

平成27年度 全自連全日本研修会 日程

1 期 日 平成27年11月5日(木)～6日(金)

2 会 場 ホテルモントレ札幌
北海道札幌市中央区北4条東1丁目
電話 011-232-7111

3 日 程

(1) 第1日目<11月5日(木)>

① 全体研修会(14:45～17:00)

ホテルモントレ札幌2階 ビクトリアルーム

14:45 開催者挨拶 全国自転車問題自治体連絡協議会
会長 練馬区長 前川 耀男

14:50 開催市挨拶 札幌市建設局長 若松 郁郎

14:55 講 演
北海道大学大学院工学研究院 教授 萩原 亨 氏
「自転車の車道走行実現に向けて」

16:25 休 憩

16:40 事例発表
仙台市役所 建設局 道路部
道路管理課 牛木 恒平 氏
「仙台市の放置自転車対策について」

17:10 全体研修会終了

② グループ別研修会(18:00～20:00)

ホテルモントレ札幌1階 ケンジントンルーム

(2) 第2日目 <11月6日(金)>

施設見学会(9:30~11:30)

9:30 札幌市役所 1階 ロビー集合

9:40 札幌市役所前 ポロクルサイクリングポート

10:10 西5丁目社会実験

10:35 赤レンガ広場

11:00 北5西5自転車駐車場

11:30 施設見学会終了(解散)

平成 27 年 11 月 5 日（木）～6 日（金）に全国自転車問題自治体連絡協議会全日本研修会が北海道札幌市のホテルモンテ札幌にて以下のとおり開催された。



協議会会長（練馬区長）代理 練馬区交通安全課長 原田昭二氏 挨拶



開催地である札幌市建設局長 若松郁郎氏 挨拶



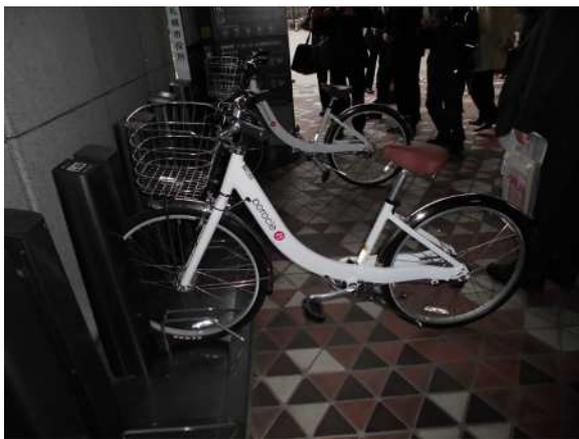
講演 北海道大学大学院工学研究院教授 萩原亨氏
「自転車の車道走行実現に向けて」



事例発表 仙台市 道路管理課 牛木恒平氏
「仙台市の放自転車対策について」

その後グループ別研修会を行い、第1日目の日程は終了。

翌6日は午前9時30分より札幌市内の自転車走行空間の実験区域や自転車関連施設等の見学会が行われた。



平成27年度 全自連全日本研修会
議事録

平成27年11月5日(木)
14:45～17:00
ホテルモントレ札幌2階
ビクトリアルーム

○**司会** 皆様、お待たせをいたしました。ただいまより、全国自転車問題自治体連絡協議会の主催により平成27年度全自連全日本研修会を開催いたします。

皆様、お忙しい中、遠路、多数の皆様にご出席をいただきまして、まことにありがとうございます。

私は、本日の司会進行を務めさせていただきます小笠原と申します。

本役員会が円滑に運営できますよう、皆様方のご協力をどうぞよろしくお願いいたします。

○**司会** では、初めに、主催者を代表いたしまして、全自連会長であります練馬区長の前川耀男様にご挨拶をお願い申し上げます。

なお、前川練馬区長におかれましては、公務のためご出席できないことから、かわられまして、全自連事務局参与であります練馬区土木部交通安全課長の原田昭二様よりご挨拶を賜りたいと存じます。

原田様、よろしくお願いいたします。

○**全自連事務局参与（原田）** ご紹介いただきました全国自転車問題自治体連絡協議会事務局参与の練馬区土木部交通安全課長の原田でございます。

本来ならば、会長である前川耀男練馬区長にご挨拶を申し上げるところではございますが、公務が重なったため、区長にかわりまして私よりご挨拶をさせていただきます。

本日は、ご多忙のところ、全日本研修会に全国からお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

また、日ごろより本協議会の活動にご理解とご協力をいただき、重ねて感謝申し上げます。

さて、全日本研修会につきましては、全国の会員自治体による自転車問題解決に向けた継続的な取り組みと熱意によりまして、平成4年の本協議会設立以来、欠かさず開催しております。

同時に、会員の皆様による自転車駐車場の整備や放置自転車の撤去など、放置自転車対策の取り組みにより、全国の駅周辺での放置自転車はピーク時の6分の1と大きく減少いたしました。

一方で、午後を中心とした商業施設の買い物客による短時間駐車への対応を含め、放置自転車対策の継続、強化を求められています。

また、自転車の走行環境の整備、シェアサイクルなどの自転車の利活用、さらに自転車事故とその賠償、それをきっかけとした自転車運転のルールやマナーの普及啓発などの新たな課題も生じています。

本協議会では、これまで、自転車問題の抜本的な改革を図るために、自転車法改正による鉄道事業者への自転車駐車場の附置義務化や、自治体が自転車の走行環境整備に柔軟に取り組める環境の創出などを国などに要望してまいりました。

今後も、自転車対策に取り組む自治体の意向に沿った自転車法の改正を強く求めるとともに、自転車にかかわる全ての方々と連携、協働し、自転車問題の解決を図ってまいります。

本日の研修会では、北海道大学大学院工学研究院教授の萩原亨先生にご講演をお願いしております。「自転車の車道走行実現に向けて」ということで、自転車の走行環境やルール、マナーについても、示唆に富んだお話が聞けるものと思います。

また、仙台市建設局道路部道路管理課の牛木恒平様による事例発表があります。

どうぞよろしく願いいたします。

その後は、グループ別研修会、あしたは札幌市様による自転車対策への取り組みとしての施設見学があります。

研修や施設見学など、さまざまな取り組みを見聞することは貴重な機会になることと確信しております。各自治体で今後の取り組みに役立てていただければ幸いです。

結びになりますが、全日本研修会の開催に当たりまして、多大なご尽力をいただきました札幌市の茂木課長を初め、関係職員の皆様に深く感謝を申し上げます。

全自治体の会員様の活躍をさらに祈念いたしまして、ご挨拶とさせていただきます。(拍手)

○司会 原田課長、ありがとうございました。

○司会 続きまして、研修会担当市を代表いたしまして、札幌市建設局長の若松郁郎より、ご挨拶を申し上げます。お願いいたします。

○札幌市建設局長(若松) 皆さん、こんにちは。札幌市建設局長の若松でございます。

本来であれば、秋元札幌市長がご挨拶を申し上げますところですが、公務がございまして出席できませんので、私からかわりにご挨拶を申し上げます。

まず、皆様方には、全自連研修会参加のために、遠路、札幌までお越しをいただきまして、まことにありがとうございます。心から歓迎を申し上げます。

また、北海道大学の萩原先生には、大変お忙しい中、講演をお引き受けいただきまして、まことにありがとうございます。

さて、札幌市では、将来、目指すべき都市像としまして、「北海道の未来を創造し、世界が憧れるまち」を掲げまして、その施策の一つとして都心部のまちづくりに重点的に取り組んでいるところでございます。

平成23年に完成いたしました札幌駅前通地下歩行空間、それから、昨年完成しまして、

あすの視察のコースにも入っている北3条広場につきましては、都心部における新たなにぎわいの場として定着しつつございます。

また、存続が決まりました路面電車のループ化工事がもう間もなく完成いたしますし、市役所の近くの街区におきましては、札幌の文化芸術の拠点としての役割が期待されております市民ホールを核とした市民交流複合施設の建設工事が進められているところでございます。

こういった都心部ですけれども、その中で課題の一つになっておりますのが放置自転車の問題でございます。

皆様ご承知のとおり、昨年の内閣府の調査で、札幌市は放置自転車全国ワーストワンとなりました。このため、現在、さまざまな取り組みを行っているところでございます。例えば、民間の青空駐車場の上空を活用した駐輪場の整備を現在進めておりまして、さらに年内には1,600台を収容する地下駐輪場の事業にも着手する予定でございます。さらに今、都心部の2カ所で進んでおります再開発事業で建設される複合ビルの床を取得して駐輪場をつくる計画も持っております。ただ、これらができましても必要台数にまだ達していないということで、残るものをどうしようかと、今、その対応に苦慮しているところでございます。

本日の研修会では全国各地のいろいろな取り組みをお伺いしまして、今後の札幌市の自転車対策に役立てていきたいと考えておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

結びになりますけれども、今回の研修会が皆様にとりまして実り多いものになることを祈念しますとともに、時間に余裕がございましたら、テーブルのほうに観光案内の資料なんかも置かせていただきましたので、札幌のまちを十分楽しんでいただいて、お帰りになっていただくことをお願いしまして、簡単ですけれども、挨拶とさせていただきます。

本日はありがとうございました。(拍手)

○司会 ありがとうございました。

◎講演

「自転車の車道走行実現に向けて」

講演者：北海道大学大学院工学研究院教授
萩原 亨 氏

○司会 では、続きまして、講演に入りたいと思います。

本日ご講演をいただきますのは、北海道大学大学院工学研究院教授の萩原亨先生でございます。

萩原先生は、北海道大学大学院工学研究院教授、工学博士でいらっしゃる、専門は交通工学、特にドライバーの視認性や交通挙動に造詣が深く、本市においても、自転車利用総

合計画の策定を初め、さまざまな自転車対策の取り組みに、その専門的分野から大変なご助力をいただいているところでございます。

ご講演のテーマは、「自転車の車道走行実現に向けて」です。

では、萩原先生、どうぞよろしくお願いいいたします。(拍手)

