

## 第12期第2回 柏市自転車等駐車対策協議会会議録

### 1 開催日時

令和5年2月27日（月）13時30分～14時50分

### 2 開催場所

分庁舎2 第1, 2会議室

### 3 出席者

#### (1) 委員

大沢会長，寺嶋副会長，大塚委員，大根田委員，国分委員，  
小原委員，永安委員，岩崎委員，深澤委員

#### (2) 柏市

柏市土木部長 星，自転車対策室長 田島，  
自転車対策室 田村，鈴木，中村，交通政策課長 坂齊

### 4 報告事項

- (1) 駐輪場の定期利用者申請方法の改善
- (2) 自転車等放置禁止区域の一部変更
- (3) 令和5年度以降の工事予定
- (4) 駐輪場定期利用者及び一時利用者の推移
- (5) 放置自転車等撤去台数・回数の推移
- (6) 駐輪場受益者負担率の推移
- (7) 今後の課題について

### 5 議事録（概要案）

#### (1) 報告事項（1）について

（大沢会長）

電子手続きができることは非常にいいなと思います，時代の流れだと考えるが，他の手段も併用しているか。また，今後，しばらくは，併用が続くと考えているか。

（事務局：自転車対策室長 田島）

電子申請と郵送申請を両方実施している。今後しばらくは，電子申請と郵送申請は継続していくと想定している。

#### (2) 報告事項（2）について

質問なし

#### (3) 報告事項（3）（4）について

(国分委員)

駐輪場利用者の推移という点から、JRの駅に関してはなるが、近年コロナ禍による鉄道利用者という観点からみてもだいたい同じような推移で動いている傾向がある。具体には、常磐線ということにはなるが、現状としては、80%から85%くらいのお客様の回復ということでみており、それと比例するというか、自転車利用者の方々も同じような傾向で見受けられる。

令和5年度以降の工事予定ということで説明があったが、JR常磐線、鉄道という部分の近傍で様々な工事が計画されるということである。こちらについては、その整備に際して事故防止の観点から、JR東日本でも近接協議という位置づけで対応している。具体的に言うと、駐輪場の施設の撤去にしても新設にしても同じではあるが、近くに電車を通すための電気設備があるので、特に感電事故という懸念がある。ついては、近接協議ということで、弊社のホームページからもそちらのご案内をしているので、工事が予定されている際には、内容をご提示いただき、打ち合わせをお願いしたい。

#### (4) 報告事項(4)について

(大沢会長)

定期利用者と一時利用者の推移で、まだ特に定期利用者が戻ってきていないとのことだが、テレワークとか会議をズームなどで参加することができるようになったことも要因とも思う。毎日会社に行かなくなったことで、一時利用が増えたということは理解できるが、一方で各駅ごとに見ると、それぞれ特徴があると思った。例えば一時利用の高柳駅東口と高柳駅西口を足すと、コロナ前の令和元年度だとおよそ22,000くらい、令和4年度だとおよそ9,000台くらいとなっており、約10,000くらい減少している。一方で、北柏駅南口と北柏駅北口を足すと、令和元年度と比べると微増となっている。駅ごとで特性はあるのか。

(事務局：土木部長)

高柳駅は市で実施していた、東口の駅前広場に市の駐輪場一時利用を設けていた。それを廃止して、西側のところに、民間企業が一時利用の駐輪場を作った。市の一時利用よりも安く料金を設

定しているため、そちらを借りる人が増えたことが影響していると考えている。

(大沢会長)

民間企業が駐輪場を作ったことにより、市の利用が減ったということか。

(事務局：土木部長)

それも要因だと思う。民間企業でできることは民間企業でやっていただいたほうが、よいことだと考えている。

(大沢会長)

市直営，民間事業者，指定管理者という管理形態もあるが，駅ごとで見てもそれぞれ特徴があるのではないか，駅ごとで分析をしてもそれぞれ特徴があるのかなと感じた。鉄道事業者様やバス事業者様に状況を聞くと，だいたい2割くらいはお客様が減っているということが現状あるということなので，定期利用で民間事業者管理のところは約95%借りていて，他のところはだいたい約10%以上減になっている。お客様が減るということは，収入が減るということで非常に悩ましい問題である。そうになると，一時利用者の利用を増やさざるを得ないのかもしれない，と思う。

#### (5) 報告事項(5)について

(大沢会長)

