

新宿区自転車等駐輪対策協議会（第4回）議事録

平成29年5月18日（木）

区役所本庁舎6階 第4委員会室

10時～11時30分

1 開会

2 委員の委嘱について

3 議題

- (1) 第3回協議会での主な意見等とそれに対する対応等
- (2) 新宿区自転車等に関する骨子案の確認・計画の達成目標の設定について
- (3) 協議を要する具体施策に関する取組内容の事項

4 その他

- ・新宿区自転車等に関する骨子案の確認
- ・平成29年度のスケジュールについて

5 閉会

<配布資料>

[資料 1] 委員名簿

[資料 2] 第3回協議会での主な意見等とそれに対する対応等

[資料 3] 新宿区自転車等に関する骨子案について

[資料 4] 協議を要する具体施策に関する取組内容の事項

[資料 5] 座席表

[参考資料 1] 委員名簿

[参考資料 2] 新宿区自転車等に関する総合計画の評価指標について

[参考資料 3] 全体スケジュール（案）

1 開会

2 委員の委嘱について

3 議題

(1) 第3回協議会での主な意見等とそれに対する対応等（資料2）

事務局より、資料2に基づき、『第3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。

【遠藤会長】 ただいま説明のあった内容に関してご意見、ご質問があればお願いいたします。第3回協議会では、まちづくり協議会や附置義務のような大きな話は、今後協議していくことが必要であり、その内容を踏まえて自転車等に関する総合計画の中に盛り込んでいくというお話かと思えます。あとは細かなディテールの部分として、例えば、放置自転車の返還手数料の話などについても、今後の協議会で必要に応じて協議するというかと思えます。全体的によろしいでしょうか。もし、何かお気づきの点があればご意見を頂きたいと思えます。それでは次に進みます。

(2) 新宿区自転車等に関する骨子案の確認・計画の達成目標の設定について（資料3・参考資料2）

事務局より、資料3・参考資料2に基づき、『新宿区自転車等に関する骨子案の確認・計画の達成目標の設定について』について、説明を行いました。

【遠藤会長】 これまで具体的な施策がA～Hまで示されていますが、達成目標として、今回、大きく3つの目標を立てています。それを6つの指標によって実際に目標に到達できているのかを計るという、全体の総合計画の構成が明らかになりました。これらの指標について、それぞれ「この内容でよいのか」「具体的にはどのようなことを意味するのか」もしくは「もっとこういう指標を加えた方がよいのではないか」など、ご意見があるかと思えます。

【鈴木副会長】 目標の記述として「自転車通行環境の整備」という書き方をされていますが、近年の通行環境整備の問題からすると、交差点の状況なども含めて、単純に整備延長の距離だけを議論すればよい、というわけではなく、整備の「質」の部分も重要であると思えます。自転車ネットワークの計画が無い中での記載は難しいと思えますが、自転車通行環境整備の「質」の部分を考えていくことも必要ではないでしょうか。

【事務局】 自転車通行環境の整備については、今後自転車ネットワーク整備計画を策定していく中で、改めて整備目標を含めて詳細を詰めていきたいと考えております。自転車ネットワーク整備計画が出来ていない現状のため、区としても具体的整備目標、

内容が見えていない部分があります。今後、関係部署と協議を進めながら自転車ネットワーク整備計画を策定し、質の部分をどのように反映できるのか検討していきたいと考えています。

【鈴木副会長】 整備の「質」の部分も反映できる整備目標を検討していくことも必要かと思います。もう一つ、資料3の「目標3-B自転車シェアリングの利用実績」ですが、自転車の台数やサイクルポートの数など、シェアサイクルのサービスの基盤によって、回転率は変わってきます。どこでもすぐに借りられて、すぐに返せる状況になれば回転率は高まってくると思います。区の目標としては、どれくらいの台数、どれくらいのポート数を用意する目標があって、それに対して回転率をどのように設定するのか、が重要だと思います。

