

## 会議録

会議の名称	第4回 西東京市交通計画策定委員会
開催日時	平成25年11月13日（水曜日）午前10時から正午まで
開催場所	西東京市保谷庁舎 1階会議室
出席者	委員：青山委員、稲垣委員、大森委員、陰山委員、齊藤委員、早乙女委員、関委員、徳永委員、町田委員、田中委員代理土谷様 事務局：松本都市計画課長、小貫主査、広瀬主事、岩見主事
議題	1 「第3回西東京市交通計画策定委員会」における指摘事項に対する対応 2 「施策を展開する上での方針検討」について 3 今後のスケジュール
会議資料の名称	資料1-1 第3回西東京市交通計画策定委員会における指摘事項に対する対応 資料1-2 交通計画の方針 資料1-3 会議録 資料2-1 施策を検討する上での方針検討 資料2-2 施策を検討する上での方針検討（参考資料） 資料3 今後のスケジュール 資料4 補足資料
記録方法	<input type="checkbox"/> 全文記録      発言者の発言内容ごとの要点記録 <input type="checkbox"/> 会議内容の要点記録
会議内容	
<p>事務局： 議題及び配布資料の確認</p> <p>「会議録の公開について」 事務局： 委員長の到着が所要で遅れているため、到着するまで副委員長に進行をお願いします。</p> <p>副委員長： 開会宣言 西東京市交通計画策定委員会設置要綱第6第2項に規定する定足数(委員の過半数)を満たしていることの報告 西東京市交通計画策定委員会設置要綱第7第の規定に基づき、会議録を含め、原則公開で行う。 (異議なし)</p>	

### 議題1 第3回西東京市交通計画策定委員会における指摘事項に対する対応

副委員長：

議題1について、事務局から説明を求める。

事務局：

第3回西東京市交通計画策定委員会における指摘事項に対する対応について説明。

副委員長：

基本的には前回会議で回答した内容を記載しているということである。12月に改正法が施行される自転車に関する話も盛り込まれている。

### 議題2 施策を展開する上での方針検討について

副委員長：

議題2について、事務局から説明を求める。

事務局：

施策を展開する上での方針検討について説明。

委員長：

事務局から説明された内容について質問、意見があれば発言願いたい。

○委員：

田無駅北口については広場内において人と車が錯綜しており、早期改良を希望しているとの話が出ていたが、今回は計画の中に盛り込まれている。事業の進捗についてはPDCAサイクルに基づき1年ごとに検証すると記載されているが、鉄道事業者・バス事業者は運輸マネジメントとして毎年安全目標をきめて、事業の推進に必要な費用を各会社のホームページで公表している。進行管理計画の中で目標値を決められないというのは、しかたがないのかも知れないが、この会議の中で、現実性のある事業の規模がどの程度か分からないと、絵に描いた餅になってしまう。各事業ごとに概算でこのくらいの費用がかかる。と、ひとつの目安として分かると思う。そういった点から市民の関心を得ていくという事や、事業を展開する中で、なぜこんなに費用がかかるのか。ということ意識付けするためにも、事前に公表していくことが必要ではないか。

先程、バスベイの話があったが、バスベイを設置する事によるデメリットも生じている。車椅子の利用者が増えており、車椅子でバスへ乗車するためにスロープ板を出すのが、歩道幅が3メートルないと車椅子で安全な乗降ができない。そのため、車椅子での円滑な移動を考えるとバスベイというよりは、バス停の部分だけでも歩道を拡張できないかと考えている。西東京市や武蔵野市は車椅子の固定客が何十人もいて、今後、益々増えると思うので、10年先を見据えてバリアフリーのことを考えてほしい。

最近、電動車椅子の普及が非常に進んでいる。中にはハンドル型の電動車椅子もあり、スティック型の電動車椅子よりもサイズが大きく、その車椅子でバスに乗車しようとする人がいるが、他の乗客の安全が確保できないため申し訳ないが断っている状況にある。バスに乗車する時も危険であり、バスに乗車した後は他の乗客の足を100キログラムある車椅子で踏みつける危険が生じてしまう。

