

## 新宿区自転車等駐輪対策協議会（第3回）議事録

平成29年2月3日（金）

区役所本庁舎6階 第4委員会室

10時～12時

### 1 開会

### 2 議題

- (1) 第2回協議会での主な意見等とそれに対する対応等
- (2) 自転車等に関する課題に対する取組の方向性
- (3) 具体的な取組（案）
  - ・ 自転車が「走る」環境を整える
  - ・ 自転車を「止める」環境の質を高める
  - ・ ルールやマナーを「守る」意識を育てる
  - ・ 自転車の情報を「伝える」対象を広げる
- (4) 新宿区自転車等総合計画 骨子案イメージ

### 4 閉会

#### <配布資料>

- [資料 1] 第2回協議会での主な意見等とそれに対する対応等
- [資料 2] 自転車等に関する課題に対する取組の方向性
- [資料 3] 具体的な取組（案）
- [資料 4] 新宿区自転車等総合計画 骨子案のイメージ
- [資料 5] 座席表
- [資料 6] 委員名簿

## 1 開会

## 2 議題

### (1) 第2回協議会での主な意見等とそれに対する対応等（資料1）

事務局より、資料1に基づき、『第2回協議会での主な意見等とそれに対する対応等』について、説明を行いました。

### (2) 自転車等に関する課題に対する取組の方向性（資料2）

事務局より、資料2に基づき、『自転車等に関する課題に対する取組の方向性』について、説明を行いました。

【遠藤会長】 資料2で大事なものは、課題の認識に過不足がないかということに加え、方向性であると思います。新宿区の自転車の全体計画となるため、大きな方針がまとまった上で、方針に基づいた個々の具体的な取組が設定されることとなります。個々の取組だけを見ては、全体として新宿が何をしたいのか分からない。個々の対応はよいかもしれないが、全体として新宿区がどこに向かっていくのか分からない場合があるため、この段階で方針を定める必要があります。この方針がこれでよいかが、この資料2のポイントに感じます。基本方針に関してはワンフレーズで示されていますが、このワンフレーズを説明するものとして方針の具体的な説明があると思います。例えば、4ページで書いてある「走る」では「自転車が『走る』環境を整える」の部分が基本方針になると思いますが、これを具体的な取組内容を踏まえて分かりやすくしているのが8ページのPick-UPの部分であると思います。4ページの取組の方向性が間違っていないか、もう少しこういう視点が必要でないかなど意見があればお願いしたいと思います。

3ページにある「個別の課題の認識」については、前回の議論を踏まえて対応していただいているため、この内容でよいと思いますが、皆さんはどうでしょうか。「課題に対する取組の方向性」についても問題ないでしょうか。現時点では特に引っかかる部分がないということで、引き続き具体的な取組の内容について説明いただき、大きな方針と整合していない、方針の捉え方としてこのようなことが捉えられていないなどのご意見があれば発言いただきたいと思います。

また、方針の整理の仕方はもう少し工夫していただいた方がよいと思います。

### (3) 具体的な取組（案）（資料3）

事務局より、資料3に基づき、『具体的な取組（案）』について、説明を行いました。

【三條委員】 資料2の1ページ目、「自転車の『駐輪』の課題」の「課題⑤関係機関と協力した自動二輪の駐車場対策」について、対策や方向性が追えなくなっていると感

じました。

【事務局】 自動二輪の駐車場対策の具体的な取組としては、資料3の9ページの課題認識の部分と「これからの取組」で「自動二輪の附置義務化の検討」として記述しております。

【三條委員】 課題として、自動二輪についても触れていくのでしょうか。

【事務局】 この計画の中で自動二輪についても取り組んでいく考えています。

【遠藤会長】 課題として、自動二輪の駐車場対策と明記しているにもかかわらず、具体的な取組での記載は不足しているように感じます。

【事務局】 ご指摘いただいたことを踏まえて資料に反映させていただきます。

【上田委員】 同じ9ページの利用しやすい場所へ駐輪場を整備していく方向性は正しいと思いますが、新宿駅に関しては、新宿区や東京都が中心となって、駅前広場や都市基盤など、将来のまちづくりの検討が進んでいると聞いています。附置義務の見直しや鉄道事業者との駐輪場との連携などについては、将来のまちづくりの方向性と整合のとれた計画や見直しにしていきたいと思います。まちづくりでは、駅前広場には歩行者を優先として車両が入れないようなまちづくりにしていこうという動きに対し、附置義務では商業施設の直近に駐輪場を整備する必要があるとしているため、行政の内部で不整合が生じることを懸念しています。可能であれば、現在、行政内部でどのような調整がされているのか併せて伺いたいと思います。

