

## 第22回岡崎市自転車等駐車対策協議会議事録(27年度)

日 時 平成27年8月5日(水)午後 2 時 30 分～午後3時 25 分

場 所 岡崎市役所福祉会館3階301号室

出席委員 石川英幸(代理:白石はつみ) 高野昌彦(代理:木村昌博)

伊藤光(代理:佐藤敏宏) 大島康司 堀道彦 小松賢司 岡田千鶴子

鈴木雅美 新美明彦 千村孝久 木本正則(代理:浦田郁昌)

戸田智雄 山下繁一 谷上正明 川谷正明 中條仁美 小屋裕正

欠席委員 野々山浩司

事務局 市民生活部安全安心課:安藤課長 柿本主幹 深見班長 中嶋主任主査

(担当課) 企画財政部企画課:岡田班長 田中事務員

都市整備部拠点整備課:酒井課長 松田班長 中田班長

傍聴者 なし

次 第

1 辞令交付

2 委員紹介

3 会長挨拶

3 会議の公開について

4 議事

(1) 放置自転車の現状報告について

(2) 名鉄東岡崎駅及びJR岡崎駅について

東岡崎駅(北口)自転車等駐車場整備に向けて

岡崎駅(東口)自転車等駐車場整備に向けて

(4) 自転車等駐車場の有料化について

5 会議録調整について

<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付により交付した。

任期は平成 29 年2月5日までとする。

(委員紹介)

新たに就任した委員をそれぞれ紹介した。

### 【会長】

(挨拶)

本協議会は、自転車等の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律の規定に基づき、本市の自転車等の駐車対策に関する重要事項を調査審議するた

めに設置された。委員各位においては、十分な御審議をいただき、それぞれの立場からご意見をいただきたい。

**【事務局】**

(会議の公開について)

当会議を公開することとした。

(傍聴者なし)

(会長から議事の内容1について事務局へ説明を求められる)

**【事務局】**

(議事(1) 放置自転車の実績報告について説明)

放置自転車は、道路上にあれば交通安全の妨げになり、景観も損なう。また、自転車等駐駐車場内での放置は、その機能の低下をもたらす。このような観点から条例に基づき、放置自転車を撤去している。平成 26 年度撤去台数は合計 2248 台。平成 23 年度の 2611 台をピークに多少の減少傾向にある。平成 26 年度の放置自転車撤去場所については、自転車等駐車場内での撤去が全体の 69.1%、台数にして 1557 台と多数を占めている。自転車等駐車場内の撤去場所内訳については、過去 2 年において岡崎駅、東岡崎駅、矢作橋駅、北岡崎駅の自転車等駐車場が特に多い。

特に、利用者が多い自転車等駐車場内での放置は、利用したい人が利用できなくなるなど、駐輪場の機能の低下をもたらすおそれがあるため、今後も撤去を強化していきたいと考えている。

撤去した放置自転車のその後について。平成 26 年度は、所有者への返還が全体の 22.7%、リサイクルが 9.2%、残り 68.1%については業者により処分という割合となっている。台数にすると返還が 504 台、リサイクルが 231 台、処分が 1513 台。

放置自転車撤去の根拠となる条例等について。岡崎市では、自転車対策の一環として平成 8 年に「自転車等の放置の防止に関する条例」並びに「自転車等の放置の防止に関する施行規則」を定め、JR 岡崎駅周辺及び東岡崎駅周辺の 2 箇所を「放置禁止区域」に指定し、これらの区域を始め市内の放置自転車の撤去を実施している。

放置自転車撤去の流れについて。放置禁止区域内においては、警告札を貼りつけた後、翌朝に撤去する。公道及び自転車等駐車場内では、警告札を貼りつけた後、1 週間経過後に撤去する。自転車の保管期間は 3 ヶ月。

**【会長】**

(委員に対して質問促す)

質問等なし

(議事の内容(2)について事務局へ説明を求める)

**【事務局】**

(議事(2) 名鉄東岡崎駅及びJR岡崎駅について説明)

前回平成 27 年 2 月に開催した協議会において説明した東岡崎駅周辺地区整備及び岡崎駅

シビックコア地区交流拠点整備において変更と進捗があったため、各担当課より説明する。

#### 【担当課】

(議事(2)(東岡崎駅周辺地区整備)について説明)

東岡崎駅周辺には7箇所の自転車等駐車が整備されている。駅北側に市営の無料自転車等駐車で東岡崎駅仮設自転車等駐車場と吹矢自転車等駐車場がある。有料の自転車等駐車場については、駅南側に名鉄協商が行っている自転車等駐車場が3箇所。駅北側に個人が行っている預り所が1箇所ある。収容台数は総数で自転車2901台、原動機付自転車564台。

