

【事務局（中島課長）】 それでは、定刻より少し時間早めですけども、全員おそろいなので、これより平成29年度第3回国立市自転車対策審議会を始めさせていただきます。本日はお忙しい中お集まりいただきまして、ありがとうございます。

出欠の確認でございますが、石坂委員より欠席の届け出がございました。また、JR八王子支社の原委員の代理で後藤様にご出席いただいております。

では、鈴木会長、進行をよろしく願いいたします。

【鈴木会長】 おはようございます。今日もよろしく願いいたします。

それでは、まず、議題に入る前に、資料の確認をお願いしたいと思います。

【事務局（立花）】 お手元の資料をご覧ください。1つ目が次第です。2つ目が、自転車対策審議会資料No.1、今回の答申書の案ということで一部、あと資料No.2、自転車駐車場使用料の一覧、条例の条文の改定する予定の内容を抜き出したものになります。自転車対策審議会資料No.3として、鈴木会長におつくりいただいた、今回の使用料改定を行った場合の利用者の動向の予測の資料をお配りしています。あと、本日、高橋委員のほうから、こちらの自転車ルールマナー確認書ということでお配りいただいております。その他のところでご紹介いただければと思っております。

資料の確認は以上となります。

【鈴木会長】 ありがとうございます。不足等はございませんか。大丈夫ですか。

それでは、次第に沿って進行してまいりたいと思います。

本日は、議題は1つになっております。中央線高架下自転車駐車場の使用料の見直しの答申書ということで、こちらについて、事務局のほうよりまずご説明をお願いいたします。

【事務局（立花）】 資料No.1からご説明させていただきます。こちら、今回、審議会のほうから送付していただく予定の答申書の案となっております。本日、こちらの場で再度議論した後、この案というのをとった形で答申書として市のほうに送付していただく予定となっております。

順にご説明させていただきます。

1番の答申内容というところですが、(1)定期利用使用料について、前回からお話しさせていただいているのと変更は特にないのですが、平成30年度から定期利用の使用料を500円とし、利用者の増加を図ります。また、立地条件を考慮し、市外在住の方により多く利用していただくために、市外の使用料を割り増ししないこととします。

平成31年度以降についてですが、1,000円にすることで収支の改善を図りますが、国立駅周辺の他の駐輪場とは市内の方で500円、市外の方で1,000円、差があるということで、平成31年度以降についても、利用者の定着を図っていくという形になっております。

平成30年度中の利用者の動向を確認しながら、そのまま500円にするのか、あるいは、それでも全然反応がないということであれば、駐輪場としてスペースを使用するのかどうかということについても検討していく必要があるのかなということ考えております。

(2)一時利用の使用料について、こちらは、他の周辺の駐輪場の無料の時間を鑑みて、2時間使用料を無料とするということにしております。

2番の答申の考え方というところですが、2,007台収容台数のうち定期利用者が約450、一時利用者、今は60名ぐらい、少し増えてきてはいますが、諮問させていただいた当時、平均20名程度ということで、他の市営の駐輪場と比べて利用率が低いということで、利用者の増加を目的とした使用料の見直しについて諮問させていただいて、適切な使用料がいくらなのかということと、使用料の見直し以外についての利用者増の方法について議論を重ねていただきました。

具体的な答申の考え方ですが、最初の方の審議会の方で出たご意見だったかと思いますが、使用料の値下げによって利用者を誘導しようと考えたときに、多少の値下げでは、例えば1,000円というお話もあったかと思いますが、ほとんど効果が期待できないということで、インパクトのある使用料の設定が必要だろうというご意見がありました。そこで500円という案が出てきましたが、一方で、使用料の値下げを行うと収入が減ることになります。市営の駐輪場の収支コストについては、全体では均衡がとれているものの、高架下で単独で見ると大幅なマイナスということで、利用者の増加が目的であっても、収支のコストの悪化というのは避けるべきだろうというようなご意見がありました。

そこで、先ほど答申内容のところでもお話ししたように、平成30年度中は500円、平成31年度については1,000円としています。平成31年度以降の目標とする利用者数を1,000名として、最低ラインを現在の使用料とほぼ同額の収入が見込める800名を設定して、平成30年度中の利用者動向を確認しつつ、場合によっては見直しを行うこととしております。

