平成24年度決算特別委員会速記録（第6号）

平成25年10月7日（月） 午後1時50分開会

場 所 第3・4委員会室

○委員長（風見利男君） 次に、錦織委員。

○委員（錦織淳二君） 土木費では、自転車・バイクの迷惑駐輪、違法駐輪問題についてお伺いします。

私は、町会の方と一緒に近隣の放置自転車・バイクに対し、放置現場を見つけた場合には協力を呼びかけ、場合によっては警察へ通報し、迷惑駐輪、違法駐輪を排除するための活動をしており、近くの歩道橋の下にはチェーン柵まで設置していただいています。ところが、最近では、自動車を手放し、自転車・バイクを使用する住民が多くなってきており、特に東日本大震災以降は自転車通勤者や駅から自転車で学校や会社に向かうイグレス交通の手段として使用する区外の通勤者が多くなり、いくら呼びかけても効果がないのが現状です。

放置自転車対策経費の決算額は、平成22年度1億8,915万円、平成23年度1億6,001万5,000円、平成24年度2億6,997万3,000円になっていますが、平成24年度決算額は前年度決算額と比較し、なぜ1億1,000万円近くも増えたのでしょうか。ご答弁願います。

○土木施設管理課長（伊藤忠彦君） 平成23年度と平成24年度を比較して決算額が増加しているのは、表参道駅周辺、六本木駅周辺、田町駅西口周辺に暫定自転車駐車を新たに設置し、平成24年度にかけ、新たに放置禁止区域を指定して、即日撤去を開始したことによるものです。また、平成24年4月に撤去した自転車を保管する自転車等集積所を海岸二丁目に新たに設置したことに伴う集積所の運営経費の増も含まれております。具体的には、集積所の運営や放置禁止区域内の自転車を駐車場へ誘導等の指導を行うため、駅前放置自転車整理等の業務委託費として約9,000万円、地区内巡回等業務委託費として約1,000万円が増額となりました。

○委員（錦織淳二君） 平成25年度の予算額は2億4,420万円なので、平成24年度の決算額とほぼ横並びとはいえ、放置自転車対策経費は二、三年前と比較し、大幅にアップしているのが現状です。区民の安全・安心を守るのはもちろんのこと、今以上に放置自転車対策経費を増やさないためにも抜本的な対策をとる必要があるのではないのでしょうか。

先日、三田一丁目にある某超高層ビルに入っている企業に呼ばれ、自転車で行った際に、玄関の近くにある自転車を置くスペースの線が引いてあるだけの駐輪場があったので、そこにとめて用事を済ませて戻ってきたところ、警備員が待っていて、「ここは通勤者用の自転車置き場の

で、来訪者は置かないでください」とのことでした。そこで、次回から来たときにはどこに置けばよいのかを聞いたところ、通勤者以外の自転車とバイク置き場はないとのこと、ビルの敷地内は困るので、歩道にでも置いてくださいという回答でした。

そこで、私はもう一度、「ビル内の企業に呼ばれてお客様の立場で来たのですが、それでも駐輪場や敷地内に自転車をとめられないのでしょうか」と聞いたところ、「誰であろうが、ビルのテナントの勤務者以外は敷地内にとめられないという規則がある」ということでした。

また、東新橋一丁目にある某超高層ビルでは、竣工時にはビルの側面の敷地内に自転車・バイクを置く広いスペースがあったのですが、数年前からチェーン柵をして駐輪禁止にし、今でもその中に駐輪した自転車・バイクがあれば、すぐに歩道に運び出されており、通勤者の自転車・バイクは全て周囲の歩道に放置せざるを得ないといった状態です。区としては、このような民間事業所の実態を把握されていますでしょうか。

○土木施設管理課長（伊藤忠彦君） 港区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例で規定している設置義務に基づき、店舗や飲食店などの商業施設などで一定の規模を超え、届け出義務のある自転車駐車場については、区として場所や規模などの実態を把握しております。しかし、事務所ビルなどの個々の民間ビルにおける自転車駐車場の場所や規模などの実態については把握しておりません。

○委員（錦織淳二君） 一つのビルに何人のサラリーマン人口があって、そこにほんの数パーセントの自転車・バイク通勤者、イグレス交通対象者がいたとしても、区全体では膨大な数になってしまいますので、ぜひ民間の事務所ビルの実態を把握してください。お願いします。

