

品川区自転車活用推進計画策定協議会（第1回）

令和4年12月9日

事務局	<p>それでは定刻となりましたので、ただいまから第1回品川区自転車活用推進計画策定協議会を開催させていただきます。委員の皆様にはご多忙のところご出席を賜りまして、ありがとうございます。</p> <p>私は都市計画課長の鈴木と申します。どうぞよろしくお願いいたします。</p> <p>まず、本協議会は、品川区自転車活用推進計画策定協議会設置要綱に基づき公開することとしており、本日1名の傍聴者がおられます。既に傍聴の方には入室していただいております。よろしくお願いいたします。</p> <p>委員の皆様には、事前に送付させていただきました会議資料をお持ちいただいていることと思いますが、一部資料の差し替えがございましたので、資料3、資料4について、協議会開始前に差し替えさせていただいております。</p> <p>続きまして、事前にお配りしております資料の確認をさせていただきます。まず、1枚目が次第でございます。続きまして、協議会の委員名簿でございます。それから、協議会の設置要綱、座席表、資料1としまして、推進計画の策定について、資料2が関連計画の概要について、資料3が自転車活用等に関する品川区の現状について、資料4がアンケート調査について、資料5が今後の主なスケジュールになってございます。不足等ございませんでしょうか。</p> <p>それでは、続きまして、委員紹介をさせていただきます。委員の皆様におかれましては、委嘱状を机上に配付させていただいております。</p> <p>それでは、私のほうから簡単に委員のご紹介をさせていただきます。まず、委員長を務めていただきます寺内委員長でございます。</p>
委員長	寺内でございます。よろしくお願いいたします。
事務局	副委員長を務めていただきます鈴木副委員長でございます。
副委員長	鈴木です。よろしくお願いいたします。
事務局	続きまして、品川区商店街連合会会長の島委員でございます。
委員	島でございます。どうぞよろしくお願いいたします。
事務局	一般社団法人しながわ観光協会会長の松本委員でございます。
委員	よろしくお願いいたします。
事務局	公募区民で、松浦委員でございます。
委員	よろしくお願いいたします。

事務局	続きます、東日本旅客鉄道株式会社首都圏本部企画総務部経営戦略ユニットマネージャーの沖田委員でございます。
委員	沖田です。どうぞよろしくお願いいたします。
事務局	東急電鉄株式会社広報・マーケティング部沿線企画課長の梶谷委員でございます。
委員	梶谷です。よろしくお願いいたします。
事務局	京浜急行電鉄株式会社鉄道本部鉄道統括部事業統括課長の塚平委員でございます。
委員	塚平でございます。よろしくお願いいたします。
事務局	続いて、国土交通省関東地方整備局東京国道事務所交通対策課長の大野委員でございます。
委員	大野です。よろしくお願いいたします。
事務局	東京都建設局第二建設事務所補修課長の上村委員でございます。
委員	上村です。よろしくお願いいたします。
事務局	警視庁品川警察署交通課長の山岸委員でございます。
委員	山岸です。よろしくお願いいたします。
事務局	続きます、警視庁大崎警察署交通課長の池福委員でございますが、本日は所用によりご欠席となっております。 警視庁大井警察署交通課長の渡邊委員でございます。
委員	渡邊です。よろしくお願いいたします。
事務局	警視庁荏原警察署交通課長の大橋委員でございます。
委員	大橋です。よろしくお願いいたします。
事務局	警視庁東京湾岸警察署交通課長的小林委員でございます。
委員	小林です。よろしくお願いいたします。
事務局	また、こちら側には、道路、交通安全等のまちづくり系の関係課長と、企画、商業、観光の関係課長が事務局側として参加しております。各々の紹介は座席表をもって代えさせていただきます。 以上21名の委員で構成されております。自転車活用推進計画策定までの間となりますが、よろしくお願いいたします。 それでは、これより、会の進行は委員長に行っていただきます。委員長、よろしくお願いいたします。
委員長	委員長を仰せつかりました寺内と申します。よろしくお願いいたします。 一言ご挨拶をさせていただきます。 普段は国土館大学の理工学部で交通安全等、主に都市計画、交通計画

の研究、教育をしております寺内と申します。コミュニティバスの関連でいろいろお世話になっておりますが、またよろしくお願ひします。

自転車に関する話というのはすごく多岐にわたる話で、交通安全の話はもちろん大事ですし、それから、駅に自転車を止めたり、お店の前に自転車を止められたりというところで、これは便利でもあり、歩く人の迷惑にもなりかねないということで、とても難しい乗り物が自転車かと思ひます。

今回、活用推進ということですが、自転車の活用推進とは何だろうか。今回、自転車についてのアンケートもありますが、いろいろ苦情をいただくことが結構多いのが自転車の一つの特徴かと思ひておひます。

暴走する自転車が危ないとか、逆に自転車を止められるラックがないとか、いろいろお声が上がって非常に難しいところです。こういった課題はこれまで区のほうで肅々とやられてきて、これからもそれは続けていかれるのでしょうけれども、この後、事務局から説明があると思ひますが、国のほうでも健康づくりであったり、観光振興であったりとか、いろいろな面から自転車は活用できるのではないかという視点から、このような計画をつくりましょうという話です。自転車は移動手段ですから、いろいろなところにお出かけする、駅まで向かったりとか、あるいは学校に通ったり、いろいろなところで自転車は使われるわけですが、ここでちゃんと自転車を通る道というのを整備しましょうといったときに、これはバリアフリーの話かもしれませんが、自宅から目的地まで道としてつながっていないと駄目なわけです。全ての道はローマに通ずというところがあって、道がつながらないと意味がないので、これは自転車のための道もちゃんとつなげていくように、時間はかかるけれども、整備はしていきましようという話が今回この中に入っております。

自転車の活用とは何か、ふだんから使っているじゃないかというのが、多分、区民の皆さんのお声かと思ひます。

今回、鈴木先生に来ていただいて、日本全国、世界中の自転車の本当に第一人者の先生です。来ていただいて本当にありがたいと思ひておひまして、それから、品川区の専門家はここにいらっしゃる皆さんだということだと思ひます。

今回、自転車の活用推進ということで、そういう意味で言うと、普段感じている自転車に対する問題点だけではなくて、将来、自転車がこんなふうになったらいいなというようなことを皆さんからアイデアをいた

