

第 35 回練馬区自転車駐車対策協議会 会議録

1 日時

令和 3 年 1 月 29 日（金）午前 10 時から 12 時まで

2 場所

練馬区役所西庁舎 4 階全員協議会室

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、鈴木 たかし、倉田 れいか

（学識経験者）

東京電機大学工学部教授 高田 和幸（会長）

中央大学研究開発機構准教授 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 齊原 潤

東武鉄道(株)鉄道事業本部営業部東上営業支社支社長 岩崎 正明

（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 佐野 文彦（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 佐藤 浩（代理出席）

4 区（事務局）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 ）審議事項

・次期「練馬区自転車利用総合計画」の策定に向けた施策検討について

（ 2 ）その他

7 配付資料

資料1 次期「練馬区自転車利用総合計画」の策定に向けた施策検討について

参考資料1：現行計画に基づく取組内容と事業評価

参考資料2：パーソントリップ調査、区民・自転車利用者アンケート調査のまとめ

参考資料3：自転車通行空間の整備に関する補足資料

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

(事務局：交通安全課)

開会のあいさつ

資料の確認

審議事項の資料説明(事務局：交通安全課長)

(会長)

はい、ありがとうございます。

では、質疑の時間に入らせていただきます。

今日、資料を見られた委員がほとんどということですので、審議に時間を要するかもしれませんが、どのような見地からでも構いませんので、ご質問をお願いします。

(委員)

頂いた資料のデータの読み方について分からないところがありますので、教えてくださいいただけますか。

6ページの①の自転車事故死傷者数のグラフにある自転車事故死傷者数とは自転車が被害者のケースですか。それとも、例えば自転車と歩行者との事故での歩行者の死傷者も含まれていますか。

4ページのねりまタウンサイクル事業の見直しについて、利用料金の見直しを検討するという事で、これは値上げを検討したいということだと思いますが、現状の収支はおおよそどのようなようになっているのでしょうか。

2ページの①自転車駐車場の需給バランスについて、私は光が丘に住んでいるのですが、光が丘は自転車駐車場が不足しているということなので、少し驚きました。こういったデータを根拠にこうした記載となっているのですか。

放置自転車がまだあるということでしょうか、もう放置自転車はそれほどないと考えていますが。

(事務局)

6ページの自転車事故死傷者数のグラフは、警視庁が公表している「東京都の交通事故」というデータを元に作成しております。自転車事故の死傷者数とは、自転車の事故における自転車利用者だけの死傷者数です。

2点目のタウンサイクルの収支状況について説明いたします。

タウンサイクル事業は区立の自転車駐車場の運営事業と一体で、練馬区環境まちづくり公社が指定管理で担っています。タウンサイクルについては、利用料金収入が、年間で約4,700万円となっています。

一方で経費については、自転車駐車場の運営と一体としているため、タウンサイクル単体で経費を区分しておりません。

タウンサイクルと自転車駐車場の全体では、令和元年度で区に1億8千万円程度の納付金が納付されています。

3点目の光が丘の需給状況については、ご指摘のグラフの下にある「定期待ちが多い駅10位のグラフ」を見ていただきますと、令和元年5月時点で光が丘では682名の方が定期待ちとなっている状況です。このような定期待ちの人数についても需要として計上しております。

時間利用の方についても、回転数を加味して需要数としています。

(委員)

収支の部分で分からなかったのですが、タウンサイクル事業の収支はプラスになっているということですか。

(事務局)

今の運営形態であるタウンサイクルと自転車駐車場の事業の両方を合わせると収支はプラスになっています。

タウンサイクル単体ですと利用料金収入が年間約4,700万円となっているのですが、必要経費については自転車駐車場と合算で出しているため、こうした数字になるということです。

(委員)

縮小、廃止を含めた見直しを行うということですが、事業的にみると赤字ではないにもかかわらず、縮小、廃止を検討するのは、どういった理由からですか。

(事務局)

