

会 議 録

会 議 名	第4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 5 月 24 日（火） 10:00～11:30	
場 所	クリエイトホール 第2学習室	
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、岸本正彦、田中正雄、松島進 ※()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、渡辺主査、目黒主査、朝比奈主査、大脇主事、松崎主事
欠 席 者 氏 名	高橋恒雄、小松政見、三澤正俊、高橋政人、三浦俊雄	
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	・次第 ・名簿 ・資料1：（仮称）八王子市自転車利用環境整備計画の策定について ・資料2：（仮称）八王子市自転車利用環境整備計画（概要版） ・資料3：（仮称）八王子市自転車利用環境整備計画（原案）	

1 八王子市の自転車政策

【座長】計画全体の方向性については、前回概ね示されていたが、走行空間ネットワーク候補路線については、現在調整中であるが最新のものが示されており、注釈において新設・既存道路の扱いについて記載されている。

また、モニタリング指標については今回新たに示されている。ご意見をいただきたい。

【参加者】モニタリング指標の設定の考え方についてはどのようになっているのか確認させていただきたい。

【事務局】指標の考え方については、積み上げ方式と大きな目標を掲げてブレイクダウンする方法があるが、基本的には積み上げ方式としている。ただし、自転車走行空間の整備延長については、大きな目標を掲げ取り組んでいきたい。

自転車走行空間の整備延長については、本計画で示した走行空間ネットワーク候補路線が概ね100kmとなっており、本計画が20年後を見据えた10年の計画であるため、10年分の整備を目標値としている。

安全教育の受講者数については、市では様々な安全教育を実施しており、平成27年には約2万1千人の方が参加している。これを継続して取り組むことで、目標年度までの累積値を目標値としている。

自転車の事故件数については、交通安全計画等との連動した目標値を検討したが、交通事故の減少率は少なくなっており、全事故に占める自転車事故の構成の減少を目標とすると、目標値が低くなってしまった。このため、自転車事故だけに着目し、毎年4%程度の減少があることから、目標値を設定した。

自転車駐車場の利用率については、「八王子市交通マスタープラン」において設定した目標値を使用している。

郊外における放置自転車台数は、サイクル・アンド・バスライド自転車駐車場の設置を想定しており、用地等の問題から設置可能性のある場所についての放置を削減する目標である。

放置自転車台数については、平成25年度の数値の半数を目標としている。自転車施策の推進による利用者の増加も想定されるが取り組んでいきたい。

サイクリスト支援施設については、新たに取り組む施策であり、スポーツサイクル利用者についてもどの程度の利用者がいるのか把握できていないが、利用者に対して対応を進めているという意思を示すというところもある。コンビニエンスストア等の自転車利用者が立ち寄る施設に、サイクルラック等の設置を行い、安全利用や市のPR等を行う。

【座長】「郊外バス停付近放置自転車台数」と、「放置自転車台数」にどのような違いがあるのか。

【事務局】「放置自転車台数」については、鉄道駅周辺の放置自転車台数のことである。「郊外バス停付近の放置自転車台数」については、サイクル・アンド・バスライド自転車駐車場の整備を想定し、平成27年度に初めて調査したものである。

【座長】放置自転車台数に「郊外バス停付近の放置自転車台数」も含まれるように見えるので、表現を修正していただきたい。

【参加者】「河川沿い自転車走行空間の整備推進」とあるが、「河川沿いの道」「河川沿いの道路」と記載されているが、「河川沿いの道路」については、道路法に基づいた道路が想

定されるが、「河川沿いの道」については不明確であるため、表現を修正していただきたい。

河川法において、河川区域内については自転車走行空間として想定されておらず、個別限定的に認定するものであって、あくまで河川の効用を妨げない範囲で許可をしているものである。堤防や河川の利用上不適切である場合は認められないため、自転車走行空間を整備推進できるかという点も難しい点もある。再度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。

【事務局】 河川管理者と調整の上、表現を修正していきたい。

【座長】 河川の整備推進というなかで問題はあるとは思うが、浅川ゆったりロード等、実際に利用されており、計画に何も記載しないわけにはいかないだろう。表現については検討が必要ではあるが、市と河川管理者との間で調整していただきたい。

【参加者】 今後水防のため河川改修を行っていく予定であり、その際には現在利用されている河川管理用通路が利用できなくなることもある。改修が予定される中で、自転車走行環境を整備していくことは難しい。河川は防災や親水など様々な利用がされる中で、自転車走行空間を整備するには、それぞれとの調整が必要である。

