

# 会 議 録

附属機関又は会議体の名称	豊島区自転車等駐車対策協議会 第5回 分科会
事務局（担当課）	都市整備部 土木管理課
開催日時	令和5年3月13日（月）9時59分～11時33分
開催場所	豊島清掃事務所 第3会議室
出席者	委員 〈学識経験者〉久保田尚 〈区民〉北方真起、小坂麻美、近藤健二、柳田好史 〈官公署〉羽石幸一、重信康一、坪川史朗、中川政宗
	その他 〈幹事等〉土木管理課長、交通・基盤担当課長、 道路整備課長、交通安全対策係長 駐輪場整備係長、交通まちづくり係長
	事務局 土木管理課交通安全対策グループ
公開の可否	公開 傍聴人数 0人
非公開・一部非公開の場合は、その理由	
会議次第	（議題） 1 豊島区自転車走行環境計画の改定について 2 その他

# 審 議 経 過

No. 1

土木管理課長：皆様おそろいになりました。ただいまから第5回豊島区自転車等駐車対策協議会分科会を開会いたします。

本日はお忙しい中ご出席いただきまして、また会場が分かりづらく、遠いところで大変申し訳ございません。

私、事務局を担当いたします、豊島区都市整備部土木管理課長の石井と申します。よろしく願いいたします。

本日は分科会ということで、昨年12月に開会いたしました第44回全体会で協議した内容を含めまして、さらに深く豊島区自転車走行環境計画の改定に向けてご協議をお願いしたいと考えております。

本日の会議は、協議会委員の過半数が出席されており豊島区自転車等放置防止に対する条例施行規則第17条第2項に基づきまして、本会議が成立いたしました。

また、本会議については原則公開、議事録も公開ということで、了承いただきたいと思っております。

続きまして分科会の委員をご紹介します。私がお名前のみをご紹介します。

学識経験者、埼玉大学大学院教授、久保田尚様です。

自転車安全利用コンサルタント、北方真起様です。

NPO法人自転車活用推進研究会顧問、柳田好史様です。

区民公募の委員の小坂麻美様です。

同じく区民公募委員の近藤健二様です。

次に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、大野貴史様ですが、本日は欠席でございます。

東京都第四建設事務所管理課長、羽石幸一様です。

次に巣鴨警察署交通課長、重信康一様です。重信様は3月6日付で前交通課長の坂梨様の後任として着任されました。

次に池袋警察署交通課長、坪川史朗様です。

目白警察署交通課長、中川政宗様です。

最後に、今回分科会ということで、豊島区の職員も委員として参加しております。

豊島区都市整備部交通・基盤担当課長の小澤丈博です。

豊島区整備部道路整備課長、小堤正巳です。

あとは私が担当してございますので、以上13名が分科会の委員となります。

続きましては分科会の座長につきまして、昨年の第44回全体会で上がりましたように、副会長をお願いしたいと存じますが、よろしいでしょうか、皆様。

(異議なし)

土木管理課長：異議がないようですので、副会長に分科会の座長をお願いしたいと思ひ

ます。座長進行をお願いいたします。

座長：おはようございます。座長ということで皆さんにご賛同をもって進めさせていただこうと思います。よろしく申し上げます。

まず、取材の方あるいは傍聴の方いらっしゃってますでしょうか。

土木管理課長：取材等傍聴の方はいらっしゃいません。

座長：分かりました。それでは、このまま進めたいと思います。

最初に、資料確認からお願いしたいです。

土木管理課長：それでは、資料のほうの確認をさせていただきます。

まず資料の差し替えからご案内をいたします。2枚でございます。

資料の5-2、計画後期における整備方法及び一時的見送り検討対象路線、区道の部分ですが、A3判の資料でございます。こちらはページ下の⑤の引き出し線の位置がずれておりましたので、この部分修正をしておりますので、差し替えをお願いします。

それと5-2の豊島区自転車等駐車対策協議会分科会委員名簿につきまして、巢鴨警察署交通課長様の人事異動に伴いまして、この部分を重信様に入れ替えておりますので、こちらのところ差し替えをお願いいたします。

以上二つでございます。

続きまして、通して本日の資料のご案内をいたします。

まず表紙に置いてございます、豊島区自転車等駐車対策協議会第5回分科会の次第がA4判が1枚。それと、分科会の5-1豊島区自転車走行環境計画改定版の素案、少し厚めのものがございます、これが一つ。それと資料の分科会5-2、これは先ほど差し替えをお願いしたものでございます。

次に参考資料です。参考、分の5-1、これは協議会の会議録でございます。昨年12月のです。それと5-2豊島区自転車等駐車対策協議会分科会の委員名簿、5-3今後の自転車通行空間の整備推進に向けた対応でございます。名簿はご自身のお名前、肩書をご確認いただきまして、不備等ございましたら、会議終了後事務局にお声かけをいただきたいと思います。

資料の確認につきましては以上でございます。

座長：それでは、始めたいと思います。

まず、議題1、豊島区自転車走行環境計画の改定についてを議題といたします。ご説明のほうよろしくをお願いいたします。

土木管理課長：それでは、本分科会の開催の目的といたしまして、まず、資料の5-1

豊島区の自転車走行環境計画改定版（素案）、資料の5-2計画後期における整備方法及び一時見送りの検討対象路線について、分科会において意見をもう少し詰めまして、この改定案を作成したいと考えております。

また令和5年度に整備予定の路線についてもご意見を頂戴いたしたいと考えてございます。

それでは資料の詳しい説明に入る前に参考資料の分5-3、A4判の2枚ものが一番下のほうにカラー版があるかと思うんですけど、こちらをご用意いただきたいと思っております。

昨年12月23日にこの第44回自転車等駐車対策協議会の全体会を開催しまして、その後、自転車通行空間について動きがございました。

今年の1月25日に国土交通省や東京都、警視庁、都内区市町村の担当者を交えた自転車通行空間ネットワーク計画調整会議というのがオンラインで開催されまして、その際、警視庁より、車道混在型という形で、車道のところに自動車と自転車が走るところでナビラインの引き方、そういうものに際して最低の幅員が示されたものでございます。

