

## 会 議 録

会 議 名	第3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28年2月17日（水）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、田中泰慶、三澤正俊、飯田輝彦（吉永敏夫）、三浦俊雄、西山忠、駒沢広行、周郷友義 ※（ ）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	高橋恒雄、小松政見	
議 題	（1）資料説明 ・（仮称）八王子市自転車利用環境計画の策定について （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"> <li>・次第</li> <li>・名簿</li> <li>・資料1：（仮称）自転車利用環境整備計画の策定について</li> <li>・資料2：（仮称）八王子市自転車利用環境整備計画（抜粋） （目次、第7章 自転車ネットワークの考え方）</li> </ul>	

## 1 八王子市の自転車政策

【座長】 前回から変わったところとして、資料 1 の 17 ページのネットワーク経路をどのように選択するのかという視点などが今回新たに加わっている。また、前回の会議にもあった目標をどう考えるのかという議論に対しては、27 ページ以降に「計画の推進に向けて」と章立てして、PDCA サイクルの管理などを加えている。以上のようなところが大きく加わった箇所かと思う。ご意見をいただきたい。

【参加者】 目標の設定に関する問題だが、数値化したものを目標値とするのか、文章により目標を示すのかははっきりしないが、PDCA の推進などを踏まえ数値化したものを目標値として設定する方が良いと思うが、いかがか。

【事務局】 具体的な項目を示していないが、資料 1 の 29 ページにあるように市民意識の変化をアンケート調査で把握しており、資料にあるように 3 つの項目を考えている。これに関しては、市民の方がどう感じているかという指標になる。具体的な数値目標としては、事故件数などを示したいが、現時点では数値を検討中であるためお示しできない。

【参加者】 最終目標は整備することではなく、事故件数の減少であるため、整備と事故件数の減少の関連性を考えた数値目標の設定が重要かと思い、先程の質問をさせていただいた。

【事務局】 事故件数については警察のデータを用いているが、事故と整備の因果関係については明確になっていないため、分かりやすい工夫を検討する。事故の件数自体は減っており、その中で自転車事故も減っているため、目標に向けて頑張りたい。

【参加者】 八王子市内に限らず、自転車は出会い頭の事故が多いという現状があり、特に信号機のない箇所で事故が発生している。そのため、出会い頭の事故を減らすことが自転車事故の総数を減らすことにも繋がると思うが、いかがか。

【事務局】 出会い頭の事故については我々も十分把握しており、なるべく事故を分析していきたいと思っている。事故の内容により対応も異なると警察から聞いているため、その傾向を見ながら対応をしたいと思う。ただ、出会い頭の事故を 20%減らすなど件数を減らすというのは難しいと思うため、全体の事故件数を減らすということを目指したい。

【事務局】 自転車事故については分析した中で対応していきたいと思う。目標値の設定はその他の事故の内容も見ながら検討していきたい。

【座長】 自転車交通について、八王子市交通マスタープランの中ではどのような目標を設定しているのか。

【事務局】 八王子市交通マスタープランには交通全体に関する目標が示されていて、その中に自転車の話が入っており、平成 36 年までに自転車駐車場の整備率を現状の 80% から 90%にする、年間 1,890 件発生している事故件数を 1,650 件に減少するという目標を設定している。検討体制については基本的には庁内で委員を構成しており、毎年見ている状況である。

【座長】 少なくとも市の中では交通マスタープランのように整理しているということだが、本計画では自転車がメインターゲットであるため自転車特有の事故などをうまく含めていくということをお願いしたい。

【参加者】 29 ページの目標値の設定について、12 ページの基本目標の 1 や 2 であれば数値的な目標になるが、3 の楽しむという視点については実際の達成状況を見るためには数値設定は難しいと考えられるが、これについては市民意識による評価などを行う予定なのか。また、自転車利用者数などが数値的な目標に入っているとしても良いのではないかと感じた。

【事務局】 楽しむの目標設定については現在検討中だが、市外から来られるサイクリストやコミュニティサイクル利用者などを対象にしたものになるかと思う。現段階では市外からの来街者を出来る範囲でカウントし、その数をなるべく増やしていく、あるいはアンケートをとり、どれぐらい改善されたかを評価するなどが考えられる。また、利用者数はできれば出したいが、防犯登録をしていない自転車も多く、なかなか総利用者数が捉えられないため、数値目標の設定は難しいのではないかと考えている。これについては今後検討したい。

