

会 議 録

会 議 名	第2回（仮称）八王子市自転車利用環境整備計画策定に向けた懇談会	
日 時	平成27年12月22日（火）10:00～12:00	
場 所	八王子市保健所別館	
出席者氏名	参加者	小根山裕之座長、今村忠彦、岩成政和、高橋恒雄（戸塚万豊）、三澤正俊、飯田輝彦（本間美紀夫）、西山忠、駒沢広行、周郷友義（神山将） ※（ ）は代理出席者
	説明者	交通企画課畠山主事
	事務局	中邑交通企画課長、大木主査 小島交通事業課長、高崎主査、渡辺主査、梅澤主任
欠 席 者 氏 名	小松政見、田中泰慶、三浦俊雄	
議 題	（1）資料説明 ・八王子市の自転車政策 （2）その他	
公開・非公開・別	公開	
非 公 開 理 由	—	
傍 聴 人 の 数	なし	
配 布 資 料 名	<ul style="list-style-type: none"> ・次第 ・名簿 ・資料1：（仮称）自転車利用環境整備計画の策定について ・参考資料1：八王子市の自転車利用状況 ・参考資料2：自転車事故の状況 ・参考資料3：自転車走行空間の整備手法 	

会議の内容

1 八王子市の自転車政策

【事務局】資料説明の補足だが、本日自転車ネットワーク図を提示していないが、現在 5 つの利用特性に合わせ、八王子市内の道路で実際にどこをどのように整備していくか検討している。これについては各道路管理者と個別に調整したのち、次回の懇談会の際にご提示したい。

【参加者】全般的にご質問等あればお願いしたい。前半は前回のおさらい及び情報提供であり、後半は今回の計画における大きな方向性について、今までの 3 つの点に加えて楽しむという視点を入れた上で、大きな 3 つの施策の提示を頂いた。

【参加者】18 ページに楽しむ環境づくりということで視点を加えているが、19 ページには検討エリアについて説明がある。楽しむというのはスポーツサイクルの観光利用ということだと思うが、駅周辺の 3km 圏域を狙って考えているのか。

【事務局】レクリエーション利用という観点になると思うが、例えば河川沿いや峠に行く方たちは、20 ページのサイクリングロードの地図の薄いブルーのラインとなる。一方でコミュニティサイクルの観点では対象エリアは駅周辺になる。これらを兼ねる形での利用となると考えているので、今後検討させていただきたい。

【参加者】17 ページで、利用促進と安全確保のバランスということだが、両方の考え方の目標設定としてアウトカム、アウトプットの考え方が示されていない。

【事務局】利用促進については、数値を出すのは難しいと考えている。安全利用については、中心市街地を中心に事故が多い現状があるため減らす方向で考えている。

【参加者】その場合、数値目標を立てないのか。

【事務局】安全の目標に関しては、交通安全協議会等の内容に準じた形になると考えている。利用促進については、パーソントリップ調査などもあると思うが、自転車利用分担率を上げていくことを他の自治体で設定している事例もある。しかし自転車利用分担率を現在の 11%から 15%にすることは地形的に難しいと考えており、実現が難しい数値目標を掲げることは特に考えていない。

【参加者】目標値が定まらないのにもかかわらず、施策が出てくるのはおかしい。

【事務局】アウトカムの定め方については検討していきたい。

【参加者】アウトカム、アウトプットをどう設定するかも重要な視点だと思うので、今後議論を進めていただきたい。例えば、道路の整備であれば重点箇所をどれだけなくすか、走行速度を上げるかといった関係が明確であり、知見の蓄積があるところでは結び付けやすい面もあるが、今回の自転車計画は目標を決めた上で施策を決める必要があり、結びつけることは知見的に十分ではないと考えている。いずれにせよ目標がなければ焦点が定まらないというのは確かであろうから議論を続けたい。安全については他の計画があるような話だったが、いかがか。

【事務局】八王子市では第 9 次交通安全計画を定めており、5 年計画で平成 27 年度が最終年度となっている。交通死亡者数を減らす目標を定めており、八王子ビジョン 2022 の中でも平成 29 年度に交通事故 2,000 件以下にするという目標を設定している。

