

平成22年度 第2回 京都市自転車等駐車対策協議会 摘録

- 1 日時 平成22年10月27日（水）午後2時から午後4時まで
- 2 場所 メルパルク京都5階 会議室A
- 3 出席者 別紙のとおり
- 4 内容

(1) 会長あいさつ

今回の協議会は本年2回目であるが、1回目以降に参加した京都市が開催する別の審議会や協議会の中でも、かなり頻繁に自転車に関することが議題に上っていた。それだけ自転車が京都のまちに合っていて、市民の皆さんに便利に使っていただいているということだと思う。本日も料金体系のあり方やマナー・ルールの確立に向けた取組等重要な議題がある。活発に議論していただくようお願いしたい。

(2) 資料確認

(3) 新規就任委員の紹介

(4) 定員数確認

【事務局】

本協議会の委員数30名のうち、現時点で20名の出席があり、委員の過半数を超えることから、「京都市自転車等放置防止条例施行細則」第13条第3項の規定に基づき、本日の会議が有効に成立することを確認する。

(5) 議題(1) ①自転車等駐車場の料金体系のあり方について

【事務局】

(資料説明)

【塚口会長】

現在の1日150円の均一料金体系を1時間以内の無料時間帯を設けるとともに、利用時間によって料金を変える料金体系を設定してはどうかという事務局からの提案であった。委員の皆さんに意見をいただいて、次回の協議会で事務局から最終案を提示していただくことにしたい。

【高田委員】

京都市御射山自転車等駐車場の稼働率が50%というのはどういうことか。

定期一般の属性について、通勤通学が多いのか、買い物等が多いのか知りたい。

【事務局】

京都市御射山自転車等駐車場は今年3月にオープンし、これまでの平均の稼働率が50%ということであり、現在の稼働率は約60%である。稼働率を上昇させるため、駐輪場のPRをもっとしていかないといけないと思っている。

定期一般の属性だが、ほとんどが通勤通学者である。

資料に掲載している3箇所の駐輪場だけが、時間単位で利用状況がわかる機器が設置されている。

【高田委員】

空が多いということなのか。

【塚口会長】

稼働率の考え方は、100台の自転車がとめられるスペースがある場合、1日で50台の自転車の駐輪があれば、稼働率50%となる。

【事務局】

当該駐輪場は、2段ラックになっており、1段目は常時満車であるが、使いにくい2段目は空きがある。原付は常時満車で、空き待ちも発生しているような状況である。

【丸毛委員】

駐輪場を適正に維持していくための値上げであるのか、放置自転車をなくすための値上げであるのか。値上げしなくても採算がとれるのであれば、利用者の利便性を考えると、値上げしないでほしい。

【塚口会長】

現在検討している方法では、上限が200円だと、値上げになる利用者もいるが、無料の時間帯も設定されているため、値下げになる利用者もいる。料金改定を検討する必然性について、事務局にお答えいただきたい。

【事務局】

料金体系については、本協議会や市会において、もっと柔軟な制度を構築すべきとの意見が出ている。料金が24時間一律150円であると、短時間駐輪したい人には利用されにくい形態であり、放置自転車を誘発しているため、段階的な料金体系にしてはどうかという意見を受け検討することにした。

改訂自転車総合計画では、鉄道事業者や民間事業者による整備の促進に重点を置いている。このため、民間の駐車場経営者もしくは遊休地をお持ちの個人の方向けの助成金制度を創設し、駐輪場の整備をサポートしている。また、鉄道事業者も積極的に駐輪場を整備していただいている。そのような中、京都市が設定する駐輪場の料金は一定の基準になっているので、公営駐輪場の料金が安すぎたはいけないと考えている。民間事業者が運営していくことができる料金設定にし、民間の活力を活用していきたい。

この料金体系は短時間利用の方には無料もしくはこれまでより安い料金で、長時間利用される方には定期契約していただき、全体的にこれまでと同じ水準の料金で利用していただくという考え方で、提案させていただいている。

【丹司委員】

駐輪場によって料金を変更するのもよいと思う。例えば、需要の多い地域では高く、需要の少ない地域では安く設定すればよいのではないか。

他の駐輪場は時間制の料金体系を採用していないようであるが、全ての公営駐輪場で時間制の料金体系を採用することになった場合、機器の変更等にかかる費用についてはどこが負担するのか。