【座長】 目標値あるいは目標の設定というところで、12 ページの基本目標を 3 つ記載しているが、それぞれの目標のどれと対応しているのか。目標との対応関係を何らかの形で対応した方がよいと思うため、整理の際にお願いしたい。

【参加者】 空間整備延長が何 km できたというアウトプットよりも、空間利用率のような数値が必要になると思う。因果関係は別にして、事故が減るといった数値的な指標に加え、利用者側の意向や安全、楽しくなったという意見も必要なのではないかと。

【事務局】 ご指摘の通りであり、市民にも捉えやすいものにしていきたい。八王子市ビジョン 2022 に基づき毎年アンケートを実施しているので、その中で調査をしたいと考えている。自転車に関しては特別な指標を設定すべきだと思っており、毎年調査できるような仕組みを作っていきたい。

【座長】 必要に応じて他の調査で出ている結果を用いながら、必要な調査を行い、どのように変化したかを確認しなければならない。調査が必要と判断されれば、しっかり予算を確保してから実施してほしい。

【参加者】 目標値を設定する際に、ハード面だけではなくソフト面の要素も必要である。自転車は基本的には安全利用五則というものがあり、ソフト面のことも考えて安全教育も大事だと言われている。安全教室などを実施していて感じるのは、親がルールを守らないため子どもも真似をしてヘルメットをかぶらない、ということが起こっている。したがって、ソフト面についても誰がどのように実施していくのかということもしっかり計画に記載する必要があるだろう。

【事務局】 施策の中に安全教室の充実ということも記載しており、今年の春には初めて一般向けの安全教室を開催する予定である。

【座長】 施策の中だけでなく、目標値の中にどう入れるのか。例えば、安全対策がどう意識として浸透しているのか、あるいは自転車利用者が実態として法令を遵守しているかということだろうが、いかがか。

【事務局】 安全対策の目標値については、まだ手探りの部分ではあるが、意識に関するアンケート調査を実施する、安全対策教室の参加人数やそこでのアンケート調査を実施するなど、具体的な方法については、模索しているため機会を捉えて示したい。

【座長】この視点については、警察の方で把握しているデータなどはあるのか。やはり新たに調査していかなければならないのか。実際に法令違反したものの件数は把握されているだろうが、意識調査となると別のものになるのだろうか。

【参加者】「事故統計からみた交通安全のポイント」という本では、2012年から2013年にかけて、自転車事故による負傷の件数が最も多いのは高校生と大学生という記載がある。高校生に関しては非常に自転車通学が多く、中学生の頃にはあった安全教育も実施されなくなるためである。そこで高校生や大学生を対象とした安全教室を徹底すれば事故件数は減少するのではないか。そういった考え方を盛り込んだ方が良いと思う。

【事務局】この自転車計画を立てるにあたり、どちらかというとハード整備が強いようだが、話をする中で総合的な計画にすべきだということで、この施策や安全教室に関するものについても大きく取り上げるつもりである。目標についても今回いろんな意見をいただいたので、市民にもわかりやすい表現になるように考慮しながら検討を重ねていきたい。

【参加者】情報提供になるが、都の青少年・治安対策本部で、現在、第10次東京都交通安全計画を策定中である。この中で、平成32年までに、都内の交通事故による死者数を125人以下に、死傷者数を28,000人以下とすることを目指すと聞いている。

また、併せて改定を進めている自転車安全利用推進計画の中では、自転車乗車中の死者数を20人以下とすること等も聞いている。目標数値を設定されるのであれば、これらの計画も参考にできるのではないか。

【座長】ありがとうございます。目標設定については参考になるかと思う。今日は施策の体系を示しているが、具体的な中身については今回あまり詳しく入っていないようだが、施策として安全教育など具体的に何を行っていくのかというところは、今後ご意見を伺いながら、充実していくと思っている。

次に、ネットワークについてのご意見を伺いたい。17ページのネットワークの経路選択の視点について、視点1にある自転車利用の多い施設として駅や公共施設があるということだが、具体的な施設はどこか。教育施設や商業施設、あるいはそれ以外の施設として、どういったものが含まれているのか。ある程度どういった施設を結んでいるのかを現段階から考えておく必要があると思うが、そこに関してはいかがか。

【事務局】基本的には利用が多いところを想定しており、鉄道駅は利用の多い7駅を考えている。八王子は公共交通機関の利便性がよくないため、自転車通学が認められている中学校3校と高校、大学を教育施設と想定している。商業施設は、商店街やショッピングモールを想定している。他にもここには記載していないが大規模な住宅団地なども必要だろうと想定している。具体的な場所についてはネットワーク図の整理と合わせて進めていきたい。

