

第52回杉並区自転車等駐車対策協議会

日時 令和6年9月10日（火）

午前10時～

場所 杉並区役所西棟6階第5・6会議室

発 言 者	発 言 内 容
尾田課長	<p>それでは定刻になりましたので、「第 52 回杉並区自転車等駐車対策協議会」を開会いたします。本日はお忙しいところ、お集まりいただきまして誠にありがとうございます。私は、事務局を務めます都市整備部交通企画担当課長の尾田謙二と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。着座にて失礼いたします。</p> <p>まず、配布資料を確認させていただきます。まず、次第及び次第別紙、次に、杉並区自転車等駐車対策協議会委員名簿、こちらは資料 1 です。座席表は資料 2 です。これは受付にて配布しております。資料 3 及び資料 3 の別紙 1、別紙 2 は、杉並区自転車活用推進計画の取組についてです。最後に、資料 4 としまして、「区立自転車駐車場の管理運営について」を配布しております。過不足等はありませんか。ありがとうございます。</p> <p>また、今年度、区の組織改正がございましたので、この場を借りて簡単に御報告いたします。次第別紙にも記載していますが、今年度より交通分野を強化して、一体的な組織運営を行うため、3 つに分かれていました交通分野の課を都市整備部管理課交通企画担当という 1 つのセクションに統合したところです。引き続き、どうぞよろしくお願ひいたします。それでは、協議会の開催に当たりまして、都市整備部長の中辻から御挨拶を申し上げます。</p>
中辻部長	<p>皆さん、おはようございます。都市整備部長の中辻でございます。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。冒頭、尾田のほうからございましたけれども、私ども区役所の組織を改正いたしました。この自転車に関する所管ということで、例えば土木事務所であったり、土木管理課であったり、また、都市整備部管理課と分かれておりましたけれども、私どもとしては、23 区で一番自転車が走りやすいまちを目指すということで、改めてこの自転車施策、交通施策に力を入れていくと、そういう思いで組織改正を行ったところでございます。そうしたことで、今回の協議会から、私、都市整備部長として参加をさせていただくこととなります。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。</p> <p>さて、前回、今年の 1 月に本協議会を開催いたしました。その際に御報告をさせていただいたということですが、杉並区自転車活用推進計画(案)につきましては、その後、2 月に策定いたしました。今年度より、この計画に基づきまして取組を進めているところです。当協議会の所管事項であります駐車対策についても、そちらの計画の中で定めているところです。また、前々回の協議会で御報告させていただいたということですが、JR 中央線の自転車駐車場 4 か所、西荻窪西、阿佐ヶ谷東、阿佐ヶ谷西高架下、高円寺東ですが、こちらは鉄道事業者からお借りして、区として運営しておりましたけれども、鉄道事業者のほうから、自ら運営したいという申出を頂きまして返還したというところがございます。予定どおり 6 月末に、ジェイアール東日本都市開発さんに返還し、7 月 1 日からジェイアール東日本都市開発さんのほうで管理運営されているという状況です。</p> <p>そのような中、杉並区自転車活用推進計画の取組について、本日御報告させていただくとともに、本計画に位置付けました区立自転車駐車場の管理運営の見直しにつきまして、区立自転車駐車場の現状・課題を共有させていただき、委員皆様から御意見等を頂ければと考えております。委員の皆様の変わらぬ御理解と御協力をお願いいたしまして、開会の御挨拶とさせていただきます。本日、協議会は限られた時間ではありますけれども、よろしくお願ひいたします。</p>
尾田課長	<p>引き続きまして、まず私のほうから本協議会の委員の変更について、皆様に御報告いたします。お手元の資料 1、委員名簿を御覧ください。本協議会の開催に当たりまして、人事異動等で新たに委嘱された委員の方は 4 名いらっしゃ</p>

	<p>います。本来であれば順番に御紹介するところですが、会議の時間の都合上、恐縮ですが事務局からお名前を読み上げさせていただくことといたします。まず、まだ御出席されていませんが、杉並区立小学校 PTA 連合協議会の松村委員。続きまして、東京都第三建設事務所の島川委員、区議会議員あかねがくぼ委員、同じく区議会議員へんみ委員、計 4 名。こちらの方々に新たに御参画いただきました。大変失礼ではございますが、委嘱状は後に送付させていただきますので、お納めいただければと存じます。</p> <p>続きまして、本協議会の定足数について御報告申し上げます。本協議会の定足数ですが、本日は 23 名の委員のうち 15 名の委員に御出席いただいております。「杉並区自転車の放置防止及び駐車場整備に関する条例」第 30 条 6 にある過半数の規定要件を満たしておりますことを御報告いたします。</p> <p>なお、本日傍聴を希望される方として、3 名の申請が出されております。また、協議会の開催に当たりまして、事務局側で記録のため録音させていただきますので、あらかじめ御了承ください。なお、議事録の公開に当たりましては、委員名を記載させていただきますので、あらかじめこちらも御了承ください。それでは、ここから先は、遠藤会長に進行をお願いいたします。</p>
遠藤会長	<p>皆さん、おはようございます。本日もどうぞよろしく願いいたします。次第に沿って進めてまいります。2 の報告事項からになります。事務局から説明をお願いいたします。</p>
尾田課長	<p>これは前回の協議会で、杉並区自転車活用推進計画(案)をお示ししまして、その後、2 月に本計画を策定し、委員の皆様には御案内を差し上げたところではありますが、今年度からの取組について今回、報告いたします。また、前回の協議会で、パブリックコメントの内容についても、委員会で共有してほしいという御意見を頂きましたので、今回改めてお配りしております。</p> <p>資料 3、別紙 1、別紙 2 を御覧ください。前後して大変恐縮ですが別紙 2 のほうから御覧ください。パブリックコメントの「意見概要」と「区の考え方」の全ての項目(81 項目)を記載しております。別紙 2 のすぐ下に、※として「網掛けの部分は計画に反映させた意見」とあり、行を全部塗りつぶしているものがありますが、本協議会の所掌である駐輪場に係る内容については、意見概要の部分に網掛けをしております。1 枚目の項目 4 番目の「駐輪場の金額を安くできるように助成金をつけてほしい」というのが 1 つ目です。御覧いただきたいのは、項目 11 番、12 番、13 番です。こちらは区民の御意見として、「区の駐輪場を 2 時間無料にして欲しい」や「駐輪場があまりにも不足している」、13 項目では、キャッシュレス決済等が挙げられているところです。こちらの方には、同様に 2 時間無料の実施という御要望も頂いております。</p> <p>続いて、3 ページの 15 項目でも、低価格の自転車置き場の御要望があります。また、空き状況ですが、満車なのか空車なのか、そのような情報の提供もお求めいただいているところです。</p> <p>ざっと見ていただくと、18 番も同じように、キャッシュレス化の御要望。20 番に関しましては、放置というか路上の駐車で、その辺の御要望も頂いております。全部をつぶさに、この場で申し上げることができませんが、そういった意見を多数頂いている状況です。別紙 2 は以上になります。</p> <p>続きまして、別紙 1 を御覧ください。これは、2 月に策定した計画の一部抜粋になっていまして、最初から順番に御紹介することはいたしません、取り立てた所だけ御紹介したいと思います。表紙の裏(2 ページ)で、「自転車のよいところ」です。環境にやさしい、健康的である、そうしたメリットを分かりやすく区民にお伝えするために、今までの行政計画で一般にあるような読む計画書から見る計画書への転換というものを図ったものです。</p> <p>3 ページ以降、計画策定の背景として、昨今、自転車は、コロナ禍による公共交通の利用控えに始まり、健康の増進とか気候変動対策への増進など非常に注目されているところがあり、国のほうも平成 29 年に自転車活用推進法を施行</p>

