参考　41-1

会　議　録

附属機関又は会議体の名称		豊島区自転車等駐車対策協議会　第４０回　全体会
事務局（担当課）		都市整備部　土木管理課
開　催　日　時		令和元年１２月１８日（水）１０時００分　～１１時３７分
開　催　場　所		豊島区役所本庁舎８階　８０７・８０８会議室
出席者	委　員	〈学識経験者〉太田勝敏、久保田尚 〈区民、区長推薦者〉池田好雄、齊木勝好、北方真起、柳田好史、石嶋光代、植木隆司、京谷宣明 〈区議会議員〉芳賀竜朗、木下広、儀武さとる 〈鉄道事業者〉長田裕太郎、沖田浩嗣、岩﨑正明 〈関係行政機関〉五味康真、平林俊実、三橋仁美、塩田竜也、和田誠
	その他	〈幹事等〉副区長、都市整備部長、土木担当部長、都市計画課長、道路整備課長、土木管理課長（事務局）
	事務局	土木管理課　自転車・安全施策グループ
公開の可否		公開 傍聴人数　0人
非公開・一部非公開の場合は、その理由		
会　議　次　第		（議題） 1　豊島区自転車走行環境計画等について （報告事項） 1　主な交通安全啓発活動 2　令和元年度　自転車ナビライン整備について 3　令和２年度　自転車ナビライン整備予定について 4　その他

審　議　経　過　　No. 1

事務局：皆様、おはようございます。

それでは定刻となりましたので、第４０回豊島区自転車等駐車対策協議会を開催させていただきます。本日はお忙しい中、お集まりいただきまして、ありがとうございます。

事務局を担当いたします豊島区都市整備部土木管理課長の増子でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

当協議会は、「豊島区自転車等の放置防止に関する条例」第２７条で、自転車等の駐車対策に関する重要事項を調査協議するため、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」第８条の規定に基づきまして、区長の附属機関として、設置しているものでございます。

本日のご欠席に関するご連絡をさせていただきます。まず、星委員、それと足立委員、渡貫委員、木津委員、松田委員からご欠席の連絡をいただいております。

本会議は、協議会委員の皆様の過半数がご出席されており、豊島区自転車等の放置防止に関する条例施行規則第１７条第２項の規定に基づき、成立をしております。また、同じく第４項に基づきまして、原則公開で行うこととされており、議事録も公開となっております。ご了承いただきたいと思います。

それでは、会長、本日の議事進行をよろしくお願いいたします。

会長：おはようございます。

それでは、大変お忙しい時期にお集まりいただきましたが、第４０回の豊島区自転車等駐車対策協議会を開催させていただきたいと思います。

早速、お手元の議題に沿っていくのですが、初めにいつものお願いですが、本日は取材の方はいらっしゃいますでしょうか。

事務局：本日はいらっしゃいません。

会長：わかりました。それでは、最初に資料の確認です。こちらにつきまして、お願いいたします。

事務局：それでは、まず資料の確認をさせていただきたいと思います。

初めに、おわびを申し上げます。資料の差し替えをお願いできればと思います。差し替える資料が、机上配付させていただきました資料４０－４の②びっくりガード付近交通量調査結果のグラフです。差し替える理由としましては、印刷時に抜けてしまっていた部分がありましたので、正しい表示にさせていただきました。申し訳ございません。

このほかの資料につきましては、事前に郵送させていただきました。本日お持ちでない方はいらっしゃいますでしょうか。いらっしゃいましたら、事務局まで申し出ていただければと思いますが、大丈夫でしょうか。

では、資料の確認をさせていただきます。

まず初めに、本日の第４０回全体会次第、Ａ４が１枚。

紙面右上の番号表示を資料４０－１といたしまして、令和元年度豊島区の主な交通安全啓発活動、Ａ４が１枚。

その後に、自転車保険加入のチラシと高齢者ヘルメット購入補助のチラシが付いております。

その次ですが、資料４０－２自転車ナビライン整備路線図（令和元年９月時点）、Ａ３で１枚です。

それと資料４０－３、令和２年度自転車ナビライン整備予定路線、Ａ３で１枚。

次に、資料４０－４①と②びっくりガード付近交通量調査結果、Ａ３が２枚となっております。

次に参考資料ですが、右上の表示、参考４０－１といたしまして、第３９回豊島区自転車等駐車対策協議会会議録、Ａ４判で全１８ページのものになります。

最後に参考４０－２、豊島区自転車等駐車対策協議会委員名簿となっております。名簿はご自身のお名前と肩書をお確かめください。不備等がございましたら、お手数ですが、後ほど事務局までお願いしたいと思います。

以上でございます。

会長：資料は、よろしいでしょうか。

次に事務局より本日の議題及び報告事項について、説明をお願いしたいと思います。

なお、議事録の整理の都合がありますので、発言される方は恐れ入りますけれども、お名前をおっしゃってからお願いしたいと思います。それでは、よろしくお願いします。

どうぞ座って説明してください。

事務局：はい、申し訳ございません。ありがとうございます。

それでは、本日の議題ですが、前回に引き続きまして、豊島区自転車走行環境計画等についてとなっております。

机上配付をさせていただきました平成３０年６月策定の豊島区自転車走行環境計画に基づきまして、前回の第３９回の協議会で、令和元年度の自転車走行空間の整備路線情報をお諮りいたしました。その中で、びっくりガードにナビラインを整備するにあたりまして、車両や歩行者等の交通量データが必要とのことでしたので、今回、交通量調査を実施いたしました。このびっくりガードの交通量調査の結果につきましては、後ほど、報告事項４のその他でご説明をさせていただきます。

それでは、まず報告事項１をご説明させていただきます。

会長：会議録は、一応確認したものをつけてあるということでしたね。

事務局：はい、前回の会議録は、既に皆様にもご確認をさせていただいておりまして、確

定のものを、配付しているということでございます。後ほど、ご確認をいただければと思います。

会長：はい、わかりました。それでは、よろしくお願いします。

事務局：まず、報告事項１でございます。お手元の資料４０－１、令和元年度豊島区の主な自転車交通安全啓発活動の資料をご覧ください。

こちらは、今年度に実施した主な交通安全啓発活動になります。

まず、１ページですが、一番上、高齢者と子育てママさんを対象に交通安全の研修会を区内３署のご協力を得て実施しました。

１１月末現在で、高齢者を対象に２０回、子育てママさんを対象に１９回実施をいたしまして、それぞれ６０４人、そして１９６人という参加者になっております。

次に、自転車用ヘルメットの購入補助事業ですが、１１月１日から高齢者用の自転車ヘルメットの購入補助を開始いたしました。区政連絡会等で周知を行いまして、１１月中に７個の購入がございました。幼児・児童用ヘルメットの購入補助とともに、今後も周知に努めてまいります。

次に、自転車関係での交通安全教室ということで、豊島自動車教習所のご協力のもと、親子自転車安全利用教室を３回実施しまして、参加人数は２１組ということでございました。

次に、区内中学校の生徒さんを対象に、年間３回ですが実施いたしましたスタントマンによるスケアード・ストレイト事業、こちらの自転車教室では、のべ９２３名の生徒さんが参加されました。

続きまして、裏面をご覧ください。２ページでございます。

こちらは、通年で実施しております交通安全啓発活動の内容となっております。今後も区内３署、そして各方面のご協力を仰ぎまして、交通安全の啓発活動を実施していきたいと考えております。

