附 属 機 関 議 事 録

名 称	令和5年度第1回世田谷区自転車等駐車対策協議会	
担当部課	土木部交通安全自転車課	
開催日	令和5年6月（書面開催）	
開催場所	－	
出席者	委員	鈴木（賢治）委員、川村委員、峯苔委員、杉田委員、吉良委員、山崎委員、齋藤委員、鈴木（龍二）委員、多賀委員、小嶋（勝衛）委員、小林委員、寺内委員、稲垣委員、小島（正三）委員、石井委員、大野委員、鈴木（義治）委員、篠田委員、八山委員、梶谷委員
	事務局	工藤土木部長、村田交通安全自転車課長、村上交通安全自転車担当係長、平倉交通安全自転車担当係長、河野交通安全自転車担当係長、大関交通安全自転車担当係長、水野交通安全自転車担当主任、小笠原交通安全自転車課事務嘱託員
欠席者	－	
会議公開の可否	非公開	
非公開の理由	世田谷区情報公開条例第7条6項による	
傍聴人	なし	
会議次第	<p>1 報告事項</p> <p>（1）民間シェアサイクル実証実験の取り組み状況について（資料1）</p> <p>（2）大規模店舗等の自転車等駐車場附置義務制度の見直しについて（資料2）</p> <p>（3）三軒茶屋北自転車等駐車場（レンタサイクル事業）の今後について（資料3）</p>	
会議結果（要旨）	<p>◇委員 ◆事務局</p> <p>1 報告事項</p> <p>（1）民間シェアサイクル実証実験の取り組み状況について（資料1）</p> <p>◇ 以前は自宅近くに民間のステーションがあったが、利用者が少なかったのか閉鎖された。やはり駅でも乗降客の多いところでない と経営的に難しいのだろうか。通勤通学以外の利用も考慮されることを期待したい。</p> <p>◇ 令和5年6月1日から別事業者の実証実験が新たに実施される予定とのことだが、導入効果の検証から、今後の新規参入事業者の選定基準についても、ある程度明文化することが望まれる。</p> <p>④ 複数の民間シェアサイクル事業者の導入効果について 現在採用されている民間シェアサイクル事業の決定に至った経緯、決め手がどこにあったのか、可能なら確認したかった。また、</p>	

今後も民間シェアサイクル事業に乗り出す企業も出てくると思うが、どういう周期で見直すのか、確認したい。

ただし、事業者の契約継続は利用者にとっての利便性にも繋がるため、継続と参入のバランスを慎重に考える必要があると思う。そういう意味でも、事業者の選定基準は今後明確化しておく必要があると感じた。

また、民間シェアサイクル事業の利用圏の大きさによっては、世田谷区近隣の市区との相互作用も拡大できるため、世田谷区に限らず近隣市区との連携は今後のすみ分けも含め、課題解決が必要だと感じた。

◇ p. 4 : 公共交通不便地域での移動手段としての効果について記載があるが、具体的にどの地域でどれほどの利用があったのか。

p. 7 : 公有地のポート数が少ないですが、現在運用している施設の詳細を示してほしい。また今後どのような場所へ拡充する見込みがあるのか。住宅地側は公園等の土地を融通することは難しいのか。

p. 9 : 「土・日曜の買い物やレジャー、観光などにも利用」について、利用者の居住地を区内と区外（さらには都外等）に分けて分析できないだろうか。

p. 9 : 下のグラフは平日/土休日別で傾向を示していただきたい。

p. 11 : 利用距離別に加えて、可能であれば OD（起終点）ペア別の状況を表で示していただきたい。p. 6 の区レンタサイクル事業の機能補完・代替の可能性を空間的な観点から検証するにあたって必要な情報と考える。ちなみに p. 11 の表左上の「利用時間」は誤記ではないか。

p. 13 : 「HELLOCYCLING の利用で困ったこと」に、ポートに自転車や空きがないことが指摘されているが、解決のために車両の空間的な平準化（ポート別の車両の偏りへの対応）については対策可能か。シェアサイクルの利便性と事業採算性の双方に強く関わるため重要な視点と考える。

p. 13 : 事業課題にある「既存サービスの見直し」の内容を示していただきたい。

◇ 当計画に対して、交通管理者として特段意見はないが、一般論として、行政が優先的に推進すべき事業は、交通弱者対策としてのコミュニティバス、コミュニティタクシーの充実であり、シェアサイクルはそれらを補完する手段であることを十分認識し、他部門と情報共有したうえで事業推進して頂くことを希望する。