撤去台数の回数とそれにかかる費用との関係だが，最近，部材が高騰しているような，1台あたりの費用が令和3年度だと約33,000円となっている。10年位前であれば費用が少なかったが，だいぶ増えてしまっているなかで，ひとつは，今までは4トントラックで撤去自転車を運んでいたが，軽トラックになってしまい，効率性が落ちてしまったのではないかな，と思った。市や管理事業者の方々の協力のもとに，過去より撤去台数が減っており，過去には1万台だった時に比べたら，今は約1,000台以下となっているとなっているのは喜ばしいことである。ある一定の撤去台数があると，トラックの確保や人員の確保ができ，効率的となるが，それがある程度，撤去台数が減ってしまうと，非効率になる領域に入ってしまうのか，と思ったりもする。この原因とそれに対する対策は市で検討しているのか。

(事務局：土木部長)

撤去台数が少ないという要因としては、見回りにも費用をかけている。その見回りと声掛けで撤去台数が下がっているの、一概にこの30,000円が高いのかというと、それを止めた場合に、放置自転車や撤去台数が増えていき、そのことが、街にとっていいのかというのはバランスの問題だと考えている。これで、人を減らして、見回りも減らしてみるというのも一つの手ではあるが、それを実施した結果、放置台数等が倍になってしまうのであれば、どうなのか、であったり、今、続けているが、どこが分岐点なのかどうか、市としても悩ましい状況である。今後、少し見回りの回数などを減らしてみることも検討している。それにより、撤去台数や放置台数が増えるのかどうか、それが増えないのであれば、恐らく、柏の街にとめると撤去されるという意識が根付いている、と思われる。そこは、頻度をどの程度下げると意識付けがそのままなのか、さぐりながら実施していく。このままずっとやっていてこれでいいのか、という話もある。例えば、来年度は少し、見回り回数を見直ししてみようかと、それによって、状況がどの程度変化するのか、委員の皆様にも報告しながら、やはりきれいな街がいいよね、といった時にはお金をかけていく、という考え方になっていくと思う。

(大沢会長)

この金額は、撤去費用と見回り費用などすべて含めて入っているのか。総トータルでかかっているものに関して、撤去台数で割ると撤去台数が減ればお金がかかるということか。

(事務局：土木部長)

そのとおりである。

(大沢会長)

撤去台数が減ってきているのはいいことではあるが難しいところではある。

(事務局：土木部長)

どこまでが適正なのか、今はわからないが、チャレンジしていきたいとは考えている。

(大沢会長)

きちんと状況を把握しているということは理解している。例えば、見回り回数を減らしてしまっていて、撤去台数が増えるということはこれは、街にとっては不幸であると思う。やはり、街の魅力を維持するためには、必要なコストなのかもしれない。どこまで撤去台数を減らせるのかということのも非常に悩ましいと思う。

(岩崎委員)

今の話で、経費自体はすごく減っている。撤去台数が減ったから1台あたりの費用とすると高くなるだけで、経費自体は減っているわけで、その経費が減っていることに対して、見回りの回数を減らしていったら、もっと経費は下がっていくので、それを、最終的にもっともっと減らして、ゼロにしつつ、撤去台数もゼロにしたい方向でという考えか。

(事務局：土木部長)

そのことが、皆様の自転車に対する理解が深まったと思っている。何もしないけれども、しっかり駐輪場に止めていく、というふうになれば一番いいと思っている。例えば、少し見回りを減らすと、色々なところに止め始める、1台止めると、どんどん、増えると思っている。ここに1台止まっているから、私も止めていいであろうということで、どんどん増えてしまっていて、元の状態に戻るのとは違うと思う。ある程度の経費は必要だと考えている。

(岩崎委員)

その経費の最終目的というか、ここまで下げていきたいというラインは考えているのか。今後、通年実施していくなかで、この数字で維持できるような、目標はもっているのか。

(事務局：土木部長)

現在、これという目標というのは定めていないが、今減らしている最中である。今回、費用をかけたら、これだけかかっている、これからどこまで減らせるのかということのをチャレンジしながら、例えば、お金減らしすぎたら撤去台数が増えてしまった、お金をかけすぎたら減る、では、どこが適正なのかについては、何回かチャレンジしてみないとわからない。これからやってみようと考えている。

(6) 報告事項(6)について

(岩崎委員)

