

平成28年度第2回広島市自転車等駐車対策協議会 議事概要

1 開催日時 平成29年3月24日（金） 9時30分～10時30分

2 開催場所 広島市役所本庁舎14階第7会議室

3 出席者

出席委員：塚井会長、下村副会長、竹下委員、古川委員、田部委員、西川委員、
下平委員、日浦委員、田中委員、佐元委員、伊勢川委員

4 議題

駐輪場附置義務基準の見直しについて

5 公開・非公開の別 公開

6 傍聴者 一般傍聴者 なし 報道関係者 2社

7 発言の要旨

（事務局）

＜協議会資料の説明＞

（塚井会長）

事務局から説明のあったことについて意見等があれば発言いただきたい。

事務的なことになるが、新たな駐輪場整備促進策について、事務所規模ごとの緩和台数の試算を3ページで示しているが、元の台数が5台の場合には緩和効果がなく、9台の場合には1台削減されている。四捨五入ではないようだが、計算方法はどのようにしているか。

（事務局）

四捨五入ではあるが、5台から0.5台を引くと4.5台となり、その4.5台に対して四捨五入で5台としている。

（塚井会長）

9ページにある市民意見募集の、「エ その他」に記載されている鉄道駅周辺地区の基準に対する意見についてだが、今回の駐輪場附置義務基準の対象に事務所を追加する際のターゲットとして意見提出者が通勤者を想定しているのであれば、必ずしも通勤者という意味合いで回答されていないように見える。意図が正確に伝わらないのではないか。

（事務局）

鉄道を利用して鉄道周辺地区へ来るケースは、事務所の場合もあるし、店舗やその他の場合もある。寄せられた意見はすべての用途に対するものと判断し、事務所も含めたすべての用途を想定して回答案を作成した。回答の趣旨も事務所に限定する場合としない場合とで大きな違いは無いものと考えている。

（下村副会長）

市民意見募集の意見提出者が二人しかいないというのは寂しいところがある。ホームページや広報紙だけではこのぐらいしか集まらないと思うので、もう少し告知の方法を考えて、より多くの意

見をもらえるよう努力したほうがいいと思う。

(事務局)

市民意見募集は、市で定めている標準的な方法で行うことになっている。今後、より多くの意見が集まるよう周知方法を見直す機会があれば、その際に検討していきたいと思う。また、附置義務の見直しについて市民からの問合せに対応した限りでは、今回の見直し内容が問合せをいただいた方の感覚に符合しているのではないかと思えた。通常の市民意見募集では反対意見が多数を占める事例が多いが、今回は反対意見が少なく、その結果として意見提出者も少なかったのではないかと思う。

(塚井会長)

一般の方だけでなく、事業者の方にもきちんと周知することが大事であると思う。特に、基本的な対象は新設建物となっているが、届出により既存建物も緩和を受けることができることになっている。

鉄道駅について意見が出ているが、田部委員、何か意見があるか。

(田部委員)

駅周辺の事務所の通勤の方に限れば、鉄道利用率が高く、自転車利用者は少ないと推定されるが、全般的には、近所から自転車を利用して店舗等へ行くということが考えられる。そのあたりを画一的に、事務所に対して今回やるということはどうなのかなと感じられる。

(事務局)

もう一つの論点として、駅周辺地区と一概に言っても、広島駅のような交通結節力の非常に高い駅と、郊外にある無人駅のようなものもあり、一律の基準を設けるためには、かなり精緻な調査を行い、実態に応じた基準を設ける必要があると考える。

(古川委員)

今の点に関連して一旦整理すると、駅によって差があるからこそ、駐車場と駐輪場の規制をある程度ちゃんとしたものを持っておくことで、一般の駐輪場にできるだけ余裕を持たせることは理にかなったものだと思う。不法駐輪がかなりあふれるようになってはいけいないので、一定の規制は意味があることだと思う。

(塚井会長)

どのような影響があるのかということは今後、事務局で継続的にモニタリングすると思うし、駐輪場と駐車場の附置義務制度を総合的に運用していくべきものとする。事務所間の附置義務駐輪場の融通の話も、各駐輪場の利用に粗密が出てきたときに、いつもあそこは空いていて無駄な規制だという話になってくるので、そこをできるだけ避けたいという思いもある。

基本的には原案に関しては施行してよいのだろうと感じるが、基準が全部の場所には合わないだろうという感覚もあるので、今後、効果を注意深くみていく必要があると思う。

駐輪場を増やす政策が提案されているが、それ以外でもよいので、気付いた問題点等、何か意見があるか。

(伊勢川委員)

当社の店舗では、駐輪場附置義務がかかり、かなりの台数の駐輪場を設けている。土日や繁忙期は結構満車になるが、平日はある程度空車がある。駐輪場周知のための標識や告知の強化が当社ではあまりできておらず、周知されていないところがある。

店舗の前はかなり不法駐輪が多く、駐輪指導員がそれなりにいて、ここに停めてはいけないという紙を放置自転車にはっている。店舗に駐輪場があり、市営駐輪場も近くにあつて、また別の店舗の駐輪場もある。近くに駐輪場がある旨をはり紙で合わせて告知してもらえたら、撤去されてしまう

ことが減るのではないか。また、店舗の駐輪場は有料であるが、買い物をすれば無料になるというサービスも行っている。

駐輪場があることや、そのような取組を市にも告知してもらえば、不法駐輪が減るのではと考える。

(事務局)

