

## 第2回文京区自転車活用推進計画等策定協議会

### 議事録

日 時：令和3年10月18日（月）18時30分より

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14名（うちWEB参加3名）、幹事6名、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	会場	出席	
5		文京区 土木部道路課長	橋本 万多良	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	林 秀樹	会場	出席	
8		本富士警察署 交通課長	深谷 美香	会場	出席	
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	WEB	出席	
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	井上 清一	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 バス事業部 副部長	宇田 誠二	書面	－
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	WEB	出席
17	区民	公募	多田 健太郎	会場	出席	
18		公募	鈴木 薫子	書面	－	
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	会場	出席
2	土木部長	吉田 雄大	会場	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	会場	出席
4	区民部区民課長	福澤 正人	会場	欠席
5	アカデミー推進部アカデミー推進課長	細矢 剛史	会場	出席
6	都市計画部都市計画課長	下笠 博敏	会場	欠席
7	資源環境部環境政策課長	大野 公治	会場	出席
8	教育推進部教育総務課長	松永 直樹	会場	出席

**会議次第：**

- 1 開会
- 2 区長挨拶
- 3 委員・幹事紹介
- 4 議題
  - (1) 文京区自転車活用推進計画について
  - (2) 自転車ネットワーク計画の検討方針について
  - (3) 計画策定までのスケジュール（案）について
- 5 閉会

**配付資料：**

第2回文京区自転車活用推進計画策定協議会資料 一式

- 資料1 文京区自転車活用推進計画（第2回協議会資料）
  - 資料2 自転車ネットワーク計画の検討方針
  - 資料3 計画策定までのスケジュール（案）について
  - 資料4 意見書
  - 資料5 文京区自転車活用推進計画策定等協議会委員・幹事名簿
- 参考資料 アンケート・ヒアリング調査結果

## 議事要旨：

### 1 開会

- ・管理課長により開会
- ・区民課長、都市計画課長が欠席

### 2 区長挨拶

(成澤区長)

皆さんこんばんは。区長の成澤でございます。委員の皆様におかれましては、第2回文京区自転車活用推進計画等策定協議会にご多用のところご出席いただきましてありがとうございます。

当協議会は、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から第1回が書面開催となっておりますが、本日はこの場での参加に加えて、オンラインでの参加及び書面による意見送付を組み合わせての開催ということになっております。できる限り、委員の皆様と意見交換を行いながら、計画策定をしてまいりたいと思いますので、オンラインでのご参加の皆さんたちも、適宜、ご発言をいただきますようお願いを申し上げます。

さて、今回策定をいたします、文京区自転車活用推進計画ですが、自転車活用推進法に基づき、国と都の計画を勘案して、文京区の実情に応じた自転車の活用の推進に関する、計画の施策を定めるものとなっております。自転車は子供から高齢者まで幅広い世代が気軽に利用でき、環境に優しく、心身の健康増進に寄与するなど、様々な効果が期待できる乗り物でもございます。

また、コロナ禍においても、いわゆる3密を回避する新しい日常に対応した交通手段としても注目されており、自転車利用者からは、連続した自転車通行空間の整備やニーズに応じた自転車駐車場の確保が求められているところでございます。

昨今、コロナ禍の中で、文京区も一旦人口減に陥りましたけれども、この数ヶ月また文京区は微増になっていまして、テレワーク等の推進によって一旦外に出た人もいれば、むしろその通勤時間を避けるために、都心に近いところにぐっと戻ってきて、もしかしたら、文京区のバイクシェアに乗って、大手町とか霞が関とか、近くに自転車で通勤をするという人たちも、増えているのではないかなというふうに肌感覚ですが、思っているところでございます。

その一方、自転車が関連した事故も数多く発生をしております。令和3年上半期の交通事故発生状況は、自転車乗用中の死傷者は前年の47人から92人と2倍近く増えているというような状況でございます。

このような状況を踏まえまして、本協議会において、文京区が安全で快適に自転車を活用できるまちとなるよう、それぞれの立場からご意見をいただきたいと思っております。

皆様の忌憚のないご意見を頂戴して、本区の自転車活用推進計画が、実りの多いものになることをお願い申し上げます、また元田会長そして鈴木副会長には大変お世話になりますが、どうぞよろしくお願い申し上げます、と申し上げますご挨拶とさせていただきます。

委員の皆さんどうぞよろしくお願いいたします。

### 3 委員・幹事紹介

- ・事務局より委員・幹事の紹介を行った。

## 4 議題

・元田会長より挨拶

(元田会長)

