

第3回秋田市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)

～提言案について～

- ・ こういう提言書は非常にリアリティが薄く、いつまで誰が責任を持って実施するのかが分からない。
- ・ 提言の実現に向け、短期・長期の仕分けすることは、実現性を高めるために有効だ。
- ・ 左側通行を徹底させる事ができれば、ママチャリと歩行者の共存も良い。ママチャリを歩道に上げた時に自転車同士を対面交通させない。
- ・ 提言書の書き出しとして、原油高騰が契機となって懇談会が設立されたのではなく、自転車が環境や暮らしに良いから自転車施策を求めたという表現に改めるべきだ。
- ・ 自転車であっても、自転車歩行車道の中の車道側を自動車の進行方向と同一方向に進むということをルールの1つの軸にする。
- ・ 自転車が結構車道を走っているので、専用レーンを設けると使われると思う。路上駐車も少なく道路幅も広いので、やりやすい環境にある。ブルーレーンなどは車道と構造物で仕切らず、冬は堆雪帯にしておけば良い。
- ・ 自転車は交差点等の流入口で車道と反対側の歩道を走行している自転車と流入してくる自動車の出会い頭事故が多い。自転車が車道側を走っていれば大丈夫安全だ。
- ・ 郊外部の道路で、歩道や自転車が通るところを連続させて欲しい。
- ・ セミフラット方式は縁石の仕切りがあって、歩道から車道に、またその逆に入れなくて、急ぐ場合に使いづらい気がする。歩道に遅い自転車や歩行者がいて車道に逃げたい時に段差や縁石があると逃げられなくて不便だ。
- ・ 歩道から車道に急に抜けることは危険だ。車道を走る場合には、はじめから車道を走ることを促した方が安全だ。また、車道を走るのであれば、途中からではなくて、交差点部分から入るのが安全だ。
- ・ 手形の大学近くの歩道はかなり酷い。狭いし、山もある。
- ・ そこがマウンドアップ方式の歩道の短所である。それを解消するために、車道と歩道の高さをほぼ同じにすることで、アップダウンの走り辛さも解消される。

- ・ 車道左側を走行することがルールだったが、歩道に自転車を上げたことで、歩道に適したママチャリが増え、自転車が車両という感覚が無くなってしまったため、右も左も関係なく走るという流れになった。
- ・ 車は自転車を邪魔にしている。そのような道路の運用の基本コンセプトがかみ合わないところがうまくいかない元凶ではないか。
- ・ 自転車レーンの仕切り方は、縁石を置く方法もあるし、マラソン競技でトラックによくある様なプランターを、近所の方々とうまく連携して置く方法もある。
- ・ 自転車が安全な走行空間の創造を、市、県、国が実施するだけでなく、住民と協働する方法もある。うまく秋田プランみたいなものができれば良い。
- ・ 提言に具体的な取り組みの記載があるが、対象とする場所が見えない。山王大通りの歩道はブロック舗装だが、盛り上がりや隙間によって自転車には走りづらいとか、裏の一方通行は走りやすいとか、いろいろ議論されていたと思うが、その様にもっと場所を具体的にした方が良い。
- ・ 小学校の時にしっかり左側通行を教え込まれていれば、大人になってからも忘れないのではないか。
- ・ 昭和45年頃に自転車を歩道に上げたが、それまでは車と一緒に車道を走ることになっていた。当時は交通事故死者数が多く、死者を減らすために自転車を歩道に上げたのが始まりで、それ以来、自転車が歩道を走るようになった。
- ・ 車が車道を大きな顔をして走り、自転車を歩道に追いやり、歩道は自転車が幅をきかせて歩行者が危険にさらされている。
- ・ 歩行者と車と自転車が共存できる象徴的なサンプルロードを、例えば山王、新屋、アルヴェ周辺に3～4路線程作ってはどうか。そこだけで終わらず、それが市街地に広がり、いずれはサイクリングロードにつながる。それが秋田市が描く将来像ではないか。そういった提言ができれば良い。
- ・ 利用者の立場からこうした方が良いという部分まで掘り下げた提案も良いのではないか。その提案が実施されて行くうちに、市民から応援を受けることができれば、協働も可能になると思う。
- ・ ニューシティーから西へ向かう道と、川反を通過してあちこちに向かっていく通りに

7時から9時まで優先時間帯を設けて自転車を優先させるなどはどうか。また、東北電力(山王五丁目)から川尻に向かう通りは幅も広くて段差も無く、歩道と車道の間には縁石があるだけなので、提案しやすい。ブルーのラインを引くだけでも良い。

