

平成30年度第1回国立市自転車対策審議会

平成30年8月27日

【事務局（中島）】 定刻となりましたので、平成30年度第1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。また、大分暑いようですので、気をつけていただければと思っております。

本年度、改めて委員の皆様へ審議会の委員を委嘱しております。このたびは就任をご承諾いただきましてありがとうございます。会長が選任されるまで、事務局が進行役を務めさせていただきますので、よろしく願いいたします。

大変申しわけございませんが、委嘱状のご用意がちょっとできておりませんので、後日お渡しいたしますのでご容赦願いたいと思います。

本日の出欠の確認でございますが、自転車商組合の山本さんが、欠席の連絡はないですが、後ほど来られるとは思いますが、なお、相武国道事務所の外川様の代理で、シロオカ様が本日来られております。また、立川警察署の青山様の代理で、スズキ様が来られておりますので、よろしく願いしたいと思っております。

それでは、ちょっと名簿に沿って、私のほうでお名前を挙げさせていただきますので、一言ご挨拶をいただければと思います。

最初に、学識経験者ということで、東海大学の特任准教授の鈴木様。

【鈴木委員】 東海大学の鈴木です。よろしく願いいたします。

【事務局（中島）】 交通事業者の代表ということで、東日本旅客鉄道株式会社八王子支社の原様。

【原委員】 JR東日本八王子支社から参りました原です。よろしく願いいたします。

【事務局（中島）】 あと、関係行政の職員ということで、立川警察署の交通課長、青山様の代理でスズキ様。

【スズキ（青山委員代理）】 立川警察署交通課長代理のスズキと申します。今日は青山のかわりに来ています。よろしく願いいたします。

【事務局（中島）】 東京都北多摩北部建設事務所補修課長、高瀬様。

【高瀬委員】 東京都北多摩北部建設事務所補修課長の高瀬です。よろしく願いいたします。

【事務局（中島）】 国土交通省関東地方整備局相武国道事務所長の外川様の代理、シロオカ様。

【シロオカ（外川委員代理）】 国土交通省相武国道事務所シロオカと申します。外川が所要により欠席で、私が代理で出席させていただきます。よろしく願いいたします。

【事務局（中島）】 市民委員の末吉様。

【末吉委員】 東4丁目に住んでおります。もう国立に住んで約60年近くになりますけど、よろしく願いいたします。

【事務局（中島）】 同じく市民委員の丸山様。

【丸山委員】 丸山でございます。サラリーマンをやりながらの参加でございますけれども、前期に引き続いて、またいろいろご意見を述べたいと思っております。よろしく願いいたします。

【事務局（中島）】 特定非営利活動法人国立市観光まちづくり協会、松本様。

【松本委員】 松本でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【事務局（中島）】 国立市商工会、根岸様。

【根岸委員】 商工会から参りました根岸と申します。よろしくお願い致します。

【事務局（中島）】 次に、事務局の紹介をさせていただきます。都市整備部参事、江村です。

【事務局（江村）】 江村です。よろしくお願いいたします。

【事務局（中島）】 私、道路交通課長の中島です。よろしくお願いいたします。

【事務局（長谷川）】 交通係長の長谷川と申します。よろしくお願い致します。

【事務局（斉藤）】 道路交通課の斉藤と申します。よろしくお願いいたします。

【事務局（中島）】 紹介については以上でございます。

これから、会長、副会長の選出ということになっております。国立市自転車安全利用促進条例施行規則の第26条第1項で、会長及び副会長を置き、委員の互選によりこれを定めると規定しておりますが、ご異存がなければ、昨年度に引き続きまして、東海大学の鈴木委員を会長に事務局としてご推薦させていただければと考えてございます。また副会長には、観光まちづくり協会の松本委員をご推薦させていただければと思いますけれども、よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【事務局（中島）】 ご異議なしと認め、鈴木委員に会長への就任、松本委員に副会長への就任をお願いすることといたします。それでは、会長、副会長席へお進みください。

改めまして、ここで鈴木会長に就任のご挨拶をいただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【鈴木会長】 おはようございます。改めまして、東海大学の鈴木です。前回は会長をさせていただきました。その中でこちらの自転車対策審議会で、後ほどご説明があるかと思っておりますが、駐輪場の大胆な値下げ等の思い切った取り組みというものを進めていただいております。

昨年、自転車に関して言いますと、自転車活用推進法というものが施行されまして、今年には自転車活用推進計画が閣議決定されました。あまりニュースなどでも取り上げられたりはしないんですけども、より幅広い自転車の利用というのを、国として推進していこうという計画になっていまして、ちょうどタイミングもよくシェアサイクルがこちらで始まっておりますので、皆様のお力をいただきながら、国立市のよりより自転車環境のお手伝いをさせていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局（中島）】 ありがとうございます。

続いて、松本副会長に就任のご挨拶をいただきたいと思っております。よろしくお願い致します。

【松本副会長】 どうもありがとうございます。副会長を拝命いたしました松本でございます。若輩者ではございますが、当会の力になっていきたく、存分に観光協会の立場としても協力をさせていただければと思っておりますので、何とぞご協力のほどどうぞよろしくお願い申し上げます。

【事務局（中島）】 ありがとうございます。

それでは、議題に入る前に、お手元の資料についてご確認をお願いいたします。

【事務局（長谷川）】 それでは、資料をかなり多くお配りしておるんですが、まず最初に次第です。続いて、委員の皆様の名簿。続いて中央線高架下自転車駐車場利用状況一覧（月別）。続いてコミュニティサイクル実証実験実施概要。続いてメルチャリポート一覧。こちらは次第に書いていないんですが、今回急遽つけさせていただきました。続いて放置自転車対策の条例改正について（案）。続いて参

考資料になりますが、答申書。続いて、資料No. 5のA3の自転車通行の多い路線。すみません、前後しますが、参考資料No. 2、自転車交通の多い路線。最後、参考資料No. 3の他市の放置自転車対策状況一覧。

以上でございます。過不足はございませんでしょうか。

会長、お願いいたします。

【鈴木会長】 それでは、次第に沿って進行させていただきたいと思います。本日は報告事項という議題がございますが、まず報告事項から入ります。(1)番、コミュニティサイクル実証実験開始について、まず事務局よりご報告のほうをお願いいたします。

【事務局(長谷川)】 それでは、お使いする資料が資料No. 3の実証実験実施概要とメルチャリポート一覧、こちら2点を使いながら説明させていただきたいと思います。皆様委員なので、大体お知りかと思うんですが、8月22日、先週から、まさに市内でコミュニティサイクルの実証実験が始まっております。今日は私は事務局目線プラス、実際使ってきましたので、利用者目線としてもちょっとお話しさせていただければなと思っております。

そのポート自体は70カ所程度の予定ということで、最初22日時点ではまだ10カ所ですか、市内施設プラス大きな都市公園のみで始めているようです。それで先週の金曜日、18時ごろ、夕方ごろから70カ所の設定で、もう今ソフトをダウンロードして見ていただければ、数多くのポートが見られる状況でございます。

こちらは昨年から、株式会社メリカリのほうからやらせていただきたいという打診があった上で、国立市の地域交通計画のコミュニティサイクルを支援していくという方向性の合致もあったところで、2月にメルカリと協定を結んでおります。その上で実際この実証実験が始まったということになるんですけれども、利用方法とかは、基本的にはもうほとんどメルカリさんのソフトに基づいてやっていて、一応これは私の利用者目線から話させていただくと、スマホ一つで全てが済んでしまう。

私がちょっと使ってきた感じでは、スマートフォンで自転車のおしりのQRコード、こちらをかざすと、自転車の鍵が手を触れずにカチャッとあいて、手動で、自分の手で鍵を閉めると、利用終了というんですか。なので鍵が勝手にあくとも、もう課金が始まる。1分4円です。スマートフォン上にストップウォッチみたいに、今何秒ですよと利用時間が表示されて、それで1分につき4円が。1分未満だとかからないみたいなので、あけてすぐ閉めるとお金はかからないので、何回か私は実験であけたり閉めたりやってみたんですけれども、それで実際利用は可能でございます。

試しに私が国立駅から役所まで、大体15分弱ぐらいですか。なので、計算で言うと4掛ける15で、60円ぐらいで大体行けてしまうということであると、特に若い人がバスとかを使うよりは安く済むんじゃないかなということで、ある程度利用者にとってもメリットがある制度なんじゃないかなと思っております。

その間の告知は、市報ですとか、展示ですとか、チラシの設置などをさせていただきました。特に大きなところで言うと、市報の8月5日号の1面を飾れたのは、結構発信ができたのかなというところがございます。それプラス、国立駅の南の駐輪場、あそこの跡地を今一番大きなポートとして使っておるんですが、これは結果としてなんですけれども、一番大きなポートでございまして、なおかつ真っ赤な自転車がもう50台もとまっているというところで、あれがかなり告知の効果があったようです。

私も何回か現場を見せていただいたんですけれども、やっぱりみんなかなり見ていらっしやいまし

た。こんなの始まるんだというおしゃべりをしている方々もたくさんいらっしゃったので、その辺を市報と駅前の展示じゃないんですけれども、ポートの設置が、かなり効果としては大きかったのかなとは考えておるところでございます。

一応この期間は、11月末までを実証実験期間として設定してございます。その後とかこれからの評価のところは、ちょっとメルカリさんのそのいただけるデータですとかを勘案しながら、継続性は考えていきたいんですが、さっき最初に話しました地域交通計画のところ、コミュニティサイクルを支援していくという方針がある以上は、この実証実験が終わった後も、引き続きコミュニティサイクル事業の支援を継続していきたいという考えは持っておるところでございます。