1つは、施設の老朽化やメンテナンスに非常に手がかかるようになってきたこと、もう1つは、現状はタウンサイクルと自転車駐車場の運営業務を一体としていますが、タウンサイクルのみでは運営していくことが難しい状況にあるということです。

ただし、その収支の内訳を明示することができない状況にあります。

(委員)

「とめる」の課題⑤に子ども乗せ、電動アシスト付き自転車等の普及に合わせた

自転車駐車場のサービスの改善が必要と書かれています。

ロードレーサー等の大きな自転車を利用していると、普通の自転車駐車が使いにくいことがあります。

商業施設、デパートなどでは、ロードレーサーなどは別の置き場所に誘導されることが多いです。

スポーツバイクが多くなっている現状があるため、ママチャリもロードレーサーも電動アシスト付き自転車も全部一緒の自転車駐場に駐車することは難しいと思います。

ロードレーサーは非常に高価なものもあるので、1時間500円でもよいので、ロードレーサーを利用する際に、銀行や買い物などで、安心して止められる場所があるとよいと思います。

また、煙草の喫煙場所が減ったためか、自転車に乗りながら煙草を吸う人が増えて、吸い殻が住宅街等に落ちているのを見かけるようになりました。

煙草を吸える場所の整備、または吸わないで走るように指導をしてほしいと思います。

(事務局)

事務局としても、ロードレーサーを含めて、多様な自転車が利用されるようになっていることは認識しております。

具体的には大型の自転車は車輪の形状等の関係で、自転車駐車場の駐輪ラックとの兼ね合いが難しいといった問題があります。今後、こういった自転車がどの程度利用されているのか、場所ごとの需要に応じて、整備を検討したいと考えています。

ただし、区立の自転車駐車場は区の施設ですので、多くの需要に対応することを優先していますので、個別の需要について、きめ細かな対応をしていくことは難しい面もありますが、今後検討をしていく中で、課題の1つとして認識を持ちたいと考えています。

2つ目の喫煙の問題ですが、歩行中の喫煙は条例等で取組がなされており、効果が出てきていると考えております。

しかし、自転車に乗りながら煙草を吸う人が多いということについては、自転車の分野単独で対策するのではなく、環境美化やルール・マナー全般の課題として対応したいと考えています。

(委員)

都内での交通のルールやマナーが低下していると感じるので、厳しい取り締まりが必要だと考えます。

(会長)

私からも、いくつか気づいた点がありますので、全てに回答を求めるわけではありませんが、コメントしたいと思います。

1 ページの全国の交通事業者の見通しで2割以上減収と記載していますが、公共交通機関の収支状況を記載した意図は何でしょうか。

この協議会自体は駐車対策協議会となっているのですが、策定するものは練馬区の自転車利用総合計画です。施策の方針について、ルールを守ったうえで、走ってということだと思いますので、「とめる」「はしる」「まもる」の順番について少し検討されたらよいと思います。

3 ページの自転車駐車場の問題について、民間事業者との連携について記載がされていません。全て区単独での整備で進めようと考えているのでしょうか。民間事業者との協力も考えられると思います。

ねりまタウンサイクルについては利用率という定義が非常にあいまいだと思います。一方で、シェアサイクルについては回転率という指標にしています。タウンサイクルとシェアサイクルを同じ尺度で分析するのであれば、タウンサイクルの方も回転率で評価し、比較検討した方がよいと考えます。

5 ページのネットワークの図は、形を作ることが目的となっているように感じます。利用されている場所・利用されそうな場所に重点的にネットワークを作っていくという発想が必要だと思います。整備できる場所に整備していこうという発想になっていると思いますので、利用価値の高い場所でのネットワークを作っていく方がよいと考えます。

(事務局)

コロナ禍の影響は非常に大きいので、公共交通機関の収支状況についても資料に追加しました。また、自転車駐車場の利用者が減っている状況も、データに基づいて把握しております。

しかし、このような状況が一過性のものなのか長く続くものなのかということは、注視すべきと考えています。背景として駅周辺の自転車駐車場が通勤・通学等で利用する人が多いので、鉄道事業者側では利用者の減少がある程度長期化することを見込んでいるようです。それが、電車の運行にも反映され始めているという状況も考慮し、記載した次第です。

