

第5号様式(第7条関係)

会議録

会 議 の 名 称	第3回清須市自転車等駐車対策協議会
開 催 日 時	平成25年12月25日(水曜日)午前10時～
開 催 場 所	清須市本庁舎 3階 大会議室
議 題	(1)自転車等駐車対策基本方針 (2)自転車等将来駐車需要予測 (3)自転車等駐車場基本計画(案)
会 議 資 料	会議次第 構成員名簿 第2回自転車等駐車対策協議会のまとめ 自転車等駐車場利用者アンケート調査 属性別の有料化 低減率 補足資料 市民意識調査結果【資料1】 自転車等駐車対策基本方針【資料2】
公 開 ・ 非 公 開 の 別 (非公開の場合はその理由)	公開
傍 聴 人 の 数	1人
出 席 委 員	中村英樹会長 鈴木弘司副会長、石川雄二委員、三輪和男委員、川口礼正委員、山下善則委員、服部総明委員、藤嶋克浩委員、堀田知平委員、大竹孝三委員、林由紀夫委員
欠 席 委 員	辻 武寿委員
出 席 者 (市)	柴田企画部長、川松建設部長
事 務 局	<総務部防災行政課> 鷺見総務部長、大橋総務部次長兼防災行政課長、三輪課長補佐、後藤副主幹兼防災防犯係長、嶋中主任、竹内主事、黒髪主事
●事務局	<p>定刻になりましたので、只今から第3回清須市自転車等駐車対策協議会を開催いたします。</p> <p>本日は委員の皆様方にはご多忙のところご出席いただきまして誠にありがとうございます。</p> <p>会議の開催に先立ちまして、本日、辻委員からご欠席の連絡が入っておりますが、「清</p>

須市自転車等の放置の防止に関する条例」第16条第3項の規定に基づきまして、委員の半数以上が出席しておりますので、本会議は成立しておりますことをご報告いたします。

なお、本日は、清須市付属機関等の会議の公開に関する要綱第3条の規定により公開会議となっておりますので、よろしく申し上げます。

傍聴人各位におかれましては、同要綱第6条第4項の規定により、お手元に配布しました遵守事項に従っていただきますようお願いいたします。それでは、議事を中村会長にお願いいたします。中村会長お願いいたします。

○中村会長

あらためまして、おはようございます。

まず、会議を進行させていただきます前に、資料の確認をお願いします。

【配布資料の確認】

それでは、次第に従い、議事を進めてまいります。

まず、次第の2(1)「前回のまとめ」について事務局から説明をお願いします。

●事務局

【第2回清須市自転車等駐車対策協議会まとめ】説明

●杉原設計事務所

【自転車等駐車場利用者アンケート調査 属性別の有料化低減率 補足資料】説明

○中村会長

今回は自転車等利用実態調査結果とそれに基づく課題と対応策について議論を行いました。

自転車等利用実態調査結果のうち、まず駐車実態調査結果のポイントを述べますと、自転車等の乗入台数が特に多い駅は、JR清洲駅と新清洲駅であること。深夜の残留比率が高い駅は、必ずしも乗入台数の多い駅というわけではないこと。JR清洲駅では平日ピーク時の4割程度の台数が深夜に駐車されていることです。

自転車等駐車場利用者アンケート調査結果のポイントとしましては、利用目的のほとんどが通勤・通学であり、鉄道利用が86%であることです。仮に有料化した場合に自転車等駐車場を利用しないという人は半数近くにのぼり、利用しない人のうち、車への転換はわずかで、駅からの距離が2km未満からの人が多いということと、若年層が多いということで、かなりの部分が徒歩に転換してくれる可能性が高いです。

事務局の説明の中に正利用者、逆利用者という言葉が出てきましたが、正利用者というのは、朝自転車等を駐車場に停めに行くこと、逆利用者は朝駐車場に停めてあった自転車等に乗って目的地に行くということですか。

●杉原設計事務所

そのとおりです。

○中村会長

続いて、次第の2(2)「市民アンケート調査結果」について、事務局から説明をお願いします。

●杉原設計事務所

【資料1】説明

○中村会長

説明いただいたように、市民意識調査は、自転車等駐車場を利用していない方も含めた市民全般の意見を聞くことを趣旨としており、住民基本台帳から無作為に抽出された方を対象に郵送配布しました。

