

第28回岡崎市自転車等駐車対策協議会 会議録

日 時

令和5年11月9日（木） 10:00～

場 所

岡崎市役所東庁舎7階701号室

出席委員及び欠席者

（出席委員）

国土交通省中部地方整備局 名古屋国道事務所岡崎国道維持出張所長	岡田 豊	委員
	小林 達也	代理出席
愛知県西三河建設事務所長	寺西 億人	委員
愛知県岡崎警察署交通課長	山口 幸治	委員
岡崎市三島学区総代会長	仲居 憲一郎	委員
岡崎市羽根学区総代会長	川渕 啓治	委員
岡崎市城南学区総代会長	加藤 宗博	委員
岡崎市岡崎学区総代会長	加藤 政幸	委員
岡崎商工会議所女性部副会長	服部 言依	委員
岡崎明大寺商店街振興組合代表理事	鈴木 雅美	委員
岡崎えきまえ発展会長	新美 明彦	委員
愛知県自転車モーター商協同組合岡崎支部長	野々山 浩司	委員
東海旅客鉄道株式会社岡崎駅長	星川 幸範	委員
名古屋鉄道株式会社東岡崎幹事駅長	戸谷 泰光	委員
愛知環状鉄道株式会社常務取締役総務部長	杉山 直樹	委員
名鉄バス株式会社岡崎営業所長	深津 一男	委員
西三東地区高等学校生徒指導研究会 岡崎高等学校生徒指導主事	黄 永顕	委員
市民公募	安達 重美	委員
市民公募	石井 美紀	委員
岡崎市市民安全部長	加藤 元	委員

（欠席委員）

なし

（事務局）

市民安全部防犯交通安全課	課長	岡田 武士
市民安全部防犯交通安全課	副課長	加藤 力

市民安全部防犯交通安全課	係長	井尻	智久
市民安全部防犯交通安全課	主事	天野	裕太
都市基盤部拠点整備課	副課長	近藤	健
都市基盤部拠点整備課	主事	宇野	幹大

(傍聴者)

なし

次第

- 1 辞令交付及び委員紹介
- 2 会長挨拶
- 3 会議の公開について
- 4 議事
放置自転車等の撤去及び保管等に要した費用の徴収について
- 5 報告
 - (1) 岡崎駅西口自転車等駐車場の再整備について
 - (2) 東岡崎駅南口の名鉄協商駐輪場の閉鎖について
- 6 会議録調製について

(会議要旨)

【事務局】

(委員紹介)

新たに就任した委員に委嘱状を席上配布により交付した。

任期は令和6年8月31日までとする。

(会長挨拶)

(会議公開)

会議を公開することとした。(傍聴者なし)

(議事について事務局へ説明を求める)

【事務局】

(議事について説明)

放置自転車等の撤去及び保管等に要した費用の徴収についての前提として、自転車等駐車施策及び自転車の盗難状況、言わば、岡崎市における自転車等駐車場及び放置自転車等に対する施策の概要、また、その他関係のある資料の説明を行う。

- 1 市内の市営自転車等駐車場と自転車等放置禁止区域について
岡崎市では路上へ自転車を放置させないという目的に基づき、市内の12の鉄道駅と3つのバス停留所に市営の無料駐輪場を設置し、管理・運営を行っている。

東岡崎駅と岡崎駅の周辺は自転車等放置禁止区域を定めている。

2 自転車等駐車場の維持管理及び放置自転車対策に要する支出について

令和4年度は1,794万7千円の支出があった。資料から、シルバー人材センターに委託している自転車等駐車場整理業務及びパブリックサービスに委託している暮戸自転車等保管所管理運営等業務が本市の支出の大部分を占めていることがわかる。

自転車等駐車場整理業務とは、駐輪場内の自転車等の整理、駐輪場利用者に対する案内・啓発、放置自転車の確認及び移動が主な業務であり、令和4年度は平日毎日旧岡崎駅西口駐輪場の実施、名鉄矢作橋駅、宇頭駅、愛知環状鉄道大門駅で平日3日間（月・水・金）の実施であった。

暮戸自転車等保管所管理運営業務とは、公共の場所、主に自転車等放置禁止区域及び市が管理している駐輪場に放置されている自転車等の撤去、また撤去に伴う暮戸自転車等保管所における自転車等の運搬・保管・返還等の業務をいう。

