

第 5 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 4 月 26 日（月）午前 10 時から正午

会 場：大田区役所 11 階 第 5・第 6 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（代理齊藤）委員、小野澤委員、根津委員、磯部委員、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、大塚委員、関委員、中村委員、秋山委員

- 都市基盤整備部長 これより第 5 回大田区自転車等駐車対策協議会を開催いたします。
- 私は 4 月から都市基盤整備部長となりました太田誠一と申します。司会を務めてまいりますので、前任の堤部長と同様によりしくお願いいたします。
- 早速、次第にしたがって議事を進めていただくところでございますが、このほど委員の新規就任と交代がございましたのでご紹介いたします。
- 最初に、新しく就任されます東京都自転車商協同組合専務理事である大塚政利委員です。
- 次に国土交通省東京国道事務所交通対策課長である三澤伸吾委員です。
- 最後に警視庁大森警察署交通課長である磯部守男委員です。
- それでは屋井会長、よろしくをお願いいたします。
- 会長 先ほどご紹介がありましたが、途中からご参加の東京都自転車商協同組合の大塚委員には、よろしくをお願いいたします。
- それでは議事に入りますが、22 年度の最初の協議会であり、まず 21 年度の復習から始めたいと思います。事務局より、よろしくをお願いいたします。
- 事務局 **【資料説明】**
- ・ 資料 1 これまでの経過（平成 21 年度協議会（第 1 回～第 4 回）報告）
 - ・ 大田区の駐輪対策について[要点]
 - ・ 資料 2 自転車等の駐輪（とめる）に関する課題と方針②
- 副会長 **【資料説明】**
- ・ 心理的方略による放置駐輪削減施策の実証的研究
- 事務局 以上で資料の説明を終わります。
- 会長 ありがとうございました。
- これまでの説明で、次第の 3「自転車等の駐輪（とめる）に関する課題と方針②」まで終わっていると考えてよいのでしょうか。そうであれば、「方針」について、何が提案されているかをもう一度説明していただけますか。
- 事務局 資料の最後の 3 ページの「今後の方針(案)について」のところですか。一つ目は規制だけでなく促進策を行うこと。これには福田先生より説明のあったソフトな誘導策もあります。
- 二つ目は「とめる」に関しどのような方策をとるか、駐輪場の整備、駐

輪場利用促進及び広報・啓発強化、放置自転車の撤去の三つを提案しました。

さらに、今後の(案)ですが、放置させない環境形成、親しみやすい啓発活動、撤去業務の効率化、距離別・施設別料金体系、短時間無料化、クーポンの発行、保管所利便性向上、商店街での撤去活動、暫定撤去制の検討、広報・PRの強化、わかりやすいサイン、関係機関との協力などを提案しました。

本日は、これらについて議論いただけるとありがたいです。

会長

ありがとうございました。それでは、4「協議」に入ってまいります。

第1回から第4回の協議会の総括、福田先生の情報提供、そして今後の方針の(案)は叩き台として事務局が用意したのですが、特に最後の部分が重要です。ご意見はどなたからでも結構です。また、ご質問でも結構です。

すぐにはご意見が出ないようでしたら、私から何点か述べます。

福田先生のご説明では、近くに空いている駐輪場があるにもかかわらず使われていない状況に有効な方法で、どこにもとめるところがない場合には誘導のしようがないので難しい面があります。違法駐輪と適正な駐輪とのギャップをいかに埋めていくかは、コミュニケーションによる方法も、やり方をよく考えていくと有効と思います。次の日には元に戻る心配もあるので、ある程度の期間継続しなければならないと思いますが、「とめてはだめだ」という言い方をすると「何故だめなのだ」と言い返してけんかになることもよくある話であり、言い方一つで随分違うことが実証されています。議論する「方針」とは一体何かを、もう一度確認しなければいけないかも知れません。

