

1 コミュニティサイクルの推進

コーディネーター 今さいたま市の現状、また課題についての説明が終わりましたので、早速ですが行財政改革の公開審議第1部審議始めさせていただきます。私は本日コーディネーターを務めさせていただきます総務局長の遠藤でございます。本日はよろしく願いいたします。それではただいまから事業番号1「コミュニティサイクルの推進」について審議いたします。市民委員、市民モニター、傍聴の皆さまには、お手元の資料14ページをお願いいたします。

また市民委員、市民モニターの皆さまには、本事業の意見シートお配りいたしますので、後ほど記入をお願いいたします。審議終了後に回収させていただきます。それでは都市局より、事業の概要について説明を求めます。簡単に出席者の自己紹介を行ったのち、説明をお願いいたします。

所管局 あらためましておはようございます。都市局都市計画部長の小暮でございます。本日はどうぞよろしく願いいたします。

おはようございます。都市交通課長の伊藤と申します。よろしく願いいたします。

おはようございます。都市交通課課長補佐の古市と申します。どうぞよろしく願いいたします。

おはようございます。都市交通課の高岡と申します。よろしく願いいたします。

所管局 それでは「コミュニティサイクルの推進」についてご説明させていただきます。すいません、座って説明させていただきます。コミュニティサイクルとは街中に複数のサイクルポートという貸し出し拠点を設置し、利用者がどのサイクルポートでも自由に貸し出しと、返却ができる新しい交通システムです。こちらの図はコミュニティサイクルのイメージ図です。駅周辺や街中に複数のサイクルポートCPと書いてありますが、これがサイクルポートになります。

サイクルポートを設置することで、通勤通学や、買い物などの方がどのサイクルポートでも自転車の貸し出し、返却ができるシステムです。コミュニティサイクルを導入することによって、さいたま市の都心間の連携強化、交通渋滞の緩和、放置自転車の減少、駐車場建設の低減、短距離移動の利便性向上、都市内の回遊性向上や地域活性化などが期待できます。

これまでさいたま市で行われました、社会実験とそれまでの経緯をご説明させていただきます。平成21年度に導入可能性調査を実施し、コミュニティサイクルの導入後の利用意向を確認いたしました。平成21年度の調査結果において、利用意向を確認されたことから、平成22年に本格導入を見据えた、有料による社会実験を実施し利用需要を確認しました。平成23年度には学識、市民、企業、関係行政機関からなる検討委員会を設置し、持続可能

なシステム構築に向けた検討を行い、さいたま市コミュニティサイクル導入指針を策定しました。導入可能性調査ではコミュニティサイクルの利用意向や、導入意向などについて居住者、学生、来訪者を対象にアンケート調査を実施いたしました。

調査結果として移住者および来訪者の約半数がコミュニティサイクルを利用したいとの意向を示しました。また 75%以上の方がコミュニティサイクル導入を実現してほしいとの意向を示されました。こちらは社会実験を行った結果でございます。平成 22 年 9 月 25 日から、10 月 22 日までの 28 日間実施されました。自転車を 100 台、サイクルポートを 5 カ所設置いたしました。登録者数は 389 名でした。料金につきましては登録料を 1,000 円、内預かり金が 700 円になり、利用料金につきましては 1 時間以内は無料といたしまして、それ以降 1 時間ごとに 100 円の課金といたしました。

こちらの図でございますが、社会実験で設置しましたサイクルポートの位置を示したものでございます。大宮駅を中心に大宮駅東口の駅前自転車駐車場横、さいたま新都心東口のエスカレーターの横、大宮図書館の玄関前、合併記念見沼公園の玄関前、大宮盆栽美術館横の人材開発センター駐車場の 5 カ所で設置いたしました。こちらの写真でございますが、社会実験で設置した大宮駅東口のサイクルポートです。自転車につきましては 20 インチ、6 段変速付き。ラックにつきましては平置きの電磁ロック式の駐輪ラックを使用いたしました。自転車台数の調整はポート数の台数が 3 台以下の時点で、調整を行っております。

こちらの写真ですがさいたま新都心東口のサイクルポートでございます。もう一つ合併記念見沼公園のサイクルポートの社会実験の写真でございます。今回の社会実験では、1 時間以内の利用者が大半で、利用者の年齢職業におおむね偏りはなく、通勤、通学、買い物、サイクリング、業務など多目的に利用されております。こちらは社会実験でアンケート調査の結果でございます。いくつか個別に見ていきます。こちらのグラフですが利用目的を表したものです、通勤、通学、買い物、観光など幅広い用途に使用されていることが分かります。

