

## 東海市自転車等対策審議会 会議録

- 1 会議名 令和5年度（2023年度）第1回東海市自転車等対策審議会
- 2 開催日時 令和5年（2023年）7月6日（木）午前10時から午前11時30分まで
- 3 開催場所 市役所302会議室（3階）
- 4 出席者氏名  
委員 嶋田喜昭、中山知乃、平岡友幸、西田英一、近藤福一、下須賀公人、久野泰子、松田 剛、黒宮友里恵、加古駿介、坂 正行  
(欠席) なし  
事務局 総務部長、総務部危機管理監、交通防犯課長、同統括主任、同主任、同主事、新駅周辺整備推進課長
- 5 公開、非公開の別 公開
- 6 傍聴者の数 なし
- 7 議題及び審議の概要

- (1) 開会のことば
- (2) 市民憲章唱和
- (3) 市長あいさつ

皆さん、こんにちは。

ただいま、ご紹介をいただきました市長の花田でございます。

本日は、大変お忙しいところ、東海市自転車等対策審議会に、ご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

また、常日ごろは、それぞれのお立場で、東海市政各般に対しまして、ご理解、ご協力をいただき、この場をお借りしまして、厚く御礼申しあげます。

ご案内のとおり、現在、公立西知多総合病院の最寄り駅となる加木屋中ノ池駅の整備を進めておりまして、来年の3月には北改札口の開業を予定しているところでございます。

周辺では、中ノ池地区の南側の社山北地区で民間の開発が行われ、ライフライン等の整備が終わり、今後約440戸の建物が建つような状況でございます。また、駅の東側では、加木屋中部地区の土地区画整理事業について、本格的にライフラインの整備が始まっており、大きくこの地域の住環境が変わってきているところでございます。

後ほど、審議会に諮問させていただきますが、公共の場の自転車等の放置防止のあり方について、ご審議をいただき、地域の皆さんが安心安全に、そして住みやすい住環境を整えてまいりたいと思っておりますので、皆さまのご理解ご協力をお願いいたしまして、簡単ではございますが挨拶とさせていただきます。

(4) 自己紹介

(5) 協議事項等

ア 会長・副会長の選出について

指名推薦の方法により選出

会長 嶋田喜昭 (大同大学教授)

副会長 近藤福一 (中ノ池ブロック 中ノ池自治会)

イ 諮問事項「加木屋中ノ池駅周辺自転車等の放置禁止区域の指定について」

(会長が事務局に説明を求める。)

(市長が、諮問書を読み上げ、会長に手渡す。)

ウ 「加木屋中ノ池駅周辺自転車等の放置禁止区域の指定(案)について」

(会長が事務局に説明を求める。)

(事務局の交通防犯課長が別紙1～4について説明する。)

(会長が委員に発言を求める。)

<会長>

資料別紙1の項目2について、1日の乗降客数約2,000人の根拠はなにか。

<事務局>

内訳としては、隣接駅から新駅への転換分として1,650人、新駅ができることによる新たな鉄道利用者として160人、病院関連の利用者として330人の計2,140人を試算し、それらから類推した数字である。

<会長>

先ほどの市長の挨拶の中であった、周辺の住宅地開発に伴う400人程度の人口増について、加味されているか。また、加味されていないのであれば、予定している駐輪場160台で不足しないか。

<事務局>

約2,000人には周辺の住宅地開発に伴う人口増は加味されていない。

また、駐輪場160台については、類似駅である利用者約2,800人の高横須賀駅が約270台の駐輪場のうち46%の利用で、1日あたり約130台の運用でまかなえていることから、新駅についても、想定されている利用者約2,000人に400人が全て加算され

る状況となったとしても、高横須賀駅の状況を考慮すると、十分な台数が確保されていると思われる。

<委員>

放置禁止区域に放置された自転車の移動先は決まっているか。

<事務局>

駐輪場の一角を移動先のスペースとして使う形になる。また、駅の開業時期がずれる関係で一部仮設駐輪場の設置を検討し、現在、候補地を探しており、将来的にはそちらを放置自転車の移動先として運用することで、駐車スペースを確保できる体制を整えていくつもりである。

