

第30回練馬区自転車駐車対策協議会 会議録

- 1 日 時 平成28年11月15日（火） 午前10時00分から11時30分まで
- 2 場 所 練馬区役所 本庁舎5階 庁議室
- 3 出席委員
（公募区民）
岩橋 栄子、小林 光、高橋 司郎、中川 理絵、宮本 悦男、若林 信弘
（区議会議員）
上野 ひろみ、西野 こういち、島田 拓
（学識経験者）
屋井 鉄雄（会長）、高田 和幸（副会長）
（鉄道事業者）
長田 裕太郎（代理出席）、木津 和久（代理出席）
（関係行政機関）
三條 憲一、根津 忠士
伊藤 智康（代理出席）、奥田 富也（代理出席）、有本 毅（代理出席）
- 4 区（事務局）職員出席者
副区長、土木部長、交通安全課長 ほか
- 5 傍聴者
なし
- 6 次第
（1）開会
（2）委員の委嘱

(3) 区長挨拶

(4) 会長および副会長の選出

(5) 報告事項

「自転車利用総合計画の中間評価への提言」への対応について

国の自転車利用環境の整備について

シェアサイクルの社会実験に向けた検討について

(6) その他

(7) 閉会

7 配付資料

資料1：委員・選出団体一覧

資料2：自転車駐車対策協議会の概要

資料3：平成28年度版 練馬区自転車事業の概要

資料4-1：練馬区自転車利用総合計画 中間評価への提言

資料4-2：「練馬区自転車利用総合計画中間評価への提言」への対応について

資料5：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの一部改定について

資料6：練馬区シェアサイクル計画検討報告書 ～社会実験に向けて～（概要版）

参考資料1：練馬区自転車の適正利用に関する条例・同施行規則（抜粋）

参考資料2：練馬区自転車走行環境整備指針（抜粋）

8 事務局 練馬区土木部交通安全課

電話 03-5984-1993（直通）

9 会議の概要と発言要旨

（交通安全課長）

本日は大変お忙しい中、ご出席いただきまして、ありがとうございます。

私は交通安全課長の原田でございます。よろしく願いいたします。

只今より、第30回練馬区自転車駐車対策協議会を開会いたします。

本日の協議会でございますが、委員の委嘱前のため、区長の名前で召集していただきます。会長・副会長選任まで、事務局で進行を務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

なお、この協議会は、原則公開となり、傍聴が可能です。また、会議録は区のホームページに後日掲載いたします。会議録作成のため、録音をさせていただきますので、予めご了承をお願いいたします。

それでは、はじめに本日の配布資料を確認させていただきます。

－ 資料確認 －

それでは、お手元の次第に従い進めさせていただきます。

まず、次第の2「委員の委嘱」です。本来であれば、前川区長より委嘱状をお渡しするところですが、公務が重なっていることから、本日、区長に代わりまして黒田副区長より委嘱状をお渡しいたします。事務局から順次、お名前を読み上げますので、自席で委嘱状をお受け取りください。

－ 委任状交付 －

続きまして、事務局を紹介いたします。

－ 事務局紹介 －

続きまして、次第の3「区長挨拶」です。区長に代わりまして、黒田副区長よりご挨拶を申し上げます。

(副区長)

おはようございます。ご紹介いただきました、練馬区副区長の黒田でございます。

第30回の練馬区自転車駐車対策協議会にご出席いただきまして誠にありがとうございます。また、委員にご就任いただきまして誠にありがとうございました。重ねて御礼申し上げます。

既にご案内と思いますが、自転車は非常に手軽で便利で利用しやすい乗り物です。また一方で、最近安く手に入るようになりました。そういったことを含めまして、社会問題を非常に起こしている状況でございます。駅前の駐車対策につきましては、ピーク時の17分の1ということで、ほとんど見られなくなったわけでございますけども、まだまだ、買い物自転車対策など、課題は多ございます。一方で、交通事故は非常に減少して

ございますが、ここ数年、自転車の事故は割合として増えている状況でございます。また、犯罪認知件数も減少してございますけれども、自転車盗は非常に高い数値でございます。そういう意味で社会問題としては、依然として残っているというふうに私どもは思っております。

