

第 25 回練馬区自転車駐車対策協議会 会議録

- 1 実施日時 平成 25 年 12 月 20 日（金） 午後 2 時から 3 時半まで
- 2 場 所 練馬区役所 西庁舎 7 階 第二委員会室
- 3 出席委員（敬称省略）
 - （公募区民）
岩橋栄子、上田麻里子、内海潤、高橋司郎、中川理絵、茂木弘通
 - （区議会議員）
小野塚栄作、うすい民男、浅沼敏幸
 - （学識経験者）
兼子仁（会長）、高田和幸（副会長）
 - （鉄道事業者）
小林良憲、吉原市郎（代理者出席）、安達光成、武田康弘（代理者出席）
 - （関係行政機関）
大島精一、佐藤公俊、古屋芳男（代理者出席）、野口豊（代理者出席）
- 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）新任委員の委嘱
 - （3）報告
 - 自転車走行レーンモデル路線の整備について
 - 練馬区立練馬駅北地下自転車駐車場の設置について
 - 石神井公園駅付近高架下における自転車駐車場の設置について
 - 自転車走行に関するルール・マナー向上への取り組み状況
 - その他
- 7 配付資料
 - 資料 1：練馬区自転車駐車対策協議会委員名簿
 - 資料 2：自転車走行レーンモデル路線の整備について
 - 資料 3：練馬区立練馬駅北地下自転車駐車場の設置について

資料 4 : 石神井公園駅付近高架下における自転車駐車場の設置について

資料 5 : 自転車走行に関するルール・マナー向上への取り組み状況

参考資料 1 : 駅周辺の自転車利用台数の推移

参考資料 2 : 駅別の放置状況 平成 11 年、23 ~ 25 年

参考資料 3 : 放置禁止区域の新規指定箇所

参考資料 4 : 自転車ナビライン資料

参考資料 5 : 都内の自転車事故統計データ

参考資料 6 : 自転車対策協議会の概要

参考資料 7 : 練馬区自転車の適正利用に関する条例 (抜粋)

参考資料 8 : 練馬区自転車の適正利用に関する条例施行規則 (抜粋)

- 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)

第 25 回練馬区自転車駐車対策協議会を開催いたします。お忙しい中お集まりいただきありがとうございます。司会進行は当協議会の会長に互選していただいている東京都立大学名誉教授の兼子^{かねこまさし}仁が進行させていただきます。

本会議は区政推進協議条例により原則公開となっています。傍聴はありますか。

(交通安全課長)

ありません。

(会長)

会議録は区のホームページに後日掲載されます。そのため、録音させていただきますのでご了承ください。

本日の予定は午後 2 時から 3 時 30 分までの 1 時間半です。議題が多いのでご発言は要約するよう願います。

次第に従い、新任委員の委嘱について事務局からお願いします。

(交通安全課長)

資料 1 として委員名簿を配付していますので併せてご覧ください。右端の備考欄に「新」と記載されている方が今回新たに委嘱する方です。委嘱については紹介をもって代えさせていただきます。土木部長より新しい委員の名前を申し上げます。委嘱状は机上に配布していますのでご確認ください。

(土木部長)

新任委員名読み上げ

(会長)

議事の 3、諸報告です。事務局の報告がそれぞれ終わった都度、委員からご発言いただきたいと思います。自転車走行レーンモデル路線の整備について事務局から説明してください。

(交通安全課長)

資料の確認

自転車走行レーンのモデル路線の整備について説明します。資料の 2 をご覧ください。自転車走行空間の確保については歩行者、自転車、自動車それぞれの機能分担が図られ適切かつ安全に利用できる道路環境を創出することを目的とするものです。今年度はモデル路線として選定した 2 路線のうちの 1 路線を整備します。計画の概要です。下の地図をご覧ください。右側の青の実線で表示した路線が光が丘東大通り、今年度に整備をする路線で、延長は 540m です。左側の点線で表示した区間が光が丘西大通りで、平成 26 年度に整備する予定です。整備内容は、車線の左側に幅 1 m の青色のカラー舗装を整備し、車道と自転車レーンを区分する区画線や自転車の進行方向を明示する自転車ナビマークを設置します。また、交通管理者である警察署において、区の整備に合わせて、専用通行帯の道路標識等を設置し、交通規制を行います。

スケジュールです。平成 25 年 11 月に交通量調査を実施しました。来年の 1 月から工事に着手して 3 月の工事完成、供用開始の予定です。2 ページに計画路線図を記載しています。3 ページには、今回整備する路面表示を記載しています。自転車ナビマーク、自転車専用の文字の表示、区画線等です。

4 ページは、ネットワークの計画です。自転車走行空間を効果的効率的に整備をするためにはネットワークの形成が重要です。東京都や国と連携して自転車走行環境の整備に取り組みたいと考えています。図をご覧ください。東京都の推進計画に位置付けられた路線と光が丘周辺の計画を表示しています。青色が練馬区が整備をする路線です。

(会長)

関連して参考資料の 4、自転車ナビライン。これは国土交通省の東京国道事務所と警視庁交通部の共作ですが、東京国道事務所から説明してください。

(委員)

議題の中で自転車走行レーンの整備がありますので、同じ自転車通行帯の整備という関連する取り組み事例を紹介します。用意した資料は 8 月 12 日にプレス資料として、ホームページにも掲載しています。この取り組みは、警視庁交通規制課と東京国道事務所、東京都で検討会議を作り、東京工業大学の屋井先生を座長として議論して進めていったもので、東京都内の 2 か所の国道の交差点で交差点内の自転車の通行位置の明示を試験的に始めたものです。4 か月後の利用状況も併せて整理していますのでご覧ください