本日はお忙しい中また夜分集まりいただきましてありがとうございます。本年度この委員会がスタートしましたが、コロナ禍で第 1 回は書面開催ということで、本日が実質初めての会議の方になります。

さて、日本の自転車は、長い間、冬の時代を過ごしていたと言ってもいいと思います。昭和 45 年に、交通戦争と呼ばれて、死者数が年間 1 万 6000 人を上回る時代がありました。現在は 3000 人を切っておりますから 5 倍以上ということになります。それで自転車利用者が事故で亡くなることも多くあって、本来は自転車道や自転車レーンを作るべきであったのですが、安全を理由に昭和 45 年から暫定的に自転車を歩道に走らせること始めました。

以来、最近まで、こういった自転車道や自転車レーンといった、自転車用の交通施設は造られずに、狭い歩道に自転車を押し込める政策が続いてきました。しかし、これは今となって考えれば間違っていたと言わざるを得ないわけであります。自転車が歩道を走るの、私たちが見なれている風景ですが、これは日本だけの習慣であります。世界のどの国でも自転車は車道を走ります。自転車が歩道を走ることによって、高齢者や障害者など交通弱者は、安全なはずの歩道で自転車との衝突におびえ、ある先生がおっしゃったことには、野蛮な習慣だというふうに言ってらっしゃいました。

一方で自転車にとっても、歩道は良い環境でございませぬので、狭くて障害物の多い空間で速度も出せませぬ。それで安全だから歩道だというお話がありますが、近年の研究では歩道通行は安全性に寄与してないということが明らかになっています。時間がありませんので、簡単に申し上げると、自転車事故の大半は交差点で発生しております。ところが交差点に歩道がないので対策になってないということであります。従いまして、車道に自転車を安全快適に走らせる施設を造り、自転車を歩道から車道へ誘導していくことが、これからの日本の都市交通に欠かせない大きな課題だと思っております。

本委員会では文京区の自転車の振興に関し、様々な提案をしますが、その中で大きな柱は、自転車と歩行者の分離であります。50 年以上も続いている歩道通行の習慣を変えるには時間がかかるかもしれません。しかし、一步ずつでも前進して、歩行者、自転車、自動車等の道路交通の参加者が、みんな満足できるような交通社会を作り上げていきたいというふうに考えております。ご協力をひとつよろしくお願いいたします。

### (1) 文京区自転車活用推進計画について (資料 1)

・事務局より資料 1 の説明

#### 【質疑】

(鈴木副会長)

P. 28 の図 29、車道の走行に関する不満については、P. 42 の図 48 と同じデータか、離れているのでわかりにくい。前の満足度とは違うかもしれないが、同じデータであるなら P. 42 の (5) の内容はここではなく、まとめたほうがわかりやすいと思った。

P. 49 のまとめについて、そこまでに書いてあることをすべて箇条書きにされていると思うが、数字などは各ページで見ればよいと思う。情報を 1 ページにまとめるのであれば、もう少し内容を減らして字を大きくしたほうが読みやすいのではないかと。ポイントを絞って書くほうがまとめになる。

P. 52 の基本方針について、ここだけ読むと文京区ではなくても全く同じことが言える。まとめの

部分で書いているような特徴が基本方針に出てきていない印象を持った。次回、具体化した施策は、まとめに書いているような特徴が出たものを書くといい。

(事務局)

まとめ方は、目次で示した項目ごとにそれぞれ関連するところに配置している。見やすさ、わかりやすさという観点で再度確認する。

まとめの内容は、2章の項目を1枚にまとめるという趣旨で整理した。もう少しまとめられないか再度確認する。

今後具体的な施策についてはP.54～P.56の作業を進めていくという流れになるので、その中で副会長からいただいたご意見についても整理していきたい。

(吉川委員)

資料の前提として、私の問題意識との関連で質問する。1つは、国と東京都の計画策定、推進計画のモデルは2018年ぐらいから動いてきている。文京区の動きについては、当時の区議会議員の前田さんの新聞やその他でも自転車問題を安心なまちづくりも含めて検討しているという情報が提供されていたという経過がある。また、区議会での請願も、早く具体的に推進計画やその他を国や都の動向との関連でどのようにするか満場一致で採択されたという経過がある。やっと今回の問題が明らかになり協議会委員の募集があった。国や都が動いている中で、文京区はどういう形でセットアップしながら頑張るかというところがどうも見えなかったのが、やっと起きたという感じがする。その辺の背景を聞きたい。