特に近年、自転車利用ということが非常に言われておりますけれども、練馬区では、ハードの施設というか、道路環境の整備が非常に遅れておりまして、都市計画道路の整備率は23区の平均を下回っておりまして、特に西部地域はその半分以下という状況でございます。そういった意味で自転車の走行環境のハードについては、これから整備しながら、道路の中に自転車空間を作っていくかが、課題であります。一方でこのような形で社会問題化しているものはソフトの対策を充実していかなければいけないと私どもは思っております。

そういった意味でいかに一つの道路に車と人と自転車がシェアしあうことができるかということが課題となってきていると思います。

ぜひ、当協議会の皆様に忌憚のないご意見、活発なご意見をいただきまして、練馬区の自転車対策がより一層進むことを期待しておりますので、委員の皆様のお力添えを賜わりたく存じます。どうぞ、よろしく願いいたします。

－ 副区長退席 －

(交通安全課長)

それでは、次第の4「会長および副会長の選出」です。本協議会の会長および副会長は、練馬区自転車の適正利用に関する条例および施行規則により、委員の互選により定めることとなっております。

(委員)

事務局案があれば、それを示していただき、そのうえで、ご出席の委員の皆様のご賛同が得られるならば、事務局案に賛同したいと思います。

(交通安全課長)

今、委員より、事務局案の提示について、ご発言がありました。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

それでは、事務局案として、屋井委員の会長と高田委員の副会長を提案いたします。

いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

ご異議がないようですので、会長には屋井委員、副会長には高田委員と決定させていただきます。

それでは、屋井委員には会長席に、高田委員には副会長席にご移動願います。

－ 会長席、副会長席へ移る －

それでは、屋井会長のご挨拶をお願いいたします。

(会長)

ご指名いただきました、東京工業大学の屋井でございます。

また、引き続き2年間、高田先生と一緒に進行あるいは司会を務めてまいりたいと思います。せっかくの機会ですので若干、ご挨拶代わりに申し上げたいと思います。先程、副区長がおっしゃった「ハードだけでなくソフトで」という、このあたり非常に重要だとか間違いありませんので、この会議体の中でも、そういった事柄、新しく道路を作ったり、拡幅するというのは自転車のためには非常に難しいことですから、なかなかできないことですが、今ある道路の空間の中に、例えば自転車のマークをペイントしてみたり、あるいはナビレーン・ナビラインといいますけどもピクトを引いてみたり、こういった類のことはソフトの範疇に入るようなことでございます。この対策の方法が新たに加わってきたので、いわゆる自転車の走行空間を「家を出てから目的地に着くまで」の間で、できるだけあるルートを通れば、安全を確保できるという、そういう形を行政側が責任をもって作っていくとか、提案していく。これをネットワーク計画といいますが、そういうことが現実的にできるようになりました。それが、ここ10年ぐらいの中での変化だと思えます。実際に都内でも、区市で検討が進んでいますけども、各自治体の状況がいろいろ違います。練馬区においては、確かに狭い道が多く、そこに歩行者と自転車が混在している状況が非常に多くあります。これからの高齢社会あるいはバリアフリーを推進している中で歩行者が安全に通行できる環境を作るために自転車に守ってもらふべきこと、そのことをきっちりと伝えていくソフトを多方面から検討を要すると思っています。そんなことが、当協議会でまさに議論していただきたいというのが、区側の意向だと思えます。そういう意味もありますので、最後、冗談で終わって

しまいますが、「練馬区自転車駐車対策協議会」という名称をそろそろ変えていただいた方が良さそうだなと思います。これは、法律に基づく名前となっておりますけども、これにこだわる必要はない。「駐車」という問題だけではないと思います。練馬区は駐車対策の長い歴史を持っておりまして、「利用」という観点から同時に検討されてきておりましたので、一番、リードしている自治体だと思いますが、今もっと求められるのは総合的に対応あるいは対策という言葉よりは、もし可能であれば一歩進んで政策というか前向きに自転車を捉えていく、「迷惑ということだけではない」という観点から検討していく。そんなところも大いに議論していただければ、将来に向けては意義があると思います。

長くなりましたが、これから2年間、よろしくお願いいたします。

(交通安全課長)

