

令和6年度第1回国立市自転車対策審議会

令和7年3月19日

【事務局（蔭山）】 それでは、定刻になりました。本日は大変お忙しい中、また、お足元の大変悪い中、令和6年度第1回自転車対策審議会にお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

本日の審議会におきましては、8名の委員と2名の代理出席の方にお越しいただいております。東京都北多摩北部建設事務所の柴崎委員と国土交通省相武国道事務所の大森委員が御欠席となっており、東京都北多摩北部建設事務所からは補修課課長代理の外松様に、国土交通省相武国道事務所からは交通対策課専門官の佐藤様に代理でお越しいただいております。本日はよろしくお願いいたします。

本審議会の会長につきましては、前年度に引き続き学識経験者の埼玉大学准教授でおられる小嶋委員をお願いしております。本日はオンラインにより参加をしていただいております。まず、開会に先立ちまして、会長より一言御挨拶をいただければと思います。

小嶋会長、お願いいたします。

【小嶋会長】 恐れ入ります。埼玉大学の小嶋です。学内用務にてオンラインでの参加となり申し訳ありません。また、パソコンの調子が悪いみたいで、カメラもオンにならず、すみません。失礼いたします。

今日はお忙しい中お集まりいただき、国立市の交通安全対策について、昨今の状況を皆様で共有いただき、ひもといたところから課題と対策ですとか、普段思っていること、そういったことを意見いただく貴重な機会、ぜひ活発な御議論、御意見をいただければと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

以上です。

【事務局（蔭山）】 小嶋会長、ありがとうございました。

本日の進行につきましては、小嶋会長に代わり、事務局で行わせていただきます。

次に、人事異動等により、新たに委員になられ、本日初めての御出席となる方もおられますので、委員の皆様は改めて自己紹介をお願いできればと思います。代理で御出席いただきましたお二人を含め、御所属、御名前をお願いいたします。

それでは、倉科委員から時計回りをお願いしてもよろしいでしょうか。

【倉科委員】 おはようございます。JR八王子支社の倉科と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

【小楠委員】 皆さん、こんにちは。警視庁立川警察署で交通課長をやっている小楠と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

【外松（柴崎委員代理）】 おはようございます。東京都北多摩北部建設事務所、柴崎の代理で出席しております、北多摩北部建設事務所、補修課の外松と申します。よろしくお願いいたします。

【佐藤（大森委員代理）】 おはようございます。相武国道事務所の交通対策課の佐藤です。本日はよろしくお願いいたします。

【横田委員】 おはようございます。市民委員の横田と申します。よろしくお願いいたします。

【荒木委員】 おはようございます。市民委員の荒木と申します。よろしくお願いいたします。

【高橋委員】 国立市観光まちづくり協会の理事をやっております高橋です。よろしくお願い申し

上げます。

【田中委員】 おはようございます。国立市自転車商組合から出ております田中と申します。よろしくお願いいたします。

【根岸委員】 おはようございます。国立市商工会で理事をやっております。根岸と申します。本日はよろしくお願いいたします。

【事務局（蔭山）】 ありがとうございます。

次に、事務局につきましても自己紹介をさせていただきます。

【事務局（中島）】 基盤整備担当部長をやっております中島といいます。

皆さまには自転車の安全利用促進の、日頃から御協力いただきまして、誠にありがとうございます。また、来年度に向けていろいろと忌憚のない御意見いただければと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

本来であれば道路交通課長の松平が御挨拶するところなのですが、今日は所用でいないものですから、また、改めて別の機会に御挨拶させていただければと思います。

【事務局（伊佐）】 課長補佐をしております伊佐と申します。よろしくお願いいたします。

【事務局（蔭山）】 本日進行を務めさせていただきます蔭山と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、皆様に自己紹介をいただいた形になりますので、自転車対策審議会の開会に移らせていただきます。国立市自転車安全利用促進条例施行規則第27条第2項に基づき、委員の過半数以上の御出席をいただきましたので、審議会の成立を認め、開会といたします。

次に、議題に入らせていただきますが、まずは資料の確認を行えればと思います。

まず1枚目、次第があるかと思いますが、2枚目に委員名簿、続いて資料になりますが、資料1-1、続いて資料1-2、次に資料2、こちらは1枚のものになりますが、資料3、資料4-1、こちらも1枚ですが、資料4-2、資料5、最後に資料6となっております。

不足はございませんでしょうか。

そうしましたら、以上、資料の確認が終わりましたので、早速お配りした資料に沿ってお話をさせていただきます。なお、進行に当たりましては、合間に委員の皆様より御質問や御意見をいただく時間を設けさせていただきます。委員の皆様からお話をいただきます際には、議事録作成の関係により、改めてお名前を述べていただき、御発言いただけますと幸いです。

それでは、まずは資料1-1、移送自転車保管場所の移設と移送・返還実績についての資料につきまして、お話をさせていただければと思います。

資料を御覧くださいませ。国立市では、放置自転車の移送を行い、自転車保管場所へ保管する形をとっておりますが、令和5年度から令和6年度にかけて、運営体制が変更となりました。こちらは前回の審議会でも少し述べさせていただきましたが、令和5年度までの運営体制としましては、国立市の泉でございます泉自転車保管場所で運営を行っておりました。運営時間は、平日13時から16時、土日は9時から16時、祝日、年末年始は休業しておりました。人員体制は3人としておりました。令和6年度からは、この内容につきまして変更が生じた形になります。段階的ではございますが、まず、令和6年、4月、5月の2か月間につきましては、同じく泉保管場所での運営となりましたが、全曜日開場していたところでございますが、火曜、木曜、日曜の午後1時から3時の間の開場に変更させていただきました。月曜、水曜、金曜、土曜、祝日、年末年始は休業となります。人員

体制も、3人から2名体制に変更させていただきました。さらに、6月以降につきましては返還場所を国立駅から程近い中央線高架下保管場所に移設をさせていただきました。運営時間は4月、5月の変更の内容をそのまま継続しております。

次に、真ん中の表を御覧いただければと思います。令和6年度自転車保管場所の移送・引取り件数の推移になります。

表の左側に、月ごとの移送台数、右側に引取り台数を記載しております。毎月必ずというわけではないですが、移送台数は増加傾向にあるところでございます。また、開場日時が縮小しても引取りは増加している状況でございます。

引取りを曜日別に見ると、日曜日が特別多いわけではなく、各曜日、同程度の引取りがございます。市内で最も放置自転車とその移送が多いのは国立駅南口周辺となっておりまして、移送自転車の全数662台のうち327台、全体の半数近くが国立駅南口周辺の放置自転車となっております。

泉から中央線高架下に自転車保管場所を移設したことにより、もっとも放置自転車の多い国立駅周辺からの移送距離が短くなり、見回りの強化につながり、移送自転車の返還を受ける市民にとってもアクセスがよくなっております。

ただ、運営時間が減少したことにより、『取りに行ける時間が限られ過ぎて困る。』等の声をいただくこともございます。しかしながら、1営業日当たりの返還台数は3、4台でございますことから、現状、運営時間の延長を予定はしておりません。

以上、資料1-1の説明になります。

続きまして、資料1-2を御覧いただければと思います。こちらは、同じく放置自転車の内容になりますが、放置自転車の運用に関する検討事項とさせていただきます。

国立市内には中央線の国立駅、南武線の谷保駅、矢川駅の3駅がございます。各駅周辺には、市の条例に基づき、放置自転車整理区域を設置しております。放置自転車整理区域においては、啓発員が巡回し、放置自転車を確認した際には、警告札の貼付けや自転車保管場所への移送を実施しております。

また、この枠の中には、自転車安全利用促進条例の一部を抜粋しております。条例における放置自転車の措置としては、第9条に基づきまして、「市長は、公共の場所等について、関係官署と協議により、放置自転車の整理区域を設けることができる」としてあります。同条第2項により、「市長は、前項の整理区域内において、相当な期間、放置自転車がある場合は、当該自転車を移送し保管することができる」としてあります。

次に、下の地図を御覧ください。国立駅は南口ロータリーを中心に整理区域を設けており、先ほども述べさせていただきましたが、最も放置自転車が多くなっております。

次のページ、裏面をご覧ください。谷保駅、矢川駅の整備区域は、北側が中心となっておりまして、谷保駅は7つある市営自転車駐車場のうち6つが北側に、矢川駅では3つある市営自転車駐車場の全てが北側に位置しております。

