

第7節 交通安全対策費

1. 大田区交通安全計画と大田区交通実施計画

(1) 大田区交通安全計画について

大田区では交通安全協議会が、交通安全対策基本法に基づいて、大田区交通安全計画を策定している。当該安全計画は、五か年計画で策定をする「大田区交通安全計画(以下、安全計画)」とそれに沿って毎年作成をする「大田区交通安全実施計画(以下、実施計画)」があり、これに基づいて安全で快適なすみよいまちの実現を目指している。

【交通安全協議会について】

交通安全協議会とは、昭和40年5月15日、交通安全対策を全区的に推進するために設置されたものであり、区や関係行政機関、民間団体等が相互に緊密な連絡、調整を図ることで、交通安全施策の進展に資することを目的としている。

(大田区都市基盤整備部「平成29年度都市基盤整備部事業概要 資料編土木の状況」36頁)

【交通安全対策基本法について】

第一章総則にて以下の目的と地方公共団体の責務が定められている。

(目的)

第一条

この法律は、交通の安全に関し、国及び地方公共団体、車両、船舶及び航空機の使用者、車両の運転者、船員及び航空機乗組員等の責務を明らかにするとともに、国及び地方公共団体を通じて必要な体制を確立し、並びに交通安全計画の策定その他国及び地方公共団体の施策の基本を定めることにより、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、もって公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

(地方公共団体の責務)

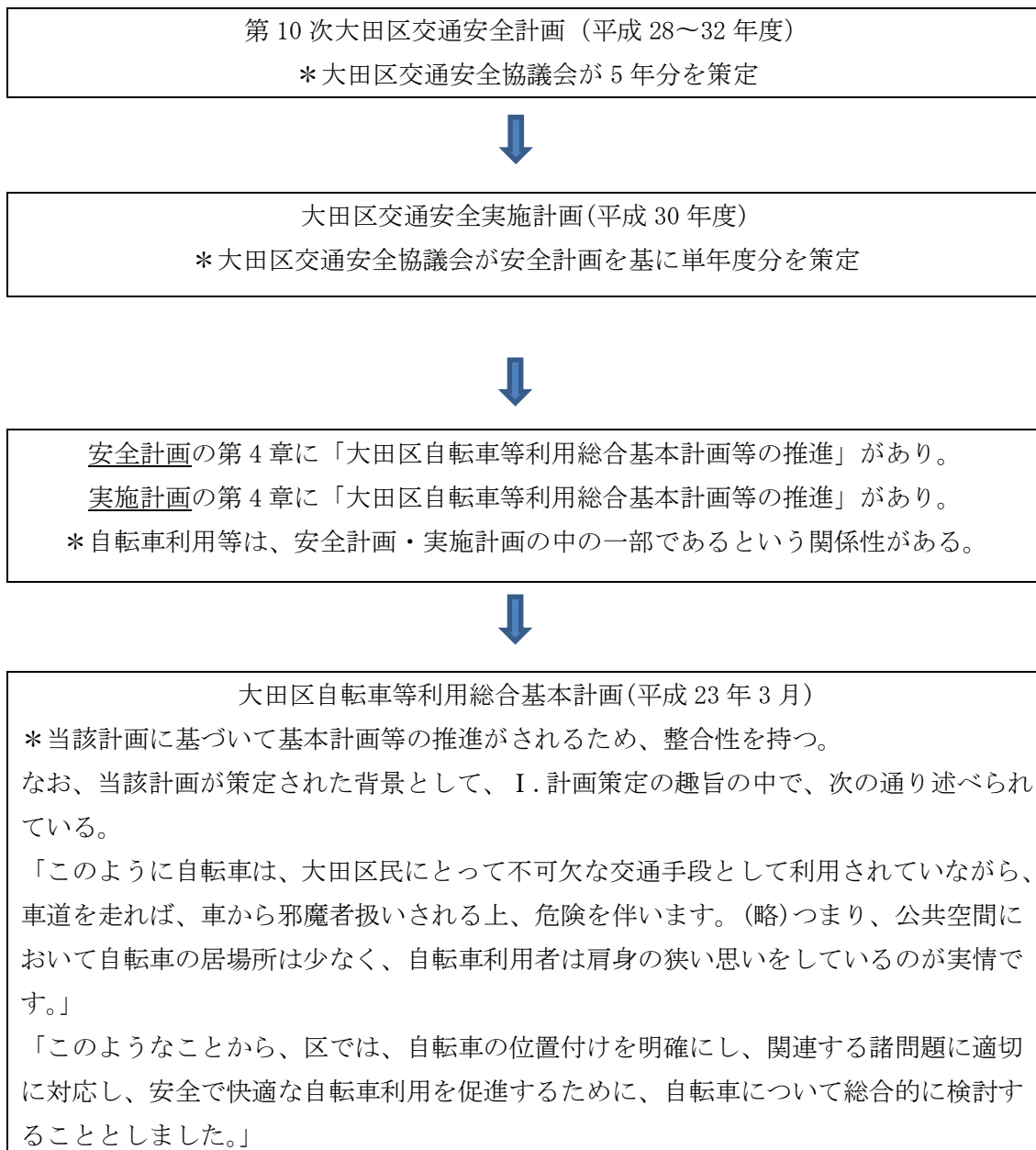
第四条

地方公共団体は、住民の生命、身体及び財産を保護するため、その区域における交通の安全に関し、国の施策に準じて施策を講ずるとともに、当該区域の実情に応じた施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する。

この安全計画・実施計画のうち、本節では自転車利用に焦点を当てて取り上げる。

(2) 安全計画・実施計画と自転車利用との関係性

続いて、先に述べた安全計画・実施計画と自転車利用との関連性であるが、以下のような関係性を有している。



【近年の自転車施策に関わる動向について】

過去 10 年間の自転車施策に関わる動向は以下の通りである。

	時期	法制度等	主な内容等
区	平成 21 年 7 月	大田区自転車等駐車対策協議会の設置	・放置自転車問題や自転車走行環境整備、交通ルール・マナーの遵守など、自転車に関するあらゆる問題を協議するため、区長の付属機関として、学識経験者、鉄道事業者、道路管理者、交通管理者、区議会議員、関係団体、区民、行政で構成する「大田区自転車等駐車対策協議会」を設置
区	平成 23 年 3 月	大田区自転車等利用総合基本計画 策定	・自転車が安全に走行し、歩行者も安心して歩ける快適なまちづくりを目指し、今後の自転車対策を総合的にかつ計画的に推進するため平成 23 年 3 月に「大田区自転車等利用総合基本計画」を策定
国	平成 23 年 10 月	良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について（通達）	・自転車は「車両」であるということの徹底という基本的考え方に基づき、「通行環境の確立」「ルール周知と安全教育の推進」「指導取締りの強化」「基盤整備」について推進すべき対策を掲げている
都	平成 24 年 10 月	東京都自転車走行空間整備推進計画 策定	・『2020 年の東京』計画に位置付けた自転車走行空間を整備するため、整備の基本的な考え方や優先整備区間などを取りまとめた
国	平成 24 年 11 月	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン 発出	各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進めるため、ガイドラインを策定
区	平成 25 年 3 月	大田区自転車利用総合基本計画に基づく整備計画 策定	・「総合基本計画」策定後、自転車の利用環境整備に関して、国土交通省、警察庁、東京都からさまざまな提言やガイドライン等が公表されるなどの動きがあり、これら一連の動きを踏まえ、総合基本計画における 3 つの施策を具体化した本整備計画を策定
都	平成 25 年 7 月	東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の施行	・自転車利用者が守るべき事項を明らかにする ・行政、事業者、家庭といった関係者の役割を明らかにして、自転車の安全で適正な利用を社会全体で促進することを目的とする

*大田区自転車ネットワーク整備実施計画(概要版・平成 28 年 3 月)5 頁を一部抜粋

(3) 自転車利用環境の現状

大田区自転車ネットワーク整備実施計画(概要版・平成 28 年 3 月)によれば、自転車利用の環境は次のとおりである。

<交通について>

- ・大田区発の代表交通手段は、鉄道 34.5%、徒歩 25.9%、自転車 20.3%、自動車 12.2%、路線バス 3.1%となっている。
- ・大田区内の駅までの端末交通手段の分担率は、徒歩 86%、自転車 6%、路線バス 4%、自動車 2%となっており、平坦部のターミナル駅において自転車の分担率が高い傾向があり、丘陵部や小さい駅では徒歩の分担率が高い傾向にある。
- ・区内移動においては、徒歩が 42%、自転車が 32%、自動車が 10%となっている。
- ・駅周辺自転車等集中台数は、過去 10 年で 14.2%増加しており、平成 22 年をピークに横ばい傾向となっている。
- ・全体的に区の東側に自転車交通量の多い路線がみられ、特に蒲田駅周辺、大森駅東口などでは交通量が多い路線が集まっている。

<事故について>

- ・平成 27 年中の大田区内の自転車関連事故は、503 件となっており、特別区内 5 番目に多くなっている。
- ・全事故に占める比率は 34.2%と、特別区平均とほぼ同じ水準である。
- ・大田区の自転車関与事故件数は過去 5 年で半数以下に減少しており、東京都特別区平均を下回っている。
- ・大田区内では大森駅、蒲田駅、平和島駅周辺と中央地区で自転車事故の発生が多く見られる。

<コメント>

交通環境を見ると、交通手段として自転車が多く使われていることが伺える。駅周辺の自転車台数も増加傾向にあることを鑑みると、放置自転車対策に注力しなければならない状況が伺える。

事故件数については、自転車関与事故件数は過去 5 年で半数以下に減少していることから、上述した、大田区自転車等利用総合計画(平成 23 年)策定の効果があったものと伺える。一方で、事故件数は特別区内で 5 番目に多いことから、より一層の対策が求められることになると思われる。

(意見 No. 40) 大田区交通安全計画(5ヵ年)と毎年作成をする大田区交通安全実施計画との関連性

大田区では、交通安全協議会が交通安全計画にて向こう 5 年間の交通安全計画を策定し、それに沿って毎年の大田区交通安全実施計画を策定するものとしているが、この 2 つの内容が概ね同じであるという印象を受けるため、両者の在り方について意見を述べる。

確かに安全計画は向こう 5 年間の計画を作成し、それに沿って毎年実施計画を策定するという関連性については妥当であるものと言えるが、安全計画で 5 年間の計画を作成し、実施計画では、その年にどのようなことを重点的に行っていくのか、そして次年度においては具体的にどのように改善されたのか検証される必要性を感じる。現状の実施計画には前年度の取り組み回数や、自転車の放置台数を記載し、「推進」という文言のみしか付されておらず、各年度どのようなことに注力し、そのための各年度の独自の施策を記載することが安全計画の 5 年間における目標の達成には望ましいのではないかと考える。

以上より、安全計画では 5 年間で行うことを、そして実施計画ではその中で検出された課題やその年に特に注力したい事業などを深く掘り下げて、閲覧する区民がその意図を理解出来るような形式にすることが望まれる。

2. 交通安全対策費の予算

交通安全対策費に関する予算は、歳出 第 6 款 土木費に規定されており、過去 3 年間の推移は次のとおりである。

(単位：円)

