

第3回協議会での主な意見等とそれに対する対応等

平成29年5月18日(木) 10:00～12:00 新宿区役所本庁舎6階第4委員会室
(事務局)新宿区みどり土木部交通対策課

番号	第3回協議会での主な意見等	意見等に対する対応等
①	基本方針に関してはワンフレーズで示されており、本来はこれを示すための方針の具体的な説明があると思う。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。	→資料の表現を適宜修正していく。
②	『駐輪』の課題の中で、「課題⑤関係機関と協力した自動二輪車の駐輪場対策」について、具体的な対策や方向性が追えなくなっている。課題として、自動二輪車についても触れていくのか。具体的な取組での記載が不足しているように感じる。	→「施策C-① 多様なニーズを反映させた駐輪場の整備」の中で、「ニーズに応じた駐輪場への改良を検討」と記載している。また、「施策D-① 附置義務駐輪場の制度の見直し」の中で、「自動二輪車の附置義務化の検討」と記載している。今後の自動二輪車の駐輪場需要と、自転車の駐輪場の需要を併せて検討し、必要に応じた整備を行っていく。 →さらに、民間による自動二輪車の駐車スペースの確保に向けて、「施策D-② 民間駐輪場の有効活用と拡大に向けた取組の促進」の中で、既存の駐車場の一部を使った自動二輪車駐輪場の整備の依頼等を追記していく。
③	新宿駅は、区や都が中心となり、駅前広場や都市基盤等の検討が進んでいると聞いている。附置義務制度の見直しや鉄道事業者との駐輪場との連携などは、まちづくりの方向性と整合のとれた計画や見直しであることが必要。	→新宿駅周辺地域まちづくりガイドライン（H28）では、駅周辺の広場空間への自転車流入の抑制など、まちづくりと自転車活用との連携の必要性が記載されている。新総合計画でも「施策A-① 自転車ネットワークの形成」「施策D-① 附置義務駐輪場の制度の見直し」の中で区のまちづくりとの連携の必要性を記載する。 →具体施策について、次回以降の協議会で協議していく。
④	まちづくりとの整合を図る視点では、駐輪環境とともに通行環境の整備も関係している。「走る」「止める」それぞれについて、まちづくりの視点を入れていくべき。	
⑤	「地域特性に応じた附置義務の運用」とあるが、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、議論や協議ができる場をつくる必要がある。	
⑥	附置義務について、どのような人が実際に利用しているのか調査することが必要。鉄道駅に自転車を止め、周辺に通勤するケースもある。地域に応じた附置義務駐輪場は縮小の議論だけでなく、どういった人が駅の近くまで自転車を乗り入れることができ、どういった人は歩いてもらうのか等、都市計画の方向性と合わせて考えていくべき。適切に計画を立てていくという表現にした方がよい。	→附置義務の見直しについて、本年度より具体的見直しに向け整理を実施していく。 →都市計画やまちづくりの考え方に合わせて、自転車通行環境や駐輪環境のあり方を、関係課と協議していく。
⑦	「守る」について、参加者の意識が高い交通安全イベントでの連携だけでなく、地域で行われる自転車と関係の無いイベント等（例：環境関係等）でも周知し、より幅広くアピールしていくことが必要。	→「守る」のイベント系周知の取組に、交通安全イベント以外でも展開する旨を記載した。
⑧	「H 快適な自転車利用環境の形成に向けた情報提供」のタイトルとして、「安全」のキーワードは入れた方がよい。「守る」という視点で自転車利用者以外への発信にもなる。	→タイトルへの追記と、タイトルの解説部分にも「安全」のキーワードを追記した

番号	第3回協議会での主な意見等	意見等に対する対応等
⑨	2月の都安全条例が改正され、親族等による高齢者への安全利用の助言実施などもあるため、合わせて「安全」に関する記載を入れていくと良い。	社会情勢の変化なども踏まえて反映させていく。 →また、都安全条例に基づき展開される取組について、関係する取組箇所に追記した。
⑩	イベントなどでの「守る」の周知に合わせ、シェアサイクル、附置義務駐車場の活用など、「守る」「走る」「止める」をパッケージとした総合的な自転車利用PRの方向も考えると良い。	→イベント等での周知に関して、「守る」の交通ルールの啓発だけでなく、自転車の活用を含めた「走る」「とめる」をパッケージとした総合的な自転車PRを展開する旨を記載した。
⑪	駐輪場のシェアは、現状の仕組みでは難しいと思うが、IT化によって最適化することは可能なテーマであると思う。検討の余地はあるのではないかと。	→システムの考え方としては想定可能であるが、現状の駐輪場の申込状況や利用状況を考えると、定期利用の駐輪場のシェアは困難であると考えている。 →そのため、一時利用の駐輪場の増加や、満車・空車等の情報提供の充実を図ることで対応していく。
⑫	商店街での駐輪場は、買い物利用のために確保しても、閉店後の遅くまで止められ続けている状況もあり、悩ましい問題。商店街では撤去ができない。適切な利用に繋がる取組が必要。	→商店街にも駐輪場の整備はお願いしており、地元と区での整備を調整するとともに、放置自転車に関しては連携しながら適正化に努める。
⑬	「返還手数料の見直し」について、安すぎると放置が減少しない、高すぎると返還率が伸びない、ということが考えられるが、どちらの方向に進めるのか、見直しの方向性のイメージはあるのか。	→放置自転車の返還手数料は3,000円、実際の撤去費用の平均金額は6,000円程である。アンケートの中で「妥当」との意見が多い一方で、「実費分の負担でよい」とする意見もある。今後の協議会の中で検討していきたい。
⑭	ナビラインはあったほうがよいと思うが、荷捌きや路上駐車で快適に通行できない状況が想像される。「伝える」の中で、自動車の運転手に対する周知の視点も必要ではないかと。	→「自転車が適切に利用できるように、歩行者や自動車運転者などにもルールを周知」という旨の記載を追記した。
⑮	「走る・止めるに関するルール・マナーの周知を促進」の中で「鉄道事業者に対し協力を求める」旨の記載があるが、行政と各事業者一体のルール・マナーの周知の促進の中で、各事業者が独自の取組をする表現の方が効果的であると思う。	→指摘に合わせて修正した。