

平成29年度 第1回国立市自転車対策審議会

平成29年5月22日

【事務局（長谷川）】 それでは定刻になりましたので、平成29年度国立市自転車対策審議会を始めさせていただきたいと思います。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。

【事務局（中島）】 すいません、会長が急用ということで、本日出席は難しい状態ですので、ご了解願いたいと思います。

【事務局（長谷川）】 それでは続いて、事務局の人事異動をご報告させていただきたいと思います。

【事務局（江村）】 4月1日付の人事異動で都市整備部長になりました江村と申します。よろしくお願いたします。

【事務局（長谷川）】 交通課交通係長の長谷川と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局（中島）】 また、委員の変更もご報告させていただきます。東京都北多摩北部建設事務所の藤木委員から、補修課長の高瀬様に委員が代わりましたので、ご報告させていただきます。

続きまして、委員の出欠につきまして、会長が欠席。代理の方のご出席ということで、立川警察の石坂課長に代わりまして、同じく交通課の岸田様にご出席いただいております。

続きまして、国土交通省の関東地方整備局相武国道事務所長の乙守様にかわりまして、滝澤様にご出席いただいております。

それでは、今回、鈴木会長にかわりまして、副会長の板坂様、どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局（立花）】 事務局のほうから、配付させていただいている資料についてまずご説明させていただきます。

1枚目ですが、次第が1枚ございます。2枚目ですが、前回からお話しさせていただいている高架下の駐輪場の使用料の見直しと、あとそういった使用料等を含め、国立市自転車安全利用促進条例の見直しについてということで、こちらの諮問書の写しが1枚。資料ナンバー2、高架下の使用料の見直しについての説明資料、両面のもので1枚。前回、会長の方からお話がありました国立駅周辺の駐輪場の定期利用者の分布図というもの、A3のものが4枚ございます。続いて資料のナンバー4、国立市の市営の駐輪場の平成28年度の収入と支出というところのコストの状況をまとめたA3のものが1枚。あと、多摩26市の有料自転車駐車場の使用料をまとめたものが資料ナンバー5で1枚。続きまして、資料ナンバー6が国立駅周辺の民営の自転車駐車場の使用台数と利用状況をまとめたものが1枚。あと、資料ナンバー7として、自転車ネットワークについてというもの、こちらが1部ですね。あと今回、委員の方の変更がございましたので、参考資料1として名簿をまた配付させていただいております。あと、国内自転車需要推移ということで、こちら高橋委員のほうからご提供いただいた資料でございまして、電動アシスト自転車の需要が増えていますよという資料です。あと本日、立川警察の岸田様からお持ちいただいた交通安全情報というものが1部。過不足ございましたら事務局までお知らせください。

そうしましたら、次第に沿って進めてまいりたいと思います。最初に部長の江村から副会長に諮問書の手渡させていただきたいと思います。

【事務局（江村）】 国立市自転車対策審議会会長鈴木美緒様。諮問書。国立市自転車安全利用促進

条例第16条第2項の規定に基づき、下記の事項について貴審議会のご意見をいただきたく諮問いたします。1. 諮問事項。(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。(2) 国立市自転車安全利用促進条例の見直しについて。平成29年5月22日。国立市長永見理夫。よろしく願いいたします。私ちょっと議会对応がございますので、退席させていただきます。

【板坂副会長】 ありがとうございます。

【事務局(立花)】 引き続きまして、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」というところに入ってまいりたいと思います。こちら資料のナンバー1から資料ナンバー6まで、今回お配りしている資料はほとんどこちらの関連の資料になります。ひとまずこちら資料について一通りご説明させていただいた後に、それぞれについてご意見をいただきたいと思います。

資料のナンバー1ですが、今、部長のほうで読み上げさせていただいた諮問書です。こちら諮問理由のところ、前回と重複する部分がありますが、ご説明させていただきます。

高架下の自転車駐車場の使用料の見直しについて、平成26年4月に供用開始し、収容台数2,007台のうち、450名程度がご契約いただいております。一時利用も1日20名程度と、他の駐輪場に比べて利用率が著しく低いという状況の中で、国立駅西口の改札の設置など周辺の環境も昨年ありましたが、ほとんど利用者増はなかったということで、使用料の見直しを行うことといたしました。

裏面に行っていただいて、条例の見直しについて、昭和56年5月に施行され、駐輪場の使用料を除くと、大幅な見直しを行ってこなかったという中で、駐輪場の運営ですとか、あと放置自転車対策について現行の条例と対応できない部分が生じていることがございますので、見直しをすることとさせていただきます。

今回は、諮問事項は2つありますが、今回の審議会では(1)の高架下の使用料の見直しについてというところ、次回答申いただくというような形で今回結論までまとめていただきたいという状況でございます。

続いて、資料のナンバー2についてご説明させていただきます。一番は先ほどご説明した概要及び経過になりますが、2番の定期利用使用料についてをご覧ください。前回、利用率が低い状況はご説明させていただきましたが、何パターンか事務局としての案を提示させていただいて、今回の審議会でご決定していただきたいとお話させていただきました。3パターン、必ずこのどれかということではなく、考え方として3つほどパターンをお示しさせていただいております。

(1) ですが、前回もワンコインとか、それぐらいインパクトがある料金でないと効果がないというようにお話もありました。(1)としては使用料が500円で、事務局の考え方としては市内・市外統一させていただいて、減額についてもなし、区分に限らず500円というパターンがこちらのパターンになっています。

(2) が基本使用料750円で、市内・市外が同額、減額がないというものも一緒でございます。

3番として、基本使用料が1,000円で、市外の加算と減額がありだと、それぞれこの金額という3パターンの料金になっています。

必ずこのどれかでなくてはいけないということではなくて、例えば500円で、かついくらか減額したほうがいいのか、必ずどれかにならなくてはいけないということではないので、その点だけご留意いただければと思います。

3番の一時利用使用料について、こちら一定時間無料にしている駐輪場ですね。26市だと、そう

いった自治体がございまして、無料の時間ですが、とめてから1時間から3時間にしている自治体がほとんどだったので、実際、国立市でも実施するとすればこれぐらいの時間になるのかなということで、1時間から3時間ということで書かせていただいています。

加算の金額ですが、基本的には国立市24時間ごとに100円ですが、サービスタイムを設けた場合には、例えば12時間、加算する時間を少し短くしたりとか、逆に加算する金額を少なくしたりというようなことがございますので、そういった加算の金額についてもあわせてご検討いただければと思います。

こちら4番、広報等についてなんですけれども、使用料を値下げして利用者が増えなかったということだと収入が減ってしまうだけになるので、当然、市営の駐輪場なので、市のホームページですとか市の広報とかでは広報していくようにはなりますが、利用者増につながるような効果的な広報についてもこの場でご検討いただければと思っております。

最後5番のところ、使用料の改定のスケジュールですが、次回を7月に開催予定でして、そのときに今回まとめていただいた考えを、事務局で答申の案を作成させていただくので、7月に答申としていただければと考えております。9月の市議会で提案させていただきまして、11月には使用料が改定できるというような状況でございます。

続いて、資料のナンバー3をご覧ください。こちら①が国立駅南第1自転車駐車場の定期利用者の分布図になっております。図で、ここの駅の近くの赤い丸が駐輪場の位置になっております。それぞれ町丁別にどれぐらいの方がご利用いただいているかというのを、利用者が多いところの色を濃くしてお示ししています。

②が、国立駅南第2自転車駐車場のものです。③が中央線高架下自転車駐車場の分布図になっておりまして、こちら利用者の方が第1駐輪場、第2駐輪場に比べると半分ぐらいなので、色のつけ方も変えさせていただいております。

④が、こちらだけ定期利用者の方の人数ではなく、2016年の3月に策定した自転車駐車場整備計画の中で、大学通り無料自転車駐車場の利用者の方にアンケート調査を行っていたので、他の3カ所と比べるとデータが古いですが、利用者の分布図を4枚目としてつけさせていただいております。

資料のナンバー4ですが、自転車駐車場のコスト状況ということで、平成28年度の収入と、青く塗ってあるのが施設の修繕ですとか施設自体にかかったコストで、黄色くなっているところが事業運営、私どもの人件費ですとか自転車を整理していただくシルバー人材センターの方の人件費ですとか、そういったものになります。緑色に塗ってある減価償却費が建物の減価償却費を入れていて、最後のところで支出と収入、差し引きというところで、マイナスになっているところは数字が赤になっています。

