

第 33 回練馬区自転車駐車対策協議会 議事録

1 日 時

令和 2 年 1 月 30 日 (木) 午後 1 時から 3 時まで

2 場 所

練馬区役所 20 階 交流会場

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)

かしわざき 強、うすい 民男、富田 けんじ

(学識経験者)

東京電機大学理工学部教授 高田 和幸 (会長)

日本大学理工学部助教 稲垣 具志 (副会長)

(鉄道事業者)

西武鉄道株式会社鉄道本部計画管理部鉄道計画課長 長田 裕太郎

東武鉄道株式会社鉄道事業本部営業部東上営業支社支社長 岩崎 正明

東京地下鉄(株)鉄道本部鉄道統括部計画課課長補佐 新才 浩之 (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

警視庁練馬警察署交通課長 高橋 政人 (代理出席)

警視庁光が丘警察署交通課長代理 廣島 幹也 (代理出席)

警視庁石神井警察署交通課長代理 岡本 大地 (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) 副区長挨拶

(2) 諮問

(3) 審議

- ・練馬区自転車利用総合計画の策定について
- ・第三次計画の策定に向けたスケジュールについて
- ・現計画の施策の進捗状況等について
- ・アンケート調査について
- ・その他

7 配布資料

資料1 練馬区自転車駐車対策協議会委員名簿

資料2 練馬区自転車利用総合計画策定に関する諮問文（写し）

資料3 「練馬区自転車利用総合計画」について

資料4 第三次計画の策定に向けたスケジュール

資料5 現計画の施策の進捗状況等について

資料6 次期計画の策定にかかるアンケート（たたき台）

参考資料1 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（抜粋）他

その他 グランドデザイン構想、練馬区自転車利用総合計画（平成23年度～平成32年度）

8 事務局

練馬区土木部交通安全課

9 会議の概要と発言要旨

- 審議事項（1）練馬区自転車利用総合計画の策定についてと（2）第三次計画の策定に向けたスケジュールについての説明 -

（会長）

資料3にある「自転車利用総合計画策定検討委員会」についてスケジュールに記載がないですが、どのように実施していくつもりでしょうか。

（事務局）

「自転車利用総合計画策定検討委員会」はスケジュールの庁内検討委員会にあたるもので庁内での協議を行った内容を、「自転車駐車対策協議会」に提案し協議したいと考えています。

（委員）

スケジュール上、令和2年度は4回「自転車駐車対策協議会」を行うのでしょうか。

（事務局）

はい、次回は6月を予定しております。

（副会長）

庁内検討委員会はどのようなメンバーで構成されているのでしょうか。

（事務局）

企画部、地域文化部、都市整備部、産業経済部、土木部、環境部等の様々な部課で構成されています。

（副会長）

様々なメンバーで構成され、横断的に協議できる体制となっているようで安心しました。ただし、防災関連の部署がなかったようですので、加えた方がよいのではないのでしょうか。

また、バリアフリーやユニバーサルデザインの観点からの議論も必要ではないのでしょうか。

(事務局)

防災の部署を庁内検討委員会に加えることは、庁内検討委員会の議論でもあったので検討したいと考えています。

ユニバーサルデザインに関することについては、別の委員会で協議を行っているので、そこでの議論を踏まえる形で検討したいと思います。

(委員)

自転車活用推進計画は国や都も策定していると思うので、そういった動向も見据えて、練馬区の自転車活用推進計画も策定を進めた方がよいと思う。

(事務局)

国もまだ策定が始まっていない状況です。オリンピック・パラリンピックの開催年である今年を目標として考えており、今後の検討はされていない状況です。

(委員)

都や国に先駆けて、練馬区で先駆的な施策を進められるとよいと思います。

(委員)

「練馬区ランドデザイン構想」に記載されている「将来の街のイメージ」で想定している場所が分からない。現在の練馬区の街を見る限り考えられないイメージが描かれていると思います。具体的な開発の構想があるなら場所を教えてほしいです。

(事務局)

「練馬区ランドデザイン構想」の48～49ページについては具体的な場所を指しているわけではありません。今後、都市計画道路の整備なども考えられていますので、将来的には現在道路やまちがないところに整備していくことも考えられます。