【事務局】 区としても、まちづくりの進捗を踏まえながら計画を作成していきたいと思っています。また、9ページの「これからの取組」で「地域特性に応じた自転車等駐輪場の附置義務の運用を検討します。」とあるように、庁内では関係部署と協議させていただいています。

【遠藤会長】 まちづくりとの整合に関しては、附置義務駐輪場に関わらず、総合的に考え、例えば通行環境の整備などの調整も必要になってくると思います。少なくとも「走る」「止める」に関してはまちづくりの視点を活かしておくことが望ましいと思いますが、そのような考え方をまとめることは可能でしょうか。

【事務局】 次回に向けての資料で検討させていただきます。

【遠藤会長】 9ページのインセンティブの運用の仕組みなど、駅前まちづくりの情報とすり合わせるまでいなくても、駐輪や自転車に関する課題を洗い出すように内部で検討していただいた方がよいと思います。

【野崎委員】 平成5年度に国が自転車法を策定し、一定の用途に限定されますが、建築行為を行う場合、駐輪場を設置する附置義務が定められています。自転車法に基づき、新宿区でも条例を設け、放置自転車は減っている状況です。一方で、設置された駐輪場を追跡調査すると、実態と合わない規模になっていたり、結果的に利用されていないような状況が発生していたりと、新宿のような地価の高い場所で、有効に機能

しないことに懸念しています。そのため、区では、附置義務制度の見直しについても真剣に考えているため、ご意見いただければと思います。例えば、現在、附置義務駐輪場は高層ビルの何階に作ってもよいということになっていますが、10階建てのビルの屋上に駐輪場を作っても利用は難しいと思います。作らなくてもよいとするのではなく、多少、台数を減らしても地下1階から地上3階までに作ってもらうなど、改善できるように制度の見直しをしていきたいと考えています。新宿らしいあり方を検討しているところではありますが、協議会でも議論していただければありがたいと思います。

**【遠藤会長】** 「地域特性に応じた附置義務の運用」とありますが、地域特性も立場が変わると解釈も方向も変わってくるため、まちづくりとしてどのようにバランスを取るのか、どこかで議論や協議ができる場が必要だと思います。まちづくりと合わせ、総合的な視点から検討できることを期待しています。

他にご意見などありませんか。

**【鈴木副会長】** 何点かあります。まずは1点目。附置義務も合わせた駐輪場についてですが、実際にどのような方が駐輪場を利用しているのかが重要だと思います。鉄道事業者が整備した駐輪場を、鉄道利用者ではなく駅の近くで働いている人が使うこともあるとも言われています。どういう方が実際に駐輪場を利用しているのか、利用者を調べることから始めるべきかもしれません。また、附置義務駐輪場を利用する方もいるので、縮小するのではなく、どういった方は駅の近くまで自転車を乗り入れることができ、どういった方は歩いてきていただくようにするのかなど、都市計画の方向性と合わせて考えていくべきだと思います。整備の方向性だけではなく、適切に計画を立てていくという表現にした方がよいと思います。

2点目は「守る」について、今まで対象としていなかった方に対しても意識啓発を行いたいということで18ページが対応していると思います。「地域イベントなどと連携した」と書いてありますが、例えば環境関係のイベントなど交通関係のイベント以外でもアピールしていけるとよいと思います。地域イベントなどと連携していくことによって、交通安全教育が不足しがちな世代にも届いていくと思います。交通安全のイベントに参加する方は、意識が高い方だと思いますので、そういった方以外に知っていただく機会を増やせるよう、「幅広く参加できる機会を見つける」などの表現にした方がよいと思います。

3点目として、資料3の22ページの「H 快適な自転車利用環境の形成に向けた情報提供」とありますが、ポイントとして「安全」はタイトルにも入れた方がよいと思います。「快適」だけでは自転車利用者のみを考えた施策のように感じられますが、「安全」を入れることによって、「守る」という視点で自転車利用者以外への発信にもなると思います。

【事務局】 まず1点目の附置義務については、既に調査を行っており、利用実態が低いのが現状です。より利用できるような仕組みにするためにどうすればよいか、この計画の中でも位置づけていきたいと考えています。確かに駅周辺の駐輪場利用者にアンケートを取ると、買い物での利用が多くなっており、駅利用に限られない利用がされています。

