

## 平成20年度第1回中原区区民会議課題調査部会会議録

日 時 平成20年11月7日(金) 午後4時00分~午後6時00分

場 所 中原区役所5階505会議室

出席者 大下委員、川連委員、竹井委員、芳賀委員、松本委員、村山委員、吉房委員

(事務局)御前副区長、企画課:齋藤課長、日笠主査、小木曾職員、石渡職員、

鈴木職員、櫻井主査

(行政関係者)地域振興課:廣井課長、川添課長補佐、建設局自転車対策室:高津主幹、

小沼主査

傍 聴 なし

報 道 なし

### 次 第

#### 1 開会

#### 2 中原区区民会議課題調査部会要領(案)について

(案)のとおり了承

#### 3 正副部会長の互選

竹井委員を部会長、吉房委員を副部会長に選任

#### 4 会議録確認委員の選任

川連委員を選任

#### 5 議題

##### (1) 課題調査部会について

事務局:資料1に基づき、課題調査部会について説明

質疑なし

事務局:資料2に基づき、区民会議で地域の課題解決に向けた取り組みを検討するにあたって、参考として他区の第1期区民会議の取組みの特徴や成果について説明

(主な意見)

- ・ 各区によって取組みが違う。今期の中原区では課題調査部会で必要に応じて課題を掘り下げていきたい。(芳賀委員)

##### (2) 課題解決に向けた方策の検討

事務局:資料3に基づき、課題の現状、第2回会議における委員からの意見を振り返りを行う。

質疑なし

地域振興課:川添課長補佐から資料4に基づき、中原区の放置自転車対策の現状について区の実務担当者として感じていることなど、実務上の観点から地域の現状説明を行う(以下、説明概要)。

## 【中原区の放置自転車対策の現状】

### 1 一般的な放置自転車対策

一般的な放置自転車対策としては、駐輪場整備、撤去活動などのハード面の対策と啓発活動（行政だけではなく、市民・店舗・企業等の地域との連携）、システム整備（料金体系の検討、割引制度 例：福岡市で商店街との連携、乗入れ禁止区域の設定（放置だけではなく、さらに進めて「乗り入れ」も禁止するなど）のソフト面の対策の両面がある。

中原区では、特に地域独自の啓発活動などもあり、ソフト面の対策も比較的進んでいるのではないかと思う。

### 2 放置自転車について

一般的にまちの人に放置自転車をどう思うかと聞けば、ほぼ 100%の人がいけないことだと答えると思う。しかし、「放置自転車」という言葉について共通認識が得られているかどうか疑問である。

一般に「放置」というと、どのような状態を指すのか、その概念が人によって様々ではないか。例えば、「朝から晩まで停めている」状態なのか、「何日間も停めている」という状態を指すのか、少数派であると思うが、「たとえ 10 分でも停めれば放置である」という人も中にはいるかもしれない。

条例では「放置」を「自転車等の利用者が、当該自転車等から離れているため直ちに当該自転車等を移動することができない状態...（一部抜き書き）」と定義している。これは、極端に言えば、たとえ 2、3 分でもすぐに移動できない状態は「放置」となりえるということである。

条例が意図するところと一般感情（長い人では「何日間」という意識）との間にずれが生じていて、「放置」という言葉があいまいに取られているのではないか。放置自転車は「違法駐輪」とも言う。例えば、自動車の路上駐車は「違法駐車」として一般的には認知されており、ルール違反であることが明確である。放置自転車に関しても「違法駐輪」という言葉の方がよりイメージが明確になるのではないかと考える。

放置自転車の現状については、自転車台数のデータからその特性がみることができる（資料3のグラフ参照）。10年程前の数字と比較すると、駐輪場利用者は約2倍になっている。これは、駐輪場の整備や駐輪場の利用促進の成果によって、駐輪場が整備されたら自転車を利用しようとする人が増えた結果と見ている。

それに対して放置自転車台数は10年前と比較してほぼ横ばいである。なぜ、放置自転車台数が減らないのか。これは、例えば「駐輪場に費用を掛けたくない」「遠い駐輪場は利用しない（200m程度でも）」などと確信的に放置する人や、「買い物だけなので」などと罪悪感を持たずに自転車を放置する人など、ある程度固定化されている人たち（仮に「固定層」とする）がいるのではないかと推測している。

