

第 36 回練馬区自転車駐車対策協議会 会議録

1 日時

令和 3 年 8 月 30 日 (月) 午前 10 時 ~ 12 時まで

2 場所

練馬区役所西庁舎 4 階全員協議会室

3 出席委員

(公募区民)

岩橋 栄子、小林 光、高橋 司郎、中川 理絵、宮本 悦男、若林 信弘

(区議会議員)

つじ 誠心、小川 こうじ、やない 克子

(学識経験者)

東京電機大学理工学部教授 高田 和幸 (会長)

中央大学研究開発機構准教授 稲垣 具志 (副会長)

(鉄道事業者)

東武鉄道(株)鉄道事業本部営業部東上営業支社支社長 岩崎 正明

東京地下鉄(株)鉄道本部鉄道統括部渉外・工事調整担当課長 藤沼 愛

(関係行政機関)

国土交通省関東地方整備局東京国道事務所交通対策課長 大野 貴史

東京都建設局第四建設事務所管理課長 松村 一秀

警視庁練馬警察署長 舘川 紀之

警視庁光が丘警察署長 木原 茂

警視庁石神井警察署長 山下 伸二

4 区 (事務局) 職員出席者

土木部長、自転車対策係長ほか

5 傍聴者

なし

6 次第

(1) 報告事項

・国および東京都の「自転車活用推進計画」について

(2) 審議事項

- ・策定スケジュールについて
- ・「練馬区自転車利用総合計画」素案（案）について

(3) その他

7 配付資料

資料 1：計画の策定スケジュール

資料 2：「第三次 練馬区自転車利用総合計画」と国・都の自転車活用推進計画との施策の関係

資料 3：「練馬区自転車利用総合計画」素案（案） 概要版

資料 4：「練馬区自転車利用総合計画」素案（案） 本編

参考 1：第 2 次自転車活用推進計画の概要

参考 2：東京都自転車活用推進計画 概要版

8 事務局

練馬区土木部交通安全課

電話 03-5984-1993(直通)

9 会議の概要と発言要旨

(事務局：交通安全課)

開会のあいさつ

資料の確認

報告事項の資料説明

(会長)

ありがとうございます。ただ今の説明について何か質問等ございますでしょうか。挙手の上、ご発言をお願いします。

(委員)

東京都と国の資料を拝見しました。主に安全走行の上で、電柱が非常に邪魔になっていると思いますが、そのことについての論議がされていないと思います。そのことについての討議、検討の状況を分かっていたら教えてほしいです。

(事務局)

東京都においては自転車走行空間を造る際に、無電柱化と合わせた形で整備をしていくというような方針を出ております。なるべく無電柱化とともに走行空間も整備して、より良い通行環境の確保に努めていくと伺っています。

(委員)

参考資料 1、2 に関連することですが、目標 4 というのが安全と安心となっている点が気になります。安全と安心があって初めて長寿社会や観光立国の実践ができると思うので、これは第一にすべきではないかと思います。

(事務局)

国と都の計画ですので、区で決められることではないです。しかし、今のご指摘については、練馬区の計画においては一応の工夫をしていますので、後ほど説明をさせていただきたいと思います。

(会長)

その他、いかがでしょうか。ないようでしたら、次の議題に移りたいと思います。次に次第の 2、審議事項 1、策定スケジュールについてです。策定スケジュールについて審議を行います。まず事務局より、審議内容に関するご説明をお願いいたします。

審議事項 1 の資料説明

(会長)

パブリックコメントは通常、インターネット等で行うことが多いと思いますが、パブリックコメント実施のアナウンスと実施の方法については、何か具体的に考えられていますか。

(事務局)

具体的な方法については、区のホームページならびに練馬区報に掲載させていただきたいと考えております。

(会長)

分かりました。自転車ということで、かなり身近な移動手段なので、ぜひ多くの意見が集まるような工夫を凝らしていただけたらと思います。

(会長)

