

【事務局(中島)】 まだ定刻前ですが、全員お揃いになりましたので、これから平成28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。

本日は足元の悪いところ、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。

委員で異動がございまして、JRの川崎委員から原委員さんに代わりましたので、ご報告させていただきます。

本日の出欠の確認でございますが、板坂委員と相武国道の乙守委員から、欠席の旨ご連絡いただいております。

では鈴木会長、進行のほうよろしく願いいたします。

【鈴木会長】 おはようございます。よろしく願いいたします。

それでは、早速議題に入りたいのですが、その前に資料の確認を事務局からお願いいたします。

【事務局(立花)】 それでは、資料の確認をさせていただきます。

1枚目が本日の次第。資料ナンバー1、「国立市自転車安全利用促進条例の見直しについて」、こちら、両面のものが1枚。次は事前にお送りさせていただくことができませんでしたが、自転車駐車場の利用状況の一覧が1枚です。多摩の26市の各市有料駐輪場の使用料と使用台数の一覧というものも追加させていただいております。資料ナンバー2、「自転車ネットワーク計画について」というものが1枚です。次も事前にお配りすることができませんでしたが、国立市内の自転車の発集量ですとか交通事故の状況を地図上に映したものが1枚。次が資料ナンバー3で「放置自転車クリーンキャンペーンについて」というものが1枚。本日、資料の順番と前後してしましますが、こちらのほうから最初にご説明させていただければと考えております。参考資料ナンバー1、A4のものが3枚ホチキスどめしているもの、こちらは先ほどの条例の条文が1部。参考資料ナンバー2、同じく条例の施行規則が1部。最後に、川崎委員から原委員に交代がございましたので、参考資料ナンバー3として委員の名簿を改めて配付させていただいております。

資料は以上になります。

【鈴木会長】 よろしいでしょうか。

それでは、議題に沿って進行していきたいと思っております。最初に報告事項ということで、放置自転車クリーンキャンペーンにつきまして、事務局より説明をお願いします。

【事務局(立花)】 そうしましたら、資料ナンバー3、「放置自転車クリーンキャンペーンについて」に基づいてご説明させていただきます。

毎年行っている事業になりますが、駅前放置自転車の問題を広く市民の皆様にご存知いただくために、本日より立川警察の方ですとか、地域の交通安全協会の方、防犯協会の方等々、JRの方にもご協力いただいておりますね、そういった関係機関の皆様にご協力いただきまして、駅頭でティッシュとリーフレットの配布を昨年10月25日の火曜日に実施させていただきました。実施場所としては、国立駅、谷保駅、矢川駅の各3駅で実施いたしました。参加いただいた方、3駅で合計95名、大変たくさんの方にご協力いただき、実施させていただきました。

活動内容ですが、先ほど申し上げたようにポケットティッシュの配布ということで、約7,000個

を配布させていただきました。同期間、通常も行っていることですが、放置自転車の移送活動も行っておりまして、キャンペーンの実施期間ということで、平成28年10月22日土曜日から10月31日月曜日まで、10日間行いまして、撤去台数については、各駅、記載させていただいております。

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。こちらにつきまして、何かご質問等ございますか。いかがでしょうか。

【丸山委員】 22日のティッシュの配布の以前から移送活動が始まって、一般的には移送活動の前にこういったPR活動をやったほうがいいのかというのは率直なところですが、その辺のところ、どうですか。

【事務局（立花）】 移送活動ですが、通年行っておりまして、この期間は多少ですが増員してもらっているところがございます、おっしゃるとおり、例年ですとキャンペーン期間の初日を広報させていただく日にしていたのですが、その日は土曜日になってしまったということがございまして、明けた月曜日に実施しなかったというのもあったのですが、もろもろ、事務局側の都合で火曜日の実施にさせていただいたというところがございます。

【事務局（中島）】 平成28年度については、前から言われていたのですが、朝一にいつもはやっていました。そうしますと、朝一に放置されるような方はおられないということで、国立駅だけ昼間にして、谷保、矢川については朝にしたと。谷保、矢川はやはり通勤されている方がその時間帯が一番多くて、昼間の時間はなかなかいないということもあって、朝そのままやりました。

そうはいつでも、どんどん放置自転車自体も少なくなっていて、もうちょっと違うやり方を検討したほうがいいのかなどというふうには、事務局としては思っているところでございます。

【末吉委員】 今、成果が上がっているというニュアンスでしたが、実際、去年、この数年に比べてどのぐらいの量が減っているのでしょうか。

【事務局（中島）】 毎年報告はさせていただいていますが、数台ではあります減っています。10台、20台というレベルではないですけれども、毎年、数字的には減っています。

逆に、言われているのは夜間だとか商店の前の一時的に置かれているような自転車ですね。うちのほうは大体2時間を目安にしていて、2時間以上放置されているものについて撤去をしているというところがございますので、そういった面では大分少なくなっているというところがございます。

【鈴木会長】 ほか、いかがでしょうか。

ポケットティッシュを配るときに、例えば駐輪場はここにありますよみたいな情報も一緒に配るとするのはやっつけらっしゃいますか。

【事務局（中島）】 今の段階ではやっていないです。

【鈴木会長】 こういう配る機会があるのであれば、そのときに、ここに駐輪場がありますよというのもティッシュに入れるなり何なりして、自然と知るような機会があるとより効果的なのかなと思いますので、そういうのも検討していただければ。

【事務局（中島）】 はい。

【鈴木会長】 よろしいでしょうか。

では、次の議題に移りたいと思います。次からが審議事項ですので、こちらのほうに時間を割きたいと思います。

次の議題の(1)「国立市自転車安全利用促進条例の見直しについて」について、事務局から説明をお願いいたします。

【事務局(立花)】 資料ナンバー1「国立市自転車安全利用促進条例の見直しについて」に沿ってご説明させていただきます。

1番、概要及び経過です。こちらの条例は昭和56年5月に施行されたのですが、平成25年に使用料の見直しを行いました。使用料の見直しを除くと、大幅な見直しというのは実は行っておらず、自転車駐車場の運営や放置自転車対策について、現行の条例では対応できない部分が生じていることから改正を検討させていただきたいと考えております。

2番の改正のポイントというところですが、ご説明が前後してしまうのですが、先に裏面の3番、今後のスケジュールというところをごらんいただきたいのですが、今お話しさせていただいている条例の改正につきまして、第1回審議会を5月ごろに開催させていただきたいと思っておりますが、そちらのタイミングで諮問させていただければと考えております。その後、まだ予定ではあります。第2回に、中央線高架下自転車駐車場の利用率が低いということで、nonowaの西口改札が今年の4月にできたり、西一条線、音大付属幼稚園のすぐ前のところ、高架下の南北の通行が自転車、歩行者ですが、今年の10月ごろに、そちらも開放されるという状況がある中で、ある意味、様子を見ていた部分があったのですが、そのnonowaの改札があく前、今年の3月と比べて、利用者の方は微増というところで、大幅な改善というのは見られなかったという中で、使用料の改定を早い段階でできればということで、一応、今後のスケジュールの案ということで、そちらだけ先に答申をいただいて、ほかにも先ほどお話ししたような放置自転車対策等で条例の課題がございますので、先に高架下の使用料について集中的にお話をさせていただいた後に、来年度1年間を通して、全体的な見直しについてお話しさせていただければと考えております。

