

第2回 自転車利用のあり方検討会議

【議事概要】

日 時 平成21年3月24日(火) 午後2時30分～午後4時30分
場 所 札幌市民ホール 第2会議室
次 第 1 前回議事総括
2 自転車走行空間について
3 駐輪環境について

出席委員

秋山 眞澄
飯田 俊郎
石塚 裕也
内山 到
菊池 恒
斉藤 敏子
坂井 文
鈴木 幸子
堤 繁雄
成田 眞利子
萩原 亨
富加見 友博
溝淵 清彦

(五十音順 敬称略)

【専門委員】

佐々木 斎
田村 桂一
小野 俊博
鈴木 義雄
湯野 純子

(吉田哲治 代理出席)

(五十音順 敬称略)

開 会

1．前回議事総括

事務局から、資料1ページから5ページにより、前回議事の総括を行った。

2．自転車走行空間について

事務局から、資料により、走行実態及び走行空間の状況、走行空間整備の考え方について説明。その後、各委員より、資料に関する質問、走行空間整備についての意見など、自由に発言。

会長

複雑な問題がいろいろあるということを理解していただいたと思うが、ここでは、札幌市において今後10年を見据えて、どんな走行空間を考えていけば良いのかということを考えていきたい。

A委員

最近、東京へ行く機会があり、池袋に歩道内を分離した形で自転車走行空間が整備されているのを見かけた。薄野のような歓楽街であり、そのような場所に整備されていることが意外であると感じた。調べて情報提供していただきたい。

B委員

松本市や東京都渋谷区に見られるような車道に整備する自転車レーンが、札幌市に合っているのではないかと思う。物理的に分離する構造は、冬場に柵を外すという手間がかかる場合もあるし、また、柵と接触して転倒するという危険性もある。一概に物理的に区切っていないタイプが危険とは限らないと思う。

また、札幌は路肩が非常に広いので、歩道や車道に影響を及ぼさず自転車レーンを整備できるのではないかと思う。

C委員

自転車道は、対面通行が基本となるために広い空間が必要であるといった課題や、柵などを設けると冬期間の維持管理などの課題もある。

また、資料25ページのとおり、自転車レーンを車道に整備した場合、交差点は真っすぐ通行することになるが、自転車道の場合、一旦、歩道側に寄せてしまう整備事例では、左折車から見にくくなって、自転車と衝突する危険性もある。そういう観点から、素直に交差点を通過できる自転車レーンの方が良いのではないかと考えられる。

D委員

走行空間については、車道を狭くする場合と歩道を狭くする場合と二つ考えても良いと思う。

自動車交通量が減っているところは、車道を少し狭くして自転車の走行空間を確保することも考えられるし、余り人が通らないのに広い歩道を設置しているところは、歩道を少し狭くして自転車の走行空間を確保することも考えられると思う。

最近、都心で多い歩車分離式信号交差点で、自転車は、本来、進行方向の信号を車と一緒に青で通行すべきだと思うが、特に左折車に巻き込まれるような恐怖感を伴う。車と同じ信号で

自転車が行くことを理解していない自動車運転手が結構いると考えられる。

事務局

自転車走行空間の確保については、歩道の歩行者の通行量や車道の自動車交通量を勘案する必要がありと考えられる。

また、都市計画道路の古いタイプの4車線の整備断面は、3メートル×4車線で12メートル、それに両側に50センチの路肩で車道が13メートル、そして、両側に3.5メートルの歩道があって総幅20メートルで、路肩が50センチしかない。そのため、歩行者や自動車のことを考えた上でなければ、自転車走行空間の確保ができない状況である。

E 委員

自転車道は、柵が設けられていることが危険である場合や、対面通行が危険である場合、積雪地という地域特性から難しい部分があると思う。また、通常の自転車歩行者道は、人と自転車が錯綜する危険など、歩行者の安全性にかなり問題があると思う。そうすると、整備手法としては、自転車レーンもしくは自転車歩行者道で走行位置を明示したものが良いのではないかと考えられる。