この協議会では、「とめる」と「はしる」(これには、歩道は走れないので「とおる(通行する)」ではないかの異論もありますが)と「まもる」の三つで考えています。また、これは大田区の全体をみての方針であります。

本日は、その中の一部である「とめる」を切りだして考えようとしていますが、残りの二つと独立して考えられるかということと必ずしもそうではない。

また、グランドデザインなどの「まちのつくり方」、バスなど高齢社会におけるモビリティ、将来のいろいろな移動手段とも無関係ではない。

そのように他と無関係ではない中で、「とめる」ことに注目して協議していく訳ですが、それらとの関係も今後議論を続けて、最終的には全体を見渡したものにしていけないと方針としては完結しないと思います。

駅が複数ある中で、一つの駅だけ検討する従来の方法でよいのかとの議論になっていて、特に駅間の狭い線の駅と駅間の広い線の駅とでは状況が全く違います。また、駅の間での分担のようなことも検討する必要があります。もちろん急行が止まる駅に皆が集まったりする面もある訳です。

一方で、非常に限られたスペースをどう使っていくか重要な課題があります。蒲田駅は非常に違法駐輪が多く、ワースト10から抜け出したい目的もある訳ですが、それだけでは全区の方針にはならないと思います。

本日の資料は、どの駅も駐輪需要が多く駐輪場が足りないので整備が必要だ、と書かれているように見えてしまうかもしれませんが、最後の「方針」では、必ずしもそうにはなっていません。

また、第4回協議会のまとめ（資料1）の7ページに、方針について議論されてきたことが紹介されています。ここでは、現状の需給のアンバランスに対応して、駐輪場をどんどん造ろうとは必ずしも方針ではないと示されていると思うのですが、そこが議論の対象となるところです。

需要が多いのか供給が少ないのかがよく言われますが、実態をよくみると500m以内から自転車で来ている人が結構いたりする。このような自転車を受け入れるために、限られた駅前のスペースに駐輪場をもっと造らなければいけないのか疑問があつたりします。

将来の需要、人口等をきちんと予測した上で本当にこれだけ必要なのかとか、一方で高齢者がいくつになっても自転車に乗るのかと踏まえていくと、今足りないといって、駐輪場をどんどん造ることが良い方向とは思えない。「適正な利用」の考え方の中で、数値目標を定めていかないといけない。その検討とは、協議会で議論してきた内容からまだ充分ではない気がします。

例えば一日10時間以上とめるような通勤の人が先に駐輪して、あとから30分くらいの買い物のために来る人が駐輪する場所がない状況があり、その短い買い物のための自転車が撤去されてしまったりする。それでよいのかとの議論もありますので、考えていかねばならない。

一概に「駐輪場の整備」と書いてあるだけですと、そうしたニュアンスが十分に伝わらない面があります。委員の方々に意見が違ってしまうから、意見を踏まえながらまとめていけると、それが協議会としての方針になることだと思います。ここまで、私の意見を中心にお話をしました。

【資料1】の7ページに「駅前駐輪需要の適正化」として、「直行型自転車利用を促進し、駐輪需要の分散化を図る」とありますが、今回の【資料2】の最後の方針の部分には大きくは書かれていないように感じられます。

自転車利用の適正化策の中には、例えば「500m未満の距離からは自転車を使わずに歩いてください」との規制策もありますが、一方では、「直接目的地まで自転車でいける環境づくり」の議論もありました。

いろいろな方策があつてよい訳ですが、「とめる」ところだけを見ていくと、そうした議論が抜けてしまうかも知れません。この点についてはいかがでしょうか、これを質問にさせていただきます。

事務局

今回は、物理的に駐輪場整備を促進する面での提案をしました。足立区の例を示して小さい駐輪場を多く造ることなどの提案もしました。

今回は、整備の面ではなく規制等、とめてもらうためにどのような方策があるか、料金体系も含めてソフト的な対策として提案をしています。

前回と今回、両方合わせて検討いただければと思います。

まだ駐輪場が不足していることは事実ですが、土日曜では駅前の放置自転車はある一方で、駐輪場の定期利用のスペースが 50%程度しか利用されていません。そうすると、福田先生の紹介された方策が活かされると思います。