こちらのグラフでは利用意向を表したもので、「ぜひ利用したい」、「利用したい」と答えた方が合計 96%という結果になりました。以上より登録者のほとんどが今後もまた利用したいと考えていますが、ポート数や運営時間に不満との意見が多数あり、今後の課題となることが明らかになりました。ポート数については 5 カ所、運営時間が 8 時から 18 時までというのが短すぎるというご意見がございました。

次に、コミュニティサイクル導入の目的と、その利用対象についてご説明いたします。導入目的は短距離移動の利用性向上、都市内の回遊性向上、さいたま市の都心地区の連携強化などです。利用対象につきましては、通勤、通学、買い物、食事、サイクリング、業務などでございます。大宮駅を中心とした整備計画でございますが、対象エリアは大宮駅を中心とした半径 3 キロ圏内。サイクルポートは 20 カ所以上自転車の台数は 200 台以上、ラックは 400 台以上を予定してございます。

最後ですが運営方法についてご説明をいたします。運営期間については10年間以上、官民の役割分担を明確にいたしまして、設置主体はさいたま市、運営主体は民間企業などを予定しています。今後の課題ですが、国土交通省が策定中でございます、自転車についてのガイドラインを考慮し、自転車利用環境の研究と並行して、本市にふさわしいコミュニティサイクルの導入を目指したいと考えています。以上で説明を終わります。ご清聴ありがとうございます。

コーディネーター ありがとうございます。次に行財政改革推進本部より、この事業につきまして課題を説明していただきます。

行革本部 はい。論点の説明でございます。初めにまず職員の紹介をさせていただきます。私ども行財政改革推進本部でございますが、本部長の山崎でございます。

行革本部 副理事の西尾でございます。

行革本部 私、副参事の土屋でございますのでどうぞよろしくお願いいたします。初めての事業でございますが、コミュニティサイクルの推進でございますけれども、この事業についての課題と問題点でございます。その審議をする上でのポイントについて簡単にご説明をさせていただきます。お手元の冊子の資料でございますけど、15ページの一番下の四角の中をご覧いただきたいと思います。3つほどポイントとして書かせていただいております。

1点目でございますけれども、コミュニティサイクルの現状についてでございますが、今のご説明の中では皆さん分かりづらい面もあったかと思っておりますので、まずはその仕組みがどうなっているのかということを確認してまいりたいと思っております。

そして2つ目ですけれども、コミュニティサイクルの取り組みについてでございますが、先ほどのご説明にもありましたが、これまで社会実験を行ってきたというようなことです。社会実験から見えてきた改善すべき点があるかと思っておりますので、そこを中心に改善すべき課題を中心に議論を進めてまいりたいと思っております。

そして最後3点目でございますけれども、今後のコミュニティサイクルの推進についてでございますが、今後どのように普及拡大していくのかというようなその方向性の議論を進めてまいりたいと考えております。以上で論点のご説明を終了いたします。

コーディネーター ありがとうございます。それでは質疑に移ります。行財政改革推進本部より今の3点の論点に従って質疑をお願いいたします。

行革本部 はい。それでは初めに論点のポイントといたしまして、コミュニティサイクル

の現状についてということから進めてまいりたいと思います。さいたま市でのコミュニティサイクル事業でございますけれど、平成 22 年度に社会実験を行っているということでございます。社会実験ということなので試行的に行ったということになりますけれども、まだ全体的な仕組みというものが構築されていない状況というように思います。

そこで初めに、コミュニティサイクルの自転車を借りるところから、最後に利用されて返すまでの流れを、分かりやすく説明をお願いいたします。

所管局 都市交通課の古市でございます。ただいまのご質問でございますが、さいたま市で行いました平成 22 年度の社会実験の時には、係員がそれぞれのポートにおりまして、人を介して貸し出しをしました。今後さいたま市として本格導入を目指す中で、無人で貸し出しができるようなシステム、皆さんに使いやすいようなシステムということで考えてまして、現在ほかの都市で本格導入、あるいは社会実験で無人でやっているところのご紹介をさせていただきたいと思っております。

すいません、画面がないので申し訳ないですが、口頭でお答え申し上げます。まず最初にコミュニティサイクルの会員になっていただくということで、登録をしていただきます。それで専用の IC カードを発行させていただきます。実際その IC カードをお持ちの方が、コミュニティサイクルを借りる場合に、サイクルポートに行ってください。機械のところカードをかざしていただきますと、空いているポート、ラックがいくつかあるのですが、そこに貸し出しができる自転車のラックのところランプが付くようになってます。

ランプのところを押していただくと、自転車が排出される。それで使っていただくという形になります。貸し出しの時はそういう形です。返却の時につきましては、同じく機械のところ IC カードをかざしていただきますと、返却できるポートのところにはやはりランプが付きます。そのランプのところ自転車を押しこんでいただきますと、ランプが消えますのでそれで返却が完了という形になります。雑ばくな説明ですが以上でございます。

