

第 37 回練馬区自転車駐車対策協議会 会議録

1 日時

令和 3 年 11 月 9 日（火）午後 2 時～ 4 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）

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）

東京都市大学建築都市デザイン学部准教授

稲垣 具志（副会長）

（鉄道事業者）

西武鉄道(株)鉄道本部計画管理部鉄道計画課長

齊原 潤

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開発連携・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

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、交通安全課長ほか

5 傍聴者

なし

6 次第

(1) 開会

(2) 審議事項

・次期「練馬区自転車利用総合計画」素案について

・練馬区自転車利用総合計画策定に関する答申について

(3) その他

(4) 閉会

7 配付資料

資料1：「練馬区自転車利用総合計画」素案 概要版

資料2：「練馬区自転車利用総合計画」素案 本編

資料3：「練馬区自転車利用総合計画」の策定について（答申）

資料4：練馬区自転車利用総合計画策定に関する答申（案）

参考1：前回（令和3年8月30日開催）会議録

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

（交通安全課長）

開会のあいさつ

資料の確認

審議事項 次期「練馬区自転車利用総合計画」素案について

（会長）

ありがとうございます。それでは、事務局からのご説明に対して何かご質問等はございますか。挙手の上、ご発言をお願いします。

（委員）

この第3次練馬区自転車利用総合計画の素案と、この概要版の使い方、位置付けを、もう一度ご説明いただけますでしょうか。同時にある所に設置して、両方を持って行ってもよいし、興味のあるほうを持って行ってもよいという使い方ですか。

（事務局）

概要版と本編の位置付けですが、こちらの本編が計画の全容で、骨子等について抜粋してまとめたものが概要版です。概略をお知りになりたい場合は、この概要版をお読みいただきたいと考えています。

（委員）

概要版の4ページ、現状と課題の自転車利用状況の2つ目のパラグラフでは、この既設の自転車駐車で大型自転車の置き場確保と量だけでなく、質の変化を踏まえた対応

が求められますと記述がありますね。質の変化を踏まえた対応とはどういうことを意味しているのですか。

(事務局)

現在、大型自転車、いわゆる電動自転車や子ども用の荷台が付いた自転車などが自転車駐車場スペースの約3割を占めています。そのような大型自転車を適切に整理しないと、他の普通自転車が止めにくい状況が発生します。

そのような状態をなくすために、大型自転車専用の置き場を設けたり、上段に止めづらい2段ラック式を見直したり、各施設の利用状況を捉えながら対応していきたいと考えています。

(事務局)

補足しますと、あくまで例示であり概算ですが100台分の駐車スペースがあり、大型自転車等を止めるために改修すると、80台分のスペースになってしまう場合があります。

ただこの場合、100台分をキープするのではなく、状況をみながら大型自転車もとめやすい80台分にできるよう整備を進めていくということです。

(副会長)

東京都市大学の稲垣と申します。10月から所属が変わりました。引き続きどうぞよろしくお願いいいたします。

さて、委員からのご指摘の件に関連してコメントさせていただきますが、概要版4ページの所の「量だけでなく、質の変化も踏まえた」というのが、ちょっと理解しにくいのではないかというご指摘だと思います。それに対して、駐輪環境のことについて今、事務局からご説明があったのですけれども、この場所というのが駐輪環境のことだけではないと思うのです。

当該ページは、区内での全般的な利用状況の変化を示している箇所かと思います。現在、チャイルドシート付きの大型自転車や電動アシスト付き自転車の普及率が高まってきています。そのような観点からいえば、置き場だけではなく、例えば、大型自転車に対応した安全普及啓発や通行環境整備についても検討する必要があると思います。そうしたことを踏まえると、一つご提案ですが、「質」ではなく「多様性」という言葉が適していると考えます。

現在、単に「ママチャリ」だけでは片付けられないような、自転車の利用形態、車両特性の多様化が見えてきています。「自転車利用の多様化に対応して駐輪する環境や通行環境や安全対策が必要だ」という流れで整理したほうがいいのかと、委員と事務局のやりとりを聴いて思いましたので、コメントさせていただきます。

(委員)

