

平成27年度 第1回市川市交通対策審議会 議事録

担 当	内 容
<p>事務局 (小林課長)</p>	<p>皆様、こんにちは。定刻前ですが、皆様お集まりのようですので、これから始めさせていただきます。</p> <p>私は、交通計画課の小林と申します。どうぞよろしくお願い致します。</p> <p>交通対策審議会の開催に先立ちまして、事務局からご報告致します。</p> <p>本日、交通対策審議会の出席委員につきましては18名でございまして、欠席の委員は4名、代理出席の方が1名でございます。</p> <p>市川市交通対策審議会条例 第6条 第2項に規定する定足数を満たしておりますので、本審議会の開催は成立していることをご報告致します。</p> <p>続きまして、本日の資料の確認をさせていただきます。</p> <p>本日の資料は、大きく2種類になっておりまして、事前に郵送にて配布させて頂いた資料でございます。</p> <p>○資料1 市川市自転車等駐車場における経営手法の見直し方針案（冊子）</p> <p>○資料2 市川市行財政改革の取り組み（A4：1枚）</p> <p>○資料3 市川市使用料・手数料の見直しについて（A4：2枚）</p> <p>○資料4 市営駐輪場の経営手法の見直しについて（A3：1枚）</p> <p>○参考資料 平成26年度「自転車等駐車場利用者アンケート」及び「市営駐輪場利用に関するアンケート」調査【報告書】</p> <p>本日、お配りさせて頂いております資料につきましては、「会議次第」「席次表」「委員名簿」「市川市交通対策審議会条例」「意見書」以上がセットになったものでございます。</p> <p>資料の不足はありませんでしょうか。よろしいでしょうか。</p> <p>それでは、今回新しく交通対策審議会の委員になられました6名の方をご紹介致します。お名前を呼びましたら、その場でご起立下さいませようお願いいたします。</p> <p>「青山委員」「小泉委員」「増田委員」「久保川委員」「鈴木委員」「三浦委員」</p>

担 当	内 容
	<p>以上 6 名が今年から委員になられました方になります。</p> <p>なお本日、千葉県葛南土木事務所所長の渡邊委員につきましては、欠席となっておりますが、代理として千葉県葛南土木事務所次長の中村様が出席しておりますので、よろしくお願ひします。</p> <p>ありがとうございました。</p> <p>それでは、会長よろしくお願ひします。</p>
高田会長	<p>それでは、交通対策審議会を開催致します。最初に本日の傍聴者について、事務局、報告をお願いします。</p>
事務局 (小林課長)	<p>本日の交通対策審議会につきましては、1 名の方が傍聴を希望されておりますことをご報告致します。</p> <p>なお、「市川市における審議会等の会議公開に関する指針」に基づいて、本日の交通対策審議会は、公開することとしてよろしいでしょうか。</p>
高田会長	<p>皆様、いかがでしょうか。</p>
各委員	<p>異議なし。</p>
高田会長	<p>それでは、傍聴を許可することによろしいでしょうか。</p> <p>傍聴を希望される方の入室をお願い致します。</p>
事務局 (小林課長)	<p>申し訳ありませんが、傍聴希望者の方が 2 名いらっしゃいましたので、2 名の入室となります。</p> <p>それでは会長、よろしくお願ひ致します。</p>
高田会長	<p>それでは、議事の方に入りたいと思います。</p> <p>議題 1「自転車等駐車場における経営手法の見直し方針案について」でございます。</p> <p>今回は、諮問の説明ということですので質疑にはなりません、説明の後、皆様にご意見等頂けたらと思いますので、よろしくお願ひします。</p> <p>それでは、事務局の方から説明に入ります。</p>

担 当	内 容
加藤室長	<p>駐輪駐車施設担当室の加藤でございます。それでは配布資料に基づき、説明を行いたいと思いますが、説明前にお手数ですが資料の訂正をお願い致します。</p> <p>訂正箇所は、2箇所程ありまして、いずれも右上の資料番号4になります。</p> <p>1箇所目でございますが資料4、左側の下方の部分『●収支状況（資料「1」のP2～P6）』の行ですが資料「1」の後に記載されているページ数を、お手元の資料ではP2～P6となっておりますが、このページ数をP7に変更をお願い致します。</p> <p>もう1箇所ですが、同じく資料番号4でございますが、右側の下方の部分『●適正な価格設定』という記載がありますが、お手元の資料では「適正な価格設定」の後に何も記載されていない状態になっていると思いますが「適正な価格設定」という記載の後に『資料「1」のP12』と加えて頂き、新たに記載して頂くようお願い致します。</p> <p>お手数をお掛け致しまして、申し訳ございません。大変、失礼致しました。</p> <p>それでは、資料の説明に入りたいと思います。本日の議題につきましては「自転車等駐車場における経営手法の見直しについて」でございますが、まず、その前提となります市川市全体としての行財政改革の取り組みと使用料、手数料の見直しの2点について資料2、資料3に基づいて説明致します。</p> <p>はじめに「市川市行財政改革の取り組みについて」でございます。資料2をお願い致します。この資料は、市川市の行財政改革の取り組みを示させて頂いたものであります。</p> <p>1.行財政改革大綱、平成25年4月 (1)目的 市川市総合計画の目標『安心で快適な活力あるまち』を実現するための強固な行財政基盤を確立する。</p> <p>(2)基本方針として3点ありまして、①として『効率的な市民サービスの推進』、②としましては『財政健全化』。歳入面では、市民サービスに対する負担の公平性確保に取り組む。歳出面では、経費節減に取り組む。③としまして『最適な執行体制の確立』。以上の3点が掲げられています。</p> <p>続きまして、2.行財政改革大綱アクションプラン 平成25年5月でございます。</p>

担 当	内 容
	<p>(1)施設の最適化、「経営手法の見直し」として『公の施設の経営効率化』。現在検討中の施設として、保育園、リハビリテーション病院、介護老人保健施設ゆうゆう、地方卸売市場があります。</p> <p>続きまして(2)歳入の確保、「受益と負担の適正化」として『使用料、手数料の見直し』。平成 26 年度に着手した施設として、公民館、スポーツ施設、斎場等の使用料、道路占用料があります。</p> <p>3 つ目としまして、3.市政戦略会議答申 平成 26 年 4 月でございます。この市政戦略会議は、行財政改革について調査審議を行う市の付属機関として位置づけられていまして、平成 22 年 10 月に設置され、15 名の委員から構成されています。この市政戦略会議から駐輪場に関する答申として、『無料駐輪場の有料化と収支バランスの均衡』『民間活力の積極的な活用』の 2 点がございます。</p> <p>資料 2 の最後になりますが、4.市長施政方針 平成 27 年 2 月 でございます。市長は、本年 2 月の議会におきまして、行財政改革として、新年度は介護老人保健施設ゆうゆうの民営化、保育園 3 園の民営化に取り組むとともに、市営駐輪場の経営手法の見直しを進める、と述べております。</p> <p>以上がこれまでの「市川市における行財政改革の取り組みについて」でございます。</p> <p>続きまして「市川市使用料・手数料の見直しについて」でございます。右上の資料番号 3 をお願い致します。</p> <p>まず、「公の施設の使用料について」でございます。市が使用料を徴収できる根拠としまして、根拠法令が地方自治法第 225 条でございます。条文をそのまま読みますと「普通地方公共団体は、第 238 条の 4 第 7 項の規定による許可を受けてする行政財産の使用又は公の施設の利用につき使用料を徴収することができる」とされています。</p> <p>また、地方自治法逐条解説によりますと「①使用料は、その行政財産又は公の施設の維持管理費又は減価償却費に充てられるべきものである」「②一般の公共用財産は収益を目的とするものではないことから、必要経費を賄うに足ることをもって限度とすると考えるべきである」とされています。</p> <p>次に「自転車等駐車場の受益者負担について」でございます。資料 2 の下の方にある表になります。</p>

