

## 第4回文京区自転車活用推進計画策定協議会

### 議事録

日 時：令和4年5月9日（月）午後3時より

場 所：文京シビックセンター24階 第一委員会室

出席者：委員13名（うちWEB参加2名）、幹事8名（WEB参加）、傍聴0名

文京区自転車活用推進計画等策定協議会 委員名簿

No	区分	所属	氏名	参加方法	出席	
1	学識経験者	岩手県立大学 名誉教授	元田 良孝	会場	出席	
2		東海大学 工学部土木工学科 准教授	鈴木 美緒	会場	出席	
3	道路管理者	国土交通省 東京国道事務所 交通対策課長	大野 貴史	会場	出席	
4		東京都 第六建設事務所 管理課長	中西 宏	書面	—	
5		文京区 土木部道路課長	村岡 健市	会場	出席	
6	交通管理者	富坂警察署 交通課長	藤木 泰彦	会場	出席	
7		大塚警察署 交通課長	永吉 申二	会場	出席	
8		本富士警察署 交通課長	渡邊 順一郎	書面	—	
9		駒込警察署 交通課長	山下 宏	書面	—	
10	地域団体	町会連合会	大畑 清心	書面	—	
11		商店街連合会	栗田 洋	会場	出席	
12		文京区観光協会	本田 太郎	書面	—	
13	民間事業者	都営バス (交通事業者)	東京都 交通局 自動車部 運行管理担当課長	野崎 雅人	書面	—
14		区コミュニティバス (交通事業者)	日立自動車交通株式会社営業企画部 主任	榎本 則彦	会場	出席
15		自転車シェアリング	株式会社ドコモ・バイクシェア 第一事業運営部長	小澤 克年	WEB	出席
16		自転車関連事業者	株式会社サイクルスポット 専務取締役 店舗運営部長 兼 商品部長	加藤 京子	会場	出席
17	区民	公募	多田 健太郎	会場	出席	
18		公募	鈴木 薫子	WEB	出席	
19		公募	向田 清	書面	—	
20		公募	吉川 方章	会場	出席	

文京区自転車活用推進計画等策定協議会協議会 幹事名簿

No	所属	氏名	参加方法	出席
1	企画政策部長	大川 秀樹	WEB	出席
2	土木部長	吉田 雄大	WEB	出席
3	企画政策部企画課長 事務取扱 企画政策部参事	新名 幸男	WEB	出席
4	区民部区民課長	榎戸 研	WEB	出席
5	アカデミー推進部アカデミー推進課長	矢島 孝幸	WEB	出席
6	都市計画部都市計画課長	下笠 博敏	WEB	出席
7	資源環境部環境政策課長	渡邊 了	WEB	出席
8	教育推進部教育総務課長	松永 直樹	WEB	出席

**会議次第：**

- 1 開会
- 2 議題
  - (1) パブリックコメントの結果について
  - (2) 文京区自転車活用推進計画（案）について
  - (3) 今後の予定について
- 3 閉会

**配付資料：**

第4回文京区自転車活用推進計画等策定協議会資料 一式

- 資料1 パブリックコメントの意見及び区の考え方
- 資料2 文京区自転車活用推進計画（素案）からの主な変更点
- 資料3 文京区自転車活用推進計画（案）
- 資料4 文京区自転車活用推進計画 概要版（案）
- 資料5 今後の予定について
- 資料6 意見書

## 議事要旨：

### 1. 開会

- ・管理課長により開会

### 2. 議題

- ・元田会長より挨拶

(元田会長)

昨年5月に書面開催にて委員会が発足した。その後、3回にわたり対面あるいはWeb参加で会議を行った。今回は最終となるため、忌憚のないご意見をお願いしたい。

#### (1) パブリックコメントの結果について（資料1、資料4）

- ・事務局より資料4、資料1の説明

#### 【質疑】

(多田委員)

私見であるが、今回の計画は多くの区民の方に理解していただき、受け入れていただける内容だと思っている。一方で、パブリックコメントにもあるように、安心・安全の利用について懸念があることは事実である。今回の計画は副題にも「安全で快適に自転車を活用できるまちづくり」とある。4つある基本方針の最初に「まもる」とあり、ルールやマナーを遵守した安全な自転車利用の促進が最初に設けられている。今回の計画はこうした懸念に対しても十分ケアできている内容だと思っている。今後この計画が完成するといろいろな場面で説明があると思う。こうした考え方に立った計画であるということを区民に理解いただけるように事務局から説明いただければと思っている。

(事務局)

