

第20回練馬区自転車駐車対策協議会 会議録

- 1 日 時 平成22年8月6日(金) 午前10時から正午まで
- 2 場 所 練馬区役所 本庁舎19階 1902会議室
- 3 出席委員
(公募区民委員)
内海 潤委員、佐藤 宜秀委員、鈴木 健仁委員、高雄 弘委員
高橋 司郎委員、平田 英二委員
(区議会議員委員)
かしわざき 強委員、斉藤 静夫委員、とや 英津子委員
(学識経験者委員)
兼子 仁委員(会長)、高田 和幸委員(副会長)
(鉄道事業者委員)
小林 良憲委員、佐川 智明委員(代理出席)
安達 光成委員、牧野 和宏委員(代理出席)
(関係行政機関委員)
須田 孝雄委員、右田 良文委員(代理出席)
金井 貴義委員(代理出席)、渡部 信次委員(代理出席)
- 4 区(事務局)職員出席者
土木部長、まちづくり推進調整課長、交通安全課長
- 5 傍聴者 4人
- 6 次第
 - (1) 事務局報告
 - ① 「練馬区自転車駐車対策協議会委員名簿(平成22年8月6日現在)」
 - ② これまでの協議会の審議状況
 - ③ 自転車駐車対策協議会の中間まとめ
 - (2) 議題
 - ① 今後の協議会のスケジュール
 - ② 自転車利用総合計画の位置づけ〔他計画との関係性〕
 - ③ 計画の目標と施策・主な事業一覧〔体系図〕
 - ④ 平成32年度自転車需要予測および自転車駐車場整備目標台数の再検討

⑤ 自転車走行環境の整備路線の選定について

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（平成22年8月6日現在）」
- 資料－2：これまでの協議会の審議状況
- 資料－3：自転車駐車対策協議会の中間まとめ
- 資料－4：今後の協議会のスケジュール
- 資料－5：自転車利用総合計画の位置づけ
- 資料－6：総合計画の目標と施策・主な事業一覧
- 資料－7：平成32年度自転車需要予測および自転車駐車場整備目標台数の再検討
- 資料－8：自転車走行環境の整備路線の選定について

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 3993-1111（代表）

9 審議内容

（会長）

おはようございます。第20回練馬区自転車駐車対策協議会を開催いたします。

お暑い中、お集まりいただきましてありがとうございます。

この協議会の私どもの任期は、まだ丸一年あるのですね。ですからこの後ご紹介のあるご新任の方もありますけれど、一年間よろしくお願ひしたいと思っております。

では、事務局報告ということで、その資料1をご覧くださいますと、新たなメンバーが構成されておまして、それについて事務局から説明をしてください。

（交通安全課長）

それでは資料1をご覧ください。委員の名簿でございます。

【新委員の紹介と挨拶】

（会長）

次に資料2によりこの協議会の審議状況について、ご説明をお願いします。

（交通安全課長）

それでは資料2をご覧ください。

これまで3回の協議会を開催して、ご審議いただきました。この審議の概要を区議会に

報告するために、協議会として中間のとりまとめをしたいと考えてございます。

資料2でございますが、これまで委員の皆様からいただきました意見を項目ごとに分類をいたしましたものです。これに基づきこれから答申案を作っていきたいと考えております。審議した項目と委員の皆様からいただいた意見という形で整理しております。内容が多いものですから、主な意見をかいつまんでご説明をしたいと思っております。

まず1ページでございますが、施策全体を通じてというところでございます。委員の意見欄の1点目でございますけれども、長期計画の関係をどのように盛り込んでこれから自転車利用の促進を図っていくのかというご意見です。

それから3番目ですけれども、計画の期間については10年ということではなく5年にしてはどうかというようなご意見がございました。

次に、項目の2番目の自転車駐車場の整備でございます。委員の意見欄の2番目ですけれども、現状の乗り入れ台数を基礎数値として算出したという資料があるわけですけれども、自転車利用の促進という観点からすると、整備目標台数を再度考え直した方がいいのではないかというご意見をいただきました。

2ページをご覧ください。一番下のレンタサイクルの充実でございます。委員のご意見といたしましては、レンタサイクルを紹介するのにもっとメディアを活用したらいいのではないかというようなご意見でございました。

次に、3ページです。自転車走行環境の整備についてです。委員の意見の欄の一番上ですけれども、十年スパンでの実現にこだわらず、将来構想のレベルのようなものが必要であるという委員のご意見です。それから、4番目ですけれども、幅員の狭い生活道路について、何か対策を考えていくべきではないかというようなご意見でございました。

それから、4ページをご覧ください。自転車走行に関するルール・マナー、これは主にソフトの部分でございます。ご意見としましては5ページをご覧ください。一番上ですけれども、日常生活の中で細かな安全教育を学校内において進めていくべきではないか。2番目ですけれども、ホームルームの時間を使った指導を短時間でできるようなものを工夫してはどうかということでございます。

また、下から2番目になりますが、練馬区独自のナンバー登録制度、それから責任保険のようなものを作ってはどうかというようなご意見でございました。

資料2の説明については概略でございますが、以上でございます。詳細につきましてはお目通しをいただきたいと存じます。

(会長)

後ほど、ご質問を含めましてご発言の機会はとろうかと思っておりますので、ご説明を資料3のこの協議会の中間まとめに移らせていただきます。

(交通安全課長)

では資料3をご覧ください。カラー刷りで両面印刷したものでございます。中間まとめということで、これまで3回の協議会でいろいろご議論いただいた部分を体系別にまとめたものが、この資料でございます。縦に色で分かれており、青の部分が自転車駐車場の整備、緑の部分で放置自転車対策、赤の部分でねりまタウンサイクル、黄色の部分で自転車交通安全対策に分類して4つの体系に整理させていただきました。縦に見ていただきますと、1番上に現状、2番目にアンケート結果、3番目にそこから抽出される課題、一番下に対策の案ということで整理をさせていただきました。

まず、左の自転車駐車場の整備をご覧くださいますと、自転車駐車場の整備につきましては、平成22年度の整備目標台数を40,230台ということで、目標を立てて整備をしてきました。平成20年度末で41,101台の整備ということで、総数としては目標を上回る整備が行われているという現状です。

アンケート結果につきましては、特徴的なものは放置自転車のうち4割は買物客であるというようなアンケート結果です。それから路上放置の理由ですが、35%の方が短時間しか停めないから路上放置をしているというような結果です。それから抽出される課題につきましては、新たに目標を再設定する必要があるのではないか、それから買い物のお客様のための自転車駐車場の整備も公共側で、ある程度担っていく必要があるのではないかなどいくつかの課題を抽出しております。

それから一番下の対策案につきましては、平成32年度における必要台数を整備していくべきではないか。また、人口増加等を勘案した推定が必要ではないか。それから買物自転車、夜間の対策等もこれから進めていくべきではないかという対策を案として掲げさせていただきます。

同様の形で放置自転車対策、ねりまタウンサイクル、安全対策についても、整理をさせていただきますところでございます。後ほどお目通しいただきたいと存じます。

裏面をご覧ください。自転車走行環境整備についての基本的な考え方をコンパクトにしたのがこちらの表でございます。青の部分でございますけれども、計画策定の3つの目的ということで掲げさせていただきました。まず1番目につきましては、当然ですけれども、交通の手段として、それから2番目は観光振興として、3番目は健康増進というような視点から下の方の矢印になりますが、ハード整備とソフト対策を進めていくという内容でございます。

ハード整備でございますけれども、この時点でいろいろ検討した中では、赤の部分になりますけれども、概ね幅員が15m以上の道路につきましては、自転車走行環境の整備の可能性が高い道路という整理をさせていただきました。

オレンジの部分につきましては、幅員が確保できないところから、自転車走行環境の確保は難しいのではないかと。ただ、この中においても工夫をすればできる部分がある。また、右の方に矢印が出ておりますけれども、ハード整備が困難な部分につきましては、ソフト対策でいくべきと整理しています。

右側のソフト対策の部分についてですけれども、自転車走行時のルール・マナーです。ルールの遵守、マナーの向上によって、安全を確保していくということでございます。

右上のイメージ図をご覧ください。幅員が15mの道路で整備した場合、イメージ図では片側7.5mになっておりますが、赤の部分で自転車道を車道に整備した場合と、右側の自転車歩行車道を整備した場合の二つのイメージを掲げておりますけれども、いずれも自転車走行、歩行通行の幅員がそれぞれ2m確保できるというものでございます。

こうした対策を進めていって、一番下にありますけれども、ハードとソフトの両面から自転車走行環境の整備を進めていきたいという内容でございます。説明は以上です。

(会長)

