

【事務局（中島）】 それでは、定刻となりましたので、令和元年度第2回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。

出欠の確認でございますが、根岸委員から欠席する旨のご連絡をいただいております。また、東京都北多摩北部建設事務所の杉山委員が本日欠席で、代理でインダ様に出席いただいております。また、相武国道事務所長の外川委員の代理で、交通対策課長のシマブクロ様に出席をいただいております。原委員のほうも、ちょっと連絡がないので、遅れて来る可能性があります。よろしくお願いいたします。

出席数は規定に達しておりますので、本日の審議会を始めさせていただきますと思います。

議題に入る前に、お手元の資料について確認をお願いします。会議資料につきましては、次第が1枚あるかと思えます。資料ナンバー1、国立市自転車安全利用促進計画（素案）、資料ナンバー2、国立市自転車安全利用促進計画（素案）に関するパブリックコメントに寄せられた意見等の概要と市の見解、資料ナンバー3、中央線高架下自転車駐車場利用数一覧（月別）、資料ナンバー4、放置自転車の推移、最後でございますが、資料ナンバー5、こちらはシェアサイクルの研究に関するものということで、鈴木会長のほうで作成されているところでございます。

以上、ナンバー1からナンバー5になりますけれども、足りない方等はございますでしょうか。なければ、ここからは鈴木会長に進行をお願いいたします。

【鈴木会長】 皆さん、おはようございます。本日も蒸し暑い中、お集まりいただきましてありがとうございます。本日もよろしくお願いいたします。

それでは、次第に沿って進行していきたいと思えます。まず、議題の2番、報告事項ということで、私のほうからシェアサイクルの研究報告についてお話しさせていただきたいと思えます。

資料5になります。これは学会で発表した資料ですので、全部読んでいただくと結構大変かなと思えますが、この会でもシェアサイクルについていろいろご意見をいただくことが多かったので、今回、市民の方にアンケート調査を行った結果をご紹介しますとお持ちしました。後ほど読んでいただければと思えます。ここでかいつまんで、その結果をお知らせしたいと思えます。

市に住んでいる方に調査をしたのは、国立市は観光都市というわけではない、そういう位置づけの市がシェアサイクルを入れていると。市役所として公式になされているものは、おそらく公共交通の補完ということでシェアサイクルの導入動機を位置づけていましたので、市民の方に利用意向ですとか、実際どれぐらい使われているのかということ調査しています。

調査を全域でやっているわけではないんですけども、北の3丁目、西地区、あと、富士見台地区ということで、3カ所でアンケートを住宅に配布して、郵送で回収していただく形で調査を行いました。

まず、その結果、ランダムにサンプルをとっておりますけれども、シェアサイクルを利用されている方が14人で、9%程度でした。利用されている方が非常に少ないのかなという印象があります。その理由をいろいろ探っているわけなんですけれども、実際、シェアサイクルを知らない——メルチャリを特にやっていますので、メルチャリを知らないという方は少なかったです。7割、8割ぐらいの人はメルチャリのことを知っていました。ただ、それを知っている要因というか、何で知りましたかと聞くと、ポートを見たからわかったということです。残念ながら市報などがあまり参考にされてなかったという現状があり

ます。ポートの存在自体が宣伝になるということです。ポートの場所を目立つところに置くことが非常に大事なのかなということが1つあります。

あと、市報があまり効果がなかった要因として、そもそもコミュニティサイクルのシステム自体を全く知らない方が非常に多いんじゃないかなという気がしました。実は、このアンケート調査を配った後に、何件か電話をいただきまして、「シェアサイクルと言われても何のことだかさっぱり分からない。なので、この調査の意味がわからない」というお電話をいただいたり、あとは、「税金の無駄遣いをするな！」みたいなお叱りの電話なども来たり、あと、アンケートの中で、シェアサイクルがどのようなサービスだったら使いますかという問いを設けているんですけども、乗り捨てができたらか、既にあるような、ポイントとかがつけばとか、メルチャリでそういうのはつくはずなんですけれども、そういったシステム自体を知らないで、それを要望として書いている方もいらっしゃいました。ですので、自転車にある程度興味がある方は、コミュニティサイクルというシステムを知っていますけれども、全く想像ついていない方も一定程度いらっしゃると。もしかしたら、市報でもうちょっと詳しく説明すればよかったのかなというところが上げられます。

あと、使っている方は14人しかいなかったんですけども、皆さん、おおむね満足されていて、立川市側にポートが欲しいという意見とか、ポートがもっと家の近くに欲しいという意見はありましたが、使っている方は満足していると。ただ、使っていない方は、資料でいう6ページ目の図-13というのがあるんですけども、シェアサイクルを利用しない理由として、断トツで自分の自転車があると。あと、よくわからない、知らない。ですので、公共交通の補完という観点でいうと、既に自分の自転車で賄っているということがあります。

これをどうやってもうちょっと利用を増やすか考えますと、後ほど高架下の自転車利用者数の話も出るかと思いますが、自転車を自分で買って使おうかなという、ライフスタイルが変わる3月から4月にかけてシェアサイクルがなかったというのは結構大きいんじゃないかなと。選択肢に上がらない、8月から12月ですから、そこから自分の自転車を変えようかなという、生活を変える方がなかなかいなかった。ですので、ぜひ今後、シェアサイクル、これから取り組んでいただくのであれば、3月とか4月あたりにひとつプロモーションをかけていただいて、自分の自転車を買わないで、シェアサイクルに乗ろうかなという方を増やしていただくのがいいのかなということですね。

あとは、駐輪場の代金とか、お金の話はかなりたくさん出ていまして、自転車に乗るのにお金を払うという感覚がわからないみたいなご意見も結構あったんですが、駐輪場にお金を払っているのと、シェアサイクルにお金を払っているのと、どちらが安いかということで選ぶ方もだんだん増えてきています。国立ではないですけども、違うエリアで増えてきていますので、もし駐輪場のキャパシティの問題もあるのであれば、そうやって、駅前の駐輪場よりもシェアサイクルのほうが安いですよみたいな形でプロモーションをかけるのも手かなと思いますが、そこは国立のほうで、駐輪場の運営というか、計画とシェアサイクルをどのようにすみ分けさせるかというところがポイントになるのかなと。

あと、利用意向で目立っているのは、毎日使っていないんですね。使っている方もそうですし、使いたい方も、たまに使いたい、週何回か使いたいという方なんです。そういう方が、もし駐輪場をとっているんだとしたら、それも不経済というか、もったいないことでもありますので、たまに使いたい人が自転車をを使うときにメリットがあるようにしていただくと、そういったこともポイントになるのかなということが調査でわかりましたので、国立市は今ものりすけが入っておりますけれども、そういった要望を市として協定を結んできた。導入についても、運営についても応援されていると思いますので、ぜひ有効に生かしていただけたらなと考えております。

簡単ですが、報告となります。何かご質問等ございましたら受けませんが、いかがでしょうか。

【末吉委員】 4ページにあるんですけども、アンケート調査の年齢構成の下の、最もよく使う交通手段というのは、国立市の、このアンケートをとったときのデータということによろしいわけですか。

【鈴木会長】 はい。回答された方にお伺いしております。

【末吉委員】 これ、実際に上下2つあるんですけども、市内と市外になっていて、市内のほうの自転車が44%ですね。これって、鈴木先生からごらんになって、他の自治体と比べてどうですか。

【鈴木会長】 そうですね、今回とった方って結構年齢層高い方が多かったので、そういったことも影響しているかと思いますが、かなり多いとは。

【末吉委員】 多いという感じですね。

【鈴木会長】 はい。

【末吉委員】 わかりました。

【鈴木会長】 駅から離れたエリアにしていますので、特に普段から自転車で駅に行かれている方が多いということかと。

【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。

【末吉委員】 もう一ついいですか。

【鈴木会長】 はい。

【末吉委員】 もう何度もいろいろお話を聞いている内容ですけども、採算の問題というのが各自自治体でとにかくとれていないと。都内の23区でも、やっているところでは、その自治体自身が年間2千万とか3千万の費用を負担してやっている。先生もこの中で公共交通という視点を持っていらっしゃると思うんですけども、公共交通としてのシェアサイクルを定着していくために、何か今、国はそういう施策をとろうという動きってあるんでしょうか。

