

Ⅱ 熊本市の自転車対策の現状と課題

熊本市では、昭和 60 年に「熊本市自転車の安全利用及び駐車対策等に関する条例」を制定し、「自転車駐車場の整備」や「自転車の整理指導員の配置」、「放置禁止区域の指定」、「放置自転車の撤去」等の自転車の放置防止及び駐車対策を実施してきました。

1. 放置自転車の解消に向けたこれまでの取り組みと現状

(1) これまでの放置自転車対策

① 自転車駐車場の整備

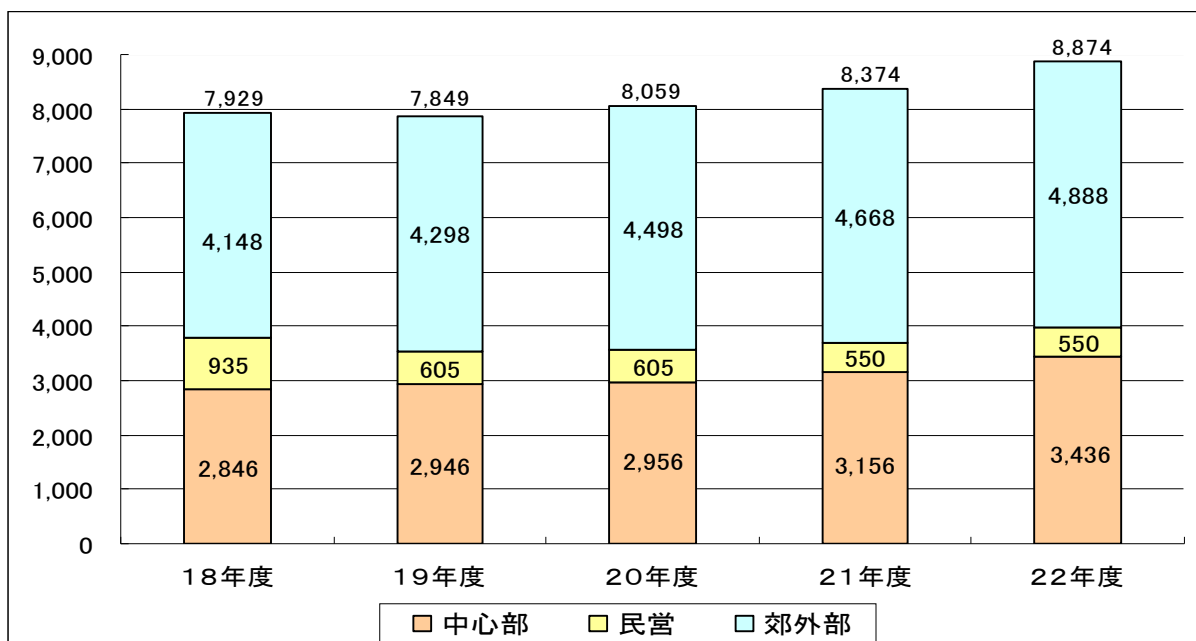
平成 23 年 3 月現在で、市内全域において 8,874 台（35 ヶ所）の自転車駐車場があり、そのうちのほとんどの 8,324 台（32 ヶ所）を市で整備している状況にあります。

上通り、下通り、新市街等の中心部においては、3,986 台（20 ヶ所）の自転車駐車場があり、そのうち市で整備をしているものは、3,436 台（17 ヶ所）となっており、また、郊外部については、市営の 4,888 台（15 ヶ所）となっています。

中心部の整備については、自動車のコインパーキングへの需要が高く、自転車駐車場への転用が難しかったことや、用地の購入に多額の費用を要することなどから、平成 13 年以降については、民有地の借地や道路、公園等公共用地の活用等を中心に行なってきたところであります。

このような整備に加えて、平成 22 年には「熊本市自転車等駐車場の附置に関する条例」を施行し、商業地域、近隣商業地域において、自転車等の大量の駐輪需要を生じさせる集客施設について、一定規模以上の施設を新築又は増築する場合に自転車駐車場の設置を義務付けるとともに、併せて、中心部等の地域内で、民営自転車等駐車場を新設又は増設して運営する場合の助成制度を新設しています。

