

## 第27回練馬区自転車駐車対策協議会 会議録

- 1 日 時 平成26年11月11日(火) 午後2時00分から4時00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)  
栗川 百合枝、高橋 司郎、中川 理絵  
野澤 国幸、宮本 悦男、若林 信弘  
(区議会議員)  
むらまつ 一希、吉田 ゆりこ、しもだ 玲  
(学識経験者)  
屋井 鉄雄(会長)、高田 和幸(副会長)  
(鉄道事業者)  
陰山 健司、亀山 勝、西川 善宣(代理出席)  
(関係行政機関)  
薮島 洋伸、根津 忠士  
豊島 一雄(代理出席)、原 きよ子(代理出席)、野口 豊(代理出席)
- 4 区(事務局)職員出席者  
区長、土木部長、交通安全課長
- 5 傍聴者 1名
- 6 次第
  - (1) 開会
  - (2) 委員の委嘱
  - (3) 区長挨拶
  - (4) 委員紹介、事務局紹介
  - (5) 練馬区自転車利用総合計画達成状況、今後の予定説明
  - (6) 自転車レーンの整備について報告
  - (7) 自転車レーンの交通量調査報告
- 7 配付資料

- 資料1：委員・選出団体一覧
- 資料2：練馬区自転車利用総合計画（抜粋）
- 資料3：練馬区自転車利用総合計画中間評価資料
- 資料4：自転車走行レーンモデル路線の整備について
- 資料5：光が丘東大通りの交通量調査結果について

#### 参考資料

- 参考資料1：自転車駐車場整備状況等
- 参考資料2：自転車関連法令集
- 参考資料3：練馬区自転車事業の概要

#### その他資料

- ねりまタウンサイクル・自転車駐車場のご案内
- ねりまタウンサイクルリーフレット
- 自転車駐車場の付置義務
- 集合住宅を作る予定の方へ
- 平和台駅地下自転車駐車場整備計画

- 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自転車対策係  
電話 03-5984-1993（直通）

#### 9 審議内容

##### （会長）

それでは時間になりましたので、第8期第2回、第27回練馬区自転車駐車対策協議会を開会いたします。本日は大変皆様お忙しいところ、お集まりいただきましてありがとうございます。ありがとうございました。

今日は傍聴の方がいらっしゃるようです。本協議会は原則公開です。また、会議録につきましてはホームページで掲載します。このために録音させていただきますので、ご了承をお願いします。

はじめに新任委員の委嘱がございます。前回の協議会から本日までの間に異動がございましたので、新任委員の委嘱を事務局の方でお願いします。

##### （交通安全課長）

それでは11月11日付で委嘱をいたします委員の皆様に、前川区長より委嘱状をお渡ししたいと思っております。事務局から順次お名前を読み上げさせていただきますので、自席で委嘱状をお受け取りいただきたいと存じます。

【区長より各委員に委嘱状の交付】

(交通安全課長)

以上でございます。これを持ちまして委員の委嘱を終了させていただきます。

(会長)

どうもありがとうございました。ここであらためまして前川練馬区長よりご挨拶をお願いいたします。

(区長)

皆さんこんにちは。本日はお忙しい中を、この自転車駐車対策協議会にお越しいただきましてありがとうございます。

私は光が丘に住んで30年になります。この間、練馬区の放置自転車対策というのは、極めて大きな成果が上がった施策のひとつではないかと思っています。事務局に聞きますと、平成7年には区内の午前中の駅前放置自転車数は、13,000台を超えていたそうでありすけども、それが今年の5月には679台と約20分の1に減ったそうでありす。これは本日ご出席の皆様をはじめとする、関係者の皆様の大きな努力の成果だと心から感謝をしております。光が丘ひとつを見ましても、数年前までは、ちょっと歩こうにも自転車が邪魔になるくらい多かったのですが、今はまことにすっきりとしました。本当にありがとうございました。感謝をしております。

そして私は区長に就任してもうすぐ7カ月になりますけども、今は区政全般の見直し、それから新しいサービスの検討をしています。自転車についてもこれまでの成果を踏まえて、これまでどちらかというとマイナス面の除去だったのですが、今度はもっと積極的に、自転車を活用したまちづくりを進められないかと思っております。

練馬区というのはまだ大変緑が多くて、農地もあって空が見えて、言わば緑が豊かな区であります。その中を自転車が風を切って走るような、そういうイメージの区にできないかと思っており、これからの新しいまちづくりで、ぜひ自転車をもっと積極的に活用していきたいと思っております。区政運営の新しいビジョンを今策定しておりますが、その中でも重要な位置を占めるものにしていきたいと考えております。

私自身はこの練馬区だけではなくて、全国自転車問題自治体連絡協議会の会長もしておりますけども、ぜひ今日ご出席の皆様のご提言・ご協力をいただいて、練馬区が全国の自転車利用のいい意味での先頭を切って走るような、そういう区にして行きたいと、積極的な提案・提言をお待ちしておりますので、どうぞよろしくお願ひします。

(会長)

どうもありがとうございました。いま区長さんからお話がありましたように、自転車というのは大変総合的な取り組みを特に最近は必要としている。ぜひこの協議会の中でも今

のお話を踏まえて議論を進めてまいりたいと思います。どうもありがとうございました。

区長さんは公務のためこれで退席されるということでございます。

それではここから進行でございますが、まず協議会の構成委員についてはお手元の座席表があります。この通りでございます。そして今日は欠席の方が何人かいらっしゃるようです。

では、事務局から報告をお願いします。

(交通安全課長)

本日は青柳委員が欠席です。また西川委員、豊島委員、原委員、野口委員につきましては代理の方の出席となっております。以上です。

(会長)

どうもありがとうございました。それから事務局は皆さんご出席ということであります。これも座席表の中に名簿がございますので、ご確認をいただければと思います。

今日は議事次第にございますように大きな議題が1つということで、練馬区自転車利用総合計画の中間評価ということです。この計画は実は私も計画の策定には関わっていませんから、今日新たに加わった委員の方々と状況は変わらないのですが、この計画自体は平成23年から平成32年までの10年間ということで、今進行中でございます。23、24、25、26と、まだ3年ちょっとしか経っていない段階ですけど、ここで一旦中間評価を、先行的に実施するというところでございます。

評価の方法ですけども、今日は総合計画にある個々の計画について、達成状況の評価ということです。これについては後程、事務局からご報告いただいて、多くのご意見をいただきながら、その評価の中に生かして行きたいと思っております。

それでは早速ですけども、まずは資料を確認いただいてから、順次議題の中身について進めていただきたいと思います。

(交通安全課長)

よろしく願いいたします。

総合計画の評価ということで、この後皆さんにご意見をいただくことになっておりますけども、まず資料の確認をさせていただきます。今お手元にクリップ留めしている資料、1枚めくっていただきまして座席表が入っているかと思っております。その後に配付資料一覧ということで記載がございますので、こちらをまず見ていただきたいと思います。

本日配付いたしました資料につきましては次第が1枚です。それから座席表が1枚あります。それから協議会の委員選出団体の一覧表ということで、資料1と右上に書かれたものが1枚でございます。それから「練馬区自転車利用総合計画(抜粋)」と書かれた資料2。この資料がA4判のホチキス留めのものが一式でございます。それから本日ご審議い

ただきます達成状況等の記載された資料3、中間評価の資料でございます。これがA3判のものが一式でございます。それから右上に資料4と書かれた「自転車走行レーンモデル路線の整備について」という資料。続きましてA4判の横綴じで資料5と書かれた「光が丘東大通りの交通量調査結果について」という資料、ここまでが資料となります。

その後に参考資料の1ということで「自転車駐車場整備状況等」に関する資料がホチキス留めされています。各審議をいただく際に個別にご紹介をさせていただければと思います。それから右上に参考資料2と書かれた「自転車関連法令集」でございます。それから参考資料3ということで「練馬区自転車事業の概要」というものが一式。それからその他資料ということで、ねりまタウンサイクルのパンフレット、それからタウンサイクルの印刷物です。それから自転車駐車場の付置義務の条例が記載されたもの、それから「集合住宅をつくる予定の方へ」というリーフレットです。

最後に、現在工事を進めております平和台駅地下自転車駐車場の整備計画で、カラー刷りのものがございます。また参考といたしまして、前回の協議会の会議録を添付してございます。落丁等はありませんでしょうか。

それでは続きまして資料2および資料3をお開きいただきたいと思います。こちらの資料を用いまして個別の項目ごとに説明をさせていただきます。まず資料2、総合計画の抜粋という資料をご覧ください。資料3の方と併せてご覧いただきたいと思います。資料2の下段のところです。自転車駐車場の整備目標台数ということで、この総合計画の中で、一定の達成目標といったものが記載された部分に下線を引いてナンバーを付けています。

ではA3判の資料をご覧ください。この資料につきましては今ご説明させていただきましたように、個別の項目・目標に対しまして達成状況、それから今後の予定、評価ということで記載しました。各項目につきましては区が関係するもの、また鉄道事業者が関係するもの、各交通管理者が関係するもの等に多岐に渡っておりますので、その事業者ごと、担当ごとに達成状況を記載しています。

それでは項目ごとに説明させていただきます。まずは1ページ目、こちらの4項目について説明をさせていただきます。施策の体系および内容です。自転車駐車場の整備ということで整備目標台数です。個別の目標としては平成23年度から平成32年度までの10ヶ年で、新たに合計11,659台を追加で整備をするということを目指しております。