新型コロナは、第3次計画から新たに加わった内容ですよね。当然、新型コロナを無視するわけにはいきません。この1年半～2年間、新型コロナによってわれわれの日常生活は大きく変化せざるを得なかった。これは事実です。

今後の新型コロナの動向によっては、記載されている施策内容などについても大幅な見直しをせざるを得ないでしょう。10年後の計画期間満了を待たずに、そのような状況に迫られる可能性もあると思います。将来のことは誰にも分からないことを承知の上で、事務局の見解を伺いたいです。

(事務局)

いただきましたご意見については、事務局でもこれまで様々議論させていただきました。現状の見解として、本編56ページをご覧ください。こちらの(1)PDCAサイクルに基づく進捗管理の中の3つ目です。「なお中間見直しおよび次期計画の改訂時期については、計画期間10年を前後5年に区分し設定しますが、新型コロナウイルス感染症の影響などによる不確定な要素を踏まえて設定するものとします」ということで、現在については、このような記載をさせていただいています。

(委員)

通常10年計画の場合、5年で見直しというのは、もう常識なのですね。他の計画でも大体10年計画の場合は5年で見直しております。ところが、新型コロナについては、来年度に見直しを迫られるかもしれない。要するに、令和4年度に計画の運用を開始して1年後には、もう全く現状にそぐわない内容になっている可能性すらあるわけです。

新型コロナに関する内容については、毎年見直し、あるいは評価を行うという考えが必要なのではないでしょうか。あらためて、事務局の見解をお伺いします。

(事務局)

先ほど中間見直しは5年という基本的な姿勢をご説明させていただきました。当然、社会的な状況の変化等があれば1年でも2年でも計画は見直さなければいけないと考えます。

例えば、本編の46ページから49ページまでにある駐車環境のまとめをさせていただいていますが、その中でも今、決めるのではなくて、ポストコロナでの状況を見ながら整備検討を進めていくという姿勢を記述しています。施策ごとにポストコロナにおける対応について記載をさせていただいています。

事務局としても、ポストコロナの状況をしっかりと把握しながら、毎年それに寄り添った検討ないしは施策を展開していきたいというふうに考えています。また、大きな変化については当然、全体的な見直しを視野に入れながら考えていきたいと考えています。

(委員)

ありがとうございました。

(委員)

前回の協議会で、さまざまな指摘等があった内容なども踏まえて、確認をさせていただきました。そういった意味では評価させていただきたいと思いますが、1点質問があります。

概要版ですと、いくつかの施策の項目に「積極的に推進する施策」の星印を付けていますが、施策の4本柱の中で、なぜこれらを積極的に推進する施策として位置付けたのかについての理由を、説明をお願いします。

(事務局)

まず、概要版6ページ、7ページの特に7ページ、積極的に推進する施策につきましては、まず、星印を付けていない状態で並べてしまうと、どうしても捉えられ方として総花的になってしまうという問題点がございました。ならびに本編34ページ以降に具体の取組を「新規・充実・継続」という3つのカテゴリーで分けています。

この星を付けた積極的に推進する施策については、それぞれ「新規・充実・継続」の中でも、とりわけ各所管で今後10年間ないし改訂までの5年間で重点的に取組みたいと考えているものであり、概要版でも本編でも総花的な見せ方にならないように星印を付けました。

(事務局)

補足しますと、特にこれまで実施してきた取組ではなくて、第3次計画で盛り込んだ新たな取組を中心に星印を付けた次第です。

例えば、本編34ページのまもる1においては、「行政側から啓発するだけでなく、保護者が家庭で教える立場になる」ですとか、通行環境ですと、広域ネットワークおよび地域ネットワークを合わせてネットワーク化を進めていくという新しい視点。これらのように4つの柱の中で新しい視点を付け加えた施策について主に星印を付けております。

(委員)

星印を付けた意図については、おおむね理解しました。

あと、いま事務局からお話があった内容で、前回の素案(案)には「自転車ネットワーク」という言葉がありませんでした。これを今回付け加えた理由について教えてください。

(事務局)