ただし郵送回収ということもあり、回収率は5割弱です。サンプルの属性も、女性や高齢者が多いといった偏りも見受けられますが、広く一般市民の方々の意見をいただいたといえます。

今ご説明いただいた内容について、ご質問等いかがですか。

○鈴木副会長

問15の自転車等駐車場の適正料金についてですが、自転車等駐車場利用者アンケート調査では、利用者属性によって有料化に対する意識が異なるという結果でした。今回の市民意識調査の結果では、この問15について若年層とそれ以外の年齢層で差は見られたか教えていただきたい。

●杉原設計事務所

属性別等の集計については、今後行っていきます。

○中村会長

それでは、次第の2(3)「自転車等駐車対策基本方針」について、事務局から説明をお願いします。

●杉原設計事務所

【資料2】説明

○中村会長

前回ご報告いただいた自転車等駐車実態調査に基づき、将来の人口の伸びを考慮し、どれくらいの駐車需要が見込まれるのかということ推計していただきました。有料化を前提としており、利用者の約3割が有料化によって自転車の利用をやめるという前提で駐車需要を算出した結果、需給のバランスが取れている駅が大半であることがわかりました。

しかし、すでに有料化を前提として将来自転車等駐車需要台数等の話がすすめられている印象です。本来であれば、まず有料化を明記するのかということを含めた基本方針についての議論を経て、それに応じて個別の駅についてどうしていくのかという議論になっていく順序だと思います。

○三輪委員

JR 清洲駅について、隣接する稲沢市との協議はどの程度進んでいますか。

●事務局

本市が自転車等駐車場の整備計画を策定予定であり、そのための実態調査を実施しているということを、先日、稲沢市の担当部局に説明に参りました。

調査結果や課題がまとまってきた段階で、あらためて稲沢市に協議に参りたいと思います。

○三輪委員

稲沢市民も清須市内の自転車等駐車場を利用していると思いますが、将来駐車需要予測算出のための人口推計は、稲沢市の人口推計も反映されていますか。

●杉原設計事務所

市内の人口推計の値は、清須市の総合計画の値を用いていますが、他市については増減なしとしています。

○中村会長

JR 清洲駅の将来駐車需要台数は、稲沢市民の駐車は除かれているということですか。

●杉原設計事務所

清須市内に駐車している自転車等の台数をベースとしていますので、稲沢市民の利用者分も含んだ需要予測となっています。

○石川委員

資料 1 についてですが、住民基本台帳から無作為抽出した市民に配布しているということですが、抽出された 4000 サンプルは年代別や地域別に母数と同じ比率になるように抽出していないということですか。

●事務局

西枇杷島地区、清洲地区、新川地区、そして春日地区の 4 地域別、男女別に母数と同じ比率で抽出しています。

○石川委員

年代別にはどれくらいの比率で配布したのかは把握していないということですか。

●事務局

そのとおりです。

○石川委員

資料 1 の 1 ページの調査概要では、有効回答数が 1,853 件と書かれていますが、下表の属性別の合計の値は 1,754 件となっています。この差異は何でしょうか。

●杉原設計事務所

1,853 件のうち、性別または職業が不明であるサンプルを除いた件数が 1,754 件ということですか。

○石川委員

有料化する駅としない駅があるのは、受益者負担という観点からすると公平性に疑問を生じます。どのような考え方で有料化を前提としているのですか。

○中村会長

石川委員の今のご発言は、資料2の3ページの部分についての指摘であると思います。

資料2の方針の部分は、多くが一般論として書かれている印象です。方針1-1については、市民意識調査結果を根拠として、受益者負担のため有料化する方針としていますが、そうすると有料制を導入する駅と導入しない駅があることについてのロジックが非常に重要になってきます。

今回の事務局案の趣旨について、事務局から説明をお願いします。

●事務局

資料2の2ページでは、市民意識調査結果から、自転車等駐車場の整備・運営費は受益者が負担すべきという方が多いということがわかりました。

3ページでは、いくつかの指標から有料制導入対象の駅を示しています。有料制を導入する場合、自転車等駐車場の整備を行って、利用者から利用料金をいただくということになります。別の考え方として、整備をせず現状のままの自転車等駐車場については、利用者登録制度という料金制度もあり、手数料という形で負担をいただくという方法もあります。そういった制度も視野に入れて、公平な受益者負担について検討していきたいと思います。

