

新宿区自転車等駐輪対策協議会（第1回）議事録

平成24年7月5日（木）

区役所本庁舎第2委員会室

午後2時~午後4時

【野崎委員】（みどり土木部長） 新宿区のみどり土木部長の野崎と申します。

只今から、平成24年度第1回新宿区自転車等駐輪対策協議会を始めさせていただきます。協議会の開会にあたり、私のほうから当協議会の趣旨を若干ご説明させていただきます。

新宿区の自転車等駐輪対策協議会は、「新宿区の自転車等の適正利用の推進及び自転車等駐輪所の整備に関する条例」第38条に基づき、自転車等の駐輪対策に関する重要事項を調査、審議するための附属機関です。このたび、皆様にご審議いただくことになりましたのは、新宿区が平成20年に計画期間10年として策定しました「新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画」がちょうど計画期間の中間年の節目にあたり、自転車を取り巻く社会情勢や環境の変化に伴う計画の見直しをさせていただきますと考えているものでございます。

この約5年間に新宿区では、総合計画に基づき、新宿区内の各駅の駐輪場の整備を鋭意進めてまいりました。まだすべての駅というわけにはなりませんが、かなりの駅に駐輪場を整備することができました。駐輪場の整備にあわせ、いわゆる放置自転車の撤去活動なども積極的に行い、区内の放置自転車についてはかなり大幅に減少してきているかと考えています。

一方、自転車を取り巻く環境は計画策定当初よりずいぶん変化しています。最近、自転車利用者のルールやマナーの問題が大きくテレビや新聞等で取り上げられています。また、昨年の3月11日に発生した東日本大震災以降、自転車の利用形態が以前と少し変わってきているのかと思われまます。東日本大震災以前は、自転車の利用は「自宅や勤め先から最寄りの駅まで」というのが多かったかと思うのですが、大震災以降は「自宅から勤務先まで」とか、かなり遠距離の自転車利用等も増えてきております。幹線道路などにも自転車がかなり走行しているのが見受けられます。

このような状況を踏まえて、この協議会では、新宿区の総合計画の達成状況につ

いて皆様に評価をいただいた上で、また新たに追加するような視点であるとか、既存の計画についてももう少し違った見方など、ご意見をいただければと思います。ご理解をいただきまして熱心なご審議をいただければ幸いかと存じます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

私からの挨拶は以上でございます。引き続きまして事務局から、当協議会の進め方とか協議会の公開等につきましてご説明申し上げます。

では事務局、よろしくお願いいたします。

【事務局】 皆様、初めまして。本日、事務局を務めさせていただきます、交通対策課長の児玉です。よろしくお願い致します。

まず、お手元の資料をごらんください。会議の前にこの協議会の進め方について簡単に説明させていただきます。協議会の開催ですが、本日を含めて年内に3回程度、開催を予定しています。第1回では事務局からの計画前半の取り組みの報告と課題の提起及び報告に基づき、各委員の意見交換をしていただきます。そこでの意見交換をもとに、第2回では課題を整理し、解決策の方向性を検討します。そして第3回では、皆さんの意見をとりまとめ、計画の中間見直しについて検討します。また、区政モニターアンケートを現在、実施しており、第2回の協議会で事務局から報告します。そういった内容を踏まえて11月に協議会から区に答申をいただき、区では、答申に基づき総合計画改定の素案を作成します。その素案を庁内で討議し、とりまとめ、パブリックコメントを経て、「新宿区自転車等駐輪対策に関する総合計画」の改定として決定します。以上が全体の流れでございます。

なお、本協議会は、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項の規定により、公開を原則としています。傍聴人は本日、お一方お見えになっています。事務局としましては本日のこ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たく皆様のご了承をお願いいたします。

また、皆様の発言につきましては自転車等駐輪対策協議会議事録として、区のホームページ及び区政情報センターにおいて公開されます。その点につきまして、あらかじめご了承のほどお願いいたします。会議中の様子も公開しますので、写真撮影等についてもご了承お願いいたします。

第1回の協議会の開催にあたり、委嘱状をお渡しします。本来であれば新宿区長中山弘子から委員の皆様へ直接お渡しするところですが、本日は所用でどうしても出席することができません。大変恐縮ですが、机の上にて配付させていただきました。ご了承くださいませようによりしくお願いいたします。

委員の任期ですが、平成24年7月1日から平成26年6月30日までの2年間となっております。

引き続き各委員の皆様より一言ずつご挨拶をお願いしたいと思います。まことに恐縮ですが、順番に自己紹介で、ご所属とお名前、及び一言ご挨拶をいただきたく、よろしくお願いいたします。

<委員挨拶：学識経験者委員2名、一般委員16名（代理出席3名）>

本来はここで会長に会の開会と進行をお願いするところですが、今回は最初の協議会であるため、会長、副会長がまだ決まっておりません。後ほど委員互選により選出していただくまでの間、事務局である私のほうで会の進行をさせていただきます。

次に会長・副会長の選出に進ませていただきます。会長・副会長の選出につきましては、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規則第37条の規定により、委員の互選により決定することになっています。委員の皆様の中にご希望、またはご推薦があればお願いします。もしないようでしたら、皆様のご了解をいただければ、事務局からの推薦という形をとらせていただきます。皆様いかがでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

それでは、会長を山川委員に、副会長を遠藤委員をお願いしたいと考えております。皆様いかがでしょうか。

（一同拍手）

それでは山川会長、遠藤副会長、会長席、副会長席に移動をお願いいたします。

では、山川会長より一言ご挨拶をお願いいたします。

（会長挨拶）

次に遠藤副会長より一言ご挨拶をお願いいたします。

(副会長挨拶)

では、これより議事進行を会長にお願いしたいと思います。会長、よろしくお願いたします。

【山川会長】 それでは早速、議事に入らせていただきます。

次第の 5 番 (1) 『新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画』の実施状況等について」となっています。事務局に説明をお願いします。

【事務局】 すみません。まず、出欠の確認をさせていただきます。

本日は委員 1 名から遅参の届けをいただいています。3 名の方から代理出席をいただいています。遅参が 1 名、現時点では 18 人中 17 名の出席ということで協議会は成立しています。

それでは事務局から、お手元の資料のご確認をさせていただきます。資料 1 「議事次第」、資料 2 「新宿区自転車駐輪対策協議会委員名簿」、資料 3 「新宿区自転車等駐輪対策協議会 (第 1 回) 座席表」、資料 4 「新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画」、資料 5 「区政モニターアンケート設問」、資料 6 「自転車等の利用と駐輪場に関する総合計画中間見直し 概要・スケジュール」でございます。そのほかに参考資料として、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐輪対策の総合的推進に関する法律」の抜粋、新宿区の条例の抜粋、また事前配布としまして「新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画」です。お手元に無ければ事務局にお知らせ願います。

また、委嘱状や資料 2 の名簿に誤り等がございましたら、訂正させていただきますのでお知らせください。重ねてよろしくお願いします。

引き続き資料 4 に基づき、これまでの区の施策と今後の課題についてパワーポイントにより説明します。

まず、本計画の目的は、「利用者が自由に利用できる、また利用者はルールに気をつける」ということです。新宿区と関係者は目的達成のため、利用環境の整備、また利用者のルール・マナーの向上を図ることとしています。

計画策定の法的根拠は、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐輪対策の総合的推進に関する法律 (自転車法) の第 7 条によります。同法では、「市町村は自転車等駐輪対策協議会の意見を聞いて総合計画を立案する」となっています。また、「新宿区自転車等の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」第 37 条でも、「新

宿区も自転車等対策協議会の意見を聞いて総合計画を策定すると定義されています。

計画期間は平成 20 年から 29 年の 10 年間です。今回、計画期間の前半を経過し、計画前半の達成状況をご審議いただくとともに、この社会状況の変化を踏まえて計画を見直す部分があれば見直していくものです。対象には、自転車だけでなく、原動機付自転車、自動二輪車も含まれます。