一時利用の使用料について、駐車開始後一定時間無料としてほしいという声、従前から市民の方から多く出ておまして、ただ、国立駅周辺、特に南側の駐輪場ですね、収容台数がかなり足りていないということもございまして、収容台数に余裕のある高架下の駐輪場で、まず導入することとします。無料となる時間ですが、周辺に1時間無料としている駐輪場があるので、それよりは長い2時間とすることとしています。

3番のところ、付帯意見ということで、考え方とは分けて書いていますが、利用者の増加は、使用料の見直しだけで達成されるものではありません。他の駐輪場を利用している方だけでなく、駐輪場を利用していない方にもアプローチするような広報が必要だろうということでご意見いただいています。また、活発に議論いただいた、掘り起こすべき潜在需要として、大学通りの無料自転車駐車場の利用形態についても考える必要があるということで、受益者負担の観点からも、有料の駐輪場を使っている方との間に不公平感もありますし、無料であるということで必要以上の駐車需要を生んでしまっている現状もございまして、自転車駐車場の整備計画においても、廃止の方針、打ち出されていますが、駅周辺に自転車駐車場の十分な収容台数、特に駅南東側ですね、確保できていないという中で、そういったところを今後積極的に検討すべきでしょうということで書かせていただいています。

また、国立市の定期使用料、中央線沿線市と比べるとかなり安く設定されておりまして、特に国立駅南第1、第2については、利用を希望される方が従前から多くて、利用条件のいい駐輪場なので、今後、定期使用料の見直しを高架下とは別に行っていくべきだろうというようなことで、付帯意見としてまとめさせていただいております。

資料No.2をご覧ください。条例のお話になりますが、現行の条文、1番のところのこういう形になっておまして、駐輪場の名前が入っていません。欄外の備考というところで、3階にある駐輪場とか屋根のない駐輪場、その他特別な理由により利用率が低いと市長が認めた駐輪場というのが高架下の駐輪場になりますが、そういったものが100分の80を乗じて得た額としますという形になっていますが、今後、駐輪場ごとに使用料を柔軟に設定していくに当たって、よりわかりやすい書き方と

いうことで、駐輪場ごとに使用料を記載する形に変更させていただく予定となっております。

資料No.1と2のご説明は以上になります。資料No.3について、会長の方からご説明いただいてもよろしいですか。

【鈴木会長】 タイトルとかはついていないですが、これは実際に値下げしたときにどのように人が動くかを予測しているもので、予測といってもなかなか難しかったのが、他市の事例を参考にするというふうにしていましたが、いくつか他市に当たってみたところ、どこに住んでいるかと、どの駐輪場を利用しているかというデータを出すのに、やはり個人情報の観点でなかなかすぐには出せないというお話がありまして、他市さんの事例で、何人使っているかというのはもちろんわかりますが、そこぐらいまでは出せますが、どこに住んでいる方がどう使っているかというのはすぐには出せないということがわかりましたので、今回、国立市の方がどう選んでいるかから、推測してみようかなという前提でやらせていただいています。

民営については状況がわからない、一時利用がメインだと思いますから、そこは入れずに、定期利用の方の動向を見ることで傾向をつかもうということをやっております。

前提としまして、南第1、南第2、高架下、大学通りの駐輪場のどれかを使うことになったときに、どうやって選んでいるか、例えば南第1に外れた方が南第2を希望出して、そこに行くかということをも確認しました。これは市役所の方のご意見として、南第1の抽選に外れた方が高架下に行くことはあるけれども、南第2には行ってないと。南第1の一時利用か隣にあるタイムズを利用しているということで、南第1か南第2は、住んでいるエリアの方が意図的に選んでいるのではないかというふうな前提を置きました。南第1と第2の選択の特徴と考えております。

また、大学通りについては、他のものとの選択としてちょっと考えづらいということと、他の駐輪場の選択行動に影響しないという、今回は前提で、有料の駐輪場の選択行動ということをやっております。実際は、あえて大学通りにとめている方もいらっしゃると思いますけれども、今回、大学通りについては、サンプル調査ということで、調査方法が違うデータでしたので、総数としてわからないというところは使いづらかったので、今回は大学通りについては考察に入れていないということになっております。

