

第29回岡崎市自転車等駐車対策協議会 会議録

日 時

令和6年11月14日（木） 10:00～

場 所

岡崎市役所福祉会館2階201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 加藤 秀章 委員
愛知県西三河建設事務所長 杉谷 正樹 委員

黒田 忠弘 代理出席

愛知県岡崎警察署交通課長

山口 幸治 委員

小梁 亮 代理出席

岡崎市三島学区総代会長

都築 栄 委員

岡崎市羽根学区総代会長

杉浦 博 委員

岡崎市岡崎学区総代会長

加藤 政幸 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

木全 啓雅 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

豊田 康介 委員

（欠席委員）

岡崎市城南学区総代会長

柴田 敏雄 委員

岡崎商工会議所女性部副会長

北村 史子 委員

岡崎明大寺商店街振興組合理事長

鈴木 雅美 委員

（事務局）

市民安全部防犯交通安全課 課長 宮本 佳久

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	係長	小野田	整
都市基盤部拠点整備課	主事	宇野	幹大

(傍聴者)

なし

次第

- 1 委員紹介
- 2 会長互選及び会長挨拶
- 3 会議の公開について
- 4 議事
放置自転車等の返還手数料（仮称）について
- 5 報告
 - (1) 東岡崎駅周辺の駐輪場について
 - (2) 大門駅仮設駐輪場整備について
- 6 その他

<会議要旨>

(委員紹介)

【事務局】

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8年10月31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。委員への意見を募る。

【委員】 杉浦委員

本協議会においても、会議進行などの経験豊富な岡崎学区の総代会長である加藤委員が適任と思う。(委員に御賛同いただく)

(会長挨拶)

【会長】

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、いわゆる「自転車法」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ものである。委員の皆様には、十分に審議いただき、それぞれの立場から意見をいただくよう希望する。

(会議公開)

【事務局】

会議を公開することとした。(傍聴者なし)

【会長】

議事について事務局へ説明を求める。

(議事について説明)

「放置自転車等の返還手数料（仮称）について」

【事務局】

「放置自転車等の返還手数料（仮称）について」の前提として、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、その他関係資料の説明を行う。

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5年度は1,845万8千円の支出があった。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。

その他の支出として、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。また、暮戸自転車等保管所の光熱水費及び通信費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5年度は416万6千円の収入があった。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5年度は1,028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上から撤去したものが328台、放置禁止区域外の公道上から撤去したものが126台、駐輪場内から撤去したものが574台で、撤去した自転車の約56%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%前後となっている。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5年度は、放置自転車1台あたり572円から627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5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、393件であり、昨年より72件増加している。なお、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。

また、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33件、（岡崎駅西口駐輪場が再整備されてからは減少傾向にある）中岡崎駅が23件、矢作橋駅が18件であった。本市としては、盗難の発生状況が増加傾向にある駐輪場について、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。

ここからは、議事の本題となる放置自転車等の返還手数料について、前回の協議会の振り返りを兼ねた徴収制度の概要、各試算に基づく返還手数料の金額案の説明に移る。

なお、前回の協議会において、本市が返還手数料を徴収することについては賛同をいただいているため、今回の協議会では、実際の返還手数料について審議いただき、委員の皆様が適切だと思われる返還手数料の金額案を選んでいただく流れとなる。

まず、前回の振り返りとして、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」いわゆる、「自転車法」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、利用者への費用負担を求めることができるとされている。

返還手数料の徴収を実施することで、岡崎市が抱える放置自転車対策の課題、大きく3点「自転車等の放置に対する抑止力の向上・常習的な自転車等の放置に対する措置（令和5年度においては16台の再発件数）・放置自転車の対策に係る費用増加」に対し、「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」の成果が期待され、「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。

次に、実際の返還手数料の金額について検討する。

金額について検討する際の根底となる法的根拠「自転車法」に基づき、本市における返還手数料、言わば、原因者負担として求めることができる経費の範囲を毎年度必要となる各経費として作表した。なお、自転車法では原因者負担に求めることができる範囲ではあるが、本市の実情等を踏まえた結果、原因者負担の対象としないものについては、検討結果の列で×として