平成 20 年～23 年度に実施した項目は、前回の計画では 5 項目について挙げられています。

まず初めに、「行政だけでなく地域・関係者が連携して施策を推進する」。

2 番目として、「マナーの向上を図る」。

3 番目として、「駐輪場や歩行空間を整備する」。

4 番目として、「放置自転車の撤去を推進する」。

5 番目として、「自転車等の適正利用を推進する」

です。

それでは、各項目について説明します。

まず、「行政だけでなく地域・関係者が連携して施策を推進する」です。こちらの写真は地域の方が主体となって放置自転車キャンペーンをやっている、榎地区の地区協議会の例でございます。同地区ではこのほか、地域内の学校と警察、道路管理者（区）と協議し、立ち会いのもと、交通安全総点検を実施しています。

また、計画では鉄道事業者の協力も計画ではうたわれています。区ではこれまで 11 カ所の駐輪場を鉄道事業者のご協力の下、整備してまいりました。前半の 4 年間では牛込神楽坂駅、国立競技場駅、また四谷駅で駐輪場を整備しました。この写真は牛込神楽坂駅の駐輪場の様子です。東京都交通局の牛込神楽坂駅前の路上に、自転車等整理区画として白線を引き、その中に自転車を駐輪していただくものです。

次に「マナーの向上を図る」です。新宿区の実施してきた施策について説明します。まず自転車整理員の配置です。自転車整理員は今、ここの黄色いチョッキを着ている方なのですが、駐輪場で自転車整理と同時に、利用者へ交通マナーの啓発のチラシを配付してマナーの向上を目指しています。自転車マナーの向上については、啓発チラ

シの配布のほか、区の広報、区のホームページ、大型街頭ビジョン等により、啓発のPRをしています。

また、交通安全運動等の啓発として、警察署、区内各地区の交通安全協議会、新宿区が協働で写真の様な自転車安全利用キャンペーンを実施しています。これはことしの5月12日に大林素子さんが1日署長になって実施した「新宿自転車交通安全利用キャンペーン」の模様です。そのほか、新宿区内の各所で毎月10日に、自転車ストップ作戦を実施しています。自転車ストップ作戦とは、区内各所に警察署と一緒に新宿区が立ち会い、自転車利用者へ啓発チラシ等を配布するなど、マナー向上を図っています。

自転車の防犯登録の推奨については、区内の自転車販売店で自転車購入時に利用者へ、防犯登録を必ずしてもらう様にお願いしています。新宿区では現在、約56万9,000件の登録があります。これは新宿区内で販売した自転車に防犯登録された数であり、新宿区の実際の自転車台数ではございません。また、この防犯登録は登録から10年を経過すると自動的に抹消されます。この登録台数が必ずしも実際の自転車台数とは一致しませんが、防犯登録によって自転車盗難等を未然に防止し、適正な管理を図るものです。

また教育委員会と連携し、新宿区では小学校のPTAが中心となりまして、それぞれの所轄の警察と新宿区と学校が一緒になってこのような子どもの自転車教室を開催しています。特に自転車に乗り始めた小学校低学年の子どもたちは、交通マナーを知らずに自転車に乗っていることが多いと思われ、地域の方々と一緒になって自転車のマナーの徹底を図ることが大変有効かと考えています。

次に、「駐輪場や歩行空間を整備する」です。新宿区ではこの4年間に、毎年約3カ所ずつ、駐輪場を整備してきました。現在、区内31駅のうち28駅の周辺について、駐輪場を整備しました。これは東新宿駅の路上自転車駐輪場の写真です。

では、どのくらい自転車駐輪場を整備するかということですが、前回、計画を立てた目標が、「今後10年間で3,360台分を整備する」というものでした。計画前半ではこのうち、約1,000台分を整備しました。残り2,000台分については、今後、西新宿駅、新宿駅南口、西早稲田駅、中井駅など、大型の駐輪場を整備する予定で、計画どおりに進んでいると考えています。

また駐輪場を行政だけでなく、民間にも、建築等の開発行為に際して駐輪場を設置する附置義務を課しています。区内の指定区域（都市計画法の近隣商業地域、第2次住居、準工業地域における遊技場、商業施設、金融・スポーツ・教育施設等）内で、対象面積が300平米～500平米を超えるものについて、面積に応じて駐輪場を整備する台数が決められています。計画前半の4年間で33件、2,600台の整備がされました。

駐輪場や歩行空間を確保する前半の取り組みで、利用料金の制度について説明します。駐輪場料金は大きく3つの種類の料金設定になっています。

まず「自転車等駐輪場」は、道路外の鉄道用地とか区の用地等に区画をし、管理室を置いて駐輪場を管理するというものです。一般で年額2万円となります。

次に「路上自転車駐輪場」は、道路上にあつて駐輪ラックがあるものです。一般で年額6,800円となります。「自転車等整理区画」は道路に線で区画し、枠内に駐輪するもので、年額5,000円となります。またこのほか、時間駐輪利用として、コイン式自転車ラックの駐輪場を導入しており、最初の2時間無料、以後24時間ごとに100円になっています。

さて、道路交通法が平成19年に改正され、「自転車は車道通行が原則」が徹底されることになりました。歩道を自転車が走る場合には自転車専用レーンを設置し、通行空間を分離しないとイケないのですが、歩道をやむを得ず自転車が走る場合には原則として車道側を通行し、徐行しなければなりません。新宿区の場合、まだ区道については自転車専用レーンの整備が進んでいませんが、都道、また国道について歩道幅員に余裕があるものについては、写真の例の様にサインで車道側に自転車専用レーンを設置したり、歩道に色分けをしたり、線を引いたりというような取り組みをしています。

新宿区道では、まだ自転車専用レーンは整備されていませんが、平成23年度に「自転車等利用環境の整備計画」で今後の方針を立てました。区道は幅員が狭いので、「自転車は徐行」というようなシールを道路上に張ったり、また幅員に余裕のある歩道については路面を色分けして自転車専用空間、歩行空間を確保するというものです。

では次に、「放置自転車の撤去を推進する」です。放置自転車対策の推進に際して、区内に放置禁止区域を設定しています。新宿区内の鉄道駅周辺からおおむね半径200

メートルの範囲を即時撤去が可能な放置禁止区域として指定しています。それ以外の区域では、1週間後撤去ということで、警告シールに日にちと時間を書いて1週間以内にそのシールが剥がれていない、まだ移動されていないということであれば撤去していく制度になっています。

放置自転車の対策へは、区は大きく3点ばかり取り組んでまいりました。まず、「放置禁止区域の拡大」です。鉄道駅周辺に新たに駐輪場を設置した場合は、周辺地域を放置禁止区域として新たに指定しました。計画前半の約4年間で7カ所、放置禁止区域を拡大しました。また、駅以外の放置禁止区域の設定についても検証しましたが、放置禁止区域の大幅な拡張は、放置自転車を保管する保管施設の収容能力が不足しているため、計画期間後半に繰り越します。

また、放置自転車の保管方法について検討しました。保管場所の容量不足解消に向け、保管場所の立体化に向け、今年度、内藤町保管場所の基本設計に取り組んでいます。また年間料金等の利用料金体系の見直しについては、費用対効果や、返還率に影響することから、計画期間後半に繰り越します。保管期間経過後の放置自転車の処理方法については、これまで粉碎処分をしていましたが、被災地支援物資としての活用や売却など、有用な方法への切り替えを検討しています。

