

第4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～

- ・ 提言書に、具体的な施策として実際にどこにどういう取り組みを検討するかが落とし込めていなかったため、今回はそこを詰めたい。
- ・ (骨子) 2頁の「自転車に乗りたくなるまち」にある項目の「自転車通勤の啓発活動」は既に取り組みが始まっており、これから取り組む施策というより、みんなで参加しようという表現が良い。
- ・ (骨子) 2頁上部の「関係者の協力のもと…」という言葉に、市民と上手に協働体制を取りながら進めたいという意味合いが含まれている。
- ・ 関係者や市民が参加したら楽しいのではないかという項目は、分けた方が良い。
- ・ 手形のリバーシブルレーンを見直し、1車を自転車レーン化する案はインパクトがあり、実施したい。渋滞対策であるような形態にしていると思うが、それを変えることになるし、一方通行道路をうまく利用するといった小さな取り組みよりもイメージを変えやすいし、意気込みが伝わる。
- ・ 広小路の一方通行運用の見直しを検討した方が良いのではないかという意見が、世論としてある。
- ・ 重点整備地区には、広小路の自歩道内に走行空間を設ける案が記載されているが、車道側に走行空間を設けることはどうか。
- ・ インパクトがあり、懇談会から提言することに意味がある。秋田駅からのスタートラインとして良い発想であり、広がりが期待できる。
- ・ 広小路は駅を出てすぐ目にする道路であり、シンボリックな道路に成り得る。上手に整備したい。
- ・ 17頁に記載されている3箇所の改善案がつながっていない。広小路の1車線を自転車レーンとすれば、(一丁目橋線)につながる。現在、広小路は一方通行で良い状態なので、その中から自転車レーンを生み出し、駅から(一丁目橋線)と(四丁目橋線)につなげたい。(秋田岩見船岡線)の施策も良いが、これもつなげたい。郊外部につなぐかは別問題で、当面、提案する秋田駅を中心とした半径5km以内を、1本でも貫通する路線が欲しい。
- ・ (骨子) 3頁に完成形のネットワークを青線で示してあるが、4頁の重点整備地区にそれがなく、途切れているように見受けられる。ここにも自転車が安全に走行できる完成形のルートを示し、3頁との整合を図るべきである。
- ・ ネットワークとして自転車レーンなどが連続的であることは好ましいが、現実には歩道が有る所と無い所がある。有っても幅が狭い路線や、自転車を車道に出す場合でも自動車交通量が多く、危険な路線もある。既存道路でネットワークを構築するため、一つずつ細かな確認作業が必要となるため、限られた懇談会の時間で明確なネットワークを確立することは難しい。

- ・ 4 頁に青線を引かなくても、3 頁の重点整備地区内に、長期的な視点で将来的に自転車が快適なネットワーク空間を整備するという考えを、青線で示すべきである。4 頁は3 頁に比べ、レベルというか目標とするゴールが近く、検討する内容が具体的である。
- ・ 重点整備地区内に存在する制限速度が40、50km/hの幹線道路は、できればママチャリの存在を避けたい。重点整備地区の外側であれば交通量も限らるので考えても良い。重点整備地区内は、幹線道路ではない路線の自転車走行空間の改善方針を示したい。
- ・ 千秋トンネルと通町の間歩道のない区間があり、自転車が走行できる区域が明確でない。
- ・ そこは高校も近く、自転車交通量が多いのではないか。その場所も検討が必要ではないか。
- ・ 高校へ通う生徒は、大抵駅西口から曲がって手形陸橋の下を通る。そこに歩道は無く、こちらの整備を優先すべきだ。
- ・ そこを整備する方法と、整備されている道路へ誘導する方法がある。この重点整備地区内のどこを走ると良いか、どこに走行レーンやネットワークを作るべきか、今後検討が必要ではないか。
- ・ 手形陸橋は坂道で、自転車は避けたい道ではないか。陸橋下の道路に歩道は無いが自動車交通が少なく道路を自由に使えるが、事故の発生を考えると、自転車の利用区域を明確にすべきである。
- ・ 駅へ向かう道路であり、歩行者も多いと思うが、歩行者と自転車の錯綜はないか。
- ・ 自転車が歩行者を追い越す際、道路の真ん中を走る状況になり、車の走行を妨げる。中央線も路肩（外側線）も整備されていない所もある。
- ・ それに対する対策も、重点整備地区に、案として明記しておくべきではないか。
- ・ 八橋から秋田駅へ行く場合、私は山王大通りの車道左側を真っ直ぐ走り、産業会館跡地付近で旭川を渡って左折する。（骨子）3 頁に青線で示した幹線道路の車道左側を自転車で走る人は殆どいない。まち中も例外でなく、通町で少し見かける程度である。車の速度が50km/h以上ある幹線道路を自転車のネットワークに組み込むことは、ママチャリを中心とした施策として、実現性が低いので、重点整備地区に絞り込んで取り組むべきである。
- ・ 中央通りと広小路の運用はイメージが湧かないが、まちに人を呼ぶには自転車が有効である。今後車が増えるかという疑問と、これ以上車に優しくするのはおかしいという思いがある。自転車がレーンを与えられてどう変わるか分からないが、やらなければいけない地域だと思う。この区域は車の速度を下げ、歩行者と自転車が安全な道路にすることを提言したい。
- ・ 広小路の1車線が自転車用に与えられた場合、空間をどう活かすか。広小路だけでなく一方通行道路と連携するとか、1つの線だけではなく点や面にするとか、良いアイデアは無いかな。
- ・ 先程紹介したルートを通る人は希で、大抵は八橋から山王大通りの歩道を通り、NHK跡地で右折して小道を経由し旭川まで行くのではないかな。山王大通りの歩道を旭川まで直進しても、産業

