

新宿区自転車等駐輪対策協議会（第2回）議事録

平成24年9月4日（火）

区役所本庁舎5階第四委員会室

【山川会長】 定刻となりました。平成24年度第2回の新宿区自転車等駐輪対策協議会をただいまより始めます。

では、まず事務局より出席状況の確認など、ご説明をお願いいたします。

【事務局】 それでは、本日の委員会の出席状況についてご報告いたします。

本日は、南、鈴木、上田、塚本委員より欠席の届けをいただいております。現在、14名の委員が出席しております。このため本日、18名中4名の欠席により協議会は成立しております。

本委員会は、新宿区自転車等適正利用の推進及び自転車等駐輪場の整備に関する条例施行規則第38条第4項の規程により、公開を原則としています。きょうは傍聴人の方お1人の方、お見えになっております。事務局としましては、本日の審議内容から公開しても支障はないと思われるため、公開とさせていただき皆様のご了承をお願いいたします。

なお、皆様の発言につきましては、自転車等駐輪対策協議会会議議事録として区のホームページ上で公開されます。その点につきましても、あらかじめご了承のほどをお願いいたします。

【山川会長】 ありがとうございます。では、資料についてご説明ください。

【事務局】 皆様に事前配付させていただいた資料について、事務局から説明いたします。お手元の資料をご確認下さい。

資料1「議事次第」

資料2「新宿区自転車等駐輪対策協議会（第1回）議事録」

資料3「区政モニターアンケート速報集計結果」

資料4「自転車等の駐輪対策に関する22区調査集計結果」

資料5「新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画中間評価及び一部改訂（案）」

以上の5点です。

資料2「第1回の議事録」につきましては、区ホームページで公開させていただきました。資料の不足がございましたら、事務局までお知らせ願います。よろしくお願い致します。

**【山川会長】** では、議事録はよろしいですね。一番厚く20ページを超える議事録ですが。本日の第2回も同様に、本日の議事を録音して、いずれ議事録となり、新宿区のホームページに出るということでございます。

では、議事に入ります。資料の順番で議事次第に書かれている順番のとおりです。(1)の①「区政モニターアンケート速報集計結果」は前回の議事の際に、「進行中、あるいはそういうものができているので、自転車に関する部分をぜひ説明してほしい」というご意見が出ましたので、それに従っております。では、よろしく説明をお願いします。

**【事務局】** では、資料3「区政モニターアンケート速報集計結果」について説明いたします。このモニターアンケートは、新宿区民1,000人の方に調査を依頼し、895名の方から回答いただきました。回収率は89.5%でした。今年の7月26日から8月7日までの間に実施し、郵送配付・郵送回収の方法によりました。

まず、お手元の資料の72ページをお開き下さい。「テーマ5 自転車利用について」に基づき、以下順次、各項目ごとに質問しました。

まず最初に、問26「自転車の利用頻度について」について、お尋ねしたところ、「自転車を持っていない」が3割、「ほとんど利用しない」が2割台半ば近くという結果が出ました。約半数の方があまり利用していないこととなります。また、自転車を利用する方については、「週1日以上」のご利用が約4割強という結果が出ました。併せて、次ページでは、「自転車の利用頻度について、地域別にどのような傾向があるか」というクロス集計を分析しています。

次に、問27「自転車の主な利用目的」についてお尋ねしたところ、「買い物で利用する」方が約5割半強の方が買い物に利用されています。これは今回の中間見直しの中で、「一時利用を今後どうするか」という検討の参考になる項目だと思えます。

次に、問28「自転車の保管場所」について、お尋ねしたところ、ほとんどの方は「自宅敷地内に保管する」という結果でした。しかし、一部には「区立駐輪場」や「自宅周辺の道路」など、自宅以外の場所に保管している方がいます。

次に、問29「区立駐輪場の利便性による料金差について」、お尋ねしたところ、約6割の方が、「駐輪場の利便性によって料金に差をつけた方がよい」が約6割、「現状どおり一律でよい」という方が約3割台半ばとなっています。

次に、問30「区立駐輪場の定期利用と時間利用の配分見直しについて」お尋ねしたところ、「定期を減らして、もっと時間利用の駐輪場を増やすべき」という方が約4割台半ば超という結果でした。「今のままでよい」は約3割台弱となっています。

次に、問31「放置自転車の返還手数料について」お尋ねしたところ、「現状のままでよい」が約3割、「実費相当額まで値上げするべき」が約4割という結果でした。後ほど、他区の状況も説明します。

次に、問32「放置自転車が多いと思う場所」についてお尋ねしたところ、「駅周辺」が約8割でした。ほとんどの方が駅の周辺に自転車が「多い」という認識があるとわかりました。

次に、問33「自転車利用のルール・マナーの向上のために効果的だと思うこと」についてお尋ねしたところ、「警察による指導取締りを強化する」が約6割弱、「小中学生を中心に、自転車利用のルールやマナー教育を推進する」、「自転車運転免許証やナンバープレート登録など、新たな制度を検討する」、「一般を対象に、街頭やイベントを通じて自転車利用のルールやマナーの周知啓発を行う」が約4割という結果でした。

次に、問34「自転車利用環境に関する区が取り組むべき施策」について、お尋ねしたところ、「自転車の走行しやすい環境を整える（自転車用レーン等）」が7割弱、「自転車利用者のルール・マナーを向上させる」が約5割、「区立の自転車等駐輪場を増やす」が約4割弱という結果でした。

以上、「区政モニターアンケート速報集計結果」を簡単に説明させていただきました。

**【山川会長】** ありがとうございます。では、ご質問、ご意見でもどうぞありましたら、お願いいたします。

各質問でクロス集計をやっていますが、地域とのクロスとか、それから家族構成とのクロスとかが多いようですけれども、自転車を現に使用している人と使用していない人、あるいは頻度とのクロスというのはどんなものでしょうか。意味がありそうですが。今回のアンケート調査は、交通対策課が主体的に実施したのではなく、どこかに依頼して実施したのですか。

【事務局】 広聴担当課で、区全体のアンケートの中の1つの調査項目として、自転車をテーマに取り上げ、実施しました。

【山川会長】 広聴担当課で実施したのですか。でも、資料利用はできるのですね。

【事務局】 そうです。

【山川会長】 いかがでしょうか。ご質問など、どうぞ。

【椎名委員】 先ほどのアンケート回答集計の中で、放置自転車の撤去費用が実費で5,500円を要するのに対し、徴収する返還手数料が3,000円になっているというお話でしたが、3,000円という金額は、当時、撤去費用の実費が3,000円程度だというようなことが根拠なのでしょうか。それとも何かほかに根拠あるのでしょうか。

【事務局】 当時も同じぐらいの手数料がかかったのですけれども、半額程度の負担、また、他区の状況を見てということで3,000円ということがございます。

【椎名委員】 そのときの理屈からしても、実費費用が上がっているからこの金額を変えてもいいのではないのでしょうか。

【事務局】 後ほど議論になると思いますが、返還手数料の金額を上げてしまうと、撤去した自転車等の返還率に影響することも考えられます。「手数料をわざわざ支払って自転車等を引き取りに行くより、むしろ、新しく買い直したほうが良い」という考えも自転車利用者にはあり、返還率がなかなか上がってこない状況も想定され、返還手数料の金額設定については、微妙なところがあると考えます。

【山川会長】 ほかにいかがですか。

ちょっと細かいかもしれませんが、84ページに対策として効果的だと思うことの例示を問33で挙げてあり、その中に「自転車のナンバープレート登録」が示されています。つい数日前だったか、東京都がこんなことを考えているという新聞記事を私は見ました。ごらんになりましたか。

【事務局】 東京都でも「自転車対策懇談会」があり、委員の中から「所有者の責任を明確にすべきだ」という意見が出ています。ナンバープレート制度の導入については、ほかの諸外国でも導入しているところがあり、検討してみたらどうか、という意見があります。

【山川会長】 これは、いわば区独自の対策というか。

【事務局】 ナンバープレート制度は広域的な制度ですので、例えば東京都から「新宿

区ではどういうふうな考えか」といった場合に、「区のアンケートではこういう結果でございました」ということで、参考になると思い、区民の皆さんの関心度を把握したく、設問に入れました。

【山川会長】 いかがでしょうか。

【椎名委員】 資料82ページに「放置自転車が多い場所」というのがありますが、駅周辺はともかく、百貨店とかスーパーの店舗等、大規模小売店舗には駐輪場を整備しなければいけないという指針等があります。小規模のコンビニ等には指針等が何もありません。そうすると当然、駐輪されると思うのですが、なるべくお店の方に駐輪場所を準備していただけるようになればよろしいかと思えます。

