

議長（青木さちえ議員）

九番増田裕一議員。

九番（増田裕一議員）

民主党杉並区議団の増田裕一です。会派の一員といたしまして、区政一般についての質問をさせていただきます。

本日は、自転車の安全利用に向けた対策について、以下何点かお尋ねいたします。

少々の遠出も自転車で、原油価格が高騰する中、手軽な交通手段である自転車の利用はなお一層高まるものと予想されます。それだけに、今後区が実施する自転車対策に注目をしております。

本年2月、今後3年間の自転車のまちづくりの数値目標などを定めた杉並区自転車利用行動計画が策定されました。本計画では、区民、事業者、区が一体となって自転車のまちづくりを目指し、例えば駅周辺の放置自転車台数の目標を、平成18年度平均2,909台から、平成22年度平均2,100台にするよう定められております。また、有料制自転車駐輪場を、公設、民営ともに整備し、収容台数を平成18年度末の2万9,460台から、平成22年度末には3万4,600台へと増やすこととなっております。

初めにお尋ねいたしますが、放置自転車の削減に関する直近の取り組み状況と今後の放置自転車対策について、区長の率直なお考えをお尋ねいたします。

まず、利用しやすい自転車駐車場の整備について、以下何点かお尋ねいたします。

自転車を取り巻く環境は、私が杉並区に住み始めた約10年前と現在とでは、大きく変化をいたしました。JRや私鉄の各駅周辺には所狭しと自転車が並び、空間の利用を制限し、美観を損ねておりました。平成14年7月、区は杉並区サイクルアクションプログラムを策定し、その後、駅周辺に自転車駐車を整備し、放置自転車を撤去するなど、数値目標の達成に向け着実に努力してまいりました。その努力に敬意を表します。今後も数値目標の達成に向け、取り組みをさらに継続されることを期待いたします。

さて、駅周辺での取り組みが一定の成果を得たことで、商店街や大型店舗などへの買い物客の自転車対策が求められております。例えば区役所に隣接する阿佐谷商店街振興組合、通称阿佐谷パールセンターにおきましては、まとまった収容台数を有する自転車駐車場を持たないため、夕方の買い物時などには路地裏にまで自転車が駐車され、行き交う買い物客は大変不便に感じております。

また、本年1月24日夕刻、阿佐谷パールセンター内の店舗にて火災が発生し、一時中杉通りの通行を制限して消火活動が行われたことは記憶に新しいと思います。不幸中の幸いで、被害は一店舗を半焼したのみで、死傷者はございませんでした。もしかような火災が発生し、アーケード街に延焼した場合、細い路地裏に自転車が駐車されていると、被災者の避難路は限られ、被害が拡大するものと想定されます。

以上は一例ですが、今後、商店街や大型店舗などに自転車で乗り入れる買い物客に対する取り組みが急務であると考えられます。区内には、ごく短時間での利用について、一定時間までは無料などの取り組みを行っているところっております。

そこでお尋ねいたします。こうした取り組みの実施状況はいかがでしょう。また、自転車駐車場の利用率の向上を図るため、所在地や利用時間に合わせて利用料金の改定を行うべきではないでしょうか。区のご所見をお尋ねいたします。

自転車駐車場の利用率の向上のためには、駐車場への誘導も重要かと思っておりますので、わかりやすい案内板等の充実を期待いたします。

商店街などの小規模施設に対する自転車駐車場対策として、民間の時間貸しや月ぎめなどの自動車駐車場の敷地一部を借り上げ、自転車駐車場として整備してはいかがでしょうか。

また、既存の小規模自転車駐車場を機械式地下立体駐輪場に切りかえ、収容台数の増加を図ってはいかがでしょうか。区のご所見をお尋ねいたします。

最近、区内において、ビルテナントを使用した学習塾や進学塾などを見かけますが、通学する生徒の多くは自転車を利用しております。ビルの目の前の歩道には生徒たちの自転車が駐車され、歩行者の通行を妨げている場合もございます。

昨年の第3回定例会決算特別委員会において、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4章、自転車駐車場の附置義務について取り上げさせていただきました。また、東京都が昨年一月に策定した自転車の安全利用推進総合プランにおきましては、附置義務条例以前の既存施設等に対する措置として、地域の実情に合わせ、現行基準に準じた自転車駐車場設置の義務づけや、事業者の責任を明確にした自転車駐車場整備の枠組みの創設が検討されております。事業者の社会的責任が問われているのではないのでしょうか。

そこでお尋ねいたします。杉並区自転車の放置防止及び駐車場整備に関する条例制定以前に立地している既存施設や、用途変更により附置義務の対象用途となった施設に対して、現行基準に準じた自転車駐車場設置の義務づけを行うべきではないでしょうか。

また、附置義務対象外の小規模施設も含めて、施設単独での自転車駐車場設置が難しい場合は、区の調整で複数の施設が経費を出し合って設置できるようにしてはいかがでしょうか。区のご所見をお尋ねいたします。

