

## 第 8 回 大田区自転車等駐車対策協議会 議事録要旨

日 時：平成 22 年 9 月 24 日（金）午前 10 時から正午

会 場：大田区役所 2 階 201・202 会議室

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（代理齋藤）委員、小野澤委員、三澤委員、根津委員、磯部委員、小沼委員、松本委員、松原委員、遠藤委員、藤田委員、関委員、中村委員、秋山委員

都市基盤 これより第 8 回大田区自転車等駐車対策協議会を開催いたします。

整備部長 早速、次第にしたがって議事を進めていただくところでございますが、このほど委員の交代がございましたのでご紹介いたします。

警視庁 蒲田警察署 交通課長 小沼進一委員です。

それでは、小沼委員、自己紹介をお願いいたします。

委員 （委員自己紹介）

都市基盤 ありがとうございます。それでは、議事に移りたいと思います。屋井会長、よろしく願いいたします。

会長 それでは、次第に従って進めてまいりたいと思います。

はじめに、協議会スケジュール案について事務局より提案があります。

事務局 【資料 - 1 説明】

会長 ありがとうございます。スケジュールにつきましては、昨年度から今年度に全 9 回の協議会を予定していました。事務局の提案のように、自転車問題に関する議論は多く、今回を含め残り 2 回の協議会で総合基本計画案を作成するには、議論の時間が短いと思います。したがって、11月の第9回のあと、来年1月に最終の第10回を開催し、総合基本計画案を作成したいと思います。委員の皆様いかがでしょうか。

【異議なしの声】

特にご異論がないようですので、来年1月に第10回を追加したいと思います。

次に、大田区自転車等利用総合基本計画(案)「骨子」について、事務局より提案がありますのでお願いします。

事務局 【資料 - 2、資料 - 3、資料 - 4 説明】

会長 ありがとうございます。ご説明いただいた資料2の13ページに「協議のポイント」があります。このポイントは、はしる・とめる・まもるのうち、特に「とめる」について書かれています。協議会の検討は、すべてを対象に行っていくわけですが、今日の議論としては、「とめる」について行いたいとのことです。

「とめる」については、多くの方々に係ることでもありますし、多方面から改めてご意見をいただきながら、今後の基本計画策定にいかしていきたいと思っております。

この点から今日は議論してまいりたいと思います。

一方で、前半の部分、これは基本計画の三つの視点から、従来の議論のレビューを行ったところです。改めて問題点等を強調していただきました。これについても確認、質問、ご意見等があたりだと思しますので、最初にお伺いして、特に「とめる」について意見をいただくことにしたいと思います。それでは、前半の説明いただいた部分について、確認事項、質問、ご意見などいかがでしょうか。

皆様に考えていただいている間に、私から質問と意見を述べたいと思います。

ご説明いただいて、特に大田区内には代表交通手段としての自転車利用が多いことが強調されました。分担率で見ると、大田区ではバスで駅まで行くことも多いのですが、ここ 20 年くらいをみるとどんどん減ってきていると思います。最近特に景気が思わしくなく、自転車に移られる方も多いでしょう。

しかし、我々がみな高齢者になって、最後まで自転車に乗っていくかということ、それは厳しい点もあります。そのときに公共交通機関が無くなってしまったのでは困ります。バスなどが現在かなり疲弊しているところを、どうやって維持していくか。あるいはもっと便利にして、一定の競争条件の中で頑張ってもらわなければいけません。自転車問題を考えていて、バス等の公共交通の問題がどこかに飛んでしまっただけではいけない。そういうところは、より総合的に配慮しておくというか、スコープの中に加えておくことが必要だと思えます。

資料 - 2 の 5 ページに、「はしる空間」がいろいろ示されています。大田区には 835 km 道路がある中で、639 km は歩道がない。自転車はいわば車道を走っているわけです。そこでも一定の安全の配慮が必要でしょうし、「歩道あり」でも自転車通行可の規制がかかっていない道路が 115 km あります。ここでも実際には、自転車は歩道を走っていると考えられます。つまり規制が守られていないことです。歩道のある道路のうちでも、かなりの割合を占める右側の道路について、どう対応していくか、ここは従来あまり考えられていなかったもので、今回の総合的な検討の中では考えましようとなりました。

次の 6 ページで、自転車が第一当事者となる事故が 23 区内で大田区がワースト 1 とのことですが、このワースト記録を何とか変えないといけない。第一当事者となる事故のうち、第二当事者がいない事故、自損事故のようなものの割合が結構多いお話を先日伺いましたが、事故の割合はどのくらいあるのかですね。

お隣の世田谷区も事故が多い状況で、自転車走行空間の計画を作り、どういう走行空間が世田谷区として適切かとの考えのもとで整備を進め始めたところですので、大田区としても、ネットワークを考えながら走行空間を整備する先ほどの考え方は大変に重要だと思えます。