【山川会長】 小規模店舗というか、「コンビニエンスストアの前」は3番目ですか、問32の3番で13.4%になっています。

【椎名委員】 「百貨店やスーパーなどの店舗の前」は43.6%になっています。

【山川会長】 百貨店、スーパーというのはかなり大きな店舗を対象にしていますか。

【事務局】 「百貨店、スーパー、その他小売店又は飲食店」として条例上、附置義務の対象となるのが新宿区では施設の規模が400平方メートルを超えるものとなっています。この場合、床面積20平方メートルにつき1台の自転車駐輪場の附置義務を条例で課しています。コンビニ等については施設の規模が大体150平方メートル程度なので、条例に基づく附置義務の対象になっていません。

また、条例に附置義務を規定整備する前に既にあった老舗の百貨店等は、自転車の駐輪場が無いという現状がございます。

【山川会長】 新宿区は、何年に附置義務を条例に整備したのですか。

【事務局】 条例が制定されたのは、平成2年です。条例を改正し、附置義務を課したのは平成4年からです。

【山川会長】 附置義務については、いずれまた後で議論したいと思えます。

では、資料3関連はこのくらいにいたしまして、もう1つご説明いただく他区の状況にかかわる資料4のほうへ移りたいと思えます。

【事務局】 では資料4『「自転車等の駐輪対策」に関する22区調査集計結果』について説明します。22区というのは、新宿区を除く特別区の集計です。

まず初めに1ページをお開けください。1ページでは、「駐輪場の収容総台数」（区設置駐輪場）を調査集計しています。また、その定期利用と時間利用の割合等を示し

ております。

自転車については、定期利用の割合を他区の状況を見ますと1日・時間利用の約2倍となっています。およそ定期が7割から6割、1日・時間利用が3割から4割となっています。

次に、原動機付自転車ですが、これによっては各区かなりの差があります。

自動二輪車については、行政があまり対応していないという状況です。

続いて、2ページをおあげ下さい。ここでは「駐輪場の収容総台数」（民間設置駐輪場）を調査集計しています。特に整備が進んでいるのが世田谷区です。世田谷区は、民間の駐輪場が行政が整備する公の駐輪場よりも増えている状況です。数が自転車、原付、自動二輪を含めて、どれも行政が整備するものよりも数が多いということです。

続いて、3ページをおあげ下さい。ここでは「駐輪場の料金格差の状況」を調査集計しています。駅に近い、また、立体駐車場の上か下の階とで利便性について料金格差をつけているかどうか、設問で聞きましたところ、11区が「料金格差を設定している」という結果になりました。

続いて、4ページ、5ページを説明させていただきます。ここでは「自転車等保管場所の状況」を調査集計しています。

放置自転車を撤去後に保管する際、保管場所についてどのような状況かを聞きました。立体駐輪機など、駐輪ラックにより二層式の駐輪等、スペースを有効に使っている区があるかどうかを確認したところ少数で、ほとんどの区が平場置きで保管している状況がわかりました。

保管場所における保管日数は、30日・1カ月が全体の3分の2を占め、15区が30日、あるいは1カ月となっています。45日は少ない状況です。なお、新宿区の保管期間は現在、45日です。

保管場所における放置自転車の収容台数の増設については、「整備予定なし」が16区で全体の3分の2を占めています。

自転車の返還料金については、各区平均で3,200円でした。原動機付自転車に

については5,000円でした。新宿区は自転車の返還手数料が3,000円、原動機付自転車が5,000円で、どちらもほぼ23区平均の金額になっています。

続いて、6ページ、7ページを説明させていただきます。ここでは「自転車等放置禁止区域の状況」を調査集計しています。

新宿区の場合は、駅から約半径200メートルの範囲で、自転車等を即時撤去できる放置禁止区域を指定しています。他区の状況は調査の結果、「放置状況に応じて適宜」区が多く、14区ありました。

続いて、8ページ、9ページを説明させていただきます。ここでは「放置禁止区域以外の自転車撤去」を調査集計しています。

撤去の実施にあたり、ビラを貼るなど、放置確認から5日、7日、14日等、ある程度の猶予期間を置き、シールやはり札の残置等を確認後、撤去している状況です。

続いて、10ページ、11ページを説明させていただきます。ここでは「保管期間経過後の自転車等の取扱い」「保管期間経過後の自転車等の売却」を調査集計しています。

新宿区の場合は公費で破砕処分していますが、他区は「売却しているかどうか」を聞きました。自転車については16区で「売却」を実施しており、半分以上の区が自転車を売却している状況です。原付自転車については「リサイクル」3区、「廃棄処分」が12区、「売却」が8区でした。自動二輪車については「リサイクル」が1区、「廃棄処分」が7区、「売却」が1区でした。放置自転車の廃棄についても他区の状況を参考にいただければと存じます。

最後に、12ページの「駐輪場の附置義務」について、説明させていただきます。

附置義務がない区は2区でした。また、要綱による区が2区、条例による区が19区でした。

附置義務の実効性について、問題意識を持っている区の回答もありました。

以上が、22区の他区の自転車の駐輪対策に関する質問事項のアンケート結果でござ

ざいます。

【山川会長】 では、どうぞご質問などお願いいたします。

【椎名委員】 2ページの民間駐輪場のところなのですが、世田谷区に民間の自転車収容台数が多いというのは何か理由があるのですか。

【事務局】 世田谷区には確認していないので詳細についてわかりませんが、かなり民間と区が並行して施策を進めていると読み取れます。

【柴田委員代理出席：新宿署牧課長代理】 ビジネスとして成り立っているのかなという気はしますが。

【山川会長】 民間の土地を持っている人とか、やりたいけれどもお金がというような場合、そういう人に対して行政が補助金を出すとかというようなことはいかがですか。

【事務局】 資料によれば、民間を含む鉄道事業者が整備しています。

【山川会長】 民間というのは鉄道会社も入るのですか。

【事務局】 それが多いのではないかと思います。

【山川会長】 それは「注」が欲しいところですね。

ここで言う「民間」というのは鉄道事業者はすべて民間扱いだと、認識してこの表を読みなさいということですか。

ちなみに、駐輪場整備に行政がお金を出す制度は、新宿区では制度化はしていないのですか。

【事務局】 しておりません。

【山川会長】 ほかにいかがでしょうか。

特に自動二輪車、オートバイと言われる車両のための駐車スペースをどうするかということは、問題が発生している区とそうでない区との反映の差でしょうか。区によっては収容台数がゼロのような区もかなりありますし、原付自転車収容台数のほうもそうですが、これは「専用」という意味がかかっていますか。駐輪場の一面に原付自転車もミニバイクも入れさせているという、そういう場合は台数としては混在型であっても台数としては入るのでしょうか。

【事務局】 一応、設問の中でも「混在をしている」ということで、注釈で備考の中に入っているのですが、明確に分けていなくて原付自転車の場合は駐輪場の一面

に設けている部分があります、注釈で書いてあるのですが、それを細かくデータ化していません。

【山川会長】 この資料は、新宿区が他の22区へ問い合わせたものですか。

【事務局】 そうです。今後の施策で、自動二輪車と原付自転車の駐輪場をどのような割合で整備していくかを参考に他区の状況を聞いた次第です。

【山川会長】 ほかにいかがでしょうか。

【井上委員】 井上です。先ほど区政モニターもそうなのですが、多分前回の協議会でもあったと思うのですが、区をまたいで自転車を使われる方というのはすごく多くなってきていると思います。、そういう観点からの調査、質問は特になかったでしょうか。

【事務局】 今回は、区民だけを対象に聞いています。

【井上委員】 わかりました。

【山川会長】 ただ、駐輪場利用者に対して区民か区民でないかで料金差をつけるというか、そういうことはありますか。

【事務局】 今回の設問にはありません。

【山川会長】 実態としてもやっていない。

【事務局】 新宿区では、料金は変わらないですが定期利用が主なので、定期の申し込みのときに、空いていれば区外の人も使えます。しかし、人気のある駐輪場は区民の利用が優先で、区民でいっぱいになってしまう状況です。

