

平成 28 年度 第 1 回武蔵野市自転車等駐車対策協議会分科会 議事要旨

1. 開催日時 平成 28 年 12 月 12 日（月）午後 3 時 30 分から 5 時 30 分まで
2. 開催場所 武蔵野市役所西棟 8 階 8 1 2 会議室
3. 出席委員 5 名 欠席委員 1 名

4. 内 容

- 開 会
- 会長あいさつ
- 新委員紹介

5. 審議事項

- (1) 武蔵野市自転車走行環境推進計画（案）について

<事務局説明>… 武蔵野市自転車走行環境推進計画（案）について

<質疑応答事項>

委員：武蔵野市の自転車走行環境推進計画と直接は関係ないが、東京都では、オリンピック・パラリンピックに向けて、自転車走行の推奨ルートを考えている状況である。

武蔵野市の走行環境推進計画案については、体系的にできている。こちらをたたき台として、これからより良いものにしていき、実際に整備ができていけば良いと思う。また、道路を整備するに当たり、細いタイヤの自転車への配慮等も必要になるため、グレーチングの設置方法も検討することになるだろう。

委員：現場で仕事をしている中で、自転車対策が後手に回っているように感じる。

自転車を利用している人が、自転車のルール自体を知らないということも多々ある中で、自転車利用者に交通ルールの周知を図っているが、なかなか理解していただけていないのが現状である。

これらを踏まえ、強制的に自転車の走る部分を指定することが、自転車の走行ルールの認識に繋がるのではないかと考える。

そのため、市が計画している走行環境推進計画を進めていただくのが、警察としても指導がしやすいと考えるので、優先的に取り組んでほしい。

また、多くの人に安全教育を行っても、現場の警察官が見ているところでしか、交通ルールを守らず、見ていないところでは、交通ルールを守らない人が多いのが実状で

ある。交通ルールが守られないのであれば、物理的に通れないようにすることが一番の事故防止であると考える。

そして、交通事故の発生場所に関しては、駅周辺も多いが、生活道路での事故も多い。これは、自転車の一時不停止、幅員が狭い道路における自転車走行のマナーが守られていないことが原因であることも多数あるので、自転車のナビライン等を設置し、自転車の走行部分を示すことによって、交通マナー向上につながり、事故が減少していくのではないかと考える。道路環境の整備に力をいれていただきたい。

委員：自転車利用者へ向けて、心理的に拘束を与える方法は効果的だと考える。
どのような形で都市政策を考えていくかが課題となるだろう。

委員：自転車ガイドラインが改定された理由は、そもそものガイドラインで、自転車走行空間の整備が進んでいない現状があったからである。これは、ガイドラインの自転車走行空間整備形態選定フロー自体が破綻しているため、積極的に自転車ネットワークを推進していく自治体があまり多くなかったためである。

武蔵野市内の道路を、このフローに照らし合わせてみると、「A」に該当する道路はほとんどない。「C」は、交通量が多いため当てはまらない。そうすると「B」に該当し、完成形態は自転車専用通行帯を整備することになる。自転車専用通行帯は道路交通法で、自転車の走行が義務付けられているが、自転車専用通行帯を確保するために、1、5m以上の道路幅員を確保しなければならない。つまり、この時点で破綻している。

そこで、今回のガイドラインで改定された部分が、自転車専用通行帯の採用ができない道路においては、法定外表示であるナビライン・ナビマークを整備する「暫定形態」の推奨である。（※1）

武蔵野市内においては、この整備形態で整備を進めていくことになるだろう。

その際、五日市街道等の車道幅員が狭い道路の取扱いには注意が必要である。ナビマークを設置し、自転車を道路の左側走行に促しても、自動車の往来が激しく、車体の大きな自動車に接近する可能性が高い中、子供を乗せたアシスト自転車を車道の左側通行に促すのかどうか慎重に検討する必要がある。

また、ナビライン・ナビマークは整備しただけでは効果が薄いため、武蔵野市として、安全な自転車利用を推進していくにあたり、どのような意味があるのかを、道路利用者に対して、情報提供や啓発などの働きかけを行っていくべきである。

つまり、ハード面の整備だけではなく、周知（ソフト面）も重要になってくるだろう。一方、道路幅員が狭い幹線道路の利用を避ける人々は中道通りや大正通りのような生活道路を利用することになる。そちらの自転車利用者に対して、生活道路にあるべき歩行者優先の道路整備や周知・啓発を進めていく必要がある。すべての道路をガイド

