

第22回練馬区自転車駐車対策協議会 会議録

- 1 日 時 平成22年11月24日(水) 午前10時から午後0時30分まで
- 2 場 所 練馬区役所 本庁舎5階 庁議室
- 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)
かしわざき 強委員、斉藤 静夫委員、とや 英津子委員
(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(代理出席)、佐川 智明委員(代理出席)、安達 光成委員
(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)、太田 徳彦委員(代理出席)
- 4 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
- 5 傍聴者 0人
- 6 議題
(1) 自転車利用総合計画改定に関する答申(修正案)
- 7 配付資料
資料-1: 答申文(修正案)
資料-2: 自転車利用総合計画改定に関する答申(修正案)
資料-3: 今後の総合計画改定スケジュール
- 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)

9 審議内容

(会長)

第22回練馬区自転車駐車対策協議会を開きます。前回、第7章の自転車走行空間整備に関する議論ができませんでした。個人的に事務局へご意見をお寄せいただければ幸いですというように申し上げたところ、数人の方からご意見をお寄せいただき、事務局からそれを踏まえて答申修正案がお手元に届いているかと存じます。そして、修正箇所は青色で記載された部分だと思えます。ですから、わかりやすくなっています。よろしければ、これで答申案を審議していただければと存じます。

資料1はご覧のとおり鏡文でありまして、資料2がこの下、答申修正案ということです。これが終わりますとその他議題は資料3というのが一枚ですが、スケジュール予定というのがございまして、それも確認いただくべきことがあります。では、早速ですが、第1議題、答申修正案につきましてです。第1章から第6章までは交通安全課長から説明をしていただきます。青色の修正箇所を説明してください。

(交通安全課長)

はい。それでは、資料を説明させていただきます。まず前回、21回協議会におきまして、答申案のご審議をいただきました。また、その後、答申の修正にあたりまして、いろいろとご意見をお寄せいただきました。この場をお借りいたしまして、お礼を申し上げます。2回にわたる修正案を送らせていただきましたが、まず修正にあたりましては、ご指摘、ご要望の部分の修正を図りました。それから、事務局にて、中身を精査いたしまして内容の整理、内容の整合性を図るため修正した部分がございます。また、ご指摘のあったご要望につきましては、答申そのものには反映されていないけれども、今後進める計画づくりの中で、反映していく部分等がございます。こういうことを整理しまして、修正にあたりました。本日は、先ほど会長からございましたとおり、修正の青字部分を中心にご説明をさせていただきます。予定でございます。

それでは、資料の1でございます。これにつきましては答申の形式を整えるために、会長名で明記し、体裁を整えさせていただきました。

次に、資料2でございます。本文でございますが、諮問項目は表記のとおりです。一枚めくっていただきまして、2枚目になりますが、答申にあたってという部分をこちらに持ってきております。青字の部分でございますが、こちら1点目の青字部分で健康増進の手段や練馬の自然や歴史を知るための手段ということで、これにつきましても本文中もそうなのですが、健康の部分とそれから観光の部分と混在しておりましたので、整理をさせていただきます。健康を第一に、それから観光を第二に整理をさせていただきました。また、下段の部分ですが、「その結果」の部分です。この自転車問題と共に、自転車走行環境を改善していくことがより良い自転車利用環境をつくるために必要という視点を整理させていただきます。考え方といたしましては、ここまで放置自転車を中心に取り組んでき

たのを走行環境の改善ということを含めまして、結果としてより良い自転車利用環境をつくるという視点でございます。

目次をご覧ください。青の部分ですが、2の(1)(2)(3)につきましては、「総合計画の」という部分を追記させていただきました。3の(2)は必要台数の算出方法と整備目標台数の設定ということで、従前、「推計」という言葉を使っておりましたが、必要台数を推計するという考え方がなじまないということで、必要台数は「算出」、それから目標は「設定」という形で、本文を含めまして、整理させていただきました。

7の(5)です。これも健康と観光という二つの視点を順番に並べたものです。次のページをご覧ください。1ページです。中段の健康・観光というところは説明したとおりです。

それから、「そこで」の段落、それから一番下の段落、これにつきましても、委員からのご指摘を受けて修正をした部分でございます。ここで主に区域のことを言っております。

「さらに、」のところですが、自転車利用環境を創出するために、各種団体と協働し、取組みを行うという形の表記をさせていただきました。

2ページです。総合計画の目標および期間です。枠の中の総合計画の目標ですが、これにつきましては、委員のご指摘がありまして、全面的に改訂をしております。歩行者および自転車利用者の安全を確保するために、自転車駐車環境および自転車走行環境を整備し、全ての自転車利用者の交通安全の意識を高めると共に区内の道路を誰もが安全かつ快適に利用できる環境の整備を着実に進めますという形にさせていただきました。これに伴いまして、本文の一番下の部分は四角の中と整合をとれるような形で修正を行いました。一番下の行ですけれども、最終的には関係者と連携・協力し、自転車利用環境の整備を推進していきますという形でとりまとめをしております。

3ページをご覧ください。総合計画の期間です。これにつきましては、特に自転車走行環境の整備の可能性という形で整理しましたが、必要性が抜けているという指摘がございました。ハード整備については必要性という観点を盛り込みました。それから、一番下の「なお、」という部分ですが、事業の進捗状況や効果等を確認する。それから施策内容を検証する。下から2行目になりますが、計画の見直しをするにあたりましては、区民に情報を提供し、計画への主体的な参画を促すという形でとりまとめをさせていただいております。

4ページをご覧ください。整備目標量および自転車駐車場の整備方法です。これにつきましては、(2)の必要台数の算出方法として整備目標の設定ということで、先ほどご説明したとおり、「必要台数」と「整備目標台数の設定」という形で再整理をいたしました。その関係で、本文中の文言が変わっております。

5ページをご覧ください。一番下の(b)整備目標台数の設定は前回、表しかございませんでしたので、本文を新たに付け加えさせていただいたものです。整備目標台数の設定の部分が表の中にしか数字が出てこなかったものですから、本文の中で整備目標台数と追加整備台数というものを明記しております。

次に7ページでございます。(4) 自転車駐車場の利用促進でございます。この一番下の段落でございますけれども、これも委員からのご指摘によって付け加え、改良させていただいた部分でございます。指定管理者制度の活用により、設備サービスの充実や向上という視点を新たに入れさせていただきました。(5)の付置義務台数の見直しですけれども、最後の行です。相応の規模の自転車駐車場を設置するよう義務づけていきますという視点を加えさせていただきました。

8ページをご覧ください。ここにつきましては、修正ではございませんが、レンタサイクルの充実という部分です。ここにつきましては新たに章立てをしてはどうかというご指摘もございましたが、一応流れといたしまして、答申の項目に沿った形で整理をさせていただいている関係で、場所につきましてはこの中に入れさせていただくこととしました。それから次に10ページでございます。放置自転車対策に関する実施方針の部分です。(1)の基本的な考え方の青字でございますが、ここにつきましては、公営自転車駐車場、商店街の付置義務駐車場との連携を図って、効率的な事業執行になるよう留意していくという観点でご意見を元に付け加えさせていただきました。

次に11ページをご覧ください。(d)です。自転車誘導員の技術向上と配置の見直し。ここにつきましては、文章の構成そのものがなかなかわかりにくい表現になっていたということで、大幅に改訂をさせていただきました。中身につきましては、文言の整理をしております。なお、下の(1)自転車放置禁止区域ということにつきましては10ページの枠の中に放置禁止区域という言葉が出てきておりますので、その説明文といたしまして、新たに追加をさせていただいた部分です。

次に12ページでございます。下の枠の中に自転車安全利用五則というものがございます。これにつきましては、本文の注記という形で前回記載させていただきましたが、ここにつきましては重要な項目ということで、この12ページの部分で、枠で囲みまして強調するような形で五則を記載させていただきました。第6章までの部分につきましては以上でございます。

(会長)

では、第7章につきまして、まちづくり推進調整課長からどうぞ。前回、これについては討議できておりませんので、委員からの申し入れのことを加味して報告ください。

(まちづくり推進調整課長)

では、私の方から第7章について、説明をいたします。前回、第6章までご意見いただきました。第7章についてもできるだけご意見いただけるようにということで、メール等いただいております。そういったものを踏まえて文章の書き換えを行っております。変更点について説明をいたします。

まず、冒頭の枠の中ですけれども、文章を整理いたしました。文言を整理いたしましてこ

のような文言になりました。

区内における自転車走行環境整備のあり方でございます。ご意見を何点かいただきまして、できるだけ主旨を入れるようにいたしました。ただ、一点、自転車専用レーンの設置原則といたしまして、歩道上に自転車走行空間を設けるといのはよろしくないというご意見を何度もいただいております。一方で、国や都の指針の中でそういったこともあり得るといようなことも出てきております。実際に東京都の建設担当の協議の中でも、それは絶対ではないけれども、今後作っていくものについて、そういう考え方を折り込んでやっていきたいという意向もございます。私どもとして、都施行の計画道路について、最終的に権限があるのはやはり東京都でございますので、そういった意向も踏まえながら全体の計画整備を進めていくということはやはりやむを得ない、認めざるを得ないと思っております。そういったところから、こういったことを大原則と掲げるのは、国や都の指針との整合性から困難かなと思っておりますので、記述については控えさせていただきたいと考えて掲載しておりません。もう一点、利用機会の増加というご指摘をいただいております。こういったことを出すようにということで、冒頭の鏡文の中でもそういった文言があったかと思いますが、確かに利用機会の増加を進めていくということは否定するものではありませんけれども、走行環境の整備によって利用機会が増加していくという効果、これは認められていくだろうと思っておりますけれども、今回の計画が利用機会の増加まで含めて目的として設定できるのかというように考えたときに、否定はしませんが、これまでのご議論の中で、そこまで詰めた方向での議論はなかったのではないかと考えております。また、区としてもそのことに特化した施策というものを現段階において何らかのものをお約束できるかという、なかなか難しいものがあるだろうということも考えまして、いくつかの文章の中で利用機会の増加、特に最終章において利用機会の増加という施策そのものを出すようにというご意見いただいているのですけれども、それについては事務局の文案としては控えております。最終的にはこの協議会の中でご議論いただくことになるということで、ご判断いただきたいと思いますと思っております。

