

第3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 28 年1月 28 日(木)
午前 10 時から正午まで
場 所:大阪市役所4階
市民局第4, 5, 6会議室

1 開会

- 1) 開催の挨拶 (大阪市建設局管理部長)
- 2) 今後の検討会議スケジュールについて (参考資料4)
- 3) 自転車利用環境向上に関する説明 (山中座長)

2 議事

- 1) 「本町通における自転車レーン整備の効果検証 (速報版)」について (資料1)

【藤本委員】

- 駐車車両も以前に比べ、全てではないが改善されていると思う。
- 本町通は、とても快適に走れる大阪のシンボリックなレーンになっている。
- 今後もこのような空間がどんどん増えていくことを望んでいる。

【山中座長】

- 車道通行割合は歩行者の多い時間帯では異なり、7～8割の方が走行しているのではないか。
- 時間帯のデータを出す方が、歩行者が歩いている危険な時に自転車がどこを走行しているかわかるのではないか。

【事務局】⇒今回の整備区間における車道通行割合が低い原因として、平成25年度に整備した御堂筋付近は歩道における歩行者が非常に多く、自転車は割とすんなり車道を通行してもらっているが、平成27年度のなにわ筋付近の区間は、歩道に人が少なく余裕があるので、自転車もあえて車道に出て走ることにはしていないと感じている。

⇒今回の整備効果について、着目点として2つあると考えている。一つは、平成27年度の整備区間ではない本町の方でも若干車道を通行する割合が上がっていることで、整備箇所が広がることによって知る人も増えるという効果がある。もう一つは、路面表示は、繰り返し目にすることで、それが啓発効果として出ているのではないかということである。

【吉田委員】

- 朝の通勤時間帯に車道通行割合が高いのは、その通りである。
- スペースがあれば歩道を走りたいと思っている人が、朝など、車道上にこの路面表示があるので、通行位置が変化したところが大きい。そのため歩道に歩行者がいなくなると自転車は歩道に戻ってしまう。
- また単路区間の車道走行は比較的高いが、交差点に近づくと歩道に入る利用者も多い。
- 交差点での信号制御などがまだ十分日本の中で技術基準が整っていない。今後このような箇所へ対応していく必要がある。
- 日本の特徴でもあるが、なぜか幹線道路でドライバーが休憩をしていることが多い。通常、幹線道路は交通を流すところであるはずが、なぜか休憩している人が多いというのは海外と比べるとあまり良くない特徴である。

【正木委員】

- アンケートでは6～7割が「進めるべき」との意見で、一定の効果を皆さんに見て頂いたと思う。
- 停車帯がなくなり、休憩されている方とは別に、沿道の土地利用の関係で荷捌き場として使われている方もいる。このまま計画を進め、落ち着いた頃に沿道の方々の意見を聞くことも必要ではないか。

【事務局】⇒荷捌きや立ち寄り停車が第1通行帯を使っており、自転車レーンとどちらを優先すべきかの議論がある。規則的には、自転車の車道左側通行を優先していくべきと思っているが、現実的には難しい。実際はパーキング・チケット等で路上駐車を認めている区間もある。自転車レーン等の通行空間をどうしていくのかは課題であり、地域の意見を聞きながら進めていきたい。

【山中座長】

- 自動車の利用者アンケートはどのようにして回答を得たのか。

【事務局】⇒走行している車に聞くことはできないので、停車されている車から降りられた方や周辺のコインパーキング等に停められた方に回答してもらった。以前にインターネット調査も実施したが、なかなかサンプル数が集まらなかったので今回は実施していない。

【山中座長】

- 通過する車の意見をとるのは確かに難しい。
- 沿道の駐車よりは評価が高いのではないかと。よく言われるのは、「自転車の動きが分かるようになった」「今まで突然飛び出してきたことに比べ、目で見えるようになった」という意見である。

【吉田委員】

- もう一つは、第1通行帯よりも第2通行帯を選択する割合が高くなっていると思う。
- 交通量がとても多い区間でもないのに、ドライバーが自転車側の第1通行帯を外す形で通行しているのも特徴の一つである。