そういった方策を、どのようなバランスで行っていくかが重要だと思います。また、マナー向上についても、例えば商店街の方からも「こうした方がよいのでは」と意見をいただけたらと思います。

会長

駅前の違法駐輪が問題であるとすれば、それに対しては駐輪場を増やすだけではなく、他の解もあることを「とめる」方針の中にも含めたほうがよいと思います。そうしないと、見方が断片的になってしまいます。

もちろん、小規模な駐輪場を商店街に対して便利な場所に、短時間利用に対応するために造ることも良いでしょう。この場合に、料金制度を見直して、短時間の駐輪ならば無料、長時間ならばどんどん課金される制度にするなど、方策を組み合わせていくのは大変結構なことだと思います。

ただし、一方では今の駐輪需要のボリュームに対して整備する考え方だけで、10年後 20年後もよいのか、方針の中では考えていかなければならない。その辺りの検討はまだ充分ではないことを念頭におきたいと思います。

例えば、大田区内では自転車で目的地まで直行する利用の比率が高いです。元々日本の自転車利用で多いのは直行型の利用です。我々は駅までの端末交通手段が多いと思いがちですが、それは必ずしも正しくありません。目的地まで直行する自転車利用がしやすい環境をつくって、わざわざ駅に行って電車に乗らずに目的地まで直行する自転車が増え、それで駅周辺への自転車利用が何割か減ればそれでよいではないか、との考え方もあります。こうしたことも含まれるように、「とめる」以外の方針への関連付けをした方がよく、「とめる」だけをクローズした方針としてはいけないと思います。

事務局

よくわかりました。今後、その点もふまえて「はしる」、「まもる」についても議論をしていきたいと思います。

過去に、蒲田駅東口に収容台数 1,000 台規模の「アロマ地下自転車駐車場」を整備しても、放置自転車はあまり変わりませんでした。駐輪場の台数だけ増やせばよいのかといった議論が生まれました。まだまだ駐輪場が足りない時代だったのかも知れませんが。

第 3 回協議会で、中央 8 丁目から東工大まで行くケーススタディで、自転車が走りやすいルートを設定することで直行型利用が増加するのではないかという提案もいたしました。そのように、施策としては「はしる」が、総合計画にとって重要であると事務局は考えています。

自転車が走りやすい道路、自転車レーンも国道等には造れると思います。あとは、狭い区道に直行型利用に対応した自転車走行空間を確保できるのか、を考える必要があります。その点は交通管理者の方にいろいろお話を伺

いたいと思います。

駅と駐輪の関係も考える必要があります。例えば東急線の各駅に駐輪場がうまく整備されれば、蒲田駅まで自転車で来なくともよくなり、ある程度分散化できるように、いろいろな考えが出来ると思います。

駐輪場を造るだけではいけないと思っています。「はしる」「まもる」も絡めて、8月、9月ごろまでには総合的に見定めていきたいと思っていますので、皆さまにアドバイスをお願いしたいところです。

会長

ありがとうございました。数値目標は提案に入っていないのですか。

事務局

【資料2】の34ページですが、今回の提案の方針としては整備だけでなく啓発や撤去等との組み合わせ、また直行型利用の促進、他の交通手段への転換、これらがこれから「はしる」、「まもる」を議論する中での総合的な方針の原案と考えているところです。

会長

ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

副会長

「撤去した駅から自転車保管所までのアクセスを向上させる」話がありましたが、一方では「遠くに保管所があることで放置の抑止策になっている」側面も大きいと思います。また、駅から近い場所に整備するとなると、他の環境整備がされるべき場所に保管所でとられてしまうことになり、デメリットもあるかと思います。その辺に関して具体的に考えはありますか。