続いて、資料のナンバー5ですが、26市の自転車駐車場の使用料ということで、一番右のところ一定時間無料制、各市がどういう形で導入しているかという情報を加えています。

最後に資料ナンバー6、国立駅周辺の民営自転車駐車場ということで、駐車場の名前と、それぞれ利用形態、利用料金と収容台数、あとこちらで現地を見たり、問い合わせさせていただいたりする中で、利用状況を一番右に記載しています。

本日はこういった資料をもとに、高架下の駐輪場の使用料、定期使用料はいくらが妥当なのかというところでご議論いただければと考えております。資料の説明は以上となります。よろしくお願いたします。

【板坂副会長】 ご説明ありがとうございました。今、説明ありましたとおり、定期利用使用料についてここで検討したいと思います。何かご質問、ご意見あれば、お願いいたします。

【高瀬委員】 周辺の市の有料駐車場の値段と、今回の中央線高架下の元々の利用料金について、知りませんでしたので、教えていただけますか。

【事務局（立花）】 失礼しました。現在、市営の自転車駐車場、2パターン使用料としてはございまして、こちらの表に合わせて申し上げますと、市内の一般の方の料金が1,500円のところと1,200円のところがございます。屋根があったりとか利用条件のいいところについては1,500円、あと高架下の駐輪場もそうですが、少し駅から遠いところであったり、屋根のないところ、3階建ての駐輪場であれば3階にあるところ、そういったところは1,200円になっております。市外が、1,500円の駐輪場ですと2,000円、1,200円の駐輪場ですと1,600円となっております。

減額については全ての駐輪場について適用されておまして、それぞれの区分の半額という形になっております。生活保護の受給者の方については使用料を免除させていただいておまして、減額が、障害をお持ちの方、高校生以下の学生の方、あと児童扶養手当を受給されている方、こういった方が半額の減額が適用されております。

【丸山委員】 丸山です。今回の料金改定で、高架下も真っ赤の状態ですが、これをどこまで持っていく、要するにターゲットはどこなのかというところがまず1つと、高架下の収支が群を抜いて真っ赤ですが、それは管理機器賃借料、ここは桁違いに高い、こういう状態が、もしこの管理機器賃借料、これがそんな変わらないということであれば、多少の料金改定をして利用率が上がったところでどの程度埋められるのか。あるいは、そういったところで利用者が多少上がると、当然のことながら、そういうところは人件費も上がらなきゃいけないし、その辺のバランスも考えると、ここをちょっと明確にさせていただかないと何とも論議のしようがないと思います。

【事務局（中島）】 施設にかかるコストBのところの管理機器賃借料、これが2,000万程度ございまして、高架下の駐輪場は2段式のラックを使っております。それとゲート式の機器を使っているということで、こちらについては台数が多いということもあって、賃借料が相当数、かなりの負担がある。

ただし、5年で終わるものでございますので、あと2年程度この状態が続くというような形になるかと思っております。それ以降はリースアップしますので、極端に下がっていく。ただし、また5年ぐらゐると新規に工事が必要になってくる。でも、そのときはラックについては多分まだもう少し持つだろうというふうには思っております、ゲート等の機器の入れかえが当然出てくるというふうには思っております。

ただし、個々の駐輪場のコストだけ見ますと、なかなかこの高架下というのはペイできないような状態ですので、やはり市全体でコストのほうを見ていただければと思います。現状でも、若干ですけれども、プラスにはなっているというようなところですので、当然、利用料を下げれば収入は下がってきますけれども、ただし利用者が増えれば、またその辺もカバーしていける。現状ぐらゐの収入、あるいはそれより若干ですけど、下がってもいいぐらゐが私どもとしては目指しているところではあります。

【事務局（立花）】 あと、どこをターゲットにするのかというようなご質問ですが、国立駅南第1自転車駐車場の建て替えの予定がございまして、第2駐輪場もキャンセル待ちされている方が多いとい

うところもございますので、そういった市営の駐輪場の中で利用率の標準化をしていきたいということが1つと、あと北口のほうに、民営の自転車駐車場の一覧をごらんいただくと、一番下の国立駅北口自転車駐車場というところ、一昨年度まで国分寺市さんの市営の駐輪場だったところですが、こちらは唯一民営でいうと定期利用がある駐輪場として、こちらは大変人気があるようで、キャンセル待ちというか、抽選を行っているようで、かなりの倍率ということも聞いておりますので、そういったところを使えなかった方とか、そういったこともあって自転車を使うのをやめられたりとか、そういった方が、500円だったとか750円だったとかということで、高架下のほうをご利用いただければと考えております。

**【末吉委員】** この表を見ていてすごく気になった点ですが、北口の駐車場で定期利用月額2,000円で700台で満車と。その理由は何なのかということを知りたいところです。若干駅から離れている。今の駐車場そのもの、高架下の方もちょっと歩かなきゃいけないというハンディはありますが、極端に人気がある理由。もちろん屋根つきでいろいろと利便性はありますが、高架下も別に屋根がないわけではありませんし、そうすると、実際に月2,000円で700台が満車になる理由は何なのかというあたりも、ちょっと民間努力というだけでは説明がつかない部分もあると思います。

あと、丸山委員からもご指摘がありましたけれど、500円の根拠。つまり、300円ではだめで500円なのか、そういうあたりで、同じカットして利用者を増やして、それを暫定的なものとして、例えば1年やった後、テスト期間を置いて、次は500円にするとかいう計算があるのかどうか。単に500円という数字は、ワンコインだからというだけの説明ではなかなかわかりにくいかなと、そういう感じが非常にしました。その辺の説明がもしできましたらば、お願いしたいと思います。

**【事務局（中島）】** まず、民間の北口自転車駐車場の1階が2,000円、また3階ですけど、これは国分寺高校の学生だけは1,000円というような形で満車になっております。

資料ナンバー3の①②③あたりを見ていただくとわかりますが、駅の北東側、国分寺の日吉町の方から来るところで、国立市の駐輪場はないという中で、この国分寺の駐輪場に集中している状態になっていますので、自転車の導線を考えると、どうしてもこちらに集中しちゃうのかなと考えています。

明確に500円という根拠というのはちょっと私のほうもなかなか示すところがないのですが、ただ、今1,200円でございます、その半額600円前後でちょっと考えています。

もともと高架下の近く、現在、遊歩道で使っているところですが、そこについては無料の駐輪場があったという経過がございます。そういう中では、無料にするということは難しいのですが、500円程度であれば、利用されるのではないかとこのところで根拠としているところです。ちょっと根拠らしい根拠ではないですけども、以上です。

**【板坂副会長】** 1つ、情報としてもう1回整理してもらいたいの、今お話があったように、2,700万近く赤字の状態、500円にしたとしても、年間約1,200万、少なくとも3,500万かかりますから、同じぐらい赤字になるだろうと。市としては、それはどういうふうにお考えですか。

**【事務局（中島）】** 高架下の収容台数が2,007台ということで、当初、この駐輪場を整備するときに、大体半分1,000台ぐらいの利用があるだろうというふうにもともとそういう計算をしまして、で、1,200円というような考え方を持っていました。蓋をあけると、その半分ぐらいしか使っていないということですので、料金が半分になっても使用者が倍になれば、大抵現状維持ぐらいにはいけるのかなというふうには思っていて、さらに国分寺方面から来る学生さん、使われる学生さんが少し増えていただければというふうには思っているところでございます。

【丸山委員】 一応潜在需要としては南駐輪場のキャンセル待ちの1,000人と、プラス、民間でやっている北口、まだキャンセルが何人かいらっしゃる。それをすると、大体1,000台から1,200~1,300台ぐらいはあるだろうと、そんな感じですか。

【事務局（立花）】 国立駅の南のキャンセル待ちの人数ですが、今は1,000名もいない。いつとき一番多いときは確かに1,000名ぐらいいらっしゃいましたが、今、合わせて多分400名程度です。ただ、国立駅北口の駐輪場はちょっと詳しく聞き取りはできていませんが、少し空きが出るたびにひと月、ふた月単位とかで募集をかけているということで聞いておまして、倍率としては5倍とか6倍とか、かなり毎回あふれている方というのがいらっしゃって、その合計というのはちょっと出せないところではあります。合計としては1,000台までは需要はないのかなというのと、それと別に、例えば500円になれば、今、バスで通勤されていたりとか、ちょっと遠いけど、歩いていらっしゃる方は、どうしても数字にはなっていないのですが、一定数いらっしゃると思いますので、そういった方にアプローチができれば、そういった方も需要の人数になってくるのかなと考えております。

