

第25回岡崎市自転車等駐車対策協議会 会議録

日 時

平成30年12月10日（月） 10:30～

場 所

岡崎市役所東庁舎 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 朝男 委員

森岡 新吾 管理第三係長 代理出席

愛知県西三河建設事務所長

山田 哲夫 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

岡崎市城南学区総代会長

小西 博 会長

岡崎商工会議所女性部会長

白濱 小夜子 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

近藤 正宏 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

名鉄バス株式会社岡崎営業所長

徳田 裕二 委員

渡部 武司 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

門脇 久美子 委員

市民公募

古澤 亜希子 委員

岡崎市市民生活部長

大久保 貴子 委員

（欠席委員）

岡崎市羽根学区総代会長代行（柱東本一区総代）

河野 洋一郎 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

吉田 昭二 委員

（事務局）

市民生活部 次長

大竹 博

市民生活部安全安心課 副課長

松田 与一

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

町谷 亮太

(担当課)

都市整備部拠点整備課 副課長 熊谷 幸治
都市整備部拠点整備課 係長 富田 浩也
都市整備部拠点整備課 主査 後藤 祐士

(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)名鉄東岡崎駅北口自転車等駐車場の整備進行状況について
 - (3)岡崎市自転車等駐車場整備に関するガイドライン（素案）について
 - (4)J R 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。

任期は平成 31 年 2 月 5 日までとする。

【会長】

(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 14 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。
東岡崎駅では駅周辺の開発事業が実施されているため仮設駐輪場を設置しているが、駅周辺の開発事業の進捗に伴い場所が変わるなど、流動的である。
- 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 29 年度は 1,763 万 1 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 9 千円となっている。
防犯の観点から、一部の駐輪場に防犯カメラを設置している。そのような防犯カメラの保守

点検に関する費用が 613 千円となっている。

平成 29 年度は市内全域で 1,844 台の放置自転車を撤去した。そのうち、利用者が多い東岡崎駅や岡崎駅の駐輪場内から発生した放置自転車を暮戸自転車等保管所へ運搬するための費用が 29 万 7 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 29 年度は 480 万 1 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貸料が 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、57 万 9 千円の収入があった。

4 放置自転車の撤去に関する状況

平成 29 年度は 1,844 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 173 台、放置禁止区域外の道路上から撤去したものが 254 台、駐輪場内から撤去したものが 1,417 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 29 年度は、放置自転車 1 台あたり 540 円から 595 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上は、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、定期的に職員が巡回し、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 29 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、423 件であり、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、駐輪場内で被害に遭ったものが 206 台、駐輪場以外で被害に遭ったものが 217 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 57 件、

岡崎駅が 36 件、矢作橋駅が 20 件であった。

【会長】

(委員に対して、質問・意見等を促す)

私から質問させていただく。

東岡崎駅と岡崎駅で駐輪台数を比較すると岡崎駅の方がかなり多いと聞いているが、自転車盗難件数を比較すると、東岡崎駅の方が多くなることは、何か要因があるのだろうか。

【事務局】

昨年、岡崎駅東口の駐輪場を民設民営による再整備を実施し、有料化するとともに防犯設備等が改善されたことによって、岡崎駅東口駐輪場内における自転車盗難件数が激減したため、盗難件数に差が生じている。

岡崎駅東口駐輪場は、平成 29 年 6 月にオープンしたので 1 年間の件数ではなくて、仮設駐輪場において発生した件数も含まれているため、平成 30 年はさらに差が開くことが予想される。

【委員】

例えば、岡崎高校の生徒さんなど、他の市町村から鉄道を利用して岡崎駅などで降り、岡崎駅からは自転車で学校に向かう生徒もいる。そのような生徒は、夏休みなどは駐輪場内に置きっぱなしにすることが予想されるが、そのような自転車も放置自転車とみなされるのだろうか。

【事務局】

駐輪場内に継続して駐輪できる期限は 7 日と決まっているため、放置自転車となる。市内の高校、大学に対し、長期間の休みの前には、駐輪場内に自転車を置きっぱなしすると他の利用者の迷惑となること、盗難被害に遭う可能性などがあるため、移動をお願いしている。

【委員】

どこへ。

【事務局】

それは利用者で考えてもらう。

【委員】

駐輪場以外の公道に置けということか。

【事務局】

長期間の休みの間に、駐輪場内に駐輪し続けると、放置自転車として暮戸自転車等保管所へ運ばれることもある。長期間の休みに入る前に学校に置くこともできると思うが、帰り道は自転車を使うことはできないので、帰り道の交通手段なども含めて、個人の方で考えていただきたい。今言われた意見を参考にして、対応等を検討していきたい。