○北海道大学大学院工学研究院教授（萩原） ご紹介いただき、ありがとうございます。

北海道大学の萩原と申します。本日は、このような機会をいただきまして、感謝いたします。よろしくお願いいいたします。

札幌でも、自転車につきまして、いろいろな工夫などをさせてもらっております。私は、交通関係の仕事をしている都合から、もうかなり前から自転車の附置義務条例、本市における自転車総合計画の策定という仕事をさせていただく機会がございました。また、その後、皆様のお手元にもありますが、ポロクルという日本の中でも先駆けて始めた自転車のシェアプロジェクトにも最初からかかわるということがございましたので、本日、このようなお話をさせていただくということになったと思っております。

また、皆様のまちでも結構困っていると思いますが、歩道橋が皆様のところにもたくさんあるかと思えます。年代物になって、いかがしたものかなと、交通安全の遺物みたいなものがございます。札幌市では、それにも早くから取り組んでおりまして、現在、外すという事業をかなり進めております。その関係でも仕事をさせていただく機会がございまして、どうやって地域と合意形成をして外していこうかなんて仕事もしてきております。

本日は、ここ3年ぐらいの中で、札幌市の中で行ってきた社会実験をベースにして、自転車の車道走行の実現に向けて努力しておりますので、これについて、我々の結果を見てもらいまして、皆様のまちなどでの参考になればということでお話をしたいと思えます。

我々が一番考えておりますのは、なぜ都心における自転車の車道走行実現なのかという理由でございます。都心というのは、そののまちの中心地域ということで、札幌市の場合ですとこのあたりになります。

一番は、都心で人が安心して歩ける歩道を取り戻すことが大事ではないかと思えます。札幌市の地下歩行空間は札幌駅と大通とを結んでおりますが、そこも最初につくる計画のとき以上に人がたくさん通行しまして、その地下歩行空間を使ったさまざまなイベント、小さいイベントや大きいイベントが行われて、大変な活況を呈しております。やはり、人が集まる、車からおりて、人が乗り物からおりて、フェース・ツー・フェースで向き合っている状況をつくっていくというのは、都心にとっては非常にプラスになるのではないかと思います。

もう一つは、自転車本来の機能です。ODが自由であり、出発と到着に縛られない。そのせいで駐輪問題ということになろうとは思いますが、この自由ODというのは、何にもかえがたいパーソナルな移動手段である。しかも速い、安いということで、都心としては必要なのではないかと、これは人を集めるには非常に有効な手段であろう。公共交通機関と言われるもので人を引きつけるのは、時間制約や費用などの面からなかなか難しいのでは

ないかと思えます。それから、人が楽しさ・盛り上がりを感じる魅力的なまちの実現ということが車道走行実現によって、人が集まり、空間が歩きやすくなり、楽しめることができることから、こういうものになっていくのではないかということです。

もう一つは、灰色で書きましたが、かなり主観性があるのですけれども、都心というのはそのまちの中で最も魅力的な空間になるべきではないか、魅力度があれば自然と人は集まるだろう。もう一つは、人が集まれば魅力的なものになっていくし、人を集めるいろいろなイベント、おもしろいものが次々と生まれてくるのではないか、そうすると、スーパーにはない非常に楽しいもの、人を引きつけるものになる。そうすると、おのずと新陳代謝が始まって、都心が非常にいいものになっていくのではないかと思えます。

きょうも夜に行かれるかと思えますが、札幌の都心、大通地区は、まだ余り新陳代謝が進んでいなくて古いのです。ビルがまだまだ低いし、高層ビルになっていないですし、新しいものになっていません。ですから、まかり間違えば、そのままになってしまう可能性もあり、我々は危機感を持っております。そういう意味で、なるべく人に来てもらいたいということです。

それで、2年前、3年前ぐらいから、自転車を車道にということなのですが、我々の問題意識は実現しない。皆様のまちでもそうかと思えますが、いろいろな有名どころの巨大官庁がああでもない、こうでもない、まあ、うちもそうですが、いろいろなものをつくられているわけです。それらを融合させて、さらにそれぞれのまちで使いやすくするような安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインというさらにマニュアル化したものもつくり出されてきております。しかし、このような法令やガイドラインはたくさんありますが、残念ながらほど遠いです。現場における自転車の車道走行は全然実現されないというのが実態かと思えます。赤字で書かせてもらいましたが、このようないろいろな問題があるためです。これを現場に沿う形で、このような方々ではなかなか及びもつかない、実際にそごうような仕組みをそれぞれ工夫しなければ、このバッテンを剥がすことはなかなか難しいというのが我々の考えでございまして、これをクリアするために社会実験という取り組みを行わせてもらっております。これは、札幌は非常に恵まれてございまして、平成24年、26年、現在27年と3年もやっております、ええつと言われそうですが、大変恵まれた環境の中でこのような取り組みをさせてもらっております。

あすの見学会でも、平成24年の北1条通、現在やっている西5丁目線というところで矢羽根などをつけておりますので、見ていただけるのではないかと思えます。

それらの結果をこれからご説明させていただきまして、参考になるかどうか微妙なところはございますが、我々の問題意識を見ていただき、あすの見学会で確認してもらって、可能であれば、恐らく同じような問題が皆様の地域でもあるのではないかとということで、ご参考になればなと考えております。

これから1時間ぐらい、よろしく願いいたします。

ふだんはもうちょっとやわらかくしゃべるのですが、何となく雰囲気がかたくて、余り

やわらかくしゃべられなくて、申しわけございません。

平成24年10月に北1条通で自転車の社会実験が行われております。

この北1条通は、札幌の中では非常に有名な通りです。

ちょっと自転車とかけ離れますけれども、非常に古い、こういうものがあります。これを学生に見てもらって、土木というのはイメージが悪くて、なかなか価値を感じてもらえないので、皆さんのお父さんが生まれたころはこんにひどかったんだよという話のネタに使っています。これが36号でございます、どこの開発途上国かと思えます。昭和二十五、六年でございます。今、引退される寸前、引退されてしまった方ぐらいが生まれたころでしょうか。こんな道路でございます。恐らく、ここにいらっしゃる方も記憶はないのではないのでしょうか。舗装されてから仕事を始められている方が多いかと思えます。

札幌の特徴は、こういう感じで、雪解けのときにぐちゃぐちゃになり、冬になると乾燥してやたらとほこりが舞うというところです。

昭和20年にはこんな工事をしていました。ここで機械が出てくるのです。この機械を恐らく名神で使ったと思えます。アスファルト舗装としては、日本で初めて本格的な舗装をやった通りです。

北1条の話をしたのですが、この北1条から走って行って千歳空港まで結んでおります。米軍と米軍を結んだという道路で弾丸道路と言います。これが北1条通なのです。ちょっと外国っぽい通りでして、いかにもきれいな通りでございます。

もう一つすごいのは、カメラでこうやって撮っているということです。今であれば、適当にスマートフォンを持っていれば、こんなものは幾らでも撮れますが、当時、こんなフィルムの大きいものを、助手席ではなくて、運転席が左なのです。右側があいているので右側に載せて撮っているのだと思えますが、信号も標識もマーキングも何もなくて、道路附属物ゼロです。どうぞご自由に走行してくださいと言わんばかりです。すごいのは、ここで追い越すのです。いつの時代もこんなものだという事です。いろいろな車種が走っていて、自転車みたいなものとか、三輪車とか、そういうものが使われている時代に、こういうハイレベルな道路ができて、現在、国道であれば北海道の中で5,000キロメートル延びてきております。

北1条通を紹介させていただきました。趣旨とは余り関係ないですが、このようなところで実験をしているということです。

今はこんなに通りになりまして、非常にきれいになっています。ここに、私どもはブルーレーンと呼んでいますが、自転車走行指導帯です。これは絶対に伝わらないですね。自転車に走ってもらってもいい場所であるよということをお伝えするだけの空間ですが、ほとんどの人が自転車専用走行帯、自転車レーン、自転車道という名称で呼びます。そう思われてもしようがないのですが、550メートルと非常に短いのですけれども、こういうものをつくりまして実験をしました。ランブルストリップスもつくって、左折巻き込みなどをなるべく工夫していこうということを行いました。

左折してくるものですから、ここががたがたですね。掘り込んでいて、がたがたとさせて、「こっちに来るな」という警告をする安全対策をしたり、これはさんざんもめたらしいですが、停止線を前に出したりして、何でもめるのかよくわからないのですが、出してはだめなのです。これ1個で大変なバトルです。ここら辺がよくわからないのですね。まあ、しょうがないです。これは、今は延びていたか、ちょっと微妙です。

そして、矢羽根です。当時はピクトラインと呼んでいましたが、今は矢羽根という呼び方をしています。これだけではだめなので、絶対に読めないのですけれども、山のような啓発、広報をやりました。そういう山のようなということを知ってもらいたくて、わざと大きくしないで表示してみました。これは平成24年にやっていますので、まだガイドラインが出る直前です。ガイドラインそのものを実現させていますので、まかり間違っても誤解されてこの上で事故でも起きようものなら、担当課長の首が飛ぶみたいなことになりかねないということで、大変な勢いで啓発イベントを行って、きちんとした利用の仕方を理解してもらって使ってもらおうということを行いました。

その結果として、自転車利用者の車道通行が五、六倍になりまして、極端に多いときで車道通行率が63%、平均49%、この実験期間を抜けた後は40%ぐらいでございます。そのぐらい走るようになりました。

次にあるのは、極端な絵ですが、こんなものだったのがこんなになるということです。いかにもやらせっぽい写真でございます。この辺は、世の中しょうがないということですが、こういう写真が撮れたこと自体、我々はかなりびっくりしました。こういうふうになるのだなということでございます。見たことがなかったので、なかなかすごいなと思いました。