2) 「自転車通行環境整備計画（素案）」について〈資料2及び参考資料3、5〉

【藤本委員】

- 「ポイント整備（交差点の周辺）」の「自転車のピクトと矢羽根を交差点部に設ける」ことについて、交差点の出入り口部分にピクトグラムを置くことで、自転車が直線的に交差点に進み、そのまま交差点を越えて通行することを示そうとしていると思う。しかし、交差点では、自転車が横断歩道につられてそちらによって走っていくときに左折巻き込みの事故が起きている。事故が一番多い交差点で、自転車が何処を走っているかを後押ししてくれるようなものが必要である。自転車がここを走るということを車の人にもわかってもらわないと自転車の安心と安全を担保できない。
- 本町通のレーン整備の交差点のように、自転車が交差点をまっすぐ走って進むことを示す整備も含めて交差点の整備としてほしい。
- 交差点内部に、矢羽根を何点か置くことに何か障害があるのか。予算的なことで整備できないのか、量的な確保のためにポイント整備にするのか。

【事務局】⇒本編のp27に記載しているモデル図と写真の間の小さな図で、自転車と矢印と青色の矢羽根をどこにつけるかを表している。基本は幹線道路同士の交差点において、まずは流入と流出付近にピクトグラムの整備をしていきたい。細街路との交差点は状況を見て考えていきたい。交差点内は、自転車横断帯の撤去とセットであり、次のステップとして線状の整備となると思っている。

⇒計画として、短期の3年は歩道から車道に誘導することを、まず最優先にしようと思っており、自転車の車道通行を促す表示をしていく。次に7年かけて、自転車の安全性確保の取り組みの一つとして交差点内の整備をしていきたい。これは予算の問題というよりも交差点の処理の問題である。交差点処理をするには、信号制御や自転車横断帯等があり、一つ一つどのようにしていくかを個別に考えて処理をしていかないといけないため、その整理に少し時間がかかる。ポイント整備をしている3年の間にその議論を詰めて、引き続き整備ができるよう進めていきたい。

【山中座長】

- 出入り口に矢羽根をいれるというパターンは、今までなかった例なので、それがどれだけ効果があるかをもう少し検証した方がいいのではないかと。交差点をつなげている例はいろいろあり、効果が出ている。

- どこからやるのかということについて、交差点から誘導するのはなかなか難しいかもしれない。歩行者が多いと交差点から車道に出していくということはあるかもしれないが、車道に出て左折車が寄ってくる。そこへ突然飛び出すのは危ない。誘導のポイントとして「どこからがいいのか」「表示をどこに置くべきなのか」ということを、モデルとしていくつか検証していかないといけないのではないかと。
- 国のガイドラインより前に国総研で車道に出すポイントを議論していた時期があった。「交差点の手前でレーンが消えてしまうのでどうするか」「30m手前で出せばどうか」などを議論していたので、そういうのも踏まえて少し勉強をした方がいいのではないかと。
- 効果的な方法を見つけて、どんどん整備していくことは方針として良いと思うが、何を目的にするのかによって違ってくる。車道に出すポイントを示すことと自転車の通行位置をドライバーに見せることが重要である。

【事務局】⇒効果的な場所、あるいは路線はどこがいいかなどを含めて検討したい。とりあえずは歩行者の安全を確保するために「自転車は車道を走って下さい」という表示をしていく中で、考えていきたい。

【吉田委員】

- 通常の道路では、自転車の担当でない部署で改築等のいろんな作業をしている。通常の改築業務の中で当たり前前にこのマークを入れるというように、構造条例に反映するなどのプロセスは考えているのか。

【事務局】⇒道路設計の担当部門等と自転車の担当部門は同じ局内であり、連携して行っていきたい。

⇒今回、「車道内に1mの幅を持ったレーン」と基本的な考え方をここで整理ができるので、これをもとに次のステップの実設計にどう進めていくのかの議論に入っていけると考えている。