続いて、ちょっとポート一覧を見ながらであるんですけれども、こちらはそのポートが載っているところです。これは実証実験をしながらわかったところでもあるんですが、小さな遊園を今回ポートに設定しているというところもあって、当然そのポートの遊園は住宅街の家の隣の真ん中にあたりするものもあって、やはりそういったところで家の隣の方々、公園の隣の方々から、ちょっと不安がありますとかいったご意見はかなり多くいただいておりまして、実際に設置をやめたところもございます。

そういったところもありまして、ちょっと今後遊園の設置の必要性というんですか、もともとコミュニティサイクルは、人の目が届くという防犯上の効果をうたっていたんですけれども、その設置することに対する不安もあるんだなというのが一つわかったところではございまして、今後のそのポートの設置の仕方というのは一つの考え方になるのかなというところで、遊園のところに関する苦情と言ってもいいかもしれません、ご意見は一番多かったかなと。

逆に市内施設ですとか、人が出入りするようなところは、今のところご意見がむしろあまりない状況ですかね。ご意見としてはやはり遊園が一番多い。特にその遊園の隣に住んでいる方とか、近所の方からのご意見がやはり多かったというところが一つございます。

コミュニティサイクルの実証実験が、こちらの実証実験概要にも書いてございますとおり、国立市の行政財産使用条例に基づいて、使用料を今いただいているというところで、市にもその収益が今ある状況なんですけれども、今後もその実証実験後の使用料を果たして取っていくのかですとか、企業側が稼いだ使用料というんですか、収入についてどう処理していくのかというところもちょっとございまして、その辺が今後の一つの課題でなかろうかとは考えています。

それプラス、さっきもちょうと申し上げたとおり、いただいたデータ、動線、利用者がどこからどこに移動するのが多いのかですとか、どこのポートの利用者が多いのか、そういったところを見ながら、ちょっとこれも話がそれてしまうんですけれども、南部の方々の移動手段になるかどうかです。自転車なので、果たして南部の方々、特に高齢者の方々の移動手段になり得るかというところ、ちょっとその辺は必ずしもというところはあるんですけれども、一つ的手段としては提案できるんじゃないかと考えておるところでございます。

始まって1週間で、具体的な目で見えている実感というのはまだ薄いんですけれども、一応ひとまず報告としては以上でございます。

【鈴木会長】 ありがとうございます。今のご説明に対しまして、何かご質問等ございますか。お願いします。

【末吉委員】 よく内容はわかりました。ここにあります「継続の可否にかかわらず、コミュニティサイクル事業の支援は継続していく」ということなんですけれども、具体的に継続していく場合、どう

というポイントに重点的な支援を置くという考えですか。

【事務局（中島）】 今回の社会実験の結果を見てということにはなろうかと思えますけれども、私どものほうでやはりコミュニティサイクル事業をやっているというの、1つは今の駅前の駐輪場の需要に対して、なかなかキャンセル待ちが多かったという事情がございました。現在は駐車場の整備も進んで、キャンセル待ちもほぼないような状態になっておりますので、今後はマイカーを自転車に変えていただくといった環境面だとか、先ほど言いました災害だとか防犯、そういった観点で市としては支援をしていきたいと考えてございます。

【鈴木会長】 今に関連してですが、そうするとどのような、駅前の駐輪場使っていたような方が使うんだとか、車からメルチャリに利用を変えることがあったのかということ調査される予定ですか。

【事務局（中島）】 具体的にその調査までは、今のところまだ検討していないところでございますけれども、いただけるデータから、どれだけそういったところが推測されるのか。足りないということであれば、うちのほうもアンケート調査等も含めて、今後検討していきたいとは考えてございます。

【鈴木会長】 ありがとうございます。

【末吉委員】 追加でよろしいですか。

【鈴木会長】 お願いします。

【末吉委員】 大学通りで実証実験前にメルチャリの展示がありまして、そのときにちょっと私も取材に行ってみたんですけど、ちょっと突出しているかなと思ったのは、ご主人が自転車を持っていない人が結構興味を示すんです。どういうことかといいますと、奥さんは買い物用に持っている。子供は通学用に持っている。ご主人は持っていない。そうすると、その方たちはどうするかというと、車で送ってもらうか、バスに乗るかという状況だったらしいんです。その4円という話が充分話題になりまして、実際のところ、あなたの場合は酔っ払って帰ってくるタクシーなんだから、朝行くときにマンションの近くにポートがあったらば、あなた、それを使えばいいじゃないと奥さんが言っているわけです。

そういう会話をしている奥さんが3人いたんです。ご主人は、自転車を買ってもらえないんだよと言うんです。なぜかといいますと、やはりマンションにも駐輪場の限度がありますから。それでおまけに使用するの、要するに休みの日しかないということになると、言ってみれば実際に自転車のコストパフォーマンスは非常に悪いと奥さんは言っているんです。非常に現実的な話をしているわけです。

それを聞いたときに、あっ、そういうユーザーを掘り起こして、ポートの設定の仕方というのを、例えばそういうマンションのそばに結構置いて、それでマンションの住人の皆さんにターゲットを押さえたような形でPRしていく要素も必要なのかなという感じはしました。それが先ほどおっしゃってましたように、車から自転車という活用のきっかけにもつながっていく可能性があるんじゃないか。取材させていただいたときに、それは非常に印象的だったんです。

【事務局（中島）】 ありがとうございます。それも大変興味深い話だなと思いますので、民間業者と今後の対応についても含めて、情報提供していきたいと考えております。

【鈴木会長】 お願いします。

【丸山委員】 そのポートのお話の続きになるかもしれませんが、これは順次設置していくということで冒頭書いてありますが、どういう展開をしていくんですか。これは公共の公園だ何とかな

んで限界があるかと思うんですけども、それ以外のところってどういうふうに増やしていこうとしているか。これは住所だけ拝見すると、ちょっとその辺の分布がほとんどわからないんですけど、私が住んでいる中3丁目一つもなく、なかなか使い分けが、こんなので果たしていいのかななんていうのはあって、それをちょっとお聞きしたいです。

【事務局(中島)】 実は最初に設置する前に、民間の用地を借りてということを検討していたところなんですけど、業者さんのほうで、要するに3カ月という短期間であることから、コンビニだとかそういったところに交渉ができなかったとか、お断りされた経過がございます。今後はだから、継続していく、長期にわたってやるということになれば、まず一つはコンビニ利用ということが考えられるのかなとは思っております。

そのほかにも、この国立の行政面積で70カ所というのは、かなり多いのかなとは思っております、当初事業所さんですれば、100ぐらいはポートとしては欲しいようなことは言っていたんですけども、ツイッターなんかでもちょっと確認していると、かなり広範囲にあるということでは、一応好評な意見が多かったかなとは思ってはいるんですけども、今後もそういった満遍なく、できるだけ広く。個人の家で、もしちょっとあいているようなスペースがあれば、そこもポートとして登録することはできるということらしいですので、そういったところも普及していければなどは考えてございます。

【鈴木会長】 ほかはいかがでしょう。何かございますか。お願いします。

【根岸委員】 このメルチャリのまず素朴な疑問で、例えば違法駐輪問題をクリアするもの、もしくは先ほど言いました車のエコの話が出てきたり、一番大きな目的と、あとは将来像は先ほどご指摘があった、要するに台数というのが将来的に何台ぐらいで、どういうものを理想とするところのビジョン、それがまず知りたいのと、あともう一つは、例えば15番の富士見公園というところの近くに住んでいる人がいて、その人が駅との往復にその自転車を使いたいといったときに、富士見公園に行ったけどいつも自転車がない。要するにハブとなる別の場所に自転車が集まり過ぎて、そこから拡散していかない場合は、振り分けみたいな、配車というんですか、そういう対応みたいなものは誰か人為的に行うのかなと、素朴で申しわけないですけど、その2点だけお伺いします。

【事務局(中島)】 まず目的ということでございますけれども、これはやはり民間との協働ということでやっております、民間の考えるものと私どもが考えるところでは少し差があるのかなと考えております。メルチャリについては、親母体がメルカリということで、借りるシステムになっておりまして、要するに不要不急のものを、買うのではなくて借りて、環境に優しいような生活のシステムづくりというところが、民間さんのほうの主な目的と考えてございます。

私ども市のほうは先ほど言ったように、マイカーから自転車へだとか、防災、あるいは防犯に寄与できることを考えておりまして、将来ビジョンにつきましては、今回の社会実験をもとにして、やはり皆様にご意見をいただきながら、きちんとしたものを策定していきたいと考えてございます。

それと配車につきましては、現在シルバー人材センターのほうに委託をしております、常にアプリを確認していただくと、何台という数字が出ますので、そういった中で過不足がないような形で配車手続をやっていると聞いております。

【鈴木会長】 ほかいかがでしょう。

これはまだデータとしては、向こうから何が上がっているかわからないのでということでは、11月30日までの年内に評価を実施するということですので、どういった評価、指標を国立さんと

して考えているかというのは、もうあったほうがいい。それをもとにメルチャリさんに、それを分析するためにこういうデータを下さいという話になってくるのかなと思うんですが、何か今イメージされていますか。