【山川会長】 この集計結果は、いろいろな意味で我々が今後考えていくときの非常に役に立つ資料だというふうに思われます。

それでは時間の制約もありますので、資料4については一応これでご説明を受けて質疑したとし、今回の中心であると思われる次の議題に移りたいと思います。

議題の(2)で『新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画』の中間評価及び計画の一部改訂について(案)」という形で事務局のほうから資料の説明があります。よろしくをお願いします。

【事務局】 先ほど会長からご説明がありましたが、「中間評価及び一部改定(案)」、資料5について、今回見直し項目が8項目あります。2項目ずつ説明していきながら議事を進めていただきます。

【山川会長】 わかりました。

【事務局】 では初めの1ページ、第1章なのですけれども、これは総合計画の定義です。前回説明しましたので、省略します。

2ページ、第2章については、「計画の体系及び内容」です。「計画の体系」については特に見直す事項がないので、省略します。

「計画の内容」について一部見直しがあります。4ページをお開きください。4ページの(1)です。「自転車等利用における啓発活動の明確化」で、こちらの項目を見直しますので説明します。

まず、当初計画では「自転車等利用者が遵守すべきルール・マナーを明確にし、普及や啓発を促すメニューをつくり、運用します」でした。

実施内容としては、こちらに書いてある1番から5番の内容で、中間評価は「東日本大震災以降の自転車利用増に伴い、自転車に関係する交通事故が増加するとともに、利用者の交通マナーの低下が目立っています」としました。自転車利用者が増えたために、このメニューを見直すべきではないかと考えています。次の5ページの上段ですが、「自転車等利用に関するルール・マナーの周知徹底や、スケアード・ストレート（スタントマンによる交通事故再現）などの新たな交通安全講習方法などを採り入れ、啓発活動を強化します」と、前向きに表現しています。

この裏づけとして、先ほど区政モニターアンケートで何が効果的かということでご説明しましたが、「警察の取り締まり強化」とか「小中学校の自転車ルール・マナーの周知徹底」がそれぞれ4割以上でした。また「自転車利用環境の区が取り組むべき施策」というアンケートでも、「ルール・マナーの向上」が高い比率となっており、「マナーの向上、啓発」について、前向きな形で施策を進めるべきではないかということで計画を一部書き直しています。

2番目の「啓発活動の実施」については、特に変更ありません。

次に第2章、6ページについて、2-4「駐輪場や走行環境を整備する」で、見直す部分のみ説明します。

7ページの下④「附置義務の見直し」について説明します。

当初計画では、「一定規模以上の施設を新築、増築するときは駐輪場の設置が義務づけられていますが、今後は対象施設の見直しや、既存施設、駅周辺以外の地域の

施設への対応についても取り組みます。また、自動二輪車駐輪場の附置義務についても検討します」となっています。

附置義務駐輪場については、これまで38件、2,067台分の駐輪場を整備してきました。しかし、整備の実態を見ますと、大半は建物敷地内には設置していますが、屋上とか地下等に駐輪場があって自転車利用者に使いづらい部分があり、なかなか使われていないような状況が見受けられます。これにつきましては、やはり2点直すべきことがあります。1つは対策を厳しくすることです。ただ一方で、「附置義務駐輪場については、建物ごとではなく地域で解決すべきではないか」という意見もあります。そこで、計画の見直しとして、「附置義務の附置台数だけではなく、地域の合意形成の下で、共同駐輪場の隔地への設置、運用など、地域特性に応じた附置義務基準（地域ルール）の策定について、附置義務基準の緩和を可能とする仕組みを検討します」としました。

また、地域の問題を地域で解決するということで、東京都の駐車場条例では自動車における自動車の駐車場の附置義務がどうなっているかです。東京都では地域ルールという制度を導入し、建物ごとに附置をかけるのではなく、地域ルールを定め地域の駐車場問題を解決する条例の仕組みになっています。ちなみに、新宿駅東口エリアでは現在、新宿駅周辺地区の地域ルール策定協議会で、協議・検討している段階です。自転車におきましても同じように、地域で問題解決できるような仕組みづくりというものが求められているのではないかと、このような文言になっています。

以上です。

**【山川会長】** そうすると、8ページまでのところは2つ、最初の前半が4ページ、5ページ、赤い文字で書かれているところが大きくかわるわけですが、啓発活動について中間見直しで、この協議会ではどういうふうにはこれからしていくべきかという意見というか、方向性を本委員会として提言する、出したいということにかかわる部分です。もともとそういう性質の議論をしたいわけです。今、2つのうちの前半は、マナー啓発活動に関する部分、例えば赤字のように書いていく。これよりちゃんともっときつく書くとか、書いたほうがいいのか、まだ抜けていたらこういう文言も入れていくべきだとか、そういう観点からご意見いただければいいわけです。4ページ、5ページは、マナーのことでした。

それから後半は、今のように附置義務基準というものが条例上あるけれども、それは「1つの店舗で床面積がどうだから何台分の駐輪場を用意しなさい」という書き方だと思うのです。新宿区のものも、他区も多くはそうかと思います。しかし、そこをいろいろな意味で困難な場合があったりするのです、言葉としては「地域特性に応じた附置義務基準」、これを「地域ルール」と言うそうです。8ページに書かれている赤字の中です。そういう地域ルールなるものを、それは1軒1軒の店舗に義務づけるのではなくて、〇〇商店街として何十台の駐輪スペースを用意してもいいというのでしょうか。そういう地域ごとに特性に応じた附置義務の内容にしたらいいのではないかという、そういう提言というか、そういうことを本協議会では見直しとして議論したいと思います。

どうぞご意見、自由に出していただければと思います。このようにして8ページまでで一応区切りますけれども、その後、全体で大きく4つに分けて今から時間をかけていきたいと思います。やや説明が長引きましたが、いかがでしょうか。

**【井上委員】** 井上です。今、8ページのほうで会長が言われた「地域」という言葉なのですけれども、今、具体的なお話をさせていただいてわかったのですけれども、そういうもしもイメージであれば、「地域」ではない別の単語のほうがいいのではないかと思います。「地域」と書いてしまうと、例えば、これは「地区」かもしれませんが、筆筒地区とか四谷地区になったりとか、いわゆる地区でない、地区の下のカテゴリーみたいになってしまうので、「地域」というよりは、むしろ関係者とか、いい言葉がないかなと思います。私から言えないのですけれども。今、そういう真意であるならば別の表現がいいのではないかなという質問というか、要望です。

**【山川会長】** 私の例示がひょっとしたら適切でないのかもしれない。事務局のほうで少し言ってください。

**【事務局】** 「地域」というのは都市計画をはじめとする行政用語なのでわかりづらいと思いますが、エリアマネジメントということで、自分たちのまちというのですか、それぞれの限られたエリアの運用について、行政だけに任せないで自分たちが中心的に解決していこうというのがそもそもの趣旨で、行政もそれを後押ししたらというものです。

今、これを地域に働きかける場合に、東京都の条例ではこういう地域ルールのメニューもありますよということで用意されているのですけれども、自転車駐輪場の

附置義務の場合にはまずそういうルールがないものですから、条例を改正しないと地域に働きかけられないということです。今回の協議会で、そういった地域ルールもできるようなメニューもそろえてもいいのではないかというご意見があれば、行政のほうとしてもそういうメニューをどんどん使って、地域に働きかけて、地域といっても土地の所有者とか建物の管理者とか、また、そこを利用する人々とか、いろいろな方に意見を聞きながら整備していかないといけないと考えています。まずは行政中心でなくて地元でも運用できる制度を提言させていただきます。

**【井上委員】** であるならば、これは全体にかかわってしまうかもしれませんが、8ページの附置義務だけでなく、自転車駐輪に関するポリシーとか、そういうものについて、行政だけでなく、「地域」という単語をあえて使いますけれども、行政でない民間施設のほうでもこういう駐輪対策について、「行政の枠を出ない範囲で自主的に取り組んでいく」というようなことはどこかに書いておいたほうがいいのではないかなというふうに私は思います。今のご説明であればですね。

**【山川会長】** 遠藤副会長、関連でご意見どうぞ。

**【遠藤副会長】** 今の概念は、主体なのか地域なのかと地理的な概念で、ある地域の中でこういう融通をすることが可能なエリアを決めていくようなことだと思うのです。恐らくやっぱりそれには仕組みというふうにあるのですが、何らか地域とかエリア内で計画をつくるというのが必要になってくると思うので、井上委員がおっしゃられたような全体のポリシーであったり、官民で協働するという手続が非常に重要になるのではないかなという気が私はしますので、今のようなご意見はとても重要なと思います。