- 審議事項(3) 現計画の施策の進捗状況等について -

(委員)

タウンサイクルに関して、光が丘の区民センターに設置されているものもタウンサイクルですか。

(事務局)

光が丘の区民センターに設置されているものはシェアサイクルであり、タウンサイクルとは別のサービスです。

(委員)

タウンサイクルの利用率とはこういった指標になるのでしょうか。

(事務局)

タウンサイクルが設置されている場所ごとの利用可能な自転車の総数と利用回数の比率です。

(委員)

タウンサイクルは事業を開始してからどれくらい続いているのでしょうか。

(事務局)

20年程度事業を続けています。

練馬区が全国的に先駆けて取り入れた事業です。しかし、近年シェアサイクルのサービスが登場したことで状況が変わっております。

タウンサイクルはシェアサイクルと比べて区外では使うことができません。

また、自転車駐車場の代替機能も持っています。

「自転車駐車対策協議会」では、区が行うのか民間に任せるのかについての検討をお示しし、タウンサイクルの今後のあり方について議論したいと考えています。

(副会長)

タウンサイクルの利用率は利用回数/配備されている自転車台数なので、仮に利用率が100%を超えていなくても、利用されていないことにはなりません。評価にあたって注意が必要な指標です。

自転車駐車場の回転率と同様の指標として評価できる。

(委員)

タウンサイクルやシェアサイクルについて、他区のサービスでは自転車の保険に同時に入ることが可能になっていますが、練馬区ではそうしたことをされているのでしょうか。

区の自転車駐車場は大学生が4月に契約をして、その後履修要覧に合わせて変えようとしても、手続きのできる時間に行くことができないため、その間主婦の人たちが開いている自転車駐車場を利用できないという問題があると聞いています。4月、5月に手続きをする人を増やしていただければそうした問題が減ると思うのですが、どうでしょうか。

(事務局)

保険加入については、東京都条例の保険加入義務化に伴い、練馬区でもタウンサイクル4月1日より保険の対象となるよう手続きを進めており、保険加入となる予定です。

窓口については、窓口をずっと解説してもお客様が来ないという状況もあり月初め、月終わりに設置しております。ただし指定管理者による問い合わせセンターを設置しておりますので、その中で対応したいと考えています。今後周知を徹底したいと思います。

(委員)

自転車専用レーンの問題として、レーン上での路上駐車による事故の危険性の増大や緊急時に歩道には入れるものの慣れていない人が車道に出て危険な目に合うことがあるので、自転車利用者等への働きかけが必要だと思います。

また、路面の塗装の剥離や路面の凸凹なども整備された箇所で見られるので定期的な補修を行う必要があります。

(委員)

タウンサイクルの利用者は主にどういった人でしょうか。

専用レーンは資料5の3ページにある自転車専用通行帯と路肩の活用のどちらを考えているのでしょうか。

(事務局)

タウンサイクルは通勤でのアクセス利用が主です。

専用レーンは自転車専用通行帯を基本として考えています。

(委員)

通勤利用が主であるなら、通勤利用の多い地域や自転車駐車がいない場所でのタウンサイクルの整備を検討してはどうか。

(事務局)

自転車駐車のないところでは、ラック式や機械式の自転車駐車場整備を検討しています。

(委員)

放置自転車の収支の問題について、撤去手数料を高くすることはあるのでしょうか。

(事務局)

手数料を高くすると取りに来る人が減る可能性もあります。

また、撤去自転車自体が減っている状況にあります。

(副会長)

タウンサイクルは自転車駐車場についても適正に利用されているかどうかをもう少し把握した方がよいと思います。一時利用と定期利用の収容台数の分け方や平日や土日等の利用特性に応じたフレキシブルに利用を分けることも考えられます。

自転車駐車場というハコができればよいというものではなく、利用の仕方を検討すべきだと考えます。自転車の通行環境についても、歩道の使い方をどう考えるかが重要だと思います。

(委員)

