

品川区自転車活用推進計画策定協議会（第2回）

令和5年3月29日

事務局	<p>それでは定刻となりましたので、ただいまから、第2回 品川区自転車活用推進計画策定協議会を開催させていただきます。</p> <p>委員の皆様には、年度末ご多忙のところ、ご出席を賜りまして、ありがとうございます。本日、事前に2名の委員の方から欠席の旨、連絡をいただいております。京浜急行電鉄株式会社、塚平委員、品川区企画調整課長、佐藤委員については、本日御欠席でございます。</p> <p>まず、本協議会は品川区自転車活用推進計画策定協議会設置要綱に基づき公開することとしておりますが、本日の傍聴希望者は現在のところおられません。</p> <p>次に、委員の皆様には、事前に送付させていただきました会議資料をお持ちいただいていることと思いますが、資料の確認をさせていただきます。</p> <p>次第、委員名簿、座席表、それから資料1として前回協議会の補足資料、【資料2】アンケート調査の結果概要、【資料3】品川区の自転車利用における課題、【資料4】計画の方向性、【資料5】自転車ネットワーク整備対象路線の検討の8点の資料を事前にお配りしているものでございます。また本日、机上でA3横の拡大図を2部お配りしてございます。</p> <p>資料の不足等はございませんでしょうか。</p> <p>それではこれより、会の進行は委員長に行っていただきたいと思ます。委員長、よろしくお願いいたします。</p>
委員長	<p>それでは委員長の寺内です。よろしくお願いいたします。</p> <p>とても暖かい陽気で、気持ちのいい春の午後、どこか出かけたくなくなってしまふような感じがありますけれども、すみませんが2時間ほどお時間をいただきまして、品川区自転車活用推進計画を策定していきたいということで、皆様、活発な御意見をいただけるよう、よろしくお願いいたします。それでは着座にて進めさせていただきます。</p> <p>では、早速次第に沿って進めてまいりたいと思ます。では題目の①と②、これは資料1と資料2になります。事務局のほうから御説明をお願いいたします。</p>
事務局	<p>説明のほうは着座にてさせていただきます。</p> <p>それでは、お手元の資料1を御覧いただけますでしょうか。前回の協</p>

議会の中で補足すべきとされた事項などについて御報告させていただきます。

ページをおめくりいただきまして、2ページ目でございますが、自転車ネットワーク計画策定時に整合を図るべき計画として、「東京23区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画」につきまして記載をさせていただきます。区内では、国道1号線と国道15号線などが含まれております。前回お示した表からこちらが漏れておりましたので記載し、本日の後半で御説明する自転車ネットワークの選定手順に反映したいと思っております。

ページをおめくりいただき、5ページ目をお開きください。こちらは、令和4年4月に公布された道路交通法の改正についてお示しさせていただきます。特に赤枠で囲いました電動キックボードに関連する事項と、最下段のその他にあります、全ての自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用の義務について、自転車活用推進計画と密接に関わりますので、以降の検討はこちらに留意して進めてまいります。

次に6ページでございますが、6ページ目を御覧いただきまして、自転車の交通違反に対する取締りが強化されている背景とその内容について、また自転車安全利用五則が令和4年11月に改定されておりますので、そちらの内容を記入するとともに、こちらにも留意して検討を進めてまいります。

続きまして、7ページでございますが、7ページ目からは、シェアサイクルと路線バスを整理したものでございます。

8ページと9ページを御覧いただきますと、例えばですが8ページ、ここから横の資料になって見づらくて申し訳ございません。8ページ資料の中央上側のほうに、大崎西口公園から、その直下にありますセブン-イレブン西品川2丁目など、ここが非常にグレーの線が太く記載されております。

それから、資料の8ページの右上になりますが、天王洲オーシャンスクエアからこうなん星の公園のルート、そこも非常に太い線につながっておりますが、そもそもこちらはバス路線がない箇所、またはバス路線はありますが、それを利用すると遠回りになる箇所ということで、シェアサイクルの利用者が多い状況が見られるところでございます。

一方で、資料のこれも8ページになりますが、中央の大井町駅中央口(西側)からセブン-イレブン大井店などでは、ここも非常に太い線とな

っていますが、バス路線が近傍にもありますが、シェアサイクルの利用が多い実態も見られる箇所というところとなっております。

次にページをおめくりいただきまして、10ページからは、自転車関連事故の現状を示してございます。10ページの表4-1は、道路幅員別及び事故類型別の自転車事故発生状況を示しております。特に表の中の赤枠で示した箇所からは、自転車対自動車の事故は幅員の広い道路で多く、自転車単独・相手無しの事故は幅員が狭い道路で多くなっているのを見て取れます。

右側の11ページ、表4-2では、世代別・事故類型別の自転車事故発生状況を示しておりますが、赤枠で囲いました左上では、自転車対人の事故は年齢が若い人ほど多く、その右側の赤枠、自転車単独・相手無しの事故は高齢者ほど多いことが分かります。

また一番下の赤枠では、どの年齢層においても幅員の狭い道路での事故が多いことが示されてございます。

駆け足ですみませんが、ページをおめくりいただき、12ページを御覧ください。12ページでは、区内の自転車の違反内容を示しております。安全不確認が13%と多く、次に運転操作誤りが11.4%と多い状況でございます。

次にページをおめくりいただきまして、14ページからは、区内における自転車事故の発生箇所を示してございます。事故のデータから発生箇所を図化するとともに、100メートル当たりに換算し、色分けをしてございます。

15ページを御覧いただきますと、幹線道路だけでなく、幅員の狭い道路でも多く発生している状況が確認できます。

また、16ページのほうを御覧いただきますと、100メートル当たりに換算した色分けの図となりますが、緑からオレンジ、ピンク、赤の順に、赤が事故の多い箇所というところになりますが、第二京浜と山手通りの交差点や第二京浜と百反通りの交差点などが、多く赤色で示されております。図が小さくて申し訳ございませんが、全体的には、区西側で事故が多い状況が見て取れるようになってございます。

前回協議会の補足事項は以上でございます。

続きまして、お手元の資料2を御覧いただけますでしょうか。こちらはアンケート結果概要についてでございます。ボリュームが非常にありますので、一部割愛しながら説明させていただきます。

ページをおめくりいただきまして、1ページでは、アンケート調査の概要を記載しております。アンケートは主に3種類。区内にお住いの在住区民、②としまして、お住まいは区外で、区内に在勤・在学している方、こちらはインターネットモニター1,000人を対象としてございます。また③としまして、駐輪場利用者の方向けに行ってございます。

回収の数等については、資料の最下段に記載のとおりでございます。

ページをおめくりいただきまして、3ページを御覧いただけますでしょうか。回答者の属性のところでございますが、下の年齢層ですが、在勤・在学者及び駐輪場利用者向けアンケートでは、40代から50代の回答が多く占めている状況でございます。

続きまして、ページをおめくりいただきまして、5ページ目でございますが、在住区民向けのアンケートで実施した年齢別の利用状況ですが、80代のところを御覧いただきますと、利用率は低くなることを見て取れますが、それでも3割弱、28%の方が自転車を利用しているという状況が分かります。またその一番下になりますが、全体では約6割弱、56%が自転車を利用しているということで、半数以上の区民の方が自転車を利用している実態が見て取れるところでございます。

ページをおめくりいただきまして、6ページでございますが、地区別の自転車利用の割合を示しておりますが、品川地区、荏原地区で、平均よりも高い自転車利用が見て取れるような状況でございます。

続きまして、7ページ目でございますが、ふだん使用している自転車の車種を記載しております。在住区民及び駐輪場利用者ともに、「シティサイクル」、普通自転車になりますが、3割以上と多く、次いで「電動アシスト自転車」が多くなっております。また右の円グラフ、駐輪場利用者では、「チャイルドシート付電動アシスト自転車」が多くなっており、電動アシスト自転車と合わせると半数を占めている状況でございます。

駆け足ですみませんが、8ページでございますが、8ページでは新型コロナウイルス感染症の拡大前、拡大後（現在）における自転車の利用頻度を示しております。感染拡大後に若干の減少が見て取れるようなところでございます。

その右の9ページでございますが、9ページでは、上の円グラフで自転車の主な利用目的を示しております。主な利用は、やはり「身の回りの買物」が48%と最も多く、次いで「通勤・通学」が23%、「趣味・娯楽・レジャー」が15%の順というところでございます。

ページをおめくりいただきまして、10ページでございますが、図がまた横になってしましますが、自転車を利用する主な理由をお聞きしてございます。在住区民、在勤・在学、駐輪場利用者のいずれも、「手軽に使える」というところと、「早く移動できるから」が50%以上となっております。移動の利便性から自転車交通が優位にあるということがうかがえます。

次に11ページでございますが、こちらからはシェアサイクルの利用実態を記載しております。在住区民は「知っている」が83%と高い認知度にあります。そのうち「利用したことがある」のが14%の結果というところでございます。

次に12ページでございますが、上段の年齢別で見ますと、赤い帯で示す「利用したことがある」について、大変若い方が利用されております。20代以下が29%であるのに対し、80代以上が1%というところでございます。赤と黄色の帯の「知っている」とする20代以下が90%であるのに対し、80代以上の方は54%というところで、年代が上がるにつれて認知度・利用経験が減少していることが分かります。

下側の地区別で見ますと、品川地区と大崎地区で「利用したことがある」割合が20%程度と多い一方で、それ以外の地区はおおむねその半分というところでございます。この辺はポートの整備状況と連動しているようなところもありそうだというところでございます。

