

第3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1月14日（金）午後6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4名）、幹事7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	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	書面	—
9			駒込警察署 交通課長	山下 宏	会場	出席
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	書面	—
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	福澤 正人	WEB	出席
5	アカデミー推進部アカデミー推進課長	細矢 剛史	WEB	欠席
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	大野 公治	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) 文京区自転車活用推進計画の素案について
 - (2) 今後の予定について
- 3 閉会

配付資料：

第3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 文京区自転車活用推進計画素案

資料2 今後の予定について

資料3 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)

新しい年が明け、本年もご協力をお願いしたい。

今年は 2022 年であり、2 が 3 つ並ぶ年に二輪の話をするというのは興味深い。新型コロナウイルス感染症の流行は 3 年目となり、最近も感染者が増えており心配している。皆様も注意しながら活動していると思う。コロナの影響で自転車が増えている。密を避けて公共交通機関を使わない人が増えており、また、デリバリーや宅配を自転車で行うこともある。

自転車が増えることは好ましいが、一方で、社会的に受容できる状態とは言えないこともある。1 つはインフラが不足しており、自転車が走れる空間がないことである。もう 1 つは、人々の心に自転車は歩道を走るものだということが染みついていることである。こうした、心理的な面とインフラ、両方を整備していかなければいけない。計画が少しでも状況改善に貢献するよう願っている。

(1) 文京区自転車活用推進計画の素案について（資料 1）

- ・事務局より資料 1 の説明

【質疑】

(吉川委員)

前回の協議会の元田会長のご挨拶はいい意味でショックであった。我が国の自転車政策は 50 年強の不幸な時代を過ごしていたことが分かった。元田会長が自転車問題を政策のありかたを研究課題として今日に至っているということも学ぶことができ、大変心強く嬉しく思った。

今回、文京区の自転車推進計画をみんなの力で素晴らしいものを作ることが大いに期待され、これを先生の下で良い計画ができればよいと思い今日は参加させていただいた。

いくつか概括的な質問と細かい質問をさせていただく。

1 つ目は、世界のどの国でも自転車は車道を走らせるというのが大原則である中、我が国では、自転車の歩道通行が続いたということが今にして思えば大変なことをやったのだと実感する。なぜこうした習慣になったのか伺いたい。

2 つ目は、自転車事故の大半は交差点で起きているという。私はよく千石駅を利用しているが、国道 17 号線は自転車専用通行帯があり、車道混在のマークもついており、社会実験したという意味で言えば非常に先駆的な道路といえる。しかし、路面標示の塗料は消えかけている。交差点で専用通行帯が途切れてしまうので、結局は歩道の方に移って渡らないと交差点を通過できないのが実態である。これは国や警視庁の立場だろうからと文京区はおっしゃる気もするが、それにしても自転車専用通行帯と言いながら、交差点で途切れているのは世界でも例がない。むしろ真っ直ぐに専用通行帯で通過していくのが常識である。どのように考えたらよいのか、具体的な問題の 1 つとして指摘したい。

3 つ目は、駐輪場をどのように確保するか。区が頑張るのも事実だし、事業者や各関係者が努力しなければならないが簡単ではない。駐輪場の問題とサイクルポートの問題との関係で聞きたいのは、

ドコモとオープンストリートの2つの事業者が23区の中にあるという問題がある。文京区でその両方を活用し、利用し、区民に提供するということが必要なのか伺いたい。

4つ目は、マンションや事業者がどのように関わり合うのかである。前回の協議会で、偶然自分のマンションの建て替え時に駐輪場を設置することになったことに関して発言した。これまで、既存の多くのマンションで駐輪場を用意することは不可能であったが、今後は行政がどれだけ主導性を発揮していくのか。また、今の実態はどのようになっているのか。文京区はマンション居住者も多いため、今後どのように検討し、展望を持っていくのか伺いたい。

