

19年度第6回安全・安心・すこやか部会 摘録

□ 開催日時 平成19年10月29日(月) 18時～20時

□ 会場 幸区役所プレハブ会議室

□ 参加委員

専門部会A委員：末兼部会長、小林副部会長、斎藤委員、佐藤委員、綱川委員、萩原委員
葉山委員、安岡委員

事務局：高橋主幹、北村主査、小出職員、吉田職員

建設センター工事課、地域振興課交通安全担当

□ 議題

1. 「自転車と交通安全」について

(1) 川崎市の交通安全施策の概要説明

(2) 検討内容の絞り込み

(3) 報告の役割分担

2. その他

1. 「自転車と交通安全」について

(1) 川崎市の交通安全施策の概要説明

(末兼副部会長)

本日の部会の流れだが、前回の内容を事務局から御説明していただき、それから具体的な検討内容を絞り込んで整理していきたいと思う。また、この次の区民会議で中間報告を行うために、中間報告の内容と報告者を決めたいと思うので協力していただきたい。

では、前回の内容の確認をしておきたいと思う。前回欠席の方もいらっしゃいましたので、市民局から説明してもらった内容を委員全体で理解してもらうために必要だと思っている。そのために、資料1にまとめているので、資料の説明を事務局からお願いします。

(事務局)

<パワーポイントにより説明>

お手元にある資料1については、今からお見せするスライドと内容は同じものとなっている。資料1の内容については、前回、市民局地域生活課の福島主幹から御説明いただいた自転車のルールとマナーについての川崎市の交通安全の取組みと、県警の取り組みについて説明のあったものをまとめたものである。それでは御説明いたします。

自転車事故の実態だが、平成18年幸区において交通事故で人身事故が774件発生しており、そのうち、自転車に関わる事故が231件ということで、おおよそ30%が幸区においては自転車事故であるということだった。

事故が発生する場所についての説明があり、1番目に多いのが交差点での出会い頭の事故、2番目が右折、左折時の衝突の事故ということで、基本的に自転車事故については、交差点での事故がおおよそ36.8%であるというようなお話があった。

次に、事故にあった方の年齢だが、50歳代の方が20.6%、30歳代が19.7%、20歳代が16.3%、65歳以上の方が15.0%という形になっているというようなお話があった。

次に、交通事故が多い地域である。こちらについては、自転車事故のみでの集計は出ないので、交通事故全体となるが、1番多いのが南加瀬99件で12.8%、2番目が南幸町で86件11%、3番目小倉で10.6%という形になった。南加瀬については、エリアが広いということ、尻手黒川線があるということが要因ではないかという話だった。

次に、人身事故のうち、自転車事故が占める割合で、神奈川県内ワースト10が出ている。ワースト10のうち、4つが川崎市内ということになっている（1位が川崎区、4位が中原区、6位が幸区で、7位が高津区）。この現状をうけて、幸区については、県の交通安全対策協議会から自転車交通事故多発地域に指定されている。以上が自転車に関わる交通事故の実態についての報告である。

次に、自転車の定義という形で説明があった。自転車とは、道路交通法の第2条第1項第11号の2に定義があり、ペダルまたはハンドル・クランクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車でレールを必要としないものをいう。ただし、身体障害者用の車イス、歩行補助者及び小児用の車以外を除くが、駆動補助器付のものは内閣府令で定める基準に該当するものに限る。これはどういうことかということ、電動機付自転車で一定程度動力が出るものは原付バイクという区分けになるので、それ以外の電動足こぎ自転車ということになる。ということで、非常にわかりにくい定義であるが、もうひとつ、自転車の中には普通自転車というようなものがある。普通自転車については他を牽引しないということで荷車等をつけていない、長さ190cm、幅60cmは通常の自転車ということになる。あとは突起物がないというのは、福島主幹も具体的にどういうものかよくわからないということだった。あと小児用の座席を除いて一人乗り等の規定を満たしたものだ。こういうものが普通自転車であるということになっている。

次に、自転車の通る場所ですが、1. 自転車が車道を通るときは、基本的に道路左側を走行しなければいけないというルールがある。また、自転車は車道の走行が原則であるというルールが基本原則であるという説明があった。2. ただし、自転車は路側帯を通ることができるという規定もある。しかし、歩行者の通行に大きな妨げとなるところや、白の二本線の標示のあるところは通れない。それを次に図で示すと、路側帯が道路の左側にある。1本線の路側帯、1本線と破線の路側帯、2本線の路側帯がある。1本線の路側帯、1本線と破線の路側帯については路側帯の中を自転車が走ることができる路側帯ということになっている。2本線の路側帯については歩行者だけが通行できる路側帯となっている。1本線と1本線と破線の路側帯の違いは、車が駐停車できるかどうかという点で、自転車の歩行には関係ない。