して、公共の利益の増進に資するものであると位置付けたところです。

区としましても、「ゼロカーボンシティ宣言」をしたことに併せて、この計画を今までの、自転車について対策すべきものから活用すべく、なるべく転換を図っていこうという趣旨で、ここに記載している基本方針「自転車の魅力に気づき、活用し、まちとわたしの未来を創る」という方針を打ち出したところです。

次のページ、計画期間は令和12年度までとしております。その中で、なるべく短距離の移動、5km程度の移動であれば自転車が非常に速く移動できる場所もあり、公共交通や自転車への利用転換、マイカー利用から自転車・公共交通への利用転換を促すといったことをお示ししております。

次に、6ページです。この計画の5つの目標として、魅力、快適、便利、安全、備えという目標を打ち出しております。前回の協議会の計画(案)の御説明の中では、本協議会の所掌である駐輪対策に関する部分は、この「便利」の部分に重きをおいて打ち出しているとお話しました。そういう中で、やはり自転車に親しみをもっていたらこうと、「自転車フレンドリープロジェクト」という冠を付けて、「自転車の価値、魅力の見える化」や「自転車が愛され、譲り合う風土の醸成」というところに取り組んでいるところで、それをキャッチーに皆様へ伝えるようロゴマーク等を設定したところです。

次のページから9ページ以降は、その「便利」の部分を抜粋しております。この項に関わる現状・課題、取組の方向性をお示しして、計画期間における指標等をお示しております。その中で、12ページに「具体的な取組」として、まず、「区立自転車駐車場の管理・運営の見直し」を位置付けており、この見直しに向けて、これから取り組んでいこうということです。すみません、12ページと申しましたが、ページ付けは抜粋版ですので40ページと記載しております。

この便利の部分は項目が多いのですが、62、63ページは、便利の部分ではなくて、魅力、快適、便利、安全、備えの5つの項目の全ての取組のスケジュールをお示しております。全52項目です。今までの自転車利用総合計画から、新規の取組としまして23項目あるという状況です。こういう安全面は非常に重要という御意見を頂いていますので、そこに最大限の注力をしながら様々な取組を総合的に進めていこうという考えです。別紙1の説明については以上です。

最後に、資料3を御覧ください。こちらが今年度の計画に基づき取組を進めている御説明で、両面ありますが、ロゴマークを設置しまして、写真では荻窪駅南口におけるフレンドリープロジェクトの横断幕の掲示や、区民集会場や駅でのポスター掲示をし、区民にお伝えしています。あと、区立の子供園で「未就学児向けじてんしゃゲーム」を今年5、6月に、堀ノ内子供園と高円寺北子供園で実施しているところです。これまでの取組としては、小学校、中学校での自転車安全利用実技講習会、スタントマンによる事故再現型講習会をこの間、同様に実施しており、裏面ですが、地域の方、民間の事業者さん、私立の高校などから御要望を頂き、出前型の安全利用講習会を実施しております。右側に、茶色の自転車の写真が載っていますが、これはカーゴバイクの実証実験ということで、民間事業者と協定を結びまして、無償で開発の自転車を2台御提供いただきました。運搬する荷物があっても、車利用から自転車利用の転換を促す取組みとして、今、区職員のほうで業務利用で活用しているところです。

最後に、快適の部分に関わりますが、安全で快適な自転車利用環境の整備に関する取組として、自転車ネットワーク路線の再構築を進めております。左下に、このネットワーク路線の区内全域の絵があります。ネットワーク路線というのはナビマークやナビラインを設置する道路になり、今までは駅周辺部に限っていたのですが、区内全域に、このネットワークを張り巡らそうと、また、他自治体ともつないでいこうということで取組を進めているところです。雑ぱくではございますが、私からの御報告は以上になります。

