

第3回 千代田区自転車活用推進計画策定協議会

議事要旨

日時	令和7年7月24日（木）10時00分～12時00分
会場	千代田会館 10階 研修室
出席委員	20名

議事要旨

- 開会
- 議事(議題1から議題3)
- 意見交換

資料説明(事務局より)

議題1 計画策定スケジュール

議題2 第2回協議会での主な意見と対応状況

議題3 千代田区自転車活用推進計画素案(案)

意見概要

○千代田区自転車活用推進計画素案(案) (資料3)

1. 将来像、個別方針について

- 57ページ目の将来像の中に、「自転車先進都市の実現」というキーワードが書かれているが、具体的にその先進性とは何を指しているのか説明してもらいたい。特に、個別方針1～3の括りはどちらかというと、他の自転車活用推進計画にもある共通課題に近いのかなということを感じた。この方針3が少し健康に着目されているというところで、少し新しいと思えるが、あとは各施策の中で先進性のあるものが含まれているのか、もしくは、千代田区自転車活用推進計画の目標値が他の計画と比べても、かなりチャレンジ性の高い数字となっており、達成度というところで他の自治体とは違う先進性を謳われているのか。

2. 施策の対象について

- 施策の対象について、区民、事業者、来訪者という分類で分かれているが、事業者については企業側とそこで勤務している方とで違ってくると思う。学校というのもある意味、事業者に入ってくると思う。通われている生徒さん、学生さんというのもその枠組みに入ると考えると、その辺りの捉え方を再度検討した方が良い。

3. 施策1-1「自転車等利用者を対象とした交通ルール等の周知」について

- 千代田区には住んではないが、日中に来訪する方は多いと思う。区民に対しては、千代田区報等を通じてプッシュ型の周知ができると思うが、事業者、来訪者への効果的な連絡方法の検討が必要だと思う。

- マンションの死角となる敷地内に電動キックボードのポートがあり、そこから乗車しながらスピードを出して車道に出る方が多く、危険に感じる。本計画の中で、そのあたりの対策をしてもらいたい。
- 各シェアサイクル事業者が既に実施していると思うが、会員になる際には交通ルールのテストを実施している。しかし、一旦会員になってしまった後は、利用者の裁量に委ねられるため、安全講習会等を通じて、継続的にルールの徹底が図れたらよい。
- 子供と高齢者が自転車で歩道を走行できるルールや自賠責保険への加入義務化は、自転車に乗る人も、車を運転する人も知っていなければいけない情報だと思う。
- 施策に記載されている交通ルールの啓発だけで、本当に十分か改めて検討してほしい。自転車の走行ルールを含めた周知・教育の内容は施策1に書かれていると思うが、高齢者とかも含めて今後どうしていくのかという考え方はもう少し記載があってもよい。
- 自転車保険の加入促進について、中野区の場合、講習会に参加すると、保険加入の助成券みたいなものを配布している。講習会に参加した方が、保険加入時に中野区から助成金が出るといった取り組みをしている。また、OpenStreet 社ではシェアサイクルのバッテリーを災害時の避難所とかで、携帯の充電とかに使うような、災害時の支援協定を結んでいる実績もある。参考にしてもらいたい。
- 方針1の安全安心の施策では、教育とか啓蒙を主に展開していくことかと思うが、自転車と歩行者の通行空間をきちんと分けるというのが、一番の安全性の確保に繋がると思う。利用者に対するルールとか、ヘルメット云々とかそういうことはもちろん重要だと思うが、区としては、スペースをきちんと分け、車道走行の原則をどれだけ徹底できるか、それができない場合に、自転車と電動キックボードの歩道走行についても、どのような形で認めるのか計画に考え方をもう少し明記してはどうか。また、区内には、速度の速い自転車の通行を抑制したい生活道路や、通勤等に使われる速度を出したい幹線性の高い道路も存在しているため、その辺のゾーニングを意識したうえで、施策を展開して欲しい。
- 記載のある施策の内容は、これまでやってきたことの継続みたいな形に見えるところもある。既に警察が長年取り組んできた安全利用五則などの周知は、だいぶ浸透してきていると思う一方で、新しくできたナビラインの意味や、もう少し複雑な交通ルールなどの周知はまだまだだと思う。そのため、継続だけにとどまらず、どんどん発展させてもらいたい。また、今回の計画の中で、例えば、広報やホームページにて周知するといったように手段を具体的に明記している箇所が散見される。この計画は10カ年の計画になるため、10年間それをずっとやるのか、という観点で記載方法を見直した方がよいと思う。今後、新しい周知の仕方とか、教育の仕方が出てくると思うので、本文に、広報誌やホームページ等とか具体的に書いてしまうよりかは、新しいやり方での周知・安全教育ができる余地を残す書きぶりが良いと思う。

4. 方針 2-1「快適な自転車走行空間の整備」について

- 施策 2 の自転車走行空間整備は車道走行のルールを目に見える形にしているということでもあるため、それは施策 1 の安全教育に繋がってくると思う。個別方針が大きく 3 つに分かれてはいるが、施策間でうまく連携して進めていってほしい。

