

## 第6回 自転車等駐車場利用者の適正な負担のあり方検討会議 議事要旨

平成22年4月20日(火) 15:00~17:00

川崎市役所第3庁舎18階 大会議室

### <出席者(敬称略、五十音順)>

学識者 : ◎屋井、○太田、兵藤 ◎座長 ○副座長  
市民代表 : 小島、尾澤  
商工業者代表 : 埜瀬  
交通事業者代表 : 末弘、島村(代理/斉藤)、坂本、杉森  
交通管理者 : 野中(代理/鎌田)  
行政 : 平岡、野村、小林、栗林  
欠席 : 橋木 の各委員

### <議事要旨>

#### 1. 開会

#### 2. 議事

##### 2-1. 第5回検討会議の議事確認

「資料1:第5回自転車等駐車場利用者の適正な負担のあり方検討会議 議事要旨」に基づき、検討会議の概要と主な意見について事務局から説明し、ご議論頂いた。

- 異議なく了承された。

##### 2-2. 自転車等駐車場利用者の適正な負担のあり方検討に関する市民意向調査結果について

###### (1) 調査目的、調査実施概要の確認

「資料2:自転車等駐車場利用者の適正な負担のあり方検討における市民調査結果」に基づき、調査目的及び調査実施概要について事務局から説明し、ご議論頂いた。

- 異議なく了承された。

###### (2) 調査結果について

「資料2:自転車等駐車場利用者の適正な負担のあり方検討における市民調査結果」に基づき、調査結果について事務局から説明し、ご議論頂いた。

- 異議なく了承された。

## 2-3. 駐輪場の適正な料金設定と新たな管理運営に関する提言（案）について

「資料3：駐輪場の適正な料金設定と新たな管理運営に関する提言（案）」に基づき、提言（案）の構成及び内容について事務局から説明し、ご議論頂いた。

- 駐輪場に係る費用の負担について、4 ページでは「駐輪場の管理運営、新規建設費用等は、利用者が負担すべきもの」と記載することで【自転車利用者のみ】が負担することとしているのに対して、12 ページでは「自転車利用者の受益者であると考えられる鉄道事業者や商業施設事業者などと連携し、駐輪場の整備の促進や管理運営」と記載することで【自転車利用者に加えて、鉄道事業者や商業施設事業者等】が負担することとしている。

これを踏まえ、駐輪場に係る費用の負担は、誰を対象としているのか。

⇒4 ページで記載している「利用者が負担すべきもの」は、既存の市営駐輪場の利用料金を対象とした話である。

12 ページで記載している「鉄道事業者や商業施設事業者等」が負担するものは、駐輪場の新規整備を対象とした話である。具体的には、市の負担で整備することが厳しい場合に、自転車利用者により受益を得ていると考えられる鉄道事業者、商業施設事業者などと連携して整備するということである。

ただし、ご指摘の通り、誤解を招く表現であると考えられるため、表現を見直す必要がある。

⇒駐輪場に係る費用の負担は、「利用者負担」「受益者負担」「公共負担」の3つがあると考えられる。

施策1～4（基本方針Ⅰ、Ⅱに基づく施策）では、既存の市営駐輪場を対象としているため、受益者は自転車利用者となり、「利用者負担」の話をしている。

施策5（基本方針Ⅲに基づく施策）では、駐輪場の新規整備を対象としているため、受益者は自転車により来訪している方がいることで受益を得ている主体と考えられる鉄道事業者や商業施設事業者などが含まれるため、「公共負担」と「受益者負担」の話をしている。

これを踏まえ、記載している主旨をより明確にするために、施策1～4に「市営駐輪場」と記載してもよいのではないかと。

⇒受益者とは、「人」と「会社（組織）」の両者を意味すると考えられる。施策5では、「会社（組織）」のみを指しているため、誤解を避けるよう「受益が予想される」と表現を変更してはどうか。

⇒その場合には「受益があると考えられる」の表現がいいのではないかと。

⇒事務局で再考したい。

- 15 ページに記載している「施策全体の運用方針」の図は、整理されていて分かりやすい。これで十分であるが、今回の新たな取り組みである「短時間利用駐輪場を導入することで、駐輪時間に応じて高い料金を設定すること」や「駐輪場の場所や条件によって料金を変えること」など、施策の内容が一目瞭然で分かるようにすることも考えられる。

- 11 ページの枠囲みの中に記載している「適正な役割分担」という単語は、この箇所以外に記載されていない。「役割分担」が意味する内容は、何であるのか。

⇒枠囲みの中に記載している内容を説明している「考え方」の欄では、「連携」という単語で

表現しているのではないか。

⇒この提言の中では、「役割分担」「連携」「パートナーシップ」の3つの表現が同様の意味で使われているのではないか。

⇒この3つの表現の関係は、まず「適正な役割分担」があり、その役割分担に基づき、「連携」「パートナーシップ」を図っていくということではないか。

⇒「適正な役割分担」は、何が適正であるのか、具体的に何を役割分担するのかについて、今後、検討していく必要があると認識している。

しかしながら、本提言では駐輪場の整備や管理運営について「適正な役割分担をしていく」姿勢を示すことに意味があると考えられる。ただし、現在の表現では既に役割分担の内容が決まっているように読めるため、誤解を与えないような表現に修正する必要がある。

例えば、「適正な役割分担」の簡単な解説文を追記してはどうか。

⇒「適正な役割分担」について、役割分担は費用負担を伴うため、何が適正であるのかを明確にすることは非常に難しい。しかしながら、「現状が適正な役割分担ではない」という認識は、共有する必要があるのではないか。