引き続きまして、高田副会長よりご挨拶をいただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

(副会長)

東京電機大学の高田と申します。この協議会の副会長を何年前から担当したのかなということを考えてみました。この計画の策定時から携わりましたので、8年目になるのかなと思います。この計画を立てるときに、いろいろ試行錯誤しながら揉んでいったわけですが、その時と状況が大分変わってきていますので、区の方としても、いろいろ新しい対策等々を考えられているようですので、ぜひ、その提案というか考えられていることの実現に向けて協力したいと思っています。よろしくお願いいたします。

(交通安全課長)

それでは、次第の5「報告事項」より屋井会長に司会進行お任せしたいと思います。よろしくお願いいたします。

(会長)

それでは、お手元の次第に従いまして進めてまいります。

(委員)

ちょっとその前に。会長の挨拶の中で、この会の名称に関して触れられた。実はこの会が始まる前に、ここでもこの問題を話していたところです。

この会の名称は練馬区が違法駐輪のワーストの汚名を着せられたころにつくられた。条例の本文は「練馬区自転車の適正利用に関する条例」でございます。条例の37条で練馬区自転車駐車対策協議会が位置付けられている。条例を策定した当初はワーストですから、その時は「駐車対策」でよかったのですが、その後、練馬区の努力または東京都の協力もあって、いろんな意味で大きく改善され、今やワーストではなくなった。また一方で高齢者を中心とした自転車事故が猛烈な勢いで伸びている。そうすると、この条例は自転車の適正利用に関するもので、所管は交通安全課です。そういうことで、条例の改正が必要ですが、本日は区議会議員もご出席でございます。そこで、この問題を単に会長の挨拶ということではなしに、ぜひ、この会で前向きに検討できるように、敢えて会長の発言を重く受け止めて、報告事項の前にご提案させていただきました。

(会長)

私の一言、冗談をきっちり受け止めていただきました。私もかねがね、そうは思っているところではございましたが、先程、委員がおっしゃったように、今までの練馬区の長い歴史の中での経緯あるいは条例の中で、そういう議論もあり、今の名称について、大いに変えられるそういう可能性を感じました。

でも、条例を変えないと名前は変えられないのですか。

(交通安全課長)

条例の中で規定されている名称になりますので、条例改正が伴うこととなります。

(会長)

この会議体を含む会議体という訳にはいかないのですか。この対策協議会を含むような協議会として、自転車総合利用協議会というのを作ることはできないのですか。

これも条例が必要ですか。

(交通安全課長)

今後、条例の内容と実際に行っている内容をすり合わせ等々を考えたうえで、名称の変更と実際に取り組む内容を含めて検討します。また、協議会として、そういったご提案をいただければ、そういった方向で改正していくことも可能だと思っております。

(会長)

わかりました。区議会議員の方もいろいろご意見があるかと思いますが、今いきなり

だと議事進行ができなくなりますので、ぜひ、受け止めていただいて、今後、議会の中でもご検討いただければ、大変ありがたいと思います。何より、名称と議論というか審議する内容あるいは検討内容が違っていけば、名刺を内容に合わせていくのが、自然体でもあります。逆に言うと内容を広げていく、既に広がっているところもありますけども、それにふさわしい中味を実際に行き、実現していかないといけません。そのあたりを含めて一緒に同時に検討していただければ大変ありがたいと思います。

それでは、報告事項に入らせていただきます。説明願います。

(交通安全課長)

－ 報告事項 1 の説明 (資料4-1・資料4-2) －

(会長)

今年度からの委員の方にとっては初めてのことになりますが、昨年度に作った中間評価への提言に対しての取組についてご説明いただきました。

いかがでしょうか。ご意見、ご質問をいただきたいと思います。

(委員)

資料4-23 撤去場所の見直しと午後3時撤去の実施とありますけども、買物自転車で午後3時の撤去というのは、どういう時間帯で決めたのか、お聞かせください。

(交通安全課長)

今現在、主に行っているのが通勤・通学を対象として午前中の撤去でございましたが、午後の時間帯の放置自転車の課題が徐々に顕在化してきました。そこで、最初に止り始める時間帯の3時位を基準にして撤去して、そこから広げていきたいと考えております。

