

## 1 コミュニティサイクルの推進

コーディネーター 皆さん、こんにちは。あいにくの天気で、雨も降ってまいりましたけれども、ただいまから、行財政改革公開審議の、第2部を始めてさせていただきます。私は、前半の部を担当いたしますコーディネーターの総務局の遠藤でございます。きょうはよろしくお願いいたします。座って失礼いたします。

今回の公開審議ですが、先月の21日、22日の第1部に引き続いての実施となります。本日は、第1部で取り上げました各事業につきまして、当日行った議論の内容をもとに、市民委員、市民モニターの皆さまからいただいたご意見を踏まえて、事業の見直し内容を作成いたしましたので、所管局より報告をいたします。

また、本日も、所管局からの報告と行革本部のやりとりをお聞きいただいたあとに、市民委員、また、市民モニターの皆さまからご意見をいただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。また、前回から引き続きご参加いただきましたこと、大変感謝申し上げます。

さて、それでは、第1部のやりとりなどを、私のほうでかいつまんで振り返ってみたいと思います。お手元の資料8ページをご覧ください。こちらに書かれているものですが、本部というのは行財政改革推進本部。所管が当日来ている事業の所管局ということになります。まず、資料8ページの公開審議第1部における議論の概要ですが、大きく論点が3つございます。

1つ、コミュニティサイクルの現状について。こちらは、本部からレンタサイクルと市が進めようとしているコミュニティサイクルの違いは何か、また、採算性、事業性についてどのように考えているかという問い掛けがあります。それに対して、所管のほうでは、コミュニティサイクルはある一定の区域内にあるサイクルポートであれば、どこでも借りること、返すことができるシステムである。また、アンケート調査の結果からもニーズが高いというふうに考えているという回答がございます。

論点の2でございます。コミュニティサイクルの取り組みについて。本部より利用者の不満としてのポート数が少ない、運営時間が短いなどの指摘があるが、課題をどう考えているか。また、費用対効果もあわせて検討していく必要があると考えている。そして、自動車の利用が増えた場合の事故等の心配ということの問い掛けに対してまして、所管からは、大宮駅を中心として3キロ圏内の中でポート数を20カ所以上、自転車台数も200台以上ということ考えている。また、持続可能な取り組みとしていくために、初期投資は市で整備し、運営は民間事業者をお願いしていきたい。自転車の走行環境という部分で、整備もあわせて必要だと考えているというような答えがございました。

論点の3でございます。今後のコミュニティサイクルの推進について。今後、どのような普及拡大を進めていくか。また、コミュニティサイクルと駐輪場をあわせて設置してはどうか。誰もが安全で気軽に使えるサービス、システムにしていきたい。こういった問い掛けに対してまして、商店街に自転車でお客さんが買い物に来てくれるといった相乗効

果が発揮できることを進めながら事業拡大を図っていくこと。コミュニティサイクルの機能を併設することにより預け入れ、貸し出しということで、効率的な運営が図れるというイメージを持っていること。最後に、市民の皆さま、市の外からおいでになるお客さまの手軽な交通手段として有効に活用していただけるようコミュニティサイクルのシステムが必要だと考えているというような回答がございました。

これらの議論を踏まえた、市民委員の方のご意見と主なご意見でございます。健康増進、CO2 の削減、渋滞の緩和にととても良いことだと思う。経費削減なども考え、放置自転車など処分してしまうようなものをリサイクルして使用したりするのはどうかと。また、周辺の施設の地図が置いてあると便利である。そのほか、電車等の便が悪い場所での実験導入を考えるべきだと。そのほかには、採算の取れる素晴らしい事業だと思うが、人口が密集する埼玉スタジアム、アリーナなどもあるので、そういういったものも活用すればさまざまな人が利用可能となり PR にもなるのではと。初期投資、維持費など、サイクルポートを 20 か所置いた場合の費用対効果を数値化したものを示していただきたい。そのほかには、市街地周辺の駐車場の整備も必要ではないかなどの意見がございました。

