

国立市 第6回自転車の似合うまちづくり検討会

議事要旨(案)

日時	平成16年12月13日(月) 19:00~21:30	
場所	国立市役所 第1・2会議室	
出席者	<委員>(9名、名簿記載順)	
	学識経験者	寺西俊一 (一橋大学経済学部教授) 上岡直見 (環境自治体会議環境政策研究所主任研究員)
	商工会推薦者	鈴木博高(欠席) 北島幸雄
	公募市民	秋山 功 老田 孝 木藤直隆 郷田栄樹 吉田 等 江角愛美
	<事務局>(6名)	
国立市	尾藤(建設課長) 深野(交通安全係長) 田代(交通安全係主任) 外立(交通安全係主事)	
コンサルタント	三浦(マヌ都市建築研究所) 亀山(マヌ都市建築研究所)	
<傍聴>(2名)		
議事	1.開会挨拶 2.前回議事要旨の確認 3.自転車の似合うまちづくり計画市民提案について 4.今後の進め方	
資料	第六回自転車の似合うまちづくり検討会議事次第 資料1・1 「国立市自転車の似合うまちづくり市民提案骨子」 資料1・2 「人にやさしい、自転車の似合うまちづくり~国立市自転車の似合うまちづくり市民提案」 資料3 「くらしの道ゾーン・トランジットモール(国土交通省ホームページより)」 参考資料 国立市第5回自転車の似合うまちづくり検討会議事要旨(案) 委員提出資料「環境を配慮した都市交通システムの運用方策に関する研究」日本交通政策研究会 自転車の似合うまちづくりニュース第2号	

[議事要旨]

1. 開会挨拶

2. 前回議事要旨の確認

事務局より、資料確認

事務局より、前回議事要旨の概要紹介(前回の議論の要旨確認)

委員: 所沢駅に設置されている看板には放置自転車対策費の支出が掲示されているのではなく、全体の収支が細かく記載されている。

委員: 自転車道と自転車専用道路の定義について。自転車専用道路は道路法と道路構造令に記載されており、道路交通法には自転車道の定義しかない。道路法及び道路構造令は道路を新設する際法律である。大学通りは既存道路の利用方法を変更しているもので、道路交通法に基づいている。これによれば、自転車は車道の左側を走り、自転車道がある場合は自転車道を走らなければならない。自転車道は車道と見なすこととなっており、対向通行が原則である。大学通りは自転車道ではなく、車道

の一部とされているため、通行方向が限定されている。

委員：歩道上の自転車の通行について。一部の歩道は自転車が通行しても良いと指定されている。但し、原則は歩道を走ることとなっており、歩道を走る際、歩行者がいる場合は必ず一時停車をすることとなっている。実際は自転車を引いて歩くことを想定している。自転車を自動車から守るためのやむを得ない処置とされている。

委員：大学通りの所有（管理）者を確認したい。

事務局：道路は都道、緑地帯は国土、歩道は国立市有地である。

委員：所有関係が複雑だが、自転車レーンの部分が市有地とすることができれば、その利用についても比較的自由が利くのではないか。

事務局：大学通りについては、村道、町道そして都道へと格上げされてきた経緯がある。これを再び指導に下ろすことは現状では考えられない。

会長：東京都との協議事項にはなりうるのではないか。

委員：古い事例だが、旭川では歩行者天国を実施するために国道を市道に格下げしたことがある。これまでは車中心に考えられてきたため、車を通すために規格を上げてきたが、理論的には格下げできないことはないと思われる。

会長：事実関係を事務局で整理、市道への格下げについて検討の余地があるか確認してもらいたい。

また、緑地帯の扱いについて、国土と国立市の契約があると思われるので調べてもらいたい。

事務局：6ページ13行目のリサイクルする自転車の台数「40台/月」を「30台/月」と訂正する。

訂正等がある場合は事務局へ連絡

4. 自転車の似合うまちづくり計画市民提案について

事務局：資料1-1「国立市自転車の似合うまちづくり市民提案骨子」、1-2「人にやさしい、自転車の似合うまちづくり～国立市自転車の似合うまちづくり市民提案」の説明。

ソフトにかかる内容を中央に記しているが、走行にかかるものは道路、駐輪にかかるものは駐輪場に関わる内容となっている。中心には双方に共通する情報発信や意識啓発、実験的な取り組みを集めている。例えば、レンタサイクルについてはまだ検討会において議論が詰められておらず、合意を得られていない。このような点について議論いただきたい。

