

## 第26回岡崎市自転車等駐車対策協議会 会議録

日 時

令和元年 11 月 14 日 (月) 10:00～

場 所

岡崎市役所東庁舎 2 階大会議室

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 横沢 建一 委員

愛知県西三河建設事務所長 水野 貢 委員

佐藤 正裕 道路整備課長 代理出席

愛知県岡崎警察署交通課長 三村 浩 委員

佐藤 敏宏 交通課規制係長 代理出席

岡崎市三島学区総代会長 大島 康司 委員

岡崎市羽根学区総代会長 酒井 芳宏 委員

岡崎市城南学区総代会長 岩瀬 裕 委員

岡崎市岡崎学区総代会長 野本 功 委員

岡崎商工会議所女性部会長 太田 敏子 委員

岡崎明大寺商店街振興組合理事長 鈴木 雅美 委員

岡崎えきまえ発展会長 新美 明彦 委員

東海旅客鉄道株式会社岡崎駅長 杉江 郁雄 委員

名古屋鉄道株式会社東部支配人室営業総務課長 河合 貴夫 委員

忠内 貞雄 営業総務課主任 代理出席

名鉄バス株式会社岡崎営業所長 徳田 裕二 委員

小畑 順一 運行主任 代理出席

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 田中 宏明 委員

市民公募 萩原 京子 委員

市民公募 天野 道代 委員

岡崎市市民生活部長 大久保 貴子 委員

(欠席委員)

愛知県自転車モーター商協同組合岡崎支部長 岡田 幸和 委員

愛知環状鉄道株式会社常務取締役総務部長 林 千孝 委員

(事務局)

市民生活部安全安心課 課長 牧野 泰司  
市民生活部安全安心課 副課長 宮瀬 和之  
市民生活部安全安心課 係長 伊藤 浩貴  
市民生活部安全安心課 主事 五藤 恵輔

(傍聴者)

なし

次第

- 1 辞令交付
- 2 会長挨拶
- 3 会議の公開について
- 4 議事
  - (1) 自転車等駐車施策及び自転車の盗難の状況について
  - (2) 岡崎駅西口自転車等駐車場の再整備について

〈会議要旨〉

【事務局】

(辞令交付)

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3年2月5日までとする。

(会長互選)

【事務局】

「岡崎市自転車等の放置の防止に関する条例」第16条第1項の規定により、委員の互選により会長を置くことになっている。会長への立候補者を募る。(立候補なし)

(事務局提案)

今回の協議会は「岡崎駅西口自転車等駐車場の再整備について」が主な議題。岡崎学区としては地元としての意見もあると思う。会長職については岡崎学区総代会長の野本委員にお願いしたいと思う。(委員に御賛同いただく)

(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(1))について事務局へ説明を求める)

【事務局】

(議事(1))について説明)

- 1 市内の市営自転車等駐車場と自転車等放置禁止区域  
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2つのバ

ス停留所に市営の無料駐輪場を設置している。

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経費

平成 30 年度は 1,827 万 9 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が本市の駐輪場に関する経費の大部分を占めていることがわかる。

駐輪場は市有地のみに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が 271 万 8 千円となっている。

駐輪場の機能低下を防止することを目的に駐輪場内に長期間放置されている自転車等を撤去し、暮戸自転車等保管所へ運搬する費用が 60 万 3 千円となっている。

## 3 自転車等駐車場及び放置自転車対策に関する収入

平成 30 年度は 525 万 6 千円の収入があった。

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

平成 29 年 2 月まで放置自転車は産業廃棄物として、処分費を支払って処分していたが、平成 29 年 3 月に試行的に売却を実施した。平成 29 年度から本格的に放置自転車の売却を実施し、平成 30 年度は 103 万円の収入があった。

## 4 放置自転車の撤去に関する状況

平成 30 年度は 1,749 台の自転車を撤去した。撤去の内訳としては、自転車等放置禁止区域内の道路上から撤去したものが 181 台、放置禁止区域外の道路上から撤去したものが 197 台、駐輪場内から撤去したものが 1,371 台で、撤去した自転車の約 80%弱は駐輪場内から撤去したものである。

道路上へ自転車を放置させないという目的で駐輪場を設置しているため、放置場所が道路上から駐輪場へと移っているような状況ではないかと、推測される。

撤去の状況としては、平成 23 年度をピークに減少傾向であり、近年は 2,000 台前後で推移している。また、岡崎市では撤去された自転車の保管料は無料であるが、撤去した 2,000 台前後の自転車の返還率は約 25%となっている。