事業者が自転車駐車場を整備する際の助成制度として、民営自転車駐車場育成補助事業がございます。平成17年度から制度が開始され、民営自転車駐車場の設置者に対して、その建設費や運営経費を要綱に基づいて補助しております。しかし、多くの事業者に知られていないためか、制度を利用して整備された自転車駐車場の件数は、平成18年度の一件にとどまっております。

そこでお尋ねいたします。このように制度を利用した民営自転車駐車場の整備が進んでいないのは、制度が十分に知られていないためと考えられます。必要とされる地域に自転車駐車場を誘致するためにも、モデル地域を指定して積極的に事業者を公募してはいかがでしょうか。区のご所見をお尋ねいたします。

このたび策定された杉並区自転車利用行動計画においては、自転車駐車場管理の効率化の一環として、カードや携帯電話で電子決済可能な機器の導入について必要な措置を研究することとされております。

そこでお尋ねいたします。自転車駐車場の利用料金の支払いをSuicaやPASMOなどのICカードによる電子決済の導入や、今後の区の取り組みについてお伺いいたします。

次に、自転車利用のルールの遵守、マナーの向上について、以下何点かお尋ねいたします。

先月、8月1日午前8時50分ごろ、区内堀ノ内2丁目11番の環状7号線交差点において、赤信号を無視して直進してきた男子学生が運転する自転車が、青信号で横断歩道を渡っていた58歳女性が運転する自転車と衝突しました。転倒した女性は頭を強く打ち、亡くなるという痛ましい事故が発生しました。聞くところによりますと、男子学生が運転する自転車はスポーツサイクルで、時速約30キロメートルの猛スピードで交差点に直進したとのこと。時速30キロメートルとなりますと、原付バイク並みのスピードでありまして、自転車が凶器に変わり、自転車利用者は加害者となります。

警視庁データによりますと、平成17年、都内においてこうした自転車が第一当事者となった事故件数は5,480件でした。

東京都は、自転車の安全利用推進総合プランにおいて、自転車の交通ルールを遵守させる制度の一環として、自転車への交通反則通告制度（青切符制度）や点数制度の導入、自転車マナー向上推進員の設置などを検討しております。

そこでお尋ねいたします。自転車マナー向上推進員については、同様の業務を委託している交通安全活動推進員との役割分担が不明確なため、導入を見送るべきと考えますが、区のご所見をお尋ねいたします。

また、交通ルールの遵守については、所轄警察署による街頭指導が何よりも効果的であると考えますが、警察署による街頭指導の実施状況と、区としての警察署との連携や協力体制についてお伺いいたします。

警視庁データによりますと、小学生の交通事故の66.2%が、中学生の交通事故の87.1%が、自転車に乗っているときに発生しております。今現在、区は、区立小学校に通う小学4年生から6年生全員に対して交通安全教室を実施していると同っております。自転車利用のルールの遵守、マナーの向上に向けては大変重要な取り組みであると考えます。

そこでお尋ねいたします。先ほどお示ししたデータのとおりに、今後中学生に対する指導も重要と考えますが、区として実施する予定はないのか、お伺いいたします。

最後に、歩行者、自転車利用者のための道路環境づくりについてお尋ねいたします。

自転車は道路交通法において車両の一種と規定され、その通行区分として、法第17条第1項、車両は、歩道等と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない。法第63条の3、自転車道が設けられている道路においては、自転車道を通行しなければならない。法第63条の4第1号、道路標識等により通行することができることとされている歩道は通行できる。法第63条の4第2項、歩道を通行する場合は、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならないと規定されており、原則的に自転車は車道を通行しなければならないということになります。

本年3月、警察庁などが整備を進めている自転車道のうち、全国98カ所のモデル地区に先駆け、都内江東区亀戸及び渋谷区幡ヶ谷に設置されました。本区においては、本年1月28日から2月6日にかけて、区内中杉通りにおいて、東京都の事業として自転車道の社会実験が実施されました。歩行者と自転車利用者の安全性を確保する上で一定の結論を導き出せたの

ではなかったかと思えます。

そこでお尋ねいたします。今回の社会実験において明らかになった自転車道の問題点はどのようなものでしたでしょうか。また、その後の検討状況はいかがででしょうか、区のご所見をお尋ねいたしまして、区政一般についての質問を終了いたします。

議長（青木さちえ議員）

理事者の答弁を求めます。

区長。

区長（山田宏）

増田議員の一般質問にご答弁申し上げます。

私からは、最初の、放置自転車に対するこれまでの取り組みと今後というお尋ねにお答えいたします。

まず、放置自転車対策は従来から区の重要な対策でございます。平成12年度には9千台を超えていた放置自転車台数が、今年度6月の調査では2千台と減っておりまして、今では朝の通勤通学の放置自転車はほとんどなくなりました。駅によっては幾つか課題を持っている駅がございますので、今後、そういったところについては一層力を入れていきたいと思っております。

一方、午後から夕方にかけての買い物客の放置自転車対策というものが今大きな課題となっております。これらについては、今後、商店街また住民、また、そういった買い物客が集まる大型店舗、こういったところともよく連携をして、放置防止活動というものをどう展開するか、重要な課題だと認識しております。

