

【事務局（中島）】 定刻前なんですけれども、委員の方も全員そろわれたみたいですので、これより平成28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、また足元のお悪い中、お集まりいただきましてありがとうございます。なお、出欠の確認でございますが、国土交通省の乙守委員さんが今日欠席で、代理ということで、交通対策課の山崎専門官に出席をいただいております。それとJR八王子支社の川崎委員の代理で岩井さんに出席をいただいております。

それでは、鈴木会長、進行をよろしく願いいたします。

【鈴木会長】 それでは進めさせていただきたいと思いますが、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）】 本日、お配りしている資料は全てA4サイズのものとなっております、1枚目がこの会議の次第という片面印刷のものが1枚。あと、自転車対策審議会資料ナンバー1、「国立駅南第1自転車駐車場の使用料について」、こちら両面印刷のものが2枚。続いて、自転車対策審議会資料ナンバー2ということで「中央線高架下自転車駐車場の利用促進について」、こちら両面印刷のものが1枚。ナンバー3として「自転車ネットワーク計画について」という片面で印刷したものが1枚。ナンバー4、「自転車関連資料について」、両面印刷のものが2枚。続いてナンバー5として、「市の自転車関連事業について」、こちらも両面印刷のものが2枚。ナンバー6として、「自転車対策審議会の設置目的について」、こちら両面で印刷してあるものが1枚です。自転車対策審議会参考資料ナンバー1ということで、こちらは参考資料ということになっているんですけども、「国立市自転車駐車場整備計画について」、こちら片面印刷のものが1枚。最後に参考資料ナンバー2として、公共施設白書というものを国立市で作成しているんですけども、そちらを一部抜粋したものが両面印刷で5枚のものが最後になっております。

それと事前に資料をお送りした際に、自転車駐車場整備計画、前回お配りしたグレーの冊子のものなんですけれども、こちらをお持ちいただければということでお願いさせていただいたんですが、本日お持ちでない方はいらっしゃいますか。

そうしましたら、資料の確認は以上となります。

【鈴木会長】 ありがとうございます。

それでは次第に沿って進行していきたいと思いますが、今回も皆さん、いろいろご意見をよろしくお願いいたします。

それでは最初ですけれども、議題の（1）国立駅南第1自転車駐車場の使用料についてを事務局からまずご説明をよろしく願いいたします。

【事務局（立花）】 お手元にお配りしている資料、自転車対策審議会資料ナンバー1と参考資料のナンバー1、国立市自転車駐車場整備計画についてというもの。あと本日お持ちいただいたグレーの冊子、こちら3つお手元にご用意をいただいで、ご説明させていただければと思います。

まず、参考資料ナンバー1に沿って国立市の自転車駐車場整備計画について簡単にご説明させていただきます。国立市自転車駐車場整備計画なんですけれども、駅前の放置自転車ですとか、

自転車駐車場のキャンセル待ち等の課題に対応するために、自転車の利用実態調査を行いまして、その結果をもとに、おおむね10年間の自転車駐車場の整備の方針を昨年、平成27年3月に策定したものでございます。自転車駐車場の全体の国立市として持っている課題とまとめということで、1つ目が駐車場別の利用状況にばらつきがある。料金設定が利用率の平準化機能を十分に果たしていない。屋根や明るい照明の設置、駐車スペースや通路幅の拡大のニーズがあるということが課題としてございます。それに対する駐車対策に関する方針ということで、こちらも一部抜粋になるんですけども、定期利用料金の改定の検討ですとか、利用者のニーズに合わせた設備、サービスを検討していきましょうということで方針として出しています。具体的な今後の整備の方針、整備していく駐輪場として位置づけられているものなんですけれども、こちらは本日議題の1つのさせていただいております国立駅南第1自転車駐車場。こちら現況のものを移設拡充するというので、国立駅周辺で約1万台ある駐車需要のうち、2,605台を整備します。現況のものは1,620台ですので、約1,000台の拡充となります。こちら2つ目、国立市東自転車駐車場の新設。こちらは本日、議題としては入れていないんですけども、駅南東側に駐輪場がないということで、こちらのほうで用地等も含めて整備を検討している段階でございます。整備計画についての簡単な説明は以上となります。

こちらの本日の審議会資料ナンバー1、第1自転車駐車場の使用料についてに移ってまいりたいと思います。こちら1番の概要及び経過ということで、現況のもの、平成10年度に整備された3階建ての駐輪場です。国立駅周辺についてはこちらの駐輪場を初めとして多くの方が定期利用については順番待ちしていただいております。一時利用についてもこちらの駐輪場についてはほとんど平日晴れた日については毎日満車という状態でございます。収容台数を拡充する必要があるということで、現在既に工事には着手しております。来年ちょうど1年後、平成29年10月から新しい駐輪場については供用開始させていただく予定です。整備予定図ということで、位置関係についてはこのような形になっております。

2番目の収容台数なんですけれども、先ほど全体の台数についてはご案内させていただいたんですが、現況については1階の一時利用が500台、2階の定期利用が530、3階の定期利用が590の計1,620台となっております。新しく整備した後なんですけれども、3層というところは変わらないんですけども、地下1階が一時利用のスペースとなりまして、収容台数としては786台。1階、2階の定期利用、それぞれ1階が734台、1,085台の2,605台という収容台数になっております。

続いて、1枚めくっていただいて3番の現在の使用料というところなんですけれども、現在は市内の自転車駐車場、基本的な金額が市内で減免等の対象にならない方で、1,500円となっております。条例のほうでこの使用料は位置づけられているんですけども、ただし書きのような形である一定の駐輪場については100分の80の使用料にすることがございまして、幾つかあるんですが3階にある駐輪場、あと屋根のない駐輪場。あと市長が特別に認めたものということで、こちら中央線高架下自転車駐車場、ご存じの方もいらっしゃるかもしれないんですが、他の駐輪場に比べて駅から距離が離れておまして、利用便もあまりよくないということで、本日の議題の1つにもなっているんですけども、こちらについても1,200円、8割の金額となっております。この資料ナンバー1としてお話しさせていただいている国立駅南第1自転車駐車場については2階が1,500円、3階が1,200円となっております。なお、市外の方についてはその1,500円の料金が2,000円となっております。同じ3階だったり屋根のない駐輪場については1,600円。また高校生以下の学

生さんですか、あと障害をお持ちの方、児童扶養手当を受給されている方はそれぞれの半額。生活保護を受給されている方は使用料免除となっております。本日ちょっとお話しさせていただきたいのが、こちらの使用料について建て替えというか、新築したものが来年度から供用開始になりますので、そちらの定期使用料をどうするかというところで、本日は議題として上げさせていただきました。

4番の中央線沿線駅との比較。三鷹から立川の間なんですけれども、こちら国立駅は谷保駅、矢川駅、残りの2駅に比べても駐車需要も多いですし、環境が少し違うだろうということで、中央線沿線の駅との比較を今回させていただきました。三鷹駅から立川駅までで駐輪場の最高額、月額と最低額、あとこちら全台平均というものなんですけれども、あまりなじみのない言葉かなと思うんですが、その駅ごとにある各駐輪場が何カ所かあると思うんですが、国立市でもそうなんですけれども、それぞれ駐輪場の料金は違うので、それぞれの駐輪場の料金にその駐輪場の使用台数を掛けてその合計を改めてその駅の定期利用の駐輪場の全体の台数で割ったような形が出ます。なので、使用台数も考慮した形での料金の平均というようなイメージで見いただければと思うんですけれども、こちら、国立市最高額でいうと1,500円、最低額1,200円、その全台平均が1,335円となるんですけれども、どの平均で見てもかなり低い水準にあるのかなというところです。ご存じの方も多いかと思うんですけれども、国立市の駐輪場はこの基本的な料金に当たる1,500円、平成25年度に料金改定を行うまでは750円だったんですが、ちょうど倍の値上げということで、平成25年に1,500円となりました。依然として中央線沿線駅と比べると低い水準にあるというのが実情でございます。

続いて、3ページ目に進んでいただいて、一方で5番、コスト計算ということで、参考資料ナンバー2としても抜粋を入れさせていただいております。「国立市公共施設白書」において、市営自転車駐車場全体の収支、かかっている費用と収入の比較をしたものがございまして、細かいものについては参考資料ナンバー2の抜粋をご覧いただければと思うんですけれども、全体で見ると収入のほうが多い状況でございます。

最後の6番、使用料についてなんですけど、こちら事務局で考えている案としましては、階層によって今、2階、3階で料金が違うんですけれども、新しいところについては1階、2階ともに使用料を1,500円にするのが適当ではないかと考えております。

理由ですけれども、(1)で中央線沿線駅と比べると使用料が低いというお話をさせていただいたんですけれども、一方で自転車駐車場にかかるトータルコストを見ると収入のほうが多いというところで、さらに平成25年度に大きな使用料の改定を行ったばかりであることから値上げを行う、例えば1,800円にするとか2,000円にするということはまだ拙速なのではないかと考えております。

(2)ですが、現在3階については2階と比べて自転車を押して上がるのが大変なので、条例上で3階にある駐輪場については1,200円ということで位置づけているんですけれども、整備後の国立駅南第1自転車駐車場は1階から2階へのアクセスはサイクルコンベアを設置される予定でして、今、1階から2階、2階から3階と自力で上がっていかなければいけないんですが、ここについては現在ほど労力に違いがないだろうということで、現行のように使用料に差をつけることは適切ではないのではないかと考えております。また現在3階の1,200円の使用料で使っている方が、朝時間がなかったりとかする点ということだと思ってしまうんですけれども2階に駐車される方が多くみられておりまして、その都度こちらで注意させていただいたりということでも対応しているんですが、統一することでそういった不正利用もなくなるんじゃないかということでも考えております。

最後に参考ですけれども、4ページ目に整備後のイメージ図がございまして、こういった形で整備をしていく予定でございます。

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。

それではこちらの資料につきまして、何か委員のほうからのご質問等ございますか。

お願いします。

【藤木委員】 北多摩北部建設事務所の藤木でございます。素朴な疑問なんですけれども、今現在の使用料金、国立駅が非常に安いんですよね。他の中央線沿線の例えば西国分寺と比べても全然安い。なおかつ、でも収支は黒字だということなんですけれども、素朴な疑問で、じゃあよその自治体さんは何でこんな高いんですか。

【事務局（中島）】 ちょっと一概には言えないんですけれども、国立市の駐輪場についてはもう早い段階から機械化されまして、24時間の営業をやっていて、それによって集中管理を行ったと。前は駐輪場ごとに整理員がいて、切符を渡すとかいう人件費があったんですけれども、そういったものが要らなくなったというのが1つ。

もう1つは一時駐輪の収入がかなり大きくて、回転がいいところであるともう収入もかなり上がってまして、定期利用よりもどちらかという一時利用のほうの収益が多いということで、トータルすると黒字経営になっていると。ただしこの中には、用地の取得費だとか、建物の建設費は入っていないというところで、そういったトータルすると実際は赤にはなるんですけれども、一般のランニングコストで考えると今、黒字ということでございます。

