

【事務局（長谷川）】 それでは定刻となりましたので、平成30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。

まず書類の確認からお願いします。まず次第、1枚でございます。続いて資料No.1、国立市コミュニティサイクル実証実験報告書でございます。資料No.2、中央線高架下自転車駐車場利用数一覧、1枚でございます。資料No.3、自転車ネットワーク計画の基本的な考え方（案）。資料No.4、自転車ネットワーク候補路線抽出について路線ごとの考え方（案）。資料No.5、こちらはA3で第I期自転車ネットワーク路線（主要幹線）検討案。資料No.6、第I期自転車ネットワーク路線（主要幹線）案。資料No.7、第I期自転車ネットワーク路線（ピクトグラム整備路線）案。資料No.8、自転車ネットワーク路線（要検討路線）案。続いて参考資料、平成27年交通人身事故発生場所図、同じく平成28年のもの、同じく平成29年のもの、最後にETC2.0プローブデータ、平成29年のもの。

資料の過不足はございませんでしょうか。

【事務局（中島）】 本日はどうもお集まりいただきまして、ありがとうございます。ちょっと私のほうから、ご紹介というかご報告でございます。2月24日に、市のほうで、環境という視点で自転車を活用した環境まちづくりということで講演会を開催しました。その席で鈴木会長にご協力いただきまして、「自転車が似合う国立」ということでご講演をいただきました。その節は本当にありがとうございました。大変助かりましたというご報告です。

これはまた何かの機会で、皆さん委員の方にご紹介できればと考えておりますので、よろしく願いいたします。

以上です。

【事務局（長谷川）】 それでは、次第に沿ってお願いしたいと思います。

会長、進行をよろしく願いいたします。

【鈴木会長】 おはようございます。年度末のお忙しい中お集まりいただき、ありがとうございます。

それでは次第に沿って進行していきたいと思っております。

まず報告事項ということで2件ありますけれども、(1)から、コミュニティサイクル実証実験結果報告ということで、事務局よりご報告をお願いいたします。

【事務局（長谷川）】 それでは資料No.1、ホッチキスどめの報告書をごらんください。

国立市でコミュニティサイクルの実証実験をやったことは、もうご承知のことと思います。昨年8月から11月にかけて3カ月間、株式会社メルカリと協力をしまして、メルチャリというものを実施させていただきました。

ページを開いていただきまして2ページ目です。ページ番号の記載がなくて恐縮です。実験の経過をお話ししますと、今ご説明のとおり8月から11月まで実験したところです。

3番の実験概要ですが、導入台数が約100台。ただ故障、不具合もあったということで、実際には100台は稼働していなかったというのが実状であると伺っております。サイクルポートの場所に

つきましては別紙、5ページ目、6ページ目になりますけれども、約65カ所、設置をさせていただきました。主に公園、遊園とか、民間の場所も一部提供のご協力をいただいたところがございます。例えばスーパーのスーパーバリューですとか、千丑茶屋さんといったところも協力いただいております。その他、市の施設でいきますと市役所、子ども家庭センター、公民館、図書館、福祉会館など、こういったところで提供させていただいております。

利用方法については、イメージはついているかと思えますけれども、スマートフォンのQRコード読み取りで鍵を始めて、1分4円という時間貸しで、料金が加算されるという流れになっておりました。

告知の方法としましては、市報につきましては8月5日号と8月20日号に掲載させていただきました。また自転車現物の展示も、市役所や体育館、福祉会館、南区公会堂の4カ所でさせていただきました。あとチラシなども、市役所のロビーなどで配布させていただいたところがございます。

続いて大きな数字の4番、実験データというところで、データは限られているのですが、自転車1台当たりの平均利用回数は、1日当たり4.2回。100台だったら計算が簡単なんですけれども、故障等もあったということで一概にこれが高いか、低いかというのは言い難いところがあるんですけれども、1台当たりこういった稼働があったということです。

続いて大きな数字の5番、実験結果の主に特徴を挙げさせていただいております。

まず(1)利用が多かったポートは、わかりやすく駅の近くが非常に多くございました。特に国立駅の南第1駐輪場跡地、nonowa口前が、駅から徒歩1分もかからない場所にありましたので、その利用が非常に多く、実際に自転車を置いた台数もともと多く、敷地も広がったというのもあるんですけれども、そこから出る方、またそこに着く方が非常に多かったということでございます。

続いて(2)利用時間帯につきましては、通勤の利用者が多かったのかなということが見受けられるところでございます。通勤・帰宅時間帯が非常に多かったというところでございます。そのほか加える点としましては、夜間、21時以降のポートも多く、国立駅発のポートの自転車がなくなるようなこともあったということで、聞いております。

続いて(3)サイクルポート別の発着につきましては、やはりnonowa口前の駐輪場が最も多かったと。発着の総数ですが、基本的に発が多い場所は着も多いということで、あまり特徴みたいなものは見られなかったんですけれども、やはり時間帯によってずれがあって、国立駅ですと朝は着が多いですとか、そういったことは少しあったかなというところです。

(4)平日や土日の差については、実はあまり差が見られず、平日の利用が多いポートは、基本的に土日の利用も多いというような状況がございました。

またこれは少し問題点になろうかと思うんですが、(5)放置自転車の問題です。今回の実証実験は、ほかの自治体さんでやっているようなシェアサイクルと違う方式というか、鍵を閉めれば課金にとまるシステムでございまして、必ずしもポートに戻さなくても課金はとめられてしまうということが可能であったというところがありまして、乗り捨てが他のシェアサイクルシステムよりも多かったというふうに思っています。国立市でも、放置自転車として回収した自転車も数台あったということでございます。また学校さんの敷地で、例えば一橋大とかは自転車進入可能なエリアがございますので、そういったところに乗り捨てられるようなケースもあったということでございます。

続いて大きな数字の6番、利用者から寄せられた意見ということで、アンケート方式は箇条書きでありまして、特に多い、少ないというのはここには記載していないんですが、ただ申し上げておきますと、肯定的な意見が非常に多かったというところが、まず一つ言えます。11月でやめてしまうの

はもったいない、継続してほしいというご意見が非常に多かったと。またもっと利便性を向上するためのポートを増やしてほしいというご意見も、あったところでございます。

反対に否定的な意見というか、苦情、クレームのような意見になろうかと思うんですが、説明不足ではないですかと。地域住民の方は、ポツンとポートがあると不安に思いますよというご意見もあれば、公園にポートがございましたので、遊ぶ子どもたちとか園児たちに危険ではないですかというご意見もありました。先ほど言った、学生さんが自転車で学校内に侵入してしまうこともあったと。またスマートフォンが原則になりますので、どうしてもスマートフォンを持っていらっしゃる方、いわゆるガラケーの方は使えませんので、そういった不公平があるんじゃないかというご意見もあったところでございます。あと、今回民間事業者が主体の活動でございましたので、一つの営業活動に加担しているのではないかというご意見もあったところでございます。

そのほか質問として、スマートフォンでの利用だったので使い方の質問が非常に多かったというふうに聞いてございます。また、ポートの場所等もわからないというご意見はあったんですが、基本的にスマートフォンにダウンロードして地図が表示されると、あまりポートに迷うことはございませんので、やはりダウンロードするまでの過程でのご質問が多かったのかなと思うところでございます。

最後に大きな数字の7番、この実験結果の総括といいますか、結果を踏まえた市の今後の方針でございまして。実験期間が3カ月間で2,000人近い利用者がいたということは、少なくとも、これはメルカリさんからも聞いているんですけども、同時に福岡市さんでやっているメルチャリよりも、利用頻度が非常に高いというふうに聞いておまして、国立はやはり自転車の町なのかなということは思ったところでございます。

また、当初この事業自体は平成30年5月に始める予定であったんですけども、自転車のシステム面で不具合があったということで、8月に延期したという経過もありました。そういったところで、実際に自転車をもっとたくさんあれば、この2,000人という数字、また2万回という利用回数も、もっとも数字が高くなっただんじゃないかということは、予想されたところでございます。

反面、遊園とか狭い場所に設置したポートにつきましては、近隣住民の方の不安の声もあったのは事実でございます。最後に結論としてお話ししますが、今後市として同じような事業を本格的にやるような場合、遊園など住宅街の設置につきましては慎重にならざるを得ないと思っております。その際は、やはり説明会ですとか、住民の方々への周知というのが大原則になるかなということは、今回の実験でわかったところでございます。

また今回、先ほど申し上げました、どこにでも置いてしまうという問題があったということもございまして、今後本格運用するに当たっては、放置できてしまうような状況ですとか、ある程度乱雑になってしまうようなことを防げるような策を、こちらで事前に準備した上で、この事業は進めていく必要があるんじゃないかというところでございます。