【委員】

有料駐輪場内に 7 日以上継続して駐輪すると放置自転車となるのか。無料駐輪場だけがそのような扱いとなるのか？

【事務局】

無料の駐輪場だけがそのような扱いとなる。

【会長】

現在、東岡崎駅駐輪場は北口、南口ともに無料なのか？

【事務局】

南口は有料駐輪場である。

北口は、一部、駅前に個人の方が有料の自転車預り所を営業しているが、それ以外の市が設

置している駐輪場はすべて無料となっている。そちらについては、7日が継続して駐輪できる期間の上限である。

【会長】

承知した。

【委員】

平成 29 年度に処分した 1,441 台の全てを売却しているわけではないと思うが、売却できない分の処分費については市が支払っているのか。処分費が発生するならば、処分費を請求すべきだと思う。

【事務局】

撤去した自転車は、告示後 3 か月間の保管期間を設けているため、撤去した時期によって処分する時期が年度を跨いでしまうことがある。そのため、資料にある当該年度の返還台数と処分台数を足しても、撤去台数と一致しない。

防犯登録番号やナンバープレートの番号を警察や市民税課に照会し、所有者を特定して引取通知書を発送している。また、照会の結果、所有者が不明という場合もあるが、その場合は通知する手段がないため、告示のみ行っている。

基本的に返還できなかった自転車はすべて処分しており、平成 29 年 3 月以降は 500 円から 590 円程度で売却している。

【委員】

全て売却している？

【事務局】

平成 29 年度から、全て売却している。

【委員】

返還台数と処分台数を足しても、撤去台数と一致しないので、売却していないものがあって、それについては産業廃棄物として処分費を出して処分しているのかと解釈していた。

【事務局】

撤去した時期によって処分する時期が年度を跨ぐことがあるため数字が合わず、わかりにくいですが、全て売却している。

【委員】

東岡崎駅の仮設駐輪場の利用についてだが、岡崎高校の生徒は、学校が坂の上にあるため、他の市町村から通学している生徒であっても、東岡崎駅から自転車で通学する生徒はあまりいないと思う。

【会長】

(議事 2 について事務局へ説明を求める)

【担当課】

東岡崎駅東改札口から北東街区へ直結する歩行者空間の整備を進めている。また、駅東側に、一般車の乗降場や障がい者の乗降場、タクシー乗り場として東岡崎駅前広場の整備を進めている。駅前道路を挟み、明代橋から東へ川沿いを通る市道明大寺川端 4 号線、市道明大寺川端 4 号線と接続する市道上明大寺 3 号線、さらに市道上明大寺 3 号線の中に明大寺交通広場の整備を進めている。明大寺交通広場については、将来的には短時間停車、タクシープール、観光バスや企業バスの乗降場として整備を進めている。

市道明大寺川端 4 号線は平成 30 年度中、東岡崎駅前広場は暫定整備として平成 30 年度中を

完成見込みとしている。ペDESTロリアンデッキは平成 31 年 12 月末を完成見込みとしており、市道上明大寺 3 号線と明大寺交通広場は平成 31 年度末を完成見込みとしている。

これらの整備と並行し、岡崎市が所有している北東街区の土地を民間事業者に貸して商業施設やホテルなどの複合施設を整備してもらうといった事業が進んでいる。また、事業者を募集する際に、東岡崎駅利用者が使う屋内有料駐輪場を整備することを条件とした。北東街区に整備予定の屋内有料駐輪場の利用者は、直結したペDESTロリアンデッキを通して東岡崎駅まで歩いてもらう。

また、北側の川沿い部分に商業棟を設け、1 階部分を原付用の駐輪場とする予定である。施設内のエレベーターや階段で 3 階まで上がり、直結したペDESTロリアンデッキを通して東岡崎駅まで歩いてもらう。ペDESTロリアンデッキには片屋根を設置する予定のため、雨天時であっても濡れにくい構造となる。

この北東街区の中で整備を進めております駐輪場等については、代表企業がスターツコーポレーション、構成企業が株式会社アール・アイ・エー、岡崎信用金庫、岡崎ニューグランドホテル、施設完成後の運営を行う中部スターツ株式会社、スターツ信託株式会社。これらの事業者が出資し設立した東岡崎駅北東街区複合施設株式会社で施設を整備し、運営をしてもらう。