	<p>だかないといけない場面は結構あるかと思っております。</p> <p>スケジュールはこの後説明があるかと思いますが、これから1年ぐらいの間に、皆様の普段のお仕事や暮らしの中で、品川区で自転車をこんなふうによく使えるのではないかとことをぜひ忌憚なくご意見として挙げていただきたいと思っております。1年ですから、結構短い間でこれを決めて、計画として立てていかなければいけないということになります。</p> <p>私のほうで司会を務めさせていただきますけど、こんなに長い話は、今日はこれぐらいにしておきたいと思っております、皆様からどしどしご発言いただくような場になればと思っております。これから司会をやっていきますが、皆様、どうぞよろしく願いいたします。</p> <p>それでは、着座させていただければと思います。</p> <p>では、早速ですが、議題に入る前に、副委員長からもぜひ一言いただければと思います。</p>
副委員長	<p>皆様、おはようございます。東海大学の鈴木と申します。副委員長を務めさせていただくことになりました。</p> <p>先ほど寺内先生からもお話しいただきましたように、私は20年近く自転車の研究をしています。学生の頃からですが、最初は、道路にどういった幅のレーンとかがあるのか、自転車は車道を走れるのだろうかという研究から始めまして、つくってみてもなかなか使われない、そうすると、どうやって情報提供すればいいのか、どうやって安全教育をすればいいのかというふうに自転車に関する事でだんだん幅が広がってきて、どこに止めればいいのかみたいな話になっていき、先ほどお話がありましたとおり、自転車は問題がかなり多岐にわたりますので、そういった形で20年近く自転車の様々な研究をしています。</p> <p>その中で、交通安全ということがキーワードになって研究してきたわけですが、私とその研究を始めるきっかけになったのは、地元で歩道を歩いていて自転車にぶつけられて、その方は当たり前に通りましたが、こういうことはよくあるけど、あまりよくないなみたいなのが研究のきっかけでした。</p> <p>20年やってみてもまだまだ問題がたくさんあって、なかなか難しい問題ということを痛感しておりますが、私、実は品川区で生まれ育っております、いろいろ自治体のお手伝いをさせていただいて、もちろん専門家という知識もあるので、今回お力になればと思っておりますけれ</p>

	<p>ども、また、区民目線もありますので、そういった形でも貢献できたらと思っております。どうぞよろしく願いいたします。</p>
委員長	<p>ありがとうございました。失礼しました。両方兼ね備えていらっしゃるんですね。</p> <p>では、これから早速、議題に入ってまいりたいと思います。よろしく願いいたします。</p> <p>それでは、次第に沿ってということでございますけれども、題目①と②の2点、ここまで事務局からまとめてご説明をいただければと思います。よろしく願いいたします。</p>
事務局	<p>それでは、説明をさせていただきます。説明のほうは着座にて説明させていただきます。</p> <p>初めに、お手元のA3横、資料1をご覧ください。</p> <p>資料左上、1) 計画策定の背景と目的でございます。自転車は手頃で便利に利用できる交通手段として、生活の様々な場面で利用されているところですが、一方で、自転車が関与する交通事故や歩行者とのトラブル、駅周辺等における自転車の放置などの問題が生じております。</p> <p>また、近年は人々の健康志向や環境意識の高まり、また、新型コロナウイルス感染症の拡大を背景に、自転車の利用ニーズが高まるとともに、区内におきましても、シェアサイクルの普及、自転車通勤の増加など、自転車利用に関する機運が高まってきております。</p> <p>こうした自転車を取り巻く現状などを踏まえつつ、自転車の利便性、安全性の向上とともに、自転車の活用を図り、区民一人一人の適正な自転車利用と今後のまちづくりと連携した自転車利用環境の整備推進、自転車の活用推進を図り、公共交通をはじめとするその他の交通手段と連携し、誰もが安全・安心、円滑に移動できるまちづくりの実現のため、自転車活用推進計画を策定するものでございます。</p> <p>次に、2) 計画の位置づけについてですが、左下の図をご覧ください、品川区の活用推進計画は、国の第2次自転車活用推進計画や都策定の自転車活用推進計画に即しつつ、区上位計画の長期基本計画や、現在改定を進めているまちづくりマスタープラン、区個別計画と整合、連携を図りながら定めるものでございます。</p> <p>続きまして、資料右側をご覧ください、策定に当たっては、当協議会にてご議論いただきながら計画の検討、策定を進めてまいります。要綱の抜粋を記載しておりますが、委員の任期は、任命の日から計画策定の</p>

	<p>日までとし、また、協議会は、会の冒頭でもお話しさせていただきましたが、第7条に基づき原則公開としてございます。</p> <p>続きまして、A3横、資料2をご覧くださいませでしょうか。いろいろ文字ばかりで申し訳ございませんが、関連計画の概要をお示ししております。</p> <p>資料左上、①国の計画等になりますが、活用推進法関連では、自転車活用推進法が平成29年5月に施行され、法に基づく第2次自転車活用推進計画が令和3年5月に策定されております。</p> <p>また、通行空間関連では、道路構造令の改正が平成31年4月になされ、自転車通行帯に関する規定が新たに追加され、設置の推進が図られております。また、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインについて、自転車交通ネットワークの整備を推進するため、平成28年7月に一部改正がなされております。また、道路交通法につきましても、平成27年6月には、自転車運転に際する違反行為への講習制度等の対応の追加や、また、令和2年12月には、これまで軽車両だった四輪自転車が普通自転車になるなど改正がなされております。</p> <p>次に、②東京都の計画等につきましては、令和3年5月に、平成31年3月策定の東京都自転車活用推進計画を改定するとともに、東京都自転車通行空間整備推進計画が策定されております。</p> <p>また、保険関連として、自転車の安全で適正な利用のさらなる促進を図るため、東京都自転車の安全で適正な利用の推進に関する条例が改正されております。</p> <p>続きまして、資料右側、③区の計画等につきましては、表の上から2つ目、品川区長期基本計画の中では、交通事故のないまちや、安全で安心な道路環境の確保、利便性の高い公共交通網の構築が示されております。また、その下、品川区総合実施計画では、駅周辺等の放置自転車対策事業の推進を掲げ、施策を進めているところです。</p> <p>次に、区の個別計画では、それぞれ記載の計画において、シェアサイクルの充実や利用促進、また、交通安全の向上の取組、安全で快適な回遊を促すためのインフラ整備、区民の健康づくりの実現に向けた自転車利用促進を記載し、それぞれ取組を進めているところでございます。</p> <p>駆け足ですが、資料1及び2の説明は以上でございます。</p>
委員長	<p>ありがとうございました。</p> <p>では、ただいまの説明について、皆様からご質問等ございますでしょうか。</p>

	うか。いかがでしょうか。 大野委員、お願いします。
委員	東京国道事務所、大野と申します。 すいません、ご紹介も兼ねて1点だけ。資料2でございますけれども、国の計画等というところで、これは国全体の方針とかいったところの計画とかが記載していただいているところでございますけれども、私どもは東京国道事務所というところで都内23区内の国道の管理とか整備をしておりますが、直轄国道におきます自転車の整備計画というものも令和3年2月につくっておりますので、この中に記載、追記していただければと思います。 以上でございます。
委員長	ありがとうございます。では、事務局。
事務局	ありがとうございます。失礼いたしました。確認をさせていただきます。資料のほうに反映、また、中身については、次回の会の中でご紹介させていただきます。ありがとうございます。
委員長	ほか、いかがでしょうか。
副委員長	ご説明ありがとうございます。資料2は計画のところですが、それ以外の警視庁の取締りが厳しくなったとかがニュースでよくやっていたけど、取締りですとか安全五則が変わったとか、そういったところは後ほどご紹介いただけるのでしょうか。計画とは違って取締りの話になります。
委員長	いかがでしょうか。
事務局	今日の資料の中に取締りのところは、用意していない状況でございます。
副委員長	警視庁とかの取締りとか安全五則が変わったというのは、なかなか周知されていないところもあるので、次回そういったところも含めてご紹介いただけたらと思います。
事務局	了解しました。ありがとうございます。
委員長	ありがとうございます。 そのほか、お願いいたします。
委員	本年4月に道路交通法の一部改正がございます、まだ施行はされていないですが、ヘルメットについては努力義務化になりますので、それも追加されたらいいかと思えます。 また、参考情報ですが、今後、電動キックボードといった新たなモビ