**【横江委員】** 今のお話ですが、結局これは条例でそういう施設を、駐輪場をつくりなさい、設置しなさいと言ったけれども、そうやって言われたのでつくった、早く言えば。平たく言えば、いろいろ言われるからそういうものをつくったから、やってください。じゃあ、しょうがないからつくった。つくったけれども、形だけつくったわけですから使わない。平たく表現すれば、そういうことになると思うのです。

そうしますと、今後もう1回地元で少し義務を緩めてやるということになりますと、また同じことが起きる。なぜかという、本当にやる気が、つまり、そうなる地元なり地域なり商店なり会社なり店なりが、それをやることによって本当にこういういいことがあるという部分が抜けますと、どんな制度をつくっても同じなので

す。結局ずるずる逃げてしまうと思います。

したがいまして、非常に大事ないい変更だとは思いますが、思いますけれども、現実的に具体的変更だと思えますけれども、さらに踏み込むなら、それをやることによってわくわくするような、する気になってくるような、そういう部分がないと、あるいはそういう人たちの参加がないと実際は運用が難しい。そういうものが入っていると非常におもしろいと思うのです。

【山川会長】 提案ありがとうございます。

【井上委員】 先ほど私が申し上げたのは、附置義務だけではなくて、まさにそこでして、附置義務というのは置いた人にとってあまりメリットがないのです。

【山川会長】 置いた人というのは。

【井上委員】 駐輪場を設置した人です。そういうことで例えば商店街、先ほど商店街の話が会長がされていましたが、商店街に例えば駐輪場をつくります。その駐輪場で例えば定期か何かをつくって、例えば駐輪場の定期を持っていると商店街で何%割引になるとか、ギブ・アンド・テークというか、ただ場所をつくって駐輪場をつくるというだけでなく、それプラスまちに誘引するような仕組みづくりまで地域に任せるということをやらないと、やはり横江委員が言ったとおり、設置した者が負け、損するといったようなところになってしまうと思うのです。そういうところへ駐輪に関するポリシーを附置義務だけでなく、もっと広いところまで地域の、やるならば、そういうところまで書き込むべきではないかというふうに思います。以上です。

【山川会長】 ありがとうございます。

何か事務局ありますか。

【事務局】 先ほどの地域ルールなのですけれども、これについてメニューがいろいろ用意されていまして、ちなみに今、考えている例示ですけれども、まち並み形成型と集約設置型と自主管理型と大きく3つあります。まち並み形成型というのは駐輪場の隔地設置、要はメイン通りに駐輪場を置かれても困りますので、メイン通りを大切にされた配置です。また、集約設置型というのは、商店街で共同で駐輪場を運営しよう。先ほど委員がおっしゃられたように、運営も自分たちでやろうということで、集約した駐輪場を自分たちで管理した、まちの自転車を駐輪場へ誘導する仕事とか、地域の駐輪問題を自分たちで解決するような仕組みです。これを自分たち

のお金ではなくて、行政もある程度これまでかかっていたコストをまちの団体に補助するというような形でうまく運営できないかなというようなことで、行政と地域が頭をひねりながらつくる、そういった仕組みもあっていいのではないかなというふうに考えております。

【山川会長】 今、言われたのは区の考え方ですか。

自転車に関することでなくて、もう少し一般的な説明をお願いします。

【事務局】 これは東京都駐車場条例の中で、そこには先ほど言った説明の中の自主管理型という、運営も今後委員のほうから入れたほうがいいということであれば、条例化にあたっての地域ルールのメニューの中で、こういう条件だから附置義務を緩和というか、地域ルールで地域内の駐輪場を整備し運用するので、それぞれのビルには附置義務をかけないという仕組みも考えられます。

【野崎委員】 みどり土木部長の野崎と申します。事務局から踏み込みがございますので修正させていただきたいと思うのです。これはまだ全然部内でも検討しているわけではございませんので、きょうご審議いただくのは附置義務ということで、お話も出ましたけれども、せっかくつくっていただきながら残念ながら有効に使われない附置義務でつくった駐輪場が多々あることは事実です。そういう無駄なこともやっぱり一方ではもったいないというふうに我々認識していますので、こういうことを防止しながらも、基本的には附置義務というのはこれからも堅持し、一定規模以上の店舗等については、附置義務というのはこれからも履行していただきたいと思っていますところでは。

一方では、今のように特に集約するような附置義務がいっぱいあるようなところについては、建物ごとに駐輪場をつくっていてもなかなかわかりづらいですし、使いづらいということもありますので、もうちょっと面的なというか、地域と言っているのか違う言い方もあるのかもしれませんが、一定のところについて全体をうまく運営できるような附置義務、もしくは別の普通の駐輪場を確保しても結構なのです。そういったものを有機的につくっていく必要も出てきているのではないかなというふうに事務的には考えているところでは。

そういった意味の中で、やり方についてはこれからたくさんいろいろなものが事例もございますので、そういったことを我々事務的には勉強しながらやっていかなければいけないと思うのですが、当委員会、こちらの場では、そういったことも今

までの義務の中で淡々と粛々とやるだけではなくて、違う手法も導入していくということについてご理解をいただいて、そういったこともこの見直しの中で一文を入れていただければ我々としても動きやすいということで今回提案しているものでございます。そういったことをご理解いただいてご審議をいただければと思っておりますので、よろしく願い申し上げます。

**【山川会長】** やはり自転車駐車の附置義務にいわば限定されてここでは書かれています。ご意見がありましたように、義務なので義務がうまく条例化されて、それがうまく生きるというか、機能する魅力が足りないという指摘だったので、どうしたらやる気になるかとか、義務の対象となる人がやる気になるかとか、こんなメリットがあるだとか、いい仕組みであればその辺がうまく機能していくとやる気が増すようになっていくと思うのですが。

駐輪というよりも附置義務限定でということを強調されたわけですか、地域特性云々というのは。

**【野崎委員】** この場合は、義務的なところが項目で出ているものですから申し上げたつもりなのですが、一方で我々限定する必要はなくて、多角的な視点から、場所にもよるかと思えますけれども、駐輪場自体が必要なエリアで附置義務が出てきた場合、一体として幅広く考えていただいて、新宿の中でかなり貴重な土地といいたいまいしょうか、施設になるかと思えますので、あまり附置義務だという限定はしなくてもいいのかなと思っているところはございます。その中での運用は、ただ、非常に難しさは一方で出てくる可能性はあるかなという心配は思っているところでございます。

**【山川会長】** 関連で。

**【遠藤副会長】** 半分は協議会の議論とは違う議論になるのかなと思うのですが、問題意識として非常に大事ななというふうに感じています。多分駐輪とか自転車、何かを1つのきっかけとして商店街のまちづくりなどをやるというときに、自転車に関するいろいろな規制をどうするかとか取り決めに多分この協議会や、この協議会が所管する条例の中でいろいろやっていけることがあると思うのです。

一方で、例えば自転車に関するいろいろなまちづくりの展開が広がってきたときに、それは通常だったらまちづくり条例みたいなところで、そういうことの手取り決めにしていくようなボードを位置づけるような条例があって、その中で決めていくという話があると思うのです。

そこを切り分けて議論はすべきなのですからけれども、完全に切り分けて最初から議論してしまうと話がおもしろくないところに行ってしまうので、できればまちづくり条例なり、そういうことを所管するところに対して、ここの問題意識をきちんと投げるといふか、協議会として投げるといふか、一緒に検討してということが庁内でできるかどうかわかりませんが、そういった問題意識はきちんと共有しておいたほうがいいのではないかと気がします。それを最終的に自転車に関する条例の中でやっていくことと、まちづくりなりそっちのほうで受けていってもらえることというのを仕分けできれば、議論としてうまく拾っていただけるのではないかなという気がします。

**【横江委員】** 今のご意見ですが、私は何か魅力がなければ、わくわくするようなものがなければいろいろなものをこしらえても機能しないのではないかとさっき申し上げたのですが。では、どういうことをすればわくわくするかという、その話があるかと言われると困るのですけれども。結局そこに住んでいる人たち、まち単位なり、あるいは幾つかのまちをグループとしたようなそういうような中で、いい意味での明るくて楽しい競争みたいなものができないかというのが私の発想でして、被害者的な意識だけだとどうしても話が暗くなってしまふ。そうではなくて、そういうことが実際にできるとは思いませんけれども、例えば私は舟町に住んでおりますけれども、あの辺の愛住町と荒木町と、あの辺のちょっと3つか4つのあそこだけで例えば、自転車はもちろん駐輪の問題だけではないにしても、副会長がおっしゃるとおりなのです。そういう何かおもしろいわくわくするようないい意味の競争というものを立ち上げるというようなアイデアはないかなと。