ここまでが事務局報告ということになっていきますので、特に協議会の中間まとめとして資料3の報告がありましたら、ご質問がありましたらご発言ください。

(委員)

右上のイメージ図で、忘れないうちにお伝えしておきたいのですけれども、車道に自転車道を整備する場合に、ガードレールを付置するようなイメージになっているのですが、これは私が所属している自転車活用推進研究会でいくつか意見が出ていまして、構造物で遮蔽すると車のドライバーから意識の外に出てしまうということで、どうもガードレールはないほうが良いという意見がでています。そこはちょっと検討していただきたいなと思います。自転車に乗る方からすればガードレールはあったほうが安心なのかもしれないですけれども、実際事故が起きる可能性で言うと、どうもガードレールがある場合に、交差点でガードレールが切れたところで、ドライバーからは自転車が視界の外から急に出て来るようなイメージ、心理的な面で、そういう意見がありますので、そこはちょっと注意していただきたいなと思います。

歩道の中に、どうしてもしょうがなく、歩行者との分離をカラーリングで行う方法は、できれば避けたい案ですけれども、こういう場合は仕方がないのかもしれないですが、車道上に整理する場合は、ガードレールがないほうが良いという意見がありますので、ぜひともご検討いただきたいと思います。

(会長)

これは質問として受け止めたら、まちづくり推進調整課長から答えていただきたいと思えます。

(まちづくり推進調整課長)

ご意見は良くわかりました。ここではあくまで整備計画における整備のイメージということでございます。今後、十分に研究した上で、何が良いかということを考えていきたい

と思います。

(委員)

質問ですけれども、付置義務の見直しということがこの間議論されていきっているように思うのですけれども、どこかに記載されていたら申し訳ないですけれども、この資料3のところに、青の一番下に付置義務の見直しとあります。対象となる建物の付置義務の見直しとなっているのですけれども、ここをもう少し具体的にどういう方向で見直しをするつもりなのか。また、どういう議論がされてきたのかを教えてくださいたいのです。

(会長)

これは後のところに出てくるのでしたか。お答えください。

(交通安全課長)

具体的に付置義務の見直しというのが本当の課題になるかどうかというところは、100%とは言えないですけれども、現状といたしまして付置がされていないことから、お店の前の放置自転車が路上に放置されて問題になっているという具体的な場所がいくつかございます。そういう中で、制度を見直すことによってこれを解決していくのか、それとも個別・具体的にそのお店に対する指導ということで解決できるものなのかということについてはこれから中身を検討して、まとめていきたいと考えています。

(会長)

これは何か、具体的なイメージでご質問なさったのでしょうか。ご発言ください。

(委員)

はい。私は今日初めてなものですから、今までの議論がわからないですけれども、確かに課長がおっしゃられたように歩道上に自転車がが増えていて、明らかにそのお店を利用している買物客だということがわかって、障害者の方々からそこに自転車があるために、非常に通り抜けるのが困難だという声もたくさんいただいているし、特に駅前の商店街等は、ここでいうと練馬駅の駅前通りのところは非常に問題になっているところでもあります。これは何年もそういう議論がされてきたし、意見もあがっているのではないかと思います。早めに解決する必要があるという認識から質問させていただきました。

(会長)

なるほど、この条例による付置義務がありますけれど、その面積にちょっと足りないという店がその近辺に放置されていることがあるようですね。そういう意見があると思います。どうぞ。

(交通安全課長)

ちょっと説明が不足しておりました。実は平成18年になりますが、付置義務について条例の改正をしております。この時に、これまで百貨店、スーパーマーケットだけに義務付けしていたのですけれども、その他の商業店舗も加えました。それから映画館、大規模な集客施設も条例改正によって付置義務対象施設に含めてきたという事実がございます。ただ、それによってもまだ解決していない部分が現実にありますので、これは課題として捉えて、やはり解決策を検討していきたいということで入れさせていただいたものです。

(委員)

はい。ありがとうございました。

(会長)

他にはありますか。議事を進ませさせていただきます。今後の協議会のスケジュールということで資料4です。ご説明をお願いします。どうぞ。

(交通安全課長)

それでは資料4のスケジュールをご覧ください。最初の第17回協議会でお渡ししたスケジュールと多少中身を変えさせていただいております。まず、本日の第20回の協議会でございます。これまで個々の問題についていろいろとご議論いただいていたところですが、次回の21回協議会からは、ある程度答申の案という形でとりまとめたものをお示ししたいと思っております。できるならば、22回協議会の時にある程度答申案についてご意見をいただいて修正したものをとりまとめていきたいと考えています。

答申案をもとに1月に区として計画素案を作成しまして、広くパブリックコメントを行います。このパブリックコメントのご意見をもとに計画素案を修正しまして、3月に計画の決定という形で進めていきたいと考えております。以上でございます。

(会長)

はい。今お聞きのとおり、資料5以下では自転車利用総合計画の話になるわけでありまして、これは我が協議会としては年内にこの10月、11月に総合計画答申案の関係についてご審議をお願いする。それを踏まえて年明けにこの区民意見募集、通称パブコメですね。答申案をこれにかけていく。この区が定める素案の手前で協議会が審議するという予定でございます。よろしゅうございますね。

(委員)

質問があります。

(会長)

はい。どうぞ。

(委員)

パブリックコメントの部分で、パブリックコメント、パブリックコメントの回答、計画となっていますが、修正が出る場合という点について、この表現の中に盛り込まないのでしょうか。仮に修正する場合は、区と庁内検討委員会だけの判断でこの部分を検討する。このパブリックコメントはこういうコメントが出ているけれども、これは採用する、これは採用しないというのは、区さんの判断で最終決定される。我々自転車対策協議会に報告なり、この部分はこういうコメントがあったけれども、こういう理由で採用しない、あるいはこういう理由だから部分的に採用するといった報告なり審議というのはないのでしょうか。

(会長)

なるほど。これは重要な質問のようですね。はい、どうぞ。

(交通安全課長)

パブリックコメントの回答につきましては、今ご指摘ございましたとおり、区の計画でございますので、基本的には区のほうで採用できる、または採用できないものという一定の判断をしたいと考えておりますが、確かにご指摘のとおり協議会の答申との整合性というのも一つ大事な観点かと存じます。パブリックコメントを受けまして、計画を修正する場合は、協議会にお諮りをするという手続きを執りたいと考えております。

(会長)

そうすると2月頃でしょうか。

(交通安全課長)

協議会にご報告をして、手続きを進めていきたいと考えております。

(会長)

2月に協議会が開かれるという可能性もあるのですか。逆に言いますとね、パブコメとこういつているけれど、素案を変更するつもりなんかないのではないかと、結局はいろいろ意見を聞いたが、その素案で決定ということが実際にはかなり多いようですけど、その場合、協議会はむしろ答申案が生きるからいいのですが、それだと、意見を出された区民の方が不満を生じることがあるわけだから、そうすると逆に区民意見に応じて、相当重要な点で区側が回答として計画素案を修正するということになる場合には、協議会に少なくとも報告を巡る審議なりさせていただきたい。なるほど今の委員のご主張はそういうこ

とだと思えますね。

(土木部長)

はい。協議会のご答申に関わる重要な手続きでございますので、私の方からご説明いたします。答申をいただいて、その答申をもとに区の計画素案を作ります。当然、その区の計画素案につきましては協議会の皆さんにパブリックコメントに回答する前に予めお示しするのが筋だと考えております。その上でパブリックコメントをさせていただいて、概ね答申に関わらない修正の場合には私どもの判断でやらせていただきますが、ご答申いただいた内容に抵触するような内容に変更が生じた場合には、これはまさに答申案に対する区の姿勢が問われるものでございますので、それは会長や副会長とご相談申し上げて、改めて協議会を開くかどうかの判断をさせていただいて、答申案の修正をかけるかどうか、あるいはその意見について採用するかどうかということまで含めてご審議をいただくべきだと考えております。その上で、もし、答申案に概ね沿った形であるならば、表現の記載の仕方、あるいは範囲、程度でございましたら、報告に変えさせていただいて、当然会長、副会長とご相談させていただきますけれども、協議会を開かずに報告のご通知と資料の送付というのに変えさせていただきたいと考えておりますので、よろしくお願いたします。

(会長)

はい。重要な部長回答を引き出したのですけれども、今の点はそういうことでよろしくお願いたします。

それではさっき申しましたように、今の問題の総合計画の中身の話に移ります。交通安全課長からは資料5、6、7まで順次説明してください。

(交通安全課長)