表に戻りまして、(1)自転車駐車場の1番、使用料の見直しというところ。平成25年に使用料を改定しましたが、市の全体の財政健全化取り組み方針というところの中では未達成の部分があるので、コスト計算を行う中で全体の使用料も見直す必要があるのではということで考えてございます。

ただ、繰り返しになりますが、高架下の駐輪場は利用率が著しく低いので、料金の設定が駐車場の利用率の標準化という機能を果たしていないというところで、こちらについては早い段階で値下げが検討できればと考えております。

こちらのほうが、先ほど事前にお送りできなかったというお話をさせていただいた資料ですが、自転車駐車場の利用状況の一覧と、他市の使用料の一覧というのをつけさせていただいたのは、そういったお話、今日もある程度させていただければという中で、こちら、資料を2枚追加させていただきました。

先に資料ナンバー1を全て説明させていただきますと、②買い物等利用者への対応ということで、一時利用、1日単位の利用、1日24時間100円という使用料になっていて、買い物利用者の特徴である、2時間に満たないような短時間の駐車需要に、料金体系的に対応できていないということで、市民の皆様からも大変ご要望が多いので、一定時間の無料制の導入ができないかということについてご検討させていただければと思っております。

(2)放置自転車対策ですが、1番、放置自転車整理区域の見直しということで、駅に近い公園ですとか、駐車されやすい環境にもかかわらず、放置自転車整理区域のぎりぎり外といったところに、整理区域の変更がしばらくないので、利用される方もある程度頭に入っているという中で、抜け道で

はないですけれども、そういったところに駐輪が集中しているという状況が見られますので、整理区域についても見直しができないかなということを考えていきたいと思っております。

2番の原付に対する放置対策ですが、原付の移送も行っている自治体が多いのですが、国立市では、実は自転車のみ移送となっております、こちらについても移送をすることになった場合、体制的に可能なのか、移送手数料はどうするとか、そういったこととお話しさせていただければと考えております。

3番の処分する放置自転車の有償での引渡しですが、以前は10年ぐらい前ですか、引き取りのない放置自転車については、こちらで処分料をお支払いして業者さんに引き取っていただいていたのですが、今は無償で引き取ってくださる業者さんがいらっしゃるの、無償で引き渡しを行っております。自転車の状態がいいものについては、ごみ減量課を通してリサイクル用に自転車の商店さんで販売していただいております。今、さらに時代が変わって、むしろ有料で引き取りたいという業者さんも多くいらっしゃるということから、有償での引渡しということができないかということを検討したいなと思っております。

(3) その他というところで、1番、大型店舗等の自転車駐車場附置義務ということで、現在、建築延べ面積500平方メートル以上の建築物について、新築または改築のあるときには、その用途に基づいて駐輪場の設置というのをこちらの条例で義務付けております。対象建築物の規模等の条件面の見直しということもありますが、今現在、課題として、一度こちらの条例に基づいて駐輪場を用意してくださった商店さんが、竣工したときは駐輪場を用意していたのですが、駐車場に変えてしまっていたり、違う用途で使っているというところが以前からございまして、こちらからお願いが上がったり、文書でそういった状況の是正をお願いしているところではあります、なかなか改善されないという中で、他市だと、名前の公表ぐらいまでの内容ですが、罰則規定を設けている自治体もございまして、そういったものが導入できないかということを検討させていただければと考えております。

最後、2番のところです。民間事業者の参入促進ということで、国立市では、他市と比べると民間事業者の参入というのが少なく、理由として、自治体によっては助成の制度を設けている自治体もございまして、そういった他市の事例を参考にしつつ、必要性も含めて、制度の設立ができないかということを検討したいなと思っております。

こちら、本日追加させていただいた自転車駐車場利用状況一覧と、他市の使用料と収容台数の一覧の見方をご説明させていただきたいのですが、1番、定期利用ということで、市内の定期利用ができる駐輪場の一覧を記載させていただいております。左から駐車場の名前、収容台数、一月当たりの使用料、あと契約台数、今月ご利用いただいている方の台数、平成29年3月の台数を記載させていただいております。こちらは利用率ということで、一番右の欄に書かせていただいております。利用率のところ、50%を切っているところについて色をつけさせていただきました。

2番の一時利用ですが、基本的には見方は一緒で、台数のところ、ピーク台数と記載させていただいております。今年、年明け1月から3月、最も多く駐車されていたときの台数を記載させていただいております。利用率の色のつけ方については、同じく50%以下のところにつけさせていただいております。

次は3番、こちらはちょっとわかりにくいと思いますが、定期と一時が混在している駐車場の合計利用率というものを一覧にさせていただいております。混在しているというのは、駐輪場の中で駐車スペースが定期利用と一時利用で分かれていない駐輪場がこちらの4カ所になっておりまして、例え

ば、谷保駅北第1駐輪場ですと、定期のほうを見ていただくと、利用率50%を切っていますが、一時利用のほうを見ていただくと69%になっておりまして、合わせると54%になっている。実際のとまっている台数というよりは、定期と一時の設定している台数だけのお話になるので、一時が少ないから、定期が少ないからというよりは、合わせてどうかというところをお示ししたほうがいいかなと思ひまして、こういった一覧をつけさせていただきました。

最後に、国立駅周辺の自転車駐車場の利用者の内訳というのを、一覧にさせていただきました。というのも、先日高架下の駐輪場利用率のお話、第2回の審議会ですべてさせていただいたときに、高架下は市外の方の利用が多いのではないかという話、あるいは学生の方に使ってもらうのほうがいいのではないかというご意見をいただいていたので、それぞれ市内・市外の内訳、やはり高架下の駐輪場が、市外の方の利用者が多いというところのデータです。学生の方の利用で言うとほかの駐輪場とそこまで大きく変わらないのかなと、そういった見方をさせていただくような表になっております。

最後に、各市有料自転車駐車場の使用料と収容台数の内訳ですが、こちらは市内の一般料金ということで、一番基本的な区分の利用者の方の料金の駐輪場の金額というのを調査させていただきました、各市の最高の設定の金額、逆に最低の設定の金額、全台平均というもの、下に説明を書かせていただいておりますが、市内駐輪場の市内一般の金額に、全て市内一般の方が利用した場合の利用台数の合計を、定期利用全体の台数で割ったもの、駐輪場の料金はさまざまありますが、台数、どれだけ、実際に使われている台数も考慮した中で平均の金額がいくらかというのを出したイメージのものになります。

その右が収容台数で、有料の駐輪場のうち、一時利用が何台かを記載させていただいております。その右が学生減免の有無、最後が市内・市外の方で料金を加算しているかどうかという一覧になっております。

説明が長くなりましたが、以上になります。

**【鈴木会長】** ありがとうございます。では、こちらの見直しについて、何かご意見、ご質問、ございますか。

**【末吉委員】** いくつか確認と、改良点についての簡単なご提案をさせていただきたいのですが、まず、国立の定期利用の中で、中央線高架下が低いというのは、このとおりの数字ですから、それはよくわかります。一方、一時利用に関しても、こちらは低いと。谷保に関しては定期利用が50%を切っているわけですが、一時利用に関しては比較的高いと。この辺の原因というのを伺いたいということがあります。

