

品川区自転車活用推進計画策定協議会（第3回）

令和5年6月14日

事務局	<p>皆様、おはようございます。</p> <p>定刻となりましたので、ただいまから第3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、御多忙のところ御出席を賜りまして、誠にありがとうございます。</p> <p>会に先立ちまして、委員の交代がございましたので、御紹介させていただきます。</p> <p>国土交通省関東地方整備局東京国道事務所、交通対策課長の関委員でございます。</p>
委員	<p>どうぞよろしくお願ひいたします。</p>
事務局	<p>どうぞよろしくお願ひいたします。</p> <p>続きまして、東京都建設局第二建設事務所補修課長の宮田委員、本日は御欠席の連絡をいただいております。</p> <p>続きまして、品川区商店街連合会理事の市村委員、本日は島様に代理として御出席をいただいております。</p> <p>続きまして、京浜急行電鉄株式会社、塚平委員からは、事前に欠席の御連絡をいただいているところでございます。</p> <p>続きまして、本協議会でございますが、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。本日1名の傍聴者がおられます。</p> <p>続きまして、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、資料の確認のほう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、2以上5点、それから本日、机上配付のほうをさせていただきますが、自転車ネットワーク路線案、第2回協議会比較資料というところをA3資料になりますが、それから、見直しの理由書も併せて、本日机上配付させていただきます。過不足等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しますので、委員長よろしくお願ひいたします。</p>
委員長	<p>改めまして国土館大学の寺内でございます。よろしくお願ひいたします。本日は第3回ということで、計画案の骨子の議論になると思ひます。</p>

	<p>が、皆様、御意見頂戴できればと思います。よろしくお願ひいたします。</p> <p>それでは、着座にて進行させていただきます。</p> <p>それでは、次第に沿って進めさせていただきます。</p> <p>まず、題目①前回協議会の補足でございます。こちらのほう、事務局からお願いしたいと思ひます。</p>
事務局	<p>それでは、説明のほうは着座にてさせていただきます。</p> <p>お手元の資料1を御覧いただけますでしょうか。前回の協議会の中で、補足すべきとされた事項について取りまとめてございます。1ページを御覧いただきまして、よろしいでしょうか。</p> <p>それでは、資料1、1ページを御覧いただきまして、補足事項は2点でございます。</p> <p>前回アンケートで危険を感じた場所について、主体別に分けずに、地図のほうを表記してございましたので、今回、自転車乗車中、歩行中、自動車運転中に分けて整理してございます。</p> <p>また、前回2つの商店街の取組を御紹介しましたが、ほかの商店街にも話を聞いていただきたいとの御意見をいただき、区内6箇所の商店街へヒアリングを実施してございます。</p> <p>ページおめくりいただきまして、2ページ3ページ4ページに、それぞれの主体ごとに危険を感じた場所を図として示しておりますが、それぞれの図を見比べていただき、例えば武蔵小山駅近くの補助26号線のあたりは、自転車及び歩行中は危険を感じる場所として指摘が多かったのですが、車の運転中では指摘が少ないとの結果になっているところでございます。</p> <p>それから、自転車運転中のみの指摘としましては、赤の点線では囲ってございませんが、桐ヶ谷通りですとか、第一京浜などについて危険を感じた指摘が多いとの結果となっております。</p> <p>続きまして、5ページのほうを御覧いただけますでしょうか。商店街の駐輪場や自転車の通行に関して御意見をお聞きするため、記載の6箇所の商店街にヒアリングを実施いたしました。</p> <p>ヒアリングを行う商店街等については、地域バランス等も考慮し、記載の6箇所を抽出させていただき、ヒアリングを実施してございます。</p> <p>6ページ及び7ページを御覧いただきまして、結果の概要を示してございますが、幾つか読み上げさせていただきます。</p> <p>最初に(1)の自転車の問題点についてというところでございますが、</p>

自転車に対する商店街の現状をお聞きしております。

まず、駐輪場についてというところで、商店街として駐輪場を整備しているのは武蔵小山商店街の1箇所となっておりまして、その他の商店街は品川区の駐輪場付置義務条例等に基づいてそれぞれの店舗で駐輪場が整備されている現状でございます。

駐輪場が整備されている店舗でも利便性が悪かったり、店舗が小規模なために、そもそも駐輪場がなかったりするため、放置自転車が発生している現状となっております。

次に、放置自転車の現状についてでございますが、商店街利用者は店舗の前に止めることが多く、放置自転車の課題はどの商店街でも認識されています。

一部商店街では車両通行止めの時間帯に、道路の中心に止めるという利用者意識が定着しており、自然発生的に駐輪場ができていく現状なども伺っております。

続いて、自転車の通行状況についてですが、複数の商店街で自転車の事故が発生しており、危険を指摘する意見も多くございました。

中延商店街や武蔵小山商店街では、自転車通行禁止の時間帯を設け、商店街による注意喚起も実施しているというところではあります。

一方で、自転車で移動できるから来てもらえるという御意見や、長大な商店街では、押し歩きの推奨が難しいという御意見もございました。

次の7ページに移りまして、(2)の自転車の受け入れに対するお考えについてでございます。

最初に駐輪場につきましては、駐輪場の必要については認識しているものの、場所や費用の面から商店街での整備は難しく、実際の整備には至っておりません。

続いて、自転車の通行についてですが、既に通行規制を行っている商店街は引き続き通行規制を、現在自転車が通行できる商店街は引き続き通行可能とするお考えをお持ちだということではあります。