表記している。こちらの検討結果を念頭に、次に返還手数料の金額案Aとして試算した。

返還手数料の金額案Aでは、先に触れた法的根拠「自転車法」に基づき、1台あたりの撤去費用を算出した。なお、1台あたりの撤去費用については、撤去費用・保管費用・その他の措置に要した費用の合計額、言わば、放置自転車対策に関する事業費を撤去台数で除したものである。ここでの事業費950万3千円とは、先に作表した検討結果で対象とした費用の合計により算出したものである。事業費を撤去台数で除して算出した9,138円は、本来、法的根拠に基づく原因者負担分として返還手数料として設定できるが、返還手数料の設定金額としては利用者への負担が過剰であり、非現実的な設定金額であるため、行政負担分の割合についての程度が妥当と言えるのか、適切なバランスの検討が必要ではないかと考えた。

そこで、人口同規模の中核市及び県内自治体へアンケート調査を実施し、現状把握と妥当な割合を踏まえたうえで、返還手数料金額に反映することとする。

ここでは、他自治体の負担区分割合を交えて、見解を説明する。

行政負担分の列にあるように、中核市の平均が94.2%、県内市町の平均が96.0%、西三河各市の平均が99.4%とそれぞれの負担割合となっている。なお、県内市町の平均において、政令指定都市である名古屋市を除くと97.1%となる。

本市においては、返還手数料に影響すると考えられる、撤去台数・放置自転車対策に関する事業費等、言わば、事業規模が中核市に近いことから、行政負担分の割合を中核市平均の「94%」とするものとする。そのうえで、行政負担分「94%」とした際の返還手数料試算額を下記のとおり作表した。

各項目については、

A：放置自転車対策に関する事業費の合計950万3千円

B：行政負担割合である0.94

C：行政負担額（A：事業費合計）×（B：行政負担割合）である8,932,820円

D：原因者負担額（A：事業費合計）－（C：行政負担額）である570,180円

E：返還台数（令和5年度実績値）である259台

F：1台あたりの返還手数料（D：原因者負担額）÷（E：返還台数）である2,201円

参考として、行政負担割合を変えた場合の返還手数料についても、表の下部に記載する。

また、原動機付自転車の返還手数料については、自転車と原動機付自転車の規格を参照することで、原動機付自転車の返還手数料を自転車の1.33倍とし、2,927円とする。

よって、返還手数料の金額案Aでは、端数を調整し、自転車2,000円・原動機付自転車3,000円とする。

なお、放置自転車対策に関する事業費は人件費等の増加に伴い年々増加しているものの、放置自転車等の撤去台数は年々減少しているため、1台あたりの撤去費用は増加傾向が見込まれる現状から鑑みて、行政負担分が周辺自治体と比較して低いものの、妥当な設定金額であると言える。

資料の下部には、金額案Aに対するメリット・デメリットを記載してあるので、返還手数料

の金額案を選んでいただく際、ひとつの判断材料として参照いただきたい。

次には、人口同規模の中核市及び県内自治体へのアンケート調査結果に基づき、返還手数料の金額案Bとして試算した。

返還手数料の金額案Bでは、アンケートの調査項目である返還手数料及び撤去台数は、各自治体への調査・照会結果によるものであり、その結果を人口同規模市・県内市町・県内同規模市・西三河各市のそれぞれに区分けして作表をしている。なお、今回のアンケート調査対象としては、「自転車等の放置の防止に関する条例」の制定がある自治体としている。

表から読み取れるように、名古屋市を除く県内市町の返還手数料は、全国の自治体と比較して安価な設定となっており、県内同規模市・西三河各市においても、同様の結果となっている。そのため、返還手数料の金額案Bでは、本市においても県内市町の現状に合わせた返還手数料金額の設定とすることとする。

よって、返還手数料の金額案Bでは、端数を調整し、自転車 1,000 円・原動機付自転車 2,000 円とする。

なお、資料の下部には金額案Bに対するメリット・デメリットについても記載してあるので、返還手数料の金額案を選んでいただく際、ひとつの判断材料として参照いただきたい。