遠藤会長	ありがとうございます。自転車活用推進計画で、2月策定以降の取組の内容と、パブコメの意見に対して区の考え方の整理も御説明いただきました。ただいまの報告事項に関して、何か御意見、御質問などありましたらお願いいたします。いかがでしょうか。
鈴木職務代理	御説明ありがとうございます。今、パブコメの御意見について、駐輪場の話をピックアップされて御説明されていて、取組のところは特に、そこと違うというのは、次の議題で駐輪についての話をするからというところで、それ以外の御紹介を頂いているということですか。
尾田課長	そうですね、本協議会の所掌事項としましては、駐車対策に関する重要な事項を審議するということですので、その部分を取り立てて御説明したところです。
鈴木職務代理	なるほど、承知しました。ありがとうございます。
遠藤会長	そのほか、いかがでしょうか。 では、1ついいですか。取組の資料3の裏面に、「自転車ネットワーク路線の再構築」とありまして、今現在、着手されておられるということですが。これに関しては、協議会には何か、将来的に諮問とか、そういうことはあるのですか。
尾田課長	現段階としましては、協議会とは別に、自転車ネットワーク路線の検討の懇談会を当初、平成28年度から設置しております。今年度、これを再設置したところで、8月に第1回の懇談会を開催しております。本協議会の委員である各警察の課長さんや、有識者は鈴木先生にも御参画いただいております。御意見を頂いているところです。10月に第2回の懇談会を予定しており、そこで粗々、ネットワークの再構築を定め、次期協議会において御報告を差し上げるという考えで、今、取組を進めております。
遠藤会長	承知しました。そのほか、いかがでしょうか。新規の事業もたくさんあって、これからいろいろと成果が見えてくることにはなるかと思いますが、その辺りも期待して、また、今後の報告もお待ちしております。もし、何かお気づきの点がありましたら、また戻っていただいても結構ですので、次に行きます。 3の議題です。「区立自転車駐車場の管理運営について」です。事務局から御説明をお願いいたします。
尾田課長	続きまして、次第3の議題「区立自転車駐車場の管理運営について」を御説明させていただきます。こちらは杉並区自転車課長推進計画に位置付けている「杉並区立自転車駐車場の管理運営の見直し」に関するもので、委員の皆様のお意見を広くお伺いしたいため、今回は報告でなく議題とさせていただきました。お配りしています資料4を御覧ください。よろしいでしょうか。 それでは、放置自転車、自転車駐車場の設置状況、その現状や課題について、まず御説明させていただいた上で、その自転車駐車場の将来像や課題解決に向けた方向性についてお話をさせていただきたいと思っております。 まず、「区の放置自転車」と記載されている所を御覧ください。資料の写真を御覧いただくと、自転車が駅前にあふれ返っている様子が分かるかと思えます。左側が高円寺駅、右側が荻窪駅となっています。こちらは昭和50年代の後半、駅前には自転車があふれて放置自転車が社会問題となっておりました。杉並区でも放置自転車対策は、当時の大きな課題となっていたところです。このような駅前の放置自転車の受け皿として、有料制自転車駐車場の整備が平成初期より始まり、その箇所数は、現在では区内で40か所となっております。放置台数は折れ線グラフのとおり、平成2年には1万7,788台あったところ、平成4年には921台となりまして、この約30年間で放置自転車を20分の1まで減少させることができました。以上のように、放置自転車の対策としましては、有料制自転車駐車場が担っていた役割は非常に大きく、区民生活を支える施設として、その重要性は高いということがうかがえるかと存じます。

次のページを御覧ください。その区立有料制自転車駐車場に関する部分ですが、先ほど申し上げましたとおり、区内 40 か所にある自転車駐車場ですが、区内の鉄道 5 路線のそれぞれの駅に整備されているところです。上段の表を見てみると、利用率は JR 中央線が最も高くなっておりまして、JR 中央線沿線での自転車利用が多いことが分かります。なお、JR 中央線の西荻窪西、阿佐ヶ谷西、阿佐ヶ谷東、高円寺東の 4 か所につきましては、ジェイアール東日本都市開発から賃借しまして、管理運用していたところですが、今年の 7 月からはジェイアール東日本都市開発に運営していただいているところです。その返還後の収容台数に関しましては、区内全域で 2 万 1,222 台となっています。下の表は、他自治体との比較を示しており、東京 23 区の中で公設公営の自転車駐車場の収容台数の多い順では第 5 位、人口 1 万人当たりの駐輪場設置台数も第 6 位となっております。多くの自転車駐車場を整備してきたことが分かります。

続きまして、区内駅前の駐車台数というページの、まず左の表を御覧ください。区営だけでなく民営を含めた自転車駐車場の駐車台数の表になっています。令和 2 年、新型コロナウイルスの影響で大幅に減少したところですが、近年は 5 類移行ということもあり、回復傾向となっています。次に、駅ごとの駐車台数を見ていきますと、多い駅と少ない駅を見てとることができると思いますが、先ほどの利用率が高いと述べた JR 中央線の 4 駅については、やはり駐車台数が多く、また、京王井の頭線の久我山駅についても収容台数は周辺の駅に比べて多く自転車駐車場の利用者が多いような状況です。駅ごとに台数も異なり、それぞれに特徴があることが読み取れます。

次のページを御覧ください。これは区内の駅ごとの放置の台数で、その比較をしています。放置の自転車が多い駅としては、高円寺駅と南阿佐ヶ谷駅になっています。黄色でくくった箇所が高円寺駅と南阿佐ヶ谷駅となっていますが、この 2 か所の放置台数は、区内でも 1 位、2 位と非常に高い状況です。この 2 駅の駐車台数を見てみますと、右のグラフですが、駐車台数が、そもそも収容する台数が少ないということが分かります。この収容台数に比べて放置自転車の台数が多い、この 2 駅については自転車を自転車駐車場に収容できていないと捉えることができます。一方で、その他の久我山、西永福という所は、駐車台数に比べて放置台数が少ない駅であることが読み取れるかと存じます。このように、駅によって駐車需要や放置自転車の台数は大きく異なっておりまして、その整備の在り方、駅の特性を見極めて行っていく必要があるということが分かると思います。

続きまして、区立自転車駐車場の運営方法についての説明スライドです。杉並区では、多くの自転車駐車場を整備してきたのは前段のとおりですが、その利用の方法については開設以来ずっと変わらない運営となっております。多くの課題を抱えているという認識です。自転車駐車場の利用方法につきましては、定期利用の方いわゆる月極利用の方で、1 か月、3 か月、6 か月という定期利用の方と、1 日 100 円をお支払いいただいて利用する一時利用というものがあります。

まず、定期利用についてですが、利用をする場合は、駐車場の現場の管理事務所に出向いていただいて定期利用申請書に必要事項を記載し、現金で使用料をお支払いいただくということになります。一時利用については、管理人の方に前払いで、100 円で使用券を購入して、自分の自転車にその札を巻き付けるといった利用方法になっています。今は、自転車駐車場内に定期利用者と一時利用者の駐車の区画、区分けがなく、定期と一時の自転車が混在しているような状態で駐車されています。この区画を設けないことで、より多くの自転車を収容することができる半面、初めて利用する方からすれば、利用しづらい、分かりづらい自転車駐車場となっていることも課題として認識しております。