【事務局（中島）】 無料のときに1,000台ぐらい使われておまして、有料になって大体半分以下に下がったということは、無料なら使うけれども、有料なら使わないという人が結構いたと考えているところです。

【末吉委員】 我々のほうでどこまで心配しなきゃいけないかという問題もあるわけですが、これで勝手に答申しまして、今度、議会で「その根拠を示せ」と言われたらどうするつもりですか。これ当然、コストの問題からいって、市議会の方で議論するにしてみても、その根拠の確実な提示がないと、500円で行くぞという判断をしていただけるのかどうかという、これはそこまで心配しなくていいんですか。

【事務局（中島）】 今回のこの中央線高架下の駐輪場の料金見直しだけどうして先行で特出してやらなきゃいけないかという経過がございまして、これについては再三議会のほうから逆に言われていまして、極端に下げないと利用がないだろう。中には無料という言葉も出てきているところがございますので、500円が安過ぎるという論議ではなくて、利用者を増やしていきたい。せっかく設置しているのであれば、利用率を上げていくというようなところの観点から、議会から意見をいただいているということです。

【丸山委員】 潜在需要は1,000台として、これは無料だったら1,000台行きましたと。それで有料にしたら半分以下になりました、そういう話ですね。例えば500円とか値下げしたところで、1,000台の需要は多分取り込めないということであると、料金値下げで全体の中央線高架下の収入は逆に減り、また南を利用している、要するに高い料金で使われる人でも、500円ならばそっちを使おうかというところで、そっちに流出する。そうすると、利用料金が全体としても減っていく、そういう世界がだと思えます。だから、その辺の分岐点がどこなのかというのは本当にしっかりと計算しなきゃいけないのかな、そんな気がしました。

【事務局（中島）】 中央線高架下だけ今回先行してやらせていただいたということで、ちょっと矛盾が生じているのかなというふうに思っておまして、今後、条例の見直しの中で、他の駐輪場の使用料についてもやはりご意見、答申をいただきたいと思っておまして、現在1,500円と1,200円と2種類の料金体系しかないということです。これを中央線沿線の駐輪場、第1、第2、第3とありますので、そういったところの使用料と、あと南武線沿い、谷保、矢川、こういった

ところをどうするのかというところもあわせて、全体としてのコストというところもやはり考えていきたいというところではございます。

【末吉委員】 丸山委員のご指摘があって、僕もこの表をさっきから見て、ずっと心配になったのですが、表の1の国立駅第1駐車場の分布図で、例えば真ん中の西2丁目は189あって、高架下のほうでは西2丁目は9しか今記録されていないので、要するに180人ぐらいは、西2丁目から来る人は駅の近くの南のほうだけを使っていると言っていると思います。

3番のほうでは、栄町の1丁目とか西2丁目のあたりからばらばらとお客さんが来ているわけですが、逆に言うと、1番の南第1駐車場のほうには来ていない。そうすると、これ多分、お互いにならされていくと移動するだけになる可能性がちょっと心配になります。

つまり、増やすという手段を前提に考えておかないと、人が動いただけでは、全体のならしが進んでいった場合、例えば、南の方が空いたからといって、そこへ新しい人が入ってくるかどうかというのも、必ずしも計算し切れなと思います。つまり、もう1つ戦略として考えなきゃいけないのは、もちろん料金的なものも十分必要ですが、どうやってそこに増やすか。要するに利用者の絶対数を増やす、全体数を増やすということを前提にして、ここの高架下のほうの人数をそこに安い料金で誘導してくるという方法を考えないと、悪い言葉で言うと、共食い状態になるという不安をさっきから見ていて感じます。

どうやったら利用者全体のパイを広げることができるかということを考えておかないと、後々そこを来すことになるという心配を私は感じます。

【事務局(中島)】 今、末吉委員言われたことは危惧するところではあります。第1のほうで、やはり北側ですね、国分寺方面、立川方面からの利用者が第1に来ているということがあります。多分、この辺の料金が安くなれば、高架下のほうにある程度人数は流れるだろう、これは予想がつくところだと思います。

単純に第1が減って、高架下が増えるのかということですが、無料のときに使っていて、無料じゃなくなったら、バスにかえたり歩いてきたりというような人が半数以上はいたというふうに思っています。そういった人を、ワンコイン、極端に安い料金ですけれども、月5回でも定期利用のように、十分一時利用で使ったのと同じになりますので、そうなったらもう少しそういった人が増えてくるだろうと。

一番難しいのは、先ほどちょっと言った広報の仕方だと思います。そういった需要をどうやって掘り起こすのかというところが大変難しいなというふうに思っています。自転車を使っていない人を駐輪場を使っていただく、その手法というのが、なかなかうまくやり方が今なくて、広報なりしても、市報なりしても、なかなかその辺が浸透していかないというところがあります。お知恵を借りられればというふうに思っているところです。

【末吉委員】 前日も私から一度問い合わせてして、議論していただきたいなと思った④、これちょっとデータは古いわけですが、大学通りの無料駐輪場、やはりここは掘り起こすべき金山かなと思っています。

それで、先日、何日か大学通りのあそこを見に行きました。そうしますと、6時半ごろにはかなりいっぱいでした。つまり、まさに無料の恩恵を預かっている利用者ですね。だから、9時から利用可能ということにした場合、通学・通勤の時間は使えないので、その利用者を誘導するという方式を考えた上で料金設定を、その担保をとった上で料金設定を変えてみるということを政策の中に織り込ん

でない、需要そのものを拡大していくとするならば、自転車利用はそんなに増えていないと思います。むしろ頭打ちになっている状態で、朝6時半から7時ごろ、大学通りに行くと、よくまあ一晩中自転車が置いてあるなというぐらい置いてある。そこに一度手を突っ込まないと、やはり需要の掘り起こしと誘導というのは、無理があると思います。

【事務局(中島)】 大学通りの無料駐輪場については、自転車駐車場整備計画の中でも廃止していくということであっております。ただ、東側に今、駐輪場がないということがございますので、すぐには難しいと思っております。今、ここは2,000台ぐらい利用者があるので、これをやめることによっても十分、高架下なり、第1なり、そちらのほうに行っていただけのだろうというふうには思いますけれども、東側に駐輪場がないという現状がある中では、ここをどうするというのは難しいかなど。ただ、十分PRはしていきたいと思っております。

このアンケート調査も248名の回答しかなかったということがありますので、4分の1程度の、25%ぐらいの回答率ということもございますので、実際はもう少し西とか北から来ている人もいるかもしれません。そういった中でどれだけ高架下の利用を広報していくというところだろうというふうには思っております。

【板坂副会長】 今回、委員の中で代わられた方もいらっしゃいますので、もう少し簡単にご説明して、要は大学通りの無料の駐輪場、2,000台ぐらいとまわっているところをゆくゆくなくしてどう整備していくかというのが今回の話だと思います。

【事務局(中島)】 自転車駐車場整備計画の中では、東側に300から900台ぐらいの駐輪場が必要だろうということであっております。

【板坂副会長】 無料を廃止した場合ですね。

【事務局(中島)】 はい。大学通りをなくすという条件の中ではですね。で、その300から900のちょっと幅があるのは、第2駐輪場を拡充するということも含めて考えていまして、じゃ、実際に用地があるのかということ、これなかなか難しく、一橋大学のほうにも何度か実際に市のほうから貸していただけないかということで交渉したこともありましたが、なかなか大学のほうのご都合もあって、その辺は難しいということがあります。民地の駐車場だとか空き地、空き地はなかなかないですけども、東のほうで、そういったところで民間の自転車駐輪場の支援を市で行うことによって促進していきたいというふうにも考えています。これは条例のほうの見直しの中の1つのテーマになってくるかというふうには思っています。

あとは道路計画もございまして、3・4・10号線の道路計画もございまして。こういったところの残地を利用して東側に何とか駐輪場をつくっていかうということで、計画していけるだろうというふうには思っております。