担 当	内 容
	<p>市川市では、受益者負担区分についてその負担率により 5 区分とさせて頂いております。駐輪場につきましては表にありますように、「全面的に受益者負担するもの」とされており内容として、『特定の市民が対象であり、利用も特定されるサービス』『便益が特定されるサービス』『民間等と競合するサービス』『公営企業的なサービス』があります。具体的事例としまして駐輪場、霊園、市場、下水道、市営住宅が受益者負担 100%とされています。</p> <p>表の欄外になりますが受益者負担の施設別区分として、受益者負担 0%の施設として公園、図書館。受益者負担 25%の施設として斎場の火葬炉。受益者負担 50%の施設として公民館、文化施設、体育館。受益者負担 75%の施設として幼稚園、高齢者福祉住宅などがあります。</p> <p>次のページをお願い致します。2 ページになります。</p> <p>「使用料算定の算入経費の見直しについて」でございます。サービスを提供するために必要な全ての経費を算入するため、フルコストを使用料算定に使用します。</p> <p>表がありまして、維持管理費（フルコスト）の表になっております。</p> <p>表の左側に人の経費として『職員人件費等』、物の経費として『需用費』『役務費』『委託料等』、その他経費として『減価償却費』が現行の算入経費とされていますが、新たに算入する経費として右側にあります『退職給付引当金繰入額』『用地に係る経費』『公債費利子』が掲げられています。</p> <p>この資料 3 につきましては、資料全般について平成 25 年 5 月 15 日 市政戦略会議（第 1 回目）の資料から引用させて頂いたものでございます。</p> <p>それでは次に本題であります、「市川市自転車等駐車場における経営手法の見直し方針案」についてご説明致します。</p> <p>資料 1 を中心に順に説明させて頂きます。1 ページをお願い致します。</p> <p>まず、「市営駐輪場の経緯について」でございます。主なものと致しまして、昭和 48 年に自転車の放置が首都圏で新たな都市問題となってきたことから、その対策について国、地方公共団体を挙げて対応することになりました。少し加えますと翌年になりますが、昭和 49 年から市川市は自転車駐車場の整備を始めています。</p> <p>次に中段になりますが、平成 5 年のところでございます。市川市では自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例を施行し、①として市内主要 5 駅、これは市川地区、本八幡地区、大野地区、行徳地区、南行徳地区のことですがこれらの駅周辺に『放置禁止区域を指定』し②『自転車等駐車場の</p>

担 当	内 容
	<p>利用に係る整理事務及び移送保管に係る自転車等の返還事務について有料化』を導入致しました。</p> <p>続きまして真ん中より少し下になりますが、平成 15 年にございます。この平成 15 年に現行の駐輪場の料金体系が整備されました。</p> <p>資料に記載がございますが、この年に市川市自転車等駐車場の設置及び管理に関する条例が施行され、自転車等駐車場を公の施設として位置づけるとともに、それまで自転車整理手数料として一律に 1,000 円の徴収を行っていたものを駐輪場の形態により 4 区分とし、第 1 種の地下駐輪場は月額 2,000 円、第 2 種の駅から 100 メートル以内の駐輪場は月額 1,500 円、第 3 種の駅から 100 メートルを超え 200 メートル以内の駐輪場については月額 1,000 円、第 4 種の駅から 200 メートル超の駐輪場については無料としたものです。</p> <p>無料以外の駐輪場についてはそれまでの手数料から、公の施設の使用料に変更となりました。</p> <p>次に 1 ページの一番下になりますが平成 27 年、本年になりますが再開発が進んでいる本八幡 A 地区に地下駐輪場を開設します。この駐輪場につきましては本八幡ターミナルシティ地下駐輪場という名称で、自転車 850 台を収容可能な規模の駐輪場で本年 10 月からの開設を予定しております。</p> <p>以上が、市営駐輪場についての主な経緯でございます。</p> <p>続きまして、2 ページをお願い致します。市営駐輪場の現状でございます。</p> <p>資料に記載のとおり市内の市営駐輪場は 12 駅、3 バス停に計 46 施設、37,910 台分が整備されていますが、資料の 2 ページから 5 ページにかけましてそれぞれの駐輪場についての定期利用、1 回利用の区別などの形態が示されたものでございますので、ご覧頂ければと思います。</p> <p>続きまして、6 ページをお願い致します。</p> <p>「市営駐輪場の利用状況について」でございます。ここでは、市営駐輪場を利用形態別に『定期利用』『一回利用』『無料』に区分して平成 25 年度の利用状況をお示ししています。上の表は定期利用についてでございます。定期利用については基本的に 1 年間を通じて利用して頂くもので、1 年分の使用料を原則一括納付頂いております。</p> <p>表の中の種別欄に第一種、第二種などの区分がありますが、先ほど市営駐輪場の経緯の中でご説明したとおり駅からの距離などにより、第一種駐輪場は地</p>