【事務局（中島）】 私どもの交通不便地域がやっぱり南部のほうに集中しているということもございまして、そういった方がどういう……。ちょっとはけがあって、使いづらいというところがあるかと思えます。でもバス停の近くにも拠点のあるところがありますので、バスに乗りかえていくような使い方、そういったところもちょっと見ていきたいなと思っておりまして、あとはやっぱり自転車のルートというのは、今後自転車ネットワークを構築していく上でも必要なことかなとは考えております。ちょっと今、ざっとという形で申しわけございませんが、今後詳細を詰めていきたいと思っております。

【鈴木会長】 承知しました。

【末吉委員】 済みません。今何台、台数はどのくらい提供されている。

【事務局（長谷川）】 今100台稼働しています。

【末吉委員】 ありがとうございます。

【鈴木会長】 台数の偏りですとかは、今委員からもいろいろ意見が出ていますけど、このポートの偏りという制約条件の中での利用ということではありますので、データそのままというよりは、そこから読み取れるものをなるべく考えていただくことになるかなと思うんです。やっぱり南部のほうに交通不便地域があるというのは、もう皆さん統一して持っていると思えますけど、おそらく南部にそんなにたくさんポートはないんじゃないかとも思えますので、例えば歩くかわりに自転車に乗っている方がほとんどなのか、それともそれなりの距離をきちんと自転車を利用される方が使ってもらっているのか、末吉委員がおっしゃったような、そういったある程度車だった方が乗っているようなケースがあるのかとか、そういうのを含めてごらんいただいたほうがいいかなと。

おそらく自転車の数でしたら国立駅周辺が多くなるのは当然だと思いますけど、そこに来る方がどこから来ているのか、そういうのは結構大事なのかなと思いますので、そういうのも見ていただきたいなと思います。

いかがでしょうか。お願いします。

【丸山委員】 済みません、ちょっと思いつきであれなんですけど、これは国立市だけですよ。近隣の立川とか国分寺とか、そういったところというのはないわけですから、当然利用ができない、そういうことですね。

【鈴木会長】 はい。

【丸山委員】 今後はそういう話もあるんですかねというところです。

【事務局（中島）】 もちろん民間事業ということですので、他市も含めて考えていきたいということでは聞いてございますけれども、他市が国立市と同じように協定を結んでやるかというところは、申しわけございませんけれども、今の段階だとちょっと情報が入っていないところでございます。

【鈴木会長】 いかがでしょう。よろしいでしょうか。

それでは、次の報告事項に移ります。（2）で中央線高架下自転車駐車場の平成30年度利用状況ということで報告をお願いいたします。

【事務局（長谷川）】 それでは続いて使う資料が、資料No. 2と参考資料No. 1の答申書を使います。ちょっと委員でかわられた方もいらっしゃると思いますので、経過をお話いたしますと、中央線高架

下自転車駐車を今年の4月から値下げしております。その経過としては、利用が少なかったというところで、利用増プラス収益増なんかも含めて、ちょっと見込んで今回料金を下げた、その結果の今年の3月から8月までの利用者の増加の状況をあらわしたのが、資料No. 2でございます。

参考資料No. 1で、どれくらい増えたらいいのかというお示しも答申で含まれております。そこをちょっと抜粋して読ませていただきますと、2ページ目、2、答申の考え方というところに段落が幾つかございまして、4段落目、「そこで」から、「平成30年度中は定期利用使用料を『500円』とし、利用者の増加を図り、平成31年度以降については『1,000円』とすることで、収支の改善を図りつつ利用者の定着を図ります。平成31年度以降の目標とする利用者数は1,000名とし、最低ラインとして現在とほぼ同額の収入が見込める800名を設定します。平成30年度中の利用者の動向を確認しつつ、場合によっては見直しを行うこととします」ということで、一応このキーワードとしては、利用者の1,000とか800という一つの数字が出ているわけなんですけれども、そちらの数字をちょっと踏まえつつ、この資料No. 2を見ていただきたいんですが、平成29年3月のところで、利用者の総数が計415という数字があるかと思えます。

現在、最新の8月の情報では計850ということで、今利用者としては倍増はしておるんですけれども、その下の金額の収入、ちょっと横の列を見ていただければわかると思うんですけれども、500円に下げておりますので、3月の収入よりも8月の収入のほうが当然下がっている。金額で言うと、概算になりますけれども59万600円、8月の収入は42万5,000円で、やっぱり値下げしている状況であると、倍増しても収入は下がっているよということになります。

さらに下のところ、これはもう仮の算定の予定数字になりますけれども、この同じ8月の利用者の状態で、利用料金を当初の1,000円に戻すということをした場合、78万6,500円ということで、収入は増である。ただ、料金が500円から上がりますので、当然やめる方もいるだろうという想定をしまして、下に10%減、20%減、30%減という数字も示しております。そうしますと、やはり現時点の850の数字ですと、二、三十%が一つの3月の状態の利用者を見るラインなのかなと考えておるところでございます。

ただもちろん8月以降、少なくとも利用者が減ることはないのかなと思っておりまして、9月以降も微増ながら、少しずつ利用者が増えていくんじゃないかなと見込んでおりますので、一応答申で「30年度中の利用者の動向を確認しつつ、場合によっては見直しを行うこととします」とありますので、ちょっとまだ何月と申し上げにくいんですが、12月とか1月とかその辺で、1,000円に戻すというか、もともと法律上は30年度中が500円で、31年度は1,000円となっておりますので、そのとおりにいくかという最終的な判断をさせていただきたいなどは考えてございます。

事務局からは以上でございます。

【鈴木会長】 ありがとうございます。この件につきまして、何かご質問ございますか。お願いします。

【末吉委員】 行政サイドとしては、この数字はどういうふうに判断していらっしゃるんですか。

【事務局(中島)】 当初300人程度は増えるのではないかと考えてございまして、そのぐらいであれば31年度と29年度の収入というのは、ほぼとんとんぐらいと考えておりましたので、1段階目のこの300という数字はクリアして、800を超えたと考えてございますので、これは7月、8月の増加を見ると微増でしかないんですが、8月は夏休み等も入ったりということもございまして、9月、10月のデータを見て、11月ぐらいに自転車対策審議会を考慮してございまして、そのデー

タを皆さんにまた評価していただきたいとは考えてございます。

【末吉委員】 その数字が増えているということについては、もう全く見てのとおりだと思いますけど、内実は、どのくらいの利用料金が入るかというのは、決して軽くは考えられないと思うんです。パイが2,000台あって850であると。

ちょっと評価としてもう一つ聞きたかったのは、要するに1,000台を一応目標にしているわけですから、その1,000台入ったとして、今のこの計算でいくと、850台で実質的に500円として大体42万5,000円というのは、ほぼそのままですよ。1,000台になると50万になるわけですよ。ちょうど半分ぐらいいったときに、ぎりぎり3月の収入の稼働率が20%ぐらいのときにいった数字とほぼ近くなるかなと。

もう一つ一番心配をしますのは、下のほうの10%減、20%減、30%減といって、もとの数字に戻したときに、果たしてこの数字で済むのかどうかというのが若干心配です。また同時に、稼働率が半分ぐらいの状態ですずっと持続されている、あきの多い駐輪場ということになると、やはり課題がまだほかにもあるんじゃないかということをおそらく想定した上で、今後のことを考えておく必要があるんじゃないかなとは思いました。その辺のことについてちょっとご意見を伺えればと思ひまして。

【事務局（中島）】 もとの料金ではないんですけども、500円から一般の方については1,000円になるということで、一般の使用というのが意外と多くて、そういう面ではそのまま推移していけば、29年度の収入はクリアできるかなとは考えていまして、今課題となると考えておるのは、やはり減免、学生さんのほうの利用がちょっと少ないのかなというのが1つと、一時利用も実はございまして、これはちょっと集計がまだできていないということで入れていませんけれども、一時利用が日に20台から50台はあるということもありますので、そういった収入を加味しますと、かなり400人以上増えているということでは評価できるとは思っております。

一時利用については少し課題があって、まだ遠いというところと、2時間というところが浸透していないこともあるのかなとは思っております、その辺はまた今後ちょっとPRも兼ねて検討してい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。ほかいかがでしょうか。

【末吉委員】 この表で、国立南第1駐車場が廃止になったのは何月ごろでしょう。

【事務局（中島）】 第1は場所を変えて新たに新設したということで、昨年の10月から今の第1自転車駐車場でやっているところでございます。

【末吉委員】 29年度の10月。

【事務局（中島）】 そういうことになります。

【末吉委員】 30年度は。

【事務局（中島）】 29年度の3月ですので、30年3月ということですよ。

【鈴木会長】 よろしいですか。徐々に増えてきている。利用者数としては、普通の駐輪場だったら4月、5月ぐらいに増えていく、そういうピークが年の変動としてはあると思うんですが、これは徐々に増えてきていますよね。これはやっぱり知らない方が、安いからここに来て契約されているということなんですか。

【事務局（中島）】 やはり結構PR、旗を設定したり、市報だったりホームページだったりとかで、いろいろやれることはやって、徐々に口コミというんですか、そういった形で増えてきたのがあるの

かなとは分析しています。

【鈴木会長】 それですか、この数字だけを見ると、市外の方がすごく多いので、市内のほうはそんなにやっぱり動かなかったということになるのかなと思うんですけども、ほかの駐輪場の第1とか、そういったところから移っていただく方はやっぱりあまりなくて、北から来る方で市外の方が毎朝とめていくという実態なんではないでしょうか。そこまでまだ分析はできていないですか。