利用者が減って、収益が減って、最終的には使用者に負担率を100%にしていきたいということであれば、利用の方の金額を上げていくという考えはあるのか。

(事務局：土木部長)

これに関しては、平成初期の頃、設置した駐輪場が多く、その維持管理の更新時期が今である。その部分が非常に大きく、それが、負担率を下げている要因である。物を直すのに、金額がかかると、料金はその分集まるということでもないため、今は苦しい時期ではある。また、借地の部分もあり、その分も含めている。土地を買ってしまえば、支出は1回では済むので、負担率は変わると思っている。

(岩崎委員)

支出が年ごとに変わり、一定ではないので、今、今年はこうであるけれども、たとえば、来年同じ利用者数であっても、支出が減る可能性があるから、負担率は変わる可能性がある、ということか。

(事務局：土木部長)

それはありうる。基本的には、民間企業が駐輪場を設置経営してくれれば一番よいのだが、市が安い料金で実施すると、民間企業は参入しない。そのバランスで、市の料金を決めていきたいと思っている。

(事務局：田村)

令和3年度が下がっているが、柏市の建物の長寿命化計画があり、その計画の大規模改修はこの受益者負担率からは除外している。ただ、事後保全という、長い間、放置して、すぐ、緊急でやらなければいけないという、おおむね金額でいうと200万から300万円未満程度の工事が入っている。

## (7) その他（今後の課題について）

(寺嶋副会長)

駐輪場マップの柏駅西口の第六・第八駐輪場あたりは、先般発表された、柏駅西口北地区の再開発事業の範囲に入っている。このあたりは、今後、どのようにになっていくのか聞かせていただき

たい。

(事務局：土木部長)

柏駅西口北地区については、まだ、具体的なスケジュールは決まっていない。スケジュール自体は発表されたが、こちらとしては、事業を実施していく際に、第六・第八についての場所の事業を全部一気に実施するというのではないと考えている。移転しながら、少しでもキープしながらやっていこうと考えている。最終的には、国道6号線から西側で新たな駐輪場の場所を見つけることは難しいと思っている。例えば、柏駅西口第二駐輪場が、今現在、構造物が建っているのです、それをどのようにしていくかなと考えている。また、柏駅西口第六駐輪場がかなり大きな駐輪場なので、この分をどうしていくのかは、事業を実施していく部署としっかりと協議を実施していくしかないと思っている。再開発が終わり、駐輪場がなくなったということが一番困ると考えているので、その部分はしっかりとやっていく。

(寺嶋副会長)

柏駅周辺は、基本的には、通勤需要や通学需要が多いとは思いますが、商業者としては、商業利用の一時利用なども考えてぜひ利便性のいい駐輪場を検討してもらいたいのでよろしく願います。

(大沢会長)

再開発が動き始めることを聞いているが、需要が変化してしまって、自転車利用のお客様が逃げてしまうのはよくないと思うので、ぜひ街づくりの展開に合わせて、量だけではなく質もいい駐輪場を設置してもらいたい。

(事務局：自転車対策室長 田島)

シニアカーを駐輪場に止めたいという御意見等があった場合、現状、シニアカーについては駐輪場には止めることはしていないが、他の取組み内容など、御教示いただきたい。

(大沢会長)

自転車法上はシニアカーは部類にはいるのか

(事務局：自転車対策室長 田島)

現在のところ、規定されていない。

(事務局：田村)

歩行補助具，歩行者扱いとなっている。

(大沢会長)

原付は自転車法上で入っていて自転車と，自動二輪は駐車場法上の規定であるが，シニアカーはどこにも規定されていないということである。電動キックボードなどが出てきており，道路交通法が改正されるという話も聞いているので，自転車法上の分類なのかどうなのか，その考え方が変わってくるのかもしれない。東京都など，利用者の方にとってみると，原付だろうと自動二輪だろうと，関係ないのではないか，ということである。今までは駐車場法と自転車法の区分があり，当然，自治体はそれにより，担当部局も分かれているということである。その区分はそろそろ変えていかなければならないのかもしれないということで，半年間くらい，交通管理部署間等では検討しているところもあるようだ。シニアカーについては，まだ，何も区分が何もないと考えるので，市のほうでも，研究されて対応を考えるなどではどうか。新たな情報等があれば，提供する。

## 6 傍聴

### (1) 傍聴者

なし

### (2) 傍聴の状況

なし