

第4回 大田区自転車等駐車対策協議会 議事録要旨

日 時：平成22年2月17日（木）午前3時から5時

会 場：大田区役所11階 第3・第4委員会室

出席者：屋井会長、福田副会長、樋口副会長、小林委員、坂本委員、島村（代理大野）委員、小野澤委員、酒井委員、根津委員、岩佐委員、五十嵐委員、飯田委員、松原委員、遠藤委員、宮澤委員、藤田委員、関委員、中村委員、秋山委員

都市基盤整備部長 定刻になりましたので、これより平成21年度第4回大田区自転車等駐車対策協議会を開催いたします。

本日は屋井会長が所用のため遅れてまいりますので、その間、福田副会長に進行をお願いしたいと思います。

副会長 本日は、会長が遅れますので、私のほうで次第に従い進めてまいります。よろしくお願いたします。

最初は、「第1回視察の報告」についてです。事務局の杉村参事より報告をお願いいたします。

事務局

【資料1「第1回視察の報告」説明】

(①機械式駐輪場、②赤羽駅周辺高架下駐輪場等)

副会長 ありがとうございます。今の報告について、ご参加できなかった委員のご質問やご意見を伺っていきたいと思います。いかがでしょうか。

参加された委員の皆さんの質問や感想等でも結構です。

副会長 機械式駐輪場について、「新しい機種は、カゴ付きの自転車でも収容可能となった」と説明がありましたが、補充説明していただけますでしょうか。

事務局 従来の機種では、車体の後部にカゴの付いている自転車は収容できませんでしたが、新しい機種では収容可能となったとのことでした。ただし、傘を車体に挿した状態の自転車や荷物を載せたままの自転車はトラブルの原因となります。また、特殊な自転車には一部収容できないものがあります。

このように、利用上のルールや一部車両の制限があるので、定期利用駐輪場とすることが一般的かと考えられます。

副会長 赤羽は大きいターミナル駅で、大規模な高架下空間があり、これをうまく利用して駐輪場を整備していましたが、これは赤羽の固有の事例と捉えるべきでしょうか。例えば蒲田駅周辺においては、赤羽の事例がどのようにヒントになるか、区としてのお考えはどうでしょうか。

事務局 大田区には高架下空間は京急線にしかありません。京急さんも駅周辺

には商業施設の展開等をお考えになろうかと思っておりますので、もし空きスペースがあれば、赤羽のように（鉄道事業者の関連会社が高架下の商業施設の上に駐輪場を設置して運営）していただけると有難いと思っております。今後の課題の一つと考えています。

副会長
事務局
副会長

機械式駐輪場の収容台数をもう一度確認したいのですが。

新機種で、1機当たり2百数台です。

次に、「自転車等の駐輪（とめる）に関する課題と方針」についてです。事務局の杉村参事より報告をお願いいたします。

事務局
事務局

【資料2「自転車等の駐輪（とめる）に関する課題と方針」説明】

【大森オーゼキ周辺の放置自転車対策について担当より補足説明】

歩道上に自転車が多数放置され非常に歩き難い状況でしたが、以下の対策を総合的に行った結果歩道空間が広くなり、放置しづらい雰囲気となって人々の意識も変わり、放置自転車がほとんど無くなりました。（「秩序あるまちなみになれば放置自転車は減る」との仮説に基づく総合的な対策）

- ・ 早朝よりカラーコーンをおいて駐輪するスペースをなくし、指導員を配置して放置防止指導を徹底
- ・ 周辺地域の撤去を徹底し、放置自転車の周辺への分散を抑制
- ・ 放置の原因となっていた銀行、学習塾に放置防止への協力を依頼
- ・ 道路管理者、交通管理者と連携して商品はみ出しの取り締まりを強化

副会長
会長

屋井会長がお見えになりましたので、司会進行を交代いたします。

本日は所用で遅れまして申し訳ありませんでした。

事務局報告の前半は、主に蒲田駅周辺を取り上げて様々な調査結果等を示していただき、それを資料2の12ページ上に「問題点の整理と対応策」（スライド23面）でまとめられています。なお、蒲田駅は大田区で最も大きい駅であり、当然他の駅も含めて議論していただく必要があります。

