

第 54 回杉並区自転車等駐車対策協議会

(10 時 02 分)

尾田課長

第 54 回杉並区自転車等駐車対策協議会を開会いたします。

本日はお忙しいところをお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。私は事務局を務めます都市整備部交通企画担当課長の尾田と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。着座にて失礼いたします。

本日の協議会は、最大で 11 時 30 分までの 90 分程度を予定してございますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

まず、配付資料についてお詫び申し上げます。本来ならば 1、2 週間前に郵送でお送りすべきところを当日の配付になってしまいまして、誠に申し訳ございませんでした。

では、席上にお配りしている資料の確認をさせていただきたいと思ひます。

次第から始まりまして、資料 1 から 6 までと参考資料 1、2 ということで配付してございます。右上にナンバリングしてございますが、過不足等ございませんでしょうか。ありがとうございます。

出席者については、まだお越しになっていない委員の方がいらっしゃいまして、本日は副会長の鈴木先生がオンラインでのご参加ということになってございます。

まず、事務局から、年度初めということもございまして、人事異動等による委員の変更がございましたので、この場でお名前を読み上げさせていただきます。

国土交通省関東地方整備局東京国道事務所の稲垣様。

稲垣委員

稲垣でございます。よろしくお願ひします。

尾田課長

よろしくお願ひいたします。

続きまして、警視庁高井戸警察署、黒田様。

黒田委員

黒田と申します。よろしくお願ひします。

尾田課長

続きまして、警視庁荻窪警察署、柴田様。

柴田委員

柴田です。よろしくお願ひします。

担当課長

続きまして、東京消防庁杉並消防署の小原様。

小原委員

小原です。どうぞよろしくお願ひします。

尾田課長

以上の 4 名の方が今年度変わりましたので、どうぞよろしくお願ひいたします。

続きまして、本協議会の定足数についてご報告申し上げます。

本協議会の定足数でございますが、本日は23名の委員のうち、現在16名の方にご出席いただいております。杉並区自転車放置防止及び駐車場整備に関する条例第30条6の規定の過半数の要件を満たしておりますので、会議は有効に成立していることをご報告いたします。

また、本会議の内容の記録のため、事務局側で録音させていただきますので、あらかじめご了承ください。なお、議事録の公開に当たりまして、ご発言いただいた委員の名前を記載させていただきますので、こちらもあらかじめご了承くださいと存じます。

それでは、ここから先は、遠藤会長に進行をお願いいたします。どうぞよろしくをお願いいたします。

遠藤会長 皆さん、改めまして、おはようございます。本日もどうぞよろしく申し上げます。

鈴木先生、オンラインでの参加ということで、全員の顔が見えないかもしれませんが聞こえてますでしょうか。

鈴木職務代理 聞こえています。よろしく申し上げます。

そちらに伺えなくて申し訳ないです。よろしく申し上げます。

遠藤会長 よろしくをお願いいたします。

それでは、次第に沿って進めてまいります。

2「報告」の(1)「区立自転車駐車場のリ・デザイン方針について」になりますが、事務局から説明をお願いいたします。

新田係長 よろしくをお願いいたします。自転車駐車場係の新田と申します。4月に人事異動がありまして、この自転車駐車場係に配属となりました。どうぞよろしくをお願いいたします。

本日の全ての案件につきましては、議決するものではなく、区からの報告としてご説明させていただければと存じます。

それでは、着座にて失礼いたします。

本題の報告事項のご説明をする前に、駐車対策、自転車駐車場について議論をする上で、その前提となります杉並区の放置自転車の現状を、改めて簡単ではございますがご説明させていただきます。

お手元の参考資料1を御覧ください。

まず、自転車の「放置」の定義ですが、放置自転車とは、自転車の利用者が

自転車を離れて直ちに移動できない状態のことを指します。買い物などで短時間置いて、すぐに動かせなければ放置となります。

放置自転車の台数の推移をご覧ください。

平成 12 年度のピークから大幅に減少しましたが、近年は横ばいの状況となっております。

その下の放置自転車台数の駅ごとの推移をご覧ください。

杉並区では、高円寺駅が最も多く、次いで南阿佐ヶ谷、荻窪駅北口、阿佐ヶ谷駅と続きます。

裏面 2 ページ目の放置自転車の駅ごとの撤去台数をご覧ください。

高円寺駅をはじめとして、JR の 4 駅が多い状況となっております。

それでは、次第に沿ってご説明させていただきます。

次第 2 の (1) 「区立自転車駐車場のリ・デザイン方針について」をご説明いたします。

お手元の資料 3 をご覧ください。

区では、自転車が 23 区で一番乗りやすいまちを目指して、今後の自転車駐車場の在り方や将来的なビジョンを区民の皆様にお示しするため、リ・デザイン方針として策定することを考えております。

まだ内容を固めておりませんが、本日は、今までの経緯、背景や区が認識する課題を踏まえ、粗々の区を目指す姿、考え方などをお示しし、委員の皆様それぞれのお立場から広くご意見を頂戴し、方針に生かしていきたいと考えております。

それではまず、リ・デザイン方針の策定の背景からご説明いたします。

昭和 50 年代、全国的に駅周辺の放置自転車が社会問題となり、杉並区でも駅周辺の放置自転車の台数は、区内全域で 1 日約 1 万 8,000 台となっていました。駅前には放置自転車があふれ、緊急車両の通行や歩行者空間を確保できない状況が続いていたため、区は、平成 6 年度から駅周辺の放置自転車対策として自転車駐車を整備してきました。また、大量の自転車駐車の需要が発生する施設の設置者には、自転車駐車場の設置及び管理を附置義務として義務づけてきました。その結果、放置自転車の台数や撤去台数は減少していき、大きな成果を上げています。

一方で、近年の放置自転車台数は横ばい傾向が続いており、特に JR 高円寺駅は東京都が毎年公表する「駅前放置自転車の現況と対策」における放置台数

が多い駅として令和6年は4位にランクインしており、依然として駅周辺の放置自転車の課題は残っています。

これまで自転車駐車を整備してきたことにより、通勤通学者の自転車利用者は自転車駐車場を利用することが定着してきました。しかし、近年では買い物などによる短時間利用の放置自転車が増えてきています。

このような状況に加えまして、区では令和6年2月に自転車活用推進計画を策定しております。これは今までの自転車の「対策」だけでなく、新たに「活用」の視点に立った自転車の利用を促す取組なども示しております。

理由としましては、区では令和3年11月にゼロカーボンシティを宣言しており、脱炭素化へ果敢に取り組む姿勢を示していることや、自転車は環境負荷がなく、まちを静かに移動できて健康増進に効果があることなどが挙げられます。このように時代の変化とともに、自転車に対する考え方も変わってきています。

次に、現在、杉並区が抱える自転車駐車場に対する課題についてです。7つほど挙げさせていただきます。

青果店やスーパーなど小さい商店には、専用の自転車駐車場がない店もあります。短時間利用の放置自転車は撤去には至らないため、啓発をしても放置自転車の減少にはなかなかつながりません。

