

第18回練馬区自転車駐車対策協議会 会議録

1 日 時 平成21年12月15日(火) 午前9時30分から午後0時03分まで

2 場 所 練馬区役所 本庁舎19階 1902会議室

3 出席委員

(公募区民委員)

内海 潤委員、佐藤 宜秀委員、鈴木 健仁委員、高雄 弘委員

高橋 司郎委員、平田 英二委員

(区議会議員委員)

西山 きよたか委員、田代 孝海委員、米沢 ちひろ委員

(学識経験者委員)

兼子 仁委員(会長)、高田 和幸委員(副会長)

(鉄道事業者委員)

小林 良憲委員、佐川 智明委員(代理出席)

米 彰委員、牧野 和宏委員

(関係行政機関委員)

須田 孝雄委員、右田 良文委員(代理出席)

志村 俊晴委員(代理出席)、渡部 信次委員(代理出席)

4 区(事務局)出席者

土木部長、まちづくり推進調整課長、交通安全課長

5 傍聴者 0人

6 次第

(1) 開会

(2) 公募区民委員挨拶

(3) 議題

① 自転車利用に関するアンケート調査結果について

② 自転車利用に関する課題および今後の方向性について

③ 自転車走行環境整備の現状と課題について

④ その他

7 配布資料

資料 1：自転車利用に関するアンケート調査結果

資料 2：自転車利用に関する課題および今後の方向性について

資料 3：練馬区自転車走行環境整備計画の策定における基本的な考え方

資料 4：自転車走行環境の現状について

資料 5：自転車走行環境の整備に関する課題について

8 事務局 練馬区環境まちづくり事業本部土木部交通安全課

電話 3993-1111（代表）

○会長

それでは、第 18 回練馬区自転車駐車対策協議会を開きます。お忙しい中ご出席いただきありがとうございます。私どもは前回 8 月 4 日に第 17 回を開きまして、任期はそれから始まったわけですので、再来年までですね。しっかりと審議を進めたいと存じます。

議題の前に、区民委員の方が 6 人おられるわけですが、区民委員から一言ずつ冒頭にご挨拶をいただき、ご発言をいただくという予定にしています。それではどうぞ。自己紹介は前回もありましたが、重ねて行っていただいてもよろしいですし、ご発言をお願いします。

【公募区民委員の挨拶】

○会長

6 人の区民委員の方、ご発言ありがとうございました。それでは議題に入らせていただきます。議題は①、②、③とありますが、資料 1, 2。

まずは自転車利用に関するアンケート調査の課題と方向性、これを先にやらせていただきまして、時間がよろしければ休憩した後 3 番目ですね、走行環境整備、資料 3, 4, 5 の方へいきたいと思えます。まず資料 1, 2 につきまして、交通安全課長に資料の説明をお願いします。

○交通安全課長

それでは、資料 1 をご覧ください。自転車利用に関するアンケート調査結果でございます。まず、調査の概要でございますが、21 年 10 月 14、15、16 日と 3 日間かけてアンケートを行っております。(2) のアンケート配布回収結果でございますが、配布につきましては、自転車駐車場利用者、タウンサイクル利用者、それから路上に放置をしている自転車の利用者を対象にしてアンケートを行っております。合計が回収数で 2,855 件、回収率約 2 割ということになっております。アンケートの配布については、自転車への取付け、または利用者に直接手渡しで行っております。配布場所は、区内 20 駅プラス 1 駅の 21 駅を対

象といたしました。配布数ですけれども、これにつきましては駐車場の利用台数と放置台数を勘案いたしまして配布数を算定しております。2頁をご覧くださいますと、配布数、回収数、回収率というものが一覧となっておりますので、後ほどお目通しをいただきたいと思っております。

次に3頁です。アンケートの内容です。黒く塗ってある部分についてご説明いたします。まず「あなたご自身について教えてください。」という部分については、基礎的なデータをお尋ねしております。2番目の「自転車の利用状況、利用マナーについて教えてください。」この部分につきましては、自転車利用、それからマナーについての質問です。それから、「ふだん自転車を乗るときのことについて教えてください。」という部分につきましては、主に自転車の走行についてお尋ねしております。4頁をご覧ください。真中上段です。「ふだん自転車を駐車するときのことについて教えてください。」この部分については、駐輪のことについてお尋ねしています。それから「ねりまタウンサイクルについて教えてください。」これはまさにタウンサイクルについてでございます。最後に自由意見ということでお尋ねをしております。

それでは5頁以降の、アンケート集計結果のポイントについて、かいつまんでご説明をいたします。まず質問1です。性別です。約6割が女性からの回答です。質問2、年齢です。40代が最も多く、30代から50代が全体の6割の回答をいただいております。次に、6頁になります。住所です。居住地です。約9割が区内在住ということでございます。詳細につきましては、7頁にお示ししております。では少し飛びまして、11頁をご覧ください。質問の5です。最もよく利用する移動手段、また雨の日に利用する移動手段ということでございます。回答者の8割が、黄色の部分でございますけれども、回答者の約8割が「自転車を最も利用している」ということで、これは自転車の利用者にアンケートをとりましたので、当然の結果だと思っておりますが、四角の2番目ですが、雨の日でも約35%は自転車を利用しているということで、雨の日においても自転車の利用率は非常に高いということが言えると思っております。12頁でございます。質問の7です。自動車の運転状況です。回答者の約6割が「自動車をほとんど運転していない」という回答でございます。次に、質問の8です。自転車の運転状況についてです。黄色の部分ですが、回答者の約9割は「自転車を毎日、もしくは週に4、5日利用している」ということで、自転車の利用者は、土日も含めて大変多く利用しているという結果が出ております。次に、13頁の質問9です。自転車の利用目的です。黄色の部分ですが、「通勤・通学の利用」が全体の85%、通勤・通学について「買い物の利用」というのが多くなっております。下のグラフを見ていただきますと、買い物の部分ですね、緑でお示ししておりますが、13%ということでございます。質問10です。利用時間です。黄色の部分ですが、約35%が5分程度ということで、この結果から見ますと、駅の近くの人でも自転車を利用している方が非常に多いというようなことが言えると思っております。次に、14頁をご覧ください。質問11です。自転車が原則車道を走行することについての認識でございます。また質問12では、自転車を利用しているまわりの方が、

このルールを知っていると思うかという質問でございます。黄色の部分ですが、回答者の約 8 割が「自転車は車道を走るのが原則であるということを認識している」と、そのうち約 45%が、「原則車道走行のルールを守っている」という回答をしております。一方他の人、まわりの人については、「ルールを知っているが守っていない」、もしくは「ルールを知らないで守っていない」ということで、まわりの方はルールを守っていないのではないかと、思っている人が多いということでございます。質問の 13 です。危険を感じる行為ということで、自転車運転時のルール違反です。ポイントで多いのは、やはり「携帯電話」、「ライトの点灯をしない」、それから「スピードの出し過ぎ」、ということでございます。一方、許可されていない歩道の走行について、歩道の走行を危険な行為と感じている人は 10%ということで、非常に少ないという結果が出ております。次に、質問の 14 です。自転車利用のルール、それからマナーの向上に効果のある方法ということのお尋ねです。ここにつきましては、「交通安全教室や広報」、「撤去活動の強化」、ということについては、3 割の方は効果があると思っているということですが、裏返して言いますと、7 割の方は効果がないと思っているという結果が出ております。次、16 頁です。質問の 15 で、事故経験の有無でございます。「ある」または「遭いそうになったことがある」という方が、合計で約 6 割ございます。「事故に遭ったことがある」という方ですね、質問の 16 の方ですけれども、どうい事故が多いかということですが、「被害者の立場」という吹き出しがございますが、ここにある「自動車に接触、衝突されたことがある」という方、それから「他の自転車に接触、衝突されたことがある」方が非常に割合として多くなっております。次に、質問の 17 です。危ないと感じたことの有無でございます。やはり多いのは、グラフの方ですが、「脇道からの飛び出し」それから「歩道で他の自転車とぶつかりそうになった」、3 番目に多いのが「車道で自動車と接触しそうになった」ということでございます。18 頁です。自転車の走行位置についてのお尋ねです。ここで多いのは、半分くらいの方が「どちらかと言えば歩道を走る」という回答をしております。質問の 19 ですが、歩道または車道を走る理由です。下のグラフになりますが、歩道を走る理由としましては、「車道が危険なため歩道を走る」という方が非常に多くなっております。車道を走る理由については、割合が平準化されております。次に、質問の 20 です。自転車に乗るとき気になることでございます。黄色の部分ですが、「歩道上で自転車に乗るとき」は、約 7 割の方が「歩行者との衝突や接触が気になる」と回答してございまして、同じく「車道上で自転車に乗るとき」には、75%の方が「自動車との衝突、接触が気になる」と回答してございまして、20 頁をご覧ください。自転車の走行環境についてのお尋ねです。下の二つ並んでおります図面をご覧くださいますと、左側の整備イメージ①ですが、これは自転車が車道の脇を走るイメージとなっております。右側の図面につきましては、自転車が歩道の中を走る、歩道の車道寄りを走るというイメージとなっております。このイメージをお示ししてお尋ねをいたしました。下のグラフをご覧ください。自転車に乗っているときです。自分がこれ自転車に乗っているときですけれども、自転車は車道を走る整備、もしくは歩道を走る整備、これが 40%と 55.5%

