

第 1 回 自転車通行環境整備に関する検討会議 議事要旨

日 時:平成 27 年 8 月 24 日(月)
10 時～12 時
場 所:大阪市役所地下 1 階
第 3 共通会議室

1 開会

- 1) 開催の挨拶 (大阪市建設局管理部長)
- 2) 委員及びオブザーバー紹介 (参考資料 1)
- 3) 検討会議について (参考資料 2、3)
- 4) 座長及び座長代理の選出 ※座長に山中委員、座長代理に正木委員を選出

2 議事

- 1) 検討会議の進め方について (資料 1、参考資料 4、5)

【藤本委員】

- 計画とは着実に進められることが一番大事であるので、ロードマップ(工程表)をしっかり描き、担当者が変わっても進めていける計画を作り上げてほしい。
- ネットワーク計画を作成以降、市として何か中長期的なスパンを具体的に考えているのか。

【事務局】⇒検討会議における意見を踏まえ、策定予定の自転車通行環境整備に関する計画については、PDCAサイクルを回しながら、長期的に進めていくように考えているが、短期的には安全対策を優先させたい。

【吉田委員】

- 計画を着実に進めていくためにも、安全利用に関する条例の「市の責務」の中に、「計画策定や見直し」を位置付けるという考え方もあるのではないか。
- 「市の責務」について、「道路環境整備」という書き方になっている経緯を教えていただきたい。

【事務局】⇒条例の骨子案については、検討会議を立ち上げて議論されている最中であり、まだ決まったものではない。

⇒現在検討中であるが、条例は、基礎自治体である市として、自転車の通行環境を整備促進していく方針を記載する予定であり、今回策定する計画については、市内の道路管理者の立場として、具体的な道路整備の考え方を定めるものであり、趣旨が異なっている。

【正木委員】

- 「市の責務」で「道路環境の整備等」とある内容について、沿道市民のごみ出しによる自転車走行の阻害や他の道路管理者に対する通行環境整備のお願いなども「道路環境整備」に含まれるのか。

【事務局】⇒自転車の安全を進めるには、道路交通法による規制の強化やルールの遵守、道路環境の整備の3本立てで考える必要がある。条例は、それらの総合的なもので、自転車の安全利用に関わってみんなで協働して守っていこうというものである。

⇒道路環境の整備は、当然、市も道路環境を整備しないといけないという考えのもと検討しており、主にハード的な面をイメージしている。ごみ出し等の市民の協力は、「市民の責務」で考えていくことと思っている。

【山中座長】

- 「市民の責務」の中に、道路の使い方のルール・マナーを守るということについても書き込めるのであれば、ご検討いただきたい。
- 条例に計画策定を位置付けるという点に関して、通行環境を整備するには計画をしないといけ
ないので論理としては位置付けることもできるかもしれない。計画は道路管理者や他の管理者
との関係もあり、協力して進めないといけない。

【事務局】⇒条例については別で議論しているので、いただいたご意見については一旦承ることとして
伝えてまいります。

【山中座長】

- パブコメの内容はどういうものを考えているのか。パブコメ後に修正は可能か。

【事務局】⇒計画の骨子案のようなものと考えている。パブコメ後に、その意見を踏まえた計画(案)を
本検討会議に示し、必要に応じて修正することになる。

2) 自転車通行環境を取り巻く状況について〈資料2, 3〉

【藤本委員】

- 警察庁の通達から間もなく4年になる。事故の多くは交差点部で起きていて、自転車歩行者道
と自転車歩行者道を結ぶ道路交通法第 63 条の6の「自転車横断帯」は問題視されている。通
達の中で自転車横断帯を撤去する方針とあるが、市としてどう考えているのか。

【事務局】⇒車の巻き込み対策は必要であり、安全に通行できるようにしていかないと考え
ている。ただ自転車歩行者道で整備している箇所が多い。自転車を車道へ誘導する際
は、対策を考えていきたい。

【藤本委員】

- 自転車横断帯が撤去されていなかったり、歩行者用の信号に「歩行者専用・自転車専用」の補
助標識がついていたり、現状がバラバラであるので、あわせて見直しをお願いしたい。

【吉田委員】

- 資料2のp1 について、自転車利用は日本全体で見ると減少傾向だが、都市部が増えている。
記述の表現をどうするかということもあるが、全体では少し減っているのが事実である。
- p6 の歩行者の事故の増加について、どんなところを事故の原因として考えているのか。