次に、今のものを視覚的に表すと、スライドのようになる。区役所の近辺を撮っているが、このような3区分がある。3番目として、自転車は基本的に車道を通りなさいということでしたが、自転車道があるところでは、自転車道を通らなければならないというルールになっている。自転

車道とは、自転車専用という交通標識のあるところで、この標識がある場合には必ず自転車道を通りなさいというルールになっている。4番目に、普通自転車、先ほど説明した特殊な形状でない通常の自転車については、次の場合は歩道を通ることができる。ひとつは、自転車歩道通行可の標識のあるときには歩道を通ることができる。ただし、その場合も、ただ通ればよいということではなく、いくつかのルールがある。ひとつは、歩道の車道寄りの部分。また、歩道に白線と自転車の表示がある道路については、指定された部分を走らなければならない、かつ、徐行しなければならない。歩行者にぶつからないように、いつでも停まれるような安全なスピードで走行しなければならないというルールになっている。

歩行者の通行を妨げるおそれのある場合は、一時停止しなさいというルールとなっている。

自転車関連については、法改正の動きがある。改正道路交通法が国会で議決、公布され、平成20年6月19日までに施行される予定になっているが、何が変わるかという普通自転車の歩道通行のルールが一部変更となる。実施内容の詳細は警察庁等が定めるため、詳細はわからないという現状にあるが、現時点でわかっていることは、自転車の通るところが若干変わる。一つは13歳未満の子どもが運転するときは、歩道を通ることができる。これは、先ほど説明した自転車が通れるというマークがなくても、13歳未満の子供は歩道を走行できるとルールが変わる。2つめに、車道または交通の状況に照らして、やむを得ないと認められるときには、歩道を通ることができるということになっているが、これについては、人が危険だと思えば危険ということではなく、警察から一定のルールが示されるということになると思う。それについて、具体的なものは警察庁等から発表はない。今回の道路交通法改正について、自転車が車道歩行原則であること自体は改正されていない。危険ならば歩道を通れるというルールについても、指示したときは歩道を通ることはできないということになっている。いずれについても、現在わかっていることはここまでであり、詳細については規則なり、通達等で警察から示される。

次に、もうひとつ改正の動きがあり、自転車乗車時のヘルメット着用が努力義務になるということがある。13歳未満の子どもが自転車に乗車する際のヘルメット着用が、本人ではなく、保護者の努力義務となる。自転車乗車時とは13歳未満の子どもを、(1)子ども自身が自転車を運転するときと(2)補助いすなどに子どもを同乗させるとき。こういう場合は、ヘルメットを子どもに着用させることが努力義務となる。こちらについても、平成20年6月19日までに施行される予定になっている。

具体的なルールについて、イラストを用いて説明するが、左側の通行がルールであるということと、歩道では歩行者優先なので、歩行者を妨害しないように徐行する必要がある。横断歩道では、自転車横断帯というマークがないと乗ったままでの通行はできない、押して歩くことになっている。違反行為については、酒酔い運転は違反となる。一時不停止も違反となる。また、手放し運転や並進も道路交通法に違反するという事になっている。2人乗り、夜の無灯火も違反となっている。

自転車の安全な利用については、自転車安全利用5則というものが平成19年7月に内閣府交通対策本部で決定されている。1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外ということを考えて利用する。2. 車道は左側を通行する。3. 歩道は歩行者優先で、車寄りを徐行する。4. 安全のル

ールを守る。飲酒運転・二人乗り、併進は禁止。夜間はライトを点灯する。交差点では信号厳守と一時停止・安全確認をする。5. 子どもはヘルメットを着用するという5つを守れば安全な自転車利用ができる。この自転車安全利用5則については、一言で言うと、他人に思いやりを持った運転を心がけることではないかという説明が福島主幹からあった。

次に、自転車交通安全についての川崎市の取り組みだが、地域や警察署等と連携して、交通安全の各種キャンペーンの中で自転車の交通安全・事故防止を呼びかけるとともに、自転車安全教室を実施している。平成18年度自転車安全教室は、幸区内の実施回数は16回で、参加者の大半は小学生であるという実情にある。自転車交通安全の3ヵ年の数だが、17件、16件、16件と概ね3年間は横ばいの形にある。

川崎市の取り組みの続きだが、交通安全教室の中に自転車教室もあるが、その参加人数を対象者別にまとめた表を図にしている。合計を見ていただきたいが、交通安全教室、自転車教室を含めて3,828件あり、左の青い部分である1,268件が、昨年度幸区内で行われた自転車教室の数である。2,560件は通常の交通安全教室の数となっている。自転車教室の内訳は、小学校の1,253件が98.8%とほぼすべてを占めており、それ以外は高齢者の378件の右側に15件という数字があるが、自転車教室は小学校の1,268件と高齢者の15件ということになっている。高等学校者、若年者、母親・女性、高齢者については、実施回数が極めて少ない。また、交通安全教室自体も若年者、母親・女性、高齢者については数も少ないという実態にあるという報告がある。