2点目の18ページの「地域イベントなどと連携した交通安全教育の展開」では、交通だけでなく様々なイベントで取り組んでいけるように考えていきたいと思っています。実際、区では、交通に関する以外のイベントとして、例えば、20代、30代を中心とした若者を対象とした「若者のつどい」などにブースを出展し、交通安全のPRを行っています。

3点目の22ページについては、「快適」だけでなく、タイトルに「安全」も入れるべきであるご指摘いただきましたが、内容では「安全」に関しても触れているため、タイトルの方でも追加したいと思います。

【鈴木副会長】 2月から都の条例も改正になり、親族などによる高齢者への安全利用に関する助言の実施などの項目もありますので、そのようなものも踏まえて安全について書いていけるとよいと思います。

【事務局】 社会情勢の変化なども踏まえて反映させていただきたいと思います。

【遠藤会長】 イベントなどと連携して交通安全やルール・マナーの周知だけでなく、シェアサイクルの利用や附置義務駐輪場の活用についても紹介するなど、総合的に区の自転車利用の取組を発信していくことはできないのでしょうか。

【事務局】 シェアサイクルをスタートする際には都立戸山公園での「ふれあいフェスタ」というイベントで、シェアサイクルのPRを実施しました。イベントですと、各事業者に協力をお願いしたり、スペースの確保が必要になるため、難しい点はありませんが自転車に関する総合的な取組を検討したいと思います。

【遠藤会長】 伝える内容としては「守る」が最も大事ですが、「守る」と合わせて「走る」「止める」がパッケージとしてPR出来るとよいと思います。

【深堀委員】 自転車シェアリングは、生活の中では使いにくいように感じています。駐輪場をシェアするということはできないのでしょうか。昼に利用する人もいれば夜に利用する人もいると思います。新宿駅で定期契約をしている人が、他の駐輪場で買い物などの目的で利用する際に、区内の駐輪場をシェア出来るようになるとうよいと思います。

【事務局】 以前は定期利用駐輪場の整備を進めていましたが、短時間の利用が最近多くなってきているため、一時利用の駐輪場を増やし、2時間まで無料で利用できる状況です。定期利用の契約に関しては、収容台数に見合うように登録台数を設定していて、これ以上駐輪場をシェアすることを考えると、満車になって利用ができなくなること

が考えられるため、一時利用の駐輪場の増加を進めさせていただきたいと考えています。まだシェアサイクルは区内では始まったばかりであり、今後、周知やサイクルポートの設置を進めていくため、使い勝手もよくなっていくと考えています。

【遠藤会長】 実際に定期の利用者は減少しているのですか。

【事務局】 定期利用の利用者数は減少しています。

【遠藤会長】 一時利用を増やしていく方がニーズに対応しやすくなるという考えでしょうか。

【事務局】 おっしゃるとおりです。

【遠藤会長】 定期登録されている方が他の場所の駐輪場に止めたいというニーズはあると思います。

【事務局】 スペースの問題もあるため、今の段階では、駐輪場のシェアは難しいと考えます。一時利用は2時間無料であり、区営の駐輪場は1日100円で利用できるので、今はそちらの方を使用させていただきたいです。

【野崎委員】 駐輪場をシェアしたいというニーズがあることは認識していますが、駅によっても人気のある箇所では抽選で利用者を決めています。全ての契約者の方が随時止めているわけではないため、収容台数100台の駐輪場に対し、150台分の契約を受けるなどの配慮はしています。1日利用、時間利用の駐輪場整備を進めることで現時点では対応していきたいと考えていますが、民間とも連携を取りながらニーズに対応出来るようになっていきたいと思っています。

【遠藤会長】 IT化によって最適化ができるような気がします。

【深堀委員】 2時間無料というのは、駐輪場の機械を利用して2時間無料になるのでしょうか。それ以外であれば放置自転車という扱いになるということでしょうか。

【事務局】 その通りです。

【野崎委員】 区の駐輪場だけでは限界がありますが、区では民間の事業者にも駐輪場業務について参入していただいています。民間の駐輪場に関しては、満空情報の配信が進んでいたりするため、区では、民間事業者を活用した駐輪場を進めていたり、区と民の連携を進めていき、利用者目線での利用を検討していきたいと考えています。

