

【事務局（中島）】 本日は、お忙しい中お集まりいただきまして、どうもありがとうございます。出欠の確認でございますが、本日は全員そろっております。

ここで、立川警察署の石坂交通課長さんが異動のため、新たに青山委員が加わりますので、よろしくお願いたします。青山委員、一言お願いたします。

【青山委員】 初めまして。立川警察署の青山と申します。2月26日に着任をしまして、交通課長ということで仕事をさせていただくことになりました。立川警察ということで、自転車の問題については共通のキーワードかなと思いますので、今後ともよろしくお願いたします。

【事務局（中島）】 よろしくお願いたします。

過半数を超えておりますので、本日の会議は成立いたします。

では、鈴木会長、進行のほうをよろしくお願いたします。

【鈴木会長】 おはようございます。本日も活発なご議論をよろしくお願いたします。基本的には報告が多いと思いますが、よろしくお願いたします。

それでは、議題に入る前に、資料の確認をまずお願いたします。

【事務局（立花）】 お配りしている資料なんですけれども、1枚目、次第が1枚、資料No.1 中央線高架下自転車駐車場の使用料の見直しについてが1枚、資料No.2 放置自転車対策について（条例改正）というものが1枚、自転車対策審議会資料No.3 他市の放置自転車対策の状況一覧という両面のもものが1枚、資料No.4 コミュニティサイクル導入実証実験について、というものも両面で1枚、あと、関係機関からご出席いただいている委員さんのところには、今回3月いっぱい一旦任期が切れるということがございますので、後ほど詳しく説明させていただくんですが、委員の方の推薦依頼を2枚つけさせていただいておりますので、ご確認ください。

お配りしている資料は以上になります。

【鈴木会長】 それでは、次第に沿って進行していきたいと思えます。

まず議題の（1）中央線高架下自転車駐車場の使用料の見直しについて、事務局のほうからご説明お願いたします。

【事務局（立花）】 資料No.1をごらんいただきながらお聞きいただければと思えます。

1番の使用料の見直しについてということなんですけれども、10月に皆様に答申いただきました使用料の見直し案のとおり12月の議会で原案可決されまして、来月、平成30年4月より使用料が月額500円となります。今年の2月から広報と受け付けを開始しまして、先週の13日時点の申し込み状況なんですけれども、新しくお申し込みされた方が75名、国立駅周辺の別の駐輪場から移りたいということでお申し出いただいた方が33名で、合計108名となっております。市内の方が38名で、市外の方は70名ということで、やはり市外の方により多くお申し込みいただいている状況でございます。この1週間でも、やはりまた申し込みが随時来ていまして、4月からということで、ちょっとぎりぎりというか、このぐらいの時期から探し始める方もいらっしゃるみたいで、まだ新しくお申し込みもあるような状況です。今後も引き続き広報等していくように考えています。

2番の附帯意見に対する対応についてということなんですけれども、答申の中で、附帯意見という

ことで、主に3項目いただいているところについてのご報告です。付加価値をつけることということで、駐輪ラックを一部撤去して大型自転車用のスペースを増設しました。駐輪状況を考慮して、利用者が増えればその分足りなくなってくるということがあると思われまますので、今後さらに増設することも検討しております。そのほかにも、雨に濡れないようにとかいうこともご意見としてはいただいていたんですが、そういったことも含めて、対応できる範囲で付加価値をつけていければということと考えております。

(2)の大学通り無料自転車駐車場についてというところなんですけれども、答申を出していただく際にもご議論いただいたところと同じようなお答えにはなってしまうんですが、駅南東エリアへの自転車駐車場の整備を廃止のために進めていければと考えております。

国立駅周辺のほかの自転車駐車場の値上げについてなんですけれども、国立駅南第1・第2自転車駐車場の使用料については、市営自転車駐車場全体のコスト状況と、平成30年の高架下の駐輪場の利用者の動向がどうかということを考えて、引き続き検討していければと考えております。

資料No.1の説明は以上となります。よろしくお願いたします。

【鈴木会長】 ありがとうございます。こちらの議題につきまして、ご意見、ご質問等ございますか。お願いします。

【末吉委員】 附帯意見に対する対応の、大学通りの無料駐輪場の件なんですけれども、南東エリアというお話があったんですが、実際に今、大体1,000台ぐらいが東側、西側に1,000台ぐらい、合計2,000台だと思えるんですけれども、南東エリアというのはどのぐらいのめどで今、計画が進められ、また、どの程度の使用料を計画されているのかだけ、ちょっと教えていただけますか。

【鈴木会長】 お願いします。

【事務局(中島)】 自転車の駐車場の整備計画の中でも、駅から200メートル以上から、大体600メートルぐらいの間で駐輪場を探しているところがございます。今後でございますけれども、高架下から南に延びてくる都市計画道路の3・4・10号線に、民間の駐輪場と、私どもの道路の残地がございますので、その辺で120台程度、今、予定しているところがございます。

あとは随時協議をしているところがございますけれども、今言えるところはそんなところがございます。

以上です。

【事務局(立花)】 ごめんなさい。補足させていただきたいんですが、自転車駐車場整備計画のほうで必要としている台数なんですけれども、丸ごと必要という考え方ではなくて、ほかの駐輪場の状況も考慮する中で計画していた台数としては、たしか700台程度を計画しているので、それが整備されても足りないという状況があるので、引き続きそういったところについて協議を進めていくことになるかと思えます。

【鈴木会長】 ほか、いかがでしょうか。お願いします。

【丸山委員】 すいません。付加価値の部分なんですけれども、駐輪場をよくしていただくのはもちろんいいんでしょうけれども、言うまでもないことですが、相当の大赤字駐輪場でございますので、やっぱりむやみやたらと屋根をつけるとか何とかいう、利用者の便宜を図るのはいいんでしょうけれども、これ以上の赤字を垂れ流す状況というのはほんとに好ましくないと思われまますので、その辺のところは、当然のことながら十分経過を見ていただいていると思うんですけれども、引き続き、ぜひ管理もお願いしたいと思っています。

【鈴木会長】 何かございますか。

【事務局（中島）】 高架下の付加価値につきましては、大型自転車の駐輪スペースを増設したということで、今、ラックを一部撤去したということで台数を増やしていますので、コストとしてはそんなに掛かってはおりません。今後も大幅なコストをかけてまでというところは、ちょっと私どもも考えていない状況です。あとは利用状況を見て、用途自体も含めて今後検討するかどうかというところでございます。