安全性は、かなりの自転車の人が「効果あり」、それから、左折巻き込みも、車が青いレーンを意識して寄ってこないのです。「非常に走りやすい」「快適」ということでした。

ただ、マイナス面は、おわかりいただけるかもしれませんが、大体、自転車はわがままですが、さらにわがままになりまして、ここは俺の走る場所だという権利意識が生まれます。それで、右後ろを絶対に振り返らなくなるのです。それが結構マイナスかなと思います。この場所はいいですよと言っただけなのに、ここは俺のものみたいな、なかなか融通がきかないということです。いいこともあれば、悪いこともあります。

歩行者のほうは、先ほどの写真にありましたように、歩道から自転車がかなりなくなるので、いいですねということだと思います。

もう一つ、我々がびっくりしたのは、ドライバーにとっても好評で、「いいね」「自転車が来るのがわかるね」「だから、ちゃんと安全確保しなきゃ」という意識があって、左折巻き込みについても、「非常にわかりやすいですね」と言われるようになりました。

これは、我々は思ってもみませんでした。歩行者が「いいよね」と言うのは当然で、自転車も走りやすいというのも、場所が見える化したことで、「いいよね」と言うのは当然です。しかし、ドライバーからは不満が出るのではないかと。「あんなものを塗りやがって」「お

金を払ってるのは我々の税金だぞ」「ガソリン税だぞ」「あんたら1円か払っているのか」、そんなことは言わないまでも、そういう不満があるのかなと思ったのですが、そんなことは決してなかったのです。かえって、わかるので、車道を走ってもらったのならこういうほうが良いというご意見でした。

もう一つは、青く塗ったせいで、駐停車がしにくくなりました。もともとこのくらいの台数がいまして、12時間で389台もいたのが、227台で40%も減ってしまいました。残念ながら、ゼロにはならないのです。半分ぐらいなのです。半分ぐらいの人がびびってしまっただけというか、とめにくくなってしまったというところでございます。

こちら側から西4、5、6、7ですが、このくらい減りました。終わった後は、もとに戻りました。世の中、そんなものでございます。

ですが、おもしろいのは、減るというところでございます。とめにくくなる。とめにくくなるのだったら、最初からとめなければいいではないかと思いますが、その辺が人間性かなと思います。

もう一つは、こちら側が1時間以上ですが、ここから15分未満です。この後の実験でもそうですが、やっぱり短いのです。停車なのです。ですから、停車は考慮してあげないと共存できないと思います。停車をゼロにするというのは無理であって、そんなことをしては、まちが死んでしまうというか、市街地の活動が余りにも抑制され過ぎてしまう可能性があります。そういうことでは逆効果ですので、その辺はネゴシエーションしていく必要はあるのだらうと思います。ただ、半分減ったということは、半分の人たちは、こいつらはとめる必要ないだらうというところで、その辺は制御していく必要はあると感じました。

それから、自転車は、この写真で見てもらいたいのですが、離れるのですね。思った以上に自転車が離れるという効果がありまして、普通だと車線の真ん中を走りますが、真ん中よりちょっとセンターライン側に行くということで、安全な間隔で走ると書いていますが、ちょっと嫌がるのです。そういう効果がございました。これは、今でも、ブルーの何かを引きますと、真ん中に寄っていく傾向が見られますので、そういう面でも効果はあると思いました。右に寄るといった効果がございました。

それから、ランブルストリップスなどを設置することによって、左折するときブルーレーンのところに入らないようになる効果がございます。これは、がたがたがたと来ますし、見た目にもブルーがあるということで、そういうものを抑制する効果があります。しかし、そういうことをしなければ、どうやって自転車と左折する車がネゴシエーションするのかという分け目というか、判断基準がないわけです。なれてくればお互いにやれるのでしょけれども、現在、車もなれていないし、自転車もなれていないし、それが同じ平面に乗って、しかも交わる場面があるということです。それをネゴシエーションできるか、うまく通信できるかと言われると、なかなかできません。それを最初に助けてあげる意味合いでこういうものを設置するというのは、ある意味、リーズナブルというか、必要なも

のなのかもしれません。

車道通行の自転車を意識するようになった人が72%です。ドライバーですが、それで運転が変わったということです。客観的にも変わるし、主観的にも変わります。ですから、こういうものがないなと思いました。自転車が安全に通行できるということです。バス、トラック、タクシーでもそういう評価を得ているところです。歩行者はもちろん、ゆとりができて快適というところがありますし、そのようなプラス効果が出てきております。

ただ、課題がございまして、延長が短く、効果の発現が小さいです。これは、いまだに延長が短く、効果の発現は小さいです。やはり短過ぎるのです。実験ということもあったのですが、550メートルでは余りにも短過ぎます。やはり、広げてほしいということです。

それから、路上駐停車は、やっぱりなくならないです。やはり、停車がありますと、自転車が停車している車を追い越すときに、思い切り車線のど真ん中を走りますし、ドアをあけられると怖いですから、かなり真ん中へ寄っていくわけがございます。勇気が必要ということで、これが課題です。

次の3番目も大きな問題で、この北1条通は、バスがかなりの本数、西側に向けて、小樽に向けて出てまいります。通勤時間帯ですと、同じときに3台も4台も来るような箇所です。バスとの共存がかなりあって、バス側にも支障があったり、自転車が無理な追い越しをしたりということが見られました。

4番目は、札幌特有かもしれませんが、走行速度が高いのです。冬用になっていることもあって、幅員にあちこち余裕があります。皆さんのところで、3.25の幅員をまちの中で持っているところは、なかなか少ないと思いますが、この辺は3.25ぐらいあるのです。もともと国道だったということもあって、ひょっとしたら3.5かもしれません、かなり広いです。ですから、スピードが出ているというところで、やはり自転車が怖い。

それから、車道混在部の安全性ということで、もう一つは、自転車の優先意識が高くなり過ぎてしまって、ちょっと行き過ぎではないかという問題がございました。

こんな課題が出て、この課題を何とかしようということになります。対策ランキングの1位は拡大です。もっと長くしろということです。引けるかと言われると、なかなか引ける適当な区間がないのも事実で、こう言われてもきついところがあります。

もう一つが、追い越しですね。こういう場面です。10万円とか20万円の自転車で追い越すのはそんなにつらくないのですが、やはり、ママチャリで加速して、ちょっと不安定な自転車で、右を見ながら追い越していくのはなかなか勇気が要るのかなと思います。こちらの絵もそうです。こういう状態で、スーツ姿で後ろも見ないで追い越していきます。この辺もなかなかうまくいかない理由だと思います。

それから、バス停部で一番見ていただきたいのはここで、字が小さくて読んでいただけないと思いますが、このバスに対して何をしているかということ、こちらに行く人が50%、歩道に行く人が50%と半々です。皆さんはどちらに行きますか。どちらに行きま

すか。後ろで待ちますか。待つという方はいらっしゃいますか。これは、ゴゴゴゴッと臭いところで、いつ出発するのかわからないものを待つというのは、相当我慢強くなければいられません。本当に臭いのですよね。マスクでもしていないと、ちょっと無理かなというものでございます。あとは、合図をしても平然と自転車が追い越し始めたり、自動車のドライバーもそうですが、バス優先という意識がなさ過ぎて、なかなか融通のきかない状態になります。バスも困るし、まかり間違っただけで接触すれば、かなり大きい事故になりますし、これは皆様のところでも苦しんでいる話ではないかと思えます。

課題ということで、自転車速度が依然として歩道で速いです。このときに、はっきりしたのは、朝は結構いいのです。40%とか50%とか、車道を走りますが、暗くなると、20%に落ちてしまうのです。ブルーの色合いが、暗くなると余りブルーに見えなくて、ドライバーに対して迫力がなくなっていくのです。自転車も何か疑心暗鬼になっていきます。それから、こんなイヤホンなどをしたりします。なかなか遵守できない、車もなかなか大変という課題が残りました。

自転車にも、こんなものが要るといって自体が信じられないです。なぜ逆走するのかかわからないのです。私はドライバーの立場で自転車に乗るので、逆走すると、ドライバーの目線からまるきり外れるのです。ドライバーだって、いつも180度、360度、全部見るはずがないじゃないですか。見る側は、絶対ぶつかる方向で来る車側しか見なくて、反対側を見る奇特な方はまずいません。そんなことをしていたら、合流できないです、横っちょから出てきてね。そう思いませんか。こんなことをしたら、ひいてください、私、ひかれます、そんなこと言ったら怒られると思いますが、車からしたら、ひいてもいいんですねと言いたくなります。信じられない。いかに危ないかということ、こう走ってください、こう走るほうがずっと有利ですよということを伝えられない。

それから、よくあるのが、我々もそうですが、回ってくる車の後ろを自転車が追いかけてくるということです。黄色のときにこれをやるのです。車だって回りたくないじゃないですか。そこに突っ込んでくる自転車です。こちらはもっと派手に、自分もたまにやりますが、こういう感じです。ということで、2人乗りは余りないですが、逆走はまだかなりありますし、交差点で車とどういふふうにするのか。自転車の専用信号がないのは日本の特徴です。諸外国へ行けば自転車用の信号がついていて制御されますが、日本はないので、車用の真ん丸信号で通過しなければならず、にっちもさっちもいけません。そこを伝えていくことができるかどうかはちょっと難しいのですが、やっつけていかなければいけないのではないかと思えます。

自転車利用者の声ということで、車がすぐ近くを速いスピードで走っていく、タクシーが客待ちをする、荷おろしをする、すぐ前で停車する、これは怖いですね。自転車の目の前で停車されると、とまれないので、結構怖いです。ドライバーの意識改革も必要なのではないかということです。譲り合いの必要性、教育の必要性ということで、ドライバーにも教育が必要だし、自転車利用者にも教育が必要という図式になると思えます。

成果と課題を大ざっぱにまとめると、自転車走行空間の整備は有効です。これは明らかに有効です。2割ぐらいしか車道を走っていないのが4割、5割まで上がりますので、かなりの効果があります。さらに上げようと思ったら、やっぱり拡充が必要ということで、ことしの社会実験につながっております。ことしの社会実験の箇所は、初めて北1条通から札幌の中ではつながった、ブルーレーンではないのですが、矢羽根のあるレーンになります。

