

会 議 録

附属機関又は会議体の名称	令和7年度豊島区自転車等駐車対策協議会 第二分科会	
事務局（担当課）	都市整備部 土木管理課	
開催日時	令和7年10月1日（水）16時00分～17時31分	
開催場所	豊島区役所本庁舎8階 議員協議会室	
出席者	委員	〈学識経験者〉久保田尚 〈区議会議員〉松下創一郎、原田たかき 〈区民〉千野富久、永由優子、堀江久男 〈官公署〉稲垣剛史、大竹修司 〈関係団体〉柳田好史 〈区民公募〉小坂麻美
	その他	〈幹事等〉土木管理課長、交通安全対策係長、 放置自転車対策係長、駐輪場管理係長、 駐輪場整備係長 （公財）自転車駐車場整備センター
	事務局	土木管理課計画グループ
公開の可否	公開 傍聴人数 2人	
非公開・一部非公開の場合は、その理由		
会議次第	（議題） ・まもる（自転車の安全利用）について ・はしる（自転車走行空間・シェアサイクル）について （事務連絡） ・今後の予定など	

審 議 経 過

- | | |
|-----|--|
| 事務局 | <p>それでは定刻となりましたので、ただいまから令和7年度豊島区自転車等駐車対策協議会第二分科会を開催いたします。</p> <p>本日はお忙しいなかご出席いただきましてありがとうございます。</p> <p>私は事務局を担当いたします豊島区都市整備部土木管理課計画グループの中村です。</p> <p>本日は、「第三次豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画」の2つの柱である「まもる」（自転車の安全利用）と「はしる」（自転車走行空間・シェアサイクル）についてご協議をお願いしたいと考えております。</p> <p>本分科会の開催の目的といたしまして、分科会委員の皆様から、「とめる（駐輪対策）」、「まもる（自転車の安全利用）」、「はしる（自転車走行空間・シェアサイクル）」について、分科会におけるご意見を踏まえ豊島区自転車等駐車対策協議会に提示する「第三次豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画（案）」を作成したいと考えております。</p> <p>本日の会議は、豊島区自転車等の放置防止に関する条例施行規則第17条第4項により原則公開で行うこととされており、議事録も公開となっています。</p> <p>さて、分科会の座長につきましては、久保田副会長をお願いしたいと思いますがよろしいでしょうか。</p> |
| 各委員 | 異議なし |
| 事務局 | <p>ありがとうございます。</p> <p>それでは久保田座長、進行をお願いいたします。</p> |
| 座 長 | <p>第二分科会の座長を仰せつかりました久保田です。</p> <p>よろしくをお願いいたします。それでは、最初に事務局より資料の確認をお願いします。</p> |
| | (事務局より資料の確認) |
| 座 長 | <p>はじめにいつものお願いですが、取材の方がいらっしゃるようでしたら、写真等の撮影につきましては協議会の冒頭までにさせていただければと思います。事務局から何かありますか。</p> |
| 事務局 | 本日、傍聴希望の方が2名いらっしゃいます。 |
| 座 長 | 傍聴希望の方が2名いらっしゃるということです。委員の皆様、お入りいただきましてよろしいでしょうか。 |
| 各委員 | 了解 |

座 長 ではお入りください。本日の議題は2つあります。次第の通り進めたいと思います。なお、時間的な目安として「まもる（自転車の安全利用）」に40分程度、「はしる（自転車走行空間・シェアサイクル）」に40分程度、長くても80分程度での時間設定を想定したいと思います。それでは、議題【「まもる」（自転車の安全利用）】について事務局よりご用意いただいた資料の説明をお願いします。

（事務局より「資料2-1 第二分科会資料 まもる（自転車の安全利用）」を用いて説明）

座 長 それではここで一旦区切りまして、ここまでのところでご質問、ご意見がございましたらお願いいたします。

M委員 以前からずっと申し上げていて、第二次総合計画策定の際にも申し上げたのですが、ルールとマナーという考え方といいますか、表現についてです。事務局の説明においても遵法というお話をされている訳ですから、いつまでもルール違反、マナー違反ということでなく、法違反だという捉え方をしなければいけないと思います。小学生に交通指導の方々からスクエアドストレイトを見せる時など、危険性を教育するなかでのルールやマナーという表現は致し方ないとは思いますが。国のほうでルール、マナーと言っているのであれば仕方がないのかもしれませんが、現実として法違反または条例違反です。自転車を駐輪場にとめずに駐輪場以外のところにとめて、それが条例で定めた放置禁止区域であれば、それは条例違反ですよ。ルール違反ではないですよ。いつも、何度も言っているのですが、ルールやマナーではなくて法の遵法を怠っているということをはっきり言っておかないと、ルール違反、マナー違反というような優しい言葉での表現では違うのではないかと考えております