このメルカリさんのメルチャリにつきましては事業は11月で終わったんですけども、継続のご意志がなかったということで、このメルカリさんとの関係は現時点ではない状況でございます。最後の段落で示させていただいておりますが、この事業は一旦終了になりますけれども、他事業者を含めて、コミュニティサイクル事業の本格的な導入を含めて、支援は継続していきたいと考えております。

また、実はこの本格導入につきまして、もう手を挙げていらっしゃる事業者がおりまして、その事業者さんと、今、協議を進めているところでございます。国立市のほうでも本格的な導入を、早ければ4月、5月ごろからできるような考えで、今進めているところでございます。近日中に正式に、詳

細な情報を皆様にお伝えできるのではないかと考えているところでございます。

事務局からのご報告、(1)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。

今のご説明について、何かご意見、ご質問等ございますか。

【末吉委員】 非常に詳細なレポートで、わかりやすかったです。幾つかお尋ねしたいんですけども、メルチャリが撤退をしたと。そのまま継続することができなかったのかどうかということは、採算面でメルチャリがもう手を出せないということだったんじゃないかと思うんですけど、この状態で新しくラックをつくって使いやすくして、台数を増やすか、増やさないかは別として、事業を継続するとした場合、実は私、松本のほうに知り合いがいて取材をしているんですけども、松本のほうは今、ソフトバンクか何かの、オープンストリートですか、何かのシェアサイクルをするというふうに聞いているんですけど、課題は何かと私のほうから聞いたところ、やはり再配置、ポートが限られていますから、また放置する自転車が、今のレポートにもありましたように、携帯が切れればそのまま置いておいても課金されないものですから、どうしても放置が増える。それをどう回収して、どういうふうにポートに戻すかという、実はその人件費がべらぼうにかかるので、松本市も非常に苦慮したらしいんです。

もちろん民間事業者のソフトバンクがやるわけですから、それはそれでいいんですけども、どういう対策をとっているんですかというふうに再度関係者に聞きましたら、再配置は週に1回か2回することにして、そこで人件費を抑えるつもりだと言っているわけです。かなり広域でやるみたいで、私も何度も行って見てきたんですけど、シェアサイクルをやっているときではなくて、でも結構広い地域になるもんですから、国立より大分広いところでもありますので、そこで果たして次の事業者がやる場合、民間委託とはいえ、持続的にやるのが可能なかどうか。

このレポートにもありますように、私も意外だったのは、通勤、帰宅時間の利用が多い。つまり、21時ごろ帰ってきて、バスに乗らないで帰るといふ、そのときに使われるケースが多いとなると、地元の方の足としてかなり活用されていく今後の予想ができますから、ますます、やり始める以上は持続性が課題になると思うんです。その場合、民間業者でやっていって、どういうふうに採算をとるのか、私もわかりませんし、他市で大きい事業をやっている、その事業の一環として国立も入ってくるということもあるわけですけども、その辺についてはどういうふうに読んでいらっしゃるのか。そこをちょっとお聞きしたいと思うんですけど。

【事務局（長谷川）】 まず持続性については、私も複数の事業者の話を聞きまして、コミュニティサイクル事業単体としては、やはり収益性というのは非常に難しいのではないかとということを見聞きして、感じているところでございます。他の業者さん、都心だとドコモさんとかが入っていますが、やはり情報を集める会社といいますか、ビッグデータを欲しがるといふ業者さんが、その情報収集の方法の一つとして自転車の事業を始められるというところが、最近の、生き残っているという表現はよくないですけど、そういう業者さんが見受けられます。そういったビッグデータ等を活用したいというふうに思うような会社さんに、こういった事業をお願いしていくのが一つ、持続性の鍵ではないかと考えています。

【事務局（中島）】 ちょっと補足でございます。放置自転車については、前回のときにやはり課題となりまして、ただ今考えているのは、必ずポートに自転車を返さないと課金がとまらないシステムで考えております。これを実際やっているところは、ほぼ放置自転車はないという実績もございま

すので、そういったことで考えております。

持続性ですが、やはり先ほど言ったように、再配置の人的費というのがかなり課題になっていまして、どれだけ再配置の手間をかけなくて済むのかというところが、これは各業者さんのノウハウがあって、そのポートごとの利用状況を見ながらやっていくんですというようなご説明はいただいているところですが、なかなか難しいところがあるというのが現実です。ですので、必ずしも全部が黒字になるかという、なかなか難しいと聞いております。ただ、今回私どもが契約しようという会社については、試験ということではなくて、必ず本格運行してくれないと困ると、継続してもらわないと困るということで、契約していくということで確認はしております。ただ、それが1年なのか、何年になるのかというのは、まだ検討中というところはございますけれども、なるべく長期にわたってやっていただけるような形で、市としても支援していくということで考えております。

今、詳しいところまでなかなか言えないところで申しわけないんですけど、また決まり次第、委員の方にはご連絡したいというふうには考えております。

【鈴木会長】 ほかに何か、いかがでしょうか。

私からも質問なんですけれど、このレポートだと総利用者数とか、総ライド数ということで全体を見てどうだったかというお話はあるんですけど、詳しくどういう人がどう使っていたかというのはわからないと思うんですよ。今後、市としては、公共交通の補完ということで支援するということだと思ってしまうんですけど、やはり南部の利用が少ないとか、そういったこともちょろっとは書いてあるんですけど、結局どうやって使われて、結果これになったというのがよくわからない状況だと思うんです。

さっき末吉さんもおっしゃってましたし、私も実はこの国立市内の中で幾つかアンケート調査をして、市民の方、お住まいになっている方に調査したら、大体利用されている方が10%行かないぐらいでした。その方たちに聞いても、週二、三回使っているということで、多分バスがうまく来なかったとか、そういう感じのときに使っているということっぽいので、大体そういう使われ方なのかという気はするんですけども。

市として支援するからには、市民の方に使っていただくとか、もちろん大学生とか、住んでいないけれど国立で活動している人のためというのもあると思うんですけど、こういった方に使ってもらうかを考えて支援する必要があるのかなと思うんですね。今後の事業者がどういうところかわからないですけども、今回は公園とかそういったところに置いていただいたり、再配置もボランティアでやってくれる方がいたということで、うまく回っていたと思うんですが。

今後、末吉委員もおっしゃっていたように、再配置をどれぐらいしてくれるのかとか、よくコンビニとかにも置いたりする、ハローサイクリングなんかはコンビニに置いたりするんですけど、コンビニが発着地になることってそんなに多くなくて、そこまで使われていなかったりするんですけど、置きやすいということで置いたりすることが結構あって。そういった、どこに置くかとかで相当変わってくると思うので。

事業者さんが変わって同じように続くかという、多分続かないと思います。今後、今回みたいにいかない可能性も含めて、きちんと検討したほうが、もう入ることがほぼ決まっているようなので続くと思いますけれども、今までと同じにはならない可能性も、結構私はあるのかなと思います。事業者さんの置き方によっても大分変わるんですけど、アンケートで聞いたときも、見かけたから使っているという方が多いんですよ。そういうふうに便利なところにあるから使うという、それ以外の

方は存在すら知らないという方も、結構アンケートで聞くと多いんです。

そういう形になりますから、ポートの場所とか、自転車の台数とか、それこそ再配置をどれぐらいやってくれるかとか、そういったことによって、今回の報告書で出た数字と全く違うことになる可能性もある。同じコミュニティサイクルという名前でも、全然変わってしまうこともありますので、市として公共交通の補完、お金は出さないにしても支援するという立場をとられるのであれば、きちんとこの辺のケアもしていただけたらいいなと思います。

この辺について、何か検討されていることがあったら。

【事務局（中島）】 まだ細かいところと言えないんですが、やはりポートについては会長がおっしゃるとおり、私どもも大変苦慮してまして、前回の試験のときは、短期なのでいいだろうというところで、公共用地を結構利用できたんですけども、これが長期的になると、管理者としても一定のリスクを背負わなきゃいけないところもあって、なかなか前回みたいに65カ所という形では難しいだろうと考えています。ただ、利用が多いところについて、特に国立駅周辺とかはなるべくポートは確保していきたいというところで、今、調整しております。

ただ、さっきちょっと言われたように、公共交通の補完というところもございます。じゃあ、南部は要らないのかというわけにもいかないんで、その辺もある程度まちづくりに寄与していきたいという考えもありますので、そこも考えながら、今ポートを選んでいるというところですよ。

再配置も、結構課題になっていまして、ただできるだけ頻繁にやっていただけるように、今、調整はしているところです。ですので、今回の試験をいい形で次につなげていきたいというふうには考えておりますので、そういったいろいろなご意見はあろうかと思っておりますので、今回に限らず常に言っていただければ、私どももまた検討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。

