

第28回練馬区自転車駐車対策協議会 会議録

- 1 日 時 平成27年1月19日(月) 午前10時00分から11時40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)
齋島 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
土木部長、交通安全課長
- 5 傍聴者 なし
- 6 次第
 - (1) 開会
 - (2) 協議事項
練馬区自転車利用総合計画の中間評価
 - (3) 報告事項
(仮称)区政運営の新しいビジョン(素案)について
自転車レーンの整備状況について
国の自転車走行環境整備の動きについて
区の自転車対策ホームページの作成について

7 配付資料

- 資料1：総合計画中間評価の進め方（案）
- 資料2：中間評価に関する提言書イメージ
- 資料3：委員意見一覧
- 資料4：事業実施状況一覧表（答申巻末資料）検討資料
- 資料5：光が丘西大通り自転車レーン周知チラシ

参考資料

- 項目・個別目標一覧および委員意見集計表
- 第1回安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会会議資料
- 練馬区公式ホームページ 練馬区の自転車対策事業
- ねりま区報(仮称)区政運営の新しいビジョン（素案）特集号

その他資料

「石神井公園駅北交差点における自転車の走行実態調査」について

- ## 8 事務局 練馬区環境まちづくり事業本部土木部交通安全課
- 電話 03-5984-1993（直通）

9 審議内容

（会長）

時間になりましたので、第28回練馬区自転車駐車対策協議会を開催いたします。本協議会は原則公開です。今日は傍聴の方はいらっしゃらないということです。そして従前のおり会議録は後日、ホームページで公開予定です。そのため会議は録音させていただきますので、予めご了承ください。

本日の協議会は11時30分終了を目途に進めさせていただきます。

それでは本日の委員出欠について事務局から報告をお願いします。

（交通安全課長）

事務局です、本日は皆さん出席となっております。また、お手元に記載のとおり、委員がご出席いただけない場合、代理の方の出席をいただいておりますことを合わせてご報告させていただきます。

（会長）

ありがとうございます。それでは、お手元の議事次第をご覧ください。今日の協議事項は1点ですが、報告事項がいくつかあります。資料につきましては委員の名簿と資料1～6、そして参考資料となります。資料番号は有りませんが、「第1回安全で快適な自転車

利用環境の創出に関する検討委員会会議資料」があります。後から配られたもので、「石神井公園北交差点における自転車走行実態調査」があります。計画の 9 と書いてあるビジョンの一部、鉄道、道路などのインフラの整備という 2 枚ほどの資料があります。以上でよろしいですか。

それでは、はじめに協議事項の 1 番ですが、これは前回の議論の続きで、練馬区自転車利用総合計画の中間評価に関する事項となります。まずは事務局からご説明いただき、その後審議するということにします。

(交通安全課長)

それでは、今後の総合計画の中間評価の進め方につきまして、着席で説明をさせていただきます。資料 1 をご覧いただきたいと思います。前回、事務局より総合計画に基づき施策の取り組み状況について提示し、様々なご意見をいただいたところです。前回お出しした資料は委員の皆様へに審議いただく際の資料として考え、計画の取り組み状況とともに達成状況について事務局で数値化したところです。

しかし、計画の中には自転車駐車場の整備台数以外は、数値目標や期限が定められていないため、今回のような定量的な評価はすぐわないものと判断をいたしました。そこで今回は計画に定められた施策の実施状況について、定性的なものとした資料をご用意いたしました。そして、計画の取り組み内容、施策の実施状況や評価を皆様にご覧いただき、これについてご意見をいただいたものを提言としてまとめていきたいと考えております。また、本日はこの後、担当から提言書のイメージ案についての説明をして、それについて皆様からご意見をいただき、続いて委員意見の一覧について説明の後に審議いただきたいと考えております。以上のような形で進めさせていただきたいと思いますがいかがでしょうか。

(会長)

事務局よりご提案いただきましたがよろしいでしょうか。

(一同)

賛同

(会長)

それではお願いします。

(事務局)

資料 2 をご覧ください。はじめに、提言書のイメージ案をご説明させていただきます。前回いただきました皆様方のご意見、それからメールにていただいたご意見、また、本日の協議を踏まえて次回の協議会で、この中間評価への提言書を提示したいと考えております。この資料 2 につきましてはそのイメージとなります。あくまでもイメージということですので、内容につきましては皆様の御意見を聞きながら、まとめてまいりたいと考えております。

次に、2 頁をご覧ください。この提言書の中身で、言葉を記載してありますが基本的にはこの中身についても議論のなかで変わっていくということもあるかと思いますが、現時点では区がお示しします中間評価の状況について皆様からご意見、ご進言等をいただいた形でまとめていきたいと考えております。2 頁の囲みの表にありますが、2 の計画の進捗管理というところがございまして、こちらに則って、中間評価を実施する形をお示したいと考えております。下の表のなかに評価欄がございまして、計画の中間評価ということで、区の方で形式を考えてまいりました。また、それを受けましてこの協議会のなかで議論いただき、改善の項目、施策事業の進め方の改善、また、事業目標の修正があれば修正。また、本計画の改善ということで計画へそれを反映させて、自転車利用総合計画をより良いものにしていくということで、この提言がなされているというイメージにしたいと考えております。また、3 頁目に表がございましてけれども、総合計画の 24 頁にこの表が記載されています。これは取り組み事業の一覧ということで、表としているものですが、一番右側の項目に取り組み事業等というものがございまして、こちらは、全ての取り組みが記載されている物ではございません。主だった総合計画の取り組みを抜粋した表になっております。こちらに合わせて提言の巻末に一覧表を付けていきたいと考えております。それから、4 頁目をご覧ください。皆様方からいただいたご意見、協議会でのご意見を踏まえまして総論を記載します。これは、次の 4 に各論として記載しておりますけれども、そちらを踏まえた形で総論を記載する、また、4 の各論につきましては皆様の協議会の意見に基づきまして記載をしていくとその次の A3 の一枚の表になりますけれども、こちらの資料とリンクをするというような形で考えております。また、この A3 の表ですが、先ほど申し上げた 3 頁の表、こちらに右側の項目、平成 23 年度から 26 年度の主な取り組み内容、こちらを記載してそれについて実施状況、それから、今後の取り組むべき内容ということで記載をしていくという形になります。この表につきましては後程、資料 4 の方でご説明をさせていただきます。この様な形で皆様からいただく答申を、提言という形でまとめて作成をしたいということで考えております。何かご質問等ありましたらよろしくお願いたします。

(会長)

ありがとうございます。今のご説明に関して何かご意見ございますか。

(委員)