また、資料番号はございませんが、チラシが２枚付いてございます。こちらをご案内させていただきます。

今年度の１０月１日から豊島区では、自転車損害保険等への加入が義務づけられました。そのチラシと、先ほどご説明させていただきました、高齢者用の自転車ヘルメット購入補助のチラシを添付しておりますので、お目通しをいただければと思います。

会長、資料、報告事項１は以上でございます。

会長：はい、ありがとうございました。

いかがでしょうか。これまでの交通安全啓発活動の状況ということですが、何かご質問、ご意見等ございますでしょうか。

どうぞ、Ｓ委員。

Ｓ委員：交通安全啓発ということで、多方面に渡ってよくやられていると評価をさせてい

ただきたいと思います。

ただ、残念なのは、やはり参加者が若干少ないかなということがありまして、もう少し増やすにはどうすればいいかということを考える必要があるというのを、これを見せていただいて感じております。

この関連で、１９年の１１月１８日の新聞報道で、「自転車の危険運転やまず」という見出しで、２０１８年は、自転車で違反運転をしたため自転車運転者講習を受講した人が制度開始以来最高の２９６人にも上ったというような報道があります。この関連で、豊島区内での自転車の事故のデータをお示しいただけないでしょうか。暦年のデータと、それから昨年のデータをお示しいただけるとありがたいです。

以上です。

会長：ありがとうございました。

コメントと、それから質問ということなのですが、自転車関係の事故のデータはお持ちですか。

事務局：済みません、まず１点目、参加者が少ないのではないかというご指摘をいただきました。確かにお話のとおりでございまして、特に、ご説明させていただきました親子自転車安全利用教室、これは非常に好評いただいておるのですが、今ご説明させていただいたとおり、３日間で２１組というような参加人数になっております。

自動車教習所さんのご協力をいただいて、大体３連休の最後の日に実施をさせていただいているというような状況がございまして、もちろん、周知が不十分な部分や、開催日もそうなのですが、あとは、各回１０組限定ということで、今募集をさせていただいているところですが、もう少し各回増やせるのではないかということで、警察の方とも、協議というか、そのような話もさせていただいております。来年度には、参加の拡大と、周知の方法をもう少し工夫をさせていただきたいと考えております。

続きまして、自転車の交通事故のデータということですが、今データを、手持ちでございませんので、係の者が取りに行っております。後ほどご説明をさせていただきたいと思います。

会長：ありがとうございました。その他いかがでしょうか。

どうぞ。

Ｐ委員：今、Ｓ委員がおっしゃられていたのと全く同じです。私自身、実は、この資料４０－１、スケアード・ストレイトは、豊島区さんのは参加させていただいたことはないのですが、子育てママさんの交通研修会というのも、区民ひろばで参加したことがございますし、幼児ヘルメットの補助金というのも、大変、子供たちが今もお世話になっていますので、３３１個のうち、２つぐらいは私かなと思っております。

そして、この親子自転車教室というのも、子供と一緒に参加させていただいたことがございます。本当に全て保護者目線としても、そして自転車の安全啓発の専門として

も、とてもよい内容を本当にわかりやすく、そして内容的にも、保護者としては、お土産をいただいたりですとか、反射材いただいたり、そういう意味でも本当に自信を持ってお勧めできる内容だと思っているのと同時に、やはりＳ委員もおっしゃったように、私は、ずっと５年ぐらい、このデータを見ながら、もっと必要な人に届かないのかなというところを正直、残念ながらちょっと悔しく思っているところです。

非常にいい内容だからこそ、やはりテコ入れをする必要があると思います。この自転車の安全教室というのも、教習所さんをお借りして、空いている日にやるというのも、もちろんだと思うのですが、これも、出前型として、いろいろな保育園、幼稚園に出向いていったり、区民ひろばと同じように保護者が集まっているところに、我々が出向いていって、やっていくという方法だったりとか、周知も、商店さんにチラシを配っていただいたりとか、いろいろやり方はあるのかなと思っています。

個人的にも、ぜひこの辺は係わらせていただきたいなというのと同時に、前回もみんなで黙禱しましたけれども、この近くで、保護者と子供の悲しい事故があった豊島区だからこそ、私もこの親子の自転車教室というのは、もっと全国に先駆けて、いろんなことをやっていくべき課題を私たちが負っているなと思っていますので、引き続きよろしくお願いします。ありがとうございます。

会長：ご意見ということでよろしいですね。ありがとうございます。

事故の統計があるようでしたら、紹介してください。

事務局：済みません、先ほどのＳ委員からご質問をいただいておりました自転車の交通事故の推移でございます。そちらの回答をさせていただきたいと思います。

自転車に限った事故ということで申し上げますと、２０１６年２２４件、２０１７年が２６７件、２０１８年が２９０件ということで、ここ三、四年がずっと上がってきているというか、増え続けているというような状況にございます。

交通事故の総件数については、ここ３年ぐらい少しずつ下がってきているところであるのですが、それに反しまして、自転車の事故は増え続けているというような状況でございます。

会長：ありがとうございました。憂慮すべき事柄ですよね。都全体としても、かなり増えているのでしょうね。そんな印象がありますけれども、結構です。いずれにしましても、そういう状況ですから、安全啓発活動そのものはいいとしても、その活動が十分活かされているかどうかということですね。

本日紹介していただいたのは実績ということで、いわゆるアウトカム的なものではなくて、アウトプットするだけなのですね。これによって、どれだけ本当に安全が高まったかというのをできるだけいつもデータとして見ていただければと思います。ありがとうございます。

Ｓ委員：ちょっといいですか。

会長：どうぞ。

Ｓ委員：ありがとうございました。この事故件数ですけれども、実際に、この中に死亡事故、重傷事故、この辺がわかれば、教えていただきたいのが、第１点目です。

それから、これは多分警察統計だと思うのですが、この裏側で、警察に届けを出さないような事故も結構あるのではないかと思うのですが、これは、全く把握のしようがないわけで、そういう意味では、豊島区が全国に先立って行われた保険の取り組みというのは、非常にいい取り組みだと、私は評価はしています。全体として、もう少し数字を抑えていくためにも、この会議があると思うのですが、何か施策なり、対策をお持ちであれば、その辺をお聞きしたいと思います。よろしくお願いします。

会長：現時点で考えてということですね。お願いします。

事務局：今の自転車事故による死亡者数は、データとして、手元に今ございませんので、また後ほどお答えできればと思います。

今、自転車の保険が、有効ではないかというご意見をいただきまして、確かに、先ほどＰ委員もおっしゃられましたけれども、やはり４月１９日の暴走事故で、自転車に乗られていた二人の若い命が奪われたということでございまして、私どもとしましても、その事故を受けて、さまざま施策を展開してきたということがございます。

もちろん、区内３警察と一緒になって、共同してやってきているわけですが、その一つが、自転車保険の義務化という、今評価をしていただいたところでございます。そのほか自転車というところでは、先ほど申し上げた高齢者のためのヘルメットの購入補助、２，０００円の購入補助というのを１１月から始めたというところが一つございます。これも自転車事故による重症化を防ぐということで、死亡事故に直結するような事故を一つでも防ぐことができるだろうというふうに考えております。

また、自転車そのものの施策ということではございませんが、７月３１日からスタートしておりますが、東京都全体としての話にもなりますが、自動車のブレーキとアクセルの踏み間違えを防止するということで、それによる事故を防いでいくというところで、新車ではなく、今の車に後づけで安全装置というものを設置した、取りつけた場合の設置経費の補助、これは東京都が経費の９割を補助しまして、残りの１割につきまして、豊島区が補助するということになりますので、設置者は、経費のほとんどをゼロで設置できるというものでございます。そのような事業を先ほど申し上げた４月の暴走事故を機にさまざまな対策を実施してきております。

