

第 5 3 回杉並区自転車等駐車対策協議会

日時 令和 6 年 1 2 月 1 3 日（金）

午前 1 0 時～

場所 杉並区役所中棟 5 階第 3、4 委員会室

発 言 者	発 言 内 容
尾田課長	それでは、定刻になりましたので、「第 53 回杉並区自転車等駐車対策協議会」を開会いたします。本日は、お忙しいところお集まりいただきまして誠にありがとうございます。私は事務局を務めます都市整備部の交通企画担当課長の尾田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。着座にて失礼いたします。本日の協議会は、最大 11 時 30 分までの 90 分程度を予定しております。どうぞよろしくお願いいたします。 まず資料の確認をさせていただきます。事前の送付が遅くなりまして大変申し訳ございませんでした。同じものを席上に全て配布しております。1 は次第、2 は杉並区自転車等駐車対策協議会委員名簿、3 は座席表、4 は区立自転車駐車場の管理運営について、こちらは資料 3 になります。5 は新たな自転車ネットワーク路線案に関する意見募集、こちらが資料 4 になっております。過不足等ございませんでしょうか。 それでは、協議会の開催に当たりまして、都市整備部長の中辻から、一言御挨拶申し上げます。
中辻部長	皆さん、おはようございます。本日は年末のお忙しいところ、また、大変寒い中お集まりいただきましてありがとうございます。日頃から皆様には、自転車の駐車対策に関連いたしまして、御協力いただきましてありがとうございます。この場をお借りして御礼申し上げます。 前回の協議会は 9 月に開催をいたしました。その際には、杉並区として新たに策定をいたしました自転車活用推進計画の御説明をさせていただきました。その後、その計画に基づいた取組を順に進めさせていただいているところでございます。また、前回議題でお話させていただきました自転車駐車場の管理運営につきまして、いろいろ課題があるということでお話をしました。キャッシュレス決済や施設・設備の老朽化の問題、そういう対応が必要になってくるということで、私ども区の内部で検討を進めてきたところでございます。 そうした中、本日は、前回に引き続きまして、区立自転車駐車場の管理運営について、この間の検討状況を共有させていただきまして、限られた時間ではございますが、委員の皆様から御意見を頂戴できればと考えておりますので、よろしくお願いをいたします。委員の皆様の変わらぬ御理解と御協力をお願い申し上げます。御挨拶とさせていただきます。本日はよろしくお願いいたします。
尾田課長	続きまして、本協議会の定足数について御報告申し上げます。本協議会の定足数ですが、本日は 23 名中 17 名の委員の方、他代理人の方ということで、御出席いただいており、杉並区自転車の放置防止及び駐車場整備に関する条例の第 30 条の 6 の規定にあります「過半数以上の出席」という協議会開催の要件を満たしておりますことを御報告いたします。 なお、本日傍聴を希望される方はございません。また、協議会の開催に当たりまして、事務局側で記録のため録音させていただきますので、あらかじめ御了承ください。なお、議事録の公開に当たり、御発言いただいた委員の名前を記載させていただきますので、こちらもあらかじめ御了承いただきたいと思います。 それでは、ここから先は遠藤会長に進行をお願いいたします。どうぞよろしくお願いいたします。
遠藤会長	皆様、おはようございます。本日は議題が 1 件となっておりますけれども、前回に引き続き、忌たんのない御意見をよろしくお願いいたします。それでは早速、次第に沿って進めます。議題「区立自転車駐車場の管理運営について」です。事務局から説明をお願いいたします。
尾田課長	それでは、次第に沿って御説明します。次第 2 の議題「区立自転車駐車場の

管理運営について」です。これは杉並区自転車活用推進計画に位置付けている区立自転車駐車場の管理運営の見直しに関するもので、委員の皆様のご意見を広く伺いたいたため、報告ではなく、今回、議題とさせていただきます。

お配りしている資料 3 を御覧ください。前回、区が目指す将来像と課題の全体像は共有させていただいているのですが、この間、前回の協議会でも、委員の方々からもう少し具体的なデータを示してほしいといった御意見がありましたので、区の方でも、アンケート調査や実際の駐車台数等の調査を実施しましたので、その内容を共有させていただければと思っています。

1 ページ目、2 ページ目に関しましては、前回と同様の資料となっています。この 30 年間、40 年間変わってこなかった自転車駐車場の在り方自体を見直し、リ・デザイン、再構築していこうということで、区民、利用する方々の利便性等を高めていこうということで、電磁ラックや電磁ゲートの設置、キャッシュレス決済の導入等に向けて動き出すといった内容をお示ししています。実際は、利用されている方、定期利用、一時利用、2 つの利用がありますが、通勤時の利用等、データをしっかり収集していく上でも、こういった機器の導入は有効ということを示しています。