【事務局（中島）】 そこまではちょっと分析ができていないんですけども、国立市も、市外のほうはあまりPRしづらくて、国分寺市さんの絡みもございますので、あまり国分寺のほうに向けてPRしたわけではないんですが、結果としてやっぱり増えているというところは、ある程度ロコミ等で調べていただいて増えてきていると思ってまして、さらに増えてもおかしくないのかなとは思っています、さっきもちょっと言いましたけど、減免の学生さんの利用は市外のほうも、私どもとすればもう少し増えるのかなと思っていたのが、今のところまだ増えていない。

【鈴木会長】 そうですね。

【事務局（中島）】 そこがしっかり分析できていないというところをございます。

【鈴木会長】 一般的にというか、経験則上、ちょっと駐輪場の値上げというのをされますことがありますけれども、そういうときにやめる方が2割ぐらいいると言われているんです。今回の場合、倍になりますので、2割よりはもう少し多いんじゃないかということは予想されるので、そうすると平成30年度の収入と結構、厳しいと言うと変ですけど、保てるかという話にもなってくるような気がしますので、やっぱり何かもう少し取り組みが必要なのかなという気も。例えば大型の駐輪場にとめられるようなスペースを多く持っていたりとか、そういった工夫みたいなことはされていたら、その効果というか、そういったものをお伺いしたいんですが。

【事務局（中島）】 答申にもやはり大型自転車という課題がございましたので、今年、平成30年の2月に大型駐輪場を、どのくらいだっけ。100台ぐらい。

【事務局（長谷川）】 100弱ぐらいです。

【事務局（中島）】 100台ぐらい増やしました。ラックがあるんですけど、ラックをちょっと外しまして、駅寄りのほうに置けるようなスペースをつくったんですけども、実態としてあまり増えてはいないです。ちょっとPRが悪いのかなというのものもあるんですが、逆に第1、第2、西友の南側に新たに第2をつくって、そのときにやはり大型自転車がとまれるようなスペースをつくったんですが、もうばんばんな状態で、要望としてもう少し増やしてほしいというのがあります。

ですので、その辺が市全体の大型自転車の認識がちょっと甘かったという形で、そこまで増えるとはちょっと想像していなかったんですけども、今、大型自転車が大変増えているという実態があると思っています。

【鈴木会長】 そうですね。この2,000台という台数がそもそもある。こんなにあきがあるのかという話にどうしてもなると思うんですけども、そういうのを含めて、少し目標に達していないということがありますので、今年の経理上というか、収入としては問題ないにしても、やっぱり今後のことを考えると、もう少し検討していく必要がある措置なのかなとは思っていますので、またこれについてご議論いただきたいかなとは思っています。

何かご意見等ございますか。いかがでしょうか。

【末吉委員】 もうちょっと早い時期にやっておかないと、改定するのがすぐになっちゃったりするとやっぱり。

【事務局(中島)】 そうですね。そういう面ではやはり11月、次回のときが、私どもとすれば12月議会に乗せていけるタイミングなのかなとは思っていますので、それまでに細かく分析はしていきたいと思っています。

【末吉委員】 実際にどこなんですかね、今後の状況を見てだとは思いますが、倍にするということをお前提にすべきかどうかというのはあると思うんです。かなりそういっても一種距離的な問題とかハンデがありますから、同じ料金を同じように付加するのではなくて、やはりちょっとここは特殊なのかなという感じもしないでもない。でも分析結果を、その部分を含めて考えていきたいと思っています。

【事務局(中島)】 一般については500円から1,000円になるんですが、学生さんは500円のままということがございますので、そういう面では値上げではないようなユーザーを、もう少し掘り起こしていきたいとは考えております。

【鈴木会長】 そうですね、場所のハンデをカバーできるような何かがないと、もしかしたら使われない。半額になってもこの台数だということになると、ほかに何か理由があると考えることになるかと思うんです。

ただみんな近くで使いたい、第1のキャパシティーというのはもう限度はありますから、その状態であるべく移っていただけるならということで値下げをした経緯がありますけれども、これぐらいの利用状況ということで、ほんとうにもうここを使うぐらいなら歩くという人がいらっしゃるのであれば、もうそうになってしまうのかもしれないですし、値段を上げる以外にも、この駐輪場をどういう位置づけにしていくか、もうちょっと何かプラスの魅力が、とめてもらえる可能性があるのかどうかというのも含めて、そういった検討をしなきゃいけないのかなとは思っています。

シェアサイクルのポートにはならないんですよね。

【事務局(中島)】 シェアサイクルのポートも考えたんですけども、どうしても今ゲートなものですから。

【鈴木会長】 つくらないと。

【事務局(中島)】 それと、新たにソフト開発しなきゃいけないとか何か、そういった手間があるということで、ちょっと断念した経過がございます。

【鈴木会長】 ありがとうございます。ほか何かいかがでしょうか。

【松本委員】 あその前にコンビニとかがあれば。

【鈴木会長】 そうそう、お店とかがあれば。へんぴな場所ではありますので。市の端っこのほうというのもありますし。

【松本委員】 あそこは駅に直結して入れるような通路というか。

【鈴木会長】 そうなんですよね。だからそれはちょっと以前から出たりとかもしていますね。雨に濡れずに入れるとか、そういう利便性があれば、またちょっと変わってくるのかなと思うんですが。

【松本委員】 お金がかかってくる話ですね。改札をつくったりしなきゃいけない。

【鈴木会長】 そうですね。ただ、そのペDESTリアンデッキにつながるような駐輪場って、結構遠くても使われたり、駅まですごくスムーズに行けるとか、雨に濡れずに行けるとかというのがあって、ちょっと遠くても使おうという方が結構増えたりするのは、他市でも事例なんか結構出ていますので、何か1つサービス、プラスの要素があると、使われる可能性はあると思います。

【事務局(中島)】 これはちょっとJRさんの前で言いづらいですけど。いろいろご協議はさせてい

いただいた経過はございますので、ちょっとその辺はわかっていたいただければと思います。

【鈴木会長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。これはまた議会に持っていくという
といいますが、審議事項なるかと思えます。それまでにはちょっとご意見が出たようなことで、分
析結果をまたお示しいただいてということをお願いいたします。じゃよろしいでしょうか。

次に移りたいと思います。次は、次第でいきますと4番、議題です。まず(1) 国立市自転車安全
利用促進条例の見直しについてに入ります。事務局より、まずご説明をお願いいたします。

【事務局(長谷川)】 それでは、続いて使う資料が、資料No. 4と議会資料No. 3ですかね。対策
審議会資料No. 3、3月22日の前回お配りしたものです。こちらを使いながら説明させていただきます。

こちらも前年度からの引き続きの条例改正の話なんですけれども、これも今回と次回の審議会、2回
で、最終的に12月議会にかけられたらなという考えでございます。内容としましては、放置自転車
対策の条例改正なんですけれども、大きく分けて3つの改正を考えております。前々回の審議会で、
こういうことを考えていますよというところは一度提案していて、簡単に意見はいただいたところだ
あるんですけれども、より具体化したものを今回提示させていただいております。

こちらは資料No. 4でございますが、まず1つ目が、1番、原動機付自転車について、現状では原
動機付自転車の記載って、特に今条例とか規則ではないんですけれども、多くの自治体で原動機付自
転車の移送を実施していることから、原動機付自転車につきましても移送していくと。金額について
少し議論の余地があるかと思うんですが、一応他市さんの例を参考にしながら、金額を4,000円
と設定しておるところでございます。

続いて2番が、放置自転車整理区域外の放置自転車についてということで、基本現状では、放置自
転車整理区域のみが移送手数料徴収対象でございまして、区域外の自転車は回収はしておるんですけ
れども、手数料はいただいている現状がございまして、こちらは条例の道路のほか、公園等の公共施
設の放置自転車についても規定をした上で、市内全域を放置自転車の整理区域として、今の駅前の区
域についてはもう重点地区と設定し直すことを考えておるところでございます。

続いて3番が、大型店舗等の自転車駐車場の附置義務についてです。現在では商業地域及び近隣商
業区域内について、大型店舗とかの新築、増築の場合に、500平米以上の建物に、こちらの下記の
図のような感じで、何平米につき1台ということで自転車の設定をしておるところではあるんですけ
れども、実はこの規定が、もうほんとうにあるだけで、実は罰則とかがない現状がございまして。

こちらにつきまして他市の事例に倣いまして、違反に対する立入検査ですとか、措置命令、罰則、
大体罰則としては違反者の公表というものを規定した上で、あとはその建築延べ面積についても、一
律500平米であったところを、遊技場等は300平米ですとか、銀行等500平米という感じで、
少し制限を厳しくすることを考えておるところでございます。

この3つについて、前年度から引き続きの事案ではあるんですけれども、今年度条例として改正し
ていく運びで進めていきたいという考えでございます。なので、ぜひ何かこの辺のご意見等ございま
したら、この場で頂戴できればと思いますので、よろしく願いいたします。

以上です。

【鈴木会長】 ありがとうございます。こちらの件につきまして、何か質問等ございますか。お願い
します。

【末吉委員】 先日もらった、今日の会議のテーマの中に、その放置自転車ということも書いてあり

ましたので、ちょっと私も気になっていたんですが、現実には件数というのは増えているんですか。それから、取り締まりの状況はどうなのか。それから、行政サイドとして抜本的な対策というのは、今この条例の改正によって行うことができるのかどうか。それから、放置するユーザーの意識というのがちょっとよくわからないので、その辺の何か調査データみたいなものはあるんでしょうか。