ということで、多少車道の方が少ない状況になっておりますが、半々と見ることもできます。逆に 2 番目ですけれども、歩行者として、歩いているときどうかということです。茶色の部分ですが、自転車が車道を走る整備ということで、やはり自転車が歩行者にとっては邪魔な存在になっているということです。それから 3 番目のグラフですけども、自動車を運転しているときにどうかということです。やはり青の部分ですが、自転車が歩道を走る整備が望ましいということで、やはり車からは自転車が邪魔にされているというような結果が出ております。次に、21 頁でございます。質問の 22 です。普段自転車を停める場所についてです。緑の部分の区営の自転車駐車場、これが多いのは当然でございますが、下から 3 番目の駐車場以外（歩道上）ということで、約 5%の方が歩道上へ放置自転車をしているという結果でございます。質問の 23 ですが、自転車駐車場を利用して気になります。まず「満車で利用できない」それから「一時利用できる駐車場が少ない」、それから「駅から遠い」というようなことが気になることとなっております。次の 22 頁、質問の 24 です。路上へ自転車を停める理由です。黄色の部分ですが、約 35%が「買い物などで短時間しか停めない」から路上に停めている、25%の方は「お金を払ってまで自転車駐車場を利用したくない」という回答があります。ただ、下のグラフを見ていただきますと、吹き出しにある通りですね、自転車駐車場を利用する気持ちは、皆さんお持ちだということがあります。次に、質問の 25 です。自転車を停めている時間です。黄色の部分ですが、回答者の通勤通学が多いために「8 時間から 12 時間」というところが一番多いのですが、2 番目の四角ですけども「1 時間未満の短時間駐車」、これも 15%あるという結果になっております。次に、質問の 26 です。即時撤去についての認知度です。練馬区では、即時撤去と言いまして、放置自転車を即時に撤去しております。この即時撤去とは何かということですが、5 分から 10 分程度警告放送を流しまして、それでも移動のなかった自転車につきましては、その後順次撤去するという方法をとっております。これについてご存知でしょうかというお尋ねです。約 6 割が、即時撤去を認識しているという結果になっておりますが、3 割の方は即時撤去されることを認識していないということで、まだ、放置したらすぐ撤去されてしまうということの認知度が少ないのではないかと考えております。次に、24 頁でございます。タウンサイクルについての認知度のお尋ねです。7 割の方がタウンサイクルを知っているとお答えいただいております。区内 6 駅にしかございませんので、このくらいの認知度なのかなと考えております。質問の 28 です。利用欲求度について、でございます約 6 割がタウンサイクルを利用したいと考えているという結果になっております。最後に質問の 29 の自由意見、自由記載による意見でございますけれども、これはまだ分析、整理がされておられませんので、次回までに内容について整理、分析いたしまして、お示したいと考えております。

○会長

はい。資料 1 の説明は今終わりましたが、自転車利用に関して、関連がありますので資料 2 の方も説明をしてもらった方がいいように思われますので、引き続き資料 2 の説明を

お願いします。

○交通安全課長

それでは、引き続き資料 2 の説明をさせていただきます。これまでのアンケート結果に基づきまして、いろいろな課題抽出、それから今後の方向性について検討した資料でございます。先に 13 頁をお開きください。先ほどのアンケートの分析を詳しくクロス集計したものでございます。例えばこの 13 頁でご説明いたしますと、上段の部分がルール・マナーについてのアンケート結果でございます。これをもう少し詳しく年齢別に分類したものが下のグラフになっておりまして、青の部分ですけれども、年齢が高くなるに従って、青の部分の割合が増えてきております。そうしますと、年齢が高いほどですね、ルールについて十分承知していて、守っているよというような傾向が読み取れるということでございます。こういうような分析を他もいたしまして、課題抽出を行っております。

それでは 1 頁にお戻りください。「自転車利用に関する課題及び今後の方向性について」は概略をお示ししております。まず 1 番でございますが、自転車利用に関する現状とアンケート調査結果の概要、今後の方向性ということですが、うち 2 行目後段になりますが、自転車につきましては積極的に利用を促進していくということが求められている中、やはり自転車を安全に利用できる環境を整備すること、これはハード整備とソフト的な施策が必要であると整理しております。次に 1-1 でございますが、通勤・通学利用者とともに、買い物客等の放置自転車対策についての現状と方向性をまとめております。まず (1) の現状でございますが、これまでの放置自転車対策、主に通勤・通学を中心としまして、対策を行って参りました。3 行目になりますが、平日午前中の放置台数、平成 12 年 5 月には 9,530 台あったものが、21 年 5 月には 2,550 台ということで、約 4 分の 1 に減少をしてきております。しかしながら、下から 3 行目になりますが、平日の午後の放置台数を見てみますと、5,225 台ということで、午前の 2 倍の放置台数となっております。これは練馬区全体のお話でして、駅によっては、4 倍、5 倍という駅もございます。こうしたことから、午後も含めまして放置自転車対策が求められているのではないかと考えております。次に、先ほどもご説明いたしましたアンケート調査結果からの課題抽出したものが青で示してございます。これを要約してまとめましたのが下の四角の白抜きのところでございますが、駐車場を利用する気持ちはあるが、満車等で使用できない状況にある、また買い物客が短時間安い金額で一時利用できる駐車場が求められているのではないかと考えております。2 頁をご覧ください。こうした課題に対する今後の検討の方向性でございます。まず①としまして、通勤・通学を中心とした自転車利用の需要台数に加えて、買い物客の数も含めた需要台数という目標の設定が必要ではないか。それから 2 番目としまして、大規模な店舗、商業施設等になりますけれども、付置義務の見直しが必要ではないかと、この付置義務と言いますのは、大規模店舗を開店するときに、自転車駐車を必要な台数を造らなくてはならないと、条例で義務付けております。3 番目としまして、自転車駐車場の利用料金の体系の見直し。4 番目、自転車誘導員の配置でございますが、これも配置時間の拡大もしくは

見直し、午後の時間にシフトしていく必要もあるのかと考えております。5 番目です。午後における放置自転車の撤去活動の充実、これもやはり午後の時間にシフトしていく必要があるのではないかと考えております。

次に 1-2 の交通安全対策でございます。現状のところですけれども、交通事故の件数といましては、毎年減少してきております。自転車の事故は減少してきております。減少してきておりますが、全体の事故の減少と比べると非常に減少の率が低いということで、相対的にはですね、自転車事故の割合というのが、事故の件数の占める割合が増えてきているというような状況になっております。アンケートの調査結果でございますが、やはり事故について、問題視している方が非常に多いということ、それから走行のルールの認知度が低いのではないかと、考えている方が多いというような結果が出ております。今後の方向性でございますが、まず①としまして、教育・啓発の推進ということで、小中学生に対する啓発活動の充実。現在練馬区では、小学生に対しては、自転車運転免許というような、警察と協力しまして、交通安全教室を開催しております。また、今年度からは中学生を対象といたしまして、スタントマンを使った事故の再現をしまして、こういう形で中学生に対する交通安全教室をスタートいたしました。それから、高齢者を対象とした啓発活動ということで、研修会等を行っております。また、これは現在行ってはおりませんが、一般の自転車利用者を対象としました自転車駐車を利用した啓発方法の検討なども必要ではないかと思っております。それから、町会、PTA 等主催の自転車点検等の実施でございます。それから 2 番目としまして、自転車走行環境の整備が必要と考えております。

次に 1-3 タウンサイクルの利用状況でございます。現状でございますが、3 行目になりますが、平成 20 年度の利用率 98% ということで、年々利用率は向上してはおりますが、だんだん頭打ちになりつつあるという状況がございます。また、下から 3 行目になってはおりますが、タウンサイクル事業そのものの収支を考えますと、運営当初から非常に大きな赤字ということになってはおりまして、採算性が非常に悪いということが課題でございます。またこうした中ですね、それぞれのタウンサイクルのポートの間で自由に行き来ができるコミュニティサイクルシステムというのが、この赤字の状況の中でさらにお金をかけて実施ということが難しいといった現状がございます。次に、(3) の今後の方向性でございます。1 番としましてはタウンサイクル認知度の向上、それから利便性、快適性の向上、これは自転車そのものを、もっと使いやすい自転車をというお話でございます。3 番目としましては、観光拠点を回るモデルルートの設定等行いまして、多様な利用を促進してはいるのではないかと、ということです。それから 4 番目としまして、タウンサイクル施設のあり方と見直しということを挙げてはおりますが、やはり採算性の問題から事業の縮小・廃止、もしくは統合ということも視野に入れて検討しなくてはならないと考えてはおります。そういう中で⑤ですけれども、コミュニティサイクルシステムを入れ込んでいきたいと考えてはおります。

次に 1-4 でございますけれども、これが直接アンケートと結びつかないけれども、皆様からですね、ご意見をいただきたいところでございますけれども、まず 1 番目としまして、

健康増進の観点からの自転車利用の促進、それから観光振興の視点からの自転車利用の促進、こういうものが今後検討していくべき課題だと考えております。説明は以上でございます。

○会長

はい。ありがとうございました。今、自転車利用に関するアンケート調査結果および課題、方向性に関する資料 1, 2 についての交通安全課長の説明が終わりました。では、私の方で適宜コーディネートさせていただくとしまして、どこからでもどなたからでも、手を上げられましたらどうぞと申し上げますので、差し当たりはそういうように進めたいと思います。そして、資料には資料 1, 2 ごとに頁数がありますので、資料に沿ってのご発言の場合、頁数を、資料 1, 2 の頁数を言っていただくとありがたいです。

○委員

質問 23 と 24 ですが、自転車を駐輪場に入れなくて放置しちゃうという人にもエクスキューズの理由になっている可能性が非常に強いので、その 23 と 24 の質問に対しては駐輪場利用者とそれから放置自転車の人と、それとでクロスをかけてみることを提案します。

