

## 第4回 自転車通行環境整備に関する検討会議 議事概要

日時:平成28年3月24日(木)

15時から17時まで

場所:大阪市役所地下1階

第10会議室

### 1. 開会

- 1) 開催の挨拶 (大阪市建設局管理部長)

### 2. 議事

#### 「自転車通行環境整備計画(案)」について

- 1) 「自転車通行環境整備計画(素案)」の振り返り(報告)

- 2) 「パブリック・コメントの実施結果」等について

#### 【藤本委員】

- 自転車レーンの規制「ある」「なし」によって自転車通行の安全性が違ってくる。最終的な展望、3年・7年・長期にわたってどこをめざしていくのか。
- 将来的に規制をかけて自転車の安全を担保するということも書いていくべきではないか。

#### 【事務局】⇒道路管理者の立場である市が、規制について書くのは難しい。

「規制をかけられる道路をつくる」ということは言えるので、計画の詳細版には「規制をかけられる状態にまずはしていく」ということを含め、そう記載とさせていただいた。

#### 【山中座長】

- 規制がかけられる「構造」をめざし、規制が必要な場合等は、さまざまな交通状況等によって変わるので、そこは交通管理者等と協議して対応していけばと思う。
- 理想像としては、専用通行帯ができ、歩道の自転車通行可をはずしてこれを最後の理想形として作りましようとするが、歩道の規制を外すかどうかなど色々と議論されている。理想像に向かってどういう手順で進めていくかという議論だと思う。

#### 【吉田委員】

- 規制をかけるとなると、道路に標識を設置するなど、いろんな付加的な構造物が必要となるので、交通管理者から計画的に実施すると言えないのが現状ではないか。
- 大阪でもほとんど事例がない。路上駐車の問題も含め、どう連動して変えていったらいいのかなどは、早く事例をつくって積み重ねていく必要がある。事例を積み重ねることで、計画の見直しの際に、できるかどうかの議論がもう少しできるのではないかと期待している。

#### 【大阪府警】⇒最終的にめざすところについては、道路環境であったり、交通状況であったり、総合的に判断して決定すべきである。環境を整えば、専用通行帯より自転車道の方がいいだろうし、そういう意見も出てくると思う。「車道は怖くて、走れない」という声が届くのも現状であり、そういう人の声にも耳を傾け、市をはじめ各道路管理者が整備していただいた状況をみていく必要がある。規制の選択肢を外しているわけではない。

#### 【正木委員】

- もともと停車帯で荷捌きしていたところも多く、路上駐車の問題などがあるので、本当に規制をかけられるかは疑問。裏側で荷捌きをとるなど、まち全体の形態がある程度、形づいているところであれば大丈夫だと思うが。
- 同じ自転車でも子どもがゆったり走る・遊び的なものから、ものすごいスピードで走る自転車があり、その差が激しい。あまりきちっとした形で規制をかけるのではなく、その場に応じた内容で、少し時間をかけて、固めていくことが必要ではないか。

【山中座長】

- その場の交通状況等を踏まえながら、実情に即した形態にしていくことが必要である。

【藤本委員】

- パーキング・チケットなど、沿線というのは事情によってはとめなければならないところは絶対にある。その場所で、自転車の人が合法的に車道を走っているときに安全をどう担保してあげるのかという話である。
- 歩道は歩行者のためのもので、本来の自転車機能を発揮するには歩道ではできない。例えば、パリなどでは、駐車場は敷地の中に持っていない。路上駐車が基本となっている。そのときは第一車線を潰して、そこを駐車帯にし、その右側に自転車レーンをつくるというようにした。将来的なスペース利用として理想的ではないか。

【事務局】⇒後からご報告するが、御堂筋のモデル整備がそのイメージに一番近いかと思う。

【吉田委員】

- デンマークでは基本的に幹線道路に整備した場合は、路上駐車というのは一歩中に入ったいわゆる生活道路や街路にある。どういう風に道路を使ってほしいのかということはある程度絞り込んで、幹線道路については基本的には通行を優先にする。荷捌きは一歩中に入ったところで、その機能を受け持つということが一つ大きな考え方として重要ではないか。
- 京都の例も出てきたが、京都は逆に狭い道の方が多いので、そちらの方に自転車の通行位置をたくさん描いていき、面的にするという話である。幹線道路のところで逆に路上駐車を受け入れられるような構造に何とかできないかの検討をしている。そのあたりは市によって、対応の仕方は違ってくるのではないか。