資料5、6、7を一括して説明いたします。

それではまず資料5をご覧くださいと思います。自転車利用総合計画の位置づけでございます。前回の協議会でご意見をいただきました上位計画、他の計画との整合性につきまして、考え方を整理したものでございます。当然、上位計画、関連計画との整合性を図って進めていくものでございますが、まず、上位計画でございますけれども、練馬区の基本構想と長期計画です。基本構想の中では、「環境と共生する快適なまちを形成する」という表現が盛り込んでございます。長期計画の中におきましては、「快適な道路環境を整備する」という項目の中に自転車関係がぶらさがっているという状況でございます。詳細につきましては、次の2ページをご覧ください。練馬区基本構想において自転車に関連する部分を抜粋したものでございます。下から2番目に、分野別の基本政策というのがございます。「4. 環境と共生する快適なまちを形成する」というものでございます。この中で、「環境負荷の小さい公共交通や道路ネットワークの充実、安全な道路環境の整備を進め、

誰もが快適に利用できる交通環境を実現します」という構想を掲げさせていただいております。

3 ページの長期計画でございます。これにつきましては、一番下の政策 4 6 「良好な交通環境を作る」というところですが、この中で「自転車利用環境の整備」というのが項目立てされております。自転車の適正利用を推進するために自転車駐車を整備するとともに、放置自転車の減少をめざします。また、自転車の走行環境の整備についても取り組みますということが、長期計画に明記をされております。

次に、1 ページにお戻りください。こういう大きな枠組みの計画を受けまして、上位計画として左側に都市交通マスタープランです。それから関連する計画としまして、5 つの計画を挙げております。まず、都市計画マスタープランの中では、「自転車の有効活用」、それから、環境基本計画の中では、一番下ですけど、「自転車交通を活用する」、それから練馬区みどりの基本計画では「道路にみどりを広げる」とありますけれども、ここにつきましては走行環境の整備を進めるということと、みどりを広げることがバッティングするような状況がございますので、この計画を挙げさせていただきました。それから、福祉のまちづくり総合計画では、「人と自転車が共存し、仲良くできるまちづくり」が挙げられています。それから第 8 次練馬区交通安全計画では、重点施策としまして、「自転車の安全利用の推進」が重点施策の一つとして挙げられております。

4 ページをご覧ください。上位計画である練馬区都市交通マスタープランについては、施策のところ、「道路網の整理」ということ。それから、「自転車による移動のしやすさの向上」。それから、「放置自転車対策等の強化」、「交通安全啓発活動の推進」というものを施策として挙げておりまして、その下の今後の取組みでございますけれども、3 番目の「自転車駐車場の整備」、それから下から 3 番目の「自転車走行環境の整備」というものに力を入れていきたいと考えております。その他、関連計画との部分を抜粋しておりますけれども、これについては後ほどお目通しいただきたいと存じます。

次に、資料 6 をご覧ください。今後の施策を体系的にどうやって進めていくかということをとたたき台としてとりまとめたものでございます。まだまだここに書いていない部分が多くございますので、これからこの資料を充実させていきたいと考えております。

まず、総合計画の目標でございますけれども、自転車は低炭素社会を推進して、快適な都市環境の創出に寄与することから、自転車の利用が見直されているということでございます。一方、誰でも気軽に乗ることから事故が相対的に増えているという現状もございます。こういうことを踏まえまして、さらに、放置自転車の問題としては削減されてきたけれども、まだまだ大きな課題として残っております。近年、安全で快適な自転車の利用を推進していくためには、走行環境の充実も求められております。こういうことを踏まえまして、これから自転車の利用を推進していくことをめざしますというような内容でございます。下の方の体系図でございますが、まず自転車駐車場の利用しやすい環境づくりというところでございますが、自転車を停めるということに注目しまして、施策の柱とした

ものでございます。2番目の放置自転車のない良好な道路環境づくりは、まさに放置自転車対策ということですから、それから3番目としましてレンタサイクルの充実です。4番目としまして走るというところに注目しまして、自転車が快適に走行できる環境づくりです。一番下は自転車の安全利用についてとりまとめたものでございます。

裏面をご覧ください。今、ご説明しました5つの施策の柱に実際の施策を当てはめていったものがこの表になりますけれども、一番右の部分で、取り組み事業などを案としてお示したものです。ここにつきましては、もう少し充実いたしまして、この事業は現在行っている、充実していく、また新規事業として行うものという形で今後とりまとめていきたいと考えておりますので、よろしくお願いたします。

引き続きまして、資料の7でございまして、前回の本協議会におきまして、自転車駐車場の需要予測を行いまして、目標台数の設定というものをご説明しました。委員の皆様にご審議いただいたところ、目標の設定の仕方として現状の台数をベースにした目標の設定の仕方はいいのかというようなご指摘がございました。もう一点といたしまして、パーソントリップ調査等から再検討する必要があるのではないかとというようなご指摘もいただきました。最初のご指摘につきましては、自転車利用が促進されれば、もっともっと駐車需要というのが増えるのではないかとのご心配かと存じます。

再検討いたしました結果をここにとりまとめましたので、ご説明をいたします。まず、現在の総合計画におきましては、パーソントリップ調査をもとに交通分担率から整備目標台数を算定しておりますが、実際に乗り入れ台数と乖離している駅もございまして、また、大江戸線の全線開通等によりまして、鉄道の状況の変化によって需要が変化したという駅もございまして、このあたりの経験を踏まえまして、実態に即した需要の変化に柔軟に対応できるような目標設定を今回検討いたしました。

資料7の8ページをご覧くださいませでしょうか。駅周辺の自転車等の乗り入れ状況を棒グラフでお示したものです。見ていただくとおり、駅への乗り入れの台数というのは、平成17年をピークに減少してきております。平成21年にちょっと増えておりますけれども、傾向としましては段々減少してきているという傾向がございまして。

1ページにお戻りください。一番の再検討という項目の3段落目になりますが、第2のところとございます。今ご説明したような内容が書いてございまして、この理由ですけれども、はっきり申し上げまして、減っている理由というのはよくわからないというのが正直なところでございます。しかしながら、現在想定されるのは、労働人口が全体的に減ってきている。もしくは、自転車を駅までということではなくて、目的地まで直接乗って行く方も増えているのではないかとございまして、こういう数字のデータから今後、自転車利用の促進を図ったとしましても、この傾向が急激に増える、言い換えれば、自転車の乗り入れが増えていくということとはなかなか想像しにくい状況にございまして、これが一点目でございます。

こうしたことから、協議会の審議を踏まえ、平成22年5月の各駅の自転車の乗り入れ

台数をベースといたしまして、これからの人口増加など動態を考えまして、自転車駐車場の整備目標の設定をいたしました。5ページをご覧ください。練馬駅を例にとつて、3番になります。ご説明をいたします。表の①は平成22年5月現在の整備済みの台数で2,797台です。②は実際乗り入れている台数で2,810台です。これに人口の増加率を勘案しますと、⑤は整備目標台数として3,050台となり、これを目標設定してはどうかというものです。目標台数と現状との乖離につきましては、一番右側の253台の不足というものでございます。こういう形で整理をさせていただきました。

それから、小竹向原駅、氷川台駅、平和台駅の3つの駅でございますけれども、⑥の人口変動以外の影響による増減分というところに、数字が記入しております。それぞれ100台、300台、350台ということですが、氷川台駅、平和台駅につきましては、現在、具体的に整備計画、駅周辺のまちづくりも含めました整備計画を個別に検討している内容がございます。この数字を反映して入れさせていただいたものでございます。また、小竹向原駅につきましては、駅の特事情がございまして、夕方にピーク台数が出るということで、実態調査によるものでなく、100台をプラスさせていただいております。

次に7ページをご覧ください。パーソントリップ調査によりまして自転車駐車場の整備台数を出すという手法によりまして、検証したものでございます。一番上の江古田駅を例にとつてご説明いたします。黄色で着色しました自転車の1.7%でございますけれども、これが江古田駅の乗降客数に対する自転車の交通分担率です。自転車を利用して駅まで来ていらっしゃる方の分担率でございます。②の部分は鉄道駅利用者数で17,795人となっています。この①と②をかけあわせると、303という数字が出てきます。303人が自転車で来ているという想定でございます。ここで、④では実際に自転車駐車場の利用者とか、放置をしている方を含めると駅の乗り入れ台数になりますけれども、これが738台となり、パーソントリップ調査からの算定した303台と比較いたしますと、実際には倍以上の自転車が乗り入れてきているということがございます。また、中村橋駅で同じように推計しますと、③の自転車利用が1,412台、それから実際に乗り入れている台数は1,466台となり、マッチしている駅もでございます。これを全部分類いたしましたのが、一番右のパーセントの欄でございますけれども100%だと、推計と実際の乗り入れが合っているということでございますけれども、これが逆に多くなったり少なくなったりということが実際にはございます。