保管場所の現況ですが、これが実際の写真でございます。3台のトラックで1日100台～200台運び込みます。放置禁止区域は区内の鉄道駅28駅周辺ありますが、禁止区域内の放置自転車を順次計画的に撤去し、トラック1台で約25台ずつ積み、ピストン輸送で保管場所と放置自転車の対象エリアを往復しています。この写真が百人町の自転車保管場所で、大体1,100台ほど収容されています。保管自転車の引取受付業務を行っています。火曜日から土曜日の13時から18時に自転車返還の受付をしています。返還率は、即時撤去については約18,000台で全体の約6割、長期撤去では大体7%ぐらいです。返還手数料については3,000円です。放置自転車の撤去、保管等に要する放置自転車1台あたりのコストを計算すると8,500円ほどとなり、実質、区が負担しているのは差額の5,500円ほどとなります。

自転車保管場所の保管期間が過ぎた放置自転車の処理方法については当初、返還以外の自転車はすべて粉碎処分していました。しかし、昨年は東日本大震災の被災地供与として約600台の自転車を提供しました。また、障害者団体にリサイクル用として235台、海外供与で東南アジア方面の公益利用分として、3,290台を提供しました。

以上が前半の施策の検証でございます。

この後、皆さんで意見交換していただいてまた課題が新たにあれば追加していただくのですが、区では大きく4つの課題があるのではないかと考えています。

まず初めに、自転車の時間利用希望者増への対応です。従前は1日利用者への対応に際し、駐輪場等の自転車駐輪台数の不足から、区は、定期利用で線を引いたところに自転車を入れる方向で施策を推進してきました。しかし近年、多くの利用者の声は、「1日利用より時間利用も使えるようにしてほしい」という声に変わってきています。時間利用は機械式コイン駐輪場で、機械の駐輪ラックを置いて24時間ごとに100円課金するものです。毎月使っても2,000円ほどで、定期利用と金額はあまり変わりません。また、自転車整理区画では、通勤時間帯や昼間は使えるが、夜、空きがあっても使えないという矛盾があります。また、定期利用の人が使っていないので見かけ上、空きがあるにもかかわらず使えないのですが、機械式コイン駐輪場だと、どの方でも使え、多くのニーズがあります。

第二に、利用料金についてです。現状の自転車整理区画は、放置自転車を解決するための緊急措置として、道路上に線を引き、ただ駐輪可能な台数を増やせばいいという施策で進めてきました。利用料金が非常に安く、例えば原付バイクなど年間8,000円で使えることから、整理区画に駐車が集中し、周辺の民間駐車場業界から、「民業を圧迫しているのではないか」との声も聞きます。また、一般の方が利用したいときに、既に自転車整理区画はいっぱい利用できないのが現状です。委員の皆様にご議論いただき、今後の方向性をどうするか、課題として考えております。

第三に、自転車保管場所の容量不足についてです。新たな駐輪場の設置により放置自転車対策区域が拡大され、放置自転車の撤去が増加したため、保管先となる自転車保管場所の容量が不足しています。

第四に、自転車等駐輪場の附置義務のあり方です。民間事業者が建築行為等を行う場合、区は駐輪場等の附置義務を課し、駐輪場を整備するものですが、例えば商業集積地である新宿駅周辺等について、建物の地下2階とか、屋上に駐輪場が設置され、必ずしも自転車で来街されたお客様が利用できる場所になかなか設置していただけないのが実状です。そこで今後、地域に合った附置義務のあり方が、求められています。

以上が、簡単ですが私のほうから今回の計画期間前半の検証と課題について説明させていただきます。

最後に最近の区内の現況について、報告します。

東日本大震災以後、区内の自転車利用が増加しています。警視庁の資料による四谷三丁目の交差点と合羽橋と曙橋の陸橋の部分の自転車通行量の1日あたりの調査です。

合羽橋では、震災前に約1,600台だったのが2,600台に増加しています。四谷三丁目でも、4,000台から6,000台に通行量が約1.5倍に増加しています。歌舞伎町の放置自転車の撤去台数も震災以降、約1.5倍に増えています。これは、震災時にガソリン不足や計画停電によって公共交通機関の運行が止まったり、健康ブームとか自転車利用のエコ、環境に優しい面に注目が集まったことによります。自転車の増加に伴い、自転車に関係する交通事故も増えています。事故の原因を調べてみますと、自転車の走行ルール、交通マナーの低下が挙げられ、これを今後どうしていくかということも課題です。

さらに自転車の走行空間、レーンについて、歩道の区分けが無い道や、車道が狭い道はどうすれば良いかも課題です。歩行者が安心して歩ける、また自転車が安心して走れる走行空間は必要ではないかと考えますが、委員の皆さんから意見をいただき、区の施策に反映していきたいと思います。

説明は以上です。どうもありがとうございました。

【山川会長】 どうもご苦労さまでした。今のお話は資料4の中から要点をできるだけビジュアルな形でお示しいただいたと考えています。

それでは早速、現状とこれまでの概要の説明が終わりましたので、質疑応答に入っていきたいと思います。最後のほうにこの委員会の役割である、これからどうしたらいいか、どんな点が問題だからそこをどうしたらいいかということにつながるために、確か項目を4つほど分けていただいたかと思います。そういうことを中心に、課題と言っておられましたが、

駐輪場の運営に関すること——それは具体的には①料金制度のこともあるし、②

短時間利用の希望者がふえているからそれにどう対応するか。これが課題の①、②というふうに言われたと思います。

それから、③放置自転車の撤去が、保管場所のキャパシティの問題とか、それから撤去をどのくらい頻繁にやるかとか、もちろん保管料金とか保管期間とか、そういう問題とも絡んできますので、とりわけ新宿区では保管場所不足に対応するためにどういうことが必要なのかという点についても課題が大きいと思います。

それから、④駐輪場の附置義務が条例で決められていますけれども、それについてもなかなか問題があると思います。今後どういう点をどうしていくべきか。

以上4点ほどが課題として挙げられたかと思いますが、これ以外でもいろいろなご意見を自由にいただきたいのですが、まずは駐輪場の利用の点からご意見、ご感想などいただければと思います。かなり整備された駐輪場ではありますが、1日利用。ただし1日利用といっても約束として年間申し込みで、年間または1カ月契約という設定はないのですか。

【事務局】 自転車等整理区画については1年契約です。

【山川会長】 1年契約で、一度権利を、申し込みを認められたら、その人は1年間通して契約は有効なのですか。

【事務局】 そうです。途中解約の場合は所定の計算式で計算し、前納頂いた料金を利用者へ返還します。自転車等整理区画については1年契約のみの設定です。

【山川会長】 駐輪ラックがある場合は、自転車等整理区画と言わないのですか。

【事務局】 5ページの路上駐輪場の料金表をご参照ください。

【山川会長】 駐輪ラックがある場合は路上駐輪場ですか。

【事務局】 そうです。

【山川会長】 それで自転車等整理区画は、広い歩道の一部をただ区画だけペイントしているのですね。

【事務局】 自転車等整理区画の料金体系については年間5,000円、原付自転車、オートバイについては8,000円という料金で設定しています。

【山川会長】 月極めの定期契約の駐輪台数の割合について、道路外の駐輪場は月極めの定期契約と同じ割合ですか。

【事務局】 実態として、自転車等整理区画が全体の6割を占めています。大変安い料

金で借りていることからかと思います。残りは、敷地の駐輪場が約 2 割、駐輪ラック式の路上駐輪場が約 2 割です。駐輪ラック式については、1 カ月利用から 12 カ月利用までの料金体系になっています。

【山川会長】 では、そういうことで駐輪場の使われ方、あるいは路外にあるのか、ラックがあるのかないのか、その辺どうでしょう。新宿の特殊性もかなり反映せざるを得ないことではあるかと思いますが、ご感想などありましたらおっしゃっていただければと思います。

【椎名委員】 警視庁の交通規制課の椎名でございます。今、自転車等整理区画の話が出たのでちょっとお話をさせていただきたいと思います。

道路法の施行令が改正され、自転車についても歩道上に専用の駐車場として設置できる様にと、法律改正されたと思います。自転車等整理区画は今まで、道路管理者である東京都と新宿区さんの申し合わせで臨時的につくられてきたという経緯があるので、これについては法律に基づいた形で現状の改善を図っていただきたいと思います。整理のほうもただ線を引くだけではなくて、ガイドラインではラック式の整理例がございます。それに準じれば、整然と自転車が置かれ、まちの美観も良くなるでしょうし、そのような整理方法に順次変えていただければと思っております。以上です。