座 長 ありがとうございます。これについて、事務局いかがでしょうか。

事務局 非常に悩ましいところです。本来、法を守ったうえで、例えば歩道を行き交う時に前から高齢の方が来たらある程度若い年齢層の人は少しよけてあげるといような、このようなことが本来のマナーであって、M委員がおっしゃるような、そもそも論として法律が守っているもの、守っていないものとを区別したほうが良いのではないかと、ちゃんと遵法するべきでないかというのはその通りであると事務局としては思っています。

どこまで踏み込んだ書き方が良いのかというのは十分検討に値すると思っております。資料2-1 5ページ1番下【10年後のあるべき姿 将来像】のところ、第二次総合計画では「ルールやマナーを守って」という表現だったものを「道路交通法を遵守して」に変えています。なぜかという、例えば外国の方が豊島区にいらっしやった際に、ルールやマナーは国によって異なるため、曖昧な使われ方になってしまうのではないかとこのことを危惧したためです。

本分科会において、この表現についてご意見を伺えればと思ってい

たところで、M委員からご発言をいただき非常にありがたく思っています。この表現については、事務局で精査し、今後も検討を続けたいと思います。

M委員 資料拝見しました。大変進歩がみられて拍手を送りたいと思います。外国の方の話がありましたが、自転車のルール、マナーについてはヨーロッパのほうが進んでおりまして、遵法という考え方が浸透しています。自転車は軽車両であるという考え方が日本より進んでいて一般道の中での自転車の交通事故も日本より少ないというように聞いていますので学ぶべきところではないかと思えます。観光に来られる方で、自転車のルール、マナーを気にせずに乗られる方もいるかと思えますが、郷に入っては郷に従えで、我が国の法を遵法していただくしかないと思えます。この資料の表現、だいぶ進んだと思えました。ぜひこの方向性で進んでいただきたいと思えます。

座長 ありがとうございます。私も同じ意見で、常にルール・マナーがセットになってあらゆるところに出てくると全体を曖昧にしてしまう可能性があるので注意しながら進めていただければと思います。その他、どうでしょうか。

D委員 M委員と同じ感覚です。法律はどんどん作られているのですが、平気でルール違反をしている自転車が見受けられます。もちろんルールを守っている方もいらっしゃいます。大変ショックだったのが、資料2-1 1ページの交通事故の発生状況について、自転車に関連する死亡・重傷事故のうち、約4分の3で自転車側に法令違反が認められたということです。これは見過ごすことはできず、法律で規制をして、警察に頼ることになるかと思えますが、死亡・重傷者を減らしていく必要があると思えます。こちらで示されている豊島区での自転車事故発生状況について、具体的にどのような事故だったのかということは発表されているのでしょうか。激しいスピードで走っていて高齢者に引っかけてしまったとか、自転車対自転車であるとか、発生場所であるとか。そのようなことを開示していくことでずいぶん変わると思えます。自動車の事故についても、免許更新時の講習などで事故例を画像で出しますよね。こういう時にぶつかったとか、ここで左折すると巻き込んでしまうとか。あれでものすごく車の事故の死傷者が減少したのではないかと思います。先ほど巡回による交通安全指導を行っているという説明がありましたが、指導を行っている時間帯のみに効果が限られます。それよりも、事故で人が亡くなっているなどと張り紙や写真を掲げてしまわないと事故はあまり減らないのではないかと思います。あと、外国の方やウーバーなどの業務で自転車を利用する方を頻繁に見かけるようになりました。そういった方々の中にも荒々しい運転をなさっている方を見かけます。そういった方々には、民泊施設などのレンタルする側もしくは雇用する側がいるわけですからそちら側への指導を行うというのは効果があるのではないかと思います。

そのような取り組みを進めて、自転車事故による死亡・重傷者を減らす努力をしていったら良いのではないのでしょうか。
また、個人的な話なのですが、資料2-1 6ページ 写真「③交差点線形が複雑な区道」の所が私の会社の真横なのですが、私どものビルの私有地のところに自転車の前輪を引っかけて撤去を免れている放置自転車がいつも置かれていたのですが、この私有地の部分を真っ白に塗りました。それまではコンクリートそのものの色だったのですが、塗装屋さんに塗ってもらいましたら、放置自転車が見事に減りました。そこに立ってタバコを吸う人はいますが。そんなに効果があるのかと思うほどの効果がありましたので、アイデア次第で改善することができるのかなと思います。ひとつの事例としてお話ししました。

