

第19回練馬区自転車駐車対策協議会 会議録

- 1 日 時 平成22年4月14日(水) 午後3時00分から午後5時00分まで
- 2 場 所 練馬区役所 本庁舎20階 交流会場
- 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(代理出席)
(関係行政機関委員)
松澤 尚利委員、須田 孝雄委員、
右田 良文委員(代理出席)、金井 貴義委員(代理出席)
渡部 信次委員(代理出席)
- 4 傍聴者 3人
- 5 区(事務局)職員出席者
土木部長、まちづくり推進調整課長、交通安全課長
- 6 議題
 - (1) 開会
 - (2) 事務局報告
練馬区自転車走行環境駐車場対策協議会名簿(平成22年4月14日)現在
 - (3) 議題
 - ① 平成32年度自転車走行環境駐車場整備目標台数の設定について
 - ② 自転車走行環境整備路線の考え方について
 - ③ その他
 - (4) その他

7 配布資料

資料1：平成32年度自転車駐車場整備目標台数に関する資料

資料2：区内の自転車走行環境整備に関する資料

資料3：(参考資料) 自転車利用に関するアンケート調査結果(自由意見のまとめ)

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19回練馬区自転車駐車対策協議会を開催いたします。お忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。皆様のご都合を調整する関係で、3月に開催が予定されておりましたが、本日4月14日に開催することになりました。

では、お手元に資料等ございますので始めさせていただきます。事務局報告からどうぞ。

(交通安全課長)

事務局です。それでは事務局から、四点ほど報告がございます。

まず一番目ですが、お手元にあります名簿をご覧ください。人事異動に伴う委員の交代がございました。まず、国土交通省関東地方整備局東京国道事務所の万世橋出張所の前中川所長から松澤尚利所長に代わられております。また、警視庁の光が丘警察署でございませう。志村署長から金井貴義署長に代わられております。

二点目でございます。本日、東京都交通局総務部総合計画課長が出席の予定でございましたが、急用のため欠席との連絡が入っております。

三点目でございます。会議資料につきましては、前回1週間ほど前に発送させていただきましたということでございましたが、資料作成等の遅れによりまして、4月9日金曜日に発送をさせていただきました。早く到着した方は、翌日の土曜日に到着したという連絡がございましたが、発送が遅れたことについてお詫びを申し上げます。また、本日の会議資料につきましては4月12日に開催いたしました庁内の検討委員会の結果を踏まえまして、事前に送付した資料と内容が一部変更になっておりますので、ご了承いただきたいと思います。

四点目でございます。本日会議の傍聴者が3名いらっしゃいますので、ご報告いたします。報告は以上でございます。

(会長)

では、議題に入りたいと存じます。

議題の第1は、平成32年度自転車駐車場整備目標台数の設定について、資料1がございます。交通安全課長から説明をお願いいたします。

(交通安全課長)

それでは、議題の1、平成32年度自転車駐車場整備目標台数の設定について、資料1をご覧ください。

まず1番です。平成22年度自転車駐車場需要台数予測と整備の状況でございます。

(1)の後段に記載してありますように、これは現行計画についての状況でございます。平成12年に策定されました計画におきまして、平成22年度の自転車駐車場整備目標台数を駅ごとに設定しております。この時の乗入台数の予測の手法でございますが、下のフロー図にあるとおりでございます。

若干ご説明を申し上げます。図1のフロー図の①ですけれども、ここでアンケート調査を実施しております。これは駅の改札でアンケート調査を実施したものですけれども、この中で交通分担率というものを算出しております。駅まで車で来るのかバスで行くのか、自転車か徒歩かというような調査をしまして、自転車の交通分担率というものを算出しております。これに③ですけれども、人口増加率などを掛けまして将来の需要予測というものをあわせて算出しております。ここで一つポイントになるのですが、下の※の上の方でございます。駅周辺の放置自転車対策といたしましては、朝置かれてから夕方または夜まで長時間駐輪するという通勤・通学者をターゲットとしております関係で、調査のターゲットを午前7時から10時までの3時間の駅利用者を母数として算定しております。これを元に目標台数を設定したという考え方でございます。

1ページおめくりください。平成21年5月の自転車駐車場の整備状況ということで、平成12年に設定した目標に対する現在の整備状況を表でお示ししております。ここでは平成21年5月となっておりますが、最終的には平成22年5月に修正を予定しています。現在は、途中経過ということでご報告申し上げます。

表1をご覧ください。例えば江古田駅を例にとりますと、江古田駅の北口では320台という目標を設定いたしました。それに対しまして平成21年5月現在で、297台を整備しています。過不足につきましては23台の不足ということで、達成率92.8%と見ることができます。

もう一つの例といたしまして、練馬駅でございます。3番です。1,790台という目標を立てまして、実際は2,797台を整備しております。過不足は過剰になりますけれども、1,007台を多く整備しているという状況です。これについては、なぜこんなに多い台数を整備したかということにつきましては、現況の方で後ほど説明したいと思います。

それから、右のほうに小さく書いてある※の下から2番目の部分でございますが、民営の駐輪場およびレンタサイクルの利用台数を現在この中にカウントしておりません。これにつきましては、今後計画を作っていく中で、補正する必要があるれば、補正していくということでございます。

最終的な結論でございますが、達成率の欄の下から3枠目を見ていただきますと、99.6%ということになっております。結論といたしましては、駅ごとには過不足があるものの、全体的な目で見れば概ね目標を達成したということが言えると考えております。

次に3ページをご覧ください。新たな課題でございます。(1)で新たな課題が生じる要因でございます。本文の2行目の後段で、社会環境の変化によって様々な課題が新たに生じているという状況ですが、平成21年5月午後の乗入台数を整備台数と比較いたしますと、整備台数が不足する駅がございます。駅によってかなり偏りが生じてきているというものでございます。その要因でございますが、下の四角の印をしている4点挙げております。まず、四角の1番ですが、鉄道の新線開通や相互乗入れによる影響です。例えば西武池袋線の高架事業につきましては、これまで南口と北口ということで整備を進めておりましたが、高架になったことによりまして、駅の東側と西側に駐輪場ができるようになります。こうした影響があったということです。

それから大江戸線の全線開通、これは平成12年12月になりますが、この全線開通後から現在も乗降客数が増えているというような影響が出ている駅がございます。

それから副都心線の乗入れは、平成20年6月になります。

四角の2番目としまして駐車場の整備による要因として民間事業者または鉄道事業者による自転車駐車場の整備、または廃止による影響があります。

それから隣接する区や市の自転車駐車場の整備による影響です。

四角の3番目ですが、ライフスタイルの変化です。ライフスタイルの多様化により午後や夜間の放置自転車の増加というものがございます。

また、黒丸の2番目ですけれども、健康ブームによりまして自転車利用者そのものが増加しているというのがございます。

四角の4番目ですが、駅周辺の開発等による影響で大規模開発が起こりますと、やはり自転車利用者が200台、300台と一気に増大するところがございます。

5ページを先にご説明します。新たな課題への対応ということで、区全体の午前中の放置台数を見ますと、平成12年に9,530台から平成21年に2,550台となり、約4分の1に減少しております。しかしながら、2行目ですけれども、平成21年午後の放置台数は5,225台となり、午前中の2倍以上の数字になっております。駅によっては4倍ほどの放置台数になっている駅もございます。

また、3行目ですけれども、夜間での放置が多いというものがございます。アンケート調査によりますと、自転車を利用する理由に買い物と挙げた方が15%、放置している自転車の方にアンケートしたところ、約4割が買い物目的となっており、土・日曜の買い物など一時利用の駐輪対策が要望として挙がっております。

以上のことから考えて、三点課題を挙げさせていただきました。

一番、午後の放置自転車対策

二番、夜間の放置自転車対策

三番、買い物客も利用可能な自転車駐車場の整備でございます。

4ページに戻らせていただきます。さきほどご説明した整備目標台数と現在の整備状況に加えて現在どの程度の自転車が乗り入れているかを記載したものが、こちらの表でございます。例えば江古田駅南口をご覧ください。整備目標が790台、整備台数が940台、乗り入れ台数482台ということで、458台の余剰が生じているということでございます。3番目の練馬駅をご覧くださいと、先ほどご説明したように、整備目標は1,790台、整備台数が2,797台となっておりますが、実際に乗り入れている台数を午後の時間でカウントしますと、3,102台となり、305台まだ不足しているという状況でございます。これは現在の時間では千川通り等通っていただきますと非常に放置自転車が多いということで、実感をしていただけるのではないかと考えております。4番目の豊島園駅は505台の不足、それから20番になりますが、新江古田駅は79台の不足、21番の練馬春日町駅では354台の不足ということで、大江戸線の各駅につきましては、乗降客数が多くなったことから軒並み整備目標を上回る乗り入れが生じているという状況でございます。22番の光が丘駅につきましては、昨年対策が行われましたので、こちらにつきましては不足している状況は現在のところございません。それから、もう一つ15番の小竹向原駅では、過不足のところ254台の余りということになっておりますが、ここにつきましては駅特有の事情というのがございまして、夕方の5時頃に利用者のピークが出るという特徴がございます。この理由でございますが、通学の方が駅から学校に乗って行ってしまいますので、日中には自転車が少ないですが、学生さんが帰られる午後5時頃に非常に自転車が集中するというような特殊な事情がございます。また、17番の平和台駅は1,186台の余りとなっております、たくさん余っているように思いますが、近年中に東京都からお借りしている自転車駐車を道路整備のために返還する予定のため、現在の状況は過剰整備になっておりますが、最終的には乗入れ台数に見合う整備台数になるというような事情がございます。