担 当	内 容
	<p>下駐輪場、第二種駐輪場は駅から 100 メートル以内の場所にある駐輪場、第三種駐輪場は駅から 100 メートル超 200 メートル以内の距離にある駐輪場のことを指しています。</p> <p>次に、下の表は 1 回利用についての状況になります。1 回利用につきましては、継続する 24 時間の利用について 1 回とカウントし、その都度駐輪場で 100 円をお支払い頂きご利用頂くものです。</p> <p>この表では 1 回利用としておりますが、継続する 24 時間の利用以外にも最初の 2 時間は無料で以降 2 時間ごとに 100 円を課金する時間貸しという形態の駐輪場もございます。これは主に、昼間の短時間利用者を想定したものでございます。</p> <p>6 ページの一番下になりますが無料の駐輪場につきましては、記載のとおり 18 箇所、一日平均 25,663 台の利用がございました。</p> <p>次に、7 ページをお願い致します。「市営駐輪場の収支、財政状況について」でございます。</p> <p>真中より上の部分に表がございましたが左側はコスト、右側は収入を示したもので平成 25 年度行政コスト計算書による数値が記載されています。</p> <p>行政コスト計算書では、企業会計で用いるフルコストの考えにより、現金支出を伴わない費目が含まれています。例えば駐輪場の設備について減価償却費があり、その他にも賃借料の中に本市が土地を所有している 13 箇所の駐輪場についても、土地に係る固定資産税相当額が含まれております。</p> <p>このフルコストで収支を見ますと、コスト約 5 億 9 千万円に対して収入が約 4 億 7 千万円であり、差し引き 1 億 2 千万円弱、正確には 7 ページの本文上から 2 行目にありますとおり 1 億 1,773 万 490 円の収入不足となっており、不足分は税金などにより補填し事業運営を行っています。これは駐輪場を利用しない市民から見ますと、支払った税金の一部が駐輪場利用者のためのサービス提供に使われていることとなります。</p> <p>次に、8 ページをお願い致します。「3 経営手法の見直しの背景、市営駐輪場を取り巻く環境の変化について」でございます。</p> <p>冒頭に市営駐輪場の経緯で触れましたが、本市が放置対策として駐輪場を設置したのは、昭和 49 年です。この年から今年が 42 年目にあたります。</p> <p>この間、市営駐輪場を取り巻く環境は大きく変化しております。ここでは「駐輪場を取り巻く環境の変化」として、5 点を挙げています。</p>

担 当	内 容
	<p>①『放置自転車の減少』</p> <p>まず 1 点目として、一番大きな変化は放置自転車が著しく減少したことです。ここには、本市の平成 20 年度以降の放置禁止区域内における放置自転車の台数の変化をお示ししています。資料に記載はございませんが、もう少し長い期間で放置自転車台数の推移を見ても平成 14 年の約 1 万 2,000 台をピークとして、以後減少に転じております。この表にありますように、平成 24 年度には 1,000 台を割り込んで現在に至っております。</p> <p>2 点目として、②『民間の駐輪場が増加』。</p> <p>環境変化の 2 点目としまして、鉄道駅周辺地区に民間の駐輪場が増加していることが挙げられます。ここにお示ししているのは、昨年、平成 26 年になりますが、職員が住宅地図を参照しながら実地にて調査を行なった民間駐輪場の箇所数をお示しさせて頂いております。</p> <p>3 点目として、③『情報通信技術の進展』。</p> <p>これは情報通信技術の進展により駐輪場の料金支払手段等が簡素化・多様化していることがございます。交通系の IC カードの利用などが具体例として挙げられるかと思えます。</p> <p>4 点目として、④『安全・安心対策』。</p> <p>施設の利用にあたって「安全・安心」という要素が大きな比重を占めるに至っており、「駐輪場も例外ではない」ということが挙げられます。</p> <p>5 点目として、⑤『市民ニーズの多様化』。</p> <p>今申し上げた情報通信技術の進展や安全・安心対策も含め、駐輪場を利用する市民の方々のニーズが多様化しており、これらのニーズに対応した駐輪サービスの提供が求められております。資料の中では具体例の一部が記載されております。</p> <p>次に 9 ページをお願い致します。「市営駐輪場における問題点について」でございます。</p> <p>駐輪場を取り巻く環境が変化していく中で、市営駐輪場がどのような問題点を抱えているのか、4 点程挙げられています。</p> <p>1 点目として、①『市民ニーズへの対応が不十分』。</p> <p>まず、多様化する市民ニーズに対して「柔軟で迅速な対応ができない場合が</p>

担 当	内 容
	<p>ある」ということです。</p> <p>2点目として、②『駐車場ごとの利用率に差』。</p> <p>問題点の2番目は、「駐車場ごとの利用率に差がある」ということです。9ページの中程の表にお示ししたのは、定期利用についての各駐輪場の応募倍率ですが、ご覧のように八幡第10の2.08倍から市川アイリンク地下の0.33倍まで大きな差がございます。</p> <p>定期利用枠は、通勤・通学等、利用頻度の高い方を対象として、電車やバスの定期券と同じように割引料金で利用できるよう設定しているものです。</p> <p>通常、利用する駅は通勤経路上、最も便利な駅ということになりますので、駅圏単位で利用率の差を見てみますと、例えば市川の駅圏では、定期利用枠を設けている駐輪場は表のとおり4箇所あります。このうち、市川第4駐輪場は非常に人気が高く、応募倍率が1.7倍、現在でも300人を超える方がキャンセル待ちとなっています。</p> <p>その一方で、この市川第4駐輪場に隣接する市川地下駐輪場は0.84倍で定数を割り込んでおり、現在でも150台程の空きが生じている状況でございます。さらに、市川地区にありますアイリンク地下は応募倍率も0.33倍で、現在も600台の空きのある状況となっております。</p> <p>同じ駅圏にある駐輪場でも、走行経路上にないために不便だということもあるかと思いますが、いずれも駅の至近地に設置されていますので、まったく互換性がないわけではないと思います。</p> <p>このように同じ駅圏の駐輪場間で利用率に差があり、稼働率の低い駐輪場があるということについては、大きな問題であると認識しております。</p> <p>3点目として、③『適正な受益者負担が図られていない』。</p> <p>次に問題点の3番目ですが、「適正な受益者負担が図られていない」ということです。</p> <p>先ほど7ページの所で行政コスト計算書による収支の状況についてご説明しましたが、現在の使用料はフルコストを反映したものにはなっていません。</p> <p>加えまして、放置対策上、政策的に無料としてきた駐輪場については、放置台数が1万2,000台から1,000台未満へと著しく減少しているという状況の変化にも関わらず無料駐輪場の運営を継続しており、結果として収支状況は1億円強の収入不足となっております。</p>

担 当	内 容
	<p>4 点目として、④『サービスの内容に応じた使用料となっていない』。</p> <p>問題点の 4 つ目は、駅からの距離の違いだけで料金区分を設定しており、その他の駐輪場所の特性による利便の差といったものが反映されていないということです。この点についても大きな問題であると認識しています。</p> <p>次に資料の 10 ページをお願い致します。「4 経営手法見直しの方針について」でございます。</p> <p>これまで本市の駐輪場事業を取り巻く環境の変化や、現在の駐輪場事業が抱えている問題点についてご説明して参りました。</p> <p>これらの環境の変化や問題点に対応するため、本市では本年度、駐輪場事業について『経営手法の見直し』を行うこととしました。</p> <p>「経営手法の見直し」にあたっての基本方針は次の 2 点です。</p> <p>ひとつは、「民間活力の活用」、もうひとつは「受益者負担の適正化とサービスに応じた使用料」の設定ということです。</p> <p>10 ページでは、括弧 1、括弧 2 と番号を振っておりますが、順番には特別な意味はありません。どちらが括弧 1 となっても良いものです。</p> <p>次に資料の 11 ページをお願い致します。「民間活力の活用について」でございます。</p> <p>(1)民間活力の活用</p> <p>まず、基本方針の 1 にあります「民間活力の活用」についてご説明します。</p> <p>「民間活力の活用の目的」として 3 点を記載しています。『民間がもつ創意工夫やノウハウを市民サービスの向上につなげること』『市民ニーズに対して柔軟で迅速な対応が可能な経営体制を確立すること』『市営駐輪場募集等にかかる行政経費を削減すること』の 3 つです。</p> <p>「民間活力の活用」といいますのは、民間事業者が持つノウハウや創意工夫を駐輪場事業の運営に取り入れて活用していく、ということです。</p> <p>先ほど、駐輪場における問題点として 9 ページにおきまして本市の駐輪場事業が抱える問題点を 4 つに整理しましたが、このうち『市民ニーズに対して“柔軟で迅速”な対応ができない』、あるいは『駐車場ごとの利用率に差がある』といった問題につきましては、民間のノウハウや創意工夫を導入することで、</p>