そういったところから、全体的に冒頭 14 ページの内容についてはご覧のようになっております。

次に 15 ページをご覧ください。図表 7 の 1 でございます。若干アンケート結果のグラフを見やすくいたしました。

16 ページをご覧ください。図表 7 の 2 の文言整理をしております。とりわけ、下段のソフト対策については注意書きとして幅員が狭いため、自転車専用走行帯の設置は困難。そういった場合の考察ですという記述で一行入れました。

17 ページをご覧ください。まず 2 段目の自転車走行環境整備計画策定 3 つの目的。内容は変わりませんが、これまで観光が 2 で健康が 3 となっていたのですが、むしろ順番としては、健康が先に来るだろうというご意見をいただきました。それを踏まえまして、2 と 3 を入れ替えております。この図表の中のソフト対策の一番下の行でございます。運転手

へのマナー、ルールの周知というのにも必要だというご指摘をいただきまして、自動車運転手に対する啓発という項目を一つ設けました。また、これに対応して本文中にも書いております。

18 ページをご覧ください。(2) 自転車走行環境整備計画策定の3つの目的でございます。この項目については全体の構成を若干変えまして、この枠の中の強調した文言ですが、(a)、(b)、(c) それぞれに枠があったのですが、それをやめまして、2のところはこのように交通手段、健康増進、観光振興の3つの目的に、ハード・ソフト両面から自転車走行環境を整備していきます。これが大きなお題目ということになります。これに続く自転車は目的地まで云々というところについては、委員からご指摘いただいた文案等も踏まえまして、このように整理しております。次に(a) 交通手段としての活用は以下でございますが、この部分につきましては、駅周辺というのが今までとりわけ強かった。目的地として駅周辺という内容が強かったのですが、それを薄めまして、全体を考えたものということをもう少し出すようにという内容になっております。

次に19 ページをご覧ください。こちらにありますように、(b) 健康増進、(c) 観光振興となっております。(b) と (c) を入れ替えております。また、文案についてはいただいたご意見を元に整理をいたしました。

20 ページをご覧ください。自転車走行空間の整備ということでございます。ここの項目ですが、まず先ほど申し上げたように、頭出しをこの枠の中におきまして、(a) 道路幅員の違いによる自転車走行空間の検討としております。(a) の項目については全体として、幅員の違いによってどのようなものを作っているかという考え方で整理いたしましたので、幅員だけではないというご指摘をいただいたのですけれども、ここは幅員からの考察というように特化した項目ということで整理したいと考えております。このように幅員の違いによる自転車走行空間の整備の可能性について、考え方を整理するというところでございます。いただいた意見としては整備の可能性だけではなくて、整備の必要性という観点も必要だというご意見もいただきました。確かにご指摘としてはごもつともで、入れていくべき内容だとは思いますが、ここの項目については幅員からの可能性の考察ということでご理解をいただきたいと考えているところです。

下の①でございます。幅員 15m以上ということです。図表7の5につきまして、右側の例です。先ほど申し上げたような整備例もあると、東京都の指針の中ではございます。実際に、東京都はこれで考えているよというようなことも聞いております。そういったことを完全に否定するわけにはいかないと思っております。整備例としては出していく必要があるのかなと思っております。もちろんこの場の委員の皆さんのご意見の中で左側の例が好ましいというご意見については、そのとおりかと思っております。

21 ページをご覧ください。2点目の幅員の違いで、12mとなっておりますが、12m程度といたしました。練馬区では生活幹線道路を現在 12mで整備を進めておりますが、従来の規格もございます。すでに整備済みのところで 10mといったようなものもございます。

概ね 12mから 10mまでのものについて考察していき、基本的には 12mのものを考察しているということです。右側のページをご覧ください。図表 7 の 6 で幅員 12mにおける整備の可能性を検討した場合、このようなものができるのではないかという例でございます。もちろん、この場合は植樹帯の整備は困難であるというような条件もつきます。こういったものでも、整備すべき路線があれば整備していこうということになるかと思えます。その下、これは 10mの例です。10mになるとやはり車道の相互通行の中で、通行帯を確保することはもうほとんど無理です。場合によってはこのように一方通行化によって整備するというものも考えられるだろうという例として示しています。これまで一方通行化によって検討もして参りましたので、それも踏まえて整備例として掲載いたしました。現段階において練馬区の中でこのような整備計画等はございません。今後、この協議会の審議、ご意見を踏まえまして、このようなことが可能かどうかということを検討していくことになると考えております。

次に、前回の協議会で掲載した図表 7 の 7 に幅員 6 mの整備例がございました。これについては整備する走行空間はないに等しいというご意見をいただきました。確かに整備例として掲載していくというのは不適切と判断いたしまして、前回の図表 7 の 7 については削除いたしました。③でございますが、幅員の狭い道路における自転車走行環境、幅員 10m未満というところでございます。いただいたご指摘を元に、このような形で文章の整理をしたものでございます。

23 ページをご覧ください。自転車走行空間整備路線の検討ということです。この中において、先ほど申し上げたとおり、必要性の観点はこの図の中に確かに出てきませんが、全体として幅員からの検討というようなことを念頭にこのようなフローについてはこのような形で整理をいたしました。また、この中で整備中・整備予定路線、自転車走行空間可能路線、将来自転車走行空間整備可能路線の 3 つに枝が分かれておりますが、前回①、②、③と並べておりました。特段、①、②、③に優先順位等があるわけではないので、番号については削りまして、文言についても整理をしたところです。

24 ページをご覧ください。ソフト対策による自転車走行環境整備でございます。ここでは主にソフト対策ということになりますと、安全対策等、あるいは、放置自転車対策等になるということで、6章に委ねるということを説明しておりましたが、とりわけここでは自転車走行環境・走行空間が整備された路線でもソフト対策としてルールの徹底周知は必要ということで、この部分について記述を強化しまして、このような内容で整理をしたところです。

25 ページをご覧ください。こちらはほとんど内容が変わっておりませんが、観光と健康の順番が逆ではないかというご指摘をいただきまして、観光と健康の順番を変えております。

26 ページをご覧ください。自転車走行環境整備の推進として今後の推進体制について述べております。下から 3 行目でございますが、自転車のモニター制度ということをして

おりました。自転車走行環境の整備を生かすために、自転車利用者のモニター制度を設置しますということをもう少し着実にしたいということでこのようにいたしました。今後、計画ができて、整備を進めていく過程で、計画期間中においても検証として、また、普段の計画効果測定、見直しといったものが必要ではないかという推進体制についても明記していくべきであるというご意見もいただいております。この中で、そういったご意見を念頭に、若干整理したと考えております。

27 ページをご覧ください。この図表2つでございます。図表7の8と図表7の9ですが、これについては、削除したほうがよいというご指摘をいただいたところですが、実際のところ、この図表7の8と図表7の9に関しては、全体のまとめとなる図表7の11の言わば、検討図であり、説明となる図でございますので、私たちとしては記載していたほうがわかりやすいのではないかと判断しまして、そのままにしております。ただ、その位置づけを明確にするために、図表7の8は検討図としています。また図表7の9についても検討図という名称にしています。言うなれば、図表7の11の説明の資料として受け止めていただければと思っております。なお、図表7の8にあります右端の方、東南の部分に位置する千川通りでございますけれども、線が細いのはおかしいというご指摘をいただきました。前回私どものミスで線が細くなっておりましたが、線を太く直しております。

次に29 ページ、図表7の10をご覧ください。健康、観光でございます。石神井エリアの部分ですが、関町地区まで囲むべきですが、ちょっと枠が狭くなっていて、これは事務局の方で修正していきたいと思っております。もう少し関町まで含めたルート、エリアを考えていくべきと考えております。

最後に、図表7の10はそのままでございます。まとめとして走行、健康、観光のまとめとして構想図ということになります。

では、31 ページの巻末資料をご覧ください。前回、様々なご意見をいただき、用語集を整理したところですが、更に充実して、こういった形に整理しております。ご覧いただきたいと思っております。

文言についてもいただいた意見を踏まえたものに修正している部分もございます。説明については以上でございます。

(会長)

はい、ありがとうございます。これが今日お諮りする修正案でございますが、若干細かいところですが、机上配布されているものの前に送られてきたものを皆さんは既にご覧になっていると思いますが、若干違うところがありますね。今回は成文化するということろでいいますと校正みたいな意味合いの見地を持っていただく必要があると思いますが、例えばですね、5 ページで、図表3の1に「必要台数推計フロー」とありますが、本日の資料ではこれを「必要台数算出フロー」と直してあるのですね。それは言葉遣いだと思えます。私が気付きましたのは、14 ページに上の囲みの中で、「歩行者・自転車・自動車の利用