【遠藤会長】 現状では難しくても検討の余地はある課題だと感じます。

【武山委員】 商店会としては、表通りに大きく店を構えたいので、建替えの際に店舗面積を削ってまで駐輪・駐車場を設置しなければならない附置義務制度は、正直悩ましい問題です。また、今、商店会が一番困っていることは、整備した駐輪場に、閉店後の夜間まで自転車が置かれていることです。道路上であれば、区が撤去してくれますが、駐輪場内だと、なかなか撤去ができないため、撤去や適正な利用ができる場所の確保をお願いしたいです。

【事務局】 商店街のお店にも駐輪場の整備はお願いしているところですが、区での整

備と商店街での整備を上手く調和させていただき、放置自転車に関しては地域の方と連携しながら進めたいと思います。

**【遠藤会長】** 附置義務駐輪場については、9ページのDに位置付けられていますが、民間事業者の活用や地域との連携などとの広がりがあった方がよいと思います。商店街と自転車まちづくりという視点も必要だと思います。

**【事務局】** この部分の表現の仕方については、もう一度検討します。

**【山村委員】** 15ページに返還手数料の見直しとありますが、安くても放置が減少しないし、高くても回収率が伸びないことも考えられるため、現在の手数料が妥当であると考えていますが、見直しの方向性のイメージはあるのでしょうか。

また、3ページのナビラインは、ないよりはあった方がよいと思いますが、自転車で走行していても荷捌きのために駐停車している車が多く、駐停車禁止でなければ車が停車していても問題ないため、車が停車しているたびに自転車が回避するのは危なく、快適な通行空間とは言えないと思います。「伝える」の中で、自転車利用者だけでなく車の運転手に対して伝える視点があってもよいのではないのでしょうか。

**【事務局】** 最初のご意見について、現在、放置自転車の返還手数料は3,000円です。実際撤去費用としてかかっている金額は6,000円程度であるため、現状の手数料でよいか考えているところです。放置の抑制になるのであれば、金額を上げるのもよいと思いますが、アンケートの意見でも妥当であるという意見が多いところであり、協議会の中でも検討していただきたいと考えます。

2点目の通行空間に関しては、荷捌きが多いということもあり、自動車利用者に対してお伝えすることが必要だというご意見でしたが、自転車利用者だけでなく、自動車利用者や自転車を利用していない方などにも伝えていく必要があると考えますので、そういった視点を追加していきたいと思います。

**【遠藤会長】** 道路利用者全体に自転車施策を伝える必要があると思います。

**【村上委員】** 13ページの『「走る』『止める』ルール・マナーの周知の促進』の「これからの取組」で2つ目に「鉄道事業者に対し…協力を求めていきます。」とありますが、放置自転車のクリーンキャンペーンなども行政と一緒に取り組んでおり、駅周辺でも買い物やレジャー目的の利用者による放置自転車も多いという現状もありますので、行政と各事業者が一体となったルール・マナーの周知の促進の中で、各鉄道事業者などが独自の取組をしていくという表現の方が効果的であるように思います。

**【事務局】** 区の思いも同様であり、連携の必要性があるとして書きぶりを修正したいと思います。

**【遠藤会長】** 事務局で適切な表現を検討していただきたいと思います。本日は具体的な取組（案）に関して重要なお指摘をいただけたと思いますので、事務局で検討していただきたいと思います。追加でご意見がありましたら事務局までご連絡いただきたい

いと思います。

#### (4) 新宿区自転車等総合計画 骨子案イメージ

事務局より、資料3に基づき、『新宿区自転車等総合計画 骨子案イメージ』について、説明を行いました。

【遠藤会長】 今後のスケジュールはどうでしたか。

【事務局】 2箇年で策定するスケジュールの中で、今年度は本日までいただいた意見を踏まえ、骨子案としてまとめたいと考えております。来年度は4月から8月に協議会を2回程開催し、具体案について改めて協議していただきたいと考えています。そして、それを案としてまとめ、パブリックコメントを実施し、さらに修正を加えたものを10から12月に再度委員会で議論していただきたいと考えております。詳しい日程につきましては、再度調整させていただきます。

【遠藤会長】 次回は骨子案を確定するイメージでいけばよいのでしょうか。

【事務局】 来年度は案としてまとめさせていくために協議いただきたいと考えております。

### 3 その他

事務局より、次回の協議会は4月から5月に開催予定であることを説明しました。

### 4 閉会