座長 ありがとうございます。
具体的なご提案をいくつかいただきました。

事務局 死亡・重傷事故の4分の3で自転車側に法令違反が認められたという件について、具体的にどのような事故であったかというのは、今手元に資料がない状態ですのでお答えできません。申し訳ございません。資料2-1 1ページの右側【自転車乗用中の法令違反別死亡・重傷事故件数】に、違反の事例を示しております。こちらで網羅的には示しているのですが、事故の発生場所、例えば歩道上、交差点といったことについては手元に資料がなくお答えできません。第三次総合計画のなかには、事故発生危険性についての事例は取り入れられるかとは思いますが、どのように記載するのかについては事務局で検討したいと思います。外国の方や配送業の方の自転車利用につきまして、民泊施設については実情がわからないのですが、配送業では自分が配送に用いる車両の登録をしなければならないという形になっているようです。以前は、運転に免許を要する高出力のモペットなどで、ナンバープレートを取得していない車両でも登録でき、配送に使用されていたこともあったようなのですが、そのあたりは改善されつつあるようですので、期待をしております。路面への注意喚起に関する掲示物設置につきましては、非常に興味深く拝聴させていただきました。道路管理者と何ができるのか相談させていただければと思います。

座長 ありがとうございます。他に、いかがでしょうか。

A委員 来年4月から青色切符が導入される話が色々ところで取り上げられていると思うのですが、何をやったら違反になるのかということについて、区からではなく、もっと上のほうから周知していただかないと、私自身も横断歩道の渡り方などで曖昧になっている点が多々あり、少し不安なところがあります。子供への交通安全教育についてですが、小学校1年生が多く事故に遭うということを知っております。それを考えますと、小学校に入学してから教育しても遅いのではないかと思います。孫を見ていても、子供はとても素直で色々間違

いを指摘してくれますので、幼稚園や保育園などで、早いうちから安全教育をすることが有効なのではないかと思っています。歩道について、自転車が車道ではなく歩道に入ってこざるを得ないような大きな道だと、歩道が狭かったりすることもあり、そこで事故が起こるのではないかと思います。もう少し歩道を広げたりするか、植栽をやめるとかを考えても良い時期になってきているのではないかと思います。いかがでしょうか。

座 長 いくつかご意見いただきましたが、いかがでしょうか。

事務局 青切符につきましては、先だって国から青切符に関するガイドラインが出されました。ガイドラインが出されたばかりですので、区としても、警察にとっても、具体的にどうするという事まで出ていないところがありますので、もう少しお時間をいただければと思います。お子さんへの安全教育につきましては小学校入学前に安全教育を行い、身に付けさせたほうが良いというご意見いただきましたが、ごもっともなお話でございまして、区としても非常に重要視しているところです。区では交通安全の講習会を区民広場などで開催させていただいており、昨年は50回近く開催しました。お子さんがお母さま方と一緒に学ぶ機会を設けているのですが、まだまだ不足しているところもあります。

小学生以上になると、学習指導要領に沿って学んでいくこととなります。我々土木管理課も、学校から依頼されて校庭で安全教育を実施したりしておりますので、他の取り組みとの間に境ができないように、周知を務めていければと思います。

ライフステージ別の安全教育につきましては、現在国のほうで議論しています。技能、交通ルールや法律などの知識、行動や態度について小学校入学前にはこのようなことを教えましょう、小学校に入学したらこのようなことを教えましょうということを事細かく議論しており、それが12月あたりに示されそうだとすることを申し添えさせていただきます。歩道の拡幅につきまして、植栽帯を潰して歩道空間を広げるということも、1つの案として非常に有効な手立てだと思っております。どこで何ができるのか十分に検討していければと思います。それなりの幅員が必要となりますので、いくつかは内部で検討しておりますがもうしばらくお待ちください。

座 長 ありがとうございます。

最後の点、植栽帯の代わりに自転車が走る空間にすることはできないかというお尋ねだったかと思うのですが、本日の2つめの議題【はしる（自転車走行空間・シェアサイクル）】で確認するのですがけれども、現在の国のガイドラインにはその可能性があると書いてあります。もちろん植栽も大事ですから、どこもかしこもという訳ではありませんが、場所によってはそういう選択肢もあるという風に示されています。その他、いかがでしょうか。