また、通行可能としている商店街についても、自転車の事故による危険性は認識しつつも、利便性の観点から通行規制には踏み切れていない状況となっていると伺っております。

どの商店街もシェアサイクルポートの設置には前向きな御意見をいただいております。

続いて(3)の自転車に対する取組について現状と今後の予定を伺い

	<p>てございますが、現状としましては、多くの商店街で現在進行している取組がないという結果でございます。</p> <p>今後でございますが、幾つかお考えをいただきましたが、都市計画道路用地の駐輪場としての暫定利用、あるいは、店舗前の斜め置き等、自転車の止め方の工夫、そうしたことによる駐輪スペースの確保、地下の機械式駐輪場、複数店舗共同の駐輪場の整備など、区への要望も含め、アイデアを持っている商店街が多く、様々な御意見をいただきましたが、いずれも具体的な計画には至っていないというところでございます。</p> <p>そのほか、区に対しまして、ルール・マナーの啓発や商店街だけでなくまちづくり全体での取組について御意見をいただいたところでございます。</p> <p>前回協議会の補足事項についての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。ただいまの御説明について、御意見、御質問等伺いたいと思いますが、いかがでしょうか。</p> <p>それでは、どうぞ。</p>
委員	<p>今、危険を感じた場所などを聞いて思ったことは、アンケートをとるときに、例えば、危険を感じたときにどんな状況だったのか、もう少し詳しく書いてもらえるのかなと思いました。</p> <p>なぜかという、例えばただ危険だと言って、そのときに危険を感じた人は、自分に今後何か注意が必要なところがあるかどうか、相手にはどんな欠けているところがあるかどうか、例えばお巡りさんたちが何か教室を行うときに、よりよく指導できるのかなと思いました。あとは、自分たちの乗車する意識向上のためにも、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。</p> <p>それでは、御指名を受けて事務局から。</p>
事務局	<p>はい。ありがとうございます。</p> <p>今回の補足の中ではお示ししていないのですが、前回の第2回目のアンケート結果の概要について、御説明した資料の中にはございますが、自転車に関して走行中に危険を感じた内容を併せて聞いてございます。選択肢としての内容ですが、例えば、道路が狭いため。あるいは、接触しそうになるですとか、そうしたどんな危険を感じたかという内容を併せて聞いてございまして、クロス集計をすることで、自転車がどのような危険を感じているか、そこも総合的に今後の区政のほうに役立てられるような形でアンケートのほうはとりまとめておりますので、今後、計</p>

	<p>画策定以降、こうした情報を公開あるいは利用を積極的に行っていきたいというところでございます。</p>
委員長	<p>ありがとうございます。 では、そのほか何かありますでしょうか。 はい。</p>
副委員長	<p>御説明ありがとうございます。 商店街のところで、自転車の事故による危険性を認識しつつも、通行規制には踏み切れていないということが書かれていたのですが、この商店街の危険というのは、自転車がスピードを出すから周囲の歩行者が危険という意味での危険性なのか、本人が例えば倒れそうになったりして、自転車自身の危険なのかどちらをイメージして御発言されているかというのわかりますか。</p>
委員長	<p>よろしくお願いします。</p>
事務局	<p>お聞きしたところだと、やはり自転車と歩行者と、他の自転車同士の事故という御意見が多かったかなという印象です。</p>
副委員長	<p>ありがとうございます。</p>
委員長	<p>なかなか、商店街さんの御要望、御意見というのは難しいところで。 そのほか、皆様よろしいですか。 次第を先に進めさせていただければと思ひまして。それでは、題目②の計画骨子案についてというところでございます。 この部分は2つに分けて、計画骨子の部分とネットワーク計画に分けて御説明いただきたいと思ひます。 計画骨子案の御説明を事務局からお願いします。</p>
事務局	<p>資料2を御覧いただけますでしょうか。 よろしいでしょうか。 前半の自転車ネットワーク計画の前までを説明させていただきます。 ページおめくりいただきまして、1ページ、計画の背景と目的でござい ます。 これまでの協議会の中でも、御説明したところと重なる部分もあろうかと思ひますが、簡略しながら、御説明のほうをさせていただきます。 自転車は手軽で便利に利用できる移動手段としまして、生活の様々な 場面で利用されているところでございます。近年では人々の健康志向や 環境意識の高まり、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機とした、自 転車通勤の増加などを背景に、自転車の利用ニーズがより一層高まって</p>

いるというところ、区においても日常生活を支える身近な移動手段として自転車が多く利用されており、これまでも自転車通行空間の整備が進められております。

一方、自転車が関与する交通事故や歩行者とのトラブル、コロナ禍による駅利用者減少に伴う駐輪場定期利用者の減少、子育て世帯を中心とした大型自転車の増加、駅周辺等における自転車の放置、これによる景観の悪化等の問題が生じている。

これまでも区では様々な取組を行っておりますが、多くの課題が残されている状況でございます。

こうした自転車を取り巻く現状や課題を踏まえ、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進していくというところ、誰もが安全安心、円滑に移動できるまちの実現を目指し、計画を策定していくというところでございます。

続きまして、ページおめくりいただきまして、2ページ目、計画の位置づけになります。

国や東京都の自転車活用推進計画の内容に即しつつ、区の上位計画である、基本構想、長期基本計画、まちづくりマスタープランとの整合を図り、区その他の関連計画とも整合連携し、計画を策定していくものでございます。

続きまして、3ページ目、計画の期間でございますが、国や都の計画、区のまちづくりマスタープランの計画期間を踏まえ、令和6年度から15年度の10年間としてございます。

その下でございますが、計画の対象区域につきましては、品川区全域を対象とするものでございます。

ページおめくりいただきまして、4ページ目以降、2章としまして、自転車利用等の現状を整理してございます。自転車の特色になりますが、中段をご覧ください、品川区を出発地として、交通手段別の移動時間の割合を示しております。

自転車につきましては、10から19分の移動での割合が最も高く、0から9分の割合と合わせますと、20分未満で約7割を占めるという状況でございます。

自転車はほかの交通手段よりも、短時間の移動において多く利用されており、日々の暮らしを支える身近な移動手段であることが伺えるというところでございます。

次に、右側5ページを御覧いただきまして、気候変動等への対応など近年は環境対策への機運が高まっています。自転車はCO₂を排出しない移動手段として、国の2050年までにカーボンニュートラルの実現を目指す戦略的プロジェクトにおいても、自転車の利用促進が示されているところでございます。

次に、5ページの下段でございますが、自転車はジョギングやランニングに比べ、足や膝への負担が少ないことから、健康増進に効果がある移動手段としても注目されているというところでございます。

続きまして、6ページでございますが、近年の時代の変化とともに、製品に価値を見出すモノ消費から、体験に価値を見出すコト消費に、傾向が変化しています。

インバウンドを含め、体験型観光のニーズが高まっていることから、国際的なサイクリング大会の誘致ですとか、シェアサイクルを活用したサイクリングの活性化等、自転車の観光・レジャーへの活用が期待されるところでございます。

それからその下でございますが、地震等の災害が発生した際には、自動車による避難渋滞、あるいは公共交通機関の運転見合せが発生してしまう恐れがあります。そのような状況下でも自転車は機動性が高く、燃料を必要としないため、避難行動や迅速な被害状況の把握に活用が期待されるというところで整理してございます。

その次、7ページでございますが、自転車を取り巻く近年の社会情勢を整理してございます。

自転車関連事故の状況としましては、全国的な傾向としては、10年間で、自動車関連事故は54.7%の減少に対し、自転車の関連事故は47.2%の減少と、自動車関連事故と比べると減少率が小さい状況です。それから自転車関連の死傷事故のうち、自転車対自動車は大幅に減少しておりますが、自転車対歩行者あるいは自転車単独は増加している状況というところでございます。

続きまして、8ページ目でございます。ヘルメットの着用努力義務化というところも記載させていただきます。法改正により令和5年4月から、自転車乗車中のヘルメット着用について、年齢問わず努力義務化とされております。続いて8ページの下のところでございますが、国内の自転車生産台数と、それから電動アシスト自転車の割合の推移をお示ししております。