それでは5ページの3番をご覧ください。新たな整備目標台数の変更でございます。新たな目標につきましては、32年度を目標としております。(1)に基本的な考え方として5項目をお示ししております。

第一に、平成22年5月午後の乗入れ台数を基礎数値として用いるという考えでございます。第二に、32年度の需要予測を行うということでございます。第三に、人口の増加率を考慮して将来の乗入れ台数を推定するというものです。第四に、買い物利用と見られる自転車の利用も台数として加味するというものです。第五に、各駅特有の事情を考慮するというものです。各駅特有の事情というのは、先ほど申し上げた小竹向原駅の例も一つの事情でございます。

次に6ページをご覧ください。推計方法のフロー図を図2に示しております。少々分かりにくいので、右側の7ページの図3の推計フローにより練馬駅の事例でご説明申し上げます。

まず、①の緑の枠で囲った部分でございます。練馬駅の事例ということで、午後の乗入れ台数が3,102台となっています。このうち、自転車駐車場の定期利用者の住所要件から町丁目別利用率を算定いたしましたところ、例えば豊玉南3丁目から8.4%の方が利用されていることから、260.6台の乗入れがあると推定いたします。②番の青の部分でございますが、この260.6台の乗入れに対して、豊玉南3丁目の将来人口が18.3%増加すると見込まれています。これを掛け合わせますと、下の方の細長い四角になりますが、将来の平成32年には308.3台が乗入れると推定されるということです。

それを全部の町丁目を合計しますと、3,371.8台となります。

④番ですが、これを50台単位で切り上げて3,400台となり、これを整備目標といたします。これに加えて、さきほど説明しました駅特有の事情というものを勘案したものを最終的には整備目標台数としたいと考えております。

次に9ページをご覧ください。先ほどご説明しました推定方法により各駅の整備目標台数を算定したものを表に示したのが表4となります。3番の練馬駅を例にご説明いたしますと黄色の部分で平成21年5月の整備台数は2,797台、その右側の緑の午後の乗入れ台数は3,102台です。これに対しまして、青の部分ですけれども、推計したものが3,372台となります。一番右側にいきまして、最終的な目標台数が3,400台ということになります。

ここで、現状の整備台数に対する過不足ということで、右から4つ目の枠に575台不足と示しておりますが、この数字につきましては最終的には整備目標台数に対しての不足として再度整理をさせていただきたいと思っております。

8ページにお戻りください。今の表にまとめましたものを分析したものが、こちらの下になります。平成32年午後の乗入れ推計を見ますと、現在と比較いたしまして、3,892台の余剰と、3,667台の不足というものがございます。200台以上の不足が生じている駅としましては、氷川台駅、練馬駅、豊島園駅、練馬春日町駅、練馬高野台駅、大泉学園駅の6つの駅が挙げられております。この中の氷川台駅につきましては今年度ある程度の対策をしたいと考えております。また、練馬春日町駅については、実は平成21年度に拡張をいたしましたので、この不足台数は解消いたします。また、練馬高野台駅につきましても、今年度一部の対策を実行する予定でございます。逆に、後段の部分になりますが、200台以上の余剰が生じている駅といたしまして、平和台駅、保谷駅、中村橋駅、江古田駅南口、上石神井駅北口、小竹向原駅の6つが挙げられます。このうち、平和台駅と小竹向原駅については特別な事情がございます。その他の駅については余剰が生じているという状況でございます。これにつきましては、例えば借地をしている自転車駐車場は閉鎖して返還するとか、買い物利用等への再検討を進めまして、有効活用を図っていきたくて考えております。

また、先ほど前段でご説明しましたこれから整備が必要な駅というものもございます。これにつきましては、今後、鉄道事業者のご協力をいただくとともに、民間と協力するこ

とで、目標を達成するために様々な方法を使って取り組んでいきたいと考えております。

10ページ以降につきましては、これまでの推計に使用しました基礎データをお示ししておりますので、後ほどお目通しをいただきたいと思います。

以上でございます。

(会長)

ありがとうございました。ご覧いただきますように、今年が平成22年で現行の自転車利用総合計画の策定が平成12年ですので、ちょうど10年が経ちます。さらに平成32年、10年後を見越しまして、総合計画の改定に臨んでいくという次第です。そこにおける駐車場整備目標台数の問題で、この報告が今行われました。

では、どの点についてでもご質問があったら、小さく手を上げていただければと思います。

(委員)

8ページのところで、ちょっと結論のところで気になるところがあります。余剰のところが出るという指摘です。確かに特殊要因のあるところについてはよくわかります。ただ、この程度の余剰を、余剰と言っていいのかどうか、将来の10年を考えて。なぜならば、自転車で駅まで来る距離に、今後大型マンションがドーンと建ってしまったならば、一遍にまた今までやってきたことの繰り返しになる。特に、相続の問題から、好むと好まざるとに関わらず、練馬区の事情として相続の結果、土地を手放さなければならない。その結果、大型マンションが建って一挙にそこで世帯数が増える、それが人口増にも繋がってくるわけなのです。たかだか、200台程度のものが余剰だと言い切ってしまうといいのかどうかというところが非常に気になるのです。それが第一点です。

今回も前回でもそうですが、全く触れられていない未整備地区がある。それは何かというと公園なのです。今までの駐輪問題は、すべてが道路というものを対象にしてきた。その結果、最近公園が不法駐輪の温床になっている。実は今日もいくつか写真を持ってきているのですが、この場で公表するつもりはありませんが、公園というのが非常に光が丘でも都立の公園用地ということまでだいぶ苦勞したわけです。実は光が丘駅周辺の練馬区立の公園については、今度4月1日に機構改革によって、道路、公園というものが一本化されて管理されるようになったわけですが、そういう観点も踏まえてこの駐輪場、今後の10年間を見通した場合に、不法駐輪の問題は、道路から公園にも入っていくにもかかわらず、公園については全く未整備です。ですから、不法駐輪の場所になると、公園は子供がかなりの時間出入りする場所だけに今後10年計画を考える場合に、少し考えておかなきゃいけないという感じはします。

(会長)

二点質問されまして、最初の方は8ページの200台以上の余剰ということについてのご質問でした。それからまずお願いします。

(交通安全課長)

はい。余剰という形で表記をさせていただきました。確かにご指摘のとおり200台というのが本当に余剰と言えるのかどうかというのは確かにご指摘の部分があると思います。ここを200台で整理するのか、それとも500台で整理するのかというところにつきましては、改めて事務局の中で検討させていただきたいと思います。以上です。

(会長)

では二つ目は、公園が駐車場の整備地区になっていないため、違法駐輪を招いているのではないかというご指摘についてはどうでしょう。

(交通安全課長)

はい。ご指摘のとおり、実は光が丘という駅でもそうでしたし、現在の練馬駅の北口の平成つつじ公園というところでも、公園区域の中に自転車を止められてしまって、なかなか取締りの手が及んでいないという実態が確かにございます。大変いい問題提起をいただいたとっておりますので、これから道路ばかりでなく公園の中の対策というものを具体的に検討していきたいと思います。以上です。

(会長)

公園管理となると、交通安全課の所管ではない。どうでしょうか。

(土木部長)

先ほど委員からご指摘をいただいたように、実は4月1日から土木部の組織改正をしまして、これまで公園の管理と道路の維持管理と分かれていたものを今回は道路公園課ということで一本化しまして、そちらで道路と公園両方を維持管理していこうという体制になりました。したがって、交通安全課が放置自転車対策の所管ではございますけれども、その放置禁止をかける区域がこれまで道路上だけあったものが、内部的に調整すれば、法的にはどのようになるか分かりませんが、公園の中でも同じ組織の中で、対策をとれるということでございますので、検討をしていくことが可能かなと思っております。

(会長)

そうですか。今、土木部長から回答がありましたが、委員続けてどうぞ。

(委員)

基本的に条例のところをいじれば、いわゆる交通法規を関係なくできるわけです。是非一つ、条例のところその辺も含めてご検討いただければと思います。すぐということではなくて。

