

会 議 記 録

会議名称	第2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11月8日（金）午前10時から正午まで
場 所	杉並区役所分庁舎 4階A・B会議室
出席者	委員 10 名 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 〈代理出席者：交通対策課 山崎専門調査官〉） 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）
事務局	都市整備部管理課
配布資料	資 料：杉並区自転車ネットワーク路線の再構築（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）
会議次第	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等について （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

【質疑応答要旨】

委 員

4メートル未満でも自転車ネットワーク路線に選定する今回の考え方は、路線の密度を考えると実態に即していると思います。路線を積極的に走ってもらうために推奨する意味かどうかで見せ方は変わってきます。推奨路線ではないが実態として通行量が多いため選んでいるケースや、密度を考えて必要なため選んでいるかによって見せ方が変わってくるかと思います。

交差点で交通量が多いが道幅が狭い(3メートル位)ため除外している所がありました。通行を推奨しないため除外したと思いますが、やはり交差点では単路部より事故が多いと思います。交差点では「狭いからぶつかる」ということではなく、見通しが悪く狭いため出会い頭事故が起きます。交差点では止まるなどの原則は自転車ネットワーク路線とは別で取り組み、密度に影響する場合は代替経路を示す必要があるかと思います。

細街路が交差する場所でのナビラインについて、狭い所では逆走も何も関係なく、その辺を走ってしまい事故が増えてくるのではと思います。逆走を防止するために交差点の中こそナビラインを入れた方がよいと思います。交差点での出会い頭事故は、逆走側も交差道路を通行している側も予想できず、事故統計でも高い率が出ています。ナビラインにより交差点で止まらないとの意見もありますが、「逆走を防ぎたい」ことをどのように伝えるかの相談が必要だと思います。

地域の方に直接要望を聞くことは、他の自治体ではあまり行っていない、非常によいと思います。例えば

「車が多くて危ないから」など具体的な理由があるのか、特に富士見ヶ丘について要望理由を伺いたい。

事務局

富士見ヶ丘2路線の西側は、日常的に歩行者・車・自転車が錯綜しているという現状を伺い、現地確認を行った結果、ナビラインがあった方が交通整理をしやすいと判断しました。東側は、現在ナビラインが引かれている南側の路線より北側の路線の方が走りやすく使っている方が多いと伺いました。その路線は東側に連続してつながっている広く走りやすい路線で、都道にもつながり、近くに重要な施設(高井戸保健センター)もあり、選定しました。

委員

密度が増えるという意味で路線は追加してもよいと思います。沿道に住んでいる方は、追加してほしいのか、それとも自分の家の前を通してほしくないのか、どのように思っているのでしょうか。

事務局

増やしてほしいとの意見が多い印象です。自分の家の前を通してほしくないとの意見は受けたことはありません。

委員

過去の蓄積から受け入れられることもあるため、ぜひ、どんどん路線を作っていく、「増やしてほしい」との意見が増えると思います。

委員

細街路における交差点部の整備方法の検討について、高円寺南五丁目の写真をお示しました。交差点部にもナビラインがある方がよい以外のご意見はありますか。

委員

写真の道路形態について、一時停止とナビラインのどちらを優先にした方が交通の流れとしてよいのかを考えてみましたが、交差点の中にナビラインを引いてしまうと、ただでさえ止まらない自転車が真っすぐ進んで事故が増えるのかなという印象を受けました。

委員

交差点を真っすぐ進みたい人が左側を走ってきて一時停止したあとは、交差点内に引かなくても左側通行のまま真っすぐ行くのではないかと。あえて逆走するのかは疑問です。ナビラインと規制(止まれ)は切っても切り離せないものだと思いますので、規制を遵守させる意味で交差点内のナビラインはない方がよいと思います。

委員

「自転車はこちらを通る」と「一時停止」は、それぞれ視覚的に示す必要があると思います。

委員

「規制」と「誘導」のバランスは難しく、ケースバイケースで判断が必要でしょうか。

委員

昨日、区役所前交差点でナビラインが引かれました。中杉通りから青梅街道に出る場所で、あれだけ大きな通りであれば、当然、信号で止まると思いますが、こちらは引いてあり、あちらは引いてないと整合性がないより、統一された方がよいと思います。