南第1第2の選択を距離の差、居住地の行政区分の中心地と駐輪場までの距離でとっていますので、端っこに住んでいる方は大分状況が変わってきてしまうところではありますが、何丁目の、町丁目までの中心地と駐輪場までの距離を下に横軸でとっているグラフがあります。プラスのほうは南第1のほうに近い行政区分です。マイナスのほうは南第2のほうに近い行政区分。ほとんどの場合、南第1のほうに駅に近いということなので、逆に言うと、住んでいるところは南第2のほうに近いということになります。

これは、以前のデータですから、昔南第1があったところを中心にプロットしています。

サンプルがある程度あったところだけでグラフ化してみると、大体このように線が引けるわけで、やっぱり駅から遠い人になってくるとだんだん南第2、国立駅より南側のところでは大体南第1のほうを選ぶという傾向が出てきています。

本来、ゼロのところでは50%になるということが考えられるわけですが、それがなくて、やはり南第1のほうを選ぶ人が圧倒的に多い。特に駅から近いところでは南第1を選ぶ方が多くて、南東に住む方が南第2を選択しているというような状況が見てとれます。

ですので、駅に近いところにとめたいというニーズが高いということが推測されます。

160メートルぐらい差が出てくると、だんだん南第2でいいかなという方が出てくるというよう
な傾向になっています。

2ページ目に、高架下と南第1、第2のどちらか、南側か北側かの駐輪場、どちらを選ぶかという
のをプロットしています。

南第1と第2、どちらが家から近いか。近いほうの距離と高架下との距離の差を横軸にとっていて、
プラスのほうが高架下に近い行政区分になっています。この場合は、サンプル50以上あるところ
でとりました。ご覧いただくとわかるとおり、200メートル近く南第1のほうが近くなるまで、ほと
んどの方が高架下を使わないという状況になっています。

この後、点が6つほど、高架下を利用している割合が出てくる点があります。比例のようなきれいな
形になっていないのは、上にも書きましたが、行政区分の形が南北に長い場合に中心地の点でとっ
ているので、実際はその駅に近い方は南第1、第2を使って、北側の遠いところの方が高架下を使
っているというふうに推測されますので、このように、行政区分の形によってちょっときれいにグラフ
が描けていないですが、それでもやはり、かなり駅から遠い方じゃないと、今は高架下を使っ
てもらえないと。南第1、第2に、やっぱり駅の近い方はそっちに行ってしまうということが推測され
ます。

160メートル以上近い場合のみ高架下が選択されているということになりますので、かなり偏っ
ている、やはり皆さん意図的に南第1、あるいは第2に行く傾向にあるということが見てとれました。

この2ページ目の下のほうにあります、高架下と南側駐輪場の選択の行動をこうやって見てみま
すと、同程度か少し遠いぐらい、150メートルぐらい遠いぐらいなら、南側の駐輪場を利用する
という方がいらっしゃるわけですが、それでも、値段が下がれば、高架下を利用することは十分
に考えられるのではないかと、今は推測しています。

この2つから言えることとして、駅から徒歩の時間というのが、結構差として出ているのではない
かと考えています。それはどうしてかということ、高架下と第1、第2を選択しているときに、駅に近
い中でも西1、西2丁目というのは、多少高架下を利用する割合がある、ポテンシャルはある。この
場合、考えられるのは、やはり高架下の道路をくぐるかどうか、プラス高架下から徒歩6分という状
況、この2つがやはり抵抗値が出ているのではないかと。

3ページ目のほうにありますけれども、居住地と駐輪場との位置関係が大体同じぐらいの距離でも、
南側を選ぶか高架下を選ぶかで、かなり程度の差が激しいということがわかってきました。

これで、500円という値下げがどれぐらい影響するかというのは、やっぱりやってみないとわか
らないところもありまして、他のところの事例を見ても、やっぱり他市さんでも値段の差によっ
てすぐ動くケースとそんなに動かないケースがあって、ここは土地柄みたいなのがかかなり大き
く出てしまうので、そこは予測がつかせませんが、ポテンシャルのある方としては、やはり距離が
近いということ認識してもらえるところ、西1丁目、西2丁目の方あたりはポテンシャルとして
あり得ること。あとは北側ですね。高架をくぐらないエリアの方と西1丁目、西2丁目の方が
需要として移動する可能性があるというふうに考えられます。