【山中座長】

- 幹線道路の議論ができましたが、ロジック的には幹線道路の通行環境整備をまず優先させることで、そちらの快適性を上げる。「誘導」という言葉がどうも生活道路をほっておくというような議論になっているような気がする。
- 金沢や京都は幹線道路での快適性を上げるのは相当難しいので、生活道路で頑張っている。
- 市はなんとか「幹線道路で頑張りましょう」と、幹線道路の快適性を上げることで、自転車が速く走れる状況をつくり、自然に幹線道路を使ってもらおうという論理である。「誘導」という言葉はきつい言葉だなと思っていた。
- 細街路でも高校の近くであるとか重要な細街路などでは、対応せざるを得ないと思う。

【事務局】⇒第1回のときに自転車利用の現状について説明したが、長距離の利用者、通勤等が増えていて、そういう人たちは速度が速く、幹線道路を走ってほしい。もともとそこに住んでいる人は生活道路ということになるかと思う。その辺を分けて考えて、特定の自転車利用はこちらを利用してもらうというように「誘導」という言葉は直したいと思う。

【山中座長】

- 車道を一方向に走ってくれる方が、出会い頭の事故は減るだろうと言われている。実験したことはないが、生活道路を通る自転車より幹線道路を走る自転車の方が事故にあう確率は減るということもあるかもしれない。しかし、実際には幹線道路を走るのは怖くて走らないという人もいると思う。できるだけ幹線道路の快適性を上げていくしかない。
- 自然と自転車は幹線道路を利用するようになるということでもいいと思う。

【事務局】⇒幹線道路の安全性・快適性を上げることによって、利用してもらえるようにしていくという文面を考えて書かせてもらう。

【吉田委員】

- 自動車との並走や路上駐車等の問題については、国総研でも研究されているが、自動車の速度が速いところなどでは、ラバーポールなどを白線上に設置するなど、しかるべき対策は行っていくべきである。

【事務局】⇒具体的な対策については、道路一つ一つをみて決めていかないといけない。今後さまざまな場所で試していくことになる。

【山中座長】

- 各都市も苦勞して進めている。そこは現場に合わせながら進めていかないといけない。
- あと一方通行の話について、御堂筋の場合は、道路は一方通行で、自転車は両側の歩道を双方向に走れるということである。一方通行の道路では、一方通行の自転車利用を考えると議論と両側に空間を作りたいという議論と少し混乱しているような気がしている。答えとしてはちょっと整理をしておいた方がいいのではないか。
- 大阪は、特殊で幹線道路が一方通行の場合があるので、この様な議論が入ってくるのはわかる。一般論としては、歩道と同じように両側に双方向通行の空間を作りたいという意見が多いというのは言われるとおりである。しかし、海外でも散々言われているが、よほどうまくことやらないと安全面の問題が起こる。利便性で仕方がないかもしれないが、その点を理解して工夫してやらないといけない。

【事務局】⇒道路の一方通行と自転車の一方通行の話がいっしょになってしまっているの、そこは整理をさせていただきたい。

【山中座長】

- 御堂筋のような広幅員道路で、車道両側に一方通行だけの自転車通行空間で許してもらえるかは、非常に悩ましい。
- 双方向の空間をつくらざるを得ないのであれば、交差点は相当気を付けないといけない。
- 大交差点については、設計上、解けていないところもある。特に自転車の速度が上がると、今の横断帯・交差点では処理できない。今は自転車の速度が下がっているの、何とかなっている。

【吉田委員】

- 双方向であるにも関わらず、センターラインが入っていないので、進行方向がわからない。双方向のところは双方向のレーンとして認識できるようにしてほしいと言っているのではないか。
- 今後、一方通行が原則となると、逆に双方向のところは、双方向とわかるようにしないとわかりづらい。今は路面表示の向きだけで、双方向かどうかの判断をしないといけない。海外の自転車道では、向きも入っているのでわかりやすい。