【鈴木会長】 ありがとうございます。今回また、ポートに返さないで課金が続くとなると、本当にポートの近くの場所でないと使わないという声が大分出てくると思っておりますので、その点もご検討いただければと思います。

ほかに何か。いかがでしょうか。お願いします。

【委員】 基本的な質問かもしれないですけど、放置している施錠した自転車というのは、例えばほかの利用者は利用することはできるんですか。例えばAさんという人が、このメルチャリを借りて、市役所の前に放置しましたといったとき、Bさんという人が、あそこに放置してある自転車があるなどって、その自転車を、のっとるわけじゃないですけど……。

【事務局（中島）】 基本的にその人が使っているということになるので、課金はされているんですね。ただ、放置自転車を見つけた場合、それを連絡すると、ポイント制じゃないですけども、ポートに返してくれるときに、何か一定のポイントがつくような、そういうシステムも一応考えているということです。だから場合によっては、乗り捨てられている自転車をそのまま使えるかどうかというところは、今後の課題かもしれませんが、利用は可能かなというふうには考えています。

【末吉委員】 それが再配置の解決の中で一つになるのかなと思って、ちょっとお伺いしたので。今のお話だと、ポートからポートへというのが原則になりますよね。そうしますと、ポートには課金システムが機械的につくわけですか。ラックとともに。今のいわゆるドコモ方式なのか、それともスマホオンリーなのか、もしくはポートに返して、そこで解除すれば課金がとまるという方式を含めた意味の、複合的な課金方法をとるのか。その方法のどこかで、ポート・トゥ・ポートとなると、ポートがなければ役に立たないわけですから、そうすると会長がお話しになっていたように、数がない限

り、メルチャリのときの受容度から見るとかなり拘束されることとなりますから、そのところで逆に民間事業者の方がビジネスとしてやっていくのは、自治体のほうの協力があって、そして同時にスタンドがあって、ここが管理されている場所であるということがわからないと、コミュニティサイクルとしての機能はかなり低下するので、民間企業としては厳しいと。

今、まだ公開できない、お話しできないという話がありましたから、恐らく業者のほうから提案があった上で、それでどうかという判断をすることになるわけですね、今後は。その辺のシステムの形がどういうふうになるのか、そこだけはちょっとお聞きできないものですか。

【事務局（中島）】 簡単に言うと、ポートからポートに返さなければ、ラックからラックに返さないと、課金はとまりません。ただし、事前にそのポートに返したいという予約制ができると。あいているかどうかというのをちゃんと確認した上で、そこに事前に予約しておく、必ずそこに返せるというシステムで、今考えています。

【鈴木会長】 多分ビジネス的なことを考えると、南部には置かないという判断をされる可能性が高いと思うんですよ、事業者さんからしたら。南部は利用が見込めないだろうということで。ビジネスとしてはそうですけども、公共交通の補完としては南部も必要だと思うので、その辺はどのぐらい強く言うような感覚でおられるのでしょうか。

【事務局（長谷川）】 当然こちらのほうで公園や遊園など、南部にあるものも候補地として出しているところがございます。それプラス、メルカリアの実験のときに、南部の方からフレスポさんみたいなスーパーのところもぜひ使いたいということは、先方からもいただいているところがございます。フレスポさんが引き続きポートとして提供していただけるのであれば、南部につきましても積極的に展開していきたいと考えて、先方も、南部にあればぜひ設置していきたいということでは聞いています。

【事務局（中島）】 あと、バス停ですね。南部のほうはあまりバス停がないんですけども、そういった交通接点というような意味合いも含めて、少しその辺の公共施設に置いていきたいということで、今、調整はしています。

【末吉委員】 アシストですか。

【事務局（長谷川）】 アシストです。

【末吉委員】 仙台にこの前行ってきたんですけど、1年か2年前に行ったとき、ポートが拡散していたんですよ。それが去年行ったときは中心街に集中しているんですよ。今おっしゃったように、外は車を使う人が多いですから、自転車の利用は低いということで、真ん中に寄ってきたんです。密度が物すごく高いんですよ、真ん中あたりは。肝心のいわゆる公共交通の補完という役割はあまり果たしてなくて、仙台市は今、支店がどんどん集中していて、ビジネスマンの市内の移動が自転車になっているという影響があるらしいんですね。

国立の場合、どうなのかわかりませんが、アシストということになればかなり谷保の下のほうの、いわゆる段丘の下側の坂道も楽になるかなと思っていたんで。普通のママチャリタイプだとしんどいかなという感じですけどね。わかりました。

【委員】 私はアシスト自転車に乗ったことがないんですが、それは楽なものなんですか。

【末吉委員】 めちゃくちゃ楽。うそみたいに楽です。

【委員】 そうなんですか。

【事務局（中島）】 試乗しました。電動のギアが3段階あって、一番アシストを強くするとほと

んどこがなくとも進むぐらい。これ、自転車なのかと。だから高齢者の方は、きちんとそういうのをお知らせしないと、結構難しいかなというふうに逆に思いました。ただ、本当にこれは長時間乗ってられるなどというの、実感としてありました。今すぐ導入はできないんですけども、幼児3人乗り自転車というの市の施策としてはあるので、その辺も今後検討していくところでは、今、業者さんと検討しているところなので。すぐはできないんですけども、今後そういったところも含めて、また皆様のご意見をいただきながら、進めていきたいと思っています。

【末吉委員】 それ、充電施設もつけるわけですね。要するにパック型の充電を入れかえる？ フル充電の場合、どうするの。

【事務局（長谷川）】 充電については、充電できるポートは基本置かないポートのほうが多いというふうには聞いています。再配置の方が週1回なり、2回なり交換するということが多いというふうには聞いています。もちろん充電式のポートがないわけではないけれども、基本的に最初の設置ポートは、そういう大がかりなものではないところが多いとのこと。

【末吉委員】 ドコモなんかの場合には、結局乗るときにフル充電だというふうによく言われていたんですよ、原則。都内の取材に行ったときには、結局使うときに充電がどこまでいっているか、メーターを見ると、これ、足りているんだろうかという不安を持つケースが多いので、その充電の手間が大変だと言われていたんですよ。

【事務局（長谷川）】 自転車の電池については、フル充電時だと最大走行距離が70キロ前後というふうに聞いておまして、それだと1週間ぐらいもつですよというふうなことは、ヒアリングで聞いておまして、週1で交換していれば、基本的に電池は切れにくいのかなという事は聞いています。

【末吉委員】 わかりました。

【事務局（中島）】 ただ1点、国立市内だけでなく、実はこれ、広域的に使えます。もうほぼ皆さんわかっていると思いますけど、府中とか調布、稲城、国分寺までポートがありますので、そちらのほうまで使えるということがあります。国立市内だけでないというふうに考えると、1週間もたない可能性もあるというところがあります。

【末吉委員】 それだったらビッグデータのビジネスになりますからね。

【根岸委員】 ちょっと違う観点で。放置の問題なんですけれども、これ、利用者情報でわかるわけですよ。放置した人は誰かというのは特定できるわけですよ。そういう方々に対しては、何らかの措置はあるんですか。ポートに入れないと課金されるといっても、放置する人は絶対いると思うんですけど、その辺の対策といいますか、対応策というのはどんなことをやっていかれるのか。

【事務局（長谷川）】 やはり放置してしまうと課金がとまらないということが、かなり抑止力になっているということで、そういった方々がほとんどいないのが実状であるらしいです。ただ、もちろん違反者とかそういった方、もしくはどうしても放置したいという、緊急の電話とかもあるらしいんですよ。そういう場合はコールセンターに電話いただければ、やむを得ず対応させていただいて、その場ですぐ撤去なり回収するみたいなことは、例外としてはやっているみたいなんですけれども。原則としてはやはり課金をとめられないというところが一つです。

実際にそれをやっているかどうかはあれですけど、そういったルール違反をされる方については、アカウントの停止等も必要になってくるんじゃないかというふうには考えています。

【委員】 横領罪か何かになるんですよ。放置はならないのか……。

【事務局（中島）】 実際問題はそうなんですけれども、じゃあ、裁判までやるかといったときにはなかなか、メルチャリのときもそうでしたけれども、金額もそんなに行くわけではないので、なかなかそこは難しいみたいですね。ただ、メールなり何か通知は結構頻繁に行くらしいので、そういう面では、近隣でやっている中では、ほぼないということでは聞いています。