実際に自転車駐車場に行かないと空き状況が分かりません。

区立自転車駐車場の使用料の支払いは現金払い。定期利用の申請・更新は各現場事務所の窓口のみとなっています。

平成6年から自転車駐車場を整備してきていますので、施設が老朽化してきています。

区立自転車駐車場の半数が、土地または土地建物の賃貸借であり、永続的な自転車駐車場の運営が確保できていない状況です。

地域により自転車利用者の属性が異なりますが、利用状況のデータが不足しているため、実態を把握し切れません。

以上のこれらの背景や課題を踏まえ、区は23区で一番自転車が乗りやすいまちの実現に向けて、現状、以下の3点が目指すべき姿の要点と考えております。

1つ目は、地域の特性や利用者のニーズに合った利用しやすい自転車駐車場です。

地域により、定期利用の需要が高い地域、一時利用の需要が高い地域など、自転車利用者の属性が異なっています。今後、自転車駐車場のDX化を進めていき、利用者のデータ分析をより詳細に行うことで、特性等を把握し、定期利用と一時利用のすみ分けなどが必要と考えています。

2つ目は「まちづくり」との連携です。

まちづくりにおいて、最近ではとりわけウォークブル、歩きたくなる視点が重要となっております。まちに放置自転車が増えると歩行者の安全な通行を妨げるだけでなく、特に車椅子やベビーカーなどを利用する方にとって大変危険です。また、商店街があるまちでは、自転車を利用して買い物をするニーズが多いことを考えますと、1か所の大きな自転車駐車場より、小規模な自転車駐車場が点在しているほうが自転車利用者にとっては使いやすい駐車場となります。このようなまちづくりの視点から考えることが、自転車とまちが調和した駐車環境づくりにつながります。

また、各地域のまちづくりにおけるワークショップなどにおいて、直接区民の声を聞くことで、利用者のニーズに合った利用しやすい自転車駐車場にもつながると考えます。

最後、3点目としましては、放置自転車対策と自転車駐車場の連携についてです。

現在の放置自転車対策は、放置自転車に対して警告札を貼り付ける啓発、そして札を貼り付けた放置自転車が一定の時間移動していなかったら放置とみなし、撤去を行っております。

しかし、背景の部分でも述べましたが、自転車駐車場の目的は放置自転車の対策です。自転車の放置者に対して自転車駐車場の利用を促す啓発を行い、自転車駐車場へ誘導するなど、自転車駐車場の管理運営との連携の可能性も検討していく必要があると考えています。

説明は以上になります。

前段でもご案内させていただきましたが、まだ「リ・デザイン方針」の内容としては固まっておりませんので、委員の皆様の様々なお立場から自転車に関するご意見としまして、区に望むもの、自転車に対する思い、気になることなど広くご意見を頂きたいと考えております。よろしく願いいたします。

事務局からは以上になります。

それでは、引き続き会長をお願いいたします。

遠藤会長

ご説明ありがとうございました。

(1)の報告は、たたき台のものが出てきているということではないので、広く自由にいろいろな観点から、それぞれのお立場からご意見を頂くというのがよろしいかと思えます。

それでは、どんな点でも結構ですので、今のリ・デザイン方針に関わるところについて、ご意見、あるいはご質問などございましたらお願いいたします。

平井委員

杉並警察署の平井と申します。座って失礼します。

放置自転車関係で、警察にまちの皆さんから「この自転車何とかしてください」という苦情といいますか要望といいますか、それなりに入っております。せっきくの機会なのでちょっとお話をさせていただきますが。

さっき事務局からお話があったように、道路に放置、一時的に止まっているからといって通報される方は少ないのですけれども、「2、3日止まりっぱなしになっている自転車があるのですけれども、ちょっと調べてくれませんか」ということで調べますと、盗難被害の自転車が乗り捨てられていたという場合もありますし、あるいはご近所の方が自分の敷地内に入れなくて、駐輪場代わりに道路に自転車を放置している、そんなケースもあります。

照会をして、ご近所であれば声をかけて、「ちゃんと敷地に入れてください」というお話をしたりしますが、そうでない場合、全然関係ないし被害の届出も出ていないとなりますと、区にお願いをして、警告をした上で撤去の作業に入っていただく、あるいは道路管理者にお願いをして、それぞれ対策をしながら放置自転車を何とかないような状態にさせているというところであります。

場合によっては歩道の上、エスコートゾーンの上に置かれているケースもありますので、当然、視覚障害の方には大変な通行妨害になることもありますので、やはり放置自転車はないに越したことはありませんし、事務局がおっしゃっていたように、歩いている人の邪魔になる、あるいはまちの景観を損なうであるとか、自転車が歩道を走っていることによって、歩いていた人が止められている自転車を避けて横へ出たら、走ってきた自転車が、歩行者がまさか横に来ると思わないのでぶつかったなんて、そんな事例も当然ありますし、事故を誘発することにもなりかねませんので、放置自転車というのは当然ないに越したことはない警察としても当然感じておりますので、お話をさせていただきました。

以上です。

遠藤会長

ありがとうございます。

事務局から何かよろしいですか、今の点に関しては。

尾田課長

平井委員、ありがとうございました。

区も警察さんと連携して、様々な区民の方からのご要望にお応えしており、放置自転車の数もこの間の成果があって減ってきているというところですが、1日当たり800から900というところは変わらないという状況がありますし、先ほど申し上げた一部地域、JR沿線、特に高円寺が多いという課題は認識しています。

また、来年の法改正での青切符の導入等を踏まえ、自転車の安全利用の促進については、区としても非常に力を入れているところですが、なかなか歩道を走っている自転車がなくならない。その延長で歩道に止めるというところが大きな課題であろうと推測しております。

遠藤会長

ありがとうございます。

次、お願いいたします。山崎委員ですかね。

山崎委員

山崎でございます。

今、平井様からお話があった自転車の放置ですが、メインのところは大分減ったのですが、それが全部小道に来ているのです。それで、何か月も止まっていた自転車がなかったので、駅前の交番に行きまして「何とかしてください」と言いましたら、おまわりさんが「盗難届が出ている自転車は持っていきますが、出ていない場合は区に言ってください」と言われて、個人的に区に言うように言われたのですが、これは何とかしていただけないでしょうか。

遠藤会長

ありがとうございます。

そういったエピソードもあるということですが、そういった状況を把握していただくということかと思えます。

平井委員

分かりました。

遠藤会長

どうぞよろしくお願いいたします。

そのほかにはいかがでしょうか。

奥田委員。

奥田委員

ちょっと確認なのですが、教えていただきたいのは、その放置自転車の内訳といたしまして、いわゆる短時間の放置が多いのか、それとも通勤通学などで長時間止めてしまうというケースが多いのか。それによって対策も変わってくる