【鈴木会長】 土地を借りていたりというのも実際はあるわけですか。

【事務局（中島）】 土地の借り賃は入っております、ただし、市で取得したような用地の利子の補給分だとか償還分だとかというものは別途。

【事務局（立花）】 入っています。

【事務局（中島）】 入っているんですか。ごめんなさい、入っている。何が入っていないんですか。

【事務局（立花）】 建設費。

【事務局（中島）】 ごめんなさい。建設費だけが入っていないそうです。失礼しました。

【事務局（立花）】 建設費も一応減価償却費としては入っています。

【事務局（中島）】 トータルでは、減価償却分だけに入っているとのこと。

【鈴木会長】 他市さんだと結構いい場所を借りると、その借りる代金が結構高くてそれが影響してくるみたいなケースも聞いたことはあるんですけれども。

【事務局（中島）】 お借りしているところはあまり。谷保駅、矢川駅周辺を借りているところが多いんですけれども、国立駅の今回の第1自転車駐車場ですとか、あと第2自転車駐車場、あと高架下の駐輪場も無償でお借りしているので、確かに借地料がかかっていないということは結構大きく影響しているかと思います。

【鈴木会長】 ありがとうございます。

他はいかがでしょうか。お願いします。

【末吉委員】 大体1,000台増えるということで、収支はどのぐらいまで。いわゆる今でも黒字なわけですけれども、黒字の額が出る予想はしていらっしゃいますか。

【事務局（中島）】 1,500円で計算すると大体とんとんぐらいにはなるのではないかと考えて

います。というのは、維持管理費が今度の駐輪場については、さっき言ったようにサイクルコンベアだとか、あと安全の関係もあって、安心・安全カメラ、一般的には防犯カメラとかいったものも設置すること。あとは2段式のラックとかも設置するというので、結構設備にお金がかかっているということもあって、1,500円と一時駐輪が増えたとしても、さほど維持管理を考えると収益は上がらない。とんとんぐらいではないかなと考えています。

【板坂委員】 すみません。今のもちょっと絡んだ質問なんですけれども、約1,000台増える中で、国立駅中心にしたグレーの冊子の32ページ、33ページあたりを見ますと、国立駅周辺の市のほうで管理している駐輪場というのがあるかと思いますが、この他にも立川よりの高架下に新しく駐輪場をつくったかと思えます。そこも何台でしたっけ。

【事務局（中島）】 2,000台ぐらいです。

【板坂委員】 2,000台ですよ。そう考えると3,000台駐輪場が増える中で、ここの今の地図に記載されている駐輪場のどこかの場所を減らしたりとか、なくしていきたいとかということは考えていらっしゃるのでしょうか。

【事務局（中島）】 これは将来計画にもちょっとかかわることなんですけれども、まず第1は現在の3階建てについてはもうなくなりますので、実質1,000台しか増えないと。高架下は今、2,000台なんですけれども、実際使われているのは500台ということ。これはまた後で皆さんに活用についてご意見いただきたいところなんですけれども、将来的にじゃあどこがなくなっていくのかということなんです。大学通りの無料駐輪場があるかと思えますけれども、これが大体2,000台ぐらい今、使われております。こちらについては景観の問題もありまして、将来的にはなくしていきたいと考えておりまして、ただそれには東側に現在駐輪場がないものですから、そういったものを整備してあわせて大学通りのほうをなくしていくというような計画になっております。

10ページ、111ページのところに考え方を載せておりますので、後でも結構ですのでちょっと見ていただければと思います。

【鈴木会長】 お願いします。

【丸山委員】 あまり影響ないかと思えますけれども、指定管理業者を今後導入するようなことが書いてあったと思うんですが、この辺のところである程度、おそらくコスト削減ということでそういったことをご検討ということなんでしょうけれども、そういったものはどの程度影響があるんでしょう。

【事務局（中島）】 指定管理者でございますけれども、先ほどもちょっと私どもが言ったのは、国立市の場合は早いうちに一元管理ですね。市役所の私どもの事務所のところまで全ての駐輪場の出入りだとか、そういったものが管理できるようなシステムになっておりまして、早くから人件費削減には取り組んできたということがございまして、指定管理にしたからといって一概に委託費が安くなるというところがなかなか明確に出てこなくて、かえって委託するよりも今のままのほうが良いという場合もございます。ちょっと今、どうするかについては検討を行っ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。

他にいかがでしょうか。

【末吉委員】 ちょっと私、不勉強で申しわけないんですけれども、今、一時使用については料金はどのような形態をとっていますか。

【事務局（中島）】 国立市の場合は、24時間、1日分で100円ということになっております。

今の時間でいえば、14時から使えば次の日の14時まで100円で使えることになっております。ただし、最近、皆さんご存じかもしれないんですけども、矢川、谷保駅で民間でやられているような駐輪場ですが、半日、6時間で50円というようなところも国立市内で最近ちょっと出始めてきているというところがございます。

【末吉委員】 そうすると、これはとにかくとめはじめたらすぐ料金がかかるという、例えば2時間までは無料という手段はとっていませんよね。

【事務局（中島）】 時間制の無料は今、国立市ではやっていないです。

【末吉委員】 実際に収支について今、新しく設備をつくった場合に、とりあえず今の予想ではほとんどであるということなんですけれども、そこからの収益性を高めるためには一時利用の料金の見直しは考えられませんか。

【事務局（中島）】 買い物などの一時駐輪という形で短期的な無料ができないかということは、前からご要望を受けているところなんですけれども、そういったものも含めてご意見をいただいきたいと思っておりますので、またこの場でもご意見をいただきたいと思っております。

【鈴木会長】 ありがとうございます。

他にいかがでしょうか。こちらの資料について何かご意見等ございますか。

お願いします。

【末吉委員】 すみません。他の町の駐輪場なんかでも常に問題になるんですけども、実際に料金が上がったことによって、何か付加的なサービスが変わるのかという利用者の意見というのは必ず聞かれると思うんです。750円から1,500円になったときにも特設設備が大幅に新しくなったとか、便利になったとかいうことではなく、周辺の料金と比較しての判断があったと思うんですけども、今回の場合、私たちがこのように委員会を開いている中で協議しなくてはいけないのは、ユーザーにとってどのぐらいのメリットがあるのかというのは、先ほどのコンベアであるとか安心・安全のカメラの設置であるとか、ラックがとめやすいとか、そういう設備的なハードの面でのメリットがあったとしても、かなり目に見える、また感覚的にいいねって、要するに満足度がないとなかなかやはり合意を得られないだろうと。今のところ、1,500円をそのままスライドしていくわけで、一部が高くなるといいますか、3階部分、上に行く部分が高くなるということでとどまるとすれば、比較的今、スムーズにいくと思うんですけども、今後のことを考えていきますと、その辺の料金体系を見直すときにどういう付加価値をつけるのかがちょっと市の中でも検討していただくと私は大変よろしいかと思います。

【事務局（中島）】 来年度、平成29年度にはやはり市内全体の駐輪場の料金については一度皆様にご意見をいただきたいとは考えてございます。というのは、私どものほうで財政改革審議会というものがあるって、その中で類似団体の市と比べましてもやはり国立市の場合は安くて、大体その平均値だと1,800円というのが類似の市の駐輪場使用料なんですけど、国立市はそれに比べても安いということがある中で、やはり一度駐輪場の料金については皆様にご意見をいただいて、見直すべきものは見直していきたいという考え方は持っております。

【鈴木会長】 ありがとうございます。

今回はこの南第1駐輪場の料金について事務局案が出ていて、これについて返事をしていただくということで、今後全体を指示していくというか、全体の料金体系を考えていくということでよろしいですか。

【事務局（中島）】 はい。

【鈴木会長】 その前提ということで、今回この1,500円でまずはスタートするということになるかなと思うんですけども、それについて何かご意見とかございましたら、お願いします。

【藤木委員】 すみません。今のご質問にちょっと関連するんですけども、サービスレベルの話です。今回の新しい駐輪場は西側に約50メートルぐらいずれるんですか。

【事務局（中島）】 100メートル近くずれます。

【藤木委員】 よくある駅前広場とか私どもも都で整備するときに、従前よりもほんのちょっとでも駅から遠くなるととめなくなるんです。ほんのちょっとだけなんですけれども、で、今回は100メートルということは結構この狭いところを皆さん行って、100メートル向こうに持っていかなければいけないということで、でも料金は一緒だということになると、先ほどのサービスレベルの市民の方へのサービスという観点からいくとその辺をフォローするような何かそれがないと。

【事務局（中島）】 それはJRさんのnonowa口ということで、西側に新たに今年度改札口ができたということで、先ほど100メートル西に動きましたけれども、実質は50メートルということになります。それと今まで3階を使っていた方というのが1階、2階を利用できるということになりますので、そういう面では利用時間を短縮できるということがあろうかと思いますので、従前とさほど変わらないだろうと。ただし、NONOWA口についてはちょっと改札の時間帯が決まっております、それを過ぎると改札口が閉鎖されるということがありますので、そのときちょっと不便さがあるのかなとは考えてございます。

【板坂委員】 その隣にも今、国立市の複合施設の建設計画があるかと思うんですけども、今の赤と緑の白いところがおそらく市の複合施設だと思うんですが、ここも入れかえたりするとかいう話はもうできないということですよ。

【事務局（中島）】 複合施設の中身ということでございますか。

【板坂委員】 場所。

【事務局（中島）】 場所ということですか。もともと3階のところについては、現在のあるところですね。これのところも含めて複合施設をつくっていくということがありまして、西側に動いているということがございます。そういった中でまた位置を戻すということは事実上困難だろうと考えております。

【鈴木会長】 資料でいうと、グレーの本でいうと⑧の民間駐輪場は近くにすぐ横にあったんです。それはそのまま残るんですか。

【事務局（中島）】 現在もタイムズの駐輪場ということで、400から500台ぐらい、もともと600台ぐらいあったんですけども、今はちょっと縮小して、たしか400から500台ぐらいになったかと思いますが、これも私どもの駐輪場ができ上がりますと、大体その時期にあわせて閉鎖する予定と聞いておりますので、その分が第1の1,000台というところに吸収されるのかなとは考えてございます。

【鈴木会長】 お願いします。

【末吉委員】 今のご質問にちょっと関連するんですけども、時々私もここを見にいくんですが、東のほうに住んでいる住民にとっては非常にこの駐輪場ってアクセスが悪いんです。それで実際に大学通りの無料の駐輪場が約2,000台だって、たしかこのままでいって収容がうまくいっても、東側だけで600台ぐらいじゃ足りないだろうという予測があったと思うんです。そうしますと、ますま

すこれはある面、相当アクセスの方法を変えてあげないと、なかなか行きづらくなるかなと。それからもう1つ危惧しますが、買い物の一時利用がやはり不便になるんじゃないかと。それからもう1つあるのが、ちょっとご質問なんですけれども、今現在でこの駐輪場の利用者さんの地域別というのにはリストとして把握されていますか。例えば北から来る中、西というふうに考えた場合です。東のほうは大学通りからいって、駅の周辺を通らなくちゃいけないので、非常に今、使い勝手が悪くて、紀伊国屋の近くの西友のほうの主たるポイントになると思うんですけれども、その辺のデータは把握しておられますか。

【事務局（中島）】 大学通りしか今、東側については確かになくて、ただ将来計画の中ではやはり300台から1,000台規模ぐらいまでですけれども、駐輪場を何とかつくっていきたくて考えています。