平成26年には電動アシスト車と一般車の生産台数が逆転し、令和3年には、自転車生産台数の全体の約78%が電動アシスト自転車となっている状況でございます。

続きまして、右側の9ページでございますが、電動キックボードの普及というところで、法改正によって、本年7月から、一定の要件を満たす電動キックボードが自転車通行空間を走行できるようになります。自転車通行空間における、より一層の安全確保が求められるというところでございます。

ページおめくりいただきまして、10ページのほうには、区内で民間が設置した、電動キックボードのポートの位置をお示ししてございます。おおむね広く分布しておりますが、まだ、分布がまばらなところも見られるというところでございます。

続きまして、11ページでございますが、コロナ禍による影響についてお示ししてございますが、こちらにつきましては、第1回の当協議会でお示ししておりますので、説明のほうは割愛させていただきます。

続きまして、ページおめくりいただきまして12ページでは、SDGsへの貢献というところで、持続可能な開発目標に対する自転車の活用推進を通じての貢献について整理しているところでございます。

駆け足で申し訳ございませんが、13ページから37ページ目にかけては、品川区の概況についてと、それから自転車交通現況について説明しております。

こちらの内容につきましても、前回前々回の協議会で説明した内容も含まれておりますので、一部割愛しながら説明のほうをさせていただきます。

13ページから20ページにかけては、品川区の現況についてというところでございまして、人口や地形、あるいは公共施設や商業施設等の分布状況について記載しております。

それから21ページから37ページにかけては、自転車交通現況というところで、交通事故の発生状況、交通安全に対する区民意識、自転車の駐輪状況、シェアサイクルの状況、自転車通行空間の整備状況等について記載してございます。

今回新たに、前回前々回で記載していなかった内容について簡単に御説明させていただきます。24ページを御覧ください。

24ページ、区の小学校での交通安全教室や、警察と連携した自転車

安全利用のキャンペーン、あるいは、広報、区の公式ツイッターあるいはケーブルテレビ等を活用した交通安全に関する情報発信、啓発活動を記載してございます。

続きまして、34ページを御覧いただけますでしょうか。34ページのほうには臨海部での国際自転車ロードレース開催の様子を記載させていただいております。

続きまして、38ページ目を御覧ください。38ページでは、3章としまして、課題の整理というところでございます。これまでの調査分析を踏まえ、区の自転車利用における課題を整理してございます。交通安全、自転車駐輪、自転車走行、自転車活用の4つの区分に分けて整理してございますが、2つ以上の区分にまたがる課題もあるかと思いますが、次回以降お示しする予定の具体的な施策と照らし合わせ、それぞれの区分についての内容を次回以降、もう少し整理、提示をさせていただく予定でございます。

続きまして、右側のページ、39ページを御覧いただけますでしょうか。

4章としまして、計画の目標と基本方針と、こちらも前回御説明しておりますが、国や東京都の都の計画についての目標・施策を整理し、38ページで整理した区の課題と対応づけをさせていただいております。

ページおめくりいただきまして、40ページ目、これまでに整理した課題に対して、「まもる」「とめる」「はしる」「いかす」の4つの視点に基づき、基本方針個別方針を設定してございます。

右側のページ41ページを御覧いただきますと、これまでの課題や基本方針を踏まえ、こちらについても前回お示ししてございますが、計画全体の目標を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してございます。

ページのほうをおめくりいただきまして、42ページを御覧ください。今回新たに御説明する部分となりますが、エリア別の方針というところで、区内を大きく拠点市街地エリア、生活拠点周辺住宅地エリア、また、臨海部エリアの3つのエリアに区分し、それぞれのエリアについて、現状や課題を整理し、方針を整理し記載しているものでございます。

ページおめくりいただきまして、44ページを御覧ください。5章では、実施すべき施策として計画の目標及び4つの視点・基本方針、8つ

	<p>の個別方針に基づき、重複した施策を除く26の施策を設定してごさいます。</p> <p>右側の45ページ以降につきましては、先ほど設定いたしました26の施策案について、実際に実施する事業を今後、記載していくというところをごさいます。</p> <p>事業の詳細は現在空欄としておりますが、実施主体、継続、拡充新規の区分等を次回以降、掲載させていただき予定でございませう。</p> <p>続きまして、54ページを御覧いただけますでしょうか。54ページ55ページでは、6章としまして、計画の推進でございませうが、計画の推進目標というところで、4つの基本方針ごとに数値目標を設定し、実現に取り組んでいくというところをごさいませう。それから、次回、55ページでは、推進体制、それから、実施スケジュールと計画の見直しについて記載のほうをさせていただき予定でございませう。</p> <p>前半部分計画の骨子案についての説明は以上でございませう。</p>
委員長	<p>ありがとうございます。それでは、ただいまの説明につきまして御意見御質問等ございませうでしょうか。</p> <p>お願いいたします。</p>
委員	<p>9ページの(4)の電動キックボードの普及ということで、一番最後の行で品川区を含む全国各地において実証実験が行われていますということで、私承知しているのは、令和5年の6月、今月末で実証実験は終わると承知しているのですが、これは6年度の計画なので、こちらの文章については、ちょっと検討の余地があるのかなと思ひました。</p>
事務局	<p>御指摘ありがとうございます。修正のほうをさせていただきたいと思ひます。ありがとうございます。</p>
委員	<p>あと、写真ですが、車道、普通自転車専用通行帯、自転車道ですね。こちらの写真は、品川区内の写真ということでよろしいでしょうか。自転車道につきましては、これは多分品川区じゃない自転車道かなと思ひます。この自転車の一方通行は品川区には恐らくないはずなので、できれば品川区の自転車道があるはずですので、そちらの写真のほうがいいのかなと思ひます。</p>
事務局	<p>出典は警察庁の資料となっておりますので、できるだけ区内の写真に差し替えさせていただきたいと思ひます。ありがとうございます。</p>
委員長	<p>ほか、御意見などは。</p> <p>はい。</p>

