

第9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11月19日（金）午前10時から正午

会 場：大田区役所11階 第5・第6委員会室

出席者：屋井会長、福田副会長、樋口副会長、小林委員、坂本（代理黒瀧）委員、
島村（代理齋藤）委員、根津委員、磯部（藤田）委員、小沼委員、松本委員、
松原委員、宮澤委員、藤田委員、大塚委員、関委員、中村委員、秋山委員

都市基盤整 これより第9回大田区自転車等駐車対策協議会を開催いたします。

備部長 本日はご多忙中のところ、委員の皆様にご出席いただきありがとうございます。早速、次第に従って議事を進めていただくところでございますが、議事に入ります前に資料の確認をお願いいたします。

【配布資料の確認】

それでは議事に移りたいと思います。屋井会長、よろしくをお願いいたします。

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。

大田区自転車等利用総合基本計画(案)について、事務局より説明がありますのでよろしくお願いいたします。

事務局 【資料1 説明】

会長 ありがとうございます。

これまでの議論をふまえ、内容が豊富で、提案等についても明確な方向を示すような案を作ってくださいました。「はしる」、「とめる」、「まもる」の3分野が大きな骨格となっておりますが、全体を通した議論もあると思いますので、どこからでもご意見・ご質問等をいただきたいと思います。

内容が豊富なこともあり、目を通していただくのに多少時間がかかると思いますので、私から意見を述べさせてさせていただきます。計画(案)は大変よくできています。全体のストラクチャーは良くできていますし、個々の内容について改善されています。さらにこの場で検討していただければより充実した計画になると思います。

3ページに自転車に関する法律の抜粋が書かれています。自転車法については、第七条、第八条が抜粋され記載されています。第四条に、道路管理者と公安委員会が自転車の交通網を整備していく旨が記述されています。この条項も取り上げていただきたいと思います。

しかし自転車法は、計画を作る条項になると、駐車場についてのみの計画しか記述されていません。道路管理者や公安委員会は自転車が走る交通網、つまりネットワークの整備を推進していくことは書かれていますけれども。

また、29 ページの国土交通省の自転車施策に記載されている、「これからの自転車配慮型道路における道路空間の再構築に向けて」は、国土交通省道路局と警察庁交通局の両者の方針ですので、例えば「国土交通省と警察庁の自転車施策」に表現を修正していただきたいと思います。この懇談会の答申には「走行空間の原則分離の推進」だとか、「ルールの周知徹底・マナーの向上」といった5つの施策が記されています。そこまで記載していただくと、本計画と密接な関わりがあることが明白になります。

事務局 本計画も「駐輪場の整備」や「放置自転車対策」にとどまらない趣旨であり、国の施策と同様な考え方であるかと思えます。

また3 ページについても、「法令による総合計画の位置づけ」に自転車法の第四条を追加記載することで、駐車対策に偏らず、走行空間についても追い風になる根拠になると思えます。

会長 どうもありがとうございました。他にございませんか。

委員 先ほど会長から指摘のあった3 ページの自転車法ですが、当社としては第五条を非常に重要な項目と考えています。

第五条2 項に、鉄道事業者の役割について記述がありますので、ぜひこの条項も記載してほしいと思います。また、本計画全体を通して第五条第2 項に沿った記述にしてほしいと思います。

次に、細かい修正の依頼もいたします。

38 ページの図 -10 に、「蒲田駅が」Rのみの駅」と誤解される表現がされていますが、当然のところ東急電鉄も乗り入れていますので、適切な表現に修正してほしいと思います。

47 ページ、「(3) 駐車空間の不足」の1 項目に「蒲田駅は、主に鉄道利用の通勤・通学者向けの自転車等駐車場は供給できています。」と記載されていますが、供給できているのであればあえて記載する必要はないのでしょうか。

50 ページ、「自転車等駐車対策(とめる)」の1 項目に、「自転車法の精神に基づき、駐車需要発生施設の設置者による整備を駐車場整備の原則とします。」との記載は、自転車法第五条2 項の表現に、同様に67 ページについても自転車法第五条2 項の表現に合わせてほしいと思います。