(土木部長)

公園設置条例のほうでやるのか、放置自転車対策条例の方でやるのかということですね。

(会長)

他のご意見を求めますが、その前に、9ページにこの長い表がありますね。その右側から二つ目の欄は、人口変動以外の影響による増減分というところがあるのですが、事前配布された資料にあった数値が消えているようですが、その説明をしておいてもらった方がいいと思います。

(交通安全課長)

はい。失礼をいたしました。人口変動以外の影響による増減分ということで、例えば地下鉄の平和台駅ですと、川越街道から平和台駅を通過して氷川台駅の方へ抜けるという大きな道路が計画されておりまして、近々整備が始まるというような状況がございます。こういう整備による影響でやはり乗入台数が増えてくるというような考えがございます。そこで事前に配付させていただいた資料については、数字がある程度入っていたのですが、何台増えるのかという根拠となるものが定かなものがないため、実は事務局においてこの程度増えるのではないかと非常にアバウトな数字でございました。このため、庁内の検討委員会でも指摘がございまして、もう少し根拠付けをはっきりして、数値を加えるなら加えることにした方がよいというご指摘がございましたので、今日の段階では横棒にさせていただきます。この増減分ということで、もう少し根拠のようなものを整理しつつ、最終的にはここに数字を入れていきたいと考えております。以上になります。

(会長)

今日の段階は、資料として数値の表現を避けたということですね。
では、どの点でもご質問をよろしくお願いします。

(委員)

この数字まとめるのに大変ご苦労なさっているのはよく分かるのですが、練馬区では長期計画をまとめましたよね。それから見た観点で、どのように盛り込まれているのか。特に、炭素の排出を少なくしようという低炭素型の社会を、環境への負荷を低減し、持続可能な社会を作る、低炭素にしていこうということが大きな柱として打ち出されてい

と思うのですが、その辺の視点は、この整備計画の中にどのように反映しているのでしょうか。

(交通安全課長)

今の長期計画との整合性という視点の話でございます。今回、整備目標台数というものを算出する中では、そういった低炭素社会の実現というような大きな視点からの検討は、実は申し訳ございませんが、行っておりません。次回以降にお示ししたいと考えておりますが、いろいろな施策の体系をお示ししたいと思っております。この中で、自転車の健康の利用とかですね、健康増進のための自転車利用とか、そういう観点から自転車利用の促進というような形で施策の中で反映していきたいと長期計画の考え方を反映していきたいと考えております。以上です。

(会長)

なるほど。今日のところは、平成21年5月段階までの整備実施状況、整備実績をデータとして5ページのところにも出てきましたが、新たな整備目標台数、推計にあたっての基本的考え方のところまでで本日の資料となっている。この対策の施策についてはこれからの計画課題であるということですね。

(委員)

そうしますと、今の動向から人口がこうなって、自転車利用が多くなって、そうするとこれだけの駐車場が必要だろうとか、それに対して整備を行う。この考え方は分かるのですけれども、やはりその、練馬区として、どのように自転車の利用を社会の中で位置づけて、どんな街にしていきたいのか、そここのところがやっぱりあるべきだと思うのですね。そうすると、低炭素型、だから自転車の積極的に使うよということで、もし合意がとれるのであれば、自転車の駐輪場の予測からいけばこうだけれども、実はこれだけ用意します。だから、もっと自転車を積極的に利用してください。自転車を使える街にしていきたいと思いますというところがやっぱり必要なのではないかなという気がするのですが。

(会長)

はい。ではただいまのご意見を承ります。

(交通安全課長)

ありがとうございます。

(会長)

他に今やっているのは駐車場整備目標の件ですけれども、はい、委員。

(委員)

初回の時に現計画というのですか、報告書をいただいて、その中で自転車利用について、交通需要管理の視点で適切な分担率の目標を定めるということで前回の計画は位置づけられているのですが、今回も当然それを計画の考え方というのは間違っていないと思うので、そういう考え方を当然踏襲していただくものだと思うので、先ほどの委員の意見にも重なるのですけれども、やはりどういう位置づけをしていくのか、どういう方向で伸ばすとかというものがあって、目標台数になってくるので、今までご説明いただいたのは、あくまで現在のトレンドで利用があって、人口が変わればこれくらいの台数が集まってくるということを計算されたと理解しているのですが、そういうことでよろしいのでしょうか。

(交通安全課長)

はい、現在の考え方はそういうものでございます。

(会長)

はい。では、挙手がありました。

(委員)

基本構想は過去には30年計画でやってきたわけですが、今回の練馬区の基本構想は10か年、それを具現化するために、長期計画は5年という形で区切ったわけです。したがって、過去は10年で来たけれど、これからは5年という形でもう1回5年目の方がかなり見通せる。基本構想でも今回は10年という形にして、それを受ける形で長期計画は5年、5年計画をわざわざ出したわけですから、この計画を、過去は10年で来たけれども、5年でどうだろうという発想はないのでしょうか。

(交通安全課長)

はい。9ページに示した目標台数の部分ですが、実は平成32年を最終目標にしてありますが、赤で平成27年という欄を設けてあります。これが5年後にあたろうかと思えます。最初に、ご説明したかどうか定かでないですが、この総合計画につきましても、長期計画の見直しとあわせまして、中の5年で一度見直しを行うという考えでおります。以上です。

(委員)

分かりました。

(会長)

他に。はい、副会長。

(副会長)

出された意見はすべてごもっともという意見なのですが、ちょっと分担率というのですか。将来に対する予測するという段階で分担率が結構重要なファクターとして効いてきているはず。仮に今回の資料で分担率の情報が出ませんでしたので、要は駅間でもかなり分担率にばらつきがあるのかなのか、それを一点教えていただきたいのと、仮にばらつきがあったりすると、それは、要は同じ練馬区内でばらつきがあるというのは、恐らくその利用のしやすさとか、そういうものが影響していると思いますので、利用環境を整備したときに、実は分担率がそういうところで大きく増加する可能性があるのだと思うのです。ですから、ちょっとその辺の情報をもうちょっと教えていただけたらいいかなと思うのですが。

(株式会社ジオスケープ)

今、分担率の話があったのですが、ちょうど過年度にパーソントリップ調査というものを国を中心に行われておりまして、その結果を今年の2月に公表されたところです。今ちょうどそれを取り寄せていまして、申請をしていますので、データが届きましたら、練馬区では21駅になりますけれども、そこにおける分担率が分かります。バス、鉄道か、自転車、歩行者というものがありますので、それを利用したいと考えています。今あるデータも例えば先ほど説明しました江古田駅と新江古田駅の話がございまして、江古田駅では非常に計画では多めに作って、実際今調べてみると、かなり使われていないという話がありますけれども、新江古田駅の方ではかなり不足しているというような形で、江古田駅と新江古田駅の間には大江戸線の通ったことによって人の流れがかなり変わってきているということがございます。こういった観点も含めて、パーソントリップ調査の結果や今までの9年の流れを踏まえて、検討していきたいと考えています。

(会長)

他には如何でしょうか。

(委員)

非常に単純な質問ですが、自転車駐車場の整備をこれからされるということですが、駅からだいたい徒歩何分くらいのところに設置される感じなのでしょうか。

(交通安全課長)

これも経験からおよその目安でございますけれども、200mを越えると、徒歩3分くらいを越えると、利用率が落ちて放置が多くなるというのが、経験値でございます。なるべく200m以内に自転車駐車を整備していきたいと思いますが、なかなか現在の駅の200m以内に適地が確保できるということが稀でございます。現実問題としては、多少遠くなる場所もあると思いますが、努力目標としまして200m、徒歩3分以内というのを一つの目安としております。

(会長)

如何でしょうか。副会長。

(副会長)

ちょっともう一点だけよろしいですか。区で運営されている自転車駐車場と民間の駐車場とあるわけです。民間の駐車場の継続性について、どのように考えておられるのでしょうか。だいたいかなり継続して運営はされるという方向で捉えているのか、社会の状況によっては他のもので転用するという可能性もあると考えておられるのか、その辺はどうでしょうか。

(交通安全課長)

ただいま、民間の自転車駐車場が継続されるかどうかということなのですが、この計画の中で、現在の考え方でいきますと、民間の自転車駐車場に入っているものは、そのまま継続してあるという考え方で計画を立てております。実際、民間が廃止になるということが、稀にですが今までにもございました。そうするとやはり、現実問題としては区立の自転車駐車場に影響がかなり出るというところはございました。

(副会長)

せめて少しやはりバッファーというものを用意して駐輪場は用意しといた方が、多少はですね、大き過ぎるのはよろしくないのかもしれないのですが、ある程度のバッファーはあってもしかるべきじゃないかなと思います。

(会長)

はい。それでは、どうぞ。

(委員)