【鈴木会長】 ほか、いかがでしょうか。

【末吉委員】 じゃ、もう1回。

【鈴木会長】 お願いします。

【末吉委員】 先ほどの話にまた戻して申しわけないんですけども、大学通りの、今、無料の駐輪場にとめている自転車の実態調査が基本にならない限り、やはり先ほどの120台か、新たに700台かという想定もなかなか確定した数字にはならないと思うんです。つまり、どういうことかといいますと、要するに、暫定的な問題として、9時から夕方の5時ごろまでを駐輪場とすれば、それだけで、9時までにとめる通勤用の自転車の利用者が何台かによって、有料駐輪場に収容できる台数がおのずと決まってくると思うんです。今、そここのところの実態調査をされていないわけですし、実際になくす前の暫定的な方法として、いわゆる時間限定無料駐輪場という、府中方式ですとか、その辺のやり方を採用することによって、もう少し具体的な数字は出せるんじゃないかと思っています。その辺の検討を、今後課題の1つとしてぜひ継続してほしいと思います。私のほうはお願いということでございます。

【鈴木会長】 ほか、いかがでしょうか。

ちょっと私のほうからもなんですけれども、今回ほかから移動されている申し込み、たしか目標はプラス300ぐらいで見えていたと思うんですけれども、実際自転車利用が一番増えるのは5月と言われているというか、そういうデータも出てきていますので、4月になってから申し込む方も結構いるかと思います。積極的に宣伝していくのも必要だと思いますけれども、今、市外の方が多いのは、どういう広報をされているんですか。

【事務局（立花）】 行った広報なんですけれども、まず先に、現在別の駐輪場を使っている利用者の方に対する広報というところで、国立駅に限らず市営駐輪場を定期でご利用いただいている方に、来年度継続されますか、というお知らせを毎年1月にお送りさせていただいております。国立駅周辺の駐輪場をお使いいただいている方には、そこに高架下の値下げをしますよというお知らせを同封させていただいて、ご返信いただくのに1つチェックを入れていただくだけで移っていただけるという内容で、既存の利用者の方にはお送りさせていただきました。

また、新規の方に対する広報なんですけれども、通常の広報になってしまうんですが、市報に掲載することですとか、あと、ホームページに掲載させていただいているほかに、申請しようとする際に、値下げをしますということを必ず目に入るような形で申請書自体をつくりかえて、先に、例えば南第1をお申し込みいただくつもりで申請書を手にとった方にも、高架下がこの金額で使えるんだということをお知らせいただけるような形で申請書を作成しました。

そのほか、現地のにぼり旗を立てたりですとか、特別な広報はできていないところではあるんですが、そういったところについても、何かアイデアがあればご意見いただければと思っています。

【鈴木会長】 先ほど丸山委員からもあったように、結構赤字になるような駐輪場ですから、なる

べく入っていただいて、目標数を達成できるように努力することも必要だと思いますし、あと、付加価値の話もそうですけれども、次値上げするときに多少つけてあげても維持してもらえようつもりで考えたほうがいいかと思います。大型ラックにして数を減らすということは、ラックの維持費が減ると思いますから、それ自体はいいかなと思うんですけれども、雨に濡れないとかいうニーズが出てきたときには、やっぱり値上げとともに考えるということになるかなと思います。

あと、大学通りの話ですけれども、私も今、末吉委員と同じことを考えていまして、700台という試算がどの程度、ほんとうに必要なのかと。実際歩いてもいいぐらいの距離の方が無料だから使おうと言って使っている。そういう方を含めて700台なのであれば、例えば有料駐輪場にしたら減りますし、どういったところから来ている方が多いのかとかいったところを調査される必要はあるかと思えますから、それは次年度以降、ぜひご検討いただけたらと思います。

【事務局（中島）】 定期利用者についてはそういった広報をやってはいるんですけども、一時利用の2時間無料については、4月に入って本格的にうちがPRしていこうと考えておりますので、一時利用と定期利用をあわせた形で利用者を増やしていければと考えてございます。こちらはまた鋭意努力していきたいと思っています。

それと、あと大学通りの700台につきましては、自転車整備計画をつくる上でアンケート調査をやっております、有料になった場合は使わないですよとかいう条件も含めて、大体700台程度あれば足りるだろうという数字で出しております。ただ、整備計画をつくってからもう数年たっておりますので、また新たな調査は必要なかなとは考えているところでございます。

【鈴木会長】 ほか、何かいかがでしょうか。よろしいでしょうか。こちらにつきましては、また4月、5月のお申し込み状況などもご報告いただきながら広報を続けていくということで。

では、次の議題に移りたいと思います。次の議題は、(2) 放置自転車対策についてということですが、こちらまず事務局のほうからご説明をお願いいたします。

【事務局（立花）】 それでは、資料No.2とNo.3をごらんいただきながらお話しさせていただければと思います。

放置自転車対策についてということなんですけれども、以前もお話ししたことがあることなんですけれども、原付の自転車、今回、他市の状況を資料No.3のほうで一覧にさせていただいているんですけれども、26市の中ですと、府中市と国立市を除いて多くの自治体で行われているところでございます。

移送手数料については、他市の状況を見てみると、大体自転車の2倍とか1.5倍とかいう料金を設定しております、国立市は、現在自転車の移送手数料は2,000円なんですけれども、そういったところを見ると、ちょっとなかなかこれも具体的な、じゃあ4,000円、5,000円の根拠はというと難しい部分がある分野なのかなとは思いますが、4,000円程度が妥当なのかなということで事務局では思っているところでございます。

2番の放置自転車整理区域外の放置自転車についてというところなんですけれども、やはり道路じゃない公園とかの公共施設の放置自転車というのが、駅に近い公園ですと、直接公園を管理している部署に対応してもらっている部分があるんですが、他市の例に倣って、道路のほか、公共施設についても同じ自転車に関連する条例で対応しているところがございますので、そういった内容に変更していければということで考えております。

3番の大型店舗等の附置義務についてというところなんですけれども、こちら今回他市が設けて

いる基準を一覧にさせていただきまして、そういった中で見ると、国立市は少し他市と比べると平米当たりの台数が厳しいというか、大規模小売店舗、スーパーとかコンビニとかになるんですが、少し厳しい基準を設けているところがございます、ただ、事業者の方からは、少し大変ですねというお話があることはあるんですが、実際に足りているかという足りていないのかなという部分もあるので、あえて緩和する必要もないのかなとは考えているんですが、そのあたりも、ちょっとご意見いただければというところで考えております。