それから、放置自転車の現状は、私が港区でサラリーマンをしていた28年前と、ほとんど変わらないような気がします。何年たってもこの問題に関しては、住民、町会等からの苦情、陳情が多く、区としても長年いろいろな対策を講じているわけですが、いつも時間、労力、経費がかかるばかりで、いつまでも同じようなやり方を続けていてもイタチごっこで限りがありません。今までの対策のやり方を改め、新しい価値観で抜本的な対策をとらない限り、解決しないのではないのでしょうか。

そこで、今、何が問題になっているのかをいろいろ考えてみました。

1つ目が自転車大国であることです。日本は世界的に見て自転車の保有台数が多く、1人当たりの保有率も高いため、交通システムの中で自転車の占める割合が高く、また、日本の自転車の販売価格はデフレーションの進行によって下落する一方ですが、出荷台数と比べて保有台数が伸びていないことから、使い捨てにしている傾向があるようです。

2つ目は鉄道利用者が多いことです。駅には多くの乗降客がおり、駅まで自転車を利用する人が多く、特に東日本大震災以降はイグレス交通が増えたにもかかわらず、企業側に駐輪場がない

ことと、駅側の夜間、休日の長時間駐輪が問題になっています。

3つ目が駅前施設利用者の問題です。鉄道利用者にかわって問題視されているのが買い物客などの駅前施設利用者です。鉄道利用者と比べると放置時間は短いものの、仮に近くに駐輪場があったとしても利用する気がなく、常習的に自転車を放置する傾向があるようです。

4つ目は盗難自転車は放置自転車になっていることです。自転車の盗難認知件数は、平成24年度は都内で5万3,184件発生していますが、盗難自転車は放置自転車として発見されることが多いようです。

5つ目が安全・安心のお国柄であることです。自転車の盗難が数多く発生しているとはいえ、放置すれば、すぐに盗まれるという危機意識が低く、いつでも、どこでも簡単に放置してしまう習慣がある上に、最近では自転車価格が安いため、最悪盗まれても構わないという、モノを大切にしなくなった時代背景があります。

6つ目が歴史的背景です。自転車は欧米諸国のようにスポーツとしてではなく、大半が通勤・通学・買い物の交通手段として使用しているにもかかわらず、多くの企業、商業施設、鉄道機関は駐輪問題に関し、全てお役所がやってくれるという自治体任せの思想があり、自ら駐輪場を設置する習慣がありません。

7つ目が企業倫理です。多くの企業では狭い土地の有効利用や経費の観点から、駐輪スペースを設置する習慣が余りない上、通勤途上で交通事故が起きた際、企業に責任を問われるのを回避するために、自転車・バイク通勤は原則禁止し、通勤用駐輪場を設置しないケースが多いのではないのでしょうか。

8つ目が個人の倫理、教育問題です。家庭におけるしつけや学校において道徳教育が少ないせいなのか、目のご不自由な方や、車椅子を利用している方や、歩行がスムーズにできないお年寄りの立場に立って相手を思いやるというボランティアスピリッツが希薄になっています。

以上、いろいろ考えてみましたが、この中で区として特に問題視されるのは、どれに当たるのでしょうか。

○土木施設管理課長（伊藤忠彦君） 問題視されているのは、例えば、委員ご指摘の1番目の使い捨てと思われるようなケースや、4番目の盗難に遭って放置されているようなケースでございます。このようなケースでは、ご自分で処理しようとする、粗大ごみを処理する費用が必要となるため放置されてしまうと考えられます。また、委員が2番目にご指摘のように、鉄道等の利用者が休日などに長時間駅前に放置することも多く発生しており、問題と考えております。

○委員（錦織淳二君） 私が一番重視しなければならないのは、企業倫理と個人の倫理だと思っています。お客様あつての鉄道や商業施設が、そのお客様の自転車・バイクの駐輪場の面倒や、社員の自転車・バイク通勤及びイグレス交通の手段として使用する駐輪場の面倒を全て区におん