平成 26 年度、今年度で従来の長期計画をいったん白紙還元し、練馬区は 27 年度から新しいビジョンの下で新しい政策に入っていくとしております。そうすると過去のこともさることながら、ほとんどの委員の方が 27 年度以降の新しいビジョンについて、まあ一部議員の方はよくご存じで問題ないんですが、それ以外の方はほとんど実態を知らないという状況だと思います。例の新しいビジョンについては確かに資料が送られてきた、でも自転車に関する部分というのは、ほんの一文字二文字ある程度で、これからやらんとしている 27 年度以降については、26 年度までの反省に基づきその辺のこともどう考えているの

か、あわせて事務方としてのご意見なりなんなり、それによってはこの会の進め方が抜本的に変わってきます。その辺が事務局と会長との間で、十二分な話し合いがなされているのかどうか、その辺をまずお聞きしたい。

(会長)

ありがとうございます。十分な話し合いがされているかどうかは、最近結構しています。総合ビジョンとか総合計画については、区長が変われば作り直すのもよくあることです。今回は、総合計画という観点で見直しをしているのですが、そういうものが変わってきたらそれに応じて今度は、個別計画、部門別計画についてそれとすり合わせていくということが時期的には当然あるでしょう。しかしながら、そのタイミングは当然、いつでもどこでもずれます。おそらく、この練馬区自転車利用総合計画というのは、かなりの部分は行政計画として作られています。一方で、マナーとかいろんな問題は利用者の方にお願ひしなきゃいけなくて、ある面で言うと公共計画的な、皆さんと一緒にやってみよう、という部分も含んでいます。また、ある部分は区民に対して約束をしている部分です。長期計画というのは区長が変わっても、ある程度は連続性を持ち、整合性を持って続けなさいといけません。区長が替わっても、区民に約束をしている以上、全部白紙ですというわけにはなりません、もちろん議会もあるいろいろなことがあります、今後軌道修正について、いろいろな協議をして検討するでしょう、しかしながら今、この時点、今日の時点では従前作ってきた長期計画に基づいて中間評価をやっていく、この長期計画については、今現在でも有効であるという前提で進める、これ以外ないです。それ以上の議論はここでは必要は無いと私は思っています。以上どうでしょうか。

(交通安全課長)

若干補足をさせていただきます。今、会長からご説明があったように基本的には現在の自転車利用総合計画、これを中間的に評価する。この後、説明をさせていただくように過去の実施状況等を見極めて、今後どのように進めていくのかというようなことで提言をいただくというものです。また、この後若干補足説明をさせていただきますが、委員から話がありましたように、区長が変わり、新しいビジョンの素案をまとめている最中です。今月末までに、区民の皆様から意見をいただき、区政運営の方向性を示していくということです。この中で新しいビジョンは5カ年の取り組みということで、リーディングプロジェクトということで、すべてを総花的に表現するものではなくて、重点的に取り組むものということで、現在進めているところでございます。これについては先ほど、会長がお話したように、計画的に進めるものは継続的にやっていくという内容になろうかと思えます。

(委員)

基本的には、ソフトとハードの両方があるわけですが、今、会長が言われた部分というのは概ねソフトの部分に該当するわけですが、ハードの部分、要するに今回の新ビジョンは5本の柱、18の項目。そして一番大事なことは過去の前例、慣習、あるいは横並び意識、これらをすべて払拭し、地域における資産、特性を生かし、それぞれのセクションにおい

て創意工夫を凝らし区政を運営していくという、大きなところが抜本的に変わるわけです。練馬区 36 年間の区政が大きく変わろうとしている。そういう時なので、これからの問題というのは新しいビジョンに係る部分です。しかも、それは 5 年計画ということですが、その、前半の 3 年計画、アクションプランというのが、この 2 月までに提示されるわけです。まだアクションプランは事務方で練っている段階ですが、そんなことを踏まえて、今日はどんな風に取りまとめればよいのか、私自身も実は迷っているところです。

(会長)

私はあまり迷いが無いです。特に問題も無いと思います。とにかく、この場はこの場として、やるべきことはちゃんとやりましょう。ぜひ区政も変わり、より積極的になるならばそれは大変好ましいことですから、どんどん展開していただく中にこの自転車問題も積極的に含めていただく、それは大変結構なことと思います。今、おっしゃっていただいた意味は分からないでもないですが、自転車問題というのは、特に従前は駐車対策しかありませんでした。練馬区はそういう意味で長い歴史を持っています。総合的に政策という観点から進めていくというのは、一方で継続性というのがすごく重要です。区長が替わったらすぐ変わりました、というのは結果としてはあまりうまくいってなかったのです。だからそれよりも 10 年、20 年の先を見ながら、きっちり作っていきましょと、そういうことを区民に約束し、場合によっては区長が変わったら方針は変わるけれども、行政、区のなかで働いている方としては積極的かつ継続的に進めていくのだという意志を強く持って、仕事をしていただく、そういう指針が必要です。これは、おそらくそういう指針にもなっています。行政計画と申し上げたものは、そのへんは区長が替われば重点課題というのは当然ながら変わってきます。一方で、こういう地味な問題というのは継続性が無ければ駄目です。その点だけは、この協議会のなかで協議しないと問題になります。区長が替わったから全部変わります、ではないです。ただ委員がおっしゃっていたのは強化するという意味なので、そのような意味であれば、この協議会としては大変ウェルカムなことで、ぜひ充分書かれていなかったら、ビジョンにも書いていただく、という積極的な議論をここで進めていくという観点であれば、私は大賛成です。それ以外については、今日も議題が結構多いので、できるだけ速やかに進めていきたいと思います。特に異論が無ければ、そういう大きな課題はまた別途、議論していただくということが良いかと思います。いかがでしょうか。

(委員)

もちろん今までやってきたことを、区長が替わったから白紙にしろという気は毛頭ございません。問題は国もそうだし、すべての都道府県も区市町村もそうですが、要は人口減少時代に入ったということです。志村区長と前川区長の大きな違いは人口減少時代に入ったという認識、ここが出発点です。自転車問題についても、以前は 70 万区民、ひいては 75 万区民ということが言われていたんですけども、ここ数年の人口動態を見ても、72 万には一度も届かないわけです。71 万 5 千を境にして、プラスになったりマイナスになった

りしている、そうすると自転車問題というのも、1人1台という時代に確かに入り、その結果として駐輪問題が社会的な問題になり、大量の駐輪場を作った。でもこれから自転車の台数が今までのように本当に増えるのかどうか、そういうことも含めた議論をこれからしていかないといけない。確かに会長が言われるように今までは駐輪場ばかり、違法駐車の問題ばかりが前面に出てきた、これは実態がそうだったので仕方がないのですが、それ以外のマナーの問題であるとか一般の問題も含めた議論であれば、私はあえて反対はしません。ただ区長が替わったから云々ということを確認に申し上げましたが、流れを否定するものではありません、誤解のないようにしていただきたい。

(土木部長)

