

### 第3回 大田区自転車等駐車対策協議会 議事録要旨

日 時：平成21年12月16日（水）午後2時から4時

会 場：大田区立消費者生活センター2階 講座室

出席者：屋井会長、福田副会長、樋口副会長、小林委員、坂本委員、島村委員、  
小野澤委員、渡邊委員、山下委員、岸川委員、飯田委員、松原委員、遠藤委員、  
宮澤委員、藤田委員、関委員、中村委員、秋山委員

都市基盤整備部長 これより平成21年度第3回大田区自転車等駐車対策協議会を開催いたします。屋井会長、よろしくお願いいたします。

会長 年末で大変お忙しい中、どうもありがとうございます。  
本日は第3回の協議会です。それでは、「協議会のスケジュール（案）」について、事務局より説明をお願いします。

#### 【資料1 説明】

事務局 「協議会のスケジュール（案）」はあくまでも事務局案ですので議論の進め方によっては、各回の検討内容も変化してくると思います。

平成22年6月に予定されている第6回、「はしる」の議題の際には、屋井会長にアドバイス等をいただければと思います。

会長 今ご説明のありました「スケジュール（案）」について、ご意見はありますでしょうか。先ほどの説明では、私にどこかの回でプレゼンテーションをする機会をいただける、ことでよろしいでしょうか。

事務局 「はしる」について議論される第6回か、もしくはそれ以前の回にぜひお願いいたします。

会長 了解しました。皆さんも「提案したい」、「プレゼンテーションしたい」などありましたらぜひお願いいたします。

特にご意見がなければ、当面このスケジュールで進め、適時、必要に応じて変更することを踏まえていくかと思っております。

続きまして、「自転車利用に関するアンケート調査結果の概要」について、事務局より説明をお願いします。

#### 【資料2 説明】

事務局 引き続き、「計画の位置づけと理念について」、ご説明します。

### 【資料3 説明】

会長 協議会の議論に対して大変参考になる説明でした。説明の最後に、今回の協議会で議論していただきたい事項が三点ありました（①自転車はどう位置づけるか、②基本理念、③基本方針）。これを頭の片隅に置きながら議論を進めてまいりたいと思います。

これから協議に入ります。ご意見をいただきたいと思います。

副会長 東京工業大学までのルートについてご説明がありました。池上には教職員宿舎があり、大学まで実際に自転車で通勤している先生が何人もいます。

また、大田区と他区の自転車の利用状況の説明がありました。これによると、代表交通手段として自転車を選択している人数が大田区と足立区において顕著に多いとのことでしたが、この数字は「居住箇所と通勤・通学先ともに大田区内の自転車利用者数」なのか、それとも「区外へ通勤・通学をしている方も含まれている」のかお聞きしたい。

事務局 このデータの出典は、平成12年実施の国勢調査であり、「大田区に在住の通勤・通学者」についての利用交通手段の集計になっています。

例えば、品川区、世田谷区等に通勤・通学している方も含まれていません。

副会長 数字が示唆しているのは、駅前の駐車場整備もクローズアップされるのですが、同時に自転車ネットワーク整備等に対する需要もあることを示しているといえます。人口は大田区より世田谷区の方が多いが、自転車の利用者数は大田区の方が多い。これは大田区の自転車利用の特徴の一つといえます。

会長 今の説明によると、大田区は端末交通手段としての自転車利用は多くないことになりましたが、この国勢調査の結果は実数でしょうか。グラフでは約16,000人程度と見えますが、自転車利用実態調査と整合はとれていますか。

事務局 大田区全体の数字は把握していませんが、蒲田駅だけで平日朝の段階で約10,000台の自転車が集中しています。

会長 わかりました。他にいかがでしょうか。

委員 大田区民のうち、自転車を代表交通手段として利用する方の数は58,578人ですが、このうち区内に駐車、区外に駐車しているかは把握していますか。

例えば、区内に 40,000 人が駐車すると残りの約 18,000 人は区外に駐車している計算になります。つまり大田区民 18,000 人の自転車利用が区外に影響を与え、逆に区外からの自転車利用者が大田区に影響を与えていることになります。