そのほかに、整備した後に、例えば駐車場とか駐輪場以外の用途に使ってしまっているケースが国立市でも幾つかございまして、そういった違反に対する立ち入り検査ですとか罰則についてもあわせて規定していければと考えております。

4番の民間事業者の参入促進というところなんですけれども、こちらにも自転車駐車場の整備計画でも補助を導入していったほうがいいんじゃないかということで考えてはいたんですが、ここ数年で、特に国立駅周辺、民営の補助等の制度は今現在ないところなんです、結構何力所かできてきていて、今回他市の状況を調べて、かなり以前から制度を設けているのに実績がない自治体もあつたりして、補助があるから必ずしも動機づけになるとは限らないのかなというところで、1件当たりの大体の金額も、300万とかある程度高額になっているケースが多いので、ほかの改正とあわせてそういったところを導入する必要はないのかなというところで、事務局の考えとしてはまとめさせていただいております。

資料の説明は以上になります。よろしく願いいたします。

【鈴木会長】 ありがとうございます。こちらの議題につきまして、何かご意見、ご質問等ございましたらお願いします。

お願いします。

【丸山委員】 すいません、単純な質問なんですけれども、原付をこれまでやってこなかったのは何か理由がございますでしょうか。よそを見ると、府中以外全部やっているわけで、国立はどうしてやっていなかったのかなという素朴な疑問でございます。

【事務局（中島）】 明確な理由は、ちょっと申しわけございませんが、あれなんですけれども、多分条例をつくったのが国立市は早くて、バイクまで考えていなかったところがあったのかなとは思っています。ですので、先ほどの附置義務の関連も、これはやっぱり古い規定でして、新しい規定ですと、他市みたいな形でつくっておるところは多いんですけれども、そういった状況かなと思っています。

【丸山委員】 これまで議論にはなったこともなかった？

【事務局（中島）】 実際問題は、道路のほうで撤去なりというのはやっておりますので、直接やらなかったことに対する苦情とかはないんです。ただ、やはり人件費がかかっておりますので、そういった面では移送手数料をいただくのが本来かなとは考えてございます。

【鈴木会長】 お願いします。

【末吉委員】 私もちょうと素朴な質問なんですけれども、まず移送手数料について、日野市と狛江と、あと、武蔵野市、八王子が割高になっていますよね。これの、結局高いということ自体がある一定の放置抑止になっているのかどうか、その辺について、何か聞き取りとかされたことがありますかということが1つです。

それからもうちょっと、今度はこっちの、附置義務の中の店舗面積と建築延べ面積というのがある

んですけれども、これがどういう状況で、どういう建築面積と店舗面積との差になっているのか、自治体によって多少の差があるみたいなんですけれども、そういうところで、店舗面積というとお店を経営している人に対する負担であって、建築面積というとは全体のビルの管理をしている立場なのかなどというのがありますし、いわゆる義務を負う側が多少変わってくるのかなと。そういうところ、建築面積と店舗面積の差について簡単なご説明をいただければと思うんですけれども。

【事務局（中島）】 中央沿線が、やはり手数料が高くなっておりまして、私どもは2,000円ではあるんですけれども、年間の台数で考えますと、300万程度ぐらいしか収入としては入ってこない。かわりに、支出はということだと、1,000万円以上を超える中でやっておりますので、費用対効果を考えた場合、2,000円ではとてもやっていけないのが現状です。

アンケート調査等は、具体的にはやってはおりませんが、自転車が昔から比べて大分安くなったという中で、これ以上値を上げると、とりに来ないという現象もあるようには聞いております。ですので、これは適当な値段だと、じゃあどこまでなのかというところが難しいところがございます。ただ、今のところ、国立市としては手数料自体を値上げする考えは持ってはいないところです。

【事務局（立花）】 附置義務の部分について、私のほうからご説明させていただきます。

こちらは店舗面積と書いてある場合も、建築延べ面積と書いてある場合も、全体の施設として設けなければいけないというところなので、負担するところが変わってくることはございません。例えば300平米を超えるものについて、15平米ごとに1台という記載の場合は、店舗面積自体がそもそも299平米だったら、義務としては設けなくてもいいという読み方になりますので、店舗面積と建築延べ面積をどちらで見るとかという違いになります。なので、建築延べ面積で見るとかの方が厳しいということになります。

【末吉委員】 わかりました。

【鈴木会長】 ほかにいかがでしょうか。

基本的にはやっていただいたほうがいいことが、もちろん1、2、3あたりはそうかなという感じがします。特に違反というんですか、附置義務駐輪場をほかの用途に使われてしまうこともありますから。それ以外の、もうちょっと柔軟に、例えば附置義務駐輪場を使うことも考えられるのでしょうか。公営でつくる、民間事業者の参入促進をしてもなかなかつくってもらえない。ただ、大型店舗はつくるわけですよね。それをもうちょっと活用するような、ほかの用途に使う、基本的にはお店に来た方用になるわけですよね。あと従業員の方用で。それが使われていないから、何となく使わない形になってしまっているんだと思うんですけれども、例えばそういうのを貸し出していいとかいうことはできるんですか。

【事務局（立花）】 実際のところでございますと、基本的にはお店の利用者の方のための駐輪場ということで設けていただいているんですが、例えば国立駅のnonowaの駐輪場、使用料をnonowaの場合は取って運営しているんですけれども、使用台数もかなり多くあるのと、立地とかも開けたところというか、普通の人が入っていきやすいような場所にあたりするところも北口の側道沿いにあるんです。そういったところもあると、おそらく通勤の方もかなり多く使っていらっしゃるんではあると思うんですけれども、そのあたりは、特に附置義務の条例においては規定がなくて、実際に普通のお店用にはほんとに数台の駐輪場を設けていただいている場合は、通勤の方とかに使われたら困るといところで何らか各お店で対応されているとは思いますが、実態としてはそういう使われ方をしているところもあるのかなというところです。

【鈴木会長】　　すぐにというわけではないですけれども、附置義務を必ずつくってもらったから、それを活用する方法を何かしら考えられると、事業者さんもつくってそのまま使ってくれようという気になってくれると思いますし、駐輪施策としても何か生かせるところは協力して生かしていくのが、多分民間事業者の参入促進のかわりになるような施策になるのかなと思いますので、そこはご検討を将来的にはしていただけるといいのかなという気がします。