委員長：

進捗管理とコストを踏まえた上で、どのくらいの規模で実現の可能性があるのかということが示されると良い。バス停環境については、車椅子利用者の視点から課題が多く指摘されている。例えば、自転車道整備において、バス停を自転車道よりも車道側に島のように設計する方法があるが、その島の幅が2メートルしかないとなると、スロープを使った安全な乗降環境が確保できないという問題が生じる。車椅子利用者のバス利用の実際に配慮した検討が必要だと思う。西東京市は道路幅員が狭い箇所が多いため、全ての歩道、バス停の整備は難しいが、特に車椅子利用のニーズが高いバス停では配慮があると良いと考える。

事務局：

費用については基本計画なので具体的な費用を載せていない。事業になると費用算定は必要になるが、現時点で全て把握はできない。各種計画を行政側で作成しているので、そこの整合性がとれなければならない、事業化にあたっては市全体で分野ごとに事業計画があり、全体の費用を年度割りで5年、10年別途算定するため基本計画の中では費用は算定しない。

歩道の拡幅も含めてバスベイ3メートル以上の整備について、現段階ではバスベイ3メートルの幅員が定められていて、それが基本となっているが、今回の交通計画の中でも自転車の位置づけにおいて、以前よりも重点的に記述をしている。ただ自転車の走行空間及びバスベイの在り方を含めて、道路の幅員構成の中で、どう通れば一番安全かということについては、東京都が都市計画道路の第四次事業化計画をこれから作っていく予定であり、その中で自動車走行空間、バスベイを含めた安全性の確保などについて検討していくと聞いているので、そういった議論を踏まえて具体的な対応を考えている。

交通計画の中では、こういう課題があるということをはっきりと示し、事業化の方針はそれを踏まえて検討・整備をしていくという内容となっている。

委員長：

バス停環境に関する記述に、自転車との錯綜が懸念されるというようなことや、車椅子利用者のニーズがある場所に関してはそれぞれの制約条件の中で、可能な限り対応するという文言を入れることは難しいか。

事務局：

そのような現状と課題を記載する形としたい。

委員長：

会議の中で出てきた意見が、本計画の中の現状認識という形で反映されることが大事である。

○委員：

資料2-1ページ.11の田無駅の改良については、三鷹駅南口と同じようなイメージで、エスカレーターに乗って、上に移動する形になると思う。エスカレーターの話はこの会議で議題とすべきなのかの問題はあるがいかがか。

それからアスタの裏は一方通行にした方がいいのではないかという話がある。あの場所は対面通行になっていて、アスタの滞留車両があると反対からの車が止まって動けない。東から西への通行は少ないので西から東への通行にした方が良いと思う。また、路線バスが青梅街道で乗客を降ろしていて、細い道からアスタの裏に走って出てくる事もあり危険だと思う。アスタの裏のところは計画に入っていないので、そこまで計画に入れることを検討してほしい。

事務局：

エスカレーター設置についてであるが、「人にやさしいまちづくり推進計画」に記載する話となる。

アスタの北側部分については、各方面から意見が挙がっているので、そういった課題については、交通計画に記載をした方が良いと考えている。一方通行が良いのか、また他の案があるのか、解決方法については検討しなければならないので、具体的な内容については今後の検討課題となる。

○委員：

西東京市は会議体が多いので大変だと思うのが、各委員会の代表者が一度に集まることができれば一番早いと思う。他でやっているところがないので、モデルケースで試してみたらいいと思う。話がまとまらないかも知れないが、ある程度の意見が出てくる可能性もある。他の会議には交通事業者が参加していないため、交通事業者側の意見が加味されていないと思うので、そういう会議もあると良い。