行革本部 その IC カードを利用するということによって、自動的に精算もされるということでもよろしいでしょうか？

所管局 今、ほかの都市で一般的に導入されているシステムとしましては、大体最初の 30 分間は無料。あとの 30 分ごとに 100 円課金とか、そういったシステムになっていまして、IC カードを作っていただく時に決済用のクレジットカードも合わせて登録をいただきまして、基本的には現金収受はなく、クレジットカードでの決済という形になります。

行革本部 はい。分かりました。最初の説明の中にもあったのですが、一般的に観光地に行きますと、レンタサイクルというようなものがありますが、観光地で利用されているレンタサイクルと、市が進めようとしているコミュニティサイクル。これの大きな違いを

ご説明いただきたいのですが。

所管局 まずレンタサイクルにつきましては、観光地などに皆さん行っていただきますと、大体駅前にレンタサイクルがあります。そこが拠点のサイクルポートという形になります。そこで借りていただいて同じ場所に返すのがレンタサイクルという形になります。コミュニティサイクルにつきましては、今、左側の画面で出ておりますが、ある一定の区域内にサイクルポートを複数設けまして、どこのサイクルポート、CP と書いてあるところがサイクルポートになりますが、そちらのどこのサイクルポートで借りても結構ですし、返すサイクルポートもどこでも返せるということで、非常に利用者の方にとっては利便性が高い。

先ほど申し上げましたが 30 分以内であれば、無料で使えるということになりますので、そのポート間をまたいで乗り継いでいくということも可能ですし、そうすると 30 分以内でポートを乗り継いでいくといつまでたっても無料というような、便利なシステムになります。

行革本部 ありがとうございます。非常に分かりやすくご説明いただきましてありがとうございます。行革本部というとなついつい経費のことを気にしてしまうのですが、社会実験の利用状況についてはいろいろご説明をいただきました。それから運営手法ということで先ほどご説明があって、民間企業を考えていきたい。民間力活用ということでは行革本部としては非常にいいことだと考えておりますけども、そのためにはやはり採算性、事業性。こういうものはっきりしないと、なかなか民間が参入しにくいという部分があると思うのですが。この間の利用状況から見てそこら辺の事業性についてはどのように見解をお持ちでしょうか？

所管局 社会実験の時にまず約 1 カ月間ということで、実験の日数的には少なかったかなという認識はあるのですが、28 日間実施いたしまして、登録者数がゼロであった日はなかったです。毎日のように新しい方に登録いただいて、毎日のように利用していただきました。利用目的につきましても、通勤・通学で使われる方ももちろんですが、日中の買い物であったり、サイクリング、レジャーとかそういったことで使われる。または市外からお仕事で来られて仕事で営業みたいな形で自転車を使われるという方もいらっしゃいまして、将来さいたま市としてサイクルポートの数を増やしていけば、かなり回転率は上げられるという認識であります。

またその社会実験を実施した時の、利用者の方のアンケート調査の結果でも出ておりますけど、今後、本格導入された場合、「ぜひ利用したい」、「利用したい」とお答えをいただいた方が、合計で 96%以上ということで、非常にコミュニティサイクルのニーズは高いと考えておりまして、われわれもぜひ利用者の方々のニーズに応えていきたいということで考えております。

行革本部 それでは2つ目の論点に移っていきたいのですが、取り組みについてということですが、今のご説明の中で、実験の結果の中でも96%の方がまた利用したいということで、事業性があるのではないかというご説明でしたが、そういった結果が出ているのですけれども、まだ現状では実現に至ってないという状況ですので、その課題についてお聞きしていきます。一方で、実験の中で課題、使った方の不満ということではポート数が5カ所では少ないのではないかと、あるいは運営時間が8時から6時では短いのではないかと。そんな不満があがっていたとありましたけど、この課題についてはどのようにお考えでしょうか？

所管局 良かった結果と悪かった結果の両方を出させていただいております。良かった結果というのは先ほどもありました通り、今後もぜひ利用したいということですが、ポート数については実験の時には人を介してやりとりをして、もっとポート数を増やしたかったというのは実際あるのですが、5カ所ということで非常に少なかったということで、ポート間の乗り継ぎの距離が非常に増えてしまう。ちょっと使いづらいのかなと。

また運営時間についてもやはり人を介してやってございますので、朝の8時から夜の6時までということで、限られた時間内ということで、なかなか通勤とかで使いたいという方が、実際使えなかったというようなことでその結果に表れているということでございます。今後、本格導入を図るためには右側の画面に出しておりますが、大宮駅を中心として大体3キロ圏内の中でサイクルポート数20カ所以上、自転車の台数についても全体で200台以上ということで考えていますので、利用者の方の利便性が向上するものということで考えてございます。

