

【事務局(中島課長)】 おはようございます。それでは定刻となりましたので、平成29年度第2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。

出席の確認ですが、副会長の板坂委員より欠席される旨、ご連絡いただいております。それでは鈴木会長、進行のほう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。よろしく願いいたします。それでは議題に入る前に、資料の確認を事務局よりお願いいたします。

【事務局(立花)】 お手元の資料を確認させていただきます。1枚目が次第でA4のものが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、A4の両面のものが1枚。資料No.2国立市自転車安全利用促進条例の見直しについて、A4で3枚。資料No.3自転車ネットワーク計画について、A4の両面のものが1枚。資料No.4自転車交通の多い路線、A4のものが1枚。資料No.5自転車事故発生分布図、A4で3枚。資料No.6について、メールでもご連絡させていただきましたが、お送りさせていただいたものを修正して、自転車通行空間整備予定路線図としています。資料No.7は報告事項になりますが、国立駅南第2自転車駐車場の整備について、A4で2枚。資料は以上となります。過不足等ございましたら、お申しつけください。

【鈴木会長】 よろしいでしょうか。本日は議題が3つ、報告が1つです。それでは、議題に沿って進行していきたいと思えます。

まず(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、まず事務局よりご説明お願いいたします。

【事務局(立花)】 資料No.1をご覧くださいながら、ご説明させていただきます。

中央線高架下自転車駐車場の使用料の見直しについて、前回、民間事業者へ広報の手法について話を聞いてみてほしいというご意見をいただいたので、市内に駐輪場を設置されている民間事業者3社にお話をお伺いしました。率直なところ、具体的な良い広報手段というのはなかなか聞けなくて、「もともと常時満車状態なので、広報ということは特に何もしていません」といったご意見、あと、「やはり整備前に周辺状況を十分調査することが大事だと思っています」といったご意見ですとか、整備後だと、利用状況に応じて料金の変更、「最初はぐっと下げてオープンさせて、ある程度利用者が定着したら利用料を上げていくというような方法を行っています」というような回答をいただきました。

中央線高架下自転車駐車場についてはもう整備してあるので、利用者増の手法としては、やはり使用料の見直しというところがメインになってくると考えています。本日ご提案させていただきたいのは、1年間に期間を定めて使用料の値下げを実施できればと考えております。

そこで、2番の定期利用使用料について、来年度、平成30年度中のみ、市内にお住まいの方、市外にお住まいの方、また減額の適用がある方、皆さん500円でご利用いただけるという形にしまして、平成31年度以降、市内と市外の料金は一緒に一般の方は1,000円、減額の方はそのまま500円というのを、事務局の案としてまとめさせていただきました。

考え方ですが、定期利用の使用料としては、事務局としては下限、一番低くできるところと考えら

れる500円に設定することで、周知を図っていきたいということと、立地の条件、立川市、国分寺市の方のご利用が、他の駐輪場と比べてかなり多いような状況があるので、市外在住の方にさらに多くご利用いただくために、他の駐輪場では割増料金になっているところを、平成30年度中についても、31年度以降についても、同じ金額にしたいという考えです。

平成31年度以降1,000円に設定することで、収支の改善を図りますが、今、市内の方は1,200円、市外の方は1,600円ですが、現在よりは少し低い金額であると。平成31年度以降1,000円にしますと、国立駅周辺の他の駐輪場と、市内にお住まいの方で500円、市外にお住まいの方で1,000円の金額の違いが出てくるので、使用料を一度下げて、平成31年度以降引き上げても、利用者の方はある程度定着していただけるのではないかといいところが狙いとなっております。

平成30年度のみということなので、利用者の方には十分、本年度のみその金額になっていますということを知りた上で、改定を行っていきたいと考えております。

3番の潜在需要についてということで、前回ご意見として、どういうところの人をターゲットとしていくのかというお話がありまして、駐輪場ごとのおよその人数、期待度というか、例えば一番上の国立駅北口自転車駐輪場は、今、民間で運営されている、もともと国分寺市さんが運営されていた駐輪場ですが、現在、空きが出るごとに申し込みの受付を行っていらっしゃるようで、その際、抽選からあふれる、利用できない方が毎回250名ぐらいいらっしゃるということで、こういう方であれば期待度としては高いのかなと。あるいは国立駅南第1・第2駐輪場を利用されている方で、中央線より北側にお住まいの方、料金が安いのであればということで移動していただける方がある程度いるのかなといったところですか、そういった中で何人かというのはなかなかお示しできないところですが、母数としてどれくらいいるのかということをもとめたものとなっております。

4番の収支コストの試算についてということですが、前回駐輪場ごとの収支コストをお示したものを抜粋したものです。平成28年度としてはこういった数字になっていまして、29年度は今年度なのでバーにしておりまして、平成30年度以降、試算として、現在利用者は550名ほどいますが、1,000名に増えた場合、これぐらいの収支になるのではということと、平成30年度中はやはり、今よりマイナスになってしまいますが、平成31年度以降、同じぐらいの方に定着していただければ、現在よりは収支は改善するといった表となっております。

5番の一時利用について、定期利用使用料の改定にあわせて、一時利用の一定時間の無料を導入できればと考えております。nonowa国立第2駐輪場という、nonowaの附置義務の駐輪場ですが、1時間無料で、以降24時間ごとに100円という料金で、中央線高架下自転車駐輪場より東側、駅に近いほうにあるので、そこと同じ時間ではあまり意味をなさないだろうということで、最初の2時間を無料にしてはどうかということで考えております。

6番、今後のスケジュールですが、後ほど具体的な日程をご案内しますが、10月の開催を予定しておりまして、その際に答申という形で送付をしていただければと考えておりまして、今日いただいたご意見をこちらでまとめて、メールや郵送で、内容を委員の皆様にご確認いただいた上で、次回答申としていただくということで、進めさせていただければと考えております。それで12月に市議会に提案させていただきまして、平成30年度の4月に使用料を500円に改定し、その1年後、平成31年4月に1,000円に改定するというようなスケジュールで考えております。

説明としては以上になります。

【事務局（中島課長）】 補足ですが、平成30年度に500円でやって、31年度に1,000円

に上がりますよと、そのかわり利用者については引き続きご利用いただけるだろうということですが、これについては実際、第1が今いっぱいですので、キャンセル待ちの方は高架下を申し込むことができるということでやっておりまして、いざ第1の順番がきますと、そのまま、高架下でもあまり不便ではないのでこのままでいいですという利用者が結構おられます。ですので、多分一回使っただければ、そこそこ利用勝手がいいということがわかっていただけるのかなということで、そのまま500円から1,000円になっても、利用者についてはさほど人数は変わらないでいけるだろうという考えを、事務局としては思っているところです。

【鈴木会長】 ありがとうございます。それでは、この件につきまして、委員の方、ご質問等ございますか。

【末吉委員】 説明の内容は一応よくわかりましたが、この平成30年度から31年度の収支改善の金額が、それほどよくないような気がします、その辺はどういうふうに、今後捉えていくつもりですか。

【事務局（中島課長）】 高架下をつくったときに1,000人ぐらいという予想でやっておりましたけれども、実際は500人ぐらいしか使われていないというところで、まずはその500人程度増えればということで、考えているところでございます。そういった中で出てきているコスト計算でございますので、実際はこれ以上使われることも当然予想されることです。ですので、平成28年度、29年度と比べても、31年度に料金を下げても、利用者が増えることによって、収支としては今よりは黒字に転換していこうというふうには思っているところです。

【鈴木会長】 いかがでしょうか。

【末吉委員】 使用料の改定を平成30年4月、31年4月にもう一回やると。その場合、収支状況を見てもう一回料金のいわゆる設定を考慮するとか、配慮するとか、どこかでやる予定がありますか。

【事務局（中島課長）】 平成30年度の収支については、やはり当然見ていかなければいけないだろうと考えてございます。その中で、極端に利用者が増えなかったというようなことであれば、500円の延長ということも、考えていかなるを得ないかなというふうには考えてございます。

【丸山委員】 ちょっと私の感覚からすると、見通しも、この収支でよしとする感覚も非常に、ちょっと甘いと思っております。平成30年度料金改定して、2,900万に赤字が拡大します。これ、全体でも赤字転落ということになるわけでありまして、要するに駐輪場全体で赤字を垂れ流すような計算でいいのかというところが一つあります。

それと、この駐輪場自体が、リース期間はあと2年ぐらいあるようなことをおっしゃっていましたが、コストがかかって、このリースが仮になくなったとしても、ざっとの計算で500万以上の赤字がずっとずっと続く、という計算になりますね。で、いつか機械もまた新たにリースしなきゃいけない。そうすると、これだけのコストがまたかかってくる。で、利用者はこれで何人かという、現在定期利用で四百数十名、こちらの見通しで750になったとしても、毎年1人当たり3万円以上のコストをかけて、使ってくださいといっているようなものですよ、これ。そういうことが果たして、僕は市民代表で出ていますが、市民感覚に適しているかどうかという、非常に疑問に思っているところであります。少なくとも、全体で赤字になっちゃう、こんなことはちょっと問題だというのが正直なところであります。

