

最近の放置自転車対策 小田急向ヶ丘遊園駅周辺の対策を例に

橋本昌史
HASHIMOTO, Shoshi

(財)運輸政策研究機構理事長

交通バリアフリー法(正式名称は、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」)が前国会、全会一致で可決、成立した。

この法律は、鉄道駅等旅客の乗降する施設及びその周辺における公共交通機関を利用する高齢者等の移動の円滑化を目指すもので、駅、バスターミナル、空港等の旅客施設について、エスカレータ、エレベータの整備、乗降場と車両の段差の解消等により、高齢者等が利用しやすい環境を整備するとともに、駅前広場等駅周辺についても、駅と一体的に歩行者の円滑な移動が確保されるよう、環境の整備を目指している。

すなわち、同法には多数の歩行者が通行する駅周辺等の道路について、歩道の拡幅などによる移動の円滑化を進める「道路特定事業」や違法駐車自転車の取締り等を強化する「交通安全特定事業」が盛り込まれている。

ところで、駅周辺の歩行環境を阻害し、景観上も問題視されているのが、多数の自転車・バイク(以下、自転車等という)の放置である。1970年代初め頃から、駅周辺に放置された自転車等にどう対処すべきか社会的問題となり、総合的な観点から対策を講じる必要があるとして、1975年に「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」が制定された。

法律施行後、事情が異なるさまざまな地域の実態を踏まえつつ、多くの駅周辺で対策が持続的に講じられてきた。そして、各地で実施された対策の積み重ねは、全国的規模で蓄積され、貴重なノウハウとして新たに対策を講じる地域の参考資料として活用されている。

しかし、過去四半世紀にわたる努力にもかかわらず、放置自転車対策は、今なお数多くの駅周辺において解決が迫られているホットな課題である。通勤通学者が集中する外周部の駅はもちろん、たとえば、オフィスビルが集中している、当機構最寄り駅の営団地下鉄神谷町駅周辺の歩道(国道1号線(桜田通り))にも、100台を超える自転車等が放置されている(東京都生活文化局「駅前放置自転車の現況と

対策」(平成11年3月発行)による)など、2～30年前には想定すらされなかった都心部地下鉄駅周辺においてすら、放置自転車が目立つようになっている。

たまたま、筆者が通勤に利用している小田急向ヶ丘遊園駅及びその東京寄りに隣接している登戸駅周辺において、今春開始されたばかりの対策を例に、最近の放置自転車対策の実態を紹介したい。

まず、対策の実施者である川崎市は、今年3月1日からの実施に先立ち、対策の周知を図るため、2月初めから近隣の町内会幹部の協力も得て、数回にわたり駅前において通勤時間帯に、「自転車・バイクをご利用の皆様へお知らせ」と題するビラを、自転車利用者をはじめ歩行者全員に景品の「救急ばんそうこう」とともに配布した。

ビラに記載された内容の概要は、

駅から半径約500メートル以内の道路は、自転車等放置禁止区域に指定され、区域内に放置された自転車等は撤去する

今まで無料だった(市の設置した)自転車等駐車場(以下、駐輪場という)は、3月1日以降有料になる。駐輪場を利用できるのは自転車とバイク(125cc超の自動2輪は駐車できない)

利用は、1ヶ月、3ヶ月の定期利用と、一時利用(回数券有)の2つのタイプ

料金は、下表のとおり

単位：円

	一時利用(1日1回)		定期利用(1ヶ月)		定期利用(3ヶ月)	
	屋根なし	屋根あり	屋根なし	屋根あり	屋根なし	屋根あり
自転車	80	100	1,500	2,000	4,200	5,600
原付等	100	130	2,000	2,500	5,600	7,000

回数券は、11枚綴りで10回利用の料金

管理員が午前6時30分から午後8時まで整理等を行うが、時間外でも出入り自由
日曜日、祝日及び年末・年始は、無料

放置禁止区域内はもちろん、区域外でも長時間放置された自転車等は撤去

撤去した自転車等は、向ヶ丘駅から4駅目の新百合ヶ丘駅で下車し、徒歩15分かかる保管場所に1ヶ月保管し、期間内に引取りがない場合は、返還せず処分返還の受付は、火曜日から日曜日の午前11時から午後7時まで

撤去保管費用は、自転車1,500円、バイク3,000円、自動二輪6,000円

この他、ピラには、

放置禁止区域及び駐輪場の略図

保管所の略図及び電話番号

実施者名として、川崎市建設局自転車対策課と

(社)全川崎交通安全協会

が記載されていた。

以下、対策の理解を深めていただくため、対象地域の実情等について、少し長くなるが触れたい。

両駅周辺には14の駐輪場がある。その収容能力は約5,000台だが、駐輪場の中には駅からかなり離れたものもあり、駅までは平均して2～300メートルの距離がある。また、大部分の駐輪場には屋根がない。

平成11年5月25日(火)に実施された調査によれば、両駅周辺の駐車数は、次表の通りである。

		自転車	バイク	計
向ヶ丘遊園	駐輪場内	2,952台	565台	3,617台
	放置数	506	135	641
	合計	3,458	700	4,158
登戸	駐輪場内	2,422	291	2,713
	放置数	845	93	938
	合計	3,267	384	3,651

ちなみに、東京都の調査(10年10月)によれば、都内で最も乗入れ台数の多い駅は、JR中央線三鷹駅の11,033台、第20位のJR青梅線昭島駅が6,264台だった。ベスト20中、放置台数が最も多いのは、蒲田駅周辺の2,768台である。これらに比べ、両駅の乗入れ台数、放置台数は、いずれもかなり少ないが、向ヶ丘遊園駅の乗入れ台数は、都のランキングでも上位50位に入る。特記すべきは、向ヶ丘遊園駅のバイク乗入れ台数が700台もあることで、これはJR町田駅の1,515台、多摩センター駅の1,403台、聖蹟桜ヶ丘駅の1,023台などに次いで、第8位に該当する。

両駅は、都心から南西の方向、直線距離で20キロ弱の、

都心方面からは多摩川を渡ってすぐの地点にある。都心からほぼ等距離の駅を方面別に例示すれば、三鷹、朝霞、南浦和、船橋などが挙げられる。

登戸駅は、JR南武線と小田急線が交差し至近距離で乗換え可能な駅であるが、改札口周辺の道路が狭く、駅前にタクシー乗り場が設置できないほど、自動車でのアクセスが厳しい駅である。このため、駅前まで乗合バスは乗入れることができず、バス利用者はバス停から駅まで1停留所間くらいの距離を歩かねばならない。また、駅周辺は立込んでいるため、駅の近くには手狭な駐輪場しかなく、収容能力の大きな駐輪場はかなり離れた場所に設置されている。全て屋根のない駐輪場である。

向ヶ丘遊園駅周辺の道路及び駅前広場の状況は、登戸駅よりは恵まれており、駐輪場も登戸駅より駅の近くに配置され、屋根付きのものもある。駅前にはバス停が整備されているが、乗入れるバスは、交通量が多く渋滞しやすい世田谷通りや府中街道を経由して運行されているので、しばしば遅延する。また、駅の西側は、わずかな距離を歩いて多摩丘陵が南北に連なっており、道路のアップダウンが激しい。このため、近年、バイクやオートバイの利用者の増加が目立っている。

両駅の乗降者数は、登戸駅が乗換え客を含め、1日平均14万人強、向ヶ丘遊園駅は、7万人弱(平成8年度調査「都市交通年報(平成10年度版)各駅旅客発着通過状況による」)である。

向ヶ丘遊園地行きモノレール駅に通ずる向ヶ丘遊園駅南口は、両駅の中で唯一ゆとりのある広場をもっている。この広場は3年前に大改造され、改札口に通じる歩道は車道と完全分離されたうえ、幅員が約6メートルに拡張された。ところが、改造後、ゆったりと確保された歩道があつという間に自転車等に占拠されてしまい、残念なことに、改造前より歩行環境は悪化してしまった。この地域を放置禁止区域に指定し、放置自転車等を撤去するよう働きかけたのは、駅周辺の町内会であった。

以下、ピラの各項目について若干の補足を加えたい。

について 放置禁止区域の指定は、多摩区長を長とする「(川崎市)多摩区自転車等駐車対策推進協議会」の審議、決定を受け行われた。指定された区域は、向ヶ丘遊園駅と同駅から5～600メートルしか離れていない登戸駅から、それぞれ半径約500メートル以内の1平方キロ弱の地域一帯(次ページの図参照のこと)であるが、この指定によ

り、区域内の道路、広場に自転車等は放置できなくなり、駅周辺の駐輪場利用は有料になった。

ちなみに、川崎市は、市内に駐車禁止区域を28ヶ所指定しているが、すべて駅周辺であり、指定個所を年次別に見ると、昭和62年から平成2年までの間、集中的に18ヶ所が指定され、若干間隔をおいた後、平成5年から8年度までに7ヶ所指定された。その後は、9年9月に溝の口駅北口駅前広場の整備に合わせ、同地域が指定されただけで、今回行われた両駅周辺の指定は、いわば、何周遅れかの指定といえよう。

について 川崎市は、かなり以前から両駅周辺に駐輪場用地を確保してきた。しかし、その大部分は借地のため構造物を建設できず、市が管理する屋根付の駐輪場は、小規模なものが1ヶ所あるだけ。このような事情からか、市は、長い間屋根付き駐輪場も含め無料で利用を認めていたが、駐車禁止区域指定と同時に、放置自転車対策にかかる費用の一部を駐輪場利用者に負担してもらおうと、駐輪場の利用を有料化した。

について 現時点では、定期利用が予想以上に少なく、逆に回数券利用者が多い。

について 川崎市の方針として、全駐輪場のタイプ別料金を同額にしている。料金水準について、市は東京や横浜とほぼ同じ水準と認識している。

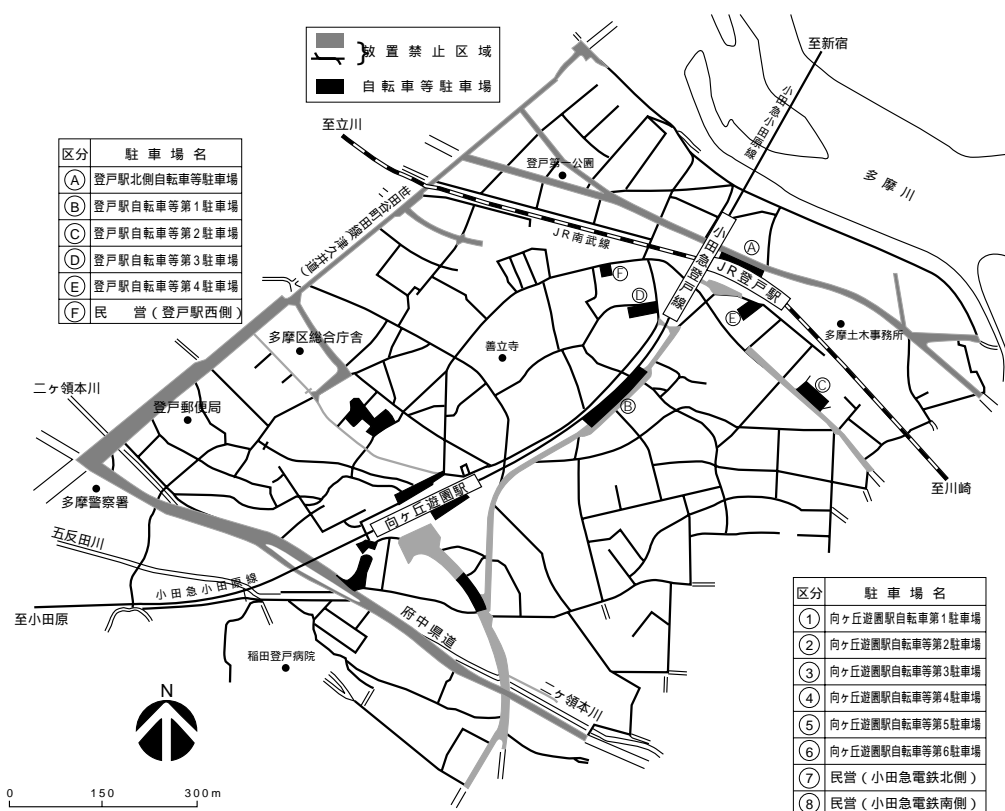
について 全駐輪場の管理は、(社)全川崎交通安全協会に委託しているが、両駅周辺の管理要員は、27人とのことである。

なお、11年度には、川崎市全体の管理委託費として7.6億円の予算が計上された。利用料収入は、市全体として、委託費の約9割とのこと。借地料、施設整備等を考えれば、利用者の負担率は、おおまかにいって、総経費の半分ぐらいか。

について 3月中に両駅周辺から撤去・保管された台数は、自転車267台、バイク63台であった。自転車等の撤去は、撤去専門の組織により全市の禁止区域について、あらかじめ作成された日程表に従って実施されている。したがって、突然市民等から撤去の要請があっても対応は困難とのこと。また、市全体の返還・受取比率は、自転車が約6割、バイクが約9割とのこと。