また、先ほどのパブコメの意見でもあったように支払い方法については現状、現金のみとなっております。キャッシュレス決済が今は社会で広がっている中、決済方法についても今後、検討する必要があるということです。区

民の意見等を計画書に記載しているのですが、「自転車駐車が利用しづらい」と答える区民の割合が 16.8%ということで、より利用しやすい自転車駐車場へ変えていく必要性があるというところです。

続きまして、区立自転車駐車場の利便性の課題ということですが、これは計画書に記載しているのですが、「杉並区政モニターアンケート」の令和 5 年度に行ったものの結果ですが、「自転車を利用するデメリットは何か」ということでは、駐輪できる場所を探す必要があるという回答を頂いています。右のほうで、「普段、自転車を利用する目的は何ですか」という問いでは、やはり買物利用の方が圧倒的に多いということが分かります。

次のページをお願いいたします。更に、その自転車を活用していくと、冒頭、中辻のほうから、23 区で一番自転車に乗りやすい町を目指すというところではあるのですが、現状、区民の御意見としては、今、自転車が乗りやすい町であるかという問い掛けに対して、「思わない」と答えた方が半数近くいらっしゃるという状況です。先ほどのネットワーク路線という乗りやすい環境、走りやすい環境と併せて、停めやすい環境整備にも注力していく必要性があるというところです。

続きまして、放置自転車対策として更なる整備の必要性というところですが、これも計画書に記載していますが、先ほど申し上げたように、1 日当たり 900 台近い放置自転車の台数が、ここ平成 30 年から令和 4 年までの間に余り変わってなくて横ばいの状態が続いています。その中で、計画書の中の指標としまして、4 年ごとに放置台数を 100 台ずつ減らしていくという目標を立てておりますので、より停めやすい環境、区立自転車駐車場のアップデートの必要性ということで、スライドの中でお示しております。

そういった課題を解決するに当たって、区の事務局としまして今後、目指していきたい将来像というものを次のスライドでお示しておりますので、御覧ください。機械式設備(電磁ラック等)と申し上げていますが、入口にゲートがある場合と個別の自転車をカチッと止める電磁ラックのある 2 つのパターンがあるのですが、こういった機械式の設備を使って精算機で出庫管理や、事後精算をしていく方向です。また、機械によって停めているかどうかの判別ができますので、この場所が空いている空いていないという情報をオープンにしていくという、満空情報の提供といったことも容易にできるという考えです。

先ほど申し上げた定期申請に関しましても、電磁化に伴ったオンライン申請・支払方法のキャッシュレス化、時間管理 2 時間無料駐車の要望というのは、先ほどのパブコメの中にもありましたが、時間をきちんと測ってやるということで、機械式設備(電磁式ラック等)を入れることによって短時間利用の無料拡大ということも検討できるという考えです。こういった設備を区立自転車駐車場にも入れていくことによって、より自転車に乗りやすい町へ導いていく。また、デジタル化に伴ってデータも取得できますので、先ほど地域特性があるというお話をしましたけれども、地域に応じた施策を打っていくことができるという考えです。

また、区としましては左下にあるように、シェアサイクルの推進だったり、MaaS(Mobility as a Service)など、いろいろな移動の手段の選択肢を与えるという取組を進めているところです。そういった施策の連携だったり、買物利用の方が非常に多いという現状がありますので、例えば商店街の脇に、小規模点在のスポット的な駐輪場ですね、100 台とか置けるような大きな規模ではなくて、10 台とか少数台を置けるようなスポットで、こういった機械式の設備を入れていくということも今後、検討していきたいと考えているところです。

次のページに、現状の課題と解決に向けた方向性をお示しております。これも繰り返しになりますが、平成初期の開設以降、この 30 年ずっと変わらない「時代に取り残された区立自転車駐車場」と記載しておりますが、そういった自転車駐車場を再構築(リ・デザイン)していこうというところで、左に記載していますが、この課題を解決するに当たって駐輪場の DX、管理運営の見直しと

	<p>ということも一体的に進めていこうという考えです。</p> <p>最後です。民間ノウハウの活用事例ということで、23 区の他自治体の状況を調査いたしました。その結果をお示ししております。都内の事例としましては、東京 23 区のうち板橋区や練馬区など、23 区中約 11 区は指定管理者制度による運営をしている所と、民営化をしている渋谷区と新宿区も入れますと、合わせて 13 区が、民間の力を加えてやっています。あと、お隣の武蔵野市、特に吉祥寺駅周辺がすごく目立つところですが、公益財団法人という専門性のあるノウハウを活用した管理運営をしている事例もあるということで、御紹介させていただきます。説明がちょっと長くなりましたが、資料 4 の説明は以上になります。</p>
遠藤会長	<p>どうもありがとうございました。それでは、御意見、御質問などありましたらお願いします。</p>
鈴木職務代理	<p>よろしいですか。</p>
遠藤会長	<p>では、お願いします。</p>
鈴木職務代理	<p>いろいろあるかなと思うのですが、まず 1 つ、お伺いしたいのが、御説明いただいた中で、あとパブコメでもそうですが、買物利用が多いということで、買物利用の方の自転車の停める場所というのが問題になるのではないかなと。パブコメも拝見していると、朝、通勤の方で駐輪場が一杯になって、もう自分たちが停める所がないみたいな意見がちょっと出ていたのですが。ただ、先ほどお話いただいた統計の資料みたいなものは全部、駅の前というか、駅の周りということで、駅に行く人を前提にしているような。もちろん、駅の周りに商業施設がいっぱいあるので、そういう所もそうなのですが、商業施設に行く人と駅に行く人が、両方が駅前の駐輪場を使うと、駅前の土地というのは結構、貴重なというか、自転車の駐車用に幾らでも渡せるような状況ではないと思いますので、買い物に来る人たちが、駅前だけでなくも本当はいいのかもしれないという考え方をする必要あるのかなと思ったのですが。今回、新しく考えるに当たって、駐輪場の場所ですね、駅前の収容率みたいなことではない、駅以外の場所での駐輪について、場所ですね、そういうことについてはどのような計画があるのか教えていただきたいのですが。</p>
尾田課長	<p>御質問ありがとうございます。駅以外の考え方ですね。例えば先ほど、南阿佐ヶ谷駅周辺地域について放置自転車が多いと話しましたが、すぐ区役所の横ですが、やはりパールセンターという結構規模の大きい商店街があって、その周りというところが大きな課題という認識です。区としましては、やはり商店街に買物利用で行かれる方につきましては、まずは、お店のほうでちゃんとした駐輪のスペースを確保していただくという大前提があることはあるのですね、附置義務の徹底ということで。ただ、一定の規模以上のお店に足らない場合とか、ある程度、やはり周りのお店の方々が共同でスポットを設けられるようなことがもし可能であるならば、先ほど申し上げた小規模点在型の駐輪場の整備など、そういったものを今後検討していく必要があるのかなと、現状としては考えております。</p>
鈴木職務代理	<p>ありがとうございます。そうですね、先ほど高円寺と南阿佐ヶ谷のお話が出たのですが、やはり定期利用ではないのではないかなという感じがするので、商店街の駐輪の問題はどこの自治体でも結構課題になっていて。附置義務を掛けられないようなすごく難しい小規模店舗なので。ただ、やはり自転車で来てもらって買物をしてもらうというのものもあるでしょうから、ちょっと商店街の方と、そこは連携してというか、何かいい場所を作るとか、ルールを作ること、取り組んでいただけたらと思います。ありがとうございます。</p>
遠藤会長	<p>ありがとうございます。そのほか、いかがでしょうか。では、お願いします。</p>
あかねがくぼ委員	<p>よろしくお願いします。区立自転車駐車場の将来像を見て、すごくオンラインであるとかキャッシュレス化を進めていく方向ということで、区民の方も</p>