一般の方が利用できるように公開をされている民間の駐輪場についても、引き続き行政からも告知を積極的に行いたいと考えている。駐輪場と放置自転車の台数を比較すると、目的地から少し離れたところにある駐輪場を使ってもらえば、今の放置自転車を受入れる規模の駐輪場は整備されつつある。今の問題は、目的地により近い、分散配置された駐輪場が求められているので、民間事業者が持っている駐輪場で一般に公開されたものがあれば、そこを利用してもらおうというのは非常に放置自転車対策に効果があると認識している。

具体的な方法について、今すぐに回答することはできないが、市で行う一般的な方法としては、ホームページへの掲載やリーフレットへの作成、放置をする人に直接呼びかけるといったことはもちろん、プラスアルファで何か積極的に伝わる方法を今後検討して付け加えていきたいと思っている。

特に、買物をしたら駐輪場の代金が無料になるというのは、知っている人にとって、積極的に使いたいというインセンティブになっていることを聞いたことがある。そのような取組の告知の方法をどのようにすればよいかということはあるが、周知に努めていきたいと考えている。

(塚井会長)

今の話では、平日は空いていることが多く、週末が比較的埋まっているということか。

(伊勢川委員)

駐輪場はバイク用と自転車用があり、バイク用は満車であることが多い。当社は年に2回繁忙期があり、そのときは自転車も満車になるが、平日は空きがある。今回の附置義務の見直しは通勤を対象とされており、店舗の駐輪場でもその部分を受け入れることもできる。当社の駐輪場の営業時間は、7時から23時と店舗よりも長く設定しており、通勤でも利用してもらえと思う。

(塚井会長)

現在は、平日の貸出を積極的にはされていないということなのか。事務所向けの契約貸出などは行っていないのか。

(伊勢川委員)

附置義務で作っているものは、月極貸出等が可能なのか。月極貸出もやれたらいいと思う。しかし、それを行うためには事務的な負担が出てくる。

(事務局)

附置義務の駐輪場については、施設利用者専用ではなく一般の方が利用できる運用でも問題ない。個別の事例についてはまた相談してもらえば回答をできる。

(塚井会長)

今回の話とは若干外れるが、駐輪場を増やすということは自動的に管理義務も増やすことになる。先ほどの話で、例えば契約された方が週末もそのまま停めたままにしまうと、事業者としては望まない結果となる。そうならないために見回ったりすると余計な仕事が増えるように感じる。この制度が管理事務等のコストにどのような影響を及ぼすかについては今回、検討できていないところだと思いますし、シェアするとか融通するとかいう話のときに必ずその話が付いて回ると思う。

管理を高度化することとセットでないと、手間だけが増えてしまうという逆効果も懸念される。

自転車の所有者をはっきりさせて管理するという以外に思いつかないが、IC系のものを使うとか、できるだけ手間を減らす方法でないと、難しくなっていくと考えられる。今後も継続的に考えていかなければいけない問題だと思う。

(日浦委員)

議論から外れていることとは思うが、今回の議論がなされているのは利便性であったり、経済性であったり、不法駐輪を減らすということがあると思う。高校の教育関係を代表してきているものとしては、小学校も中学校も高等学校も環境教育という観点を持っており、地球温暖化であるとか二酸化炭素の排出などの問題について、例えば工業高校では具体的な取組もしている。

広島市として、駐輪場を増やすということについて、もちろん不法駐輪を防ぐということもあるけれど、市内に入ってくる自動車の台数を減らすと二酸化炭素の排出量を減らすことができるという考えがあり、その流れの中で放置自転車対策も考えているというストーリーを作ってはどうか。例えば、少々の利便性が犠牲にされることがあっても、市民に、広島市としてはこういう考え方でこう進めていきたいから、みなさん自転車を使いましょうというような。

広島市がそれを打ち出していないとは思っていないし、教育現場では環境教育を行っているので少しずつでもそういった意識を持ってきていると思う。条例の制定の際に、もう一つ意味づけをしてもらえば、モチベーションがより上がると思うし、違った意味合いで受け取ってもらえるのではないと思う。

(塚井会長)

説明の仕方の話と思う。今の指摘は非常に痛いところで、次世代を担う人たちには意義を伝えていきたいが、放置の話が全面に出てくると、余りにもみなさんが悪さをするので規制を強くしますというニュアンスになってしまう。それはどうかという話だと思う。

この案の中にどういう書き込みができるかということまでは、ブレークダウンできていないが、駐輪規制の告知や放置自転車の取締りをするときにより表現の仕方をするというのは、大いに工夫の余地があると思う。あなたは違反をしているので摘発しましたという様なそっけない書き方だけを見ると、自動車の取締りでは対象が18歳以上の大人だから理解してもらえばいいが、自転車はそうではないので、検討いただきたいと思う。

市民意見が少なく寂しいという話もあったが、反対意見が少ない案件であるということも理解できた。

(西川委員)

今回の見直しで受け皿がこれから作られる。それがうまく利用されるようなアフターフォローというか、例えば、不法駐輪を早く撤去するとか、そういう一体的な運用が、制度を効果のあるものにしていくためには必要だと思う。

(塚井会長)

これまでの意見で、制度そのものに関して何か根本的におかしいという様な意見は無かったと思う。施行に関して、その実効性を高めていくためには、この条例の見直しだけでは、利用者任せになってしまうところがあり、付帯した問題が他に起きるかもしれないということが懸念されるので、自転車関係の他の協議会でも継続的に議論していきたいと思う。

この事務局から示された見直し案をもって本協議会の案とするということについて、特段の反対の意見を持つ委員はいるか。いないようなので、この案を本協議会の案とする。

以上