【参加者】数値目標としては死亡事故件数半減ということで計画を作成しているが、施策と数値が結びついているか判断するには難しい。

【参加者】交差点における事故が多いという分析があり、「交差点で実施すればこれだけ減る」というシナリオは書けると思う。構造を変えることで事故が減るといったご議論していただきたい。

【参加者】目標や対策の方向性の対策は立てられると思うが、例えば自転車の交通量が取られていない。また、事故件数は把握できても、実態を把握できるデータが取れるかといった問題がある。何らかの形で行政的に数値を出していく観点もあるのではないか。ある程度調査で捉えられている部分もあるが、あくまで自転車が通行する中での主要な断面を捉えているという状況だと思う。自転車が入り込んでいる細街路で事故が発生している可能性もあり、そういった事故の分析を行い、事故を減らしていく対策も必要である。

【事務局】現在は事故の詳しいデータが出ていないが、警視庁に依頼し市内全域の事故に関してどういう事故がどこで発生しているか地域別に提出してもらうことになっている。八王子市全体での事故件数は400件あり、内容としては概ね全国的な傾向と変わらないが、出会い頭の事故、特に幹線道路と細街路の交差点における出会い頭事故が多く、時間帯別に見ると朝は通勤時間の若い学生、夕刻は子供の事故が突出して多いということを知っている。現在、各学校に調査をしており、駅周辺よりは学校と自宅の間にあたる住宅地で事故が発生している。中心市街地に特化した街路や個別の話が多く、全市的な議論が必要で、地に足をつけた対策が必要と感じている。

【参加者】事故の原因をデータから見て、対策を図る必要があるのではないか。また、そのような事項は施策に入れないといけない。

【事務局】全市的なデータは取らせていただいております、ネットワーク図を描いていく中で、路線ごとに交通量や事故発生状況の把握、ヒアリングなどを一つずつやらなければ答えが出ないと想定している。来年、場所を抽出したうえで実証実験を実施したいので、路線ごとに見ていく必要がある。

【参加者】目標をどのように設定するか。アウトプット、アウトカムをどのように示すのかといった点が計画として大きな問題だと思う。ここで出来るか否かという議論は難しいため、次回に向けて事務局の方で検討していただきたい。例えば22ページの施策だが、それぞれ想定される目標や評価指標を設定する水準を決めていく、あるいは評価指標として計画の進捗を見ていくことも必要である。

【参加者】幹線道路では事故発生件数が少ないため、生活道路で発生しているところでデータを取る必要がある。幹線道路に特化するよりも事故データの結果を踏まえて生活道路で実証実験を実施した方が効果的ではないか。

【事務局】3か所実証実験予定箇所があり、先日、交通量調査を実施した。行政側としては幅員を取れるところを考えていたが、生活道路や脇道利用が多く、そこでの事故も多いという現状があるため、実証実験の場所も再度検討したい。

【参加者】 実証実験の候補地については、次回懇談会でご提示いただきたい。その他、計画の視点や施策の方向性として3つの施策の考え方を立ち上げているということだが、こういった視点や計画としての立ち上げ方についてご意見あればお願いしたい。18ページでは自転車走行環境整備、放置自転車整備というのは、ある意味施策に対応しているものであり、さらに楽しむ環境づくりが入っている。今回の計画としては4つの視点ではなく、それを利用者の視点で3つに整理した上で、こういった施策が関連するかというつくりになっている。

【事務局】 基本的に施策の考え方としては、行政側の視点ではなく利用者側の視点で上げているが、かしこくという点は国や都でも「かしこく道路を使う」ということが様々な意味で使われており、分かりにくいという指摘もあった。この点についてもご議論いただければと思う。これまでの自転車施策を踏襲する形であるが、ネットワーク化するという切り口で個別施策を一体的にして市の方向性として出していきたいというテーマであるため、客観的に見てどうかという点などご意見いただければと思う。