	<p>リティというのが、自転車歩道通行可のある標識につきましては、歩道を走ることができるということも道路交通法で一部改正されますので、その辺りのことも触れていただければと思います。</p> <p>以上です。</p>
委員長	事務局、お願いします。
事務局	<p>ありがとうございます。ヘルメットの法改正の件は、先ほど副委員長からいただいたことも併せて、次回以降、ご紹介させていただきます。</p> <p>電動キックボードの今の動向については、後ほど資料の中で触れさせていただく予定でございます。ありがとうございます。</p>
委員長	<p>ありがとうございます。電動キックボードをどうするかという話は、この場所でもおそらく継続的にいろいろご意見いただくことがあるかと思えます。</p> <p>そのほか、いかがでしょうか。よろしゅうございますか。基本的な枠組みを今回は確認していくというような部分のお話かと思えます。もしまた何かありましたら戻ってくるができるかと思えます。</p> <p>では、今度は③のご説明をお願いいたします。</p>
事務局	<p>それでは、A3横、資料3でございます。自転車活用等に関する品川区の現状についてとなります。ちょっとボリュームがございますが、説明させていただきます。</p> <p>まず、表紙目次をご覧くださいまして、資料3の中では、地域現況として、人口、地形、土地利用、交通環境を、また、2として、自転車交通現況を、次に、3として、新型コロナ危機を経た新たな生活様式の定着に伴う人々の行動の変化について取りまとめております。</p> <p>それでは、資料をおめくりいただきまして、2ページ目をご覧くださいまして、2ページでは人口の動態を取りまとめております。</p> <p>資料左上上段をご覧ください、図1でございます。人口と世帯数の推移についてですが、人口、世帯数とも品川区は年々増加傾向にありましたが、令和3年から4年にかけて約2,700人、1,200世帯の減少がございました。これは新型コロナウイルス感染拡大の影響が推察されるところでございます。</p> <p>次に、その下、図2をご覧くださいまして、令和4年の地区別の年齢階層構成比を示しておりますが、品川、大崎、大井地区の3地区は14歳以下の年少人口の割合が比較的高く、八潮地区では65歳以上の老年人口の割合が36%で高齢化が見られる状況でございます。</p>

次に、その右になります図3でございますが、区の将来人口推計を示しております。品川区の将来人口は、令和23年、2041年にピークの42万9,000人余に達すると予測されてございます。オレンジ色は65歳以上の老年人口となりますが、こちらは一貫して増加しており、一方で、緑色の14歳以下の年少人口は令和20年まで増加し、以降は減少傾向となっております。

次に、3ページをご覧くださいませでしょうか。左側の図4をご覧ください、人口分布状況となりますが、250メートルメッシュの人口密度で、赤色ほど人口が多いということでございますが、全体的には区の西側の住宅地が広がる荏原地域というところでございますが、内陸部で人口が多く、東側の業務地域が広がる臨海部では人口の集中が低い傾向となっております。

次に、その右側、図5をご覧ください、区内の地形を標高で示しております。赤色から青色になるにつれて標高が低くなりますが、武蔵野台地の西部から低地の東部にかけて高低差が見られ、特に京浜急行線周辺部を境にして高低差が顕著となっております。また、目黒川に沿って谷地が形成されていることから、区北西部においても高低差が見られます。

次に、ページをおめくりいただきまして、4ページをご覧ください。土地利用の状況についてでございます。

資料の左側、図6、商業施設の分布状況となりますが、オレンジ色や青い丸で表示している大規模小売店舗やスーパーマーケットは、おおむね区内に広く分布しておりますが、区南側、西大井駅周辺となりますが、分布が少ない地域も見られます。また、ピンク色と青色の帯で示しております商店街もおおむね区内に広く分布しており、武蔵小山商店街や戸越銀座商店街、中延商店街、荏原町商店街など大規模な商店街は、おおむね区西側の内陸部に多く位置してございます。

次に、その右側、図7、観光拠点の分布状況となりますが、旧東海道沿いを中心に区内全域には、オレンジ色の丸の寺社仏閣などの歴史資源が多く分布し、また、臨海部には、青い丸のクルーズや屋形船、水色の丸のしながわ水族館をはじめとした水辺の多様なアクティビティーが楽しめる観光拠点も分布しております。

次に、5ページをご覧くださいまして、交通環境の状況としまして、左側、図8では、区内鉄道駅の乗降客数の状況を示しておりますが、区内には14路線、40駅があり、丸の大きさと乗降客数が多いことを示

しておりますが、令和2年の1日の乗降客数は目黒駅が最も多く、次いで五反田駅、大崎駅、大井町駅の順となっております。

また、丸の色は、新型コロナウイルス感染拡大の前後の乗降客数の比率として、令和2年と平成30年の乗降客数の比を示しており、全ての駅において乗降客数が減少しております。特に青色と水色の駅は乗降客数が大きく減った駅で、目黒、大崎、大井町駅などは乗降客数が多いものの、平成30年の65%を下回っている状況でございます。

次に、その右側、図9では、鉄道と路線バスのサービス勢力圏域の状況を示しておりますが、バス停から半径300メートル以上、かつ、駅から半径500メートル以上の地域を図示しております。上大崎や東五反田、西品川、荏原、西大井、南大井の一部において、鉄道と路線バスのサービス勢力圏域外となる地域が見られる状況でございます。

次に、ページをおめくりいただき、6ページからは自転車交通の現況を示しております。

資料左側、図10をご覧ください、青色の棒グラフは、駅別の指導警告札の件数を示すとともに、オレンジ色の折れ線は撤去活動日数当たりの撤去台数を示しております。

また、資料右上の図11では、黒の折れ線グラフで区全体の自転車の収容可能台数を、青色の帯で放置自転車台数を、また、オレンジ色の帯で実収容台数の推移を示してございます。

また、右下の図12では、各駅の自転車乗り入れ台数を丸の大きさを示すとともに、新型コロナウイルス感染拡大前後の自転車乗り入れの比率を色で示しております。

これらの図から、令和3年の区全体の放置自転車台数は約1,000台であり、これは23区内ではワースト5位という状況でございます。また、区の放置率、駅総乗り入れ台数に占める放置自転車台数の割合となりますが、13%であり、23区平均の5.2%を大きく上回っております。