それからもう1つは、料金の改定ということになりますと、当然、利用者にとって負担になるわけですから、不満、または反対意見が必ず出てくるだろうと思います。その中で、私がちょっとこのところ気になっている1つの点としては、やはり、大学通りの駐輪場が無料で自由にとめられるということをお前提にして考えた場合、その料金が上がることに限っては仕方ないとしても、無料であるということの不公平感といいますか、それがどうしても大きくクローズアップされてくるのではないだろうかということ、私は非常に懸念しております。

そこで、これからこういうことを申し上げていいかどうか、私も全く確信もありませんし、それから、事務局の方もそういう検討はなさったのではないかとはいえますが、大学通りの今の無料駐輪場を、時間制限を設けてみてはどうだろうかという考えを、私自身から述べさせていただきたいと思ひます。例えば、朝9時から夕方5時まで、ここは自由にとめていいですよ。それ以前はとめては

いけませんよ、それ以降はとめてはいけませんよという制度化をすること、またはルール化することによって、今ある、朝、通学通勤に使う自転車が、比較的空いている駐輪場に流れる可能性も期待できるのではないだろうか。そしてまた、昼間、つまり違法駐輪をする人たちにとっても、大学通りにとめて買い物に行けるとすれば、そのところでまた利便性も高まりますし、商店にとってもプラスになるのではないだろうか。基本、私はよく自転車を見に行くのですが、非常に数が多くて、どこにとめていいのか、買い物でちょっととめたい人にとっても、あそこは市民にとって比較的とめやすいとするならば、そのところをもう少し市民向けに、生活者向けに開放できるようにしてみてもどうか。特に、よくよく見ますと、府中から来る自転車が大学通りの東側のほうにはかなりの数とまっておりますし、不思議なことに、西側にはあまり、どうもこれは府中じゃないなという自転車がとまっていない。そういうことを考えますと、やはりそういうところにある種の工夫をもって、今の公平化を図る上でも、定期料金の値上げであるとか、そういうことを含めて考えた場合に、そういう施策も検討すべきではないだろうかという、先に資料をもらったときに私も考えていまして、ちょっとお話しさせていただきました。

以上でございます。

**【鈴木会長】** ありがとうございます。ここに出ていないほかの駐輪場との兼ね合いということで。

**【末吉委員】** いえ、大学通りの駐輪場、今も実際に高架下がものすごく利用が低い原因が何なのかということも含めまして、そこにいざなう方法を考えたほうがいいのかという、ご提案も含めてでございます。

**【鈴木会長】** ありがとうございます。

**【事務局（中島）】** ありがとうございます。1つ、原因として、もともと総研線跡地を利用して無料の駐輪場がほぼ同じようなところにあったということがあって、そのときは1,000台を超えるぐらいの駐輪があったということで、高架下に有料に変わりましたが、半分ぐらいしか利用されていない。じゃあ、ほかの人たちはどうなったのかということ、それ以後、若干ですけれども、大学通りの無料駐輪場が増え、ほかの駐輪場も増えました。ですけれども、圧倒的に有料になったことによって利用されないというところ、お金を出してまで自転車を使わなくてもいいという方も、中には結構あったのかなというふうに考えています。

それともう1つ、国分寺市で経営していた北口の駐輪場があり、今は民営化されまして、こちらは1階、2階、屋上となるのですが、屋上部分に、学生専用で1,000円ぐらいでとめられると。しかも特定の高校が安くなるような設定の仕方をしているということで、国立市の場合は1,200円でやっています、市外だと1,500円になるということがあって、学生さんがさらに割引にはなるんですけれども、そんなに料金が変わらないということであれば、駅から近いほうを利用されるということがあって、学生の利用者が少ないと。市内・市外であれば、北口のほう、国立市民はあまり人口自体がそんなにないということもあって、圧倒的に市外、国分寺、立川方面からの利用が多いというところに来ています。

今日は高架下、議会でもかなり早く何とかしろという要請を受けていまして、まさに早めに、先ほどのスケジュールにこだわらず、決めていきたいというふうに思っていますので、1つは料金の問題です。1,200円という料金が、大学通りの無料駐輪場とほぼ同じような距離の中にあるのに有料になっているというのと、学生の割引のやり方、今、半分とかいう話になっていますが、これはもう一律で市外・市内関係なしでやるという方法もあろうかと思えます。

一時利用ですが、今、100円で24時間。これも民間では50円にして12時間とか、いろいろやり方がありますので、そういった3つの観点から、またご意見をいただければと思います。

先ほど言った大学通りの無料駐輪場ですけれども、確かに、一般的に言う逆利用ですね。朝、駅に行っちゃなくて、駅を降りて府中方面に行くとか国分寺方面に行かれる利用というのがかなりありまして、ですから、駐輪台数というのは24時間あまり減らないということがあります。夜間になれば、本来であれば自転車はほとんどなくなるのに、結構置いてあるというのがそういうことです。東地域には、この大学通り以外に駐輪場がないということもあって、なかなかすぐに時間規制、あるいはなくしていくという手だてが難しいのかなというふうには考えているところでございます。

【鈴木会長】 ありがとうございます。ほか、ご意見、いかがですか。

【末吉委員】 この高架下の利用率が低いということと、同時に、一時利用のところの国立南第1の11.1%というところは、多いということだと、定期利用のほうは、先ほどの南の2階と3階、これも多いということと同時に解消する必要もあるのかなというところで、2つ提案させていただきたいんですが、1つは、国立市って大学通りを境に東と西、大学通りによって左右に分かれているという特徴がある市で、東に住んでいる人も、中に住んでいる人も、西に住んでいる人も、国立駅に朝通勤するときに、できるだけ自転車で近いところに行きたいというのが本心というか、みんなの共通の意識だと思います。

それで、朝1分1秒でも節約したいので、どうしても通勤の人が国立南に集中してしまうという現象が起こっていると思いますので、例えば1つの案としては、国立南の高架下を利用する人を、例えば西に住んでいる人と、大学通りよりも西の中の地域に住んでいる人、要するに住所によって利用者を分けたりすると、例えば東に住んでいる人は南を利用するという、要するに、東に住んでいる人は東側に駐輪場がないので、その時点で不公平な部分を感じると思うので、私が東側に住んでいるから言うわけじゃないですが、東側にあったらなというところで、西側でも駅が近いところだったらいいなというところで、みんなこっちを利用されているのではないかという。

1つの案としては、住所によって利用者を分けるという案と、先ほどの一時利用の南の1階がいつも満車ですよ。どうしても大学の前は無料ですけど、そこにとめるとどうしても歩いていかなきゃいけないというところで、朝急いでいる人はどうしても、100円払ってでも一時利用、私も都内に通勤していたときに、この一時利用のヘビーユーザーでしたが、朝7時台に行くと大丈夫ですけど、8時ぐらいに行くともう満車になって入れないという状態になっていて、これを解消するために、例えば国立南の2階の一部を一時利用に振り分けて、そうすると、国立南の定期利用していた人が高架下に移るのではないかなという期待を込めて、整理しますと地域によって分ける提案と、もう一つは定期利用の一部を一時利用に振り分けるという提案をさせていただきました。

【鈴木会長】 いかがでしょうか。

【事務局(中島)】 ありがとうございます。最初に説明すればよかったのかなというふうに思いまして、現在、国立駅南第1については拡充整備を行う予定で、今やっているところでございます。全体で1,000台ぐらい増える、今1,600台ですから、2,600台ぐらいまで増えますので、一時利用も800台ですから、300台ぐらいは増えますので、委員のおっしゃるとおり、朝はすぐ満車になるというところは少し解消されてくるのかなというふうに思っています。