L委員 皆さんのお話にありましたように、自転車のルールを守らない走行

を見かけるのは日常茶飯事のことで、一時停止で止まる自転車なんか見たことがないです。

信号無視も非常に多い。町会では、春と秋の交通安全運動に協力していきまして、子供が登下校する時間に黄色い旗を持って児童の保護や誘導といった交通安全活動を行うのですが、これをやっていると自転車はルールをちゃんと守ります。誰かが指導をしていると、さすがに無茶苦茶なことをする人はいません。警察の方がいればはるかにその効力は大きいのですが、何度も出てきてもらうという訳にもいかないでしょうから、ルールがある程度浸透するまで、区や警察で交通指導員を雇って、時々指導してもらうということをしてみてはいかがでしょうか。1度ルールについて注意されれば、2回目はなかなか破りにくいと思いますので、そのようなことを考えたほうが良いかと思います。

座長 ありがとうございます。
ご提案をいただきましたのでご検討ください。他にございますか。

X委員 資料2-1 3ページ【具体的な施策】①-3 新たなモビリティについてです。新たなモビリティとしてイメージしやすいのは電動キックボードではないかと思います。電動キックボードなどの新しいモビリティは、世の中では危ないものという認識が定着しつつあるのかなと思いますが、一方で非常に便利なものでもあると思います。私自身もよく使いますが、出先で必要になったときに使えるなどといった利便性もありますので、しっかりと安全利用対策をしたうえで、利用を促進していけたら理想だと考えています。ですので、新しいモビリティに対して対策を行う時には、危ないから規制をしていくという方向ではなく、しっかりとルールを守ったうえで、みんなで活用していく、便利なものにしていくという、そういった発想でスタートしてほしいと考えております。

具体的なやり方として、ルールを守れていない方の様子を見ますと自転車とまったく同じような感覚で使っているのではないかという印象を受けます。自分がルールを破っているという認識が全くなく正しく運転しているつもりではないかと思います。ですので、そういう方がルール違反に気付くことができるように、広報などで周知していくよりも、先ほど指導員のお話が出ましたけれども、実際にその場で注意することが効果的なのではないかと思います。街中で新しいモビリティに特化した注意書きなどはあまり見かけないかと思いますが、それぞれのモビリティに関するルールに利用者が気付けるような機会を増やす、そのような取り組みができれば良いのかなと思います。また、モビリティの利用にはアプリを使う必要があるかと思いますが、そのアプリ内で利用開始時に使い方の指導をする画面などが出てくるとはと思いますが、その内容をよりブラッシュアップするための意見交換が事業者とできれば有意義ではないかと思いました。

座長 ありがとうございます。非常に重要なご指摘であると思います。

事務局から何かありますか。

事務局

X委員にご発言いただいた、安全面を確保したうえでの利用促進なるほどと思いました。事業者との連携についてですが、例えばループさんは、利用するときに交通ルールについて10問を超える質問がランダムに出て、それに回答できないと開錠しないとといったシステムが入っていると認識しております。このような利用者へのルール周知に関するシステムを常に確認しながら、安心な街づくりのために何ができるのかということを考えていければと思います。

新しいモビリティについてひとつ課題になるのが、インターネットで個人輸入されたモペットなどです。登録をされずに乗られてしまうと区側では全く把握することはできませんし、警察も実際に走っているところを確認して初めてわかるという状態になりますので、国レベルで購入者に登録の申請を強制的に行わせるようなシステムを作っていたら良いなと思っておりますが、自治体として取り組むことができることは、色々と検討していきたいと思っております。

座長

ぜひお願いします。

これについては、マナー以前の、ルールの問題ですので、しっかりとお願いします。他にございましたら、お願いします。

T委員

先程来、ルールのお話をされているかと思っております。先ほど、事務局から自転車は駐輪場にとめなくてはならないと存じない方が多いのではないかという話がありましたけれども、豊島区民の皆さんは駐輪場にとめなくてはならないという意識を持っていると思っております。というのは、路上に自転車をとめておくと撤去されてしまって、引き取るには撤去保管手数料をとられてしまうというペナルティがあるからです。このようなペナルティがあることは非常に大きいと思っております。ですので、先ほどA委員からもございましたように、青切符が来年4月から施行されることについて、非常に効果があるのではないかと期待をしています。

また、青切符について今しがたガイドラインが出されたということでしたが例えば現在自動車に対して実施している取り締まりのようにルール違反をした者に対してその都度罰金を払わせるなどといった取り締まりの厳しさについての記載はあったのでしょうか。

事務局

取り締まりの内容につきまして、自治体では実際の取り締まりを行うことはできませんので、その点についてのご回答はご容赦いただきたいのですが、新聞報道によりますと、悪質な違反者について、まずは取り締まりをするというような報道はされております。ガイドラインが出たばかりですので、警察がどのような対応をとるのか、区で何ができるのかということも含めて、区と警察で協議が進む案件であると思っております。青切符の施行まであと半年となっておりますので、何かしらの動きは近々あるかとは思いますが、もうしばらくお待ちいただければと思います。