<委員>

放置自転車について実態を把握したい。別紙3の名和駅と太田川駅で放置自転車が多いとあるが、その原因について、どのようなことが考えられるか。

<事務局>

原因として、名和駅については、駐輪場が駅西側の離れている場所にあるため、雨の日や朝急いでいる方がロータリー付近などに駐車してしまうことが挙げられる。

また、太田川駅については、駐車台数のキャパシティとしては十分だが、多方面から大勢の方が自転車で通うため、駐輪場に停める待ち時間を渋り、付近の広場や商業施設の駐輪場などに放置駐車することが原因として挙げられる。

<会長>

名和駅の駐輪場はどれくらい改札口から離れているか。

<事務局>

遠いところで300m、一番近いところでも150m程度離れている。駅の東側から自転車に乗ってくる方々は、高架下をくぐり、西側の駐輪場へ行く必要があり面倒なため、手前の東側のエリアに停めてしまう現状がある。

<委員>

新設する駐輪場は屋根付きか。また、自転車が転倒しないようなストッパーのようなものは設置するのか。

<事務局>

市内の駐輪場は、無料で使えるものを想定しているため、新駅の駐輪場についても屋根の整備は入っていない。一部、太田川駅については、自転車整備センターという別の団体が管理を行っており、有料で駐車するため、屋根などの設備が充実している。利用者からは、他の地区の駐輪場でも「屋根付きが良い」という意見が挙がっている

こともあり、新駅の整備に限らず、今後、どのような提案ができるかを考えていきたい。

また、ストッパーについては、20～30台のブロックごとに転倒防止用バーのようなものを設置する想定であると聞いている。

<会長>

他自治体では、屋根付きと自転車の転倒防止ラックを駐輪場の有料化とセットにして整備するところも多い。今は無料でやっていると思うが、有料でも良いからラックがあり、屋根も付けて欲しいという要望やニーズもあるため、利用者の利便性向上と、受益者とのバランスを考慮しながら考えていかないといけないと思う。

また、現状では、どこの駐輪場も駐車する枠だけが地面に書いてある状況だと思うが、正しく整理して自転車は駐車されているのか。

<事務局>

自転車も二極化しており、高級自転車に乗る方も増えており、自転車盗も市内で増加しているため、ラック等を含めたセキュリティ面の強化についても、考える必要性があることは理解している。

また、駐輪場の整理状況については、委託業者に依頼し、朝の時間に整理をお願いしており、自転車が散らかっている場所については、整理整頓して並べている。

<委員>

南口ロータリー付近に設置予定の駐輪場から改札口へ雨に濡れることなく行けるか。

<事務局>

ロータリーの東部分など一部ない所もあるが、濡れずに改札へ向かうことができる想定である。

<委員>

南北の改札はそれぞれ左右から入ることができるか。

<事務局>

自由通路があり、左右どちらからも各改札口へ入れるようになっており、自転車も降りて移動できるスペースは十分ある。

<会長>

別紙4-1の北口改札の西側の道路について、200m範囲内の近い部分が放置禁止区域となっていないが、いかがか。

<事務局>

案の中では、放置禁止区域として指定していないが、自転車で来る方が整備後の緑

地やアクセス通路の手前側で駐車する可能性が想定されるため、委員の中で、追加したほうが良いという意見があれば、放置禁止区域に含めることも検討したい。

<委員>

該当箇所は一部傾斜があり、地元に住む人間としては駐車しづらい場所に思う。

<事務局>

該当箇所は現在整備中のアクセス通路と接触する場所であり、このアクセス通路を通ると、そのまま駅の方へショートカットのような形で行ける構造となっていることから、市としてはアクセス通路入口付近の自転車の放置を心配している部分もある。