後半は、資料2の12ページ下「2. 駐輪場整備のための課題」（スライド24面）以降に、事務局からの様々な叩き台、提案が示されています。

これから、特に後者を中心に議論をしていきたいと思っておりますが、駐輪には通勤通学のための長時間駐輪と、買い物等のための短時間駐輪と、大きく分けて2種類の駐輪行動があります。いかに駐輪場の整備、管理・運営を適切に行っていくかなどの議論を今回と次回の協議会で行いたいと思っております。

まず、資料2の12ページ上までの現状確認の部分について、ご質問ご指摘をいただき理解の共通化をしておきたいと思っております。いかがでしょうか。

副会長 説明のあった大森のオーゼキ周辺の放置自転車対策は、社会実験のよう
に比較的短期的な実施でしょうか、それとも長期的、恒久的な実施で
しょうか。

事務局 現時点では、短期的な実施ですが、効果が確認されましたので、来年
度からは他の箇所も含めて、長期的にこの手法を実施したいと考えてい
ます。

最終的には、住民の方の意識が変わって、コーンを置かなくても放置
されることが無くなれば、コーンも取り払ってきれいなまちなみを実現
したい。これが理想的な姿であると考えています。

会長 ありがとうございます。他に、いかがでしょうか。

資料2の6ページ上（スライド11面）に「駐輪場の位置と利用率」に
ついて、東口・西口のそれぞれの利用率を示していただきました。

全体に右下がりのようにも見えますが、見方によれば、200mを超えた
あたりから、それ以降は5割から6割ぐらいの利用率しかない駐輪場が
多いようです。200mぐらいを超えると利用率が大きく下がる感じがしま
す。

一方で例外的に、利用率の高い駐輪場もあります。商店街とか利用目
的に対して使いやすいところは利用率が高い、あるいは別の「入りやす
さ」とかいろいろな要因がありますので、そうした影響でしょうか。単
純に駅からの距離だけで右下がりと考えてよいとは言えません。この点
について追加的に説明があれば、お願いしたいと思います。

事務局 スライドで説明したのは午前9時のデータです。資料2-1の2ページ
から3ページに、各駐輪場の時間帯別の利用率を示しています。

例えば、2ページの①蒲田駅平日の一番上の行は、(A)蒲田駅東口自転
車駐車場です。9時では90.3%ですが、12時では103%になります。15
時でも同じく100%程度ですが、18時になると通勤通学利用者がはけてい
って下がっていくことが見てとれます。

距離と利用率の関係の平日9時のデータがありましたが、4ページでは
平日ピーク時のデータを示しています。12時ごろのピーク時と9時のデ
ータを比較すると、平均17%ぐらいの差があります。

先ほど、資料2の5ページ下（スライド10面）で、西口・東口の差も
17%、9時と12時の差も17%と説明しましたが、このように、9時から
12時になると、西口でも東口でも17%程度利用率が上がる結果になっ
ています。

また、9時で143%程度あった東口の(H)区役所本庁舎前自転車駐車場
でも、12時には153%まで上がっています。西口でも100%以上や100%
近い駐輪場が出てきています。

会長 (M)西口環八下の駐輪場は多少駅から遠いのですが、規模が大きくて、

しかも利用率が高い。もう一つの(R)日本工学院地下自転車駐車場は、工学院の地下ですから学生がここに止めることもあるのでしょうか、このデータだけではわかりませんが。いずれにしろ、環八の方は、規模が大きくていつ行っても止められるので、多少距離があっても皆が使っていることでしょうか。

後半の説明の「小さい駐輪場を駅の近くに分散配置しなければいけない」との方向も確かにあるのですが、一方で大きくて遠くでも使われている事実もある訳で、その点も理解しておいた方がよさそうだと感じます。