【山川会長】 事務局としては何かありますか。

【事務局】 先ほどご説明した駐輪ラック式のコイン駐輪場の方が整然として自転車が置かれ、利用者からも評判が良いです。もし皆様のほうで時間駐輪とか 1 日利用駐輪を主体として今後、整備していただきたいと思いますというご要望であれば、そういう施策を展開して、これから整備していきたいと考えております。

【山川会長】 コイン式ですか。駐輪ラックで、コイン式でない定期契約の駐輪場はかなりあるわけですね。

【事務局】 はい。それと、先ほど言ったように路上駐輪場は無秩序に線の中に置いていくというのではなく、駐輪ラックを置きたいと考えています。自転車等整理区画から路上駐輪場に変更する考え方と、自転車等整理区画をラック式のコイン駐輪に変えるという 2 通りの方法があるのですが、区で今後どうしていくのか、皆様の声を聞きながら施策の計画を練り直していきたいと考えています。

【山川会長】 とかく乱れがちですものね。歩道上なんかにあるものは、どのように整

理しているのですか。

【事務局】 シルバー人材センターに委託していますが、駐輪場や整理区画の規模にもよりますが、1 駅に 2 人、午前中 2 時間、午後 2 時間、通勤時間帯を見計らって整理しています。

【山川会長】 整理はしているのですね。

椎名委員のご意見は、ガイドラインもできていることだし、とにかく秩序ある路上の駐輪施設の使われ方が行われるように、それを目指すべきだと、そういうご指摘でした。ほかにいかがでしょうか。

【塚本委員】 東京都第三建設事務所の塚本ですが、自転車等整理区画とラック式の路上駐輪場に関しては、特に新宿駅の周りだと区道だとやはりスペースがないので、都道の比較的幅員の広い歩道に駐輪場が設置されています。

平成 19 年頃、道路関係の法令改正により、ラック式による占用という形で道路上に駐輪場が設置できるようになりました。かなりたくさんの設置要望があり、東京都も占用許可のうえ、設置を認めているところですが、都市景観上、それがあまり増えてしまうとやはり美しくないということもあります。例えば、街路樹ですね。先日もあったのですけれども、東京都が植樹帯をつくろうとしていたところと新宿区さんの計画がかぶってしまい、地元の町会の方からどうしても植樹帯ではなく駐輪場をつくってくれという要望があり、東京都が植樹帯を少し諦めたという経緯があります。東京都は緑化を推進し、街路樹 100 万本に増やすことを目標にと頑張っておりますけれども、今回、競合してしまったことがありました。

あと防災上の観点からも、広い歩道がある箇所を駐輪場にしていいかなと思います。駐輪場をつくってほしいという気持ちもよくわかるのですけれども、大規模な震災とかあったときに、少しでも広い歩道空間を確保しておくということも大事だと思います。新宿駅周辺に路上駐輪場が多いかなと感じています。例えば小田急ハルクさんの前とか、あとほかにも新宿駅周りですね。今、私も手元の資料を見ていますが、かなり多いのですね。

東京都第三建設事務所は新宿区さんのほかに、中野区さんと杉並区さんを所管しています。ほかの区さんですと地下駐輪場ですか、大規模なのを結構お金をかけてつくったりしているのです、駅の周辺とかに。これだけ自転車の利用者が多いということは駅の周辺にこういうラック式が必要だということはもちろんわかっている

ので、ある一定規模の駐輪場の設置は必要だと思います。ただ新宿区さんのほうで自前の地下式の駐輪場をつくるとか、そういうことはできないのですかね。そうすると非常に良いのではないかと思います。今は、良い駐輪機がありますね。スイッチ1つですごい勢いでビューッと上がってくるみたいなのが、結構テレビとかでも宣伝されています。ちょっとお金はかかると思うのですけれども、そういうことも検討していただけるとありがたいかなと、都道の管理者としては考えているところです。

【山川会長】 幅の広い歩道を持った道路といえども、いろいろ限界というか問題というか、多いというご意見だったと思います。事務局、何かありますか。

【事務局】 ご存じだと思うのですが新宿駅周辺は地下埋設物が多くあります。各企業者の下水道とか上水道とか電気とかいろいろありまして、なかなか地下に駐輪場を設置するというような状況ではないということでございます。

【塚本委員】 地下式というのは1つの事例です。ほかの区の事例を私も幾つか見たのですが、ビル式というか地上に建てているところもあります。もちろん地下に埋設物がふくそうしているというのは私もよくわかっていますので、何らかの工夫をして、地上部にビル式の駐輪場とかもつくっていただけるとありがたいかなと思います。

【山川会長】 道路空間外であってもですね。

【塚本委員】 道路管理者として都道にそういうラック式とかの駐輪場の設置求められても、もうかなり限界に近くなっているところがあります。いろいろなご意見の方がいるので結構、お叱りもいただきます。「歩道は自転車置き場じゃないのに何でこんなに自転車を置かせているんだ」とか「景観上美しくない。東京の顔としてこんなのでいいのか」みたいに、様々なご意見も寄せられています。繰り返しになりますが、駅の周辺に駐輪場が必要だということのももちろんわかるのですけれども、それとあわせて、そういうある規模以上の駐輪場も新宿区さんで自前で何かつくっていただけるといいかなと思います。ぜひご検討をよろしくお願いいたします。

【山川会長】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

料金制度とか、あるいは民間の方が駐輪・駐車場を事業としてつくったとしても、なかなかそれが、行政が設ける安い公的な駐輪場があるので、委員さんからなかなかうまく使ってくれないという意見もあるようですけれども、料金関連で何かござ

いますか。

一般的に他区と比べて新宿区は料金については安めのほうでしょうか。これは大ざっぱで申しわけないのですが、少し低めではないかというような感じを受けます。

【事務局】 では次回に、近隣の区の料金を参考までにお示ししたいと思います。

【山川会長】 あと駐輪場関係で、説明のときにも保管場所のことを強くいろいろ言われましたが、これは保管場所のキャパシティが十分でないと法律に沿って撤去が頻繁に行われない、置く場所がないがゆえに行えないと。この問題がやはり大きいのでしょうか。だからどうするという考え方は、その保管場所の状況というのはなかなか難しい。

【事務局】 保管場所については現在、立体重層化により収容台数の増設を考えています。将来的には約 4,800 台収容の保管場所を考えております。ただ、保管場所のキャパシティというのは、別途、作業スペース等の考慮が必要ですので、保管場所の面積から算出した収容台数がそのまま実際の撤去可能台数にはつながらないことがあります。また現在、保管期間が 45 日なのですけれども、他区ではそれを短めにとっているというような事例もありますので、その保管期間を短くするというのも 1 つの手法かと思います。保管場所の収容台数を拡大するというのもありますし、保管期間を短縮して収容力を上げていくことも施策として考えられます。

【山川会長】 いろいろな区の協議会等に関係されている委員の方もいらっしゃるかと思いますが、私としては 4 5 日間は長いほうだと思いますね。これは条例で決まっていることなのですか。

【事務局】 「新宿区自転車等の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 5 条で決まっています。

【山川会長】 それからちょっと細かい話ですが、即時撤去というのはやっているのですか。

【事務局】 実施しています。

【山川会長】 放置自転車撤去車の放送とか、何か警告の方法などはどうしていますか。

【事務局】 運用として、警告札を張ってから 30 分間経過を監視し、引き取りに来なければ撤去しています。

【山川会長】 それは、すべての駐輪スペースがそうであるわけではなくて、地区を限定しているのですか。

【事務局】 「新宿区自転車等の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」第10条で放置禁止区域を鉄道駅の周辺半径約200メートルを設定し、この区域内については、放置自転車を即時撤去ができる様になっています。このため、放置自転車を警告札を張って30分経過し、引き取りがなければ即時撤去しています。