買い物用の駐輪というのがなくて、ただし、最近では民間の50台、70台、100台というような小規模な駐輪場も谷保、矢川、国立の北ですけれども、国立駅の北口にもできております。そういった中で民間の支援を市がやっていく中で、何とか東側にもそういったものができないかというところも検討していきたくて考えてございます。

それと発生別の分布が整備計画の中の72、73ぐらいのところに書いてございまして、そこに東側からどのぐらいの人が来ているかというものも書いてございます。各駅別に谷保駅、矢川駅にも同様にそういったもので調べておりますので、そういった中で東側は300から1,000台程度あればいいのかなと考えてございます。それに合わせた形で西側、また大学通りの無料駐輪場の廃止も考えていきたいと思っております。

【鈴木会長】 他何かいかがでしょうか。

【根岸委員】 国立市商工会の根岸です。よろしく申し上げます。

この駐輪場なんですけれども、駐車需要ということで1万台駐車場があると思うんですが、それが2,600台に増えるということで、これは利用者というのが、通勤者とか通学者の人たちの顔がすごく見えてくるんです。これで2,600台に増えたところでもう通勤者と通学者で、例えば朝8時とか9時の時点でもういっぱいになってしまって、その後買い物の人とかが一時的利用したくても一時利用するようなどころにも通勤や通学の方が駐車場を使用してしまって、利用できないということになって、結局通勤者と通学者のための施設なんじゃないかなということになって、この利用者保護のためということだと思うんですけれども、月極めで利用される方もくじ引きで抽選すると思うんです。これは何倍かはちょっとわからないんですけれども、私も昔外れたことがあって、当たった人がすごく喜んでいてうらやましいなということがありました。うらやましいなということはすごくその人たちが恩恵を受けているのを見ていいなと思ったということだと思うので、これは需要と供給のバランスがあまりとれていないんじゃないかなというところで、1,500円にしても例えば2,000円にしても算定基準というのは、例えばここを月極めの駐車場にしたときに車をとめるところに自転車は何台置けるかというところで、例えば5台置けますねと。駅前のあの一等地でしたら、例えば駐車場にしたら月極めで2万5,000円ぐらいか3万円かわからないんですけれども、その5分の1として5,000円というのが算定基準のスタートになるんじゃないかなと。周りの市が2,000円というのは福祉的な意味で利用者保護のためになっているんだなという意味でいえば、外れた人はどうなるんだというようなことと通勤者、通学者以外の立場の人の利用のことをあまり考えていないんじゃないかという素朴な疑問をお伺いしたんですけれども、いかがでしょうか。

【事務局（中島）】 まず、一時利用の関係ですけれども、国立駅については確かにもう朝の時点で一時利用が満杯で、買い物に使いたいといったときにもなかなかあいていなくて使えないという現状がございます。そういった中で第1も高架下も平成27年度、6月からですけれども一時利用が使えるようにしました。そういった中で少しでも朝の時点でいっぱいにならないような形で何とかやっていきたいとは思っております。そういった中で、やはり民間の個店のあいているようなスペースがあればですけれども、市のほうで補助することによって1台でも2台でも自転車をお買い物用に置けるようなスペースを確保できればとも考えております。この辺はまた来年度になろうかと思っておりますけれども、皆様のご意見をいただいてやっていきたいと考えています。

あと、月極めの駐輪場については、確かに過去に抽選ということでやってはおりました。落ちた人はどうするんだということもありましたけれども、現在は基本的に抽選ではなくて申し込み順ということで抽選は行っておりません。ですから、キャンセル待ちという形になりますので、そういった方が今、200から300名ぐらい、国立駅の場合はいるということです。先ほど言ったタイムズのほうはやっぱり400台ぐらいありますので、合わせても600台から700台ぐらいかなと思っております。そういった中で今回1,000台増えるということで、何とか吸収をしていけるのではないかと私どもは考えてございます。

【鈴木会長】 いかがでしょうか。

【丸山委員】 全然論点の違う話になるかと思うんですけれども、そのキャンセル待ちの方々は後の論議になるかもしれませんが、もう1個遠くにある駐車場の利用というのは検討されないものなんですか。すみません。論点の話が違う。

【事務局（中島）】 2通りいて、やはり遠いのであれば一時利用を使うよという人もおりまして、でも遠くても安ければ使うよという方ももちろんおります。現在、キャンセル待ちの人は高架下も利用しながらキャンセル待ちもできるような状態で、二重の申し込みができるような形でやっております。

【丸山委員】 分かりました。

【鈴木会長】 いかがでしょうか。

今、お話が出たとおり、やっぱり他との兼ね合いもあるのかなと思うんです。多分、今回、南の第1が一番利便性が高い駐輪場になるということで、この1,500というのは多分国立市の中で一番高い料金設定になるかなと思って、そのわりに最低額はそんなに低くないというところはやっぱりどうしてもみんな南第1を使いたくなるような状況になっているのかなと思います。もう少しその料金のめりはりが将来的にあると、あと料金の課金の仕方が、例えば買い物客用と通勤・通学を狙っている人たち用で違うとかいったことを細かくやっていくことでもう少し、何時間でこの料金だからここに止めようと思うという、バリエーションがもう少し増えてくれば南第1以外を使ってもらえる可能性も結構出てくるかなと思います。今の感じだとやっぱり南第1が一番飛び出てよくなってしまっている状態になっているのかなというところもありますので、そこは将来的に変えていくということを検討されたほうがいいのかなどは思います。今回は一応1,500円でスタートしたいということなんですよね。

【事務局（中島）】 やはり実態も把握していきたいというところもございますので、供用を開始して数カ月の利用状況を見て、またご要望等も聞く中で、今言われたような形で国立市全体を考えた中の料金改定をやりたいと考えています。

【鈴木会長】 ありがとうございます。

条例とかそういうのを入れると今、どの値段まで上げられるようになっているんですか。

【事務局（中島）】 すみません。条例上は1,500円がマックスです。

【鈴木会長】 将来的にそこを変えるというご予定はあるということですか。

【事務局（中島）】 はい。

【鈴木会長】 そこは。

【事務局（中島）】 類団市では1,800円という数字が出ておりますので、その辺はやっぱり1つの案として考えていきたいと思っております。

【鈴木会長】 それでは今回はこの南第1に関しては1,500円でスタートしたいということはこちらの委員会で承認が必要ということですね。皆さん、その点についてはご意見はいかがでしょうか。

ひとまず1,500円でスタートしてみと。ちょっと遠くなるのでそれで利用者がどのように変化するかという、おそらくそれでも使う方は使うとは思いますが、そういったところを見ながら将来的に本当に一番いい駐輪場を幾らに設定するかということは今後話し合っていくということでしょうか。

承知しました。それではこれで議題の1番を終わりに。

【高橋委員】 1ついいですか。立川なんかは一時利用は2時間まで無料というのがほとんどなんです。国立は今ないですよ。それはどうなんですか。検討されているんですか。

【事務局（中島）】 やはりご要望はありますので、これは来年度、定期利用と一時利用の使い方もあわせて検討していきたいと思っております。

【鈴木会長】 立川市は2時間無料にするかわり、すごく長時間、通勤でとめると結構高い値段になっていくんです。そうすると通勤でとめる方が敬遠するのであいていて、買い物の方が使えるというような活用の仕方をしていて、やっぱりそういう課金の仕方によって、通勤の方が使わないという選択肢が出てくるとは思いますので、そこはご検討されるといいかなと思います。

【高橋委員】 一時的に使う場合、2時間無料というのは結構魅力だと思います。

【鈴木会長】 そうですね。おそらく次の議題にもかかわるかもしれないです。使われていないほうのお話ということで、次の2番目の中央線高架下自転車駐車場の利用促進についてに移りたいと思います。こちらについての資料のご説明をお願いいたします。

【事務局（立花）】 審議会資料ナンバー2をご覧くださいければと思います。あわせて先ほどからご覧いただいているかもしれないんですが、整備計画、グレーの冊子の110ページ、111ページをご覧くださいながらお話しさせていただければと思います。

こちら、整備計画のほう、110ページ、111ページを開いていただくと、左側が、平成27年3月の時点になってしまうんですけども、現在の配置状況。右側がこの整備計画で考えている将来の配置計画ということになっています。左側の現況のほうをご覧ください、3番、2,007台が中央線高架下自転車駐車場です。こちら、配置図をご覧くださいと、100メートルごとに駅から距離がどのぐらいあるかをお示ししていると思うんですけども、東西に広い駐輪場なんですけども、一番近いところで400メートル、遠いところで500メートルぐらいの他の駐輪場と比べてもかなり駅から距離のある駐輪場になっております。

そこでナンバー2のほうに戻っていただいて、概要についてご説明させていただくと、収容台数については2,007台。敷地面積が2,000平方メートル、収容形式なんですけれども、下に写真を

載せているんですが垂直昇降式スライドラックということで、こういった2台つきのラックが入っています。一部なんですけれども、お子さんを乗せるような大型の自転車をとめられるように平置きスペースも用意しております。利用形態なんですけれども、定期利用専用でオープンしたんですけれども、こちら先ほどご説明があったんですが、7月ではなくて6月です。修正させていただければと思います。6月から一時利用と定期利用両方使えるようになっております。

国立駅からの所要時間なんですけど、こちらさっき少しお話が出たんですけれども、JRさんのnonowa口が朝の7時から夜は10時まで開いているんですが、開いている時間であれば5分もかからないぐらいだとは思いますが、そちらが閉まっている時間は東側の改札から出ていただくと7分ぐらいかかってしまうのかなという距離でございます。定期利用の使用料は1,200円です。定期利用者数は登録されている方の人数ということになるんですけれども、約500名前後です。nonowa口ができる前は400名前後だったので、本当に少しなんですけれども改善してきているのかなというところです。一時利用されている方は多い日で約40名ぐらいというところです。

裏面にいっていただいて、今後の方針というか、今回ご議論いただきたいのが、2,007台に対して先ほどの500名契約されていて、一時利用が多い日で40名なので、常時とまっているのは平均トータル300台程度とかなり利用率が低い状態になります。利用率の向上の手段として、定期使用料の値下げですとか、先ほど少しお話に出たような、例えばここに一定時間無料、2時間無料というのを導入してみるとか、そういった利用率の向上というのと、あるいはちょっと大胆に利用方法の転換、これはあくまで例えばなんですけれども、泉にある放置自転車保管場所の国立駅の自転車についてはここに保管するとか、ちょっと保管場所としては場所が良過ぎるんじゃないかということもあるんですけれども、そういった利用率の向上と一緒に利用方法の転換も考えなきゃいけないのかなというところでもございまして、活用のアイデアですとか利用率向上のアイデアというのをいただければと思ひまして、議題として上げさせていただきました。ご説明は以上でございます。

**【事務局（中島）】** ちょっと追加ですけれども、今回この利用についてのご意見をいただくということでよろしいんですが、すぐに決めるとかいうところではございません。やはり来年度の料金の見直しもあわせてこちらのほうを今のうちに少しご意見をいただいて、料金改定もやっていくことであれば、そういった方針で来年度やっていきたいと思っております。増える要素といたしますと、音大附属幼稚園の北側に10メートルの道路の計画があるんですけれども、まだちょっと車が通れるほどの整備は今のところはしないんですが、歩行者、自転車が、高架下ですけれども南北につながる予定がございまして、それが今月、来月ぐらいの予定で今、考えております。そうすると、人の動線も大分変わってくるということがあって、高架下の利用も1つは増えるのではないかと考えております。