【鈴木会長】 ほかに、よろしいでしょうか。

ご報告いただくということで、次に行きたいと思います。（２）中央線高架下自転車駐車場の平成30年度利用状況、事務局より報告をお願いいたします。

【事務局（長谷川）】 それでは資料No.2、中央線高架下自転車駐車場利用状況一覧（月別）をご覧ください。おさらいで申しわけありません、高架下のところは、今年度の4月から500円に料金を値下げしているプラス、一時利用については2時間無料ということで、4月から始めさせていただき、条例どおりにいきますと、来月の4月に料金500円が1,000円になります。当初1カ月1,200円でしたので、実質は、今年度はもちろん来年度も値下げ状態にはなるんですけれども、4月からの料金は、30年度と比較すると上がるということになります。

こちらの表は、各月別の、大きい文字の数字は定期の利用契約者の数でございます。当初平成29年度の3月はまだ料金が低い、値下げしていない状況だと415人の契約者だったところが、4月から1.5倍となり、最終的に一番多かったのが12月の時点で、954人であったということです。これは最新の数字ですが、3月は来月に向けて契約をやめられた方もいらっしゃるかもしれませんが、少し減少の傾向があるという状況が見てとれるかと思えます。

実際に現場を見させていただいた個人的な感想でいうと、一時利用と定期利用の両方を併用で、中央線高架下ではやっているの、どの自転車が定期かというのはぱっと見に判別はつかないんですが、かなり自転車が埋まっているような状況が見受けられます。今まで全く使われていなかった上のラックについても、数台とめられているような状況が、昨年度にはなかった光景が見られましたので、やはり値下げの効果というのは、利用者増には確実につながったのかなというところがございます。

これから当然分析、評価すべきところは、利用者が増えたのはいいんですけども収益のところ、値下げする前からどの程度収益が見込めるのかというところがございます。やはり本格的に我々が見るべきは来月の4月以降、実際に利用者増を見込んで目玉として月500円というキャッチフレーズでやらせていただいて、そのまま利用者が定着するかどうかが一番ネックなのかなと思っていますので、4月以降どれだけ減ってしまうのかというところを注視するのが、今後我々の見るべきポイントかと思っていますのでございます。

【事務局（中島）】 一時利用は大体1日40台から50台ぐらいございました。2時間無料でやっております、確かに増えたんですけど、思ったより、月500円ということもあって、一時利用よりも定期利用でいいんじゃないかという人がいたのかなと思います。そういった中で、一時利用については今後もPRしていきたいと思えます。

一般の方、特に市外の方の利用がここで少なくなってきたというところを考えると、500円が1,000円になっても、市外の人だと2,000円になるんですね。じゃあ、ほかに流れているのかというと、そうでもないの、多分本来であれば自転車は別に使わなくてもいい人たちだったのかなというふうには、ちょっと推測してい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。

今のご説明について、何かご質問等ございますか。

【末吉委員】 金額的なことはもちろんあると思うんですけど、ちょっとうがった質問なんですけど、大学通りの西側の無料駐輪場が、ほぼ半分までいかないまでも、減らされた。あの影響というのは、ある程度ここに反映されている可能性はあるんでしょうか。

【事務局（中島）】 あそこは大体200台ぐらいとめられたんですね。それを置けなくしたというか、公園のほうに返したんですけども、じゃあ、その自転車はどこに行ったかということこれは単純で、第2駐輪場、西友の南側なんですけれども、あそこに民間で大体300台ぐらいの駐輪場があるんですね。当初全然入っていなかったのが今は満杯になりましたので、多分そこに行ったんだろうなというふうには考えております。

【末吉委員】 わかりました。

【鈴木会長】 ほかはいかがでしょうか。

市外の方は、4月からは2,000円？ 1,000円？

【事務局（中島）】 市内、市外両方とも一般の方は1,000円です。学生はそのまま継続、500円ということになりますので、その辺をちょっと売りにしていこうかなとは考えております。

【鈴木会長】 先ほど市外の方のお話がありましたが、近隣の民間駐輪場とかが1,000円より安いとか、そういうことではないんですか。

【事務局（中島）】 逆に高いですね。2,000円から2,500円、民間だと3,000円のところもありますね。

【鈴木会長】 だからやっぱり、今まで安いから使っていたけど、1,000円出すならやめようみたいな方がとか。

【事務局（中島）】 ということだと思います。

【鈴木会長】 大体2割ぐらいは動くとは、経験則的には言われているようですから、値上げとかそういうことに関して。ただ、それまでに950台ぐらい行っていれば、今、869ですけども、前の平成29年度ぐらいまで落ちることはないと思いますので、効果は一定程度あったのかなと。

【委員】 南口は2倍以上ですよ。

【鈴木会長】 そうですね。やっぱり、1回使ってみたら、まあ、いいかなという方が結構いらっしやるんじゃないかなと思うので。

ほかは何かがいかがでしょうか。

【根岸委員】 だけど採算をぜひ、4月には多少まだ減るんでしょうけれども、29年度の3月よりはまだましとはいえ、赤字が多少減るぐらいの話なので。そこら辺の見きわめもしながら、今後の投資も考えていかなければいけないのかなとは。

【事務局（中島）】 ランニングコストで考えますと、実はもう今年度というかこの3月で、ラックとかそういったところのリースが終わりますして、かなり余裕が出るというところで、この人数で推移していけばまあ、トントンぐらいで維持管理はできるのかなというような数字になりつつあります。

【根岸委員】 でもまだ半分行っていないですよ。

【事務局（中島）】 台数的にはまだ半分なんですけど、見てもらうとわかるんですけども、1階のところはもうほぼ、結構埋まっていて、上のラックの部分があいているというところですよ。

今後ですけど、南側のタイムズでやっている駐輪場はわかりますか、駅にすぐ近い、nonow a口から出たところにあるんですけど、あれはずっとあるわけではないので、そういったところを吸収

するための高架下ということもあります。じゃあ、閉鎖して何か違うものをやるかというのは、今のところは考えていないところでございます。

【委員】 タイムズさんがなくなるんですか。

【事務局（中島）】 ご存じの方はあるかと思うんですけど、JRの件があって。あと1年は、少なくともまだ継続するというところでは公表されていますけれども、その先はちょっと、もうJR次第ということなんです。

【鈴木会長】 2,000台というのがもともとすごく多いというか、かなり大きいとは思いますが、全部埋まるというのはなかなか難しいと思いますけれども。大型のものが入りやすいとか。

【事務局（中島）】 そうですね。大型のスペースを増やしましたので、結構それは実際使われていますね。

【鈴木会長】 ニーズは増えてくると思うので。1,000円に戻しても、その後も 需要があるかなと思うので。

ほかにもございますか。

【根岸委員】 利用者のお住まいというのは、やっぱり西の方が多いんですか。それとも、そこまでデータがとれるかどうかはあれですけど、市の東側の人間としては、東の人の利用がもっと増えると、もっと増えるんじゃないかと思うので。

それで金額というのはやっぱり想定的に値ごろとを感じるかどうかということところがやっぱり、差がつくと、例えば東の人をちょっと安くしてあげるとか、どうやってやるかわからないですけど、そうすると西よりも東のほうが安いんだなという東の人が、たとえ数百円、数十円でも値ごろに感じて、東の人の利用が増えたりとか。西の値段を上げるというよりも、平均をとってやればいいと思いますけど、そうすると東の人が情動的に利用しようかなという。東の人間としては、どうしても駅からまた西のほうに行くというのは、心理的に遠回りなイメージが。でもその値段の差があるんだったら、東の人も利用しようかなと、東の意見として。

【事務局（中島）】 大学通りの無料駐輪場、西側は一部閉鎖したんですが、今後東もやっぱり考えていかなきゃいけないと思ってまして。今のご意見は、おもしろいなと正直思っています。ちょっとその辺と合わせた形で今後検討したいというのが、聞いた中で思いました。

ですので、ここでちょっとやるとか、やらないとかいうことではなくて、東側の大学通りの無料駐輪場を閉鎖する、しないという問題もありますので、その辺また、この審議会でご意見をいただきながら、今言われたようなご意見も踏まえながら、考えていきたいと思っています。

【鈴木会長】 どの辺の方が使っているというのはわかると思いますけど。

【事務局（長谷川）】 そうですね。市内在住の方でいいますと、やはり中央線以北の方が大半であると。中央線以南の方は南第1や南第2を使っている方が大半でございますので、基本的には、ほぼ以北の方が使っていらっしゃる。市外の方につきましては、国分寺市さん、立川市さんの方もやはり中央線以北が多いかなと。立川市さんだと錦町の方々も利用者はあるんですけど、おおむね中央線高架下から見て北部に住んでいる方、もしくは西部に住んでいる方が大半であるという状況でございます。