委員：レンタサイクルと契約自転車は同じではない。また、「外泊車」の定義も少し異なる。検討会では「外泊車」を市外の居住者が駅から勤務先や学校に自転車を利用するために夜間駐輪してある自転車としているようだが、私は夜間を通して駅周辺に放置されている自転車を指している。

事務局：今後、市民提案書を公開する際には、言葉の定義を明確にする必要がある。

[提案書の名称について]

委員：「市民提案」というのはおこがましいと思う。「検討会案」ぐらいが良いのでは。

会長：「市民提案」のための「検討会案」。検討会設置要綱では「～について検討し、意見及び提案を取りまとめて市長に提出する」としている。来年1月～2月に埋もれている声を集めるために個別のヒアリングを行うとともに、2月初めに検討会原案を中間報告として市民に報告し、意見を集め、改めて検討会案をまとめて市長に提出する。

委員：検討会とは別に「広く市民の意見を聞く会」を開催し、市民の意見とすることを第1回目に確認した。まだ、市民の提案とするほどの内容となっていない。市民の意見を努力してできるだけ集約し、検討委員の意見だけではないことを示すことが必要ではないか。

事務局：趣旨はその通りである。最初はワークショップの開催も提案したが、それでは集まる人が特定されてしまうので、むしろこのような場に参加できない市民に直接お話を伺う方法をとることとした。

[検討会情報の公開について]

委員：市報に掲載する予定はないか。

事務局：市報そのものに掲載するというより、ニュースを作成し、これを市報に織り込むことを考えたい。

委員：市のホームページに情報を掲載するという話もあったが、まだ何も載っていない。

事務局：ニュースの第1号は掲載しているが2号はまだである。

委員：これだけ検討を重ねているのだから、情報をもっと流していくべきではないか。少なくともアクションは起こすべきではないか。できる限り情報を市民に流しましょうよ。

事務局：議事録まで閲覧できるような状態にはまだなっていない。現在はニュースと検討会の日程をお知らせしているのとどまっている。

会長：中間報告会を開催するまでには、検討会の関係資料をホームページに掲載できるようにしてもらいたい。

[提案の位置づけと将来目標像について]

委員：提案書の中で最も重要なのは「今後の進め方」である。「(3)提案のないよう」の1項目とするのではなく、「(4)今後の進め方」と大項目とすべきではないか。

内容の記載順や記載方法についても、全て同じような扱いとなっており、全体の流れや優先順位がわかりにくい。実際にこれを見てどのように進めれば良いのかが見えない。もっとはっきりと示すべきだ。

委員：資料1-2の上覧に「交通マスタープラン」をつくるという記載があるが、これは自転車にかかる問題を検討した結果必要であると判断したものであり、そのような位置づけがわかる構成とする必要がある。

委員：委員が前回提案された「自動車OFFのまち国立構想」などは上位の議論となるもので、位置づけが必要。

委員：環境問題が大きなテーマとなっており、この程度のことは考える必要がある。今回の検討会では消化しきれないだろうが、提案として残し、継続的に検討するようにしてほしいと思う。

事務局：駅周辺まちづくりの提案でも、駅周辺の一般車両の規制については触れている。

会長：骨子案の目次「3.提案の位置づけ」の記述方法が重要ではないか。現在の提案内容は走行、駐輪、ソフト面に係るものを中心に現状を踏まえた内容となっているが、しかしこれまでの議論の中で、取り組みをまちづくり全体に結びつけていかなければならないということをお話してきた。当面はこのような取り組みをしつつも、大きなコンセプトを将来的にはまちづくりの基本にまで高め、例えば大学通りは公共交通の他は車両を入れないまちにするなどの考え方も議論していく必要がある。これまで検討していただいた委員の熱い思いが現状の提案ではこじんまりとまとめられ、消えてしまっているように感じる。

委員：やはり位置づけにおいて明確に示すべきものではないか。自転車の検討を行っている手前、あまり大きなプランを詰めることはできないが、提案の前提として記す必要はある。

委員：現在のものは戦術レベルのものが並べてあり、砂糖菓子のようにオブラートに包まれているような感がある。もっと深刻な放置問題に係る議論もあったにもかかわらず、このような形にまとめられてしまうと、焦点がぼやけたようになる。これを市民に諮ってもたいした意見は出ない。例えば「料金を値上げする」とすれば、反応はあるだろう。