1ページ目のところでは、例えば自動車の幅が走行の部分が標準ですと2m、ナビラインが0.75m。この端のところにこの街きよとありますが、街きよの幅、これは大体0.5mというような形で書かれてございます。

そうすると大体3.25m車道がないと難しいと。これ片側で3.25mですから、結構幅が必要だというような形です。そうしますと上下の対向のところだと、車道の部分で6.5mないと難しくなります。

現在この案が示されたものですから、これを反映した形で今計画をお作りしているような形になります。

それでは、資料5-1、について今の考えを反映しながら12月の協議会に示した後、修正を行った箇所について、黄色で塗り潰して、赤色見え消しというような形で示してございます。

まず23ページをお開きいただきたいと思っております。こちらは第44回全体会からの変更はないのですが、一番上のところで、当初計画していた、この55.6kmというようところが、自転車通行規制区間を除き、この辺りが55.1kmというような形で、この数字の修正というような形が入ってございます。

次に31ページをお開きいただきたいと思っております。黄色で引いていて、赤の見え消しになっているところが、12月から変わっているところになります。令和9年度までの整備目標をより明確にするため、次の32ページの地図を用意して、現計画における計画対象路線を3種類に分類するような記載というような形になってございます。31ページの2行目から修正後の内容を読み上げさせていただきます。

計画後期を迎えるに当たり、新たに二つの視点「新たな施設へと繋がる路線の評価」と二つ目として「実態を踏まえた一時的な整備見送り路線の選定」を加え、計画対象路線（区道）を再評価します。

それと、2点目です。再評価の結果、評価点4点以上となる計画対象路線、これは

延長約〇〇k m、こちらのところまだ定まっておられませんので、〇〇k mについて、令和9年度（2027年度）までの優先整備目標とし、3点以下の路線についても、令和9年度までの整備目標から除くものの必要性に応じて順次整備を進めます、というような書き方にしてございます。

7行目について、前回は条件が整い次第順次整備を進めますという記載していた箇所を、表現をより明確にするとともに、社会情勢の変化などに臨機に対応することを目的に今回のような修正といたしました。

31ページ下の地図は、優先順位から評価点というような形にしてございます。

次に32ページをお開きいただきたいと思います。上にあります地図でございませけれども、計画後期における計画対象路線といたしまして、令和9年度までの整備優先整備目標と、必要に応じて順次整備、こちらは評価点3点以下。あと一時的整備見送り路線の3種類に分けてございます。一時的整備見送り路線の具体的な選定につきましてはこの後、資料2においてご説明をしたいと考えてございます。

次、第5章で37ページまでお進みください。整備形態の基本形についてでございます。

現計画においては、車道混在型を自転車ナビラインと呼称していますが、国や都においては下の表の整備形態の3段目、一番下にあるようなものです。車道混在等と呼称することが一般でございます。

本計画の改定におきまして、これらの表記と整合を図りつつ、より分かりやすくするためにこの車道混在（自転車ナビライン・自転車ナビマーク）としてございます。

次に40ページをお開きいただきたいと思います。こちらが、今回大きく修正をした箇所になります。警視庁から、示された考え方を踏まえまして、この車道混在において整合を図るようになっております。本計画での取扱いについて、車道混在として自転車ナビラインを整備する場合、車道通行する自転車の安全を確保するため、自転車の側方、横側を、自動車と同一車線内で追い抜きできる幅員を確保することを基本として自転車ナビマークとあわせて整備しますと修正をしました。

次に43ページをお開きいただきたいと思います。新たに自転車ナビラインの幅員確保についてという項目を追加し、基本的な考え方に警視庁の今後の自転車通行空間の整備に向けた推進を追加してございます。

そして区での特殊な取扱いについて次のようにいたしました。

自転車ナビラインを整備する場合、自転車の側方を自動車が、左端を自転車が通っているときに自動車が同一車線内で追い抜きできる幅員を確保します。幅員が確保できる場合は、自転車ナビマークと自転車ナビラインの両方を整備し、幅員が確保できない場合はナビマークのみを整備いたします。

①自転車ナビライン、車体幅を考慮した自転車の占有空間を表示するものと位置づけ、街きよ、側溝を除いて2.75m以上の幅員を確保することを標準とし、大型車が特に多い場合は3.5m以上の幅員を確保することとします。

②自転車ナビマークです。自転車の通行すべき部分と方向を表示し、自転車利用者に交通ルールの周知を図るとともに、自動車ドライバーには、車道を通行する自転車

を保護する意識を醸成することにより自転車の交通事故防止するものとして幅員の基準は設けないこととします、というような形にしました。

次に44ページをお開きいただきたいと思います。

③の一方通行（自転車を除く）の道路における通行空間確保のところでございます。道路の両側に自転車ナビラインを整備することが困難な場合、逆行する自転車の通行空間を優先して片側のみの自転車ナビラインの整備を検討します。それと2点目として、逆行する自転車のための通行空間を確保する場合には、自転車とのすれ違いのための片側余裕0.2mを確保することとしますというようにしました。今、写真がありますけどこれを全部足し込むと、4mというような形になります。実際、レ型の立ち上がりのところが10cmあって実際は道路の内側というのは3.8mしかないところが多いです。こういうような形ですと、整備が難しくなり、最低限度道路の幅が4.2mないとできないというような基準が今示されているような形になります。

次に47ページをお開きいただきたいと思います。

第44回全体会における委員の方からの意見として、整備された路線から脇道に曲がる際や横断歩道上における正しい自転車の通行ルールを加えてほしいというご意見がございました。今回具体的な正しい自転車の通行ルールは掲載しておりませんが、様々な機会を捉えて自転車の通行ルールを伝えるため、正しい自転車の通行の仕方を周知するための記載を追加したものでございます。

次に第7章、50ページ、51ページをお開きいただきたいと思います。

こちらはこれまでの修正箇所をまとめた箇所でございますので説明は割愛させていただきます。なお第44回の全体会において挙がりました放置自転車対策経費のPRに関する意見につきましては本計画、走行空間のところとの改定とのひもづけの記載が難しいものですから、今回の素案には記載しておりませんが、別の機会でのPRをしていきたいと考えております。