委員	<p>ありがとうございます。今回の品川区の自転車活用推進計画の建てつけみたいな話ですが、前回もまちづくりマスタープランというお話もさせていただきましたが、既に東京都の自転車活用推進計画というのがある、それと今回新たにつくる品川区の関連性というか、その辺はどの程度なのかお聞きできればと思います。品川区としての独自のものが出せるのか、出せないのかというか。</p> <p>交通ルールは品川区独自のものがつくれるわけではないわけですから、その辺をもう少し説明していただきたいということと、それからもう一つ、国や都は4つの柱というのがあって、安全、安心、自転車利用環境、観光、健康増進というのがありますが、キーワードとして品川区の今回の一番基本のものの言葉が「まもる」「とめる」「はしる」「いかす」というふうになっているわけですよ。この辺は区民への分かりやすさということで、とてもいい言葉だと思いますが、なぜこの4つの言葉になったかということを少し説明していただけたらと思います。</p>
事務局	<p>ありがとうございます。資料の39ページを御覧いただけますでしょうか。</p> <p>ただいま御紹介いただいた内容もございますが、国及び東京都のほうでは、推進計画が策定されて、一度それぞれ改定もされているというところでございます。</p> <p>それぞれの概略を、このページでは記載させていただいておりますが、区の計画の関連性でいいますと、やはり国及び東京都の計画に即して定めるところは定めていくというようなところが基本的なところでございます。</p> <p>それから、具体的な取組は次回以降お示しすることになりますが、例えば、東京都のより広域的な視点での計画の打ち出しと、やはり、地域ごとの実情に合わせた区の計画、いろいろ濃淡があって、その辺で違いが出てくるというところはあるかと思います。</p> <p>決定的に区の独自というところで言いますと、やはりネットワーク計画というのはこの計画の中で定めることとされておりまして、それは各自治体の独自の計画というような内容でございます。</p> <p>先ほどこのページの、国及び都の4つの柱御紹介いただきましたが、区としては記載のとおり、より区民の方に分かりやすく、区民の方も、常に意識している、あるいはアンケートの中でも声として多かった、安全対策や駐輪対策ですとか、そうしたところをしっかりと、方向性の中で</p>

	<p>も位置づけて、「まもる」「とめる」「はしる」「いかす」というところで、当然この中には、国、都、あるいは、前段の先ほど社会情勢の動きの中でも御説明させていただきましたが、環境ですとか、健康あるいは観光振興、そうしたところの視点も、取組の中には記載していくという予定でございます。</p>
委員長	<p>なかなか、このあたりの計画の位置づけというか、ちょっと難しいところがあるなと思います。要するに自転車環境推進というだけで計画を考えていく場合、恐らく品川区さんのような場所だと、歩行者の方も多く歩いておられる、自転車がどこでも、どんだんいけいけで走っている、もちろん全区でそういうわけではないんですけども、特にそのあたりの安全であったりとか、自転車をどこに止めるかというような問題と合わせていかないと、じゃあ、活用推進しますよと言ったところでどうするのか。バランスのよい計画を考えていच्छやるといことなのかなというふうに思いますので、よろしく願いいたします。ありがとうございました。</p> <p>そのほかいかがでしょう。</p> <p>副委員長。</p>
副委員長	<p>今も関係するかなと思いますが、今回の具体的な施策をまだ上げられていないというところもありますが、38ページを見て課題、結構大きい課題が多いなという感じがして。これは、基本的には全て計画に反映されるというふうにこれからつくっていかれるのか。それとも、この中でもちょっと難しいなというところもあるとお考えなのか。</p> <p>例えば、具体的に言うと駐輪場のところの料金体系の見直しというものもあるかなと思いますけれども、こういったようなことは条例の変更等いろいろ出てきたり、まあ、その規模感がかなり大きい課題というのも出てきているのかなと思いますし、あと、なかなか具体的なことに落とし込むのが難しそうところもあつたりするので、このあたりをどのようにこれから具体的な施策、活用しようとお考えなのか、どうですか。</p>
事務局	<p>ありがとうございます。先ほど説明の中で、その点について、多少触れさせていただいておりますが、今まさにこの具体的な施策の中身を検討しているところでございまして、副委員長御指摘いただいたとおり、全て網羅して、今ここにお示ししている内容の具体的な取組を全て記載していけるかというところは、ものによってはなかなか難しいところもあるというのは実感しているところでございまして、先ほども御説明し</p>

	<p>ましたが、その点多少こう整理をして修正を加えて、次回、お示しさせていただきますことは考えてございます。</p> <p>今御指摘いただいた料金体制の見直しも、具体的にこうやって、例えばスケジュール感を書いて、具体的に進めていきますという記載なのか、今後、一つの検討方策として考えていきますという記載にとどめるか、あるいは全く記載しないかも含めて、今後、次回以降整理して出させていたきたいと思えます。</p>
副委員長	<p>ありがとうございます。44ページにも実施しますと、案としても結構具体的なことが書かれていますけれども、これも今後検討ですか。</p>
事務局	<p>そうですね。修正が加わる可能性がございます。</p>
副委員長	<p>現状で新規と考えているのはどれになるのでしょうか。そこが多分この計画で、今出されている案の中で議論したほうがいい部分かと思えます。</p>
事務局	<p>まさに先ほどの料金の体系ですとか、あと「とめる」のところに、利用実態を踏まえた駐輪空間の再配分、例えばですが、今、チャイルドシートあるいは大型の電動自転車があって、駐輪場によっては、駅から離れているところと近いところで、どういったこの大型自転車の駐輪スペースが配分されているかというのはちょっとまだ把握されてないところもあって、例えば、明らかになっているのは、遠いところはやはり利用率が低いというところです。</p> <p>例えばですが、そうしたところの料金を見直すとか、あるいは、そちらのほうに大型自転車が止められるようなスペースを誘導していくとか、その辺が新規的なところといえば新規的なところで、あと、ここにはまだ具体的には書いておりませんが、前回のアンケート等でいただいている地下の駐輪場は利用率が低いとか、そうしたものは例えばですが、駐輪場の付置義務条例を見直して、より利便性の高いところに整備した場合は、求められる台数をある程度緩和していくとか、そうしたところも、ちょっと今後検討記載はしていきたいなと考えております。どういう形で記載かというのはありますが、そうしたところが新規といえば新規というところでございます。</p>
副委員長	<p>ありがとうございます。結構周辺の自治体でも付置義務駐輪場の減免ですね、先ほどお話しいただいたような取組をやろうという自治体も増えてきているのかなと思えますし、やっぱりその、二段駐輪場にすると上の段が使われないとか、いろいろ、何というか、どんどんぜいたくに</p>

