

新宿区自転車等駐輪対策協議会（第5回）議事録

平成 29 年 8 月 28 日（月）
区役所本庁舎 5 階 大会議室
10 時～11 時 45 分

- 1 開会
- 2 議題
 - (1) 第4回協議会での主な意見等とそれに対する対応等について
 - (2) 新総合計画の素案について
 - (3) 今後の駐輪場の運営について
- 3 報告
 - (1) 今後のスケジュールについて
 - (2) 附置義務駐輪場の調査について（進捗状況）
- 4 閉会

<配布資料>

- 【資料 1】 第4回協議会での主な意見等とそれに対する対応等
- 【資料 2】 新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画
(平成30年度～平成39年度)－素案－
- 【資料 3】 委員名簿
- 【資料 4】 座席表
- 【参考資料1】 全体スケジュール（案）

1 開会

2 議題

(1) 第4回協議会での主な意見等とそれに対する対応等

事務局より、資料1に基づき、『第4回協議会での主な意見等とそれに対する対応等』について、説明を行いました。

【事務局】こちらの資料につきましては、全て資料2の素案に盛り込んでございますので、素案を説明する中でご説明致します。

【遠藤会長】資料1は前回の意見に対する対応ということなので、資料2の中で確認することをお願いいたします。それでは素案の説明をお願いします。

(2) 新総合計画の素案について（資料2）

事務局より、資料2に基づき、『新総合計画の素案』について、「Ⅲ具体的な取組」（48ページ）までの説明を行いました。

【遠藤会長】 要点を押さえた説明をして頂きましたが、何かご質問などありましたらお願いしたいと思います。

【澤田委員】本日委員の岡部が所用により欠席しておりますので、代理で出席させて頂いております。「施策E-2 通行ルールが一目で分かるサインの導入」の中にピクトグラムというのが出てきますが、これはどのようなものをイメージしているか教えてください。

【事務局】手元に具体例はありませんが、分かりやすい矢印や駐輪場のマークなどの図柄を考えています。

【澤田委員】自転車を表すピクトグラムですが、車道の左側を走ることが自転車の通行ルールですけれども、これを示すピクトグラムとしては自転車ナビマークというものが既に設置されています。ナビマークについては、平成24年くらいから、警視庁で考案して設置をし始めて、それに続いて道路管理者も設置しているところです。昨年度から警視庁でも自転車ナビルートということで都内一円の幹線道路に付けていくところでもあります。新たなものをつくると、ダブルスタンダードになってしまいます。特に車道上の路面表示については、いろいろなものが付くと自転車利用者のみならず車のドライバーも混乱してしまうので、車道上については自転車ナビマークを使用して頂きたいと思います。サインの関係ですが、「H-1 自転車通行環境、駐輪場等の分かりやすい情報提供の推進」にも関連すると思いますが、規制標識と紛らわしいものは避けて頂きたいと思います。これから新たに検討していくということであれば、そういったことを踏まえて検討して頂きたいと思います。

【事務局】ありがとうございます。今後警察の皆様と連携を図り、ご指導いただきなが

ら対応して参りたいと思います。

【遠藤会長】例えば車道はナビマークが既に導入されているということと、サインに関しても新しく設置する物も既存の物と紛らわしくならないようにというのは、当然他の区でもそういう考え方で検討していますよね。新宿区と他の区でもその整合を取ることが必要であったり、警察以外の機関との調整が必要であると思うのですが。

【事務局】おっしゃるとおりで、他の区とも紛らわしくならなくなるべく整合を取っていくことと、交通管理者である警察とも連携を取ることを考えています。

【遠藤会長】よろしくお願い致します。他には何かありますでしょうか。

【福本委員】一昨日も区長トークというのがあり、その中で自転車に関するルールに対して皆さんから意見が出ました。極端に言えばスマホをやりながら自転車に乗っている人がいるということで、事故になったら大変だということを聞いております。今お話に出た保険に対する考え方ですが、保険に入る場合、期間的な問題は1年であるとか2年であるというのがありますか。1年で切り替えなければいけないとなると、なかなか保険の加入は難しいのではないかと思います。

【事務局】自転車の保険ですが、様々な種類がありますが、多くは1年のものになっています。例えば、自転車屋で自転車の点検を受けるとき、その点検料金を払うと保険に入れるというものであったり、個人賠償保険に加入している場合は、特約ということで自転車事故もカバーするような保険にすることができるといったものがあります。私どももこれから研究を重ねてわかりやすく皆さまに情報を提供していきたいと考えています。

