

令和元年度第1回国立市自転車対策審議会

令和元年5月17日

【事務局（中島）】 令和になりまして初めての第1回目、国立市自転車対策審議会を始め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。市のほうは5月からクールビズということですので、ご了解願いたいと思います。

今年度の第1回目ということで、関係機関としてご就任いただいております東京都北多摩北部建設事務所において人事異動がございました関係で、委員の方の変更がございました。高瀬委員から補修課長の杉山様に、今回から委員としてご出席をいただいております。

杉山委員、ちょっとご挨拶をいただければと思います。

【杉山委員】 おはようございます。東京都の北多摩北部建設事務所補修課長の杉山と申します。前任の高瀬がこの席でお世話になっていたということで、後任の杉山が引き続き担当させていただきますので、よろしくお願いいたします。

【事務局（中島）】 よろしくお祈いします。

なお、出欠の確認でございますが、外川委員から欠席の旨、ご連絡がありました。代理のナカムラ様にご出席をいただいております。

それでは最初に、議題に入る前に諮問をさせていただきたいと考えてございますので、それでは次第の2にありますとおり、国立市長より諮問をいたします。

では、会長。

【鈴木会長】 はい。

【事務局（江村）】 それでは、私のほうから。

諮問書。国立市自転車安全利用促進条例第16条第2項の規定に基づき、下記の事項について貴審議会のご意見をいただきたく、諮問いたします。

諮問事項。国立市自転車安全利用促進計画の策定について。

国立市自転車対策審議会会長、鈴木美緒様。国立市長、永見理夫。

よろしくお願いいたします。

【事務局（中島）】 よろしくお祈いします。

続きまして、議題に入る前にお手元の資料につきましてご確認をお願いいたします。会議資料につきましては、次第と、資料No.1から4までお配りしております。あと、先ほどの諮問書の写しが1部入っているかと思います。

過不足等、ございますでしょうか。

ないようですので、ではここから鈴木会長のほうに進行をお願いいたします。

【鈴木会長】 おはようございます。本日もよろしくお願いいたします。

早速、次第に沿って進行してまいりたいと思います。まず、3、報告事項ということで、コミュニティサイクルの支援事業について、事務局よりご報告をお願いいたします。

【事務局（長谷川）】 それでは会議資料No.3を使いますので、そちらをお開きください。コミュニティサ

イクルの事業支援についてということで、前回も、簡単ではございますが、告知させていただきましたコミュニティサイクル事業、4月30日から市内で正式に導入・稼働してございます。

一応簡単にこちらの資料で経過を書いてございますので、簡単に説明させていただきますが、国立市内におきましてもこのコミュニティサイクル、平成30年から実証実験があったということが経過でございます、さらにさかのぼると、もともとは平成26年度の地域交通計画にうたわれたというところがございますけれども、それに基づきまして昨年、平成30年、メルカリと協定を結びまして、メルチャリという名前で8月から3カ月間実証実験をさせていただきました。その結果を踏まえて、今回市内でも実験ではなく正式に本格導入ということで導入させていただいているところでございます。

3番の事業概要を説明させていただきたいと思えます。事業概要ということで、まず自転車の会社、Open Street（オープンストリート）株式会社の提供するシェアサイクルブランド「HELLO CYCLING（ハローサイクリング）」というものを利用させていただいています。そのブランドを利用している実施事業者としましては、府中市に会社がございまして株式会社さくらコマースさんに実施事業をお願いしているところでございます。ハローサイクリングのブランドなんですけれども、シェアサイクル名は「のりすけ」という自転車で市内を走っているところでございます。

続いて、利用方法なんですけれども、こちらは前回の実証実験時と変わらず、スマートフォンを利用しています。こちらはガラ携などの利用は不可能でございますので、ご注意くださいと思えます。スマートフォンによる自転車の開錠、お支払い、また場所の検索等々、全てスマートフォンで可能ということでございます。

続いて、利用料金なんですけれども、15分60円または1日1,000円でご利用が可能ということでございます。

続いて、設置場所なんですけれども、こちらは別紙につけてございます。現時点では12カ所のポートで市内は稼働しておるというところでございます。後ほど説明しますが、こちらは市内、市外の国分寺市とか府中市の、日本全国にございましてポートにも乗り入れが可能ということでございます。

続いて、自転車につきましては、前回の普通自転車から電動アシスト付き自転車に変わっているということでございます。

続いて、ラック台数、ラック数なんですけれども、こちらはポートによって設置数は変わるんですが、最低4台から設置がありまして、12カ所で計76台のラックを設置してございます。

自転車の導入台数につきましては、総ラック台数の半分、 $76 \times 1/2$ でございまして、38台が市内に基本的には設置してあるというところでございます。

裏面に行きますが、前回の実験からの変更点ですとか改善点などの特徴を説明させていただきたいと思えます。重複している部分もございまして、普通自転車からアシスト自転車に変わっていますよということと、前回メルチャリのときはいわゆる乗り捨てが可能というところがあったんですけれども、それを放置自転車対策としてラックを設置しまして、基本的にはラックに戻さないと課金がとまらないシステムになってございます。

続いて、実証実験のときは六十数カ所で始めさせていただいたんですけれども、小さい遊園などはなかなかやっぱり小さいお子さんですとか、あとは近隣の方々のご理解等々も踏まえまして、小規模な遊園につきましては、今回設置は見送らせていただいているところでございます。

また、こちらオープンストリートさんとの協定の中に含まれておるんですけれども、災害時の、例えば公共交通不通時などに、市の職員が「のりすけ」を使わせていただけるというような協定も、協定の中に盛り込まれているところでございます。

また、こちらにも重複してございますが、日本全国のポートに乗り入れが可能ということです。

使用料につきましては、市としてこちらは免除して、基本的には敷地の場所は無料で貸し出ししているところでございます。

今後の方針としまして、6番、書いてあるんですけども、今後当然拡大していければというところであるんですが、早速もう第二弾のポートの設置のところは検討してございまして、具体的に申し上げますと、郷土文化館ですとか、あと現時点のポートだと西地区とか東地区のポートがないという状況がございますので、今確定している郷土文化館に加えまして、西や東、あとは青柳方面にちょっとポートが足りないというところもございまして、基本的には市全域にポートが満遍なくあるような方向で設置をしていければと考えているところがございます。

事務局からの説明は以上となります。

【事務局（中島）】 今の状況と苦情の状況をちょっと。

【事務局（長谷川）】 一応、開始しまして大体2週間ぐらいが経過しているところございまして、おおむね市民の方々の反応といいますか、その辺を申し上げますと、まず苦情に関してはほぼない状況でございます。もしかしたら直接ハローサイクリングさんのコールセンターのほうにいつていることは考えられるんですが、市の道路交通課のほうでお受けしているところにつきましては、1件、スマートフォンでないから使えないのではないかという、多分その方がガラ携の方なんでしょうか、いただいたというところはあるんですけども、基本的には何か利用に関する、敷地等々に関するマイナスの意見というんですか、そういったのはないような状況でございます。

放置自転車につきましても今のところゼロ台でございます。

事務局からの報告は以上でございます。

【鈴木会長】 ありがとうございます。

では、こちらで何かご質問はございますか。お願いします。

【末吉委員】 よくわかりました。ポートの数なんですけれど、最終的にはいつごろまでに充実するという計画はもうできているんでしょうか。

【事務局（長谷川）】 ポートなんですけども、回答としては順次増やしていくという回答になってしまうんですが、基本的には先方のハローサイクリングさん側も、さくらコマースさん側も当然増やしていきたいという考えをお持ちということで、あればあるほど助かりますという回答はいただいておりますので、この場をおかりしてお願いできるのであれば、民地のほうも当然増やしていきたいというところも考えがございますので、前回メルチャリのときをお願いしていた、例えばスーパーバリューさんですとかいったところにもお声がけしていくところがございますので、もしそういった候補地があれば、ぜひ我々道路交通課のほうにご連絡いただければ非常に助かるところでございます。

【末吉委員】 もう1つ、偏ってしまったいわゆるポートに自転車が、例えば今、ラックの数からいうと、ひょっとすると集中するラックがあるんじゃないかと思うんですけど、その場合に、ラックに設置しないと課金が続くということなんですけど、それともう1つは、ポートに偏った自転車の移動、それをどういうふうな対応策をとろうとしているのか、そこのところを伺いたいですけれども。

【事務局（長谷川）】 一応、こちらQ&Aにも、おそらくホームページに載っているかとは思いますが、ラックが満車時に返却をどうすればいいかというところなんですけれども、基本的にはほんとうに緊急といいますか、どうしてもおりなければならぬ用事等々がある場合につきましては、コールセンターのほうに一報いた

できれば、ポート周辺にいわゆる乗り捨てていただければ、巡回するさくらコマースの巡回の者が回収に来てくれるということで伺っておりますので、もしほんとうにラックが満車でどうしてもおりなければならぬというところになりましたら、コールセンターのほうに一報いただければと思います。