駐輪の実績について過去10年間では自転車、原動機付自転車ともに平成25年が最大。自転車2292台、原動機付自転車223台。その際でも駅全体の総収容台数を下回っている。

東岡崎周辺地区は平成22年に都市計画決定をし、誰もが使いやすいにぎわいある交流拠点を目指して事業を進めている。その中で旧東岡崎自転車等駐車場については計画にある駅前広場へのアクセス道路整備に支障となるため、平成25年に閉鎖し、現在の仮設自転車等駐車場を整備した。

新規建設予定の自転車等駐車場について、以前は駅前広場の線路沿いに4階建てで計画していた。昨年度、歩行者や自転車の交通量調査を再度実施したところ、乙川の堤防道路を利用して自転車等駐車場を利用する人が非常に多かった。駅前広場に自転車等をとめるには駅前道路を横断しなければならない。ただでさえ、駅前道路は渋滞しており、これを助長することになるため、駅前道路の北側が望ましいと判断し、新規建設予定の自転車等駐車場については、現在のところ駅の北東側(北東街区)を予定している。

また、名鉄東岡崎駅の東改札口3階及び2階から上空を通路として整備する予定。このペデストリアンデッキが自転車等駐車場へ直接つながるようになれば、自転車等をとめた人が駅へ向かうのに利便性や安全性が向上すると考えている。

平成28年度にはペデストリアンデッキの土台や柱を駅前広場や交通広場の敷地へ建てていくため、前もって仮設駐輪場を北東街区の川沿いへ移す計画である。新しい自転車等駐車場については平成29年度を目途に工事に着手し、平成30年度には供用開始の予定。

新しい自転車等駐車場は、現在北東街区で進めている市有地有効活用事業として、市が求める条件の下、民間の提案により、民間で設計・施行・管理運営を行う予定。

市有地有効活用とは、市有地を事業用定期借地として民間事業者へ貸付し、民間の活力、ノウハウを生かした事業を展開するもの。持続可能な都市機能の構築と、にぎわいや魅力的な拠点を民間の力によって形成する事業。この中で自転車等駐車場も整備していく。

市が求める条件とは、①利用者の動線を考慮し、利便性、安全性が保持できる位置とする。②他の民間駐輪場の料金と調整をとる。③防犯性、安全性、利便性に配慮した体制をとる。④放置自転車が特に多いため駐輪場内の放置自転車対策を図ることを考えている。

設置予定台数については、全体で1630台(自転車1400台 原付230台)を予定している。

これにより現在東岡崎周辺において市営で行っているすべての自転車駐車をまかなう。

設置予定台数の算定の方法について。ここ10年間の駅北側の自転車等駐車場の利用状況に

ついて、最大の値は、自転車:平成 25 年 1757 台、原動機付自転車:平成 17 年の 278 台となっている。駅南側については自転車:平成 24 年 544 台、原動機付自転車:平成 15 年の 220 台となっている。この台数をもとに、将来的な人口の推移や有料化による減少、南北のバランス等を考慮して先ほど述べた台数を決定した。

人口の推移については、岡崎市の場合平成 42 年まで徐々に増加するが、その後横ばいという予想のため、将来人口は変わらないという判断。また有料化による減少については、現在無料だから止めている方が、アンケートや他都市の事例であると、徒歩に変えるというようなことで駐輪の台数が減ることになる。駅北側では有料化により自転車等駐車場の利用者は 20%減ると想定。駅南側に関しては現在有料のため補正は行っていない。南北のバランスについては、駅北側の自転車等駐車場が無料だから、駅南側から駅北側へ回っていたり、駅南側の自転車等駐車場は有料で屋根があり、防犯の対策が取れているため駅北側から駅南側へ回っている方がいる現状である。今後この整備が行われると全て有料で屋根付きで防犯対策がとれるということになるため、南北それぞれのバランスの調整を南4%北7%減少するとして行った。

有料化することにより自転車等駐車場の利用者が駅北側で 20%減るという推定をして収容可能台数を計算しているが、減らなかった場合はどうかという検証をおこなった。平成 25 年度の駐輪台数が実績としては、最大値であるが、この実績に対して北口の自転車等駐車場を自転車 1400 台として整備しても東岡崎全体ではそれを上回る収容台数が整備されているのであふれることはない。原動機付自転車についても同様。