【事務局（中島）】 放置自転車自体は、数字の上では減ってきております。大分減っています。1日10台前後ぐらいを放置自転車として移送するんですけども、実態としては……。というのは、札をつけて2時間までは、私どもは撤去いたしませんので、そういったものを含めると相当数あるだろうと。また夜間、週に2回程度は、夜間9時ぐらいまでは見回りして、移送手続をしているところがございますけれども、それ以外の曜日のときには、結構夜間駐輪させているというか、放置されているというのが実態としてはございます。

それと、先ほど言ったように放置禁止区域外、整理区域外のところ、これは多分あまり増減はなく、月に何台かはもう出てきているところがございますので、これが条例によってどう変わるかということですが、直接的には今とあまり変わらないと思っています。しかしながら、放置自転車整理区域外においては、今度移送手数料がかかるということがございますので、そういった面では改善されていくのではないかと考えております。

あとはユーザーの意識調査ということですけども、残念ながらちょっと私どものほうではそれは行っていないところでございます。

【鈴木会長】 今、夜間は週2で撤去されていて、それ以外の曜日ではとめられているということは、撤去される曜日をもうわかっていて、それ以外はとめよう、そういった意識はあるということではあるんですね。

【事務局（中島）】 シルバーさんがちゃんとした服装、その格好をしていますので、そういった方が夜回っているとわかりますので、それがいないような曜日はやはりちょっと置かれているというのが実態です。日の特定というのはあまりないみたいなんですけれども。

【鈴木会長】 担当がいるかどうかで判断したりというケースがある。

【末吉委員】 よろしいですか。

【鈴木会長】 はい。どうぞ。

【末吉委員】 実際に放置自転車を使った犯罪といいますか、それが警視庁さんのほうからも情報が出ていますし、そういう面では、行政としてもそうですけど、利用者自身ももう少し責任を持って自覚を持って、自分の自転車が、放置しておけばどんなものに使われたり、また何に利用されるかわからないということも含めて、もう少し周知徹底しておく必要があるんじゃないかと思うんです。

【事務局（中島）】 そういう面では条例の改正がいい機会なのかなと思っておりまして、あわせて啓蒙活動、キャンペーンをやるということも考えていきたいと思っています。

【末吉委員】 この間7月15日に社会を明るくする会というのがあって、ちょっと見に行ったんですけど、そのときに、「みんちゅう」という、民間の民有地を使った駐輪場を提供するというシステムを開発した会社が、PRでイベントとして参加したんです。

そこで私はいろいろ聞いてみたら、一番大きな問題というのは、ちょっとした民有地のすき間、さっきメルチャリもそこで活用できるんじゃないかみたいな話をしていましたけれど、それと同じように、あいている土地を使って簡単に駐輪できると。それもスマホで何か登録してやれるらしいんですけど、そういうことについて行政さんも多少関心があって、情報を持っていらっしゃるかとは思

いますが、駅の近くななかで、もしそういうものが少しずつでも広がれば、ちょいどめをする人も比較的安く使えるということなので、放置自転車の防止に効果があるかどうかは、ちょっと私もよくはわからないんですが、データ上はそのみんちゅうさんがおっしゃるには、どこですか、協定を結んでやった結果……。

【鈴木会長】 大和市さんです。

【末吉委員】 大和市ですか。放置自転車が減ったという情報がかなり。彼らが言っているのも、どの程度の強い効果があったのかは、大和市に聞いてみなきゃいけないとは思いますが、一度そういう民間活力を、メルチャリのシェアサイクルと同じように検討することも議論してみてもどうかと、あのときに私は感じました。もう少し情報がわかればいいとは思ったんですけども、ぜひその辺もちょっと一つの考え方の中に入れておいたほうがいいと思います。

【事務局 (中島)】 民地を利用してということですので、なかなか行政としてはその中に入っていくのは難しいところはあるかなとは思いますが、大和市さんの事例ということでご紹介いただきましたので、次回までにその辺、また他市でそういったものがあるかどうかも含めまして、私どもも検討していきたいと考えています。

【鈴木会長】 大和市さんも駅前に1カ所駐輪場を設けているだけで、ほかには全部みんちゅうさんに委託しているというか。そうですね。協定を結んでやっているということなので、ほとんど駐輪場は。狭い市ではあるんですけども、駐輪場のケアというのも効率的にスリム化して、民間を活用しようということとされていますので。その場所を探したりとかそういうことをしなくてもよくなっているんですけども、短時間でとめる方が大型駐輪場の2階とか奥のほうにとめたりという、その手間をやっぱり惜しむので、その辺にとめてしまうということがあって。

実際その2時間のうちには撤去しない、札をつけて2時間以内には、皆さんほとんど引き取っているということですから、さばけているということだったと思うんです。短時間とめるのを、とめやすい、ちょっとしたデッドスペースを活用してとめてもらうことで台数を減らしていく、そういったことをされているということになるかと思います。

ほかに何かいかがでしょうか。原付に関してはもうしていただいて、ご提示いただいたり、こういった原付であってもやっぱり移送手数料を取ったらいいと思います。そうしていただければ、お願いします。

【丸山委員】 ちょっと大きなお世話かもしれませんが、この放置自転車の対象区域を市内全域に広げるということは、それだけ取り締まるシルバー人材の方々確保が必要になってくるんじゃないかと思うんですけど、それをなかなか確保できないとなれば、今、市内で一日中撤去されている、こちらのほうが手薄になると、またちょっと変な逆転現象も生じる可能性もあるんじゃないかなという懸念もあるんですが、そのあたりはどうなんでしょうか。

【事務局 (中島)】 まずは市内全域を自転車の整理区域ということで位置づけまして、3駅周辺については重点地域ということで、今と同じような形でシルバーの方にその重点区域はやっていただく。今も行っているんですけど、区域外のところは、市民から通報があれば、シルバーさんのほうにそこに行ってもらって撤去していただいているという形になっておりますので、やり方としては今と変わらないだろうとは考えてございます。

単純には、1つは移送手数料といったものが発生すると考えているのと、市内はどこでも放置してはいけないという、そのルールづくりというか、その辺を理解していただき、こういった形で考えて

ございます。

【鈴木会長】 現状取っている返すときの手数料と、こうやって撤去する費用という、赤字になっているということですよ。

【事務局(中島)】 ほぼ人件費でございますが、かなりの赤字ということです。収入とすれば、200万から300万ぐらいの移送手数料はいただいておりますけれども、実際そのシルバーさんの人件費というのが1,000万ぐらいはかかっているかなと。

【鈴木会長】 結構ありますね。

【事務局(中島)】 渡すところの場所の管理だとかそういうのも含めてということでございます。

【鈴木会長】 たくさんというのとはもうそれなりにコストがかかるということなんですよ。なるべく放置駐輪をしないことはというほうにも取り組みをしていただくことになるわけです。

【末吉委員】 その話を聞いてふと思ったんですけど、放置自転車をとりに行くのがすごく面倒なんです。前ちらっと話が出たんじゃないかと思うんですが、今ある高架下の一部というのはそれに充てることはできないんですか。

【鈴木会長】 ありました。でもそれは。

【末吉委員】 1日10台ということになると、以前の台数に比べると相当少ないかなと私は感じているんです。というのは、前一度それは話に出ませんでしたか。

【鈴木会長】 出たと思います。やっぱりそういうところがあると、とりに行く人が増えるので、手数料を取れる確率は高くなると思うんですが、いかがでしょう。

【末吉委員】 目的が違うからダメですか。

【事務局(中島)】 前もそういったご意見をちょっといただいているところなんですけど、実際に今増やそうという努力をしておりますので、その辺の状況を見てですね。1,000台ということは、あれは2段式になっているんですけども、若干上のほうのところも使って1,000台という形になるかと思えます。

やっぱりあと1,000台ぐらい余っているじゃないかという話には当然なるとは思うんですけども、もう一つは、ちょっとJRさんとの関係もあって、バックヤード的な使い方というのを、もともと連続立体交差事業の中でやらないでほしいということもあった中で、あまり駅に近いところに、その放置自転車を置くのはいかがなものかなというところもありますので。

【原委員】 済みません。よくわからないんですけど、そうですか。

【事務局(中島)】 過去にそういった協議をちょっとやったこともあるんですけども、今後自転車利用がここで目標にいかないということであれば、そういった放置自転車の受け取り場所というところも、JRさんとまた検討はしていきたいとは思っています。

【原委員】 ぜひ協議していただければ。

【事務局(中島)】 ありがとうございます。

【原委員】 協力できないことはないと思うんですけど。今は無償かなんかでお貸ししているんじゃないかなかったです。

【事務局(中島)】 そうです。公租公課分ということで無償でお借りしておりますので。

【原委員】 高架下だと貴重な収入源ではあるんですけど、不法駐輪とか駐輪場は、弊社としても、当然事業者の方と一緒にやらなきゃいけませんので、ほんとうに活用できるんだけど、そういう部分もあれば積極的に協力していくということで、無償で今お貸ししている。または税金も払

っているので、そこは多分免除していただいたりだとか、あとは貸す場合でも、通常貸す料金よりはもう格安でということで、別にそもそもそれでお貸ししているから、仮置き場みたいなのがだめだというのはちょっと、それは社内に持ち帰り、また確認しますけど。特にそんなにハードルは高くない。