5つ目は、今回の素案は、実態調査に基づいて、率直に言ってなかなか良い案をまとめているという気はするが、他の自治体の関係を含めて、文京区で一番いいネットワーク計画、推進計画を作りたいし、それでさらに区民の健康や安全・安心を守れるようになればいいと思う。他の自治体の計画との関係はどのようになっているのか伺いたい。

(元田会長)

なぜ自転車歩道が走るようになったかについて、交通事故の増加に伴い、緊急的な対応として昭和45年に歩道に上げた。それが定着して現在に至っている。道路管理者も専用の空間を歩道にも車道にも求めなかった。ボタンの掛け違いは昭和45年にあった。

本来であれば諸外国のように自転車道を作ることが筋であったし、国会答弁でもそのように言っているが、それをしなかった。これは様々な説があるが、1つは道路管理者が車の処理に追われていたことが挙げられる。自転車まで考慮できなかったというのが正直なところではないか。道路が整備されてきても方針が変わらなかったことが間違いであった。人々は、自転車は歩道を走るものと指導されてきたので、そういうものだと思ってしまった。社会的な考え方として定着し、それを変えることができなかつたことが今の自転車問題を難しくしている大きな原因だと思う。一度社会的な合意ができると、ひっくり返すのは難しい。こうした、今から50年程前のボタンの掛け違いが発端になっているだろうと思う。

交差点の自転車レーンについて、自転車レーンを交差点の中まで引いているのは海外でも見たことがない。点線やナビマークの標示が多い。交差点の中は自動車が右左折する。自転車レーンは自動車がそこに入るといけないという意味なのだが、交差点内ではそれができない。いずれの国でも、自転車レーンを交差点まで引いている事例は知らない。自転車レーンが夜間に見えにくいことや、ナビマークは青色であり夜は見えないという問題はある。歩道上の自転車通行について、都内を走っている際、車道を通行する人が交差点部で歩道に上がる例はあるが多くはない。歩道の横に自転車通行帯があれば本来はそこを通行することになっているが、守っている人は少ない。

(事務局)

シェアサイクルの件について、資料のP81、基本方針4の「つかう」の施策5でシェアサイクルの普及促進がある。シェアサイクル事業者は、23区内ではドコモとソフトバンク系で大きく2つ存在する。文京区から西側、南側はドコモ、台東区から東側や北側についてはソフトバンクであり、文京区のところでは分かれている。新宿区では、ドコモとソフトバンクの両方を使う共有ポートの実験が始まっている。ドコモは相互乗り入れしている区は11区ある。文京区はドコモと協定を結んでいるが、他区とも協力しながら将来的には様々な事業者が乗り入れ可能になることが理想だと思う。現在は順次拡大していく途中段階ということでご理解いただきたい。

マンションや事業者の駐輪場についてだが、資料のP76に示しているとおおり、文京区ではマンション建設時に駐輪場の設置を求めている。部屋数と同じ数の自転車駐輪場を整備することが基本的な考え方である。商業施設は売場面積に応じた駐輪場の設置を求めている。これらに該当しないオフ

イスビル等の様々な施設でも駐輪場の必要台数を検討していただき、設置していただけるように検討を進めていきたい。区でも当然駐輪場の整備はやっていきたいと思うが、場所等の関係もあり、民間の事業者が民間の施設に駐輪場を作っていただくような、民間の活力を活用できるような制度も併せて検討していきたい。

ネットワークについて、P101 に文京区のネットワーク計画の路線を示している。周辺区の緑の線は周辺区がネットワーク路線として設定している路線である。こうした路線も考慮して文京区のネットワーク計画を作っていくということである。文京区は面積が約 11km² あるが、それに対して約 70km のネットワーク路線になり、路線網密度は約 6km/km² である。他区の計画と比較しても、路線網密度が一番高く抽出路線は多いと考えている。計画書案の P. 19 から P. 20 に駐輪場やシェアサイクルポートを表示しているが、周辺区の駐輪場の場所やポートの場所も分かる範囲で地図上に表示し、周辺の状況も考慮しつつ計画策定を進めている。