その他はございますか。よろしいですか。では、また何かあれば、後ほどご発言ください。

それでは次に次第の 2、審議事項 2、第 3 次練馬区自転車利用総合計画素案の案について審議を行います。まずは事務局より、審議内容についてご説明をお願いいたします。

審議事項 2 の資料説明

(委員)

質問の前にまず一点確認ですが、事前配付された資料 1 は本日配付の資料 3 にあたりますか。概要版は、計画が決まった段階で製本版とは別に作って公布する予定ですか。

(事務局)

前者については、お見込みのとおりです。後者については、概要版についても配付させていただく予定です。

(委員)

至る所に「新しい日常」というキーワードが出てきますね。

事前配付資料の 2、本日配付資料の 4 の 13 ページに「新しい日常」に関して記載があり、イメージとして何となくは分かりますが、日常というものは気にしないと気が付かないって意味だと思ってしまいます。

「新しい日常」が至る所にキーワードとして出てくるので、もう少し「新しい日常」についての説明も詳しく記述したほうがいいのではないかと思います。

(事務局)

ありがとうございます。ご意見を踏まえて、次回の素案の時点では、この辺りの表現も工夫させていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

(委員)

少し前に、私もシェアサイクルを初めて利用しました。出発点が練馬区外だったので、練馬区内で返却できませんでした。

これは社会実験中であるため、区外の自転車が返却できないのでしょうか。それとも、今後も区外で借りたシェアサイクルは返却できないのでしょうか。今の時点で展望等があれば、お聞かせください。

(事務局)

基本的には現在の社会実験は練馬区だけで実施しています。しかし、国および東京都においてもシェアサイクルを普及促進していく姿勢が読み取れるため、このまま終わるといったものではないです。

現状では、具体的なことを話せませんが、今後検討していかなければならないものと考えています。

(委員)

ありがとうございます。そういうことであれば、区内外問わず、乗り降りできるような形になればいいと思います。

「新しい日常」ということで13ページを読みましたが、宅配サービスが増加しているということで、私も街中で本当によく目にするようになったと思います。また、これは従前からですが、子ども乗せる大きな荷台付き自転車も車を運転する者にとってはちょっと怖いなど日々感じているところです。

「新しい日常」に向けて、文言の工夫にとどまらずに、自転車駐車場では大きな荷台が付いた自転車を止められる、例えば平和台にあるような自転車駐車場が整備されればよいと思います。これらは要望です。

また、自転車保険について、努力義務に変わったと認識をしていますが、加入率は区で把握していますか。

(事務局)

施策の「とめる 2 区立自転車駐車場のサービスの向上」に記載のとおり、電動アシスト付き自転車、荷台、かご、大きい自転車について自転車駐車場でも止めるスペースを引き続き確保していきたいと考えています。

3点目のご質問についてですが、加入率については、練馬区で加入率のアンケートをした結果があります。令和2年度の集計では、約6割が加入しているという結果が出ています。

(委員)

意外と多かったというのが素直な、率直な感想です。残り4割の方にも積極的な加入の促進をしていかなければならないと思います。本日の資料3の8ページの「まもる 1」の(2) 加入の確認という文言についてですが、これは「確認」で終わるでしょうか。それとも、その後にできれば入っていただきたいというような、加入の促進があるのでしょうか。

(事務局)

本編の36ページをお開きください。36ページの(2)ということで、自転車利用中の対人賠償事故に備える保険等の加入促進ということを記載しています。ここに方向性として3つ記載しているとおり、加入の確認にとどまらず、東京都で配布しているツール等がありますので、それを使いながら加入の必要性について促していきたいと考えております。

その他、教育機関などでの加入周知ですとか、購入時の加入の確認というの、自転車商協会や民間と協力していきながら検討していきたいと考えています。

(委員)