平成 30 年度は、放置自転車 1 台あたり 648 円から 867 円で売却した。4 か月に 1 度、複数の業者から見積もりを取り、一番高い金額を提示した業者に 4 か月間継続して、月に一回、売払っている。

撤去の手順は、放置禁止区域内では警告札を貼り、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。

放置禁止区域内の公道は、平日、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、サドルの汚れなどから判断し、長期間放置されている可能性が高い自転車に対して警告札を貼っている。

放置禁止区域外の公道上は、随時市民から通報を受けており、そのような通報に基づいて現地を確認し、警告札を貼っている。

## 5 自転車の盗難に関する状況

平成 30 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、418 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 164 台、市営駐輪場以外で被害に遭ったものが 254 件であった。施錠を忘れると、駐輪場内においても盗難の被害に遭うため、施錠の徹底や複数施錠を行う、いわゆるツーロックを推奨している。

自転車盗難被害が多く発生している駐輪場としては、東岡崎駅が北口と南口で合わせて 39 件、岡崎駅が 34 件、矢作橋駅が 19 件であった。

### 【会長】

（委員に対して、質問・意見等を促す）

### 【委員】

撤去台数が減っていることについては喜ばしいことだと思う。細かな話になるが、資料 1 の地図上「東岡崎駅周辺の自転車等放置禁止区域」の矢印が岡崎公園前駅を向いているので東岡崎駅に向くべきではないかと思う。

### 【事務局】

訂正させていただく。

### 【会長】

（議事 2 について事務局へ説明を求める）

昨年度、岡崎駅西口の駐輪場についてはさまざまな問題を抱えており、その問題を解決するために民間事業者の資金とノウハウを活用して、その問題を解決していきたいという方向性を示した。今年度は、その事業について、参加意向を示している事業者を対象にサウンディング調査を実施した。その中で駐輪場を再整備するにあたり、スペックの面でどのような駐輪場を再整備すべきなのか明確に示して欲しいと意見があり、今日は各委員に再整備すべき駐輪台数と整備していく駐輪場の整備内容についてお諮りする。

まずは西口駐輪場の状況について説明する。西口の駐輪場について抱えている問題としては 4 点ある。1 つ目は収容可能台数が超過しており、常時満車状態になっているということ。2 つ目は自転車の盗難が多発しており、西口だけで 29 件もの盗難が発生している。地域で起きている自転車盗難のほとんどが駐輪場で起きている状況にある。またそうした状況を引き起こしている原因となっているのは駐輪場内に長期間放置されている放置自転車である。長期間放置されている放置自転車は随時監視して整理を行いながら撤去しているが、追い付かない状態である。3 つ目は駐輪場内に長期間放置されていることや有料化した東口駐輪場を避ける利用者が西口に集中していることもあり、大変過密していることもあり、適切なスペースが確保できず利用者に不便をおかけしている状況である。4 つ目は西口駐輪場は平成 5 年に設置しており、25 年経過している。駐輪場内をくまなく見ていくと舗装部分が沈下する等、施設的な劣化もある。

もうひとつ関連した問題としては西口駐輪場に隣接している駅前広場を南北にかなりの台数の自転車が縦断している。駅前広場内にはバス停留所が設置されているが、バス停留場でバスを待っている人や駅前広場を歩いている通行人と自転車が錯綜しており、接触してしまう危険性も高まっている状況である。市としてはこうした状況を放置しておくべきではないということに至り、再整備していく。

平成29年6月末に東口の駐輪場は民設民営により再整備した。当時の東口駐輪場も西口駐輪場と同じような問題を抱えていたが、民設民営による整備手法で解決できたという実績があったので、同様の整備手法をもって西口を再整備し、問題を解消していきたいということを市として決定し、昨年度の協議会において御審議いただき御了承をいただいている状況である。

今年度については、岡崎駅の西口の駐輪場は資料2の2ページに配している地図上の岡崎駅の左側の細長い赤い四角である。こちらの収容台数は2,630台で、うち310台は原付という規模の駐輪場である。そして地図の中央の線路を挟んで右側に226.1mという数字の書いてあるところが平成29年6月末に有料の駐輪場という形で再整備した東口駐輪場である。こちらの収容台数は1,883台で、うち原付は230台になっている。