今、会長と委員からいろいろとお話がありました。例えば今回、中間評価に対し皆様からご意見をいただく、そのご意見は自由に出していただければと思っています。それが今回の素案として出ています区政運営の新しいビジョン、そういった観点から出していたとしても、当然それは結構ですし、区政運営の新しいビジョンは先ほどリーディングプロジェクトと申しましたが、限られた資源のなかで戦略的にやっていこうというものですので、この総合計画に入っているものすべてについて、項目が入っているわけではございません。そういった意味では新しいビジョンの中の項目から、例えば自転車走行環境の整備に関して、まあちょっと話は先になりますけれども、シェアサイクルのことがリーディングプロジェクトとして出ております。今回の自転車利用総合計画の自転車走行環境の整備に関しては、新しいビジョンに出ているシェアサイクルの考え方を含めて、こうしたほうがいいのではないかとか、そういった形で意見をいただいてまとめられればと思っています。よろしく願いいたします。

(会長)

次に行きます。議題を戻しますが資料2については基本的な考え方として、中間評価、これについてはPDCAをやるように総合計画に書かれていますので、これは行いますが、一方で総合計画には定量目標等がきちんと書かれていないので、総括的に、あるいは定性的に評価を行います。誰が行うかについては区が行いますと、それに対して適切なコメントや今後の方向性について皆様からご意見をいただいてそれを書き込んでいき、それをもって提言という形で協議会から区にお出しします。最終的に残る評価書というのは区が行っている評価書として、形が残ります。一方で協議会からこういう議論がされてこういう点がありますと、というような組み立てになります。今の資料の3頁に総論とありますが、計画の目標というのが、実は元々の総合計画の23頁に3行分あります。この3行に対して定性的にどのくらい進んでいるかというのが、おそらくこのあたりで記載されるかということになっています。そして、あとは具体的な個別の施策に対しての進捗状況、それから、皆様からいただくような意見を踏まえて今後の方向性、このあたりがまとまっていくということだと思います。そんなところでありますがよろしいでしょうか。

こんな形でまとまる、またこれは議論が出来上がってくるとできますが、こんな構成でこんな中身で評価書が作られてくると、提言書になってきますよということですね。次のイメージの説明が終わりました。

(事務局)

続きまして、説明をさせていただきます。資料 3、4 そして参考資料という 3つの資料です。資料 3 につきまして、前回の協議会の後に、皆様からお寄せいただいた意見の一覧となります。この意見につきましては、A,B,C,D,E の 5 つに分類をしております。それから資料 4 につきましては、先程の提言の巻末の資料に結び付くものという形になります。また参考資料としまして、項目また個別目標を一覧にしたもの、それから皆さんの意見をいただいたもの、それを前回の資料に落とししたものを、ご用意させていただいております。まず資料 3 の委員意見一覧ですが、各分類毎にこの様な意見が挙げられております、ということで事務局の方で一部、説明が必要なものに関して取り上げたいと思っております。まず A の達成状況ということで個別目標 1 から 4、自転車駐車場の整備に関するところに関しましては、おおむね良好のようです、というありがたい意見をいただいております。また B のナンバー 2 になりますけれども、先ほどの委員のお話にも結び付くと思いますが、人口減少時代にある現在、自転車駐車場の土地を積極的に取得する意義があるのでしょうか、というところがございます。この 2 に関しましては、自転車利用総合計画のなかに積極的な取得ということで、書かれておりますので、なかなか区としても判断が難しいところがございます。それから C の評価方法や評価内容等へのご意見ということですが、前回のこちら側の説明が不足しておりまして、いろいろとご意見をいただいております。以前の一覧表に区の意見、鉄道事業者の答え、取り組み状況というところで記載をさせていただいておりますが、検討の素材ということで、いただいたものをそのまま掲載したものでございますので、ご容赦いただきたいと思います。また定量的評価、個別の評価項目というのですか、そちらに関しては設けないということで考えておりますので、ご理解いただきたいと思います。また次のページに行きまして、D の追加提案ということで 2 点ほど資料を出せないか、というご提案をいただいております。申し訳ございませんが 15,16 詳細な個別のデータというのは用意できません。これは自転車駐車場の稼働率の詳細であるとか、時間帯別、曜日別というようなところですが、コンピュータが入っていないところはかなり多く、人手でそれぞれ調べなければいけないということもございまして、なかなか細かいデータは用意できません。ただ、きちんと調査は行っております。それから、E の施策への取り組み内容への意見要望ということで、こちらは特段、補足という部分ですと何カ所かございますが、20 番のシニアカーなどのニーズ、こちらですがシニアカーは道路交通法上、歩行者ということ、それから駐車の要望も無い状況が、今現在はございます。また 21 番、各駐車場の PR ですけれども、区のホームページでお知らせしていると補足をさせていただきます。それから、もう 1 枚めくっていただきまして 5 頁目になります。38 番ですけれども自転車点検費用の助成ということで、こちらの事業は今どうな

っているのかということですが、平成 24 年度の単年度事業でしたので、現在は行っていません。少しわかりにくくて申し訳ございませんでした。それから、逆走の自転車に解りやすいように右側の電柱に逆走禁止の黄色の表示を、ということですが、すべての個所ではありませんが、自転車安全利用五則の啓発幕、こちらにも逆走の側に電柱につけている例もございます。この施策への意見要望につきましては、総合計画に沿っているものにつきましては、できるだけ先ほどの提言の中の各論に盛り込んでいきたいと考えています。続きまして資料 4 になります。先程の提言の一番最後の表に結び付く部分です。まず 1 点、真ん中の項目ですが、平成 23 年度から 26 年度の主な取り組み内容ということで、26 のところに下線を付けております。前は 25 年度末までの状況ということでしたが、提言書の完成が 27 年度になるという状況もございますし、年度も終盤に押し迫ってきたので、26 年度ということで記載内容を変更しております。

こちらは総合計画の 24 ページの表につけたものです。取り組み内容につきましては前回お示した資料のなかから、項目としてピックアップしたものです。それから実施状況としまして、なかなか定量的な評価が難しいということで、定性的なものということで、例えば計画以上、計画通り、やや遅れているというような形で記載をしております。また、今後の取り組み予定ということで一番右の欄になりますが、現在はこちらに区の予定ということで、いただいた項目を入れてあります。こちらに協議会の意見を反映して提言の中では今後取り組むべき、内容ということで形を変えて盛り込んでいきたいと考えています。この内容につきまして、皆様から自由な意見をいただき、今日のご議論も参考にしながら、最終的には提言書に結び付けていきたいと考えていますので、よろしく願いいたします。

(会長)

ありがとうございました。前回の協議会以降、皆様からいろいろとご意見をいただきました。それを今日は資料 3 ということで、整理をしていただきまして、この事務局コメントは、今日の段階で何か書いておかなければ、ということで書いてくれたものですから、最終版ではありません。また中身については、書き様があると思います。皆様のご意見もあると思います。私も思うところあるのですが、ひとつひとつ議論をすると、大変時間がかかります。例えばどういうことかと言うと、先程のデータの話について、存在しないとありましたが、データをこれから取ればいいじゃないかと、しかも後期という 5 年間があるんだから、その中でそういうシステムを組み、モニターすべきであればそういうことをやれば良いと、そういうことをご提言いただき、今後協議会のなかでそういうことを議論するし、実際に実行していくということであれば、これは前向きな話になります。