そういったものが、じゃ、いつぐらいになるのか。なかなか今の段階では難しく、やっぱり何年か、2、3年は当然かかるだろうなというふうに思っております。できたら大学通りのほうも早めになくしていきたい、駅周辺のまちづくりに合わせた形でできれば一番いいかなというふうには考えてございます。

【末吉委員】 最後にちょっと確認だけさせてもらいたい。今の説明でよくわかりましたけど、表のほうの数字を見ると、国立南第1、これは駅の近くですね。このところで東のほうからも結構移動している。そして、2番目の国立駅南第2これは東側の住民が利用していると。私は何が一番問題かといいますと、無料であるということだけを許していることと思っているわけですよ。ですから、



やめるということを考える必要は全くないと思っています、当面。

朝の9時から夕方5時までは自由に使っていていいですよ。それ以外の人はどうぞ駐輪場を使ってください。それで、例えば、先ほどちょっとお話のあった、安くなったから、今の無料の駐輪場からこっちへ移す人がいて、そこを使えばいいだけであって、その対応に使えるだろうというふうに考えているわけです。

で、やめる、やめないという議論は、これは当面できないと思います。例えば、西だけを最初やめる。西だけを、要するに駐輪場はたくさんあるから、西のほうは頼むから9時から5時までにして、そこは要するに買い物客用だから自由に使えるようにしてくれと。もしその時間外にとめたら全部撤去しますよと。そういうふうな形の基本姿勢を見せて、暫定的にそれをやりながら将来の構想を練って行って、そして新しい駐輪場ができれば、スペースができれば、そこは利用できるようにしていい、そういう形の駐輪場ありきという前提で物事を考えた上で、無料駐輪場の使い方を変えていくということが、私が府中で経験したような時間制限の中での駐輪、夜はゼロ、朝の9時までは駐輪ゼロという形を徹すべきではないかなと。そういうことで需要を動かすということが私は求められていると、そういうふうに先日もお話ししたわけです。

**【事務局(中島)】** 末吉委員の言われました府中のほうのやつも少しは私どもも調べさせていただきました。確かにそういうような使い方をやっているということがございますので、一遍に大学通りに今のようなやり方をやって、高架下をどうするかというのも多分1つの手だとは思いますが。もう1つは料金でやって、その状況を見ながら大学通りの使い方をやる、2段階でやっていくというやり方も当然あると思います。

そういった中で、どちらにしても、今、大学通りの無料駐輪場についてはマナーがあまりよくなくて問題になっているところでもありますので、今、末吉委員言われたようなやり方も、条例改正とあわせてですけれども、検討はしていきたいと思っております。

**【末吉委員】** そういうことが担保されれば料金は変えていっていいと思います。何か担保理由をつくっていかないと、解決が難しいと思います。

**【板坂副会長】** 末吉委員がおっしゃるように、大学通り、僕らも天下市というイベントで毎年、この緑地帯を使う関係で自転車を撤去するんです。朝5時半にみんなで集まって、毎年撤去します。使用状況としてはほとんどここ10年変わっていないかなと。朝5時半の段階でも結構とまっていますし、変な話、1年に1回動かすことで、廃棄されているような自転車とか現実に結構あります。それなどは1年に1回、天下市をきっかけに片づけられるみたいな状況があるので、そうしたところも少し整備していかないと、なかなか難しい問題なのかなと思います。

**【事務局(立花)】** 長期に滞留している自転車については、1カ月単位になるんですけども、係員の者がまず目で見て、ほこりをかぶっているとか、そういった自転車に札をつけさせていただいて、そこからさらに一定期間経過した時点で処分する。ひと月に1回やって、20台ぐらいずつですけれども。例えば2週間ぐらい、旅行のついでに置いていったとかいうものは処分されていないというような状況で、本当に捨て置かれたようなものだけ処分させていただいているというような状況でございます。

台数は年間100台以上あります。1回大体20ぐらいなので、200台は行かないぐらいは処分させていただいています。

**【板坂副会長】** 定期利用使用料についてということ委員の方でご意見、ご質問等あれば、お願い

します。

【根岸委員】 先ほどの一橋大学の前の駐輪場、2,000台あるうちの、廃棄されていたり、盗難車の捨て場であったり、それがあつた程度パーセンテージあるというところと、それから、一橋大学の学生が通学するときに、どの駐輪場を使っているかなど。一橋大学の中を通ったりすると、捨てられた自転車があるようなエリアもあるし、まとまって自転車が置いてあるところもあります。その中の何パーセントかはやっぱり外にとめているというのもありまして、要するに、あそこ一橋大学の前を有料にしても、一橋大学の学生が使っているとしたら、中の駐輪場にとめるというだけで、それもある一定数いると思います。

あと、国立は国立高校と桐朋高校がありまして、ご存じのように、国立から通っている学生があつたこの無料駐輪場に自転車をとめておいて、その自転車に乗って通学して、やっぱりある程度自転車で行ったほうが通学時間が短縮になるので、利用している人もいます。よく自転車の後ろを見ると、国立高校、桐朋高校とか書いてある自転車があります。そういう人たちも、要はここを有料化したときに、第3の高架下に移るかどうかというところと、ある程度、それは利用しないということで、それも何%あるのかというのが、2,000台のうちポテンシャルがある利用者になり得るかというところがあります。この一橋大学の前のところに限って言うと、それが1点。

もう1点は、これ、収支決算を最終的にどこまで持っていけばいいのかという話がありまして、中央線高架下の管理機器賃貸料2,042万というのが、あと2年間でリースアップするから、これは少なくなるでしょうということと、これは大分少なくなるなという意識ですけど、これをマイナスをよくする、成績じゃないですけど、苦手科目をよくするというのも大事ですけど、得意なところを収支決算で伸ばすという、例えば国立南第1のドル箱と言ったら変ですけど、ここをもっと伸ばすという、要するにキャンセル待ちもあるぐらい需要があるということもあるんで、利用者を見ると、この地図を見ると、結構、中1丁目とか所得が高い人たちが集まっているところなので、これを多少上げてもあまり変わらないんじゃないか。要するに利用者は減らないんじゃないか。そうすると収支決算はよくなるということと、高架下のマイナス分は補充されるかもしれない。

それと、先ほど、国立第2のところは駅からある程度離れているのにこんなに需要があるのはなぜかという話は、おそらく商業者からの立場から言わせていただくと、やっぱり周りに商業施設がたくさんあるので、自転車をとめるプラスアルファのメリットがすごいあるというところで、高架下の周りを見ると、少し寂しい。周りに商店はもちろんありますが、第2に比べるとそういう利用が少ないかなというところで、第2は人気があるということですね。

高架下の最大の問題点というのは、認知度が低過ぎるということなんです。これを多少安くしたからといって、それをみんなが気づくかどうかというのはまた別問題で、多分これを無料にするといったら今度、収支決算がよくなるのかなと思うし、それを値段でPRしていくのか、何かイベントを組んでやっていくとか、認知度を上げていくことが必要というところが第1だと思います。

【事務局(中島)】 多分、そういった総体でいろんな対策しないと、増えてはいかないだろうなというふうには実感として思っています。高架下ですね、今、第1と第2をキャンセル待ちしながら高架下を利用するということができている、そういった人たちというのは、じゃ、第1が使えるようになりましたという、そのままいいですという人が結構います。高架下はやはり駅から遠いというイメージがあるようですが、実際は改札もできていたり、商店も入っていたりということもありますので、1回使ってみると、そんな不便ではないなというのが多分利用者の実感だと思います。極端に、

1回無料で周知して使わせてみるというようなやり方もありなのかなというふうに思っています。

第2は、たしか過去にできたばかりのときというのはなかなか周知されなくて、何をやったかという、撤去した自転車をそこに全部置きました。そこから出ていってもらって、ここに駐輪場があるというのを認知させた。ちょっと乱暴なやり方ですが。多分もう、500円がいいのか、750円がいいのか、1,000円がいいのかと言われても、判断つかないだろうというふうに思います。

ですので、今度、大学通りの今後の考え方だとか、500円になった場合の収支をどうするか、将来的にどう考えていくのかというところを、次回のときに、PRの仕方、市としてはどういうものがあるのかというようなところも含めて、もう一度7月に、次7月ぐらいというふうに考えていまして、そのときに資料等を出しまして、そのときに答申というふうには考えておりましたが、これ、何が何でもそれに合わせるということではないので、もう少し論議が必要だなというふうに私のほうも実感としてありますので、慎重にやっていきたいというふうに思っております。