【事務局】 自転車やポートの量的な目標についてですが、新宿区内では、平成30年度末までにポートを100箇所設置することと、自転車を1,200台導入することを目指しています。具体の整備量についても、盛り込んでいきたいと思っています。なお、資料にある回転率2.08回という数値は、広域連携している他の自治体を含めた全体の数値となります。他の自治体の数値を利用するかどうかを含め、次回までに、他区の状況を確認しながら、整備量の視点も含めて改めてご提示したいと思っています。

【村上委員】 参考資料2の3ページ目の目標2「適切に自転車が駐輪できる環境を実現します」の、「実現に向けた主な関係者の役割」のうち、鉄道事業者の役割として「鉄道利用の駐輪に対する駐輪場の主体的整備」と記載されています。これまでも鉄道事業者としては用地提供等を通じて整備に努めてきました。鉄道利用の駐輪場はある程度足りている旨の記載もあります。利用率の向上や放置自転車の台数の削減が目標であることなどを考えると、鉄道事業者の役割の記載は唐突かと思います。目標の達成に向けた役割としては、駐輪場の利用率の向上や、放置自転車の削減を目指す啓発活動などになるかと思いますが、そういった役割に修正していただきたいと思っています。

【事務局】 この記載は、区条例での「鉄道事業者は、その鉄道の利用者のために、自ら自転車等駐輪場の設置に努めるとともに」という文言から持ってきた文章です。ただご指摘の通り、これまでも鉄道事業者様には駐輪場整備に関するご協力をいただいているところですので、ご意見を踏まえまして、記載内容について改めて検討し、相談させていただければと思っております。

【三條委員】 参考資料2の3,4ページ目の目標等の中での関係者の役割ですが、指標1-Aでは「行政(区)」とあり、指標1-Bでは「行政(国・都・区・警察)」とあります。使い分けがあれば考え方を確認させていただき、その上で国がどのように関与するのか整理したいと思います。

【事務局】 考え方として、国及び都については、基本的には道路管理者の立場として記載しています。警察については、交通管理者という立場として記載しています。区

については、道路管理者という部分もありますが、計画に示したその他施策の推進も担うということで、記載を使い分けているところです。

【三條委員】　そういうことであれば、指標 1-A「自転車通行環境の整備」の国の役割として、甲州街道の自転車通行環境整備等がありますので、役割にも追記をお願いします。

【事務局】　ご指摘の通りと思いますので、改めて検討し、追記の方向で考えていきたいと思います。

【武山委員】　撤去した自転車の管理に、維持費がかなりかかっているようですが、法的には、どれくらいの期間をおかないと最終的な処分を行えないのでしょうか。明確な規定があれば教えていただきたいです。

【事務局】　区の条例に準じるものであり、保管期間は 30 日と定められています。

【武山委員】　今の止め置き駐輪場を見ても満杯のような状態ですが、30 日で処分では、新しいものを入れるのに、空スペースを作れないのではないですか。空スペースはかなりあるということでしょうか。

【事務局】　保管場所につきましては、数年前に保管期間の見直しを行い、45 日間で 30 日間に縮めています。また、保管場所についても平置きを 2 段ラックにするなど改修を行っており、以前よりも多くの台数を保管できるようにしています。

【橋本委員】　参考資料 2 の 3 ページ目の指標 1-A について、東京都でも整備時期は明確ではないものの、今後、新宿区内の都道において歩行空間、自転車通行空間の整備を進める予定がありますので、あわせて記載をお願いします。もう一点、資料 2 の 3 ページ目に色々な目標値の設定がありますが、たとえば、指標 1-B では事故死傷者数 6 割減、指標 2-A では駐輪場利用率の向上を目指す、など、目標設定の記載が様々あります。これらの目標の設定根拠について、教えてください。