【事務局（中島）】 そう言っただけだと大変助かるんです。

【鈴木会長】 そうですね。今回も、議論を踏まえた上で改めてそういった活用を考える選択肢として、ぜひご検討いただけたら。検討いただいているので、もちろんJRとの中でまた協議されることもあるんじゃないかと思いますが、あるかと思いますが、選択肢としてそういう有効活用。もしかしたらそこで返してもらった人が、ここは意外と近かったなと使ってくれるかもしれない。

【事務局（中島）】 済みません、今のはきちんとした数字がないので申しわけないんですけども、引き取りがあるのが3分の1ぐらいということで、3分の2が多分そのまま処分という形。これもちょっとまた次回、きちんとした数字をお見せしたいと考えております。

【鈴木会長】 その処分するまでの期間とかは多分、検討されなきゃいけないと思いますので、そういった資料を次回見せていただけてということになるかと思います。

ほか何かいかがでしょう。何かございますか。

【根岸委員】 附置義務との絡みになるんですけど、今長期的に放置自転車があるというのを議論していますが、この附置義務駐車場の場合は、その大型店舗の前に短時間で放置自転車が並んでしまうことに対して、やっぱりこういう附置義務ということで駐車場にしている。そちらの対策というか、非常にそっちが多くて困っているから、この附置義務についての罰則規定とかを強化しようかなと思っているんじゃないかと思うんですけど、そこら辺どうなのか。

【鈴木会長】 いかがでしょうか。

【事務局（中島）】 これは議会のほうからもちょっとご指摘を受けている内容で、今附置義務で設置している店舗が市内何カ所かあるんですけども、そのうちのほんとうに数件なんですけど、目的外に使っていたりだとか、場所はあるんですけども供用していないとか、まだ使えないような状態にしているところがございます。そういったところに市としてはやはり文章等をお願いをしているんですけど、条例上には全くそういった規定がない中でやっておりますので、立ち入りにしても地主さんとか、地権者の許可が必要だったりということで、実態の把握がなかなか難しかったりということもございまして、こういったものを条例の中できちんとやっっていこうと思っているところなんです。

ただ、やはり条例を制定後かその前かということの適用がどうしても出てきます。今のところは条例後ということになりますので、条例前のものについてはこの罰則規定が適用されないと考えていますから、その辺もご意見をいただければということもございます。

【丸山委員】 これは使っていないということは、その前に放置自転車が非常に多いということですか。

【事務局（中島）】 ちょっと当初どういう計画でそうなったかというのが、私はわからないところなんですけど、ビルの地下を利用して駐輪場にしているところが1カ所ございまして、そこはエレベーターで行かないと行けないような状態になっていまして、聞いた中では、若者がその駐輪場でたむろして、何かご迷惑をかけているということがあって、オーナーのほうで、そのエレベーターを地下のほうに行かないような設定にしまったということがあって、地下部分については、その駐輪場のスペースはあるんですけど、今実際としては使えないという状態になっている。

もう一件のほうは、駐輪場スペースはあるんですけど、例えば100台設置しなければいけないとこ

ろを50台しか設置しなくて、残りの部分は駐車場にしたりだとかという使い方をしているところがございます、是正のお願いはしているんですが、なかなか当初の計画のとおりやっていたいていない。

ほかのところは、ほぼ当初の附置義務の計画を出していただいたとおりになっているところがございます。

今後、増えていく可能性もあるのと、やはり一律で建築面積500平米というのはいかがなものかと。やはり対象によって分けているところは、かなりの市であるわけですが、そういった形で対象によって変えていくという考え方にしていきたいところがございます。

【丸山委員】 周りにすごく自転車が放置されているから、こういうふうに罰則を強めるのかなと思ったんですけど、そこら辺ってなにか。

【事務局(中島)】 多分その駐輪場があったからということで、放置自転車が少なくなるのかと言われると、必ずしもそうではないのかなというところなんです。実際はやはりそのビルの近くというのは、放置自転車は結構あるんですけども、多分そのビルの利用者が置いているということではないのかなと思っていて、もう一つは、実際は駐輪場スペースがありますので、それを超えてまで必要なのかという、なかなか難しいところがあって、周りには放置自転車があまりないというところもあって、どうしてもそれを全部駐輪場スペースにしなければいけないのかというところは、ちょっとやっぱり委員がおっしゃるとおり、疑問があるところなんです、そういった中でも、店舗によって細かく分けていくことは必要なのかなと思っています。

【鈴木会長】 まだその附置義務自転車駐輪場の実態調査とかはされていないのかなと思いますが、他市とかのものを見てみますと、大体のこういった商業施設の方は附置義務駐輪場を設けているんですけど、それこそ地下2階とか、一番上の階とか、すごくとめづらいところにその台数を設けていて、先ほどちょっと閉鎖した話をされていましたが、そういうのは実際稼働していても、そこにとめる方ってあまりいらっしやなくて、その辺にとめてしまうほうが楽です。

ちょっと買い物するのにわざわざ地下2階とか3階とか、ほんとうにすごい、こんなところにつくるんだというところにつくっているところも結構あるんです。そうすると、台数は用意していますけれども、誰も使っていませんみたいな報告になって、実際無駄になってしまっているんです。

やっぱり商業施設としても一番いい場所に駐輪場をつくるということは考えないでしょうから、あまりお客さんが来なさそうな場所に駐輪場をつくってしまう。で、あるけれども使われなくて、お店の前にとめていくケースも結構いろんなところで。皆さんそこが悩みどころというんですか、附置義務をつくってもなかなか効果的に運用されないというお話はよく聞きますので、そういった実態調査みたいな立入検査をしていただくと、例えばすごく不便なところにあって行きづらかったという実態がどれぐらいあるかもわかるかと思えますし。

罰則でどれぐらいそれが改善されるかということと、あとはもう少しその附置義務の台数を現実的な台数、もう少し少なくしていいからいいところにつくってほしいとか、そういうほかの取り組みでももう少し店舗、商業施設の方にご協力いただけるようなメニューを幾つか用意していくみたいなのが、将来的に必要なのかなとは思っています。この附置義務は結構正直、私もいろんなところでよく相談を受けますけれども、やっぱりあまりうまくいっていないんですね。どこの自治体の方も頭を悩ませている問題では実はあります。

みんちゅうさんみたいなああいうのを入れている場合ですと、例えばパチンコ屋さんがみんちゅう

と提携すると、その駐輪場をつくとパチンコ屋さんがもうかるんです。そういった附置義務駐輪場なんだけれども、つくるとそれでお金になるってなると、結構つくってくれたりするというケースもあるようですので、今その附置義務駐輪場というのは、こういった商業施設がもうからない。義務としてつくるものであって、それでももうかるということは考えていないですけども、それをただ一般に開放してとめて、駐輪場として運営することが可能になると、やってくれるところもあるというのは、少しずつ事例は出ているようなので、今回その罰則といったものももちろん効果はあると思いますので、その前に、国立市内に附置義務でできた駐輪場がこういった場所にあるのか、どれぐらい現実的に使えそうなどころにあるのかとか、そういったものはちょっと調査されてもいいのかなとは思っています。

【松本委員】 「罰則（違反者の公表）」というのは、こういった方法になるんですか。

【事務局（中島）】 こちらはもう少し詰めなきゃいけないんですが、ほかの市でもこれはちょっとやっているところは多いんですが、その違反した地権者というか、店舗を利用されているところの名前を市報等で公表させていただくということを考えてございます。

【鈴木会長】 いかがでしょう。

あと、従業員の方が例えば大型施設だの公道の場合だと駅とか。大型施設の方は意外と自分の施設の附置義務にとめないで、市の駐輪場にとめているケースが結構あるようなので、そういったのも含めて調査していただくと。まず従業員の方は自分のところを使ってねという働きかけもできるかと思えますし、結構調べてみると、立地条件でしょうけれども、その地域によっていろいろ特性があるようですので、また踏まえて対策を考えていただくと、ほんとうに効果的なものができるかなと思います。今はまだ立入検査とかもままならない状況とお伺いしたので、今後こういったものができてきて、実際実態を把握できるようになってから対策を講じていただけたらと思います。

【事務局（中島）】 わかりました。この附置義務の件につきましては、今言われたように、少し調査が必要なのかなと考えております。条例改正というところでございますので、原動機付自転車の件とこの放置自転車の整備区域、こちらの件、2件につきましては、以前に諮問しておりますので、答申という形でちょっと体裁を整えさせていただいて、次回か、場合によっては文書等でお知らせという形でご承認をいただくような形になるかもしれませんけれども、この2点は早目にやっていきたいと考えています。

【鈴木会長】 そうですね。今回取り組んでいただいた中でも1番と2番に関しては、皆さん異議はないということだと思いますので、今回の審議会の意見ということで、まさに今後こういうのを検討してみたいかがでしょう。1番と2番についてはそのように進めていただいて、3番ですよね。

【事務局（中島）】 実態調査をもう一度やって、周辺にどの程度自転車があるのかとか、どういった形で使われているか等、利用者にもご意見をいただくような形で、もう一度整理をさせていただきたいとは思っておりますので、こちらについてはまたちょっと、次回以降も継続審議ということをお願いしたいと思っております。

【鈴木会長】 わかりました。皆さん、このような形でよろしいでしょうか。

（「わかりました」の声あり）

【鈴木会長】 それでは、次に行きたいと思えます。（2）自転車ネットワークについて、事務局のほうからご説明お願いいたします。

【事務局（長谷川）】 続いて使う資料が、資料No. 5、A3のものと、参考資料No. 2、自転車交

通量の多い路線ということで、2枚お出しください。

早速A3のこのNo. 5なんですけれども済みません、実は線が少しずれておりまして、実際の路線が線より右にあるので、線の少し右を見ると、路地が表示されまして、拡大したせいで5ミリぐらいずれておりますが、大体皆さん国立の地形はわかっているのです、この右を見たら、あっ、この道に線を引きたかったんだなとわかると思います。