会館跡地付近で車道の横断が煩わしいため、早めにどこかで南北に1本道路をずらすと思う。

- ・フォーラスの裏から秋大までの道路は良く通る道である。幹線道路より生活道路が良く使われる。
- ・広小路と中央通りの1車線を自転車用に使用する場合、併せて時間貸駐車場の一部を自転車用に転用してはどうか。車1台分で自転車5~6台は置ける。広小路の店は駐輪スペースが無く、店の前に置かれると放置禁止の札が張られる。駐輪場が用意できないので、道路に駐輪スペースを設けたら喜ばれると思うが、バスレーンの存在など、実現には課題がある。
- ・重点整備地区と自転車放置禁止区域が重なる区域では、自転車を止めることができない。広小路の一部を駐輪帯に使うアイデアは面白い。
- ・先日、私が加盟する秋田市共通商品券協同組合の忘年会の席で「市に対して自転車利用に関する提言をする」という話をし、協力を要請した。協力とは具体的には駐輪場の設置である。2~3人集まって共通の駐輪場を作ることで、徒歩圏より少し遠くの客も呼び込める。それが浸透し、実際に商店にメリットが表れると、賛同者が増えるのではないか。
- ・他都市で市街地の空き店舗を駐輪場にしている例がある。この方法も1つのアイデアではないか。
- ・これが良い提言であれば他都市に波及する。秋田市が自転車のリーダーとなり、取り組むことが注目される。
- ・「自転車に乗りたくなる輪快都市を目指して」というタイトルはオーソドックスで、当たり障りがない。もっと大胆に「だから自転車に乗りたくなるまちを目指して」というインパクトのあるタイトルを考えた。また「都市」という表現だが、人口30万人程度で都市と言えるか。都市化を目指すのではなく、偉大なる田舎を目指しても良いのではないか。暖かなまちを目指して「だから」自転車だろうという感じ。自転車の取り組みを、他都市と一緒にやろうということにつながれば、それがCO2の削減にもなるし、県全体が評価される。
- ・提言にあるように、市民意識が高まることを期待する。広小路の一車線を自転車レーンとする案は斬新である。通過する以外にも、何か面白いことが出来るのではないか。
- ・車は制限時速の規制をあまり意識せずに走る。そういう中で、まちの中心部に車道に隣接した自転車レーンが設置できれば、それだけでドライバーに対する啓蒙になる。
- ・中心市街地は自転車のみならず歩行者も多く、車がスピードを上げて走ること自体危険である。車の速度を抑制するような対策も、場合によって必要である。
- ・広小路の一部が自転車用に使えるのであれば、そこをゾーン30としても良い。
- ・広小路の1車線が、自転車と歩行者用に利用出来た場合、車道幅が狭くなり、自然に速度は落ちる。そうすると、ママチャリのような速度の低い自転車でも、車との速度差は狭まり、走りやすくなる。中心市街地の車の走行速度を下げることは、賑わいにプラスの効果がある。

