

附 属 機 関 議 事 録

| | | |
|----------|---|--|
| 名 称 | 令和3年度第2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4年3月（書面開催） | |
| 開催場所 | － | |
| 出席者 | 委員 | 小嶋委員（会長）鈴木委員（副会長）、川村委員、峯苔委員、中嶋委員、俣田委員、渡邊委員、開発委員、鈴木委員、多賀委員、武田委員、寺内委員、稲垣委員、長岡委員、三那川委員、大野委員、鈴木委員、篠田委員、山野委員、梶谷委員 |
| | 事務局 | 青木土木部長、北川交通安全自転車課長、平倉交通安全自転車担当係長、大沼交通安全自転車担当係長、村上交通安全自転車担当係長、浅井交通安全自転車担当係長、淵浪交通安全自転車担当主任、宮下交通安全自転車課担当主事 |
| 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. 審議事項</p> <p>（1）世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画（令和3年度から12年度）の追補版（案）について（資料1-0、1-1、1-2） 【諮問第1号】</p> <p>2. 報告事項</p> <p>（1）駅前放置自転車等実態調査について（資料2-1、2-2）</p> <p>（2）民間シェアサイクル実証実験の延長について（資料3-1、3-2）</p> | |
| 会議結果（要旨） | <p>◇委員 ◆事務局</p> <p>1. 審議事項</p> <p>（1）世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画（令和3年度から12年度）の追補版（案）について（資料1-0、1-1、1-2） 【諮問第1号】</p> <p style="text-align: center;"><u>審議結果⇒賛成20、反対0</u></p> <p>◇1頁1にある乗入台数と4頁表2の自転車乗入台数推計値が同じだが、現状の数値と推計値が同じなのはなぜか。 今後の放置自転車対策は、放置数をカバーすることから使い捨ては止めて</p> | |

更新する使い方にシフトする。そのために効果的なシェアリング施策が重要と思う。

◇夕方の放置自転車への対策等、新しい視点での計画が追加されており、原因及び対策が示されていることから、放置自転車を減少について推進して頂きたい。

◇おおむね、方向性については、異論なし。

将来乗入台数推計困難は同意するところではあるが、乗入台数の急増（回復）や、新たな問題発生を前提として、中間見直しまでの期間も、日常的放置自転車対策業務のなかで、モニタリングしておくことが望ましい。

◇考え方の方向性は理解できる。現時点で将来の推計は難しいと思う。私祖師ヶ谷大蔵駅を利用しているが、夕方や休日の放置自転車の台数は、調査結果よりももっと多いと感じる。駐輪場は立地も大切ではあるが、利用する人は多少不便でもちゃんと利用すると考える。利用しない人への啓蒙（教育）も重要だと思う。

◇推計を暫定で対応したことは良いと思う。シェアサイクルの普及が必ずしも放置自転車の解決につながる訳ではなく、新たな課題対応も必要となり、それらを踏まえて放置対策に臨んで頂きたい。

◇駐輪場利用状況について

資料1-1、P2「区立駐輪場の利用状況」の中で、時間ぎめ利用が再び減少していると述べられているが、図2からはそのような傾向が見受けられないので、記述の修正が必要。

◇放置自転車に対する今後の対応方針について

資料1-1、P4「今後の対応」において、駐輪場、シェアリング、大型自転車対応が記述されているが、これらよりも「放置自転車の撤去」や「放置禁止区域の指定」について、より重要度の高い対応として明記してはどうか。地域の駐輪場の収容台数が充足しているにもかかわらず、個人の利便や都合により放置される自転車については、特に安全安心な空間環境に悪影響を及ぼす場合において、強い措置で対応すべきと考える。資料2-1には、区内全体の撤去台数が毎年減少している傾向があり、より効果的な撤去計画を検討することが望ましい。駐輪のハード整備やシェアリングの浸透には、相当の時間を要するため、即効性かつ強制力のある短期的な取組を組み合わせ、地域の個別の問題特性に対応した効果的な方策が展開されることが求められる。

◇夕方の放置自転車について

資料1-1、P4～5に記載されている「夕方の放置自転車の状況の把握」について、区内15駅において、夕方の放置台数が11時点の2倍であるとされているが、そのデータを表3に示す必要がある。

