

「第3回 自転車*（プラス）活用推進協議会」で出されたご意見の概要と回答、対応方針(案)

No.	意見概要	回答と対応方針	計画書該当箇所
1	<p>シェアサイクルの利用に関して、累計利用回数の多い貸出ポート・返却ポート間が、直線距離で結ぶと1キロ前後と自転車を使うほどの距離ではないと思うが、その間にどこに移動したのか、どのくらいの時間利用したのか、というデータはないか。</p>	<p>貸し出しステーションから返却ステーションにそのまま行ったものではないと理解はしているが、貸し出しステーションから出ていった自転車がどこをどのように移動して、返却されたかというところについて個別具体的な数値としては掴んでいない。</p> <p>直線距離では1.1キロだが実際の経路となると1.1キロ以上走っていると思う。どういった経路を走って実際の移動距離がどれくらいになるかは、データとしてはあるがかなり量が多くそれをトリミングすると工数もかなりかかる。すぐには難しいが技術的には可能である。</p> <p>特に夏場は直線距離で700メートルぐらいを超えてくると、歩ける距離ではあるがシェアサイクルを使われるケースが増えてきている。</p>	<p>【本編】 p.18～23 p.61～64</p>
2	<p>シェアサイクルの1台当たりの利用料金の平均はいくらか。若者だけでなく高齢者も気軽にシェアサイクルを利用できるようになっていくのか。</p>	<p>1回当たりの平均利用金額は5月のデータで225円、最初の30分が130円、次の15分が100円なので、おおよそ45分程度が利用時間の中央値となっている。現状利用している年齢で一番多いのは30～40代で、次いで50代も多い。</p> <p>今後はスローモビリティと呼ばれるような、電動モビリティがどんどん増えてくると思う。高齢化に向けて各社が今、スローモビリティに力を入れている状況である。いつまでにとという明確な回答はむずかしいが、高齢者にも便利な世の中が来ると思っている。</p>	<p>【本編】 p.18～23 p.61～64</p>
3	<p>自転車通行空間の整備とモビリティ実証実験が、ともに高島平で実施されるが、両者に連動・連関があるのか。高島平の、その他様々なまちづくりとの関係、他の施策と協働していくような体制があるのか。</p> <p>高島平で自転車通行空間の整備とモビリティ実証実験の二つを行うのであれば、個別にやるのではなく連動させて常に打ち出したほうが良いと思う。高島平まちづくり推進課とも協議して、高島平全体のまちづくりの中での事業として積極的に位置付けていくとよいのではないか。</p>	<p>自転車通行空間の整備は土木部、モビリティの実証実験を含むまちづくりの事業は都市整備部が行っている。自転車通行空間の整備は区道の補修工事との兼ね合いも見ながら取り組みを進めていく必要があり、同じく高島平で進んでいるスマート化の事業をにらみながらやれるところを探していき、担当部署で場所を選定してきている。他の板橋区の中で行っている事業と協働する形で事業を進めていくことを心がけている。</p> <p>道路の整備を進めていくに当たり、通行空間の整備についてもしっかりとまちづくり推進課とも連携を図っていきたい。</p>	<p>【本編】 p.24～27 p.61～64</p>

「第3回 自転車*（プラス）活用推進協議会」で出されたご意見の概要と回答、対応方針(案)

No.	意見概要	回答と対応方針	計画書該当箇所
4	<p>シェアサイクルの利用が多い時間帯のデータを見ると、通勤に使われるシェアサイクルと見られてしまうが、通勤・通学の時間は基本的に同じような時間になることが多くその時間に利用が集中し突出して利用が多く見えている。実態は10時から16時といったところも利用がありその合計時間は通勤時間体よりも多い。通勤に集中して使われているが、実態としては街の回遊、買い物といったところが全体的な需要としても意外と多く通勤だけに使われているというわけではない。</p>	-	<p>【本編】 p.18～23 p.61～64</p>
5	<p>シェアサイクルの利用が、区内から和光市方面が多いとの話だが、有楽町線で鉄道がすでにあり、鉄道・バスといった公共交通があまり整備されていない区間にシェアサイクルが入ってくると思っていたので意外に感じる。また練馬区もシェアサイクルのポートが多くあると思うが、利用はあまり多くなかったのか。</p>	<p>和光市は白子の方などから成増に向かう傾向がある。練馬区は最近設置が増加しているところで、現状では板橋区－板橋区の移動に比べると多くない。ただし練馬区が関係する移動に限って見ると、成増から光が丘駅という板橋区－練馬区の移動が4位に入っている。</p> <p>和光市からは和光の駅に行くようなイメージがあるが、公共交通でもバスが成増、高島平へと通っており、シェアサイクルに限らず、意外と板橋区内を目指しているという構図が多くある。</p>	<p>【本編】 p.18～23 p.61～64</p>
6	<p>シェアサイクルはこれから重要になってくるが、その出発点、到着点の台数がうまく絡み合っただけに合ってるのかどうか、集中すると不足しがちになるのか。</p>	<p>貸し借りする場所の時間帯による満空車率は出すことができる。朝の時間帯に満車が多いのか空車が多いのかという情報を把握することができる。常にそういったデータを持って、どのエリアが不足している状況だというのは把握しながら、取り組みをしている。</p>	<p>【本編】 p.18～23 p.61～64</p>
7	<p>シェアサイクルを区の事業としてやるということは、ポートを区役所や公園といった公共施設の中に設置する時の補助をしていく以外にどういったことがあるか。例えばコンビニにシェアサイクルのポートを設置する場合には、それは区の事業ではおそくないと思うが、区としての事業の範囲はどのようになっているか。</p>	<p>例えばコンビニエンスストアやドラッグストアといった民間の敷地にサイクルポートを展開するのは、あくまでも事業者の努力というところをお願いをしている。区が提供できるのはあくまでも公有地のみとなる。</p> <p>民間の店舗等にポートを展開していく部分で区が何か後押しができるのではないかとのお考えもあると思うが、現状その部分は民間事業ということをお願いしているところとなる。区としてもシェアサイクルは区民の生活の足として非常に重要な交通手段であると認識しており、今後何かお手伝いできることがあれば検討していきたいと考えている。</p>	<p>【本編】 p.18～23 p.61～64</p>