T委員 最近で言うと、横断歩道を渡ろうとしている歩行者がいる場合に車が止まらなければいけないということについて、取り締まりをするようになってからずいぶん守られるようになったと感じています。そのような取り締まりを自転車に対しても行って、どこで誰が見ているかわからないという意識を植え付ければ、例えば一時停止を守る自転車も増えるのではないかと思いますし、事故の減少にも繋がっていくのではないかと思います。

モペットに関しましては、機会があるごとに何度も発言しておりますけれども、ルールを守って走っている車両を見たことがないというレベルです。現時点で厳しく取り締まることができるはずですので、区から警察に引き続き要請をしていただいて、しっかり取り締まりをしていただき、ナンバープレートを付けるような呼びかけをしていただければと思います。

座長 ありがとうございます。M委員のおっしゃる通りだと思います。その他ございますでしょうか。

資料2-1 4ページ、5ページの具体的な施策に関わる非常に重要なご指摘をたくさんいただきました。それを踏まえて、今後の検討を進めていただきますようお願いいたします。

それでは、次の議題【「はしる」（自転車走行空間・シェアサイクル）】について、続けて資料の説明をお願いします。

（事務局より「資料2-1 第二分科会資料 はしる（自転車走行空間およびシェアサイクル）」を用いて説明）

座長 ありがとうございます。ただ今のご説明につきまして、ご質問、ご意見等いただきたいと思います。

T委員 まず自転車走行空間の件ですが、先ほどの安全利用の話のなかでもいろいろなお話がありましたけれども、人口密度が日本一の豊島区にあって、当然歩行者も多ければ車両も多い、そして自転車も多い、さらに来街者も多いところですので、何かを諦めなければみんなが満足する道路を作るのは非常に困難であると思います。そういったなかで植栽を少し削って走行空間を作ったりだとか、あるいは駐輪スペースを作ったりだとか、そのような議論は今やるべきだと思っています。何かを諦めて、使う人の満足感を満たしていく道路を作るという方向性は、私はよろしいかと思います。

シェアサイクルの件ですが、他区で利用されているドコモ・バイクシェアを導入すべきだと思っていました。ですが、現状で民有地を使った区の負担が必要ない事業者がこれだけ入ってきており、多くのポートが設置されているのを見て、その事業者にお任せしてよろしいのではないかと感じるようになりましたので、シェアサイクルに関しては、今のままで続けていってよろしいかと思っております。

座長 ありがとうございます。

2点ご意見いただきましたが、事務局いかがでしょうか。

事務局	<p>自転車走行空間の整備についてご説明いたします。今のところ、平成30年6月に策定した豊島区自転車走行環境計画に基づいて整備を進めております。</p> <p>先ほどお話がありました植栽帯を削るという手法はとっておらず、現状の道路形態の中に自転車走行空間を整備していくという方針で進めて参りました。これからは植栽帯を削って自転車走行空間を整備していくということも出てくるかと思っておりますので、今後の整備に関しましては、区で独自のルールを定め、適正な整備を行っていきたいと考えております。</p> <p>シェアサイクルにつきまして、M委員より民間事業者のポートがこれほど多いのであれば、そのまま任せてよろしいのではないかというご意見をいただきました。現在の形、特定の事業者に偏っているところをどう捉えるかについては、区民がどのようにご判断されるかということも踏まえる必要があるかと思っております。どのような形で進めていくかはまだわかりませんので、広くご意見を賜りたいと思っております。</p>
座長	<p>ありがとうございました。他、いかがでしょうか。</p>
M委員	<p>シェアサイクルについて色々調べていただきましてありがとうございます。シェアサイクルについては、平成14年から平成20年まで社会実験を行った時に、利用者があまりにも少ないという結果をもって、豊島区では行わないという結論に至ったかと思っております。</p> <p>しかし、あの時は宣伝が弱かったこと、また利便性の高いところにポートを設置していたのかということを含めて、シェアサイクル実施の方向に動いていたかということ、ベクトルが向いていなかったのではないかということ私は今でも思っています、非常に残念に思っています。だからと言って、今までの流れを逆行していても仕方がないとも思っていますので、他区との連携をとることが必要であると思っております。豊島区自身は面積が狭く、まわりにはいくつもの近隣区がある訳ですので、他区からの乗り入れが十分に可能となるという方向性をもって、現状のまま豊島区に多く展開している民間事業者に任せるのであるならば、その事業者と十分にお話をして進めていく必要があるのではないかと考えています。私は、ループとシェアサイクルは全く別のものと考えております。また、国土交通省から道路脱炭素化基本方針が出ていることはご存じだと思いますが、その点から申し上げれば、サイクルポートの必要性が謳われている訳ですので、それに対してしっかり目を向けて取り組む必要があるかと思っております。民間事業者に任せるだとか区が主体となって進めるだとかという主体者の問題を述べているのではなく、他区との流入などについての調整、観光スポットなどのポートを設置してほしいところがないことなどについて、もう一度考えていただきたいと思っております。</p> <p>後者については、インバウンドをこれだけ推奨しておきながらIKEBUSでは回りきれないところもありますので、その視点からも考えていただきたいと思っております。しつこいようですが、シェアサイク</p>