それから、7 ページに「東京国道事務所の資料を基に作成」とあります。数値の 100 万台当たりの事故割合はそれぞれの交通の 100 万台当たりなのか。例えば、車道を右側から走ってくる場合の 0.022 の数字は、車道走行する自転車 100 万台当た

りの事故の割合なのか、あるいはそうでないのか。何の100万台なのかを、国道事務所の方もいらっしゃいますので、お伺いできればと思います。

とめる場所については再三、50m以内の話が出てきました。10分程度の短時間とめる買い物客の場合の50m以内は分かるけれども、8時間10時間とめる通勤の場合でも50m以内では、何だか腑に落ちない感じは皆さんお持ちかと思います。

一方、駐輪場があっても、どこが空いているか空き情報の提供はそれ程十分にはできない。「駅の近くまで来たが駐輪場が空いていない。探すのも大変だし、時間もないので放置してしまう」ことになる課題もありますから、50m以内は分からないわけではないですが、それを前提とする整備は不可能だと思います。

質問は以上です。今日、データを改めて見せていただきましたが、何点か確認したいことがありましたので、お答えできる範囲でお願いできますでしょうか。

事務局 分担率についてですが、資料-2の4ページの上図をみると、大田区の場合、バスは代表交通としては2.2%、電車とバス(端末交通)だと6.4%です。

会長 私が申し上げたのは、端末のアクセス交通の方です。

事務局 はい。また「骨子」の16ページの図で、鉄道駅から500m・バス停から300mの範囲が白抜きの部分、それ以外がグレーの部分で交通不便地域ですが、大田区は他区と比べると、このグレー部分が少ないことを読み取っていただければよいと思います。さらに、多摩川線沿線にはコミュニティバスの「たまちゃんバス」を走らせていますので、この辺は解消されてきました。公共交通機関を利用しようと思えば、かなり利用できる環境にあると思います。

次に「骨子」の37ページに、「駅前自転車駐車需要の適正化」として、近距離利用者の徒歩への転換とともに、「バスへの転換」も施策の一つとしてあげています。これをどのようにしていくか、お知恵を拝借したいところです。

事故の「100万台当たり」の内容については、後ほど調べてお答えします。

近距離の50m以内のことは、主に買い物利用等で放置している人に聞いたアンケート結果です。短時間利用者についてはこの方向かと考えています。

駐輪場を利用いただいている方は、お金を払ってきちんととめてくださるすばらしい区民だと考えています。遠くても、とめていただいている方もいらっしゃいます。今後さらに、どう啓発していくかが重要と考えています。

会長 「第二当事者がいない事故の割合」は分かりますか。

事務局 後ほど確認して報告いたします。

会長 それでは皆さんいかがでしょうか。ご質問、確認事項等ありましたらどうぞ。

質問等がなければ、ご意見を中心にうかがっていきたいと思います。

今日の「骨子」には、貴重なデータや情報を提供していただいている、総合基本計画を作るための前提条件は整ってきています。一方、計画が何かということについては、34ページから40ページで終わってしまうので、今後この中身をもっと豊

かにきっちりしたものにしていくことが必要です。

もちろん、様々な関係者が参加しないとできないことばかりです。今日の「とめる」についても、整備に至るまで様々な主体が協力しないとできません。「まもる・はしる」も多くの関係者の協力、区民の協力がないと実行できないことです。

それから、単に言葉が書いてあるだけではなく、一定のロードマップ的なもの、来年から行うものは何か、次にどのように具体化していくかも必要だと思います。基本計画は「基本的なことが書かれるもの」としても、次の一步に行かなければなりませんから、中身も書かれなければいけないと思います。今日は叩き台として項目を挙げていますが、今後この中身を深めていく議論が必要になってきます。

そのように前提をおきまして、ご意見をいただいきたいと思います。

委員 自転車利用の方が、目的地まで50m以内でないとなかなか駐輪場を利用しないお話がありましたが、駅周辺では土地の確保が難しい状況の中で、本来であれば、鉄道事業者さんに確保していただければ一番いいわけです。

法的な面が整備されていないこともあり、なかなかそういかない状況ですが、鉄道事業者さんには公共性がある中で、今後どのように考えていかれるのか、お伺いしたいと思います。

会長 ありがとうございます。鉄道事業者さんには、今の点もふまえて、後でご発言いただきたいと思います。

最近、元住吉に駐輪場ができましたが、これは鉄道事業者が設置されています。そのように鉄道事業者も、それぞれの場所に応じて自ら整備もされています。

今回は、委員としてお入りいただいている中で、協議会として一つの方向性を作るわけですから、ぜひご協力をいただくことになってくるわけです。「個別的には、やる場合もやらない場合もあります」とお答えされてしまうとそれまでなので、今のご発言をふまえて、お答えをご用意いただけるとありがたいと思います。