(委員)

私の最寄駅を見ても買物自転車というと、もう少し後の時間、4時、5時というところが多いので、3時の撤去というところでお伺いしましたので、今後、これが広がっていくという認識でよろしいでしょうか。

(交通安全課長)

まずは、3時から始めて、必要に応じて時間等の検討をしていきたいと思っております。

(委員)

関連した質問でございます。具体的に撤去した自転車は誰がどこに運ぶのか。また、大泉学園駅が、今後加えられていくのか、そのあたりも教えてください。

(交通安全課長)

自転車の撤去につきましては、外郭団体の練馬区環境まちづくり公社に業務委託しており、放置禁止区域に放置されている自転車を即日撤去して、それを集積所という自転車を保管して預かって、返還する場所に移動します。大泉学園駅ですと、富士見台集積所に運びまして、所有者を特定して、その方に通知を送り、取りに来ていただき、その際に撤去手数料を払っていただく流れになっております。

(委員)

午後の撤去については、いろいろな問題があると思います。商店会は駐輪場を整備しようにも土地がなく従来のような駐輪場を作れないという問題があります。それから、取り締まりを厳しくし過ぎると、売り上げが大きく減ってしまう。そうでなくても、消費が伸びないで、悩んでいる商店会のことを考えると、ここに一つ問題があります。それらを無視して、2時ないし3時を中心に撤去しても、実は本当に不法駐輪が増えるのは、もっと遅い4時半以降6時位までです。ここが商店会における不法駐輪のピークです。

ところが、練馬区は撤去業務を練馬区環境まちづくり公社に委託していますが、公社の勤務体制が5時だか5時半ということで、5時ごろに撤去しようとするすると残業体制に入ってしまう。勤務体制の変更も伴わなければいけない。二交代制にするとか。公社単独ではなかなかできる問題ではないので、やはり区が公社を指導する形でないと、そういった問題も解消できないし、それから、一方で商店会の売り上げを減らさないためには事前の警告、啓発活動に相当力を入れていかないとなかなかうまくいかない。その辺が非常に難しい現実だと思えます。

(交通安全課長)

まさしく、買物対策につきましては、地域の商店会との関係が非常に多いと考えております。そういった意味で、地域による主体的な取組をどうやって構築していくかというところを含めて、地域と連携、協働しながら進めていきたい。こういった取組を今後も引き続きやっていく中で撤去する時間や場所なども地域とともに、詰めながら行うこ

とでより効果的な、また、実際に止める場所についても今、時間単位料金施設に買物利用ができるような無料時間を導入するような工夫もしながら、いかに買物による放置自転車を減らしていくかを引き続き検討していきたいと思っております。

(委員)

ぜひ、その際に商店会のいろいろな事情を考えて、今までの一定規模の駐輪場ということではなく、小規模の駐輪場を検討していただければと思います。

(交通安全課長)

いろいろな部分、検討していきたいと思えます。

(会長)

すでにとられている対策は今年からはじまったという理解でよろしいですか。

(交通安全課長)

平成26年度からはじめているものもありますが、それを更に強化していきたいと考えておりますので、このような記載になってございます。

(会長)

わかりました。まさに、今、委員の方々からご意見がありましたけども、そのあたりを十分に踏まえて、柔軟な対応が必要です。撤去することは、もちろん必要ですけども、いわゆる短時間駐車に関しては、それを止められるような場所をどこかに作らなければいけない面もありますので、その中で皆さんがルールを守れば、一定程度の秩序が保てる。通勤みたいな長時間止まっているのを撤去するというのも大切だが買物自転車をすべて撤去していくのは大変だろうから、アメとムチではないですけども、メリハリのある対応を考えていかなければならないと思えます。

(委員)

自転車駐車場の付置義務の条例改正の目途というか来年度の具体性についてお聞かせください。

また、駅周辺に小規模な保育園ができるだとか、子乗せ自転車等による駐輪スペースの問題など、乗用環境が変化してきていますが、そういったことに配慮が必要ではないでしょうか。

(交通安全課長)