市民モニターの方の主なご意見でございます。サイクルポートの設置場所は、郊外にするとの考えはないのか。むしろ、交通の不便な場所に欲しいと感じる。1 ポート当たりの自転車数が 10 台では少ないように思う。登録制だと利用者が限定されるので、その地域で恒常的に利用する人になる。利用者が広がるのか疑問である。どの課題を解決するかを明確にした上で進めていくと成功につながるのではないかと思う。駐輪場の整備とうまく組み合わせるとよいと思う。自転車に乗っている人の乗り方を小・中・高校生にも教育してほしいなどの意見がございました。

傍聴者の方からは、費用効果のデータを示してほしいという意見もございました。

それでは、手身近にお話し申し上げましたが、これらの議論を踏まえてですね、市民委員の皆さま、また、市民モニターの皆さまのご意見をいただきました。

それでは、次に、所管部局によります事業の見直し内容案を説明していただきます。所管部局、よろしく願いいたします。

所管局 あらためまして、都市計画部の都市交通課でございます。右から部長の小暮でございます。私、課長の伊藤と申します。補佐の古市でございます。あと、高岡でございます。よろしく願いいたします。

所管局 それでは、私のほうから、見直し内容の案について、ご報告をさせていただきます。始めに、その前段に当たりまして、前回の第 1 部のときに、市営の駐輪場で武蔵浦和駅の市営の駐輪場の利用料金が高いのではないかと。戸田市と比べたときにですね、非常に高いというような印象があるということでご質問いただきました。当日は手持ちの資料がございませんでお答えできなかったのですが、周辺に武蔵浦和駅の武蔵浦和駅南という自転車駐輪場がございます。また、武蔵浦和駅の地下に東口の駐輪場があるのですが、そ

ちらの利用料金ですが、一般の方は6カ月で1万6千円という金額の設定になっています。戸田市のほうは1年間で、年度利用は6千300円ということで、さいたま市とかなり開きがあるというようなことですが、さいたま市の自転車駐輪場の料金の設定につきましては、近隣の民間の駐輪場の料金等を考慮しながら設定しているというところでございます。

それでは、本日の見直し内容の案につきまして、ご報告をさせていただきます。お手元の資料の9ページになりますが、見直し内容といたしまして、所管部局のほうで大きく2点取り上げさせていただきました。まず、最初に、市民により身近な交通手段として利用しやすいコミュニティサイクルシステムの構築を図ると。それと、安全な利用のために自転車の通行環境整備や事故防止、事故対応の充実を図るということでございます。それぞれ、その2つの項目について、もう少し細かい部分で設定、見直し内容を考えさせていただきましたので、報告をさせていただきたいと思っております。

まず、最初に利便性向上のための検討の方向性ということでございますけれども、最初に、大きく4点ほど挙げさせていただいております。

まず、市内企業や商店街などとの連携ということで、コミュニティサイクル事業への企業の協力を求めている。これによって、法人会員の登録の促進であるとか、また、その企業の、敷地内にサイクルポートの設置ということで、ポートの数を増やしていけることが可能になること。また、サイクルポートのネーミングライツなどによって、運営資金の調達を図ってまいりたいということを考えております。また、商店街などと連携したポイント制度の導入についても引き続き検討してまいりたいと考えております。

続きまして、運営時間の拡大ということでございますが、社会実験のときには、朝8時から夕方6時までということで限られた時間でございまして、通勤者の方に使いづらいというようなご意見が非常に多かったということもございますので、運営時間の拡大について、通勤者の方々にも使いやすい時間帯の設定をしてまいりたいということで考えております。

また、利用料金の決済方法の充実ということで、通常クレジットカード、または現金の收受ということでございますが、利用者の方の利便性の向上のために、交通系のICカード、suicaとかpasmo、ほとんどの方がお持ちだと思います。こういった電子マネーについても導入をしていこうと考えております。

それと、将来の交通モードとの連携ということで、現在、さいたま市で「E-KIZUNA Project」ということで、電気自動車のカーシェアリングとかですね、そういったところもやっております。将来的には、こういったエコな自動車、電気自動車と自転車の選択、利用者の方がそのお使いになる目的に合わせて使い分けられるようなかたちで、こういった連携についても検討してまいりたいということで考えております。