と思うので、その辺の分析はどのようにされているのかお伺いしたいと思います。

奥田委員 では、事務局、お願いします。

尾田課長 まず、区として把握している放置の現状としては、先ほどの説明のとおり、朝夕の通勤通学時間の放置はほとんどないと認識しておりまして、お昼前後の時間で一定数があると。

 条例上は、即時撤去が可能な立てつけにはなっているのですが、その辺の境界もすごく難しいところがありまして、まず区の対応としましては、警告札を下げさせていただいて、大体1時間程度ちょっと様子を見た段階で撤去している状況です。そのため、撤去されずに1時間程度以内に動かされている方が多い現状があるという認識です。

遠藤会長 よろしかったでしょうか。

奥田委員 はい。

遠藤会長 どうもありがとうございました。

 そのほか、いかがでしょうか。

尾田課長 先ほどの山崎委員からのご質問に、ちょっと補足させていただいてよろしいですか。

 警察さんから個人的に区へというお話ですけれども、警察さんからも区に情報提供を頂いておりまして、その辺はしっかり連携しているのでご安心いただければというところです。

遠藤会長 ありがとうございます。

中辻部長 すみません。その点でもう1点補足させてください。

 撤去の説明の中でなかったのですけれども、駅前、駅周辺には放置禁止区域という区域を区で指定しています。その区域内に止められている自転車については、即時撤去するという事になっているのです。

 毎日ではありませんけれども、駅周辺で撤去を行うタイミングでは、放置禁止区域内であれば、長期間置かれている自転車に札をかけて、1時間程度たったときに、そのままであれば撤去ということになりますが、先ほどありました、奥に入った細い道だとか、その場所が特定できませんけれども、仮に放置禁止区域外だった場合、即時撤去の対象としていないということになりますので、区にご相談いただいても、その場ですぐ撤去は制度上できないというエリアになっているのかもしれないというところが1つございます。

遠藤会長

ありがとうございます。

そのほか、何かございますでしょうか

区民委員の皆様、そのほかよろしかったでしょうか。大丈夫ですか。

鈴木先生、何かございますか。

鈴木職務代理

現状では大丈夫です。

遠藤会長

ありがとうございます。

今日の資料3のところで、今後のリ・デザイン方針の考え方として3つ出していただいて、今ずっと意見が出ていた点は、放置自転車対策と自転車駐車場の連携であるとか、1つ目の特性や利用者ニーズを把握して自転車駐車場の整備をしていく、こういった考え方のところかと思います。

ちなみに、2番目に「まちづくり」との連携という話がありまして、そういった視点でやっていくのはとても大事ななと思います。

先ほども、例えば小規模なものを点在させるとか、かなりいろいろな選択肢を今後検討していかないといけないのだろうなというニュアンスを感じたりもしたのですが、こういったところは、実際に検討していける余地はあるのですか。ちょっと変な質問ですけども。

やり方であったり場所をどう確保していくのかとか、やり方はひょっとしたら民間とか、行政と民間がうまく連携をしていくとか、いろいろなやり方を模索していく中でニーズに合わせたものを探っていくのだということではないかと思うのですけれども。

あと、「まちづくり」との連携となったときに、自転車駐輪関係以外のいろいろなプレイヤーと連携していくことで最適化が図れることもあるような気もするのですが、そういうことをいろいろ考えながらお話を聞いていたのですが、まちづくりとの連携という点でのお話は、何か今ある部分はありますか。

尾田課長

まずニーズの把握という点については、今まで本協議会で放置自転車対策の事業概要を委員の皆様へ、大体毎年10月ぐらいにお配りしているところですけども、詳細な資料、いろいろな事業の今までの経緯とかを記載している中で、今40ある駐輪場の利用状況を平均利用率ということで実態をお示しています。手法としては、午後2時ぐらいの時間に駐車台数を計測しており、ニーズに関しては、放置自転車の台数と駐車台数を足し合わせた乗入れ台数ということで、把握しているところですけども、先ほど言った短時間利用の方に対するニーズ把握であったり地域の個別のニーズ把握というのは、今まで十分で

はなかったと認識しています。

そういった地域のニーズを、今、会長がおっしゃったような、地域の主体の方々との会話をしながらしっかり把握していき、それを捉まえた駐車場の整備を考えていかなければいけないと思うところです。

開設以降、もう 30 年、40 年たっているということで、非常に老朽化している施設もございますし、また、区としてはオーナーさんからお借りしている駐輪場が半分ぐらいを占めている。そういった大きな課題があるので、施設の更新に合わせて地域の自転車ニーズ、自転車に乗る方ももちろんですけども、乗らない方に対してももっと自転車に乗っていただける余地があるのかなのかとか、その辺も含めて調査していきたいと考えております。

中辻部長

すみません。補足させてください。都市整備部長です。

まちづくりとの連携という角度からのご質問、ご意見だったかと思いますが、杉並区では駅周辺を中心としたまちづくりを進めていくということで、多心型まちづくりという形でまちづくり部門を中心に進めてきております。

杉並区といいましても、駅ごとに特色があって、中央線沿線、大きな駅勢圏から施設のそれほど大きくない駅勢圏、駅周辺まちづくり、町並みという意味では、それぞれ違う特色を持ったまちになっています。

そうした中で、例えばですけども、まちのルールを地域の方々と話し合ってもらって、このまちを将来どうしていくのかというまちづくり方針を地域の方々の話合いの中で決めていったりするというのがございます。そうした中では、この地域の建物はどういう高さのものにしようかですとか、さらには道路の広さはどの程度の幅にするのか、歩道はどうしていこうか、駅前広場はどうしようか、さらには景観について何かルールを決めていこうか、そういう地域ごとに地域の皆様がまちづくりについて考えていただく。そういうタイミングというものがありますけれども、ともすれば、これまでこの自転車駐輪場という部分においては、議論がそれほどされてこなかったのではないかと、私も区として問題意識を持ちました。

放置対策ということで、なるべく駅に近いところに一定量の自転車が止められるスペースを確保してどんどん駐輪場をつくっていく。そういう対策にこれまで終始してきたわけですけども、商店街を利用する方々の自転車の止めやすい環境という意味では、まだまだ十分ではない。そうした十分ではない状況の中で、今、23 区で一番自転車に乗りやすいまちを目指していくということ

を申し上げているわけですので、その駐輪環境についてもまちづくりを議論する中でぜひ地域の方々にも考えてもらいたい。そういう思いでこの「リ・デザイン方針」を定めていきたい、そのように今考えているところです。

遠藤会長

ありがとうございます。

地域の特性であったり利用者のニーズをしっかりと探って、利用しやすい駐輪場を造っていくことそのものもまちづくりになっていくかと思います。多分、現状の分析をするような調査とデータだけだと、利用のニーズとか、それこそどう利用しやすいか、完璧には分かりにくいところがあると思うので、例えば社会実験をするとか、少しトライアルするようなものを小さくやっていく、そこから何か正解をうまく導いていくようなプロセス自体もまちづくりのやり方としてとても大事になると思うのです。

