

第5回 自転車等施策検討協議会 議事録	
日時	平成27年7月16日(火) 10:00~12:00
開催場所	横浜市役所本庁舎 5階 大会議室
出席者	委員：委員名簿を参照 事務局：7名 コンサルタント：2名
資料	式次第、委員名簿、説明用資料(資料1~資料4)
<p>1. 開会</p> <p>①開会あいさつ (事務局)</p> <p>※開会あいさつ後、会議の公開、報道機関の傍聴、写真撮影等に関する説明</p> <p>※配布資料について確認</p> <p>※以降の議事進行を議長に引き継ぎ</p> <p>2. 平成27年度 自転車等施策検討協議会スケジュール</p> <p>①事務局説明 (事務局)</p> <p>※資料1を用いて、本年度の協議会スケジュールに関して説明</p> <p>※質疑：なし</p> <p>3. 議事</p> <p><b>①基本方針【とめる】</b></p> <p>(事務局)</p> <p>※資料2を用いて、基本方針【とめる】に関して説明</p> <p>(サイクルライフナビゲータ絹代委員)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・外国人の方が国内で自転車を使うケースが増えており「とめる」においても「はしる」においても対応が必要だと思う。日本語が分からなくても理解できることが大切であるが、現状、駐輪場情報は日本語が読めないと分からない状況のものばかりだと思う。</li> <li>・外国人の方も含め誰もが、バスなど自転車以外の手段も含めどの交通手段で移動できるのかの情報を、インターネットや様々な手段を使って調べられるようにすることも必要だと思う。</li> <li>・自転車関係の盗難が非常に多くなっており、サドルだけ、前輪だけが盗まれるケースもある。盗難されにくい工夫があると良いと思う。たとえば、盗難への配慮があるところは料金を高めに設定しつつ、「ここに行ったら安全にとめられる」という情報を伝えていくやり方が考えられるのではないかな。</li> <li>・駐輪の情報について、普通の駐輪場ではタイヤが太くてとめられない子ども乗せ自転車や高齢者向け自転車への対応状況も提供できると良いと思う。</li> <li>・例えばワースト7に入っている新横浜駅周辺では、コストがかかり、1基せいぜい200台程度しか収容できない地下機械式の駐輪場だけでは対応しきれない放置自転車があると感じている。そのような場所ではガイドブックを活用して地域と民間、行政が連携して地域の声をうまく拾いあげながら駐輪対策を進め、放置自転車のある場所を駐輪場に転換するなどの細やかな対応が重要になってくると思う。</li> <li>・歩道上の駐輪場は、美観的な面で反対意見も多いと聞くが、市民を巻き込んでデザインのコンペをするなどの工夫をしながら歩道上の活用も進めると良いと思う。</li> </ul> <p>((社)横浜市商店街総連合会 石川委員)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・確かに外国人の方は近年増えており、放置禁止区域の範囲や停める場所が分からず、なぜ撤去されたのかも、盗難なのかも分からないのが現状である。撤去されたあと10日位たってから引き取り連絡がきても、既に帰国しているケースもあり、今後この「10日間」という長さは外国の方が増えると考える中で難しい課題だと思う。</li> <li>・オリンピックに向けて外国人が増えていくこともふまえて、英語、中国語、韓国語などで「とめる」ルールの情報を提供していくことを視野に入れていただきたい。</li> </ul>	

(財)横浜市交通安全協会 島田委員)

- ・横浜市交通安全協会で運営を受託している駐輪場では、外国語への対応として、駐輪場における料金や駐輪区分などについての英語、中国語、ハングル語の3ヶ国語による案内表示、5ヶ国語の利用パンフレットの配布を長年行っている。

(石川委員)

- ・我々商店街等でも、資料の配布などで連携できる部分がある。どこで資料をいただけるのか。

(島田委員)

- ・駐輪場に置いてあるものも提供できるし、横浜市交通安全協会に資料請求していただければ提供できる。

(絹代委員)

- ・インターネットなどでも見られるものか。

(石川委員)

- ・Wi-Fiが普及しつつあり、日本人はもとより外国の方もスマホで情報検索する機会が多いので、紙をベースに限らずに、情報が手に入る仕組みがあると良い。

(島田委員)

- ・これまでもボランティアと連携して作成してきた資料であり、引き続き通訳ボランティア、横浜市国際交流協会などと連携しながら、対応を検討していきたい。

(絹代委員)

- ・駐輪場の情報についてパッと見てすぐにわかる、統一のマークがあったら良いと思う。
- ・放置自転車をして良いエリアはないと思うので、そのマークを使って駐輪場以外は駐輪禁止であることを示せると良いと思う。
- ・優先対応駅7駅とあるが、この7駅について具体的な目標やスケジュールを掲げ、エリアの方を巻き込んで、早めにモデルケースとして実施し、「横浜でもここまでできる」ことを示していくべきと思う。

