

都市・環境部会「きれいな町・利便性の高い環境となるまちづくり」

1. 活動テーマ絞り込みまでの経過

当部会は、第 11 期から「不法投棄調査マップ」を毎年のように作成し、区民の皆さんにお知らせした結果、他区民会議の注目も集めてきました。

その後、毎年度 5 月頃に発行される「かめ太郎白書」に掲載されている『神奈川県区政運営方針』の中に『放置自転車等・不法投棄』を減らします、と謳っているため、前期（第 14 期）からは「放置・違法駐輪自転車等」に注目し始めました。折から、平成 20 年度発行の「かめ太郎白書 2008」に、駅周辺に設けられた『自転車等放置禁止区域』で、放置・違法駐輪車が『自転車盗』の発生原因になっていることが掲載されていることから、行政がこのことを重要視し、活発な監視活動を進めていることがわかります。

そこで当部会としては、第 14 期の『区民のつどい』（平成 20 年 7 月）での今期第 15 期への『申し送り』を踏まえ、神奈川県内に設置の 12 箇所の「自転車等放置禁止区域」の中でも、放置・違法駐輪自転車等の台数の著しい主要 4 駅（大口・新子安・東神奈川・白楽）の実態を調査し、今後「駐輪場」を新設・増設するために「区民の目線」で「できること」を目的として活動しようとの結論に達しました。



加えて横浜駅西口の一部（横浜駅きた西口周辺）で不法駐輪されている場所が神奈川区に属しており、ここで生活し迷惑を被っている当部会委員がいることから、是非調査対象にしたい旨の強い希望があり、合計 5 駅を対象にカメラを片手にみんなで汗をかき、現状を写真に収め、情報を収集しました。

2. 具体的な情報収集活動

横浜市内には、100 を超える『駅』がありますが、神奈川県内には、「5 路線（JR 京浜東北線・横浜線、東急東横線、京急本線、横浜市営地下鉄）と 13 の駅」があり、京急・神奈川駅を除く 12 の駅周辺に「自転車等放置禁止区域」が設定されています。中でも、横浜市営地下鉄駅を除く 4 路線の駅周辺の『駐輪場』は、鉄道が敷設された後、後に記載する「横浜市自転車等の放置防止に関する条例」に合わせて設置されたものですので、利用者の日常の利便が優先されていない現状があります。

一方、毎年神奈川県役所が発行している「かめ太郎白書」には、放置・違法駐輪していたバイク・自転車等の移動台数が、前年度と比較して減少していると発表しています。

普段から神奈川県役所地域振興課と市道路局が連携して、各駅周辺の「自転車等放置禁止区域」の放置・違法自転車等を移動撤去し、その台数を記録しているため、その中

でも移動台数の比較的多い主要4駅（新子安・大口・東神奈川・白楽）のデータを、年度別にまとめました。

主要4駅（新子安・大口・東神奈川・白楽）年度別移動台数（表1）

	新子安	大口	東神奈川	白楽
平成18年度	866	1507	1057	1618
平成19年度	1001	1447	1154	1856
平成20年度	586	892	729	2639
平成21年度	488	900	668	1820

主要4駅（新子安・大口・東神奈川・白楽）年度別移動日数（表2）

	新子安	大口	東神奈川	白楽
平成18年度	26	47	37	51
平成19年度	64	73	62	71
平成20年度	33	43	61	100
平成21年度	35	52	71	87



この表からは、平成21年度が前年までと比較して移動日数に対する移動台数が、大口駅を除き減少していることが分かります。横浜市が財政逼迫のために、採算の取れない「市営バス路線の変更・廃止」を実施したことで、今まで通勤・通学にバス（公共交通機関）を利用していた人の中から「自転車等」を利用し始めた人も多く、市中に出回っている自転車台数が増加しているものと推測できるにもかかわらず減少しています。放置・違法駐輪をさせないように「監視員」を配置し、指導を行っていることの効果が出ていると考えられます。

新子安駅・東神奈川駅周辺については、「自転車等放置禁止区域」の圏外にある公園の外周・マンション近辺・幹線道路沿いの歩道橋下等に、放置・違法駐輪されている光景を今でも見ることがあります。この場所は駅からかなりの距離があり、監視員の目が行き届かないのではなかろうかと思われます。これら「置きほうだい」の状況は今後も移動されることはないのか、と懸念されます。



3. 減らない放置・違法駐輪問題が抱える矛盾

移動台数の減少した駅においては「自転車等放置禁止区域」の周知徹底が進んできた結果として、移動撤去する対象区域の圏外に自転車等を置くようになったことが考えられます。また、未だに移動撤去される台数の減らない駅は、利便性の低い場所にしか駐輪場がないことが原因で放置・違法駐輪し、移動されているものと思われま