こういう駐輪場のつくり方もそういったプロセスに結構なじむのではないかという気もしますので、そういう中でどんな連携が必要になるかとか、この場所が地域にとっては重要な場所だとか、この時間帯が特に重要だとか、いろいろな発見ができるような気もしますので、まさにそういうまちづくりのプロセスを組み立てていってくれるようなデザイン方針ができるととてもいいかなと、今お話を伺いながら思いました。ちょっとこれは感想みたいなものですがけれども。ありがとうございました。

よろしいですかね。また、これは、リ・デザイン方針の話が幾つか見えてきた段階であるとか、多分この場だけではなくて、区の中でもいろいろな発信がこれからあると思いますので、そういったところを踏まえて、また適宜ご意見を頂けるといいかなと思いますので、引き続き事務局の方も検討を進めていただきたいと思います。

よろしいでしょうかね、この件に関しましては。ありがとうございました。

それでは、次、(2)、事務局から説明をお願いいたします。

新田係長

続きまして、次第2の(2)「(仮称)南阿佐ヶ谷第四自転車駐車場の整備と指定管理者制度の導入について」をご説明いたします。

資料4をご覧ください。

(仮称)南阿佐ヶ谷第四自転車駐車場の新設と指定管理者制度の導入につきましては、来月の第2回区議会定例会に議案として提案する予定ですが、その前提でのご説明です。

まず、(仮称)南阿佐ヶ谷第四自転車駐車場の整備についてご説明いたします。

杉並区立施設マネジメント計画に基づき、職員会館廃止後の跡地利用として新たに自転車駐車を整備し、令和8年4月1日の開設を予定しております。収容台数は160台程度を予定しています。

南阿佐ヶ谷地域の現状としましては、南阿佐ヶ谷駅周辺には南阿佐ヶ谷第一、第二、第三と3つの自転車駐車場があります。各自転車駐車場の利用状況としましては、午前10時までには一時利用が満車になるなど、午前中に一時利用が困難な状況となっています。

また、第一と第二駐車場においては、定期の待機者が20名程度ずついらっしゃるのが現状です。

次に、当該地域の放置自転車の状況としましては、半数以上が下の図の赤色のエリアに集中しております。このエリアには自転車駐車場を持っていない小さな商店が多くあります。

裏面の2ページ目をご覧ください。

続きまして、指定管理者制度の一部導入についてご説明いたします。

背景としましては、区立自転車駐車場は使用料が現金払いのため、利用者からはキャッシュレス決済や定期の電子申請などのDX化について多くの要望が寄せられていることなどが挙げられます。また、現状の管理運営方式の見直しについてもこの間検討してきたところです。

次に、目的についてです。

区としては、杉並区の公式サービスである杉並区産Ma a S「ちかくも」の活用により、区民一人一人のニーズに合わせた移動サービスを提供することで、より身近な移動手段として自転車の活用を一層推進していく考えです。

その第一歩として、自転車駐車場の管理運営を効果的かつ効率的に行い、利用者の利便性を高めることを目的としています。

導入の理由としましては、民間事業者が持つ専門性とノウハウを活用することでキャッシュレス決済や電子申請などのDX化に迅速に対応でき、利用者の利便性向上につながることや、DX化に対応する駐輪機器の設置や定期管理システムの導入を含め指定管理者が一体的に管理運営を行うことで、コストの低減が可能となることが挙げられます。

続いて、対象地域及び対象施設についてです。

今回の指定管理者制度の導入は、区内全域ではなく、放置自転車の問題が顕著な駅周辺の地域の一部でモデル実施とする予定です。

対象地域としましては、区内で放置自転車が最も多い高円寺駅周辺地域や、高円寺に隣接し放置自転車が多数の南阿佐ヶ谷駅、新高円寺駅周辺地域を予定しています。

対象施設は、高円寺北、新高円寺、南阿佐ヶ谷第一、第二、第三、第四の自転車駐車場の6施設で、これらの施設を指定管理者が一体的に管理運営を行うことを予定しております。

指定管理期間としましては、令和8年4月1日から令和13年3月31日までの5年間を予定しております。

最後に、指定管理者候補者の選定方法についてですが、民間事業者が持つ専門性やノウハウの提案を受け、区民が求める多様で良質なサービスを提供していくため、公募型プロポーザル方式による選定を予定しております。

事務局からの説明は、以上になります。

それでは、引き続き会長、お願いいたします。

遠藤会長

ありがとうございます。

今、説明があった資料4に関するご質問、ご意見などありましたらお願いいたします。

鈴木職務代理

ご説明ありがとうございます。

指定管理のところで伺いたいのですけれども、公募型ということなのですが、もちろん駐輪場の管理運営についてプロポーザルをして、出していただいて選定するということだと思いののですが、先ほどの話とつながると思うのですが、杉並区の自転車を使っていない方に対して、せっかく杉並区の中の駐輪場という場所を使うわけですので、駐輪そのものだけではない貢献みたいなものも選定の中で、そんなに比重が高くないでもいいのですけれども、聞いてみるといいのではないかと。例えば、杉並区らしい施策として何か考えられますか、というところもぜひ伺いた上で選定されるといいのではないかと思います。

遠藤会長

ありがとうございます。

事務局としてはそのあたり、今どのようにお考えですか。

尾田課長

鈴木先生ありがとうございます。

先ほどのご説明のとおり、これから区議会に諮ってそれが通ればという前提のお話ではあるのですけれども、公募に当たっては、民間のノウハウを活用というところと、鈴木先生がおっしゃったような、自転車に乗っている方も乗っ

ていない方もというところも大きな内容だと思っています。とりわけ、指定管理にすると自主事業が期待できまして、区としましては、自転車関与の交通事故が半数ぐらい占めているというところで、自転車の安全利用の啓発とか、そういうところも事業者に期待したいと思っております。

遠藤会長

ありがとうございます。

多分、指定管理の公募を出したときに手を挙げてくる事業者は、例えば、区内でもそれなりに実績があつて、やれそうだなという見通しのあるところが出てくると思うのですよね。そういうところは、他区でもこういった公募をやる時に必ず地域貢献の項目がたくさんあつて、そういったことを提案しているところが大半ですので、恐らく何ができて何ができないという感覚も含めて、民間にもある程度ノウハウがあると思いますので、こういった地域貢献というところは思い切っているところと聞いてみてもいいのではないかという気はしますね。

例えば、地元の商店街と連携をして清掃していくというような、駐輪場の周りも含めて環境をきれいに保つことによって駐輪場の使い方自体もよくなっていくとかいろいろな点があると思いますので、積極的にやれると、この点についてはいいかなと私も感じました。ありがとうございます。