加入確認に関しては、促進、推しているというような、もっとPRなども含めて、加入の促進としたほうがいいのではないのでしょうか。これは感想に留めます。

本日、ここに出席させていただく上で大きな要望の一つですが、「自転車の活用・いかす」のところで、健康づくり、観光振興、そして災害時での活用の3つがありますね。

皆さんもご承知のとおり、昨今の大規模な自然災害は気候変動によるものだといわれていますが、その中で、大きな将来的な環境対策のツールになる一つとして期待されているのが自転車であるということを、さまざまな勉強会等で耳にしています。今後、環境対策という意味でも、自転車を活用していこう、活用を推進していこうというような動きを取り入れていただきたいと思っています。

環境に関連する施策としては、どのようなものが考えられますか。

(事務局)

国や東京都の自転車活用推進計画において、環境関連施策について、そのものずばり政策として何か打ち出せているものがあまりないというのが実情です。

ただ、何か環境の部分で施策を講じられるかどうかにつきましては、検討を引き続き進めていきたいと考えています。

(委員)

「新しい日常」について、特に食品デリバリー事業者の自転車の交通安全に対する意識・ルールについて非常に危ない場面を多々見かける。

一方で、なかなか業者に直接指導は難しいような話も伺ったことがあります。

区民の安全安心という部分において、区民に安全安心の周知などをしていくことはもちろんですが、事故は残念ながら区民側だけが注意をしても発生してしまうときがあります。

一つ、こういった業者等に対する区の指導等の方向性について、今の考えがあれば、まずお聞きしたいです。

(事務局)

食品デリバリー事業者の交通ルール・マナーについて、事務局としても強い認識を持っていますが、やはり業者に対する啓発活動などについて、現時点で具体的な施策については考えておりません。

(委員)

難しい面はあるかと思いますが、やはり区民の安全安心を守る観点からは大事だ

と思いますので、計画等の中でも少し工夫をした表現などでこのことを盛り込んでいただきたいです。これは要望です。

もう一点、先ほどの議論の中でも少し出たが、「新しい日常」、新たな交通手段として、いわゆる電動アシスト付自転車など、自転車の大型化が進んでいます。

「大型自転車のスペースの確保を進めていきます」という回答がさきほどありましたが、例えば既存の自転車駐車場に、そういう大型の自転車に対するスペースを造るとなると、全体の台数が減ってってしまうですとか、さまざまな課題も出てくるかと思います。

また、例えば上下2段ラックですと、大型自転車は上段ラックに上げることが難しい。となりますと、駐輪の量についてもだいぶ変わってくるかと思います。

こういう部分も見据えた区の自転車駐車場の計画を検討していく部分が必要なのかなと思います。

自転車駐車場といっても定期のものもあれば、一時のものもありますよね。また、放置自転車対策に主眼を置いた短時間の駐輪もあるかと思います。

さまざまな観点から、自転車駐車場の今後の取組、そういった大きな計画といったことを、もう少し明記するべきではないかと思いますが、それらに対する考えを伺いたいです。

(事務局)

昔は自転車駐車スペースを確保することに重きを置いて、2段ラックの設置を進めたという経緯があります。

ただ、2段ラックの上段部分を大型自転車対応にしても、結局使われにくい現状があります。

そういうことを踏まえて、施設ごとに、どういう使い方をしているかということ把握しながら対応する必要があるかと思いますが、既に実施している自転車駐車場もごさいます。区全体としてそのような施策を進めていきますという表現にさせていただければと思います。

(事務局)

すみません。先ほどの食品デリバリー関係の対応につきまして、補足説明をさせていただきたいと思います。確かに一部のデリバリー業者は個人事業主という雇用形態を取っているため、どこの誰に指導すればいいのかというのが、なかなか難しいところがございます。

現状としましては、区の単位で相手を、対象を把握して、指導していくというのはなかなか難しい面があるのですが、東京都のほうで事業者を集めて、安全講習などを実施しているというような事例もごさいます。