【事務局】⇒大阪市のエリアまでは分析ができていない。国の機関が調べた資料などを見て感じたこと
は、都心部のマナーの問題もあるが細街路の交差点の出会い頭事故が多い。細街路を
抜ける自転車を幹線道路に誘導して、細街路を抜けて走らない環境を作っていかなけれ
ばと思っている。

【大阪府警】⇒データを持ち合わせていないので明確に言えないが、歩行者・自転車側の信号無視
による事故が多いことがあげられる。自転車や歩行者の事故は、スマートフォンを使用
しながら、歩いたり、自転車に乗ったりしているのをよく見るので、注意力が散漫になり、
事故の危険性が高まっているのではないかと思う。

【吉田委員】

- 資料3のp3 の都心部の自転車環境整備について、本町通の自転車レーンの試行整備は規制
を伴っていない。規制を伴わない場合、安全を担保する・しないに関わってくる。今後の整備に
についても法定外で行うのか、あるいは規制を伴った形としていくのか、見解をいただきたい。

【事務局】⇒自転車専用の規制は、一定の幅員が連続的に必要となる。法定外の整備であっても、スピードの速い自転車の車道の走行や、長い時間の駐車 of 減少など一定の効果は得られている。既存の道路空間の中で連続した幅員の確保が難しい中で、一定効果のある法定外の整備でつなげていくことも必要と考えている。

【吉田委員】

- 資料2のp11について、全体として自動車交通量が減っているなかで、道路空間の使い方を将来に向けて考えていく必要がある。将来に向けてどういう方向で、市内の道路網を使って整備していくのかということをお自転車ではなく、そもそも上位の道路計画の中で何か位置付けをされているのかを教えてください。

【事務局】⇒自動車交通量について、平成2年の調査からすると今の段階で市全体として2割～3割、将来については、都市計画局の予測では更に1割くらい減るとされており、道路空間に将来余裕が出てくるであろうということまでは整理されている。それを、どの道路に、どのように使うか、自転車の通行空間を始めとして、例えば、にぎわいやみどりに使うという考えもあり、個々の路線ごとに何が適しているのかを今後議論していく必要がある。そういう意味で、どの道路を何に使うという上位計画はないが、私どもの立場で言えば自転車の安全対策で使いたいと思っている。

【正木委員】

- 資料3のp4について、自転車通行空間の現在の整備状況の図面が大阪市域のみの図面となっているが、ネットワークを考える上で、特に市の東部側で他都市との連続性も確認する必要がある。市域内だけではなく、市内の少し外側の部分の状況も資料に示してほしい。

【事務局】⇒次回にお示ししたい。

【仁平委員】

- 自転車を車道に誘導するため車道に色を塗るのは良いが、お年寄りや小さい子どもがゆっくり走れる部分として、資料3のp2に写真があるような歩道を色分けしている部分は残してほしい。

【事務局】⇒今後の検討の参考とさせていただきます。

【山中座長】

- 現在、国でガイドラインの見直しを行っており、法定外のカラー化の形態をどうするかが問題となっている。自転専用通行帯の規制のあるところしか塗らさないという意見もあり、その点についてはガイドラインの見直しを見てから判断してもいいのではないかなと思う。
- 本町通において、歩道の自転車通行可を残すということだが、今後どうしていくのか。

【事務局】⇒本検討会議での議論を踏まえた上でのこととなるが、お年寄りや子どもは歩道を走らせてほしいという意見も聞いており、自転車レーンの整備は都心部を優先して行い、自転車歩行者道整備を行った周辺部では、ミッシングリンクの解消や、歩道内の通行ルールを促す注意喚起を行うなど、質的向上を中心に行っていければと思っている。

【山中座長】

- 基本的に歩道通行が可能な条件は子どもやお年寄りであり、通行可の規制をかけなくても通行はできるので、規制の必要性に関する議論はある。
- 資料3のp4の図で自転車道と自転車歩行者道と一緒に記載されているが、それぞれあるのか。また、自転車歩行者道について、道交法の通行位置指定はかかっているのか。

【事務局】⇒資料3のp4の図について、それぞれ道路はある。多くが自転車歩行者道で、通行位置が明示(色が塗られている)されている道路である。市内では通行位置指定までは行っていない。

【山中座長】

- 今後、自転車の安全対策を中心に考えていくのは良いこと。
- 大阪は、世界に冠たる自転車都市で、これだけ自転車が使われている都市はない。世界中がこんな都市を目指しているので、そこを認識いただいて、安全対策を積極的に頑張っていたらと思う。自転車を安全に使っていくということを、世界中も考えているので、それが両立できれば本当に誇れる都市となる。先進都市でこれほどの自転車利用率のある都市はない。