事務局 通勤通学利用と買い物利用とは、分けなければいけないと考えています。

通勤通学の利用者はきちんと駐輪してくれる方が多いので、大きいものを造ります。屋上まで上がる所は1階2階に結構入るのですが、3階4階まで自転車を上げるのはしんどいと利用率が下がります。通勤通学用には大きい駐輪場も必要です。ただしそれが、遠回りだったり自転車を上階に上げるのがしんどかったりすると利用していただけないところで

す。

買い物の人は、近くでないと思わないことがありますので、買い物客用駐輪場は小規模なものを沢山造らなければならないと考えています。

会長 はい、よくわかりました。他に、いかがでしょうか。

委員 資料2の3ページ下の「質の問題」の部分、駐輪場が「怖い」とはどういうことでしょうか。

事務局 これはアンケート結果からのデータです。例えば地下式の駐輪場等で、「夜に人がいなくなると怖い」とのようです。以前、地下駐輪場で女子高生が刺された事件があり、夜間は閉めている地下駐輪場もあります。

また、コンパクトな空間に収容しようと2段式ラックの使用も多いのですが、実は死角が多くなります。上段部が見通しを悪くするので、奥のほうが見にくくなります。このような点から「怖い」となるようです。

委員 2段式で死角ができるのはわかるのですが、1段式と2段式では同じスペースで収容能力に2倍の違いがあります。一概に2段式はあまりよくないとはいかがなものでしょうか。この点はどのような見解をお持ちでしょうか。

事務局 区役所地下駐輪場の場合ですと、2段式ラックでは上段はレールを手前に引き出して下げて使うので、通路幅が1段式より広く必要となります。また、2段式ラックは隣との間隔が1段式ラックより広く必要となります。

一方、1段式ラックでは、配列に高低差を設けハンドルがぶつからないようにして、隣との間隔が最小30cm程度でよいものが出てきました。こ

のため、収容能力的にはあまり変わらなくなってきました。

2 段式の上段ラックはかなり重く、自転車を載せて斜め上に上げるのが難しいため、女性等の不評をかってている状況です。最近、水平のまま上に上げるものも出てきていますが、まだ重たいなど改良の余地がある状況です。

会長
委員

ありがとうございました。他に、いかがでしょうか。

先ほど、シャワー付きの駐輪場があって、自転車通勤に使われているとの説明がありました。景気が悪いと、駅 2 つ 3 つであれば電車に乗るのをやめて自転車で会社まで行ってしまふ。または、丸の内等まで行ってそこから自転車を借りて会社まで行く。それだけ経済状態が良くなく、電車代を浮かそうとしています。

それと同時に、主婦はスーパーの新聞折り込み広告を見て、地元のスーパーより 1 駅向こうのスーパーが安ければ、例え 2 円 3 円の安さでも、自転車に乗って買いに行きます。これが暮らしを支える経済の状況です。奥様方が安いものを買って行って、駅を 2 つ 3 つとばして自転車で買い物に行って、有料駐輪場の料金を払ってまで止めるでしょうか。いかにお金を使わずに買い物に行って帰ってくるのが奥様方なので、私は、短時間の買い物目的で有料駐輪場に止める奥様はいないのではないかと思います。本来的には、買い物客用駐輪場は無料でなければ置かれないのではないかと思います。

会長
委員

それでは、前半についてはご質問が概ね出たようですので、後半のお話が出たような辺り、今日事務局より提示いただいた叩き台を見ながら、皆様のご意見を伺って行きたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

通勤通学の方と買い物の方のニーズが違ふことがよくわかりました。駅周辺に必要な駐輪場と、お店等の商業集積されている所に必要がある駐輪場、そういう 2 種類の機能が必要だと理解しました。

会長

議事の予定では、「鉄道事業者の観点から」、「道路管理者の観点から」、「交通管理者の観点から」、「地元関係団体の観点から」、「区民の立場として」、「区議会として」、「行政の観点から」等々のご意見をいただくことを想定していましたが、個人的なご意見で結構ですので、このような観点も入れていただけるとさらに有難いと思ひます。よろしくお願ひいたします。