今後、東京都や警察等と連携して、何か区でもできないか。もしくは東京都の事業に区が積極的に関わっていくというようなことで、何かしら対応ができればということを考えていますので、よろしく願いいたします。

(委員)

先ほどの、事故に対する保険等加入の促進というお話がありました。進めなければいけないことは、重々理解するのですが、保険会社によっては年齢制限を設けているところがあります。

加入したいが、年齢制限で加入できないというようなことも聞いていますので、そのあたりについても配慮いただければと思います。

それからさきほど、食品デリバリー事業者の交通ルール・マナーについて話題に挙がりましたが、正しい運転・利用の仕方を周知・啓発してこそ、他の施策が成り立ってくるものだろうと思います。一方で、コロナ禍による影響で、交通安全教育を受ける機会が減っていると聞いています。

一つ、今後10年の計画策定にあたって、「交通安全教育の充実」を前面に出したものにしたいです。

(委員)

概要版8ページの「スケアードストレート方式」とは、どういったことを指しているのでしょうか。

また、本計画を策定するにあたって、この協議会の中ではどのような話し合いがあったのであれば、教えていただければと思います。

(事務局)

「スケアードストレート方式」ですが、危険な運転を直視させるという意味です。具体的には交通事故の瞬間を、スタントマンを利用してを見せる教育方法になります。写真を掲載していますのでご覧ください。資料4の8ページ目の下から二つ目です。ちょうどバイクと自転車が衝突しているような写真が載っています。

このようにスタントマンの方が実際の事故の状況を演出するというような形で、実際の事故が起きると、こんな大変なことになるというイメージを持っていただくということを目的として実施しています。

(委員)

ありがとうございます。よく分かりましたが、この書き方でいいのかは少し疑問があります。概要版のほうも本編のほうも、区民の方が目にする機会もあろうかと思しますので、例えば、この概要版ならば欄外に注釈を付けたほうが良いと思いま

すので、ご検討お願いします。

それから、単純な表記の間違えだと思いましたが、概要版のほうで、5ページのところの、真ん中の欄の『駐車要望にあった使いやすい』のところ、『い』が多い。もう一つ、本編のほうの47ページの一番下の の、矢印のところの『核施設』の、この『核』ってというのはおのおのの各でいいか。核になる施設という意味なのかと思いました。

(事務局)

表記ミスがあり申し訳ございませんでした。さまざまご指摘ありがとうございました。次回お示しする素案に向けて、今、委員からご指摘のあった内容も踏まえて、内容の構成に努めたいと思ってまいりますので、よろしく願いいたします。

(委員)

「自転車の活用・いかす」について、具体的な施策の観光マップや(2)の観光振興を目的とした自転車活用の部分に関連する質問です。

今朝、庁舎1階に観光ガイドブックが置いてあるのを見ました。区の観光ガイドブックは非常に分かりやすい内容で、これ1冊を持って外出できると思いました。

しかし、残念な点があります。レンタサイクルについても記載があるのですが、クレジットカードを使えることと料金だけの記載に留まっている点です。

私が知りたい情報は、観光地周辺にシェアサイクルがあるのかどうかということです。その辺りの表現を、次回ガイドブックを作成するときでも構いませんが、関係部署間で調整のうえ追記してもらいたいです。そうすれば非常に便利なガイドマップになると思います。

(事務局)

ただ今いただいたご意見を踏まえまして、所管課のほうとも今後、作成のときに、今のご意見を反映できるような形で調整を図っていきたいと考えてございますので、よろしく願いいたします。

(委員)

子育ての電動自転車に対応した自転車駐車を造ってくださるってことですが、最近、自転車駐車場内のスロープで、お母さんが子どもを2人乗せて、重さに耐えきれずに周囲に助けを求める姿を目にしました。重たいので子どもを降ろして歩かせようとする、今度は子どもが2人泣き叫んでいるような状態でした。