次に右の13ページでは、シェアサイクル利用者の満足度になります。円グラフ左側の在住区民の利用者では、「満足」と「やや満足」が半数を占め、「不満」と「やや不満」の合計28%を上回っているというところ、それから円グラフの右側の在勤・在学者も、「満足」と「やや満足」が40%、「不満」、「やや不満」が19%と、満足度は高いものの、普通という意見も42%と最も高い状況でございます。

次に、ページをおめくりいただきまして14ページ、シェアサイクルに満足な理由を聞いてございますが、左側の在住区民では、「乗り捨てられるから」、また「電動で楽に移動できるから」の割合が高くなっております。

次に右のページ、15ページを御覧いただきまして、こちらは逆にシェアサイクルに不満な理由を示してございますが、在住区民、在勤・在学ともに、「シェアサイクルポートが少ない」という理由が一番高い割合になってございます。

続きまして、16ページを御覧ください。駐輪と走行実態についてでございます。

まず、主な駐輪場所は、いずれの利用目的の場合も、水色の帯で示す施設等に付随する駐輪場が高い傾向にあります。

また、17ページを御覧くださいまして、路上に駐輪する方の利用目的をまとめておりますが、「身の回りの買物」が61%と大部分を占める一方で、全体の利用目的で2番目となっている通勤・通学では6%と低いことが分かります。

ページをおめくりいただき、18ページでございますが、路上に駐輪する理由を聞いております。なぜ路上に放置してしまうかというところでございますが、短時間の利用だからという回答が63%と最も高い結果でございます。

続きまして、19ページでございますが、今回アンケートでは、アンケートの一覧と共に、品川区の地図を一緒にお送りしてございます。その地図のほうに記載していただいて回答いただく形を取っておりますが、自転車でよく利用するルート聞いてございます。自転車でよく利用するルートとして指摘が多いのは、赤の点線で囲っているところでございますが、補助26号線の武蔵小山駅と第二京浜の間、真ん中辺りの戸越銀座通り及び大井町駅周辺になります。見ていただくと分かるように、東西方向の道路、商店街及びその周辺道路に多く見られるという回答でございました。

ページをおめくりいただきまして、20ページでございますが、自転車の走行位置について聞いております。上段の歩道がある場合では、歩道を走行する方と道路を走行する方がおおむね半々という結果でございます。

次に21ページでございますが、21ページでは自転車走行に関して危険を感じた内容を聞いておりますが、例えば赤の帯で示す自転車乗車中では、「道幅が狭いため、通行しにくい」が27%、「路上駐車が多いため、走りにくい」が25%、「歩行者が多いため、接触しそうになる」が24%といった指摘が多くなってございます。

また、黄色の帯で示す歩行中では、「自転車のスピードが速いため、危険を感じる」が47%、「歩道が狭いため、自転車に接触しそうになる」が42%という指摘が多くなってございます。

また、青の帯で示す自動車利用者の視点からは、「交差点などで、自転

車が急に飛び出してくるため、危険を感じる」が26%、「自転車が車道を逆走するため、危険を感じる」が21%という指摘が多くなってございます。

ページをおめくりいただきまして、23ページを御覧いただきまして、先ほどはどこを通りますかと聞いてございましたが、今度は危険を感じた場所を地図で示して回答いただきました。危険を感じた場所は、先ほどの利用するところと同じような結果になっていますが、大井町駅周辺の道路に指摘数が集中してございます。また戸越銀座通り、百反通り、補助26号線の武蔵小山駅周辺、それからジュネーブ平和通り、こちらは青物横丁駅があり、非常に人通りが多い通りとなっております。これらの箇所は20件以上の指摘が見られる状況でございます。

ページをおめくりいただきまして、24ページでは、通行環境や駐輪環境の満足度を聞いてございます。上の円グラフ、通行空間では、在住区民では「満足」、「やや満足」が13%、「不満」、「やや不満」が45%、およそ半分の方が不満を感じているというところでございます。傾向としては、八潮地区以外では「満足」、「不満足」がほぼ同じ割合と、地区別での大きなばらつきは見られない状況でございました。

次に、右の25ページの円グラフ、駐輪スペースのラック幅などの満足度を聞いてございますが、在住区民では「満足」、「やや満足」が7%、「不満」、「やや不満」が49%で、「満足」が低いところでございます。ほかの項目と比較しても最も「満足」の割合が低く、「不満」の割合が高くなっている状況でございます。

続きまして、26ページを御覧いただきまして、こちらは参考としてお示ししてございますが、自転車の車種別回答を示してございます。チャイルドシート付電動アシスト自転車、それからチャイルドシートがついた普通自転車、こちらの「不満」の割合は、それぞれ66%、83%と非常に高い状況でございます。

右側、27ページ、こちらからは安全意識に関する項目でございます。まずは自転車利用ルールの認知度・遵守状況ですが、いずれにおいても「車道左側通行の原則」、「運転中の携帯電話使用禁止」、「運転中のイヤホン等使用禁止」において「遵守している」が半数以上となっている結果でございます。

また、在住区民の自転車の歩道通行時の条件において、これはいろいろ内容を下のほうに記載してございますが、こちらの内容を「知らなか

	<p>った」とする方が26%であり、他項目と比較すると高くなっている状況でございます。</p> <p>続きまして、ページをおめくりいただきまして、28ページでは、自転車安全教育受講の経験を聞いておりますが、年代が上がるにつれて、自転車安全教育受講経験の割合が減少している状況が分かります。</p> <p>右のページ、29ページでは、自転車賠償責任保険の認知度と加入状況を聞いております。自転車賠償責任保険に「加入している」は全体で36%となっており、年齢層が上がるにつれて高くなっております。実際には、親の保険の中でカバーされている例もあろうかと思いますが、若い世代に対する自転車賠償責任保険のPR、加入促進を図る必要が見取れる状況でございます。</p> <p>ページをおめくりいただきまして、30ページでございますが、今後実施すべき自転車施策について聞いております。利用者の属性にかかわらず、いずれにおいてもオレンジ色の帯で示す「自転車が安全・快適に走行できる自転車通行空間の整備」や、赤色の帯、「鉄道駅や商店における駐輪場の整備」の割合が高い状況となっております。</p> <p>また、右側のグラフで示す駐輪場利用者では、黄色の帯の「チャイルドシート付自転車も止めやすいよう、駐輪スペースの改善」や、緑色の帯で示す「使いやすさに応じた駐輪場料金の見直し」が30%以上あり、駐輪場の使いやすさについて改善を求める声が多くなっているというような状況でございます。</p> <p>ページをおめくりいただきまして、32ページ目からは自由回答の状況でございます。在住区民では「ルール・マナー」が57%と最も高く、次いで「走行環境」。一方で、駐輪場利用者では「駐輪環境」が80%という回答の結果でございます。</p> <p>簡単ではございますが、アンケートの結果概要は以上でございます。</p>
委員長	<p>ありがとうございました。では、ただいまの説明について、御意見とか御質問がありましたらと思いますが、いかがでしょうか。</p>
委員	<p>ちょっと1つ。</p>
委員長	<p>お願いします。</p>
委員	<p>座って失礼します。資料1の11ページ、表4-2の自転車単独・相手無しのところですが、1人で相手もないのに事故になったことの原因は何なのかなと考えました。</p> <p>まず私が思ったことをお話しさせていただきますと、例えば道路の凸</p>



	<p>凹とか、私は時々、歩道に人が多く、車の少ない状況で広い道路だと、割と路肩のほうを走るんですけど、やはり路肩のコンクリートの車道との溝が大きいところとか、あとは自転車の車輪が細いから、段差につまずいて転ぶこととかが非常にあります。これは委員になってから気づきましたが、非常に危ないなど。それでこのアンケートを見て、その理由は何なのかなと思いました。</p> <p>昔、私の子供が小学生中学年くらいのときは、やはり夕方、いまだに疑問ですけど、自転車でぶつかって、前歯2本折って、今でも差し歯です。本人もいまだに、どうやって事故になったのか分からないです。それもずっと頭の中にあります。</p>
委員長	<p>ありがとうございます。単独事故で、いろんなパターンがあるんだろうと思います。こちらのほう、もし何かありましたら、品川区の事務局のほうからお伺いできればと思います。これは計画の中身に係ることかと思われるので、少し何かおっしゃっていただければ。</p>
事務局	<p>座って失礼いたします。</p> <p>今、その数字的なものは持ち合わせていないですが、一般的には、自転車の単独転倒については、車道と歩道の段差、そこに上手く入れば乗れますが、斜めに入ったりした場合に、どうしてもタイヤを滑らせてバランスを崩して転倒してしまうとか、そういったことが原因です。あとはやっぱり漫然と運転していて、その隙間に入ったりとかで転倒して、事故につながるというものがあるというふうに理解をしています。</p> <p>以上です。</p>
委員	<p>その車道と歩道との間の斜面が大きい、斜面がかなり傾いているのがあります。この斜面が大き過ぎて、例えばここは危険な場所だなどと思って、何とか道路を造るときにそこは直すことはできないのかなと思います。でも歩道のほうがあまり高いと、幅が短いから、どうしても傾いて造ってしまうんですね。考えたのは、例えば歩道の高さを低くすると、スムーズに車道と路肩との間がつながるんじゃないかなと思いました。</p>
委員長	<p>ありがとうございます。私から御説明をするか、どうしましょう。それでは、お願いします。</p>
事務局	<p>車道と歩道の間については、歩道のほうが重要性というものが高くなっていると思います。歩道を通して民地のほうに車が入るときには、今言われたような切下げという形で、斜めにしているんですね。そこは申し訳ないですけど、自転車が通ることを想定しておりません。そこから</p>