やっぱり民間の事業者は、どうしてももうかるところでないと受けたがらないから、おそらく他市の状況でも。補助金を入れたからってなかなかつくってもらえないということなんだと思いますけれども、何かやり方を、民間と市営で協力して駐輪施策を進めていかないと、やっぱり市だけで賄うにしても台数が多いですから、なかなか難しいところがあると思いますので、そういったところは、今回この条例改正は、もちろん1、2、3については必要だとは思いますが、もう少し将来的、長期的には柔軟なものも含めて検討を続けるのも必要かなとは思っています。

ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。これについては、また次回以降で何かご報告いただくということなんでしょうか。

【事務局(立花)】　　そうです。次回以降、例えば移送手数料としては幾らで考えていますとか、附置義務としては公開できますという具体的な数字とかも含めてお示しさせていただいて、高いとか安いとかいうところをご議論いただければと考えています。

【鈴木会長】　　そうですね。じゃあ次回以降はそういったことで進めていきたいと思えます。

それでは、次、これで議題は終了しまして、報告事項です。コミュニティサイクル導入実証実験について、事務局よりご説明をお願いします。

【事務局(立花)】　　資料No.4をごらんいただきながらご説明させていただければと思います。まず、少し唐突な感じがあるのかなとは思いますが、1番の経過からご説明させていただきます。

もともとこちらで持っていた地域交通計画というものがあるんですけども、そちらにコミュニティサイクルの導入促進について、導入していこうという方向で計画しておりまして、平成30年1月にもう少し具体的な「コミュニティサイクル導入実証実験の方針」というものを決めました。コミュニティサイクルの導入については、市と協定を締結した民間事業者が主体となって実証実験を実施していきます。

市が具体的に何をするのかというところなんですけれども、広報ですとか、施設の用地の貸し付け等で協力していくということで、今、協議を進めているところです。

どうしてこういう話が出たかという、地域交通計画に記載はあったんですが、特に具体的な事業とかの予定がない状態だったんですが、逆に事業者のほうから、昨年10月にそういったコミュニティサイクルの導入実証実験を行いたいんだというお話がありまして、こちらで具体的に協議を進めてきたところがございます。

先ほどの方針を決定しまして、庁内で施設を持っている主管課にどういった施設の用地の提供が可能かというところで庁内連絡会を開催しまして、2月には事業者と協定書を締結しております。

2番の「コミュニティサイクル導入実証実験の方針」の概要なんですけれども、(1)として、コミュニティサイクルポートの用地の提供は各施設が行う事業に支障のない範囲で行うということ、あと、(2)として、自転車に関連する関係者さんですとか、利害関係者への配慮を行う中で行っていくということ、(3)として、使用料を徴収して施設の用地の提供を行うということ、(4)なんですけれども、今回10月にお話しいただいたときから、整備の費用ですとかシステムの開発ですとかいっ

たところについては、市は負担しないというところで最初からお話があったので、そういったところも方針としてはまとめております。

3番の協定先事業者なんですけれども、フリマアプリで有名な株式会社メルカリというところが協定先の事業者となります。

今後のスケジュールなんですけれども、3月から整備開始ということになっていたんですが、今、具体的な用地の選定が、協議を行っている最中でして、ちょっと遅れて4月ぐらいに入ってきてしまうのかなというところで、実証実験の開始自体は5月から行う予定となります。平成30年の12月に実証実験としてそのまま継続するかどうかを決めていこうというところで、今、話をしているところでございます。

一応5番で、イメージ画像ということで、今、もう先に福岡市で同じメルカリのメルチャリというものなんですけど、事業としては少し前にスタートしているところでございます。自転車としては、こういうイメージ画像の自転車になります。

市の説明は以上になります。よろしく申し上げます。

【鈴木会長】 こちらにつきまして、何か。

【板坂委員】 こちらのコミュニティサイクルを導入しようとしている事業者の方と、ちょっと知っていたということで話は伺ったんですけれども、1つ確認したいのが、市の施設を貸し出した場合、使用料が発生するという事なんですけれども、今、僕も民間で置かせてくれる場所を探してくれということでお声がけいただいているんですけれども、お金の話ってしていなかったんです。実際、市のほうはお幾ら、面積でとか、もしわかれば教えてください。

【事務局（立花）】 実際のところ、その施設の固定資産税の評価額とかいったところで単価が変わってくるので、具体的な金額というのが施設ごとによって変わってしまうんですが、例えば普通に民間さんから借りるよりはかなり安価な金額になってくるのかなというところなんです。

一例で申し上げますと、例えば市役所の敷地を大体6台分ぐらいお貸しした場合の試算、ごめんなさい、具体的な数字ではないんですが、年間でほんとに数万円、5万円前後とか、大体それぐらいの金額になるということで、具体的に金額は決定していないんですが、今のところ試算しているところでございます。

【板坂委員】 これは決定ですか、徴収するのは。

【事務局（中島）】 決定でございます。それと、メルカリのほうが考えているのは、一般の家庭でも敷地に余裕があるところであれば、ポートを登録することによって自分の自転車と同じような使い方もできますよという、占用料につきましては、1台当たり幾らという考え方も持っているみたいですので。

【鈴木会長】 お願いします。

【末吉委員】 シェアサイクルということだと思っておりますけれども、シェアサイクルの場合、私も各地のシェアサイクルをいろいろ見て回りまして、やはり一番課題になるのがポートへの自転車の偏り、偏在というのが問題になると。もう1つは、この場合には、東京都がやっています、今度9区まで拡大したドコモのシェアサイクルに比べると、アシストをしていませんから、比較的どこでも乗ってどこでも置ける気楽さがあるがゆえに、やはりどうしても附帯的に出てくる課題が、放置されるのではないだろうか。その2つの課題が、まずこれからどういうふうにもメルチャリが解決するかということと、また、同時に土地を提供する市サイドも、それに対してどういう対応をなさろうとしてい

るのか。もしくは、もう全て民間事業者に委託するという方法なのか。東京都内であちこち見て回ったんですけども、かなりトラックに大量に自転車を積んで運搬して移動している。そういうことが、この国立市内でどういうふうに出てくるのか。また、先ほどその前にありました公園での駐輪問題、放置自転車というものも含めて、そこにメルチャリがどういうふうに市民、利用者によって置かれるかということについてどう考えていらっしゃるか、そこが1つ。