委員

我々も駅の近くに商業施設を造りたいと考えがちですが、説明のように駅に近い所は小さいスペースでも駐輪に使えることを改めて認識しました。

また、視察での機械式駐輪場の仕組みは素晴らしいと思ひましたが、設備投資とともにメンテナンスに費用がかかると考えています。それがクリアできれば、デッドスペースや使わない所を有効活用できる意味で

は良いと思ったのですが、他の駐輪場より割高な料金で供する訳にはいかないと思います。果たして、例えば10年くらいで採算がとれるか、メンテナンスにコストがかかるのが、事業ベースでは課題かと思います。

我々も自由が丘で一つ運営しています。利用者には評判が良く、あまりストレスを感じずに出し入れできると好評のようです。

駐輪対策は永遠の課題ではありますが、駅近くで何かできることはないのか模索しなければいけないと思います。

会長
委員

ありがとうございました。それでは続けてお願いいたします。

私どもの部門は駐輪場の計画とか場所の選定とかを行っています。

大田区内の事例ではないのですが、小さい駅の周辺に用地があつて駐輪場を整備しようと思うのですが、放置台数全体には足りない規模の駐輪場ですと周辺が放置禁止区域に指定されず、駐輪場を設置しても止めていただけないことを心配しています。そうした駅が何駅かあります。

例えば200台くらい放置があるところに30台の駐輪場を造っても焼け石に水で、全部を止めることはできませんが、少しでも放置を減らそうと駐輪場を造りたいとは思っています。しかし、自治体としてもルールがあり、駐輪場が必要台数に満たないと放置禁止区域に指定できない状況があります。

我々としては、空いている土地を少しでも使おうと考えていますが、「駐輪場を造ってもお客さんに止めていただけない」のがつらいところです。

放置自転車は完全には無くならないとは思いますが、小さい駐輪場でも造れるような、何かそういうご協力がいただければと思います。

会長
委員

ありがとうございました。

当社の場合、他の鉄道事業者さんと違ひまして、高架のために用地がほとんどないので、あまりご協力できることはないかとは思いますが、できる限り協力していきたいと思っております。

会長
委員

ありがとうございました。

駐輪対策は重要だと考えています。各区から、幅の広い歩道に駐輪場を造れないかとよく話に来られます。幅の広い歩道ですと大抵植栽帯があります。植栽帯をつぶしてまでも駐輪場を造っていただけないかと話があります。緑も大切ですので、駐輪場と緑とどちらが大事か議論になると思います。

一番有効に活用していただくのがベターなのですが、区当局の考えと地元がどう考えているのかもふまえて来ていただけると非常に助かります。

国道にも放置自転車が結構ありますが、区に主体的に対応をしていただいているところです。今後、私どもも区と一体になって放置自転車対

策を行っていきたいと考えています。

会長
委員

ありがとうございました。

先ほどの大森まちなみ維持課の取り組みに顕著だと思いましたが、ハードとソフトの両方の取り組みが一番確実なのではないかと思えます。

どこでも放置禁止区域内は放置が比較的少ないのに、離れると放置自転車が固まって止まっている例が多く、私どももその対策に苦慮しています。

例が違うかと思いますが、タバコの歩行喫煙が禁止になったところに罰金をとることが行われ、一つの大きな歯止めになったのではないかと思います。

資料2の13ページのランク別の方針の中にも、「マナー向上」の項目が入っていますが、罰則も併せて考えていくほうが効果的かと考えています。

会長
委員

ありがとうございました。

自転車も自動車と一緒に、走るだけでは利用価値は出ないと思います。自転車は健康的な乗り物ではありますが、走っているだけでは利用価値は出ません。自動車であれば、止めて荷物を下ろしたりする、自転車の場合も、通勤通学の方は駅周辺で止めて会社や学校に行かれる、これで利益が出ます。