【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。

それでは次に、3番の議題に移りたいと思います。自転車ネットワーク計画についてということで、

事務局よりご説明をお願いいたします。

【事務局（中島）】 では、資料No.3、自転車ネットワーク計画の基本的な考え方（案）をごらんください。

ざっくりしか書いていないんですけども、1番、このネットワーク計画期間はおおむね10年と考えております。ただし第Ⅰ期については、市のほうの基本構想が、最終年度が2027年度となっておりますので、こちらの年度に合わせていこうかと考えています。そうすると9年ぐらいで次の第Ⅱ期に入っていくという形です。ただし5年程度で中間の見直しもやっていきたいと考えています。

2番ですけども、整備計画のエリアということで、国立市は皆さんご存じのようにそんなに大きな市ではなくコンパクトということもありますので、市内全域ということで、また他市とのアクセスを考慮した路線設定をしていきたいと考えています。

3番ですけども、ネットワーク候補路線の抽出の考え方でございます。これは今現在、自転車通行の空間がある路線、大学通りは都道でございますけれども、あと市道になりますさくら通り、こちらがちょうど市の中心に当たっているということもございます。大学通りは自転車レーン、さくら通りについては自転車道ということで整備が進んでいるところでございますので、ここを本当の中心となる幹線ということで考えております。

そこに、生活道路からこの主要幹線にアクセスするための、主に車道混在路線という形になりますけれども、歩道から車道へ自転車利用者の誘導を諮っていききたいと思っているんですけども、なかなか歩道が広い路線がないということもございまして、どちらかというとも車道走行の自転車通行マナーの向上というところの成果が、多分期待されるのかなとは考えています。そのためのナビマークであり、ピクトグラムを設置していくということで、路線を考えております。

第Ⅰ期目以降、当然将来的に道路整備が進んでいけば、検討していく必要があるところという要検討路線も考えていききたいと思っております。もう一つは、国立駅直近です。ここは自転車整備計画の中で言っているんですけども、自転車動線が駅直近に集中しないような形をとっていききたいというふうに考えています。

(1) 主要幹線ですが、先ほど言ったような大学通りであり、さくら通りといったところですけども、これをメッシュで考えると、500メートル圏内ではほぼ幹線にアクセスできるような路線を設定していきたいと。500メートルにつきましては、資料No.5にあります、赤線のメッシュになっているのが500メートルで、幹線から大体半径500メートルで円を描くと、このような灰色の動線になっていて、ほぼ国立市内を網羅できるんですけども、一部、西の郵政研修所のほうと、甲州街道沿いの青柳地域が入らないんですけども、こちらについては将来的に道路が整備されていくなり、ピクトグラム等の車道混在の整備を行う中で対応していきたいというふうには考えてございます。

500メートルの基準ですが、これは都市計画マスタープランが500メートルで考えておりますので、それを基準にしているということでございます。

(2) のアクセス路線ですけども、生活道路で比較的交通量がある路線、全区間をお示ししているんですけども、8月27日の第1回にありました資料ですけども、後で見ただけであれば思いますが、資料No.5の自転車通行の多い路線というのがございます。そういったところを考慮しながら、このアクセス路線を考えています。

(3) 要検討路線については、先ほど言ったような形で、将来的に整備が進んでいけばというところで、考えている路線ということでございます。

資料No.4は、路線ごとに、主要幹線であれば四角1、北大通り、市道北第17号線になりますけれども、こちらについては立川市、国分寺市へのアクセス路線になるということもあって、既に自転車ナビマークは設置しているんですけれども、将来的な都市計画道路の優先路線でもありますので、自転車レーンなどを検討していきたいと考えています。

四角2、大学通りです。こちらは東京都さんの道路になっているんですけれども、現在自転車レーンの劣化が進んでいまして、こちらの再整備をしようということで、東京都さんと協議中がございます。そこで、自転車通行空間の見直しをしようということで、今、協議中になっております。具体的なことについてはまた今後皆さんにお示ししようと考えていますけれども、基本的にはフラワーポットの撤去と、議会、市もそうですけれども、双方向で通行空間を確保できないかということで、検討しているところでございます。

四角3、さくら通りは、今、事業中でございますけれども計画の自転車道を、3分の2ぐらい整備が終わりまして、残り3分の1ということで、平成33年度には完了するというので、今、整備しているところでございます。

四角4、日野バイパスでございます。こちらについては国道になりますけれども、府中から甲州街道を来て、日野へ行く路線ということで、これは南部の主要幹線でございます。警視庁により自転車ナビマークを既に設置しておりますけれども、インター周辺はされていないところもあって、そういったところの迂回路線を検討しなければいけないというふうに考えています。ただ、こちらはまだ整備形態については未定ということで、走行空間の確保ができるか、できないかは今後検討していくところでございます。

めくっていただきますと、次はアクセス路線ということで、車道混在ピクトグラムを整備していきたいということで、市道の丸1から24まであります。こちらは後ほど見ていただければと思います。

一番最後の4ページ目になりますけれども、三角の1から7ということで、こちらは今後、道路の拡幅等が予定されていたり、都市計画道路の予定があったりということで、ただ時期的にもいつになるか未定ということがございますので、今後こういったところは検討していくという、要検討路線ということで考えています。

具体的に図のほうを見ていただきますと、資料No.6です。こちらはネットワーク路線の主要幹線にあたる場所です。四角1が北大通り。四角2が大学通り、こちらは東京都さんの道路になりますので、色を分けています。四角3がさくら通り、これは今、市で整備していると。四角4は日野バイパスで国道になりますので、色別に描いています。

あと緑色ですけれども、こちらが警視庁のほうでナビマークを設置してきているところです。ただ警視庁さんのこれは車道混在ピクトグラムとちょっと違って、啓蒙という意味合いが強いということです。実際問題、甲州街道を自転車で走行するのは、かなり勇気が要るかなと思っています。甲州街道、谷保駅からさくら通りまで、あと旧第八方面ですか、こちらに警視庁のほうでナビマークを設置されています。甲州街道は一部で、点線になっているところはまだ設置されていないですが、今後こも設置するというので聞いております。

次に、資料No.7をごらんいただきますと、ピンク色の線のところで、市のほうで車道混在という形でピクトグラムを整備しようというふうに考えています。特徴的なところで言いますと、国立駅ですけれども、旭通り、富士見通りをあえて塗っていません。というのは、やはりここを塗ることによって、自転車の混乱というか、かなり路上駐車もあって、そこを推奨していくというのはちょっと

問題があるだろうと考えていまして、できるだけ周辺に迂回させるような形で、考えております。そういった中で、こちらのほうは考えています。

それで南部が、なかなかいい路線がなく、狭隘道路が多過ぎて引いていけないというところで、今後の道路整備に委ねるしかないのかなというふうには思っています。これも第Ⅰ期ではなかなか難しいので、第Ⅱ期以降、検討していきたいと思っています。

そういった中で、次の資料No.8を見ていただきますと、茶色の破線で示しております。三角1、三角2でございますけれども、こちらは西1号線、中央線の南側の道路でかなり混雑していますので、こちらを分散化させたいという思いがあって、検討していきたいと考えています。

それと三角3については、二小と八小があるんですけど、八小は1本ずれますが、自転車というよりも車の通行が多くなってきて、ちょっと交通対策をやっつけていかないといけないのかなと考えている路線で、そういった中で、将来的な検討路線ということで入れております。

三角4と三角5については、将来的な都市計画の路線になっておりまして、立川東大和線、立川3・3・30号という黒の破線になっていますけれども、こういったところが出てくればということでございます。将来的にはこの辺が幹線道路になってくるだろうというふうに考えていまして、それに合わせて計画段階から、市としては位置づけをしていきたいということを入れております。

三角6と三角7ですが、こちらは拡幅の計画がございます。そういった中で、将来的に通行空間の整備をしていきたいと考えています。

以上が、ざっと候補路線のご説明になります。

参考資料ですが、こちらは交通事故の発生場所と、ETC2.0のデータを載せています。これは担当のほうから説明をさせていただきたいと思えます。

【事務局（伊佐）】 交通係の伊サと申します。私のほうから、参考資料についてご説明させていただければと思います。まずA4横の用紙のほうを見ていただければと思います。左に巻末資料1と記載されているものになります。

こちらは、小学校が市内8校ございますが、その学区ごとに黒い大きな線で分けております。この中で、緑の印が平成27年、ピンクが28年、黄色が29年に起こった事故を、それぞれ丸をつけているという資料が1枚目になります。