	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度
A 予算額	2,725,595,000	2,578,177,000	1,460,925,000
B 支出済額	2,212,952,681	2,372,918,480	1,354,240,529
C 翌年度繰越額	105,775,000	20,407,000	0
D (A-B-C) 不用額	406,867,319	184,851,520	106,684,471
E (B/A) 執行率(%)	81.19	92.04	92.70
F 土木費予算	18,595,126,675	18,715,026,000	19,132,174,200
G (A/F) 土木費予算に占める割合(%)	14.7	13.8	7.6

交通安全対策費の事業は、主に①放置自転車等の撤去・保管所の維持管理等

②自転車等駐車場の整備・維持管理等③交通安全推進事業④自転車利用総合対策から構成されるが、事業毎の詳細な分析は後述するものとし、予算全体の過去3年間の推移に対するコメントは次のとおりである。

〈コメント〉

・予算額は平成27年度から平成29年度にかけて減少している。その主な要因は、自転車等駐車場の整備・維持管理等である。平成27年度は「都市計画大田第2号大森町自転車駐車場ほか3か所整備工事、整備工事に伴う委託料及び消耗品等需用費」に660,295,723円を予算に組み入れ、平成28年度は「都市計画大田第3号梅屋敷駅自転車駐車場他1か所整備工事、整備工事に伴う委託料」に739,549,734円を組み入れている。平成29年は自転車等駐車場等の整備が落ちたため、これらの予算がなくなっていることによるものである。

なお、これに伴い平成29年度における交通安全対策費の土木費予算に占める割合は下がっている(7.6%)。

・平成29年度は「交通安全推進事業」と「自転車利用総合対策」の予算が過去2年と比較して増加している。詳細は各事業にて記述をするが、交通安全教室の実施回数の増加とコミュニティサイクル試行実施経費補助によるものである。
・平成27年度の予算の中には、「コミュニティバスの運行支援事業」が12,961,000円あったが、それ以降の28・29年度にはその事業に対する予算の割り当てはない。

3. 各事業の概要

ここでは、交通安全対策費の内訳毎に各事業の内容を把握し、事業が適切に遂行されているか検証していく。

前述のとおり交通安全対策費は、平成29年度は4つの事業から構成されている。

(1) 放置自転車等の撤去・保管所の維持管理等

当該事業の過去3年間の予算の推移は次のとおりである。

(単位：円)

	平成27年度	平成28年度	平成29年度
A 予算額	295,574,000	303,994,680	302,171,030
B 支出済額	276,207,195	288,199,917	279,708,386
C 翌年度繰越額	0	0	0
D (A-B-C) 不用額	19,366,805	15,794,763	22,462,644
E (B/A) 執行率(%)	93.45	94.80	92.57

*1 過去3年間、予算額・支出済額・執行率は概ね同水準で推移しており、執行率も90%超である。

*2 当該事業が平成29年度の交通安全対策費予算に占める割合は、20.68%である。

上記予算に占める主なものは、放置自転車等撤去作業委託業務や保管所の運営経費にかかるものである。

① 放置自転車等撤去作業委託について

平成29年度において当該事業に割り当てられた予算は153,059,380円であるが、「大田区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場整備に関する条例(以下、「放置防止条例」という。)」に基づき、放置自転車等撤去業務について、各地区(大森地区、調布地区、蒲田・糀谷・羽田地区の3つに分類)において外部の業者と年間委託契約を締結している。

【業務委託の内容について】

仕様書によれば、下記の業務を委託している。

- (1) 放置自転車等の撤去作業等
- (2) 自転車等の保管所への引き継ぎ
- (3) 保管所からの自転車等の移送
- (4) 自転車等の放置台数、自転車駐車場利用台数の調査
- (5) 登録制自転車駐車場及び無料制区営自転車駐車場の清掃等
- (6) 看板等の設置及び点検・応急処置
- (7) 放置自転車防止啓発活動への協力について
- (8) 地域基盤整備第一課及び第二課の管轄区域の放置自転車等の整理
- (9) その他、撤去業務に関すること

なお放置防止条例第2条によれば、「放置とは、自転車等が公共の場所に置か

れ、かつ、当該自転車等の利用者が自転車等から離れているため直ちにこれを移動させることができない状態をいう」とされており、大田区では流通センター、羽田空港周辺を除く全ての駅(区内 34 駅)周辺を放置防止条例第 9 条、第 10 条において「自転車等放置禁止区域・自転車等放置禁止区域に準じる区域」に指定し、警告看板等で知らせている。

【放置禁止区域・放置禁止区域に準じた区域の指定 (34 駅)】

	放 置 禁 止 区 域	放置禁止区域に準じた区域
J R 線	大森駅、蒲田駅	
東京急行線	北千束駅、大岡山駅、田園調布駅、多摩川駅、沼部駅、武蔵新田駅、矢口渡駅、長原駅、洗足池駅、石川台駅、雪が谷大塚駅、御嶽山駅、久が原駅、千鳥町駅、池上駅	鶉の木駅、下丸子駅、蓮沼駅
京浜急行線	平和島駅、京急蒲田駅、穴守稲荷駅、天空橋駅、糀谷駅、梅屋敷駅、雑色駅	大森海岸駅、大森町駅、六郷土手駅、大鳥居駅
都営地下鉄	馬込駅、西馬込駅	
東京モレール		昭和島駅

*平成 30 年度 都市基盤整備部事業概要 35 頁抜粋

【参考①：蒲田駅周辺放置禁止区域図】



<https://www.city.ota.tokyo.jp/seikatsu/sumaimachinami/jitensha/houchikinshi2.files/kamata201810.pdf> より

【参考②：撤去・警告札一例】



*大田区より入手

②自転車等の放置台数の推移

前述のとおり、放置防止条例に基づいて、外部の業者に業務委託をし、自転車等放置の防止を図っているが、このような取組を実施することにより、過去5年間における自転車の放置台数は、次のとおり減少している。

【駅周辺の自転車等放置台数の推移】

年度（平成）	25	26	27	28	29
停留台数(台)	30,246	31,322	30,551	30,101	30,781
放置台数(台)	1,657	1,591	1,459	1,323	1,103
放置率(%)	5.5	5.1	4.8	4.4	3.6

*平成30年度 都市基盤整備部事業概要 35頁を基に筆者作成。

*毎年10月の晴天の平日の概ね午前11時頃調査

*「自転車等」は、自転車に原動機付自転車を含めたもの(以下同じ)

*「停留台数」は放置台数と自転車等駐車場に駐車されている台数を合計した数

平成 29 年度の大田区における放置率は 3.6%であるが、東京 23 区における自転車の放置率は次の表のとおりである。

【区市町村別駅周辺放置自転車，原動機付自転車及び自動二輪車の状況】

	放置台数(台)				放置自転車のある駅数(箇所)				自転車の放置率(%)
	自転車	原付	自二	計	1～99 台	100～499 台	500～999 台	計	
合計	28,956	1,474	896	31,326	493	86		579	4.7
区部計	26,069	1,288	827	28,184	382	80		462	6.5
千代田区	2,883	44	56	2,983	3	12		15	56.0
中央区	1,947	10	27	1,984	14	7		21	47.6
港区	1,438	45	42	1,525	30	2		32	23.3
新宿区	1,209	38	28	1,275	30	1		31	17.4
文京区	783	37	11	831	18	1		19	24.0
台東区	1,903	60	32	1,995	3	10		13	26.6
墨田区	774	108	47	929	10	4		14	6.4
江東区	1,172	96	74	1,342	23	2		25	7.9
品川区	1,182	79	15	1,276	23	4		27	12.4
目黒区	383	33	32	448	11	1		12	6.2
大田区	1,048	55	74	1,177	28	4		32	3.4
世田谷区	1,502	57	81	1,640	37	3		40	3.6
渋谷区	2,535	69	88	2,692	10	9		19	27.8
中野区	605	49	37	691	13	1		14	4.7
杉並区	1,073	97	64	1,234	20	3		23	3.5
豊島区	473	16	19	508	15	1		16	4.0
北区	1,157	43	24	1,224	14	2		16	6.7
荒川区	745	16		761	8	3		11	8.8
板橋区	1,363	144	51	1,558	18	4		22	6.9
練馬区	507	31	20	558	22			22	1.4
足立区	110	10	5	125	16			16	0.3
葛飾区	1,047	117		1,164	7	5		12	3.1
江戸川区	230	34		264	9	1		10	0.7

*平成 29 年度駅前放置自転車等の現況と対策 7 頁、東京都青少年・治安対策本部より一部抜粋。

http://www.seisyounenchian.metro.tokyo.jp/kotsu/pdf/koutuu/pdf/07_jitensyagenkyo293.pdf

なお、上記の表では、大田区の自転車の放置率は 3.4%となっており、【駅周辺の自転車等放置台数の推移】の 3.6%と整合しないが、これは自動二輪車を計算対象に含めていないためである。

この表から分かることは、大田区の自転車の放置率は区部平均 6.5%を下回っており、23 区内の中でも 5 番目に放置率が低く、当該事業は有効に機能していると評価することができる。また、上記の表<駅周辺の自転車等放置台数の推移>より更に遡って、放置率を調査すると、平成 22 年度における大田区の自転車等の放置率は 7.2%であった。これは 23 区(注：当時の調査記録には江戸川区の記載がないため、22 区になる。)の中で 10 番に該当するものであった。平成 22 年度のデータは平成 22 年 10 月におけるデータであることから、平成 23 年 3 月に大田区自転車等利用総合計画を策定後、放置率の状況が大きく改善されたことを示すものといえる(放置台数は、平成 22 年度は 2,388 台であったが、こちらも半分以下に改善されている)。

一方で、表中の「放置自転車のある駅数(箇所)」の内訳は次のとおりとなっている。

【平成 29 年度 駅周辺における放置自転車台数】

駅名 (* 放置禁止区域に指定)	放置台数 (A)				実収容台数 (B)			収容能力 (C)			乗入台数 (A)+(B)
	自転車	原付	自二	計	自転車	原付	計	自転車	原付	計	
*大森駅	191	8	19	218	3,759	16	3,775	4,154	50	4,204	3,993
*大森海岸駅	1	7	5	13	24	0	24	138	0	138	37
*平和島駅	3	0	3	6	1,391	5	1,396	1,551	16	1,567	1,402
*大森町駅	17	0	0	17	351	0	351	625	0	625	368
*梅屋敷駅	3	0	0	3	246	1	247	555	9	564	250
*馬込駅	13	3	2	18	523	18	541	620	24	644	559
*西馬込駅	7	2	5	14	505	0	505	505	0	505	519
*池上駅	75	5	2	82	462	9	471	605	17	622	553
*昭和島駅	130	1	0	131	293	0	293	293	0	293	424
*北千束駅	0	0	0	0	24	0	24	55	0	55	24
*大岡山駅	18	0	0	18	521	10	531	521	13	534	549
*長原駅	26	2	0	28	396	6	402	461	10	471	430