【藤本委員】

- 交差点で一番問題となっているのが、いまだに進まない自転車横断帯の撤去の問題と信号に付けられた自転車歩行者専用という補助看板についてである。
- これらがあると法令上はどうしても車道に矢羽根が引いてあっても、自転車横断帯を通らないといけないうえ、ちぐはぐになってしまう。そこは他の都道府県に後れをとらないように交通管理者の方も協力していただいて、総合的に交差点の安全を確保してほしい。
- 歩道の歩行者の安全を第一に確保するという意味合いにおいて、自転車は車道であることの一環で交差点の整備をしていただき、その中で、交通管理者と道路管理者とで協議を重ねて達成していただきたい。

【山中座長】

- 矢羽根があって、自転車横断帯があると大変なことになるので、そこはお願いしたい。

【吉田委員】

- 藤本委員の言われた背景として理解していただきたいのは、国のガイドラインにもあるが、1台でも車道を走っている自転車があるのならば、その安全性は誰が保障していくのかという考え方である。
- 矢羽根を入れて歩道の自転車を誘導していくという考え方もあるが、実は今回の本町通でも導入前から車道を走っている自転車は4割程度いた。つまり、自転車が車道を走っているということを知らなかったという状態で話がスタートしている。重要なのは今、車道を走っている自転車に対してもきちんと安全を確保していくために、この矢羽根のマークは非常に重要であるということをしかり意識していただきたい。
- そもそも車道通行を認められている車両の一部であるので、その安全をしかり確保していくという意識が自治体担当者の好き嫌いの中で、「車道は危険なので、歩道に誘導すべき」と言われるのであれば、法規制として「車道通行自転車禁止」ということを、極端な言い方にはなるが、検討しないと「車道を走る自転車の安全は誰が担保するのか」「認められていないことをしているのか」ということが、すっぱり抜け落ちてしまう。そのあたりは、道路管理者と交通管理者の方が意識を持って、この計画を前向きに進めていっていただきたい。

【事務局】⇒今回の計画が策定できれば、自転車の通行環境について、道路管理者の立場としての大阪市の考え方が整理できるので、これを持って関係者と協議をしていきたい。

【正木委員】

- 矢羽根の形などは決まっているが、最初に座長からご説明いただいた中で、京都などの写真があり、色が落ち着いた色合いであった。自動車の運転手も見やすすくないといけないし、自転車の利用者も利用しやすすくないといけないので、そのあたり表示の色はどうなっているのか。

【事務局】⇒大阪府のガイドラインに基づいて進めたい。

【山中座長】

- 大阪府のガイドラインに基づくと、明るいブルーの色か。

【事務局】⇒そうである。景観を特に重視していくべき地区もあり、そういうところでは個別で議論することはあると思っている。

⇒基本は青色で考えているが、概要版の進め方の一番左下にある「周辺環境等を踏まえ」と書いているのは、景観も重視していくことを意識している。

【山中座長】

- ブルー系ということであるが、あんまり鮮やかな色を使うと周り合わなかつたりするので、少し白みを増やすなど、彩度を調整するしかない。
- 私が最初に説明した大分県の例では、色は関サバブルーといわれていて、これは落ち着いた色でなかなかいい。ただ舗装の色と同じようになってしまうので、もう少し青みがあると思っている。このようにブルー系といってもいろいろある。宮崎県はもっと濃いブルーを使っているが、濃いブルーは夜間が見にくい。京都も色々やられて、ベンガラ色というのはほぼ確定しているようである。
- 色彩コントロールに関しては、ガイドラインでも標準色が挙がっている。あくまでも標準なので、その色を守らないといけないとはなっていない。
- 色彩の専門の人たちからは、あまり色の鮮やかさで勝負するのではなく、明度差で明確にマークを見せてほしいと言われる。アスファルトの色と同じ色を使うと絶対に見えない。地面の色とどんな明度差をつけるかが重要で、地面が暗いのであれば明るい色を、地面が明るいのであれば暗い色を使うなどで色を考える。
- 金沢も頑張っているように、実は白でも大丈夫で、交通管理者に許してもらえれば白でもよい。ピンポイントカラーとして青の矢羽根を使って、後はマークで頑張る等、いろいろやり方はあると思う。