質問 23 と 24 では「自転車駐輪場を利用して気になることはありますか」というのと、「道路上等で自転車を停める理由」なんですけど、この二つに関して、駐輪場を利用しないで放置している人の言い訳の理由になっている可能性があるんじゃないかなと思いますんで、したがって、駐輪場を利用した人の回答者と、それから放置自転車の回答者と、それを分けてクロス集計をかけてみたら何か違いが浮かび上がるのかなと思います。

○交通安全課長

それは研究させていただきます。

○委員

関連して。ちなみに今、区立の駐輪場の一時利用の料金というのはいくらになっているのでしょうか。

○交通安全課長

はい。現在は 1 回 100 円です。

○委員

1 回 100 円。それは何時間？

○交通安全課長

1 回は 1 回なので、極端に言ってしまいますと、2 日停めても 3 日停めても 100 円ということなんです。

○委員

100 円のままなのですね。上がらないのですね。ありがとうございます。

○交通安全課長

ちょっと問題であるということは認識しています。

○委員

そうですね。

○委員

光が丘は3時間無料だから。一律ではない。

光が丘の場合には最初の3時間無料ですから。それから、今の関連ののですが、23それから24ですね、回答者数が通常2,855に対して質問23では100ほど少ないのです。それから24ではですね、2000いくつも少ないです。2500も。回答数がね。ここにやっぱり問題があるのではないかと。

○株式会社ジオスケープ

この調査を担当したコンサルのジオスケープです。

ここに詳細を載せればよかったのですが、とりあえず質問23はですね、質問の22で「ふだん自転車をどこに停めていますか」ということで、区営の自転車駐車場から、それから四つ目の「施設は利用しないが、スーパーや銀行などの駐車場に停めて」いる方、その四つですね、回答した方に23を回答してください、というようにしております。24の方は駐車場停めてないよという方に確認をしております。ただし、23も24も、そういうように限定して回答をお願いしたのですが、どうしても両方に回答している方がいますので。先ほど委員からご指摘のありましたもう少しきめ細やかにクロス集計した方がいいのではないかとということがございましたので、純粋に放置自転車をされている方の意見ということで整理していきたいと思います。それとですね、続いて22番ですね。駐車場以外に停めている方、実は4.8%ということが出ていますけれども、資料の1ページを見ていただきたいのですが、今回2,855件を回収しています。実はそのうちですね、駐車場とタウンサイクルと放置自転車というところに配布させていただいたのですが、放置自転車に配布した数は、実は15%あるのです。本当はこの方たちが、実際アンケートを配布したときに放置している方が15%で、普段は駐車場を使っているよという方がおられるかもしれないのですが、どうもこの回収したところとですね、質問22ですね、回答した方の5%と。15%と5%ということで少し差があるので、回答した方が少しいい子ちゃん的な答えをしているということも考えられます。この辺も少し分析が詳しくできていないのですが、こういった点ももう少し精査して分析をかけてみたいと思います。

○委員

実は、この非常に立派な結果が出ているから、この会議で資料として出すだけではもったいないような気がするのですが、例えば町会連合会に地域振興課経由で働きかけるとか、あるいは他のセクションに働きかけるとかして、やっぱり区民にね、何らかの方法で知ってもらう、そして同時にこの問題について一緒に考えようよという方向に持っていけるような、なんか知恵をね、この会議だけの資料として使うには中身がちょっともったいないような気がするのです。

○会長

このアンケート調査が10月半ばですね。報告書としての公表というか、どういう予定なのですか？

○交通安全課長

はい。この後ですね、原案を作りましてパブリックコメントを実施していきますので、そういう中で公表をかけていきたいと思っております。

○会長

なるほど。パブリックコメント、通称パブコメですが、この時に、ある程度このアンケート結果を示すわけでしょう。

○交通安全課長

はい。

○会長

それはいつ頃の予定ですか。

○事務局

パブリックコメントについては、来年度を予定しております。

○委員

いつ頃。

○土木部長

来年の秋頃になります。

○委員

はい。

○土木部長

それと、あのただいま委員の方からご指摘いただきましたアンケート結果の利用ですけれども、今後当然のことながら、区民の皆さんに交通安全の啓発活動をしていかなければなりません。それに活用していきたいと思っています。当然、町会を通じたパンフレット等も作成しなければいけませんので、そういうように利用したいと思います。

○委員

町会連合会は通常、いろいろな勉強会の他にある、17支部が今年からできたのですね、支部単位で会合に積極的に出ていければ、もっともっと細かく、いわゆる町会連合会の役員以外のほかの人たちも幅広く知ってもらう機会が出てくるだろうと。活用できるものはどんどん活用した方がいい。他にもいろいろな団体ありますのでね。

○交通安全課長

はい。

○会長

他には。

○副会長

質問事項の中で、質問 3 で居住地をお尋ねになられているので、全体練馬区内というところが 90%というようになっているのですが、例えばできたら練馬駅から 500mとかそういう豊玉エリアの人がどれくらいいるとかですね、そういう駅ごとで、そのなんと言いますか、自転車に乗ると歩いていくのと大差ない時間の場所から、自転車で来ている人っていうのが、どのくらい占めているかと。まあアンケートの回答者というちょっと限られた母数ですけども、そういうのが分かると、ちょっと先の方向性の議論にもなるのですが、その駐輪場を増やして行って撤去を増やしていくっていう、その需要にどんどん受身でやっていくっていうのもありますが、発生する需要を抑えるなんか手立てが、お金の可能な範囲であれば、そうやって近い人は歩いていきましょうよっていうようにして自転車の発生数を減らすというのも、一つのアイディアとしてあると思うので、どこから来ているかというのをもう少し詳しく駅ごとくらいで、距離圏でしかできないなら距離でもいいのですが、そういうのも押さえ、せっかくデータがあるのですからそういう切り口で整理していただきたいと思うのですが。

○会長

8 頁にふだんもっとも利用する駅が出ていますね。

○副会長

今回の配布した駅ごとは、多分データとしてどの駅で配布したアンケートかというのは分かるわけですね。

○株式会社ジオスケープ

6 頁のところですね、今回、練馬区外だけで整理してしまったので、ここは住所、町番まで書いていただいていますので、将来的にあの駐車場の整備台数を設定する際に、駅勢圏という言い方で、例えば練馬駅でしたら、なにになに何丁目からどのくらい来ているかということもデータとして必要になりますので、それについてはちょうど今精査しているところです。それともう一つ、走行環境というところで一つあるのは、練馬区内で、区内で利用している方もいると。自宅から大泉学園まで自転車に乗って、大泉学園から練馬駅、練馬駅から職場に行っている方もいると思いますので、そういったことも今ちょうど整理をしているところです。

○委員

12 頁の質問 7 で感じたのですが、実は普通によく自動車を運転する人と、自転車の利用との関係で非常におもしろいなという結果が出ているのですね。実際聞いてみると、車をよく運転する人は自転車怖くて乗れないよと、車の方が安全だよ、そういう認識が強いんですね。それがここに本当によく出ている。これは実態と離れてないなと。八十数歳の方が毎日のように運転していて、自転車は怖くて乗れないと、車の方が安心だと、こう言う。高齢者は車を運転する人はむしろ高齢者になればなるほど車の方が安全だという意識が強い。

○会長

今、資料 1, 2 につきまして質問をお伺いしています。

○副会長

はい。16 頁の質問 15 ですけれども、自転車に乗っているときの事故の経験というアンケートに対して、かなり多くの方が事故経験、接触程度ですかね、事故があるよという回答が出てきまして。実際ですね、警察の方で事故、事故データですかね、警察に届け出てくる事故を恐らく調査すると、これの数十分の一とか、くらいしか出てこないですね。このアンケートをとったことによって、要はどこでも自転車の事故は起こり得るよということを反映した結果がここに出てきたのかなと思いますね。

ですから、非常に、自転車の走行環境を整備する重要性というのは、この調査、アンケート結果からもかなり言えるのではないかと思います。それから、ちょっと小さい質問なのですが、別件で 27、タウンサイクルの方ですが、私勉強不足で、この細かい趣旨まではよく理解していないのですが、27 から 28 に移る際に、「機会があれば利用したい」というのが、半数出てくるわけですね。アンケート票見ると、特に練馬のタウンサイクルを説明している部分というのはないにも関わらず、何を理解してここまで利用したいというように増えてくるのが、ちょっと不思議だなと思います。

○株式会社ジオスケープ

アンケート票の 4 頁目になりますね。右上のところ、ねりまタウンサイクルについて教えてください、ということで、その下の点線囲みに概略ですが、そのねりまサイクル、タウンサイクルとはということで、具体的にどういうものかというのを書かせていただいております。

○副会長

一番上に書いてあるんですね。なるほど。分かりました。

○株式会社ジオスケープ

自由意見をいろいろ見ていますと、このアンケートをやったことで、初めてタウンサイクルを知ったよという話も何件かありまして、こういうことで情報を出すというのは本当に重要なことだなということ。次に、資料 2 の 17 頁、関連したところですが、資料 1 では全体のアンケート結果ですが、資料 2 の 17 頁、実際今利用していない方が、どれだけ利用したかというのを、少しくロスかけた結果になっております。実は質問 27 のところですね、「利用したことがない」とか、「まったく知らない」という方がかなり多かったのですが、その方だけ引っ張り出してですね、使ってみたいですか、というのを整理しますと、約 5 割の方が「機会があれば使ってみたい」ということがありますので、それだけちょっとしたアンケートでも、こうやって需要喚起というか、皆さん利用したいという声が出てきますので、こういう情報の発信は非常に重要なことが、今回のアンケートで分かりました。