自転車法では、鉄道事業者は自治体・道路管理者と協力して駐車場整備を行う趣旨になっており、本計画の記述もこれに合わせてほしいと思います。

会長 ありがとうございました。今のご意見に対して事務局いかがでしょうか。

事務局 今ご指摘のありました、自転車法第四条と第五条2 項を読み上げます。

【自転車法第四条・第五条二項 読み上げ】

会長 ありがとうございました。他にいかがでしょうか。

委員 諸外国、特にヨーロッパを中心にレンタサイクルの推進がされています。13 ページの図 -9 でわかるように、デンマークのコペンハーゲン、オランダの

ロッテルダムはかなり自転車が普及しています。

つい最近日本でも、千代田区などでレンタサイクルの社会実験を実施しています。最近の傾向、また今後の課題としてレンタサイクルについても記載していただきたいと思います。

事務局 レンタサイクルについては、第7回協議会で取り上げています。また、世田谷区への視察でもコミュニティサイクルを見学しました。

今後の検討事項として記載させていただきます。

委員 ぜひお願いします。計画(案)の全体についてはよくできていると思います。

会長 どうもありがとうございました。他にいかがですか。

委員 13ページの図 -9のとおり、大田区は海外の自転車先進都市に匹敵する自転車分担率を誇る地域であるといえます。本計画は、「直行型自転車利用への転換」や、「啓発活動の推進」など多様な記載がありますが、同様にパリのヴェリブのようなコミュニティサイクルの社会実験も実施することを強く訴えてほしいと思います。

事務局 承りました。

委員 70ページに「) 附置義務条項の見直し」とあります。最近私の住んでいる付近に新しい施設ができましたが、しばらくオープンしませんでした。必要な駐輪場を確保できなかったためでした。オープン後も、施設周辺には自転車が放置されています。駐輪場の附置義務は遵守されているのでしょうか。

事務局 70ページの表 -1にあるように、大田区の自転車条例に附置義務についての記述があります。この規定が実際に守られているのか、施設利用者が附置義務駐輪場を利用しているかという問題があります。

本計画では「対象施設を追加します」と記載しましたが、当協議会が今後条項を精査したうえで見直しを検討していく必要がある、頭出しとしてご理解いただければと思います。

駅周辺に集まる自転車は、駅周辺施設の従業員の自転車も含まれています。飲食店の従業員から、自分で働く店の前に路上駐輪していたら撤去されてしまったと苦情をいただいたこともあります。駅周辺の業務ビルなどは駐輪スペースが確保できない場合が多いため、共同でまとまった駐輪場を設置できる仕組みなど、今後考えていく必要があると思います。

「) 附置義務条項の見直し」については、実施となると多くの反響を呼ぶこととなりますので、今後取り組むことでご理解いただきたいと思います。

会長 宮澤委員から大変重要なご指摘がありましたが、記載はしておきたいとの事務局の意図は理解できました。

他にいかがでしょうか。

委員 83ページから85ページにかけて教育の推進に関する記載があります。

拝見すると、教育や啓発活動の対象が高齢者や子どもである印象を受けました。対象に含まれない一般の方に対してどのような教育や啓発活動を行ってい

くのか、の視点も重要だと思います。

たとえ地域で交通安全のイベントを開催しても、一般の方はなかなか参加しないのではないのでしょうか。ならば、一般の方が集まる場所にこちらから出向くのも一つの案ではないのでしょうか。区営駐輪場で月ごとにテーマを決めて、集中的に声掛けやポスター掲示をするなど、上手に一般の方に教育や啓発活動の機会を与えていくのも必要ではないのでしょうか。

事務局

また、計画(案)についてパブリックコメントを実施する予定はありますか。私は交通安全も担当しています。これまで事故に遭われる方が多い高齢者や子どもを中心に教育を実施してきた傾向にあります。ご指摘のように、働き盛りの方や主婦の方に対しての教育や啓発活動も必要であると認識しています。

85 ページに「 ）自転車安全運転教室修了証制度の検討」とあります。すでに武蔵野市でも同様の制度があります。この制度を普及、活用すると同時に、駐輪場内でも集中的にキャンペーンをすることも有効な手段だと思います。