現状、国立市においては、撤去実施日に放置自転車を確認した場合、警告札を貼り付けてから一定時間経過後、警告札の貼付けと同日に自転車保管場所への移送を実施しています。現状、整理区域に自転車を置いても、買物や飲食等の時間であれば十分に帰ってこられる時間であることから、移送が行われないことにより、放置を繰り返してしまうことも考えられます。景観を損なうことや、通行における危険から、市民からは即時撤去を行ってほしいという要望を受けることもございます。

次のページをご覧ください。現状の警告時間について、啓発等の観点から適切であるか再考するため、令和6年10月に多摩地域25市を対象に、放置自転車の移送までの時間・期間に関する調査を実施しました。その結果、整理区域における即時撤去の実施状況、撤去までの時間・期間については以下のとおりとなりました。なお、警告時間等について非公表の自治体があることから、個別の回答内容は表記しておりません。

真ん中のグラフを御覧いただければと思います。こちらは条例等に基づく放置自転車整理区域内の即時撤去の実施状況、放置自転車確認から撤去までの時間・期間についての回答結果となっております。まず、調査結果の補足になりますが、自治体により「即時」という解釈が異なりますことから、啓発員による発見や通報があった際、警告札なしですぐに撤去する運用を「即時撤去」として計上しております。また、条例で即時撤去が定めてある場合も、運用実態に基づき、計上をしております。即時撤去は区域内全域で実施している内容を計上しています。区域内でも、エリアで撤去時間を分けている場合は「その他」に分類させていただきました。

即時撤去の実施、警告札を使用せずに撤去している自治体につきましては、26市中1市のみとなっており、条例で即時撤去を定めている自治体も、ほとんどが運用実態としては一定の警告時間を設けるという内容でございました。撤去までに設ける時間として最も多いのは2時間、次いで1時間という結果でございました。また、時間は設けているものの、30分という短い時間で、限りなく即時撤去に近い自治体も3件ほどございました。警告時間を設けているものの、一部、放置自転車の多いエリアでは、即時撤去を導入している自治体もございます。

国立市においては、市営自転車駐車場の受入れ台数は十分にございますが、特に国立駅南口周辺では、自転車駐車スペースのない小規模な路面店が多くなっておりますことから、店舗そばの道路上に自転車を置いてしまう状況が多く見られております。啓発員が巡回を行っており、一部自転車の放置を未然に防ぐこともできておりますが、それでもなお放置自転車は多い状況にあり、現在の自転車撤去の運営について見直しが必要であるとも考えております。

以上が資料1-2の内容となります。

放置自転車のお話を資料1-1と1-2でさせていただきましたが、ここで、委員の皆様から御質問や御意見をいただく時間を設けさせていただきます。冒頭に申し上げましたが、御発言いただく際には、お名前を再度述べていただいてから御質問、御意見をいただきますようお願いいたします。それでは、御意見、御質問がある方につきましては、挙手をお願いいたします。

【高橋委員】 高橋です。

質問なんですが、啓発員の方が巡回している時間は固定されているのでしょうか。昼間だけとか、例えば夕方で終わるとか。それを聞きたいと思いますので、よろしくお願いします。

【事務局（蔭山）】 ありがとうございます。こちらの御質問は私、蔭山からお答えさせていただきます。

啓発につきましては、日中が基本となりますが、夜間撤去も実施しております。

【高橋委員】 分かりました。夕方で終わって、その後止める人とかが、多分、絶対多いんだろうなというのがあって、抜き打ちでやったほうがいいんじゃないかという、自分の見ている感じで、夕方以降がやっぱり放置自転車は増えているんじゃないかなと。巡回員の方がもういなくなった後とか。だから、抜き打ちでやるのもいいのかなという提言というか、やったほうがいいという提言として言っておきます。

ありがとうございました。

【事務局（蔭山）】 ありがとうございます。

今、御意見をいただきました内容になりますが、再度、私、蔭山からお話させていただきますと、放置自転車撤去の運用につきましては、曜日を固定しているわけではなく、日中と夜間それぞれで抜き打ち的なかたちを取っている運用となっております。

【高橋委員】 ありがとうございます。

【事務局（蔭山）】 それでは、ほかに御質問や御意見はございますでしょうか。

お願いいたします。

【横田委員】 市民委員の横田です。

止めてはいけない整理区域になっている部分に、なぜ止めてはいけないのかは、景観であったり安全であったりというお話が出ましたけれども、そういったものを図示したり、写真などを市報などで載せることをして、市民になぜ止めたらいけないんだろうかというのを理解してもらう運動といいですか、啓発活動を今までされたことはあるんでしょうか。

【事務局（伊佐）】 ホームページへの掲載は行っているところでございます。今後、例えば、市報などで広報していくということも検討はできるかとは思っています。

【横田委員】 私個人の感覚になりますけれども、点字ブロックの上に何か物を置くと危ないのは、子供でも、大人でも分かりやすいことだと思うんですけど、そこを覆わなければ置いてもいいのかなとか、目の前のお店に入っているんだから、すぐどかせるからいいのかなとか、5分ぐらいだったらとかいう心理が働かないとはいえないと思うんです。すぐ帰りたいとか、駐輪場に行ったら5分で済むところが30分も時間がかかるとか、そういう心理がきつと働くのかなと思いますので、そういう短時間でも止めてはいけない理由が認識できる啓発をしていただけたらいいと思いました。

【事務局（蔭山）】 御意見ありがとうございます。

ほかに御意見、御質問はございますでしょうか。

お願いいたします。

【荒木委員】 荒木です。

国立駅周辺の整理区域内にある駐輪場なんですけれども、第1駐輪場と第2駐輪場とあるかと思うんですが、第2の自転車に関しては定期のみということで、多分、放置する方って本当に買物をすぐしたいから、ぱっと止める方が多いと思うんですけれども、そこで定期だけだと、ここは実質使えないということになると思うんです。そうすると、整理区域の中だけと考えると、南第1駐車場になると思っていて、ここは駅から少し離れていて、中央高架下自転車駐車場も、私も使ったりすることがあるんですけど、駅から離れていて、子供を連れている方だと、子供を乗せた自転車を止めて、自転車に乗っているということはベビーカーを持っていないという状況なので、そこから南口まで行くのが大分大変で、そうするとそういう方は使わないのかなと思います。あと、普通にただちょっと自転車に乗っている人がここに止めて、じゃあ、南のサンドラッグに行こうとか、そんなことはあまりないのかなと思っていて、だから、中でももう少し定期利用のみではない駐車場を作る予定とかはあるんですか。

【事務局（蔭山）】 国立第2につきましてお話をいただいたところでございますが、おっしゃるとおり、国立駅第2駐輪場につきましては、現在バイクは一時利用専用となり、自転車につきましては定期利用となっております。

ただ、国立駅第2につきましては、すぐそばに民営の一時利用の駐輪場がございますのと、あとは、あの周辺ですと西友を使われる方が多いかと思いますが、西友の地下に一時利用のものがあるというところで、そういったバランスを考えて定期利用に重きを置いている形になります。あとは、少々離れてはしまうのですが、大学通りに無料自転車駐車を設けさせていただいておりまして、東西両方に、一時的に自転車を置けるスペースが設けられております。

【荒木委員】 ありがとうございます。

【事務局（蔭山）】 あと、こちらは北口のお話になりますが、3・4・10号線に民営になるのですが、有限会社ダイチの駐輪場が設置されているところになりまして、こちらは、もともと市有地をお貸しして、駐輪場の運営が行われている形になっております。

そのほか、北口にnonowaの一時利用の駐輪場でしたり、民営の駐輪場は駅に近い形で点在している状況になっております。

お願いいたします。

【横田委員】 市民委員の横田です。

今の荒木さんの意見で私も思い出したんですけれども、子供を乗せる自転車って物すごく重たいんです。電動のものだったらなお重たくて、今設置されている有料の駐輪場って、上に上げるタイプと下に入れるタイプ、どちらも、幅も重さも、止めるのが大変なんです。子供を乗せる自転車を止められるフラットな駐輪場スペースが、西友さんとかは少しありますけれども、やはり少なく、今、荒木さんがおっしゃったように、一々子供を駐輪場から連れていく手間と、駐輪場に入れる大変さ、行っても止められないかもしれない、普通の自転車だったら止められるのにとというのがハードルになっている部分があると思いますので、国立市としても、子育て世代を誘致していきたいという計画がございますので、その辺り、積極的に実施していただける計画を立てていただければありがたいと思いました。