今後、これらの施策に限らず、有効な施策があれば、取り入れていきたいと考えております。

会長：よろしいでしょうか。そのほか何かございますでしょうか。

それと関連して、この関係は都の動きといいますか、都は幾つか自転車関係も進めて

いるかと思います。私が知る限りでは、保険については、都としても、推進してほしいと言っていたと思います。もちろん、成果を納めていただきたいというふうに思います。よろしいでしょうか。何か追加的な説明はありますか。

事務局：先ほどＳ委員からご質問がございました都内における自転車事故の発生件数と死亡者数ですが、平成２８年、都内１万１，２１８件の件数、それと２９年、１万１，９０１件、３０年は１万２，８６５件ということになっておりますので、やはり、いわゆるこの傾向を見ても、都内全域で考えても、自転車の事故数は増え続けているというような状況がございます。

それと死亡者数、これは都内の死亡者数ということですが、平成２９年が２８名、平成３０年が２５名ということになっております。

以上でございます。

会長：今の都の死者数につきましては、交通事故全体で、自転車のみではないですよね。

事務局：東京都全体の数字でございます。

会長：ありがとうございます。

ということで、なかなかうまく解答が見つからないで苦労しているという状況ですが、むしろ警察さんのほうで、区内の自転車との関係で、何かそういうこと、追加的な情報がありましたら、よろしいですか。

（特になし）

会長：それでは、交通安全啓発活動については、引き続き、成果を含めてチェックしていただきたい。それから啓発の仕方を工夫してほしいというご意見かと思います。よろしくお願いします。

次の議題ですが、自転車ナビライン整備について、報告事項２、３、一緒に、これからの予定を含めて説明していただけたらと思います。

事務局：それでは、続きまして、報告事項の平成元年度の自転車ナビライン整備についてでございます。お手元の資料４０－２をご覧ください。

こちらの図面では、都道や国道の記載のある路線を除きまして、色のついている路線が自転車ナビラインを整備する路線ということになります。整備対象路線は、まず基本的には赤で書かれてございまして、令和元年度の整備路線につきましては濃いブルーの線で書かれております。今年度、図面の下のほう、目白駅の近辺、学習院のところです。椿坂の無電柱化の工事終了と同時にナビラインが整備されまして、合計で１，０６９メートルというような形になります。

それと、池袋駅周辺の路線は、予定では２月に、目白駅の周辺は３月末のころに完了の予定となっておりますので、次回の協議会のときに整備完了のご報告ができると思います。

令和元年度の自転車のナビライン整備については、以上でございます。

続きまして、報告事項の３です。令和２年度自転車ナビライン整備予定についてご説明をさせていただきます。資料４０－３をお取り出していただきたいと思います。

印刷の状況で、若干見づらいところもありますけれども、図面の左下の①、黄色のところを見ていただきたいのですが、①南長崎バス通り、左上の②高松地域、それと真ん中のところへ目を移していただきますと③と④、こちらは劇場前通り、⑤、これが池袋北口、右上に目を移していただきますと、⑥折戸通り、こちらを令和２年度に整備をしていきたいと考えております。

整備延長は、右下の黄色の枠のところにございますとおり、３，８０７メートルということになっております。

こちらの予定路線ですが、本来は令和元年度に整備を予定していた路線でしたが、予算の都合上、整備を令和元年度にできなかったため、引き続き路線選定しているところでございます。

来年度予算は、年明けに決定されるため、現時点では確定しているものではございませんけれども、こちらも次回の協議会のときに整備実施できる路線として、報告できればと考えております。

以上、報告事項２と３の説明をさせていただきました。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。

それではご質問、ご意見ということでお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

はい、どうぞ。

Ｃ委員：ナビラインが進んできたということ、大変うれしく思っております。また、新しくできた道路にもどんどん変わっているようでございますが、１点気になるのが、やはり優先順位です。

交通事故が多発している部分というのが、いろいろと以前、去年の段階だったでしょうか、指摘があった中、どうしても、交通量の多い駅前というようなところが多いのですが、若干、後回しになったというわけではないですが、少し遅くなっていくのかなというのがありまして、それは、予算の関係とそれから交通量が多いとか、警察さんとの関係とか、いろいろあるかと思うのですが、その辺もなるべく優先順位は早目につけていただいて進めたほうがいいかということが１点と。

非常に効果測定が難しいとは思うのですが、ナビラインを引いたことによって、回答は難しいと思うのですけども、ナビラインでどれだけ、交通事故が減ったとか、何らかの大きな効果があったとか、お金をかけて、区の税金の中から支払ってやるわけですので、費用対効果の部分というのを若干イメージしなければいけないのかなというふうな考え方がございます。その２点について、基本的には想定されていないかもしれませんが、お考えがありましたらお答えいただければと思います。

会長：ありがとうございました。いかがでしょうか。

事務局：やはり優先順位をつけていくというのは、非常に大事なことだと思っております。ご指摘のとおり、満額というか、全ての予算がつくわけではございませんので、昨年、今年度、１キロほどの路線にとどまっているということがございます。やはり、交通量が多いところとか、事故の多いところにつきましては、優先的にするようにしていくというスタンスは変えないでやっていきたいと思います。

また、効果測定ですが、こちらにつきましては、確かに難しいのかなと思っております。これは他自治体もどのような形で効果測定等に取り組んでいるのか、来月に、埼玉県の戸田市等にも視察に行く予定がございますので、先進的な取り組みをしている自治体などからヒアリングができればいいかなと思っております。

また、漠然と考えておりますのは、自転車の交通事故の件数が先ほど申し上げたとおり、右肩上がりに上がっているところでございます。そのような事故の件数というのも、ナビラインの整備の効果があるのかどうかというのも、検証の一つとさせていただければ、とは考えております。

以上でございます。

会長：ありがとうございました。

現状はそういうことですが、当然、気にかけていただいて、チェックをお願いしたいと思います。

これは１年、２年ですぐ評価するのは、難しいかと思います。やはり、データを積み上げていくということが大事かと思いますし、歩行者の内容、高齢者であるとか、それから子供たちがいるとか、細かいところも注意して優先順位を決めたりしてほしいと思います。

そのほか何かご意見、ご質問ございますでしょうか。

はい、Ｅ委員どうぞ。

Ｅ委員：ナビラインの令和元年が１，０００メートル、令和２年度については３，０００を目標にやるということで、これから、本当にスタートしたナビラインのことですが、私は長崎・南長崎地域で活動しているものですから、この①の黄色線のところ、これは、トキワ荘のミュージアムのあるニコニコ商店街のところですよね。その一方通行ですよね。こういうナビラインの整備と同時に、その地域の小学校だとか、保育園だとか、幼稚園の皆さん方にも今何をやっているかというのを、積極的に宣伝をしていただいて、矢羽根というのは、なかなかまだ知られていないところがあるので、それに加えて、豊島区では自転車の保険が義務化をされたということを総合的に区民の皆さん方に知らせるためのいい材料だと思うので、町会や、敬老会の皆さんもそうですが、このナビラインの整備とあわせて、その地元の地域には、細かく宣伝をしていただくと、この自転車に対する意識がこれからどんどん変わってくる、変わっていかないといけないというような啓発になると思うので、ぜひお願いしたいと思います。