データから推測すると、駐輪場を利用しようと考えている人たちの駐輪場利用は

進みつつある。今後は、善意、悪意にかかわらず、確信的に自転車を放置していると思われる自転車利用者への対策を検討すべき段階にきているのではないかと考える。

### 3 撤去活動

放置自転車の撤去活動は、市の放置自転車対策の取組みのひとつであり、ハード面からの放置自転車対策として成果を挙げてきた。

撤去活動が始まった当初(約20年前)の撤去のターゲットになった自転車は「朝から晩まで駐輪する通勤・通学者」のものであったと考える。「朝から晩まで放置される」という典型的な放置状態をなくすことこそが撤去活動に求められた使命であった。しかし、現在、この撤去活動の実務に携わる者として感じることとしては、これらの「朝から晩まで駐輪する通勤・通学者」を対象に行う放置自転車対策はある程度の成果が出ているのではないかと思う。これらの撤去活動当初のターゲットであった「朝から晩まで駐輪する通勤・通学者」を対象に行う放置自転車対策を「第1段階」とするのであれば、この「第1段階」は一定の成果が上がっているのではないかと思う。

実際に撤去活動を行った印象では、朝10時頃までの放置自転車台数はかなり少なくなっている。時間帯別に見ると、昼(午前10時過ぎ)頃から増えて、夕方になって一段と増えるという状況である。昼は買い物客が多いのではないかと推測される。また、ひとりの人が長時間放置するというよりも短時間で入れ替わり置かれているのではないかとと思われる。(ただし、これらの時間帯別の傾向は元住吉駅には当てはまらない。)

朝の放置自転車が減っているということは、これまでの主なターゲットであった通勤通学者の自転車はどこに行ったのか。駐輪場の利用台数が大幅に増えていることからの推測であるが、通勤通学者のうちのかなりの割合の自転車利用者が駐輪場を利用しているのではないか。これは、駐輪場の整備、撤去活動をはじめとした対策の成果とも言えるが、やはり地域の人たちの地道な啓発活動によるところが大きいのではないかと思う。

朝の通勤通学者を主な対象とした放置自転車対策が一定の成果が出てきたと仮定するならば、次の段階としては、昼(午前10時過ぎ)以降に増えていく放置自転車に対してどう対応するかということである。これを仮に放置自転車対策の「第2段階」とする。この第2段階では、主な対象としては買い物客をはじめとして多様な目的で駅周辺に来る人たちであり、放置の状況も短時間での入れ替わりも多様な形態が想定される。具体的な対策としては、ハード面での対策はもちろん必要であるが、主体は啓発活動、料金体系や割引制度の検討などのソフト面の対策が重要になってくる。

さらに、もし仮に「街なかからすべての自転車を追放する(とにかくまちから自転車をきれいさっぱりなくす)」という社会的要請や目的があるとするならば、これ

は「第3段階」といえる。ただし、すべての撤去には膨大な費用・社会的コストがかかる。これを誰が負担するのか、市民（地域）と行政がじっくり考えなければならない。また、撤去は根本的な問題解決にはならない。対症療法としては有効であるが、撤去活動に対する反感による市民対行政の対立構造を生んでしまう。もともと人間が持っている規範意識が「撤去」という行為に対して反発が生じてしまうからである。中原区では地域による啓発意識が進んでいるので、自発的な規範意識や道徳心に訴えかけて、すべてを排除するのではなく、何らかの方法で共存する可能性を模索することが必要ではないかと思う。

#### 4 課 題

今後の課題としては、通勤通学者を想定した「第1段階」の対策は、一定の成果が出たと思われるので、買い物客を想定した対策（第2段階）をどうするのか。駐輪場整備・撤去活動重視のハード面（第1段階を解決するために必要であった）から、広報啓発、キャンペーン、料金体系を変えてみるなどのソフト面を重視した対策への転換をどう進めるのか。これまでは、8：2ぐらいの割合でハード面重視であったと思う。しかし、これからの第2段階の対策として、また、駐輪場を利用しない固定層を駐輪場に呼び込むためにはハード一辺倒では難しい。自動車の両輪のように、ハード面とソフト面の両方のバランスをとって対策を行うことが大切である。ハード面は行政が担わざるを得ないが、ソフト面については、行政も支援していく必要はあるものの市民（地域）が主体で行っていくことが望ましいと思う。市民、町内会、商店街、企業などの連携、協働により規範意識に訴えかけて自転車利用者のマナー向上を図ることが重要である。