【鈴木会長】 国としては、今、観光地での展開というのを考えているようで、観光都市には補助金を観光庁が出す動きが実はあるんですけども、こういう非観光都市に当たるような場所には、補助金が出るようなこともなく、やっぱり採算のとれない自治体が非常に多くなっています。東京23区でしたらいろんな用途の方がいますので、少しずつ採算がとれるかなという感じになってきてはいるんですけども、やっぱりそうじゃない地域で公共交通の補完として入れるには、かなり努力が必要かなと。

【末吉委員】 なるほどね。

【鈴木会長】 ということなので、やっぱり駐輪場を減らすという、駅前の駐輪場を高くして、それよりも安くしたければシェアサイクルを使おうみたいな形が、今、望みとしてはあるんじゃないかと、いろいろと考えてはいるようなんですけども、駐輪場の代金というのは基礎自治体のほうが決めることですので、どちらを重点に置くかというのは、それぞれの自治体に任されている状態かなと思います。

【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。よろしいでしょうか。

それでは、次第の3番に移りたいと思います。議題が2点あります。

まず1つ目、中央線高架下自転車駐車場の利用についてということですが、事務局よりご説明をお願いいたします。

【事務局（斉藤）】 中央線高架下自転車駐車場の利用についてということで、資料ナンバー3及び資料ナンバー4をご覧ください。

資料ナンバー3のほうは、昨年度の自転車対策審議会、3月に開催しましたところでもご提示していた

かと思うんですが、それに追加をいたしまして、4月以降の中央線高架下自転車駐車場の定期利用の契約数を8月分まで載せたものになっております。3月で一度年度が変わりまして、4月から金額も変わって、3月までは一月500円というところを、4月以降は一月1,000円で、減免の方は一月500円という形で金額がこういうふうに変ったというところがあるんですけども、4月以降につきましては、ごらんとおり800人程度を維持しているということで、おおむねこれぐらいが利用者の登録数で、現状維持というような形で推移しているのかなというところかと思えます。

それから、放置自転車の推移ということで、資料ナンバー4になりますが、こちらは平成26年から平成30年度、昨年度までの、「移送台数」というのが放置自転車を実際に撤去した台数になります。平成27年以降は、月に数回になるんですが、夜間撤去ということで、午後9時まで撤去時間を延ばして撤去しておりまして、その夜間撤去の際の台数もあわせて載せているような形になっております。「引取台数」というのは、移送台数のうち、引き取っていただいた方の数ということで、残りが「処分台数」という形になっております。最後の「放置自転車台数」というのは、10月の任意の1日に、放置自転車禁止区域のところで、どれぐらい放置自転車があったかというところを調査した数字になっておりまして、見ていただければわかるとおりなんですけれども、移送台数は半分程度になってきています。それから、引取台数も同じような形で減ってきていると。今は放置自転車の数も大分少なくなってきたのかなというところになっております。

【事務局（中島）】 表の説明を担当のほうからやっていただきました。中央線の高架下の自転車駐車場のとめられる台数で考えますと2,007台ございまして、実際問題、850台前後ぐらいが常時使われているところがございますので、半分ぐらいの敷地は余っているのかなと考えております。それと、あわせて放置自転車のほうも、過去5年間のデータを見ただけでも激減しています。過去には、国立市は不名誉ですけども、ワーストワンというような放置自転車の記録も持っておりまして、そういったものを考えますと、ここ近年、放置自転車自体かなり減っているんですが、引取台数がなかなか、全て引き取っていただけるというところまでいってなくて、というのは、放置自転車のストックヤードが、現在、泉都営団地の北側にございまして、交通があまりいいところではないんですね。そういったところでは、やはりなかなか引き取りに来ていただけないということと、放置自転車については、ほぼ国立駅周辺で撤去されているところがございます。そういったことを考えますと、高架下の用地の問題も含めてですけれども、高架下の半分ぐらい使っていないということであれば、そこに放置自転車のストックヤードを持って行って、効率よく引き取りをしていただきたいと思いますと考えていまして、まだ、これは今、JRさんと協議中ということで、決まったことではないというところがございますが、用地の活用ということも考えていこうと思っているところです。皆さんにこの辺を、ご意見をいただければと思います。

ただし、この中で見ていただくとわかるんですが、夜間撤去しているものがあります。6時から9時ぐらいの間で撤去しているものを、夜間という形で数字を出しています。27年度は、年間あまりやっていなかったの少ないんですが、28年度から30年度は月4、週1ぐらいでやっています。その中ではあまり減ってはいないんですね。極端に増えているかというところでもないんですが。やはり、この辺の需要というのが、かなり市民の方からも言われているということもあって、高架下であれば、この辺の時間帯で、もう少し効率よく撤去の活動ができるのかなと考えておりまして、そういったことが定着してくれば、昼間と同じように、夜も置かれないような状態がつかれるのではないかとということも、あわせて今考えているところです。この辺を皆さんにご意見いただければと思っています。

以上でございます。

【鈴木会長】 ありがとうございます。今のお話につきまして、何かご意見、ご質問等ございますか。

【末吉委員】 こちらのほうの高架下をストックヤードに試してみようかというのは、2年ぐらい前ですか、提案があったと思うんですけども、これ、よくよく見ますと、1日に大体4台ぐらいの収容ですよ。そのストックしておく時間というのは、どのぐらいかかるんですか。

【事務局（中島）】 告示の関係がございまして、最低でも大体2カ月ぐらいは保管場所に置いているんですね。常時、200台から300台ぐらいはあるということです。ですので、半分といっても、1,000台とかという数字ではないので、実際、500台ぐらいのスペースで十分間に合うというところでございます。

【末吉委員】 これ、私も前に向こうのストックヤードを見に行っただけですけども、自転車を持っていない場合は歩いていかなきゃいけないものですから、モチベーションが絶対落ちる。これは私の自転車じゃなくて、ちょっと経験したので、ここにもしそれができるのであれば、見せ方もきれいに見せられますし、それから、もう一つは、放置した人が、要するに、駐輪場の自覚を持ってもらう上でも、やはりプラスの面というのはあるんじゃないでしょうか。そういう面では、それはJRさんとの交渉があることは十分承知していますけれども、引取台数がどんどん減っていく中で、さらに処分台数も減っていくことになれば、そういう放置自転車の今の無法状態を、完全になくすことは難しいとしても、かなり効果があるんじゃないかと私は個人的には思いますね。

【鈴木会長】 お願いします。

【丸山委員】 僕は逆の効果もひょっとしたらあるんじゃないかという感情を持ってまして、要は、今のストックヤード、非常に引き取りが面倒だと、だから、そもそも放置するなという話だと、そういう抑止効果がひょっとしたらあるんじゃないかと。高架下に新たにつくります、じゃあ、すぐ取りに行けるねということになると、逆にもう、そこに取りに行けばいいやという、そういう安易な考えが出ないかなと、そこがちょっと懸念されます。

そもそも、放置自転車というのはどういう定義なのかなというのが1つございますし、このように、5年で半分になりましたと。この辺の要因は果たしてどんなふうに分けられているのかということも含めてお願いしたいなと思いました。

あと、引取台数が大体似たようなもので比例はしているんですけども、そもそも引き取ってもらいたいんですか。要するに、処分にお金がかかるから引き取ってもらいたい、そういうことなんですかね。それがちょっとよくわからないんですが、そのあたりをお教えいただければありがたいです。

【事務局（中島）】 これ、減ってきた大きな要因ですけども、やっぱり国立駅前に駐輪場が整備されたということで、前はキャンセル待ちがありました。ですけども、平成28年度ぐらいから、ほぼキャンセル待ちはなくなってきたというところがあって、ここで激減しているというところはあるかと思えます。ですので、朝の時間帯は、通勤通学がメインに使われていますので、ほぼ放置自転車というのはないですね。昼間の買い物の時間帯だとか、夜、夕方の時間帯といったところに放置自転車が結構出てきているというところが今の実態かなと思っています。