委員 個人的な意見ですが、行政が整備を進めている駐輪場は、9時台に自転車が置かれて夕方に引き取られるまで、自転車が置かれっぱなしで、ある意味で土地が死んでいる状況だと感じます。その駐輪の一部を、例えばコミュニティサイクルのようなかたちで、日中も利用できる仕組みを考えられないかなと思っています。

会長 ありがとうございます。

委員 議会でも駐輪場については質問が多く出ますが、その際のご答弁では、駅周辺は「造りたいのだが土地がない」というお答えが圧倒的に多いですね。松本委員が言われたように、鉄道事業者さんにもぜひご協力いただきたいと思います。

コミュニティサイクルのお話がありましたが、JRより海側の地域については考慮してもよいのではないかと感じます。山側の地域については、今後の検討課題になっていくかと思っています。

蒲田駅西口には2時間まで無料の駐輪場ができました。私も時々利用させていただきますが、買い物客にとっては非常にありがたい制度だと思います。

大森駅周辺には、なかなかそういうものがなく、最近三菱銀行の近くにできまし

たが、常に満杯の状態を利用しにくい状況です。ぜひ大森駅周辺にも短時間無料制の駐輪場を設けていただきたいと思います。

池上駅周辺には従来から駐輪場があります。さらに東急跡地に民間の駐輪場ができました。これができてから、駅に近い方にとめる傾向がみられるようです。できる限り駅に近い所に造った方が利用者にとってはありがたい感じがします。

自転車専用レーンは、最近駐車禁止の取り締まりが厳しくなったおかげで、車道は以前に比べれば走りやすくなった感じがします。しかし、急ぐ時は別として、やはり車道走行には勇気が必要な状況です。広い歩道には、自転車走行空間は歩道に設けてもらいたいと思います。どれだけスペースがあるのかとなると、非常に難しい状況だと思いますので、長期にわたって考えていく課題かと思っています。

会長      ありがとうございます。ヨーロッパ等でコミュニティバイクが随分進展しているのは、一方で走行空間を用意している背景があります。コミュニティバイクだけ増えてくる姿がよいのかどうか、日本の場合は考えどころです。

一方で、大田区は代表交通手段としての自転車利用が非常に多いことがあります。通勤に自転車で来て駅の周辺にとめてしまう方の中には、実は電車に乗って行かない方も結構いるのではないかと想像できます。そういう方は、トリップ次第では、コミュニティバイクはポートがたくさん置かれるわけなので、それをうまく利用していくことは十分考えられるかも知れません。

練馬区のように、ほとんどの方が電車に乗って行くのだとすると、それをカバーするコミュニティバイクは難しく、うまくいかないと言われてきました。大田区は事情が少し違うので面白いかなと思い、伺ってみました。

委員      駐輪問題については、商店街はやり玉にあがる立場だと思いますので、今は針のむしろにいるような感じです。

商店街の場合、駅前の駐輪の問題と商店街の中へとめる問題と二つあると思います。私は東急沿線の久が原商店街の会長をしています。久が原の場合、駅前にたくさんの自転車がとめられ、非常にじゃまだなと思うこともありますが、それがすごく交通の妨害になっているとは感じられません。

むしろ商店街の中が問題で、縦に置かれてしまうと全く通れなくなってしまいます。そうなる歩みづらくなり、皆が裏通りを歩くようになってしまいますと、商売上非常に困ります。ですから私は、とめるところを見た時はその人に注意し、とめた人がいない時は自分で歩きやすいように自転車の位置を直しています。

「とめる」問題には、マナーのPRをしていただきたいと思います。区報とか町会の回覧板とかで、しつこく言っていただくと皆さんにPRになると思います。

商店街としては、自転車で来る方も大事なお客様ですから、あまり自転車を制限することもできないし、歩道を走ってはいけませんと注意することも難しいです。とにかくマナーのPRを飽きずにやっていただきたいと思います。

会長      ありがとうございます。個別に注意すると、それが原因でけんかになったりすることがありますから、商店街としては、なかなか難しい立場ですね。

違法に駐輪する行為が「危険」である意識がもたれていないですね。なかなか説明しづらい面もありますが、それを具体的にPRする必要はありそうです。

自転車利用者は、どちらかと言えば被害者意識の方が強く、加害者としての意識は弱いです。ようやく、歩道を走る時の歩行者への加害者意識は多少出てきているかもしれませんが、駐輪は「駐輪することが、どうして危険なの？」という状況ではないでしょうか。これは警察との協力も必要でしょうが、「こういう危険な事例があった」とPRできると良いでしょう。

別の事例ですが、平塚で商店街の空いている所などに駐輪スペースを造ることを行っています。駐輪問題に、個々の商店でなく商店街全体で対応しています。

また、自由が丘のある商店街では、歩道もない狭い道路で壁面を2mほどセットバックする地区計画を作り、店舗建て替え時に後退することを行っています。駐輪スペースのためではないのですが、商店街自らの努力や工夫が必要になっています。1店1店では難しいかも知れませんが、ぜひお願いしたいところです。