その他の支出として、駐輪場は市有地のみを設置しているわけではなく、鉄道事業者などの協力を仰ぎながら用地の確保に努めており、そのような駐輪場用地賃借料。また、駐輪場内に長期間放置されている自転車等を一斉に撤去し、暮戸自転車等保管所へ運搬する費用が主な支出となっている。

3 自転車等駐車場及び放置自転車対策に関する収入について

令和4年度は396万1千円の収入があった。

主なものとして、東岡崎駅南口自転車駐車場建物賃貸料が360万円であり、その他、土地賃借料や放置自転車売却代金がある。

4 放置自転車の撤去に関する状況について

令和4年度は1,175台の自転車を撤去しており、撤去の内訳としては、自転車等放置禁止区域内の公道から撤去したものが174台、放置禁止区域外の公道から撤去したものが127台、駐輪場内から撤去したものが874台で、撤去した自転車の約74%は駐輪場内から撤去したものである。

直近10年の撤去台数の推移としては、徐々に減少傾向であり、近年は1,000台前後を推移している。なお、撤去された自転車の保管・返還は無料で行い、返還率は約20%となっている。また、先の主な収入であげたように、返還できなかった自転車を売却し収入の一部としており、令和4年度は、放置自転車1台あたり110円から275円で売却している。

ここで、撤去の手順を説明する。放置禁止区域内の公道上では、警告札を貼り、1日様子を見て自転車を撤去している。一方、放置禁止区域外の公道上では、警告札を貼り、1週間経過した時点で撤去している。その点が大きな違いとなっている。

放置禁止区域内は、委託業者及び市職員が巡回監視をしており、随時、警告札を貼っている。市が管理している駐輪場内は、委託業者が巡回監視をして警告札を貼っており、その他の放置禁止区域外は、随時市民から通報を受けており、通報に基づいて市職員が現地を確認し、警告

札を貼っている。

5 自転車の盗難に関する状況について

令和4年（1月1日～12月31日）の岡崎市内における自転車盗難の認知件数は、306件である。警察に被害届が出されていないものは反映されていない。

発生状況として、市営駐輪場内で被害に遭ったものが85件、市営駐輪場以外で被害に遭ったものが221件であった。なお、自転車盗難被害が多く発生している駐輪場としては、岡崎駅が26件、北岡崎駅が15件、北野榊塚駅が11件であった。また、今年に入ってから、名鉄矢作橋駅及び宇頭駅における盗難の発生状況が増加傾向にあるため、岡崎警察署と協力をし、盗難防止検証等の取り組みを行っている。

議事の本題となる放置自転車等の撤去及び保管等に要した費用の徴収についての概要・課題・期待する成果等について、グラフ等の資料を用いながらの説明を行う。

費用の徴収については、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的促進に関する法律」の中で、「放置自転車等の撤去及び保管、公示、自転車等の売却その他の措置に要した費用は、当該自転車等の利用者の負担とすることができる。」と定められているところから、自転車等の返還条件の一つとして、利用者へ費用負担を求めると考えている。

現在、岡崎市が抱える放置自転車対策の課題について、大きく3点を資料中央の棒グラフを交えながら説明する。

まず、1点目の課題としては、特に放置禁止区域内における自転車等の放置に対する抑止力の向上があげられる。放置禁止区域内における推移にあるとおり、放置禁止区域内に焦点を当ててみると、直近3年間では上昇傾向にある。なお、令和5年度においては、半年間の数値で令和4年度を大きく上回っている。また、放置禁止区域外における推移とで返還率を見比べると、放置禁止区域外が10%前後であるのに対し、放置禁止区域内は46%程度の数値となっている。この結果から、放置禁止区域外においては、返還の意思がないような自転車等が多くあるのに対し、放置禁止区域内では日常的に使用している自転車等を放置していることとなる。なお、放置禁止区域内においては、周辺に有料の駐輪場が整備若しくは今後整理されていくため、料金を払って駐輪場を利用している利用者と無料で公道上に自転車等を放置している利用者との間で、公平性の欠如が生まれるのではないかと考える。

次に、2点目の課題としては、常習的な自転車等の放置に対する措置があげられる。ここで言う常習的とは、一度、放置自転車として撤去・返還をされた自転車等が再度同じように撤去された状況を言う。令和5年度においては7台の該当があり、その全てが放置禁止区域内におけるものであった。