計画案のP.39に文京区で実施した世論調査の結果を記載している。結果より、自転車利用のルール・マナーについて区民の方々の関心が高くなっていることが分かる。また、新型コロナウイルスの影響が落ち着き、交通量が増えているのかもしれないが、交通事故件数も令和2年に比べて令和3年は増加している。区としても交通安全の確保の視点から自転車も含めて注意をしていきたいと考えている。

(吉川委員)

パブリックコメントでの意見やそれに対する区の意見も提示されたが、多田委員がおっしゃったように、今回の計画を具体的に実施する段階で、どのように区民に周知し協力を願うかが重要になると思う。

今回のパブリックコメントの件数(6人・20件)は、区内の他の計画等と比較して多いのか、少ないのかを伺いたい。

(事務局)

他のパブリックコメントでは意見がないものや、100件程の意見があるものもある。交通安全に関連したパブリックコメントの中では、今回の件数は平均的もしくは少し多いと思っている。今回の意見としては、ルール・マナー、安全・安心に関する内容がほとんどであり、区民の方々の関心が高いと感じた。

(元田会長)

国のパブリックコメントでは意見がないものもある。今回のパブリックコメントは内容も充実しており、良い意見をいただくことができたと感じている。

(吉川委員)

パブリックコメントに「自転車の利用促進をこれ以上進めないで欲しい」という意見がある。こうした意見があっても当然だと思うが、以前会長がおっしゃったように、日本では自転車の歩道走行を前提とした歴史が今日まで続いていることも事実である。しかし、道路構造の問題もあり、狭い道路に自転車専用通行帯を設置することも困難である。その他にも様々な問題がある中で、多様なニーズに応えることは困難なことだと思う。

区議会だよりで、建設委員会で自転車活用推進計画素案について意見交換がされたとあったが、参考までに補足していただきたい。

(事務局)

建設委員会では、計画素案の内容について説明した。意見としては、文京区らしい計画にすることや、観光等ソフト面についての要望が出された。

一方で、文京区政に関する世論調査では、自転車専用通行帯の整備に関する意見が多いため、まずはハード面の整備を進め、ソフト面の対策は今後の課題として考えていきたい。

(元田会長)

パブリックコメントにもあるように、「交通ルール遵守の啓もう活動なしに、自転車の利用促進をこれ以上進めないで欲しい」という意見を持つ方々がいることを踏まえながら考えていかなければならないと思う。

(栗田委員)

白山通りでは自転車専用レーンが設置されているが路面表示のみである。一方で、ガードパイプを設置すると自転車が安全に走行できると思っている。

また、自転車が駐停車している自動車を避ける際、車道側にはみ出することは仕方ないことだが、はみ出の際に後方を確認する癖をつけていただけると交通事故が減少すると思うので検討いただきたい。

(事務局)

自転車、自動車、歩行者の空間が完全に分離されていることが安全上最も望ましいと考えている。一方、実際は空間が限られているため自転車の通行空間を物理的に分けるのは困難であり、路面標示で走行空間を明示することが主体となっている。

道路や利用者の状況を踏まえて、道路管理者、交通管理者と協議をしながら、最適な整備形態を検討したい。

(元田会長)

鈴木先生は自転車の駐車車両の追い越しに係る行動の調査を実施したことがあると記憶しているが、鈴木先生から説明は可能か。

(鈴木副会長)

駐車車両を追い越す際、自転車が急に車道側に膨らむと自動車も急減速するため危険である。一方で、早めに追い越しを開始すると自動車もゆっくりと減速できる。このような追い越し方に関する教育や周知を進めることは重要だと思う。

## (2) 文京区自転車活用推進計画(案)について(資料2、資料3)

・事務局より資料2、資料3の説明

### 【質疑】

(吉川委員)

計画の期間は10年間であるが、国道や都道の走行空間の整備と整合を図るため、国や都に対して区から協議や要望をすることで、国道や都道の整備との整合を具体化していく必要があると思うが、国や都とどのように連携していくか考えを伺いたい。

(事務局)

計画案P.3に計画の期間に国の自転車活用推進計画と東京都の自転車活用推進計画のスケジュールを記載しており、区の計画もこれらを踏まえた上で見直しや改定を実施するという趣旨で、スケジュールを合わせている。

また、計画案P.112の計画のフォローアップにおける自転車ネットワーク路線整備延長について、国や東京都からは5年後、10年後の目標値を出すというのは難しいと聞いている。そのため、5年後の見直しの際には協議会を立ち上げ、その時の実績値を踏まえて改めて議論いただく予定である。