	<p>利便性がとても上がるのかなと思いました。あと、実際、他自治体の事例で、指定管理者制度による管理運営が 23 区中 11 区ということで、約半数ぐらいの自治体が指定管理者制度を利用しているところなのですが、杉並区として、今後、この将来像に向けて進めていくに当たって、どのような形で進めていく予定なのか。今は多分、区が直営で全て管理をしていると思いますが、区の直営のまま行くのかとか、指定管理者制度を使っていくのかとか、民営化にしていくのか、そういうところの、もし何か、方向性で検討しているものがありましたら教えていただけますか。</p>
尾田課長	<p>ありがとうございます。まだ具体的な方向性をお示しするレベルには達してはいないのですが、今ある直営と御質問いただきましたが、実際、区のほうでいろいろな自転車駐輪場に関する備品を用意したりとかやっているところなのですが、実際の管理運営は委託してやっているところがありまして、シルバー人材センターの方だったり、あと民間の事業者も、6 事業者に委託しているところがあります。やはり、先ほど申し上げたとおり、人の管理による場合と、人が要らないような管理とは全然やり方が違いますので、そういったものと、設備の改修ですね、それをどう併せてやっていくのかというのは結構大きな課題と捉えています。直営で、自前で工事して委託するというやり方、仕様を変えるということと、今、御紹介した指定管理の導入というのも 1 つの方法のかなと今、考えている状況です。</p>
あかねがくぼ委員	<p>ありがとうございます。</p>
中辻部長	<p>すみません、ちょっと補足をよろしいですか。先ほど、これまでの自転車対策、駐車対策の取組については資料で御説明したのですが、古い駐輪場ですと、もう 30 年、40 年たってきているという実態がございます。今、この駐輪場をどう更新していくのかという時期にきていまして、そのタイミングでいろいろな機器を入れ込んでいく、そういうことも考えていけない。そうなった際に、民間の力を借りることで、よりスムーズに、この 30 施設、40 施設ある駐輪場の更新が可能になるのではないかという視点を持って、今、庁内で検討しているところです。こういう協議会の場でも、皆さんから御意見を頂いて、そういうものも参考に、これから区として、どうしていくのがベストなのかということを議論していきたいという状況です。</p>
あかねがくぼ委員	<p>ありがとうございます。</p>
遠藤会長	<p>ありがとうございます。ちょっと今の話に関連するかもですが、これは、例えば指定管理と民営化とあって、民営化として管理、本質的な違いというのは、杉並区に導入する際には何か考えられることはあるのですか。どちらのほう管理運営の方法として、今の機器の、時間は掛かると思いますが、入替えとか、新しいシステムの導入といったことを、全体をうまくやっけていながら、将来的に適正な管理をしていくことを考えたときに、指定管理と民営化と、それぞれ何か大きな違いや、どちらかの何か大きなメリットみたいなのはあるのですか。</p>
尾田課長	<p>御質問ありがとうございます。新宿や渋谷は、比較的都心部のほうが民営化しているとお示ししておりますが、完全にもう民間のほうで主体的にやっけていただくという流れが、ある程度駅の付近にはできているところがあるが、前提として大きく違うと思っています。杉並区では、冒頭申し上げたとおり、40 か所の駐輪場がある中で、大きな課題として捉えているのは、40 か所のうち 20 か所が民間の方に土地や施設を貸していただいている所です。当時は、本当に放置対策が喫緊の課題という中で、土地や施設を貸していただいたりということですが、それが一斉に更新期を迎えていることです。やはり、貸していただいている所に関しては、オーナーさんの御事情もありますし、また、今後 30 年、40 年、同じく自転車駐輪場として貸していただけるのか施設を更新</p>