資料1の説明は以上になります。

座長：ありがとうございます。

ではご質問、ご意見をいただきたいと思います。

H 委員：43ページの自転車ナビラインを整備する場合、自転車の側方を自動車と同一車線内で追い抜きというのが分からないのですが、どういう感じですか。

土木管理課長：43ページの絵をご覧いただきたいと思うんですけども、自動車と自転車が同じ方向に進んでいます。逆側に逆向きの自動車の路線がもう一つありますが、自転車が左端を走っていて、この横を車が抜けていく。そういうような場合です。ですから、逆側には逆側の向きの自動車と自転車道があるような形になります。

H 委員：分かりました。

座長：そのほかどうでしょうか。お願いします。

D 委員：気になっているのが、最初にスタートしたときにナビラインを設けたところは既に消えてきていますが、お金もかかりますし、新しいところでどんどん増やしていったら、自転車の交通事故を減らしていく、歩行者との分離を図るとのことで必要かと思いますが、ただその消え方は結構ひどくて、どのぐらいの見直し期間で1回という規定はあるのでしょうか。

土木管理課長：特段規定はないのですが、確かにセンターラインなどと同じような材質が普通のペイントでなくある程度焼付けみたいな、加熱したものでやっているのですが、やはり交通量が多いと、どうしても磨耗して行って薄くなってしまいます。今後は、交通量によってなんですけど、多いところだともう5年ぐらいで薄くなるのかなというところなので、そういうところをローリングして行ってやっていく必要が出てくるのかなと思います。

D 委員：実を言うと、みたけ通りは既に、車の通行が前よりは激しくなっていて、幅員が広いので自動車を止める方が多いです、結構タクシーとか。そうすると消えかかってしまう。

土木管理課長：ちょうど5年たちますか、この3月で。ちょうど5年前に開通式がやりましたから。

D 委員：経年劣化なので仕方がないとは思いますが、見栄えのよくないと同時に、非常に訴えが弱い部分が出てくるのかなとイメージがしておりました。

座長：またほかはどうでしょうか。はい、どうぞ。

H 委員：同一車線内で追い抜きできる程度の幅員が確保できない場合というのはその上を車が走るということですか。自転車を追い抜けないほど狭い道路ということは、ナビマークだけやるという理解でいいのでしょうか。

土木管理課長：例えば43ページのところでありますけど、標準の場合が2mでナビラインが0.75m、あと街きよの部分が0.5mというような形になりますので。これを全部足して3.25m、これが逆側にもありますから、6.5m、車道の部分が6.5mないと対面交通のところでは、それより狭いと、ナビラインは難しいですというのが今年の1月のときに警視庁から示された幅員ということになります。

それまでは昨年の全体会では、必要性とか施設と施設を結ぶというようなことで点数化をして、整備する路線を決めたのですけれども、これより狭い部分ですと、作るの厳しいですよというような数値的なものを示されたものですから。これは今まで

私どもが考えていたところの計画を、もう一回見直す必要がありますよということで、今回もう一回見直したものを、この分科会にかけて、皆さんに検討していただきたいなというところは、今回のこの分科会の趣旨でございます。

J 委員：1月に行われた警視庁の分科会に出席しているわけではないので、詳細を承知しているわけではありませんが、現在、区が行っている自転車ナビラインとナビマークを混在させる場合は、側方を車両が1車両通れるような形とすることですか。基本的には自転車道として自転車と車を完全に分離した方が良いのですが、幅員を確保出来なかったり、予算の縛りがあり、出来なそうですよね。特に目白警察署では昨年215件の人身事故が発生し、そのうち約6割が、自転車関与事故でしたので、自転車の走行空間の確保について重要性を感じています。

ナビライン、ナビマークの両方を整備するのであれば、車両が被らないように、距離を取った上で行って頂きたい。幅員が取れないのであれば、ナビマークのみとして自転車の走行位置を明確にして頂きたい。要は、自転車には、ナビマーク等の上を走ってもらいたいし、車両には、自転車を通るものとして気をつけて走行してもらいたいということを表す法定外標示、マークであると認識している。ただ、豊島区は自転車に関与する事故が多いので、どこを走行させて事故防止を行うかということだと思いますが、それでよろしいですか。

土木管理課長：はい。

座長：今の点につきまして43ページの真ん中の図の下に米印があつて、「車道混在では自転車以外の車両が自転車の占有空間を通行してはいけないという意味はありません。」と書いてありまして、今、J委員がおっしゃったとおり、これは法定外標示ですので、車がこの青いところを通っても別に問題はないです。

実は、平成24年に国がこのガイドラインを始めたときには、狭いところでは車はこの上を通ってもらおうという趣旨で始めたのです。日本のいろいろな狭い道路で、実際にこの上を走っているところがありまして、車は自転車の後ろをゆっくり行きなさいと、追い越しちゃいけないということなのだから、という意味があつて。それをやっているところもある一方で、今おっしゃったように事故も多いので、なるべく幅の狭いところでは、この青いのは使わないで別のものでいこうというふうに警視庁は決められた。

実は他の県でも同じように方針を決めているところもあります。ですから、正直言うと今、日本の中で二つに分かれており日本全体からすると混乱さみではあります。

その関連で、平成24年に警察庁と国土交通省で、このガイドラインを作る委員会ができて、先月委員会が始まりました。K委員と私もメンバーです。つまりガイドラインの見直しが行われるんです。どういう見直しをするかまだ全然決まっていないうのですが、議論が始まったばかりで。もしかすると今のような点も同じ国の中で違う、やり方が混在しているのはどうかというような議論になる可能性もありまして。



議論の行く末も気になりますが、その辺り区としてはどのように、今この改定版を、どのタイミングでその国の見直しの、議会との関係をどのようにお考えなのかお聞かせください。

土木管理課長：この計画を改定するに当たりましては、今後、議会への報告とかプロセスを踏んでいかなければいけないのですが、一度改定した後、再度改定するにはもう一度手続を踏むこととなりますので、事務局としましてはこの国の委員会の結論を待って改正できればというふうに考えております。