(元田会長)

海外の事例について自転車レーンを交差点内に引くかについて、鈴木先生からコメントはあるか。

(鈴木副会長)

自転車専用通行帯は、自転車以外は入れないため交差点では標示することができない。矢羽根等の通行位置の明示は海外でも大きい交差点ではされている。日本でも通行位置の明示により、自転車の通行位置を明示することは、特に大きい交差点では必要である。また、逆走や自転車の方が方向転換するときに横断歩道に入ることがある、信号の赤か青かによって車両だったものが急に歩行者になって渡る際に横断歩道を使うというのはよく見かける。逆走する自転車が逆走するときに止まる場所に交差点の一角を使うこともあるため、インフラを作るだけでなく、どうやって使うかということも含めて周知する必要がある。教育にインフラを活用するというのも必要だと思った。

海外の道路交通法に相当するものを知らないが、走行位置が分かりやすく路面標示がされている。通行方法が正しいとわかるような通行空間の示し方があるとルールの遵守につながっていくのではないか。

(吉川委員)

千石 1 丁目の交差点も、交差点で自転車専用レーンが途切れる。実際はカーブをつけて横断歩道側に流すように表示をしている。路面標示等で意識を啓発するための路面標示の位置付けも重要であり、鈴木副会長が言われたことも重要である。

(元田会長)

千石 1 丁目はよく通るが、左折用に青いペイントが引いていると思う。鈴木先生が言われたように、様々な解釈をする人がいるため、教育は必要だと思う。インフラができたのはいいが、どう走るかという話というのは大事だと思う。非常に良いことをおっしゃったと思う。

(栗田委員)

交差点での事故は、最近大型トラックの左折時の巻き込み事故が多くなっているという話を聞いている。トラックにはどうしても死角があるが、例えばゴーカートのアンテナのようなものを自転車につけたらどうかと思うがそれも難しい。安全性が高められるように、左折時にトラックから見えるようにするにはどうしたらよいか。皆さんと一緒に検討しなければいけない。

自転車専用レーンは今のところペンキで塗ってあるだけで、文京区内にはガードパイプはない。特に私は白山通りを利用するが、ガードパイプがないため不安も残る。上野から浅草に向かう通りは自転車道と車道との間にガードパイプがあり走りやすい。道路幅の考慮も必要だが、ガードパイプをつけると安全になるのではないか。

(元田会長)

大型車の左折の巻き込み防止について、事務局から意見はあるか。

(事務局)

千石一丁目の交差点は巻き込みの部分にペイントしてあり、さらにゴムポールを立てる等、左折するときには内輪差が懸念されることに対して、大きな交差点では予防措置が講じられていると思う。こうした対策は、国のマニュアルなどに明記されておらず、明確な措置も定まっていない段階なので、それぞれの地域に応じて試行錯誤しているのではないかと考えている。

(大野委員)

巻き込み防止の対策として、停止線の位置を車の停止線より自転車の停止線を前に出すという事例もある。そうすることで、停止中に車から自転車が見えやすくなる。

(元田会長)

海外ではアンテナをつけている自転車として、後ろに子どもを乗せるトレーラーをつけている自転車がある。その場合、自転車のほうは自動車から見えるが、トレーラーが見えないので危ないということでアンテナを立てている。しかし、大型車に見えるぐらいの高いものは不安定になるのではないかと。

(栗田委員)

新聞で名古屋では自転車のヘルメットに助成金を出しているというのを見たが、文京区では行わないのか。

(事務局)

自転車のヘルメットに助成金は、東京都が条例を改正してヘルメットが努力義務となったときに文京区で実施していた。当時はヘルメットが高価であり、1つ2000円程度の補助を実施していたと記憶している。現在は安価になり、ヘルメット着用の周知も広がり、補助の役割は終えている。現在は、自転車の保険が義務化されたため、TSマークの補助等に切り替えているところである。