(岡村委員長)

- ・優先対応駅等について、表現の話だが、鉄道事業者とともにその周辺地域の方々も色々知恵を出して一緒に解決していくという印象になるのが良いと思うので、「駅」でなく「駅周辺」をイメージできるような表現にするのが良いと思う。
- ・駐輪場の空間確保の方策として、歩道の活用は短期的には有効であるが、歩道上だけでなく現状で路上駐車されている車道を活用することも考えてよいのではないかと。法令上、車道の活用が極めて厳しいことは承知しているが、「車」という手段はそもそも使う必要がないのなら使わないでほしいというのが基本であると思っているので、色々なやり方をぜひ検討いただきたい。
- ・民間と連携して整備することは素晴らしい一方で、ある程度市が主導的に入らないと、幼児2人同乗自転車がとめられない、など一部の自転車利用者の方には使いにくい駐輪場ばかりになる可能性があるため、市による一定の配慮をお願いしたい。

(事務局)

- ・外国語対応について、行政としても進めていく必要を認識している。今回の素案で提示した施策のうち、「分かりやすい駐輪場情報」の中で検討するとともに、「とめる」「はしる」に係るテーマのため、次回「いかす」の中でもまとめていきたい。
- ・盗難対策について、素案の中では「防犯カメラの設置」という表現にとどまっているが、今後の検討課題とさせていただきたい。
- ・道路上の駐輪場について、資料上は「歩道上」ではなく、「道路上」としている。ご意見を参考に、歩道に限定せず道路全体を見ながら検討したい。
- ・整備目標について、今回は取組施策体系を示すにとどまってしまったが、第7回で示す最終的な素案では各施策のスケジュールを提示する予定であり、目標を総合計画の中で具体的に示せると考えてい

る。

- ・民間の方による駐輪事業について、行政の関わり方として、地域への指導や附置義務化だけでなく、補助金のあり方などの工夫により、より適切なものが整備される施策を検討していきたい。
- ・いただいた意見は項目として素案に触れてはいるものの、書き方が不足していたり、分かりにくかったりすることもあるため、ご指摘の意見を踏まえ、たとえば多言語化、インターネット活用など資料を補強し取りまとめたい。

(島田委員)

- ・駐輪場の管理者の立場では、一時利用の駐輪場の空き状況の情報提供の方法や、日曜日の整理員の配置などについて課題認識をもっており、今後連携して検討したい。
- ・防犯対策については、整理員による巡回等で防げる部分はあるが、配置時間外の対応が難しい。こちらと一緒に検討していきたい。

(神奈川県警察本部交通規制課 増山委員 (代理))

- ・車道上に駐輪場を設けることは法的には可能であり、設置後に交通規制をかけることとなるが、バイクの駐車場が不足している現状もあるため、歩道がある道路では、歩道上は自転車駐輪場を設け、車道上はバイクの駐車施設としているケースが多い。

(事務局)

- ・車道への駐輪場の設置は、スパイアス前に設置した事例があり、できないわけではないが、やはり歩道中心に整備してきた中で、車道上での駐輪場確保についてどう考えていくかは検討が必要だと思う。
- ・一時利用の不足について、駐輪場自体の不足もあるが、素案にも示した通り、一時と定期の適切な割振りとも検討したい。
- ・整理員の配置時間外の対応、防犯対策については、現在の整理手数料から利用料金制へ移行し、料金体系のあり方を検討する中で考えていくことになると思う。

## ②基本方針【はしる】

(事務局)

※資料4を用いて、基本方針【はしる】に関して説明

※説明の中で、本日欠席された(社)神奈川バス協会 八郷委員から事前に頂いていた意見について説明

### 【意見】

自転車通行空間の整備の推進に際し、荷捌きスペース、バスベイの確保も考慮することが重要である。ぜひ今回の素案(p.8)に記述されているような方向で進めてほしい。

(岡村会長)

- ・「はしる」について、ご意見、ご質問いただきたいと思います。

(絹代委員)

- ・「はしる」について、国のガイドラインの改定を踏まえた対応を進めていくとのことであるが、実際国では大きく改定される方向で進んでいることをご報告したい。たとえば、国道246号など交通量が多く、規制速度が高く、幅員が無い場所でも、走行場所と方向を占めず「矢羽根」の試験的な運用が始まっている。コストがかからず、現実的なため良いのではないかと考えられ始めているからである。
- ・今回の素案では自転車道は双方通行となっているが、国では、双方通行だと恐怖感があり使われにくいという実態を踏まえ、一方通行を基本とする方向で検討している。ただし、そもそも自転車道を整備するだけの幅員がとれない道路が多いのが現実であり、また、縁石により車道清掃ができなくなる課題もあるため、自転車レーンが整備できればベストで、それが困難な幅員の道路では矢羽根で対応していくという方向性で議論がされている。
- ・幹線道路や拠点間の整備ではなく、各区1エリアを基本に重点エリアを決め、整備する考え方には賛成である。重点エリアを、ルールを伝えていく「広報エリア」として、外国人を含め、そこを見れば