一方、後ほどご説明します、資料2において計画の改定に関するもののほか、4月から始まる令和5年度の整備に影響がある内容も含まれますので、令和5年度の整備については先日の警視庁の幅員確保の考え方を踏まえて整理したいと考えております。

資料2によって、この計画の改定と令和5年度の整備の両面から委員の皆様からご意見を頂戴したいというふうに考えております。

座長：国の委員会スケジュールはまだ分らないです。いつまでに結論を得るといのはまだはっきりしないのですが、最近の傾向だと割と短期間で改定をしますので、そこまで遅くならないと思いますから、十分こちらの議論に間に合うと思いますので、今のような方針でよろしいですか。この本体自体は少し国の議論以降で見ながら進めることにして、一方で来年度の整備については土木管理課長がおっしゃっていたように、進め方はそういうことでよろしいですか。

(異議なし)

座長：ありがとうございます。ではそのようにさせていただこうと思います。

そのほか、どのページでも結構ですが、何か気になるところがあればお願いいたします。

(なし)

座長：では、そういう方針でやることにして、分5-2という資料、こちらの議題に行きたいと思います。

土木管理課長：それではこのA3判の右上のところ、5-2という、計画後期における整備方法及び一時的見送り検討対象路線、これは区道についてでございますけれども、こちらのところをお開きいただきたいと思っております。

ここでは、道路の交通実態や警視庁の考え方を踏まえて、計画後期における整備方法や一時的な整備見送り路線についてご説明いたします。

それでは、①からお話いたします。①は、JR大塚駅の北口のところから地蔵通

り、お地蔵さんのある通りです。高齢者がいっぱいいるところの路線までを結ぶ路線でございます。令和5年度に整備候補となっている路線でございます。こちらは、既に警視庁によりまして、自転車ナビマークが整備されている路線でございますが、片側の幅員が2.5mしかございません。こちらは幅員の確保の考え方からすると、厳しいのかなど。それと交通のかなり多い路線でございます、なおかつこの歩道の幅が狭いです。そういうようなところもございまして、令和5年度においては自転車ナビラインを整備せずに、別の路線を選定したいと考えております。

次に②でございます。これは池袋西口の駅前の道路になりますけれども、この写真の向こう側に向けて一方通行になっている路線でございます、向こう側から自転車が来る場合は信号で自転車の滞留するスペースの確保が困難でございます。また北に接道する路線によって、ネットワークを構築することによって、計画後期においては一時的に整備見送り路線としたいと考えております。

③でございます。こちらの旧マルイ前の交差点から池袋駅西口に向かう道路でバスが結構止まっている、バス停が複数ございまして、こちらにも別の路線によりネットワークを構築することとして、計画後期においては一時的に見送りしたい路線と考えてございます。

次に④でございます。東京芸術劇場とビックカメラの間の路線で、こちらのバスバスとタクシーバスとなっております、こちらにも別の路線に乗ってネットワークを構築することが望ましいというふうに考えてございまして見送りしたいというふうに考えております。

次に⑤でございます。こちらのところは、②③④と接続する路線でございます。こちらは、メトロポリタン駐輪場へつながるネットワークというような形で考え直して、一時的に見送りする路線としたいと考えております。

次に⑥でございます。こちら、ジュンク堂から池袋警察署の前へつながるビックリガードのところでございます。これまでも協議会において議論してまいりましたが、自転車にて通行する場合、左折する車を避けて渡らなければならないということと、やはり掘割でございますので、この坂がありまして、結構安全確保に課題があるため一時的に見送り路線としたいと考えてございます。

次に⑦でございます。こちら劇場通りと呼ばれる路線でございます、池袋警察署前から川越街道までつながる路線でございます。この歩道上、自転車歩行者道となつてございまして、車道の一部においてパーキングメーターが設置されているような路線となつてございます。国土交通省におきまして、自転車歩行者道において車道混在を整備することについて見解を問合せしましたところ、自転車歩行者道が整備されている路線において車道混在を整備する計画があり特に問題はないということです。また、パーキングメーター設置路線においては写真のような蒲田駅前のほか田町駅近くの旧海岸通りにおいてパーキングメーターの間に自転車ナビラインと自転車ナビマークを設置している事例もあることから、計画後期において整備する際にはこのような形で整備したいと考えております。

最後に⑧でございます。板橋区から有楽町線の千川駅に向かう路線でございますけ

れども、こちら一方通行でございます。この路線が川越街道からの抜け道になっているということで、かなり車が速度を出して走行するというので、地元の町会から、路側帯、人が歩く部分を広げてくれないかという要望をいただきました。こちらは、路側帯を広げて車の走行もかなり速度も落ちるようになったということで、それはそれでよかったのですが、逆にこの自転車ナビラインを整備する幅員が足りなくなってしまったために、自転車ナビマークのみを整備したいというふうに考えております。

事務局からの説明は以上でございます。

座長：ありがとうございます。

J 委員：⑥のビックリガードについてですが、どうしてそのような話になるのか。限られた走行空間の中で、池袋警察署方向から南池袋一丁目方向に向かう上り坂には路側帯が無く危ない。車線の見直しを行おうとしても、交通量と必要な幅員が全然合っていない。結果、自転車が車の間をすり抜けている。

なので、ビックリガードで車両混在でも自転車ナビマークを行うのは困難だと思います。昨年豊島区の道路整備課とどのようにこの問題を解決するか現場実査を行いました。

ですので、今回、一時見送りとして、次に違うものを考えて予算取りから検討するのか。一時見送りなら、次はいつから再検討するのか。

そのあたりについて見解をお教えてください。

座長：いかがでしょうか。

土木管理課長：あの路線自体がちょうどビックリガードのところで幅員が狭くなって足りないのです。要は、物理的にこれ以上広げることができないということです。

あと、人が通れる通路があるのですが、こちらのところが階段になっていて、自転車を降りてその階段のところを押していかないと行き来できないというような形です。

ただベビーカーなどについては、西武鉄道のダイヤゲートにエレベーターができましたので、それを使用して、車椅子やベビーカーは行き来できるような形になってございます。

その通路の階段をスロープ化するというのは、なかなか勾配的にも厳しいので、実現はかなり難しいというか、実質的には厳しいのだろうと思います。

だから、ここからの記載として物理的にできないというような形で落とすのか、そのところはもう少しご意見を頂戴したいと思います。

J 委員：一時見送りというのは、落とすということは検討しないという意味合いではないですね。目白警察署としてもビックリガードは危険だという認識がありますし、

区民の中にも危険だと思っている方もいると思います。

目白警察署では、本年2月、南池袋一丁目交差点は、ビックリガードに勾配があることから、大きな車両が交差点近くに停まってしまうと、信号機が見えなくなってしまうとの区民からの意見を受け、補助信号機を手前に新設するなど、信号機の視認性を向上させました。車に対するものは出来ることはやっている、やっていくという姿勢のもと行っていました。