◇夕方の放置自転車について

駅周辺の施設状況や買い物需要は、駅の規模や立地などに大きく依存するが、区内の全駅に対して同様に2倍と試算することは妥当なのか（検討に資する値か）。

◇夕方の放置自転車について

算出された駅ごとの放置台数の目安値に対して、考察がなされておらず、その後の「今後の対応」に具体性が与えられていない。表4で示される目安値から区内の夕方の放置自転車について、どのように解釈されるのか。

2. 報告事項

(1) 駅前放置自転車等実態調査について

(資料2-1、2-2)

◇自転車と原付ではあるが、大型自転車（電動アシストタイプ）の把握も必要かと思う。保育園送りから駅といった生活圏といった要素も今後は必要になるかもしれない。

◇駅前で発生する緊急時（災害発生時）に緊急車両の障害となりうる放置自転車が、自転車等駐車場の駐車可能台数の増加に反比例して放置台数が減少となっており、引き続き自転車等駐車場の整備、レンタサイクルの設置を進めて頂きたい。

◇通勤通学者はおおむね駐輪場を利用していると調査結果から読み取ってよいと思う。今後は、夕方や休日に駅前放置自転車の実態調査を行って頂きたい。

◇資料2-1、資料2-2に示されている調査概要と結果から、令和3年度の区内における放置自転車にどのような傾向が認められるのか、概要を説明いただきたい。また、資料1-1に記載のデータと合致しない箇所が見受けられるので、確認して頂きたい。

◇駅前周辺の自転車等の駐車実態は、Park and Rideの現象面と捉えた場合、この数年に及ぶコロナのパンデミック化が、通勤・通学慣行にどのような影響を与えたのか、その実態を捉えておくことは、今後の対策を講ず

る場合、極めて重要である。

特別措置的対応をしなければならないのか。ウイズコロナの社会慣行がこれまでの社会慣行を変えなければならないのか。しっかり実態観察をしておくことは、極めて重要であると思う。

(2) 民間シェアサイクル実証実験の延長について

(資料3-1、3-2)

◇自宅近くのステーションが閉鎖されたが、理由はわからない。利用頻度は多くはないが重宝していたので残念。メンテナンスを含めた採算性の問題ではあると思うが、SDGs推進のためにも、工夫が必要かと思う。

資料3-2ステーションの設置状況の図に、地区名とか鉄道路線（主要駅）などがあるとイメージしやすいかと思う。

◇民間シェアサイクルの使用の上昇に伴い、放置自転車が減少することで、緊急車両の通過障害が改善されると見込めることから、民間シェアサイクル実証実験の延長について、賛同する。

◇民間シェアサイクルの普及を先行したフランスやイギリスでは、借りっぱなしの状況が課題となっている。ボストンでは指定場所以外への乗り捨てが課題となっている。シェア普及にはメリット以外に課題もあることを踏まえて対応が必要と考える。

世田谷では駅前でのシェア拠点の整備が難しい状況で1坪程度のスペース確保による拠点整備が進む可能性があり、シェア自転車が拠点から溢れることが懸念される。

◇事業採算性について

資料3-1において、「現時点では事業採算性が確保されていない」とあり、その対応として「公有地ステーションの使用料等の取り扱い」の検討が挙げられているが、それにより持続的に維持できるシェアサイクルシステムとなり得るのか、事業採算性に関する具体的な状況と考えを示していただきたい。

◇資料3-2について

P3で「公有地ステーションの数は増えていないが、区内のステーション数の増加に伴い、利用回数も増加している」というのは、公有地ステーションの利用回数についての考察という理解でよろしいか。また公有地ステーション数の変遷について、データで示していただきたい。

P5やP7は、どのくらいの期間での利用回数なのか。

P7は貸出と返却の両ステーションの直線距離ということであるが、実際

の移動距離を把握することが重要。同一ステーションでの貸出返却についての回遊度の比較もできる。

P 8の「区コミュニティサイクルとは利用特性が異なっている」について、両者にどのような違いがあるのか、対面で説明を受けたい書面開催の資料としては、より丁寧に示される方が望ましいと考える。