平成 28 年 10 月に事業者の募集を開始し、事業者決定後、平成 30 年 4 月 10 日から現場の工事に入っている。施設全体の完成としては平成 31 年秋頃完成予定と事業者から聞いている。なお、駐輪場については先行して供用開始を予定しており、自転車用の駐輪場は平成 31 年 6 月上旬頃、原付用の駐輪場は平成 31 年 8 月上旬頃を目途に供用開始をしたいと事業者から聞いている。施設全体のオープンは平成 31 年秋頃と説明したが、テナントによってはそれよりも早い時期で先行して始めることもあると事業者から聞いている。

（自転車と原付の動線について）

原付用の駐輪場については、東側と西側から入ることができる。自転車用の駐輪場についても東側と西側から入ることができ、入り口にゲートを 2 箇所、出口にゲートを 1 箇所設置し出入りすることを想定している。

平成 31 年度中については、12 月までペDESTロリアンデッキの工事をしている関係で、施設西側道路からの進入が制限されてしまうため、平成 31 年 6 月に自転車用の駐輪場を供用開始した後しばらくの間は、施設東側からの動線に限定をした暫定的な供用となる。場内の動線についても、施設工事やテナント入居に伴う内装工事にともない、多少制限される可能性があることと事業者から聞いている。

（駐輪場の設備について）

駐輪場の運営は中部スターツ株式会社が運営をするが、実際の現場は有料駐輪場の運営実績がある専門業者に運営を委託する予定であると聞いている。

営業時間は、年中無休 24 時間営業である。収容台数は、自転車 1,400 台、原付 230 台である。

駐輪場内に定期利用者用スペースと一日利用者用スペースを分けて駐輪ラックを設置し、定期利用者の方が多いと想定しているため、8～9 割を定期利用者用スペースに充てる予定であると事業者から聞いている。

駐輪ラックについては前輪を差し込んで停めるタイプを想定しているが、1,400 台のうち 300 台程度は 2 段式ラックになる予定と聞いている。

原付については、平場に駐車することを想定していると聞いている。

朝夕の混雑する時間帯は、管理人が現地に駐在し、何かトラブルがあった場合は対応できる管理体制を予定している。

事業者の募集時の駐輪場に対する要求水準に基づき、場内の防犯性を高めるために監視カメラ、非常通報装置、管理人への通話装置などを整備することになっている。

(料金の徴収方法について)

現時点ではゲート式を想定しているため、1日利用の方がゲートを通過して出ていくときに精算機で精算を済ませるとゲートが開くような形式になる。

定期利用者については、専用の定期カード、もしくは交通系ＩＣカードを利用して、ゲートで精算する形式を想定していると聞いている。

料金については、近隣の有料駐輪場と均衡した料金や学割・定期利用の設定を行うことを要求水準としているため、東岡崎駅付近の有料駐輪場と均衡した料金になることを想定している。

平成31年6月上旬の駐輪場の供用開始に向け、さまざまな周知活動をする必要があるが、事業者と調整し、万全の体制で供用開始できるよう、混乱がなるべくないような形で進めていきたいと考えている。

【会長】

(委員に対して質問を促す)

【委員】

現在、仮設駐輪場は無料となっているが、北東街区の有料駐輪場が供用開始された以降は、東岡崎駅周辺の駐輪場はすべて有料となるのか。

【事務局】

無料の駐輪場はなくなる計画である。

【委員】

北口、南口、両方ともに無料の駐輪場はなくなるということでもいいか。

【事務局】

北口、南口、両方ともに無料の駐輪場はなくなる。

【会長】

(他に質問等がないか確認)

【会長】

(議事(3)について事務局へ説明を求める)

【事務局】

岡崎市自転車等駐車場の整備に関するガイドラインであるが、「まちづくりに沿い、適正な規模と持続可能でみんなで守る自転車等駐車場整備」をテーマとして挙げている。

(1 策定の目的)

自転車は、日常生活の活動に使用される最も身近な交通手段であるが、使い方や駐車のマナーが守られなかった場合、放置自転車というような問題を発生させてしまう。

今までは道路へ放置されていたということもあり、路上への放置への対策として、市が駐輪場を整備してきた。しかし、自転車の価値観も変化し、電動アシスト自転車をはじめ高級な自転車も出回っており、ただ駐輪できれば良い、という状況ではなくなってきている。

安価な自転車の普及もあり、駐輪場が無料であることによって、駐輪場内に長期間放置される

など、駐輪スペースとして機能していない状況もみられる。また、駐輪場内における盗難被害の発生や、無料であるため、どこに停めても問題ないだろうという形で通路への駐輪や無理やり押し込んで駐輪するため自転車同士が接触し、自転車自体に傷がついてしまうといった問題も顕著になってきている。