また、今、土木管理課長も言われましたが、なかなか幅員が取れないという話なので、ナビライン設置の検討からは外すけれども、どのようにすればビックリガードを通らずに反対側に行けるような案内ができるか、物理的に新しい物を考えることができるのかという検討を、別の会議体で行うのであれば落としとしていいんですが、ここでやりようがないのでやりませんと言われても、それだけでは OK というわけにはならない。

別で検討するというのであれば、どのような道筋で進めていくのか、何か考えがあるのであれば教えてください。

I 委員：そうですね、構造的にも先ほど言ったように、道路を広げるわけにもいきませんので、今の中でやっていくとなると、昔から、ここは課題になっていたのですけれども、なかなかそういったところで言うと解決できないです、難しいです。寸法限られていますので。

座長：もう一回確認したいのですが、僕もずっとここは問題視してしまして。今言っているのは、この写真の方から言うと西武側の方からビックリガードをくぐって下の方にくぐって、上の方にいってメトロポリタンホテルに行く方ですけども。

メトロポリタンホテル側から、西武側に抜けるほうは、確かに今さっき土木管理課長がおっしゃったように、自転車を降りて行かなきゃ駄目なのですが、こちら側はどうなっているのですか。完全に階段でしたでしょうか。真ん中に自転車を降りて押ししていけるようなところはありませんか。

土木管理課長：真ん中でなくて両端です。両サイドに自転車を乗せて、それで階段を押し上げていけると。

座長：こちら側は、反対側で行くと真ん中にあるのが両サイドにあるという状態ですね。それは降りる方も上がる方も同様でしょうか。

土木管理課長：そうです。

座長：これ電動自転車だと大変ですね。

土木管理課長：かなり重いです。電動自転車ですと本当に。

座長：J 委員のおっしゃっていることもすごく分かっていて、おっしゃるとおりで。ここは僕自身も自転車で、逆側はよく通るのですが、こちら側を通ると最後の上りがきつい。転倒するまではいかないけど、それでも一旦、降りようかなと思ったり、相当一番軽いギアにしないとまずいという状態だから。

ナビラインが絶対だとは思わないのだけど、僕も。本当は歩行者分離してしまったほうがいいのですが、今、歩道と自転車が一緒になっていて、そこしか通れない、ナビラインを引くにはきつい。基本的だけど、一時的見送りの中、先ほどからこれも議論しなくてはいけないと思うのですけれども、J 委員が言っている、ここは絶対外すべきじゃないと。外していいとは思えないので、何らかの形で何か考えなくちゃいけないと思っていますけども。

都市計画的に何か、長期的に東西をつなぐ新たな道路の計画はありますか。

I 委員：ないです。

土木管理課長：道路はないです。構想としてはデッキをつなぐというところがあります。今、西武鉄道のダイヤゲートのからビックリガードの蓋の部分までは造っていただいたのですが、そこから先、メトロポリタンプラザのところまでは受け口はできています、向こう側に。ただ西武側からの受け口の見通しが立ってないので、そのところで、大型のエレベーターで上げるかというような形でしかないかなと思います。

J 委員：最終的には、ここで結論を求めているわけではありません。ただ、実際問題ナビラインを検討していますから、それにはすぐわないから一時見送りとなっているのではないかと。一時見送りは、今後、実施することを前提としているのであれば良いが、幅員不足や交通量からできないのに一時見送りとするのであれば、この検討からは落としても良いのではないかと。ただし、何度も言いますが、違う会議体で検討するなど、何かないと落とし切れないのかと思いましたが、そのあたりを引き出すために色々と聞かせて頂きました。

座長：実はもう何年も前から、このテーマになるとこういう雰囲気になっちゃってどうしようかなと。

G 委員：J 委員が言ったように、この一時見送りというところに関しては、今このビックリガード以外に関しても、今後整備する見通しがあるのかどうかというのははっきりさせないと、こちらのほうの素案のほうで点数制度をつけて優先整備目標としてというふうに公表しちゃうわけですね。そうすると、これ見た方が整備してもらえる計画なのだな、令和9年度までにと思われると思います。

それで、この一時見送りというのが令和5年度だけの見送りで、来年度以降、何か整備する予定があって、自転車のナビマーク、ナビラインも含めて整備していく計画

があるのであればいいのですが、それがないのであって、でもこの赤のところは令和9年度までに優先的に整備していきますよというふうに出すのであれば、ではこれ整備いつするのというところが疑問なのかなという感じするんです。

今、J 委員が言ったのと同じような感じになるのですが、ここの一時見送りするところが令和9年度までに整備する計画があるのかどうかというのは、そこは、はっきりした方がいいのかなと思うのですが、いかがなのでしょう。

座長：はい。いかがでしょうか。

土木管理課長：まず、幅員が足りないとかそういったところについては先ほど座長からの情報提供もございまして、恐らく今年度中ぐらいには何かしらのこの方向性が出てくるのかなと。

そうした場合には、例えば折戸通りとかは可能性が出てくるのではないかと。

あと、西口につきましては、やはりある程度整備はしたいのですが、今後数年以内に西口の再開発が始まってまいります。

東武デパートから今バスバースになっているところとか、全部交通が変わってくると、順次建て替えをしていくのか、どういう手法と順番でやってくるのかというのはありますけど、恐らく更地になったところで、道路の付け替えとか、そういったものが結構出てきますので、その辺りのところも踏まえて、まずは、この辺り西口については1、2年というようなところかもしれないです。