**【野崎委員】** 今、副会長からお話があったりとおり、我々は頭の中で、先ほど事務局からもありましたけれども、新宿区周辺でやはり貴重な高い土地の中、附置義務で正直言って商店街の方、ビルオーナーの方もかなり苦慮しています。これは四輪も含めまして自転車もそうなのですが。そういったことで投資してもいいのだけれども、それが使われないのは非常にもったいないというやっぱりイメージをお持ちです。そういった意味でそれを解消するような形で、まちとか商店街が共同で運営するような駐車場であるとか駐輪場であると、こういったものを附置義務とあわせて作りながら、一定の収益をまたまちに還元をしていくとか、そういったことも考えながら今、私たちの所管だけではないですが、区の中でそういう動きでさまざま

な検討をしているセクションがございまして、我々が連携をとりながら今進めているところがございますので、わくわくまでするかどうかは別にしまして、否定的な暗い気持ちではなくて、それをつくることによって多くの方が来てくれるようなまちづくりということを念頭に入れて、いろいろな立場の人が議論を始めているところがございますので、そういった中で1つとして駐輪場についても問題を抱えているものを1つでも解決できればなというふうに思って議論しているところがございますので、そういった形でいい結果が出ればいいかなと思います。

我々行政の条例がかなり全国の自転車法に基づいてつくられているものですから、かなり画一的なものになっているのでなかなか柔軟性ができないという状況です。ですから提案しているのは、ある意味新宿区の条例の中では少しこれが飛び出しているのかどうかという議論もあるかもしれませんが、全国版とは違った1つの条文なども取り入れて柔軟に駐輪対策ができるようなものにしていただければと、事務局のほうから本日提案させていただいているところです。よろしくお願ひしたいと思います。

**【山川会長】** 今までのご意見ですと、もう少し自由度を高め積極的に魅力的なというふうに附置義務の条例の中身を変えていくという大きな方向性については、これはよろしいですね。基本的に皆さん各委員のご意見は方向性としてはよろしいと思えるのですが、いかがでしょうか、それは大丈夫ですか。

それでは、文章そのものの細かい点は、まず案をもう一度、これよりもっと積極的というニュアンスを大きく入れていただいた上でですけれども、きょうは文章的に詰めるわけにはいきませんので、事務局が各委員さんからのご意見をぜひ入れていただいて文章を次の会議でもつくっていただければと思います。

**【事務局】** わかりました。皆さんの新宿にかける思いというか、期待というのを感じまして、事務局のほうとしてもなるべく積極的な魅力あるようなまちにするための駐輪場附置義務ということを取り入れて、文章をまた考えてご提示していきますので、よろしくお願ひします。

**【山川会長】** それでは、まだありますか。

**【椎名委員】** 附置義務とは別の4ページの「啓発活動の明確化」のところなのですが、当初計画はこういうことをやります。実施内容として5点ほどこういうことを実施しますということで、その中間評価としてマナー低下が目立っていますと

いうふうになっていますけれども、実施内容に対しての中間評価になっておりません。ここはちょっと直していただきたいと思います。

【山川会長】 「評価」という言葉が使われているので。

【事務局】 わかりました。表記が抜けているような部分もありますので、実施した内容について評価をします。

【山川会長】 今、赤字で書かれている部分は、状況がその後どういうふうに展開というか、変化したかということだけですね。左との対応がとれていないというご指摘でした。その辺、よろしく書いてください。

では、先へ進ませていただきます。次は、9ページあたり、事務局のほうからお願います。

【事務局】 次の見直しは、9ページの6番「自転車駐輪場の利用料金の設定」についてです。

当初計画では、「自転車駐輪場の利用料金について、施設の形態や利用率等を勘案し設定します」でした。

実施内容としては、「これまで駐輪場の利用促進を目的として、利用料金を安価に設定しています」ということで、整理区画については年間5,000円と設定していました。

その中間評価ですが、「利用料金を安価に設定したことで、民間駐輪場の経営を圧迫し、参入しにくい状況です」としました。また、自動二輪を主にしているものですが、「法人による駐輪場の車庫代替利用など、想定外の状況も発生しております」ということです。

計画の見直しですが、「利用料金について時間利用者に配慮し、金額設定や運用を見直していきます。また、民間事業者が参入しやすい仕組みや、想定外利用の未然防止策を検討します」としました。想定外利用というのは新宿駅周辺の例ですが、利用申し込みは個人で申し込んでいるのですが、明らかに法人（会社）利用と思われる自転車が駐輪されているのをカウントしたところ278台あり、かなり企業が自社で使用している実態があります。多い会社になりますと1カ所で84台も自社の自転車を駐輪しており、こういう想定外の問題についても何らか対応しなくてはならないという問題があります。

また、区政モニターアンケートの回答でも、利用料金について6割近くの方が「利

便性に伴い利用料金も見直したほうがよい」「差をつけてもよい」と回答されていますし、他区と比較しても新宿は5,000円というのは安過ぎてしまうのではないかと事務局ではとらえています。ですので、こういったような計画の見直しということで「見直していく」ということを表現として入れさせていただきました。

次に7番目「自転車駐輪場の一時利用の検討」ということで、当初計画では「一時利用できる自転車駐輪場を増やします」ということでした。

実施内容としては、「新設の駐輪場については、利用区分の時間利用枠の整備を推進してきました」としました。これまで定期利用が主でしたが、新しくつくる駐輪場については、なるべく時間利用を増やしていきましたということです。中間評価としては、「区内の駐輪場全体の9割が定期枠です。利用者の利用形態の変化や、自転車放置禁止区域の拡大に伴い、1日あるいは時間利用枠の希望者が増えています。」ということです。

計画の見直しとしては、「従来の定期利用を1日あるいは時間利用枠へ転換し、限られたスペースの駐輪場を有効利用するため、利用区分割合の見直しを検討します。定期利用料金の見直しも併せて検討します」ということです。これについては、先ほどの区政モニターアンケートでも、利用者の約6割が買い物利用、一時利用、また、利用区分についても「定期利用を見直し時間利用を増やすべき」というご意見が5割、また「すべてを時間利用にしたらよい」というような意見も12%あるということから、このような見直しになりました。

また、定期利用料金が安いと時間利用にシフトしづらいということがありますので、定期利用料金についても適切な料金設定が必要だというふうに事務局ではとらえ、このような計画の見直しの文面になっています。

以上です。

**【山川会長】** 9ページの⑥のほうは利用料金見直し、⑦は一時利用促進に充てるスペースを増やす方向に転換ということです。どうぞ、ご質問、ご意見ございましたらお願いします。

ちょっと質問というか、上のほうの中間評価のところでは、「利用料金を安価に設定した」というのは、公的に整備した駐輪場のことですか。「民間駐車場」というのは、これは車ではなくて、鉄道会社ですか。

**【事務局】** 民間駐車場、例えばここでいうと新宿サブナードみたいなところが該当し

ます。

【山川会長】 商店関係ですね。

【事務局】 都市計画駐車を管理している会社なのですが、そこが例えばオートバイの駐車を整備し、今61台あります。しかし、利用率が区の自動二輪の駐輪場の利用料金が安いので、3割ぐらいしか使われていないということで、エリアに合った料金設定に行政も多少合わせてもらわないと民間のほうで整備できない実状があります。みんな行政のほうに利用が流れてしまうか、路上駐車してしまうということがあるので、お互い連携をとりながらやってもらいたいという趣旨です。

【山川会長】 今の場合は、自動二輪車の例でしたね。

【事務局】 原付自転車と自動二輪車の例です。

【山川会長】 自転車については、そういうことが起こっているのでしょうか。

【事務局】 自転車の民間の駐輪場というのはありません。

【山川会長】 わかりました。一応質問は以上です。

ほかにご質問、もちろんご意見いただきたいと思います。

【横江委員】 単純な質問ですけれども、定期利用枠というのを1日とか時間枠で細かく運営していくというのは、利用者にとっては大変助かる話だと思います。しかし、どういう人数なり、どういう台数があるかというのはわからないのですが、そういうことに関する実務上はそういうことは、幾ら細かくなってもできるものなのでしょうか。もし、そうなら、コストも大して変わらずにできることであればいいことだと思うのです。