最後に、今後の予定として、本日の諮問結果を踏まえ、令和7年3月定例会に「岡崎市自転車等の放置の防止に関する条例」の一部改正議案を提出し、議案が可決された後には、4月から9月までの制度の周知期間を経て、10月1日から返還手数料の徴収を行う予定である。

なお、今後も今回の事業については、本協議会に適宜、報告等を行い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。

【会長】

参考として、きちんと自転車を駐輪場に停めている利用者が東岡崎駅・JR岡崎駅等にいると思われるが、有料駐輪場の場合、1ヵ月あたりどの程度の利用料金となるのか。

【事務局】天野主事

まず、東岡崎駅周辺の駐輪場における自転車1ヵ月あたりの定期利用料金については、OTTO駐輪場では高校生以下1,500円、一般2,000円であり、新設される名鉄協商駐輪場では一般2,750円の利用料金となる。次に、JR岡崎駅周辺の駐輪場における自転車1ヵ月あたりの定期利用料金については、東口・西口ともにアイビーパークが駐輪場を運営しており、高校生以下1,650円、一般2,200円の利用料金となる。

【委員】安達委員

A案の方が妥当だと思われる。根拠としては、以前、本市がレジ袋を有料化した際、その前段階として3～4年程度の啓発活動を行っていたが、エコバックの持参率は15%程度に留まっていた。そのため、近隣のスーパーに協力いただき、レジ袋の有料化に踏み切ったことで、その後のエコバックの持参率は90%以上にも上った経緯がある。つまり、ペナルティ方式のような制度が1番抑止力になると考えられる。なお、ペナルティは大きければ大きいほど、より抑止力があると多くの自治体で結果として表れているため、あまり低い設定金額はよくないと思われる。また、行政負担分が95%とあるが、負担費用には税金があてがわれているため、ある意味不公平であり、A案が良いと思われる。

【会長】

自転車を処分する際には料金が発生するのか。

【委員】 野々山委員

私のところでは、1台あたり1,100円の処分費用をいただいている。なお、新車を購入いただいた場合には、無料で引き取りを行っている。多くの自転車屋でも同様の金額と思われる。

【委員】 石井委員

岡崎市の課題の中で、放置行為の再発件数が16件あり、1年に4回も繰り返す利用者がいるとのことであるが、なぜそこまで放置行為を繰り返すのか疑問である。もし、1回につき2,000円の徴収となれば、1年に4回となると8,000円の徴収になるので、このような利用者に対しては、抑止力になるのではないかと思われる。

【事務局】 天野主事

当該利用者はJR岡崎駅周辺の駐輪場が有料化したことに伴い、駐輪場を利用せず、駅の周辺に繰り返し放置していると考えられる。このような利用者に対しては、十分な効力が発揮され则认为している。

【会長】

意見も出尽くしたようなので、ここで、A案・B案についての採決を取る。なお、この採決で金額決定と言うわけではなく、あくまで、本協議会としての意見であり、今後の議会での条例改定となる。委員の皆様には、挙手で意見を伺いたい。

(意見の徴収)

出席委員 16名中 A案：14名 B案：1名 (※会長は採決に不参加のため)

【会長】

本協議会としては、このような意見となったため、事務局においては、本協議会の結果を基に条例改正の事務を執り進めていただければと思う。

【会長】

報告(1)について事務局へ説明を求める。

(報告(1)について説明)

「東岡崎駅周辺の駐輪場について」

【事務局】

1 前回協議会までの経緯

前回の協議会においても本議題について報告事項として共有しており、まずその振り返りから説明を行う。

東岡崎駅南口駐輪場について、東岡崎駅周辺地区整備事業に伴い、東岡崎駅南口駐輪場用地を工事ヤードとして使用する必要があるため、令和6年11月末をもって閉鎖する。なお、現在は駅北側で工事を行っているが、今後、駅舎や自由通路の整備のために駅南側からの資材運搬や工事が見込まれている。