担 当	内 容
	<p>適切な対応ができるのではないかと考えております。</p> <p>この「民間活力の活用」の手法のひとつとして、多くの自治体では『指定管理者制度』というものを導入しています。</p> <p>指定管理者制度というものは、地方自治法上の制度で「公の施設の運営・管理を行う者を議会の議決を得て選定し、その民間事業者が公の施設の管理運営業務を市に代って行い、利用料金を自身の収入として収受することができる」というものです。</p> <p>市が直接行うよりもサービスの向上となること、経費が削減できることが指定管理制度を採用するときの要件となっています。</p> <p>創意工夫によって施設の稼働率を上げて利用料金収入が増えれば、儲けが増えるということで指定管理者にインセンティブが働くこととなります。</p> <p>ただし、施設の設置主体はあくまでも市ですので、設備の更新や計画修繕等の維持管理経費については、原則的に市の負担となることから行政コストの削減の観点からは問題が残ることとなります。</p> <p>次に、事業そのものを民間に『譲渡』『賃貸』するという方法につきましては、事業の実施主体が民間となりますことから、行政の責任として事業者を指導・監督する体制をどう整備するか、事業者と行政の関係をしっかりと構築していく必要があります。</p> <p>いずれにしましても、これらは民活の手法の問題であり、民活の目的は市民ニーズに即応できる質の高い、かつ効率的な駐輪場事業を実施していくことですので、今後この方針に沿って、一番ふさわしい民活のあり方を検討していきたいと考えております。</p> <p>次に、「民間活力の活用を進めるにあたっての配慮すべき事項」についてでございます。</p> <p>これには、2点程ございまして、はじめに①『事業の継続性』です。そのひとつは「事業の継続性をどうやって担保していくか」ということです。現在、市が設置・管理している駐輪場は、駅前広場等の放置自転車の受け皿として整備し、かつ、現在もそのように機能しているものです。</p> <p>従って、民間の経済合理性だけで事業の継続や廃止が決定されるということになると市民サービスの低下を招き、放置自転車が増加するという事態も考えられます。</p>

担 当	内 容
	<p>このように民間のノウハウや創意工夫を取り入れるといっても、経済合理性だけで駐輪場の存続や廃止が決定されてしまうようなことは回避しなければなりません。</p> <p>このような状況を踏まえ、事業経営の効率化の観点から利用料金が見直されたり、駐輪場の統廃合が行なわれたりという可能性があります。例えば駅圏ごとに駐輪需要に見合った収容台数を保持して適正な駐輪サービスが提供され、市民サービスの低下とならないよう、事業の継続性・持続性について事業者と認識や情報を共有していくよう、配慮を行っていきたいと考えています。</p> <p>②『利用率の平準化』。次に「利用率の平準化」についての配慮です。</p> <p>民間活力の活用のひとつは創意工夫です。民間の柔軟で迅速な対応力、行政に発想できないような仕組みやインセンティブの付与などによって、稼働率の低い駐輪場を市民に利用して頂けるようにし、施設間の利用率の平準化を図っていきたいと考えています。</p> <p>次に 12 ページをお願い致します。(2)受益者負担の適正化とサービスに応じた使用料について、でございます。まず、ここでは目的として 2 点掲げております。</p> <p>1 点目として、「駐輪場の運営等に要する経費は全て、受益者である駐輪場利用者の使用料で賄う」ようになります。これは『受益者負担の適正化』に対応するものです。</p> <p>もうひとつ、2 点目として「地上・地下及び距離で区分していた料金体系を駐輪する場所ごとに階層や屋根の有無等、サービスに応じた料金体系」とします。これは『サービスに応じた使用料』に対応するものです。</p> <p>まず、前段の「駐輪場の運営等に要する経費は全て、受益者である駐輪場利用者の使用料で賄う」ということについてご説明します。</p> <p>公の施設の利用については、使用料を徴収することができると地方自治法第 225 条で規定されていますが、本市の市営駐輪場は公の施設として位置づけております。</p> <p>公の施設の使用料については、「その施設の維持管理又は減価償却費に充てられるものであり」また、「公共用財産は収益を目的とするものではないから、必要経費を賄うに足ることをもって限度とすべきである」とされています。</p> <p>必要経費つまり原価を上限とすることが使用料算定のルールとなっています。この原価に対して、各施設の性格に応じた受益者負担率を乗じて、使用料</p>

担 当	内 容
	<p>を算定していきたいと考えています。</p> <p>受益者負担率とは、施設の設置目的、サービスの性格等に応じた公費と受益者の負担割合のことです。</p> <p>先ほど資料3の中でご説明しましたので重複する部分がありますが、本市では、この受益者負担率として、0%、25%、50%、75%、100%の5段階に区分しています。</p> <p>このうち、受益者が100%負担するものとしては『特定の市民が対象となる施設であり、利用者が特定されるサービス』としています。駐輪場はこの区分に分類されますので、事業に要する経費をすべて受益者に負担して頂くことが、適正な受益者負担のあり方であると考えております。</p> <p>次に「受益者負担の適正化とサービスに応じた使用料を進めるにあたっての配慮事項」ですが4点程ございます。</p> <p>1点目として、①『無料駐輪場の有料化』。</p> <p>コストの全部を受益者負担で賄うこととし、一方で無料の駐輪場があるということは、有料駐輪場の利用者がその分のコストを負担するということとなりますので、利用者間で負担の不公平という問題が発生します。このため、利用者の皆様にコストに応じた使用料を負担して頂きたいと考えています。</p> <p>2点目として、②『コストに応じた駐輪場使用料』。</p> <p>コストに応じた駐輪場使用料につきましては、駐輪場の管理運営に要する経費・コストを使用料で全部賄えるようにするということですが、これまでの料金に対して大幅な値上げとならないよう配慮するよう考えています。</p> <p>3点目として、③『コストを適正に算定』。</p> <p>そのコストを適正に算定するために、今までは市有地の価値をコストと認識していませんでしたが、行政コスト計算書におけるフルコストの考え方から、現金支出にあたらぬ固定資産税相当額をコストに参入することとしたいと考えています。</p> <p>4点目として、④『サービスに応じた料金体系』。</p> <p>サービスに応じた料金体系につきましては、駅からの距離、地上・地下の別だけでなく、屋根の有無、立体施設の場合の階層区分などを配慮し、駐輪する</p>