ちょうど、この南長崎の地域というのは、新しいまちづくりができているところなの

で、その辺の相乗効果であわせてやっていただければと思うのが一つでございます。

あとは、現実的には、効果というと、これは本当に長い目で見ないとわからないところがあるとは思うのですけれども、ナビラインのところは、自転車が走っていても、平気で車がとまっているような状況もあるものですから、ナビラインを整備したところ、また、これからするところについては、特にそのような表示というか、わかりやすいようなものを今まで以上にやっていただくと、相乗効果で自転車に対する意識が少しずつでも啓発できるいいチャンスだと思います。頑張っていただければと思いますので、ご意見だけ申し上げます。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。

そのほか、いかがでしょうか。

特に来年度等の予定路線、この辺で、もしご意見、ご質問等がございましたら。

（特になし）

会長：それでは、報告ということで了解したいと思います。

次に、報告事項４、びっくりガード付近の交通量調査結果について、説明してください。

事務局：それでは、報告事項の４、その他でございますが、冒頭に申し上げたとおり、前回の懸案事項になっております、びっくりガード付近交通量調査結果について、ご報告をさせていただきます。

それでは、お手元の資料４０－４①、②とございますので、順にご覧いただきたいと思います。①が調査の概要、②が調査結果をまとめたグラフになります。

まず①の調査概要ですが、調査対象、方法と調査箇所を示しております。左下の図をご覧いただきたいと思います。赤い矢印でアからエと、緑の矢印で①から⑤ということ、あと青いアルファベット大文字でＡからＤまでとあります。

赤い矢印のアからエは、歩行者と自転車を計測しておりまして、矢印は、その進行方向になっています。例えば赤のアですが、これは東口から西口のほうへ歩道を通行する自転車と歩行者ということになります。同様に緑色の矢印で①から⑤とあるのは、それぞれ車両が進行する方向となっております。青いアルファベットは、今回の調査を行った測定地点ということになります。

右上の少し大きな図は、びっくりガードの全体図になっておりまして、びっくりガード沿いの歩道の幅員は約３メートルとなっていまして、この歩道を東口から西口、または西口から東口へ向かって通行しているという形になります。

下の３枚の画像データでございますが、これは調査実施時に、たまたま写真が撮れたということで、自転車がびっくりガードを通行しているような状況が確認できるかと思います。

特に真ん中の絵を見ていただくと、上りのところになっておりますけれども、車の後方に、宅配便の自転車がついているようなそんな状況とかが見受けられると思います。

それで、おめくりいただきまして、４０－４の②の、調査結果を示したグラフをご覧

ください。

今回の調査はびっくりガード東口から西口に車道を走行する自転車がどの程度あるかということとか、歩道を通行する自転車、歩行者の数がどれくらいあるのか、また、西口から東口に向かう車両の数や大型車がどのぐらいいるのかを調査しております。

このＡ３の用紙の左半分は、歩行者と自転車についてのデータ。あとは一番上、車両の⑤の調査結果がございます。右半分は、西口から東口に向かう車両の左折、右折とか、直進の方向における車両の台数と大型車両の混入率を示しております。右半分は完全に車両のデータということになります。

また、一つの方向に対して２つのグラフがあるのは、左側の一番上を見ていただきますと、９月２７日金曜日の平日のデータです。その右側ですが、こちらは９月２８日土曜日の調査結果という形になっております。これは右側の２つのグラフについても同じような構成になっております。

結果ですが、左上の９月２７日金曜日、平日の東口から西口に車道を通行する自転車の台数です。まず、ウのところですか、それは１７時台が最も多く１時間に１０５台になっております。ウですから四段目です。見ていただきますと、四段目の一番左側のグラフですが、最も多いのが１７時台で、１時間に１０５台ということで数字が出ております。

車両の台数は、同時間で３８７台、これは一番上まで見ていただきますと、⑤とウというのがございます。１７時のころに３５８と２９、２９が大型車でございますが、これを足した数字、車両が３８７台ということで、最も多い通行量という形になっております。

この平日に対しまして、土曜日はどうかということですが、やはり１６時台に自転車、車両ともに最も多い通行量になっております。その傾向は、日曜日も同様で変わらなかったということでございます。

それで、左半分の２段目と３段目のグラフをご覧いただきたいのですが、平日、休日とも今と同じ１６時から１７時の時間帯に東口から西口、または西口から東口へ歩道を通行する自転車、歩行者が多いということが見てとれるかと思います。

その下、四段目、五段目のグラフでございますが、これは自転車で車道を通行する台数になっておりますが、これは、西口から東口へ３車線ある車道を通行する自転車の台数は、平日の８時台で８１台、一番下のグラフになりますけども、８１台ということで自転車が通行していることになります。

続きまして、右半分のグラフに、目を移していただきたいと思います。これは車両のデータでございますが、明治通りに出る交差点での交通量と大型車の混入率のグラフになっております。

①ですが、左折の台数と②の左折の台数を足した台数が左の車線を走行する台数ということになっております。③は交差点を直進する台数です。平日、休日ともに９時及び１０時が一番多い台数になっております。また、大型車の混入率ということで見ますと、１１時台が一番多くなっているということでございます。

そして、④の右折ですが、冒頭の資料確認の際に差しかえをお願いさせていただきま

したのは、この７時台のところの数字が抜けておりましたので、こちらを差し替えさせていただきました。この状況といたしましては、直進と同様に、やはり９時台、１０時台が一番通行量が多くなっているということでございます。

⑤というのが、西口方面へ向かう車両の台数でございまして、大型車の混入率としては、朝早い７時台が最も多くなっているということでございます。⑤のところは、一番左側の一番上の数字と同じ数字にはなっております。

私からびっくりガードの交通量調査結果の報告は以上となります。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。

この箇所について、ナビラインを引くときどうしたらいいのかという議論で、前回、いろいろとご意見がありました。とにかくデータがないと議論もできないということで、細かく調べていただいたというのが現状ですね。

ということで、非常に複雑なデータが出ていますので、すぐにはわからないかもしれませんが、何かお気づきの点があればということと、この場所についての議論は、やはり専門の方に少し細かく議論していただいて、分科会ということでやっていただいて、その成果を来年に向けて、どうするかを決めて、この場所についてどうするかということで決めたいと、一応、そんなスケジュールで、事務局としては考えているということで。

本日は一般的なご意見、まだ、消化不良のデータかもしれませんが、気が付いた点、あるいは、こういうことはどうなっているかというようなことが、ご質問がありましたら、今後さらに調べるべきことがあったらということでご意見を伺えればと思います。

大型車の通行量を調べていただいたのは、前回の議論で、少なくとも危険なのは、エとウの自転車ですか、車道を通っている、この自転車のところにナビラインを引くということは、特に側壁と何かあったとき、転んだときにぶつかるとか、いろいろな問題があるから引かないほうがいいという意見もありましたし、そうでなくて、やっぱり全体的に引くものは引いておいたほうがいいという意見がありましたので、その辺に関係して、必要と思われるデータということですね。

特に大型車だと、車線幅をたくさん必要だと。しかし、大型車がそれほど多くなければ、何メートル、実際何メートルか知りませんが。中央線の位置とか、あるいは、車線の幅を今まで３．２メートルだったのを、３メートルにできないか。３メートルにすれば２０センチ空くから、その分だけ自転車のほうへ振るというようなことができないか。かなり専門的な議論が必要なのですが、その辺のチェックがまだできていませんし、警察には、ぜひ現在の寸法がどうなって、交通量的にはどうかと。