9ページを見せていただいて、さっきの近隣の自治体での自転車駐車場の整備状況です。こちらに22駅で練馬の区民の方々の方が利用する駅と利用者の調査をされていますけれども、

例えば上井草が全く空欄でありますし、板橋区や中野区、杉並区、また、西東京市です。そうした近隣の自治体としての自転車駐車場の整備というところでは、どのように把握されているのか。また、今後の計画に反映をしていく考えがあるのかどうかを教えてくださいませんか。

(交通安全課長)

近隣自治体、周辺自治体の状況でございますが、これにつきましては、現状を一応把握しております。上井草の駅は0台となっておりますが、杉並区で十分整備がされているということで、0台となっております。例えば10番の保谷駅を見ていただきますと、ある程度現状で余剰が生じているという状況でございますが、やはりこれも西東京市の自転車駐車が2箇所ほど新たに整備されたものですから、そちらのほうに流れた方もいらっしゃると思います。こういう形で近隣の自治体の状況は把握して、この計画の中には考え方を織り込んでおります。

(委員)

連携はされていらっしゃるのでしょうか。例えば練馬区民の方がどれくらいの割合で利用されていて、他自治体のほうでの利用者がどのようになっているのかという把握はされているということでしょうか。

(交通安全課長)

先ほどの説明にもありましたように、今回新たに練馬区の駐車場を利用している方の住所のデータを個人情報という面もありますが、住所の部分だけを抽出してある駐車場に町の何丁目からどのくらい来ているのかということ把握したところです。それに13ページの資料1-5になりますけれども、これは各駅において練馬区内、練馬区外としていますけれども、練馬区内では各町丁まで細かい値を持っております。練馬区外のほうは、例えば新江古田駅では中野区から何十%の方が来ていますというような状況を把握しています。この値を使って今後各市、隣接する市と連携するかどうかは、先の話になりますけれども、まず練馬区都市整備公社と自転車駐車場整備センターの協力を得まして、こういうデータを整備できたという状況でございます。

(会長)

如何でしょうか。それでは一応区切りまして、資料2に行かせていただきましょうか。こちらは自転車走行環境整備に関して路線の選定の考え方についてということですが、自転車の安全・快適走行の環境整備問題です。資料2の説明は、まちづくり推進調整課長からお願いします。

(まちづくり推進調整課長)

それでは、資料2をご覧ください。

予めお配りした資料と違ったところについては、その都度ご説明を申し上げます。区内の自転車走行環境整備に関する資料でございます。1 区内の自転車走行環境整備の考え方です。冒頭の2行、若干言葉を整理しました。自転車は、子供から高齢者までだれもが気軽に利用できる交通手段でございます。安全・快適な自転車走行環境が求められているといった認識が大事な点でございます。まず道路空間ですけれども、これは自転車だけでなく、自動車、歩行者など住民が道路を利用する皆様共有のものであるということでございます。道路利用の共存意識を向上させることがまず基本であろうということです。

次にハード面でございますが、多くの道路は幅員が限られております。また、交通量が多いなどといったような状況がございます。すべての道路利用者が安全・快適に利用できるようにしていくということでもあります。可能な路線については、ハード的な整備、自転車と言えば自転車走行レーンを確保していくと同時に、自転車利用のルールを理解して守ることを浸透させていくといったことが必要であろうということでございます。まとめますと、自転車利用者、歩行者、自動車運転者が共存意識を持って、道路を利用する環境をつくるということです。そして、ハード、ソフト両面による自転車走行環境のネットワーク化を図ってまいります。

その下ですが、練馬区における自転車走行環境整備の考え方のイメージということです。自転車を取り巻く区内の道路状況といったことが書かれているかと思っております。自転車が車道を走る、あるいは左側通行をするなどのルールを知らない、守られないといった状況がございます。自転車は車道を走行することを理解していない。これは自動車の運転者にも言える。歩道のない狭い道路において自転車、歩行者、自動車が混在している。歩道があった場合にも幅員が狭い中で、自転車と歩行者の利用者が混在している。また、店舗の前には、荷捌き車両、歩道上の看板等によって自転車走行が阻害されているというような状況がございます。

その下です。ハード、ソフト両面による自転車走行環境の構築、ネットワーク化でございます。まずハード整備による安全・快適な自転車走行環境の構築ということです。この上の図の左の方です。歩道上への整備ということで、歩道を分けて、自転車、歩行者の空間をつくるということです。右側です。車道上への整備ということで、車道の中に自転車レーンを確保するといった考え方がございます。

その下です。共存意識を向上させるソフト的な対応による安全・快適な自転車走行環境の構築ということです。歩道においても互いに自転車、歩行者が共存するということです。現在は混在しているということだと思えます。車道においても同様でございます。

2ページをご覧ください。同様の考え方ですが、フロー図でまとめてみました。区内を安全・快適に走行できる自転車走行環境路線の整備、ネットワーク化を目指しているということでございます。その下です。三つの目的があるということです。まず、交通手段、

移動手段といったことです。交通手段の一つとして見直されているという状況がございます。二点目として観光振興ということで、区内の観光拠点を周遊する手段である。よく見て回るには、歩いて回るのが一番よく見て回れるわけですがけれども、観光ポイントに一定の距離がありますと、やはり自転車というものが最適の交通手段になってくると考えられます。

次に、健康増進ということで、健康への関心の高まりの中で、自転車を利用するという意識も高まってきているところでございます。

こういった目的のために二つ、大きく分けて左側のハード整備、そして右側のソフト対策、この二面的な取り組みが必要ということです。

まずハード整備ですがけれども、自転車走行環境整備の可能性のある路線の抽出という作業を行いました。左側です。概ね幅員15m以上につきましては、自転車走行環境整備の可能性が高いというようなことで、自転車走行環境整備の路線の選定といった作業を行いました。右側です。自転車走行環境の整備の工夫を要する道路です。基本的には幅員が狭い道路、走行環境を確保しづらい道路というものがございます。その場合にもハード整備の必要性が高いものについては、例えば一方通行にしてしまうことによって走行レーンを確保するといったこともあり得るのではないかとということです。ただ、そういったことも困難な場合には、ハード整備が困難としてソフト整備の一本に絞ってやっていくということで、右側に矢印が印が印しております。そしてこの二つの矢印が下に行きまして、地域の合意形成、あるいは関係機関との協議、みどりの施策との整合性を図りまして、実際に整備していけるであろうといったものを絞りまして、自転車走行環境整備路線の選定、そして実際の設計、整備という流れになってまいります。

また、上段の合意形成等の中で、こういった合意形成、あるいは調整が整わないものにつきましては、矢印がまた戻りまして、結論としてハード整備が困難なものということになります。

もう一方の柱、ソフト対策でございます。右側です。自転車走行によるルール厳守、マナー向上、これがまず基本であろうということで、この箱の中、自転車安全利用五則といったものが定められております。実はあまり知られていないので、これをまず守っていただく、この啓発ということが重要かと思っております。そして、自転車走行時のルール、マナーの啓発ということで、下に対象者、そして啓発方法として、様々な手段が考えられるということです。総合的に、ハード、ソフト両面からの自転車走行環境の整備推進を図っていくということになっています。

次に3ページをご覧ください。では先ほど申し上げた三つの目的に対する考え方です。まず交通手段ということです。駅周辺への自転車利用の目的の8割が通勤・通学であるというような状況がございます。結論といたしまして、鉄道駅周辺への自転車走行環境の整備をまずはソフト、ハード両面で行っていく。広い道路におけるハード整備、困難道路におけるソフト対策も同時に行っていくということです。第二に、観光振興でございます。

練馬の散歩道等を通じて、区内の散歩、観光振興を図っていくということですが、その目的のために、自転車やタウンサイクルを利用した観光資源を周遊できるルートを検討整備していくということです。結論といたしまして、観光資源を結ぶモデルルートを作っていく。そして、それをハード整備、ソフト対策によって環境の整備を図っていくということです。三つ目が、健康増進でございます。自分のペースで楽しみながら、安全・快適かつ連続的に走行できる走行環境を確保するということになります。これについては、一番下です。大規模公園内、あるいは河川沿いの道路等を利用した自転車走行環境の検討整備を行っていく。また、ソフト対策による連続的に走行可能な安全な環境整備をやるということでございます。

4 ページをご覧ください。道路幅員の違いによる自転車走行環境整備の考え方ということで主に、走行レーンを確保するためには、道路幅員またそれだけではなくて、幅員が広くても駅前で歩行者が非常に多いなどの場合には、幅員以外の要素もございしますが、まずこの幅員で分けて、考え方を整理してみたということでございます。(1)の幅員が狭い道路、おおむね15m未満につきまして、自転車走行ルールの浸透、遵守の徹底等、ソフト的な対応を図ることになっております。下の絵をご覧ください。幅員の狭い道路に整備した場合のイメージということで、12m程度であれば、このような形で走行帯を確保するというのも可能であると考えられるであろう。また10mの場合も、このようなことも考えられるであろうというようなことでございます。下の絵は一方通行の場合です。