担 当	内 容
	<p>場所の特性に応じた料金体系とし、利用者が選択の幅を広げられるよう配慮したいと考えています。</p> <p>最後になりますが、「経営手法見直しの今後の進め方について」でございます。資料の 13 ページをお願い致します。</p> <p>経営手法の見直しの方針につきましては、市民の皆様の意見を反映させたものとして考えております。現在、パブリックコメントを実施しておりますが、今後パブリックコメントで寄せられた意見と市の考え方をホームページ等で公表して参ります。</p> <p>使用料の改定や民間活力の活用による制度の改正にあたっては、広く情報提供を行い、スムーズな移行ができるようにします。</p> <p>次に、13 ページ中段に、65 歳以上人口の推計値を表でお示ししています。本市においても今後、高齢者人口の増加が見込まれており、高齢者施策は本市の重要な行政課題となっております。</p> <p>駐輪場の経営手法の見直しにあっても、高齢者施策に寄与できるよう、例えば高齢者の就労機会の確保という点について配慮していきたいと考えています。</p> <p>最後になりますが、駐輪場の整備・管理運営は放置自転車対策として 42 年にわたって行ってきたものです。自転車を『とめる』ということに関わる施策としては、『輪場整備』と『撤去』『ルール・マナーの周知・啓発』は一体のものでありますので、引き続き放置対策については、配慮ではなく市の責務として継続していく考えであります。</p> <p>資料 1 の説明は以上でございます。</p> <p>続きまして、資料 4 についてご説明致します。資料 4 については、只今説明しました資料 1 の内容を要約したものでございます。</p> <p>左側に市営駐輪場の現状、真ん中に課題、そして右側に今回の経営手法の見直し方針案にあります大きな柱の 2 点「民間活力の活用」「受益者負担の適正化とサービスに応じた使用料」について記載しています。</p>

担 当	内 容
	<p>資料 4 について、1 点だけご説明したいと思います。</p> <p>資料 4 の右側の一番下に「参考：新料金（定期）の試算」という表があります。表の左側にあります『基準額』は全駐輪場に共通の金額になりまして、この基準額を算出しそれに表の右側にあります『距離』『階層』『屋根の有無』によるオプション料金を組み合わせて新料金を算出してみよう、という考え方を試算としてお示ししたものです。</p> <p>資料 4 についての説明は、以上になります。</p> <p>次に参考資料としてお配りした、「平成 26 年度自転車等駐車場利用者アンケート及び市営駐輪場利用に関するアンケート調査【報告書】」でございます。恐れ入りますが、ページをお開き下さい。左側に目次がございますが、このように大きく 3 つに区分された報告書となっています。</p> <p>1 ページをご覧ください。これは有料自転車等駐車場利用者へのアンケート結果になります。調査概要としましては、利用者 2,164 人に配布し 658 人からの回答を頂いたもので、調査期間は平成 27 年 1 月 26 日から 28 日の 3 日間に行なったものでございます。</p> <p>続きまして 6 ページをお願い致します。ここは、無料自転車等駐車場利用者へのアンケート結果になります。調査概要としましては、利用者 1,540 人に配布し 482 人からの回答を頂いたもので、調査期間は平成 27 年 1 月 26 日から 28 日の 3 日間に行ったものでございます。</p> <p>次に 13 ページをお願い致します。これは、市営駐輪場に関するイーモニターアンケート結果になります。調査概要は市営駐輪場のサービス向上、適正な管理運営について幅広い意見を募るため、登録者 6,600 人を対象に平成 27 年 2 月 16 日から 23 日の 7 日間に行ったアンケートの結果でございます。</p> <p>以上が参考資料についての概要説明になります。</p> <p>資料にはございませんが、最後に近況報告でございます。駐輪場経営手法の見直しに関して、広く意見を求めるため 5 月 16 日から 6 月 15 日までの 1 ヶ月間、パブリックコメントの募集を、また市民説明会を本八幡地区と行徳地区で計 2 回開催しております。</p> <p>パブリックコメントの状況ですが、6 月 4 日までに 8 件が寄せられております。内容と致しましては、無料駐輪場の有料化は必要とするご意見や、無料駐</p>

担 当	内 容
高田会長	<p>輪場の存続を望むご意見、利用率の低い駐輪場の規模縮小、撤去移送保管料金の適正化などの意見が寄せられている状況でございます。</p> <p>2 回ございました市民説明会の状況ですが、第 1 回を 6 月 1 日に市役所 3 階の第 5 委員会室で開催致しました。説明後の質疑応答では、見直しの進捗状況に関する質問や、市外在住者の利用料金に差を設けるべきとのご意見を頂いております。</p> <p>市民説明会の第 2 回は、6 月 3 日に行徳文化ホール I&amp;I で開催致しました。説明後の質疑応答では、民営化の実施時期やパブリックコメントの実施方法、行徳地区における違法駐輪の状況に関する件などについてご意見を頂いております。</p> <p>説明は以上でございます。</p> <p>どうもありがとうございました。</p> <p>事務局からの説明が終わりました。これから質問に入りたいと思いますが、質問は何件かある人も 1 件 1 件片づけていきたいと思っておりますので、1 件 1 件質問して下さい。よろしくお願ひします。</p> <p>どこからでも結構でございますので、何かご意見ご質問ございましたらお願ひ致します。</p>
増田委員	<p>6 点質問でございます。1 点目質問させていただきます。資料 1 の 9 ページ目にあります、定期利用駐輪場ごとの応募倍率で市川大野第 1 駐輪場、市川大野第 2 駐輪場、市川大野第 5 駐輪場は 0.75 倍、1.41 倍、1.41 倍と応募倍率に差がありますが、原因把握はできているのでしょうか。</p>
加藤室長	<p>お答え致します。市川大野第 1 駐輪場につきましては、以前市川の北高校というものがございまして、その高校が使われていた 4 月までは倍率が 1 倍を超えていたのですが、高校がなくなってしまったことで影響されたのではないかと考えております。以上です。</p>
増田委員	<p>この件に関してですが、それも恐らく原因のひとつかと思うのですが、共有したいと思ったことがございまして、市川大野第 2 駐輪場と市川大野第 5 駐輪場は料金が割高になっており屋根がないことに対して、市川大野第 1 駐輪場は割安で、少し距離はありますが屋根はあるという状況でこの率になっています。</p>