【事務局（蔭山）】 ありがとうございます。

また、私、蔭山からお話をさせていただきますと、おっしゃるとおりで、お子様乗せの大型自転車の駐車スペースは課題であると考えております。

国立の第1駐輪場、中央線高架下駐輪場、国立第2は、それぞれラック式の駐輪場ですが、やはりお子様乗せ自転車、あとはタイヤの太いタイプの自転車、自転車の形も今は多様化しているところもありまして、ラックに入れづらいものが多く存在すると思います。そういった場合には、大型スペースの専用の空間を設けておりまして、いわゆるラックを取り外して平置きで置いていただける場所を設置しております。

しかしながら、大型自転車に乗る方が増えている傾向にあるところで、皆様がいつでも駐車可能な状態かというところ、そこは微妙なところでございます。御意見をいただきながら、徐々に大型専用スペースを広げてはいるものの、広げていくと今度は通常の自転車が止められるスペースが減ってしまうところもございまして、バランスを見ながら整備を進めているところではございます。

皆様に快適に使っていただきたいということで、そういった御意見を踏まえながら、今後も大型スペースと通常の自転車とのバランスを考えながら整備を行ってまいります。

【荒木委員】 市民委員の荒木です。

前回の会議のときに、移送費用を変更するかどうかというお話があったと思うんですけれども、何が一番抑止力になるかって、金額を上げて、すごい高い、払ったら罰則、これは痛かったなっくら

いなると、一番、駐輪場も増やさずにそれが減らせる方法かと思うんですけども、金額は結局変えてはいらっしゃるんでしょうか。

【事務局（蔭山）】 私、蔭山からお答えさせていただきます。

現時点では、移送手数料は変更しておりません。前回のお話の際に、移送手数料は2,000円を徴収しているという話をさせていただきまして、例えば、3,000円はどうかという話をさせていただいたところでございますが、乗っている自転車にもよるといふ御意見があったと記憶しております。例えば、電動自転車だったら3,000円、4,000円でも取りに行くけれども、使い古した通常の自転車だったらもうそのまま捨ててしまってもよいのではないかとといったような。古いものを処分するにしても処分料が発生してしまう、それであれば取りに行かないほうがいいのかもしいかなという考えをお持ちになってしまう方も出てきてしまう可能性がある、という御意見をいただいたところで、現時点では移送手数料を変更はしていないことです。ただ、過去と比較すると自転車の放置は減っている傾向にありますが、やはりそれでも放置自転車の移送は多い状況ではございますので、今後の移送状況等踏まえ、手数料の改定するのか否か、検討のほど行っていければと考えております。ほかに御意見、御質問はございますでしょうか。

それでは、こちらからお聞きしたいのですが、資料1-2の内容です。放置自転車の撤去までの時間については、皆さんはどのように思われているかなというところをお聞きします。やはり、市民からは即時撤去してくださいというお声もいただいているところではございます。少し自転車から離れただけなのか、完全に放置している状況なのか、判断が難しい部分もあると思うんですけども、はたして今の運用の継続でよいのか、または、即時撤去までとはいかずとも、短い時間にするべきなのか、このあたりの御意見をいただけますと幸いです。

【横田委員】 市民委員の横田です。

私の感覚ですけども。放置自転車を減らしたいのであれば、短時間で撤去をするのがいいのかなと、先ほど荒木さんも金額の話をしていましたけど、金額を上げないならば時間を短めにするのが一番の効力なのかなと感じました。

【事務局（蔭山）】 ありがとうございます。

ほかに御意見はいかがでしょうか。田中委員、お願いいたします。

【田中委員】 田中です。

私の個人的な考えでは、利用者にとっては30分、1時間、2時間、そんなに大差ないと思うんです。ですから、もし短時間で撤去する場合には、今、駐輪禁止の区域が決まっていますよね。そこに明確に、ここに止めたらずちに撤去しますというのを、利用者に分かりやすくしていただければ、即撤去でも、私個人としてはいいと思います。私も、西友の目の前の自転車屋をやっているんですけども、うちの目の前が駐輪撤去の区域で、いつも自転車を次々役所の方が積んで撤去していますけど、時間はあまり関係ないかと。それより大事なのは、分かりやすく、ここはすぐ撤去しますよというのが明確になれば、即撤去でも私はいいと考えております。

【事務局（蔭山）】 ありがとうございます。

お二人から御意見をいただきましたが、今の運用ですと、少しの買物だ之行って戻ってこれてしまうというところがございます。放置したけど撤去されていないというところは多くあると思います。そもそも放置されない取り組みという視点で考えていくと、時間の短縮というのも考えていくべきなのかと思っております。

一応、自転車の整理区域につきましては、自転車の整理区域、放置自転車を移送するという内容の看板を設置してある形にはなるのですが、やはり皆様、歩いていて、あまり看板は目に入らないと思うところです。看板はそれなりに多く設置しているところではございますが、より目立つ方法を、移送までの時間を短縮する中では考えていかなければならないと思っているところでございます。

お願いいたします。

【荒木委員】 市民委員の荒木です。

先ほど、看板をたくさん置いてあるけど、なかなかそれが目に入らないという話だったと思います。確かに、場所によって本当にここは置いたら即時撤去みたいになれば、それなりに効力があるというか、看板を見ないのではなくて、あってもどうせ持っていけないからという成功体験になっているのではないかと思います。例えば、マクドナルドの前とかって自転車が結構止まっていたりすると思うんです。あそこに止めている人って何度も止めているんじゃないかと思っていて、少しの間自転車を置いてどこかに行き戻って来れたという成功体験を積み重ねた結果、看板があってもどうせ取られないからというふうになっているのではないかと。一部区域だとしても即時撤去をしていくのがいいのではと思いました。

【事務局（蔭山）】 ご意見ありがとうございます。

【荒木委員】 引取りのときに、例えば、どういう理由でどれぐらい使おうとしていたのかということ、アンケートが取れるのであれば取ってみて、ちょっと買物をしようと思っていたとか、どこで買物をしようと思っていたかなどが分かると、対策を取りやすいのかなと、ちらっと思いました。

【事務局（蔭山）】 ありがとうございます。私、蔭山からお話をさせていただきます。

資料1－1を御覧いただきますと、移送に対する引取り台数を表記させていただいているところではありますが、例えば、放置している方がどういう理由で放置をしていったのかは現状調査ができているものではなく、あくまでも感覚的なお話になってしまうんですが、やはり買物や飲食が多いのかなというところがございます。

実際に撤去されている自転車も、飲食店の前が多い状況です。カフェとかファミレスの前が多い状況で、あとは先ほどマクドナルドというお話が出ましたが、やはりマクドナルドは店の前の放置自転車が多い印象です。ちなみにマクドナルドの前には整理区域の看板を設置しているのですが、看板を気にせず自転車を置いてしまう状況が多く見られます。ここには啓発員が立っている状況ではありまして、放置に対する注意もしているのですが、目が離れた瞬間に置いてしまう方が多くおります。

最も効果的なのは自転車を運んでしまうこと、というのはおっしゃるとおりだと思います。果たして看板だけで大きな効果が得られているのかは疑問に思うところがございます。自転車を置いてしまった理由に関する調査という話をいただき、現時点でどういうことが可能なのかお答えはできませんが、ご意見をもとに検討してまいります。皆様の放置の傾向がわかると、より正確な精度の高い対策を行っていただけるのではないかとと思うところでございます。

【田中委員】 すみません。看板の件ですけれども、市道の場合は道路に駐輪禁止と塗り分けるとか、そういうのは無理なんでしょうか。道路自体、塗り分けで分かりやすいようにするのは。

【事務局（伊佐）】 路面標示を何らか行うことが可能かどうかという、法律的には可能かと思っております。

【田中委員】 道路に表示されていれば利用者も一番分かりやすいと思うんで、看板よりそのほうが私は分かりやすいと思いますので、検討してみてください。

【倉科委員】 JRの倉科です。

時間は何時間が適しているのかというのは何とも言えないところなんですけども、放置自転車が多いところは時間を短くするとか、場所によって変えるというのも一つの手なのかなと思います。