ページをおめくりいただきまして2枚目です。こちらは道路の、自動車の速度調査をしている資料になります。特にNo.2になりますが、西から東への一方通行の道路になりますが、朝8時台、通学する子どもも多い時間帯になるかと思いますが、速度超過の割合というのが54.1%となっております。それからNo.4をごらんいただきますと、北から南への一方通行の道路になりますが、こちらピーク時は50.9%の速度超過の割合があるということで、こうした一方通行の道路で速度超過の車の台数が多いということになっております。

それから、ページをおめくりいただきまして3ページ目になります。この資料は、交通安全の計画を策定しておりまして、それに伴って作成している資料となっております。資料3は、国土交通省の国道事務所様からご提供いただいたデータになりますが、ETC2.0を登載している車のデータを活用しております。ですので、ETC2.0を登載している車が全体の20%弱ということになりますので、全ての車のデータではないということをご留意いただければと存じます。

まず国立駅周辺の状況になります。特に赤い線のところが、30キロの規制速度からオーバーしている車が多い道路になっております。

ページをおめくりいただきまして資料4をごらんいただきますと、急減速発生位置になります。ブレーキを踏んでいるということですが、特に赤い丸のところが強ブレーキということになります。青い丸については、場合によってはブレーキを強く踏む癖のある方が含まれている可能性があるというところになっております。

ページをおめくりいただきまして資料5ですが、こちらは谷保駅の周辺で、30キロの規制速度を超過している状況になります。

またページをおめくりいただきまして資料6です。こちらは谷保駅周辺の、急減速の発生位置となっております。

ページをおめくりいただきまして資料7です。こちらは矢川駅の周辺で、データを頂戴しております。30キロの規制速度を超過している割合。

ページをおめくりいただきまして資料8、こちらは矢川駅周辺の急減速発生位置の資料になります。

またページをおめくりいただきまして資料9ですが、こちらは南部地域の30キロの規制速度を超過している路線を抽出しているものになります。

最後のページが、同じく南部の急減速の発生位置となっております。

こちらのデータの抽出期間は平成29年1月から12月で、その間のデータに基づいて分析をいただいているものになります。

説明としては以上になります。

【事務局（中島）】 ちょっと言い忘れました。この自転車ネットワーク計画ですけれども、次の自転車対策審議会で、市のほうから諮問をさせていただきまして、答申という形で案というか、審議会のほうでつくっていきたいと考えております。ですので、今回抽出路線ということでございますけれども、次回にはきちんとした形の素案という形で、委員の方にはお見せしていきたいと思っておりますので、この場でご意見等あればいただきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

【委員】 諮問を出すのはいつでしたっけ。

【事務局（長谷川）】 次回の対策審議会なんですけど、次回の日程につきましては、早くて5月、6月ごろを考えております。

【鈴木会長】 じゃ、今のご説明について、ご質問等お願いいたします。

【事務局（中島）】 多分、すぐは出ないかもしれないので、次回は5月17日を検討してまして、そのときに正式に諮問という形になりますので、その間に詳しい意見等いただければというふうには思っております。もちろんこの場でいただきたいところはあるんですけども。それで6月の議事に案という形で出したいというふうには思っていますので、で、6月、7月でパブリックコメントをやって、9月、10月ぐらいには案を取っていければというふうには思っています。最終的にはことしの年内中に計画を策定したいというふうには思っていますので、ご協力いただければと思っております。

【鈴木会長】 資料の件ですけれど、この人身事故発生状況というのは自転車とかに限らずですか。

【事務局（中島）】 はい。こちらは自転車、車全部含んでということになっています。

【根岸委員】 ちょっといいですか。ちょっと全然観点が違う質問かもしれませんが、大学通りとかさくら通り、自転車道とか自転車レーン、あれだけ整備されているのに、相変わらず歩道を走りたがる人がやたら多いんですけど、あれ、何なんですかね。金かけて整備しても……。

【事務局（中島）】 多分さくら通りは、正直言って桜が邪魔で走りにくいというご意見、結構あるんですね。なので、歩道も整備されましたので、走っているのかなというふうには思います。

大学通りは、自転車レーンで一方通行なんです。渡れるところが頻繁にあればいいんですけど、なかなかそういうところがなくて、そうするとやはり歩道を逆走したりという方が多いと。その辺のデータは今回持ってなくて申しわけないんですけど、次回のときにまたちょっと、どれだけ歩道を自転車が走っているかという資料を出したいかなと思っていますけれども、相当数あります。ですので、トラブルとして市のほうに来るのは、大体歩道で接触の形が多いですね。

市としては置き看板を出しているんですけども、最初やったときよりは、少しは効果があるのかなと思いますけれど、なかなか決め手にはなっていないというのが本当に現状です。そういったところも含めて、今、東京都さんと協議をして、再整備の形をどうするかというところで検討しています。

【松本委員】 理由は自分でわかっているんです。大学通りの自転車レーンはちょっと斜めになっているんですね。こちら側にフラワーポットがあって、こちらは植木がずっと並んでいるんですけど、追い越そうとしても追い越せない幅で、すごく微妙な、ちょうど追い越せない幅みたいな感じなんですよ。で、斜めになっているので、お年寄りとか左のほうに避けて走っているんですけど、で、追い越してもらおうとしているんですけど、やっぱり恐怖があるんですよ、植木に引っかからないかとか。それだったら歩道のほうが広くて走りやすいから、そっこのほうに移っちゃえというような心理は、皆さん持っていると思います。

あとは、一方通行だということですよ。面倒くさいから歩道行っちゃえということだと思います。ですから、自転車道をもし整備されるのであれば、あのさくら通りと同じぐらいの並びで整備されるのであれば解決するんじゃないかなと思って。

【末吉委員】 今の関連なんですけれども、私は自転車に常に乗っている人間なので、幾つかありまして。他市とのアクセスを考慮した路線というのをを行うというふうに、この整備計画エリアの冒頭に書いてございます。もちろんこれは推進してってもらいたいんですけど、幾つかやっていく段階で、例えば学園通りをどうするか。学園通りと立川の接点というのは、幅が広がっているんですよ。マンションの北側のあたりから。今、立川は非常にしっかりしたナビマークと、太い青いナビを、ずっとつけてありますね。国立の学園通りは幅が狭くて、歩道が狭い。そういうことになると、同じナビマークで果たして、立川とつないでいくことができるのかどうか。そういう協議というのも同時にして行っていただきたいなというのが一つです。

それから関連なんですけれども、大学通りの双方通行に関しては、いろいろ私たち市民の間からも出ています。実際に今、指摘がございましたように、狭くて斜めになっていて、追い越ししにくくて一方通行であると。それが、今の幅でフラワーポットをとって、双方向になったら、じゃあ、追い越しができるかという逆に危険なんです。それで、実際にどうしていくかという、先ほどお話しになったように、自由にあっちこっち行けないからだという説があるわけですね。ならば、自転車を優先するのであるならば、例えば歩道橋のところ自転車が向こうに渡れる、東の人が駅のほうに行くには、西側の自転車道を走らなくちゃいけないわけです。それが面倒だから歩道を走っちゃうんです。ならば、自転車を優先するまちをつくっていくのであるならば、自転車が、東の人が西側に行ける、帰りにはそのまま帰ってこれる、そういうふうな形に自由に行き来できるだけの、自転車が向こうに渡れるというコースをつくってあげれば、それほど難しくはないと思うんです。

現に、今、さくら通りで私たち、非常に危険だと思っているのは、もちろん桜の根が出ているから

狭くなっていて、本来双方通行の車幅を十分に確保できていないにもかかわらず、双方通行になっているわけですよ。そうなってくると、これ、子どもを乗せているお母さんにとっては、危なくてしょうがないんです。むしろあそこは、計画どおりといったらおかしいですけど、前市長のときにそれを決めたわけですけども、今のガイドラインにあるように、一方通行にして、左側通行から右に行きたい人が渡りやすいような設計を道路にしたほうが、私は自転車が似合うまちかなと思います。

そこら辺の、もし諮問にしてこれを出すのであれば、議会で決まってしまったことだからって、大学通りのほうはもう東京都がやるぞということを言っているわけですけど、その大学通りの問題に関しても、そのまま双方通行になって、さくら通りと結節したとき、谷保に行くときにはどうするんだという問題が出てくるわけです。なぜかという、谷保に行くほうは、一方通行になるんです。自転車道路はどうしたって車道を走りますから。そのときに、右側から走ってきた自転車が、谷保の駅に行くとき、わざわざ左のほうに渡っていかなきゃいけないんです。今までどおりであれば、谷保に行く人は左側を走って、そのまま真っすぐに行けば済むわけですよ。それがネットワークのあり方だと、私たちは自転車倶楽部を運営しているんですけど、そういうふう考えています。