5 ページです。比較的幅員の広い道路、基本的には都市計画道路となりますが、15m以上の道路ということです。これについては道路幅員との諸条件を考慮して、ハード整備の可能性が高いということで、これを検討していく。また、都や国、関係機関と協議するというようなことでございます。幅員のガイドラインに準拠すると、車道に1m以上の余裕がある場合、あるいは4m以上の歩道というようなことが概ねの基準となります。また、幅員の広い道路でも交通量や車道と歩道の幅員等によってハード整備が困難な場合もありますということになっております。絵の方をご覧ください。基本的には、国や都の考え方では、歩道上に自転車を通そうということで、右側の絵が基本になってまいります。ただ状況によりましては左側のような場合もございまして、車道の中に通していくというようなことも出てくるということでございます。参考に、その下、東京都の整理の考え方です。東京都のヒアリングの中でこのような考え方が整理されております。あくまでもこれは現在策定中ということです。

6 ページをご覧ください。交通手段を目的とした自転車走行環境のハード整備ということです。このフロー図をご覧ください。交通手段としての自転車走行環境整備を行っていくということでもあります。自転車走行環境の可能性のある路線の抽出ということです。まず、駅を中心に考えたということです。この中で抽出し、その下、三つの場合に分けられます。①の整備中・整備予定決定路線、また、②の自転車走行環境可能性路線、③将来自転車走行環境可能性路線が将来的な路線というようなことでございます。こういったフロ

一図の中で可能性のある路線を定め、より具体的に可能性のあるものについては、この赤の枠の中にございますように、先行整備路線候補の抽出、これが当面の究極の目標ということになってきます。

7ページでございます。目的地までの自転車走行環境整備の可能性のある路線の抽出となっておりますが、その可能性を抽出するために様々な情報を収集いたしました。自転車走行環境に関連する情報を表にまとめたものです。

8ページをご覧ください。4観光振興、健康増進を目的とした自転車走行環境の整備でございますけれども、この4-1の第2段落が予めお渡ししていた資料と若干異なるところでございます。ルートの整備にあたって、ハード整備の可能なものについては、交通手段を目的とした整備する路線と同様の考え方で整備を行っていくということで、その場合の考え方としては、6ページに示したものと同様ということです。また、自転車利用者のルールを喚起する立看板や、ルートや危険箇所を明示したパンフレットの作成などを行っていくということでございます。4-2、モデルルートの候補についてです。練馬の散歩道では9コースを選定しております。また、それをつなぐものとして、石神井川や田柄川緑道と白子川とを結ぶ周遊コースなども検討されてきたということで、それを結んで、全長30km近いものを周遊コース、周回コースとして検討したということでございます。また、もう一つは、石神井公園駅から上石神井駅間を含むというようなことございます。まとめまして、この一番下の枠でくくった形になっております。

それでは、こういった検討を通して、整備可能性路線といったものをプロジェクターでご覧いただきたいと思っておりますので、ちょっと少々お待ち下さい。準備をいたします。

はい。こちらでございます。整備済路線でございます。整備中が青の実線です。千川通りでございます。そして整備予定路線ということで既に事業化されている、または、事業化が間近な都市計画道路のものでございます。放射7号線、補助230号線、放射35号線でございます。そして整備可能性のある路線でございます。光が丘の周回道路等でございます。そして、今後より長期的に見ますと、やはり都市計画道路についてはすべて整備可能性があるだろうということでこの点線で示しています。都市計画道路については整備可能性があるだろうということで長期的な絵を描いてございます。これが先ほどのフローで検討した結果ということでございます。

私からは以上です。

(会長)

ありがとうございました。改めて考えてみますと、自転車の社会問題というのは、まず、駅周辺の放置対策が主に考えられてきて、その後自転車は駐車場整備も伴いながら、安全適正に利用していただくべき生活交通手段ではないかということになってきて、そして、特に地球環境問題から先ほどご発言でしたが、環境に優しいはずの交通手段ということで、エコ自転車という言葉もあります。ところが、ここで問題になります走行環境、道

路事情、これが日本の都市自治体においては、大変な難題になってきているわけです。例えば、狭い道路が多い、歩道などなく、路側帯だけである道路も多いわけですから、この自転車の安全走行で、特に歩道走行の場合に、歩行者との交錯によって、自転車が歩道上の人身事故の加害者になってきているというような実例も多くなってきてしまったものですから、そういった環境に優しいはずの自転車に安全走行を保障するという事です。そこで、自転車走行環境整備が、自転車の社会問題のもう一つの、むしろ本質的な問題意識に急速になってきているということではないかと思えます。

私の存じようでは道交法で自転車もこの一定の条件で歩道を走行できると明記しているのは、先進国では日本だけだそうです。1977年の道交法改正で、そうなったわけです。ただいま、ご報告いただいた自転車走行環境のハード整備というのは、元来なかなか難しいです。しかし、自転車対策として取り組もうとしているのであろうかと思えます。ハード整備の方にも繋げなければどうにもならないほど狭い道路が多いという話もすでにありました。では、この自転車の走行環境の整備に関する報告を巡りまして、ご質問のある方はどうぞ。

(委員)

都市計画道路、要するに幅員15m以上の道路、これはハード整備に取り組みやすいわけです。だけど、本当に自転車を区民の足として考える場合は、逆に15m以下、10m、あるいはそれ以下の道路が練馬区内にあるわけです。道路整備は遅れていますから。サイクリングとか健康とかという以前の問題です。サイクリングというのは光が丘の周辺の幅員がまだ広いところは、それはそういう気分にもなれるし、なったけれども、本当のところは、幅員の狭いところが一番問題なのです。そこをどのように優先度をつけていくのか。下手すると、実績を上げるために、都市計画道路の方を優先する、やりやすいところから手掛けていってしまうと、本当に生活道路の確保が難しくなるのではないかと思います。いい悪いは別として、ざっくばらんのところ、その辺はどうなのでしょう。

(まちづくり推進調整課長)

道路網としては、むしろ狭い道路のほうがいっぱい網の目のようになっておりまして、そこに自転車が入っていくということで、ごもっともなことかと思えます。ただ走行レーンを確保するというような観点からいくと、やはり狭い道路で走行レーンの確保ができないとなりますと、やっぱりルールの遵守という方に重点を置かざるを得ないというように思っております。最終的にこの検討の中では、走行レーンの確保、ハード整備をどこからやっていくのかというのは検討の究極と言いますか、一つの大きな目的となっております。もう一つはソフト対策をどう進めていくのかという点ですけれども、ハード整備という点ではどうしても広い道路の中で、この走行空間を確保するかということになってくるとい

うのが現実的な対策としてはそれしか考えられないのではないかと考えております。

(副会長)

お見せいただいたネットワークに関して、私が想像していたものよりちょっと粗いかなという気がいたしました。それで、委員の方からもありましたように、生活道路というかそちらのほうが、優先順位は本来高いはずですから、例えば駐輪場へのアクセスはなんとかこう守るネットワークを作っていきますよ、とか、仮に専用道が入れないのであれば、マーキングだけはしっかり入れておいて、駅に近づくにつれて、歩行者等の利用者の錯綜が増えてくるわけですから、マーキングだけはしておいて、自転車利用者に対しては車道を走らなきゃいけないというような誘導をするインセンティブを与えてみるとか。やっぱり都市計画道路というよりも、むしろ生活、実際に利用者の多いところ、あるいは危険性の高いところ、そこをやっぱり整備する、ネットワーク化と言うのですか、整備していくようなイメージが出てくるともっといいのかなという気がします。

(まちづくり推進調整課長)

資料の2ページをご覧ください。ソフト対策の中に、例えば啓発方法の中に、このようなことがございます。道路上における啓発、路面へのカラー舗装等による明示です。これがソフトなのかハードなのか難しい中間的なものであるかもしれません。この中ではソフトというように分けておりますけれども、狭い道路でもそういう明示することによって秩序正しく、歩行者や自転車が通れるような工夫ということはやっていけるのかなと思っています。ある意味ちょっとハード的な面でもあると思いますけれども、そういったことは十分考慮してやっていきたいと思っています。ただ、これは今回の場合には、絵の中には落としていない。どちらかという、今回の検討ではソフト対策ということで分けて入れておりますので、この絵の中には入らなかったというようなことでございます。

(会長)

どうぞご発言ください。

(委員)

いくつか発言したいのですが、まず2ページ目のこのフローチャートの中で、最後にネットワークというか地図が出ていましたけれども、この三つの目的に合致しているネットワークとはとても思えないというのが率直な感想で、まず現実的にこの10年というスパンでの回答というところまでは到達しなくても、ここここは結ぶ必要があるとか、構想レベルのものがベースとしてあって、この10年でどうするかというものにしていくべきなのではないかというのが一点で、そういう意味では上の三つの目的から、下のハード整