【参加者】 「安全」、「楽しく」というのは比較的分かりやすいが、「かしこく」というのは色んな意味合いが考えられるため、計画や文脈によって使い分ける必要がある。主な駐輪場や公共交通との連携強化が位置付けられているので、言葉の使い方も含めたご議論をしていただきたい。

【参加者】 コミュニティサイクルの分類は楽しくよりもかしこくに近いと思った。

【事務局】 コミュニティサイクルについては市の内部で十分に整理されていないが、今回は観光で利用することを念頭に整理していた。この辺りは市の中で整理させていただき、どちらに位置付けるか検討したい。

【参加者】 例えば、自転車走行環境整備は「安全」に入っているが、「楽しく」つかうことにも関わっている。基本施策の1から3は利用者視点ではあるが、施策はクロスするのではないか。実際にこういった形で実施するかは施策ごとに分類することになるが、基本施策との関係はクロスさせ、一対一に対応させる必要は必ずしもないのではないか。22ページで対応関係を整理しようとしているが、基本施策と具体的施策がクロスするように整理するのも一つの案だと考えられる。

【参加者】 施策はクロスして整理するものだと思う。「かしこく」は利用者の視点だと思うが、放置自転車対策がそこに入るのか疑問である。「かしこく」にはコミュニティサイクルも入ってくる。河川沿いの自転車通行空間も作っており、これを「安全」に入れるのも一つの考え方であるが、親水空間もあるため「楽しく」に入れても良いだろう。

【事務局】 自転車そのものが場所によって多様な使い方があるため、頂いたご意見を整理し構成についても考えさせていただきたい。国のガイドラインでは、自転車歩行者道は除外してネットワークを考えるべきという考え方が示されている。本市で考えた場合、自転車歩行者道として広幅員が取れている部分もあり、これをネットワークに加えないと全体的なネットワークが形成されないため、国に従う形か、市の独自の考えでネットワークを検討する形をとるかという点についてもご議論いただければと思う。

【参加者】自転車はあくまで車両という考えになっている。現在、「安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会」を国土交通省と警察庁で行っているが、提言に関するパブリックコメントを実施しており、その結果を今のガイドラインに反映させていく予定と聞いている。現在のガイドラインでは自動車の速度や交通量で整備状況が決まっているが、道路空間の再配分が難しい場合にも暫定形態として、通行環境整備が可能となっている。

【参加者】自転車歩行者道を暫定系で位置づけられるのか。

【参加者】確か暫定形態でも車道混在になる考えだと思われる。自転車歩行者道で幅員であればネットワークを補完するものとして、整備形態の選択肢の一つとしてあって良いと個人的に思っている。

【参加者】都としては、車道の活用を基本として、路線の道路事情や交通状況に応じた整備とする方針としている。車道上に安全を確保できない場合は、自転車歩行者道を作る場合もあり、これまでも広い歩道を活用した自転車歩行者道なども整備してきている。改定ガイドラインでは、道路空間再配分等による自転車道の整備が当面困難な場合、車道通行を基本とした暫定形態で車道混在の整備を検討することと書かれると聞いているが、整備と合わせて利用者が道路交通法を正しく理解して通行するよう、利用者へのルールの周知・広報を実施することも重要であると思う。都としては、自転車歩行者道をネットワークに位置づけることについてはやむを得ないと思う。

【参加者】ルールの守られていない車道通行は相当危険だと思う。一番まずいのは自転車レーンの逆走である。ルールを理解していない人だけでなく、理解しているけどもやらないという人もいるだろう。車道通行はそれなりにデメリットもあると個人的には思っており、自動車も含め皆がルールを守れば良いが、現状として、ルール等を周知徹底していかなければならないという点については同意である。

【参加者】どんな立派な道路ができて、利用の仕方を知らないと事故は絶えないだろう。自転車は免許がなく誰でも乗れることもあり、乗っている人が自転車の利用の仕方についてよく理解していない。自動車に乗っていても自転車に対して怖い思いをすることがある。教育をどのようにするかが重要であり、協会でも交通安全教室を実施するものの、呼びかけても参加者が少ない。町会、組織に呼びかけているが、乗る人をいかに教育するかが重要だと思うので、まずはその施策を考えるべきではないだろうか。