行革本部 当然ポート数が増えて運営時間が長くなって台数が増えれば、利便性は高まると思うのですが、その分先ほど議論させていただきました、費用対効果と申しますか、事業費もその分かかっていくということが想定されますので、そこは合わせて検討していく必要があるかなと思うのですがいかがでしょうか？

所管局 そうですね。費用については初期投資、私どものコミュニティサイクルの導入目的が、もともとの都心部の交通混雑の改善で、要は車から自転車に転換していただくことによって、都心部の交通環境の改善が図られる。または自転車を利用することによって、利用者の方の健康増進にも一部寄与できること、さらには温室効果ガスの排出です。自動車からの転換になりますので、CO2の排出等も抑えられて非常に都心部の環境が良くなるという目的で、実施しようということで考えています。

実際の運営にあたり、そういう考えの中で行いますので、初期投資についてはぜひ市で整備をして、運営については民間の事業者さんをお願いしていきたい。要は持続可能な取

り組みとしていくために、民間事業者さんのお力を借りて、運営していきたいということで考えています。

行革本部 ここには出ていないのですが、もう一つ課題として想定されると思うのが、自転車の利用が増えればその分車との関係、事故等の心配もあるのかなと思いますけど、その点についてはいかがでしょうか？

所管局 そうですね。もちろん自転車の走行環境という部分で、整備も合わせて必要だと考えてございます。今の太田の駅前。きょうも皆さん方この会場まで来られる時に、駅前の交通環境ということでご覧になった方も多いかと思いますが、いろんな交通が輻輳してやはり危険度は結構高いと考えていますが、現在国土交通省におきまして自転車の安全利用に関するガイドラインというものを策定中でございます。去年の10月下旬ですけども、警察庁から自転車は原則車両だということで、基本的には歩行者と自転車を同じ空間の中で混在して通すのは危険度が高い。

ここに来て、自転車と歩行者の方の事故が非常に増えて来ているというようなことから、そういった警察の取り組みが始まりまして、今国土交通省で歩行者と自転車と自動車を区別して、道路空間の中で走らせる空間を作っていくということ、取り組みを進めています。自転車については今さいたま市の中では、先行して北浦和の駅前。埼大通りというところがありますが、そこで自転車指導レーンという青色のラインを、車道と歩道の間のところで、車道側のところに引いていますが、そういった取り組みが始まっています。

さいたま市としましてもその国土交通省のガイドラインが出ましたら、市内の自転車道のネットワークと安全利用に関する検討を進めて、コミュニティサイクルの導入と並行して、事業を進めていきたいということで考えています。

行革本部 今、課題についてお聞きましたが、逆に効果についてももう一度お聞きしたいなと思うのですが。先ほどご説明の中でこのコミュニティサイクルの目的、どういう利用目的があったかというところで、いわゆるレンタサイクルは多分観光が中心だと思いますけど、コミュニティサイクルについては、通勤・通学ですとか、業務にも使われてることがありましたので、そうなりますと例えば健康面とか、あるいは環境面とか、そういうところでも効果が見込めるのかなと思いますが、それはいかがでしょうか？

所管局 先ほども少し触れましたけれども、導入目的、右側の画面に出ておりますが、さいたま市の都心部の交通渋滞の緩和というところで、目標としている部分がございます。自転車を利用していただくことによって、自転車利用者の方の健康増進が図れるというようなことも先ほど言いましたが、例えば普段運動する時間がなかなか取れないという方も、例えば通勤通学とか、レジャーとか買い物の部分で、自転車を使っていただくことによ

て、軽い運動をした時と同じような効果が得られるということで考えておりますので、そういう効果が期待できるものと考えています。

さらには都心内の交通渋滞の緩和のほかに、車を乗らない。車から自転車への転換ということになりますので、CO2の削減が図れるということで、都心部の交通環境の改善に寄与するものと考えています。

行革本部 ありがとうございます。それでは論点3番の、今後のコミュニティサイクルの推進についてということで、少し視点を変えて議論を進めていきたいと思えます。先ほど国土交通省が策定中のガイドラインというお話がありましたけど、これはまだ策定中ということでもよろしいわけですね？ おそらく今後そういうものを踏まえながら、さいたま市らしさも出しながら、このコミュニティサイクルというものを進めていくということになると思えます。

一方で、さきに見させていただきました、整備計画という中では、大宮駅を中心の半径3キロでしたか、ということで計画はあるということなわけですけれども、ぜひ取り組んで良い結果が出るようであれば、全市的に広げていく必要もあるのかなと考えますけれども、今後どのように普及拡大を進めていくのか、基本的な考え方、方向性みたいなものをもう一度ご説明いただけるとありがたいのですが、よろしくをお願いします。