全市的な取り組みとしては、セーフティサイクルフェアを行っている。こちらについては、自転車利用者のマナーアップと交通安全意識の高揚を促し、自転車の交通事故防止と安全利用の推進を図ることを目的として、市民が楽しく参加できるイベント形式で行っている。今年度は、5月12日(土)幸スポーツセンターにて開催し、288人の方が参加された。

次に、警察の取組みとなっているが、神奈川県警においても、近年のマナーの低下、ルール無視が増えている傾向にあるという認識を持ち、自転車が主たる原因の交通事故が増加しているという状況にあることから、自転車についても、取り締まりに重点を置いた対応をしていくということとなっており、現在、指導・警告カードの交付を行っているという報告があった。指導・警告カードの見本は右側についているが、これを違反者には交付している。

自転車に関する取締強化の中身だが、警察では自転車利用者による交通違反に対し、交通違反警告カードを交付している。ただし、交付について拒否したり逃走するということがあった悪質な危険な交通違反者に対しては、検挙をして対処するということとなっているので、県警の対応では、いきなり検挙という形ではなく、まず、前段階としては交通違反カードを渡し、ルールを守ることを促すという対応をとっている。

また、平成19年1月～9月の交通違反警告カードの交付件数は、12,103件、これは幸警察署管内のみであり、9ヶ月間で12,000件の警告カードの交付が行われている。その中身は、無灯火が3,603件で29.8%、二人乗りが7,228件で59.7%という状況にある。また、県警ではマナーの悪化を受けて、自転車利用者に対する交通指導取締ということで検挙も行っているが、平成19年については1月～9月末での実態では、県内で4件の検挙が行われており、いずれも川崎市という状況にある。川崎市の4件のうち、幸区が3件、中原区が1件という形になってお

り、幸区の3件については遮断された踏切に入ったことが2件、信号無視が1件という結果となっている。

前回報告できなかったが、地域での取り組み、自転車の交通安全の取り組みということで、5点挙げている。いずれも、幸区交通安全対策協議会が区役所や警察署等と連携しながら実施しているものであるが、1. 自転車マナーアップ強化月間ということで5月に下平間地区における自転車利用の高齢者世帯訪問や、市立商業高校における自転車事故防止キャンペーン等を行っている。2. 春の交通安全運動の一環として、下平間地区で自転車の安全な乗り方教室の実施を行っている。3. 夏の交通事故防止運動の中で自転車街頭点検を南河原公園で行う予定だったが、雨天のために中止となっている。4. 秋の交通安全運動では、JR鹿島田駅周辺で自転車街頭指導キャンペーンを行った。5. 年末の交通事故防止運動の中では自転車街頭点検ということで、同じくJR鹿島田駅周辺で点検を行っている。取組みについてはいろいろあるが、主なものを挙げると以上のようなものになる。

次に、前回の部会の中身についてまとめている。前回の部会検討での委員意見では、「自転車に係わる交通安全」の課題として考えた場合、2つあるということで、1. 自転車の走行環境が不十分である。自転車や歩行者との分離が十分でなく、自転車レーンとの整備が必要ではないかという意見があった。2. 自転車利用ルールが守られていないという意見があり、自転車は車両であることを認識していない人が多いという実態にある。また、車両であることを再認識してもらい、交通ルールの徹底とマナー向上を図ることが必要でないかという意見もあった。それらを踏まえて、部会長から、検討の方向性について、自転車事故を減らして、地域から交通安全を進めるためには、どんなことが必要かという投げかけがあり、まずひとつとして、自転車の位置づけについては、法的には軽車両の一種ということになっているが、軽車両のひとつではなく、自転車を独立した乗り物として位置づける道交法の改正を行うという大きな課題があるのではないかという意見があった。ただ、この意見については重要で大きな課題ではあるが、法律を改正することになるので、区民会議としては、課題の指摘にとどめてはどうかという話になった。最後に、次の2つの取り組みを両輪にして取組んではどうかという話があり、ひとつは、自転車が安全に快適に走行できる環境の整備を進めることが大切であること。2点目は、自転車利用者のマナーアップを図っていくことが重要ではないかという方向が示され、前回の部会が終了した。

(末兼部会長)

続いて前回抜けていた自転車の走行空間という問題について、我々の理解が十分でないので、今回追加してお願いしたい。

(事務局)

建設センター工事課から課長をはじめ、担当の係長が来ているので、説明させていただきたい。

(建設センター)