それから、バス停での混乱です。これはH26年をもう一回紹介しますが、昨年やらせてもらった実験で、結論としては、バス停は無理だよねという結論に近いのですが、バスとの走行性、安全性の確保と、混在はどうするのか。それから、ルール、マナーの啓発ということで、ポロクル、ミライサイクルという怪しい名前を書いておりますが、NPO法人のポロクルとミライサイクルという活動で、教育面に向けての活動をしておりますので、紹介をしていきたいと思っております。

これは知っていますか。最近、自転車の話で、矢羽根、矢羽根と言われて、非常にカチンと来まして、矢羽根と言ったらこっちです。これは北海道の人しか知らない矢羽根です。見たことはありますか。北海道の人にはなじみが深いのですが、冬の路肩を指すための鋼製スノーポールというやつです。東北ですとスノーポールと言って、赤白のポールが、ぐわっと2メートルか、こんな真ん丸のものがわっと2メートルか2メートル50ぐらい立っているのですが、あれがさらに成長して、この辺までなのがぐぐっと伸びて、ここが路肩ですよ、道路の端っこですよというのを指す視線誘導のための施設です。主に、除雪車がこれを頼って除雪しています。80メートル間隔に立っておりまして、北海道にしかございません。観光名所になっているところもございまして、3キロメートルも4キロメートルも延びているところに、これがついているところに、LEDの光り物がついているのです。GPSの同期装置がついています。道路の真上でぱっ、ぱっ、ぱっ、ぱっと完全同期するのです、さすがGPSです。かなりの見ものでございます。それを本州の先生に見せると、どぎもを抜かれるぐらい驚くという元祖矢羽根です。最近、矢羽根というところからでございます。札幌市内にはこの矢羽根は余りないのですが、ぜひ見てもらえればと思います。

フォローアップ調査を1年後にやりました。車道通行率は40%から50%ということで、あした見ていただいても、結構通行しています。午前中は特に成績良好でございます。それから、錯綜件数も少し整理されてきます。大きな理由は、3年前の平成24年よりは現在のほうが車道走行がかなり叫ばれていて、歩道で事故を起こすのはまずい、歩道を走ってはいけないという気持ちが自転車利用者に大分伝わってきているからかと思っております。そういう意味で、前よりはよくなってきておりますが、一応、それなりの継続性は持っているというのが現状でございます。

では、2回目をやりますかということで、1年は失敗したのですが、昨年、バス停交錯部における安全性、走行性の確保ということで、無謀にも大変ややこしい道に矢羽根を引

きました。わざわざこんなところに引かなくてもというぐらいの場所で、バス専用レーンが2本入っていて、その向こうにもう1本車線があって、3車線道路で、札幌駅側に向かう一方通行路線です。札幌市内は一方通行路線が結構多く、このようなものがあります。これは、札幌ドームというか、月寒というか、向こうから車が札幌駅側に入ってくる道路でございます。非常に交通量も多く、バスの台数も多く、周りが商店街ということもあり、なかなかの複雑度合いでございます。

きょう、すすきのに行くときに、この辺を通過してもらおうと、ワイン屋さんとかいいところがたくさんありまして、この横つちよへ入ったところが非常にぐあいのいいところでございますが、この左側のほうが電車通りなのです。電車のサイドリザベーションになったので、自転車がなかなか走行しにくいということから、こちら側に誘導させたいという意識もございまして、路面電車整備計画とあわせてやってみたということです。これも短くて、350メートルでございます。

このように、バス専用レーンに矢羽根とか自転車を表示していった。それから、バス停注意とか、特にバスに関するいろいろな施設をいっぱいつけました。バス停があったときに、バス停を明確化する路面表示です。ガイドラインであるかと思いますが、ガイドラインと全く同じ表示を行いまして、どんなものでしょうと。実際には、2車線分のバス専用レーンがございまして、バスが2台も3台もやってくるのですが、こういうバス停表示などを行う横に矢羽根を引いているところでございます。

このときに大丈夫かと心配されたのが、これは普通の交差点なので、ここで自転車はとまるだろうと思っていたのです。それは、問題ないと思っていました。ところが、途中で狸小路という屋根のついた歩行者専用の昔風の商店街の通路がございます。両方ともお店屋さんになっていて、真ん中は歩行者専用道路です。ここが歩行者専用道路で、渡っている横断歩道があるのです。そこに自転車が来たときに、通常見ていると、絶対にとまらないのです。片側、車が来るのではなくて、片側、歩行者が来るのです。今回も、せっかくこんなものをつけているのに、結局渡るのではないかといろいろ心配しまして、いろいろな活動を行いました。これも10日間ぐらい実験を行いまして、自転車通行空間の明示による効果、この辺は同じ効果でございましたので、線を引きました。

それから、36号、駅前通からの転換、経路変更です。これは意外と見込めます。いいほうに来るのです。36号という駅の前を通りがかなり混雑していますので、それに比べると西3のほうが使いやすいということで、経路変更してくれました。

それから、札幌のまちが珍しいのは、駅前通にバスがないのです。バスが駅前通に直に入らない、おかしなまちなのです。そんなことを言ったら札幌市の人に怒られるけれども、かなり珍しいです。駅前通に来ないのです。駅前通の南北に行っている通りにも来ないし、東西の通りにも余りバスが来ないのです。バスが余り見かけられないまちなのです。割と隅っこに追いやられているというか、隅に隠れたところにごっそりとまっているのですけれども、割と真ん中に見えないところが特徴です。

それから、バスの件ですが、警備員を配置してしまして、その条件のもとで、大きな問題はなく、意外とバスも定時性を確保できたし、安全性も確保しつつ、自転車も走行することができたわけです。ただ、不安感を消すまでには至らず、バスのほうも、やっぱり怖いよねというのと、自転車のほうも、まあ、警備員がいるしというところがなきにしもあらずです。ちょっと半信半疑で、そこそこいいんだが、どんなもんだろうねというような落ちかと思えます。これは、私の勝手な解釈ですが、あやふやな結果だったのかなと思っております。

駐車車両は減りました。先ほど見ていただきましたが、こちら側は減ったのですが、こちら側はふえましてというか、余り変わらなくて、正直なものだなというところなんです。本当は、ここは一方通行なので、こちらにとめてはだめなんです。停車もだめなんですけれども、その辺は無視されています。

これは、転換してきた自転車がありまして、自転車交通量自体も結構ふえたということと、歩道から車道に動いた交通量も多くなりました。どこから来たかという話がここにありまして、駅前通の1本西側の通りから1本東側からの通りからも自転車がやってきたということで、いいものをつくれれば、1本や2本ぐらいただと自転車は結構転換してくるのかなと思えます。ちょっと自信はありませんが、結果としてこうなったのは大したものだなと思っております。

先ほど同じで、結構いい写真を撮れるのです。こんなところを横断しちゃってみたいな感じです。警備員の方はいらっしゃいますけれども、バスと一緒に走っていただけます。でも、こちらはとまってしまうのです。完全な交通違反です。やはり、主観的な安全性の向上も余り伸びないのです。自転車もこの辺どまりで、歩行者もこの辺どまりで、特に変わらないというところで、見る限りは半々です。うーんというところでございます。アンケートに答える人は大体ポジティブですからいいに決まっています。アンケートは作為的ですね。あんなもの、いいと出るに決まっていますが、たまにこういうものが出てくると、うーん、いまいちかなという感じです。まあ、しょうがないですね。正直なお答えなのかなと思えます。

そういうものもちゃんと踏まえて整理をしていかないといけないです。バスがたくさん来るようなところに矢羽根をつくっていても、うまく共存するのは難しく、お互い半信半疑になってしまう可能性があり、思ったような効果にならない可能性があるのかもしれないと思えます。この辺の理解が進むということがございまして、駐車台数です。先ほどのバス専用レーンのある側は随分減りました。反対側の右側、バス専用レーンではない側はペケをつけさせてもらいましたが、全く減らずで、何の効果もなしです。悪者を認めるわけではございませんが、悪くても需要はあるということです。まちの中、商店街というのは、とめなければならぬのは必須と考えなければいけなくて、ここをどう満たしていくか、こういう条件をどうクリアしていくかというのは、とめるということを考えなければ、一生、同じ状況が続くと考えられると思えます。

自転車利用者に何をしてもらいたいですかと聞いたら、構造的に分離された自転車通行空間ということで、だーっと109ございます。まあ、そうですね。やっぱり不安感たっぷり、分離されていなければ100%安心して走ることはできないので、ここを何とかしたいということです。次に来たのが、バスとの交錯に配慮したバス停付近の道路構造ということで、駐停車への対策、道路構造をある程度考慮したものにするによって、何とか一番上のものを下げていく努力を我々はしていかなければいけないと思います。正直、分離されたものをつくるのは相当厳しいというか、無理ですので、2番、3番、4番を頑張るしかないと思います。

衝撃的なお答えがいっぱい書いてあります。バスに注意って、バスに注意だけで何がわかるのか、どうしろと書けど、なかなか鋭いご意見です。見える化を図るべき。おっしゃるとおりでございますが、言った人に丸投げしたいですね。じゃあ、あなたにお願いしますと言いたいです。こういうふうに、ちゃんと工夫しろという指摘で、非常にいい意見かと思えます。

我々も、正直、何度も議論しました。1時間も2時間も3時間も4時間も、何回も何回も議論しましたが、残念ながら、これに当たる答えはなく、みんな、うーん、まあ、次、行こうよという感じで、何とも締まりのない話になりました。