委員 今回の資料は、大田区を非常に細かく分析されていて、いろいろなことがはっきりしてきたと思います。根本的には自転車の利用が圧倒的に多い。地形も自転車利用に適しているところがあって、そうなっているのだと思います。

また、このほど、駅前の放置台数がワースト6に入ったとかお聞きしました。どうしても、自転車対策は早急に何とか結論を出していただかないといけないと思います。資料を拝見して、とめる・はしる・まもるの三つの観点に分けて分析をしていただいている、大変良かったと思っています。

どれもみな大切なのですが、駅周辺では特にデータどおり、一番の問題が駅周辺に集中している自転車を解決しないことには、根本的な解決につながらない。

私どもは駅の東側ですが、かつてよりJRさんをお願いしたりしていて、高架化事業をやっていらっしゃる京浜急行さんとも、その下の利用についても根本的に考える時期が、ちょうど来ているなと思っています。

駅周辺のことを考えると、鉄道事業者の皆さんには今まで最大の努力をしていただいているのですが、もう一度、その利用について、改めて考えていただきたいと思います。しかも、協議会で見学させていただいた駐輪場の施設を見ると、土地利用面積が少なくて効率のよい駐輪機械が開発されているようですので、それも考え合わせて、なるべく場所を提供していただかないとこの問題は抜本的に解決していかないと思います。ぜひ、鉄道事業者の皆さんに、そういうご計画があるか、または将来考えていただけるのか、お話をうかがえたらと思います。

私どもの商店街としては、各店舗の前の自転車の整理は、これから毎日時間を決めて整理をすることに決め、10月から実行する計画としています。

それで一つお願いしたいのは、自転車の違法な駐輪にかこつけて、看板などが道路に置かれるケースがあります。かつて商品のはみ出しの問題がありましたが、このごろは看板のはみ出しが非常に多く、看板がどんどん大きくなっています。放置自転車問題は、自転車だけの問題ではなくて、他の問題にも波及してきています。

それにより、楽しく明るいまちづくりができにくくなっているのではないかと思います。これは大田区または東京都にご配慮いただきたいと思います。

自転車問題はエンドレスで、これまで追っかけっこをしています。どこかで根本的に大きい駐輪場を造っていかない限り解決は難しいと思いますので、区の現在の施設のあり方も含めて早急にお考えいただきたいと思います。

グランドデザインとの整合性も書いてありましたが、グランドデザインもできたことですので、場所もきちんと把握して、将来に禍根を残さないような施設造りをぜひ積極的にしていただけたらありがたいと思います。

会長 今のお話の中で、店舗が自主的な整理をするとのことでしたが、整理の対象となる自転車は、道路上の違法駐輪でしょうか。路上駐輪場の自転車でしょうか。

委員 はっきりしないのです。違法駐輪もありますし、お客様の自転車もあります。

会長 場所が道路上であれば、あきらかに違法駐輪ですよね。違法駐輪を整理すると、正当化してしまうように見えてしまいますが、そうならないでしょうか。歩行者にとっては、その方がありがたいかも知れませんが、整理すると、よけいとめる場所ができて、またそこへ皆さんがとめていくことになりますね。

委員 私どもがまちづくりをしたときに、警察とも相当協議して、歩道を広くしていただきました。4m、5mでよいものを6m、7mに広げていただいた経過があります。放置禁止区域なのですが、それでも駐輪が多過ぎて整理せざるを得ないことになっています。公的な方々だけでは間に合いませんので、私ども自らが一日に時間を決めて毎日必ず整理をする。しかも斜めにして、なるべく歩道を広くできるように指導しています。

会長 看板の問題も自転車問題と係りがあるとお話ですが、商店街として自主規制とかで対応できる範囲を超えているのでしょうか。商店街に属していないとか、いろいろな問題があるのでしょうか。ワゴンなど歩道上の占有の問題はいろいろありますよね。それについては何か対策をとられているのでしょうか。

委員 警察と区に立ち会っていただいて、月に一度行っていますが、根本的な解決に至っていません。当局のお話では、「条例を作っていたかかないと、これ以上踏み込めない」そうで、その辺も悩みです。バス停があり、自転車があり、看板も出ている状況で、広い歩道が狭くなってしまっています。

会長 ありがとうございます。まさに、歩道上も総合的な対策が必要になっているわけですね。

委員 先ほど、自転車利用を促進していくのか、抑制していくのか、適正化なのか協議のポイントがありましたが、総合的に判断すると、たぶん適正化が現実的で、その方向に行くのだと思います。しかし、これだけ区民の足となっている自転車利用について、適正化の水準をどこに定めていくのか、それを多くの人に理解してもらうのは結構難しい問題だなと感じました。

