

立川市自転車施策推進協議会の議事の要旨(要点)

会議名称	令和4年度第2回立川市自転車施策推進協議会	
開催日時	令和5年1月26日(木)午後2時から午後3時45分まで	
開催場所	立川市高松学習館 第1教室	
議事次第	1. 立川市自転車活用推進計画の進捗状況について(中間報告) 2. 立川市シェアサイクル実証実験の運用状況について	
配付資料	資料1:立川市自転車活用推進計画の施策の実施状況(中間) 資料2:立川市自転車活用推進計画の施策の評価指標における達成状況(中間) 資料3:立川市自転車活用推進計画の進捗概要(中間のまとめ) 資料4:立川市シェアサイクル実証実験の運用状況について	
出席者	[委員] 佐藤三男、大森宣暁、古倉宗治、大島武巳、新井和典、植木 修、岩澤 貴顕、山川 滋、田中 光徳、佐藤 篤史、金丸清泰 [事務局] 野澤英一(まちづくり部長)、大和田智也(交通対策課長)、有馬理(自転車対策係 長)、高村英樹(自転車対策係)	
公開及び 非公開	公開	
傍聴者数	3名	
議題(1)立川市自転車活用推進計画の進捗状況について(中間報告)		
【関連資料:資料1~資料3】		
	<委員>	<事務局>
	<p>【資料1に関する質疑】</p> <p><u>方針1「安全性の向上」</u></p> <p>○企業における自転車安全教育(1頁) 市内で「自転車安全利用モデル企業」として指定されている事業者はあるか。また、どのように自転車安全教育を普及していくか。</p> <p>○走行環境整備(2頁) 自転車ナビマーク・ナビラインの整備について、令和2年度から4年度まで、整備路線の距離が年々減少しているが、整備が完了してきているということなのか、それとも整備を進めづらくなっているということなのか。</p>	<p>現時点では、市内で3事業者が指定されている。また、普及の方法としては、まずは自転車通勤を認めている事業者から働きかけていき、徐々に浸透した段階で自転車通勤を認めていない企業にも制度等を説明していくことを考えている。</p> <p>数字としては年々減少しているが、整備箇所においては優先順位を設けて実施している。交通量や事故が多いところ、また、市内外のナビマーク・ナビラインの連続性などを考慮して整備を行っている。</p>

方針2 「快適性の向上」

○駐輪環境の快適性向上(3頁)

「思いやりエリアの推進」に関して、整備のポイントとして、駅からやや離れた駐輪場でも、きちんと平置きエリアを設け、かつ周知していくと、利用促進につながっていくと考える。

○走行環境の維持管理・改善・周知(3頁)

自転車ナビマーク・ナビラインは自転車だけでなく、自動車利用者にも設置の意味を理解してもらわないといけないため、両者への周知が必要である。

方針3 「新たな価値の付加」

○災害時・感染症流行時における自転車利用体制づくりの検討(5頁)

民間事業者との災害時における自転車の提供とは、どのような取組か。

○企業等と連携した自転車通勤の啓発(5頁)

・自転車通勤の推奨については、現在認めている企業だけでなく、積極的に推進していない企業に対しても働きかけるべきである。なお、調査結果により、一定の割合で自転車通勤に慎重な企業があるが、その主な理由は、「通勤時の事故の懸念」である。これについては、データを基に企業に説明し、理解してもらうことが必要である。

・東京都スポーツ推進企業認定制度の周知等の記載があるが、加えて、経済産業省の「健康経営優良法人認定制度」における企業の取組として、自転車通勤を積極的に取り入れるなど、さまざまな施策との連携も必要と考える。

意見として承った。

引き続き、自転車だけではなく、自動車利用者にも走行環境整備の意味を理解してもらい、正しく活用されるよう、周知していく。

市は国営昭和記念公園と「災害時における自転車の提供に関する協定」を締結し、災害時に国営昭和記念公園のレンタサイクルを借用することができることとなっている。自転車による災害状況の確認や情報の伝達等、自動車ではできない役割を担うことを想定している。

・企業が抱いている自転車通勤のイメージに対して、実際のデータに基づき安全面等での利点を説明しながら進めていきたい。

・自転車通勤の啓発においては、健康やスポーツといった点についても関連性を持たせながら進めていく予定である。

【資料2に関する質疑】

○評価指標 ①自転車保険加入割合

令和2年4月1日より東京都では自転車利用者の自転車保険への加入が義務化されているが、そうであれば、目標値は「100%」とするべきではないか。

○評価指標④ 定期利用抽選倍率

抽選に落ちた人は、例えばバスを利用するなど、どのような交通手段を選択するのか。

○その他

現時点で目標値を達成している評価指標(②、④、⑥)についても、令和6年度の計画終了時まで注視する必要があると考える。

東京都の条例では、令和2年4月1日より自転車保険の加入を義務付けており、最終的には目標値を100%とすべきであるが、段階的に率を引き上げていきたい。

※会議中の回答に不明な点があったため、以下のとおり修正します。

令和2年4月1日施行で「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が改正され、「自転車の利用によって生じた他人の生命又は身体の損害を賠償する自転車損害賠償保険等」への加入が努力義務から義務化された。ただし、法律によって加入が義務付けられている自動車損害賠償責任保険とは異なり、条例による加入義務化であり、罰則規定は設けられていない。なお、目標値の設定については、本計画策定時の駐輪場利用者アンケートの数値等を基に設定したが、最終的には100%であることが望ましい項目であるため、段階的に目標値を引き上げていきたい。

駅に近い駐輪場ほど抽選倍率が高く、外れることが多いが、外れた方は他の定期枠の空いている駐輪場を選ぶか、一時利用で対応していると思われる。交通手段を自転車から徒歩やバス等に変更する方は少ないように思われる。

ご指摘のとおりである。例えば、評価指標⑥の「市内放置自転車台数」で言うと、令和3年度に50台であったものが令和4年度は60台程と増えている。今後の実施方針にあるように注視していく必要がある。

議題（２）立川市シェアサイクル実証実験の運用状況について

【関連資料：資料４】

<委員>	<事務局>
<ul style="list-style-type: none"> ・シェアサイクルの利点である公共性や安全性(保険加入、電動アシストによる初動時や坂道走行時の安定性、放置リスクの軽減など)をアピールしていくことで、シェアサイクルの普及や利用促進につながる。 ・シェアサイクルの利用目的(通勤や観光等)や公共交通と組み合わせた利用(ラストワンマイル利用)についてもデータ取得することで、今後のステーション設置等の検討に活用できるのではないか。このような点から、利用者アンケートの実施が必要と考える。 ・参考までに、電動キックボードのポート設置数や利用状況について把握している範囲で教えてほしい。 ・令和5年7月1日の改正道路交通法施行により、市としては電動キックボードについてシェアサイクルと同様の対応を考えているのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・シェアサイクルの利用に関する周知だけでなく、利点に関して積極的に発信していくことの重要性も認識しながら事業を進めていきたい。 ・利用者の利用目的を把握できるよう、運営事業者とアンケート調査の実施について具体的に検討していきたい。実施にあたってはご指摘いただいた内容を踏まえて調整したい。 ・民間事業者による公道実証実験であるが、事業者からの直近の報告によると、ポート設置数・利用回数ともに増加しているとのことである。 ・即座に市の施策として対応する事は考えていないが、引き続き利用状況等の動向を注視していく。
担当	まちづくり部交通対策課自転車対策係 電話 042-523-2111(2286)