できれば、出入り口の場所をもうちょっと工夫していただいて、徒歩6分ではない状況に何
とかならないかという。これは、国立駅北口自転車駐車場というのは、国立駅から徒歩4分
ですが、かなり入っているということがまずありまして、徒歩4分だったら入るわけですね。
だから、6分というのが抵抗値になっている可能性がありますから、せめて4分ぐらいに
すると。今、南第2も3分ですか

ら、3分と6分は結構違いますけど、4分程度にしたら大分かわってくるのではないかと。あとは、高架をくぐる道路をもう少し工夫して、例えば走行空間つくるなり何なりして誘導するようなどができてくると、またちょっと変わるかなと思います。それは、来年度でできないと思いますから、先行的にやってもいいと個人的には思っています。

国立駅より北側に住んでいて、今、南第1、第2を使っている方が271名、西1丁目の中で高架をくぐる道路に遠回りしないで行けるエリアに住んでいる方で、それは面積で按分しましたが、そうすると大体220名程度いるのではないかと。西2丁目在住で、西2丁目というのはエリア的には遠回りしなくても高架をくぐる道路に行けますから、その中で南第1、第2を利用している方が、今、366名いらっしゃいます。大体500名ぐらい移るのが目標にして考えてみますと、その北側に住んでいる方全員じゃなくても80%ぐらい移行してくれればと。あと、西1丁目、2丁目の方、半分ぐらいの方が移行してくれれば、大体500名ぐらいは見込めるということがわかります。

ですので、プラス300名ぐらいが目標として先ほどお話いただきましたが、500人で差が出ることで、それぐらいの人数が、500名ぐらいは少なくとも移るのではないかなというふうに、現在は予測しています。

あとは、値上げをすることで他の駐輪場に移る、逆に駐輪を値上げしたら、今まで使っていたところじゃなくて別のところに行きますよという方が2割程度いるということが、これまで全国的な利用傾向からわかってきています。ですので、中1丁目から3丁目のように、駅に近く住んでいる方で、総体的に値上げしたような形になったときに、高架下に移る方が多少出てくることも期待されると思います。

ですので、300名という人数というのは、達成するには現実的な数値ではないかなというふうに考えています。

より長期的に見ますと、先ほど他の利用法もあるのではないかなというお話がありましたけれども、駅からの距離、4分にしたところでちょっと遠いというところは、南第1、第2に比べますと。南第1は、少し駅から近くなるようですから、優位性がこれよりも下がるとは思いますけれども、駅から少し遠目ということで、2段ラックで2,000台ということよりかは、2,000台を埋めるということは完全に現実的ではないというふうに考えられますから、例えば電動アシストとか子供乗せ自転車みたいな、大型自転車にとってとめやすいみたいな付加価値を長期的に見たらつけたほうがいいのかとか、あとは、雨に濡れずに駅まで行けるとか、何か他のサービスと一体化を図ることで、距離の差を埋めるということが将来的には考えられるのではないかと思います。現状のサービスのままでも、できれば入り口を少し工夫していただいて、駅から徒歩6分ってホームページにも書いてありますから、そういうのでイメージから入る方は結構多いと思います。そこら辺の徒歩の時間を少し工夫していただくことがあれば、現状目標としている数値ぐらいの人数は移動するのではないかと計上しております。

これで、1から3まで説明は終了いたしました。この高架下の答申に関しまして、何かご意見、ご質問等ございますか。お願いします。

【根岸委員】 おはようございます。資料を見させていただきまして、我々はけっこう話しているので、大体内容をわかった上で読んでいますが、あんまりこの問題、ご存じじゃない人が最初に見たときに、この答申書を、この500円を何の500円、月額なのかとか年額なのか、我々、月額だろうなとわかりますが、それを下の1,000円という部分というのとかのところ、月当たりとか年当

たりみたいなのを書いてあると親切かなというところと、あともう1点が、この下の表が平成30年度中と平成31年度以降の、変更後とさらに変更後の書き方が書いてあって、例えば現状をAとする、平成30年をBとすると、平成31年をCとすると、BからCの情報が書いてあります。現状はAという情報も書くと、より見やすいレイアウトになるかなというところですよ。