また計画(案)は、本協議会は区長より諮問を受けている段階です。協議会より答申の形で区に返していただいた後、スケジュールは過密ですが、年明けにパブリックコメントにより広く区民の意見をいただきたいと考えています。

会長
委員

どうもありがとうございました。他にいかがでしょうか。

計画(案)は、全般的によく分析されており参考となります。

44 ページの図 -17 にあるように、現状の蒲田駅周辺の自転車等駐車場の配置は買い物目的利用者に十分対応していません。目的となる店舗などの施設から 50m 以内に駐輪場があることが望ましいですが、そうなっていません。

今後、公営自転車等駐車場の配置を変えることが可能かわかりませんが、自転車条例の附置義務条項を見直す策により、改善されれば望ましいと思います。急に附置義務を厳しくすると様々な問題が生じるとは思いますが、買い物客の駐輪スペース不足は解決しなければならない問題です。

また、「とめる」について残念に思っていることがあります。区が駐輪場用地を簡単に取得できるか難しいことは承知しています。区は各々の部署が様々な目的で用地を取得していると思いますが、「各部署間の垣根を越えて適切な場所に駐輪場用地を確保する」ことまで踏み込んだ計画にしてほしいと思います。そうしなければ、計画(案)の答申としては不足だと感じます。

また、「まもる」については、私どもの商店街では 11 月 1 日から、午後 3 時になると一斉放送を流し、自店前の自転車は自店で片付けていただく運動を開始しました。その運動に対して役員が月曜日と木曜日に指導をしています。警察や区、さらには不動産業者にも看板の撤去で協力もいただいています。

放置している本人は悪いと思っているはずですが、まだ始めたばかりですが、いかにして良心に訴えれば効果的かよくわかり、実際に効果が上がっているようです。私もこの活動を通してマナーの訴え方について学びました。ぜひこの活動を定着化していきたいと考えています。

また、私どもの商店街ではアーケードに「放置禁止」のステッカーを貼り付けていますが、中には手話のステッカーも貼っています。これは、「障害者に優しいまち」としてNHKからも取材を受けました。こういったことも各地域に広げていただきたいと考えています。

事務局

通勤の方は駐輪場を利用していますが、買い物利用の方は目的地の直近でないと駐輪場を利用しないことが放置者ヒアリング調査結果でわかっています。

足立区は民営の駐輪場が多いことを以前に申し上げました。大田区も民間事業者などに働きかけをしていきたいと考えています。足立区と同様に、大田区も民営助成制度があります。しかし大田区は地価が高いこともあり、まだまだ適用された事例は少ない状況です。

公共施設に駐輪場確保の余地があるのではとのご指摘に対しては、私どもも襟を正さなければならない思いです。各施設には、施設利用者用の駐輪場が必要です。まずは、施設設置者としての義務を果たしていただく視点で働きかけをしていきたいと考えています。さらに駐輪場に余裕があれば、一時利用者向けに開放することについても働きかけたいと思います。

蒲田駅東口の商店街では、放送により店前の自転車を片付けていただいています。私も商店街の会合に出席して、皆さんも「やればできる」との感触をお持ちでした。この取り組みは、「“みんながやればできる”まち大田区」として役割分担により解決できる実践のリーダーになっていただいたといえます。

商店街のアーケードの柱にステッカーが貼ってあります。そういった取り組みも本計画で紹介したいと思います。

委員

商店会としての役割は区商連に伝えてあります。各商店街でぜひやっていただけるようにと。区も応援していただければ大変ありがたいです。

駐輪場を整備するにも用地がなく、すぐに何千台もの規模は整備できないと思いますが、蒲田駅全体では通勤・通学者の駐輪場が足りている分析結果になっています。

これからは平置き駐輪場だけでなく、カード一つで入出庫できる便利な場所にある駐輪場が求められてくるはずです。そういったニーズを先取りする施策でなければ、利用者の要望に応えていけないのではないのでしょうか。