買い物客の場合は、止めて買い物するのが目的ですから店の目の前に大体止めます。止める場所がないので歩道上に止めている状況です。

長期的な話ですが、建物を造るときには最初から、駐輪場整備に取り組みさせて許可するといいますか、遊技場であれば何台くらいの自転車を置きなさい、建物によってはこれくらい道路からセットバックして駐輪場にきなさいとか、そうした考え方でやってもらえたらよいと思います。

もう一つ、2段式の駐輪場で上段の利用率が低いのであれば、上段の料金を少し安くするとか、1段目と2段目を調整されてはいいかかと思いません。

会長
委員

ありがとうございました。

最初は道路交通を管理する考えでこの会議に参加しました。自転車を徹底して撤去する、あるいは規制を強化するとか、どちらかといえば自転車を排除するような考え方でした。その後、皆様のご意見を聴いて、逆に自転車を受け入れるかたちが良いのかと思いました。

具体的には、駅近くであれば有料でもかまいませんが、実際には遠くへ止めている、禁止区域外に何台も止まっているので、近い遠いよりも、むしろ料金が無料にこだわっている方が多いのかと考えました。

であれば、これを生かして、遠い所でも無料で利用できるような駐輪場を造れば活用してくれる方は非常に多くなるのではないかと考えま

す。遠ければ遠いほど、土地もある程度確保できるわけですから。

会長
委員

ありがとうございました。

先ほど、大森駅の撤去活動に成功した話があったのですが、これは非常に良い方法で、私もとても歩きやすくなったと感じています。

ただ一つ、心配というか懸念しているのは、止めていた自転車は果たしてどこへ行ったのか。駐輪場全体の数が足りない中で収まる所に収まったとは考えにくいですし、普通の利用者には「ここは止めちゃいけない、あそこはいけない」と言われると、歩きにくい理由はあるにしても、不満が渦巻いていることもあるのではないかと心配しています。

指導員の方が、「ここは止めちゃいけないけど、あっちだったら止められるよ」と助言することによって、印象も変わってくると感じています。

先ほど、無料なのか有料なのかとの話がありました。利用する側としては無料のほうがよいに越したことはないのですが、全部無料にして全て税金で賄うとすると、それも多くの人の理解が得られるか難しいところです。私は、ある程度の受益者負担はやむを得ないのではないかと考えているのですが、その辺の折り合いを付けていくことも今後の課題ではないかと思えます。

会長
委員

ありがとうございました。

どなたかがおっしゃったとおり、スーパーへ買い物等に行くときには新聞の広告を見て、1円2円でも安い所に買い物のはしごをしている状況です。

私ども自転車を利用している立場としましては、買い物が1箇所です済むはずはなく2か所3か所4か所と回る訳です。ある所では10分、ある所では20分、もっと少なく2、3分で終わってしまう買い物もあります。そのたびに毎回有料駐輪場を利用していたら意味がありません。私は買い物の主婦が100%有料駐輪場に入れることは考えられないと思っています。

大森のオーゼキ周辺の放置自転車対策の話がありました。確かにきれいにはなったのですが、買い物のピーク時の込み合う時間帯には、自転車を止めるスペースがないために買い物できず待っている状況です。

あの場所は、オーゼキに買い物に行く人がメインに止めているのではなく、通勤通学の方も止めているのではないかと思います。ほんの短時間の買い物のためにも自転車が止められない状況になってしまっているので、この時間帯は買い物客限定で止められるとか、そうしたことをスーパー側の方とも協議して検討していただく必要があるのではないかと考えています。

会長
委員

ありがとうございました。

いろいろとデータが出そろい、これからの対策が一番大切だと思いま

す。

商店街としましては、放置自転車、これは長い間止まっている意味ですが、以前はただ撤去すればよい時代でした。今は商店街としては、お客様でもある大切な方々ですので、自転車にお乗りになって来る方々と共存するかたちで対応することです。排除してしまえばよい訳にはいかない状況です。

そこで、現在商店街として考えていますのは、一定の時間帯に放送をして、自分の店の前の自転車、これには放置自転車やお客様の自転車、自分の店の自転車がありますが、それらを整理していただく、しかもなるべく歩道空間を空けるために斜め駐車をしていただくお願いです。そのような自衛手段を加味しながら、対応していかざるを得ないと思っています。