【丸山委員】 そのときに、民営自転車駐車場のマーケティングノウハウといえますか、そういったところをちょっと研究できれば、ぜひご研究いただいて、材料としてご提供いただければありがたいなというふうに思います。

【事務局（立花）】 こちら国立駅北口自転車駐車場ですが、今、アマンマネジメントサービス株式会社という、CMなんかでもやっているアマンというところの会社なんですけれども、たまたま駐輪場、そのアマンさんの機器を使っているということもございますので、直接、今おっしゃったように、どういう形で広報されていますかというのはこちらのほうで確認させていただいて、次回ご報告させていただきたいと思います。

【板坂副会長】 次の議題に移りたいと思います。議題2「国立市自転車安全利用促進条例の見直しについて」に移ります。

事務局、ご説明をお願いします。

【事務局（立花）】 前回、自転車安全利用促進条例については、原付の移送ができないですとか、そういったさまざまな課題をご説明させていただきました。今回は、今お話しさせていただいた使用料の部分で、ちょっと重複しますが、高架下以外の使用料について今後審議させていただきたいと思っております。今回お配りしている資料をもとに、高架下以外の駐輪場についても、例えば第1を値上げするのがいいとか、そういったお話をさせていただければと思っております、資料としては別でご用意したものはありません。例えば、高架下についてもお話あったように、他のところ、使用料を検討するに当たっては、こういった資料ではなくて、今後の議論ではこういった資料も必要だというようなお話とかもいただければ、次回以降にご用意させていただいて、高架下以外のところの使用料の見直しというところについても先に審議させていただいて、原付の移送ですとか、あと商業施設の附置義務の駐輪場ですとか、そういったところはまた次回以降にお話しさせていただければなというふうに考えております。

今、お話も少し出ていたところですが、高架下以外の駐輪場について、値上げしたほうがいいのか、据え置きでいいのかとか、全体について、他にも赤字の駐輪場というのはないわけではないので、例えばそういったところもあわせて、それぞれ柔軟に料金設定したほうがいいのか、そういったようなお話をさせていただければ。

【末吉委員】 料金的な問題で考えていった場合、お伺いしたいのですが、一時利用が多いほうが収入としては増えていくのか、定期利用がある程度あったほうが、要するに長期的に見た場合にいい

のか。一時利用というのは、時々、いろんな意味での流動的な要素はあるとは思いますが。しかしながら、今、国立市、商工会の方もいらっしゃるのでもちょっと伺いたいのですが、自転車で買い物に来るというチャンスが増えると、何かそういう商業的な意味でのお店にとっての活性化とか、そういう問題につながる要素があるのかどうか。

大学通りのところの、今撤去されていますから、無料駐輪場から北側に関しては、一部放置しちやっているケースはありますが、ほぼない状態ではあると思います。ただ、やはり利用者にとって、もし大学通りのあそこに、例えば一時利用できるような駐輪場になったら、今いっぱい並んでいるのでなかなか使いにくいとは思いますが、そういうことが商業的な意味でメリットがあるということになれば、将来的にもそこを一時利用、大学通りのところは料金は取れませんが、そういうところの対応に使うスペースとして、商工会としても生かしていく方法が出てくるというふうには感じています。

これは大学通りだけに限らず、他の商業施設の場合もそうだと思いますけれども、その辺の一時利用と定期利用というものの分け方といいますか、私が知る限りでは、民間の一時利用というのは非常に利益率がいいというふうに聞いています。そういうところを一度検討してみる必要があると思います。それは商業関係の方と行政の方とでもちょっとすり合わせをしてみてもどうであろうかなと、そういうふうなことも今思っております。

【事務局(中島)】 まず、一時利用と定期利用ですが、圧倒的に一時利用の収入がかつては多くて、というのは、定期利用が750円の時代が国立の場合は長かった。それを1,500円にして、若干一時利用のほうが多いということではありますが、ただ、台数で考えると、小規模の駐輪場でも相当稼いでいます。一時利用にしたほうが全然収益としてはいいというふうに思っています。ただ、通勤・通学の人たちに対しての自転車利用、駐輪確保ということの観点からは、なかなか今、定期利用をなくすとかということまではやれないのかなというふうに思っています。

谷保、矢川が特に、民間の駐輪場ができたことによって、市の一時利用の収入がやっぱり下がってきています、この1年ぐらい。というのは、民間のほうのやり方というのは、最初に24時間50円とかということをやります。で、1~2カ月したら100円に戻すんですよ。でも、駅にそっこのほうが近いから、そこで慣れると、利用者はそこにずっと行くようになって、市の駐輪場はだんだん使わなくなる。そんなに離れているわけではないんですが、そういうやり方を臨機応変に民間の駐輪場の場合はやられているということもあって、なかなか今、市の一時駐輪場の使用率は伸び悩みになっているのは事実です。ただ、国立駅のほうは需要が多くて、第3は特に結構稼いでいるというところなんです。

【末吉委員】 第3のところは何台ですか。

【事務局(中島)】 第3は250台ですね。250台で約1,000万稼いでいますので、かなり回転率がいいと考えています。

【板坂副会長】 今、末吉委員がおっしゃったように、業者にしても一時駐輪というのはすごい大きな問題があって、特に旭通りなんかでは毎回言われていますが、どうしても場所がないということで、今後も行政と話し合いをしながら検討していかなければいけないかなと思います。

ちょっと関連した質問で、コスト状況を見たときに、さっきからずっと僕は気になっているんですけど、1つの駐輪場だけで見るんじゃなくて、トータルとして赤字にならない、民間的な考えだと、赤字になっちゃいけないと思います。そこら辺はどうなんですか。利益を出したほうがいいのか、と

んとんぐらいのほうがいいのか。

【事務局（立花）】 おっしゃるとおり、駐輪場の料金をどう設定しても、収支というのは、収容台数とか、整備されている位置によって、そのポテンシャルで決まってしまう部分があるので、いくらにしたから、赤字だから値上げしたら多分逆効果ですし、黒字だから、じゃ下げるのかというところ、そういうことでもなくて、むしろ上げて、もっと収益を増やすとか、おっしゃるように、全体としてバランスをとっていきたいという考えでございまして、こちら、今回、コスト状況のほうに入れさせていただいているのが、例えば、昨年度も駐輪場の用地買収があったりとか、新規の駐輪場の整備ですとか、そういった投資的なコストというのは除いたコストになっていて、いわゆるランニングコストに当たるものを入れさせていただいています。事務局としての理想というか、全体で見ればほぼほとんどなので、ランニングコストとしてはそういったところが妥当なのかなと。新しく整備するということは行政の財を投資して整備していくというようなところで、全体としてはバランスとれているのかなというところで考えています。

【板坂副会長】 条例の見直しというのは、料金だけですか。

【事務局（立花）】 料金だけじゃなくて、前回お配りした資料、今日もお持ちすればよかったのですが、他にもいくつか課題があって、簡単にご説明させていただくと、他の自治体だと、ほとんど原付の移送というのをやっていて、国立市は自転車だけの移送になっております。

あと、放置自転車整理区域というものを決めさせていただいて、3駅の周辺に一応その区域を定めていますが、その少し外に放置される方とか、あと公園とかに、具体的に申し上げると谷保第一公園、通勤される方が多い地帯とか、そういったところが結局、縦割りじゃないですけど、公園の係のほうでの対応になってしまったりとか、区域の見直しとかというのも考えております。

あと、ある一定規模以上の大規模な商業施設の建設の場合、面積に応じて附置義務の駐輪場というのをつくっていただいています。その基準の見直しですとか、あと、一度整備して、駐車場に転用してしまっていたりとかということ、お願いはしていますが、いわゆる罰則規定のようなものがないものですから、何度もお願いして結局変わらずというような状況がある中で、そういった規定をつくったほうがいいのかなど。

あとは、民営の自転車駐車場への助成金のような制度、他市では導入しているところはいくつかあるので、具体的に言うと、国立の東の地域での民間の駐輪場の支援、そういった制度も検討していきたいと思っています。