者が」というのではまずいでしょう。歩行者の利用者ではないわけですから。したがって、歩行者のところは、点でなければならぬと思いましたが、今日机上配付されているものでは点になっています。校正的なことを今後お述べになる場合は、今日机上に配付したものと照らし合わせていただく必要があります。それではご発言はご自由にという中で確認できると存じております。

私の方からは質問はこれだけですが、さっき説明がありました 31 ページの総合計画用語集は結構だと思いますが、かなりここはご覧のとおり青色がついていて、書き換えられているのですね。

それから、付)の 9 が二つあるのでしょうか、いかがでしょうか。今日配付されているものでも、付)9 が二つありますね。付)9 が二つというのはどういうことですか。それから、付)というのは本文中の注) の表記を受けて用語集に出てくる、そんな感じがありますけれども、例えば、今のままで付)7 は、自転車歩行者道の説明となっています。これは確かに本文中で付)7 というのは注みたいについているのと合っているのですが、付)6 が二つというのはいかがでしょうか。

(交通安全課長)

事務局です。付)6 はこちらの方の誤植でございます。

(会長)

そうですか、では付)6 の後の方で自転車専用通行帯です。ここは付)7、それから自転車歩行者道が付)8 になり、さらに付)9、付)10 になるわけです。

(交通安全課長)

付)11 になります。

(会長)

ああ、そうですか。次のページに回るわけですね、はい失礼いたしました。

(交通安全課長)

総合計画用語集の並び順ですが、本文に最初に来る文言の順番に沿って並べ替えをさせていただいておりますので、ちょっと青色が多くなったのですけれども、そういう点では本文が最初に来た部分は、付)1 になるという形で整理をさせていただいております。

(会長)

そうです。例えば私が指摘したのは、16 ページで上に図があるわけですね。そこで自転車歩行者道は付)7 となっていますから、付)8 に変えなきゃならない。

付)6が自転車専用通行帯ですよ。ちょっと余談ですが、私はあの大学で助手の時に学会誌の校正などやらされていますから、こういう点はベテランなのです。失礼しました。間違いないですね。

では、今の校正も含めまして、ご議論いただくとしまして、やはり順番に1ページの第1章から参りましょうか。

(委員)

個別の前に一つお聞きしたいのですが。私も実はいろいろ意見を出させていただいたのですが、この中に反映されないというのは、そこをとやかく言う気はないのですが、出した意見というものがこういった会議の場に全く出されないというのは、たまたま、前回の協議会で時間が足りなかったから書面で意見を出したものであって、協議会で本来、私は意見を開陳したかったところが、その意見というのが皆さんの目に触れないで事務局の判断で取り上げられてないというのは非常に残念です。

(会長)

私も責任は感じておりますけれども、前回、あの議論の仕方ですと、私に預けられていたのは1時間です、1時間では7章に行けなかったということです。そこで、その間に個人意見の提出をお願いしたということですから、それは今日若干時間がありますから、今日この点について私がこう申したが、採用されていないのはどうしてかという質問から始まるということでもよろしいです。

(委員)

よろしいのですか。

(会長)

よろしいです。今日の議論の中で、青色の修正箇所に関連する質問というように出していただけだと思いますから、そう願います。

では、1ページの第1章から。また気付きましたが、利用環境という言葉を書き込んだのですよね。そうすると付)6は良いのですね。そうすると先ほどの16ページの上は、付)6が付)7になってないといけませんね。付)7を付)8にしましたですね。戻りまして、1ページの利用環境をキーワードの1つに入れてきたということになります。よろしいように思いますが。

それからご意見において、商店街云々というようなのもここに出てきていますね。

ここはよろしゅうございますか。

(委員)

まず、その前の答申にあたってというところから意見を出していたのですが。

(会長)

そうですか。答申にあたってということになりますと、これはなるほど、答申にあたっても、協議会委員一同になっていますね。そして以前の場合は会長の名前で出ていたものだったのですが、変わりがして、答申にあたってということで、いわば、この答申の前書き的になっていますね。失礼いたしました。第1章と同時に答申にあたっての部分で利用環境の部分はその下に出てきます。

(委員)

それで、先ほどまちづくり推進調整課長から自転車の利用機会の創出という話について、取り上げなかったという話があって、この答申の最初のところに、そういう言葉を私は入れて欲しいというように申し上げたのですけれども、それはそもそも議論が深まっていないというのは、事務局の進められてきた議事進行の中の最後である第20回でようやく自転車利用総合計画というものをどうするかという話が出てきて、その時の2時間の中で他の議題と一緒に利用計画の話が出てきたため、時間がなかったところであって、時間がなく、議論が深まっていないということを理由にされるというのは協議会として時間を取ってやるべきものであったので、理由にならないのではないかと思います。いかがですか。

(まちづくり推進調整課長)

確かに、時間のない中での話でございます。私としては却下するとか、そういうことではなくて、その考え方についてはこの場でご判断をいただきたいと思っております。このことを含めて採用しなかった文言の整理について説明したつもりです。

(会長)

今の答申にあたっての文の中だとどこの箇所に入りますか。

(委員)

今だと、その結果という一番最後から2番目の段落のところですか。これだと放置自転車と自転車走行環境を改善というように、メニューが2つになっているということで私としてはそれにプラスして、そういった利用を増やす施策があるというようなことを申し上げていたのですけれども。

(会長)

これは一応入ったのではないですか。

(委員)

いや、放置自転車と走行環境ということで、今この青色で直っていますけれど、更にもう一つという主旨を答申以外のところも含めて申し上げていたのですけれども。

(会長)

より良い自転車走行環境を作るためにも必要となっています。

(委員)

ええ、その主語は、放置自転車と走行環境の改善というようにもう限定されているというところですが、それに更にもう一ついるという主旨で意見を出したのですが。その前々回の関連計画というところでも、都市計画マスタープランとか環境基本計画というところに、活用するというようにありますし。

(会長)

委員としてこのように修正したらいいというものがありますか。

(委員)

それはもうお出ししているのですが、それを読みますか。そういう意味で別紙かなんかで出していただければよかったです。

(交通安全課長)

申し訳ありません。私の手元の方にはいただいたものがございます。ちょっと読み上げさせてもらいます。

その結果放置自転車問題と共に、自転車の走行環境の改善、この後ですね、更に自転車利用を進める各種施策の検討実施が、より良い自転車環境を作るためにも、というようなご意見でございまして、駐車問題と走行環境の改善に加えまして、自転車利用を進める施策という意見の提案という形でいただいております。

それと、先ほどご説明したとおり、私どもの中でもいろいろ議論いたしました。その中で自転車利用というものに注目して、その施策だけを推進すればいいのかというような議論がありました。その中では先ほどまちづくり推進調整課長がご説明したとおり、結果として自転車利用が促進されることとなります。この走行環境の改善と放置自転車に取り組むことによりまして、結果として自転車利用は促進されるという視点は、それは区民の方が自転車利用を選択されたのだから、結果としてそうなることは望ましい方向だし、そうなるのはよろしいのではないかという考えを盛り込ませていただきました。

しかしながら、区内では、コミュニティバスですとか、そういう施策も一方で進めております。こうした施策と自転車利用というのは相反する部分がございます。そういう視点か

らすると、自転車利用だけを進めていくというような施策というのは、結果としてそうなるのはいいのですけれども、ここで打ち出すのはどうかというところで、一応そういう案を出させていただいたというものでございます。

(委員)

まず、コミュニティバスと自転車の利用というのが相反するということですが、利用する機会も視点も違うと思うので、それは別に相反するものではない。それから今のお話だと区民の方もいろいろな方がただ利用、自転車利用の促進ということ言えば、そのこの4行くらい前の、また交通手段としての活用に加えて、この頭に、「また、環境に優しい交通手段としての活用に加え」という文言を入れれば、一番上で言っている、環境に優しい乗り物ですということも整合してきますし、利用促進をなぜしていかなければいけないのかということの主旨も明確になりますので、私としてはその、「また、環境に優しい交通手段としての活用に加え」というようにして、その後ろのところは、その結果のところは、利用促進ということがそこで明確に謳われても、なんら問題ないのではないかなというように思いますが。その方が、全体のこの協議会でやっていくべきことの主旨は、貫徹されるのではないか。

(会長)

おっしゃることは大体わかりましたが、今私が見ていましたら、この答申にあたっての表現だけでは済みませんね。利用環境というのを今度キーワードにして、さきほどの付)6の31ページですね。付)6に出ているわけでありますが、ここで利用環境を二つに分けて、駐車環境、走行環境と図式化して書いているのですが、今のご意見にはこれにも手をつけないとまずいのではないのですか。ということなりますね、ですから、答申にあたっての文面を修正するだけでは足りない。31ページの付)6もそうです。これでいいですか。

(委員)

いや、利用環境としては別にいいのではないですか。

(会長)

いいですか、そうですか。

(委員)

利用環境の、なぜそう利用環境を作らなきゃいけないかという前段としてのところで、放置自転車の問題と走行環境の問題、それから利用促進という観点であって、だから利用環境を整備し直して、そういう流れでいいのではないですか。

(会長)