事務局

その点は悩んでいるところです。ただし、保管所までの距離だけでなく、撤去手数料3,000円も放置しようとする人には大きな抑止力であると考えています。しかし最近は自転車が安価に購入できるので、撤去手数料を上げることによって返還が減り、結果として廃棄が増える恐れもあります。撤去を実施しないと駐輪場を利用してもらえないこともあるので、駐輪場の整備とともに撤去も実施していかなければならない状況です。

撤去自転車を移送する車両を撤去実施日以外の日に駅前に配置して広報活動を行うことで、「放置自転車が撤去されてしまうのでは」という心理的な効果をねらう方策も考えています。

保管所はまとまった場所が必要なので整備しにくい状況です。ただし、今後保管所の候補地を探す際は、臨海部のように遠い場所ではないところを検討する必要があります。それによって、世田谷区のように返還率が向上すれば、撤去の回数も増やすことが出来るのではないかと考えています。

会長

他にはいかがでしょうか。

委員

放置自転車クリーンキャンペーンが5月に実施されます。今までは「困ります、放置自転車」のような文句の書かれたティッシュを配布していました。

ティッシュ配布も必要ですが、福田先生の資料9ページの方策1の「自転車利用者へのリーフレットの配布」のように、「新しい駐輪場ができました」と、自転車利用者の良識に訴えるキャンペーンの仕方が必要だと思います。

今までのクリーンキャンペーンの仕方に対して、効果に疑問を感じている

人も多いのではと思います。これまでのキャンペーンを見ていると、人々はティッシュが欲しいから受け取っているのではないかと感じます。ティッシュがなくて、リーフレットだけで受け取ってもらえるか疑問があります。ティッシュとリーフレットを両方用いたキャンペーンをするなど、少し工夫のあるキャンペーンをすれば効果は大きくなるのではと思います。

実施回数も、春1回、秋1回の他にもう1回増やしてもいいし、不定期の実施でもよいと思います。このような心理的な方策を取り入れたキャンペーンの実施も必要だと思います。

会長 違法駐輪問題はこのような協議会で何回か議論して解決できるのだったらこんなに楽なことではないですが。この問題には40年50年と歴史があって、今も解決できていない、なかなか難しい問題であります。

さらに、これだけ安価な自転車が流通しているなかで、自転車の返還率65%の数字は比較的高いと思います。手数料が3,000円だからでしょうか。

安価な自転車を購入して、数か月に1回は撤去されることを前提として放置しても、場合によっては撤去されてもバス代よりも安くなると考える人もいるのではないのでしょうか。撤去手数料がもっと高かったら、引き取らずに新規に自転車を購入して数か月使えたらいい、そしてまた撤去されて、と繰り返しをしている感じもします。これだけ安価な自転車を販売している国は他にありません。ヨーロッパではみな5万円程度はしますし、立派で強度もしっかりしています。このように安価な自転車を販売していることが課題なのですが、これは大田区だけで解決しようとしても出来ない問題です。

しかし、一義的にはどんどん撤去してどんどん廃棄する、無駄に思えることをせざるを得ない。保管所の収容能力の事情もあると思いますが、利用者側からみて2、3か月に1回くらいの実施だと思われる、私が先ほど想定したことも成り立ってしまうのではないのでしょうか。大田区ではどれくらいの頻度で撤去していますか。

事務局 撤去した自転車の情報はパソコンに入力して管理しています。ただし、特定の自転車が何度撤去されているかの記録まではまだ読み込めていません。

会長 撤去自転車の移送車に1回当たり19台しか積載しないので、撤去にはサイクルがあるのでしょね。自転車利用者も「この場所は、昨日撤去をしたから、次にこの場所に撤去活動をしに来るのは何日後だ」ということもわかっているのでしょうか。