(会長)

公共交通事業者とはバスや鉄道の事業者ですね。

(事務局)

はい、そのとおりです。

(会長)

公共交通事業者の収益の変化からは、自転車の利用の変化は読み取れないので、なぜ記載したか分からなかったです。

とはいえ、もう少し時間が経てば検証することもできるのかもしれないので、現状では入れておいてもよいかなと思います。

(委員)

7ページの「いかす」ですが、国の平成28年度の自転車活用推進法の中身が良く分かりませんが、アンケートでも健康や観光、災害時の活用についても書かれているのですが、もし具体的な取組があれば教えてください。

小池知事が、2030年にはガソリン自動車を全て電気自動車に変えると言っています。温暖化対策として自転車の役割は今後重要であると思っています。高齢者の方が、近くのスーパーであっても自動車で行く姿が散見されますが、そうした生活様式も変わっていくと思います。そういった事例があれば次回の協議会でもよいので教えてください。

(事務局)

ご指摘のありました自転車活用推進法に関わることについては、説明を省略した部分があります。分かりやすい参考資料を委員の皆様へ後日送付させていただきます。

(委員)

2ページの定期待機者が多い駅について、定期待機者が多いのであれば、一回利用のスペースを減らして、代わりに定期利用者のスペースを増やすことはできないのでしょうか。

6ページの自転車事故については、自動車が一時停止しないことも大きく影響していると思います。

(事務局)

定期利用の待機者のうち一定程度の方については、現状で一回利用や遠い自転車駐車を利用いただいておりますが、より利用しやすい自転車駐車場を使いたいということで定期利用の待機を続けています。

一回利用の需要も昼間の買い物利用などで多く見られるため、一回利用のスペースを減らすことが難しい施設もあります。各駅、各自転車駐車場の利用状況をみながら、定期利用者のスペースを増やすことのできる場所についてはそのようにしていきたいと考えてます。

交差点横断時の事故の問題は、ご指摘のとおりと考えます。自転車だけの問題ではないので、自動車の一時停止も含めて、警察等と連携して一層の交通安全の向上に取り組みたいと考えます。

(委員)

前回の協議会で委員から意見のあった「自転車駐車対策協議会の名称が実情に合わないので、名称変更を要求したい。」ということですが、対応されていない。速やかに、例えば「自転車利用対策協議会」といった名称に変更していただきたいと思えます。

コロナ禍を考えると、自転車は非常に重要な交通手段となり、健康や自動車の利

用の減少などの時代の流れを踏まえ、名称変更については条例の改正等に踏み切って実行いただきたいと思います。

(事務局)

ご承知のとおり、元々は駐車対策が主だったのでこうした名称で取組を進めてきましたという経緯があります。また、現状の様々な自転車に関する議論の内容と協議会の名称との整合が完全には取れていないことは認識しております。

ただ、協議会の名称は「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」に規定されているものです。事務局としては、大変恐縮ではありますが、現状の名称についてご理解いただきながら、審議を賜りたいと考えております。

(会長)

協議会の名称については、引き続き検討していただきたいです。

(事務局)

わかりました。

(会長)

資料1の3ページについて、、、と対応が書かれていますが、最初に撤去のことを書くのは区民の方にも取り締まりが最優先なのかと思われてしまうところがあると感じます。最後を撤去にするなど、順番を考えられた方がよいと思います。

5ページの自転車通行空間について、前回の計画でも自転車ネットワークらしきものは示されていたと思います。

ナビマークは区の中で整備が進んでいたということでしたが、現状でも区が設置したものは多くないと確認しました。ナビマークの整備も難しいということであれば、せめて交差点でのストップマークを設置して、一時停止する意識作りをしてはいかがでしょうか。

(委員)

5ページの自転車通行空間の整備に関して、福祉的な視点として、視覚障がい者のための点字ブロックや車椅子との通行空間とのすり合わせは考えているのか。

(事務局)