確かに答申にあたってのところですね、より良い自転車利用環境を作るためにも必要と書いてありますが、ですから利用環境を作るといことはかなり幅広い感じはありますけれども、この付)6の言葉の説明のところでは利用環境は、駐車環境と走行環境の整備だというので書いてしまっていますからね。あるいは、その前にも書いていますが、自転車利用環境、自転車駐車環境付)2、および自転車走行環境付)1、両方合わせて持つ、環境を意味します。こんな定義で今の二人のご意見は満たされますか。キーワードの説明のところはよろしいですか。

(委員)

いや、ですから利用をしやすい環境という意味で、ハード以外に、自転車駐車・走行以外にそういった利用促進というものがあるということですね。

(会長)

そうですね。だからこっちへ連動してきますよね。どうしましょうか。利用環境は用語集の中で元々あったのです。それを重視されて、利用環境整備というのは利用推進も含めて考えるべきことなのだとおっしゃると、若干この相反していますね。今さっきお話しされたのは1ページでしたけれども、1ページにまさに利用環境というのは入れて付)6として、これを創出するために、区民、多方面からの共同参画が必要だということになっていますね。ここはゆるく捉えていると言えますね。

それから、ちょっと先走りますが、2のところへ行きますと、3ページに推進体制という言葉が前からあったのですが、3ページの(3)ですが、そこに総合計画というのを書き足した方がいいということですが、それでも利用環境の向上を目指していく、意識と共に様々な施策に取り組んでいく必要がありますとまで書いているから、委員がおっしゃったのは、既に一応本文中に入っているのではないですか。そうするとむしろ、それであるがゆえに、答申にあたってというところの、その結果の параグラフの表現は足りないということになりますか。

(委員)

そうです。

(会長)

どうのように直したらいいでしょうか。できれば修文をしておきたいですけれども。文を修正する。

(土木部長)

委員のおっしゃったご意見は、良くわかっているのですけれども。利用促進ということは、行政側から言えば、利用促進を図るべきだということで考えていきますと、様々なことをやっていかなければならないというように考えております。一つには道路交通法が区の手元でない。もちろん警視庁がオール東京都の中で運用していく。それから、また先ほど、まちづくり推進調整課長が申しあげましたように、東京都と本来こうあったほうがいいのではないかというような走行レーンの作り方も、齟齬と言っていいかわかりませんが、そういう部分もある。

先ほど交通安全課長が申しあげたバスとの競合について、私どもは一方のバス交通を考えているところとの話ですが、確実にバスと自転車は競合すると。自転車利用に流れていけば、バスの乗降客は減っていくという関係も私どものほうで捉えているところがございます。そうしたことを考えていきますと、今回の答申の中に、諮問する中に、自転車利用の促進という部分が入っていないというところもご理解いただきたいと思います。

ただ、この総合計画の検討に入る冒頭、私から申しあげましたように、昨今、これまで自動車を中心としていた道路空間配備、再配備について非常に自転車利用にも資するようというご意見が多々あるのもひしひしと感じております。そうした中でこの答申案をまとめていただいているので、当然そういうお話のバッティングの部分も出てくるのかなというように思っております。したがって、答申にあたってのこの最初の記述につきましては、そうした様々な隘路があるということを前提で、本文の中で、ちりばめている部分でご理解いただけないかというのが、私どもがこの答申を受けて練馬区としての計画を策定していく上でも、非常に苦勞する、書き込めない部分ともなって参りますので、そういうところをご理解いただけないかなと行政側の意見であります。

(委員)

今の行政から推進、利用の推進、これは10年前だったら、私も利用の推進ということがある意味でわかる。ところが、急速に進んでいる今の高齢化社会において、高齢者による交通事故が急増している。高齢者による交通事故の急増のかなりの部分が歩行者と自転車です。高齢者による歩行中の事故、それから、高齢者による自転車走行中の事故、そういうことを考えると、行政が自転車の利用推進を云々するというのは10年前だったら私も賛成できますが、今は逆にすべきではない。行政の立場としては自転車の利用を推進すべきではない。それは一人一人が、個々人が選択すべき問題であって、少なくとも行政という立場でこれを推進すると行政は環境の整備、ここにこそ最重要点を置かなければいけないし、それから今の道路交通法も本当に不備だらけです。自転車の立場を反映していない。したがって、声を大にして、国に対して、道路交通法の整備、拡充、自転車対応、そういったことをやるべきであって、自転車利用云々は個々人の判断によるものであって、ここで行政が入れなかったというのは正しい行政の判断だと思います。

(会長)

ご意見がそういうように食い違ってきましたので、少し議論をしていただければと思いますが。委員は今のようにおっしゃいましたけれども、答申にあたってのもう一つ前のパラグラフ、また交通手段としての活用に加え、健康増進の手段、この健康増進はこの答申の中でかなり重視されて入ってきていますから、しかももう一つ、観光です。

(委員)

健康増進ということはですね、60代、70代前半の方にとっては確かにいいのですけれど、でも一番怖いのは70代後半から80代、この人たちの自転車利用は本当に怖いんです。それを申し上げている。

(会長)

やはり、ご意見が食い違ってきている感じがしますね。利用促進をこの答申の中で重要な方向性として書き込むものかということです。

(委員)

いや、個人の選択だから。

(会長)

確かに利用環境という中では、利用促進環境、利用促進環境の整備という観点はつながってくると思うのですが、先ほどもお二人のご意見には、今異論が出たということになっていまして。

(委員)

いいですか。そこは、利用環境、例えば自転車の走行環境が整備されていけば、当然その歩行者と自転車の分離ということも出てきますし、あるいは高齢者の方が自転車で走る時には歩道を走ってもかまわない、それも徐行しながらならかまわないよ、こういうものがきちんと通っていますので、そこは全然バッティングしているとは思っていないのです。むしろそういうことを含めて自転車利用環境が整備されていけば、そういう、例えばご長寿さんたちの安全という問題も自ずと解決する、または、改善の方向に向かっていけるのではないかなというように考えています。

(会長)

なるほど、私は14ページを見ましたが。14ページには、今の青色で下から2つ目のパラグラフで、さらに健康増進や観光振興にも活用できる乗り物として自転車を利用する機会が増えていますという事実認識は書いているのですね。

したがって、お二人の意見を完全にとすることはできないかもしれませんが、若干答申にあたってのところを書き直せば皆さん方の、委員の方々の共通項の表現にはできそうに思いますけれど。利用促進も扱ってはいますよね。さっきのところですかね、健康増進の観点というのはかなり。

(委員)

いいですか。大きな流れとしてはですね、例えばコミュニティバスを利用したい人は、バス利用の環境を整え、自転車で行きたい人は自転車で行ける環境を整えてあげる。歩行で行きたい人は歩行で行ける環境を整えてあげる。そういうことによって、全体として自動車があまりにも自動車中心でやってきた社会、あるいはまちの作り方というのを段々シフトしていこうよというのを大きな流れとしているのですよね。そういう中では、やはり安全性の問題はありますよ。そのところをいろんなことで改善を図りつつ、全体としては自動車で使っていた分を自転車の利用に増進しよう。これは正しいというか、肯定していいことですよ。そういうことをきちんと初めの答申にあたってのところでも、若干謳っておくべきではないのではないかなと思います。

(会長)

ええ、答申にあたってのところの文面を変える必要があるというのは私もわかっていましたが、本文の関連が私はやっぱり重要だと思っておりまして、18、19ページをご覧ください。18、19ページで、これは走行環境整備計画策定の3つの目的というところですが、18ページ一番上の囲みのところで、交通手段、健康増進、観光振興の3つの目的によるものと、これは走行環境整備の考え方ということでもありますけれども、19ページにはまさに健康増進と観光振興から自転車利用の推進を言っていますよね。ただ、ここはあくまでその場合にこの走行環境の整備をまずやっていかなければならないよということにしていますが、観点としては入っているのではないですか、本文に。

(委員)

今の議論を聞きますと、自転車利用を促進することが前提にあつて、その前提をどういうようにするのが問題となっていると思います。最終的には環境を整備していかなければ利用を促進にならない。まず例えば現実問題として、区と都もそうかもしれませんけれども、自転車と車道の関係性、そういったものの環境をまず整備していくという中に、やはり、それを度外視して利用促進をすると、事故だとかそういったものに波及する可能性が当然あるわけで、利用促進だけではないのでしょうけれども、それをまず前提としてその中にやはり、そのためには環境整備をまずやる必要があると私は考えますもので、これで全体的な流れというのは、そのための促進なのですから、この案文でいいのではないかなと思います。

(会長)

そうですね、今答申にあたってというところへ戻って議論いただいているのですが、今の
ような利用促進については、今問題になっているその結果のパラグラフの上のところには
健康促進、観光のことも含めて自転車の持つ力が十分に生かされる環境づくりを目指すこ
とについて、というように書いてはありますよね。そして、その結果のところはですね、
放置自転車問題と走行環境の改善という各論にひっかけて書いているのですね。利用環境
のことを。

(委員)

はい、それで、まちづくり推進調整課長からお話があったように、私の方で、今の駐輪場、
走行環境という他にもう一つ利用機会の創出という書き方をしたのですけれども、計画の
項目としてそういった利用促進ができる施策を実施するという形の提案を7番の後の8番
ということで書いたのです。それが今、全然出ていないのですけれども、そういう形で。

(会長)