	<p>入るのに、その段差をなくすだとかそういうことは考えていません。</p> <p>例えば歩道に入るわけですので、車道を通る自転車が、万一步道に入ろうとしたときには、少し止まって、ゆっくり入っていただくというのが、歩行者の安全にもつながるかなと思います。なので、あそこをもう少し緩やかにというような形、自転車が入れるようにという観点は、なかなか取れないと思います。</p> <p>あとは言われたように、歩道を下げることができるとフラットになりますので、それはセミフラット型という形で呼んでいますけれども、今の道路整備では原則としてそれでやろうと留意しているところです。ただ歩道を下げるということになると、家と歩道の段差ができてしまうので、そこは沿道の家との段差があまりないところで下げることができれば、それはそれでやっていくという形ですが、そのときの条件に応じて整備していくところかなと思います。</p>
委員	<p>確かにおっしゃるとおり理解しました。でも、例えば日本の場合は、割合道路が狭いですね。それで自転車を活用、推進する場合は、今までそういう規制とか法律があるわけです。でも例えば考えてみましたが、せっかく近年、車道の横に自転車の走る道を造られたから、自転車に乗る人としても、例えば歩道は常に混んでいるわけではない。車道も常に混んでいるわけではありません。</p> <p>なので、車道の車が多いときに、歩道上に人が少ない場合は、自由自在にその空いているところ、車道から歩道に上がれる、歩道に人が多いときに、車道の横が空いているときはまた下りる、そういう考えから見ると、車道と歩道の間の段差をなくすことは考えられるんじゃないかと思いました。</p>
委員長	<p>ありがとうございます。事務局から、もう少しだけいただけますか。</p>
事務局	<p>確かに自転車を中心に考えれば、歩道も車道もスムーズにということは当然あるかと思いますが、歩行者も車両も常にそういうような移動ができれば確かにいいですが、例えば車道から歩道に入るときに、安全を確認する必要が必ず出てくると思います。その段差がなければ、恐らく何も確認せぬまま入ってしまっって、後ろから来た歩行者とぶつかるということもあると思います。ですので、歩行者の安全のために車道と歩道とを分けているので、車両である自転車が歩道にスムーズに入れるというのは、逆に入れられないほうが安全かなと思います。</p> <p>あと段差については、あそこは水、雨が流れる段差になっているので、</p>

	<p>そこが全てなくなってしまうと、雨が流れるので歩道や車道にびしゃびしゃとあふれてしまうことになります。歩道も車道も少し傾いていると思います。それで水を集めて、その路肩と言われているところにためるといいたいでしょうか、そこが流れる道になるので、そういう意味での段差をつけているということで御理解いただきたいと思います。</p>
委員	<p>ありがとうございます。</p>
委員長	<p>自転車を中心に考えると、確かにそういう視点が出てくるのは理解するところで、自転車が今、道路の端を走るようなことになっていて、今おっしゃったとおり、水を流すところも道路の端っこにあるということで、やっぱりそこら辺をどう造るのかというのはいつも課題になる話です。あとは、もう一つ関わるのは多分視覚障害者の方ですね。</p> <p>きちんと歩道と車道の間段差を造っておかないと、知らないうちに車道に出ていたというようなことがありますと、これは大変なことになりますので、それぞれの方、いろんな方が使いますので、この辺りは、ある立場からだけで造られているわけではないという中でどうしていくかと。</p> <p>あとそれから、整備の話もなかなか難しく、よく言われるのは、道路ががたがたじゃないかと苦情が出たりするんですけど、多分私が知る限りでは、日本の道路は世界中から考えると、大分ちゃんと整備されているほうじゃないかなと。穴がぼこぼこ空いていもしようがない、そのままとかいうような国が多いのかなという気がします。</p> <p>非常にこれは走りにくいと思われるところがあると思いますし、あとはそれから、歩道と車道を行ったり来たりというような走り方、そういうのができれば確かに自転車にとってはありがたい話なんですけど、これは車側から見ると、いきなり目の前に自転車が出てくるとか、歩道を歩いていたら、いきなり横から自転車が出てくる。これは結構怖いことなんですよね。</p> <p>なので、やっぱりここら辺のところ、今回自転車の計画ではありますけれども、こういった自転車の空間を造る、走る場所を造るという議論を、多分いろんなところで一生懸命やってきたわけなんですけれども、取りあえず車のドライバーに関して、自転車がここを走るからちゃんと考えて運転してくれよとか、あるいは歩行者の側から、自転車が歩道を暴走して非常に怖い思いをしているから何とかしてくれよと、そういったような前提の中で、自転車が走る場所が考えられてきたというところが</p>

	<p>大きな背景としてありますので、この辺りがなかなか。</p> <p>ただそういう考え方を前提としているということ自体を、もう少し区民の方々に分かっていただきながら、こういう自転車の取組をしていくということを改めて出せたらなど、いろいろ教えていただいて、ちょっと気づいた次第です。これはこのように講じたところというのを、ぜひ区民の方にも周知していただいてというようなところを今後。</p> <p>これから多分これを踏まえた議論をしていくうちに、じゃ、区民の方にどういような教育だったりとか、啓発だったりとか、あるいはPRだったりをしていくかというようなところが、施策なので、品川区はこのようにやっていくということが多分出てきますので、またその辺りをちょっと議論いただいて、御意見をいただきながら、どれだけの区民の方に周知していくのかというところでまた、お考えいただけるとありがたいなと思います。本当にありがとうございます。よろしく願います。</p>
委員	すみません、時間を取ってしまって。
委員長	<p>いえいえ。</p> <p>そのほか何かいかがでしょうか。今回出てきたのは、前回の御議論をより深めるために、ちょっと資料みたいなものが幾つか見られるかなというふうに思いますけれども、もっとここを深めてほかの議論に広げていくような、何か御質問とか御意見とかがあればと思いますけど、いかがでしょうか。</p>
副委員長	御説明ありがとうございます。今のところに関連してになるかと思いますが、資料2のアンケートの結果の23ページで、危険と思うところというアンケートが取られていますが、これは自転車に乗っている方の目線なのか、歩行者とか自動車の方から見て危険と思うところなのか、ポイントが違うかと思うんですけど、この辺りはどのような条件の結果になりますか。
事務局	21ページのほうに、危険を感じた内容が、一番上に自転車乗車中、歩行中、その下に自動車乗車中と書いていますが、全てひっくるめた形で右の図のほうに書いているようなところもあって、この右の図が具体的にどの立場というのは、統計的になかなか今お答えできないです。
副委員長	今後願います。
事務局	分かりました。
副委員長	先ほどお話があったように、歩行者の人から見てどうなのかというこ

	<p>とによる対策とか、整理の仕方とかもちょっと変わってくるかなと思いますので。自転車の方自体が危ないと思うところと歩行者の人が危ないと思うところは結構違ったりすることが多いので、そういうことを踏まえて、今後計画にも反映できるといいかなと思いますので、今回はいいので、また次回以降、計画を実際に具体化するところで、この特徴を入れていくといいのかなと思います。</p> <p>後ほど出てくるとは思いますけれども、恐らくこの商店街をどうするかというお話がここでも結構大きな問題になってくると思うので。今回出て挙がっているところは、商店街が結構並んでいるところが多いかなと思いますので、恐らくそことつながってくるかなと思います。</p> <p>あともう一つなんですけど、資料1の17ページ目、事故の違反ですね。この違反の中で、運転操作誤りが結構多い状況ですが、具体的にどのようなことなのかなということと、あとは逆走ですとか子供のスピード超過みたいなものは、この分類には入ってこないのか、それともその他に入っているのか、教えていただけますか。</p>
委員長	<p>お願いできますか。それでは事務局のほうから。</p>
事務局	<p>いろいろな事故類型の分析の整理の仕方がありますけれども、現在警視庁さんのほうで出されている資料からですと、今こういう区分のものでございまして、逆走ですとか子供のスピード超過ですとか、そういったところまでは、今分からない資料になっております。</p>
副委員長	<p>それはほかの例えばオープンデータとかそういったものを使うと分かってくる可能性があるということですかね。</p>
事務局	<p>そうですね。</p>
副委員長	<p>分かりました。ありがとうございます。</p>
委員長	<p>そのほか。よろしゅうございますかね。今日はちょっと議題も多くありますので。一旦先にとは思いますけれども。</p> <p>ちょっと私のほうから1点だけ。今回こうやってアンケートとか、あとそれから事故の分析等があると思うんですけれども、計画も含めて取りあえず、区全体としてこうだというような部分で、一方で地区ごとに、例えば八潮は八潮で、やっぱり少し考え方が違うだろうとか、また区内でも東のほうに道があって、あるいは都市計画道路がなくてとか、商店街があるぞというようなところ、あるいは起伏があるところとそうじゃないの、やっぱり自転車に対するいろいろな、その地区ごとの課題というのがあると思いますので、またこの後に地区ごとの集計を。</p>

