

第7回 自転車利用のあり方検討会議 【議事概要】

- 日時 平成22年3月30日(火) 午後15時30分～17時00分
場所 KKRホテル札幌 3F 鳳凰
次第 1 開会
2 資料説明
3 意見交換 提言(案)について
4 連絡事項 今後の流れについて
5 閉会

出席委員

秋山 眞澄
飯田 俊郎
石塚 裕也
内山 到
菊池 恒
斉藤 敏子
堤 繁雄
成田 眞利子
萩原 亨
富加見 友博
溝渕 清彦
(五十音順 敬称略)

【専門委員】

加納 民雄(代理出席:高山 博幸)
佐々木 斎
高瀬 裕
中川 拓也(代理出席:吉田 哲治)
(五十音順 敬称略)

開 会

1．開会

議 事

2．資料説明

事務局から、提言（案）について、2回にわたり開催された起草部会での経緯も含め、資料1より説明を行った。

3．意見交換

会長

この提言（案）は、起草部会を2回開催し、数時間に及ぶ議論を行い、まとめたものである。議論がつきなかつたところもあるが、まず、ご尽力いただいた起草部会の委員の方からご意見を伺いたい。

A委員

議論がつきなかつたところは、12ページの積雪期に自転車を利用するという点に関してどう考えるのかという点で、自粛してもらうのか、よく注意して乗ってもらうのか、ということである。

この点に関しては、公募の市民委員が関わったからとか、パブリックコメントを行ったから市民意見を十分に聞いたということにはならず、提言後、十分に市民議論が行われる必要があると思う。

15ページの「施策の着実な展開のために」の中で、市民の意見やマスコミなどを舞台にした議論、市民参加だけでない企画のところに市民が加わる必要があると思う。

B委員

起草委員として、ほかの委員の方々のご意見をお聞きしながら、なるべく皆さんの意見がよい形で盛り込まれることがよいと思っていたが、なかなかまとまらなかった部分もあった。

今、A委員が言われたが、パートナーシップについては、今後、具体的にどのように中身をしっかり固めていけるかということが大切であると思う。行政だけではなく市民と協働し、進めていくのが提言後の役割になると思う。

これで終わりではなく、この後、どうやって具体的に進めていくかというところが新たなスタートになるので、我々も次に向けてもっといろいろな形で関わっていければよいと思う。

C委員

12ページの雪国サッポロ式の自転車利用のあり方の確立のところ、結局、「自粛」という言葉が入っているが、私は「自粛」という言葉を入れないでほしいと言ってきた。「冬は自粛する人は十分している、それでも乗る人はきちんと安全確保のための装備をつ

けてください」と記述することでよいと考えている。

他には、行政がこれに基づいて計画をつくっていく際に、実際にできるところからどんどんやっていく、パートナーシップに基づいてやっていくことで、それを後押しできるような文章になるようお願いした。

会長

すべてが満足する状況を目指す、まとまらないと思うが、前進していくためにどこかで決着をつける必要がある。ここからは、他の委員からもご自由にご発言をいただきたい。

D委員

この会議の中で冬という話が出てきたので、実際に体験してみなければわからないのではないかと思い、あえて冬期間、自転車に乗ってみた。感想としては、むしろ乗れるのではないかと感じている。

今後、自転車は歩道より車道で乗るものだという意識が定着してくると思う。車道は、除雪の努力で大きな通りだと雪がなくて、アスファルトが出ていることがある。一方、歩道はずっと雪があるため走りづらい。現在、冬に自転車に乗らない理由は、歩道で乗るといった感覚が強いからではないか。ずっと冬の間も乗ってきた感想として、夏と比べてそれほど違和感はないことがわかった。寒いということが違うぐらいで、場所を選べば乗れるということが少しわかってきた。今までは先入観で冬の自転車はあり得ないということを考えてしまっていたと感じた。