西口駐輪場の用地は市有地である。駅に隣接した土地ということで平面の平屋という形で整備しているが、地域の賑わいに活用したいという観点がある。駐輪場に商業施設や教育施設との複合施設という形で再整備をしていきたいという方向性で考えている。今年度は事業のための準備、あるいは事業者募集に向けた前捌きということを行っている。来年度については仮設駐輪場を配置して事業者を募集し実際に事業に着手していきたい。令和3年度中には西口駐輪場をオープン・供用開始していきたいと考えている。

再整備していきたい駐輪場のスペック・駐輪台数について市として2つの視点で需要予測を行った。駐輪台数について具体的な数字を御意見いただくのは難しいとは思いますが、市としてこういう観点で需要予測をしたという御説明をするので忌憚のない御意見をお聞かせいただきたい。

1つ目が駐輪場を有料化すると一般的に都市部では、20%から30%ほど利用者の減少が見込まれると言われている。そうした状況が岡崎駅東口を有料化した駐輪場ではどうだったのか。あるいは、直近では東岡崎駅の北口を有料化した場合ではどうだったのかというところを考察し、20%から30%の減少というのが推測値として採用できるのかという状況を分析した。

2つ目は、実際に今利用している利用者の皆様にアンケート調査を行い、その方々の利用意向に基づいて算出するとどうなのか。こういった2つの視点で需要予測を行った。まず利用状況について、

#### 1 自転車等駐車場の有料化後の利用者数の状況

##### ① 岡崎駅の状況について

東口が有料、西口が無料ということで先ほども御説明したとおり、東側の利用者が西側に流れているのではないかとということで自転車と原付で7%増加、東口については41%の減少ということで総合的にみると岡崎駅全体として13%減少ということであった。

##### ② 東岡崎駅について

南口については、名鉄協商様に御協力いただき既に有料駐輪場という形で運営している。

その中で北口を有料化する形となったので東岡崎駅については南北ともに有料化になった。北口駐輪場の有料化前と有料化後を見比べると 31%の減少ということで、一般的に言われている都市部における 20%から 30%の減少ということが今回の岡崎市内の駐輪場にも結果として表れた。ということで 30%の減少をもって利用状況に当てはめるとどうなるのかが予測 1 である。

## 2 岡崎駅西口自転車等駐車場利用者の意向調査結果

平成 30 年 6 月に調査員による対面式の聞き取り調査を 505 人に行った。

### ① 有料化した場合に必要だと思われる設備等は何か

隣には有料駐輪場ではあるが、防犯設備も整い、屋根もあるということで 1 位は屋根が欲しいということ。防犯面で不安を抱えているということもあり、防犯カメラの充実が 2 位に入っている。そして 3・4 位には隣り合う自転車等の十分な駐輪間隔、あるいは十分な駐輪台数ということ。現在、自転車同士がぶつかり、横の自転車を避けないと自分の自転車を引き出せない、ぶつかり、傷もついてしまっている状況があることで、皆様の今後の駐輪場に対し求めていきたい水準になっていくのかと考える。

### ② 有料化した場合に利用するか

自転車の利用者については、有料化した場合に「利用する」「利用しても良い」と答えた方が合計で 64%。「他の交通手段に変更する」と答えた方が 30%。「東側を利用する」と答えた方が 2%という結果であった。原付・自動二輪車の利用者については「利用する」「利用しても良い」と答えた方が 69%。「利用しない」「東側の駐輪場を利用する」と答えた方が合計で 30%弱という結果であった。200 台から 300 台位の利用者が東口から西口へ移っているのではないかと感じており、もう少し利用が西口から東口に戻るのではないかと予測していたが、自転車の利用者については 2%、原付・自動二輪車については 1%ということで、かなり近距離の方が原付や自動二輪車で駅にアクセスしている。東も西も有料化になるのであれば、駅へのアクセスは徒歩にしてしまおうかという近距離の方が住所分布等を見るとかなりいることが分かる。そうした利用状況の中で今の西口は過密状態になっているのではないかと推測された。

## 3 岡崎駅西口自転車等駐車場の設置規模について

予測 1 岡崎駅西口、東口がともに無料であった期間の最大の駐輪台数に想定する利用減少率 30%をかけると自転車と原付・自動二輪を合わせると 2,014 台という数字が算出できた。予測 2 岡崎駅西口が無料、東口が有料化後の期間の最大駐輪台数の 3,080 台に今現在の自転車利用者の「利用しない」という 36%の減少をかけ、原付・自動二輪について 31%の減少をかけ合わせると 2,002 台ということで、予測 1・2 ともにほぼ同数の数字が導き出せた。この数字をもって現在の駐輪需要を満たすには 2000 台 +  $\alpha$  が市として整備の目標としていく数字になるかと思う。