引き取ってほしいのかということなんですが、これはもちろん、物を大事にしていきたいというのは当然ございますので、引き取っていただければよろしいかなと思っています。

処分のコストなんですが、これは今、無料で引き取っていただいて、引き取っていただいた自転車を海外のほうに輸出しているということでやっております。ですので、放置している場所から保管場所までの輸送コスト、これは当然かかっています。保管場所の管理だとか、そういったところでやっぱりコストはかかっていますが、処分自体にはコストはかかっていないというところでございます。

以上でございます。

【丸山委員】 定義は？ 放置自転車の定義。

【事務局（中島）】 あと、放置自転車の定義ですが、置いている自転車を速やかに、何かあれば動かせるという状態以外であれば、これは放置と見なされるということですので、これが1時間ならいいのか、10分ならいいのかということではなくて、そういった状態にあることが放置自転車ということになります。撤去するときは必ず写真を撮って、どういった状態だったということも確認して、私どもは撤去しております。ただ、撤去されたほうは、少しの時間だというのが大体苦情として入ってくるというところでございます。

【鈴木会長】 ほかにいかがでしょうか。

【末吉委員】 府中なんかの場合、私もよくわからなかったんですけども、実際に駐輪場が整備されているから、放置自転車はあってはならないというような、そういう前提もあるのではないかと思うんですね。つまり、今、とめるところがないからとめているんだという言いわけをさせるような、設備の充実さも必要だと思います。

先ほど、丸山委員からありましたけれども、私はその意見に反対なんですけど、あそこに行ったらどうせごみになるんだから放置してもいいやと考える人が結構いるらしいんですよ。つまり、取りに行けないんだからもういいやという、そういう放置の仕方をする人が非常に増えているんじゃないかということも、私は前に聞いて懸念しまして、見に行ってみたんですよ。そうしましたら、ほんとうに、明日捨ててもいいような自転車がいっぱい置いてあるんですね。つまり、ただでそれを処理してくれるんだから、これがなくなったら新しいのを買おうという、そういう意識があって、物の大切さに関して、かなり引っかかるなというのが、随分前ですけども、経験した私の受けとめでした。

【事務局（中島）】 確かに、その辺、結構課題にはなっていてまして、自転車をごみとして廃棄する場合は、やはり有料で、ごみ減量課に1,000円程度かかるんですね。ただ、路上に放置しておけば、市が勝手に処分してくれるという方は、確かにいるだろうなということは推測しているんですけども、なかなかこの辺の注意の仕方というか、対策というのは難しいところでございます。

【鈴木会長】 ほか、何かいかがでしょうか。

【末吉委員】 じゃあ、もう一個最後に。

【鈴木会長】 お願いします。

【末吉委員】 高架下の駐車場は利用数の一覧ですけども、これは4月から料金が改定になったんですね。

【事務局（中島）】 そうです。

【末吉委員】 実際に台数の推移を見ると、それほど大きな影響があったようには私は思えないんですけども、受けとめとしましては、収益としてはどうなんですか。

【事務局（中島）】 まだ集計はしていませんが、去年度までは500円ということがあって、今年度からは1,000円になっていますが、これはもう明らかに収益が上がっています。

【末吉委員】 上がっていますか。

【事務局（中島）】 上がっています。それと、一時利用については、2時間無料ということで、若干ですけども増えてはいます。その一時利用を入れますと、大体900ぐらいは使われているというか、登録者数と一時利用ということだと、900前後ぐらいになるのかなと考えています。

【鈴木会長】 いかがでしょうか。

【末吉委員】 稼働率は大体半分ということですか。

【鈴木会長】 そこが増えているか。

【事務局（中島）】 収容台数に対して、登録台数と一時利用ということですが、半分ということなんです。定期利用者が毎日使うかという、そうではないので。実際の稼働率だと、もうちょっと下がるかなと思います。

【末吉委員】 わかりました。

【鈴木会長】 ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。

丸山委員と末吉委員のご意見は、結局、放置された、撤去された自転車を取りに行かない理由は、面倒だからなのか、お金がかかるからなのか、どっちなのかによって、かなり、今回、高架下に入れたときの使い方関係しそうで、そんなぼろい自転車にお金をかけて引き取りたくない、引き取る時、もちろんお金かかりますよね。

【事務局（中島）】 かかります。

【鈴木会長】 それに見合わないと思ったら、どんなに近くても取りに来ないということはあり得ますので、そこはちょっとやってみてというか、自転車の種類を見ていると、もしかすると、そんなに引き取りに来ないかなという可能性も考えられますので、今、余っていますので、試しに、それも市としてやってみるというのもあるかもしれないですけども、効果が見込めない可能性も……。

【末吉委員】 3月は多いでしょう、学生の入れかえがあるので。

【鈴木会長】 そうですね。3月になると、学生さんが乗り捨てて、そのまま誰かが片づけてみたいなことはあるかと思えます。

【事務局（中島）】 国立市のほうは、処分が決まったものに対して、ごみ減量課のほうで再利用して、また転売しているということがありまして、これが1割程度、100台分ぐらいは大体出ていますので、それ以外は使えないような自転車が多いと思っていただければよろしいのかなと思います。

【末吉委員】 1つだけ、すいません。放置している自転車の施錠ぐあいでどうでした？

【事務局（中島）】 意外と鍵はついているケースが……。

【末吉委員】 かかっている？

【事務局（中島）】 かかっている状態が多いです。多分、盗まれた場合は、当然鍵はつけたままで、そのままどこかに置くときに施錠して放置しているというケースも結構あるということですね。

【松本委員】 今後何年間の間に、稼働率がぐわっと上がるようなものはありそうですか。例えば来年はオリンピックだったりとかいろいろ出来事があって、何かそういう需要があるのかなと思って。

【事務局（中島）】 多分、大きく変わるタイミングというのがあると思うんですね。去年ですか、大学通りの無料駐輪場を一部閉鎖したということで、すぐ近くの駐輪場が満杯になったというケースもございますので、今後もやはり随時減らしていこうとは考えています。ただ、去年、いろんな方から苦情の電話もあったというところで、少し今年は様子を見て、来年度、再来年度ぐらいに、減らすなら減らそうというふうには考えています。

もう一つ、大きな要因が、国立駅前のnonowa口を出たところに、今、タイムズの駐輪場があろうかと思えます。あれがなくなった場合ですね。あれが大体400から500台ぐらいあるんですが、それがなくなった場合は、第1なり、第2、高架下なりに行く可能性はあるとは考えています。

【末吉委員】 それに関連したことで、前々から私がお話ししていることですが、無料駐輪場が管理されているか、いないかという問題を含めて、そろそろ議論しなければいけないのかなと思います。といいますのは、管理されている方がきれいに自転車を並べてくださって、非常に美しい無料駐輪場になっているわけですが、朝の9時から夕方6時までという時間制限というようなテストを始めて、その上で駐輪場を減らしていく。西側のほうは半分減って、その影響というのは決して小さいものではなか

ったと私も認識していますけれども、そろそろ市が管理をするという方策をとって、時間管理までをやってみるというテストケースをつくっていくことによって……、府中は今、どうもオリンピックに向けて廃止しちゃうらしいんですけども、駐輪場そのものの活用に転嫁していくということを考える時期が来ているんじゃないかと思えますね。そのところは、僕のほうからのお願いで、今後の検討材料にさせていただけたらと思っております。

【事務局（中島）】 前から末吉委員からはそういった提案をいただいているところです。昨年度から少し、大学通りのほうも手を入れているということもありますので、今後1年ないし半年程度ですけれども、その辺の話も毎回含めつつ、市のほうも、どういう管理ができるのかとか、あるいは、こういった駐輪場の整備ができるんじゃないかとかということも具体的にお示ししながら、また、皆さんにご意見をいただければと考えてございます。

【鈴木会長】 ほか、いかがでしょうか。

さっきのシェアサイクルのときにもお話ししましたが、やっぱり無料の駐輪場があって、自分がもう既に関った自転車があったら、自転車自体買うのも安いとなると、そういうシェアサイクルを入れてもなかなか使わないとか、そういう選択肢が出てきているということもあると思う、ほかの駐輪場ももちろんですけども。