「第3回 自転車*（プラス）活用推進協議会」で出されたご意見の概要と回答、対応方針(案)

No.	意見概要	回答と対応方針	計画書該当箇所
8	<p>歩道上空地、マンションの自主管理歩道にあたる部分は民地だが、ほとんど歩道として使えてないような場合もあり、そこにシェアサイクルのポートを置く場合には何か区の許可が必要になるのか。</p>	<p>板橋区内では一定規模以上の大きなマンション・敷地で、道路空間が狭い道路に接道する場合は、民有地内でマンションを建設する際に2メートル下げ、そこを近隣の人たちにも使っていただけるような歩道にしている。その部分をシェアサイクルのポートに使えるのかということだが、マンションの建設時には、歩道と同じような状況で管理してもらいたいということも含め、板橋区と覚書を交わしている。そこを別の形、駐輪場に使うという協議を受けると、望ましくないという話になる。歩道部分の代わりに別のところ、駐車場をつくところの一部分をシェアサイクルポートとして使えるようなことを、今後、協議をする中で検討はしてもいいと思う。</p>	<p>【本編】 p.18～23 p.61～64</p>
9	<p>スマート東京推進プロジェクトin高島平で、昨年度からセンサーを配置しているが、既に実際のデータをとっているのか、またどのようなセンサーを使っているのか。新モビリティを明示的に自転車活用推進計画の中に入れてるのが板橋区としてのユニークなポイントだが、このスマート東京推進プロジェクトin高島平というのは、まさにその部分のカバーしているプロジェクトなので、その中身についても紹介してほしい。</p>	<p>4年間の事業で、人流データをとる部分や、モビリティの実験など、いくつかの事業の組み合わせを高島平の地域で実験をしている。データ取得に関しては携帯電話会社と共同で行っている。環境など複数の部署がかかわっているため、整理したうえで全体像をあらためて報告する。</p>	<p>【本編】 p.18～23 p.61～64</p>
10	<p>自転車の交通事故件数が現状の246件から、令和7年の目標は220件となっているが、ヘルメットが4月から努力義務化したことも要因となった数字なのか。ヘルメット着用率が上がって交通事故は減っていくのか。 ヘルメットを着用することで安全意識が高まってくると思う。自転車に乗っていてもヘルメットを着用した人と着用していない人の、交通事故に対する安全意識が変わってきて効果があると思う。</p>	<p>4月から改正道路交通法の施行があり、すべての年齢において自転車を乗車する際にはヘルメットの着用が努力義務となった。ただしあくまでもヘルメットの着用は、事故に遭った際のけがの軽減を図ることが目的である。ヘルメットの着用が事故が減ることに直結する内容ではない。事故の件数を低減していくためには、一人一人の交通安全の意識を高めること、啓発活動に取り組んでいくことで、最終的に事故の低減が図れていくと思っている。</p> <p>ヘルメットを着用することで、自転車の運転行動が変わり事故が減る方向にいくのではないかと思う。一方で自転車の利用台数も増えているので、単純に総事故数だけで評価するのは難しいのではないかと。動向を見据え、場合によっては難しいとは思いますが1台当たりでの、何かしら基準化できる指標作りを議論してもいいのではないかと。</p>	<p>【本編】 p.86～87</p>

「第3回 自転車*（プラス）活用推進協議会」で出されたご意見の概要と回答、対応方針(案)