こちらの自転車ネットワークを今年度、来年度でつくっていくということで、昨年度話をしたかと思うんですけれども、これの最初の段階で、まずほんとうにこれは客観的なものです。客観的にこの参考資料No. 2と市外へ行く道を見ながら、自転車が使われるのが多い道をちょっと出しただけの地図でございまして、一応色分けで、交通量が多い、少ないですとか、あとは都道、国道、狭い路地なんかをピックアップしておるんですけれども、こちらをもとに実際に基幹となる道を選定していくのが、一つの自転車ネットワークの策定の流れでございまして、特に国立駅周辺で言いますと、ある程度道が整備されているところはあるんですけれども、特に谷保、矢川周辺は整備があまりされていないといったらあれなんです、青字でありますような非常に細い道を利用者の皆さんは使われて、駐輪場などに向かわれているといった現状がございまして、こういった狭い路地を自転車の通っていただく道に指定していくのか、はたまた何か別の道を使っていただくような促しをしていくのかというのは、一つ考えていかなければいけないところでございます。

あと、国立市の特徴としましては、やはり都道、国道が市のど真ん中を走っていたりとか、かなり交通量の多い道が都道、国道であるということもございまして、当然我々国立市だけで話が済む問題ではございまして、東京都さん、国さんからも協力を得ながら、この道の策定、選定をしていかなければいけないのも、一つ課題としてあるのではないかなというところでございます。

一応その赤字が特に交通量が多い道でございまして、この赤字のところというのは多分、例えばこれから道を設定していく中で、ここの道を行かせないでほかの道を促していくのは、既にもう難しいんじゃないかなと。その道を別の道にご案内していくのは、別の道の問題を生むんじゃないかなという懸念もございまして、赤いところはやはりかなり重要な道であるという認識で見いただければと思います。

あと、南部にサイクリングロードがございまして、こちらについてはほかの立川とか府中さんをつなぐ道でございまして、もうほかの道に変える余地はないと考えていただければと思います。

あと、この点線のところは他市をつなぐ一つの道でございまして、立川市さんとか国分寺市さんとか、南部は府中市さんで、そういった道をつなぐ道もございまして、この辺はやっぱりある程度他市さんのネットワーク計画とつなげながら、道をつくっていくかきやいけないかなというのが一つありますので、その辺をちょっと選定しながら、これから来年度にかけて、効果的、効率的に整備していくことを目的として、自転車ネットワークの路線候補というものを決めていきたいというのが、今の事務局の考えでございまして。

とりあえず以上でございまして。

【鈴木会長】 ありがとうございます。こちらにつきまして、何かご質問等ございますか。

今回は自転車の交通量が多い路線を抽出してご紹介いただいているということですが、この議題としてはネットワーク計画についてということです。ですから今自転車交通量が多い路線をネットワークに選ぶということだと思っておりますが、ほかにこういった路線を選ぶという計画等はございますか。

【事務局（中島）】 まず対象路線、対象区域を決めていかなければいけないと思っ
ておまして、取っかかりとして、交通量の多い路線を選ばせていただいたところ
です。この中で多分いろいろ問題があるのかなと思っ
ておまして、あくまでも計画道路以外で、この一般の生活道路といったところ
も結構交通量があるんだなというのも実態としてありますので、こういった観
点で選んだほうがいいのかというご意見がございましたらば、ちょっと皆さ
んのご意見を聞いてやっていきたいなと思っ
ておるところです。あとは、市としては幹線道路とかそういったところは、や
はりネットワークということでは考えていきたいと思っ
ておます。

【鈴木会長】 ありがとうございます。現状では歩道を通行されている方が多
いと思うので、こういった道路が選ばれている可能性が高いと思うんですが、
今その自転車ネットワーク計画では、車道をつくることを望んで進めること
になるんじゃないかなと思うんですが、まずそういうつもりなのかということ
と、その場合に、こういった幹線道路の車道に してもらおうような整備をさ
れるのかということをお伺いしたいです。

【事務局（中島）】 もう一つ、交通安全計画との絡みが多分出てくるのか
なと思っ
ておまして、国立の場合は歩道がある道路というのはそんなにあるわけでは
ないので、どうしても狭い道路の中で、どう自転車と車、また歩行者とい
う通行を区分していくのかというところで、ハード的な面で整備して
いくのはちょっと難しいだろうと思っ
ておまして、それ以外で、ナビマークだとかそういった環境整備をやって
いくのが、多分主眼になってくるのかなと思っ
ておます。

【末吉委員】 よろしいですか。

【鈴木会長】 お願いします。

【末吉委員】 この赤い線、通行量が多いこの路線は、ほぼバスが走って
いるところと重なっているものですね。一橋大学の裏の赤い線とその西側
の赤い線、それからもう一方の右側の一橋大学のやはり裏から大学通り
に抜けるところ、そこら辺は私も日常的に見ていて、どちらかという
と西側のほうは、バスは通りませんが、車と自転車、それから歩行者が
非常に危ない。それから東側のこの一橋の円の部分、ここは無料の駐
輪場のほうに行くための圧倒的な走行量がある。それで実際に今後
ネットワークを考えていく上で、何が何でも一番優先しなきゃいけ
ないのは、歩行者と自転車を利用する人の安全・安心の確保だと
私は考えています。

この中で、バスが走るこの路線、旭通り、富士見通り、ここのところ
というのは、実際本来もう、はっきり申し上げて自転車が走れるよ
うな道路ではないなと、前々から感じているんです。これはもの
すごく難しい問題ですから、今後どうするかということは、もう
まさに行政のトップが、国立は自転車のまちづくりを進めます
みたいな大きな表題のもとに、自動車の規制をすることかとい
うところまで踏み込まないと、将来自転車がどんどん増えて
いく過程の中で、大きな事故、それも自転車と歩行者が接
触したりするような事故が起こり得る可能性が、非常に懸念さ
れる道路だと思っ
ておます。

また、旭通り、富士見通りは特に段差があって、自転車は車道
の左側を走るといことが原則になっているのはもう重々承知して
いますが、結局段差があるために、自転車が緊急避難できない
わけです。緊急避難のために歩道を走るといことは、現にやっ
ぱり許されているわけです。ところが今のままバス道路を走
りながら、バスがすれ違、荷おろしの車がとまっている、そ
こにまた信号でいろんな車が入ってくるみたいな、そういう
状況の中で自転車道路としてここを使うには、相当に行政
サイドも含めて、覚悟が必要なんだろうなと、そういうふう
に私は常々思っ
ておます。

だからそういうところをまず念頭に置いていただきたいとい
うことと、それから、果たして赤い線

がネットワークの柱になり得るかどうか、そこが一つ大きな問題だと思います。

それからもう一つのお願いなんですけれど、これは大学通りの自転車道路が、これからちょっとどうなるかわかりませんが、議会のほうで双方通行ということ議論しようという話。それから現に今、さくら通りは双方通行の自転車道になっています。

先ほども会長のほうからお話がありましたように、その決定の中に、環境と健康と災害という3つの理念が盛り込まれたのが自転車活用推進法なわけです。その一番最後の災害なんですけれども、災害というのは、ネットワークの中で非常に大きな意味を今後持っていくだろうと。それはなぜかといいますと、よその地域から人が移動するという、その中で起こり得るネットワークの意味を含んでくる、それが災害になると思うんです。

健康とか環境という問題になると、地域の中で便利だな、自転車を使うことによって車が減って、環境がよくなったな、そういう議論は済むと思いますけど、こと災害ということになりますと、地域の問題だけでは済まない。そういう中にネットワークがかぶさってくる。今後まだまだ少し時間はかかると思いますけれども、一つやはりぜひ、まず他の地域との整合性をどうしていくかということを含めて、どこまでも災害という視点からネットワークの基本を考えていっていただきたい。

繰り返しになりますが、先ほどのように赤い線の車の量の多いところ、自転車の走行量が多いところが、ほんとうに今の状況でネットワークのかなめになるのかどうか、そこら辺もひとつ慎重に検討を重ねていく必要がありますし、そこにはぜひとも自転車の利用者の意見を盛り込んでいただきたいと、私はお願いしたいと今思っております。

以上です。

【事務局（中島）】 ありがとうございます。今言われたような内容を私どもも検討したいと思っております。旭通り、富士見通りについてはもう、皆様ご存じのとおり状況でございますので、これはほんとうにネットワークとして推奨できる路線なのかということも含めて、ほかの路線もそういったところはあろうかと思っておりますので、実態をよく私どもで把握いたしまして、こういった課題があるので、こちらで誘導するとかそういった方向性も含めて、この辺は考えてい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。ほかいかがですか。お願いします。

【シロオカ（外川委員代理）】 相武国道事務所です。今、我々のほうで自転車のネットワーク計画に関しては非常に注目しておりまして、年1回程度ではあるんですけれども、多摩地区で自転車ネットワーク調整部会というのも開催させていただいていますし、先ほどの点線の部分は市外に通じる経路ということをご説明いただきましたので、当然隣接する市町村さんの情報とかも我々は収集していますので、直接聞いてもらっても全然構いませんし、関係する市町村が結構あると思いますので、私どもを通じてでも構いませんし、国と都も関係して、その調整部会等も運営していますので、ぜひそういうのを活用していただいて、来年度ですか……。