(元田会長)

WEB参加の方からご意見を伺いたい。

(本田委員)

最近電動キックボードが流行しているが、自転車通行空間を走るようになるのか。

(事務局)

電動キックボードは、原動機付自転車に近い扱いであり、本来は自転車走行空間を走れないと聞いている。実証実験を行っている関係で、認可されている企業のキックボードについては、ヘルメットも任意、自転車走行空間も走れるということを知っている。

文京区でも、実証実験を始めるといふ連絡をいただいております、そろそろ実証実験が始まると思うが、現状としてまだ文京区の中で走っていることも含めて情報はまだ来ていない。警察の皆さんと協力しながら注視していきたい。

(鈴木副会長)

大型車の巻き込み事故についてだが、どうしても死角があるのは仕方がないことで、自転車側も死角に入らないように、注意する必要がある。どこにいても死角になり、自分が見つけてもらえないのか教育で示していく必要がある。他の自治体でも、バス会社やトラックの協会が協力して、例えば学校に車両を持ち込み、大型車の死角に関する教育活動をしている事例もある。また、タクシー事業者などと連携した安全教育の取り組みもある。このように自転車が自分を見つけてもらえるような走り方をしてもらおうということを経験としてやる必要があるのかなと思った。

そういう意味では、実施主体を計画の中に書いていただいているが、教育については自転車シェアリング事業者、自転車販売店だけではなく、さらに多岐であると思う。将来的には民間や学校も含めて良いと思う。計画書内の書き方は実施主体が限定されているように読めるので、他の団体、特に教育に関しては事業者を含めて、なるべく協力していただけるところはみんなでやっていくことを目指したいと書いてもよいと思う。長期で計画を立てているので、その中で少しでも協力してもらえるところを増やすというに、書き方を変えても良いと思う。

ネットワーク計画について、P100、幹線経路、補助幹線経路、主要生活経路で色分けしているが、国道、都道の区分はあるか。国道、都道は幹線経路に含まれているということなのか。その場合に、「はしる」の将来の目標値をどのように考えているのか。区道 35.3km と書いてあるが、どの区分のことを示しているのか。

(事務局)

大型車の死角に入らないよう自転車側の教育について、資料の P74 に示しているように自転車通行のルールといった形の自転車の周知啓発もやっていかなければいけないと認識している。死角に入らない止まり方についても、ルールの中の周知啓発の 1 つとして取り組んでいければと思っている。

資料の P65 に示しているとおり、学校等についての安全教育はこれまでもさまざまな機会に協力いただきながら進めているところであるが、多様な実施主体になるように働きかけていくことが今後の課題だと思っている。

ネットワークについて、今回全体で 69.6km を示しているうち、区道全てが 35.3km である。P107 に示しているネットワークの整備の延長としては、区道については 10 年後までにはすべて整備を完了させたいと考えている。

国道、都道については、ペイントだけではなく、道路自体の整備も含めてやっていくところもあるので、具体的な数字をお示しできていないが、その都度整備の延長については確認しながら実施した延長として記載していければと考えている。

(吉川委員)

P95 の自転車ネットワーク路線の選定の中に幹線経路、補助幹線経路、主要生活経路の 3 つ分類しているが、補助幹線経路と主要生活経路は区道を中心に考えた場合に、整備のイメージとして点線で示している部分を検討されるということだと思うが、どのようにされるのか。整備の方針について、区の独自性、主体性を発揮して、もう少しクリーンに実施してはどうか。例えば自転車ナビマーク・ナビラインの表示を採用すべきではないかという意見もあるがどうだろうか。

(橋本委員)

P95 の青の補助幹線経路を例にお話しすると、基本的には車道混在での整備になるだろうというのが文京区の現状である。しかし、道路の幅員等の状況によっては自転車専用通行帯での整備が可能である場合もあり、逆に、状況によっては車道混在もできず、ナビマークになってしまう場合もあるということで、道路に応じて適切な整備形態を判断するという意味で上下に点線を引いている。