そういった中で、ますます高架下の利用が少なくなっていくのではないかという懸念もあって、事務局としては、1,200円ですけれども、システムの都合もあって、1,000円、750円、500円

の3つぐらいを考えてはいます。その辺も含めて、皆さんにご審議いただければと思っています。

あと、西と東については、やはり東側に駐輪場がないということが大きくなりますので、その辺がある程度、方向が決まってくれば、またそういった分け方もあるのかなというふうに考えてございます。

【鈴木会長】 お願いします。

【藤木委員】 前もお話ししたと思いますが、道路管理者の立場からお話すると、どうしても遠い駐輪場ってとめないです。国立市さんの場合、駅の周辺にいろいろあるので、要は高架下のところに人の流れを持っていきたいという流れをつくるためには、結構思い切った手が、試行的に、要はよく民間なんかで思想的に3カ月間ぐらい一時利用をタダにするとか、人の流れをそっちに持っていくというのが大事だと思います。100メートルなんかたいしたことないなど、今までは敬遠していたけど、使ってみるとこれぐらいかって、すぐ駅にも、商店街の中にも行けるしという、そこで再確認をする市民も出てくる。要するに、流れを一回そこに振ってみると、結構大胆に試行的なことをやってみるというのも手かなと思います。

【事務局(中島)】 おもしろいかなと思います。今、買い物用に3時間、立川市さんだと無料になるというようなものがありますので、24時間というものではなくて3時間とか、あるいは4時間、一時利用を無料にするという試行的なものはやれるのかなと、今聞いていて思ったんですけども、検討してみたいと思います。

【鈴木会長】 ほか、いかがでしょうか。

【末吉委員】 私は東に住んでいまして、いろいろと知り合いに聞いてみましたら、旭通り近辺に住んでいる人って、意外と駅まで歩いて行っている人が多いです。むしろ、東のほうの人って誰がどういうふうに自転車を使っているのかと。そうしますと、当然、原則は大学通りの、自転車道に関しては西側を走行することになっていますから、駐輪場に近いほうを利用していることは間違いないと思います。ただし、高架下まで行くかという、どうもあそこまで行く方法は、東の人間にとっては非常に困難を伴うと。

これは今後の課題ですが、3・4・10号線ができるのと南北に完全に突き抜けるわけですから、そこから今度左に曲がって駐輪場の高架下に連れてくる、来てもらうという方針は、将来的には可能になるのではと私は考えています。もちろん、安全な道路で確実に入れるということ、そういうことが前提条件になっていまして、実際に自転車を利用される方は、道路の走行条件というのを非常に気にすると思います。大学通りのように自転車レーンがきちんと整備されていても、なかなか歩道のほうを走っている人が減らないという現状を考えてみても、要するに、一般道を走ることをものすごく怖がりますから、今度は高架下のほうに誘導するには、これは今後のネットワークの問題も絡んできますけれども、その時点ぐらいまでに、今お話ありましたように、無料でやってみるとか、先ほど私がお話ししましたように、大学通りの無料駐輪を制限してみることによって、人をそちらのほうにいざなえるような方法をそろそろ考えておいて、将来的な駐輪場の活性化という道につなげる準備を始めてみてはどうかと。そういうふうに、今のご提案を聞いていて感じました。

【事務局】 ネットワークという観点から、今ご意見をいただいたというふうに思います。これはまたこの後、皆さんに検討していただきたい部分でございまして、そういった観点も重要だろうと思っています。ただ、やはり自転車の発生分布等でも、北・西のほうのエリアというふうに考えて、そういった人をできるだけ高架下に持っていきたいと思っています。こちらはやはり国立市民だけでは

なくて、国分寺・立川市民の利用者がいますので、そういったところをやはり、本来であれば駅直近に行けばいいんですけども、手前の高架下でもいいやと思えるぐらいの利用の仕方、料金含めてですけれども、そういったものについてご意見いただければと思っております。

【鈴木会長】 ほか、いかがでしょうか。

ちょっと私のほうからお伺いしたいのですが、今回、高架下を下げるといご提案を伺っていますが、前に出たかもしれないですが、ほかの市に比べて、駅前の南が安いというのものもあるのかなと思います。ですので、高架下をもっと安くしてたくさん使ってもらうとか、具体的に無料の時間を増やしてサービスを上げるということを考えたときに、ほかのどこかで料金を回収するではないですけど、一番便利なところは高くするという発想があってもいいと思うのですが、そういったことは。

【事務局（中島）】 やはり、距離数によって料金に差があるやり方というのはどこもやっていますし、ただ、国立の場合は一律で1,500円、屋根がないところだとちょっと遠いところは1,200円という形でやっております。今、会長がおっしゃるとおり、私どもはそういうふうに思っています、どの程度がいいのか。結構投資していますので、無料というわけにはいかないだろうというふうに思っています。さっき言ったように、1,000円がいいのか、750円がいいのか、500円がいいのか、何で750円かという、一回、4年前ぐらいに料金改定をしまして、そのときは750円から今の1,500円、倍に料金改定しているということがあるので、それを基準としたら750円がいいのかなというのが1つあります。500円は、単純にワンコインで、一番インパクトがあるのかなと思っております、そういったところから、事務局としては考えているところでございます。

【事務局（立花）】 今、高架下の値下げと一緒に、第1駐輪場とかの値上げをしたらどうかというお話だったと思いますが、前回、第1駐輪場の建て替えをする中で料金をいくらにするかというお話を第2回でさせていただいたと思うのですが、そのときにもご案内差し上げましたが、駐輪場ごとのコストではなくて、市営の駐輪場全体のコストというのが、今、均衡がとれているという中で、例えば高架下を値下げしたらその均衡が崩れるということもしかしたらあるかもしれないですが、第1駐輪場の値上げというよりは、三、四年前に倍近く値上げしたばかりということもあり、値上げというよりは高架下の値下げで、まずは誘導ができないかということで、事務局としては考えています。

【鈴木会長】 一時利用が、2時間無料とかでもいいのかなと思いますが、例えばその一時利用も、料金が無料を超えたときにどんどん高くなって行って、今みたいに、1日100円だったら、本来の一時利用に開放しているところでも、使える値段ではありますよね。それが1日とめるとものすごく高くなるということになると、買い物のためしか使わなくなるということもあると思います。そういうふうに一時利用の方のスペースを確保するという料金差額というものはお考えですか。

【事務局（中島）】 一時利用については、今は24時間100円だけしか考えていなくて、ただ、買い物用ということがありますので、高架下だと買い物客からは遠ざかっているかなと思っております、その辺、どうしようかということで悩んでいるところではあります。

試行的に無料でやるというのは、これはありなんじゃないかと思っています。

【鈴木会長】 一時利用の料金を、長時間とめると高くするということは今考えていないですか。

【事務局（中島）】 すみません、それは考えていないです。以前、750円のときに、同じ100円で24時間でしたが、そうすると、週2回ぐらい使うような人は定期利用を申し込むほうが安くなるので、そのために定期利用がかなり増えていたというのが実際にありました。1,500円にしたら、