【遠藤会長】47ページに東京都交通安全協会等の関係機関と連携し、と書いてありますが、基本的には東京都がかなりやっている部分あり、区としてはそれにフォローアップしていくような形になっているのですか。

【事務局】こちらは例示として挙げさせていただいています。計画が出来上がった後、もう少し検討を行い、保険の種類もいくつかありますので、そうしたものを整理した上で皆様にわかりやすく情報提供していきたいと考えています。

【遠藤会長】先程もいろいろな場所でマナーなどの啓発を図るとありましたが、そういった機会を上手に使って情報提供を行っていくことができると思います。

【安部委員】橋本の代理で参っております安部と申します。保険の話の確認ですが、シェアサイクルの利用促進ということが一つの目玉であると思いますが、シェアサイクルを借りる時に保険は入っているのですか。

【事務局】運営事業者の方で利用料金の中に含んで保険に入っています。

【安部委員】「走る」、「止める」、「守る」、「伝える」と4つありますが、パッと見た時に「止める」が「走る」に対して「止める」という感じがして、駐輪のイメージが湧かないです。このあたりの議論はどうでしたでしょうか。

【事務局】「止める」の部分は、まさに自転車を止める場所、自転車の放置も含めて自転車を降りてその場所に置くということ全てを「止める」ということで考えています。皆さまにご議論いただきましたのは、例えば、「守る」の部分ですと、平和の“和”という字が「守る」になるのかとご議論いただいたところではありますが、「止める」については特にご議論はいただいております。

【遠藤会長】これはキャッチフレーズとしてわかりやすく文言を洗い出していると思いますが、例えば、これがパンフレットになってPRに使われたりとかはありますか。

【事務局】こちらの総合計画につきまして、パブリックコメントにかける際には概要版を作成します。概要版では、目標、コンセプト、基本方針は大きく打ち出していきたいと考えています。それに基づいたパンフレットをつくるかどうかは検討していない段階であります。

【遠藤会長】今の「止める」の指摘に関してはストップさせるというニュアンスもあって戸惑う人がいるかもしれないと思いますが、ここに書いてある文言というのは、どちらかという4つの文字のバランスを取っておきたいとして、作ったのであろうと思います。それを意図した上で誤解の無いようにうまく見せるようにして頂きたいと思います。

【鈴木副会長】「E-4 放置自転車等の撤去、保管及び返還の仕組みの見直し」で撤去・保管料が実費よりも安いということで、撤去すればするほど赤字になるというような状況になると思います。捨てる人が本当であればお金を払って粗大ゴミみたいに出さなければいけないところを撤去してもらう形で終わっていくことも含まれると思うと、この問題は深刻であると思います。返還の仕組みの見直しに、今までのやり方とは違う仕組みの検討も含まれていますか。

【事務局】今の段階ではそこまでの検討は考えていませんが、まずは手数料の料金の見直しを図りまして、料金を上げることによって放置が減るのではないかと推測しています。その状況を見た後、その次の一手について考えて参りたいと思います。

【山村委員】取組の方向性の「A 自転車通行環境の整備」の「A-1 自転車ネットワークの形成」と「A-2 自転車通行環境の整備」の「A-2」の方は具体的なイメージができますが、「A-1」は具体的なイメージが湧きません。結局、環境の整備をするためにネットワークをどのように形成するという事なのか、わかりづらかったです。

【事務局】「A-1」につきましては、どの道路を今後整備していこうかというネットワーク計画をつくるというものであります。「A-2」は、そのネットワーク計画に基づいて道路を整備する時には、原則国のガイドライン等を活用しながら整備を行っていきます、というつながりになっています。

【遠藤会長】それでしたら、「A-1」はネットワーク計画をつくるということを明言されてもいいのではないかと思います。文言だけでは、ネットワークを形成するというこ

とと、自転車通行環境を整備する、つまり形成するということはあまり変わらないと確かに言えます。

【事務局】確かに、書き方が不十分な点はあるかと思いますが、まずは区内にどのような通行環境のネットワークを張り巡らせていこうかということが前段階にあることを考えまして、施策としてネットワークの形成、具体的取組としてはネットワーク計画を策定するという順番で考えて記載したものであります。