あと⑧のところにつきましても、先ほどの幅員の関係性がクリアできたら、できる可能性がございますので、見送りでも1年とかそういったところになるかと思いません。

G 委員：いずれにしてもこの一時見送りのところは区民の方から令和9年度までに説明責任は果たせるという解釈でいいということですよ。

土木管理課長：そうですね。

G 委員：一時的に見送ったとしてもこの計画に載っているとおり順次整備が進む、整備していく計画はあるよという説明ができるという解釈でいいということですよ。

土木管理課長：そうなります。

G 委員：分かりました。ありがとうございました。

座長：ありがとうございました。どうぞ。

A 委員：この問題とは違うのですが、この⑧の自転車ナビマークのみ設置とあるんです

けど、自転車ナビマークと自転車ナビラインで矢印をつけないで入り口だけに自転車マークをつけるというのがナビマークという意味ですか。

土木管理課長：そうです。

こちらの5-3を見ていただきまして、本来ですと自転車と車を分離するためには、全面的に水色に塗ってその場所を確保するというのが理想です。それで、その次のところは自転車の水色の矢羽根のマークをやりましょうと。それでも厳しい場合のところについては、この真ん中の参考で白い自転車のマークと白い矢印がついている。これが自転車ナビマークで、逆走したりしないで、ちゃんと自転車の進む向きと、自転車の流れをよくして事故を減らしましょうというような形のところになってきます。

そういうようなところで、やはり幅員の規定がナビマークの場合は、一番狭い道路に面しているものですから、最低でもやはりこの部分については事故を減らすためには、自転車ナビマークのみを設置したいというところでございます。

この辺りも今年度中ぐらいに、もしその幅員の規定が1月に示されたものより緩和されるものであれば、5-3の上の図のように水色の矢羽根を書くこともできますので。この辺りのところは見送りでも、また次に示されるときに幅員が足らなくても真ん中の図ぐらいはやっていきたいなという路線で考えています。

A 委員：一つの自転車と矢印三つの次までの距離というのは、決まりはあるのですか。連続性の間の間隔とかは。

土木管理課長：15mですね。交差点とかはちょっと短くなる。

A 委員：交差点内部はつけてという形になるのですね。

土木管理課長：はい。

A 委員：はい、ありがとうございます。

座長：どうでしょうか。

I 委員：ちょっと確認なのですが、先ほど見送りの話があったかと思うのですが、事務局に聞きたいのですが。

こちらの資料5-2の取扱いがゆっくりというふうなことであれば、こちらの表記も変わってくるというふうなことを整理してされているのでしょうか。これ今ビックリガードは見送り路線として前から載っているのですが、ほかのところも折戸通りとか、そういったところも見送りというふうなことであれば、こちらの方の表記もこの分科会を経て変わっていくというふうに、整理していいのでしょうか。

先ほど委員が言われたように……、このままですと見送りのところに対して、これはこれであるのですが、どういうふうに説明するのがいいのかというのはちょっと私も確認させていただきたいと思います。

土木管理課長：事務局からです。確かに最終的に、もう一回、全体会にお示しをして、今の検討のところ、座長のほうから情報いただいたところで反映したものを、やはりその中に書き込んでいくというような形になろうかと思うのです。

今は両方をにらみながら、ただ、今年度予算がついているところについては見送らざるを得ないところも出てきますし、そういったことを同時並行でやっていきながら最終的には、本編の見直しも反映して、この素案を書き換えていくというような形になろうかと思います。

I 委員：今の段階では、まだこちらを、例えば折戸通りを1車線に変えた計画ができるという段階ではないと。

土木管理課長：そうですね。ですから、その検討会での結論を待ちたいなというところでは。

それまでのところでは、こちらは、今のままですけど、最終的に今年度中のところで結論をある程度の一定の方向性が出たときにその絵を差し替えるというような形になろうかと。

座長：ということで大丈夫ですか。出るタイミングで大分違いそうですね。

I 委員：そうですね。時期的なところで変わってくると。

座長：ありがとうございました。

H 委員：すみません、⑦のところですけども、将来的には、車両と自転車道とは分けているようなことを先ほど考えているようなこと、そういうことなんですか。先々。

それで、その前はパーキングメーターがあって、ある中で自転車ナビマークや自転車ナビラインを整備するというところでよろしいですか。

土木管理課長：はい。この⑦のところについてはですね、かつては自転車も歩道を走ったという時代があって、その当時は、歩道の中で歩行者と自転車のエリアを整備してしまっただけです。その後、今度は自転車が車道を走りなさいというようになって、今豊島区の中では、車道を走るところと歩道の中で自転車と歩行者が分かれている道路と2種類あります。これが区民の方に混乱を招いている一つなんですけれども、この辺りのところも、かといってパーキングメーターがあるところというのはその部分だけナビラインを引くのが難しいんですね。いつも止まっていますので。



そうしたときに港区や大田区ではパーキングメーターをよけて車道のところにナビラインが引かれているようなところがございます。

だから、そういうような形も将来的には出来るのではないのかなという書き方になっています。

H 委員：一番下の写真みたいな形ということですか。将来的なのが、この下の写真みたいな。

土木管理課長：そうです。

H 委員：これ、私は自転車に乗っていて、危ないのが、ナビラインを走っていても車が止まっていると結局車道に行かないと駄目じゃないですか。車がどんどん来るし、このシステムだとどうしても安全じゃないと思うのですか。例えばパーキングをどうにかするというのは無理なのですか、車が止まった自転車道というか、自転車が通るところなのに車が止まっているということ自体を、変えていくようにはできないのでしょうか。

座長：よろしいですか。おっしゃるとおりだと思います。

また国のガイドラインの話をしめますけど、そういうところをパーキングメーター、パーキングチケットを残す場合には、歩道を切り欠きみたいなバスレーンみたいな話で、引っ込んでもらって、この右側をここは自転車を通るよというのが、ガイドラインの基本的なスタンスです。だから、もしもこの道を自転車ネットワークにするのであれば、将来的には自転車歩行者道をやめなきゃいけないですよ、これは昔の規制ですから。今のガイドライン上は自転車歩行者道はネットワークにはならないのですから。