モラルをもっとPRするため、商店街のアーケードの柱等に適切な文句の標語を常時掲示した方がよいと思っています。東地区では4種類ほど作り貼ってあります。一つの柱に2枚ほど貼ってありますが、その中に、障がい者の皆様用にしたものがあります。それが、NHKの障がい者の方の番組のニュースキャスターの眼に止まりまして、先日取材がありました。

そのような努力も、地道に行っていかなければならないと思っています。

それから、資料2の11ページに夜間の残留のことについて、逆利用は意外に少なく4%程度と書いてあります。我々は実際にパトロールを月に2回ほどしております、その実感では夜間に自転車が非常に多いです。ミニパトロール自動車さえ通れないような状況になっています。

資料では「区外の利用者は4%と少ないので、②盗難車、③長期放置車、④近隣住民の自転車と考えられる」となっているのですが、実際にそうなのかと思います。朝には、割にそうした自転車はなくなっているのです。

夜間の自転車の利用者は買い物に来られるのか、飲みに来られるのか、どういうお客様なのか実態が掴みきれないのですが、資料の数字と我々の実感とが違ってきます。もう一度調べていただければと感じています。

会長
委員

ありがとうございました。

現在は、まだ目標を掲げる段階ではないかもしれませんが、この自転車駐車対策協議会は、最終的に例えば蒲田の駅は全く放置ゼロをめざしているのか、または何%くらいまで減ればよいとの目標なのか、大田区はどのように考えていらっしゃるのでしょうか。ゼロを目標にするのであれば、どのような対策も焼け石に水の状況かもしれません。しかし、3割あるいは5割減ればよいのであれば、対策の仕方もあるという状況で

はないでしょうか。

私は、放置はゼロにならないと思っています。半分減ればよいと思っています。資料2の5ページの蒲田駅平日9時西口の集中台数5,103台が2,500台くらいに減るのであれば、まあ良いのではないかと考えます。

今、この時点で言うべき問題ではないかも知れませんが、いずれ、そのような問題が出てくると思います。

会長
委員

ありがとうございました。

商店街連合会の者ですが、この会には調布地区、大森地区、蒲田地区とあり、それぞれに微妙な差があると思います。

例えば、調布地区でしたら久が原、御嶽山、雪谷大塚等の駅が、資料2の13ページにCランクで出ていますが、このあたりには駅にもバス停にも遠い場所があります。そうした所のお客様は、どうしても自転車を利用して商店街に来なければならないのです。そういう方の自転車が駅前に、あるいは商店街の中に止めてあるのを、むげに「止めてはいけない」と言うのは抵抗があります。買い物のお客様が止めているのはせいぜい30分です。それ以上止めて買っただけであれば有難いのですが、そうした方は少ないです。

駅前には、やはり鉄道を利用する人が止める場所となっています。それは、私たち商店街にはどうしようもないのです。

大田区にはどんどん撤去してほしいです。前にもお願いしたのですが、6時間以内のものは撤去しないようでした。6時間も待っていずに、もっと早く撤去していただくと駅前がスッキリします。そうなれば、自転車を置こうとしても「これはだめだ」という雰囲気になり、違法駐輪しないと思います。商店街のお客様の自転車と電車利用者の自転車が紛れてしまっていることが、駅前の一番の難点です。商店街にとってはお客様が大事なので、区に行っていただくのが一番だと思います。

会長
委員

ありがとうございました。今の点は重要です。技術的には、長時間駐輪か短時間駐輪か、撤去の際に判断できるのでしょうか。

区が何時何分と時間を記録してくれているので可能なのだと思います。

会長
委員

わかりました。

駐輪場の量の不足の面では、機械式地下駐輪場も選択肢から外さず、あらゆる観点から検討をしていただきたいと考えます。もう一つの点は、足立区の例のように、デッドスペースを有効に活用することでしょうか。