やはり子どものことを考えると、平場に大型自転車が止められといいと思います。または、そのスロープの所に少しの時間でもいいので管理人を配置することもよい

と思います。

また、街中で電動キックボードを見かけるようになりましたが、駅前に無断駐車されていることがあります。電動キックボードに乗る際は、免許必須であることやヘルメットを着用必須であることをテレビ等のメディアでは謳っていますが、それとは異なる使われ方がされているように思う。

それと、保険についてですが、区が実施している自転車保険について、概要版に追記してもいいと思います。保険加入できる月が2月から3月までと区では決まっており、他の市区町村の一部では、いつでも加入できるようなところもあると聞きます。年中加入できるようにすれば、もっとみんなが入りやすいのではないかと思います。

(事務局)

今いただきました区民傷害保険の加入のことについては、ご意見を参考に検討させていただきたいと思っています。よろしくお願いたします。

(委員)

資料4の17ページに、具体的に保険の加入料金についての説明がありますね。対人賠償事故というのが、ここにも判例として1億に近い事例がかなり出てきていますが、それに対して区民の保険加入率が6割という状況があるということですね。

保険加入の条例等による義務付けも、去年の4月から始まったわけですが、やはりただ義務付けられても、そこに罰則がないとなかなか加入が徹底されないのではないのでしょうか。過料を含めた罰則規定を何らかの形で導入できませんか。事務局の意見を聞きたいと思います。

(事務局)

条例についてはなかなか難しいもので、東京都において条例が既にできているという現状がございます。区が条例を定めるかどうかについていままで議論してきましたが、区内外を往来する人達も対象にするという意味においては、都全域にかかる条例が非常に有効な手段になると考えます。

過料については、全国的に自動車と同じ扱いにするかどうかというのが国レベルでも考えられていて、その辺りについてはまだ少し研究をしていかないといけないと思います。

とはいえ、計画の表にあるように、加入しているか分からないという人がいるというのも事実です。多分様々な保険に入っていて、それらの保険に付帯されているものが結構多いものですので、区のホームページでも東京都のサイトへのリンクを貼って、どういった保険に自転車損害賠償保険が付帯しているのかをお知らせして

います。保険への加入を広げていくことは都と連携しながら、さまざまな媒体で周知したいと思っています。

(委員)

1つ質問です。事前配付資料の1、当日配付資料の3の8ページの2、具体的な施策についてです。事前に配付されたほうには具体的な施策では、まもるの後段にあった「特に子育て世帯や高校生に対する周知啓発を進めていきます」という記載が当日配付の資料では抜けていました。これは削除したということによろしいでしょうか。

(事務局)

はい。こちらで検討した結果、そのようにさせていただきました。

(委員)

削除したほうがいいと思っていたので、指摘しようと思っていたのですが、それは結構です。

あらためて質問ですが、事前配付資料の2、当日配付資料の4の24ページです。撤去業務の状況というところで、放置自転車1台当たりの撤去、移送、保管に要する費用についてです。平成21年度、約10年少し前は9,646円。ところが2、3年前は2万3,099円と倍以上になっています。

人件費がここまで上がるわけではないでしょうし、トラックを使って撤去・運搬しますから、それほどコストはかからないと思いますが、なぜ倍以上に増えたのでしょうか。

(事務局)

ご指摘についてですが、この10年間で放置自転車の台数がずっと減少している傾向があり、それに対して撤去の体制、業務の体制が、その減少に合った形でリニューアルされてないという現状あります。

ですので、今回、放置自転車業務の見直しということで、そうした現状の、放置自転車の台数に合った形の業務体制に見直していくということを含めて、施策を設定した次第です。

(委員)

確認させていただきたいのですが、例えば9時から17時までの撤去作業を定額で決めていたので、台数が多いときは1台当たりで割ると約9600円でしたが、今も同じ定額で払っているため、台数が減ってきたので1台当たりの金額が増えたと

いう理解でよろしいでしょうか。

(事務局)