ル事業者と話し合い、メリット、デメリットを追求しながら、模索したうえでチャレンジしていく必要があると申し述べさせていただきます。

座 長 ありがとうございました。
 歴史を踏まえたご意見をいただきました。

事務局 主体者の問題ではなく、他区との結びつきを踏まえて検討したほうが良いのではないかとのご意見をいただきました。シェアサイクルの普及が進んできたことも踏まえて、話し合う機会が必要ではないかということ、また、区のほうでここにポートを置いてほしいなどといったことを踏まえての議論が必要ではないかということかと思えます。
 国のシェアサイクル整備ガイドラインの中に、地域課題解決の手段の一つとしてシェアサイクルが機能するのかどうか踏まえながら検討するということが書いてありますので、M委員のお話も踏まえまして、何ができて何をすべきか、また何はできないのかということを確認にしながら考えていきたいと思えます。

座 長 ありがとうございました。他、どうでしょうか。

X委員 シェアサイクルについて述べさせていただきます。シェアサイクルは、現在は若い方を中心に使われているのかなと思えますけれども今後は、幅広い世代で豊島区の新しい便利な交通手段になっていくそんな可能性を秘めているのではないかと考えています。
 現状では、アプリを使わなければならないため、高齢者の方の利用がなかなか伸びないということもあるかと思えますけれども、第三次総合計画では10年先を見据えて計画を作っていくという風におっしゃっていましたので、デジタル技術を使うことができる年齢層の方も高齢になっていきます。
 また、豊島区は土地が狭く道路も狭いため、バス路線が十分に設定できないという課題もあるなかで、シェアサイクルを気軽に色々な場所で使えるのは、やはり交通手段として非常に大きな可能性を持っているのではないかと考えています。そのようなことから、豊島区としてもシェアサイクルの今後について、何かしらの方針を持ったほうがよろしいのかなと考えていまして、その際にはやはり区民のためにどう使っていくか、活用していくことができるかという視点が良いのかなと考えています。シェアサイクル事業者は、区境とかは関係なく幅広いいろいろな場所に展開していくとは思いますが、あえて区がやるとしたら区民のために役立つものにしたい、そういった目線で活用するようにしていただけたら良いのではないかなと思えます。
 具体的なやり方としては、これまでの経緯から区で負担をしてやっていくのは難しいということだと思えますのですが、例えばシェアサイクルを使うことで移動が便利になるであろう世代の方などに、アプリの使い方などをレクチャーしていくということが手軽に周知して

いく手法のひとつかと思えます。

また、シェアサイクルのポートが増えている地域に関しては、シェアサイクル事業者にとって負担の少ない形でポート設置ができているのだと思います。豊島区でシェアサイクルの社会実験をしていたころとは違って、区に負担がない形でポートを設置するというやり方も民間事業者から提案していただける、そのような可能性も出てきていると思っています。ですので、費用のかからない形での協力、連携方法を模索していただくのも良いのではないのでしょうか。主要駅周辺には、ポートを設置するのが難しいということなのですが、例えば区民に向けてであれば、駅から離れた区の施設に行きたいといった需要もあるかと思えますので、そのような施設の駐輪場の一角にポートの用地を確保するとか、そのような手法もあるのではないかと思います。そのような目線で、区がやるとするならば区民の利便に資する方針をぜひ定めていただいて、どんどん利用していただけるような方向性を模索してほしいと思います。

座 長 ありがとうございます。事務局どうぞ。

事務局 従前のシェアサイクルだけでなく、新たなモビリティとして三輪のものも開発されているとニュース報道で聞いております。区民の目線に立って、どのような形で、どのように進めることができるのかということについては、地域の課題解決のひとつの手段として、十分に言及に値するのではないかと思います。