【事務局】

本協議会で決めていただくのは、料金体系の基本形である。

平成23年4月から全ての公営駐輪場が指定管理者制に移行する。つまり、民間事業者に公営駐輪場のすべての運営をまかせることになる。本協議会で、仮に1時間以内の利用は無料で1日最大200円と決めていただいたとすると、来年度以降は指定管理者が条例の範囲内で、市長の承認を得た上で料金体系を決めることになる。駐輪場の状況により、料金体系を変更することは、指定管理者の裁量に委ねられているので、稼働率に応じて料金体系を変えることは

可能である。

機器の変更等にかかる費用については指定管理者の負担でよいと考えている。

指定管理者制・利用料金制を採用すると、売り上げはすべて指定管理者の収入になる。ただし、売り上げの一定割合を納付金として市に収めてもらうことになる。

【塚口会長】

確認であるが、案1～6のうちどの案がよいのかまで、この協議会で決めるのか。条例では、1時間以内は無料で、1日最大200円もしくは250円ということまで決めるが、上限以内でいくらしめるかは指定管理者の裁量に任ざれていると考えて、特にこの協議会で議論する必要はないということによいのか。

【事務局】

条例上でいえば、おっしゃるとおりである。

駐輪場の運営にあたって要綱や要領を作成しており、そこにはもっと細かい時間ごとの料金についても記載していくので、委員の皆様の御意見をいただきたいと考えている。

【古川委員】

稼働率は何%以上で採算がとれるのか。現在赤字の駐輪場も民間事業者が運営すれば、黒字になるのか。赤字になったときは、市から赤字補填等で補助を出したりするのか。

【事務局】

駐輪場全体では、現在黒字である。現在の駐輪場の運営方法として、公の施設と道路附属物の2種類がある。公の施設については従来から指定管理者が運営しているが、道路附属物については、道路管理者で管理を行うという考え方からこれまで京都市が管理を行ってきた。公の施設も道路附属物もどちらも黒字であるが、醍醐駅をはじめ一部の駐輪場で赤字になっている。

【小谷委員】

ここ数年間で、駐輪場の収容台数は大幅に拡大した。駐輪場を最大限に活用する政策はおもしろいと思う。

御射山自転車等駐車場は、現在1時間以内無料の料金体系をとっていないので、利用時間が1時間以内の利用者の割合が1.8%と低いが、1時間の無料時間帯を導入することで、大幅に増加すると予想される。しかし、まだどの程度増加するかはわからないので、最初は試験的に設定した料金体系を実施してみて、利用者の動向を見ながら途中で変更できるような柔軟な仕組みにしておいたほうがよい。

【塚口会長】

1時間以内は無料で、1日あたりの上限は200円と条例で決めるが、案3にするか案4にするかは指定管理者の決定に委ねるほうがよいだろう。条例で、時間の刻みまで細かく決めてしまうと、試験的な料金設定も難しくなる。

【事務局】

時間制の料金体系を採用している駐輪場の管理を行っている京阪電鉄に話をうかがったところ、精算機の設定は簡単に変更できるそうなので、試行実施ののち本格実施という方法は可能であると考えている。

【上村委員】

自転車を放置している人が確実に駐輪場を利用するような料金、また、駐輪場として民間事業者が採算のとれる料金、無料駐輪場が有料になったから駐輪場を利用しないという人が出て

は困るので、利用者が納得して駐輪場を利用するような料金の3点に考慮し、行政・事業者・利用者の全てがよい方向へ向くように検討していただきたい。

【塚口会長】

現在、公営駐輪場の料金は1回150円であるので、無料だったのが有料になったことに対する不満の声は出ないと思われる。1時間以内は無料で利用できるもので、使いやすくなるはずである。無料時間を設定することは、事業者としたら収益が出ないが、社会全体で考えると放置自転車の解消につながる。

【上村委員】

京阪深草駅の無料駐輪場は有料化されたことによって、駐輪場の近辺に放置自転車が増加したという問題が発生しているのが現状である。そのようなことも考慮していただきたいという意味である。