No.	意見概要	回答と対応方針	計画書該当箇所
11	自転車単独事故の急増の原因が、事故が増えたというより、シェアサイクル利用者が保険の関係で単独事故でも申告をするようになったからではないか、との意見が前回あったが確認はとれたか。例えば上半期で、今どうなっているかを調べると、今後も急増が続くのかが見えてくるのではないか。	まだ結果を出せるデータが出揃っておらず、調べられる部分を探っている状況である。 例えばシェアサイクルを全くやってない自治体で単独事故が増えているのか増えていないのかということ調べて比較することも、何か一定の方向性が見えてくるのではないか。	【本編】 p.32～33
12	区の公園・施設へのシェアサイクルポート設置を広く行い、誘致を図ってほしい。社会実験を計画的に取り組み本格導入を行ってほしい。 広域利用を促進するため、都や他区との連携を図り利便性を向上してほしい。 シェアサイクル事業は事業者の採算性、ポートの設置場所に課題があるので、行政の支援を行ってほしい。	令和元年10月1日から令和5年3月31日まで、区施設の一部敷地を利用して実施したシェアサイクル実証実験の結果、区内の放置自転車対策・交通手段の一助として、令和5年10月1日以降も、電動自転車のほか電動キックボード等を含めた電動マイクロモビリティ（自転車*（プラス））シェアリング用ポートを引き続き設置することになった。また、広域利用の促進を視野に入れ、入札方式で2社の事業者と契約し事業を推進している。なお、ポート設置の誘致については、国及び他自治体の動向について情報収集し、各団体に要望する。	【本編】 p.18～23 p.61～64
13	未就学児への交通安全教室をさらに進めてほしい。日常的に自転車に乗っている小中学生の事故も多発しており、児童生徒への交通安全啓発教育もさらに充実してほしい。	未就学児から大学生を対象に、自転車等の安全利用に関する教育の機会を設け、大人も一緒になって考え・学べる、安全利用に着目した指導や情報提供・意識啓発を行う。	【本編】 p.79～81
14	区民大会、区民まつり、農業まつりなどの際に、交通安全講習会や展示を行い、区民に対して機を捉えた啓発の実施が必要である。	区民大会、区民まつり、農業まつりの際に、交通事故の防止等に備えるため、必要な情報を提供し、起こりうる様々なリスクに対し、予防的な視点に立った自転車*（プラス）の利用に関する啓発活動を行う。	【本編】 p.82～84
15	4月からヘルメット着用が義務化されたが着用率が低いように感じる。区民にアンケートを行い着用実態を把握、着用意義の区民への周知をすべきである。またヘルメット購入費用助成についても着用のきっかけになるよう周知してほしい。	当区は、令和5年8月1日（火曜日）から令和6年3月31日（日曜日）の期間、自転車用ヘルメットの着用を促進するため、区民の方が区内の事業協力店において、安全基準を満たした自転車用ヘルメットを1個あたり最大2,000円引きで購入できる助成事業を実施している。また、警察と協力しヘルメット着用に向けた啓発活動を行う。なお、区民に対するアンケートについては今後検討する。	【本編】 p.86～87
16	自転車通行空間の整備を行った区道は現状1km、令和7年度までの短期目標値をが従来の45kmから新たに16.2kmと後退しているが、どのような理由で目標値を設定しているのか。	自転車通行空間の整備延長として掲げていた当初短期目標値45kmは、令和12（2030）年頃までの目標値である。このため、令和7年度までの整備延長の合算値である16.2kmに修正した。	【本編】 p.46～48 p.92～119 p.124～127

「第3回 自転車*（プラス）活用推進協議会」で出されたご意見の概要と回答、対応方針(案)

No.	意見概要	回答と対応方針	計画書該当箇所
17	<p>放置自転車について、令和7年度までの短期目標を立てているが、区内24駅周辺の駐輪場用地確保まで想定した数値目標となっているのか。</p>	<p>放置自転車台数の短期目標値は、過年度の放置自転車減少率の中から、減少率が低い数値である0.94を選定し、最低でもこの減少率を維持することを目標としている。このため、新設又は増設する自転車駐車場の台数は見込んでいないものである。</p>	<p>【本編】 p.15～16</p>
18	<p>「自転車活用推進協議会で出された意見の概要と回答」の公表について区ホームページ、Twitter、Facebook、最近始まったLINEも活用して区民に周知してほしい。</p>	<p>意見の概要・回答のほか、次第、会議資料をホームページに掲載して区民に周知を行う。特定の分野に興味を持っている人に届けやすいためLINEでの周知の併用も検討したが、LINEで取り扱う情報をイベント情報、暮らしに直結した内容等に絞っているとのことで、現状のアカウント運用とはマッチしなかった。LINEは運用を開始したばかりのため、今後運用を見直し掲載内容の範囲が変更になった場合は再度確認を行う。</p>	<p>-</p>

※No. 1～11は会議中に出されたご意見、12～18（網掛け）は会議開催終了後に寄せられたご意見等です。