平成 27 年 5 月に東岡崎駅にて自転車利用者に対しアンケートを実施。駅北側の自転車等駐車場利用者で、有料化で利用してもよいと回答した方が 62%、(他の駐輪場へ変更と回答した 11%含む)、他の交通手段に変えるという方が 28%いる。このあたりを推定台数に加味している。駅南側の自転車等駐車場については有料化になっているところなのでそのまま使ってもよいという方が 70%、他へ移るといふかたはほとんどいなかった。

有料化に必要なと思われる設備は何かというアンケートの回答が、先ほどの説明の市が事業者へ求める条件の防犯性・安全性・利便性というところにつながっている。

有料化にあたり、周辺状況について。名鉄協商が経営する駅南側は 1 回 1 日 150 円となっている。定期利用は 2,000 円。学生は割引がある。駅北側の民間預り所は 1 回 200 円、定期利用は 3,000 円。これらを踏まえて、自転車等駐車場は民間事業者が運営をしていくが、料金については、事業者と市で協議しながら、決めて行きたいと考えている。

#### 【担当課】

(議事(2)(岡崎駅シビックコア地区交流拠点整備)について説明)

前回の会議で、岡崎駅東口自転車等駐車場の南側にある公有地の活用として暫定的に民間事業者へ商業施設を誘致し、駅前のにぎわいと創出したいという考えを示した。事業者の誘致の手法としては、先ほど説明があった東岡崎駅と同じ手法を考えている。整備イメージ案として、商業施設内に自転車等駐車場を公共が整備し、お互いの持ち区分所有として管理するという考えを示した。

その後の内部調整で整理できた部分について説明する。前回は商業施設中の1階に自転車等駐車が整備されるような案を示したが、実際に事業者を募集するにあたり、一定の区域の中で商業施設と自転車等駐車の配置案を自由に計画してもらうことを考えている。自転車等駐車の利用者からの観点からすると、今現在駅に一番近い部分に配置されているため、新しい自転車等駐車は距離の上では利便性が低下する。前回の会議の有料化の際に話があったが、防犯性・利便性・安全性の向上や維持、確保が今後重要になってくるため、それらの満足度を上げる再配置が重要になってくる。

整備手法については、前回は公共が整備する案を示していたが、防犯性・利便性・安全性の向上や維持、確保を考えると、民間のノウハウを活用したほうがよいだろうという判断に至った。自転車等駐車の収容台数については、現状の施設の再配置という考え方のため、規模は現状と同規模を民間事業者にし、整備をしてもらう予定。

東岡崎駅と同様に今後有料化になった場合を想定してアンケートを実施した。約半数以上の方が有料化になってもなんらかの手だてがあれば利用すると回答している。そこで、アンケート結果にあったニーズの高い機能、使い勝手の良い設備等を備えた自転車等駐車の整備を民間事業者にやってもらうことになる。しかし、民間事業者へ規模を示し、ニーズの高かった機能を付け、使い勝手のよい設備を設置してもらうという話になると、商業ベースに乗ればいいが、そうでなければ、何らかの市からの資金援助がなければ難しいと考える。今後そのようなところを事業者にヒアリングし、商業ベースに乗せていくための支援が必要かを協議し、場合によってはインセンティブの内容について考えていく。

岡崎駅東口自転車等駐車が有料化になった場合、岡崎駅西口自転車等駐車が無料のまま残る。東岡崎駅と同様に、線路を越えて無料の西口自転車等駐車へ動くということも想定される。それにより西口の自転車等駐車がオーバーフローすることも考えられるため、駅西側には仮設駐輪場を設ける必要があるのではないかと。片方が無料で片方が有料という状態が続くのは、無料側に負担がかかるので、西口自転車等駐車も有料化を考えていく必要がある。また現在は無料の岡崎駅東口第二自転車等駐車(49台 原付専用)の活用法も考えていく必要がある。また、自転車等駐車の再配置予定地は現在放置禁止区域内に含まれていないため、放置禁止区域を見直す必要がある。有料化された際には厳格な取締によって放置自転車台数が減少するという他都市の事例もあるので、それについても検討していく必要がある。民間事業者が商業施設と併せて自転車等駐車を整備する際に、工事中に仮設自転車等駐車を設ける必要がある。場所については公園の整備予定地を考えている。

平成28年度に仮設自転車等駐車の工事を始めて29年度には新規の東口の自転車等駐車の供用開始ということで事務を進めている。

【会長】

(委員に対して質問促す)