2点目に、P.3にも関わるが、今後の計画の推進をする期間の問題で言えば、国や東京都があり、文京区があるという流れの中で言えば、ここに書かれているような流れで行くという計画はわかるが、実際問題としてオリンピックを前にして自転車道を増やそうとかいろいろな動きが強まっていた時期もあったが、オリンピックも終わった。この計画通り行ってもまだこれから10年は十分かかってしまう。安心・安全の交通用具である自転車の多様な活用を文京区内にどう実現していくかという点で言えば、作って、実施をして、活かしていくとなるとまだまだ時間がかかる。加えてこういう協議会もコロナの影響もあり、今日が初めての対面実施である。資料を読んでは来たが、こういう中で文京区の自転車活用計画、あるいは推進計画全体をやっていくことについての区当局の姿勢は問われるのではないかと。経過と問題点を出していただき、これから決まるであろう協議会での案を前提とした区の行政で推進するという流れとの関係でどのように思われているのか。個々の中身に入る前にお伺いしたい。

(事務局)

ご発言頂いた通り、何年か前に自転車ネットワーク計画については区議会に請願が出され、採択されたが、国、東京都の自転車活用推進計画はもともとオリンピックまでの2年弱の計画ということもあり、その時点ですぐに取り組んでも、すぐに改定が来てしまうことや、これまで自転車の計画は文京区の交通安全計画で交通事故の減少に向けた取り組みはやっており、自転車走行空間の整備についてもバリアフリー基本構想の中で生活関連経路については自転車走行空間を整備していくということが示されているなど、それぞれの計画の中で自転車施策は進めてきた。

国、都の動き、区民からのご意見も含めて、自転車として全体的な計画を作る必要があるというのは区としても重々わかっていた。それが今回のタイミングであった。

(多田委員)

P.31を見ると、白山駅や駒込駅はここ3年間、放置自転車の台数が激減している。いい施策ができたのか。

アンケートだが、事業者3社から回答があって、内訳を見ると500人規模と500人以下で分けていたと思うが、500人以上のところだと1社しか回答がなかった。数が少ないのが残念。規模で言えば、文京区役所は500人以上職員がいるし、自転車通勤の制度がある。数が少ないので、文京区役所での自転車通勤の現状と課題があれば教えてほしい。

計画の根底として安心・安全をメインに持ってくることは、私自身が日常的に子どもの送り迎えや会社への通勤に自転車を使っているのも非常にいいことだと思う。事故が起きる場所は交差点が多いと会長からも発言があったが、幹線道路に出るまでの住宅街の路地を走っていて危険を感じることも多々あるので、その辺の整備も重要である。

例えば、住宅街は一方通行が多い。路地が交差するところにカーブミラーが設置されていると思うが、その多くが車に対応したカーブミラーであり、一方通行の進行方向にしかない例がある。自転車は一方通行に関係なく入っていけるので、反対方向から来るとカーブミラーを見ることができない。そういったところにも気を配っていただき、幹線道路だけでなく道路の整備を進めていただきたい。

私自身も安全運転、交通ルールの遵守は心がけているが、委員になって以降さらに気をつけている。周りを見ていると自転車のマナーが悪いと感じる。せめて信号ぐらいは守れという例がたくさんある。車のドライバーのアンケートでも信号無視についての意見があった。警察が自転車を摘発している例を見ることはない。マンパワーの問題もあり、難しいところであると思うが、そもそも信号すら守れない方に啓発活動、マナーを守ろうと言っても限界がある。もう少し厳しめに摘発を行ってもよいのではないかな。

(事務局)

放置自転車については年々減少している状況である。区でも駅周辺を放置禁止区域として、即日撤去をしている。回数も年々増やしており、また撤去する時間帯を変えるなど工夫をしている。放置自転車が多いところには重点的に撤去回数を増やすなどの取り組みをしている。令和2年については一時利用、定期利用の自転車の駐輪場も若干増やしている。

文京区は自転車の通勤を認めている。文京区も事業者なので、文京区の観点からの意見も資料に追加で整理していきたい。

安全・安心について、幹線道路だけではなく、文京区の場合は路地、狭い道路もたくさんある。そういったところでどういった安全対策をするかは課題だと思っており、これまでも電柱に「スピード落とせ」などの注意喚起の看板を設置するなど、警察とも協力している。