【参加者】このネットワークは現在調整中となっているが、例えば未整備道路に色を塗っているようなところもあるが、事業化計画にない都市計画道路にも色が塗ってあると誤解を招く恐れがあるため、確認したい。

また、6ページと見比べた際に幹線道路がネットワークとして位置付けているようだが、東京都は東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた自転車推奨ルートを

設定する際にも必ずしも国道や都道などの幹線道路だけではなく、区市道等も含め、自転車走行空間を連続させネットワーク化を図った自転車を推奨ルートとしている。八王子市の場合、駅から離れると道路自体が少なくなると思うが、駅周辺では幹線道路から一本入った裏道をネットワークとして設定してもいいのではないかと。

**【事務局】** 調整がついていないところもあるため、修正していく。自転車の走行空間について、先程の説明の通り幹線道路の方が利用も多く事故も多いが、これはあくまで報告があったものを参照しており、事故として報告のないものがこの何十倍もあると考えられるため、ネットワーク図の線の意味付けについては事務局内や先生と相談しながら検討していきたい。

**【参加者】** 様々な自転車走行空間の整備手法が 25 ページ以降に記載されている。将来 25km 程度を整備するためには、年間 2km ずつ整備する必要があるという計算になるが、このネットワークを発表すると事業者や施工会社等様々な関係者が動き始めるため、公表するには十分検討していただきたい。

浅川ゆったりロードなどといった河川空間は道路ではないため、事故があった際の条件について整理をしてほしい。

自転車整備が進むと、バス事業者などの公共交通機関に顧客の減少といった影響を及ぼすと考えられるため、事前にきちんとヒアリングした方が良さだろう。自転車を整備することによる他への影響も考慮すべきだと思うため、お願いしたい。

**【事務局】** 3 つのご意見があったが、1 目については基本的には事業所管と調整し、実現可能なところを調整しながらネットワークを設定したい。整備手法については特に位置付けていないため、国土交通省や東京都と調整中を進め、各道路事業者と相談の上、20 年後までにどこまでできるかという判断をいただきたい。

河川管理道路については、ご指摘の通り道路管理者の管理空間ではないため、基本的には事故が発生すると河川法の適用、あるいは民法になると考えられる。これについては自転車に特化した専用道を整備しようとは考えていないため、従来通りとしていきたい。バス事業者とは協議をしており、整備によってバス事業に経営打撃を与えるというご意見はいただいていない。郊外部については自転車事故も多くあることから、自転車利用をやめバス利用を進めることで、自転車事故の件数を減らす取組をしている学校もあるため、総合的に事故を減らすということで特段問題ないと考えている。

**【座長】** ネットワークとしてどうあるべきか、また、どういった形で示していけるのか、事業者にも考えていただきたい。ネットワークの検討にあたりどう整備していくかも重要な視点であるため、調整して検討していただければと思う。

**【参加者】** 22 ページ目の走行空間の整備手法の考え方の 3 目について、自動車の交通量や法定速度が高いところは基本的に国道や都道などの幹線道路になると思うが、空間的制約がある場合、無理に車道を活用すると自転車の利用が進みにくい状況が想定されることから、前提条件として既設の広い自転車歩行者道がある場合に、暫定的に自転車歩行者道の活用を検討するという記載に留めた方が良いのではないかと。26 ページのような流れが逆行するような形はどうかと思う。

【事務局】 それについては我々も懸念しており、国では歩道空間への自転車ネットワークの位置づけは捉えておらず、暫定整備という位置づけにしている。確かに暫定整備となると将来的には車道に移すだろうということで、その時期を国に聞くと 50 年後に意識が醸成されてくるだろうと考えているようだが、我々は 20 年後を見据えた 10 年間の計画としている。歩道上の自転車通行を認めない中で計画を進めることは困難であるため、暫定的に整備するということになりかねない。⑤、⑥の整備手法については国の考え方に沿わないことになるかもしれないが、一つの整備手法として示している。あわせて本日卓上配布の資料についても⑤、⑥の整備もあり得るという考え方で、そうでなければネットワークにならないと考えている。色々と議論はあると思うが、それを承知した上での提示となる。

【座長】 ⑤、⑥の整備の考え方は、車道側ではなく自転車歩行者道側にそれなりに空間があるという前提に基づくということによろしいか。交通量が多い場合や法定速度が高い場合には歩道を整備するということが読み取れるような記載にすべきである。結果的には、これを認めていかなければならないというのが前回までの議論だと思うが、ある程度合理性があるということをしかり示しておかなければならないだろう。