そこまで、お考えはよくわかりますが、そこまでおっしゃると、例えば、他の委員はそれ
に異を唱えているわけです。全員一致にならなくなるわけです。ですから、利用環境の観
点をもって、その中には、利用促進も入るよというのを一般論風を書くということはでき
ると思いますね。しかしこれをその各論といいますか、環境整備の具体的な計画の方にま
でつなげていこうとすると、だいぶ変わってしまうところがあるのですね。

それでは、その観点で答申にあたって、利用環境を作るというのも一般論のような形で入
れて、当面そのためには駐車環境、走行環境の整備が区の重要課題なので、それに取り組
むというようなことにすれば後と合ってきますけれどね。利用促進を計画事項として同じ
く並べようとするのですね。中身、本文の方を相当変えなくてはならないということにな
りますので、答申にあたっての書き換えを私の方にお任せいただければ、考えが中身と合
う次元で書き直したいと思いますが。

(委員)

私は、答申にあたってというところは、原案のとおりでなんら問題ないと思います。まさ
に他の委員がおっしゃられたように、自転車の走行環境の改善、これがあって、その結果
として区民は一人一人がその時々状況に応じて、ある時は自転車を利用するし、ある時
は歩行するし、ある時はバス、公共交通機関を使う。しかも、交通手段としての活用に加
えて、健康増進の手段、そして練馬の自然や環境歴史の指導ということも謳ってあるので、
あえて私は答申にあたっての本文は、全くこの原案どおりでいい。ただ、委員一同とい
うのがどうかと。これはむしろ、別紙、資料1で利用計画の改定についてという形で、1ペ
ージものがあるわけですから、それに対してこの資料2もあるわけなので、この委員一同

はとってしまって、対策協議会でいいのではないかなと思います。

(会長)

そうですね、その点は、仮に委員一同を取りましても、協議会という名前でしたら、委員一同になってしまいます。前はですね、会長の名前になっていたのです。

(委員)

前はこれがなかったのですね、資料1が。

(会長)

いや、前の資料1は、そうですね。前のというのが。

(委員)

前回資料1というのが今回資料2になっている。

(会長)

前回の時に既に会長の名前のもので答申案という本体の前に記載していました。はいどうぞ。

(交通安全課長)

事務局ですけれども、資料1の方につきましては、ひな形というか、一般的に答申文はこういう形にというものがございまして、それに合わせて作らせていただいたものでございます。資料2の答申にあたってという部分につきましては、これは答申の種類によって、様々な種類がございまして、こういうものがなく、いきなり答申の中身に入る答申もございまして、今回、答申にあたってという部分をつけさせていただいたのは、様々な議論がございました中で、こういう方向で作っていききたいということを最初を書くべきではないかというところがございましたので、ここに書かせていただいたのです。これについては、委員一同という形で出した方がふさわしいのではないかということで、事務局案として出させていただいたものでございます。

(委員)

答申にあたっての部分に活発なご議論がされていて、なかなか合意が難しいのかなと感じるのですけれど。これで討議がされてきたということなので、私は、例えば、その結果の前の段落のところ、討議の経過が入っていますよね、交通手段としての活用に加え、健康増進の手段や練馬の自然やということ、例えば歴史を知るための手段として自転車を活用していくことが、利用機会の創出につながるなど、討議をしてきたと、そうい

った事実経過として入れるのは、いかがかなと。不十分かもしれないですが。

(会長)

利用促進を踏まえた利用環境づくりというのを強調される委員がおられる場合に、今言われたようなパラグラフにはかなり言っているのですよね。ところが、利用環境という言葉は、次の、その結果のところに出てくるわけです。これはその放置自転車問題と走行環境改善を意味付けるために書いているわけですから、そこでご不満がちょっとでてきています。

では、時間の関係もございましてね、私が提案させていただきます。

この答申にあたっては、答申の前になっているわけですので、これは会長名にさせていただいて、答申そのものの内容ではないということをお認めいただけるのでしたら、私と副会長が相談して、今の主旨を踏まえた修正をさせていただきますけれど。

(委員)

結構です。

(会長)

ええ、私も初めて見ますよ。この合議会で委員一同という答申にあたって、こういうことはあまりないのではないですか。答申にあたってというのは実は、私と副会長で区長のところに答申を持って行くというセレモニーが近く予定されるわけです。これが認められますと。その時にものを言うような意味合いになりますから。これはやはり会長名がいいのではないのでしょうか。

もし、これを委員一同と記されるのでしたら、逆に1ページのところに、前書きなり、何かを入れてそっちへ取り込まなければおかしいですよ。答申文は、1ページの前が、0ページでしょうか、目次で始まっているわけですけどね。

では、ご異存なければ、これを会長名にして、今のご議論を踏まえて修正させていただいて、答申文は0ページから、というようにしていったらいいかと思います。

では、そうさせていただきます。その上で1ページは、1でやりました。2ページが総合計画の目標期間に推進体制というのも追記した。そして3は駐車場ですから、ここで1ページから3ページ、つまり第1章から第3章までを合わせてご審議をお願いいたします。

(委員)

すいません。意見として書面で出したもので、この1番のところ、第20回の会議で、事務局さんから出されていた計画の位置づけという内容があって、そういった他の計画との関連ということで、これまで策定された練馬区都市計画マスタープランで自転車の有効

活用、練馬区環境基本計画で自転車交通を活用すると掲げられるなど、区内で自転車利用を活性化させることは各種上位計画で明確に謳われておりますという文章を入れていただきたいということを予め出しておりました。ですので、そういった関連計画に関する表現が一つもないので、今の表現を全部採用してくださいというのは難しいと思うのですが、何らか、そういう関連計画でこう言っているというのはどこかに入れていただきたいと思えます。そういった活用について謳ってあるわけですので。

(副会長)

私も意見は出していたのですが、その点についてはやはり気になっていましたので、上位計画との関係とか、他の関係との整合性、これはちょっと入れていただいたほうがいいかと思えます。

(まちづくり推進調整課長)

実は、事務局の中では答申のなかでそういったことを盛り込むべきではないかという議論もいたしました。ただ、関連計画というのは、あくまで区の計画との整合性ということになります。そうしますと、ここはあくまでも皆様で議論いただいた答申ということになりますと、これを受けて、区で計画を改めて作ることになるわけです。その時には関連計画を明記していこうということで、従来の例でも、答申の中ではあまり関連計画まで言及していない例が多かったので、今回は見送ったということでございます。それもこの場でのご判断かと思えますが、事務局としてはそのように考えております。

(副会長)

当然、答申を受けた側は、そんなことは当然考えて作ってくれているでしょうということで読ませていただくということですよ。

(会長)

1ページから3ページまでをご覧いただいているはずですが。ここは、かなりよく書いてあるのではないですか。広い観点で。ご修正のご意見があれば承ります。

今後ですね、合わせて一本のものですから、ここをやはりさっき言い落としたなというところはもちろん構いませんから。次は4ページ、駐車場の整備というところですね、これにさらに9ページは、鉄道事業者の講ずる措置、これは前からあったのですね。それですと、4ページから9ページまでのところをできれば。

(交通安全課長)

事務局です。ただいまご指摘のありましたマスタープランでの位置付け等につきましては、確かに記載としては漏れております。2ページの総合計画の目標の中に「また、」という形

で、一文追記を検討させていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

(委員)

すいません、何度も、予め出している範囲内なのですけれども、戻って2ページの、計画の目標というところが、部分的に直していただいているのですけれども、この計画自身の目的が、歩行者および自転車利用者の安全を確保するためというような限定的な目標となっているのですが、これは自転車利用の促進というのは難しいというのはわかるのですけれども、計画自身が自転車利用者と歩行者の安全のためだけにこの計画を作るのかというのがちょっと今議論している計画の対象以外、さっきの健康増進や観光振興、いろんな自転車による効果はあるわけですので、この目的というか目標のためというところをもう少し付加的に記載していただきたいのですけれども。流れから言って私の言ったことをそのままは難しい、現物がこういうようには申し上げられませんけれど。

(会長)

確かに、「ために、」という言葉があるために、限定が、安全確保の方に比重が行っている感じはしますね。

(交通安全課長)

事務局です。結びの部分で、最終的に結論といたしまして、区内の道路を誰もが安全かつ快適に利用できる環境の整備を着実に進めますという結びをしております。ここの部分で、読み取っていただければと考えております。文章につきましては、全面改訂なものですから、初心に戻りまして、全部校正し直してみたのですが、なかなか良い文章ができあがらなかったという部分で、この結びの部分で読み取っていただければと考えております。

(会長)

そうしますと、目標を定めている所なわけだから、「反対に歩行者および自転車利用者の安全を確保するために」を削ってしまえばいいのではないですか。

つまり本文の下には、「安全性確保と自転車利用による区民の利便性向上のために、」というようには言っていますよね。

(委員)

言っていますよね。ですから四角の囲みの中では、頭の所は、「ために、」のところまでは削ってしまえばいいのではないですか。

(会長)

そうですね。わかりました、それはそうしましょう。その方がすっきりしますね。利用環

境整備というのもその後には言っていますからね、広い意味で。それはそういたします。第3章から第4章まで、ページ数では4ページから9ページまでのところですよ。

ご検討中だとは思いますが、ちょっとここで時間の関係で、前回もやっているうちに第7章まではとても行けなくて、個別にご意見を聞いて今日にいたったわけですが、今のような仕方では議論している会議は、今日まとめられませんね。ところが、12月中旬くらいに区長のところに報告書を出そうとしているようですので、そうするともう一回、近く緊急招集ということでやっていただくということに相成りますよ。そういうことでいいかどうか、お考えください。

今4ページから9ページまで。ここはよろしいでしょうか。

(委員)

4ページの3番の箱の中に、意見として予め出しておいたのですが、区が運営管理する公共施設は率先して駐輪場の拡充整備に努めますという文言を入れていただきたいということを出したのですが。そういった放置自転車を解消するなり、自転車利用という意味で区の施設でそういったキャパシティを拡充、あるいは改善していただくことは、効果的だとは思いますが、そういう文言を入れていただきたいと思います。

(会長)

その点はどうですか。

(交通安全課長)

4ページでしょうか。

(委員)

4ページの箱の中に入れていただきたい。

(会長)

箱の中というのはまとめですから、本文中にもなければいけないですよ。

(委員)

はい、それは出しました。項目を一個追加してほしいということで出しておりますけれども。

(交通安全課長)

会長、さきほど委員からご指摘のあった部分でございます。新規項目として、区が運営管理する自転車駐車場の充実ということで、区の施設等に駐輪場を増設したらどうかという

ことですが、これにつきましては自転車法の中で、公共施設は率先して作るということが定められております。また、個々の区施設は、施設利用者のための駐輪場という位置づけでございます。そのため、ここでは記載している自転車駐車場の整備については、区が一般の方、不特定多数の方のために作る駐輪場を対象として整理をさせていただいたものでございます。

(会長)

確かに整備計画を出したりしている中にはちょっと入れにくいですね。どうせその外になってしまいますから。書き込みを工夫すればできるかもしれませんが。そして、今日でこれをまとめになりますと、なお細かい修文は、会長・副会長の方にお任せいただくということになるのですよね。ですから、この場で修文を確定させる必要があるものを特にご発言ください。今の区施設の用地利用というようなのは、うまく表現が入れられるかというのを。

(委員)

そうですね、補足しますと、いわゆる駅利用の人のために使わせろという主旨では全くなくて、いわゆる直接施設に自転車に来ていただければ止められる場所があるよということ。を区の施設として対応していただきたいということ。を自転車法で書いてあるということ。であっても、区がこういう計画の中で明確に指針を出せば、そういうことが周知されるという主旨で申し上げていることです。

(会長)

では、この9ページですと、鉄道事業者の講じる処置というところは青色の修正が少ないですが、特に言う点はないですか。

(委員)

(7)のレンタサイクルのところ。そこの、観光事業にふさわしい自転車になっていないということで意見を申し上げたと思いますが、それにからんで、(7)の(a)のところ、下3行目、「また、現在の」以下で、そこに施設に返却をしなければならず、の次に、「型式も業務用のイメージが強いなど」と入れて、云々で、観光によって使用するには不便な点もありますと、そこの後ろの相互利用が可能なコミュニティサイクルや、「観光使用にふさわしい型式の導入など」とこんな文言を入れて、観光事業を積極的に掘り起こそうというようにしたらいかがでしょう。

(交通安全課長)

わかりました。その主旨で文言を修正させていただきます。

(会長)

形式は今のレンタサイクルの体裁ですよね。前回から意見が出ていましたですね。では今のご意見への対応も会長、副会長の方で承りましょう。10 ページ以下は、放置対策です。10 ページ、11 ページですね。放置対策はずいぶん少なくなってきましたけれども、青色修正はかなりありますね。放置対策のところについてはいかがでしょう。ここには10 ページの上の方で商店等の付置義務自転車駐車場の整備と連携を図りつつ、といったのは、この前のご意見を採用していますね。

11 ページに、放置禁止区域のところ(1) となっていますけれども、これがまさに本文注記的なことなんでしょうか。(付) なんとかというのは、用語集のところ(1) で引き取っているんですね。駐車対策はさしあたりよろしいでしょうか。

では、次は、第6章が安全運転、12 ページ、13 ページですね。安全利用五原則、これを囲みにクローズアップさせた。

(委員)

はい。以前書面で出しているものですが、6 の箱の中に書いてある3つ項目が上がっていますが、そこに追加というか、一項目目が、自転車利用の周知を徹底しますとなっているのですが、いわゆる自転車だけ、道路は歩行者もいるのですが、自動車もいるので、ここで記載するのがいいのかちょっとわからず、とりあえずここで意見を出したのですが、自転車と共存する自動車の運転マナーの周知も徹底するという、自動車側への働きかけというのも計画の中に入れていただきたいということです。一時駐車とかあると、それで自転車の安全性が損なわれるというところもありますので。ここは記載していいか悩みながら書いたのですが。

(交通安全課長)

はい。ただいまのご意見につきましては、ここの部分に入れるか、それとも走行環境の部分に入れるかという議論の中で、走行環境の文章の中で整理をさせていただきましたので、後ほどご議論いただく部分だと思っております。

(会長)

そこで、今は第7章、14 ページの部分ですが、その囲みの中に自動車の利用者というものも入っているんですね。もちろん第6章のところも、自動車に関係していますよね。これもうまく修正できるかどうか検討しましょう。

最後、一番分量が多いのが第7章ですが、第7章は走行環境の整備となっていて、私はまず質問があります。16 ページに、上の方の右側の図です。自転車歩行者道というのをつくるということになっていて、これは(付)8で出ているのですが(付)8のところを見ましょうか。これは図面の後の31 ページです。この(付)8とした自転車歩行者道。歩道の

側部に着色やマーキングし、自転車が走行できる部分を明記し、確保した自転車走行空間を表します。こういう定義になっていますけれども。これで私の質問は道路交通法上の歩道走行の要件が最近の改正で、変化しているわけですが、区が自転車歩行者道というように決めると、これは歩道走行とは違うわけですね。どういうことになるのでしょうか。今の16ページですと、図が二つあって、左側の方は自転車専用通行帯、車道の方につくわけですから、この場合には歩道は歩道ですね。むしろ自転車はこっちにあげられないというようになっている。それに対して、自転車歩行者道になると、これは歩道上への整備と下に書いてありますね。歩道ではあるのでしょうか。その質問です。

(まちづくり推進調整課長)

16ページをご覧ください。上の図の右側です。これは基本的には歩道ということになります。一般的に自転車歩行者道というのは車が入っていけない。自転車も歩行者も通れまよという道路です。この場合に、自転車の走行空間を確保しようということは、こういった形で道路上にカラーリングしまして、歩行者と自転車の棲み分けをこの歩道上で行っていくという考え方で整備しようということです。

(会長)

やはり質問を繰り返しますと、道路交通法との関係はどうなるのか。道路交通法上は、歩道の車道寄りを自転車は走行しなければならず、と原則的に書いてありますね。しかしそれに、そもそも歩道を通れるようにする要件が、限定的に改正されているわけですが、現行の道路交通法はこういうようにマーキングしたところを広い歩道上であっても自転車は通れると、こうなった場合は、道路交通法上の要件を当然満たして歩道を走行できるということになりますか。この自転車歩行者道のようにやるわけですが、それと道路交通法との関係はどうなりますか。

(まちづくり推進調整課長)

今、申し上げたのは、道路構造令では自転車歩行者道というのがあります。道路交通法上は、自転車歩行者道という定義がなくて、歩道というものです。ですからこれまでの議論のように高齢者や子どもは安全に注意して歩道を走ることができる。あるいは危険な場合、車道を走行することは、危険な場合には自転車は歩行者の安全に留意して走ることができる。

(会長)

そうすると、黄色いところに年寄りとか子どもさんなどが走ることができる。これははっきりしていますけれども、それ以外の一般成人の場合もこの黄色いマークがついていたら常にあがれるのではないですか。道路交通法の要件を満たす形で。

(まちづくり推進調整課長)

そのとおりです。

(会長)

そうですね。

(まちづくり推進調整課長)

ですから、歩道がかなり広い道路でないと、現在、山の手通りでも整備しておりますけれども、相当広い歩道上にこのようにカラーリングして、棲み分けをしているという例がございます。

(交通安全課長)

警察が指定したところは自転車通行可となっており、だから標識がありますよね。

(委員)

でも、それはそこに自転車通行帯を作る場合のことではないでしょうか。

(委員)

一ついいですか。ここに関して、私からもかなり強い調子でお願いしたのですが、実は、今議論がなされている中でも、きちんと理解をしていただきたいと思っているのが、歩道、自歩道という部分の自転車の通行に関してなのですが、この自歩道というのがあるおかげで、非常に多くの方に誤解が生じている。まちづくり推進調整課長はきちんとご理解いただいていると思うのですが、自歩道の中でカラーリングがあるところに関しては、今ご指摘があったとおり、自転車が通行しても構わないとなっているのですが、基本的に歩行者がいる場合は徐行、歩行者がいない場合にカラーリングされているところは、適宜走行してもいいという、ちょっと補足というか逃げ道があってですね、そこもきちんと徹底されて、周知されていないがために、どこでも自転車で走れるのだという理解が国民の中にあるので、既に混乱になっているわけなのです。歩行者が、特に他の委員からもご指摘ありましたとおり、高齢者の方が増えていく中で、歩行者が安全に歩けない歩道をこれからも区として作るのでしょうかということを問いたいのです。これは確かに都道だから、国道だから、我々区としてはタッチできませんという逃げ道もあるのですが、区としての考えはと言われた時に、区として、自歩道は今後つくるのをやめましょうよと言っただけなのかどうかというところを、私たちとしてはぜひともお願いしたいなど。原則は、歩道にはカラーリングをして、歩行者と自転車の区分をするというのは意味がないと思うのですよね。実際にご覧になってもこの練馬駅の所にもありますよね。写真とっても構わないのですけれども、歩行者がこの絵でいう黄色い所、自

