

平成 29 年 3 月 10 日

狛江市議会議長
小 川 克 美 様

建設環境常任委員会
委員長 亀 井 和 美

建設環境常任委員会所管事務調査報告書

本委員会の所管事務について調査した結果を、次のように報告いたします。

記

1 調査事件名

コミュニティサイクルについて(地球温暖化対策，CO₂削減，環境対策)

2 調査の目的

国，東京都の自転車利用促進事業が推進される中で，「環境にやさしいまち狛江」として，地球温暖化対策，低炭素社会実現への対策の観点から，市民の利便性，交通の利便性等を踏まえ，狛江市に合ったコミュニティサイクルの利用方法等について調査研究をしていくこととした。

3 調査の結果

(視察3カ所について)

(1) 千代田区 「ちよくる」

(特徴)

- ・ ドコモバイクシェアを活用し，4区(江東区，千代田区，港区，中央区)，そして今月新たに文京区も加わり，実証実験を行う都心型のコミュニティサイクル。
- ・ 20代から40代までの男性の利用が非常に多い。
- ・ 広域利用が実現しており，スケールメリットを生かした活用になっている。

(参考にすべき点)

コミュニティサイクル導入の目的は、回遊性の高まりによる街の魅力向上、地域、観光の活性化、放置自転車対策、CO₂排出削減、環境意識向上、健康増進等と多岐にわたった導入目的を持つ。狛江はどちらかといえば都会型と、買い物や狛江高校の事例を見ると郊外型要素もある。導入コスト、ランニングコストともにドコモ社は大変高く、財政面でドコモは難しいのではないか。

(2) 福生市 「たっけー☆☆サイクル」

(特徴)

- ・ 目的がカーシェアリングとサイクルシェアリングということで、車から自転車へという目的がはっきりしている。
- ・ 最初の 30 分間が無料という料金設定。27 年度は 600 万円近くの費用をかけたが、収益は 30 万円。費用対効果が課題だが、初期投資費用は、市の土地利用ややり方によってはもっと安くできると説明があった。
- ・ 福祉バスが存続し、コミュニティバスがないので、コミュニティサイクルが代替になることも想定した。
- ・ バスの路線が網羅されていないのは、狛江市と同じであった。

(参考にすべき点)

- ・ コミュニティサイクル導入当初目的が、自転車を公共交通手段として広く利用させることにより地域活性化、地球温暖化対策を行うということであったが、現在は、「環境問題への取り組み」と「観光目的」とを一緒に考え事業を展開している。
- ・ 狛江市での導入については、福生市モデルが、①市域が狭い、②昼夜間人口比率 0.75、③駅が 3 駅、④人が多い、⑤坂がない、⑥自転車保有台数が多い、⑦交通不便地域が少ない、⑧事業者が少ない、⑨財政規模が小さいという共通点より参考自治体として見合っているのではないか。

(3) 世田谷区 「がやリン」(共同事業者である株式会社 I H I エスキューブも同席)

(特徴)

- ・ コミュニティサイクル導入の主な理由は下記 3 点が挙げられた。
 - ① 南北を結ぶ交通手段が乏しい。
 - ② 放置自転車の対策。
 - ③ 低炭素社会実現。
- ・ 早期から社会実験に取り組んできている。

- ・ 市民ニーズが生かされており，満足感がある。
- ・ 南北の交通不便地域に対する活用の充実を目指す。
- ・ 今後二子玉川や自由が丘，成城などへの利用をふやすほか，東京オリンピック・パラリンピック 2020 会場となる馬事公苑を検討中。
- ・ 狛江市との連携は，世田谷区と同じシステムで行えば制度上可能との説明があった。
- ・ 導入時は，環境省の補助金を活用した。

(参考にするべき点)

- ・ 平成 23 年度に「世田谷区自転車等の利用に関する総合計画」を平成 32 年度までの 10 年間を対象に策定し，自転車による「健康志向」や「環境問題等の関心の高まり」「コミュニティサイクル普及」等，自転車を取り巻く社会環境も踏まえ運用している。
- ・ 狛江市での導入に際しても，自転車総合計画があること，導入時に太陽光ソーラーパネルによる電動自転車を，環境省の補助金を活用し導入している点は参考になると思われる。

4 狛江市における現状の課題と今後の指針

(1) 自転車に関する計画について

問題点として，平成 28 年度都内交通事故件数出現率を比較し，もっとも事故の少ないまちとなったが，道路上での歩行者と自転車等との接触事故が微増していることが報告される現状において，自転車に関する総合計画が策定されていないことが挙げられる。

今後，狛江市自転車総合計画（仮）の策定や市民ニーズの掘り起こしの意味を含め，市民意識調査を行う必要があると思われる。

(2) 市民の利便性について

問題点として，狛江市の通勤・通学，商業地域への公共交通機関は南北を結ぶ交通手段が少なく不便であること。しかし，狛江市から調布市（国領，つつじが丘），世田谷区（二子玉川，成城）などへの買い物等利用者が多く存在する。

課題解決策の一つとして，狛江市の南北公共交通の不便解消や公共交通の代替として，コミュニティサイクルを利用することは有効と考えられるのではないか。

(3) 環境施策

問題点としては、環境施策CO₂排出削減施策において、現状市民一人一人が実感できるもの、取り組みが見える化されているものが少なく、積極的な参加や意識醸成ができていないことが挙げられる。

先駆的な自治体における公共交通網であるバス、マイカーの代替として、太陽光ソーラーパネル電動式自転車の導入など「見える化」した環境施策への利用者がふえることで、CO₂排出削減を実現しようとしている自治体例は参考になった。

(4) 導入予算について

問題点として、狛江市の事業予算規模が小さく、23区等でみられた大がかりな設備投資が難しい点が挙げられる。

もし実施するならば、福生市の取り組みなどを参考としてスモールスタートから始めることが現実的ではないかと考えられる。

5 提言

上記を踏まえて、狛江市に対し下記提言をする。

- (1) コミュニティサイクルに関する市民ニーズの把握とともに、コミュニティサイクル導入の有効性の調査・研究を行うこと。
- (2) 国や都の自転車活用推進計画の策定を視野に入れた、自転車利用の調査・研究を行うこと。

6 調査の経過

○ 委員会開催日（合計 14 回開催）

平成 27 年 6 月 25 日	所管事務調査事項を決定
平成 27 年 7 月 24 日	調査項目について協議
平成 27 年 9 月 17 日	調査項目を決定，今後の調査に必要な資料の要求
平成 27 年 11 月 9 日	資料の説明と質疑，新たな資料要求の決定
平成 27 年 12 月 11 日	資料の説明と質疑，資料要求及び委員派遣の決定
平成 28 年 1 月 28 日	行政視察の感想及び意見交換，資料の説明と質疑， 資料収集の決定
平成 28 年 3 月 9 日	資料の説明と質疑，意見交換，視察先の検討
平成 28 年 6 月 2 日	意見交換
平成 28 年 8 月 3 日	意見交換，視察先の検討，委員派遣の決定
平成 28 年 9 月 14 日	意見交換
平成 28 年 10 月 28 日	意見交換
平成 28 年 12 月 12 日	行政視察の感想及び意見交換，調査報告書作成に 向けての協議
平成 29 年 1 月 27 日	調査報告書作成に向けての協議
平成 29 年 3 月 10 日	調査報告書決定

○ 委員派遣

平成 28 年 1 月 18 日	千代田区役所・福生市役所に調査のため委員 7 人を派遣
平成 28 年 11 月 4 日	世田谷区役所に調査のため委員 7 人を派遣