ただし、岡崎駅というのは岡崎市の中でも特徴的な地域である。2040年頃までは岡崎市の人口推計としては若干伸びていき、人口が増加すると予測している。2040年をピークに減少傾向に移っていくが、岡崎駅が立地している岡崎地域というのは、予測3のグラフで2015年人口を100とした場合、2050年が121である。岡崎市内の中でも、人口が向こう30年について徐々にではあるが増加する地域の事情を踏まえると、現在の駐輪需要を2,000台ちょっとの台数で大丈夫とは思いますが、人口が2割ほど増えると考えると駐輪場利用者も2割程度増えるのではないかということで、対応策を考えなければならない。

対応策については、今後、駐輪場の整備を予定する事業者の意向を確認するサウンディング調査の中で、今はとりあえず2,000台を整備し、駐輪需要が増加し、整備した駐輪場では間に合わないという時には、駐輪ラックを入れ替える等、空間の有効活用をすることによって、2割増加の駐輪台数を抱えきれるといことが提案としていただけるか、あるいは2割増加の受け入れが難しいということであれば、最初から将来の駐輪需要を満たすような規模の駐輪場を作ってしまうか、そういうところを今後駐輪場の整備を予定している事業者にヒアリングを行い、どういった対応策ができるのかを検討していきたいと思っている。市としては、設置予定台数というのは2,014台+ $\alpha$ 、2割の増加ということで検討していきたい。

**【会長】**

(委員に対して、質問・意見等を促す)

**【委員】**

昨日、岡崎駅にできる仮設駐輪場を実際に見て歩いてきた。この二箇所は仮設で新たに西口駐輪場ができるまでの一時的なものということか。この場所に先ほどの2,000台を移動してもらうということか。

**【事務局】**

現在の西口駐輪場については、一旦閉鎖する。閉鎖すると3,000台近い自転車が行き場を失うので仮設駐輪場を御利用いただく。西口駐輪場の再整備が完了したら、仮設駐輪場は閉鎖し、今ある東口駐輪場と新たに整備した西口駐輪場を御利用いただきたいと考えている。

**【委員】**

東口の有料駐輪場ができるまでの間に3回ほど駐輪場を移動された。そのたびに立派な新しい仮設駐輪場を作って壊して、また次に移動ということがあった。今度は仮設駐輪場が広いが、どう市民に協力をしてもらうのか。仮設駐輪場も随分遠い。歩いて10分以上もかかった。どうしてこの場所になったのかという経緯もあれば教えてほしい。

**【事務局】**

東口の駐輪場を有料化する際に、同様に西口駐輪場も再整備が必要ではないのか。東口が有料化すると利用者が西口に移ってくるのではないかと心配する意見があった。その際に西口駐輪場の再整備に踏み切れなかった理由として、駅の西側には駐輪場を再整備できるような土地がなかった。今現在もない。昨年度の協議会で審議していただいた点は、今ある場所で再整備するということ。民設民営の手法をもって再整備をするということ。スピード感をもって再整備するという点で御審議いただいた。当時、仮設駐輪場もなく駐輪場の場所もこのままで良いのか、ということの結論が出せず今に至っている。今現在、他に駐輪場の場所が候補地として

あるのかと聞かれると、やはりない。仮設駐輪場も線路の西側にはない。残念ながら線路の東側になってしまう。東側には有料の駐輪場もあり、有料の駐輪場の経営を圧迫してしまうという懸念もあるが、今なら区画整理事業を進めるための事業用地として市が民間の土地を借り受けている。今なら区画整理事業が本格的に動いておらず、更地の状態である。しかし何年かすると区画整理事業が始まり、この土地も使えなくなってしまう。そうすると市としては仮設駐輪場をどこにも作れなくなってしまう、今ある駐輪場を再整備する機会を失ってしまう。西口駐輪場をこのまま放置しても問題は一向に解決しないので、御不便をおかけすることを承知の上で御理解いただきたい。

**【委員】**

普段利用している者から言わせていただく。今の西口駐輪場に将来、教育関係の施設に参入していただくために開発すると先ほど説明があったが、ここに有料駐輪場を作るのか。台数が増えると思うが規模はどうか。教育的施設をここに参入させるということだが、一体何を入れるのか。何を作るのかお答えいただきたい。