【事務局（中島）】 そうです。

【シロオカ（外川委員代理）】 そのネットワーク計画を考えられているということで、あとは先行してもうネットワーク計画をつくられている自治体さんも結構ありますので、そういった事例をご紹介しますこともできます。どういう考え方に基づいてネットワークを策定した、決定したということも当然わかりますし、独自に国立市さんが考えられることなので、参考事例があったほうが良いと思います。ご協力はできますし、当然ネットワーク計画の中に国道等を組み込んでいただければ、我々としてもぜひお願いしたいと。

見るとあまり自転車の利用というよりは幹線道路なので、自動車の利用のほうが多いんですけども、設定したことに關しては全然、こちらとしてはだめだということはありませぬので、検討する際はぜひ載せていただくこともやぶさかでないということです。

以上です。

【事務局（中島）】 ありがとうございます。その際はぜひよろしくお願ひいたします。

【鈴木会長】 いかがでしょうか。一般的によく自転車ネットワーク計画をつくるとなると、国がガイドラインを出しておりますよね。例えば集客があるような商業施設だとか、それにつながる道路とか、幾つか条件がありまして、あとは自転車利用者の方がよく使う道路というものもあると思うんですけども、そういったことをつなぐことによつて、ある程度候補路線みたいなものを選びまして、その中で先ほど末吉委員もおっしゃったような、ちょっと抜かないところは大体行ける選択数とか、そういった形のネットワークを考えましようというガイドラインが国から出ているんですけども、そういうのに近いような形で条件を設定して、路線を抽出して、ネットワーク計画を立てられるご予定なのか、どういった形で進められるんでしょうか。

【事務局（中島）】 ちょっとその辺が難しいところでございます。先ほど相武国道さんからもアドバイスをいただきましたように、他市の考え方というところもありますので、立川市さんももう実際、学園通りのほうにつなげてきているというところもございませぬ。そういった考え方も整合性を合わせるような形でやっていきたいと思ひますので、次回までにその辺をちょっと整理させていただいて、他市の事例も含めてご紹介させていただければと思ひます。

【鈴木会長】 お願いします。先日ニュースでも出てはいたけれど、自転車の方が黄色線をはみ出でバスを追い抜こうとしたら、対向車が来てぶつかつて、その自転車の方は亡くなってしまうという事故がありました。やっぱり狭いところで、本来はバスの後ろで待つというのが自転車の正しい利用の仕方なんですけど、どうしても知らない方だと追い抜こうとして、それでということがありました。ですので、バスが多過ぎて動かないよう道路ですと、なかなか現実的じゃないと末吉さんもおっしゃっていましたが、そういったことが現実にあります。

もちろん車道を走るからにはルールを守つていただかなきゃいけないので、残念ながらその自転車の方はルールを知らなかつたので、黄色線をはみ出で追い抜いたということなんですけれども、そういったことがやっぱり起き得るといふことですから、こういうネットワーク路線を選定しながら、安全の確保の啓蒙みたいなものをしていくのもそうですし、まずそういった走りやすい道路を少しでも選べるようにしていくのが、一つほんとうかなと思ひます。

またやっぱり事故のことを考えますと、双方向通行で車と逆向きの自転車というのは、どうしても歩道を走っている。歩道の場合は別に通つて構わないんですけども、車の方がどうしても見落としがちだったり、見えづらいところにいたりするので、やっぱり双方向通行によつて起きている事故というのは結構あるんです。まず皆さん、自転車でもそうですけれども、歩道を通つていれば安全だろうと思ひがちですが、やっぱり車の方から見えづらいところにいることによる交差点での事故というのは、どうしても全国的にもう、大体パターンが決まっています。

そういうのが危ないので車道で一方通行にしましようという、国としての流れになっていることも踏まえまして、今、大学通りですとか結構双方向にするというお話もありますので、どうなるかわかりませぬけれども、そのネットワーク計画に当たつて、そういった双方向通行が危ないということだとか、事故が起きやすい形態みたいなものは皆さんで共有した上で、どういった路線を選んでいくか

ということを検討していくのがいいのかなと思います。

やっぱり安心できるのは、歩道を通ったほうが安心するという方が圧倒的に多いわけですが、それによる事故が実際起きているということは、なかなか知られていない現状がありますので、その中でネットワーク計画をつくるというのは、車道を走りやすくする環境を行政として提供するという意味合いがあります。

本来だったら何も書いていなくてどこを走ったっていいわけですから、あえてそうやってネットワークをつくる、ネットワーク計画を立てて整理をするということは、もちろん車の方にわかっていただくというのがありますけれども、そういった意思表示というか、より安全に通れるルートですよという意味合いも込めてつくることになりますから、まずそういった背景というか、ものは共有した上で、どういう路線を抽出するかをご議論いただいて、ネットワーク計画として来年度策定する方向性で進めていただくと、皆さんもおそらく自転車はふだん、車に乗っている方にしても危ないと思っているケースは非常に多いと思いますし、そういったのを踏まえてもう一度ご意見をいただけるかなとも思いますので、そういった資料をご用意いただけるといいかなと思います。

【事務局（中島）】 わかりました。

【鈴木会長】 何かご意見いかがでしょうか。

【根岸委員】 自転車の地位というか、自転車の道路における地位というところで、車があって歩行者があって、自転車というのは何か歩行者の延長なのか、車両の延長なのか、すごく曖昧なところがあって、居場所がない状態で、じゃ、車道の端っこを走ってください、バスがとまったらとまってくださいと。

例えば私はきのうまでちょっと、全然関係ない話なんですけれども、オーストラリアにいたんです。オーストラリアというのは車両と同じぐらいの義務と権利が与えられているんです。もう自転車専用の色分けされた道があるんです。自転車はそこを走ってください。そのかわり、車両と同じように、例えば単車みたいにヘルメットをかぶらなきゃいけないとか、それから道路交通法をちゃんと守らなきゃいけないという義務もセットであるんです。

例えば歩行者は、たしか緑とかオレンジとかと色分けされているんです。例えばこのネットワークの場所、旭通りとか富士見通りの車道の端っこに、自転車はここを走ってくださいと色分けしたところがあったら、自転車も走りやすいし、安全なんじゃないか、それを見て意識が高まるんじゃないか。そのためにはセットでやっぱり自転車に乗る人もマナーを持って、しっかり車両と同じぐらいの感覚で、自分で安全管理しなきゃいけない、安全とマナーを守らなきゃいけない、セットだと思うんです。両方の意識を改革しなきゃいけない。

それはほかの国の話じゃなくて、日本がそこまで自転車に対して重く考えているかどうか、ちょっとわからないんですけど、それが理想、そういうところなんじゃないかなと、個人的には思っています。

【鈴木会長】 ありがとうございます。

【事務局（中島）】 なかなか現状の道路の幅員を考えると、今言われたように、自転車道ができれば一番いいのかなとは思いますが、物理的に難しいところはあります。そういった中で、ピクトグラムみたいな形で自転車を誘導するのが一番現実的なのかなとは思っています。そうはいつても、今後も道路を整備する上で、今言われたようにきちんと自転車の位置づけ、そういったところも示していく必要があるのかなとは考えております。

【鈴木会長】　そうですね。おそらくネットワーク計画の中で、国立市としては自転車をこういうふうに位置づけて、これの利用環境を目指すんだという理念のもとで、ネットワーク計画をつくっていただくことになるかと思しますので、そういったところをお示しいただけたらと思います。

あとやっぱり、今さくら通りの双方向のところはちょっと2メートルで狭いので、すれ違うときに片方がとまっているようなことを見かけたりするんです。ですからやっぱりそういった2メートルという狭い、一応区切られた自転車道というのを用意していただいていますけれども、実態としてスムーズに通らざらぬと市民が感じているのであれば、そういったのも将来的には、先ほどちょっと末吉委員もおっしゃっていましたが、走れないでしょっちゅうとまっていると、自転車の利便性はあまり感じられないかなと思いますので、もう少し走れる環境にしていくのもその理念として出していくのであれば、そういった観点で改良していく。

一つの方向性が見つかる、それによってどういった空間をつくっていけばいいかとかいうのも出てくると思いますので、国立市さんとしてはどういう将来像を描いてネットワーク計画をつくられるのか、そういったのをぜひ次回お示しいただけたらと思います。

ほか何かいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

これはまた次回。

【事務局】　はい。

【鈴木会長】　今回議題とさせていただいたものはこれで終了になりますが、その他全体を通して何かご意見、ご報告等ございますか。よろしいでしょうか。

私、1件なんですけれども、今回メルチャリさんが入ることになりまして、公園などでちょっと調査をしていることもあるかもしれませんが、学生と一緒にちょっと交通量調査だとか定点調査とか、もしかしてしているかもしれませんが、不審な者ではございませんので、一応学生ですので、温かい目で見守っていただけたらと思います。

以上です。

では、事務局のほうにお返しいたします。

【事務局（中島）】　次回、一応今回の議題の継続の内容もございますので、当然条例改正の内容がございまして、12月の議会を見据えておりますので、10月下旬から11月上旬ぐらいに次の会をできたたらと思っております。ちょっとまた決まり次第、皆様には速やかに報告させていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

【鈴木会長】　それではこれで。

【事務局（中島）】　それではこれで、第1回国立市自転車対策審議会を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —