

長野市公共交通活性化・再生協議会 自転車活用推進部会 議事概要

1 開催日時 令和4年5月12日(木) 午前10時00分～午前11時10分

2 開催場所 長野市役所第二庁舎10階 会議室203

3 出席者 出席委員7人、事務局職員7人

4 次第 1 開 会

2 あいさつ

3 自己紹介

4 協議事項

(1)長野市公共交通活性化・再生協議会「自転車活用推進部会」
設置要領の改正について

資料1

(2)長野市自転車活用推進計画に係る事業計画(案)について

資料2

5 その他

【4 協議事項】

(1)長野市公共交通活性化・再生協議会「自転車活用推進部会」設置要領の改正について

(2)長野市自転車活用推進計画に係る事業計画(案)について

事務局から「資料1」及び「資料2」に基づき説明を行った。

【意見等】

◆A委員

- ・資料2の1ページ「優先整備路線 計37.9km」と、「整備計画延長 24.6km」の違いは何か。
- ・参考1の2ページに「整備済み延長」が「13.3km」と「17.35km」があるが違いは。

⇒事務局

- ・この計画を立てた時点で、「優先整備路線」のうち、既に13.3kmは整備が済んだ状態であったため、「整備計画延長」は、「優先整備路線」から整備済みの13.3kmを引いたもの
- ・参考1の数字のうち、13.3kmは計画策定時のもので、17.35kmはこの計画が策定した令和2年度以降の整備を含んだもの。この2年間で、4kmほど整備が進んだことを示している。

◆A委員

- ・参考2の資料について。自転車は車道では左側通行と決まっているが、自転車通行

可歩道ではそういった決まりないと聞いている。その場合、「自転車は車両寄りの部分を通行しましょう」という案内では、自転車同士がぶつかることにはならないか。

- ・案内板の例が資料として2つ出ているが、使い分けは決まっているのか。

⇒事務局

- ・基本的なルールとして自転車がすれ違うときは左側をとというものがあるので、お互い左側で避ければぶつかることはないのだが、確かに両者が車両寄りを通行したら、可能性としてはないこともない。
 - ・現状、使い分けは決まっていない。「歩行者に注意」の案内板は小学校の近くなど、より歩行者が多いところを想定している。しかし、まだ具体的には決まっておらず、適材適所にと考えている。
- 今は道路課の案の段階なので、本日出た意見などを参考にしていきたい。

◆ B委員

- ・「自転車は車両寄りの部分を通行しましょう」という案内では、写真のように歩道の車両側は冬場に雪が堆積してしまうので、より危なく感じる。
- ・自転車通行可歩道は、どこから自転車に乗っていいのかわかりづらい。自動車側からもはっきりここから、とわかるような目印がほしい。
- ・自転車のスピード制限をしてもいいのでは。特に学生の走り方が高齢者からするととても怖く感じる。昔自転車は歩道では押して歩くように言われた気がするが、今は乗ってよい上にさらにこんなにスピード出して乗ってよいというのはどうなのか。学校に（特に高校生）ぜひよくお知らせしてほしい。

◆ C委員

- ・自転車通行可歩道を自転車が通行する場合には、徐行してすぐ止まれる速さで、というものがある。具体的な速度制限はないが、徐行義務があるので、少なくとも歩行者が怖いと感じる乗り方はいけない。

⇒事務局

- ・安全教育を行い、裾野から広げていく必要があると思う。

◆ C委員

- ・自転車は歩道を走る際に、左側を走るようにという決まりがない。これを拡大解釈して車道も左側を守らない者がたくさんいるのでとても怖い思いをする。ルールはできているのだと思うので、そのルールを中高校生に対して発信していく、指導する、ということなのだろうと思う。

◆ B委員

- ・多額の賠償請求があったというケースもある。子どもへの教育は必要。

◆ A委員

- ・推進計画29～30ページでは、「優先整備路線」に国道18号等も該当になっているようだが、31ページにあるような自転車道や自転車専用通行帯などを設けようとして

も、現状の国道の幅ではなかなか収まらない。収まらないので、国道でやろうとすると矢羽根型路面標示になってしまう。しかし自転車は車両という認識はあるが、国道のような交通量の多いところで車道に矢羽根を引いたとしても、道路管理者としては大変抵抗がある。

拡幅できれば良いが、現状の状況では難しい中で、警察の方から何かアドバイスはないか。最終的には自転車通行可歩道の指定ということになるのではないかと思うが、それほど歩道も広くはない。

⇒事務局

- なかなか現状の道路のまま、自転車道の幅を確保するのは難しい。本計画も、現状自転車通行可能な歩道をもつ道路については、「優先整備路線」とはなっているが、大規模整備をすることになったら、自転車通行帯などを含めた整備とするよう検討することとしている。
- 推進計画33～34ページにあるように、黒い点線で引いた道路は、歩道を自転車が通行してよい道路なので、こういった道路は当面このまま自転車は歩道を通行いただき、そうならない路線、赤い線で引いてある道路を優先的に整備していくこととしている。
- 一部歩道が狭いところでも許可が出ているので、これらのこともあり、自転車通行可の歩道に、安全注意看板の設置を検討いただきたいと考えている。

◆B委員

- 綿内の403号が狭くて自転車どころか自動車も通りづらい。子どもたちも大変危ないがどうにかならないものか。

◆D委員

- 県で管理するその道路については、部分的に少しずつ広げるようにはしているが、住んでいる方がいるので、なかなかすぐの拡幅は難しい。

◆C委員

- この計画が策定されていることから、高齢化社会も見据えて過度の自動車依存から脱却し、自動車から自転車にという流れだと思うが、現実の目標として、現状整備率が45%程度のものをあと3年で100%にもっていかないといけないというものがあり、すごく大変だと思っている。しかしあくまでも自転車通行可歩道は最後の手段であって、なるべく高いレベルでの整備をしてほしいと思う。
- 歩行者の人が自転車に切り換えるのではなく、自動車の人に自転車道が便利になったから自転車に切り換えようというように促すためには、自転車が時速20～25kmくらいで安心して走れるような道路を整備しないと、自動車を降りて自転車に換わってはくれない。自転車はゆっくり走るものという認識から脱却しないと、変化は起きない。
- 新幹線の側道を通っていると、自動車より自転車の方が速い。ただ自転車道を整備するのではなく、ある程度高速で移動できる自転車道を整備しないと、いくら整備しても自動車から乗り換えてはくれないということを確認してほしい。
- グレーチングがひどい道路だと、それだけで自転車は走りづらくなる。自動車なら気にならなくても自転車だと避けないと走りづらい。そんな細かいところまで気を配った、よりレベルの高い整備を要望したい。

◆E委員

- ・長野県内交通死亡事故多発警報を発出している。自転車の安全対策ということもあるので、協力して推進していきたいのでよろしくお願いいたします。
- ・警察庁の自転車に対する基本的な考えとして、自転車通行可歩道の基準に満たないものは見直して廃止の方針ということ参考までに。

【5 その他】

本部会は、年2回程度開催をしており、次回は令和5年3月を予定している。
令和4年度の事業報告を説明させていただく。

午前11時10分終了