

附 属 機 関 議 事 録

名 称	令和2年度第2回世田谷区自転車等駐車対策協議会	
担当部課	土木部交通安全自転車課	
開催日	令和2年9月23日（水）14：10～16：45	
開催場所	玉川区民会館 集会室A B	
出席者	委員	小嶋委員（会長）、三羽委員（副会長）、川村委員※、峯苔委員、島田委員※、渡邊委員、大原委員※、鈴木委員※、多賀委員※、武田委員※、寺内委員、稲垣委員※、工藤委員※、上西委員（深井代理）、鈴木委員、藤井委員（宮本代理）、山野委員※、後藤委員（堀江代理）※ ※はオンライン（Zoom）参加
	事務局	関根土木部長、北川交通安全自転車課長、福島交通安全自転車担当係長、大沼交通安全自転車担当係長、村上交通安全自転車担当係長、浅井交通安全自転車担当係長、佐藤交通安全自転車担当主任、淵浪交通安全自転車課担当主任、風間交通安全自転車課担当主任、内田交通安全自転車担当土木技術嘱託員
欠席者	中嶋委員、五味委員	
会議公開の可否	非公開	
非公開の理由	世田谷区情報公開条例第7条6項による	
傍聴人	なし	
会議次第	1 開会 2 審議事項 （1）計画素案について 1）1章 計画の概要、2章 自転車等の利用の現況 2）3章 計画の基本理念と基本方針 3）4章 施策の取組み 4）5章 鉄道路線沿線及び駅周辺の自転車利用環境整備 3 その他 （1）計画の検討・策定スケジュールについて （2）計画素案に関するパブリックコメント及び愛称公募について （3）議事録等の公開について 4 閉会	
会議結果（要旨）	◇委員 ◆事務局	
	◎審議事項 （1）計画素案について 1）1章 計画の概要、2章 自転車等の利用の現況 ◆資料説明（素案1章、2章） ◇放置自転車の駅別の年間撤去台数について、千歳烏山、三軒茶屋の他に駒沢大学の撤去台数が多いが、これについて何か調べたことはあるか。	

◆駒沢大学は現在、駐輪場はあるが配置が偏っており、国道 246 号（田園都市線）を挟んで北側にしかない。また、整備台数が少ないため、駒沢大学にとめるのではなく、自転車が三軒茶屋まで流れているのではないかとも言われている。更に、現在ある駐輪場についても老朽化が進み、利用がためられることもあり、放置自転車が多いという現況も踏まえ、駐輪場の整備が必要なのではないかと、検討に挙がっている。

◇放置台数でワースト 7 位という書き方だが、世田谷区は広くて人口も多く、台数だけで世田谷区はダメだと主張しなくても良い。

◇コミュニティサイクルのネットワークについて、二子玉川で実証実験されている民間シェアサイクルがこれから台頭してくることが予想されるときに、当初の計画のネットワーク化の予定を載せたままで良いのか。「コミュニティサイクルのネットワーク化」となっているので、新たな民間シェアサイクルの概念も入れ、自転車で補完すべきネットワークのあり方としてタイトルや文章を変えるべき。

◇前回の協議会のときにも発言したが、国土交通省が、特別区の中の直轄国道の自転車通行空間を、コロナ禍の実情を踏まえて整備していくという計画を策定予定であり、書き加えた方が良いのではないかと。

◆放置自転車の件については、配慮しながらお話をしていきたいと思っている。

◆レンタサイクルのネットワークの件については、二子玉川の駅周辺で、民間シェアサイクルについての実証実験を今年度から来年度にかけて行っている。利用の実態を見ると、コミュニティサイクルは長期間、長い距離の移動が多い一方、民間シェアサイクルは、短時間、短距離の利用が多いため、区のコミュニティサイクルと民間シェアサイクルは役割分担、補完し合いながら、今後展開していくのが望ましい。

◆国道における自転車通行空間の整備の件については、ぜひ書かせていただきたい。

◇桜上水駅、経堂駅、桜新町駅、等々力駅にネットワークとして線が引かれている。これはどういう経緯でそうなったのか、また、横・縦に流れているところの連携などをどう考えているのかお聞きしたい。