それと先ほど言ったタイムズのほうがなくなることによって、高架下にも利用者が増えてくるのではないかとということで、2つ増になる要素がございまして、そういったものも見ながら来年度、皆さんのご意見をもとにやっていきたいと考えております。追加は以上でございます。

**【鈴木会長】** ありがとうございます。

何かご意見、ご質問等、ございますか。お願いします。

**【末吉委員】** ちょっと私も見てきたんですけれども、今、大体キャンセル待ちの人がここを併用しているというケースもあるわけですから、本当に純粹にここを利用している人はどのぐらいなのかは不明なんですけれども、そもそも比較的よく整備されていると思われる駐輪場が使われない原因

というのは先ほどの距離があるとかそういうことを除いて何か特定されている問題点はあるのでしょうか。

【事務局（中島）】 距離がやはり一番大きな理由だろうと私どもは考えております。特に屋根がある、なしはもう高架下ということですのであまり影響はないのかなと思っていて、もう1点あるとすると、やはり奥のほうが見えづらいということがあって、照明等には気を使ってはいるんですけども、今、防犯カメラ等は設置していないというのが1つあります。

それと2段式ということで、どうしても平で置く分には使いやすいんですけども、上のほうに置く場合、女性の方だとか高齢の方だと、非力な方でも対応できるような2段式にはなっているんですけどもちょっと使いづらいということがあって、敬遠されているところかなと分析はしております。

【末吉委員】 すみません。先ほどちょっとご指摘のあったnonowa口なんですけれども、これはJRさん何とかあけてくれるっていうことはないんですか。要するに電車が動いているときは、それはもう市のほうから強力に交渉をして、本来西口はつくらないなんて最初のころJRさんはとぼけていたのを私もよく覚えているんですけども、そんなはずはないだろうと思ったらやっぱり案の定、nonowa口ができたんですが。それからもう1つは他の駐輪場でちょっと見たんですが、ここは無人的によって人件費を削減しているのはわかるんですけども、2段式のスライドに関しては最近の子どもを後ろに乗せる自転車は非常に重いので、補助員がついている駐輪場をよく見るんです。都内でも。その補助員が手伝っているということもある面、利用促進で、また人がいるということもある面安心感もあって、ちょっとその辺、人件費の問題との兼ね合いがもちろんあると思うんですけども、検討される方向というのもどうなんでしょうか。その2点です。

【事務局（中島）】 1点のnonowa口の開いている時間をもう少し伸ばせないかということなんですけれども、これは議会等でも市のほうに要望があったりとかということがありまして、直接私どもの部署ではないですけども、ご要望はさせていただいたということです。実際のJRさんの高架下利用もありまして、今現在ではこれ以上の時間というのは難しいということでは聞いております。

あともう1点ですけども、大型の自転車についてはやはり増えてきているのが現状だろうと私どもも思っています。そういう中で、今のラックですと対応しづらいということがあって、平置きタイプのラックのないような形で置けるスペースを、思いやりゾーンと私どもは言っているんですけども、そういったものを整備してありまして、そこで利用されているということではございます。それが足りないというのは今のところは要望等はいただいていると。今度新しくできる第1駐輪場のほうも、そういったものは前より増やしているという形で考えています。

【鈴木会長】 ご意見いかがですか。

【丸山委員】 意見というか、今度の新しい駐車場ができると、このユーザーさんがごそっといなくなるということになりますよね。いなくなるかどうかわかりませんが、相当、1,000台増えるということは、ここに500人の方がその1,000台に吸収される確率が極めて高いということになると、ほぼ定期利用者はいなくなる可能性もあるという認識でよろしいですか、というかそんな感じですよ。

【事務局（中島）】 これはこの場所だからということではなくて、他の駐輪場でやはり言われたのは、少しでも安いほうがいいと。屋根なんか要らないというようなユーザーもおりまして、一概に便利がいい、屋根があるというところではないかなと思っています。ただ、実際ふたをあけてみないとわからないところが多分あるかなと思います。

【丸山委員】 私の言った事例はそうだけど、300円差で400メートル、500メートルを月300円、要するに1日10円で歩く距離を400メートルを買うかという世界になるのかなと思うと、買う人が多くなるんじゃないかなという気がするんです。となれば、相当な改革を打って出ないとなかなかユーザーは入ってこないんじゃないかなという気がしております。そのアイデアがあるかというところないんですけれども、料金を思い切って抑えとかいった形になるのかなというのは単純に思うんですけれども、それ以外に何かないかなと本当に真剣に考えなきゃいけないというのは正直なところですよ。

【鈴木会長】 将来的に需要が増えてこの買われるだろうというお話をされていたんですが、今、この2,000台を整備されている中で、そのめどがあって2,000台にして今余っているという状況なのか、それとも将来のことを考えて多目につくっているから、実はこんなものなのかということのそこら辺をお伺いしたいんですけれども。

【事務局(中島)】 ご存じの方もおられるかと思うんですけれども、もともとこれができる前がJRの引き込み線と言われるところに無料駐輪場を設置していたんです。それが大体1,000台から1,500台ぐらい使われていたところですよ。その需要を見て、私どもとして2,000台ぐらい、もちろん満杯になるということは考えていなかったんですけれども、少なくとも1,000台ぐらいはいけるんじゃないかと思っていたんですが、ふたをあけたら、結局有料になったことによって使わないというユーザーが結構多かったのかなと。あとはそれと並行して少し大学通りの無料駐輪場のほうが増えたりだとかいうこともございましたので、やはり使い勝手と料金というのはかなり密接に関係しているのかなと思っております。

【鈴木会長】 値段の要素が大きいかもしれないということ、大学通りのほうと単純には比較できないんですけれども、同じぐらいの距離であって、無料のほうにとめている方がそこそこいらっしゃるということであれば、そこは可能性があるということですね。

他に何かいかがでしょうか。

【板坂委員】 僕なんかも駅前で商売してまして、この辺の自転車問題、いろいろな声を聞くんですけれども、一時駐輪がないとかどうとかいう話の中で、今、問題になっているところの駐輪場が果たして一時駐輪として使われるかと考えると非常に疑問でして、今、nonowaのほうにも駐輪場をつくって整備してまして、そこもそんなにとめている方が現状なくて、皆さんほとんど大学通りの無料駐輪場のほうに置いて買い物をしているのが現状なのかなというところで、先ほどの駐輪場と新しくできる2,600台収容できる駐輪場との差別化で先ほどから話が出ているように、値段を下げてでも定期利用者専用という形で打ち出していくのが一番ベストなのかなと思いました。

それとトータルの自転車台数で賄おうと僕なんかもいろいろ考えて資料を見ていたんですけれども、無料駐輪場をなくすということがやっぱり非常に大きくて、だとすると無料駐輪場が今まで何台あって、それがなくなったことでどういうふうにしていくかも少し考えないといけないのかなと今、改めて思いました。

【鈴木会長】 ここについて何か事務局でもお考えのところがあれば。

【事務局(中島)】 無料駐輪場について、やはりご意見が結構ありまして、ただ、現在の大学通り、皆さんご存じだと思うんですけれども、市がプリンスホテル、前の国土から来ているところなんですけれども、そこから用地を借りているということがございまして、なかなか有料化ができないという実情がございまして。また大学通りの景観という中で、かなり乱雑に置いているということがあって、何と

かならないのかという要望もございます。そういった中でやはり大学通りについては駐輪場はなくしていきたいというのが私どもの考えでございまして、それに代わるものを周辺に整備できないかということで、数合わせだけで考えれば駐輪場は確かに足りているんですけども、実際の利用を考えるとやはり東側にも必要だろうとかちょっと西側に寄り過ぎているということは確かにあるかと思えます。そういった中で、やはり料金との差別化だったりとか一時利用の工夫だったりとかそういったことをやっていきたいとは考えてございます。

【藤木委員】 1つだけ。ここ家賃というか、JRさんからお借りしていると思うんですけどもお幾らとかはお聞きしてもいいですか。

【事務局(中島)】 これについては連続立体交差事業の中の関連で、市が収益性のないもので使うということですので無料ということをやっております。

【末吉委員】 ちょっと唐突な提案なんですけれども、この今の場所を学生優先にしてみてもどうなんでしょうか。学生さんは体力もありますからある程度歩くのは頑張れるだろうし、そのかわり料金をかなり安くする。それで今、上のほう学生さんが使って割り引いている料金よりもさらに安くして、要するにここは一種のスチューデントゾーンだという形にして、君たちの協力でここを活性化してくれというような利用促進を図るのも1つあるんじゃないかと思うんです。ただし、大学通りのほうは若干問題があるんですけども、あそこはやはり府中から来る高校生だとか、いろいろな学生さんも使っていますから、そういう方をうまく誘導して、時間的な問題はもちろんロスがあるのでどうかということはあるんですけども、駅の近くまで行けるなおかつ安い料金で使えるということになれば、学生対象に特別バーゲン駐輪場という形で一度活用して見る手はあるのではないかと思うんですけども、これはちょっと唐突なご提案で申し訳ないですが。

【事務局】 北口ということもございまして、多くは国分寺の方が利用されているところでございますので、そういった中で学生専用ということも1つの検討材料だと思っておりますので、今後その辺をどういった形でやればいいのかも含めて検討したいと思えます。

【藤木委員】 今に関連するんですが、ちょっと生々しい話になってしまうかもしれないですけども、料金設定で現実問題、これからかもしれないんですが幾らまで下げられるんですか。要するに収支をここだけで考えているわけじゃないでしょう。全部でプールして、そこで出っ込み引っ込みで多分やっていると思うんですけども。

【事務局】 高架下についてはもう500台ぐらいしか使っていないくて、もともと1,500台ぐらいは使われてもいいかなと思っていたものですから、1,000台から1,500台ぐらいでコスト計算しています。それを考えますと今、大幅な赤字になっておりまして、料金を下げることによって利用者が増になっても、コスト面だけ考えると多分なかなか割に合わないという形になろうかと思えます。ただし、やはり2,000台という台数が入れる中で、500台でいいのかということではなくて、やはり値段を下げてでも市民の方に利用していただきたいというのが私どもの考えです。ただし、それは全体のコストの中でやはり吸収をしていきたいと考えています。ですからその細かい数字までは今現在まだ計算ができていないというところでございます。

【藤木委員】 お答えとしてはそうだと思うんですけども、先ほどからあったように、多分相当ドラスティックに変えていかないと誘発効果は生まないと思います。さっきも言ったんですけども400メートルってちょっと遠すぎます。

【事務局(中島)】 仮にですけども、じゃあ半額の750円ということは検討はできるのかなと

思っています、あと1,000円とかいうあたりの単位であれば、検討してもいいのかなとは思っております。ただそれ以下ですと、もうちょっと無料にしたほうがいいんじゃないかというように思っています。