す。それでは、これら違法状況を少しでも減少・改善させるためには、どうしたらよいでしょうか。

地球温暖化の危機が叫ばれ、横浜市は、2025年までに温室効果ガスの排出量を30%削減しようとの「C o - D o 30」の中で、移動手段の具体的方法として「徒歩・自転車・公共交通機関を利用するように」と行動方針に示しています。一方、すでに通



勤・通学等に自転車等を利用し、駅周辺の「駐輪場」を利用していた人に加え、一部のバス運行路線を変更・廃止したことに伴い、それまで通勤・通学等の手段としてそのバスを利用していた人の中にも、その影響を受けた結果として「自転車等の利用」を始めたケースは少なくないと聞きます。これらのことは、駐輪場施設が不足している現状に拍車をかけることになるのではないのでしょうか。

そこで今回は、駅周辺の「自転車等放置禁止区域」ばかりでなく、その対象外に「放置・違法駐輪」している自転車等にも着目して実態を調査してきました。その結果、先の行政が打ち出した目標に市民が協力しようにも、「駐輪場施設の不足」が「放置・違法駐輪」の一因となっている現状が見えてきました。

行政が、昭和60年4月5日施行の「横浜市自転車等の放置防止に関する条例」（一部分を抜粋して後に記載）の、第10条～第13条「自転車等の放置の禁止」に基づき、「違法駐輪車」を移動・撤去するのは当然ですが、大事な日常の「足」を持って行かれてしまい、その指定場所（保管場所）までの移動の費用も徴収される（第16条「費用の徴収等」）となると、自家用車等の利用（家族による送り迎え）も交通手段のひとつとして考えざるを得なくなります。一方、鉄道事業者に対しては、第7条第1項「鉄道事業者等の責務」のとおり、駐輪場の設置があくまでも努力目標に留められていますが、利用者は安全で便利な鉄道に大きな信頼を寄せて利用しています。鉄道事業者等は、沿線の環境の改善のためにも住民の利便性の向上に力を貸していただきたいと思

います。鉄道事業者の敷地は「民有地」とはいえ、公共性が高いと考えられることから駐輪場の設置を前向きに検討されたいものです。そうすれば、利用者等も放置・違法駐輪することなく公道を自転車等が占拠することも避けられるものと考えま

横浜市自転車等の放置防止に関する条例をここに公布する。

横浜市自転車等の放置防止に関する条例

（鉄道事業者等の責務）

第 7 条 鉄道事業者及び一般乗合自動車運送事業者は、旅客のために必要な自転車駐車場の設置に積極的に努めなければならない。

2 公共施設、商業施設、娯楽施設等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者は、当該施設の利用者のために必要な自転車駐車場の設置に努めなければならない。

（自転車等の放置の禁止）

第 10 条 利用者等は、放置禁止区域内に自転車等を放置してはならない。

（放置自転車等に対する措置）

第 11 条 市長は、放置禁止区域内に自転車等を放置し、又は放置しようとする利用者等に対し、当該自転車等を当該放置禁止区域から自転車駐車場その他放置禁止区域以外の適切な場所に移動するよう指導し、または命ずることができる。

第 12 条 市長は、放置禁止区域内に放置されている自転車等を、あらかじめ市長が定めた場所（以下「保管場所」という）に移動し、又は当該職員に移動させることができる。

（平 6 条例 55・一部改正）

第 13 条 市長は、公共の場所（放置禁止区域以外の場所に限る。）の良好な生活環境を保持するため必要があると認めるときは、放置されている自転車等を整理し、又は自転車等を放置し、若しくは放置しようとする利用者等に対し、当該自転車等を自転車駐車場その他適切な場所に移動するよう指導することができる。

2 市長は、前項の規定による指導に従わず、自転車等が規則で定める期間放置されているときは、当該自転車等を保管場所に移動し、又は当該職員に移動させることができる。

（費用の徴収等）

第 16 条 市長は、第 12 条又は第 13 条第 2 項の規定により自転車等を移動したときは、次に掲げる額の移動に要した費用を当該自転車等の利用者等から徴収する。

- | | | |
|-----|----------------|-------|
| （1） | 自転車 | 1500円 |
| （2） | 原動機付自転車及び自動二輪車 | 3000円 |

「放置・違法駐輪」は、

- ①歩道をふさぎ、歩行者の通行の妨げになる。
- ②まちを雑然とさせ、美観を損ねる。
- ③災害時の避難や消火活動の妨げになる。
- ④自転車の盗難の発生にもつながる。