担 当	内 容
	<p>恐らく他の駐輪場でも起きていることかと思われませんが、市川大野第1駐輪場は照明がとても暗いです。市川大野第2駐輪場と市川大野第5駐輪場が新しくできたことに対して女性がそちらに流れているということもありますので、今後平準化を目指すのであれば、照明は少々料金が掛かるものかもしれませんが、この辺りを考慮した方が良いと思いました。</p> <p>この考えを共有したいと思いましたので、よろしく申し上げます。</p> <p>2つ目の質問をさせていただきます。</p>
高田会長	<p>少し今のご意見に対してよろしいですか。応募倍率のデータは同時に応募しているのですか。それとも、少ない所は2次募集、3次募集を行っているのでしょうか。</p>
加藤室長	<p>各駐輪場に収容台数というものがございまして、その数字に至るまでは随時募集をかけております。入って頂けるような仕組みにはなっています。募集は随時かけている状況でございます。</p>
高田会長	<p>この値はどのような値なのでしょう。最初に募集した時の値ということでしょうか。</p>
加藤室長	<p>最初の応募倍率ということで、表示させて頂いております。</p>
高田会長	<p>ありがとうございます。</p> <p>先ほどの大野第1駐輪場が0.75倍、他の所が1.41倍ですが、利用率はいかがでしょうか。</p>
加藤室長	<p>お答えします。やはり駅に近い所の方が、利用者の方にとっては良いということですね。</p>
高田会長	<p>応募倍率よりも実際利用している率の方が好ましいと思いますので、応募倍率を出すことで今のような施設で良いか悪いかということが分かるのですが、利用率のようなものも併せて出して頂けるともっと分かりやすいのではないかと思います。</p> <p>その辺りの資料の作り方を少し確認して頂いて、よろしいでしょうか。</p> <p>質問に戻ります。</p>

担 当	内 容
増田委員	<p>2 点目に移らせて頂きます。参考資料のアンケートの 1 ページ目です。2,164 人に配布とありますが、この配布枚数の基準は何かあったのでしょうか。伺います。</p>
加藤室長	<p>お答えします。アンケートの数でございますが、全体の駐輪場の約 10%を総数にそこから有料と無料といった形で住み分けさせて頂いて、できれば全員にと思ったのですが現実的ではなく、コスト面も考えまして全体の 1 割の方をアンケートの対象とさせて頂いているということでございます。</p>
増田委員	<p>ありがとうございます。分かりました。</p> <p>私は少し考え方が違いまして、やはりサンプル数として回答者は 2,000 人を目指して頂きたいと思いましたが、仮に今回 3 割程ということだと 6,000 枚の配布ということになると思いますが、流石に 2,000 枚配布してその 2,000 をサンプルにするということは無理だと思います。</p> <p>大体分かりましたし、勿論多く選ぶことは大変だと思います。少しその辺りが気になったというか、共有したいと思いました。</p> <p>こちらは分かりました。ありがとうございました。</p>
増田委員	<p>3 点目の質問に移らせて頂きます。参考資料の 4 ページ目の問 8 です。問 8 を見ると分析の所で文章が切れているのですが、『現在利用している駐輪場が使えなくなっても「他の駐輪場を使う」の回答がほとんどで、駐輪場の』のこの先が分からないのでお願いします。</p>
加藤室長	<p>申し訳ございません。参考資料の 4 ページ問 8 の欠陥につきましては、後程委員全員に提出ということで、はっきりと分かるように明確に資料を出し対応させて頂ければと思います。大変申し訳ございませんでした。</p>
増田委員	<p>分かりました。こちらは結構です。すみません、まとめて質問させて頂きます。6 ページ目の問 2 も同様に『30 代と 40 代を併せて 45%と約半数を占め、比較的中高年層が多くなっているが学生は』で途切れているのですが、恐らく『少ない』が答えだと思うのですが、こちらも対応して頂きたいと思えます。お願いします。</p>
高田会長	<p>こちらは後から修正して、まとめて後程お出しします。</p>
増田委員	<p>はい、恐らくこの 2 点だけですので、よろしくお願いします。</p>

担 当	内 容
加藤室長	非常に、申し訳ございません。
増田委員	5 点目、参考資料 11 ページ目にあります。意見の中で上から 2 つ目の中に『午前 10 時～12 時頃にかけて駐輪待ちの長い行列ができて困っている』とありますが、この並んでいる方達がどのような方達かという確認はできているのでしょうか。伺います。
田中主幹	今の質問にお答え致します。こちらは無料駐輪場となっております、時間帯も 10 時～12 時ということで、やはり買い物等の利用者の方が無料ということから現状、外でお待ち頂いても使いたいという形なので、そのように使っているということです。以上です。
増田委員	<p>この並んでいる方達は、母親や子供、幼稚園児といった方が並んでいると私は思っております、この把握というのは実は大切な話でして、例えば無料にするにあたって定期で使っている方がいて、無料で通勤している方が定期に移行するのは良いのですが、一度利用の幼稚園児、小学生に対して半額の 50 円などでも良いのですが、無料がなくなってしまうとその子供達が有料になってしまいます。本当に市川市としてそれで良いのかというのは、考えていくべき点だと思います。</p> <p>勿論、受益者負担の観点から有料化にしようというのはとても良いと思うのですが、市川市として皆様が子供達に対して有料にして、例えば有料にしたら遊びにいけない、塾などに行って忘れ物をして戻ってきてまた 50 円払うといった、つまらない問題に聞こえるかもしれませんが、そのような小さな子供達をどうするかという観点も恐らく必要になるかと思しますので、無料の方達がどのような方達か考えて、市川市としてどのようにしていくかという観点が必要だと思いますので、是非今後とも考えて、出てきましたら皆様に審議できるので把握して頂ければと思いましたので、よろしく申し上げます。</p> <p>次の質問に移らせて頂きます。</p>
事務局	今のご意見に関して、何かございますか。
加藤室長	今後細かく設定していく中で、考慮させて頂きたいと思えます。
増田委員	では、次の質問で 6 点目になります。11 ページの 1 番下になりますが、『市川市の年間駐輪場代は他の市区町村と比べて高すぎる』とありますが、少し前