委員

規制と矢羽根(ナビライン)との兼ね合いは気になります。本来のナビラインは左側通行の目安ですが、区別すべき白線とナビラインが同じ様に扱われていると思われれます。そのため、白線の意味が薄れてしまい、ナビラインの上を一生懸命走ろうとして白線の規制を破ってしまう可能性があるとのことご意見につながるのではないのでしょうか。自然と左側を走れるように誘導するというような、自転車利用者がどのように走ればよいかをあまり考えなくても分かることが大事です。施設配置により逆走を誘発するケースもありますし、実態として自然と左側を走るのであれば、場所によって配置を変えることもよいではありませんか。

委員

自転車については車両に乗っているという意識をいかに持っていただくかが大事だと思っています。区民意見からは、自転車ネットワーク路線の意味は段々と認知されつつも、まだ分からない方もおり、普及啓発が課題であると感じています。有効な取組や、取組の方向性についてご意見をいただきたい。

警察署では改正道路交通法(令和6年11月1日)を受けて、自転車関係の啓発でご予定はありますか。

委 員

今回の改正を受けてというのではなく、基本的な事項「自転車は車両のため車道を走行しましょう」「一時停止はきちんと止まりましょう」などを継続して皆さんに案内している。

委 員

改正道路交通法に特化した公務は行っていませんが、継続した交通安全啓発活動を小学校、中学校、一般の会社向けで行い、その中で改正道路交通法についても広報を行っていきます。

委 員

改正に伴った啓発活動は、チラシ配りや色々な所での情報共有などを集中的に行っています。特に自転車の飲酒運転禁止が中々周知されておらず、「自転車はお酒を飲んではいけないのですか」「今日はお酒を飲んだから自転車で帰る」などと言われており、集中的に啓発をしています。

委 員

区の自転車ネットワーク路線において国道・都道の役割は非常に大きいと思っています。国や都において現行の計画がある中で、今後の要請はどのような手法が望ましいかご意見をいただきたい。

委 員

国道においては、昨年度に行ったアンケートで各区から要請をいただいております、それらを踏まえて今後の計画を立てていきたいと考えています。整備時期やどの場所からということは未定です。

委 員

都道についても、区道の自転車ネットワーク路線との連続性を考慮しており、今後の計画策定の際に検討することになるかと思えます。

委 員

現行の都の計画は令和12年度までですが、今は改定の予定がないということでしょうか。

委 員

今のところは未定です。

委 員

整備予定につきましては、上位計画の進捗に合わせて優先整備する部分など、今後調整させていただきます。

委 員

これから自転車ネットワーク路線が増えていくため、路面補修などを担当する土木担当部署の計画と連携しながら、路線整備の年次計画を立てる際に調整していきたい。

委 員

既に整備した路線の維持管理についてですが、この間、各自治体が自転車ネットワーク路線を整備してきた中で、道路使用状況によって補修が必要な箇所が多々出てきている頃だと思いますが、現場がその都度修復するのか、ある程度計画性を持って行っていくか、皆さんのご意見をいただきたい。

委 員

国道については計画的な補修は行っていません。場所によって標示の削れた程度が違うため、現場状況を踏まえて補修しています。

委 員

路面補修工事を行うタイミングで補修しています。

委 員

国道・都道の主要幹線はバスなどの車輪が乗るため、標示が薄れる傾向が強いと思います。区道は交通量が少ない所が多いため補修頻度も少ないですが、たまに標示が薄いとの要望があり、その都度対応しています。