また、事業化提案による試行的な自転車駐車の民間運営も今後予定されておりまして、そこでの新たな試みとして、自転車駐車場周辺の放置自転車を駐車場へ誘導するなどの対策も検討するなど、民間活力を放置自転車対策に大きく導入していく考えです。

今後とも、区民の皆さんと力を合わせて放置自転車対策に力を注いでいく考えです。

残余のご質問につきましては、関係部長からご答弁申し上げます。

議長（青木さちえ議員）

土木担当部長。

土木担当部長（小町登）

私からは、残りのご質問にお答えします。

まず、買い物客向けの自転車駐車場に関するお尋ねですが、現在、1時間無料の区立の自転車駐車場は、阿佐ヶ谷東、高井戸北、西荻北の3カ所ございます。いずれも機械式を導入しているため駐車時間の管理が可能であり、1時間無料のサービスを行っております。

多くの買い物客に利用できるようなきめ細かな料金設定は、今後の研究課題と考えてございます。

次に、民間自動車駐車場借上げに関するお尋ねですが、区といたしましても、駐車場事業者へ働きかけているところですが、駅に近い適当な場所がなく、また自動車のほうが需要や回転率が高く、そして駐車場内での自転車と自動車との接触事故を危惧するなど、容易に了解が得られない状況です。

一方、区といたしましては、民営自転車駐車場育成補助金制度に重点を置き、事業者に積極的にPRをしております。昨年度は、この補助金を利用して、西荻窪北側の自動車駐車場の一部を自転車駐車場として60台分整備していただいたところでございます。

次に、機械式地下立体自転車駐車場への切りかえに関するお尋ねですが、既存の小規模自転車駐車場のほとんどが住宅地にあります。地下埋設による周辺環境への影響、そして建設

費用だけでなく、維持管理費用を含め、既存の平置き自転車駐車場に比べ、かなり高額な出費が必要となります。

これら多くの課題を検証するとともに、他の自治体からの情報など、いろいろな面から検討を行い、総合的に慎重に判断すべきことと考えてございます。

次に、附置義務と区の調整に関するお尋ねですが、現在でも、附置義務以前の大規模店舗に対して、直接施設責任者に会い、自転車駐車場整備の依頼を行っておりますが、売り場面積の縮小や建物の改築を要することが多く、既存施設の設置の義務化は、現実的には困難な面が多くございます。

なお、既存店舗の改築、増築、用途変更時には附置義務が課されます。

次に、複数施設での自転車駐車場につきましては、店舗からの設置距離や運営管理形態など、課題が多くありますので、区は調整役を果たしてまいりたいと考えてございます。

次に、民営自転車駐車場補助制度に関するお尋ねですが、昨年度は当初には、規模が大きい自転車駐車場の補助を予定しておりましたが、先方の事情で取りやめになり、当初見込みより規模が小さくなった事情もございます。

また、自転車駐車場は駅近くに必要であり、対象が限定されておりますので、モデル地区の指定にはなじまないと考えておりますが、区といたしましては、補助制度のPRは、より一層強固に進めてまいり所存でございます。

次に、自転車駐車場への電子決済導入に関するお尋ねでございますが、現在ICカードを導入している自転車駐車場は2カ所ございますが、SuicaやPASMOの使用はできません。SuicaやPASMOの導入には、専用精算機器への買いかえ、料金決済のマージン支払いが必要となりますが、これらの社会の動きや利用者の利便性を考えますと、電子決済への研究を進めていく必要があると認識しております。

次に、自転車マナー向上推進員や交通指導等に関するお尋ねでございますが、まず、東京都の事業である向上推進員に関しては、十分な情報が東京都から届いておりませんので、導入の可否を判断できる状況にはありません。

また、警察の交通安全街頭指導の実施の状況ですが、この9月21日から30日の秋の交通安全運動では、26回の街頭指導が予定されております。この中での区と警察との連携につきましては、合同での街頭指導や商店街でのキャンペーン、そして区の広報やホームページへの掲載、広報車による啓発活動などを行ってまいります。

一方、定期的に区と3警察交通課との連絡会を開催し、交通安全に関する貴重な情報交換や、効果的な交通安全指導の具体的な計画を話し合っております。

次に、中学生への交通安全指導に関するお尋ねですが、区といたしましても、中学生への自転車安全指導は緊急な課題ととらえ、教育委員会と連携し、警視庁本庁と区内の3警察署の協力を得て、今年度中に数校で効果的な自転車安全教室の試行を目指しているところでございます。

最後になりますが、中杉通り自転車道社会実験に関するお尋ねでございますが、まず、実験で明らかになった主な課題点は、自転車に対するルールの遵守の徹底、自転車道内での自転車同士の事故発生の危険性、荷さばき場や乗降者の不便さ、ごみ収集員の負担などがあります。

その後の検討状況につきましては、区、警察署、東京都で課題の再整理を行うとともに、課題解決への方法を協議しております。

私からは以上でございます。