	<p>一部出てはおりますけれども、少し計画につながるような地区ごとの見え方というのは、もう少し解説していただけると、よりいいのかなというふうに思います。ちょっとその辺りもまた定期的に進めていただくとありがたいと思います。</p>
事務局	<p>はい。分かりました。</p>
委員長	<p>それでは、一旦次の議題のほうに進めさせていただいてもよろしいですか。</p> <p>では続きまして、題目③と④、こちらについて事務局のほうから御説明をお願いできますでしょうか。よろしく申し上げます。</p>
事務局	<p>題目③、④、資料3、資料4という内容でございます。それでは、資料3のほうを御覧いただけますでしょうか。A3横の両面刷り1枚でございます。</p> <p>こちらにつきましては、品川区の自転車利用における課題について整理してございます。第1回で御説明させていただきました区の現状と、本日、先ほど御説明させていただきましたアンケート等から見えてくる課題を整理しているものでございます。課題の整理でございますが、資料の左側、区分のところを見ていただきまして、おおむね交通安全環境、その下、駐輪環境、裏面を御覧いただいて、走行環境、それから最後に活用の環境という区分に分けて整理してございます。</p> <p>それでは、表面の交通安全環境でございますが、1)の交通事故についてでございます。現況整理・分析結果などは、アンケート調査結果の調査項目と重複しますので割愛させていただきますが、課題を、特に事故危険箇所等における安全対策の推進といったハード施策による事故の抑制や、安全教育・啓発活動などによるソフト施策による事故の抑制というふうにまとめているところでございます。</p> <p>それからその下の2)ルール・マナーについては、各種啓発活動の推進、あるいは新たな法改正の周知といった、自転車のルール・マナーの周知徹底を課題として整理してございます。</p> <p>その下、3)保険についてですが、自転車利用者や自転車を使用する事業者の保険加入を促進といった、自転車損害賠償保険の周知、加入促進の充実を課題としてございます。</p> <p>続きまして、その下でございますが、青色のところ、駐輪環境でございます。一番上の1)買物等自転車についてということで、買物等の需要に対応した駐輪スペースの確保といった、買物等短時間駐輪への対応</p>

等を課題として挙げてございます。

その下の2)の駐輪場の利用状況や3)利用者・利用形態のバランスについては、車種に対応した駐輪スペースの再配分や料金体系の見直しによるインセンティブの付与、あるいはまた需要特性に応じた柔軟な運用など、駐輪場の運用方法の改善を課題としてございます。

その下、4)大型自転車については、車種に対応した駐輪スペースの確保を課題とし、その下の5)駐輪場の設備については、満足度の低い現状から、駐輪場の利便性、快適性の向上を課題として掲げてございます。

その下の放置自転車については、歩行等の障害となる放置自転車の排除や利用しやすい駐輪環境の確保が必要といった、放置自転車の排除を課題として挙げてございます。

駆け足でございますが、次に裏面のほうを御覧いただけますでしょうか。裏面の緑の部分、走行環境の部分でございますが、1)自転車通行空間についてというところでは、安全で快適な自転車利用ネットワークの形成や自転車通行空間における路上駐車の排除など、自転車ネットワークの整備推進を課題としております。

また、2)道路状況と自転車通行位置についてや、3)商店街についての課題では、区内の様々な地域特性が見えてまいりましたので、先ほどの地域特性のお話は、次回以降また改めて整理させていただきますが、地域と共存した自転車利用／抑制策の検討としてございます。

次の4)自転車乗車中の事故については、自転車ネットワークの整備・活用や交通安全対策の推進が必要ということで、交通安全策と合わせた自転車通行環境の形成を課題としてございます。

最後の自転車の活用の環境でございますが、1)地域特性についてというところでは、先ほどと重複するところもございますが、課題を地域特性に応じた自転車活用方策の検討としてございます。

また、2)ではシェアサイクルについてということで、ポート密度の増大や利用方法等の周知教育等を踏まえた、シェアサイクルの利用環境の充実と利用者の拡大を課題として挙げてございます。

また、3)の他分野との連携ということで、観光や商業、健康、あるいは防災といった様々な分野、視点と連携した自転車の活用策の検討を挙げてございます。

最後でございますが、4)では公共交通との連携というところで、シ

エアサイクルと公共交通の連携強化といった、自転車を含めた区内交通サービスの充実を課題として挙げてございます。

資料3の説明は以上でございます。

続きまして資料4でございますが、これまで品川区の現状、あるいはアンケート、先ほど課題のお話もさせていただきましたが、資料4では、骨子まではございませんが、計画の方向性ということで御説明させていただきます。

資料をおめくりいただきまして、まず1ページのほうでは、計画の期間を示してございます。国の自転車活用推進計画の計画期間、令和3年度から7年度、また東京都の推進計画では、こちらも同様、令和3年度から12年度となっております。

品川区のまちづくりの最上位計画のマスタープランですが、この3月に改定を行ってございます。こちらの計画期間が5年度から14年度の10年間というところがございます、今回策定を進めている推進計画のほうは、国、あるいは東京都の計画期間も勘案しながら、このマスタープランと整合を図るというところで、計画の期間を令和6年度から15年度の10年間ということで、今現在お示ししてございます。

ページをおめくりいただきまして、計画の理念と基本方針というところを示してございます。2ページのほうに計画の理念（案）ということで示させていただいておりますが、理念というよりは、まずは示しておりますのが、国の推進計画の目標、あるいは東京都の計画の実施すべき施策、こうしたところを整理しますと、主に4つの柱が見えてくるということを示させていただいております。

自転車の利用環境、健康増進、観光振興、それから安全・安心が見えてくるところでございまして、2ページの下段のほうには、先ほど課題で4つの交通安全、それから駐輪、あるいは走行環境、活用環境で整理してございますが、そうしたところと、国、都の目標、施策を整理、体系的なところで見えますと、お示ししているようなところが見えるということ整理しているものでございます。

それから資料のほう3ページでございますが、そうした整理をしながら、計画の基本方針というところも案としてお示ししてございます。対応すべき課題を体系化し、個別方針及び基本方針をお示しするというところでございますが、視点については、課題や施策の体系を踏まえつつ、区民へ分かりやすい言葉といいますか、そうした示し方ということで、



	<p>一番視点の基本方針のところに、基本方針から1、2、3、4で示して        ございます。「まもる」、交通安全的などころ、それから「とめる」、駐輪        環境、「はしる」、走行環境、それから「いかす」、活用環境ということで、        「まもる」、「とめる」、「はしる」、「いかす」の4種類ごとに整理し、今        お示ししているところでございます。</p> <p>アンケート調査の結果などからは、区民の関心が最も高い「まもる」、        やはり安全に利用し、乗っていただく、あるいは安全に乗っていただく        環境を整備するということも含めて、交通ルール・マナーも含めて、        「まもる」をこの方針の中の最上位に設定し、以下、「とめる」、「はしる」、        「いかす」としたという方針の流れで、今お示ししてございます。</p> <p>下段のほうには計画の目標としまして、これまで整理してまいりまし        た課題や基本方針を踏まえ、計画の目標、こちらも案になりますが、地        域と共存し、暮らしを支え、にぎわいを創出する、安全で快適な自転車        利用環境の創出ということで、今のところ案としてお示しさせていただ        いているところでございます。</p> <p>計画の方向性に関する説明は以上でございます。</p>
委員長	<p>ありがとうございました。それではただいまのところ、何か御質問、        御意見等ございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。では、        どうぞ。</p>
委員	<p>すみません。撤去のことをちょっと言いたいです。自転車の撤去につ        いて、短時間の駐輪はもうちょっと緩和してほしいですね。例えば、以        前私はバイト先の中延商店街のお店の店主に、どこに止めたらいいいす        かと聞いて、お店にちょうど電信柱があつて、全然邪魔にならないとこ        ろに止めました。それで出てきたときに、自転車はありませんでした。        交番に調べてもらったら、もう既に持っていかれたんです。</p> <p>もう一つは例えば、欲しいものがお店にあるかないか、ちょっとお店        に入って、すぐ出ていく、それだけでもやっぱりどきどきしちゃうん        です。持っていかれるのかなと思って。撤去する人たちは、ちょっとやっ        ぱり、持っていくという、それだけの目的じゃなくて、例えばさっきの        持っていかれたときに、お店に尋ねて、この自転車はもしかして放置自        転車じゃないかもしれないと、もうちょっと親切な気持ちを持ってほし        いなと思って。止めるだけでもうどきどきしちゃうの。何かそれは不        自然ですね。</p>
事務局	<p>自転車対策係のほうで、放置自転車の指導警告、並びに撤去をやって</p>

	<p>おります。この撤去する目的なんですけれども、歩道等に自転車を駐輪すると、例えば目の悪い方のために点字ブロックとかがございます。そういうところに止めてあったりすると、その目の悪い方にとっては、本当に命に関わるようなことになります。また火災とか緊急活動時にも、その自転車が邪魔になって活動が遅延するといったようなこともございます。ということで、放置自転車を慢性化させないために、ある一定警告をして、一定時間確認をし、それで持ち主が現れなかった場合は撤去という形にさせていただいています。</p> <p>今、短時間の駐輪ということも出たんですけれども、1台そこに駐輪しておくと、それが呼び水になって、また次から次へということで、放置自転車が増えるといったことも考えられますので、今まで区のほうで放置自転車対策をやってきました、徐々にではあるんですが、区民の皆さんの御協力をいただいて、放置自転車というのは減ってきているところなので、いろいろな目的、用事等があるかとは思いますが、やはり決められたところに自転車を止めていただいて、安全にみんなが使える道路ということでやっていただければありがたいなというふうに思っております。</p> <p>以上です。</p>
<p>委員長</p>	<p>ありがとうございました。そうですね。自転車撤去というのは、放置禁止区域という区域があらかじめ定められておりまして、大体駅周辺だったり、駅とつながった商店街であったりとか、そういうようなところで、主に駅を利用される方の自転車、それを適当なところに止めないでくれというような意味合いでルールがつくられています。自転車法とかいろいろ。これはもっと以前、今から40年ぐらい前ですか、本当に駅周辺の自転車の駐輪が、どこでもすごいことになっていて大問題になっていました。</p> <p>駅前に自転車が1,000台、2,000台ありますとか。商店街であれ、道路であれ、もう至るところに自転車があふれ返り、これはどうしようかということで、昔は決まりがなかったわけですから、その自転車を誰かが動かすと。自転車は個人の持ち物ですよ。なので、その財産を誰かが勝手に持っていくことはできないということで、これを何とか対策したいんだけど誰も手が出せないというような中で、誰がこれをどうするのか。</p> <p>自動車であれば、いわゆる駐車禁止は警察が取り締まるということに</p>