担 当	内 容
加藤室長	<p>だと確かそういった意見もあったかと思いますが、去年は他の都市も駐輪場の受益者負担の考え方があり、私は同じくらいではないかと思うのですが、この点市川市は把握しているのか伺います。</p> <p>近隣市等についても調べてありますが、やはり近隣市も駐輪場ごとにかなり料金のばらつきがありますので、一概に市川市は高いということは言えないかと思うのですが、比較についても係数がかなり多くございまして、比較が難しく市川市は高いという、現状それほど高いとは思っていませんが、自治体として月額 2,000 円取る所はあまり多くはないように感じております。以上でございます。</p>
増田委員	<p>難しいことだとは思いますが、やはり第一として市民が「高すぎるのではないか」と言う所が、考え方の差が出て勿体ないと思っております、難しいと思うのですが、何らかのデータを開示して高くないということを調べないといけないと思えますし、議会で私達が審議するにあたって「高すぎる」と言われると「高すぎるのか」となりますし、私も自分なりに把握はしようとしているのですが、同じくらいではないのかという把握しかできていないので、もしこの点について今後分かるようであれば教えて頂きたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。</p> <p>こちらで全てです。ありがとうございます。</p>
高田会長	<p>よろしいですか。他にございませんでしょうか。</p>
木下委員	<p>京成バス木下と申します。2つ程質問させて頂きたいと思えます。</p> <p>まず1点目ですが、資料1の2ページの所で「現在の市営駐輪場は計46施設37,910台分が整備」ということで記載されてございまして、これはつまり収容能力、キャパシティということだと思っております。先ほど事務局からご説明のとおり、利用率云々といったことが実態としてあるのではないかと思うのですが、これからこの事業の収益や、市民の皆様から頂く使用料を算出するにあたって実際の利用率をどう見るのかという所で、この事業としての収益が相当変わってくるのではないかと思っております。</p> <p>この辺りを例えば資料4の方で基準額算出、そして階層によってプラスマイナスというように色々と使用料算出をされて、それに基づいて収益の見込を立てていかれるのかと思えますが、この辺りの利用率というところがどのように反映されるかが気になりましたので、こちらが質問の1点目でございます。</p>

担 当	内 容
加藤室長	<p>お答え致します。利用率が使用料にどのように反映するかにつきましては、昨年の公民館などの施設使用料の改定を例にしますと、基本的な計算方法の考え方につきましては、利用率を 100%稼働する設定で計算することになっております。</p> <p>これを駐輪場に当てはめると、収容可能な台数は 100%利用されているということで計算していくのではないかと考えております。以上でございます。</p>
木下委員	<p>ありがとうございました。</p> <p>100%ということで、それを目指していくということは非常に素晴らしいことだと思っておりますし、私ども民間事業者としても常にそういった意識でいなければいけないと思うのですが、実態としまして施設がほぼ 100%の稼働率というのを前提とされるというのが、我々としては少しリスクが大きいと思っております。「今の実態の利用率がこうなっているが、こういった施策を打つことによってそれぐらい利用率を上げる」というある程度の筋道を描いた上で、その想定する利用率というものを反映されるような算定をされていくことが現実的かなと思っております。</p>
加藤室長	<p>お答え致します。今後、詳細決定の中で伺いました点を参考に活かせる方向で詳細を決めていきたいと思っております。以上でございます。</p>
木下委員	<p>利用率等も難しいと思うのですが、月極や年間など色々あると思っておりますので、空いていても実際的には 100%というような状態もあるかと思われれます。その辺りは少し考えていかなければいけないのではないかと思います。</p> <p>見た目の利用率と、実際に仕上がった時の利用率というのは異なってくると思います。その辺りも検討する時に注意してみてください。時間効果の中でも需要率が高い所を考えていくことや、料金設定には色々考え方がありと思うのでその辺りをしっかりして頂きたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。</p> <p>あともう 1 点ございます。もう 1 点の質問でございますけれども、資料 1 の 12 ページでございます。受益者負担の適正化ということで「①無料駐輪場の有料化」ということございまして、コストに応じた使用料を負担して頂くということになりまして、当然今まで無料だったものを有料化するにあたりましては、有料化に関わる新たなコストというものがあるのではないかと思います。その辺りはきちんと見込まれた上で計画を立てられているのでしょうか。</p>

担 当	内 容
加藤室長	<p>無料駐輪場につきましては、これまで無料でありましたので、経費に関しましてはあまり投資をしてこなかったということがございます。場所によりましては路面が割れて置きづらい、管理の手間が掛けられないという状況がございましたが、今後は料金を頂くという予定にさせて頂きたいと考えておりますので、当然使いづらい個所は修繕する、あるいは直接な管理体制を考えていかなければならないと考えております。</p> <p>その意味から申しますと、維持管理費が無料の時よりも場合によっては多くなってしまいコストアップの可能性があります。公民館の例によって計算する方法をとっていかうと考えておりますが、将来にかかるコストアップ分については現状では参入できないのではないかと考えております。以上でございます。</p>
木下委員	<p>ありがとうございます。</p> <p>当然有料化すると使用料の徴収に関わる人、ハード、諸々が必要なのかと思います。場合によっては有料にふさわしい体裁を整える、舗装をする等が出てくるかと思うのですが、今のお話ですとそれらの新たに追加となるコストを見込んでいらっしゃらないということなのですが、それですと仮に100%受益者負担という方針が出たとしても、実態として追加されるコストが見込まれないということは、見かけだけの100%負担ということになってしまうのではないかと思います。</p> <p>当然新たに掛かるコストは有料駐輪場を利用されない市民の方の税金で賄われるという議案になるかと思われまますので、100%の受益者負担というのであれば、掛かるコストを積算の上それを見込んで事業として進められるべきかと思えます。以上です。</p>
加藤室長	<p>お答え致します。大変貴重なご意見をありがとうございます。先ほどの施設の使用料と共に、今後詳細を検討する中で新たに発生してくるであろうコストについても、細かい所に関しては今頂いた意見を活かす方向で検討していきたいと思えます。ありがとうございます。以上です。</p>
高田会長	<p>無料の所を有料化するには、これまでのコストと新しいコストを考えるのでしょうか。</p> <p>今の話ですと新しいコストだけを考えるように取れますが、いかがでしょうか。過去のことはゼロにしてから、取り掛かるということですか。</p>
加藤室長	<p>行政コスト計算を基にして行っているということがございますので、過去に</p>

担 当	内 容
	<p>掛かった経費を基にしていまして、これから今頂いたお話のように無料駐輪場を整備して掛かるであろう経費というのは、過去の算定の方法の中では将来的な経費が含まれていないものですから、しかしご意見も頂いたことですし、今後新しく見込まれる経費についてもコストの中に算定する形で検討していきたいと思います。以上です。</p>
高田会長	<p>無料駐輪場の話で資料 1 の 1 ページの下から 4 行目に「第 4 種駐輪場は駅から 200 メートル超が無料」と記載されていますが、駅は鉄道駅のことでバス停は含まれないということによろしいですか。</p>
加藤室長	<p>バス停は含めておりません。鉄道駅からの距離で決めております。</p>
高田会長	<p>こちら以外にも無料駐輪場はありますか。公民館のような公共駐輪場の個々の問題を含めて解決しておく必要があると考えます。</p>
青山委員	<p>無料駐輪場の利用台数が記載されていませんが、定期利用、一回利用ごとに教えて下さい。</p>
加藤室長	<p>お答え致します。資料 1 の 6 ページに一番下の無料駐輪場の記載に若干の修正がございます。無料駐輪場が 18 箇所、一日あたりの平均 2 万 5 千台の利用がございます。年間の利用者数について記載はありませんが、無料駐輪場については約 1 万 1 千台収容していると、こちらで把握しております。以上でございます。</p>
青山委員	<p>無料を有料化するとかなり大きな金額になり、第 3 種駐輪場と無料の第 4 種駐輪場が地図で見るとあまり離れていないよう見受けられます。また、距離にして 10 メートルから 30 メートルしか離れていないのに、一方は定期利用や一回利用で料金を取られ、もう片方は無料というのであれば、大差はないので無料駐輪場からも使用料を取っても問題ないと思います。</p> <p>コインパーキングであれば市内で 1 時間 300 円、都内でも 20 分 100 円掛かることを考えれば、無料駐輪場を有料化して料金を値上げしても問題ないと考えます。また、駐輪場内に長期間残っている自転車等を無くすなどして、環境も良くして頂きたいです。</p> <p>ただ、単純に料金を値上げすると苦情になるかもしれませんが、照明を明るくする、駐輪場内の通路を広くする、側溝の蓋を新しくするなど設備面を良くすれば値上げすることに問題はないと考えます。このような意見を参考に素案</p>