事務局 自転車利用者は賢くて、撤去された直後にその場所にすぐ放置していかれます。いかに撤去をかいくぐるか放置者は知恵を絞っていらっしゃいます。

会長 同じ場所は、何日後に再び撤去を行うのですか。

事務局 大森駅では4日後くらいです。同じ場所で実施するのですが、放置自転車のすべてを撤去できる訳ではないので、部分的になってしまいます。そうすると、「なんで私の自転車だけ撤去するのか」といったクレームが発生しま

す。そういった不公平感もあります。すべて撤去できれば理想ですが、保管所の収容能力により現状では不可能です。実はクリーンキャンペーンの前の期間は撤去をなるべく控えて、直前に多くの撤去を行っています。このように撤去を強化することによって意識的に啓発をしています。

今は不定期に撤去の実施をしています。以前、実施していなかった土曜日にも今は撤去を実施しています。今後は日曜日の実施を検討しています。

日曜日の午後は買い物利用による放置が増えます。一方で日曜日は駐輪場が空いていますので、2時間無料の料金設定をすれば、目的地から少し離れていてもとめてもらえるのかどうか、公募委員の方にご質問したいのですが。いかがでしょうか。

会長

例えば、買い物などで20分30分とめたい場合は結構多いです。そのような放置自転車が撤去されるケースと、通勤・通学で8時間10時間放置しっぱなしで撤去されるケースと両方あります。それぞれの目的のために駐輪場がどれだけ整備できているか実績と利用者数との関係で、バランスのようなものがどちらの悪影響が大きいのか議論が出来るかもしれませんが、今の状態でははっきりしていません。10分くらいとめたい気持ちがあったときに、それを収容できるスペースもあってしかるべきだと思います。

また、遠くからでバスもなく、どうしても自転車で駅に来て駐輪しないと困る通勤・通学者がいても駐輪場が一杯のため利用権が得られず、やむを得ず路上にとめてしまうことがあったとしたら、その方のためには何とかしてあげたい気持ちにもなります。いろいろ事情があって難しいのでしょう。

そういうことも前提にしてお聞きしたいと思います。

委員

事務局の方に情報共有させていただきたいことがあります。

最近になって流通センター駅、大森海岸駅において駐輪場が増設された情報を得ました。また昨年度から、大森駅において自転車対策に積極的に取り組んでいらっしゃる。このように協議会が立ち上がってから、大田区は目に見える形で積極的に自転車対策に取り組んでいるところが、一区民としても感じています。例えば「来月にここに駐輪場ができる」などの計画があれば、今年度に限ってでも、情報を共有させていただきたいと思います。

駐輪場の増設はもちろん大切ですが、利用していただくための環境づくりや工夫も同様に重要であると思います。ただし、「クーポン券を配布して利用者にとめていただく」スタンスは個人的に賛成できません。自家用車が駐輪場にとめるのと同じように自転車利用者も駐輪場にとめる、意識を持ってもらう意識改革をしていただくことが、長い目で見ると重要だと思います。何かを配って、「とめてください」と頭を下げることには賛成できません。

駐輪場の管理人さんは、概して高齢者の男性が事務的な対応をしているという認識です。「女性や若い放置防止員などのやさしいアプローチ」のことも紹介されましたが、例えば東京都の緊急雇用対策の一環として若い人を指

導員として導入するなど一つの方法だと思います。

先ほどの質問への回答ですが、私は目的地から少し遠い場所でも、また 50 円、100 円といった料金がかかる駐輪場があっても、安心して置いておくことが出来るのであれば、そこにとめるつもりです。

会長
委員

どうもありがとうございました。

放置自転車は業者としても非常に困っている問題です。私ども東京都自転車商協同組合では、年間 1,900 万円の予算をたてて放置自転車をなくすよう努めています。

世田谷区のほうが大田区より自転車の返還率が高いとの紹介がありましたが、私たち業者側からしますと事実そのような傾向があると思います。自転車の購入価格は世田谷区が大田区よりもずっと高い、自転車そのものの価値が高いものを使っていますので、撤去された場合には引き取りに行く方が多いのは納得できます。