さらに、区全体の指導警告札の件数は4万6,000余という数字でございまして、放置自転車撤去件数が8,416台であり、札つけ件数を駅別に見ると、武蔵小山駅が最も多く、大井町駅と合わせると、区全体の61%を占める状況となっております。また、区全体の収容可能台数は、おおむね1万7,000台前後で推移しており、実収容台数は、令和元年まではおおむね増加傾向にありましたが、新型コロナウイルスの流行に

より減少し、令和2年は令和元年と比べ22%減少、令和3年は25%減少している状況です。

ページをおめくりいただきまして、7ページの左側、図13をご覧ください、駐輪場別収容台数を示しておりますが、青色で示す100台未満の小規模な駐輪場が多く、区内に広く分布しております。一方、オレンジ色で示されております大森駅では、区内で唯一収容台数が1,000台以上の大規模な駐輪場が整備されてございます。

次に、右側の図14、15では、駐輪場別利用率を示しており、例示として武蔵小山駅と西小山駅を示しておりますが、武蔵小山駅では、位置的には地下駐輪場が一番近く、また、風雨にさらされない利点があるものの、地下に入る手間からなのか、近傍の地上平面の駐輪場が高い利用率となっております。また、西小山駅では、駅から遠くなるにつれ利用率が下がる傾向が見てとれます。

続きまして、資料8ページをご覧くださいまして、左側の図16、こちらでは駅端末の自転車分担率を示しており、駅まで、または駅からの移動手段を示しておりますが、割合を見ますと、全ての駅で徒歩が大半を占めており、次いでバスまたは自転車が多くなっていますが、どの駅も自転車は10%未満となっている状況です。また、自転車について見ると、西小山駅が8.2%で最も高く、次いで北品川駅が6.5%で多い状況となっております。

次に、資料右側、図17、18では、区が条例で定めております一定規模以上の集客施設を整備する際に求める自転車駐輪場附置義務で設置した設置台数と届出台数を示しております。

図17のグラフで示す平成30年度から令和3年度の4年間における附置義務駐輪場の届出台数は、青の棒グラフの計2,121台となっており、また、図18のグラフ地区別では、大井地区が717台と最も多い状況となっており、1件当たりの設置台数では、品川地区が99台と最も高く、規模の大きな施設の計画が進められていることがうかがえます。

続きまして、資料9ページをご覧ください。ここからは活用についてとなりますが、初めに、シェアサイクルに関する現状を整理しております。

資料左側、図19の上段の図、棒グラフで各区のシェアサイクルポート数を、また、面積当たりのポート数をオレンジ色の折れ線で示し、下段の図では自転車の台数を青色の帯で、面積当たりの自転車台数をオレ

ンジ色の折れ線で示しております。ドコモ・バイクシェアは、2017年10月より、社会実験としてシェアサイクルサービスを開始しておりますが、面積当たりのポート数、自転車台数は、おおむね13区平均と同程度となっております。

資料右上の図20では、ドコモ・バイクシェアの利用状況として、1日当たりの利用回数を青色の帯で、面積当たりの利用回数をオレンジ色の折れ線で示しております。品川区におけるドコモ・バイクシェアの1日当たりの利用回数は3,372回で、これを面積当たりで見ると、1日キロ平方メートル当たり148回となっており、13区平均よりやや多く、渋谷区などと同程度の利用密度でございます。

また、資料右下の図21では、ドコモ・バイクシェアの1日当たりの利用回数の推移を青色の帯で、ポート数の推移をオレンジ色の折れ線で示しておりますが、ポート数、自転車台数の整備が急速に進んだ令和元年までは利用回数も大幅に伸びており、また、その後、ポート等の整備が一段落した令和2年度以降も年々増加傾向となっております。

次に、資料10ページをご覧ください。シェアサイクルポート別の利用状況についてです。

区内85ポートのうち利用の多いポートを赤色の丸で表示し、続いてオレンジ色の丸で示しております。貸出、返却数の多いポートは、大森駅周辺の大井水神公園、大井町駅周辺の大井町駅中央口などで、主に業務や商業機能が集積する駅近傍に集中しております。

また、ポート間移動状況についても、同様に赤色の線が利用の多いポート間、続いてオレンジ色の線となりますが、JR山手線大崎駅、五反田駅、JR京浜東北線大井町駅、大森駅、りんかい線天王洲アイル駅などから、東西方向の需要が伸びる傾向があり、鉄道駅が周辺にあっても乗換えが必要な場合の移動などにシェアサイクルを利用していることが想定され、鉄道サービスを補完する交通サービスが提供されていることがうかがえます。また、荏原地域での需要密度は、区の東部、北部と比較して低いものとなっております。

次に、資料11ページでございます。図23では、シェアサイクルの平日と休日の時間特性を示しております。青色の線、平日は朝8時と夕方18時にピークがあり、通勤、通学等の利用が多く、10時から16時に区全体で時間当たり200件ほどの需要があり、業務、その他の利用に供されているものと推察されます。また、オレンジ色の線、休日

ございますが、朝8時頃から20時頃まで、1時間あたりおおむね300台以上の需要があり、13時と17時に緩やかなピークが2回確認できることから、休日の観光、レジャー等の周遊交通に多く供されているものと推察されます。

次に、資料左下の図24では、各ポート別の平日と休日貸出、返却数の関係を示しておりますが、ほとんどのポートでは、平日、休日ともに同程度の利用が見られ、通勤、通学、業務、観光、レジャーなど多様な利用がうかがえます。

また、資料右側、図25では、各ポートの平日、休日別、時間別利用状況や利用件数の状況を踏まえ、赤丸を休日型、緑丸を平日の日中型、青丸を平日の朝夕型の3種類に分類し図示しております。図からは、休日型のポートは、区南西部の内陸部に多いことや、平日型は山手線以北や京浜東北線より東側に多く分布し、朝夕型は鉄道沿線に、日中型は鉄道沿線から離れた地域に多く分布しております。

次に、12ページをご覧くださいませでしょうか。自転車の利用についてということで国のパーソントリップ調査の内容となりますが、区内の5つのゾーンにおける自転車需要を示しております。

資料左上の図26をご覧くださいませ、代表交通手段別分担率では、これはある日の目的地までの代表的な移動手段を聞いているものでございますが、品川区全体の自転車分担率は8.5%であり、住宅地の多い大井方面の区南東部と荏原方面の区南西部では、おおむね東京都区部全体と同等の利用率13.0%前後となっております。また、業務地が多い大崎・五反田方面の区北西部と品川方面の区北東部、八潮方面の大井ふ頭では分担率が10%未満と低くなっております。

また、左下、図27の自転車で移動する方の目的別分担率では、品川区全体では、自宅ー私事での利用が最も多く、次いで、自宅ー勤務となっております。区北西部、区北東部等では通勤目的での利用が多く、区南東部、区南西部では、通勤目的以外の私事での利用も多い傾向が見られます。大井ふ頭は通勤目的とともに私事での利用も多い傾向となっております。

続きまして、資料13ページでございますが、自転車通行空間として、道路を凡例のとおり幅員別に色分けし、表示しております。記載の道路は、国道、都道、区道の公道を示しており、私道は含んでございません。