ラインに則り、杓子定規で整備を進めるのではなく、幹線道路と生活道路でやるべきことを整理して、進めていくべきである。

事務局：市道 16 号線（かたらいの道）を走行する自転車は、左側通行を守らずに広がって走行する無法地帯であった。そこで、路面表示を整備し、自転車利用者に対し、道路の左側通行の周知及び警察の街頭指導が加わったことで、徐々に左側通行の理解が深まり、浸透していった経緯がある。このように、法定外表示のナビマーク等を活用していくと、効果が表れている。

そこで、ハードルとなりうるのは、武蔵野市・警察・ガイドラインが各々設置するナビマーク等の統一性がなく、ばらつきが生じて、利用者が混乱する可能性があることである。

ただ、マークを含めて、自転車利用者に対して、周知や情報発信を継続的に行っていけば、徐々に左側通行に慣れ、浸透してくと考えている。

また、車道が狭い道路において、アシスト自転車等の大型自転車の車道左側通行が困難な場合においても、自転車は車道の左側通行という原則・ルール周知できると考えている。

委員：市道 16 号線では、自転車を利用している人たちが左側通行に慣れてきた側面もあるだろう。信号待ちの際に、自転車利用者もしっかりと停止線に止まっている。

事務局：武蔵境駅高架下の北側にある側道において、法定外表示の設置を計画している。駐輪場もあることから、駐輪場利用者に対しても働きかけ、周知していきたい。市道 16 号線のような良い事例を参考にしながら、発展的に広げていきたいと考えている。

委員：道路整備だけではなく、「習慣化」がキーワードになってくるかと思う。普段の何気ない利用が、左側通行になってくれれば良いのかと思う。そのためには、法定外表示が重要になってくるだろう。法定外表示の有効度はどれほどなのか。

委員：法定外表示の種類はたくさんある。また、幹線道路・生活道路での違い、交通量の規模の違いによって変わってくるため、一概に言うことは難しい。

委員：幹線道路と生活道路に法定外表示を整備し、その効果を比較すると、生活道路の方が自転車の左側通行を守る傾向にあると感じる。おそらく、歩車道であり、歩道との区別がないためである。逆に、幹線道路では、車道歩道で分離されているので、歩道を走行してしまう利用者が多いのではないかと考えられる。

また、整備したナビマーク・ナビライン上を自転車が通行するかは別として、自動車

運転者への注意喚起にも繋がるため、自転車走行空間において、自動車運転者に対しても一定の効果は得られると感じている。

委員：自動車運転者に対しても、自転車が通行するという認識が生まれることになる。法定外表示を1つとっても、様々な波及効果があると感じる。段階的に進めていき、都市計画に反映させていければ良いのではないだろうか。

事務局：市内の幹線道路幅員が狭い現状や財源的な問題も含めて、先が見えない現状で自転車走行環境の将来像を明示することは、非常に困難である。そのため、現段階では走行環境推進計画を明確に位置づけることはできないが、将来的には、徐々に計画をブラッシュアップして進めていきたいと考えている。

委員：いずれの整備方法でも、効果をしっかりと発現させる仕組みを確立させることが重要になるだろう。

駅周辺の回遊性が重視される道路空間と駅前広場が接続している部分は、構造上、自転車の通行方法があいまいなことが多い。そのため、駅前周辺では、自転車利用に対して、分かりやすい意志表示をする必要があるかと思う。事例として、福岡では、押し歩き推進区間を条例で定めるなどの、地域の方々と協力して、仕組みづくりをされているので参考になるのではないか。

事務局：吉祥寺のサンロードでは、「自転車は押し歩いてください」といった掲示がされており、すでに商店街のルールができあがっている。まち・地域のルールの中で、市として協力できる部分があれば、積極的に協力していても、良いのかもしれない。

委員：我々としても、やれることを見逃しているのかもしれない。

事務局：市道16号線や商店街のルール等は、既成事実として、市から対外的に発信していてもいいのかもしれない。

委員：この計画を進めるにあたって、追加してできることはないのか。

委員：都道に関しては、電柱の地中化を進める計画があるので、その工事と併せて、道路の幅員も拡張できるかもしれない。

委員：朝の時間帯における、市内の自転車利用者の目的は、大きく分けて2つに分類できるかと思う。

①通勤・通学のために駅に向かう利用者②幹線道路を用いて、遠い目的地までの長い距離を移動する利用者に分類できるかと思う。

②に関しては特に、広域的なネットワークを考えていかなければならないので、他の自治体等を巻き込んで進めていく必要がある。また、幹線道路となる多くの都道は、東京都が中心となって自転車走行空間を進めていると思うが、そちらに武蔵野市内の自転車走行空間を併せていかなければならない。都と市で連携していく必要がある。良い事例としては、世田谷区の国道246号線では、バス事業者と協力して、バスレーンと自転車のナビマークを併記している。