当方に自転車を買いに来お客さんには、「駅前に自転車を置いたら盗難に遭い、それが放置自転車となって撤去されて保管所にあると役所から連絡が来た。取りに行くと 3,000 円支払うくらいなら自転車を新たに購入したほうが安い」という方がいくらかいらっしゃいます。そう考えると、3,000 円の撤去手数料はムチとしては必ずしも高くはないのではないかと、そうした利用者にはもう少し高い金額を設定してもいいのではないかと思います。

自転車は国内で 900 万台から 1,000 万台販売されていますが、その約 80% 以上が中国から輸入された安価な自転車です。大田区では大手スーパーが区内の 78% くらいを販売しています。例えばコーナンでは年間 1 万 2 千台程度を販売しています。その平均価格が 5,000 円から 6,000 円ですので、撤去手数料が 3,000 円でも 3 か月乗り続けられれば引き取りに行く必要がない、と考えるお客様もいらっしゃいます。このように放置自転車問題と自転車価格はいたちごっこの関係で、区としても対策が大変であると思います。

自転車利用者に対して、たとえ 5,000 円や 6,000 円の自転車を購入しても、放置して撤去されればこれだけのお金を払うことになり、それは必ずしも得ではないとの意識を持つような啓蒙活動をしていただきたいと思います。

「駐輪場マップ」のような啓蒙活動と同様に、「この自転車を放置すると、大田区は 1 台あたり 5,600 円の負担をすることになります」という啓蒙活動も必要ではないでしょうか。それでも放置自転車が減らないのであれば、撤去手数料 3,000 円の額を再考してもよいのではないかと思います。

会長

どうもありがとうございました。大変重要で貴重なお話でした。

条例等で、自転車の購入時に処分費用を前もって徴収するようなことをしている自治体はありませんか。ただし、周辺自治体より購入費用が高くなり、お客さんは他の自治体で買ってしまいかもかもしれませんが。

委員

我々の業界も、自転車販売時に、洗濯機や冷蔵庫のようなりサイクル券を

発行することを考えました。販売業者、メーカー、購入者の三者で協力して、リサイクルを推進することによって放置自転車をなくそうとしています。

リサイクル費用は我々が行うと1台当たり1,000円近く掛かります。その大半は運送費等です。それでも実行しますとメーカーに申し入れをしますが、このような時代であり、なかなか立ち上がってくれない状況です。

過去には、自転車の価格が初任給の3倍した時期もありました。今は一日働けば自転車を購入できる時代になって、我々も困っています。

しかし、購入者も「安かろう、悪かろう」とある程度感じてこられて、近年自転車販売台数は減少傾向にあります。今後、自転車の所有台数が適正な台数に近づいてくれば、利用者が自転車に対して価値を認め、もっと大切に使用していただいて、放置自転車が少なくなる可能性はあると考えています。

会長
事務局

どうもありがとうございました。他にご意見はどうでしょうか。

先ほど「今後、駐輪場増設の計画は」のご質問にお答えいたします。

大森駅周辺では、東口側の機関車のある公園を、暫定的に一部供用停止して数百台分を今年度中に設置する予定で詰めているところです。

石川台駅周辺は、4月に駅のそばに3階建ての駐輪場をオープンしました。ばね式で垂直に上がる形式の新しい2段式ラックを使っています。

さらに、石川台駅付近では、東急さんにご協力をいただいて、電車が走る土手の斜面を少し削り込んで駐輪場として整備します。現在は道路に駐輪場を設けているために道路が狭く、改善したいと考えています。

事務局

蒲田まちなみ維持課の貝塚と申します。蒲田地域の駐輪場の建設について申し上げます。今年度は、蒲田駅西口の日本工学院の12号館地下に約1,200台分の置き場を今年度工事、来年4月オープンの予定で整備します。