料金ももちろん課題の1つですが、料金の他だとそういった課題を前回ちょっとご紹介させていただいたところです。

あと、放置自転車を移送させていただいて、一定期間を過ぎると処分しています。以前はこちらがお金を払って引き取ってもらっていたのが、今は無償で引き取ってもらっているんですけども、さらに今は向こうからお金をもらって引き取ってもらうという、いくらでもないですが、そういった処分とかも、条例を改正しないとそういったことができないので、そういったこともしていきたいということで考えています。

【板坂副会長】 そうでしたら、ご質問、ご意見なければ、次の議題に進みたいと思います。

3番、「自転車ネットワークについて」。こちら事務局から説明をお願いします。

【事務局（立花）】 資料ナンバー7、自転車ネットワークについてご説明させていただきます。

前回、自転車ネットワークについて、今年度については審議会の中で整備路線図案を作成していっ

て、来年度具体的にコンサルの調査委託というのを、交通量調査ですとか、そういったものを委託したいと思っているので、その考えのもとになるようなものをつくってあげればというようなお話をさせていただきました。今回は自転車走行空間の整備形態について、ご存じの方も多いとは思いますが、国立市内の既にある自転車通行空間の例を使いながらちょっとご紹介させていただいて、整備形態についていろいろご意見をいただければと考えております。こちら、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」という国土交通省と警察庁でつくっている、その抜粋になります。自転車走行空間の整備形態について、そのガイドラインでは3パターン、整備の手法としてございまして、1つが一番上の自転車道ですね。それと自転車専用通行帯。あと自転車と自動車を混在通行とする道路、自転車ナビマーク、市内も整備しているところがありますが、そういったピクトグラムを車道に設置するというようなものになります。

市内でいうと、真ん中の自転車専用通行帯は、大学通りの自転車レーンがあります。こちらは経過というところからご説明させていただくと、昭和49年、自転車レーンが設置されまして、その10年ぐらい後、昭和61年に違法駐車対策として、フラワーポットが設置されました。今、こちらについてはいろいろ市民の方ですとか議会の方からもご意見をいただいております、平成27年、議会から全会一致で意見書が提出されておまして、舗装が悪いということと、あとフラワーポットを撤去してレーンの幅を求める内容と、あと3つ目として、双方通行可能な整備形態で自転車道に整備し直すべきという意見書が提出されまして、昨年度にも舗装の表面、改修についてご意見があつて、東京都さんで応急対策を実施していただいているところとなっております。

課題として、自転車専用通行帯の課題というよりも大学通りの自転車レーンの課題ですが、ご意見として市民の方からもいただいているのが、舗装の劣化で自転車での走行がしづらいということ、フラワーポットの設置で幅員が狭いということ、追い抜くことが難しいということ、あと、相互通行でないということ、迂回するのを嫌って逆走する自転車があるということ、あと、上記のような理由から、レーンの走行を避けて歩道を走行する自転車があるということが課題としてございます。

3番、さくら通りについて、双方向通行の自転車道ですが、整備している最中のところで、整備済みの一部区間が開放されているような状況です。平成25年から平成33年までの期間で車線を減らして自転車道を整備しているところでございます。

課題ですが、さくら通りの課題ということにこちらもなると思いますが、一部のみの開放となっているので、ちょっとわかりづらい部分もあつて、歩道を走行する自転車があるということと、案内看板、青い自転車のマークが、かなり短いスパンで設置があつて、景観としていかがなものかというようなご意見をいただいております。

具体的な国立市の例でいうと、大学通り、さくら通りということですが、整備形態として相互通行がいいのか悪いのかというようなことも含めて、審議会の場でいろいろご意見をいただければということで、今回は整備形態にテーマを絞って資料をつくらせていただきました。

2枚目以降は、それぞれの自転車道、自転車専用通行帯に車道混在のちょっと細かい説明の資料となっております。

**【事務局（中島）】** 大学通りの経過ですが、元々違法駐車が多くて、議会から東京都さんをお願いして、今のようにフラワーポットをつけたという経過がございます。ただ、年月がたつ中で、自転車利用者が増えた中で、当時とは状況が変わってきていると考えています。

さくら通りについては、自転車道ですが、場所によっては幅員が狭いところがあつて、走りづらい

という苦情も受けています。というのは、桜を伐採しないで、そのまま延命する形でやっているの、若干走りづらいという状況があります。

【末吉委員】 双方向については、これはかなり問題があると思います。平成28年の2月25日に、私はちょっと出られなかったですが、国交省で委員会、聞き取りの調査がありまして、そこでパブリックコメントが出まして、双方向の自転車道について専門家のから非常に危険だという意見が出ました。それ以前のガイドライン、自転車利用環境創出ガイドラインに関しては、どちらでもよいということになっていました、原則。それで平成28年の、ここに書いてある7月の国交省の新しく改訂された内容においては、確かに目的地に向かうので遠回りは大変かもしれないけれども、事故のことを考えると、早い話、やめたほうが良いということですよ。

これらを踏まえて、自転車道は一方通行を基本とするものとなっているわけですよ。これは踏み込んだ判断をされていて、それまでは原則だとか基本的にはなんていうスタンス。これはいくつかの基準があります。自転車道がずっと1本つながっていて、途中で交差する道がないとか、そういう条件がないと、両通行になった場合に車とか歩行者が非常に危険に出合うわけですよ。

そこで専門家のほうから、自転車は軽車両であると。軽車両である以上は原則車道を走ると。車道を走るときに両方通行走りますかということですよ。そういう例外性を持ったということに、この自転車道の初期の歩行者の判断のガイドラインに大きな瑕疵があるという指摘は前々からされています。

それを国立市も、そのことについて国交省のあれを読んで、さくら通りは両方向で大丈夫だと、そう判断されたのかもしれませんが、ヨーロッパの自転車専用道というのは、そもそも今のさくら通りの自転車道2本が1つになって双方向になっている。そのぐらいの幅を大体専用道にしているわけですよ、真ん中でとって。つまり、自動車という、白線が真ん中であって左右に分かれている、そのぐらいまで行って初めて自転車道と言えるわけですよ。

ですから、今のはレーンのちょっと毛が生えたようなもので、そのところに縁石をついているから車は来ないだろうというぐらいの安心感ですけども、中のあの狭さを双方向で行くというのは、今後、自転車が普及していったら、どんどん生活の中で使っていく場合にどういふ結果を導くかというのは、国交省が今一番心配して、要するに自転車道は一方通行を基本としなさいと。ましてや、その前に、今後新しくつくる場合にはそうしてくれと、もう双方向にするなど言っているわけですよ。今までのところは目に見てもいいからと。

そのところで今度、大学通りについては、全くそういう自転車に対する知識がなくて、そう言っちゃ悪いですが、市民の意見が、大勢が向こうに行くのに面倒くさいからと、そういうだけの理由でした。だから、そういう意味で一番問題が出てくるのは、自転車ってそもそも何なのかということの概念が、そこでまた抜け落ちるわけですよ。

国立の場合には両通行、立川に行ったら一方通行だと。そういういわゆる二重基準になっている可能性というのは今後相当考えられて、自転車ネットワークというものが単に国立の町だけのものではないはずですから、今後、近隣の市との間での整合性を持っていかなくちゃいけないことも絶対出てくるわけですよ。そのときに、自転車が非常に利用されて便利な町に見える国立が、そもそもそこでダブルスタンダードを使っていくということに私はものすごい違和感があります。

私自身も国交省のこれを読んだときに、ようやく踏み切ってくれたのかと。一昨年ぐらいのときに私たちが知っているNPOが国交省の役人を呼んで、相当きつく文句を言いました、危険だと。そのときにはまだ、ああ、そうですかという程度でしたが、さすがに国交省も無視することができなくて、

意見をまとめて、そして、この改訂版というのを平成28年7月に出しました。

ここのところをもう少し原点に戻って、議会にも理解をもらって、自転車とは何なのかという総合的な視点からぜひ考えていただきたいというのが、実は私が今日ここへ来て何が何でも言いたかった内容なんです。

【板坂副会長】 滝澤さん、どうですか。

【滝澤氏（代理）】 委員のおっしゃられたとおりで、ネットワーク計画の策定を国立市さんでもされると思いますが、国立市の内部だけでネットワークを形成されているわけじゃないです。先ほど言われたとおり、周りの市と連携してネットワークを考えなければならない。そういったときに、やはり一方通行が基本でしょうと。