	<p>していただけるのか、そういったことと併せてやっていかなければいけないので、単純に民間がすぐ入っていくというフェーズとはちょっと違うのかなという、そういった認識でございます。</p>
遠藤会長	<p>なるほど、分かりました。</p>
中辻部長	<p>また、補足をさせてください。根本的な違いで申し上げますと、指定管理者制度を活用するという事は、区立の施設として維持していくこととなります。区立の施設として維持していくときのメリットというのは、各駅の状況に応じて、そこをどうしていくのかという決定権が区に残るというメリットがあると思うのです。一方で、民営化と言いますと、完全に民間の採算ベースで事業をされますので、そのときそのときの状況によって、場合によっては、必要台数を切るような状況に陥る可能性という意味ではあろうかなと思っています。ただ一方で、新たな技術、デジタル化とか、そういったものへの対応を考えますと、やはり役所が計画を立て準備をして入れ替えていくというよりも、スピード感をもってサービスの向上につながるというメリットがあるのかなと考えております。パターンとしては、全てをどちらかにするというパターンもありますが、一部に、どの制度を活用していくか。一部については指定管理あるいは民営、また一部については直営というような選択肢もあろうかなと今は考えているところです。</p>
遠藤会長	<p>ありがとうございます。恐らくそうですね。多分、それぞれの場所によってメリットなどがあったり、仮に民営化を考えるにしても、公共のほうで、あり方をしっかりとハンドリングできるようなやり方を考えたり、指定管理にしても、かなり攻めた指定管理をするみたいなことも併せて、ですから、多分いろいろなやり方が考えられそうですね。あと、これは事業者がたくさん入ってくると、全体としては多分、満空システムみたいなものを共同で運行できるのかとか、いろいろな新しい課題も出てくるので、全体としてどのようにやったほうがいいのかということと、場所に応じて、ここはこういうやり方がいいのではないかということの、何か、その精査が必要になるのではないかなというのは、何となく今、感じたところでした。</p>
尾田課長	<p>ありがとうございます。特に西荻窪のお住まいの区民の方は吉祥寺周辺を使われることが多くて、直接、やはり吉祥寺の駐輪場は使いやすい、杉並区のは使いにくいという御意見を頂いたこともあります。武蔵野市の吉祥寺の駐輪に関しては、もう満空情報がしっかりと提供されていますし、1時間利用枠もかなり確保されている状況もありまして、放置も非常に少ないといったことがあります。特に区境、例えば中野区境高円寺北の駐輪場は中野区民の方が非常に多いということもありますし、例えば、井荻に関しても練馬区民の方が多い。自治体の境に関しては、他自治体の動向もしっかり踏まえた検討が必要なのかなと思っています。</p>
遠藤会長	<p>ありがとうございます。そのほかはいかがでしょうか。では、お願いします。</p>
津村委員	<p>先ほど、駅利用者と買物利用者が混在しているという話で、朝は、最初に駅利用者が埋めてしまうので、買物がしづらいというお話があったものをデータ化していただくといいのかなと思いました。特に、阿佐ヶ谷南と高円寺に放置自転車が多いとか、あるいは駐輪場が少ないときに、駐輪場の利用状況というか、要は、本当にさっさと朝のうちに埋まってしまうから、昼間の買物利用のせいで放置自転車が多いのか、あるいは、朝の時点で既にパンパンで全く入らないのかとか、多分、この2駅、高円寺と南阿佐ヶ谷がやはり突出しているみたいですので、この2か所に関しては、特に、もう少し細かい数字とかを示していただけると、こちらも何か意見などを言いやすいかなと思いました。以上です。</p>
遠藤会長	<p>ありがとうございます。何かございますか。</p>
尾田課長	<p>御意見ありがとうございます。もっともな御意見だと思っています。前回の</p>

	<p>協議会で委員の皆様と共有した事業概要のほうで、ずっと同じものを共有しているのですが、こちらのほうで、自転車駐車場の平日の平均利用率というのをお示ししております。これはどのようにデータを取っているかという、平日のお昼の時間に、管理人さんが自転車の台数を数えているのです。定期利用の方が実際にいつ時点で駐車しているのか、いつ利用されているのかというの、大体定期の契約者に対して6割、7割の方が毎日利用されているという、割合としてはつかんでいるのですが、駅ごとにどういう実態があるのか。これから電磁化を進めていくと、ああいう機械式のゲートが入ります。定期の方は、それに入れずに線を引いただけの部分に置くことになるので、その区画を明確にすることが必然となりますので、データをもとに、やはりどういう台数を決定していくかというのは非常に重要な視点なのかと思っております。</p>
遠藤会長	<p>ありがとうございます。調査はできる範囲でしっかりと進めていただくことが必要かなと思います。大丈夫ですか。ありがとうございます。そのほか、いかがでしょうか。では、お願いします。</p>
関委員	<p>参考として教えていただきたいのですが、定期利用されている方の定期待ち状況や、待ち状況を踏まえた定期利用と1日利用の枠の決め方などは、地域ごとに何かを定めたりされているのでしょうか。</p>
尾田課長	<p>定期の待ちに関しては、先ほど申し上げた40施設あるうちの約半数ぐらいの施設で、お待ちの方がいらっしゃいます。区としては、実際に、どの施設に何人いらっしゃるかということも把握しています。</p> <p>実際、お待ちの方がどれだけ待てば次の契約者になれるかという、途中で引越されたり、おやめになる方もいらっしゃいます。それも地域によってばらばらですが、大体5~7人ぐらいの方が、年間、定期で新規契約されています。この前、移管した西荻窪に関しては、特に待ちの方が非常に多い状況で100人以上いらっしゃるような状況でしたので、なるべく定期の方を多く入れるような形で、ジェイアール都市開発さんと調整してきたところです。</p>
遠藤会長	<p>よろしいでしょうか。ありがとうございます。そのほかはいかがでしょう。</p>
鈴木職務代理	<p>推進計画の中でシェアサイクルの話も書いていると思うのですがけれども、シェアサイクルを使う人と自分の自転車を使う人のすみ分けというか、将来的にどうしていくかによって駐輪台数が変わってくるのかということもあって、かなり長期の話なのかもしれない、それほどすぐには変わらない、自分の自転車を持っている人は、もちろん、最初から自分の自転車を使うのでしょうか。</p> <p>例えば、杉並区に入って来た人が、シェアサイクルがあるなら、そちらを使おうというふうになってくると、トータルで変わってくる。そこを見越してシェアサイクルを入れるのか。それとも、杉並区の方は自分の自転車を使って、ほかの用事で来て自分の自転車を持っていない人にシェアサイクルを使ってもらえるのかみたいなことによって、シェアサイクルの台数やポートと駐輪場の話は変わってくるような気もするので、その辺りも、恐らく必要な駐輪場の台数なども変わってくる可能性があるかと思うのです。</p> <p>一緒に計画を進めていただくというか、ポートを増やす、どちらも増やすみたいな感じでやっても、なかなか場所や予算などにも限界があると思いますので、それは戦略的にというか、ここは駐輪場は多く作れないけれども、シェアサイクルで賄えるのであれば、そうやってすみ分けてもらうという。先ほど、指定管理だったら区がコントロールできる部分があるとおっしゃっていましたが、そういうところを是非、計画して進めていただけるといいかというふうに思いました。</p>
尾田課長	<p>ありがとうございます。シェアサイクルに関しては、3年前、区で協定を結んで、まず、実証実験からスタートしたところで、3年前当時、区内にはポートが10か所ぐらいしかなかったのです。今は500か所以上600か所近くのポー</p>