【山中座長】

- 海外では一方通行が原則なので、むしろ双方向がきちんと明示されている。車にとってもここは両方から自転車が来るということがわかるようになっているのが基本である。

【正木委員】

- p 5 の自転車安全利用に関する条例について、府が出す条例があり、それに準じるという考えであると言っていたが、読んでもなかなか難しい。
- 府の条例に準じるという前に市としてこれをどう読めばいいのか。「府は」を「市は」と読み替えればいいのか、どこをどういう形で読んでいくのか。これがあるので、府条例に準じてというにはちょっと粗く感じる。考え方だけでも整理をしておいてほしい。

【事務局】⇒市でも内容はこれと同じような感じで、自転車安全条例をつくらうとしていた。

⇒「府は」を単に「市は」と変えて内容が分かるものあれば、わかりにくいものもあるのは確かである。我々のハード系の分野で言えば、緊急整備で3年、中期で7年、矢羽根のところもあるかもしれないが一定の間隔で概成したい。ソフト対策とハード対策で少し変わってくるかもしれないが、市として、自転車対策は進めていきたいと思っている。

【吉田委員】

- 交通安全教育は、セットでやらないといけない。結局今まで、府も市も自転車利用がこれだけ多いにもかかわらず、自転車教育があまり徹底されていない。
- 今回もその部分は努力義務になっている。日本で最も利用の多い都道府県にも関わらず、何もせず努力に任せておくというには限界にきているのではないか。
- ここはある程度改善しないと、空間をつくったところで、逆走したり、歩行者と同じ感覚で通行したりと利用者に伝わっていない。是非市から府の方にもっと教育を真剣にやっていく

べきではないかということをご提案してほしい。

【事務局】⇒1点補足がある。p4の「自転車安全利用推進のための重点行動指針」で、ソフト対策・ハード対策を連携していくという今後の取組みの方向性を決めているものがある。⇒市の安全条例は制定しないので、この表現を削除することになる。府の重点行動指針やそれに代わるソフト対策をここに入れて、整備計画と連携して進めていくことがわかるように整理させていただきたい。

【山中座長】

- p27にある「整備の進め方の基本方針」について、整備を進めるにあたっては、関係団体との協議や周辺住民への周知、街頭での周知活動については、きちんと明記しておいた方がいいのではないか。
- 安全教育も含めてあるが、現場でやったことを周知していただくという作業をできるだけ協力機関を募りながら行うことは重要である。

【吉田委員】

- 京都市では、ベンガラ色で整備をしているが、京都だけなぜこの色なのかということで、市民からするとわかりづらいという意見も一方で出ている。
- 京都だけ違うということに対して、それを周知しないといけないことは当然発生する。そのあたりは非常に難しく、色に関して、線の1本1本でもそうだが、何の意味があるのか、きちんと理解してもらうこと、特に免許を持っていない人には丁寧な説明が必要ではないかとの意見があったと聞いている。

【山中座長】

- スタート地点で丁寧にやらないといけない。全体に広がったときには理解してもらえるかもしれないが、その前にきちんとやっておくことはとても重要である。せっかくなので、ここは一言入れていただきたい。
- これはいつ公表される予定なのか。

【事務局】⇒今日いただいた意見をふまえ、修正を加えて素案を案に直した段階で出す予定であるので2か月くらいかかると思っている。公表前に委員の皆さまには送らせていただきたい。

【藤本委員】

- p42の最後のページについて、社会実験の概要のところ、いつ実施したかのわかるように日付を入れてもらえないか。ぱっとみたときに、これがまだいきているように見えるので、お願いしたい。

【事務局】⇒了解した。

【山中座長】

- 周辺路対策と細街路対策もごっちゃになっている気がする。ここも整理してほしい。
- 重要な細街路があるので、お願いしたい。

【事務局】⇒中心部にも重要な細街路がありますので、整理し修正したい。

### 3) 御堂筋の道路空間再編に向けたモデル整備の概要（報告）

## 3. 閉会

### 1) 閉会の挨拶（大阪市建設局管理部長）