



1. 背景と目的

自転車が無秩序に駅前広場や駅周辺の道路に大量に放置されることで、駅利用者や駅周辺の商店街利用者にとって迷惑になっている。大田区にある蒲田駅は、放置自転車問題に悩んでいる。蒲田駅周辺の放置自転車台数は、東京都における駅周辺の放置自転車台数調査によると、昭和53年度と昭和59年度、平成13年度に1位である。さまざまな策を講じることにより放置自転車台数は減少傾向にあるが、なおも上位に位置し最悪の状態である。

そこで本研究では、未だ残る蒲田駅周辺の放置自転車問題を解決するために、放置自転車対策の事例を研究し、蒲田駅周辺の放置自転車対策の提案を行なうこととする。

2. 放置自転車の問題点

自転車は手軽に入手でき気軽に利用できる乗り物であるため、使いかたも乱雑になりがちである。そのため放置自転車は以下のような問題を引き起こしている。

- ◆ 歩行者や車両の通行障害となる
- ◆ 自転車対策費用による財政圧迫となる
- ◆ 街の景観を損ねる

3. 蒲田駅周辺の状況と自転車対策

蒲田地区はJR・東急蒲田駅と京急蒲田駅の2つの交通ターミナルを挟む形で、東西1kmあまりにわたって商店街が連なる構造となっており、その周辺に放置自転車が多い。また、駐輪場も図1のように配置されている。駐輪場の利用率は、収容可能台数に対する1日平均利用台数の割合であり100%を超えるものも存在する。実際は、利用時間の差異により収容台数には余裕がある。

蒲田駅周辺での放置自転車台数は昭和53年に6000台を記録している。その後、減少傾向にあるが平成15

年度では1752台であり、撤去台数は61107台と莫大な数である。大田区では以下のような対策により放置自転車を減少させつつある。

- ◆ 放置禁止区域の指定
- ◆ 放置自転車への警告・撤去
- ◆ 利用者への啓発活動
- ◆ 駐輪場の改良

収集した事例によると多くの市区町村では、放置自転車の即時撤去や駐輪場の整備等を行なうことで放置自転車台数を減少させている。

必要な放置自転車対策を、以下のように考える。

- ◆ 放置自転車に対する規制・罰則の強化
- ◆ 自転車を止める場所を整備し、放置されている自転車を吸収する
- ◆ 自転車利用者の道徳心に呼びかけ、自転車の放置行為を自発的にやめさせる

4. 提案

自転車で快適に移動できる街であることは悪いことではない。しかし、自転車が使いやすくなって放置自転車も増えていることは事実である。だが、単に排除するのではなく、適切なまちづくりの誘導が必要である。そこで4つの提案をする。

①駐輪場以外の場所に駐輪されている自転車は警告なしで即時に撤去する。

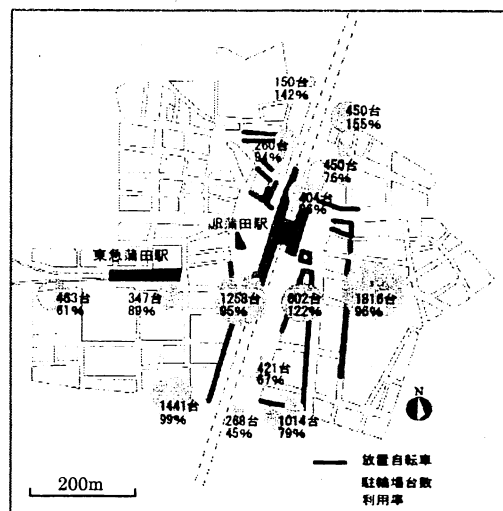


図1. 蒲田駅周辺

警告した後に撤去しているが、短時間の買物等のための駐輪を許したのでは放置自転車はなくなる。

また、放置自転車の撤去強化と併せて、一時利用駐輪スペース、既存駐輪場の立体化について考える。

自転車整理員を配置し、臨時駐輪場として2時間までの駐輪を許可している場所が存在する。そこでこのシステムをさらに改良し活用する。

②買物時に駐輪場を利用していなかった人にも駐輪場・駐輪スペースを利用してもらうため、商店街と連携して買い物客は無料となるようなシステムを用いる。

内容としては、加盟している店舗において買物をすれば、駐輪料金として払った100円が無料となるようなチケットをもらうことができ、実質的に料金が無料となる。

交通量の少なさと車道の幅を考慮し、この新しいシステムを放置自転車が存在する箇所付近に適用する。

そうすることで買い物目的の自転車を差別化できるであろう。撤去活動がスムーズに行うことができ、撤去費用等の削減につながると考えられる。

③現在ある自転車駐輪場を、2段ラック式にして駐輪場の容量を増やす。

このようにすると以下の駐輪場が該当する。

- ・ 蒲田交差東口駐輪場 (450台収容可能)
- ・ 蒲田交差西口駐輪場 (260台収容可能)

④即時撤去を行った後、保管所へ移動保管するのではなく「放置自転車一時移動場所」を設け、一時的に收容する。

この一時移動場所は、できるだけ駅周辺や既設の駐輪場から遠く離れたような不便な場所でありながら、なおかつ駅から歩いていける範囲が理想的である。これにより、放置とうい不法行為をした者に、不便な場所まで取りに行かなければならないというペナルティを与えることができる。

5. 大田区の評価

これらの提案を大田区に持ち掛け、その評価・実用性について意見を頂いた。

①放置自転車の即時撤去について

撤去を強化することは、放置自転車対策の有効な手段である。しかし、撤去した自転車を收容する保管場所がない。

②一時利用駐輪スペースの活用について

臨時駐輪場は暫定的に行っており、法律も関わってくるため警察の同意が必要である。しかし、このようなシステムは積極的に導入したいと考えている。適切な導入も含め、街の人々との話し合いの場を設けていきたい。

③既存駐輪場の立体化について

2段ラックにして容量を増やすことは効果的であるが、老人等には負担がかかる。現場の状況に応じて採用したいと考えている。

④一時移動場所への移動について

一つの対策であるとは思いますが、一時的に置いた自転車の所有者が来ない場合は、他の保管場所に移動する必要がある。そのため輸送コストが増大する。また、適切な收容場所がないため、検討はできない。

全体として、放置自転車対策は経費を注ぎ込めばいくらでもできる。しかし、限られた予算の中で行なわなければならないので難しい。

少子化に伴い小学校跡地の活用を考えているが地域住民等からの批判も多い。そのため放置自転車対策は行政だけでなく地域住民や商店街、自転車利用者の理解が必要である。

6. まとめ

自転車対策は、行政だけの問題としてみるのではなく、地域住民や商店街、警察などの理解と協力が必要であると感じる。さらには駐輪場づくりといったハード面の他に、啓発活動等といったソフト面も重要であり、これらを併せた対策が必要である。

市民一人ひとりが自分の生活様式を見直すとともに、お互いの立場を尊重しあうことが必要であるのではないか。そのため、教育・啓発という項目により、自転車利用者だけではなく、非利用者にも放置自転車の抱える問題を把握してもらい人々の意識変容を図ることは極めて重要ではないだろうか。

これからの自転車対策は、自転車を単体で考えるのではなく、バスや自動車、鉄道などの交通機関の適切な分担を考えていくことが必要であると考え。このままの傾向が続くとすると、将来は決して明るいものではない。