

## 会 議 記 録

会議名称	第1回 杉並区自転車ネットワーク路線に関する懇談会
日 時	令和6年8月6日（火）午後2時から午後4時まで
場 所	杉並区役所 小川ビル4階会議室
出席者	<p>委員 10名</p> <p>鈴木 美緒 委員（東海大学 建築都市学部 土木工学科准教授）          関 肖 委員（国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所 交通対策課長）          横沢 香奈江 委員（東京都 建設局 第三建設事務所 補修課長）          平井 通善 委員（警視庁 杉並警察署 交通課長）          江藤 昌和 委員（警視庁 高井戸警察署 交通課長）          江藤 稔 委員（警視庁 荻窪警察署 交通課長）          中辻 司 委員（杉並区 都市整備部長）          尾田 謙二 委員（杉並区 都市整備部 交通企画担当課長）          安藤 武彦 委員（杉並区 都市整備部 土木計画課長）          山川 浩 委員（杉並区 都市整備部 杉並土木事務所長）</p>
事務局	都市整備部管理課
配布資料	<p>資 料 1：自転車ネットワーク路線の経緯及び杉並区の概要          資 料 2：杉並区自転車ネットワーク路線の再構築（素案）          参考資料 1：杉並区自転車ネットワーク路線に関する懇談会運営要綱          参考資料 2：杉並区自転車ネットワーク路線に関する懇談会名簿          参考資料 3：杉並区自転車ネットワーク路線に関する懇談会席次表          参考資料 4：杉並区自転車活用推進計画（抜粋）          参考資料 5：杉並区の概要</p>
会議次第	<p>1 開会          2 議事          （1）自転車ネットワーク路線の選定について          （2）自転車ネットワーク路線の整備形態について          （3）区独自のドライバー向け路面標示の実証実験について          3 その他事務連絡          4 閉会</p>

### 【質疑応答要旨】

#### 委 員

質問ですが、生活道路には定義があるのでしょうか。

#### 事務局

杉並区の幹線道路や都市計画道路を除いた道路全てです。その中で主要な道路を指しています。幅員8m以上のものは主要生活道路、6mであれば主要区画道路など名称があります。

#### 委 員

道幅が広いとか狭いとかそういうのは特になかったでしょうか。生活する上での道路ということでしょうか。

#### 事務局

全般を指しているものになります。

#### 委 員

皆さんが生活する上で選定することの妥当性はあると私個人としては思います。

## 事務局

今までは幅4m未満は計画路線から抜いていたのですが、今回は連続性を確保するために入れていきます。4m未満は今回の計画路線の素案の中では3.7km、具体的には神明通りなどです。

## 委員

セットバックした後に矢羽根(ナビライン)を引き直すということですか。

## 事務局

基本は今の道路形状に合わせて、杉並土木事務所で施工しています。現在、狭あい道路では整備していません。

## 委員

施工する段階で、例えばセットバックした場合、ナビラインがガタガタするように引く訳にはいかない、ある程度のラインで引きます。セットバックしたら、全体的に道路の中心から何mとかで位置を決めて引かないといけないのかなど。2項道路でも同様です。

## 委員

路線とはどのような定義なのですか。

## 事務局

区道ごとに区道第何号線などの名称があります。

## 委員

ということは一定の延長を持った路線を一括して指定するという事なのか、それともネットワークで別の横の通りと交差していれば、その路線の半分までとかもあるのでしょうか。

## 事務局

路線全てを引き切るのが難しい区間は交差点で切ったりしています。

## 委員

ネットワーク路線の最適な密度を、事務局はどのようにお考えですか。

## 事務局

区内全域で偏りが無い、今、お示ししている密度が適しているのではないかと考えています。国のガイドラインに関しても、具体的に何mに1本引くなどの目安は示されていない状況にあります。そこで、どのぐらいの密度が適しているか皆様にご意見をお聞きしたいです。

## 委員

ネットワークの考え方についてお聞きしたいのですが、基本的に密度なども含めて、あくまでも交通量が多い路線ということでしょうか。地域の方が連続的に利用する路線というところに視点を置いて、それを基本として結ぶような形で作りたいという理解でよろしかったでしょうか。

