

第 32 回練馬区自転車駐車対策協議会 会議録

1 日時

平成 31 年 3 月 22 日（金） 午前 10 時 30 分から正午まで

2 場所

練馬区役所 西庁舎 9 階 9-1 会議室

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）

小川 けいこ、西野 こういち、高口 ようこ

（学識経験者）

東京電機大学工学部教授 高田 和幸（会長）

日本大学工学部交通システム工学科助教 稲垣 具志（副会長）

（鉄道事業者）

西武鉄道(株)鉄道本部計画管理部鉄道計画課長 長田 裕太郎

東武鉄道(株)鉄道事業本部営業部東上営業支社長 小川 聡史（代理出席）

東京地下鉄(株)鉄道本部鉄道統括部涉外工事調整担当課長 木津 和久（代理出席）

（関係行政機関）

国土交通省関東地方整備局東京国道事務所交通対策課長 五味 康真

東京都建設局第四建設事務所管理課長 村上 修史

警視庁練馬警察署長 古郷 氏郎（代理出席）

警視庁光が丘警察署長 神谷 一成（代理出席）

警視庁石神井警察署長 鈴木 秀樹（代理出席）

4 区（事務局）職員出席者

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) 会長および副会長の選出
- (4) 報告事項
 - ・練馬区自転車利用総合計画の改定について
 - ・シェアサイクル事業の社会実験の実施について
- (5) その他
- (6) 閉会

7 配付資料

資料1 練馬区自転車利用総合計画の改定について

資料2 シェアサイクル事業の社会実験の実施について

参考資料 練馬区自転車事業の概要 平成30年度

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、第32回練馬区自転車駐車対策協議会にご出席いただきまして、真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、ありがとうございます。

本日の協議会でございますけれども、任期満了に伴いまして委員の改選がございますため、現在は会長席が空席となっております。そのことから、本日の協議会は区長の名前で招集してございます。会長選任まで、暫時、事務局の方で進行を務めさせていただきますので、どうぞよろしくお願いたします。

それでは、協議会の開催に当たりまして、黒田副区長よりあいさつを申し上げます。

副区長あいさつ

(交通安全課長)

お手元の次第に従い進めさせていただきます。なお、この協議会は、原則公開となり会議は傍聴が可能です。また会議録は練馬区のホームページに後日掲載する予定です。会議録作成のため、録音をさせていただきます。あらかじめご了承をお願いします。

それでは、最初に委嘱状の交付です。あらかじめ机の上に置かせていただきました。ご確認をお願いいたします。委嘱期間は、平成32年11月14日までとなっております。皆様よろしくお願いたします。

今回は、改選後、最初の協議会でございますので、こちらから名簿順に紹介させていただきます。恐れ入りますが、名前をお呼びしましたら、ご起立をお願いいたします。

各委員紹介

(交通安全課長)

続きまして、事務局を紹介いたします。

土木部長、交通安全課長ほか紹介

(交通安全課長)

つぎに会長および副会長の選出をお願いしたいと存じます。本協議会の会長および副会長につきましては、「練馬区自転車の適正利用に関する条例施行規則」により、委員の互選により定めることとなっております。これまで、会長および副会長の選出につきましては、事務局案を提案させていただいております。このように進めさせていただいてよろしいでしょうか。

異議なしの声あり

(交通安全課長)

ありがとうございます。事務局としては、「高田委員」に会長を、「稲垣委員」に副会長をお願いしたいと考えておりますが、いかがでしょうか。

拍手にて了承

(交通安全課長)

ありがとうございました。高田委員が会長に、稲垣委員が副会長に選出されました。よろしくお願いいたします。

それでは、ここで会長、副会長にそれぞれ、ごあいさつを頂戴したいと存じます。

高田会長および稲垣副会長あいさつ

(交通安全課長)

ありがとうございました。

次第の４ 報告事項から会長に司会をお願いいたします。

(会長)