駅名 (* 放置禁止区域に指定)	放置台数 (A)				実収容台数 (B)			収容能力 (C)			乗入台数 (A)+(B)
	自転車	原付	自二	計	自転車	原付	計	自転車	原付	計	計
*洗足池駅	8	0	0	8	404	0	404	461	0	461	412
*石川台駅	0	0	0	0	417	6	423	539	10	549	423
*雪が谷大塚駅	20	3	0	23	257	0	257	358	0	358	280
*御嶽山駅	132	5	0	137	128	0	128	128	0	128	265
*久が原駅	29	1	1	31	242	0	242	302	0	302	273
*千鳥町駅	16	0	4	20	234	0	234	245	0	245	254
*田園調布駅	4	0	0	4	420	25	445	429	29	458	449
*多摩川駅	5	0	0	5	754	13	767	766	27	793	772
*沼部駅	2	0	0	2	35	0	35	50	0	50	37
*鶉の木駅	18	2	2	22	95	0	95	123	0	123	117
*蒲田駅	217	15	16	248	9,956	86	10,042	12,439	199	12,638	10,290
*京急蒲田駅	19	0	0	19	2,121	0	2,121	3,505	2	3,507	2,140
*蓮沼駅	1	0	0	1	41	17	58	138	30	168	59
*矢口渡駅	10	0	0	10	733	0	733	733	0	733	743
*武蔵新田駅	7	0	0	7	755	25	780	1,205	42	1,247	787
*下丸子駅	2	0	0	2	531	8	539	561	10	571	541
*雑色駅	13	0	0	13	1,129	13	1,142	2,242	15	2,257	1,155
*六郷土手駅	0	0	0	0	523	5	528	553	5	558	528
*糞谷駅	7	0	0	7	795	0	795	1,644	0	1,644	802
*大鳥居駅	5	0	0	5	700	15	715	828	23	851	720
*穴守稲荷駅	2	0	0	2	226	0	226	361	0	361	228
*天空橋駅	2	0	0	2	207	10	217	280	20	300	219
流通センター駅	45	1	15	61	174	18	192	174	18	192	253
合計	1,048	55	74	1,177	29,372	306	29,678	38,147	569	38,716	30,855

*平成29年度駅前放置自転車等の現況と対策 13～14頁、東京都青少年・治安対策本部より一部抜粋。

http://www.seisyouenchian.metro.tokyo.jp/kotsu/pdf/koutuu/pdf/07_jitensyagenkyo293.pdf

放置されている駅数は多いものの、これは大田区の面積が23区内でも最も広

く駅数も多い結果であると考えられる。放置台数が多い駅を平成 22 年度のそれと比較すると次のとおり、改善されていることが分かる。

駅名	平成 22 年度 放置台数(台)	平成 29 年度 放置台数(台)	増減
蒲田駅	885	248	△637
大森駅	692	218	△474
御嶽山駅	286	137	△149
久が原駅	231	31	△200
糀谷駅	134	7	△127

(意見 No. 41) 蒲田駅、大森駅の放置台数について

大田区における放置率は平成 22 年度に比べて大幅に改善されており、ここ数年で行われてきた施策が功を奏したといえる。

その一方で、蒲田駅、大森駅は商業地域であるという地域性も手伝って、まだまだ放置台数が多いといえる。今後大田区が放置率を更に低い区を目標とするに当たり、蒲田駅、大森駅の放置台数を少なくすることが重要課題であるといえる。

そこで、蒲田駅と大森駅については放置禁止区域の中でも放置台数が多い地点を「特別区域(仮称)」として設定をし、他の地点よりも高い頻度で警告添付を行い、「特別区域」における撤去に関しては撤去料を引き上げるなどの策を講じることが放置台数の減少には効果的であるものと考えられる。

(意見 No. 42) 放置禁止区域に指定されていない流通センター駅について

上記の表によれば、大田区にある駅は流通センター駅を除けば放置禁止区域に指定されている。流通センター駅が放置禁止区域に指定されていない理由について大田区にヒアリングを実施したが、当該駅の利用者の大半は臨海部の事業所等に通勤する方で占められており、居住する住民がいないこと、商業の賑わいもない地域であることから放置自転車に対する苦情等もほとんどないことから、放置禁止区域に指定してその対策を講じる必要がないとの回答を頂いた。

確かに、放置禁止区域は放置自転車による苦情や、その地域の特性によるものから指定すべきか判断するものであるともいえる。

その一方で、上記表によれば、流通センター駅周辺の自転車の放置台数は 45 台であり、放置台数の件数自体は大田区内では上位に位置するものとなってし

まっている。

平成 29 年度は収容台数の拡大を行うなど、放置自転車を減らすための努力はされているように見受けられるが、今後もこのような放置台数で推移する状況が続けば、放置禁止区域への指定を検討するなどの対応が望まれる。

③放置自転車等の撤去

次に、放置自転車等の撤去についてであるが、過去 5 年間の撤去関連データは次のとおりとなっている。

【放置自転車等の撤去、返還、廃棄、再生、売却台数】

年度	撤去台数(台)	返還台数(台)	返還率(%)	廃棄台数(台)	再生台数(台)	売却台数(台)
H 25	41,788	26,481	63.4	5,423	601	9,613
H 26	36,818	24,057	65.3	4,984	531	7,923
H 27	30,942	20,425	66.0	4,088	464	6,252
H 28	27,195	17,847	65.6	5,166	401	4,312
H 29	23,758	15,472	65.1	5,626	406	2,337

*再生とは、海外譲渡、庁内利用等のことである。

*平成 30 年度 都市基盤整備部事業概要 35 頁抜粋

「返還率(%)」とは、撤去台数のうち所有者に返還した割合をいうが、大田区の返還率は撤去台数の減少に比して、過去 5 年間横ばいの状況である。

大田区のホームページによれば、撤去した自転車の保管は次のとおりとなっている。

【各保管所の取扱駅一覧】

保管所名	所在地	撤去駅
第 1 保管所 (平和島陸橋下西)	大田区平和島一丁目 2 番先	JR 京浜東北線：大森 京急本線：大森海岸、平和島、大森町、梅屋敷 東京モノレール：昭和島、流通センター 都営浅草線：馬込、西馬込 東急池上線：池上
	大田区平和島一丁目 2 番先	東急池上線：長原、洗足池、石川台、雪が谷大塚、御嶽山、久が原、千鳥町 東急多摩川線：多摩川、沼部、鶉の木

保管所名	所在地	撤去駅
		東急目黒線：大岡山， 田園調布 東急大井町線：北千束
第2保管所 (都大橋下)	大田区平和島五丁目2番先 (暫定保管所内)	JR 京浜東北線：蒲田東口
第3保管所A (都大橋下)	大田区平和島五丁目2番先 (暫定保管所内)	JR 京浜東北線：蒲田西口
第3保管所B (都大橋下)	大田区平和島五丁目2番先 (暫定保管所内)	東急多摩川線：矢口渡， 武蔵新田， 下丸子 東急池上線：蓮沼
第6保管所 (六郷橋下)	大田区仲六郷四丁目30番	京急本線：京急蒲田， 雑色， 六郷土手 京急空港線：糀谷， 大鳥居， 穴守稲荷， 天空橋

この保管所運営経費として平成 29 年度において割り当てられた予算は、102,964,434 円であり、放置自転車等の撤去・保管所の維持管理等事業のおよそ 3 分の 1 を占めている。

なお、撤去した自転車等の返還の概要は上記同様、大田区のホームページによれば、次のとおりとなっている。

- ◆返還日：月曜日から日曜日(ただし、12月29日から1月3日までと祝日、振替休日は休み)
- ◆返還時間：午前11時から午後7時
- ◆保管期限：原則30日間
- ◆自転車等の引き取りに必要なもの
 1. 引き取り者の身分を確認できるもの
 2. 自転車等の鍵
 3. 撤去手数料(自転車3,000円、原動機付自転車5,000円)

撤去手数料は自転車が3,000円となっているが、23区内の撤去保管手数料(以下、撤去と保管をすることによってかかるものであることを前提に「撤去保管手数料」という。)を比較すると次のとおりとなる。

【23 区の撤去保管手数料（自転車）】

価格	区
5,000 円	杉並区、中野区、荒川区、北区、台東区、豊島区(6 区)
4,000 円	練馬区、板橋区、江東区、文京区(4 区)
3,000 円	世田谷区、目黒区、足立区、江戸川区、大田区、葛飾区、品川区、新宿区、中央区(9 区)
2,000 円	渋谷区、墨田区、千代田区、港区(4 区)

上記の表によれば、大田区の撤去保管手数料は、他区と比較して高いわけではなく、平均値(加重平均によると 3,521 円)を下回る手数料といえる。

次に東京 23 区内の撤去・返還・処分状況をまとめると次のとおりである(データは平成 28 年度のもの)。

【平成 28 年度 区の撤去・返還・処分状況】

	撤去台数			返還台数			処分台数			返還率
	計	自転車	原付	計	自転車	原付	計	自転車	原付	
区部計	338,306	336,355	1,951	203,628	202,397	1,231	138,539	138,068	471	60.2%
千代田区	3,572	3,529	43	1,921	1,890	31	1,194	1,188	6	53.8%
中央区	5,320	5,320	0	2,104	2,104	0	3,125	3,125	0	39.5%
港区	7,391	7,219	172	3,752	3,741	11	3,639	3,627	12	50.8%
新宿区	19,554	19,385	169	10,566	10,473	93	5,380	5,380	0	54.0%
文京区	7,137	7,137	0	5,101	5,101	0	2,008	2,008	0	71.5%
台東区	10,988	10,988	0	5,872	5,872	0	5,116	5,116	0	53.4%
墨田区	13,155	13,155	0	8,674	8,674	0	5,198	5,198	0	65.9%
江東区	16,063	15,940	123	8,777	8,702	75	8,704	8,647	57	54.6%
品川区	12,166	12,082	84	8,011	7,961	50	3,841	3,808	33	65.8%
目黒区	13,168	12,980	188	9,620	9,529	91	3,528	3,494	34	73.1%
大田区	27,195	26,981	214	17,847	17,655	192	10,015	9,988	27	65.6%
世田谷区	33,727	33,383	344	23,484	23,227	257	10,053	9,986	67	69.6%
渋谷区	14,394	14,313	81	9,959	9,900	59	4,382	4,361	21	69.2%
中野区	12,599	12,599	0	6,867	6,867	0	6,177	6,177	0	54.5%
杉並区	18,585	18,563	22	10,025	10,025	0	8,382	8,354	28	53.9%

	撤去台数			返還台数			処分台数			返還率
	計	自転車	原付	計	自転車	原付	計	自転車	原付	
豊島区	27,432	27,403	29	17,521	17,511	10	9,812	9,792	20	63.9%
北区	16,216	16,216	0	8,316	8,316	0	7,188	7,188	0	51.3%
荒川区	5,223	5,177	46	1,938	1,908	30	3,630	3,630	0	37.1%
板橋区	14,677	14,450	227	8,338	8,152	186	7,584	7,501	83	56.8%
練馬区	13,944	13,779	165	7,735	7,597	138	2,063	2,046	17	55.5%
足立区	9,593	9,549	44	4,209	4,201	8	3,730	3,664	66	43.9%
葛飾区	13,342	13,342	0	8,196	8,196	0	14,480	14,480	0	61.4%
江戸川区	22,865	22,865	0	14,795	14,795	0	9,310	9,310	0	64.7%