(元田会長)

根津の交差点の近くの言問通りにパイロンを警視庁の方が置いていると思うが、設置されて以降、自転車が車道を通行する割合が増加した。こうした対策も良いと思う。このような仮設的な対策も有効だと思った。

(元田会長)

他に何かご質問、ご意見があればお願いしたい。

P107 の施策の指標は設定の仕方が難しいが、皆さんのご意見はいかがだろうか。

(大野委員)

「まもる」の自転車の車道通行割合 100%というのは難しい目標だと思うが、この対象となる道路というのは自転車通行空間が整備された道路という解釈か。自歩道の指定がされているところは歩道上を走ってもよいというルールがあるが、どのような解釈をするのか。

(事務局)

P29 の図に示すとおり朝 7 時から 9 時の 2 時間で自転車の交通量調査をしている。交通量と方向、通行している場所について計測をしている。ここを代表的なポイントとして今後、継続して調査を実施し、目標として 100%を目指すということである。車道通行が基本という観点からそれを目指していくということである。13 歳未満、70 歳以上の方については対象外として 100%を目指していきたい。

(元田会長)

目標の設定に当たっては、事務局で作るときに議論があった部分なので、率直なご意見をお伺いしたい。

(吉川委員)

100%、0 人、95%という目標値を書かれているのはわかるが、バリアフリー計画が実施の段階になると、1 割ぐらいしか到達できなかったと書かれていた気がする。掲げるのはよいが、具体的に実現がかなり難しかったというところの関係も見なければいけないと思う。

細かい目標値ではなくて、計画の見直しを入れるということの重要さはある。絵に描いた餅を作るという意味で立派なものを作ろうとすることで、結局はカーボンゼロコピーの地球温暖化と気候変動の話のように、いざそれが具体的にになったらそう簡単ではないという問題があると思う。自転車問題はこれほど大きいものではないが、これだけ自転車問題がクローズアップされる時代背景があって、やっと春が来たわけであるから、絶好のチャンスとして作り上げなければいけないと思う。

(元田会長)

そういった難しいことがある。あまり低くしてしまうと目標ではなくなるし、高くしてしまうとできないという、まさに絵に描いた餅になる。

(鈴木委員)

フォローアップの見直し方法のページだが、私たちが自分で自転車に乗っていて、守ることは頑張ろうと思う。トラックの左折巻き込みに遭わないために自転車の乗る側の意識も高めて、自分がいることをアピールする意識を高めることも必要であると思う。

車道を通行したいが、どうしても停止している車がある場合に歩道に移ってしまう状況がある。逆走車や車道通行割合を調べるときに、自転車が走るところに止まっている車の数なども調べてもらえると、自動車を運転する側の意識も持ってもらえるのではないか。

(事務局)

車道通行割合と逆走については先ほどの 4 カ所を代表的な地点として 2 時間で計測しているが、駐車車両があって危険回避のためにやむを得ず歩道に上がる、歩道を走るということは法令でも認められていると認識している。調査のときにはこうしたことを踏まえた上で、基本的には法令に基づいて車道を走らないといけない時に走っているかどうかの視点で判断できるように注意していきたいと考えている。

(元田会長)

車道が原則と言いながら、みんな車道を怖がって走らない。車道を走る条件も整備されていない。

そのギャップを何とかこの計画で埋めていけないか。そこがこの計画の目的ではないかと思っている。

(2) 今後の予定について（資料2）

・事務局より資料2の説明

【質疑】

(元田会長)

今後の予定についてご意見、ご質問はあるか。

(吉川委員)

日程に異論があるわけではないが、素案を含めてパブリックコメントにかける場合、多くの意見をもらえることが望ましいが、そう簡単ではないと思う。他の案件も含めて、区におけるパブリックコメントの様子を教えてほしい。

(事務局)