このように分析をしてみました。最終的には駅に乗り入れたりして利用している台数をベースに計画を立てていったほうが、現実に即しているのではないかとということで今回は整備目標の台数につきましては乗り入れ台数をベースとさせていただきたいと考えております。説明は以上でございます。

(会長)

今の説明の中にもありましたが、これまでの委員のご発言をかなり重視しまして、見直

し、検討も進められているということでございます。この後は、時間をちょっと区切りまして、資料8の走行環境整備を除きまして説明のありました総合計画の中身の問題をご質問に限らずご発言をお願いします。

(委員)

資料6ですが、私はこれまでの総合計画のとりまとめをされたのかと思ったのですが、今回まとめようとしている総合計画の骨子みたいのを作られているという理解ですか。

(会長)

新総合計画ですね。

(委員)

そうすると、今まで議論されていることの概要が入ってはいるのですが、本当は最初こういうことを議論すべきだったように私は思うのですが、そこで事務局から提案のないものでも、自転車利用総合計画の目的に合致する策や項目というのはあったとしても、なんというか拾い上げる機会がなくそのまま自転車利用総合計画がまとまってしまうということでしょうか。

(会長)

そういうことを防ぐ意味では、まさに今この場面でお気づきの点をご指摘ください。

(委員)

はい。そういう意味で言いますと、先ほど、まさに交通安全課長が駅への乗り入れ台数が減少している理由のいくつかの項目として直接目的地に向かわれる自転車が出てきているのではないかというお話があったのですけれども、私もこの会に加えていただくにあたって、作文の中にも書いたのですけれども、せっかく自転車というのは利用しやすい手段なので、駅までの利用というのにとどめておくのは非常にもったいない。

そうすると、自分が目的とする所に行くというトリップというか行動をしやすくするという利用環境というものが必要ではないかというように思います。その一つとして走行環境というのはもちろんいいですけれども、駐車場というものが、駅の駐車場という議論、駅と商業施設という議論に収斂するのではなくて、いわゆる職場というかあるいは公共施設といいますか、そういうところに必要な台数が停めやすい場所にあるということを区としてなんらかの財政措置とか、指導基準というかそういうもので進めていくということも必要なのではないかと思えます。

(会長)

さて、その点はどうでしょうかね。民間施設の駐輪場ですか。

(委員)

あるいは会社で最近、自転車通勤というのもされている方もいますし、マスコミでも取り上げるくらいあるわけですから、企業の社員の駐車場といいますか、駐輪場ですか。そういう部分の促進についてです。

(会長)

交通安全課の方でそういうようなことを考えたりしたことありますか。

(交通安全課長)

まず、自転車の走行環境につきましては、職場まで乗っていくという方が増えているのかもしれないという話をさせていただきました。これにつきましては、練馬区の中だけで、走行環境のネットワークを作っても、区を越えて通勤される方もおりますので、大きく言えば東京都全体とか、そういう形で整備が進んでいかなければ、なかなかちゃんとした環境は整えられないのではないかと考えております。だからといって練馬区ではやらないというわけではないです。

それから確かにインターネットとかで見ますと、企業で自転車の通勤を奨励しているというような企業が出てきているというのは承知しております。ただ、区の施策としてそういうことを実施していくのかというのは、正直に申しまして、検討や研究をしております。今日ご指摘を一ついただきましたので、この体系の中に入っていないことですので、また、練馬区では全国の自治体の自転車問題連絡協議会の会長区をやらせていただいておりますので、そういう中で、皆様のご意見を聞いて、施策として必要かどうかというのを研究していきたいと考えております。

(土木部長)

確かに全国的な話題としてそういう事業者、あるいは会社として駐輪場を整備すれば、そういう需要を掘り起こして、自動車からの転換というようなそういう話も承っております。今回の計画の中に、新たな項目としてあげられるかどうかを検討させていただきますけれども、少なくとも表現で、そういう方向性があるというような内容で整理できないかと今私は考えているところでございます。施策として、付置義務、あるいは努力義務みたいなことになると、ちょっと影響が大きいのかなと考えておりますので、その程度のイメージを持って検討していきたいと思っておりますけれども、よろしいですか。

(会長)

8ページの図は、私もはあと思ったのですが、駅周辺の放置台数というのが減ってき

ている。これは自転車対策として非常に喜ばしいですが、原因がどうかと思いますね。ただ、その原因の一つに通勤自転車の利用が増えてきているのではないかというのが一つありまして、それにからむご質問が今出てきていたわけですがけれども、レンタサイクルは関係ないですか。その問題には。直接には関係ないのかな。わかりました。

(委員)

駅周辺の自転車乗り入れが減っていると言っても、そう多く減っているわけでもない。放置自転車の問題というのは、駅周辺は整備しても、取り締まりをやっても、依然として放置自転車があるということが現実なのです。要はこの答申にあたってどうするかということなのですが、自転車というものを地球環境に優しい乗り物であるということで、今まではどちらかというと自転車を悪者にして排除するというので、取り締まりということの視点がかかなり強かった。特に放置自転車。それをそうじゃないのだよと地球環境に優しい乗り物であると、むしろ行政としてはある意味では積極的に交通手段の一つとして受け入れるという優しさというのが今回は前面にたたき台でも出てきているわけです。それから、これまでの議論でもそういったことが出てきている。

自転車というものを受け入れるというところを一つ大きな点として、そこを前面に出した上で、なおかつ放置自転車は許されないということで、一方では取り締まるということも、併せて言う必要がある。

過去の議論においても出たように、練馬区独自の保険制度の導入であるとか、会長がご提案なさった番号制度、こういったものの導入が、独自の自転車登録番号制度が導入できないとか、そういったことを含めて私は議論をしていったほうが良いのではないかと思います。

(会長)

なるほど、最初に申しあげました自転車を単に放置対策、取り締まり対象というよりも、生活交通手段、しかもエコライフというようなことでその積極利用のほうの観点を大きくしていこう。しかしそれに伴って、自転車利用のコンプライアンス、地域ルールをしっかり守る意識、これもあわせて重要になってくる。今そういう趣旨をおっしゃったのだろうと思いますけれども、私も全く賛成でありまして、私はその一つの手段として、まだどこもやっていないわけですがけれども、自転車条例を改めて自転車の登録制、そして、後輪の上にわかりやすいナンバー表示をすると、これですぐに意識が変わる。放置の場合も、一見してわかることになりますし、それから走行中の場合もそういうこともちょっと思ったわけですがけれども、それはそうとして、今おっしゃられた意見には私も全く意見は一致しております。

(委員)

そして、まだ通勤等々ということは、私は練馬区に関しては時期尚早ではないかと思えます。

(会長)

そうですか。

(委員)

なぜならば、練馬区の産業はというと、練馬区の大企業はなんだと言ったら、この区役所が一番大企業なのですよ。練馬区には就業人口4千名を超えるというのはこれ以外ないですよ。

(会長)

区役所の場合は職員の方、自転車通勤はどのようなのですか。

(交通安全課長)

認められております。

(会長)

駐輪場があるのですね。

(委員)

非常に少ないです。来庁者が自転車で来た場合、本当に困るのです。駐輪場がなくて。そういうことがまずあるのです。

(会長)

それは問題ですね。

(委員)

私が自転車で来たとしても時間によっては、置く場所がありません。

(会長)

それは今質問の形で出したら、どういう答えになるのでしょうか。

(交通安全課長)

私も庁舎の駐輪状況について十分に把握しているわけではございませんが、職員用の駐輪場をちょっと離れた高架下の所に土地を借りまして移設しました。それで、今まで職員が停めていた庁舎の周囲の場所は来庁者がお使いいただけるように広げて来庁者専用にし

たことを承知しています。

(委員)

そうです。それでいくらか解消したというのが実態ですよ。

(会長)

しかし、来庁者のこともありますね。

(委員)

あります。横道にそれましたけれども、とても企業が通勤のために云々なんてまだまだ。練馬の産業、特徴と言っても、ベッドタウンですよ。それから農業ですよ。それからあとは全部中小企業ですよ。

(会長)

確かに、民間を指導するという場合は行政としての区は、同じ問題が自分のところにあるようでは人を指導できる立場じゃないですよ。消費者行政の場合は、行政自身は商業活動していないということであれば指導だけをしていればいいのですけれど、今のような問題は駐輪場整備の問題はその区役所の来庁者用の駐輪場が十分でないということであれば、これはやっぱり人を指導するようであれば区役所自身が考えていかなければならないということでしょうね。

(委員)