それでは「練馬区自転車利用総合計画の改定について」事務局より資料１および参考資料が出ております。事務局より説明をお願いします。

報告事項１の説明

(会長)

ただいまの説明について、何かご意見、ご質問はありませんか。

(委員)

今回が第１回の会合ですね。資料の時程を見てください。この度の委員の任期が平成３２年１１月１４日までで、この任期終了までに計画改定が完成しません。このような事例は過去にも審議会でありまして、非常にまずい。任期が変われば、メン

バーも半分くらい変わったりして、士気に影響します。過去においての解決策としては、任期の延長をしています。

このメンバーで計画改定が、完結できるよう検討いただきたい。このままでいくと35回の協議会で終わってしまう。本日、結論を出さないでもよいが。

(土木部長)

ご意見は、ごもっともである。33回で計画改定の諮問をさせていただき、それから検討していくことになり、今後、お示ししたスケジュールでできるか、協議会開催を増やすことも考えられます。本日、回答しませんが、基本的にはこのメンバーでできるよう考えていきたい。

(委員)

わたくしも同様に考え、平成33年度からの計画とすると、平成32年度末に完成するのは、時期的に遅いのではないかという気がします。もう少し前にできるのが理想的かなと思います。

(委員)

放置自転車対策の撤去について、撤去した自転車は最終的にどうなりますか。以前、自治会の仕事をしていて、団地内の放置自転車200台の処分を民間業者に依頼したときに、自転車をどうするのかと聞いたら、部品を売ると言っていました。練馬区の場合は、最終的にどうするのか。

(事務局)

撤去自転車の半数程度は、所有者が引き取りにきて、取りに来ないものについては、区で所有権を取得して、専門業者に売却しています。参考資料「練馬区の自転車事業」の9ページにも記載があります。

(委員)

関連で予算編成のときに科目としてはどのような形で計上されているのか。

(交通安全課長)

売却収入として区の収入として扱っている。より高く買う業者を入札で選んでおり、毎年およそ1,000万円位の収入があります。

(委員)

総合計画の期間は、10年間と大変長いですが、駐輪場対策、今、自動車の自動運転とか騒いでいる。これと自転車の駐輪場、走行との関係について、世の中どのように動いているのか分かれば教えていただきたい。と同時に総合計画の中にどのように反映していく方向なのかを聞きたい。

(副会長)

自転車と自動車が車道内で混在する中で、自動運転のシステムが、自転車がどのように動くかを予測して自動車を制御するのは非常に難しいです。この前つくばの自動車研究所の方が相談にきました。私が、タクシーのドライブレコーダーのヒヤ

リハットの映像の分析をする研究をしている関係から、例えば、自転車が駐車車両を追い抜くという挙動を映像から予測できないかということでしたが、できるわけがないです。自転車の映像を背中から見てどう動くかなんて予想ができない。車道の中で自動車と自転車が混在する中でどのように自動車の動きを制御するかは技術的にだいぶ先のことだと思います。

現在、議論されている自動運転は、機能的には高速道路で自転車とか人が混在しない中で内閣官房を中心に研究開発、実用化が進んでいます。そうした中で基礎的な知見を積み重ね、将来的に自転車走行空間の話も進み、そうした状況で議論が進むことになると思います。

この10年間で、車道内で自動車と自転車が混在する中での自動運転の普及が進むことは考えにくいと思います。

一つ前の話題になりますが、放置自転車の撤去した自転車をどうするかでは、武蔵野市で海外に譲渡する取り組みを行っています。開発途上国に対する支援ということで、事務局でもある程度、把握していると思いますが、基礎的自治体の垣根を越えて自治体の連合の形で行っています。またシェアサイクルやレンタサイクルに転用している例も世田谷区であります。情報提供ということで報告させていただきます。

(委員)