委 員

確かに昔引いた所はどんどんかすれてきます。警察としては横断歩道の方が規制に関わり重要で、そちらが優先となり、積極的に補修をするところまではいかないです。

委 員

こうした事業を基礎自治体が行うことについて、財政的に支援はありますか。

委 員

補修についてはありませんが、新規整備については国からの支援があります。額は年度毎に違い、最近は少ない傾向にあります。

委 員

自転車ネットワーク計画が努力義務化されて、全自治体が計画を立てて自転車ネットワーク路線を整備しようとなっているため、財源があったとしても1自治体当たりの支援は減ってきており、厳しい状況にあるのでしょうか。

委 員

自転車ネットワーク路線案について、前回の懇談会から除外や一部追加などがありますが、根本的な路線選定の考え方などについてご意見をいただきたい。

委 員

案の全体像は理解しましたが、どのような整備順で進めていきますか。10年位で整備していくとのことですが、優先順位はエリアを分けて整備するのか、通行量が多い箇所から整備するのか、どのようなタイミングで決めるのでしょうか。ネットワークですので、ある箇所だけ引かれていても意味がなく、面的に整備する必要があると思います。

事務局

まだ、そこまで明確に決まっていますが、まずは計画で区内全域を選定し、整備前には優先順位を付ける必要があると考えています。基本的に、事故が多く、交通量が多い所になると思いますが、実際に整備を行う杉並土木事務所や警察署のご意見をいただきながら進めていきます。

委 員

今はどのような順番で整備しているのでしょうか。

委 員

まずは特定路線、次に特定路線ではない自転車ネットワーク路線を整備しています。

委 員

路線が複数ある中で、何か基準があるのでしょうか。

委 員

自転車の交通量が多い、要望が多い所から整備しています。

委 員

路面改良工事などと併せて整備している場合はありますか。

委 員

自転車ネットワーク路線の整備の方が先行している所があるため、既に整備された所で路面改良工事があり復元することが多いのではないのでしょうか。区の実行計画に整備距離数はありますが、今後は年度毎にどの位の予算をかけるか、どこの路線を整備するかなどを検討することも大事なのではないかと思います。

事務局

整備の優先順位を検討する際に、満遍なく整備する方がよいか、ある一定の地域を集中的に整備する方がよいか、ご意見をいただきたい。

委 員

自治体によって方法は違います。自転車の事故は、「この地域で多発」というより「いろいろな所で起きる」のが特徴です。そのため、自転車ネットワーク路線の認知を増やして左側通行を啓発するために、いろいろな地域で整備をしてつなげていく方がよいのではないのでしょうか。整備効果を研究していく中で、整備場所だけでなく周辺の左側通行の遵守率が上がっていくという波及効果も観測されています。1か所に絞るよりはいろいろな所に広げていく方が、区全体として効果が出てくるのではと思います。

事務局

区としても10年位の長い期間で取り組むことですので、戦略的・効果的に取り組んでいければと思います。

委 員

令和7年度以降に実施予定の区独自のドライバー向け路面標示の実証実験について、前回の懇談会からデザインを変更しています。主目的は自動車のドライバーですが、ご意見をいただきたい。

委 員

我々は説明を聞いており、表現していることが分かりますが、パッと見た人がこのマークの意味を理解できるのか、知らない人に見ていただくとよいと思います。

委 員

私は何が「ゆっくり」なのか分かりません。ドライバー向けということが分かっている分、分かりづらいというのが率直な意見です。

委 員

「自転車との距離を離す」と「ゆっくり」の意味が分かりづらいです。あと設置する場所が交差点近くかそうでないかによっても違ってくるのではないのでしょうか。

委 員

標示するのは道路の真ん中ですか。

事務局

センターラインの有無によりますが、極力、その道路で車が通る真ん中に標示します。

委 員

伝えたい内容によりデザインを考えないといけません。

委 員

自転車はドライバーからすると走りながら見るため、一目で分かる方が親切ではないのでしょうか。ヘルメットを被っていたり、ライトが付いていた凝ったデザインですが、自転車は一目で分からないと思いました。