至便な場所が見つければ、1か所でもできるところから整備してほしいと思います。

事務局

蒲田駅周辺の駐輪場は充足しているといった記載をしていますが、放置自転車もまだまだ多く、そのあたりの記述は適切なものに修正したいと思います。

またご指摘のように、駐輪場は量だけでなく、質の問題も無視できません。区役所前自転車駐車場では、当初は入庫時に精算が必要でしたが、現在は出庫時の精算に改め、忙しい朝の入庫時の煩雑さを解消しました。そういった改善はしており、重要な要素ではないかと思えます。

会長

どうもありがとうございました。

47 ページの記述を見直すことでした。蒲田駅周辺の駐輪場はまだ不足しているようです。通勤・通学者向けの駐輪場は充足していますが、買い物客向けは不足しています。また、短時間利用向けの駐輪場はほとんどありません。そういったことも路上に膨大な違法駐輪を招いていることです。こういった現状の課題がわかってきました。

長時間駐輪用の施設が駅から若干の距離があっても、駐輪してもらえれば望ましいと思います。一方で買い物客向けに短時間駐輪できる空間を残しておかなければなりません。そういったことが導かれたわけですが、それを受けたかたちで、68、69 ページに、これから駐車場整備計画を作っていきますと記述がされています。

いつ、誰のために、どこに、どのような駐輪場を整備していくかを整理して、整備計画にまとめるストラクチャーに見えます。駐輪場が不足している基本認識のもとで、整備計画でどのようなことを推進していくか、これまでの議論を含め、多少でも記載をしたほうがよいかと思います。

副会長 自動車運転免許証の更新の際に、70 歳以上は反射機能が低下することで、高齢者講習の受講が課されています。

同様に、高齢者に対する自転車の安全対策についても考えていかなければなりません。自転車の防犯登録制度は 500 円で 10 年間登録される制度であったと思いますが、そういった制度をうまく活用することはできないでしょうか。

事務局 当課は、本計画の他に交通安全実施計画も担当しています。

交通安全の観点からも、啓発は非常に重要であると考えています。高齢者に対しては「ゆうゆうくらぶ(老人いこいの家)」において、警察と連携し交通安全教室を年間 60 回程度開催しています。また、慶應義塾大学の落語研究会の協力をいただいています。

高齢者は離れた開催場所に移動することが大変ですので、私どものほうから地域に出向き開催するかたちで展開もしています。今後も継続していきたいと考えていますが、違う啓発方法も考えていく必要もあります。

高齢者は自転車乗車中の単独事故が多いことを以前紹介しました。サドルの高さが適切ではないために、停止時にうまく着地ができず転倒してしまうケースも多いようです。自転車商と協力し、身の丈に合った自転車を購入していただくことも大事ではないかと思います。

紋切り型の「ルールをまもりましょう」との啓発ではなく、表現を工夫することによって、啓発の対象者が「身近な問題だ」と感じていただけるなど、メッセージが届く方法を考える必要があると思います。

副会長 交通安全対策は車の運転が中心であると感じます。区民に対しては、もう少し自転車の交通安全対策を強調してもいいのではないかと思います。

委員 私どもの宣伝が下手なのかもしれません。実際には高齢者に対する自転車安全教育も多く実施しています。来週、産業プラザにおいて高齢者の代表者が参

加して、交通安全高齢者自転車競技大会を開催するなど、高齢者のための様々な教育活動を行っています。私も安全教室で高齢者の方に、「自分のサイズに合わない自転車に乗ることが最も危険です」と啓発しています。

いろいろな安全教室を実施していますが、今後もPRに努めていきます。

会長
委員

どうもありがとうございました。他にいかがでしょうか。

今後、十分な駐輪場が整備されて路上から放置自転車がなくなった場合、次に路上に目立つのが原付や自動二輪になると思います。

まちをきれいにする意味では、原付や自動二輪の駐車場の整備まで本計画で触れたほうがいいのではないのでしょうか。

事務局

自動二輪については、昨年度に当課で実態調査を実施し、関係者と議論の場を持ちました。しかし「まずは自転車を何とかすることが先決である」との意見もありました。原付は一部の駐輪場へ収容することが可能ですが、自動二輪の駐輪場が少ないところです。