○中村会長

今のお話を整理すると、資料2の3ページで無料制と示されている駅の自転車等駐車場においても、利用者登録制度の導入により一部受益者負担をしてもらうことで、地域間の不公平感を緩和するということですか。

●事務局

市民意識調査の結果を踏まえ、受益者負担という方向であることに変わりはないですが、登録制度のような手法も含めて検討していきたいです。

○中村会長

この協議会で、そういった方針を決めていくことがひとつのゴールであると思いますので、ぜひこの場で議論をして、方向性をきっちり決めたいと思います。

もしかしたら、今回の事務局提案以外の方法もあるかもしれません。いろいろな方法を比較検討し、方針の決定にいたるまでのロジックを組んでいく必要があるように思います。

現状のままでよいという方針を立てることも可能で、全駅の自転車等駐車場を有料化する方向性もあります。また、今回の事務局案のように駅ごとに有料化をするのかどうか判断するという方法もあります。また料金制度についても、利用者から利用料金をいただく有料制のほかに、先ほど事務局からお話のあった、登録制も考えられます。

このように、今回の事務局案以外にもいくつかの代替案が考えられるのではないのでしょうか。その中で、駅の特性や需要を考慮しながら市の方針をどのように決定していくのか協議会で議論する必要があります。

その議論のためにも、代替案や、メリット・デメリットについて整理をしていただきたい。

まずはこの場で、全体的な方針に対して、ご意見をいただければ事務局も作業がしやすいと思うのですがいかがでしょうか。あるいは、今回の事務局案以外の案は考えられないというのであれば、今回の案で決定という形になるかと思えます。

将来駐車需要台数など、有料化しない場合のストーリーがないので、有料化削減率を考慮しない場合の将来駐車需要台数は何台か、現在の収容可能台数で収まるかどうかという資料がないと、わかりづらいです。

たとえば受益者に負担させずに公費で自転車等駐車を整備、運営していくという方向性もありますが、難しいと思います。一方で受益者や需要発生の原因者に応分の負担をしていただくのかどうか、といった議論も必要です。

○鈴木副会長

方針については、このまま無料制を継続する場合と、有料化した場合、収支がどうなるかなど、何らかの財政的な見込みを示す必要があると思います。また、周辺自治体で有料化されているという実態が示されているが、それらの自治体の収支の状況も示す資料があって然るべきかと思えます。有料化するのであれば、そういった資料も示したほうが良いように感じます。

また、将来駐車需要予測については、有料化した場合とそうでない場合など、ケースごとに需要台数を示していただきたい。

○中村会長

有料化した場合、料金収入をどのように利用していくのか。現状維持のために有料化するのか、それともサービス水準の向上を図るのかということも決定していく必要もあります。利用者アンケートでは、屋根の要望が高かったが、有料化に際してそういった要望に応えるのかも検討するなど、料金収入を何に対して利用していくのか大枠の方針を示していく必要があります。

JR清洲駅と新清洲駅については駐車需要が多く、今後廃止される自転車等駐車場もあり、収容能力の確保が難しい状況となっています。さらにJR清洲駅は市域をまたいでいるので、稲沢市との調整も必要となり、調整に際しては清須市の方針をしっかりと決定しておく必要があります。そういったスケジュールも考えると、そろそろ大きな方針を決定していかないと年度内の答申が難しい状況といえます。

○三輪委員

鈴木副会長のお話のとおり、負担額がどれくらいか明確にしていきたい。自転車等利用者はできるだけ安い利用料金を望むに決まっています。一方、非利用者は受益者

負担を求めています。そういった中で近隣自治体の状況を把握していただき、市としての方針をある程度まとめていただかないと、この先議論が進めることはできないと思います。

清須市の財政が厳しいため有料化という話が出てきていると思いますが、ぜひ市としての方針を決定していただきたい。

○中村会長

大きな方針として、まず有料制を導入するかしらないかということ、次に導入した場合の料金収入をどのように使うのかということ、そして、駅や施設ごとに差別化をするのかしないのかということ、の3点が議論のポイントではないかと思います。

1点目の、有料化するのかどうかについての事務局の説明はまだ不十分です。そんな中で3点目の、どの駅を有料化するのかという議論になってしまっています。

まずは1点目の、どうしても有料化しなければならないというロジックを固めることが必要ではないでしょうか。それは事務局に作成していただくとして、有料化するという大方針について、今日の段階で委員の方でご判断いただけないでしょうか。