前回も報告しましたが、この間、7 月に JR 沿線の 4 か所の駐輪場をジェイアール東日本都市開発さんに移管、お戻しまして、その関係で、区民の方々から多々御要望をいただいております。それが、3 ページ目となっています。とりわけ旧西荻窪西自転車駐車場の御要望が多く、区に手紙やメールで寄せられた要望が 20 件以上、あとは阿佐ヶ谷東も 10 件程度御要望を頂いております。いずれの内容も「一時利用が減少した」といった御要望が非常に多かった状況です。と申しますのも、西荻窪西に関しては、全体の駐車台数は大体 1,300 台ぐらいある中で、もともと一時で利用されていた方が 700 台ぐらいありました。移管しまして、その結果、ジェイアール東日本都市開発さんでは、電磁ラックに入れられた台数が一時利用ということになるのですけれども、入れられた台数が 70 台ということで、もともと 700 台あったものが 10 分の 1 に減ってしまったという状況があります。

区としましては、定期利用の方の待機者が非常に多くございまして、大体 150 名ぐらいいらっしゃったので、まず、その方が定期で申し込めるようにしたということで課題解決し、定期の枠を拡大したというところはあるのですけれども、本当に一時を使いたかった方が使えなくなってしまったのかどうかをしっかりと調査する必要があるということで、この間、ジェイアール東日本都市開発さんにもデータを提供していただき、アンケート調査の実施について、やや時間は掛かっていますが調整をしているところです。

例えば、今申し上げた 70 台の一時利用の電磁ラックの使用状況のデータを提供いただき、見させていただいたところ、実際使っている方がほとんど朝の 6 時台に入庫されていまして、出庫される時間が 18 時以降ということで、やはり定期的な通勤利用で使われている方がすごく多い。いわゆる早い者勝ちみたいになっている状況です。今まで一時で利用していて、定期だと割高になってしまいう方も中にはいらっしゃるという御意見も頂いていまして、その辺の料金をしっかり見定める必要性や、あと、民間の駐輪場が西荻窪に関してはそれ相当ありますので、そちらに移られた方も一定数いらっしゃる感じております。ジェイアール東日本都市開発さんも、当該の駐輪場だけではなく周りの駐輪場も運営していますので、その辺の料金体系も見直していただき、エリア一体、官民一体となって、課題解決に向けて動いている状況でございまして、直近で年内には定期利用の方にアンケート調査を実施して、その結果を基に、定期的いは一時の枠の拡大に向けて今調整しているところです。

次に、移管から認識した課題としましては、今、一例を申し上げましたが、そのような定期と一時の考え方です。しっかり実利用数を把握した上で、あるべき姿を定める必要性がある。定期に関しましても、契約者が毎日利用していないということが実態として分かっています、契約者の大体 7 割、8 割ぐ

らいの方が実利用されている。よって一時を利用するに当たっては、その最大数、需要をしっかりと把握する必要があるといった考えを今持っているところです。そのページの下のほうに書いてある、一時利用と定期利用の適正配分、そこをしっかりと捉まえる必要があるといった認識でございます。

次のページで、リ・デザイン方針の実施に向けてということで、区の既存の行政計画では、杉並区実行計画、区政経営改革推進計画という 2 計画がありまして、今年、令和 6 年度は調査・検討期間と位置付けているところで、来年度は検討・実施、令和 8 年度に向けてどういう形態を進めていくかということで、今、庁内調整をしているところです。

次のページです。この協議会も平成 7 年に設置して、当初は駅前の放置自転車がすごく多いということで、鉄道事業者等と協力して、その課題解決に向けていこうということで本協議会を条例設置してといった経緯があるのですけれども、今、区が認識する課題としましては、通勤利用の放置があるというような状況ではなく、やはり、買物利用の方の放置がすごく多い。これは前回お示した同じ資料になりますが、高円寺とやはり南阿佐ヶ谷の地域が多いといった状況があります。こういった中で、放置台数が多い所に対して施策を打っていく必要があるということで、まず、次から高円寺と南阿佐ヶ谷の放置台数の状況をお示ししております。