と悪いことだらけです。

利用者も、できることならマナーを守って駐輪し、安心して目的地に向かいたいです。しかしながら、利用者が「放置・違法駐輪」せざるを得ない現状を解決する対策、つまり駐輪場施設の確保がなければ、それもままなりません。そこで、駐輪場施設の拡充は必要不可欠と考えますので、今後の行政の取り組みに大いに注目したいものです。

4. 活動の中から見えてきたこと



次に、調査してきた中から見えてきたことについて、いくつか述べてみましょう。

先にも述べましたが、神奈川区地域振興課から情報提供戴いた中に、特に注目すべき駅があります。それは、東急東横線「白楽駅」です。この駅にも公共の駐輪場がありますが、設置された場所が駅からは遠く、利用者によっては駅を通り越して駐輪し戻

って来るといった状況です。これでは特に一刻を争う朝の通勤・通学の時間帯には、到底利用することがないに等しく、利便性が低いことを理由に嫌う人は多いようです。駅周辺は他の駅とは異なり、放置・違法駐輪されている場所が「白楽駅東口」・「白楽駅西口」・

「主要地方道横浜上麻生線の六角橋交差点付近」の3箇所あります。そこで、駅周辺の放置・違法駐輪をなくそうと、その駅を取り巻く自治会町内会で「自転車等放置防止推進協議会」が組織されています。協議会は、迷惑駐輪や駐輪禁止のステッカー等を貼って注意を喚起しているようです。

白楽駅東口を出て妙蓮寺駅方向に沿線道路がありますが、ここには200mほどの距離に、平日にはいつも100~120台の自転車が、道路の「縁石」の上にきれいに並んでいます。「縁石の上」が私有地（東急電鉄株の敷地）で、行政の手が届かない場所（手の届くのは「公道」だけ）であることを、自転車利用者もよく知っています。このため、手付かずの状態（たまに縁石からこぼれた自転車は移動の対象になる）です。神奈川土木事務所の職員の方に、当部会が開催される折に時間の都合が付く限りご参加戴き、何かよい打開策はないか相談していましたが、この沿線道路が『私有地』と判明したところで「万事休



す」、今以上に問題解決が難しくなっていました。駅周辺に「駐輪場」を設置するに十分な敷地を確保できる目途も立たず、従ってこれからも、放置・違法駐輪する利用者と行政との『いたちごっこ』が当分続くものと考えられます。

また、白楽駅西口側から駅を利用する人にとっては、駅の改札口を通して電車の往来が見えるにもかかわらず駐輪場に向かうという「あるべき行動」は僅少で、駅に続く手前の道路端に駐輪し、電車に乗って行ってしまいう状況を目にすることが多々あります。その後の違法駐輪車が散乱した状況は、緊急災害などが起きた時の混乱を想像するとぞっとするものがあります。

六角橋交差点周辺については条例（第7条2項）があるにもかかわらず、施行前から既存する商業施設や娯楽施設が駐輪場を設置していない、あるいは収容能力が少ない状況にあります。従って、利用者もその周辺に違法駐輪し、結果移動されているのが現状です。「白楽駅」周辺が、移動台数では神奈川区内で「断トツ！」です。

5. 駐輪場利用の実態

一方で、駐輪場の利用の仕方も多様化してきています。

最近では、駐輪場の「定期利用者」が減少し「一時利用者」が増加していると聞きます。昼間の時間帯に、電車を利用して遠くのデパートやショッピングセンターに行きたい人が、2～3時間程度「一時利用」したくても利用できない場面を見ることがあります。これは就労形態が多様化し、一時利用の金額に使用日数を乗じた金額の方が定期利用の金額よりも安価である、と判断したものと考えられます。このことは、一時利用の枠が満杯で、定期利用の枠に「空き」があるという矛盾を生んでいます。

また、我々が日頃認識している駐輪場利用は、自宅から駅まで「自転車等」を利用し、電車に乗って職場・学校或いは買い物に行く、という利用方法である。しかし最近では、駅から職場・学校まで「自転車等」を利用する、あるいは「2台のマイ自転車等」を有して、自宅から駅までと、駅から職場・学校までを、いずれも「自転車等」を利用する人も増えている。さらに、児童たちが電車での「塾通い」に利用しているために、夕刻以降の時間帯に駐輪場の利用が増えている施設もあります。

次のような駐輪の仕方も紹介しましょう。繁華街を持つ駅周辺では、夕方から、どこからともなく自転車等が現れ、通勤・通学で朝方から放置・違法駐輪してある自転車等を囲むように2重3重に置いて行くことがあります。その人たちは、この時間から深夜まで繁華街の店舗で勤務する店員さんで、この時間帯が行政の勤務時間外のため、取締りを受けないことを知っているの、「置きほうだい」状態となります。部会委員が土木事務所の職員に、