今の議論には異論があって、駐輪場がないから来庁者が自転車で来ないというのがあるかもしれませんが、私はここへ自転車で来まして、まだ一度も駐輪場がないということにあったことはありません。必ず自転車を駐輪場に置けます。

(会長)

そうですか、それは事実ですね。

(委員)

庁舎の後ろの方にも、2段式の駐輪場があります。その他に、ガードマンの方が広い方へ、駐輪場がないところまで置くように今指導していますよね。

(会長)

それではPRも関係しているわけですね。

(委員)

ええ、自転車を置くことについてです。

(会長)

私はこの区役所のことをほとんど知りませんから。それは事実関係をまず考える必要がありますね。はいどうぞ。

(委員)

都心の方の区では、だいたい駅まで10分以内、徒歩10分以内で行けるのです。そうすると住んでいる所から、どこか行って駅で降りて、どこか行くとしても大体5分以内でそんなに歩かないです。練馬みたいな周辺区の場合は、駅まで10分以上、それどころか15分以上の所に住んでいる人もいっぱいいるのです。僕なんかもそうですし。そうすると駅までは自転車で行きたい。がんばって他のもので行ったとしても、例えば練馬駅に行って、練馬駅からどこか行こうとすると、また5分とか10分とかかかるわけですね。

そうすると実はその自転車で直接行った方が早いのです。電車で乗り換えるより、直接自転車で行くといった現象が結構今ある地域なのです。そういうことから考えるとやはりその行った先の例えばこの区役所なんかにしても、駐輪場は確かにあるけれども結構停めにくい時、満杯に近い状態はあるのですよね。詰めてもらって、あと隙間作って入るという状態であるということとか。

それからここで午後の放置が増えている。これはやっぱり買物と、学習塾とかで自転車を停めているのです。そうすると、ここで設置、駐輪場の設置義務ということは入っているのですけれども、僕は極端に言えば、ある程度の大きな道路に面したビルは、全部1mから2mセットバックしなさい。そこへ自転車を斜めに置けば何台か止められるわけですよ。あるいは前面に面してなければその横の道でもいいのですけれども。そのくらいの大胆なことを言ってもこの地域の中では自転車を積極的に活用して、なおかつ放置も増やさないということがあるのではないかと。

例えば駅周辺あるいは商店街の放置自転車の問題を公共の駐輪場だけで解決しようというのは土台無理があるのではないかと。やっぱりその商店街だったら商店街として確保する。そういうのはお客さんのサービスにつながるんじゃないかと思うのです。積極的にお客様を呼べる売りになっていくことだと思っから。そういうことも考えて、駐輪場の数を公共だけでまかなうのではなくて、ある程度、設置義務なんか広い言葉でありますけれども、そういうことを練馬区で取り組んでいくべきだと思います。

(会長)

わかりました。私は今のご発言でちょっとヒントを得たことがあって、質問ですけれども、この付置義務がかぶらない規模の設備なり、その場合でも道路に接道していて、その道路に利用客などが放置しやすいという場合に、指導の問題があるわけですが、この

道路管理の指導というのは、道路課ということで所管が違うわけでしょうか。今のような場合、道路上の放置指導は、交通安全課と道路所管課とはどういう関係になるわけですか。

(交通安全課長)

まず基本的なお話をさせていただきますと、放置禁止区域というのを駅の周辺に設けております。

(会長)

自転車条例に基づいてですね。

(交通安全課長)

はい。放置禁止区域の中の道路上に放置された自転車というのは交通安全課の所管ということになっております。

(会長)

自転車条例の施行としてですね。

(交通安全課長)

はい。

(会長)

それ以外の道路上の通行障害的な状況について指導するとしたら、どうなりますか。

(交通安全課長)

立場が二つあるのですけれども、私どもでやる場合もあるのですが、明確な役割分担ができていないのですが、道路は道路管理者の立場として道路監察があり、自転車も含めた不法投棄とか、道路を勝手に使っているものについて、指導して、それを排除するという役目がございます。道路監察で対応しているものもございます。

(会長)

わかりました。私ちょっとヒントを得たので質問したわけです。副会長が本来ご専門ですから、この総合計画は項目が多岐にわたっていますが、何かありますか。

(副会長)

はい。ちょっと確認ですけれども、資料7の7ページにこれはパーソントリップ調査を用いて出した結果と独自に調査した結果が乖離する結果になりました。それは、あくまでパーソントリップはサンプリング調査で拡大してやっていますので、それよりも独自に実数を計った方が、いい計画に結びつくはずだということで使う。それはいいと思うのです。

ここまででは了解です。

5 ページの A 3 の表を見ますと、これについては 1 点だけ気になるところがありまして、小竹向原駅の場合にはピーク時が夕方だったということで、その台数をカウントしますということなのですが、例えば豊島園駅は、平日よりも休日の方が自転車の乗入れ台数が多いのではないかという気がします。これはたまたま私が行った時に放置や駐輪が多かったのかどうか、偶然なのかどうかわからないですけれども、定常的に休日のほうが、駐車台数が多いような所は、せっかくこういうように夕方がピークだと言っているのであれば、やっぱり平日・休日のところまでちゃんと見て、休日対応のところは休日対応でやったほうがいいのかなという気がします。それはちょっと確認です。やっぱり豊島園駅でも平日のほうが駐車台数は多いですよということであればそれはそれでよろしいです。

(交通安全課長)

大変するどいご指摘をいただきました。実は休日調査というのは、練馬区でもやっているのですが、実は主要 5 駅でしかやっております。今ご指摘のありました豊島園駅につきましては午前・午後の調査をやっているのですが、休日調査はやっておりますので、こちらにつきましては今のご指摘を踏まえまして、休日調査を早速したいと思っております。平日と比較いたしましてピーク台数というのを割り出して、整備目標台数に反映したいと考えております。以上です。

(副会長)

それから、総合計画の主旨の中に一部書かれているのですが、歩行者に対してのケアということがちょっと足りないかなという気がしました。要は、まずは歩行者の安全を一番守るべきで、交通弱者という視点からです。交通弱者の方を守るべきだという視点がちょっと不足しているという気がしましたので、ちょっと加筆を検討していただきたいなと思っております。

(会長)

はい。ご発言をお願いします。

(委員)

そういう意味で、資料 2 の 2 ページに委員の意見として上段ですが、従来の大型駐輪場ではなく、空き店舗を利用してミニ駐輪場をつくるということに対する区の考え方についてです。交通弱者を考えた場合に、お年寄りが地元の商店街で買物をするということ。そして、地元の商店街ほど練馬区の道路は狭くて危険だということなのです。そういう意味で、私は今回、目的地まで云々ということの究極は、買い物客についてまず目的地まで行く。ショッピングについては私も目的地まで移動し、そのショッピングも、いわゆる大型

店舗よりもむしろ地元商店街、小さいお店の前の小さい路地はやっと一台すれ違えるかどうかという場所の自転車対策、駐輪場対策を今回は力点を少し置いてもいいのではないかなと思います。

(会長)

後の議題である走行空間とも関連はあるかと思います。その資料8に行く前に、質問はありませんか。

(委員)

資料6の2ページに取り組み事業などの案というところで、先ほどから放置自転車をどうするかというお話の中で、区がもちろん責任を持つということも非常に大事だと思うのですが、この一番上の所に自転車駐車場の整備というところで、鉄道事業者の協力による自転車駐車場の整備ということがあります。今、鉄道事業者の自転車駐車場の整備というのはどのような状況になっているのか、区との関係についてどのようなになっているのかを教えていただきたい。

(交通安全課長)

鉄道事業者のご協力の部分についてのご質問です。まず、西武池袋線につきましては、連続立体交差事業が進んでおります。高架化事業が完了した高架下につきましては、一定面積割合を都市側と言いますか、練馬区で優先的に使えることになっています。この面積プラスアルファの部分を土地として提供していただきまして、駐輪場を整備しております。

また、鉄道高架下以外の部分につきましても、例えば豊島園駅などに鉄道事業者さんがお持ちの土地をお借りして自転車駐車場を整備しているという事例がございます。

ちょっと法律の話になって恐縮ですが、自転車法の中では、鉄道事業者の積極的な協力義務という項目が盛り込まれております。この中では、鉄道事業者の所有する土地の貸与、土地を貸していただく、それから土地を区に売っていただく。それからもう一つ鉄道事業者自ら整備するという3つが協力という形で列記されております。

こういう中で西武鉄道さんでは、一部の自転車駐車場につきましては、自社で整備をして運営しているというもがございます。また、ちょっと前になりますけれども、都営地下鉄から、豊島園駅において土地を区に譲っていただきまして、そこを区が整備したという例がございます。以上です。

(会長)

