

1 開催日時 令和3年2月10日(水) 午前9時57分～午前11時23分

2 開催場所 長野市役所第二庁舎6階 会議室261

3 出席者 出席委員4人、欠席委員1人、事務局職員6人、

4 次第 1 開会

2 あいさつ

3 協議事項

(1) 長野市自転車活用推進計画に係る実績報告(暫定版)について

資料1

(2) 長野市自転車ネットワーク路線の見直しについて

資料2-1～2

(3) 自転車活用推進部会委員の選出について

資料3-1～4

4 その他

【3 協議事項】

(1) 長野市自転車活用推進計画に係る実績報告(暫定版)について

事務局から資料1に基づき説明を行った。

また、7頁【指標と目標値】内の令和2年度12月末時点の概数及び比較率を次のとおり訂正した。

《訂正前》 事故件数226件 ⇒ 《訂正後》 事故件数224件

《訂正前》 比較率3.8% ⇒ 《訂正後》 比較率4.7%

[意見等]

◆B委員

外部に公表する資料は、市民に分かりやすいように「見える化」した資料を作成した方がよい。

2ページの実施スケジュールで、令和2年度の実施事業が取り組めていないものがある。今後どのようにリカバリーしていくのかも含めた資料にしてはどうか。

◆A委員

担当者としては、実施した事業をすべて記載したくなるが、実施事業も多く、せっかく実施した事業が結果的に見えなくなってしまう。

すべてを網羅する必要はないので、市の自転車施策の取り組みが伝わる様な工夫をしていただきたい。

⇒事務局

本日の部会と今後開催される長野市公共交通活性化・再生協議会では、この資料で説明したいと考えている。

市民向けの資料については、分かりやすくなるよう工夫したい。

◆B委員

7ページの【指標と目標値】の内、令和2年度12月末時点の事故件数等の訂正があったが、事故件数（概数）より確定値が増えたのなら理解できるが、事故件数が減っているのには何か理由があるのか。

⇒事務局

数値は人身事故の件数であり、概数では人身事故として登録していたが、結果的に怪我がなく人身事故扱いにならなかったため、2件減少している。

◆A委員

6ページに「長野駅東口自転車駐車場にサイクルスタンドを設置した」とあるが、市役所にはサイクルスタンドが設置されているか。スタンドが付いていない自転車を停める場所がないと思う。

⇒事務局

市役所の駐輪場には、サイクルスタンドは設置されていない。

(2) 長野市自転車ネットワーク路線の見直しについて

事務局から資料2-1～2に基づき説明を行った。

◆D委員

説明の中で、県道長野上田線は自転車通行可歩道として整備する計画となっているが、歩道の幅員等はどのように計画されているのか。

歩道から自転車を排除していこうという動きの中で、なぜ歩道を通行させるのか理解し難い。例えば、長野大通りのように、歩道と自転車の通行空間を分けて整備されるのであれば大変ありがたい。

◆C委員

長野上田線は、自転車通行可歩道として3～4メートルの幅を設けて、中間で区切るようなイメージで、歩行者と自転車を分けて整備する予定でいる。

◆A委員

自動車から自転車に乗り換えて欲しいと考えている対象者は、現役世代で自動車通勤をされている方となる。

自動車通勤をしている人が、車から自転車に乗り換えようと思うときの理由は、「健康に良い」、「家計にやさしい」などの理由になると思う。

しかし、自転車で通勤すると車より時間がかかるようでは、自転車には乗り換えてくれない。自転車通行可歩道だと、歩行者がいるため自転車は徐行等をしなければいけないので時間がかかってしまう。追加路線については、歩道内で歩行者と自転車を分けて整備していただけるとのことなので安心した。

新たな道路で立派な歩道をつくりながら、歩行者と自転車を白線のみで分けているだけ

の整備が時々見られる。今後新たに計画する道路を整備するときは、縁石や樹木等で歩行者と自転車の空間を区切り、心理的に自転車通行空間に歩行者が侵入しないような工夫をしていただきたい。通行空間を分けて整備することが本当に大事なこと。

◆C委員

ネットワーク路線について一つお聞きしたい。

高校生を対象とした場合に、長野市在住の高校生も、須坂方面や千曲方面に通われている方がいると思うが、そういった部分も配慮してネットワークされているということによいか。