自転車の踏切の渡り方のことで、西武池袋線の大泉の踏切が新しくなって、最初は傾斜があったりして怖かったですが、渡りやすくなりました。鉄道会社も研究していて、自転車の通るところの色を変えたりして渡りやすくしているのに気が付きました。もし、渡り方など工夫していることをもっと教えてくれたらマナーなどよくなると思います。同じ大泉でも駅のすぐ先の踏切では、自転車は降りて渡りましょうとの看板があり、降りて渡るのはよいけど、渡ってすぐ乗ろうとするので、踏切の中で車とか自転車が渋滞してしまう。車は、その人が行ってしまいうまで待つんですが、自転車はどんどん行ってしまっ、おじいさん、おばあさんのために自転車があふれてしまう。看板の立て方で大分違うと思いました。踏切に対して研究していると思い、関係者の方に聞いてみたかったです。

(土木部長)

お話の踏切は、石神井10号踏切と言って、石神井公園駅から大泉学園駅へ行く最後の踏切です。踏切内も道路であり、線路が水に浸からないよう少し高くなっていて、高低差がありましたが、区と西武鉄道で協議をし、区で拡幅して、段差をゆるやかにして通りやすくしました。

もう一方の踏切は、大泉1号踏切で、警察と連携して、自転車利用者のルールマナーの問題として、啓発に取り組むべきもので、今後もそういった方針で取り組んでまいります。

(委員)

10年間で自転車環境は変わりました。練馬区は、23区内でもっとも公共的道路や鉄道の整備が遅れています。そんな中、自転車専用レーンが光が丘で実験的に整備され、利用してみると快適です。しかし最大の邪魔が自転車レーンに自動車コンビニや公衆トイレ前などに、ちょっとならよいだらうと不法にとめている。これに対し特に取り締まりをしているわけではない。レーンは、光が丘から始まったのが部分的に田柄とか春日町へと広がってきて大変結構です。つぎの課題となっているシェアサイクルは、区がNTTと連携して社会実験として始めたが、意外にも利用率が高いと思います。特に土日祭日と利用されています。

都心3区である千代田、港区、中央区ではオランダ型のものが普及してきて、港、中央の方が大手町に通勤するにあたり、自転車通勤がかなりのスピードで増えてきている。一方、買い物でも新宿あたりで自転車利用が増えてきています。

これからの計画立案に当たり、練馬区の特殊な道路事情ということがありますが、区長が変わって区の道路の改良を進めている。過去の10年よりも自転車事業の普及のスピードが進んでいる。加えて、電動自転車の価格が下がってきていることと高齢化に伴って高齢者の利用が増えているという社会的変化があります。

(委員)

自転車の普及が進んでいることに関連して、最近事故による賠償問題がでてきています。区として賠償保険加入の条例化なりを考えていますか、進めていきますか。参考までに全国では17都道府県が取り組んでおり、最近では足立区が義務化ということで、歩行者の安全、乗用車の万が一のための保険を考えていかなければいけないことが1点。もう一つは、自転車の走行環境の整備の中で、自転車のレーン、ナビマーク、参考資料の12ページに写真が載っていますが、実際に現場で見ていると自転車専用道を利用していません。ほとんどが歩道を利用しています。歩道内には老人もいれば子供もいて、接触してトラブルになります。こういうことに対する、広報、周知、専用道を走ること、今後、自動車走行レーンの整備を進めるため、目につくように周知することが必要と考えますが、いかがでしょうか。

(交通安全課長)

自転車賠償保険の条例については、東京都で努力義務の条例をつくっており、それに基づき区としても自転車保険についての普及啓発に努めています。保険を取り巻く状況としては、国がこうした保険をどう進めるかという有識者会議を1月からはじめたので、そのような状況を踏まえ、引き続き研究していきます。

ナビマークなどの周知については、東京都、練馬区、警視庁、それぞれが道路上にナビマークの設置などを行っています。一方で、自転車がよく歩道内を走っていると皆さんから言われます。警察の指導では、基本的には自転車は、車道を走ること、私共も警察と連携しながら、様々な場をとらえて、周知徹底を図って