3) 自転車ネットワーク計画の検討内容について〈資料4〉

【山中座長】

- 資料4のp9について、計画の年次、おおよその年数みたいなものはないのか。

【事務局】⇒今年度に今後の方向性が決まれば、短期に、5年くらいで最低限必要なところは整備していきたい。また、それで終わるのではなく、さらに通行環境の改善に向け、中期・長期と継続的にPDCAを行いながら進めていくイメージである。

【山中座長】

- 計画をきちんと位置付けておかないと回らなくなるので、そこはしっかりお願いしたい。

【藤本委員】

- ネットワーク路線の選定にあたっては、交通安全対策や市民の利便性向上等の目的をはっきりさせ、だから必要だというストーリーが必要だと思う。車は車の、自転車は自転車の、歩行者は歩行者の立場で意識が違うが、ネットワーク計画によりみんなの意識がそろうようなものを示し、発信していくことが必要だと思う。

【正木委員】

- 資料4のp4の検討の視点について、例示としてエリア・道路の種類などと記載してあるが、中心部の幹線は明らかに事故が多く、重点的に考えていく必要があるが、道路の密度がある程度仕上がっているため、今さらお金をかけて新たな道路ができるとは考えられないことから、ネットワークとしては既存の幹線道路ということになる。
- また、限られたお金で整備を進めていくには、もう少し費用を絞った整備形態を考えると、大阪式の新しい考え方がないと、国のガイドラインがあるからだけでは理解してもらえない気がする。

【山中座長】

- 通行環境の整備密度が高い都市は、幹線道路だけでなく細街路もしている。事例の金沢もほとんどが細街路である。整備は白線のラインを引くだけで、3年間で約20km位整備している。整備した路線では自転車事故が4分の1に減っている。金沢は全体の事故も減っており、何が原因かは分析が必要だが、自転車も車も速度は下がるようである。また、左側通行の徹底を図っており、車からは自転車が来る方向がわかりやすい。左側通行については街頭指導を徹底して行っており、整備と啓発を両方でしないときれいに左側を走る状況にはならない。一方向で走り出すと事故は減っている。

- 密度でいえば、金沢の細街路の表示はそんなにお金はかかっていない。ただ街頭指導はかかるが、地元と協力して行っていけばと思う。
- 幹線道路は大阪の中心部でも500mピッチしかないなので、そこを入れるか入れないかの議論で、内部をどうするかは事故の状況を見て検討すればいい。幹線道路の中の路線(細街路)はゾーン30に合わせて行っていくという方法もある。

【事務局】⇒幹線道路でネットワークをしっかりと作り、そこに通過交通となる自転車を誘導していくことを考えている。細街路は延長が長いので、全部はできない。場所・地域を区役所と相談しつつ、優先箇所を選定し、地域密着で啓発と整備をセットで行うことを考えている。細街路の整備形態については、国のガイドラインを踏まえながら、今回策定する計画に考え方を盛り込んでいきたい。

【山中座長】

- 歩行者と自転車の事故は増えており、何とかしないといけないという意識は重要である。自転車関連事故の方は減っているが、なお約5千件残っている。自転車都市と考えた場合、減らすことは重要である。なぜ自転車レーンだと自転車事故が減るのかも理解できていない部分があると思う。私は速い自転車が一方方向に走るということが重要で、左側通行を徹底することが事故を減らすことにつながっていると思っている。自歩道では自転車の走行は両方向となるので、交差点事故はなかなか減らない。対面は交差点処理が非常に難しい。なぜ、自転車レーンにしないといけないのかとされているところがかなりあると思うので、自転車事故を減らそうと思うと、自転車を車と同じ方向に走らせることが大事ということを徹底して理解してもらうことが必要かもしれない。
- 本日の資料について、概ねその方針で進めていきたいと思う。いくつか修正点やもう少しお聞きしたい点などは次回までに整理していただきたい。
- ぜひ大阪は世界に冠たる自転車都市という自覚とその利点を生かし、自転車の安全な利用ができるまちとなる計画を打ち出し、なぜこの施策が重要なのかを市民にきちんと説明していただければと思う。

4) その他

【事務局】

本日いただきましたご意見を踏まえまして、次の第2回にネットワーク計画の素案を示させていた
 だく。また、今回いただいた意見に対する追加資料も示させていただきます。

3 閉会