【末吉委員】 ありがとうございます。

【丸山委員】 ちょっと聞き漏らしたかもしれないんですけど、導入が38台ということなんですが、今後ポートが広がるという当然台数も増えてくるということになるかと思うんです。一方で、私は賛成も反対もないんですけど、利用者がそれほど見込めないのであれば、このソフトバンクさんというかオープンストリートさんも撤退の可能性も当然あるわけですよね。その辺のところはどういうすり合わせをされているのかなというところが。要するに中途半端に導入しても、何かあまりメリットもなく撤退していく、それだったらあまり意味がないのかなというところなんです。

【事務局（長谷川）】 一応利用状況をまず、こちらも当然把握したいというところがございまして、それにつきましては、協定の中もそうなんですけど、既に実はゴールデンウィーク中の約1週間の利用状況を早速もらっているところでございまして、その利用状況で、利用が少ないと当然撤退、もちろん民間さんの事業でございまして、そういったこともなくはないというのは事実だとは思いますが、基本的には早速もう先方のほうから国立駅南口のnonowaのところと市役所はかなり利用率が高いというところを聞いてございまして、そこはどんどん増やしていきたいと。

できれば、今、市役所は4台なんですけれども、もっと増やせませんかという伺いも受けているところでございまして、ぜひそういったところで、事業の拡大をお手伝いできるのであれば、市の交通利便性に寄与するところでもございまして、その辺は前向きにこちら協力していきたいというところではございまして、当然そういった可能性がゼロではないというところではあるんですけども、そうならないように我々も協力していきたいという考えでございまして。

【事務局（中島）】 まだデータを皆さんにご提示できなくて申しわけないんですけども、例えば国立駅から市内、どこか目的地に行って、また国立駅に戻ってくるパターンというのも結構あって、そのほかにやっぱり府中方面だとか、他市に行く自転車も何台か見られているということもありますので、多分事業としては拡大方向にあるのかなとは考えてございまして。

【末吉委員】 すいません、ついになんなんですけど。料金面なんですけど、サイクルとはどうなんですか。サイクルは今の使い方だと、使ってポートに戻すという、ただ時間的にはずっとその間課金されてしまうわけなんですけれども。かなり競争力としてはありますか。今のソフトバンクの。

【事務局（中島）】 1日1,000円かな。

【事務局（長谷川）】 そうですね。一応料金設定が15分につき60円または1日1,000円ということで、これも基本的には選ぶものではなくて、使っていると自動的に料金が加算されていって、1,000円に達したらもう自動的に1,000円、1日料金に切りかわるところでございまして、比較的利用者が得なようになっているかというか、利用者が不利にならないようになっているというところもございまして、今のところそういった料金面についてあまり何か意見はない状況ではございまして、比較的理解が得られやすい制度なのかなと考えているところでございまして。

【事務局（中島）】 サイクルとは、今のところ競合していないんでしょう。

【事務局（長谷川）】 そうですね。サイクルは当然ポートが東小金井にあるというところで、シェアサイクルではあるんですけど、実質、サイクルさんはレンタサイクル面が強いのかなというところではございまして、今

のところ何か競合が発生しているような状況は見られていないと考えているところでございます。

【末吉委員】 最後なんですけれど、たしかメルカリのメルチャリの場合には1分単位の課金だったと記憶しているんですよ。10分で40円ですよ。ただ、これ絶対に10分乗っても15分料金取られるわけですよ。基本的には、

【事務局（長谷川）】 そうですね。

【末吉委員】 わかりました。

【鈴木会長】 ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。

私もちょっとそこは気になっていて、たしか利用の平均が結構短かったような気がする、10分なかったぐらいだったような気がして、前のメルチャリのときにですね。だから、その値段だから使ってくれていたのかなというところと、あと結構、西地区のポートがやっぱりよく使われていたような記憶がありまして、そういうところをまだ入れていないということで、どういう経緯で、計画で入れていくのかというのは先ほどご質問があったとおりですけれども、そこは計画されたほうがいいのかなど。

そもそもインシャルコストとしても、電動アシストを入れているということで、おそらく充電の手間とかいうのも含めると、結構人件費もかかってくるかなと思うので、採算がとれなかったら撤退するという可能性があるのであれば、やっぱりそこはなるべく西地区とか、今まで使われていたような利用形態に近いところは入れていったほうがいいのかなどは考えているんですけど、特に何かそういったことで、西地区のたしか遊園がありましたよね。あの辺が結構使われていたのかなと思ったんですが、そこはやっぱり近隣の方の理解が得られずということなんですか。

【事務局（長谷川）】 先ほど申し上げました第二陣の冒頭の候補地に当然西の公園が含まれてございますので、一応、公園を管轄する環境政策課との調整になるんですけども、基本的には第二陣に今のところは含められている状況でございますので、うまくいけば6月中に、あまり期間も言いますとあれなんですけども、6月中にうまくいけば設置できるようなところで考えているところでございます。

【事務局（中島）】 前回の社会実験をやる中で、小さな公園で苦情が結構管理者とかにあつて、そういったところで公園を管理しているほうが及び腰になっているのは事実なんです。ただ、今回30日から始めていますので、その様子を見てということで公園のほうも言っておりますので、多分随時拡大はできるのかなとは考えてございます。

【末吉委員】 ラックのあるなしで変わると思うんですけど、それはどうですかね。

【鈴木会長】 そうなんです。

【事務局（中島）】 結構それは、実際問題それは大きいと思います。やはりラックがあるときちんと返すというのが習慣づけられていますので。もう1つはあんな旗じゃなくてきちんとした看板が出ておりますのでわかりやすいという、もう1つメリットがあるということで、前回とはちょっと違うのかなとは考えています。

【末吉委員】 大分違うと思いますけど。イメージがね。

【鈴木会長】 私がアンケートで調査したときは、やっぱりラックがわかりにくいというか、私もそこはちょっと、前回あまりラックとか看板とかきちんとしていなかったの、それが使われない理由なのかなと思ってたんですが、そこは何かあまり気にされてなくて、それよりかはやっぱり料金の面とか、返す場所の位置がちょっとよくないとか、そういう意見がやっぱり多かったの、それで使わないという方が多かったの、やっぱりラックの数というんですか、ポートの数が結構大事なのかなとは思っていますので、なるべく増やしていかれたほうが、向こうが撤退を決める前に、やっぱりある程度回っていないと、やっぱり数が少なくて回らないからやめ

ますと言われたらもう何も言いようがないというか、そこが制約条件になってしまいますから、そこはぜひ増やしていくということであれば頑張っていたいただけたらと思います。

【事務局（中島）】 私も1回使ってみて、市役所から国立駅だとやっぱり15分はかからないで行けますので、60円ですよ。バスを使うと180円とかになりますので、お得感はかなりあるのかなと思ひました。ただ、私、ちょっと操作を間違えまして、ロックをした後に完了のボタンを押さなきゃいけないんですよ。そのボタンを押し忘れて、電車に乗って、そうしたら30分ぐらいするとメールが入ってきて、「忘れていませんか」というメールが入るんですね。そのメールのところから操作すると完了の手続きができるというふうになって、結局180円払うはめになったんですけども。なればやはり使いやすいのかなとは考えています。

【丸山委員】 全然変わった質問ですけど、この自転車は、保険手配はほんとうに利用者個人の責任でやるという、そういう世界ですか。ではなくて、もうセットされている？

【事務局（長谷川）】 一応、保険につきましては、対物・対人の保険は加入してございますので。もちろんそれで好き放題乗ってくれ、乗ってもいいよというわけじゃないんですけども、そういった保険には加入してございますので、基本的にはそういった最低限のところというんですか、一応対人につきましては3億円と聞いています。

【鈴木会長】 ほかはいかがでしょうか。お願いします。

【根岸委員】 駐輪ポートの今後の増やす予定として、東の方面というのも今後予定されているのでしょうか。

【事務局（長谷川）】 一応、東地区も、先ほど申し上げた第二陣の候補地に1カ所含まれているところがございますので、そちらも先ほど課長の中島が申し上げたように、環境のほうで特に支障がないようであれば、設置していく方向に持っていけるのではないかなと考えています。

【鈴木会長】 ありがとうございます。ほかはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

皆さんもこちら、市民の方も、使い始めてからなくなったりすると生活に影響するものなので、ぜひ注視しながら市にもお願いできればと思います。

それでは、次に次第の4番、議題に移りたいと思います。国立市自転車安全利用促進計画について、事務局より説明をお願いいたします。

【事務局（中島）】 それでは、資料No. 4をごらんください。

説明に入る前に、前回までは国立市自転車ネットワーク計画ということで、皆様にご意見等をいただいていたかと思ひます。今回、前回の審議会のご意見と、あと庁内の検討会がございまして、そちらのほうと検討した結果でございますが、ネットワークを組むには、やはり今の国立の道路状況の中では大変厳しいというところがございまして、それよりも現在の国立市における課題ということで、自転車の事故が、ここは後でまたご説明いたしますけれども、増えてきているというところもございまして、そういった中でタイトルを変えさせていただいているということで、ご了解願えればと思います。

それでは、説明をさせていただきます。表紙をめくっていただきまして1ページ目、目次でございます。こちら1番目の「計画の位置付け」から6番目の「自転車利用の総合的な取り組み」まで、計6項目にわたって計画を策定しております。