エリア別に見ますと、7.5メートル以上の広幅員の道路が多いのは、

区東側の臨海部と西側の内陸部では北側の五反田駅、大崎駅周辺で多くなっております。また、区の南側では幅員7.5メートル未満の狭い道路、赤、あるいは緑の道路が広がっている状況です。

資料をおめくりいただき、14ページでございます。自転車ネットワークとして、区内の自転車通行空間整備状況を示してございます。

図凡例のブルーレーンやナビマークなどの整備形態の例につきましては、資料右側に表示しておりますので、併せてご覧いただけますでしょうか。国道や都道のほか、区道では自転車通行空間が整備されているものの、内陸部の密度が低く、連続していない区道も多く見られます。品川区の自転車通行空間の整備延長は43.7キロメートル、うち区道は21.6キロメートルとなっております。

次に、資料15ページをご覧いただきまして、交通安全に関する状況を示しております。

左上の図32では、品川区の状態別交通事故死傷者数の推移を示しており、自転車乗車中の死傷者数を示す赤色の帯は増加傾向にあり、令和2年には302人と四輪車の227人を上回り、最も多い状況となっております。

次に、資料左下の図33では、品川区の道路別幅員の交通事故発生件数割合の推移を示しており、ピンク色と赤色の線で示す幅員5.5メートル未満の道路の事故が増加しており、特にピンク色の幅員3.5から5.5メートルの道路の事故割合が27%、121件と最も高い状況となっております。これは自転車と歩行者・自転車が混在する見通しの悪い道路での事故の危険性が增大していると推察されます。

次に、資料右上、図34をご覧いただきまして、法令違反の有無別の自転車関与事故件数の推移を示しておりますが、令和元年以降は、赤色の帯で示す法令違反がある事故が増大し、令和2年には219件、58.2%となっております。

次に、右下の図35では、年齢層別自転車乗車中の交通事故発生件数割合の推移を示しており、赤色の折れ線で示す65歳以上の高齢者の交通事故発生件数割合は増加傾向が顕著で、令和2年には23.7%と年齢層別ワースト1位でございます。

続きまして、資料をおめくりいただきまして、16ページには、近年利用が増えている電動キックボードに関する法改正の動向と、その横には、商店街における自転車の乗り入れ制限の取組などを参考に記載して

	<p>おります。</p> <p>資料は最後となりますが、17ページでは、新型コロナ危機による新たな生活様式の定着に伴う人々の行動の変化を示しております。</p> <p>資料左上の図39は、全国の企業におけるテレワークの実施率を示しており、青色の帯が大企業、緑色の帯が中小企業、青色の折れ線が全体を示しているものでございます。</p> <p>また、その下の図40では、区内の主要駅の乗降客数の推移を示しております。全国の企業のテレワーク実施率は、1回目の緊急事態宣言解除後に低下するものの30%から40%程度と、コロナ禍前よりも高い水準で推移しております。</p> <p>また、コロナ禍により、テレワークなどの取組が広がったことで鉄道利用者は減少しており、令和2年の区内主要駅の鉄道利用者数は、コロナ禍前の65%程度となっており、全国的にも今後元どおりになるまでの回復は、見通しとして厳しいという言われ方がされている状況でございます。</p> <p>次に、資料右上の図41では、シェアサイクルの1日当たりの利用回数を青色の帯で、オレンジ色の線でポート数を示し、平成29年からの推移となっております。品川区におけるシェアサイクルの利用者数、ポート数は増加傾向にあり、コロナ禍の影響が大きい令和2年度と令和元年度を比較すると、利用回数は約43%増大しております。</p> <p>資料右下の図42では、フードデリバリーの利用状況を示しており、利用経験者のうち約3割は、コロナ禍を契機として利用を開始した、あるいは利用頻度が増加したとなっております。</p> <p>長くなりましたが、品川区の現状に関する説明は以上でございます。</p>
委員長	<p>ありがとうございます。結構盛りだくさんの情報でした。</p> <p>早速、ご質問等ございましたらと思いますが、いかがでしょうか。</p>
委員	<p>ちょっとよろしいでしょうか。</p>
委員長	<p>どうぞ。</p>
委員	<p>放置自転車の件数ということで、数のデータを見ていましたが、6ページ、これを見ると、放置自転車台数は約1,000台と書いてありますが、その下、放置自転車撤去件数は8,416台です。ということは、この1,000台というのは、撤去されなかった自転車が1,000台、かつ警備警告の札つけをしている、武蔵小山が2万台ぐらいで大井町は8,652で、3万台ぐらいがあるわけですね。この1,000台というのは、</p>

	札もつけられてないし、撤去もされていないものが1,000台あるという解釈でしょうか。
委員長	お願いいたします。
事務局	<p>今のご質問についてお答えしたいと思います。まず、1,000台の放置自転車ですけれども、こちらについては、東京都が年間1回調査を行っているものでございまして、各主要駅周辺において、どれだけ放置自転車があるかというのを1日確認して、それが出た数が1,000台という形になっております。</p> <p>当然そのほかにも、年間で見ますと、放置自転車台数というのは多数ございますので、それがこちらに記載のある撤去台数で、札つけ台数が4万6,000台、放置自転車の撤去台数については、これは年間の数になります、8,416台となります。</p>
事務局	今、担当の課長から説明させていただきましたが、資料の説明が不足していて、分かりづらく申し訳ございませんでした。今説明あったように、1,000台というのが、ある日の1日の状況というところでございます。申し訳ございません。
委員	ありがとうございました。
委員長	何かこの辺り少し確認していただいて、どこがどういうふうになっているのかというところが分かればよいかと思いますので、よろしくお願いします。
事務局	はい、ありがとうございます。
委員長	<p>そのほかいかがでしょうか。私のほうからもよろしゅうございますか。</p> <p>つまりこれは自転車の放置で大変困っている状態にある駅というのは、例えば武蔵小山とか、非常に地域差とかがありますけれども、大きな駅ではそれほどではないという見方でよろしいでしょうか。多分はつきりどう見たらいいのかというところが難しいのかなと思います。</p> <p>お願いします。</p>
事務局	ご指摘のように、多くは武蔵小山、大井町、それと五反田駅に集中しております。それ以外のところについては、さほど放置自転車は多くはないというような状況でございます。
委員長	なので、いくつかまだ課題を抱えている駅はありますが、もう一方で、大きな駅で放置の課題というのは収まっているという状況だということですかね。
事務局	はい。