ぜひそういうことに結び付けていただきたい、「ありません、できません」は、適切な対応ではないと思います。協議会が評価するとなれば、それなりのデータなり情報なり、きっちり持った上でなければ評価できません、ということになります。今回は行政に一定程度お任せするということではありますが、そうは言っても区民の方や利用者の方へも一定程度の透明性というか、ある程度情報がはっきりしている方がいいでしょうし、先程来

の駐輪場の今後の整備を考えていくと、いかにそれが有効に使われているかどうか、こういうことを総括的、定性的以上に評価する必要が出てくるでしょうから、そのあたりをぜひ、既にそういう議論が出ていますので、今までのご意見を踏まえて前向きにご回答というか、事務局のコメントも書いていただく必要があると思います。

(委員)

Dの15,16で、今会長がおっしゃっていたことについて、15の稼働率の詳細とか時間帯別というのはコンピュータ管理してないからというのはわかるんですが、その下の施設個別の維持管理費を知ることは可能でしょうか、というのは私は簡単に出るものと思っていたのですが、施設個別の維持管理費というのはわからないんですか。あともう1点ありまして同じく32のところですが、このシェアサイクルについてニューヨークで1年位前から事業をやっていることは聞いています。ここには、事業全体で、赤字と書いてあるのですが、このソースは何ですか、私はニューヨークでの事業は黒字だと聞いていたのですが。

(委員)

それは私が書いたのですが、朝日新聞の情報です。

(会長)

皆さん良くご存知かもしれませんが、シェアサイクルにおいて赤字、黒字という議論は微妙です。ビジネスとして成り立つようにしているから、実現しているんです。ビジネスとしてやっている人にとっては黒字ですが、全体を見て赤字黒字となった時には一定程度の何らかの工夫を入れて、黒字にしています。行政の負担が無いという意味では、いわゆる広告費などが一番大きな収入です。日本の場合は広告が氾濫しているから、そこらへんが十分な収入にならないとはよく言われています。まあいずれにせよいろいろな議論があります。

(交通施設係長)

当然、データの部分としては、私どもも持ち合わせています。それぞれ指定管理者ですとか事業者が違う部分がありまして、中身そのものは各年度毎だとか、施設毎というような形で把握はしているのですが、その整理の仕方、例えば人件費分とか修繕費分とか、固定費の部分で借地料とかいろいろな部分がありまして、現状で整理することができないので、今回ご提出が難しかったということです。資料そのものは今後に向け、どういう形で整理するか考えたいと思います。

(会長)

ありがとうございます。時間を要するため資料を用意できませんというのは、あまり良いコメントではないので、次回の協議会までには用意いただくとか、用意できることを出していただくとかで構いませんから、ぜひ前向きに検討していただきましょう。コメントはまた見直しが必要でしょう。皆さんからいただいている意見については、一定の整理をしてそれなりに評価に生かせるものは生かし、何よりもっと重要なことは今後の施策に生かしていくということです。これがPDCAのAになります。Aをどう見るかですが、言

い方を変えて、先程の行にかかるといえば、総合計画の見直しが一定程度実質的ななされるということですね。全体についてはされないにしても中身の強調すべき、重点化すべき施策が変わってくる可能性がある、ということだと思います。特に走行空間みたいなものは、あまり総合計画に書かれていません。そこをどういう風に具体的に進めていくかというのは、この PDCA の A の段階で、当然書かれなければいけないと思います。評価の段階ではどう書くかですけど、今日の資料 4 に出てきますが、自転車走行環境の整備というところがありますが、これはだいたい計画通りになっています。時代に合った良い計画かということ、走行環境に関しては必ずしもなっていません。そこらへんは、A という段階でまた検討をしていただけるように今回の提言で、できていればよいかと思います。資料 3、4 についてはいかがですか。だいたいよろしいですか。ではこういう方向で評価の案が出て来るといことでまた、個別の項目の書き方については、次回の協議会で案が決まるのですね。

(交通安全課長)

今回いただきました内容を踏まえ、次回は提言のたたき台を提案させていただければと思っています。それをまた審議していただくかと考えています。

(会長)

それを見てから皆さんにコメントいただくのがよろしいかと思いますので、その段階でぜひ積極的な、そして何より前向きなご意見をいただければ、それを書き込んでいきたいと思っています。よろしく願います。ありがとうございました、それではまた次回議論するというので、願います。

それでは次の議題に入ってよろしいですか。

(委員)

要望として、こういったものをこの場で見て検討するというのはあまりにボリュームがありますので、先日素案をいただいたように、少なくとも事前に目を通す時間をいただくだけのスケジュールでやっていただければありがたいと思います。

(会長)

ありがとうございました。ぜひそのようになりたいと思います。それでは次に行きましょう。

次は議題の報告に入ります。初めに区政運営の新しいビジョンについて、事務局から説明をよろしくお願いいたします。

(交通安全課長)

それでは、区政運営の新しいビジョン（素案）について、説明をさせていただきます。過日、この冊子を送付させていただきました。今日、お手元にお持ちでない方がいらっしゃれば、抜粋部分をお配りしたいと思います。今、補足資料の区報をお配りしておりますので、少々お待ちください。では説明を進めさせていただきます。このたび区では、今後

の区政運営の方向性を明らかにし、現状を踏まえつつ将来を見据えた戦略を提示するために、区政運営の新しいビジョンを策定することとしております。あらかじめお配りした内容をご覧いただいていると思いますので、ご説明させていただきます。新しいビジョンにつきましては、現在取りまとめをしている最中です。長期的な視点から練馬区の将来を見据え、施策の方向性を示す構想編、先ほどご説明した5年間のリーディングプロジェクトを明らかにした戦略計画編、構想や戦略の背景を示す白書編の3部構成になっております。この中で自転車に関係するものが、2つほど掲載をされておりますのでこの部分について説明をさせていただきます。事前にお配りした構想編、戦略編の40頁、抜粋版であれば計画の9と記されている箇所です。40頁をご覧いただきたいと思います。こちらでは鉄道・道路のインフラの整備という項目の中に都市計画道路の整備の記載があります。道路整備に際しましては、街路樹等による緑化や無電柱化、また自転車レーンの整備など、快適な都市環境を創出するというものです。都市計画道路の整備にあたりましては、道路の機能の一つとして、今後重点的に、自転車レーンの整備の促進を図っていくという計画としています。続きまして56頁、計画16をご覧ください。風を感じながら巡るみどりのまちです。まち歩き、ポタリングを通して練馬の魅力を体感できる仕組みづくりを進めるという項目です。自転車で魅力スポットを巡る散策コースのプランづくりを進める、というものが1点、それから街づくりの手段となる自転車を有効活用するために、先程来議論がありましたシェアサイクルの導入に向けた取り組みを進めていく、というものです。若干補足でシェアサイクルを説明させていただきますと、複数の駐輪場所、これをステーションと呼びますが、そのステーション間でいつでもどこでも貸し出しや返却ができる自転車というものです。貸し出し施設に戻って返却をする、これまでのレンタサイクルと比べまして移動先で返却ができるシステムは短時間・短距離の移動や、来街者にとって自転車散策に適した公共手段です。今後の取り組みですが、先進自治体の調査、また具体的な活用方法の検討など練馬区に適した導入方法を研究していくといったものです。説明は以上ですが、今回区報にも記載がありますように、今月末までに区民意見を聴取したいと考えておりますので、本日ご意見があれば承りたいと思っております。また時間等がなくて個別にということであれば、持参または郵送、FAX、電子メールでも今月末まで伺っているところです。説明は以上です、よろしく申し上げます。