そういう点で、この先の動向を見ていく必要があると思うが、すぐに自粛ということではなく、長い目で見た方がいいと思っている。

E委員

札幌は冬に自転車に乗るものではないという先入観が非常に強いので、最初はいろいろ言われると思うが、「自粛」という言葉は入れてほしくない。

スパイクタイヤを履くと自転車は大変安全であると思うし、除雪されていない狭い車道は車にとって邪魔になるので、そういう道を避けて乗れば問題ないと思う。冬に自転車に乗る人が増えれば、冬場に運動不足になる人も減るだろうし、決して悪いことだけではないと思う。

F委員

札幌のようにたくさん雪が降るところでは自動車を利用することも無理だろうという考えが、本来はあったと思う。しかし、これだけ除雪の努力がされて、車が走行できる環境になった。

自転車の方も、今、走れないと思いついでいるが、体験された方が多々いるように、工夫すれば走れる。そして、走るのが当たり前になるかもしれない。

現在、通勤等に車を使う人は、冬期間、自粛している人もいれば利用している人もいる。同じように、自転車が軽車両であるならば、冬を自粛と決めてしまうのはいかなものか。「自粛」という言葉自体、無用だと思う。

乗りたくない人に乗りなさいという話をしてしているわけではない。ここでは、「自粛」と書かなくても、今の条件で乗れないと考えている人は乗らないので、頑張っただけで乗っている人やこれからの可能性を開く人たちに対してまで、自粛せよという表現を使う必要はないと思う。

G委員

最終回でここまでまとめていただき、うれしく思う。

冬に関して、計画として「自粛」という言葉を入れるときに、入れたらこうなり、入れなかったらどうなるということが起草部会での論点となっていたか。

言葉の上で感情的には「自粛」という言葉は好きではないが、控えるも自粛も同じような内容であれば、表現自体は変わらない。それによって、実際に冬に自転車に乗っている人に対する対応が変わるのであれば、それがどういうふうになるのかということをお話ししてほしい。

事務局（高橋交通施設担当課長）

冬と言っても一口では語れず、道路の状況、除雪の状況、排雪の状況、路面のアイスバンの状況や、いろいろな局面を想定していかなければならない。確かに、除雪の水準が高く、路面管理もしっかりされていて、走れる状況もあると思う。しかしながら、12ページの絵に象徴されているような雪の堆雪状況では自粛する必要性もあるのではないかなと思う。

そのように、色々な状況が想定されるため、「路面状況に応じて」という限定的な表現を用いている。それでも「自粛」という表現がきついのではないかなということであれば、そこはまた議論の余地があると思う。

一方で、交通安全指導の部門でも、これまでの指導として、問い合わせがあったときには「自粛」という言葉を通じて対応していることがあると聞いている。

事務局（米重交通安全担当課長）

札幌市の交通安全対策では、冬道で自転車に乗らせてくださいという話よりも、逆に市民から多い苦情として、冬道の自転車を条例で規制してほしいとか、乗らないようにしてほしいという意見が多数を占めている。

法的に規制することはできないが、基本的に人の命を守るという大前提のもとに「冬道の自転車はなるべく控えましょう」とか、「自粛しましょう」という文言を使って広報啓発をしている。

会長

冬期間の自転車利用の意見が多数出されたが、これについては、まだまだいろいろ意見交換をしていく必要があるのではないかなと思っている。

今回、4章と5章が成文化され、そこから6章をつくっているということで、この点についてもご意見をいただければと思う。

G委員

冬の話を少しだけさせてほしい。

例えば、冬期間に高齢者が自転車で車道を走っている状況において、ドライバーが「自転車利用総合計画に『自粛』と書いてあるから、自転車は走るな」と考えるような事態が起こるのは避けたいと思う。

5章の施策視点の検討において、一つだけ意見がある。

5 - 1の人の優先と思いやりという項目がすばらしいと思うが、その反面、最後の「思いやりを持って道路を利用していくことが大切です」というのが、施策検討の視点としては少し違う表現になると思う。