また、道路すべてに自転車レーンもしくは自転車道をつくる必要はないと思う。ルートとして、自転車が安全に通れる区間と車道を走行する区間が、ある程度ネットワーク化されていればいいと思う。

F 委員

国道12号のモデル地区の歩道の幅は普通の国道の歩道と同じ幅ですか。

小野専門委員

もともと6.5メートルの幅員で計画されている歩道であり、電線の地中化が実施されているため、余計に広く感じると思います。

F 委員

普通の歩道でこのような形で整備できるのであればすばらしいと思ったのですが、6.5メートル必要では、一般道路では無理だと思う。

会長

全部が全部、一律に同じタイプにはならないと思う。条件を整えば、こういう整備手法もあるということだと思う。

G 委員

今までの議論は空間上で何メートルあるから整備できる、あるいはできないと言うような話になっているが、もう一方で考えなければいけないことがあると思う。

例えば、自転車レーンでは、荷卸しなどで一時停車があるときに、自転車がその車をよけることは非常に危険なので、そこでの荷卸しは規制する方向になると考えられるが、沿道の商店の方は、それでは商売をやっていられないから、自転車レーンはやめてくれ、ひいては反対運動という話になると思う。

よって、空間だけではなく、沿道にどのような人が住んでいて、どのような商売をしているかなども考えて、自転車レーンは、どこで整備できて、どこで整備できないということを考えていく必要があると思う。

H 委員

車道外側線の外側と歩道との間は路肩だと思うが、皆様のご意見でも、ここの幅がある程度とれるならば、一方通行で、車と同じ左側通行で走行できるのではないかと考えていると思う。

そこで、雨水ますの幅を除いて1メートル程度の幅があり、自転車が走れる専用の空間がどのくらいあるのかということをお教えいただきたい。

車道の左側通行が原則なので、そこを走るのが当たり前という考え方にしていくために、明確にできればいいし、その中で幅がとれるところをつなげていくことができるのではないかと考える。

事務局

歩道の幅と車道の幅という分類では調べることは可能かもしれない。しかしながら、市全体で路肩の幅ごとに延長がどの程度あるか分類するのは、難しいと考えられる。

整備エリアをイメージすることや、新しく都計決定された道路でどのくらいあるかなど、限定した条件の中で、調べる要素はあると考えられる。

会長

幅員だけであれば調べられるように思うが、雨水ますの入り方が道路によって全然違うので、そこがすごく難しいと思うし、データも無いと思う。

いずれにしても、いい意見だと思うので、自転車交通量の多いところでどうか、沿道環境がどうかなど、ある程度マップをつくり、それによってどうするかということで、より具体的に議論が進むのではないかと考える。

I 委員

自分の所属する会で、自転車専用の環境を整えてほしいという意見や、自転車は原則車道で歩道は走ってもよいという規則をまだ知らない人が結構いるので自転車ルールをもっとPRしてほしいという意見があった。

私も、自転車レーンは賛成ですが、そうすると、その空間が違法駐車に利用されるという問題も出てくるのではないかと考える。今、違法駐車していて車道を走れないような場合は歩道を走ってもよいという規則になっていますが、そういうものは活かされたままで自転車レーンをつくっていただければ良いと思う。

湯野専門委員

歩道の自転車通行可については、昨年6月1日に道交法が改正され、従来、歩道上は公安委員会の指定を受けたところのみ走行が許されていたが、その枠が拡大された。

明確になった部分としては、13歳未満と70歳以上、身体に障がいのある方、また、道路状況から、例えば道路工事が続いていて車道部分を走ることが危険だとか、車道を走ることによって通過車両と接触する危険があるとか、道路状況に応じて歩道に上がることが可能になっ

た。

駐車車両があって走れないとなると歩道に上がらざるを得ない状況が生じるが、それは今ご説明した道路交通法に照らすと、上がることが可能となると思う。道路状況による判断を伴うが、道路交通法上はそのような解釈になるということをご説明させていただきたい。