あと、条例の、「相当な期間、放置自転車がある場合は、当該自転車を移送し保管することができる」というところの「相当な期間」という印象からすると、即時撤去というのはちょっとそぐわないのかなという印象を受けるので、条例との兼ね合いということも考えなくちゃいけないかなと思いました。

【事務局（蔭山）】 ありがとうございます。

おっしゃるとおりで、条例には「相当な期間」という書かれ方をしておりますので、例えば30分とか1時間だと話が変わってくるかもしれませんが、即時撤去となってくると条例に整合性を持たせなければいけないので、条例改定も視野に入れていかなければならないと思っております。

ほかには御意見、御質問はございますでしょうか。

時間の関係もございますので、資料の2に移らせていただければと思います。資料2は、「大学通り無料自転自転車場について」という内容になります。

国立市内においては、13か所の有料自転車駐車場を運営しているほか、大学通りの西側と東側の緑地帯に無料自転車駐車場を設置しております。収容台数は現時点で約1,300台となっております。無料自転車駐車場にも整理員を配置し、整理を行っているところではありますが、24時間駐車できること、駐車空間の規模が大きく、整理員が全ての箇所を常時見回することは難しいことから、乱雑に自転車が駐車されてしまうこともあり、市民からは景観を損なうとの意見を受けております。また、自転車の乗り捨てや長期的な駐車も散見され、令和6年4月から同年12月までの間、無料自転車駐車場内から自転車保管場所に移送された自転車は98台となっております。

国立駅の各有料自転車駐車場、国立駅南第1、南第2、中央線高架下がございます。こちらは定期利用の新規申込みには空きがあるところではございますが、全てこれらの駐輪場は大学通りの西側に位置しており、現状、大学通り東側には市営自転車駐車場がないことから、無料自転車駐車場の全てを閉鎖することは難しい状況と考えております。

しかしながら、無料自転車駐車場に駐車している利用者の中でも、有料自転車駐車場を利用することが十分に可能な方がいると想定しており、無料自転車駐車場の一部閉鎖について検討していきたいと考えております。

下の表になりますが、時間ごとの大学通り無料自転車駐車場の駐車状況となっております。午後には90%近い駐車状況と非常に高い利用率となっております。本来、一時的な利用を想定した自転車駐車場となっておりますが、自宅の駐車スペース代わりに駐車してしまう利用者の方も存在するのではないかと想定しております。また、東西ともに一橋大学の入り口に近いことから学生の利用も多い状況でございます。

裏面を御覧ください。

下の地図になりますが、大学通り無料自転車駐車場における駐車空間整備状況となっております、大学通り東側は市営駐車場がないため、東側の駐車スペースを広く取っている状況にございます。

次に、各エリアの駐車状況を写真で御覧いただければと思います。なお、一番上の地図に番号が振ってありますので、写真と番号を照らし合わせて御覧いただけますと幸いです。

まず、平日昼間の状況、大体14時頃の時間帯になりますが、こちら写真を御覧いただければと思

います。大学通り東側の駅寄りにつきましては、緑地と車道側にそれぞれ駐車空間を設けておりまして、その両方がほとんど隙間なく自転車が駐車されている状況でございます。しかしながら、南に進むと、ピーク時においても駐車されている自転車はまばらでございます。駅に近い位置に自転車を置きたいという方がほとんどでございます、一見北側が満車の状態であっても南側には進まず、自転車ラック等がないことから無理に間に入れようとする方も多くいらっております。有料自転車駐車場と同様に整理員を配置しておりますが、規模の大きさから利用者全員を誘導することは困難な状況でございます。

次のページをお願いいたします。3番の大学通り西側の写真につきましてですが、西側は過去に縮小した経緯がございます、東側よりも駐車空間が小さくなっております。このこともあってか、ピーク時は駅から最も離れた場所でもほとんど満車の状態でございます。

次に、御覧いただいた3か所の夜間の状況を御覧いただければと思います。平日夜間の状況、大体夜9時以降の写真となりますが、夜間は駅から歩いてくる方が次々と自転車を出している状況ですが、それでも東側駅寄りにつきましては、多くの自転車が駐車してある状況でございます。

なお、南側につきましては、昼間と同様まばらな状態でございます。

次のページを御覧いただければと思います。一番上の写真が大学通り西側になりますが、昼間と比較すると駐車台数が少なくなるものも、東側と同様夜間でも多くの自転車が駐車されている状況でございます。

ここからは、無料自転車駐車場の一部閉鎖の検討についてお話をさせていただきます。もともと大学通り無料自転車駐車場は、放置自転車がありにも多くある状況を改善するために設置された経緯がございます。市営自転車駐車場の整備や民間の自転車駐車場の増加、放置自転車整理区域における啓発員の配置等により、自転車の放置は減少傾向にあると見ておりますが、閉鎖による影響も考慮し、以下の3つの案で一部閉鎖を検討している状況でございます。

まず、案1を御覧いただければと思いますが、地図と連動している形になりますが、①番、大学通り東側北の駅寄りの部分です。こちらの一部閉鎖をするという案になります。こちらの場所につきましては、車道側の歩道上の駐車空間について閉鎖の余地があると考えております。歩道の通行可能範囲を狭めている状況、通行していると両側に駐車空間が存在することから、通行者にとっては圧迫感があるといった問題がございます、南側に進むと駐車台数が少ない場所もあるため、閉鎖による吸収は十分可能なのではないかと考えているところでございます。

しかしながら、満車状況でも、緑地帯側に無理やり駐車する方も想定されるところがございます。

続きまして、案の2になります。こちら、地図上②番の場所になりますが、大学通り東側南の一部閉鎖になります。終日自転車の駐車がまばらであることから、こちらについては、閉鎖はかなり容易になる場所かとは考えているところでございますが、逆に言えば、閉鎖による影響は小さい場所なのかと思っております、ゆえに景観に配慮した改善という観点において少し効果は薄いのではないかと考えているところでございます。

次のページになります。

案の3つ目になりますが、地図の③番の場所になります。大学通り西側の一部閉鎖になります。こちら、全ての範囲において終日多くの自転車が置かれているのがこの西側になりますが、ゆえに一部の閉鎖であっても最も影響の出る場所であると考えます。しかしながら、無料自転車駐車場は、大学通り東側に市営の有料自転車駐車場の設置がないことを理由に整備されているというところがございます。

まして、西側には駅方面に進むことで、市営の自転車駐車が存在することから、吸収は可能であるのではないかと考えております。

また、ここを閉鎖すると、有料自転車駐車場に行ってくださいる方もいれば、東側に純粹に置く場所を変えるという方もいらっしゃるのではないかと考えているところでございます。

以上が資料2の内容となりますが、またここで委員の皆様から御意見などをいただければ幸いです。でございますが、お願いできますでしょうか。

お願いいたします。

【高橋委員】 高橋です。資料の1ページ目の、4月から12月までで98台、無料自転車駐車場から保管場所に移送されたと書いているんですが、この無料のところ止めているわけで、どういふふうに判断して保管場所に持っていったかという基準を教えてくださいたいと思います。

【事務局（蔭山）】 私、蔭山からお答えさせていただきます。
一応ここにも自転車の整理員がいるんですけども、この整理員が長期間動かされることなく同じ場所自転車置かれていてと判断した段階から警告の札をつけさせていただきます。警告期間は公表してありませんが、札を付けた後もなお同じ状況が続いた場合に保管場所へ移送しています。

【高橋委員】 2つ目です。下のほうに、一橋大学の学生の利用が多いというのは想定ができると思うんですが、大学側に対して警告というかお願いというか、長期で止めないようにしてくださいみたいな申出というか、そういうのはやっているんでしょうか。