次ページは高円寺の状況です。駅の北側と南側がありまして、区立自転車駐車場は、現状北側にしかございません。表にあるのが実際放置されている台数を区でカウントした数になっていまして、やはり平日よりも休日の方が放置台数は多い、買物利用の方が多い、そういった状況が見て取れるかと思います。今は区立自転車駐車場のほとんどが有人の、人がいて、人が前売りで 100 円を頂いて、チケットで自転車に巻き付けて管理をしているのですけれども、例えば、2 時間無料とかそういった時間規制をする場合は、この電磁ラックとか電磁ゲートをししないと、物理的な管理ができないということで、その必要性があるというところは見て取れるかと思います。

続きまして、南阿佐ヶ谷駅の状況です。こちらは同様に放置自転車の数はこのようなカウントになっています。とりわけ赤で囲った 2 地点に放置が多い。スーパーとか買物利用の方が多いということが、お分かりになられるかと思います。例えば近隣の南阿佐ヶ谷第 2 という駐輪場で 2 時間無料枠を設ければ、そういった方の誘導は図れると見て取れるかと思います。

同様に南阿佐ヶ谷に関しましても、区の職員の方で台数調査を実施しました。それが次のページになっています。実際に、左側は南阿佐ヶ谷第一という区役所の南東側にある駐輪場で調査をした内容になるのですけれども、定期利用の方、一時利用の方が、何時台に入られて何時台に出られるかということの 1 日調査を実施した結果になっています。やはり定期利用なので、定期で契約している方が施設に來られて駐車できないということがあってはならないので、一時の枠をどこまで制限するかということは、現場の管理をされている管理事務所の方に今一任しているという状況がありまして、9 時から 14 時の間はずっと満車掲示が出されて断るといった状況が見て取れるかと思います。

こういった定期利用、一時利用の最大駐車台数を把握した上で、その利用率を鑑みて、電磁ラックを入れる際は、その機器の導入についてしっかりと考える必要性があります。ここが今まで区で調査してきた内容です。

次に、この間の委員の皆様からの御意見で、税金を投じている事業ですから、この管理運営に係るどれだけの経費が掛かっているのかといったところは、毎年、こういった対策を事業概要ということで 10 月に発行して皆様にはお配りしているのですけれども、数値の羅列だけで分かりにくい、そういった御意見を頂いておりましたので、今回、グラフ化してみましたところです。これを見ていただくと、実際、自転車駐車場の運営経費及び収入を見ると、昨年度決算ベースで 8 億 5,000 万円の歳出があつて、歳入は 5 億 9,000 万円程度です。その内訳としましては、管理運営の委託費が主になっていまして、施設の賃料も

	項目がかかっていることが見て取れるかと思います。前回の協議会の中でもお話ししましたが、40 施設ある中、20 施設はオーナーさんがいらっしやいまして、土地や建物をお借りしているという状況があり、また、人件費も記載のとおりかなり上昇している状況であるという認識ですので、この人件費や物価の上昇によって収支の悪化が区としても懸念されている状況です。 続きまして、こちらが放置自転車対策に係る経費をグラフ化したものです。放置に関しましても、先ほど申し上げたとおり主に買物利用の方が非常に多いといった現状の中で、手数料として 1 台当たり 5,000 円を返還するときにお支払いいただいているのですけれども、それがきちんと賄えているのかがここで確認できるかと思いますが、今は年間 8,500 台ぐらいの放置があるのですが、台数で割るとおおむね 2 万 3,000 円程度の費用で、全然 5,000 円では賄えていないということが見て取れるかと思います。 続きまして、利用者アンケートです。こちらは、今申し上げた放置が多いエリア、南阿佐ヶ谷と新高円寺のエリアに絞りまして、区の職員の方で QR コードを付した紙を自転車に巻き付けて、アンケートの御協力をお願いした調査になっています。回答と内容を見ていただくと、実際、入れた時間、出す時間を見ると、ほとんど高円寺、新高円寺、南阿佐ヶ谷に関しては、赤枠で囲みましたように 10 時ぐらいまで、つまり買物利用の方が来られる前、定期利用の方がすごく多いエリアであると。10 時以降に自転車を駐車できる、駐車したくなるような施設を設けることによって、より自転車が使いやすいまちづくりにつながっていくという考えです。 それと、もう 1 つ、区政モニターアンケートということで、区内全域、地域も平準化して年齢層をまとめて、今回 160 名の方にお答えいただいた内容の中で、自転車駐車場に求めるサービスについても伺っています。それを見ますと、記載のとおり定期利用の電子申請やキャッシュレス化、短時間利用の無料サービスと、あとは満空情報、駅などに自転車で行きたいのに空いているかどうか分からないということで、その情報提供の必要性というところが見て取れるかと思います。 最後に、今後の将来像、前回でも示しているのですけれども、実際に運営収支の関係や、放置をしなくてもいいような駐輪場のより利便性を高めることを捉まえますと、やはりエリアごとに管理していくことが望ましいと考えています。今、区では区立施設マネジメント計画の改定案をパブリックコメント中ですが、その中で高井戸自転車駐車場を廃止ということでお示ししています。と申しますのは、今年度、実際の撤去の数値を私ども事務局で検討しまして、仮に高井戸自転車集積所、一番稼働率が低い集積所ではあるのですけれども、これがなくなって、今の運用を再配分した場合に残り 3 つで足り得るかどうかをシミュレーションしました。その結果、問題ないという判断に至りまして、経費削減の観点からも、来年の 9 月末までの契約なので、それ以後は 3 つの集積所で管理運営をやっていこうという考えであります。実際はこの 3 つのエリアの中で駐車場管理をする上でスケールメリットを出した上で一体的に取り組む必要性があるということで、実際、電磁ラックを入れるに当たっても、管理運営等をどうしていくかで検討を深度化しているといった状況です。 雑ばくではございますが、全体の説明は以上になります。
遠藤会長	御説明どうもありがとうございました。それでは委員の皆様から、御意見、御質問などがございましたらお願いいたします。
鈴木職務代理	御説明ありがとうございます。皆さんが考えている間に、質問を先にしたいかと思います。高円寺と南阿佐ヶ谷の現状の御説明をいただいたのですが、高円寺は区営の駐輪場が北側にしかないということで、民営はもちろんあるのでしょうけれども、横に付いている表によりますと、放置台数は北も南もそれほど変わらないということで、駐輪場があるかないかということと、南に民営が多いから、結果、同じぐらい放置されているということで、こういう状況になっ