自転車駐車場整備台数の推移 （単位：台）



② 自転車駐車場の管理

自転車駐車場の管理の方法は、熊本市自転車駐車場（市庁舎南側）や辛島公園地下自転車駐車場（施設管理のみ）は指定管理者による管理を行っています。また健軍、武蔵塚駅前等の自転車駐車場、及び路上等の自転車駐車場については、場内の整理指導等を業務委託により管理しています。

③ 駐輪指導員の配置

路上放置をしようとする自転車等利用者に対して、自転車駐車場を利用するように呼びかけるなど、駐輪マナーの向上に向けた指導・啓発を行うために、平成 22 年度は中心部に約 23 人、郊外部に約 17 人、市内全域で約 40 人の駐輪指導員を配置しています。

④ 放置禁止区域の指定

自転車の放置を禁止し、違反している自転車については即日撤去することができる放置禁止区域について、市内全域で総延長約 14 km の道路を指定しています。このうち中心部では約 7 km、郊外部では、熊本駅や武蔵塚駅周辺、健軍商店街等に約 7 km 指定して、放置の抑制や速やかな違反自転車撤去を実施しています。

⑤ 放置自転車の撤去及び返還

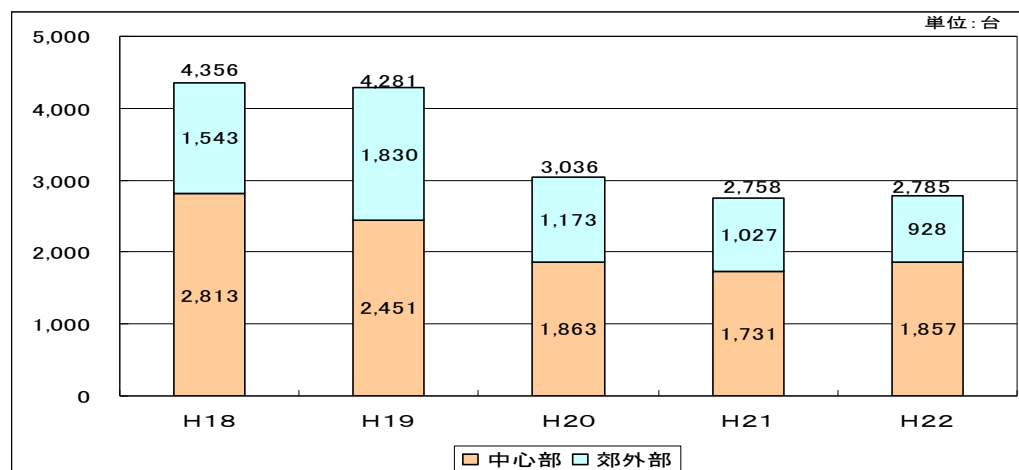
歩行者や緊急車両の通路確保等のために、市内全域では年間約 4,000 台前後の放置自転車を撤去しています。平成 22 年度においては、中心部では約 2,400 台、郊外部では約 1,600 台の撤去を行ったところです。また、その撤去した自転車の返還については、平成 22 年度においては、約 800 台、返還率 20.3% となっております。（参考資料 P15 参照）

（２） 放置自転車の現状

■ 解消しない放置自転車

毎年 10 月に行っている調査では、市内全域で平成 20 年度 3,036 台、平成 21 年度 2,758 台、平成 22 年度 2,785 台であり、その内、中心部では、平成 20 年度 1,863 台、平成 21 年度 1,731 台、平成 22 年度 1,857 台の放置が確認されており、解消するには大変難しい現状です。（参考資料 P15、16 参照）

放置自転車台数の推移



2. 駐輪対策の課題

本市においては、これまでの整備や維持管理、放置自転車の撤去、返還、駐輪指導員の配置、利用マナーの啓発等、年間約 2 億円の費用をかけて、放置自転車の解消に向けて、様々な自転車対策を実施しております。