ですから、国立市として、もちろん文句が出るのは当然だと思うんです。利用者の方にしてみたら、無料でとめられるのが一番理想ですから、それはそうだと思うんですけども、そういう方向で国立市さんが行くのか、それともちゃんと管理して方向性をコントロールしていくのかということ、市としてやっぱり方向性を持って、あるところはやっぱり気にしてやらなきゃいけないところもあるかなというふうに思います。

ですから、高架下についても先ほどちょっとご意見がありましたけれども、まだ例えば大型の駐輪場にもっととめられたらいいなとか、そういうニーズとかもあるかもしれませんから、もう早々に決めてしまうことだけを考えるのではなくて、高架下の使い道として何かもっとほかに、例えばああいう場所にぼろぼろの自転車が並んでいるのが果たしていいのかということもあるのかもしれないから、選択肢の1つとして、撤去した自転車を置いても、どれぐらい引き取っていただけるのかというのを考えてもいいかなと思いますが、同時に何かほかの、もう少し駐輪場としてのサービス面というのをご検討いただけたらいいかなと思います。

ほか、いかがでしょうか。ただ、800台か何かはたしかもっと置けた。

【事務局（中島）】 そうですね。

【鈴木会長】 800台入れればいいなと思っていたので、そこを超えたところで安定数の500にしていたのはすごくよかったのかなと思います。やっぱり食わず嫌いじゃないですけど、知らないで、意外ととめてみたらそんな不便じゃなかったという方がいらっしやっただんではないかなと思いますから、そういう意味でいうと、ちょっと1,000円でまだまだ、もしかしたら場所によっては安いのかもしないですけど、そういった効果を見られたのかなと思いますので、その点はよかったかなと思います。

ほか、何かいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、議題（2）に移りたいと思います。国立市自転車安全利用促進計画（素案）についてです。事務局よりご説明お願いいたします。

【事務局（斉藤）】 そうしましたら、資料ナンバー2の自転車安全利用促進計画（素案）に関するパブリックコメントに寄せられた意見等の概要と市の見解ということで、6月22日からパブリックコメ



ントを実施しまして、7月20日までということ周知をさせていただいていたのですが、パブリックコメントのところにあるように、ご意見をいただいております。

大学通りのフラワーポットを撤去した場合の車道との区分をどのようにするのでしょうかということで、大学通りの自転車レーンの取り扱いについてご意見をいただいております。市の見解としましては、東京都の管理道路ということで、現在、東京都と協議を進めておりまして、これにつきましては、まだ詳細が固まってきてはいないので、これからという形になってくるかなというところで、安全対策に留意していくということが市の見解となっております。

それ以降は、6月に第2回国立市議会定例会で建設環境委員会がございまして、一般質問で小川宏美議員から、利用促進計画のP26になりますが、地域整備路線の整備はどのような進捗になるのでしょうかというご質問をいただきました。図としては27、29ページ、ご回答としては26ページにございます通学路や駅周辺等を優先的に整備しますということで明記するような形となっております。

その次は、前回の対策審議会の中で各委員からご意見をいただいた点について、それぞれ促進計画の中で掲げたといいますか、明記するような形にさせていただいております。ページごとにお話しさせていただきますと、まず、市の見解の資料ナンバー2の裏面になりますが、末吉委員から、自転車の安全利用と活用というところでご意見をいただいております。冒頭のところで自転車は交通手段として利用ニーズがあったりとか、環境に優しい乗り物ですということで明記させていただいております。

続きまして、資料ナンバー2の表面になりますが、ハード面とソフト面の両輪で進めていったほうがいいのではないかということで、P3のほうに指標をそれぞれハード面、ソフト面ということで明記をしています、というところで記載をさせていただいております。

続きまして、22ページになります。自転車の通行環境の整備ということで、安全な環境を整備するのは難しいということで前回お示しした中では記載がありましたので、その辺を安全に走行できる通行環境の整備ということで文言の整理を行いました。

それから、23ページですが、整備の形としてナビマークとピクトグラムどちらを使用するのかということで、ナビマークで基本整備を行っていきますということで記載をさせていただいております。

続きまして、27ページになります。ネットワーク計画で整備路線ということで計画が上がっていないところはどうかというご指摘をいただいていたので、27ページの文章の最後のほうに、整備路線の対象となっていない路線については、自転車の走行可能な空間というところで、自転車ルールの向上を発信していきますということで記載を追加しております。

続いて、34ページになります。資料ナンバー2の裏面になります。左側通行の徹底を図る必要があるのではないかということでご意見をいただいていたので、自転車ナビマークの設置とともに、あわせて啓発活動を行っていきますということで記載をしております。

最後、35ページになります。自転車利用の総合的な取り組みということで、交通事故の削減と自転車活用の推進というのに違和感があるということでしたので、総合的な取り組みというところで作成させていただいているということになっております。

また、高校生の事故が多いのではないかという指摘もございましたので、35ページの各取り組みの「子どもや高齢者への自転車安全教室の拡充」の中で、高校生に対してもというところで明記をさせていただきました。

以上になります。

【鈴木会長】 ありがとうございます。

では、今ご説明いただいた内容に関して、何かご意見、ご質問等がありますか。

お願いします。

【末吉委員】 これはご報告とご提案がありますので、ちょっと時間をいただきたいんですが、私も自転車倶楽部を主催しておりますグループがございまして、そのグループが毎年、親子りんりん教室というのをかれこれ13年ぐらい開催しております。今年も実施日が7月28日、29日で、コースは初級が3キロ、中級が約6キロ、親子で参加になります。スタッフは自転車倶楽部から7人。そして、今回も都立五商業高等学校のボランティア部員、教員を含めて6人に協力をさせていただきました。

何をお話ししたいかといいますと、参加者が合計8組、親子で16人、実は昨年とほとんど変わらない参加数なんです。参加年齢は小学校1年、2年、3年、4年が大体平均的に2組ずつぐらいです。参加者に全部終わった後のアンケートをとりますと、それぞれに自転車のマナーとかルールについて、実際の道路を走って初めて学んだ体験が有益だったという反応がかなり寄せられてきます。これも毎年同じような反応です。

今月の8月16日になりまして、自転車倶楽部のスタッフによるりんりん教室についての振り返りをさせていただきました。このイベントの実施後に反省会を開くのが毎年恒例になっているんですけども、中でも毎年のように出てくる意見が、なぜ参加者数が横ばいのまま少ないのかなというのがスタッフの共通した受けとめになっています。

広報については、今回、市報に5月と7月の2回掲載していただき、市内の掲示板、学童保育の集まり、自転車店の皆様にもお願いして、さらにチラシの配布など例年以上に力を入れてきたつもりですが、それでも参加者は毎年横ばいで変わらないと。

実際にこういう体験をしながら、参加者は参加してよかった、実際に道路を通行しながらの指導でふだん間違っていることに気づかされたという意見が多いにもかかわらず、なぜ参加者が少ないのかというのが実は毎年の悩みになっておりました。ましてや、国立市の駅周辺の端末交通手段における自転車の分担率は平均で17%強とありますから、実際ほかの市と比べても、私は明らかに高いと思うんです。そして、先ほど鈴木会長からも、国立市は自転車の利用がふだんから非常に高いのではないだろうか。そういうことにもかかわらず、参加者が伸びないということはどうしてなのかということで、私たちのスタッフがかなり時間をかけて議論をしました。

そういう中で一番多かったのは、自転車を日常的に乗っているために、ルール、マナーの重要性やそれをきちんと身につけていないことによる危険性への意識がやはり低いんじゃないだろうか。もう自然に身についちゃっているものですから、改めてルール、マナーを学ぶ必要はないのかなと、そういう認識がやっぱりあるということと、もう一つは、先ほどの会長の研究報告の中でご指摘がありましたけれども、シェアサイクルをするにしても、自転車の有用性ということを前提によくよく意識して理解していないと、自転車を活用するということの意義というものにあまり強い意識を持たないまま自転車に乗ってしまっているのではないだろうか。