	ているのか。それとも何か別の理由というか、例えば駐車場のキャパシティと別で、駐輪場の容量は余っているけれども、便利な所に止めて放置する人が多いとか、そういった現状があるのか。その内容とか、御存じでしたら教えてください。
尾田課長	今、鈴木職務代理がおっしゃられたように、数を比較すると余り変わらないというところはあるかと思います。実際、先ほど買い物利用の方の放置が多いという話をしましたが、スーパーも北と南にそれぞれある中で、スーパーの近くに放置が多いといった現状があります。あと、ほかの駅も含めてなのですが、駅前広場の周りに止めやすい状況があるかないかというところは、すごく大きい要因かなと思っています。とりわけ高円寺に関しては、駅前広場は、それほど止めやすい状況ではないのですが、例えば南口ですと銀行があったりとか、北口にはちょっと商店があったりとか、その辺に止めている方が多いような現状がある中で、民営との兼ね合いということですので、実際、北も南もそんなに変わりはないので、その辺がどういう差があるかというところは、今後、改修する際は検討していく必要があるのかなと思います。
鈴木職務代理	予想されるのは、多分、買い物とか、止めやすいところに止めてしまっているという意味で、駐輪場の場所とか、空き具合とかとはまた別の現象が起きている可能性もあるのかもしれないので、そこが分かると、どういう駐輪場を作ればいいのかという対策ができる。なかなか希望どおりということとはできないと思うのですが、対策がしやすいのかなと思いました。ありがとうございます。
尾田課長	あとは、今、ちょうどお話ししている最中なのですが、南側に大きなスーパーがありまして、そちらのオーナーさんとお話をしているところで、気になる民有地があり、そちらを御利用者のために、附置義務の延長という形で、駐輪場を整備していただけるかとか、区の方でも補助制度がありますので、その辺を御活用いただけるような、そういったお話もしているところです。
鈴木職務代理	多分、通勤で止める方と買い物で止める方はニーズが全然違うと思いますので、今までの駐輪場を同じように作って、買い物の方が使うかというのは、なかなか買い物の方はとにかく気軽に止めたいみたいなのが強いと思いますので、その辺りは今後、計画されていくのかなと思いました。ありがとうございます。
遠藤会長	ありがとうございます。少し本題とは関係ないのですが、次から資料番号というか、ページをおっしゃってください。パワーポイントでそのままやっているの、ページを付け忘れてしまうので。
尾田課長	そうですね。おっしゃるとおりだと思います。了解です。すみません。
遠藤会長	そのほかはいかがでしょうか。
猪股委員	猪股です。今、御説明いただきました放置自転車の対策についてですが、お金を頂くときに、放置自転車をした人は 5,000 円となっていますが、放置自転車を集約する所が 2 万 3,000 円も掛かるということですよ。こちらの黄色い冊子の 17 ページをざっと読ませていただきますと、放置自転車は、5,000 円ぐらいだったらいいや、この自転車を諦めて、撤去されてしまっても、そのまま取りに来ないような人もいると思うのですが、それをリサイクルに出すと、1 台幾らぐらいでできるのでしょうか。17 ページです。再生する自転車の選別基準のところにあると思うのですが。大丈夫でしょうか。
尾田課長	大丈夫です。
猪股委員	何か販売というか、リサイクルと言いますか、結局、取りに来ない自転車がたまってしまうので、それをどうにか処分というか、リサイクルしていると思うのですが、その費用は幾らぐらい掛かっているのでしょうか。
尾田課長	すみません。ありがとうございます。今、17 ページですが、次のページにリサイクル状況をお示ししております。近年は海外のほうにまとめて売却