右側です。平成25年度末の達成状況といたしましては区立自転車駐車場の収容台数は平成25年度末で41,545台と、目標整備台数の39,800台を達成しているというものです。

今後の予定の欄です。平成26年度には練馬駅北地下自転車駐車場、また大泉学園駅北第四自転車駐車場、氷川台第八自転車駐車場、また上石神井南第三自転車駐車場、こういったものが整備または現在事業中となっております。27年度におきましては東大泉自転車駐車場、これは大泉学園駅の北口で再開発事業を行っている建物の地下部分に440台の自転車駐車場を開設するというものです。

右側、評価です。表の上のところに評価の項目ごとに0・1・2・3と記載がありますが、今回については達成ということで、3という評価をさせていただいています。

続きましてその下段です。イといたしまして公営自転車駐車場の整備です。個別目標としましては②「都市計画道路の整備、鉄道の高架化、再開発等の駅周辺の大規模な整備に合わせて、自転車駐車場を整備できるように調整を図ります」という項目です。平成25年度末の達成状況としましては、平和台駅前の都市計画道路放射35号線に平和台駅地下自転車駐車場の整備を、現在東京都と連携して実施しているというものです。

2つ目の項目です。石神井公園駅で、西武鉄道と協議・協力をいただきまして、高架下に東西の自転車駐車場を整備しているというものです。

3点目です。大泉学園駅の北口地区の再開発事業に伴いまして、これは組合施行の再開発事業ですが、こちらの再開発組合と協議をいたしまして現在整備を進めているというものです。

右側今後の予定です。放射35号線の上部、環状8号線を跨ぐようなアンダーパスになっておりまして、その上の部分に自転車駐車場の整備についても東京都と協議をし、今後実施をしていくというものです。評価です。こちらにつきましても達成されているということで、3という評価をさせていただいています。

続きまして③「現在用地を借用している施設についても積極的に取得し、施設の恒久化を進めていきます」という項目です。こちらにつきましましては25年度の達成状況といたしまして、大泉学園駅の北側に今年10月に開設いたしました大泉学園駅北第四自転車駐車場、また練馬駅北口の複合ビルの地下に床を購入する形で整備をしたということで、用地の確保が進められたというものです。一方でこういう自転車駐車場につきましましては、民間用地を借地して供用しているというものが全体の6割ということで、恒久化が課題となっています。

右側の今後の予定です。26年度に上石神井駅南第三自転車駐車場、また平和台駅第二自転車駐車場、東大泉自転車駐車場、先程の再開発事業のものです。自転車駐車場の用地の取得をするということで、3件が26年度予定をしているところです。今後といたしましても上石神井駅北第二、それから大泉学園駅南側のバス通り自転車駐車場がありまして、こちらについても取得をするということで、協議が進められているものです。また駅周辺の未利用地で自転車駐車場に適した土地につきましましては、今後も積極的に買収・取得を進めるように努めているものです。こちらにつきましても達成ということで、3の評価をさせていただきました。

このページ最後ですが、④「自動二輪の受け入れについて検討します」というものです。区立の駐車場、現在3駅4か所ありますが、練馬駅の北口駐車場、それから石神井公園の北口駐車場、これにつきましましては自動二輪55台分整備を行っております。なお、自転車駐車場での受け入れにつきましましては、現在検討することとして、右側の今後の予定のところにも記載しておりますが、区民ニーズなど、駐車需要を見極めるとともに他自治体

の状況を踏まえながら検討していく、ということにしているものです。したがって評価といたしましては未実施ということで、ゼロという記載をさせていただきました。

4項目について議論をいただければと思います。よろしくお願いたします。

(会長)

4項目ですね、今日は全体として何項目で何回こういう議論がありますか。

(交通安全課長)

A3判の資料でいちばん最後、7ページをご覧ください。現時点で走行環境を除きますと38項目ございます。今日すべてのものを実施するのは難しいと考えておまして、今年度2回開催で、今回と来年の早々に実施をしたいと思っております。この2回で、この項目が実施できればと思っております。また来年度は中間の年度になりますので、来年度の第1回目までで、この自転車利用総合計画の中間評価を全3回で審議ができればと考えております。

(会長)

そういうことのようにです。

私がここで口を挟んではいけないが、これをずっとやり続けるのもなかなか時間ばかり掛かって大変です。何回もやるのは。その辺うまく効率的に。それから議論すべきテーマというのは、おそらく先程区長さんもおっしゃったが、前向きな話はいろいろあるだろうから。それで評価というのも必要だが、これは主体的にというか、自主的に行っている評価ですね。特に誰から言われているわけでもなくて、それでまた中間評価というのは別途しっかりと行う予定ですね。そういうことですね。それで大変結構だと思したのは、初めての方もいらっしゃるから、私も初めてで申し訳ないですがこの資料2番。これは抜粋ですけども、全体を一度回覧していただくといいのではないかと思います。計画そのものを。見たことが無いという方もおられますので。それは後でお願いします。

それで何よりこの資料4の施策の体系および内容と書かれている、これは文章として書かれていることが結構多いわけですけども、それひとつひとつについて、書いた以上はそれを実現して行くということ、これだけ短い期間の中でチェックしていくというのは、素晴らしい取り組みだと思います。それを私は最大に評価したいと思います。

それでそれは大変結構だが、ただそれもできるだけ効率的に進めたいと思います。すなわち1ページずつこれやりますというとなかなか大変です。できれば素早く全部説明して、それで意見をいただくという方がいいように思います。

(交通安全課長)

大変説明が足りなくてすみません。自転車利用総合計画につきましては冊子、こちらを

従前に作成をしております。ただしこれを項目毎にといいますか、どの部分が中間評価の対象になるのか見づらい、分かりづらい部分もありましたので、この抜粋と書かれたものが本編を印刷物にしたものです。この中で目標等が記載された部分を、本日はゴシックで記載をし、ナンバリングを付しているということで、この部分の項目を抜き出して、各達成状況等をお示しし、これについて各委員からご意見をいただければと考えています。

(会長)

どうもありがとうございました。

私を見るところ、今日初めての方が何人もいらっしゃるということで回覧ということだったのですが、大丈夫ですか。

進め方については1枚でやってみましょう。では1枚ということでいかがでしょうか。

質問なし

(委員)

よろしく願いいたします。

利用時間のことにも触れさせていただいてよろしいでしょうか。だいぶ計画以上に整備が進んでいることは高く評価させていただきますが、場所によりまして利用時間が個別の鉄道駅と整合性が無い所があるようで、始発・終電が間に合わなくて、利用料金を払っているけども自転車が置きっぱなしとか、そういう方をよく聞くのです。このことについてどういうお考えなのか、教えていただけますか。

(会長)

どうもありがとうございました。

(交通安全課長)

今開設の時間ということでよろしいでしょうか。基本的には駐輪場につきましては24時間開放ということで利用できるように設定しております。ただし一部の施設につきましては近隣との関係があり、たとえば再開発ビルの複合施設。その一部を利用しているということで時間の制約を受けているものがございます。法令集のところにも条例がありますが、こちらの方で時間を記載したものがありまして、数カ所の施設が時間について制約を受けているというものがあります。

(土木部長)

いま制約のある所は周りの方々との関係で時間が決まっているということがありますが、できるだけ24時間の利用を目指したいと思っております。機会があれば近隣の方

へお話をして、できるだけ制約が無くなる形で我々も努力をしているところです。これからも続けて行きたいと思っています。

(委員)

分かりました。かなり多くの意見をいただいているものでお伺いしましたが、近隣の方のご意見も重要だと思いますので、ぜひそうした方のご理解、利用する方もそこ以外で利用できるのであれば、そういう誘導とかいろいろと考えていただきまして、利便性の高い利用ができるようお願いしたいと思います。

(会長)

どうもありがとうございました。他にいかがでしょうか。

(委員)

光が丘警察の交通課長です。公営自転車駐車場の整備など進めているようでとてもいいと思うのですが、光が丘管内では今年に入ってから昨日現在まで、自転車の盗難数が810台です。この810台の7割が駐輪場で盗難に遭って、この6割が無施錠、鍵を掛けているという状況です。区として自転車の駐車場整備をしていくうえで、防犯に関して自転車の誘導員を常時付けての盗難防止ですとか、防犯ビデオを付けるとか防犯対策があれば。警察をずっと張り付けていけばいいでしょうけども、警察もなかなか他の仕事があり張り付けるという訳にはいかないものですから。自転車の盗難防止に関する対策、あるいは見通しなどあれば教えてほしいと思います。

(会長)

どうもありがとうございました。

(交通施設係長)

自転車駐車場で盗難につきましては、指定管理者ということで私どもの外郭団体を使って管理をしております。定期的に施錠をさせるようなキャンペーンを実施して周知活動を図っています。これは個々の利用者の方にやっていただかないと、なかなか難しいところがありますが、ずっと職員を付けておくのも難しい面があるものですから、そういった取り組みをこれからも続けて行きたいと考えております。

(会長)

どうもありがとうございます。

(委員)

整備の目標台数に対しては、だいぶ整備が進んでいるというような数字ではありませんけれども、場所ですね。どこにあるかというのが非常に重要だと思うのですが、駅からあまり遠くても、そこをカウントしても、なかなか利便性としては利用しづらいというところもあるのではないかと思います。ある一定の基準があると思いますが、何メートル以内というような基準はどこに書いてあるでしょうか。