条例の改正につきましては、具体的にいつとは明言できませんが、来年度内の改正を目指しているところでございます。それと、いわゆる大型自転車と言い方をしておりますが、今、既存の自転車駐車場の中でもそういった自転車が増えております。場所によっては2割近く増えておりますので、それぞれの自転車駐車場の中でそういった大型自転車が駐輪できる場所を工夫して作るような対応を進めているところでございます。

(委員)

従前、付置義務でなかったところに付置義務をつけていくという内容でしょうか。

(交通安全課長)

基本的に今、付置義務対象となっていないくて、放置自転車を誘発しているような学習塾やスポーツジムなどを新たに対象としたいと考えております。また、今現在対象となっている施設につきましても、基準面積を引き下げて、より多く設置できるような改正を考えております。

(委員)

それは、ハードルは高くないですか。スムーズにいやすいものですか。

(交通安全課長)

他区の事例や区の実際の放置の状況等を見合わせながら、規模に対して台数の設定を考えていかなければなりません、ハードルが高いとは考えておりません。

(委員)

場合によっては、同じ敷地内に限らず、少し離れた場所でも認めることも、ひとつの対策ではないかと思えます。

(委員)

これらの買物利用による放置自転車への対策は放置された後の対策です。放置する、しないというのはルールや利用者のモラルですとかマナーの問題がほとんどだと思います。前期で、自転車利用のルール・マナーの更なる啓発について、いろいろな意見が出たと思いますが、ここで記載されているのが、少し少ないような気がするのですが、それはどうしてなのでしょう。このようにまとめたという意味でしょうか。

(交通安全課長)

今回、整理する中で細かく記載はされていないのですが、当然、認識してございます。

先ほども言いましたように、地域による自主的な対策ということで、地域とともに当面、利用者の方にもマナーを守ってもらうことを含めて、また、自転車利用のルール・マナーというところでも、いわゆる駐車の話の中で整理していきたいと、啓発していきたいと考えております。

(委員)

重ねてですが、やった後の対策も大事ですが、やらないようにする意識の向上ですとかがすごく大切だと思いますので、そこでそういう意見の提言もできればと考えております。

(委員)

経済的効果を考慮した対応という意見が出ましたが、武蔵野市は2時間無料で買物客が増えています。練馬区も一定時間、無料でできるような機械装置にすれば、もっと経済的効果が出るのではと思いますが、そのあたりはいかがでしょうか。

(交通安全課長)

駅周辺の買物利用者の需要等を見極めながら、既存の自転車駐車場につきまして、もともと1回100円で利用してきましたが、順次、場所によって、時間利用と短時間無料をセットで整備しております。今後も必要に応じて、短時間無料等々の導入を図り、より効果的な駐輪ができるように考えているところでございます。

(会長)

資料3の7ページに駅別の放置台数の推移が乗っていますが、午前中の調査だから買物時間帯の実態はどれくらいですか。収容できるスペースが充足していないといけない。

(交通安全課長)

買物時間帯になると駅によって違いますが2倍から多いところで4倍になります。

また、収容スペースとしても若干、不足してございますので、自転車駐車場の工夫によって吸収できるのかどうか。また、足りなければ新たな駐車場の整備をいかにしていくかを今後考えていきたいと思っております。

(会長)

ぜひ、お願いします。練馬区は自転車の駐輪・駐輪問題では先進的な行政体であったわけだから、今もそうでしょうけども。今はいろんな自治体が似たような状況にある中で、

近隣でも条例を改正して、駐車場の料金に価格差をつけたり、弾力的にしたりと経済的なインセンティブをつけるような工夫をしています。練馬区はそういうことを学ぶ立場ではなく教える立場だったのに、今の発言を聞いていると「大丈夫かな」と感じるところがあるので、ぜひ先進的な取組をまた行っていただきたいと思います。

(委員)

大泉学園駅のビルの地下に立派な短時間無料の自転車駐車ができましたが、高齢者や子供が地上階への上がり方がわからず迷っているのを見かけたことがあります。もう少し高齢者や子供にやさしい、平らな所に置けるような自転車駐車を小規模でもいいので、商店会だけじゃなくても、区でも声をかけて作っていただけたらと思うのですが、いかがでしょうか。

(交通安全課長)