○委員

お訊きしたいですけども。先日ですね、フジテレビのある番組、朝の放送番組だったんですけども、練馬区のタウンサイクルについて、4、5分ほどの特集が組まれていたのですね。それはオファーがあって、その練馬区の方から許可というような形ですかね。テレビでのPRとか。

○交通安全課長

はい。指定管理者をやっております、タウンサイクルの施設を管理しております、練馬区の外郭団体の都市整備公社というところがございます。もちろん区も入り、それから西武鉄道、練馬の観光協会の四つの団体が協力しまして、電車に乗って練馬の駅まで来て、そこからタウンサイクルの自転車を借りて、練馬の秋を見てくださいという企画をいたしました。その関係で、駅にポスター等掲示したものですから、それを目に留めたテレビ局が取材に来ていただいたと、いう流れになっております。

○委員

そういうことですか。

資料2の3頁の1-4、これからの自転車利用の促進というところで、ああいうメディアとか、すごい影響力があると思うので、そんなに予算は掛からないかと。積極的に利用していけばいいと…若者としてはそういうように思います。

○委員

今のモデル事業の、都市整備公社がやってかなり大きなポスターあるいはチラシ配って。直近の利用状況分かります？やる前と、終わってから一ヶ月、二ヶ月くらいかな。

○交通安全課長

集計結果はまだ正確なものじゃないですが、パンフレット等を見まして、それで新たに、タウンサイクルの施設に来て自転車を借りていただいたという方を集計しますと、それでも100名ちょっとくらいです。3週間くらいですね。ただあの、天候とかですね、あと曜日にもよりますけども、やはり土日を中心に天気のいいときで、ということで集計して3週間で100名ちょっとくらいというような数字でございます。

○委員

3週間で100名だったら悪くはないですよ。

○副会長

よろしいですか。

○会長

はい。

○副会長

13頁の質問9についてですけども、今回の調査は駅周辺ですよ。駅周辺の駐車場それから放置駐輪をメインの、被験者として調査されたということで。この目的、質問9の中の利用する目的に関して恐らく本当はやはり小中学生なんかの利用が恐らくここにはあま

り入ってこないですし、それから子どもの保育園送迎も恐らく率としては恐らくかなり、低く出てくるということは、一応我々が認識しておかなきゃいけないことだろうというように思います。これコメントになります。

○会長

私の方から、買い物客需要ですね。資料 2 の 9 頁ですか、例えば。放置自転車に配布したアンケートの回答結果のうち、約 40%が買い物目的であったと。買い物客の場合でも、放置自転車撤去というのは行われるかと思うのですが、買い物客利用と、放置撤去の関係というのはどんな具合なのですか。

○交通安全課長

実状を申し上げますと、買い物客の自転車が混在している午後の時間ですね、一律に撤去するのはやはり困難でございます。やはり買い物のお客様の自転車が多い場所につきましては、午前中の時間に撤去をして、午後は正直言いますと手がつけれない状況だということが実態としてございます。

○会長

なるほど。多くの自治体でそういう一斉撤去というのは午前中にやるというような話になっているみたいですね。それから続きまして、資料 2 の 15 頁に、ルール・マナーの関係で、約 20%が運転免許の導入に効果があると感じているとなっていて、私は前回のときもこの、私の場合は自転車登録制を条例化するべきではないかというような意見を、個人意見を持っていますが、この場合の運転免許制度というのはどういう場合をいうのですかね。これ自転車なのでしょう。

○株式会社ジオスケープ

ここでは、詳しくは回答欄に書いていません。そのため、回答としては各アンケート回答者のイメージによってしまったところがあります。まず、小学校で小学生さんに交通安全教育をやって、そのときちゃんと受講した方には免許を与えようということなので、その親御さんたちは、それがあの免許制度だということとは認知していると思います。あと、そういうことを知らない一般の方は、どうしてもその車の運転免許をイメージされておるのかなというところがありまして、今後、運転免許制度をどのようにやっていくかを検討していく必要があるとは思いますが、このアンケートでは改めて運転免許制度はこういうものですよということは提示していません。

○会長

なるほど。これはそうすると学童に対する交通安全教室とのつながりで出てきている運転免許、自転車運転免許制度、仮の言い方でしょうかね。なるほど。しかし、ご存知のとおりで、自動車の違反、反則金制度は自動車の運転免許制度と連動しているのですね。ところが自転車の場合は運転免許制度というのがないものですから。ここであの、お忙しい中代理ご出席をいただいている警察の方々に、ちょっと伺ってみたいのですが。その自転車の道交法違反、取締りの件ですね、どんな具合でしょうか。

○委員

自転車の交通違反には罰金刑がありまして、5万円以下の罰金、例えば携帯電話、傘差し運転だとか、または並列、右側通行があります。

○会長

先ほどの道交法改正の関連ですね。

○委員

はい。それは新しく二項目付け加えられまして、もともとそのような罰金になっておりました。ただ、これを取り締まるというのも、十把一絡げにやっているわけではございません。私どもは警視庁の指導を受けておりまして、その基準というのが二つございます。一つは警察官の違反行為ですよという指示に従わなかった。よくあるのは二人乗りなんかですね。降りなさいと言ってもそのまま無視をして行ってしまふ、そういったようなものは、今度は反則制度ではなくて交通切符、出頭していただく。もう一つは、その違反行為をしたことによって、具体的な交通の危険を生じた場合、例えば車が急ブレーキをかけた場合、またはびっくりした歩行者が転んでしまったとか、そういった場合にはその罰金の対象となるということですね。

○会長

警察官が違反を認めてその交通切符を切るという場合は、その自転車利用者については住所・氏名を聞いてということですか。

○委員

そのとおりです。

○会長

分かりました。

○委員

警察官、お巡りさんは公務の執行中は、なるべく安全のために歩道を走る指導をしてらっしゃるのですか。というのは、お巡りさんがその前の目白通りでも、車道と歩道のあるときに、車道を走っているお巡りさんを自転車で見たことがない。皆さん、歩道を走っている、皆さん。だから、警察の人たちは出るときに、お巡りさん公務執行中にケガをしちゃいけないから、絶対に歩道を安全に走っていけとこういう指導をしているのかなと、皮肉った見方ですけど、そういう見方をしております。如何でしょうか。

○委員

歩道を走っていいというのは、後の資料にもございますけれども、三つのパターンがあります。原則として車道を走行しなければいけないですけれども。

○会長

これは、後に資料4で出てきますね。はい、どうぞ。

○委員

その中の一つとして歩道を通行することができるという丸い青い標識がございます。こ

れがついている歩道の場合は、歩行者に注意をして通行することができるということになっておりますので、多分その標識に従って進行しているものと推量されます。しかし、私どもで、特に車道を通行するなというような指示はしてございません。

○会長

今の件は資料4に出てきますので、また続きとっておりますけれども、今、資料1, 2を審議しています。他にご発言なければ、また関連で後の方で結構です。ではここで、10分休憩します。11時に再開します。

【 休 憩 】

○会長

それでは、時間となりましたので、再開をさせていただきます。資料3, 4, 5は自転車走行環境整備の現状と課題という議題でございまして、説明者はまちづくり推進調整課長です。お願いします。

○まちづくり推進調整課長

それでは、資料3, 4, 5に基づきまして、ご説明をさせていただきたいと思っております。

○会長

どうぞお座りください。

○まちづくり推進調整課長

ありがとうございます。では、着席で説明をさせていただきます。本年8月に開催されました本自転車駐車対策協議会におきまして、今回の改正に伴う自転車利用総合計画の一部をなす自転車走行環境の整備計画の策定の趣旨についてご説明をして、ご意見をいただいたところでございます。その後、自転車走行環境の現状を調査するとともに、先ほど資料1でご案内いたしましたアンケートを実施いたしまして、整備計画に策定の検討が必要な課題をあらあら整理させていただいたところでございます。今後、課題について詳細に検討して参りまして、素案のたたき台といったものを策定して参りたいと考えてございまして、本日はその経過報告ということで、現状と課題についてご説明し、ご意見をいただければと考えているところでございますので、よろしく願いいたします。

それでは、資料をご覧くださいと思います。資料3につきましては、前回の駐車対策協議会でもご提示をさせていただきましたけれども、私どもが自転車走行環境整備計画の策定をしていく際の基本的な考え方ということで、常にこの考え方に戻りながら検討を進めているということで、参考として提出しているものでございます。後ほどお目通しをいただければと思っております。

資料4でございます。資料4は現状の整理でございまして、1頁目が国の動向の整理を再度させていただきます。下から二つ目でございますけれども、本年7月に国交省と警察庁の発行の自転車走行空間の設計のポイントには具体的なものが出てきているということ

でございます。2頁、3頁でございますけれども、先ほど委員からお話ございましたけれども、自転車走行環境に関する法規制等ということで、法規制を若干整理させていただいているという内容でございます。こちらについては、後ほどお目通しをいただきたいわけでございますけれども、3頁(3)①のところでございます。自転車は歩道または路側帯と車道の区別のある道路においては車道を通行しなければならないということで先ほどお話があったとおり、車道通行が原則でございます。その中で自転車につきまして、歩道というところで先ほどございましたけれども、普通自転車は歩道通行可を示す標識がある場合の他は、車道ですよということですが、歩道通行可があれば歩道を走ることができるというものでございます。

それらを元にちょっと図式化というか、分類を試みたのが4頁でございます。一つは自転車道というタイプでございまして、一番左側でございますが、自転車道というタイプでございます。二つ目が自転車専用通行帯、通称自転車レーンと呼んでいるものでございます。それから一番右側でございますけれども、自転車歩行者道ということでございます。それぞれ自転車がどの位置を走るかということで分類をしているというものでございます。自転車道につきましては、自転車と車道、車と歩行者がそれぞれ分離をされた形で設定されるものでございます。自転車専用通行帯につきましては、歩道は分離をされますけれども、車道とは路面舗装、路面の色彩等により、区分がされているということで、分離までは至っていないという状況でございます。三つ目の自転車歩行者道は、歩道の中に色の区分を設けて、その中で通行していただくというような区分でございます。