## 事務局

自転車の交通量が多いところは利用されている方が多いことを表していると認識しておりますので、そこにネットワーク路線を引いていくという形にしています。

## 委員

その中で幅員が狭い生活道路を含めたいというのは、そこがないとネットワークとして保てないからということですか。恐らく、事前にガイドラインに記載されている、信号がない所とかを選ぶときは慎重にということをご参考にしていただいていると思うのですが、それ自体の趣旨というのは、一時停止しなければいけない所を停止しないで出会い頭でぶつかってしまうことがあるから、そういうところは慎重に検討すべきだということだと思います。それに対して、そこを選定しなければいけないときは安全対策をどう考えるかということも併せて検討していく必要があると思います。

## 委員

当初、交通量が多く事故も多いところで路線を選定したときに、地域的な偏りが結構出てしまいました。各警察署へ担当レベルでご意見を伺ったときに今お話いただいたとおり、信号のあるところは慎重に検討すべきだとのご意見をいただきました。信号がある部分に関して整備がどのような状況かといいますと、路線の除外、差し引きを区の方でもした次第です。その結果、密度も見た目上も、ある程度均等になる状況になり素案としてお示ししております。

**委 員**

国道のネットワーク路線は、参考資料(資料2-27 頁)の令和6年3月末現在のとおり、杉並区の国道 20号は整備を進めていく路線として記載させていただいていますので、区のネットワーク路線に組み込んでいただければと思います。なお、具体的な整備時期は記載できないのですが、現状として 23 区内の整備計画で目標を掲げた対象区間ではありますので、我々も整備を進めていきたいと考えています。ドライバー向けの路面標示(資料2-33 頁)というのは車道の真ん中に貼るイメージですか。

**事務局**

一方通行の場合ですと真ん中で、相互通行の場合、道路の中心からはみ出さないでそれぞれの方向に1枚ずつ貼るイメージです。

**委 員**

来年度実証実験されるとのことですが、整備前後の効果検証はされるのですか。

**事務局**

はい。効果検証の方法については決定していませんが、こちらの右側(資料2-26 頁)の教育委員会からの要望の所(青いエリアの中)に3つの中学校がありまして、その中で要望路線があり、今回の整備路線を考えています。現時点では、中学生に「整備前と整備後で安全性が高まりましたか」とか、アンケートなどを取って効果検証していきたいと考えています。

**委 員**

ドライバー向けの路面標示とナビラインの整備を一緒にやるイメージですか。

**事務局**

そこまではまだ決まっていない状況ですが、ドライバー向けの路面標示は来年度実証実験になりますので、恐らくドライバー向けが先になると考えています。

**委 員**

区としてもまだ整理ができていない状況でして、あくまでドライバーに向けて、自転車との距離感を意識し、意識変容がどう起きたか数値化していくところで実証実験していきます。ただ、ネットワーク路線との絡みは、やはりあると思います。既存の路線でできるかどうか、今回選定したネットワーク路線の整備は令和8年度以降になり、時期的な齟齬が出てきますので、そこも含めて区で整理していきたいと考えています。

**委 員**

高井戸署管内、五日市街道と井ノ頭通りは自転車の事故が非常に多いのですけれども区道ではないのですが、今後ナビラインの整備などは考えていらっしゃるのでしょうか。

**委 員**

東京都は、令和3年5月に「東京都自転車通行空間整備推進計画」を策定し、その中で選定された優先整備区間から整備を進めており、連続性を確保できることについては、路面補修等に合わせて検討を行っています。

**委 員**

そこで交通事故が減ると自転車事故の割合も減るので、ぜひ、お願いしたい。

**委 員**

赤い部分の整備計画があるが、連続性でいうと、あまりこう、西側の方の一部出た所の話だと、五日市街道と井ノ頭通りとか部分的な所とか、現況整備できる場所ではないとの東京都のご見解ですか。

**委 員**

現計画は、策定時の自転車ネットワーク計画路線との連続性を踏まえ選定されており、今後、新たに区市町村の自転車ネットワーク計画が策定されれば、それを踏まえて検討していくことになるのではないかと思います。

**委 員**

既存ネットワーク路線の指定や整備に対する効果というか、それはどういう総括とかまとめにした上で、路線を拡大していこうという話にするのでしょうか。既存のネットワーク路線の指定が、一定程度、交通安全の施策として効果があり、これを広げていくということか、自転車走行空間の充実ということにつながっていくのか。はたまた既存の指定の範囲のみでは十分な効果が得られないという中で、もう少しネットワークというからは区内全体に広げることによって、本来期待した効果が出ていくのか、どういう考え方なのか。