今、ご提案ありましたように、自転車対策、特に買物はいろいろなパターンが考えられますので、いろいろ工夫して様々な方策を考えていきたいと思います。

(会長)

自転車走行環境の整備に対する対応については、「働きかけていきます」と他人事のような記載となっておりますが、実際に区民の方が利用している道路の7割～8割は区道だと思います。さらに、歩道がない道路もたくさんあって、そこに車道外側線が引いてあるところは、その民地側は歩行者のスペースである。自転車は当該交通の方向では入っていいことになっているけども、実際は歩行者が安全に歩けなければならない。そういう意味では、歩道はないけど、自転車がどこを走るかということをきちんと分ける必要がある場所が結構多く、区民の方はそういう場所を多く使っていますので、区は一定程度整理あるいは説明をして、整備をする責任もあると思います。

中間評価への提言に対して対応すると書いてありますが、この対応というのは今年度の対応ですか。年次が記載されていないのでよくわからない。また、今やっていること以外はやらないとしか理解できないのですが。

(交通安全課長)

基本的に、今年度すでにはじめているということで記載させていただいております。

(会長)

今年度の今に至る対応ということで理解すればよろしいですね。

(交通安全課長)

今現在、取組を図っているということでございます。

(委員)

自転車の事故が発生した場所や発生しそうな場所の環境改善はどここの部署で行っているのですか。

(交通安全課長)

交通安全課が所管しております。実際に事故が発生した場合には、その都度都度で警察と協議したり、その場でできる対応の検討を行っているところでございます。

(委員)

実際に自転車に関する事故が発生した後に環境改善を図った事例はありますか。

(交通安全課長)

具体的に、道路そのものを改造するような例は少ないのですが、自転車利用者に対しては、注意喚起をする看板の設置ですとか、場所によっては、自転車ストップマークを路面に表示することで、自転車利用者への啓発を行っております。また自動車に対しては飛び出し注意等の注意喚起の啓発を行っております。

(委員)

事故が多発するような場所があれば、これとは別に調査等を進められたらよいと思います。

(会長)

よろしいでしょうか。またあとでご意見があればお伺いします。それでは、報告事項の2番目、国の自転車利用環境の整備についての説明をお願いします。

(交通安全課長)

それでは、国の自転車利用環境の整備の動向としまして、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの一部改定について、資料5の1枚目を簡単にご説明させていただきます。

また、このガイドラインの一部改定にあたりましては、当協議会の屋井会長が国土交通省と警察庁により設置されました「安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する

検討委員会」の委員長として、大変ご尽力いただいたところでございますので、具体的な内容を屋井会長にお願いできればと思います。

(会長)

わかりました。

(交通安全課長)

－ 報告事項 2 の概要説明 (資料 5) －

それでは、改定内容につきまして、屋井会長からご説明願えればと思います。

(会長)

－ 報告事項 2 の詳細説明 (資料 5) －

説明は以上になりますが、ご質問、ご意見ありますでしょうか。

(委員)

ロードレーサーで光が丘の自転車レーンを走ってみました。青地に白文字の塗装のポリウムがかなりあって、路面がごつごつして走りにくかった。

費用をかけて青く塗装するのもいいのですが、矢羽根の方が走りやすいと感じました。

(会長)

おっしゃることはよくわかります。よくそういった話を聞きます。この塗装そのものがガダガタの原因となってしまうのですが、このあたりの課題が解決されれば、確かに走りやすくなるのですが、十分に満足いただける状況にないのが実態です。

今回のガイドラインの改定でも、地域のそれぞれの事情や走りやすさに合わせて、作ってくださいとしています。将来的には、自転車レーンが認識されて、機能が十分に発揮できるならば、最低限の表示になるかもしれないが、今はまだ、自転車レーンが自転車利用者や自動車運転手に認識されている状況にないので、はっきりとわかる表示にしなければいけないということだと思います。

(委員)

自転車利用者側からいうと、一番の問題は車が平気でレーン上に駐停車したり、走行することです。国の検討委員会でも、自転車レーンが認識されるまでの一定期間、厳しく取り締まりができるような道路交通法の改正やガイドラインの改正をご検討いただけたらと思います。