これらのものが幅員に原則として2m以上とか1m以上とか書いてございますけれども、その元に最低の道路幅員、総幅員を検討してみたのが5頁でございます。5頁の下のところをご覧いただきたいと、下の囲みの中でございます。自転車走行空間を確保できる最低道路幅員ということでございます。自転車道タイプにつきましては、総幅員で15m以上、自転車専用通行帯の整備の部分につきましては13m、自転車歩行者道でも15mということで、13mから15m以上は必要であろうということでございます。この中で、歩道がみんな2mと書いてございますけれども、歩道につきましては、この部分は有効が2mということでございまして、実際の整備ということになると、2.5mくらいは必要になるかなということでございます。したがって、15mと書いてございますけれども、例えば自転車道では15mと書いてございますが、実際には1m程度さらに必要となって16m程度なのかなと思っております。6頁をご覧いただきたいと思えます。今の幅員を別に、走行環境の整備イメージということで、絵を描いてみたというのがこちらのものでございます。12mから始まりまして、18mというところでございます。こちらで見ていただくと分かるように、12mですとなかなか区分が難しいです。自転車の走るところが1m程度しかありません。しかも、路肩の方になってしまうので、なかなか厳しいです。13mになると、いわゆる路肩のL型と我々が呼んでおりますけど、雨を集めるところの部分が少し確保できるかなというようなことでございます。15mになるとどのタイプでもできるのですが、

真ん中のタイプ、自転車専用通行帯では樹木、ここではかなり大きい樹木が書いてありますが、植栽が可能になってくるというようなことでございます。自転車道や自転車歩行者道では、16m以上なければ緑の確保が難しいというような状況が、ここで見て取れるのではないかなと思ってございます。

次に7頁でございますが、ここで、地図をご覧ください。右側の正面のところ、区内の都市計画道路網を表示してございます。幅員15m以上ということでございます。だいたい平均して1キロメッシュで都市計画道路網ができておりますが、実は都市計画道路、昭和21年、22年に制定をされたところでございますけれども、練馬区では実際にはこれほど整備をされているわけではございません。次に、幅員15m以上の道路で現在整備がされているか、もしくは概ね整備がされた路線です。幅員のうち概ね整備がされたものであり、完全に完成していません。幅員15m以上で整備済みまたは概成整備済みの路線になるとこれだけ少なくなってしまう。もう一回、都市計画道路の図面をご覧ください。これだけ道路整備ができていないという状況でございます。これに現在工事中のところが、青で表示をいたしました。事業中のところの表示を入れましても、まだまだ幅員15m以上のところが少ないという状況になります。また、たとえば右下の方に練馬駅がございますけれども、区役所の前、先ほど話題になりましたけれども目白通りですね、目白通りは総幅員25mあったかと思っておりますけれども、2車線丸々自動車、片側2車線丸々自動車が走らなければいけないほどの交通量がございます。そういった関係で、歩道もそれほどとれていないということから、なかなか区役所の前で走行環境、歩道の中で整備をしようとする、難しさがあるということです。また車道に下ろすことも、車との接触というようなこともあって、なかなか難しいということです。ですから、これから我々としては、この一定の整備が進む中で自転車の走行環境を整備していかなければいけないと思っておりますけれども、なかなか現実には難しいところもあるということが一点ございます。また、都市計画道路は、主として東京都が整備を進めているものでございます。幅員が16mを超えたり、それから車線が2車線になったり、あるいは練馬区の区域である程度完結するのではなくて、広域性を持ったものなどは東京都が整備するという役割分担になってございます。多くの道路が東京都の道路ということで、それでは練馬区としてどうやっていくの、何をやっていくのかというのは、課題になってくるのかなというところでございます。

お手元のページ7頁でございますけれども、こちらにつきましては、現在区内で整備されているところをサンプルで調査してきたというところでございます。一番目が光が丘の真ん中にあります大通り、ここが自転車歩行者道のタイプ、歩道をここに記載してございますが、2m、2mという色分けをしているというところでございますが、残念ながら自転車は色に沿って右に行ったり左に行ったりしている状況が、こういうところが見えるということです。二番目は自転車歩行者道、同じ自転車歩行者道でございますけれども、練馬駅のところでございまして、この赤で囲んでございますけれども、自転車は歩道のうち車道側、人間は歩道のうち建物側を歩いてくださいという表示はありますということで

ざいます。こういう形で色分け表示と具体的な表示をしています。ちょうど消防署の角のところでございます。それから川越街道でやっている例、それから 8 頁にいきまして石神井公園、富士街道でやっている例がございます。自転車の専用通行帯ということで、こちらは通常のものとは異なりますが、道路の歩道がないタイプで、車道の中で色分けを試みたという例でございます。(3) では、緑道の中でこういうものを行っている例ということで田柄川緑道の例を示してございます。

9 頁でございますけれども、練馬区内の道路網ということで、道路の考え方でございます。一番下に都市計画道路とございますけれども、その上に主要生活道路、生活幹線道路とこういう三分で練馬区は道路網を考えているということでございます。生活幹線道路というのは、区が独自に整備をして、主要生活道路もそうですけれども、独自に整備していくというものでございます。広幅員のものもございますけれども、概ね 12m までということでございます。それがどこにあるかというのが、実は 10, 11 頁に、先ほどの図で見ていただくと分かりましたけれども、そのうち優先的に今後整備をしていこうというものが、こういうようにあります。10 頁は都施行、11 頁は区施行ということでございます。12 頁から 21 頁までです。これはすでに都市計画道路のうち整備をされている部分ですけれども、そのうち再整備を行うことで、走行環境を確保できる可能性があるところは区内にないかということで、これもサンプルで調査をしたところでございます。たとえば都道、12 頁、都道 443 号というのがございますけれども、都市計画道路名でいうと補助 172 号、光が丘の南から、練馬春日町駅に向けての道路でございます。これにつきまして、車道の幅員構成を見直すことで、自転車レーンがつくれるかもしれないということで、ここは多分交通量が比較的、今のところは少ないということで、こういうものも可能であるのではないかとということでございます。同じように、それぞれの地区でそういう検討を若干してみたということでございます。後ほどお目通しをお願いしたいと思います。

22 頁以降は先ほどのアンケートの抜粋でございますが、先ほどご説明がございましたように、ルールは知っており、自分は守っていると思っているけれども、他人のことを見ると守っていないという結論、結果が 22 頁に出ているわけでございます。この中で 24, 25 頁ですね。先ほどの利用しやすい走行環境ということでございます。自転車利用時には、歩道を走っていきたく思っているけれども、歩行者として見ると自転車は車道を走ってくださいよ、自動車の運転手として見ると、歩道を走ってみてくださいよということで、まさに自転車がなかなか、区内の道路の実状からすると、あちらへ行け、こちらへ行けという扱いになっているということがよく分かるということでございます。自転車の走行環境の整備を進めていかなければいけない理由の一つになるのかなと考えてございます。

資料 5 でございます。資料 5 につきましては、自転車走行環境の整備に関する課題ということで、大きく 6 点に分けて整理をして、あらあらの整理ということでございます。一点目、課題の一点目は自転車走行環境の基本的な考え方ということでございまして、少し大きな字で書いてございますけれども、スピードを出して走りたい人、ゆっくりと走りたい

い人など、すべての人が安心快適に走行するための自転車走行空間のあり方をどうしていいかということでの整理をしていきたいということが一点でございます。

課題の 2 としては、自転車走行環境の整備位置、ただいまアンケートで申しあげましたけれども、自転車、歩行者、自動車の安全・快適性を考慮した自転車走行空間をどうしていいか、また区内で特有と言いますか、先ほど広いところは少ないとお話をさせていただきましたが、道路幅員が狭小な道路における自転車の安全な走行と歩行者の安全確保ということで、比較的幅員が狭いところの、歩道がきっちりとれないようなところでも、どうやっていいかという考え方を整理していきたいということでございます。

課題の 3 でございますけれども、限られた道路空間における様々な付属物、付帯物等の整備の優先順位ということでございます。ここでは次のページをご覧いただきたいと思えます。先ほどご説明の中で若干触れましたけれども、緑をどうしていいか、ということでございます。比較的狭いところでは、植栽帯が自転車走行空間を確保することで消えてしまうという問題があります。両方、二者択一という部分も、場合によっては出てきてしまうということがあるわけでございます。また、既存の道路空間の見直しということで、先ほど見直しの一例、サンプルを見ましたが、交通量の問題などを含めて再配分ということも考えていかなければいけないでしょうということ。それから交差点部分、これが大変事故が多い部分でございますけれども、交差点部分を、自転車をどうやって通行させるのか、あるいはバス停、パーキングメーター、あるいは駐車している車をどう考えていくのかというような自転車専用道、自転車道にする場合、自転車レーンにする場合には、影響がかなり出てくるというものを考え方の整理をしていきたいなと思っているところでございます。

課題の 4 でございますけれども、自転車利用者、区民、沿線住民の意向ということでございまして、こういう整備をしていくにあたりまして、一定の自転車利用者の意向であるとか、沿道の商店街、住民の意向、あるいは公共交通の関係者などの意向なども、ヒアリング等を行いながら、どのようにしていったらいいかということも整理をしていきたいと思っております。