それから、もう1つ、話が出ました福岡の件なんですけど、福岡市のほうに、私も行けなかったんですが、いろいろ取材してみたら、市が全くかかわっていない事業であるという話が聞けまして、そういうところで、国立市は市が協定書を結んでやっていくと。福岡の場合には、単独で、民間の企業としてシェアサイクル事業をやりますということをして、どんどん民間の土地を借りたりしながらやっていると聞いたんですけど、国立市としては、その問題に関しては、福岡のほうに取材か何かなさったのか、その辺について伺いたいと思うんですけども。

【事務局（中島）】 最初の放置自転車の関連でございますけれども、今、5月に供用開始するときと考えているんですけども、大体50ポートぐらいあればいいかなと。

【末吉委員】 50ポート。

【事務局（中島）】 ええ、最低でも50という数字です。それで500台という数字で考えているところです。最終的には1,000台ぐらいまでに持っていきたいというのが業者のほうの考えでございます。これはGPS搭載でございますので、どこに自転車があるかは把握できるということで、基本的には再配置する、これは民間のほうで別途委託をしているんですけども、そちらのほうで、随時、再配置をします。これは放置自転車も同じく。市として協力できるのは、現在、駅前の放置自転車の啓蒙活動をやっておりますので、撤去するのではなくて、再配置する業者に、直接連絡をとって、移動してもらうという協力はしていきたいと考えてございます。

もう一個、公園については、委員がおっしゃるとおり、なかなか難しい問題がございまして、公園利用者とポート利用者をきちんと分けられるかということがあるところであって、そこら辺をうまくやらないと、放置自転車を誘発する形になろうかと考えてございます。これは、今の課題だということになっております。

それと、福岡市につきましては、実際の取材はやってございません。向こうについては、民間ということで、チェーン展開しているところと提携を結んで、かなりのポート数を設置しているところとございます。今後、そういったものも含めて、いろいろな情報を集めながら、分析はしていきたいと考えてございます。

【鈴木会長】 ほか、いかがでしょうか。

【高橋委員】 この中の関係業者というのは、多分我々だと思えます。我々もこういう形というのは今にできるだろうとは思っていましたが、それでは、どういう対策をしたらいいかというのが全然わからなかったんです。それで去年の10月ごろ、メルカリさんのほうから話がありまして、最初はびっくりしたんですけど、どうもメルカリさんの話を聞くと、みんな行政とか、自転車組合なんかとは全然打ち合わせなく、民間で勝手にどんどん進めている形が一番多いんですと言われたんです。それで、メルカリの場合は、メンテのことを考えて自転車業界、それから、国立市をひっくるめて、全体の形でもって、長期に継続していく形をつくりたいと言われたので、ほかの業界とやるよりも、メルカリさんと組んだほうが我々も得かなという形で、賛成したわけなんです。

当然、ママチャリの分野というのは、かなり減るんじゃないかと思ってるんですけど、それがど

ういう形で、我々に関係してくるのかは、現在わからないんですけど、メルカリさんとは、自転車の整備に関しては、我々が1枚かんで、やってもらうという話になって、協力する形にはなっています。

それから、できれば、自転車も購入する場合、自転車組合をとおして、我々に多少でも何か残る形をつくってもらいたいということは要請しています。メルカリさんもいい自転車を長く使いたいということで、ブリヂストンなんかと交渉して、それなりに安い自転車でまとめるんじゃなくて、しっかりした自転車でまとめたいという考えがあるみたいです。

今、私どもが聞いている段階ではそんなところです。

【鈴木会長】 ありがとうございます。末吉委員、お願いします。

【末吉委員】 私のほうからは、今、そのお話を伺って、例えば、福岡で最初、オッフオだったか、ソフトバンクがやろうと思ったときには、投入する自転車が中国製の自転車だったらいいんです。それだと使い捨てにされるので、そもそも自転車活用推進法のできた一番最初の目標は環境負荷を少なくするための自転車活用ということだったにもかかわらず、廃棄物が出るというので、福岡はものすごく難色を示したというのは聞いたんです。その後、メルチャリさんがそういう提案をしたんだけど、みずから乗り込んだんですけれども、今、高橋委員がおっしゃるように、地元本位ということが非常に大きかったというのも私も聞きました。

つきましては、高橋委員もおっしゃったように、長期にわたって定着させていきたいんだというのが、シェアサイクルそのものが環境負荷を低減するという本来の目的を考えた場合に、かなりしっかりと地元へ腰をおろさせたいなど。私も今、これを読んでいてわかりましたし、ほかのところのシェアサイクルを聞いたり、取材したときにも、そう思いました。

それについて、ここに、5月から実証実験を開始して、6カ月、もしくは7カ月ぐらいでめどを立てたいという可否の決定があるんですが、この程度の期間で、実際に実効性があるかどうかという判断ができるものでしょうか。これは実際に、利用者の問題もそうですし、それから、再配置する業者の方もそうですし、それからもう1つ、今、高橋委員がおっしゃったように、市内の自転車店にとっても、どういうメリット、もしくは問題があるのか判断するのに、この期間で果たして可能なかどうかというのを、そこだけお答えいただきたいと思うんですけど。また、そういう期間にした理由も、もしお聞かせいただけるならば、ご説明いただきたいと思います。

【事務局（中島）】 評価をいつやるかということは、市で考えておるだけであって、民間事業者さんのほうは、当然、1年で終わらなくて、数年にわたってやっていきたいという思いはあると聞いております。ただ、市は毎年度、用地については貸さなければいけないということがございますので、きちんとした、市にとってメリットがあるのか、ないのかというところで、事業評価をやっていきたいと思っておりますので、この期間にやっていきたいとは考えています。

ただ、さまざまな課題が出てくるんだろうと思っておりますので、この期間では、当然足りないことはあるかもしれませんが、これは、あくまでも市のほうの考えで、メルカリのほうは、最低でも1年という考えを持っておりますので、その中で、市も判断はしていけるかとは思っております。

【鈴木会長】 どうぞ。

【末吉委員】 今、まさにそういうお話を承ったんですが、実際に、用地でどのぐらい収益が上がるかとか、もしくは、土地の契約の問題とか、今、市が持っている土地もいろいろあるとは思いますが。ただし、収益性ということだけを考えると、どうしても視野が狭くなってしまいますので、ぜひともシェアサイクルを、7万5,000人程度といたら申しわけないですけど、小さな自治体の中