結局、実験前も、バスのこちら側とこちら側に行くのです。半々ぐらいです。半々以上に追い越したりしますが、歩道に行くのが8台で、左側に行くのが5台で、13台、こちら側に行くのが18台ということで、車道で待っているというのもあります。実験中も、こちら側にありますように、右側に行くのが18台で、左側に行くのが10台で、車道・歩道が11台で、余り変わらないです。右側まで行ってしまった5台が出てきて、正直に言って、バスと自転車、こちら側の左に行くのか、歩道にもう一回上がるのか、追い越すのか、後ろで待つのかです。待つのは5台ですが、これは警備員がいるせいで5台待っているということでございます。

どうしたらいいのでしょうかね。これに関しては、ぜひ皆様のご意見を伺いたいところでございます。

それから、駐停車です。駐車というとかかなりおかしな表現ですので、停車です。15分、5分、10分です。長らくいるのはちょっと怪しげな人たちだけで、短い時間が大半です。一般車もそうですし、貨物車も短いところが大半です。ですから、これは何とか空間を確保するという事です。時間をシェアする可能性もありますが、荷おろしをする場所は絶対に必要です。これをなしに自転車を都心に持ち込むことは難しいし、都心で走ってもらうことは難しいです。ここは、バスよりももっと早く解決すべき問題なのかなと思っております。

これらの実験をしまして、似たような結果があったのですが、道路空間の再配分ですね。やはり、バス停付近の処理方法は、継続的に検討、協議という、どこかの政治家さんですかという結果でございます。検討、協議とは何なのか、つまるところわからないと書いて

あるのです。継続的にわからない。なかなかクリアな解を得ることは無理です。

道路空間の再配分ということで、場合によっては、バスが走るところに自転車空間を持ち込むことはしないほうがいいのかもかもしれない、別の路線に持ち込めばいいのかもかもしれないなど、一緒にするのであれば、自転車専用の通路ですね。外国であればバスの外側に自転車通路がついているのです。見た目は怖いですよ。自転車が道路の真ん中をがっとなって走って、外国だから右側ですが、その右側の歩道との間をバスががっとなって走ります。あれはいいのだろうか、大丈夫なのかなと思ってしまいますが、そうやっていますね。まねできるでしょうか。それがまねできればいいのかもかもしれないと思いますが、なかなか厳しいと思います。

それから、荷さばきをローカルルールで対応していきましょう。これは、ことしもかなり頑張って実験をしまして、札幌都心交通研究会の活動がございまして、こちらのほうで頑張ってやっていただいております。将来的には解決する可能性があるのではないかと考えております。

それから、自転車ネットワーク計画です。これも延伸していく必要がありますので、こちらも将来的には実現されていくのではないかと考えております。

それから、交通ルールをドライバーと自転車の両方に教えよう、お知らせしようという努力です。これも、ことしは工夫させてもらいました。

札幌の特徴がありまして、一つは、1972年に札幌でオリンピックを開催しました。私は中学1年だったのですが、初めて英語を使いまして、かなり感動しました。次に覚えたのがマクドナルドとケンタッキーフライドチキンとシェーキーズのピザ、この3点セットです。そこから体重がふえる、ふえるという話ですが、そういうときに札幌のまちが大幅に改造されて、エクス型の道路交通になりました。真ん中を通過すると速くなる仕掛けになったのです。こういうふうに環状は全く不利というのが札幌の特徴で、今でも真ん中を抜けたほうが速いです。

あす、北1条にも行ってもらいますが、物すごい勢いで車が通過するのです。とまる気はさらさらなくて、単に通過するだけの車ががっとなって走るのです。すごく速いのです。いつごろからか信号設定もこのタイプに設定されたままに放置されて、すごく速いのです。札幌の夏、今時期もそうですが、平均旅行速度が30キロメートルを超えるのです。30キロメートルを超えるまちはなかなか少ないですよ。大体20キロメートルをちょっと切るぐらいです。30キロメートルを超えてくるということは、1時間に30キロメートルを走れますので、札幌を横断できてしまうのですよね。平場の道で、しかもまちの中をぼんと突っ切ってです。これはかなり速いです。50キロメートル以上で走るのです。歩行者事故で見ると、60キロメートルぐらいでぶつかっているのですね。それは死んでしまうなと思います。何とかこの辺でバリアをかけて、あっち行け、こっち行けと、どっか行けというのをやらないと、混在交通はかなり厳しいと思っています。

もう一つは、この辺の特徴ですが、札幌はほかのまちに比べて道路だらけなのです。や

たら道路があるのです。130メートルぐらい歩いたら30メートルぐらいの道路がやってくるのです。130メートル歩いて30メートルぐらいの幅員の道路がやってきて、また130メートル歩いて30メートル行くので、半分ぐらいが道路です。歩いていて、余り快適ではないのです。道路があり過ぎ、区画がでか過ぎ、道路の向こうが遠過ぎです。門前町もそうですが、ある程度、道路が狭くないと楽しくないのです。道路が広いと、向こう側に何もなくなってしまうので、歩いても感じが悪くて、ぐあいがよくないのです。ただ、自転車で通る場合は、広いので、とても快適なのです。スピードがあったほうが快適に感じるまちということで、自転車には相性がいいのではないかと思います。

もう一つ、先ほどの3丁目線がここの道で、これが駅前通です。それで大通があります。ですから、ここの道がだめだったら、こっち側を通ろう、こっちの道はバスだったら、こっちの道を自転車にしようね、あっちの道を自転車にしようねという選択肢が得られるところがここのまちの特徴かと思います。道路本数が多いです。

平成24年と26年にやりまして、ここが自転車の走る走行空間ですよというお知らせを道路上で行う、そういう拡充をやっていく必要はあるだろうと思います。それから、駐停車、もっと言えば荷さばきですね。これも、緑ナンバーではなくて、白ナンバーです。よくよく見ていると、自販機にカランカランカランとお金をとって缶を供給するのは白ナンバーなのです。コカ・コーラとかキリンとかサッポロとか、そういうのはみんな白ナンバーなのです。緑ナンバーではないので、トラック協会とネゴシエーションしても何の意味もないです。白ナンバーの有名どころの会社がやってきて、とめて、カランカランカラン。

あとは、申しわけないのですけれども、郵便局もひどいですね。何か権利があるみたいに、こんなことを余り言ったらうらまれるかもしれないませんが、結構な感じでがんがん置くのです。荷さばきというのは、やっぱり対応しなければいけません。

それから、バス停での混乱です。これは、安全性の確保が必要で、まだペンディング状態で、解がない状態です。

もう一つは、自転車ネットワーク計画です。これは、役割分担をかけながら、ある程度、自転車ネットワークをつくって、自転車が割と走りやすいと考えているところを明示して、ドライバーにもわかりやすくしてあげて、そこに集約して行って、駐輪させたりしていくのは非常に有効ではないと思います。ただ、混在部における自動車の速度抑制をしなければいけないので、これはもうちょっと厳しくやってほしいと思います。いわゆる100キロメートルの暴走型に対する速度抑制ではなくて、30キロメートルないしは40キロメートルに抑える速度抑制です。某組織の方はその辺に余り熱心ではないのですが、そのところが、地域としてはすごく大切ではないのかと思います。安心感を得るために、なるべく自転車と車両の速度差をなくしたいのです。ですから、30キロメートルに抑えることが大事なかなと思います。

マナー、速度規制をわかってもらうことが必要かなと思います。

最初の目標は、安心して歩ける歩道、自転車をもっと使ったらどうか、未来志向の乗り物ではないかということです。今、自動運転と言われていますが、自転車はそれに限りなく近いですね。ですから、そういうものを使わない手はないだろうと思いますし、まちの中を魅力的なものにしていく必要がありますし、人を集める必要があるということです。こういうことをやりたいということで、ネガティブ感をどうやって消していこうかということが必要になるということで、三つの課題です。今、バスはちょっと除いていますが、自転車ネットワーク計画の検討、荷さばきなど駐停車対策をやっていく、交通ルールに関する活動に努める、この三つはぜひとも進めるべきではないかと考えております。

自転車走行空間の整備ということで、40%から60%は乗るのですが、それ以上にはならない、80%とかにはならないわけです。100%にする必要はないのです。今、結構怖いのは、お子様を乗せているお母さんが不安がって、車道に行ったほうがいいのか、それはペケではございませんからと言うのですが、逆に、乗ってはだめみたいな風潮が出てきたら非常に怖いのですが、8割方はおりられるのではないかと、車道を走れるのではないかと、そこまでネットワークで整備していけば、ちょうどいいバランスになるのではないかと思います。

それから、駐停車を抑制し、荷さばきを考えていく必要があるだろう。

それから、車道で混在しますので、速度差をなくしていく努力をしたいということです。

札幌に限定されますが、道路構造令の頭には書いてありますが、トラフィック機能とアクセス機能が道路にはあるということが明示されております。これは、皆さんご存じかと思いますが、トラフィック機能は、札幌であれば都心の外側に持ち込んでほしい、通過させたくない、通過はどこかへ行ってくれということです。あとは、都心のアクセス機能は優先しなければいけないということです。アクセス機能を優先させながら、タクシー、小型トラック、バスと共存しながら、自転車を使っていく必要があります。ここは工夫のしどころかなと思っております。これは、お互いに排除し始めたら、都心としては全く価値のないものになってしまう可能性があると思います。

現在の西5丁目線は、あす、ほんのちょっと見学していただきますが、荷さばきに関するローカルルールの確立と自転車ネットワーク計画への反映という大きな目標を立てて、現在、実験をしているところでございます。何をやっているかという、一応の売りは、小さい矢羽根に対して大きな矢羽根です。かなり怪しい発案ですが、「紆余曲折、すったもんだの、いまだに解決しないけど、試しにやってみてます矢羽根」でございます。まかり間違っても、地元に戻られて、警察の方にこれをやってもいいのだよねと言うのはやめてください。そういうお勧めをしているわけではなくて、いろいろあつて対立しながらもやっていますというふうにご理解ください。やってもいいという話ではございません。