担 当	内 容
久保川委員	<p>を作って頂きたいと考えます。</p> <p>3点にわたって質問をさせていただきます。資料1の9ページで、先ほどの青山委員の話と多少被るような形にもなりますが、市川駅には地下駐輪場を含め4施設、本八幡駅には地下駐輪場を含め9施設の駐輪場があります。施設数が少ない市川駅に比べ本八幡駅の駐輪場の倍率が高くなっていますが、これだけの需要に対して、市としてどれだけの台数を必要だと考えていますか。</p>
加藤室長	<p>お答え致します。まず、市川駅の収容台数は7,820台、本八幡駅の収容台数は10,860台と把握しています。</p>
高田会長	<p>資料1の8ページに民間駐輪場の記載があり、各駅圏で必要な台数は、民間駐輪場を含めて考える必要があると考えます。市川駅及び本八幡駅周辺にある民間駐輪場の数や場所、料金形態などを含めた現状を把握されていますか。</p>
加藤室長	<p>先ほどお答えさせて頂きました市川地区の7,820台、あるいは八幡地区の10,860台については、市営駐輪場だと定期利用の割合が多くなっています。資料1の8ページの民間駐輪場については、ほぼ一回利用ということもあり、買い物利用客と短時間利用が多いという利用形態がほとんどです。このことから今後検討する上で、民間駐輪場の動向や駐輪場の利用形態を考えながら進めていきたいと考えます。</p> <p>なお、民間駐輪場の収容台数は、市川駅圏が2,805台、八幡駅圏は1,111台と把握しています。</p>
久保川委員	<p>はい、ありがとうございます。3点あるうちの2点目ですが、道路交通法も変わり、今月から色々と自転車の取り締まりも厳しくなっています。特に子供乗せ自転車が増えてきています。それに対し、恐らくスペースが1.5倍ないし2倍くらいになると思いますが、今後も同じ料金で検討されていますか。恐らく台数も増えてくるとと思いますが、先ほどの経営手法の見直しの中で考えがあるのかどうか、お聞きします。</p>
加藤室長	<p>お答え致します。確かに市民ニーズの対応からお答えさせて頂きましたとおり、前と後ろにかごが付いているお子さんを乗せる自転車、あるいは電動自転車のような大型の自転車が増えていますが、今後細かく検討していきます。なお、自転車の大きさによって料金を変えていくことは、難しいと現状では考えております。詳細は今後、細かく検討していきたいと考えております。</p>

担 当	内 容
久保川委員	<p>以上でございます。</p> <p>ありがとうございます。そういった意味ではお母様方に対してもありがたいことではあると思いますが、恐らく、子供乗せ自転車や電動自転車が増えることで、収容台数が少なくなるのが実情ではないかと思えます。このことから駐輪場を増やすことが今後検討すべきではないかと感じました。</p> <p>3点目は、無料駐輪場に関する質問になります。資料1の7ページで、収入は定期使用又は一回使用で換算されていますが、人件費は無料駐輪場の係員に係るコストを含めた料金に設定されていますか。</p> <p>それとも、経営手法を見直す中で、受益者負担の考え方から駐輪場係員のコストを上乗せする考え方なのか、駐輪場の係員の配置時間を削っていく考え方なのか、その辺りの考え方もお伺いできればと思います。</p>
加藤室長	<p>お答え致します。資料1の7ページ真ん中よりも上に委託料や賃借料の表があります。約4億4千2百万円の数字が記載されていますが、こちらには無料駐輪場係員のコストが委託料として含まれております。</p> <p>現状の無料駐輪場におきましては、有料駐輪場に比較し配置時間が比較的短い傾向にあります。そのため、委託料といった予算科目の中に今後無料駐輪場の運用方法の中で、この中に見込まれていない経費や新たな経費が見込まれる可能性はあります。以上でございます。</p>
高田会長	<p>他にございませんでしょうか。たくさんのご意見を頂きましたので、本日のご意見やパブリックコメント等を踏まえて答申(案)を作成し、次回の交通対策審議会において議論した上で、答申案を確定させて頂きたいと思えます。</p> <p>本日意見が言えなかった委員も、何か意見がございましたら、6月12日を目途に事務局までメールやファックスを頂き、それらの意見も踏まえて事務局と私に答申案を一任して頂きたいと思えますが、いかがでしょうか。</p>
各委員	<p>異義なし。</p>
高田会長	<p>それでは、これから先はそのような形で意見を取らせて頂きたいと思えます。</p> <p>事務局いかがでしょうか。</p>

担 当	内 容
事務局 (小林課長)	<p>承知致しました。</p> <p>それでは、何かご意見がございましたら、今からお配り致します意見記入用紙にご記入の上、6月12日までに事務局までにご提出下さいますようお願い致します。なお、メールによるご意見の提出も受け付けております。以上です。</p>
高田会長	<p>各委員からの意見・質問等を速やかに整理し、一覧にまとめて事前に送付をお願いしたいと思いますが、事務局いかがでしょうか。</p>
事務局 (小林課長)	<p>次回の審議会前に、答申案やパブリックコメントの意見募集結果に加え、委員の皆様からのご意見につきましても、資料として送付させていただきます。</p>
高田会長	<p>それでは、その様にして下さい。また、ミスプリントがあったので各委員への配布をお願いします。</p> <p>次回については決めた方がよろしいですか。</p>
事務局 (小林課長)	<p>それでは次回、第2回市川市交通対策審議会の開催につきましては、7月9日木曜日の14時から、場所は市役所5階理事者控室で開催を予定しておりますので、よろしく申し上げます。</p> <p>詳細につきましては、後日通知させていただきます。事務局からの報告は、以上でございます。</p>
高田会長	<p>それでは7月9日午後、できれば時間を空けて頂ければと思いますので、よろしくお願い致します。</p> <p>これを持ちまして、「平成27年度第1回市川市交通対策審議会」を閉会致します。皆様、ありがとうございました。</p>

平成 27年 7 月 22日

市川市交通対策審議会

会 長 高田 邦道