最後に、3点目の課題としては、放置自転車の対策に係る費用増加があげられる。放置自転車対策に関する業務の契約金額の推移にあるとおり、放置自転車等に対する対策及び人件費等の増加に伴い、契約金額は年々増加傾向にある。契約金額から自転車等の撤去台数を割ったも

のではあるが、令和4年度においては、自転車1台あたりにつき約6,259円の費用負担額がかかっている状況であった。

岡崎市としては、以上3点の課題を解決する一つの方法として、他の市町でも実績のある「放置自転車等の撤去及び保管等に要した費用の徴収」が効果的ではないかと考える。

ここからは、岡崎市と人口同規模の自治体を対象としたアンケート結果によるものをグラフ化した資料等を交えて、見解を説明する。

まず、資料に記載のある円グラフは、返還方法・返還率・自転車の返還料・原付の返還料である。なお、返還率・返還料については、返還方法を有料と回答した自治体をピックアップしての円グラフになる。返還方法の円グラフからわかるように約84%の自治体が有料での返還となっており、全国的には有料での返還が主流であると言える。返還率については、数値は様々であるが、人口及び自転車利用者の多い地域において、返還率が高い傾向にあった。また、返還料についても、人口及び自転車利用者が多い地域において、返還料が高い傾向にあった。この他にも、返還方法を有料と回答した自治体を対象に、費用徴収の経緯や費用徴収におけるメリット及びデメリットを一部抜粋で記載している。費用徴収の経緯から読み取れるように、他の自治体においても、岡崎市が課題として考えている放置の抑止・原因者負担等を出発点として制度の構築に踏み切ったのではないかと考えられる。また、メリットであげられた意見にも、放置行為の抑制・放置自転車の減少・再発防止効果への期待等、岡崎市が抱える課題を解決する効果があげられていると考える。参考として、西三河8市1町の事例も記載している。

岡崎市としては、他の市町の実情を把握した中で、岡崎市が抱える課題に振り返った際に、放置自転車等の撤去及び保管等に要した費用の徴収は有効であると考え。期待する成果で記載のとおり、費用の徴収制度を構築することにより、放置自転車の減少・自転車等の放置の再発防止・費用の原因者負担による公平性の担保等の成果が期待でき、このことが、「岡崎市自転車等の放置の防止に関する条例」第1条の目的にも繋がると考える。

最後に、今後の検討事項について説明する。徴収制度の構築に向けて、まず、他市町村の事例研究を進めていきつつ、今後も今回の事業については本協議会に審議を諮りながら進めていきたいと考えている。

【会長】

(委員に対して、質問・意見等を促す)

【委員】野々山委員

岡崎市では、撤去した放置自転車のうち、持ち主に返却できなかった自転車を一括して事業者へ売却しているとのことだが、事業者だけではなく自転車屋の方にも売却するという取り組みを安城市で実施しているとのこと。このような取り組みを岡崎市でも実施できないのか。放置自転車を買いたい事業者に一括して売却するだけではなく、リサイクルのような形で自転車屋が販売できるような取り組みを構築できないか。

【事務局】 井尻係長

他市において、放置自転車を自転車屋に売却をし、リサイクルする流れを構築している事例があることは私どもも承知をしている。撤去した放置自転車のうち、素人目ではあるが、まだ使えそうな状態のものと、廃棄同然の状態のものが様々ある状況で、今後、まだ使えそうな自転車については、自転車モーター商協同組合等と協議をし、リサイクル等の流れも探っていければと考えている。

【委員】 安達委員

あるマンションの駐輪場の事例ではあるが、当該マンションは東岡崎駅の近くに位置しており、放置自転車・盗難自転車が多くあると認識している。そのため、管理組合で識別しやすくするために、日常的に駐輪する利用者に対して、シールを販売し、そのシールを利用者が自転車に貼っていただくことで、日常的に当該駐輪場を使用していることがわかる。また、番号等をつけておけば、例えば行方不明の際に、追跡ができるのではないかと思う。本来、有料駐輪場の方が確実な管理ができると思うが、無料駐輪場であったとしてもこのような仕組みが利用者の自己責任を認識しやすくすると思う。つまり、無料駐輪場だから市はノータッチというのではなく、市として放置自転車を減らせるような施策を、何らかの形で構築できるのではないかと思う。