(交通安全課長)

ご質問の内容ですけれども駐輪施設の駅からの距離でしょうか。

駐輪場につきましてはいま委員がご指摘のように、駅から近い位置というものが利用率を上げるという観点からも必要ということで、区の方もできるだけ駅に近傍の土地を探して設置をしているところです。一方でなかなか駅近くに設置ができないという状況もありまして、特段に例えば300m以内とか、500m以内とかいうことで設置を決めているものではございません。

(委員)

基準が無いのですね、何メートル以内という。たぶん現実的にあまり遠いとカウントしても、その駅の駐輪場とは言えないのではないかと思いますので、なかなか駅の近くに空いた土地があるかという、難しい面も重々理解していますけれども、なるべく置き換えができるようにしていただきたいと思います。

(交通施設係長)

駅からの距離につきましては、基本的に利用率が非常に落ちるのが300mとなっています。各駅それぞれ実態調査等を踏まえた中で300mを超えると極端に落ちるというものがありますので、具体的な距離という形では定めていませんが、私どもは駅の状況等を勘案しながら、基本的に300m以内というものを目標としながら、ただどうしても大泉学園のように広いところから来て、多少遠くてもというような場所であれば300mを超えるという部分もあります。そういう利用実態を含めると、概ね300m以内という基準を内規的に定めています。

(委員)

こんなことをやっていたらとてもじゃないが終わらないのではないかと。今日は何ページまでやりたいのか。7ページぐらいまでか。

(交通安全課長)

できれば4ページぐらいまで。

(委員)

それに従って枝葉の議論をやっても仕方がない。委員は事前に資料を配布されているのだから、質問するにしても当然事前に資料を読んでいるということを前提で質問しないと、これだけ大勢の方が個々に思い思いに喋っていたらとても委員会が成り立ちませんので。議事進行をお願いします。

(会長)

今ご意見ありましたけども、私も今日の進行案には不満があります。できたら今日全部やるべきです。4ページまで、一応今の段階では皆さんの意見をとりあえず出していただくので構わないと思っていますが、一定程度出た意見でそれで次どうするかになかなか結び付かないでしょう。

でもせっかくいろいろな意見を建設的にいただくのでしたら、それはそれとして集約していくプロセスがどこかに必要です。やはり区が作った原案についてまずご紹介をいただくなれば、短い時間でも構わないのでちゃんと説明して、その上で総括的な意見から個別な意見も出てくると思いますが、それで受けた方が進行上は効率的だと思います。資料もあるし他にもいろいろ検討事項があるでしょう。4ページ終わってから残りを延々と次の機会にやるのは、これもまたタイムコンシューミングです。案は出来ていますから。

(交通安全課長)

我々も今回中間評価ということで、どういった形で皆さんにお示しするのが分かりやすいか検討を進めてきました。先程言いましたように各項目、このA4判の表で言いますと、左側のところに項目ごとにありますけども、例えば今回説明させてもらったものでは、公営の自転車駐車場について私の方から説明させていただきました。この項目について協議会の皆様から、こういった進捗状況だけれども、こんなものを今後検討してはどうだろうか、といった意見をいただきたいと考えています。

(委員)

まだいろいろあるので提案です。この資料3右側に協議会意見というがあるので、期限を切って委員の皆さんからメールで意見を聴取して、そしてそれを次回の会合で事務局がまとめて発表する方がより効率的ではないでしょうか。皆さんも今の時代メールを使わない方は皆無だと思います。

宿題ということで、それぞれの項目に意見の無い方は無しで結構ですから。ある方については関連する所、意見のある所には意見を述べていただく。というふうにメールでやらないと、これだけの資料があるのにここで議論しても、間に合わない。

(会長)

ご意見ありがとうございました。そうしたい気持ちもありますが、折角の機会なので一定程度のご意見はメールよりも、そういう意見があるということを皆さんで共有した方がいいので、ご意見があれば是非いただきたいと思います。ただ進行は管理したいので、20分でも10分でもポイントを説明してもらって、その上で意見を貰うということにしましょう。

あとは評価という行為になってくると、<sup>ひょうそく</sup>平仄とか書き方とかディテールの議論になってくるけど、本来これは規定に基づく評価ではないから、そういうものはいらないですね。それで公表するかどうかですけど、これは公表するのですか。

(交通安全課長)

今回こういった形で皆さんから各項目についてご議論いただいて、まとめたものを一定程度整理したうえで、議事録もですが公表できればと考えています。

(会長)

分かりました。一点だけ私も意見を申し上げたい。1ページ目の例えば「自動二輪車の受け入れについて検討します」についてですが、これは総合計画に示されている項目でしょう。それに対してゼロ、未実施（実施未定）と、ここでいう実施とは計画の実施だから「検討します」も実施として読み取れる。だから実施未定ということは、検討するかどうか分かりませんという評価になっている。

事務局の付ける評価が、検討するとしているものを検討するか分からないと、まだ2～3年しか経っていないのに評価を書き込むのは腑に落ちないが、そういう書き方や<sup>ひょうそく</sup>平仄といったものはもっと考えてもらわなければいけない。こういうのはマイナーな意見だけど、公表という話になるとそういう議論になってくるので。

今日はそういうこともあるかもしれないが、もう少し大局的なというか、今までやってきた取り組み、それを加速するために作った実施計画、その実施計画の進行が、まだ数年しか経っていないけどどんな状況か、どのあたりをもっと強化しないといけないか、どのあたりは一定程度評価できるとか、こういったご意見を貰えると、それが共有できるのはすごく意味がありますから。それで時間が来たら、後は先程のご提案のようにメールで出してもらって、それを集約して次回報告というようにしたいと思います。

今日の予定は、ここの部分に3時45分までとすごく時間を掛ける予定になっていた。今から3時ちょっと過ぎぐらいまでに総括的な説明をしていただいて、そのあとで3時45分まで意見をいただくという、そんなふうにしましょうか。

ではとりあえず全部やっしまいましょう。お願いします。

(交通安全課長)

2 ページ目をご覧ください。二つ目の項目として左側、ウと記載されているものです。「鉄道事業者による自転車駐車場の整備」です。個別の項目としましては5から9番まであります。まず一点目です。5番「鉄道事業者は新線・新駅の設置、既存駅の改良や連立事業、連続立体交差化等の事業実施に際しては、区と事前に協議のうえ適切な位置に需要に応じた自転車駐車場を設置するように努めるものとします」という項目です。こちらにつきましては各鉄道事業者さんから回答をいただいて記載しました。25年度末の達成状況ですけれども、まず西武鉄道さんにつきましては、石神井公園駅高架下に区と事前協議の結果、1,744台の駐輪スペースを提供したというものです。また東武鉄道さん、それから都交通局さんについては未実施ということです。東京地下鉄さんにつきましては計画が存在しなかったためということで、実施が無いというものです。右側の評価につきましては実施がされている西武鉄道さんの部分について、一部実施という項目になっています。

次に⑥「鉄道事業者は駅および駅周辺の所有地を積極的に活用して自転車駐車場の整備に努めるものとします」という項目です。これにつきましても西武鉄道さんの方から、平成23年から25年度の間、当社用地をグループ会社の運営する駐輪事業に提供し、6駅10か所2,069台分の駐輪場を整備したというものです。今後についても引き続き整備に努めるという記載があります。

次7番目です。「鉄道事業者は駅周辺の所有地のうち自転車駐車場として利用可能な土地の有無について情報提供するよう努めるとともに、区から用地提供の協力を求められたときは自転車法の趣旨に基づき積極的に協力をします」という項目です。こちらについては西武鉄道さんの方から高架化事業に合わせた用地の提供、また豊島園駅周辺の駐輪整備といったものに提供の協力をしたと、ならびに平成24年度には当社用地を活用し、練馬高野台駅周辺の駐輪場の整備、こういったもの等を必要とされる駅への整備を行いましたということです。今後につきましても、自転車法の趣旨に基づいて協力をしますという記載があります。

⑨から⑧です。「鉄道事業者は区が実施する自転車駐車場事業との調整に努め、駅と自転車駐車場の接続等に協力をするものとする」ということです。こちらにつきましては2社の鉄道事業者から回答をいただいています。西武鉄道さんですが、自転車駐車場整備にあたっては駅側面に出入口を設けるよう努め、必要に応じ駐輪場から駅へ向かう通路を整備する等駅と自転車駐車場の接続に努めていますという項目。それから東京地下鉄さんからは、平和台駅において練馬区が設置する自転車駐車場に関して駅との接続協議を行いましたというものです。今後についても引き続きという記載をいただいています。

9番目。「鉄道事業者は区が実施する放置自転車対策に関する啓発活動ならびに駅周辺の放置自転車の整理に協力するよう努めるものとする」というもので、こちらにつきましては西武鉄道さんから各駅周辺の放置自転車の整理・啓発や当社敷地における放置禁止区

域の設定への同意などで、整理に関する協力体制を構築しているというものです。

続きまして3ページ目をご覧くださいと思います。こちらからが自転車駐車場の利用促進という項目になります。こちらは2項目です。まず⑩ということで、「特定の自転車駐車場への集中利用を避け効率的な運用を可能とするため、施設の利便性や利用状況を検証し、必要に応じて自転車駐車場の利用料金を見直す」というものです。25年度末の達成状況ですけども、施設の利便性に応じた利用料金の設定を検討していますというものです。今後の予定の欄です。平成27年度に田柄自転車駐車場の有料化を予定しているということ。また1回利用について時間単位料金の施設を増やしますというもの。また今後予定されております消費税の増税に伴って、定期利用料金の見直しを検討するというものです。

続きましてその下です。⑪「料金体系の見直しとともに指定管理者制度の活用による施設サービスの充実や、自転車駐車場までの案内標識を充実することで自転車駐車場の利便性を向上させ、利用促進を図ります」というものです。こちらにつきましては、指定管理者制度は平成18年から活用しておりまして、多様化する利用者のニーズにより効率的効果的に利用者のサービス向上をできるようになりましたというもの。また利用者が簡便に料金精算できるようにICカード清算が可能となるような改修、こういったものの機会を捉えて精算機を導入していますというものです。さらにサービス向上に向けて競争性を持たせるため、自転車駐車場の一部民営化についても検討を開始したというものです。今後の予定につきましては、指定管理者制度を継続するとともに民営化についても検討を進めるというものです。

続きまして⑬、中段です。「自転車駐車場の付置義務制度の見直し」というものです。こちらにつきましては1項目です。⑫「現在の付置義務の対象施設や設置基準を駐車の実態に応じて見直し、必要な施設については相応の規模の自転車駐車場を設置するよう義務付けを検討して行きます」というものです。こちらにつきましては現在のところ、検討については実施している状況ではないというもの、それで今後の予定ですけども、学習塾やスポーツジムといった、現在付置義務の対象にならない施設について、利用実態等を踏まえて今後検討を進めていきたいというものです。

⑭「買物等の自転車駐車場の確保」というものです。こちらにつきましては次のページまでまたがりますが、13、14、15、16と4点あります。13番で「商店会に対して自転車駐車場の整備を要請します」というものです。こちらにつきましては現在未実施ということで、26年に委託事業でこういったものを検討していくというものを予定しているものです。

⑮「まちづくり事業において自転車駐車スペースの確保を検討して行きます」ということで、こちらにつきましては、練馬区内の東西のまちづくりというかエリアに分かれて項目ごとに記載をしています。東側のエリアにつきましては今のところ再開発事業等の予定が無いということで未実施の状況です。西側のエリアにつきましては石神井公園・大泉学

園等で、記載のとおり石神井公園は未実施ですけれども、大泉学園につきましては再開発事業の中で敷地後退部分に駐輪ラックを設置できるような地区計画等の検討が進められたというものです。

次4ページです。事務局の方で考えていた部分の最後となります。15番、16番です。15番といたしましては「自転車駐車場整備のため補助制度による経済的な支援や、自転車駐車場の整備・運営に関する助言等による技術的な支援に取り組みます」というものです。こちらについては要綱を制定しております。けれども過去に利用実態が無かったということで、現在は予算化されていないということです。今後の予定といたしましては、買物自転車対策事業を通じて商店会等の要望を汲み取りながら、要綱の見直し、また予算化について検討を進めていきたいというところです。

最後です。16番「駅周辺の商店街に隣接する公営自転車駐車場においては買い物客等も利用できるように短時間無料で利用する方法や、商店会と連携し自転車駐車利用券の発行等を工夫することによって、買い物客が自転車を路上に放置しない環境や仕組み作りを目指します」ということです。25年度末の達成状況ですけれども、現在6駅8施設で買い物客等が利用しやすい、短時間無料の自転車駐車場を設置をしているというものです。今後の予定です。現在西武池袋線の江古田駅におきまして商店会と連携をし、自転車駐車場の利用について協議を進めているというものです。こちらにつきましては商店会と連携し、駐車券やコイン等による商店会施設利用者に対し無料料金が適用されるような仕組み、こういったものを現在商店会と協議をしているというものです。少し長くなりましたけれども以上です。

(会長)

ではあとは短めに、項目だけ読んで行ってもいいですから。

(交通安全課長)

では事前にお配りしているので、項目の方を読み上げさせていただきます。

「ねりまタウンサイクルの充実」というものです。こちらについては2項目です。「施設の特性を生かし効率的な運営を図るよう運営を見直す」という項目が一点。それから⑱「施設間に相互利用が可能なコミュニティサイクルについて検討します」という項目です。それからイとしまして下段です。ねりまタウンサイクルの利用促進ということで⑲「観光協会、鉄道事業者と施設の管理・運営している団体が連携し利用促進キャンペーン等を行いホームページや区報等により情報発信をするということ、また観光利用にふさわしいモデルの導入等ということで自転車の種類の見直し等も含め、利用促進を図ります」という項目です。

続きまして5ページをお開きください。ここからは放置自転車対策になります。放置自転車の撤去という項目で3つの項目に分かれております。「放置自転車の撤去活動の強化」、

「商店会と連携した放置自転車対策の取り組み」、「自転車の放置禁止区域の拡大」という項目です。個別目標としては20番「買物等の自転車駐車場整備に合わせて午後の撤去活動を拡大し強化します」というもの。21番「平日の午後や土日の駅周辺についてはモデルとなる商店街を指定し、重点的なキャンペーンを実施し放置自転車を無くす取り組みを行う」というものです。それから22番「各駅の実態に応じて放置禁止区域を拡大するとともに、自転車利用者に対して自転車の放置禁止区域のルールを周知し放置自転車の削減を図ります」という項目。②③番「関係機関や関係部署と連携し公園内の撤去方法等についても検討していきます」というものです。

続きまして自転車誘導員の配置ということで2つの項目を記載しています。アとして「自転車誘導員の配置の見直し」。イといたしまして「自転車誘導員の技術向上」ということです。②④番「買物等の利用による放置自転車が増える午後についても充実を図ります」というものです。②⑤番「自転車誘導員のコミュニケーション能力などの向上を目的とした研修を行い、業務実施マニュアルを活用する等により技術の向上を図り、自転車駐車場までの誘導・案内を確実にを行うことにより自転車駐車場の利用を促進します」というものです。

6ページをご覧ください。「自転車の安全利用の促進」というものです。こちらについて4項目の目標を掲げております。②⑥「区、警察が主体となり、区民や学校、関係団体、企業・NPOなどと協力・連携することにより多くの自転車利用者がルールやマナーについて学べる機会を設けます」ということ。②⑦「区による放置自転車の撤去活動や警察による自転車安全利用の指導を強化します」というもの。②⑧「自転車走行の違反者に対する取締りについては警察と協議し検討していきます。とりわけ悪質で危険性の高い違反者に対しては警察による取締りの強化を要請します」というもの。②⑨「関係者との連携・協力を緊密にして自転車安全利用五則の遵守および放置自転車ゼロを目指します」というものです。

続きまして「自転車利用のルールの周知」ということで③⑩です。「自転車安全利用五則の遵守および放置自転車ゼロを目指し、自転車の走行ルールや駐車ルールの周知を図るための様々な取り組みを実施していきます」ということです。

続きまして「自転車利用のルール・マナーを学ぶ機会の拡大」ということで、こちらにつきましては3項目です。③⑪「小学生や中学生を対象にした交通安全教室の開催とともに、小中学生以外の高校生や大学生等にも安全講習会を受講できる機会を設けることを教育関係者へ要請します」というもの。それから③⑫「学校で実施される交通安全教室に近隣の町会や老人クラブ等が参加できる仕組みをつくり、成人を対象とした自転車利用のルール・マナーを学ぶ機会を拡大します」というもの。③⑬「安全講習会やイベントに参加する意欲を高める仕組みをつくり多くの区民が自転車のルール・マナーを学ぶ機会を得ることを目指します」というものです。

続きまして7ページをご覧ください。「交通安全意識の向上の仕組みづくり」というこ

とで、5項目記載があります。目標といたしまして、③④「区民が楽しく参加し自転車の安全利用の意識向上が図られる仕組みづくりや、区民参加による交通安全意識の向上策を検討し、実施します」というもの。③⑤「自転車盗難時に有効な防犯登録の促進や自転車安全整備士による定期点検の実施により傷害保険、賠償責任保険に加入できる「自転車安全整備制度」(TSマーク)等、自転車を利用するにあたり重要な事項について自転車購入時等に周知する仕組みを検討し実施します」というもの。③⑥「自動車のナンバープレートを模した自転車登録制度についてそのあり方等を検討します」というものです。③⑦「交通安全講習会など自転車の安全利用に関する情報は、区報やホームページ等の区の情報発信手段を利用するとともに、自転車駐車場など普段から自転車を利用している人の目に付きやすい場所や学校・商店会・企業等と連携し情報発信するなど、多くの方の興味を引き参加が促進されるように工夫します」というもの。最後になりますけども、③⑧「商店会等によるキャンペーン等交通安全意識を高めるための取組みを支援していきます」というものです。

(会長)

どうもありがとうございました。ちょっと急がせてしまいましたけども、一応今7ページまでご説明いただきましたので、今日は先程申し上げたような観点を中心にご発言・ご意見いただければと思います。ページ等についてはどこからでも結構ですのでよろしくお願ひします。

(委員)