い。1ページ中央の写真は、国道17号の千石一丁目交差点の事例です。2ページは国道17号白山通りと都道の不忍通りの交差点です。施工内容と施工結果の概略を載せています。5ページをご覧ください。施工内容は下の青く着色したところですが、交差点内の自転車ナビラインの設置と、自転車が滞留できる溜まり空間の明示です。写真右側は停止線の前出しです。これは自転車を対象としているものです。また、左折自動車の路面表示を施工したものです。この結果が7ページになります。交差点の流入部で、自転車の施工前後の変化をビデオで調査しました。グラフを見ると、施工前の上り線は50%くらいの自転車がナビラインの延長線上を通過していましたが、ナビラインを引くことによって車道左側の通行が80%ぐらいに促進されたということと、併せて歩道上の自転車通行が減っているという結果が出ています。下り線の方も同じように3割から大体6割、57%がナビラインの延長線上を走行して、歩道上の通行が5割から3割位に減っているという結果が出ています。

もうひとつ、9ページの自転車利用者の評価です。この評価は、赤信号で停止した時に自転車利用者に聞き取り調査をした結果です。横断しやすかったかどうかですが、千石交差点では約5割の方から横断しやすいという回答をいただきました。マーク（矢羽根）の大きさに関する印象は、66%、約7割の方から丁度良いのではないかと回答をいただいています。マークの幅については2か所で実験をしていますが、千石一丁目では75cmで、こちらの方が大きさは良いという回答結果になっています。3ページの写真は、私どもが管理している国道17号の千石一丁目交差点です。施工前は、自転車が車道を2列で通行している状況です。車も交差点内でかなり路肩に寄りますが、施工後はそれがだいぶ減少し、注意できるような環境になっています。継続して利用状況を調査していますので、また近いうちに効果や利用状況を取りまとめることになっております。

（会長）

ありがとうございます。それではこの件について皆さんのご意見を伺います。先程の走行レーンモデル路線の整備、関連した自転車ナビラインの件について、ご質問、ご意見等ありましたらお願いします。ご質問の場合はどなた宛てのものかおっしゃってください。

（副会長）

交通安全課あての質問です。資料2の2枚目、2ページですが走行レーンの北側に一部青色が塗られていないのは何か特別な事情があって対象外なのですか。

（交通安全課長）

図面の北側、保育園のすぐ東側の部分に青色の表示が無い理由ですが、車線の幅員が確保できないため、警察と協議してこのような結果となったものです。

（副会長）

付随して、今の国土交通省の説明では、交差点の内部もナビマークで走行路を明示す

ということですが、今回の練馬区の走行レーンではそこまでしていないと思いますが、今後、交差点をナビマークで処理することは検討されているのでしょうか。

(交通安全課長)

最終ページにネットワーク計画を載せていますのでご覧ください。今年度は光が丘東大通りの整備を行います。今後、北側の東西方向、東京都の230号線で自転車走行空間の整備が予定されています。今回は幅員が確保できないため計画しませんでした。今後、ネットワークを形成するうえで、道路構造物を移動し幅員を確保するなどの工夫等も含めて今回の整備により検証・検討したいと考えています。

(会長)

国道事務所さんにお尋ねします。資料の5ページ、横断歩道の手前の停止線です。自転車の停止線だけは前に出ていますが、これはなぜですか。

(委員)

ドライバーから自転車の位置が明確に判るようにするために前出ししています。

(会長)

車から見て、自転車が止まっていることを目視出来るようにですね。

(委員)

試行的な取り組みですが、利用者や皆さんに評価を聞いて改善していきます。

(委員)

停止線の前出しは、自転車利用者にとってとても有り難く、よく考えてくれていると思います。左側自動車の路面に、赤いポールが立っているように見えますが、このポールはこの幅の場合には溜まり場として有効だと思いますが、練馬区内にはすごく狭い範囲でポールが立っている交差点があり、上手ではない方などが激突している場面を何度か見たことがあります。このポールが良いのかどうかは、私にはよく判りませんが、溜まり場という意味でポールを立ててあるのでしょうか、それとも車から守るために立っているのでしょうか。

(委員)

ポールについてはいろいろと議論があるところですが、バスの運転手さんからは邪魔であると評判が悪いです。車両の動線すれすれに立っているものですから、大型トラックだと左折するときに巻き込んでしまい、外れてしまうこともあり、それを直しに行くこともあります。試験的な取り組みとして、ドライバーに自転車の滞留スペースであることを注意喚起するために建てているものだとご理解ください。これも今回、自転車は車道左側通行が原則であることをアピールするための有効な議論のテーマだと思っています。まだまだこれは試験的なものなので、議論があるというのが現場での正直な感想です。

(委員)

札幌ではポールの代わりに路面を掘って、タイヤがガタガタ鳴る工夫がされているよ

うなので、今後、ポールが良いのか音が出ることで注意を喚起するのが良いのか検証していただき、最も良い方法で、できればお金のかからない方法で検討いただければ嬉しいです。

(委員)

区民としての要望ですが、資料2の2ページ、先ほど質問があった保育園の箇所で道路の幅員が無くて走行レーンが作れないところです。そこまでは比較的速度が出るところで、レーンが終わると自転車が歩道に入ると思うのですが、その際に速度を落として歩道に入るような施工がされないと危険だと思います。