事務局  
会長  
細かいデータについては、確認したうえで後ほどご報告いたします。  
国勢調査や区民意識調査では、「日ごろ、主にどのような交通手段を利用していますか」という聞き方なので、毎日自転車を利用している場合は反映されるが、相対的に頻度が少ない交通手段は、ここでは反映されていません。駅までのアクセス交通手段についても同様です。

駐車場所も、例えば週に 3 回を路上に停める、週に 2 回は駐輪場に停める、この場合は「主な駐車場所は路上」となります。比較的頻度の少ない利用状況は反映されません。このあたりを注意して数字を捉える必要があります。

事務局  
区民意識調査は、区民全体を対象としており、特定の対象に絞っていません。そのため、概要として捉えていただきたい。

対象を絞った調査としては、【事前配布資料 2-14】に、自転車等放置者対象ヒアリング調査の結果を載せてあります。

実際に放置した方を対象としたヒアリング形式による調査です。

委員  
事務局の説明を聞いて、自転車は大田区民にとって生活必需品であるために、自転車の需要を抑制することは難しいと感じました。

最近、雪が谷大塚駅周辺で放置禁止区域を拡大する通知を目にしました。放置禁止区域内では放置はあまり見かけませんが、周辺に放置自転車が移動する感じがします。放置問題の抜本的な解決は難しいと感じました。

また、自転車の走行ルートを設定する案が出ました。とても斬新な案で、関心も強いです。ただ大田区は狭い道が多く、車椅子やベビーカー等の安全を確保することも同時に必要であると思います。

会長  
事務局  
今の意見に事務局はどのようにお考えですか。

放置禁止区域の周辺に放置自転車が広がっていく問題には頭を痛めています。放置禁止区域を広げていけばいくほど、撤去の規模も大きくなります。ただし、放置が拡散して、駅前放置の密度は薄くなります。

一方で、放置禁止区域を設定しないと駅前に大量の自転車を招くことになり、歩きにくい環境になってしまいます。そのような理由でやむなく放置禁止区域を設定しています。つまり、「駅前への自転車の過度な集中を防ぐこと」と「撤去の規模の拡大」のバランスが非常に難しいと感じています。

足立区では個人宅の軒先に駐輪場を設置している事例もあり、短時間駐車は大田区でも検討していければと思います。実現すれば大きな駐輪場を多く設置しなくても対応できるのではないかと検討しています。

大田区民の自転車利用状況データが確認できましたのでご報告します。

事務局 先ほど、自転車のみで通勤・通学する大田区民が 58,578 人いると報告しましたが、そのうち 92%にあたる 54,141 人が大田区内を目的地として自転車で通勤・通学しています。区外への通勤・通学は残りの 8%です。

また、鉄道駅のアクセス交通手段として自転車を利用する方は 15,528 人です。そのうち 25%にあたる 3,873 人は区内を目的地としています。鉄道を利用する方は比較的区外への移動が多いことがわかります。区内へ通勤・通学する方の多くは自転車で直接目的地まで行っている結果になります。

会長 国勢調査の場合、代表交通手段を鉄道と回答している方に対して同時に（端末）アクセス交通手段も質問しているのでしょうか。代表交通手段と端末交通手段の自転車利用者数に大きな数字の開きがあります。

例えば通勤の場合、郊外部では駅まで自転車でアクセスし、電車に乗っていく人の方が多いと思います。大田区は都心部なので、その傾向が当てはまるとはいえないが、大田区でも自転車と電車を利用して通勤する方は多いと思います。ですから本当にこのバランスでいいのか、気になります。

国勢調査は代表交通手段しか質問していないのではないのでしょうか。バスや徒歩等、他のアクセス交通手段についても同様に、大田区民の実際と整合が取れているのか、そういったチェックもしていただければと思います。

事務局 そういったデータがありましたら、今後報告したいと思います。

会長 【資料 2】の 18 枚目、「利用促進を進める上での課題」内で、利用促進反対派の特徴が紹介されています。この数字は、17 枚目の「自転車利用推進について」の質問に、「とても反対」もしくは「やや反対」と回答した 8%を分母とした割合ですか。