転車がこの絵で言うところの赤い所を、もう乱れて歩いて、通行しているわけですよ。それを助長するようなことを区としてやるのですかというところを私としてはお尋ねしたいのですね。要は交通事故を誘発するようなことをするわけですから、それをするのであれば税金の無駄遣いなのではないでしょうかということをお尋ねしたいのですね。ですから、そこをご理解いただいた上で、とはいえやむを得ないのだよ、という事情もわかるのですけれども、そこは戦っていただきたいと思うのです。

(会長)

はい、どうぞ。

(委員)

ここにカラーリングして、自転車の走行レーンを作る。そうするとどういうことが生じるかというのを考えてみますと、そこを走っている自転車の人は、ここは自転車の場所だぞというように威張り散らして、そこに歩行者が入っているから、「どけどけどけ」というようにね。そこへ接触やら転倒やらが起こるということになるわけで。これをやるのであれば、もし歩道の幅員を削って自転車のレーンがとれるのであれば、これは自歩道というか自転車歩行者道という形で整備するのではなくて、ここの部分に自転車専用通行帯を作ればいいことだと思うのですよね。そうじゃないところは、やはりあくまで歩道を走るのを、歩道を自転車が走るのはやむを得ない場合も条件でありますよと。そのところを徹底すべきだと思うのですが。

(会長)

今の委員のご意見は、22 ページに幅員 10m の場合は、自転車専用通行帯を車道の方につくる。そうしていますね。それを重視とおっしゃったわけですね。

(委員)

ここで、ハード対策ということで、この自転車歩行者道が歩道のところへ持ってくるのはおかしいのではないかなと思うのです。

(会長)

なるほど。自歩道と略されたのは、自転車歩行者道。これを付)8にして定義までしてある。

(委員)

どうしてもこういうものを設定しなければならない事情というのがあるのですか。

(会長)

ここはかなり根幹的なところですね。

(まちづくり推進調整課長)

まだ、こういったものというのは、行政全体としてもまだまだ社会実験にあるとか、研究段階であるとかとあって、そういった安全管理上の課題というのは十分あるということをご指摘もいただきましたし、承知もしております。ただ一方でなんらかの走行空間を今後整備していこうという時に、道路全体の構造の中で 16 ページと 20 ページの両方出ているのですけれども、16 ページの上段左側の整備手法で全て整備していけるかというのと、実際に我々が整備していく段階で、これによりがたい場合も出てくるといった場合には右側の方の整備の例も考えられると。実際そのような考えで東京都も進めている部分もございます。

これを現段階で練馬区がどうしてもこれをやりたいとか、推奨したいとかいうことではなくて、整備例の検討事項として、やはり練馬区としてはこれはずすわけにはいかない。東京都にもこういう走行空間を設置してくださいと言った時には、ではこういう形でやりますよということも十分考え得るわけです。そういうことから、この中ではやはり整備例としてはどうしても掲載させていただきたい。ただ安全管理上のそういった様々な課題がある、難点があるという点については記述の中でどこか補強したいと考えているということではいかがでしょうか。

(委員)

そういうことであれば、ここをあくまでこれを右側の図というのは、あくまで限定的なものであるということがわかるようにするためには、ここでは 1 が標準であると。左側の部分でね。右側の 2 に関しては、幅員や道路事情でやむを得ない場合の限定的な整備と。何かそのようなことを文に入れておかないことには、なにかこれで成立してこんなものが両方整備されていくのかなと思われてしまうのでは。

(会長)

なるほど、16 ページだけですとそういうご意見になって、それは対応を考えますが、20 ページの下の方に、幅員 7.5m のところで、この車道 3m にしてしまうことができれば、4m 分について自歩道、自転車のあるところであれば黄色いマークが書いてある。だから具体的には 20 ページの 7.5m のところですね。

(土木部長)

ご意見いただきましたのを区としてというよりもどちらかという私の意見としてお聞きいただきたいのですが、間違いなく右側のものについては、課題があると私は思います。

区としてやっていくなれば、当然左側の自転車専用通行帯、これが車両にとっても自転車にとっても歩行者にとっても安全だと考えております。したがって、今後区として整備できるものについて、協議が整い整備ができるものについてはこの左側を主体と考えていきたいと考えております。これは16ページの話です。それで、先ほどご意見いただきましたように、そういうのが類推できるような表現の仕方にさせていただきたいと思っております。

ただ、ここからが行政側の歯切れの悪いところなのですが、東京都が整備する道路もありますし、また、左側の施策を進めていく上では、道路交通法上の駐車違反對策を積極的に進めていかなければならないということもございます。また、車両としての自転車の交差点での安全も考えていかなければならないなど、様々な部分がございますので、協議が整ってそういう準備や方向性ができたところについては左側を当面中心として整備していくと。

また、そういうように整備できるように他の交通管理者、それから道路管理者にも要請を行っていくという姿勢を持っているということだけで、表現等については工夫させていただきます。

(会長)

ソフト対策との連動はしているのではないのでしょうか。24ページの自歩道というのをもし作ったとしたら相当標識を今のような意味ではっきりさせて、そのルールを自転車利用者にもしっかり守っていただかなければならないということになりますよね。ですからソフト対策の方とも連動しています。

(委員)

16ページも20ページもそうなのですが、左側で最大の欠点はここに車が停まっただけで、それで自転車がその車が邪魔で、急に車道側に飛び出したことで、この前、板橋で死亡事故が起きています。直近で。左側の図面。それから右側の方の図面では光が丘もそうです。自歩道というのはもうむちゃくちゃです。歩行者も双方向、自転車も双方向。

(会長)

そうですか、自歩道と言った場合は、双方向。

(委員)

そうです。自転車も歩行者も双方向。

(会長)

自転車専用通行帯の場合はどうなのですか、これも双方向ですか。

(委員)

いや自転車専用通行帯は、自転車一方通行。

(会長)

しかし、自歩道の場合だと双方向、確かに歩行者は双方向でしょうね。

(委員)

はい、自転車も双方向。

そういうことでいくと、いずれの案も一長一短なのです。どっちがいいかという、私自身が自転車に乗って、やっぱり左側がかなり注意しないと怖いです。相当前方見て、車が停まってないかを見て、停まっていたらやはり考えてしまいますね。それから右側の図面で、これは特に今かなり整備されているのが山の手通りで、かなり整備されている。その代わり山の手通りの自歩道は、真ん中に歩行者と自転車を区分けする樹木あるいは花壇が置いてある。そういう形です。単なる花壇でなしに。ところが花壇は地元商店街等々の協力がないと、これはなかなか維持管理ができない。それから植木といっても高さ2mくらい、今まだ苗木ですから。これが将来大きくなった時にどうなるかといった課題があります。ですからどっちにしても一長一短です。

(会長)

なるほど、認識しましたが、自歩道の自転車通行化という黄色い表示の部分ですか、これは自転車が双方向でいいということになりますと、交差するときは必ずふくらんできますね。1mあるのですから。これはなかなか相当なソフトなり、何なりで書いておかないと。歩道にかなり幅があっても、自転車と歩行者の交錯というのは双方で何らかの事情でふくらんだ場合ですよ。前にゆっくりした自転車がいる時に、後から急いで来た人が追い抜くみたいに走行されると、まさに歩道専用のところへ入っていきますからね。歩行者の方も久しぶりに出会った人におじぎしたりしている時に自転車道の方へついふくらんでいくのをしょっちゅう見かけますから。そういう意味での自歩道の安全確保というのは難しそうですね。ですからソフトの方で相当強調しておく必要があると思います。

(交通安全課長)

事務局です。先ほどご指摘のありました16ページの左側の部分を標準とし、右側はやむを得ない場合という表現については工夫させていただきますが、そういう形で図面を記載するというので、標準的なものは左側だよということで記載をさせていただきたいと思えます。また、委員からございましたように、違法駐車の問題とか逆送の問題、車道を逆送するという問題がございます。これにつきましては、どちらの整備をいたしましても、やはりついてくる問題だと認識しております。これにつきましては、24ページのソフト対

策のところ、記載をさせていただいておりますけれども、整備をただけではなくて、整備をした後いかにルール、それからマナーを守っていただくかという視点で今回は答申の方を書かせていただいたものでございます。以上です。

(会長)

私も今の認識で、24 ページのソフト対策のところではかなり自歩道の走り方というのを書き込みたい感じがありますね。他にはいかがでしょう。はい、どうぞ。

(委員)

今頃何を言っているかと言われるかもしれませんが、これ電信柱でしょうか。このことが全部抜けているのではないかと思うのですが。NTTさんだとか東京電力さんだとか委員でいないのですが。

(会長)

まず今の自歩道のモデル描きが、この20 ページにあるわけですが、これで電柱の関係はどうかとおっしゃっているわけです。はい。

(まちづくり推進調整課長)

当然、電柱が入ってきます。この断面の中に電柱も加えれば、多くは歩道上にありますので、入ってきます。そういうものが通行の障害になってくることもございます。そういったことも踏まえて整備していかななくてはダメだということと考えております。

ただ、今後整備される都市計画道路などそれなりの幅員のものについては、大体は無電柱化ということで、整備していくというように聞いております。

(委員)