【参加者】車道だからどうという訳ではなく、ルールを守って運転するようにすることが重要である。施策では自転車安全教育として自転車販売店との連携などが入っているが、それ以外に必要なものがないかといったご意見はあるか。話は戻るが、自転車走行環境として自転車歩行者道をどう位置付けるかという話だが、基本的な方向性としては車道通行だが、車道通行させることが目的ではなく安全な通行環境を作ることが目的であるため、自転車歩行者道が安全に利用できるのであれば許容できるものと考えている。遠い将来、自転車歩行者道で行くのが良いかどうか問題に挙がってくるだろう。現状でも安全な空間を確保するというのであれば、そういう認識で良いか。

【各参加者】異議なし。

【参加者】基本施策は再度整理してもらいたい。また、具体的な施策ということで 23 ページに新規施策を挙げている。

【参加者】浅川ではサイクリングロードを実施しているが、他の河川堤防を活用した施策の展開は厳しいか。

【参加者】管理用道路は自由使用のため、市で認定した場合は除くが、原付以上の車両の使用は断っている。その他については河川管理者としてできるかどうかという点が問題となる。例えば、河川沿いには照明も標識もつけておらず、路面の舗装もしていない。そこで自転車を走らせるとなると、走行環境を整備するのがどの管理者責務になるのか不明ということになる。管理道路では、歩行者の他、保育園や小学生、高齢者の利用もある。ここは自転車、歩行者と分離できるかという問題があり、事故の時の責任の問題もある。道路であれば道路交通法に該当するかが、河川沿いでは責任の整理が難しいのではと思われる。このように、走行環境の整備、一般利用者との共存、道路交通法との整理の 3 つの課題がある。

【参加者】今の説明から、色々と課題がありそうだということで理解した。現状としては、何らかの位置づけがされているわけではないということか。

【参加者】現状では自転車利用者も通っているが、今後自転車ネットワークとして推奨する場合、課題を整理しなければ、早朝・深夜が多いとされる八王子での利用は難しいと考えている。

【参加者】事故が起きた場合には、道路交通法は適用できない。

【参加者】他の河川でも問題が起きている。交通弱者との兼ね合いでトラブルが増える可能性がある。自転車利用者が楽しむために歩行者が危なくなるのは問題ではないか。荒川あたりでは、少年野球の子が横断する際にサイクリングの自転車とぶつかるといった話を聞いている。大井ふ頭でも、週末の道路が自転車で利用され大型車との錯綜等危険なケースがある。

【参加者】現状で自転車にも利用されている中で、ネットワークとして設定するかしないかということだけでなく、何らかの対策・対応を考えていかなければならないのではないか。

【参加者】ネットワーク図の作成について関係者と協議して進めるとあるが、選定の考え方や抽出するフィルターを固めた中で出てくるのか。自転車歩行者道をどこまで入れるか、観光利用としての自転車ルートや一般住民からの懸念が高いところなど、クロスしながらルートを抽出するとのことだが、次の懇談会では提示されるのか。

【事務局】次回懇談会にはご提示したい。

【参加者】新規取組 4 について、駐輪場に関しては料金施策と連動して実施していくことは有効だと思う。実施に当たり条例の改正などは必要なのか。

【事務局】自転車駐車場は市の施設ではなく、駐車場センターで運営頂いている。そのため、条例を改正することはしないが、値上げの理由を利用者に的確に伝えないと理解は難しいのではないかと思う。

【参加者】 値上げと値下げの部分があるので、全体としてうまく利用されれば良いだろう。コミュニティサイクルの導入検討が挙げられているが、現状では何も実施されていないのか。

【事務局】 現在コミュニティサイクルに関する取組は行っていないが、ニーズや意見がある。導入の仕方や目的も十分に精査していく必要があるので、今後の検討課題として施策には挙げさせていただきたい。

【参加者】 次回その辺りを検討頂き、ご審議いただくことになると思う。

2 その他

【事務局】 次回懇談会の日程は2月17日（水）10時から保健所別館を予定している。後日、案内を送付させていただきたいと思う。