事務局 その通りです。この 8%を「利用推進反対派」としています。

会長 この 8%は何人ですか。

事務局 100 人弱です。

会長 わかりました。

事務局 【事前配布資料 3-1】に「検討事項のイメージ」として事務局より大枠を書かせていただきました。また、参考として【事前配布資料 3-3-1】以

降に、「他都市の自転車に関する総合計画の概要」をまとめました。

福岡市では、「はしる」、「とめる」、「いかす」、「まもる」という柱があり、この施策体系が事務局の考え方と近いと思います。

事務局案では「とめる」、「はしる」、「まもる」を柱に施策を体系付けてみました。今回は「計画の基本理念」や「計画の方針」について皆さんの意見をお伺いし、次回までに整理してご報告できればと思います。

委員

「はしる」について発言します。先ほどの説明で、東京工業大学までの各ルートによる時間や費用等の比較がありました。

夏の夕方に呑川の脇を歩くと、風が吹いてさわやかに感じます。まさに「風の道」といえます。また、大田区では「呑川緑道軸構想」と、川の両脇を緑道にする計画を進めています。呑川は大田区の中央を横断していることもあり、自転車を利用して大田区の各地に向かうのに便利な動線だと思います。

つまり、呑川の河川敷は自転車の走行空間として地理的条件や快適性において適していると考えます。「呑川緑道軸構想」には自転車の走行についても考慮されているのでしょうか。

事務局

「呑川緑道軸構想」は私ども都市基盤整備部で、自転車が走行する道路も担当していますので、両者をまちづくりの中で同時に考えられればと思っています。

また、「商店街をつなぐルート。自転車で走行するとこんなお店を発見できます」など、目的に応じたルートを設定できればと思います。車の交通との交錯を避けるように目的地に行くルートが好ましいと考えます。その中に例えば寺社巡りなどの散策ルートや、買い物ルートといった切り口で考えていくことも一つの案だと思います。

会長

「国土形成計画」が上位にある「首都圏広域地方計画」では、「水と緑の広域ネットワークと作ろうではないか」との記述もあります。また、今お話に出た「風の道」という考えも入っています。東京都でも、大田区でもそういったことを考えていることで、連携が図られていくと思います。

もともと自転車はこうした計画に入っていませんでした。また自転車と公園は相容れない部分がありまして、公園の中は自転車走行禁止が原則であるし、大きな公園でも一部の通路のみ走行可もあります。どこでも走行していい公園はありません。

緑道の場合でも、自転車を走行させるにはルールが必要になります。

緑の豊かな呑川緑道軸に、環境にいい自転車を走らせればいいという単純な話ではありません。そういったこともこの協議会の中でしっかり

と議論をしていきたい。それなりの整理をした中で、自転車をどう位置づけていくか決まってくると思います。

私は緑道に自転車を走行させることには賛成です。しかし、走らせ方を考えていくことが必要です。呑川の側道は基本的に車道ですので、自転車と車または歩行者が仲良く使っていくルールが出来ればよいと思います。

そういった事例でヨーロッパでは「シェアード・スペース」があります。

また、サンフランシスコの「マーケット・ストリート」と呼ばれるメイン通りがありますが、そこでは自転車と自動車と仲良く走れる「シェアード・レーン」と呼ばれる通行帯があります。自転車レーンを設けずに、自転車と自動車と一緒に走ることとなります。自動車はスピードを落として走ることとなります。このような幹線道路でも「ロード・ダイエット」と呼ばれる、自動車の走行スペースを減らしてLRTを走らせることもしています。

呑川はこれらの例とレベルが違いますが、十分に自動車と自転車が共有できると思います。多摩川も同様で、河川空間は自転車の走行空間として好都合なので、ネットワークの軸として重要な空間だと思います。

「とめる」、「はしる」、「まもる」のは方針ですよ。手段より対象を表現している優しい言葉です。この対象にどのように対応していくかという手段が下にぶら下がっていきます。例えば、「自転車ネットワークを作ろう」とは「はしる」対象にどう対応していくかという手段であります。