平成6年でしたか、自転車法の改正、いわゆる全自連というのは練馬区が事務局を担当している自治体の全国団体です。全自連は鉄道駅にその駐輪場の付置義務を定めるということをかねてより求めてきているのですね。しかし、これはなかなか難しいです。鉄道利

用客の全員が自転車に乗っているわけではないですからね。

そこで、私は実はその自転車法改正の時に当時総務庁でしたけれども、会議に参加していたのですが、私が協議会に委員として鉄道事業者に参加いただく仕組みを提案したのです。鉄道事業者は自転車法に基づき駐輪場の整備に協力する責務を持っているはずだから、それを適宜果たしていただくために、こうした住民参加の協議会にその鉄道事業者の委員の方に出てきていただくという仕組みをまず作ったらどうかと提案したらそのとおりになりました、今日この3社の委員の方がここにいらっしゃるわけです。私としては大変この我が意を得たと思っているところですが、今そんなことが出ましたので、何かご発言のある方ありませんか。

(委員)

私どもは地下鉄事業者のため、道路下を走っている関係で土地をあまり持っていないものですから、なかなかご協力ができないですけれども、小竹向原駅は、駅が板橋区と練馬区に分かれていて、今回たまたま小竹向原駅の副都心線の遅延対策で工事をやりますので、その中で板橋区さんにはご協力させていただいています。

(会長)

はい、ご参考までに発言いただきました。

(委員)

私は委員として初めてで勉強させていただきたいと思っています。私どもの西北部は、交通不便地域というような位置づけをされているところに住んでいますけれども、一つは公共交通の整備というものも必要になってくるのかなと思います。私どもでは駅までというどうしても徒歩で30分というような位置になっていますので、ぜひともやはりこのバス路線等もなかなか定刻に駅等に着かないとどうしても近道というか、車利用というようなこともあります。

駅周辺に駐輪場ということも結構だけれども、やはり徒歩でせいぜい10分程度のところに位置づけして、あと10分は歩くというようなことも、一つ念頭に入れるのも駅周辺、デパートだとか百貨店の周辺ということじゃなくして、もうちょっと歩くというような位置づけの駐輪場もあるのかなと思います。

(会長)

はい。仮にご質問として受け止めたらどんな答えになりますか。

(交通安全課長)

実はご指摘の自転車駐車場は2箇所ございます。一つは自転車でバス停まで行って、そ

こちらから駅までバスで来るという仕組みをとっています。大泉学園駅の北部に駅から離れた広い住宅地地域がありますので、そういう施策をとっているところがございます。

もう一つは自転車を置いてから歩けばいいのではないかというご指摘だと思います。これは、正直に言いまして、自転車駐車場は遠くなればなるほど使われない、使っていないというところもございますので、なかなか難しいかなと思います。しかしながら、現実問題として、駅前に駐輪場の確保が難しく、500mくらい離れたところに自転車駐車場があるのもまた大泉学園駅でございまして、ここの駅につきましてはそういう特殊な事情から、500m以上離れた所もお使いいただいているという実態があります。以上です。

(会長)

時間の関係で恐縮ですが、関係行政機関の方々からご意見を承ろうと思うのですが、このあたりで最後の議題、資料8 走行環境の整備です。国道・都道関係、それから交通関係で警察と関係があると思いますので、終わりにご発言をお願いしておきまして、では、まちづくり推進調整課長から、資料8を説明してください。

(まちづくり推進調整課長)

資料8を用意しておりますので、そちらをご覧ください。前回の自転車走行環境に関する資料を踏まえて、今回は図面をお付けしたということになります。まず資料8で、加筆・修正等を若干しておりますので、その説明をした上でこの説明をいたします。

区内の自転車走行環境整備の考え方につきましては、記述を強化いたしました。10行程度だったのですけれども、自転車利用の現状、そして自転車走行環境に関する課題、次に期待される効果、解決に向けて、というような段落構成にしてあります。まず現状については、自転車は楽に早く安く利用できる移動手段である。また、低炭素社会への実現に寄与するということ、老若男女が利用できる。そして利用の実態としては走行性を生かすということもありますし、一方で、高齢者や子供がゆっくりと比較的短距離を走るというような利用の視点もある。そういう総合的な利用を踏まえる必要があるだろうということでもあります。

その一方で、道路幅員などが限られて、狭い、交通量が多いなど様々な利用がある中で、ハード的な整備とともに、ソフト的な整備、道路利用への共存意識などの向上も必要であることになっております。そういったところから2段目の課題については、ご覧のようになっております。

次に、期待される効果ですけれども、安全性の確保、事故の削減といったようなこと。また、こういった施策によって自転車利用者の意識改革といったことも促すということを期待したい。同時に、冒頭述べたような低炭素社会への寄与や健康増進といったこともあるということでございます。

最後の段落、課題解決に向けて、前回も示したように、ソフト・ハード両面の施策を同時に進めていくということです。練馬区における走行環境のイメージ図は、前回もお示したとおりでございます。こちらでは車道における自動車レーンにはガードレールを置いておりません。先ほどの図もあくまでもイメージということでございます。3ページです。こちらは資料の3の図表と同様でございます。前回も含めての内容でございます。お目通しください。

5ページです。3つの目的に対する整備の考え方。A3の図表でまとめておりますが、交通手段、観光振興、健康増進の観点ということです。

6ページをご覧ください。ここでは道路幅員の違いによる自転車走行環境の考え方ということです。まず幅員の狭い道路、15m未満の道路はソフト的な対応を図るということですけれども、あえてそれ以下の場合にも走行レーンを想定すると、こういったことが考えられるのかといったことがこちらにあるようなイメージでございます。幅員の狭い道路において整備した場合のイメージはこのようになっております。若干狭いという課題はあるわけですが、こういったものが全くイメージできないわけではないというようなことです。

次に、12m以下になりますと、これはちょっと想定が困難かなと思っております。ただし、幅員6mの場合に一方通行化していくとなると、こういったレーンを設けていくことも可能であるというようなことでございます。

7ページでございます。比較的幅員の広い道路、幅員15m以上ということです。前回お示した考え方でございます。この中で、中段に東京都の整備の考え方ということになっております。前は東京都からのヒアリングで基本方針を検討している、策定中であるということで情報提供いたしました。このたび、正式に東京都自転車走行環境空間整備方針というものが出されて、私どもの方に東京都から資料提供がございましたので、その考え方の抜粋でございます。もう一度申し上げますが、東京都の整備方針につきましては、資料の中でご案内しているところでございます。

8ページをご覧ください。こちらはフローとなっており、今回の整備方法の主なものになります。交通手段を目的とした自転車走行環境の整備路線の選定ということです。鉄道駅周辺を目的地に想定・設定して、そこへの路線を自転車走行環境として整備することを中心に推進するということでございます。先ほど目的地が必ずしも鉄道駅だけではないのではないか、事業者でありますとか、小さな商店も含めて様々な目的地があるというご指摘でございます。ただ、一番に考えられるのがこういった事業所や商店での駐輪場の設置というようなことが考えられますが、さきほど部長から申し上げたように、施策として今の段階で打ち出すまで、練馬区の中では熟度は上がっていないというようなことがございます。ただし、方向性としてはやはりどうしても避けて通れない課題ということで受け止めております。この中では、記述としては前回同様でございますけれども、マップの中では、単に路線整備だけではなくて、ネットワーク的な絵をお示しできないかということ

今回、用意をさせていただきます。

9ページについては前回と同じで、こういった検討するにあたっての資料の目録ということで、私どもは作業の中でこういったことを考慮しましたということになっております。

10ページでございます。観光振興、健康増進を目的とした走行環境整備の考え方、こちら前回と同様でございます。これを踏まえたマップを用意しているところです。

次のページは参考資料です。こちらは先ほど申しあげました東京都の走行環境空間整備方針の概要でございます。こちらにつきましてはお目通しをお願いいたします。あくまでも東京都の考え方ということでございます。

参考資料の4ページをご覧ください。事業中の整備路線の自転車走行環境の整備についてということでございます。参考資料の中の4ページに現在東京都で事業中の路線として都市計画道路、かなりの大きな道路ですが、放射第7号線、放射第35号線、補助第230号線、補助第229号線です。こちらは東京都からの資料提供による道路断面でございます。こういった中で走行環境の整備を行っていきたいというところでございます。

最後に、参考資料の6ページをご覧ください。こちらは緑の施策との調整ということでございます。例えば先ほど12mの道路幅員の中で、走行レーンを設けていくとすると、ありうるべきものとしてはこのようなものが検討できるということでございます。どうしてもどこかを狭くするとかしなければなりません。ここではガードレールと緑化ということを一体的に行いまして、ガードレールを緑化するとその分幅員をかせぐという形です。植栽はちょっと無理だけれども、こういう工夫をすればある程度幅員の狭い所でも、なんとか走行レーンを設けられるのではないかなというようなことでございます。ただ、ここは走行レーンの例ということではなくて、ガードレールの植栽の例として写真が入っているところです。