【正木委員】

- 彩度も重要であるが、観光客や他から来た人も自転車を楽しんでいただくなどいろんなことを考えると、あまりに違和感のあるようなものだと、せっかくいい景観をつくっても矢羽根の色で「なんだこれは」となる可能性もある。

【藤本委員】

- 自転車道の文言が概要版と本編とで違っている。本編のp20の表で、下から2つ目の自転車道の箇所について、これは今後採用するわけではないと思うが、写真の左側に「特に自転車の安全性・利便性を向上させる場合に採用」と書いてある。この形態は交差点処理などで問題があって、やるべきではないと思う。概要版の方にはきちんと書かれているので、混同しないようわかりやすく直してほしい。

【事務局】⇒これまで、自転車道は空間に余裕のあるところに作ってきた経緯がある。ここは表現を直させていただきたい。

【山中座長】

- ガイドラインでは自動車の速度が高いところになっている。
- 自転車道の文言については、色々あり、今後のガイドライン見直しにおいても一方向通行が標準に変わってきているので、そこはまた検討をしていただければと思う。

【藤本委員】

- p21 の①自転車レーンの右表について、特徴のところに括弧書きで「交通規制なし」とあり、その下の通行方法に「自転車専用通行の規制も可能」とある。交通管理者との調整等の状況を踏まえ、規制をかけるかどうかは個別で判断していくことだと思うので、特徴のところでわざわざ「交通規制なし」と括弧書きで書く必要はないのではないか。

【山中座長】

- 車道混在についても同じである。

【事務局】⇒特徴の箇所の「規制なし」の表現については、削除させていただきたい。

【正木委員】

- p22 の③のところで、図では縁石で区分をすることになっているが、例の写真を見ていると、夜はデリネーター等をつけていればわかると思うが、これでは自転車にとってわかりにくいので、車道との区分でもう少し工夫できないか。写真をみると、同じ高さで車道と自転車道との間に縁石があるだけになっている。
- 交通量の少ない道路であれば、それでもいいのかもしれない。大阪の中心部でこの図と写真で説明するのはいかがなものかと思った。

【山中座長】

- この構造については、色々ある。ガイドラインでは縁石の高いものが書かれているが、それがいいのかわからない。
- 車道も写っている写真にすれば、現在のガイドラインに沿って整備をしていることがわかる。

【事務局】⇒写真の方はもう一度見直す。

⇒この道路は、縁石の横に白で実線が引かれており、また市内なので道路照明は割と明るい。そのあたりが分かる写真に撮り直し、現地を見ながらご指摘いただいた事を踏まえ、構造的なことも考えていきたい。

【藤本委員】

- 今後、国のガイドラインが出てからのことになるかもしれないが、青色はベタ塗とするのか、それともブルーの線を1本入れるのかについては、府の方針で決められていくということか。
- ベタ塗でなくても通行の位置がわかるのであれば、ラインを先に一本引いてしまっ、規制をかけるかどうかを決めた方がいい。できれば自転車のピクトと合わせて青のラインを引いてほしい。

【事務局】⇒他のところと合わすことは啓発していく上でも重要だと考えている。

⇒ベタ塗をやめるとコストの削減にはなるが、全国的な動向もふまえ、P D C Aサイクルに合わせて変えていきたい。

【仁平委員】

- 1m以上の幅があるところから整備ということで、パーキング・チケット等のある場所が考えられるが、そこをどうするか決まらなと、3年や7年で一遍に進めていくことはできないのではないか。
- バスの優先を塗っているところはどうか。

【事務局】⇒パーチケ区間には課題が残されており、どうしていくかはモデル整備をしながら検討していかないといけない。

⇒モデル整備としては、パーチケを撤去する場合や、パーチケの内側に自転車レーンを通す場合、あるいは、外側に通す場合など、いろんなケースがあるので、それらを検討していきたい。

⇒基本的には、コインパーキングも増えてきているので、駐車需要が足りているところは、パーチケを撤去して整備したい。そのあたりは検討し方向性を決めて、計画の流れに間に合うように進めていきたい。

⇒バスの優先レーンや専用レーンは、軽車両は通れる。バス優先レーンとしてエンジ色で表示しているところが多いが、自転車もそこを通行していただくことを考えている。その表示をどうしていくかは、言われるように課題である。