例えば、5 - 2の自転車の特性を生かしたまちづくりであれば、自転車の特性を生かした利用を促進していくことは札幌市の魅力的なまちづくりに貢献するものだと考えられ、施策検討の上での視点になるが、5 - 1のところの「また、車道は自転車と自動車と共有する空間であることを認識するとともに、思いやりを持って道路を利用していくことが大切です」というのは、利用する側の人たちにとって大切ですという表現になっているので、少し変えた方がいいのではないか。

その際、もし可能であれば、「これからの自転車配慮型道路における道路空間の再構築に向けて」の中で「バランス」という言葉も出てきているので、5 - 1のところでも共有するという点についてバランスをもって配分するという点に触れても良いと思う。

会長

「バランス」という言葉を入れたらどうかという意見である。

H委員

5ページの4の自転車の位置づけと目標の設定の6行目に、「自転車は、自動車が持つ個別性と利便性に等しい機能をもち」と書いているが、私は等しくないと思っている。また、個別性というのはどういうことか。

会長

「等しい」と言うより「近い」という表現が近い。

個別性は、ドア・ツー・ドアやパーソナルという意味になる。

H委員

ドア・ツー・ドアはそうかもしれないが、自転車はパーソナルだが自動車は違う。自動車といっても、自家用車のことをイメージしているかもしれないが、いろいろな種類の自動車があることを考えると、等しくないのではないか。

会長

バスやトラックというイメージで自動車と書いているのではないと思う。

H委員

イメージはわかるが、自動車というのは自家用がイメージされるような議論が多いようなので気になった。

雪の問題では、「自粛」という言葉はきついかもしれないが、安全性と路面が確保できれば、乗ることは別に問題ないと思う。ただし、自分が車を運転する場合や、タクシーから見る景色を想像すると結構怖いので、自転車に乗る場合は条件がつくことを明示すべきではないか。

I 委員

冬道においても、自転車のよさは聞いているが、実際に自分が乗ろうと思うことは絶対にあり得ない。自分が車を運転する以上に怖いと思う。

駐輪の話しになるが、4月から6カ月の昼間、1カ月に1回、北24条の地下鉄の周りで、迷惑駐輪に札をかける活動を行っているが、札をとっていなくなったり、そのままとめっぱなしだったり、あまり効果がない。札をかけることに意味があるのではなく、とめる側の意識が大切ではないかと感じている。

会長

放置禁止区域になれば違法駐輪であるが、第6回の検討会議の時にご指摘をいただき、それ以外のところは迷惑駐輪という言葉を使っている。

駐輪の意識については「はじめに」にも比喩が書いてあるとおり、駅などで荷物をロッカーに入れる際、400円も支払って価値もない下着が入ったようなものを預けて満足する。それなのに自転車は100円も払わない場合がある。少しでも意識や考え方を変えてもらい、いかに迷惑であるのかということ、いかに困るのかということをも市民とともに、アクションプランの中でもっと強く言っていかなければいけないと思う。

昔、JRの中で座わり込んでいた高校生など、最近は全く見かけない。たばこや携帯電話も一時期より改善された。自転車も絶対変わるはずだと思う。そういう意味で「迷惑」という言葉を強く出していかなければいけない。場合によっては罰則を受けてもらうしかないと思う。そういう点はアクションプランにしっかりと入れていかなければいけないだろう。

J 委員

冬道の自転車のことが論じられているが、高齢者の立場から言うと、冬道というのはまず危険である。若い方は冬道であろうが、整備をきちんとした自転車に乗っているのだろうし、普通のママチャリで走るわけではないのかもしれない。

「自粛」という言葉そのものにはちょっと抵抗があるにしても、高齢者の立場で言うならば、私は自粛すべき要素が強いと思う。安全性から言っても、仮に車の運転をする者から見ても、冬道の自転車は非常に危険性もある。また、その自転車をやり過ごすためには徐行をしなければならない。徐行をするために、車が渋滞してしまうという悪循環も伴ってくる。