建設センターの係長をやっている渡邊と申します。自転車の走行空間ということだが、一番左側にあるのが自転車専用道路で自転車だけの走行となり、幸区では多摩川のサイクリング道路がこれにあたる。幅員は3m以上と規定している。自転車道は武道館の脇と東芝の脇がこのような形となっているが、歩道と自転車道が植栽によって区別されており、また、自転車道と車道においても植栽または柵で区切られている。これが自転車道と歩道がある自転車道???である。尻手黒川線については5cmの段差で歩道と車道が区切られている。整備としては???自転車道という形で整備されている。

次に、自転車と歩行者が混在している自転車歩行車道がある。スライド左側の写真については、民地側を歩道、車道側を自転車ということで区画線で区切られた歩道である。幸区では見当たらないが、川崎区にある。新川通りがそれにあたる。自転車は車道側と通行する。スライド右側の写真は、走行位置がまったく区別されていない歩道で、これは自転車歩行可の標示が出ているところがそれに当たる。

次に、自転車歩行者専用道路で、これは幸区にはないが、このような形で走行空間もある。

最後に、区役所付近の写真ですが、自転車は本来、車道を通行するというので、緑の部分は最外側線にあたり、そこは歩行者の支障にならないときには、そこを通るということになり、歩行者がいるときには車道に出なければならない。

(2) 検討内容の絞り込み

(末兼部会長)

ただいま御説明頂きましたが、おわかりにならないところ、確認したいところございましたら御質問ください。

(安岡委員)

18ページの自転車の走行環境が十分とあるが、おかしくないか。

(事務局)

これは不十分または十分でないの誤りである。

(安岡委員)

今の道路には側溝があるが、側溝は走ってはいけないのか。

(建設センター)

その部分は走ってはいけないということではなく、歩行者がいなければ走っても良いのではないか。

(安岡委員)

歩道があって、下がって側溝があるが、L字型側溝は、走っていいのか。

(建設センター)

走っても良い。車道の一部で、自転車は車両の一部ですから、車道を走る分にはかまいません。

(安岡委員)

ちゃんと走れるように整備したら、自転車道をわざわざ整備しなくていい。整備する考えはないのか。

(建設センター)

そういう考えもありますが、随時それは補修して直していくことになっていきますので、そういうところは随時対応していきます。

(安岡委員)

自転車で走っていると、コンクリートとアスファルトの間に段差があり、ついついこわくてアスファルトの方を通ってしまう。段差をなくして、自転車道路という形で色で分けし、コンクリート・アスファルトではなくすとか、なんとか対応してほしい。

(末兼部会長)

基本的に車道の中に自転車道をつくるのに、どのくらいのスペースが必要になるのか。3m1車線のとくと2車線のとくとで違うのか。

(建設センター)

車道があって、路側帯を自転車が走るということであれば、自転車と自動車と同じ方向に走るので、1.5mで大丈夫です。

(佐藤委員)

歩道がない場合は、どのくらいのスペースが必要か。たとえば60cmのスペースが歩道のとくに。

(建設センター)

自転車の幅は60cmと決まっていますが、蛇行して走るので1m。1m+50cmの余裕ということで1.5mです。

(佐藤委員)

歩道のないところは、線すらも引いていないところがある。そのときは歩行者が右側、自転車は左側ということですね。歩道がある場合は、すべてそこを通るわけですね。

(建設センター)

歩道がある場合も、自転車歩行者道という標識が付いていれば、自転車通行可です。

(佐藤委員)

ついていないところはどうか。

(建設センター)

ついていないところは通れないので、車道を走ることになります。

(佐藤委員)

1.8m以上あるところは、自転車も通っていいと聞いたがどうか。

(建設センター)

不可能です。歩道で自転車が通れるのは、あくまでも通行可や歩行者優先という標識がついているところです。

(事務局)

自転車が通れるという標識があるところだけですので、いわれるように、概ね 1.8m あれば標識がある場合が多いのかもしれませんが、なければ通行不可です。

(建設センター)

国道1号線は歩道が狭いですが、車道があまりにも危険なので、歩道を通ることができるという標識がついています。

(佐藤委員)

その歩道も標識が区間の端と端についていて、真ん中についていないから、標識があることを知らない歩行者が怒る。

(建設センター)

もう少し細かい間隔で標識をつけていただけると、わかりやすいとは思いますが。

(末兼部会長)

標識は警察の権限なのか。

(建設センター)

一本線なら道路管理者で引くことができますが、二本線や破線は規制のラインになるので、道路管理者では引くことができません。

(佐藤委員)

L字溝のところを自転車道にしてほしいと言った場合、大丈夫なのか。少し幅を伸ばしてできないのか。

(建設センター)

それは幅員に余裕があればできるでしょうが、そういうところは、あまり見当たりません。

(安岡委員)

例えば、今年中にやるとかじゃなくて、建築基準法の42条2項道路のような方式で、必ずつくるとかという姿勢をみせてもらえないかと思うのだが。

(建設センター)