ぶにだっこというのは、企業の倫理観に問題があるのではないのでしょうか。

また、視覚障害等身体に障害を持つ方だけではなく、つえやカートを引いて歩行されるお年寄りもいる中で、身勝手な駐輪により、歩道の安全歩行を困難にしたり、車椅子で通行できなくするどころか、黄色い視覚障害者誘導ブロックの上に堂々と自転車・バイクを置いて歩行そのものを妨害するという、自分のことしか何も考えないという個人の倫理観に大きな問題があるのではないのでしょうか。

そこで、区としても、平成11年9月27日、港区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例により、新築・増築する集客施設に対して、自転車等駐車場を設けるよう義務づけをされたわけですが、スーパー・小売店・飲食店・銀行等金融機関・パチンコ店・ゲームセンター・スポーツ施設・学習塾・各種教室等が対象で、一番利用者が多いと思われる肝心の鉄道駅や事務所が対象になっていませんが、どうして外されたのでしょうか。

○土木施設管理課長（伊藤忠彦君） 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律第5条では、地方公共団体が商業施設を新築、増築しようとするものに対し、自転車等駐車場の設置義務を条例で定めることができると規定されているためです。鉄道事業者につきましては、本法律の第5条第2項及び区の条例第6条において、地方公共団体に対しての協力義務を規定しております。

○委員（錦織淳二君） 自転車等駐車場設置の義務づけから14年もたっているのですが、私が見ている範囲内では、きちんとした駐輪場を構えた店舗を余り見たことがありませんし、あったとしても、いつも自転車が常にいっぱいになっているというような駐輪場になっています。区は、申請書に基づき、どのようなやり方で現場のチェックをされ、どのようにして、その後の現状を把握されていますでしょうか。

○土木施設管理課長（伊藤忠彦君） 区は、この届け出書類に基づき、現場での場所や台数の確認を実施しています。また、届け出のある物件について、港区の地図に記載して把握に努めております。これまでは届け出を受けてからの書類審査が中心となっており、完成後の現場確認は行っていませんでしたが、本年度に入り、過去の届け出書類を整理し、現場を調査する準備を進めてきました。

○委員（錦織淳二君） 何事においても確認までが仕事になりますので、ぜひ確実な確認をお願いします。

先ほど「事務所ビルなど、個々の民間ビルにおいての自転車駐車場については把握されていない。」旨のご答弁がありました。平成25年7月1日に施行された東京都の条例では、事業者に関する規定の中で、駐輪場所確保の努力義務として、「自転車の駐車需要を生じさせる事業者は、その需要を満たす駐輪場所の確保又は顧客、従業員等に対する駐輪場所の案内等に努める。」ま

た、従業者の通勤に利用する駐輪場所の確保または確認の義務として、「自転車通勤をする従業者のための駐輪場所の確保、またはその従業者が駐輪場所を確保していることの確認をしなければならない。」と規定していますが、区はこの規定に準じて、どのような具体的な取り組みをされているのでしょうか。

○土木施設管理課長（伊藤忠彦君） 東京都は7月に制定した条例に基づき、現在、東京都自転車安全利用推進計画協議会を設置して、東京都自転車安全利用推進計画の検討を進めていると聞いております。区としては、推進計画が策定されるまでの間、警察署と連携し、交通安全研修会・講習会の中で、チラシを配布するなど、東京都の条例に規定された事業者の責務について周知・啓発に取り組んでいます。今後とも、東京都の推進計画に基づく区への要請項目に沿って取り組んでまいります。

○委員（錦織淳二君） 区が警察と連携をされ、今後さまざまな取り組みをされるお考えはわかりましたが、さきに述べましたように、企業は通常、自転車・バイク通勤は歓迎しないので、多くの場合が黙認というのが現状ではないのでしょうか。その場合、企業としては、あくまで「当社は自転車・バイク通勤は認めていない」旨の回答になってしまいますが、その場合はどのような対処をされるのでしょうか。

○土木施設管理課長（伊藤忠彦君） 区は、事業者の一つとして模範となるよう、自転車通勤する職員の駐輪場所の確保の確認をするなど、本年7月1日付で各所属に通知し、東京都条例に伴う対応をしています。区としても、責務を果たさない事業者に対し、こうした事例も参考にさせていただきながら強く働きかけるとともに、区内の自転車駐車場の情報提供などにも努め、東京都の条例に規定された事業者としての責務を十分ご理解していただき、社会全体で自転車の安全利用が促進されるよう粘り強く取り組んでまいります。