(吉川委員)

国や都の計画では少しはっきりしない部分があり計画期間も長いため、区の立場から国や都に対して働きかけることで、10年間で完成できるように進める必要があると思う。

(事務局)

1点補足する。計画案P.104に自転車のネットワーク路線を地図で示しているが、文京区内の国道、都道は全てネットワーク路線の対象である。区道は全長約170kmのうち約35kmが対象である。国道、都道は工事の規模も大きいため区道のように短い期間で整備はできないと思われるが、5年後の見直しの際に実績を踏まえて改めてご議論いただきたい。

(多田委員)

計画案P.70の①の記載で「また、～」以下の文章を削除しているが、内容が漠然としたものになる印象を受けるため、取り締まりに関して具体的な記載を検討してほしい。具体的な記載が困難であれば、各警察署の実施内容を記載すると充実すると思う。

(事務局)

月に複数回取り締まりを実施する警察署もあるため削除した。取り締まりは今後さらに強化していく方向であるということをご理解いただきたい。

(藤木委員)

削除前は、「交通安全日に原則として実施する」という記載であったが、交通安全日以外には実施しないという印象を与えかねないと判断したため削除した。警察としては指導・警告活動、街頭キャンペーン、切符告知による交通取り締まりを強化しており、月に複数回行っている。交通管理者である警察としても取り締まりや安全性の確保を区や都、国と協力しながら進めていることをご理解いただきたい。

(栗田委員)

ヘルメットのかぶり方について、あごひもをかける等正確なかぶり方について周知、指導していた

だけるとさらに事故は減るのではないかと思う。

(事務局)

区としてもルール・マナーの周知・啓発については、様々な手法・内容を用いていきたいと考えている。

(加藤委員)

電動自転車の事故が特に減っておらず、自転車協会の中でも問題になっている。特に文京区は坂が多く電動自転車が多い。また、高校生、中学生が交通ルールを学ぶ機会がないという話が出ている。ぜひ区でも警察署と連携して学校への交通安全教室の回数を増やしてほしい。

自転車の小売店の役割として、安全に整備した自転車に乗ること、自転車の乗り方、ヘルメットのかぶり方の周知は小売店の義務であると考えている。区内の自転車小売店が集まる機会を設け、交通安全に関してできることを考えていきたい。

(事務局)

計画案 P. 49 に自転車安全教育の受講経験に関するアンケート結果を記載している。受講経験ありは、全体は 3 割、高校生は 8 割であり、交通安全教育が強化されてきていることは数字としても表れている。今後も交通安全教育を進めていく。

(藤木委員)

警察としても小学校、中学校、幼稚園、保育園において交通安全教育を実施しており、新型コロナウイルス感染症による影響が多少落ち着いてきた令和 3 年末以降は依頼も増えている。計画案 P. 49 に記載のあるアンケート結果より、20 代や 30 代の交通安全教育受講経験が高いのは、交通安全教育を受けた人が増えているためだと思う。今後も、子どもや保護者の方々への安全教育を推進するよう努力する。

### (3) 今後の予定について (資料 5)

- ・事務局より資料 5 の説明

#### 【質疑】

(栗田委員)

先日の報道で電動キックボードに無免許で乗車できるようになったと聞いたが、通行帯はどこなのか。自転車と同じように歩道通行可になると歩行者が危ない。個人的な意見であるが、歩道を走らせることはやめていただきたい。歩道にはお年寄りや子供が通行しており自転車や電動キックボードが走ると、歩行者が歩くところがなくなってしまう。法律がどうなるか分からないが、文京区は条例等で規制できないか。

(事務局)

報道レベルでしか承知をしていないためまだ確定的な情報を得ていないが、今は、ナンバープレートをつけて車道のみ走行可能。また、社会実験として自転車専用通行帯も走行できるといった状況であった。道路交通法の改正により、施行は 2 年後くらいになるのではないかと聞いているが、車道や自転車通行帯も走行できるようになり、時速 6 キロ以下は歩道の走行を認めるという内容であったと思う。交通安全の観点からも必要に応じた検討をしていく。

(元田会長)

同様な懸念を感じているため、今後も注視していきたい。

(多田委員)

今回が最後の協議会であるが、計画案を作成して終わりではなく、着実に実行されるように引き続き関係各位のご努力に期待したい。

また、5年後の見直しや、10年後には引き続きよいものができるようにしていただきたい。より自転車活用の推進が図られる文京区になればよいと思っている。

(元田会長)