なるんでしょうけれども、自転車はそういった制度ができる過程の中で、これは警察ではなくて、自治体、市町村のほうで、そういう撤去という仕組みでやっていこうじゃないかというようなことになっているものなんですね。これはなかなかつらいところで、だんだんこのまちでもそういうった。逆に言うところの対策を一生懸命、長年続けてきたおかげで、駅前の自転車が本当にすっきりして、一部の駅でまだ問題になるようなところが残っているんですけども、長年の努力が実って、今いろいろな駅の前で放置されている自転車がかなり少なくなった。

要は数台とか十数台とかと、こういう状況になってきて、その状態から見ると、おっしゃるとおりの状況になると、こんなひどいことをしてというような話になったときに、これはなかなか難しいところで、じゃ、これを今減ってきたからやめますかというのと、やめるときとまた元に戻っちゃうんですね。なので、この辺をどうするかというところは、ただ緩めるというのは、私は個人的には反対です。私が言っちゃいけないんですけど。ただ緩めるというよりは、きちんと周知することと、もう少し自転車の止め方をどうするかというところに、別の議論があるんじゃないかなと思っています。

働く先の自転車というのは止める時間が長くなりますので、これはまたちょっと別ですけども、例えば買物をされる方が、ほんの短時間自転車を止めたい、例えば牛乳を買って帰るだとか、お米を買って帰るだとか、ちょっと重たいものを買わなきゃいけない。どうしてもお店の前で自転車を止めて、そこで買物したいですというニーズを、いやいや駄目です、100メートル、200メートル先の自転車置場に止めてくださいとやるのかなんですね。多分そういうような話の、ちょっと議論として曲がり角に来ているのかなというふうに思うんです。

むしろ、より区民の方が安心して自転車を止められる、もう一方で、いろいろな方が使う道路ですから、ほかに歩いて買物されていらっしゃる方が邪魔にならないような自転車の止め方というのはどうあるべきか。少しそういうような、自転車を使っている方だけの視点じゃなくて、よりよい形で買物であったりとか。これは今回の提言に出ていますよね。

何かというと、品川区民の方のアンケートで、自転車をどういう目的で使われていますかという質問、買物というのが半分ぐらいですか。恐らくそれが品川区の区民の方の自転車の使われ方だよとすると、駅へ向かって通勤される方の自転車を止める対策というのは、今、その放置自

	<p>転車対策で一生懸命やってきて、かなり実を結んできた。</p> <p>じゃ、次は、お買物で自転車を使われる方の自転車を、どう安心して止めてもらえるようにして、あるいは皆さんに迷惑にならないように、どう止めてもらうようにできるのか。多分そういうようなことを対策としてさらに。今の放置対策でちょっと足りない部分というのは、そこをまた新たに、この品川区の計画の中に入れていけるかどうかということが僕は大事ななというふうに思いますので、ぜひまたいろいろ御意見をいただくとありがたいなと思っていますので、ぜひそういう視点からもよろしく願いいたします。</p> <p>私がべらべらしゃべってしましまして申し訳ありません。皆様のほうから何かいかがでしょう。これはすごく骨格になるところなので、結構大事なかなというふうに思っておりますけれども。それでは副委員長、お願いします。</p>
副委員長	<p>今日この案をいただいたので分からないですが、気になったのは、資料4の3ページ目のところですが、計画の視点と基本方針の中で、緑のところ、地域と共存した自転車利用／抑制策の検討、ここのフレーズもちょっとまた御検討いただければいいかなと思って。特に個別方針2のところ、同じですけれども、自転車利用とか抑制ルールというのは、要は商店街を走らせろだとか、そういった利用の話なので、「はしる」なんですかね、それとも「まもる」なんですかねというところがあって。</p> <p>これが「はしる」に入っているというのは、何かイメージしているところがあるのかなということがちょっと気になって。これは何かちょっと「まもる」に近いような印象を受けたので、なぜここに入っているのか、イメージされているものがあれば教えていただきたいのですが。</p>
委員長	<p>これは事務局のほうからお願いします。</p>
事務局	<p>3ページの緑のところですが、副委員長が御指摘のとおり、捉え方によっては、「まもる」もあるのかなというところですが、事務局としては、まさに今言っていた地域の商店街をイメージというか、実態として我々も想定しているところですが、やはり商店街のほうで自転車の進入を一定程度抑制する、あるいは乗らずに押して入っていただくという取組を進めている中で、確かに、基本的にはそこは御指摘いただいたとおり、「はしる」よりもマナー・ルールを守ってみたいなところもございますので、今いただいた御意見をもう一度整理して、どちらに入れるかも含めて、またちょっと検討を進めたいと思います。</p>

副委員長	そうですね。ちょっと私も今、どちらのほうがいいというか、「まもる」かもしれないし、「はしる」かもしれないのかなと、ちょっと思うところもあるので。
事務局	そうですね。
副委員長	そこは恐らくもっと上のところのフレーズを変えていくかどうかというところで工夫できるかなと思いますので、ぜひ御検討いただけたらと思います。
事務局	はい。
副委員長	続いてなんですけど、2ページ目の図2-2にある、この課題で、一番上の交通安全環境の2番目のソフト施策による事故の抑制と、3番目の自転車利用のルール・マナーの周知徹底は何か違うのでしょうか。
事務局	まず、ソフト施策による事故の抑制についてなんですけれども、こちらのほうは、具体的に例を挙げるとすると、電柱などに看板ですね。「スピードを落としてください」ですとか、「子供の飛び出し注意」というような注意喚起の看板をイメージしております。その下のルール・マナーの周知徹底については、例えば区のホームページでの周知ですとか、あとは広報紙とか、その紙媒体を使ったものですとか、そういった形での周知というものを掲げてございます。 以上です。
副委員長	あとは資料3の1ページ目にあるルール・マナーのところの課題で言うと、丸で書いてある具体的な黒のところ、交通安全教育が両方入っていたりして、ちょっと区別がつかなかったの。ソフト施策というのは、路面に何かするとかという意味合い、路面とか実際に通行中に見えるところという意味で、自転車利用のルール・マナーについては、この広報紙ですとか、自転車利用じゃないときの周知という意味合いということなんだとしたら、ちょっとそこは分かるように書いていただくといいですかね。 ハード施策というのは、逆に言うと、路面に矢羽根を書くとかそういうのをイメージされている。
事務局	すみません、少しまだ整理は必要かなと思いますけれども、やはり歩道の管理者なり道路管理者が行う、今言われた矢羽根だとか、あるいはカーブミラーだとかポラードだとか、そういったものの整備というのはハード整備に入ってくるのかという感じはします。区の中で自転車走行帯というのを造るのはなかなか難しいので、そういった大きなハードと

	<p>いうのはなかなかないんですけども、そういった物的な施策がハードかなというところです。</p> <p>ソフトについては、今、副委員長が言われたように、今、安全教育と各種啓蒙活動って、各種という字が入っているかどうかだけの違いになってきているので、そこは整理をさせていただきますけれども、今、課長が申し上げたような脇看板であったり、そういったものもまだでしょうし、いろんな教育だとか事故の体験みたいなこともしていますが、それがソフトなりルール・マナーの周知徹底という形になっていくと思いますので、それは一緒にしてしまうか、分かるように1つ1つ分けるかということは、御指摘を踏まえてさせていただきたいと思います。</p>
副委員長	<p>ありがとうございます。内容としては全て必要なものかと思しますので、計画の実際の文章に入ってくるときに分かるように書いていただくと、より読む方の理解が進むと思いますので、ぜひ御検討ください。</p> <p>以上です。</p>
委員長	<p>ありがとうございます。お願いします。</p>
委員	<p>ちょっと私の意見になっちゃうかもしれませんが、この資料4の1ページで、国の自転車活用推進計画、これがあります。東京都の自転車活用推進計画もあります。この2つの計画を勘案しつつ、マスタープランと整合を図る必要があると。これが新しい今回の計画ということですよ。するとあくまでも上位としてはマスタープランがあるということですが、ただマスタープランというのは、今回、10年分改定したのですが、その10年後にあるべき品川区の都市の姿というのをある程度想定して、そのマスタープランというのを改定しました。</p> <p>ということは、何を言いたいかということ、今回の自転車のこの計画に対しても、10年後をある程度見据えて、当然計画されるというようなスケジュールを立てたんですよ。そうすると、10年後のあるべき都市の姿というものは、具体的に言えば、例えば商品とかそういったものは全てサービスになりますから、誰もそれを買物に行く必要がなくなるんですよ。そういう世界が想定されるんです。そうすると、今自転車を活用する50%の人が買物だから、当然それは10年後にはもうなくなってしまいうから、自転車に対する活用の方法というのは、全くこの10年の間に大きく変わる可能性があるということなんですよ。</p> <p>つまり自転車は、モビリティとしての一因になるのかどうかということも踏まえて考えていかないと、やはりこれは長期的に見た計画ではな</p>