それから課題の 5 でございます。自転車走行空間のネットワーク化ということでございます。前回の自転車駐車対策協議会においても、ネットワークというものを考えていく必要がある。直ちにネットワーク化されなくても、ネットワークという全体を考えた上で、実際にどこをやるのかということを考えていくべきだというご指摘もいただいたところでございます。そういった課題をここに記載をしているということでございます。国道、都道、区道の連携による走行環境の整備ということで、区道部分が比較的少ない、国道も川越街道くらいしかございませんので、なかなか整備が難しいという部分もございます。それから、先ほどお見せいたしました都市計画道路のネットワークには入ってございませんけれども、練馬区には比較的大きな河川と言いますか、石神井川、白子川がございまして、また、その白子川の分水となっておりますところに、本当に小さな水路があった部分もご

ざいます。狭い水路ですね。そういったものを上部利用として、水路敷通路として使っている部分もございます。河川の管理通路や水路敷通路の活用といったようなことも、ネットワークの中では考えていく必要があるのだろうと思っております。また隣接している区や市から自転車を利用していただきながら練馬区内を回っていただくということも考えていく必要があります。そこで、ネットワークとの結合ということも考えていく必要があるでしょうということです。

一番下につきましては、幅員が狭いところについてどのようにやっていこうかということでございます。特に括弧内でございますけれども、自転車利用者のルール・マナーの向上というものが大きな課題になってくるのかな、狭いところでは特にそんなところが課題になってくるだろうと思っております。

3頁でございますけれども、課題の6、特にこのところでは利用という観点、ルールとかマナーとかいうソフト的な課題が一番大きいのではないかという考え方を持っておりますけれども、ハード的な整備とあわせて、ルール・マナーの向上というようなことも合わせてやらなければならないということでございます。走行環境を整備したという認知度を向上させること、あるいは通行のルールをどうしましょうか、片側にするのか、相互通行にするのか、あるいは歩道上に支障物などを置かないようにしてくださいねというルールも必要、マナーも必要。店舗、お店の看板、あるいは隣接したお宅での鉢植えだとか、ゴミ集積所をどうするかという課題もあろうかと思っております。また、自転車歩行者道上へ放置自転車という形で、せつかく空間としては確保したけども自転車が放置されていて、利用できる幅員が狭くなる場合はどうするかというものもございます。また、自転車走行時の法違反がございます。先ほどのお話にもございましたけれども、携帯電話をかけながら運転する、あるいは二人乗り、あるいは傘の問題もあるかもしれませんが、そういったもののルール・マナーを向上していただくかということも、実はハード整備を行っただけでは解決できない走行環境なのかなということで、課題の6として整理をさせていただいたということでございます。4頁、5頁につきましては、それぞれの課題に応じてということでございますけど、こんなような状況があることを、練馬区内の事例ばかりではございませんけれど、こういう課題があることを写真を交えながら整理をさせていただいたということでございます。6頁まで、交差部の課題というところまで整理をさせていただいたということでございます。最初にご説明をいたしましたけれども、本日皆様方から様々なご意見をいただきながら、今後これらの課題、ここに漏れている課題というものもあるかもしれませんが、それらの課題を潰しながら、実際の整備計画に繋げていければと思っております。長くなりました。ご説明は以上でございます。

○会長

はい。ありがとうございました。では資料3、4、5に関するただいまの説明に対する質疑から始めていただこうと思っておりますが、どなたからでもどうぞ。

こちらの方は比較的そのハードシステムの問題。自転車走行環境の整備ということに

なっておりますけど、しかし、関連して資料 5 の 3 頁にありましたが、ルールやマナー、そういったソフト的な事項が関連しますから。合わせましてご発言をお願いします。

○委員

資料 5 の課題⑤というところで、自転車走行空間のネットワーク化と記載があつて、非常に結構なことだと思いますけども、これがまず、どういう場所からどういう場所の方向が必要かという、そのことがだいぶ優先度が高い課題なのかなと思うのですけども、それがあつて後は現実、今動かしているところで実現していこうということに、順番としてはなるような気がするのですけども、その辺のご認識はどうですか。

○まちづくり推進調整課長

ネットワークでございますけれども、自転車利用されている方は一番、ネットワークという感覚はお分かりになると思います。何を目的として自転車を利用されるかというのが、多分一番ネットワークの考えというか、重要なことだと思います。

先ほどのアンケート、駅周辺の駐車、放置自転車、あるいは、自転車駐車場の中でのアンケートでしたから、駅に向かう動きというのが多分これが一つは大きな動きになっていくのだらうと思います。その駅に向かう動きを、安全に駅に向かわせるネットワークっていうのはいったいなんだろう、というのが一つあるのだらうと思います。

もう一つは、こちらは先ほど飛ばしましたけれども、資料 3 の 1 頁の 2 と 3 というところ、1 頁の (2) の計画策定の目的の②と③というところがあるのですけれども、こちら、観光振興であるとか健康増進と書いてございますけれども、要はゆったりと区内を回るという感覚でございます。そういったものをじゃあどうするのかというところが次の課題になるかなと思っております。特にゆったりとどこを回るかというのは、なかなか人によって、興味・関心が異なっている部分があるので、なかなかモデル的といいますか、ネットワークといっても詳細なネットワークにならざるを得ない。そういう意味では、先ほどあのテレビで取り上げられた都市整備公社の取組みがございましたけれども、その他にも練馬区では、練馬の散歩道という先駆的な事例もございますけれども、そういったことをご提案しながら、利用していただけるルートというものを検討してもいいのではないかと。単純にその、なんでもかんでもというのは、なかなかルート設定としては難しいのかなという感じを、今持っているところでございます。以上でございます。

○副会長

ちょっとその関連で申し上げますと、国が今作られているいろいろマニュアルというか、それももちろん大事だとは思っておりますけども、そういう意味でいうと、既存の空間の中で、なんというか、案内をするとか、そういう形のものも考えられる。それも含めてネットワークでやられるということで、よろしいですか。

○まちづくり推進調整課長

はい。先ほどちょっと説明が不十分だったかもしれませんが、河川管理通路というのがございまして、2mから 4mの幅員がございまして。そうすると、その河川のところを河川沿

いに、たとえば石神井川沿いに春ですと桜も見ながら自転車を漕いでいただくとかですね、そういったご提案もあるのかなと思います。またそれもう少し 12m程度のもの、あるいはそれ以下ということもあるかもしれませんが、道路上に一定の通行の表示だけですね、いわゆるペイントということになろうかと思えますけど、そういったことも検討の材料としていく必要があるだろう。ただ、場所によって、交通量の問題やその地先の方々のご意見などもあると思いますし、本日ご出席いただいている警察署のご意向というのも当然考えていかなきゃいけない。安全というのが基本になろうかと思えますので、そういった中で、考えていく必要が練馬区としてはあるのだらうと思っております。

○会長

はい。

○副会長

すいません。2頁、資料5の2頁の方で、道路空間の再配分に関するコメントが書かれています。それで、今回の検討の中で、道路空間の再配分までを視野に入れてやる意気込みっていうものですかね、これがやっぱりものすごくネットワークにも影響してきますし、かなり大きいポイントかなと思うのですが。つまり自動車の利用をどこまで抑制するつもりがあるかということにも、言い換えるとできるかと思うのですが、その辺いかがでしょうか。

○まちづくり推進調整課長

道路区域の再配分ということで、先ほど資料4の12頁以降に、可能性がありそうなところということで、一定の可能性の検討を行ってみたいというのがございます。それぞれ都市計画道路でございますけれども、ある程度交通量が少ないところとして、車道を、今の言い方でいうと車道を狭める形になりますけれども、車道を狭める、あるいは歩道上の中で確保できる場合もありますけれども、そういった形のもをケーススタディとして、してみたということでございます。ただこちらの道路につきましては、ほとんどが都道という状況でございます。区でできる部分があまりないという状況がございますので、東京都との協議も当然必要ですし、東京都、その中で区として独自にやっていくという判断もあるかもしれませんが、まだそこまでの検討は至っていないという状況でございます。

いずれにしても、ネットワークということ考えた場合には、既存道についても可能な部分は見直していくことがないと、ネットワークにはならないのかなという認識でございます。

○副会長

たとえば今、対面通行を認めているところだとこれくらいの幅員が必要ですよ。ただ一通にしてみましようかとかですね、車線数を減らすことによってさらに自転車空間を導入できる可能性は、こうやっぱり増えてきますので、その辺も少しは考えに入れてということですよ。

○まちづくり推進調整課長

今、対面というお話は自動車に対面というお話で認識いたしますけれども。

○副会長

そうですね。はい。

○まちづくり推進調整課長

なかなか一方通行化するのは、地域の皆さんがご協力いただかなきゃいけないということが一つと、そのバイパスとなる道路ですね、これがきちんとしてなきゃ多分いけないのだと思いますね。一方通行化しただけじゃなくて、反対側の一方通行、あるいは反対側の通行を確保しなきゃいけない。なかなか練馬区では、その近傍に反対側の通行ができる道路というのがうまく配置されていない状況がございます。狭い道路ではそういうことがあるので、なかなか難しい部分があります。可能であればそういうことも考える必要はあるのだらうと思います。

○土木部長

よろしいですか。

○会長

はい。

○土木部長

先ほど委員からもご指摘いただいたように、何の目的でネットワークをするのかというのがまずあって、それで限りある資源をどうしていくのかという議論が次にあって、そしてその中でやっぱり法制度上、道交法の規制ですとか、そういったようなものをどうクリアしていくのかとこういう順番の議論になろうかと思えます。だから、先生がご指摘のように、確かに一方通行をすれば自転車空間を生み出せるのですが、それは一般論としてではなくて、そのネットワークを組み立てた中で、ここはどうしてもそうした方が、それをやれば繋がるというような場合に検討すべき話であって、一般論としてお答えすると、どうしても今のような答えになってしまうものですから、そこはご理解いただきたいと思えます。