例えば蒲田駅は放置自転車が常時ワースト10に入っている状況があります。駐輪場が足りない所は、いろいろな選択肢について、検討対象から外す外さないを最初から決めるのではなく、考えていく必要があると思います。

記憶ですが、NHKの「ご近所の底力」という番組で、自由が丘駅の周辺を紹介していました。多くの自転車が置かれていたのですが、商店会や地域の方々がアイデアを出し合って長いすを置くことにより、山のようにあった自転車が一挙に無くなっていったそうです。自転車を置きづらい環境ができ、自転車を置くと白い眼で見られる感じになり、置かないで行ってしまうようになったとのことでした。置きづらい環境、そうした雰囲気をつくっていくことも重要だと思います。

また、地域のことは地域の方が一番わかっている訳ですから、地域の方の知恵を生かしていくことも非常に重要だと思っています。

会長
委員

ありがとうございました。

通勤通学の自転車、そして買い物客の自転車が、二つのピーク、波があることが今回のデータでわかりました。そして、買い物の方々が、自転車を置いて電車を利用しているのか、または周辺で買い物をするために自転車を置いているのかが、もう少し分かるとよいと思いました。

そのうち、周辺での買い物のために自転車に乗ってくる方については、商店街の方にもう一つ努力をお願いして、空き店舗を有効活用して一時的な10分20分という短い時間の駐輪場として使えないかと思っています。ソフトの部分を加えながらハードの部分を進めていくかたちができる、少しでも減らすことができるのではないかと感じました。それと、自転車を駐輪場に止める際、駅に近くても4階に止めるとなると面倒なため利用率が下がることについては、使い勝手、使う人の利用しやすさも重要だと思います。

地下の機械式駐輪場は、短い時間に面倒なく入れられることでインパクトがあり、どこかに設置してみたいと思いました。どこに設置するか、1億数千万円の初期費用、2百数台の収容能力という条件の中で実施できるか、議会の中で論議をしていかなければならないと考えています。

蒲田駅、また大森駅もそうですが、ランドデザインとして駅周辺の将来のまちづくりとの整合性も考えていかななくてははいけません。

現実にこれだけの自転車が放置され早急に対応しなくてはいけない中で、地下駐輪場を造ることも検討対象ですが、造ってしまったために、将来妨げになってしまうと困ることも気になります。先日の視察で地下駐輪場が建物の柱の一部にできる説明もされていたので、建物を建てる、または建て替える時に、そうしたことも提案の中に入れられるかと感じました。

会長

ありがとうございました。

(事務局に対し) 今のお話にありました、買い物客の内、鉄道に乗って行くために止めている方と、駅周辺で買い物をするために止めている方との比率が分かりましたら、今後教えていただきたいと思います。

副会長

私の感じたことは、自動車の場合は出発前に必ず行先を想定し、あそこなら駐車できるかできないかと考えますが、自転車の場合、目的地に止める場所があるかどうかを考える人は少ないのではないかと思います。

その点もポイントではないでしょうか。通勤通学の方の駐輪と買い物の方の一時の駐輪とを区別して対策すべきではないかと感じました。

我々区民も行政任せにせずに協力しなければと思いますが、特にソフト面で区に努力していただくと商店街や町会の方々も協力しやすいと思います。

また、役所ばかりが動いていると、「何をしているのか」と他人事のように思ってしまうがちですので、例えば地域の方に「こういうことを行います」とか、そうした声かけもしていただきたいと思います。調査の時にも、関係者に事前にお話をするとかかなり反響がありますので効果があると思います。このような自転車対策の問題は、行政と我々地域の人々が一体にならないと解決しないのではないかと感じました。

会長

ありがとうございました。

副会長

赤羽の視察の際、スペースをうまく使った民間の小さい駐輪場がありました。ちょっとしたスペースを使って設置でき、かつ初期費用も比較的少ないので、うまくこれを推進できるような仕組みを作ればよいと思います。

当日配布資料 2-4 の 13 ページに、助成制度の比較があります。大田区の制度は 50 台以上が対象となっているようですが、これ以下の小規模の駐輪場でも設置できるような仕組みができないかと思っています。