(交通安全課長)

今、委員から指摘があったように、この区間の北側から車道を走ってきた自転車が歩道に乗り上げる施工とする予定です。車道を走ってきた自転車は速いスピードで運転をするものと考えられます。歩道に入ったら歩行者優先になりますので、供用が始まった段階で、誘導員を配置して適切に誘導したいと考えています。もし、スピードを落とさない状況があれば、例えば看板で表示をするなどの工夫も必要だと考えています。

(委員)

国土交通省さんに聞きます。私はオートバイにも乗りますが、横断歩道のところを通るときにスリップすることがあります。この塗装はスリップに関する処理はされているのですか。

(委員)

区画線もそうですが、滑り止め舗装と言って表面がザラザラしているタイプです。それと同じ材質を使っていますので、滑りにくい構造にはなっています。

(委員)

今度、練馬で整備するところも同じ塗装をする予定でしょうか。

(交通安全課長)

同様の施工となります。

(委員)

練馬の件ですが、バス停のところはどうなるのですか。

(交通安全課長)

今回の区間の中にバス停が上り方向、下り方向に1箇所ずつあります。この部分は警察庁と協議して、レーン内は表示をしない整備をする予定です。あくまでも今回はモデル路線ということで試験的に行い、今後検証を行って、先程の国土交通省の整備事例等も踏まえていきたいと考えています。

(委員)

そこは塗装しないということですか。具体的に自転車はどこを走るのですか。

(交通安全課長)

バス停の表示をレーンの外側に表示するというので検討をしています。

(委員)

バス停の裏を通過して走るということですか。

(委員)

先程の委員のご質問、それに対する交通安全課長の答弁の場所、資料2の図面で光が丘第十保育園のところになりますが、これは、大した距離ではありません。自転車レーンの切れてる手前に細い道路が1本あります。自転車レーンの計画に先立って、委託を受けて私どもが朝の7時から夜の7時までの12時間、交通量の調査をしました。車や人の動き、自転車の動きを全部調査したところ、この切れている部分は光が丘に入ってくる人の道路でした。春日町や田柄の五丁目辺りの方が、光が丘の駅や商店街に向かっていく道路です。帰りは自転車レーンは切れておらず、光が丘の中心に向かっていくときに切れています。この、切れている部分は距離にして100mもありません。この細い道路が一番の近道となっています。この道路を通り公団の分譲地帯を近道として使っています。実態調査を行ったところ約7割の方が抜け道として通っていました。ですからこれはさほど問題になりません。将来、都道の改修工事が行われるようなときに最終的に考えればよいと思います。今のモデル路線については全く問題ないと地元として理解しています。

(交通安全課長)

ご意見ありがとうございます。今後使い勝手や、皆さんの利用状況等を勘案しながら、また、東京都道の整備の状況等を見ながら、調整していきたいと思っています。

(委員)

先ほど別の委員が、道路と道路のぶつかっている部分の自転車レーンが切れているとの発言がありましたが、この部分の処理はどうなっていますか。

(交通安全課長)

先ほどの保育園の前から北に行ったところですか。

(委員)

そうではなく、道路と接続するたびに青いレーンが切れていますが、その部分はどのように処理されているのか、ということです。

(交通安全課長)

途切れている区間については、矢羽根等を設置する方向で警視庁と協議してきましたが、最終的な整備形態では設置しないことになりました。今後、使い勝手や、先ほどの国土交通省の矢羽根の効果等も検証しながら考えていきたいと思っています。

(委員)

今、矢羽根が無くなったということですが、国では去年、矢羽根を入れる方針にしているのに練馬区では設置できないのはなぜですか。

(交通安全課長)

今回の整備は練馬区内で初めてのケースです。そのため、道路管理者の練馬区と交通

管理者の警察とで協議を行いました。最終的にモデル路線の工事着手に当たっては、警察の指導により矢羽根は設置しない計画になりました。

(会長)

次に自転車駐車場の整備の件、練馬駅北口地下と石神井公園高架下について続けて報告してください。

(交通安全課長)

資料3をご覧ください。練馬区立練馬駅北地下自転車駐車場の設置についてです。

施設の概要です。練馬駅北口で進められている区有地活用事業に伴い地下自転車駐車場を新設するもので、計画概要の所在地、面積については記載のとおりです。収容台数は700台、施設形態は平置と前輪ラック式です。利用方法は定期利用と時間制の1回利用で、1回利用は短時間無料の設定を予定しています。

設置個所数および公営自転車駐車場の配置状況です。図の二重丸で表示した箇所が今回新設する駐輪場です。複合施設の地下に新設します。練馬駅付近では高架下に東西、
、と記載している2つの駐輪場が整備されています。下段にその整備台数等を記載しています。

次ページは地下の自転車駐車場の平面図、その次のページの平面図は1階部分です。この図の左、北側に細かい破線で示している部分が附置義務による商業施設の駐輪場です。また次のページは、建物の断面図で、地下に区立自転車駐車場と、自動車駐車場が計画がされています。

資料4をご覧ください。石神井公園駅高架下の自転車駐車場の設置です。こちらでは、現在鉄道の高架化事業が進められていて、平成26年度の完成を目指し二期工事が進められています。この石神井公園駅の高架下に新設する自転車駐車場についてご報告させていただきます。