前は、都市計画道路の整備に合わせたネットワーク化ということで、主に広域ネットワークの部分について説明させていただいたと思いますが、練馬区全体を捉えた場合、広域だけでは、自転車通行を円滑にできない部分が、どうしても駅前に残ってしまうというところがございます。

その課題解決を考えた場合、国の方でも、このような形で駅ごとに周辺のネットワークを計画することを可としております。

区においても、乗降客等が集中する駅につきまして、どうしても自転車の通行を円滑に担保しなければ、全体のネットワークだけでは自転車の安全確保ができないのではないかと考え、このたび、ネットワーク計画の中に広域ネットワークと、駅を中心とした地域ネットワークということで二段構えにした整理を図っていきたいと考えている次第です。

(委員)

ありがとうございます。理解いたしました。これから今後この自転車利用総合計画、これから素案を固めていくことになりますので、この内容をしっかり進めていっていただきたいなと思います。

最後に意見といいますが、この協議会そのものの名称が自転車駐車対策協議会って名称なのですが、この今回お示しいただいた総合計画とかを見ますと、もう駐車という部分だけにとどまらず、自転車の利用そのものとか、そういう性格も大きく変わってきているのかなみたいなのところも感じたところでもあるので、名称の検討なども場合によっては必要かというところ。これは意見として言わせていただいて私から終わります。ありがとうございます。

(会長)

ありがとうございます。今の意見と同様に感じたところがあるので、その部分だけ先にコメントさせていただきます。最初のご質問で、概要版6ページ、7ページの「積極的推進」の下の箇所について。これは10年間の計画なので、10年経ったときに、恐らくは、この施策は一応、何かしら全部手が付いて終わっていることを目標として計画を立てていると思うのです。

積極的に推進する施策という文言が、その10年間の推進のように見えてしまうので、前期のうちに進めるべき施策なのか、すぐに取組む施策なのかが不明瞭に感じます。時間軸を見せないと、10年計画なのに何なのだろうという感じにも見受けられるので、もう少し工夫したほうがいいかなと思いました。コメントとして受け止めてください。回答は必要ございません。その他いかがでしょうか。

(委員)

放置自転車業務の効率化の施策部分について質問です。前回の会議での回答では「業務に非効率な部分があるため1台あたりの撤去費用が10年前とくらべて3倍になった」と受け止めたが、この施策が積極的に推進する施策に入っていないのはなぜでしょうか。原因ははっきりしていて、少し計画を立てればすぐに効率化できると私は理解したのですが。

(事務局)

本編50ページをご覧ください。(2)の放置自転車対策業務効率化から読み取れますように、撤去台数・放置台数がかなり減ってきています。こうした中で、当然、撤去業務の見直しや効果的・効率的な放置自転車対策が必要ですが、単に、例えば、3分の1に台数が減ったから人員を3分の1に減らすということではありません。現行の体制で、放置抑止する効果も一定程度あることは確かです。どれだけ効率的に人員配置をできるのかということが重要です。

また、朝の撤去だけではなく、午後の放置対策に人員をどう振り分けるのかということ。それらを踏まえて効率的に検討しながら放置自転車の対策業務については見直していく必要があると考えております。

(事務局)

基本的には、委員のご指摘のとおりだと思います。やらなければいけないことはすぐにやるという話と、ここの積極的な星印が、先ほど会長のほうからありましたように、見え方が、いまいち分かりづらいということもあるので、ここの表現は一度ペンディングにさせていただいて、少なくとも全部やらなければいけないことはそうですし、効率的にやるなんていうのは当然のことなので、そのあたりの優劣を別に付ける必要があるかどうかを、もう一度、確認させてください。恐れ入りますが、よろしくお願いいたします。

(委員)

「若年層の交通違反行為が目立つ」といった記述がありますが、これは全国的な傾向なのでしょうか。根拠も含め教えてください。

(事務局)

少し全国的な話ということでしたので、コンサルタントから説明をさせていただければと思います。

コンサルタントです。まず、17ページをご覧ください。実は、全国でいろいろな調査を実施している団体がございます、その中で取っているデータとして17ページの上の左側のグラフ、「年齢別人口10万人当たり自転車事故死傷者数 練馬区」と書いてあ