	をしております、重さ当たりで売っているところではあるのですが、大体で概算ですと、1 台当たり 3,000 円ぐらいの料金で、高くて 3,000 円ぐらいで売れているといった現状です。
猪股委員	追加質問ですけれども、国内ではそのような販売というか、そういうものはない、全部海外でやっているのでしょうか。
尾田課長	海外、アフリカの国に今売られているというふうに聞いております。リサイクル事業として、シルバー人材センターの方が直して売っているということもやっていたのですが、やれる技能をお持ちの方が昨年で退職されてしまって、今は売却のみといった形になっています。あと、黄色い冊子のほうですと、39 ページを見ていただくと、撤去手数料の歳入、そちらの上のほうにお示ししております、年間 700 万円程度の歳入があるといった現状です。
猪股委員	ありがとうございます。
遠藤会長	どうもありがとうございます。そのほかはいかがでしょうか。では、つなぎで私からもよろしいですか。 最初のほうの話題で、JR に駐輪を移管したことが 1 つあった上で、定期利用と一時利用の台数のバランスが大きく変わって、要望というか手紙、メールで寄せられた意見の中では、一時利用が減少したというような声があったということです。これに関して、今、定期利用はどういう値段設定になっているのかということです。これは週に何回利用するということが前提になった金額になっているのしょうね、月に何回なのか。というのは、定期利用といっても週 5 日間使う人とは限らず、週 3 日や週 4 日の人でも、例えば、一時利用と値段を比較検討して、週 3 日でも定期利用にしたほうが得だという人は定期利用になるし、そうでない人は、毎週、定期的に使うのだけれども、一時利用のほうが計算したら楽だという人は一時利用になると思うのです。 そういうどちらかというとグレーのところというか、中間的なところの把握がどこまでできるのかが、ニーズに合わせてどこまでフィットした台数の確保ができるのかにつながっていくと思います。その根底にあるのは、定期利用の金額の設定みたいなものと、一時利用の金額の設定の関係なのではないかと思いますが、その辺りはいかがでしょうか。
尾田課長	ありがとうございます。移管したときに、協定を結んでいるのですが、当面の間は、区の利用料金はそのまま踏襲していただくという協定になっています。区の料金に関しては、この黄色い冊子の 13 ページを見ていただくと、定期の使用料金ということで規定してございます。取り分け、西荻窪西自転車駐車場に関しては、建屋で 1 階、2 階部分がございまして、その屋根の有無、高架下なので屋根がありますので、それによって、例えば、1 階の屋根がある場合の一般の方であれば、金額が 1 か月 2,600 円になっています。3 か月、6 か月と期間が延びると多少割安になる料金設定になります。 今、遠藤会長がおっしゃられたように、実際使う回数と、一時との比較は、恐らく皆さんなさっているかと思いますが。なさっていないにしても、定期的に行って必ず使えるというところのメリットはあるとは思っているの、その辺りを天びんに掛けてどう御判断なさっているか。 あと、お住まいの地域からここを使うに当たって、例えば、駅の西側なのか東側なのかということで、東側には、もともとジェイアール東日本都市開発さんが運営している駐輪場がございまして、こちらのほうが区の値段設定より若干安いのです。今回のこういう事象を踏まえて、ジェイアール東日本都市開発さんにも東側の駐輪場の定期枠を増やしていただいたのです。今、コロナ禍を経てテレワークの方も一定数進んだところもあり、毎日出勤しなくなったという方のニーズの変化もあろうかと思っております。
遠藤会長	その辺りを把握するような調査みたいなことをやり、それもある程度根拠にしながら考えていくという方向性ですね。
尾田課長	そうです。民間の部分の台数も調査して、あと、放置台数と合わせて、駅周