備、ソフト対策というのは、この10年を意識されている具体策というように繋がって、その中間の黒い矢印が二つに分かれているところで、さきほど他の委員から長期構想を踏まえてという話がありましたけれども、そういう構想的な部分というのも根っこにあって、それからハードやソフトという話があるのではないかというのが一点です。

それから二点目は、この2ページ目に書いてあることで申しますと、ソフトというところが、走行環境でソフトというのが私はあまりしっくりこないですけれども、マナー・ルールというところで、ソフト対策というか指導するというのはあるということですが、これが全体の計画が今どういう形で、キャンバスがあって描かれるかわからないので、この部分だけ切り取られており、ちょっと私が勝手に予断で言っているかもしれないですが、この啓発ということだけで、一般の方というか区民の方と接点を持つということではなくて、利用するということのメリットとか、利用してもらうベースを提供する形とか、そういう形のコミュニケーションがあって、その中で、利用する時はこういうルールがありますということをお教えしていくというようにする必要があります。自転車はこういうことを守らなきゃいけないよということだけを指導するというだけではなんというか利用促進という方向に繋がっていかないのではないかなと思います。

それから2ページで言いますと、移動手段というところで、鉄道駅周辺というように、挙げられているのですが、実は私もこの会議に参加するにあたって、申し込んだ文書にも書いたのですが、いわゆる駅だけを目的地とした移動ということではないのが、自転車の本来いいところで、直接目的地に行けることです。わざわざ、駅までバスに乗って、駅から電車に乗って、降りてまた歩かなければ目的地に行けないのではなくて、直接ドア・トゥー・ドアで目的地に行けるのが自転車の良さだとすると、そういう主要な施設とか、そういうところというのが大きな node（中心点、集合点）とか、ポイントとしてあって、そこはポイントになる学校とか病院とかそういう部分というのも本来の目的地として意識してそこを結ぶルートを作るという発想もあっていいと思いますので、そういうこともぜひ考慮いただきたいということです。

それから5ページ目で、比較的幅員の広い道路の対応で、比較するイラストがあって、確か課長さんは右側の方が基本だとおっしゃっていたのですが、今、全国で自転車通行環境整備モデル地区としていろいろな社会実験をやられていて、私も全部の結果を把握はしていないのですが、この右側のタイプは、結局は歩く方が自転車の通行帯に指定されたところを歩いても別に構わないという仕組みですから、これがちょっと実効性とか、安全面で本当にいい回答とは思えないと思いますので、こちらを基本というように東京都さんはなぜか考えられているみたいですが、ちょっとよく考えられたほうがいいのではないかなというように思いますし、率直に言ってやめた方がいいと思います。以上です。

(会長)

ご意見とご質問があったと思いますが、ご質問に対する回答をまちづくり推進調整課長からお願いします。

(まちづくり推進調整課長)

啓発だけかということですが、言葉の問題もあろうかと思いますが、もう少し分かりやすく言えば、PR、利用促進PRという方が良いのかもしれませんが。お役所言葉になって、もう少しそうした趣旨を取り込めるような言葉で整理してみたいと思います。

次に、駅だけではなくて他にもさまざまなアクセスポイントがあるだろうということをございます。どのような形で検討できるかわかりませんが、そういった観点も含めて、そういったものを織り込めるかどうかを考えさせていただければと思います。

最後に歩道ですけれども、やはり、国や東京都の中で一定の考え方を示され、またその道路整備の基準というのがありますと、やはり私共としましてはこの東京都の整備の考え方に準拠していかなければならないと考えており、今回の計画書についてはどうしても東京都の整備基準に準拠してまとめていくということになってしまうことをご了解いただきたいと思います。以上です。

(会長)

私の方からちょっと、副会長のご専門ということで、一方通行方式を利用して狭い道路の自転車走行環境を整える方法かどうかということが出ています。4ページの一冊下のところ、2ページの一覧表の中にも出ていました。ところが、この一方通行にはいろいろ問題があるので、もしご所感があつたらお話いただきたいと思います。

(副会長)

事前のミーティングの中で、一方通行にすると逆に自動車の速度が上がってしまうという話もお聞きしたのですが、それは何も処置を施さなければそういう可能性が当然あり得るということです。要は前から自動車が来ないわけですから、自動車が走りやすくなります。ただし、自動車の速度を落とすための装置、ランプですとか、要はクッションとかを用意する方法があります。そういうことで速度をその環境に合わせた速度に走らせるようにすることもできますので、一方通行にしたからといって、危険性が上がると考えるのはちょっと問題があるという気がいたします。

(会長)

なるほど。それとやはり一方通行にすることについて、沿道の住民とか周辺の住民の利害により一方通行にすること自体に賛成でないという住民というのも出てくる可能性がありますね。

(副会長)

そうですね、すべて資料に書かれているように、仮に一方通行をやるとすると、ものすごい合意形成の努力が必要となってくるということで、ものすごくエネルギーを使う話だと思います。

(会長)

今、一方通行方式のハード策について、副会長とやりとりさせていただきましたが、課長の方からありますか。

(まちづくり推進調整課長)

一方通行ですけれども、両面通行でも走行レーンを確保できる場合はそれでやっていく。狭いけれども、やはりここはどうしても走行レーンを確保したいという路線があれば、そこは究極の工夫として車は片側だけということも考えられることがここに出てきております。もちろん、このためには自動車走行に対してどうするかという対策と沿道の住民の皆様の理解が不可欠になってきます。一方通行に変えるための総合的な対策をとった上で、走行レーンの確保が実現できるということをご理解いただければと思います。

(会長)

なるほど。では他のご意見をどうぞ。

(委員)

まず、計画策定の3つの目的というところですが、移動手段ということで通勤、通学、買い物の交通手段、これは恐らく今までの話から、簡単に約すと、鉄道の駅まで自転車に乗って、そこから鉄道で行くと。その間をなんとかしようということだと思います。ただ、ここだけに主眼をおいてやっていきますと、いつまでたっても駐輪場の整備を無限にやり続けなければならない。その問題は全然解決しないです。そこで、やっぱり練馬区の地域としての特性をもっと考えるべきだと思うのです。練馬区は、やっぱり東西に細長くて、南北に5kmぐらい、東西は15kmぐらいかな。そうすると東西の方は、鉄道が走っていますから、その移動は比較的楽ですね。ところが、南北の方は、バスが非常に渋滞している。ただし、バスの幹線があるので、少しは動ける。ところが斜めですよ。北東から南西へ、北西から南東へ、このように動こうとすると、移動手段が実はないのです。そうすると今までどうやっているかということ、車に頼らざるを得ない。車で動けない人は、非常に電車で遠回りしている。ちょっと行くだけで、バスだと1時間以上かかりますから、バスを乗り継いでいくという不便を持っているわけですね。そのところを自転車で解決できないだろうか。そうすると、地域としての一体感も出るだろうし、それから地域の活性化ということにも繋がると思うのです。例えば、今私は下石神井にいま

すけれども、北町の商店街で何か面白いことをやっても、下石神井から北町に行こうというようにはならないし、とても動けないですね。ところが、自転車で行けばほんの3, 40分で行くわけです。そういう動き方ができるようになれば、地域全体の活性化というのも当然できるだろうと思います。逆に、そのように動く時のために、じゃあ、どういう道路整備をやっていくのかというと、これもあまり幹線道や幅員があるから、そこだけ整備するという発想では全然追いつかないと思うのですね。そこで、石神井川が練馬区を横断して流れていますね。あれは非常に使えるルートですね。それから、北西から南東へといくと、昔の「清戸道（きよとみち）」というのがあります。こういうところをなんかうまく整備していけないか。その中では田柄川というのがありますけれども、田柄川と田柄川用水、その跡も非常に活用できるだろうと思います。そういう動きをやっていくと、自転車というのは、僕は概ね1 km以上に歩くのはちょっと大変だから、自転車に乗りたくなるわけですね。1 kmちょっとのところから、だいたい10 kmくらいのところまでは、自転車という交通手段でカバーできるようになれば、当然、炭素の排出も抑えられるし、駐車場の問題もかなり解決できるし、車の渋滞問題もかなり解決できるのではないかなというように思います。そういう観点から整備計画、特に自転車のネットワークをどう作っていくのかと考えていくときに、そういう視点を明確に持つべきだろうと思います。

(会長)

なるほど。練馬の地域特性をイメージアップされて、ネットワーク的な対策の重要性というのが言われた内容です。課長から何かありますか。

(まちづくり推進調整課長)

さきほど、アクセスポイントが駅だけではないだろうというようなご意見とご指摘とも重なってくると思います。この計画書の中で、どこまでそういった考えを織り込めるかどうかかわからないですけども、非常に重要な視点として少し検討させていただきたいと思っております。