	<p>トが区内にあるような状況です。特に電動キックボードを扱っているような事業者さんのポート数が、ここ1年で激増しているような状況です。</p> <p>一方で、区民からは、安全利用の課題・ご要望を非常に多く聞いているので、安全に使っていただくための啓発を、警察さんと連携してやっていく必要性を非常に感じているところです。シェアサイクル事業者さんとは協定を結んで、先ほど津村委員からあったように、データを定期的に御提供いただいていますので、その利用の実態や移動の経路を踏まえ、効果的にポートを設置していくところを今後、留意していきたいというふうに思っております。</p> <p>区有地に関しては、杉並区の庁内で、全庁的に調査を掛けて、設置できる所は粗方、設置したようなところでは、今後、都立の公園や、有効な幅員のある道路の部分を、そういうデータを踏まえて検討していく内容の流れなのかと想定しております。</p>
鈴木職務代理	ありがとうございます。
遠藤会長	ありがとうございます。
津村委員	よろしいですか。
遠藤会長	お願いします。
津村委員	<p>本当に思い付きで恐縮ですが、最近、車の駐車をするときに、コインパーキングだけでなく、自宅の駐車スペースを一時的に貸して使っているよという形で登録できる仕組みがあることを、今、思い出しました。</p> <p>LUUPなどの自転車駐輪は、要は、本当に3、4台しか置けないけれども、そこもシェアサイクルではなくて、自分の自転車をそのスペースに停められるようになったらいいなど、今、少し思ったのですね。</p> <p>要は、500か所も出来たということは、区として駐輪場で大きなスペースを取るの難しいと思うのですが、本当に2、3台置くスペースを皆さんが提供してくれることが可能なのであれば、先ほどイメージしたように、車を自転車バージョンにすることもできるのかなど。もちろん、そこは業者との話もあると思うのですけれども、そういう方向性もアイデアとしてあったらいいと、ふと思い付きました。以上です。</p>
遠藤会長	ありがとうございます。
尾田課長	<p>ありがとうございました。前回の協議会で、前の所管からの御紹介で、2月にアイキューソフィアさんという会社と協定を結び、今、津村委員からお話があった自転車駐車場のスペースを民有地としてお貸ししますと。例えば、1日100円などで、ネット上、スマホで決済などができますというところを、既に都内で展開している事業者さんがありまして、今、そこと協定を結んで、取組をどうしていこうかと協議しているところです。</p> <p>例えば、実際、新高円寺駅のすぐ前の銀行の部分の民有地には、20台近く駐輪が置けるスペースが既にあり、そのサービスを活用している事例がございます。今後、より区民の利便性の向上に資するような形で取組を広げていければと思っているところです。御意見、ありがとうございます。</p>
遠藤会長	ありがとうございます。では、お願いします。
奥田委員	<p>自転車を置ける数の確保もすごく大事なことだと思うのです。一方で、駐輪場の使いやすさでは、今はお母さんが子供を乗せて、子乗せの自転車がすごく増えてきて重装備になってきて、以前も今の駐輪場だと、1台置きでなければ置けないとか、そういう問題も出ていることを聞いています。</p> <p>私も、前に大きな籠があって向かい合わせのラックだったりすると、向かい合わせの台だと入れられないみたいなことが起きているので、そういうスペースの問題ですか、作り方の。その辺りは、区として何か考えていることが、今の状況に合わせたスペースの確保みたいな、1台のスペースの確保みたいなところの考えがあればお聞かせください。</p>
尾田課長	ありがとうございます。現状としては、各駐輪場にそれぞれ御要望いただいており、子乗せの大きい自転車を置きたいという御要望が多い箇所に関して

	<p>は、現状の全体の利用率を見て、20、30年ずっと変わらない古い少し幅の狭い駐輪場のラックがあるのですが、それを取り外して区画線という線を引いて、ここは子乗せの自転車を置く場所ということで確保している状況です。</p> <p>今後、電磁で、デジタルで管理していく場合、今の最新のラックの形態では、ある程度の幅も取れており、そういう大型車も置けるように、交互にすれ違うような形で、干渉しないような形も、他自治体では事例がございますので、そこと併せて検討していく考えです。</p>
奥田委員	はい。その他自治体の事例は、例えば、どの辺りのあれなのですか。
尾田課長	<p>例えば、ちょうどジェイアール都市開発さんがやっているのはラックの幅が広くて、余り干渉しないようにラックの幅もそれほどないような形、昔はぐいっと上がる形も結構あったと思うのですが、ある程度、段差を解消した形で、干渉しないように、前後にすれ違う形で配置していますので、そうであれば籠が当たらないなど、そういうところには有効なのかと思っております。</p> <p>今、実際にやっている西荻窪西や阿佐ヶ谷は、そういうラックが、他自治体で指定管理をやっている事業者さんが実際に管理しています。</p>
奥田委員	ありがとうございます。
遠藤会長	どうもありがとうございます。そのほかはいかがでしょうか。では、お願いします。
山崎委員	<p>高円寺商店街のそばに住んでいるのですが、高円寺はすごく放置自転車が多いと出ているのですが、多分、中野区大和町からいらっしゃる方がほとんど置いてしまうのです。建物を建てる時には駐輪場を作らなければいけないと、前におっしゃったと思います。</p> <p>例えば、小さいスーパーは、スペースが確かに10台ぐらいあります。でも、朝の段階で全部埋まっているのです。だから、ショッピングにいらした方は置けないので、スーパーの前に置くような形になると、タクシーなどが角を曲がれないということが出てきているので、確かに高円寺は放置自転車が多いのですが、高円寺の住民が悪いのではないかなと思います。</p>
尾田課長	分かりました。ありがとうございます。今、高円寺の北側のお話ですね。
山崎委員	はい。
尾田課長	<p>そこも、やはり中野区の方が多いところもすごくあるかと思っています。高円寺北という区営の駐輪場もあるのですが、逆に、南には区営の駐輪場が全くないということも大きな課題だと思っています。そうしたところで、やはり、お店の方、本当に買物利用の方が使っているのであればいいのですが、そうでない方は、道路上に置いてしまうという実態があるのかというふうに認識しております。</p>
山崎委員	<p>私有地を何台か貸すという案もありましたが、現実に、うちの所、駐車場の横を友達だけに置かせてあげているのですが、そういうのをやったときに、友達だからいいのですが、もし何か事故があったときには誰が責任を取るのかということになってしまうので、少し難しいかなと思います。</p>
尾田課長	<p>もし、よろしければですが、先ほど申し上げたアイキューソフィアという会社と協定を結んでおり、ここは利用者が契約されているということを現場に明確に表示するのです。テープで貼って分かるように、ちゃんと契約したスペースですよ。他の方は置いてはいけませんよという掲示をもって、会社として法的な担保をお持ちなので、そういう方ともしよろしければ、御紹介差し上げることも可能です。</p>
山崎委員	やる気はないので、契約書を交換するのですよね。
尾田課長	はい。
山崎委員	自転車の1台1台。
尾田課長	していただいてという形になります。
中辻部長	やはり、個人でそういうことをされるのは非常にハードルが高くて、おっしゃったとおり、何か事故があったり自転車が壊れたり、契約していない人がと