(会長)

ありがとうございました。何かご質問ご意見ございますか。私から1点だけいいですか。たまたま目についたのですが、ねりま区報の9番の鉄道・道路のインフラの整備のところ、外環の2では22mの幅員の中に対面の自転車道を両方に計画しています。災害などを考え、ああいう道路を中央部に作ることに、もちろん一定の意味はあります、練馬区としても当然意味は有って意義もあるのですが。私は個人的には、災害時に非常に柔軟に使うために、自転車道では駄目だと思います。あの幅員で言えば、自転車レーンを両側に作っておけば充分です。その方が歩道も広くなるし、一方で車道も広くなる。停車帯もあれば自転車レ

ーンもある。停車帯を兼ねた部分もある。そのように作っておくのが道路管理の面からもベターだと思います。ただ交通管理の点からいうと違法駐輪、駐車が多いとか、どう対応するのかという課題はあります。とにかく 22m という空間の中で自転車レーンを作るというのが適切ではありますが、なかなかそうになっていない。整備段階で、それが既定事実として、進めてしまう可能性があるんですが、地元の立場から、もう少し柔軟に使えるような空間として整備をしてほしいという要請をしてもらいたい。私はそう思います。これが 57 頁の将来ビジョンにはちゃんと書いてある。都市計画道路の整備に対しては自転車レーンの設置を推進し、と書いてあり、こっちは自転車レーンだけになっている。区報は「広幅員の歩道と自転車道を設ける」とあり、ここに「自転車道」と書いてある。この「自転車道」と「自転車レーン」の違いが解っていない人が書いているとは思えません。そこは整合していないんだけど、ぜひ整合させるように働きかけを東京都にもしていただけると、いろいろな立場でいろいろなことを言うのが重要な時期ですから、既定事実化しないほうが良いと思います。

(委員)

これはお願いなのですが、私は光が丘在住で、地元自転車レーンを作っていただき、ねりま区報でも作りましたよ、利用してください、というニュアンスで広報をなさっているとと思うのですが、まだまだ利用率というか歩道を走っている人も多い、ということで、皆さんに聞いてみると、あそこを作ったのは知ってるよ、あそこを走っている人は走りたから使うんでしょ、というような人が多いんです。そういう認識の人も結構います。あそこを作った以上、走らなければいけない、ということじゃないですか、まあ中途半端に作ってあるので歩道は使わなければならないのですが。あれを作って、自転車はあそこを通ってください、ということならば、走りた人だけが通るという認識の人もいるので、あそこを通らなければいけないんですよ、という広報のやり方のほうが良いのではないかと思います。よろしく願いいたします。

(委員)

参考までに。新たに光が丘に自転車レーンができたのですが、光が丘高校の前の交差点に立って交通整理をしたところ、生徒が自転車に乗って出てきても、ほとんど使っていません。高校で先生方が自転車レーンについて教育してくれた方が、効果があるのかなと思います。

(委員)

確かに、自転車レーンそのものに問題が無いかというと、無いわけではない。自転車レーンに違法駐車の車があると、折角自転車レーンを走ってきた人が、車道に大きく飛び出さなければいけない。これは今、過渡期だからある程度仕方がないと思います。でも光が丘に昨年でき、また今年できた自転車レーンで実際に交通量調査、今まで歩道を自転車で走っていた人が、実際にできた自転車レーンにどれだけ移ったのか、という調査をすると、時間帯にもよりますが、やはり確実に増えています。時間帯によっては自転車レーンを走

る人が、3倍から5倍に増えている、というのは事実です。自転車レーンができた後も、高齢者、あるいは子供たちは歩道を走って良い、という例外規定もあるわけですから、一概に歩道を走ることを否定するのではなく、理想は自転車専用道路が出来るのが一番理想ですが、これは不可能です。東京都だって、自転車専用道路を作れといっても不可能ですよ、どれだけのお金がかかるのか。そうするとあとは車が減ってきていますから、車道を狭めるという考えもあります。まちづくり全体の根幹にかかわる問題なので、練馬区だけが専用道路を作れといっても、練馬区道は、まだまだバスがすれ違えないような、あるいは大型トラックがすれ違えない区道がいっぱいあるわけだから、優先度を考えると、いくら理想を言っても意味が無い、現実的に考えていかねばいけません。

(会長)

ありがとうございました。先程警察の方がおっしゃったけど、地域としてルール・マナーの話でもあるんで、遵守率を上げていくような工夫をやっている都市は、やはりうまくいってます。よく出てくるのが駐車問題。警察が駐車車両を取り締まってくれないからダメなんだ、というような話になると不幸です。みんなで何とか解決していくというのが大変重要です。さっきの高校もそうだし、中学校でも、父兄の方も含め、町内会とかいろいろな方が朝、出てきてぜひこっちを走ってくださいとか誘導する。そういうことをやっている都市、金沢市なんかはそうですが、非常にうまくいっています。東京ではなかなか難しいといわれますが、ここだと光が丘に委員もいるので、なんだかできそうな気がします。ぜひそこらへんをやっていただくとうまくいく。更に遵守率も高くなっていくと思います。よろしく願いいたします。

(委員)

一言申し上げたい。こういうところで議論することはできます。でも実際に誘導をしてください。私は何回もやっています。誘導をした結果としてどういう反対意見が出るか、出たかについて、その都度議論もしています。だから議論だけではなくて実際にアクションを起こしていただきたい。そういう点で光が丘警察の交通課長は光が丘警察ができて20数年になるが、こんな素晴らしい交通課長を迎えたのは初めてです。それによって光が丘の交通事情は大きく変わりました。それは地域住民も協力し、誘導をやっているからです。

(会長)

力強いご発言どうもありがとうございました。副会長も今日は用意いただいておりますが、大学の研究室も交通を調べるということでは、協力はできますから、地域の人だけではなく、いろいろな立場からぜひアクションを起こしていく、ということにしましょう。