○委員：

通過交通量が多く、渋滞ができるということは人がそこまで来ているということなので、魅力的な商業施設を作ればそこに入ってくれると思う。

委員長：

複数の会議の中での意見や情報を共有するような仕組みが必要だと思う。交通計画策定ではどんな意見があったのか、せっかく多くの意見が出ているので、他の会議でも活用されないともったいない。

事務局：

基本計画を作る際には策定委員会の下部に庁内検討委員会が開催されており、その会議には各行政部門の担当者が参加し策定委員会でどんな意見があったかを共有している。したがってバリアフリー、高齢者・障害者を含めた話や都市計画で課題になっている話も庁内検討委員会にて共有されている。

○委員：

踏切の問題が大きく取り上げられているが、鉄道事業者としてはどのように考えているのか。

○委員：

踏切は道路交通と鉄道交通が交差するため、事故防止を一番に考えている。実際に事

故を防止するためには、踏切がなければいいと考えるだろうが、そういうことも難しいので、ここで挙げられているように抜本対策が必要となる。ただ連続立体交差にしても単独立体交差にしても、鉄道会社だけではできない。基本的には道路行政やまちづくり行政に基づいて行なう必要があると思う。次に歩行者の為に歩道を広げたり、歩道に滑り止めのグリーンの塗装をしたり、遮断機がしまっている時間が少なくなるようにする。例えば急行など通過する電車であれば早めに閉めるが、駅に止まる普通電車であれば踏切を上げるという踏切も実施しているが、完全に良くするには抜本対策しか無いと思う。

事務局：

鉄道側だけで踏切対策をすることは厳しく、道路管理者と鉄道事業者が協力しなければ解決は難しい。抜本的には立体交差が望ましいが、その為にはかなりの費用がかかる。

ただし、対策の必要性については行政側も認識しているので、時間はかかると思うが、順次、やっていきたいと考えている。

それまでの速効対策を挙げているが、基本的に利用者の多い踏切は現状の幅だと収まりきらない問題があると思う。ただ、踏切の幅を広げる場合には、道路側の幅も広げなければならず、踏切だけ広げても逆に危険になる。そこは出来る範囲で協力して対策をしている現状である。課題が大きいので、抜本的な対策には多くの時間を要する。

委員長：

ページ4の踏切現状評価ランクの箇所で、空間の不足と錯綜が問題と記されている。踏切が開いたときに一斉に車両や歩行者が入り乱れる状況を錯綜と表現しているのだと思うが、そもそもこのようになる原因はどこにあるのかまで考えても良いかと思う。狭いから広げれば良いが、それは出来ないから待つ、という話だけではなく、その問題は踏切の待ち時間が長いために生じているのか、それとも待ち時間はそんなに長くないが、そもそも空間が狭いために生じているのかによって対応策の考え方が変わってくる。課題の原因をもう少し切り分けることをしても良いのではないか。今後、議論をしていく上で、原因の分析が必要かと思う。

事務局：

基本的には駅近くの踏切が一番錯綜する。鉄道事業者側ではダイヤ改正を行っているが、駅の近くはどうしても電車の速度を落とすので、賢い踏切の対応が取りづらい。そのため滞留時間が長くなることと、駅周辺なので、車、自転車、歩行者が多いことが問題視されていると認識している。

委員長：

どうしても踏切の中のことばかりを考えがちになるが、そもそも人の流れをうまく流す方法、例えば駅周辺であれば、駐輪場の出入口配置を見直したり、周辺施設へ円滑で立体的な歩行者動線を確認する等、踏切以外の場所を見直す方法もあると思うので、総合的な視点から考えても良いかと思う。

○委員：

踏切で滞留するところは、やはり駅周辺部が多い。駅に近い箇所の対策で駅の自由通路を活用した対策の事例がある。ただ、その場合はエレベーター・エスカレーターの整備も必要となる。いろいろなパターンが全国各地で実施されているので、良い方法があれば行政と協力していきたい。