	<p>いんじゃないか。今ここに書かれているのは、今現在の問題なわけですよ。現在の問題を解決するためにこれをやるのか、10年後の先を見通して、10年先も通用するような計画を立てるかということは、根本的に変わってくると思うんですよ。その辺はどうなのかなというのが非常に。マスタープランとの整合というのが出ているので。</p>
委員長	<p>とても大事な問題提起をいただいたと思います。ありがとうございます。とにかく事務局のほうからどのようなお考えかというのをまずお聞きします。</p>
事務局	<p>委員はマスタープランのほうも入っていただいて、いろいろ御意見もいただいているところです。まさに10年後を見据えて、マスタープランというのは10年後の姿の目標等も定めて、まちづくりを進めていくということですが、今お話の中でいただいた、コロナもあって、先ほど資料のほうでもお示しましたけど、コロナ前とコロナ後では、若干自転車の利用も全体的には減っている。その中には、まさに外出せずに、もう自分で買いにいかずに、ネット等で品物を入手するというのが、これで大分進展した。</p> <p>今後もそうした生活様式は進んでいくということだと思いますが、先ほどのこの自転車を交通モビリティというか、身近な公共交通として考えていくかというところは、コミュニティーバスを品川区は、今導入開始したのですが、その中で地域公共交通基本方針というのを定めていまして、鉄道ですとか、バスですとか、自転車はそうした地域公共交通の枠組みからは外れたところに、区の方針では位置づけさせてさせていただいております。</p> <p>したがって、これは基本的なことにつながっていくのだと思いますが、品川区として今回の計画をつくって、区民の身近な足として自転車をさらに皆さんに持っていただいて、乗っていただいて、さらに自転車を増やしていくのかというところでは、今この事務局としては考えておりませんので、やはりこれからいろんな生活様式の中で自転車利用の形が多少減っていく、あるいは変わっていくことは想定されますが、一定利用はあるだろうな、それは10年後もあるだろうなというところで、まずはその中でルールを守っていただきながら、安全に使っていただく。</p> <p>そのための走行環境を、小さなハード整備も含めて、ソフト対策も含めてやっていきたいというところを、今回のこの10年計画の中で打ち出していきたいというところでございます。</p>

	<p>ただ、前回の区の現状、あるいはちょっと先も見据えた自転車利用の流れみたいなものも、資料的にはお示しさせていただいておりますので、これからちょっと取りまとめに向かって、いろいろ御意見をいただきながらまとめていきますが、そうしたちょっと先、その10年先を見据えた、どうなっていくんだというの、データもお示ししながら、計画のほうはつくっていきたいというところでございます。</p>
<p>委員長</p>	<p>ありがとうございます。そうですね。確かに松本委員が御指摘のとおりで、やはり現状の課題から出発しているところが非常に強いところだと思っております。このマスタープランであつたりとか、あとは地域公共交通のほうの方針だったり、この辺りも少し次回の会議等で提出いただきながら、今の点の話というのをもう少し具体的に、品川区の自転車は、要するに10年後こういうようなところを目指すんだという、少し大きな目標みたいな将来像を、ちょっと皆さんで議論したり、そして読んでいただきたいと思えます。よろしく願いいたします。</p> <p>そのほかいかがでしょうか。建設的な御意見、ありがとうございます。どうでしょうか、そのほかはよろしいでしょうか。</p> <p>では、時間も残り短くなっておりますので、最後の議題になります。自転車ネットワークの整備、資料5になりますけれども、内容については自転車ネットワーク整備対象路線の検討ですが、こちらのほうを議題に入らせていただければというふうに思いますが、よろしいですか。では、事務局のほうからこちらの説明をお願いいたします。</p>
<p>事務局</p>	<p>それでは、資料5になります。自転車ネットワーク整備対象路線の検討というところで、自転車の活用推進計画の中には、自転車ネットワークの整備計画的なところを定めることとなっております。前回、今後の方向のスケジュールの中でお話ししたときは、ネットワーク整備対象路線の選定手順的なところを今回お示しますということでのこの資料ですが、資料的には、今回もう少し先へ行った資料の中身になってございます。</p> <p>それでは資料5を御覧いただきまして、ページをおめくりいただきまして、1ページ目、上段の1.1の基本的な考え方でございますが、区では自転車の車道走行を促すために路肩部にカラー舗装を実施するなど、独自の取組を展開してきたところではございますが、その後整備された法令等に伴う形態とは異なる状況も見られるところで、また自転車走行空間のネットワーク化が十分行われている状況ではないというところも</p>



ございます。

また令和3年には、自転車乗車中の事故死傷者数が4輪車の件数を上回っているということもあって、安全対策という面からも、自転車の通行空間の整備が必要となっているところでございます。一方、商店街中の自転車走行による問題で、乗り入れ規制、あるいは押し歩きを呼びかける商店街もあることから、自転車利用の抑制を検討すべき区域も存在するというところでございます。

これらを踏まえまして、品川区内の区道だけでなく、区内の国道、都道、それから隣接区の計画も勘案しつつ、自転車のネットワークの整備の対象路線の検討を進めていきたいというところでございます。

下の1.2の基本方針としましては、やはり自転車利用者の利便性を高める自転車ネットワークの形成を第一に考えつつ、その中で安全性を高めるべき路線、また自転車の利用抑制策が必要となる路線を選定し、それぞれの施策を検討していきたいというところでございます。またネットワークにつきましては、既に国、あるいは都及び隣接区では示されておりますので、そちらと連携した整合性の取れた計画としていきたいというところでございます。

流れについて簡単に御説明します。ページをおめくりいただきまして2ページ目でございますが、2.1の選定の流れというところで簡単に書かせていただいております。

まず、2ページ目の一番上の青の囲みのステップ1のところでございますが、対象路線は、国道、都道を基本的に幹線的な自転車ネットワークとして位置づけ、これを補完する区道のネットワークとして、幅員等の条件を設定しまして、検討対象路線を抽出しているというところでございます。

その下の緑のステップ2でございますが、これは簡単に後ほど御説明しますが、主要施設とのアクセス路線やアンケート調査による利用者の多い路線等を重ね合わせて、より重なったところを、利便性を高める路線として抽出していくというところなんです。

それからステップ3としまして、その抽出した利便性を高める路線について、連続性の確保ですとか、あるいは区外の自転車通行空間との接続等の観点から、さらにネットワークを補完する路線を加えてまとめていくというところ。

最後のステップ4では、複数路線が競合する区間については、ネット

ワークの密度ですとか道路幅員、路線が重なっているところ等のバランス等も見ながら、あるいは歩行者との錯綜等への配慮ですとか、そうしたところで自転車ネットワーク整備対象路線を選定しながら、交通安全対策にも配慮すべき路線を抽出していきたいというところがございます。

3ページ目を御覧いただきまして、非常に図が小さくて申し訳ないですが、まずは対象路線として先ほど御説明した国道、都道、黄色、あるいはグレーのところを入れまして、それでピンクのところを検討対象路線という、こうした案ですが、先ほど区道については幅員等の条件を設定するというお話をしましたけれども、幅員6メートル以上の路線を対象とするということで、3ページ目の上の囲みの中段に書かせていただいておりますが、ただし6メートルなくても、路線の連続性を補完する路線については、部分的に6メートル未満の区道も含むという形で考えていきたいところがございます。

それで5ページ目を見ていただいて、先ほど御説明したステップ2、利便性、利便性というのはいろんな視点があるかと思いますが、モビリティ、生活支援、観光支援、ちょっとこれは後ほど御説明しますが、ページをおめくりいただいて、6ページから10ページ、それぞれでいうところですが、まず6ページで1つだけ少し分かりやすく御説明させていただきますと、図2-3、駅へのアクセス路線というところですが、本日机上で配付させていただきましたA3横の資料を御覧いただけますでしょうか。

先ほど国道、都道は基本的にネットワークの整備対象路線。これと言いますと黄色、あるいはグレーの路線ですね。そこは入れながら、検討対象路線というのが6メートル以上の区道ということで示しているのが赤の区道でございます。そのときに、今、青のプロットが区内の鉄道駅になります。その鉄道駅をプロットし、例えば国道ですとか都道から駅に行くのに通らなければいけない区道、それを利便性のネットワークということで緑で塗っております。

例えばですが、この図の左下のほうに、これは絵が小さくて申し訳ないですが、東急大井町線の旗の台駅がありますが、黄色の国道、都道とを結ぶような形で区道を緑で塗っておりますが、そうしたところを駅へのアクセス路線ということで、駅へのアクセス性の観点から抽出したのが、この緑の路線というところがございます。

先ほどの資料5に戻っていただいて、同様に6ページの下段を見ていただくと、駐輪場へのアクセス路線ということで駐輪場をプロットし、幹線道路からアクセスが必要な路線を緑で示しております。

同様に7ページの上段ではシェアサイクルポートへのアクセス、あるいはその下では、今回アンケートでお聞きした、ふだん自転車でよく利用する路線、ページをおめくりいただきまして8ページでは、商業施設へのアクセス路線、それからその下は高校・大学へのアクセス、9ページでは保育園・幼稚園へのアクセス、その下では主要公共施設へのアクセス、おめくりいただいて10ページ上段では医療施設、その下は観光拠点へのアクセス。