放置自転車の売却については、100円から300円程度での売却とのことであるが、売買契約上、事前精算のため、状態がいいものでもすごく安い売買だと思われる。自転車屋に売却するとしても、結局、二束三文となるのではないかと思われる。そのため、使えそうなものについては、市から直接の売却にすれば、利用者としては2,000～3,000円程度でも自転車を購入したいと思われる。手間がかかるかと思われるが、廃棄するしかない状態のものと、まだ使えそうな状態のものを分けて、広報等で自転車のリサイクルのような流れを構築できるのではないかなと考える。

【事務局】 井尻係長

まず一点目、無料駐輪場であっても、登録シール等による自転車の管理となれば、放置自転車・盗難自転車等の対策ができるのではないかと意見であったと思う。これについては、駐輪場が有料化となれば、定期利用の場合は登録シール等が発行されることによる管理、一時利用の場合は利用料の発生による管理等が可能と考える。その結果、無料駐輪場であれば置きっぱなしの放置自転車となっていくものが、有料化することにより、解決されるのではないかと私どもは想定している。なお、無料駐輪場については、朝はシルバー人材センターが自転車の整理を実施しているが、駐輪場は24時間出入り自由であるため、整理員がいない時間帯は管理の手が行き届きにくい状態となる。登録シール等を発行したとしても、当該シールの確認等がなかなかできない状況になると思われる。

次に二点目、自転車の新たな売却手法については、以前、環境部で自転車の整備をした後に、市民に対してお譲りする事業があった。素人目では、放置自転車であってもそのまま使用でき

ると判断したものが、実際、専門の方が見ると整理が必要なものもあるかと思われる。市からお譲りするとしても、その後、安全に使用していただきたいという思いがある中で、放置自転車として回収された状態のままお譲りするよりは、専門の方に見ていただいて、安全に使用できる状態でお譲りする方法で構築していければと考える。

【委員】 石井委員

徴収制度の構築に向けて、令和6年度から検討されていけばいいかと思うが、返還方法について、岡崎市と人口同規模の37市で見ると、有料での返還が84.2%であるのに対して、参考にある西三河7市1町で見ると、半分以上が無料での返還となっている。西三河7市1町のうち、費用対効果が低いと考えるため無料での返還となっているとの理由があり、確かに、費用対効果が低いのであれば、実施に向けて懸命になる必要があるのかと思う。全国的には8割程度の実施となるが、近隣に目を向けるとそうではない何か理由があるのか、受益者負担は必要な考え方ではあると思うが、やはり負担を求めるということに関しては、厳密に検討していかないと市民の理解は得られないと思うので、そのような部分を含めて事例研究等をしていくよう、よろしく願い申し上げます。

【事務局】 井尻係長

いただいた意見も参考に、今後検討していく。

【会長】

例えば、自分の自転車が盗難被害にあった後に、放置自転車となっていた。それを引き取りに行った際に料金は発生するのか。

【事務局】 天野主事

今後、検討していくことではあるが、参考までに、他中核市のご意見をお話しさせていただくと、盗難被害にあわれた場合、ほとんどの方が警察署に盗難届を提出するのではないかと考えているため、市が放置自転車として撤去する以前に盗難届が提出されていたものに関しては、無料での返還を実施しているとのことである。岡崎市としても、自転車の盗難については、当該自転車の持ち主の責任ではないため、無料での返還が妥当ではないかと考えている。

【会長】

盗難自転車については、何らかの配慮をしていただければと思う。

【委員】 川渕委員

自転車の盗難が本当によくある中で、現在、駐輪場に防犯カメラが設置されるところが増えてきていると思う。そのため、犯人を捕まえる機会も増えてきていると考えられるが、そもそも自転車を盗難することに対する犯罪意識が低いと思われる。例えば、駐輪されている自転車をあたかも借りるような感覚で盗難し、目的地の近くで乗り捨てて放置するという行為がある

のではないかと考える。盗難被害を防止することも大事だが、自転車の盗難は犯罪との意識が低いので、しっかりと認知させることも重要ではないかと思うが、これについてご意見を伺いたい。