委員長	<p>ありがとうございます。</p> <p>そのほか、何かございますか。では、お願いいたします。</p>
副委員長	<p>ご説明ありがとうございます。駐輪のところで、武蔵小山が多いというのは買物利用者の方というふうと考えられますか。</p>
委員長	<p>お願いします。</p>
事務局	<p>駅通勤の方並びに買物利用者、特に買物利用者の方が一時的にぽんと置かれるような状況が多いように感じております。</p>
副委員長	<p>恐らくこの東京都のほうは午前とかに取っているので、買物ピークと違ったような記憶があります。恐らく武蔵小山が突出しているのは、買物の時間帯にそういったのが増えているのかなと思ってお伺いしました。</p> <p>そうすると、駅前駐輪場を増やすということなのか、例えば将来的に、買物の方が止めやすい、先ほど地下だと止めてもらえないという話がありましたけれども、買物の方というのは、地下までわざわざ行って止める方はあまりいないような印象がありますので、そういったところが分かってくると、また対策の仕方があるのかと思いました。</p> <p>あと、その隣、図11ですが、収容台数は減っていて、放置はそんなに減っていないです。ということは、定期を解約する方が多かったということでしょうか。</p>
事務局	<p>おっしゃるとおりで、コロナの関係でテレワーク等が進んだ状況もありまして、毎日使わなくてもいいという状況の中、定期解約の方も、ある一定数ございました。</p>
副委員長	<p>分かりました。ありがとうございます。</p>
委員長	<p>ありがとうございます。まさに副委員長おっしゃっていただいたとおりで、こういう見立てがすごく大事だなと思います。例えば、このグラフの実収容台数が減ったのは、テレワークが関係しているかもしれないとか、その辺は推測になる部分だとは思いますが、書き切れるかどうかというのはありますが、そういう見立てがあると、また計画のほうに反映しやすいのかなと思います。</p> <p>あと、まさに買物の自転車の使い方というのは、定期利用と大分違うということで、その辺りというのは、ある意味で品川区らしい、品川区民の方の自転車の使い方の特徴がすごく統計的に表れているというか、調査の中で表れている部分かなと思いますので、その辺りを放置と呼ぶのはどうなのかというところですね。これを放置、撤去だと一生懸命や</p>

	<p>ると、今度は商店街のほうから、うちのお客さんの自転車をそんなことしないでくれというような声も上がってきて、商業の振興という観点からすると、それはどうなのかという話もあります。そうすると、また違った形の整備を何か考えていくのか、あるいは何かルールみたいなものが併せてできないかとか、そういったような話の中で、品川区の自転車活用といったときに、政策的に買物の方の自転車利用をどうサポートするかということが、1つの自転車利用推進になるのではという話が議論になるのかもしれないと、今日、話をお伺いしながら思いました。</p> <p>こういったネタが多分いっぱい詰まっている、それからアンケートの話もありましたが、その辺りで計画のポイントになりそうなところは詰まっている話かなと思います。また皆さんとこれを読みながら、いろんな視点の話がありましたので、また引き続きもう少しご意見いただければと思っていますが、いかがでしょうか。</p>
副委員長	<p>シェアサイクルについてもかなり詳しく調べていただいて、ありがとうございます。ちょっと思ったのが、10ページにある利用の多いポート間のお話ですが、しながわ水族館とかだと何となく観光の方かなと思います。あと、上のほうにある、品川区じゃないですけども、天王洲からこうなん星の公園、これは品川駅前なので、結構住んでいる方が通勤に使っているのかなと推測できますが、ほかのエリアでもセブン-イレブンとか、西大井で何があるかよく分からなかったところもありますので、ほかの3つ、大崎、大井町からと、水神公園と大森辺りというのは、周りに何があるというのは何となく情報としてはお持ちでしょうか。</p>
委員長	<p>いかがでしょうか。よろしくお願いします。</p>
事務局	<p>ポートが水神公園という話になっていますが、実はこれ、大森駅の直近のところにあるポートが混んでいる形になります。先ほど言った放置自転車の関係とか、また自転車についても自転車駐輪場を整備している、そういったところと関連した形で、やはり駅間というか、駅に向かって使う方が非常に多い、そういった傾向が出ていると思います。</p> <p>セブン-イレブンとかというの、要は大井町の駅に近いセブン-イレブンであったり、ターミナル駅に直近しているシェアサイクル、そういったところの利用率が高くなっているというのがこの図でも分かるように、私どももそういった傾向を押さえながら整備を進めているところでございます。</p>
副委員長	<p>住宅街のところにあるポートと駅を結ぶものが多いということです</p>

	か。
事務局	はい。
副委員長	分かりました。そうすると、こういったところは自転車利用が多くて、特に定期を解約したような方とか、たまにしか使わないような方がシェアサイクルを使うようになってきているということが、増えているというふうに解釈してよろしいでしょうか。
事務局	アンケート、完全に分析していないところもありますが、マンションとかの住宅事情で、みんながみんな自転車を持ててはいないです。そういった方たちもシェアサイクルという形で自転車を利用して、天気がいい日とか気候がいいときは歩いていましたが、急いでいるときはシェアサイクルを使って駅まで通勤するとか、また帰りが遅くなったので駅近くのポートからシェアサイクルを使って家まで帰る、そういった利用があると聞いているところでございます。
副委員長	ありがとうございます。
委員長	定期利用が減っていくとシェアサイクルが伸びていくのか、その辺を比べてみると面白いかもしれませんね。 そのほか、いかがでしょうか。
副委員長	15ページの交通安全についてですが、図34は区の中の推移ですけれども、具体的にどういう法令違反かというのは分かりますか。
事務局	私のほうからお答えさせていただきます。具体的な法令違反ということで、一番多かったのは操作誤り、要はハンドルを切らなくていいところで何らかの原因で切ってしまったたり、そういったものが多くございました。その次には、やはり一時不停止とか、こういった違反が多く、事故の原因になっていたというところでございます。
副委員長	ありがとうございます。操作誤りは結構珍しいのかなという印象を持ちまして、出会い頭とか信号無視系が多いのかなと思ったのですが、そういうことなのかと。そうすると、もしかすると、今後、事故形態といえますか、どういう形態の事故が多いかみたいなどころを見ていただくと、事故の起き方というのが分かって、そのための対策みたいなどころの計画につながっていくのかなと思うので、次回以降、そういったところもまたご紹介いただけたらと思います。
事務局	下の図35を見ていただきまして、こちらの65歳以上の赤線のグラフが多くなっておりませんが、高齢者の方が事故に多く遭っているということで、ハンドル操作の誤りだとかブレーキ操作の誤りというのが増え

	<p>てきているという状況だと思います。</p>
副委員長	<p>自損のほうですか。</p>
事務局	<p>そうですね。単独もございますし、相手がいる事故もございます。</p>
副委員長	<p>細かく分かると、また教えていただけたらと思います。ありがとうございます。</p>
委員長	<p>もう少し掘り下げた資料が必要なような気がします。ありがとうございます。というところでございますけれども、よろしゅうございますか。では、ここまでにさせていただきます、引き続き④⑤のお題のほうに移らせていただければと思います。事務局のほう、説明をお願いします。</p>
事務局	<p>それでは説明をさせていただきます。A4縦の資料4をご覧くださいませでしょうか。品川区の自転車利用に関するアンケート調査でございます。</p> <p>アンケートにつきましては、本来、実施前にその内容について本協議会にご説明し、ご意見をいただくべきところでしたが、検討スケジュールの関係上、申し訳ございませんが、本協議会に先駆けて、11月下旬より現在実施中とさせていただきます。</p> <p>資料の頭紙の表に記載のとおり、①在住区民アンケートとして、無作為抽出4,000世帯を対象に、また②在勤・在学者アンケートでは、区外に居住し、区内に通勤・通学しているインターネットモニター1,000人を対象に実施しております。また、③として、区営の駐輪場を利用している方に向けてもアンケートを予定しております。</p> <p>実際に配布したアンケートも添付しておりますが、時間の関係上、資料裏面の表2により、アンケートの調査内容の概要をご説明させていただきます。</p> <p>裏面の表2をご覧ください、まずは属性として、性別や年代、職業や未就学児の有無等を聞いてございます。</p> <p>また、外出頻度として、新型コロナウイルス感染拡大前後の目的別の外出頻度を聞いております。</p> <p>続いて、自転車利用状況として、普通自転車や電動アシストタイプ、スポーツ自転車などの車種や利用頻度、利用目的並びに利用理由を聞いております。</p> <p>また、シェアサイクルにつきましては、認知度や利用経験、利用がある場合は利用頻度や満足度を聞いております。</p>