所管局 分かりました。本格導入にあたりましては、社会実験である程度培ってきた部分があるのですが、やはり利用の多い駅前ですとか公共施設、または今後商業施設とか、そういったところにもサイクルポート作っていきたいということで考えています。導入当初はある程度利用者の方々が、利用しやすいようにということで、大宮駅周辺で20カ所のサイクルポートを作っていく予定ですが、その後運営事業者が決定しまして、その後につきましては、例えば市内の商店街の皆さま方にご協力をいただいて、商店街と自転車を利用することによって、お互いに相乗効果が発揮できるような。

例えば自転車を利用して100円かかったとするとポイントが付きます。そのポイントを提携先の商店街で現金としてお買い物ができるとか、そういった利用者の方にとっても良い仕組み、また商店街の方々にとっても、自転車でお客さんが買い物に来てくれると。そういった相乗効果が発揮できるようなことをやっていながら、事業の拡大を図ってきたいということで考えています。

行革本部 はい。その商店街と連携しながらというのは非常に良いアイデアだと思います。それが地域経済の活性化につながっていけば、市民の皆さんのサービスの向上にもつながっていくということですので、いろんな視点から検討していただきたいと思えます。

市民モニター すいません。今とっても良い案が出たのですが、私は西口にいるので

すけども、デパートの駐車場、駐輪場が全部もう 99%通勤の人が使っているらしいのですよ。ですから買い物は一切できなくなったのですよ。もうないんです。今経済が低迷していますので、駅前のお店屋さんもパチンコ屋さん以外残ってないのです。ですからそこを駐輪場にしたりして、なるべく車を使わない。若い人たちがデパートの上に置くらしいのですけど、やっぱり環境問題を考えたら、やっぱり自転車で来るのが一番健康に良いですし。

コーディネーター 市民モニターさん、申し訳ない。一応流れの中で質疑、これからまた皆さんにご意見求めますので、少し長くなりそうですから申し訳ないですが、後ほどこちらからお声かけします。

行革本部 次の質問をさせていただきたいのですけれども、まさに今モニターさんがおっしゃったようなことを私も実は考えてましてどうもありがとうございます。今のお話と関連するのですけれども、さいたま市だけではないのですが、課題として駅周辺での放置自転車と、駐輪場が少ないというような課題もあるかと思えます。そういう駐輪場と今進めようとしている、コミュニティサイクルですが、これと併せて考えればもっとすてきな制度になっていくのかなというような気がしてますけれども、そういうお考えもお持ちでしょうか。あれば教えてください。

所管局 コミュニティサイクルというのは、自分で自転車を持たなくても、ご自宅の近くとか駅の近くとかにポートがあって、そこに自転車がある程度確保されていれば、それを利用することは可能です。また通勤通学の方につきましても、自分で自転車を買って駅前の駐輪場にお金を払って預けてということは、コミュニティサイクルを利用することによってなくなりますので、1人1台自転車を持つ必要がだんだんなくなってくると思うのです。そうしますと先ほどもお話がございましたが、駅前の駐輪場は結構今満杯状態になっています。

市も駐輪場の建設を行っているのですが、なかなか駅前は土地が高いところで、数をいっぱい作れないというのが実情でございます。コミュニティサイクルは1台の自転車を複数の方でシェアするというシステムでございますので、定着することによって、駅前の駐輪場も空きが出てくるというようなことも想定できます。

そこに今度コミュニティサイクルの機能を併設することによって、一般の自分で自転車をお持ちの方も預けて、またそこで自転車をお持ちでない方はコミュニティサイクルを使えるような、要は預け入れと、そこでの貸し出しということで効率的な運営が図れるなど、将来的にはそういうイメージをもって、サイクルポートの数をもっと増やしていくことは可能ですので、そういったイメージで取り組みたいと考えています。

行革本部 はい。あとですね、行革からのご提案なんですけれども、これは回答いらないですけれども、行革からの視点からもう一つ考えられるのが、例えばコミュニティサイクルに広告とか、あるいはポート自体にネーミングライツを導入したりとかいうことによって、利用料金をなるべく低く抑えるというようなことも、行革の立場からは提案をさせていただきたいと思っております。

行革本部 限られた時間ですので私のほうで、今、行革の考えということでお話をさせていただきましたけど、民間に運営していただくにしても、設備投資と市が負担するということですので、財源確保という部分で少しでもそういう工夫をしていただければということで、お願いをしたところでございます。いろいろご説明をいただきましてこのコミュニティサイクルにつきましては、市民サービスを向上させるもので、誰もが安全で気軽に使えるようなサービスに、システムにしていいただければありがたいと思います。