Ｊ委員

アムステルダムで自転車のレーンに立っていたら、ビュンビュン飛ばす自転車の人に、そこをどけるとどなられて、慌ててよけると言う体験をした。

このようなケースのように、自転車レーンはスピードを出して良い場所ということになってしまうと、子どもや高齢者はゆっくり走ってられないという問題があり、歩行者や子ども・高齢者の自転車運転者を守るという視点から、速い自転車は別なところを通行するという観点で整備することが大事ではないか。

そのほか、交差点では、きちんとルールを決めないと、かえって不便になるのではないかと。自転車の信号をつくらないと、うまく交通処理ができなくなってしまうと考えられる。

Ａ委員

札幌の道路事情はいろいろなところで全く違うと思うので、可能なところからやるというのは大変重要なことだと思う。

私の会社の前の道は、バス専用レーンがあって、歩道が狭くて、駐輪が多いという道で、そういう道をどうするのかというところは、順序立てして整理していかないと課題解消できないと思う。

私の会社の前の歩道幅員は2.5から4メートルで、駐輪されると、点字ブロックまで自転車がかかることもあり、さらに、その中を飛ばしていく自転車がいるという状況で、そういう道をどうしていくのかということは、また別に考えていかなければならないと思う。

自転車レーンをつくった場合は、歩車分離式の交差点は本当に厄介だと思う。自転車利用者が理解していないと、歩行者用信号で出て行って歩行者とぶつかってしまうということもある。教育は非常に重要になってきますし、ルールの周知徹底は重要で、ハードだけでは絶対無理だと感じている。

会長

実際に車が集まる場所、人が集まる場所、自転車が集まる場所は1カ所で、みんなが集まる。そういう中でどうやってみんなに分け合うのかということになるのではないかと。

ちなみに自転車レーンなどができた場合、歩車分離交差点ではどのような交通規制となるのか。

吉田専門委員（代理）

歩車分離とスクランブル交差点で考え方が違う。

歩車分離では、斜め横断はできない形ですので、交差点の中に自転車専用レーン、自転車横断帯を設置することは可能ですが、スクランブル交差点は、歩行者が4方向、斜めと交差点を全体的に横断することが可能となりますので、この中に自転車横断帯を設けることができないということになる。

D 委員

資料の 18 ページの写真は、トラックが電話ボックスの横に停車しているケースですが、路肩に自転車レーンができたとしたら、このトラックをよけて自転車を運転するのはすごく怖いと思う。

例えば、自転車レーンができた場合に、トラックのほうがレーンをよけて停車することとならないのか。

自転車と自動車との交錯が一番危険なので、停車するとしても、自転車レーンを確保した形で、車道に停車してくれれば、自転車の安全は確保されるのではないかと。

会長

荷さばきも同じような問題が起きると考えられますが・・・。

湯野専門委員

この件については、即答できないので、確認して次回に回答させていただきたい。

G 委員

自転車レーンをつくった場合、この件以外にも問題点があると思うので、資料の 21 ページの課題点の欄を埋めるなど、さらに的確にする必要があると思う。

B 委員

路上駐車回避というのは、自転車運転中において、非常に危険を伴う一番嫌なシチュエーションだと思う。通勤・通学の時間帯のみ駐停車禁止にしてしまおうとか、自転車の通行量がふえる時間帯のみ自転車レーンの安全を確保するような法律を考える必要があると思う。

F 委員

資料に、厚別、新さっぽろ駅周辺の整備手法が載っていますが、現実にこういう道路で実施されているのか。

小野専門委員

資料の 27 ページに整備箇所が出ていまして、国道に関しては、 と が整備区間で、 は既に 400 メートルを整備し、27 日に供用を予定しています。続きまして、 の反対側も引き続きやる予定で、それ以降、 について整備予定です。

歩道幅員は、植樹帯も入れて 6.5 メートルで、部分的には植樹帯がないところもありますので、そこについては歩道幅員 6.5 メートルです。

会長

すべてこうなっているということではなくて、たまたまここは広幅員であるということだと思うが、このようなケースは国道の場合、どのくらいあるのですか。

小野専門委員

ほとんどないに等しいという状況です。たまたま、ここはこれだけの幅員があったのでモデル地区として整備したという状況です。

また、今後、整備するにしても、引き続いてこれだけの幅員があるところは、すべて整備していくということではなく、モデル地区の結果を踏まえ、どのような考え方とすべきか整理していくことになると考えられる。