やってみて、何の効果があるかという、とめてもまだ青は残るということです。確かにこの効果はあるのです。効果はあるのですが、見方を変えると、ここは何もないのに、

ここをびゅーっと走る人が出てくるのではないかという、うがった見方もちょっとできます。どんなものかなというところですが、現状は、こういう走りをしてくれて、通常はこの辺を走ってくれているので、かなり効果は出ていると思っています。しばらくは、皆様に自転車というのはこういう走り方をするのだよということを現場でわかってもらうための道具として使っていこうと思っています。それをオーケーしてもらえるかどうかは今のところわからず、これからの問題になっております。これは経験がないです。車側も経験がないし、自転車側も経験がないので、私自身の希望としては、こういうところに自転車は来るのだよ、こういう方法なのですよということをお知らせする教材として使えるのではないかと考えております。

それから、あしたは行けないということですが、荷さばきのベイをかなりあちこちにくったり、停車してもいいよという路線を東西路線に設けたりしまして、この路線に対してとまれる場所を工夫しております。これ以外の活動もやっているという報告を受けておりますが、荷さばきに対して、何とか白ナンバーも青ナンバーもいろいろな会社の車もあわせて対応できるような方法を工夫させていただいています。

最後になりますが、札幌バイシクルデー、自転車デーを9月19日から20日にかけて2日間やりまして、その中で免許証的な講習会をやりました。これは、ポロクルクルーの皆さんにやってもらったものと、北海道警察本部の中央警察署の自転車関係のところの方に来ていただいて、学科をやってもらいました。特に、この後ろに出てまいります、道警の方の話が非常にクリアで説得力があるのです。皆さん、どうやったら安全に自転車を車道で走れるのか、信号があるときは、自動車用の信号でいいのか、歩行者用の信号を使うのか、どこを横断したらいいのだとか、わからないことが、たくさんあるみたいで、それに対して、道交法をベースにきちんと解説してもらえて、非常によかったです。そういう講習会をやって、こういうふうに走るのですよというのを、押し歩きしながらお伝えする教習をして、その後、路上と一緒にきてもらって札幌市内を10分ぐらい走ってもらって、ちゃんとわかっていただいたかどうか、一応、試験をさせてもらって、免許証をとる活動をさせてもらいました。

思ったより好評で、受験してくださる方も多く、ルールをご理解いただけましたと思います。左に行くのですか、右に行くのですか、右に行くのだったら何に気をつけるのですよということですね。だめというお話ではなくて、こういうふうにすると安全ですよ、こういうふうにすると自動車がわかってくれますよ、こういうふうにすると、あなたは自分の身を守りながら車道上を走っていただけますよ、こういうふうに横断してくださいねと、サジェスションとかお勧めをお伝えするという形で、名前はかたいのですが、そういう活動をさせてもらいました。

残念だったのは、もうちょっとこちらが欲しかったなと思いますが、仕方ないところです。実際の走り方を狭いところで具体的に伝えて、難しいのですけれども、こういうふうに住って住って、現場を見て住って、なれていただくということ、2日間で七、八

回やったと思います。ポロクルスタッフが四、五名で、50名から60名ぐらいの方にお伝えすることができたと思います。

もう一つは、観光客に、観光をしながら、ついでに自転車での路上の走り方も勉強してもらおうというツアーもやらせてもらっております。こうやって走ったらいいよということをお伝えしました。

いろいろ評価はありますが、何とか自動車のドライバーと自転車でお互いが協調できる、共通で理解できるルールを両方にお伝えすることによって、通信はしないのですが、目と目で理解し合えるような道路空間を使っていくのがいいのではないかと思います。

自転車問題を解決するということは、道路の使い方、自動車の問題も解決すると思います。自動車も結構あやふやです。あやふやというか、道路交通法どおりにはなっていないです。皆さん、それはご存じかと思います。その制御もかけられるのではないかと思いますし、それによって本来の都心ができてきて、人を集客する相乗効果を期待できるのではないか、こういうことを目指して我々は活動をしているところです。もっと魅力的な空間になっていけばいいなと思っております。

長い時間お聞きいただきましてお礼を申し上げます。私が代表してしゃべらせてもらっておりますが、今、しゃべってきたことは、行政、国土交通省、開発局、道警、札幌市、トラック協会、ハイヤー協会、バス協会、サイクリング協会の方々、それから、札幌はまちづくり会社が札幌駅側と大通側にございますし、都心交通研究会というまち中の都市交通を考えている会、五番街、商店街の集まりの方、もう一個何かあったような気がします。それから、NPO法人の自転車活用推進研究会、これは小林さんのところでございます。それから、エコ・モビリティ・サッポロ、ezorock、ポロクルという札幌のNPO法人、それから、ドーコンには北海道モビリティデザイン研究会という日本のいろいろな研究者の方に来ていただいていろいろなことを考えるような会がございます。こういうような組織の上で4年も5年もやってきておりますので、実現させていくことができたらと思っております。

長らくお話しさせていただきました。どうもご清聴ありがとうございました。(拍手)

○司会 萩原先生、ありがとうございました。

では、せっかくでございますので、ここで幾つかご質問を受け付けたいと思います。

ただいまのご講演をお聞きになりました、ご質問などがありましたら、ぜひ挙手をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

○富山市(経塚) 富山市でございます。

うちのほうも去年、うちのほうでは東京都さんに並んで、ナビラインと言うのですが、同じ矢羽根をつけていました。事前に調査したら、うちは車道を走っている割合は2%しかありませんでした。20%というのは、もともと道路環境がすごいということでしょうか。

○北海道大学大学院工学研究院教授(萩原) 冬になると雪を載せますからね。もともと

1. 5メートルの路肩の路線が結構ございます。

○富山市（経塚） 1日やっても五、六%にしかありませんでした。やっぱり、それなりの道路環境の整ったところでやらないと余り効果がないということですか。

○北海道大学大学院工学研究院教授（萩原） そうですね。うまく状況が変わって、自転車も走行しやすくなるようなところにラインをつくっていただくと、ぐっと上がるのではないかと思います。

○富山市（経塚） ありがとうございます。

○司会 ありがとうございます。おあと、いかがでしょうか。

では、ご質問もないようでございますので、以上で終了させていただきます。

改めまして、先生、ありがとうございます。

どうぞ大きな拍手をお願いいたします。（拍手）

それでは、ここで15分ほど休憩を挟ませていただきたいと思います。この後、4時25分に再開したいと思いますので、それまでにご着席くださいますよう、よろしく願いいたします。

[休 憩]

◎事例発表

「仙台市の放置自転車対策について」

発表者：仙台市役所建設局道路部道路管理課
牛木 恒平 氏

○司会 皆様、お待たせをいたしました。再開させていただきます。

続きましては、事例発表でございます。今回は、仙台市様に事例発表をお願いいたしております。ご説明をいただきますのは、仙台市役所建設局道路部道路管理課の牛木様、テーマは「仙台市の放置自転車対策について」です。

では、牛木様、どうぞよろしく願いいたします。

○仙台市道路管理課（牛木） 仙台市役所道路管理課の牛木と申します。よろしく願いします。

こういった発表の場にあずかるのは非常にふなれでして、いろいろ拙い点があるかと思いますが、よろしく願いします。

初めに、仙台市は、もう何年かの時間がたちましたが、3月11日の東日本震災においては、復旧復興について、各自治体の皆様に各方面で大変支援をいただきました。この場をかりてお礼を申し上げたいと思います。どうもありがとうございます。

仙台市の放置自転車対策というタイトルをつけさせていただきましたが、内容について

は、ほぼ前半の自転車利用に関する環境の紹介、主体となるところは、私が担当している放置自転車を撤去する実務についてのお話になります。そういった点では、走行環境その他の面に関しましてはほとんどお話しすることができませんので、その点はご了解をお願いします。

これから仙台市の放置自転車対策について述べさせていただきますが、放置自転車対策は、地域ごとの特色に影響される部分が多いことは、日々、皆さんも業務の中で感じていらっしゃると思います。道路の幅員であったり、土地柄、これまで行ってきた対策の積み重ねなどによるかと思えます。

仙台市は、昭和62年に条例を施行し、放置自転車対策につきましては、間もなく30年になろうという状況です。年間の撤去に関しては、年間200回以上行っています。

放置自転車の台数は大幅に減少しておりまして、中心部の繁華街において、日没後、夜間に撤去作業を実施するなど、大分切り込んでいる状況です。

こういった環境の中、共通点の多い土地柄の方に関して、悪い点も含めて、少しでも参考になるお話ができればと思うのですけれども、全くかけ離れている土地の方に関しては参考にならない場合もあると思えます。そこはスルーをしていただければと思います。

幾つかの単語について、簡易な読み方をさせていただきます。自転車等駐車場という正式名称については駐輪場と呼んだり、一つ一つの単語が省略されております。それから、大きな特徴として、仙台市は、この30年近い対策の中で、大型自動二輪を含むという内容で一貫しておりますので、自転車というお話をしているときに、原則、バイクを含んでいるとお考えいただければと思います。

最初に、仙台市についてですけれども、地形の特性ということでお話しいたします。

仙台市は、東北地方の大体中心に位置しまして、西側が奥羽山脈、山形県の県境まで行きますと、東側は太平洋、海側になります。政令指定都市の中では7番目に広い都市になりまして、場所によっては様子がかかなり違う感じになります。

この地形にありますように、東の海側から山脈に向けてどんどん標高が上がって行って、南北についても、ちょっとわかりづらいのですが、北側のほうがやや高くなります。自転車で移動される場合は、行きか帰りのどちらかが上りということで、よその土地から来た方が乗ると結構つらいというお話もいただいたりする地形になっています。

放置自転車の対策は、中心部の商業圏、右側の図になりますが、こちらで活発に利用されていて、放置についても集中しています。自転車対策についても、こちらでほぼ70%の活動が集中しております。

気候について申し上げます。かなり北のほうになりますので、寒いのではないかという印象もあるかと思いますが、積雪については、日本海側からの北西の風が奥羽山脈に当たる関係で、山形さんに大分雪を引き受けていただいています、仙台は余り降りません。雨として計算した降水量が1,200ミリメートルで、これは全国平均よりも少ないということで、気候的には自転車は使いやすいと言えるかと思えます。