#### （質 問）

- ・ 最近では就業形態が変わってきている。昼以降や夜出勤する人もいる。中原区は若い人も多い。そうした人たちを意識した統計を取ったことがあるか。（松本委員）  
そうした調査は把握している限りでは行っていないと思う。（地域振興課）  
通勤通学者といっても朝だけではないのでは。（松本委員）  
今日の説明の中では、分かりやすくするために典型的に「通勤通学者」という言葉を使用している。昼は「買い物客」といったように単純化しているが、それらにも多様な形態があることは承知している。（地域振興課）

#### （主な意見）

- ・ 概ね今の説明のとおりであると思う。（商店街の自転車利用者について）お年寄りには荷物が重いので商店街に買い物に行くために自転車を利用することが多い。本来こうした問題は行政を頼らず商店街と地域の連携で解決すべきことであるが、商店街の店舗では駐輪場はない。スーパーなどにもあまりない。多少店を狭くしても駐輪

場を作るべきであると思う。また、中原区のうた（『この街のどこが好き』）の歌詞の中でも「（中原区は）どこにでも自転車でいける」というフレーズがある。最近あまり歌を流さないが、以前は自転車の問題についてそれほど考えていなかった。それほど急激に自転車が増えている。自分は地域（町内会）でマナーアップ運動をやっている。パトロールはしていないがマナー啓発活動として各戸にチラシを配布した。また、地域内の日石社宅のフェンスにマナー啓発のポスターを掲出する予定である。いずれにせよこれは（自転車問題）永遠のテーマである。どこかで大なたをふるって、モデル的にやる必要がある。（吉房副部長）

- ・ 区民会議として何を指すのかということを考えなければならない。先ほどの説明のなかでもあったように「自転車の完全撤去を目指すのか」といった方向性について、まずは議論したい。（竹井部長）
- ・ 区民会議としての取り組みについて提案をしたい（追加資料参照）。取り組み目標として、（１）１０分くらいは歩く、（２）人ごみでは「押して歩く」、（３）駐輪場を利用するということを提唱していけば良いのでは。また、中原区の今後の発展を考えると、駐輪場を増やすことは必要。取り組み目標として挙げた「１０分くらいは歩く」ということを逆手にとって、駅から１０分くらい離れた場所に駐輪場を設置することを提案したい。自転車を乗ってきから駐輪場に止めてさらに１０分歩くということである。さらに実行の手法であるが、区民会議としては状況の把握や実行の手段を検討する、ただし実行は区民運動として発展させなければ意味がない。区民会議の委員２０名が卓上で立派な提案をしても実行が伴わなければ意味がない。区民会議の委員は出身団体に持ち帰って協力してもらおう。また、中原区は町内会連絡協議会がしっかりしているので、中町連が中核になって区内全域に運動を広げてもらいたい。（芳賀委員）
- ・ 若い人たちにどう伝えていくか。町内会の回覧などについては、若い人がどれだけ目を通していているかというところであると思う。紙だけの広報ではなくて電子媒体を活用した広報を考えていかなければならない。また、区民会議の委員と所属団体に関しては共通の意識を持っていかないと広まっていけないと思う。頭の中だけで考えていても始まらないので、ひとつでも何か具体的な活動をしてみる必要があるのではないか。（松本委員）
- ・ NPOでも今年度から自転車整理業務を行っているが、業務日誌などを見ると総台数は減っていない。また、午後には台数が増える傾向がある。ひとつ質問であるが、午後の自転車撤去は行っていないのか。（村山委員）

午後の撤去は行っているが、回数を少なくしている。午後の撤去を行うと、撤去された人から「なぜ買い物に來ただけで撤去されるのか」といった苦情が続出して、その対応にかなりのエネルギーがとられるという状況になってしまう。先ほどの説明の中でお話ししたように、まずは朝の通勤通学者の放置自転車をなくすという第１段階の解決をはかるとなると、まずは午前中の撤去を中心に行う。午後の撤去によって必要以上の労力がかかるとなると、午前中の撤去活動におろそかになってしまうので、現在は午前中を中心に行っている。ちなみに、他区では午後の撤去