【座長】 自転車走行空間を優先的に整備していくということではないが、自転車が利用されている現状や、線的につながっていることの意味を鑑みながら、他の河川利用も含め、利用できる場所は利用していくという考え方で位置付けてはどうか。

【参加者】 45 ページの「様々な手法による自転車走行環境の整備推進」の主な取り組みの標記において、歩道上の自転車走行空間の整備が基本的な整備手法の一つとして位置付けられているような記載になっているが、歩道上についてはあくまでも限定的な手法になると思われるので、表現について修正してはどうかと思う。

【座長】 前回の懇談会でも議論があったが、やむをえない場合については歩道を自転車走行空間として利用する場合もあるだろう。しかし、歩道を走行空間として位置付けないという方向の中で、表現の整合を図る必要がある。

【参加者】 「自転車販売店との連携による自転車安全利用の推進」について、全ての自転車販売店で安全利用の推進がなされるべきであり、組合等を通じて全販売店で同じ対応を徹底することが必要である。

【事務局】 八王子の自転車商組合と協働を進めていきたい。そのほかにも大型の販売店やインターネット販売等、組合に入っていないことも想定されるが、基本的には組合と連携して行っていきたい。詳細については事業を進める中で検討していく。

【参加者】 自転車の安全教育というのはすぐにでも取り掛かれるものがある。自転車は車両であり車道が原則だが、やむを得ず歩道を走る場合もあり、歩道を走る場合は歩行者に対して強者になる。そういった場合には、特に安全利用が重要になる。

小中学生には安全教育を行っているものの、事故の多い高校生に対してどのように安全教育を行っていくのか。市内には都立高校が多い中で、どのように東京都と連携を図るのかという問題もある。一般の利用者についても、教育する場も少なくヘルメットをかぶる人も少ない。子供は教育を受けて安全利用五則守っているものの、大人が守らないようであれば同化されてしまう。

このような問題について、行政だけでなく交通安全協会や警察と連携して対策を進めていく必要がある。安全教育についてはすぐにでも始められることなので、安全教育を行いながら、走行空間の整備を進めていかなければと思う。

【事務局】 今年の3月には一般向けの自転車講習会を開催し、取り組みを進めている。ハード整備とともに、警察や交通安全協会の協力をいただきながら進めていきたい。すぐにでも始められるが、息の長い問題であり、教育を行った方が大人になってもルールを守るような文化を根付かせることが重要であり、様々な取り組みを進めていく。

【座長】 安全教育と自転車走行空間整備が両輪となってうまく回っていくことが必要。安全教育は重要であり、できることから進めていくべきであろう。

【参加者】 ネットワーク候補路線図の注釈について、「迂回路の選定」を「ネットワーク路線として整備する」という表現で記載するのは違和感がある。

【事務局】 整備にあたって、道路の状況から整備ができない可能性もある。しかし、その方向の利用がある場合には、迂回路を設定しその方向に向かうルートを整備する必要があると考えている。表現については検討する。

【座長】 本来であれば迂回路までネットワーク図の中で記載できればよかったのかもしれないが、個々の路線の個々の場所における整備可能性について十分には検討できていない。また、ネットワークとしてつなぐことが必要な中で、ある部分については迂回路という検討も必要となる。

【座長】 ネットワーク候補路線図の調整や、文章の表現について修正が必要な点もあるが、懇談会として計画の基本的な方向性についてはご了承いただいたということで、調整が必要な点については事務局と関係者で調整を行い、最終的には座長一任という形にさせていただきたい。

2 その他

【参加者】 今後のスケジュールについて、長いスパンで見ると走行空間の整備について、財源の問題もあり、どこからどう整備を進めていくのか当面の整備計画をたてておく必要がある。総論的な計画であるため個別の路線についての計画が必要ではないか。

【事務局】 この計画については基本計画のような位置づけになっており、自転車に関する考え方を示すとともに、その中で自転車走行空間ネットワークの候補路線を示している。

実際の整備については、今年度試行的に整備する予定であり、こういった整備が望ましいかを検討した上で、具体的な整備手法や整備のプライオリティーについてもガイドラインといった形でお示しをしたい。

【参加者】 南大沢駅周辺では現在走行空間が整備されているが、日常的に様々な問題が起こっている。こういった問題も踏まえながら検討をしないと、計画も生きてこない。

【座長】 自転車走行空間の整備自体がまだまだ問題を抱えており、変わりようがないものではなく、整備を進めながら改良をしていく必要があるだろう。どのように整備を進めていくかという点もこの計画に基づきながら進めていく上で、検討していくことになるだろう。

以上