では、マップと本文の8ページ併せてご覧いただければと思います。こちらの図面です。この本文の方のフローで見ますと、中段に①整備中・整備予定路線とありますが、マップの方では青い太い線を表示しています。②の自転車走行環境可能性路線は、赤で表示しています。そして③の将来自転車走行環境可能性路線は、薄い緑の線です。

また、この赤につきましては一番下に行きまして、先行的に整備の可能性のある路線ということで、太い線を表示しており、可能性はあるが課題があるというようなものは細い線を表示しています。そういうわけでマップに落として、整備についてはこのような形でやっていくと考えています。その中で特に太い青い線につきましては、先ほどご案内申し上げた東京都が現在施行中、練馬区が施行しているものでございますが、東京都あるいは練馬区で施行中の路線でございます。基本的に走行レーンも考慮した設計として行われているとお考えいただいて結構でございます。

また、この中で駅周辺の整備ということで、丸い枠で囲っております。凡例を見ていただきますと、練馬は中心核、地域拠点として光が丘、大泉学園、石神井公園。生活拠点は二つございますが、生活拠点としてこの3種類がございます。そして、この位置づけは練

馬区都市計画マスタープランの中で練馬区としての各拠点の位置づけを示しております。

この中でとりわけ太い2重線の枠がございます。これは現在練馬区として、まちづくりを進めている地域の方々と話している、あるいはこれから話し合いをしていくべき拠点ということになります。こういった中ではとりわけ駅周辺についても、地域の方々と話し合いながら、まちづくりの事業と絡めて様々な走行環境対策が考えられるのではないかと考えてございます。駐輪対策、あるいは事業者の駐輪場の設置につきましても練馬区として、先ほど申し上げたように、厳格な意味での方針はございませんが、まちづくりの話し合いの中で地域の方が、例えばセットバックした中で、自転車の置き場所を設けるとか、そういう対策として積極的に盛り上がってくるということが考えられるのではないかなと思います。

また、駅周辺ということですので、どうしてもやはり自転車と歩行者が錯綜する地域になりますので、走行ルールの周知、マナーの向上といったことについては、とりわけ重要であります。そういったところからこのマップを作成しました。

次に8の2、2ページをご覧ください。こちらは本文の10ページとリンクしてございます。本文の中で、観光振興、健康増進として、観光資源を周遊するモデルルート、そして、すでに都市整備公社が作成しているルートを落とししたものでございます。都市整備公社で作りましたモデルルートというのはこちらでございます。タウンサイクルで巡る練馬の秋というパンフレットがありまして、そういうモデルルートが記載されている。それを落とし込んだものがこの青いルートであり、赤は発表されていないのですが、そちらの方ですでに検討していただいた練馬区一周30キロコースというもので落としました。最後のこの3つ目ですが、薄い緑ですが、観光振興、健康増進の石神井公園ルートでございます。これは上石神井の駅から北上いたしまして、石神井公園、石神井川、まちの中も含めて周回するというようなコースを図示しております。

参考までに、観光ということで、観光拠点もこのような形でポイントを落とし込んでございます。こちらについては主にソフト対策が中心になるかと思いますが、今後、それぞれのポイントで危険ルートや危険箇所の点検であるとかというようなことを更に行きながら、コースとしてブラッシュアップするとか、練り上げていき、現在のところこういった形のルートが考えられるということでございます。

最後に、幅員12mの道路ということでございます。こちらもう15m未満は、非常に困難であるということは当初申し上げております。ただいろんな工夫の中で、あるいは交通事情の中で、なんとか作ってみられるところはあるかどうかについて、私ども結論は至っておりませんので、これまでの協議の中でのご指摘、ご意見の中で、検討できるかということをおよそと検討の可能性を探るために、落とし込んだ絵でございます。こちらは練馬区の生活幹線道路の中で、12mで整備したもの、あるいは今後整備していく路線をこの中に落とし込んでおります。こういったところから、このあたりを、もし整備するとしますと、この中から様々な条件を精査いたしまして、できるかどうかを検討して参りたい

と思います。これはあくまでも検討ということでお受け止めください。細い線につきましては、整備されていますが、もう12m以下ということですので、検討の対象外になろうかと思います。細い線がところどころに入っておりますが、そのようにお受け止めください。説明は以上です。

(会長)

はい。ありがとうございました。

(委員)

今ご説明があったのですけれども、都の取組みとしては、二つありまして、都市計画道路の整備に合わせて自転車走行空間の整備をするという取組みとご紹介がありました東京都の自転車走行空間整備方針が3月にとりまとめができました。これは既存の道路を既存の道路の中で改良していくという取組みです。その視点としては、ここに書いてあるのですけれども、具体的な取組みということで、自転車利用が多く、歩行者との輻輳がみられ、自転車走行空間の整備を急がれる区間で非常に危険性があるというような道路。それから、観光スポット、集客施設を結び、利用促進が期待される区間。3番に、これまで都や国、区市町村が整備した自転車走行空間に接続し、利便性が高まる区間。そういう区間を優先して整備する区間と位置づけています。そんなような視点から既存の道路の改良に取り組んでいるところです。

具体的には先ほどの都市計画路線としては、このマップで濃い青で示してある放射第7号線、放射第235号線、補助第229号線、それから放射第35号線の4つのルートを現在、整備しています。それから、自転車走行空間整備方針に基づいた整備として、千川通りで練馬駅から環状7号線までを整備中ということで、練馬区の中では整備方針に基づいた整備区間でございます。

(会長)

はい。委員が最初に質問されたのでいきますと7ページの15m道路のところ、あの図では路肩のところにガードレールを入れることが問題であるとおっしゃったのですか。

(委員)

いいえ、そうではないです。左側の自転車通行帯のイメージで、車道上で自転車が走る場所と車が走る場所の間にガードレールを入れると心理的にそのドライバーからは自転車が見えづらくなってしまいますので、事故が起きやすくなるようですということを申し上げたのです。この図ではガードレールがありません。

(会長)

左側の自転車専用通行帯ではそうですが、右側の自転車歩行者道ではどうですか。

(委員)

右側は歩道上に、自転車の通行帯を設けるというパターンで、これは今、都内でもかなりの場所で見かけられるのですけれども、構造物も何もない上に、歩行者が自転車の通行する部分を歩いてしまったり、逆のパターンもあったりして、あまり効果が見られないので、こういうパターンはできれば我々としてはできれば避けたいと思っております。すでに、あるところは仕方がないですけれども、新たに走行環境を作るときにはこういうものを前提として、自転車はここを走っておけというのはできれば避けたい。できれば左側のレーンを整備してほしい。

(会長)

わかりました。もう一つ参考までにその手前の6ページは、12m幅員だけれども、無理してでも自転車専用通行帯を作りたいとこちらの方はそこと車道の間にはもちろんガードレールなど作る余地はないのですね。逆に歩道との境にガードレールがあって、自転車の方は車道の方へ出されているということになりますね。

(委員)

これはガードレールを通常設置してあるところに、新たに設置するパターンでこういうのは考えられるのですけれども、歩行者優先、歩行者保護という意味では、私はこれについてはこうあるべきだと思うのですね。

(会長)

お忙しい中、警察からおいでいただいているのですが、こういう自転車専用通行帯のようなものを作る場合、道路交通法の適用関係が変わってくると思うのですが、何かご感想、ご発言ありませんか。

(委員)

先ほど都から話があったのですが、千川通り、最近整備していただきまして、歩道のところに自転車道、現在整備している区間がありまして、そこは私有地と都の所有地が混雑しているため、取り締まりができなかったのですけれども、整備される9月頃から本格的な取り締まりをやっていくということで現在その路線につきましては警告と住民の方に理解をいただくという状況です。

ただ、今いろいろな議論がございますけれども、放置自転車、特に私ども練馬駅を持っておりますので、見ておりますと、駅へ通勤しておる人たちは、大体、駅の下の駐輪場に入っていきますけれども、商店街が開く十時頃から商店街の歩道に自転車をどんと放

置されている。普段住民が生活しているところに自転車で来られると、駐車する場所がないから歩道にどんどん停めていく。パチンコ屋はガードマンがしっかりついて、きちんと整備しておりますし、今年の春にオープンした富士見台にできたパチンコ屋さんは我々も指導したのですが、パチンコ屋の屋上に駐輪場を設けて、エレベーターであがっていく。小さなバイクも上にあげて、狭い富士見台の周りの細い道があるのですが、そこに自転車は一台もない。必ず駐車場を設けて、さらに指導するガードマンを配置しているということです。