2 点目に、駐輪場ができて、意外に利用者の人たちは駐輪場があることを知らない場合があります。私は、研究で赤羽の付近で調査したことがあるのですが、駐輪場の存在を知らない人も多かったですし、駅から離れている駐輪場については、実際の所要時間以上に時間がかかると誤解している人たちもありました。その辺がわかるような駐輪場マップ、徒歩何分と示した全体のマップをつくり、情報提供を充実していくことも必要と思います。

3 点目は、先ほどから買い物客への対応の議論がされていて、原則無料との意見もありますが、一方では収容量には限界があるのも事実だと思います。実際に買い物客が道路に止める自転車が歩行者の妨げになっている訳ですので、うまく調整できるようなかたちがないかと思っています。具体的には、既に実施されているかと思いますが、いくら以上買い物したら駐輪場無料とポイント制のようなものを推進できる仕組みもあるとよいかと思っています。

会長

ありがとうございました。

皆様から大変重要な様々のご指摘をいただいておりますので、これをふまえて今後事務局で前向きに検討して、次回に方向性を出していただく段取りになると思います。私も大いに共感できるご意見ばかりであったと思います。

その際、今後の大きな方向として資料2の13ページが重要です。ここが大田区としての（区民の方々を含めた大田区としての）これからのスタンス、駐輪場問題に対してどうあたっていくかになります。つまり「どうなっているか」との現状認識とは別に、「どうすべきか」の視点を持っていかなくてはならない訳です。この点では先ほどもいくつかご指摘をいただきました。

この13ページのような考え方で、区としてどのようなサービスを目指すべきか、それも単体ではなくネットワークとして、また近隣のいくつかの施設を合わせて考えていくことになります。その際、このAランク、Bランク、Cランクなどを明確にしてこそ、買い物客や通勤通学客それぞれに対しての料金体系のあり方、また小規模施設のあり方、方向もはっきりしていくのだと思います。そうしたことを次回ご提案いただけるのではと思います。

では、今日の議題の「自転車の駐輪（とめる）に関する課題と方針」については、皆様のご意見をいただきました。一つ一つについて、事務局から意見をいただくことはできませんが、それは次回、どんな報告があるか、乞うご期待としていただきたいと思います。

なお、両警察の方からも建設的なご意見をいただきました。特に建物を建てる場合の取り組みのお話がありましたが、一つの例として自由が丘の某商店街があげられます。そこは道路幅員が狭いのですが、皆で協力して建物を建て替えるときに1階部分を2mほどセットバックしてきれいな空間をつくろうと行っています。駐輪場を造っている例ではありませんが、まちづくりを民間主導で行っている事例です。大田区でも、これからは、そのように商店街も積極的に役割を果たし、責任を分担することが求められます。

ただし、その前提として、区として、区民も含めてどういうあり方をこれからめざしていくのかをきちんとした上ではじめて、今申し上げたことも生きていくのだと思います。

それでは、次第の「3 自転車の駐輪（とめる）に関する課題と方針」と「4 協議」については、これにて終わりにさせていただきたいと思います。

最後「5 次回の日程について」は事務局でよろしく願いいたします。

事務局

次回第5回協議会は、4月26日月曜日または4月27日火曜日に開催したいと思いますがいかがでしょうか。

(とくに異議なし)

それでは、この2日間のどちらかで調整いたします。決定しましたら、事務局よりご連絡いたします。

事務局 本日「とめる」について、多数のご意見をいただきましたので、次回は、ソフト対策であるとか、料金であるとか、また本日いただいたご意見に対しても、まとめてご報告したいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

都市基盤
整備部長 本日は、たくさんのご意見をいただきましてありがとうございます。私ども行政といたしましては、貴重なご意見をいただいた中で、具体的に何ができるか、どうしていくかが課題であります。今後、いただいたご意見を整理して取り組んで参りたいと存じます。

長時間にわたりご協議いただきましてありがとうございました。以上で閉会といたします。