【事務局】

整備された駐輪場がある地域での撤去については強化する。今まで撤去をしてこなかった鴨川や国道、土曜日や夜間の撤去も行ってきた。

駐輪場は有料化することで管理の行き届いたスペースになる。京阪深草や京阪藤森では無料駐輪場の有料化を行ったが、有料化したことで、駅利用者である近隣の住民は徒歩で駅まで来る人が増えたように思う。結果的に駅周辺に乗り入れられる自転車の絶対数は減っている。

総合計画にも記載したように、無料駐輪場の有料化は推進していく。

【高田委員】

今日の話聞いて、利用者の属性としては、2～3時間の買い物客と8時間以上の通勤通学者の2つに分かれると思われる。1時間きざみや2時間きざみで料金が細かく変わるのは利用者にとってはややこしいので、3時間以上の利用者は一律200円というような料金設定のほうがわかりやすく便利である。

定期の料金設定は提案のとおりでよいと思う。

【塚口会長】

料金体系のあり方に関する議論はここで終了としたい。1時間以内は無料で、上限は200円という料金設定については、委員の皆さんは賛成されているようである。1時間以上利用した場合の料金設定については、200円以内で指定管理者がそれぞれ考えるべきところである。

(6) 議題(1)②自転車等マナー・ルールの確立に向けた取組について

【事務局】

(資料説明)

【塚口会長】

それではマナー向上に関して委員から意見をお願いしたい。

【石野委員】

マナー向上は本当に難しい。御池通の歩道における、自転車と歩行者の通行空間分離の社会実験をされるそうだが、マナーに関して言えば、自転車だけでなく、歩行者のマナーも意外と悪い。その点で、歩行者のマナーも向上していかないと意味がない。また、駐輪マナーもあわせてなんとかしてもらいたい。御池通まちかど駐輪場は、当初から不法駐輪が多かったが、どんどん増えて今は月2,000台程度もある。そこから改善していくべきではないか。

【事務局】

ご指摘のとおり、関係各所が一体となつての取組が非常に重要であると認識している。マナーの向上や、放置防止及び走行環境の整備等について、行政の各部局と連携している。また、民間との連携も重要である。例えば四条寺町の放置自転車は毎日200～300台あったが、綾小路御幸町に民間助成金で駐輪場ができて、駐輪場案内のためのスタッフを立たせた結果、0台になった。このように、民間活力を活かした取組もあわせて進めていきたい。

【岩本氏（猪本委員代理）】

総合計画にも載せていただいている、子どもの自転車運転免許教室の参加者が増えるなど、自転車の利用マナーについてなんとかしないといけないという輪は広がっている。やはり重要なのは、教育現場でマナー教育をすることであると感している。警察でも、自転車利用者に対して、年間何万件と注意、指導を行っている。改善が見られる地域と、そうでない地域がある。地域の力は大切に、地域から、マナーに関する要望が出てきた場合はマナーが改善する傾向がある。また、放置自転車は自転車の盗難を始めとする犯罪の温床にもなる。キーワードは「思いやりと譲り合い」だと思う。自転車と歩行者、ともに歩道という同じ空間を使う者同士である。そのような気持ちを醸成していけたらいいのかなと思う。

【井原委員】

私も、マナーの悪さには本当に腹が立っている。左側通行なのに右側を通行する人などには、直接注意するようにしているが、無視されることが多い。やはり改善するには小さい頃からの教育しかないので幼稚園でしっかり教育をしてもらいたい。

指導員制度については、府との関係はどうなるのか。府の制度とは別か。

【事務局】

京都市自転車マナー向上等適正化協議会を通じて府の制度を活用するという形である。

【塚口会長】

府の制度を補完するために市の協議会が協力すると受け止めている。

【長島委員】

小学校での指導は大変結構なことだと思う。高齢者の中でも、雨の日に傘をさして自転車に乗るなど、マナーが悪い人が多いので、老人会などへも指導してもらえたらと思う。

【塚口会長】

マナーは時間がいくらあっても足りないぐらいであるが、時間の関係もあるので、資料3について、事務局から説明をお願いしたい。

（7） 議題（2）改訂自転車総合計画に基づく取組の推進について

【事務局】

（資料説明）

【塚口会長】

それでは改訂自転車総合計画に基づく取組の推進に関して委員から意見ををお願いしたい。

【石野委員】

昨年、付置義務条例を改正されたが、条例に基づいて設置された駐輪場が本当に機能しているのか、そのあたりのチェックをしっかりとしてほしい。

【塚口会長】

条例改正後できた施設の収容台数はどの程度か。

【事務局】

平成21年10月の改正後で約2,500台、改正前も含めると約30,000台である。竣工検査等で設置の確認は行っているが、引き続き駐輪場として機能しているかのチェックは今後の課題である。