【事務局】 井尻係長

いただいたご質問は、自転車を盗んでしまう側への注意喚起かと思うが、こちらについては、もちろん実施していくべきだと考える。例えば、防犯カメラ作動中等の看板を設置することによる犯罪行為の抑止があげられる。なお、防犯カメラが設置されている駐輪場については、警察からの照会があった際には、捜査協力をしている状況である。また、自転車を盗まれてしまう側への注意喚起として、岡崎警察署と協力をし、無施錠の自転車に対して鍵をかけるように促す啓発活動を、今年度の9月から実施している。この活動について他市では、盗難被害が8割減る等の効果があったため、岡崎市でも実施しているところである。

【会長】

警察に対しても、ご意見を求める。

【委員】 山口委員

私は交通課であるため、窃盗という部分については管轄が違うところではあるが、物を盗む行為、自転車盗難に関わらず、万引き等、交通安全の立場に置き換えて言えば、交通ルールも同様であると考えますが、これらを守るといことは広報活動以前に常識的な話である。確かに、盗むまでの過程等があるとは思いますが、あくまでも結果論であり、検挙された後に司法の場で判断されるものである。そもそも、他人の所有物を後で返すつもりであったとしても、勝手に盗んでいくこと自体、その時点で常識的に考えてありえないことである。しかし、実際にコンビニ等では、万引きは犯罪です等の広告物等が掲示されており、モラル的な部分であるにも関わらず、それが守られてないということは、広報活動が足りないというよりも、常識的にはわかっているが、それでもやってしまう人がいるということである。結果、交通犯で言うところの事故が起きてしまうということである。

参考までに検挙という部分でお話すると、防犯カメラに犯罪行為が映っている場合であっても、それが必ずしも犯人に結びつくと言うわけではなく、防犯カメラに関しては、まだまだ人権的なこと等もあり、地道な捜査をしていかなければ犯人に辿り着かないところである。警察としては、地道な捜査の一つとして職務質問を行っている。職務質問の際には、ご協力いただき、本当の犯人に結び付ければと思う。

【会長】

(報告(1)について事務局へ説明を求める)

「岡崎駅西口駐輪場再整備事業について」

1 岡崎駅西口駐輪場再整備事業の概要について

前回の協議会と重なるところではあるが、再度、本事業について簡単に説明をする。岡崎駅

西口駐輪場再整備事業とは、岡崎駅西口の駅前にある自転車等駐車場用地を有効活用し、商業施設等や駐輪場、トイレなどの民間複合施設として再整備することで、駅前に賑わいを創出し、機能性、安全性、利便性の高い駅前空間とする事業提案を民間事業者から募集し、公民連携手法をもって整備を図るものである。以前の岡崎駅西口駐輪場が抱える問題としては、常時満車状態・自転車盗難の多発・駐輪場内における慢性的な自転車の放置・駅前の重要な土地であるが有効活用がされていない等があった。駐輪場を再整備することで、これらの問題を解決し、誰もが安全安心に使用でき、利便性の高い施設にしていくものである。各エリアの配置等については、資料中の平面計画図のとおり、北側から、店舗エリア・駐輪場・バイク駐車場・コインパーキングの順番となる予定でいる。

2 新設される駐輪場の概要について

これまでの協議会で審議いただいた内容から、自転車、原付、自動二輪等の駐車場所を区分し、開業時は合計 2,000 台程度の駐輪台数を確保し、防犯性については防犯カメラ等を設置、安全性については転倒防止の観点からサイクルラック等を設置、利便性については屋根等を設置する。なお、料金設定については東口の駐輪場に配慮した均衡価格の設定をしつつ短時間利用者への対応も念頭に置くことを想定している。また、現在運用中である岡崎駅東口駐輪場（アイビーパーク）では、自動二輪の受け入れ区画がないが、現状の需要を考慮し、新設される駐輪場には 12 台分の区画を設ける予定となっている。

3 今後のスケジュールについて

供用開始までのスケジュールについてお伝えすると、資料中の予定表にも記載があるとおり、令和 6 年度の 4 月頃には供用開始を目指し、現在、工事を進めている。

「岡崎駅西口駐輪場の再整備期間における仮設駐輪場について」

1 仮設駐輪場の利用状況について

昨年の協議会で説明したとおり、現在、岡崎駅西口駐輪場の再整備期間中において、資料右の位置図にあるように、仮設の駐輪場を岡崎駅西口周辺に分散して設置をし、管理、運営等を行っている。利用状況としては、仮設駐輪場全体としての利用台数は当初想定していた数値である 1,800 台程度の推移となっている。集計表から見てわかるように、駅から比較的近い位置にある駐輪場③、④、⑤では収容台数を大きく上回った利用が見受けられる。大きなトラブルの発生には至っていないが、今後も整理員による自転車等の整理、利用者への案内をはじめ、駐輪場利用者が安心して利用できるような運用に努めていく。