会長 ありがとうございます。難しい課題に踏み込んでいる自覚をもたなければいけない点もあります。よろしく願いいたします。

委員 路上駐輪の理由に、「ちょっとだけだから」というものが多いとお話がありましたが、私もそのとおりだと思います。買い物だけでなく、ATMでお金をおろす際に銀行前に少しの間置くだけでも、「ここは駐輪禁止です。ここには置かないでください」と言われます。「ちょっとだけ」は5分までか10分までか1時間までか人によって感覚が違うとは思いますが、いずれにしても「たった5分程度でお金をおろすのに、わざわざ50m・100m先の駐輪場に置かなきゃいけないのか」、率直に言ってそういう心理はあります。

あちこちに放置禁止区域の看板はありますが、近隣の駐輪場はここですとの案内表示がないですね。知らない人も多いと思いますので、駐輪禁止の表示とともに、「どこに駐輪場があります、どこが有料です」と案内を作っていたらありがたいと思います。

それと、スーパーの自動車駐車場では有料駐車場であってもお店でハンコ等を押してもらって無料になるシステムがありますが、それと同じような協力をスーパーや商店街の方々にしていただけたらありがたいと思います。少しでも安いお店で買い物をするため、商店の「はしご」をしている主婦にとっては、駐輪するたびに料金を払ってはいけません。スーパーや商店街の方々にそのような協力をしていただけたら、少し意識が変わってくるかと思います。

会長 ありがとうございます。いわゆる「ちょいとめ駐輪場」は本当に必要になっていきますね。通勤と短時間の買い物と使い分けできるような、料金制度の話も先ほどありましたが、ぜひこの計画案の中に入れていきたいことだと思います。

委員 交通事故の観点から申し上げます。大田区は自転車の事故が比較的多いことは理解しています。自転車事故の一番の原因はルール・マナーです。「ちょっと止まれば良いところで止まらない」ことなどです。

さらに、高齢者の方々が自分に合った自転車に乗っていないことが原因の交通事故が多いことです。サドルが高い自転車、また自分の体の大きさに合っていないタイヤサイズの自転車によく乗られています。少しサドルを上げますと、確かにこぐときは楽です。しかし、いざ止まらなければいけないときに足がつけないので、転倒して大きなけがになってしまう。少し小さいタイヤサイズの自転車、サドルを上げていない自転車に地面に足がつく状態で乗っていれば、踏ん張りがききます。実際にそうしたことが原因で、大きなけがをされている方が多いです。

ルール・マナーなどの基本的なことを、あらゆる機会を通じて、事故防止の観点で、安全教育をしていきたいと考えています。

それと、「計画推進のための施策」を拝見して申し上げたいことは、「新しい開発事業が出てきたときに、どの辺まで区や警察が口をはさめるか」です。開発事業の計画の段階で、もっと意見を言えるようにしていった施策の内容に入れていただけるとよいのではないかと思います。

会長 ありがとうございます。最後の点は、非常に重要なあるいは最も重要な点かも知れないですね。この協議会の範疇を少し超えるかも知れませんが、開発事業につ



いて、計画段階から自転車問題をどう考えていくかです。これは面的開発だけでなく道路整備も対象で、今までは自転車のことを考えていなかったことがあります。開発事業と交通施設、両方をきちんと考えてつくっていくメッセージは、ここから出せると思います。ぜひ参考にさせていただきたいと思います。

先ほど歩道上の事故が多い、左から来ると多いとか右側からは少ないとかの図面がありました。日本だけでなく外国でも同じように図面を作っていて、日本では左から来る自転車は危ないと言われるのですが、実感として、ご経験もふまえて、どのように思われているでしょうか。歩道上の自転車は安全だという人もいれば、危ないという人もいるし、どんな様子でしょうか。

委員 日本は左側通行ですから、車がT字路に出て行った場合、左の方はあまり見ないですね。右から来る車に対して注意がいくのが運転者の気持ちではないでしょうか。左は一瞬見ますが、その後は、右の方が注意の中心になってしまう。また、車道の方を中心に見てしまうので、左から来る自転車との事故が多い原因の可能性が高いと思います。

会長 そのときに、自転車の方が「車が出てくる。こちらを見ていないので、止まらずに来てしまいそうだ」と気がつけば、自転車がよけたり止まったりしますね。しかし、実際には事故が起こるのはどうしてでしょうか。

委員 自転車の方は、一時停止の車を見て、「車は止まっているから大丈夫だろう」と思う方が多いようです。被害者の方に聞くと、そういうお話が多いです。

会長 車は止まっていて気がついているだろうから、その前を走って行っても大丈夫だろうと思ってしまうのですね。

委員 それと、自転車には優先権があると思っているのではないかと思います。自分も車両であるという意識がないからではないでしょうか。

委員 大森署管内では、午前8時台の事故の発生が多いです。次に午後2時台、午後4時台、午前10時台となっています。午前中は主に通勤通学の時間帯だとして、午後はやはり買い物に利用される方が多いです。