(8) 全体を通じて

【塚口会長】

本日の協議会全体を通じて何か意見があるか。

【井原委員】

自転車保険への加入義務化についてであるが、京都サイクリング協会では、協会員には自転車保険への加入を義務付けている。他の自治体では補助金制度を設けているところもある。自転車保険を取り扱う保険会社については、当協会に資料もあるので、必要であれば提供する。

【石野委員】

料金体系についてであるが、対象は市営のみということか。上限200円は安すぎるのではないか。商店街で出資して設置したろっくんプラザの駐輪場は、無料時間帯を設けず、1時間で50円とっている。それは、駐輪場の前にあるスーパーの駐輪場ではなく、商店街利用者全体の駐輪場であるということで理解を求めている。

【塚口会長】

指定管理者を始めとする民間の足を引っばることのないようにしてもらいたい。ゆくゆくは民間のビジネスモデルでやるのが理想と思う。事務局には、次回協議会時に料金体系の最終案を提示してもらいたい。

(9) 閉会のあいさつ（二木部長）

料金体系の変更については、他の自治体では実施していないことであり、他に先駆けて第一歩を踏み出したと考えている。ご理解いただいていることに感謝している。マナーやルールについては関係各所が連携して取り組む。ただし、話し合いをしているだけでは意味がなく、実行していかなければならない。委員の皆様には、行政の動きを注視していただき、チェック役としてご意見をいただきたい。

京都市自転車等駐車対策協議会委員名簿

(任期：平成21年6月17日*～平成23年6月16日) *改選委員は改選日から
(敬称略，五十音順)

氏名	役職等	出欠
赤沼 淳子	京都市立PTA連絡協議会親まなび委員長	出席
秋田 和子	京都市老人クラブ連合会理事	出席
石野 猛	京都商店連盟理事	出席
伊豆田 富美子	京都市地域女性連合会常任委員	出席
稲垣 繁博	京都商工会議所産業振興部長	欠席
井上 和彦	京のアジェンダ21フォーラム事務局長	欠席
猪本 英雄	京都府警察本部交通部駐車対策課長	岩本和彦駐車対策第二担当補佐 代理出席
井原 秀隆	京都サイクリング協会理事長	出席
井料田 信孝	京都府府民生活部安心・安全まちづくり推進課長	出席
上村 憲子	公募委員	出席
奥田 英雄	西日本旅客鉄道株式会社京都支社企画課長	欠席
小谷 通泰	神戸大学大学院教授	出席
九後 順子	阪急電鉄株式会社都市交通事業本部都市交通計画部調査役	吉本章宏調査役 代理出席
小林 賢太郎	国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所長	河野健次管理第一課長 代理出席
鈴鹿 佳高	京都百貨店協会事務局長	出席
高田 艶子	コンシューマーズ京都(京都消団連)副理事長	出席
丹司 透	叡山電鉄株式会社常務取締役総務部長	出席
塚口 博司 ○	立命館大学教授	出席
土田 稔	京都市交通局高速鉄道部営業課長	出席
富永 良介	京都府警察本部交通部交通規制課長	欠席
中田 壽子	京都府視覚障害者協会理事	欠席
長島 伊津子	京都市肢体障害者協会役員	出席
古川 孝助	京都府自転車軽自動車商協同組合理事長	出席
前田 勝	京阪電気鉄道株式会社鉄道企画部課長	欠席
槇山 雅史	近畿日本鉄道株式会社鉄道事業本部企画統括部計画部長	出席
松本 佳久	東海旅客鉄道株式会社新幹線京都駅総務科長	欠席
丸毛 静雄	株式会社京都新聞社論説委員	出席
水田 潤二	京福電気鉄道株式会社取締役鉄道部長	欠席
溝口 侑	公募委員	欠席
李 利奈	公募委員	欠席

※ ○は会長を表す