## 事務局

現時点でそのあたりの検証というのは十分ではないと認識していますが、ナビラインを整備する前後で調査をしまして、全ての路線を調査する訳にはいかないののでポイントを絞って、整備する前と後で逆走が増えたのか減ったのか、という状況は確認しています。基本的にはナビラインを整備することによって、車道の左側を走行することに寄与していると考えています。国のガイドラインが令和6年6月に改定されたばかりですが、国の議論を拝見しますと、国として、ネットワーク路線を整備することのエビデンスや効果をしっかりと見せていくという議論がありましたので、そのあたりの国の動きなどを注視しながら区としてどのように効果検証を行うのか、今後併せて検討したいと考えています。今後、区政モニターアンケートなども実施する予定ですので、そういったところで、感想といいますか意見になりますが、実際、「ナビラインがあることで交通安全に寄与していると思いますか。」というところを、区民の方にお聞きしたい。

## 委員

ドライバー向けの路面標示ですが、自転車は一時停止で止まらない、交差点の赤信号で渡るなどが多いと思うのですが、自転車への注意喚起はどう考えていますか。

## 事務局

路面標示は、あくまでもドライバー向けをメインにしたものです。ただし、ご指摘のとおり、区民からも自転車利用者はルールを守らないというご意見があるので、今後も、警察署のご協力もいただきまして、自転車安全利用の周知や啓発をしていきたいと思っております。

## 委員

ちょっと補足ですが、区民がルールを守らない自転車により危険な目に遭ったということの大半は、歩道上だと思っております。自転車は歩道上を結構なスピードで走っている。中杉通りや青梅街道については、今まで「普通自転車歩道通行可」の標識があったのが、標識がなくなったことすら認識がなく、そのままルールを守らず徐行せず走っている自転車が多数いて、それによって、恐らく歩行者が危険な目に遭っている。本来のルールである車道の左側を走っていただく。そのための環境を整えるのがこの啓発のためのロジックなので、車道を安全に走れるなら自転車の方も車道の左側を走りますよ、そうすると歩道を歩行者の方が通行いただけるという関係になるのかなと思っております。

## 委員

事故の実態からすると大きな主要道路でも起きるが、裏路地、出合い頭が多い。実際効果があるのかというところですね。ナビラインを付けたからといって車道に降りていない。それが車道を走らせることによって、車と接触する事故が防げるのか。ドライバーにとって危険を感じる。自転車にとっても危険に感じる。ナビラインの設置がどれだけ効果があるかというのが1つの問題じゃないでしょうか。

## 事務局

警視庁は「普通自転車歩道通行可」標識を廃止して自転車が歩道を走れなくしたわけで、それは車道を走らせるために外したものと我々は認識しておりますが、いかがでしょうか。

## 委員

令和5年度は私が交通安全の担当でしたので、なぜ標識を外したのか警視庁本部にお聞きしました。交通戦争といわれた昭和30年代から40年代半ばは、自転車が圧倒的に交通弱者であることが多かった。そのため歩道に上げて歩行者と共存させた。ただ最近は、自転車が歩道に上がって強者になってきて、歩行者の安全が図れなくなったため、自転車は軽車両なので車道に降ろした。70歳以上とか13歳未満など例外措置、ほかにもありますが、基本は車両であるので車道を走行することになります。

## 委員

基本に戻ったということですね。ただ道路整備ができていないのにそれをやるのか。ナビラインを設置したことによる効果は検証していると思うのですが、どれだけの事故が減っているのでしょうか。

## 委員

全国的に、自転車が車道を走ることによって事故が減っているといわれている。自然減というものもあるのですが、独自で先進的に進めている所では、事故が半分になった地域がある。おっしゃるとおり、車道を走っていると車と接触するかもしれない危険性はあるが、一番よくないのは自転車が歩道を徐行していないところ。歩道をルール通りに通っている人は実際いない。歩道を正しく通る人はいないので、歩道に上がっている自転車は出合い頭の事故に遭う。その確率の方が圧倒的に高いので、車道に降ろすことができれば、事故が減ることは分かっています。

交通量が多いところを今回ネットワーク路線に選んだということで、その交通量の中で自転車はどこにいるのかというと、たぶん歩道にいることが多いエリアだと思うのです。その自転車はまた歩道に行く可能性