路上に駐車された自動二輪をどのように扱っていくか、警察からは「放置されていれば取り締まる」との回答でした。駐輪場整備は歩道上やパーキングメーターなどの事例はありますが、問題点も多くまだ一般的ではない認識です。

放置自転車が解消されてから自動二輪対策に着手するのでは遅いと思います。実は大田区の自動二輪の放置台数は23区内でも多い水準です。自動車のコインパーキングなどのデッドスペースに自転車や自動二輪の駐車スペースを設置してもらえるよう民間事業者にも協力いただく案もありますが、デッドスペースには自動販売機が設置されることが多いとの話をよく聞きます。

会長

どうもありがとうございました。

原付や自動二輪の扱いは、駐輪場整備だけでなく走行空間についても同じことが言えます。現時点では、自転車というモードを交通手段として位置づけることが重要な課題であります。その際にも原付・自動二輪をどのように扱うかの議論も必要になります。

将来的には新しいモードが出現する可能性もあります。少し前の中国では、ペダルが付いてはいるが、こがずに移動できる「電動自転車」が目立ちましたが、最近は電動バイクが増えているそうです。おそらくベトナムあたりの製品ではないかと思いますが、安価に購入できるようです。日本にも入ってくる可能性はありますし、10年後にはまた違った中速モードも普及しているかもしれません。そういった変化にも柔軟に対応しなければなりません。

現時点ではまず自転車をしっかり位置づけ、軸足を定めながら他のモードにも配慮していく形にしていきたいと思います。

ここで、走行空間について補足説明をいたします。

62 ページの図 -6 の左図のように比較的幅員のある道路に自転車レーンを設置した場合、1.5m幅のレーンを走行することは怖いと感じられる方も多い

かと思えます。大田区で自転車レーンの設置を推進していく場合、この図のようにダイナミックなものができるか道路管理者との調整も必要ですし、難しい面もあるかと思えます。

静岡市では、図と同程度の幅員の道路で自転車レーンを設置予定ですが、交差点部に青いレーンを直線に通し、既存の自転車横断帯を撤去することにより、交差点部でも自転車を直行させる方法を取り入れています。

各自治体で様々な走行空間の整備方法がありますが、空間の制約といった課題を突破するような新しい空間の作り方も導入されてきています。

例えば高松市では、細い街路に路側帯とさらに内側に指導帯と呼ばれる線を引くことにより、歩行者と自転車の空間を分離しました。そして残った約3m幅の車道を一方通行規制しました。警察と共に臨機応変に工夫した結果です。60ページの「 ）歩道・路側帯のない道路の整備」についても、十分に議論していただいて、実現に向けて進めていただきたいと思います。

また、57ページでは、自転車レーンを設ける余裕がないときには、自転車走行誘導帯として法定外表示を設けることも検討する旨の記載があります。自転車走行誘導帯は「自転車は車道の左端を走行する」ルールを指導する表示でもあります。自動車から見ても、自転車の走行する位置が明確になります。誘導帯に乗り入れないと自動車が通行できない場合もありますので、実際には自転車と自動車が共用する空間となっています。金沢市も設置をしています。

計画（案）では、「誘導帯」、「指導帯」と表現が混在しているので、事務局は用法のチェックをお願いします。

さらに幅員の制約がある道路では、車線の削減や幅員の縮小、一方通行規制など検討することになってきます。

58ページの図 -4、右下の写真で紹介されているシェアードレーンについても、警察と協議や議論をしていかなないとわからないのですが、「自転車は車道の左端を走行する」ルールを柔軟に応用できるかのような通行方法です。

写真は、サンフランシスコ市の事例です。車道の中心よりやや外側に大きな自転車マークの表示を施しています。日本で設置する場合は法定外表示になります。これは指導帯のイメージとは異なりますが、「自転車も走行する場所である」ことを自動車にも訴えることができます。

では、自転車はどこを走ってもいいのかといえ、それはルールの無視になってしまいます。原則は車道の左側（日本の場合）を通行するわけですが、左端にへばりついて走らなくてもよさそうだと印象を与えることにもなります。もし実現できれば「大田区方式」として新しい提案になると思います。