委員：資料1-2は全体像を示すもので、より具体的な内容は骨子案の中に記すことになるのではないかと事務局：そのように考えている。

委員：「自転車の似合うまちづくり」は一つのプロセスと考える。安全性や快適性を含めて自転車を通じて国立のブランドを高めていくことをもっと前面に出したい。また、このような体系を提案することによってどのような将来像を目指すのかが示されていないのではないかと。この将来像をもっと具体的に示すことで、市民にもわかりやすくなるのではないかと。

事務局：駅周辺まちづくりにおいても当面やることと、さらにもっと将来の目標像という2段階に分けて表現した。壮大な目標像を掲げておく必要があるかもしれない。

会長：改めてこの検討会の名前を見ると、「まちづくり検討会」であり「自転車対策委員会」ではない。自転車のことを通じて国立のまちをどうしたら良いかの基本コンセプトをまとめるものであり、

自転車のことだけを議論するのではなく、都市計画に至る幅広い内容について提案してよいのではないか。委員の発言のように、現状の内容では提案してもあまり議論にならないかもしれない。背景と位置づけをわかりやすく表現し、そのファーストステップとしての程何とすれば、もう少し議論が起きるのではないか。

委員：基本的な考え方には賛成である。現状では基本的な考え方と表現されたものに落差がある。21世紀は検討と環境の世紀といわれており、自転車はまさにこれに合致するものであり、具体的な未来像を描きやすい。この考えとこれまでの議論がどのように結びつけば、受け手を刺激し議論を沸き起こすことができるのかを検討してはどうか。

会長：予算との絡みもあるだろうが、イラストで国立の現状と検討会でイメージする20年後の将来図を載せることができるか。ソウル市清溪川の高速道路撤去の例では、現状と未来の2枚のイラストのインパクトが強く、大論争を起こし、ソウルの活性化にも結びついている。静かに答申が出され、市長に提出され、棚に収まってしまふよりは、国立で大論争を呼び起こし、メディアも取り上げるくらい、議論を引き出すものとなるものにしたい。

委員：イラストでなくても現状の写真とそれに修正を加えたものも考えられる。

委員：先進的な事例としてドイツなどの実例写真を載せられないか。

会長：余力があれば参考資料として巻末に掲載することはできるのではないか。

単に検討会の最終案として市長に報告するのではなく、国立において議論のきっかけとなるものになりたい。中間報告会は問題提起となるスピーチを行い、パネル討論ができるようなシンポジウム形式にできないか。現状と検討会が描く未来像と、現状のまま進んだ場合の未来像を比較し、選択を迫る方法も考えられる。

委員：核心に迫る具体的な大きな目標を記載しなければ、議論はわき起こらないのではないか。具体的にどこをどのようにするかという提案にした方がよいのではないか。自転車クラブの活動の中では、車の車線を減らして歩道と自転車道の確保を桜通り、旭通り、富士見通り、大学通りにおいて提案している。特に桜通りは将来的に国立市と東西の隣接市を横断する幹線道路となるため、2車線の幹線道路として完成する前に車線を減らし自転車道を確保しておきたい。このような具体的な提案をしてはどうか。

一方、旭通りと富士見通りに関しては、都市計画マスタープランの市民案や駅周辺まちづくり等でも提案されていることだが、一方通行の交通規制を行い、自転車道を確保するものである。他でも提案されており、コンセンサスはとれていると考えられるので、来年度中に一方通行化の交通実験に係る検討を始めるように提案してはどうか。

自転車クラブとしては富士見通りあるいは旭通りの一方通行化を検討できないかと考えていたが、自転車クラブは一部の有志の市民が集まっている団体であるため、商店街や商工会との交渉が難しい。この検討会の場で提案できれば、商店街や商工会との検討が可能になるのではないか。武蔵野市では自転車対策のアドバイザーとして田村氏が関わっており、勉強会の講師として呼べないか。

会長：詳細について検討するものもあるが、手堅くまとめたものとしては現在の内容でよいということで合意が得られていると考える。しかし、この提案の位置づけをどのようにするについて議論している。検討会の委員としてイメージしている国立の将来像が前提にある。極端な例では、大学通りにトラムを走らせることを考えている市民もいる。あまり地味な内容ではインパクトがない。現在の内容をステップとするビジョンをわかりやすく説明する必要があるのではないか。

委員：基本コンセプトにおいて「歩きと自転車が基本」とうたっているのに、これまでの道路のまま「歩け」というのはおかしい。ハードと目標が一致していないと絵に描いた餅の提案になってしまうのではないか。