自転車の利用しやすさの目安の一つとして、自転車分担率についてご紹介したいと思います。

仙台市の生活圏、仙台市全域となると広範囲でして、全域である場合は自転車分担率は全国平均よりも低いという数字になります。上が平成14年と23年のグラフですけれども、どちらも全国平均よりも低い数字になっています。こちらを都市部に居住している方に限ったものが、下の数字になりまして、こちらで見ると全国平均よりやや高くなりますが、大都市圏ですと20%という数字の都市もありますので、そういった点では、まあまあ使いやすい都市環境にあります。

ここからは、自転車の撤去の具体例について、データなどを紹介していきたいと思えます。

放置された自転車・バイクの台数を調査した推移がこちらです。放置台数については、6月に調査日を設定しておりまして、午後1時からの調査で、このときは放置防止について何も行わないという状態で計測しています。データは、一番古いものが昭和63年、このグラフには入っていないのですが、その時点では1万2,795台、平成3年で7,600台、平成14年で5,200台、平成26年で1,672台ということで、大幅に減少しています。そういった意味では、全体的には成果が上がっていますが、これによって活動が終わるということがないのが放置自転車対策になりますので、現在は、新しい課題、別な局面になっております。

ここからは、放置自転車対策の一番基礎となる部分について挙げていきたいと思えます。まず、スタートラインになるのは、放置につながる利用感とギャップです。自転車を利用している方がどのような気持ちで自転車を放置するかということですが、受けたお言葉をそのまま言うと、仙台市の駐輪場は1日50円と有料なのですが、自転車の維持費は無料で、お金を使いたくないから自転車を使っているのに、なぜお金を払う必要があるのかというものです。また、駐輪場にとめて歩いてくださいというお話をしますが、そうすると、目前まで行きたい、どこにでもとめられることこそが自転車の真価であるというお話です。迷惑にならない場所を選んでいるので邪魔になっていないはず、それに対して撤去を行うべきではない。これらを総合して、自転車の撤去はやめたらどうか。好きこのんでやってお金を集めているのか。これは、返還のときにお金をお支払いいただいているためです。

担当者研修の際に、これらのお話について基本的に反論する必要はないという話をしています。これは、相手の言い分を聞くというお話ではなく、その方のお考えですので、考えを変えてくださいという活動をして、それが届くことは期待できないと思っています。あなたは間違っているというところを論点として接遇しても問題が大きくなるばかりですので、この点については、あくまでご説明をする業務であるということを係員は共通の認識として持つこととしています。結果として、その方が納得されるのか、渋々なのか、反発して放置を絶対にやめないぞというかたい決意を固めたりということに関しては、その

方にお任せする。こちらとしましては、ご説明をする、お知らせをする、結果として自転車を撤去する、これを淡々と繰り返すという方法が問題の解決に一番近いと考えています。

まず、お知らせするという事で、次に、周知についての活動をお話ししていきたいと思えます。これに関しましては、周知課題は大きく分けて定点作業と巡回と呼んでいる啓発シールの作業になりまして、まず最初に定点作業のお話をさせていただきます。

定点作業と申しますのは、啓発誘導員が放置されやすい場所にとどまって、ここにはとめないでくださいねというお話をして、これから置きに来る方については、駐輪場はあちらになりますというお話です。もうとめてある自転車については、整理をした後で、とりに来た方に、こういった置き方をしていると、仙台市のほうでは撤去もしていますのでやめてくださいねというお話をするという事です。

これは、放置してはいけないということを初めて知ったという方がメンターゲットになっています。特に年度当初に力を入れて総員で実施しております。ただ、短所もありまして、こういった活動をどんどんやれば良いというお話をいただくのですが、この活動は意外に効率が悪いというのがこちらの写真のような事例です。この写真は、こういった定点活動の様子ですが、1人の係員が受け持てるスペースは非常に狭いのです。走り回ったとしても、せいぜい数十メートルの範囲になりますので、この作業だけどんどんやれば良いというお話をいただいても、都心部だけに限ったとしても全域を覆うことができません。それから、仙台市はこの作業をずっと継続して行っているために、この状態になると、きょうはここに置くのはやめようということで、ほんの少し離れた場所、早く言えば角を回ったところにとめられてしまえば、係員としても、なかなかお声かけができません。そういったことをできるだけ防ぐために、ある程度の人数で連続性のあるエリアを対象として作業を行います、よそにとめてしまえば良いという内容で対応されると、ちょっと難しいということになります。

あわせて行っているもう一つの広報活動がこちらの啓発シールの活用になります。この啓発シールは、自転車のハンドルの中心に張る縦が3.2センチ、横が8センチ、裏側は全面がのりになっているシールです。このシールは非常に低コストでつくれるというメリットがあります。

こちらは、先ほどのような定点作業の後、自転車のところにたまたま戻ってこなかった場合、このシールを張ります。それから、かなり広い地域にわたって、このシールを張って自転車を整理することで、あなたの自転車は違法な状態でした、条例によって撤去される状態にあったということをごんごん知らせていくことになります。このシールは、ここにも書きましたけれども、年間15万枚ぐらい使っています。仙台市において、このシールの活動によって、よく出会いがちな、知らなかったから今回は見逃せというようなお話をいただくことが非常に少なくなりました。

余談ですけども、のりで自転車が汚くなったというお話をいただいたりするものから、何とか弱いのりにしようとしたり、全面ではなくて、真ん中のあたりにちょっとの

りのないところをつくったりしているのですけれども、何度も何度も張られる人については、結局、のりは残っているのです。こちらは撤去作業なので、右側は啓発シールではなく、撤去作業用のシールで別物です。見えづらいのですが、右側の拡大で見ると、何度も何度もシールを張られたので、のりがかちかちに固まってしまっているのです。1回や2回では、こうはならないので、この方は結局撤去されるわけですが、こういう方からは、「俺、撤去されるって知らなかったから」という言葉だけは絶対に出ないというおまけの効果がこのシールにはありました。

済みません、余り受けなかったようなので、次に行きます。

これとあわせて、十分に知らせている状態の後で待っているのは撤去になります。仙台市の撤去は、基準としては平均よりもかなり厳しいものであると思います。仙台市条例は、駐輪場の間近に放置禁止区域を設定した場合、即時撤去できるという条文になっています。これに対して、仙台市は、警告を行った後、立会人として職員が立ち会い、全部の自転車・バイクを撮影して、その後、撤去を行っています。自転車を動かすまでの時間はおおむね30分になります。この30分に関しては、即時撤去の条例の中にある警告時間と捉えております。説明のときの共通認識として、30分は認めているのだというお話に関しては、認めている時間は一切ありません、この30分は作業上の安全のための時間であって、許可している時間ではないという説明は間違いなく徹底しています。

こういった撤去作業の結果、どれくらい効果があるのかということの一面を分析したのがこちらのデータです。1年間に限ってですが、2014年ですと、仙台市は1万2,308台の自転車を撤去しました。

こちらの自転車が何回撤去されたかを防犯登録シールから確認したものがこちらになりまして、防犯登録がない自転車を取り除くと、残りの自転車が約9,000台、1回のみ撤去された自転車が8,419台で91%、2回以上撤去された自転車が9%という内容になっています。こちらに見られるように、撤去された後、意地でも放置するのだという人はやはり少数であり、新しく放置した人が一度撤去されることによって、渋々であるのか内心はわかりませんが、少なくとも撤去されないように、自転車の使い方をそこまでは必ず改めていただいているということがわかってきています。

ちなみに、複数回、撤去された方の中で一番多く撤去された方は1年間に9回でした。3年間のデータだと、20回撤去された人がいましたけれども、そこまで放置を続けるというのはよほどの事情がおりなのかと思います。

仙台市は、自転車を撤去の前に撮影していると言いましたが、道路上に放置されたときには、まず、車体全体の写真を撮ります。今回、全体を撮った写真を資料にちょっと入れておりません。全体を撮り、道路と建物敷地の境界とともに位置関係がわかるものを撮った上で、さらに必要なときに撮っている写真がこちらの幾つかのサンプルになります。

左上が破損していた箇所、右上がパンクしているという内容、左下がロックを切断するときどういう環境のために切断したかという状況です。右下は、荷物があつたので撤去

する前に荷物がこの状態だった。中身を確認する場合もありますが、必要でない場合は、原則として、このまま動かして、そのまま保管所でお待ちすることになります。お刺身などが入っている場合はどうなるのだろうというはらはら感がありますが、それでも撤去します。

これらは、撤去作業の分担などに当たっている者、立会人全てが気がついたときにはきちんと写真撮影が行われたかどうかということで相互確認をして、漏れなくやれていると思います。

それから、自動二輪の撤去のお話で、ちょっと戻らせていただきます。

こちらは、仙台市が、長年、いろいろな経過を経て使っている自動二輪移動用の滑車になります。どういうふうを使うかということ、前輪がロックされているときに前輪を載せて使っています。仙台市は、自転車条例の中で自動二輪も全て含むということで、自転車についてはデジタルカメラですが、バイクについてはビデオカメラで撮影しています。バイクは、破損箇所が非常に小さい箇所にあたる場合がありますので、車体全体を動画で撮影することで、この部分がというお話をいただいたときに、その場所が撮影から漏れている可能性がないようにということをやっております。こちらは4トンのトラックになりまして、非常に特殊な大きいバイクを除くと撤去はできております。それでも動かせないような前後輪ロックという場合については、切断させていただいて、それでも撤去はするというようにやっております。

最後に、自転車を返還するにあたってです。こちらでもデリケートな問題がありまして、相手の方に対して「申しわけありませんが」と言うのもおかしいですし、かといって、悪いことをしたのだから今度からやるなよみたいなお話をしても、当然、かっかこられるわけです。そのときに、こちら側がどのような理由でどのように撤去したかを説明し、駐輪場に入れていただきたいというお話をします。この点については、全員が共通して説明できるようにということで、保管所の職員、各区立会人、主管課などで共通するようになっています。