事務局：駅前交通を考える上で、自転車の取り扱いが難しい。市としては、歩いて楽しいまちづくりをしているので、駅前広場に自転車を呼び込みたくないのが本音である。そのためは、少しずつ周辺理解を広めていくとともに、地域の取り組みを対外的にアピールしていきたい。

委員：駅前広場周辺を自転車利用する方の中には、空いている駐輪場を求めて浮遊している利用者もいるかと思う。無駄な浮遊を避けるためにも、満空表示などの整備をより進めていく必要がある。また、自転車利用者の駅周辺の通過目的を分析して交通体系を考える必要がある。

事務局：最近では、マンションの開発等に伴って、公開空地を設けていただき、歩道空間を確保している事例も多数ある。現在では、小規模な開発でも、公開空地の確保をお願いしている。そのため、マンション建設等の際に、歩行者と自転車利用者を分離できる整備ができる可能性もある。このような形も武蔵野市らしい整備方法かもしれない。自転車走行空間環境推進計画では、実現性・発展性のあるプランを練り込んでいかなければならない。併せて、路面表示をどのように周知していくのか。また、どのように発展させていくのか、考えていかなければならない。

委員：今までの整備手法にとらわれず、発想の転換も必要になるだろう。そして、それをさらに具体化していかなければならないだろう。

事務局：ハード面の整備と共に、どのように啓発・習慣化していくかがポイントとなる。

委員：成果物があるとなお良いと思う。路面表示を整備しました、という結果で終わらせることなく、さらに一歩踏み込んだ整備を期待する。

事務局：武蔵境駅高架下北側の側道を整備した際に、交通量調査を行っている。そこでは、自動車交通量がそこまで多くないにも関わらず、歩道を走行する自転車利用者が多いことが分かっている。こちらに法定外表示のナビラインを整備して、もう一度交通量調査を実施すれば、法定外表示の有効性が検証できるのではないかと考えている。
また、三鷹駅北口にある中道新道に自転車レーンの整備を検討している。
できるところから整備を進め、整備効果の有効性を検証しながら、少しずつ柔軟に広げていき、自転車走行環境の整備を進めていきたいと考えている。

委員：事務局の構想としては、自動車交通量の少ない道路から整備を進める方針であるとは伺っているが、整備効果を検証するモデルとして考えるのならば、私個人的には交通量の多い道路から整備を進めた方が良いのではないかと考える。なぜなら、歩道を利用している自転車利用者を車道に戻すのは難しい上に、車道を走行することが危険である高齢者の方々が歩道を通行してしまうと、他の自転車利用者も習って歩道を走行してしまうからである。そのような現状があるので、交通量の多い道路を整備し、効果を検証した方がより整備効果の有効性が検証できるのではないだろうか。
具体的なスケジュールが決まり次第、教えていただきたい。

事務局：市では、駅周辺までの自転車導線が重要であるという位置づけがある。自転車走行環境推進計画の頭出しとして、前述の通り、境の高架下において、ナビライン等を整備して、自転車を車道の左側通行に促す効果を検証していきたい。そして、有効性が認められれば、さらにナビライン等を広げていきたい、という思惑がある。
また、自転車走行環境推進計画にどこまで具体的に記載できるかわからないが、通勤や通学等での駅までの導線・駅周辺の自転車と歩行者の交通輻輳を解消するためのきっかけ作りとして、まち場の方との話し合いながら、計画を盛り込んでいきたい。

委員：まちも人も続いているのだから、非常に重要であろう。

委員：自転車利用者の目線で考えなければならない。様々な方が利用する自転車をセグメントに分けて、考えていかなければならない。さらには、時間帯によっても道路の使用形態が変化することも考えていかなければならない。

委員：議会に提出した際に、自転車走行環境推進計画として納得はされると思うが、どのように活かしていくのか伝わりにくいだろう。具体的な路線や方法は検討しているのか。

事務局：自転車走行環境推進計画に盛り込むかどうかは別として、平成 29 年度にナビライン等の整備を進めたい路線は選定している。1 つは、武蔵境駅高架下北側の側道、2 つ