めくっていただきまして、2ページ目でございます。計画の位置づけということで、(1)が背景でございますが、前段につきましては国・東京都の現状を書いてございます。中段からですが、「国立市は」というところからが国立の状況でございます。地形については皆さんご存じのとおり平坦で、大変自転車が利用されやすい環境にあると。比較的自転車利用者は、各駅の利用を考えますと大変多いというところでございます。市では放置

自転車の啓蒙活動だとか、自転車の交通安全教育といったことに取り組んできてはおります。また、コミュニティサイクルですね。先ほどもご説明したように社会実験などをやってきたと。

こういった中ですけれども、放置自転車についてはここ毎年減少傾向にあつて、30年度は1日当たり14台ぐらいということですので、私が課長に就任したときから考えますと、かれこれ8年ぐらいになるんですが、多分10分の1ぐらいに減ったのかなと考えてございます。見ていただくとわかるように、駅周辺の放置自転車というのはかなりもう減ってきたというような状況でございます。

そういった中では、一定の通行環境は改善されてきているだろうと考えております。しかしながらですけれども、立川警察署管内の交通事故発生状況だとか自転車の事故発生状況は、ここ3年で微増傾向で、また30年度は結構増加しているという現状がございます。このような状況から、自転車通行ルールの遵守やマナーの向上といったことが喫緊の課題ということでございます。

このようなことからすけれども、自転車交通事故の削減、快適な通行環境の創出、自転車活用の推進といったことを、優先路線を決めることによって総合的な取り組みを行っていかうということで、この「国立市自転車安全利用促進計画」を策定していかうと考えてございます。

(2) 計画の目標でございますが、こちら第1次基本計画のところにも掲げております「子どもから高齢者まで、だれもが安心して自転車利用ができる環境整備」ということを目標としてございます。こういったものを、近隣市とのアクセスだとか、自転車の走行空間の有効活用だとかいうことを考えつつ、整備の目標値を設けていかうということで、平成30年度までに国立市自転車通行、空間的にすけれども、整備が行われたというところが、さくら通りの自転車道でございます。こちらが1.1キロ、現在整備済みでございます。これを令和7年度までに15.4キロまで整備を行っていかうと。こちら整備の内容につきまして、また後でご説明いたしますが、生活道路だとかいったところの、ピクトグラム等で交通のマナーアップも含めた形の数字ということですので、必ずしも全部が自転車道、自転車レーンが設置できるかということではございませんので、その辺はご了解いただければと思います。

もう1つの目標値でございますが、先ほど言ったように、自転車の関連する事故、これをゼロにするということとは当然目標とするところでございますが、第1期の計画の中では、平成25年度から29年度の5年間の自転車乗用中の事故件数の中の最低以下に抑えようということで、70件以下を目標としてございます。平成30年度は111件ございまして、これを令和7年度までに目標値を70件以下にしていくということで、指標2を設定してございます。

(3) 計画期間でございますが、計画期間はおおむね10年ということで、当初は基本計画、基本構想に合わせる考えでございましたが、それよりもやはり国立市の、今策定中ですが、交通安全計画と年度を合わせることで、相乗的に推進していけるのではないかと考えまして、最終年度を交通安全計画に合わせるということで、令和2年度から令和7年度の6年間としてございます。Ⅱ期目以降は5年ごとの中間の見直しを行い、計画期間を10年というような形で定めていくと。

めくっていただきまして、4ページ目でございます。計画の位置づけと構成ということで、本計画につきましては、国立市自転車安全利用促進条例第3条に基づいて策定していると。資料No.2の中に本条例を資料として出しております。こちら、目的ですけれども、快適で安全なまちづくりを目指すことを目的としておりまして、これを達成するために、「市長の責務」ということで第3条がございまして、自転車の安全な利用の促進のため必要な施策の実施と安全利用の促進に関する啓蒙ということをあわせて、これを網羅したような形の計画をつくっていくということで位置づけをしてございます。

そのほかの関連計画としましては、国立市のほうは基本構想だとかマスタープラン、上位計画ですけども、また関連計画としては、南部地域の整備計画だとか、地域交通計画、交通安全計画、こちらは今策定中ということです。あと、自転車の駐車場整備計画といったものがございます。国・東京都の関連計画では、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインといったものがございます。

続きまして2番目、自転車利用を取り巻く現状と課題ということで、(1)については地勢と人口ということで、国立市は比較的平坦な地域が多いということです。人口についても高齢者の人口が増えているということが、6ページ目を見ていただきますとわかるかと思えます。

6ページ目の(2)自転車に関連する交通事故の状況ということで、自転車乗用中の交通事故ということで、7ページ目の表2-2の赤で囲ってございます、先ほど言ったように平成25年度から平成27年度は減少傾向にあったんですが、それ以降、27年度、28年度、29年度、30年度もここで数字が上がってきまして、増加に転じているということがございます。こちら、何で増加をしているのかというところの分析までは至っていないというところが実情でございますが、やはり高齢化とともに自転車を利用している方も増えてきているというところもあるかと思えます。やはりルールだとかマナーというものをきちんと理解されていないというところも要因としてはあるのかなとは考えてございます。

9ページ目を見ていただきまして、国立市の自転車事故の状況ということで、図の2-3は施設現況図ということで、国立市内の施設現況図が描いてございます。

めくっていただきまして、10ページ目ですけども、自転車の発集量ということで、こちらは国立駅周辺が高くなっているということで、駅周辺の自転車利用というのがやはり多いというのが見て取れるのかなと思えます。

図2-5ですが、こちらは自転車関連事故の発生分布図ということで、星マークがあるところが過去に自転車に関する重傷事故があったところということで聞いてございます。やはり駅周辺が比較的多いんですが、国立市全体で考えますと事故の件数というのはそんなにはないのかなとは、これを見る限りはあるんですが、お隣の立川市さんとか府中市さんというのはやはり大変ブルーの色が濃くなっておりまして、事故等は多いということが見て取れますが、国立市はこれを見る限りはさほど市としては多いという形ではないのかなと思えます。

一方ですけども、12ページ、13ページ目を見ていただきますと、全体の交通事故の発生状況ということで、黄色の丸で示しているところが国立市で事故が多いところになるかと思えます。やはり幹線道路が多いんですが、こちらは生活道路から幹線道路に入るところの交差点だとかいうところがやはり事故が多く、また国立駅周辺といったところですけども、駅周辺の交通事故が多いのかなというのが見て取れるということです。

めくっていただきまして、こちらはつい最近計画を示されたんですが、東京都の自転車活用推進計画というところから抜粋をさせていただいてございます。年齢層別の人口1,000人当たりの自転車事故の発生件数ということで、これも高校生以下のところがかなり高いんですが、致死率というんですか、死亡の率ということだと思います、こちらはやはり高齢者が多いということが見て取れます。事故の種類ですが、出会い頭が最も多いと。左右の確認をされていないというところが原因なのかなとは考えてございます。ですので、こういったところを今後どういうふうな形でやっていくのかというところになってくるかと思えます。

15ページのほうは、自転車が第1当事者・第2当事者となる事故の件数ということで、その中で違反がある・なしがこの表にあるんですが、違反者が45.5%、約半分は違反があるというような形です。違反の有無ということの種類ですけども、安全不確認というところが圧倒的に多いということになるかと思えます。一時停止しないで出ていくというようなところもやはり多くあるのかなと考えてございます。そういったことを、次の④ですけども、交通事故の考察というところで書いてございます。交通事故の多いところというのは、やは



り交差点部分だとか、生活道路から幹線への接続箇所で見られると。

めくっていただいて16ページですが、先ほど言っているような内容をこちらのほうは書いてございまして、あと中段ぐらいですか、利用者のルールやマナーに課題が見られるというところと、今後ですけども、ヘルメットの普及だとかいったことも推進する必要があるだろうというところが書いてございます。

(3) ですが、自転車交通環境の状況ということで、道路整備ですが、国立市の都市計画道路というのは整備率が38.1%という、決して高い数字ではございません。また、8メートル以上を有する概成の道路ということですが、9,018メートルということで、これもそんなに多いことではないということですので、国立市の道路というのはちょっと課題があるのかなとは考えてございます。

②が鉄道の端末交通の手段ということで、国立駅、谷保駅、矢川駅、こちらはともにですけども、自転車の利用というのが他市に比べて多いというところが見て取れるというところでございます。

めくっていただきまして18ページですが、先ほどご説明したように、放置自転車の台数というのが今かなり減ってきているというところがございます。

それと、19ページですが、自転車交通の多い路線ということで、こちらは駐輪場の利用者にアンケート調査を行って、どのルートを通って来ていますかということで、重なる部分が、赤が濃くなるにつれて多いというところがございます。それで、これを見ますとやはり国立駅周辺だとかに集中していると。矢川駅につきましては、六小の周辺が赤くなってございますが、どうしても南部地域の課題でございます。メインとなる道路というのが少ないということがあって、こういった狭隘の道路まで自転車の利用が多いというところが課題ということになっております。