交通ルール・マナーについてはなかなか難しいところはあるが、区にも危ない運転をする方がいるというご連絡はいただいている。その都度、所轄の警察へ連絡し、警察には重点的にご指導いただいている。また、なかなか数との関係もあり目につかないということがあるかと思うが、警察からも自転車の取り締まりも強化していると聞いており、努力はさせていただいている状況である。

(藤木委員)

多田委員の話は都民の皆様の声を代弁していると感じている。現場において、交通の指導、取り締まりを行う立場から言えば、自転車の利用については一朝一夕に効果が出る方法を実施することは非常に難しいと考えている。自転車は幼少のころから身近で、20年、30年前には利用マナーや交通違反の取り締まりを受ける対象として長く認識されてこなかったという歴史的経緯がある。特に40代、50代以上の方は自転車の安全利用について子どものころ意識を持っていなかったと思う。計画でも2、3年前から本格化したという話があったように、この議論が本格的に俎上に上り、国家的に対策が取られてきたのは最近であると考えられる。道路交通法についても、そもそも軽車両である自転車を積極的に取り締まる法改正が未だ十分でなく、その議論や法整備の最中であると認識してい

る。警察としても法律に基づいて取り締まりを実施したいが、十分な警察官の数を確保して取り締まりを効率的に実施することが人的資源面からも非常に困難と考えられる。現場においても交通配置に従事している警察官が、警笛の吹鳴による指導、悪質な違反については交通切符を適用した取締りを行っているが、未だそれが十分な効果を出す段階には至っておらず、しばらく時間を要すると考えられる。

加えて、一般的に、特定のマナーが都民、国民に周知されるまでは相当な時間を要することが多い。例えば、昔は原動機付き自転車にはヘルメットの装着が不要であったが、ヘルメット装着を義務化して定着するまで半年から1年以上かかったと記憶している。1つの制度を定着させるには非常に長い時間を要することが多い。自転車という馴染み深く利用価値の高いものについてのコンセンサスを短期間に得ることは現段階では非常に難しい。長い時間をかけて、議論を重ねて最良の方法を取っていくよう警察としてもご協力を頂きたい。

(加藤委員)

私は一般社団法人自転車協会の理事もやっており、全国の利用向上会議にも出ている。第2次自転車活用推進計画で、今の目標でも道路整備とかたくさんあるが、特に、自転車の交通安全が問題視されている。現在は車の免許を取る人が少ない。自転車のマナーを知らなかったが、自動車の免許取得時に、自転車の逆走禁止等の自転車のマナーを認知することもよくあると聞いている。国の目標4の18番は、学校等における交通安全教室となっている。歩道を歩く方、子供を自転車に乗せているお母様方、高齢者等が共存し、どのように歩道上で自転車に乗るのか。また、道路を走るにも必ず駐車している車もある。道路整備は時間がかかることだと思うので、中学生の自分が通学するところのこのカーブは危ないからゆっくり走るとか、自分の地域をサンプルとして安全教室を実施すると、生徒が自分の周りの環境がわかるので、ここは気をつけなければ、ここは危ないからゆっくり回りをよく見て乗ろうという理解が進む。文京区は子どもからお年寄りまで自転車に乗る人がたくさんいる。今回の推進計画の中でいち早く自転車交通安全の意識、逆走しない、信号は止まる等の自転車の交通ルールに関する教育を中学生のうちから文京区が真っ先に取り組んでほしい。

(事務局)

計画に盛り込む具体的な施策は検討を始めている。いただいたご意見を参考にしながら検討を進め、次回の協議会で改めてお示しし、ご意見をいただきたい。

(小沢委員)

文京区内のシェアサイクルは現在800台、70ポートで展開している。毎月6万回稼働している。我々も今回のテーマの1つである交通安全には気を使って運営している。シェアサイクルは自分の自転車ではないので乗り方が荒かったり、交通ルールを守らない方が散見される。現在この対策として、東京では警視庁と連携して我々は月に1回定期的なミーティングを行うとともに、シェアサイクルのユーザーに対してアプリでのプッシュ配信を月に2回ほど行っている。警視庁や警察署と連携してシェアサイクルも含めて交通安全を徹底していく必要がある。今後、特に文京内においては、警察等の皆様と連携して地域の交通安全にしっかり取り組んでいきたい。引き続き連携強化をお願いしたい。

(吉川委員)