それから、交通規制そのものは必要かどうかですね。ピーク時だけ特別な何かをするか。これは自動車のほうを含めてですね。その時間帯、あるいは休日と平日の話ですね。その辺で特に何か注意することが必要かどうか、その辺を含めて総合的にしていただいて、これは専門的に見ても、１回のデータですから、どれだけ、ほかのときに当てはまるかというのは、問題があるかと思います。とりあえず、取りかかりとしてのデー

タということで見ていただければと思います。
一応、私から追加的なことはそのようなことがございます。
何かご質問、ご意見等ございましたら。

X委員：ちょっと疑問があります。

会長：はい、どうぞ。

X委員：自動車道も自転車が通行できるということで、びっくりガードの自転車走行が増えたのは、当然わかっておりますけど、何で歩行者用の階段の道路がありながら、びっくりガードの歩行者が歩かなきゃ、この中に宅配のも写っていたけど、歩いている人も写っていますよね。そこを堂々と歩行者が歩くというのが、ちょっと合点がいかないところです。どうして歩行者が、自転車は増えて当然だと思うのですが、自転車は自動車道を通らなきゃならない、ナビラインを引かなきゃならない、というような、そういう制度になっているからわかるのですけれども、歩行者が通行しているという実態が、ちょっと合点がいかない。
このびっくりガードは、こういう交通制限がない時代というのは、本当、自転車の通行はだめだったのですよね。それで、知らないで、私も元気なころは、自転車に乗れていた障害者なんですよ。それで、あそこを下ったときにお巡りさんに捕まって、すごく怒られた。「おまえ戻ってこい。ここに何て書いてある」、下から呼ばれて、自転車を押して行ったら、「ここは、自転車は通行禁止なんだ、これが見えないのか」とえらく怒られたという経験があります。
だから、その当時は一般道路がどうか知りませんが、びっくりガードは、特別に自転車は通行してはいけないという規制があったのだと思います。それを見落として、私だけじゃなくて自転車は通行をしていたと思うんですよ。
だから、それはさておいて、歩行者が通行しているということに対する、ちょっと疑問があったので、質問させていただきました。
以上でございます。ありがとうございます。

会長：ありがとうございました。
ご指摘のとおり、歩行者も含めた議論が当然必要で、歩行者も一応調べていただいているのですが、今のは、ご意見ということで伺っておきたいと思います。
どうですか、副会長、このあたりの関係はいかがでしょうか。

副会長：まずは原則論というか、一般論で申しますと、ナビラインを引くというのは、そこを走らなきゃいけないという意味ではなくて、走っている人を安全にするためであると言うことです。ここを見てもウとかエで、現に車道を走っている自転車がいるので、その人たちを安全にするために引こうというのが、今の国の考え方、ということだけは申し上げます。

ただ、私自身も、この道路はかなり問題があると思っています。まず、区に伺いたいのは、この道路をどうされようとしているのか。自転車以前の問題として、区の、池袋駅周辺とか、東西の、例えば車のことをどうされようとしているのか、あるいは特に歩行者ですね。今バリアフリーの話をされていたと思うのですが、ここは重点整備地区になって、特定道路になっているのかどうか。バリアフリーの観点で、かなり問題がある道路だと私は思います。

その辺の都市計画とか、バリアフリーという観点で、区の方針のようなものをまず教えていただけるとありがたいです。

会長：前提となる区内の道路の取り扱いの中でどうなっているかという話です。特にバリアフリーとの関係ですね。

事務局：今、ご指摘をいただいた池袋地区ではバリアフリー基本構想が定まっておりまして、その中の重点整備地区の中には、びっくりガードの池袋駅寄りがエリアとして入っております。びっくりガードは、準生活関連経路として位置づけられているのが、池袋寄りの片側が位置づけられています。なぜ準かというと、バリアフリー基本構想をつくる中でも、構造的に、なかなかバリアフリーが厳しいところですので、将来的にあそこについては、人工地盤の東西デッキ構想もありながら、そういうものも活用して、バリアフリーについて対応していこうという位置付けにはなっております。

重ねて申し上げますと、準生活関連経路としての位置付けがありながらも、対策がなかなか物理的に厳しいところですので、将来的な対応をしていくという方向性がバリアフリー基本構想の中に位置づけられているということでございます。

副会長：はい、よくわかりました。ということは、やはり短期的にどうするかという、ここでの議論の先に、この先、区として、準を取って、いわゆる車椅子の方も、ちゃんと東西渡れるような立体横断施設という、要するにエレベーターを含めた横断施設というのがやっぱり必要だというお考えはあると、ただ、今のところは難しいので、準がついているということなんですよね。

事務局：はい、ご指摘のとおりです。ただ、今ご覧いただくと、びっくりガードの上空にはダイヤゲートビルがございまして、西武プロパティーズが今建築されていますが、デッキが今年度末にでき上がる予定です。そのときに、びっくりガードの両側からエレベーターでの歩行者のバリアフリー化はできます。地上の道路面からデッキにエレベーターで上がって、平坦である人工地盤を渡って、その反対側に行くということは物理的にできるようになりますが、自転車については、そこのエレベーターに乗れる構造ではないので、人はできますけれども、自転車がなかなかできないという状況です。今のご指摘については、将来的な課題としては十分認識をしております。

副会長：ありがとうございます。

今エレベーターがこっち側についていますよね、新しいビルのところで。交差点の反対側もできるということですか。

事務局：それはできます。

副会長：バリアフリー経路にはなり得るということですか。

事務局：人についてはなり得ます。

副会長：わかりました。では、その上で、そういう経路を確保されたという上で、自転車について、どうするかというのは、次の議論ができるということでよろしいですか。

事務局：はい。

副会長：わかりました。新しい情報をいただいたので、分科会というか、そういうところで少し、多少ハード整備も含むかもしれないけど、何か議論ができるかもしれないという可能性を今伺ったわけでございます。ありがとうございました。

会長：前向きな可能性があると。人については、だけど、自転車についてはどうか。それはそれで、一つの進歩ですよね。そうすると、バリアフリー基本構想も多少修正がいるということですね。

それは、都市計画サイドで出てきています。そのタイミングと、こちらの自転車のほうは、短期的に自転車のほうを中心にどうするかということで、まだ現在の新しいデッキとの関係では、自転車については対応がないということですので、そのときに、こちらはどのくらいの人が流れるかというのを見ながらいくと。もう既にオープンが近いということであれば、来年にその辺のオープンしてからの人の流れを確認しておくということも重要ですね。

その辺のタイミングは、また分科会のほうで議論していただければと思います。

はい、どうぞ、C委員。

C委員：東西デッキ構想も、それから西武のつなぎのほうもわかっていまして、非常に悩ましいなという、聞けば聞くほど悩ましいなと思います。かといって、この東西デッキのところが東西デッキでなくて、下のところ、そのまま道路も通せない、自転車はおりて、歩行者と危険なまま行くというような現状を続けるかどうか。

もう一度、確かに歩行者のバリアフリーができたということは、恐らく、東西デッキをつなげるところの段階でお考えだということだと思っています。それは、非常にありがたいのですけど、同時に、やはり自転車もラインを考えませんと、今のままですと、また危険度が増すか、そうでなければ、非常にコンビニエンスではなくなるような状況がより進展してしまうのではないかという気がします。ただのお願いでございますけど

も、これだけの資料をつくっていただいて、なるほどと思いました。あそこを通らないと、東西が結べないというような非常に悩ましい世界を我々は常に感じていまして、自転車乗りの方にとっては、特に頭の痛いことです。