ネットワークのあり方というのは、何のためにやるかという、もちろん自転車の利便性というのも重要な課題だと思いますけれど、まずは安全に走る、自転車同士も安全に走る、自転車が車道を走るときにも確実に信号を守って走れる、そういう環境を道路上整えるのが、まず絶対的な基本だと思うんですよ。こっちは双方通行で、こっちは一方通行、そういう道路の二重の基準ができるというのは、極めてネットワークにとってはマイナスであろうと。

最後に私のほうで、このネットワークをつくっていく上でお願いしたいのは、先ほどもちょっとありましたように学園通りが立川と結びつくとき、車幅が広がっているの、ナビの形が変わる可能性があるわけですね。そういうことの統一性を持ってもらうと同時に、一番重要なことは車と自転車の混在の生活道路の中で、自動車の運転者にも、今、審議会の中で議論すべきことじゃないかもしれませんが、やはりどうしても車と自転車が共生するのであるならば、そのところで自動車のほうの責任分というの、非常に重くなってくると思うんです。例えば30キロゾーン、20キロゾーンも第三小学校のところ1カ所あります。私が見ていても、およそスピードを守っている車なんてありませんよ。ヨーロッパだったら一発でアウトですから、こういうところは。

警察のほうでどう取り締まるかというのは今後の問題もありますけれど、やはり自転車が走るということは、自動車との共存をそこで模索して、ナビをきちっと引いた上で、自動車のほうにもそれなりのしっかりした、責任を持った運転をするという指導をしていただかないと、先日開きました自転車の学習会の中でも、出てくる問題はそこなんです。道路は自転車と自動車と歩行者のものですから、混在の場合にはやはり自動車は30キロゾーン、20キロゾーンをしっかり守ってもらうという、それをぜひとも、立川警察さんにもかなり厳しく取り締まってもらって、意識を変えてもらいたい。そういうことでもって、初めて安全、安心とネットワークが機能する、自転車のまちになっていくんではないだろうか。

私はまだこの図面全部見てませんし、わかりませんが、今言える範囲ではそういうところを基本に据えて、ぜひ自転車道のネットワークの設定を進めていただきたいと切望しております。

以上でございます。

【事務局（中島）】 ありがとうございます。

やはり他市とのアクセスといいますか、今言われたような一連で整備していくというところは、や

はり必要だということで。立川市さんとは事前にお話が来ていて、立川市さんが先にナビマークを設置しますよということでは言われていて。そういった中で、道路幅が変わってくるというような問題もごございますけれども、連携をとりながら、よりわかりやすいような形のピクトグラムを考えていきたいと思っております。

それと大学通りの件につきましては、これも昔から、かなり前からいろいろなことが言われています。最初は自転車レーンを逆走するところから始まっていて、逆走が少なくなったと思ったら、今度は歩道を走行する人が増えてきているというところで、今、問題化しているというところがございます。やはり乗りづらい、通行しづらいということはもちろん言われるとおりで思っていますので、そういったところも含め、また各交差点の安全対策というところも必要だろうと思っております。さらに言わせていただければ、自転車利用者のマナーの向上というのも、当然必要だと思っておりますので、これはセットでやっていく必要があるだろうと思っております。

そういった中で、もう一つ言われたのが車の件ですけれども、今、交通安全の計画を、交通安全対策審議会という違う審議会なんですけれども、そちらのほうで検討しております。この自転車ネットワーク計画と合わせた形で、今、計画を考えておまして。相互の調整を図ってこうと考えております。委員おっしゃるとおりだと私も思っていますので、車のほうのマナー、啓発も十分必要だと思っております。その辺もほかの計画と合わせながらやっていきたいと、今、考えているところです。

【鈴木会長】 ほかにいかがですか。

私のほうからちょっと質問というか、意見と質問なんですけれど。今、いろいろご意見が出ているように、自転車道をつくったらいいということじゃないと思うんですよ。狭ければ使わないですし、路面の状況とかによっても使いづらければほかのところに逃げるわけですから、そうするとそのスペースというのは無駄になるわけですよ。今、その2メートルの自転車道を使わなかったら、自転車以外が使うわけじゃないですから、残りのところに歩行者と自転車が同時に行ってしまうわけですから、結局無駄になるような自転車道をつくって、でも法律的には自転車道ができればそこを通らなければいけないとなるので、本当だったら取り締まらなきゃいけないという。だから街路灯にもなっていないような状況になってしまうわけですから。

そういった、分離するという観点でつくって終わりということじゃないと思うので、そういったものをつくるということであれば、きちんと使われるようなものをつくらないといけないですし、安全面ですね、あと双方向同士が、交差点ができちゃうと思っておりますので、交差点自体もかなり難しいと思っておりますけれども、そういったことも考えなければいけないと思っております。

2メートルは、道路構造面では2メートルでいいと言っていますが、2メートルでは使いづらいというのも自転車に乗っていれば誰でも、すれ違えないし、さくら通りでも皆さん、片方とまったりとかして、譲り合って双方向で何とかやっていますけれども、快適にすれ違っているわけではないですから、本当に自転車に乗っている方の立場からというか、利用のしやすさからいって、双方向のものをつくれれば便利かという、それだけじゃないと、末吉委員がおっしゃったとおりで思っています。あと事故の面も、双方向での事故というのはかなり多いですから、そういうことをわかった上で走っていないといけないということで、そういったことの周知も必要かなと思うのと。

あとネットワークの、今回、図を出していただいて、主要幹線道路に半径500メートル以内でアクセスできる範囲の図を出していただいているんですけど、これは主要幹線道路があって、ここに500メートル以内でアクセスできる人たちの利用を見込んで、アクセス路線を抽出するという地図

を出されているのかなと思うんですが、実際、アクセス路線というのはそういう感じではあまりないのかなという気がしていて。結局だから、幅員でつけられるところは選んだけれども、っていうことだと思うんですよ。

そうすると、じゃあ、そういったところでない人たちは、自転車を使わないということなのか、それともそういう人たちも使うけれども、引くところがないので引かないとなると、結局今までとそんなに変わらない状況になるので、そういった人たちが自転車を乗りやすくなるように、何ていうんですかね、場所を、狭いようなところでもここは自転車を通りますよということを示すものをつくるというコンセプトなのか、そうじゃないのか、何ていうんですかね、このネットワークは何を目指しているのかというところが、ちょっと曖昧な感じがするんですね。特に500メートルみたいな図を出されると、こういったところの人たちが使うことを想定しているのかなと思うと、わざとこれを選んでいるわけでもないのかなということなので、抽出路線ですね、先ほどもちょっとありましたけれども、道路交通法上の、これはピクトグラムがついていようが、ついていまいが、車道を走るようになるわけですから、車側に知らせるという意味でもつけるべきところにはつけたほうが良いと思います。次に出されるまで、どれぐらいその抽出路線が増やせるのかわかりませんが、もう少し。先ほどもちょっとあったシェアサイクルの話でも、子ども乗せ自転車も貸すかもとおっしゃっていましたが、そういった方たちが結構走るとなると、相当危ないと思います。

そういったシェアサイクルなどで自転車の利用を増やす、増えていくということを想定されるのであれば、より安全に走れるように、きちんとルールがわかるような、左側通行を示すようなピクトグラムをもっと増やすとか、そういったことで、今回抽出している路線以上に、もう少し安全に配慮した工夫が必要なのかなと思うんですけども。特に日野バイパスあたりとかがあまりないというのもわかりますけれども、抽出した路線について、もう少し検討されていたところがあるのかどうかお伺いしたい。

【事務局（中島）】 安全対策については、おっしゃるとおり、本当に2メートルだったらいいか、いや、3メートルやっぱり必要だというような検討というのは、必要だろうと思っています。ただ、どうしても物理的な問題もあるので、なかなか走行空間を確保するというのは、課題があるのかなというふうには思っております。

そういった中で、車道混在のピクトグラムですけども、自転車は車の仲間ですよというところの啓蒙も含めた中で引いていると、もう一つは、市としてこの第I期の中でどれだけできるのかということもあって、そういった中での位置、本数ということもございます。実際問題、もっと引いておきたいところはあるんですけども、なかなか、南部地域で、路側線がきちんと引かれて4メートル以上あるような道路は本当に少ないんですね。ほぼ限られてくるようなことで。結局そういうことがあって、コミュニティバスも走ることができないというところもあります。

今度素案ができるまでに少し、また増やすことができるかどうか検討したいと思っております。ただ、全然やらないということではなくて、皆さんまたご意見があれば、ここはどうなんだ、そこはあったほうが良いというようなご意見があれば、さらに加えていきたいというふうには考えています。