⇒本提言の記述では、鉄道事業者や商業施設事業者などが駐輪場を整備していないため、自転車利用者に対応していないことを前提にしている印象がある。

しかしながら、実態は対応している鉄道駅周辺地区と対応していない地区が混在していること、地域特性によって利用が異なることなど、きめ細やかな対応が必要であると考えられる。これを踏まえ、「適正な役割分担」として誰がどこまで対応する必要があるのかを議論する必要があると思う。

⇒「適正な役割分担」についての議論は、それだけでひとつの研究会が立ち上がるような難しい課題である。

本提言は、市営駐輪場の料金のあり方を提言することが主旨であり、鉄道事業者等との役割分担は付加的なものであると考えられる。そのため、この部分は「適正な役割分担を目指していく」という今後に向けたメッセージが伝わればいいのではないか。

- 鉄道事業者の方々に、駐輪場の現在の整備状況・方針についてお伺いしたい。
  - ⇒JR 東日本では、駐輪場を整備している。具体的な箇所は手元に資料がないため分からない。
  - ⇒京浜急行では、当社の敷地を駐輪場に整備して川崎市に貸与している。管理・運営については、料金設定も含めて川崎市に委託している。
  - ⇒東急電鉄では、自社で運営する駐輪場と川崎市に委託している駐輪場がある。料金については、駅からの距離で差をつけている箇所もあるが、それほど大きな差ではない。
  - ⇒小田急電鉄では、駐輪場を整備している。委託ではなく、自社での整備、運営が基本である。手元にデータが無いので川崎市市内での整備箇所数は分からないが、全線 70 駅中、46 駅で駐輪場が整備されている。料金は市場価格を適用している。
- 11 ページの枠囲みの中に記載している「受益者と考えられる」について、「考えている」のは誰であるのか。もし本検討会議を指しているのであるならば、委員である鉄道事業者によって対応の考え方は異なると考えられる。
  - ⇒自社で駐輪場を整備・運営しているのであれば、鉄道事業者としての対応が異なる。この考

え方は、川崎市と鉄道事業者で整合をとらないといけない。

⇒ここで記載している「受益を受ける」の「受益」は、駐輪場の受益ではなく、自転車利用の受益である。自転車がフィーダーとなり、鉄道利用者や商業施設利用者が増えるなどの利益があるということである。その結果、外部に対して違法駐輪などのマイナスの効果を及ぼしている。このマイナスの外部経済効果を緩和するために、駐輪場の整備が必要だということである。つまり、「受益」の具体的な内容は、記述は少ないが、自転車利用者を顧客としているということである。

⇒まずは、自転車利用者を顧客としていることにより、鉄道事業者などは受益を得ていることを前提とする。その上で、鉄道事業者が独自に駐輪場を整備している場合には、必ずしも全ての鉄道駅周辺地区で連携する必要があるとは言い切れないことため、表題の「受益者」という言葉は外してはどうか。そして、鉄道事業者などによる整備が不足している場合に限定して、駐輪場の整備や管理運営を「適正な役割分担」のもと、連携する必要があることを表現してもらいたい。

⇒事務局として、これまでの議論の主旨を踏まえて、修正案を作成する。

- 商業施設の駐輪場の整備・運用については、どうなっているのか。  
⇒附置義務の範囲内をお願いしている。
- 「商業施設等事業者」とあるが、これは大規模な店舗だけでなく、個人商店や商店街も含まれるのか。個人商店による駐輪場の整備は、現実的には厳しいと考えられる。  
⇒これは商業施設の規模によるものではなく、その施設の利用者による駐輪がどれだけ放置自転車につながっているのかということによると考えられる。そのため、大規模施設、個人商店に関わりなく、店舗の利用者による自転車の駐輪がある施設については、この提言であげている対象に含まれると考えられる。
- 公表する資料は、「提言」のみであるのか。「参考資料」とセットにするのか。  
⇒参考資料は、提言を補足説明するための本検討会議に限った資料である。そのため、「提言」のみを公表する。
- 本提言は、一部の修正の条件付きで、了承された。
- 今後は、事務局が修正案を作成し、座長をはじめとする学識構成員に確認する。その後、委員のみなさまに再度、確認して頂き、策定といった流れで進めたい。

#### 2-4. 本格運用に向けた検討スケジュール

「資料4：自転車等駐車場利用者の適正な負担のあり方検討 本格運用までの検討スケジュール（案）」に基づき、今後の検討スケジュールの概要、条例改正までのスケジュール、その他の施策の検討スケジュールについて事務局から説明し、ご議論頂いた。

- 異議なく了承された。

### 3. 閉会

- 1年半にわたり実施してきたが、今回が本検討会議としては最後の検討会議である。自転車については地球環境等促進される要素も出てきているが、駅前空間の限られたスペースにおいて、どこまで受け入れられていくかについては、行政として、鉄道事業者として、方針を再度定める時期にきていると考えられる。行政の立場としては、本検討会議のような検討は進んだ検討ではないか。今後、施策を進めていくためにはパートナーシップが重要となる。今後、ぜひ皆様にはご協力をお願いしたい。

《栗林局長挨拶》

- 今回、初めて参加したが熱心な議論であった。委員の皆様ありがとうございました。今後、財政的に厳しい面もあるが、料金の改定、短時間の利用を含めた駐輪場の整備など提言内容の実施に向けて、今後検討を進めていきたい。今後の提言内容の実施については、引き続き、ご協力をお願いしたい。

以 上