これらの問題への対策を市も行っているが、駐輪場内を整理する業務だけで 1,200 万円ほどの経費が掛かっている。

そういった問題を踏まえ、本市のまちづくりの計画に沿い、地域の需要に即し、利便性や安全性に考慮し適正に配置するとともに、安定的な維持管理ができ、かつ、利用者のマナーが保たれた自転車等駐車場とするために、今回のガイドラインを策定する。

駅前開発によって、これまでも東岡崎駅、岡崎駅では駐輪場がすでに整備されてきているが、その時に整備計画を策定してきたが、市全体の駐輪場を今後市としてどうしていくのか、それらの方向性を今回のガイドラインで定めていきたい。

（2 自転車等駐車場の現況）

市内には鉄道駅 14 駅とバス停の 2 箇所に駐輪場を設置しており、現在、岡崎駅、矢作橋駅、美合駅、大門駅で、収容台数を上回った形で駐車がされている。

放置自転車と自転車盗難

放置自転車の撤去台数は年間で約 2,000 台であり、そのうち返還できたのは 2 割程度である。

自転車盗難は、平成 27 年から平成 29 年の 3 年間は平均 490 件発生している。岡崎駅、東岡崎駅がある学区の羽根、三島学区で多く発生しており、それぞれ年間で 60 件程度発生している。

放置自転車と盗難台数を比較すると、同様の傾向を示しており、放置自転車と自転車盗難は駐輪場が無料であることに伴い放置が増えると自転車盗難も増える傾向であることがわかる。

自転車等駐車場の需要の見通し

市の人口自体は平成 42 年度まで増加していくと統計的に推測されている。人口が増えても、高齢者の割合も増えることもあるため、駐輪場の需要は今後しばらくは同程度で推移していくと想定している。

（3 自転車等駐車場施策の問題と整理・4 自転車等駐車場施策の展開）

ガイドラインの素案の中で、12 個ある問題点を 7 つの項目で整理した。財政・費用の問題、利便・便益の問題、管理・運営の問題などが大きな問題として出てきている。

便利に安心して利用してもらえる施設を整備していくが、整備するにあたり、市、道路管理者、事業者、利用者、自転車の利用に関わる方々がそれぞれの役割に応じた責務を果たしていくということを考えていく必要があると考えている。

これまで市が主体となってきた管理運営、整備についても民間事業者が持つ新たな知見や手法を取り入れた方式への転換、様々なサービス向上などを検討するという事で施策を展開していく。

（5 整備基本方針と運営方針）

大きく基本方針を 5 つ定め、その基本方針を実現していくための運営方針、ベースとなるものを 2 つ定めている。

基本方針1 公共交通の利用促進と駐車需要のコントロール

需給バランスを考慮し、適正な駐車場の配置を図る。駐車されている量と実際にどういった目的で駐車しているのか、その関連について調査を行いながら適正な駐車場の配置を考えていきたい。

現在、東岡崎駅や岡崎駅など、中心となる駅に自転車の駐車が集中している現状があるため、それらの分散を図っていくということで、道路など公有地に駐輪場を整備し、中心の駅に集まるのではなく公共交通、バスなどを利用した使い方を検討していきたい。

基本方針2 民間の資金やノウハウを活用した利便性の高い自転車等駐車場

自転車等駐車場の整備及び管理運営について、市の支出の軽減と利用者サービスの水準向上を図るため、民間資金やノウハウを取り入れることを検討していきたい。また、駐輪場を今後も持続できるような効率的な運用を促していくため、施設ごとに適正な設置・運営の形態を検討していく。市の方針としては、民設民営を基本として検討していく。

基本方針3 安全を確保した駐車場の配置

駐輪場に向かう自転車、駅前広場でバスや自動車を待つ方が交錯する危険な状況がある箇所が見受けられる。今後、実際に駐輪場を整備する場合、利用者の動線を考慮していく。また、無料の駐輪場であっても、犯罪が多いような場所では防犯カメラの設置を検討していく。

基本方針4 自転車等駐車場の利用のルールやマナーの周知

駐輪場を利用する際にマナーが守られていない場合、放置等の課題が発生するため、自転車等駐車場の利用のルールやマナーの周知をこれまで以上に行政側でも図っていく。特に学生や社会人は通勤・通学目的での利用が主な利用形態であるため、4月に駐輪場を新たに利用開始する新入社員や新入学生に自転車等駐車場の利用のルールやマナーの周知を図ること、転勤や退職、卒業などに伴い、不要になった自転車を駐輪場へそのまま放置していくことが発生しやすいため、3月にも周知を図っていく。