「誰でも通行の仕方が分かる」形で整備されると良いと思う。

- ・優先順位の設定に際し、自転車関連事故のうち、軽微なものは警察に通報・届出されないケースも多いため、事故件数だけでは、危険度を捉えられないと思う。自転車や歩行者の通行量などから判断する形が良いのではないかと思う。
- ・「はしる」の取組か「まもる」の取組か分からないが、車の運転者に対して、自転車は左側を走る、駐停車で大きく膨らむ、停車中のドアの開閉が自転車にとって事故の元、など、自転車の通行場所、特性等の理解を促すことも、通行空間の整備とともに必要であると考えます。
- ・交差点部の処理は非常に難しい。現在、国でも色々な議論をしているところであるが、車から見えやすい場所での信号待ち、二段階右折の待機場所などを整備する方向性を示すことが必要だと思う。
- ・横断歩道の横の「自転車横断帯」が近年、外されているが、外す際に通行の仕方の説明や周知がなく、また、自転車が車道をまっすぐ通行できる配慮もされていないため、そういう取組も進めるべきと考えている。
- ・自転車通行空間が整備された道路での、普通自転車通行可の規制について、車道に自転車の通行場所があり、歩道にも自転車の描かれた標識があると混乱を招き、歩道を走ればよいのだという勘違いを生むなどの理由から、国では車道上に自転車の通行空間を整備した道路では「自転車通行可の規制はすべて外す」方向で議論が進んでおり、私も賛成である。
- ・歩道は歩行者のための空間であり、自転車は、原則的には整備された「車道」を走り、どうしても「やむを得ない場合」は例外的に、居心地が悪い感じで「歩道」を通るような整理が必要だと考えている。この「やむを得ない」という例外に「自転車通行可のマーク」という例外を重ねることは不要だと思う。
- ・一方通行規制について、外国人を含めて「マークの意味が分からない」人もいるため、自転車も一方通行となる道路では「見ればわかる」形で、整備を進めることが必要だと思う。

(増山委員)

- ・前回の協議会で自転車レーンは2.0m以上が適当との発言をしたが、1.5mでは駄目との趣旨ではない。1.5mの自転車レーンを引いても、路肩が整備されていないと利用されにくいので、歩道を通る自転車を車道に移行させるためには、利用されやすい条件として2.0m以上が望ましいことを示したものである。自転車レーンを整備したところでは、歩道の自転車通行可の規制は解除しているため、自転車は歩道を通行できなくなる。その点でも「利用されやすい」自転車レーンを作っていくことが大切だと考えており、その上で「2.0m以上」というお話をさせていただいた。
- ・警察庁のアンケートでは、現在、自転車通行可の歩道を通行している女性の8割、男性の6割が、今後、自転車の歩道通行が法律違反になったとしても歩道を通ると回答している。「車道は危険、怖い」という理由が大半である。
- ・ロードバイクの利用者であれば1mも幅があれば車道を走るが、横浜市内のほとんどが軽快車である現状の中で、車道にどうしても下ろしたい場合、こういった「怖い」という意見もふまえて、余裕をみて2.0m、さらには2.5m、あればあるだけ良いので、通りやすい場所を確保してほしいと思う。もし、1.5mであれば、路肩もフラットにしたレーンを整備していただきたいと考える。

(絹代委員)

- ・今話のあった通り、広いスペースが確保できればベストである。ただし、無理な場合に整備そのものを諦めるのではなく、矢羽根を0.6m幅でも構わないので、場所とあわせて進行方向を示しながら整備するといったように、とにかく現状を変えていくことが必要だと思う。「逆走」をさせないことがとても重要だと思う。
- ・自転車に乗る女性のほとんどが「自分は弱者」と思い、「歩道に絶対にいたい」というが、それが「歩行者にとって危険な存在」になっているのが今の日本の現状であると思う。あなたの自転車の歩道通行が、実は歩行者には「非常に怖い」ことを伝えていくことが必要だと考える。
- ・「まもる」の話にもなってくる部分もあるが、様々な取組を進めて、車道における自転車が増えれば

車の走り方も変わると思う。「はしる」だけでなく、「まもる」との相乗効果で取組を進めていくと良いと思う。

(横浜市町内会連合会 金子委員)