今回は事務局から理論武装していただいた案を提示していただきたい。まず有料化が必要であるという結論に達しないと、次のステップに進めません。

前回の協議会では、課題や対応の方向性を示していただいたが、それと今回の説明とのつながりが良くわからないので、その辺りも固めていただきたい。

まずは有料化の方針を定めないと、収入を何に使うか、サービス水準を高めていくのかどうか、等しく有料化を導入するのか、無料制の施設を残す場合は、どのように維持管理をしていくのか、駅単位の均一料金でよいのかといった議論ができません。そこまでの議論を通じて方針が定まった上で、区画整理事業への対処、稲沢市との協議が進んでいくのではないかと思います。

○山下委員

有料化というテーマは何らかの課題があり、その課題を解決するための一手法であると思います。有料化のメリットは、利用者にとっては自転車等駐車場の利便性向上ですが、周辺住民に対しては、駅前の美観やセキュリティの向上、また放置自転車等の減少という効果も期待できます。

課題がいかに大きいのか、その解決策として有料化が不可欠かどうか、また有料化がもたらす効果について、整理すればよいと思います。

また、一口に有料化といっても、利用者の立場からして、有料と無料が混在すると不公平感を感じてしまうのではないのでしょうか。こういった問題にならないよう、市として説明できる方針が必要となってくると思います。私は市全体として統一した料金制が望ましいかと思います。

また、気に掛かる部分は、資料2の10ページ、方針2-2③民地における自転車等の撤去についてです。行政にとっては民地内の放置は手が出しづらく、一宮市では、少しでも

民地に自転車等が入っていると、撤去ができないということです。

また、放置禁止区域の設定について、先ほど駅から200mの範囲に設定するという提案がありましたが、その根拠作りも必要です。個人的には200mより、もう少し広げたほうがいいと思います。放置禁止区域を設定すると、撤去する自転車等が増えるので、経費も増加し、その負担も利用者が一定程度負うこととするのか議論になると思います。最終的にはまちの美観やセキュリティ、モラルの向上につながるものが目的であると思うので、そういう観点でも方針をしっかりと出していきたいです。

○中村会長

課題については、前回の協議会でほとんど示されているので、前回から今回の方針(案)にいたるまでの連続性、ロジックをフローチャートのように筋道立てて整理していただきたい。

また有料化と、放置自転車等の撤去はセットで考えていかなければならないので、撤去活動に自転車等駐車場の利用料金収入を使うのか、という検討も必要です。有料化によってもたらされるメリットを目に見える形で示していかないと利用者から納得いただけないのではないのでしょうか。

調査結果等の検討材料は十分そろっているもので、前回までの議論のつながりを意識してまとめていただくということをぜひ事務局にお願いしたいです。

○川口委員

須ヶ口駅周辺の路上は放置禁止区域に設定されていますが、そのすぐ外側に以前から3,4台の放置自転車等が置かれている場所があります。市も気がついてすぐに撤去するのだろうということで静観していましたが、未だに置かれたままになっています。自転車のかごにはごみも捨てられています。

また先ほど、民地における放置自転車等の撤去が難しいというお話もありましたが、須ヶ口駅前のコンビニ裏の民地にも自転車が3,4台置かれています。これらの放置自転車に対して市はどのような対応をしていますか。

●事務局

指摘の道路上は以前には20台程度放置自転車があり、柵で囲い自転車等が置かれないうようにしてきました。また、この場所は放置禁止区域外ですが、定期的に警告札を貼り付けています。ただし、貼り付けのスパンが最近では長くなっているのだと思います。後者のコンビニ裏の民地については、委託しているシルバー人材センターが巡回している区域です。状況を確認させていただいて、対応を考えたいと思います。

○中村会長

有料化の方針について事務局から説明があればお願いします。

●事務局

今年度協議会を開催し、委員の皆様にご協議いただくことに踏み切った経緯を説明します。

先ほど近隣自治体で有料化が進んでいるということを説明しましたが、その影響で新清洲駅の駐車台数が増加しています。隣の自治体が有料化されたため、もともと他の駅の自転車等駐車場を利用していた自転車利用者が新清洲駅に集まってきており、そのために新清洲駅周辺の駐車能力を圧迫してきました。市としては、新たに自転車等駐車場を確保することは難しい現状にあります。