委 員

「距離を取る」、「ゆっくり」と情報が二つあり、初見だと分かりづらいと思いました。

委 員

高速で見たときにどれくらい情報を拾えるのかの確認が必要です。

事務局

デザインは未確定です。そもそも文字が必要なのか、伝えたい内容が多過ぎるのかとも考えています。最終的には「歩行者優先」、「歩きやすい街づくり」に辿り着きたいと考えており、ご意見を踏まえて引き続き検討していきます。

委 員

色は何色を使ってもよいのでしょうか。

事務局

黄色、それ以外の規制に関わるような色は使用できないと警察署からご意見をいただいています。

委 員

赤でもよいのでしょうか。一番目立ちそうです。

委 員

赤は目立ちますね。ピンクは優しい印象でよいと思います。

事務局

例えば電車のベビーカーが通れる改札のベビーカーマークはピンクで、ピンクは割と目立つ色だと思っています。近隣住民が景観上で許容するかの問題はありますので、いろいろとご意見をいただきながら進めたい。

委 員

標示を入れようとしている場所や、道路のセンターラインがある所に入れる等の計画はありますか。

事務局

場所の検討はこれからですが、道路が広すぎると自転車と車は元々離れている、交通量がないと十分に測定できないということがあり、基本的にはセンターラインがなく丁度よい道幅で、自転車も車もある程度の交通量がある2、3か所位で設置できればよいと考えています。

委 員

検証の方法は、カメラ撮影により、自転車と接近する前後の速度変化を確認する予定です。

事務局

資料でお示した高井戸保健センター付近は、新しく自転車ネットワーク路線に入れる予定の所で、実際に現地を走行しましたが、車も自転車も割と多い路線で、幅も狭すぎず広すぎない所です。生活道路の中で、自転車と車が錯綜しやすいような所など 10 路線位を案として選定したい。

委員

将来的には、そのような所の交通量自体も減らしていき、特に大型車などが「ここは通りづらいからやめよう」と思ってくれると一番よいと思います。今後はナビラインを踏んでもよいという前提で設置していくため、狭い所にナビラインを引いて、車はそこを走る自転車の後ろに付いていくような道路も出てきますが、路面標示は違う意味合いで注意喚起する位置付けだと思いますので、道路の選び方は相談が必要ですね。

委員

区の独自の取組ですが、国・東京都・他自治体への情報共有は適宜行っています。

事務局

富士見ヶ丘駅付近で既にナビラインが引いてある所は割と道路が狭く、車も自転車の交通量が多い所です。その道に向かって下って交差する道は自転車のスピードが出て、ショートカットして曲がる自転車もいて交通が錯綜するため、ナビラインを引いてほしいとの要望がありました。交通量や事故情報だけでは分からない情報で、聞き取りは大事だと思いました。

委員

区では「対話を大切にしたまちづくり」を進めていますが、いろいろな地域でのまちづくりオープンハウスなどでは、必ず自転車の話題が出てきます。安全性の課題などのご意見がありますので、地域の実態を踏まえて検討することは重要だと思っています。

事務局

自転車ネットワーク路線案の検討の中で、道幅の狭さで除外した箇所がいくつかあります。自転車の交通量が多いというデータはありますが、狭さによる走りづらさがあり誘導すべきではないと考えて除外したのですが、将来的な二項道路の拡幅を見越して路線として残すべきなのか、二項道路の拡幅を待って路線に入れるべきなのか、多少狭くても交通量が多い所は整備していくべきなのか、ご意見をいただきたい。

委員

他路線との整合性ではないでしょうか。路線全体で3.3メートル未満の道路は指定しない基準を定めている中での一路線なのか、ほかに除外していない3.3メートル未満の路線があれば「なぜここだけ除外するか」となります。

事務局

都道との接続部分で一部3.5メートル未満の箇所がありますが、基本的に途中で狭い箇所があるような路線は入れていません。

委員

道幅が狭いが除外されていない所が多数含まれているのであれば、「どうしてここだけ除外するのか」という気がします。10 年かかるという前提で整備するのであれば、これまでの整備経験から 10 年あればその間に二項道路のセットバックも 10%位延びるのでは。路線を通して3.3メートル未満ではなく、セットバックが終わって4メートルの箇所もあるのではないですか。