基本理念はさらに上位にあり、【事前配布資料 3-1】では「ルールを守った適正利用を基本に利用促進・環境の整備」のたたき台が書かれています。これを参考に自転車利用者あるいは区民の方に浸透や共有してもらえるような言葉を考えていきましょう。

委員

【資料 3】の「利用促進を進める上での課題」の説明では、反対派は8%で100人弱でした。そのうち63%が自転車を利用していないとのことでした。また、78%が利用者のマナーが悪いと感じています。

私は、自動車を運転しますが、自転車利用者のマナーの悪さを感じます。

特に、照明が点灯しない自転車が当たり前に走る場面を良く見かけます。夜間はちょっとした路地に入ると真っ暗になります。そこで突然1m位先に無灯火の自転車が現れると、お互いびっくりしてしまうことがあります。

利用者のマナーが悪いと感じている人が現状は 78%ですが、この数字が今後増えてしまうのではないかと懸念があります。「はしる」、「まもる」点に関して、マナーの悪さには人命が懸かっていますので、「とめる」スペースの確保とともにもう少し取り上げてほしいのではと思います。

自転車の走行空間を確保すると同時に、自転車利用者のマナーに対する啓蒙、啓発活動についても行政として対策を講じていくべきだと思います。最近、放置自転車よりも走行中の自転車のマナーの悪さのほうが怖いと感じます。

事務局

【事前配布資料 2-12】で、一番認知度が高い交通法規は「前照灯、尾灯の付帯義務」です。法規を知っているが、点灯しない方が多いのです。

前照灯はダイナモで発電するのでうるさかったり重くなったりで敬遠されてしまうと思います。今は重さに関係なく点灯するLEDが普及してきたこともあり、そうした意識改善を図っていくと効果があると認識しています。高齢者には「バッグ等に反射テープをつけてください」とお願いしています。光が当たると反射して相手から可視されやすいからです。自転車利用者にも「ライトをつけてください」とお願いしていかなければなりません。

【事前配布資料 2-13】では、「警察による罰則を強化することについて」の賛否を尋ねています。自転車を利用しない人の 70%位、また自転車を利用する人の 37%が賛成をしています。規則に対して「わかってはいるけど守らない」のが実態と認識をしています。規則をわかっている方には、もう少しうまく啓発すればいいと思います。

また、所有している自転車のうち電動アシスト自転車の比率が 10%であり、結構普及してきています。今後技術の進歩によって自転車の利用のされ方が変わってくると思います。

「わかってはいるけど守らない」ことに対して警察と連携をとりながら啓発をしていきたいと思っています。

会長

無灯火の自転車には従前から警察がきちんと対応してきた印象はありましたが、最近は数が増え過ぎているため対処しきれないのでしょうか。

以前は、無灯火の自転車利用者に対して警察が注意をして、場合によっては「あなたの自転車ですか」と尋ねられたりしました。

そのためきちんとライトをつけなければならないとの意識が浸透していました。地域差があると思いますが、いかがでしょうか。

委員

警察も相当の努力をしなければならないと認識はしています。しかし

警察だけでの対応は難しいと感じます。委員の皆様のみでなく、町会や区民一人ひとりの協力を得る必要があります。

蒲田警察署管内で今年の昨日までの交通事故の件数が 825 件の人身事故がありました。そのうち自転車利用者が当事者となったのは 446 件です。人身事故の 54%が自転車絡みになっています。さらにその中で自転車同士や自転車単独、自転車と歩行者の事故は 145 件あります。

そうした実状から警察としては、自転車対策を重要な問題と捉えています。並進や無灯火、二人乗りに対しては注意をしていますが、そのときだけ守ります。警察がいるところでは守ります。つまり「いたちごっこ」です。

私の個人的な意見ですが、いまさら大人に注意を喚起してもなかなか守ってくれないと思います。ですから小中学生のころから教育していくことが重要です。事故に一度遭った人は気をつけるでしょうが。