施設の概要です。下の図の二重丸で表記をした部分が石神井公園駅東自転車駐車場です。設置場所は石神井町1丁目地内、駅の東側200m位のところに位置します。施設形態は平置き、敷地面積は1,300㎡、収容台数は約900台を予定しています。開設時期は平成26年3月の予定です。設置運営主体は公益財団法人練馬区環境まちづくり公社です。なお、この用地については、西武鉄道様から使用貸借により提供を受けるものです。次に石神井公園駅西自転車駐車場です。図では石神井公園駅の西側、星印が付いた部分です。駅の西側約200mに位置し、石神井町7丁目、8丁目にまたがる平置きの自転車駐車場です。施設面積は1,400㎡、収容台数約800台を予定しています。開設時期は先程の施設と同様です。

駅周辺の自転車駐車場の配置状況です。下の図をご覧ください。既存の駐車場と合わせた駐輪台数等を記載しています。石神井公園駅周辺では現在6つの駐輪場を設置し、合計で3,625台の自転車が収容可能となっています。なお、一番下に記載をしているように、
、は用地を借りて提供していた駐輪場ですが、所有者に土地を返還するため、

866 台が廃止になります。このため今回、鉄道の高架下に 1,700 台の駐輪スペースを新たに確保します。本年 3 月 16 日には西武池袋線が東急東横線、横浜高速みなとみらい線とも相互直通運転となりました。また、駅近傍では、都市計画道路等の基盤の整備も進められています。こういった状況の変化等も踏まえ、恒久的な施設整備に取り組んでいます。

(会長)

自転車駐ち車場を作ることは当然、鉄道駅と関連します。鉄道事業者の方から駐ち車場新設についてのご報告を頂きたいと思ひます。

(委員)

西武鉄道です。石神井公園駅の報告が交通安全課長からありましたので、これに付随して、弊社でもグループ会社である西武プロパティーズがスマイルパークという名前で駐ち車場を開設することを報告します。

先程、交通安全課長から報告があつた星印の駐ち車場の手前、富士街道と駅の間にもず 2 か所開設します。1 か所は収容台数が 611 台、2013 年 10 月 2 日から既ち使用を開始しています。こちらは 2 時間まで無料で、後はラックの色により分けていて、紺のラックが 2 時間まで無料、以降 1 時間ごとに 100 円です。黄色のラックは長時間利用する鉄道利用者向けで、2 時間まで無料は同様ですが、12 時間ごとに 100 円の課金としています。広さは 910 m²、24 時間営業です。もう 1 か所、同じ富士街道と駅舎の間で、ちょっと小さいものになりますが、店舗利用者の使用を考えた駐ち車場です。こちらは 2013 年 10 月 7 日から使用を開始しています。収容台数は 18 台、30 m²、2 時間まで無料、以降 1 時間ごとに 100 円となっています。練馬区内を走っている鉄道はほとんど弊社の路線ですが、このほかに計 10 駅、24 箇所、合計収容台数 10,055 台の駐ち車場を整備しています。

(会長)

他の鉄道事業者の方、何かありましたらご報告ください。

(委員)

東京メトロです。私どもの平和台駅では、道路と一緒に練馬区の地下駐ち車場が造られていて、この地下駐ち車場と平和台駅のコンコースを地下連絡通路で結ぶ協議が整いました。この施工にあわせて、最終的には改札階と駐ち車場がつながることになることを報告します。

(会長)

他にはありませんか。それでは駐ち車場整備に関する報告がされたので、ご質問がありましたらお願いします。

(委員)

確認と質問です。石神井公園の富士街道から駅舎の間に駐ち車場の設置ということですが、2 時間無料でその後は 1 時間ごとに 100 円というスペースと、もう一つはその後 2 時間無料でその後は 1 日毎ですか。

(委員)

12 時間毎です。

(委員)

12 時間 100 円で色分けされているとのことですが、2 時間無料の後に一方は 1 時間毎に、もう一つは 12 時間毎に 100 円加算していく、この考え方の意図はどのようなものでしょうか。

(委員)

弊社は駅の近くで店舗展開もしていますが、店舗ご利用のお客様は長時間駐輪されな
い。ただし、お茶を飲んだりして 2 時間以上駐輪する場合はあります。一方、鉄道利用
者の駐輪時間を 8 時間として 1 時間毎に 100 円の課金をすると 1 日で 800 円になっ
てしまう。そこで、長時間利用されるお客様、いわゆる鉄道をご利用されるお客様を考
慮した色分けをして、鉄道利用者は 12 時間のところを使っていただくということです。そ
ういった案内を駐輪場にもして、商業施設利用なのか、駅利用なのかで色分けをしてい
ます。

(委員)

練馬区では、通勤通学者の放置対策としての駐車場整備を進めてきた経緯があります。
現在、重点的に進めようとしているのが、この、当初の 2 時間は無料という買い物の方
に対する放置対策です。最初の 2 時間無料というのはよくわかります。その後の 1 時間
100 円と 12 時間 100 円の駐車場の場所は、通勤の方は少し遠めで、買い物の方は商店に近
いというような棲み分けになっているのですか。

(委員)

自転車駐車場自体を柵か何かで分けることも考えましたが、こういった色分けにより、
お客様のご利用の意思で選んでいただけたらと考え、このような整備としました。他では
月極め利用者の方と短時間利用者の方とに分けている駅もあります。駐輪場に関するご
意見も弊社グループで受けています。頂いたご意見も改良の参考としますが、現在では
このような利用方法もあるだろうとのことと施工しています。

(委員)