【山川会長】 その半径200メートルをもっと拡大するとか、そういうことはどうなのですか。

【事務局】 放置禁止区域の適用範囲の拡大も検討しています。

【山川会長】 自転車保管場所にける保管期間の短縮化ができるのか。即時撤去がもし効果的であるとすれば、現在は即時撤去ではない場所は1週間とするなど、そんなに長く我慢しなくてもいいのではないかもしれません。保管場所での保管期間とその猶予時間、猶予日数、それから自転車の返還料金ですか。

【事務局】 返還料金です。

【山川会長】 返還料金ですね、これについては他区と比べて、どうなのですか。

【事務局】 条例上は返還手数料とありますが、金額は他区並みでございます。

【山川会長】 あまり返還手数料の金額を高くすると、わざわざ自転車を引き取らずにいいやと、利用者が思われているのですね。

【事務局】 そうですね。新しく買ったほうが良いと思われていることになります。

【大室委員】 今、自転車の値段は安いからね。

【山川会長】 商店街の方から、何か感想はございませんか。

【横江委員】 私は区民ですが、結局、景観にしても、防災にしても、商業活動にしても、あるいは利用者の利便性というようなことにしても、これ全て、道路の利用方法に関することですよね。あちらを立てればこちらが立たないという、全部そういう関係ですから、ご担当の部署はもう大変地道で堅実なご苦勞をされているなと思って聞いております。しかし、結局どうやってもAの話をしているときにBの話をし始めれば必ずぶつかるに決まっているわけです。それに1つずつ、優先順位をつけていくしかないわけです。そうするとあと5年後の新宿区はどうか、10年後はどうかというふうに1つずつ決めていかないとしようがないという観点からすると、現状の放置自転車の問題で言えば、どう考えても保管期間の45日間は長過ぎます。私ならば多分、この半分の期間があれば十分です。ただ、私の嫌いな言葉で、アメとムチのムチを厳しくすればいいと思っているわけではありません。しかし、

放置自転車の保管期間の件はやはりバシッと、もっと単純に新宿区は半分でいいというふうにしなければ、追いかけてこくなるだけではないかという気がします。

【山川会長】 ありがとうございます。

【野崎委員】 私は委員というよりも部長としての立場で発言させていただきます。保管期間 45 日間は私が課長の時代に変更したのですが、それ以前は 60 日間でした。これは自転車法とか、根拠となる一定の目安としては 60 日以内ということだったので、少し短くさせていただきました。ただ一方、45 日ぐらいが当時、妥当だったというふうに判断したのは、現在はちょっとどうかなと思わないわけではないのです。自転車を撤去しますと区は自転車を預かる義務が同時に発生します。お預かりした自転車は通常、返還という形になるわけですが、その多くは 1 週間以内に区に問い合わせ等が来まして、「区で預かっています」ということになるのと割に短時間のうちに返還手数料を持ちながら、保管場所に引き取りに来ていただけるということなのです。しかし中には、先ほども防犯登録の話が出ていたのですが、1 週間を経過しますとなかなか引き取りに来なくなります。そうしますと区は返還する義務がある以上、警視庁、もしくは各警察の所轄をお願いして、自転車に付いている防犯登録の番号から所有者を照会をさせていただきます。そして所有者が判明すると、1 台ずつ「いつ撤去して、新宿区でお預かりしています。いつまでにとりに来てください」という作業を行います。そういった作業に要する日数も考慮し、45 日間に設定させていただいた経緯があります。しかし、他の自治体では、もっと短く 30 日間と設定しているのは実態としてあります。しかし当区もこれから創意工夫をして、もう少し保管期間を短くする必要はあると考えています。

【山川会長】 撤去、保管絡みで他に何か、ご意見が何かございますか。

【椎名委員】 警視庁の椎名ですが、駐輪場の整備目標ということで当初、収容台数を約 3,300 台の整備の計画をされましたが、現状は 1,000 台ぐらい整備したとのことですね。残りは約 2,000 台ぐらいとのことですが、この 2,000 台収容の駐輪場を早目に整備をしていただければ、保管場所を新たにもっと増やすということは必要がなくなってくるのではないかなという気がします。そういう受け皿を増やしていけば、そこに入れていただける利用者也多分増えるでしょうから、放置自転車の撤去台数も減ってくるのではないかという感じがします。

【山川会長】 事務局、どうですか。

【事務局】 椎名委員のおっしゃるとおりです。区のほうも予算を平均して執行しないといけないので、年次で計画的に整備してまいります。計画期間の後半はなるべく前倒しして駐輪場を整備できるように予算当局と掛け合って整備していきます。

3,360 台の数字の根拠なのですが、5 年前に計画を立てたとき、新宿区周辺の放置自転車の数をカウントし、そのとき放置自転車の台数が 3,360 台だったので、それに近づけるような形で今後 10 年間、放置自転車の数を減らそうと 3,360 台という数字を設定させていただきました。

では、今の放置自転車は本来だったら 2,000 台なのですが、先ほど言いましたように最近、自転車利用が大変増えているということもあり、昨年調査したところ、区内の放置自転車台数は約 3,000 台でした。ですので、現在は目標の 3,360 台を目指して整備していますが、今後また見直しの際に、さらに整備台数が増えるかもしれません。

また放置自転車は、行政だけではなくて民間の駐輪場がたくさんできている現状も踏まえ、民間に誘導するという施策も必要ではないかと考えております。

【山川会長】 自転車の利用台数というか、停めたいという駐輪需要が予想していたよりも少し多くなっているのが現状なのですね。

【事務局】 はい。

【山川会長】 では、遠藤副会長。

【遠藤副会長】 質問ですが、即時撤去が必要になる場所というのは大体いつもこの辺が問題地域となるというものがあるのですか。そうすると自転車等整理区画みたいなものは、例えば禁止区域の中にうまくつくればそこに誘導できるとか、そういう関係というのがわかりやすく見えたりは、これまで5年間の中で経験的にでもあったのでしょうか。また、例えば社会実験みたいなものを通してうまく誘導していくような道筋がそういうところから見えるのかどうかですね。

【事務局】 自転車等整理区画は、放置自転車がよく止められている場所の近くに設置している状況があります。また、駐輪場とは別に自転車置き場という扱いで無料で駐輪できる場所も実際のところあります。

放置自転車の撤去作業ですが、区内の 28 駅周辺を計画的に巡回しています。例えば新宿駅周辺や高田馬場駅周辺について週 1 回巡回するのがが限度ですが、曜日を決めずに不定期に巡回することにより、抑止力を維持しています。撤去作業日と

撤去期間をうまく組み合わせ、効率的に撤去している状況です。

【遠藤副会長】 それでも全体がイタチごっこみたいな感じで、なかなか全体の違法駐輪が減少していかない傾向もありますか。

【事務局】 そうです。

【山川会長】 「この駅は毎週金曜日に来るぞ」なんていうほど計画的というか、そういう相手方に撤去作業がいつ実施されるかわかりやすい——つまり、それは裏返せば放置しやすいということになるのでしょうかけれども、金曜日は置かないけれどもほかの曜日は置いてしまうとか。そういう態度に対抗する意味もあってランダムに、平均すれば1週間に1回かもしれないけれども、わりとランダムにという工夫が必要かと思います。

【事務局】 会長のおっしゃるようにランダムに撤去作業を組んでいます。

【山川会長】 やっているのですね。でも、大きな駅であってもせいぜい、撤去作業の実施は1週間に1回くらいですか。

【事務局】 そうです。

【山川会長】 撤去作業の実施が週1回であるのは、法律で決められているのですか、それとも保管場所の収容力の状況で決められているのですか。それとも財政コストや、撤去コスト面から決められているのですか