るもの。まずこれは、練馬区のデータでございます。16 から 18 歳の自転車乗車中の事故発生率が、非常に高いことが分かります。

それと、その右側の「参考」と表示しているデータです。こちらは都のデータですが、交通違反行為の有無別の比率を見ると中学生から 20 歳代で高めになる。実は 80 歳代も若干、高めになってきますので、そういったようなところで少し、そのような表現をさせていただいております。

このような傾向は、全国的にも類似するものです。ただ、特に若い世代の自転車事故が多くなる所というのは、こういった都市部よりも、さらに自転車通学が増える郊外において、より高く出る傾向がございます。

ただ、こういったデータというのは基本的に自転車を使う機会が多い世代で、どうしても事故が多くなる。それと、交通違反行為、自転車を多少無茶に運転をしても何とかなくなってしまふような若い世代に多くなっているというのが全国的な傾向と類似していると認識しています。

(会長)

よろしいですか。

(委員)

はい。分かりました。

(委員)

安全教育のところですが、私の住んでいる町内会では、警察の方が来て自転車の安全運転の講習会と練習会のようなものを実施しているのですが、そういう事例もここに載せていいのではないかなと考えます。それは練馬区で、私の住む地域だけなのか、警察が、もっと広くやっているのかが分からないのですけれども、どうなのでしょう。警察署の委員の皆さまにお尋ねしたいです。

(会長)

それは警察の方が地区でやっている、そういう自転車の交通安全のイベントでしょうか。それは警察主体でしょうか、それとも区も関わっているものでしょうか。

(委員)

町内会で行っていると思うのですけれども、練馬区の中で、もっと広域で行われているのなら、ここに載せても良いのかなと。それとも私の住んでいる地域だけで行っているものなのか。

(会長)

警察では、区全体を網羅して実施しているのか、積極的な所だけで行われているのかという、そういうご質問だと思います。

(事務局)

安全対策係長です。他の地域でも警察主導で交通安全教室などを実施しているものと認識しています。区としては、そのイベントに併せて自転車点検整備を一緒に行うといった形で連携しているところです。

(委員)

ありがとうございます。整備なども一体に実施してくださっているとのことですね。それを全区で実施しているということであれば、周知の意味も含めて掲載してもいいかなと思っていますがいかがでしょうか。

(会長)

本編の具体的な施策の中に、詳細を盛り込めるようであれば、事務局で検討をお願いします。

(委員)

本編 57 ページの評価指標について質問です。この中で 3 番目の歩行者から見た自転車への不安という項目で不安軽減率の指標が令和 2 年の 80 パーセントが令和 13 年に 60 パーセントとなっています。私としては、数字的なインパクトからして、ちょっとまだ高いのではないかと思います。目標値の設定基準について教えてください。

(事務局)

まず、事務局からです。本編 57 ページの評価指標につきましては、現実性のある数値を打ち出させていただきます。具体的なこちらの 80 パーセントから 60 パーセントに至った経緯につきましては、コンサルタントから説明をさせていただきます。

コンサルタントです。本編 57 ページの評価指標のうち、歩行者から見た自転車への不安軽減というところに関してなのですが、基本的に今回アンケート調査をさせていただいて、その中で一般の区民の皆さまから、すごく感じている、不安を感じている、時々感じているという方が合計で 80 パーセントほどいました。

今回、これを当然 0 %にする目標ということが本来、一番、理想ではあるものの、少し 5 年、10 年で完全になくすというのは、なかなか難しからうということもございまして、現状では、時々不安を感じているという方の少なくとも半数を減らそうという方向性で記載させていただいているものです。ただ、この辺りも実際どの程度の水準で減らして

いくつかというところもございますので、その辺り、もう一度、検討させていただければと思います。

(事務局)

補足ですけれども、確かに 80% から 60% にしか不安を感じない人が減らせないのかということについて、おっしゃるとおりインパクトが全然ないと思います。

表現も含めて数字的にも、これだけ効果が上がった。少なくとも目で見て分かるような形で表現できるように検討させていただきます。ご指摘ありがとうございます。

(会長)

ありがとうございます。いかがでしょうか。では、副会長よろしく申し上げます。

(副会長)