<委員>

該当箇所の南側にあるアクセス通路の入口付近となる病院との間の路線について、駐車可能なスペースもあり、放置禁止区域に指定してもらった方が良くと思う。

(6) その他

ア 加木屋中ノ池駅周辺の整備状況及び今後の見通しについて

(会長が事務局に説明を求める。)

(新駅周辺整備推進課長が資料「加木屋中ノ池駅周辺の整備状況及び今後の見通しについて」を説明する。)

(会長が委員に発言を求める。)

<委員>

アクセス通路の入口へは自転車が乗車したまま入れないような柵は設置されるか。

<事務局>

自転車侵入の防止柵については、設置すると聞いていないため、自転車を押して入ったり、そのまま乗車して入ったりする可能性はある。

<委員>

交通弱者や車いすの方なども利用する為、安全対策を徹底してほしい。

<会長>

別紙4-2の各改札口から200mの範囲内の路線のうち、「郷中15号線」や「西御門3号線」については、一部幅員が狭い場所が見受けられるが、現実的に放置禁止区域に指定する必要があるか。幅員が1mに満たない「みなし道路」に、自転車等を停める人いないのではないか。

<委員>

「郷中15号線」や「唐畑2号線」は通学路になっており、小学生が朝と夕方に通行する道になる。

<事務局>

緊急車両の支障にならないことなどに加え、小学生などの子どもや交通弱者といわれる方々の安全対策も非常に重要なので、その視点も含め放置禁止区域を検討する必要が有る。

<会長>

別紙4-2の矢印は何を表しているか。

<事務局>

各路線の始点と終点を表している。

<会長>

この辺は勾配が激しいので、なるべく歩きたくないと改札のギリギリ近くまで行って自転車を降りるという行動になると思うので、放置禁止区域については、基本的にそのような場所が抑えられていれば良いのかなと思う。

<委員>

放置禁止区域を定める理由やメリットとしては、常に駅周辺をパトロールできる訳ではないため、指定区域で放置自転車があったときに、迅速に対処ができるエリアを事前に決めているということでしょうか。

<事務局>

放置禁止区域を指定するメリットは、委託業者に自転車の整理整頓と併せて放置自転車がないか見回りをし、パトロールすること依頼できることである。なおかつ、放置禁止区域に留まっている自転車に対し、警告札をつけた上で、しばらく時間おいた後、それでも移動されなかった場合に、放置自転車と認定して移動することができる。

禁止区域がない地域でこの作業を行ってしまうと、色々と法令に引っかかってしまう。禁止区域を定めることで、地域を守っていくことできるため、エリアを決めている。

<委員>

そう考えると、幅員の狭い「郷中15号線」や「西御門3号線」の一部については、自転車を止められるようなリスクは無いという話もあるので、対象から外し、もう少し最小限のエリアで絞り込んでも良いのではないかと。

<事務局>

指定する放置禁止区域が広すぎると指定範囲をパトロールで回りきれず、抜けが出ていけないため、メリハリをつけて指定していきたい。

<会長>

放置自転車を移動した後、持ち主が引き取りに来た場合、手数料は無料か。

<事務局>

無料である。該当者に通知を出して引き取りに来てもらう段取りである。

<会長>

名古屋市は有料で引き取りには3,000円が必要である。最近の流れとしては対価、費用を請求するパターンも増えている。

また、一点確認だが、駐輪場には、今月から解禁になった特定小型原付の電動キックボードも駐車可能か。

<事務局>

可能である。

<委員>

最初が肝心で、1台が違法駐車をすると、どんどん他の違法駐車が増えていく。パトロールは、駅開業後、スピード感を持ってやっていく方が良い。また、放置禁止区域に自転車を止め、移動させられた方が、盗難にあったと警察に被害届を出すことがある。無駄な被害届を発生させないためにも、警察と市役所で確認、対応ができる窓口や体制を作っていく必要が有る。また、駐輪場と改札が多少離れていることもあると思うので、鍵のかけ忘れ等をふくめ、注意喚起の看板の設置も行ってほしい。

<事務局>

注意喚起の看板などの対策をするとともに、警察と連携していきたいと思う。

(7) 開会のことば