【事務局】 一番は保管場所の収容力の問題です。また委託している撤去作業をトラック3台で効率良く巡回していくかという面もあります。

【山川会長】 では、よろしいですか。

【野崎委員】 すみませんけれども、ちょっといいですか。

問題なのは先ほども出ましたけれども、4カ所ある保管場所が、それぞれそんなに大きくないためです。また、「ランダムに撤去作業を実施」と事務局が言いましたけれど、新大久保駅周辺とか高田馬場駅周辺とか、いわゆる放置自転車の多い箇所はこまめに対応し、逆に少ない駅はちょっと間隔をあげながら、撤去や啓発活動を実施しています。ランダムに実施することで、ある日突然行ったら撤去されていたという様に、自転車を放置する方に撤去日がわかりにくい様に配慮しています。

また、区が実施する場合には、閉庁日である土・日が特にウイークポイントという面があります。そこで、頻度はあまり高くないのですが、土曜日の撤去活動も実施しています。撤去イコール啓発という認識もありますが、やはり自転車を置きた

い場所というのは自転車利用者から見るとかなり限定的に絞られる傾向があります。その場所については重点的に啓発・撤去活動を行っています。

また特に保管場所については、事務局からも申しあげました様に、これから数年後には4カ所のうち2カ所の保管場所を重点的に整備し、集中的に収容台数を増やして、保管に要するコストを抑えながら運営していきたいと考えています。

それから、先ほど椎名委員からご意見がありました。今後の駐輪場の整備については、新宿区の総合計画に基づき、平成29年まで年次計画で進めています。先ほど塚本委員からご発言がありちょっと心苦しいのですが、道路整備にあわせて駐輪場を整備するとか、自前の——例えば都営地下鉄さんの駅周辺のデッドスペースを拝借し駐輪場を整備するとか、工夫をしながら駐輪場についてはできるだけ整備していきたいと考えています。一方では景観上や防災面からも、路上における駐輪場というのは決して好ましくないと思っている部分もございます。これはこれからの新宿区、こういう都市化の中で路外に駐輪場をつくるというのは非常に難しい課題ではあります。課題解決に向かっていろいろ取り組まなければいけないという認識は持っています。

【山川会長】 さて、駐輪場関係の質疑は大体いいかなと思います。駐輪場の附置義務については何かありますか。

駐輪場の附置義務について、先ほど事務局の説明にもありましたが、現行の附置義務がどういう基準で、どういう要素でどういうエリアでというのはご説明あったわけですが、附置義務の課題を事務局より説明して下さい。

【事務局】 資料に附置義務の問題とあるのですが、建築行為に伴い整備される駐輪場が建物の屋上や地下が大部分であるのが実態です。駅に近い商店街等では、建物の1階部分には駐輪場を整備できないということで、どうしても地下とか屋上になってしまうというのが現状です。現在、当事者である商店の方から、「商店街で駐輪場を管理するので附置義務を免除してもらえないか」という声があります。次回までにどうすることが考えられるのか、事務局から提案させていただきたいと思います。

【山川会長】 駐輪場の附置義務を免除するというのは、義務でなくするということですか。

【事務局】 いいえ、駐輪場の附置義務はありますが、駐輪場の附置義務の台数確保を商店個々ではなく、商店街全体で考えてほしいということです。

【山川会長】 個別店舗ではなく、ですか。

【事務局】 民間駐輪場を借り上げるとか、民間ビルや民間の空き地に商店街全体の台数分の駐輪場をまとめて設置するとかの方法です。そうすれば商店個々の附置義務台数分の駐輪場設置を免除し、現行は隔地 50 メートル以内なのですが、地域周辺の隔地で必要台数分の駐輪場を確保する提案です。

【山川会長】 離れた、遠隔地ですね。

【事務局】 という意見も地域からありますので、次回の協議会で事務局から問題提起させていただき、ご審議いただければと考えています。

【遠藤副会長】 もしそういうことをやるとしたら、駐輪問題に対してパッケージで地域にうまく委ねて検討できると良いと思います。例えば、駐輪場の自転車整理員がある程度、地元の商店街の人たちに何か担える部分があるかどうかとか、マナーの部分で何か地域と協働でやれることがあるかどうか。その話の中で地域内の駐輪場を活用していくとか、何かうまく地域が一体になってやっていけるようなモデルができると、いろいろな地域でそういうのが適用できるかもしれないなという感じもします。

【山川会長】 そうですね。地域の地域力、それから地域の自主性というか、地域ごとの状況も違うでしょうから、対応も地域によって異なるのかと思います。しかし、基本的には地域の方の関係者の努力というか、行政オンリーでないという部分もあると、課題の解決に向けて進むということになるでしょうね。

新宿の場合には通勤・通学で駅周辺に自転車を停める場合が多いでしょうけれども、夕方とか午後の買い物時間帯に買物用自転車が非常特定の時間帯に集中するというような地域は新宿区ではありますか。

【事務局】 前回、計画を立てるときにもアンケートをとりましたが、自転車利用の実態は通勤・通学よりも買物客、買物利用、一時利用の方が多かったです。

【山川会長】 それは区内全域的に、ですか。

【事務局】 区内全域的にです。次回に結果をお知らせしますが、今回も区政モニターアンケートを 1,000 人の区民対象にとります。おそらく回答者の約半数が「自転車を買物で利用する」という考えをお持ちの方が多いのでは、と事務局では認識しています。いつでも街に来たら駐輪場が使えるというような駐輪環境が望ましいという意見が多く出ているのではと考えています。

【山川会長】 次に、自転車の走行空間について、ご意見をいただきたいと思います。

自転車の利用が全体として増えているのは、時代環境の変化というような意味で事務局が言われたと思うのですが、走行空間について、ご意見をいただきたいと思います。

【事務局】 自転車の走行空間の確保について、計画的に推進してほしいというご要望があれば、区でも率先して施策の上位に盛り込み、自転車走行空間を確保していきたいと考えています。

【山川会長】 現状として、いわゆる歩道付きの道路で、車道部分に自転車レーンがある道路は区内にあるのですか。

【事務局】 現在はありません。これまで区では、車道が狭いので、少しでも歩道を広げていく施策をとっていました。自転車走行レーンは約 1.5 メートルから 2 メートルの幅員が必要ですが、それだけの幅員が確保できません。車道を 1 車線減らしてしまう状況になるので、かなり難しい面があります。

自転車は車道の左側を通行するので、車道の両側に自転車走行レーンをつくっていくのであれば最低でも 3 メートルの幅員の確保が車道に必要になります。交通を所管する警察署では、道路交通量が少ない場合には自転車の車道走行は可能ですが、片側 2 車線以上の幹線道路になると交通量が多いため、自転車走行者の安全確保の点から、歩道に自転車走行レーンをつくってほしいとの指導があります。、車道に自転車走行レーンの設置が困難なため、歩道を広げて自転車走行レーンをつくらざるを得ない状況です。

歩道が狭ければ路面等に「徐行」というシールを張ったり、また車道側に走らせる視覚分離のような工夫が必要です。歩道が広ければ、歩道の色を変えて自転車が走りやすいような形で整備していくことも必要と考えています。

【山川会長】 その自転車走行空間について何か、ご意見がありますか。

【鈴木委員】 東京都第三建設事務所の委員の方がいらっしゃると思うのですが、新目白通りですが、緑がとても大切なのはよくわかるのですが、植樹帯があるために歩道の幅員がどうしても狭くなってしまうのです。そこに自転車がスピードを落とさずに来てしまうのです。植樹帯と自転車走行のどっちをとったらいのかなと思います。いつも歩行者が本当に恐ろしい思いをしていることだろうと思うのですが、難しいですね。緑は欲しいのだけれども、それが悪く言えば邪魔になっ