しかしながら、平成 22 年 10 月の調査では、放置自転車は市内全域では約 2,700 台あり、特に中心部では約 1,800 台と、3 年前とほぼ変わらない台数があり、緊急車両あるいは歩行者等の妨げや景観悪化の要因となっているため、放置自転車を解消する必要があります。

放置自転車が解消しない原因は、大きくは 2 つが考えられます。

《自転車駐車場の不足》

自転車利用者数に比べて自転車駐車場の収容台数が大きく不足していることです。

特に中心部の整備については、前述したとおり、民有地の借地や道路、公園等公共用地の活用に加え、附置義務条例の制定や助成制度の新設など、民間の主体的設置にも取り組んできたところでありますが、現在の厳しい経済情勢のもとで新たな自転車駐車場を確保し、自転車利用者の安全安心に配慮した施設整備を進めるためには、受益者負担の考えを取り入れ、民間参入を促進するような施策が必要です。

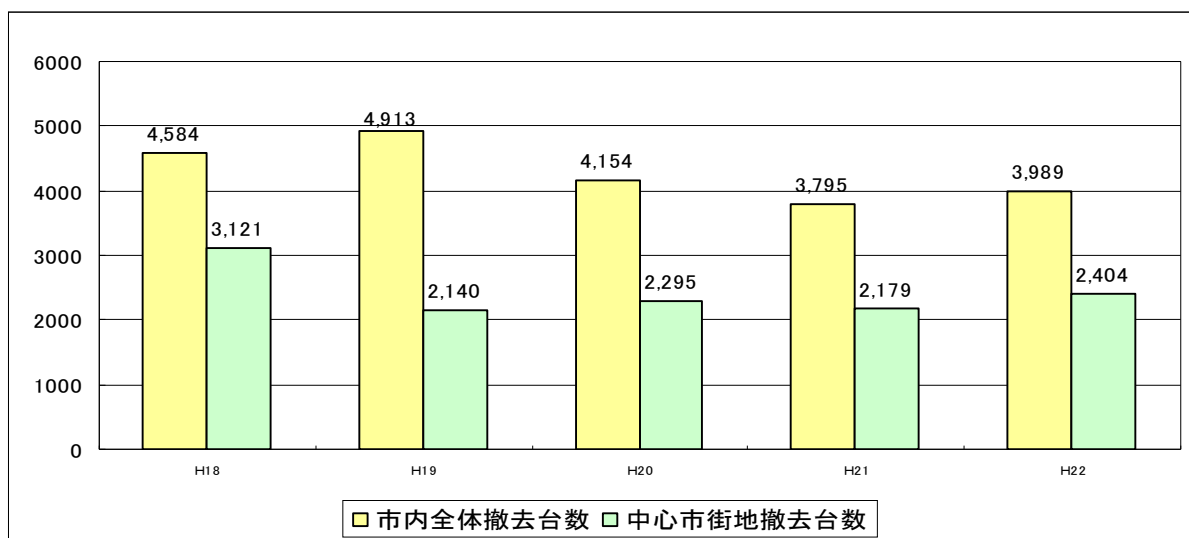
《駐輪マナーの欠如》

自転車駐車場が空いているにもかかわらず自転車を入庫させずに路上に放置するという駐輪マナーの欠如した利用者が一部見られます。

その解決方法は、放置禁止区域を指定し、違反車両を速やかに撤去することですが、自転車駐車場の充足した環境の下での指導・啓発等を強化する必要があります。

放置自転車の撤去台数の推移

(単位：台)



3. 今後の取り組み

放置自転車や駐輪対策等の課題については前述のとおりであり、自転車駐車場の整備や維持管理、更には放置自転車の撤去などに要する経費の増加や放置自転車の解消について、効率的に推進し、諸問題の改善を図って行く必要があります。

そのためには、これまでの行政中心による自転車駐車場整備の手法から、市民と事業者もそれぞれが役割分担していく新たな枠組みに転換していく時期に来ているのではないかと、この考えの基に平成 20 年度に熊本市自転車駐車対策等協議会に対して、附置義務化や受益者負担の導入についての諮問を行ったところであります。