西武鉄道の今回の取り組みの中で、小さい狭い土地、敢えて十数台しか止められない
ところにラックを設置したことを非常に高く評価します。なぜなら、車と違って自転車
は目的地に対して 1 m でも近いところに停めたい、特に高齢者やショッピング等の人は
そう考えます。今までの駐輪場は 1 箇所に何百台の規模という発想が多かった。ところ
が、自分が自転車を預けてその先の行動を考えてみると、どんなに駐輪場を増やしても
目的地から遠いところでは意味がなく、これからは、近くに遊休地があれば小さくても
良いから数多く作っていく方向に転換していけば良いと思います。今回、わずかな小さ
い狭い場所に十何台の駐輪場を作られたということは非常に意義があります。しかしこ
れは、言うは易しで、費用対効果を考えるとものすごいお金がかかりますが、それは仕

方がない。自転車問題は、利用の便だけではこのマナーの悪くなった時代に通用しません。飴と鞭の両方を併用することが絶対必要です。その意味でも私は今回の措置は良かったと思う。

(委員)

石神井公園や平和台にはずいぶん台数が増え大きいものがありますが、練馬は、まだまだ足りないですね。私は一番練馬駅を使いますが、有料の駐輪場、一日だけのものはほとんど朝9時を過ぎたら使えません。土曜日曜なら空いていることもあります。平日は100%無いといっても良いくらいです。結局、自転車利用者は、短時間であれば歩道に停めてしまう。少しでも近いところということで歩道に停めてしまう。長く停める方は10時過ぎてから西友の無料の駐輪場をお借りする。私もその一人で、そこで考えるのですが、西武鉄道が一生懸命駐輪場を造っても限界があると思います。もっと地域全般で、練馬駅なら練馬駅周辺の主にスーパーマーケットとか病院とか銀行など、みんな駐輪場を持っているので、これを上手に活用していただけるような方策を取ってほしい。私は銀行の駐輪を担当している人たちに話を聞いてきました。商売をしている方は同じだと思いますが、朝、店を開けたらいきなり停めてあり夜まで帰ってこないという自転車が多数ある。不法に停めているのは判っていても、お客様だから強くは絶対言えない。その辺のところを、駐輪場を持っている店や会社そのほかの方々と、区や、できたら区議会の議員さんたちも一緒になって意見を吸い上げ、利用の方法についての提案は私たちでは出来かねますので、何とかそういう方法も取っていただけたら少しでも駐輪台数が増えるのではないかと考えています。

(会長)

ただいまのご要望、ご意見について事務局の方で答弁できますか。

(交通安全課長)

練馬駅については、午前の自転車の乗入れ台数が今年5月の調査で2300台程度、それに対して現在、2500台の駐輪場が整備されており、基本的には午前中は収容台数を満たしています。しかし、今年の調査では、午後になると2800台の乗り入れがあり、300台以上は駐輪場の利用ができない状況になっていました。そのため今回、来年の4月ですが練馬駅の北口に700台程度の駐輪場を整備しますので、これによって一定の整理がつくと思います。このほか、今ご意見があったように各店舗ごとに整備しているものもあります。現在6商店会と区の委託事業者である練馬区環境まちづくり公社とで、放置自転車対策の地域の協議会を立ち上げる準備を進めています。この中で、今提案があったことも含めて地域全体で放置が無くなるような対策を進めていければよいと考えています。また区では、商店街の協力を得て午後の撤去についても取り組んでいます。

(委員)

部分的で恐縮ですが、練馬文化センターの周りのつつじ公園内の通路は、現在自転車です。文化センターの方々はどう考えているのでしょうか。正直困っている

と思いますが。

(交通安全課長)

文化センター前の区立平成つつじ公園に多数の放置自転車があることは我々も認識しています。また、公園を管理している道路公園課でも対策に苦慮しています。今回、駅の直近に駐輪場を整備しますので、たとえば公園一体を自転車の放置禁止区域に指定して、即時撤去ができるようにし、適正な自転車利用のため練馬駅北口地下の駐輪場を利用してもらうような方向で検討しています。

(会長)

もう一つ議題があります。自転車走行のルール・マナーに関する取り組み状況です。自転車の走行に関するマナーが問題になっているのはご案内のとおりです。それでは資料5の説明を事務局からお願いします。

(交通安全課長)

自転車走行のルール・マナー向上の取り組み状況について説明します。資料5をご覧ください。練馬区では練馬区自転車利用総合計画を定め、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ることを目標として、交通安全意識を高める取り組みを実施しています。また、区民の皆様からは、自転車利用の交通ルールやマナーが守られていないという声が近年多く寄せられています。そこで区では、自転車による交通事故ゼロの実現を目指して、これまでの安全啓発に加えて、通勤等での自転車利用者に正しいルールとマナーを周知する事業を実施しています。

一つ目は、自転車安全教室です。スタントマンが自転車による交通事故の瞬間を再現し、体感してもらう自転車安全教室を中学生、高齢者、一般向けに記載のとおり実施しています。なお、中学生については、全生徒が受講できるように、3年間かけて全校を1サイクルする形での取り組みを行っています。

次に、自転車運転免許制度です。これは区立小学校の児童を対象に、自転車の安全な乗り方教室・講義・筆記テストを行って、受講後に自転車運転免許証を交付し、交通安全への動機づけを図っているものです。24年度は64校、5604名に免許証を発行しました。

3番目です。ただ今説明した事業に加えて、新たに取り組んでいる啓発事業等を説明します。

1点目は、新たな事業として取り組んでいる、自転車安全利用啓発幕の掲示についてです。自転車安全利用五則をPRする5枚一組の啓発幕を掲示し、通勤等で日常的に反復して目に触れることで、自転車の安全走行を効果的に促す目的で取り組んでいるものです。掲出場所は各警察署が指定している自転車対策の重点路線や区域で、今年度100組を掲示しています。