回数を増やしているところもあり、区によって事情が異なっているのが現状である。  
(地域振興課)

実は今日が撤去する日であったようだが、撤去した後に、マナーが悪い人がやってくるようで、「もう撤去されたから大丈夫である」ということで自転車を置いていく。撤去している間は放置自転車はない。それが撤去活動が終わるとまた自転車がやってくるという状況である。やはり、今後も撤去活動は続けていかなければならないし、マナーのことも続けていかなければならない。それから、再開発地域に間違いなく人が増えてくる。若い世代も非常に多い。今日も若いお母さんに小さい子どもがそれぞれ自転車に乗っている様子を見た。やはり、人が増えるということは自転車も増えている。(村山委員)

- ・ 商店街としても新丸子駅周辺の放置自転車問題について何かをしたいと考えた。まずは実行したいという思いから、B5版の警告チラシを作成して、放置されている自転車につけたいと考えている。(川連委員)
- ・ 30～40代の子育て世代が多いPTA活動の中でも自転車を利用している人は多い。学校の参観日などでは学校内に多くの自転車が入ってくる。学校でもこうしたイベント時の自転車について改善策を検討しているところである。今日の話を受けて今一度、PTAの中でも自転車の利用について呼びかけを行いたい。(大下委員)
- ・ これまでの話しをまとめると、まず、マナー・モラルの啓発である。これは、吉房副部会長の町会での取組みを例として、中町連(中原区町内会連絡協議会)を通じて広めていければよいのでは。また、区民会議委員の出身母体でも今年度中には必ずマナー・モラルについての周知を行うことにしてはどうか。キャンペーン、呼びかけの材料としては、例えば、芳賀委員から提案があった取り組み目標を使ってみても良いのでは。さらに、若い人へのアピールという話しも出たので、メールやホームページなどを利用して広報を行うことも必要である。さらに商店街へのアプローチも必要である。特に、先ほどの説明でも元住吉駅は例外という話しもあったが、川連委員もこれから新丸子駅での取り組みを行うということなので、そのほかの商店街でもそれぞれで取り組んでもらうようなことも必要である。(竹井部会長)
- ・ 商店街もたしかに自転車を置くところがない。また、買い物にきて少し自転車を置くということはしょうがないと思うところもあるが、あきらかに長時間放置することはよくない。(川連委員)
- ・ 元住吉駅は「景観まちづくり」の検討が始まっており、その中で自転車をひとつの景観の取組みとして考えるという話しも聞いているので、そのあたりでも検討して欲しい。(竹井部会長)
- ・ 先ほどの説明の中で、「違法駐輪」という言葉が出たが、たしかに「放置自転車」よりも「違法駐輪」というほうがはっきりして分かりやすいインパクトがあるが、区民会議として「違法」という言葉を使っていくべきかどうか。(竹井部会長)

たばこのポイ捨ては条例で規制していると思うが、効果は上がっているのか?(松本委員)

重点区域内では効果は上がっている。ただし、たばこの吸殻は場所によっては増

えている。重点区域から外れているところはかえって増えている。(地域振興課)

そうすると「違法」という言葉の持つ効果という意味ではどこまで効果があるか少し疑問もある。(松本委員)

「違法」のほうが言葉のもつ意味は強いので効果はあると思う。区民会議としては市の条例に基づき「違法」ということでよいのでは。(芳賀委員)

マナーの教育をするのであれば、駅前だけきれいになっても通り一本ははさんだ場所が自転車の山になってよいのか。例えば、今タワープレイスの前は自転車がすごく多い。もしかしたら今まで駅周辺においていた人が撤去されるのでここに置くようになったかもしれない。やはり、意識も皆さんに持っていただくように、違法ということだけではなく、もっと広い意味での活動にしていけるためにどうすればよいかということも考えなければならない。(松本委員)

意識の検証は行いながら、基本的には「違法駐輪はやめよう」という方向性でいくということでしょうか。(竹井部会長) 各委員了承

- ・ 次回の区民会議に諮るうえで内容を確認したい。そのために今月中にもう一度部会を開催したいと思うがどうか。(竹井部会長)

11月27日(木)【午後2時00分】開催で各委員了承

午後6時00分 終了

要約のみ