2 仮設駐輪場の維持管理及び放置自転車対策に関する経費について

令和 4 年度は 980 万 9 千円の支出であった。内訳としては、シルバー人材センターに委託をしている仮設駐輪場の整理指導業務及び仮設駐輪場の用地賃借料となっている。なお、賃借料が発生しているのは、位置図中の③：第 3 仮設駐輪場、⑤：第 6 仮設駐輪場である。

3 仮設駐輪場整備等のスケジュールについて

資料2の中で説明をしたとおり、令和6年度の4月頃には新設される駐輪場の供用がスタートする予定であるため、そちらの供用開始に合わせて仮設駐輪場は閉鎖をする予定である。なお、仮設駐輪場の閉鎖後も駐車されている自転車等については、条例の定めにより撤去の対象となる。また、閉鎖後の整備については、賃借料が発生している関係上、民間で借用をしている仮設駐輪場用地から優先的に整備を行い、現状復旧の後に明け渡しを予定している。

仮設駐輪場の閉鎖及び新設される駐輪場の周知については、市政日より、市ホームページを始め、関係各機関と協力をし、新設される駐輪場又は現行の東口駐輪場（アイビーパーク）へのスムーズな案内に努めていくので、ご理解とご協力をお願い申し上げます。

【会長】

(委員に対して、質問・意見等を促す)

(意見等なし)

【会長】

(報告(2)について事務局へ説明を求める)

「東岡崎駅南口の名鉄協商駐輪場の閉鎖について」

始めに、11月号の市政日よりで特集記事を掲載したので、既にご存じの方々もお見えになると思うが、今後、本格的な東岡崎駅の整備に伴い、様々な不便をおかけすることになるので、ご理解のほどお願い申し上げます。

1 経緯

東岡崎駅については、駅ビルと駅舎の一体整備を名鉄が中心となって今後工事を進めていく。この場では、駅ビルの詳細等の説明は割愛させていただくので、別途ホームページ等で確認いただければと思う。

今後の予定としては、12月4日に北口駅前広場閉鎖及び東口駅前広場の一部閉鎖・タクシー乗り場への切り替えから始まり、閉鎖に伴い、仮囲いを設置し、駅舎の地下を支える補強工事を行っていく。なお、本格的な駅ビルの解体工事については、来年度からの実施を見込んでいる。また、今回の報告案件である南口については、令和6年度末までに名鉄協商の駐輪場を解体し、その用地を工事ヤードとして使用しつつ、令和7年度から本格的に南北の自由通路の工事に着手する予定であり、駐輪場閉鎖の具体的な時期について、来年の11月頃の見込みであると名鉄から伺っている。

2 東岡崎駅周辺の自転車駐輪場の利用状況

東岡崎周辺には3カ所の駐輪場があり、一つ目がOTTOリバーサイドテラス駐輪場、二つ目が民間の自転車預り場、三つ目が今回閉鎖される名鉄協商駐輪場である。それぞれの駐輪場の収容台数については、OTTO駐輪場が1,400台、民間の自転車預り場が70台、名鉄協商駐輪場が450台となっており、合計で1,920台分の駐輪場が駅周辺に整備されている状況である。ここで、直近3カ年の利用状況の記載を参照いただくと、令和3年の利用状況の合計が1,176台、

令和4年が1,199台、令和5年が1,155台となっており、3ヵ年の利用状況の平均としても、1,176台となっている。

3 南口駐輪場閉鎖後の状況

まず、南口の名鉄協商駐輪場が閉鎖された際における駅周辺の自転車総収容台数を示すと、1,920台から1,470台に減少とはなるが、直近3ヵ年の利用平均を上回る台数が確保される見込みとなっている。先述の理由としては、O T O駐輪場の利用状況に起因しており、主なものとしては、コロナ禍によって駅周辺における駐輪場の需要に変化が起きたこと、また、もともとO T O駐輪場の整備前には、無料の駐輪場が駅の北口に設置されていたが、有料化に伴い、自転車利用者数が想定以上に減少したことがあげられる。さらには、放置自転車が予想以上に多かったことなども考えられる。