ですから、実際に、先ほど私もパブコメの一部でお話ししましたように、ソフトとハードの充実が必要だという部分のソフトの中に、やはり私自身と自転車倶楽部の総合的な意見なんですが、国立の「まち」の中での自転車の有用性というものをもっとはっきりと伝え続ける必要があるのではないだろうか。

特に自転車活用推進法ができたときは、その契機となったのは2011年の東日本大震災で非常に自転車の有効性というものが認識されたこともあり、また同時に、推進法の中で強調されていますように、自転車そのものが環境によい、健康によい、そして災害時の移動手段として有効であるということをかかり強く出しているわけです。それをベースにして、今、この推進計画が進められていると私も認識し

ていますので、やはり市民に対しても国立市はこういう「まち」であるから、自転車の活用は極めて有効であるということをもっと強く宣伝し、また、周知して、認識を深めておく必要があるのではないだろうか。そこで、私としては、この対策審議会の総意でお願いしていただきたいなと思います。

その1つは、この推進計画の第1ページ目にやはり市としての意見を入れていただきたいんです。これは環境基本計画の中でも述べられていましたように、この「まち」は自転車がすごく似合うんです。そのために自転車の活用というのを今でも市民の皆さんはほんとうによくやってくださっている。しかしながら、自転車を活用していく上にまず必要なのは道路整備であり、これは市のほうが責任を持ってやっていく。もう一つ必要なのは、ルールとマナー、そして自転車を使う意識を高めてもらうことなんだということをベースにつくったのがこの利用促進計画であるという市の姿勢をまず1ページ目にはっきりと示していただきたいんです。それに従って中を読んでいくと、細かい部分で、あ、こういうところが充実されているんだな、こういう施策がとられるんだなということが市民の皆様にも理解いただけるのではないだろうか。

それから、もう一つのお願いは、この中では触れていないのでちょっと気になっていたんですけども、5月は自転車月間であるということは自転車活用推進計画の中にはっきりとうたわれています。そして、実は4月に新入学があって、その後、5月に自転車の事故が突然はね上がります。そして、7月に向けて事故が増えている。

実際に4月に交通安全運動が行われるわけですがけれども、その次に5月の自転車月間に新入学生がある程度なれてきて、自転車を活用するようになったときにやはり自転車事故が増えているということを考えていきますと、国立市としても5月は自転車月間であるということをはっきりとうたって、その際に、やはり市民の皆さんにこういうことで自転車を活用していく意味があるんだという推進法にうたっている理念をかなり浸透していくことによって、自転車に対する市民の意識が変わっていくのではないだろうか。そういう前提に従って、その2つをぜひともこれからやっていっていただきたい。

5月に関しては、行政上もいろんな広報をやる非常に課題の多い時期ですから、なかなか厳しいという意見も前に伺いました。4月20日なのか、5月5日なのか、どこの市報でやるかは別として、やはり市民に根気よくそういう意識を持っていただけるような広報活動をぜひとも私はやっていっていただきたい。その上で、私たちも、そういうロイヤルティーを強く自転車に持っている市民の皆さんに自転車教室に参加していただきたいなど、そのように考えていますので、どうぞその辺のご検討をこの委員会で一度やっていただきたいなど。

突然でございますが、私からのご報告とお願いでございまして、よろしく申し上げます。

【鈴木会長】 いかがでしょうか。

【事務局(中島)】 貴重なご意見ありがとうございます。

日常的に使っているということで、あえて今さらルールをというところは確かにあるのかなとは思いますが、だからやらなくていいということではないと私どもも考えております。

自転車の有効性ということ、これはもちろん多くの市民が利用している中で、やはり安全に利用できる自転車であり、安全な利用をしていくというところをきちんと書いていかなければいけないのかなと思っております。

今、言われたようなご意見ですが、1の計画の位置付けの(1)背景の下段あたりになるのかなと思います。その辺、市のほうで整理して、文言については、また追記なりをさせていただければと思っております。

あと、5月が自転車月間ということもあって、35ページの総合的な取り組みの中の自転車ルールの

広報活動というあたり、自転車月間についても活用していきながら、広報活動を充実させていきたいという旨を入れさせていただければと思います。

失礼いたしました。今回ここには入れていないんですが、最初の見出し、多分目次の前になるんじゃないかなと思いますが、市長の言葉というのを入れたいと思いますので、そこに先ほどの言葉を市として整理した形で入れさせていただければと思います。

【鈴木会長】 ほか、何かいかがでしょうか。

【末吉委員】 もう前々から、私たち自転車倶楽部としても、また、まちづくりの会議の中でも、自転車が似合う「まち」というテーマを掲げて十何年間市民活動をしてきましたので、その辺の意を酌んでいただいて、推進計画がある、だから促進計画があるという——多分、国の決めたことと自治体が行っていることの折り合いがあると思うんですけども、国立だからできるんだという、国立の特性を生かした市長の自転車の利用促進計画に込める思いをやはり強く伝えていただきたいというのが、国立の「まち」だからという個性をやはり出していかないと、この推進計画そのものを何かやはりほかの自治体と同じようなデータと、ルールとマナーを守りましょうということと、道路整備の充実というところだけに注視してしまうのはもったいないんじゃないかなと私は考えております。

すいませんが、そのところは市長にぜひご提言いただければ大変うれしく思います。

【事務局(中島)】 理事者ともよくこの辺の話はさせていただきまして、最後ちょっと整理をさせていただければと思います。

【鈴木会長】 ほか、いかがでしょうか。何かございますか。

お願いします。

【山本委員】 今の末吉さんに大賛成です。スローガンが必要かなみたいな、その辺でサブタイトルの無事故を目指すみたいな、高齢者、子どもに優しいとか、多分そういうサブタイトルがついてくると思うんですけども、そういうスローガンがないと、今——自転車に優しい、何でしたっけ、さっきの自転車に……。

【末吉委員】 自転車の似合う「まち」ですね。

【山本委員】 似合う「まち」。

【末吉委員】 そういう言葉をよく使っています。

【山本委員】 そういうのをスローガンにするということで、どこへ行ってもそういう標語が書いてある。

でも、我々が実際、市内で自転車に乗っていますからね。そこも大事じゃないかと思います。実際にこうやって統計が出ていますよね。こういうところで事故が起きていますよとか、こういうところが自転車の利用頻度の高いところですよみたいなデータが出ているわけですけども、そこを実際に時間帯も変えて走ってみたりとか、何が問題なのか、何が便利なのか。私が自転車が好きだから言っているんじゃないくて、市長にも自転車の利用を率先してお願いしたいんです。

例えば今治市長とか愛媛の知事とか、滋賀県の知事もそうですね。みずから自転車に乗って、自転車でサイクリングの文化を向上しようと、全国的にはそういう動きがあるんですね。長みずからがそうやって先陣切って自転車に対して理解を示しているんです。国立市の場合はそうしていないということは申し上げませんし、しているのによけいなことを言うなど、何も知らずに言っていますけれども、そうやって我々が自転車に日ごろからなれ親しんでいかない限りは、市民の目線というのは一向にわからないんじゃないかと思いました。

【事務局(中島)】 ありがとうございます。

今、私のほうもそれを聞いて、スローガンじゃないですけども、標語みたいなものを街中にあふれ—あふれるということまではいかないんですが、例えば大学通りとかそういったところにつけるなりして、やっぱりそういった意識の醸成というんですかね、そういったものがやっぱりあるべきだなと思います。

ですので、その辺を市長とよく話ながら、理事者に話ながら、思いを最初に入れさせていただければと思います。

【鈴木会長】 ほか、何かいかがでしょうか。

【末吉委員】 追加でよろしいでしょうか。

【鈴木会長】 はい。

【末吉委員】 ちょっと報告をし忘れたんですけども、実は親子の自転車教室をやった後にお母さんとか子どもさんからアンケートをとっています。その中で今年これは最高にすごいなと思ったのは、子どもさんがお母さんから教わったことは全部間違っていたと言ったんです。

私たちはなぜ親子で行くかという、そこがあるわけなんです。お母さんたちは自分のルールを教えているんです。ことごとく間違っていたと言ったら、母親が「何を言うのよ」と言っているんだけど、お子さんが「あれも違った、これも違った」と言っているわけですよ。