**【事務局】**

この地域については立地適正化計画に、地域の賑わいにつながるような施設をどういった施設を導入したら良いのかという観点があり、一つが大規模な商業施設や教育施設というところを目指している。これは市としての考えであるが、民間事業者の進出意向がなければ誘致できないということになるので、民間事業者のノウハウを活用して誘致に結び付けたい。教育的施設が入ると決まっているわけではなく、地域の賑わいや活性化につながるような施設を積極的に導入したい。駐輪場については複合施設という形で整備することを考えている。今は平面の駐輪場になっているが、再整備にあたっては複層化するのではないかと思われる。民間事業者のノウハウを活用するポイントになるが、市として民間事業者に土地をお貸しし、駐輪場を含めた複合施設として再整備するが、もしかしたら事業者の中に、別の場所に用地を確保し、今ある場所と少し違う場所に分散して駐輪場を建設する等、今ある西口駐輪場の用地をもう少し賑わい創出につながるような施設として使っても良いかと聞かれれば、市としてはOKを出すと思う。市だけでは解決できない問題の手法を積極的に取り入れていきたいというのが民間事業者のノウハウと資金を活用した民設民営というところの手法のメリットになってくると思う。進出を意向する事業者のヒアリングを行いながら事業を組み立てていきたいと思っている。

**【委員】**

西口駐輪場を閉め、仮設の駐輪場を線路の東側に設置するということが、いつ頃設置する予定なのか。

**【事務局】**

令和3年末までに新しい駐輪場を供用開始させようとする、来年度の下期には仮設駐輪場を整備し、今ある駐輪場用地を事業者に渡す準備を整えていきたいと考えている。

**【委員】**

仮設駐輪場を設置した場合、駅の西側に住んでいる人が駐輪場を利用する場合の道線というのはどういう形になるのか。

**【事務局】**

駅近くにある柱の踏切を渡るか南側の歩行者と自転車の小さな踏切を渡ることになると想定されている。

**【委員】**

踏切を多く渡る可能性が強まるということで危険性が増すのではないかと。仮設駐輪場は駅から遠いが、現況の東側駐輪場の利用者が多くなり、自転車が溢れかえり、周辺の放置自転車が增えるのではないかと。

**【事務局】**

東口を利用するお客様については、柱の踏切の北側の踏切を今も東西に移動するようなことが見受けられるので、あちら側を使っていたらいいのかなと思う。東側の駐輪場を利用していたら、踏切にかかる負荷は軽減できると思う。

現況の西口駐輪場利用者の利用意向を見る限りでは、東側の駐輪場を利用する方はかなり少ないので、仮設駐輪場の期間だけで考えても、多くなるかもしれないが満車になってしまうほどの負荷は想定していない。駐輪場が遠いという意見に関しては、十分に承知している。私どもの経験としては東岡崎駅を有料化した際に仮設駐輪場を二転三転した。最終的に一番遠かったのは、吹矢のほとんど市役所のあたりまで仮設駐輪場を準備する状況になった。利用者の方に我慢を強いるという形にはなるが、御理解をいただいたうえで御利用いただいていた実績もある。距離感については御理解いただけると考えている。

**【委員】**

岡崎駅付近にできるアンダーパスが完成する前に仮設駐輪場ができて、それから本設の駐輪場に移行するということが良いか。

**【事務局】**

計画としては、そう考えている。

**【委員】**

東岡崎駅北口が有料化されたのは今年6月だが、1年も経っていない実績の30%減少という数字を使うのはいかがなものか。1年とか余裕をもって利用者の安定した落ち着いた値を使ったほうが良いのではないかと。

需要予測2について、36%と31%の減少をそれぞれかけているということだが、実際に計算してみると、どちらにも65%をかけているようなので大きな違いはないとは思いますが数字が違っていると思う。

昨年の協議会の議題で「岡崎市駐車整備に関するガイドライン（素案）」という資料をいただいたが、市民に対しパブリックコメントということで意見をいただいているので、協議会で議論したものがどういう状況になったかを教えていただけるとよかった。「岡崎市駐車整備に関するガイドライン（素案）」の18ページ「自転車等駐車場の需要の見通し」という項目の中で、岡崎市は高齢者の割合も多くなる。人口の割合によって駐輪の需要は基本的に変わらず、今と同じくらいで推移するのではないかと。今回の岡崎駅では増えていく方向で良いとは思いますが、岡崎駅については「まちなか総合交通戦略」の中で利用者がどんどん増えてくるし、そうした施策を市としてもしていくと言っており、東岡崎駅や岡崎駅をはじめとする駅では現状よりも自転車の駐車場の需要が多くなることが予測され、需要増を考慮した駐車場整備を検討す