てしまって、歩行者が歩道を安全に歩けない。そのことはとても、第三建設事務所さんの悩みもわかりますので、どうしたらいいのかなと考えます。私の自宅はちょうど新目白通り沿いにすぐなのですけれども、いつも何か起こらないか心配しています。何か良い方法はないでしょうか。難しいですね。

【塚本委員】 植樹帯ですね。歩道の有効幅員の中に植樹帯を連続して設けると当然、その分だけ歩行空間が減ります。確かに植樹帯を何とかすれば自転車走行空間はできるかもしれませんが。しかし、都市景観上も緑は非常に重要であり、街路樹・緑を増やすこともやっています。やはり緑の空間も必要ということで、さらにそこに例えばラック式の自転車の駐輪スペースを置いたりするとますます歩行者空間が狭くなってしまいますので、その辺は頭を悩ませています。

【鈴木委員】 いやいや、わかっていることです。

【塚本委員】 まさに頭を悩ませているところです。

【鈴木委員】 僕も緑は大切だと思っているのですけれども、だからこそ何かいい方法はないかと思えます。自転車の方がマナーを守ってくればいいのですけれども、どうもうまくいっていないので、いつも恐ろしい思いをしている人が大勢いらっしゃるのだと思えます。何か良い方法はないですか。

【山川会長】 先ほど、横江委員は、道路利用について利害関係が必ずぶつかるとおっしゃいました。利害を調整し、両方うまくいくことはなかなか難しいということですよ。

【鈴木委員】 すれ違いができないぐらいの広さしかないスペースないですから、本当に恐ろしいですよ。

【横江委員】 補足しますと、私は四谷三丁目の、新宿通りには面していなくて外苑東通りの方にちょっと入ったところに住んでいます。新宿通りの歩道の自転車は怖いですね。

【大室委員】 ひどいよね、あそこは。

【横江委員】 相当怖いです。特に私はもうすぐ後期高齢者になりますので、歩くときもよろよろ歩いていますから、とても怖いです。

ところが、靖国通りのほうの防衛省の近辺は、歩道が一番広くて、ご存じのとおり歩道の上にはきちんと色分けされていてオランダかベルギー風かというふうになっています。あそこだけですね。あそこは自転車の通行量も少ないのですけれども。

【大室委員】 少ないところもありますね。

【横江委員】 それで、実は四谷警察署に私は3年前にお願いに行ったのです。何ををお願いに行ったかというと、当時、新宿通りの歩道に「自転車通行可」という看板しかないのですよ。「通行可」というのは法律上、条例上、通行してもいいという意味だと思いますが、「歩行者優先」ではなかったのです。それでお願いに行きました。そうしたら、もともとそういう計画が多分あったのだと思いますが、四谷三丁目の8つの交差点の角に「歩行者優先」というカメラシールが出たのです。

非常に短期的な話でいえば、急に歩道は広げられません。歩道に出ているお店の看板等も邪魔といえば邪魔なのですが、看板がなくなってしまうと商店街の活気がなくなってしまうわけです。そういうことから言えば、まず超短期的に言えば、歩行者優先で歩道を走ってもいいというところだけをきちっと確保していただければ、そこを恐る恐る歩いている人間としては助かるのではと思います。

【山川会長】 自転車のマナーですよ、本来は、歩行者を見かけたら一旦止まるとか、避けるぐらいのマナーがあれば問題は減ってくると思います。

これは新宿区では教育委員会なり学校のほうで、自転車がぶつかる、小・中学・高校、その辺でルールを理解とマナーについて、何か実施していますか。

【事務局】 啓発チラシの配布だけではなく、自転車の乗り方の実技を伴う自転車教室を区立小学校で実施しています。また区立中学校では昨年、スケアードストレートといってスタントマンを使った自転車教室を実施しています。実際にスタントマンが自動車に衝突して飛ばされる場面を実体験で見ますと、子どもたちは大変興味深く、交通教室に参加していただいています。区としても今後もこのスケアードストレートの様な、新しい試みの交通教室を拡充していこうと考えています。

【山川会長】 交通事故の実演をするのですね。自転車対歩行者ではなくて、自転車と車の事故ですね。

【事務局】 自転車に乗っていて車にぶつかったらどうなるのかとか、携帯電話をしながらや傘を差しながら自転車を運転してぶつかったり、自転車同士でぶつかったらどうなるのか等をスタントマンが実演し、受講者に見せています。

横江委員からご意見のありました、自転車レーンについてですが、確かに「歩行者優先」という表示のほうがむしろ重要なと意見として承りました。

【山川会長】 椎名委員、ご意見をどうぞ。

【椎名委員】 ちょっと資料を見ていただきたいのですが、昨年の10月に警察庁から、自転車関係の通達が出ております。そこで警視庁としても、今年には自転車の総合対策ということで今、4つの重点施策に取り組んでいるところです。

- 1 点目は自転車のルール・マナーの向上の徹底
- 2 点目は危険な自転車走行に対しての指導・取り締まりの強化
- 3 点目は自転車の走行環境、空間を関係道路管理者と連携しながら推進
- 4 点目は自転車に関する防犯の取り組みの強化

です。

自転車走行空間については3つの整備方法があります。

1 点目は警察で実施する交通規制でいうと、車道の左端に自転車レーンの交通規制による方法です。道路標示と道路標識による方法です。身近な例でいくと、渋谷区幡ヶ谷にある水道道路で実施しています。自転車走行空間として整備していますが、路上駐車等があるとどうしても自転車が通れなくなってしまうので、一旦車道に出なければいけません。地元の駐車環境の事情もあつたり、自転車走行の安全となると場合によって障害になったりと、自転車と歩行者の両方を満足するのは先ほどご意見があつたようになかなか難しいのですが、そういうやり方があります。

もう1つは道路管理者に整備していただくものです。自転車道を車道と歩道とまた別に、基本的にはその間に自転車が通行できる専用道を設けます。この場合は道路の右側でも左側でも自転車が両方通れます。欧米ではそういう例が大半です。しかし一方、商店街での荷物の搬入、搬出にどうしても自転車専用道を通過してお店のほうに入っていかなければならず、支障があるというご意見をいただいています。

最後は歩道の中を自転車と歩行者が一緒に通るというもので、道路法上でいくと自転車・歩行者道という整備の方法です。これは先ほどお話のありました、防衛省前も、カラー舗装で色分けし視覚的に分離したり、道路標示で交通規制により自転車の通行区分を指定をする等の方法をしています。なにぶん、標示あるいは色分けによる通行区分のため、自転車と歩行者の通行がふくそうし、歩行者に危険感を与えているところもあります。交通マナーを守っていただければそういうところは問題ないのですが、

以上の3つの方法がありますので、これは地域の状況だとか住民の皆様方のご意見もいただきながら進めていかないと円滑に進まないかと考えています。言うのは

簡単ですが、実行していくには皆様のご協力をいただきながら進めていきたいと考えています。

【山川会長】 ありがとうございます。

1年以上前、私が関係している杉並区の中杉通りという南北に走る都道があり、そこで社会実験をしました。大規模小売店舗が阿佐ヶ谷駅北口にありますが、そこからもう少し北に約400～500メートルが片側で車道2車線半ぐらいあったと思います。その「半」の空間を、期限付きで自転車のために使いました。このような社会実験を本格的にやるのは、そこに限らず他にも幾つかあるのではないかと思います。いざそれがいつどこ行くときにあれかとなって、その前にどういう評価がされるかどうかちょっとわかりませんが、確かに椎名委員がおっしゃったように自転車道の様な独立した自転車走行空間をつくるのは時間がかかるのでしょうか。

こういう話をちょっといいですか。これはもうずっと前ですけども、ドイツのどこかの都市でどこに自転車を走らせるスペースをとるかという話がありました。車道から2メートルの自転車用道のスペースは車道側からだけではとりにくい、それで歩道側から少しもらって、1メートルずつ出し合う。それで2メートルの幅を確保しました。歩道は多少狭くなり、車道ももちろん狭くなるけれども、1メートルずつ出し合って何とか自転車走行スペースを出したということがありました。