シェアサイクルについて、少し区の考え方を補足させていただきます。豊島区が積極的にかかわらない形で、民間事業者によってここまでポートの設置が広がったことについては、我々としても非常に驚いておりまして、利用者からもシェアサイクルが非常に便利であるとの声を多数受けております。区として、シェアサイクル事業にどう関与していくかということについては非常に難しく、過去には複数の事業者と色々協議をさせていただいておりますが、事業者それぞれのシェアサイクルの活用方法や趣旨と目的が微妙に異なり、区が考える区民の利便性向上につながるような目的とも微妙にずれているところがありますので、その点については、今後も各事業者と話し合いをさせていただいて、うまくすり合わせられるよう努力はしていきたいと思っています。

現実的な問題として、ポートを設置できるような場所が区内になかなかないということもあります。区も努力をしなければならないのですが、シェアサイクルが良く利用される場所というのは、駅前の一等地ですとかランドマークの周辺が多いと聞いております。先ほど、公共施設の駐輪スペースの一角をシェアサイクルのポートとして活用してはどうかというご提案をいただきましたので、第三次総合計画の期間である来年度からの10年間を見据えた研究をさせていただきたいと考えています。

座 長 ありがとうございます。非常に大事な論点であると思えます。その他にございましたらどうぞ。

A委員 シェアサイクルの件ですが、私は一度も使ったことがありません。やはりスマートフォンで手続きが必要というのが一番のネックになっています。また、利用料金が発生したとき、スマートフォンでどのように支払うのだろうかということについても、ドキドキして使えません。シェアサイクルのポート設置場所の図を見せていただいて、駅前に設置されていないなと思ったのですが、先ほどご説明していただいたように駅前には作らないという前提があったということなのでしょう。それと合わせてなのですが、今池袋駅前の再開発が進んでおりまして、第三次総合計画の計画期間である10年後ですとその青写真が見えてきていると思います。10年後を考えるのであれば、駅の再開発も含めてどこまで車を入れる、どこまで自転車を入れる、ここは徒歩のみにするといったことが非常に関係してくると思いますし、その取り決めが非常に重要だと思いますので、再開発部門ですとかいろいろな部署と話し合いを密にして、10年後、20年後を考えていただけたらありがたいと思っております。

座長 ありがとうございます。それでは事務局からご説明いただいてよろしいでしょうか。

事務局 シェアサイクルのポートについては、駅周辺に意図的に設置しないということではなくて、設置できる場所がなかなか見つからないという現実的な問題がございます。設置できる場所があれば、当然事業者も設置するでしょうし、駅前の一等地に設置されれば、どんどん利用されると思うのですが、豊島区内の駅周辺は非常に地価も高いですし、土地の権利関係の問題もあり、ポートが設置できる場所がなかなか見つからないのが現実です。
池袋駅周辺の大型再開発につきまして、西口と北口で再開発事業を進めているところではありますが、まだ10年単位で時間がかかるような状況です。ご指摘いただきました通り、大型再開発というのは土地利用の再編という意味ではチャンスです。そのような中で、シェアサイクルについても今後10年後、20年後どのように変わっていくかというのはまだ見通せないところはありますが、十分ポテンシャルはあると思っておりますので、各部署と連携しながら調整していきたいと考えています。

座長 ありがとうございます。他にございますか。

D委員 私は老朽化したビルの工事をお願いしました。そうしましたら、建築業者の方たちは車を少し遠いところに停めて、シェアサイクルを使って現場まで来ました。豊島区は老朽化したビルが多く、老朽化対策の工事を多くしているのですが、シェアサイクルをうまく活用して工事をされているなと思いました。私はこれが一番効果的だったのではないかと考えています。
私は繁華街のど真ん中に住んでいますが、自転車で来る人はなぜ街中まで自転車で来るのだろうかと思っています。みんな歩いてきます。特に駅からはものすごい多くの人歩いて来ます。今度 I T t

ower TOKYOができますけれども、こんなにも多くの方が歩くのかというくらいですので、自転車の共存範囲というものをユーザーも勉強していかなければなりません。自転車で街中まで来て違法駐輪している人たちのために、道路に自転車走行空間を作る。狭い道に自転車走行空間を作ると車にとってはとても不便ですので、そういったことも考えてやっていかなければいけないと思います。そのようなことを踏まえて、シェアサイクルには大きな効果があると思います。区民利用にも効果がありますが、ビジネス利用に大きな効果があり、大きく貢献していると思います。