【事務局】 誤解が生じないような表現にはするが、あくまでも限定措置、例外措置という中での歩道上の整備であることが捉えられるような表記をしていきたいと思う。

【参加者】 22 ページの整備手法の選定について平成 28 年度の実証実験で検証を行うとあり、前回の議事録でも社会実験の候補地についてご提示いただきたいとあるが、今回の懇談会で提示されていない。予定があるのであれば聞かせていただきたい。

【事務局】 当初想定していた 3 か所については既に交通量調査を行い、周辺学校へのヒアリングも行った。しかし、幹線道路ではない道路利用が多く、事故もそこで発生することが多いということが分かったため、幹線道路の整備だけでは解決できないと考えた。申し訳ないが、現段階では実証実験を効果的に実施でき、全市的に展開できる箇所を見直している最中であり、お示しできない状況である。

【参加者】 八王子市の道路交通部では約 1,300km の道路を管理しているが、朝の通勤通学の時間帯の事故などについて苦情が相次いでおり、カーブミラーの設置などの要望があるものの予算の都合などでなかなかできていない。特に自転車の逆走が目立っており、出来る範囲は早めに整備を進めたいという考えがあるためカラー舗装や誘導帯なども早い段階で実施したいと考えている。すべての通りで実施することは不可能であるため、誘導する意味では幹線道路があると考えている。現実的に市内の都市計画道路は 16m しかなく、3.5m の歩道には植栽帯もあるため、片側 4.5m の車道の中では何ができるのか考えていかなければならない。大学などと一緒に進めていく際にも、かすみ学園通りでも何かやっていきたいと考えており、用地を出してもいいという声もいただいているため、色々な手法があるかと思うが、予算も取りやすくなるためなるべく早い段階で位置づけできればいいと考えている。

【参加者】 交通量の多い市街地では事故件数も多い。幹線道路の信号機を避けるために学生などが裏通りを使用し、裏通りの交差点で一時停車せず、車や歩行者と衝突している事故が多いのが実情である。その対策としてソフト面では交通安全教室を小学校などで

行っていくことが重要だと思うが、高校生や大学生になると他の自治体から来るため、入学時に教育をする必要が出てくる。現実として手が回らないため、警察としてはまず子どもに交通に関する基礎教育を実施していければと考えている。そのような教育を新入学児童に対して実施し、中学校でスケアードストレート安全教育を行っていくことが八王子市の子ども達には必要だろうと思う。また、各々の大学とも協力しながら対策が出来ればいいと思う。

【参加者】昨年2件の死亡事故があった。どちらも成人による事故であったため、走行環境の整備はもちろんだが、大人への意識づけも非常に重要である。小中学校での子どもの安全教室にあわせ、保護者に対する安全教育も実践していければと考えている。

【参加者】高尾の交通規制を担当している立場から、自転車のネットワークを見ると、中央幹線道路で交通量の多いところが目立つ。自動車、歩行者ともに交通量が多いため自転車だけでなくそれらのことも考慮してコース選定や整備計画を進めていく必要があるのではないかと感じた。

【座長】ここまでの議論でもネットワークの調整が十分でないことや目標設定などの追加検討が必要かと思うが、この先の着地点は事務局としてはどう考えているのか。

【事務局】本来はこの3回目の懇談会である程度整備計画の中身についてご提示し、ご意見をいただく予定であったが、その段階まで到達していない。また、3月末に計画の素案を出す予定であったが、ネットワーク計画についてもこれから調整が必要であるため、整備計画素案としてまとめたものを皆さまに見させていただく機会をもう一度設けさせていただきたい。

【座長】調整後、確認のためこういった機会を設けていただきたいという申し出であった。これは年度内か年度明けになるのか。

【事務局】調整の時間をとらせていただき、年度明けに開催したいと考えている。

【座長】年度明けということで、本来異動などもあるため年度内の方が良いとは思いますが、その辺りの調整を今後実施したうえで、ある程度まとまった段階でもう一度ご参集いただくということよろしいか。

【参加者】構わないが、ご承知のように4月には春の全国交通安全運動を実施するため、その期間はスケジュールの配慮をお願いしたい。

【座長】事務局にはその点に配慮し、日程調整していただければと思う。大きな方向性については大体合意が出来たのではないかと思うため、細かい計画としての詰めをご確認していただきたいと思います。

## 2 その他

【事務局】第4回懇談会の日程については皆様と調整していきたいと思う。

以上