私の立場で言うなら、やはり冬道の自転車というのは自粛していただいた方がよろしいと思う。年齢制限を書いても良いと思う。

会長

委員の方から一通りご意見をいただいたが、事務局としてはどうか。

事務局（高橋交通施設担当課長）

冒頭でA委員とB委員が発言したパブリックコメントに関して申し上げたい。

市民自治条例というものがあり、自転車においても基本的な計画を進める上では市民委員の参画のもとに進めていく必要性があり、1年以上にわたって議論をしていただいた。これも、市民の声を幅広く聞くというプロセスの一環であるが、これですべて終わりではない。これを受けて、自転車利用総合計画を策定していく際にも、議会やパブリックコメントなど、実施レベルの検討の中でいろいろな形で市民意見をいただくこととなる。

第4章については、できるだけ委員の皆さんの思いを受けた表現にしていきたいということを書き記した。

個別性と利便性に等しい機能を持つということについては、コンパクトシティの概念である徒歩圏を中心にまちをつくっていかねばならない状況の中で、できるだけ近いところであれば車に乗らないようにして、そういう交通手段を変えていくということが必要ではないか、そこに自転車の可能性があるのではないかとすることを前提として記述させていただいた。表現上、「等しい機能」と言うと、全く同じような機能かと言われれば違うと思うが、パーソナルという部分でいけば、近い距離であればわかり得る交通手段になるのではないかと期待感も含めて記述させていただいたところである。

このあたりの記述方法については、また会長ともいろいろご相談をさせていただきながら、検討させていただきたいと考えている。

J委員

5ページの中ほどに、「道路交通法上『軽車両』の位置づけにあるにもかかわらず、歩道を走行する自転車が歩行者の脅威となっている実態があるなど、自転車がもつ特性が十分に発揮されていない現状にあることは」とあるが、この「自転車が持つ特性を十分に発揮されていない」というのは、何を指しているのか。

事務局（高橋交通施設担当課長）

前段で自転車の役割や可能性を記載しているところがあるが、特にインフラが未整備なことによって、自転車が本来持っている「良さ」を發揮していない、もったいないという意味で「自転車が持つ特性を十分に発揮されていない」と表現させていただいた。

事務局（丸田総合交通計画部長）

先ほどの冬の話について、札幌市として提言を受ける立場からお話をさせていただきたい。

「自粛」というところで皆さんの意見が割れるなり、考え方が一致しないのであれば、この提言の中に、「冬の人の安全という面を考えると自粛という考え方もあり、一方で、冬期に自転車を利用したいという立場からすれば、自粛ではなくて、自分の判断の中でやっていくべきという意見がある」ということを記載し、「これからの市民の議論をしてい

ただきたい」というのが提言としてよろしいのではないかと思う。

そのほかにもパートナーシップの議論があったが、文言としての整理ができる部分であれば、修正して応用したいと思うが、違った意見のところは併記して、そこはこれからの議論にゆだねるといふ提言もあっても良いと思う。

パブリックコメントを実施する段階において、提言に両論が併記されていれば、札幌市としてどのような判断をしたか明確にした上で、市民に問いかけることも可能となる。

B委員

今のお話を受けて、質問させていただきたい。

行政が言っていただけなのであれば、市民議論を行うという書き方ができればいいと思う。ただし、そういう議論をする場合はどのように確保されるのか。

事務局（丸田総合交通計画部長）

札幌市が基本計画としてまとめる際に、例えば「自粛」という言葉が入るかもしれないが、必ず、提言との比較において、札幌市ではこういう判断をしたということを明記し、パブリックコメントを行いたい。

しかしながら、それだけではなくて、次のステップに行くアクションプログラムに向けての課題抽出も、シンポジウムなどいろいろな形で提示できればと思う。また、ホームページで、パブリックコメントのほかにも議論する場をたくさんつくらせていただきたい。

そのようなプロセスを経てまとめあげないと道路空間の再構築などはできないと思う。

またこの検討会議を開いてということではないが、皆さん方にも積極的に議論に加わっていただきたいと思っている。

B委員

今、シンポジウムという言葉は初めて聞くことができた。私の中では、今後、計画に対する市民意見はパブリックコメントしかすくい上げる方法はないと思っていたので、シンポジウムという言葉は提言の中のどこかに謳われて、もしくは図表の中に入れることができればいいのではないかと思う。