そういった方々がいなくなって、キャンセル待ちも少なくなったというのは、事実あります。

【鈴木会長】 すみません、一時利用のことを確保したいとなると、長時間とめないようにするという策をとることが多いと思いますが、今回もそういうお話です。そのかわり、確かに定期利用の利用率が高いというところがありますので、その兼ね合いということになるかなと思いますが、今回はいただいた資料を見ていますと、ほかのところはわりと、国立駅南駐輪場という、これは結構入っている。高架下だけ入っていないという状況になっているわけですが、私が国立に住んでいる方に聞くと、やっぱり大学通りというのが必ず出てきます。やっぱり無料が1個あるというのが、無料の駐輪場があるというのが選択肢としてどうしても入ってきてしまって、無視はできないのかなと思うので、利便性と兼ね合いを考えたときに、やっぱり駅に近いところは高いほうがいいのかというところはあります。無料の大学通りについては、何も今手立てはないということですか。

【事務局（中島）】 大学通り、知っている方は知っていると思いますが、自転車をとめられる緑地帯は市の持ち物ではなくて、もともと西武のほうで持っているということがあって、その条件が、やはり収益を上げるという施策がとれません。そういったところで無料をやっているのが1つの原因としてあります。

もう1つは、大学通りを利用して、年2回ぐらい、市民祭りだとかLINKくにたちとかをやるときに、屋台の箱の置き場になっているということがあって、有料で貸す場合、どうしてもその期間どいてくださいというのは難しいというところがあって、無料というやり方をやっているということで、今のところなかなかいい手だてがないというのが実情です。

【末吉委員】 府中駅がどういう条件でやっているのか詳しくは知りませんが、駐輪場が9時から、たしか始まります。私、試しに行ってみて、8時半ごろ行きました。勝手に置いておいてみました。そしたら即撤去されてしまった。もう私はわかっていたので、すみませんと謝りながら、その管理している方に聞きましたら、躊躇なくやると。結局、9時までは全くとめることができないということ聞きまして、どうしたらいいですかと言いましたら、近くのアートマンの下のほうの駐輪場だったら2時間ぐらいいは無料ですということ聞いたのが、今から5年ぐらい前だったと思います。

それで私、大学通りがどうしても24時間無料なのかと。むしろ24時間無法状態なんじゃないかなというのが大学通りの印象でした。それだったら、人為的な力である程度管理して、さっきお話あったように、有料にするのではなくて制限をするという、その方策がとれないのかなと。それを、国土の持っている、私は国立の人間ですからその事情をよく知っておりますけれども、それもできないのかなというのは、ずっと疑問に思っています。それも少し検討してもいいのではないかと。それは、今日もお話しさせていただいたポイントでありますし、私、国立市民としても、それは受け入れても致し方ないという感じはしています。大学通りというのはシンボルであり、散歩道であり、非常に大きな意味を持っている通りでありますから、そこを自転車がかなりの台数で占拠しているというのは、かねがね疑問に思っていましたし、そういう意味でお話し申し上げたと思います。

【事務局（中島）】 ありがとうございます。府中市の例、ほかの市でもそういうことをやられているのかということは調査・研究したいと思います。ただ、大学通りですので、これは市民合意が必要になってくるだろうと思います。ですから、これについてはまた今後の課題にさせていただいて、私どもの委員の方に出せるような資料を用意したいというふうに思います。

【鈴木会長】 いかがでしょうか。

【丸山委員】 別の観点で。高架下の話じゃないですが、まず、放置自転車の有価での引き渡しに

ついて検討を始められているということですが、検討のポイントは何なのかなというのが疑問であります。当然、無償よりも有償のほうがいいに決まっているかと思いますが、その検討のポイント、要は、引き取り業者の信用の問題なのか何なのかわかりませんが、どんなことをご検討されているのかなというのが1つ。

それから、民間事業者の参入促進とございますけれども、これはどこかの駐輪場、具体的に言うとどんなイメージをお持ちなのかというのがあって、それがどれだけの効果があるのかも含めて、お話しいただければと思います。

【事務局(中島)】 最初の処分する自転車の有償ということですが、特に今やっていたている業者に問題があるということではございません。しかしながら、どうしても自転車にかかる経費、放置自転車対策にかかる経費というのが、放置自転車の処分はまた別ですが、移送、管理ですね。そういったところはかなりコスト的にお金がかかっているということがあって、市としては少しでもコストを下げたいということがあって、売れるものであれば売っていきたくて考えているところでございます。

それと民間事業者の参入、特にどこかということではないですが、谷保、矢川については既に何カ所か民間事業者に参入していただいております。国立駅の北側ですけれども、こちらのほうも民間事業者、何カ所かできています。一番の狙いは、私どもで駐輪場がない国立駅の東側にできるだけ民間のものも含めてですけれども、駐輪スペースが確保したいということがあり、どういった種類ができるのかというのはこれから具体的に検討しなきゃいけないんですが、他市の事例では、設置費用のコストを何割カットか、あるいは固定資産を減免するというやり方が結構多いということです。これもまたほかのところの事例等も含めて、また皆様にご提示して、ご意見いただきたいと考えてございます。

【丸山委員】 最初の質問に対する回答ですが、若干質問の意図が通ってなかったのかもしれませんが、要するに、有償のほうが当然いいに決まっているし、我々も全然、そこについて文句を言う話ではないですが、要は、いいのにもかかわらず、さらに検討しなきゃいけない、その検討のポイントって何なのかなということをお聞きしたいです。

【事務局(中島)】 こちら、市で有償にしますよというやり方でも構いませんが、自転車対策審議会が設置されている中で、やはり皆様のご意見をいただきたいというのが1つあります。有償じゃなくても、無償で渡すかわりに困っているような国・地域に渡すほうがいいのではという考えもあるのかなと思ってまして、その辺も含めてなんですけれども、ご意見をいただければというところでございます。

【鈴木会長】 今お話が出てきた国立駅の北側にある民間事業者が参入しているというお話ですが、そこと高架下で料金が、利用者が振られて、何となく民間のほうを使っているということは考えられますか。

【事務局(立花)】 私のほうから説明させていただきます。北側には2カ所ございまして、1カ所は一時利用のみの駐輪場になっております。もう1カ所、先ほども少しお話が出ましたが、昨年まで国分寺市さんが運営されていた国立駅北口自転車駐輪場というところがございまして、そちらは3階建ての駐輪場ですが、1階と屋上部分に定期利用できるスペースがございまして、1回は月2,000円で、屋上が月1,200円となっております。失礼しました、2階も定期利用がございまして。1階が月2,000円、2階が月1,800円、屋上が月1,200円で、ある高校さんと提携されているのか、ちょっとわかりませんが、特定の高校の学生さんは月1,000円で、そのほかの市であ

るような障害者の方の減額とか、そういったものはないと聞いております。一時利用については、1階と屋上に一時利用のスペースがございまして、どちらも10時間で100円です。先に定期利用のない一時利用の駐輪場もございましてということで、三井のリパークさんがやっている駐輪場ですが、nonowaのはす向かいあたりにある駐輪場ですが、そちらも同じく10時間100円という料金設定をされております。利用率ですが、その三井のリパーク国立駅前駐輪場の収容台数が84台で、いつもほぼ満車の状態です。国立駅北口自転車駐車場は、ほとんど全て満車の状態です。あきがあるのが2階の定期利用、1,800円のスペースが、昨年問い合わせた時点では、約30台の残り。屋上の一時利用が、300台のうち、約100台程度あきがあるということで、あとは定期利用、一時利用ともにほぼ満車の状態であるということで、運営事業者からは聞いております。