まず評価というレーティングを出しており、先程もおっしゃっていましたが、目標を立てておきながらゼロというのは、評価というのは協議会の方で出すべきじゃないかと思うのです。自己評価してもいいですが、ゼロというのは検討しないという意味なのか、この内容をもう少し具体的に。一部と言っても10%なのか90%なのか分からないですから、この内容をもう少し分かりやすくすることと、この評価自体を協議会の目的にするべきではないかと思ひます。例えば、事前に配布された資料を全部精査はしなかったのですが、最初のページで収容台数ということで、これだけの目標を立ててこれだけありましたということで、評価も3になっているけども、実際の区民の目から見ると、これだけの目標で収容台数のある施設を作りましたが、どのくらい稼働しているのかということに興味があるわけです。その資料はあるのかと思ったら私の探す限り無かったですが、稼働率ですから費用対効果ということで、そういった資料がもしあれば、そちらの方がまた意見も出しやすくなると思ひます。

(会長)

どうもありがとうございました。

(委員)

1 ページ③です。施設の恒久化を進めていますという、恒久化が課題ですということになっています。民間の借地が全体の6割ということですが、公共施設が駅の近くにありませんよね。例えば大泉学園だったら勤労福祉会館。上石神井だったら体育館だとかありますけど、ああいう公共用施設のスペースを使う検討をされているのか知りたいです。やはりあまり税金を使うべきではない。将来恒久的に自転車駐輪場が必要になるのかそれは分かりませんが、今ある施設の活用ですね、それが一点。

もう一点は広報のことです。私非常に助かったのは、先日直近の広報で一面の表のところに、自転車は歩道の内側の車道の道路沿いをゆっくり走れば歩道でもいい、車道じゃなくてもいいということが書かれていた。ああいうような区報の一面のちょっとした文言で、乗り方だけに限らず駐輪場の自転車を置く場所とかの案内ですね、そういうものを載せていただければ、わざわざ冊子を作って大上段に構えなくても区報だったら見ますので、どんどんやっていただければと思っています。いまだに分からないのは車道があっても歩道がある程度広い所があります。それでほとんど車道をママチャリとか、普通の人は怖いから走らないです。車道を走らない。それで歩道を走るけど左側の歩道を走らなきゃいけないのか、右でも左でもいいのか、右側を走った場合には車道側を走らなきゃいけないのか私自身分かりません。だから分からない人があまりにも多いから、今街の中では混乱しているのです。是非とも広報か何かを活用して普及するようにお願いします。

(会長)

どうもありがとうございました。

(委員)

今回中間評価ということで資料を見させていただいたのですが、全体の各項目で10の課題があったとしますと、そのうち対応できそうなのが1で、その1について対応しました。だから3ですと、そういう評価をされているような結果に見受けられたかと思いません。それから評価する際に、なかなか数値的なデータが無いと評価しづらいですけども、各項目に対して、行政の方で内部資料として数値目標というのを持たれているのかどうか、この点も確認したいと思いました。

(会長)

どうもありがとうございます。今までのところで何かそちらから答えられますか。

(交通安全課長)

まず一点目、既存の施設の活用ということかと思えます。こちらにつきましては、基本

的に公共の自転車駐車場については大量の通勤通学で利用する方の施設ということで、一定の規模集約する必要があります。確かに既存の施設にはその利用する目的がありますので、その部分での駐輪場というのは整備していますが、この自転車利用総合計画の中で、計画に位置付けているものは通勤通学等の駐車需要に対応するための、放置自転車対策の一環ということで整備をしているものでして、公共施設の部分については利用目的に沿って駐輪場を整備しているというもので、兼ねるといってはなかなか難しいかと思います。

また、自転車の走行の仕方というものについては警察の方からお話あるかと思いますが、自転車の走行については車道が原則となっております。ただし歩道の整備がされている所で、自転車・歩行者が走行できると規定されている交通規制がされている部分については走行ができるとなっておりますけど、自転車については歩道ですから歩行者が優先ということになりますので、基本的には徐行、いつでも止まれる状態で走行するということになるかと思います。区の広報といたしましてもいろいろな方からの苦情等をいただいておりますので、警視庁も発行していますが、パンフレット等で区民の方に周知を行っているという状況です。また計画に対する数値目標と申しますか、数値的なものが示せないかということですが、例えば自転車駐車場の台数等であれば、こちらにも記載してありますが数値でお示しできるものもございまして、なかなか数値で示せないようなものもあります。その部分についてはこういった形でお示しすることで評価を各委員からいただけるのか、我々も議論したいと思っております、また、たとえばこういうふうに提案してくれれば評価がしやすいので、というものをいただければ、そういったものを検討したいと思っております。

(会長)

どうもありがとうございます。この総合利用計画の下に実施計画みたいなもの持っていないですか。5か年とか3か年とか、たとえばこれについてここまで作るとか、こういう整備をするということが具体的に書かれていけば、それがほぼ数値目標に等しくなっていく。だけどこれだけしかない、文章からあとどれだけ作るかというところは、非常に任意性が高いので、そこにいきなり数値目標設けてみたり、評価指標設けてみたりするとかなりギャップが出てくるんです。計画の目標との関係で。これしか今日は出てないのでこれだけ見た感じで言うと、計画の方がこれしか無いのによく頑張って評価やろうとしているな、というぐらいの感じで非常にポジティブに私はこの行為、アクション自体は評価できますが、そういう実施計画は持っていないということでしょうか。ありますか。

(交通安全課長)

資料2の2ページ目をご覧ください。数値的に課題を設定しているのが自転車駐車場の整備です。これについては平成32年度までに公営の自転車駐車場を何台整備するという事で、こちらに記載があるように総計で11,659台を新たに整備する、ないしは廃止をされた部分について追加で整備をするということで、全体で11,659台というも

ので、個別の事業計画・実施計画のようなものは持ってありません。

(会長)

歩道通行の件が出ましたが、要はこの議論10年近く関わっていますが未だにそういう意見がしょっちゅう出ます。こういう協議会だと必ず出ます。なぜ出るかという日本の一いつの問題は、どこを走ったら正しいのか、ルールどおり走れるのか、安全にルールどおり走れるのはどこなのか、ということを作っていないのです。だから走行空間は空間の制約もあるけど、そういうものをネットワークとして用意することを怠ってきたというか、背けてきたというところがあって、どこを走ればいいのかということに対して、ちゃんと将来こうして行きます、今こうなっています、ちょっと待ってくださいという計画を示していないのです。今回の練馬区さんのもゼロでしょう、走行空間に関しては。だからルールどおり走れと言ってもどこを走ればいいのか、どうやって走るのか、歩道は歩行者のためだという原則があるところで、自転車は正しくなんて走れないです。ただどこを走るのかと。車道に出ろと言うけど車道はどこもないではないかと、何も付けていないではないか、というのがあから。そこに一步踏み出さないといけないけど、まだ今回の総合利用計画は踏み出していないです。だから延々こういう議論が出ます。ルールはどうするのだ、どこを走ったらいいのかと。以上です。

(交通安全課長)

大変失礼します。自転車利用総合計画の中では本日は抜粋ということで、どちらかというと自転車の走行環境を除く部分を抜粋しております。走行環境の整備については冊子の後段で一定の整備目標、整備計画的のものの位置付けを行っております、これについてはまた来年、複数回開催した後に協議をさせてもらえればと思っております、今回は付けていませんでした。

(会長)

そういうやり方が問題だ。自転車というのは常にそうやって断片的に扱われてきた。練馬区さんは駐輪に関しては、日本で非常に先進的にやってこられたという評価もあるし、自負もあるでしょう。それは問題無いけど、今求められているのは総合的にやるという姿勢なので、それに対して協議会の場でも断片的にしか情報が出てきませんというのでは、困ります。

皆さんに対しても折角協議会に来られていますので、やはり自転車問題というのは非常に広い問題になっているという理解を共有しないとけないので、今までの進め方は分かりませんが、そこは是非、この協議会では気を付けていただかないといけない。

(交通安全課長)

大変失礼しました。今日の次第を見ていただきたいと思います。議題では総合計画の中間評価ということで、今私の方で説明させてもらったのは総合計画の中での走行レーンの、自転車走行環境の整備についての議論は次年度に実施したいという考え方をお示ししました。3番の報告事項で、現時点での区取り組みということで、実はこの後報告事項で自転車レーンの整備、それから昨年実施した自転車レーンの交通量調査、そういったものの報告もできればと思っております、この後報告を予定させてもらっています。

(会長)

分かりました。そこはちょっと意見がかみ合わないけど、そういうものをネットワークとして考えて行く、ここだけやってみましたどうでしょう、とやっても利用者は使いません。500m作ってもその前後をどうするのか。家を出てから目的地に行くまで行政として一定程度安全にしますと、走行空間・環境を作っていきますと、でも今日ではできないけどちょっと待ってくださいと、明日までにやります、ということをやちゃんと示して行く。そういうのが計画です。どこかを作りましたから、というわけではない。でもレーンを作っていること自体は知っていますから。ちょっとそこは議論がかみ合っていないです。

(自転車対策係長)

先程から自転車レーンのことについてお話が出ておりますけども、実はこの練馬区自転車利用総合計画というのはこの協議会のご意見を基に作ったということで、これまでの改訂版の総合計画になりますが、これまでのものと比べますと自転車の走行環境について非常に多くのボリュームを割いております。ただしボリュームは割いておりますけどあくまでイメージということで終わっています。それで実効性のある計画については実は作れていないというところがあります。今回光が丘に作った2路線というのはモデル路線ということで先行的に作ったのですが、私担当としましては、これから実は、屋井先生にいろいろとご相談をして実質計画、実行すべき計画というものをこの協議会の中で、来年度になつてしましますが、実行計画を作りたいと考えているところです。よろしく願いいたします。

(委員)