【委員A】

東岡崎、岡崎駅両方ともにアンケートの中で有料化になったら利用するかという設問があるが、

東岡崎について利用しない、(他の駐輪場に変更)というところがあるが、無料駐輪場を探すという意味合いにもとれないかなということと思う。僕としては有料化するべきだと思っているが。

**【担当課】**

全てが有料化になるという前提でアンケートを行っている。他の無料の場所はないという状況の中で実施しているので、場所を他の有料駐輪場へ移動するという結果に含めている。

**【委員A】**

現在東岡崎周辺は無料が多い。有料なのは民間と名鉄協商だけ。そういう状況の中で、無料のところを離れたらあとは有料ばかりですよというのは、質問自体が成り立たないと思う。他の自転車等駐車場に変更ということは、無料のところへ行きたいという気持ちの方が強いのではないかな。

**【担当課】**

アンケートをとる際に現在放置自転車が非常に大きな問題となっていることとお話して、その対策として有料化にして利用者にも放置をしないような形にするために有料化を考えているという前提のもとで話をしているため、無料を探すという方はこちらにはいないという判断。

**【委員B】**

その後の課題ということでJR岡崎駅の東側自転車等駐車場が有料化になった場合、西側自転車等駐車場のオーバーフロー対策をするということだが、西側自転車等駐車場はいまでもいっぱい。仮設駐輪場はどこに設けるのか。

**【担当課】**

近隣の市有地や、民有地を借りて仮設自転車等駐車場を整備することを考えている。

**【会長】**

(委員に対して質問促す)

質問等なし

(議事の内容(3)について事務局へ説明を求める)

**【事務局】**

(議事(3) 自転車等の有料化について説明)

議事に入る前に、今年2月に開催した前回の協議会について振り返ると、自転車等駐車場の有料化について、放置禁止区域内にあり、防犯性・安全性・利便性を備えた施設であることという、おおまかな条件を示した結果、それらの条件を満たした場合に有料化することについては、異議がなかった。

また、先ほど説明があったとおり、東岡崎駅、岡崎駅ともに土地を有効活用するために民間事業者において駐輪場整備を進めて行くという方針が固まっている。

よって、新たに整備される施設については、市から民間事業者募集要項に、防犯性、安全性、利便性のある自転車等駐車場という整備要件を予め提示しておく必要があると考えている。

具体的には、防犯性について「防犯対策が講じられている施設であること」。これについては、防犯カメラ、場内放送設備、非常用通報装置の設置を考えている。

安全性について「安全な動線が確保されており建物の構造や設備に危険がないこと」。

これについては、転倒防止対策が構築されていること、ゆとりある通路、十分な駐輪間隔、十分な照明設備、原動機付自転車等の設置スペース、安全や誘導のためのサイン表示の設置、出入庫口の安全対策が構築されていることを考えている。

利便性について「利用者のニーズに応じた設備が整っていること」。これについては、屋根の設置、管理人の設置又は管理人室への通話装置の設置、24 時間出入庫可能なこと、空気入れの設置、定期券の導入、適切な利用料金の設定を考えている。

今説明した防犯性・安全性・利便性の内容について、民間事業者募集要項にて提示していきたいと考えている。

【会長】

(委員に対して質問促す)

質問等なし

【会長】

需要と供給のバランスを図るのは大変なことだと思う。意見もないようなので、今説明のあった、市から民間事業者に求める条件について、当協議会として承認したいと思うが異議はあるか。

(委員から異議なしの声)

意見も出尽くしたようなので、以上で事務局提案議事の審議は終了とする。

せっかくの機会なので自転車駐車対策全般について、意見・提案があればお願いしたい。

【委員C】

放置自転車を撤去して、保管して返還する際に保管料を徴収するという件についてはどうなっているのか。

【事務局】

他市の状況を見ても、まちまちという状況にあるが、岡崎市では現在保管所が暮戸町という引取に行くには不便で遠いところにある。今後、自転車等駐車を整備していく際に、引取に行くのに都合がよい場所に整備された際には保管料を徴収することについて検討していきたい。

【委員C】

現在でも警告札を貼ったり通知文を発送したり、保管する場所についてもそれなりに費用が発生していると思う。それに見合うだけの費用を引取に来た方から徴収するのも一つの案だと思う。

【会長】

(委員に対して質問促す)

質問等なし

(議事審議終了)

(会議録調整)

会議の字句、整理について会長に委任することで了承された。

会長が全ての議事日程の終了を告げ、第 22 回岡崎市自転車等駐車対策協議会を閉会した。

(午後 3 時 25 分閉会)