例えば撤去に関わるトラックの台数などは今も 10 年前と同じような契約形態になっています。ただ、その撤去自転車の台数が減ってきています。

以前はトラック 1 台で約 20 台の撤去をしていましたが、今は例えばトラック 1 台で約 10 台の撤去台数になっています。撤去した自転車台数で割り返すと、経費が上がって算出されます。

そのため、現状の撤去台数に見合ったような撤去体制に見直すということが一番重要なことではないかと考えています。それによって、撤去にかかる経費を少しでも削減したいと考えています。

(副会長)

これまでの議論を拝聴して、いくつか気になった点があったのでコメントさせていただきます。

まず、環境の視点について言及がないというご指摘についてです。環境に関しては、事業者に対する安全啓発といったようなことが先ほど話題に挙がっておりましたが、これとセットでアプローチすることはできるのではないかと思います。

食品デリバリーサービスの問題がかなりクローズアップされがちな一方、通勤やその他の営業で自転車を利用する事業者も多数います。それらの方々に対する安全利用の周知というのはかなり重要になってくると考えます。

それに伴って、通勤形態についても、コロナ禍の影響も踏まえて、自動車からなるべく自転車に転換していただくこと。最近、耳にする「SDGs」という言葉がありますが、そういった企業のインセンティブにつながるような形で自転車の利用促進を図っていくことで、環境に対する意識を醸成していくことはあると思います。

環境の観点からの自転車利用の促進にあわせて、安全利用啓発をセットで事業者に対してアプローチしていく方法が、一つあるのではないかと思います。

あとは、移動の場面だけを想像しがちですが、駐めることも重要になってきますので、通勤等を支援するにあたって、行政として、どのように自転車を駐める環境を作っていくのか、作らせていくのかといったことも重要です。

都心では営業目的でのシェアサイクル利用が増えてきています。そうしたシェアサイクルを活かすという点で、都や近隣区市との連携等をどのように考えていくのかといったことも、計画期間である 10 年スパンで考えると、議論のトピックスの一つとして膨らむと思います。

もう一つ、保険についてのコメントで皆さんから結構出ていましたが、保険は「知らない」という方が結構いて、知らない間に入っているケースも多くあります。例

例えば自動車保険や火災保険などに付帯の形で個人賠償責任保険が付いており、それが自転車事故の対人賠償も賄えるといった例が多々あります。ですので、形だけで保険に入っているということじゃなくて、もう少し内容をきちんと理解して、「私はこうこうこういう保険に加入していて、そのうえで安全に自転車を利用しないといけない」と考えてもらえるような、安全啓発にきちんとつながるよう、保険に関する施策を検討していかないといけないと思います。

巷で聞いた話では、「私、保険に入ったから大丈夫」といった考えで、逆に安全意識が薄まっているということがあられるようです。そういうことではなく、安全に自転車を利用することが重要で、何かあったときにその保険で被害者が救済されるという考え方が、最もベースにあるべきだと思います。

そのベースの考え方に則って、施策の在り方を考えないとはいけません。ただ単に加入の確認をすることではない筈です。

「TS マーク」などをよく聞くとと思いますが、「TS マーク」の賠償責任補償の範囲は、重度後遺障害7級までです。視覚障害で言うと、片眼が失明して、もう片眼の視力がかなり下がった状態でないと補償対象に該当しません。そういったことも考えると、「TS マーク」が付いているだけでは不十分だという議論がありますので、より実効性にきちんとつながるような議論が必要だと思います。

本編の資料4の37ページ目のところから始まる「安全教育機会の充実」について、幼児、義務教育、高校、大学、子育て、企業ということで、幼児から業務利用までかなり幅広く、きちんと段階に応じた教育機会を充実させていくということで、踏み込んだ具体的な記述になっていて、評価できると思います。