委員長：

バス停、駅前広場、踏切の話がでたが、他にはないか。自転車等についてはどうか。

○委員：

自転車は乗ったら車両という意識を持っていただくことが必要である。車両なので歩行者が多いところは通れるわけではないので、その場合は、自転車を降りて歩行者になるという認識を持つことが重要である。

委員長：

自転車のマナーの啓発方法に関する検討も必要である。危険な状況は自転車のどういう場面で多く起きているのかを分析してそれぞれに対応したやり方を考えなければならない。出会い頭のような自転車事故の一般的な典型的問題に対応するためのマナーアップも考えられるが、駅前広場では改札を出るといきなり自転車が走っているような状況もあり、このような場合は基本的に押して歩くということを推進するキャンペーンをすべきである。想定する場面によって考えるべきポイントが全く変わってくる。交差点の出会い頭に関しては、交差点に関する教育の場をどのように設けるかという話になってくると思う。駅前広場のような特定の場所の問題では、関係者の当事者意識をいかに啓発するかが大切。駅前であれば事業者が絡むし、商店街関係も絡む、地域の方も絡むのでみんなを巻き込んでやらないとなかなか変わらない。空間を整備することも大事だが、限界があるので人の心を変えていく対策をしないといけない。他地域の事例では押しチャリキャンペーンというのがある。心に響きやすいキャッチな言葉を作り、親しみやすい啓発看板に押しチャリと分かりやすく文字を載せると、その言葉が定着してくる。いろんな事例があるので、参考にして対策してほしい。

○委員：

罰則規定はないが、会社の中で自転車を事業で使う事業者、また通勤に自転車を使っている事業主には、自分の従業員に対しての安全対策の義務がある。自転車は押して歩かなければ罰金など、喫煙のように条例も考える必要があるのではないか。

○委員：

自転車の利用状況には地域性がある。奈良に行った際、立派な駐輪場があるが駐輪数が少なく疑問であったが、坂が多いので自転車は無理だと気付いた。その地域に自転車が多い理由を考え、いかに啓発活動をしていくかという時に、現状だと警察と行政の中で考えて特定の人を対象に啓発活動を行っていくと思うが、現実的にそれよりも広範囲に対策が必要である。

バス事業者は対策が早いと思うが、そうではない一般の会社では通達するぐらいで、真剣にやるかというところが多分ないので、西東京市内の企業に罰則を設けるのも良い、あとは学校関連に対していかに啓発活動をしていくか、自転車事故を無くすか。自転車は

危険な乗り物だという意識付けをポイントとして考えていく。都内でもワースト10に入るような地域でもあるため、喫煙禁止条例のように市で罰金制度をつくるのもいいと思う。

事務局：

西東京市でも小中学校で田無警察の協力を得て自転車のマナー教室等を毎年やっている。子ども達は安全教室を受けているので、ルールやマナーが浸透してきているが、子どものお手本となるべき大人が町中で縦横無尽に自転車を運転しているので、今後は大人を対象とした教室も検討しなければならない。

委員長：

事業者をどう巻き込んでいくのかという話だが、例えば、愛知県豊田市にはエコ交通をすすめる会というのがあり、様々な規模の事業者が集まって構成されている任意団体である。自動車の手段分担率が非常に高く、自転車、公共交通への乗り換えを推進している。その中で、自転車に乗り換えたのは良いが、マナーの問題が出てくるためこのような団体で議論をするとより利用者に近い場所で対策を考えることができる。行政が仕切っていくのではなく、事業者の中で自転車利用に関して考え直していくことを行っている。行政が介入して出来ることもあるだろうし、行政がサポートして事業者主体で進めていくことも必要であると思う。ところで、交通管理者に質問だが、自転車は原則車道通行ではあるが、道路構造上の制約により歩道を通行するケースも見受けられる。その場合、歩道を走行してそのまま駅前広場に入っていくケースが多く、どこで自転車を降りるべきであるのかが明確でない。普通自転車歩道通行可の規制範囲がうまく伝達していない。それぞれの場面で、この場所では自転車はどう走らなければならないかが伝わっていないのが現状だと思う。わかりやすくできないだろうか。