次に、2点目の安全利用のための検討の方向性ということで、こちらは大きくハード部分の整備、基盤整備の部分ですね。それと、ソフト施策ということで、大きく2つ挙げさせていただいておりますが、この中で、ハード整備につきましては、自転車のネットワーク計画ということで、現在、計画に着手しているところでございますけれども、庁内の関

係部署、または、警察等の関係機関との連携を強化いたしまして、自転車の走行環境の整備に向けた検討をしてみたいと考えております。

また、ソフト施策等につきましては、自転車保険の加入等によって、事故の対応であるとか、また、24時間対応のコールセンターの設置を目指して皆さま方に使いやすいコミュニティサイクルの構築を図ってみたいということで考えております。以上です。

コーディネーター はい。ありがとうございました。事業所管部局による事業の見直し内容案につきましてお話が出ましたので、確認、または、質問事項がありましたら行政担当本部局から質問いたします。

行革本部 はい。あらためまして、皆さんこんにちは。私、行財政改革推進本部土屋と申します。どうぞよろしく申し上げます。あらためてご紹介させていただきますが、山崎本部長でございます。西尾副理事です。どうぞよろしくお願いいいたします。

それでは、早速ですけれども、見直し内容案に対する確認ということで、始めに全体の印象ですが、一部と比較しまして運営時間の拡大や自転車走行環境の整備に向けた検討、あと、24時間対応のコールセンターの設置を目指すというようなことで、非常に全体に丁寧な見直しを行っていただいているという印象を受けます。

1点確認をさせていただきたいのは、4つ目の四角ですけれども、ほかの交通モードとの連携、将来的にはカーシェアリング、電気自動車との連携強化について検討するというようにございますけれども、これは、第1部では入っていなかった事項ということなので、あらためて少し具体的な説明をお願いいいたします。

所管局 すみません。まだ具体的と言われても、それほど具体的な内容まで踏み込んだ検討はしていないのですけれども、先ほども申し上げましたとおり、今、さいたま市で「E KIZUNA Project」ということで、市民の方にも電気自動車を利用させていただこうと。あわせて普及もしていきたいということで、取り組んでいる事業がございます。これは、環境部局のほうで実際にやっております、ここの大宮区役所の前にも、カーシェアリングができる電気自動車がありますけれども、今は、その電気自動車なら電気自動車だけの登録された方しか使えないというようなかたちになっています。私どもが今回検討していますコミュニティサイクルについても、同じように会員登録していただいで使われる方ももちろんいらっしゃいますけれども、自転車の場合ですと手軽に利用させていただこうということで、当日でも使えるようなシステムを、今、検討しているところですが、その利用者の方の目的、例えば、ちょっと遠くに行きたいときは電気自動車を選べる。近くに行きたいというときは自転車で移動したいというような、それぞれの利用する方々のニーズに合ったかたちで交通モードが選択できるなど、同じシステムの中で貸し借りができるような、そういった連携をすることによって非常に市民の方が使いやすくなるのではないかなということで、こういったシステムの導入について、今後、検討してみたいと考えており

ます。

コーディネーター はい。よろしいですね。それでは、次に、改革担当部局側の見解、お願いいたします。

行革本部 はい。それでは、改革担当部局側の見解でございますけれども、2点ございます。1点目ですけれども、外延部の大きな公共施設などにポートを設置して、長距離移動などの利用者ニーズも把握していただく必要があるだろうということです。これは、市民委員さん、モニターさんからも、交通の便の悪い場所や郊外への展開というようなご意見をいただいております。したがって、外延部にもポートを設置することによって、このコミュニティサイクルの、可能性がもっと広がっていくのではないかと。結果的には、市民サービスの向上にもつながっていくのではないかなというように考えております。