今、道路の幅員については道路法第30条に道路構造について規定するものがあり、また、道路構造令というものもあります。これらの法令の中で、どういう幅員だったら歩道ができるとか、自転車道ができるとかそういうのが決められています。それに違反して狭い自転車道をつくれるかということ、それはできません。あくまでも幅員が規定どおりにとられている道路についてはできますが、現実には幸区の中では、もうほとんどできないと思います。広い通りについては、歩道や自転車道は、すべて整備されていると思います。

(佐藤委員)

塚越のバス通りでは、できるのではないか。

(建設センター)

車道幅員も最低3.25mと決まっています。なおかつ、1.5mの幅員がとれば、自転車レーンがつくれます。

(佐藤委員)

あそこ(塚越のバス通り)の道路は、車道の幅が3.25mになっているのか。

(建設センター)

ですから、それ以外はセンターラインが引けないということになっています。ましてやバス路線ですから、3.25mないと白線も引けないんです。

(安岡委員)

できないできないといっていたら、交通事故が増えてもしょうがないということになるんじゃないのか。

(建設センター)

その前に交差点での事故が多いとか、右左折での事故が多いとかということが先ほど紹介されたと思いますが、自転車の事故を減らすには、マナーが大切だと思います。

(佐藤委員)

でも、あそこには自転車を通るコースはない。そうすると信号まで行かないと怖い。しかし、本来は自転車は車道を通るのだから、歩道を渡ってはいけないわけだ。そこを通らなければいけないわけだ。

(建設センター)

国土交通省と警察庁とで、自転車走行環境の整備を一緒になって実施していこうということで、本年度から協議に入っています。まだ、全く内容は煮詰まってははいないのですが、現場調査は行っているようです。これから調査して、どのようにしていくかと組み立てていくようですが、とりあえずは走行環境の整備ということで、一緒になってやっていくことになっています。

(佐藤委員)

こういうところで意見を出していかなかったら、いつまでも改善されない。車道があって白線が引いてあるところは、側溝との間が10cm空いている。それを含んで側溝まで入れると、かなりあるから、そこはどちらを通ってもいいよと。こういう提言を出せば、行政もやらざるを得ないのでは。

(建設センター)

今現在、そういう形になってますよね。それは車道を走っているということで。なんら問題はないと認識しています。

(佐藤委員)

そうすると、あそこをちゃんと整備してほしい。

(建設センター)

色を塗れという話であれば、また別の問題になるとは思いますが。

(佐藤委員)

色を塗るということは、川崎市ができるのですね。国じゃなくても。

(建設センター)

そうです。色が塗ってあるところを広げようということですよ。

(佐藤委員)

L字溝には、色を塗っていないと思う。

(建設センター)

色を塗るのもいろいろな意見がありまして、そこを通っているとかなり安心だということでスピードを出してしまう。車からしても、ある程度色が塗ってあるから、はみ出てこないということでスピードを出すので、かえって危ないという意見を言う人もいます。せっかくやっても、そういう意見もあるので難しいです。

(佐藤委員)

歩道があるところは歩道を人が通るのだから、だいたい色を塗っているところがあるのか。歩道がないから、色を塗っているわけだから。そうでなくて、歩道があるところについて言っている。歩道があるところで、自転車が歩道を通っちゃいけないところをそうするべきだと言っている。

(建設センター)

先ほど言ったように、車道幅員が3.5mとれて、なおかつ、そういう余裕があればできます。基本的に、歩道をつくる際には道路構造令に則って、幅員構成を考えて歩道と幅員を決めて歩道をつくっているんで、車道は最低限の幅員になっているわけです。その余った部分が歩道になっているわけですから、車道幅員は縮められません。

(安岡委員)

市立商業高校前の通りに歩道があるが、歩道と車道の境に人が降りないように柵があり、側溝を除けてやってある。こういうのはもったいない。

(建設センター)

そうですが、あそこにタイヤがぎりぎりにくると車体が当たってしまうので、よけなければなりません。たしかに、もったいないとは思いますが、道路構造上、ぎりぎりにタイヤが寄ったときに、車体には25cm程度外側に出ている部分があるので、その部分は空間にしておきなさいということになっています。それを破って立てると、車が来てぶつかったときには、道路管理者の責任になります。

(佐藤委員)

そこで、自転車が走っている分にはいいわけでしょ。車道なんだから。

(葉山委員)

歩道があって、歩道のところに側溝がありますよね。側溝の部分にずっと白線が引いてある。それで車道があるのですが、我々は、その白線が引いてあるところが自転車の通行帯だの認識しているのです。

(建設センター)

それは路側帯という位置づけです。道路には何種何級という位置づけがされてまして、それによって、路側帯を50cmとりなさいとか、75cmとりなさいという区分けがされてまして、たぶん間があいているのは75cmとっています。通常は50cmのところ、路側点という白線を一本引いています。