最後に都市計画部長、せっかくご出席ですので今後の取り組みについて一言何かあればお願いしたいと思っております。

所管局 ありがとうございます。事業の説明の中。それからご質問に対してのお答えの中で申し上げて来ていますけど、市街地の交通混雑の緩和であるとか、それから放置自転車の減少。また市民の皆さまや、市の外からおいでになるお客さんの、手軽な交通手段として有効に利用していただけるようなコミュニティサイクルのシステムだと考えていますので、このシステムをぜひ定着させて、それから成熟させていけるように、そういう取り組みをしたいと考えておりますので、よろしくお願いしたいと思っております。

コーディネーター よろしいですね。

行革本部 はい。

コーディネーター それでは、これから順番に、まず市民委員さんから意見求めますが、その前に市民委員、また市民モニターの皆さま、意見シートの記載をお願いいたします。

また意見シートを記載しながらとなりますけども、市民委員の皆さまから並行してご意見いただきたいと思っております。まず市民委員の方、ご意見のある方よろしく申し上げます。はいどうぞ。

市民委員 先ほど女性の方がおっしゃられて、私もなるほどなと思ったのですが、私は武蔵浦和駅の近くに住んでおります。それで放置自転車もこれから減らすためにこのコミュニティサイクル、私も大いに賛成だと思っております。しかし現実には、先ほどおっしゃいましたけど、武蔵浦和の駐輪場の料金と、戸田市の料金が4倍違うのです。さいたま市ですと

自転車6ヶ月で12,840円。戸田市は学生でしたら年間で4,200円。一般で6,300円。この違いですね。なぜ違うのだろうか。

先ほど一般に開放すれば、任せれば安くなるというような説明がありましたけども、戸田市という表示が出てるんです。で、武蔵浦和のほうは先ほどの方もおっしゃいましたけども、これは電話番号しか入っていませんでしたけど、東京都の電話番号でした。それで財団法人自転車駐車場整備センターとなっているのです。これは民間、財団法人でやっているらしいですね。こんなに違うのかと。場所は確かに埼京線の高架下とその横の違いがありますけれどもね。

そこやっているのにこの違い果たしてはなんだろうか、私も今回参加するにあたりまして、ちょっと疑問に思ったものですから、こういう点も、ですから余計に放置自転車もなくなるのではないかと。ですから同じ県民でありながら、さいたま市と戸田でこんなに差があるのだろうか。これを少しでも安くなれば、放置される自転車の数もだいぶ違ってくるのではないかとということも考えまして、将来的には私もそういう自転車がなくなることを望んでいます。

コミュニティサイクルは、30分、1時間でも借りることができるということです。これは大いに賛成ですけど、現実を踏まえていただきまして、少しでも良い方向に向かっていただければなと思っております。よろしくお願いします。

コーディネーター はい。ありがとうございます。どうしても他地域関係でデータとかいうのも、その辺なんかありますか？

所管局 ちょっと本日は手持ちで持っていません。

コーディネーター 次回に第2部ありますから、それまでに参考になれば。市民委員の方ほかにご意見。はいどうぞ。こちらの右側のはい。

市民委員 社会実験に関しての疑問を申し上げたいと思います。事業概要にありますようにもともとの根幹には、自動車に過度に依存しない交通体系の実現というマスタープランがあるということで、また導入目的の1つに交通渋滞の緩和というのがあるようですが、今回の社会実験の5ポートを見ますと、私の感覚では内4カ所は駅からの徒歩圏内だと思うのです。

そういう意味では1つのあるあるが、アンケートの結果のところ、「利用しなかった場合の移動手段」が自動車が約1割ですよ。ということは9割の方は、ま、これ複数回答ですから9割とは言えないかもしれませんが。もともと自動車で行くはずじゃなかった人が、多く利用しているということだと思うのです。私はもともと西区の育ちで、現在は北区にいるのですが、西区と北区で交通の便というのは全く違います。そういう意味では

この社会実験も、例えば大宮駅を軸にした場合、西側の地域、埼京線、川越線よりはちょっと離れた西側の地域であったり、あるいは東側であれば野田線からはちょっと離れている、真っすぐ東に向かったような地域ですね。ま、3キロというのが目安であれば、ちょうどその3キロにあたるような場所に、サイクルポートがあった場合にどうなるのか？というのは、今回発表になっている社会実験とは、また違う結果が出てくるのかなという気がします。そういう意味ではこのあと導入後という形、そして20カ所ですか、サイクルポート数という整備計画がありますが、その地域的な、場所的なことっていうことはどのようにお考えなのか、教えていただけないでしょうか？

コーディネーター はい。それでは、今のご質問ですけれどもどうですか？

所管局 ただいまいただきました質問に対する回答ですが、22年度の社会実験実施時に、大宮駅の東口の部分しかサイクルポートを設置していなかったということもありまして、西側の方が使えなかったということも1つ大きな原因ではあるのですが、結構大宮図書館辺りになりますと、先ほど徒歩圏ということでお話ございましたが、大宮図書館の裏側に住宅地が広がっておりまして、そちらの地域の方々が非常に多く使っていただいたというようなことがございます。