福祉的な視点は、区として福祉のまちづくりに関するガイドラインを設けています。建物やそこへの移動経路について、様々な基準を設けたうえで取組を行っているようなところです。

練馬区の実取組の中でも、福祉の視点は特に配慮しなければならない事項の1つと認識しています。

(委員)

部局が違おうと難しいかもしれませんが、道路は様々な人が使うことを忘れないで

ほしいと思います。

(事務局)

例えば道路の関係では、歩道の整備においても、車いすやベビーカーの人が利用しやすいように、幅員 1.5m から 2.5m にするなどの取組をしております。

それ以外にも、交差点での傾斜などの場所ごとに可能な限りの配慮を行っています。

(委員)

ネットワークの整備もよいですが、本当に自転車が走りやすい道があるので、そうした道路の紹介をしてほしいと思います。

例えば、石神井公園の道や千川通りなどを紹介してはどうでしょうか。

(副会長)

資料 1 について、2 ページの対応 のように、自転車駐車場の利用を分散させることは重要だと思います。同じ駅周辺であっても利用率が 100% を超えている場所がある一方で、100% を下回る場所もあります。そうした利用の偏りをなくすために料金改定の話が書かれているのだと思います。そのために利用料金の設定の統一的な考え方を整理する必要があり、かつどういった協議体で検討するのかという具体的な進め方も示す必要があります。

3 ページの撤去業務の見直しについて、放置台数のみを基準として業務内容を見直すのではなく、バリアフリーを妨げるような放置や周辺への影響などといった、放置自転車の質を考慮して優先順位を検討してはどうでしょうか。撤去を行うことで区民にとってよりまちが良くなるような場所を優先的に検討してはどうでしょうか。

4 ページのタウンサイクルの見直しについて、タウンサイクル利用者が個人所有の自転車に移行するという問題意識のみを書くのではなく、これから増加するであろうシェアサイクルに移行することも併せて考える必要があります。

5 ページのネットワークについて、練馬区は広いので区域全体のスケールのみで捉えると長距離移動のためのものになっているように感じます。長距離でない自転車のトリップもたくさんあると考えられます。区内の各地域の地図で、生活道路も含めたネットワークのあり方を区道も含めて検討すべきではないでしょうか。

また、ネットワークのリンクのみを考えるだけではなく、自転車事故の約 7 割が交差点で起きていますので、安全な二段階右折の促進などといった交差点のデザインも検討し、明示すべきだと思います。駅前広場についても、自転車が縦横無尽に走る状況が見られるため、交差点や駅前広場などでの適正な利用のための仕組みを考える必要があります。

6 ページ目のルールの周知啓発について、幼児から高齢者までの様々な年齢層への周知啓発が必要であることが書かれています。教育を通じた取組を進めることを

書くことは簡単ですが、本当に人間の考え方や行動を変えるための具体的な対策を検討すべきです。先日、区の本庁舎において企業向けのセミナーが開催されましたが、参加者は多くありませんでした。このようなことから、意識の向上が必要と考えます。

7ページのコロナ禍での移動の変化は、区の中での自転車と他の交通手段との連携などを見据えて、自転車以外の交通手段の状況を見ていく必要があります。電動スクーターといった次世代モビリティとの共存も考える必要があります。

また、テレワークの普及により移動そのものの価値が変わってきたと思います。ロードレーサーの利用者のみならず、自転車利用について楽しさや健康増進などを享受しようという考え方も出てきていると思います。こうした価値観の変化を分析して、都市政策の中での自転車の位置づけを考えると面白いと思います。

(会長)

長年練馬区の協議会に参加してきましたが、周りの区の動きを待って、取組を進めていると感じています。

ぜひ、先進的な取組が行われるような計画となればよいと思います。

その他

(事務局)

次回の協議会の開催予定についてお伝えいたします。今回の質疑の内容を踏まえまして、7月から9月の間に開催したいと思います。

主な議題として「次期自転車利用総合計画(素案)の案」についてご審議賜りたいと思います。