- ・高齢者の中には、車と同じで危ないので自転車に乗らない方が良い、と考える人もいるが、バスを使おうとしても、2時間に1本しかない地域もあって、結局自転車に頼らざるを得ないジレンマを抱える地域もある。
- ・多国語対応について、某小学校には13か国の児童がいて、運動会において8ヶ国語で競技紹介をしていると聞いた。「横浜」という大都市において、外国人の増加に合わせた利便性向上の対応は必要だが、どこまでやれるのか、という懸念はある。
- ・西区という点では、横浜駅は再開発が色々計画されており、自転車の駐輪場の確保の計画もしっかりやる必要があると思っている。
- ・なお、計画の中に予算が示されていないところが疑問である。絵に描いた餅ではいけないので、予算をしっかりと確保して取組を進めてほしい。

(事務局)

- ・予算に関して、目標やスケジュールは素案に記載したいと考えているが、予算等を載せることは難しい。総合計画に定める事項を実行していくための必要な予算を確保する、ということをご了解いただきたい。バスの利便性確保などについては本市として様々な取組を進めているところであり、いただいたご意見を担当部署にお伝えしたい。

(横浜商工会議所 福田委員)

- ・自転車総合計画素案と自転車ネットワーク整備指針ならびに実行計画の関係について教えてほしい。

(事務局)

- ・総合計画の「はしる」の項目にてスケジュールなども含め、整理、位置づけをして、そのあと実際に整備指針、実行計画を作成する予定である。

(岡村会長)

- ・全体として良くまとまっているが、今後、現在検討中の国のガイドラインの動きを見ながら、考え方をきちんと整理しなければいけない部分が残っていると思う。たとえば、歩道のない道路の通り方をどうするか、なども悩ましい課題である。
- ・絹代委員よりご意見のあった通行空間整備後の、歩道の通行規制のあり方について、車道に自転車の通行空間があり、歩道も自転車通行可という状況は、極めて例外的で分かりにくく説明も難しい。この点についてどうすべきか、地域の合意形成や理解も含め、現状をふまえた対応が必要だと思う。
- ・自転車は、「走り方」と「使い方」の2つがあると思う。「走り方」は、ルールが変わればそれに合わせて守ってもらうしかなく、妥協の余地はないと思う。一方、「使い方」は、買い物に使う、子どもを乗せるなど、人々のニーズに繋がる話であり、「ルールが変わったので、これまでの使い方はできません」という説得ができるか、そもそも説得すべきか、という問題がある。
- ・例えば、幹線道路で生活圏が分断されるような使い方がされている場合、「幹線道路は自転車歩行者道ではないため、(生活圏外にはなるけれど)反対側の自転車レーンを使ってください」となれば、地域の方の意見をまとめ、説得していき、理解を頂くことが重要となってくる、ということである。
- ・総合計画では、いろいろ状況をふまえ、これが絶対というものはなく、結果的に今回の素案に提示されている書き方しかないか、と考える。今後の国のガイドラインの方向性を見つつ、個別地域に合わせて落とし所を探さないと考える。
- ・今回出た論点は事務局で整理し、パブリックコメントを出すときにそのポイントを示していただくとよいと思う。

(絹代委員)

- ・今回の素案では、歩道が無い道路だと、重点エリア内でも何もできない、とも感じられる表記になっ

ているように感じるが、たとえば自転車の交通量が多いところでは歩道が無い道路でも「矢羽根」を書く取組を進めても問題ないと思う。

- ・このような歩道のない生活道路はまさに「カオス」な状況であり、交通ルールを「見ればわかる」形で、重点エリアから整備をはじめると良いと思う。

(事務局)

- ・今の国のガイドラインでも、歩道のない道路でも必要に応じて自転車の通行位置を示して、注意喚起するための、路面表示やピクトグラムの設置が考えられる、と一部書かれているため、国の動向をふまえつつ重点エリアから検討していきたい。

(岡村会長)

- ・歩道が無い道路の扱いが、実は一番大事だと考えている。
- ・京都では細街路の歩道のない道路において、景観上の配慮も含めあずき色の路面表示で一本線の路側帯の車道側に自転車の走行位置を示す等の取組を行っており、一定の効果があるようである。金沢市の事例も効果があると聞いている。
- ・路側帯の一本線は、法令上は内側も外側も自転車が通って良いルールになっているが、それをピクトグラム等で示すことで、法令にある以上に「より深く考えて」通行することになる。歩道のない道路は、ルールを守った上で、ルール以上の配慮を促すことがカギになると考えており、ぜひ取組を進めてほしい。

(金子委員)

- ・歩道のない道路は多いが、ここで、自転車通行空間のために一方通行規制になると困る、という人は車をよく使う方々を中心に、地域にいる。かつて、歩道整備の要請をしたところ、幅員等の問題から一方通行にする必要があり、結果的に歩道が整備できなかったケースもあり、地域とのコミュニケーションをとり、慎重にすすめることが大切だと思う。

以上