A委員

15ページの図では、提言書を踏まえた上で総合計画を策定し、その後、実施という流れとなっているが、先ほどから話題となっている冬の話などの議論の場がないこととなる。どこで議論を実施するのかは色々と考えられるが、それこそがパートナーシップの始まりというか、市民の参画の場で合意していこうという場になるのだと思う。

事務局（丸田総合交通計画部長）

提言をそのものが札幌市の行政計画ではない。さまざまな形で皆さんとの意見交換をさせていただくということは約束する。シンポジウムだけではなく、さまざまな形で市民意見をいただければと思う。

我々は、提言をしっかりとベースにした上で、札幌市としての考えやその違いを明確にし、議論をさせていただく。そのまま基本計画にしてしまうと、皆さんがどういうところ

を強調されたのかわからないので、札幌市の基本計画としてまとめる際に違いが出てくればそれは明記する。そういう形で、さまざまな施策で市民意見を伺うというところを、A委員が意見されたことも踏まえ、15ページに入れ込んでいただきたいと思う。

D委員

市民意見を聞いていくということで、一言だけ言いたいことがある。

実際に冬場は自転車に乗らない人が多い。私も、先ほど説明したように、実際に乗ってみてわかることがあった。冬の問題については先入観で考えているところがあるので、ぜひ多数決で決めるようなことはしないで、実際に乗る人の意見をきちんと聞いてやってほしいと思う。私も、自転車に乗らなかったら、先入観で冬に乗る必要はないのではないかという話をしていたかもしれない。少数派の意見になりそうなので、そこだけをお願いしたい。

G委員

15ページの「施策の着実な展開のために」のところに、冬期の自転車利用に関する認識についてと、パートナーシップを具体的に進めていく上でどういうプロセスをさらに踏んでいく必要があるかということに関し、検討会議の中で様々な意見や今後の課題を残しているということを書き込むのがよいのではないか。

会長

15ページは、個別の項目に対して書くのではなく、まとまっていない部分や結論に達していない部分に対して、「まだまだ意見交換をしていきます」という表現で記載するのがよいと思う。個別の話をごここに書くことはないのではないか。

C委員

昨年の11月に開催された自転車のシンポジウムでは非常にたくさんの方が来て、興味深い内容であったが、そういうことをこの計画ができるまでに何回かやっていくということは大賛成である。

市民の皆さんは、どういう状態かということ想像することがなかなか難しいと思うので、そういったものをきちんと提示してあげて、こういう状態になりますということを教えてあげると、非常にわかりやすく理解してくれるのではないか。そういう意味で、まとまっていない部分を市民の皆さんから意見を聞いていくというのは大賛成である。

もう一つ、冬の議論をするときに、冬に自転車に乗っておられる人の属性というか、どういう環境で乗っているのかをきちんと考えた上で決めた方がいいと思う。もちろん、自転車が好きで冬でも自転車に乗りたいという人もいるが、公共交通の料金も払えない学生が乗っている部分はかなり多いと思う。そういう方の意見もぜひ聞いてほしい。

A委員

冬の交通のことについては、意見で決めるというよりも、客観的に安全なのかどうかということで、しっかり科学的な見地からも示してほしいと思う。

そういう意味では、まだ夏場の自転車レーンの走行でも安全かどうかははっきりしていな

いの、いきなり冬の利用というのは一足飛びという気がする。まず、夏の自転車レーンが安全だということが証明されて定着してから初めて冬の検討になると思う。

もう一点として、冬も安心して歩けるまちづくりができていない中、なぜ自転車が先なのかということも市民感覚として理解されないと思う。そういう意味では、私個人としては、冬期間の利用を奨励するような言い方はよくないと考えている。安全な装備を確保し、路面の状況に応じて利用してくださいという言い方だと、むしろ奨励している意味になるため反対であった。提言では条件付きの自粛で、完全に自粛しろとは書いていないので、これがちょうど中間と妥協したところで、私としてはここまでが精いっぱいという気持ちでいる。