（個人的意見：行政が民間のシェアサイクルに全面的に頼ってしまったら、もうそれ以上交通の成長は止まってしまうのではないか。）

- ◇ 資料1において、16-30分などの時間帯が増えた要因として、令和4年4月1日にハローサイクリングが運賃改定を行っており、それ以前は、最低料金として15分70円という料金体系もあった旨、記載をした方が、増減理由を理解できると考える。(令和4年4月1日以降、最低料金は30分130円、延長100円/15分)

(2) 大規模店舗等の自転車等駐車場附置義務制度の見直しについて(資料2)

- ◇ 近隣に大型店舗が立地していないため、特に意見はないが、千歳烏山駅周辺の状況などを見ていると、さほど変化はないように思える。器も必要だが、利用者のマナー向上を何とかしないといけない気がする。
- ◇ 確かに駐輪場がわかりやすく提示されておらず、駐輪してはいけないところに駐輪している自転車が多く、店舗前に駐輪スペースが確保されておらず、撤去の注意喚起の紙が貼られた自転車も多く見かけることがある。
大規模店舗への協力要請や、街づくりにおける観点からも駐輪スペースの確保は引き続き重要であると考えます。
- ◇ 概ね方向性について賛成である(原単位見直し、附置義務の運用適正化)。一方、地区によって放置の状況が異なる。放置台数が多い地区や午後から夕方の買い物客が多い地区の対策を考えると、自転車の附置義務やシェアサイクルなどを一体的に考える(エリマネ含む)ことなど、中長期的取り組みも議論できればよいと考える。
- ◇ p.9: 調査概要として、実態調査やアンケート調査の具体的な方法(実態の調べ方や調査票の内容)を示してほしい。
p.16: 施設用途を細分化し、スーパーマーケット以外について基準を緩和させる理由は、調査結果から理解できたが、今後、改正後の規模の数値はどのような根拠で定めるのか考え方が示されることが重要と考える。

(3) 三軒茶屋北自転車等駐車場(レンタサイクル事業)の今後について(資料3)

- ◇ 老朽化していると収納できる自転車台数も減り、利用者の駐輪促

進にも繋がらないため見直しは必要であると感じる。また、ポートも自転車によっては全重量がラックにかかり自転車自体へのダメージにも繋がり、利用者が減っているという実態もある。自転車自体へのダメージもなく、安心して多くの台数を駐輪できる駐輪スペース確保を今後も区民として望む。

(4) 全体を通しての意見

◇ 色々な取り組みが奏功し、自転車利用の促進や、放置自転車の減少に繋がっている事例をお聞きし、とても喜ばしい。

ただ、その一方で子どものヘルメットに続き、大人のヘルメット着用についても促されるようになり、自転車も一歩間違えれば危険な乗り物へと変わってしまうことも日々実感している。大人へのヘルメット着用はどういった方法での促進が有効なのか、子ども以上に考えていく必要があるとも思っている。

また、レンタサイクル事業等でもヘルメット着用を促す段階まではかなりのハードルがあり、実際ヘルメットの利用、返却は物理的に難しいのかもしれない。

とはいえ、最近ではレンタサイクルと同スピードでキックボードシェア（LUUP など）も広がっており、（こちらは免許が必要であるとはいえ）キックボードという形状から自転車同様の利用が考えられ、利用者にとっても周りの者にとっても交通マナーのより高い意識が必要だと感じている。

道路に色々な乗り物が増え、利用者の認識にもばらつきがあると危険性はより大きくなっていく。そういった意味でも今一度子ども向けの交通安全教室の意義、そして大人になってからでも特に自転車での交通マナーを学ぶ機会は重要であると考えます。

自動車の免許更新の際の意識の見直しのような機会が自転車にはないため、どうかそういった必然となる機会が得られないかと、私も引き続き考えていきたいと思っている。