【安部委員】一般の方が自転車通行環境と言われてすんなりわかるのか、通行環境とは要するに道路のことなのか、これだけを読んでではわかりません。それから、自転車ネットワークと言ってしまうと、今のお話であると通行環境のネットワークであると思いますが、自転車ネットワークであるとかシェアサイクルであるとか、自転車そのもののネットワークという意味で捉えにくいです。通行環境のネットワークということが趣旨であれば、文言を少し再検討した方がいいのではないかと思います。

【事務局】文言を少しわかりやすく検討していくとともに、例えば凡例の用語解説に分かるように解説を加えるということを含めて、検討したいと思います。

【遠藤会長】パブリックコメントに諮る時には意味が通じないもったいないので、文言の整理をよろしくお願いします。ほかはいかがでしょうか。

【澤田委員】駐輪場の関係ですが、今年度までの総合計画では路上駐輪場の中で、平成19年の改正後の道路法施行令に合致した駐輪場に変えていこうとされていたかと思えます。今回の計画には特に記載がないのですが、それは周知の事実で継続ということでしょうか。

【事務局】おっしゃる通り、継続して参りたいと考えています。

【深堀委員】自転車シェアリングを拡充していくということですが、鈴木先生が書かれた新聞を読みますと、現状では生活の移動手段ということではほとんどの場合、お買物の利用が多いと思います。区外でも拡充していくということですが、これは観光のためなのか生活の人に向けたシェアリングなのかを伺いたいと思います。

【事務局】今の自転車シェアリングの利用状況ですが、通勤でお使いの方が多く状況にあります。今後は東京オリンピック・パラリンピックに向け、観光利用としてもより活用していただきたいと考えています。

【深堀委員】そうすると、生活者のためのシェアリングではないのでしょうか。

【事務局】決してそのようなことはなく、私どもとしましては、生活者にも利用していただくことを考えているところですが、今現在サイクルポートの設置場所がやや少ないということで、生活の中で使っていくことができる地域とできない地域があります。今後は区民の方々が使いやすいようにしていきたいと考えております。

【鈴木副会長】自転車シェアリングの対象は未だにはっきりしていないところがありまして、例えば港区では通勤に使う方が増え、自分の自転車からシェアサイクルに変え

られたことによって、駅前の駐輪場を少し節約できるといった効果もあるようです。そういったことを狙っていくのであれば、そういう所にポートを置くべきですし、その先に何かあるのかを見てサイクルポートの配置を行っていったらよいと思います。観光の人ももちろん使うと思いますが、区民の人も使って、その結果駐輪の問題も解決するというのであれば、そういったことも踏まえた上でのポートの設置を目指していかれるのがよいと思います。

【深堀委員】生活している人達のためにシェアするシステムを区で準備するのは、無理なのではないかという印象を持っています。すぐそばにないと、遠くまで行きそこからシェアサイクルに乗ってまたそこに返さなければいけない、そして家まで歩いて帰るとするのは、あまり利便性がよくないので、生活の人のためには、例えば大きなマンションにシェアのシステムがあって、そのマンション内の人達がシェアする分には利便性が高いと思います。そういったものを区がサポートするとか、例えば町内会単位でサイクルポートがあれば多少利用できるかもしれませんが、現状生活する人のためのものというのは整備が難しいと思います。

【事務局】おっしゃる通り、サイクルポートが少ないということが非常に不便に感じる第一の要因だと思いますので、区内全域に300m歩けばサイクルポートに当たるような環境をつくっていきたいと思います。今現在自転車をお持ちの方が少しずつシェアサイクルに乗り換えるということもあろうかと思いますが、マンションにお住まいの方については、マンションに駐輪場が設置してある場合は問題ないのですが、マンションに駐輪場がない場合にはシェアサイクルが役に立つのではないかと思います。先程町内会というお話がありましたが、まさに私どももそれを強く感じておりまして、先日は新宿区の町会連合会の定例理事会に伺いまして、サイクルポートを設置できないかお願いした次第であります。11月には商店街組合連合会にお伺いし、各商店街の方でサイクルポートの設置についてご協力をいただけないかとお願いして参りたいと思います。今後、ますます利便性が高いものにしていきたいと考えています。

【遠藤会長】現時点では、総合計画の中でシェアサイクルの可能性について位置付けていくことはよいと思います。具体的な施策として展開していく時に、シェアサイクルというのは行政主導で始まってきたような印象を私としては持っているところがありますが、生活者の視点から暮らしの利便性を高めるという点で、シェアサイクルをどう使うのか、利用者の意見をどう反映させればそれが実現できるのかということ、きちんと施策を設定するプロセスの中に位置付けてもらいたいと思います。総合計画として方向性を出すこと自体は、可能性を広げることなのでよいと思います。ほかはいかがでしょうか。後半の第IV章が残っていますので、次に移りたいと思います。

(3) 新総合計画の素案について（資料2）

事務局より、資料2に基づき、『新総合計画の素案』について、「IV計画の達成目標とスケジュール」（49 ページ）から説明を行いました。

【遠藤会長】ありがとうございます。何かご意見や質問がありましたらお願いします。

鉄道事業者の方から前回ご意見いただきました「目標2 適切に自転車を駐輪できる環境を実現します。」（52 ページ）の「指標②-B 駐輪場利用率」、についてこのような表現内容で問題ありませんでしょうか。

【三條委員】資料1の①の、意見等に対する対応等の一番上で、“質”の部分をどのように反映できるのか検討していくということで、資料2の51ページの指標①-Aでどの部分に反映されたか教えていただきたいです。

【事務局】こちらは今回指標の基準としまして、新たに自転車通行環境を10路線以上整備するというところで、「自転車通行環境を整備した路線数」というところで“質”も捉えています。詳細につきましてはネットワーク計画の中で定めていきたいと考えています。

【三條委員】その趣旨と路線数というものが合っているのかどうかというのは個人的には疑問に思います。

【遠藤会長】自転車ネットワーク整備計画の具体的な計画内容が見えないので、今は路線数というものがあつて種“質”も含めたものになるのであつてという解釈をせざるを得ないのですが、そういうことでよろしいですか。

【事務局】前回、副会長から“質”のご意見をいただき、私どもの方で検討をしてきました。こちらの指標としましては10路線以上整備するというところで具体の“質”については今後策定する自転車ネットワーク計画で詳細を詰めていきたいということで、今回はご理解をいただきたく案をご提示しました。

【鈴木副会長】前回私が言った意図は、例えば自転車ナビマークについて交差点ではない道路上に表示し、交差点の手前で表示がなくなるという形状であるとなかなか使ってもらえないと思います。一番皆さんが通行するのに不安に思ふ交差点で、どう通行するのかということが書いてあるのかないのかということは結構大きいと思ひ、交差点において今まで通りの自転車利用の仕方では事故の削減にはつながらないという意図で申し上げたと思ひます。10路線以上の中になんくらい交差点が含まれるのか、この状態ではわからないと思ひますが、それ以前に、先程自転車ネットワークという言葉がわかりにくいというご意見がありました。この指標の基準ももしかしたら区民の方にはわかりづらひかもしれません。また、路線の定義みたいなものを書いてありますが、少しイメージづらひかもしれないので、例えば、図を入れるとか、概念図を入れるとか、イメージを分かりやすくした方が、見る人がイメージしやすいと思ひますが、いかがでしょうか。

【事務局】交差点につきましては、こちらは路線ということで交差点と交差点の間を1

路線ということで考えていますが、確かに指標の中はかなり専門用語的なことも入っていますので、いただいたご意見を踏まえ図や絵を入れるなりしてわかりやすく示せるように努力していきたいと考えています。

【遠藤会長】現在の整備状況が平成28年度というものがあまして、例えばこれを図にして、ここで記載している路線という定義に照らし合わせると何路線分できているということが図示できるとわかりやすいかもしれないです。ほかにいかがでしょうか。

【安部委員】51ページの指標ですが、目標として10年間で50%の削減と謳っていますが、50%の見込み、目標を立てた根拠は示せますか。

【事務局】50%の根拠ですが、東京都の方で今後5年間で30%の削減を掲げておりますので、大雑把で恐縮ですが、区としましては10年間でありますので50%を目指していきたいと考えています。