前回光が丘の道路を見させていただきました。大変立派で蓋まで作り替えたということで、さすが財政がある練馬区だと感じましたけど、私ら区民は日常走っている道路で安全確保することが緊急の課題です。来年度まで待てとか、そういう立派なモデルを前回見せていただいたのは500mでしたか、ああいう道を毎日走っているわけではないから、もう少し緊急性と区民の安全を確保するという視点で緊急にやってほしいんです。やはり事故があった場合、区の方に賠償責任が行くと思うのです。それだけ自転車に乗る人の危機意識というのは高まっていますから。以上です。

(会長)

最後のところ、賠償責任は区に行かないと思います。自転車は危ない乗り物ですから。まずは本人の問題です。多くの場合自転車に非があります。しかも最近は歩行者を傷付けることが多いですね。だから加害者にもなります。

(委員)

この会は練馬区自転車駐車対策協議会。駐車です。要はこの自転車の問題というのは、40年前は自動車の問題だった。それは何故かと言ったら当時の国民車構想で、それが40年経って自転車の問題になってきた。ところが日本は法律が非常に遅れていて未整備。実態の方が先に進んでしまう。そういう中でこの会は8期まで来たわけですが、事務局は大変な苦勞をなさって今日まで来た。ここでいきなりこうあるべきだという理想論を言っても現実的ではない。基本は警察。光が丘警察は、本当に自転車の交通安全に関しては率先してやっていただいている。もうアメとムチの時代に入っているのです。40年前自動車の事故が多発して社会問題になった。今これが遅れて自転車問題と人の問題で今日の問題になった。そして自転車事故によって5,000万を超える賠償事例・裁判事例も発生したと、こういうことなので、やはりここは自転車の走り方というのは法律で決まっているのです。原則車道です。例外的に歩道が走れると、そして例外的に走れる歩道も走り方のルールが決められている。それを守らない人が実は9割。もっといいますかね。歩道に至っては逆走は当たり前。車道ですら逆走。ところが専用レーンが出来たら、さすがに逆走は皆無とは言わないけど、限りなく減ったという現実。それを考えますとやはりこの自転車問題というのは駐車場の問題。それから走り方の問題。それからマナー、あるいはそれを含む教育の問題。それから保険の問題。例えば自転車保険に関しても10月から保険制度が変わりました。そんな問題が多々あるので、とにかくこの限られた時間でこれをまとめるわけですから、議長はまとめる方向で議事の進行をお願いしたいと思います。

(会長)

この自転車協議会。これ要は法律が古いのです。昭和45年の法律で。だけど自転車駐車場等、「等」の協議会ですね法律上は。だけど練馬区さんは、今僕も初めてご発言で気が付いたけど、自転車駐車対策協議会で駐車だけです。これはまずいです今の時代に。これは名前を、まずは条例を変えましょう。駐車対策について練馬区さんは本当に実績があるし目標もきっちりしているし、それはどんどんやって行きますけど。

(自転車対策係長)

この自転車駐車対策協議会というのはいわゆる自転車法、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律で定められておりまして、本日お配りした

資料の中に法令集があると思いますが、参考資料の2で自転車関連法令集、そちらを2枚めくっていただいて第7条、その中に総合計画というものがございます。この総合計画というのは自転車に関する、駐車対策に関する総合計画ということですが、駐車対策以外にも網羅されております。ですから名前は法律上自転車駐車対策協議会となっておりますけども、駐車以外の分野、区の自転車対策の重要事項について審議いただく場となっております。

(会長)

それは私も知っているつもりです。だからそういうことでやっている市区町村も多い。あまり脱線してはいけない。名前変えましょうというのは発言です。ほか、いかがでしょうか。

(委員)

いろいろ資料作っていただいてありがとうございます。いただいたこの資料に戻って、希望と意見を述べさせていただきます。

まず1点目ですが協議会委員としてこの場に入ることが出来ましたので、ここで出た意見を今後の予定等に反映していただきたいということがあります。例えば6ページ30番。自転車利用安全五則啓発幕の普及・啓発を実施していますという達成状況があり、前回の協議の場で、他の委員さんから幕の表記について、これからは海外の人も多くなるので日本語以外の表記について検討を、というご意見が出ていたのですが、今後の予定では単に「継続」という名前だけになっていました。折角こちらで述べた意見がこの予定の中により反映して行った方が、その後の協議会の意見としても評価としても、私達としては評価しやすいのではないかと思いますので、そのあたりをまとめて、あるいは今後予定として考えていただきたいというのがあります。そのようなところを踏まえて私の意見ということで、同じように項目として述べさせていただきます。

同じく30番。今後の予定、新規。26年度自転車シミュレーターの導入、安全対策係。これは練馬の区報等でも拝見しました。それから以前資料としてそれを購入するのに予算として、1千万円ぐらい取っていますというチラシも拝見しましたが、そういうことで考えたときに、費用対効果というのが、今後これを導入したことによる評価ということに大きく関わってくると思うので、先程の数字で表すことは難しいということはあるかも知れませんが、それに対して導入が新規ですから、どのようになったかということ、また次回の評価を考える際の参考に挙げていただくことを希望します。

もう一点申し上げます。同じく個別目標で言うところの15番4ページです。25年度では要綱を制定したが、過去に利用が無かったことから現在は予算化していませんということに対して、今後の予定ということで、もう一度要望を汲み取りながら要綱の見直しと予算について検討していきますという形になっています。過去の利用が無かったことに対して、この文章の中ですと周知の方法ですとかその効果が分からないですが、もし同じく

今後予定をするのであれば、要綱の見直しと要望だけではなく、周知の方法についても何らかの記載をして、それで評価ができるようにした方がよいのではないかと思います。現在の評価としてはゼロになっていますので、そちらについて希望します。以上です。

(会長)

どうもありがとうございます。いかがでしょうか。

(交通安全課長)

まず啓発幕につきましては昨年度から実施しておりまして、今年度も継続という表記に止まっております。また外国語表記につきましては、啓発幕は一定の枚数実施はしていますが、新規に作成をするということはまだ取り組んでいません。今年度につきましては残りの枚数を掲示しているという状況です。一方で区民の方へは、例えば区報でも外国語版で自転車の利用について、駐輪場や乗り方、安全走行についてもお知らせをしております。また警視庁の方でも外国語版の自転車の安全利用のパンフレットを作っておりまして、区の交通安全課の窓口にも置いてありますので、こういったものを広く区民の方にお配りしてご利用いただけるよう、今後も検討して行きたいと考えております。

それから民間の駐輪施設への助成ですが、こちらにつきましては今ご指摘がありましたように、これまでどういった周知ができたか、なかなか我々も過去に行っている事例が無かったもので確認が取れておりません。今後検討するにあたっては周知も含めてどういふうに実施をして行けば、より効果的に整備ができるか検討したいと思います。一方で商店街には空き店舗はあろうかと思いますが、なかなか有効な土地が確保できないということで進んでいない状況がありますので、商店会に対していろいろなアプローチの仕方があるかと思いますが、周知を含めて検討して行きたいと思います。

(委員)

ありがとうございました。例えば先程の30番に関しては、幕はもう作っているのでも新しく表記を考えることはできないことは分かったのですが、この継続という一言ですと、今おっしゃっていただいたような細かい所が分からないので、お時間もあると思いますができるだけ細かくその辺りについて書いていただいて、初めて評価という形で協議会の委員としてできるものですから、その辺りについてお願いしたいと思います。

(会長)

先程も評価は誰がやるのかというご提言がありました。それと今、協議会の委員として評価ができませんという意見がありました。何が問題かということと中間評価をいつやるのか、どういう方法でやるのか、中間評価の全体はどういうフレームでやるのか、そういうところが伝わっていないこと。今日出てきたのは一部だと、次回またやる、その後またやるか

も知れない、何が次に出てくるか分からない、中間評価の全体は何か分からない。しかも一番の問題なのは誰が評価するのかも分からない。そういう状況だから、協議会としてはもちろんここまでいろいろなことやってきましたという説明を受けている。そうですね、さすがですねという面もあるし、あるいは今後こういうことも必要ですねという意見もある。そして場合によっては今後こういうことも必要ではという事は、従来の総合利用計画の枠の外にあるかもしれない。そこに書かれていないこともあるかも知れない。通常それは計画の見直しということでやるわけですが、それについて意見は受けておくけどもどうやって反映できるか、考慮できるか、これについては今日の段階でははっきりしないが、せっかく出てきた建設的な意見ならば残してもらいたい。そして然るべきタイミングで反映させなければいけない。でも中間評価という段階だとおそらく反映されないかもしれない。中間評価というのは過去に対する評価で終わってしまうかも知れないから。これはフレームがはっきりしていないから。だからそれも次回までにはっきりさせる。何より我々はどういう立場で評価に関わるのか、これはぜひはっきりしてもらいたい。おそらくこれは協議会として作った計画ですか。協議会が作った計画を協議会が評価するのですか。いろいろな立場で評価する場合があるから悪くはないことですか。その辺も考えなければいけないと思います。今の点忘れないでください。

(委員)