【事務局（蔭山）】 私、蔭山からお答えさせていただきます。

こちら、大学側に対して、過去にはそういったお話というのはさせていただいた経緯があるんですけども、直近では、そういったお話というのができていない状況でございます。

【高橋委員】 3つ目なんですが、私はこの大学の卒業生で、本当に迷惑かけているなという実感があるのですが、今、3月末の時点で、いつも大学内の放置自転車というか、卒業生がそのまま置いて帰る問題がありまして、ある一定期間そこにあったやつはもう全部撤去しますという札が、多分あるのではないと思うのですが、やはりそういう自転車が無料自転車場のほうに移ったりしているんじゃないかなというのが、すごく迷惑かけているなという感じで、そこも大学側と意見交換したり、大学側で駐輪関係に関して少しでも関わると、うまいこといくのではと感じますので、要望だけ伝えておきたいと思います。

【事務局（蔭山）】 私、蔭山からお話しさせていただきますと、無料自転車駐車場、大学のすぐそばにあるので、多くの学生さんが止めていらっしゃるんですけども、あくまで大学の自転車駐車場ではないという線引きにはなっているかと思いますので、現状、そこまでの範囲を対象に警告をしていただく状況にはないのですが、確かに実際学生さんがここに止めているという事実はありますので、例えば警告の範囲を広げていただくとかという御意見で、こちらからお伝えさせていただくということは検討していくべきと思った次第でございます。

【高橋委員】 分かりました。ありがとうございました。

【事務局（蔭山）】 ほかにございますでしょうか。

お願いいたします。

【根岸委員】 根岸です。この大学通りの無料自転車駐車場の自転車は、我々商工会主催で11月の頭にやっている天下市の際に、天下市が開催される前に警告というか、模擬店を設置する上で、自転車の止めているところに模擬店を設置しないといけないので、自転車を撤去しますと事前に案内を

立てて強制的にトラックで運ぶということをやらせていただいています。長期間、学生さんとか、自宅の車庫代わりにされている方とかが止めている、ほとんど使っていない自転車とか古い自転車を一気に撤去させていただいているという意味では、有益な部分もあるんじゃないかなと思うんですけど、期間中、無料駐輪場が使えないことによって、例えば西友の地下の駐輪場とか、市の一時利用とか、この1,000台体以上の自転車の受入先としては飽和状態になるのではと思ってしまいます。要は一時的にシミュレーションというか、実際無料駐輪場がなくなったらどうなるのかというのは、1年に1回、こういう天下市の際に毎年見られると思いますので、それを実際御覧いただけたらと思います。

あと、閉鎖をすることは難しい状態だと思ひまして、先ほど景観という問題もあったんですけども、景観の問題と閉鎖の問題というのはどっちつかずというか、閉鎖していくと自転車が飽和状態になって放置自転車が増えて、景観をより損なっていく可能性もあるので、同時に考えていかなきゃいけないなと思いました。

以上です。

【事務局（蔭山）】 ありがとうございます。私、蔭山からお話しさせていただきます。

天下市の際は、連携を取りながら、無料自転車駐輪場の一部スペースを閉鎖いただいているというところにはなりますが、先ほどおっしゃっていただいたとおりで、やはり無料自転車駐輪場を閉鎖してしまうと、今度は放置自転車が増えてしまうという問題が考えられます。

ゆえに、全てを一度に閉鎖してしまうということは現実的には難しいと考えているところではございまして、まずは一部閉鎖というところで、さらに縮小できる余地があれば、段階的に減らしていくべきと考えております。

市営の自転車駐輪場が大学通り東側には無い状況で、こちらにつきましては、我々も市営自転車駐輪場を設けたいと思っているところではございますが、現状、駐輪場を設置できる用地がなく、無料駐輪場の完全な閉鎖は難しい状況です。

【外松（柴崎委員代理）】 すいません、外松です。

資料の中で、無料駐輪場に駐車している皆さんの中にも、有料自転車駐輪場を利用することも十分可能な方もいると想定しているというところと書いてあるんですけども、ここは実態調査とかはされているのか、それとも、あくまで想定するだけなのかということと、もし調査をしてなくて想定ということであれば、想定で検討するのは少々危険もあるのかなと。もしやられるのであれば、利用者の実態調査とか、パターンごとに実験してみて、いろんな意見を募ってから、この形が良いのではないかというのを決めたほうがよいのではないかと思います。

【事務局（伊佐）】 事務局の伊佐です。ありがとうございます。

実態調査のほうは、過去には国立の第2の駐輪場をつくった際の実施はあるのですが、この無料駐輪場の実態調査については、現状事例はございません。実態調査については、また予算の関連もありますので、そういったことも合わせて検討していければと思っております。

【横田委員】 この大学通りの無料スペースを有料にして整備するということは今まで考えられたことはあるんでしょうか。というのが、私は家族でここを利用することが多くて、ここに止めて一橋大学の中を探索したりとか、あとは、このスペースに止めて、駅に向かうまでの商業施設を回ったりするのに使ったりするんですね。確かに途中、紀伊國屋、ポポロの下とかも、ここを利用するんだったら使えますけれども、幾つかの店舗を巡りたいというときは、この無料スペースが使いやすいので、

ここを有料にして整備すれば、北側だけぎゅうぎゅうになって景観が悪くなるということもないのではと思います。樹木の関係もありますので、難しいとは思いますが、何か策を、ただ縮小するのではなくて、もう少し策を練っていただきたいなという印象があります。

【事務局（伊佐）】 この大学通りの緑地帯については市の土地ではないというところがございます。期間は長くなっている状態にあるんですけども、暫定的な措置として現在の形になった経過がございます。また、今お話しいただいたとおり、樹木が埋まっているというところもあります。もしかしたらほかの地域ではこういうところを整備して、ラックを置いたりして有料にしているところもあるかもしれませんが、現状ラックを置いて有料化するというのは難しいところでございます。

【事務局（蔭山）】 お願いいたします。

【荒木委員】 荒木です。先ほどのお話の中で、大学通りの前は市のものではないという話があったと思うんですけども、これは具体的にどちらをもので、使用料とかを払って市が借りているということになるのでしょうか。

【事務局（中島）】 こちらは大学町の歴史になってしまうのかなと思ってまして、もともと箱根土地というところに国立の大学町は開発されていて、コクドというところに引き継がれ、西武グループが現在所有しているというところでございます。当時、緑地帯については、市が管理する代わりに無償で貸すというような、当初そういうような約束でずっとやってきているんですね。当時国立市は放置自転車でワーストワンになりまして、もう30年前とかそれぐらいなんですけれども。そのときに大学通りの緑地帯を一部削って、今のような暫定的に無料駐輪場という形でやっておりまして、市の土地ではないところで利益を上げるということのハードルがあって、今の状態で運営しているというところでございます。

【横田委員】 そうすると、30年前に、放置自転車対策のためにあちらを特に金銭とか発生せずに御厚意であそこに置かせてもらっている状況が今も続いているということですか。別に向こうから何か、そろそろどうにかと言われているわけではなく、分かりました、ありがとうございます。

【事務局（蔭山）】 ほかにございますでしょうか。

今、いろいろ御意見をいただきましたが、小嶋会長にも御意見をお伺いできればと思います。今、景観というところと、縮小してしまうと放置自転車が増えてしまうんじゃないかというところ、利便性の関係とか、様々なお話が出たところではあるんですけども、小嶋会長、この点を踏まえて縮小ということにつきましていかがでしょうか。

【小嶋会長】 失礼します。埼玉大学の小嶋です。

今、借りている土地を使ってというお話があったり、街中に自転車で出ていくという面ですごく有効な使われ方をしている市民の方々にとっての大事な駐輪場だという御意見をいただいたり、一方で、資料の中で、自分の車庫として使っているというような課題もありました。簡単に放置されてしまうような場所になっているという問題が起きているというところもあり、良い面と悪い面の両方、皆様に御共有いただきまして、ありがとうございました。

駐輪場が整備された時には、まだ路外に、駐輪場が十分に整備されていなかった中で、すぐに使える場所ということで、本当にそのときの国立市にとって一番いい方向、歩行者の邪魔にならないようなところに自転車が置けるように、お考えいただいて、整備をいただいたというところかと思います。整備から時間が経過して、状況が変化したところを踏まえて御検討いただく、市民の方にも理解いただく、現在駐輪場を使われている方が不便になるところはどう理解していただくのか、不便を解消す

