放置自転車の問題と対策の先進事例

㈱クボタ 水・環境総合研究所　阿部 清一（あべ せいいち）

1 はじめに

放置自転車の問題は自転車を語るに古くて新しい問題である。土地が狭く人が集まるところ（駅や繁華街）では自転車がある程度放置されるのはやむを得ない、という感情を日本人はなんとはなく持っている。放置する人には罪を犯しているというような罪悪感は少なく、周囲もしょうがないかという程度である。しかし、放置が放置を呼び歩行者の通行の障害になったりするとそうはいかない。正式な放置自転車問題の勃発である。本稿では古くて新しい、すなわち現在においても解決し切れていない放置自転車問題の現状と課題を整理し対策の先進事例を紹介する。

2 放置自転車問題の現状と課題

わが国において自転車台数は既に飽和しているといって過言でない。保有台数は2005年で8,665万台、1.4人に1台の割合[1]だとすると一家族に1台は必ず所有しているという勘定になる。オランダの0.9人に1台という所有率には及ばないが十分世界のトップ10に入る。

毎年1,100万台が販売されるが廃棄も多く、純増は35万台程度であり、既に自転車は使い捨ての時代である。

放置自転車に関しては、内閣府が1年おきに駅周辺においての実態調査を実施し報告書を出している。その報告書「平成21年度　駅周辺における放置自転車等の実態調査結果について」によると、図1に示すように放置自転車台数は1981年の98.8万台をピークに減少し、2009年では24.3万台となっている。ピーク時の1/4になっているとはいえ、まだ24万台が放置されている状態である。図1に併記されている自転車駐車可能台数をみると、1977年の59.8万台から15年で437.7万台と7.3倍に増加している。駐輪場の整備が自転車放置台数の削減に一定の効果をもたらしたと考えられるが、2009年は432.1万台と横ばい状態であるので、用地取得などの困難さから頭打ちになっているのかもしれない。また、放置自転車の内訳を地域的に見ると東京圏45.4%、大阪圏26.9%、名古屋圏9.9%と

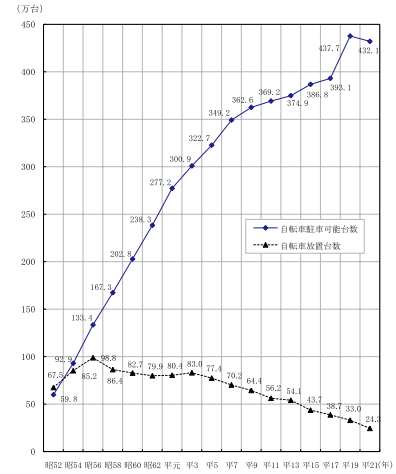

図1　駅周辺における自転車の放置台数と駅周辺の自転車等駐車場における自転車駐車可能台数の推移
＜内閣府報告書「平成21年度　駅周辺における放置自転車等の実態調査結果について」から抜粋＞

この三都市圏で全体の82.2%を占める。数字からは放置自転車問題は人口密集の大都市圏の問題といえ、放置台数のランクを見ると大阪市の41,987台を一位として横浜市、名古屋市、札幌市、川崎市、福岡市、大府市、台東区、中央区がトップ10である。駅名でのランクでは大府市のJR東海大府駅と共和駅がそれぞれ2,737台、2,446台となって1、2位を占めており、以下14位までは全て政令指定都市†である。大府市は人口約85,000人の中核都市であり、名古屋市の南に位置し名古屋市のベットタウンの性格が強いため自転車利用が多いのかもしれない。

地方自治体の放置自転車対策は自治体がそれぞれの状況にあった条例を定めて実施、というのが一般的であり、2009年6月30日までで全国1,746の市区町村のうち708自治体が条例を定めている。その内容は撤去、移動・保管、引き取り・返還、廃棄、リサイクルといった事柄であり、例えば保管期間は最大180日、最短30日、平均89日、撤去自転車の返還で所有者が支払わなければならない費用は最高5,000円、最低500円、平均1,520円となっている。