【鈴木会長】 そっちに流れていくというのは考えられる。今、ラック式でしょうか。

【事務局（中島）】 2段ラックです。

【鈴木会長】 確かに2段ラックの上は使いたくないとか、結構ありますが、ラックに対しての抵抗がある方がいらっしゃいますが、サービスをもう少し変えるとか、収容台数、もちろんたくさん確保したいということがあると思いますが、どういう方に使っていただくかということもあると思いますが、一時利用の方だと特にラックの上段ってとめたがりません。そういうのを考えると、今、ラックの上の値段を安くしたりしているところもあります。そういうレベルになってきているので、サービス、とめやすさみたいなのも含めてもう少し検討するといいいのかなと思いますけど、今の状態であれば、それを踏まえて、もう少し安くしてとめてもらいやすくするというのは選択肢としてあるのかなというふうに私も思います。

【事務局（中島）】 今、ラック置けるのが多分1,200台ぐらいです。平で置けるのが。

【事務局（立花）】 そうですね、やはり下段のほうが台数も多くなるので、2,007台のうち、たしか1,300とか1,400とかが下段で、今のところ、先ほどの表にあるように、合わせてどれだけでも500台程度なので、今のところ、下段が埋まっていて上段が使えないという状況はないので、そういうところはまとめて料金設定を変えたときに、埋まってきたときに上段についてはさらに下げるとか、そういった検討をする必要はあるのかなと思います。

【末吉委員】 東のほうに、まず土地を確保できるかどうかという問題があると思います。今のところ、たしかあそこは家具屋さんの裏、一部駐車場がありますよね。それもこれからマンションが建ったりしたら駐車場そのものはなくなると思いますが、実際に民間に委託すること自体は必要だとは私も思います。ただ、非常に不安定な運営が危惧されるのではと。たしか北口のタイムスも契約が切れてなくなったという経緯がありますよね。そういうふうに考えますと、ある程度恒久的にそれが可能かどうかという議論はしておかないと、つまり、利用者が行って見たらなくなったとか、いついつから切れちゃったとか、そういう状況になりますと不信感も強くなりますよね。

1つ、これは提案ですが、今つくられているような駐車場そのものに、一部駐輪場も併設するような義務化というのはできないものでしょうか。確かに民間の運営としてはわかりますが、例えば都内ですとタイムスなんかやっている駐車場に、駐輪場併設という絵は結構見かけます。私も現地を見たりしましたから。それから、シェアサイクルをやっているところもありますし、少し視野を広げて見てみる必要がそろそろ出てくるのかなと。そういう自由度を与えることによって、または旭通り商店街なんかにとっても、ある面、メリットも出てくると思いますし、そこら辺も今後、審議会での検討事項として上げられてもいいのではないかとというふうに私は感じております。

それから、先ほど、放置自転車の処分を有償でということですが、実際に有償にした場合の、さっき言ったコストカットができるということですが、大きな数字として出るものですか。

【事務局（立花）】 具体的な金額は持っていませんが、有償でといってもかなり低い金額になるので、大幅なコストカットというのはなかなか望めないのかなと。やはり無料だったら有料のほうがいだろうというぐらいの程度形になってしまうと思います。

【事務局（中島）】 ごみ減量課のほうで、自転車については有償で引き取っていただいています。そういった中で、キロ何十円とかいう単位だったと思いますので、大したお金にはなりません、それでもないよりはというところでございます。

それと、先ほどの駐輪場に駐輪場を併設というご意見、これは民間への支援対策の1つとして、これから検討していきたいと思います。

【鈴木会長】 ほか、いかがでしょうか。

【事務局（中島）】 もしよろしければですが、次回、後でまたご報告させていただきますけれども、5月に次の自転車対策審議会を予定していますが、そのときに高架下、料金何通りか、具体的なものを出させていただいて、それで諮問・答申という形を、もし委員の方がそれでも構わなければですが、そういった形をとらせていただければと思います。

【鈴木会長】 いかがでしょうか。何か料金以外でこういうものを検討してほしいというものがございましたら。

【根岸委員】 料金のところで、これは料金を上げたり下げたりすると、需要と供給の関係で利用者が増えたり減ったりということがあると思いますが、例えば、今ウエイティングリストに載っている人とか利用している人に、適正な料金、いくらだったら入ってもいいとか、この料金以下だったら入ってもいいよと、この料金より高かったら無料のところを利用するよとか、そういう需要の部分のアンケートみたいなものを何かサンプルでとってから料金の議論を、価格を決めるのもいいかなと思いました。

【事務局（中島）】 値上げにつながるような料金の設定であれば、そういうのがありなのかなと思いますが、今回は下げていくということもありますので、多分、安ければ安いほどいいというのが回答として来るのかなと思ってまして、でも、前回のそういった資料もありますので、少し、次の検討のときに出せる範囲で出したいと思います。

【鈴木会長】 確かに安ければ安いほどいいですが、人気のあるところが1,500円と考えると、どれぐらい安くするのは結構問題なのかなという気がします。ですので、これまでに調査したところで何かあれば、お示ししていただけたらなと思います。実際、高架下はそんなに遠くはないと思います。ただ、やっぱりイメージがどうしても強いので、委員のおっしゃったように、何か使うきっかけを与えるということが大事なかなと思いますので、ほかとの差別化を図って、どういう人にとめてもらいたいかというのをポイントにした料金設定というのを考えるというのはポイントかなと思います。駐輪場によって、1日の使用料の値上がりの仕方とか、何時間無料というのはそれぞれ違うという考えもできるかなというふうに思います。そうすると、一時利用とどっちを使いたくなるかというのも決まってきますし。

【事務局（中島）】 すぐ隣に、JRさんの附置義務の駐輪場があって、こちらが最初の1時間無料で、24時間ごとに100円で、460台とまります。

【事務局（立花）】 400台程度、見に行ったときはとまっていた、ほぼ満車の状態という。

【事務局(中島)】 最初の一、二カ月は、本当に数えるぐらいしかとめる人がいなかったのですが、今は場所がわかってきたというのがあるのと、西側にWESTができたというのもあって、かなり利用者が増えていると。そちらがとめられないかたの、うちはおこぼれを狙えればというふうに、正直、思っているところです。

【鈴木会長】 それは一時利用の方が多くですか。それとも、100円払って長時間とめている方が多いでしょうか。その辺はわかりますか。

【事務局(立花)】 内訳はちょっとわかりませんが、その台数なので、ある程度通勤に使っていらっしやる方もいるのではと思っています。

【鈴木会長】 どういった方が使っているのかによって、おこぼれが狙えるかどうかというのが決まってくるのかなというところもあるかなと。

では、次回に料金案を出していただくということで。高架下以外で何かありますか。

次につながるような話ですが、自転車安全利用促進条例という名前でも中身は駐輪の話ですね。それ以外の何か安全に関する話も条例の中に入れるとか、保険の話も入れるとか、そういった方向性の改定というのはお考えになっていますか。

【事務局(中島)】 この条例、今言われたように、自転車駐輪場の管理条例と分けることも考えてはいましたが、そこまで詰め切れていなくて、安全についてというのは、おっしゃるとおり、ないような条例になっていますので、やはりその辺を入れ込んでいく必要はあるのかなとは思っております。