*平成29年度駅前放置自転車等の現況と対策 50頁、区市町村の撤去・返還・処分状況より一部抜粋。

上記の表からみると、大田区の放置自転車の返還率は23区平均を上回っており、高い水準にあるといえる。

表中では、文京区と目黒区の返還率がそれぞれ71.5%と73.1%と、高い返還率であるが、各区役所のホームページをみると次のとおりであった。

	文京区	目黒区
撤去保管手数料	自転車 4,000円 原付バイク 6,000円	自転車 3,000円 原付バイク 4,500円
返還日時	11時～20時 *年末年始(12月29日～翌年1月3日)を除く	平日：15時～18時 土日祝日：10時～18時 *年末年始(12月29日～翌年1月3日)を除く
保管期間	撤去日から40日間	撤去自転車等返還通知の日、または所有者が不明の場合の告示をした日から1ヶ月。

上記表から分かることは、「文京区は撤去保管手数料が大田区より高く、保管期間も10日間長い」「目黒区は、撤去保管手数料が大田区と同額、保管期間も大田区と同じ期間、返還受付時間が大田区より短い」ということである。

文京区は、大田区よりも放置率が高い(大田区3.6%に対し、文京区は24%前

掲<区市町村別駅周辺放置自転車、原動機付自転車及び自動二輪車の状況>参照。
 なお、目黒区も大田区より若干高い(6.2%)が、撤去後の返還率は高い。これは撤去保管手数料が影響しているのであろうか。撤去保管手数料を引き上げることで、返還率は上がるのであろうか。又は、撤去保管手数料が抑止力となり、放置率が低くなり撤去台数が少なくなるのであろうか。

この点について確認をするために、下記のとおり、撤去保管手数料が高い区と低い区に区分をして放置率、撤去台数、返還率の関係を整理した。

【撤去保管手数料が高い区 vs. 撤去保管手数料が低い区】

5,000円	放置率 (%)	撤去台数 (台)	返還率 (%)	2,000円	放置率 (%)	撤去台数 (台)	返還率 (%)
杉並区	3.5	18,585	53.9	渋谷区	27.8	14,394	69.2
中野区	4.7	12,599	54.5	墨田区	6.4	13,155	65.9
荒川区	8.8	5,223	37.1	千代田区	56.0	3,572	53.8
北区	6.7	16,216	51.3	港区	23.3	7,391	50.8
台東区	26.6	10,988	53.4				
豊島区	4.0	27,432	63.9				

*数値は平成 29 年度のもの

この表からは次のことがいえる。

A：撤去保管手数料が高い区は放置率が低い傾向にあり、低い区は高い傾向にある。(例：杉並区 3.5% 千代田区 56.0%)

B：撤去保管手数料が高い区は返還率が低い傾向にあり、低い区は高い傾向にある。(例：荒川区 37.1% 渋谷区 69.2%)

撤去保管手数料が高い区においては、台東区の放置率が高く、低い区においては墨田区の放置率が低い、豊島区は撤去保管手数料が高いが返還率は比較的高いといった点、例外傾向は見られるものの、これは区ごとの区民の生活スタイルや駅周辺の環境に左右される点や、後述するように、自転車利用者にとって、撤去保管手数料と自転車の主観的価値の比較衡量により生じるものなど別の要因があるものと考えられ、傾向としては上述した A、B が原則として考えられるといえる。

なお荒川区は、自転車の保管期間が撤去した翌月から 2 ヶ月間と長期であるにもかかわらず、返還率は非常に低い。撤去保管手数料の高さが影響している可能性がある。

それでは、大田区においては現状の放置率を維持低減させつつ、返還率を引き上げるためにはどのような施策が効果的であるといえるのであろうか。撤去保管手数料を引き上げることが最善策なのであろうか。

(意見 No. 43) 放置率を維持低減させつつ、返還率を引き上げるための施策について

この点について、「放置自転車対策としての返還費用増加政策の効果について」という論文(2014年2月, 政策研究大学院大学まちづくりプログラム, 平野亮氏, <http://www3.grips.ac.jp/~up/pdf/paper2013/MJU13617hirano.pdf>)がヒントとなるため紹介する。この論文は、「自転車を撤去された人々の返還費用は、自転車利用者の放置費用として機能し、その増加政策が人々に負のインセンティブを与え、放置抑止に確実な効果があること」を述べる一方、「各自治体が目指すべき政策は、返還費用増加による放置自転車の駆逐ではない」とし、それを経済学的に分析しているものである。

本レポートにおいては、論文の詳細な分析内容については割愛するが、平野氏は、「返還費用はあくまで返還時に自治体が負担する返還・保管費用を徴収する目的のものであり、罰則としての法的意味合いを持っていないことによる限界」があり、「返還費用を増加させ続けるとそのうちに返還費用が放置費用として機能しなくなる」可能性があると指摘されている。

平野氏はこの限界について次の2つの対策を提案されているが、このうち1つが今回の問題に有効に作用するものと思われるため、取り上げる。

それは、「すべての人々にとって放置費用として機能するような罰則を設定する」というものであり、「放置自転車による負の外部性に対しては、過料等の罰則設定が有効」と述べられており、「返還料は、・・・自転車法に定めのある、自治体の負担する返還・補完費用の徴収という目的に則り機能させることを考えると、撤去自転車の保管日数に応じた費用徴収等が適当」であるというものである。この考え方を現状の大田区に当てはめると、3,000円の撤去保管手数料を「撤去費用」と「保管手数料」に分けて徴収するということになる。30日間の保管期間で3,000円の撤去保管手数料を徴収する形式ではなく、日数に応じて変動させることで、早めに返還を受けるインセンティブにもなるものと考えられる。

【(案)撤去保管手数料の考え方】

撤去費用	保管日数	保管費用
1,000円	0～10日まで	500円
2,000円	11～20日まで	1,500円
*蒲田駅・大森駅は 2,000円	21～30日まで	2,000円

上記の案からすると、撤去保管手数料の幅は1,500円～4,000円となる。保管費用は、保管期間が短ければ保管費用も割安にすることで、区民にインセンティブを与えることとなり、早めの返還を受けようとすることで返還率の上昇が見込めるものとする。

また、蒲田駅・大森駅周辺に関しては、商業地域であり、現在も放置台数が多いことから撤去費用は他の地域よりも高く設定をすることで、放置率の改善が見込まれるものとする。

この施策を有効に機能させることにより、長期的には撤去自転車の保管所の運営コストにもつながるものとする。

※なお、当該論文では、「放置自転車台数の最適水準は分析できていない」とも述べており、「放置場所や駅ごとに負の外部性の大きさが異なるはずで、最適水準は各々違うと考えられる」としている。その上で「同じ自治体内の放置禁止区域内でも点字ブロックのある歩道や駅利用人数の多い駅に対する放置は罰則を重くするなど、場所により重さの違う最適な放置費用設定が適当であるといえる」と述べられており、筆者もこの考えについて賛成であり、蒲田、大森など放置台数が突出して多い地点における撤去は撤去保管手数料を引き上げることが効果的であるとする(前述〈意見 No. 41〉蒲田駅、大森駅の放置台数について参照)。

(2) 自転車等駐車場の整備・維持管理等

当該事業の過去3年間の予算の推移は次のとおりである。

(単位：円)

	平成27年度	平成28年度	平成29年度
A 予算額	2,358,100,733	2,190,762,920	1,069,736,528
B 支出済額	1,873,188,484	2,017,182,956	994,910,062
C 翌年度繰越額	105,775,000	20,407,000	0
D (A-B-C) 不用額	379,137,249	153,732,964	74,826,466
E (B/A) 執行率(%)	79.44	92.08	93.01

平成 29 年度の予算額が、過去 2 年に比較して少ないが、平成 27 年度は「都市計画大田第 2 号大森町自転車駐車場ほか 3 か所整備工事、整備工事に伴う委託料及び消耗品等需用費」の予算が 660,295,723 円あり、平成 28 年度は「都市計画大田第 3 号梅屋敷自転車駐車場他 1 か所整備工事、整備工事に伴う委託料」の予算が 739,549,734 円計上されていたことに伴うものである。

当該事業の予算内訳は主に、有料制・登録制自転車等駐車場業務委託費や放置自転車防止業務委託費である。

①有料制・登録制自転車等駐車場業務委託費

大田区においては、次の自転車等駐車場が設置されている。

(a) 区営自転車等駐車場

・大森地区

	駐車場名	設置年月日	規模 (㎡)	収納可能台数		敷地所有者	敷地形態	置場構造	備考
				自転車	バイク				
1	大森駅東口	S59/04/01	1,107	1,080	0	区	道路敷	鉄骨 4 層式	有料制
2	大森駅西口	H15/07/01 H21/01/26 (増)	805	460	0	区	区有地	平面式	〃
3	大森駅入新井	S59/04/01 H23/04/01 (増)	1,651	1,401	10	区	道路敷	鉄骨 2 層式・平面式、 平面ラック式	〃
4	大森駅入新井公園	H17/06/01	111	130	0	区	区有地	平面式	〃
5	大森複合施設ビル地下	H23/03/22	786	536	0	民	民有地	地下機械ラック式	有料制 当日のみ
6	平和島駅前国道下	S56/04/01	1,113	1,260	16	国	陸橋高架下	平面 2 段ラック式	有料制
7	馬込駅前	H04/04/01	557	620	24	国	道路敷	鉄骨 3 層式	〃
8	西馬込駅前	H09/02/01	1,138	505	0	区	区有地	平面 2 段ラック式	〃
9	池上駅前	H03/04/01	585	605	12	区	区有地	鉄骨 3 層式	〃
10	大森駅西口臨時	H17/12/26	50	46	0	民	民有地	平面機械ラック式	有料制 当日のみ
11	大森駅山王小前	S62/08/01	24	41	5	区	道路敷	平面式	登録制
12	梅屋敷駅	H29/06/01	350	481	0	京急	鉄道高架下	鉄骨 2 層式、機械ゲート・ 一部電磁ロック式、垂直 2 段、ラック	有料制
13	昭和島駅前	H12/04/01	459	600	0	都	都有地	平面式	有料制 当日のみ
14	大森海岸駅前臨時	H22/04/01	113	138	0	国	道路敷	平面機械ラック式	有料制 当日のみ
15	流通センター駅前	H22/04/01 H29/07/01 (増)	369	174	18	区・都	モノレール高架下	平面式	無料制
16	大森町駅	H28/06/01	226	323	0	京急	鉄道高架下	鉄骨 2 層式、機械ゲート・ 一部電磁ロック式、垂直 2 段、ラック	有料制
合 計		16 箇所	9,444	8,093	85				