このような条例のもと2008年の1年間で撤去された自転車数は233万台、そのうち返還、すなわち持ち主が引き取りに来たのは115万台となっている。自転車を持っていかれた2人に1人は取りに行かなかったのである。残した自転車はいずれ廃棄などの処理が待っている。このような放置自転車の処理にどのくらいお金がかかっているのかも、対策を考える上で重要である。国土交通省道路局地方道・環境課道路交通安全対策室が取りまとめた資料によると、2001年に全国自転車問題自治体連絡協議会が実施した自転車対策等に関するアンケートの集計結果から全国平均1自治体あたり放置自転車撤去経費は5,000万円（自転車対策関係予算2.4億円の21%）となっている。

330自治体調査の結果、1自治体あたりの年間平均撤去台数が7,532台であったことから1台あたり6,638円の撤去経費となり、仮にこの数値を2008年の自転車撤去台数に当てはめると全国での撤去経費は6,638円/台×233万台≒155億円と計算される。

このように放置自転車問題は安全、交通障害、景観などの側面のみならず、膨大な経費がかかることから費用の面からも未だ解決しえてない問題といえる。従来からのアメ（駐輪場の単純整備）とムチ（強制撤去）政策ではその限界が見えてきており新たな対策が求められる。

3 放置自転車対策先進事例

放置自転車対策には各所でいろいろな対策が試みられている。その中で特徴ある試みを2、3紹介する。

①大規模駐輪場の整備（東京都江戸川区）

江戸川区と川崎の交通とまちづくりを考える会のホームページから葛西駅の新設駐輪場の情報を整理する。

地下鉄東西線葛西駅の環7通りを挟んで東西2ヶ所に2008年4月オープンのハイテク機械式地下立体駐輪

† 政令指定都市：政令で指定する人口50万人以上の市。2011年度で19都市

場がある（図2）。全体で9,400台の自転車が収納でき、その数日本一。統計的に駅利用乗客の10％が自転車利用として収容能力がきめられたそうだ。午前4時半から翌日午前1時まで営業しており稼働率は90％以上。新駐輪場の整備の目的は放置自転車対策で整備前は3,000台近くの放置自転車があったという。そのとき約5,300台収容可能な置場もあったが駅から離れた箇所もあり、歩道の半分を駐輪場にするなどして毎日50名体制で自転車整理に当たっていたそうだ。

自転車格納システム「サイクルツリー」は直径6.9ｍ、深さ14.45ｍの円筒型駐輪設備で放射状に自転車をエレベーターで収容するもの（本誌p.5参照）。1基あたり180台を収容でき、これが36基設置されている。利用者は自転車へのICタッグ取り付け、登録者カードの発行などの事前登録が必要であるため、必然的に定期利用者となる。一般定期利用代金は、1ヶ月1,800円、3ヶ月4,900円で学生割引もある。自転車の出し入れはIT技術を活用した迅速な収納システムが装備されているため入庫に10秒、出庫に20秒しかかからない。

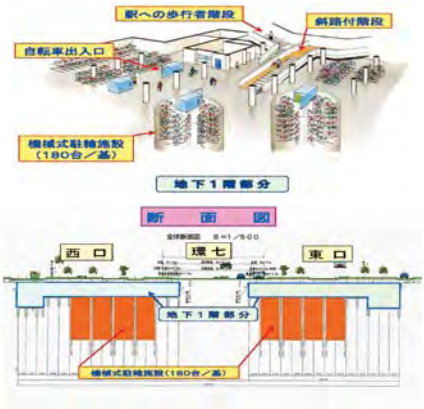

図２　葛西駅地下駐輪場概要
＜江戸川区土木部長　土屋信行氏講演資料
「自転車の走るまちづくり」より抜粋＞

この大規模ハイテク駐輪場の特徴は、①駅に近いこと、②大規模で駐輪需要をまかなえること、③電車が動いている時間利用できる、④入出庫が安全で速く待たなくてよい、⑤地下空間利用のため地上専有空間が少なく景観もよい、ということである。