【末吉委員】 今、会長のご指摘がありましたように、安全ということに関しては、去年の12月、この場に自転車活用推進法が可決されて、もうそろそろ5月になったら執行されると思いますが、かなりの自治体が、自転車の安全・安心利用に関する通達が届き始めると思います。いわゆる駐輪場、放置自転車という、そういう個別な問題ではなくて、自転車全体の運用に関して、かなり国に対していろんな形で自治体が応えていかなくちゃいけないということが出てくると思いますが、それは審議会のほうで今後議論されることはありますか。

【事務局(中島)】 次にありますネットワーク計画の中に、やはりそういった考えを入れていきたいと思っています。国等の方針もでてきましたので、その辺のお話も、この後させていただければと思っております。

【鈴木会長】 承知しました。それでは、次回までに、この条例の料金のほうにつきましては、案を出していただくということで、次の議案に移りたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは次の議題、自転車ネットワーク計画について、説明をお願いします。

【事務局(立花)】 資料ナンバー2「自転車ネットワーク計画について」に沿ってご説明させていただきます。自転車ネットワーク計画ですが、昨年から何度か議題として出させていただいていますが、昨年の段階では、平成29年度、次の4月からの予算に交通量調査ですとか、そういったものも含めた業務支援委託というものを検討していたのですが、率直なところ、市長の交代があったり、自転車通行空間ネットワーク計画調整部会、こちらをご紹介させていただきたいと思いますが、東京都さんとか他の自治体さんとの情報交換と調整の場というのがここでできてきたりとか、そういった中で、来年度の予算については見送ったような状況がございます。ただ、平成30年度から詳細な調査を実施するために、業務支援委託を行って、計画の策定まで持っていければなどと思っております。

この自転車通行空間ネットワーク計画調整部会というものですが、さまざま資料を、東京都さん等からご提供いただいております、そちらが本日つけさせていただいた、自転車に関する発集量です

とか、自転車事故の位置を地図に落としたものというのを、こちらはその部会で提供を受けたものでございます。今後の予定ですが、予算がつかないから来年まで何もしないということだとつまらないので、いただいたデータですとか、ほかにも、例えば交通量調査のような、別途調査が必要なものではない、こちらで持っている既存のデータをもとに、平成29年度はこの自転車対策審議会の中で、自転車ネットワーク計画の路線図の案をつくっていただけると考えております。

こちら、添付させていただいている地図の資料ですが、1枚目は教育施設と商業施設ですとか、鉄道駅ですとか駐輪場がこういった位置にありますよというものを落としたものでございます。見ていただくと、国立市は教育施設が多いなというのがわかっていただけられるかと思えます。

2枚目は、自転車発集量ということで、出発と集中ということなので、出発された量と到着された量を色ごとに、多いところ、その発集量というものを一覧にしたものでございます。どれだけ自転車がどのくらい多いかということも見られる資料になっているのかなと思えます。

最後のところが自転車事故ということで、少し例が古いですが、平成26年の自転車事故が、位置としては星印で落としてあります。500メートルごとに青色がついているものが、それより以前、平成21年から25年の5年間の間で件数が何件あったかということで、国立市内にはありませんが、一番青いものは年平均が5件以上あったということになります。そういう意味では、そんなに多いところはないのですが、実際に事故があったところは課題のあるところだと思いますので、こういったものも検討の資料の中に入れていく必要があるのかなと考えております。

資料の説明は以上になります。

【鈴木会長】 ありがとうございます。こちらについて、何かご意見、ご質問等ございますか。

【末吉委員】 この色刷りの中に「国立市」と書いた星がありますが、この星は何を意味するのか。

【事務局（立花）】 星は、平成26年度の自転車事故があった箇所になります。

【末吉委員】 重なっているのはみんな共通しているわけですか。

【事務局（立花）】 そうです。3枚ともにその位置を落としてあります。

【末吉委員】 26年ですか。

【事務局（立花）】 そうです。

【末吉委員】 たったこれしか起きていないのですか。報告されたということね。

【事務局（立花）】 そうですね。警察のほうから資料の提供を受けてということなので。

【末吉委員】 わかりました。今後の予定のところについていいですか。詳細な調査を実施するため、業務支援委託を行い、計画を策定すると。この業務支援委託というのはどこに委託することに、今考えていらっしゃいますか。

【事務局（中島）】 これは業者さんがどうこうというのは今ないですけれども、多分、コンサルティング会社というふうに考えています。場合によっては、選定方法をいろいろ検討する必要があると考えております。

【末吉委員】 この業務支援委託をやって調査する段階で、国立の市民がそこにかかわって、業務委託の業者と共同作業ということは、今後、考えられるのでしょうか。

【事務局（中島）】 現段階では、それは想定していません。ただ、途中では、市民、利用者のご意見というのは聞いていきたいというふうに思っていますので、あるいはワークショップなり、何かそういったこともできればなというふうには思っています。

【鈴木会長】 都内でナビマークを設置するとき、塗るのを市民の方に手伝ってもらったりしてい

る事例もありまして、そういうネットワークが決まって、実際つくるときにかかわってもらったりして、これが何なのかというのを学んでもらいながら記憶に残すみたいなお取り組みもあつたりするので、その段階になってくると、市民の方にもかかわっていただけるというふうに思います。

ほか、いかがでしょうか。

【末吉委員】 京都でやっている、一般道の中にナビを引いて、丸太町のほうでテストをしております、私、見に行ってきましたが、いわゆる試行期間というのはどのぐらい設けるつもりですか。テスト期間ですね。今、京都はテスト期間です。随分前からやっていますが、大きなパネルが出ていまして、世界の自転車都市を目指すという崇高な目的のもとに、今、路地裏と大きな交差点にかかる道路に関してもテストをしております、おととしの暮れ、見に行ってきましたが、その試行を何度か繰り返した上で、全市にネットワークのためのナビをつくっていくと。かなり市民に対する、言ってみれば周知の期間が長いのかなという感じがします、その辺の配慮についても、今後、もしご検討いただけるなら参考にさせていただけるとよろしいのではと思います。

【事務局（中島）】 多分、それは整備の手法なども含めて、そういう試行期間を設けていると思いますが、私どもは今のところ考えていなくて、そういったことも含めて、もうちょっと詰めていきたいと思っています。

【鈴木会長】 いかがでしょうか。

私のほうからよろしいですか。先ほどご質問あった平成26年に起きた事故の箇所というのを見ると、やはりそんなに大きい通りではないところでも事故は起きているのかなと思います。230と書いてあるページを見ると、少しのデータではありますが、わりと全域にあるという感じに見受けられまして、そう考えると、今大きい通りの整理を先にやっていただいていると思いますが、おそらくそうじゃない通りに結構自転車通っているという気がしまして、もし今後、調査をするときには交通量調査ももちろんするとは思いますが、その駐輪場に来るときなどにどういうルートを通っているのか、皆さん、実際はどういうところを通っているかというのは、意外と大きい通りじゃない可能性もあるのではと、大学通りはもちろん通っている方は多いと思いますが、それ以外に裏道のようなところを走ってくるような方もいる可能性もありますので、そういうところも拾えるような、きちんと安全対策でもできるようなネットワークでもいいし、そういったところの調査も今後、検討していただきたいなと思います。