3、これまでの取り組みということで、(1)交通安全啓蒙活動ということで、①は自転車交通の安全教室ですが、こちら立川警察署さん、立川国立交通安全協会さんの協力のもと、全市の小学校ですけども、全小学校8校で実施していますよというところがございます。

②がスケアード・ストリートということで、これは毎年中学校を1校選びまして開催しているところがございます。そのほかにも市民祭で、こちらのスケアード・ストリートについては一般向けでやってございます。

③自転車のシミュレータ安全教室ということで、つい最近ですが、「LINKくにたち」にも出展して、80名を超える、お子様が中心ですけども、利用があったということで聞いてございます。

④駅前放置自転車のクリーンキャンペーン。こちらは関係機関の方のご協力をいただきまして、ポケットティッシュ等を配ってキャンペーンを行っております。

(2) 自転車利用の促進ということで、①ですが、これは幼児が乗せられるような3人乗りの自転車ですが、こちらの貸し出しをやってございます。当初はリサイクルの自転車でやろうと考えまして、それでやったんですが、3人乗りの自転車はほとんどリサイクルに出ないという課題がございまして、結局ロータリークラブさんから8台寄贈を受けまして、それで今、運用をしているというところがございます。

あと②が、子供の自転車安全体験ツアーということで、こちらはNPO法人さんのほうでやられている事業で、市のほうも協賛をしているというところがございます。

③がコミュニティサイクルの支援事業で、先ほど長谷川のほうで説明した内容になってございます。随時こちらは拡充を図っていきたくと。

(3) 自転車走行空間の整備ということで、①ですが、人にやさしい道路づくりということで、さくら通りですけど、4車線あるのを1車線ずつ潰して2車線にして自転車道を整備していくということで、今、事業をやっております、22ページですが、3分の2が現在、完了をしているということです。ですので、来年度、令和

2年度中にはほぼ完了するというところでございます。

②が大学通りの自転車レーンの再整備ということで、こちらは東京都さんのほうでやられている事業ではございますが、自転車レーンの舗装の劣化に伴って、フラワーポットの撤去だとか自転車走行空間の再整備といったところと、将来的な維持管理、こちらは市で管理していくというような形で、今、協議を行っているというところでございます。随時、こちらは今協議中ということですので、また情報等が出せるようになりましたら、皆さんにお示しをしていきたいと考えてございます。

③自転車ナビマークの設置ということで、これは先行的に市のほうで自転車ナビマークを設置しているというところと、学園、一橋大学の西側だとか、中央線の側道、あるいは北大通りといったところに設置をしているところと。

4番目ですが、自転車通行環境整備路線の選定と。整備の基本方針ですが、先ほどちょっと触れましたが、歩行者・自転車・自動車、それぞれの空間を明確に分離した自転車通行環境の整備というのが本来理想ということになるかと思えます。しかしながら、市の現状を考えますと、なかなか自転車専用の空間というのを整備するのが難しいというところはございます。そういった中でですけども、実現可能な路線からやっていくということで、段階的に整備を行っていくとは考えてございます。そういったものを、空間を整備できるようなものについては、自転車ネットワークということも考えながら広域の整備路線というような位置づけにさせていただいております。そのほかの主要な生活道路については、ピクトグラム等で、どちらかという自転車利用マナーの向上あるいはルールの遵守のための啓蒙といったところがメインになってくるかと思えます。そういったところが地域整備路線ということで、段階的に整備を行っていくことで考えてございます。

(2) 整備計画の概要ですが、こちらも今言ったような内容が含まれておりまして、実際に都市計画道路の進捗等を考えながら、整備が可能なところを広域整備路線、そのほかの主要な生活道路で優先的にやっていく路線を優先路線というような形で、地域整備路線の中で2つ考えていまして、優先的にやる路線と、なかなか道路の幅員だとか、あるいは交通規制も必要になってくるようなところもありますので、そういったところの調整・合意といったところが済めば整備を行っていくというようなところで、要検討路線。こちらについては、社会実験を行って合意を形成していくことも考えていこうということでございます。

めくっていただきまして24ページですが、こちらは自転車通行環境の整備現況図ということで、大学通り、さくら通りといったところと、先ほど言いましたように、青線で塗っているところは市で行ったナビマークの整備済み路線です。そのほかで、警視庁のほうのナビルートということで、こちらは注意喚起といったところがメインになっているということでございますが、甲州街道だとか日野バイパスといったところに現在ナビマークが設置されているところでございます。

25ページですが、候補路線の選定フローということで、広域整備路線ですけども、こちらはおおむね10年間ぐらいの中で都市計画道路が整備されてくるといった中での路線ということでございます。自転車の利用者が多い路線だとか、駐輪場だとかいった位置関係、あるいは自転車事故の発生状況、さらには小学校の通学路といったところを検討して、地域整備路線、生活道路でございますが、こういったところを選定していくと。合わせまして自転車通行環境の整備路線というような考えでございます。

めくっていただきまして26ページ目でございますが、広域整備路線の選定と。具体的には、現在考えているところが北の大通りでございます。こちらは立川方面の計画道路等もございまして、そういった中で、国分寺・立川のネットワークということも考えて整備をしていくということで考えています。こちらは自転車レーンを整備していくということで考えてございます。そのほかにはさくら通りですね。現在、自転車道ということで整備

してございます。あと2年ぐらいで完了する予定と。ほかには、大学通りもそうですが、こちらはまだ具体的な整備方針が決まってございませんので。そのほかに日野バイパスですが、これは府中方面とも接続しておりますので、広域ネットワークということで考えてございます。

③の地域整備路線ですが、車道混在の選定ということで、地域整備路線は生活道路を中心に、国立駅周辺への自転車の集中緩和、通学路や事故が多い路線の迂回路線、また交通ルールの遵守のための意識啓発、東西南北の回遊性の向上だとか連続性といったところを考慮して、市内の自転車ネットワークという形で考えていこうと。ただ、現段階ではなかなか課題があつて整備がすぐできないようなものについては、要検討路線というような位置づけにしていますということでございます。

具体的には、27ページ目の図4-2ですが、広域整備路線と地域整備路線が将来的に整備されますと、このような状態になってくるというところでございます。

めくっていただきまして、28ページ目の図4-3ですが、赤で塗っているところが市のほうで自転車の走行空間を確保できるような路線ということで、北の大通り、さくら通りということをまず優先的にやっっていこうと考えてございます。

次が図4-4ですが、これが地域整備路線で、紫がちょっと濃いような色のところが優先整備路線と。茶色で示しているところが要検討路線ということで、条件が整えばこちらのほうも随時やっっていこうとは考えてございますが、一応計画年度内はこの紫で示している路線をやっっていこうと考えています。大体整備延長が12.3キロということで、事業費としては3,100万円ぐらいはかかるだろうとは考えてございます。

めくっていただきまして、30ページ目ですが、今言ったような路線の詳細をこちらに書いてございます。

31ページ目の5、自転車通行環境の整備形態の選定ということで、こちらはガイドラインの抜粋になってございまして、(1)は整備形態の考え方。

32ページ目ですが、自転車道、これはさくら通りですけども、自転車道の考え方。

あと、33ページ目が自転車レーンの考え方。こちら北の大通りを予定しているということです。

34ページ目が車道混在の整備ということで、ピクトグラムをやっっていこうということで、自転車ピクトグラムと、あと矢羽根型の路面表示ということで、ブルーラインと言われるようなものです。

これと合わせた形になろうかと思ひます、③安全啓発ということで、特に、先ほど言ったように出会い頭の事故といったところに、路面にこういった安全啓発のイメージ図を設置していくというような形で注意喚起をあわせて行っていきたいと考えてございます。どうしても、交差点等ですけども、自転車が、ほぼ私が見ている中で一時停止しているというところはあまりないので、とまれマークだとかいうのは、現在もあるんですが、なかなか事故の多いところにじゃあほんとうに設置されているのかということもあつて、効果的にこの辺はやっていきたいとは考えてございます。

35ページ目の6、自転車利用の総合的な取り組みでございます。(1)が利用ルールの徹底ということで、こちらは先ほど来、事故等の課題がございますので、自転車通行ルールの広報活動、わかりやすいデザインだとか、ルールを示す看板など、また色彩については統一的なもので考えていくと。さらに、事故に対してですけども、損害賠償が高額になってきているということもございまして、保険等の加入の促進に努めていくと。

子供や高齢者への自転車安全教室の拡充ということで、現在は小学校3年生を中心とした自転車安全教室を実施しております。これを、保護者を含む児童から高齢者までを年齢別に対応した安全教育を図っていきたくと考えてございます。

ヘルメットの着用だとか、自転車の整備点検といったような必要性だとかを周知・啓発していこうと。

最後に、交通管理者と協働による自転車マナーの向上の街頭指導強化ということで、特に国立駅の近場の、特に歩道を走行している自転車というのが大変危険な形になってございますので、そういったところの指導強化を図っていききたいとは考えてございます。