現状は例えばここで、植樹を削除しなければいけないと書いておりますけれども、それより電信柱のほうが現行では非常に障害物になっていると思います。

(会長)

なるほどね。それは実際にそうでしょうね。ですから、自歩道のセットというのはなかなか確かに難しさがあるということがわかりますね。それは認識してもらわなきゃいけないでしょうね。はい、副会長。

(副会長)

ちょっと1点抜け落ちたかなと思うのですが。走行環境での道路断面の設計は一所懸命協議というか検討はしてきたのですけれども、交差点の話が全部抜けてしまっていて、そこ

はもうデザインはもう無理ですので、文言として、「交差点部における設計には細心の注意を払い」、とかそういう文言を入れていただきたいと思います。

(会長)

20 ページあたりは、走行空間の整備という観点だけでやっているものですからね、交差点問題というのは抜け落ちていきますね。これは後ほど副会長のところへ相談に行く。私もちょっと一つ質問ですが。歩道の一部に、20 ページのところですけども、自転車専用空間を作る場合に、車道とのつながりはどうでしょうか。実はこういうことを知っているのですよ。元々歩道に自転車がすいすい乗り入れられているのは、スロープになっているからです。ところが、スロープにしたのは本来車いすの歩行者のためです。そうすると、障害者向けということで、1.5センチの段差を作るというのが決まりになっているのですね。道路構造令です。1.5センチの段差というのが何かというと、視覚障害者の方がこの杖で歩いている時に、ここからがスロープになりますよというのがわかるように、1.5センチとなっている。自転車のところも1.5センチはやはりどうなのかな、それが気になります。そこに1.5センチの段差を無くした方がスロープになりますから、自転車はどんどんいきやすいですよ。しかし、それによって自転車のスピードがあがってきたりします。さっきの交差点も含めてですが、危険性はさらに増えると思います。その点について、まちづくり推進調整課長はどういう認識でしょうか。これは一応ハードの問題になると思いますけれども。歩道上の自転車専用帯を作る時の車道との境のスロープの外れのところです。

(交通安全課長)

この点につきましては、基本的には歩道でございますので、道路構造令に準じた1.5センチの段差を設けるというのが原則でございます。これをゼロにするとやはり全盲の方が道路の境界と歩道との境界がわからないことになってしまうので、これは原則だと考えております。

(委員)

京都をずっと自転車で観光して回ったのですが、京都の歩道は今のスロープの1.5センチじゃなくて、ほとんどないです。杖がひっかかるようなことはない。

(会長)

それは厳密に言うと道路構造令違反なのですけどね。

(委員)

ずいぶん観光客が自転車で走れるように整備されているのだなと思って走ったのですが、

(会長)

確かに観光振興だけを考えたら、自転車専用帯を作るのだったら全くのスロープのほうがいいように思いますけどね。しかしそれは細かい話で。

(委員)

一ついいですか。この自転車歩行者道のところなのですけども、ここに自転者が書いてありますね、色を変えたとしても、ここはやっぱりその自転車専用のためのものではないわけですよね、あくまで。そうするとその名称は自転車なんかというのではなくて、例えば「ゆずりあいレーン」とかね、なんかそんなような名前にでもして、別に自転車専用のものではないのだよということがわかるようなことをした上で限定実施するというような方がよいのではないかと思います。自転車は俺のところだという主張をしない、あくまで譲り合いのところ、人が来たら人に譲る、自転車が来たら歩行者もちょっと譲るといふ、譲り合いレーンみたいな名前にできないでしょうか。

(会長)

自歩道という言葉は、もう練馬区だけで左右できる言葉ではないようですから、そうするとその場合にその黄色くなっている部分は、自転車専用帯というのではないですね。今の委員のお考えから。自転車専用帯ということですか。

(まちづくり推進調整課長)

よろしいですか。さきほどこのような自転車歩行者道の中に自転車とカラーリングで自転車と歩行者空間を分ける。この矢印ですけども、今指摘していただいたようなことを含めてソフト的な対応が十分に必要だと、課題もあるということをしちつと整理していきます。とりわけ 20 ページのほうで、そのあたりの課題については整理していきたいと思えます。自転車専用帯ではないということをしちつ明記した内容です。

(会長)

時間も押して参りますので、どうぞ、どこの箇所でも戻っても結構ですから。どうぞ。

(委員)

先なのかもしれないですが、18 ページで自転車の3つの目的をあげてあるので、交通と健康と観光ということで。観光と健康は入れ替えていただいたのは、私の出した意見を反映していただいたのでありがたいのですが、それで健康増進のところ、意見として出したのは、走行環境が整って自転車を利用すること自身がまず健康増進になるのだということとを文章として入れていただきたいというのを前に出しておりました。自転車は手軽な運

動手段であることから、その利用頻度を増やすことが健康増進に直結します。そういう意味では (a) であげた交通手段としての活用が、健康増進に副次的につながるものだというように、前文を書いていただいて、その後それに加えて、僕がこの後に書いてあるようなレクリエーション的なルートを公園とからむルートなんかを付け加えるという組み立てで、そういう意味で交通の後に健康というように意見を出した次第ですので、そこまで文章として入れていただきたいと思います。

(会長)

それも検討しましょう。他には。本日はスケジュールのその他議題は、もうスケジュール表を見ていただいたということで済んでいますので、その他ご意見を求めます。前回も申しましたけれども、全自連という全国自治体のリーダーになっているのは練馬区ですから、この報告書、答申も確定されれば全国から注目を浴びることになります。

(副会長)

一点、確認というか教えていただきたい点なのですが。20 ページの図表7の5。これで右側のように自転車歩行者道として設置したときに、ここをあえて自転車専用通行帯とすることのネックというか、そこはどこにあるのでしょうか。物理的に無理なものなのか、法令上無理なものなのか、そこを教えていただきたい。

(土木部長)

おそらくこれは東京都が決めた自転車走行環境を整備する上での整備の仕方の指針がまさにこれなのです。おそらく、先ほど申し上げましたように、道路交通法との関係、ここを自転車専用道にしたときの荷捌きとの関係、交差点での処理の仕方などが、道路管理者側と交通管理者側との調整がつかなかったのだらうというように考えております。

したがって、おそらく東京都もこれがベストだとは思っていないはずなので、本当に自転車の走行環境のことを考えると、左側の自転車専用通行帯のほうがいいのですが、この自転車専用通行帯のところで一番課題になっているのが、交差点の処理の仕方、どこまで自転車で横断歩道じゃないところを渡らせるのか、そういうようなところが多分調整がつかなかったのだらうと思っています。もう一つは、同一空間で歩行者と自転車を、同一空間の断面に入れることによって逆に先ほどご提案がありました樹木を植えるとか、アメニティを整備してそれっぽく見せるですとか、そういう部分ができるということももう一つの理由なのかなと思っています。私どもはこの右側の標準になったというのは、東京都の中で標準になったというのは非常にやはり不可解だと思っています。

(まちづくり推進調整課長)

もう一点、歩道幅員という課題があると思うのです。道路交通法で求められている、ある

いは道路構造断面として計画上ある中で、一定規模の歩道を作らなければいけない。そうすると自転車をはめ込むときには、むしろそちらの方にしかはめ込めないという事情があるのだろうと思っております。

(副会長)

可能な場合には、この右側の状況であっても自転車専用通行帯というように、区のほうで設計変更するということは可能なのですか。

(土木部長)

道路管理者が違えば不可能です。区道でしたら、原則は左側の断面でいきたいと思います。

(まちづくり推進調整課長)

今のお話ですが、右側の絵で自転車専用通行帯といいますと、逆に歩道が極端に狭くなってくる。ここでは4mとなっていますけれども、場合によってはもう少し狭い道路でこういったこととなりますと十分な歩道幅員が、本当の意味での歩道幅員がとれないと、車いすが通れる幅は最低限ですが、そういうものがとれない場合が出てきます。

(会長)

それでは、この後、副会長の都合がつきましたら私とともども事務局と相談する時間帯を持ちたいと思っております。そして答申の提案を決定させることをお任せいただきたいと思います。

(委員)

資料の29、30ページの図面の凡例とタイトルが観光振興、健康増進の順番で、これは実際に変えていただいているので、直していただきたいのと、それからさっき申し上げたとおり、健康増進という意味で一般の道路がちゃんと走れることがまずベースとしてあるので、これでいくと健康と観光がこのルートだというように議論が矮小化されてしまうことがあるので、ちょっと表現を改めていただきたい。どう直していいかちょっと申し上げにくいのですが、何らか検討していただきたい。入れ替えていただきたいということです。

(会長)

では、お任せいただく部分が宿題に残りましたが、答申を決定させていただきますでしょうか。ありがとうございます。これは答申文案を確定させたら当然委員の方々にお送りして、そしてまたさっきのスケジュールをご覧いただくと結構ですが、区が正式にこの計画素案をこの答申を踏まえて作られた時には、2月1日からパブリックコメントがあるので

すね、いわゆるパブコメ。その際にはこの区民の委員の方も別にご遠慮りません。パブコメに対する意見書を出されるということもあり得ることですので。これもさっきのスケジュール表の中にあります。そして、このパブコメに対応する庁内検討委員会が2月下旬に開かれて、区の計画案を策定する。その前段になる我々協議会の答申でございますが、時間の制限もございまして、延長してご審議いただきまして、ご協力ありがとうございました。