- ・ 渋滞したり道路が狭くなると苦情が出るだろうが、それに対し、秋田市は自転車のためだと退ける覚悟があるか。苦情に屈して施策が変わると、視点がぼやけ、提言が実現できなくなる。
- ・ 速度を下げる手段として、車線を減らしたり遅い車を走らせるなど様々あるが、最近の試みでは、ペロタクシーを試験運行したことで、速度が落ちた。自転車がベースで、走行経費は多くない。メッセージ性がありアピール度が高い。懇談会で触れる機会がなかったが、基本的にも実現させたいと思う。できることならこれも提言に盛り込んでもらいたい。
- ・ 中央通りと広小路を周回する自転車レーンが設置できれば、そこで自転車パフォーマンスの周回など、面白いイベントが出来る。
- ・ 1月2日、3日とアルヴェで「日本を遊ぼう」というイベントがあり、50年前の自転車の出展があった。その自転車で、我々が小さい時にした三角乗りを子供たちに見せたところ、非常に興味を持っていた。後ろの大きな荷台に乗ってアルヴェの中を二人乗りしたり、楽しんでいた。
- ・ ペロタクシーは走行区間が限られると思うが、このエリアは走行可能か。また、普通のタクシー利用より観光目的の利用が多いのではないか。運行範囲が赤れんが郷土館などの観光地を含んでいるかどうかも重要になる。
- ・ 8月の試験運行時には広小路、中央通り、サンパティオ～日銀秋田支店間を走行したが、特に問題は聞いていない。その辺りを走行することは可能と思われる。
- ・ ペロタクシーが車道を走る際、条例で3人乗り自転車を認めているかが問題になる。都市によって条例が違うが、ペロタクシーを始める時は、最初にこれが問題となる。ペロタクシーとは言わないまでも、自転車タクシーなどを進めたいと提言にあれば良い。
- ・ 札幌では馬が道路を走っていた。そのようにアイデアを出し、道路に速度の遅いものや車以外の異質なものを走らせる事も面白い。
- ・ 中心部は様々な交通があっても構わない。それらの整備が原因で速度の低下を指摘されたら、公共交通の利用を促せば良い。
- ・ 幹線道路の車道脇に自転車レーンが設置されるのは嬉しいが、現実的には、一方通行の裏道を上手に使った方が楽だということを利用者に認識させることができれば良い。幹線道路では、歩道を自歩道として使うほかない。
- ・ 広小路の一方通行運用の見直しや、手形のリバーシブルレーンの廃止による自転車レーンの設置のような大胆な取り組みが良いか。
- ・ 将来的にすべての幹線道路の車道脇に自転車レーンの設置を期待するが、最初の取り組みとして、抜け道を自転車道にすることも、インパクトがある。その際、車の速度を落とすことが必要である。自転車が走ることで車が通りにくくなるのではなく、物理的に車が通りにくく出来れば良い。
- ・ 旭南のスクールゾーンの一方通行道路に線を書いてあるが、それよりは上手に花を置くなどした