そのほか、いかがでしょう。

あかねがくぼ委員 ご説明ありがとうございます。

南阿佐ヶ谷駅は、高円寺の次に放置自転車が多いということで資料も拝見しました。今回、第四を整備するというを書いてありますけれども、160台収容で、実際、放置自転車がどのくらい減るか、区として予想しているところがあつたら、お伺いしたいと思います。この整備によってどのくらい減るかというところですかね。

実際、赤柵のところは放置自転車が多いというところと、全体を通して、定期に関してはほぼなくなっていて、一時利用の方は阿佐ヶ谷駅や商店街の利用客が多いと思うのですが、エリアとして第四がそこ作用するかというとなかなか難しいところが場所的にあるのかなと思ったので、先ほど、まちづくりのお話もありましたけれども、南阿佐ヶ谷の商店街に関しての、今後の一時利用の方の放置自転車がなくなるような検討しているものとかが今実際あつたらお伺いしてもよろしいでしょうか。

遠藤会長

では、お願いします。

尾田課長

ご質問ありがとうございます。

実際、特に南阿佐ヶ谷第一、第二の利用率が非常に高い施設になってございまして、先ほど申し上げた平均利用率も9割程度あるような状況です。午前中の時間で一時利用の方が止められないといった状況がありまして、また、定期利用の待機者もそれぞれ20人程度いるという状況です。

その中、今、委員からご指摘があったように、赤く色づけている部分は商店街の買い物利用の方が非常に多いという現状の中で、第四の整備がどこまで影響を来すかというところは、正確な数値の推計まで出してはいないのですが、今回、指定管理を導入することによって、エリアがそれぞれ大きな通りを挟んで4つ整備されまして、スケールメリットをもって放置対策も図られることを期待したいと思っています。

遠藤会長

どうもありがとうございました。

そのほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

ありがとうございます。そうしましたら、これは令和8年4月1日からという目標です。そこに向けて事務局で引き続き進めていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

では、次です。(3)「高井戸集積所の廃止、放置対策の現状と今後の検討について」の件です。事務局から説明をお願いします。

新田係長

続きまして、次第2、(3)「高井戸集積所の廃止、放置対策の現状と今後の検討について」ご説明いたします。

お手元の資料5をご覧ください。「高井戸自転車集積所の廃止、放置対策の現状と今後の検討」についてです。

まず、高井戸自転車集積所の廃止についてご説明いたします。

高井戸自転車集積所は今年の9月30日をもって廃止となります。廃止を決定した背景としましては、区立自転車駐車場の整備や民営自転車駐車場の整備に伴い、杉並区内の放置自転車の数は20年前と比べると減少していることや、放置自転車の減少により撤去台数も減少していることが挙げられます。

このような現状を受け、撤去した自転車を保管する先の集積所について、過去5年間の撤去台数などデータ分析を行いました。その結果、区内にある4か所の集積所のうち、高井戸自転車集積所の自転車保管台数や稼働率などがほかの3施設と比較して低いことなどから、仮に高井戸を抜かした3施設での運営シミュレーションをし、高井戸自転車集積所を廃止しても、撤去自転車の保管、

返還業務に支障がないことが確認できたため、廃止を決定したところです。

お手元の参考資料2をご覧ください。

こちらに撤去台数の推移や返還台数の推移、保管可能台数の検討の分析データを掲載しています。赤い線が高井戸集積所を示しており、撤去台数、返還台数においても、ほかの3か所の集積所と比べますと極端に少ないことが分かります。

これらのことから高井戸集積所を廃止し、公共用地の有効活用を図ることとしました。跡地利用については検討中です。

続きまして、放置自転車の現状と今後の課題、今後の検討についてです。

資料5の裏面、2ページ目をご覧ください。

こちらについては、さきにご報告いたしました区立自転車駐車場の「リ・デザイン方針について」と内容が重複する部分もありますが、ご了承ください。

放置自転車の現状としましては、通勤・通学者の自転車の放置はおおむねなくなり、自転車を利用することが定着しています。

放置自転車の大半が買い物や所用での短時間放置となっており、放置箇所に入れ替わりながら置かれていきますので、常時放置自転車が滞留している状態です。

また、区が発注している放置自転車の巡回業務委託において、1回の巡回に当たり、0から4台の撤去が約8割となっています。このような数値から短時間の放置が多いことも分かります。

これらの現状を踏まえた今後の検討としましては主に以下の3つが挙げられます。

1つ目は、短時間での放置が多い箇所に重点を置き啓発・撤去業務を行うこと。

2つ目は、高井戸集積所の廃止も踏まえ、撤去移送時に各駅をまとめて回るルートなどを検討し、移送車両台数の適切化を図ること。

そして3つ目は、効果的な放置自転車の対策の1つとして、自転車放置者に対し、自転車駐車場の利用を促す啓発を行い、自転車駐車場に誘導するなど自転車駐車場の管理運営との連携の可能性も含めて検討していきたいと考えております。

事務局からの説明は、以上になります。

それでは、引き続き会長、お願いいたします。

遠藤会長

ありがとうございます。

それでは、この件について、ご意見、ご質問などありましたら、お願いいたします。

よろしかったでしょうか。

これは4か所あって、高井戸のところを廃止してもキャパ的には全然問題がない。先ほども説明があった保管、返還業務もスムーズにできそうであるという見通しが、シミュレーションの上ではしっかり立っているということが前提ですよ。

本来的にはこういう集積場がなければいけないほうが好ましい状態にあるわけで、公有地の有効活用という点からも、こういった方向に進むということ自体はともいいかなと、好ましい方向に向かっていると思います。

鈴木先生もよろしかったでしょうか。

鈴木職務代理

大丈夫です。

遠藤会長

ありがとうございます。

それでは、このように進めていただきたいと思います。

では、(4)「自転車活用推進計画の取組について」、事務局から説明をお願いいたします。

尾田課長

資料6をご覧ください。こちらに杉並区自転車活用推進計画に基づく令和6年度、昨年度の主な取組をお示ししております。

昨年度重点的に取り組んだものとしましては、自転車ネットワーク路線の再構築でございます。

旧計画は平成28年度末に策定しており、現行路線区内53.7キロメートルだったのですが、これが令和8年度には整備完了予定ということで、新たな路線を追加しており、これまで都道、国道との連携だったり、隣接自治体の連携、駅周辺にとどまったものを区内全域に広げていく、そういう視点で検討を行ってまいりました。

その結果、総延長108.7キロメートル、約2倍の延長距離を今後約10年程度かけて整備していくというところでお示したものでございます。

実際、下のグラフにあるように、ナビマークを設置した効果を区でも調査してございまして、地点調査では、約9割の場所で車道の左側を走るという順走率が上がっているという結果が出ており、しっかりこれを広げていこうというとの考えで取組を進めております。裏面をご覧ください。

1つ目は、まず区の職員が業務利用で自転車を活用していくことを拡大していくという内容で、椿本チェインさんという事業者さんにご協力いただき、カーゴバイクと呼ばれている3輪自転車の車両2台をお貸しいただいて、区の職員の利用を限定し半年程度実証実験を行ってきたところです。