○委員

その一方通行の問題ですけど、車にとっては割と迂回することは大して苦ではない。自転車とか歩行者の方がね、迂回していかなくちゃいけないのが大変。そういう意味では、練馬区は、一方通行にちょっと及び腰過ぎるじゃないかなという気がぼくはします。杉並のように、必ず平行して道があって、こっち一方通行、こっち逆一方通行と簡単にできるところならいいですけど、なかなかそうはできない道路事情のところも練馬区内に多いのだけれども、そこをあえてちょっとやっぱり自動車にはもうちょっと我慢してもらおうよ、ちょっと遠回りになっても、回ってもらえばいいじゃないというそれくらいの割り切り方をしていかないと、自転車を安全に走らせようとかね、それから自転車の走行レーンを極力多く、例えば幅員 10m くらいの道路でも確保できるような方法ということで考えていく

と、そういうこともせざるを得ないかなと思います。

それともう一つは、その自転車でいきたいということになると、あの図で見ると、車で行くときは割と南北行って東へ行くとか、そのくらい行ってもいいのだけでも、自転車だと割とこう斜めに動きたいですね。たとえば、ぼくなんかでも石神井に、下石神井に住んでいて光が丘に行こうなんていうと、鉄道だとこんな迂回しなきゃなんない、バスは非常に本数が少ない、そうするとやっぱり自転車でいきたいですね。そういうときに走りやすい自転車のための自転車幹線道路みたいなものが、そのネットワークの中で整備されて、あそこまで出れば自転車で走りやすい道があるよとなれば、そこはもう極端に言えば自転車専用のところがあったって構わないとなりますよね。幅員 10mのうちの半分くらいは自転車専用にとっちゃうようなことがあってもいいじゃないか、そういうちょっと大胆な発想に切り替えていかないと、なかなか車のこと、歩行者のこと、自転車のことって、あっちも立てこっちも立てって言うようにやっていくと、なかなか解決策は見出せないだろうなと思います。

それともう一つは、そのときにやっぱりぼくは一番移動に差し障りのある人の目線に立って、やっぱり整備するということを考えるべきだろうなと思います。言いますのはね、ぼくはちょっとあの病気して、大きな病気して車椅子で目見えなくて 3 週間くらい過ごしたことがあるのですが、そうしてみると、人間っていうのは移動するっていうのは、ものすごく痛切な欲望なのです。基本的な欲求なのです。そこのところを極力叶えてあげる、どんな人にも叶えてあげるっていうことが必要かな。そうすると、車の運転免許は持っていない、あるいは車を運転したくない。歩くのはちょっと長い距離歩くのは大変だ、そういった人にとっては、自転車っていうのは非常にこう有効な移動手段ですよ。うちの父なんか死ぬ前数年間そうだったので。そういう人が走りやすい自転車道路、自転車走行レーン、そういうものを確保していくという視点がやっぱりいるのかな。そのときにやっぱり先ほどちょっとお話が出ましたね、川。河川敷、水路敷ですね、それは非常に有効ですね。ぼくの友達もちょっと足の悪い、足の不自由なお友達がいて、川沿いに行くとき傾斜が緩やかだから、自転車で走るのとはすごく楽だと言います。その視点はすごくいるのかな、というように思います。田柄川緑道なんかを自転車で走っていく、あるいは歩いていくと、川越街道のバイパスなんかでぶち切れちゃって、大回りしないと渡れないですね。なんのための整備なのだろうという気がしまして。やっぱそういうところでなんというのか、極力差し障りがある人、端的に言えば小さなお子さんと子育て母さんとそれからご長寿さんと、それからちょっと足が不自由だったりする方と思うのですが、その人のための、そういう人の視線ということをね、大事にして考えていく必要があるだろうなと思います。

○会長

今副会長からと委員のご発言というのは、自転車道等を整備しようとするときに、自動車道のネットワークとの繋がりがあっているのではないかとのご指摘があつて。それはそれで

重要だと思います。

私の方からちょっと質問ですが、この自転車道、あるいは自転車専用通行帯が整備されているときに、現場での表示の仕方というのは、統一されているのでしょうか。と言いますのは、自転車利用者が通行しようとするときにね、分かりやすい一定の表示が望ましいように思うのですね。そうしないとその、せっかく自転車走行空間の整備をやってもですね、失礼ながら私は自転車に乗っていないのですが、自転車利用者に対してはかなりこう不満がありますね。ルールを十分把握していないというか、驚くべきは車道を逆走している人がいますよね。歩道から飛び出してね。そういう場合に自転車道を整備して、そのこれが自転車道だ、あるいは専用通行帯だという表示が自転車利用者に分かりやすいことが望ましいと思うのですが、その表示の質問はどうでしょう。

○まちづくり推進調整課長

はい、会長。自転車道につきましては、先ほどご説明いたしました歩行者、歩道と車道と自転車道、それぞれ分離をされた形になっておりますので、そういう意味では表示をきちんとすれば、まあまあそれこそ対面も含めて、対面を原則としていますので、一方側じゃなく、その中を自転車が走っていただくということになっております。一番課題なのは、自転車と歩行者が並存するタイプ、歩道の中を分割するタイプです。明確に区分はされなくて、色だけを少し変えてみるとか、表示をつけてみるとかというタイプになります。

○まちづくり推進調整課長

こうここになると、まさにマナーの表示の問題、当然全国統一されてこの色を自転車道ですよって、そういう議論もございませんし、あるいは場合によって、歩道の中の色分けは、多少の色分けはしてあるけれども、自転車の絵が描いてあるところとか、絵が描いてないところとか、分かりにくいような状況もございます。また空いていると、結局歩道の、歩行者が歩くところを自転車が通ってしまうとか。自転車が通っていると、自転車が通るべきところを歩行者が実は通っているとかという例も、整備されている中ではあります。

○会長

なるほど。

○まちづくり推進調整課長

会長がご心配になっているようなことというのは、十分に想定をされるので、それをどうやって、マナーの話と合わせて、物理的に見せていくのかということになるのかなということが課題になるのかなと思っています。

○会長

そうですね。今私が問題にしたのはそういうことです。それから一点、ちょっと細かくなりますが、私は自転車じゃないけれども、バスをね、吉祥寺通りですが私の場合は、バスで行くと、バス停に当然こちらは降りますよね。するとそのバス停で降りる場合は、車道寄りに降りるに決まっているわけですよ。ところがそこが自転車レーンになっているようなところがありましてね、これはもう極めて危険ですね。降りた途端にね、もう風を切

るようにして自転車が通っていくという、これは極めて危険で、そういうのはどうしたものでしょうかね。つまり、車道寄りをね、自転車は走るという原則で自転車通行帯をやっているときに、バス停のところ、ちょっと細かい質問ですけど

○まちづくり推進調整課長

会長、はい。今のお話というのは、実は車道に自転車レーンをつくる場合でもありまして、バスが歩道に寄るために、通る。

○会長

ちょっと凹みをつくる場合がありますね。

○まちづくり推進調整課長

バス停で、バスベイという形でやりますけど、それと自転車の進行がクロスしてしまう可能性があります。それともう一つ、バスベイがあるときに、バスから降りられたときにすぐのところは自転車通行帯になって、通行する区分ですね、歩道の中で区分になっていると、まさに会長がお話になっていたような自転車、人が降りてきて歩道に乗ってあぁー安心と思っているにも関わらず、自転車がすっと来てしまうという問題があります。一応絵としてはそういう絵が国交省とかの、ガイドラインといいますか、その中では絵としてはありますけども、現実はどうやって整備をしていくのかっていうのはなかなか大きな課題なのだろうと思っています。会長が細かな話ですけど、とお話されましたけど、実は細かではなくて、かえって人間が安心をするところというのですか、そういうところで事故が起きやすいような気がいたしますので、自転車道を、あるいは自転車の区分をつくったことによって、事故が増えましたということは本末転倒なお話ですので、それをどうやって乗り切っていくのかというのが、課題かなと思っています。

○会長

そうですね。道路っていうのはかなり構造に個性的なところがありますからね。一般化していうとそういう話になるかも。時間が押してきていますので、どうぞご発言ある方は、ご意見でも結構ですからお願いします。

○委員

資料4のですね、7頁の写真を見ると歴然としているのですが、一番上はですね、同じ標識でも従来からある標識ですね。自転車通行可という。小さい丸い標識。これは従来からある。そこへ後からこの自転車道と歩道というのをカラーで色分けした。結果として、この写真のようにまったく守られていないという現実、それから真ん中の方はですね、逆に後から真ん中に自転車道と歩道との間にポールがあるのですね。それから標識も、上の標識とは明らかに違う。それから一番下では、今度は文字でもラインでもはっきりと出ている。こういうところにまさに統一性がないというのが現実であるし、それから結果として、統一性がないが故に、利用者から見るとぱっとその現場に入っちゃって、あっ、気がついたときには違反をする意識はなくても結果的に違反しているという状態が見られる。マナーの悪いと言ってしまうとそれですけれど、そういうことで、標識とそれから実際

の道路の整備のあり方にやはりまだ研究の余地があるのかな、かように思います。

それから、バス停の問題ですが、これ道路幅員によって制限されるのですが、そのバス停のところに、小さな植栽ですね、低木の。これを植栽することによって多少なりとも、自転車がぱっと飛び出す。バスの乗り降り、乗降中に、バスの乗降中に自転車がぱっと飛び出すというところは、小さな低木の植栽をつくることによって、多少なりとも緩和されるのかな。ただ、実際に道路幅が必要になりますので、完璧なものとはできないな、練馬の道路の事情からすると。