(会長)

発言をお願いします。

(委員)

いずれも関連することですが、バスが走っている道路ほど身の危険を感じて自転車で走らなければならないのが実態ですね。バス路線の道路で、まず歩道と車道がちゃんと分けされていない道路です。バス路線の恐らく半分以上、延長距離にしたら相当あるでしょうね。それくらい、今遅れているということなのです。

それから、練馬区の観光マップで、いくつかのコースを紹介していますが、そのコース

を自転車で実際に走ったことがありますか。まず、途中危ないところが何箇所もあります。身の危険を感じる場所です。バイクはヘルメット着用ですが、自転車は現在ヘルメット着用を義務づけられておりません。事故が起きればまず死亡に繋がるという場所がものすごく多いという現実を考えると、このハードの整備に関する今日の議論というのは、空しいなという感じがしてします。でも、一步一步進まなきゃいけないので、できるところからというのもよくわかる。現実にはできるところからというのでしょうかね。落としどころとしては。

(会長)

これは、要望的なご意見と受け取ってもらった方がいいのではないかと思います。先ほどの第1議題、第2議題、それぞれこの事務局報告を了承するというように協議会ではすべきところだと思いますが、データに関連がありますので、その他、資料3の自由意見のまとめという資料の説明を先に聞きたいと思います。その後、第1、第2議題、最終的には戻らなきゃいけないものですから。よろしいですか。では、交通安全課長からお願いします。

(交通安全課長)

それでは、資料3をご覧ください。前回の協議会でご説明いたしましたアンケート結果の集計と課題、今後の方向性ということでご説明しましたが、この時点ではまだアンケート結果の自由意見のまとめができておりませんでした。これを取りまとめたものが資料3でございます。中身につきましては、おおよそ5つの項目を設けまして取りまとめております。

表紙のページに、それぞれの項目の中に中項目を作りまして、①から順番に整理をしております。内容につきましては、アンケートの声をそのまま載せさせていただきました。この中には、多少勘違いをしてらっしゃるのではないかとという声もありましたけれども、それについても、アンケート結果ということでそのまま載せさせていただきました。詳細につきましては後ほどお目通ししたいと思いますが、私から概要の説明をさせていただきます。

まず、(1) 自転車駐車場等につきましては、やはり駅により近く、より多く停められる施設を作ってほしい。また、24時間使えるような施設を作ってほしい。言い換えれば、いつ行っても利用できるような駐輪場を作ってほしいというご意見が主だったと思います。

(2) の自転車走行につきましては、やはり自転車走行環境の整備への期待がご意見として非常に多く寄せられておりました。

(3) ねりまタウンサイクルにつきましては、賛成の意見と否定的な意見と両方がございました。

また、アンケートの結果とは関係ないですが、これは運営側といたしまして施設がなか

なか黒字にならない、赤字が大きいということ。それから現在6駅7施設ありますが、施設によって利用の状況に大きな差があるというようなこと。また、平成4年頃に作られたシステムが多いものですから、施設やシステムが非常に老朽化しているというような運営側の状況があります。

(4) ルール・マナーについては、ルールが守られていない、マナーが悪いというご指摘が大変多くございました。これに関して、もっと周知を図ってほしい、教育を充実してほしい、取締りをすべきだというようなご意見がございました。このアンケート結果につきましては、個別、具体的なご指摘やご要望が大変多くございました。例えば、自転車駐車場のゲートは一回開けてしまうと不正に数人出てしまうというようなご指摘がございました。このようなご意見・ご要望につきましては、それぞれ計画というよりも施設の改善で具体的に反映していきたいと考えております。

また、先ほどのねりまタウンサイクルやルールとマナーにつきましては、区の方針や施策に関係がございますので、計画の見直しにおいてルール、マナーの教育の充実として施策に反映していきたいと思っております。以上のような方向でアンケート結果を活用していきたいと考えております。説明は以上でございます。

(会長)

これは、概して報告といえることだと思っております。区民アンケートの代表的な意見は項目別に1ページにまとめてあり、2ページ以降に具体的なご意見があります。ご発言がある方はいらっしゃいますか。

(委員)

ちょっとお尋ねしたいことがあるのですが、5ページの三鷹・武蔵野方式は車の事故が増えそうであるというのがありますが、三鷹・武蔵野方式というのはどのような方式なのか。それは本当に事故が多いのかというのは、事務局でわかりますか。

(交通安全課長)

私どもで把握しているのは、車道の一部を車道と仕切りをつけて、自転車走行レーンを整備したという例です。三鷹市から武蔵野市まで道路が通じておりますので、そこを連続して2年か3年かけて整備をした路線です。

(委員)

先ほど三鷹に行っていたのですが天文台通りから車道があって仕切りがありました。その道のことですか。

(交通安全課長)

そうだと思います。ただ事故が増えそうですとここに書いてありますが、実際どうなのかというところまでは把握してございません。

(株式会社ジオスケープ)

補足ですが、もし第18回協議会の資料をお持ちの方は見ていただければと思います。第18回協議会の資料5の、5ページに事例としてあげさせていただきました。三鷹・武蔵野方式は、通称かえで通りいうところで、一昨年度、昨年度にそれぞれ整備しまして、三鷹市内に1km、武蔵野市内に1kmの約2kmを整備しています。私も何回か実走してみたのですが、元々の幅員が確か16m、片側8m、車道が約5m程度あります。そのため、車道分3mを残して2mを完全に歩道と車道から隔離して、ガードレールで区分しています。ただ、自転車道以外の走行のルールが片側通行ですけれども、自転車道の中では両側通行でよいことになっており、暫定的な使い方をしているので、多分そこで事故が起こる危険性があるということです。

また、実際そこを走ってみると、2km走ったところで、車道に出てしまう。それが資料に書いてあるのを見ていただければ、資料2の5ページに書いていますが、実は走ってくる車の走る方向と一緒にいいのですけれども、逆方向から走ってきますと、走行レーンが切れたところで、いきなり対面通行になってしまうというところがありまして、私もちょっと危険だなと感じて、写真を載せました。自転車レーンを作るときに走行ルールも周知していく必要があると思います。

(会長)

ここの自由意見のまとめは、見ていくと問題指摘が満ちているように思えます。たまたま私が11ページを見ていたところと、自転車交通違反の取締りをもっと強めるべきだという警察に対する意見もかなり出ています。それから私は、今期の最初に会長に互選していただいたときに、個人意見として述べたのですが、11ページの下に免許制度があります。私はそこまで考えていたわけではないですが、自転車を車の仲間とするならば、自転車を免許制度にして、ルールを厳守し義務を作ればよいと思うなど書いてあります。私は、この練馬区で自転車条例によりできれば自転車のナンバー登録制を採用して、後輪の上にナンバー表示を条例で義務付ける。こういう免許制などというものではないけれども、自転車のナンバー登録表示義務というものを条例化したらどうかというようなことをちょっと申し上げたことがありますので、今これを見て、なるほどこういうご意見もあるのかと思いました。

自転車の交通違反の取締りに関する警察の方針については以前に伺ったことがあります。放置対策もそうですが、ただ取り締まればよいというものではないことは明らかですから、先ほどの走行環境のソフト対策を今後とも区の方で計画的に進めてもらえればと思います。

(委員)

先ほどまちづくり推進調整課長のほうから、ハード・ソフト両面での整備が必要というお話があって、とつてもすばらしいなと思ったのですが、私は自転車を生業にしており、自転車のいろいろな関連するサービスを提供しているのですが、やはりどちらを重点にするとか、どちらだけでいいという話ではなくて、やはりハード・ソフト両面、両輪で改善していかなければだめだと思っているのです。今後10年をめぐに、練馬区がこの自転車に関してやりきる、徹底する、続けるということがとつても大事だと思っています。30年前に交通戦争の時に、自転車を場当たりの・緊急避難的に歩道に上げるという愚策であると私は思うのですけれども、それが放置されて自転車が歩道でも車道でも邪魔もの扱いされてきているわけですから、それを改善していこうじゃないかという中で、やはり場当たりのではいけないと思うのです。やはり徹底してやっていくという覚悟を練馬区さんの方でお示しになるのであれば、それに伴って少しずつ改善していくのではないかと思います。そのためにハードとして、走るべきところはここですよという提示をすることも必要だと思いますし、その環境の整備を大きな道路を中心にしていただきたいと思います。すべての道路にレーンをつくるというのは無理です。それは私たちも分かっていますので、ヨーロッパに先日、他の委員の方が視察に行つて来られて、いろいろな町の様子を撮影していただいたのを私たちも拝見しましたが、すべての都市に車道の中にレーンがあるわけでもなくて、歩道の上にレーンがある町もありました。ただ一つ違うのは、やはり皆さんが自転車を走るということを認識して、きちんとそのルールを遵守していらつしたことです。我々もいきなりすべての道路にレーンを整備するというのは無理ですし、すぐに練馬区がそうなるとも言えませんが、何かそういったように徹底してやり続けることによって、ハード、ソフト両方でやっていくことで、10年後なのか30年後なのかかわからないですけれども、自転車の市民権がきちんと確立されれば、やはり自転車が環境にもいいし、健康にもいいし、足としてもいいことを認識されるようになるのではないかなと思うので、ここはほんとに付け焼刃的にやるのではなくて、長い目できちんと一歩ずつやっていっていただきたいな、というように思っております。