・調布地区

	駐車場名	設置年月日	規模 (㎡)	収納可能台数		敷地所有者	敷地形態	置場構造	備考
				自転車	バイク				
17	多摩川駅前	H11/04/01	901	686	0	区	道路敷	平面 2 段ラック式	有料制
					27	東急	鉄道敷	平面式	
18	田園調布駅南	H11/04/01	341	277	26	東急	鉄道敷	平面機械ラック式	〃
19	長原駅前	H05/11/01	437	306	10	東急	鉄道敷	平面機械ラック式	〃
20	大岡山駅前地下	H18/04/01	803	521	13	区	区有地	平面機械ラック式	〃
21	長原駅交番横	S58/04/01	62	70	0	都	道路敷	平面式	登録制
22	洗足池駅前	H17/04/01	174	200	0	東急 区 民	鉄道敷 道路敷 民有地	平面式	〃

	駐車場名	設置年月日	規模 (㎡)	収納可能台数		敷地所有者	敷地形態	置場構造	備考
				自転車	バイク				
23	石川台駅線路脇	S63/04/01	160	165	10	東急	鉄道敷	平面式	有料制
24	雪が谷大塚駅前	H03/01/20	82	150	0	都	道路敷	平面式	登録制
25	鶯の木駅前	H14/04/01	62	45	0	東急	鉄道敷	平面式	〃
26	鶯の木駅前交番横	H18/04/01	149	78	0	民	民有地	平面式	〃
27	沼部駅前	H19/04/01	57	50	0	東急	鉄道敷	平面式	〃
28	北千束駅前	S59/11/01	30	55	0	区	道路敷	平面式	〃
29	多摩川台公園下	S56/04/01	63	80	0	区	水路敷	平面式	〃
30	長原駅北側	S58/04/01	60	59	0	都	歩道橋高架下	平面式	無料制
31	石川台駅柳橋	H01/02/01	38	69	0	区	道路敷	平面式	〃
32	石川台駅一の橋	H01/05/01	30	55	0	区	道路敷	平面式	登録制
33	石川台駅前	H22/04/01	334	250	0	区	区有地	鉄骨3層式	有料制
34	雪谷大塚町	H22/04/01	175	147	0	区	区有地	平面ラック式	無料制
35	久が原駅前	H24/04/10	159	122	0	民	民有地	平面機械ラック式	有料制 当日のみ
36	久が原駅前第二	H27/04/01	249	180	0	民	民有地	平面式	有料制 定期のみ
37	御嶽山駅前第一	H25/04/01	80	62	0	区	区有地	平面機械ラック式	有料制 当日のみ
38	御嶽山駅前第二	H25/06/01	97	66	0	民	民有地	平面機械ラック式	〃
39	洗足池公園前	H28/09/01	86	96	0	都	道路敷	平面機械ラック式	〃
	合計	23箇所	4,630	3,789	86				

・蒲田地区

	駐車場名	設置年月日	規模 (㎡)	収納可能台数		敷地所有者	敷地形態	置場構造	備考
				自転車	バイク				
40	蒲田駅西口	S61/06/01	1,084	1,257	0	区	道路敷	鉄骨4層式	有料制
41	蒲田駅東口	S62/06/01	466	504	0	区	道路敷	鉄骨4層式	〃
42	蒲田交差東口	H01/01/01	411	450	0	都	公園	平面ラック式	〃
43	日本工学院地下	H19/04/01	1,960	1,524	0	学校法人	民有地	地下機械ゲート式 (平面ラック及び2段ラック式)	〃
44	下丸子駅前	S63/4/1 H13/04/01	674	561	10	区	道路敷	平面式、平面機械ラック式、2段ラック式	〃
45	京急蒲田駅西口	H14/04/01	271	230	0	区	区有地	機械ゲート式・2段ラック	〃
46	アロマ地下	H10/11/01	2,280	1,816	96	区	区有地	地下2段ラック式	〃
47	蒲田駅東口環八横	H02/11/01	933	835	0	区	道路敷	鉄骨3層機械ゲート式	〃
48	蒲田駅消費者生活センター横	H02/04/01	607	421	0	区	区有地	鉄骨3層式	〃
49	蒲田五丁目4番	H22/09/10	166	200	0	区	区有地	平面機械ゲート式	〃
50	蒲田駅東口臨時駐輪帯	H21/09/07	80	125	0	区	道路敷	平面式	無料制
51	蒲田駅西口臨時駐輪帯	H21/09/07	144	225	0	区	道路敷	平面式	〃
52	蒲田駅東口陸橋下	H05/04/01	343	328	20	都	陸橋高架下	平面ラック式	有料制
53	区役所本庁舎前	H12/04/01	943	837	0	区	区有地	鉄骨2層機械ゲート式	〃 当日のみ
54	蒲田駅西口御園	S61/06/01	260	297	0	区	道路敷	平面ラック式、平面機械ラック式	有料制
55	蒲田駅西蒲田公園	H06/04/01	797	553	45	区	公園地下	地下2段ラック式	〃
56	蒲田駅西口環八下	H11/04/01	2,955	2,026	33	都	陸橋高架下	平面式、鉄骨2階機械ゲート式	〃
57	矢口渡駅前	S49/04/01	793	704	0	区	水路敷	平面ラック式、2段ラック式	〃
58	蒲田呑川右岸	S51/04/01	160	450	0	区	道路敷	平面式	登録制
59	蒲田あやめ橋	S61/04/01	60	90	0	区	道路敷	平面式	〃
60	蒲田駅西口呑川横	H16/09/01	344	206	0	区	区有地	平面機械ラック式	有料制 当日のみ
61	雑色駅西口	H23/03/01 H27/9/1 (増)	941	558	22	区	区有地	平面式・機械ゲート・電磁ロック (バイク)	有料制
62	雑色駅高架下	H29/06/01	1,019	1,390	0	京急	鉄道高架下	鉄骨2層式、機械ゲート・一部電磁ロック式、垂直2段、ラック	有料制
63	蓮沼	S61/04/01	381	138	50	区	道路敷	機械ゲート式	有料制
64	武蔵新田 (土手側)	S51/04/01	90	100	0	区	道路敷	平面式	無料制
65	雑色	S59/09/01	200	200	0	都	道路敷	平面式	〃
66	六郷土手 (高架下)	S61/04/01	624	343	0	国	橋梁高架下	平面式	〃
67	千鳥町駅前	H04/04/01	261	190	0	区	区有地	地下ラック式	〃
68	産業プラザ横	H10/05/01 H26/12/1 (増)	259	702	0	区	区有地	機械ゲート式・2段ラック	有料制
69	京急蒲田呑川緑道	H24/04/01	232	100	0	区	道路敷	平面式	登録制
70	京急蒲田駅本線高架下	H28/06/01	538	713	0	京急	鉄道高架下	鉄骨2層式、機械ゲート・一部電磁ロック式、	有料制

	駐車場名	設置年月日	規模 (㎡)	収納可能台数		敷地所有者	敷地形態	置場構造	備考
				自転車	バイク				
71	京急蒲田駅空港線高架下	H28/06/01	881	1,041	0	京急	鉄道高架下	鉄骨2層式、機械ゲート式、垂直2段・スライド式ラック	有料制
合 計		32 箇所	21,156	19,204	276				

※運沼駅の設計収容台数のバイクの内訳は、原動機付自転車 30 台・自動二輪車 20 台。

※雑色駅西口の設計収容台数のバイクの内訳は、原動機付自転車 15 台・自動二輪車 7 台。

・糀谷・羽田地区

	駐車場名	設置年月日	規模 (㎡)	収納可能台数		敷地所有者	敷地形態	置場構造	備考
				自転車	バイク				
72	穴守稲荷駅前	H05/11/01	337	280	0	京急	鉄道敷	2 段ラック式	有料制
73	天空橋駅前	H05/11/01	745	260	30	国	国有地	平面式	〃
74	糀谷駅	H28/07/01	586	844	0	京急	鉄道高架下	2 層、機械ゲート、電磁ロック式、垂直2 段ラック	有料制
75	糀谷駅前地下	H29/04/01	1,334	840	0	区	区有地	機械ゲート、スライド式ラック	有料制
合 計		4 箇所	3,002	2,224	30				

※天空橋駅前の設置収容台数のバイクの内訳は、原動機付自転車 15 台・自動二輪車 15 台。

(b) 民営自転車等駐車場

	駐車場名	設置年月日	規模 (㎡)	収納可能台数		敷地所有者	敷地形態	置場構造	備考
				自転車	バイク				
76	京急六郷土手	S60/02/01	329	216	39	京急	民有地	平面式	私鉄経営
77	京急武蔵新田	S57/04/01	950	1,363	42	東急	民有地	平面ラック式	私鉄経営
78	京急大鳥居駅前	H12/04/05	1,050	828	23	京急	民有地	平面ラック式	私鉄経営
79	蒲田 5 丁目サイクル 24h	H16/12/01	232	143	5	民間	民有地	平面機械ラック式	民間経営
80	東急洗足池駅	H18/10/01	200	165	0	東急	民有地	平面機械ラック式	私鉄経営
81	京急穴守稲荷駅前	H23/03/28	57	81	0	民間	民有地	平面機械ラック式	私鉄経営
82	CCP 蒲田 5 丁目駐輪場	H24/11/09	52	51	0	民間	民有地	電磁ロック式	民間経営
83	パーキング梅屋敷駅前	H27/12/07	184	74	9	民間	民有地	電磁ロック式	民間経営
84	あすとウィズ公共	H27/12/11	415	332	0	区	区有地	電磁ロックスライド式ラック	公益財団法人 自転車駐車場整備センター
合 計		9 箇所	3,469	3,253	118				

・区営・民営自転車等駐車場合計

	箇所数	規模 (㎡)	設計収容台数		
			自転車	バイク	合計
区 営 合 計	75 箇所	38,232	33,310	477	33,787
民 営 合 計	9 箇所	3,469	3,253	118	3,371
合 計	84 箇所	41,701	36,563	595	37,158

(区営)	
有料制	51 箇所
登録制	13 箇所
無料制	11 箇所
計	75 箇所

*平成 30 年度 都市基盤整備部事業概要 36, 37 頁より。

平成 28 年から平成 30 年にかけて設置された自転車等駐車場は、大森地区では、梅屋敷駅(平成 29 年 6 月設置)、大森町駅(平成 28 年 6 月設置)で、調布地区では、洗足池公園前(平成 28 年 9 月設置)、蒲田地区では京急蒲田駅本線高架下・空港線高架下(いずれも平成 28 年 6 月設置)、糀谷・羽田地区では糀谷駅(平成 28 年 7 月設置)、糀谷駅前地下(平成 29 年 4 月設置)であり、全ての地区に新たに設置がされている。

また、平成 29 年度において当該事業に割り当てられた予算は 358,879,597 円であるが、大田区では有料制区営自転車等駐車場の運営に関して各地区(大森地

区、調布地区、蒲田・糀谷・羽田地区の3つに分類)において外部の業者と年間委託契約を締結している。

「有料制区営自転車等駐車場業務委託仕様書(以下、「駐車場業務仕様書」という。)」によれば、業務委託内容は次のとおりである。

【駐車場業務仕様書による業務委託内容】

- ・窓口業務
- ・使用料の納入
- ・場内自転車等の整理
- ・駐車場内の安全対策
- ・施設管理
- ・苦情対応
- ・防災対策 等

委託業者は、これらの業務を「大田区自転車対策の一環として提供されるサービス業務であることを踏まえ、利用者に対しては自転車対策の協力者であるという姿勢で接し、常に質の高い接客サービスの提供を心がけることで、利用者からの信頼確保並びに利用満足度の向上に努める(仕様書 3(1)総則②より)」ように実施していくことになる。