	<p>なってきたところもありますので、料金の是正というのは必要なことなのかなというふうに思いますので、ぜひその辺は御検討いただいて、次回以降御紹介いただければと思います。ありがとうございます。</p>
委員長	<p>そのほか、何かございますか。</p> <p>大分中身が出てきてまた議論になるかと思えますけど、38ページ見ていただいて、計画目標が取り上げられていますけれども、こういった文言とか、何かございますか。</p> <p>副委員長、どうぞ。</p>
副委員長	<p>細かい話になっちゃうかもしれませんが、シェアサイクルの充実による防災機能の強化というのが43ページの住宅地エリアとかに出ていますが、防災機能というのはどういうことを想定されているのかなというところですか。拠点市街地エリアにもあっていいのかなと思ったのと、あと、たしか東京都だと、車輪のついているもので避難してはいけないというのがあったような気がしたので、どういったことをイメージされているのか、もし現状でお考えがあればお聞かせいただきたいです。</p>
委員長	<p>43ページの緑色のところですね。</p>
事務局	<p>はい。東京都の避難のときに自転車を使うというのは、もう一度私も確認したいなというところなのですが、ここで記載させていただいた意図といたしますか、一応エリアを拠点市街地と生活拠点周辺・住宅地、臨海部で、拠点市街地エリアというのが区で言いますと大崎ですとか、あるいは大井町、この周辺もそうですが、非常に駅の利用者が多い、商業の、あるいは業務系の、あるいは居住系の機能が集積しているところをイメージしております、こちらの2番の生活拠点住宅周辺住宅地エリアというのは、ここに含まれているのが木密地域、荏原地域をイメージして書いてございまして、そうしたところの災害活動、あるいは、避難をイメージしているというよりも、例えば、これは今年度地域防災計画というのを見直していくことになっておりますが、その中でも自転車の活用を位置づけているところもあって、例えばですが、職員がこの地域に被害状況を確認していくとか、給水所を設けるためとか、そうしたところに、これはまたこのシェアサイクルを運用しているところとの連携というところにもなってくると思うんですけども、そうしたところをイメージして書いていただいております。</p>
副委員長	<p>ありがとうございます。</p>
委員	<p>すみません、シェアサイクルについて、今思ったのは、私自身の場合</p>

	<p>は、出かけていてそんなに見かけないです。見かけると、ああ、使っているな、すごく珍しいなという感じがします。それはなぜでしょう。</p>
委員長	<p>確かに、恐らく走っているとかよく使われているところというのは、ある程度偏っているという部分もあるかもしれないです。</p> <p>委員が今いらっしゃるところは、もともと自転車を持っていらっしゃる方が多くて、持っていらっしゃるあまりシェアサイクルは使わないとか、あるいは外から来られる方が多いとシェアサイクルを使って移動することができるんでしょうけど、まだそういったような、ほとんどあまりない、それこそ昔からある住宅地みたいなところはあまりシェアサイクルを使っていないみたいな話になるのかもしれないですね。</p> <p>それから、ただ、もう一方でシェアサイクルをなぜ推進するのかといった話もまたあるんだろうと思いますが、やっぱり自転車を皆さん所有されると、それだけ自転車を止める場所というのが多くかかってきます。なので、自転車を皆さんでシェアすれば、そもそも自転車の台数を減らせるんじゃないか、そうすると自転車を止める場所があまりかかりません。そういうふうなところもありますし、あと、もう一つはやはり外から来られた方々が区内を移動しやすくするというのがシェアサイクルのメリットとしてはあるのかなというようなことです。あまり見かけないというのは、見かけないから要らないかという話でもないかと思えます。そのあたりの、自転車を活用してまちをよくしていく、暮らしをよくしていくというような計画として御理解いただければと思うのですが、いかがでしょうか。</p>
事務局	<p>補足ですが、これも前回お示ししたアンケートの中で、在住区民の方958名の方にお答えいただいておりますが、その83%の方がシェアサイクルを知っているとお答えいただいております、8割以上の方にシェアサイクルの認知はいただいているのかなというところです。</p> <p>ただ、実際利用したことがあるということになりますと、14%の方にとどまるということですので、そうした意味では、まだ、見かけるとい点では、サイクルポートの数も含めて、まだまだ、利用者数増加も含めて、これからなのかなというところがございます。</p>
委員長	<p>また、私が言うのもあれですけども、自転車のヘルメットの着用の努力義務化が4月から始まっていて、ここでシェアサイクルにどうやってヘルメットかぶってもらうのかなというようなところとか、また、新しい課題みたいな部分もあるのかなというようなところを思いますの</p>

	<p>で、そこら辺のシェアサイクルの安全な利用みたいなのところも、もしかすると、これは私の意見ですが、やっぱりもう少し記述を、文言を入れていただいて、皆さんが安心してシェアサイクルを活用していただけるような状況になってくれればなと思います。</p> <p>あと、シェアサイクルだけではなく、最近だと、自転車を止める場所ですね、こちらのほうもシェアリングテクノロジーといいますか、自転車を止める予約をしてというような、比較的簡易な自転車を止められるようなそういう技術もありますので、少し、そのあたりをまた個別の施策の例の中に入れてくる話だと思いますけれども、少しずつ新しいものを、どんどん取組の中に入れていただければと、私からお願いしたいと思います。</p>
事務局	了解いたしました。
委員長	副委員長、お願いします。
副委員長	<p>今の御指摘を受けて、33ページに書いてあるポート別利用台数を見て、確かに日常生活ではもしかしたら使われていない状況なのかなという感じは見受けられますが、それでちょっと気づいたんですが、大井町のところもこれから開発があるかなと思いますが、あと、この青い色で入っている、ウィラ大井でも、駐車場のところが開発される話があって、品川区内で大規模に用途が変わるといふか、人の流れが変わるような計画というのがあると思いますが、この計画の中でその辺について書かれていないような気もするので、そういった、何といふか、公共施設とかそういった現況の中で今後そういった人の動きが変わるような計画もありますみたいなことは書いておいたほうが、いいのかなと思いますけど、いかがでしょうか。</p>
事務局	<p>お話しいただいた大井町の、広町のところで今開発が進んでいて、私も御指摘いただいてこちらの地区計画ですとか、方針ですとかを今思い起こすと、歩行者ネットワークというのは非常に回遊性ですとか、そうしたところの記載は力強く出されているんですが、そういうシェアサイクルですとか、そうした視点での位置づけというのは具体的にはされていなかったのかなというところもありますので、ちょっと確認はします。そして、計画上こちらの、今策定中の計画の中にもそうした開発ですとか、まちづくりにおける位置づけというのも今後行っていくような記載はちょっと考えたいと思います。ありがとうございます。</p>
副委員長	ありがとうございます。自転車で来る人は当然多いと思いますが、一