【事務局】　指標 1-B の自転車関連事故死傷者数 6 割減については、都の自転車事故に関する数値目標が、5 年間で 3 割減ということだったので、それを参考に区では 10 年間で 6 割減と設定しました。駐輪場の利用率の向上については、現在でも地域に集まる自転車の約 6 割が駐輪場を利用している状況であり、現場サイドとしては限界に近い状況と考えています。基本的には、現状より下げないことを前提として、維持、向上を目指すという観点から目標値を設定しました。放置自転車台数 50%の削減については、平成 18 年度から 28 年度までの 10 年間に 50%削減してきました。ある程度削減された現時点から、同じように 10 年間で 50%の削減はかなり難しいと考えますが、継続して努力していくということでこのような設定としました。同じように、他の指標についても、各指標設定の下部に簡単な説明を記載しています。

【遠藤委員長】　この辺りの目標設定の項目や数値については、今回議論したら、そのまま項目や数値が確定していくということですか。

【事務局】 今回いただいた意見を踏まえ、改めて事務局の中で精査し、次回の協議会で再度ご確認いただきたいと考えています。この目標設定の項目や数値で大丈夫なのかどうか、皆さまのご意見をいただきながら確定していきたいと思います。

【遠藤会長】 なかなか、難しいですね。

【深堀委員】 色々な情報が出されていて、内容が多く難しいです。

【遠藤会長】 全体のボリュームが多くて把握するのに我々も時間がかかります。例えば、自転車ネットワーク整備計画はこれから作っていく、ということですが、この策定課程の中で明らかになることもあり、次回以降で再協議する内容を踏まえても、その後さらに指標の考え方がずれることや、新しく内容が追加されることなどもありそうな気がします。事務局としては、現段階で提示された6つの指標で、計画全般の内容が網羅できているのではないかと、ということだと思います。達成目標や指標については、かなり重要な内容ですので、今回、改めて全体を通して見ていただいた上で、もう一度どこかのタイミングでしっかりと議論した方がよいかと思います。もし、資料をお持ち帰りいただいて、お気づきの点がありましたら、事務局にご意見を伝えていただくよう、お願いします。事務局については、いただいた意見を踏まえ、改めて指標の内容を議論する時間を取るということをお願いいたします。それでは(3)協議を要する具体施策に関する取組内容の事項についてお願いします。

(3) 協議を要する具体施策に関する取組内容の事項（資料4）

事務局より、資料4に基づき、『協議を要する具体施策に関する取組内容の事項』について、説明を行いました。

【遠藤会長】 具体的な内容が分からないとイメージがつかない部分があるかと思いますが、この資料だと「走る」の所は「A 自転車通行空間」のことで、「B 自転車シェアリング」のことに分かれており、Aは自転車ネットワーク整備計画の早期協議を行う、としています。一方、Bの自転車シェアリングに関しては、協議の事項がないようにも見えますが、協議する事項はない、という考え方でしょうか。

【事務局】 Bの自転車シェアリングについては、素案の中で必要な事項を概ね記載できるため、次回、改めて素案を示した中で議論できればと思います。一方、色を付けて示した3項目（自転車通行環境、附置義務駐輪場、駐輪・返還料金）については、調整が必要な事項があると考えており、別途資料を設け、素案の議論とは別に皆様と協議したいと考えているものです。

【遠藤会長】 例えば、自転車ネットワーク整備計画を別に協議する理由として、他区との関係性とか、上位関連計画やまちづくり計画との整合性など、総合計画以外の事項にも配慮して策定する必要がある、ということでしょうか。

【事務局】 ご指摘のとおりです。自転車ネットワーク整備計画を策定する段階では、

対象路線や整備の形態など、どのようなことを整備計画に盛り込むべきかなどの議論も含めて、ご意見をいただければと思います。その議論の中で、国や都、区の関連計画として盛り込んだ方が良いという意見が出る可能性もあります。総合計画の中では何を記載し、それを別途協議する自転車ネットワーク整備計画ではどう反映していくのかという部分も含めて、皆様からご意見をいただきたいと考えています。