について 公示等の手続きが必要なため、保管期間は平均2ヶ月程度になる。このため、市は保管スペースの確保に苦勞している。向ヶ丘遊園駅の隣駅である生田駅の近くに既存の保管所があるが、既に満杯で、やむなく今回指定した地域の放置自転車等の保管所は、新百合ヶ丘駅に確保せざるを得なかったとのこと。バイクはまだしも、自転車の場合は、保管所で返還を受けても自宅まで乗って帰るには遠すぎる距離である。

について 保管所は、返還・受取りの便を考慮し、日曜日も午後7時まで開いている。



以上が、向ヶ丘遊園駅周辺において最近実施された放置自転車対策の概要であるが、対策は同地域の特殊性に配慮しつつ、川崎市が長年にわたって多くの駅周辺において実施してきた経験を踏まえたものとなっており、更にいえば、随所に全国各地の経験が生かされているといえよう。

我が国の自転車保有数は、三輪以上の自動車保有数をやや下回る6千数百万台であり、バイクなどエンジン付き二輪車は、原付自転車から自動二輪まで合計すると、約1千7百万台保有されている。自転車とバイク等を合計すれば約8千万台に達する自転車等のうち、かなりのものが通勤通学の足として、自宅から駅までの交通手段に使われている。先に引用した東京都の資料によれば、都内の駅周辺に乗り入れ駐車している自転車等の台数は、70万台を超えており、この十年間ほぼ横這いで推移している。そして、放置台数は減少傾向にあるとはいえ、依然として20万台近くに達している。

放置台数が2千台を上回っている駅が東京都だけでも10ヶ所以上あることを考えると、今回紹介した例は、深刻さにおいてまだ軽度な地域といえるかもしれない。しかし、歩道として整備され、かつ駐車禁止に指定されている改札口目の空間が、2～3百台もの放置自転車によって占拠されている一方で、放置自転車が占拠する駅前広場を通り抜けた先の空き地に、有料駐輪場が設置されている現状は、過渡期とはいえ異常な状況といえよう。

雨の日には、大多数の自転車利用者が徒歩で駅へ来てくると、自転車による駅へのアプローチが減少して歩行環境がよくなると考えられる。ところが現実とは逆で、いつもは駅まで歩いて来る人も、雨のときは濡れないよう、車やバスを利用したがる。

実態もそのとおりで、他の多くの駅と同様、雨が降った日の向ヶ丘駅周辺の駐輪場は、通常の駐車数の半数以下に急減し、ガラんとした状態になる。いつもは自転車・バイ

クを利用する人も、雨の日には車で家族に駅まで送ってもらい、キスアンドライド族に変身する。また、車で送ってもらえないもっと多くの人々は、雨の日だけはバスに乗って駅に来る。いつもバスを利用する人も雨の日にはしばしば渋滞に巻き込まれバスが大幅に遅れた苦い経験から、始業時に間に合うよういつもより早目に自宅を出なければならない...。駅に向かうほとんどの人は、雨にはうんざりするのである。

冒頭に挙げた「ピラ」には、「駐輪場の収容台数に限りがありますので、駅から1キロ以内の人は徒歩による通勤通学にご協力下さい」と、近距離自転車利用者の徒歩での通勤通学を呼びかけている。徒歩によるアクセスが増加すれば、放置自転車が減少することは間違いなさだろう。事実、全国いくつかの地域においては、7～800メートル以内の居住者には駐輪場利用を認めない「登録制」を採用し、近距離の自転車利用を事実上排除している。当然のことながら、登録制を実施すれば、それなりの手間と経費が余計にかかる。向ヶ丘遊園駅の対策には、登録制は採用されていない。

駅前広場等人々が集中する場所では、歩行者、自転車利用者、バイク利用者、バス利用者、マイカーなど多種多様な利用が重なり合って発生する。放置しておくとは混乱は避けられない。お互い納得のいくルールに従って、狭い空間を譲り合ってできるだけ快適に利用しなければならぬ。

向ヶ丘遊園駅周辺についても、今後、幾多の試行錯誤を重ねながら、関係者の努力と利用者の協力により、現在、烏が食い散らかしたゴミと放置自転車・バイクに占拠されている駅前広場が、歩行者を含めた利用者全体にとって快適な空間に生まれ変わることに加え、ここで試行錯誤されている貴重な経験が、これまで全国各地で蓄積された幾多のノウハウとともに、今後の放置自転車対策の糧となることを期待したい。