駅から徒歩圏は徒歩圏なのですが、やはりそんなに長い距離を歩きたくないという人間の心理もございますので、結構500メートルくらいのところでも、自転車があれば使いたいということだと思います。今回本格導入をするにあたりましては、大宮駅を中心として、3キロ圏内ということ考えておりますが、実施にあたりましては大宮駅の西口側にも、サイクルポートを設置する予定です。西口側につきましてはあまり公共施設が多くないというのがありますが、例えば商業施設。スーパーマーケットであるとか、そういったところをお願いをいたしまして、サイクルポートを設置させていただきたいということ考えています。

今、私どもでおおむね20カ所のサイクルポートということで、候補を出しているところですが、その候補の場所の商業施設であるとか、そういったところには事前に打診をして、おおむね了解はいただいております。民間の公共施設だけでなく、民間のそういった事業者さんと協力して、市と協力してやることによって、民間事業者さんにもメリットがあるような、そういったシステムを作り上げていきたいということ考えています。

市民委員 すいません。ちょっとそれに関して一言だけ良いですか？ 500メートルということではなくて、2キロ3キロ、あるいはそれ以上というような場合。つまり自動車に過度に依存しなければならぬような地域が、どのように利用するのか。例えばコミュニティサイクルのイメージ図では、集合住宅であったりオフィス街という、駅から離れたところがイメージ図には載っているのですが、そのイメージ図と今回の社会実験は違うの

ではないかなというふうに思うのです。

所管局 社会実験で効果が出なかった部分というのが、やはりサイクルポートが離れているとか、大宮駅の一番遠いところで合併記念見沼公園ということで、大宮駅から大体2キロぐらいのところだったのですが、それよりさらに3キロ圏ということで、今回範囲を広げております。徒歩、自転車、自動車、バスなど、それぞれの交通の手段によって最適な移動距離というのがありまして、大体自転車で一番よく利用される圏域が1キロから5キロということではなっています。ただ5キロですと少し広すぎるかなということで、今回3キロということを設定をさせていただいているところでございます。

コーディネーター 区の地域性によってまた意味合いも変わってくると思います。そろそろ市民委員さんでなく、市民モニターさんのほうからも意見ももらいたいと思います。はい、どうぞ。あ、市民委員さんかな、でも良いですよ。

市民委員 自分の自転車をサイクルポートに預けて、それを共通化して使用されるというのは、どういうことなのでしょう？ 私は腰が悪いので八百屋とか、お米を買いに行くとかそういう場合は、家から家に戻るように自分の自転車が使えないと困ります。それで1つ提案なのですが、有料で買い物を配達していただけるというような、何かそういう試みがあると良いと思うのですが、ある特定のスーパーマーケットではやっていただけるけれども、聞いてみると自動車も余分にはないし、人件費も別にかかるからできないということです。

コーディネーター 少し意味合いがもしかしたら違うかもしれませんが、その前段の部分なんか。

所管局 そうですね。コミュニティサイクルですと、今ご自身で持たれている自転車は使いたい時に自宅から買い物とか行く時に、直接乗って買い物に行かれてまた、自宅まで戻って来られるというそういうメリットはあります。コミュニティサイクルについてはサイクルポートがあるところまで、ご自宅から使いたい時には移動していただかなければいけないという、逆のデメリットがあるのですが、ただご自分で自転車を持つ必要がないというところは、われわれとしても駅前の放置自転車は、やはり個人の自転車が駅前あふれてしまっているというようなところもあって、自転車の総量を減らすための取り組みの一環でもあるというようなことでも考えていますので、ご自分の自転車を使うというニーズももちろんあるかと思いますが、それを使い方によってコミュニティサイクルと使い分けをしていただくことによって、利便性というのは高まるのかなということで考えています。

コーディネーター 市民の皆さんありがとうございました。それでは係員が意見シートを回収し、取りまとめを行います。主な意見は後ほど発表させていただきます。市民の皆さまご提出のほうをお願いします。記事を終えてない方は後ほど回収することもできますので、係員にお伝えください。それでは市民委員の皆さまの意見、取りまとめをしている間に、市民モニターの皆さまからご意見をいただきたいと思います。時間に限りございますので、発言は簡潔にお願いいたします。モニターの方。

市民モニター 温暖化している1つには、やはりこの排気ガスも多いので、できたら中国人じゃないですけども、自転車が良いのですけどね。私はちょうど川越街道で大型バスが朝昼晩、寝ている間も地震よりもひどいくらいゆれるんですよ。昔の大宮台地なんです。高いところに家を建てたのですけど、今川越のちんちん電車がなくなりましたので、おばあちゃんのいる時には走っていたのですけど、そのおかげで幅が広いので昼夜も、何万台と大きいトラックが家を4軒ぐらい乗せたようなのが走っているのですよ。ぜひこれは走っちゃいけないとは言いませんけども、そのガタガタの道路がみんなへこんでしまっているのですよ。