で行う効果というものが、どういう効果として評価できるかという、かなりいろいろなポイントを設けて、また、環境であるとか交通の体系の見直しであるとかコンパクトな町、そういうものがどういう影響、また課題のある影響を示すかという、かなり総合的な判断のもとに、いわゆるモデル地区になるような挑戦を心の中に秘めていただくと、私はほかの自治体を見てきて、これは大変だなと思いましたがけれども、お願いしたいと思います。そこは私どものお願いです。

【板坂委員】 僕も確認したいんですけども、まず、今、50ポートの目標のうち、何ポート、市のほうでご用意しているのか。今、事業者さんからも、お店のほうを紹介してくれとか、商店街とかいろいろ言われているんですけども、実際、あと何ポート必要で、これは市も一緒にやっている事業なんですといったところで、今、お話を伺っていると、どうも市の施設の場所だけをお貸ししている状況だと、僕がお願いに行ったときに、みんなどういものかわからないので貸したくないと、不法駐輪も増えるだろうと思われている人も多いです。

行政として、例えば、先ほどから話があったように、移送業者も、駅のほうで動いていらっしゃるシルバーの方たちが一緒にやるとか、どの程度絡んでいるのかというのが見えにくいので、なかなか進めにくい。

また、お願いするとしたら、例えば、一緒に僕も行きますので、ご説明して、ポートの設置とかをお願いしていただけると、50に近づけられるのかなとは思っています。

【事務局（中島）】 先週の16日、建設環境委員会の中でも、委員さんから同様に、積極的な活用をということで、市が協力するべきではないかというご意見が多数ございまして、今、庁内でも、新たに、もう一度、どういった場所に貸すことができるのかと、洗い出しをしているところでございます。

そういった中で、施設としては今、決まっているのが6カ所ぐらいなんです。ただ、これはもう少し増えそうだと思います。そのほかに道路だとか公園用地というところが出てきますので、50カ所あるうちの半分は市の施設でやっていけるのではないかという考えを持っています。そのほかに民間の場所で、大体50カ所ぐらいと考えていますけれども、候補に挙がっているのは、100を切るぐらいはありますので、それが全て契約できれば一番いいんですけども、まずは、5月は50を目指してということで、今、進めております。市が積極的に、どう関与できるかということも、今後、PRも含めて検討させていただきたいと思っています。

放置自転車については、先ほど言ったように、今、シルバーさんがやっております、その辺を含めて、再配置する業者さんを考えていこうとは思っています。再配置する業者さんは誰でもいいというわけにはいかないみたいで、運送業の資格が必要になってくるという法的制限もございまして、その辺の絡みと、市がどういうふうに協力できるのかということも詰めていきたいと思えます。

【鈴木会長】 ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。お願いします。

【根岸委員】 今のコミュニティサイクルの件なんですけど、これは、まだこれからスタートするというところで、問題というか課題がたくさんあると思うんですけど、まず、第一にこれはいつ、誰が使うという、要するに使用者の顔があまり見えてこないというのがありまして、例えば、市内に住んでいる人だったら自分の自転車を持っていると思うんです。その自転車を自分の足がわりにして、乗りたいときにいつでも乗れるという、ものすごいアドバンテージがあると思うんですけども、これに対抗して、市内の人がコミュニティサイクルを使うと、要するに、先ほど末吉委員もおっしゃいましたように、偏在しているというか、自分が乗りたいときにオンデマンドで、その場所に自転車が

ないときに、結局歩くんですかという話になって、それだったら自分の自転車を買って乗ったほうが良いということ。

先日、私は六本木と麻布に行く機会があって、注意して見たら、コミュニティサイクルを利用して人がいたんです。よく見たら、それは電動アシストがついていまして、国立はあまり意識していないんですけど、向こうは坂がものすごく多くて、電動がついてると、こっちは歩いていたのに、すーっと抜かれていって、「あれ、いいな、今度乗ってみようかな」という気持ちになったんですけど、つまり場所柄、メリットがあるというものがあるといいかなと。

あとは、先ほどGPSがついていると言いましたけど、例えば、GPSを拡大して、アプリにして、配車状況みたいなものをくっつけるとか観光拠点を表示する、地図を表示するとか、そういったものと連動させると、市内の人でも乗ってみようかなという気持ちになると思いました。

あとは、市外から来た人が乗るといったときに、その人たちは何の用で乗るのか、通勤なのか、通学なのか、それともショッピングなのか。それから、例えば、軽井沢の駅前にあるレンタサイクルみたいに観光として乗るのか。国立市でしたら、観光というと大学通りを歩いて回るというのが多いと思うんですけど、その場合、観光地はどの辺を拠点に考えていらっしゃるのか。それから、先ほど副委員長もおっしゃいましたように、ショッピングで利用するのであれば、商店街との連携というところで、私の商店街は、たまらん坂の下のほうなんですけど、駅から歩くと10分ぐらいで、コミュニティサイクルがあって、市外の人がショッピングとか飲食目的で来ていただくと、駅前に対抗するという部分で、かなりメリットはあるかなと思ったんですけど、それは商店会長とかも、かなり聞く耳を持っていると思いますので、その辺と連動させながらやっていくとおもしろいと思いました。

あとは、市内の自転車業者さんとの兼ね合いなんですけれども、自転車のメンテナンスにかかわるものとかパンクといったトラブルシューティングみたいな部分ですとか、この自転車いいなといったときに、市内のお店で買えるんだよとか、そういったことで還元していくのも1つの案なのかなと思いました。いろいろ言ってしまうとすいませんでした。

【事務局（中島）】 貴重な意見ありがとうございます。今、言われたのは、私どももメルカリのほうに伝えて、また協議をしているところも実はございます。高齢者が多いということもあって、電動アシストが使えないかという話は、最初から言っていたんですけども、まだ1台当たりの単価が高いというか、それが目につくところにあたりすると、盗難も含めて、どう対応するかということもありますので、今すぐはできないけれども、排除する形ではないということですので、今後の利用状況を見るという形になろうかと思えます。

もちろん、商店と連携を図っていくところ、どうしても、市が入らなきゃいけない部分があるかどうかは思っておりますので、そういったところも含めて努力を図っていきたいと思っております。

以上です。

【鈴木会長】 ほかに何かいかがでしょうか。

【末吉委員】 今は、たしか100自治体、それから、それ以外の官公庁も含めると、もう少しシェアサイクル……、もともと、小田原なんかに行ってみたときにはレンタサイクルだったんですけども、今はシェアサイクルになっていると。シェアサイクルには、今、ご指摘のとおり、電動アシストでいかか、普通自転車でいかかと二分化しているんですけども、都内のドコモの自転車を見る限りは、充電と、それから、重い自転車を移動させるという面と、もう1つ、価格的に高いことがかなり自治体にはネックになっていると。