ただ、子どもたちに対して教育をする主体は、学校だけではないと思います。というのは、先ほどスケアードストレートの話がありましたけれども、これを1つの学校で何度も継続的に実施することはコスト面から難しいです。

スケアードストレートはものすごく意味があり、子どもたちに対して新たな気付きが与えられるきっかけになると思います。それはあくまで非日常の空間で設定された中で、子どもたちが、スマホなどをいじりながら自転車に乗ると、ああいった目に遭うのだという気付きが与えられるが、それを日常生活の中でどのように適用して、区の地域で具体的に自分が自転車乗っているときにこういうことを気を付けなければならないといったことをアプローチできるのは、スタントマンではないと思います。

それは恐らく「地域」が担うものであったり、「家庭」において教育されるものだと思います。先ほど子育て自転車の話の中で、子育て自転車を利用する方々への啓発もありますが、自分が育てている子どもに対する安全教育の主体が、実は保護者にも家庭にも責務はあるといった観点でアプローチできると、子どもたちへの安全意識が実効的に養われていくと思います。ぜひ、その辺りの記述について検討して

いただきたいと思います。

今、申し上げた子育て世帯への啓発に関して、37 ページ目の下に書いてありますし、この施策の方向性の三つ目のところで、子育て施設の来訪時において、交通安全ルールのチラシを配布しますと書かれています。これはぜひとも一般的な交通安全ルールのチラシの配布ではなく、子育て世帯の方々に特化した、それを開いて確認したくなる、モチベーションをくすぐるようなチラシをぜひ作成していただきたいと思います。

他区の事例で大変恐縮ですが、世田谷区の交通安全自転車課で作成した、子ども乗せ自転車に対する啓発冊子があり非常に有益なものです。押し歩きをするときの作法や小回りが利かないので転倒する恐れがあること、重量が 100 キロ以上になるケースもあることなど、どういったことを気を付けないといけないのかといったことや、子どもを乗せたり降ろしたりするときにはどのような順番にすべきかなど、かなり踏み込んで具体的に、読みたくなるような構成になっています。

そういった啓発物についても、何か作りました、配りただけじゃなくて、その質が問われているところだと思いますので、そういったところをこれから議論していただきたいと思います。

(会長)

どこかにキーワードとして「MaaS」という文言も入っていたと思います。いろいろな交通手段などを全て一緒に扱って、移動のしやすさとか、あるいはそれに付随するサービス、こういうのを一体的に提供してこうっていう流れが今、世界的に進んでおり、日本でもそれを推進しようという状況になっています。

そういう状況にありながら、施策を見ると、例えば 8 ページ目の具体的施策 2 の中に「区立」自転車駐車場ですとか、「区立」だけに焦点を当てたような書き方になっていますね。あるいは、10 ページ目の具体的施策 2 の買い物についての施策、これも公営自転車駐車場の情報提供といった施策ですので、「閉じている」印象を持ちます。

練馬区の自転車の総合計画なので、区営とか区立とか、そういうところにこだわらないで、区民が使うところはしっかり取組を行うことを書いた方がよいと思います。

もう一点、少し消極的に見える内容として、8 ページ目のまもる 1 の(1)です。この 3 番目に都の企業向けセミナーの誘致、周知ってということが書いてありますが、これは他でやっている取組を、ぜひ呼び込もうという書き方に感じます。

区で実施するというもっと積極的な書き方のほうが、区民は喜ぶでしょうし、区のやりたい方向性をちゃんと分かってくれると思います。ここで書くべきところは企業向けにしっかりセミナーをやるということ、こうした書き方のほうがよいと思

います。そういった箇所が散見されます。

最後にもう一点。概要版を見て、分からない文言は多々ありますが、そこについては本文を見てくださいという表現になっています。実際に本文を見ても、他の委員からも意見が出ていましたが、なかなかよく分からないところがあります。

やはり作り込みのところはもう少し丁寧にやっていくべきかと思います。そういうところにパブコメで意見を頂戴しても仕方ないので、もっと本質的な部分にコメントをいただけるような作り込みが必要だと思います。