⇒事務局

自転車ネットワーク計画では、市外への通勤・通学に対する千曲市や須坂市との連携は、今のところとっていない。両市の計画の内容を見ながら検討していきたい。

◆B委員

どうしても地区内の整備となるため、ネットワーク路線が途切れてしまう。市域をまたいだ先にある観光地や高校などをきちんとランドマークとして入れておき、どういう移動が多いか分かるようにした方がよいのではないか。

隣接する市町村との間できちんと話をし、実態に合うネットワークにすることが望ましいと考える。

◆A委員

通勤・通学で市外に通っている方はたくさんいると思うので、市域の境界部分については、県に協力いただきながら連携していくのはどうか。

⇒事務局

現状は中々難しい部分がある。

千曲川新道についてもそうだが、屋代駅から須坂駅の廃線跡地の整備を進めているが、長野市は、予算化して事業を進めているが、千曲市と須坂市は現時点では整備する状況とはなっていない。また、長野市においても整備開始から10年近く経過しているので状況が変わってきており、整備も計画通りには進んでいない。

自転車活用推進計画も自治体によっては、観光部門がメインで進めている自治体もあれば、長野市のようにそれぞれの分野をセットにして施策を設けているところもある。

隣接する市とネットワーク路線の部分で話をすることはできると思うが、通勤・通学の部分を同じように取り組んでいるとは限らないので、市域を超えて繋がっていくのは厳しいと感じる。

◆B委員

地域によってそれぞれの特徴もあり、利用者も違う。

ただ、隣接する市を行き来する利用者に対するフォローを行うため、ネットワーク路線の先に何があるのか情報共有し、ネットワーク路線として位置付けるときに、漏れていた部分をお互い確認して整備をしていくことも大事ではないか。

⇒事務局

ネットワーク路線について、隣接する市と連携をとる場が設けられれば情報交換等していきたい。

◆B委員

千曲市では、市域をまたぐ部分のネットワーク整備を、今後進めていく予定とのこと。旧屋代線の廃線跡地の利用と屋代駅周辺の整備を進めていくので、そこは長野市と連携をしていく部分だと思う。

⇒事務局

廃線跡地については、もともと隣接する市と連携している。

それ以外の市域をまたぐ路線については、長野県や隣接市の考えもあると思うので、少し時間をいただいて様子をみたい。

◆C委員

ネットワーク路線の整備は、中・長期路線、優先整備路線に分けられており、優先整備路線は、計画期間の5年間で実施する路線ということで位置付けられている。

国も県も、事業化から整備が完了するまでにはある程度の期間がかかり、5年で終わらないものが多い。ただ、5年では終わらないが、自転車道の整備に向けて現在事業を進めている箇所は、優先整備路線に位置付けていただきたい。

◆A委員

今のご意見は、国・県だけではなく長野市でも同じことではないか。

今後は、自転車通行空間が完全に分離した整備が増えていくと思うが、その場合は5年で終わらないのではないか。

⇒事務局

長野市がこの5年間で優先整備路線として位置付けている路線は、基本的に車道に矢羽を路面表示する整備となる。

今後は、自転車ネットワーク計画もできているので、新規路線計画がある場合は、自転車通行空間を設けていきたいと考えているが、5年以内で整備が終わらない場合も出てくる。

◆A委員

市民には、整備する路線を早く周知した方がよいので、一定の条件をクリアすれば、整備に5年以上かかる路線も優先整備路線に位置付けてはどうか。

⇒事務局

長野市としては、ネットワーク路線の中で「中・長期路線」を「優先整備路線」に変更する路線は、現時点ではない。

今後、整備期間が5年以上かかる路線の位置付けについては、部会と長野市公共交通活性化・再生協議会に諮り対応していく。

(3) 自転車活用推進部会委員の選出について

事務局から資料3-1~4に基づき説明を行った。

◆B委員

長野市ホームページへ、実績報告等を公表するタイミングを教えてください。

⇒事務局

5月に開催される長野市公共交通活性化・再生協議会での審議を経て、公表したいと考えている。

ただ、本日の部会の議事概要として、資料等はホームページで公表となる。

◆B委員

市ホームページ内に、部会の報告とは別に、市民向け資料を掲載する場所はあるか。

⇒事務局

市ホームページの交通政策課の中に、長野市公共交通活性化・再生協議会のページがあるので、部会の報告はそこに掲載する。それとは別に、自転車活用推進計画のページがあるので、市民向けの公表資料はそこに掲載する。

【4 その他】

本日も協議いただいた内容を、3月の長野市公共交通活性化・再生協議会で審議いただく。

また、次回の部会は5月頃を予定しており、事業計画等について説明する。

午前11時23分終了