(指摘 No. 8) 駐車場管理月報の記載の方法について

駐車場業務仕様書 10「日報・月報の作成」にある月報は、毎業務日に作成する日報をもとに作成しているものであるが、当該月報を閲覧したところ、日々の利用者からの利用料金の収納件数が10件単位で記載されていた自転車等駐車場があった(例：1日200件 4日120件 20日80件など)。この点について大田区にヒアリングを実施し、委託業者から回答を得たところ、「自転車駐車場の一時利用については、業務時間内で全ての業務を円滑に行うため、業務時間の途中で利用者の区切りが良くなった際に集計作業を行なっている。」とのことであり、集計後に受け付けたものは翌日の集計に繰り越しているとのことであった。

業務の効率性の観点からは合理的と思われる反面、日々の処理件数を正確に把握することが出来なくなり、月報の数値も正確性を欠くことにつながる。

他の自転車者駐車場の月報では日々の件数を1件単位まで記載をしていたので今後は統一して一日の業務の終了時に日報をつけるべきであるといえる。

②放置自転車防止業務委託費

放置自転車防止業務委託とは、主に自転車等の放置防止指導を行うものであるが、「平成 29 年度自転車等放置防止指導業務委託仕様書(以下、「放置防止仕様書」という。)」によれば、「各駅の自転車等放置防止禁止区域およびその周辺において自転車または原動機付き自転車を駐・停車しようとするものに対して、駅周辺が自転車等放置禁止区域であることを知らせ、放置しないよう指導するとともに、自転車等駐車場に空きがあるときは当該駐車場の利用を誘導し、必要に応じて拡声器等を使用する。また、業務受託場所にある区営無人有料制自転車等駐車場について業務委託日時の範囲内で規律正しい利用がされるよう利用者への指導と駐車場内の整理に努めること」とされている。

放置防止仕様書によれば、そのほかの業務内容として次のものが掲げられている。

【放置防止仕様書による業務委託内容】

- ・啓発用注意札の貼付
- ・放置自転車等の整理
- ・業務日報の作成
- ・放置自転車防止啓発活動への協力

平成 29 年度において当該事業に割り当てられた予算は 159,767,208 円であり、各地区(大森地区、調布地区、蒲田・糀谷・羽田地区の 3 つに分類)において外部の業者と年間委託契約を締結している。

(指摘事項なし)

自転車等放置防止指導業務日報を閲覧したが、特に問題となる事項は検出されず、適切に業務がなされていると判断する。

(3) 交通安全推進事業

当該事業の過去3年間の予算の推移は次のとおりである。

(単位：円)

	平成27年度	平成28年度	平成29年度
A 予算額	27,084,267	40,121,400	31,790,442
B 支出済額	26,273,450	34,043,426	30,164,175
C 翌年度繰越額	0	0	0
D (A-B-C) 不用額	810,817	6,077,974	1,626,267
E (B/A) 執行率(%)	97.01	84.85	94.88

*1 当該事業の予算内訳は主に、交通安全教室の実施や交通安全協会補助金である。

①交通安全教室の実施

「平成30年度大田区交通安全のあらまし」によれば、東京都の平成29年の交通事故件数は、前年よりも増加しており(事故発生件数は32,763件であり、前年より351件増加している)、大田区に関しても、事故発生件数は1,348件で、前年に対し事故発生件数は69件増加している。死者数は3人、負傷者数は1,506人であり、前年に対し、死者数は8人減少、負傷者数は23人増加している。事故発生件数及び負傷者数は13年ぶりに増加したとのことである。

大田区の事故件数は、23区内において、発生件数は4番目、負傷者数は5番目とのことであり、23区の中でも交通事故が多い区とされている。

また、自転車事故件数等の過去10年間の推移は次のとおりとなっている。

【自転車事故件数等の推移】

年(平成)	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
事故件数(件)	2,808	2,625	2,558	2,305	2,044	1,716	1,528	1,470	1,279	1,348
自転車事故件数(件)	1,136	1,195	1,106	1,015	866	715	616	503	459	494
自転車の事故関与率(%)	40.5	45.5	43.2	44.0	42.4	41.7	40.3	34.2	35.9	36.6

*平成30年度大田区交通安全実施計画 8頁より抜粋。

*当該表は、第1当事者・第2当事者件数合計から自転車同士の事故件数を除したものである。

次に、東京都 23 区における自転車関与事故件数(平成 27 年～平成 29 年)を見ると次のとおりであった。

(単位：件)

	平成 27 年	平成 28 年	平成 29 年
千代田区	156	166	170
中央区	243	232	237
港区	290	266	312
新宿区	283	269	252
文京区	158	131	125
台東区	295	265	280
墨田区	253	203	193
江東区	432	357	344
品川区	242	228	245
目黒区	222	227	219
大田区	503	459	494
世田谷区	671	681	775
渋谷区	282	209	224
中野区	206	180	232
杉並区	513	471	425
豊島区	172	209	245
北区	174	175	183
荒川区	167	148	209
板橋区	429	383	400
練馬区	527	499	486
足立区	708	606	663
葛飾区	373	356	332
江戸川区	476	459	577

*警視庁 HP 都内自転車の交通事故発生状況より作成。

http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/about_mpd/jokyo_tokei/tokei_jokyo/bicycle.files/006_29.pdf

これらの表から分かるとおり、大田区における自転車の事故件数は減っているものの、前述の通りまだまだ 23 区内の中では高い水準にあることが伺える。

この点については、平成 29 年度の実施計画の中でも「依然として全事故の 3 分の 1 以上が自転車による交通事故となっており、交通ルールの徹底と交通マ

ナーの向上を図る必要がある」としている。

このような状況に対して、大田区が行っている取り組みとして、交通安全教室の実施が挙げられる。平成 29 年度において当該事業に割り当てられた予算は 9,332,830 円であるが、移動教室が 90 回、区民安全教室が 586 回、自転車教室が 3 回、運転者実技教室が 3 回、幼保指導者研修会が 1 回、高齢者交通安全集会在 30 回、開催されている。

また、交通安全運動(春・秋)等交通安全啓発事業(4,440,735 円の予算を割り当て)や、交通事故を再現して、安全に対する啓発を行うスケアード・ストレイト自転車安全教室(3,250,800 円の予算を割り当て)を実施し、交通安全を図っている。

【平成 29 年度講習会等開催状況】

交通安全移動教室		高齢者との交通安全集会		高齢者交通安全大田区民のつどい		高齢者交通安全体験教室	
回数	人数	回数	人数	回数	人数	回数	人数
90	5,168	30	1,236	1	1,350	1	185
スケアード・ストレイト		交通安全指導者研修会		区民交通安全教室			
回数	人数	回数	人数	回数	人数		
12	5,188	1	45	586	68,545		

*平成 30 年度 都市基盤整備部事業概要 29 頁より。

上記の表から分かるとおり、交通安全対策に関して、多くの参加者がいることが分かり、区民に対して交通安全に対して十分な周知ができているものと評価出来る。

また、これらの講習会は過去 3 年間に渡って安定的に開催されている。

一方で、東京都の他区と比較した場合、今後自転車の事故件数を減らすためにはどのようなことを実施する必要があるのでしょうか。下記は、大田区における自転車事故原因別発生件数をまとめた表である。

【自転車事故原因別発生件数（第1当事者・第当事者合計）】

(単位：件)

年	平成 25	平成 26	平成 27	平成 28	平成 29
信号無視	22	16	5	13	10
交差点安全進行義務違反	113	69	53	55	73
一時不停止	59	62	43	29	26
ハンドル・ブレーキ操作不適切	42	5	10	6	45
前方不注意	13	17	12	12	18
動静不注視	77	48	43	26	25
安全不確認	121	98	71	90	65
その他の違反	16	5	24	19	18
もらい事故（違反なし）	289	313	273	236	261

*平成 30 年度 大田区交通安全のあらまし 15 頁より。

この表によれば、交通違反を起因としたものと、違反がないものが概ね 50% ずつの構成であり、双方の割合を低減させる必要があるものと思われる。

（意見 No. 44）交通違反を起因とした事故と違反のない事故の低減に向けて

先に述べた通り、大田区における自転車の事故は交通違反を起因としたものと違反がないものが概ね半分程度を占めている状況であるが、両者の事故を減らすために以下の提案をする。

まず、交通違反を起因とした自転車事故であるが、これは現状の交通安全実施施策の継続に加えて、実際に事故の起きやすい現場での直接の指導を強化すべきであると考えます。

警視庁のホームページによれば、大田区における自転車が関与している事故の発生件数を昼間帯と夜間帯に分けると、いずれの時間帯も多くの事故が発生しているとのことである（平成 29 年は関与事故件数が 494 件であり、うち昼間帯が 382 件、夜間帯が 112 件）が、昼間帯では 8～10 時、夜間帯では 18～20 時が多いことが分かる。これは通勤通学の時間帯であり、この時間帯に多くの事故が集中することが分かる。よって、これらの時間帯に一定の期間にとどまらず、定期的に事故発生が多い交差点にて交通違反が見られる自転車利用者に対して指導をする必要があるように思われる。この実現のためには警察との連携が必要となるが、一定の効果が期待できるものと考えます。

また、大阪府では2015年（平成27年）に「信号守らせ隊」を発足させている。これは、企業や学校などから隊員を募り、街頭で信号遵守による自転車事故防止を呼び掛けるものであるが、このように官民一体となって地域の交通安全に対する意識を高める施策も一定の効果が期待できると考えられるため、付言する。

一方、違反のないもらい事故であるが、これに関しては、「防止可能な事故」と「防止不可能な事故」の2つに分類ができるものと思われる。前者に関しては車の運転と同様に危険を常に察知することが求められるが、具体的には交通量の多い道路では注意が必要である。そのため、現状大田区で実施している講習会の中で、事故の起きやすい交差点を紹介すること、自転車利用のルールの再確認をするためのもの（子どもであればクイズ、大人であればチェックリストの配布）をしつつ引き続き自転車利用者の意識を変えるように働きかけることが大切であると考えます。

(4) 自転車利用総合対策

当該事業の過去3年間の予算の推移は次のとおりである。

（単位：円）

	平成27年度	平成28年度	平成29年度
A 予算額	31,875,000	43,298,000	57,227,000
B 支出済額	26,585,802	33,492,181	49,457,906
C 翌年度繰越額	0	0	0
D (A-B-C) 不用額	5,289,198	9,805,819	7,769,094
E (B/A) 執行率(%)	83.41	77.35	86.42

*当該事業の予算内訳は主に、コミュニティサイクル試行実施経費補助である。

① コミュニティサイクル試行実施経費補助

コミュニティサイクルとは一定の地域内に設置されたサイクルポート（駐輪場所）であれば、どこでも自転車を借りることができ、返却することが出来るシステムであるが、平成29年度において当該事業に割り当てられた予算は34,755,000円である。