○委員（錦織淳二君） 私としては、努力義務とか、単なる義務ではなく、罰則規定をしっかりと設け、駐輪場を設置した企業には助成金を支給し、設置しない企業には罰則金を科すというフェアなやり方をしなければならないと思っています。今後は、放置自転車問題を区任せにするのではなく、あくまでも鉄道、商業施設、企業の責任において駐輪場を設置させ、助成金その他で協力をするというように官民協業で取り組んでいかなければ、この問題は解決しないのではないのでしょうか。

また、駐輪場だけを念頭に置くのではなく、2005年ごろからヨーロッパの各都市で急速に拡大し、既にアジア諸国や富山市、札幌市、横浜市等でも運用されている自転車シェアリングを積極的に導入しなければ、今後ますます増えるイグレス交通対策に追いつかなくなると思います。

昨年、品川駅港南口において、平成24年9月から平成25年1月までの5カ月間限定で、民間企業の自転車シェアリングの社会実験を地元自治体として協力されたのですが、実験の結果はいか

がでたでしょうか。区としても、今後の重要な取り組みとして勉強されたのでしょうか。

○芝浦港南地区総合支所まちづくり担当課長（坂本 徹君） 品川駅港南口エリアでは、昨年の9月から本年の1月まで民間事業者が自転車シェアリングの社会実験を実施しました。社会実験では5カ所の貸出返却ポートを設置し、40台の自転車を配置しました。社会実験の結果として、利用登録者数は約550名、累積利用回数は約5,500回という利用実績や、5カ所の貸出返却ポート間の利用台数のほか、利用者調査などの報告を受けています。

この報告を受けて、区が行った検証の結果、港南地区は大規模集合住宅や民間事業所、ターミナル駅である品川駅が立地することから、他の自治体の先事例に比べ優位な地域特性を持っていること。そして、1つは港南地域居住者の通勤・通学利用、2つ目は品川駅からの通勤利用、3つ目に日中の業務での利用など、3つの利用形態が見られ、極めて利用ニーズが高い地区であることがわかりました。一方、自転車の貸出返却ポートの設置場所の確保や、事業性の向上などの課題も明らかになりました。今後、これらの課題解決のための検討を行い、基本計画・芝浦港南地区版計画書に基づき、自転車シェアリング事業の試行に向けて取り組みを進めてまいります。

○委員（錦織淳二君） 今後も人口増加が見込まれる区にとって自転車シェアリングは必要不可欠なものと思いますので、ぜひよろしく願いいたします。

そして、放置自転車が一番問題なのは、区が今まで一番遠ざけている鉄道事業者です。今の条例で難しければ、より厳しい新しい条例を制定し、JR、東京メトロ、ゆりかもめ、東京モノレール各社と協力し、駐輪場の設置及び自転車シェアリング事業を進めていかない限り、放置自転車の問題は解決しないと考えますが、いかがお考えでしょうか。

○土木施設管理課長（伊藤忠彦君） 条例では、国の法律に沿った形で鉄道会社等に関する規定を設けているのが実情です。このため、協力義務となっております。区では、港区自転車等総合基本計画等に基づき、自転車等駐車場の整備や放置自転車対策に取り組んでおり、鉄道事業者をはじめ、自転車等の利用者、区民、事業者、警察、道路管理者等関係機関、関係者の協力が不可欠であることは言うまでもありません。引き続きハード面・ソフト面一体となった取り組みを進め、自転車の安全な利用を一層推進するとともに、鉄道事業者に対し、さらなる協力を求め、放置自転車対策の強化につきまして、総合的に検討してまいります。

○委員（錦織淳二君） ぜひよろしく願いいたします。

2020年開催の東京オリンピック・パラリンピックに向け、日本全国からはもちろんのこと、世界各国の方、車椅子の方、身体障害のある方が港区に多く見えることは間違いありません。それまでに放置自転車・バイク問題を解決し、港区に来てよかった、またぜひ行きたいと思われるように、「おもてなしの精神」でお迎えしようではありませんか。

以上、終わります。

○委員長（風見利男君） 錦織委員の発言は終わりました。

.....