(2) 自転車利用の促進ということで、丸ポチの1番目がコミュニティサイクルの実施支援ということで、これはもう現在やっております。先ほど災害時に職員が使えますよというようなことはご説明いたしましたが、これをもう少し広めていきたいというところと、3人乗りの自転車の導入というところも事業者さんと協議しながら行っていこうと。さらには、コミュニティサイクルを利用している方へですけれども、アプリ等を利用した中で、観光案内とかいったものもあわせてできるようなシステムができないかなというところで考えていこうということでございます。

2番目のポチ、市内・近隣市のサイクルイベント情報やサイクリングコースの提供ということでございます。こちらは国立市内で実際にサイクルイベントだとかサイクリングコースといったものがあまりないということもございまして、近隣市の情報提供を図っていこうということで考えてございます。

36ページ目ですが、高齢者が利用しやすい自転車などの周知・PRと。自動車の免許の返納に伴って、今後自転車の利用の需要というのはもっと増えてくるだろうと考えています。そういった中で、快適に自転車を活用していただくために、高齢者が利用しやすい自転車といったような情報も提供していこうと考えてございます。

次の丸ポチですけれども、サイクル・アンド・バスライドの検討ということで、南部地域で新設のバス停等を設置する場ですが、自転車駐輪場のスペースの確保に努めまして、サイクル・アンド・バスライドをやっていこうとは考えてございます。

最後に、エコライフスタイルの推進と。地球温暖化防止対策のアクションプランに基づく自転車移動を推進していきますということで、これは直接私どものほうではないんですが、こういったPRもあわせてやっていこうと考えてございます。

37ページですが、今後の計画評価と見直しの検討ということで、PDCAサイクルということでございます。チェックでございますが、こちらの対策効果の評価をやる際にですが、実際に社会実験なども有効な手段と考えておまして、そういった中できちんとした評価を行って、どうするのか、次の計画にはどうしていけばいいのかというところを検証していきたいとは考えてございます。

ちょっと長くなりましたけれども、説明については以上でございます。

**【鈴木会長】** ありがとうございます。では、こちらの資料について何か委員の方からご質問等ございますか。

**【末吉委員】** まず、気になっていたのが、21ページ目なんですけど、②こども自転車安全体験ツアーというのは、これは自転車クラブがやっている内容です。NPO法人ではありませんので、このところを。

**【事務局（中島）】** 大変失礼しました。

**【末吉委員】** それで、全体の本題なんですけれど、ぜひともお願いしたいことが1つございます。この全体計画の2ページ目、(2)計画の目標に、「子どもから高齢者まで、だれもが安心して自転車利用ができる環境整備」というふうになっておまして、環境整備そのものは全くこれ、反対する理由はないんですけれども、2つの大きな柱をあらかじめ組んでいただいたほうがいいんじゃないかと思っているんです。

といいますのは、自転車環境というのは道路整備などのハードの面と、それからもう1つ、ルール・マナーのソフトの面、その2つが両立する感じ、要するに並行する感じで進んでいくのが最も今、国立のようなまちでは望ましいんじゃないかと、私は常々思っております。確かに整備そのものは大事ですし、大いに安全な道路というのをつくっていただきたいと思いますし、ナビマークなんかも充実していただきたいと思いますけれども、

そういうものを幾ら整備しても、やはり出会い頭事故というのはほとんどがルール・マナー違反なんですよね。これはもう意識改革しか方法はありませんか、環境整備の環境は2つの柱であるべきではないのだろうか。その1つはもちろん道路。もう1つは乗る側のルール・マナーの徹底したソフトの教育と。それをぜひとも国立市独自の見地から推進していただきたいと。

もちろん学校教育の場であるとか、そういうところも必要だと思うんですけど、今、正直申し上げまして、私たち自転車クラブでルール・マナーを実地でやっていますが、どうしても参加者が少ない。それは何かといいますと、市を挙げて取り組むという姿勢がやはり求められてくるんだと思うんですね。自転車をベースにしたまちづくりというふうな大きな枠の中で、ゆえにハードを充実する、ゆえにルール・マナーを徹底する。そのぜひとも2つをこの安全利用促進計画の中にまず組み込んで、ほとんど同等に扱ってもらうぐらいの勢いが私は欲しいなど。これは私のほうの率直な願望ですけども、その点についてはご検討いただければと思います。

【事務局（中島）】 末吉委員のおっしゃるとおりと私も思っております、そういった中で指標1・指標2というところが、指標1については言われたようにハード面ですね。どういうふうに整備していくのかというところの目標値を掲げさせていただいております。指標2については交通事故の関連です。ソフト系を充実させることによって事故を少なくしていこうということが当然ございます。そういったことでは今、2つの環境整備ということで、私どももそのような考え方を持っております。

確かに、先ほど言ったように、自転車クラブさんで行っているイベントですが、確かに市のほうは協賛はしていますが、じゃあ直接何かを支援しているかというところがやはり課題にはなっておりまして、単なるPRだけでいいのかということも今後やはりアクションプランの中で検討していきたいと思っております、具体的にどういうふうな形がいいのかということまではまだ突き詰めてはございませんが、この取り組みの中にわざとそういう形で載せているというのは、ちょっとそういった思いがあるということをご理解いただければと、申しわけございませんが。

【末吉委員】 ありがとうございます。

【鈴木会長】 ありがとうございます。

【末吉委員】 NPOだけは取っておいてね。

【事務局（中島）】 はい。そこは勘違いしていました。申しわけございません。

【鈴木会長】 ほかにいかがでしょうか。

【青山委員】 3ページの真ん中ぐらいに、5年間の自転車乗用中事故件数とあって、括弧で第1当事者と第2当事者の合計と書いているんですけども、これ1当と2当の合計という勘定の仕方間違いないですか。

ちょっとホワイトボードを使っていいですか。説明したいので。

例えば今、1当・2当の合計と書いて、揚げ足をとるようで申しわけないんですけども、これはつまり、聞きたいのですが、乗用車と自転車の1つの事故があったとします。また別のところで自転車と人の事故があったとします。仮にこの1と書いたら1と。その場合、これは事故件数は何件とお考えですか。

【事務局（中島）】 2件という形ですね。

【青山委員】 ですね。1件、2件ですよ。

【事務局（中島）】 はい。

【青山委員】 もう1個事故がありましたと。自転車と自転車の事故、人身事故です。こうなった場合に何件か。

【事務局（中島）】 これは4件という数字で……。

【青山委員】 1、2、3、4件。

【事務局（中島）】 はい。

【青山委員】 そうですか。一応警視庁のほうの自転車が関与する件数というのと、交通年鑑でも発表しているんですけど、この場合は3件なんですね。つまり、1当・2当どちらかが自転車、もしくは両方が自転車の場合を件数と勘定するので、これは1件というのはまさにそのとおりで、これも1つの事故なんです。じゃあ自転車と自転車の場合は、これは2件なのかというのじゃなくて、件数でいえば1件という勘定の仕方なんですね。1当・2当で合計で合わせる場合は、当事者の数で何人が事故を起こしたという考えの仕方だと、4名の方が事故を起こしたという、その単位が違ってきてしまうので、今の1当・2当で勘定をしていくと、要は3つの事故しかないんだけど、4件で勘定してしまうと、多分その70件というのを、これは安易に言ってしまうということがちょっと心配なところがある。

【事務局（中島）】 これは単純に、統計年鑑の第1と第2を足した数字になっています。

【青山委員】 なるほど。

【事務局（中島）】 だから、人（にん）ということになるのかな。

【青山委員】 はい。

【事務局（中島）】 はい。

【青山委員】 件ではなくて、人。

【事務局（中島）】 人ということですね。

【青山委員】 あ、人ですね。

【事務局（中島）】 はい。

【青山委員】 人であればわかるんですけども。件数でいうと、これは3件でしょう。

【事務局（中島）】 そうです。すみません。ちょっとこの辺の……。

【青山委員】 数だけどんどんはね上がってしまいますので……。

【事務局（中島）】 ありがとうございます。出ているものによって数字が若干違うのがあったので、何でかなと思っていたら、やっぱりそういうことだったんですね。

【青山委員】 そうですね。多分、当然合わせても合わないの。関与件数だとそういう計算になる。ちなみに3当の場合には、その事故は関与事故と表現しないので、皆さんご記憶にあるんですけど、最近池袋のほうで車と車がぶつかって、自転車に乗っているお母さんが亡くなってしまった。あれは1当が車、2当も車で、自転車は残念ながら3当になるんですね。完全にもらい事故なので。もらい事故というのは自転車が関与する事故じゃないよという考え方なんですね。あの事故はだから自転車関与事故ではないということになってしまう。1当・2当の条件というのはまさにこのとおりでよろしいと思いますけど。

【鈴木会長】 ありがとうございます。

【丸山委員】 いいですか。

【鈴木会長】 はい。お願いします。

【丸山委員】 大変に膨大な資料だったのでいろいろとチェックをつけたんだけど、何が何だかよくわからないんですが、1つは、末吉さんがおっしゃったとおり、ほんとうに事故削減のためのマナー・ルール遵守、この辺のところの啓蒙活動はほんとうに大事なんじゃないかなと思っております。

そんなところで、ちょっと細かい話なんですけど、2ページの（1）のところの下のほうにあるんですけど、「以上のような背景のもと」云々というこの文言なんですけど、自転車交通事故の削減や、パッと飛ばして、自転