この料金改定で、平成28年度から31年度で180万ぐらい、コスト改善が進むということでは

が、これが果たして本当に、ここまで論議してこんな数字かと、非常に残念に思っています。これが率直な感想であります。

【事務局(中島課長)】 後ほど、国立駅南第2自転車駐車場の整備の関係もちよっとお話をする中で、やはり全体的なコストというのは大事だと、私どもも思っております、高架下については、本来であれば全体を考えた中でやっていくのが筋ということで、重々承知ですが、どうしても議会等で急いでいるところもございまして、やはりこの後、各駐輪場の料金についても、皆様に引き続きご意見をいただきたい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】 それは、例えば平成31年4月の段階で、他の駐輪場の値段についても見直しを考えるということによろしいですか。

【事務局(中島課長)】 平成31年度にこだわらず、場合によっては30年度ということも視野に入れて、他の駐輪場の料金についても検討していきたいと思っております。

【鈴木会長】 今、ご指摘もあったように、やはり入らないところを安くするというのも大事な視点かなと思いますが、人気のあるところが別にあって、そこは値段が変わらないということになると、どんどん赤字のほうに行くと思うので、キャンセル待ちのある南第1など人気のあるところはもう少し高くして、その値段は払わないという方に安いところに回ってもらうということを自然にやったほうが、駐輪場の利用の平準化ができるかなと考えます。500円にしてみてもどの程度移るか、どの程度利用されるかということもあるかと思いますが、また2,000台、今、用意していて、でも目標は1,000台なわけですね。そのメンテナンスと維持費みたいなことを考える必要もあると思えますし、単価を高くする以外にも、何か高架下の駐輪場だけにあるようなサービスを入れるとか、何か他との差別化を図るとかして、もう少し利用を考えていく必要もあるのかなと思います。

今回、今年度中に決めて、答申ということなので、500円にするという案を、一番シンプルに採用、使えるかと思えますけれども、その動きを見ながらもう少し幅広く、駐輪場のあり方といいますか、そういうものを考えてもいいのかなと思います。いかがでしょうか。

【末吉委員】 私自身が前回のときにもお話したことを蒸し返すようで申し訳ないですが、やはり供給量がこれだけあって、需要がないというのは、どこかでひずみがあると。そのひずみは何かというと、やはり無料駐輪場が、もう絶対的な理由、原因であるとしか考えようがないですね。ですから、今、丸山委員がご指摘になったように、収支を合わせる、黒字に持っていく手法をもう少し考える、それが料金設定を変えることによって需要を増やすということだけでは、今、半額なわけですから、この収支を見てもあまり変わらないということになっちゃうわけですね。そうしますと、大学通りにとめられている非常に大量の無料駐輪利用者を、やはり誘導するという努力をどこかでやりながら料金設定を考えると、複合した方法をとらないと、これ、あそこに無料スペースがある以上は、利用者はまずそこを第一の選択肢にせざるを得なくなってくるだろうと、そういう印象がありますので、今回も議会に間に合うかどうかという議論はもちろんあるわけですけど、もう少しその辺のことをしっかりベースで考えないと、収支がかなり厳しいかなということは非難されても、免れないような気がするわけです。そのところは、どういうふうに今後考えていくつもりなのか。要するに事務局の方針というか考え方を、最終的に確認させていただければと思います。

【事務局(中島課長)】 大学通りの無料駐輪場については、将来的にはなくしていくということで、これは整備計画も、市の方針としても固まっているところでございます。ただ、それにはやはり色々な条件がございまして、まず東側にそれなりの駐輪場を確保していきたい。これは管理問わず、確保

していきたいということがございまして、市としても東側に駐輪場ができるようなスペースがないかということで、検討、協議しているところではございます。その辺がはっきりしてくれば、いついつというような形の方針は定まるかなと思っております。

しかしながら、今、委員が言われたように、大学通りの無料駐輪場というのはやはり大きなことで、全体の料金を考える中でもその辺は皆さんにご意見いただきながら、より一層なくす方向で、市としては具体的な措置を考えていきたいというふうには思っております。

**【鈴木会長】** 駐輪場の需要予測というのはなかなか難しく、一般的に何かあるわけではなくて、大体コンサルタントみたいな方の経験則で、色々な地域での事例をもとにして計算するということだと思うので、ここに関しては一概に言えませんが。私も色々駐輪場を見ている中で、多分2,000というのは、入らないなというぐらい大きいと思います。もちろん無料駐輪場がなくなれば入ってくる可能性はありますけれども、現状ではかなり厳しいかなということもありますし、今回見ている利用者1,000名というの、結構高目の目標かなと思います。

例えば大きい2人載せられるような自転車、ここだったらきちんととめられますとか、そういった他の付加価値を持たせてでも、とめてもらうという努力みたいなもの、他の駐輪場と見た目は全く一緒で、値段だけ違うというのだと、なかなか動かないかもしれませんが、ニーズに合わせてくれば動く可能性もあると思いますので、幅広く考えることも必要だとは思いますが。今回、料金ということですけども、ニーズですね、そういったものも把握して今後見直しを図らないと、確かに今まで皆さんご指摘のとおり、収支的にはかなり厳しくなってくる可能性はあるかなと思いますので、注視して、なるべく早く対応が打てるように、前もって色々準備しておくというの必要かなと考えます。

**【高瀬委員】** 無料の駐輪場をなくすという方向で動くという話ですが、一方、違法駐輪はどうか。結局、無料の駐輪場をなくすことによって、料金がかかる駐輪場のほうに本当に動くかどうか。今現状でも、違法駐輪が非常に多くなれば、それが助長される可能性もあるので、状況はどう捉えていらっしゃるんですか。

**【事務局（中島課長）】** 確かに違法駐輪、放置自転車の問題というのはありますが、幸いにして国立の場合は移送台数は年々、100台ぐらい減ってきているということです。

**【事務局（立花）】** 私のほうから。東京都さんの調査で、毎年10月の晴れた1日という定義になっていますが、放置されている台数の調査がありまして、その数字で申し上げますと、昨年の分は国立駅については40台程度でした。その二、三年ぐらいまでは100台近くあったので、減ってきている傾向ではありますが、日中のある一日の昼間調査しただけなので、夜間の放置自転車については減っていない、そういった状況はあります。撤去されている台数というのは、年々減ってきている傾向にあります。

**【事務局（中島課長）】** 無料駐輪場に長期間とめている自転車というのがやはりありますので、これは定期的に撤去していますが、今度色々なところに波及してくる可能性はあるかなと思っています。ですので、まずそれをなくした場合、耐えられるぐらいの供給ですね、東側に駐輪場をつくりたいというのはその面もあって、そこが先だろうというふうには考えてございます。

**【末吉委員】** この前の前の、審議会だったと思いますが、例の府中で、時間を制限してやっていると。国立でもそれをやってみてはどうかと。朝の9時から夕方5時までフリーであると。しかしながらそれ以前、それ以降は全て撤去と。そういう原則を貫く方法は、通勤通学は大体9時ごろで終了しているわけですから、調べてほしいということは私のほうもお願いしておいた項目の一つですが、

それはその後どういうふうな調査、またカウントとして捉えられているか。

私は大体、5時ごろから6時ごろ、あの駐輪場をよく見に行きます。ほぼ、もう十分な数がとまっています。それがずっと、学校に行くか、会社に勤めているかわかりませんが、ずっととまっているわけですから。夜中に見に行っても、とめたままにしている。そういう状況を打破するというのが、まず一歩あって、そして無料駐輪場をなくすという前提は、将来的には絶対に必要だと思いますが、ただ市民の足としての便利性を考えた場合、ちょいどめを考慮した場合には、ある面時間制限で、使えるということ、やはり商店街との話し合いの中で、物理的に可能だと私は思っています。

ですから、そのところでまず朝9時までの駐輪をどうするかというような、前向きな対策をとることによって、安い料金の500円に誘導する。そういう方法もやはり考慮していただきたいというのが、私の実は切なる願いです。それについては前回もお願いしましたが、調査があったのかどうかその確認をさせてください。

**【事務局(立花)】** 今回資料としてはお配りしていませんが、普段から8時半とか昼の12時に行っていますが、7月の2週間程度、追加で6時にも台数調査を行いました。今、末吉委員がおっしゃっていたように午前6時の時点でかなりの台数、東西合わせて1,000台程度は毎日とまっているような状況がございまして、8時半、通勤が大体終わる時間にはほぼ満車、1,600から1,800台ぐらいとまっている状況がありました。やはり、おっしゃるように通勤で使っている方もかなりいらっしゃるし、無料だからということで数日、前日から合わせて夜間通してとめていらっしゃる方、あと逆利用、どこかから電車で国立市にいらっしゃって、無料駐輪場に置いている自転車に乗ってどこかに行かれるという方も、6時の時点でとまっているということなので、かなりいらっしゃるのかなど。その差し引きで考えると、最初にとまっている1,000台から出て行く分も考えたら、通勤で使っている方というのはかなりの数いらっしゃるのかなというところで、すみません、資料としてお出しすればよかったのですが、調査した際には、そういうような数字が出ております。

**【事務局(中島課長)】** 末吉委員がおっしゃるとおり、大学通りの無料駐輪場をなくす段階になって、段階的な措置として、こういった手法も考えていく必要があるだろうと考えています。まずは東側に需要を満たせるぐらいの駐輪場を確保していきたいというところが、市が考えているところがございます。

**【鈴木会長】** 放置駐輪はそこまで多くないという印象もありますし、それに比べて無料のところには皆さんとめていらっしゃるということなので、ただ、国立市全体のことを考えたとき、駅前がいい場所もあって、無料の場所もかなり広大にとっていらっしゃると思いますが、自転車利用者しか使わないと、駐輪場というのは自転車利用者の方が使うものであって、なので受益者負担の観点で必要だと思うので、国立市のほうでサービスとして自転車利用の方だけにサービスを提供するだけでなく、自転車を使っている方にもきちんと負担をしていただくという考えは、将来的にきちんと持っていけないと、どんどん乱れていくばかりというか、サービスとして提供するばかりになってしまうと思います。やはり無料が強いのかなということは伺えたので、もう少し調査して、リプレースがどれぐらい要るとか、駐輪場のキャパシティーをきちんと計算して、駅前なり、もう少し離れたところでもいいですが、駐輪場におさめる全体の台数を将来的に考えていくということが必要なのかなど。

今後はどうなりますか。今日の議論を踏まえ。

**【事務局(中島課長)】** 事務局の案ということで答申のほう、修正がなければこのままの形で。ただ、500円にかえたとき、利用者については随時調査して、委員の方にご報告すると。その中で次

はどうするという形でご意見をいただいでいくところを、つけ加えさせていただいて、案という形にさせていただければと考えてございます。

【鈴木会長】 皆さんの意見を踏まえると、恐らく今、500円という案で、次年度1,000円というふうに書いていますけれど、場合によっては別の値段にするとか、もう少し、平成30年度の500円を踏まえて、幅広く検討するつもりがあるという、この自動的に次の年は1,000円にするとかいうことではないということは、書いておいたほうがいいと思いますので、それを踏まえて、答申のほうに入るといふことで、よろしいでしょうか。

【末吉委員】 実際にこれ、議会を通るかどうかというのがすごく心配ですが、会長がおっしゃったように、戦略的な枠をもう少し設けたほうがいいと思います。今なぜこれが起きているかという原因追及と、その原因を解消する方法が、最終的に稼働率を高めるというような、数字として示して、できるかどうかという問題はありますが、附帯的な条件をいくつかつけておかないと、これでいいのかというのは、依然として市民感覚からしたら強いですね。それに対して、ただ料金を調整するという選択肢が1個しかなくて、それ以外にあまり具体的な対策が練られていないと、そのところで足踏みすると思います。ずっと引きずっている金額がものすごく大きいですから。そこは検討する余地があると思います。こういう対策をとるといふことを含めて、どうだということ。

【事務局(中島課長)】 もともとこの高架下の利用について、この審議会に審議をお願いした経過も踏まえながらですが、やはり利用者が少ない、何とかして利用者を増やしたいと。料金改定ありきではなく、何か施策はないかということ、皆さんとご審議いただいた、1回目のときはそういう形をいただいでいます。そのときに、やはり具体的なPRの方法というのが難しく、であれば、やはり料金の改定というものが必要だろうと。というような流れで、今回こういうふうな形で出させていただいでいるということ。

ですので、末吉委員の言っているように、PRも必要なことで、そういったところの文言も入れつつ、こういった形で利用者増を狙っていくという形で、答申としてはまとめさせていただければと考えてございます。

【末吉委員】 今の説明、ちょっとわかりにくいですが、要はマーケティング論がないです。こっち側に供給があって、こっち側に潜在需要がある、潜在需要が動かない。動かないから、マーケット上商品の価格を安くする。安くすると人は買うだろうという構造ですが、その部分がじゃあ、ここに潜在需要があるという仮定が、今のところ待機している、北口の待っている人とか、そういうふうな需要でしかないのかということ、私は聞きたいわけです。

つまり、需要というのは、そこにある需要をこっちに引っ張り込んでくるために、500円でいいだろうということは、確かに方法としてはあります。しかしながら、掘り起こすということも必要だということ。先ほどちょっと事務局から、東のほうに駐輪場がないという理由が、いまだにそのところで引っかかっていると思いますが、じゃあ、大学通りの西のほうの無料駐輪場も、ほぼ同数ぐらいにいっぱいになっているということを見ると、東にないというだけの理由では説明がつかない、私は朝見に行ってはそう思っています。つまりそこに需要があるだろうと、私は認識しています。

【事務局(中島課長)】 具体的な需要があって、必ずこれが高架下に行きますよというような形で、やはり目に見えたものがあれば、多分一番いいのかなというふうには思いますが、なかなかこの辺を推測するというのは難しく、前回は前々回もそういったお話はさせていただいていると考えています。そういう中で事務局として推測できるのは、こういった形である一定の人数は高架下のほうに行

くだろうと。ただし、もちろん新たに需要を見出すという手法は、当然重要だと思っております。その辺の具体的な施策というのが、今のところない状態でございますので、引き続きその辺でご意見いただければ、対応していきたいと考えてございます。

【事務局（立花）】 大学通りの無料駐輪場ですけれども、前回お出しした資料の中で、中央線より北側で使っている方はあまりいらっしゃらない状況で、国立市内の方、府中市の利用者の方がほとんどです。例えば、高架下の需要としてそこを見たとき、一緒にやりますよとやったとき、無料駐輪場をある意味あふれさせるということだと思いますが、どうしても使うところがなくて高架下に流れる方もいらっしゃるかとは思いますが、無料を絞って高架下に流すということは、なかなか難しいと考えています。

利用料の改定というのは、利用率の標準化も狙いとしてありまして、現在東に限らず、第1駐輪場、第2駐輪場ともに満車の状態なので、そのの利用者がある程度高架下に流れてもらえれば、無料駐輪場を絞っても、じゃあ、第1を使ってください、第2を使ってくださいということを説明できますが、利用者に対して無料駐輪場は時間を絞って使えなくなります、使うのは高架下ですというのは、なかなか一緒にできることではないと考えています。

【末吉委員】 今の点については、私もよくわかっているつもりです。要するに、議会に通りますかっていうことです。要するに議会がこれを見て、こんな赤字でどうするといったとき、通るならば、全然問題ないと思っています。今ここで審議していく段階で、次善策もきちんとつくっておいたほうがいいということをいっているわけです。

【事務局（中島課長）】 審議会のご意見ということなので、議会云々ということではないと考えております。ただし、議会からのご意見として一般質問等が出ている中では、無料ということも一つ視野に入れて、検討してくれということも言われておりますので、そういった中では500円という数字は、議会が通らない数字とは考えておりません。

【鈴木会長】 赤字でいいというふうには審議会としては考えていないということですね。国立の他のところでやりくりすればいいということかもしれないですが、審議会としてこの駐輪場のことを考えたとき、こんなに赤字を出していいのかということも心配しているということなので。

今、国立駅南からの、この2ページ目に書いてあるこの人数が、移ると踏んでいる。

【事務局（立花）】 移るということではなくて、移っていただける可能性がある人数としては、これぐらいありますという数字になっています。需要があるうちの何名ということではなくて、待機者だったら待機者全員だし、利用者だったら利用者全員という書き方になっています。

【鈴木会長】 そうですね。だからこの中のどれぐらいが移るかは、まだわからないということだと思います。全体としてトントンになる計算をしているということですか。

【事務局】 トントンまでは行かないですね。やはりちょっと赤字にはなるだろうというような考えは持っています。行く行くはリースアップするということも踏まえて、若干の赤字にはなるだろうと考えています。

【鈴木会長】 やっぱりお金の面は気になるというのも、やはり今目指している人数が、結構目標が高めだと思います。こんなに移るかどうかわからない部分もあるわけです。他に無料もありますし、国立駅南は他に比べたら大分安いですから、それでもいいと思う方もいて、移らないという可能性も十分にまだ考えられる段階だと思いますから、それがうまくいかないとなったら、すぐ次を打てないと、どんどん赤字になっていきますから、将来的に他を値上げするとか、無料をなくすとか、他のこ



とを考えているよというのは、きちんと議会のほうでも説明して、長期的には赤字でなくなるようにするつもりで、ただ今回は呼び水的に500円にすることだと、そういう位置づけで審議会のほうでも提案していると思いますので、そういう形でまとめていただきたいと思います。

【事務局（立花）】 収支コストの試算について、仮に800名、今から300名増が、平成28年度、現状の収支と同じぐらい、分岐点といいますか、300名増えれば今とはトントンで、利用者の方が増えて、もちろん赤字のままでいいということではないですが、分岐するのはそのあたりの数字になります。

【鈴木会長】 目標としては、やはり赤字にならないようにしたいというのが目標ですよ。利用率の平準化もあると思いますが、全体として。

【事務局（立花）】 全体としてはそうですね。以前使用料の改定を750円から1,500円に行ったとき、議会が出た意見ですが、黒字ではだめだろうという意見が逆に出て、駐輪場を使っている人からお金もらって、市の収益にするのはまずいだろうという意見も逆に出ていますので、そのバランスがとれているという状況が一番望ましいのかなと考えております。

ただ、こちらはランニングコストなので、投資的に使っている費用もありますし、黒字であっても問題ないというか、黒字であったほうがいいという認識ではありますが、逆にそういったご意見もあるというところで、その辺はバランスをとっていく必要があるのかなというふうに考えております。

【鈴木会長】 今の駐輪場のサービスレベルであったら、これぐらいの需要、利用かもしれませんけれども、もっと駐輪場がニーズに合った、いい自転車を使っても盗まれることもないし、汚れることもないし、きちんと保管してくれるとなったら、そういう自転車を使いたいという人もいるかもしれないですし、そういうふうな利用促進みたいな観点もあると思いますけれども、ニーズに合わせてきちんと駐輪場が対応できるということも大事だと思います。ただとめるという最低限のラインを保つのではなくて、将来的な利用に応じて、きちんと変えられるということも考えると、トントンじゃなくて、そういうときにきちんと整備ができるとか、対応できるというお金の考え方をしてもいいのかなと思います。そこは議会がどうお考えかわかりませんが。

そういった長期的な意味の戦略というのは、そういうのも含まれると思います。そうなるこの高架下だけに限らず、全体の駐輪場の話になってくると思いますから、国立市全体の駐輪場をどのように考えていくかというところを、ぜひ継続して話し合う必要はあると考えております。他、何かご意見よろしいですか。

【石坂委員】 潜在需要ですが、これって何か調査とかはやりますか。例えばこれだけ潜在需要がありますということで、これを補足する、この中でアンケートをもらった結果、何%が、高架下がこの料金であれば利用したいという、言うなればパブコメなんかがあると、より説明にプラスになると思いますが、どうですか。

【事務局（中島課長）】 具体的に一人一人聞ければそれが一番よろしいかなと、いうふうには思っていますが、期間と経費、また民間の駐輪場というところもございますので、今は考えていないというところがございます。

【鈴木会長】 駐輪場の利用者に、何か満足度調査みたいなことをされたことは、今まではないですか。その中で、今の値段はどう思いますかみたいなことを質問されたりする機会は、今まではないということですか。

【事務局（中島課長）】 過去、平成18年度ぐらいに、一度料金を改定しようというときに、そう

いったアンケート調査はやっておりまして、ただ、月750円と極端に安かった時代ですので、ちょっと今の料金とは参考にならないかなというふうに考えております。

【鈴木会長】 500円にするまでの時間がないということですが、それは500円にした後も、する予定はないですか。

【事務局(中島課長)】 500円になってから、次どうするかという間は、皆様にも今回ご意見はある中で、やはりそれなりに調査なりはしていきたいと考えております。アンケート調査がいいのか、こういったやり方がいいのかというのは、あろうかと思えます。

【鈴木会長】 一般的によく言われているのが、値段が上がると大体2割ぐらい利用者が減るといわれていますが、安くなるときにどれぐらい増えるかというのはまだあまり、事例としてないところではあります。そう考えると、すごく値段が高くなったからもうみんな使わなくなるみたいなことはなくて、2割ぐらいの人は安いほうに流れるというような動き方だと思いますから、1,000人行くぐらい、試しに使ってみようと思ってくくださる方がいるか、そうすると、やっぱり500円にするだけではなくて、それをきちんと周知するとか、少しでも500円にした甲斐があるような働きかけみたいなものは、する必要があるかなと。他、いかがでしょうか。

【原委員】 私も会長と同じ意見で、全体の駐輪場の状況についてきちんと議会の中でも説明が必要になるのではないかと思います。今回、高架下のところを値下げするが、単年では絶対収支は赤字になるだろうが、今後、例えば二、三年では無理だが、10年先には黒字にはならなくとも、大きく赤字にはならないという、収支予測は最低でも必要ではないか。全体の収支予測が必要であると思う。

【事務局(中島課長)】 大変難しい調整かと思っていて。実際、500円に変えたとき、これだけ増えましたという中で、周りの駐輪場がどう変化したとか、というところを調査した後であれば、少し今言われたような形で、長期的な予想もたちやすいのかなと思っています。今、それまできちんとしたものを出せるかという、ちょっと難しいかなというふうには思っております。

【原委員】 そうは言っても、グラフなどで説明が必要ではないか。

【事務局(中島課長)】 仮に、分岐点が300ということがさっきありましたので、300、また500、1,000といった形で、需要が増えればこうなりますよというようなものは、つくれるかなというふうには思っております。

【末吉委員】 すごくうがった言い方をすると、今、予測があまりはっきりしない中で、数字だけかなり具体的に出てきているわけですね。僕疑問だと思って見ました。これ、全体での収支、全部の駐輪場の収支が、どうやらぎりぎり赤字にならないよう、というふうな設定で、平成30年度のマイナスが気になります。今のところ収支が黒字で、231万3,000円、それに対して30年度が、若干220万ぐらい赤字が増えるけど、まあ、いいかなという収支がここに出ているわけですが、そうするとそれに合わせると、とりあえず平成30年度の単年度でも、全体の駐輪場の収支は一応トントンぐらいに行くだろうみたいな計算で、で、31年度になったらそれが少し改善するよというふうな形でのとり方をしています、どうもその根拠となっている数字が、やはり私はどうしても気になります。これをもし間違えると傷が深くなるというのは、市民の1人としてもとても気になりますし、先ほどからお話ししていますように、少し含みのある戦略を、メニューとして用意しておく必要があると思います。その辺はどなたか専門家に、もう少し数字として追求してもらうという手はないですか。

【鈴木会長】 こちら、国立市の事例ですと、値段が一律でしたから、需要の予測というのは難し

いですが、近隣市などでは、値段をこれぐらい変えると、人がこれぐらい移るといふ知見がありますので、そういうのを踏まえて、参考値として出すことはできるのかなと思いますから、そういうのをやってみるといふのも、手かなとは思いますがね。

ただ、1,000人行くかどうかといふと、ちょっとわからないと思います。あと無料駐輪場というものは、他のところはあまり、このキャパシティーではないものですから、恐らくここはかなり効いてくる可能性はありますね。その無料の方が有料に移るといふことはちょっと、特に中央線より北にいながら無料まで行っているという方のことを考えますと、その後どこに行っているかといふのはわからないですけど、こういった方が移るといふのは考えづらいかなと思いますし。

300人増で今と同じといふことで、そうですね、300行くか、それこそ北口に待機している方がどれぐらい入るにかかってくるかなといふ気がします。それ以外のところはそんなに移らないかなと、感覚的には思いますが。それが1年限定といふことだったので、今の計算になっておりますけれども。

ちょっとそういう計算をしてみるといふのは、時間的にはいかがですか。国立市の事例といふことにはなりません、他市の状況から予測した参考値みたいなものを出してみるといふことです。

**【事務局（中島課長）】** これは、多分かなり難しい計算になるので、先生のお力をいただかないとちょっと難しいと思います。減になったら、じゃあ、どれだけ増えるのかといふのはやはり、料金を上げたときどれだけ減ったかといふのは、意外と簡単なのかなと思いましたが、前回そういう意味では750円から1,500円に変えたときも、ほぼ利用者といふところでは変わっていません。国立は一律といふのもあって、確かに参考にはなっていないのかなといふふうには思っています。他市でそういった事例が、近くのところであれば、ちょっと検討ができるかなと思いますけれども。

**【鈴木会長】** 他市はもう結構、駅前が高くして、値段の勾配をかけているところが多いですから、その結果みたいなものを参考値として一応お見せして、それで答申に向けて準備するといふので、いかがですか。

**【事務局（中島課長）】** 他市も料金改定といふのはあまりやっていなくて、多分もう何年も今と同じような料金体系で来ているはずですよ。ちょっと近隣でそういった事例が、本当にあるのかなといふところも、ちょっと今わからない状態ですので。思ったようなのが出るというふうには、ちょっと今お約束ができないので申しわけないです。

**【鈴木会長】** もし審議会のほうで、そういった値を見た上で審議会としての意見を出したいといふご意見をいただくのであれば、私はもちろん、そういった他市の事例を見て、私のほうでちょっと計算してみるといふやり方でご提案すると。一度ご相談するといふことで、いかがでしょうか。

それは多分コンサルタントの答えがどういふ感じじゃないと思いますので、私のほうで他市の事例を見て、試算をするといふことで。もちろん、地域特性が結構ありますから、国立市の市民の方がどう動くかといふのはわからないところではあります。値段を安くしたとき、そっちに行って、高いところが全然使われなくなるというところもありますし、やっぱり近いほうを使いたいといふ人たちもいて、それは本当に地域特性にかなり寄ってくるとは思いますが、事例として幾つかお見せするといふことで。

それはちょっと急ぎで対応させていただきますから、それを踏まえてもう一度、メールなどで、参考値をお見せするといふことで、よろしいでしょうか。

**【高橋委員】** 先ほどの無料の駐車場が将来なくなっていくような話が出ましたが、あれがどの程

度具体的で、いつごろというのは大体出ていますか。国立の場合は、この無料の駐輪場があるか、ないかで全然違ってくると思います。

【事務局（中島課長）】 スケジュール的には全く決まっていません。後ほどご説明させていただきましても、第2駐輪場の整備に伴って、東側に、民間ですが、百二、三十台ぐらいの駐輪場ができる予定です。その他、ちょっと民間の駐輪場の設置というのは、お話は聞いているところもございますので、何百台かは東側に、来年度、再来年度ぐらいの間にできるものと思っていただければ。

そういった中で、さらに市としては東側に、公営の一定規模の駐輪場ができれば、大学通りの無料駐輪場を段階的になくしていくとかいうことを、検討ができると考えていますので、少なくともあと一、二年はそういった動きはないと考えています。

【根岸委員】 先ほどの大学通りの無料駐輪場のことで、無料ということだけが特徴のように思われますが、もう一つものすごい特徴があって、あそこには満車という概念が全然ないですね。私も、あそこの駐輪場を通るのが大体午前中の、例えば9時とか10時ぐらいに行くと、通勤通学の方かわからないけど、完全に満車状態になっていて。その後に例えば商業利用でとめたいなという、もう自転車を入れるスペースがなくて、横にとめているような人もたくさんいて。通路のところにもとまっているような状態で、出そうにも最初に入れた人は出せないという、なぎ倒されたような状態になっていて、無料プラス満車という概念がないということが大きな特徴で。

昔、私は都内へ通勤していたとき、定期利用をしなくて第1のその都度100円払う方式の利用をしていましたが、ちょっと遅い時間に行くと、8時ぐらいでも満車のサインが点滅していて。そうになると、もう大学通りにとめるしかないなと。あそこに行けば満車というのが絶対ないから、ちょっと遠いけど、そういう意味の安心感になっちゃっているところがあるということで。

今後、この無料駐輪場をなくしていく方向というのは、急にパタッとなくなると、ものすごい混乱が起きる、大混乱が起きると思います。その東の駐輪場をつくって、そこに流しながら、ソフトランディングしていくようなやり方になっていくと思いますが、例えば一つの案として、7時から9時の間に駐輪の制限をしていくと、だんだん通勤通学の人が別の道を考え出すようになる、あの無料駐輪場の流れをちょっとずつでも、急にぱっとなるのではなく、時間を区切って入場制限するとか、満車の概念を設けたりすると、徐々に流れていくと思いました。

【事務局（中島課長）】 段階的な整備というのは必要なことだろうと考えておりますので、貴重なご意見ということで、後々の無料駐輪場を整備するときに、検討させていただきたいと考えています。

【鈴木会長】 他、いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、次の議題に移りたいと思います。（2）国立市自転車安全利用促進条例の見直しについて、こちらまず事務局のほうからご説明をお願いします。

【事務局（立花）】 資料No.2、国立市自転車安全利用促進条例の見直しについてをご覧くださいながら、説明させていただきます。

こちらのほうは、以前からお話しさせていただいている内容ではありますが、高架下の改定の後に、条例の全体の内容の見直し、使用料の見直しも含めて、行っていくような形で考えていますが、以前からご紹介している課題のところを、もう少し詳しくご説明させていただいて、こちらのほうはあまり時間をかけずに、簡単にご説明させていただければと思っています。

放置自転車整理区域の見直しをすべきという課題がございまして、参考資料として放置自転車整理区域でないところに、放置自転車が何台あったかというところで、国立市自転車駐車場整備計画、平

成27年3月に策定したものの資料なので、少し古いデータにはなりますが、その際の調査になります。ご覧いただくとオレンジ色のところが整理区域ですが、そこから少しだけ離れたところ、知っていてという部分もあるのかもしれないですが、放置されている自転車が何台かあるということで、そういった区域の見直し、今後具体的にここまで広げますという形でお示ししていければと考えています。

事務的な話になりますが、現在、整理区域外の自転車は、道路法の規定を根拠にして移送を行っていますが、他市だと条例にも区域外、道路に限らず公園とか公共施設の駐輪場ですとか、そういう場所の自転車についても条例で規定を設けているということがございまして、そういったところは同じように参考にしていければと考えています。

2番の大型店舗等の自転車駐車場附置義務というところですが、(2)については今、違反しているところがあるので、具体的な内容は次回以降ということにこちらもなってしまうのですが、罰則規定を設けるとともに、基準の見直しということで、建築物の用途ですが、今、国立市の場合は4種類しか分類がありません。用途によってかなり駐車場需要も違うということで、他市だともっと細かい分類しています。そういったものを参考にしながら、具体的にこういう基準を設けて、こういう台数にしてという形でお示ししていければと考えております。

3番の民間事業者の参入促進ですが、他市に導入されている方法としては、建設費、維持管理費の補助、固定資産税とか税の減免という大きく2つに分かれます。より民間事業者の動機づけになるような制度について、検討していきたいと思っています。税の減免を使っているところは実績があまりなくて、やはり建設費、維持管理費の補助のほうが、動機づけにはなるのかなというところではあります。

また先ほどからお話が出ている国立駅の南東側、東地域の駐輪場とか、そういった形で、駅とかエリア等を限定すべきかどうかということも、ご意見をいただきながら検討していければと考えております。資料No.2のご説明としては、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、何かご意見ございますか。

【丸山委員】 民間事業者の参入促進という部分で、そもそも事業者参入の場所の候補地がありますか。何のためにこれやるのか、よくわかりませんが。

【事務局(中島課長)】 これは、色々なところでやっているところもありますが、本当に自分の店舗のあいているところで数台、10台にもならないようなスペースを使って駐輪場にしたり、あるいは駐車場に使っていたところを一部駐輪場にするとか、というようなケースがあります。

【鈴木会長】 エリアを区切るというお話がありましたけれども、具体的に何か想定されているところが。

【事務局(立花)】 駅のところでいうと、谷保駅、矢川駅については駐車需要のバランスがとれているところで、やはり駅で区切るとしたら国立駅、地域もさらに区切るということだと、先ほどからお話が出ている東地域というところに限定して、そういったところに設置していただけた場合だけ、補助を行うというのがいいのかなと。逆に谷保駅、矢川駅で民間の駐輪場ができてから、市営駐輪場の利用率が下がったということもあるので、そういったものにも補助を出すというのはイメージとして違うのかなというところではあります。

【鈴木会長】 そうですね。それはちょっと違うような気が。やはり足りないところにつくってもらおうという意味で、民間への支援をするというほうがいいと思います。そこは一律にする必要はないかなと思います。いかがでしょうか。

【高橋委員】 この放置自転車の指定のところは引き上げていただけるようですが、うちの店の近くに、よく放置自転車が長くとまっているのがあります。そういうのはどういう形で引き上げていますか。

【事務局（中島課長）】 指定区域外であれば、先ほど言ったように道路法の規定で、道路上にある危険物という形で引き上げているところです。ただ、そういったところは移送手数料がもらえない、通常2,000円いただきます。この整理区域をもう少し拡大するなり、整備するなりしていきたいというのが、市の考えです。

それともう一つは、公園とか市の施設、図書館あるいは公民館といったところに違法駐輪して、駅まで行くような方がまみ見受けられると。そういったところも今は移送手数料等もとれない、撤去もできないというところがありますので、そういった部分を含めて、今後この整理区域の見直しをしていきたいと考えています。

【事務局（立花）】 追加でお話しさせていただければと思います。放置自転車整理区域については、啓発員と呼んでいます。シルバー人材センターの方が札つけをして、軽トラで回って回収しているという形です。区域外はその啓発員が回っていないので、例えば近隣の方からのご連絡いただいたり、職員が循環したときに見つけたものについて、順次回収を行っているという形になります。

【事務局（中島課長）】 市道と都道というのがあって、市で管理している市道であれば市のほうでやりますが、東京都さんで管理されているところは東京都さんのほうでやるということになっておりますので、委員のところはどちらになるのか。

【高橋委員】 お店の斜め前です。

【事務局（中島課長）】 後ほど具体的に場所を教えていただければ、こちらで対応します。

【高橋委員】 誰かが通報しないといけないということですか。

【事務局（中島課長）】 もう一つは、ごみとして市のごみ減量課のほうでやるケースもあります。動いているようなものだと、市のほうで、私どものほうで撤去する。ただ札づけて、要は使っている人もいるので。壊れているということであれば、多分ごみで持っていつていると思います。

【鈴木会長】 そういうのもあまり知られていないようなところも、ありますよね。

【事務局（中島課長）】 そうですね。区域外のことに関しては、意外と市民の方は知らないケースが多いですね。

【高橋委員】 景観的にはすごくまずいですけど、特別邪魔でもないです。

【事務局（中島）】 公共の道路ですので、そういったものを置かれるというのは、市としても困りますので、それは撤去いたします。

【高瀬委員】 放置自転車の区域ですが、市とか区によっては全域かけちゃっているところって、ないですか。

【鈴木会長】 全域というのは、あんまり聞いたことがない。

【事務局（中島課長）】 もともと、駅の周辺の放置自転車対策ということがメインでやっていて。そういったことで全域をかけているところは。申しわけございません、私、勉強不足で、どこかあれば、また皆様にお知らせしたいとは思いますが、今のところは多分、駅周辺が多いというふうには思っております。

【鈴木会長】 結構範囲は、自治体によってかなり広くとっているところもありますので、そういう対策はできると。

【事務局（中島課長）】 駅のない市もありますので、そういうところもまた調べてみたいと思います。

【鈴木会長】 附置義務については建築し直してというか、新築になってからこれが適用されることになると思いますけれども、将来のことを考えたときにはやはり、駐輪場をそういうところにつくっていただくという意味で、基準を見直しておくのはいいのかなと思いますので、これは入れておいていただいていた方がいいかなと思います。

それでは先ほど確認させていただいた、民間事業者の参入については、特に必要とするところに促進してもらうという形にするということで、こちらについてはよろしいでしょうか。

それでは議題の（3）に移りたいと思います。自転車ネットワーク計画について、こちらもまず事務局のほうから、説明をお願いします。

【事務局（立花）】 資料No.3から6までが関連する資料ですが、資料No.3からご説明させていただきます。

順番が前後してしまいますが、裏面の今後のスケジュールについてというところをご覧ください。実際策定するに当たって、交通量調査ですとか、そういった調査業務等を含め、業務支援委託をする中での策定を検討していましたが、今年度については予算がないという中で、表面の1番の基本方針（案）、大枠のところを審議会として案を決定していければというふうに考えております。平成30年度に入ったらそういう調査を行いまして、関係機関との調整ですとか、具体的に路線と整備形態を選定していく中で、素案としてまとめて、市民、市議会への説明をしていって、最終的に平成31年度に入ってしまうかなと思っておりますが、計画として策定していければと考えております。

その基本方針ですが、こういったところが骨子というか主な方針になるかなというところで、まとめさせていただいたものです。

（1）自転車通行空間ネットワークの整備ということで、自転車のニーズが高まる中で、事故の件数がなかなか減っていかないという中で、自転車と歩行者が安全で快適に移動できる通行空間を創出するために、出発地から目的地までの経路をネットワーク化し、連続的に整備していきたいという方針が一つ。

（2）交通ルール・マナーの啓発もしていく必要もあるだろうということで。自転車利用の交通ルール・マナー遵守の徹底を図るため、小中学校での自転車安全教育、それが足りているかということもありますが、実施はしています。実際に事故が多いと言われる高校生、大学生、また社会人への安全教育というのが、なかなかできていないところがございます。そういった手法についても、計画を策定する中で具体的に検討していければというふうに考えております。

また歩行者との事故によって、高額な損害賠償を請求される事例が増えてきているということで、自転車保険の必要性が増ってきているのかなという中で、加入者はなかなか増えてきていないというところが現状かなと思います。これまで利用者が自主的に加入してきた保険について、周知して加入を促進する方法を、こちらで計画策定する中で、具体的に検討していければと考えております。

（3）自転車利用の促進です。国立市は非常にコンパクトな地域で、坂が少なくほぼ平坦な市域ということで、例えばコミュニティサイクル、S u i c l eがありますけれど、こういったものを導入したら利用促進になるんじゃないかということで検討を行ったり、ネットワークができてくれば、ネットワーク化した路線ですとか、駐輪場の位置、危険な箇所とかを例えば地図上に示し、そういうマップを作成して自転車利用者へ配布したらどうかというようなことも、検討できればと考えており

ます。

こちらはあくまで案として、(1) (2) (3) という形でまとめさせていただいたんですが、例えば4つ目、大きい項目としてこういうものを入れたほうがいいのか、あるいは(2)の中でこういう内容も、マナーの啓発についてはやっていたほうがいいのか、そういったご意見をいただければということで、あくまでたたき台としてつくらせていただいたものになります。

裏面に行ってください、2番、自転車ネットワーク路線の選定基準についてということですが、でも、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」で示されている選定基準について、まとめさせていただきますものになります。一応参考にご覧いただければと思います。

次に資料No.4をご覧ください。こちらは整備計画の中で行った調査ですが、自転車駐車場の利用者に対して、どの路線を使っていますかという調査を行っておりまして、赤いところが一番多くなっています。やはり幹線道路を通過して、国立駅に行く方が多いということで、ネットワーク計画を策定する中で、参考にしていただければということで、こういった資料をお出ししています。

資料No.5ですけれども、これは以前にもたしか配付させていただきましたが、事故の発生分布図というタイトルにはなっていますが、教育施設、商業施設がこういうところにあるという、1枚目は地域の現況になります。それで赤い星が事故が発生した場所ということになっています。

2枚目は自転車発集量ということで、3枚目が自転車事故、両方500メートルメッシュで、多いエリアをお示ししたのになっています。

資料No.6ですが、そういったものを参考にする中で、あくまで市としてのイメージ図みたいなものを事前にメール等でお送りさせていただきましたが、まだ都道・国道の部分で、具体的な協議というのは全く行っておりませんので、本日は現段階で整備してあるところ、また整備が決まっているところだけをまとめた資料とさせていただきます。赤いところは既に自転車道であったり、ナビマークであっても整備したところになっております。緑色のところ、警視庁さんのほうの資料ではナビマーク、ナビラインの計画があるところについては緑色で書かせていただいています。青いところはさくら通りの延伸部分で、市で整備が決まっている、予定されているところをお示ししております。

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

【事務局(立花)】 基本方針ですが、例えばこういうものも方針としては入ったほうが良いだろうというものをいただいて、今日で決定ということではなくて、結局具体的な策定は次年度から入る形になるので、ご意見をいただいて、次回以降まとめ直してお示して、というような形で考えております。

【末吉委員】 整備予定路線というのは、現実に整備済み路線となっているわけですが、生活道路という面で見ると、むしろ表通りより裏通りのほうを利用するケースがかなり多いと思います。国立の場合には一方通行になっていますから、自転車は双方に通行することが許されていますが、むしろ事故が起きているのは、多分太い道より、細い裏道での接触事故とかいうのが多いと感じています。データの的にもそういうデータが出ているわけですが、この事故が起きているところを見ると、この平成21年から25年の地図の中では、主に事故として多いのは、甲州街道のあたりと、交差点、出会い頭事故みたいなのがかなり目立っているように思います。この事故の取り方というのがどういうふうになっているのか、こんなに報告されている事故って少ないのか。どういう種類の事故なのかというの、一つ伺いたいこと。

それからもう一つ。ネットワークと言いますが、今事務局案として出ている太い道中心の議論



だけで、本当にどこをどういうふうに踏み込んで、裏道をやっていくつもりなのか。生活者にとってはほとんどその道から太い道に出る、大学通りは基本的に自転車レーンがあるから安全である、けれど問題はその前で、車と自転車が雑居している裏道というのは、今後多分大きな課題になってくると思います。そのあたりを頭に置いたような考えが、全然今のところ提示されていないので、その2点が気になるところです。

事故はどのような事故なのか、死傷事故というのをこの星印で落とされているのか。私は日常的に、自転車同士がぶつかっているのを随分見ているから、そのいわゆる軽微な事故というのは全く報告されていないと思いますので、その辺現実のものと、うまく重なっていないという気がして、非常に気になっています。そこはもう少し調査を踏まえて、事故の具体的な事例みたいなものを抽出して、観察する必要があると思います。

【事務局（立花）】 どういう事故かということですが、当然、自転車同士がぶつかって、けがもなくということであれば、警察に届ける方はほとんどいらっしゃらないと思います。そういったものまで拾っているものでは、当然なくて。警視庁さんから提供されている資料をもとにおつくりしているものなので、あくまで警察に届けられたものという定義になってくると思います。

また、生活道路のほうはどうかというお話ですが、まさにそういったご意見がいただいたところで、基本方針のところで生活道路の整備についても十分に、計画を策定する中で検討していくというのは、位置づけていく必要があるのかなと思います。

【末吉委員】 この自転車通行空間整備予定路線の中の緑で、整備予定路線、警視庁さんのナビマークという緑の線で甲州街道、日野バイパスとありますが、この甲州街道を、自転車を走らせることが物理的に可能なかどうか、ものすごく疑問に思っているわけです。生死にかかわるような非常に危険な道路なわけですから、そこが自転車の通行空間として整備が予定されているとするならば、日野バイパスもできたことであり、甲州街道の歩道を拡幅して、車道を狭くするというふうな政策があるなら別ですが、甲州街道がここで挙がっている理由というのは非常に不可解極まりないので、そこは何か特別な意味があるのかどうか、聞きたいです。

【事務局（中島課長）】 ここについては、私どもも警視庁のほうの計画を見て引いていて、その辺どういう意図があつてとかいうところまではちょっと、存じていないところですが、立川警察さん、どうですか。

【滝澤委員代理】 警視庁さんがひくナビラインなるものについては、あくまでも道交法上の、自転車は軽車両であつて、車道を通行することが前提で、走行位置と走行方向を示すもの、それで日野バイパスと甲州街道について、今年度整備予定ですということは、私も聞いているところでございます。

今ここで議論している自転車ネットワークというものについては、警視庁さんの目的とはちょっと違って、ここに書いてある基本方針の中に、出発地から目的地までの経路を、ネットワークとして連続的に整理をして、あくまでも自転車を利用される方が快適な、空間を整備していきましょうという目的で整備しようとしているものなので、警視庁さんがやろうとしているものと、道路管理者という言い方でいいのかもわかりませんが、国立市さんがこれから自転車のネットワーク計画を策定していきましょうというのは、ちょっと目的が、考え方が違うということを、一言ご報告させていただきました。

【鈴木会長】 そうですね、自転車走行空間は2種類あつて、車道を走る方がより安全になるよう

な、ここを走ってくださいねという意味ではなく、ルールを示すことで車の方がわかりやすいとか、今、走っている方はスポーツバイクを乗るような方と想定されますけれども、そういう方が走りやすく、より安全になるという意味のものと、今まで車道じゃ怖いなという方が、きちっとルールを守って走れるようなルートを推奨するという意味のネットワークと、両方あると思いますので、そういう意味でいうと、今回の整備予定路線は、整備が決まっているからこれを出されているということだと思いますけれど、ネットワークという概念ではないわけですね。

だからこれをきちっとつないで、ネットワークとしてどれぐらいのグリッドで入れるとか、国立市全体で何キロぐらいになるものなのかとか、そういったものをまず、どこかの段階でお見せするような形にしないと、最初はなかなかイメージができないのかなというふうにも思いますので、これはされたほうがいいと思います。それが決まりましたという形で出すには協議が必要だと思いますが、裏面に出ていたような選定の仕方を選定すると、このような感じになると。国立だったら何キロぐらいになるというようなものだったら、それはたたき台として出すことはできると思います。ガイドラインというものがあるわけですから。その後、国道なり、都道なりとその兼ね合いを協議するというようなやり方で、いいのかなというふうには思います。

事故についてはいかがですか。私もこの統計資料、すごく意外でした。大体生活道路の信号交差点での事故が非常に多いので、今回挙がっているのは、細街路と幹線道路の交差点かなと思いましたがけれども、あまり軽微な事故だから挙がってきていないということでしょうか。例えば小学校とかでヒヤリハットマップをつくっていたり、そういう事例というのは、この国立市の中ではありますか。

【石坂委員】 事故の関係ですけれど、日々人身事故等色々発生している中で、単独の人身事故というのがありますが、例えば自転車対自転車の事故でけがもないということだったり、自分の原因で事故が発生して、自分だけけがをしたといった場合、本人の捜査希望という面があって、全く扱わないことが結構あります。ただ、どちらかがけがしていると絶対警察としても、どちらかが傷害を負っていると警察署で捜査しますけれども、互いにけがをしないということであれば、事故としては扱いますが、捜査希望なしということで物件事故の扱いにしないとか、そういったことも中にはあると。

ですから、例えば自転車対自転車の事故で、子供同士で、親同士が話をして解決してしまったというようなものまであえて警察は、こっちの子が悪い、あっちの子が悪いというようなことまでやっていないと。それを両当事者ともに望まないということであるなら、事故扱いしないということもあります。恐らくこれは人身事故で統計を出していると思いますが、物件事故の場合も本来、発生したときは警察に届けなさいということで、道路交通法上はなっていますが、お互いに要は示談という形が成立して、警察に届けなさいといったこともありますので、警察が全て把握するということではできないと。実態と若干離れているのかなといったところは、確かに私自身も、こんなに少ないのかなというふうには思いましたが、そこら辺があるのかなと思っています。じゃあ、それがどのぐらいあるのかということになると、こちらとしても、届け出ていないもので、お互い同士で示談をして、納得しちゃっているものとか、そこら辺は警察でも、届けがあれば把握はできますが。

それと物件事故については、これには多分反映されていないと思います。あくまでも人身事故だと思われる。これはどの資料を提供しているのか、私もちょっと、何に基づいて出している資料なのかわかりませんが、恐らく人身事故だと思われる。

【鈴木会長】 ありがとうございます。恐らくあるだろうと。自転車、歩行者事故みたいなものも、警察に届けなければ。

【石坂委員】 あくまでも事故が発生して、本来は警察に届けなければならないですが、そのところで、人への損害がなければ、人に接触したとしても、恐らく届け出ずにお互い納得してしまうと。

【鈴木会長】 記録が残らない。

【石坂委員】 警察としては届け出られた。

【鈴木会長】 ものだけで。はい。

【事務局（中島課長）】 ヒヤリハットについては、小学校のほうでやっているところと、やっていないところ、あるようですが、今回詳しい情報がなくて。次回以降そういったところも、資料として出せるものは出していきたいと思います。

【鈴木会長】 自転車交通量の多いところは、多分歩道が広いとか、もちろん自転車道があるような大学通りとか、今までの使い方を使いやすいところということもありますけれど、車道を安全に走るという前提で選ぶとなると、またちょっと違う部分もあると思いますし、ヒヤリハットのデータなど貴重なので、そういったところはいかにしていけるような形で情報を、学校もそういう取り組みをしていただいているので、それが生かせるようなデータというのは大事かなと思います。

他、いかがですか。

【丸山委員】 参考までですが、保険の話が出ていますけれど、加入数が少ないということがありますが、これは何か根拠があるのかなというところで、実態を把握されているなら、国立の自転車利用者の加入率はどの程度あるのか、お聞きさせていただければと思います。

【高橋委員】 前に、TSマークは何か調べましたね。意外に加入率低かったですよね。

【事務局（中島課長）】 TSマークとかそういうやつは、1回聞いたりとかしていますが、すみません、他の保険はどう入っているかというところまではちょっと、調査していないものですから。ですので、次回までにその辺も整理させていただいて、出せるものはご提示させていただければと思います。

ちょこっと共済も、うちのほうでやってはいますが、そんなに増えてはいなくて、減っている傾向です。どちらかというところ。それは自転車だけではないので。

【丸山委員】 私の感覚では、色々な保険の特約でつけられるようになっていっていますので、かなりの家庭に入っているのではないかというのが、僕の印象です。

【鈴木会長】 特約で入っているという。

【丸山委員】 自動車保険の特約とか、火災保険の特約とか、安い保険でも最近はありますので。

【高橋委員】 かなりの感覚で入っていないです。

【丸山委員】 そういうことも含めて実態調査しないと、加入促進の方法が変なことになっていくのも、おかしいかなと。それが入っているのであれば、ここに力を注ぐ必要はないし。入っていないのであれば、何らかの措置が必要でしょうし。

【鈴木会長】 自転車保険単体として入っている方が少なく、こういうふうについでにつけていられるような方はどれぐらいいるか、わからないし。

【丸山委員】 つけるという言い方も変ですが。

【鈴木会長】 はい、そうですね。ありがとうございます。他、いかがでしょうか。

【高瀬委員】 このネットワークというのが一応重要かなと思いますが、やはり交通ルールとかマナー、こちらをしっかりとやる、ソフト施策もしっかりやるというのが、これからの重要なことかなと思います。

あと自転車走行空間も、やはり物理的に作り込みができないという路線は結構あると思います。今の既存の道路の幅員の中で、そういうものが編み出せるのかといたらなかなか難しいという路線もありますので、そこら辺を加味した中で計画をつくっていただければなど。

あと、将来何十年後という話でなくて、やはりある程度の計画期間、実行プランではないですけど、10年後を見据えてとか、それも必要なのかなと思います。

**【末吉委員】** ルール、マナーに関しては、私たち自転車クラブが活動を通してやっているということは、ちょっとご紹介したと思います。つい先日も自転車教室を開きました。7月末でしたが増えまして、結構盛況にできたわけですが。やはり一番びっくりしたのは、お母さんたち保護者が、ほとんど自転車のルールを知らないということです。そしてその後、公民館で座学という形で、子供たちを集めてクイズ形式でやってみました。そうしましたら、非常に痛快的な回答が出てきました。自転車は道路のどこを走るでしょうかといたら、真ん中を走りますという子供が圧倒的に多い。左側を走ると意識は思っておりません。

今お話があったように、ルールとマナーがきちっと定着すれば、恐らくネットワークそのものが将来的にできたとき、機能するだろうと。しかしルールとマナーがきちんできていないままネットワークができると、今度はなかなか、ネットワーク機能が落ちる。ただ、ナビマークをつけられることによって、生活道路の中でナビマークに従って自分は走るということの意識づけというのは、できると思います。それは非常に効果的だと思うので、やはりソフトとハードの両面がきちんとして、初めてネットワークができる。

子どもが自転車の教室を開いていて痛感するのは、このまちは自転車行政に対して、どういうふうにして市民にソフトを提供していこうとしているのだろうかという、市全体の姿勢が必ず問われてくると思います。つまり自転車空間というのは、通行空間ではありますが、社会生活空間の中の、非常に大きな移動の場所です。そうするとそれは市が全体として、まちの中で自転車の活用をどうしていくかという発想の基本姿勢が前へ出てこないとなかなか、ルール、マナー、ネットワークというソフト、もう一つ移動のためのハード、そういうものが浸透しにくいじゃないかなと。実際にその辺が市の方針として、国立は自転車のまちにしますよ、これは私、何度も例に出していますが、京都は、世界で一番素晴らしい自転車のまち構想というのを出して、今、横断幕を張って、テスト走行をいっぱいしているわけです。そういうふうな行政の指導というか意識が市民に行き渡ることが、多分ネットワークをうまく稼働させる方法にもつながっていくと、私は今からでもそういうふうな方針を、積極的に進めてもらいたいなと思っています。

**【鈴木会長】** ルールが目に見えるようになるという意味で、やっぱり狭いところにも左側を通行するという形でつけてもらうというのは、まずわかりやすいですし、それをもとに教育をしていって、ナビラインなり、ナビマークがないところでも同じようなルールで走るんだなということを、身につけてもらうことが大事だと思いますから、なるべく早く進めるという、一步を踏み出すみたいところは必要なのかなと思います。ご意見ありがとうございます。

あと、このネットワーク計画の中には、駐輪場の話は入れないですか。やはり走ってとめるみたいな一連の流れで考えると、とめるに関してはどこか別のところで決めるから、ここには書いていないということなのか。先ほどずっとお話していた駐輪場所について、今後どうしていくかみたいなのところも、ネットワーク計画という名前がいいのかわからないですけど、つながっているわけですよ。走ってとめないと、自転車の動きとしてはつながっているわけですから。そういう意味で、駐輪

についてもどこか書いておく場所が必要だと思っておりますが、それについてはどうですか。

【事務局（中島課長）】 整備予定路線のほうに、会長が言われたような意識がちょっとあって、わざと自転車のマークを、国立駅周辺だけは入れました。谷保駅、矢川駅は駅に直近だったものですから省略させていただきました。

当然、自転車駐輪場についてもやはり、ネットワークの中の検討項目というふうに思っておりますので、先ほどの色々な、無料駐輪場も含めて色々ご意見をいただいておりますので、必要というふうに思っております。

【事務局（立花）】 ネットワーク化していく中で、自転車に乗って駐輪場に行くという方がかなり多いと思うので、当然策定するに当たって関連してくると思います。

自転車駐車場の整備計画というのはもう策定してあるので、整備についてということではなく、整備についてはそれに基づいてやっていくという考えです。

【鈴木会長】 例えば10年計画ぐらいを考えるようにして、10年後こういう自転車環境だという全体を見せるとき、駐輪の値段の話とか、そういったものもここに入ってくるのかどうかという発想ですが。

【事務局（中島課長）】 ちょっとそこまでは想定していなかったものですから、逆にそういったものが入ったほうが、よりネットワークの計画をつくりやすいということであれば、ご意見として検討していきたいと思っております。

【末吉委員】 (3) 自転車利用の促進のところ、コミュニティサイクルの導入というのがありますよね。これは今、S u i c l e が国立ではあるわけですがけれど、コミュニティサイクルということになってくると、レンタサイクルなのか、シェアサイクルなのか、シェアバイクなのか、まちの中走らせるとなると、どこにとめるのかという話が必要出てきます。つまりポートの準備というのをしておかないと、レンタサイクル、シェアサイクルの行き先がわからなくなっちゃいますので、そのところは、始めるのであるなら積極的にやっていただきたいですし、同時にコンビニエンスストアの中にそういうスペースを設けてもらって、協力を仰ぐとか、そういうWin-Winの形をつくるような方法を考えていき、またレストランとかそういうところでも、駐輪場を持っているところがありますので、そういうところをうまく活用するという施策を、今からもうつくっておいていただいたほうがいいと思います。

【事務局（中島課長）】 実際にこれはJRさんのほうでやられておりますので、その辺のノウハウもございますし、またそこは拡充していただきたいという思いもございますので、簡単には書いてございませうけれども、そういったところも加味しているというふうにご理解いただければと思っております。

【鈴木会長】 他、いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、報告ですね。(1) 国立駅南第2自転車駐車場の整備について、ご説明をお願いします。

【事務局】 資料No.7をご覧くださいながら、お時間がないので、簡単に説明させていただきます。

経過ですが、都市計画道路3・4・10号線の整備事業を行っておりまして、最後の1物件を残して、他のところの用地買収は完了していると。その最後の用地について、地権者の方が国立駅の直近に代替地を希望しておりまして、国立駅南第2駐輪場用地の一部ですが、そこが候補として挙がってきました。収容台数の影響ですとか、財政収支について検討を重ねた結果、国立駅第2自転車駐車場の用地の一部を、地権者の方に売却することとなりました。

周辺の駐輪場への収容台数の影響ですけれども、現在、第2駐輪場は収容台数が1,580台のところを、定期のみ1,000台で再整備を行う予定です。580台の減となります。地権者のほうですけれども、第2駐輪場の東側、赤く塗られているところが代替地になりますが、約300台のご自身で一時利用の駐輪場を整備していただくということで、最低10年間運営を継続するというお約束させていただいています。さらに、その都市計画道路3・4・10号線の残地のほうに、地権者のほうで80台、市のほうで40台、合わせて120台の自転車駐車を整備していく予定となっております。

図のほうの差し引きですが、国立駅南第1自転車駐車場は、収容台数としては935台増となります。第2自転車駐車場が、その地権者の方が300台運営する分も含めてマイナス280台、課題であった東地域のほうに120台整備ができて、全体としては、南第1も含めてにはなってしまうが、775台の増となる予定となっております。

スケジュールですけれども、予算のあることなので9月議会で補正予算が可決されればですが、12月に工事に着手しまして、平成30年8月ごろまでに工事を完了する予定です。その後、代替地を明け渡していくというようなスケジュールとなっております。資料の説明は以上となります。

**【鈴木会長】** ありがとうございます。こちらについては報告ということですが、何かございますか。特によろしいでしょうか。では、その他、全体を通して何かご意見等がありますか。よろしいでしょうか。

**【事務局（立花）】** 最後に私から、次回の日程についてご案内させていただければと思います。

次第のほうに書かせていただいておりますが、約2カ月後、10月12日木曜日の10時から、同じこちらの第1・第2会議室で、第3回の審議会を開催させていただければと考えております。

また、口頭でのご報告ですが、昨年使用料等についてご審議いただいた、国立駅南第1自転車駐車場ですけれども、7月に無事整備工事のほうを完了しまして、10月から供用開始を予定しております。

**【鈴木会長】** 本日もご意見色々いただきまして、ありがとうございます。本日は閉会といたします。ありがとうございました。

— 了 —