私はマンションの建て替えを当時の理事長として経験した。駒込駅周辺もマンションが道路近くまで建っているため自転車所有者が否応なく路上駐輪をしている。我々が建て替えを議論する過程で、1階はすべて駐車場だったのを全部有料の自転車駐輪場にして路上駐輪はしないようにした。自動車駐車場は地下に設置した。議論をしていて、自転車は便利で安全で健康にもいいというのは誰で

も共通するが、自己中心に考えているところもある。マンションの建て替えのときには、障害者の駐車場は必須条件になっているが、自転車駐輪場についてもかなり誘導して設置する政策を考えなければいけないという議論が出た。交通安全、ルール問題との関連の中で、広く自転車の活用を考えて、いろいろな角度から迫っていく努力をしなければいけない。こうした経緯から、自転車活用推進に対する関心を持った。

ルール違反ばかり嘆いていてもしようがない。警察に取り締まってほしいと言っても、警察も大変である。行政、住民、区民、利用者がまとまっていくような方法の視点が貫かれないと、違反者罰則を強化するということが全体がよくなるわけではない。お互いが一致する方向になれば嬉しい。

(元田会長)

いただいた意見は計画に反映していきたい。

(栗田委員)

今朝の新聞に載っていたが、自転車の点検を「ほとんどしない」「全くしない」が86.9%であった。60%の人が点検をお店でやってくれることを知らない。ルールやマナーを守るのは当たり前だが、点検も忘れてはいけない。新聞を読み自転車も点検しなければいけないことを改めて知った。

(事務局)

P. 44、点検についての調査も行っている。「店舗で行っている」「自分でしている」よりも「行っていない」が圧倒的に多く、5割を超える方が点検をしていない。こういった観点も重要だと認識している。区ではTSマークという保険と点検がセットになっているものに補助金を出している。そういったことも含めて施策を行っていきたい。ご発言の内容についてはこの計画の中でも重要なもの1つとして捉えていきたい。

(元田会長)

私も自転車に乗るが、タイヤの空気圧不足や、チェーンが錆びだらけで愛情がない人もいる。簡単なことから始められると思う。

(多田委員)

P. 50、課題の3番目に観光が挙げられているが、1項目しかない。P. 48の図を見ると文京区内はたくさん観光スポットがある。P. 9の鉄道網を見ると、駅も多くある。これらの観光資源と鉄道網をうまく結びつける形でネットワーク化をしていくと自転車でも周遊しやすくなると思う。P. 48にも書いてあるとおり、駐輪場のない観光スポットもあり、整備は大変だと思う。施設は公立のものもあれば私立のものもある。官民一体となってもうまく連携して、これだけある観光資源をうまく活用できる形でぜひ具体的な案を作っていただきたい。

(元田会長)

またご意見を伺いながら計画を作っていきたい。

## (2) 自転車ネットワーク計画の検討方針について (資料2)

- ・事務局より資料2の説明

### 【質疑】

(吉川委員)

国道、都道と連続的というところで気になったのだが、都道の音羽通りと文京区の計画はうまくつながっているのか。

(事務局)

国道、都道についてはすべて計画路線として入れている。主要な生活道路は、事故などに着目して



計画路線として設定するが、自転車通行空間が繋がっていないとネットワークにならないので、自転車通行空間をつなぐ観点からも選定していく。ご指摘いただいた道路の詳細の場所がわからないが基本はネットワーク計画であるから途中で切れることはない。国道、都道、主要な区道も含めてつながっていくと認識している。

(鈴木副会長)

P. 17 の路線抽出結果だが、国道、都道、区道の延長はそれぞれどれぐらいか。

(事務局)

概算だが、計画路線としては区道が 33km、都道は 26km、国道は 8km、全体で 67~68km 程度である。

(鈴木副会長)

P. 13 に施設へのアクセスを例示しているが、行政施設、商業施設、学校等とあるが、観光で挙げているところはこの施設に含まれているのか。

(事務局)

資料 1 でも観光施設をとりまとめている。観光施設をネットワーク化するというのも視点の 1 つである。そういった観点からも自転車通行空間を整備していきたいと考えている。

(鈴木副会長)

現状ではまだそこは含まれていないのか。

(事務局)

基本的は含めているという認識で進めているが、連続性も含めて、ここからもう少し検討した上で最終案をお示ししたい。

(鈴木副会長)

P. 17、色で分けているが、「安全性の向上の視点により抽出される路線」がほとんどないのは、事故のプロットを見ると都道、国道が多いので、結果としてそれ以外で抽出される路線が少なかったということなのかと思う。事故件数はそういったところが確かに多いと思うが、ヒヤリハットとか、交通量のわりに生活道路の事故が結構多いという指摘もあった。施設の接続の視点とか、他のものが被っているのでピンクが少ないと考えてよいか。