	<p>次は通行空間として、特に在住区民アンケートには地図を添付し、よく利用するルートや危険箇所を具体的に示していただくようにしており、また通行環境の満足度等を質問してございます。</p> <p>次に、駐輪場としましては、ふだん駐輪している場所や、放置してしまふ場合はその理由、駐輪環境の満足度を聞いており、また自転車の安全意識として、ルールの認知度や安全教育の受講経験、保険の認知度、保険未加入の場合はその理由を聞いております。</p> <p>また、今後重視すべき自転車施策について重要だと思ふ取組をお聞きし、最後はフリーアンサーとして、自転車全般に対する意見を自由にいただく内容となっております。</p> <p>アンケート結果は次回協議会の中でお示しするとともに、本日ご説明した現状と合わせ課題を抽出し、こちらも次回の協議会の中でお示しする予定となっております。</p> <p>それでは、引き続きましてA4のワンペーパー、資料5をご覧くださいいただけますでしょうか。</p> <p>今後の主なスケジュールについてですが、本日の第1回協議会と並行して、11月下旬から1月頃までアンケートを実施してまいります。その後、3月中旬頃に第2回の協議会を開催し、アンケートの結果報告、本日、資料では現状を示すのみでございますが、こうした資料やアンケートからうかがえる交通の課題等を整理してお示しし、計画の方向性、また計画の大きなウエートを占める自転車ネットワーク対象路線の選定手順について、ご議論いただきたいと考えております。</p> <p>次に、年度が替わりまして令和5年度では、6月頃に第3回の協議会議を開催させていただき、計画の骨子案と自転車ネットワーク対象路線について、また9月頃には第4回の協議会として、自転車活用推進に関する具体的な施策と自転車ネットワークの整備形態等について、また11月頃には第5回の協議会の中で素案をお示しし、その後パブリックコメントを実施し、令和5年度末の策定を目指してまいります。</p> <p>説明は以上でございます。</p>
委員長	<p>ありがとうございます。ということで、アンケートをこれから実施しますというお話と、それからこれからの進め方、スケジュールについてということでございます。いかがでしょうか。</p> <p>アンケートの結果は、次回にまとまったものが、簡単な集計解析みたいなもので出てくると。</p>

事務局	アンケートの結果は、次回3月中旬になります、お示しさせていただきます。4,000世帯無作為抽出とインターネットモニター1,000人のアンケートは、今実施中でございます。既に発送は完了してございます。
委員長	ありがとうございます。駐輪場利用者アンケートはこれからということですね。
事務局	そうですね。1月、年明けに予定しておりまして、今現在、実施手法といたしますか、どういう形でやるかというのは検討中でございます。
委員長	<p>資料4の裏側、調査内容がまとまったものがございますが、こちらのアンケートをまとめたものにご質問等ございましたら。いかがでしょうか。</p> <p>では私のほうから。駐輪場利用者アンケートに関しては、たぶんまだ意見を言ってもよろしいのかなという気がしておりますが、駐輪ラックの満足という項目があるんですけども、恐らくこの辺りというのは、本当はもう少しいろいろな聞き方があるだろうなど。ふだん使われている自転車の車種と絡めて見ていく必要があるのかなと思います。電動アシスト自転車みたいなものを使われている方のラックの不満と、例えばスポーツタイプのものを使われているような方の不満みたいなものは多分違うと思います。また、2段になっているようなラックがあるけれども、女性は重たくてなかなか自転車が上げられないとか、それから先ほどの地下に潜るみたいな、要は上がるのが大変とか、上にあると、上にまた上がって取りに行くことになります。もうちょっと言うと、先ほど出ておりました買物客の方の自転車の利用にどれぐらい即しているのか、即していないのかみたいなところもあり得るのかなと思ったりしました。</p>
事務局	委員長から今いただいた、単にラックについて利用しづらい、しやすいという部分、内容的にもう少し膨らませてというところは、今お伺いしてあったかなというところですが、全体として車種のほうを前半で聞いておりますので、いただいたアンケートを、1つの項目だけではなくて、組み合わせて、結果のほうと、そこから見えてくる課題等については、次回しっかりお示しさせていただければと思います。
委員長	ありがとうございます。地域循環とかいろいろありますので、そういうところも見ていくといいのではないかと思います。 アンケートに関しては、皆様よろしいですか。副委員長。

副委員長	<p>先ほどのご意見と近いかなと思ったので、満足度となったときに、満足度って直接聞いているわけじゃなくて理由も聞いているので、そこはぜひ重視して分析していただきたいなと思いますが、なるべく安くて近くて止めやすいところに止めたいみたいになるかなと。放置をされる方からしてみたら、なんだったら無料で止められるという選択肢がある状態になってしまっているの、よくないですが、そうすると不満が出やすいといえますか、満足とは何かみたいな話になってくることもありますので、この分析を踏まえて、恐らく今後計画を立てていくときに、数値目標みたいにして、満足度を上げたいとかとなったときに、なかなか上がらないところが出てくると思います。そういったところも、それは仕方ないというか、ちゃんとそれでももらいたいということですので、要望に応えるという観点だけではなくて、実際どのようなニーズがあって、どこまで応えられるのかといった観点で分析していただきたいなと思います。</p> <p>そう考えると、先ほどもお話がありましたけど、買物利用者の方は短時間ですし、なるべく手軽に止めたいというニーズがあって、通勤の方は例えば雨にぬれないように屋根が欲しいとか、そういった違いがあったりすると思いますので、今回のサンプルで、在住区民アンケートで、ある程度買物客のサンプルを取る想定ということでよろしいでしょうか。</p>
事務局	<p>インターネットでのアンケートは、基本は区外からの在勤・在学ということになりますので、区外の方ですと、電車であられて、ちょっとした移動は徒歩でということだと思いますので、買物は区民4,000世帯に向けたアンケートでまとめることになると思います。</p>
副委員長	<p>またぜひ注目して見ていただけたらと思います。ありがとうございます。</p>
委員長	<p>よろしゅうございますか。</p>
委員	<p>一利用者としての考えですけれども、私は家に自転車を持っているのですが、たまにシェアサイクルを使うときがありまして、大きく2パターンあって、1つは、帰りが違う駅から帰ろうとするときに、自分の自転車でその駐輪場に行くと、そこから帰らないので使おうというシーンと、もう一つは、帰りのときに買物をして、行きは歩いて来たんですけど、重くて、家の近くの駐輪場まで乗っていかうみたいな、そういうシーンで使うことを考えています。</p>