まず附置義務化については、自転車需要の発生源である民間事業者の役割として自らが自転車の駐車スペースを用意するべきではないかとこの考えにより、中心部において再開発事業が計画・事業化され、その進捗に伴って新たな駐輪需要が派生する見通しがあることや、すでに多くの自治体が条例化していることもあり附置義務化は必要な措置であり、また妥当であるとの考えが示されたことから、平成 22 年 7 月から条例を施行しているところです。

また自転車駐車場利用者の受益者負担についても、「自転車駐車場は無料で使えることが望ましく、自転車は市民の手軽な足であり、地球環境にも優しい乗物である」、としながらも、「自転車駐車場の整備や放置の撤去等については高額のコストが掛かり、非自転車利用者との公平性からみても、駐輪需要の発生源である自転車利用者の役割として費用の一部を負担することは妥当である」との答申があっているところです。

他都市においても、政令指定都市 19 市のうち 18 市が既に自転車駐車場の受益者負担を導入している状況にあります。

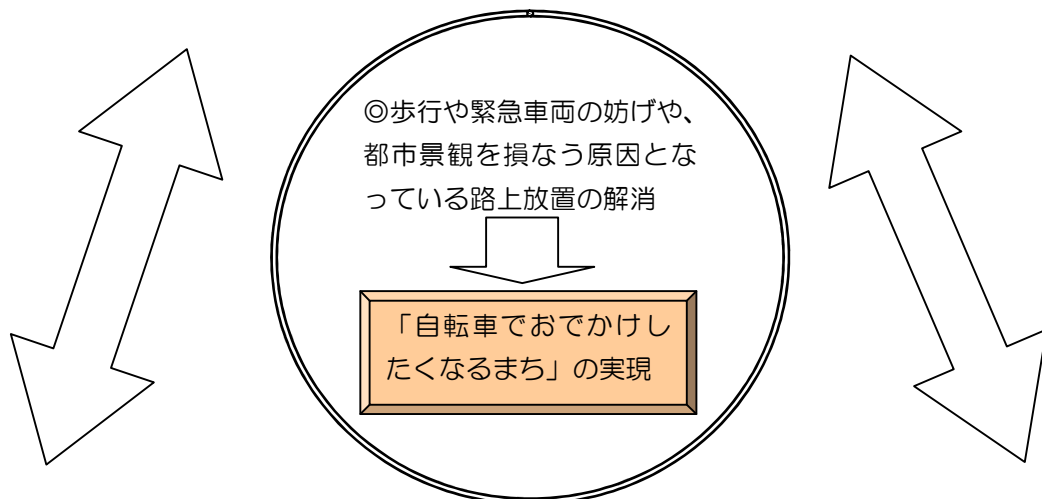
このような状況から、「熊本市自転車利用環境整備基本計画」に示しましたように、利用しやすい自転車駐車場の確保や民間事業者の自転車駐車場経営への参入、さらには自転車駐車場の非利用者との公平性確保の観点から、自転車駐車場の利用者に対して受益者負担を求め、放置自転車ゼロを目指すとともに、啓発、指導、撤去強化等による駐輪マナーの向上にも取り組みながら、自転車利用の促進を図っていきます。

■ これからの自転車利用の姿

今後は、行政、民間事業者、市民の役割分担を明確にして、3者協力しながら自転車の利用促進を図ることが必要です。

行政の役割

- 自転車駐車場の整備促進及び安全安心の確保
- 自転車放置禁止区域の指定拡大及び放置自転車の撤去の強化
- 自転車マナーの啓発
- 安全で快適な自転車走行空間の整備・創出
- サイクルアンドライドなど、自転車利用促進の仕組みづくり
- レンタサイクルなど、自転車を活かした地域活性化施策の展開



民間事業者・商店街等の役割

- 自転車駐車場の整備・経営
- 商店街などの従業員や来客者用の自転車駐車場の確保及びマナーの啓発
- 商店街などによる自転車利用促進策の展開（交通券など）

市民の役割

- 自転車に対する正しい知識の習得
- 自転車の積極的な利用とマナー厳守
- 自転車駐車場の利用に対する受益者負担への理解と協力