	辺部全体の乗り入れ台数をしっかり把握した上でやっていく必要がある。今まで、既存の駐輪場に関しては、昼間の最大に入っている状態しか把握してごさいませんでしたので、本当の一時の時間帯で利用している方、利用したい方がどれだけいるかということも、1 時間ごとに調べていかないと分からないので、試験的に南阿佐ヶ谷で測ってみたところです。
遠藤会長	ありがとうございます。では、お願いします。
鈴木職務代理	このタイミングなので、お話したほうがいいかと思ったのですが、やはり要望というのは、あっても言う人もいれば、言わない人もいたりとか、あと、満足している人は、満足していることをわざわざ言わないところもあります。偏る意見が出てきたときに、それが全てではない可能性もありますので、そういった数字である程度見ていただいて、定期とその流れ、利用頻度などを見ていただく。これからアンケートを取られると思いますが、それで現状を見たほうがいいかと思います。今回、あるエリアで一時利用が少ないという御意見が出ましたが、それが全てではないという前提で背後を考えていただくことも必要かと思います。
遠藤会長	ありがとうございます。御意見ということで。そのほかはいかがでしょうか。では、猪股委員。
猪股委員	猪股です。私は耳が聞こえないので、ふだんは自転車をいつも使っております。私がいつも使っているのは、西荻窪と荻窪です。西荻窪は機械があっても便利です。便利ですけれども、例えば、故障したり、自転車が取り出しにくいとき、機械には呼出しボタンがあるのですけれども、聞こえないので対応方法がありません。近くににいる聞こえる人に助けていただく、又は、スマホを持っていますので、スマホを使って機械の音を文字化する、音声を文字に起こす方法が、ほかには何があるかと考え中です。皆さんスマホを持っているわけではないので、例えば、知的障害者の方も自転車に乗る方がいらっしゃると思います。知的障害者の中にも、スムーズに話せない、難しいという方もいらっしゃると思います。機械の文字情報、又は対面で対応できるほうが有り難いと感じております。そのようなことも。
猪股委員	そのようなことも、是非、検討事項の中に入れていただけると助かります。
猪股委員	音声ガイダンスだけではなくて、対面、又はオンラインで顔を合わせて話せるなどの。
猪股委員	あと、音声だけではなくて、文字情報でのやり取りができるなどの、デジタル情報化というか、その辺りも入れていただけると助かります。
遠藤会長	ありがとうございます。
尾田課長	ありがとうございます。貴重な御意見を今頂いたと認識しております。目の見えない方、耳の聞こえない方に対しての合理的配慮というところは、そこは効率化一辺倒だと場合により忘れがちになってしまうところが今まであったかと思えます。今、交通事業者さんも様々な取組をなされている中で、デジタル技術を使ってやっていこうということももちろんございますので、今、頂いた意見を踏まえて、今後、リ・デザインにいかしていきたいというふうに思っております。
遠藤会長	どうもありがとうございます。ほかはいかがでしょうか。では、津村委員、お願いします。
津村委員	「利便性の高い自転車駐車場に求めるサービス」という後ろから 2 枚目ぐらいの所で、1 番がキャッシュレス化で、2 番目が短時間利用の無料サービス、多分、この 2 つが大きな課題だということだと思いますが、キャッシュレス化は、使っている人にとっての利便性であって、短時間利用の無料サービスは、使っている人にとっても利便性ですけれども、使わない人の今まで使っていない理由にもなっていると思うのです。今は区営の場合には人がいらっしゃるのですけれども、無料サービスは、人がいてもできるのではないかと思います。

	た。要は、来ていただいたときに時間を確認して、帰るときに 100 円戻す。今は、そういうことがなされているのかどうかを知らないのです、それも教えていただきたいです。
尾田課長	ありがとうございます。まず、先ほど申し上げた一時利用と定期利用で利用方法が異なっています。定期利用に関しては、自転車にシールを貼って、それを見て月極めの方だという管理をしてございます。一時利用に関しては、基本は、事前に 100 円を払っていただいて、券を自転車に巻き付けてという運用をしています。例えば、その方が 2 時間止めたかどうかを個別の自転車ごとに判断することは、現状、現場側では非常に困難と聞いてございます。そのような運用方法は今難しいかという考えでおります。
津村委員	最近あれは使っていないのですけれども、シールですよね。
尾田課長	そうです。
津村委員	あれには、時刻は入っていないのですか。例えば、買っていたいた。
尾田課長	今は、日にちと曜日のみです。
津村委員	そこに買っていたいた時間が載っていれば。
尾田課長	そうですね。
津村委員	帰るときに、「ほら 2 時間以内に帰るよ、だからお金を返して」みたいなことが、もちろん、働いている方は多分午後 8 時までぐらいだと思うので、それ以降の遅い人には返せないですが。そういうことが伝わったときに、どのぐらいの人が新たに増えるか。結局、お買物で 10 円、20 円安いものを探しているのに、自転車で 100 円取られるなんてと思っている人がいるのであれば、そういう方に対しては、そういうお得感を見せられるといいのかと思いました。
遠藤会長	御意見ありがとうございます。そのほかはいかがでしょうか。これは、今年度はこれであれですけれども、来年度はどういう作業というか調査というか、今後の進め方としては、どういうふうにイメージしておいたらよろしいですか。
尾田課長	今後のイメージを共有させていただきます。この資料の中で、区の行政計画をお示ししております。今年は調査・研究、来年度は検討・実施、再来年度は実施ということで位置付けしております。 実際、地域ごとにニーズをしっかりと把握していく必要があると。電磁ラックを入れるにしても、やはり、定期と一時の適正配分を考えていくところがある程度整ったエリアから、考えていきたいというふうに思っています。あと、大きいところで申し上げますと、先ほど申し上げた区立自転車駐車場、半分が、オーナーさんがいらっしゃって土地や建物を借りている。契約をしていますので、契約の更新のタイミングに合わせて、例えば、今後、10 年、20 年運営に御協力いただけるようであれば、このような新しい設備を入れていただけるかどうかなど、今、そういうところの調整をしていく考えでおります。 来年度に関しては、この 1、2 年、夏と冬ぐらいにこの協議会を開催させていただいておりますが、活用推進計画に基づく管理運営の見直しというところで位置付けられており、やはり、利便性を高める上では、電磁ラックを入れて、キャッシュレス化を図っていく必要があるというところで、その具体的な場所と事業のスキームみたいなところを、来年度、早い段階でお示ししたいと思っていますところ。
遠藤会長	分かりました。
鈴木職務代理	すみません。電磁ラックが入るほうが、記録が取れるからデータが集めやすくなりますよね、ご提供いただければですが。そうすると、今、お話ししていたようなニーズが把握しやすくなるので、ニーズを把握してから電磁ラックを入れるよりは、電磁ラックを入れるのであればもう入れて、ニーズを把握したほうが良いような気がしたのですが、その辺りはいかがでしょうか。
尾田課長	おっしゃるとおりです。ただ、例えば、荻窪の地域などですと、先ほどの西荻もそうなのですから、定期と一時をごちゃごちゃにして入れているから

	こそキャパシティが賄えているところもあると思います。電磁ラックを入れると、ラックの幅が広がってしまうので、やはり一律に入れることはできないので、全体の台数をどう考えていくかをある程度整えないと。あと、先ほど先生から指摘があったような民間との使用料の兼ね合いなど、逃げ場というか、その辺も加味した上で、考えていかなければいけないかと思っています。
鈴木職務代理	ありがとうございました。
遠藤会長	きっと電磁ラックを入れたら入れたで、また新しい問題がたくさん出てくるでしょうね。
鈴木職務代理	多分、そうですね。
尾田課長	そうですね。
遠藤会長	だから隙間を狙ってうまいこと止めるとか。あと、地方の街でやっていたときに、定期利用の所に一時利用の人が入れてしまい、定期利用の人が入れられなくなり放置自転車になってしまうなど、いろいろな本末転倒が起こっているような街もあったりします。
鈴木職務代理	そうですね。電磁ラックとそうでないものが混じると多分そういうこともありますし、電磁ラックの間に置いてしまう方もいらっしゃるので、定期的にこう入れるというような作業が発生したりしているようです。
遠藤会長	入れたら入れたでいろいろな課題が出てくるということは、やはり、一旦入れてみて、その課題を把握して、電磁ラックをどうやって着地させるかというプロセスも結構大事かもしれないですね。何か御意見、御質問などいかがでしょうか。
鈴木職務代理	では、もう 1 ついいですか。
遠藤会長	はい。では、お願いします。
鈴木職務代理	つなぎの間で、もう 1 つ。民間で駐輪場を管理するなどするときに、やはり駐輪場はいい場所に結構ありますし、場所も大きいものを作っている場合だと、利用者の方の利便性はもちろんなのですが、例えば、駅前のいい場所にあるなら、それなりに付加価値を付ける意味で、AED を置いたり災害対応の何かを置いたりなど、プラスで機能を持たせている、利用者以外にとってもプラスになるような場所というような位置付けにしていくことで、駅前のいい場所を活用しているという形にしていくケースが、最近、割と増えてきていますが、将来的な計画としては、そういうこともお考えになるかというところですよ。 今回、管理運営について、主にキャッシュレス化とか、短期的な対応のところはありますけれども、例えば、AED みたいなものを入れるぐらいであればすぐにできると思いますので、そういうところで、それなりの駅近のいい場所を、それなりにスペースを使っていますということ、自転車利用者以外の方のプラスにもなるような位置付けを作っていくのも考え方として大事かというふうに思いますので、何かできることがあれば、是非、御検討いただけたらと思います。
尾田課長	ありがとうございます。今、区として考えていることは、杉並区産 MaaS という新しいサービスが、年明けから開始を予定してございます。これは区の公式 LINE を使って、実際、11 月からスタートしたグリーンスローモビリティの運行情報の提供であったり、1 月から堀ノ内・松ノ木地域で開始する AI オンデマンド交通の予約などではあるのですが、将来的に視野に入れていることは、駐輪場の空き情報も情報提供していきたいというふうに思っています。 今、先生からお話が合った民営に関しては、現場で満空表示はしているところで、クラウド上にその情報を上げていただいて、システム連携するというのはなかなかハードルがあると思うのですが、区としても位置の情報や時間帯というところは定期的に調査していますので、こういう傾向があるというところで、では自転車を出掛けてみようという契機付けにつなげていければ非常にいいのかと思っています。
鈴木職務代理	ありがとうございます。

遠藤会長	ありがとうございます。ほかはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。問題自体が非常に複雑なので、全体をぱっと理解できないというところがありそうですね。今後も調査をしながら、その結果を踏まえてやっていく部分と、来年度の検討などでしょうか。協議会は年 2 回だと思うのですが、都度、区からうまい形で情報発信をして、その情報を共有しながら、年 2 回の協議会の中でそれを議論するというやり方が、こういう複雑な問題に関しては、進めていけるといいのかなと思います。 ありがとうございます。それでは、もし何か後でお気付きの点などがございましたら、また区役所の事務局に御意見、御質問などいただければというふうに思いますので、その場合には御対応をよろしくお願いいたします。そうしましたら、そのほかですか。事務局から何かございますか。
尾田課長	連絡事項としてございます。現在、実施中のアンケートについて情報提供させていただきます。資料 4 を御覧ください。区では、これまで、安全で快適な自転車利用環境を作るために、自転車の進行方向や進行すべき部分を路面に表示する自転車ナビマークやナビラインを設置する自転車ネットワーク路線を整備してきたところです。 ネットワーク路線については、これまで駅周辺を中心に整備してきたところですが、今後、数年間で整備が完了する見込みのため、今年度、区民や学識経験者及び区内警察署等に御意見を伺いながら、区内全域にネットワーク路線を張り巡らす自転車ネットワーク路線の再構築を検討してきたところです。現在、この再構築案を今月の 20 日まで、区のホームページにおいて意見募集をしておりますので、よろしければ内容を御確認いただき、御意見いただければと思います。以上です。
遠藤会長	ということですので、御確認のほどお願いします。
尾田課長	本協議会に関しては、今年度は今回で最後と考えてございます。来年度も 2 回程度開催を予定しています。1 回目は、先ほど申し上げた、例年夏ぐらいなのですが、少し早い春先に考えております。時期が近づきましたら、また開催通知をお送りいたしますので、皆様の御出席をお願いできればと存じます。事務局からは以上です。
遠藤会長	どうもありがとうございました。
津村委員	早い時期とはいつ頃ですか。
尾田課長	5 月ぐらいに実施したいと思っています。日程が定まっていないので、早々に調整して御連絡いたします。
遠藤会長	協議会を年 2 回ぐらいやるとすると、5 月ぐらいにやって、冬の方はまたこのぐらいの時期にやるというような感じですね。
尾田課長	はい。12 月か 1 月ぐらいと考えてございます。
遠藤会長	分かりました。そのほかはよろしいでしょうか。ありがとうございました。では以上で、第 53 回杉並区自転車等駐車対策協議会を閉会いたします。どうもありがとうございました。