商店街も工夫して自分たちで施設を作れば、そういうふうに整備ができるのではないかと考えております。特に、最近は午後からの自転車の放置が非常にあるということで、これを取り締まれということを住民の方から非常に話がかかります。これは商店街の駐輪場がないというようなところに起因していると思われま

(会長)

そうですね。先ほどもこの計画の中で買物客の利用も出てきていました。

(委員)

ええ、豊島園でいえば、映画館の裏にいっぱい停まっておりますよね。あれは通勤客以外にその映画館に来る人とか、その辺の施設を使っている人たちが停める場所がないものですから、駅と映画館の間の道路にあふれているというような状況もあります。

(会長)

警察署の方に陳情と申しますか、話があったときに、今のような警察の方で指導されることもあるのですか。

(委員)

大きな施設を作る場合については、必ず話しが回ってきますので、大型スーパーを作る時はこういうようにしなさいと警視庁本部でも指導申し上げているので、地元の警察からもお願いをしているところです。某大型スーパーが間もなく着工しますけれども、自転車の停める場所を確保しなさいとお願いしております。

(会長)

はい。ご発言ありがとうございました。

(委員)

今日、東京都の方もいらしていますので、お聞きしたいなと資料を見ていて思ったのですが、資料8を見て、整備決定路線は今整備しており、事業中ということです。や

っぱり走行空間をきちんと整備していくことは、ケースバイケースもあろうかと思うのですが、非常に大事だなと思っていて、赤い線で整備の可能性がある路線というようになっているのですけれども、これは例えば都道で言うと、どういう位置づけと考えていただけるのかお聞きしたいのですが。

(会長)

はい。今そういう質問が出ました。

(まちづくり推進調整課長)

ここにございますように、15m以上で一定の条件があるものは、整備可能な路線と考えております。これは練馬区で管理するものもありますし、東京都が管理されているものもあるということで、練馬区で管理するものについては、練馬区の中で検討し、整備の可能性を探っていきたい。また、東京都の方については、練馬区の中で検討して東京都の方をお願いしていくことになっていくと思っています。

(委員)

はい。もうちょっと明確にさせていただきたいのですけれども、検討中ということなのでしょうか。この赤い太い線は。

(まちづくり推進調整課長)

はい、まさにそのとおりです。この赤い線全部に走行レーンをつけるということではなくて、検討してつけていく、つけられるかということを検討していくということです。

(会長)

時間が少なくなってきましたので、他にありますか。

(委員)

資料8の5ページで、現在自転車の利用実態を踏まえ、交通手段を目的とした走行環境の整備を進めていくということで、現状や実態はそうだから、駅周辺を中心にやりますとしか読めないのですが、そういうことをすると、先ほどの自転車の乗り入れ台数に影響もしてきますし、もう少し区として自転車利用に関するバランスをどういうふうに自転車利用を増やすのかという考え方がない。こういう現状追認型の重点の選定の仕方は計画としては、申し訳ないですが間違っていると思います。

それから、先ほど自転車走行環境ということで、都さんの話で、歩道上に走行環境を作ってしまうと、道路交通法の違反になってしまうのではないかと思いますので、表現上改められたほう良いのではないかと言う点が2点目です。

それから、駅周辺で路線を選ぶということで、8の2のマップがあるのですが、駅周辺で議論するというのならこんな縮尺で路線を選ぶというのは間違っていると思いますので、駅ごとにもっと具体的な詳細の図面をあげて、その中で可能性のある路線、検討すべき路線というのを検討すべきだと思います。

それから最後に選び方というか検討プロセスで、事務局である区さんが路線を選んでから整備方法を考えて、地域に落としていくという検討プロセスになっています。それは前回の資料にもなっていましたので、そのときに言えばよかったのですが、駅周辺ということでポイントを一つ選ぶとすれば、その駅周辺の関係者と議論して整備路線なり、整備方策を考えていくという手順が現代にマッチしているのではないかというように思います。そういうように検討プロセスを改めるべきではないでしょうか。

健康増進の部分については、レクリエーションということではなくて観光地をまわることだけでも十分健康増進はできますので、他の交通手段の中でも健康増進ということもあるので、その表現は改めていただきたいということ。本当はもっと言いたいことがあって、今回の検討内容を2時間で行うというそのもののシナリオが間違っていると私は思うのですが。もっと言いたいことは他にあるのですけれども。

(会長)

要望や意見が主だったと思うのですけれども、答えられるところを教えてください。

(まちづくり推進調整課長)

私の方から1点、駅の周辺ということですが、駅の周辺についても8の2の図面では検討可能性を探るということでございます。具体的には駅周辺の商店街であるとか、住民の方との具体的な話し合いをなくして進まないと思っております。そういう意味では練馬区が現在取り組んでいるまちづくりの話し合いが進んでいる場所、あるいは、今後進めていこうとしている場所については2重丸で示してあります。

(委員)

例えば駅周辺でまちづくりを考えていると今の現実の地図の図面だけで路線を決めているというところに問題があるのではないのですか。道路としての環境だって変わる場合もあるわけですし。だからなんというかちょっとプロセスというか、それをこれでやっているというのは説明が不十分だということです。

(まちづくり推進調整課長)

駅周辺という意味ではやはりこの駅を指定していくという意味になるかと思うのですが、受け止め方としてちょっと違うのでしょうか。

(委員)

駅周辺としてピックアップするというのと、その中で路線を限定しているわけなのですけれども、整備の可能性、将来的整備の可能性のある路線とか、そういう言い方がまさにこういう広域の話で、駅周辺の考え方は別のピックアップの仕方があるのではないですかということをお願いしたいのです。

(会長)

この5ページの記述を見ますと、この整備の考え方というのは駅周辺と言いますけれども駅に向かっていく自転車走行環境の整備というように考えているみたいで、駅周辺そのものの走行環境整備ということではないみたいですね。それはこの範囲が限られているので、道路幅員の狭い場合もかなりあると思うので、このソフト的な対応になると書いてあるみたいですね。ハードの方は、駅周辺に向けて、または、そこから出発するという感じで計画、考え方があるように思いますけどね。

それからますます時間が少なくなっていますので、委員の方は個人意見を区へおっしゃっていただくようお願いいたします。メール等で区の方へ意見を伝えられるということは、協議会の外においても本来自由なわけです。ですから、その点はこの協議会の外でも区の方へご意見を言っていられるということは確認しておきましょう。ただ、確かに協議会は本日2時間をもってやっておりますので、そういうことになるともうあと5分を切っているのでしょうか。

(委員)

走行環境の整備路線の選定というところで、こういう地図が示されているのですけれども、これはこれでわかるのですが。モデルルート事業、これは観光ということだけで言っていると思うのですけれども、石神井川だとか、白子川、これは練馬区の自転車交通を考えるとときに、大変有益な資源だと僕は思っております。これをちょっといたずらで書いてあるものなのですけれども、これ石神井川です。これが田柄川、白子川を自転車道として整備していけば、いわゆる幹線道路とは別に自転車の非常に有効なネットワークが作れると思っています。そうすると生活幹線道路という多くの路線があります。これとこれを結び合わせれば、まさに自転車の非常に効果的なネットワークが増える。そのときにも例えば豊島園の中を抜けられないとか、武蔵関駅の周辺の川沿いを走れないとかいくつかネックがありますが、そういうところをその自転車の走行環境整備ということでやっていけば、非常に練馬区にとっての有効な資源になっていくというように考えています。

(会長)

これはカラーコピーを区の方に提供していただければと思います。

それでは、本日のところはご協力いただきましてここまで参りまして、なおご意見のあ

る時はそれぞれ対応していただくこととして、そろそろ締めに行きたいと思います。

さて、最後に土木部長から締めの挨拶をお願いします。

(土木部長)

委員の皆様方には少ない時間の中で盛りだくさんのご議論をしていただかなければならなかった本日の進行について私の方からお詫び申し上げます。先ほど会長から提案いただいたように、ここでご審議しきれなかったご意見をお持ちの方は、たくさんいらっしゃるかと思います。私どもの事務局の方に、改めてご意見をいただければ、次回までの一定程度のとりまとめをして、次回のご審議の際にご披露し、また、計画に反映できるものについては、答申の案として皆さんにご議論いただくという準備を進めていきたいと思っております。本日はあの私どもの準備不足もありまして、議論が十分に尽くせなかったということを私も感じております。お詫び申し上げます、ご挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

(会長)

それでは、本日は終わりとさせていただきます。お疲れ様でした。