ここでは、駅全体の整備に関する説明は省略し、全体のスケジュールについて説明する。今年度より駅北側において駅ビルの解体を進めており、今後、駅南側において駐輪場の解体を進めていく。令和9年度には新しい駅ビルの建設に着手し、令和10年度には自由通路の完成及び供用開始を目指している。そして、令和11年度に新しい駅ビルの完成及び供用開始を予定している。

また、前回の協議会において、事務局としては東岡崎駅南口駐輪場が閉鎖されたとしても、既存の駐輪場のみに駅全体としての駐輪場需要は確保される見込みであると説明をしたが、駅全体としての駐輪場需要が満たされるとしても、南口駐輪場の利用者の利便性を考慮すると、少ない台数でもいいので、代替えとなる駐輪場を確保するべきではないかとの意見をいただいた。その際、事務局の回答として、仮設駐輪場について整備する方向性で名古屋鉄道(株)と協同しながら検討を進めているものの、現時点では協議が整っておらず明確な回答ができない状況であり、今後も引き続き協議を重ねて、代替えとなる駐輪場の確保等の対策について検討していくと回答をしていた。

2 その後の対応

仮設駐輪場整備について、関係各所と協議を行った結果、駅南側において2か所の仮設駐輪場を実現することができた。供用期間は令和6年12月1日から令和11年3月末までを予定しており、駅舎と自由通路の完成である令和10年度末と同様となる。運営主体は現在の南口駐輪場の代替えとなる位置づけのため、引き続き名鉄協商(株)となる。利用形態は名鉄協商(株)と協議し、定期利用のみとなる。

ここで、資料中の位置図を参照いただきながら、仮設駐輪場の場所について説明する。まず1か所目は、駅西側の高架下に位置しており、当該用地は以前にも名鉄協商(株)が駐輪場として使用していたが、ここ数年は閉鎖されていた場所である。2か所目は、南口ロータリーの東端

側に位置しており、名鉄協商パーキングの南側とも言える場所である。また、収容台数については、高架下用地が 79 台、南口ロータリー用地が 90 台、合計 169 台の収容台数となっている。現在、当該用地では仮設駐輪場の供用開始に向けた整備が進められている。

今回整備する駐輪場は、仮設の駐輪場としての位置付けであるが、本設の駐輪場整備に向けた必要台数等の推察をしていく必要があると考え、現在の南口駐輪場利用者へのアンケートを実施した。ここからは、アンケート結果及び結果からみえる推察を説明する。

まず、駅の北側へ向かう利用者が多いのか、駅の南側へ向かう利用者が多いのかを把握するため、駅から目的地の方向と題した設問を設け、回答していただいた。資料の円グラフにあるように、駅の北側へ向かう利用者が 35.6%、駅の南側へ向かう利用者が 64.4%という結果であり、全ての利用者が南側へ向かうというわけではないことが確認できた。

次に、利用者として何を大事に考えているのかを把握するため、駐輪場に求めるものと題した設問を設け、選択肢から 2 つ回答していただいた。資料の棒グラフにあるように、最も回答数が多かった項目は「駅から近いこと」、2 番目に回答数が多かった項目は「屋根があること」という結果であった。なお、「駐輪場が駅の南側にあること」については、約 25%の回答率であり、選択肢の中では最も低い回答率であった。ここで、ひとつの参考として、「駐輪場が駅の南側にあること」と回答した 25%に、現在の南口駐輪場利用者 660 名を乗じた数値が 166 台程度となり、仮設駐輪場として用意した 169 台に収まる台数となる。また、「料金が安いこと」、「屋根があること」と回答した利用者が「駐輪場が駅の南側にあること」より多くいること、先の設問で駅の北側へ向かう利用者が一定数いることが確認できたことから、O T O 駐輪場でも一定の需要を満たすことができると考えられる。

本市としては、仮設の期間中において従前の南口駐輪場と同様の収容台数等を満たすことは難しいものの、一定程度の利用者の要求を満たすことはできたと考えている。今後、12 月以降の仮設駐輪場、O T O 駐輪場の利用状況に注視し、本設の駐輪場についても継続して検討させていただく。

【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

(報告(2)について説明)