会長：以前、大学通り全てを公園化してしまう構想があった。毎年開催されている天下市や市民祭の状況を日常化するというものである。歩きと自転車を公園にする提案でもよいのではないか。当初はこのような大きな話が出ていたが、各論に入ると次第に内容が狭まっていった。

事務局：壮大な目標を掲げるという話（位置づけ等に記す）と現在検討会において共有できている内容との2つがある。現在のないようについても、本文において具体的な手法を記している。具体的な手法をもう少し前面に出すということは考えられる。

委員：具体的な手法でも委員の提案（車線を減らし一方通行化する）のようなものがよい。詳細で些末な内容は消した方がよい。

事務局：本文中には旭通りや富士見通りの一方通行化についても触れている。このようなもので対外的な関心を引き、議論を引き起こした方が見せ方としてはよいかもしれない。

委員：具体的なイメージが文章ではなく、絵としてイメージしやすくなっているとよいのではないか。

委員：都市計画マスタープラン等では絵などのイメージとして提案されているのか。

委員：都市計画マスタープランの市民案では言葉としては提案されている。

[提案のキャッチフレーズについて]

会長：構想をキャッチフレーズとして示せないか。イタリアでは「パルコ（公園）構想」という言葉をよく使う。まち全体を公園と位置づけるもので、そのために一般車両の通行を規制するという具体的な取り組みを行っている。

委員：第4期の基本構想の検討において「道は広場」というコピーを提案している。「道」を車の道路としてではなく、市民に開放しようという考え方である。上位のタイトルは「子供がどこでも遊んでいる」としている。子供が遊べるような道にしたいことを示している。

会長：「広場」という言葉は日本人に受け入れやすく、ポジティブなものである。

委員：キャッチフレーズや将来像と個々の具体的な取り組みの関係性をどのようにとるのが注意する必要がある。

委員：時間的な関連性を示せばよいのではないか。

会長：基本コンセプトをわかりやすいキャッチフレーズにし、これに沿って自転車の位置づけを示し、その中で走行および駐輪に関する具体的な取り組みを示す。この際に当面できることと中・長期的に実現することを時間的なプロセスとして示す。

委員：前回の内容と異なるのは、当面できる内容を赤丸で示していることである。ただ、個別のアクションプランと社会実験とが繋がらないようだ。

[上位計画・関連計画との関係について]

委員：この検討会の他にも国立市の基本構想等の構想がつくられているのを聞いて、他の構想との関連性が示せると議論がしやすくなるのではないか。

委員：関連する委員会や構想等の資料を載せた方がよいのではないか。

[基本構想における提案について]

会長：基本構想においては具体的にどのような検討がなされているのか。

委員：例えば、国立市内の生活道路を車ではなく生活者中心として位置づけ、コミュニティ道路として整備する。クランクやハンプを設けて通過交通を制限し、舗装を親しみやすいものにするなど。幹線道路については歩道をもっと広くとり、街路樹を増やすなどの提案を行っている。

[「くらしの道ゾーン」について]

委員：市内には「くらしの道ゾーン」に係る事業は実施されているのか。

委員：市内にはない。

事務局：「くらしの道ゾーン」については本日の資料がある。自治体だけでなく市民団体も応募できる。くらしの道ゾーンで社会実験を行う場合に設備をレンタルしたり、他自治体の情報提供等の支援も行われる。アクションプランに活用できないか。旭通りや富士見通りの一方通行化もコンセンサスが得られればこれを利用して社会実験ができるのではないか。

会長：商店街、商工会の了解が必要となるが。

委員：そこがキーポイントとなっている。検討会を通じて提案ができるとよいのでは。

委員：商工会が上げているプロジェクトの一つとして一方通行化が挙げられている。

5. その他

[今後の進め方]

会長：検討会の議論の内容は現在のものではほぼ網羅されている。今日議論となったのは、これをどのように位置づけるかという点である。基本コンセプトをよりわかりやすいキャッチフレーズを示し、現状と将来像のイラストを加える。今後のスケジュールをどうするかが課題となる

事務局：当初は1月中に出前アンケートやパブリックコメントの募集を行うこととしていたが、今日の議論の結果、作業を伴う検討を要する。

[スケジュール案]

1月 戦略の検討

2月 委員会（2月8日（火））

アンケート、中間報告会（3月5日（土））

3月 最終委員会、報告書のとりまとめ