私どもも自転車利用者のマナーについてはまだ悩んでいるところです。皆さんからご意見をいただければ私どもも学んで力を入れようと思います。

委員 警察の前では無灯火をしない利用者が多いということでしたが、私が見る限りでは、交番の前を無灯火で走っていても黙っている警察官がいます。警察でも地域でも、目の前を無灯火で走る人には注意しなければならない。

事務局 警察が指導しているおかげで法規の認知度が高いと思っております。

委員 マナーの関係でお願いが一つあります。私どもも会社、学校、保育園や幼稚園等で安全教育等を実施しておりますが、なかなかそれだけでは手が回らないのが実状です。

各家庭で責任を持っていただきたい。私どもも行政的な指導は行いますが、マナーの基本は親が教育することではないでしょうか。親が子供にしつけをしていないのに、家庭外へ指導を求めることが問題の一つであると思います。基本的な指導は家庭でしていただきたい、のが私の考えです。

大森警察署管内の人身事故は約 500 件ですが、自転車絡みが約 50%を占めています。昨日は、母親に同乗していた子どもが自転車転倒のため意識不明となる痛ましい事故が発生しています。自転車のマナー啓発は各家庭にもお願いしたいと思っています。マナーを守るためにいろいろな方策が考えられますが、まずは気づいた人からの声掛けが重要だと思います。声を掛けないで「他人にお任せ」では、うまくいかないと思います。



副会長 警察の方の意見には私も同意見です。また、「とめる」「まもる」についてですが、自宅に駐輪スペースがある方の割合はどれくらいでしょうか。

事務局 調査はしていません。

副会長 しっかりと自宅での駐輪をすることが原点であると思います。警察の方がおっしゃったように、子供に自転車を買ってあげたときに、駐輪スペースを用意して「道路に出るときは気をつけなさい」などと教育をする。そうすれば駅前や商店街での駐輪もきちんと守ると思います。これがルール原点だと思います。このあたりは警察の方と同意見です。

ライトをつけることも自転車を買った瞬間に教えることが出来ればいいと思います。商店街などの受け入れる側にも、ルールを守らせなければならぬ意識が育まれると思います。

「はしる」については、大田区は足立区と並び代表交通手段として自転車の利用者が多い結果に対して、「大田区が温暖化対策に協力をしている」と胸を張っていいし、そういった主張もしてもいいのではないのでしょうか。

会長 論点としてはかなりはっきりしてきました。「はしる」は議論に上がり、ぜひ推進して欲しいということでした。「まもる」については、今回の事務局提案では駐輪マナーは勿論のこと、走行マナーについても触れています。

駐輪マナーが対応は容易です。とめる方に対して注意すればいいのですから。駐車する方に対しての啓発はこれまで何十年も行われてきています。

しかし、今回の「まもる」はそれだけでなく、「はしる」ことに対してのルールなので、警察がいくら啓発、指導をしても限界があります。またルールを知っていても守らない人がいます。この問題には協議会としても総力で立ち向かわなくてはならないテーマだと思います。

ここで一点申し上げておきたいのは、区民意識調査は約3割の回収率です。「興味がない」または「忙しい」などの理由で、約7割の方が回答をしていない。こうした無回答の人達は、もしかしたらルールを知らないかもしれない。そうした人達を含めると、認知度は下がるかもしれません。

それこそ小学生のころからマナーを教えてあげなければならない。

「みんなルールを知っているのに、守らない」と思うのは早計かもしれません。小学生のころからマナーを教えることは重要で、継続的にルールを知ってもらう機会を警察だけではなくて、行政や町会等との連携

でシステマティックに実施していければと思います。そこまで踏み込んで、今回「まもる」に対して提案して進めていけるのであれば、建設的なことと思います。

ここまでが、いろいろなご意見やご指摘をいただいたうえでの方向性ではないかと思います。

事務局

ルールを守ることにに関して、大森警察署とトラック協会の協力で「スケアード・ストレイト」と呼ばれる、スタントマンによる自転車と車の衝突シーンや自転車同士の衝突シーンの実演をして、子供たちに「恐怖の直視」の実体験をしてもらう機会を設けました。