車活用の推進、何か自転車事故を削減しようとしている一方で、活用をもっともっと推進するんだというふうに読めるので、何かちょっと違和感を感じてしまったというのが1つあります。要は、自転車事故、交通事故も今ぼこぼこ増えている、だから減らさなきゃいけないんだ、だからそのためにこんなことをやっていくんだと、そんなような流れなんじゃないかなというようにところで、ちょっと違和感を感じたところが、細かい話であります。

それと、いろんなところで、自転車といいますか、生類憐みの令ではありませんが、自転車が要するに弱者だという観点が要所要所で何となく感じられておまして、いろんな文章の中でそんな感じもするんですけど、前回もそうだったんですが、自転車道を整備したのに相変わらず歩道を走る人は何でなんだろうねと。それは交通の、せっかくつくったけど、そこはちょっと環境がよくないとか、双方向通行じゃないから使い勝手が悪いんだと。いや、そうじゃなくて、そもそも歩道を走らずに自転車道を走らなきゃいけないんだというルールを徹底するのがまず先であって、今のような状況で自転車道を幾ら整備したところで、やっぱりルール違反をする人がいる。じゃあそのルール違反をする、しない人たちを増やすというか、ルール違反しないようにするためには何をしなきゃいけないんだというのはもっともっと優先順位を高くするべきじゃないかなというふうな感覚を持っております。

例えば、計画の中でいろいろとあるんですけど、35ページですか、(1)のルール徹底というところで、丸が4個とかあります。この辺のところはもちろんやっていただくんでしょうけれども、警察の方がいる前でこういうことを言うのも何ですけど、もっと自転車の交通違反の取り締まりはできないものかなというのはちょっと思っていて、いつか道路交通法が改正されたとき、全国的にいろんな違反者が捕まった何だかんだというのはニュースになりましたけど、どうもこのところそういう話もほとんど聞きませんし、市内を歩いていても取り締まりをされているような、このところまず見かけたことはございませんので、やっぱり人間、痛い目に遭わないとなかなか直らないものでありまして、その辺のことをちょっとできないのかなと常々思っておるところであります。

あと、ついでに言うと、丸の2番目、「子どもや高齢者への自転車安全教室の拡充」とありますが、子供の教育は随分やられておられる、多分やられておられるようで、東京都の14ページの例を見ても中学生以下の発生率が最も低い。これが国立市にそのまま当てはまるのであれば、きっとそういった教育の行き届きなんでしょう。一方で、高校生とか、その辺のところは非常に多い。その辺のところは全くこれまで、こういったデータがありながら、ひょっとして何もできていなかったんじゃないかなと。では、その辺のところをどうやってやっていくんだというところ、ここは非常に難しいところだと思うんですけど、一工夫ぜひお願いしたいなというところがあります。

すいません、ちょっといろいろと申し上げました。

**【事務局（中島）】** ありがとうございます。最初の2ページ目の、先ほどご指摘がありました自転車活用の推進というところですが、自転車の安全な活用というような言い回しにすれば、少し交通安全というところと絡んでくるのかなと思っていて、ここでちょっと文言の訂正をさせていただければと考えてございます。

おっしゃるとおりですけども、35ページの、先ほどちょっと言われましたように、街頭の指導強化ということはやっぱり重要な形になってくるかと思えます。わざと丸ポチにしているのは、数字を用いないのは、特に優劣はないですよというふうな思いがちょっとあったんですが、先にこの上のほうに順番を変えて、文言ももう少し足すような形で、国立駅前というのをわざと入れているのは、そこが重点地域になるよというちょっと思いがあって、その辺は具体的に地域を入れたというところがございます。ですので、また立川警察署さんと、あと関

係部署との協力をした中で、ここは、具体的にどういうふうな形でやっていくかということも含めて、今後検討していきたいと思っております。

子供や高齢者の自転車安全教室の拡充ですが、これ、「保護者を含む児童から高齢者までを対象とした年齢に応じた」という言い回しにしたのは、やはり今言われたように高校生といったところも含んでいると考えているところでございます。

【鈴木会長】 よろしいでしょうか。ほかはいかがでしょうか。

【根岸委員】 14ページの今の論点の特徴で、自転車事故発生状況の、この下の棒グラフのほうなんですけど、これは「出会い頭」というのと「右左折時」というところが圧倒的に多くて、これはやっぱり今皆さんが取り組まれております、ピクトグラムでキープレフト、左側通行をしましょうというところの、取り組んでいらっしゃると思うんですけど、これはやっぱりここが一番多いなというものは、自転車マナーの向上というふうに、そこに行き着くと思うんですけど、具体的にじゃあどういうふうな感じになっているかということ、やっぱり自分が左側を走っていても、見通しの悪い交差点で右側から通行する人が飛び出してくるような事故のときに、こういう出会い頭というのが起こると思うんですね。両方とも、双方ともちゃんと左側通行していたら、当たり前の話なんですけど、出会い頭の事故というのは起こりにくいということなんです。

もう1つは、こっちが違反して向こうも違反しているという、そうすると事故にはつながらないという、これも変な話なんですけど。これはどっちかが、マナーがいいほうとマナーが悪いほうとの事故になってしまっているというのが、ほんとうに残念だなと思うんですけど。

これが、今まででのところの、例えば自転車安全講習というのを受けると、先ほどの、例えばレンタル自転車のレンタル料が安くなるとか無料になるとか、そのときに左側通行に関しても講習していただくという、そうすると一石二鳥のような気もするんですね。一番いい、もっとお金をかけると、例えばそのレンタル自転車にセンサーを入れて、主要な道路を走ったときに、右側通行のときに「今、右側を走っていますよ」というアナウンスが出るとかこれはもう機械の話なんですけど、そういう方法もあるのかなという。

それで、警察の方に取り締まっていたかというのも1つの方法ではあると思うんですけど、私も夜中に走っていても、やっぱり若い警察の方もかなり、たまたま私が見かけたところによると、しっかり違反している2人乗りの人とか注意されているというのを目撃したことがありますので、警察の方もしっかりと取り組んでいらっしゃるんだなというのは思います。

これで厳罰化してやっても、やっぱり基本的な考え、左側通行に対する理解がないとか、そもそも知識がない、自転車のそういう乗っている人のせいで、そういった皆さんが事故に遭ったりとか、そういった警察の方がもっと取り締まりなさいとか、そういう話がまずつながっていくのかなと。これは意識の改革というようなところに行き着くんですけど、具体的にいえば、この出会い頭という、右左折時というのは明らかに左側通行していない自転車のせいなんじゃないかなというところで、これはちょっと私の考えだったんですけど、1つ挙げさせていただきました。

【事務局（中島）】 ありがとうございます。交通安全教室の他市のほうの事例だと、やはり講習を受けると駐輪場が少し安くなるよとかいうこともやっておりますので、多分募集してもなかなか参加者が少ないというケースはあろうかと思っておりますので、今、委員が言われたような形もちょっと考えつつ、より多くの人の参加をいただくような形というのは必要だろうとは考えてございます。

ちなみにでございますが、これと並行して今、交通安全計画をつくってございまして、その中に交差点の隅切りですか、そういったものの確保をやっていこうということでは考えているところでございます。ただ、直接用地



等が絡みますので、なかなか地権者の方のご理解をいただかないと難しいところではございます。

そのほかには、交差点、国立市の場合、一方通行が多くて、もともとカーブミラーが車対応でやっていたところなんですが、やはり自転車を除くという、一方通行はほとんどですので、自転車対応もできるような形で、今、両面のカーブミラーも設置をしたりということも取り組んではおります。ソフト面をよりやはり充実していくというものは重要なんだろうなとは考えるところでございます。

以上です。

【鈴木会長】 ありがとうございます。ほかはいかがでしょうか。

【山本委員】 済みません。初めまして。私、山本と申しまして、富士見通りで自転車屋をやっております。げいりー山本というふうにみんなに呼ばれています。げいりーさんと、今度会ったら「げいりーさん、お元気ですか」というふうに声をかけてください。

ほんとうに皆さん、熱心な場だと思って。今日、実は委員に選ばれて初めてお邪魔しまして、ほんとうに申しわけございません。仕事を理由になかなか来られなくて。このように活発にやられている、ちょっと想像以上だったものですから、ちょっとショックを受けていますが、このような場に私がいいのだろうか、恥ずかしい思いで。

私もやはり35ページのところが気になっておまして、中島さん、これはもう予算がついているということで理解してよろしいんですか。もう具体的な……。

【事務局（中島）】 予算はまだこれからということですが。

【山本委員】 あ、素案だから、まだ。まだ案なんですね。

【事務局（中島）】 はい。

【山本委員】 ああ、そうなんですか。

【事務局（中島）】 この計画をつくって、次のステップとしては実施計画、庁内でつくるんですけども、そういうものをつくって、最終的には予算化をしていくということになりますので、まだ次年度ですから、令和2年度の予算というのが秋ぐらいから始まりますので、後でスケジュールをお示ししようかなと思っていたんですが、そのぐらいを目安にこの計画を策定していくということで考えておまして、策定後に予算計上をしていくというふうに考えてございます。