この駐輪場整備後の放置自転車の数は約100台と激減したということである。この駐輪場は放置自転車対策としてまず駐輪場を整備すること、の効果を最大限発揮した事例であるが、約70億円の建設費（定期代収入で単純償却すると50年）が必要であることなどから、財政規模が大きな都市において有効な手法の一つとして評価できる。

②駐輪ポイント制（東京都江東区）

東京都江東区では放置自転車対策として2011年2月1日から「ポイント制」を始めたとのこと。昼過ぎ～夕方にかけて亀戸駅周辺の商業施設には主婦層の買い物客が歩道に自転車を放置することがよく見られた。この放置自転車をなくす目的で採用した「ポイント制」は、利用率の低かった亀戸駅前北口第1自転車駐車場の3階に1日利用料金100円を払って利用してもらうとそのたびに1ポイントをあげ、5つ貯まれば、無料駐車券、あるいは亀戸駅前のドーナツショップやカラオケ店で使える割

引券、景品などがもらえる仕組みである。

合わせて2010年10月中旬からは夜間の撤去も始めたこと、同年12月からは亀戸駅北口を中心に、放置自転車を防止する啓発作業員を配置したことなども功を奏して、駅前ロータリー付近での日中の放置自転車数は激減したということである。この仕組みには地元店舗の協賛が欠かせないが、商店と主婦とを「駐輪」で繋ぎ地域活性化にも役立つというユニークな方法ではないかと思われる。

③マナー喚起・子供の絵（大阪市）

大阪市によると、「『元気な大阪』をめざす政策推進ビジョン」において放置自転車対策を重点課題として位置づけ、約50,000台の駅周辺の放置自転車を半減し、放置自転車台数全国ワースト1を返上することを目標に諸対策を実施したところ、2011年2月、市の独自調査では約25,000台に減少し、削減目標台数を達成することができたとのことである。諸対策の中で目を引いたものが「子供の絵」である。

大阪市の放置自転車対策としての子供の絵はネット上で有名になっている。2010年11月港区内のJR弁天町駅と地下鉄朝潮橋駅の周辺の歩道に特殊なシートに加工した絵を100枚貼った。貼る前の月にそれぞれ68台、71台だった放置自転車は貼った後に23台と30台になり、今年の1月には9台、34台になったということである。

この絵というのが「歩道は駐輪場ではありません」などと違法駐輪追放を訴える児童（地元小学生）の絵（写真1）であるそうで、読売新聞の記事では「マナーの悪い大人も、子供が一生懸命描いた絵の上には置きにくいらしく」としている。

筆者も8月25日午後4時ごろJR弁天町駅に行ってみた。なるほど小学生の絵が18枚並んでいる。放置自転車はその上に1台もない。しかしその場所を除いた駅の周りの放置自転車は100台を数えた。よくよく見ると18枚の絵の上には「この場所で駐輪すれば即撤去します」の内容の臨時警告板が12枚貼られていた（写真2）。子供の絵作戦は癒しと脅迫の両面作戦かもしれない。

④福岡市の取り組み

2011年7月21日、筆者は福岡市役

写真１　JR 弁天町駅歩道に張られている子供の絵

写真２　子供の絵が張られている歩道風景

所を訪ねた。福岡大学の社会人大学院生でもある福岡市住宅都市局大串美嗣さんの紹介で、福岡市道路下水道局計画部道路計画課水落義和さん、福岡市道路下水道局管理部道路管理課の脇山昭さん、中村喜久子さんから放置自転車対策を中心としていろいろな話を伺うことができた。以下その内容を紹介する。

