

## 第2回自転車利用環境のあり方を考える懇談会での意見(要約版)

### 問題点

#### 利用環境（ソフト）

- ・自転車の横を車が通過するとき、減速など配慮がなされていない。
- ・車に乗る方も自転車に乗る方も、ルールを知る機会があまりない。
- ・自転車の優先順位は、車と歩行者の間の曖昧な位置にある。
- ・車に乗る人は、どうしても考え方が車に優しくなる。  
(車に乗る人は自転車に乗っても車に迷惑をかけない様に車道脇の走行をためらう。)
- ・中心市街地の違法駐輪を取り締まるようになって、駅前に行くのが面倒になった。
- ・市では違法駐輪を無くするために大変な作業をしている。
- ・中学校でヘルメットの着用義務があっても、格好悪いと感じるのか、学校近くでは着用するが、それ以外では着用しない。
- ・酒を飲むから車を置いて自転車で行くという人がいる。
- ・現在8割から9割のママチャリ利用者の自転車利用のレベルをどう向上させるか。
- ・スポーツタイプとママチャリの2種類をまとめて利用空間を考えるため、自転車同士の速度差が問題となる。
- ・歩行者にとって、自転車が歩道内を速い速度で走られると怖さを感じる。
- ・盗難されても構わない様に粗悪な自転車を使い、使い捨て等マナーの悪化を招いている。
- ・冬期間自転車が使えないことが理由で、秋田の自転車屋が少なくなっている。
- ・まちを自転車があまり走っていない。

#### 利用環境（ハード）

- ・裏道の一方通行で、交通規制がされているにもかかわらず車が進入してくる。
- ・自転車用の横断帯や地下道があっても、使う人が少ない。
- ・仲小路を車で走ると歩行者が怖い。
- ・駐輪場の入口が分かりづらく、探す人も見受けられる。
- ・駐輪場の位置を示した看板が少ない。
- ・サイクリングロードは郊外にあり、市街地には繋がっていない。

## 対応策、改善策

### 利用環境（ソフト）

- ・ 利用環境を改善することで、自転車を通じてどんな豊かさを感じさせるかを方向付ける。  
（将来ビジョンというか、将来像が分かるよう提言を示す。）  
（提言に強いメッセージ「自転車のまちを目指して」などを打ち出す。）  
（失敗を気にせず、秋田が自転車利用の先進地になるという気持ちで向かう。）  
（最終的に何を行うかは、具体的な整備の中身ではなく、目指す方向を挙げる。）
- ・ 交通戦略にどう自転車を位置づけるか、この懇談会で考える。  
（自転車だけではなく公共交通と合わせて進める。）
- ・ 道路交通法の秋田に合った運用ができないか。
- ・ 事故に遭わない知恵を利用者が習得できるよう、行政による啓蒙・啓発運動の実施。  
（高齢者に混雑時を避けた外出のアドバイス。）
- ・ 行政による、安全度が高い道などを示したマップの作成。  
（一方通行など自転車で走りやすい道を使ってもらおうよう、自転車で走る道と、車がある程度の速度で走れる道と差別化。)(裏通りなどの空いている道路をうまく使う。)
- ・ 車に乗る方や自転車に乗る方に、ルールを知る機会を提供する。  
（ルールを破ったらどうなるかを明確にする。)(違反した生徒に罰則規程を設ける。)
- ・ 自転車に乗りたいと思わせるような、環境や考え方を演出する。
- ・ 県や国に市の姿勢を見せ、自転車走行空間の改善努力を促すように牽引する。  
（店でも2～3台の駐輪場を作ろうという機運の変化を市がリードする。)
- ・ 懇談会で決めたことを順次実施する。
- ・ 都市部に限り、車を優先の考えををチェンジする。  
（5 km以内に限定しても良いので、歩行者、自転車、車という優先順位を設ける。)  
（車に優しくなりがちな意識を切り替え、歩行者を優先する考えに改める。)
- ・ 昔は目的の店まで行けた。100円を払って駐輪場に停めたくないという意識は改める。  
（自転車は無料で駐輪できると思わず、ルールがあることを理解する。)  
（不法駐輪しないなど最低限のマナーを守る様、マインドを変える啓発活動を行う。)  
（マナー悪化を招く使い捨ての考えを改める。)(不法駐輪対策予算をこの改善に充てる。)
- ・ 仲小路を車両通行止めにする際、支障となる駐車場の出入口を変えてでも調整するという方針を示す。
- ・ 停めるだけでなく、プラスアルファのサービスを提供できる駐輪場の整備。  
（駐輪場時の自転車の修理サービスなど。(日中、夜間))
- ・ 中心市街地への誘客を自転車を対象とし、活性化の起爆剤にする。
- ・ マインドを変化させる手段として、良さを伝えるイベントを開催する。  
（イベントなどにあわせ、試乗の機会を頻度よく企画し、多くの方の目に触れさせる。)  
（少人数のグループの活動を増やし、それ自体を公告とする。)  
（利用者を増やすための走り出しのイベントを公共側が行うなど、手助けする。)  
（高校生に良い自転車に試乗してもらう。)
- ・ 自転車の正しい利用者が外から見て分かるような仕組みを作る。