同じ西口の環八下駐輪場は2,000台も入って満車の状態ですが、東京都の蒲田陸橋改修工事が2年度で行われるため、約1,000台分の代替地をお借りしました。この機会に陸橋下の梁下の高い部分を一部二層化する予定です。今年度実施設計、来年度工事をして収容台数は約1.5倍程度になります。

東口は、現在、区役所本庁舎前の機械式駐輪場が毎日満車の状態が続いているので、マルエツ近くの区有地に、約320台分の当日利用の置き場を、できれば今年度中に整備する目標で鋭意進めています。

会長

どうもありがとうございました。次回でもよいですが、今後機会があれば総括的にここ数年の情報を含め、情報提供をお願いします。

先ほどの宮澤委員のご発言の中に、「ティッシュだけ配布するのではなく」との意見がありました。今、行政ではどのようなことを行っているか、考えているかについて情報提供をお願いします。

事務局

我々も、ティッシュだけ配布するやり方は変えなければと考えています。

かねてより福田先生にご指導いただいていたこともあり、付近の駐車場の案内図をティッシュの中に入れて、駐輪場のご案内をすることを前回のキャ

ンペーンから始めました。その他には、キャンペーンをどのように行うかについては、現状ではなかなか妙案がない状況です。

「ここに置いては困ります」との放置防止指導・誘導は、現在は朝に行っていますので、通勤の方は忙しく、なかなかコミュニケーションがとれません。夜間の実施も考えていかなければと思います。今後の課題です。

副会長

先ほど説明したチラシは、見てそのままゴミ箱に捨てるのがはばかれるような、結構しっかりした紙でカラー印刷をして作っています。

ティッシュの中に入れてしまうと、捨てられる危険性もなくはないかと思えます。その辺も合わせてご検討いただければと思います。

会長

先ほど、「駐輪場にとめることは守って当然なことなのに、何故クーポンをあげるのか」という意見がありましたが、私もそうだと思います。

駐輪場にとめようと思って来たのだが、とめる場所がどこにもなく困ったときなど、例えばオーバーブッキングで飛行機に乗れなくなった客にミールクーポンを発行するように、何かトラブルがあったときに配るのは分かるが、とめてくださいだけでクーポンを配るのは何かおかしいと思えます。

最後の「方針」に係わりますが、どういう場合にクーポンを渡そうとしているのでしょうか。がらがらに空いている駐輪場があって「使ってください。使ったらクーポンあげますよ」といった対応でよいのかと思えます。

事務局

放置をしている方は付近に迷惑をかけているのに対し、駐輪場に入れてくださる方は、放置をせずに料金を払ってとめてくださる良好な区民の方です。こうした方には何らかのメリットがあってもいいとも考えているのですが、どちらが良いのか議論していただけると有難いです。

会長

先ほどの福田先生の考え方では、お金で誘引するとモラルが下がることとなります。「お金がもらえるならとめてあげる」行動になってしまいます。

そうではなく、「モラルとして、区民の義務として、このようにした方が良いです」ということとして、それについて、「なるほどそのとおりだ。それでは私も守ろう」となればモラルも保たれます。金銭的なもので誘導すると、「こうすればお金がもらえるのか」となって、区民のモラルを下げることになるかも知れないので気をつける必要があります。

区民の代表として参加いただいている委員としてはいかがでしょうか。

委員

「駐輪場に入れるのは当たり前」というのは、本当にそうだと思います。入れた人にメリットを与えるのではなく、入れなかった人のデメリットを強化した方がよいと思えます。

自動車の駐車禁止は罰金をすごく取られますが、それと一緒に思います。撤去できない放置自転車に対しては、ゴミネットをかけてしまう、タイヤをとってしまうとか強行策をとらないと、いくら撤去しても「ここがだめなら他の場所」に移動して放置されてきりがなく、強行策しかないと思えます。