また、現在は東岡崎駅、岡崎駅の2箇所のみで自転車等放置禁止区域を設定しているが、駅ロータリーに放置自転車が多いようなところについては、今後、自転車等放置禁止区域を設定することを検討していく。

基本方針5 駅前開発と合わせた自転車等駐車場の整備

東岡崎駅と岡崎駅では、すでに駅前開発に合わせて駐輪場の整備を行っているが、今後、その他の駅で開発が行われた場合も民間事業者の開発事業と合わせて駐輪場の整備を推進していく。

運営方針1 公共の自転車等駐車場の利用は今後、基本的に有料化を検討する

駐輪場の利用料が無料であることによって、様々な問題が発生していることが明らかである。また、税負担の不公平を是正するため、受益者負担の考えの下で駐輪場の有料化を進めていく。

ただし、土地を借りて運営している駐輪場において、地権者から有料化の承諾が得られない場合や、有料化に見合ったサービス水準を確保することができない駐輪場、民間事業者の参入が見込めない駐輪場、サイクル&バスライドの政策によって設置する駐輪場については、無料のままとしたい。

運営方針 2 公共の自転車等駐車場の運営は今後、民営方式

民間事業者の参入がなく、公共が駐輪場を設置する場合であっても、施設の運営については民間事業者に任せることを検討する。

【会長】

(委員に対して質問等を促す)

【委員】

岡崎駅や東岡崎駅以外の駅は駅前に無料の駐輪場が残るという解釈でよいか。

【事務局】

民間事業者の参入の意向があれば、利用者が少ない駅であっても有料化を検討していく。しかしながら、利用者が少ない駅については、民間事業者の参入が見込めないため、そのようなところについては無料が続いていく。

【会長】

(そのほかの委員に対しても質問等を促す)

【委員】

東岡崎駅周辺の駐輪場が全て有料化され、駅周辺に放置された自転車が盗まれた場合は、刑法犯認知件数として計上されるのか。

【委員】

当然計上されると思う。

【委員】

有料駐輪場以外の場所に止めた自転車が盗難被害に遭った場合、その自転車の持ち主は恐らく三島学区の外の人だと思うので、同じように計上されることは困る。

【委員】

全体に自転車に起因する犯罪が減る、ということで岡崎駅東口の実績を示した。今後、東岡崎駅が有料化してモラルが向上したり、ルールが守られるようになると三島学区も同様に自転車に起因する犯罪が減るということになる。

【会長】

学区ごとの刑法犯認知件数の順位については、住民として非常に気に懸けている。

【委員】

三島学区は防犯カメラをたくさん設置した結果、侵入盗などの犯罪は前年から減少している。しかし、自転車盗難については改善が見られない。今まで自転車盗難が1番多かった羽根学区は岡崎駅東口の駐輪場が有料化されたことに伴い、自転車盗難が減ったため、自転車盗難件数は三島学区が1番多いということになっている。

自転車盗難の内訳として、放置自転車が被害に遭っているということがわかるようにしてもらわないと、犯罪が多い学区という印象を持たれてしまう。

【事務局】

市が撤去した放置自転車のうち76%は駐輪場内から撤去したものである。駐輪場の利用料が無料であるため1週間以上放置されており、そうした自転車が盗難の被害にあっている。東岡崎駅については、今後すべての駐輪場が有料化されるため、盗難の件数は減少することが予想される。

また東岡崎駅周辺の自転車等放置禁止区域を拡大しており、禁止区域内については警告札を貼り付けた翌日には撤去を行う。東岡崎駅周辺の駐輪場がすべて有料化されることに伴って、三島学区の自転車盗難件数は激減すると考えており、そうなるように市も対応をしていくので理解を

いただきたい。

【委員】

本日、警察と合同で三島学区のパトロールを実施する。東岡崎駅の仮設駐輪場もパトロールのコースに入れた。

【事務局】

大変ありがたい。東岡崎駅周辺の駐輪場が全て有料化された際は、有料駐輪場の利用を避け、駅周辺に放置する人も増えると思うが、放置自転車対策を駐輪場の有料化と併せて実施するので、ご理解いただきたい。