先程の関連で外国語表記の問題は、警視庁が作ったものがあるわけですが、青葉インターナショナルスクールという外国人学校がせっかく区内に出来たわけですから、そういうところを積極的に活用するという事などで、ぜひ進めていただければと思います。それから自転車シミュレーターの導入というのは新規事業で今回入れられて、区報でも紹介されたものですが、これは正に教育でありマナーの問題にも繋がるわけです。これは今後どのようにどんな場所で、どんな機会に活用して行くのか。例えば地区祭であるとか、ねりま祭りであるとか、あるいは積極的に出前的な活用をして行くのかということ。それから商店街における駐車場の問題。助成について応募が無かったという過去の事例があるわけですが、やはり商店街の買い物客というのは、高齢化がどんどん進んで空き店舗はあるのですが、同時に自転車利用者というのは目的地まで1mでも近く行きたいのです。降りたら目の前が自分の目的地なのです。そういうことを考えると商店街における買い物客の駐車場問題というのは、大きな駐車場をまとめて作るのではなくて、商店街で例えば4、5台でもいい。そういう駐車の場所があればそれで十分だという商店街の要望もかなり聞きます。だから、そういうところで助成基準というものを見直しを図って、例えば5台でも駐輪ラックが置けるような、あるいは地元の商店の方々にその管理を委嘱できるような、柔軟な駐輪場対策というのもこれから求められていくのではないかと思います。

(会長)

どうもありがとうございました。最後の点などは計画に書かれていないですか。そういうニュアンスの事柄は無いですか。分かりました。では今前向きなご意見をいただいたということで受け止めていただきましょう。他はいかがですか。あと数人で終わってしまいそうな時間になりましたので。

(委員)

区の駐輪場ですけれどもお年寄りからの意見で、月極で借りていらっしゃる方達は割と入りやすい場所にありますが、1回利用の場合、3階とか2階とかの奥になっていてすごく利用しにくいです。それで銀行等に行こうとして止めようと思っても、朝の早い時点でもう銀行の駐輪場が一杯になっていて置けないとか、スーパーの場合も通勤の方達が停めてしまっていて、お年寄りに優しくない駐輪場が多いという意見を聞きました。

それから環八と谷原の交差点ですが、自分で走ってみると分かりますが、自転車はあちこちから流れてくるものですから、歩道の上を走っていくと目白通りを突っ切ることが全然できない。それで仕方がないので戻ってもう一回車道に出て、車道が原則ですけれども車道の上を走ろうとすると、もの凄く怖い思いをして走って行かないといけない。ほんのちょっとここは通れますよとペイントがしてあれば、自動車の皆さんも注意してくださるだろうし、ここは自転車がまっすぐ通っていいのだ、という意識があるので、行けるようになるのですが。全国あちこちの大きな交差点で自転車の通る所がどこにもなくて、ただ車道を走れと言われても、きっとここはまっすぐ走っていいのだろうと思って走って行くのですが、左折の車とか、向うから来る右折の車とかに遠慮しないといけない状態が続いているので、もし出来るなら、大きなまとまりの中で自転車が走れる道を確保していただければと思います。

(会長)

どうもありがとうございます。大賛成です。私も全く同じ意見ですので。

(委員)

国土交通省東京国道事務所です。国土交通省の出先の国道事務所ですが、先程ご意見いただきました大きな交差点で、どこを通ったら分からないというようなご指摘、全国でも多々あります。そういったご指摘も踏まえまして一昨年、24年の11月にガイドラインというものを作って、現在我々が管理している道路の中で、交差点で実際に自転車がどこを通っていただくのか、また交差点内にそういう明示をすることによって自転車がただ通るだけではなくて、自転車がここを通りますよという認識を、自動車側に分かってもらうという取り組みを今進めています。まだまだ創成期で、全国の数でいえば、まだまだ至らないところではありますが、そういった取り組みをしまいります。

またご指摘の中にもありましたけれども、左折車両と直進の自転車を分離するというこれ

も大きな問題です。いろいろ海外の事例とかも私共は勉強しておりますし、本日の会長でいらっしゃる屋井先生にもご指導いただきながら、練馬区も勿論ながら全国でこういった取り組みをやって行きたいと思っていますので、ぜひ期待をこめてというか、見守っていただければと思います。よろしく願いいたします。

(委員)

確かに谷原の交差点で交通整理していると、車がバンバン走っている中で、高速道路の方から自転車が左側使って走って来ます。危ないなと思って歩道に上がってくださいと言おうと思いましたが、やはり自転車は車道が原則ということで堂々と来るのです。私も何も言えなくて見守るだけで。谷原の交差点は何かしないといけないと思っていたので、早急によろしく願いします。

(委員)

よく分かりました。お話伺いましたのでぜひとも見学させていただきます。

(会長)

今最後に警察の方がおっしゃったけど、通勤されている方など、現実に車道を走っている自転車がどんどん増えてきています。危ないと思われる所でも走っている。だからそれは警察さんにとっても、車道上を走る自転車を何とか安全にしてあげないといけないという動機付けではないけど、根拠にもなってきました、それで東京国道の管内でも警視庁さんと一緒に、結構速いスピードで車が流れている所でも、暫定的に自転車が走る場所だというレーンのようなものを作ったりしています。そういう例もあります。

ありがとうございました。東京都さんお願いします。

(委員)

東京都第四建設事務所です。今お話をいただきました谷原の交差点、まさに都道の交差点ですので、警察さんとも協議のうえ改善に努めて行きたいと思います。職場に戻りましてまた関係部署に伝えてまいりたいと思います。

(会長)

どうもありがとうございました。

(委員)

3 ページ項目②の10。自転車駐輪場に関してだと思いますが、前回の議事録を見させていただいて、引き続きどのように練馬区が動いているのかを教えてくださいたいのですが。前回同様の主旨でお話されていたのが、定期利用の駐車場は夏休み等の特定のある時

期になると空きが目立つと、定期利用と1回利用で駐車する場所が違う所もあって、1回利用が満車になっているにも関わらず定期利用のスペースが空いていると。こういう無駄を出さないための方策をどのように考えているのかという質問で、それに対して取り組みをして行くと思ったのですが、今日の資料の中には具体的に見えなかったのでそこを教えてくださいたいのが一点と。

もう一つが同じページの④の1のところですが、これは私の地元の人達のお話を聞いて自分なりに思ったのですが、今年の4月に機械式駐輪場サイクルツリーというところを見に行ってきましたが、そこは省スペースに多くの自転車をスピーディーに格納でき、設置条件に応じて円筒型・水平型等の様々なタイプがあるので、駐輪スペースを確保しにくい練馬区さんにとっては導入すべきではないかと、それを検討課題に入れていただきたい。私も光が丘で育った経緯があって光が丘の大通り、けやき通りですが、放置自転車対策で駐輪場がけやき通り沿いに敷き詰められていますが、それによって勿論解消したというメリットもありますけど、景観上の問題も練馬区もそろそろ考えていただきたいと。例えば大泉学園の南口の通りも、駅沿いの所に駐輪スペースがありますが、そこに駐輪スペースと歩行者、あそこだと学芸大附属に通う学生達や商店街を使う方が通り、ましてや車の抜け道などにもなっているもの凄く狭いです。これは景観上もどうなのかと。駐輪場をハードの整備をして解消していただくのは勿論大事なことですけど、そろそろ練馬区なりのやり方として、もう少しきれいな景観も意識した対策を入れていただきたいというのがまず一点。

もう一つが5ページの①。放置自転車の調査に関してですが、前回の委員会でもお話がありましたけど、商店街等に協力をいただいて放置をさせないための仕組み作りという視点から、過去3年間午後の放置対策として、練馬区環境まちづくり公社に委託し買物自転車対策を行ったと、そのときのご答弁で、26年度は目先を変えて、実際の午後の放置自転車の状況について調査しようと考えているとありましたが、具体的にどのような形で調査をしたのか、また考えているのかを教えてくださいたい。

最後に7ページの2の35。これについては自転車による事故、また危険運転等で練馬区内でもこれからますます増加すると皆さん予想はされていると思いますが、勿論若者の乱暴な運転ですとか、携帯を使いながらの運転も問題ですが、高齢者の方のふらつき運転、信号無視、道交法を無視した運転も練馬区内多々見受けられるといったところで、賠償問題で大きな額の事件も起きていることですから、このような問題は粘り強く対応して行かざるを得ないと思います。損害保険の義務付け、これに関してより積極的に展開していただきたいと思いますが、ご意見をお願いします。

(会長)

どうもありがとうございます。時間が限られてきましたので、今お答えできることはお答えしてください。

(交通安全課長)

まず一点目の定期利用の所が土日空いていて、1回利用に利用できないというお話がありました。これまでもお話しはしていますが基本的には駅利用者、通勤通学等の対応ということで定期利用を重点的に行っておりました。一方で買物対策という買い物客の駐輪も課題になっているということで、ここに記載のように1回利用ないしは時間利用を設定し、利用料金の設定の仕方によって定期利用を排除する、ないしは短時間で利用してもらって回転数を上げる、利用回転を促進するという取り組みを今後実施して行きたいと考えています。

またツリー式の駐輪場。機械式の駐輪場かと思いますが、これにつきましては駅近傍に有効な土地がなかなか確保できないということもありますので、例えば今、氷川台駅のところが都市計画道路で、2千台近くの区立駐輪場廃止が予定されています。こういった部分については都市計画道路の整備に合わせて、機械式で地下に導入できるような駐輪施設も現在検討しているということで、我々もそういった実態の事例を参考にしながら検討している状況にあります。