実利用人数134人、総走行距離1,400キロ余りということで、相当の利用数があり、アンケートから一定の効果もあったというところで、今、詳細な分析もしており、今後、本格導入も視野に検討していきたいというところもございます。

このほか、庁舎管理部門とも連携しまして、なるべく自転車を使っただくには、電動自転車が今は一般的になりつつありますので、区でも20台程度導入していったというところがございます。

2点目「シェアサイクルポートの現状」というところで、こちら半年前のデータで、今は700か所以上のポートがある状況でして、主に区で協定を結んでいる3社の事業者さん、OpenStreetさん、ドコモ・バイクシェアさん、LUUPさんにおいて、とりわけLUUPさんの台数がここ数年、非常に増えている現状でございます。

公有地も広げていくのはなかなか難しい現状もあるのですが、例えば駅前広場とか、そういったところはまだ整備していませんので、今年度検討していこうと考えているところです。

最後は「区独自のドライバー向けの路面標示の実証実験」。こちらは今年度の実施に向けて検討しているところで、まず、記載のイメージ図のとおり、車のドライバーに対して、自転車と一定の距離を空けて運転していただくということを促す取組となつてございまして、場所を指定し今年度の10月実施に向け調整をしております。

雑駁ではございますが、私からは以上になります。

遠藤会長

どうもありがとうございました。

令和6年度の自転車活用推進計画の中での位置づけられた事業の取組の報告ということでございます。

何かご意見やご質問ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

ありがとうございます。

令和7年度の取組が今始まっております、それもまた時期が来たらご報告を頂くということで。おおむね順調に進んでいるというような印象でよろしかつ

たでしょうかね。ありがとうございます。

そうしましたら、2の「報告」については、以上4件になります。

次に進んでいいですかね。3の「その他」ということでよろしいですか。

では、お願いします。

尾田課長

事務局からです。

「その他」として次第に記載しているお話の前に、今日、鈴木先生にご協力いただきまして、お配りしている資料の「中速モードの転換期のいま」というテーマで、10分程度の所要で鈴木先生からご講演いただけるとのことですので、少し委員の皆様にお話し頂ければと存じます。

遠藤会長

お時間を頂いてありがとうございます。

講演というほどでもないのですけれども、全国自転車施策推進自治体連絡協議会というのが毎年開催されておりまして、そこでは必ず学識とか自転車を専門にしている人が基調講演という形で講演をしているのですけれども、先週ちょうどそれがありまして、私が講演をする機会を頂きましたもので、どういったお話をしていたかということをお話して紹介したいなと思ひまして、お時間を頂いています。

私は、自転車の研究を学生の頃から20年以上ずっとしているのですけれども、20年ぐらい見ていて、次のページから、学生の授業でこういうふうに自転車って変わっているのですよと見せているのですけれども、最初に「自転車が車道を走ったほうがいいのだ」みたいなことが言われ始めたのが2006年の提言なのですけれども、20年ぐらいたつわけですから。先ほどのご説明にもあったように、道路にかなり自転車の走行空間ができてきているのですけれども、やはり行動としてはあまり変わらないというところが問題というか、まだまだ変わらないというところが皆さんの共通認識としてあるのかなと思ひます。

結論から申し上げますと、4枚目に書いてあるのですけれども、意識と施策の差がなかなか埋まらないというところが一番問題なのではないかと思ひます。

上に書いてあるのですけれども、2009年に子どもを2人乗せる自転車が、条件というのですかね、規格を満たしていれば合法ということになったのです。実は、一時期子どもを2人乗せるのはやはり危ないということで、規制を強化しようという動きがあったのですが、そのときにかなり反発が大きくて、ひどいというような言い方をされておりましたけれども、そのときに、もともとそう

だったのですけれども、黙認されていたような、取り締まりがあまりされていなかったところがあったのですけれども、メディアでは「子どもを2人乗せてはいけない」「ひどい」みたいな報道がされて、結局、その後、方針が変わりまして、きちんとした規格を満たしている自転車であれば子どもを2人乗せてもオーケーと変わったのですけれども、2009年にこういった報道がありましたし、2012年ぐらいから車道上に自転車走行空間ができてきたのですけれども、「自転車は車道を走れと言ってひどい」みたいな、そのときはメディアでそういう形になりました。

だんだんそれも浸透してきていますけれども、今度2026年、反則金が取られるということで、青切符、かなりそこも報道されていますけれども、「歩道通行で反則金が取られる。ひどい」みたいな、またこういった報道があるわけです。

これらはみんな誤りで、もともとあったルールを許してもらえていた部分が当たり前になってしまっていて、それをきちんと危ないから変えてこうすると、こういった勘違いが広まっているという、そういった状態になっている。そう考えますと2009年、2006年あたりからずっと勘違いが続いているような状態になっていると思うのです。

その一方で、杉並区でも自転車が使いやすい環境と言っていますけれども、その中でも自転車活用推進計画では、割と「自転車すばらしい」みたいな、「もっとみんな乗ってほしい」みたいな前向きな施策がすごく多く出てきてまして、それは非常にいいことではすけれども、ただ増やせばいいかという、やはりそうではないのではないかという。そういったところで結構温度差が大きいなと感じています。

その次の5ページ目からですけれども、私は電動キックボードでメディアの取材を受けることもあるのです。「電動キックボードはひどい」「危ない」ということを非常によく言われていまして、その中でルールを守らない人が多い、検挙数もかなり多く出ているのですけれども、電動キックボードだけかという、「実は自転車のルールを知らないから電動キックボードのルールもあまり分かってないのではないか」ということもあると私は考えていまして、電動キックボードで歩道を通っているもの、特例特定小型原付というのがあるのですけれども、歩道で出している速度を聞いてみると、それなりにといても全体では25%ぐらいがルールを分かっている。「6キロです」と答える人がいる

のですけれども、実は、電動アシスト自転車が歩道で出している速度は徐行です。特例特定小型原付も同じぐらいの速度ということを知っている人になると11%ぐらいになってしまうのです。

また、免許不要で利用できる電動キックボードの条件、LUUPみたいなものを借りてしまえば気にしなくていいと考えている人が多いのか、免許不要で利用できる条件をちゃんと知っている人も非常に少ないです。

利用していない方はここに載せてないのですけれども、利用していない方を含めると、そっちの正当率のほうが高かったりするのです。使っている方は結構知らないで使っている。知っていた上で危ないと思って使っていない方がいるみたいな形になっていまして、ですので、電動キックボードを乗って怖いとか、乗り方がひどいみたいなことを結構言われることが多いのですけれども、自転車も同じくらい無謀な乗り方をされているということを知りたくないといけません。

だから、「電動キックボードは怖い」と言っているだけではなくて、この機会に、自転車もきちんと取り締まっていくとか、乗りやすい環境をつくっていくことが必要なのではないかと。