今までいろいろ走行空間のお話をしましたけれども、どんなものでしょうか。ほかにどうぞ。

【大室委員】 自転車は車両であるというふうに徹底してもらっているのですが、実際警察官もよく歩道を走るのですよね。子どもたちが「あれ、おまわりさん歩道を走ってらあ」と言うので、僕はおまわりさんに言ったことがあります。「子どもに笑われるぞ」と言ったけれども別にニコッとして行ってしまいました。これは徹底してもらいたいと思います。また、我々が自転車で車道を走ると、大久保通りはちょっと狭いところなのです。バスが来ると必ずバスがクラクションを鳴らします。私は、スーッと行かないで後ろを向いてわざとゆっくり行くんだけどね、しゃくにさわるから、やるのだけれども。バスの運転手は、自転車で車道を走っているときに必ずクラクションを鳴らします。これでは、自転車で車道を走れません。徹底して警視庁からバスの運転手に文句を言ってもらいたいね。自分が身に覚えがあるからわかりますけれども、本当に徹底してほしいと思います。

【山川会長】 自転車車道通行禁止という、そういう交通規制的なものはあるのですか。

【大室委員】 ないですよ、基本的にはない。

【椎名委員】 今、自転車の車道通行禁止というのは部分的にしかありません。トンネルだとか、例えば新宿の都庁へ行くところの地下道がありますね。ああいうところは危険なので自転車の通行を規制しています。そういう規制は基本的には例外中の例外です。

【山川会長】 では権利はあるというか、例外を除いて、車道を走るとは即違法ではないと、いうことですか。

【事務局】 基本的には道交法で自転車は車両なので、通行は車道が原則というふうに申し上げればと思います。自転車が歩道を通っているのは、自転車レーンが整備されておらず、車道が危険で自転車が通行できないからなのです。

【山川会長】 悩ましいですね。

大分時間もたちましたが、この走行空間のこと以外で今まで言い忘れたとか、何かつけ加えることがございましたら。

【鈴木委員】 すみません、ごめんなさい。また新目白通りの話なのですが、街路灯の歩道の照明がすごく暗いような感じがします。夜に女の人が帰ってくると心配ですが、どうなのでしょう。

【塚本委員】 歩道の照明は照度といいまして、例えば駅に近いところはこれだけの照度が必要というものがあります。また、それ以外のところではこれだけの照度が必要という設計基準で決まっています。東京都第三建設事務所の補修課で所管していますが、照度は足りています。比較的、日本人は明るいのを好みますから。ものすごく明るいすよね。でも、照度は足りているのです。今年の夏は節電ということでちょっと間引いたり、全体的に消したりしたときがありますが、現在は元に戻して照度は足りています。また、街路樹を剪定するまでは、確かに街路樹の葉や枝がかぶってしまう場所があるかもしれないですが、照度は足りていますのでよろしくをお願いします。

【鈴木委員】 わかりました。お世話になっています。

【山川会長】 それでは、最後に2つお願いします。

1つは今、議論いただいた自転車走行空間の確保の件です。

もう1つは東日本大震災後の自転車利用増が見られ、それに伴い駐車場、駐輪場

が増えそうということを前提に考えたときの、新宿区としての自転車利用に対する基本的な姿勢、考え方、です。以前の計画では、「自転車等の適正利用を推進します」と、「適正」という言葉で皆さんかなりいろいろ議論があった様に思います。「適正」とは、積極的な抑制、つまり「自転車の利用を我慢してくれ」という意味です。放置禁止区域をどうするとか、そういうことではなかったですが、「適正」という文言のニュアンスの中には新宿という地域特性を考えたら完全にニーズをそっくり受け入れるような、そういう対応にもまた困難があるのではないかというようなこともあり、条例としては「適正利用」という文言にしたような気がしています。区として今後の5年間なり、さらに自転車利用の基本的な姿勢についてはどうですか。

【事務局】 新宿区の方針としては、やはり都市ににぎわいを持たせたいという意向から「抑制」ではなく、「適正」は、「ウエルカム」で「新宿区に来てください」という意味で考えています。自転車利用の「抑制」はしていきません。自転車で新宿にお越しいただき、自転車駐輪場に空きが無ければ、空いているところを探して、停めていただくということです。もし、自転車駐輪場に空きが無いのであれば、次には公共交通機関を利用していただくこととなります。自転車利用のよくせいは考えておりません。

【山川会長】 それではそろそろと思いますが、井上委員、何かご意見があればお願いします。

【井上委員】 どうも、遅れて来まして申しわけございません。井上でございます。

区民としての感想なのですが、今、最後に話題になった点ですが、どういう利用が「適正」というか、求める姿なのかというところが、先ほど横江委員もおっしゃっていましたが、あちらを立てればこちらが立たずなのだと思います。どれを立てるのかということが、この協議会の柱としてあればいいのではないかなと私は感じました。あと、今日は各所の方がいらっしゃっているのですが、例えば今、ウエルカムという話をされていたのですけれども、鉄道会社等でも競ってソーシャルマーケティング、例えば東京メトロさんでは一大広告をやっていますよね。マナー広告を一生懸命、鉄道会社はやっていると思いますが、例えばこういう自転車の規制等については、自治体としてそのマナーを高めていき、新宿区をいろいろな意味で基準にしていくということ、区として本格的にやるべきではないかなと思います。今、議論を聞いて、自転車の止め方もそうですし、走り方もそうだと思うの

です。

確かに、私も四谷三丁目はよく使うのです。私はいつも歩道を走っているほうなのですが、何かの用で四谷三丁目に来てたまたま消防車が来たのを見た人は、「いや、新宿って恐ろしいまちだな」という感想を持って帰られるかもしれません。そういうことを考えると、やっぱり区として価値を高めて、逆に防衛省にたまたま来られた方は、「こんなところに住みたいな」と思うかもしれません。そういうことを区として考えていくべきではないかなというふうに区民の1人として感じました。以上です。

【山川会長】 ありがとうございます。

それでは、本日はたくさんのご意見をいただきました。次回は最初の全体のスケジュールについて話がありましたように、区政モニターアンケートの集計も出てきます。そして、協議会は全部で3回の開催を予定しています。つまり、残り2回でしかありません。今日出された課題について整理し、どういう対応をしていくかという課題の方向性について議論するのが次回までというふうになっています。

今日、出されたのは、放置自転車対策関連で保管場所に絡んでのこと、それから駐輪場の附置義務についてのこと、そして駐輪場そのものとしての運用とか運営についてのこと、料金制度もあり、あるいは民間との料金差というちょっと細かい問題もありました。最後に走行空間についての活発なご意見をいただいたと思います。すべてが難しいということは否めませんが、とりあえずきょうはご意見を自由に出していただいたということ踏まえ、次回はご質問の点について事務局にも他区の例を含めて整理していただけるかなと思います。それで、今日を踏まえての議論を詰めたいと思います。

それでは本日の協議会を終わりにしたいと思いますが、次回は何か予定があるのですか。

【事務局】 事務連絡ですが、次回の協議会は平成24年9月4日の火曜日、本日より同じフロア、6階の第4委員会室にて開催いたします。本日の審議内容を深め、開催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、よろしくお願ひします。

事務局では課題を整理し、その対応策を案としておまとめして委員の皆様へ提示し、次回、審議していただきたいと考えています。

【山川会長】 もう一度、確認します。次回の協議会は何日でしたか。

【事務局】 9月4日の火曜日の午後2時から、本日と同じ6階の第4委員会室にて開催します。

【山川会長】 いろいろご都合もおありでしょうけれども、どうぞ次回も出席いただけます様、よろしく願いいたします。

それ以外にございますか。

それでは本日は長時間、活発なご討議どうもありがとうございました。次回もよろしく願いいたします。

―― 了 ――