(事務局)

参考資料のアンケート、ヒアリング調査結果の P. 16~19 にヒヤリハットに類する調査を行っている。自転車に乗っているときに危険と感じる箇所や、歩いているときに危ないと感じる箇所も含めて地図上に点を落としている。事故については国道、都道が多いが、危ないと感じるところにも着目して選定は進めていく。ご指摘のとおり、国道、都道や主要な区道はもともとネットワーク路線の中に入れていることもあり、ピンクが少なくなっている。

(多田委員)

連続性に関して、特に区外への連続性、私は今文京区から千代田区まで通勤で行っているので文京区以外の状況も非常に気になる。他区、隣接する区との接続性の確保というのは具体的にどういったイメージを持っているのか。P. 17 のネットワーク路線の案で、文京区から外につながる路線は、他の区でも同じようにネットワークの路線化をされている道になっているのか。もしなっていないとすれば、今後隣接区との協議でそれらがつながっていくのか。

(事務局)

隣接区とのネットワークは、国道、都道、歩道がある幅員の広い区道が中心である。隣接区はそれぞれで自転車走行空間の整備や、ネットワーク計画、活用推進計画を作っていくので、主要な幹線道路は恐らく対象になっているだろうと今の段階では想定している。文京区の計画を作る際は、隣接区

とも情報共有が必要である。文京区として必要な路線については自転車通行空間の整備を進めていき、あわせて隣接区の整備状況との整合を図っていく。

### (3) 計画策定までのスケジュール(案)について(資料3)

・事務局より資料3の説明

#### 【質疑】

(吉川委員)

第1回協議会が書面開催であったが、今回は対面で実施できてよかった。計画策定が7月になったと聞いてやむを得ないと思った。どんどん先送りして案が伸びるのもよくない。案ができて、予算化して実施するにはまた時間がかかる。こういう形で7月までにまずはされたということについてはよかったと思う。これを踏まえて、密度の濃い中身を作っていきたい。

(元田会長)

今回は計画案検討の重要な回になる。よろしくお願ひしたい。

(加藤委員)

自転車点検について、当店ではお客様に月に2回空気を入れるように促している。しかし、日常的に自転車に乗っていると時間の経過も分からなくなるため難しい。また、TSマークのはがきを1年おきに送付しているが、なかなか日常使っているもので意識が難しい。当店だけでなく、文京区にはたくさん自転車屋がある。この機会に他の自転車屋と一体となって自転車点検の共通化をして一緒に取り組んでいきたい。

今回の内容を拝見し、事務局がコロナ禍での協議会開催に尽力されたことにお礼を申し上げる。この機会に皆様方と一緒に文京区の自転車活用が盛り上がるように少しでもご協力できればと思う。引き続きよろしくお願ひする。

(元田会長)

積極的なご意見をありがとうございます。計画を作る中で協力を求めています。

(本田委員)

自転車ネットワーク計画検討方針のP.16、大阪市の看板が出ているが、文京区ではこういうものは見えない。こういうものを設置する計画はあるのか。

(事務局)

文京区でも以前は黄色い看板を設置していたが、今は電柱に巻くタイプの黄色い表示の注意喚起は行っている。電柱がないところは、少し小さいものになるが、プラスチックのパネルで、「スピード落とせ」「歩行者注意」などの注意喚起の看板を、警察、国道、都道とも協力しながら設置している。

(本田委員)

白山通りは自転車の通行帯をペイントできれいにできているが、逆走する自転車を結構見かける。こういう看板があるとよい。また、白山通りはせっかく分けているが、歩道が広く、自転車専用レーンを走らずに歩道を走る方を見かける。啓蒙もやるのか。

(事務局)

「逆走禁止」の文字は設置していない。こういった文字の注意喚起もこれから検討して対応していく。

文京区の自転車活用推進計画は、自転車は車道を走っていただくというのが基本的な考え方になっている。こういった対策をしていくか、啓蒙も含めて考えていきたい。

## 5 閉会

- ・管理課長により閉会
- ・事務局より次回協議会の案内等

第3回文京区自転車活用推進計画等策定協議会（予定）

日時：令和4年1月14日（金）午後6時30分～8時30分

場所：文京シビックセンター24階 区議会第一委員会室

以上