【委員】

マナーが保たれるのであれば、自転車利用者の立場からすれば、無料であった方がいいと思う。

無理に有料化というのではなくて、きちんと利用者の方が整理整頓していけば費用の面で言っても整理をする方の費用が非常に割合として高いと最初の資料にありましたので、きちんとやれるところであれば、なるべく無料化、マナーが保たれるのであれば、無料化は続けて欲しいと思う。

そうすると、放置自転車が、岡崎市は個人の方が粗大ごみなどで自転車を処分する場合、費用とかはどうか？私は名古屋市に住んでいて、名古屋市の場合は粗大ごみで自転車を出すと 500 円かかる。

先ほど事務局の説明の中で撤去した 2,000 台の中で 1,500 台くらいを、市で、無料で処分をしてくれるという話があるので、無料の自転車駐輪場に持って行けば市が無料で処分をしてくれるといったところが、悪意がある方が多いのかなと。高校生や社会人の方でも、転勤だとか卒業だとかで自転車を置いておけば、家に持って帰らなくても、市が処分をしてくれるというのであれば、市外からでも持ってくる人はいるのではないだろうかと思う。

処分を有料化すれば、名古屋市で言うところの 500 円を、いろいろな手間を掛けることになるが、1,000 円とか処分するときにお金がかかりますよ、と。払いたくないなら引き取りに来てくださいと。そのようにすれば、放置をする方も減るのではないかな、と思います。意見の一つとしてお聞きいただければと思う。

【事務局】

岡崎市の場合、中央クリーンセンターに自転車を持ち込めば、無料で自転車を処分している。しかしながら、そのような手間を嫌う人が駐輪場内に放置しているのではないかと考えている。

処分費を取るということになると、もっと自転車を引き取りに来なくなると思う。

【委員】

盗難被害に遭った台数と保管所に引き取りにきた台数が同程度であるため、引き取られた自転車の多くが盗難の被害に遭ったものであるとも思う。

【会長】

(議事(4)について事務局へ説明を求める)

【事務局】

(1 岡崎駅西口自転車等駐車場が抱える問題)

収容可能台数の超過

岡崎駅西口駐輪場が抱えている問題として、収容台数を超過している。現在、シルバー人材センターによる駐輪場整理業務を朝夕の時間帯に実施することで場内に納まっている状況である。しかしながら、自転車同士の間隔を相当詰めて、場内に収めている状況である。

自転車盗難の多発

岡崎駅西口駐輪場は岡崎学区内に属するが、岡崎学区で発生した自転車盗難 32 件のうち、25 件、約 78%が岡崎駅西口駐輪場で発生している。

自転車等駐車場における放置自転車

平成 29 年度に撤去した 1,844 台の多くが駐輪場内から撤去したものであるが、駐輪場内に放置してある自転車を撤去するには実務上 2 週間程度要しており、7 日以上連続して駐車している自転車が少なからず存在している。そのような自転車が駐輪場の許容台数に負荷を掛けている。

施設の経年劣化

平成 5 年に設置されており、設置から 25 年経過している。岡崎駅東口が有料化に伴い利便性が高まっているため、特に西口駐輪場の利便性の低さが目立っている。

岡崎駅西口駅前広場における歩行者と自転車の錯綜

現在、岡崎駅周辺の駐輪場は、岡崎駅東口のみ有料化されているような状況で、有料駐輪場の利用を避けた利用者が西口の無料駐輪場に流入しており、そうした人たちが西口の駅前広場の歩道を自転車に乗ったまま南北に縦断している。また、西口の駅前広場にはバス停留所があり、その部分が少し狭くなっているため、バスを待っている人たちと自転車の接触事故の発生が懸念されている。従来からもそうした危険性はあったが、東口の有料駐輪場を避ける人たちが西口の無料駐輪場に流入しているため、危険性が非常に高まっている。

(2 当協議会における議論の経緯)

前述の岡崎駅西口駐輪場における問題は以前からも存在していたが、駐輪場を有料化することのみについて委員の方々に意見を求めていた状況であった。

平成 26 年度に実施された自転車等駐車対策協議会において、駐輪場が無料であることによってさまざまな問題が発生していることを自転車等放置禁止区域内において、防犯性、安全性、利便性を備え、有料化に見合ったサービス水準が確保されていれば有料化はやむを得ない、という概ね賛同をいただいている。

また、昨年度の当協議会において、岡崎駅西口駐輪場の混雑状況に対処するため、補正予算を計上し、従来朝のみ実施していた駐輪場整理業務を朝・夕の 2 回実施することを報告した。

(3 民設民営による岡崎駅東口自転車等駐車場の再整備の効果)