そもそも、今までは歩道の中に自転車と歩行者が共存できたのですが、あまりにも自転車と歩行者の事故が多過ぎるということで、基本に立ち返りましょうと。あくまでも軽車両ということで車道に下ろしましょう。これも理解していただいて、末吉委員がおっしゃられたことを議会の中でもご理解いただいて、今後、ネットワーク計画の策定、その音頭とり、我々のほうもとらなきゃいけないですが、隣接の市町村との調整というのは我々が今後行っていきたいと思いますので、ご協力をよろしくお願いいたします。

【高瀬委員】 大学通りについては、どういう方向に整備すればいいのかというのはまだはっきりわかっていない。今のところは自転車レーンの一方通行という形で、今、非常に狭いです。大体1.7メートルあるかないかぐらいですね。実際、フラワーポットもありますが、緑地のほうの刈り込みを少しすれば、もう少しは広がるのかなと思います。ただ、フラワーポット自体が本当にいいのかどうか。これは昭和61年に設置するときに結構賛否両論あったようです。その中で、やっとなら、緑を残そうということでフラワーポットを置いて整備したということもあったので、実はこのフラワーポットを本当に撤去してもいいのかどうかもまた1つあると思います。

相当もめた中で成立して、今、状況が変わったからとりますよといったときに、また市民の方々から、えっ何でという話は当然出てくるかなと思います。大学通りは慎重にやらないといけないなと私は思っております、それは国立市さんにご協力していただきながら、市民の意見を拾うということも必要なかなと。

あと、一方通行にしてしまうと、歩道を基本は走れないじゃないですか。となると、車道も自転車道としてしまうと、車道も走れないということになるので、昔ながらの自転車歩行者道路的な、歩道の中にあるような扱いになれば、双方向可能かもしれないですし、どれがいいのか、これは皆さんの意見を聞きながら進めていきたいと思います。

【末吉委員】 私自身は自転車大好きで乗っていますから、特殊な意見だというふうに受けとめられても仕方ないと思いますが、自転車の本来の機能をちゃんと学べば、どう乗るべきかははっきりするわけですよ。

もちろん子供とか高齢者の場合には歩道を走ってもいいよという特例があるわけですが、それ以外の方が何をしなきゃいけないかというのは、もうきっちりマナーを守って、スピードを上げずに、自動車と同じように適度なスピードで走って、安全を自己責任で確保していくという行為が根本的にないから起こっている問題なわけですね。もうほとんどそれだけだと思います。

自動車事故の場合、罰則がありますけど、自転車の場合、ようやくここに来て多少の罰則を設けるような、それもすぐではなくて、2回やったらアウトとか、そういう状態になっている。そういう緊



張感は多少出てきていますが、そういう基本的な教育ができた上で道路が整備されて、それと同時に、そういう基本的な教育も行いつつ、要するに自転車の利用者を育成していくというのは、行政サイドにも教育の現場にも責任はあると思うわけです。そういうことを兼ね合せながらやっていかないと、ネットワークというのもやはり機能しないだろうなど。だから、自転車道、自転車レーン、そういうものもうまく機能しないだろうなど。

そういうものがきちんと機能されれば、フラワーポットの問題に関しても、それは何のためにやるのかという理解に基づけば、私は61年に、あのころ本当に緑が大事だ、大事だとわあわあ言って、大学通りにいろいろな車が違法駐車されて、自転車が走りたくても走れませんでした。そこにできた画期的な内容ですから、そのことについて私は機能を全く否定するつもりもありませんし、いいと思います。

ただし、どこまでも自転車は車だよという前提をもう1回、この審議会委員の方も持っていただいて、そういう態度で全体を見ていって、これから先、災害が起きたときにも自転車で移動するというケースがおそらくあるだろうと。

今度の活用推進法に関しても、やはり健康と災害と、そして環境という3つの行為というのがかなりきちんと理念として掲げられているわけですから、そういう問題をもう1回、原点に戻って見て、そして、自転車とは何かということを考えることから始めたほうがいいという感じはいたします。

【板坂副会長】 岸田さんから何かありますか、警察の立場で。

【岸田氏（代理）】 恥ずかしながら、私は警察官になって36年ですが、交通規制係というのは初めてでございます、わからないことばかりです。それで、この資料を今日お持ちしました。自転車の事故ですね。これ、場所は谷保なのですが、「乗車中と思われる女性」と書いてあって、この「思われる」というのは、誰も目撃した人がいない死亡事故でした。

【板坂副会長】 自転車はありましたか。

【岸田氏（代理）】 自転車はありました。どういう事故かといいますと、明るい時間ですが、道路が左に曲がっています。ちょうど突き当たりが民地の駐車場になっていまして、そこにチェーン錠がかかっていた。それに突っ込んで、転倒して亡くなった。検分の結果で、誰も見た人がいないので、音を聞いて出てきたら、日中は鎖がちゃんとかかっていたのに、自転車が民地の中に入って、人間も駐車場の中で倒れていた。そういう事故でした。

だから、うちの課長のほうから指示をもらって、そういう鎖とかしているお宅があるようなところがあれば、目立つように何か対策をとっていただければありがたいなと。あと、スピードを落としてもらって、安全な走行をしていただければありがたいなという課長の指示をお伝えするのが私の役目だったなと。

昔はやっぱり自転車というのは歩道を、今でも我が物顔で走っている方はいらっしゃいますけれども、道路上の問題もありますし、大変な課題だと思います。ナビラインというのを引いて、私も車を運転していて、すごく自転車に気をつけるようになりました。それまでは自転車なんて歩道を走っていて、車道なんてほとんど走ってない。ロードレースなんかをやられる方は昔から車道を走っていましたけども、それ以外の方は大体歩道を走って、車との事故というのは大体左折の巻き込みですとか、そういう事故が多かったと思いますが、今、自転車横断帯とかだんだん減らしてきていますので、今後、自転車横断帯というのはなくなりますので、自転車は車道を走らなきゃいけない、歩道は走れない。

そういう面で、苦情もやはり受けています。道路は逆走できないのに、なぜ歩道上は双方走行することができるのかと。頭が痛い苦情ですが、私もちょっと答えられなくて、いろいろお話ししたら、私もまだ立川に来て3年目です。初めてこういうところに入って、現場も知らないですと。そうしたら電話越しに「現場も知らないやつが電話に出て対応なんかするな」と怒られまして、「今すぐ見に行きます」ということで、現場に行ってお話をさせていただいたところ、向こうの方もわかってきて、私も何とかしていかなきゃいけないなど。

とりあえず、その方は、自転車も後ろから来ているらしいのですが、歩道がやはり狭いので、その方に当たって、そのまま「おい」と言っても逃げちゃうらしいです。お年寄りでも何回もそういう怖い思いをしているという内容でしたが、いろいろその方と協議して、注意喚起の看板を立てたりとか、少しずつできることからやっていくしかないのかなという、私個人の意見ですが、ざっくり言えば、警察官なので困っている人がいれば何とかしてあげたいと、そういう気持ちは持ってこの社会に飛び込んできたわけですから、少しでもプラスになるように頑張っていきたいと思っております。今後もしよろしく願いいたします。

**【事務局（中島）】** 今までやっていることの中で、一橋大学の西側と、あと北大通り、あと中央線の北の側道に自転車ナビマークを設置いたしました。やはり日本人は真面目なので、そういうのがあると左右、前に比べて本当に分かれて通行していただいているという実態もございます。今後、自転車ネットワークとはなっておりますが、総合的な観点からこのネットワークをつくっていきたく思っておりますので、今後ともご協力のほどよろしくお願いいたします。

**【板坂副会長】** 確認ですけど、市で今、双方向としているのはさくら通りだけですな。

**【事務局（中島）】** 自動車道という位置づけでは、さくら通りだけですな。

**【原委員】** 駐輪場の関係ですが、一時利用の市民のニーズををもち抑えたほうがいいのかと思っ、一時利用の方が多い駐輪場のところは、一時利用の方のニーズに合わせて、そこを確保する形だとか、その部分をちょっと定期利用の方たち、多分電車を利用したりだとかして、駅に行って、そこで電車に乗ってという方は高架下に流れるような形にして、そのちょっとあいたところを一時利用の方が使いやすく、そうすると、町に買い物だとか自転車で回ったりしたときに、自転車がとめやすく、町の中で買物をしたりだとか、あるいはお茶を飲んだりだとかというような。でも、料金はちょっと差別化をしてあげて、高架下はやはりちょっと安くして、月額で払う方たちは安くして、ちょっと一時利用のほうは上げたりだとか、そういう全体のバランスを工夫したほうがいいのかと思っ、全体の収支のところは多少プラスになっているので、赤のところがあっても仕方ない。駐輪場で金もうけなんかしようなんて思っていないと思うので、マイナスはまずいと思いますが、全体でプラスぐらいであれば、大きな利益を上げることはないのかなという感じはします。