あと、もう一、二点は、資料2です。資料で、1の現行のところ、区分というところですが、これは多分、現状は駐車場の区分なくこの値段になっているというところだと思います。それが、もうちょっとわかるように書いたほうがいいなというところと、2の改定後のところで、国立の南第1、南第2、南第3と、この今争点となっている高架下の駐車場の情報が表面に出てくるように、要するに利害関係にあるものが一覧してぱっと見られるようにしておく。2ページ目、3ページ目は谷保と矢川の、利害関係があまりないところの参考資料のような形のレイアウトに書きかえたほうが、一覧して見やすいかなというところですよ。

【事務局（中島課長）】 ありがとうございます。答申書は、今言われたご意見を参考にして、修正させていただきたいと思います。

資料2は、これは条例の条文ですので、説明するときにはちょっと変えてもいいかなというふうに思っておりますけれども、これはうちのほうの内部的な問題で、条文自体は変えることができないので、ここは説明する用に、またこの資料2はつくり直すというような形で考えさせていただきたいと思います。

【末吉委員】 資料3の一番上の前提のところ、あらかじめ私のところに届けられた内容で、メールで読んでいて、ちょっとわからなかった部分が、今回、このデータには反映しなかったと。この大学通りの無料駐輪場。とめるところがないから大学通りにとめているということのあたりの表記が、実質的には、とめるところはあるけれど、無料で時間が無制限であるという、そこをちょっと付記しておいたほうがいいのではないかと思います。

そういうことが付帯意見として、いわゆる利用体系が無料であるというだけではなくて、民間でも絶対ない、あり得ないような無制限駐輪が許されているというところが、私から見ると、今の状態が継続されていくということは非常に危険だなというふうに感じますので、そこだけは、一文入れていただいたほうがいいと思います。

【鈴木会長】 ありがとうございます。確かにそうですね。

それとあと、やっぱり大学通りがどのように使われているかというのは、1度何かの機会にきちんと調査して、駅から来た方が無料の駐輪場にとめてどこかに行っているのではないかという意見も結構ありましたけれども、実際どうなっているかよくわからないというのが現状だと思いますから、調査をして、大学通りに今とめている方を、今後、無料じゃなくなるとか時間的に制約を設けたときにどうなっていくかということも予測していく必要があると思いますので、今ご指摘いただいた点は、現状として入れておくようにいたします。

いかがでしょうか。丸山委員、お願いします。

【丸山委員】 答申書の答申の考え方の部分の下のほうですけど、見込みを平成31年度見込み1,000名、それから最低ライン800名、その下の行ですけども、「平成30年度の利用者の動向を確認しつつ、場合によっては見直しを行う」と、この見直しについて、今、説明あったかと思いますが、しっかり明記をしたほうがいいと思います。何を見直すのかというところですね。料金なのか、あるいは見直しを見直すのか、あるいは利用自体を、この駐輪場自体を見直すのか、いろんな見直し

があるかと思いますが、それも含めて見直すのだろうと思いますが、その辺を明記しておいたほうがよろしいかと思えます。

その次の付帯意見の最後の行ですけども、今後、定期使用料の見直しを検討すべき、これは値上げを検討するという間に間違いはないと思えます。そんなところをはっきりとお書きいただいたほうがわかりやすいかなというふうに思っております。

あとは、これも書き方の問題かもしれません。1ページ目に戻っちゃいますけども、定期利用の使用料についての2行目ですか、「立地条件を考慮し」ということで、条件を1つ特定していますので、この書き方がいいのかどうか。あやふやにするなら「立地条件等を考慮して」とか、あるいは「総合的判断で」とか、我々企業ではそういう書き方をします。あやふやにするのも1つの手かなというふうに思っています。

【事務局（中島課長）】 今のご意見を参考に、答申を修正させていただきたいと思えます。

資料3の会長につくっていただいた、より長期的に見てというところの文言がございます。こちらについても付帯意見に入れさせていただければというふうに思っております。資料の作成の前後がございまして、そこまでうちのほうで入れることができなかつたものですから、ここで皆さん、もしよろしければ、付帯意見としてこの辺の追記をさせていただければというふうに考えてございます。