【山川会長】 マクロ的には先ほどの22区調査、この中でデータがありますか。

【事務局】 例えば時間利用というのは今、ラック式ということで、100円入れて1日とか、そういった機械を整備して設置していけば比較的成本がかからないで整備できます。それも民間主導で、ラック会社が民間にリースするような形ならできるのですが、行政がラックをつけるということになるとやはり1基20万とか、そのくらいの行政コストがかかってきます。

現在の整理区画というのは、ただ路面に線を引いて、整理員の人件費から割り出して、適正に手数料ということで徴収しているのです。そういうことで利用料を安くできているのですけれども、実質、整理区画ではこの前の協議会の中でもありましたように整然と自転車が並んでいないのが現状です。また、見栄えも悪いという

ことで、今後整理区画をどんどん路上駐輪場、ラックをきちんと置いて管理していきこうという流れがあります。ラックの整備について民間の力も入れながら時間駐輪を増やしていきます。詳細については、やり方はいろいろあるので、皆さんがこの場で時間利用を今後増やしていくということで方針を立てていただければ、知恵を出しながら時間駐輪増やしていくと施策のかじ取りを変更していきたいと考えています。

【事務局】 自転車対策係の中村と申します。今のご質問ですが、管理人さんが常駐している駐輪場では、特に経費をかけずにフレキシブルに定期と1日利用ができます。現在、新宿区で管理している路上駐輪場については管理人がおらず、なおかつラックを設けていますので、仮に定期利用と1日利用の割合を変えるなら、1日利用用の駐輪機を設けなければいけないということになります。

【山川会長】 管理人がいるところはむしろ台数的には少ないのですか。箇所的と言ったらいいか。

【事務局】 箇所的には限られた箇所ですので、全部で5箇所程度だと思います。新宿区全体の駐輪場に比べると、管理人がいるところは限られています。

【山川会長】 無人で機械的にやるということになると、定期枠を減らす、時間枠を増やすというのは、コストは確実に増えそうということですか。

【事務局】 今のやり方でいけば増えます。

【山川会長】 そういう点は予想されます。状況がいまひとつ正確に私もわかりかねるのですが、「枠」という言葉を使っていますね。定期利用枠、「枠」という意味は、広い駐輪スペースがあって、その何%の面積というか、何台分は定期に充てるけれども、残りは1日利用とする。そういうイメージではなくて、ここは全部にラックが入っている。ここは適当に置いても良いかと。

【事務局】 場所の設定等は、場所毎によってニーズがありますので、全体数を将来的に3割とか4割とか一定数増やしていくということであれば、時間利用では、利便性の高いようなところは利用率が良くなるのでどんどん時間利用を増やします。バランスについては、エリアごとに増やしていきますので、区として全体的な枠として時間利用をもう少しふやしていくというような考え方もあります。

【山川会長】 どんなものでしょうか。そういうほうがニーズにより即したはずだと思うのは、このあたりで、赤い部分で隠れた背景かと思います。そういうふうを受け

とめて、その方向性についてどうぞご意見あればお願いします。

今後、有人管理駐輪場がふえるとか、そういう可能性はあまりないのですか。現在は無人が多いでしょうが。

【事務局】 整理区画というところは午前中2時間、午後2時間、ラック式は無人化が原則となっています。

【山川会長】 今の議論は、9ページの下半分にかかわるところが主です。一時利用の割合、収容力を増やしていくということです。これは方向としては、特に大きな行政の負担がかかりますね。かなりこれは行政の覚悟というか、行政がそういうふうによればやれる範囲のことが多そうでしょう。

【事務局】 やはりアンケート調査でも時間利用を望んでいる声がありますので、区民の声に照らしながら我々、施策を運営していかないといけないので、方向性を出していただければ、それに向けて努力していきます。

【山川会長】 では、下半分というか、一時利用を今後はより重視するという方向性は多分よろしいと思います。上の利用料金の見直しというか、この点についてはいかがでしょうか。

何で見直すかということ、民間経営圧迫とか想定外の状況が生まれて好ましくないというような例を言われました。それはそういうことがあるかもしれません。「時間利用者に配慮し、金額設定や運用を見直していく」。よりきめ細かにするということが利用しやすい状況をつくることにつながるはずだということですか。

【井上委員】 先ほど⑥のほうで説明のありました、中間評価の2つ目の文章の「法人による駐輪場の車庫代替利用」というのは、これは想定外ではあるかもしれませんが、いけなくはないことではないのです。つまり、いけなくはないことであるとか、あまり望ましくないで申し込みのときに順位が低いとか、そういうようなことはあるのでしょうか。

【事務局】 やはり公道上の駐輪場が区の中でほとんどなのです。やっぱり公道上に企業のバイクとかメンテナンス会社の営業用の自転車が夜間車庫かわりに使っている実態を区民の方から「おかしいのではないか」という問い合わせがありました。区の内部で検討し、公道を占有するということは想定外、好ましくないということで、今後とりやめの方向で整備していくというふうに我々のほうは考えております。

【井上委員】 であるならば、「想定外」という表現を使うのではなくて、もうちょっと

好ましくないというようなことをちゃんと書かなければいけないのではないかと。想定外かもしれませんが、もうちょっとネガティブな表現を中間評価で使ったほうがいいのではないかと。そうしないと、今おっしゃった条例の変更につながらないと思うのです。「想定外だったら、それを想定すればいいのではないかと」というふうに言われてしまうと思うので。

**【事務局】** わかりました。委員の意見を取り入れまして、もう少し適切な表現に変えさせていただきます。

**【山川会長】** ほかにいかがでしょうか。

では、まだあと2つ大きな課題がありますので、次のページに移らせていただきます。10ページ、11ページ関係、11ページの半分ぐらいまでをご説明ください。

**【事務局】** では、10ページをご説明いたします。「自転車走行環境の整備」ということで、当初計画では「自転車走行環境の向上を目的とした社会実験等により車道上の自転車走行レーンの整備について検討します」ということになっています。

実施内容としては、「自転車走行環境の整備」で、主に都道ですが、山手通り、靖国通り、新宿通りの一部に自転車通行帯を整備しました。こちらは幹線道路なので道路沿いに整備いたしました。

(2)の「自転車等利用環境の整備計画」平成24年1月に策定しました。これについて「自転車歩行者専用道として整備可能な道路の整備方針を検討」ということですが、新宿区内で可能な道路はどこ路線か、また、その優先順位をどういうふうにつけていくのかという整備方針をこれまで策定いたしました。

中間評価は、「自転車と歩行者の動線が歩道内にふくそうし、双方に安全な自転車走行空間が確保されていません。交通量の多い区内の国道や都道については、歩道部分に自転車走行レーンを整備しています」としています。

計画の見直しは、「自転車歩行者専用道路の整備方針に基づき、区道においても、幅員に余裕があり整備可能な路線を選定し、自転車走行レーンの整備を検討し、実施していきます」としています。当初は整備について「検討します」ということでしたが、これを1つトーンを強めまして「実施する」としています。これについては、区政モニターでも自転車利用環境の区の取り組むべき施策というのが先ほどアンケートでも7割弱になっていますので、自転車走行レーンについては、やはり重

点的に対応していかないと考え、計画をきつめに書いております。

その次が、(3)の「自動二輪車について」です。

当初計画では「乗り入れ台数が増加しつつある自動二輪車についても、自動二輪車駐車場の整備を図ります」でした。

(1)「区立自動二輪車駐車場の整備」について、これまで曙橋駅、牛込柳町駅、新大久保駅、新宿駅新南口路上、区役所脇路上に時間利用の自動二輪車駐車場を整備しました。全部で合計51台の収容台数です。また、東京都の駐車場保全公社による自動二輪車専用駐車場整備補助事業ということで、民間の補助金を利用して民間の駐車場を自動二輪車に転換するという制度により民間の駐車場も整備してまいりました。

中間評価としましては、「コイン式駐輪機による時間利用の自動二輪車駐車場を整備しましたが、違法駐輪の抜本的な解消には至っていません。既存の四輪車の駐車場について、東京都の道路保全公社の補助金の活用により、自動二輪車用駐車場への転換整備を促進するなど、民間の自動二輪車駐車場の整備及び拡大を推進しました」としました。計画の見直しについては、「駐車場附置義務の見直しと並行して、自動二輪車の駐車対策について検討を進めます」としました。