2点目は子供の保護者を対象とした自転車安全利用の啓発です。自転車利用のルールとマナーが世代を超えて守られていくためには、子供の手本である保護者に対する重点

的な周知が必要です。そこで、保護者の皆さんが多く集まる学校行事等に職員が出向き、啓発グッズ等を配布し、自転車の安全利用を呼び掛けるものです。小学校の運動会や通学路点検、また学芸会等の機会を捉えて実施しています。今年度 39 校で実施しました。

3 点目は多くの区民を対象とした自転車安全教室の実施で、平成 21 年度からスタントマンによる事故再現を取り入れた交通安全教室を実施しています。同様の事業を道路上や各種事業でも実施をすることで、自転車利用のルールとマナーを学ぶ機会の拡充拡大を目指しています。今年度は千川通りで練馬警察署と連携して実施したほか、春や秋の交通安全運動の時期などに 10 回程度の実施を予定しています。このほか、昨年引き続き、職員による出前講座を行っています。町会などの区内各種団体の行事に職員が出向き、自転車安全利用五則の周知や保険加入の重要性等のビデオを見ていただく講習会を実施し、周知・啓発を行っています。

(会長)

関連して、参考資料の 5 に相当詳細な表がありますが、これについて警察署の方々からご報告をいただきたいと思います。

(委員)

今、資料の話がありましたが、これは練馬区全体の数字となっていますので、ここでは石神井署管内の自転車事故の状況について説明します。石神井署管内は交通人身事故の発生件数は減少し、自転車に関与する人身事故の発生件数も減っています。自転車に関与する事故は、今年の 11 月末現在で 215 件です。しかし、自転車利用者の方が 1 名亡くなっています。歩行者では、高齢者の方が亡くなる事故がありました。

事故防止には事故自体を減らすためにマナーアップを行うという面と、死亡事故に至るような重大事故を防ぐという二つの面があります。今回の死亡事故の場合、信号機のない交差点で出会い頭にぶつかり、自転車の方が転倒して、路面に頭を強く打ったことが死亡原因です。このような事故を無くすために、交差点では必ず一時停止することを安全教育や街頭での取り締まり指導の中で周知しています。一方、現在よく言われているマナーの向上についてです。歩道上を自転車がスピードを出して走ることがありますが、警察ではいろいろなキャンペーンや街頭でマナーアップを訴えています。最近行ったものとしては、地元住民の方から高校生の自転車のマナーが非常に悪いとの話があったため、その高校に行き生徒会の子供たちと一緒に、朝、チラシを配ったりして自転車のマナーを良くしましょうと呼びかけました。そこを通る人は 9 割方その高校の生徒でしたが、生徒指導の先生や生徒たちと一緒にキャンペーンを行うということで、その学校の子供たちも通常のキャンペーンよりも何か心に残るものがあったのだろうと思っています。また、今度の 24 日には管内の高校で了解を得て、高校生と町会の方を対象としてスケアードストレイト方式(事故再現)によるスタントマンを使った安全教育を行い効果を実証する予定です。こういったことで高校生や一般の方を対象にマナーアップを図り自転車の事故防止を図っていきたいと考えています。

(会長)

今、話題にしているのは、まさに自転車の安全走行のルール・マナー、それから事故防止についてですね。

(委員)

光が丘警察署管内では 11 月末現在で 460 件の交通人身事故が発生しています。そのうち自転車側に非があるものが 14 件、自転車が被害者になったものが 139 件で、自転車の関与率は事故全体の 32%になっています。この数字は、練馬区の中では一番低いものですが、自転車で人とぶつかり怪我をさせた者を逮捕した事例が 1 件あります。この事例は、夜に旧川越街道を酒を飲みかなりのスピードで自転車を走らせていた者が、脇から出てきた年配の女性の方とぶつかり、腕を骨折させ約 3 か月の重傷を負わせたもので、当初から逃走の気配があり、滅多にはありませんが逮捕したものです。自転車の場合、自動車の事故と違い自動車運転過失致傷罪で問擬することはできないため、重過失致傷罪で問擬しました。

このほか、死亡事故には至らなかったものの、自転車同士で重篤な状況に陥った事例がありました。これは 11 月でしたが、谷原の裏路地の T 字路で朝の 6 時 35 分、大学生と 80 歳の男性がぶつかり、80 歳の男性が転倒した際に頸椎を損傷し心肺停止の状況になりました。この男性は病院の必死な措置のお蔭で命は取り留めましたが、今現在も首から下は完全に麻痺しています。事故の場所は大学生の方に一時停止の標識があり、80 歳の男性は右から来たものです。ここはカーブミラーも設置されていますが、たまたま朝日が眩しくてよく見えず、一時不停止でぶつかってしまった状況です。

当署では幹線道路の事故は少なく、裏路地における自転車同士、自転車と歩行者の事故が約 70%を占めています。警察としては、この裏路地対策をいかに進めていくか、また、先ほど石神井の課長からあったように指導教育などの啓発をいかにやっていくかが課題です。啓発については住民の皆様のご協力もいただき、交通安全協会の自転車部会で一緒にキャンペーンをしています。裏路地対策は、白バイ、パトカー、ミニパトで大きく巡回をして広報に努めています。

(会長)