	<p>番中心まで突っ込んでほしいというところで、例えばそこは歩行者の回遊を考慮してちょっと自転車を止めて歩けるようにしたほうがいいのか、自転車の使われ方としてあらかじめイメージしたものもあったほうがいいのかと思います。そういう意味では、何かしら書いていただくとよいと思います。</p>
委員長	<p>はい、ありがとうございます。</p> <p>では、次の議題のほうに行かせていただければと思いますが、よろしいでしょうか。</p> <p>それでは、計画骨子案の基本計画の部分で、今度は、資料2の57ページから、こちら事務局から御説明をお願いいたします。</p>
事務局	<p>はい。それでは、資料2の57ページ以降でございます。</p> <p>自転車ネットワーク計画の骨子案になりますが、ネットワーク計画については、前回当協議会でも御説明しているところございまして、内容も多いということもございまして、一部、割愛しながら説明のほうはさせていただきます。</p> <p>ページおめくりいただきまして、59ページを御覧ください。自転車ネットワーク計画の考え方というところございまして、区内の道路の自転車ネットワーク路線の検討に当たり、基本的な考え方と基本方針の案について、こちら前回もお示ししましたが、記載しているところでございます。</p> <p>ページおめくりいただきまして、60ページからは、自転車ネットワーク路線の検討というところございまして、実際にネットワーク路線の選定を記載しているところでございます。</p> <p>8. 1の選定の流れのところでございますが、ステップ1では、国道と都道は基本的に幹線的自転車ネットワークと位置づけまして、これを補完する区道を幅員等の条件から抽出していきます。</p> <p>次に、ステップ2としまして、検討対象路線のうち、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、利便性を高める路線として抽出いたします。</p> <p>その次、ステップ3では、ステップ2までで選定した路線について、連続性の確保ですとか、区外の自転車通行空間との接続等の視点から、ネットワークを補完する路線を追加します。</p> <p>最後にステップ4としまして、複数路線が競合する区間やネットワークの密度、幅員、商店街などの歩行者との錯綜等に配慮し、調整を行い、</p>

自転車ネットワークを整備する対象路線を選定するものでございます。

次のページを御覧いただきまして、ページで言いますと61ページになりますが、国道と都道は黄色の線、これが基本的に幹線的自転車ネットワークとして位置づけまして、これを補完する路線として、赤で示しておりますが区道を対象に、検討をしております。最低限確保することが望ましい幅員としまして、幅員6メートル以上の路線を対象とします。この幅員6メートル以上の路線が、図の中の赤線で示す線でございます。

ページおめくりいただきまして、66ページを御覧いただけますでしょうか。

66ページから69ページにかけて、ステップ2となりますが、利便性を高める路線の抽出となります。駅や駐輪場、商業施設や公共施設、観光拠点を取り上げ、都道や国道からそれぞれの施設までをつなぐ区道を選んでおります。

前回協議会でも同様の方法で選定する旨を御説明しておりますが、前回と今回の変更点で、2点ございます。

67ページの商業施設へのアクセス路線につきまして、前回協議会では商店街も対象としてございましたが、今回、商店街のヒアリングを行った結果等も踏まえまして、商店街への自転車の流入を一定抑制するというところから商店街へのアクセス路線の抽出は項目から今回外しております。

また、保育園幼稚園へのアクセス路線でございますが、前回も御意見をいただいたところでございますが、路線の重なりによっては、結果抽出されない保育園へのアクセス路線もあり、ネットワークに入れ込むことで、あるいはネットワークに入れなくとも、通勤通学等の自転車等との錯綜するというところもあって、今回ネットワーク路線の中には、考え方としてはストレートには組み込まずに、子育てを側面的に支援、あるいは応援していくという路線を今後、計画の中で、これからどのような形で記載していくかということはあると思いますが、一定記載をしっかりと行っていきたいというところで今考えているところでございます。

それから、今回ステップ2において、抽出された路線を重ね合わせたものでございますが、70ページの、8-12の図になりますが、緑色の線と紫色の線、赤色の線が三個以上重なったということで、利便性を高める路線として選定したものでございます。

次のページ71ページになりますが、ステップ3としまして、ステッ

プ2までで選定した路線で、連続性がない部分を補完するということ
でございます。補完した路線が図中の青色で示すものでございます。

ページおめくりいただきまして、72ページ目からは、ステップ4と
いうところでございますが、ここまでで選定されたネットワークについ
て、ネットワークの密度、都市計画道路の優先的に整備とするとされて
いる路線を考慮し、調整を行っております。

74ページのほう、駆け足ですみませんが御覧いただきまして、これ
以降は、事故が発生している箇所やアンケートを参考にしながら、安全
性を配慮すべき路線を抽出しております。

検討の視点としましては、通行抑制されているような、歩行者との錯
綜が懸念される路線、また、交通安全対策として事故が発生している箇
所や、アンケートによる危険を感じるとされた路線、または通学路とな
る路線について選定しております。

79ページを御覧いただきまして、8-21の図でございますが、そ
れぞれ選定された路線を重ね合わせ、特に安全性に配慮すべき路線とし
て、赤及び緑の路線で示しているところがございます。

次のページ、図8-22におきまして、これまでの検討を踏まえて、
自転車ネットワーク路線を青色でお示ししております。前回から変更と
なった項目としましては、こちらについては、本日机上に配付させてい
ただきました。A3横のカラーの図を御覧いただけますでしょうか。

第2回の当協議会でお示しして、本日第3回目でお示ししているもの
から、赤が追加した路線と、それから、クリーム色が指標の見直しによ
って削除した路線、個別見直しによる路線がピンクでございます。

変更した理由については、A4縦の資料でございますが、この図の中
で、7番、こちらは戸越銀座商店街になりますが、それから、右側のほ
うにありますけど、9番のピンクの路線、こちらが旧東海道、こちらの
ほうが歩行者との錯綜が懸念される路線と、幅員が非常に狭く、自転車
通行空間の整備が難しい路線については、ネットワーク路線から今回、
外しているというところがございます。

資料2に戻っていただいて80ページの図の8-22で、青の外側を
赤で示しているところについては、既に自転車通行空間としての整備が
完了している路線でございます。

右側のページ、図の8-23では、ネットワーク路線のうち安全に配
慮すべき路線を青い帯で示させていただいております。

	<p>82ページをお開きいただきまして、82ページのほうには、こちらのほう以降は、次回以降でお示しすることとしておりますが、整備の優先度についての検討、その結果でございます。</p> <p>それから、83ページから91ページまでは、自転車ネットワークの整備形態の考えを示してございますが、個別路線ごとの整備形態は次回以降の検討となりますが、区内非常に幅員の狭い区道が多いというところもございまして、84ページで示すような自転車道あるいは自転車専用通行帯の整備は、現在のところちょっと厳しいのかなというところで、84ページの中で車道混在型による検討が中心になるのかなというところを現在考えているところでございます。</p> <p>駆け足ですが、説明のほう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。</p> <p>では、こちらのほうでご質問等ございますか。</p>
委員	<p>すみません、この自転車ネットワーク路線の選定について、ちょっと私基本的な知識がないので、私の理解があっているかどうかお聞きしたいのですが、選定して、その道路を走りやすいように広く整備する、そういうふうに理解をしてよろしいですか。</p>
委員長	<p>これ、基本的には59ページを見てください。ここの下のところに基本方針案とありますけども、自転車利用者の利便性を高めるというイメージは多分ネットワークの中にあるのだと思うんですけども、安全性であったりとか、場所によっては利用規制であったりとか、そのような形で自転車が走る空間を整備して、自転車が安全に走れるようになったり、あるいはもっと言うと自転車から歩行者を守ったりということを含めて、空間整備をしたいということ、ただ部分的にやってもいけないので、広いネットワークで見ていかないといけなくなってしまうので、ネットワークで考えるという計画となっておりますが、少し事務局のほうから補足いただけますか。</p>
事務局	<p>御質問の意図と違うかもしれないですけど、例えば、このネットワーク路線を選んで、ある意味道路というのは広ければ広いほどと言ったら変ですけど、自転車の走る空間も整備されたりできるわけですが、選ばれたところの道路を今回ネットワーク計画に位置づけて、民地の方を用地買収して道路を広げるということではないです。</p> <p>あと、もう一方、例えば車道が2車線あるのを1車線つぶしてそこを自転車のための走行空間にするとか、そうしたことでなくて、今ある</p>