(会長)

ただいまのご発言はまさに正論を伺つたという感じです。この資料3はアンケートですが、報告を受けたということでもあります。先ほどの資料1、2はそれぞれ報告を受けて、今後、しっかりとした対策を決めて計画素案の取組みに期待するという意味合いを含めまして、議題1、2は報告了承としてよろしいでしょうか。

(委員)

ちょっと待ってください。

(会長)

はい、どうぞ。

(委員)

私は資料1でもちょっと意見しましたように、需要予測と目標台数というところの整理が不十分だと思います。

(会長)

資料の整理自体もさらに補足を要求するというご趣旨ですか。

(委員)

ですから、この資料の内容の表現が不適切だと思うのですが。この目標台数という記載自身、目標という議論に至っていないのに、目標台数という資料としてまとめられていることでは。

(会長)

では、ちょっと改めて、資料1についてご意見が出ましたので、土木部長にお願いします。

(土木部長)

資料1、資料2につきましてということでございます。特に資料1につきましては、先ほど交通分担率の話もございましたし、表現が整備目標台数というようになっておりますが、本日の議論を踏まえて、この中身は変わっていくものだというようにご理解いただきたいと思います。また資料2につきましても、先ほどアクセスポイントのご指摘もあり、さまざまなご意見もございますので、それを踏まえてさらに変わっていくものですので、本日、これで決まりということではございません。これを踏まえて、次の目標台数の設定の根拠にしていくことではございませんので、これで無理にご了承いただかなくてもこれからさらに変わっていくということで、ご理解いただきたいと思います。

(会長)

私は報告いただいたことを了承するという意味で申したわけですが。今後のことについては、その関連があるようには思えますね。その他というところで、今後のスケジュール予定は皆様のところにありますか。

(交通安全課長)

皆様のところには本日はご配布しておりません。口頭で報告をさせていただきたいと思

います。準備が不足しておりまして申し訳ありません。

(会長)

そうですか。今後の計画策定スケジュールを一旦口頭でお願いします。

(交通安全課長)

22年度のスケジュールは、最初の第17回協議会にお示しいたしましたスケジュールと変わっておりません。今回の協議会が3月から4月にずれ込んだというところがございしますが、22年度のスケジュールについては変わってございません。お手元に配布すればよかったですのですが、事務局の方で手違いがございました。今後のスケジュールでございしますが、7月に次回の協議会を予定しております。このときには、施策の体系を含め、また、今日のご意見を踏まえて修正したものを原案としてご提示したいと考えております。原案を皆様のご意見を踏まえて修正しまして、パブリックコメントを10月ぐらいに、それから実際にパブリックコメントを受けて案を策定したものを、1月ぐらいに答申案として、本協議会にお示ししたいと予定しております。以上でございます。

(会長)

以前にこういうスケジュール案というのは配られておりますか。

(交通安全課長)

はい。第1回の第17回協議会で配布しています。

(会長)

では、それをお持ちの方はご覧いただくとしまして、本日は4月の会議ですが、次回は7月という予定です。私どもの任期は来年の3月までであり、少なくとも今年度中にはありますから、まだまだ先ほどのご意見を踏まえての計画、素案検討の段階はあるということです。では、そういう意味で先ほどのスケジュールで進めたいと思います。ただ、スケジュールは次回の時には我々の心覚えにもなりますから、今回の結果をまとめて、次回を通知するときには、みなさんにスケジュール案を出して下さい。

(交通安全課長)

はい。大変失礼いたしました。

(会長)

では、なお5分くらいありますので、ご発言のご希望などありましたらお願いします。

(委員)

一点あります。幅員の狭い道路において整備した場合のイメージということですが、練馬区の場合には根本から狭い道が多い。今後も整備されない地域が多い。その中で、人口がこれだけ多くて、なおかつオフィスもあり、商店街もあり、住宅街もあり、混在している地域です。そういう前提の中で、狭いところでは全然できないということではなくて、やはり狭い中で、どういうふうに工夫すれば自転車の走行レーンや自転車の専用道を確保できるのかを考えていく必要があると思います。そこを国の基準に準拠するとか、都の整備の考え方に準拠するというのではなくて、練馬方式というものを考え出していった方がいいと思うのです。そういうところで先鞭をつければ、練馬区の地域の特性ももっともっと生かせると思うし、それから他の区とか他の市からも注目される存在になっていくと思います。そのことをなんとか知恵を出しあってやっていければというように思います。

(会長)

ここで、皆様には今回の開催通知の中に、海外視察報告会のご案内というのが3月にありました。委員はビデオ放映を含めてコペンハーゲン等に自転車利用の視察に行かれましたので、視察に関するコメントをお願いできますか。

(委員)

そうですね。1月から2月の一番寒い時期にデンマークのコペンハーゲンとその郊外のニュータウンのアルバーツラントというところ、それから橋を渡って、スウェーデンのマルメーというところ。3つの都市は自転車の利用が非常に盛んで、朝の通勤などの自転車利用者、通勤者の30%は自転車で通っているというくらい自転車の利用が盛んなエリアをまず見て、それから後半はイギリスに渡りました。イギリスはまだそんなに利用は盛んではないのですが、これから自転車をどんどん使っていこうということで、国をあげて進めていて、その中でも特に盛んなブリストルと市長自ら自転車に乗っているロンドンに行き、合計5都市を回ってまいりました。今回の計画でも挙げられていますようなソフト、ハードという両面というか、多方面のメニューを作って自転車の利用を増やそうということでやっておりまして、自転車道、駐車場、それから自転車利用をどんどん利用してもらおうという仕組みづくり。イギリスは税制まで変えて、会社が通勤で使う自転車を買ってあげて、従業員に貸し与えるというところを完全に免税にしてあげるという制度で自転車をどんどん使わせるということを徹底してやっている。目に見える道路以外にも社会全体として自転車を使いましょうというようになってきているというのを目の当たりにしてまいりました。この間、ご報告をさせていただいたのですが、見たいという方には資料をご提供したいと思います。

(会長)

なるほど、今挙げられたような先進諸国では、日本のような駅前放置とか、それから歩道で歩行者と自転車がしょっちゅう交錯するというようなことは、一般にはあまり見られない。しかし、何か自転車走行問題で非常に問題なシーンもあったというようなことはありませんか。

(委員)

コペンハーゲンではデンマークの首都で、デンマークの中では大都市で、車も結構走っています。ただ、歩道と自転車道と車道を基本的に分離するという施策をやっており、かつ、自転車を車両の中では優先するような施策が出ているので、そんな危険という感じのことはなくて、自転車が多すぎて朝ラッシュになることです。そういう感じがあるくらいで、今市役所はそういう面で苦勞しているというか、増やしているが、増やしているのに自転車利用にインフラが追いつかないというところを問題にしている感じでした。

(会長)

コペンハーゲンの場合では自転車が多い場合に、その自転車は鉄道駅にアクセスするだけではないのですか。自転車の目的地は別にあるのですか。

(委員)

職場に直行する人がほとんどだと思います。また、電車で自転車をもち込んでもいいということですので、駅に停めているのはもちろんありますけれど、なんとか均衡しており、放置自転車というほどにひどくはなっていなかった。視察時期が冬でしたので、自転車の交通量は夏の3割減だという話を聞いたので、そういう意味で溢れていなかったのかもしれないです。

(会長)

どうもありがとうございました。通知を目にしていたものですからお話を伺おうと思いました。

(委員)

一つだけ、よろしいでしょうか。

(会長)

はい、どうぞ。

(委員)

私はたまたま第1回のスケジュールを持っているのですが、そのスケジュールに

よると、走行環境の方が今回ご説明をいただいたら、次が、来年の1月に報告するというような表現になっているのですけれども、ただ、別の方のフローチャートですと7月、次回にご報告があるようにも書いてあるのですが、どちらなのかというか、是非毎回ご報告はいただきたいなと思うのです。

(まちづくり推進調整課長)

さきほど会長からもスケジュールの提示をとということがございましたので、現時点でのスケジュールというのをもう一度整理した上で、みなさんに早めにお示しできるようにしたいと思います。

(会長)

では、予定時間を過ぎていますので、第19回協議会はこれで終わらせていただきたいと思います。ご協力ありがとうございました。