まだ先ほど申しましたように、民間でせっかく自動車の駐車場を自動二輪に整備したにもかかわらず、現時点で3割ぐらいの利用率しかないという実態から、今後事業者と行政と連携をとり、民と官をあわせて整備する必要があるのではないかと、この検討を今後も続けていくトーンで計画がなっております。以上でございます。

**【山川会長】** では、そこで区切るとして、いかがでしょうか。

**【井上委員】** 10ページの「自転車走行環境の整備」についてです。この前の協議会でもあったのですが、動線が歩道内にふくそうしているというのですけれども、これは走行レーンそのものの設計が悪いわけではないですね。走行レーンそのものはきちんと設計されているのだけれども、実際に守られていないということが問題なのですか。それともどこかで走行レーンそのもの、この中間報告だと走行レーンそのものに欠陥があるとか、設計の欠陥があるように見えてしまうのですけれども、そこはどうかかなと思って、ご専門の方の意見を諮ればと思うのですけれども。

**【椎名委員】** 警視庁からご説明しますけれども、基本的には道路交通法で歩道に自転

車が通行できるというのは、「自転車歩道通行可」という標識を設置しているところ  
です。そういうところは基本的には自転車は歩道の中で車道寄りの側を、歩行者等  
がいた場合は徐行してくださいということで法律では決まっています。なかなかそ  
れが守られていなかったり、歩行者はどこでも通っていいですから、そこであつれ  
きが生じたり、自転車のマナーが悪いとか、昨今問題になっているとおりです。

さらに、歩道内を色分けをしたり、白線を引いたりして自転車は車道側を通っ  
てくださいというような環境整備を行っているところがあります。全てがそれをでき  
るということではないので、歩道を通す場合はそういうやり方がなされているとい  
う状況です。基本的には人と自転車の通行の問題というふうになってしまうとい  
うところだと思います。

【山川会長】 いかがですか。

【井上委員】 であるならば、中間評価のほうも今おっしゃってくださったようなこと  
がわかる隔離したとか、これを見るとどうもレーンをつくった人のミスになってし  
まうということなのですね。実際はちゃんとつくられているのだけれども、うまく  
使われていないということがちゃんと表現できるようにしておいたほうが、マナー  
の向上は重要なのだということを入れるような文面にしたほうがいいのではないか  
と思います。

【事務局】 わかりました。

【山川会長】 それと評価の一番下の行で「歩道部分に自転車走行レーン」という言葉  
を使っているのですけれども、これは大丈夫ですか。「レーン」でいいのですか。

【事務局】 歩行者空間でございます。歩行者と自転車が混在して整理しきれていない  
状況なので、それを明確にわかるようにするために、自転車はここを通過してくださ  
い。歩行者はここを通過してくださいを示すという、歩道の中で色分けをして示して  
あげて周知しています。山手通りなどがそうです。中野坂上から。あれだけの歩道  
に幅があって通行帯を分けて示してあげれば、歩道上の通行というのは周知もされ  
るし、事故が起きないような、自転車と歩行者がぶつからないような空間が整備さ  
れます。

【山川会長】 自転車走行レーンという場所は、どこにあったら「走行レーン」と呼ん  
でいいのですか。

【椎名委員】 車道です。

【山川会長】 では、その下のほうの見直しという文章というか、その辺はいかがでしょうか。

【柴田委員代理出席：新宿署牧課長代理】 最初に書かれている「自転車歩行者専用道」というのはどういう意味合いのものなのでしょうか、ちょっとお聞きをしたいのです。

【事務局】 ちょっと表現について「レーン」とか「空間」とか「道」というのが混在していますので、この辺をきちんと整理してもう一度書き直させていただきます。

区の中で整備方針というのがあり、3つの解決策を示しています。まず1つが車道上に自転車レーンをつくる。2つ目が視覚分離ということで歩道上に2メートルの自転車レーンを歩行者道とあわせて整備する。3つ目は、レーンがとれない場合は、路面標示をし看板、標識だけ設置して混在したような形で整備するというものです。それについて補足説明するような形で表記させていただきます。

【山川会長】 実施内容の(2)に「平成24年1月に整備計画」という言葉であるのだけれども、これは区の整備計画ですか。

【事務局】 そうです。

【山川会長】 その中で「自転車歩行者専用道というものを整備していく」というような記述があるというか。

【事務局】 それは混在する神田川エリアにおける歩道と河川管理通路を自転車道として整備するものです。

【山川会長】 ややその辺のまだ整理がついていない感じです。

【事務局】 申しわけございません。次回にわかりやすく整理して表記させていただきます。

【柴田委員代理出席：新宿署牧課長代理】 警察のほうもアドバイスさせてもらい、言葉の使い方がいろいろ意味合いが違うところで使っていますので、はっきり明確にできるよう、区の方と次回まで詰めておきたいと思いますので、お願いします。

【山川会長】 野崎委員は何か。

【野崎委員】 今の案件についてはすみません、かなりまだ整理しておりませんので。ただ、考え方として、なかなか区道の中で自転車のレーンというか、いろいろなものを区民から求められているものを整備するのはなかなか難しい状況がございましたが、一定の路線を抽出し、自転車をほかの人に心配しなくても安心して走行でき

るような空間を確保しようということで検討を始めたのが1月にできました整備計画です。まだまだこれから警察さんとか関係者とも十分調整しないと具現等は図れませんけれども、区の方針としては、限られた場所を使って区民のニーズにこたえていきたいということで検討を始めたということで、今回このような形で追加をさせていただきますと思っています。

【山川会長】 そういうことだそうです。自動二輪車のほうは先ほどちょっと話がありました。そうすると、いかがでしょうか、10ページと11ページの上までで何かほかに。

【椎名委員】 記載内容について確認したいのですが、実施内容では東京都駐車場保全公社となっていて、中間評価の部分は道路保全公社となっています。これは名称が変わったとか、そういうことなのでしょう。

【事務局】 道路整備保全公社です。

【山川会長】 道路整備保全公社か、駐車場保全公社か、確認をお願いします。

【事務局】 道路整備保全公社ですので、こちらに変わります。

【山川会長】 あといかがですか。

【横江委員】 内容に踏み込んで聞くのというのはしにくいのですが、気になるのは、整備計画に基づくのは当然として、幅員に余裕があつて整備可能であれば整備をしていきたいという考え方なのですけれども、可能であれば整備することと必要な場所を整備すると違うと思うのです。上の実施内容のところ整備計画として「整備可能な道路の整備計画」であつて、どこにつくるのかということの方針かどうかというのがよくわからないところがあるのですけれども。

例えばほかの区なのですけれども、駅前などは自転車が走りやすいとはいえ自転車は押して歩きたいなところもあると思うのです。だから、幅員的に可能かどうかというだけでなく、まちとして穏やかに安全に歩いてほしいというような状況とのバランスというはあると思うのです。それが整備計画の中でなっているかという話とあわせて整備可能なことかどうかということを考えていくべきなのかなという気がしますので、そこはこの文面だけでは判断できないところがあるので整理していただく必要があるのではないのでしょうか。それを踏まえた計画見直しということをご提案いただければと思います。

【山川会長】 それではご要望の点とか、それから今の可能性と必要性というか、限定

型だとやや話が小さくなる。その辺をもう少し注意深く表現していただければと思います。

それではすみません、もうそろそろお時間なので最後の課題を2件、11ページ以降、最後までというところでご説明をお願いいたします。

【事務局】 11ページの下段、(2)「放置自転車等の整理・撤去」についてでございます。

当初計画については、「駅周辺地域の定期的な撤去活動を推進し、また、地域住民と連携して放置対策を検討します」でした。

実施内容は、「平日に加え、土・日や、曜日不定期の撤去活動を組み合わせて実施し、放置の常態化にある程度の抑止効果を得ました。区民からの陳情に迅速に対応し、区民の要望に的確に応えました」ということです。

中間評価は、「駅周辺だけではなく、特定の建物付近で路上を駐輪場として利用している実態があります」とし、計画の見直しは、「自転車等の放置が常習化している反復利用者など、長期撤去における定義を見直し、駅周辺以外においても放置自転車対策を推進します」としました。

次に、(3)の「放置自転車等の保管・処分」でございます。

当初計画は、「撤去自転車等の保管や処分については、目的と効果を十分考えて行います」でした。

実施内容は、「放置自転車等の保管・処分にあたり、保管場所の保管方法について検討」しました。「保管場所の容量不足の解決策」、「返還料金」、「保管期間経過後の処分」を行いました。