5. 方針 2-2「駐輪需要を踏まえた駐輪環境の実現」について

- サンフランシスコの路上での駐輪施設の事例が掲載されているが、この事例のように、契約していない人が短時間で利用できる場所が増えることが、一番の自転車活用につながると思う。併せて、駐輪場に転用できる場所を探してもらえるとよい。
- 放置自転車対策について、店舗利用の短時間利用が多ければ、各店舗にスペース確保を要請するなど行えば良いし、駅利用で長時間利用が多ければ、定期駐輪場を増やす必要があると思う。まずは、放置自転車の定義を示したうえで、利用目的を明確にしてからでないと、有効な対策も考えられないと思う。
- 施策 2-2 で駐輪対策が書かれているが、各施策の対象が短時間利用者なのか長時間利用者なのか、明確に書かれていないため、その辺の考え方を追記した方が良い。本当は、利用実態と駐輪場の位置が合っていないため、違法駐輪が発生しているのかもしれないし、そもそも台数が足りていないのかもしれないし、その辺の要因がわからないため、その辺りを丁寧に把握してもらい、計画本文には駐輪場を整備しますというだけではなく、どのように活用していくという考え方で書いた方が良い。
- 駐輪場の利用実態については、秋葉原であれば、料金の支払い状況を見れば、短時間利用（無料）なのか、長時間利用（有料）なのかは把握できると思う。
- 23 区ワースト 1 位となった秋葉原駅については、JR や地下鉄が離れていることもあり他の駅と比べてそもそも区域が広いのではないかと。数字だけを見ると秋葉原が多くなっているが、地域特性とか、利用時間の傾向が関係しているのだと思う。
- 千代田区では、違法駐輪の数がワースト 1 という結果が出ているが、千代田区の外周に JR をはじめとする主要な駅が多く位置することから、千代田区の中だけでは、解決できない部分があると思う。隣接区の住民の最寄り駅も千代田区に存在するというのがこの数値の実態なのだと思う。そのため、課題解決に向けては、隣接する区と協力するといったところも明記してほしい。

6. 方針 2-3「連続的でみんなが使える移動の実現」について

- 計画に記載されている通り、千代田区では自転車で移動した方が早い場合があると思う。ただし、区内の自転車走行空間には連続性が無いため、その辺りが改善されれば、よりよい環境になると思う。
- シェアサイクルは、近年では、公共的な交通手段として位置づけられるようになってきている。千代田区の場合は、土地柄、駐輪場の場所が確保できないとか、放置台数が多いとか、区内の駐輪場の絶対数が足りていないと思う。そのため、シェアサイクルの活用というのは、非常に有効だと考える。本計画において、例えば公共交通並みにシェアサイク

ルを位置づけるなど、一歩進んだ計画にできればよい。また、先ほどの交通モード感をシームレスに移動できるということにも関係するが、やはりシェアサイクルのポートは、いかに密度を高く設けられるかということが、利用者の満足度に直結すると思う。また、駅出入口に、すぐにポートがあると、交通モード間の移動がスムーズに行えると思う。千代田区には、駐輪場の附置義務がないということから、公共交通相当の位置づけをしてもらえれば、ポート設置が進みよりよい環境が整備できると思う。

- 方針2の多様な交通モードと繋ぐというところは、比較的に目新しい内容で、先進都市の実現につながる施策だと私は考えているが、中身を見てみると駐輪対策が多くて、シームレスに交通を繋ぐというところの記載を充実した方が良いと思う。もちろん駐輪も大事な施策ではあって、こういった方がマッチしてないから使われてないのかなど、要因を明らかにした上で、検討してもらえたらと思う。一方で、半蔵門、麴町、竹橋など、地下鉄駅の周りに駐輪場を作るとは、現実的に難しいと思う。場所がないというのもあるが、公共交通を繋ぐというのを謳っている以上、このような場所へのケアをどう考えるかまで明記できるとよい。このような場所で自転車と地下鉄の乗り継ぎみたいなことを実現するのであれば、シェアサイクルの活用を含めて、何かしらの提案が必要だと思う。そういったところまで含めて書くことが出来れば、交通結接点の利用環境整備も、もう少し具体的に見えてきて、先進的な施策になると思う。また、公共交通の一つである路線バスが、今回入ってきていないが、どのような自転車の利用を想定して、他の交通手段を繋ぐのかというところを、今後具体的に考えていければと思う。

7. 方針3-1「区内の自転車回遊の促進」について

- 現状と課題の41ページ目にサイクリングイベントが掲載されているが、44ページ目の観光の分野の中でも観光イベントとして、自転車を使ったイベントがそれぞれ掲載されている。また、個別方針2、方針3の方で、自転車のツアーや観光ツアーがそれぞれ掲載されている。自転車のイベント、観光のイベントとして分けるよりかは、自転車を活用したイベントとして、まとめた方が良いと思う。計画の目標値のところでは、観光イベントが取り上げられていないこともあり、あえて区別しなくてもよいと思う。

8. 自転車ネットワーク路線について

- 施策2の中で、皇居一周の自転車走行環境整備を謳っているが、本文後ろの自転車ネットワーク路線の方にいくと、どの路線が皇居一周の対象路線なのか明示されていない。千代田区の特徴となる施策だと考えられるため、計画の中で皆さんと一緒に、この道路があるといいよねといったところを決められると良いと思う。
- 自転車ネットワーク路線について、選定指標でシェアサイクル利用の多い路線を設定しているが、シェアサイクルの利用が多いからといって、必ずしもその道路が走りやすいとは限らない、という点に留意してほしい。経路としては使われているが、道路としては走りやすいかどうかというのをぜひ見ていただいて、必要に応じて代替経路を検討してほしい。

9. 計画の目標値について

- 計画の目標値について、チャイルドシート付き自転車コミュニティサイクルの設置箇所数が明記されているが、この数値については今後議論をさせていただきたい。

その他(事務局より)

- 今回の協議会でのご意見を反映し、10 月から 11 月頃にパブリックコメントを予定している。その後、結果を反映させたもので、12 月に次回協議会を開催したい。追加意見があれば、8 月末までに事務局に連絡頂きたい。

閉会

以上