【丸山委員】 ちなみに、どういったところが。

【末吉委員】 要するに、信号の待ち方はいいんですけど、信号のない十字路でとまらなくていいと言うんです。要するに、一旦停止しなくちゃいけないということを全く無視している。

もう一つは、一番大きかったのは、二段階右折という作業をしなきゃいけない。それをお母さんたちはほとんどしていないです。こっちから近いんだから、こういうふうに戻って行けばいいのよという話になるわけです。そういうことが日常的にも行われていて、要するに、マイルールが子どもルールになっちゃうんですよ。そういうこともあって、親子でやるんだという意味を私たちはものすごく感じていますし、この間、反省会があつて議論したときに、実を言いますと、親だけの教室を開くかという話もあったんです。そうすると、当然高齢者にも教えようか。私も高齢者ですから、そうだねとは思うんですけども。

それから、もう一つ、先ほどこの中の高校生の事故が多いよねという丸山委員からの意見がありましたね。私たちが五商の学生さんとか国立高校の学生さんのボランティアをお願いするのは、高校生が子どもたちにルールを教えるという方法を伝えようと思っているんです。それで今年は6人の五商の学生さんが来ていただきまして、ほんとうに子どもにちゃんと教えてくれます。一度高校生を集めて、トライのコースの勉強をするんです。彼らは完全に覚えていました。ここで子どもたちに何を教えなきゃいけないか、お母さんに何を伝えなきゃいけないか、もうほんとうに感心しました。

ですから、そういう意味で、高校生の事故を防ぐ上でも、そういう自転車の教室のボランティアにぜひ参加してもらいたい。そういう呼びかけを国高さんにも五商さんにもしています。今年は五商さんのほうから、ボランティア部の部長の先生と学生さん5人が来られて、僕らも客観的に見ているし、きちんと教えていますし、子どもをリードしているし、ルール、マナーを守っている。その学生さんたちに聞いても、やはり自分たちが走るのと子どもたちに教えるということはこんなに違うものだとは思わなかったというふうに、かなり有益だったのかなとも感じます。

ただ、8組しかいませんので、このデータから何が言えるのかという、ほとんど私たちは何もつかめていないなという感じは、実感としてはしています。

【事務局(中島)】 今現在、自転車のこの計画のほかにも、交通安全計画も策定しておりまして、その

中でちょっと錯綜するところもございます。というのは、やはり安全教室の充実が必要だろうというのは市も十分思っているところで、年齢に応じた教室があってもいいだろうなというふうにも思っています。

今年度、幼稚園のほうから要望がございまして、自転車の安全利用について講習会をやってほしいということがございまして、これは幼稚園に通われている子どもにと言うわけではなくて、子どもを連れてくる親御さんに対してルールをきちんと教えてほしいという思いから始まっていますので、今、末吉委員が言われたように、これはやっぱり対象となる人々によっていろんな教室があってもいいのかなど。

国立は、今のところ定期的にそういったことをやっていないものですから、この辺を開催場所はどこになるかわかりませんが、確保する中で、やはり定期的にやっていたらいいというふうには考えているところがございます。

**【末吉委員】** そのことについて。

3年前だったと思うんですけど、どこの幼稚園だったかちょっと思い出せませんが、幼稚園の園長先生から自転車倶楽部のほうに連絡が入りまして、自転車の乗り方について父兄が知りたいと言っているので講習会を開いてくれないかということで、第三小学校で開きました。40人のお母さん、お父さんが参加されました。その中で私たちは、全部必要なパネルを用意していますので、環境フェスタでもよく展示しているんですが、そのパネルを使って、コーナーごとに参加された保護者の方が勉強していくという方法は、紙のパネルですけれども、お教えしました。

ですから、そのときに乗り方もお教えする必要があるのかなという意見もあったんですけども、その後、その幼稚園からの要請がなかったものですから、私たちはどうしたらいいんだろうかねという話はしていましたが、そういうことでもし必要があれば、倶楽部のほうでも十分にお手伝いできますし、言っていただければ、プログラムもつくっていただけますので、市民の協力が必要なきときは、いつでもご連絡いただければと思います。

**【事務局（中島）】** ありがとうございます。

**【鈴木会長】** 何かほか、いかがでしょうか。

私も実は別の地域で保育園の保護者向けの安全を何とかしてほしいということで頼まれてやっていることがあるんですけども、親御さんだけ呼ぼうとしても来ないんです。忙しいからとかっていってなかなかいらっしやらない。だから、多分、お子さんと一緒にという少し出席率が上がるんです。保育園なので、ほとんどわからない感じですけども、でも、お子さんを理由につけて、親子で集まってもらうと多少出席率が上がるということもあるので、恐らくお子さんを連れてくる状態では何かできるというのがいいのかなというのと、あとほかの地域で高校生に教えさせるという取り組みをやっている自治体さんがあって、そうすると、高校生は自分がちゃんとしなきゃとなるので、高校生の教育効果もあるというのは、結構ほかの自治体も最近そういう事例が増えていますので、そうしたものをぜひ参考にさせていただけるといいかなと思います。

あと、スローガンじゃないですけど、何かそういったお話がありました。市として2ページ目にある計画目標を御庁として上げるということでよろしいんですかね。これは安全利用推進計画という名前ですけども、全国的にいろんな地域で自転車活用推進計画というのができてきています。それは国がそういう法律を出して、計画をつくりましようと言っているんで、いろんな自治体が今つくっているんですけども、大きく分けて2つの方向性があるんですね。1つは、こういうライドな、みんなが乗りましようみたいな方向性で計画を立てるところと、あともう一つは、歩くより楽だからといって乗っているような方はやめていただいて、ちゃんと乗れる方に乗っていただくみたいな計画を立てるところと、

大きく分けて2つタイプの計画。同じ名前なんですけれども、活用推進というのは自転車にちゃんと乗れる方、自転車のメリットを生かせる方が乗るものであって、歩くより楽みたいの方は別の手段を使っただくみたいな計画を立てるケースもあるんですけれども、今回の国立市さんの場合は、どちらかというとみんなが使えるということを目標にされていると思いますので、その前提でお話しさせていただくと、私もパブコメの中で走行区間のご案内を少しさせていただいていますけど、安全な通行環境というのが物理的に分離された自転車専用の自転車道だという前提だからつくれないのか、なかなかとれないとかいうことになるんだと思うんですが、実際、車を運転していると、分離されたところから出てくる自転車って結構見落としが多いですよ。だから、歩道を通っている自転車の事故が多いというのは結局そういう理屈なわけで、そうすると、大学通りのフラワーポットを撤去した後どうなるんですかという意見を出された方は、多分何か置いてほしい、安全のために分離してほしいという意見なのかもしれないんですが、車から見たら、それが必ずしも安全とは限りませんから、市の見解として、今、都がやるという感じのニュアンスになっていますけれども、ちゃんと視認性に注意して、適切なところで分離はないというんですかね、例えば段差とかそういう色の分け方はあるかもしれないですが、物理的に見えないような分離をするということが必ずしもいいことではないというスタンスで都とも協議していただきたいですし、ほかの地域のほかの路線についてもやっていただくのはいいかなと思います。

こういった計画を見る人も少ないという言い方は悪いですが、皆さんが見るわけではなくて、皆さんが見て、例えば狭いから——私がほかにネットワークに載らない路線の扱いについて言及しているのも、例えば狭いから、ほんとうは通ってほしくないということと路線に選ばれていないのはわかるんですが、ほんとうは自転車も通るし、通ってもらいたいんだけれども、狭いから何もしませんというのは、結果として何もしていないことになりますから、市民から見たら、ここは自転車のことは何もしていない路線というふうに見えてしまうわけですよ。だから、そこを通ってほしくないから、逆にここを通ってくださいねというメッセージを送るのか、それとも別の、ここを通るんですけれども、安全に留意してねというメッセージを送るのかは、市がそこはきちんと方向性を示していただく必要があるのかなと思います。