会長

この度、提言として取りまとめられることとなるが、自転車に関しては、多数の方々の意見や我々の生活に直結していく部分もあるので、自転車利用総合計画やアクションプランの策定のあたっては、簡単に合意が形成されていくとは思えない。パブリックコメントでは、コメントを出す人はなかなかいらっしゃらないと思う。多数決ということではないと思うが、こういうことをするというアピールも込めてシンポジウムや地域での集会を多数やらなければいけないのではないかな。

ここでの意見交換もそうであったが、最初はそれぞれの思いの方向がばらばらで、なかなか統一感がなかったが、かなりいろいろな方のいろいろな意見が出され、全体の理解度はかなり得ていて、お互いを理解できるところには来ているのではないかなと思う。

意見を聞く機会は、大きな場でなくても小さな場をいっぱいつくっていく努力をせざるを得ないだろうと思う。そういうところに今回の委員もぜひ加わって、意見を述べていただき、また、いろいろなところでご活動いただければと思っている。

F 委員

1 点目として、先ほどG委員から出ていた5 - 1の自転車と自動車とが共有する空間であることというところは、バランス感覚をもって配分していくなど、はっきりしていくことが重要なので、「大切です」という感じで終わらない方がいいのではないかな。

2 点目として、よく自転車に乗っている人たちの意識を変えなければと言うが、私も含めて、みんな車社会で生きてきたので、車社会を前提とした意識が形成されていると思う。私たち全部が車優先の思考を一回棚上げしないと、自転車の施策を本気で進めることができないのではないかな。

例えば、私の家の近くに、冬の間は通学路として使うことが禁止になって、車だけになる道がある。本来は、子どもの通学路で、子どもが歩けるようにするが大事であるのに、車優先を見直さなくて、車だけが使うという。なぜかというと、すり鉢状になるので、車の方に足が行きそうで危ない、危なければそこを通らないようにする、冬は通学禁止であるという逆の考え方が今までまかり通ってきた。本来は、そこは一方通行にするなりして、子どもたちの通学を優先するべきではないかなと思う。

3点目として、提言では「検討する」という語尾が多く見受けられる。総合交通計画の中で検討されてきたことがあるのに、ここで喫緊の課題と言いながら10年かけてまた検討されるといって、施策が進むのかという心配もある。検討するというのは、私たち検討会議が行政に向けて提言するので、検討するというよりはもう一步踏み込んで、これまで検討されてきたことに上乗せして施策が一步でも進むように表現を強める提言を望みたい。

会長

ここは、もともとの案では、すべて「～すべき」となっていた。「～すべき」は表現がきついということでこのような表現になっていることをご理解いただきたい。

D委員

今、F委員から車優先という意識が残っているのではないかという話があったので、それに意見をつけ加えたいと思う。

8ページの真ん中の方に、「現在混雑していない道路や将来的に交通量の減少が見込まれる道路については」という記載がある。これは、結局、「車がそんなにないので道路が余っていますよ、そういうところだったらいいですよ」というのが見えてきて、どうも、この辺は車優先という意識があるのかと思う。道路構造令で自転車道の規定はあるが、そこでも、車の交通量の多いところ、自転車の交通量の多いところであって、車の少ないところではない。多いところに安全を確保するためにつくるという意識があると思う。そういうところとここの表現は逆行していると思った。

会長

ほかにご意見等はないか。

C委員

札幌市と道警の関係についてお伺いしたい。この提言の中に、自動車運転免許更新時の講習内容の見直しを図るといふような札幌市だけでは対応できない内容も含まれている。こういうものは、どういうふうの実現を図っていくのか、その体制はどういうふうになってくるのか。

事務局（高橋交通施設担当課長）

これまでのやりとりの中では、更新時の講習において自転車関係のこともコンテンツにある程度入れているという話を聞いている。それが実際に実現するかどうかは今後の実現性の検討に帰着すると思う。