大森署管内には商店会連合会の方々と交通環境問題懇談会があります。「自転車のことをうるさく言うとお客さんが来てくれなくなってしまう」との意見がある反面、やはり「自転車をみて危ないと思った」との経験をおもちのようです。

そういう中で商店会として、商品の陳列を一步下げて、そこに自転車を止めてもらって、気持ちよく買い物してもらおうと努力をされています。また、懇談会で新しく申し入れをして幅20cm、縦1mくらいの「自転車のマナーと事故防止」という黄色いビニール看板をつくりまして、お店に貼ってもらっています。

個々の放置自転車を注意しにくい中で、「うちは自転車問題に取り組んでいる商店街です」と看板でアピールして、その上で注意をしてもらおう趣旨で、商店会にも取り組んでいただいています。警察としても商店会の方々とタイアップしながら、あるいは協力をいただきながら、事故防止に努めていきたいと考えています。

会長 ありがとうございます。商店会との協力というお話もいただきました。

委員 委員の立場でお話をさせていただきます。

計画をまとめていく中で、今回の資料は大規模店舗、遊技場、金融機関といった、短時間かも知れませんが自転車の利用の多い施設の対策の部分が抜けているのかなと思います。協議会委員にも入っていただけていないので、その方々の視点のお話が聞けなかったのは残念と思っています。

買い物の時間帯に放置が多い状況ですが、やはりお買いになった物を持ち歩くことは非常に厳しいこと、特に高齢化が進んでいますので、高齢者がたくさん荷物を持って歩くのはしんどいと、どうしても近くに自転車をとめる傾向があると把握しています。では、その抜本的対策をどうするかはなかなか見えてきませんが、できれば大規模店舗や金融機関の皆様も一緒にご協力いただいて、何か仕組みができないかなと考えているところです。そういった視点を入れていく必要があると思っています。

また、商店街の自転車には景観上の問題も多く、来月には羽田の国際化も始まりますし、商店街の魅力の点では、放置自転車問題は大きなマイナス要素になると感じています。先ほどの看板の問題も含めて、景観上まちをきれいにしていくために、どのように自転車を整理していくかが重要だと思っています。

私は個人的には自転車にはぜひ来ていただきたいと思っています。ただスペース、キャパシティの問題を含めてどう収容していくかが問題で、昼間の時間帯が中心になるところです。通勤通学の時間帯は、先ほどの資料でもありましたが、基本的にはほぼ満足している状況です。しかし、昼間の時間帯に放置が増えることで、買い物や食事を楽しむために来る方、そういう皆様方への対応のスタンスをどう考えていくかが課題です。それから、近場の方にはできるだけ歩いていただく、マナー、啓発、そういったところを今後の大きな課題ととらえながら、対策を講じていかなければいけないと考えています。

会長 ありがとうございます。

委員 私どもは都道の管理者の立場です。放置自転車対策は、区と協力しながら取り組んでいるところですが、東京都の立場として、放置自転車を所有者のいないごみ、道路上に放置されたごみとして処分する側面がございまして、その面でまだ十分使えそうなものもごみとして対処しなければならない面で苦慮しています。

条例に係る例では、渋谷区が「きれいなまち渋谷をみんなでつくる条例」でしたか、面白い条例をもっていて、地元の方たちと協力して、先ほどの置き看板のようなものをどんどん持っていったしまうのですね。品川区でも警察と協議して、そういうことができないか調べたときに、根拠としては、それほど強いものではなく、他の法律に依存しているとのことでした。ただ地元の方たちとの非常に強い協力をする中で、その取り組みが有効に進んでいる話がありました。

私どもも、そういったかたちでやっていきたいと思っていますが、規制の面では、なかなか踏み込めない部分がありまして、地元の皆様を含めた取り組みが非常に大切になってくるのかと思います。

それと、個人的な話ですが、私は第二建設事務所に片道2時間かけて通勤しています。駅まで自転車を使ったり、雨の日は車で送ってもらったりしていましたが、あるとき、大きなスポーツ大会に出ることがあって、一大発心をして駅まで歩くようにしました。その結果、歩くとまちが今までと違ったかたちで見えるとか、健康の問題も含めてよい面があることに気がついたのですが、個人の意識変革がとても大切になってくると思います。その意識を変えるために何かはたらきかけができるとういと考えています。具体的な案はまだもっていないのですが。

会長            ありがとうございます。

委員            私どもは国道の管理をしていまして、「はしる」、自転車走行環境に関する施策の面で発言したいと思います。

国道事務所として、自転車の走行環境を整備した例は2か所ありますが、なかなか進まない箇所もあります。地元の方の了解が得られないことがあり、それほど自転車が走らないところもあります。そういった現実がありますので、地元区で自転車の施策の計画を作っていくことは非常に重要だと思います。