- ・ 車道を走る場合はルールがあるが、自歩道上ではルールが曖昧なことが問題だ。
- ・ 基本的に左側通行ということが、ルールとして認識されていれば良い。レーンが広くても自転車が対面通行すると、自転車同士の事故が増える。また、自転車道を道路側に幅1.5mで設置するのなら、(車道と自転車道の間を)ポールなどで仕切るのはやめた方が良い。交差点部にガードレールなどを設置すると車から見えにくくなり左折事故を引き起こす。路面のペインティングが良い。
- ・ 中央通りや広小路は一方通行で、自転車がどこを走って良いか分からないので、歩道の色を変えるとか進む方向を明示するなどすれば良い。
- ・ 自転車を車道に出すと、バス停のところで走られなくなる。
- ・ バスレーンと自転車道を併用することも有効だと聞くが、秋田駅発のバスが青信号で一斉に出発したときはかなり怖い。バスが一気に5台位来て、バス停で停車・発車を繰り返すので怖い。
- ・ 提言案ではバス停がある区間や、車道に自転車をおろした場合の交差点処理について触れていないので、考える必要がある。自転車道をそのまま交差点の中に入れて交差点の四隅を自転車が走るという考えもあれば、交差点の10~20m手前で歩道に上げる方法もある。
- ・ 自転車横断帯は結局、自転車が歩道を通らせることになるので愚作だ。
- ・ 自転車歩行者道を走行してきて交差点になったら自転車が走るべき部分を示したが自転車横断帯であるが、車道脇を走ってきた自転車が交差点通過時にそこを走行することは、進行経路が左右に振れることになり、良くない。
- ・ 自転車横断帯では自転車を押して渡ってはいけないと思い、必死に自転車に乗っている婦人を見かける。
- ・ 決められたルールを守って交差点を通過する人は殆どおらず、赤信号で停止すると、目的地に近づくために最短の方向に渡る。自転車横断帯は役目を果たせていない。
- ・ ニューシティーの裏側から平安閣までの道と、長崎屋の屋上駐車場の北側出入口が

ら横町を通過して川反に抜ける道をつなげて、そこへ自転車優先の表示をしてはどうか。

- ・次第に慣れてもらうため、始めは時間を限定しての実施でも良い。路面へのペイントはせずとも、標識があればよいと思う。
- ・象徴的にブルーでペイントした方がよいと思う。時間規制が可能か分からないので、まずは広報などで周知し、良識に訴える形で実行してはどうか。それでも最低限、ラインをペイントするなどして、ドライバーにアピールすることは必要だ。
- ・自転車の移動に則してエリアを考える必要があるが、例えば新屋駅まで自転車で、そこから電車で秋田駅周辺に向かうという利用を考えた場合、新屋駅を起点としたエリアも加えるなど考慮の余地があると思う。また、自転車が多い新国道や、国道7号は範囲外ではあるものの考慮する必要はないか。
- ・市街地全体を対象範囲としてほしい。小さなエリア設定だとその周辺で完結してしまい、結果的に拠点間の移動は自転車を利用せず電車に偏ってしまうのではないか。また、国道や新国道、山王大通りなど、幹線道路もエリアとしてほしい。
- ・将来は範囲を拡大するという筋書きがあって、最初の一步としてエリアを決めて取り組みを始めることに異議はない。
- ・範囲を広げすぎて効果が見えにくいことも問題だ。範囲を決め、重点的に先行して対策を考えることで良いと思う。具体策としてはゾーン30を東通りの住宅地の中など、元々30km/h以上出しにくいエリアに設定することも考えられるし、スクールゾーンと重なるかもしれないが、学校周辺の改善案も提案できるのではなか。
- ・放置自転車を利用したレンタサイクルの案があるが、無料にしない方がよいと思う。無料かつ放置自転車を再利用していることが適当に扱われる要因となり、乗り捨てられる可能性が高い。
- ・無料であっても貸し出し時に保証金を預けてもらうなどの制度を活用することで、少しは安全性が高まると思う。また、貸し出し拠点を駐車場に配置し、駐車場利用者に自転車を使ってもらおうという案も可能ではないか。
- ・短時間無料駐輪は1時間でも魅力的だ。駐輪場の経営が1回100円の駐輪料収入が主ではなく、定期駐輪料が主な収入源ならば、2時間の無料駐輪も視野に入る。
- ・駐輪場のサービスステーション化については整備士に自転車店の従業員を充てることも考えらる。

～キャッチフレーズについて～

- ・「生活密着型自転車生活を目指して」としてはどうか。対象範囲が秋田駅を中心とした生活圏であることや、レジャーやスポーツとしてではなく、日常生活で自転車をもっと使っていただきたいという思いから考えた。
- ・「サイクルネットワーク」としてはどうか。
- ・前回、「自転車にやさしいまち」とする意見が出たように思うが。
- ・前回は「自転車にやさしいまち」では生ぬるいので「自転車のまちを目指して」と強目の表現にした方が良いと意見を出した。対象が子供からお年寄りまで幅広いため、平易な言葉で表現した方が良い。