福岡市では自転車利用総合計画を策定しており、自転車が安全に通行する空間の整備、駐輪場の確保、適正に利用されるためのルールや仕組みづくり、モラル・マナーの向上など総合的な政策がとられている。主題の放置自転車問題については繁華街の天神地区が先述した内閣府の調査で1997年5位、1999年2位、2001年と2003年は1位であったことから優先課題として取り組まれ、その対策として、①駐輪場の整備　②モラルマナーの啓発　③放置自転車の撤去という３項目を柱に取り組んでいる。天神地区では放置自転車撤去台数が2001年の6,810台が2009年13,648台に、同じく駐輪場収容能力は2,280台から4,500台に、街頭指導員の投入人員は延べ人数で1,610人が10,309人に大幅に増加した。また、地元自治会、企業団体、ボランティア団体等で自転車放置防止活動の推進を希望する団体を「自転車放置防止推進団体」と認定し、当該団体へ加入している方へ協力員として委嘱し、ボランティアで活動を行ってもらっている。この「福岡市放置自転車対策協力員」の数は、福岡市全体で2001年の362人から2009年の1,313人に増えている。これらの対策の効果を全体的に示す自転車放置率のトレンドは、福岡市全体で平成13年の約34％が平成21年では15.6％に改善されている（図3）。福岡市が行っている諸対策の中で参考になるものを2、3紹介すると、まず「乗っチャリパス」がある。「乗っチャリパス」とは通勤・通学に駅まで自転車または原付を利用する人が「市営駐輪場定期券」と「市営地下鉄定期券」を同時に購入すると料金割引になるサービス。1ヶ月で駐輪場から450円、地下鉄から450円、合計900円が割引される計算になる（図4）。現在約6,000名の利用があるそうだ。

もう一つは、「チューリンクーポン」である。これは先述の江東区の

図３　福岡市放置自転車駐輪場整備状況の推移
＜福岡市道路下水道局道路計画課「福岡市の自転車施策について」＞

「駐輪ポイント制」に類似したペイバックシステムで、4ヶ所の駐輪場で、駐輪した際に発券される駐輪券を85店舗の協賛店に提示すれば、例えば飲食代金10％OFF、商品5％OFF、ラーメンの替玉1個サービスなどの特典が得られるシステムである。2007年4月より実施されて利用者から喜ばれているそうである（図5）。福岡市は今後も市民・企業・行政が協働して自転車の適正利用を進めていくという。

3 今後の展開

駅前放置自転車対策の分かりやすいシナリオは、まず内閣府が隔年実施する駅周辺における放置自転車等の実態調査で上位にランクされる。これは大変だということでランクされた自治体は伝家の宝刀（強制撤去、駐輪場整備、街頭指導）で対応する、というものである。しかしこの伝家の宝刀のみではその限界が見えており、放置自転車がなくなった、すなわち撤去自転車数がゼロになった、という状態には至らない。

古倉宗治氏はその著書（関連記事p.84）で駅前放置自転車対策には新三本柱が必要と述べている。その第一は5km以内の目的地の場合、駅を利用せず直接目的地に自転車で行ってもらう、第二は駅まで800m、徒歩10分以内では徒歩に変えてもらう、第三は駅周辺施設に駐輪スペースを提供してもらう、である。また自転車政策全体に対して場当たり的なやり方ではなく国自身が具体的な目標値を設定してのリーダーシップを発揮することが重要だとし、ハードとソフトの両面からの総合的な対策実施を求めている。

そもそも放置自転車問題は自転車の法的取り扱いがあやふやなことから生じていると筆者は考える。道路交通法上では軽車両となっており車道を走らなくてはいけないが、1978年の法改正で歩道を走れるようになった。車道での駐車違反（不法駐輪）では罰金を取りやすいが歩道での駐車違反は定義が難しい。1～2万円のママチャリが撤去されてもそんなに惜しいとは思わない。1万円のママチャリを駐車違反で持っていかれ、さらに罰金が2万円かかるとなると主婦の家計に響くと思われるが、まあなあの国民性からは難しい話である。

図4　地下鉄・駐輪場共通定期券　～乗っちゃリバス～
＜福岡市道路下水道局道路計画課「福岡市の自転車施策について」より抜粋＞

図5　商業者と連携した駐輪サービス～チューリンクーポン～
＜福岡市道路下水道局道路計画課「福岡市の自転車施策について」より抜粋＞

参考資料
1）自転車統計要覧　第40版（2006年11月）：（財）自転車産業振興協会