なお、大田区は現在コミュニティサイクル試行実施時期であり、平成23年3月に策定した「大田区自転車等利用総合基本計画」に基づき、コミュニティサイクルに関する基礎調査を行なったうえで、3年間の試行事業を実施している。大田区のホームページによれば、当該事業は平成29年3月25日から開始しており、区民や来訪者の利用状況、サイクルポートの適性配置、事業効果（観光振

興、公共交通の補完、回遊性の向上など)等を検証し、本格導入の可否についての判断を行うとのことである。なお、当該事業は大田区が実施主体であり、運営主体は株式会社ドコモ・バイクシェアとなっている。

大田区内には、現状(平成30年11月1日現在)57箇所のサイクルポート及び1日パス販売所が設置されており、利用に当たっての料金体系も1回毎に利用できる「1回会員(利用料は最初の30分は150円、超過30分毎に100円)」や利用頻度が多い場合には「月額会員(基本料金が月額2,000円で、最初の30分は0円、超過30分毎に100円)」があり、その他法人会員や、1日パスも1,500円で購入が可能であり、柔軟に用意されている。

【平成30年11月1日時点 大田区サイクルポート】

No.	サイクルポート名	住所
K1-01	大森海苔のふるさと館	平和の森公園2丁目2番
K1-02	平和の森公園	平和の森公園2丁目1番
K1-03	池上会館	池上1丁目32番8号
K1-04	京急蒲田駅東口	南蒲田1丁目20番
K1-05	平和島公園プール	平和島4丁目2番
K1-06	大森駅入新井自転車駐車場	大森北4丁目27番
K1-07	ユニクロ大森北店	大森北4丁目11番5号
K1-08	セブン-イレブン大田区東蒲田キネマ通り店	東蒲田2丁目16番1号
K1-09	セブン-イレブン大田区西蒲田2丁目店	西蒲田2丁目5番26号
K1-10	セブン-イレブン大田区西糀谷1丁目店	西糀谷1丁目10番18号
K1-11	ファミリーマートかわだ多摩川2丁目店	多摩川2丁目15番16号
K1-12	ファミリーマート大田本羽田2丁目店	本羽田2丁目13番7号
K1-13	羽田特別出張所 仮設施設	羽田4丁目23番7号
K1-14	大森地域庁舎	大森西1丁目12番1号
K1-15	セブン-イレブン大田区西蒲田店	西蒲田5丁目3番20号
K1-16	ファミリーマートタケウチ矢口店	矢口2丁目16番2号
K1-17	サイクルショップオギヤマ東馬込店(1日パス販売窓口店)	東馬込2丁目19番9号
K1-18	サイクルショップオギヤマ大森山王店(1日パス販売窓口店)	山王3丁目6番27号
K1-19	クライミングスタジオサンマウンテン(1日パス販売窓口店)	東糀谷1丁目13番4号
K1-20	セブン-イレブン大田区糀谷中前店	西糀谷3丁目8番21号
K1-21	六郷特別出張所	仲六郷2丁目44番11号
K1-22	矢口特別出張所	矢口2丁目21番14号
K1-23	大田区役所本庁舎前	蒲田5丁目40番

No.	サイクルポート名	住所
K1-24	東糀谷防災公園	東糀谷4丁目5番1号
K1-25	鶴渡公園	大森西6丁目12番1号
K1-26	大森諏訪公園	大森西3丁目3番10号
K1-27	六郷文化センター	西六郷4丁目1番5号
K1-28	鶉の木特別出張所	南久が原2丁目30番5号
K1-29	萩中文化センター	萩中1丁目7番30号
K1-30	テクノ FRONT 森ヶ崎	大森南4丁目6番15号
K1-31	テクノ WING	本羽田2丁目12番1号
K1-32	石川町文化センター	石川町1丁目3番8号
K1-33	ヴォーガコルテ千鳥町	千鳥3丁目13番12号
K1-34	大田区観光情報センター	蒲田4丁目50番11号
K1-35	セブン-イレブン大田区西六郷2丁目店(1日バス販売窓口店)	西六郷2丁目29番7号
K1-36	セブン-イレブン大田区南雪谷5丁目店	南雪谷5丁目20番16号
K1-37	東京サーハウス前	下丸子2丁目13番
K1-38	ネクストサイト蒲田ビル	蒲田本町1丁目2番5号
K1-39	東京モノレール流通センター駅前	平和島6丁目1番2号
K1-40	大田文化の森	中央2丁目10番1号
K1-41	郷土博物館	南馬込5丁目11番13号
K1-42	馬込西公園	西馬込2丁目8番15号
K1-43	北馬込わくわく公園	北馬込1丁目7番9号
K1-44	中馬込貝塚公園	中馬込1丁目19番3号
K1-45	たぬき山公園	南馬込1丁目13番6号
K1-46	池上駅前自転車駐車場	池上6丁目8番
K1-47	NTT 雪ヶ谷ビル	石川町2丁目1番7号
K1-48	ファミリーマート大田上池台3丁目店	上池台3丁目46番3号
K1-49	ローソン仲池上1丁目店	仲池上1丁目20番20号
K1-50	テクノポートカマタ第1	南蒲田2丁目16番
K1-51	テクノポートカマタ第2	南蒲田2丁目16番
K1-52	大田区総合体育館	東蒲田1丁目11番1号
K1-53	セブン-イレブン田園調布郵便局前店	南雪谷2丁目19番1号
K1-54	ファミリーマート久が原5丁目店	久が原5丁目2番1号
K1-55	カバヤビル	中央7丁目3番1号
K1-56	NTT 馬込ビル	南馬込3丁目1番2号
K1-57	池上本門寺	池上1丁目1番1号

現状では、コミュニティサイクル事業自体が試行実施時期であるため、当該事業についての評価をするには時期尚早であることは承知であるが、今後当該事業がより発展していくことを期待し、現状について下記意見を述べる。

(意見 No. 45) サイクルポートの配置について

大田区よりサンプルで1ヶ月間のコミュニティサイクルの利用数のデータを入手したが、直近のデータでは、利用数が少なく、また利用されているサイクルポートに偏りがあることが伺える。サイクルポートが駅に近い場所にあるのか、それとも住宅が密集しているところにあるのか、周辺の地形や交通環境など様々な要因は考えられるものの、今後はサイクルポートの配置の場所や、利用者が集中するサイクルポートに関してはサイクルポートの拡大、そうでないサイクルポートに関しては縮小を視野に入れて検討することが望まれる。

(意見 No. 46) コミュニティサイクル事業の周知について

現状では当該事業に関しては大田区のホームページに記載がある他、各サイクルポートに備え付けのパンフレットが置いてあるが、まだまだ区民に対する周知が少ない印象を受ける。大田区が実施する講習会等の中で周知し、また、サイクルポートの利用方法について現地での説明会等を実施することが利用の促進に繋がるものとする。筆者自身はコミュニティサイクルの利用者の一人である。利用申込、開始、返却手続はそこまで複雑なものではなく、慣れれば気軽に利用できるものであると考える。よって、区民への周知を継続的に行なっていけば、当該事業の本格導入について検討されるものとする。

また、千代田区においては地域活性化の観点から地域の商店街と一体となって取組を実施している。国土交通省の「コミュニティサイクル導入の現状と課題(<http://www.mlit.go.jp/common/000189512.pdf>)」によれば、地元商店街や大学などとの連携による有人システムを導入し、書店や大学、神社等にサイクルポートを設置している。このように、より区民の生活に密着している地点にサイクルポートを設置すれば、周知効果も見込めるものとする。

(意見 No. 47) 自転車の充電について

サイクルポートにおいて利用する自転車は電動アシスト付自転車(パナソニック社製:グリッター・EB)であり、この点がコミュニティサイクルの特徴の一つであるといえる。電動アシスト付自転車を利用者が購入することは、購入費が高い他、維持管理費もかかるが、コミュニティサイクルではそれが手軽な料

金で利用できる。この電動アシスト付自転車は途中でバッテリーが無くなってそのまま普通の自転車として走行を続けられるにしても、地形や距離によっては電動アシストを期待する利用者は多いものと予想される。一方、筆者が夜間に利用をしようとした際に、自転車の台数は充分あったが、0%のバッテリー状態のものや、10%以下のものが散見され、距離を考えて利用を断念したケースが何度かあった。利用率が高いサイクルポートでは、適時バッテリーを交換、充電できる体制の構築が望まれる。

(意見 No. 48) 利用料金について

大田区ではコミュニティサイクルを導入するにあたり、平成28年3月に基礎調査及び導入調査を実施している(大田区におけるコミュニティサイクル実施に関する基礎調査報告書(概要版)以下、「基礎調査報告書」という。)

それによれば、コミュニティサイクルの果たす役割・期待される効果として①環境負荷の軽減・低炭素社会への貢献②回遊性の向上③公共交通の補完④放置自転車の削減⑤観光振興⑥健康増進の6つを掲げているが、①については、自動車交通の減少がそれに繋がると述べている。そのために今後利用料金がどのようにあるべきかについて私見を述べる。

上述したとおり、現状の料金設定は柔軟なものとなっているが、利用頻度の高い方に対しては料金が割引になるインセンティブを与えることが、継続的に利用することに繋がり、ひいては自動車利用を減らす動機になるのではないかと考える。

よって、一定回数利用した場合、例えば月内に5回利用した場合、次の利用時に30分間の超過代金は無料とすることや、エコポイントと称して、利用時にポイントが貯まる仕組みを構築し、次回利用時に使用できるような制度を導入すれば、継続利用につながるのではないかと考える。

(意見 No. 49) マナーについて

大田区のホームページには自転車安全利用五則が掲げられており、交通ルール・マナーを守ることを利用者に喚起している。一方、サイクルポート利用時に、自転車のカゴの中に、空き缶・ペットボトルが放置されていることが何度か見られた。

【平成 30 年 11 月 大田区内のサイクルポートで撮影】



その他、サイクルポートの自転車返却のラックに空き缶やペットボトルが置かれている光景も何度か見られた。これらは、コミュニティサイクルの利用者が行ったことであるとはいえず、無関係の者がゴミを捨てた可能性もあるが、事業の推進に当たっては利用者を遠ざける要因になっているため、マイナス要素であり、このようなことがないようにマナーに関してサイクルポートに注意喚起を行うべきであると考え。また、サイクルポート元々の収容可能台数を大きく超えて返却されている光景も目にした。雑然と自転車が置かれており、自転車の出し入れがしづらい状況であったため、利用者を遠ざける要因になりかねない。このような事態を避けるために上述したサイクルポートの拡充と縮小は今後の事業展開において重要であるものと考え。

②大田区自転車等駐車対策協議会

大田区では、自転車利用に関する諸問題(放置自転車問題や自転車走行環境整備、交通ルール・マナーの遵守など)を協議するために、区長の附属機関として、学識経験者、鉄道事業者、道路管理者、区議会議員、関係団体、区民、行政で構成する大田区自転車等駐車対策協議会を平成 21 年度に設置した。そして平成 22 年度に「自転車等駐車対策(とめる)」「自転車走行環境の整備(はしる)」「自