【遠藤会長】ありがとうございます。

【長田委員】何点かございます。まず初めに、見せ方の問題になりますが、総合計画素案(案)の22ページに施策体系図があり、その中で目標像、基本方針、取組の方向性、具体の施策が明記されています。50ページ以降には本日説明頂いた3つの達成目標とそれぞれの目標に対する2つの指標が記載されているわけですが、この指標を達成するために関連する施策が何であるのか、施策体系図と指標の結びつきを分かりやすく明記した方がよいと思います。次に、安部委員の質問とも重複しますが、51ページの「指標①-B 自転車関連事故の死傷者数」のところで、死傷者数5割減を目指すことの説明の中で「人的要因による事故を完全になくすことは困難です。」とありますが、概ね人的要因による事故がどれくらい発生しており、それを防ぐのは困難のため、それ以外の部分で全体の5割減を目指すといった根拠となるものを示した方が丁寧ではないかと感じました。次に52ページの「指標②-A 放置自転車台数」と「指標②-B 駐輪場利用率」の関連です。放置自転車数を半減させ1,000台とし、半減した放置自転車に既に整備されている区営駐輪場を利用してもらうことで利用率も70%になるこのことですが、現在利用可能な駐輪場だけで課題が解決するように読めてしまいます。今後の方向性として、新たに駐輪場を整備して利用可能台数を増やすことで利用率を上げるのか、現在利用可能な駐輪場をもっと利用してもらえるように誘導することで利用率を上げるのか、わかりやすくした方がよいと思います。最後に53ページの「指標③-B 自転車シェアリングの利用実績」についてですが、他の区では回転率が2回転/日との話がありましたが、新宿区では4.0回転/日を目指すこととしています。これにより何が達成されるのかの説明を加えた方がよいのではないのでしょうか。

【事務局】関連施策がどう関わってくるのかということについては、確かにおっしゃる通りこちらに記載されているとわかりやすいかと思っておりますので、こちらに盛り込むような方向で検討していきたいと思っております。それから、人的要因についてどれくらいと

というのはデータをあたってみて、もし書けるようであれば追加するということで対応したいと考えています。駐輪場の考え方ですが、今ある利用可能な駐輪場というのは放置自転車を飲み込めるくらいの分量はあるのですが、それでもまだ放置自転車があり、都内でも新宿区全域としては第3位、新宿駅周辺ですと第4位というようなワースト記録ですので、今ある駐輪場で足りているという前提の下に、もっと誘導して駐輪場利用率を高めていきたいと考えています。そのあたりをこの中に少し盛り込むようなことを検討していきたいと考えています。自転車シェアリングの利用実績の4.0回転/日というのは、事業の採算性の目安であるとともに、たくさんの方に利用していただきたいとの思いから4.0回転/日と書いたところです。

【遠藤会長】4.0回転/日がある種の事業採算性の目安であれば、例えば自立できるとか、そのことがわかるような一言を書かれてもよいかもしいかなと思います。あとは、人的要因による事故を無くすことは完全に困難かどうかということに関して調べて、分からないのであれば、この文言自体無い方がよいのではないかと思います。調べていただいた上で検討をお願いします。目標と施策体系は、Ⅲ章の22・23ページの体系図の右側に目標との関係を入れるか、Ⅳ章の目標のところでも改めて書くか、でわかりやすくすることをお願いします。ほかはいかがでしょうか。

【安部委員】52ページ、53ページですが、自転車シェアリングの利用実績が上がることによって、放置自転車の台数にはどれくらい寄与するものなのか、何か具体的なものは出せますか。

【事務局】今のところはその辺りは出せない状況であります。自転車シェアリングの運営がどの程度放置自転車対策に寄与するのかということも正確なところは把握していない状況でありますので、今後、正確に把握できるように努めていきたいと考えています。

【安部委員】住民の方から考えれば、放置自転車対策を行うために10年間で1,000台の放置自転車を減らす、シェアサイクルの回転率を4倍にする、そうするとシェアサイクルがそれだけ寄与するのであろう、自転車台数が減るのであれば今度は駐輪場がいらないのであろう、なのに駐輪場は70%稼働で30%余っている、無駄な駐輪場を抱えている必要はないであろう、というような話が出てくる場合があるだろうし、そういった施策の連関という部分に関心があるのではないかと思います。効率的な行政運営の視点からいけば、そういったところのご指摘もあるかと思います。現時点でそういうデータが取れないということであればやむを得ないとは思いますが、その辺りを十分配慮した形で資料づくりをしておいた方がいいのではないかと思います。

【遠藤会長】特に自転車シェアリングというのが、現在どちらかというと住民目線に立った時に利用している感覚というのがなくて、これが施策として置かれることにどんな意味があるのかということのパブリックコメントの段階で住民の方は悩んでしまう

かもしれないです。具体的な取組の中で自転車シェアリングの拡充というのがありますが、そこにもう一言くらい何かこれをやることの意義というか、住民目線での意味合いが何か入っていた方がいいかもしれないです。目標と施策の関係を整理する中で、この目標を達成することによって自分達の生活のどの部分に関わってくるのかということがわかるようなつくり込みが必要なのではないかと思います。