それから、2点目ですけれども、これは、特に安全確保という視点での見解です。やはり、事故の未然防止、それと、事故発生時の速やかな対応というのは、まさに自転車の両輪のようなものだというように考えておりますので、どちらも充実させていく必要があるということで見解をさせていただいております。見解は以上でございます。

コーディネーター 本日、部局の部長さんおみえになっておりますが、今の見解をお聞きになって、何かご意見ございますか。

所管局 ただいまの本部からの見解でございますけれども、自転車での適正移動距離は概ね3キロメートル圏内と考えており、それ以遠の利用も想定されますが、郊外への、また郊外からの移動ニーズは広範となり、都心部に向かってくることが主体になって動いてくるんだとすれば一方通行になってしまっていて、あるポートに自転車が集まってしまうということになりますので、コミュニティサイクルの考え方では対応が難しいということになります。そのニーズと、やはり、コストの問題ということで、バランス的に成り立つものかどうかというのは、今後の検討ということになりましょうし、それから、取りあえずは20カ所のサイクルポートでスタートさせていただいて、そこから実験的に枝を伸ばすようにですね、郊外部に設置してニーズを探っていくというようなやり方で検討を進める必要があるものと考えております。

それから、安全性の関係の問題ですけれども、自転車に乗るための保険ということも当然検討していかなければなりませんし、事故発生時の対応ということになりますと、万が一事故になってしまった場合、市民の方なり、あるいは、その自転車によって被害を受けられるような方が、どういうふう動いていくかということがその自動車の事故よりも分かっていないというようなことが多いのかなとは思っておりますけれども、そういったときのために、24時間体制で対応させていただけるようなコールセンターということも考えてお

りますので、具体的に自転車業界、あるいは保険業界とこの細かな対応のことにつきましてでは協議、検討を今後とも進める必要があるということで考えております。以上でございます。

コーディネーター ありがとうございます。ここで、議論を集結したいと思います。

それでは、市民委員、市民モニターの皆さま方のご意見ですね、いただきたいと思えます。お手元に意見シートがございますが、そちらのほうに表形式になっておりますので、1事業ごとにご意見を記入していただきます。またお帰りの際に、それを提出していただくことになります。それでは、意見シート記入していただきながら、何人かの方にご発言をお願いしたいと思います。始めに、市民委員の皆さまの中から何かご意見ある方、挙手お願いいたします。はい。では・・・

市民委員 市街地から離れたところにポートを設けて、実験をされていないようなんですけども、やはり、それはちょっと失敗じゃないかなと。もう一度ですね、社会実験として、郊外に設けた、離れたところに設けて、それも実験に組み入れてみたらどうかと思えます。

今、部長さんのおっしゃったように、自転車が一方通行になるのではないかと。つまり、1カ所に固まるのではないかとというのはあくまでも推定であって、やはり、実験をしてみないとなんとも言えないと思うのですね。ですので、また1からというのもあれなんですけれども、なんか考えていただければなと思えます。

コーディネーター どうですか、その辺については。

所管局 ご意見ありがとうございます。われわれも、これまでの社会実験の結果から本格導入を目指していきたいと考えております。郊外部のニーズとかについても、ある程度本格導入をする中で実験的な取り組みもあわせてできるもの考えていますので、今後とも調査してまいりたいと考えています。

コーディネーター ほかに市民の方、ご意見ございますか。ないようでしたら、市民モニターの皆さまの中、ご意見ある方、挙手お願いいたします。よろしいですか。

はい、それでは以上で、第1事業コミュニティサイクルの推進事業につきましての審議は終了いたします。この事業の、見直し内容案に基づきまして、対象となった同事業の進行管理、また、今後の予算編成、こういったところに、なんらかのかたちで反映をさせていただきたいと思えます。事業所管部局におきましても、本日いただきました市民委員、また、市民モニターの皆さまのご意見、今、お書きになっている部分も含めて参考として、見直しを進めていただければと思えます。以上で、コミュニティサイクルの推進事業終了です。

引き続き、次の第2番目の事業、出前講座の実施の審議を行いますけれども、事業所管部局が入れ替わりますので、5分程度休憩させていただきます。

(了)