	<p>そのようなシーン別と言ってはあれですが、シェアサイクルをどういうシーンで使うのか、そういうのが見えるアンケートだったら、よりいいかなという気がします、そういう設問があるかなと感じたので質問させていただきました。</p>
委員長	<p>お願いいたします。</p>
事務局	<p>ありがとうございます。今いただいた、本当に生の声的なところについては、回収の中で答えていただけるように、4ページのシェアサイクルの設問の下段のほうに、その辺のアンケートの設問を載せさせていただいておりますが、問12の2、使いやすいから、出発地と異なるサイクルポートに乗り捨てられるから、こうした記載の選択肢も入れさせていただいて、あとは自由意見欄で回答いただくところもございますので、しっかり分析、取りまとめをしていきたいと思っております。</p>
委員長	<p>ありがとうございます。今みたいな話は2駅利用可能なエリアに住んでいらっしゃる方のところに、もうちょっとスポット的に、ヒアリングみたいな方法も、もしかしたら、こういうほうが有効なのか、アンケートにプラスして、そういったアイデアが出てきましたら、ちょっと取っていくみたいなことも、今後、次年度の調査の中で少し考えていただくといかなと、それも面白いお話だなと思っておりますのでぜひ。こういうのが本当に品川区らしい自転車活用推進かなと思っておりますので、またこういったアイデアをぜひ皆様からあげていただければと思います。</p> <p>あと、区として取り組みますので、シェアサイクルのポートを、附置義務をつくっていただいたときに、シェアサイクルのポートでもいいですよということをやられている自治体もあるそうです。こういうのは多分、区ならではなのかなと思っております。そういうことがこういうところでの議論がもしできれば、恐らくこういうシェアサイクルを活用するようなもの、アイデアがあれば、ぜひ発表してもらえればと思いますので、よろしくお願いいたします。</p> <p>そのほか、皆様いかがでしょうか。特に、スケジュールのほうもまたご確認いただければと思いますが。資料5、次回、アンケートの結果が出てまいりまして、3月中旬に第2回協議会ということになります。このタイミングで、内容としては自転車ネットワーク対象路線の選定手順についてということで、ネットワークの話が3月中旬、それから第3回が6月頃ということ、それから9月、11月が活用推進に関する施策ということで、前半のほうはネットワークの話が話題として上がってきま</p>

	<p>すよと。秋になってくると、今言ったような活用推進の部分が出てくる、こんなスケジュールになっておりますが、皆さん、このような進め方でよろしいでしょうか。ネットワークの後、活用推進、問題ないかなというふうに私は思いますけれども、またちょっと戻ったり、最終的に9月、11月ぐらいには全体を俯瞰して見たときにどうかという議論になるかと思えます。</p> <p>では、どうぞ。</p>
副委員長	<p>ネットワーク対象路線の選定ということで、恐らく、選定手順ということなので、その先になるのかなと思えますが、事故発生箇所とか事故形態とかが、安全性のために、それもネットワーク対象路線の選定の基準になってくるかなと思うので、次回以降ですけれども、対象路線を考えるに当たって、事故の発生箇所ですとか事故形態については、ぜひ資料をご用意いただけるとお話ししやすいかなと思いましたので、よろしくをお願いします。</p>
委員長	<p>ありがとうございます。事務局、お願いします。</p>
事務局	<p>いただいたアドバイスにのっとりまして、次回ご用意させていただきます。</p>
委員長	<p>ありがとうございます。</p> <p>進め方、そのほか何かご意見ございますか。よろしいですか。</p> <p>おおむねこれでご用意いただいた議題は全てかなと思えます。この会議は11時半までという時間ですけれども、かなり早く進行することができました。今回は初回ということですので、ただ、今回、資料3がかなり内容の厚いもので多岐にわたっていたかと思えます。このほかに、お持ち帰りいただいてご確認いただいて、そういう中で次からの議論につながるものが、資料3にいっぱいあるんだろうというつもりで見えていただけるとありがたいです。</p> <p>自転車のこういう会議がありますが、私が司会をすると大体時間がオーバーします。それぐらいわっと意見や具体の話が出てくるという印象があります。今日のところは早く終わる形でよろしいかと思えますけれども、ぜひともその辺り、今日の資料をまた皆さんにぜひご確認いただきたいということと、それから、できるだけ皆さん活発にご意見いただきたいなと思っています。何か一言言って帰るぞというつもりでお越しただけると、私としてはうれしいなと思えますので、遠慮しないで、ぜひ次回以降、ご意見いただければと思いますので、私のほうから最後</p>

	<p>に一言ごあいさつとさせていただければと思います。</p> <p>それでは、あとそのほか、皆様のほうからよろしいですか。</p> <p>お願いします。</p>
副委員長	<p>度々すみません。第2回の計画の方向性というのは、計画の目標だとか、そういったお話でしょうか。恐らく自転車活用推進とは何なのかみたいな、よくいろんな自治体で私もお手伝いさせていただいていますが、自転車を増やしたいのかとか、自転車をちゃんとルールどおりに、使いやすい環境にするのかとか、解釈の仕方で方向性というのは変わってくるかなと思いますけど、品川区としては自転車をこうしたいという考え方が次回出てくるということでもよろしいでしょうか。</p>
事務局	<p>そういうことでございます。</p>
副委員長	<p>分かりました。それも踏まえて、今後は現状のデータの見方とか対策に向けてということになる。</p>
事務局	<p>そうですね。</p>
副委員長	<p>分かりました。</p>
委員長	<p>事務局の方にまたお気づきのことがあったら例えば直接委員の方からご連絡いただいて、会議では話せなかったけれどももみたくに受け止めていただくということでもよろしいでしょうか。</p> <p>ということで、そのほか、皆様のほうから何かございますか。よろしいですか。</p> <p>では、私のほうからは。あとは事務局のほうで何か連絡事項があれば。</p>
事務局	<p>本日はありがとうございます。いろいろご意見をいただきまして、アドバイスもいただきまして、また、現状を整理する中で追加したほうがいいところもございますので、本日は現状をお示しする資料となっておりますが、そこから見えてくる課題をお示しし、アンケート結果、それから見えてくる課題、方向性なども見えてくると思います。次回、区の計画に自転車に関する一定の方向性をしっかりお示ししたいと思います。その中でご議論いただきたいと思いますので、よろしくをお願いします。本日はありがとうございます。</p>
委員長	<p>ありがとうございます。</p> <p>では、本日は皆様お忙しいところご参集いただきまして、ありがとうございます。これで第1回品川区自転車活用推進計画策定協議会を閉会させていただければと思います。皆様、どうもありがとうございました。</p>

— 了 —