【佐藤委員】 とてもよい資料をつくっていただいて、皆様のご努力が伺えますが、この目的というのは自転車を利用されている方が事故を起こさない、そういった環境をつくろうということであると思いますが、警察もナビマークをつくったりしています。まだ周知徹底されていないところは申し訳ないと思っていますが、そういった中で新宿区独自のわかりやすいものができれば最高であると思いますので、ぜひお願いしたいと思います。確かに駐輪問題で、例えば自転車シェアリングを行ったから駐輪場が確保できたとあるかもしれませんが、警察サイドから考えると、シェアサイクルはとても問題のある自転車です。要はヘルメットを被りましょうと努力義務をしている中でヘルメットはどうするのか、例えば外国人が利用した時に道交法をどうやって教えるのか、また販売店もシェアサイクルがあれば売上が減ってしまうという負の側面も出てきますので、あまりアピールし過ぎてもどうかと思います。さらに、現在新宿区で駐輪場をつくっていただいています、その中に歩道に駐輪場をつくったりしています。その中でオートバイが止められたりして自転車が止められないという環境も出ていますので、これはできた後の対策になるのかもしれませんが、そういったことも視野に入れていただきたいとお願いしたいと思います。

【遠藤会長】 ありがとうございます。文言であったり、細かい点があると思いますが、そこに関してはもう一度事務局の方で今日いただいたご意見を踏まえて一通りチェックをしていただくとして、最終確認は会長一任という形にさせていただければと思います。あとは、もう一度この資料を持ち帰っていただいて見る中で気になる部分が出てくるかもしれないので、それに関しては一定期間内であれば事務局の方にご意見いただければ反映させることができると思いますが、作業的にはどれくらいまでにいただければ対応可能なのでしょうか。

【事務局】 9月中旬くらいからパブリックコメントに向けた手続きを行っていきたいと考えています。そこで、お日にちがない中で大変恐縮ですが、9月8日金曜日までにご意見をいただくことができれば9月中旬までに事務局と会長で協議が行えると考えておりますのでよろしくお願い致します。

【遠藤会長】 あと2週間ということになります。9月8日までに追加で不明点や質問などあれば事務局にご連絡いただくということと、軽微な修正に関しては会長一任という形で今日の資料は認めていただくということでよろしいでしょうか。ありがとうございます。そのように進めていきたいと思いますので、事務局よろしく申し上げます。

(4) 今後の駐輪場の運営について

事務局より、『今後の駐輪場の運営』について、説明を行いました。

【遠藤会長】現状どうなっているのですか。

【事務局】いくつかの民間駐輪事業者が区内にいくつもある駐輪場を場所を限定せず飛び地で管理している状況であります。今後この飛び地で管理している所を、3つくらいのエリアに区分けしまして、エリア毎で駐輪場を任せる業者をプロポーザル方式で選定していきたいと考えています。そうすることによって、今はいくつかの駐輪場を管理するための移動が大変であったり、まとめて管理ができず効率的でなかったりというような状況がありますので、なるべく効率的に駐輪場を管理するためにエリアを区切って、そのエリアに駐輪施設を集中させて、そこを1社に運営を任せたいと考えています。その辺りの資料を用意して次回お諮りしたいと考えています。

【遠藤会長】元々、駐輪場の民間事業者の運営というのは、点々と設置されている駐輪場を、実験的に点毎で運営していくことから始めてきたため、バラバラになっている現状がある。一通り実験も行って、運営に関しての効率的なやり方であったり、行政としてもこういうやり方をした方が効率的であるということがいろいろ見えてきたので、今回のタイミングで全体が合理化できるようにエリア毎に分けて運営していけるような方法にシフトしていきたい。そのためにはこういうやり方をしてはどうか、ということをお諮りしたいということですのでよろしいでしょうか。ぜひお願い致します。議題は以上ということで、次は報告をお願いします。

3 報告

(1) 今後のスケジュールについて（参考資料1）

事務局より、参考資料1に基づき、『今後のスケジュール』について、説明を行いました。

【遠藤会長】スケジュールはそういうことで皆さんよろしくお願ひ致します。

(2) 附置義務駐輪場の調査について（進捗状況）

事務局より、『附置義務駐輪場の調査』について、説明を行いました。

【遠藤会長】ありがとうございました。どういった調査結果になるか興味があります。次回、皆さんぜひご議論よろしくお願ひ致します。今日いただいた議題は以上になりますが、全体を通してよろしいでしょうか。それでは皆さんありがとうございました。

以上