特にスポーツ系の自転車に乗っている方にとっては、あのぐらいの坂ですと、どんどんすぐ下りて、すぐ上るというような、同時に、Ｐ委員はよくご存じだと思うのですが、電動アシスト付きの自転車、今の自転車は、本当に性能が高いので、逆に危険性が増していると思います。

そのような中で、このままですと、この前ご指摘のあったように、壁をつくったらどうかという意見だと、壁にぶつかると危ないというような、八方ふさがりのような方向性になってしまってはいけないと思います。議論を進める、最初のこの今の段階にあって、小委員会が出来上がって、そこで、委員会で専門家の方々、学識経験者の方々が入っていただいて、議論をするわけでしょうけども、ぜひ自転車の走行空間がありきでスタートしていただきたいと思います。物理的に、非常に難しいことは十分わかっていますが、その部分の中で、自転車を排除しないと言ったら失礼ですが、自動車ありき、自転車は無しというわけではないと思うのですけれども、自転車ありきの空間走行の実現をぜひ前提として、考えた上での議論を進めていただきたいというのが、私のお願いでございます。あくまでもお願い、要望でございます。

以上です。

会長：ありがとうございます。

その点は、皆さん、合意しているというふうに、私は理解しているのですが、ぜひとも確認しながら進めていっていただきたいと思います。

そのほか、Ｇ委員どうぞ。

Ｇ委員：データを出していただいて、拝見をさせていただいた中で、この写真を見ていただくのが一番わかりやすいですけど、車に自転車が間に入り込むような形で通行しているのは、本当危ないなと思います。

前回のときも、申し上げましたが、ここは、自転車が通るのは本当に危険で、逃げ場がない特殊な道です。構造上にも問題があるのはあるのでしょうけれども、私は非常に危険だなと思っていて、行政側、役人の方針では選択肢を与えて、必ずここを通れということではないので、降りて歩道を押すという選択肢と、自転車で通るという選択肢というお話だったのですが、このナビラインを引くと、Ｃ委員に反対するわけではないという前提でお聞きいただきたいと思うのですけど、必ずしもスポーツ用の自転車だとか、電動アシスト付き自転車とは限らないので、ナビラインがあると、やっぱりそこを通らなきゃいけないのかなと思う方もいらっしゃると思うのですよね。

先ほど、Ｘ委員のお話の中で、私も地元は池袋なので、先輩方の意見を聞くと、子供のころ、びっくりガードを自転車でびゅっと行くとお巡りさんに見つかって、「やり直してこい」と言われますという話をやはり聞きますので、ある程度の年齢の方はびっくりガードは自転車は通っちゃだめなんだという認識で、今も生活している方がいっぱい

いらっしゃると思います。そのあたりも考えて、もちろん、分科会で、専門的なご議論をしてくださると思いますので、その方針を踏まえながら、ぜひ慎重に進めていただければ、と思っておりますので、よろしくお願いします。

会長：ありがとうございました。
　そのほか、これを進めるにあたって、ご注意とかご意見がありましたら。

Ｘ委員：ちょっと愚痴になってしまうと思うんですけれども、いいですか。

会長：Ｘ委員、どうぞ。

Ｘ委員：本当に自転車便利で、乗れる人にとっては最高の温室効果ガスも出さないで、車よりは、車を排除してと、そういうわけには、今の世の中いかないと思いますけども、やはり楽なものに人間対応、遠回りをして行くという考えを示さないで、近道を通ろうとする。その道を突っ切ろうとするイノシシじゃないけど、前に進めば、もう後戻りできないというような生活になれ過ぎて、そういう事態が私は起こっているような気がします。
　今、電動車椅子で生活していますけど、本当、私もびっくりガードを通りたいです。近いから、真っすぐだから。だけど、遠回りします。というのは、やはり一般道路でも、遠回りしないと、とてもじゃないけど、歩道が走れないんです。なぜ、歩道が走れないか。歩道が悪路だからです。車の道路は、すばらしく滑らかで走りやすいです。自転車だって車道を走れば、もうガタガタ道を走らなくて済む。ガタガタ道が、一番凹凸が激しい歩道なんです。いつまでたっても歩道は車道並みの滑らかな道になりません。
　それを変えていくのには、本当のバリアフリーというのができ上がる豊島区なら豊島区の完成した道、東京都なら東京都の歩道だと思うのですけども、このレンガ歩道というのがよくないです。新しいうちはいいんです。そのうちボコボコになってくるんです。浮き上がったり、沈んだりしてくると悪路になるんです。その悪路の歩道が至るところにあります。これは我々だけじゃなくて、杖をつく、手押し車をする高齢者、バギーを押すお母さん方からも苦情が出ているはずです。そういう点においては、やはり、自転車に関する会議ですから自転車の話が優先になると思いますけれども、やはりレンガ歩道、障害者の立場でしか言えないことですが、レンガ道路の上に点字ブロックを引くと、なおさらバリアでなくなるんですよね。道路づくり、歩道づくりにおいて、考えていかなければいけないのは、歩道が余りにも狭過ぎる。車道は王道です。もう車のための王道ですから、だけども片隅に追いやられているのは、歩道なんですよ。目白通りだってなんだって、狭い歩道をぶつかりそうになりながら、遠慮しながら走らなきゃならない。そういうような状況です。
　だから、車道に自転車道路のナビラインを引いて、自転車を通そうと、今一生懸命行政側、国側、都側、頑張っていると思うんです。その気持ちは当然だと思います。歩道から自転車を車道に移したいという、そういう気持ちが皆さんの委員たちを集めて、こ

ういう会議をやっているということは重々承知の上です。
　ということで、愚痴になりましたけど、終わらせていただきます。
以上でございます。

会長：ありがとうございました。大変重要な基本的な点ですね。
　そういう意味では、この豊島区には歩行者歩道整備計画なんて、何かマスタープランはあるのですかという話と、海外では今ストリートのマスタープランということで、やはり車中心を見直そうと、温暖化もご指摘になりましたけれども、それも非常に大きいあれで、車ありきという、今実際にはなっていますが、それが、そもそもおかしい、そろそろ変えなきゃいけないというのは世界の動きなのですね。
　それから、こういう大都市の、しかも中心的なサブセット、副都市的な池袋が、車は全然今までどおりでいいですとは、ちょっと言っていられないと思うのです。そうなると、それを、車をどういうふうに賢く使うか、それにあわせて、当然、ストリートを使う人は、既に池バスでもスローモビリティということで始まっていますよね。新しい動きが始まっています。
　それを、全体を含めると、やはり車というものの使い方をもう一度考えながら、街路の使い方、ストリートをどう使っていくかということをきちんと議論、その中で自転車・歩行者、いろんな人がいるのだということです。子供たちもいる、お母さんたち、乳母車もあるし、特に手押し車とか、高齢者、我々にとって、杖をつく人もたくさんいらっしゃいますから、それが前提の中での池袋ということであり、豊島区ということがあると思います。

Ｘ委員：自転車を使っている人も電動アシスト付き自転車を使っていても、遠回りをしたって、安全に歩行してください。

会長：いろいろルートがあるわけですね。車なら、もっと遠回りをしていいのかもしれません。だから区としての行政の姿勢も問われるし、もちろん、区議会でも、ぜひ議論していただきたいことですよね。
　これは、長期の視点が必要な議論ですから、当面のその中の一部の自転車は、一応、そういう大きな方向の中で、議論を納めざるを得ないということを考えながら、また分科会で少し揉んでいただきたいと思います。
　はい、事務局どうぞ。