座長 知りませんでした。新しいお話、ありがとうございました。他にございますか。

M委員 補足になってしまうのですが、駅前に放置自転車が例えば5台、10台とめられているところに、シェアサイクルのポートを設置してみたいはいかがでしょうか。
脱炭素の話が先ほど出ましたが、基本的にCO²を出さない、さらに健康に良い、そして自転車が所有からシェアに変わることによって放置自転車が少なくなるというメリットがあります。撤去する側もどこに放置自転車がとめられているか十分わかっていると思いますので、平日の昼だけでなく、夜間、土曜日、日曜日まで条例に基づく放置自転車の撤去を行うことによる費用と、シェアサイクルのポートを設置し運営する費用、どちらのコストパフォーマンスが優れているのかを考えていただきたいと思います。そのような方向性でもう一度色々なシェアサイクル事業者とお話しするべきではないかと思っています。

座長 はい。事務局どうぞ。

事務局 シェアサイクルについて、今ご発言いただいたことは本当に夢のあるような、良いお話だと思っています。ところが、放置自転車の撤去の中で実はシェアサイクルの自転車を撤去しているということもあり、理想と現実というところで課題があるのかなと思っています。

M委員 放置自転車がとめられているところに、現状ではシェアサイクルのポートが設置されていないということですよね。区で条例を作ってそのエリアを放置禁止区域にしている訳ですし、シェアサイクルが放置自転車として撤去されているということであるならば、数台分でもポートを設定したほうが良いのではないかと思います。反論という訳ではありませんが、現実的にそのような考え方もあるのではないかと思います。

座長 ありがとうございました。

A委員 シェアサイクルのポートを駅前に設置すると、たくさんの自転車が歩道を通るようになって危なくなるのではないかと危惧しております。

す。今は駅前にポートが設置されていないから私がいつも歩いているところは、自転車が少ないのかとほっとしているところがあります。

ところで、シェアサイクルを借りた時の保険はどうなっているのでしょうか。普段自転車に乗らない方は、自転車保険に入っていないと思います。ですので、自転車保険に入っていない人が、シェアサイクルを借りた時に事故を起こした場合、どうになってしまうのかということをとて心配しております。資料2-1 3ページ【具体的な施策】①-5に自転車損害賠償保険等のさらなる普及促進とありますけれども、外国人も加入できるものなのでしょうか。その点もこの資料を読んだ時から疑問に思っておりましたので、合わせてご説明いただけたら助かります。

座 長 はい。事務局どうぞ。

事務局 シェアサイクルの保険についてですが、シェアサイクルを借りる時についてくるような、加入しているような状態となっております。

座 長 ありがとうございます。他にございますでしょうか。整理させていただきますと、皆さんの関心が非常に高いシェアサイクルについては、民間事業者によるポート設置がこれだけ増えているという現状を踏まえたうえで、区として何ができるか、あるいは何をすべきかという議論をこれからしていくということでもよろしいでしょうか。自転車走行空間については、A委員、M委員にご発言いただいたような植栽帯を使つての整備、これについては平成28年度に策定された国のガイドラインに書いてあって、それに基づいて平成30年に豊島区でも計画を作ったということです。一方で、国のガイドラインがどんどん改定されており、我々はどう議論していくかということなのですけれども、資料2-1 8ページを見ると維持管理が色を塗り直すなどという感じだけに見えますが、事務局の応答を拝聴すると国の新しいガイドラインなども踏まえ、新しい形態についても追及していこうという考えであると捉えました。そういうことでよろしいでしょうか。

事務局 その通りでございます。

座 長 そういうことで、少し新しいことについてもチャレンジしていきたいと思しますので、よろしくお願いします。全体を通してのご発言が特になければ、2つの議題「まもる」「はしる」は以上とさせていただきます。
続いて事務局より【事務連絡】についてご説明をお願いします。

(事務局より説明)

M委員 今回から資料をオンラインでいただくことになりましたが、PowerPointやWord、Excelという生ファイルで送付い

ただ必要があるのでしょうか。PDFでいただけるとありがたいなと私は思ったのですが、不都合な方がいらっしゃるのであれば今のままで良いのですけれども。

事務局

シェアポイントという新たなシステムを使って、ペーパーレス化を進めておりました。実際にやってみたところ、例えば企業の方に資料を送付するとセキュリティポリシーの関係から受け取ることができないなどといった課題が出てきて、現在のところ模索している最中でございます。今回資料の送付が若干遅くなってしまったのはそのような事情によるものですが、課題をクリアして引き続きペーパーレス化を進め、情報を迅速に共有できるような体制を情報政策課と打ち合わせしながら作っていきたいと考えています。資料の送付につきまして、今はまだ過渡期ですので、PDFで送付していただきたいとか紙ベースでいただきたいなどのご要望がございましたら、お申し付けください。

座長

ありがとうございました。それでは、非常に熱心なご議論をいただきまして、ありがとうございました。以上をもって、本日の分科会は終わりたいと思います。お疲れ様でした。

以上