子供たちが「間違っただけでは危険だが、正しい乗り方をすれば安全である」という比較が出来ます。子供たちに実感を通して理解してもらえます。

委員

先ほど警察からお話のあった、「わかっているけど守らない」ことによる事故を実体験で学んでもらう。自転車に乗っている人が車に衝突することによって10mも飛ばされることを目の前で子供たちに見せてあげることによって交通安全の重要性を認識してもらいます。このような講習を区の協力をいただいて学校で実施しています。今年で3回目になります。

また、トラック協会の話が出ましたが、トラックは大田区内の道路を使用しているので、安全教育に協力しています。

事務局

ここで「スケアード・ストレイト」の一部をご紹介します。

#### 【スケアード・ストレイトの映像紹介】

会長

大変迫力のある映像を見させていただきました。今後も継続的に実施していく予定はあるのですか。

事務局

予算計上をさせていただいています。

会長

たいへん結構なことだと思います。映像を見せるだけでも迫力があると思います。他にいかがでしょうか。

委員

計画の方針で、3つの柱を紹介させていただきました。その中で福岡市の方針が参考になるというお話がありました。

大田区は将来観光政策も含めて羽田空港の国際化により、海外の方が区内を訪れる機会が増えると思います。またエコの観点からも、将来を考えレンタサイクルの導入を提案していただければと思います。これにより、効率の良い区内の移動が果たされると思います。範囲を広げると大変でしょうが。

「福岡市自転車利用総合計画」でも「自転車共用システムの導入」と

事務局  
会長

書かれています。大田区ではいかがでしょうか。

事例を集めて紹介したいと思います。

福岡市は日本一放置自転車が多い時期がありまして、それを減らすことが至上命題でした。

【資料 3-3】のような平成 10 年代の計画も参考とすることは重要ですが、近年、法令の改正等により状況が変わっています。これから作る計画についてはそれを超えて新しいものを考えていく必要があります。

近年は地球温暖化防止の観点から自転車利用を促進しようと大きな政策の方向になっています。例えば「交通基本法」という立法の審議の中に自転車も位置づけられるかもしれません。ただし、どれだけの二酸化炭素が減らせるのか効果に疑問もあります。

また、自転車利用促進に区民の 8%の方が反対をしています。自転車を手放しでどんどん増やせばいいものではありません。

利用する側にもそれなりの責任があって、弱者である歩行者や高齢者や車椅子利用者の安全を確保するうえで自転車を位置づけていくことが明解でなければなりません。そのあたりも含めてバランスよく考えなければなりません。「環境問題の解決」イコール「自転車利用の促進」の考えについて容易には賛成できません。以上は私の意見であります。

今後、協議会の中で様々な方向性を議論して、一定のところに落ち着いてそれが結果的に基本理念になると思います。基本理念はすぐ決まるものではありません。もう少し議論する中で理念が定まっていくことになるでしょう。

今日事務局よりご提案していただいた計画の方針は、クリアになっているところがあります。「とめる」、「はしる」、「まもる」等の方針をどのように具体化して、最終的に理念や目的に結び付けていくか、になるかと思えます。

「とめる」、「はしる」、「まもる」方針の設定は、ご了解をいただければ今後これをベースに議論していただくことにはなりますがいかがでしょうか。

(異議なしの声)

会長

ご了解をいただけたことでこれをベースに今後さらに検討していきます。

基本理念についてはあまり議論できませんでしたが、今後の議論を踏まえ、バランスのとれた理念が作られると思います。

事務局 施策の方向性については、テーマをしぼり、集中して議論していきたいと思います。

会長 了解しました。委員の皆様からも紹介したいことがあれば事務局に連絡いただければと思います。それでは次回の日程について説明をお願いします。

事務局 1月26日に、他の自治体の事例を視察したいと思います。

#### 【視察計画案の説明】

事務局 第4回の協議会は2月17日、水曜日の14時から16時までの日程でいかがでしょうか。

(異議なしの声)

会長 ありがとうございます。本日の議事を終了し、進行を事務局に戻します。

都市基盤整備部長 本日は、大田区自転車対策につきましてご協議いただきましてありがとうございました。これをもちまして、第3回協議会を終了いたします。