がある。車道にちゃんと走れる空間を作らないと、また歩道に行ってしまう可能性があるので、車道に作れるかどうかということと、もしそうでないなら、車道が走りやすい場所を選ぶという必要性が出てくるのではないかな。もう少し事故の内容を見て、今回選んでいるところで本当に車道に作れるのかどうか確認は必要で、歩道に行かないような代替経路が、車道に適していないのであれば別の道路を、走りやすい車道を選ぶ必要があるのかなと思います。

道路交通法上、ネットワーク路線ではないところを走ってはいけなわけではないので、ネットワークを選ぶということは、「ここだったら走る場所がある」という意味合いになる。使ってもらえるような交通環境の所を選ぶ必要がある。

#### 事務局

ハードの部分で、自転車道を作るのは現実的ではないところが一方ではありますが、法改正の動向をご紹介させていただきますと、(資料2-32 頁)赤くなっている②の自転車の安全を確保するための規定を創設することで道路交通法が改正されまして、2年以内に施行予定ですが、自転車と車で、車が通るときに一定の幅を空けて通らましようとか、少しスピードを落として通らましようとか、法律で規定されます。また、道路交通法の一部を改正する政令は令和8年9月1日施行予定です。生活道路において最高速度(法定速度)を60km/hから30km/hに下げるといような動きもあります。ハード面としては区として大きなものはなかなか難しいですが、こういった法改正のソフト面の対策によって、道路を自転車が走りやすくなる環境が少しずつ作られていくのではないかと期待感を持っています。それに合わせて、さらに区として独自に路面標示をして、自転車が車道を走りやすくなるよう機運を盛り上げていきたいという考えです。

#### 委員

区独自の整備形態B(資料2-9頁)と今回の路面標示の実証実験との意図の違いはなんですか。これ(区B)も法定表示ではないですよ。

#### 事務局

整備形態B自体は狭い道路にということで、前計画のときに決めていて、実際には整備していません。

#### 委員

抜け道にされてしまうような所に設置するとか。

#### 事務局

抜け道や、子どもが通る道など、検討の余地があります。

#### 委員

ネットワークに入るかどうかは別ですか。

#### 事務局

別です。ナビライン等と並ぶことでごちゃごちゃしてしまうので、分かりにくいというご意見もあるかもしれませんが、そこは検討の余地があると考えています。デザイン案も、ピンクと決まっている訳ではありません。ただ警察署からは、白色・黄色とか規制に関する色は駄目とご意見をいただいていますので、そういったものを避けるとピンク色あたりが道路上あまりない色というふうに考えています。ただ、これも決まっていますので、もしかしたらもっと違うデザインがあり得るのかなと考えています。

#### 委員

間隔を空けて欲しいとかの意味合い、歩行者・自転車が優先ですよということの両方をドライバーに伝えたいということですね。たぶん車のドライバーに対してだと、走行速度に対して見やすさが出てくると思うので、少しデザインはご検討いただけたらよいかなと思う。

ネットワーク路線の密度の話と、生活道路といわれるところに引くかどうかは、結構近いのかなと私は思っています。自転車で目的地に近いところはもちろん考えられてきたと思うのですが、家からどこかに行くということだと、交通量とか密度とか、それぞれの家から行くときになるべく早い段階で走行空間にたどり着くとかネットワークに乗れるというのがよいのかなと思います。国ではそういうものを規定していませんが、結構そういう考えをしているものは世界的に多かったりする。

もっと具体的にいうと何分以内に走行空間に着くという計画を立てている所もあります。どの家でも、特に杉並区は住宅用地が8割ということで、出発はほとんど住宅ということになると、どこのエリアの人でもある程度早い段階で走行空間にたどり着けて、その上を走れば安全だろうという考え方で、密度は全域にあるのがよいのかなと。500~600mに1本あればよいといわれていますので、メッシュとしては全然悪くないとか大丈夫なのかなと感覚的には思います。

です。左側通行で走ることが事故を防ぐためには必要なもので、左側通行が早く認識できるような、早くそこに乗れる形で整備することが大事なのかなと。ぜひ生活道路に引いていただいた方がよいかなと

思います。さっきの話もそうですが、信号があるところの方が安全ですが、ない部分を走りたくて信号を避ける人もいますので、走るなどとは言えないですから、生活道路の所には必要ですし、ルールの周知とか両輪でやっていかなければいけない。そのあたりはネットワーク路線を目にする機会が多い方がよい。