事務局

交通量の多い所は基本的に自転車ネットワーク路線に含めたいと考えていますが、路線を精査する過程で実際に現地に行くと、感覚的に「ここまで狭い所にナビラインを引くことは、区がこの道を通るように推奨しているように見えてしまうのでは」との危惧があり、除外しました。ただし、除外した路線が全部狭いという理由ではなく、今後の拡幅を見据えて、自転車ネットワーク路線として位置付けて、然るべきタイミングで整備するという考えも、庁内の検討会議ではありました。除外箇所について、本当に除外するのか、自転車ネットワーク路線としては入れておくべきなのか、皆さんのご意見をいただきたい。

委員

除外箇所は代わりになる道路はあるのでしょうか。現在、通っている方がある程度の人数いて、そこは推奨しないとなったときの代替路線です。

事務局

そこは、明確にはありません。

委 員

計画であるため、「将来的にこのようにしたい。ただ整備順位としては優先する段階ではない」という扱いでよいのではないのでしょうか。計画に入れないと、次回の計画検討で、ないものとなってしまいます。将来のことを考えて残しておき、今は狭いため整備せず、利用者に対する安全対策は行っていき、拡幅されたら路線に選ぶというように残すとよいのではないのでしょうか。

委 員

狭あい道路の拡幅事業は進めていきたい。自転車ネットワーク路線については、狭あい道路の所管と連携・協力していく必要があります。

事務局

「自転車に乗りやすいまち」を目指している中で、計画には載せるということを将来像として考えたい。

委 員

基本は除外箇所があっても自転車ネットワーク路線としてはエリアをカバーできているために外しました。我々も 10 年という期間の中で整備できる所という考えに留まらず、最終的に自転車ネットワーク路線をどのようにしていくべきかを考えて路線選定に取り組みました。狭あい道路などの課題はありますが、いただいたご意見を踏まえて検討していきたい。

事務局

実際に見て狭かったため除外した箇所は、もともと素案の段階では入れたい所でした。ナビラインだけで考えるのではなく、ほかの安全対策も一緒に、どのようにしていけるかを考えたい。

委 員

区民の皆さんにどのように自転車ネットワーク路線を理解してもらい守っていただくか、ソフトの部分で展開を考えていかねばなりません。区が路線を指定してナビラインを引いても、何を意味しているのか理解があって初めて成り立ちます。

事務局

各地域では自転車ネットワーク路線の意味を知らせる必要についてのご意見が多数ありました。知らない方が多いという前提で、しっかりと広報をしていきたい。

委 員

ナビラインが引かれ始めた頃に受けた取材で「ナビラインのデザインは、矢印で左側通行を表しているとは思わなかった」、「そういう意味でこの形なのですね」という意見もありました。関係者にとっては「青色だから自転車」、「緑色はスクールゾーン」などは当たり前には知っていますが、知らない人との差はかなりあります。ナビラインの意味について、車が踏んでもよいなど細かい部分も含めて知っていただく機会を増やす必要があります。「分かっているつもり」で間違ったルールを認識していると、車と自転車の認識違いでトラブルになることがあります。例えば、車が交差点で左折するときは、巻き込み事故を防ぐため、間に自転車を入れないようにしなくてはなりませんが、ナビラインがあるために車の左に並んだ自転車が「車に進路を妨害された」という話をよく聞きます。そのようなトラブルは事故ではないため、警察署が扱うことはないかもしれませんが。自転車安全利用五則以外のルールの周知が課題で、計画を立てるときが一緒に知らせるよい機会だと思います。

委 員

警察署との連携を一層深めながら、区の出組を進めていきたいと思っています。皆さんからいただいたご意見や、12 月に予定しているウェブアンケートなども参考にしながら、今年度内には自転車ネットワーク路線を決定します。本懇談会は本日で最後となりますが、皆さんには引き続き情報提供を行い、必要に応じてご相談したいと考えています。

【閉会】