以上、補足的な解説をいたしました。

副会長

全体的なコメントを申し上げます。

協議会で議論してきた施策を網羅的に書かれていて、大変結構です。大田区の個性という点からは、町工場エリアでの自転車利用などについて言及されて

いて、とてもユニークで大変結構だと思います。

検討していただきたいのは、5ページに計画期間が10年間とあり、短期・中期・長期と記してあるので、可能であれば施策の方にも何が短期で何が中期・長期なのかを書いた方がよいと思います。必ずしも短期だから重要度が高いわけではなく、内容によって異なると思います。その辺も書かれた方がよいのではないのでしょうか。

この計画は最終的には公開するものだと思いますが、最初の部分で自転車の利用の現状などは詳しく書かれています。一方で供給側というか、自転車道のネットワークの現状がどうなっているかなどの情報がやや少ないと思います。36・37ページに走行空間については、道路延長だけでなく、どこが整備されてどこが未整備だとか、目で見える情報を入れた方がよいと思います。

事務局 施策の部分にも短期・中期・長期と加えていきたいと思います。また、自転車道についても、大田区内は約1.1kmですが、箇所を紹介したいと思います。

会長 短期・中期・長期ということは重要な視点です。

ネットワークを構築する場合には、まず計画を作り、その中で短期・中期・長期の内容を示していくことになると思いますが、ネットワークの「計画をつくる」施策は示されていますでしょうか。今回の計画には、ネットワークそのものは示されていないので、まずは54・55ページ等の原則的な考え方に基づいて、ネットワークの計画作りから始まることになると思います。

事務局 54・55ページ等は、ネットワークを作るうえでの視点を示しています。

本協議会は、自転車法に基づいて今後も続けて行きたいと考えており、その中で走行空間についても取り組んでいきたいと考えています。

会長 わかりました。その取り組みの中で、ネットワークの計画づくりは「短期」に入るのでしょうか。

事務局 そう思います。まず、どこで可能であるかを調査し、それに基づいて大田区のどこにネットワークを組んでいくかを計画することになると思います。その次に、どこから整備するかを検討して着手する、さらにそれを検証しながら全体に広げていく、そういう流れになるかと思います。

会長 わかりました。駐車場整備計画についても同様でしょうか。この場で情報提供等をしながら進めていくことでしょうか。

事務局 来年度以降、そのような方向でいきたいと思います。

会長 わかりました。まず、計画を作ることが短期の課題になりますね。そういうことが書かれているとわかりやすいと思います。

委員 71ページの「商店街における駐車場の整備支援」について、具体的にどのような支援をされるのか情報を示してはいかがでしょうか。内容はどのようなものでしょうか。

事務局 内容については、できましたら事例の紹介をしたいと思います。方向性として、このような支援策がありますと示していきたいと考えています。また、区

商連の方々と、どのようなことができるか詰めていきたいと思います。

委員 空き店舗を利用して商店街独自で駐車場を設置しようというときに、何らかの補助をすることはないのででしょうか。

事務局 その点については、75 ページに示していますが、大田区の民営助成制度がありますので、その運用の仕方に対応することになると思います。助成をすることになると、一定の規模要件や他用途への転用制限等がありますが、この制度との整合を図ることがポイントかと思います。

委員 わかりました。次に、) 「路上自転車駐車場の整備」とありますが、具体的に大田区内のどこで可能性があることの明記は難しいでしょうか。

事務局 路上駐車場については、警察との密接な協議が必要になります。緊急車両等のための残幅員がとれるか、相互通行か一方通行か、あるいは交通量などの問題があります。歩道設置の場合には歩行者空間が狭くなることがあります。

しかし、限られたところではできそうな感触をもっていますので、警察との協議・連携の中で取り組んでいきたいと思います。

委員 視察で品川の機械式駐輪場を見せてもらいました。1 基約 200 台収容で価格が 2 億円弱だったのでしょうか。これを造るとすれば短期なのか、あるいは中期・長期なのか、どう考えていますでしょうか。

高齢者が駐輪するとき、駐輪場の奥までずっと歩いて行って、さらにラックに収容するために持ち上げる必要があったりすることがとても大変です。

カードで簡単に収容できる機械式の駐輪場があると、高齢者やご婦人には楽でよいと思います。そのような駐輪場ならすぐ出し入れができるので、駅からそれほど近くなるともよいと思います。