いくら駐輪場を整備しても入れる人は入れますが、入れない人は入れない

と思います。駐輪場を増やせば、確かに多少は変わるのかも知れませんが、全部なくなるとは絶対に思えないので、駐輪場に入れない人のデメリットを強化したほうが良いと思います。

会長 どうもありがとうございました。他にご意見、どうでしょうか。

副会長 先日までの交通安全運動期間中に各署の管内で運転者講習会が行われ、私も講習を受けました。その中で気付いたことは、自転車の規制が以前に比べ厳しくなったことと、自転車事故で保険をかけていないために何千万円もの補償を支払っている人がいる、そういう問題があるとのことでした。

我々は自転車を買うと自転車屋さんを通じて 500 円の防犯登録料を払います。そして警察の方で、何かのときにその記録を基に捜査や対策をしている訳です。自転車の乗り方のルールは、今日の課題の「とめる」でなく「はしる」に入るのですが、自転車に対する規制は、これから変わっていく方向にあるのか、お聞きしたいと思います

委員 規制の強化ですが、一例をあげると、都の規則が昨年 7 月に変わり、最近特に事故が多発している携帯電話を使いながらの運転、あるいは雨の日の傘差し運転等が罰則の対象に盛り込まれ、取り締まりの対象となっています。これらはキャンペーンや講習会等で紹介しています。このように自転車の交通違反について、少しずつ罰則強化・取り締まりの対象となっています。

副会長 ありがとうございました。このように、ルールは非常に厳しいものがあります。自転車売る際に、規制やルールを広報することはいかがでしょうか。

委員 防犯登録は 500 円ですが、その他に業界としては、日本交通管理技術協会から T S マークを出しています。これは自転車の整備点検をしたときに、点検日と担当技術者の番号を記載したシールを貼ることにより、最高 2,000 万円までの賠償保険がかけられます。区内の自転車屋さんの 3 分の 1 ほどの店では、自転車を購入の際は初めからシールをつけて出すようにしています。

今は自転車の事故でも 5,000 万円、6,000 万円の賠償が発生しています。T S マークについて、我々自転車屋としては P R しているのですが、もう少し行政の方でも、ユーザーに広報していただきたいと思います。

会長 どうもありがとうございました。その他にどうでしょうか。

(意見なし)

会長 ご意見を多くいただいて参りました。事務局より叩き台をいただきましたが、全体の方向についていろいろ意見も出ましたので、それをふまえて今後「とめる」に関しての原案を固めていっていただきたいと思います。

冒頭に申し上げたように、「とめる」だけで独立しては対応できないことも多く、最後にご意見があったような「まもる」ことが重要な側面もあるし、通行する、移動する側面もあります。また、一方では自転車だけでは完結できないような「交通」の側面もあるので、そういう議論を継続しながら、修正もできるようなかたちでまとめていただきたいと思います。

それから、個別事項では、例えば「商店街と協力して撤去活動」の提案がありますが、商店街とは撤去活動を共にするだけでなく、「とめる」ことの協力も必要です。今日の資料にはそれが十分に書かれていない気がします。

まだいろいろ課題があると思います。全体の方向としては、だめだというような意見はありませんでしたから、今日の提案を改善していくことでやっていただければよいと思います。よろしいでしょうか。

(異議なし)

ありがとうございました。それではよろしくお願い致します。

次に、次第の5「次回の日程について」に移りたいと思います。

事務局

5月の視察と6月の協議会の日程を決めたいと思います。視察は「はしる」をテーマに、場所は屋井先生とご相談して決めたいと思います。

会長

視察は5月21日金曜日の午後、第6回協議会は6月28日月曜日の午後3時からではどうでしょうか。

(異議なし)

それではこの予定でお願いいたします。事務局にマイクをお返しします。

事務局

ありがとうございました。場所はおってご連絡いたします。

都市基盤
整備部長

本日は、大田区自転車対策につきましてご協議いただきましてありがとうございました。これをもちまして第5回協議会を閉会いたしたいと思います。お忙しいところ、ありがとうございました。