そうしたところそれぞれを重ね合わせたのが11ページでございます。先ほど御説明した医療ですとか、観光ですとか、駅ですとか、10項目ありますが、そのアクセス路線を重ね合わせて得点化しまして、3点以上、3つの重なり以上がある路線を、利便性を高める路線として抽出してございます。赤色がその重なりが7以上で、多いという路線になっております。

それから12ページをおめくりいただきまして、先ほどの11ページでお示した路線に連続性を確保するために必要な路線を追加しまして、あとは隣接区との接続性も考慮して必要な路線を追加したのが12ページというところでございます。

さらに13ページのほうでは、それまで、12ページまでで整理したところに、さらに都市計画道路ですとかそうしたところも考慮しながら、さらに利便性を高めるということで、ネットワーク化について調整し、お示した絵でございます。

14ページが、まずは利便性を高める路線ということで調整後としての案を、今お示しているような状況でございます。

それから15ページ以降でございますが、利便性が高い道路、ネットワークということでこれまで御説明したところの重ね合わせを考慮しながら、絵で整理してございましたが、その中でもやはり安全性への配慮が必要な路線があるということで、15ページ以降ではそこを整理してございます。

16ページを見ていただきまして、歩行者との錯綜が懸念される路線ということで、ここでは中延商店街、緑のところと、武蔵小山商店街、こちらが歩行者との錯綜が懸念される路線ということで整理をしてござ

	<p>います。</p> <p>それから17ページでは、先ほどの事故の発生状況のところでもお示ししましたが、自転車事故の発生危険箇所を含む路線について緑で示してございます。</p> <p>18ページをおめくりいただきまして、こちらはアンケートで危険を感じる道というところで、アンケート結果から、自転車利用中、または歩行中、自動車運転中に危険を感じると指摘されている路線を緑でここでも抽出しております。19ページのほうは、小・中学生の通学に対するアクセスの路線というところでございます。</p> <p>ページをおめくりいただきまして20ページでは、そうした危険性、安全性に配慮が必要という路線で抽出した路線を重ね合わせ、安全性に配慮する路線として抽出しており、赤が3つ重なったところでございます。</p> <p>21ページでは、前半のほうで御説明した利便性のところに、今御説明した安全性に配慮する路線、こちらは具体的には、この青の帯で引いた安全性に配慮するべき路線というところを加えまして、ネットワーク整備対象路線ということで整理をしているものでございます。</p> <p>22ページから23ページは、このネットワークの整備形態の一般的といいますか、その整備の形態の例示をさせていただいているというところ、24ページ、25ページでは整備形態の選定、これも考え方を示させていただいているところでございます。</p> <p>具体的には次回以降の検討でございますが、なかなか幅員の小さい区道のようなところでは、どういう形でその整備形態を考えていくかはいろいろ難しいところもありますが、いろいろ次回以降でまたお示ししていくというようなことで考えている状況でございます。</p> <p>説明は以上でございます。</p>
<p>委員長</p>	<p>ありがとうございます。踏み込んだ資料等を用意いただいたということで、ありがとうございます。ではこちらのほうなんですけれども、いかがでございましょうか。考えている道路であつたりとか、警察署のそれぞれの管轄の中で見ていただいて、ここはどうなんだろうというようなことで、もし今お気づきのことがあれば、御発言いただけるとありがたいかなと思います。少し細かいところを見ていくと、資料の御議論もあるかと思うので、いかがでしょう。よろしく申し上げます。</p> <p>この拡大図、これを見ていただくということでよろしいですね。</p>

事務局	はい。
委員長	別添のA3資料ですね。
副委員長	すみません、A3横で机上配付した2ページ目が、最後、安全性にも配慮すべきところまで加えた絵ということでございます。
副委員長	<p>皆さんに見ていただいている間に幾つか質問したいのですが、まず、資料5の4ページ目の最低限確保すべき道路の幅員のやむを得ず部分的に適用するということで、自転車通行空間が0.45メートルということになっているのですが、今、国のほうでもこういった小型というのですか、ナビライン（小型）で0.45メートル以上と書いてあります。</p> <p>こういった狭いのはやっぱり使われないケースが多いので、この上を走らなきゃいけないわけではないから、ナビラインとしてはある程度幅員を確保してというような流れになってきているので、ここであえてまた0.45メートルということを書くのに、何か選定されている道路だと、もうこれしか考えられないから書いていらっしゃるのか、それとも今までの流れで書いていらっしゃるのであれば、今後10年整備していく中でこれを採用するかどうかというのは、ちょっと考えていただきたいなと思うのですが。</p> <p>なるべく幅員があるところを、現実的に走れる空間を確保できるような書き方にするほうがいいんじゃないかなと思うのですが、いかがでしょう。</p>
委員長	ではお願いします。
事務局	<p>この0.45メートルというのは、恐らく区内では設置がないんだらうと思いますが、本当に狭い区道の中で、こちらの際をなるべく進んでくださいというような全体的な幅員の構成の指示として、ここは少し書いている部分というのがあるのかなと思っています。</p> <p>今は0.75でこの幅でというところでやろうとしているので、この0.45を使うというよりは、本当に狭いところでネットワークがもし必要ということになれば、例えば、今歩道上に描いている、あのグリーンや青とかでカラー舗装しているような、そういったことでの対応も含めて考えられればなと思っています。</p>
副委員長	ありがとうございます。例えば考え方で、現実的に無理だから代替経路を選ぶとか、そういった選択肢もあるかなとも思いますので、ここで何か書いてしまうと、多分これがやっていいと言うと変ですけど、整備基準の一つになってくる可能性があるのかなと思うので、計画の中にこ

	<p>れを入れるかどうか、検討いただけたらと思います。</p> <p>一時期0.6メートル、20センチの矢羽根は結構増えたんですけど、やっぱりちょっと狭過ぎるということで、今あまりそれは整備されないような流れにはなってきていますので、そういうところも踏まえて御検討いただけたらと思います。</p> <p>あともう一個ですが、保育園とか幼稚園の子供を乗せている自転車のお話は課題などでも出てきて、これらは駐輪のほうでは出てきたと思いますが、そういった方がある程度多く走っていて、その方たちは自転車で目的地の保育園とかに主に行くわけですけれども、その保育園のアクセス路線というのが、必ずしも選ばれているわけではないということですよ。この何点か、利便性を高めるという中で3点以上の路線をこのように抽出したということなので、保育園の近くでも選ばれていないところもあるということですね。</p>
委員長	ではよろしくをお願いします。
事務局	<p>資料5の9ページのところに区内の保育園・幼稚園をプロットしまして、そこでのアクセス対象路線というのは記載はしてございますが、重なりによっては選ばれていないところも当然ながらあるんじゃないかということで、見ていただいて分かるように、保育園は駅等と違って、やはりまちの中の、道路が非常に狭いところにある保育園・幼稚園もございますので、なかなか最終的な対象路線が全ての保育園をカバーするような形での選定にはなっていないということです。</p>
副委員長	<p>そうですね。その辺はちょっと、今後の計画のそれこそ10年、御指摘があったように、今後どうしていくかという中で、その保育園とか幼稚園というのは確実に自転車で行かれる方が一定数いる。しかも電動アシストで子供を乗せていく。それが住宅街を走るということになると、結構危ない保育園も出ているところもありますので、ほかのアクセス路線とはちょっと毛色が違うような気がしていて、この辺りの安全の配慮というのも、ぜひどこかで御検討いただければいいのかなというふうに思いました。</p> <p>あと、今回ネットワークで選んでいるところ、恐らく歩道が広くて、自転車が歩道を通る前提で走りやすいところというのは、やはり交通量は多いです、危険を感じる場所もそうしたぱっと見箇所が多いというのは、歩道通行をある程度前提としている可能性もありますので、車道通行するとしたらどこかという観点も出てくるかなと思いますの</p>

	<p>で、その辺りもちょっと御検討いただくというか、路線抽出の際にもう一度確認していただくといいのかなというふうに思いました。</p> <p>それに関連してですけれども、商店街は今通行を規制しているところだけ抜いていますが、品川区のほかの商店街はどう思っているかというのはその辺り分からないので、今規制しているところだけ抜いて、あとは入れるという考え方でないような気がしますので、それぞれの商店街に聞いたほうがいいのか、そこはちょっとどう進めるのかとかもありますけれども、現状だけで決めなくても、将来的にどうするかというところで聞いていただいてもいいのかなと思いました。</p>
委員長	<p>ありがとうございました。お願いします。</p>
事務局	<p>先ほど、保育園・幼稚園へのアクセス線という話でございました。単純に重ねるというのも一つかもしれませんし、逆に言うと、今、副委員長がおっしゃられたように、保育園・幼稚園に行くのは、もうほぼ送り迎えのお父さん、お母さん方ということなので、小学校もそうですが、逆に抜くということも何かあるのかなというふうに少し考えました。</p> <p>例えば同じようにここを通ってくれというのではなくて、逆にそういったアクセス線は子供さんたちの通学路になっているということもあるので、逆に通らないようにするとか、そういった視点もあるのかなと、今ちょっとお話を聞きながらふと思いました。</p>
副委員長	<p>そうですね。小学生とか通るようなところも小学生が歩いているので、そこに自転車のマークをつけてしまうというのは、推奨するような形にならないほうがいいという考え方もあるかなと思います。</p>
事務局	<p>今日、本来であれば手順をお示しするまでというところを大分先行してこちらでお示しして、例えば今まさに2商店街をお示ししていますが、ちょっとこれからまたこの手順を基に具体的にさらに深度化させて、今詳しくいただいたほかの商店街はどうなんでしょうかというところなども含めて、それから整備形態についても、これからまたそれぞれの路線を見ながら、しっかり次回以降でお示し、御議論いただけるようにしていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。</p>
委員長	<p>ありがとうございます。また次回いろいろとお話になって。まさにその辺りが、せつかく小学校の通学路というのはかなりケース・バイ・ケースなのかもしれないというのは私も思いました。</p> <p>あと、保育園もそうですね。すごく送り迎えが集中したりという、そのときだけ危ない。保育園も本当に一概に、認可保育園も昔からあつ</p>