国道だけが単独で造っても単発で終わってしまうのが現実です。区のネットワークの計画がベースにあれば、それに向かって、国も都も一緒になって進めていく土壌ができるのではないかと思います。23区で積極的なところはあまりないように感じますので、大田区に作っていただくことは非常によいことだと思います。

一点確認したいのですが、ネットワーク計画は、具体的にはどのようなことをこの計画の中で定めていくか、をお聞かせいただければと思います。

会長            ありがとうございます。今のお話は大変重要な視点であり、まさにそういう観点から、今回はネットワークのところまで計画を進めたいと思っています。区の立場で「こういう将来を考えている」ものがないと、国も都も協力のしようがないことだと思います。

今までは、ちぐはぐな整備が行われてしまう例がみられました。国道の広い空間で、広幅員の歩道の中を分離して自転車走行空間をつくる例もあるのですが、日本はスーパーブロックではないので、すぐに細街路と交差して、そのたびに走行路が曲げられたりして、結局そこは駐輪場のようにならしか使われないとか、そのようなケースがあります。

そうならないためにも、全体をネットワークとして連続的に使いやすくする統一的な考え方があって、それに応じて協力していただく関係がないとうまくいかないと思えます。今、自転車が多少ブーム的で、いろいろな整備面の取り組みが行われていますが、そのちぐはぐさが多少目立ち始めたところがあります。

大田区でもそれほど時間はなく、できるだけ早い時期に方向性を作り、それに応じて警察をはじめ関係する様々な機関が、指針を共有しながら進めていくことが必要だと思います。大変重要なご指摘をいただいたと思います。

ただ、ご質問については、これから検討を続けることですので、そういうお答えしかできないと思います。引き続きご協力をお願いしたいと思います。

委員 当社の場合、上空を走っている都合上、所有地がほとんどなく、用地は区や国からお借りしているのが実情です。そのため、駐輪場問題については、なかなかご協力できないのが現実です。最近、流通センター駅のところに駐輪場を造り、少しでもご協力をさせていただきました。

あと、資料 - 4 の 34 ページにある「はしる・とめる・まもる」の基本理念などについて、わかりやすいポスターなどを作っただけであれば、駅に貼っていく等のご協力はできると考えています。

会長 ありがとうございます。

委員 駅を利用されるお客さまに対して迷惑がかかっていること、危険なことがあり、最近当社内で、駅前の違法駐輪が以前に比べると問題になっています。大田区関係の話ですと当社の高架化事業があります。まだ先の話ではあるのですが、その下は土地として空きますので、特に蒲田あたりですと大規模な駐輪場もできるのかなと、そういうことは検討しています。

今までに比べ、当社も駐輪場や駅前での整理に、かなり意識が変わってきましたので、今後いろいろとご協力ができるのではないかと思います。

駅だけに駐輪場があっても、「駐輪場を造ったから、はいおしまい」ではなく、商店街や自治体等と連携して、お客様に対するルール・マナーの喚起、違法駐輪されている方に、「いけない」ことを喚起していかないと、いつになっても違法駐輪はなくならないと思います。

当社ですと、駅長が制服で自治体の方や商店街の方と皆で行う駅前キャンペーンに参加するとか、ポスター掲示の話でしたら当然ご協力いたしますし、キャンペーンで駅前を使うことなど可能な限り協力できると思いますので、連携しているいろいろやっていけたらよいと思います。

会長 ありがとうございます。

委員 我々も、なかなか駅前周辺に土地がありません。また我々の計画の中で、今から店舗とかの開発をやっていけるのであれば、高架とか地下化も含めてご協力できることも出てくるかと思うのですが、なかなか大田区の中で、それほど広く土地をもっているわけではないので、非常に厳しいところがあります。

久が原方面では、以前に比べてかなり駐輪をする方も増えていると我々も実感しています。久が原、御嶽山もスペースを何とかできないかと考えているのですが、抜本的な対策としては、今のところなかなかご協力できないところがあります。しかし、ぜひ今後ともいろいろとご協力していきたいと思います。

今までの駐輪対策は、どうしても駐輪場の「とめる」だけにとどまっていたのですが、今回は「はしる」と「まもる」と一緒に話が広げられているのが非常にありがたいと思います。モノレールさん、京急さんと同じですが、ぜひPRや啓蒙の部分でもご協力をしていきたいと思っています。

個人的には、都内の非常に地価が高いところですので、土地の有効活用の意味で、見学に行ったような空間利用ですとか、また阪急さんの例もありますが、コミュニ

ティサイクルを駅の近くにおいて、そういった方にシフトしていただくよう誘導していくようなことも面白いのではないかと考えています。

会長 ありがとうございます。

小林委員 当社も他の鉄道事業者と同じ状況にありまして、用地提供について、提供できるような場所がなかなか難しく状況であります。

現在のところ、蒲田ではカラオケ店の南側にグループ会社運営の駐輪場、あるいは大森の南側にアトレ運営の駐輪場のようグループ会社運営のかたちでご協力させていただいていますが、その他に土地がない状況です。