る方法があるのかというところを一緒に考えて、変化を理解いただきながら進めていただくというのが大事だと思います。

よろしく願いいたします。

【事務局（蔭山）】 ありがとうございます。私、蔭山からお話しさせていただきます。

小嶋会長に、御意見をいただいたところでございますが、実際縮小するというふうにしていくとすると、ただ縮小するだけではなくて、周知をしていくことが重要になってくると思っております。長らく無料自転車駐車場を使っていて、有料駐車場はほとんど使ったことないという方もいらっしゃると思います。利用者の皆様に、こちらに駐輪場がありますというような周知を行っていくことが我々事務局としても重要なことなのではないかと思っております。

ちなみに、先ほど資料の中で1から3の案を御提示した形になりますが、もし今後を縮小していくとしたら、どこから手をつけていくべきなのかなというところを、もし皆様に御意見をお伺いできればと思ったところですが、その点いかがでしょうか。

我々事務局としては、大学通り東側の駅寄りのほう、両側に駐車スペースがあって道を狭めているというところで、緑地帯のほうはあくまで歩行者が通行する場所ではないので、道を狭めているわけではないのですが、車道側の部分というのは、優先すべきと考えているところでございます。両側にあるというところで、景観という観点もありますが、純粹に歩行者が通行できる幅を狭めているというところもありまして、この点についてはいかがでしょうか。

【横田委員】 市民委員の横田です。

私もこの部分、両側から自転車を出している人がいると歩いている人がびっくりしているというシーンを何度も見たことがあるんです。なので、両側あるこの部分を、歩行者が危なくないようにするために一部閉鎖するというのはありかなとも思いました。緑地帯の全域になっているか分からないので確認したいんですけども、杭を打って、ロープをして、自転車を引き出せる出入口は今限られていると思うんですけども、これは北側の部分まで及んでいましたっけ。

【事務局（中島）】 ①のところについては、以前は柵を設置し出入口があったのですが、結局それがあっても、乱雑に入れられてしまう、場合によっては自転車をそのまま歩道に置いてということもありまして、結局北側のほうは柵を取って今のような形にしているところです。

【横田委員】 歩行者の安全を守るという点では、車道側のほうのここを閉鎖するのがいいのかなとお伺いすると思います。そもそも柵をはみ出て乱雑に止める人が悪いとも思いました。

ありがとうございました。

【事務局（蔭山）】 御意見ありがとうございます。

ほかに御意見などあればお伺いしたいんですけども、いかがでしょうか。普段この辺りを通ってないイメージがつきづらい部分もあると思うんですけども。

【高橋委員】 高橋です。私もその場所が一番影響あるのかなと思っています。先ほど根岸委員からあったんですけども、これは片側だけ、一時的に閉鎖するような措置とか、もし可能であれば1回実験でやってもらえればありがたいなと。効果があればそのままやるような。予算の関係とかもあるのかもしれませんが、そういうことは可能なのかというのを聞きたいなと思います。

【事務局（伊佐）】 実験を行うことについては特段予算がかかるということはないと思われますので、期間がどれぐらいかというのはあるんですけども、実験を行うことは可能です。

【高橋委員】 どうもありがとうございました。

【横田委員】 ありがとうございます。私も①と思ったんですけども、景観はもちろんそうなんですけども、そもそもここをなくした場合にも歩く方はあんまりいないのかなと。大学通りの②に関しては、今度、野村不動産さんが桜通りに大きい新しいマンションを建てると言うんですけども、そもそも総戸数が大分あって、子育て世代を誘致されているような物件だったと思います。今まで団地だったので自転車を使われる方ってそんなにいなかった可能性もあるのかなと思っていて、ただそこが、総戸数が大分増えて、お子さんがいる働いている親世代が入るところで、そうすると自転車でのアクセスというのを想定していらっしゃるんじゃないかなと考えています。そうなったときに、現状、②で結構空いているという話だったんですけども、①も③番もいっぱい、じゃあ、どこに止めようという状況があり得るのではないかと。あそこからのアクセスだと、国立駅に行くには朝の時間というとなかなか難しいですし、バスは便数があるわけではないので、今縮小してしまうと大変なのか、逆に今なくしておけば、もともとないものと認識してもらえたりするのかなと思うところです。

【事務局（伊佐）】 事務局の伊佐です。今バスのお話を頂戴したかと思いますが、例えば立川バスさんの富士見台第一団地のバス停ですと、国立駅南口というのが朝7時台で10本、8時台で9本というような形です。その後、9時台以降は時間によってバラバラなんですけども、おおむね10分に1本くらい、そのぐらいの感じになってきます。

ですので、朝の影響というのは、もしかしたら、皆さん通勤でバスを使われる方とかもいらっしゃるかもしれません。日中の時間は、もちろん西友さんとか、地下に駐輪場がありますのでそういうところを御利用される方もいらっしゃるかもしれませんが、もしかしたら何らかの影響がある可能性はあるのかもしれないと思います。

【事務局（蔭山）】 ほかに御意見などございますでしょうか。
お願いします。

【横田委員】 すいません、以前市の政策の一つで、バス停の横に自転車を止められる場所を設置する実験が最近あったような気がするんですけども、もし谷保地域とかそれ以外のところから来られる方、今までこの大学通りの無料のところ止めていた方が、自分のおうちの近くのバス停の横に自転車を無料で止められるとか、そういうのがあればちょっとまた流れも変わってくるのかなと思ったんですけども。

【事務局（伊佐）】 ありがとうございます。

バス停の近くに自転車を止められるようにして、バスの利用を促進していくというサイクルアンドバスライドということをして市でも調査を実験的にやっているところではございます。ほかの自治体ですと、例えばバス会社さんの土地を使ってというのがあるんですけども、目的としては、例えば近くに駅とかないうなところで、駅に出るためにバスに乗る方を対象に自転車を止められるようにするというのが趣旨というような形になります。

国立でも、南部の地域の操車場付近でやっているんですけども、利用状況としてはそれほど、利用台数としてはそこまで多くないというのが現状でございます。

【事務局（中島）】 すいません、中島ですけど、今の話に補足で、利用状況は確かに少ないんですけども、なぜかというバス自体が少ないんですね。なのでバスの便が悪いところに自転車のポートをつくってというところがありまして、最初は物珍しいような形で結構利用者がいたんですけども、だんだん少なくなってきたというのが今の実情で、場所を変えるなどして、今言われたような御意見も参考にしながら、引き続きやっていければなと考えています。

【事務局（蔭山）】 いろいろ御意見などありがとうございます。

時間の関係もございますので、資料3に移らせていただきます。

資料3以降は御報告の内容が多いかと思います。場合によっては時間の関係で一部割愛させていただく可能性がございますので、御了承いただけますと幸いです。

それでは、資料3を御確認いただければと思います。国立市自転車安全利用促進計画についてという資料でございます。こちらは、資料と一緒に配付させていただきました水色の冊子の内容となっております。

国立市では、交通安全、道路整備、利用促進等の観点から、自転車を安全かつ快適に利用していただくための総合的な計画として自転車安全利用促進計画を策定しています。計画の目的としましては、自転車レーンなどの自転車走行空間の整備、自転車ナビマーク設置、交通安全意識の啓発等により、自転車事故の削減を目指し、自転車の安全性や快適性の向上により、健康や環境など地域の課題やニーズに応じ、自転車の利用促進を図るものとしています。

真ん中の図を御覧いただきながらお聞きいただければと思いますが、計画期間になります。計画第Ⅰ期につきましては、翌年度、令和7年度をもって終期となりますため、第Ⅱ期の策定を進めてまいります。第Ⅱ期については、これまでの計画や実績を評価するとともに、現状の社会情勢や課題に応じた計画策定を行ってまいります。計画第Ⅱ期の策定に当たりましては、計画第Ⅰ期の評価と第Ⅱ期の検討等を行うため、国立市自転車対策庁内検討会を設置させていただきます。

また、自転車対策審議会におきましても、計画の評価や検討に関する御意見を頂戴しながら、計画第Ⅱ期策定について進めてまいります。自転車施策につきましては、平成27年に策定し、10年間を計画対象としていた国立市自転車駐車場整備計画も令和7年度をもって終期となっております。このことから、自転車駐車場整備に関する事項につきましても、国立市自転車安全利用促進計画に加え、ひとつの計画として第Ⅱ期の策定を行ってまいります。