今、ビジョンの話をしていたのですが、レーンの状況などもあるし、あとは全部一緒に説明を、少なくともレーンと区の対策ホームページ作成について一緒に説明してください。

(交通安全課長)

自転車レーンの整備の状況について説明をさせていただきます。前回、昨年11月の本協議会で、整備の概要について報告しています。今回工事が終わりまして、12月下旬より

スタートしたということでご報告をさせていただきます。整備箇所につきましては、リーフレットの左下にあるように光が丘西大通り、延長 1,500mの区間です。この整備に合わせて、リーフレットを 10,000 部作成し、本路線、そして光が丘駅周辺、区立自転車駐車場等で区民の皆さんに配布をし、自転車レーンの利用促進ならびに、裏面にあるように逆走防止等と呼び掛けたところです。今後利用実態の交通量調査を行い、歩行者、自転車、自動車、バイク等の利用の実態を把握するとともに、アンケート調査も実施したいと考えております。先ほど委員からもお話有りましたように、やはり区民の方に適正に利用していただく、また自転車は車道が原則です、ということを理解していただくための一つの礎としていければと思っております。自転車レーンの利用につきましては以上です。

(事務局)

続きまして区のホームページについて、説明させていただきます。資料 6 をご覧ください。実はこれまで、練馬区が行っている自転車対策事業が、一つにまとまったホームページが無く、一体区はどのような取り組みをやっているのか、判りづらいところがありました。例えば放置禁止、というような呼びかけのページはありましたが、それがどのようなことで今現在につながっているのかというような、そういった自転車対策について、一度に学ぶというところが無かったものですから、今後作りたいと考えているところです。それについて今お手元に案という形で、お示ししているところです。現在、内部で校正をしているところです。また区のホームページは作りが定型的になっておりまして、なかなか自由に作れるという形がありません。実際はもう少し見やすくはなるのですが、字が多くて退屈なページになっており、申し訳ありません。ただこのようなページを作りまして区の自転車対策事業を、網羅的に紹介をしていきたいと考えているところです。以上になります。

(会長)

今の 2 点いかがでしょうか。

私から 1 点、最後の「練馬区の自転車対策事業」という標題になっています。これはまずいですね。この姿勢というか考え方が古いと思います。対策というのは何か問題があるからやりましょう、ということで、駐輪対策というのは全くそれでやってきたものです。もっと政策的に、あるいは戦略的に将来を考えてという、そういうことからいうとこれは対策とはならないはずで。せつかくここで総合利用計画を作ったんだから、総合計画の事業とか、総合計画に対応する事業とかでしたら判るんですが、対策ではないと思います。せつかく総合計画を作ったんだから、それが生きてこないと思います。他に何かありますか。

(委員)

軽い意見で言わせていただくと、最初に自転車対策の年表から見たい、というところがあります。敷居が低いところ、現状や歴史から知りたいという方がどれくらいいるか、どのページから見たいかということも、モニタリングされた方が親しみやすいページにな

るのではないかと思いました。

(委員)

これは、要するに役所スタイルです。役所が文書を作ると必ずこのスタイルになります。最近、民と官が共同して一緒に文章を作る、だから、このホームページなんかも、何人かのこのメンバーを交えて一緒に作ったら、対策事業などというものは最初から出てきません。今日は会長に反対ばかりしているけど、最後のところは会長に大賛成です。なぜかというやはり民と官が一緒になって、区民に対して行政サービスをする。区長は「行政とは改革なり」とはっきり言うておられるわけです。ですから今後作る時は、やはりそういう風と一緒にやっていきましょう。事務方だけで、何でもかんでも作ったら無味乾燥となります。私のところでは光が丘のある活動が、去年、日経の一面トップに出て、今年の1月3日には読売新聞の社会面トップに出ました。これは民と官が一緒になってある小冊子を作ったからです。マスコミから見るとそのような取り組みは新鮮です。そういう事例があるから対策事業については、まさに会長が言われる通りです。

(会長)

ありがとうございました。区民公募委員の方の中でどなたか、ホームページのことをわかりやすくするために、私が一緒にやりますという方がいますかね。もちろん、他の方でもいいんですが、もし、そういう方おられたら是非ご参加いただきたいです。

(交通安全課長)

ご意見ありがとうございます、先程担当の係長から、ご説明させていただきましたように、これまで、こういった事業全般をお示しするような、ホームページが無かったということで、また、新たな取り組みとなります。今回、意見をいただきましたので、これからまた出来れば意見をいただきまして、こういった工夫ができるのか、そういったものを参考にしながら進めていきたいと思えます。

(会長)

ありがとうございます。後はご意見だけではなくて手足を動かしてくれる方がいれば、もっと良いですね。よろしくお願ひします。

次に、この冊子になっている資料。大量になってしまい、申し訳ありません。これは議題の「国の自転車走行環境整備の動きについて」のご紹介で、情報提供だけということです。簡単に説明します。第1回と書いてありますが、この種の委員会は平成19年、2007年に開催されたのが最初で、この中に資料があります。自転車施策のこれまでの経緯、資料3というのがありまして、これをめくっていただきますと、平成19年度くらいからモデル地区云々というのが出てきます。この時代に、国土交通省という道路管理をしている側と、警察庁という交通の管理をしている側の両者が一体となって今後の自転車の施策、あるいは自転車の走行環境の考え方、このあたりの見直しをしていこう、これからは原則車道だといひ始めました。それまでも、国土交通省はずいぶんいろいろな整理をして、自転車道も作ってきました。でもやはりお金もかかりますので、ある街に500mのものを作

りました、というのが精一杯だったんです。でもこの平成 19 年から、自転車レーンというのを選択肢に加えましょう、ということになり警察と道路側の両方で、きっちりと位置づけたということで、急に幅が広がりました。ネットワーク計画というものは、将来における実現ですが、それを今の段階から市民の方に示し、お約束しましょうということです。10 年かかるかもしれないが、その時は皆さんに安全な環境をちゃんと提供しますと、だから今はまだ 2 キロしかないが、そこをちゃんと使ってください、来年になったら 3 キロになります、10 年たったなら何 10 キロになりますと、そういうことをやり始めたのがこの時期です。それから、平成 24 年にはガイドラインというものも作りました。この時期に第 2 期が、そして第 3 期ということで今回の会議体がまた出来た。これもまた警察と一体になって進めましょう、ということですね、ただ今回に至るまでに、大きく更に進んできたのは法定外ピクト、警視庁で言うとナビマークとかナビラインと言っていますが、ああいうものも同時に設置することで、自転車レーンと自転車道という選択肢以外に法定外ピクトを表示するようになり、自動車の利用者に対しても、ここは自転車が走ってくる場所ですと、ちゃんと示す。このように、選択肢が広がりましたから、それぞれの自治体において、特に安全問題などで必要性が高ければ、ネットワーク計画を作っていく、それをできないは行政だけの責任にならないように、地域の人が合意をしていくことが出来なければ、それはやはり実現できないということです。そういうものを前提としながらも、やはり将来に向け、この程度のネットワークとして走行空間が必要でしょう、というのを示していく。こういう進め方がより一層できるようになってきた、ということです。千何百ある自治体のなかで、ネットワーク計画を作っているところは、まだまだ少ないですが、それでもかまわないというか、全部が作る必要はありません。必要性の高い自治体だけ、特に都市部、安全問題があるところについて、作っていくということです。先ほど申し上げましたように、歩道の無い道をみんな走っているわけですから、その中でも、安全性を今よりは高めていこう、ということができるようになってきたわけです。その一方で、今日も国の担当者が来られておりますけれども、規制緩和により、東京でもかなりの国道が 60 キロの法定速度で走れるようになっていきます。そこを今度は、自転車の方々も車道をどんどん走っています。これが 3.11 以降も増えています。ですから、24 年時点のガイドラインでは 60 キロ制限道路において、自転車道を作るんだったら、原則どおりにしましょう、ということでありましたが、現実にはかなり再配分しなければ、そういうものは作れません。そういうなかで現実には車道を走る自転車が増えているのであれば、今、走っている人の安全を確保するとか、高めるというのは大変重要な課題です。当面の整備方法ではありますが、そういった道路の車道に、法定外の表示をする。あるいは空間があれば自転車レーンを作る。60 キロ道路でも自転車レーンを作る。あるいは法定外表示を作る、こういう方向で進んでいます。バスレーンのところを自転車と共有するという法定外表示を行い、自転車レーン化します。それから国道 6 号辺りも 60 キロ道路ですが、幅員が無い中で、法定外表示をするとか、自転車レーンを作るということで、今整備が進んでいま

す。既に行ったのは、札の辻とか国道 17 号の白山通りの辺りですね。それから一方で課題は、この区ではないと思うんですが、外環の 2 のような 2 m の有効幅員の対面自転車道、これは非常に危ないので止めよう、という方向になってくると思います。どうしても幅員が取れないときは 2 m でもよい、とガイドラインに書かれているのですが、現実問題として 2 m で対面通行にして、ガードパイプ等が両側についてきます。そうなってきくと安全に走れないので、結果的には他のところ、歩道を走ってしまうことになります。そういう中途半端な整備はやめましょう、ということも出てくると思います。そんなことの議論もスタートしたということで、資料が多いので、中身については個々には説明は省きます。国の委員の方、今の整備状況に何かコメントはありますか。

(委員)

先ほど、会長のご説明に間に合いませんでしたが、資料 4 の 3 の 3 ページに、③バス専用レーンの活用に関する取り組みがございます。位置関係はここに書いてあるとおりですし、先ほど、会長からご紹介いただきましたように、バスと共存するなかで、バス専用レーンの中に自転車専用レーンを、今回で言うと、ナビラインという形で整備を進めてまいります。こうすることにより、車のドライバーに自転車通行利用の空間を認識してもらうとともに、今まで歩道を走っていた方々が車道に降りると、そういったことに取り組むことにより、歩行者や自転車の安全性を確保することもさることながら、バスの定時性、これが本来なら自転車の下りてくることによって、邪魔になるんじゃないかという風に一見思われますが、通行空間を正常化することによって、逆にバスの定時化が図られる、というような取り組みを今回やるわけです。最後になりますが整備状況としましては、一応今年度内にこの 2 km 区間について着手します。一部分、若干来年度に足が出てしまう区間がありますが、少なくともこの 2 km 区間の中の一部区間につきましては、2 月末までにはできる見込みです。こういった取り組みにつきましても、国としましては、都や区と連携しながら、積極的にこういった整備の形態を進めていきたいと思っています。以上です。

(会長)

ありがとうございました。

口頭での紹介になりますが、東京都でも年末に長期ビジョンが出されました。交通に関しては、総合的交通政策についての答申が、来週くらいには出ると思います。新しい知事になって、総合交通というのが非常に重要だということで、議論をしてきたところですが、その中の一つに自転車というものは従来の扱いかから考えると、いろいろと課題があるので、総合的にやっていきましょう、ということがいくつか書かれています。その中で長期ビジョンとの整合性からいうと、長期ビジョンはオリンピックまでを考えているのですが、総合交通政策計画は、その先まで考えなければいけないということで、今回の東京都がやっているような推奨ルートという、オリンピック関連施設周辺でネットワーク化していきましょうというのが出てきます。練馬区にあるかどうか私はわかりませんが、それは一つのきっかけとして、オリンピックの時期を踏まえつつ、ネットワーク化を図っていきます。

オリンピックというのは単に2～3週間のことですから、それを契機にしてその先まで、長く使っていけるネットワークに展開していく、そのきっかけにしようという、そういうことで、車道原則というのは同じですが、ただ歩道上を通行する自歩道というのは、かなりの割合であります。そういう中で現実を踏まえ、車道の方で走りやすい安全に通行できるネットワーク化を図っていく、できるだけ早い時期に誘導していきましょう、ということで、東京都も全体の政策を考えているという状況です。それはさっき申しあげたように、東京都としてはケースバイケースではありますが、原則車道だということで進め、各区市で作っていくというネットワークと連携し、整備を促進、支援、協働しましょうということが、文言として書かれてくると思います。何か関連してございますか。

(事務局)

関連と言いますか、本日会長にご紹介いただいたところですが、安全で快適な自転車利用環境の創出の促進に関する検討委員会、会長が委員長を務めていますので、急遽事務局が最新の国の情報を皆さんに触れられる絶好の機会という思いで、今回ご紹介ということでお願いをさせていただきました。

(会長)

ありがとうございました。

それでは副会長の資料もあるので、ご説明いただいてから、最後は総合的にまとめていただければと思います。

(副会長)

一点、話題提供という形でご報告をさせていただきます。前回の協議会の後に、練馬区内で最も交通ルールに課題のある場所はどこですか、という問い合わせをさせていただきました。各警察署管内からいくつかの地点を上げていただきました。そこを実際に見て、確かに最もルール違反が起きているなという箇所について、研究室で調査を行いました。そのご紹介となります。調査地点は石神井公園駅の北にある交差点です。地図が出ていますので、1ページめくってください。地図の左上の方向からの一方通行になっています。右下の駅側の方向からは自動車2車線と、自転車の走行レーンが用意されている、というような箇所です。問題はどこで発生するかというと、左上から走行してきた自転車が、そのまま真っすぐ左側の車線に入ってくる、あるいは歩道に流れていく、こういう状態です。交差点の道路幅員がいびつになっていますので、そういうことが日常茶飯事に起きているということです。実際にどのような状況だったかということ、90分の観測調査で左上から流れてきた自転車が363台、そのまま右側、青いマークで⑧が書かれていますが、そちら方面に流れたのが308台、左側に流れていったのが43台ということです。かなり多くの車両がそのまま、歩道に乗り上げていきますので、ほとんどの車両がルール違反ということが実際に起きています。その原因が何かということ、1枚目に戻っていただくと、自転車の駐車が駅のロータリーの西側にしかありません。ですからすべての自転車は大体そこに停めに行きますので、皆さんが逆走したいといひますか、歩道を走行したいと思うという