あと商店街での午後の調査につきましては、買物対策の一環で現在、江古田駅や石神井公園駅で午後の放置自転車の実態調査というものを、委託先の環境まちづくり公社と連携をして進めております。これによって対応の仕方というものもいろいろあるかと思えますので、放置自転車がなくなる形での、実効性のある対策を今検討しているということで、まさに進行中の状況です。あと保険加入につきましては、本日の資料の参考資料1のいちばん裏面にリーフレットを添付しております。これは区の方で作成をしたリーフレットですが、今年度は加入促進、裏面にも書いてありますように子供の事故で親に賠償責任ということで、9,000万円を超えるような賠償請求をされたという事例もありますので、区の方ではこういったパンフレットを作って加入の促進を図っているところです。以上です。

(会長)

どうもありがとうございました。時間切れになりました。まだご意見あるかも知れませんが、先程のご提案のように、後はメール等で送付いただくと。ただその時に、この協議会意見と書かれていることはおそらく今回の達成状況に対する意見なので、将来こういうことをやってほしいということを書いても結構ですが、うまく活かされない心配がある。どちらかという、これをやるべきなのにやってないから駄目だ、そういう書き方はいいです。だから達成状況としては評価が低いという、そういう書き方ならいいが、ただ単にこういうことをやってほしいという書き方だと埋もれてしまうかもしれない。

ぜひ達成状況に照らした書き方で書いていただくと、今回の平仄ひょうそくの中に上手くはまる。

逆にこういうことをやっていることが素晴らしい、ということもどんどん書いていただいて、ポジティブな評価も書いてもらえるとありがたいと思います。

(土木部長)

中間評価の件で、最後私の方から事務局としてお話をさせていただきたいと思います。中間評価については、計画の中では「中間評価します」としか書かれていなくて、大変我々もどうして行ったらいいのだということに悩んでいたところで、このため今日はいろいろと方向が決まらず、申し訳ございませんでした。今回皆様ご自宅で、ひとつひとつ見ていただけるということですので、先程ございましたようにデータが無いというご意見もありました。データがどこまで揃えるかということについても非常に私共も悩んだところもありますので、もしこういったデータが欲しいということであれば、それもこちらの方にご連絡をいただければと思います。

それからこの評価につきましては走行環境に関する部分がありませんでしたので、走行環境の部分も含めて全体の中身について、できるだけ早く残りを整理して、それも送るような形で考えさせていただきます。

それから中間評価につきまして、皆様からご意見をいただきながら、最終的には私どもは区民の方に対して、これまでの実施状況がどうであるか分かりやすくお伝えるための手段と考えていますので、その辺についてまた協議会と相談しながら、この評価の仕方について最終的にまとめて行ければと思っております。そういったことで、どうぞ皆様よろしくをお願いします。

(会長)

どうもありがとうございました。分かりやすいご説明を今いただきました。

評価はとにかく評価に過ぎませんから、あまりそこだけやっても仕方がないので、施策の方をやっていくという、しかも緊急性の高いものは早くやっていくと。こういうことの方が余程大切ですから。フレームだけはっきりしてくれば、その中で皆さん議論していただけるので。そこが今日は見えなかったからいろいろな議論になってしまったという、こういう理解をしてください。厳しくどんどん評価をしっかりとやっているつもりはありません。

ありがとうございました。次に報告事項をまとめてお願いします。

(委員)

ひとつだけ事務局の方に提出のことでお聞きしたいのですが、事務局のメールに何か質問があったら送る。そしてそれについて返してくれるということは、質問した人だけがその質問に対する答えが聞けて、ここにいる委員全員にその内容は周知されないという形になるのかどうかだけ教えてください。それともひとつ質問すれば全員にメーリングリスト

のような形で行くのか。

(会長)

提案を受けて私がそう言いましたが、今回については単に意見を送って終わりです。事務局からは返ってきません。一回限りでお願いします。次回以降、継続的にコミュニケーションする必要が出たときにはそういうことも検討しますが、今回は今日意見言いたいのと言えなかった、しかも先程部長さんがおっしゃったような状況だから、今後評価をどう行っていくかまだ分からないという中で、今言っておきたいという方についてはメールで送ってもらうということです。それで終わりということをお願いします。

(交通安全課長)

時間も迫って来ていますので端的に説明させていただきます。資料の4をご覧ください。自転車走行レーンモデル路線の整備についてです。これは本年9月に交通対策特別委員会、議会の方で報告をさせてもらったものです。皆さんにもお示しをしたいということで、本日報告をさせていただきます。整備の理由です。こちらに記載がありますように、平成25年3月に練馬区では自転車走行環境整備指針というものを策定しまして、この中で光が丘の2路線をモデル路線ということで設定をしております。本年3月に整備をした路線がまず1路線目ということで、今年度につきましては2路線目ということで、この後図面で見ていただきますが、整備をするというものです。2ページ目を開いてください。計画路線図ということで記載があります。中央部分に光が丘公園の南に光が丘駅、この道路を東西に走っていますが、こちらの右下の部分、こちらが今年3月に開通した走行レーンモデル路線です。540mを整備したというものです。今年度、今整備を進めていますが左側の上の部分、光が丘公園の西側ですが、光が丘西大通りということで全長1,500mこの部分を整備するというものです。3ページ目のところにその整備の表記があります。車道左側の部分に1.5mの自転車レーンを設けて、青色の自転車レーンを整備しております。こちらに記載がありますように自転車専用ということで、交通規制も掛けて自転車レーンを設けているというものです。この道路につきましては今年の12月末を目途に現在整備を進めております。この2路線の整備によりまして、今後利用者アンケート、また利用実態の調査、この後また1路線目の交通量調査の結果を報告しますが、全体の利用実態を踏まえて今後区内全域に、走行レーンの整備をどういうふうに進めて行くかの足掛かりとして取り組んでいるというものです。それでは利用実態につきましては担当の係長から調査結果を報告します。

(自転車対策係長)

それでは資料の5をご覧ください。これに基づいて説明をさせていただきます。1枚めくっていただきまして交通量調査の概要ということになります。場所といたしましては光

が丘東大通り。前回の本協議会の中で見学をしていただいた場所になります。調査日は整備前がちょうど今ぐらいの時期に調査をいたしました。また前回見学いただいたとき、こちらが設置後の、ほぼ見学の2日前ぐらいに調査をしているということになります。時間が7時から19時までということで、1時間毎に調査をした交通量調査ということになります。地図で見ていただきますと右側の地図ということになりますけども、この地図に合わせて本資料中の表も、西・東という左側が西となるような表記にしておりますのでご注意ください。東西ではない並びになっております。ポイントとしては2点。結果ですが自転車の車道の走行が増えております。それからまた車道における自転車の逆走が大きく減ったという2点が挙げられます。

1枚めくっていただきまして調査時の気候についてですが、11月においてはちょっと寒かったかというところですが、3月の調査においては非常に暖かい状況でございました。5ページ目の調査結果1整備前というところですけども、この中でまず道路西側の車道の自転車、一番下に199という計がございますけどもその内の約3割、57台が車道を逆走しているという状況でした。それから東側の道路になりますけどもこちら157台中38台、24%が車道を逆走というような状況でございました。ただ歩道の状況を見ていただきますと、歩道は進行方向が決まっていますので、南進・北進、歩道においてはほぼ同数というような状況でございました。これは道路西側・東側同様の状況です。

続いてもう1枚をめくっていただきまして調査結果の概要。7ページ目になりますけども。まず車道を利用する自転車が大幅に増えているということで、右下に分析という四角がありますけども、こちらを見ていただきますと、西側につきましては199台の車道利用だったのですがそれが573台、374台、約2.9倍ということで増えております。それから東西車道全体では546台の増ということで2.5倍というようなことになります。

それと整備前後の車道の通行の割合ですが、整備前は自転車総数の約9%が車道を通行しておりました。整備した後にしましては20%。少ない数ではありますが整備前と比べますと倍の割合というようなことになっております。

続いて8ページをご覧ください。これは西側の歩道・車道の結果になりますが、ほとんど歩道については変わらないです。ただし車道の状況におきましては車道利用者が約3倍に増えているということになります。それから逆走が大幅に減っております。元々母数が少ないですけども、57台それが11台に減ったということになります。それから9ページ目。東側ですが、こちらの方が歩道を走行する自転車が184台ということで約1割、歩道を走行する自転車が減っています。それから歩道の中では自転車レーンと同一の進行方向の台数の減少が顕著ということで、自転車レーンが使われたのかというふうに思っております。車道においては逆走がほとんど無くなったということで、38台が6台に減ったというような状況になっております。こちらについても車道利用者が約2倍に増えたというような結果となっております。

最終的に我々が着目したのがやはり車道を正しく通行している自転車の数が大きく増えたと、また逆走が減ったということで、やはり自転車走行環境の整備というのは非常に大事だというふうに考えております。本来であれば自転車道の整備というのが望ましいのですが、なかなか練馬区内では自転車道が整備できる路線はほとんど無いということで、自転車レーンとして整備をして行くということが有効であることが、モデル路線第1路線では答えとして出ているのではと思った次第です。すみません長くなりました。

(会長)

どうもありがとうございました。他に何か報告事項ありますか。無ければ終わります。

それでは時間が超過してしまいまして大変申し訳ありませんでしたが、今日の協議会はこれにて終了とさせていただきます。どうも今日はありがとうございました。

(交通安全課長)

一点報告です。次回の開催につきましては正・副会長と調整をさせていただきまして、委員の皆様へ報告をさせていただきます。新年1月に開催できればいいかと思っております。調整のうえ連絡をさせていただきます。よろしくお願いたします。

午後4時5分閉会