事故に関するご報告をいただきました。自転車問題はかねてから自治体と警察の共通問題という意味合いがあったのですが、それが深刻になってきたという感じがいたしますね。

(委員)

前々回の時に出ていた自転車のナンバープレート制についてどうなったのか伺いたい。また、先ほども話が出ていましたが、自転車のマナー向上には鈴と鞭が必要だと思います。鈴の部分は安全教室をはじめとたくさん実施されていると思いますが、ひどい運転については何らかの罰則を与えたほうが、効き目があると思います。今月から自転車の左側通行を励行するようにと、テレビでも放送されていましたが、実際に働い

ている人がテレビを見ているわけでもなく、まだまだ周知徹底されているとは思えません。自分の体験で恐縮ですが、最近、暗くなる時間が早くなってから無灯火の自転車が非常に増えてきました。特に若い人と若い女性が多いですね。私は暗くなったら早く帰るようにしていますが、感覚的に2割以上の方が無灯火で走っている。そして、若い人はスピードを相当出しているためぶつかると怖いのです。大概は向こうでよけてくれますが、運動神経が良いからそれでよいというわけにはいかないと思います。

(会長)

東京都が条例改正で自転車の登録制、ナンバープレート表示の問題を取り上げているという報告を以前に受けましたが、その後どうなったかをまず最初のご質問としてご回答ください。

(交通安全課長)

自転車のナンバープレート制につきましては東京都で懇談会を設置して、広く意見をいただき検討を開始する状況でした。一方で、今年7月に施行した東京都の条例にはこの取り組みは入っていなかったため、東京都に確認したところ、具体的な実施の内容にまでは至っておらず、将来に向けた検討課題として捉えている、と聞いています。

(会長)

私がかねてから、他の委員からもご発言がありましたが、自転車の安全走行に関する決め手は条例に基づく登録制ではないか、登録制ということはナンバープレートの表示制です。これをやれば放置はもちろん、軽く事故を起こしたという場合もそのまま逃げていくわけにはいかないでしょう。夜間のお話しもありましたが、夜間に走る場合にはナンバー表示が見える明かりをつける必要もあります。自転車利用に関するコンプライアンス、法令遵守ですが、この決め手は登録制だと思います。ご案内のとおり自転車法に基づいて防犯登録は大体やられていて、車体ナンバーが警察に登録されます。しかしこれは意味合いが違うでしょう。現に表示もないですから、安全走行の問題には役に立ちません。安全走行について自転車利用者のコンプライアンスをしっかりとってもらおうという場合は、いろいろな今日のルール・マナー向上への取り組みがあり、それはそれで結構ですが、やはりナンバー登録制の条例化について全国市区町村自治体の自転車対策の元締め、いわゆる全自連の元締めである練馬区に期待しているのですが、ほかにご意見はありますか。

(委員)

自転車対策協議会は今回が25回目で、その間に10数年経ちました。この10年前を振り返ると、これでもずいぶん良くなってきました。今まで我々がやってきたことは決して無駄ではなく、この間、自転車利用の意識も良くなってきたし、駐輪施設も良くなってきた。ただ、残念ながら自転車が普及して事故も増えているというのが現状で、あとは飴と鞭しかないんです。ナンバー登録の問題についても、とても最初は無理だと思っていた議論が現実に少しづつ一歩一歩ではありますが前に進んでいるということで、

私はあきらめずに根気よく今後も続けていく。それから、光が丘警察署の交通課長から説明があったように、著しく重大な事故を誘発したため逮捕したという具体例を今後いろいろいるところでPRしていく。区の小冊子やパンフレットに事故の実例や、それに伴う民事における賠償責任、あるいは刑事における責任などを今後具体的に記載して飴と鞭を併用する施策が必要だと思います。会長はナンバープレート制への思いが強くあった訳ですが、会長が最初にナンバープレート制について発言されたころから比べれば、随分世の中の動きが変わってきたと私は理解しています。

(会長)

もう時間的に最終ラウンドですので、そのつもりでご発言ください。

(委員)

今日初めて自転車運転免許証を見たうえで提案します。子供だけではなく、年齢を問わず安全教室の対象として、これに出た人には免許証を出す。そして、その免許証を持って自転車に乗って違反した場合にはイエローカード、自転車免許証を持っていない人はイエローカードは無しでいきなり罰金でいいと思います。罰金が猶予される免許証が取れるのだから、安全教室に行って勉強しましょうという仕組み作りをお願いします。

(会長)

自転車運転免許証制度についてのご提案でした。

(交通安全課長)

区の取り組みとしては、小学校の低学年、自転車を利用し始めるお子さんたちにルール・マナーを学んでもらい、また、免許証を発行することによって意識を高める取り組みを行っています。今提案があった、すべての年代に自転車免許証を発行する取り組みについては、対象の区民が多数となることもあり、今後の課題とします。

(委員)

課長のお話のように、練馬区民は70万人ですから、その方々全員に講習会に参加していただくことは現実的には非常に難しいと思います。

私から1点提案します。資料2の車道のイラストの書いてあるページに自転車ナビマークがあります。これは、東京都が制定したのですが、あまり費用も掛からないと思いますので、先程委員から話が出た裏路地に、ある程度の間隔で表示する。現場に描くことが一番の教育になるのではないのでしょうか。守らない人もいるとは思いますが、マークが描いてあることによって、間違った方向に走っていることを本人も分かるようにする。自転車同士の事故は同じラインで自転車同士がぶつかるわけですから、右と左に矢印で明示されていれば防げる事故は多いと思います。電柱に貼り紙をするのもいいですが、それよりも私は道路に描いた方が効果的だと思いますのでご検討ください。