【末吉委員】 会長のおつくりいただいたこの資料のタイトルは入れておかないとまずいでしょうね。実際にこういう料金改定によってどういうふうな利用動向が考えられるかみたいなことをはっきりと書いたほうが良いと思えます。

それから谷保駅の近くの民間の駐輪場は50円から始まりまして、いつも満車になっていまして、その後、約3カ月ぐらい前ですか、100円になりました。そうしましたら、しばらくは空きがありました。その空きがどこに行ったのかなと思って、近くの人にちょっと聞いてみましたら、そうしたら、グルメシティのお店の前に違法駐輪があつたらしいです。どうもそれが近くの人にも気にしていて、何でここに駐輪が増えたのか。違法駐輪も、今日もまた見に行くと、今日はなくて、どうやら100円になりましたが、利用者はもとに戻りつつあるので、そういう面では、今、500円で実際に1年やってみて、1,000円になったときのリバウンドと、それからその後のまた通常に戻るかどうか。100円と50円、1,000円と500円というのは、ちょっと単位が違いますけれど、その辺を民間の機関にも聞いてみたほうが良いと思えます。

かなり集客をするために50円にしたというのはわかります。ところが、その後100円になって、随分空いているなど思う時期があつて、やっぱり今戻っている。その辺が、動向として参考になると思えますので、できたら、そういうデータがあればなと思えます。

【事務局（立花）】 以前、広報の方法について民間に聞いてみてほしいというご意見をいただいたときに、実際、国立市内に設置している業者さん2社に確認したところ、500円、1,000円というのと同じ手法で、要は周知されることが何より前提だというようなお話があつて、そこで最初、50円、100円というようなことをやっていますというようなところから、500円据え置きじゃなくて、500円、1,000円というのが考え方としては出てきたものになります。今言ったようなリバウンドがどれぐらいあるかということは、聞ける範囲で聞いてみたいなどは思えます。

【事務局（中島課長）】 グルメシティのところの違法駐輪については、これはもう何年も前からずっと課題になっていまして、私どものほうも駐輪できないような形で、バーを設けたりとかしてはいますが、多くなったり少なくなったりというのは繰り返しております。ただ、移送については今強化

してやっているというところでございます。

【鈴木会長】 他、いかがでしょうか。

何か、例えば付帯意見のところこういうのを書いておいたほうがいいのか、今までも出していた意見がこの付帯意見のところ書かれているわけですが、他に何かございましたら、それもご意見として伺っておきたいと思えます。

【末吉委員】 高架下の利用促進の1つとして、ポイント制度みたいなものを持ち込んでみたらどうかと思っています。あそこにとめるとポイントがたまっていって、お店で使ってもいいし駐輪場の料金に変えてもいいというふうなことができないかなど。他のところでやっていないかと思って一生懸命探していますが、公共ではやっていないで、民間ではやっているかもしれませんけれど、特にスマホなんか使えば比較的簡単にできるかもしれません。そういうことをそろそろ考えるような時期にも来ているのかなど。

つまり、先ほどからお話ありますように、どういうサービスをつけるかという、付加価値化によっての利用度の上昇ということを考えると、今、民間ベースでやっているさまざまな付加価値化と申しますか、そういうもので誘導する方法も、公共の施設ではありますけれど、例えば国立ポイントカードなんかもあるわけですから、どうだろうかと思っています。

【事務局(中島課長)】 付加価値をつけるというところで、先ほどの大型自転車等のこともございますので、まとめてその辺も追記をさせていただければというふうに思っています。

【鈴木会長】 ありがとうございます。公営の駐輪場でそういうことをやっている事例というのはないと思いますが、バスとかだと、公営のもので、地方都市では、バスに乗ったらポイントがたまるみたいなことをやっている事例もありますから、できないことではないと思えますし、近隣のお店の活性化というか、そういう市街地活性化の意味でも、ポイント制というのは、もしかしたらいいかもしれないですから、ちょっと幅広目にサービス、形というのを考えてみるのはいいかなど。

【事務局(中島課長)】 ただ、高架下に特化するというよりも、全体の駐輪場の中の経営というか、運営の中で考えていければというふうには思っているところでございます。

【末吉委員】 答申書の3番の付帯意見に入っていますが、一橋大学のところの無料駐輪場というのは非常に大きな問題だと思います。ここは、例えば、平成31年度見直すときに一緒に見直すとかというのは不可能なのかどうか。もし明記できるなら、はっきり入れたほうがよいと思えます。