【遠藤会長】 感覚的な部分ですが、「走る」環境の自転車ネットワーク整備計画の検討内容は、「止める」環境など他の項目も連動するのではないのでしょうか。総合計画に記載している内容の「走る」という項目だけを取り出して検討する場合、どのような計画になるのでしょうか。自転車ネットワーク計画の検討に際しては、「走る」だけでなく、他の項目の内容も踏まえて考える必要があるのではないのでしょうか。

【事務局】 自転車ネットワーク整備計画についても、素案の中に盛り込んでいますので、「止める」などとの連動なども含め、基本的な考え方は素案の中で整理していきます。自転車ネットワーク整備計画の協議に関しては、これを受けて、素案や別の資料とあわせて提示します。本日提示した資料は、あくまでも素案の項目の中で、施策項目と今後の協議が分かりやすく繋がるトピックスとして出したものと考えていただければと思います。附置義務と返還手数料につきましては、総合計画に内容として盛り込む部分もありますが、それとは別に、今年度中に議論して決めていきたいと思っています。

【鈴木副会長】 自転車ネットワーク整備計画については、整備対象路線を選定する根拠として、「止める」場所をしっかりと協議した上で、「止める」環境づくりと「走る」環境づくりの連携を前提とした方向性を出していくのかと思います。どういう根拠で整備対象路線にするのか、どの路線を選ぶのか、について国のガイドラインの考え方もありますが、新宿区として地域の特性に合った選定の仕方も協議の必要があるかと思います。また、附置義務の駐輪場についてですが、駅周辺の駐輪場は、鉄道利用の方が使ったり、買い物の方が使ったりするなど、いろいろな目的で、同じ駐輪スペースが使われている実態があります。その点で、附置義務駐輪場については、建物利用、駅利用など目的別に分けて整備し、運用するのは難しいと思います。例えば、附置義務駐輪場の制度として、建物利用者の附置義務駐輪場として整備するけれども、通勤の方、買い物の方など建物利用者以外の方も利用しても良いような仕組みを追加し、用途を緩和していくということも議論の対象になると思います。

【事務局】 ご意見のとおり、附置義務駐輪場は従来、施設を利用する方向けの駐輪場という位置付けでしたので、割と閉鎖的な部分があり、使いにくい場所に設置されるなどの状況もありました。そのため、今後しっかりとした立入調査を行って情報を集め、利用される附置義務駐輪場をつくるための制度を検討していきたいと考えています。例えば、現行制度では、建物に整備出来ない場合、50m以内に隔地駐輪場を設けることになっていますが、鉄道利用や買い物など建物以外の駐輪を受け入れる「誰でも止められ

る駐輪場」にする場合には距離の基準を緩和するなど、見直しを含めた検討を協議していただきたいと思います。

【深堀委員】 資料4-G及びHについて、「取組を進める緊急の課題」に対して「自転車情報の提供メディアの確立が必要」とあります。ここで言う情報の内容や、情報提供の対象者については、どのような自転車利用者を想定しているのでしょうか。

【事務局】 現状の情報提供の課題の例として、「どこの駐輪場に止めることができるのか」という情報が不足していると考えています。例えば、新宿駅東南口の駐輪場は一部に空きがある状況もありますが、一般的な認識としては、新宿駅は駐輪スペースがなく止める場所がないと考えられており、区民等から意見を頂くことがあります。そのため、空いている場所の情報を、様々なメディアを通じて発信する等の議論を検討していきたいと考えています。この場合ですと、一般的にはお買い物や駅に自転車で来訪される方に対して、駐輪情報をくまなく提供する仕組みが必要となる、と考えます。

【武山委員】 先ほど事務局から、区内の駐輪場について色々な情報を調査、収集する、という旨のお話がありました。商店会としては、一番気になるのは附置義務駐輪場のこととなります。西新宿のように大きな繁華街を抱えている商店会もあれば、落合ように住宅地の中にある商店会もあり、区内には地域ごとに多様な商店会があります。地域の違いを含めて、多様なデータを集めていただいて、できるだけ多くの情報を提供いただければと思います。