事務局

国の方針として、走行空間の原則分離の推進、戦略的整備の速やかな展開が平成19年に打ち出されました。その一連の動きの中で、先駆的にやれる場所を、全国で98カ所抽出しており、その中の非常に特別な例が、新さっぽろ地区ということです。

平成20、21年度の2カ年でおおむね整備ができるという条件で抽出されまして、その中の一つということなので、これが全体に拡大していくというよりも、この結果を踏まえて、いろいろな課題等を抽出して、今後、どう展開していくかということだと思ふ。

A委員

議論の本筋ではないのですが、新さっぽろ地区の整備において、自転車道とバス停の関係がどうなっているのかということと、地先の駐車場への出入口部分をどう考慮して整備したのかということに興味がある。

会長

27日から供用ということですから、細かいところがどうなっているのかということをごひ皆さんも現場で確認していただければと思ふ。

H委員

自転車利用のあり方を検討しなければいけない一番の理由は、歩行者の安全であると思ふ。歩行者の安全を最優先に考えるならば、ここが自転車通行可であるとか、ここは走行区分であるということを明示できるように今後やっていっていただきたいと思ふ。

現実の車道上の走行場所は、外側線の外側と言うか、歩道寄りのわずかな隙間しかないのが大半だと思ふのです。あるいは、白線がない場合もある。

実際に路肩の幅はさまざまで、突然30センチになったり、突然なくなったりということでは走れないのです。場合によっては、車道を車の通行に差し支えない程度に減らしてでも自転車レーンの幅を確保していただきたい。

原則、自転車は全部車道なので、どうやって自転車が車道を走れるかについていろいろ知恵を出し合って、走行空間を確保できるようなことを検討いただけるとありがたい。

K委員

自転車の走行ルールは、原則、車道の左側を通行することとなっているが、札幌市における実際の状況としては、そのことを知っている人が77%、そして、実際に走行している場所は、歩道を走っている方が73%という数値となっている。やはり、ここの部分を考えなければいけないと思ふ。まず、歩行者の安全の確保があって初めて自転車走行レーンの確保という議論に行くのではないかと思ふ。

ふだん自転車を利用して職場に行く方もいますし、いろいろな形で自転車を身近に使っていらっしゃる方もいますけれども、前提として一番大事なのは歩行者の安全性であることを忘れてはいけないのではないかと思ふ。

E 委員

道路を考えると、生活空間を侵害しないように歩行者とか、駐車車両のことを考える必要があると思う。

一方、自転車側のニーズとして、前回の資料で示されていた15～25歳の利用者層が多いと言う点がある。例えば高校生の利用者が多いことで通学時において自転車が道路に溢れ、小学生とか中学生にぶつかるということが考えられる。そのようなときに、高校生などがどういふふうになれば安全に走ってくれて、歩道を歩いている人たちも安心して歩けるようにするかということを考える必要があると思う。

先ほど、どこかのエリアの中でどこに路肩の部分の幅があるかという延長を調べるようなお話があったが、それとあわせて、高校生が通学するときにどういうルートを通っているのか、その中でどれくらい実際に自転車道として供用できる部分があるのか、さらに、高校生にルールについて学習してもらおうなどという調査もあわせてできると、おもしろいかなと思う。

L 委員

私は北区に住んでおり、朝の散歩時に見かけるのが、北校は校内に自転車を置くところがいっぱいあり、自転車通学する生徒がすごく多いという状況である。

近くには、小学校や聾学校があり、児童に対して安全性を確保するため、例えば、高校生が通学する時間帯を設けるなど、モデルのようなものをつくってはどうかと思う。

3. 駐輪環境について

事務局から、次回会議に向け、資料により、駐輪実態及び駐輪施設の状況、駐輪環境整備の考え方について説明。

所定の時間となったため、駐輪環境の議論に関しては、第3回目に行うこととした。

閉 会

次回会議について、5月下旬を目途に開催することで日程調整することとした。