【事務局（中島）】 わかりました。実際に調査の段になりましたら、ご意見いただければと思います。

【鈴木会長】 ほか、何かご意見ございますか。

路線図の案を29年度に作成して、計画の策定は30年度となっておりますが、29年度に案と計画と一緒に策定ということではないですか。ここに2年かけて、ゆっくり。

【事務局（中島）】 この路線図の意味は、素案程度のものだというふうに思っていますので、多分、幹線が主流にはなってくるとは思いますが、先ほど言ったように生活道路にもかなり入ってきているのではないかと、今ある資料でもその辺はわかるところもありますので、そういった中で、こういったものが基本になるよというところぐらいまではつくっておいて、次年度、交通量調査なり、そういった細かい調査をする中で、修正すべきところは修正していきたいというような感じで考えています。

【鈴木会長】 30年度に先行的に整備できるようなところはするよな考え方なのか、それとも、

一応ここまでは案として出していて、31年度からでといったところでしょうか。

【事務局（中島）】 具体的な整備は31年度からになるかなと思っています。

【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。

それでは、議題はこれで終了ということですが、そのほかに全体を通して何かご意見とか、ご報告とかございますか。

高架下の話、次回、料金案を出していただくに当たってなんですけれども、少しこういったご質問なんかも出ていましたが、どういうエリアからどの駐輪場を使っているかということは、住所の大体のゾーンがわかりますから、そういったところも見せていただくと、もともと、アクセスしづらいゾーンもあるとは思いますが、あまりそんなにとめる人がいないのか、もともといないのか、本当はそっちに行ってほしい人が別のところに行っているのかというのもわかった上で配分する必要があると思いますので、そういうところを出していただいた上で、今日いただいたご意見ですと、何かしら大学通りについて検討をして、大学通りの駐輪場について何かしらの検討があるということと、あと料金、安くする以外も含めて考えていただくということ、また、駐車場ですとか、それ以外の場所を駐輪場にするということも検討したい。あとは、将来的にネットワークで誘導するということになるとは思いますが、そういったところ。あとはご意見いただいたような、思い切ったことをして人を呼ぶということも含めて、次回、ご提案をいただいて検討するというところでよろしいでしょうか。

ほかに何か。

【原委員】 今回初めて参加させていただきました原です。よろしくお願いします。

先ほど、料金の関係もお話に出ていましたけど、藤木さんと同じ意見で、何か抜本的な対策は必要かなということで、料金値下げで、前回、アンケートとかはどういうのをとったのかわかりませんが、料金を下げれば使いますという声が出たのかどうかというのはわかりませんが、対策すれば料金を下げるといふか、差別化するということが必要かなと思っていて、やるのなら抜本的な対策で、無料までいかないのであれば、先ほど事務局のワンコインとあってインパクトもありますし、この高架下はワンコインです、すごいインパクトがあるかなと思いました。

あと、全体的には、何市かの自転車の協議会に参加させていただいていますが、国立さんだけではなくて、周辺市も一緒に、連携が大事なのかなというのは感じているところであります。

【鈴木会長】 ありがとうございます。何かアンケートについてございますか。

【事務局（立花）】 アンケートというところではないのですが、次回お示しさせていただく料金案として、切りよく1,000円ですとか、以前、料金改定を行う前の750円、あるいはお話があるようにワンコイン、500円というところと、プラス、今は市内の方と市外の方で料金が違う。さらに、減額、減免も働いて料金が違うというところですが、それも、それぞれ同じ半額にするのか、ワンコインなら市内も市外も、減免も一般も500円とか、そういったところを何パターンかご用意して、このパターンがいいのではというようなお話ができればなど。プラス、一時利用というところで、一定時間無料ですとか、12時間50円とか、一定時間無料にした後、会長からお話しされたような課金のペースを上げるという、定期利用と一時利用、それぞれについて、そういった形で料金のパターンをお示しさせていただいて、今回もお話いただいたそのほかの資料についても用意できる範囲でご用意させていただいてということで考えております。よろしくお願いします。

【鈴木会長】 ありがとうございます。確かに、利用状況を見てみると、500円ぐらいになるの

かなという感じもします。ほか、何かいかがでしょうか。

【高橋委員】 全然違う話ですが、自転車組合から来ています高橋といいます。

最近の自転車の事故、うちなんかに来るお客さんを見ていますと、そんなに多くないです。1年に数回ですかね。今までは、自動車と自転車について云々という事故が結構多かったです。自転車を直す場合。それで、自動車のほうの人が修理代を持って、自転車のほうの人は被害者でというのが多かったですが、最近感じるのは、自転車同士でぶつかって、昔はもめるだけで済んでいたのが済まなくなってきたという感じもします。先ほど、事故のこの表、これを見ますと、比較的自転車がすいているところ、あまり走っていないところで事故が起きているような感じがします。だから、これは多分、自動車と自転車というのか、自転車と自転車じゃないかなという気もしています。

お客さんの意識が変わってきまして、自分が被害者になったり加害者になった場合はどんな保険がありますかと聞かれることが、今までに比べるとすごく多くなった。関係ない話かもしれませんが、私ども、自転車に直接携わっているものとしてそんな感じがしていますので、参考になればと思います。

【鈴木会長】 ありがとうございます。何か自転車に関する事故のトレンドみたいなものがあればお伺いできたらと思いますが、国立市に関しては何か。そんなに人数は多くはないですか。

【事務局（立花）】 国立市ということではないですが、やはり、高橋委員おっしゃるように、全体として、自転車と車より、自転車と自転車、自転車と人という事故が全体として増えているというのは、こちらでも聞いているところでもあります。

【末吉委員】 高橋さんがおっしゃっているとおりだと思います。実際に、起きる場所というのが信号のない交差点で、そして出会い頭に自転車と自転車、自転車と人、これがほぼ、大体全体の7割ぐらいを占めているだろうと。それ自体は、ルールを守る、マナーを守れば、ほぼ防ぐことができる。こういうのを国立市でずっと見ていまして、ここは結構飛ばすなど。私もほとんど走っていますけれども。そういうところというのは、意外と子供たちも勢いよく走りますから、そういう事故がかなりこれから増えてくる可能性があるだろうなという面では、ネットワーク整備と道路ナビと、もちろん道路整備と標識と、それから、やはり利用者のマナー、ルールの徹底をやっていかないと、ハードとソフトの二面性を持った対応が、今後も急がれるという印象を非常に強く持っております。

【鈴木会長】 ありがとうございます。確かに逆走しやすいところではありますが、逆走するというのが、大概の事故では多かったですので、こういったところこそきちんと左側を走ってもらうといったルールがわかりやすいようなナビマークをつけたりとか、そういうふうにしていくというのが、ルールが目に見えるようにしていくということで、そういった整備が大事になってくると思いますので、先ほど申し上げたように、できればなるべく早めに、こういったところをつけるということを出していきたいということはあるかなと。今は事故が少ないかもしれないですけど、事故に遭いそうになって、危ない思いをした方はおそらく増えてきていると思いますので、そういった対策を早めますよという宣伝だけでも、まずはできると思いました。

ほか、何かいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

【事務局（立花）】 そうしましたら、すみません、事務局のほうから、次第に書かせていただいておりますが、次回開催予定についてお知らせさせていただきます。先ほど5月に開催させていただくということでお話しさせていただきましたが、今のところ、平成29年5月2日月曜日、本日と同じ10時からを予定しておりますので、皆さん、ご都合があるとは思いますが、ご出席いただきます

ようお願いいたします。

【鈴木会長】 よろしいでしょうか。それでは、第3回国立市自転車対策審議会を閉会いたします。  
ありがとうございました。

— 了 —