いるところですよ。

(委員)

参考資料 8 ページの放置自転車の撤去のところ、平成 10 年度に放置自転車千台のところ 30 年度に 2 桁になってきているが、練馬駅やもう少しひどいのが江古田駅で平成 19 年度の、291 台のところ平成 30 年度に半分くらいしか減っていない。放置自転車台数が 3 桁のところは 2 か所あるが、なぜ放置対策が進んでいないのか。駐輪場がないのか、少ないのでしょうか。どうした理由か教えていただきたい。

(交通安全課長)

放置自転車数の推移ということですが、確かに練馬駅、江古田駅 3 桁ということで、もっと減らすために、現在も誘導、撤去を進めています。基本的には需要を満たす自転車駐車が整備されていると考えています。確実に減ってきていると考えているので、取り組みを工夫して放置台数が減るよう進めていきたい。

(委員)

あまり納得できない。特に中心駅の練馬駅でなぜこのように放置自転車が多いのか。

(土木部長)

練馬駅は、昨年から自転車駐車の管理体制が変わっている。それまでは国の外郭の自転車駐車場センターが行っていて、平成 30 年度から区立自転車駐車場に代わって、定期と一時利用のバランスが合わなくなった。しかし空きはあるので、たまたま調査した日が多かっただけです。ただ、需要があるので 31 年度になり、今、北口にこの台数分の自転車駐車を整備することとしていて、放置自転車はなくせると考えています。ここに書かれているのは、午前中で、通勤通学の台数と考えています。そういった意味で、空きがあるので、駐車場利用を勧める必要があります。

(委員)

それでは、調査の仕方に問題があるのでは、3 日とか 4 日とかの平均をとるとかしなければならぬ。これでは目立ちすぎます。

(土木部長)

いずれにしても今後調査をしていく中で、調査の時に駐輪場が本当に空いているのかなどを調査しないと次の施策が決まらないので、31 年度の調査ではそういったものが皆様にお示しできる調査としたいと考えています。

(委員)

自転車対自転車、自転車対人との事故で、特に自転車が加害者となっているものは、どのくらいあるのか。特に光が丘のようなレーンを整備しているところはどうか。

(警察)

本日データをもっていない。

(委員)

練馬区で自転車保険を行っているので、申告等でデータをもっていないか。

(交通安全課長)

警視庁では署ごとに自転車事故の件数を把握、公表しています。自転車事故の半数が自転車に違反があったという統計があります。詳しい数字はないので、後程個別に説明させていただきます。

(会長)

ここで、一旦、次の報告に移らせていただきます。事務局から資料の2 シェアサイクル事業の社会実験の実施について がでておりますので説明をお願いします。

報告事項2の説明

(事務局)

最後に、課題として自転車の後輪の方についているドレスガードに広告を掲載できるようになっていて、都心区の方では広告を載せ、大きな収入源となっています。練馬区では、広告主がついていない状況であり課題となっています。

(会長)

広告を募集してもつかないということですか。

(事務局)

募集をして相談はあったが、掲載までには至らなかったと聞いています。

(副会長)

朝は通勤通学の利用が多いということで、超一等地にある駐輪場がいっぱいになり、夜まで止められてもったいない状況になる。そこで、シェアサイクルでは、昼にその自転車を利用するとシェアの意味が生きてくることとなります。

そこで、聞きたいのが、昼間の利用動向の資料は、平日と休日が混ざっているのではないか。これは、通勤で駅前に止められている自転車がもったいない。この自転車の利用を平日の中で行われていないと意味がない。平日と休日を分けたもの、効率的に運営できているかわかるデータがあれば、議論しやすいと思う。今すぐにはなく、将来的にご提示いただければと思います。

(委員)