次に資料3の裏側、3番、第Ⅰ期の計画と主な実績についてお話をさせていただきます。

まず、環境整備に関することですが、さくら通りにおける自転車専用通行帯の整備を行ってまいりました。また、市内の自転車のナビマークについても整備を行ってまいりました。そのほか、国立駅周辺における自転車の押し歩きを促す交通看板をはじめとした、視覚的に分かりやすい交通看板の設置を進め、交通事故の防止を図ってまいりました。

次に、利用ルールの徹底になります。自転車安全教室を各小学校で実施してまいりました。また、自転車ヘルメット着用の啓発としまして、令和5年4月にヘルメットの着用が努力義務化されたことから、令和5年度、令和6年度それぞれで購入費用の助成、1人につき2,000円という内容でございましたが、そちらを実施してまいりました。尚、今のところ令和7年度のヘルメット助成の実施予定はございません。

次に、自転車利用促進としまして、コミュニティサイクルの内容になります。国立市ではシェアサイクルHELLO CYCLINGの運営業者と協定を結びまして、公園用地や道路用地、公共施設等における自転車ポートの設置を支援してまいりました。

次に、4番の内容になります。市内における自転車事故の状況としまして、第Ⅰ期の計画では、自転車乗車中事故者数の令和7年度における目標値を70人以下と定めておりましたが、令和5年度時点では、自転車乗車中の事故者数は111人という結果となりました。自転車側に違反のなかった事故が18件で、自転車側の運転操作誤り、安全不確認による事故が特に多く発生しております。

自転車事故防止におきましては、事故発生場所や事故件数のみならず、自転車事故時の違反内容を考慮し、より効果的な対応策を行う必要がございます。また、電動キックボードといった新たなモビリティの普及やそれらの交通ルールについても注視が必要でございます。

計画第Ⅱ期におきましては、自転車の利用を促進しながらも、利用者一人ひとりが交通ルールを守り、利用者の増加に比例し交通事故が増加しないよう、取組を進めることが求められていきます。

なお、本内容、計画の策定に当たりましては、委員の皆様の御協力が必要不可欠と考えております。次年度は審議会の開催回数を増やすといったことも想定しております。御多忙の中大変恐縮ではございますが、よりよい計画策定のため、御理解、御協力をお願いいたします。

以上が、資料3番と冊子でお渡ししている計画の内容になります。

続きまして、次の資料に移らせていただきます。先ほどの資料でシェアサイクルというワードを使わせていただきましたが、こちらの内容になっております。

まず、資料4-1を御覧いただければと思います。シェアサイクル（コミュニティサイクル）についてという内容でございます。国立市では平成31年1月から3月に事業者提案事業において、コミュニティサイクル事業の提案を受けたことから、コミュニティサイクル導入に向けた支援方針に基づき、OpenStreet（オープンストリート）株式会社が提供するHELLO CYCLINGを採用し、平成31年4月から国立市内での運用が開始しております。現在は41か所のステーションを設置しております。既存のステーションにつきましても、利用状況から台数の拡大といった整備を行っております。

簡単に利用方法を説明させていただきますと、スマートフォンの専用アプリで操作していただくような形で、自転車の予約、開錠、決済の操作をしていただくような形になります。なお、2022年からはPayPayとの連携も開始しまして、専用アプリをダウンロードしていなくても、PayPayアプリから同じように自転車を借りる操作というものができるようになっております。

また、2023年からはLINEとの連携も開始しましたほか、GoogleMapとの連携も開始しまして、こちらではステーションの検索を行うことができ、ステーションにある自転車台数もGoogleMap上で確認できるようになっております。

また、中国を中心に東アジアで多く利用されているQRコード決済等としまして、Alipayというものがあるんですが、こちらとの連携を開始しております。国立市だとあまり多くはないかもしれませんが、インバウンド需要といったところにも対応しているような取組がされております。

次に、相互乗り入れという仕組みについてです。HELLO CYCLING系列のシェアサイクルポートでございましたら、他の区市町村への相互乗り入れが可能となっております。多摩地区では、八王子、立川、三鷹、府中、調布、町田、日野、国分寺、福生、狛江、武蔵村山、多摩、稲城で導入がされております。国立市におきましては、府中、立川、日野、国分寺、隣接している市のほう全てで導入されておりまして、相互乗り入れが行いやすい環境になっているところでございます。

利用料金は、(2)のとおりとなっております。こちら、もうすぐになるんですけども、4月から料金改定がございまして、今まで30分まで130円だったのが160円に改定されるなどの料金改定がございます。

裏面をお願いいたします。HELLO CYCLINGはスポーツタイプの自転車のレンタルもできるような形になっているんですが、スポーツタイプにつきましても料金の改定がございます。こちらは逆に30分まで300円だったのが改定後は200円になるというような形で、以降、更新は料金が上がるような形になっております。

ここからは実績のお話になるのですが、資料４－２と併せて御覧いただけますと幸いです。国立市ではOpenStreetで連携しながらポートの新設を進めてまいりました。令和６年度におきましては、まず新設の内容になりますが、４－１の内容になりますが、石田大橋下が新設されました。国立市泉のエリアになりますが、３２台の中央線高架下に次ぐ大型のポートとなっております。次に、こちら民地になりますが、デイリーズ国立店というところ、小規模な２台のポートが新設されております。

また、利用率の高い既存のポートについては台数の変更を行ってまいりました。台数変更に当たっては、高さの異なるラックを交互に設置する方式である新型ラックを導入することで、同じ面積で１．５倍の台数を設置することが可能になっております。台数の変更としましては、下にございます公民館、あと市役所の前にあるポート、あとは国立福祉会館、北第一公園、西児童館、最後は民地になりますが、ニッポー設備株式会社のポートの台数を拡大しております。

最後に利用実績になります。国立市では、令和元年４月よりHELLO CYCLINGのサービスが展開され、初年度は１５か所のステーション、自転車の台数は９５台での開始となりましたが、現在は４１か所、３８４台まで拡大しております。これに比例して利用者数も増加しております。

次のページになります。

こちらのグラフを御覧いただければと思います。一番上の表は、月当たりの利用回数の推移となります。ポート新設の影響もありますが、前年に対して利用回数が毎年増加しているような状況にございます。令和６年４月時点の市内の利用者数は３，７３４人となっており、同時点での人口が７万５，８００人という形となっておりましたので、人口の４．９％ほどの利用者数が存在することとなっております。OpenStreet株式会社においては、月７，６００人の利用者、人口の約１０％ほど、可住地面積の１キロ平方メートルごとに７ステーション、全域で５７か所が最終目標として定められております。

モデル自治体としまして埼玉県朝霞市が存在しまして、市内人口の１０％ほどがHELLO CYCLINGのユーザーでございまして、１キロ平方メートル当たり約７ステーションが実現されてございまして、市民からは公共交通機関として位置づけられているような状況にございます。主な利用としましては、３０分以内の日常利用ということになりますが、シェアサイクルで創出された外出ニーズやバス利用も増加しているということでございます。

次に、下の表になりますが、１か月の利用時間ごとの件数となっております。前述のモデル自治体と地域性は異なりますが、国立市における主な利用は３０分以内が多くなっております。短時間の利用が多い傾向にございますが、１時間を超える長時間利用も決して少なくはありません。

次のページをお願いいたします。

こちらでもグラフを御覧ください。曜日の利用率としましては、最も利用が多くなっているのが日曜日、次いで土曜日となっております。シェアサイクル利用者の印象としては、平日の通勤・通学による利用が多いように思われますが、実際は土日の利用も非常に多い形となっておりまして、買物、観光、幅広い用途での利用が予測される形となっております。

次のページ、お願いいたします。

各ステーションの貸出し状況につきましては、国立駅からほど近いＪＲ国立駅高架下が最も多い形になっておりまして、返却回数につきましても同ステーションが１位となっております。なお、貸出しの多いステーションは市内全域に存在しているような形になりまして、どのエリアにも需要がある