いろいろと調整しながら修正版をご提示いただきまして、ありがとうございます。この版で、もうほぼ答申という形になっていくと思うのですけれども、最後にコメントさせていただきたいと思います。

まず、本編 16 ページに、これまでの過去 5 年間、平成 26 年から平成 30 年の自転車事故発生状況が書かれていますが、もう少し新しい情報に更新できればと思います。道路形状についての記述ですが、後で簡単でいいので答えていただきたいのですが、基本的には道路形状は「交差点」、「交差点付近」、「単路」、「その他」というふうな分類が多いと思うのですが、この「交差点付近」が、どのような捉え方をしているのかというところを教えてくださいたいと思います。

あと、本編 33 ページの星印の意味に関しては、皆さまと同じ意見を持っています。事務局で検討いただけるということなので、ぜひとも、この説明は丁寧にしなければいけないと考えます。星が付いてないことは積極的にやらないのかといったような見え方となりかねないので、意図はきちんと示していただいたほうがいいかと思います。

本編 38 ページの通行環境について、左上の走る位置と書かれている、その下の部分、二つ目の箇条書きの所に、私のほうから何度か申し上げた、交差点のことに関して言及されています。反映いただき、ありがとうございます。

気になるのが、「国・都が進める幹線道路での自転車通行空間の整備形態を踏まえながら」と書かれていますが、「区が管理する幹線道路」はこれに全く含まれないのでしょうか。ここはどのように考えているのか、あらためて確認させていただきたいです。

というのは、そのすぐ下に(1)広域ネットワークの整備というのがあって、その広域ネットワークは幹線道路なので多くは国管理、都管理かと察しますが、区が管理する道路が、ここに含まれているのが気になりました。区がこの広域ネットワークの管理に関与しないとなれば、区は一体どのような立場から関わりをもちながら、この施策の取組を進

めるのかというところも併せて伺いたいと思います。以上のことを踏まえて、本編 42、43 ページで地域ネットワークの設定とありますが、一言で構わないので、交差点に関する記述も加えていただきたいと思います。

最後に、本編 52 ページ。コラムとして扱われているマイクロツーリズムの写真を、自転車で巡るものであることが分かるような写真に差し替えてもらえますでしょうか。

よろしく願いいたします。

(事務局)

広域ネットワークの整備については、都市計画道路でネットワークを組むということで、当然、区で整備・管理するものです。ただ、大きな幹線については、国道・都道がメインですので、それと区が整備する若干幅員が狭い都市計画道路をネットワークとして進めていきます。その中で交差点部についても、しっかりと対応を進めていきたいと考えています。

コンサルタントから補足いたします。交差点付近、本編 16 ページの GIS のデータに関してですが、「交差点付近」に関しては、「交差点」に内包しているという表現になっています。このあたり、あらためてデータを確認させていただいて適切な表現、交差点付近が分離できるようなデータ形状になっておれば、そういった対応も検討させていただければと思います。

(事務局)

本編 52 ページのマイクロツーリズムにの表現については、掲載する写真の変更を予定しております。

(事務局)

補足です。幹線道路と区道なのですけれども、当然、幹線道路で区道ございますので、これでいってしまうと練馬区が造っている都市計画道路が幹線道路でなくなって見えてしまうということについてのおそらくご指摘だろうと推察しました。こちらについては、正しい表現にさせていただきます。

(副会長)

ありがとうございます。

(会長)

ありがとうございます。それでは審議事項 1 については、ここで終了としたいのですが、今日の議論でもって何か決定しておく必要はございますか。事務局どうぞ。

(事務局)

事務局です。この後の答申の審議に進んでいただければと思います。

(会長)

分かりました。それでは、次に審議事項2、練馬区自転車利用総合計画策定に関する答申について審議を行います。事務局より審議内容について資料のご説明お願いいたします。

審議事項 練馬区自転車利用総合計画策定に関する答申について

(会長)

ありがとうございます。ただ今の説明に対して何かご意見、ご質問等はございますか。

(委員)

この今お読みいただきました、この答申案については事前配付いただけていませんが、本日配付したとこのことによろしいでしょうか。

(事務局)