	めたり、ごみを捨てられたりいろいろ不安があると思います。そういうときのために、今、お話しした事業者が間に入って、例えば、賃貸の住宅と同じような形です。間に管理業者が入って、そこを通して実際に利用される方との手続をやる。なるべく、オーナーさんといいますか、お貸しいただく方の御負担にならないような形で、ちょっとしたスペースでも使ってくださいという方がいっしょであれば、区としては、そういう形でどんどん広げていければと考えているところですので、どなたかお知り合いがいっしょであれば御紹介いただければと思います。
山崎委員	難しいと思います。
尾田課長	あと、ある程度、一定のスペースがあって、先ほど言ったように、民間の方が駐輪場を設けたいというときには、区は助成制度を設けていますので、補助金を出して建築というか、設置していただいて、その後の管理も助成するということもありますので、もしよろしければ、区としてはその辺りの御案内もできますので、お知り合いの方も含めて御検討いただければと思っております。
遠藤会長	ありがとうございます。ちなみに、今の民間のアイキューソフィアさんですか、土地所有者には一定の管理責任みたいなものが出てくるような契約になっているのですか。
尾田課長	土地所有者とアイキューソフィアさん側の契約。
遠藤会長	例えば、貸す側が自転車がどうなっているかを常に見ているわけではないと思うのですが、何かトラブルがあったときなど、いろいろなケースがあると思うのですが、どの程度の管理責任が一般的にあるのかが気になる場所だと思うのです。
尾田課長	先ほども申し上げたような駐車場などと同じような形になると思うので、基本的にはそういうことはないのかという認識です。
遠藤会長	なるほど。では、管理事業者としての管理の仕方は、たくさん場所があると結構大変ですね。
尾田課長	実際に人が来て置いているか、置いていないかを見るのではなく、基本的にはスマホというか、アプリで申し込んでもらって、そこで入っているか、入っていないかと。御要望を頂いたら社員の方が向かうというように聞いております。なるべく、人手を掛けない形でやっているというふうに、管理運営については聞いております。
遠藤会長	ありがとうございます。そのほかはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。では最後に、私からいいですか。今回の資料 4 は、区立の自転車駐車場の管理運営の在り方を少し改善していきたいという話ですが、これに関しては、次のステップというか、あるいは、スケジュール感みたいな目安はできているのですか。現状の言える範囲で結構ですが。
尾田課長	区では、先ほど申し上げた自転車活用推進計画があり、その中では、管理運営を見直していくと位置付けております。区の総合計画・実行計画の中で、今年度は調査・検討期間になっています。来年度は検討・実施、再来年は実施と位置付けていることを踏まえて、次回の協議会で、事務局からこういう方向性で進めていきたいということを皆様にお示ししようというふうに考えております。
遠藤会長	なるほど。分かりました。次回まで、結構しっかりと。
尾田課長	そうですね。今、いろいろ御意見いただきましたので、そういうところを踏まえた検討にしていこうと思っております。
遠藤会長	ある程度、場所に分けて考えるのですかね。やはり、地図があって、この辺りはこういうふうに考えていくなど、区立でない民間の駐輪場がどういうふうに分布しているかなども含めて、全体の中で考えないといけないですね。
尾田課長	そうですね。全体がすごく大事だと思っております。
遠藤会長	全体がこういうふうになっているから、この場所はこういう考え方が必要

	<p>になってくるのではないかなど。あとは、年度的にはこれぐらい、全部一緒と言いましたか、30年ぐらいという、時間的には全部一緒か。</p>
尾田課長	<p>そうですね。あと、先ほど申し上げたように、半分ぐらいが土地や施設をお借りしているものですので、それに関しては、契約の更新の期間にやっていくという、今後のオーナーさんとの交渉になっていくと思います。区有地でやっていたら、区がグリップできますので、自由度が高く、ある程度スピード感を持って取り組めるのかなと思っています。</p>
遠藤会長	<p>令和8年の実施に向けて、場合によっては、例えば、どこかで実証実験みたいなことをやるなど、そのやり方も、いろいろな選択肢というか、案をかなり柔軟に作っていただけるといいかなと思いました。</p>
尾田課長	<p>ありがとうございます。</p>
遠藤会長	<p>ありがとうございます。それでは、議題としては以上です。4、そのほかですか。お願いします。</p>
尾田課長	<p>次回の連絡ということでよろしいでしょうか。</p>
遠藤会長	<p>議題の3が以上で終了ということで、4のその他は、何かございますかということになるのかな。</p>
尾田課長	<p>よろしいでしょうか。</p>
遠藤会長	<p>はい、お願いします。</p>
尾田課長	<p>連絡事項として、次回でお示しするとお話ししましたが、既に日程を決めさせていただいております。12月13日(金)の午前10時から、当区役所の中棟第3・第4委員会室(中棟5階)で開催を予定しております。時期が近づきましたら、別途、開催通知をお送りしますので、委員の皆様は御予定いただければと存じます。事務局からは以上です。</p>
遠藤会長	<p>どうもありがとうございます。そのほか特にございませんか。ありがとうございます。それでは、やや早いですが、これで第52回杉並区自転車等駐車対策協議会を閉会いたします。どうもありがとうございました。</p>