自転車のルール・マナー啓発(まもる)」の3つ施策を相互に連携させ自転車利用環境の整備を推進していくために、「大田区自転車等利用総合基本計画」を策定した。

また、平成24年度には上記の3つの施策を具体化した「大田区自転車等利用総合基本計画に基づく整備計画」を策定した。当該整備計画の計画期間は32年度を目標としているとのことである。

平成29年度において当該事業に割り当てられた予算は6,601,610円であるが、自転車等駐車対策協議会支援業務委託として、大田区内全域を対象に上述した諸問題について、「協議会での報告や協議に際し必要となる事項を調査・分析・検討し、その結果を協議会に提供する(自転車等駐車対策協議会支援業務委託仕様書より)」ことを外部の業者へ委託している。

仕様書によれば、大田区自転車等駐車対策協議会は年に2回開催(1回あたり2時間程度)されるとのことであるが、その際の事務局補助・支援を行うものとされている。

(意見 No. 50) 自転車等駐車対策協議会の議事録の開示について

大田区のホームページにアクセスをすると「自転車等駐車対策協議会」について、平成21年度に設置された旨が記載されている。

(https://www.city.ota.tokyo.jp/smph/kuseijoho/ota_plan/kobetsu_plan/suimai_machinami/jitensya_riyou/jitensha_kyougikai.html)

ここには、平成21年度から22年度にかけて「大田区自転車等利用総合基本計画(案)」の作成に向けた協議を行った点についても触れられており、全10回の議事録が開示されている。ただし、それ以降の自転車等駐車対策協議会の議事録の開示はされていない。当協議会は、学識経験者、鉄道事業者、道路管理者、区議会議員、関係団体、区民、行政で構成するものであり、上述のような業務委託により、事前に必要な情報を収集した上で開催されるものである。そのことから、自転車に関する諸問題の解決に有用な意見が多く生まれる場所であるといえるため、区民に共有できるようにホームページなど誰もが簡単にアクセスできる方法による積極的な開示が望まれる。

(5) 自転車走行環境の整備

①概要

自転車走行環境の整備の概要については既に第3節第1項 道路等維持補修の(2)自転車走行環境整備工事及び委託で述べているため、そちらを参照されたい。

②自転車走行環境環境の整備形態

自転車走行環境の整備形態であるが、整備にあたっては、自転車は「車両である」とする大原則に基づき、車道左側に走行環境を設けることを前提とし、一定の幅員が確保できず、普通自転車専用通行帯など道路交通法に則った整備ができない狭い道路においても、歩行者、自転車、自動車の安全が確保できる整備形態を設定することとしている。

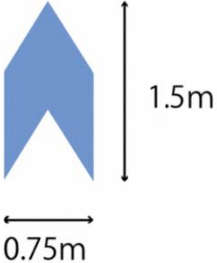
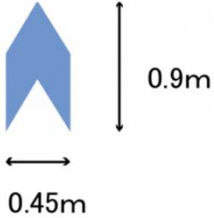
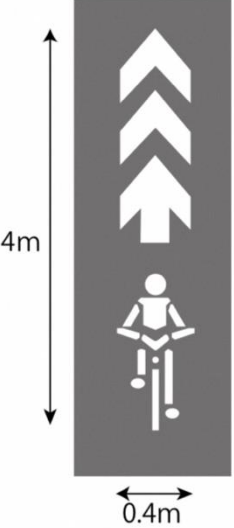
また、自転車の走行環境を明示することで、歩行者や自動車運転者には、自転車が通行することを認識しやすくし、自転車利用者には通行位置の明確化や、車道左側通行の徹底を促すことができる整備形態やサインとすると、ネットワーク計画の中では述べている。

整備形態のフローとしては平成 24 年 11 月に国土交通省・警察庁が発表した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を用いている。

<http://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/pdf/guideline.pdf>

③路面表示

大田区では、整備方針として、次の 3 つの路面表示を使用して自転車走行環境の整備を進めるとしている。

自転車ナビライン (通常)	自転車ナビライン (小型)	自転車ナビマーク
		

*ネットワーク計画 21 頁より

なお、実際の整備にあたっては、交通管理者と協議し道路環境の状況により、上記の表示を単独または併設することを検討するとのことである。

(意見 No. 51) ナビマーク・ナビラインの周知について

警視庁のホームページには、自転車ナビマーク・自転車ナビラインを設置する目的に、自転車の安全な通行を促すため、主として車道の左端側に「自転車ナビマーク」、交差点に「自転車ナビライン」の設置を推進しているとある。

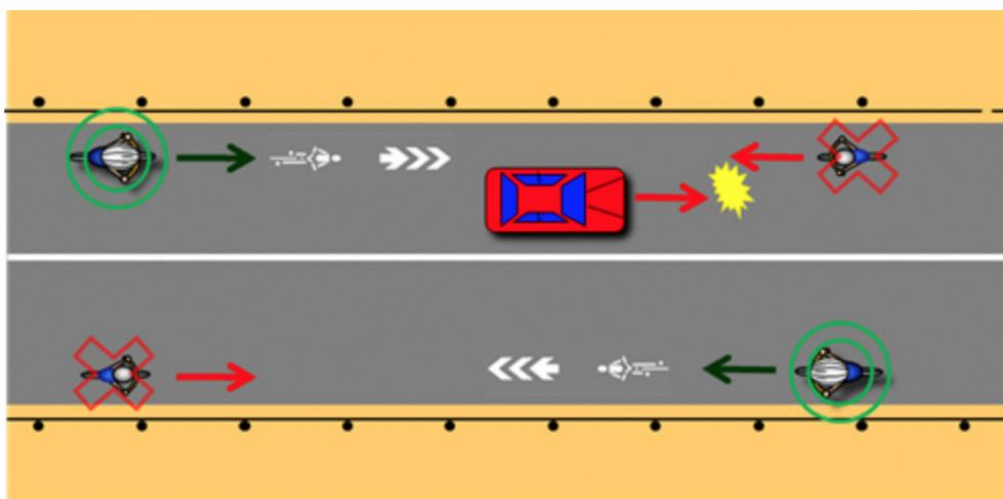
【警視庁ホームページより抜粋】

自転車が通行すべき部分および進行すべき方向を明示するものです。

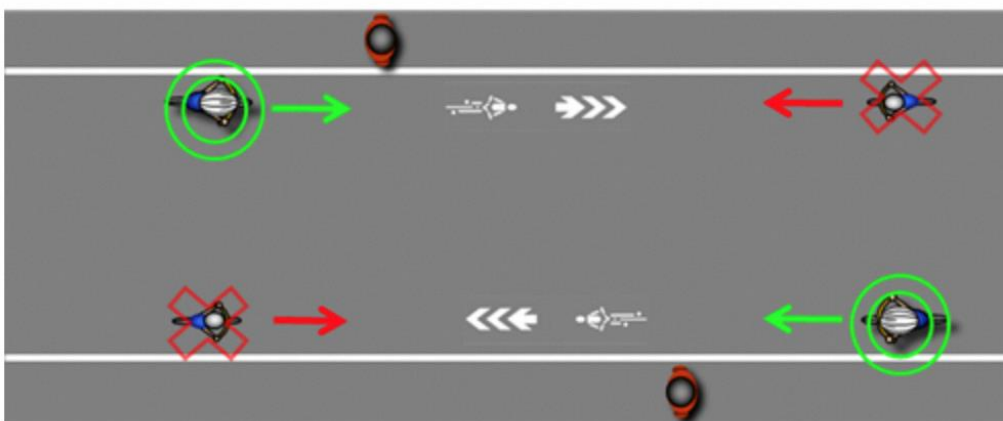
自転車は、矢印の向きに進行して下さい（逆行はできません）。

自転車ナビマーク・自転車ナビラインは、法令の定めのない表示であり、この表示自体に新たな交通方法を指定する意味はありません（通行方向については法定又は道路標識等の交通規制に従うこととなります）。

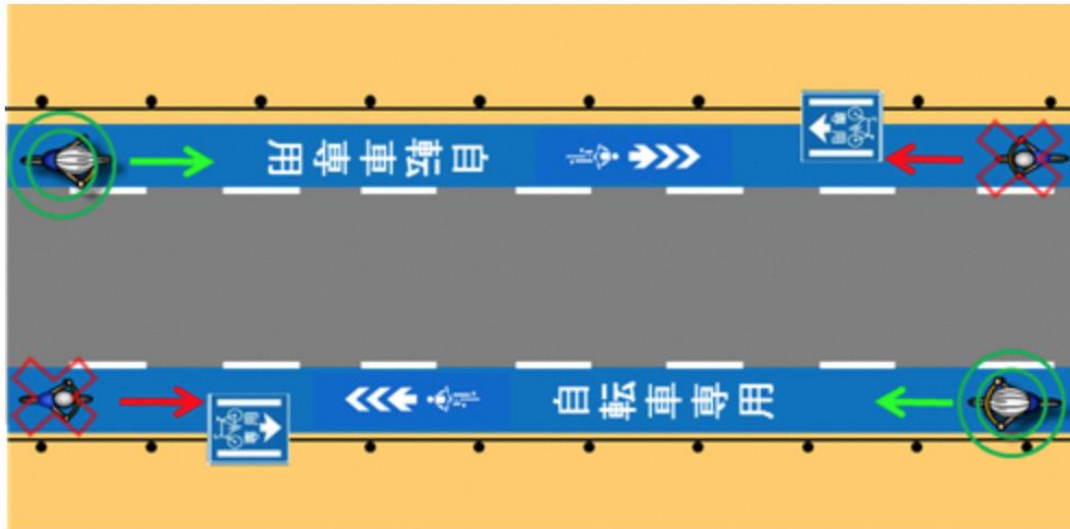
車道の場合



路側帯のある道路の場合



自転車専用通行帯の場合



自転車ナビマーク・自転車ナビラインには、「自転車優先」等法令上自転車を保護する意味はありません。自転車ナビマーク・自転車ナビラインの設置された場所、交差点であっても、自動車や歩行者に十分注意して運転して下さい。

また、路上の駐停車車両を避ける際には、後方から来る自動車がないか安全確認をしてください。車道に出る際又は歩道に上がる際には、他の自動車、歩行者に十分気を付けるなど、安全運転に心掛けてください。

上記のことから、自転車ナビマーク・ナビラインはあくまで自転車の安全運転の推進のため左側通行を促すものであるため、法令上自転車を保護するものではないことが分かる。

自転車専用通行帯であれば、自転車のみが走ることの出来る道路であるため、自動車やバイクの通行は禁止とされているが、ナビマーク・ナビラインにはそこまでの拘束力はない。よって、自転車利用者はこの点に留意して通行すべきであるが、自転車ナビマーク・ナビラインと自転車専用通行帯の意味を混同して、十分な注意を払わずに運転をする可能性があるため今後区民へより十分な周知を行うべきであると思われる。各種イベント等における周知はもちろん、交通安全実施計画の中で、その年度における安全計画の重点項目に設定するなどし、実際に自動車の交通量が多く、幅が狭い道路にナビマーク・ナビラインが設置されている場合、走行に関する啓発の看板等の設置をして注意喚起を促すべきものとする。

【交通量の多い道路におけるナビマーク：筆者撮影】



自転車の安全運転が確保できるように、当該マークの十分な周知が必要なものと思われる。