- ・デザインを工夫した格好良いヘルメットの普及。  
（大人がヘルメットを着用し、子供への着用を促す。）  
（ヘルメットを着用することがおしゃれになるようなアプローチ作り。）
- ・会社の規程に飲酒して自転車に乗った場合の罰則を設け、モラルの向上を図る。  
（警察の飲酒運転禁止の呼びかけ実施。）（自転車の代行運転。）
- ・行政は道路状況をよく知る地区住民の意見に耳を傾け、それをまとめて公表する。
- ・自転車に何の思い入れもなく利用する方に、アンケートなどで意識調査する。
- ・車と自転車と歩行者の3レベルではなく、車と速い自転車と遅い自転車と歩行者の4レベルで考える。
- ・速い自転車乗りに格好良く乗る姿を見せるなど、車で通勤する人にアピールする。  
（車で通勤する人に、自転車で快適に走る姿を見せ、羨ましく感じさせる。）  
（朝夕多く移動する高校生からトレンドにしてもらい、それをドライバーに見せる。）
- ・便利であり早いということを数値で示す。
- ・通学時の高校生の危険な運転（高速で走る、車道の斜め横断）の実態把握。
- ・企業の方がもっと営業に自転車を使えるようにする。  
（営業用のレンタル自転車に良い自転車を導入し、購入の促進を、マナーの向上を図る。）

## 利用環境（ハード）

- ・利用環境を改善することで、魅力的で、お客さんと呼べるまちにする。
- ・歩道内の歩行者空間と自転車空間の分離。
- ・車道端の自転車走行空間の明確化。  
（速い自転車が車道脇を走れる様に整備する。）  
（路側の白線の外側をもっと広く、平らにする。）
- ・標識などは市道はできる限り改善する。
- ・懇談会で決めたことを順次実施する。（再掲）
- ・裏道の一方通行を自転車が安全に通れるように変える。
- ・自転車に車道を走らせるため、自動車中心の交通信号を検討する。
- ・跨道橋や地下道のスロープの傾斜を緩くするなど自転車用に配慮する。
- ・歩行者を最初に考えて、自転車の通行禁止区間を作ったり、車は後回しにする。
- ・仲小路を歩行者と自転車用にして、車をシャットアウトする。  
（仲小路の車通行止めを休日だけでも実施する。）  
（仲小路を歩行者が安心して歩ける場所にし、それを山王まで繋げる。）  
（仲小路の一部を車通行止めにして、自転車と歩行者の共存空間を創出する。）
- ・市の公営駐車場にはコンプレッサー（空気入れ）などが用意されているように、東西の駐輪場にも何かメリットがあれば良い。
- ・駐輪場の止めやすさ、そこまで安全に行けるかのチェック。  
（駐輪場の近くだけでも看板などで駐輪場に誘導する。）
- ・市道は工夫をして、サイクリングロードへ繋ぐ努力をする。
- ・県道や国道の管理者と協議して、サイクリングロードへのアクセス改善を求める。