(葉山委員)

その白線の内の部分、側溝と歩道と白線の内の部分をもうちょっとよくしてもらえると、我々は走りやすい。その部分の状況がものすごく悪い。

(末兼部会長)

もうひとつ聞きたいのだが、横断歩道というのは自転車と歩道と分けてあるところと横断歩道だけになっていて、分けていないところがあるのですが、これは市で区分できるのですか、それとも警察で区分するのですか。

(建設センター)

警察です。

(末兼部会長)

警察であるならば、横断歩道だけでも自転車部分を設けてもらうと良いのではないかと。

(建設センター)

そこは、歩行者自転車道があるところのみ、横断歩道がそのように分かれています。

(萩原委員)

気になっているのは、子どもたちの通学路になっている横断歩道があるが、通勤で駅へ向かうための自転車がびゅんびゅん走っている。危ないので、近くの交番に横断歩道に自転車部分を作

ってほしいと言ったら、交番のお巡りさんから、それは警察でやることではない、と言われた。国土交通省か公安委員会かどちらかと言われた。

(建設センター)

横断歩道については、まずは警察にいて、警察から公安委員会という道筋だと思います。警察も地域課が担当であると思います。

(末兼部会長)

幸区では、自転車を排除せず、共生していこうと言われているので、我々も共生していこうという立場でよいか。

⇒全員了承

(末兼部会長)

自転車に係わる交通安全ということで「自転車が安全に走行できるような環境整備」と「自転車のマナー」という2本柱でやっていきたい。また、今日の討議は、意見を整理してもらうためにコンサルタントに整理してもらいたい。それでは、「自転車が安全に走行できるような環境整備」について、話し合いたい。

(安岡委員)

しかし、否定ばかりではね。どうやって提案するか。

(佐藤委員)

L字の測溝ところは正式名称は何か。

(建設センター)

街渠(がいきょ)といいます。

(葉山委員)

その街渠を整備してほしい。スペースとしてもったいない。

(佐藤委員)

その街渠を整備して、自転車走行の環境整備とする。

(建設センター)

傷んでいるところは、しっかり整備しています。

(末兼部会長)

傷んでいるところを整備するのではなく、自転車が走りやすいように、どのように整備するかである。

(建設センター)

L字形の部分は、雨水が流れるように傾斜がついており、これを平らにするわけにはいきません。道路はアスファルト、街渠はコンクリート製です。

(安岡委員)

そこが段差があるように感じてしまう。そこの境目が何とかならないか。

(葉山委員)

区民会議で自転車の走行環境を確保したいとなった場合、自転車の走路を確保するのは、その街渠の部分しかないと思う。しかし、街渠の部分に乗り入れブロックがあったりするので、それが危ない。街渠部分の整備と合わせて、乗り入れブロックを撤去してほしいと言っていきたい。

(末兼部会長)

環境の整備ということで、自転車の走行環境として街渠の整備という意見が出されたが。これ以外に何かないか。

(齋藤委員)

資料に、自転車道に標識がついているということであるが、標識が上にあると自転車の人からは見にくい。路面に表示するべきではないか。路面にたくさんつくると良い。それならすぐにできるのではないか。

(末兼部会長)

それは、行政の管轄か、警察の管轄か。

(建設センター)

警察です。標識には、道路法上の標識と道路交通法の標識があり、どちらでもできます。

(佐藤委員)

歩行者と自転車の両方通れるところは、標識を路面に印刷すればよい。それはどこでやるのか。

(建設センター)

それは、市でも警察でもどちらでもできます。

(末兼部会長)

市だと市道までか。

(建設センター)

県道もできます。国道も一部ができないだけで、例えば、409号線は市が管理しているのでできます。区内でできないのは国道1号線だけです。

(末兼部会長)

路面の標識印刷について区民会議で提案したら、幸区として検討してもらえるのか。

(建設センター)

そうです。

(齋藤委員)

逆の意見になってしまうかもしれないが、今までの意見は自転車の立場の話。自動車を運転する立場から考えると、自転車が街渠の上を走っているときに、万が一よろけてしまうと事故になってしまう。それなら、なるべく歩道を自転車が走れるようになれば良いが、構造上難しいのではないか。そうすると、どうすれば良いかということだが、今あるものを工夫して対応すべきである。あと、乗り上げブロックの撤去もやってほしい。例えば、ガソリンスタンドをつくったときに、乗り上げブロックができる。できないような関係性をつくるべきである。

(事務局)

現在自転車が通れるところは、幅員があるので通れる。広げられないところは、車道を狭くしないと自転車が通れない。今、最初におっしゃったのは、自転車が通れるところについては、標識を路面につけて、通れることをわかるようにする。ふたつめは、車道を狭くして自転車が通れるようにするということか。