この点から、機械式駐輪場の整備が短期なのか、あるいは中期・長期なのかをお聞きしたいと思います、お金はかかるでしょうか。

事務局 短期を何年とすることもありますが、基本的には短期に近い範囲で行いたいとは思っています。

蒲田・大森駅周辺ではグランドデザインを策定し、蒲田についてはその後の計画も行っているところです。全体のまちづくり方針、グランドデザイン、駅前広場等の計画と連動して考えていくべきもので、20 年先とかのレベルでなく、もっと早く、夢物語ではないようにしなければいけないと思っています。

視察で見た茶筒型の機械式駐輪場は約 200 台収容で、価格は地下水の水位等にもよりますが 1.5 億円から 2 億円ほどかかります。

現在の 2 段式ラック、例えば本庁舎の地下の駐輪場にあるものは自分で引き出して使うタイプで、上段に自転車をのせるのは確かに大変です。

最近、垂直に上下して比較的楽にのせられる改良型でも出てきました。石川台の駐輪場で試験的に設置しています。そういう改良型のラックや機械式駐輪場も検討していきたいと思っています。

機械式については、値段が高いだけでなくスペースの問題もあります。蒲

田・大森など駅前広場がある所では8mくらいの径の駐輪場が設置できる場所がとれますが、私鉄の駅では難しい面があります。道路があっても、道路には水道管やガス管などが埋設されているので設置が難しい状況です。

一般の駐輪場との組み合わせを考えなければならないので、その辺は本計画で定められた方針をもとに、今後考えていきたいと思っています。

会長 道路管理者の立場では、互いに連携をとっていかないと一体的なネットワークや安全な空間ができません。そういう点で東京都さんはいかがでしょう。

委員 具体的に必要な個所については、大田区と協議をして駐輪施設の設置等に努めていますが、駅の近傍でよい土地が見つかるかどうか大きい問題です。

道路のなかには歩道が幅広くとられている所もあって、駐輪施設にぜひ使っていただきたいのですが、駅から離れていると需要がなく、店舗の方が自由に使ってしまって困っていることがあります。その辺の取り締まりも含めて、連携をとってやっていきたいと考えています。

委員 大森署では高齢者の安全教室を交通公園で定期的を開催したり、自転車の正しい乗り方などを幅広く指導しています。

その他、大森東の交差点では街頭配置で、自転車を含めて取り締まり、指導を行っており、今後とも続けていきたいと思っています。

会長 ありがとうございます。他にございませんでしょうか。

よろしいようでしたら、協議は終了させていただいてよいでしょうか。

(異議なし)

はい。どうもありがとうございました。

本日は、かなりページ数の多い、内容の濃い資料を配布していただきましたが、お読みいただくための十分な時間もなかったかも知れません。

お配りしてある別紙「意見・質問票」の形式でもよいですし、あるいはEメール等でも構わないと思いますが、ご意見がございましたら、ぜひ送っていただきたいと思います。そのご意見もふまえて、次回、協議会の計画案の作成に反映していくことになります。

それでは、次回の開催についてですが、日程調整はどうでしたでしょうか。

事務局 前回、2月2日14時でお願いをしているところです。

場合によっては、少し早めに行わせていただくと日程的にありがたい面もございしますが、その場合は早急にご連絡いたします。

会長 では、予定として平成23年2月2日の14時から、場合によっては少し早まる可能性があることをお願いいたします。

事務局 事務局からは、先ほどの「意見・質問票」をお送りいただけますようお願いいたします。さらに必要に応じて、個別にご意見を承ることも考えています。

そして2月までに素案を作り、次回の協議会でまとめるかたちで考えています。よろしくをお願いいたします。

会長 ありがとうございます。

コミュニティバイク、駐輪場の具体的な整備、原付バイク等いろいろな話が出てまいりましたが、それらをできる限りふまえながら修正をしていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、進行を事務局にお返しいたします。よろしくお願いいたします。

都市基盤整備部長

今日は、大田区の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9回協議会を閉会いたします。