計画を策定するにあたり、一般的に、協議会の中で基本的な方向性を決めて、案を作った上で、より多くの方から意見をいただくという観点からパブリックコメントを行っている。1か月程度コメントをいただく期間を設けた後に、それに対して個別に回答するわけではないが、意見に対する見解をお示ししたものを公表する。

今回の計画については、1回目から協議会の経緯についてもホームページで公表し、資料についても全て公表しており、議事録もかなり詳しく公表している。また、自転車という誰でも使えるもの話になるので、できるだけ目に留まるように配慮した上で、パブリックコメントで幅広い意見を募集できたらと考えている。

(元田会長)

逆に意見が来ないと困ってしまう。国の委員会では1件とか2件しかないこともある。できるだけ多くの人から意見をいただきたい。

(元田会長)

全体を通して意見はあるか。

(鈴木副会長)

今まで頂いたご意見も含めて、5年で見直す際にどの程度しっかり見直せるかというところは示したほうがよいという印象を持った。実施主体や目標値についての議論もあったが、例えば思ったより車道通行してくれないとか、逆走が減らない理由は何なのかというところを見て、これに対する対策を実施し、教育だけでなく、駐車車両を減らすことも必要である。自転車走行空間の有無や、事故件数は形態も含めて評価する必要もある。計画の見直しについてP108ではあっさり書いてあるが、見直しの時点で調査を実施し、目標値やターゲット等を再度見直すことが必要である。そうするという事は一言書いておいたほうがよいと思う。

ネットワークについても、密度としては問題なく選んでいただいているが、区道に対して都道、国道が多いというところもある。区道を通っている方は非常に多いと思う。事故件数を見る際に、区道で非幹線的なところで検討が必要になってくれば、それを検討する余地も出てくると思う。そういったことを含めて計画の見直しのところに一言書いていただくと、今までの皆さんのご意見も反映できるような計画になるのではないかと。

(吉川委員)

他地域の状況と比較した場合の文京区のありようはどのように見ればよいか。

(事務局)

自転車の活用推進計画、ネットワーク計画については、法令に基づいて今回文京区も作ることにしたわけだが、従前から作っているところ、文京区と同じように今作りだしているところもあると認識している。

自転車活用推進計画については国や都は4つの柱を示しており、資料のP60に記載するような、環境の形成、健康、観光、安全・安心という形で、国と都についてはこれを4つの柱として設けて、その下に細かいものを書いていくという流れである。

大規模な自転車道を作るというのは特別区の状況では難しい。地方都市ではサイクリングロードを設置しているところもある。他地域においても、安全・安心、自転車走行空間、駐輪場等の課題は似ていると思う。基本的な方針で言うと、特別区で見れば大きな違いはないと思う。ただ、計画の中で整理していく課題についてはそれぞれ独自性があると思う。

(加藤委員)

文京区の地図を見たときに、例えば大塚5丁目、6丁目の車道混在のところと、自転車ナビマークのところから新大塚に行くところが安全な道路が確保できていないところがある。矢羽根や自転車専用通行帯、ナビマークはいろいろなところに標示があるが、途中で途切れているところも多い。できれば途中で切れることなく、皆さんが安全に走れるところが多くなるような道路を作ってほしい。途中で切れることなく、自転車専用通行帯や車道混在、ナビマークの標示がある、安全・安心な道路が文京区内のどこかに必ずあるという環境をぜひとも実現していただけるとありがたい。

(橋本委員)

この計画では今の段階で7年かけて整備するというところを挙げている。この中で優先順位をつけながらやっていくのだが、ご指摘のあったご意見も含めて整備の順序は考えていきたい。

また大塚5丁目の件については、現在施工している坂下通りかと思うが、5年をかけて整備している道路なので、順次連続して整備されていくような形になるかと思う。

(元田会長)

他にご意見はよろしいだろうか。皆様のご協力で議事が円滑に進んだことを感謝する。

議事を終了する。

3. 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4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5月9日（月）

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