クローズアップしたお話になりますけれども、返還料のお話をさせていただきます。返還料をなぜ払わなければならないのかというお話についてですが、これは罰金なのかという質問がよくある切り口です。法の定義にあるので、皆さんもおわかりかと思いますが、経費の負担を求められることができるというものですので、こちらに罰金、反則金という要素はないということです。特に、盗難届を出していたので、私に落ち度はないという申し出をいただくわけですが、仙台市は、基本的にその方からもお金をお支払いいただいています。自分に落ち度がないにもかかわらず、払わせるのかという内容については、経費の負担という設定であるからには、発見の費用として、自転車ですと2,100円をお支払いいただくか、自転車が要らない、2,100円を払う価値がないというお話であれば、こちらで返還されなかった自転車として処分させていただきますというようにご説明しております。

例外として、以前に届け出が出ていたものについては、県警との協議の結果、県警に提出してほしいという要請を受けておりますので、撤去日前日までに盗難届を受理したものについては警察へ任意提出をしています。

それから、破損についてですが、全車を撮影している関係で、破損についてのやりとりは非常に少ないです。自転車が破損しているということが写っている場合は、撤去前からこうでしたよというお話をして、自分がとめたときには壊れていなかったというお話をいただくのであれば、とめた後に壊れて、そこに我々が撤去に入ったので、その破損については対応いたしませんというお話をしております。ただ、すり傷など写真でも確認できないような軽微なものについて弁償すべきというお話をいただいた場合は、法的な権限によって保管所に運ぶことが認められている以上、それに必要な負担が車体に発生することは認められているというのが仙台市のお答えになるという回答をしています。

まれに、明らかに撤去中に壊れたということも少数発生する場合がありますので、その場合はもちろん弁償しています。

実務に関する内容になってしまいましたが、こういった方法によって、仙台市の放置自転車に関しては、スタートの時点の問題を大幅に解消できた状況になっておりますが、現在課題になっている点としましては、放置自転車の減少に比べて、いつまでも放置自転車の様子は変わらないというお声をいただくことがあります。これはどういうことかということ、結果として置きやすい場所、例えば撤去の権限がちょうど切れた、その交差点の先という場所に自転車が集中して置かれてしまったりという場合に、そういう場所が非常に目立ってしまいます。あるいは、繁華街に日没後に入っていますけれども、さすがに深夜0時ごろに到着するような自転車には対応できませんので、そういった状況を見て、夜のまちの自転車は20年以上前からずっと変わっていない、何とかする気はないのかというお話をいただいたりします。全体が減ったことで残った自転車が目立ってしまっていて、どうするのだというお話については、今のところ、具体的な解決策が出ていないという難局化している課題が幾つかあるというのが仙台市の状況です。

仙台市特有の環境によるお話になりましたが、以上をもって発表にかえさせていただきます。どうもありがとうございます。(拍手)

○司会 牛木様、どうもありがとうございました。

では、ここで少し質疑応答の時間を設けさせていただきたいと思います。

ただいまのお話をお聞きになりまして、何かご質問がございましたら、ぜひ挙手をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

では、マイクをお持ちいたしますので、お待ちください。

○八王子市(渡辺) 八王子市の渡辺と申します。貴重なお話をどうもありがとうございました。

特に、牛木さん、見たところ、非常にお若い方なのに、発表がしっかりされていて、こちらの感心もしていたところです。

質問ですけれども、仙台市さんは自動二輪を含めてやっぺらっしやるということで、八王子市は、自転車法の中に入っているところを根拠として条例をつくっているものですから、原付までしか撤去できず、いわゆる黄色ナンバー、ピンクナンバーの原付二種ですとか、さらに大きなバイクというのが撤去できないので、自転車と原付を撤去したところに虫食い状態でピンクナンバーが残っているというケースがあって、市民から苦情を受けるのですが、仙台市さんは、どういうロジックで放置対策に自動二輪を加えていっぺらっしやるのか、その辺を教えてください。

○**仙台市道路管理課（牛木）** ご説明の前に結論から申し上げてしまうと、仙台市としましては、その点も検討した結果、自動二輪を含めるべきという条例の趣旨で設定しています。この点は、県警や法務部とも協議を行っていますけれども、自動二輪は、地方自治法、条例の設定によって撤去できないのではないかという意見があること自体を十分含みおいての内容になります。

ちょっと答えにならないかと思うのですが、その点は、自転車法においてできないという部分はわかっております。

○**八王子市（渡辺）** 八王子市は、全自連の役員会も出ていまして、役員会の中でも、そこをクリアしていけないかということが一回話題に上がったことがあったので、その辺のところを全自連全体に波及できるような方法があればいいなと思ったので、また詳しく教えてもらう機会があったらお願いいたします。ありがとうございます。

○**司会** ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。

では、お願いいたします。

○**NCD** NCDと申します。よろしく申し上げます。東京都品川区で、10年以上、撤去業務をやっている会社の者です。今、お話をお伺いしてきて、非常に言い方は悪いのですけれども、たちの悪い返還者の方が多いのかなというところですが、同じように、我々も、撤去業務をやるに当たって、非常に苦労しているところも多いので、何点かお聞きしたいことがあります。

まず、店舗の自転車です。例えば、お店で使っている自転車、中華料理屋さんであったり、パン屋さんであったり、そういった自転車はお店の前に置いているケースが結構多いと思うのです。そういった場合に、品川区の場合は1時間ぐらい放送を流すので、お店の中に自転車を入れたり、自転車をどこかに移してもらって、物理的に撤去できないという状況が発生して、結果的にはお店の方が先生方を使って商売の邪魔をしているという苦情が役所に入らないということで、結果的にはオーライのところが多いのですけれども、お店の自転車をどのように撤去しているのかということを知りたいと思います。

もう一点、夜間の撤去です。我々も一度やったことがあるのですけれども、保管所も遅くまであけていなければいけないということで、そういったところの予算措置が通常の業務ではつかないと思うのですが、臨時撤去みたいなものでやられているのかどうかということです。

この2点についてお聞かせください。

○**仙台市道路管理課（牛木）** お店の目前という内容に関しては、ケース・バイ・ケースになりまして、全部ができるわけではないというのは仙台市も共通です。ただ、お店の前に置いてある自転車というのは、非常に問題な置き方もあれば、道路上にはあるけれども、余り通行には影響がないというさまざまなケースがあります。撤去は、原則として持ち主の方を捜さないという方法をとっているのですけれども、お店に対してはこちらの事情を直接お話して、少しでも影響のないような置き方をしていただいた上で、撤去になった方から、なぜこのお店の自転車はいいのかというお話をいただければ、こちらも、この自転車に対しては同様の撤去対象としていますが、結果として、お店の方が来て撤去されないような方法にすれば、本来は自転車の傍らにいなければ放置なわけですけれども、それを奪ってまではやらないです。それはどなたに対しても同じ扱いをしており、差はないという回答になります。

それから、夜間につきましては、当日返還はしないという内容にしています。保管所が受け入れのために係員を残す関係で保管所に対して予算措置をとっておりまして、時間延長ということで、原則は3時間、夜間撤去のときには勤務が延びる必要がある。年間、目標としては36回、月3回なのですが、中止などがあるので大体30回前後になるのですけれども、こちらについては、そういった内容で行っています。返還ができないということに関しましても、お店の問題に関してもそうですけれども、仙台市の撤去があるということがわかっている、そして、その内容がどういうものかもわかっているということで、渋々という言葉が連発しましたがけれども、嫌であっても受け入れるしかないというぐらいまでにもう定着したというのが一番の強みだと思います。

○**NC D** ありがとうございます。もう1点だけ、バイクについてです。

品川区も、条例上、大型のバイクを撤去するのです。我々も非常に苦労しながら撤去するのですけれども、その際に警察との連携がどうしても必要になってきています。非常に大量にある場合、役所で撤去する前に所轄の警察署から交番に連絡していただいて、駐禁を切ってもらいます。品川区の場合は、バイクの返還料は5,000円なものですから、バイクの利用者は、駐禁を切られるより、バイクを持っていかれたほうがまだ安いという悪質な方も多くて、まず警察のほうで駐禁をとってもらうという連携をとっているのですけれども、仙台市さんはそういう連携はとられているのでしょうか。

○**仙台市道路管理課（牛木）** 連絡はしておりますが、連携という形はとっていません。大量に放置されている状況ですと、仙台市側としては、駐車違反をとってほしいと警察などにお伝えはしていますが、警察はあくまで警察基準として一貫してやるということで、あくまで個別という体制になっています。

○**NC D** わかりました。ありがとうございます。

○**司会** おあと、いらっしゃいますでしょうか。

○**練馬区（田中）** 練馬区の田中です。

放置自転車対策、特に撤去に関しては同じように悩みを持っているということで、どこも一緒なのだなという感想を持ちましたけれども、1点だけ、返還率はどのくらいになっているのか教えてください。

○**仙台市道路管理課（牛木）** 徐々に上がっているときと下がっているときがありますけれども、おおむね60%です。バイクに関してはほとんど返っていて、98%、99%という状況です。

○**司会** ありがとうございます。

おあと、よろしいでしょうか。

それでは、以上で質疑応答は終了させていただきます。

改めまして、牛木様、どうもありがとうございました。

どうぞ大きな拍手をお願いいたします。（拍手）

○**司会** それでは、これをもちまして、全ての予定が終了いたしました。

本日は、札幌までお越しいただき、ご参加をいただきまして、まことにありがとうございます。

本研修会の開催に当たりまして、ご理解、ご協力をいただき、まことにありがとうございました。また、不行き届きの点は、この場をおかりしましておわび申し上げます。

以上で、平成27年度全自連全日本研修会を閉会とさせていただきます。

皆様、ご清聴、まことにありがとうございました。