【山本委員】 すごくすばらしいので、ぜひお願いしたいなと思います。私も自転車に乗っていて、嫌なおやじになっていまして、右側通行をしていると「自転車は左だよ」と言って走ったりとか、信号無視する人に「赤だよ」と言ったり、非常に嫌なおやじになっていますけども、1人でも多く声を上げて、声を上げるというか、意識を持った人間がやっぱり増えないと、マナー向上・ルールの徹底には至らないんじゃないかと。道路交通課のほうでも啓発、いろいろハード面でもやっていただくようなので、少し安心しました。

この場ではそういうアイデアを出さなきゃいけないんですか。例えば具体的にこうしたほうがいいんじゃないかという。

【事務局（中島）】 これ、皆様に諮問をしておりますので、委員の方から積極的に、こういうふうなやり方をすればいいんじゃないかとか、こういった施策があるんじゃないかということはどう言っていたらいい、8月の末ぐらいにもう1度、パブリックコメントを募集しますので、市民のご意見もいただいた中で、もう1度8月末か9月の初めぐらいに審議会を開催いたしますので、それまでにまた委員の方のご意見等をまとめておいていただければとは考えてございます。

【山本委員】 1人でも多くということで、先ほど申し上げましたけども、自転車交通安全パトロールという

意味合いで、ボランティアの方に頼るしかないと思うんですが、街頭に立って交通ルールの徹底とかマナーの啓蒙に当たってはどうかと思ひまして、そのための予算がつけば、ボランティアといえども何かしら費用も発生するでしょうし、そういった意味でちょっとお聞きしました。

どうもありがとうございます。

【事務局（中島）】 ありがとうございます。

【末吉委員】 自転車クラブからの発言ということでぜひお聞きいただきたいんですけど、自転車クラブそのものが15年ぐらい前にできまして、こういう形で子供たちと親をあわせたルール・マナー教室を町なかでやっている。町なかでやるという意味は、先ほど話しましたように、ここで出会い頭事故はこういう状態で起きるんですよというのを直接教える。それで、先ほどありましたように、左側をきちんと守っていれば、自分は正しいと言ってそのまま走っていったいいものでもないわけですから、そういう意味で、まず生の現場で子供たちに覚えてもらおうと。

そういう形ですとやってきましたけれども、やはりこのところに来て私たちの自転車クラブの中の議論でよく出る意見というのは、自転車利用促進、推進法ですか、活用推進法ができたときの基本的なテーマである、環境によいということ、そして健康によいということ、災害時に活用できるということ、これ全部、この今計画の中に端々には入っているんですね。なぜ私たちはそういう議論をよくするかというと、自転車がとっても環境にとっていいものなのだ、まちの生活にとっていいものなのだ、便利かもしれないけど便利以上に大きな価値のあるものなんだということを、市民の皆さんに理解してもらわないと、なかなか自転車に対するロイヤリティが高まらないんですね。結局、便利な道具、それを安全に運転しましょうねというところにとどまってしまう。

ですから、その辺をもう少し幅を広げて、まちが、国立が自転車のまちづくりというような、そこまで政策上いけるかどうかわかりませんが、この安全利用促進条例の中でも「良好な都市環境の保持及び向上を図るため」という、文字数にすると15文字ぐらいで終わってしまっているわけですね。ですけど、そもそも自転車はまちの生活の中で、環境と健康と、そして災害時に非常に大きな意味を持っている乗り物なんだよと。そういう価値のある乗り物だからこそ、安全に使ってこそ意義があるんだと。そのところをぜひとも前提条件として市民意識を変えていく。我々もそうなんですけれど、そういう努力はしているつもりですが、残念ながらなかなかそうはいかないと。結局、安全・便利なのに、こういうふうに走らせたりすると不便だということに逆に不満が来る。そういう状況では私はよくないと思うんですね。

ですから、ぜひとも利用促進条例についても、これからまとまっていく利用促進計画に関しても、そこまで言ってしまうと語弊があります、オーバーですけども、精神論としてこの自転車がどんなにいいものかというのを、ぜひとも私は強調をして、その前提のもとにソフトとハード、そしてまちづくり、それから先ほどもちょっとありましたが、地球温暖化の防止をするための今、アクションプランもできておりますし、そういうところにやっぱり反映されていくツールに自転車がなっていくのではないだろうか。それをぜひとも深い議論のもとにここにプラスしていただければ、自転車クラブとしてはものすごくうれしいと思っておりますので、よろしくご検討をお願い申し上げます。

【事務局（中島）】 ありがとうございます。そういった考え方を、言葉をどういうふうな形で入れるかというところがあるかと思ひますが、背景の中に少しその辺の文言を足ささせていただければとは考えてございます。

【鈴木会長】 ほかにいかがでしょうか。

【末吉委員】 これ、今度は8月ですか。

【事務局（中島）】 はい。8月の終わりか、あるいは9月の最初ぐらいということで、また会長のほうのご都合も聞きながらやっていかなきゃいけないんですが、今、考えているところはそう……。

じゃあ先にスケジュールですが、こちらは今日諮問したということで、少しここでもいただいたところを修正して、6月の下旬ぐらいになろうかと思えます、パブリックコメントを7月、大体1カ月ぐらいかかりますので、7月の中旬ぐらいまでパブリックコメントを募集していきます。パブコメが終わりましたら、それを集計した形で、8月の下旬ぐらいに第2回目の審議会を開催させていただきまして、そこで中間の報告をさせていただきます。どういった意見があったかと、また今言われたような意見の中でどういうふうに修正をしたかというところをお示しさせていただいて、またご意見をいただくという形になろうかと思えます。それが終わりましたら、9月の末、10月ぐらいに正式にこちらの審議会から答申ということで市のほうに提出をさせていただいて、それをもって市のほうは案という形で庁内合意を得て、11月ぐらいには策定という形にさせていただきたいというふうには今考えています。ですので、年内中に計画ができ上がれば、令和2年度からの予算要望というのできますので、その辺を感じて、年内中には策定をしていきたいと考えています。

【鈴木会長】 ありがとうございます。

【末吉委員】 最後にいいですか。

【鈴木会長】 はい。

【末吉委員】 先ほどこちらの委員からもお話がありましたですけど、非常にこれ盛りだくさんなんです。私とすると、市民がこれを読んでいく、私もそうですけれど、そういう中で、どこにスポットを当ててパブコメをしていいかというのが、なかなかこれ難しいんですよ。

それで、ちょっと雰囲気が変わるかもしれませんが、どういう構想を持っているのかというのをまず最初に大きく4つぐらい取り上げて、特にこの中で僕、ちょっと気になっていたのが、自転車ネットワークが大幅に後退して、どうも何か僕から見ると消えてしまっているなみたいな感じなんです。つまり、どういうことかといいますと、何のためにこれをつくっていくのかというのを何か4つぐらいの項目に分けて、やはり最終的にまちの中を安全に走れるようなネットワークをつくっていくんだという、見える絵が欲しいんです。

この今の出ている案だと非常にわかりにくいです。赤い、濃いところがネットワークになるんだといっても、何かやはりもう少し、知恵を絞ると言ったらおかしいかもしれませんが、専門家の意見を聞いて、国立の町なかの自転車計画が、利用計画が、ああこうなるのかというのを、もう少し段階的につかみやすいような構成案でできないものですかね。僕はそれをすごく望みたいと思うんですけど。会長はどう思っていらっしゃるか、ちょっとお聞きしたいところなんです。もう私はこれ以上いきません。

【鈴木会長】 了解しました。そうですね。私も同じような意見は持っておりましたので、事務局のほうにはお願いしたいなと思っていることも、それも含めて少し意見させていただきたいんですけど、まず2ページ目の目的のところですね。誰もが安心してということなんですけど、安心というのと安全はまたちょっと違うと思うんですよ。やっぱり安全という言葉は入れたほうがいいんじゃないかなと思うんです。安心してというとか好き勝手に走っても大丈夫みたいな、悪くとればそういう意味でも安心ということになってしまいますので、やっぱり安全に走れるということ、安全に使えるということを計画には入れたほうがいいかなと思います。

ただでさえ、やっぱり違反が高いということは15ページ、違反ありが結構出ていると。でも違反があっても2当になることもあるぐらいで、やっぱり違反に対してちょっと軽く考える方も多かなと思いますので、そういったルールの周知の中でも、やっぱり安全にということでルール、先ほどご意見が出ていましたけれども、ルール遵守というところも含めて環境整備という、ハードとソフトの両方の環境整備だということがわかるように、

まず最初に結構打ち出しておいたほうがいいのかなと思います。

あと、これは自転車活用推進計画の中では、自転車活用推進計画というのは国でできているものだと、各市町村も、都道府県もそうですけれども、自転車活用推進計画の策定は努力義務となっていると思うんですが、これの計画は自転車活用推進計画とは別の位置づけというか、そういうふうにお考えなのかどうかということもお伺いしたいんですが、それはどちらでも構わないかなと思うんですが、先ほど丸山委員が何となく腑に落ちないというか、ご意見をいただいていたけれども、その辺、何かわかるような気がしていて、活用したいという部分と、危ないとかいう部分、現状での課題の解決の部分と利用促進の部分が結構ごっちゃになっているので、わかりにくいのかなと思いました。