現在岡崎駅西口で見られている問題は、岡崎駅東口駐輪場においては見られないが、これは平成 29 年度に民設民営によって再整備を行ったことで解消できたと考えている。

自転車盗難件数については、もともと月平均 2.3 件ほどあったが、整備後は月平均 1 件を下回るようになった。

放置自転車の撤去件数については、月平均 20 台程度あったものが、整備後は月平均 1.4 台まで減少した。

岡崎駅東口自転車等駐車場でのアンケート結果

岡崎駅東口駐輪場を運営している鳶井株式会社が利用者に対して満足度（施設満足度、防犯充

実度、施設の清潔感、管理員対応、駐輪器具の使いやすさ)について5段階評価で、5が1番評価が高くなるようなアンケートを実施したところ、すべての項目で3以上の評価をいただいている。また、その中でも清潔感や管理員の対応については4以上の評価をいただいている

また、自由記述の意見欄の中には「駅から遠い」、「東口だけ、なぜ有料化なのか?」という意見も書かれており、このような点が満足度の平均点を下げる要因となった可能性はあるものの、岡崎駅東口駐輪場を民設民営で再整備したことによってさまざまな問題が解消できたと判断している。

(4 岡崎駅西口自転車等駐車場の再整備の方針)

岡崎駅西口で起きている問題と岡崎駅東口の再整備によって改善された問題を検証した上で岡崎駅西口駐輪場の再整備の方針を検討していく。

防犯性・安全性・利便性の確保

現在、岡崎駅西口駐輪場で発生している自転車盗難、放置自転車、利便性の悪さ、ということについては、岡崎駅東口駐輪場の民設民営による再整備の効果として、それらの状況は改善されたため、岡崎駅西口駐輪場においても同様に、民設民営で実施することによって問題は解消されるものと考えている。

市民ニーズの把握

岡崎駅西口駐輪場の利用者にアンケートを実施したところ、屋根、防犯カメラ、十分な駐輪間隔と駐輪台数、24時間入出庫可能であることといったニーズが確認できた。また、岡崎駅西口駐輪場では、自転車と原付の区画を分けてはいるものの、許容台数以上の利用があることから、自転車と原付が混在して駐輪されているため、自転車と原付が混在しないようにして欲しいという意見もあった。

有料化した場合の利用意向

64.9%の方は有料化しても利用する、利用してもいいと回答があり、有料化に見合ったサービス水準が確保されるのであれば、それは致し方ないという認識を持っている方が一定の割合はいると認識している。

西口駅前広場における歩行者と自転車の錯綜の改善

岡崎駅西口駅前広場の再整備や周辺道路の再整備については、駐輪場を担当している安全安心課だけで考えるのではなく、市役所内で横断的に問題を共有し、関係各課と連携・協力することで問題は解決できるのではないかと考えている。

以上のことを踏まえ、岡崎駅西口駐輪場の再整備の方針を検討したところ、現在と同じ場所で、平成33年度早期に供用開始できるよう準備を進めていきたいと考えている。

また、岡崎駅西口駐輪場は駅前広場のロータリーと直結しているため、駐輪場利用者が駅前広場を縦断することが考えられるため、できるだけ駅前広場を通過せず、周辺道路から駐輪場に入るルートを意識した駐輪場の出入口の配置を考え、駅前広場における自転車と歩行者の接触の危険性を軽減したいと考えている。

事業スキームについては、民間事業者の資金とノウハウを活用する民設民営で行ってきたい。

事業者には様々な事項を提案してもらい、提案事項が一番市の施策に沿っている、あるいは利用者の方々の利便性を最も高めることができる事業者を選定し、その事業者と事業用定期借地という長期に渡る契約に基づき、民設民営で整備・運営をしていただくことを想定している。

また、現在の岡崎駅西口駐輪場は駅に直結する非常に立地条件が良いところであるため、土地の有効活用という観点から、駐輪場単独ではなく複合施設ということでの整備をしていきたいと考えている。

岡崎市公共施設マネジメント推進会議にこれらの内容を諮り、岡崎市としてこうした方向で進めていくことが合意形成されている状況である。

駅に隣接する側を商業施設、その南側を駐輪場とし、駅前広場から少し駐輪場を離すことで駅前広場内において自転車と歩行者が錯綜することを軽減したいと考えている。

また、自転車は車両であるため、本来であれば車道を走らなければならないが、周辺道路の歩道が狭い、植栽があるなど、空間の有効活用ができていないという部分もあるため、用地買収を伴わない形で拡張し、安全確保を図っていききたいと考えている。