中途半端という言い方は悪いんですが、広い道路しか保障されない、あとの道路は自分たちで安全に留意して頑張るってねということというよりは、ある程度の距離、そんな長距離じゃなくて、少し走ったら自転車ネットワーク路線、自転車の走行空間があるような路線に乗れるという、それをたどっていけば、ある程度、目的地の近くまで行けるみたいな形にすると、安全のほかに安心感——計画の目標にも上がっていますけれども——安心感というのが出てくるのかなと思いますので、つくれるところをつくるというだけではなくて、何かしらやっぱり工夫していただいて、車の方に自転車が通るんだよということをお知らせするというのをやっていただくのが必要かなと思います。だから、分離しないと安心じゃないという考え方も少しずつ変えていただくように市民のほうにもやっぱりそういった働きかけというんですかね、周知、安全教育の中でそういうこともしていただく必要があると思いますし、車に乗っている方だと、そういうところも実感が少し持てるかなと思いますので、そういったことは、市として方向性をきちんと持っていただいて、進めていただくのがいいかなと思います。拝見していると、やっぱりできるところはやるみたいな雰囲気はどうしても読めてしまうところもありますので、そこは市から、市民の方からもこういう案とかそういうのも含めて、市としてメッセージを出すというのが計画であり、誠意だと思いますので、その方向性をきちんと持っていただけるといいかなと思います。

25ページに選定フローがあるんですけれども、よくわからない部分もあります。これは何か絞ってということなんですかね。そういうわけじゃないですよ。何かこう、広域路線の中から自転車利用者

が多い路線を選んでいっているみたいに見えるので、そういうわけじゃないですね。

【事務局（中島）】 決してそういうわけではないです。

【鈴木会長】 この辺はできたら修正していただいて、何かもう少しどういう理由で選定しているのかというのが、これは矢印じゃなくてもいいんですかね。この辺はちょっと工夫していただけると。

【事務局（中島）】 わかりました。ちょっと見やすくします。

今、言われたように、広い路線だけを選んでいっているということではないです。比較的最初の5年間はそういうところが中心になるのかなということも確かにございますが、29ページの茶色い部分で示しているところは自転車利用が多いですが、やはり道路が狭かったりという課題があって、じゃあ何もやらなくていいのかと、そういうことでは決してなくて、やっぱり何らかの対策をしていこうという思いが入っているということでご理解いただければと思います。

会長が言われたように、多分もっと利用されている路線も多々あるかと思いますが、おおむねはまずこの5年間でやれるところを整備して行って、その次の計画のときには、また今言われたようなところも含めて整備をしていきたいということでは考えてございます。

【鈴木会長】 ありがとうございます。

どこでも通れるから全部引くということではないと思いますので、やっぱり見通しとかそういった面も含めて、自転車に適しているなということを選んでいただいて、やっていくという形がいいのかなと思います。

ほか、何かいかがでしょうか。

【末吉委員】 最後によろしいですか。

【鈴木会長】 はい。

【末吉委員】 近い将来、国立でひょっとしたら事故が起きるかもしれないと思っていつも心配しているんですけど、ストライダーについての対応を今からしておくべきだなと。

この前、子どもさんが坂をおりて行って、高齢者が追いかけて行って崖から落っこちて、子どもは顔を折って、追いかけていった大人の人は亡くなったという事故があったんですよ。

ストライダーそのものは山本さんが一番よくご存じだと思うんですが、確かに小さいころに学ぶと自転車に乗れることがすごく早くなるんですね。ただ、国立の場合、惜しむらくはストライダーに乗る場所がないんですよ。親がついて、公道しかないんですね。公園なんかも自由にやっていいかという、それほど自由があるわけじゃありませんし、そういうことで、私はストライダー対策を国立市がこの安全利用促進計画を立てた立場として、先ほどの幼稚園の保護者がいろいろ不安を持っているのも、私は少なからずそういう自転車に子どもたちが早く乗れるようになってしまうからという理由があるんだと思うんです。

私もよく公園で見えていますけれど、一番小さい車輪のペダル付きの自転車に乗っている子をよく見ます。「小学生じゃないよね？」って聞くと、「うん、年中だよ」という子がたくさんいるわけですよ。必ず保護者がついてます。でも、その子らはもうストライダーを卒業しちゃっているわけですよ。ストライダー年齢がどんどん下がってくるに従って、それが実質的に幼稚園児の自転車利用につながって、そして、それが要するに親の不安になっていくという可能性が国立市も相当出てくるんじゃないかなという、今、予備的な対応を立てておく必要があるんじゃないか。

そのために、例えば小学校でそういう一定期間の学校開放のときに指導者をつくって、ストライダーに乗せる場所をつくるか、どこか一定の公園はそれのために開放するであるとか、もちろん親つきでなければできないわけですが、そういうことを今もう利用促進計画を立てる根本的なベースとし



て、子どもの時代から育てていくという姿勢を持つのも、今の市の方法としては重要なんじゃないだろうかと。

実際にストライダーは結構値段しますけれども、私の孫もストライダーをやっていたので、あっという間に自転車に乗っちゃいました。びっくりしました。でも、今、1年生なんですけど、小学生の高学年用の普通の自転車に乗っています。これじゃなきゃ、とてもほかの自転車乗りたくないというぐらい成長が早くなるんですね。その辺は山本さん、いかがですか。ご商売上のことです。

【山本委員】　　うちはほとんど売れないのであれですけど。(笑)

【末吉委員】　　通販で買ったんですね。

【山本委員】　　そうですね。だから、例えばゲートボールの時間に公園がクローズされないとか、そんな感じ。あとは園庭でやるとか、校庭開放もされているみたいですので、そういうのも利用できるんじゃないですかね。親御さんがやっぱりついていないとね。

【事務局(中島)】　　前に議会のほうからも質問があったのが、乗り方というか、自転車に乗れない子どもに対して乗り方を教えられるような教室ができないかというご質問がありましたけれども、やはりまずは親御さんの責務というのもあるかと思しますので、その辺の中で、先ほど言われたように、ストライダーについては私も孫にそれを買ってあげて渡しましたが、公道では一切やらせません。やはり広い公園で、そういうのできるような場所で、まず自転車に乗る前の段階の練習用にということでさせた記憶がございます。

ですので、やはりその辺の知識も親御さんにはきちんと持っていただいて、子どもに安全に利用していただくと。あれは多分遊具になるのかなと思います。ただ、この中にそれを入れるかという、なかなかそれは難しいのかなと。ただ、子育て関係とか教育関係の関連部署もありますので、そういったところとまたちょっと別に協議していきたいと思います。

【末吉委員】　　鈴木会長は多分ご存じだと思いますけれども、オランダがストライダーを積極的に勧めていまして、あそこは自転車の国——国立は自転車の「まち」とするなら、自転車の国化をするという方針があります。私自身はネットで見ただけですけれども、大きな円形のフォーマルなグラウンドがありまして、全部柵で囲ってあるんです。そこにヘルメットをかぶった子どもたちがみんなストライダーに乗って放り込まれる。それで、よける、ぶつかる、危険ということをまず覚えさせるらしいんですよ。そういうことをやるというのは、もう国の方針、もしくは自治体の方針でやっていますから、非常に子どもたちは自分で身をもってストライダーの意味というのを知っていく。

今、日本では、ストライダーだけが輸入されて、公道で走ってはいけませんよということになっているわけですよ。ところがよくよく見ると、母親は後ろからくっついて、子どもはキックしながら大学通りを走っているわけですね。あれはものすごく危険なわけですけども、結局そういう意味の理解がないまま、要するに、個別に子どもが自転車に乗れるようにするという個人的な価値からいっちゃっているんですよ。

オランダというのは、公共的に自転車を活用するんだということがあるから、公共的に教えようというスタンスなんですね。もちろんそれを国立市に求めることは難しいとしてみても、やはり今のうちから対策を用意しておかないと、必ずやというか、悪い結果が出るとするならば、やはりストライダーによる子どもの事故が起きる可能性というのを私はすごく危惧しております、今、実際に。ですから、そこら辺も含みとして、私たちの審議会でも、やはり一度は議論しておく必要があるんじゃないかなということで、ちょっとご相談申し上げたわけでございます。