例えばですけど、ほかもそうかもしれないんですが、ネットワーク計画でいっても、今、駐輪場もつくっていますし、シェアサイクルも入れます、これから3人乗りの自転車もシェアできないかとか、そのように自転車の活用を推進するという環境を整えているんですけれども、その安全な空間をつくるのが難しいみたいなことも言っているわけですよね。でも、使う人を増やしているということは、その人たちが走る場所がないですとってはいけないと思うんです。

22ページ、23ページのところに分離した通行空間を整備するのが理想ですがと書いてあるんですが、現実問題、オーバースペースをつくって全然交差点がないような空間というのを分離というなら、確かにそれは理想かもしれないんですが、やっぱりどうしても自転車道をつくったところで、交差点が出てきたらそこは分離されないわけですよね。どこかでは交錯する場所がどうしても都市内には出てくるので、それができないからということはいらないほうがいいのかなと。それよりかは、やっぱりどこか走る。実際は車道だったらどこでも走れるはずなので、走る場所がないわけではないですし、実際使うとしたらそこを走らなきゃいけないと思いますので、そういった利用促進、新しい利用者を開拓するという政策をやっているのであれば、やっぱりそこでじゃあどこを走ればいいのかということちゃんと示してあげるべきなんじゃないかなと思うんです。

そうすると、やっぱり今のネットワーク計画だと、そうやって空間がとれるところは明示されていますけれども、それ以外のところをどう走っていいかというのがわからない状態になってしまうかなと思いますので、その部分のフォローはするというのが必要かなと思います。特に南ですよ、エリア。

今回、おそらく根拠にされているのが19ページ目の自転車駐車場利用者の利用ルートということなんですけど、これはやっぱり駐輪場に来る方の利用ルートなので、駅ですよ。駅に来る方のルートですけど、そうじゃない利用というものもあると思いますから、そう考えると、ここのルートだけ考慮すればいいかということ、そうでもないと思いますし、南のほうのエリアだと自転車利用が少ないような形になって、確かに地形的な要因でもそうだと思いますけれども、例えばそこにもシェアサイクルを入れるんだというのであれば、自転車利用者を見込むわけですから、何かしらのケアがやっぱり必要、シェアサイクルだけ入れて、サイクル・アンド・バスライドも入れるけれども、走行空間はありませんとってはやっぱり。

あるんですけどね。ほんとうはあるんですけど、じゃあどう走ったら安全かとか、ここだったらより安全に走れるよという、何かしらのピクトグラムのメッセージというんですか、ピクトグラムでそういったところを指し示してあげるということも必要なんじゃないかなと思いますので、その整合がとれていなくて、走行空間もあまりないですよという中で利用促進だけ言ってしまうと、やっぱり何を狙っているのかなというのがわからないように見えてしまうのかなと思いますので、その辺は整合がとれるような形で書いていただく必要があるのかなと思うんですけれども、そこはいかがでしょうか。

【事務局（中島）】 なかなか難しいあれなんですけど、全体を書き直すというのは今の段階だと難しいもので

すから、ただ相反するような書きぶりになっているようなところについては、やっぱり修正はさせていただきたいということ、先ほど言ったように、他の委員の方からも、自転車の利用ができる環境整備ということにはやっぱり2種類あるだろうと。ハードとソフトということもあって、これは第1次の基本計画の目標ではありますけども、本編のこの計画のサブタイトルみたいな形で安全ということを重視した中のハードとソフトの目的を入れ込むというような形もいいのかなど、ちょっと今、考えております。ですので、よりわかりやすく説明ができるように、また中のほうを修正はさせていただきたいとは思っております。

【鈴木会長】 ありがとうございます。例えばこれを多分南のほうに住んでいる方が見たときに、自分たちは自転車利用がどうなるのかというイメージがしづらいいと思いますので、やっぱり空間をつくって、機会があれば、やっぱり電動アシストのシェアサイクルも入るから、乗る機会があれば乗ってほしいという方向性を示すのか、今のは国立駅周辺は何となくイメージがあると思うんですけど、やっぱりそれ以外のエリアの方がちょっとイメージしづらいいかなと思いますので、どういう自転車利用を目指してこの施策をやっているのかというのはやっぱり、末吉委員も先ほどおっしゃっていましたが、わかるように、最初のほうに、計画の位置づけとか目標のところに示していただくのがいいのかなと思います。

あと、概要版とかいうのはつくられる予定はあるんですか。

【事務局（中島）】 つくる予定がありまして、実はもう着手を始めようというところまでございまして、すいません、ちょっと間に合わなかったというところで。

【鈴木会長】 承知しました。ほかは何かいかがでしょうか。

【丸山委員】 いいですか。中身に対する意見では全然ないんですけど、こういった膨大な資料なので、以前は会議の前にはもらっていたと思ったんですけど、やっぱり一通り目を通してきたほうが、我々としてもいい、いい話になるかどうかわかりませんが、的確な話もできるんじゃないかと思っておりますので、その辺のところもぜひご考慮いただければと思います。

【事務局（中島）】 ほんとうに申しわけございません。実は私のほうの事務作業のおくれもあって、でき上がったのがおとといぐらいで、それも庁内でやっと合意が出たというところで、修正しているうちにきのうになったということで、ちょっとおくれ、送ることが、まことに申しわけないんです、できなかったということで、そういうことのないように今後の事務のほうの進め方というのはやっていかなきゃいけないとは思っておりますので、また概要版を含めて、情報等を事前にお配りするようにしたいとは考えてございます。

【鈴木会長】 ほかはいかがでしょうか。

すごく細かいことなんですけど、34ページのピクトグラムで、この場合はもうあれですか、ナビマークになるんですね。そんなことはないんですか。ナビマークになるのであれば、ここは最初からナビマークにしたほうが誤解がなくいいのかなと思うんですけども。その辺は何か協議されていますか。

【事務局（中島）】 ちょっとここが悩ましいところで、警視庁等がやっているナビマークでもいいのかなとは思いますが、ガイドライン上はやっぱり統一していくということもあって、その辺もちょっとご意見をいただければというところではあるんですけども。

【鈴木会長】 なるほど。75センチあるピクトグラムを置くというのは、私はいいいのかなと思うんですけど、大体都内はもうナビマークに統一するというふうに言われることが多いので、そこはパブコメを出す前にいうんですか、おそらく協議されたほうがいいのかなと思いますので、そこはお願いします。

ほかはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、そのほかに全体を通して何かご意見、ご報告等ございますでしょうか。

【末吉委員】 お願いがありまして、今度は7月27日、28日ですか、自転車のルール・マナーの実地の教室を親子で開きますので、市報のほうにぜひ詳細を7月5日号に掲載していただきたいという、これは要望でございますのでよろしく。原稿のほうは私たちのクラブの部長のほうから必ずお送り申し上げますので、よろしくをお願いします。

【事務局（中島）】 はい。

【末吉委員】 先日は掲載していただきましたので。大変ありがとうございました。

【事務局（中島）】 市報掲載は1カ月前ということになりますので、それまでにいただければ私どもでやれるようにいたしますので。

【末吉委員】 大きく出していただけるといいかと思しますので。すいません。

【鈴木会長】 ほかにいかがですか。事務局のほうから。

【事務局（中島）】 次回、先ほどご説明したとおり、8月の下旬から9月の上旬ぐらいに第2回目を開催したいと考えておりますので、この後、早速調整をしてメール等でお知らせしたいと考えてございます。

それと、以前、高架下の利用についてご検討していただいて、一応810ぐらいが4月の時点だったんですが、5月の時点で840ぐらいまでまたちょっと人数が上がってきていますので、うまくいけばまた1,000人近くいくのかなと思っていますので、500円から一般の方が1,000円になったので、少し落ちたのは事実なんですけど、また徐々に上がりつつありますので、この辺もまた経過報告をさせていただければとは考えてございます。

以上です。

【鈴木会長】 ありがとうございます。これは500円にする前よりかは増えているんですね。

【事務局（長谷川）】 はい。増えています。値下げ前がもともと利用者側も500以下であって、プラス300、400と増えて、少し減って、また持ち直したと。最大時は900までいったので。実質、結果としてはかなりもうプラス、1,200円時代に比べたら、もうプラス300以上……。

【事務局（中島）】 倍以上の利用者がいるということです。

【鈴木会長】 それはよかったですね。それは採算というか収益的に大丈夫なんですか。

【事務局（長谷川）】 収益的にも、今は1,000円に戻したというか、1,000円にしておりますので、一応もう当然、昨年度は500円なので29年度よりは収入は少なかったですけども、試算では今年度は29年度よりも増収する予定でございます。

【鈴木会長】 はい。また、じゃあ次回もご報告よろしくをお願いします。

ということで、ほかにご意見、よろしいでしょうか。

それでは、ほかにご意見はないようですので、今日は閉会とさせていただきます。ありがとうございました。

【事務局（中島）】 ありがとうございます。

— 了 —