メディアで電動キックボードのことを話そうとするときに、私は必ず「自転車も同じで」と話すのですけれども、「自転車の話はいからキックボードだけ話してください」と言われるのです。別物という考え方をしたいというのが、メディアを中心としてあるのですけれども、実は同じなのではないかなと。

それが今回タイトルで挙げている「中速モード」、いろいろな乗り物ができているからこそ自転車のことを考えてほしいと、そういった意図でタイトルをつけたのです。そういう意味で、自転車はルールを守りやすい環境をつくっていかないとなかなか変わらないのではないかなと思っています。

8ページ目からは非常に言いづらいけれども、歩道を通っている中で、電動アシスト自転車に乗っている方、これは高齢者のこともこの後説明しているので、今回は端折っているのですけれども、子ども乗せ自転車の方は、子どもを乗せているから歩道を通行しようという方が多いのですけれども、実は子どもを乗せている自転車は歩道を一番通行しづらいということがなかなか伝わらない。私としては、これが一番象徴的な直していかなければいけないところで、もっといい方向に持っていきたいと思っております。

9ページ目にあるように、これは2019年、ちょっと古いのですけれども、調

査をしてみると、お母さんは子どもを乗せているから歩道通行でいいと思っ
ている方が多いというのはルールの認知度が低い、特に安全利用五則というの
はかなり浸透しているのですけれども、細かいルールというのは知らない方が
結構多いのです。ただ、歩道では徐行と分かっているけど電動アシスト自転車だ
からどうしても速度が出るし、子どもを乗せているときに徐行すると倒れてし
まうので速度を出してしまう。

その能力的にというのですか、スペック的にも不可能なことがルールになっ
てしまっている。そうすると「車道が怖いから」「歩道のほうが安全だから」
という意見が必ず出て、最初にお話ししたように、道路がたくさんできている
のに使う人が少ないというのは、本当は杉並区で調査していただいて、ルール
の遵守率が上がったと先ほどお話を頂きましたけれども、結局、歩道を通っ
ているほうが安全だと思い込んでいる人がまだ多いから、それを伝えることがな
かなかできていないので、空間だけできても状況は変わっていないのではない
か。ですので、自転車活用推進計画でつくったときに、そっちのほうが安全だ
と伝えていただきたいと改めてこの講演会でもお話ししました。

10 ページ目からは、私がそれで根拠によく使っている資料なのですがけれど
も、事故原票に、どの方向からどうやってぶつかったか絵で描いてある部分
があるのです。それを頂く機会がありまして、結構古いデータなのですがけれど
も、2006年から2009年、研究自体も2012年にしているものでちょっと古いので
すけれども、自転車の事故を、10 ページに書いてあるように、自転車の過失か
どうかで分けて、あとは車との角度、見えやすいか見えづらいかという視点で、
スピードは事故原票には残らないので、それ以外で分類してみると、歩道通行
の事故というのは、自転車が見えないところから出てきている角度のものが多
い。車道通行での、自転車が車道を通っているときの事故もないわけではない
なのですが、これは自転車のほうが本来通ってはいけないような通り方を
しているケースになります。

さらに歩道通行での速度などが入ってくると、恐らく歩道通行のほうが、車
が見つけるときに遅かったというような事故形態が多いのではないかと
言えるわけですね。

こういうことを伝えていくと、車から見つけてもらえるように走るのが大事
だということが伝わる。車道を通っているほうが、むしろ見つけてもらいやす
いですし、歩道を通るなどと言っているわけではなくて、「歩道を通る場合には、

見つけてもらいにくいから、速度をすぐ止まれるようにしてね」とか、そういった啓発をしていくほうがいいのではないかと思います。

一方通行規制がかかっている道路というのは、左側通行をしていても一方通行方向と逆側から来ると、車の方からすると「こっちから来ると思わなかった」ということがあって、逆側から来る自転車の事故率が高いと調査してみると出ているので、ルールを守るというだけではなくて、どう走ったら車から見つけてもらえて、自分が安全なのかみたいな、そういった観点で教育していくと、もう少し受取り側が変わってくるのではないのかと思いました。

それと同じようなことなのですからけれども、結局、杉並区は割と珍しく、自転車は使いやすいということに関してかなり具体的に想定して計画を立てていただいているのですけれども、多くの自治体は「使いやすい」とか「健康にいい」「環境にいい」と言いながら、なかなか今の利用実態と合っていないケースが多いです。

何が違うかという「環境にいいから」とか、そういう理由で乗っている人はほとんどなくて、自分が便利だから乗るということなのですからけれども、便利に対しての施策がなかなかできていない。

今の計画の数値目標が結構難しい。自転車施策というのは費用便益ですか、費用に対してどれくらい効果があるというのがすごく見せづらいものなので、なかなか相入れないということで、例えば、道路延長もそうですし、シェアサイクルの回転数みたいなものをよく評価にするのですけれども、それが増えたからといって自転車が使いやすい環境ができているかという、そういうわけではないことも結構多いです。

なので、杉並区は特に先進事例としてこれからぜひ進めていただきたいなというのと、使いやすいというところをどう評価していくかということと、使いやすいを本当に現実的に施策にしていくところを私としてはすごく期待しています。ほとんどの自治体はそういうことができていないです。

15 ページ目からは、これは以前、アメリカは法律とか計画がホームページで開示されるので調べやすいということで、アメリカの各州が自転車に関してどういったやり方をしていて、その結果、どれくらい利用率とか事故率が変わっているかという調査をしたことがありまして、各州での計画と自転車の利用実態を比較したのですけれども、それは 17 ページに書いてあるこの図が結果ということになるのですが、これは何を示しているかという、道路空間と

か、そういったものに対して地域に合った規格をつくっている州と、看板とかディテールのもので独自のものをつくっている州と、一応計画はあるけれども計画があるだけで国と同じような規格でつくっている、自転車の政策をやっている州と、自転車について計画も何も持ってない州と4つに分けているのですが、統計的に処理してみると、道路幅員のデザインとか地域独自のものをつくっていると事故率も減っているし、利用率も上がっているという結果が出ていました。看板とかを作るとか、計画があるだけでも少しは効果があるのです。

です。自転車の計画を持って何かしようとするということ自体が、まず計画がある、将来的にこういうふうにしたいというものを持っているということが、事故を減らしたり、利用率を上げたりするという効果があるのですけれども、地域に根差した計画をつくって、それを実行していると、自転車が環境にいいから乗りましょうというだけではなくて、使いやすい環境を提供するということが非常に重要になります。

ちょっと延びてしまっていますので、最後に自転車の駐輪場の話です。駐輪場の話が多いということで、そこだけピックアップしてきました。

海外の事例は、いいものだとよく紹介されるのですが、実際には大きい駐輪場を造っていますみたいな写真があって、これは18ページとか19ページ、結構有名なところで、自転車のリペア、修理とかの施設もついていたりする非常に立派な駐輪場が駅前にありますみたいな紹介がよくされるのですが、20ページ目は、この駐輪場の道路を挟んだ向かい側にある道路なのです。結局、止められない人がいっぱいいる。この駐輪場に入れないで、その辺に止めている人がいっぱいいるのです。

