

平成 21 年 12 月 23 日

家永尚志

## 放置自転車規制区域の市民への周知等の問題

### 1. 要望

「千葉市自転車等駐車対策協議会」の議事録の内、欠落している部分、公開が遅延している部分を可及的速やかにホームページ上に公開及び市民情報室にファイリングして欲しい。今年の9月初め以降何度も督促したが努力中とのことで未だ実現していない。平成20年4月1日に規制区域が拡大されたとのことで、市のホームページ上で告示（千葉市告示第215号）は掲載されているが区域図は省かれている。市政だよりを確認してみたが本情報が掲載された事実を確認できなかった。担当部局（千葉市自転車対策課）何度も足を運びに問い合わせたが明確な回答は数ヶ月経っても得られないまま今日に至っている。この広報の事実関係を明らかにして欲しい。

規制区域が拡大されたことは駅付近の小さな看板やホームページ上の資料（たどり着くまでが大変）で、確認はしたが、拡大区域の「某道路部分」については現地には何の標識もなかった。これは担当部局（千葉市自転車対策課）も認めた。警察が行っているように車両用の道路標識のように現地に無ければ分からない。財政危機の折り、費用を要することは極力避けなければならないが、規制区域内における放置自転車を強制的に撤去し、引き取る際には2,000円を徴収するという公権力を行使している以上、放置自転車対策を錦の御旗にして市民に周知を図ることを疎かにしてはならない。自動車車両向けの標識と同等の標識を市が設置している道路もある。しかしこれは費用も要するし自動車車両用の標識に較べ見落としやすい。自転車も道路交通法の適用対象車両等に該当するのであるし（例えば走行できる歩道には警察標識がある）警察の標識は道路にきちんと設置されているのだからそのポールに駐輪禁止区域の標識を併設する等、市民の誰でもが現地で直ぐ分かるように標識設置を工夫して欲しい。

「千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画平成20年3月」で策定された総合計画の中で「道路占用許可制度を活用した民間駐輪場の活用」を図るべく「『(仮)民間路上駐輪場設置・運営ガイドライン』を作成・頒布する」旨うたわれているが、担当部局（千葉市自転車対策課）に聞いたところ、検討中、策定スケジュールも未定と言う回答しか得られなく、実際には何ら着手していないと推察される。総合計画に示した以上、着々と実施すべきである。でなければ基本計画は何なのだということになる。

自動車自動駐車場と同様に、将来的には自動駐輪場も1時間10円というような時間制料金を導入して欲しい。

放置自転車対策費の明細を情報公開して欲しい（例えば練馬区、群馬県太田市では行っている）。どれだけ税金が費やされているかを市民に訴えることも、放置自転車を無くすのに有効だと思われる。

自転車利用者の意見等も反映されるように「千葉市自転車等駐車対策協議会」に公募市民を委員として加えて欲しい。(例、加古川市駐輪対策懇話会)

## 2, 経緯

今年の9月初めに私が某道路上に駐輪した自転車が、数時間後戻ってみると、無くなっており、路上に放置自転車として撤去した、引取先はどここと書いた書面が貼ってあった。直ぐに自転車保管場所に行き、返還を求めたが現場の人では埒が明かず、市の担当部局(千葉市自転車対策課)に電話を繋いで貰ったが、放置自転車規制区域内ではちょっとでも利用者が離れて確認できなければ撤去できるという条例に基づいて行った行為である旨の一点張りで決着がつかず、私は現地に何の標識もないのに一方的に撤去し引き取りに際し2000円を支払えというのは不法であると主張したが、認められなかった。納得がいかないので所有自転車を放棄することにした。

そして後日担当部局(千葉市自転車対策課)に行き詳しく話を聞いた。確かに条例上は直ぐにも撤去できるとあるので合法であることは理解した。規制区域が拡大されたというので、どのようにして決め市民へのその周知はどうなっているか聞いたが、調査してから回答するとのことであった。

## 3, 市民への周知と特に規制区域現地における標識設置の必要性

公権力を行使する以上、市民に対する周知徹底が極めて重要である。告示した、ホームページを辿るとわかるという説明では、一応広報しているという言い訳にしか聞こえない。少なくとも市政だより、町内会回覧板に載せると同時に、車両の交通標識のように道路毎にきっちり現地で分かるようにする必要がある。

規制区域の拡大は、どのような必要性からどのようにして決められたのかの記録が、ホームページ上も、市政情報室の資料からも欠落している。これは担当部署(千葉市自転車対策課)も認めており整えるべく鋭意作業中であるとのことであった。

駅前等の自転車放置は歩行者や車両の通行の妨げになり、緊急車両の接続に支障を来すので、駐輪場の整備等と同時に区域を定めて取り締まることが必要ではある。しかし駐輪場整備が追いつかないところもあり、自転車利用者の要求に応えられていないのも事実である。放置自転車対策の費用も相当のものであるとの話もある。

デンマーク等の国々では自転車利用者が多く、その為の自転車通行レーンの確保や様々な施策を公が講じている。これからのまちづくりは「コンパクトシティ」「持続可能なエコシティ」であるべきであると日本でも唱えられてから久しい。CO<sub>2</sub>を出さず、健康増進にも良いとして、自転車の利用を国も自治体もうたってはいるものの、「自転車族」は実際には肩身の狭い思いをしているのが実情である。車道を走れば自動車から圧迫を受け、狭い歩道を走れば段差があり、歩行者との接触事故の恐れもある。自転車利用の最大の利点でもあるドアツウドアも、駐輪規制で儘ならない。例えば千葉駅前大通りのヨドバシカメラに買い物に行って出入り口のところには駐輪場がないので、ビルと歩道との間のわずかな民

地に駐輪しても、誰かが歩道の「放置自転車？」のところへ勝手に移動してしまう。この時に規制区域内の放置自転車として撤去されたら、どうしたらよいのだろうか！

この標識設置の問題に関連して、西千葉駅のゆりの木商店街付近の電線・電話等の架線を地下埋設する工事に伴って車道・歩道等が再整備されたが、その際車道の上に車誘導のポストコーンと歩道に駐輪禁止のポストコーンが設置された。ところが地元の方から苦情が出て、両方とも撤去された。計画段階で関係住民との協議、意思疎通が不十分であったと言わざるを得ない。車両通行の安全性確保のため必要、放置自転車対策のため必要であるということで相応の費用をかけて設置したものなら、住民に言われたからといって簡単に撤去するというのも理解しがたい。信念を持って仕事をしていないと思わざるを得ない。設置に費用、撤去に費用がかかり、撤去したコーンポストはどうなったのかどこかで再利用されるのか、財政危機のこの時節信じられない出来事である。

尚、ゆりの木商店街にとっては、先般施行され駐停車禁止の取締りが厳しくなり、営業上多大なマイナスになっている。またこの商店街も駐輪規制区域になっているので、自転車利用の人も違法駐輪になってしまい、この規制も弱り目に祟り目である。零細商店の営業と交通の安全を両立させるべく、市と地元商店会とが話し合い、知恵を出し、良い解決策を見いだしていくべきである。その場合、前述した「道路占用許可制度を活用した民間駐輪場の活用」も一つの方策となると思う。