駐輪場の再整備の間は、仮設駐輪場が必要になるが、周辺に市が有している土地がない。線路の東側になるが、今なら区画整理事業の中で仮設駐輪場用地が確保できるため、資料中 仮設駐輪場①② の場所に確保し、再整備を図っていききたいと考えている。

【会長】

(質問等を促す)

【委員】

岡崎駅東口駐輪場で発生していた問題は有料化によって解決したのではなく、単に西口駐輪場に問題が移っただけなのではないか？

また、岡崎駅東口駐輪場の運営会社が実施したアンケートについてだが、回収率が 15.3%と低い、それで有料化に見合ったサービス水準が確保できていると言い切ってしまうてよいか。

岡崎駅西口駐輪場における有料化した場合の利用意向についてだが、64.9%の方が有料化しても利用する、利用してもいいと回答しているわけだが、岡崎駅東口駐輪場を有料化する際にも有料化した場合の利用意向を調査し、有料化に賛同した利用者がかなりいたが、実際は多数の方が無料の岡崎駅西口駐輪場に移っている。岡崎駅西口駐輪場を整備して、問題は解決されるのだろうか。

【事務局】

放置自転車の台数と盗難件数というものの相関関係は完全に一致するものではないが、多少なりともあると考えている。駐輪場内における自転車の放置は、駐輪場が無料であることに起因していることが大部分であるため、サービス水準を高め、有料化を実施したことで場内における放置自転車の台数を減少させ、それに伴い盗難台数も減少したということは、有料化の効果として認識してもよいと考えている。

岡崎駅東口駐輪場の事業者が実施したアンケート調査についてだが、東口駐輪場のみ有料化していることや、駐輪場の2階部分が定期利用者用の駐輪スペースとなっていることなどが背景にあるため、それらに対する不満がアンケートの回収率に反映されたようにも感じる。指摘のとおりアンケートの回収率は低い、回収できた範囲では満足を得られていると認識している。

有料化した際の利用意向についてであるが、利便性よりも無料であることを優先している方がいることは事実である。しかしながら、無料であることによって問題が発生しているという認識であるため、市としては利便性を高めた上で有料化を実施し、このような問題を根本的に解決し

たいと考えている。

【委員】

確かに岡崎駅東口駐輪場を有料化したことによって、結果は出ていると思う。しかし、現在、東口の駐輪場を利用している人たちは、駅から遠い上、東口のみ有料化されているということについて疑問を持ちながらも利用している、普段から自転車に対する意識の高い人たちである。だからうまくいっているのであって、一概に民間事業者に駐輪場を運営してもらえば良くなるというようには考えて欲しくない。

今後、岡崎駅西口駐輪場が有料化されたり、仮設駐輪場が駅から非常に遠くなると、自転車に対する意識が高くない方も有料の岡崎駅東口駐輪場利用するようになると思うが、そうなる状況もまた変化するように思う。

また、駅西側から仮設駐輪場に行く場合、三龍社付近の踏切を渡ることになるが、非常に危険を感じるため、整備も併せてお願いしたい。

【事務局】

市としても仮設駐輪場の場所としてはやむを得ずこの場所を選んでいる状況である。岡崎駅南土地区画整理事業において藤田保健衛生病院の開院や周辺の分譲住宅の配置などがあるため、今後、岡崎駅西側についてはますます駐輪重要が高まることが予想される。仮設駐輪場用地が確保できないからといって、このまま放置していても、状況が悪化する一方であるため、岡崎駅西口駐輪場の再整備に踏み切った。岡崎駅西口駐輪場利用者には大変不便をかけることになるが、今再整備に踏み切らないと、今後手が付けられなくなる状況になる恐れもあるため、何とかご理解をいただきたいと考えている。

【会長】

岡崎駅西口駐輪場は岡崎学区となっており、岡崎駅東口駐輪場が属する羽根学区で自転車盗難が減った分が岡崎駅西口駐輪場、すなわち岡崎学区で増加している。

藤田病院の開院など、岡崎学区の総代は、現在、大変困惑しており、駐輪場の問題だけに留まらない。

【委員】

転勤や卒業などで駐輪場に放置されていく自転車について、例えば市が100円で買い取り、そういった自転車を、契約している買取業者に売却すると差額が市の収入になると思うが、そういった考えはないだろうか。

【事務局】

市としての収入という観点ではいい案だと思うが、盗難品を売りに出される可能性等もあるため、手法を検討していきたい。

【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。