○委員：

自転車の通行については一時、自転車が車道を走って、車と接触事故を起こし亡くなるケースが多かったため、それならば自転車を歩道に上げようという施策ができ、自転車を歩道に多く上げてしまったことにより、自転車が我が物顔で走るようになったため、今は大きく舵を切り替えている。基本的に自転車は車道なので現在、見直して歩道通行可の規制を解除している。

委員長：

日本の道路整備ではページ30にあるような断面構成を作っていくやり方が基本である。ここは歩行者、ここは自動車というように基本断面構成の絵を描いてずっと繋げて延ばしていくというやり方である。ただ、それがそのまま伸びていって、道路が交差する部分をどうするかという議論について、混合交通を安全に処理するという観点からあまり十分になされていない。現在、自転車交通流を見据えた交差点の設計方針について議論が進められている最中だが、自転車のトリップにおける異なる空間の連続性を捉えた上で話を進めなければならないかと思う。

○委員：

今まで歩行者と自転車は境界が曖昧だった。施策に現れてきているように、環境面を

考えたモビリティとしては優秀なので、しっかり位置づけを考えるべきではないかと思う。例えば海外では、トランジットモールという形で車を入れない空間を作っている。自転車も同じようにしたらどうか。踏切の話も含め、自転車と歩行者がかなり錯綜している。コンパクトシティや高齢化社会への対応といった話が出てきているので、例えば駅の周辺だけ自転車の流入を止める。当然、止めるにしても通過交通への対応や駐輪場の整備を行っていく必要があると思うが、そういうモデル的な駅というのがあっても良いのではないかと思う。ただ、物理的に自転車で入れないようにしようとすると車椅子やベビーカーはどうするのかという問題が出てくるので、そこは配慮が必要となる。

委員長：

駐輪場の出入口を、線路を挟んで分離して設置している事例もある。

○委員：

近隣市のターミナル駅の駅前広場整備は一段落したが、暫定整備であり、完成に向けて今後の整備について考える取り組みが行われた。その時には、駅の直近まで駐輪場を持って来るから問題が発生すると指摘があった。

近隣市の例では駐輪場を増やし、路上にあった駐輪がなくなったが、今度は横の道へみんな入っていくようになり、人と自転車がそこでぶつかり合ってしまった。だから向きを決めて、一定の方向から入ってくる形にして、駅半径300メートル辺りに駐輪場を作って歩いてもらおうという意見が出た。そして駅前のメインストリートについては完全に歩車分離して歩道の中でもベビーカーを押せるルートと単純に歩いて通過するルートで街並みを形成するという意見も出た。やはりベビーカーを押す方が横から突然来たら危ないという意見もある。どうしても駅に1点集中するので、少しずつ分散させた方が良いのではないかという話だった。駅前の一等地を駐輪場にするより良いと思う。

委員長：

資料4(3)成果指標の目標値という表現を見直した方が良いのではないか。目標値と書かれているのに、目標値は設定せずと書かれているので、例えば具体的なモニタリングの考え方とかが良いのではないか。

事務局：

修正する。

### 3. スケジュール

事務局：

次回の交通計画策定委員会は12月19日（木曜日）の午後2時からとしたい。

### 4. その他

○委員：

シルバー人材センターの方から、高齢者の買い物カートが線路にはまって抜けなくなり困る人がいるという話をよく聞いている。もう少し車輪の幅が大きくなれば問題が減ると思う。事故が起きたり怪我をしたりする危険性があるので、作っている業者に車輪の変更をお願いしたいが、この話は誰に言えば反映されるのか。



事務局：

この場では答えられないが、その件はここで承っておく。

委員長：

これで第4回交通計画策定委員会を閉会する。

以上