先ほど話の出ました赤羽、あるいは中央線のように高架になっているところが大田区にないので、なかなか難しい状況です。そういう中でも、できる範囲で協力をしていきたい姿勢は変わらないのですが、なかなか難しいところです。

啓発活動につきましては、10月下旬に放置自転車クリーンキャンペーンがあり、駅頭でのチラシの配布、撤去活動と合わせての啓発、駅構内や車内でのポスター掲出、車内放送で呼びかけのようなことをさせていただく予定です。

できる範囲でご協力していきたい姿勢ではあるのですが、なかなか難しいことをぜひご理解いただきたいと思います。

会長 ありがとうございます。

副会長 「はしる・とめる・まもる」の三つの柱があり、「とめる」については既にいろいろのご意見が出ていますが、「はしる・まもる」について、これを加えてはどうかと申しあげたいと思います。

まず、「はしる」についてですが、ネットワークとするには、かなり長期的な計画になると思います。その前段階として施策の中に、社会実験として一時的に自転車専用レーンを設けてみることを検討していただければと思います。実際に使って便利かどうか等が分かる以外に、区民の合意形成にも有効だと思えます。

先日交通系の学会で、埼玉県熊谷市の自転車道の社会実験が示されていました。

熊谷駅前で国道17号の一車線を自転車専用レーン化する実験でしたが、地元の高校生等が主に通学で使う自転車利用が多く、生徒会で積極的に通学時に自転車道へ誘導したりなど、中学生や高校生の積極的な関わりがあったので、ぜひそういった観点も「まもる」方に盛り込んでいただくとよいかと思えます。もちろん、熊谷市と大田区では状況は違うと思いますが、可能性はあるのかなと思えます。

あと、大田区独自の取り組みであれば、自転車のサイン、ピクトグラムのようなものを独自にデザインすることを検討してもよいかと思えます。

会長 ありがとうございます。「はしる」のネットワークを完成させるには時間がかかるからこそ、暫定的な整備や段階的整備とかを含めて、「将来こうしたい」姿をできるだけ早く示しながら、造っていくことになると思います。すぐに自転車道は造れないので、シェアードレーンのような、今の道路空間を共用するか、自動車にも「ここは自転車が走る」ことを知らしめる工夫も必要になってきます。奈良県などいくつかの地域では、法定外も含めて構築しようとしています。大田区も考え始めてい

るかも知れません。そのときは、ぜひご相談をさせていただかなくてはならないと思います。

PRを教育的に行うことも必要だし、その場でお互いに理解していくためのPR、表示をしていくことも大変重要になります。サインの話が出ましたが、その辺もぜひお願いしたいと思います。

副会長 これまでの協議事項のまとめをお聞きして改めて自覚を深くしました。

自転車駐車対策のうち、ハードの面は都市計画マスタープランにも位置づけられており、できるところから、また問題点の多い所から、まちづくりとして進めていく方向はできています。問題は、乗る人間のマナーです。大田区民のうち何十万人かの自転車に乗る人の気持ちをどうつかむかが大事です。

「骨子」39ページに「まもる」に関する施策のすべてが入っていますが、これを区民にうたえる場合に、「行政はハードの面でこのようにまちづくりをしていきます。区民の皆さんには、マナーに関し、こういうご協力をいただきたいのですがいかがでしょうか。」とアンケートを行ってはどうかと思います。

利用者全部を対象にすることは無理かも知れませんが、部分的にモデル地区をつくるなどして、自転車に乗る人に、「こういうお願いをしたいがどうですか?」、「ルール・マナーの面でこのように厳しくなりますがいかがですか?」と直接聞いてみたいですね。そのように区民に直接ぶつかっていく気持ちがあって、協議会の意味がさらに深くなるのではないかと感じました。ご検討をお願いします。

会長 ありがとうございます。あと1回で終わってしまうと厳しいでしょうか。メッセージを区民の方に直接出すのは必要なことですから、ぜひ、それも含めて検討しましょう。樋口副会長からも、まとめをしていただきました。

本日のさまざまなご意見もふまえて、次回はこの「骨子」をバージョンアップして、より具体的なレベルでさらにご意見、あるいは協力をいただけるような内容にしていきたいと思いますのでよろしく願いいたします。

それでは、次第の4「協議」は、これで終わりにさせていただきます。5「今後の日程について」は、事務局よりよろしく願いします。

事務局 次回の日程については、前回、11月19日(金)の午前10時からと調整させていただきましたが、確認をお願いいたします。

会長 了解しました。日程については確認いたしました。

都市基盤整備部長 本日は大田区の自転車対策についてご協力をいただきましてありがとうございます。これをもちまして第8回大田区自転車等駐車対策協議会を閉会いたします。どうもありがとうございました。