(副会長)

資料4の39ページのはしる 走行環境で、(1)自転車ネットワークの整備と書かれています。ネットワークというと、色々な道路が網の目のようにつながっていくイメージになっているということで、そのページをめくっていくと、どの道路にするのかというところで色が付けられています。

43 ページにある道路断面のどこに自転車の通行する空間を与えるのかという議論がすごくされがちではありますが、結構抜け落ちていることで、道路と道路がぶつかる交差点の話があります。

交差点では、自転車が二段階右折をしなければならぬ道交法のルールの中で、二段階目を待機する場所をいかに提供するのかということが、道路管理でこれから重要になってくると思います。

車道上で安全に滞留できそうな場所が確保されていないと、自転車はみな、歩道上に待機しがりますので、車道を走ってきた自転車がいったん1段階目、反対側に渡ったときに歩道に乗り上げて、次、2段階目を待つことになる。

そうすると歩道では車いす利用者や視覚障害者もいるかもしれないところで自転車が乗り上げてくることで問題が発生する可能性が高まります。

そうしたことも踏まえ、どのように交差点の設計をしていくのが、これからの新たなテーマになってくると思います。交通工学会という学会の中でもそういう交差点の設計のマニュアルを発刊したところですので、参照していただきたいと思います。

最後に同じ冊子の54ページのところで、この後どうやってこの計画を進捗管理していくのかというときに、記載されている表では、5年で検証して、10年で評価という表現になっています。

おそらくこの「附属機関」という表現は本協議会を指すものだと思いますが、毎年報告することとなっています。これを単なる報告に終始させないことが重要です。計画の内容の抜本的な検証を5年で行うことはもちろん理解できます。一方で、やはり自転車の使われ方は、これからも目まぐるしく変わっていきますので、年に2回くらいのスパンで小さいPDCAは回さないといけないような気がします。

そういったところも、きちんとモニタリングすることを、この計画に具体的に何か記載することは難しいかもしれませんが、念頭においたうえでこれからの協議会の運営を進めていただきたいと強く思っています。

(会長)

ありがとうございます。他の委員も多々ご意見あるかと思いますが、本協議会終了後もメールや電話でも構いませんので、ぜひ、お気付きの点がありましたら事務局へご連絡をお願いいたします。

それでは次第の3、その他です。何かございますか。

その他

(委員)

警察署の委員の方々に参考に伺いたい点があります。電動キックボードに関して、警察では何か今後の対策として行うことがあるのかを聞きたいです。

(委員)

電動キックボードに関しては、ご指摘のとおり、色々な問題が発生しております。また一部の地区では死傷事件も発生しています。

小型特殊自動車としてはどのように通行できるのかを、実験をしてるところもあります。

やはり懸念としては事故ですとか、放置の関係であるかと思いますが、これに関しては各警察署が現場で状況確認し、問題に立ち合えば、指導していくということを進めています。

(会長)

よろしいですか。それでは事務局から何かございますか。

(事務局)

次回の協議会の開催予定についてアナウンスをさせていただきます。次回の開催につきましては今年の11月頃を予定しております。

日取り等決まりましたら、お知らせさせていただきたいと思います。会議内容につきましては、こちら先ほどアナウンスがありましたとおり、主に次期計画の素案についてのご審議と答申をしていただく予定で考えています。

開催方式につきましても、原則として今回のように一堂に会する会議態勢としてと考えております。事務局からは以上です。

(会長)

今回、事前に資料配付していただいたんですけど、次回は素案の案ではなくなりますので、もう少し早めに配付できるようにしていただけたらと思います。

それでは、議題については全て終了いたしました。次回は 11 月頃開催予定とのことです。日程は事務局で調整をお願いいたします。以上をもちまして、第 36 回練馬区自転車駐車対策協議会を閉会いたします。どうもありがとうございました。