【事務局(中島課長)】 国立駅周辺のまちづくりが平成32、33年ぐらいには終わってくるということがございます。そういった中で、大学通りの無料駐輪場についても何らかの形でやっていければというふうな思いはありますが、どうしても用地の問題等、今、明記するのはちょっと難しいのかなど思っています。

最新の情報ですけども、中央線のガードをくぐって、南側に今、都市計画道路があります。そこに70台程度ですか、民間の駐輪場が今月からオープンしております。まだ周知がきちんとできていないので、そんなには利用がないみたいですが、やはり駅すぐ近くということもありますので、さらに言いますと、来年度ぐらいには、またその辺の周辺にも民間の駐輪場ができる予定がございますので、そういった中で、徐々に大学通りの無料駐輪場については狭めていくとかというようなことを段階的にやっていければというふうに思っているところでございますので、年数については、申しわけないですが、今の段階だと記述するのは難しいかなというふうに考えています。

【鈴木会長】 他、いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、この答申案につきまして、挙手により採決を行いたいと思います。
この答申案を本審議会の答申として送付することに賛成の方は挙手願います。

(賛成者挙手)

【鈴木会長】 ありがとうございます。

その他ですけれども、事務局からお願いします。

【事務局(立花)】 今回の答申のところで、表の作り方等についてもご意見をいただいておりますので、一応案として今採決はしていただきましたが、改めてそういったご意見を反映させた上で、議会にかけるスケジュール的なお話で申しわけないですが、この後、パブリックコメントということで市民の方の意見を募集させていただいてとかというお手続きがある関係で、早急に、今日、明日中に反映させて、皆様にメール等でお送りさせていただくので、来週の中ごろまでに、内容をご確認いただいて、ご意見としていただいた修正のところは全て反映させていただく予定ですので、ご一読いただいて、確認していただくということをお願いできればと思います。

【鈴木会長】 よろしいでしょうか。表記の仕方等、変わると思います。付帯意見のところが変わると思いますので、そこをご確認をよろしく願いいたします。

【事務局(立花)】 高橋委員、こちらのマナーの確認、皆様にお配りしたので、簡単にご説明いただければ。

【高橋委員】 東京都のほうで、自転車を買った人、1人1人に必ず1枚ずつ渡して、それでこういうマナーをみんなで守るようにというような運動が出ています。

それで、もう既に3カ月ぐらい経ちますが、もっと早く持ってきてよかったんですけど、念のため持ってきました。

【鈴木会長】 ありがとうございます。

買いに来た方が、その場で保険にお店で入ることができるようになっていませんか。

【高橋委員】 できますけど、少ないです。

【鈴木会長】 ぜひ、ここに書いてあってチェックするとなっているので、そのときに入れる仕組みがあるといいのと思って。

【高橋委員】 そうですね。でも、渡すときに全部チェックをしています。我々はもらわずに、家に帰ってやってくださいという感じです。

【鈴木会長】 この事故の起きる危険な、逆走が危ないみたいなことも書いてある。結構いいことが書いてあるので、こういうのを配っていただけるといいですね。

【高橋委員】 これは、量販店でもやっています。我々の組合だけじゃなくて。

【鈴木会長】 量販店より小売りが強いのは、小売りだったらその場で保険に入れるというところが強みということになってくるわけですね。

【高橋委員】 TSマークは量販店もやっていますので、希望があれば入れると思います。

【鈴木会長】 その他、何かいかがでしょうか。

【事務局(立花)】 議題としては、本日、高架下のことのみとなっていますが、何点か簡単なお報告事項をお話しさせていただきたいと思います。

まず、10月23日月曜日に、毎年行っている放置自転車クリーンキャンペーン、東京都全体で行っているものです。午後3時から、各駅頭でティッシュの配布等の広報活動を行います。例えば防犯協会さんとか交通安全協会さんとか、JRさんとか立川警察さんにもご協力いただいて、ティッシュ