21ページ目も駅の駐輪場ですが、止めやすいところに止める人がいっぱいいて、きれいな駐輪場をつくれたからみんなそこに止めてくれるかという、全然そんなことはないです。

では、海外ではどうやって駐輪場と駐輪場でないところの運営を変えているかということ、特に放置駐輪という概念がないので撤去されるということがないのですが、まず自分の自転車が大事な人はちゃんと駐輪場に入れる。盗難されてもしようがないというリスクの上で道路に止めているという差と、あと、ここには絶対止めてほしくないというところには、かなりたくさんマークがついているのです。例えば、救急車とかそういう緊急車両が止まるところと

か、そういったところに関しては車もそうなのですけれども、ここは絶対止めないでほしいという。ほかはしようがないみたいな感じのメリハリをつけて割と分けています。

日本でいうと、放置禁止エリアというふうに一帯で決めていますけれども、そうではなくて、例えば、先ほど障害のある方も通行がしづらいみたいなお話があったのですけれども、そうやってバリアフリーを重視しているところは止めないでとか、そういう形で分けていくという。

日本の法律ではなかなか難しいのですけれども、そうやってメリハリをつけていくことで取り締まりを厳しくすることをしていければ、もう少し歩行者の方が通りやすいところと、止めやすいところができるのではないのかなと。そのほうが現実的に自転車のことが解決していけるのではないのかなと感じているというお話をしました。

22 ページ目からそのお話なのですけれども、自転車のことをやりすぎると自転車について詳しくなってきましたし、自転車がどんなにいい効果があるかと分かってくるのですけれども、ふだん乗っている方に関しては分からないことが多い。車道通行したほうが本当は安全だけれども、それは分からないということになってくる。

あと、区とか基礎自治体で区民の方とか安全協会、警察さんとか、そうやって接するところからの情報発信が非常に大事になるのかなと思っています。

23 ページ目が結構難しいところで、今までの自転車利用を変えて、本当に正しいというか、安全な自転車利用にしていくには、何かしら意識を変えていかないといけないところがあるのですけれども、今までは、上の段に「クルマをいじめる」と書いてありますけれども、車道を自転車の空間にすると言いながら、なかなかそういった空間ができていなかった。そうしてしまうと、どうしても狭い車道を走ってくださいということになるので、自転車が減るという下の段に行ってしまうわけです。

なので、思い切ってクルマをいじめられる空間をつくって、自転車が通りやすいですよというところを見せるか、あるいは、下のほうみたいに、一時期、狭い車道は走れないという自転車の方は自転車に乗らないでほかの交通手段に乗ってくださいねとかのどちらかにどうしてもなってしまうのかなと思うのですけれども、そこはぜひ安全のために、例えば「国道みたいな大きい道路ではなくて、もう少し交通量の少ないところを通ってね。歩道でもいいよ」と

言うのではなくて、「車道をあくまでも走ってほしい」というメッセージを伝えてほしいと思っています。

26 ページ目がそうですね。先ほどお話しした、バツがついた、禁止がついているところです。歩道にいっぱい止めてあるのですけれども、この禁止マークがついているところだけは、本当に誰も止めない。こういうふうなメリハリがある駐輪ができてくると、本当に使いやすい環境ができるのではないかと考えていますというお話をさせていただきました。それが 25 ページ目からのまとめになっているところです。

ちょっとお時間を過ぎてしまいました。以上です。ありがとうございます。

尾田課長

鈴木先生、貴重なご講演いただきございました。

今、鈴木先生から頂いたお話で、区としても 22 ページにあるように、実際、専門家と一般ユーザーの橋渡しの存在なのが基礎自治体で区というように認識しておりますし、車道だからこそ安全というところも伝えていきたいと思っています。

続きまして事務局から引き続きで恐縮ですが、次第の「その他」の部分の「今後の本協議会のあり方について」少しお話しさせてください。これについては今回で 54 回というところになるのですけれども、放置対策、駐車対策ということだけでなく、活用という視点をしっかり入れていきたい。便利だから使うというのはもちろんあるのですけれども、しっかり車両として意識していただく必要性もありますし、その辺のメリハリなどを踏まえ、区民の意識変容を促すに当たりその必要性をしっかりと議論していきたいと思っていますところで、実際、区としましても、長く続いた協議会について、例えば、他自治体のヒアリングとか、調査研究を今年度進めていきたいと思っています。次の協議会とかを含め、皆さんにもご意見を伺っていきたいと思っています。繰り返しになるのですけれども、放置対策のみならず、自転車について、より広範囲に議論していける場づくりに取り組んでいきたいと思っていますところで、事務局からは以上になります。

中辻部長

すみません。ちょっと最後のところを補足させてください。

当協議会は区長の附属機関ということなのですが、自転車法に基づいて自転車等の駐車対策に関する重要事項を議論する場ということで法的に位置づけられている場で、条例で設置しております。先ほど課長からありましたように、駐車対策のみならず、自転車が走りやすいまちにいくために皆様そ

それぞれの立場からご参加いただいておりますけれども、ご意見を頂きたいという事です。

駐車対策の議論の場というよりは、自転車の総合的な議論ができる場、この協議会をそういう場にしていきたいと区としては考えておりますので、ほかの自治体がどういう取組をしているのか、そうしたところも調べてまいりますので、ぜひ皆様には駐車対策のみならず自転車利用を総合的に様々な立場からご意見を頂きたい、そのように考えているところでございます。

尾田課長

加えて、事務局から今後のスケジュールをお示しいたしたいと思います。

例年、大体この夏前の時期と冬ぐらいに、年間計2回実施しているところでございまして、具体的な日程はまだなのですけれども、年明けの1月ぐらいに次期協議会の開催を予定してございますので、時期、日程が定まりましたら皆様に開催通知を改めてお送りしますので、ご出席賜ればと存じます。

事務局からは以上になります。

遠藤会長

どうもありがとうございます。

何か今の件についてございますでしょうか。よろしいでしょうか。

山崎委員。

山崎委員

幅広く協議していただくのは大変ありがたいです。今、私たち高齢者は、歩道で自転車にぶつけられて、けがをするのが非常に多くて、自転車の場合、ナンバープレートもないし、逃げられて終わりの方がほとんどなのです。なので、こういうことも、これはおまわりさんになるのかも分かりませんが、協議いただいたらと思います。

遠藤会長

ありがとうございます。

そのほか、よろしかったでしょうか。

それでは、そのほかも含めて、一通り本日の報告事項がございましたので、特になければ以上で閉会いたしたいと思います。どうもありがとうございました。

— 了 — (11時20分)