夕方現場確認をしてほしい旨お願いをし、行政もその実態を認識したとのこと。

6. 放置・違法駐輪車の行く末

ここで、神奈川区内で移動対象となった自転車等を収容している、「保管場所」（神奈川県宝町）について少し述べておきましょう。この場所は、区内の一番遠い駅である横浜市営地下鉄・片倉町駅から、一般道路の短路を走行しても7kmの道のりがあります。現地へは、最寄りのJR京浜東北線・新子安駅から1時間に2本程度の路線バスを利用するか、あるいは約2kmの道のりを歩くしか方法がありません。引き取り時には、『うなぎの寝床』のような奥行き400mの敷地内の、各駅別に区切られている保管場所から自分の自転車を捜し出し、手続き終了後、自宅まで自転車を漕いで帰らなければならない！ここまでの、かなりの負担です。引き取り率は50%程度で、保管期間を過ぎると処理されると聞いています。バイクや電動アシストの自転車のように「高価な商品」は引き取りも早く、取りに来る可能性が高いものの、スーパーやホームセンターで「安価に入手できる商品」については芳しくない状況です。ここは海浜地区に近いので、他区の保管場所に比べ潮風（塩分等）の影響を受け易く、鉄部等の腐食による劣化が早くなり、結果として取り戻しても再度整備を施す必要性が生じ、そこまでして使用する可能性はかなり低くなってしまいます。防犯登録証（盗難にあった時に持ち主が分かっている）が貼ってあるにもかかわらず、時間と労力を費やし、その上移動に掛かった費用負担を支払ってまで引き取りに来る人は少ないと考えられます。中には、不必要となった自転車等を「粗大ごみ」扱いでの処理費（手数料）の負担をしたくないため、当初から意図的に「投棄目的」で放置するケースもあると聞きます。この場合は、所有者が自分の所有物であることを隠すことを目的に、防犯登録証を剥がしているとのこと。

いずれにしても、自転車等の「放置・違法駐輪」問題は、『出口の見えない』永遠のテーマと考えられます。



7. 最後に

「横浜駅きた西口周辺」については、横浜市市民局（旧市民活力推進局）広聴相談課発行の「かけはしNo.6」（平成22年2月発行）の『声2』にも、違法駐輪対策を行ってほしい旨の申し出の記事が掲載されていますが、都市整備局都市交通課の対応状況は、

平成 21 年 8 月 15 日から、この周辺を「自転車等放置禁止区域」とし、定期的に放置自転車等への指導・及び保管場所への移動撤去を実施している（平成 21 年 8 月回答）とのことだけで、これもまた、利用者と行政との『いたちごっこ』となっていると考えます。しかしながら、横浜駅西口の再開発事業とも言える大改造計画（エキサイトよこはま 22）の構想が動き出したこと



から、近い将来、何らかの形で駐輪場が確保されることに、大いに期待をしたいと思います。また、行政が頻繁に放置自転車等の移動回数を増やして実施していることもあって、台数が減少してきたと指摘されています。確かにデータとしてはそのとおりですが、実際には近隣の移動対象外の場所に「しわ寄せ」が働いているだけで、むしろ放置台数が増加していると考えられる状況を、写真によりここに報告し、絶対台数に変化はなく、むしろ全体をみると増加傾向にあることが疑われる現状をお知らせしておきます。

8. 提言

そこで、次の 3 項目を提言としたいと思います。

1. 横浜駅西口については、再開発事業とも言える大改造計画（エキサイトよこはま 22）が動き出したことに伴い、大規模な「駐輪場」の設置に着手する。

東京メトロ(株)葛西駅に設置された駐輪場（地下式）のような施設の導入を検討されたい。

また、既存の「駐車場」の上に「駐輪場」を設置する（駐車場上部の有効利用）等のことも視野に入れるようお考えいただきたい。

2. 区内の各駅にも、一角を確保して高層型の駐輪場（例：相模鉄道(株)三ツ境駅）を設置する。

鉄道事業者とその駅を取り巻く自治会町内会との共同で、設置することを義務づける条例を定めるよう検討されたい。

防災の観点からも、長期的視野に立って都市計画の一端として早急に立案することが望ましいのではないかと考える。

3. 自転車等の利用者に対して駐輪する意識を高揚させる啓発活動を推進する。

走行技術の向上を計ることにより歩行者の安全が確保できたり、また、放置・違法駐輪が自転車盗の発生など、犯罪増加の一因となりかねない危険性があることについても大いに注意を喚起されたい。