#### 事務局

東京都にお聞きしたいのですが、優先整備路線に区内の都道を入れてもらうために、区としてできることは何でしょうか。連続性ですとか交通量の多いところ、4路線を特に要望させていただきたいと考えているのですが、どのようにすれば東京都の計画改定のタイミングなどに区の要望をお伝えできるのでしょうか。

#### 委員

現計画の策定にあたっては、既存の自転車通行空間との連続性、国道・区道の計画路線との連続性、交通量、事故の発生状況を踏まえ選定されているため、杉並区の自転車ネットワーク計画が改定されれば、選定理由の一つにはなるのではないのでしょうか。いずれにしても、現計画が令和12年度までとなっており、計画を所管しているのは本庁ですが、改定にあたっては、区と連携して取り組んでいくことになるのではないかと思います。

#### 事務局

今回のガイドラインで車がナビラインの上を通行できるように変わり、前からナビラインの上に乗れるということにはなっていたのですが、改めてそのことが明確化された区では認識しているのですが、東京都としてはナビラインの上の車走行を想定して設置されているのでしょうか。

#### 委員

ナビラインは、自転車の通行位置を自転車利用者とドライバー双方に示すことで、車道の左側通行を促す位置付けとして考えています。

#### 事務局

そうすると車が踏んでしまう可能性があるところは率先して引いていかないという考え方はあるのでしょうか。

#### 委員

幅員など路線によって状況が異なると思いますが、交通量や駐車車両等の状況を踏まえ、整備内容を決定していくものと考えます。

#### 委員

区道は踏まれる前提でやるしかないのではないかと。

#### 委員

幅員が狭い箇所においては、そのような場合もあるのではないかと思います。

#### 委員

車道左端から1mないと自転車が通れない。空いているところをナビラインにしようとするとうまいレーンになってしまい使われない。そこまで速度を要求されるような道路ではないという前提ですが、車は自転車の後ろを付いていくことになる。生活道路の法定速度は30km/hになりますし、車の速度を度外視させる意味合いというか都道の場合、道路幅員があるため、ナビラインを踏むといってもちょっと踏むぐらいではないか。今後、車は自転車を避けていくという運用になると思います。

#### 委員

2項道路の区道をネットワーク路線に入れるということですが、整備済みの区道もあり、3.6m未満の道路が分かる資料も欲しい。あまりにも狭い部分は現実的に引けるのかどうか検討したい。

#### 委員

区として狭い道路の整備状況を踏まえてやった方が効果的なのかなと思う。

#### 委員

現況で自転車が率先してそこを選んでいる、そうするとネットワーク路線に選ばないとしても、安全対策のためにどうするか。交差点の手前でちゃんと止まるように、何か注意喚起をすとか。実態を考慮した方がよい。意外と自転車の人は、そこを使いやすいから使っている。

#### 委員

今の話はとても重要で、走りたいところと走ってもらいたいところを区別しなくてはならない。交通量が多い所は両方になると思う。区として走ってもらいたい所でたくさん走ってもらい、車の通行が少ないから、抜け道で自転車が通って自転車の数が多い、そういうところはある意味推奨しない方がよいかもしれない。先ほど鈴木委員がおっしゃったとおり、家を出て5分後にはネットワーク路線にたどり着くように、単に交通量

のみで考えるのは、少し慎重にならなければならない。

#### 事務局

選定しても、場合によっては整備を後ろ倒しにするとか、道が広がってから整備するとかも考えられる。今後、現地の実態を考慮して最終的にネットワーク路線を選定していきたい。

#### 委員

高円寺のエリアで中学校の部活動の移動に伴ってトライアル的にやってみようという話でしたが、ネットワーク路線の拡大についても効果検証するのであれば、どこかのエリアを3か年ぐらいでそろえた上で効果検証する、路線の先の整備の仕方も考えて検討してもよいかなと思います。路線の選定はとりあえず全体をするが、効果検証という意味でエリアを限定して、そこについては速度を速めて整備する。そこで検証結果を踏まえて全体のネットワーク路線の見直し、スピード感などを考えていく。整備の方法についてもどこかでご相談できればよいと思う。