協議会は今回で最後になるため、公募委員、地域団体等の委員から一言感想をいただきたい。

(加藤委員)

交通安全やルールだけでなく、区民の方々の思いやりも繋がることで、文京区が東京都内の中でも見本になるような地域となしてほしい。

自転車の小売店もできることがあると思う。自転車小売店が集う機会を設けて、皆で自転車に安全に乗れるよう検討を進めたいと思っており、その機会を是非ご用意していただきたい。

(多田委員)

計画策定に携わることができて大変勉強になった。

(吉川委員)

区民の代表として良い計画の作成に貢献できた。良い経験をさせていただき感謝している。

自転車活用に関しては、どのように区民ニーズに応えながらレベルアップをしていくかということが迫られると思う。計画策定後はフォローアップも含めて、引き続き皆で連携していくことが出来ればと思う。

(栗田委員)

この会に参加することで自分自身の自転車の乗り方が変わった。こうした会議は重要であり、自転車の安全利用について、いかに区民の皆さんに知っていただくか、今後どのように啓蒙していくかがこれからの課題になると思う。

(鈴木(薫)委員)

私自身も自転車の乗り方が変わり、今まで以上にきちんと乗るようになった。こうした人がさらに増えていけば、より皆が安全・安心に自転車を使えるのではないかと思う。

(小澤委員)

貴重な機会を頂戴して感謝する。運営事業者として文京区のシェアサイクルの運営に携わっているが、区民の皆様が安心・安全に自転車を利用いただくためにはどうすべきかを今回の計画策定で改めて認識した。

文京区内のシェアサイクルは、サイクルポート約70箇所、自転車800台で運用しており、自転車1台が1日あたり2回から3回程度使われているため、文京区内で毎月約6万回利用されているという実態である。運営事業者として区民の皆様により安心・安全に使っていただけるよう日々運用の改善及び利用促進に取り組み、区内における二次交通としての役割を担っていきたい。

(榎本委員)

弊社は東京の東部、主に6つの区でコミュニティバスを運行している。コミュニティバスの特性上、細い道や一方通行、坂道を主に走ることがあり、一時期は人身事故の中で自転車の事故が8割を超えたことがある。自転車の飛び出しでバスが急ブレーキをかけ、乗客が転倒することで人身事故になることもある。そのため、運転手には運転中は自転車に近づかないようにと伝えており、自転車に気をつけることで徐々に事故はなくなってきた。自転車通行空間の整備でこの先10年間で景色が変

わっていくとよいと思う。

(鈴木副会長)

書面開催もあったが、区民委員や地域団体の委員の方々の鋭い意見も踏まえ、良い計画になったと思う。

パブリックコメントを拝見していると、会議で議論されたことが、区民の方々に伝わりきっていない印象も受ける。「自転車の利用促進をこれ以上進めないでほしい」や「自転車のメリットはそもそもあるとは思えない」といった意見もあるが、ルールを守らない自転車をイメージした上でのご意見だと思う。自転車利用が健康や環境に寄与するには、それなりの速度や距離を走ることが必要である。ルールやマナーを守ることは前提として、自転車の利用方法が変わっていくということが、今後伝わっていくとよいと思う。

自転車の交通事故は交差点部が多く、交差点でない部分のデザインをどうするかという話はよく出るが、分離できない交差点の安全を確保することが事故件数に影響すると思う。また、交通安全の周知を進めることも必要である。自転車利用の知識を周知していくという活動を通して、今回の計画が進んでいけばよいと思う。

会議に参加された区民の方々は高い問題意識を持っていると思う。計画を進めていくに当たり区民の方々と協力することで、より文京区の個性が出てくると思う。区民の方々から意見を頂き、こまめにフォローアップすることで、次の改定に向けて計画を進めていただきたい。

(元田会長)

皆様方に協力いただき立派な計画ができたと思う。

日本では長年の習慣から自転車は歩道を走行し、自転車が車両であると意識されていなかった。その結果、パブリックコメントにあったように、自転車の利用促進を進めないでほしいという意見も出ているのではないかと思う。どこかでこの状況を変える必要があると思うが、基本となるのはインフラ整備や教育、取り締まりであると思う。こうしたことを地道に積み重ねながら現状を変えていく必要があり、今回の計画がその第一歩であることを望む。

今後も皆様方のご協力をいただきながら、計画を実施に移すことができるよう事務局にご努力をお願いしたい。

1年間ご協力いただき感謝する。

### 3. 閉会

・管理課長により閉会

以上