、高橋さんが色々レンタサイクルでやっているというお話がありました

けれども1回目の資料でみなさんもお覧になったと思いますが、あの資料に切々と書いてあるのを思い出していただきたいということと、15年の評価ですね、冷静に文章だけではダメなので、レンタサイクルの活動というのは新潟市の将来にも大切なことだと思うので、データをまとめていただければと思います。どれくらいの利用が15年間であったのかということも、実績と課題をまとめていただきたいということと、レンタサイクルの場合、私もフランス・ナント市に行ったことがあるのですが、篠田市長や議員さんも行ったことなるナント市では市役所自らレンタサイクル、自転車の活用を推進しているわけなので、こういった例を有効活用していただきたいと思います。各区の方が今日も来られていますが、各区でもレンタサイクルに取り組んでおられるので、悩みもあるんじゃないかと思うので、その辺のとりまとめもお願いして今後に備えていただきたいと思います。最後にもう一つ、これだけの大きい課題を土木総務課で色々やっていたいてありますが、私たちの自転車の会で見てみますと、やはりこれだけの膨大な資料を何人でやっているのか分かりませんが、大変な活動だと思います。しかもこれを黄色い紙に書いてあるのを見ますと、毎年データをまとめるような事になっておりますので、いつまで計画を実行し続けられるのか、大変だなと思って、我ながらみていたのですけれども、この辺の事務局の方々の努力を評価するとともに、陣容の強化をぜひお願いしたいと思います。

(大江委員)

コミュニティサイクルとシェアサイクル等々と新潟レンタサイクルさんのやっておられる取組等の関係とかその辺がちょっと、この中では扱い方が不安定な感じかなと、不自然な感じがすると思いますので、シェアサイクルの推進というのが改訂版の柱にたっておりますけれども、少し取り扱い方が不健全な感じがしたことがありましたので、よく議論いただいて、そもそもシェアサイクルというのが書くべきかというのがあるので、自転車利用環境の促進はいいと思うのですが、シェアサイクルの促進というものが柱におけるかどうかというものはまだちょっと十分な議論が必要だと思いますが、今いっぱい質問ができましたので追加はいたしません。「しくみ」の基本方針に放置自転車を有効活用し処分費を低減するというのを基本方針におかれたのですが、資料3の1ページの真ん中あたりですが、処分費を低減するというのを基本方針におくのは、この計画の中では非常に異質かなと思ったのですが、他と柱の出方が異質かなと思いました。そこはコメントです。2点目ですが、非常に細かいことですが、「はしる」の一番最初の左のはじめの目的で、自転車で気軽に楽しくはしるまち新潟とあるのですけれども、気軽にという言葉はいいのでしょうか。全国の計画でも気軽にという言葉ではなく、快適とか、そういった言葉になっていたと思います。気軽にという言葉は要するに自転車を右に左にママチャリをバンバン逆走してということイメージしてしまって、気軽にではないではないかと思います。もっと責任をもって乗ってもらわないと、という議論なので気軽にはちょっと違うのかなと思いました。そこがふと気がついたところでございます。あとは4ページですがバス停付近の駐輪場整備、特に郊外の駐輪対策のことについて、駐輪対策、あるいはバスとの連携等についての観点のことが左下に書いていただいていると思います。大変にやるべき事だと思いますけれども、やはり公共で全部整備するのですか、みたいな所については、色々手段があるのかなと思います。極端に言えば、特定の名前を出すことに問題があるか分かりませんが、8号の南区の白根であれば、そこにあります某ショッピングセンターの駐輪場とかを有償なのか無償なのかということが色々あると思いますけれども、そこを使った方が公共で整備するよ

り有効的・有益であるかもしれませんが、そこにバスの路線もそこに入れようかということも検討されると思います。コミュニティバスの発着場ですね。公共が整備するという手段だけではない部分をこのように反映なり盛り込まれるべきなのかということについてはもう少し、工夫があるのかなと思ったところでございます。その中でも今申し上げたように公共交通政策との連携の中でどのように書かれるかということもご検討いただければと思っております。それらを踏まえて、最後全体にまつわる放置自転車にしろ、駐輪にしろ、利便性にしろ、全部ではありますが、やはりそのバスとか電車とか含めた公共交通政策との連携みたいなことをよく意識をしていただいて、自転車利用計画に盛り込んでいただきたいなと思っております。古町等において現在、公共交通における利便性向上のための色々な施策を検討されております。具体的に言うと BRT 等でございますが、そういうこともこの自転車ネットワークの作り方というものも双方に連携するものが当然あるわけですから、その辺がどういうふうに理念として自転車計画には反映され、あちらの公共交通計画には反映され、万代広場の計画にも反映され、というところがぜひ連携をとっていただいて政策をしていただきたいということをお願いしたいと思っております。

(岩佐委員長)

ありがとうございます。時間でございます。何か必ずやらなければということがもしあればお願いします。

(高橋委員)

自転車組合は正式名称には「協同組合」が入っていると思うので調べて直してください。それから古物商がないとダメだというあたりもお調べいただかないと、要は中古の自転車を扱う古物商は警察の生活安全課担当の古物商で「自転車商」(新潟県公安委員会許可)というのがあります。私は持っておりますが、自転車軽自動車商協同組合が持っているかどうかというのが、どこかの委託業者が、産廃業者がどこまで法律にからんでいるか分かりませんが、お調べいただかないとこの計画にもり込んだ時に難しい問題がおきる可能性があります。

(岩佐委員長)

ありがとうございます。皆様にご意見うかがえれば良かったのですが、もし今日ご発言できなくてうかがいたいことがあれば事務局の方にお伝えいただければ、反映していただけたと思います。先ほど金先生からご紹介ありました通り非常に今、活用自体のルールが変わりつつある中で変更しなくてはいけないということで、いろんなことをにらみながら進めなければいけないのですが、今後の進め方についてご説明お願いいたします。

4. 今後のスケジュール

(事務局)

今後のスケジュールということで、かなりいろんなご意見をいただいて、ご不満やこれだけ活発な議論をしていただいた他、先ほど岩間委員の方から陣容の強化という励ましの言葉をいただいていたのですが、なかなか年度途中でそういうこともできないのですが、資料の4の今後のスケジュールについてご説明します。前回お示した時には、3月末までに公表という予定でしたけれども、今回も活発ないろんなご意見をいただきましたので、これから事務局の方で修正案の作成ですとかいろんなものを検討したうえで、また委員の皆様方にも、委員会でもう1回集まっていたか、書面なのかは分かりませんが、もう1回委員会を開いた方がいいのかなと思

っているところでございます。その後、パブコメを経て、計画の公表という形で進ませていただければと思っております。

5.閉会

(事務局)

岩佐委員長ありがとうございました。また、ご出席いただきました委員の皆様、貴重なご意見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うえで参考にさせていただきたいと思っております。今後ともよろしく申し上げます。以上をもちまして、第2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。