ですから何キロまで走れるとか、そういうものはやり交通課の方たちも踏まえて、市の方も全部市を検査してほしいのです。じゃないと私の家が今度つぶれちゃいます。もう去年の地震で1,000万くらいかかったのです。ですからこれからまた家でガタガタしたらもうお金ありませんので、ぜひトラックの何が通っていいかということを検査してほしいです。自転車ばかりじゃなくて。じゃないと家がつぶれて引っ越そうと思っています。家を売って。そのくらいの覚悟でございますので、そうなるやはり住み慣れたところなので、さびしくなりますので、ぜひやっぱり市民の心意気を大事にしてほしいと思います。同じ税金を使うのだったらやはり住みやすいような道路を、そして車、トラックも走らないように。

だってこういうあるでしょ。コンクリートをグルグル回すの。あれなんか回りながら5分もしないうちに戻ってくるのですよ。そうやって自分の駐輪場がなくなっているような現世でございますので、ぜひ交通大宮市全部を捜査していただいて、ぜひ道路を。大宮市の時にはもう6時前に・・・

コーディネーター 市民モニターさん、ありがとうございます。その辺で簡潔にお願いします。趣旨は分かりましたので、ご意見としてそういったこともお書きいただければ。きょうのコミュニティサイクルと違う視点の意見になると思います。モニターの方ほかにございますか？ はい、手前の方。

市民モニター すいません。今回のこの自転車を皆さんの方が使うということで、簡潔に。

今まで事故や故障とかそういったことはなかったでしょうか？ また今後その対応といたしますか、先ほどの方みたいに道路からすごく走りにくいってことであれば、自転車を
使用している方も転びやすいこともあって、しかも今お年寄りの自転車の事故というのは
かなり多いと思うので、そういうことを考えていく上でそういう事故の対応とか、今後ど
う考えているかお聞かせ願いたいんですけど。

コーディネーター 実際、社会実験の時の前提で状況を説明していただければ。

所管局 当然自転車を乗っていただく場合に、交通ルールを守っていただくのは必要な部
分ではあるんですが、自分が気を付けていてもやっぱりもらい事故とかそういったところ
も、100%防ぐことは難しいのかなということで考えておりました、社会実験の時もそうだ
ったのですが、それが事故とかを防ぐってということではないんですが、仮に事故が起こっ
た時に保険みたいな部分で、今回本格導入の時もそうなんですが、自転車ご利用される方
が例えばご自身で転んだ時に、保険がおりるようなそういった保険等の加入もやっており
ました。

社会実験の時使われた方というのはいらっしゃらなかったのですが、事故というのもなく
て、1件だけ。車道から歩道に上がる時にちょっと段差があって、そこで転ばれたとい
う報告が1件だけあったのですが、その方はけがはなかったのですが、そういった事故と
かというのも想定されますので、その走行空間の整備等についても自転車が走りやすいよ
うな環境についても並行して、われわれとしてやっていかなければいけないのかなとい
うことで考えていますので、よろしくお願ひしたいと思います。

コーディネーター はい、ありがとうございます。それでは時間もありますので市民モ
ニター様の意見シートは後ほど回収させていただきます。次回までの見直し案作成の参考
にさせていただきたいと思います。それでは市民委員の皆さまの主なご意見。数名紹介さ
せていただきます。健康増進、CO2 削減、渋滞緩和にとても良いことだと思う。経費削減等
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にして、使用するのはど
うでしょうか。

以前テレビで横浜市で導入されているのを見て便利だと思いました。上尾の体育館に行
くため、ある駅に置いた時実際に貸自転車があり、体育館が少し離れていたのも便利に利
用させていただきました。賛成いたします。周辺の施設の地図が置いてあるのもっと親切
だと思います。電車等の便が悪い場所での実験、導入を考えるべきであり、例えば大宮駅
を軸とした場合、西側の地域、東側の東武野田線から離れている場所での想定、実験が必
要だと思う。現時点での導入は時期尚早である。

将来的に向け良い方向だと思います。放置自転車および日々健康管理の上からも推進を願
う。といったご意見をいただきました。市民委員、市民モニターの皆さまのご意見ですが、

今後の見直し案の作成の上で参考意見とさせていただきます。また見直し案につきましては、8月18日予定しております、公開審議の第2部で皆さまにご報告させていただくことになっております。また本日の質疑、意見内容につきましては後日、市のホームページで公開する予定となっております。以上で事業番号1、コミュニティサイクルの推進の議論を終了いたします。

(了)