	<p>道幅には、今ある使われ方の部分的な、基本的には道路の左端に矢印の整備ですとか、ブルーのレーンを引いて、ここにきちんと混在型といって、自転車をここで安全にルールを守りながら走行しましょう、そうしたところを、途切れ途切れでは意味のないということで、ネットワークとして区内をつなげていきましょうというものでございます。</p>
委員	<p>要するに、この選定された路線を優先的によくすることですね。</p>
事務局	<p>そうです。まさにそのとおりでございます。</p>
委員	<p>分かりました、ありがとうございます。</p>
委員長	<p>では、ちょっとこういう形でネットワーク、前回お示ししていただいた、このような姿勢で御意見いただければと思っているのですが、いかがでしょうか。所管の警察署さんにも来ていただいておりますし、ちょっとよく見ていただいて、ご確認をいただければと思います。</p>
副委員長	<p>御確認いただいている間に質問ですが、7番の戸越銀座を外していますが、これ最初の補足資料で主体別の意見を御紹介いただいたときに、自転車はここを危ないと思っていなくて、歩行者と車は危ないと思っているというふうに出ているようなところが非常に多くあるかなと思っていて、そうすると自転車としては恐らくここを通るんだろうなと思います。自転車のネットワークに選ばれていなくても通っていいわけなので、現状として恐らく通るんだろうなということと、ネットワークとして代替経路を提示していればそこへ誘導したいというようなことになるんでしょうけれども、現状ではおそらくここに代替経路になるような距離感のところはちょっとないので、ネットワークから外してもどうしても通ってしまうのかなという気がしているので、ネットワークとして推奨してここを通ってくださいということは言いづらいのかもしれませんが、何かしら対策をしないといけないのかなと思いますが、その辺についていかがですか。</p>
事務局	<p>そうですね。現状からやはりちょっとネットワークに位置づけて整備を行っていくというのは難しいということで今回外しておりますが、やはりこうしたアンケートでも浮かび上がってくる具体的な路線でございますので、考え方というか、具体的に戸越銀座商店街ですとか、個別に名前を出して具体的にどういう取組なのか、考え方なのか、そこは計画の中でもしっかり明記していきたいというふうには考えてございます。</p>
委員長	<p>分かりました。ネットワークのそれをどうするかという部分で、ネットワークから一回外しても、前の計画骨子案のところでもちょっとそうい</p>

	うところで、商店街の安全対策みたいなところを書いていただきたいです。
事務局	そうですね。ちょっとそういったところで記載していきたいと思っております。
副委員長	<p>ありがとうございます。おそらく今委員の質問にもあったとおり、何で自転車ネットワークをつくるかという、そこを走ってほしいというお墨付きを与える的な意味もあるんでしょうけど、走るところが明確に分かると危険感も減ってくるかなと思います。自転車がどう走ってほしいかを示すという意味で、どうしても通ってしまうところにはそういったところはつけて、何かしらの対策していったほうがいいのかなと思います。</p> <p>保育園とか幼稚園とかも同じで、ネットワークには選ばなくても皆さん子供を乗せてそこを走るということがどうしても、選ばなかったら皆さんそうしないかというところではないところもあるので、現状に合わせてどうしてもやらなければいけないところというのは別で考えたらいいのかなとは思いました。</p> <p>あと、もう一つですが、15番は削除されるようですが、ここはやはり代替になるような経路はなさそうで、連続性とかを考えると、幅員が非常に狭い路線ということで、車道が狭いので、車道混在をつけるかつけられないという話になるんでしょうけれども、車道混在をつけるのは厳しいんでしょうけれども、車道が狭いところって、結構自転車は選んで通っていたりする現状があるので、もし現状でやはりそういった理由がある程度あるのであれば、何か別の対策と、通る路線として残していくといいのかなというふうに思いました。</p> <p>ほかに、この変更理由で出していただいていると、代替経路があるから削除というふう書いてあるというところと、代替経路はないけれども削除というところもあって、そこはちょっともう少し何か別枠で御検討いただければなと思います。</p>
事務局	御意見を踏まえ、検討してまいりたいと思います。
副委員長	よろしくお願いします。
委員長	ではお願いします。
事務局	今副委員長から御指摘いただきました15番のところについては、特殊な道路形態になっておりまして、確かに6メートルの幅員は、抽出されてきた中ではあるんですけれども、車道が2.5メートルと書いていま

	<p>すけども、周りが歩道として整備されていて、車道自体も本当にこのL型とL型の間が2.5メートル、アスファルト舗装されているのはもう2メートル弱ぐらいしかないような、コミュニティ道路ではないですが、そういった形になっています。</p> <p>なので、そこに2.5メートル、あるいは、L型を除いて2メートル弱の中に、車道混在とはいえ、ナビマークを入れていたり、そういったところはなかなか難しいのかなというふうに考えておまして、ですので今回は削除させていただいたところではあります。</p>
委員	<p>今回外すところ、9番は旧東海道ですよ。やっぱり今言ったその景観も含めてという意味ですかね、これは。</p>
事務局	<p>そうですね。やはり非常に人通りも多いということと、そういう視点から、今回は外させていただいたということもあるのですが、ただ、先ほどの戸越銀座通りと同様に、計画の中では取組も含めて、ネットワーク外したからネットワークに資する整備は行わないという単純なことではなくて、やはり、安全対策ですとか、そうしたところは何か具体的な取組のところで記載をしていきたいなというところがございます。</p>
委員	<p>今後の展開として、観光という意味では、旧東海道の立ち位置というのがあるのかなと思っていたんで、ちょっと意味合いが違うので、バランスもあるんでしょうけれども、今回ネットワークから全部一気にこう外したんで、どうなのかな。今後の議論の中で、ちょっと出てくるのかなという気もしますけど。</p>
委員長	<p>そのほか、何かここはという場所、何かありましたらお願いします。</p>
委員	<p>この話題に合っているかどうか分かりませんが、先日家の近く、富士見台児童センターあたりの道路、初めて気づいたのですが、歩道は歩道で、車道のほうには脇に自転車の普段の青い自転車レーンはなく、車道と同じアスファルトの地面で、排水施設とかも、よくある四角いのはなくて、ところどころ、多分下水が流れる小さい四角い枠があるんですね。自転車が走るには非常にいいなと思って、たまたまカメラ持ってなかったから撮ってないんですけど、この場で話そうと思いました。</p>
委員長	<p>ありがとうございます。整備形態のところちょっと関係するところですけど、L型とかのコンクリートでなるべくスリムな形にして、少しでも自転車が触れたり傾いたりしないで走れる幅員を確保するような、そういった形の整備の仕方もございます。このあたり、何かこう、ただ色を塗るというだけではなくて、少しこういったような水関係のことで、</p>