○会長

今のご発言でちょっと思ったのですが、バス停の整備っていうのは、交通事業者と道路管理との接点だと思うのですが、バス停の周辺の道路整備は、その交通事業者とはどういう連携、というか話し合いをするのでしょうかね。

○まちづくり推進調整課長

はい。バス停というか、あのバス停の位置そのものは、交通、あれは国交省の方の認可がいますか。何かいるみたいですよ、確か。そこの部分は、決めていただくのですけれど、たとえばバスベイみたいなものについては、道路管理者がその必要に応じて、交通量の処理、円滑な処理ということも含めて、対応している。だから、バスベイが設定されないところには、路面にバス停という表示がされているところ、バスですね。なんか少し三角になって、表示をされているところもありますね。

○会長

分かりました。他のご発言もあればお願いします。

○委員

会長と同じように、私もあの自分の意見を、この前の会議でも持っているのですが、結局のところやはり、人が動くわけですから、人間の意識が変わらなければ、この問題というのはまったく解決しないと思うのです。私は前回の会議で教育機関に関してちょっと申し上げたのですけれども、私のヨーロッパの友人とかはですね、よく、ちょっと警察関係の方の前でいうのは申し訳ないのですが、秋の交通安全運動とかですね、日本はよくそういうキャンペーンをやっていると。ヨーロッパの人たちは、あれはまったく理解できないというのですよね。なんであの、わざわざキャンペーンを組んで、そのところだけ集中してやるのかと。普段からこうある程度一定の基準というものを、もうちょっと底上げして禁止のみしておけばいいのではないかというように言われるのです。その関係で、交通安全教室とかですね、なんとか期間とか、そういった一定の時期だけでやったとしても、ソフト面では一定のその期間では効果があるかと思うのですけれども、継続してとにかくやらなければ、まったく意識が変わっていかないというように思うのです。例えば、先ほどちょっとお話をお伺いしたのですけれども、東京都で教育の指導をするにあたって、どれくらいの時間がかかる、何分かかる、何時間かかるとかという策定が、最近なされたとお話を伺ってですね。毎日こういうのは言っていないと意味がない。朝先

生が教室に来て、田中君、今月の交通ルールの守らなければならないルールはなんだったっけ？と聞いたときに、黒板に書いてあるのですね。止まれのところではきちんと止まって右、左、右、渡る、そうだね。これは他の人が守ってないから自分も守らない、じゃなくて、他の人が守ってなくても、自分の身の安全を守るために、きちんと交通ルールを守んなきゃいけないのだよ、そうだね。じゃあそれを守れましたか、皆さんって言ったらハイハイって上げて。そうですね。じゃあ、今月も頑張っていきましょう。たかだか今30秒くらいです。これを毎日言うようにならないかと思います。もちろん時間がないというのはホント分かるのですけれども、そういったことの、なんといいますか交通安全教室をただ一回やっただけじゃなくして、警察の皆さんはそういうことをもうちょっと教育機関に、ぜひお願いといたしますか、そういう連携をちょっととっていきようなことはされないのかなと思います。

○会長

今のご質問の趣旨はこうでしょうかね。学童の交通安全教育については、警察と教育委員会がね、本来連携してやっているわけです。しかし、警察と学校というのは、あの、いろいろな接点はあるでしょうけど、交通安全教育についていうと、どうしても学校行事、イベント的になりやすいのに対して、日常的な交通安全教育というのをやるかと思うのですが、これは例えばホームルームでの話題づくりとかね。それになると、警察との連携の部分といわれてもなかなか難しいかと思うのですが。その交通安全教育における学校と警察の連携といったような観点では何か。

○委員

一回やっただけでおしまいになっちゃったら意味がないので…。

○委員

よろしいでしょうか。

○会長

はい、どうぞ。

○委員

安全教育につきましては、例えば小学校であれば、若干、警察署によって対応の仕方は違うかもしれませんが、当署におきましては、全部の小学校を毎年回っております。交通安全運動というのは、いわゆるお祭りです。あれはお祭りであって、実質的に毎日やっているものです。ですからあのときにやって、他の時にはやっていないというわけではまったくございません。各小学校へ安全教育、毎年行っておりますし、また中学校、それから各自治体、老人会等でしております。また、交通安全上、危険な高齢者を発見した場合には、必ず自宅まで行ってご指導申し上げるといような活動までしておりますので、特に安全運動期間中だけなんか行動して、後はやってないというものはございません。ただ、小学校に行っても年に1回、または2回です。たった1時間ずつを2回くらいやるだけですね。その後、先生方がどのようにやっていただいているかどうかということに関し

ては、子どもはちょっと分からない、というのが現実でございます。

○委員

私は、ちょっと今の意見に反対なんですけれども。そういう安全のことまで、警察なり学校、教育機関に負担をかけさせるのは、ちょっと行きすぎじゃないか。家庭があるのですから。それくらいは家庭で当然教育しなくちゃいけないかと思います。

○会長

なるほど。

○委員

大人の人が、子どもたちに注意する人があまりいないので、先生に頼っちゃうのですよね。

○会長

それにしても、先ほどの自転車道のその分かりやすい表示というのは、子どもたちに対しても、特に子どもの場合は障害者、高齢者ともども、歩道走行が認められる範囲が広く、道交法改正において認められているということもありますからね。他には。

○委員

はい。以前、うちの近所で水路敷のところを車椅子が通れるようにするため、整備したのですね。それでポールの間隔を広げたのですね。そしたらバイクも入れるようになっちゃった。バイクで走っていた、日本に定住する外国人の方がいらっちゃって、その方がバイクで入ってきてので、私は文句言ったのです。ここはバイク禁止だからね、通っちゃだめだよって。バイク走行禁止であることを分からないと言うのです。そんな表示は1回も見ることがない。それでバイク走行禁止の看板、たて看板が漢字で書いてあるのですよ。読めないって。そうするとこれも、自転車レーンだからと言って、自転車・歩行者と書いてあっても、現実には読めない方もいらっしゃるわけでね、例えばその、小さいお子さんなんかでも読めないお子さんもいらっしゃるわけで。その辺のところはやっぱりなんかこう、もっと分かりやすく伝える仕組みも考えていく必要があるだろうなと思います。

○会長

よろしいでしょうか。

○委員

先ほど、タウンサイクルの資料をいただいたのですが、私は以前静岡に住んでいたときに、伊豆全体でキャンペーンをやっていたんですけど、至るところにこういったポイントのところを写真に撮ってくると、大層なものじゃないですけど、プレゼントを渡していたのですね。それはただ単に回るだけで、まあ楽しめることは楽しめるのですが、例えばこういった石神井とか城北公園で、立て札のところ自転車で一緒に写真に撮って、区の方に送っていただいて、その中から抽選で例えばその環境に協力してくださったので、練馬区の例えば小売店と練馬区がいろいろお話し合ってますね、練馬区公認の自転車プレゼントとかですね、何かエコグッズのプレゼントとかですね、そういったものを街の皆さんと一

緒にやった方が、タウンサイクルの認知度というものも、高まるのではないかなと、そんなにお金かけなくていいと思うので、そういうようなキャンペーンもおもしろいなと思ったりしました。

○交通安全課長

はい。ありがとうございます。

○会長

予定の時間になってしまいまして、事務局に伺いますが、今後のこの協議会の予定は、先ほど資料3のところに計画策定のスケジュールが出ています。今後の予定を伺いたい。

○交通安全課長

はい。次回でございますが、3月に次回の予定をしております。ここにはたたき台としての素案をお示ししたいと思っております。

○会長

3月ですね。はい。年度内ですが。それでは、時間になりましたので、土木部長、最後に締めの挨拶をお願いします。

○土木部長

活発なご意見ありがとうございました。非常に参考にさせていただける内容だと思っております。私どもは自転車対策と、新たに自転車走行環境の整備ということに取り組みさせていただいております。委員の方からもまた副会長からもお話がございましたように、これまで自動車中心で整備されてきた道路を、なんとか自転車あるいは歩行者に取り戻そうという機運が非常に高まってきております。私ども自転車対策をしていく中でも、それをひしひしと感じております。ただ、一方で物流を支え都市の生活を支えている自動車ネットワークを断ち切る、ということもこれはなかなか難しい点がございます。そういった中で、練馬区の中では少ない資源でございますけれども、それを如何に有効に活用して良好な走行環境を整備していくのか、また、それによって発生すると見込まれる駐輪場対策などについて、今後どうしていったらいいのかということも練馬区として、他の自治体より先駆けたものがつくりたいなと思っております。そういう意味から皆様方のご意見は大変貴重なものだと思っております。

私ども練馬区は、練馬区の志村区長は、全国自転車自治体問題連絡協議会の「全自連」といわれている会長区でございます。これは主に放置自転車対策をこれまで取り扱って参りましたが、今や走行環境の整備に向けて、あるいは商店街の放置自転車対策に向けて、新たに舵を切ろうとしている。そういった意味でも、全国的に先駆けた一つの大きな体系としてのものができればなと思っております。加えまして、今後鉄道事業者さんが大きな役割があると私ども思っておりますので、鉄道事業者さんとの関係も探りながら、なんとかまとめていきたいと思っております。そういう意味で、ぜひ皆様方各委員のお力を賜ればと思っております。本日は、ありがとうございました。

○会長

区民協働の地域自治権ともいわれる時代ですから、今日は区民委員の方もご発言が多かったのも、よかったと思います。

では、本日はどうもありがとうございました。