る必要があると言われているが、現在 3,000 台という中で3分の2にするには少ないと感じた。

この間、作ったガイドラインに駐輪需要は減ることがないと言っていたので、あまり減らす方向ではなく、今ある台数は確保していただけるようにした方が無難ではないかと思う。

**【事務局】**

ガイドラインを作成する際に使用した推計は今回示した推計とはひとつ古い推計を使っていることもあり、若干差が生じているところがある。ガイドラインの中で立てた需要予測や需要の見通しについては今ある台数の絶対数としての多いか少ないかというところで需要は増すというところを書ききれていなかったというところで反省はある。駐輪場については有料化すると減少するという傾向がどこでもみられる。減少率をどの程度としてみるのかというところを今回ポイントにさせていただいた。余裕のある整備台数の駐輪場を整備させて有料化することになると、民間事業者が駐輪場を整備させて運用させていく中では稼働率が低くなってしまい、事業として成立しないという心配もあるので、その可能性も踏まえ、市として必要な台数をできるだけ過不足なく、若干の余裕を持った台数を狙って設定させていただいた。利用者の減少というところを反映させていただいたと御理解いただきたい。

**【委員】**

有料化すると利用者が少なくなるということだが、岡崎の南部地域、駅の西側では病院もできたり、家もたくさん建ち、その家の子供もたちが大きくなって通学される方が増えたりすることも考慮しているということか。

**【事務局】**

30年後の20%の増加は今後進展していくであろう区画整理事業等で700戸から800戸が分譲される予定である。その増加を見越し、それも含めた2000台+αの需要予測である。

**【会長】**

(議事審議終了)

(自転車等の駐車対策全般について、御意見、御提案を促す)

**【会長】**

私から質問させていただく。

岡崎駅西口に関して、駐輪場に防犯カメラは設置されているか。何台設置されているか。

**【事務局】**

6台設置している。

**【会長】**

6月、9月の補正予算で3台ずつ追加されたと思うが、それは既に設置済みか。

**【事務局】**

手続、申請等に時間を要するため、まだこれから設置していく。

ただし、これらは駐輪場には設置するわけではなく駅前広場に設置する予定である。

**【会長】**

私は岡崎学区が地元ということで、先ほど話にもでた駅南土地区画整理事業が進捗しており、これから若い人の住宅、アパート、マンション等が立ち上がってくると思う。人口の増加が見込まれており、自転車も増えてくるはずである。岡崎市としてもいろいろとお考えいただきたい

いと思っている。

**【会長】**

(委員に対して、質問・意見等を促す)

**【委員】**

6月にOTOリバーサイドテラスの一階に1,300台から1,400台ほどの収容台数の有料駐輪場を作っていただいた。私も役目柄、東岡崎駅周辺の放置自転車の状況を見ているが、1台もないとは言わないが、おかげさまで放置自転車はほぼ無くなった。たいへんありがたいことと思っている。また将来的に放置自転車が出ないとは限らないが、どういうものができても放置自転車というのは多少出るとは思うし、絶対に無くならないと思う。

**【事務局】**

東岡崎駅を南北ともに有料化すると駅周辺に放置自転車が溢れかえってしまうのではないかと心配をしていたが、御利用いただいている方々の御協力をいただき、それほど変わらない状況である。シルバー人材センターや安全安心課の職員が巡回して指導しているということもあるが利用している方々の御協力をもって成立していると思っている。

**【委員】**

少し事例は異なるが、商店街で警察と一緒に路上看板を敷地内に入れるよう呼びかける運動をした。私の経験からすると、過去の例になるが、2～3週間すると元の木阿弥になってしまうだろうと予測していたが、今現在、そんなことにはなっていない。30年から40年で随分民度が上がったと理解した。自転車に関してもきちんと適切な対応をすれば今後も放置自転車は減っていくのではないかとと思っている。

**【委員】**

有料化になってから放置自転車は減ったという発言があったが、資料1には市全体の放置自転車の合計しか示されていない。各駅・各地域でいろんな施策をしていると思うので、その効果が数字として見られれば、どこで減り、どこで増えたのかもっとよくわかると思う。個別の駅で分析していただきたい。

**【会長】**

(議事審議終了)

(会議録調整)

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。