K専門委員

自動車の免許を持っている方にも、歩行者とか自転車利用者の立場を理解していただくということが必要だと思う。きちんと話をする場の中で道路を安全に利用できるような環境にする、その中でできるような提言をしていただければ、それでまた一步進んだ安全な自転車利用ができるのではないかと考えている。

会長

ドライバーにも理解してもらわないとなかなか難しいと思う。かなり時間はかかるが、

しっかりやっていたらいけないところだと思う。

H委員

6 - 3で、今まで実施されてきたイベントや街頭での活動等に加えて学校教育が語られるというのは、違和感を覚える。啓発活動というより、きちんと教える仕組みができないのかと思う。

別の審議会の中でも教育問題が出ていた。きちんとした教育がされていれば、このような問題は起きないと思う。学校関係に対してももう少しきつめの提言ができないかと思う。

G委員

15ページの「施策の着実な展開のために」のところで、例えば、その中に「冬期の自転車利用、道路の再配分、道路空間の再配分、パートナーシップの実現向けにはまだ議論が尽くせなかった、これからも市民の意見を反映するような機会をぜひつくってほしい」という一文が入るといいと思う。

5ページは、「このような特性をもつ自転車が」という感じで段落かえることで少し読みやすくなると思う。

会長

ほかにご意見等はないか。

F委員

1ページの一番下のグラフは割合が増えてきていて、赤いラインがだんだん高くなるというのはわかるが、いつも自転車の事故の割合がすごく多いということをマスメディアなどいろいろなもので聞いていて、なぜか車よりも危険なものという印象を与えかねない感じがする。グラフの書き方として、25%上限ではない目盛りをつけた方が現実に近いと思う。

会長

自動車事故との比較が目的ではなく、自転車事故が減らないから、なお一層、自転車が走行する場所、とめる場所、ルールをしっかりといてこうという背景としてデータを使いたくて、このように記述している。そのようにご理解いただければと思う。

A委員

その上のグラフなのですが、地下鉄はあって、JRがない。パーソントリップの左上のグラフですが、これはJRもあった方が完結すると思う。

それから、7ページが、文章の上のところに「赤枠内」と書いていて、赤枠がない。下の枠はもともと赤だったので、赤に戻すか、別のわかりやすい表記をお願いしたい。

会長

ありがとうございます。

おおよそ時間かと思う。今日は、私が想像した以上に前向きな話がたくさん出て、前に向かって進んでいるのだなという感じをすごく受けた。

本日頂いたいろいろな意見については、私の責任ということで修正させていただくこと

で良いか。

(「異議なし」と発言する者あり)

会長

どうもありがとうございます。

前向きな話がたくさん出されたので、しっかり修正したい。1年に渡りいろいろな議論をさせていただき、1年間でここまでまとめられたというのは、非常に素晴らしいことではないかと思う。ここから恐らくまだまだ長い時間がかかるのではないかと思うが、そこを極力短くして、なるべくよいものを出していただきたい。

札幌は景観が大事だというふうに言われていた。より皆さんが楽しそうに自転車を使えるようなまち、自転車がきれいに見えるまちを目指すということで、この会を閉じさせていただきたいと思う。

長い時間、大変ありがとうございました。

事務局(高橋交通施設担当課長)

1年余りという本当に長い間、大変ありがとうございました。皆さんの意見をしっかり反映していくような体制をつくっていきたい。

事務局(丸田総合交通計画部長)

いろいろな意見がある中で、今回、非常に素晴らしいと思ったのは、かなりの共通項を見出していただけて、その部分については先を示していただけたのではないかと考えている。市民議論などこれからやるべきことはたくさんあるが、皆さんの提言を前面に押し出せるように頑張っていきたい。いろいろな意見があるのは間違いないので、いろいろな議論をしながらそこでまとめていくのが我々行政の課題と思う。本当に1年間、ここまでまとめていただき、会長をはじめ各委員の皆様には感謝を申し上げたい。

閉会