#### 委員

各警察署で、この辺のエリアは事故が多いとか走行がもっと快適になればという所があれば教えていただきたい。

#### 委員

交通事故がここで多いとかは特にない。いろいろな所で起きますので。利用者がどのタイミングで、どういふ違反がこの事故に結び付いたのかは、ケース・バイ・ケース。個人的に区内では、旧道、裏路地、昔からの生活道路、古くは江戸時代とかの、資料で赤く太くなっている、利用が多い路線(資料2-20 頁)を優先してやってみる方がよいと思います。

#### 委員

富士見ヶ丘通りは既に整備済みですが、幅員がとても狭い。ナビラインがあると車が踏んで、自転車が我が物顔で逆に危ない気もする。生活道路なのですが、車よりも自転車の方が、速度が速い。通勤の人とか。ナビラインだけでは厳しいので、ルールも併せて、啓発活動と両輪で進めていくことで効果が上がるのかなと思います。

#### 委員

自転車が多いところや荻窪駅前など、あと裏路地の出会い頭。一時停止しない。取締りをやっているが追いつかないのが現状です。今後、青切符の運用が始まれば署員の負担も軽減されるが、それまでは啓発活動しかない。ハード面もやるべきだが、啓発面でいかに車両に意識させるかが課題ではないか。あと単独事故が多い。ハンドル操作を間違えるなども多い。自転車は数が多い車両であるという意識をさせることも併せてやる必要がある。

#### 委員

エリアを限定してというのは難しいが、効果をどう検証するか、国土交通省ではどのような見解を示していますか。

#### 委員

ガイドラインを作成している本省に確認したのですが、効果検証については現在検討中です。東京国道事務所としては、整備後の効果検証実施を検討していますが、どういうタイミングで実施するかなどについては、現段階では未定です。現地でどのように通行をしているのかの検証やアンケートを含めて検討していきたい。

#### 委員

効果があれば歩道じゃなくて車道を走ろうという意識付けにもなると思う。区民の方の意見としては、車道を走りたい意識はあるが、路上駐車が多くて、なかなかできないというところはある。取締りの関係を含めて警察でご意見あれば。特に青梅街道や中杉通りは非常に多くご意見をいただく。

#### 委員

駅前中心に取締りを行っているが、駐車違反があったりして、いちごっこ。都心部は駐車場を持っている店がほぼない。路上駐車は駄目ですよ、と毎日取締りは行っている。

#### 課長

自転車専用通行帯は区では早稲田通りの一部しかありません。基本的に駐車してはいけませんが、駐車している実例があります。取締りの考え方は変わらないということでしょうか。

委員

結局、駐車違反ですので取締りの対象となる訳ですが、実際はそこだけ 24 時間警察署員が立って取締りはできないので。

委員

違反の罰則の重さは一緒なのでしょうか。交差点内に止めるのと、そこら辺の通常の直線道路に止めるのと、自転車通行帯に止めるのと、違いはないのでしょうか。

委員

駐停車禁止と駐車禁止で条文が分かれていて、駐停車禁止の交差点内や横断歩道の直近の方が重くて、自転車専用道路であっても、駐車禁止場所の方が軽い。

委員

仕事で時々自転車に乗ります。当然、法律に従わねばならないため、一時停止の場所は止まりますし、車道をしっかり走ります。車道が怖いと思うのは、バスが止まるときとか。バスが動くまでずっと待つのは現実的ではないが、青梅街道も狭い所があります。左車線で左に曲がろうとする車の横を通るのは、とても怖い。実際、皆さんも普段、車道を通ってみたらどのような状況かが分かると思う。車道、歩道問わず。一時停止は止まる場所で止まってみる。周りがどのような状況か見てみると一時停止では誰一人止まらない。

委員

そのような状況の中、「普通自転車歩道通行可」の標識が中杉通り、青梅街道でなくなった訳ですが、区長は区役所まで青梅街道をずっと自転車で来ていますが、青梅街道が怖いと言っていて、江藤(稔)委員と同じ感覚は持っています。そのような現実を踏まえて、どのようにしていくのがベストなのかの話し合いを今回持った訳です。

委員

路線が決まった以上は、安全に皆で道路を利用していくしかないのではと思います。

委員

「中杉通りで『普通自転車歩道通行可』の標識をやめられる訳ないじゃないですか」という議論はなかったのでしょうか。その判断をされた方に一度、中杉通り車道のパーキングの脇を走ってほしい。