だから、例えば自転車のところを外して、そこをバスレーンみたいな切りかけをして、パーキングも一応歩道側にずらしてというのが、長期的なビジョンでないとなんかはいけません。

土木管理課長：5-3の1枚めくっていただきまして、真ん中ぐらいにこの切り欠きがあるのですが、こういう形でまとめていただく作り方に変えていかなきゃいけない。

今度、排水管とかとの関係とか、また道路を造り変えなきゃいけないというところがあります。結構これがすごい費用がかかる話で、1回そういうふうにしてしまっただけで制度が変わってしまったというところ……。

座長：だから、それは長期的にはそういう事情を持たないと、ガイドライン的にはおかしいことになっちゃうのです。

D 委員：これは自分ところのNPO法人のトライアルというのが、20年も前に実はやったところで、我々も実は、板橋・豊島の広域連携の板橋区からずっと自転車道を持つてくるという計画の中の一つで、国土交通省から認められた社会実験中の自転車道の第1号の社会実験だったんですけども。これ僕もやらせていただいたんですけど、今、座長がおっしゃっているとおり、当然車道に作るべきだという話だったのですが、無理で、当時そんなの通りもしなかったという話で、警視庁まで行かせていただきましたけども、無理だったんですけども、でも今になってみるとやっぱりご理解をいただいた世界の中で、やはり、これは将来的にやっぱりなくすべきだというふうに私も思っていますし、車道になればまずいと。

下の蒲田駅前にある事例、これは逆に言えばすごく危ないという。自転車走っています、走っている方が一旦手を挙げて右方向に出して、また左に曲がっていくという、これをやらなきゃいけないのです。

ここにナビラインをつけてパーキングメーターをつける、この中にこれをやってしまうとなかなか難しいんで、全廃しないと駄目だと、取っ払わないと駄目なのかなというふうに思います。

現実、自転車歩行者道は撤廃するしか最終的にはないのだと思います。今、H 委員がおっしゃったとおりだと思います。私も自転車乗っていれば、確実にこれ危ないと思います。

座長：どうぞ。

H 委員：すみません、1点だけ述べさせていただきたいことは、自転車に乗っていて歩道に自転車があるほうが、走りやすくて安心して走れるんですけど、なんでそうなったのですか。

D 委員：自転車と接触事故が多いのですよ。

H 委員：接触事故が多かったのですか。

座長：二つありまして、一つは歩行者が迷惑だと感じるということ。

H 委員：ちゃんと分けていても迷惑なのですか。

座長：あそこは歩道なのです。もう一つは実は事故が多いのです、自転車の事故が。交差点で突然車道に出てくるものですから、車も分からないんです。車が左折しようとするときに突然出てくる、もともと車道にいてくれたほうが、左折するときもミラーに映りますので、実際にそういう整備は始めて10年ぐらいたっていますけど、そういう事故は減っているんですよね、そういう整理したところでは。歩道は実は安全じゃないです。

ということで、国が平成23・24年に方針を大転換したんです。

D 委員：これをやったときに、いろいろアンケートを取ったんですけど、アンケート取ったときに歩行者から見るとやっぱり自分たちが今まで歩いていたところが自転車道になった、けどそこがマストじゃないんで。一応混在していいわけです。そうすると後ろからベルを鳴らすし、一気に来るのでうるさいし危ないという意見が結構多くて。

果たして今、これがいいのかどうかって、我々も悩んだという。

座長：以前はこれが標準だったわけですけど、もう方針変わりましたので、長期的にやっぱり変えていかなきゃいけないです。自転車ネットワークに残すのであればね。計画持っていないといけません、本当は。

H 委員：分かりました。

座長：どうもありがとうございます。ほかはどうでしょう。

私も、先ほどの G 委員がおっしゃった一時的に見送りのことで気になるのが③と④なんですけど、これ本当に一時的に見送りなのかというのがありまして、先ほどものご説明だと、バスバースとかバスレーンがあるので、だからここから外すみたいなお説明だったような気もするんですけど。一時的にここにバスはいるけど再開発に伴ってバスがいなくなる、だから一時的見送りなのか。その辺がよく分からなかったんですけど。バスがいる以上はやらないのか、ちょっとそれがよく分からないんですけど。

土木管理課長：はい。この辺りは、再開発事業が始まりますと、道路が一気に全部なくなってしまいバスバースの位置も変わってきますし、道路の配置も変わってきてしまうというところがございます。

この辺り、次々に建物が壊されたところにバスバースが移動していき、そういうような形で建て替え建築が進んできますので、恐らく、今年か来年ぐらいには都市計画決定といったところまでいくと思いますので、そうなるべくといろいろ大きく動き出してしまうので、その辺りがどうなのかというところがあります。

座長：そこについてバス担当の方と、自転車の担当の方で、将来像のネットワークを見ながら、バスはここねとか、自転車ここねとか、そういう議論はもう進んでいる、できているのですか。

土木管理課長：そうですね、この辺りのところはまだいろいろバスの部分の位置とか、どこに集約していくのかというところが流動的で、そろそろ固まってくると思います。

座長：バスがまず決まり、それを見ながら自転車を走らせていただくということなので  
すか。

土木管理課長：そうですね。

座長：ごめんなさい、変な言い方したけど。

土木管理課長：今の豊島区としては池袋駅周辺のところがウォークアブルというような、  
歩いていけるような、できるだけ車を流入させないような方針とか、そういうような  
公共交通は別なのでしょうけれども、そういうような方向性を出してきているので  
すけれども、当然再開発の中のところで、自転車駐輪場などを、駅の近いところに整備  
をして、そちらに誘導していくというような考え方になってきますので。

その辺りのところも、計画の全体像が、交通管理者等の協議などで、道路などが固  
まった段階で、調整をさせていただきたいと考えています。

座長：いわゆる総合的な、歩行者も自転車もバスもハッピーになるような、車もハッピ  
ーになるような、絵を描いていただいて、それにあわせて、こちらも見直すなら見直  
すと、そういうことですね。