	<p>グレーチングだったりとか、こういったものを少しスリムな形にしていくというような話というのは一方である話だなと思います。何かもし御検討いただけたらと思いますが。</p>
事務局	<p>はい。L型側溝については区の標準的なものを基本的には採用して、それを整備させていただいているところです。それが一番維持管理もしやすく、雨も流しやすいというところではあるんですけども、そういうのも道幅の狭いところについては、今言われたような、幅の狭いL型側溝に変えるということで、アスファルト面を広くして、そこにナビマークやナビラインを入れていくということも一つあるかなという感じもしますけれども、少しL型を全部取り換えるというようなことも出てくるかもしれませんので、費用と時間がかかるものではありますが、それぞれの路線の状況に合わせて、ちょっとその辺も含めて検討させていただければと思います。</p>
事務局	<p>今、お話ししたとおりですが、計画の中で今の幅を狭めるということを必須ということを書くということはやっぱりなかなか難しいかなと思いますので、ただ、考え方として、何らかの形でちょっと整理をしたいなというところです。</p>
委員長	<p>ネットワークに指定されているわけで、その他、水対策いろいろあります。水の対策が打てるのであれば、例えばやるタイミングで自転車走行空間を合わせて考えるというそんなところかなと思いますけれども。指定したところを、どこでも細くするということはちょっと難しい。全部それをやらなきゃいけないとすごいお金になってしまいますので。やれるところでやっていただきたいという形でご記載いただければと思います。</p> <p>それでは先ほど最初にお話しさせていただいて、警察各所轄のところを見ていただいて、いかがでしょうか。</p> <p>少し、整備形態の話が今後出てくるかと思えますけれども、そのあたり、このような計画でよろしいでしょうか。あと交差点の話とかあるかな。</p>
副委員長	<p>交差点の話とか。そうですね。交差点の話はあまり書かれてないかなと思いますけど、事故が一番多いのは交差点で、交差点をどう通っていか分からないという、自転車利用の方かなり多いので、そこで歩道に上がろうとしてしまったりすると、余計錯綜の危険性が出てきますので、その連続性って言っているのは交差点での通行も含めて、やはりあの目</p>

	<p>的地までどこを使っていいかが分かりやすいというのが自転車利用者の方も非常に大事だと思いますので、整備形態の中には、おそらく、形とかも交差点規模によって、すごくバリエーションがたくさんあるでしょうけれども、標準形態の配置を書いていただくとか、そのあたりは記載していただいたほうがいいのかなと思います。</p> <p>その、車道混在の、幅員との兼ね合いというお話が何度か出てきていまして、今も国土交通省の中の委員会とかで話とかもあるんですけども、車道混在の矢羽根は、車は踏んでいいのか、いけないのかという話をしていて、そうすると幅員との関係は、今までは車が踏まない、余裕があるところに車道混在をつくるというような考え方が多かったんですけども、必ずしもそうじゃないんじゃないかというような意見が出てきているようになっていきますので、やはり、狭い道路が非常に日本は多くて、それにつくれないと言ってしまうと、あまり変わらないということもありますし、道路交通法ではそういうのがあろうがなかろうが車道を通るというふうに規定されているので、じゃあ、その狭い車道をどう走ってもらうかというのを工夫しようというような考え方も出てきていきますので、整備形態としてこれは載せていただいた上でいろいろな事例とか、そういったものを参考にして、その狭いところでも分かりやすく走ってもらえるような工夫というのは必要になってくるのかなと思います。</p> <p>もしかしたら、今後計画を策定するまでに事例があればそういった他自治体の事例も計画に入れていくことも、もしかしたら参考になるのかなと思います。</p>
事務局	<p>交差点の事例といいますか、考え方については次回以降記載させていただきたいと思います。</p> <p>あと、幅員が狭いところについても、今の議論ですとか、あるいは他自治体の事例などもちょっと確認をさせていただきながら、何か考え方といいますか、ちょっとそうしたところは整理させていただきたいと思います。</p>
委員長	<p>よろしくお願いたします。今回、活用推進計画の中には自転車の安全教室とかそういうのは多分出てくるかと思っておりますので、こういった整備、ネットワークを位置づけた中で、自転車はどのように走るのか、あるいは車はどのように走るのか、こういったようなことを、ただ空間として整備をしまっただけで終わらないで、セットにして、こちらの推進</p>

	<p>計画の部分と、ネットワーク計画をうまくリンクするような形でこちら辺の走り方の啓発とかということも入れていただけるとよりこのあたりがうまくいくのかなというようなことを思いますのでちょっとそのあたりを御検討いただければと思います。</p> <p>それでは、皆さんこれでよろしいでしょうか。</p> <p>ちょっと御確認いただきましたけれども、御意見がないようでしたら、ひとまずこれでまた先にこのように進めさせていただければと思います。</p> <p>はい。それでは、これで一応議題としては全てとなりますでしょうか。何か全体として皆様から御意見が特になければ。</p> <p>はい。それでは、事務局のほうにお返ししたいと思いますので、事務連絡等ありましたら、よろしくをお願いします。</p>
事務局	<p>それでは皆様、本日は貴重な御意見、活発に御議論いただきまして、本当にありがとうございます。</p> <p>次回の日程でございますが、8月あるいは9月ぐらいに次回、4回目を開催したくございます。日程等調整が済み、決定しましたら、皆様のほうにお知らせを差し上げたいと思いますので、どうぞよろしくをお願いします。</p> <p>本日は本当にありがとうございました。</p>
委員長	<p>皆様、大変貴重な御意見お寄せいただきいただきありがとうございます。また、お時間を取っていただき御参加いただきまして、ありがとうございました。</p> <p>第3回の、品川区自転車活用推進計画策定協議会ですけれども、こちらを持ちまして閉会させていただければと思います。皆様、どうもありがとうございました。</p>

— 了 —