シェアサイクルとタウンサイクル及び自転車を1人1台所有することを考えた場合の自転車駐車場の状況の違いなど、シェアサイクルのデータをできるだけ見せてほしいです。

光が丘でも集合住宅では居住者の自転車駐車場が足りない状況で、自転車駐車場の区分けもできていない状況で、電動アシスト付自転車等の自転車の大型化により、ラックの入れ替えが必要になるなどしており、違法駐輪も増加しています。

光が丘では土日等でシェアサイクルの利用も多い状況にあります。

5年後、10年後を見据えた予測を行うとともに、現状のデータをできる限り見せてほしいです。

- 審議事項（４）アンケート調査について -

（委員）

アンケートで運転免許の有無を聞く理由は何ですか。

（事務局）

自動車を利用する人の交通特性や自動車を利用する人の視点からの自転車への考え方を把握するためです。

（委員）

自転車駐車場の利用を考えるとバイクや原付に関して質問した方がよいと思います。

（副会長）

自動車については、高齢者が免許返納に伴い手段転換を行うなどライフステージに応じて利用を変えるものになっています。また、若年層にとっては「クルマ所有」に価値やステータスを見出すことは低い状況です。

バイクについては、利用者が１種原付と２種原付のどちらを利用しているかで自転車駐車場のあり方が変わります。

（委員）

web アンケートの対象については区民、特別区、多摩地域でそれぞれどの程度の人数を調査対象として考えているのでしょうか。

（事務局）

各エリアで４００人以上を考えています。

（委員）

光が丘では和光市や朝霞市といった埼玉県からの自転車が多くみられます。

（会長）

web 調査なので、できるだけ多く意見を集めた方がよいと思います。加えて、シェアサイクルとタウンサイクルの利用者とを分けて質問した方がよいと思います。

（事務局）

シェアサイクルとタウンサイクルの利用者を対象としたアンケート調査を別途実施することを考えています。

（会長）

アンケート調査内容について、事前に確認することはできますか。

（事務局）

調査の前に調査票（案）を送付させていただき、意見をいただきたいと思います。

(副会長)

利用方法をどうとらえようとしているのでしょうか。例えば、保育園 喫茶店 スーパーといった場所を自転車で移動する場合、行きたい場所に自転車駐車場がないということが想定されます。そういった観点での設問を検討した方がよいと思います。

放置自転車の問題については、自転車利用者の実感だけでなく、利用しない人についても実感を把握する必要があると思います。

車の立場から見た自転車の問題についても聞いたほうがよいと思います。

自転車保険について、TS マークについては効力が弱いです。1年間しか継続しないことや、賠償責任補償は死亡若しくは重度後遺障害のみであることなど、不十分な部分があります。区として、他の保険に加入するなどを啓発していく必要があるので、そうしたことをアンケートでも把握した方がよいと思います。

(委員)

保険会社によっては保険については年齢制限があり、大体 69 歳、70 歳が上限となっているものが多いです。一方で、70 歳以上の自転車利用者は非常に多く事故も増えている。また電動アシスト付自転車により非常に速いスピードで走れるようになっており、危険性も増えています。

こうした問題について練馬区はどう考えているのでしょうか。

(事務局)

都条例については都内の自治体すべてにかかるもので、区としても協力する必要があるものです。

アンケートを行う中での保険加入義務化の周知を行うことを考えています。また、区の交通傷害保険には自転車損害賠償保険も入っており年齢制限もありませんので、周知を行っていきたいと考えています。

- 審議事項(5)その他 -

(委員)

京都市で路上のマークなどを設置することで事故が減ったという記事を見たことがあります。

町内会などは地元の危険箇所を知っているので、地元の組織等と連携することで事故を減らすことができるのではないのでしょうか。

(事務局)

練馬区では、夏季に通学路を区職員が警察や PTA、教職員とともに歩いて、危険箇所に自転車ストップマークや左側通行の標示を設置するなどの取組を行っています。

また、区民の方からご連絡をいただいた場合には、立ち合いを行ったうえで、対策を実施しています。

(会長)

協議会の時間は短いので、次回の協議会では資料を事前送付していただきたいと思います。

以上