中間評価は、「内藤町自転車保管場所の再整備に向けた設計に着手し、重層保管の検討をしています。」これは2階建てか3階建てを検討しているのですが、「保管収容台数の増に向けた取り組みに着実に取り組んでいます。返還料金について、実費相当分との比較により再検討する必要があります。期間経過後の処分について、廃棄処分以外に売却による手法を検討する必要があります」としました。

計画の見直しは、「放置自転車等の保管・処分に当たり、撤去と返還、保管までの一連の流れの均衡や、費用負担、収入確保について、費用対効果を十分考えて行います」としました。保管期間については先ほど、22区の状況の中で説明しましたが、23区中15区が30日もしくは1カ月ということで、新宿区の45日が長過

ぎるのではないかというご指摘はもっともでございます。新宿区では放置自転車の撤去を年間2万5,000台しています。このうち廃棄処分は今、1台あたり150円で1万台ほど業者に委託していますが、他区の状況によると、18区は売却処分しています。売却単価の平均が1台あたり1,400円ですが、従来、新宿区では安価な自転車を売却すると、新たな放置を生んでしまうという理論で、売却してこなかった経緯があります。しかし、他区の状況を見ますと売却も今後、ある程度考えていく必要があるということで、この計画の見直し案のような表現になっています。以上です。

【山川会長】 いかがでしょうか。どうぞ。

ちょっといいですか。上のところで、「撤去活動や陳情にも対応した」ということが実績で、評価のほうですけれども、「駅周辺だけでなく、特定の建物」、左の実施内容は駅周辺を中心に今まではやってきていると。右のほうは、「駅周辺以外の特定の建物付近で路上を駐輪場として」というのは、要するに放置のことですか。

【事務局】 放置禁止区域については即時撤去できるわけなのですけれども、駅から離れて住宅街の中の広い道路等、近くのアパートとかマンションが駐車が常習化して駐輪している。即時撤去できないものですから、新宿の場合は7日間ということで、網を張ってずっと張り続けられていれば撤去できるのですけれども、警告札をはがされてしまうと法律上撤去できないという状況があります。この辺は見直しまして、常習・反復利用する方についても撤去すべきだという方向に事務局では考え、こういう表現にさせていただきました。

【山川会長】 いかがでしょうか。要するに禁止区域と整理区域ですか。

【事務局】 禁止区域と、住宅街などの普通の一般の道路上です。

【山川会長】 禁止区域外の問題を言っているわけですね。

【横江委員】 さっき出た話と関係があるのですけれども、5,500円と3,000円の話ですが、あれとも関係があるのですけれども、放置を常習的にやっている区民の人というのは、そんな大勢ではないはずなのです。ごく限られた人で、その人たちのために、本当は便利に使える自転車というのは、大勢の人の物すごく不利益になっているわけですから、ある程度そういう人には厳しくやるべきだと私は思います。

それからもう1つは、どの辺が基準かということです。基準という意味は、良い

か悪いか、幅があるのでしょうかけれども、私は「公平性」という言葉だと思うので、区民から見ると。行政のほうは、非常にその辺の基準というのは心を砕いておられるのではないかと想像するのです。何を基準に良いか悪いかを言うときに、放置自転車の件などはまさしくある幅の中での話ですから難しいのですが、私はやっぱり公平性だと思います。

さっきの5,500円と3,000円も、その差額というのは結局税金で、公金で補われているわけなのでから当たり前ですけれども、そうするとごく一部の人のために自転車が、実は関係ないほとんどの区民が負担を強いられることになるわけです。額は小さいかもしれませんが。そんなすごい額ではないかもしれませんが、そういう問題はごく少数の常習者には厳しい処置を私はとるべきです。そういう方向でいくべきではないか。基準は公平性だと思います。税金と一緒に。公平だとすると、大体ある程度覚悟するものでしょう。そういうふうに思います。

**【山川会長】** ありがとうございます。そうすると、このあたりはちょっと中間評価の表現がかなり曖昧ですね。何でこういう表現、わかりにくい。要するに条例で放置禁止区域外の問題を言っているのだということですね。それをどうするかは、公平の観点に基づきながら、どうやったらそれを是正できるかという仕組みをこれから考えようということですか。

**【事務局】** 放置禁止区域の撤去拡大もそうなのですが、警告札を1日張って次の日に張り続けていたら撤去する。反復の機会をどうとらえるかということで、今7日間の猶予があるのですが、その期日を短くするというのが一つの方策です。ペナルティの料金を上げるということになれば、どちらかというと禁止区域の即時撤去した方だけにペナルティがかかるので、明らかに撤去されないのをわかりながら反復利用しているという方に対して何ら対策もないということになり、これについてやっぱり検討すべき課題であるにとらえています。

**【山川会長】** 下のほうで見直しの部分で、「長期撤去における定義の見直し」というのはそういうことなのですね。意味がわかりにくい。表現は少し工夫していただくとして、方向としてどうでしょうか。より厳しくする。理屈は横江委員の言われたように、公平性という原則に立つならば。

罰則と言っはいけないのかな。とにかく強化ということで、即時撤去の区域以外でも放置が抑制できるようにしていくべきだということのようです。

下半分はいかがでしょうか。というか、最後までですけれども。

中間評価のところ立体化、「重層保管」というのは立体化のことですね。それから返還料金を値上げするというか、適正化する。「期間経過後の処分」というのは、今まで新宿区は捨てていた。廃棄していたけれども、売却も考えるべきだということで、いかがでしょう、この辺。方向性というか、方針としては、こういう方針で大丈夫ですか。

**【横江委員】** 一番最後の計画の見直しというところなのですが、今まで私がお話し申し上げてきた意見とちょっと違いまして、書き方の問題にこだわりますが、とても素人にはわかりにくいのです。もうちょっとはっきり白とか黒とかおっしゃっていただいたほうが楽でして、一生懸命考えて何を要するに言おうとしているのか。非常にご苦心をしてこれをお書きになっている、ご担当の方は非常に苦心しておられると思うのですけれども、もうちょっとわかりやすく書いていただいたほうが良いような感じがします。

**【山川会長】** 私もそういう印象を強く持ちます。

**【井上委員】** 井上です。12ページの一番下の行というか、2行目の「収入確保」という概念はないです。という表現はおかしいです。だから、これに対してコストがかかっている。コストに見合った収入が入るといいと思うのですけれども、「収入確保」というのも誤解を招く単語ではないかなと思います。

**【山川会長】** ほかはいかがでしょう。

**【野崎委員】** 資料を全体に。部長という形もいいでしょうか。資料全体なのですが、本来ならもうちょっと我々精査してきょう提示しなければいけなかったのですが、やや中間の評価、それから計画の見直しについて、まだまだ内部的にも正直申し上げまして今ご指摘をいただいたとおり不十分な表現、もしくは内容だったと認識していますので、ただいまいただいたご意見なども踏まえ、もう一度次回までに十分皆さんに再確認いただけるように再提出させていただきたいと思いますので、ご配慮いただければと思っております。

**【山川会長】** そういうご発言でしたので、次回第3回は、この部分について提言に結びつくような表現で皆さんのご意見をもう一度いただくことになりますので、お話のようにいろいろな点で精査をしていただきたいと思います。

では、資料5関連はこれにて終わりにします。そうすると議事はほぼおしまいです

か。質疑応答。連絡事項という。

【事務局】 では、事務局から連絡事項を申し上げます。

次回の協議会ですが、平成24年11月5日、月曜日に、本日と同じフロアの第二委員会室にて開催いたします。本日の審議内容を踏まえ、開催の1カ月前を目途に資料等をお送りさせていただきますので、よろしく申し上げます。

以上でございます。

【山川会長】 何か忘れていること、大丈夫ですか。

では、いずれ議事録と、それから次回資料は事前配付を原則とする。それが送られると思いますので、またお目通しいただいた上でご参加いただけたらと思います。

きょうの資料で。

【事務局】 事前に配付したのですけれども、「自転車安全利用五則」について説明します。平成19年に道路法が改正になりまして、自転車のマナー、を「五則」というかたちで示したのですが、これを月1回の「自転車ストップ大作戦」や、小中学校に配付したり、地域のイベントで配付したりしております。あと「安全で快適なまち」、毎年1回出しておりますけれども、交通法規みたいな資料でございます。自転車対策にかかわることも含めて、私どもの交通対策課で行っている交通関連の資料を説明してございます。

以上でございます。

【山川会長】 では、これにて終わりにしたいと思います。本日は長時間ありがとうございました。

--- 了 ---