今年度の利用状況としても、コロナ禍である令和3年度、令和4年度と比較しても利用状況に大きな差はなく、次年度以降も大幅な自転車利用台数の増加はないのではないかと考えている。

なお、駅周辺の実情について申し上げますと、駐輪場を整備できるような用地はなく、市有地では、太陽の城跡地が西三河総合庁舎の向かい側にあるが、これから当該用地の活用を検討していくような状況であり、仮設駐輪場として長期間設置することが難しい状況となっている。そのため、仮設駐輪場は現時点で設置しない方向性で検討している。しかし、南口に駐輪場がないことは、自転車利用者にご不便をおかけすることとなるので、駅の一体整備後には、南口に民設民営の有料駐輪場を確保する方向で検討している。

4 スケジュール

今後のスケジュールとしては、南口の駐輪場の閉鎖を令和6年の11月頃を予定しており、駅の一体整備後における駐輪場設置については、令和11年度以降の予定をしている。重ね重ねではあるが、自転車利用者の方々に対し、ご不便をおかけしていくことにはなるものの、駅の整備に必要な事案になっているため、ご理解のほどお願い申し上げていくところである。

【会長】

(委員に対して、質問・意見等を促す)

【委員】 石井委員

東岡崎駅を使用している者として思ったことなのだが、駅周辺の全体で見れば収容台数の確保ができているという話で事業が進んでいるが、東岡崎駅の南北は雲泥の差があるという認識があり、北口の利用者から言うと、南口に行くのは結構大変な感覚がある。また、名鉄協商駐輪場は450台の収容台数に対して、546台の利用があること、O T O駐輪場は1400台の収容台数に対して、615台と半分程度の利用しかないこと、このように名鉄協商駐輪場は収容台数に対して、多くの利用があることを思うと、南口の利用者は大変な感覚を受ける。岡崎駅西口駐輪場再整備の際にも同様の事を感じたが、仮設駐輪場の設置があったため、距離が離れているがご不便をおかけすることに対しても、ご理解いただけたと言える。しかし、今回の件に関して

は、駐輪場がゼロになるということであるため、ご不便をおかけするとのことで済んでいいのだろうか。また、南口の付近には岡崎高校が位置しており、急な登り坂のため生徒が自転車及び名鉄協商駐輪場を使用しているかどうかの事情は存じ上げないが、このようなことも視野に入れていただきたいところではある。さらには、自転車の不法駐輪が岡崎駅の時よりも増えることにならないのかという疑問もあるが、これらの点はどのように考えるか。

【事務局】 近藤副課長

石井委員がおっしゃることはもっともであり、先ほどの説明では省略をしたが、仮設の駐輪場を設置できないかとの検討は行っていた。現在でも名鉄と協同しながら検討を進めており、この場では明確なことを申し上げられないため、控えさせていただいた。

岡崎駅と同様に無料の仮設駐輪場を設置することについては、適地がなかなかないということと、無料の駐輪場を設置してしまうと、O T O駐輪場の駐輪場利用が流れてしまう可能性があるため、民業圧迫のような形にもなりかねないと考える。また、東岡崎駅周辺は自転車等放置禁止区域を定めていることもあり、無料駐輪場の設置は避けたいということで、防犯交通安全課とも協議をした。

放置自転車の増加については、心配をするところであるが、無料の駐輪場が乙川の堤防沿いに設置されていた時と比べ、自転車利用者の意識も高くなっていると感じる。ただ、仮に南口に仮設駐輪場となる代替地の確保ができなかったとしても、随時、駅周辺の様子を観察し、関係各機関等の方とも協調しながら、対策等について検討していきたいと考えている。

【会長】

協議会の場でこのような意見が出たので、是非、強力に進めていただきたい。

【会長】

(議事・報告審議終了)

(自転車等の駐車対策全般について、御意見、御提案を促す)

【委員】 山口委員

今年の4月から道路交通法の改正により、自転車乗車中はヘルメットの着用が努力義務化されている。駐輪場整備の際には、ヘルメットを置く場所等の設置も検討に入れていただければと思う。

【会長】

(議事審議終了)

本日審議した事務局案には一応賛成ということで、ただ、あくまでも決定ではないので、今回の協議会で出た意見等を踏まえて、様々な施策を進めていただければと思う。

(会議録調製)

会議の軸、整理について会長に委任することで了承された。