ことです。正しいルールに従えばこのレーンをぐるっと回って駐輪場に入っていかなければいけないのですが、ちょっと不便な状況になっているということです。調査自体は何を調べたかという、どこに停車しているかというのが3頁目に出ています。この色を塗っているところに自転車が駐車しているということです。それから1頁めくっていただいて、これは正しいルートと言いますか、ここで通っていた車両の停車位置です。1枚めくっていただいて交差点での自転車と自動車の挙動です。青の矢印で描かれているのは、車両と自動車の挙動を表しています。こういった基礎調査を現在しております。それから1枚めくっていただいて東側、西側の車両を表しています。最後の1ページになりますが、こちらは駅前から交差点までの間の歩道の利用状況を、別途観測したものです。駐輪場の無い側の歩道はほとんど利用されておらず、駐輪場のある側の歩道を皆さん利用されています。歩道の幅を見てみると、利用されていないほうの幅が広く、利用されている方の幅が狭いと状況になっております。なぜそのような不適切な走行が発生するかという要因を分析し、あるいは自動車の関係、停まっている場所、こういうものとの因果関係をモデル化していくということを考えています。そういう結果をもとに何らかの改善策というものを提示できたらと思っています。

(会長)

どうもありがとうございました。今後もまた観測されるんですか。

(副会長)

夕刻の状況を観測します。

(会長)

何かご質問かご意見、全体を通じてでも結構ですが、今のご説明についても有りますでしょうか。

(委員)

警視庁管内の警察署は必ず1箇所、自転車の重点対策地区もしくは路線を指定し、自転車のルール・マナーの向上を図っているのですが、石神井署の場合には、この交差点と富士街道をその重点地区に指定し、毎月1回朝方はボランティアと一緒にキャンペーンや取締り、月に3回夕方に取締りを実施している場所です。この交差点は非常に特殊なところで、先程の上の方の細い路地から、自転車が非常に多く走ってくる実態があります。先ほど右側通行と歩道を走る話がありましたが、ここは歩道について、自転車通行可という規制をあえてしております。この実態からすると、なかなか左側の車道に行かないで、右側の方に自転車の駐車場があるということで、そちらに行くものですから、自転車についても歩道は通行可という規制にし、そのかわり歩行者が優先という形で、現在対応しております。これでも、問題はかなり解消してきているといった実態があります。資料にもありますように、左側通行を意識してもらうため、本来の使い方ではないのですが、ナビマークを敢えて設置をしたりとか、そんなようなことをやりながら現在少しでも、マナーが良くなるようにということで実施をしております。先程、いろいろな対応をさせていただいて

解決策というお話がありましたので、ぜひそういったことを提示していただき、できることがあるれば改善をしていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

(会長)

ありがとうございました。他にいかがでしょうか。

(委員)

現実に、事故とかのケースはあるのでしょうか。

(委員)

自転車の事故は昨年1年間、有りませんでした。ただし車と横断歩道を渡る歩行者との事故は何件かありました。交差点が非常に正方形と言いますか、きちっとした交差点ではなく、取りついた道路が左に曲がる時に少し無理がある。その関係でそこでは、横断歩行者と自動車の軽傷事故は何件かあります。

(委員)

制度的には問題があるが、運用面からはうまくいっているということですね。

(委員)

規則的には、もうちょっときちんと走ってもらいたい、と指導は行っているところです。警察官がいればルールを守りますが、いなくなると走りやすいように走っているというのが実態です。

(会長)

参考までにお聞きしますが、ルール通りやろうとすると、ナビマークも入れてもらっているから、一方通行の道の左側を走ってきて、歩道に入ってから今度は歩道上を自転車横断帯の方に右に曲がり、自転車横断帯をそのまま渡って、歩道の中に入り、そのまま駐輪場に行く、それは現行のルールで不適切とまでは言えないですね。ただルールどおりにやろうとすると歩道上で右に行くということですね。歩道に入る前に右を走ってしまうと、これは一方通行路でも問題になります。

(副会長)

交差点を自転車が斜めに流れていますね。

(委員)

これは何とかしなければならない。こちらに信号は有りませんから。

(委員)

ロータリーから行くと、車の信号は青ですね。

(委員)

青です。

(委員)

ロータリー側から富士街道に出てくる時の車の信号は青ですが、斜め横断している自転車がいるということですね。その時は向こう側からくる自転車側からは、信号が無いので、横断歩道の信号を見てくるわけです。横断歩道の信号というのは、南北の信号でこれ

は青です。ロータリー側から富士街道に出てくるときの車の信号が青のときは、自転車は斜め横断をしているとことですか。

(委員)

そのような斜め横断というのは見たことは無いです。

(会長)

ありがとうございました。それでは大体よろしいでしょうか、報告事項もこれで終わります。また逐次こういう機会を通じて、いろいろな情報提供をいただければと思います。それではここで終わってよろしいでしょうか。その他ということでもありますけれども、何かございますか。委員の皆様からでも結構です。

(委員)

次回の開催予定はお決まりですか。

(交通安全課長)

次回予定についてですが、今年度につきましては今回で終わりということで考えております。次回開催につきましては、現時点では未定ということで、正副会長と打ち合わせをさせていただき、できるだけ早めに今回は資料がお届けできなかったこともありますので、事前に送付しながら会議の設定等を進めていきたいと思っております。

(土木部長)

補足をさせていただきます、本日いろいろとご審議をいただきありがとうございます。先ほど委員からもありましたように、次回開催するときには資料を事前にお届けするようにいたします。それから他の委員からお話有りましたが、新しいビジョンにつきましてはこの年度末に策定という形になります。そういったことも踏まえたご意見も含め、また次回の資料に反映したいと思っておりますので、引き続きご意見については、伺うようにしたいと思っております。また、他の委員の方からもありました、今回、こちらでご用意できなかった資料がありましたが、その点につきまして、うちで可能な形で用意をさせていただいたものをまた、委員の方に送り、そういったキャッチボールの中でまたご意見をいただければと思っておりますので、よろしくお願いをいたしたいと思っております。

それから先ほどホームページにつきまして、ご支援のお声もいただいておりますので、そちらについても改めて私どもの方からご意見を伺ったり、ご協力をお願いしたいと思いますので、どうぞよろしくお願いをいたします。私からは以上です。

(会長)

それでは今日はどうもありがとうございました。これにて閉会いたします。

11 時 40 分終了