そういうことを含めて考えると、今回、メルチャリに限らず、ソフトバンクも、LINEも多分これからやってくると思うんですけども、利用するのは非電動型がどうも主軸になるだろうと。それは小さい自治体ですとか、初期投資が非常に厳しい自治体に対する、ある面、いいなという導入になっているんだと思うんです。実は、私自身が国立市のほうに市民としてお願いしたいのは、シェアサイクルというのは料金をとるわけですから、必然的に、これは公共交通機関と同じ意味を持っているんだと思うんです。ですから、バスとか電車というものに準じる、第3の公共交通機関なんだという認識で、市民の足という新しい選択肢、それから、ここに市外から訪ねてこられる人たちに対しても、いわゆる公共交通である以上は、公共交通なりのサービスと安全を確保していく義務が事業者側にもありますし、それを導入した行政サイドにもおのずと出てくると思います。

ですから、サービスと安全、それから、継続性というものが、第3の公共交通機関のありようとして、今、シェアサイクルに求められている行政サイドの対応であり、民間サイドの対応ではないのかと思いますので、そういうところで手本になる形で、もしできていけば、去年の10月に業者のほうから申し込みがあったという話があったんですけども、それに、計画に基づいて、受け入れたという経緯を伺っても、非常に今後、大きな期待ができると思いますので、市民の協力を得ながら、それから、行政と事業者と市民の3者の結びつく共同体制で新しい公共交通としての定着を図っていったらいいんじゃないかと、私はかなり強く熱望しているところです。

【事務局(中島)】 誤解がないようにあれなんですけど、あくまでも、事業主体はメルカリさんであって、費用につきましては、全てメルカリさんのほうで出ておりまして、こういう言い方は失礼ですけど、市は一銭も出していないということです。ただ今後使い方によっては、今、言われたように、公共交通という位置づけの中で、その辺はまた別な考えがあるかもしれませんが、今現在は、そういったことで進んでおりますので、よろしく願いいたします。

【鈴木会長】 私のほうからよろしいですか。今、いろいろお話を伺っていると、市は土地とか場所を貸すだけ、賃料を取って貸すという形での協力ということなんですけれども、市民の方にメルカリさんがお話ししている内容は、もうちょっと市と一緒にやっています、みたいに受け取っていらっしゃるんだなということがあるんです。市のほうは広報もされるということなので、そうすると、市がやっていると思われる可能性はかなりあると思うんです。

こうなってくると、市も無視できないというか、好きにどうぞということにはなっていないのかなという気がしてまして、お金は出さないにしても、12月までに市の判断として、市のためになっているかどうか判断されるということなんですけど、それが短いという意見もちろんあって、確かに定着するまでに結構時間がかかりますから、ふだん自分の自転車じゃなくて、ほかの自転車を使おうと思うまでには時間がありますし、ドコモさんの入っている区のほうも、長期的に見ると動向が変わってくるんですけど、入って何カ月かではそんなに変わらないというか、利用が増えないということもありますから、もうちょっと長期的に見ていただいたほうがいいかなというものもあるんですけども、そのときに、放っておいたら、メルカリさんはメルカリさんに得になるように動くと思うんです。それは市のためになるとは違う観点で動かれると思うんです。そこは、市のためになることを期待するのであれば、市が何かしら意見を出すなり何なり、お金は出さないにしても何か市民の方と共同していられる体制をつくるというのは、どうしても必要になってくるのかなと思いました。

そこはだから、市としてどういうかわり方をするかというのを、はっきり立ち位置を決めておかないと、市民の方は、市も一緒にやるんだという認識をされてしまうと。メルカリさんが商売の一環

としてやる形が実態になってしまうと、市民の方の感覚とずれてしまいますし、そういった意味でも、誰が、どう使うのかという根岸委員のご発言がありましたけれども、どうやって使うかイメージした、ポートは空いているところはどこでもいいというのではなくて、商店街だとか、市として回ってほしい、市民の方として立ち寄ってほしいところにポートが置けるように、誘導するということの方が悪いんですけども、ちゃんとそこは言っていただく。メルカリさんにも言っていただく。

先ほど、民家のところに一、二台置いて、自分の自転車のように使うみたいなお話をされていましたが、それが実際、市に対してどういうメリットがあるかというのがわからない。その方の自転車みたいな感じになってしまうと、あんまりよくないのかなと。あり得るとしたら、駐輪場のキャパを減らすということだと思うんです。自分の自転車じゃなくて、共有になると、駐輪場に入っている時間が短くなりますから、駐輪場の容量を減らしたいからシェアサイクルを入れるというのは1つ、区とかでも検討されていることで、実際、それで駐輪場の容量を減らせたという事例も出てきていますので、そういった観点で入れるということであれば、1つ市のメリットになるかなと思うんです。

そういったことを考えると、家と駅を往復するだけでは普通の自転車になってしまいますから、駅からどこか行ってもらうと、それも含めたポートの配置が必要になりますし、自分たちのメリットをいろんな視点から評価したほうがいいですよというお話、収益だけではなくという意見も末吉委員から出ていましたけれども、どの観点で、市として役に立ってほしいかもイメージしてアドバイスされるほうがいいかなと思いました。

皆さん、せっかくいろいろな形で協力しようと市民の方が思ってくださっているのです、そこは公共交通機関として長期的に、そこまできちんとするまでに結構時間がかかりますけれども、町のにぎわいというか、活気の一環として、市民が一緒につくっている交通手段という形で、ちょっとでも定着できるように市としてサポートしていただけたらと思います。

質問なんですけど、1,000台ぐらいに将来的にしたいというのは12月までに1,000台じゃないですね。

【事務局（中島）】 それはちょっと無理があります。

【鈴木会長】 そうですね。だから、メルカリさんとしては、長期的に入って、将来的には1,000台ぐらいにしたいという考えがあるということなんですね。

【事務局（中島）】 そうです。

【鈴木会長】 そうしたら、市としては、12月までに何か判断するにしても、お金の面だけではなくて、どういった効果があるかというのを総合的に判断していただいて、できるだけ長期的に効果が出るまでは続けられることを考えていただいてもいいのかなと思います。