(副会長)

私も、委員のお話に全く同感で、ぜひこのナビマークを細い路地に描いて、自分が走るべきは左側だと自然に身につけていくことが理想だと思います。このような事例は地

方都市で進んでいる状況で、東京都は若干遅れ気味ですから、ぜひ、練馬区でも進めていただきたいとお願いします。

(委員)

走行レーン内で前を走っている方のスピードが遅い場合、それを抜かそうと思って車道にはみ出る場合もあると思いますが、そういった事故の報告はまだ無いですか。

(委員)

そのような特殊な事情まで把握はしていませんが、今後、利用の状況等も聞こえてくると思います。

(委員)

走行レーンは基本的に自転車は一列で走るのですか。2列は無理ですか。

(交通安全課長)

走行レーンは、原則として1.5m以上の幅員が規定されています。したがって、後方の確認を行っての追い越しも可能と考えています。

(委員)

その辺、ぜひ注意するように工夫していただきたいと思います。

(委員)

駐輪場についてお願いがあります。高架下に新しく駐輪場ができたのはうれしいことで、2時間無料なのは買物に便利で安心して預けられると思います。しかし、会社から交通費が支給される人や、中学校や高校に通学する人は駐輪場を契約していると思いますが、アルバイトや学校に行く日や時間がまちまちな大学生は、きちんと契約していない人が多いように思います。そういった買物以外で自転車を使う方にとって、駐輪場に1日200円から300円掛ることは、私の感覚では高く感じられます。駐輪場を作るにはすごくお金が掛り、行政でもいろいろな問題があることを重々承知で申し上げますが、駐輪場の料金をもう少し安くしたり、払った代金の半分くらいは地元商店街の買い物に使用できる特典などがあれば、もっと駐輪場に停める人が増えると思います。

(会長)

駐輪場の使用料問題が出ましたが、事務局いかがですか。

(交通安全課長)

区の自転車駐車場の料金は、1回利用と、定期利用があり、定期利用では、立体式、平置き、屋根付き、屋根無しなどの施設の整備形態によって料金に若干の差を設けています。料金が高くても駅の近くに停めたい人や、若干駅から遠くても安く利用したい人もいます。そこで、今提案いただいたような、区民の皆さまの意見を聞いて、今後の料金設定の在り方について研究・検討する準備をしています。

(会長)

ほかに何かございますか。

(委員)

やはり、ナビマークが今後効果を発揮するのではないかというのが感想です。

(会長)

それでは、予定時間が過ぎましたので、議事を終了させていただきます。この協議会は12月25日で任期が終了します。事務局からその他について何かございますか。

(交通安全課長)

会長からお話があったように、今月の25日をもって現在の任期が終了します。次期の公募委員選考についてお知らせします。応募状況については6名の定員のところ19名の応募がありました。現在、選定作業を行っていますが、応募をいただいた皆様には選考の終了次第、結果をお知らせしたいと考えています。本日は今期最後の協議会のため、部長から皆様にご挨拶させていただきます。

(土木部長)

本日はお忙しい中、本協議会にご出席いただき誠にありがとうございます。また、皆様におかれては12月25日をもって任期満了となります。この場を借りて改めて感謝申し上げます。

平成10年2月に当協議会が発足して以来、15年間の長きに亘り会長を勤めていただいた兼子会長が、今期を持って引退されることになりました。練馬区としても兼子会長がこの会を去られるのは誠に残念ですが、これからは協議会を外から暖かくご支援いただきたいと思っております。それでは、兼子会長から御挨拶頂きたいと思っております。

(会長)

今期、ご協力をいただきありがとうございました。私は自転車問題に携わって長いのですが、先ほど委員の方からお話があったように問題の在り方が変わってきています。それは、取り組みの進歩と考えてよいと思っております。かつては駐輪問題で、駐輪場が無いとあって、放置自転車を撤去・規制することばかりが論議の中心であった時期がありました。今日では駐輪場整備は続いているのですが、安全走行の問題がクローズアップされてきました。

私が最後に申し上げたいことの一つは、自転車利用者のコンプライアンスを確立するために、自転車の後輪部分に見やすいナンバー表示を条例によって義務付けることです。これが問題解決の重要な手立てではないかということをご遺言的にも申し上げたいと思っております。もう一つは、自転車問題は変化してきましたが、依然として今日の議論のように、いろいろな側面があり難しいものです。自動車には自動車交通標語コンペがあります。これは戦前に遡るのでしょうか永年の歴史があり優れたものが多いようです。「乗るなら飲むな、飲むなら乗るな」あるいは「注意1秒、ケガ1生」「おかあさん、横断歩道で渡ろうね」とかいろいろあります。しかし、そのレベルに匹敵する自転車交通標語が無いのではないのでしょうか。「気を付けよう、走るマナーに置くマナー」というのを見たことがあります。また、「困ります、自転車置き去り知らんぷり」などがキャンペーンにあるのですが、レベルが低いですね。私が考えたのは「ルール破ってエゴ自転

車、ルール守ってエコ自転車」というものですが、練馬区、全自連で自転車交通標語コンペを開けば、皆さんが自転車問題を考える縁にできますので、もう一度力を入れたらいかがと申し上げて、さようならの挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

(交通安全課長)

それではこれをもちまして第25回練馬区自転車駐車対策協議会を閉会とさせていただきます。長い間ありがとうございました。

午後3時49分閉会