【鈴木会長】　　おそらく交通安全計画の一部の観点になんだと思うんです。何かいろいろ出てきてい

ますから、そういう存在もむしろ重要な観点かなというところがありますね。

あと、今のストライダーもそうですけれども、結構背が低いとガードレールとかでも見えなくなってしまったりしますので、お子さんが見えないということをきちんと親御さんに周知することは重要なことだと思います。

あと、今もちょっとお話がありましたけれども、この計画に関してということでは、自転車は左側通行とカールは決まっていますが、それって自分が単独で動くときのルールであって、ほかの人たちがどう動くかによって臨機応変に対応しなきゃいけないことではありますよね。交通って必ずそういうことが起きますので、左側通行を守っていれば絶対に事故に遭わないということではないじゃないですか。そう考えると、やっぱりレーンをつくったら事故が起きないみたいな前提で、例えば事故が起きないと、起きなさそうなところといえますか、そういう心配がないところを選ぼうとすると、なくなってしまうと思うんですよ。

ですから、何かつくったら責任を負わなきゃいけないという考え方では私はないと思うんですよ。ルールを守っていても事故に遭うことも——確率論の問題ですから、同じシチュエーションでも事故に遭うこともあれば、遭わないこともある。そういう事故だから、それはすごく評価が難しいところだと思うので、やりづらいこともあるかもしれないですけども、そこはやっぱり勘違いとか、事故の原因というのは大体認知ミスですから、見落としとか、勘違いとか、そういったことが起きなくなるようにすることがよりよくなっていくことであり、その中で事故が起きてしまうかもしれないですけども、なければもっと起きていたかもしれない。そういった考え方をしていくしかないと思いますので、路線選定にしろ、その整理、手法などにしろ、やりづらいところもあるかもしれないですが、そこはドライバーさんと自転車利用者の両方にわかりやすくしていくんだという信念を持って進めていただくのがいいのかなと思います。進めてみて、やっぱりちょっと怖いという自治体さんは、実は実際結構多いんですけども、事故は絶対起きないというのは非常に難しいことですから、相手が悪いケースもたくさんあります。その中でつくっていくという中では、認知ミスを減らすということに目標を持ってほしいのかなと思います。

何かほかのいかがでしょうか。はい。

【山本委員】 先ほどから安全運転、交通ルールの徹底ということに関してだけ、今ちらっと会長がおっしゃられたので、街の中を自転車で乗っていると、ほんとうにカオスです。もう無法地帯。特に右側通行で3人乗りの電動自転車に乗っている20インチの自転車が、私はいつも怖いと思うんですけど、右側通行。

これは先ほど末吉さんからもありましたけれども、啓蒙活動をするのに、保育園、教育施設を1つや2つやってもしょうがないので、市の方針としてやると決めちゃって、どこの保育園に行っても、どこの小学校、どこの中学校、どこの高校に行っても自転車の交通安全教室をやっている、それが国立市の特徴ですよ。例えば盆踊りとか運動会とかマラソン大会とか、警察の人がマイクを持って挨拶するとします、警察署長がね。市長でもいいです。「自転車は左側通行ですよ、皆さん。二人乗りは禁止です。夜ライトつけていますか。」みたいな、そういう一言を加える。どこへ行っても自転車の安全の話がある雰囲気づくりというんですかね、徹底してやらないと、市報だとかを見る確率も低い、ほんと失礼なんですけど、低いし、インターネットだって高齢者はあんまり見ないでしょうし、周知徹底、インフォメーションの仕方がほんとうに草根の的に、もう人海戦術でやっていかないと、多分無理でしょうね。ルールの徹底というかね。

私たちは自転車を販売するときに、東京都の自転車ルールの徹底ということで、東京都のほうから言

われているんです。これをお客さんに見せています。その中に左側通行ということを読んで、チェックを入れさせるんですね。そのくらい左側通行をしていないんです。信号を守るとか、一時停止とか、夜ライトをつけるとか、そういうことを全部チェックするんですね。

私がお客さんとサイクリングに行って帰ってくると、参加者の中には自転車通勤している人が何人かいるんですけども、「もう僕は今日ちょっと学んだことがあります」、「何ですか」と、「すり抜けはしません」とか「信号は守ります」とか決意しているんですよ。「は？」みたいなね。信号は守れよと。

そういう大人もほんとうに、子どもたちの方がルールはちゃんと知っているんですね。大人が非常にマナーが悪いのかなど。そういうことで、マナーの徹底ということに対する啓蒙活動に関しては、もし市のほうでやっていただけるのであれば、教育機関とか「まち」のコミュニティー、自治会の行事とかでもうどんどん声を出して言っていくみたいな。例えば自治会の会報の最後のページに、自転車のルールみたいな、今回の利用促進計画のスローガンみたいなものを書いておくとか、そういったことを徹底させるので、そういう感じをちょっとイメージしてみました。

以上です。

**【事務局（中島）】** 大変参考になるご意見かなと思っています。

私どもは、事あるごとにそういったものを繰り返し繰り返し言うことによって効果が上がっているんだろうと思っておりますので、ぜひ具体的にどういうふうな形でやればいいのかというのはあろうかと思っておりますけれども、今、言われたことを参考にやらせていただきたいと考えています。

**【鈴木会長】** ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

**【事務局（中島）】** すいません、最後に。

この自転車安全利用促進計画のスケジュールですけれども。

**【鈴木会長】** お願いします。

**【事務局（中島）】** この後、庁内の検討会が9月の頭ぐらいにありまして、そこに今回のご意見を参考にしたもの、ちょっと修正したものを出して、9月の終わりぐらいに、また審議会の皆様にお集まりいただいて、最終確認をして、答申という形にさせていただきたいと考えております。

その答申を受けて、市のほうでまた内部で最終決定、これは市長、副市長の理事者決定という形になって、11月ぐらいにはこの計画を策定していきたいと。策定後ですけれども、令和2年度の予算編成に入りたいと考えてございます。

以上です。

**【鈴木会長】** ありがとうございます。

今後の取り組みというところは、35ページあたりから、おそらく今いただいたご意見を書くべき場所ということになるかと思いますが、自転車利用の総合的な取り組みの利用ルールの徹底というところに今後の活動ということで書いてあると思うので、そちらに加えていただくという形になるかと思いません。

今、お話いただいたように、やっぱり交通安全教室って意識の高い方しか来ないので、そうではない方がいる機会を増やすというのも取り組みとして必要な、具体的に決まっている方向性として書いておいていただくと、計画としてはあと進めやすいと思いますので、そこはぜひ書けるものは書いておいていただくのが計画としてはいいかなと思います。

**【事務局（中島）】** わかりました。

**【鈴木会長】** 3人乗りの自転車の推進なりのことが書いてありますから、その安全性についても

ちゃんと今後ご検討いただくことになるかと思います。

ほか、何かよろしいでしょうか。スケジュール等もよろしいでしょうか。

【末吉委員】 これは、施行はいつになりますか。

【事務局（中島）】 令和2年度からの計画年度になっておりますので、そこから5年間の間の計画ということでございます。

【鈴木会長】 ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

でも、今ちょっとお話がありましたけれども、ほかにご意見、ご質問がないようですので、次回の審議会について、ご案内をお願いいたします。

【事務局（中島）】 次回の審議会の日程ですが、9月26日、10時からを予定してございます。場所はまたこちらになりますので、よろしくをお願いいたします。

それと1点だけご報告というか情報提供でございますが、東京都さんのほうで、この9月議会で自転車の賠償保険の義務化の条例を提案されるということで、新聞報道もされております。義務化されるんですけれども、罰則規定等は今のところないということでございます。

それと、事業者さんには、従業員にきちんと保険を入れるようにということで確認をとる義務だとか、学校は生徒、児童さんのほうにそういった保険についての確認をしていくという努力義務が課せられるというところを言っているところでございます。市としては、直接保険等をやるとかという予定は今のところありませんが、東京都と連携して、その辺のPR活動等はやっていく予定でございます。

以上です。

【鈴木会長】 ありがとうございます。

最後に何かご意見等ございますか。よろしいでしょうか。

それでは、これで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した。

— 了 —