方が良いのではないか。この道路は車が一方からしか来ないし、自転車同士が対面通行にならず、使いやすい。歩道が無くては車との棲み分けが出来れば良い。

- ・市が自転車利用環境の改善に取り組む姿勢を示し、特に重点整備地区の取り組みを発信すると、周囲の店は看板を変えたり、窓を拭くなど、きれいにすると思う。一般住宅でもゴミ拾いや庭木を剪定したりと、見られることで町並みがきれいに変わる。自転車が通り、商売にも繋がるはずが、反対にあの通りは良くないと、通った人を失望させてはいけない。大きな効果は期待できないかもしれないが、駐輪場の設置や、まちの美化運動を展開する必要がある。
- ・秋田市は都市内緑化施設が全国の県庁所在地で3番目に多いが、それが実感できない。まち中に緑を増やすには、都市施設や街路樹の他、民地の緑化が必要であるため「緑のまちづくり活動支援基金」を創設したが、その活動の持ち掛け方が難しい。この提言で、まちの美化を訴えることが出来れば良い。
- ・活動に補助金を与えると、補助金が途切れた時に温度が下がる。サイクリング行事の様子をラジオ放送した際、ある家に花がきれいに植えてあったことを放送したところ、花の無かった隣家に花が増えた。負けられない、きれいにしないといけないと煽られて、3年後には町内が花で繋がった。この様に補助金に頼らずにできる取り組み方もある。旭南やこの周辺も何か仕掛けてはどうか。例えば、自転車のパフォーマンスやイベントがそこを通ると告知し、沿道の美化を促す。結果、あそこはきれいだったと人づてに聞こえるとやはり嬉しい。そういう取り組みが必要である。金が無いからやらないという取り組みはやめたほうが良い。
- ・BikeToWorkを移動しながら展開するのも面白いと思う。
- ・BikeToWorkは市民に実施場所を定着させたい。他でもやってくれる人がいたらありがたい。
- ・「サイクルフラワーロード」といったような道路愛称を付け、先にイメージを与えて整備を促すことが出来ないか。通り沿い商店にメリットがあれば、実現可能だと思う。また、自転車は生活道路を結構走るのだから、独自のBikeToWorkを立ち上げも期待する。
- ・広小路の一方通行運用の見直しについて、皆さん自転車レーンに捕らわれているようだが、駐輪施設の設置など様々な利用方法が考えられるが、何か考えはないか。
- ・一方通行でも幅員が広いと車はスピードを出してしまう。
- ・タクシーが抜け道として一方通行道路を利用することや、旧ダイエー前の客待ち停車にも対処が必要である。広小路から一丁目橋を通過して西に抜けるルートは、タクシーや営業車両が多い。
- ・自転車で来た客に、安く買い物できるようにしてはどうか。
- ・店の前に、プランターを兼ねた駐輪設備を使った駐輪スペースを設けてはどうか。間伐材などで作成し、下に切れ目を入れて車輪を固定する程度の簡単なもので良い。それが駅前にあっても良い。生活道路を上手に自転車に使わせることが、現実的なママチャリの施策である。まち中での使い方として、まちづくりの1つのステップになるのではないか。自転車に乗る人はまちをよく

見て面白いことを考えているんだという提言になれば良い。自転車を使わせることで、賑わいが増すということも盛り込みたい。

- ・ 商店主にインセンティブを与え、自転車に対するメリットをうまく還元できれば良い。自転車がよく通る通りに花を植え、駐輪施設も作り、店にお客さんと呼び込む。それが出来れば、マーケットのメカニズムで良い環境が形成される。その始めの一步を踏み出せるよう、良い宣伝をする必要があるし、それを今後やっていこうとすることが重要である。
- ・ 空き店舗を駐輪場化することは良い。特にママチャリだと、降雨時など100円、200円を支払ってでも利用するのではないかな。
- ・ 店舗の中に公告を設置することで、100円も要らなくなるのではないかな。
- ・ 放置されるのは困るから、夜は解放せず、時間を決める必要がある。
- ・ 市役所職員に、もっと自転車に乗って欲しい。
- ・ 市職員や、まちをリードしている人たち、市長さんや議員の方々にも乗って欲しい。そうしないと自転車の視点で見ることができない。どうしても車に執着しがちなので、積極的に自転車に乗って欲しい。乗る人に楽しいと感じてもらえれば良い。提言がどこまで実現するかよりも、乗る人が増えることが楽しみである。その結果として、事故の減少などの効果が期待できるのではないかな。楽しんで乗って欲しい。
- ・ 道路によって自転車交通量が違うから、交通量に応じた考えが必要である。これから、どの路線に自転車が増えるか興味深い。
- ・ 結果的にハードが整備されたから乗ろうというのではなく、それもあって乗りやすくなったということになれば良い。
- ・ 郊外在住で、バスなどの公共交通を使うにも1～2時間に1本しかなく、荷物を運ぶこともできないので、車を使っている。これからも自転車に乗ることはないが、若い人に自転車を勧めたい。また、交通安全に関しても、自転車の視点から考えることができるようになった。
- ・ このような形で出来た設計書を、いかに実行するかが進化である。これを市長さんに提言した後、市役所内に自転車担当班が創設されることを望む。良いアイデアや、クレームなどあると思うが、そういった意見に対して、常に聞く耳を持つという姿勢を示すことが、提言の実現の第一歩となるのではないかな。

以上