何か、ほか、いかがでしょうか。

【板坂委員】 今、これを利用できる区域といいますか、地域というのは、どういうエリアをお考えなのかということと、それと、5月に実証実験をやりますと言われているんですが、これは具体的にどこの場所で、どういう内容をやるのかというのを教えてください。

【事務局（中島）】 区域とやる場所は一緒なんですけれども、まずは、国立市内全域でと考えております。ただし、駅はポートの数とかは集中的にできるかなと思っておりまして、半径で150メートルぐらいにポートがあるといいと、コミュニティサイクルの考え方の中であるみたいなんです。そうすると、国立だと、そういった形であれば、大体100ポートぐらいが、大体網羅できるのかなと考えています、でも、駅周辺はどうしても集中しますので、そういったところは多目に必要だろう

と。

国立駅周辺に、できたら基地みたいな形で、一定の台数を持っていきたいというのがメルカリのほうの考えではあります。ただ、なかなか用地の問題で、国立駅周辺は適当な用地が今のところないということがあって、5月すぐは難しいだろうとは考えています。

だから、エリアも市内全域で5月から始めます。

【鈴木会長】 高架下はどうですか。

【事務局（中島）】 高架下は、その話もしたんですけども、メルカリさんのほうの考えもございまして、ちょっと難しいというところですよ。

【鈴木会長】 そうなんですね。安いですし、それなりの台数とめられるわけですよね。

【末吉委員】 すぐ隣にサイクルがありますよね。

【鈴木会長】 なるほど。それがあるんですかね。用地としてはいい。

【板坂委員】 素朴な疑問なんですけど、前聞いたような気がしたんですけど、多分、駅を利用する方は多いと思うんですけど、駅のポートがとめられなかった場合はそこに置いてもいいんですか。

【事務局（中島）】 置くことによって道路にはみ出るとかということになると、それは市としてはいいとは言えないので、できるだけ国立駅周辺のところには多く大量に置ける場所を設けようとは考えているということです。

言い忘れましたけれども、一般的なシェアサイクルの場合ですと、1時間とか30分幾らという課金の仕方なんですけれども、メルカリさんは開錠して施錠するまでの間が1分間4円という形になりますので、例えば、国立駅で乗って、自宅まで行って施錠すれば、そこで課金が一旦とまりますので、また家で用を終わらせて、どこかポートまで持っていくというときにまた課金されるという形です。例えばですけれども、国立駅から谷保駅まで10分ぐらいでしたら40円ぐらいで行けちゃうということもございまして、バスですと180円という形になりますので、そういった使い方もあるのではないかと考えてございます。

【板坂委員】 1つ不安に思ったのが、駅前の店舗とかで、ポートですよといったら、そこに沢山置く可能性はありますよね。邪魔になってしまう。

【事務局（中島）】 その可能性は十分あります。道路上にあれば、メールで、そこは放置禁止区域ですというお知らせが行くらしいんですけども、そういったことも考えているということですので、できるだけ、ポートがいっぱいであれば、近くのポートに、さっき言ったように、どこにポートがあるかというのはアプリでわかるようになっておりますので、あいているところに入れていただくということに対応していきたいと考えています。

【鈴木会長】 もしあったら撤去はされるんですか。

【事務局（中島）】 そこは市のほうと協定を結んでいますので、撤去して2,000円ということは今のところは考えてございません。回収業者にご連絡して、とりに来ていただくということで考えております。

【末吉委員】 ただ、今、LINEかどこかでやるのは、ちゃんと自分のポートに置いたらインセンティブがつくらしいんです。ポイントも付加されて、いわゆるポイントビジネスにもつながっていくと。ただ、そうすると、多少離れていても、混んでいた場合にも、正確に自分のメルチャリのポートに持って行って置けばポイントがつくと。そういう利用者のインセンティブをつけることを、LINEのほうで読んだんです。LINEがそのサービスをやると言っていました。そうすると、ぐちゃ

ぐちゃと入って、とめられないからどこかに置いちゃうということを、結構いいポイントをつければ、自主的に動くんじゃないかと。性善説っぽいですが、ポイントで引っかけることができるかどうか、制限することができるかと、それは読みました。確かに偏るのが問題なんです。

【事務局（中島）】 そのことに関しては、追加なんですけど、メルチャリの放置自転車を見つけたと。それをポートに持っていくと、やはりポイントがつくというやり方もあるらしいので、それも含めて、メルカリとはやっていこうとは考えています。

【鈴木会長】 時間を延長してくれたりとか、課金がされないとかというやり方をしているところもあるみたいで、隣のポートまではただで行ってとめるとかもあるようなので。

【事務局（立花）】 埋まっていたらということですか。

【鈴木会長】 そうです。埋まっていたら、隣のポートまでは時間が無料で行けるとかというものもあるようなので、それはそういう申請をしなきゃいけないとか、ポートで何かチェックしなきゃいけないんですけども、そういったケースもありますから、そういったマネジメントしていないと、もしかしたら、おっしゃるとおり、一番とめやすいところに沢山とまってしまうのは。多分店舗の方はそれを気にされたりして、簡単にいいですよと言えない部分もあるかもしれないので。

【板坂委員】 実際、動いてみないと、何ともという意見が多いですね。

【事務局（中島）】 ただ、今の実態としては、店の前に自転車を置いているんです。すぐ撤去はしていないので、2時間は大体市のほうも撤去時間を置いていますので、そうやって考えると、店の前にあったとしても、すぐ撤去はしないだろうとは考えていますけど。

【鈴木会長】 ほか、いかがでしょうか。

【事務局（中島）】 この件については、随時、ご報告させていただきます。

【鈴木会長】 お願いします。

その他で、全体を通して、何かご意見、ご報告等はございますか。よろしいでしょうか。

【事務局（立花）】 そうしたら、私のほうから、皆様の任期なんですけれども、2年間ということで、平成30年3月31日まで、今月末までとなっております。会長と市民委員のお二人については、継続していただける旨を確認させていただいているんですが、ほかの委員の皆様は、各機関からの選出となっておりますので、一番下に資料をつけさせていただいているんですが、推薦依頼を席上に配付させていただいておりますので、推薦通知のほうを、大体4月の中旬か下旬ぐらいをめどに、こちらにまたいただければと思います。

次回の会議の開催なんですけれども、6月か7月ごろを予定しておりますので、また決まりましたら、ご連絡させていただきます。

こちらからは以上になります。

【鈴木会長】 それでは、ほかにご意見なさそうですので、これで閉会いたします。ありがとうございました。

— 了 —