◆従来の区によるコミュニティサイクルと、民間のシェアサイクルの利用形態の違いがある。区のコミュニティサイクルは駅にポートがあり、駅か

ら駅への利用を想定しているのに対し、民間のシェアサイクルは住宅地の中にポートがありポート間の移動を主としている。東西の鉄道間の南北の動きが大切ということで、矢印を引いているが、民間シェアサイクルも含めて考えていくべき。

◇世田谷区自転車ネットワーク計画の整備路線を挙げているが、整備実績がない。計画が平成27年なので、10年後の平成36年（令和6年）に評価のタイミングがあるが、総合計画から続いているネットワーク計画なので、現状の実績について触れるべき。世田谷区として、国道のネットワーク整備が重要となるエリアであれば、積極的に発信すべき。

◇自転車通行空間の整備形態が3つ示されているが、「自転車走行帯（ブルーゾーン）」は、道路交通法で規定されている「自転車専用通行帯」と見た目は似ているが別物である。自転車通行空間の整備形態、特にこのブルーゾーンについてはその是非を見直す必要がある。このような自転車通行空間整備に詳しいわけではない、ほとんどの区民の方々にとっては、「自転車専用通行帯」と「自転車走行帯（ブルーゾーン）」の区別はつかなく、本来の正しい通行方法を理解できているとは言い難いのではないか。

◆区民から見たときに、区別がつきにくいのは確かだと思う。今後、自転車の利用の推移を見ながら、将来的な見直しも含めて検討していきたい。

◇「自転車専用通行帯」は区内ではほぼ見たことがない。「自転車走行帯（ブルーゾーン）」は利用しており、走りやすいと感じる。「自転車走行位置表示」は自転車利用者も無視しており、歩道を走ることも多い。財政的な問題もあると思うが、「自転車専用通行帯」が付けられない状況であるなら、「自転車走行帯（ブルーゾーン）」のように、目立つもので歩行者の安全を確保するよう留意してほしい。

◆「自転車走行帯（ブルーゾーン）」に関しては、国が「自転車専用通行帯」の整備マニュアルを作成中であり、また、区内には「自転車専用通行帯」が整備可能な幅員の道路がほとんどなかったことから、区で実験的に実施したものである。ブルーの色を目立たせて、ドライバーの運転を変えたいという意図が込められていた。今となってはやや「時代遅れ」に見えるかもしれないが、当時としては先進的・主体的な取り組みだった。

◇「自転車専用通行帯」でないところ（自転車道は除く）は、自転車と自動車が混在することが前提であり、そのような箇所は、全国的に矢羽根表示とすることが基本である。矢羽根表示が、限られた空間でシェアしながら通行する区間であることを示す路面標示であることを、いかに政策的に

広めていくかが重要。車道混在せざるを得ない空間であるにもかかわらず、自転車専用の通行空間があたかも示されているような、紛らわしい整備は避けるべきである。

◇自転車は車道通行が原則だが、実際には自動車を怖がり歩道を走っている。「自転車専用通行帯」以外は、自転車通行空間が実際に確保されているわけではなく、「自転車は車道を走る」ことの意味に過ぎない。

◆自転車通行空間の整備も大切だが、限られた道路空間の中で、自転車、歩行者、自動車がどのように共存していくかを考え、いかに利用者に使っていただけるかルールの発信などを考える必要がある。

2) 3章 計画の基本理念と基本方針

◆資料説明 (素案 3章)

◇「地域の生活」、「生活自転車」というものを相当意識していると思う。「スマート」については、美しい駐輪の仕方、格好いい駐輪の仕方をするということ、現在の情報社会のことの二つを掛けていることに関して、注記しておいた方がよい。

◇「生活自転車」については、かなり考えられた文章であると思うが、「業務交通」についても検討すべき対象の1つであるため、きちんと記述してほしい。

◇世界の潮流も「生活自転車」という方向に来ており、世田谷区もそのくらいの自負を持って出してよい。

3) 4章 施策の取組み

◆資料説明 (素案 4章)

◇「自転車等駐車対策協議会」のところに役割として「推進していく」という文言があるがどういうことか。

◆「推進」というのは後押しをするという意味で使っているが、先頭に立って推進していくと取られると、協議会がその仕事をするように見えてしまうため、誤解のないよう表現を修正する。