また、より多くの方に自転車等駐車場を利用してもらおうということで、朝、整理員の方を自転車等駐車場に配置し、自転車をきれいに並べています。そのため、帰りに出庫する際に、朝置いた場所とは若干違う場所に自転車が移動している場合もあり、利用者から市役所へ苦情の電話が入ることもあります。より多くの方が利用できるようにと移動しているのですが、トラブルが絶えません。そして、自転車等駐車場内の自転車等の盗難も多い状況です。名古屋市では有料化されており、自転車等駐車場にはラックが設置され、非常にきれいに駐車されています。さらには、場所によっては管理人がいたり、屋根が設置されています。

そういった事例をみると、有料化によって今の課題の多くが解決されるのではないかとということで、今年度は、自転車等駐車実態調査、自転車等駐車場利用者アンケート及び市民意識調査を実施するとともに、協議会による検討を行うこととしました。

○中村会長

そういった昨年度までの経緯を踏まえて、今年度は具体を検討し、整理することが必要です。特に有料化については、代替の選択肢がありそうなので、そういったケースも提示していただき、それぞれメリット、デメリットを示した資料の準備をお願いしたいです。

○藤嶋委員

放置禁止区域を設定し、市による自転車等の撤去が増えると、その所有者は警察に盗難届けを出しにくくなるということが考えられます。駐車してあった場所が放置禁止区域内である場合、盗難ではなく、撤去の可能性もあり、警察から市の連絡先をお知らせすることが増えると思われれます。

盗難の被害かそうでないかがすぐ明らかになるように、今後、そういった所有者が問い合わせをする窓口を一元化していただきたい。ぜひよろしくをお願いします。

○中村会長

他にはいかがですか。

○堀田委員

放置禁止区域を設定しても、区域外の放置が増加すると思います。また、スーパーなどの施設に置かれてしまうことも想定され、有料化により影響のありそうな施設の意見もあらかじめ聞いておくことが必要ではないでしょうか。

また、先ほど会長もいわれていたとおり、有料化のメリットを利用者に示すことが必要だと思います。

○中村会長

今のご指摘のとおり、施設に駐車されてしまう可能性もあるということはデメリットのひとつであり、整理しておく必要があります。しかし、その解決策についてはこの場で必ずしも議論することではなく、協議会の役割は、あくまで課題の整理から方向性を導くことではないかと思えます。

○石川委員

資料1の12ページ上段、適正な利用料金について、「学生・障害者などを除く」と書かれているが、学生や障がい者の方に対してはこれまで通り料金をいただかないという前提でアンケートをとられたのでしょうか。

●杉原設計事務所

有料化しても、学生や障がい者に対しては、割引や免除等の適用が考えられますので、それらの特別な料金ではなく、一般的にはどれくらいの料金が妥当かということでアンケートをとっています。

○中村会長

たとえば障がい者や学生に対して料金をどうするかなど、有料化にあたっての留意事項は列挙しておいたほうがよいです。

次回までに、有料化にあたってのメリット・デメリットの整理、有料化以外の選択肢の提示とそれぞれのメリット・デメリットを整理していただき、結論につないでいただきたい。

●事務局

各委員からの意見を踏まえて、整備計画に反映させていくということになります。スケジュールの関係ですが、次回協議会が最終回であり、その場ですべて議論していただくことは難しいと考えます。そのため、最終回の前に1回追加開催も必要であると考えています。

○中村会長

計画を定める前に、有料化をするのかどうかという基本的な方針を固める必要があります。それが決まらないと個別の各論に入ることはできません。

たとえばJR清洲駅については、区画整理事業や稲沢市との調整をどうするのか、放置禁止区域の範囲をどうするのかといった議論の前に、そもそも有料化とするのかどうか、放置禁止区域を設定するのかどうかということを先に議論すべきだと思えますが、その結論が出ていません。

調査結果等の判断材料はそろっている一方で、きちんと方針までつながっていないので、協議会の追加開催が時間的、予算的に可能であるならば、開催していただき、議論を経て最終案につなげていくということが理想です。

●事務局

協議会の回数が増える可能性もありますが、また提案させていただきます。

○中村会長

年度末も近づいてきており、お忙しい時期ではありますが、ご協力をぜひお願いいたします。以上で議事を終了し、進行を事務局にお返しします。

●事務局

これもちまして第3回清須市自転車等駐車対策協議会を終了いたします。
お疲れ様でございました。

【閉会】

会 議 の 結 果	会議の経過に示したとおり
-----------	--------------