委員

そのような場合は、駐車車両が多くない所を選ぶという選定をしないと現実的ではないのかと。

青切符の話で、歩道の徐行は取締りの対象となるはずで、実際は取締りが難しいのですが、歩道を徐行するだけで出会い頭の事故は減ると思う。また、民地側ではなく車道側を走る。歩道の通り方を周知していかないと、どうしても歩道を通りたいときに違反してしまい、事故になってしまうことになる。やむを得ないときは歩道を通ってもよいけど、歩道の通り方があることを説明していくしかない。歩道の危険性はなかなか分かってもらえていなく、歩道に上がれば安心と思われているが、歩道で事故に遭うケースは多い。歩道を速く走るとどういった危険があるか周知されていないところがあり、ネットワーク路線や教育で、「歩道にはこのような危険性がある」ということは周知しないといけない。

事務局

皆さんにお聞きしたいのですが、黒い点(資料2-23 頁)が信号機の位置です。区内では信号がない場所が多いが、信号のない交差点にネットワーク路線を多く引いていくことになる。また、幅員5m、4mの所にも引いていくことになる。交差点部では出会い頭の事故が多い現状があり、交差点部で引いていくためによりよい方法、交差点部は現状の路面標示を優先させた方がよいとか、交差点部はナビラインを抜くとか、ご意見があればお聞きしたい。

委員

現況はどのようになっているのでしょうか。

事務局

交差点部だと分かるように、むしろ、ナビラインが密度濃く設置されていたり、交差点のどこを走っていいか分からないため、特に大きい交差点では引いてあります。

委員

大きい交差点は「ここを走ってください」と分かるように青いナビラインを密に設置しています。

事務局

細街路や付いていない場所への設置はどうするか。出会い頭事故への注意喚起や路面標示を優先すべきかどうか。

委員

感覚として、交差点はナビラインがあると、逆に一時停止しなくなるのではと思う。

委員

そのような感じはします。ただでさえ、一時停止標識で止まらないのに。ナビラインでは交差点入口に「止まれ」と書いて欲しいくらいだ。

委員

ナビラインとは関係なく、個別に「自転車止まれ」を付けている所はある。

事務局

細街路の単路部では逆走を防ぐことや左側に寄せる効果がありつつも、交差点部では逆の効果があり、一長一短だと思っている。交差点部だけは抜く運用はあるのでしょうか。

委員

昔はありましたが、交差点で逆走側から入るのは危険ということは、交差点規模によらず事故統計で出ている。左通行前提で入らないといけない。車はそういうつもりで安全確認をしている。逆走側から入ると、どんなに狭い道路でも危ない。交差点手前のどれぐらいで止めるか、という話になるのでは。変な入り方を指定してしまうと出会い頭事故になる可能性がある。左側通行のままで交差点に入れるデザインがポイントではないか。

事務局

それは交差点で「止まれ」を促すような標示が必要ということでしょうか。

委員

「止まれ」は必要なものでありますが、「止まれ」とナビラインは別で考えられているものです。

事務局

単路部だけナビラインで、交差点部は赤の路面舗装というやり方は、昔はあったが今はやられていないということでしょうか。

委員

交差点だけナビラインを何も書かないというのが昔は結構あったが、今は、交差点の事故を減らしたいため、交差点での左側通行を見せたい、という人が多い。それは4m、5m幅員の道でもそうで、ネットワークをつなげるという意味合いで行われている。昔は大きい交差点でもナビラインを抜いていたが、歩道に上がる人が増えてよくないということで、最近は大きい交差点では積極的にナビラインの密度を上げるデザインが多い。細街路も、交差点手前で止めると、その先で逆走方向に行ってしまうりする。整備区間を決めるときは、その先があるのであれば、交差点を過ぎてからナビラインを止める方がよい。交差点の中での逆走も多い。ナビラインを入れるのは左側通行を促すためのもので、止まる、止まらないと一緒に考えてきてはいない。今までは、ナビラインを入れると止まらないのではという発想はなかった。作っている側は今まで考えていない。

委員

今まではどちらを走らせるかということだけなのですね。

委員

ナビラインがあると止まらないという感覚があるとすれば、考えた方がよいかもしれない。肌感覚でそういうものがあるなら、大事な視点かもしれない。

委員

すごく進んでいる市や地域はどこでしょうか。

委員

金沢市とか京都市はすごく多い。

委員

そこがどうしているかは参考になる。

【閉会】