要望だけさせていただきますので、よろしくをお願いします。

土木管理課長：よろしくをお願いします。

座長：ありがとうございました。ほかはどうでしょう。よろしいですか、どうぞ。

D 委員：では1点だけ。⑤ですけど、豊島清掃事務所側から行く方向はどうか分かん  
ないですけども、駐輪場の方角を、表示していただきたいと思います。

豊島清掃事務所側から行くときに、真っすぐ行って、突き当たって左に行くとメト  
ロポリタンプラザ駐輪場で、この道路の途中から西口公園を右に回り込む形で行くと  
芸術劇場の横の駐輪場、この西口の駐輪対策をずっとやった中で、一番効果があった  
駐輪場二つ。その二つが今、満杯状態になりつつありますけど、そこまでちゃんと追  
い込むことができたという中では大きな成果だったと思うのですけども。この辺あた  
りには自転車駐車場の表示が全然ないのです。

だから例えばもし車道のほうに、ナビラインとかできないというのであれば、この  
駐輪場の方向だけでも示していただけるとありがたいなというふうに私思っています  
ので、そうじゃないと絶対、横の公園の中を自転車が乗ったまま通ります、たくさん  
見えますけれども、という感じがいたします。

ぜひその辺だけ方向性で、こっち側だけ行ってねと、こっち側がメトロポリタン駐  
輪場、メトロポリタンとこちらから回ってくださいみたいな形が欲しいなと思う。

座長：なるほど、サインですか、それとも路面に。

D 委員：路面がいいと思います。

座長：ご検討のほど、よろしくをお願いします。

土木管理課長：はい、ありがとうございます。

座長：そのほかございますか。よろしいでしょうか。

(なし)

座長：今日もたくさん意見をいただきまして、非常にありがとうございました。

ビックリガードをはじめ難しいものもございますけれども、また引き続きよろしくお願いいたします。

今日これだけご意見をいただきまして、今後はどういうふうに進めますか。事務局からちょっと方針をおっしゃっていただきまして。

土木管理課長：はい。国の委員会の結論は未定でございますけれども、令和5年度、もう来月でございますけど、一度協議会の全体会を開催して、現在の分科会における検討状況を報告するとともに、令和5年度の整備予定路線についてお示ししたいというふうに考えてございます。

その後、国の結論が出ましたら、今回出ました意見を改定版素案に反映させるとともに、再度分科会を開催して、議論できればというふうに考えてございます。

座長：はい、分かりました。ということは、まずは協議会、全体会が開かれて、ここまでの議論の報告があり、その後、国の委員会の結論が出るでしょうから、それを受けて、再びこの分科会を開催するということですね。

土木管理課長：はい。

座長：ということで皆さんよろしいでしょうか。ではそのようにお願いしたいと思います。どうぞ。

K 委員：K と申します。1点だけすごく気になったので質問させていただきたいのですが、今、座長からのご質問で再開発についてというところなのですが、そもそもその再開発をしていくに当たって、座長がさらっとおっしゃったことすごく重要なことだと私は思ったのが、自転車にとっても歩行者にとっても車にとっても、それこそ体の不自由な方にとってもみんなにとって安全で快適な場所を作るとというのがすごく

く重要な都市開発だと思うのですね。

なので、今後、豊島区でいろいろな開発がされていく中で、皆さんが集まって検討するような委員会というのはそもそもあるのかなというのが、区民としてやっぱり池袋というのが一番重要なところになっていく中で、ビックリガードでもどうしてこういうふうになったのかと、その造ったときには考え方や思いというのはもちろんあって、造形物って造られていたと思うのですね

であるならば、今後造るものに関しては、この委員会を出させていただく中で、今回、警察の方々がご意見いただいてすごく有意義だったなと思いました。それは区民の方の意見、専門家の方の意見、警察の方の意見で、自治体の皆さんって、活発な意見があって初めて整っていくものだと、すごくうれしいなとすごく思いました。

今後、区が再開発していく委員会ができていくのであれば、そこに本当にいろいろな立ち位置の方が今のうちから入っておかないと、バス会社の方たちとJRの方たちがつくっていくものではないと思うので、その初めの段階から、いろいろな立ち位置の方が入っていく、できていく必要があるなど。

それがもし、ないのであれば一刻も早くそこをやっていかないと、結局また同じことの繰り返しになっていくと思うのでここから作るものであるならば、なおのこと、そういうものを立ち上げることを希望いたします。

**F 委員：**池袋駅につきましては、池袋駅周辺地域再生委員会というのがありまして、皆様入っていただいている、その中にまたその交通ですとか、その基盤ですとか、あと景観ですとか、細分化して様々な会議を開催させていただいております。

それ以外にも、公共交通会議もありまして、実際の公共交通のバス会社やタクシー会社の皆さんにもお集まりいただいて在り方というのを、検討させていただいて、その都度、区民の皆様にも、バリアフリーの検討会もあるのですが、公募をさせていただいて、入っていただいて、ご意見をいただくようにはしています。

複雑過ぎちゃって、関係性がなかなか分かりづらい部分があるので、その辺りも整理しながらですね、進めさせていただきますので、引き続きお願いいたします。

**K 委員：**はい。よかったです。安心します。先ほどの話だとこのバスがメインでみたいな、バス、タクシーメインのまちづくりってどうなのだろうとシンプルに思ったもので、皆様から関わっていただけるのであれば、安心です。ありがとうございます。失礼いたします。

**座長：**ぜひ、そういうことで自転車のことも議論していただければと思います。よろしく申し上げます。ありがとうございます。では、そういうことで今後よろしく申し上げます。

では、議題の2がその他となっていました、何かありましたか。

**土木管理課長：**その他は連絡事項になります。次回協議会の全体会は、この4月23日

に豊島区長・区議選挙がございます。こちらの選挙の関係もございまして、例年の6月と異なる日程になる可能性もございますので、日程が確定次第、改めて通知を差し上げたいというふうに考えております。

座長：はい、ありがとうございました。皆さんからございますか。よろしいでしょうか。

(なし)

座長：では、また来年度になりますが、よろしくお願ひします。では今日は以上とします。

ありがとうございました。