【高瀬委員】 大学通りについては、他の委員の意見もありますが、国立市議会のほうで双方向というのがまず出ましたので、それが可能かどうかというところは、我々としては、行政としてはやっていけなくちゃいけないところだなと思っております。これは我々だけじゃなくて、国立市さん、それを交通を管理する警視庁さん含め、どういう形態でいけばいいのかというのは、協議を始めたところ

ろなので。

全国的に見ても、マニュアルとかで示されていますが、自転車道の一方通行というのは、まだないのかなというところも。この間の16号バイパス、相模原のほう、あそこら辺も両方向
広幅員の道路にあつては、自由に反対側に行くというのはなかなか難しいということもあつて、そういうところについてはやはり、自転車も両方向というのが、今、多いのかなと感じているところですね。先ほどの2メートルの幅員の話もございますので、どういう形が一番いいのかというのは今、模索中です。

【末吉委員】 実際にも、あそこ行って見てみたんですけど、両通行の場合に、例えば4メートルぐらいとって真ん中に白線を引くという、去年でしたか、おとしの3月3日に発表された新しいガイドラインでは、幅員をたっぷりとった上で、真ん中に白い線を引いて、左右路分離するという提言もなされているわけですよ。

もう一つ、今、お話がありましたように主要道路の長い道路ですと、なかなか向こうに行くというのは難しいと思うんですよ。でも生活道路に近い大学通り、私はいつもそう言っているんですけど、大学通りは左右から車が交錯してくる接点がありますから、そのガイドラインを読んでも「ある一定距離」という抽象的な表現はしているんですけども、かなりの距離に渡って自転車が単独で走っていける一定の距離を確保した場合には、相互通行を可とするというふうに描いてあるんですけども、それが大学通りとかさくら通りの場合、本当に該当するのかなというのが、非常に疑問なんですね。そこのところでもう一つは、先ほどお話ししましたように、その道路だけでつくられている自転車道路であればいいんですけど、大学通りが終わった瞬間から、突然一方通行になっていくわけですよ。谷保のほうに行くとき。さくら通りに関しても、今度新しくつながる府中からの道との関係、立川につながっていく段階で、双方通行になるんだろうかという疑問も、私はすごく思っています。

今、委員がおっしゃっていますように、自転車が長い距離を移動するという目的の場合には、双方通行でかなり車幅をとって、車道を少しでも狭くして、道路的には自転車と自動車が分離した上で使われているというケースは、私もよく見るんですけども、どうも今の大学通りの場合には、ちょっとその例とは該当しにくいんじゃないかなという疑問は、率直に言って感じております。

【高瀬委員】 とはいっても、そこに住まわれている方とかのご意見というのは、やっぱり我々としては一番なのかなというところもございますので、そこをしっかりと。

【末吉委員】 もう十分に議論していただければ。議会のほうはああいうふうに決めて、全会一致ということだったもんですから、私たちは、え？ と思ったんですけど。その辺、いろいろ議員の方に聞いても、本当に自転車乗っているのかなという、ぜひ一度自転車に乗って生活をしてみて、大学通りを使ってみたらどうですかということ、私もちょっと皮肉を込めて議員の方にお話ししたんですけどね。

【鈴木会長】 交差点が多いというのは、双方向の自転車道をつくって、向いているのは交差点が少ないところだというふうに言われているので、そういう意味でいうと大学通りは交差点がかなり多いですから、左右から出てくる。その交差点のつくり方は、相当大事になってくると思います。それをちゃんとやらないと、多分事故が減らないというか、危ない目に遭う方が多いんじゃないかと思うので、そのあたりをきちんとしていただくのが一番、双方向でつくっていくのだったら、もうそこを一番気をつけていただくことになるかなと思います。今回の事故の資料も、自転車とか全部入っている、あまりわからないところはありますけれども、やっぱりこうやって自転車、幹線で走らせた

とき、左右から出てくる車との事故というのは、事故に至らない、ヒヤリハットを含めると相当ありますから、そういった意味でも、交差点とかも、デザインというんですかね。今回、路線を抽出しているところまでですけど、ネットワーク計画の中にはそういった模範的なのとか、典型的なデザインみたいなものまで入れるんですか。それとも路線抽出までですか。

【事務局（中島）】 ある一定のデザインを示していきたいというふうには考えていますので、今度の素案のときには、その辺ちょっと考えていきたいと思いますので、またその中で、皆さん委員の方にご意見いただければというふうに考えております。

【鈴木会長】 ありがとうございます。

ほか、何かいかがでしょうか。

【末吉委員】 生活道路に対するナビマークをどうするかというのは、私、京都に行って見たときにも、結構実験とはいえ、やってるもんだなと思ったのは、ものすごく狭い道路に両方描いてあるんですよ、ナビを。そこまでやってみようということなんです、京都市の場合。自転車のまちづくりということを考えた段階で。ですから、そういうところもできたら、段階的にでもいいんですけど、やはり調査して、例えば母親が幼稚園に子どもを連れていくことが多いような道路では、でき得る限り、親子を守るナビというようなことで誘導していくと。そういうのが生活道路の中にも結構必要なんじゃないかなというふうに思いますね。その辺は今後の課題として、素案でぜひ見せていただきたいと思うんですけど。

【事務局（中島）】 本来であれば、全部路線でやりたいぐらいの思いはあるんですけども、皆さんご存じのように、道路事情というか、道路のアスファルト一つとっても結構、クラックが入ってあまり好ましくないような状態の路線も多くてですね。その辺も合わせて、整備をしていかないといけないのかなというふうに思っています。そういう中でちょっと苦労しながら、この路線は選んでいるというふうにご理解いただければ、大変助かるんですが。

そうはいつても、ここは必要だろうというところは当然あると思いますので、またご意見をいただければと思います。

【鈴木会長】 どこに向けての計画かということだと思えますよ。10年たつ間にその道路に工事が入る可能性があるとしたら、今はだめかもしれない道路でも、引ける可能性があるわけですよ。だから計画として出しておけば、その道路を工事するときに、ここは指定されているということで入れやすくなると思うんですけど、今クラックが入っているから入れていないというのだったら、計画に入ってこなくなるので、その工事のときにも、ないことになるわけですよ。

将来的にこうしたいというものを示すのが計画なのであれば、そういった道路事情というより、どういうところを通ってほしいという意味で、ある程度理想的なものを示すべきだと思いますし、それで、今は道路が工事する予定がないので、短期的にはこれぐらい整備しますよという示し方をしたほうがいいと思うので、セットアップ計画として出す、しかも10年ぐらいの計画でスタートするのであれば、もう少し理想を掲げて、先ほどご意見もあったように、シェアサイクルの話もあったように、こういう人だって今後使うんだというのがあったら、そういう人たちが走れるようなところをちゃんと確保するんだという意味合いで、例えば狭いところにも引くというコンセプトで路線を選定したという、何か10年後に向けての根拠というんですかね、そういうのがもうちょっとあった上で選んだほうが説明しやすいかなというふうには思いますので、ネットワーク計画の基本的な考え方というのを示していただいていますけれども、そういったところも含めた考え方をもう少し事前に書いておい

ていただいたほうがいいかなと。

【事務局（中島）】 道路整備をしないから、ネットワーク計画に載せないんだということでは、ちょっと私の言い方が悪かったのかもしれませんが、そういうことではないですので。あくまでもネットワークはネットワークで考えて、その上道路整備も必要であれば、やはりそこはまた別の計画がございますので、そちらのほうに反映していきたいというふうには思います。

【鈴木会長】 ありがとうございます。

ほかにないですか。

【松本委員】 全然関係ない話題だと思うんですが、済みません、自転車道を歩いちゃう人がいるじゃないですか。この自転車ネットワーク計画は、そういったものにも相当影響はあるような感じなんではないでしょうか。

【事務局（中島）】 ご存じのとおり、これから桜が咲きますと、うちのほうも交通のほうで、歩かないでくださいということでやるんですけども、なかなかね、この1週間、2週間は皆さん、もう堂々と歩きますので。やはりそういったところもネットワーク計画なり、交通安全計画の中にちょっと入れていきたいなというふうには考えています。

【鈴木会長】 わかりました。

ほかにいかがでしょうか。

じゃ、こちらは次回また、出すという形でよろしいでしょうか。

【事務局（中島）】 はい。今回は諮問という形で、素案を出させていただければと考えています。

【鈴木会長】 はい。わかりました。

じゃあ、その他は、次回の審議内容についてということですが。

【事務局（長谷川）】 既にお伝えのとおり、今回は諮問がメインの議題でございます。

次回の日程につきましては、済みません、すぐ明示できず恐縮ですが、5月中旬ごろということで考えております。なるべく早い段階でご連絡させていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

事務局からは以上でございます。

それではないようですので、これで第2回審議会を閉会いたします。ありがとうございました。

— 了 —