はい。おっしゃるとおりです。事前にお配りしているのは、資料1と2の本編と概要版になります。

(委員)

であるならば、今これに目を通すことは時間的に難しいです。

(事務局)

補足になりますけれども、本編の中から一字一句、変化なしに切り出したというふうにご理解いただければと思います。

(会長)

前回の協議会でも説明しましたが、流れとしては、この答申を受けて総合計画の案が策定されてきていますので、説明は答申が後になりましたけれども、時間軸でいうとまず答申があって、この計画素案が出来上がっている。こういう流れでございます。よろしくお願いたします。

(委員)

答申文10ページ「まもる」の内容については、全体的に練馬区の存在感をもっと打ち出してもらいたいと思います。昨今、食品デリバリーサービスの自転車を中心とした交通

マナーの悪さが目立ってきています。そういったことも踏まえた施策を打ち出してほしい。例えば、思い切って交通違反行為を働いた自転車運転手には過料を設けるなど。いかがでしょうか。

(事務局)

答申文 10 ページの上の(2)については、本編をご覧いただきたいと思います。45 ページ。こちらの「はしる」の2の(1)安全な自転車通行環境の確保ということで、ここからそのまま抜き出しています。

これにつきましては、あくまでも通行環境の確保ということになります。先ほどの観点は非常に重要な観点なのですが、それにつきましては、本編 36、37 ページに記載した「交通安全教育の充実」というところで、区の関わり方、各世代への安全教育について記載しています。

過料までは踏み込んでないのですが、まずは安全教育を充実していくというところで打ち出させていただいたところでございます。

(委員)

分かりました。

(会長)

その他いかがですか。

(副会長)

1つ目が、本編と答申の並び順の違いに若干違和感を覚えました。本編は、施策の4本柱のうち一番重要なものとして「まもる」をまず位置づけたうえで、「はしる」、「とめる」、「いかす」と続いていきます。一方、答申を見ると「とめる」がまず先に掲載されており、その後「まもる」などが続いています。

これが先ほど委員からもご指摘があった「なぜこの協議会の名前が駐車対策協議会なのか」というところにも関わってくるかと思います。もともと、放置自転車の問題は長い歴史がありますので、駐車がメインだという名残が出てきているのかなという気がしたのですが、ここは、何か意図があるのかどうか。別に順番がおかしいと言いたいわけではないのですが、若干、違和感があります。

2つ目は、答申の目次です。可能であれば修正いただきたいのですが、6章の所が、「自転車走行環境」と書かれているのです。ここは、できれば「走行」ではなくて「通行」にしていただくほうがよいと思いました。

これは微妙なところで、新しく都市計画道路を整備する際に自転車歩行者道を造る事例がまだ多く見受けられます。自歩道は法定の道路標示がない限りは徐行ですので、その

ような場合「走行」と言うべきではないと考えます。徐行を含めた自転車利用を想定した文脈とするのであれば、「通行環境」といった表現のほうがよいと思っています。

(事務局)

ご指摘いただいた2点、おおむね答えが一緒なのですが、先ほど冒頭に、昨年1月に練馬区長から本協議会に諮問された7つの項目ということでご紹介させていただきました。その7つの項目の並び方が今回の並び方、目次の並び方になっています。

6番の自転車走行環境につきましても、諮問されたのが、自転車走行環境の整備に関する事項という諮問に対しての答申だということで、なかなか動かしづらい。並べ方も当初から、そこが、ちゃんと全体の検討を踏まえた並べ方が、うまくいってなかったというのはあるかと思いますが、諮問に対して今回は答申という形で、この形で変えさせていただければと考えています。

(会長)

よろしいですか。

(副会長)

分かりました。そういう行政の手続き的な形で対応させるとのことでは理解できたのですが、食いつがるようで大変恐縮なのですが、6章のタイトルは変えないにしても、近頃、考え方として原則、車道通行で歩道は例外と指導が徹底されている中で、「走行環境」ではなくて「通行環境」として自転車の安全利用を考えないといけなく、そのような安全利用の意識醸成を伴った取組が求められているといった文言を記述いただきたいと思えます。いかがでしょうか。

(事務局)

本編については、副会長のご指摘のとおり、そういったことも踏まえて「通行環境」という表現でまとめております。例えば、答申の8ページ、6の自転車走行環境の整備に関する事項という表題・諮問に対して、内容はご指摘のとおり表現にしています。ただ、諮問された表題が変えづらかったというところで、ご理解がいただければと思います。

(会長)

ありがとうございます。

(委員)

少し話が戻ってしまい恐縮ですが、資料2の39ページで、ネットワークのイメージ図として広域ネットワークと地域ネットワークが表示されていまして、左上が広域ネット

ワークの整備イメージということで、そちらに整備形態、自転車道か、自転車専用通行帯、どちらかを都市計画道路の整備に併せて整備の実施という記載になっております。

理想的には幹線道路以上ということで、交通量とか規制速度を考えれば、この1、2のどちらかで整備していくというのが幹線系の考え方になると思いますけれども、現状この10年というスパンを考えたときに、この広域ネットワークと全部、都市計画道路どおりに整備できるということは考えづらく、国道に関していいますと、現状の道路の中で暫定整備ということでまずは考えております。その中では、可能であれば、なるべく上位の規定に沿った自転車レーン、自転車道というものを考えていく必要はありますが、矢羽根整備という整備形態も広域道路ネットワークの中でもあると、現状を踏まえて考えております。そのあたりの表記については、修正をご検討いただければと考えております。

(会長)

他に何かございますか。

(事務局)

41 ページをご覧ください。ステップ2、これが先ほど委員からご指摘がありましたページです。都市計画道路、10年間ですべてが確実に整理されるわけではないということでございます。

41 ページにつきましては、その中から第4次優先整備路線として優先的に整備する路線をピックアップをさせていただいております。ここまで優先整備路線が整備されれば、こういう形になりますということイメージ図として載せている次第です。また、都市計画道路についても矢羽根で標示できないのかというご意見がありました。それについては検討させていただきます。

(会長)

よろしいですか。

(委員)

はい。

(委員)

答申の5ページについて。4の2、先ほどの繰り返しになりますが、放置自転車業務効率化の部分で、「放置自転車の台数の変動に応じ、誘導業務、撤去業務などを効果的かつ効率的な放置自転車対策を“推進します”」と書いてあるのですが、「実行します」という表現にできませんか。

この問題の本質は、前回の会議でも指摘したのですが、この9時から17時まで定額で

払っているから台数の変化に応じて1台当たりの料金が3倍になったということです。
それほど難しい話ではないと思うので、ここは“推進します”というより“実行します”
という表現がいいと思うのですが、いかがでしょうか。

(会長)

事務局よりご回答をお願いします。

(事務局)

記載の仕方を検討させていただければと思いますので、よろしくお願いたします。

(会長)

それでは、だいぶご意見も頂戴いたしましたので、これにて答申に関する質疑のほうは
終了させていただきます。こちらの答申文案につきましては、いただいた意見も踏まえな
がら事務局が責任を持って区長へご提出していただくこととなります。なお審議事項1
のところで、ご意見も伺って多少、文言修正等が答申の中でも入るかもしれませんので、
その部分は適宜ご対応いただいて修正をしてください。それでは最後にその他として何
か委員からございますか。無いようですので、事務局からは何かございますか。

(事務局)

事務局です。次回の協議会の開催予定等について周知させていただきます。現時点の予
定としまして、次回の協議会につきましては、来年3月ごろの開催を検討しています。今
後、来月12月から1月までの間にパブリックコメントを行います。区民からいただいた
ご意見やそれに対する区の考え方についてお知らせします。事務局からは以上です。

(会長)

ありがとうございます。パブリックコメントを今後、実施するというので、当然この
協議会の委員からもコメントは出すことができますので、ぜひ言い残したことがござい
ましたら、そちらのパブコメで意見をご提示していただけたらと思います。それでは次回
は来年3月ごろの開催のようです。日程は事務局で調整をお願いいたします。また、感染
対策を徹底した上での開催をよろしくお願いたします。以上をもちまして、第37回練
馬区自転車駐車対策協議会を閉会します。

以上