の配布を行います。もちろん強制ではないが、もしお時間ある方いらっしゃいましたら、ご協力いただければと思います。

前回、ご報告させていただきました、国立駅南第2自転車駐車場の改修ですが、9月の議会で、工事とか整備するラックの購入に係る予算が可決されましたので、今後、12月ごろになるかと思いますが、現地入って行って、来年の8月ぐらいには、工事完了となる予定となっております。

先ほど、課長からお話しさせていただきましたが、東のガード下をくぐってすぐ南側ですね、もともと丁字路みたいになっていたところの突き当たりのところに、約70台の民営の駐輪場ができています。10月オープンなので、まだ、おとといぐらいに見たら3分の1ぐらいしか埋まっていますが、お近く寄ることがあれば、東地域に初めてできた駐輪場にはなるので、見てみていただければなと思います。

今、10時間100円という、駅からかなり立地として近いので、タイムズが12時間、市営だと24時間ですが、その辺よりは少し短い時間で運営している形になっています。

最後になりますが、次回の日程について、年明けて2月とかを予定しております。日程が具体的に決まりましたら、また追ってお知らせさせていただきます。ご報告としては以上になります。

【鈴木会長】 ありがとうございます。

【末吉委員】 ティッシュを配るとき、これ、一緒に配れば。

【事務局（立花）】 そうですね。

【末吉委員】 やれるのか、材料があるのか。

【事務局（立花）】 もし何部かいただいて、配るのがティッシュなので、例えば小さく畳んで入れたりして配ったりというのは、高橋委員とご相談して、いただける部数の範囲になっちゃうと思いますが。

【鈴木会長】 東京都に直接問い合わせるとかでもできますか。

【事務局（立花）】 そうですね。ちょっと日がないですが、すぐいただけるようだったら、相談してみたいと思います。お店のものをいただいてもあれなので、東京都に聞いてみたいと思います。

【鈴木会長】 そうですね。すごくいいことがたくさん書いてあるので、なるべくいろんな方に見ていただくのは。新しく買う方だけでなく、今持っている方にも見ていただく機会にはいいかなと思います。

次回、2月ごろということなので、一応確認ですが、これをパブリックコメントにかける時期とか、そういうのは、一応全体のスケジュールとして、もう1度確認でお示しいただいてもよろしいですか。

【事務局（立花）】 予定としては、10月20日からパブリックコメントを11月10日まで募集しまして、そういった意見を見る中で、12月の議会で議案として提出して議決を受けることができれば、来年の4月より使用料の改定を行うスケジュールで考えております。

【鈴木会長】 ありがとうございます。

よろしいでしょうか。丸山委員、お願いします。

【丸山委員】 補足というか、保険の話が若干出たので。自転車保険というのは個人賠償責任保険ですけど、自動車保険の特約で年間1,000円から1,500円でつけられる。火災保険の特約でもついています。マンション居住者も結構いらっしゃると思いますが、マンション居住者の場合は、共用部分の火災保険、管理組合は必ず加入しますが、それにも絶対についています。

だから、意外と入っているというのが僕の感想で、実は入っていることを知らないという人が結構

いらっしゃる。その辺の啓蒙といいますか、保険の件も含めて、自分自身の個人賠償保険はどうなっていますかというのをやれたらいいと思います。

【鈴木会長】 おっしゃるとおり、関心が薄いというか、自分がどういう状況にあるかわからない方が結構多いかもしれない。

【丸山委員】 親が入れば家族全員対象になりますから。

【事務局（中島課長）】 市でも、市報を通してそういったお知らせをさせていただければというふうに思います。問い合わせも結構あります。また、自転車の事故も割合的には高いですから、何らかの形で啓蒙していきたいと思っております。

【末吉委員】 普通に自転車保険というのがあればいいですよ。それがないから、聞いてみると、ああ、何だ、入らなくてもいいのかという印象を起す人は結構います。ですから、そういうことを含めると、自転車保険という単独の保険が別にあるわけじゃないので、そこを勘違いしている人が結構多いと思います。大阪とか名古屋は、強制的に入れるようにしていると言われてはいますが、

【鈴木会長】 神戸も、保険に入ることは必要と言っていますから、こういう事例が出てくると、そういう自治体は義務づけたりはしているところは多いです。

それでは、これで終了となります。閉会とさせていただきます。ありがとうございました。

— 了 —