◇施策実現の方策のところは中間見直し時の記述よりも、強化してほしい。例えば、まちづくりとの連携について、商店街と連携して動く場合に、どこの商店街とも同じようにすることは難しい。1つ1つの施策も区内全域的に横並びで進めるのではなく、試行的な取組みや重点的な取組みなど、やる気のある地区や課題の多い地区を捉えて、どこでどのように実現して

いくつか、自転車等駐車対策協議会の助言を受けて検討していくという形でやればよいのではないか。その場合、自転車等駐車対策協議会を強化して、名称・役割に手を入れることもあり得る。この協議会に、自転車総合計画を推進するのにふさわしい名称・役割を与えてはどうか。

◆「区内全域的に横並びで進めるのではなく」とは、その通りである。その方向で書き込む。

◇この協議会の、ほかの自治体にはない非常に特徴的な側面の1つとして、視覚障害当事者が委員として参画していることが挙げられる。視覚障害者誘導用ブロックにまつわる駐輪問題については、これまで検討テーマとして挙がっており、このような世田谷区ならではのユニバーサルな観点を追加するとよいと思う。

◇自転車通行空間整備について、交差点のデザインに関してチャレンジしてほしい。道路単路の断面について検討するとともに、二段階右折をはじめとした交差点での適正な通行を誘導するために、どのような方策が必要なのかも重要。

◆ユニバーサルデザインについては、これまでの取組みの中で工夫はしているが、ある意味柱立てをする際に表現が漏れてしまっている。修正する。

◆自転車通行空間に関する交差点の機能については、今年度調査の中で確かめ、取組みのヒントを得たい。

4) 5章 鉄道路線沿線及び駅周辺の自転車利用環境整備

◆資料説明(素案 5章)

◇南北の動線で見ると、甲州街道と世田谷区中心部の間に、現在は京王線の開かずの踏切があり、自動車が通りにくい環境となっている。京王線の連続立体交差化により、以前よりずっと自動車が世田谷区に流入しやすくなる。これにより、自転車利用者の危険が増す可能性があるため、安全対策を検討すべき。

◆千歳烏山では、都市計画道路を整備してそこに自動車を流し、役割分担をしながら地域の交通の形を作っていく。交通安全の話も含め、地域と話し、どのようにまちづくりとして考えていくかが大事。

◇駅勢圏という言葉は古くから使われているが、「自転車駅勢圏」という言葉は自転車の個性が出てくる可能性がある。世田谷は同じ線路でも駅によって道路形態などがみんな違う。そのため、単純に「駅と駅の間の辺りで

分かります」とはいかない。ニュアンス的な捉え方をしておいて、後は個別のエリアの議論になった時に発揮していくということになる。既定の言葉ではないため注意が必要。

◇駅直近を通過する自転車をマネジメントし工夫することが重要。駅周辺の通過交通自転車の考え方を追記すべき。

◇ここまで議論いただいた計画素案については、各委員の指摘・意見を反映しつつ、このような形で進めさせていただく。

◎その他

(1) 計画の検討・策定スケジュールについて

◆スケジュール案は、現行計画が3月までとなっているため、計画の策定期間を5月とし計画を2カ月ほど延伸する予定である。

(2) 計画素案に関するパブリックコメント及び愛称公募について

◇前回、現行計画を出した時も、区の広報「せたがや」に提出用葉書を添付した形でパブリックコメントを求め、あとはホームページで意見募集するということか。

◆そういう形になる。ただまとめが載っているのではなく、できるだけ「ぜひ、皆さんの意見を下さい」という呼びかけ型等でできればと考えている。

(3) 議事録等の公開について

◆本協議会については、区の自転車条例に位置付けられ、情報公開が原則であること、また非公開にしている特段の理由もないことから、協議会の議事録について、ホームページ上での公開を行いたいと考えている。

◆議事録については、公表前には各委員にお配りして確認していただくという形をとりたい。

◆本日のご意見を踏まえ、引き続き計画素案をまとめていきたい。もしご意見やご質問があれば、9月30日の水曜日までに事務局の方までお願いしたい。頂いたご意見等も踏まえながら、議会等に報告していきたい。次回協議会は、令和3年3月を予定している。パブリックコメント等を終え、計画素案をまとめた段階でお集まりいただく予定である。改めて開催通知をお送りする。

閉会