事務局：ご意見ありがとうございます。事務局でございます。
　今、いただいたご意見の中で、何点かご報告させていただきたいと思います。道路のインターロッキング、タイル等々でございますが、景観という面で、ここ何年かといいますか、何十年かの中では、そのようなインターロッキング舗装が増えてきているというのは事実でございます。
　そのような中でも、２０年、３０年前は歩道と車道では、道路構造が違っていまし

て、歩道のインターは年月とともに、車が乗り入れたりするところというところは、相当段差が出てきているという状況があります。

そういった中では、今の道路構造は、歩道におきましても、車が乗り入れる可能性があるところについては、車道並みの構造にして、段差ができないような構造でインターをつくっております。

古いところは、車がたまに乗り入れるところでも段差ができているといった状況で、そこに支障を来しているような段差、これは早々に直さなくてはいけないのですが、そのような形で対応しているといったことでございます。

また、歩道の幅員、これについてはやはり限られた中で、どういう形で道路断面をつくっていくかという形になっております。車道につきましては、やはり最低限１車線をつくるという形をとっていきますと、なかなか総幅員の中で、どういう構成をしていくかというところは計画論になりますけれども、進めています。

１例でございますけれども、現在のここの庁舎の脇、環状５の１号線地下道路をつくってございます。これが完成しますと池袋駅に用がない車については、そのバイパスとなります環状５の１号線を通っていただくことによって、池袋駅周辺、池袋の駅前ですけど、今大体３万台が走っております。そのうち、２万台がこちらに移転をして、変わっていって、池袋駅周辺については明治通りが、１万台程度になるだろうという予測をしております。３万台が１万台になれば、当然、今４車線ある道路を２車線にして、歩行者の空間としての歩道を広げられないかとか、そういった将来的な構想も持っております。歩行者優先、そして歩行者が安全に通れる道路づくりということは重要なことだと思っておりますので、可能な限りで進めていきたいと思っております。

私からは以上でございます。

会長：ありがとうございました。

駅前とか、駅の周辺はそういうことだということですね。ぜひ生活道路についてもご検討いただきたいということが自転車の関係では出てきますよね。

そのほか、何かご意見ございますでしょうか。

Ｚ委員：私も西側から東側に自転車を乗っているときには、どちらかというとスロープのほうをどうしても利用するんですけれども、スロープ利用して上がって、交差点のところまで行きますと、左手にラーメン屋さんがあって、歩道が狭いものですから、結構、歩道からみんなはみ出して、待機されているんですよね。信号が青になっても、左折する車がせり出してきて、自転車はなかなか直進ができない。本当に人の間を縫って押して歩くか、空いたところで乗って渡るというケースがたまにありますが、また、信号ですが、例えば歩道を歩行者が渡って、今度は自転車が専用で信号機といいますか、自転車優先の信号機を設置するなりして、その後に左折車が行くというような、こういう信号機というのは取り付けることは可能なのでしょうか。その辺もちょっとお聞きしたいなというのが１点あります。

議論は、自転車のネットワークを形成するということですので、ナビラインは私も必

要だと思っています。それぞれ人が判断してスロープを利用するのか、ナビラインを利用するのか、それはもう個人の選択だと思っていますが、安全で自転車も歩行者も渡ることができるような、そういう何か工夫がないのかなと思っておりまして、よろしくお願いします。

会長：ありがとうございました。自転車の信号処理のほうでの工夫。これは、交通規制にはなり得ると思いますが、その辺はまた調べていただきたいということですね。都内では、まだないのかもしれませんが、自転車の通行区分ということですかね。基本的に交差点でも自転車は車道ですかね。

副会長：車道走行が原則です。

会長：車道ベースでね。ご指摘のように今回は交通量的な調査をしましたが、ビデオ的なチェックをしますと、具体的にわかりますので、そんなことも、ぜひ分科会では、また調べていただきながら議論を進めたらどうかと思います。

ありがとうございました、ご指摘をいただきまして。

Ｓ委員、どうぞ。

Ｓ委員：こだわるようですが、びっくりガードでも事故件数というのがデータとしてあるならば、お示しをしていただきたいというのが第１点。

第２点は、なかなか見にくいのですけれども、９月２７日のイのデータと、その下の９月２７日のエのデータとを見ると、イのデータは、午前８時台に９７台の自転車が西から東に通行しています。エのデータは、同じ８時台に８１台の自転車が車道を通っていっているということを示していると思うのですが、仮にナビラインを引くということで、今まで歩道を走っている自転車が車道を走るということになると、おおむね８１足す９７ですから、１７０台近く１７８台の自転車がすさまじい交通量のところを走っていくということになりかねない。

一方で、車の危険性というのは非常に増えていて、最近はテレビで毎朝のようにドライブレコーダーで見せられるわけですけれども、逆走の暴走車を初めとして。つまり車のマナーは割と悪くなっているのに、ナビラインを引くといっても、現実に、歩行者や自転車のリスクが増えるようなそういう施策についてどうなのだろうかというのは、私は、まだ疑問を持っているということです。例えば、もう発想を転換して、渡し船方式みたいなことが可能なのか。西と東にプール場を置いておいて、レンタサイクルでもって回すとか、そのびっくりガードのところはもう基本的に歩いていただくというようなそういうようなことができないのか。なかなか難しいとは思いますけど、これからのマイサイクルからレンタサイクルというような形になっていくとすれば、とりわけこういうところはレンタサイクルを中心に動かすというようなことになるとすれば、考えられなくはないなと思いながら、今、皆さんの議論を伺っていました。

構造上で何らかの対応ができれば一番いいのですけれども、どうも今なかなかそうい

うことにいかないということで、私自身も結論を出しにくいなということで、これは感想でございます。

以上です。

会長：ありがとうございました。一つのご意見ということで検討していただければと思います。

そのほかいかがでしょうか。お気づきの点。

事故のデータというのは、いかがでしょうか。

事務局：びっくりガードでの事故のデータは、今は持ち合わせてございません。そういう統計があるかどうかを、確認しますが難しいかなという状況です。

会長：具体的な事故の場所が公表されていれば、ぜひ警察の皆さんには、交差点のどの位置で起こったかとか、そういうのが出てくれば、また検討の余地はあるかと思います。

これは全国を見ますと出しているところもありますから、ある調査に応じてですね。一般的に公開はないと思います。その辺は、また検討していただくということだと思います。やはり、いろいろなデータを見て、実際の動きがどうかというのを見ないとわからないところがあると思います。

しかし、この写真を見る限り、エのところの交差点に向かうところですよね。自転車ですか、歩いているわけじゃないのかな、右側は、かなり、幅をとってあるみたいですね。ここにナビラインを引くと、車の車線と自転車がはっきりしますので、私はある程度、幅があったら、むしろ入れたほうがいいのかなという感じは、この写真だけを見ますと、見えます。その前後がどうかとか、いろいろなことがあると思います。

今までの議論では、やはり総合的な議論と交通、車についても、やはり規制が今のままの形がいいのかどうか、一部禁止したほうがいいのか、そういう周囲のことも含めて、広くデータに基づいて議論をした上で、早急に答えは、出にくいものかと思います。

そのほか、何かご意見ございますでしょうか。

（特になし）

会長：ありがとうございました。報告事項４は、その他ということで、びっくりガードの話はありましたが、何か全体を含めて、さらにご意見等ございましたら。

どうぞ、M委員。

M委員：最初にご説明いただいた交通安全啓発の中で、気になったのですが、今のと合わせてですが、こちらのほうの自転車の啓発活動で一生懸命やってくださっている自転車の正しい乗り方だとか、マナーだとかを身につけるということで、これは、自転車を利用する者の対応の仕方を一生懸命教えてくださっているのだと思うんですね。