一点目は、この社会実験は、終了したらどうなるのか、近隣の板橋区とか中野区とかとの連携はまったくないのか。二点目は、事業者として事業が継続できるよう収支は改善されているのか。を聞きたい。

(交通安全課長)

一点目については、32年度の実験の検証後のことであり検討中です。練馬区ではドコモと連携して実験を進めているが、接している区ではドコモで行っていない状況なので、行いたくても連携できない状況です。二点目の収支については、手持ち

資料がありませんが、ランニングも赤字という情報を得ています。

(委員)

近隣は違う業者という話だが、違う業者が運営していて、民間事業者同士の話となるということか。

(交通安全課長)

業者が異なりシステムが違っていると連携できないことになります。例えば、埼玉だと違う事業者が運営しています。練馬区の隣接区はシェアサイクル事業をやっていません。

(副会長)

補足説明ですが、今、都心を動き回っている赤い自転車ですが、都心だから爆発的な利用がある。都心から離れて練馬とか杉並だと自転車の使われ方が変わってくる。都心を自由に動くより、駅中心に利用される。練馬当たりが境目になってくる。池袋寄りだと区界を超えた利用が見込めるが、大泉とか石神井になると駅中心の利用形態になるので、区どうしの連携がむずかしくなるのかなと思う。そのあたり民間が連携して調整するようになるのか、そこで行政がどうサポートするのか、民間企業側の動きを見て、政策的にどうするかを議論した方がよいのかなと思います。

(委員)

練馬区は、この事業の可能性が大きいと思う。先ほど申し上げたが、交通機関の発達が遅れている。一方で練馬区は豊富な観光資源を抱えている。しかし観光資源が点在し、点と線で結ばれていない。あちこちに点在している。これを結ぶ交通網は、バス便しかない。しかしバス路線ですが、大型バスも通れないような狭い道路が多い。コミュニティバスも小型マイクロバスを使わざるえない道路事情にある。行政内でも観光部署と協力して練馬の観光をPRしたい。特に11月には都市農業サミットという世界的サミットも行われる。切り口は農業という都市農業イコール観光農業ではなく、産業化していくという視点で、もっと区民の理解、都民の理解を得る必要がある。このシェアサイクル事業もやり方によっては大変発展性のあるよい事業と思いますので頑張ってください。

(会長)

そのほかに何かありますか。

(会長)

なければその他としてなにかありますか。

(交通安全課長)

次回の開催の予定ですが、7月の開催を予定しています。日程については、会長副会長と相談の上、決定したいと思いますのでよろしくお願いします。

(会長)

事務的な要望として、一点目は、開催回数が少ないので、議事録等は早めに委員

の皆さんに案という形でも配付していただきたい。最終承認は、次回となっても構わない。二点目は、前回の計画でも PDCA マネジメントサイクルを入れたが、計画がうまく進んでいるかどうか、問題があって滞っているところがないのか、そういったところがあれば、この協議会が解決する糸口を見つけられる場になると思う。何も便りのないのがよい知らせということもあるが、毎年度事業のまとめを行っているとあるので、総合計画の進捗の報告をしていただけたらと思う。ただ、10年前は、シェアサイクルの話はなかった。時代変化により入ってなかったものを前向きに取り組んだりしているので、PDCA はうまく回っていると思っています。

(交通安全課長)

議事録は遅れて大変申し訳ありません。今後は対応していきます。

計画がうまく進んでいるのか、この協議会で中間評価をいただいています。まずは計画全体の評価、昨年はその後の取り組みと30年度の取り組みについて皆様にお示ししているので、わかりやすく報告できるよう研究して、提案してまいります。また相談させてください。

(会長)

ここは、自転車の利用に関わる人と安全に関わる人がいるので、少し議論できるような形になると有意義な会となると思います。

(会長)

その外にないでしょうか。なければ司会を事務局にお返しします。

(事務局)

本日は、お忙しいところご参加いただきありがとうございました。これにて本日の自転車駐車対策協議会を終了します。