【鈴木会長】 ありがとうございます。

他いかがでしょうか。確かに収容数台数のことを考えると駅の近くにそれだけの駐輪場のスペースを設けるというのはなかなか厳しいと思うので、遠い駐輪場ができてしまうというのはしょうがないのかなとは思っています。だからそこをどう活用していくか。例えば、ここをじゃあ買い物利用者にターゲットを絞ってやるのか、先ほど末吉委員がおっしゃっていたように、通勤・通学の割と歩いてもいいよという人のためにやるのかによっても、その料金の設定の仕方とか人を置くかどうかも含めて、変わってくると思うんですけれども、今どちらかという、そういう計画はどちら向きに、どういう用途にというふうには考えていらっしゃるのがありますか。

【事務局（中島）】 まだそこまで詳しくは検討してなくて誠に申し訳ないです。ただ次回、ちょっと日程はまだ調整しなければいけないんですけれども、年度内に1回やるか、来年度早々にやるかということだと思ってしまうんですけれども、それぐらいまでにはある程度の考え方をちょっと整理させていただきたいとは思っています。

【鈴木会長】 買い物利用者の方がここにとめて、それだけ歩いて回るかというのは難しいし、でも通勤の方にとっても遠いということなのかというふうな考えて。どちらかという通勤の方のほうが可能性があるのかなって私なんかは思ったりはしたんですけれども、長時間とめるということなので駅の近くというか、多少離れていてもサービスがよければいいとかという考え方もあるのかなと思いました。

【事務局（中島）】 矢川駅に民間の駐輪場ができたときに、私どもと同じ24時間で100円だったんですけれども、それをたしか6時間だったか8時間で50円に変えたら、本当に最初のときは10台、20台しかなかったんですが、今はほとんど満車になるような状態で、やはりお金と。ただ、場所は駅にもものすごく近いんです。うちの駐輪場より近いんですけれども、最初のころは同じ100円だったらやっぱり西側から来るとうちの駐輪場のほうが早いので、多分そこに置いたんだと思うんですけれども、今値段が変わった途端にもうそちらのほうに行っていて、これはまた来年度ですけれども、その辺もそういうような形で皆さんにご意見をいただきたいと思います。

【石坂委員】 すみません。本当に素朴な疑問なんですけれども、この高架下の自転車の駐輪場なんですけど濡れないで駅まで行けるんですか。

【事務局（中島）】 最初のときは濡れないで行けるようにと考えていたんですけれども、実際は一部区間、濡れます。

【石坂委員】 そこはすごく重要だと思って。それって何とかならないんですか。

【事務局（中島）】 ちょっとJRさんのほうでも駐車場をつくってまして、そういう中で。本当の一部区間なんですけれども濡れてしまいます。

【石坂委員】 これ、駅からそのまま濡れなければすごく。濡れる近くのところより濡れないでちょっと400メートルぐらい歩くんだったら濡れないほうが絶対通勤だったらいいなと。ちょっと私も通勤している身分ですので、非常にいいかなと思ったんですけれども。単なる素朴な疑問です。

【丸山委員】 その場合だと駐輪場にたどりつくまで自転車に乗っていくわけで、傘差して行っちゃまずいですよね。それはあまり、どうなんです。要するに駐輪場にたどりつくまでにびしょびし

よになるんじゃないかと。

【石坂委員】 そう聞かれてしまえば、私、制服を着ている以上、傘差し運転は禁止ですので、かっぱを着ていただきたい。今ちょっと表題とは違うんですけども、どっちにしろ自転車の利用を促進するというのであれば、必然的に交通事故防止を図っていただくというところで、自転車安全利用五則というのがあります。傘差し運転は禁止とかあります。特に雨になると皆さん面倒くさがかってかっぱを着ずに傘を差してしまうというのがありますけれども、これは非常に危険で、傘を差していればそれだけ運転が不安定、前も見えない。つい先だって七十何歳の方が何を思ったのか、下を向いていて、前を見ないで自転車に乗っていて、同じ七十何歳の方とぶつかって、その人は二、三カ月の骨折というのがありましたので、ぜひとも皆様方から情報発信ということで、ちょうど今、台風がばんばん来ていますけれども、傘差し運転はやめようねと。ついでに今、スマートホンとか、ちょっと前に何かGOとかいうのも。ここのところちょっと鳴りを潜めていますけれども、ありますので、まだまだスマートホンをいじりながら自転車に乗っている方は非常に多く見られますので、皆様方から情報発信。危ないよと。やめたほうがいいと情報発信していただければありがたいと思っております。以上です。

【鈴木会長】 ありがとうございます。

雨だけじゃなくて、例えば日が強いときとかも日陰で行けるとかもう少し何かいい、まだ通勤時間帯にあいているお店があるとかでもいいのかもしれないですけども、とめてから何か駅に行くまでに何かいいことがあれば使ってもらえるかなというプラスの面での何か取り組みもあっていいのかなと。私のよく見ている駐輪場なんかでは、別にそういうサービスがあるわけではないんですけども、人がやっぱり常駐している駐輪場で、そこはその人がメンテナンスとかしてあげたりするんです。タイヤの空気を入れてあげたりとか。それは何かその人がよかれと思ってやってくれているみたいなのところもあるんですけども、例えばそういうような、置いていったらもう少しプラスの自転車に関してちゃんとメンテしてもらえると、ちゃんと見ておいてもらえるとなると、さっき大型の駐輪場の話、自転車の話をしていましたけれども、いい自転車に乗っている方で置いていくのは心配という方でも、例えばそういう方用に何かちゃんと守られていますよという駐輪場だったりとか、何か付加価値をつけて使ってもらおうと。特にそういうのに乗っている方って若い方も多いと思うので、歩いていく分にも別に構わないでしょうし、そういう何か用途を絞って使ってもらおうような工夫をするというのが必要なのかなと思います。

【事務局（中島）】 今回はまだ途中で継続でこれについてはまたご意見をいただければと思っております。

【鈴木会長】 では次回またこれが議題に上がるということにもなるかと思っておりますので、何かいいアイデアがございましたら、ぜひ次回まだご紹介いただければと思います。

先ほどちょっと安全の話も出てまいりましたけれども、議題の3番でそういうお話も出てきますね。

その自転車関連資料の前に、自転車ネットワーク計画についてに移りたいと思います。それでは、自転車ネットワーク計画についての資料をまずご説明をお願いいたします。

【事務局（立花）】 議題の3つ目ということで、自転車対策審議会資料のナンバー3、自転車ネットワーク計画についてをご覧ください。

こちら1番、計画の方向性についてということで、前回、第1回のときにも自転車ネットワーク計画、そもそもどういふものなのかというお話を少しさせていただいたんですけども、自転車ネット

ワーク計画、安全で快適な自転車通行空間を整備するために路線を選定して整備形態を示した計画というのが一般的な説明です。単なる移動経路としてのネットワークを基盤整備するだけではなくて、市のまちづくりを考察した上で、それによりよい効果をもたらすネットワーク計画にしていきたいということで考えております。

具体的にこれも他の自治体では盛り込まれている視点ではあるんですが、1番目として観光振興。観光拠点をつなぐことで、そういったところにアクセスしていただいて周遊していただくことで地域の活性化につなげることができないかといった視点を入れたり、2つ目として自転車の利用促進。ネットワークを整備するのと一緒にコミュニティサイクルですとか、レンタサイクル的なものを導入できないかということもこの計画に盛り込んでいけたらということで、考えております。3番目にその他としてまたこういう視点も入れたほうがいいんじゃないかとか、あるいは観光振興、自転車の利用促進であればさらにはこういう視点が必要だろうといったところをご意見いただければと考えております。

今後の予定なんですけれども、具体的に実際に着手するのは来年度、平成29年度を考えておまして、今、業務支援委託を考えてございまして、委託業者との打ち合わせですとか見積もり依頼を現在行っているところでございます。今回、次回の審議会のほうでも計画の大枠の方向性を決めていければということで考えてございます。説明は以上でございまして。

【鈴木会長】 ありがとうございます。

今回はネットワーク計画については、大まかな方向性ということなので、何かこういうキーワードを入れてほしいというものがあったらぜひお伺いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

【末吉委員】 後ほどもちょっと自転車の親子自転車教室みたいなのを私はやっているんで説明があるかと思うんですけれども、実際にこの計画の中の骨子となるところを先に知りたいと思うんですが、大学通りの自転車レーン、それから今新たに計画が進められているさくら通りの自転車専用道路と。今回のネットワークの核になるのがその2つなのかどうか。つまり大学通りに向かってネットワーク化して、なおかつ駅までの誘導をし、またなおかつさくら通りを使って、要するに南側の矢川、谷保駅あたりのネットワーク化の、言ってみれば一番幹線道路にする予定なのか。それからまた富士見通り、旭通りなど、今、非常に車の多い通りあたりについては今後、どのように考えていくのか。その辺をまずお伺いしたいのと、それから観光振興という言葉が出てきているんですが、観光振興に関しては、まず一番課題として用意しなくてはいけないのが、外から来た人が自転車の駐輪をどうするふうに考えているのか。今、ただでもその駐輪場がこういう状態になっているわけですから、自由に走行してもらうには構わないんですけれども、そういう手だてをつくる必要がもう既にすぐ迫ってくるのではないだろうか。その辺について先にお伺いしておきたいと思います。

【事務局（中島）】 骨格というか、幹線となる通りはやはり国立の場合はある程度決まっております、ただし、都市計画道路がそう簡単に進むかという、それはちょっともう難しい話で、今ある道路を中心に考えざるを得ないのかなと思っております。そういった面では南北の幹線となるものは大学通りだと思います。こちらについては自転車レーンという位置づけで今現在ありますので、それと東西であるのがさくら通りと。こちらについては今相互通行の自転車道という形で整備を行っているところです。その他にも矢川通りであったり、旭通り、富士見通りは都道で現状で交通量があるわりには歩道も狭いという課題がございますけれども、じゃあそこは自転車は通らないようにするのかという、それはなかなか無理な話であって、そういったところもある程度安全を考えながら自転車

のネットワークの幹線という形で考えていかざるを得ないのではないかと考えております。

それと、観光の振興から、外から来た人の駐輪ということですが、こちらについてはやはりコミュニティサークルですね。今、JRさんの高架下でやられているS u i c l eのほうもあろうかと思っておりますので、そういったものも今後、観光という視点も含めてですが、どうやって広がっていくのか、支援していくのかということも検討していきたいと思っております。

自転車ネットワーク、単純に線を引いてそこを整備していけばいいという考え方は私どもは思っていないで、やはり自転車を使って、そのネットワーク計画をつくることによって何をまちづくりとしてやっていきたいのかをちょっと重点的にやっていきたいと思っております。一般的にはちょっと総合計画に近いものになってしまうのかなとは思っております。そういったところでまだかちとしたものが決まっていなくて、まことに申しわけないんですけども、今、皆様のほうでこれは入れたほうがいいのか、あればちょっとお聞きしたいというところでございます。

【鈴木会長】 よろしいでしょうか。

【末吉委員】 分かりました。

【鈴木会長】 安全みたいなものは最初の方向性に書いてあるんですけども、特段に(1)、(2)と書いてあるのは何かその中にまずは安全なルートを確認するみたいなことで打ち出すということではなくて、プラスオプションのところを今、(1)、(2)で書いてあるというような形と考えてよろしいですか。