(齋藤委員)

そうではない、車道を狭くしなくとも自転車が通れるように工夫できないかということである。

(建設センター)

歩道に自転車が通れるかどうか決めるのは、警察が決めることです。我々が歩道を通ってはいけないとは言えません。あと考えられるのが、一方通行にすること。1車線にするのだから、車道を狭くできると思います。ただし、問題があって、周辺地域の人から反対される可能性があります。

(佐藤委員)

一方通行も原則、自転車も逆走できない。

(網川委員)

私も冷や冷やししながら自転車乗っている。マナー守らない人が多いし、どうすればよいかわからない。

(末兼部会長)

自転車が「快適に」走行できる環境整備ではなく、走行「できるような」環境整備になる。あと、警察での対応もあるので、区としてどこまで言えるのか、警察にはどのように話を持っていくのか。

(佐藤委員)

警察に持っていくべきものは、持っていく必要がある。警察でやるべきことと市でやるべきことを整理して、もっていく必要がある。歩道でも自転車が走っても良いところは、もっとアピールできるようにしてほしいと提案すればよいと思う。

(葉山委員)

駐輪場までやるのか。

(末兼部会長)

そこまでやらなくては良いのでは。今回は自転車の走行に絞ってやっていきたい。あと、交差点についても考えてもらえればよいと思うが。先ほどの発言にあったように、通学路になっているところに、通勤の自転車が走っていて危ないという意見があった。

(佐藤委員)

交通ルールで矛盾しているところがたくさんある。車道を走らないといけないと言いながら、交差点で信号待ちしているところは、みんな歩道で待っている。車道で待っていると大変なことになる。その辺を整理しないといけない。

(葉山委員)

交差点整備は必要。塚越交番のところの交差点では、なぜか事故が起きない。かなり危ない場所であるのに。近くに交番があるからだろうとは思っている。なぜ、事故が起きないか考えてみる必要がある。そういうのを町内会とかで出してもらって、市の方をお願いして整理してみることも考えられる。

(末兼部会長)

今の意見からすると、地域の団体がどう思っているのか、出してもらって整理することが必要ということである。続いて、マナーについてだが、前回は話にあったように、ずいぶんとルールを知らない。自動車は免許を取るとルールやマナーを教わるが、自転車にはそのようなものがない。そういうことを含めてどうするか。

(小林副部会長)

環境も整備することも大事だが、マナーを徹底するためにはどうするか。

(葉山委員)

自転車対策と交通安全が今回のテーマなので、それに関連した資料の6ページにあるように路側線の種類とか、みんな知らないと思う。そういうのを教える機会が必要。他には学校でもやっているの、そのようなものは、ここでやらなくても良いのではないか。

(齋藤委員)

自転車教室は、小学校の低学年でやるが高学年になるとやらない。小学校5年、6年になってくると、やったかなということになり、中学、高校になると知らないということになる。少なくとも、義務教育の中では各学年で必ず1回は自転車教室をやるようにしてほしい。

(末兼部会長)

説明であったように、去年は小学校以外で16カ所しかやっていない。それが現状である。そういうような形で、町内会や区のイベントなどでマナー・ルール教室をやった方がよいと思う。自転車には細かいルールがあり、そんなことを知っている人は誰もいないと思う。

(佐藤委員)

商業高校の生徒のマナーがあまり良くないものだから、幸警察と相談して、秋の交通安全運動のときに1週間、学校の先生と警察と町会で指導したが、指導する我々がルールをあまりわかっていなかった。学校の先生と警察と町会と一緒にやっていたときは、だんだん良くなってきた。しかし、やめて少し経ったら、また戻った。地域の人で高校生に注意したらにらみつけられた。地域の人だけで注意すると怖い。一般の人でも注意できるような何かあると良いのではないか。普通の人だと注意できない。

(末兼部会長)

相手が高校生だと逆に文句言われたりする。

(佐藤委員)

高校の先生とか警察と一緒になればうまくいくのだが、町会だけではうまくいかない。腕章付などをつけて注意すればうまくいくか。

(網川委員)

高齢者が運転する自転車もかなり危ない。

(末兼部会長)

例えば、老人会のときにでも、自転車のルールやマナーをやるということで呼びかけることは提案できるのではないか。そのための受け皿を考えないといけない。市でやるのか。

(齋藤委員)

実際は、町会の人帽子かぶったり腕章付けたりして注意しても、言うこと聞かない場合が多い。警察が言っていたのだが、そういうときは警察にどんどん相談してほしいそうです。警察官がひとりでもいれば抑止力になる。警察もよろこんで行きますよと言っていた。

(網川委員)

私どもも毎年やっていますが、県とか市の交通安全の話をしてくれるのだが、毎年話の内容が同じ。ルールはすぐ変わるのではないので、毎年同じで仕方ないが、これからどのようにやるか。