(会長)

そこが最大の課題でもあります。今回のガイドラインの改定でも、その議論に多くの時間を費やし、結果的に自転車レーン、自転車専用通行帯を暫定形態としました。

自転車レーン等にしたときには、自転車歩行者道を外すので自転車は車道しか走れなくなる。駐車対策を疎かにすると自転車が安全な走行ができなくなるので、ネットワークに位置づけ、一日中駐停車禁止にするのは厳しいかもしれないけど、時間帯を決めて自転車の利用が多い時間は絶対に駐停車できないようにしなければいけないのですが、まだまだハードルが高い。委員がおっしゃったようなところは、まだまだ課題として残っている。だから、ひとつの可能性として、警察だけが対策に取り組まなければいけないとなると厳しいが、地域の皆さんと検討して、合意形成して、こんなふうに作り出したとか、こんな成果が出ましたというエグザンプルやベストプラクティスが出て、それがほかの地域に活用されるようになることを期待したい。

それでは、報告事項の3番目、シェアサイクルの社会実験に向けた検討についての説明をお願いします。

(交通安全課長)

－ 報告事項3の説明(資料6) －

(会長)

来年度に向けて、これから取り組まれるということになります。何かご質問ありませんでしょうか。

(委員)

オランダに行ったときに、街中に数台ずつシェアサイクルが置いてあり、なかなか使い勝手がよさそうだなと思いました。それと、自転車を鉄道に載せて移動することもできました。そういうような形態も合わせて検討していただき、先進的な練馬区でモデルとしてやっていただければうれしいと思っております。

(会長)

シェアサイクルは都心部で増えてきましたが、それを練馬区でも検討されるということだと、この協議会での関心事はポートの設置場所やポート数などの実験規模になります。利用者の利便性を考えるとある程度の数が必要になると思いますが、実験段階にな

った途端、ポートの設置場所の確保が課題になったりします。そのあたりの方策はありますか。

(交通安全課長)

基本的には、主に公共施設用地への設置を考えております。また、集客施設用地などの民有地の確保についても併せて検討したいと考えております。

(委員)

先行実施している都心4区のシェアサイクルの問題点を把握していますか。

また、利用率があまりにも低いなど何らかの事情により社会実験期間途中で実験を中止することがありますか。

(交通安全課長)

都心4区では各区間で相互乗り入れしていますが、その際の生じた利用の偏りの処理や各区の費用負担の案文や各区の利用実態が異なることによる採算性の伸びの違いなどの課題があると聞いております。

また、本当に利用されなかった時の事業の中止については、事業の採算性やシェアサイクルの公共交通サービスとしての必要性などを含めて最終的に判断が必要になると考えております。

(委員)

この事業は、PRの如何だと思います。

練馬区ほど、公共交通機関が立ち遅れている自治体はない。また、練馬区には数知れない歴史的文化遺産があり観光資源も豊富ですし、それから今、ますます力を入れていこうという都市農業などの切り口を考えたと、PR如何によって大成功する。都心4区をまねるのではなく、練馬区独自のやり方、それぞれの観光シーズンに合わせる、都市農業の収穫時期に合わせるなどの工夫やモデルコースを作るとか、いろいろな工夫によって、これは間違いなく大成功するので、ぜひ頑張ってくださいと思います。

(会長)

都心4区のシェアサイクルは、意外に通勤の方が利用します。都心居住が増えておりますから、駅まで少し距離があったり、会社に行く時のルートを変えてみたりするのに利用している。それでも、回転率は大体2回ぐらいだったと思います。1日に2しか使

われないのが都心の状況です。委員の話にもありましたが、練馬区なりの活用を考えるのは、別の次元で必要だと思います。

それでは、本日の報告事項は終わり、その他になります。

(交通安全課長)

次回の予定でございますが、現時点ではまだ、開催日程等は決まっておりませんが、今年度内に開催したいと考えております。会長、副会長とご相談の上、日時が決まり次第ご案内をお送りしますので、よろしくお願いたします。

(会長)

そういうことですので、次回もぜひ、忌憚のないご意見をいただきたいと思ひます。これで第30回自転車駐車対策協議会を閉会します。ありがとうございました。