私、一度も出たことがないので、このようなところで言うのは大変失礼なのですが、この自転車を乗る方たちが一生懸命、これをマナーを守って事故を起こさないというこ

とはないと思うんですね。どこでそれでは起きるのかということがないんですね。一生懸命マナーを守ったよ。守ったけども事故に遭ってしまったということは、どこに原因があるんだろうということをやはり我々は考えていかなくてはいけないのではないかなと思います。

その一つの大きな問題として、このびっくりガードの問題として出てきていますが、先ほどお話、意見の中にもありましたように、障害者の方たちが不便を感じていること、危険に思っていることというのは、私たちも実際に目にしています。そういうことを含めた中で、ここの検討会も考えていかなくては、きちんとした事故の減にはつながっていかないんじゃないかなという気がしました。

会長：ありがとうございました。

他の地域等では、自転車等だけではなく、ヒヤリハット地図でやるとか、危ないと思ったところはどこかというのを住民と一緒に聞いて、それを印つけて、皆さんでその情報を共有してもらうんですね。確かに、自転車について、こういうところで実際に事故が起こっていますとか、そういうことが啓発の資料があると、非常に、皆さんも納得しやすいかと思います。

これは、少し警察さんにそういう情報があるかどうか、そんなことを含めて、相談されたらいいかと思います。

ありがとうございました。

そのほかお気づきの点、何かございますでしょうか。

（特になし）

会長：特になければ、本日については、それまでです。

次回の協議会は、資料によりますと、一応、来年の令和２年５月ごろということでよろしいですか。

事務局：はい。

それでは、会長、次回の日程の前に、前回の協議会で出たご質問とご要望に、二、三点ほど、ちょっとお答えをさせていただいて、最後ご案内をさせていただきたいと思います。

会長：どうぞ。

事務局：済みません、時間もかなりきておりますけれども、お願いしたいと思います。

それでは、まず、会議録もございますので、ご覧いただいた上でと思います。

会議録の５ページにございますが、駐輪場の利用について、複数月の契約のご要望を委員からいただいたところでございます。回答としまして、目白地域の駐輪場で１０月１日から３カ月と６カ月の複数月の契約を開始したところでございます。

また、来年度の４月から巣鴨地域でも同様に開始をする予定で今進めております。少しずつですが利用しやすい駐輪場にしていけるよう区としても努力してまいりますの

で、よろしくお願いいたします。

次２点目は、会議録の１１ページでございます。前回も議論にありました劇場通りのパーキングメーターの利用率がどのようなものなのかというところでのご議論があったかと思います。

こちらですが、パーキングメーターの担当部署、管理を担当している部署が警視庁の駐車対策課というところでございまして、そこで確認をさせていただきましたが、正確な利用率というのは、所管でも把握をしていないということのようでございましたが、パーキングメーターの稼働時間が午前８時から午後８時までの１２時間ということで、実際に利用料金を支払った収納率というものが存在しておりまして、それが１月から８月までで約４０％というご回答をいただきました。

この収納率というのは、ほかのパーキングメーターよりもかなり高い状況ということの確認をというか、そのようなコメントをいただいております。

この４０％という数字には、料金を支払わないで利用している車両というのも中にはありますが、そういうのは含まれていないということでございますので、実際の利用率は、もう少し高い数字になるのかなと考えられます。

最後の回答という形でさせていただきますが、会議録１７ページにＣ委員よりということになりますが、自転車の撤去費用についてのご意見とご要望をいただいたところでございます。

この中で、放置自転車１台当たりの撤去費用を広報等で周知したほうがいいのではないかというご意見をいただきました。来年度になりますが、５月に放置自転車禁止区域の記事を広報に掲載する予定となっておりますので、そのとき、一緒に掲載できればいいかなというふうに考えております。

また、豊島区の放置自転車の撤去手数料について、現在５，０００円の手数料を徴収しているが、他の自治体の撤去手数料も知りたいというご希望をいただきました。

２３区内の情報でございますが、豊島区と台東区、墨田区、中野区、杉並区、北区、荒川区の７区が５，０００円という撤去手数料で、４，０００円という撤去手数料をとっているのが４区、３，０００円は９区というような状況でございます。

済みません、会長、報告事項は以上となります。

会長：はい。

事務局：よろしいですか。とりあえず、報告事項ということでお返しいたします。

会長：ああ、そうですか。これは最初にやっておくべきことだったかもしれません。申し訳ございません。

何か今のお答えということで、幾つか新しいデータが出てきていますので、ご質問がさらにございましたら、何か。

（特になし）

会長：ありがとうございました。

そういたしますと、本日もいろいろ質問事項がありますが、これ来年の５月まで時間があるので、議事録を出しますので、チェックしていただきます。この質問については、こういうことがわかりましたということだけメモを送ってきていただければ、次に続きやすいと思います。形の会議録ではなくて、実績に役立つ会議録ということにしていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

そんなことでよろしいでしょうか。

それでは、次回について、どうぞ。

事務局：次回の協議会は、令和２年５月を予定しております。改めてご通知を申し上げますが、ご出席いただきますようよろしくお願いいたします。

また、今回から報償費を口座振替払いという形で、お願いすることになりました。所得税を源泉徴収いたしました金額がご指定の銀行口座に振り込みとなります。来年に振り込みという形になりますけども、ご了承いただければと思います。

以上でございます。

会長：ありがとうございました。よろしいですね。

それでは、大変いろいろなご意見をいただいて、ありがとうございます。最後に事務局どうぞ。

事務局：長時間にわたりまして、ありがとうございました。本日、チラシをご用意させていただいております。宣伝という意味でさせていただければと思います。

ＩＫＥＢＵＳに乗ろうということで、この赤い電気のバス、１１月２７日より池袋駅周辺の乗り合いバスとして運行を開始したところでございます。１回２００円、それからお得なフリーパス券ということで、１日券５００円をご用意しております。

裏面になりますと、ルートマップといたしまして、青いルート、これは下に地図がなくて申し訳ないのですが、１番のところは西口からＨａｒｅｚａ、それからサンシャインという形で青いルートで回っていると。赤いルートについては池袋の東口、Ｈａｒｅｚａ、それからサンシャイン、それから、ここの庁舎というところを主な停留所として回っております。おおむね２０分間隔で回っておりますので、ご利用いただければといったところでございます。

以上でございます。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。

一応、順調に動いているということを聞きましたけれど、よろしくお願いいたします。

それでは、これで閉会ということです。本日はありがとうございました。

（午前 11 時 37 分　閉会）

【会議の結果】 ・令和元年度実施事業の報告 ・豊島区自転車走行環境計画等についての協議 （委員の欠席） 星京子、足立勲、木津和久、渡貫貴浩、吉田雅彦、松田宗能
【配付資料】 ・資料 40-1　令和元年度豊島区の主な交通安全啓発活動 ・資料 40-2　自転車ナビライン整備路線図（令和元年 9 月時点） ・資料 40-3　令和 2 年度　自転車ナビライン整備予定路線 ・資料 40-4　びっくりガード付近交通量調査結果 ・参考 40-1　第 39 回豊島区自転車等駐車対策協議会　議事録 ・参考 40-2　豊島区自転車等駐車対策協議会　委員名簿
【その他】 ＜次回会議の予定＞ ・第 41 回　全体会 令和 2 年 5 月頃　開催予定