(末兼部会長)

区民全員に、どのようにルールやマナーをアピールするか。パンフレットをつくっただけでは読んでくれない。警告カードを出すときに違反者に配るとかするといい。

(佐藤委員)

警告カードは我々は出してはいけないのか。無灯火とか二人乗りとか、我々が見かけたときに注意してカードをだすとかできないものか。

(末兼部会長)

色々御意見が出たので、これまでの意見をまとめていただきたい。

(コンサルタント)

これまでの意見を整理すると、「自転車が安全に快適に走行できる環境の整備」については、まずは、自転車が安全に快適に走行できる環境については、幸区は道路の幅員が限られている中で、街渠を利用したらどうかという提案であったが、街渠はアスファルトとコンクリートのつなぎ目が危なかったり、乗り入れブロック等の課題があるので、これらを解決する必要がある。

歩道の中に自転車が通れるところがあるのに知らない人が多いということが出されていたが、そのためには、見やすい場所に標識を設置するべきであるということであった。その方法として上に標識があるよりも路面に表示されている方が見やすいということであった。

今ある現状、幸区は整備が概ね終了した都市であるため、新たに幅員を広くすることは難しい。今の現状を踏まえて、工夫して自転車が走行できる空間をつくり出す必要があるということである。その中で地域の合意が必要であるが、車道に一方通行可による自転車空間の確保というものがある。このように現状の中から工夫して対応していくことが大事という意見である。また、市と県警の役割分担が重要でないかということも挙げられている。

交差点についても課題が出された。交差点で自転車が溜まるスペースがなく、歩行者、特に登校中の子どもたちとも接触が危ないという意見があった。また、危険な交差点というのが出されたが、危険だけれども事故が起きたことがない。それは交番が近くにあるからだといった分析もあったのだが、危ない交差点等利用している人の意見を聞き、どのように危険を回避しているか分析した方が良いのではないかという意見があった。

あと、走行空間とマナーの共通の課題として、自転車のルールについて、矛盾点があるのではないのかということも出された。もしくは、ルールがわかりづらい、そのようなところを整理していくべきではないかという意見が出された。

続いて、「自転車利用者のマナーアップを図る」については、ルールを知らない人が多い。その原因としてルールを教えるところが少ない、自転車教室は小学校低学年しかやっていないなどが出され、そのため、小・中・高の各学年で自転車教室をやるべきではないか、また、町会や区のイベントなどで自転車教室を実施するべきではないかという意見が出された。

そして、マナーを考えていくにあたって、もうひとつ考え方があるのが、指導ということ。マナー違反の人に一般の人も注意できるように資格みたいのがあればいいということであったが、注意することは恐いということも出されている。ということなので、警察に願います。また、警察もそういうことがあれば協力してくれると言っている、このため、地域と警察が連携して取り組んだらどうかという意見が出された。また、警察が協力してくれることを知らない町会も多いので、そういうところについてはPRしていくことが大事ではないかという意見が出された。以上である。

(末兼部会長)

今のまとめ方でどうか。ちなみに川崎区では、指導というので自転車マナーアップの呼びかけをやっている。幸区でもそういった取り組みをしたら良いのか、警察と協力して警告カードみたいなものを切れればいいのか。あと自転車の取り組みについては小学校区単位が良いのか、中学校区単位が良いのか、そういったコミュニティ単位を考えていく必要がある。

(齋藤委員)

地域の取り組みというのがあったが、学校との連携というのも考えられる。もう一つ企業を巻き込むということも必要だと思う。幸区には大手企業が多く立地する。そのようなことから、企業

を巻き込んでいったらどうか。企業で働く人たちにも啓発してもらおうということ。子どもは大人の姿をみて育つので。あと、幸区では子育てフェアがある。そこに集まるお母さんたちにPRすることも必要だと思う。

(末兼部会長)

企業となると、どのように企業に呼びかけるか。我々が呼びかけるのか、区役所から呼びかけてもらうとか、いろいろ検討することがあると思う。今のまとめ方でどうか。

(葉山委員)

非常に結構だと思う。

(3) 役割分担について

(末兼部会長)

次回の全体会での発表者の分担をしたいのだが。

(小林委員)

佐藤委員、安岡委員、あと齋藤委員にお願いしたい。

(末兼部会長)

交通安全の概要報告については、部会長、自転車の走行環境について安岡委員、マナー・ルールについては、齋藤委員で今回はお願いできないか。

⇒了承

(末兼部会長)

発表内容については、もう1回部会を開催するか、報告者と正副部会長で打ち合わせか。

(葉山委員)

報告者と正副部会長で打ち合わせが良いのではないか。

(末兼部会長)

発表内容については、報告者と正副部会長と事務局で打ち合わせる。全体会までに部会を開催しない。その他特になければ、これで終了したいと思います。