目は三鷹駅北口にある中町新道である。その後、吉祥寺を進めていきたいと考えている。

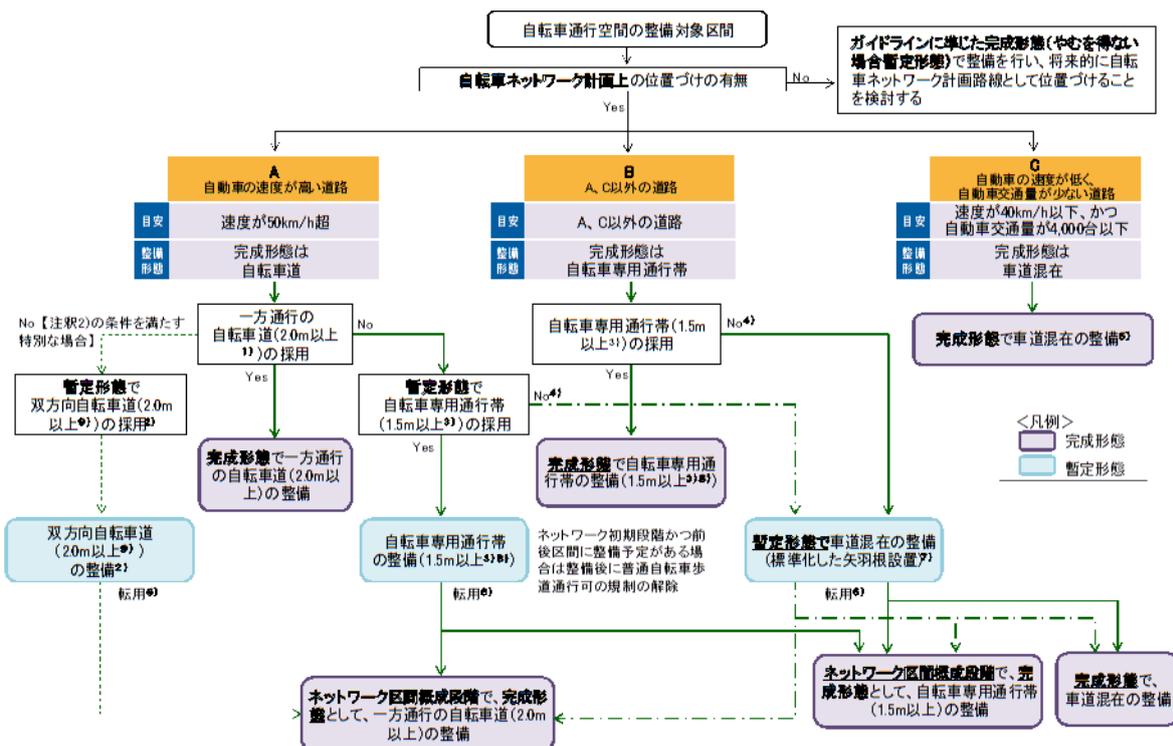
交通量の多い道路において、ナビライン等の整備はハードルが高いように感じる。そこで、「第2のかたらいの道」を作り、効果の有効性を確認した後に、交通量の多い道路にも広げていきたい。

そして、武蔵境駅では、整備予定の武蔵境駅北側の高架下道路と3・4・24号線とが線と線で接続し、三鷹駅においては、中道新道を整備することで、三鷹駅から北と東へ向かう道路が接続する。そして、吉祥寺の整備を進めていき、市内全体の道路が繋がりをを持って接続するという構想である。

また、警視庁では、平成30年度を目途に、ナビマーク等を整備して頂く予定なので、こちらの動きを見据えながら、整備を進めていきたいと考えている。

(※1)

車道通行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態選定フロー



1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0mよりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。
 2) 双方方向の自転車道が採用できる条件は次の全ての条件を満たすこと。①一定の区間長で連続性が確保されていること、②区間前後・内に双方方向の自転車道が交差しないこと、③区間内の接続道路が规定的で自転車道の連続性・安全性が確保できること、④ネットワーク区間完成段階で一方通行の規制をかけることができること。
 3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合)に、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができる。
 4) 自転車専用通行帯に転用可能な1.5m以上の幅員を外側線の外側に確保することを原則とし、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合)には、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができるものとする。但し、道路空間再配分等を行っても、外側線の外側に1.5m(やむを得ない場合1.0m)以上確保することが当面困難であり、かつ車道を通ずる自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、この限りではない。
 5) 1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい。
 6) 自転車専用通行帯 整備後に道路や交通状況の変化により、完成形態の条件を満たすことができるようになった場合。
 7) 暫定形態の採用が困難な場合には、当該路線・区間を自転車ネットワーク路線から除外し、代替路により自転車ネットワークを確保する可能性についても検討する。代替路として生活道路等を活用する場合については、安全性や連続性に留意する必要がある。
 8) 普通自転車歩道通行可の規制との併用は、前後区間に自転車専用通行帯の整備予定がある場合に限ること。この場合、前後区間の自転車専用通行帯の整備時に普通自転車歩道通行可の規制を解除するとともに、その予定を事前に周知すること。
 9) 例えば、2.5mが確保できる場合は、歩道側1.5m、車道側1.0mの位置に中央線を設置するなど車道に対する左側通行を誘導することが望ましい。

※ 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車とを混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止若しくは駐停車禁止の規制を実施するものとする。

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (図 I-8) (平成28年7月 国土交通省道路局・警察庁交通局)」