全体のバランスで、安くしたり、高いところもあるし、一時利用のところのニーズが多いところは、一時利用をしやすいようにしてあげて、そのかわり、年間利用の方たちは高架下に流してあげるとかいうバランスをもうちょっと把握して、見ていって、料金を決めていったらどうか。で、まち全体が何となく自転車があふれて、利用したくても利用できない方たちも、その覚悟も当然していかなきゃいけないですが、もうちょっとまち全体を考えて、一時利用をしたい方たちが多いのであれば、そういうところをやすくしてあげて、定期に流しちゃって、その分を確保するとか、そういうことで全体のバランスというのを、ニーズを把握したらいいのかなという感じです。

**【末吉委員】** その関連で、定期利用というのは頭打ちになってないですか。

【事務局（立花）】 頭打ちという。

【末吉委員】 要するに数字が変わらない、毎年。増えているのか、減っているのか、その辺はどうですか。どうも何か、横ばいじゃないかなんていう感じがします。

【事務局（立花）】 定期利用の総数ということでは、おっしゃるとおりで、満車のところがあるので、国立駅でいうと第1と第2と高架下があって、第1と第2が満車、高架下が増えない限りは頭打ちというような。谷保駅と矢川駅についても変わっていないですね、基本的には。一時利用は民間ができて減ったりとかとある中で、定期はそんなに変わっていないような状況です。おっしゃられるように、高架下が伸びない限りは頭打ちというような。

【末吉委員】 定期利用が横ばいでもし変わらないとすれば、一時利用を増やしたほうが収益は上がるぞという単純計算になりますがそうでもないですか。

【事務局（立花）】 順番待ちがあるので、定期が使えないから一時を使っているという方もいらっしゃるの、なかなかそこを変えるのは難しいと思います。収益だけで考えれば、やっぱり一時のほうがいいです。

最後に、その他ということになりますが、資料を高橋委員にお持ちいただきました。国内の自転車需要、電動アシスト自転車の需要の推移ということで、こちらをご説明いただければと思います。

【高橋委員】 毎回出席させていただいて、この結果は、自転車組合のみんな仲間が集まったときにこういう話をさせてもらっています。今日は5月22日ですか、こういう会議がまたあると言ったら、自転車組合としてぜひこういうことを審議してもらえないかということで、2つばかり話を聞きました。

1つは、電動自転車は非常に増えてきています。特にここ二、三年、電動自転車の需要が非常に増えています。平成10年に年間で38万台売って、とうとうオートバイの需要を抜きました。今年なんか特にまた伸びていて、55万台ぐらいです。ご存じだと思いますが、電動自転車は乗ると軽くて便利ですが、重いです。一般の自転車は大体20キロ前後ですが、電動自転車は25キロから30キロぐらいで、重い自転車だと35キロぐらいあります。これを駐輪するときに、普通の自転車よりは非常にやりにくいわけです。これをこれから先、電動自転車はさらに伸びてくると思うので、皆さんの英知をおかりして、置きやすいようにというのを考えていただければと思います。

現状ではどうなっているのかというと、これは大体目視ですが、電動自転車は今3%から5%ぐらい入ってきています。でも、だんだん増える傾向にあると思います。それで、ゲート方式の場合は、ゲートをくぐった時点からカウントされるので、中に入っていればどこに置いてもいいわけです。でも、市役所のほうでも、この大きい電動車はここに置いてくださいという場所をつくっていただいているんですが、結構端のほうです。ですから、なかなかみんながみんなここに置くわけじゃなくて、みんな置きにくいところに置いているわけです。だから、我々の提案とすれば、途中、途中に大型自転車を置けるようなスペースをつくっていただけないかということですね。

それから、ラック方式の場合は、一番上の右側の写真を見ていただくとわかると思いますが、かなり無理して入れています。ちょっとそこにいたお母さんに聞いたら、「かなり入れにくい」と言っていました。それと、お子さんがまだ小さいものですから、入れにくいところに自転車を入れている間に、うろちょろして危なくてしょうがないと。できればこういうのをとめる場所を見ていただければありがたいと、そういうことを言っていました。だから、急にどうしてほしいということとはできませんが、将来はこういうことを考慮して、ぜひ使いやすい形を考えていただければと思っています。

それともう一つ、大学通りの自転車レーンの赤い舗装、これは国立の駅の方の滑らかな舗装です。それに対して右側は、富士見台の方の比較のごつごつした舗装です。これをできれば国立の駅の方にやっている舗装を富士見台の方までやってほしいということ。

それともう一つ、先ほどフラワーポットの件、ここにポールが写っていますけど、このポールでいいということを組合で言っていました。

ということを提案して、ぜひ皆さんの英知で今後いい方向に進めていただければと思います。よろしく願います。

**【事務局（立花）】** おっしゃるとおり、ラック方式だと、とめづらい状況があります。これを改善するためには、こちらは個別に自転車をロックするようなラックになっているのですが、そのパンを広くして、そういう自転車用のスペースということを明示するというような方法ぐらいしかないかなと思います。収容台数の関係もありますし、既に整備したところですぐにというのはなかなか難しいかなというところなんです。ゲート方式も同じように、大型自転車用スペースを設けているのは、これは中央線高架下自転車駐車場の写真を撮っていただいていますけど、場内、基本的にはゲートを通って入っていただいて、上下段のラックにとめていただくという駐輪場の場内に大型自転車用スペースを用意させていただいてまして、高架下の駐輪場は比較的整備されて新しい駐輪場なので、こういったスペースを設けております。新しく整備する国立駅南第1自転車駐車場についても、上下段のラックですが、大型自転車用のスペースというのをご用意させていただいてまして、もうちょっと近い場所がいいとかというご意見もあったと思いますが、第1についてはわりとゲートから近いところにあります。今後、新規に整備するところは、基本的にラックなんかを導入するところについては、大型自転車等のスペースの用意が必要だという、市としても同じ考えでございますので、もう少し利便性が、位置的に出入り口から近く、そういったこともあわせて検討させていただいて、既設のところについてもできる限りそういった対応ができないかということは検討していきたいなと思っております。

**【高瀬委員】** 大学通りについては、昨年、悪いところの舗装はとりあえず直しました。今、このレーンをどうするかというのをこれから決めていく段階です。これをやるだけでも相当なお金がかかります。昨年、応急的にやった状態です。

**【高橋委員】** 昨年やられたというのは、国立の駅の方の比較的滑らかな舗装をやったということですか。

**【高瀬委員】** 違います。悪いところを直して。

**【高橋委員】** 全体にね。それと、ここで補修しているところがありましたよね。例えば右側のところで補修している写真が写っていますが、こういうことをやられたと。

**【高瀬委員】** そうですね。補修をやったということです。

あと、パイプがいいというお話だと思いますが、それも今後どうするかというのはありますが、基本的に先ほど末吉委員からご紹介いただいた、ガイドライン上ではあまり附属物をつけないほうが、自転車が接触するという危険性がなくなるのでいいでしょうということも聞きますので、例えばブロックだけにするとか、そこら辺はまた今後検討をしていかなくちやいけないところかなと。

**【高橋委員】** 我々から話が出たのは、フラワーポットをどけてこれにすれば、20センチぐらい広がるのではということをやっていました。

**【高瀬委員】** 道路のつくり込みについてはいろいろ基準とかがありますので、その中でやってい

くしかないのかなど。

【事務局（立花）】 次回の日程をご案内させていただきたいと思います。次第にもありますが、7月11日の火曜日10時から、同じ第1・第2会議室、同じ会場で予定しておりますので、皆様ご出席のほどよろしく願いいたします。

【事務局（中島）】 では、以上で第1回の自転車対策審議会を終わらせていただきます。どうも本日はありがとうございました。

— 了 —