【事務局】 ご意見を踏まえ、適切な方法で進めさせていただきたいと思います。ご協力のほど、よろしくお願いいたします。

【遠藤会長】 附置義務駐輪場の議論は、最終的には設置位置や距離、原単位といった話になるかと思いますが、そこに至るまでに、区として、地域として、附置義務をどのような考え方で見直していくのか、の考え方も大切です。まちの視点であったり、調査データに基づいた利用実態であったり、様々な観点からデータ整理等を進めることが大事なことだと思いますので、よろしくお願いいたします。

【事務局】 今回はそのあたりも情報をそろえて提示したいと思います。

【遠藤会長】 新宿区の集会などでこのような議論をするときに、度々、新宿駅周辺地域まちづくりガイドラインの話がでてきますが、この内容がかなり重要だと思います。まちづくりガイドラインに関連して今後進められる整備の中で、自転車の駐輪対策についてもしっかりと整理し、情報を提示してもらった方が良いと思います。

【事務局】 本日は新宿駅周辺でのまちづくりガイドラインの資料をお持ちしておりませんが、ご指摘を踏まえて、その視点でも意識を共有できるよう資料を提示していきたいと思います。

【鈴木副会長】 駐輪場の情報提供に関しては、公共の駐輪場同士であれば、現状でもある程度提供できると思いますが、一方で、民間の情報についてはほとんど提示できて

おらず、実は民間駐輪場であれば、かなり近くの場所が利用できた等のことがあると思います。民間との連携や、情報提供についても検討できますか。

【事務局】 現在、区で作成している駐輪場パンフレットについては、公共駐輪場に加えて、民間設置民間運営駐輪施設も合わせる形で制作しています。ただ、駐輪場を利用される方へのアンケート結果を見ると、お使いの駐輪場の情報を得た場面として「前を通りかかったとき」との回答が多く、ホームページやチラシなど、それ以外のメディアでは情報が集められていない状況で、的確に情報が発信できていない可能性があると考えています。公共と民間の駐輪場を、利用者の方がどこにあるのか、色々な場面で認知できるように、発信の仕方を工夫していきたいと思っています。

【遠藤会長】 結局のところ、複数の民間事業者がいる状況ですので、公共が先導していかないと、民間同士でのやりとりだけで情報提供を行うことは難しいと思われます。どこまで可能なのか、検討していただければと思います。

【福本委員】 今回、初めて自転車対策の会議に出席しました。新宿区の町会連合会からの推薦というかたちで出席しています。実際に関連している場所としては、高田馬場周辺のリサイクルセンターの駐輪場や、西武鉄道下の駐輪場などです。かなりの駐輪台数を確保していますが、実際の駐輪対策等の内容を拝見すると、今後どのように区と連携していくべきか、考えていく必要があると思います。いずれにしても、駅周辺に駐輪場が確保されていても、駐輪したい方はまだまだ多くいるため、どこまで対応できるのか関心をもって関わっていききたいと思っています。もう1つ、自転車シェアリングのポートの場所について、早稲田の甘泉園公園にあるのを初めて知りました。一般の方にごくまで浸透しているのか分かりませんが、一般の方が利用できるように、しっかり伝えていくことが必要だと思います。

【事務局】 駐輪場が整備されているにも関わらず、まちには放置自転車が発生している実態がありますので、地域での気付きを、協議会の場で提示いただくと大変ありがたいです。シェアサイクルについて、高田馬場駅周辺のポート設置について、非常に苦慮している所で、なかなか場所の確保が難しい状況です。ポート設置については、地域の方々の協力も頂かないと難しいということで、6月に新宿区町会連合会の定例理事会において、相談させていただこうと考えています。町会の方々は、神社や防災倉庫などを管理されている実績があり、その中で、神社の境内にサイクルポートを作ることも可能性もお話いただいています。そうした協力をいただけるかどうか、今度の定例理事会の中でお願いしていきたいと考えています。

4 その他

事務局より、総合計画の構成、今年度のスケジュールについて説明を行いました。

次回の協議会は7月中旬から8月の下旬で調整を行う予定であることを説明しました。