【山中座長】

- 実際には時間規制がかかっているところが多いのか。そこをどうするかだと思うが、この金沢の写真は優先レーンである。

【事務局】⇒7時から9時など時間規制がかかっているのは多いと思う。

【吉田委員】

- この金沢のところは、優先時間以外でも基本的には自転車は車道を走っているのか。

【山中座長】

- 優先レーンの時間帯から始めた。バスだけしか走っていないときに自転車を混在させることから始めた。今は時間帯に関係なく、自転車が走っている。
- この金沢の例でいくと、自転車が歩道から車道へ飛び出してくるという行動が多かったところである。バスの運転手にヒアリングをしたところでは、その行動が減ったので、前に自転車がいてイライラすることもあるが、以前に比べ安全になったと言われていた。
- バスの台数等にもよるので、いろいろと検討していただきたい。

【藤本委員】

- 東京の国道246号でも実施した。

【吉田委員】

- 国がそのことを前提に矢羽根を描いているので、ちゃんと幅員が確保できるのであれば、帯状の自転車レーンのようなものを設けて、幅員が足りないところは矢羽根を入れて通行位置を示してほしい。複数車線があるのであれば、第1通行帯から第2通行帯へ車線選択を変える等も起きているので、矢羽根を避けて通行するという実態は確認されている。

【事務局】⇒道路状況もみて関係者とも調整し、どの形がいいのかを検討していきたい。

【山中座長】

- このネットワークのイメージ図はもうちょっとレベルを上げた方がいいかもしれない。
- この線が道だと皆さんわからないと思う。もう少し道らしく、丁寧に線を入れると、道を開かしていくのだなとわかると思う。私たちはわかるが、一般の方はわからない。コンセプトはいいので、もう少し丁寧にデザインをしてもらえると道路のことだとわかると思う。

【吉田委員】

- 交差点に点があるが、実際は交差点の周辺に矢印と自転車マークを整備するため、誤解を与えてしまうと思う。

【事務局】⇒図に関してはわかるように対応したい。

【藤本委員】

- これで大阪市内は自転車にとって走りやすい空間が今後できてくると思う。
- 一つ問題があるのは、視聴覚障がい者の方々等の運動促進などで利用するタンデム自転車という2人乗りの自転車についてである。後ろに視聴覚障がい者の方々等を乗せて運動機能の障害の回復を図るなど色々効果があるのだが、昨年京都府が公道を通行可とした。兵庫県はもともと通行が可能となっている。兵庫県と京都府がタンデム自転車にのってもいいとなっているのに、大阪府はダメである。ここで議論することではないかもしれないが、そういう自転車も含めて通りやすいような環境整備も合わせて検討していただきたい。

【吉田委員】

- 補足すると道路交通法上、タンデム自転車は認められているが、各都道府県の道路交通規則の中で二人乗りの普通自転車を禁止するという意図で条文が書かれている。しかしタンデム自転車のことは考慮されずにきており、道路交通法上は位置づけられているが各都道府県では禁止されているという状況にある。
- ベロタクシーと言われるもの、東京では3輪だが走っている。これから観光ということを考えるのであれば、そういうことも念頭に置いておく必要があると思う。

【事務局】⇒大阪府内の考え方や現時点の禁止がどうなるのか、観光施策でいろいろある自転車をどうするのかなど、その時々に応じて見直す必要があればP D C Aで見直していきたいと思っている。

【山中座長】

- 府と協力して進めていっていただければと思う。
- いくつか単純な修正、表現の修正等をしていただいて、パブリック・コメントを2月の半ばごろから実施するということがいいのか。

【事務局】⇒今から直して実施するとなると早くも2月半ばごろになると思う。

【山中座長】

- 修正等は事務局にお任せして、パブリック・コメントの手続きに入っていただきたいと思う。

3) その他

【事務局】

いただいた意見を踏まえ修正をし、2月から3月にかけてパブリック・コメントを実施したい。第4回の検討会議は、3月下旬の開催を予定している。

3 閉会