「大門駅仮設駐輪場整備について」

【事務局】

1 大門駅の現状

愛知環状鉄道大門駅駐輪場は、鉄道高架橋の下に設置されており、250 台の収容台数となっている。資料の図中で緑色に着色した箇所が駐輪場であるが、赤色に着色した既設駐輪場外の駐輪スペースに補いきれない自転車等が駐輪されている現状である。そのため、写真にあるような歩道へのはみだしに伴う歩行者の導線確保が出来ないこと、名鉄バスの乗降客に支障をきたすことがある。

2 仮設駐輪場の整備について

過去 6 年間の実績として、平成 30 年には 529 台の駐輪を記録していた。高架下の既設駐輪場に駐輪されている台数が約 180 台であり、平成 30 年に 529 台を記録しているため、180 台を除いた 349 台程度が収容可能な駐輪場を整備する必要があると考えている。なお、大門駅の利用者数は令和元年度に新型コロナウイルス感染症の影響により利用者数が減少していたが、現在は徐々に回復傾向にある。また、仮設駐輪場の整備箇所については、資料の図中で黄色に着色した箇所であり、当該箇所は令和 5 年度に大河ドラマ館の臨時バス駐車場として利用していた。

3 なぜ仮設なのか

本市としては、大門駅を交通結節点・交通拠点として、駅前広場の機能充実を検討している。大門駅全体で計画を検討しており、今回の仮設駐輪場整備予定箇所についても検討する範囲内に含まれているため、仮設駐輪場としての整備となる。具体的な検討内容としては、バリアフリー化を考慮した駅及び周辺施設の配置、鉄道利用者の乗り換え利便性の向上、歩行者の導線確保となる。

4 どんな計画なのか

仮設駐輪場は無料とし、必要台数を確保したうえで、有料駐輪場と無料駐輪場の差別化を念頭に施設整備を計画している。現在の既設駐輪場外のスペースから仮設駐輪場へ自転車等を移動させ、歩行者の通行幅の確保及び名鉄バスの乗降客への支障が生じないように計画している。

5 いつできるのか

令和 6 年 10 月下旬から仮設駐輪場の整備工事が着手しており、現在進行形で工事が進められている状況である。そして、令和 7 年 3 月以降に供用開始となる予定である。

【会長】

委員に対して、質問・意見等を促す。

【会長】

大門駅仮設駐輪場は無料での運用という認識でよいか。また、先に報告のあった東岡崎駅南口で整備する仮設駐輪場は有料との認識でよいか。

【事務局】井尻係長

おっしゃるとおり、大門駅仮設駐輪場については無料での運用となる。なお、既設の駐輪場においても無料で運用している。今後、大門駅全体の整備計画を立てる際には、改めて有料での運用・無料での運用について検討していく。また、東岡崎駅南口の仮設駐輪場は有料で運用される。

【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】 黄委員

現在、引き取り手が現れない放置自転車は岡崎市が処分をしているのか。

【事務局】 井尻係長

本市で処分をしている。なお、売却での処分となるため、歳入の一部となっている。

【委員】 黄委員

放置自転車の返還において、所有者を探す際には防犯登録番号によるとの認識でよかったか。

【事務局】

おっしゃるとおり、放置自転車の返還をする際には防犯登録番号等を基に所有者照会を行い、所有者が判明したものについては、本市で保管している旨の通知を行い、あわせて告示を行っている。なお、返還手数料が有料化された後も同様に行っていく。

【委員】 黄委員

11月1日の道路交通法の改正に伴い、自転車乗車時のルールが大きく変更された。改正にあたっては、マスメディア等でもかなりのアナウンスがあり、学校等でも皆が周知の事実として捉えていたように思われる。返還手数料の徴収においては、周知期間が半年として設けられているとのことで、マスメディア等でのアナウンスがなくとも、岡崎市での周知が広く行われれば、実際に返還手数料を徴収される際にも納得がいくと思われる。

【事務局】 井尻係長

返還手数料の徴収に係る周知については、十分に行っていく。

【会長】

(議事審議終了)

本日審議した様々な事務局案には賛成ということで、事業を進めていただければと思う。

(会議録調製)

会議録の字句、整理について会長に委任することで了承された。