ということが分かります。

こちらで資料4-1と4-2の説明を終えさせていただきます。

そのままシェアサイクルのお話となりますので、資料5に移らせていただきます。

こちらも報告の内容となります。国立市では、市内ポートを設置しているHELLO CYCLINGと連携しまして、令和6年度の実施として、期間限定での施策になるのですが、「シェアサイクルでハチタマ！（多摩8市）の観光地「つなごう」キャンペーン」を実施いたしました。実施概要としましては、多摩8市内の観光スポットを巡ることで、シェアサイクルの無料クーポンを配布するというような内容となっております。キャンペーン期間は10月から11月の2か月間で実施した形になりまして、キャンペーン期間中に対象の多摩8市内のステーションでシェアサイクルの利用を開始し、HELLO CYCLINGアプリのマップ画面に表示された観光スポットにチェックインボタンをタップすることで、自転車レンタルで利用できる130円のクーポンを配布するというような内容となっております。こちらは前年度も行ったキャンペーンになり、前年度におきましては、市をまたいでの利用がクーポンの配布条件となっておりますが、今年度においては、市内の移動でもクーポンの対象となった形となります。

本キャンペーンにつきましては、シェアサイクル観光連携推進事業として3か年の計画で令和4年度より開始され、初年度は福生市、立川市の2市で始まった内容となりますが、2年目で国立市も参加させていただきまして、小平市、日野市、国分寺市、武蔵村山市さんを加えた7市で実施いたしました。3年目、こちらが最後となりますが、東大和市が加わりまして、8市で実施された形となります。

国立市の観光チェックポイントとしましては、下の一覧の10か所で展開をさせていただきまして、多摩8市でそれぞれ10か所のチェックポイントを設置された形となります。

裏面をお願いいたします。

アプリの操作イメージとしましては、チェックポイントが地図上で分かるようになっておりまして、自治体ごとに色分けがされているような画面となっております。1か所につきまして、同じ方が何度もチェックインできないような仕組みになっておりました。

キャンペーン実績としましては、前年同様、チェックイン回数が立川市に次ぐ2番目の実績となりまして、各自治体で前年を大幅に上回る実績となっております。さらに、立川市、国立市におきましては、キャンペーン期間中2か月間、シェアサイクルの利用回数が増加したという実績もございます。キャンペーン前の9月は9,516回だったのが、10月は9,601回、11月は9,751回となり、12月でまた数が減少しており、キャンペーンの効果が数字から分かります。

次のページをお願いいたします。

表のお話になりますが、市内観光スポットにおけるチェックイン回数になります。多摩8市で最もチェックインが多い観光地チェックポイントで79回という形でございましたが、国立市では大学通りと鳩の湯のチェックポイントで多摩8市のチェックポイントの中でも5位という高い実績を得ることができました。ほかの市を出発して国立市内の観光チェックポイントのチェックインをしている内容としましては、国分寺市からの出発というものが最も多くて、次に、立川市、日野市という結果となりました。

次に、アンケート調査という内容となります。OpenStreet株式会社では、令和6年度ハチタマキャンペーンの参加ユーザーに対してシェアサイクルの利用状況についてアンケートを実施いたしました。

調査結果の一部について報告をさせていただきます。

アンケートの概要としましては、対象者を2万7,462名としており、そのうち回答者は878名となっております。回答期間は12月18日から1月6日の3週間ほどの期間となっております。

裏面をお願いいたします。

アンケートの回答結果をお伝えさせていただきますが、まず上の表、シェアサイクルの利用頻度を教えてくださいというような内容となっております。下の表は、シェアサイクルの使用用途に関する質問の結果となっております。利用頻度としましては、月に1回から3回が最も多い結果となっております。利用用途としましては、趣味・遊び・観光が最も多い結果となりました。シェアサイクルは通勤・通学を目的とした利用が多いイメージでございましたが、幅広い用途が存在することから、駅周辺や公共施設のみならず、様々な環境に整備を進めることで、利便性の向上や自転車利用の促進が期待できます。

次のページとなります。

次に、サイクルポートの設置場所に関する希望を尋ねる質問についての回答結果でございます。駅・バス停周辺に増やしてほしいというような意見が最も多い結果でございました。自転車で次に利用する交通機関のそばまで行けることは効率的な移動につながります。東京都城南地域、川崎市、横浜市を中心に路線バスを展開する東急バスさんにおきましても、その点に注目し、HELLO CYCLINGのステーションを停留所や営業所に展開し、バスとシェアサイクルが一元的に利用できる環境整備を進めているとのことでございます。

公園、公共施設といった各自治体が主にシェアサイクルの整備を行う環境に加えまして、病院といった国立市ではまだ展開のない意見も出ておりまして、潜在的に幅広いニーズが存在することが分かります。

以上が資料5の内容となっております。

時間の関係から資料6にそのまま移らせていただきます。こちらで最後の資料となっております。

こちらにつきましても報告の内容となり、令和6年度自転車駐車場利用状況の御報告になります。現在、国立市では14か所の市営自転車駐車場を運営しておりまして、うち1か所が無料自転車駐車場となっております。令和6年度4月から12月の内容となりますが、自転車駐車場の利用状況につきましては下の表のとおりとなっております。

なお、中央線高架下自転車駐車場につきましては、令和6年6月より一部撤去自転車の保管場所としており、収容台数に変更が生じております。こちら、最も利用率が高いのは、国立駅南第1自転車駐車場の一時利用となっております。定期利用につきましては1階、2階とそれぞれ分けている形になりますが、合わせますと定期利用と比較し一時利用の利用率が高くなっている状況にございまして、午後になると90%を上回ることもございます。同駅の中央線高架下自転車駐車場につきましても、一時・定期両方の利用が可能となっておりますが、ほかの自転車駐車場と比較して駅から離れているということもございまして、利用率が少し低い状況となっております。

先ほど話題にも出ましたが、近年子供乗せ大型自転車の自転車駐車場利用が増えているところでございます。しかしながら、多くの自転車駐車場でラック式を導入しておりまして、重量のある大型自転車は駐車しづらいといったような問題点がございます。国立駅南第1自転車駐車場、中央線高架下自転車駐車場などでは、大型の自転車を平置きできるような専用スペースを設けておりまして、大型

自転車の利用者増加に合わせて随時専用スペースを拡大しているところではございますが、利用率が高い国立駅第1の駐輪場、特に一時利用につきましては、一般の自転車の駐車スペースとの兼ね合いから、現状以上の大型スペースの確保が難しい状況となっております。

利用率の低い中央線高架下自転車駐車場につきましては、利用料金を低く設定しており、利用者の増加を図っているところでございます。

市営自転車駐車場のほか、民営の自転車駐車場も多く整備しておりますが、こちらも先ほどお話しさせていただいた形になりますが、国立駅南口周辺は路面店が非常に多いこともありまして、自転車駐車場を利用せずに道路上に駐車してしまう自転車が現在も多く見られている状況でございます。今後も啓発等の強化や利用しやすい自転車駐車場の整備を行ってまいりたいと思います。

以上で全ての資料につきましてお話を行わせていただきました。

時間の関係から後半駆け足となり、申し訳ございませんでした。皆さんの御意見をお伺いする時間が取れなかったのですが、後半お話しした内容でも結構ですし、全てを通しての御意見や御質問でも大丈夫なのですが、またここで皆様にお聞きしたいと思います。何か御意見、御質問のある方は挙手をお願いできますでしょうか。

そうしましたら、小嶋会長にお伺いできればと思います。今の内容をお聞きいただいて、シェアサイクルとか、こういった新しいツールが増えている状況に対して、何か御意見などをいただければと思うところではあるんですけども、いかがでしょうか。

【小嶋会長】 恐れ入ります、小嶋です。

様々取組、御紹介をいただきましてありがとうございました。やはり私としては、自転車の交通安全の面が一番気になるところとです。事故の状況を御紹介いただいた中でも、自転車のほうにも違反が多くあるというお話をいただきまして、本当に難しい課題だと思うんですけども、今新しいツールがどんどん出てきているというところですか、シェアサイクルの広がりという中でも、様々な取組につないでいくということができると思いますので、それらの事業者の方にも御協力をお願いしまして、ぜひアイデアを出していただき、利用促進と安全対策というところを併せて推進していただければと思います。

以上です。

【事務局（蔭山）】 小嶋会長、ありがとうございました。

全体を通してのお話をいただきましたことと、会議の終了予定時刻も迫っておりますので、ほかに御意見がなければ閉会とさせていただきますが、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、これにて本日の令和6年度第1回国立市自転車対策審議会を閉会とさせていただきます。

改めまして、委員の皆様、本日は御多忙の中、またお足元の悪い中、お時間をいただきまして誠にありがとうございました。

— 了 —