【事務局(中島)】 前回のを受けてということになるかと思うんですけども、当然ネットワークを結ぶ中で安全というのはやっていかなければいけないと思っております。この中全てに入っているというふうに思ってもらってもいいのかなと思っております。後でまたちょっと安全について目的のところでも触れたいと思っております。

【末吉委員】 あわせてそのご質問なんですけれども、今、歩道のある、段差のある道路と、それから脇道の道路というのは白い線で区切って表示されているわけで、そこは脇道の道路というのはほとんど自転車は走るには支障がないと私たちは町を走ってみて感じています。段差のある道路といたしましては、要するに歩道を走っていいんですけども、歩車共用になっているんですけども、歩行者が多くて、旭通りとか富士見通りは特にそうですが、車道を走ろうとすると私も端から見ていて、おいおいこれは危ないぜという走り方をしているのが非常に目立ちます。実際のところ、そのところも整備をしなければいけないんでしょうが、安全な道路を走るようにうまくネットワーク化して通学路、買い物のルート、駅へのルートという、大きく分けると3つぐらいのまず大枠をつくらないとなかなか行かないと思います。大学通りにももし脇道を使わないで大学通りを使う朝の時間になると相当駐輪場を目がけて混雑する可能性も出てきますから、南北に走っている縦の道、これは東西に走っている道に比べれば比較的少ないんですけどもそのところをうまくどうネットワーク化していくかを早急に粗プランでも構いませんので、立てていただいたほうが。そしてテスト的に走ってみて、実際どうなのかを確認しながらのコースづくり、ネットワークづくりが今後やはり生の状態でかなり検討していく必要があるのではないだろうか。そういう場合にもなるべく大人だけがやるのではなくて、子どもも参加するような視点を持ったテストライドといいますか、テスト走行をある程度時間をかけてやっていただきたいなと私は考えています。

【事務局(中島)】 ありがとうございます。つくるための手法ということで、子どもの視点というのは大変確かに重要ななと思っております。それと、整備計画の中の67ページ、68ページ、69ページ

を見ていただきますと以前に駐輪場を利用されている方に、どういったルートで来ていますかということ調査を行ったものですが、この赤の色の強いところがやはり多い、主なルートということでございますので、こういったところを中心に考えていきながら、生活道路にもどういった形で自転車の走行空間の安全という観点から施策を展開していけばいいのかということも検討していきたいと思っております。

【鈴木会長】 これは現状だと歩道が走りやすいところが選ばれていると考えられると思うんですけども、今後そうではなくなって、車道を走りましょうとか、そういうふうになってくると、また走りやすい道路が変わってくるのかなと思うんですが、そういう視点でルート選定をされることも考えたほうがいいのかなという気がします。

【事務局（中島）】 多分、皆さんのほうが知っているかもしれないんですけども、国立で走りやすい歩道というのはあまりないんじゃないかなと思っていて、ほとんどが2メートルとかぐらいの歩道しかなくて、歩行者がいると本当に自転車はゆっくり走らざるを得ない、当たり前の話なんです。ですので、市とすればどちらかというと車道を、本来であれば自転車は車道ですよというところから始めたいと思っております、歩道については歩道を走ることができるというだけであって、基本は車道ですよというところでやっていきたいと思っております。

【鈴木会長】 バスの通りが多そうなところも含まれるのでそこがちょっと気になって、だからみんな歩道を走っているのかなと思っていたんですけども、そのバスが多いようなところでも皆さん車道を割と走っていらっしゃるんですか。

【事務局（中島）】 多分ですけども歩道はあまり。特に富士見通り、旭通りは自転車で歩道を走るのはかなり難しいんじゃないかと思います。それと甲州街道に至ってはもう歩行者がいたらもう自転車は全然通れないというようなところでもありますので、ちょっとそういう面では国立はまだ整備が完全にできていないというところだと思います。歩道が広くて走りやすいかなというのはつい最近できました中央線の北側道なんかは歩道も広くていいんですけども、こちら、自転車のナビマークを設置したらきちんと左右に分かれていただいている自転車というのが大変多くなって、マナーもよくなったなど。以前は結構苦情が来ていたんですけども、今年度に入ってほとんど苦情が来なくなったということもありますので、路面標示1つとってもなかなか有効なのではないかと私どもも考えています。

【鈴木会長】 今の時点で車道を走っている方がそこそこいらっしゃるのであれば、そこにまずはレーンをつくるとかナビマークを置くとかということがやりやすいと思うんですけども、その後は生活道路の部分でなるべく出会いがしら事故とかそういうのが結構、実は多かったでするので、そういう見通しが悪いところを避けて走ってもらえるように誘導していくということ。あとは、今、さんざん出てきた駐輪場の話もありますけれども、その駐輪場に行きやすければ自然とそっちに向かっていくということにもなると思うので、そういったどこでとめるかも意識してネットワークの路線選定をされるということになるのかなと思うんですけども、路線選定というのは来年度なんですか。

【事務局（中島）】 この策定の支援委託の中でやはり交通量調査なんかもやっていきたいと思っておりますので、実際の路線設定となりますと来年度になろうかなと。ただ、先ほどちょっとお示ししましたルートの調査結果もございますので、こういったものがやはり中心になってくるのかなとは思っております。

【鈴木会長】 それはアンケート調査ですか。

【事務局】　　そうです。アンケート調査。駐輪場利用者のアンケート調査から出たものと。ですの  
で、買い物の人とは直接はちょっと違うのかもかもしれませんけれども、駅に行くということの観点から  
では同じようなルートをとるのではないかなとは思っております。

【鈴木会長】　　それはどこを走っていますかというのは聞いていない。

【事務局（中島）】　　聞いております。

【鈴木会長】　　じゃあそれでわかるわけですね。車道とかそういう意味で。場所ですとかそういう。

【事務局（中島）】　　歩車道の区別まではちょっと今はすみません。また確認しておきます。

【鈴木会長】　　ありがとうございます。

他何かこのネットワーク計画についてご意見いかがでしょうか。

【末吉委員】　　これは商店街のほうの協力はぜひ欲しいなと思って、また都計道の問題もありまし  
たら課題は多いんですけども、富士見通り、旭通りも歩道をなくしてフラットにしてみればどう  
なんだという意見は依然として強いです。つまり自転車が走る場合にも緊急避難的に寄れるというだ  
けで相当自転車の、例えばナビを引いて、ポールを立てるか立てないか、識別だけでいくのか、カラ  
ー舗装でいくのかという課題はありますけれども、実際にバスが来ているときにもちょっと緊急避難  
できるような状況があれば若干きくのかなと。ただ、今、拡幅工事が都市計画道路で入っていると思  
いますので将来的には広くなるんでしょうけれども、今の状態でいくと今世紀にできるかどうかとい  
うぐらいの厳しさがあると思いますので、緊急避難的に見ると商店街が皆さんこぞって歩きやすく自  
転車の使いやすい旭通り、富士見通りという発案のもとにフラットにして電信柱を取ってしまうと全  
然変わってしまうと思うんです。そうしますとちょうど一時駐輪の場所も比較的確保できるのでは  
ないだろうかというような市民としての夢はあります。

【根岸委員】　　67ページのこの表を見ますと、この赤くなっている部分というところは利用者が  
一番通っているところということなんですけれども、これは他の交通手段というこの66ページの隣  
の表を見ると、例えば自転車で雨が降っていたりしたときに自転車のかわりに何を使うかという表だ  
と思うんですけれども、徒歩が71.7%で、バスが21.7%で、多分タクシーとかという方もいら  
しゃると思うんですけれども、こういう例えば雨の日にしても晴れの日にしてもそうなんです  
が、67ページの表のように動脈のように通っている部分に代用となるバスですとか、国立でしたら  
くにつこですとか、そういったものの本数を増やしたりとかして、毎日稼働すれば、例えば駐輪場の需要  
もそれで抑えられるんじゃないかという他の交通手段との兼ね合いみたいなものはお考えですか。

【事務局（中島）】　　地域交通計画というのを私どもは持っていますので、その中ではやはり自転車  
だけではなくて、今言ったようにくにつこであったり、路線バスであったり、タクシーの利便性だ  
とかということも含めてなんですけれども、検討していこうとしているところもありまして、ただ、  
どうしても皆さんご存じのとおり、道路の幅員が一方通行のところはまだいいんですけども、相互  
通行になっているところが公的なものでいます道路法の車両制限令だとかいう話になって、一定  
の幅が必要だということがあって、なかなかバスの運行の許可がおりないというのがちょっとあって、  
全てに対応できなくて本当に申し訳ないんですけども、ただ西側であれば、北側もそうですけれど  
も、くにつこが走っていて、毎年のように5,000人から7,000人程度増えています。そうい  
ったことを考えますとどんどん高齢化もありますので、自転車だけじゃなくてやはりそういった他の交  
通もやはりあわせて考えていかなければいけないのかなとは思っていますけれども、この自転車ネ  
ットワークの中で、どこまでこれが入り込めるのかということがあるかと思います。

【鈴木会長】 バス路線との兼ね合いでそのルート設定を考えるとすることはできるのかなと思うんですけども。

【事務局（中島）】 それは可能かと思えます。

【鈴木会長】 あとは先ほどおっしゃっていたように、利用促進というこれ以上また自転車を増やそうということだと思うので、この方向性の中に自転車の利用促進というのを入れるのかどうかと思うんですけども、その辺はいかがですか。

【事務局（中島）】 国立についてはあまり坂もないということもあって、自転車の利用者がやはり他の市に比べて多いと思っています。その反面ですけども、ちょっと逸れるかもしれませんが、自転車の事故の割合が立川市よりも国立市のほうが多いです。面積が少ないわりに事故が多いということもございますので、自然と自転車が増えれば増えるほどそういったところの安全もやはり気をつけていかなければいけないと考えていまして、利用促進とあわせてやっていきたいと思っています。

【鈴木会長】 先ほどちょっと事故の話もありましたけれども、高齢者の方が例えばバスの利便性が悪いか便数が少ないとかで自転車に乗っているという事情があるんだとしたら、それはバスの利便性を上げるべきであって、そういう無理して乗るような方がもっといい交通手段に移ればそれはそれでいいのかなとも思うので、その利用促進ということで自転車を使いやすくして、例えばバスが使いづらくなってしまったらそれはすごくよくないかなと思うんです。だから自転車ネットワーク計画とは言いながらも利用促進というか適正に利用できるような環境をつくっていくみたいな考え方のほうがいいのではないかという気はするんですけども。

【事務局（中島）】 おっしゃるとおりだと思います。というのは、高齢者の方に自転車か徒歩かと聞きますと、やはり健康のために歩きを選ぶということなんです。ただし、自転車もちょっと遠くに行くにはやっぱり自転車に乗っていくので、坂がある場合、押してでも自転車を使うと。最終的にはバスであったりタクシーであったりということになるんですけども、なかなか近くにバス停がないということがあって、コミュニティバスが来ないか導入できないかという要望は結構あるんですけども。ただ元気なうちは歩きであったり自転車であったりということもありますので、そういった中、最近は高齢者用のシニア用の自転車もかなり改良されてきて、転倒しにくくなっているものも出ていますので、そういったものの支援をしつつ、高齢者に健康も兼ねて乗っていただけるということもちょっと考えていきたいかなとは思っています。

【鈴木会長】 ありがとうございます。

他このネットワーク計画について何か。

【板坂委員】 1番の中で観光振興ということであうたっているんですけども、私は観光まちづくり協会から参加しているんですが、協会の中でも先ほどから話のあるNONOWAさんのSuic1eを活用して、今、実際に協会のほうにいるんですけども、観光案内人というボランティアの方がいまして、定期的に歩いて町を案内するというのをやっているんですが、これをSuic1eを活用して、自転車を使って、今までそんなに遠くまで行けなかったのを、南部の谷保のほうまで行ってみようかとかいうのを今、企画していたりするんです。なので、ぜひ産業振興課とかとも連携していただいて、国立は非常に観光があるようでなくて僕らも非常に苦労しているところでございますので、横のつながりでいろいろお話ししていただければと思います。よろしくお願ひします。

【事務局（中島）】 現在、産業振興課からは市民祭用に伴ってそういったSuic1eの活用がで

きないかということで、私どもに相談は来ていることもございますので、積極的にその辺は取り組んでいく。まずはレンタサイクル自体を知らないという方がやはりまだまだ多くて、そこを皆さん知っていただくというところから始めていこうかということも言っているというところがございます。

【鈴木会長】 ネットワークと関係あるのかちょっとあれですけども、例えば南第1みたいなすごくいい場所にあるところに例えばS u i c l eみたいなものがあれば、もっと目につきやすかったりすると思うんです。だからコミュニティサイクルみたいな公共性の高いものをなるべく目につきやすいところに置くような将来的には配置も考えられるといいのかなという気はするんですけども、先ほど当たった方だけというか、それこそ入れた方だけの利益がある場所というよりはもうちょっと公共性の高い使い方をしていくという考え方もあるのかなという気はします。こういう意味でいうと利用促進の中に駐輪施策ともかかわるのかなという気もします。

他に何かいかがでしょうか。

【高橋委員】 今、S u i c l eの稼働状況がどのぐらいなのか分かりますか。

【事務局(中島)】 ちょっと聞いただけの話なので私どもも詳しくは分かっていないんですけども、最初70台ぐらいあったのかな。やはり利用者があまりいないということで、台数を減らしたということで聞いています。多分50台ぐらいになっているのかなと思います。ですが、最初るときよりも私が見ている限りですけども、何人かやっぱり使っている姿も見ていますので、需要はあるのではないかと考えています。

【高橋委員】 20台ぐらい残っています。ということはあまり利用されていないということですか。

【末吉委員】 実際に小金井もたしか東京農工大にあったS u i c l eのステーションが撤去されました。私も3回ぐらい乗りに行ったんですけども、おおよそ自転車に乗っている人はほとんどいなくて、知っている人が行っているという感じです。

さっき観光まちづくり協会さんのお話にあったんですけども、今、自転車倶楽部では実は我々でりんりんMa pというのをづくり始めています。それはどういうマップかといいますと駐輪場を持っている飲食店、お酒は別にしまして、そこを訪ね歩いて、駐輪場があるお店をマップの上に落とし込んで、国立の人はもちろん外から来た人も楽しめるようにしようじゃないかと。ちょっとこれはデータで私、つかんでいるわけじゃないですけども、国立の町に外から自転車で来る人が意外と多いんです。多分フラットだからということもあるので、そういうことも含めて、まずネットでこういうマップがあるよということを流してみても、その上で誰か来た人がここに駐輪場があるからじゃこのイタ飯食おうとか、そういう形で今、マップづくりを始めています。その辺をもしまちづくり観光協会さんのほうとうまくジョイントできればいいかと思えます。

それから先ほどのS u i c l eの件なんですけれども、実はシェアサイクルに関して一応都内のほうで私も調査して歩いてみたんですけども、実際にS u i c l eにしても向こうのシェアサイクルにしてもどこに駐車させていいかというか、本当に場所に困っているらしいんです。今、実は東京都内のシェアサイクル関係のほうから、この間ちょっと訪ねて行って聞いたんですが、コンビニエンスストアとジョイントし始めているらしいんです。国立は正直申し上げて、コンビニの天下みたいなところがありますから、あの駐輪場をうまく活用できるように、私はS u i c l eもジョイントしてみてもどうかかと国立市から提案してもらいたいなと思っているんです。そうすることによってより使い勝手がよくなります。ただS u i c l eはレンタルですから乗った以上返さなければいけないの

で、置いてけぼりは困りますから、そういうあたりをどうするかということを含めてちょっとS u i c l e対応と、それからコンビニに駐輪場を設けてもらうというような交渉を市からしていただくと嬉しいなと私は思っております。

【事務局（中島）】 ちょっとできるかできないか別としてそういったご意見という中で、検討はしていきたいと思います。先ほどちょっと農工大のS u i c l eの件があったかと思うんですけど、これをちょっと聞いた中では10台ぐらい設置していたんですけども、その建物を壊すので撤去しなければいけなくなったということで、必ずしも利用者が少なかったのではなくしたという形ではないのかなとは思っております。

【鈴木会長】 コミュニティサイクルとかいう活用については今後また議論に上がったりはされるんですか。

【事務局（中島）】 やはりネットワーク計画をつくる中で、そういったものも検討していきたいと思っておりますので、あわせてご意見いただければと思います。

【鈴木会長】 承知しました。

他に何かこのネットワーク計画についてご意見がある方はいらっしゃいますか。

次回はこういった形でこれを。

【事務局（中島）】 次までに、骨子まではいかないと思います。ただし、委託を出しますので、その中でこういった調査をやってどのようなスタイルでこのネットワークをつくっていくかということを出したいと思っております。

【鈴木会長】 まずそれを踏まえてもう少しこういうところを考えてみたらどうかというご意見をいただくという形になるかと思えます。今回はこのような形で、今いただいたご意見をまとめて、また次回生かしたいと思えます。

あと議題がその他です。その他の資料も。

【事務局（立花）】 その他の1番、自転車関連資料ということで、ちょっとお時間も迫っておりますので、簡単にご説明させていただきます。こちらはナンバー4ということで、自転車関連資料についてというものなんですけれども、前回、第1回を開催させていただいたときに、もうちょっとこういった数字、資料があるといいというお話をいただいたものをまとめたものになっております。1番、鉄道駅端末交通手段とちょっとわかりにくい言葉なんですけれども、こちらは整備計画のほうでまとめておまして、駅別に国立、谷保、矢川、あと周辺の駅、どれぐらい徒歩、自転車を使っている方がいらっしゃるのかということで、グラフでいうと黄色いところが自転車の割合になっております。国立16.2%、谷保、21.1%、矢川13.9%ということなんですけれども、周辺の駅と比べても3駅ともかなり多いのかなというところで、先ほど来お話が出ていますように、国立でかなり多く自転車が使われているのではないかなという資料になっております。

1枚めくっていただいて2番目、こちらもご要望のあった資料になるんですけども、自転車の事故ということで、都内、市部、区部、国立市ということで、それぞれ交通事故の発生件数、そのうちの自転車の関与件数、自転車の関与率をまとめたものになっております。自転車関与率のところを見ると、国立市は東京の市部の大体平均ぐらいなのかなというところなんです。その下に市内で起こった自転車交通事故のどういう違反があったのかという違反別件数をまとめておりますので、ご覧いただければと思います。

3ページ目ですが、放置自転車台数ということで、国立駅、谷保駅、矢川駅ということで、こちら

も整備計画を策定するときに調査を行ったものになるんですけども、平日、休日と分かれていて、駐輪場にとまっている台数、放置されている台数というところでまとめてあります。国立駅でいうと平日12時に放置されている台数が調査を行った日は233台あったと。谷保駅でいうと、平日15時が一番多くて75台の放置の台数があつたと。矢川駅でいうと、平日12時、28台の放置があつたというまとめになっておりまして、やはり国立駅は需要台数もそうなんですけれども、それに伴って放置されている台数が多いんだなということがおわかりいただけるのかなと思います。

一番最後のところで、自転車の台数というなお話があつたんですけども、なかなか何台あるかという数字、いろいろ調べてはみたんですけども、つかむのが難しくて今回お示しさせていただいたのが、自転車商組合の高橋委員からご提供いただいた資料になるんですけども、防犯登録の発行枚数です。平成25年から26、27年の東京都の枚数と国立市の枚数、あとTSマークの、これは東京都の率になってしまうんですけども、東京都での発行割合ということで、大体15%前後ということで、やはりあまり高くないのかなということなんです。最後にこちらも高橋委員よりいただいた資料になるんですけども、国立市内の自転車販売店、市内の自転車店さんと自転車量販店さんに分けてお示ししております。ご説明は以上になります。

【鈴木会長】 他のもまとめてお願いします。

【事務局(立花)】 続けて、まとめてご質問、ご意見等いただければと思いますが、ナンバー5ということで、市の自転車関連事業についてというものをご覧いただければと思います。こちら1つ目、自転車交通安全協室ということで、市内の小学校8校あるんですけども、立川警察署さんと立川国立交通安全協会さんの協力のもと、3年生を対象に自転車の乗り方ですとか、あと乗る前の点検、安全確認の仕方などを学んでもらっています。その下、2番目、スケアード・ストレイト方式による自転車交通安全体験教室ということなんですけれども、こちらは中学生を対象にしております、自転車に乗ったスタントマンが車に実際にひかれてしまうところを見ていただくということで、交通事故は怖いんだよというところを直接見ていただいて体験していただくことで、事故防止の意識を啓発するという趣旨でこちらを行っております。こちらは中学校で行っております、市内3校中学校があるんですけども、年1校です。卒業するまで全校生徒を対象に行いますので、卒業するまでには市内の中学生は1回はこちらに参加していただけるという形で行っております。

2ページをご覧いただいて、こちらは自転車シミュレーター安全教室というものですけれどもこちらは昨年とおとしは環境フェスタ国立という市内の環境に関するイベント、隣の谷保第4公園で行っているんですけども、こちらにブースを出させてもらってこちら写真にある自転車シミュレーター。こちらはコースを選択していただいたりして、実際に危ない場面が出てきたりして、そこをうまく運転できていたかで、最後に点数のようなものが出てというものになります。昨年環境フェスタくにたちに参加させていただいた際、写真にもあるんですがお子さん中心なんですけれども、朝の10時から3時ぐらまで参加させていただいて、100名ぐらいのお子さんに参加していただきました。

その下、4番目、駅前放置自転車クリーンキャンペーンなんですけれども、毎年10月下旬何ですが東京都全体で行っているキャンペーンで、放置自転車の問題を広く市民の方に訴えるために関係機関の皆さんにご協力いただいて、こちらのキャンペーンを行っております。ポケットティッシュ等を配布する駅等広報中心なんですけれども、この期間中は放置自転車の移送活動の強化等も行っております。

5番目、3人乗り自転車リサイクルインフォメーションということで、子ども家庭支援センターで

行っているものになります。譲りたい、乗らなくなった3人乗り自転車。乗らなくなったものを譲りたい方と譲り受けたい方のあっせんを行う事業なんですけれども、現在のところ譲りたい方の申し出というのはほとんどないことから実際にあっせんのケースはなかなか出ていないようなことで聞いております。

3ページ目なんですけれども、こちら子ども家庭支援センターの幼児同乗用自転車貸出事業ということで、趣旨は同じなんですけれども、子ども子育て支援策として平成27年11月に白うめロータリークラブさんから寄贈された8台の自転車を活用して1年間無料で貸し出しを行いますという事業です。こちらつい先日、市報に載ったばかりなので、まだ実際に貸し出しになってというところまではしていないのですが、今年度中にそういった事業が始まっております。

最後7番目、先ほど末吉委員からもお話があったんですけれども、こちら子ども自転車安全体験ツアーということで、自転車クラブさんでやっていただいている事業になります。こちらは私も昨年と今年と4日あるうちの1日だけなんですけれども、お手伝いで参加させていただきまして末吉委員とも一緒に走らせていただいたんですけれども大変好評で、お子さん、親御さんに一緒に来ていただいて、市内を自転車で走行していただいて、こちら右側の写真にあるカーブミラーがある箇所ですとか、ポイントポイントで説明を入れながら市内をお子さんと親御さんと一緒に実際走っていただくという事業になっております。

最後に資料のナンバー6は前回お配りした、設置目的についてということで、ちょっとした修正になるんですけれども、裏面を見ていただいて最後のところに自転車安全教育というところを審議会の設置目的に入れたほうがいいたろうということでこちらを追加させていただいたものでございます。

説明は以上になります。

**【鈴木会長】** ありがとうございます。

ではこのご説明いただいた資料に関して、何かご意見とかご報告とかございますか。

高橋委員にもご協力いただいて資料をつくっていただきましたけれども、保険に入っている率はかなり低いというのは、これは国立市ではなくて東京都ということなんですけれども、そういったものの啓発もしていくべきなのかもしれないですし、あとちょっと資料で今日の議題にかかわることであると、放置駐輪がお昼に多いということで、やっぱり買い物利用者の方の放置がどうしても出てきてしまっているということなのかなと思うので、やっぱり買い物利用者の方がとめやすい環境をつくるのがこういった資料からも必要性が出てきているということなのかなとも思います。

何かご意見等ございますか。

**【板坂委員】** 放置ってやっぱり出かけてしまう人が多いです。電車に乗って。

**【鈴木会長】** 日中に。

**【板坂委員】** 商店街でもそこへとめて、もう駅に行って何かどこかへ行くとか。

**【鈴木会長】** 通勤じゃない買い物だけ。

**【板坂委員】** そう、都内に何か用事があって。

**【鈴木会長】** 用事があってということですね。そういう利用の仕方は他だと結構、放置のピークが3時、4時ぐらいに来るケースが大体多いと思うので、そういう方というのは多分その近くでお買い物をされている方だと思うんですけれども、12時に結構ピークが来ているケースってあまり他の市だと見ないような気がして、ちょっと独特なのかなと思うので、もしかすると、買い物に行く方がお昼ぐらいに確かに駅にとめて買い物をして、帰りは買い物をして帰っていくみたいな感じなのかも

しれないですね。

【高橋委員】 関連するんですけれども、やっぱり自転車の盗難という点で、今言ったように都内に行くのにちょっと自転車を置いていくというのは結構盗難に遭いやすいですよ。だからお客さんもちろんとした置き場があればやっぱり盗難を考えて置いてくれると思うんです。ですから先ほど言ったように2時間無料とかああいう制度があって、ちょっと離れていても安心して置ける場所があれば多分置いていってくれると思うんです。盗難というのは結構お客さん考えていますから。損ですから、盗難。最近自転車置き場が整備されたせいか、盗難が少なくなってきたと聞いているし、私もそう思うんです。そういうのも何か考えて駐輪すれば、盗難も考えて、ちょっと離れていてもやってくれると思います。

【鈴木会長】 ありがとうございます。

【石坂委員】 盗難の関係ですね、すみません。立川警察署を代表して来ているというところなんですけれども、盗難の件数については、大変申し訳ございませんが私の把握不足であります。ただ、一般的に窓割り理論というのがあります、皆さんご承知かとは思いますが、これはニューヨークで実際にあったやつですけれども、1つ小さな窓が割れているというのがあると、そこからどんどん荒廃していくといったところがありますので、自転車の盗難なんかもやっぱりそこら中に自転車が山積みされているような荒廃し切ったところは、こんなごみみたいな自転車、乗ってもいいだろうと思いがちだと思うんですけれども、ただそこでちゃんと整備された自転車駐輪場からはなかなかよっぽど酒でも飲んで酔っぱらっちゃって前後不覚に陥って持って行ってしまったとかそういうことがなければ、基本的にはそんなにさすがにちゃんと整備された自転車置き場から持っていくことは少なくなるのかなと。だから盗難も少なくなってくるのかなと思っております。

ただ、ここ近年の犯罪状況としては、そういった犯罪はだんだん少なくなってきているのは事実です。じゃあどのくらい減っているのかということでは、大変恐縮ではありますがちょっとそこまで勉強不足で控えてこなかったです。何にしても一般論からいっても、先ほど高橋委員から話があったとおり、ちゃんとした自転車の駐輪場が整備されているところでは減ってきているということではなかろうかと思っております。すみません。そこまでの数、犯罪状況まで。交通情勢だとあるんですけれども。

すみません。交通課長という立場なので交通関係のこと以外は、大変失礼しました。立川警察署交通課長としての、立川警察署の警察官として立場で来ているところだったのですけれども、大変申し訳ございません。ちょっと勉強不足でありました。すみません。

【事務局(中島)】 それで私どもの聞いていたのは大学通りの無料駐輪場が一番盗難が多いということでは聞いております。

【丸山委員】 ちょっと違う話です。事故の話なんですけれども、自転車の事故の統計もここにあるようですが、数年前に郊外かどこかでは大きな判決も出て、それはちょっとブームというか社会的現象を起こして、自転車に保険についての注目が随分集まったかと思っています。聞くところによると大阪では条例で保険加入を義務づけているとかというお話もございますけれども、この辺のところのご検討はどんな感じですか。

【事務局(中島)】 保険については私どもも検討したことはあるんですが、ケースマップもありますので、特段今、市として何かやることは考えていないです。一度、ちょこっと共済って事故の見舞金程度しか出ないんですけれども、その中に自転車の保険も入れることができないかということで、

ちょっと検討はしたんですが、かなりこれは全市町村入っているやつなんですけれども、そういった中で検討しましたが、やはり大多数の市町村が料金が上がることにつながるのだからそれは今の段階ではできないというような結果で、国立市はやっていきたいという方向を出したんですが、多摩地域全体としてはまだできないということで、今、整理しています。

**【鈴木会長】** 結構そういう条例でいろいろ教育を多少義務づけたりですとか、そういったところはそれぞれの市で工夫されているところはありますので、もし国立市の中でもそういう何か特出ししたいところを条例として定めるという方法も将来的にはあるのかなというふうには思います。

あと何かご意見いかがでしょうか。結構交通安全のいろいろされているんだなということはわかりました。特に安全教室みたいなものは結構種類もありますし、体験ツアーみたいな実際に体験するみたいなものもあるので、こういったものも将来的にネットワーク計画ができてくるにつれて、もっと大々的にそういう例みたいなところも走りながら体験していくとかということで、継続的にやっていくということで、ネットワーク計画の中でも1つこういう安全教育の推進みたいなものを入れていただくといいのかなと思います。

他いかがでしょうか、何かご意見ございますか。お願いします。

**【高橋委員】** 末吉さんは前からこれをやられていますよね。それでもう何年もやられていますね。

**【末吉委員】** かれこれ7年。

**【高橋委員】** そうですよ。非常にいいことだと思うんですが、実際には増えているんですか。減ってる？ 増えていない？

**【末吉委員】** 実際に件数そのものは試行錯誤を重ねてきたんですけれども、今、増え始めました。それで、大勢来て困ったなというときと、どうして今年は来ないんだろうかという理由はわからないんですけれども増減はあったんです。でもこのところ増えてきています。

もう1つちょっと特筆したいことはある幼稚園から要請があって、保護者に教育をしてくれと。それで第三小学校のグラウンドを借りて去年の9月に保護者の方に来ていただいて、そこはパネルで全部説明をしました。その保護者の方の意見で一番多かったのは子どもに注意したことも自分に知識がないと。ということは今のお父さん、お母さん、保護者の方も自転車教育を受けていませんから、実際にはわからない。お子さんはお子さんで遊具として覚えてしまいますからルールは全く知らないまま育つと。そういうことで、我々のほうの自転車教室りんりんツアーと言っているんですけれども、そこに参加するお父さん、お母さんたちの目的も自分も生で走ってみてやってみたいんだという意見が圧倒的です。

ただ、やはり残念なことには前後に1人ずつついて、親子3組が限界なんです。ですから我々のスタッフが10人いて、要するに最大いつて前後につきますから5×4ですからできる数というのはそれほど多くはないということです。そこで今、五商の生徒さんたちのボランティアグループにも参加してもらいまして、そういう人たちにも覚えてもらおうと。そしてこれから裾野を広げていこうと。今、申し込みを前提にしているんですけれども、今年、市のほうで申し込み不要という市報が流れた結果、実は大勢来てしまったんです。ということは学びたいけれども、そのために時間をつくって行けるだろうかという不安があって、なかなか申し込んで予約をするよりは自由参加ですよと言ったら来ると。そうだったら我々もインストラクションするほうがある程度人数の余裕を持っていれば、先着順で20分とかそれを時間で振り分けて、土日、土日で2回やりますから、それで中級、初級というふうに2段階に分かれていますから、結構やっていけないことはないだろうという感じはしていま

す。

【高橋委員】 非常にいいことだと思うんですけども、国立市の人口から考えたらあまりにも少ないですね。

【末吉委員】 少ないです。

【高橋委員】 あまりにも少ないから何かもう少し組織的に多くできないのかとか。

【末吉委員】 それは今、1つ方法としては、これはまだ本当のプランで明日自転車倶楽部の会合があるんですけども、要するにインストラクションできるマニュアルをつくらうということです。要するにそれを持ったお父さん、お母さんたちが子どもと一緒にそれを学んでいけるような、それを動画でできないだろうかということを今、私は考えていまして、何とか国の予算がちょっと見えてるので、そこから資金をお借りしたいなという考えは持っています。しかし我々は法人ではありませんから、法人としてきちんと整備ができる法人じゃないといけないので、その法人を今、探して、NPO法人ですけども、そこから申請しようかなという考えを持っています。

【高橋委員】 頑張ってください。

【末吉委員】 いつもお世話になっております。

【鈴木会長】 いいと思いますし、やっぱり自分が教える側になると結構覚えたりすることもあるかなと思うので、それはインストラクターを増やすということで。そういうのはすごく重要なと思います。またちょっとご意見を引き続き。

【末吉委員】 また出てくるだろうと思います。

【鈴木会長】 ありがとうございます。

【末吉委員】 ぜひ検討いただくと助かります。

【鈴木会長】 他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは全体を通して、特にご意見とかございますか。よろしいでしょうか。

事務局のほうから何かありますか。

【事務局（中島）】 その他ということですけども、次回、第3回目、まだちょっと時期等が未定で申し訳ございません。年度末に近い時期か、あるいは年度初めということでちょっと考えておりますので、決まり次第、また皆様にご連絡をしたいと思っております。以上です。

【鈴木会長】 それでは、今日はこちらで閉会にいたしたいと思えます。

— 了 —