	<p>て、例えば100人、200人園児がいるようなところもあれば、認証であったりとか無認可の小規模なもの、本当に部屋が1部屋、2部屋のところを使ってやられるというようなケースもありますし、ここは本当にもうケース・バイ・ケースのところをどう考えているかということも、また少し考えて説明していただければと思います。よろしく願いいたします。</p> <p>そのほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。また地図のほうはじっくり見ていただければと思いますけど、何かもしお気づきの点がありましたら。よろしいでしょうか。今日のところはまだ途中段階ということですので、またの機会にいただいてというようなところだと思います。</p> <p>ちょっと私のほうから、商店街さんとどう連携しながらやっていくか。本当に品川区さんの商店街は魅力的な商店街が多いですし、自転車とどう付き合っていくかというのは、それぞれの商店街さんの考え方というのがあるかと思しますので、ぜひそういうところで連携しながらやっていくというのが一つの在り方かなと思います。そこもぜひ入れていただけるとありがたい。よろしく願いいたします。</p> <p>というところでございますけれども、一応そのほか何かいかがでしょうか。お願いいたします。</p>
委員	<p>鈴木先生の研究をネットでちょっと調べまして、例えば先生の研究の内容についてのところです。利用者のルール遵守意識が低い。安全利用意識が高まるための方策を検討していると書かれていると思います。私はたまたま委員になって、新聞を読んでも何でも自転車のことを意識してしまうんです。ある本を偶然読んで、もちろん寺内先生の御著書も。</p> <p>これはママチャリで日本縦断という旅日記ですが、これはたまたま本が世田谷区にあったんですけど、取り寄せしていただいて。これは実は機関誌で、550円の雑誌を作っているんです。取り寄せはないんですね。国会図書館にあるようですけど。それで鈴木先生が、この安全利用意識が高まるための方策を検討していらっしゃると。それで例えば、こういう区立の図書館でも、この本じゃなくて、機関誌のほうを購入して、たくさんの人に、それこそ自転車を利用することを知ってもらう。そういう方法は、あくまでもやはり教育ですね。</p> <p>先ほど間違えて、私の自転車を持っていかれたことも、やはりそれは少しこういう心遣い。何か自転車を見ると、あっ、もう持っていかれる</p>



	<p>と思います。その話を知り合いとかに言うと、みんな笑って言うんです。持っていかれたら3,000円の罰金があるから税金になるみたいな、そういう話を聞くんです。私はこのケースは間違っただけだと説明して、取られなかったんですけど。</p> <p>やはりこういう先生方の本とか雑誌を、例えば区立の図書館とかで購入して、みんなに読んでもらえるとか、それはそれこそ自転車の活用推進になるんじゃないかなと思っています。</p>
<p>委員長</p>	<p>そういった本を読めたらいいんじゃないかという御意見です。ありがとうございます。またそういうのも経験ですので、意識の啓発であったりとかそういうことだったりとかも、こう見ていて。今日は目を通してざっくりと見ているところだとは思いますが、恐らく今後そういうところも検討いただくこともあるかとは思っています。</p> <p>ちなみに鈴木先生のほうから、こういう利用者の自転車の安全教育とか啓発で、この辺がポイントだよというような何かございますか。</p>
<p>副委員長</p>	<p>なかなか難しいところがあります。委員のように意識的にいろいろ読んでみようとかという方ばかりではなく、やっぱりなかなかふだん知らないことが多いかなと思っています。今まで研究とかでいろいろ調べたりしていて、交通安全教育の教室だとか、そういった開かれていますものに参加する方は、もともと意識の高い方で、本当に守る気のない方というのは、そういうところに自分からアクセスすることがないことが多いんです。</p> <p>先ほどいろいろなところで周知するというお話もいただきましたけれども、そういうつもりがなくても目に入るというのも結構大事なのかというところですね。自分からアクセスしなくても自然と目に入る。今回のヘルメットの話もかなりメディアが取り上げているということで、意識とかしていない方でもヘルメットのことを知るに至っているのは、そういった意味で努力義務であってもやっぱり効果はあるのかなと思っていますし、そうやって意識していない人が意識する機会をたくさんつくれるように。</p> <p>先ほど本の話がありましたけれども、子供向けの自転車のルールの本とかって、絵本みたいなのもあったりしますし、そういったものを小さい頃から見るとか、そういったアクセスの仕方はいろいろあるのかなと思うので、ちょっと今までにない教育というんですか、周知というのができてくると、また長期的に見てルールの向上につながるのかなと思います。</p>

	ます。
委員長	<p>ありがとうございます。本当に難しい。</p> <p>ちょっと簡単に私も。うちの大学生に、自転車のルールを守る遵守意識みたいなアンケートを取ったことがあります。うちは留学生が多いものですから、せっかくだから留学生も参加してみようということで。留学生の遵守意識って、日本人の遵守意識よりもどうもかなり高く、守りたいと思っています、ただルールが分かりませんと。</p> <p>だから何を見て勉強していますかと言ったら、まちで走っている自転車のまねをして走るということらしいんですよ。結局皆さんが守らないから、それぞれがそれがルールだと思ってしまうというのが、やっぱり現実としてはすごくあるのかなというのに気づいた次第で、これは本当に大変な話になっています。それはもう少しずつやっていく部分で、一遍に変わっていかないのです。</p> <p>ヘルメットなんかもメディアで取り上げていただいたと、今お話がありましたけれども、かなりいろんなところでこういう様々な情報が提供されて、見える形で皆さんに響くか、どれほど変わるかというところをぜひ。またそういった数字で御専門の先生の知見をぜひ計画の中に入れていただいて、具体的に。</p> <p>マンネリ化した普及啓発、怒られちゃうかしれませんが、12ページだったか、言葉が出ています。ただやっぱりずっとやり続けるということはすごく意味がある。</p> <p>変な話で、これまたちょっと脱線しますが、その本にも載っていますが、子供の交通事故が起きている時間帯というのを調べると、朝の通学時間帯ってあまり事故は起きていない。むしろ下校以降の時間帯に事故が起きている、事故に遭っている。朝は、みんな学校の先生だったり、PTAの方だったり、地域の方が子供たちをしっかりと守っているから、それで事故が起きないんですよ。</p> <p>そうじゃない時間帯に子供は事故に遭っている。このようなこともなかなか難しい話で、どこをポイントとして改革して、どこで意識、普及啓発するかというのは、本当にデータも含めて、あるいはこれまでやっていたこともきちんと考えて。何が言いたかったかというと、朝これだけの、今ちょっと私がマンネリ化したみたいな言い方をしましたけれども、そういうものが実はすごく事故を減らすということに。地域の皆さん、学校の皆さんのおかげでしっかり減っているわけですよ。</p>

	<p>なのでその意味でいくと、コメントで今問題になっているところにどう利かせるかというところの要因が必要だろうと思いますので、いろいろある中、何か皆さんまた、次回の会議のときまでに、こんなもの見つけたよとか、こういうのも効果があるんじゃないかとか、またそういうアイデアがあれば、ぜひ挙げていただければと思いますという事で、よろしくをお願いします。</p> <p>すみません、もう大分時間になってしまいました。ありがとうございます。ちょっと今日御発言をいただけなかった委員の方もいっぱいいらっしゃるので、大変申し訳なかったです。すみません。それでは終わりにしたいと思います。また次回、ぜひ皆様、活発な御意見をいただければというふうに思いますけれども、よろしくお願いいたします。</p> <p>それでは議題のほうはこれで全てです。もし皆様も何かあるようでしたらお願いします。ないようでしたらマイクを事務局のほうにお返ししたいと思いますですがよろしいですか。ではよろしく。</p>
事務局	<p>本日は2時間御議論いただきましてありがとうございます。今、直前でいただきました啓発、周知というところも計画の中でしっかり今後検討し、皆さんに御議論いただきながら、策定を進めてまいりたいと思います。</p> <p>次回の開催の予定ですが、6月から7月ぐらいいにかけて第3回目の会を開催したいと思います。その際は事前にお知らせをさせていただきたいと思います。</p> <p>次回の内容につきましては、今回、計画の方向性をお示しまして、今回は計画の骨子案と、それから自転車ネットワークの対象路線について、いろいろ今日御意見もいただきましたので、そこを少しブラッシュアップして、具体的な御議論をいただけるようにお示ししたいというふうに考えてございます。</p> <p>以上でございます。</p>
委員長	<p>それでは、これにて閉会にさせていただければと思います。本日は皆様、大変お忙しい中ありがとうございました。また改めてよろしくをお願いします。どうもありがとうございました。</p>

— 了 —