

青木さちえ 委員長

それでは、増田裕一委員、質問項目をおっしゃってください。

増田裕一 委員

放置自転車対策について、時間があれば浜田山駅について。

お疲れさまでございます。あと少しでございますので、どうぞよろしく願いいたします。

通告した質問事項に入る前に、1点お伺いしたいことがございます。といいますのも、昨日、私、居住している町内会のわがまちクリーン大作戦、いわゆる杉並クリーンデーというものに参加いたしました。近所の道を歩いておりますと、見通しが悪い、大変危ない箇所も何カ所か見受けられました。

そこでお尋ねいたしますけれども、カーブミラーの設置基準というものは一体どのようになっているのか、お答えください。

杉並土木事務所長

カーブミラー、それから安全施設につきましては、区が管理する道路上に設置するというところで進めております。

増田裕一 委員

特段それ以外に条件はないということによろしいでしょうか。

杉並土木事務所長

現場を見させていただきまして、危険という判断があれば、区の管理する道路上に設置しております。

増田裕一 委員

続きまして、放置自転車対策につきまして移らせていただきたいと思えます。

改めて確認いたしますけれども、サイクルアクションプログラムについて、要点をかいつまんでお示してください。

交通対策課長

現在出ております杉並区サイクルアクションプログラムに関しましては、昨年の4月に出されたものでございます。区民、事業者、行政が一体となりまして、自転車のまちづくりをしていくということで、そのために自転車駐車場の整備ですとか、放置自転車のない、安全で快適なまちづくりなどの6つの目標を定め、また、数値目標を3つほど定めまして、杉並区の基本計画、実施計画との整合性を図りつつ作成した計画でございます。

増田裕一 委員

今後、このサイクルアクションプログラムを改定する予定があると伺っておりますけれども、どのような改定を見込んでいるのでしょうか。

交通対策課長

現在、自転車等駐車対策協議会というのがありまして、そちらのほうで今後ご審議いただき、数値目標の修正等を含めまして、新たな考えを含めて見直しをしていくという予定でございます。

増田裕一 委員

では、ちょっと視点を変えまして、道路法施行令というものが改正されまして、2005年4月1日から歩道上に駐輪場を設置できるようになりました。近隣の新宿区でも2006年12月、昨年ですね、道路空間の再配分による自転車等の駐車スペース確保・整序化実験という社会実験を実施しまして、歩道上駐輪場の有効性を検証しております。

スペースなどの問題ですとか、区内で整備できる場所というのは限られておりますし、また、東京都や警視庁との協議が必要となりますけれども、こうした一連の取り組みに関しまして、区としてお考えはいかがでしょうか。

交通対策課長

歩道上等道路上の自転車駐輪場整備、またバイクの駐輪場整備につきまして、他区の情報は得ておりますけれども、杉並区の状況としましても、歩道の広さですとか、中杉通り等々パーキングメーターの使用ですとか、非常に課題が多いというふうに考えております。

増田裕一 委員

今後、そういった意味でも、検討のほうを、他区の情報等は見ながらしていただければと思います。

平成14年度から18年度にかけての放置自転車対策につきまして、それぞれ放置自転車台数及び撤去台数はどのくらいでしょうか。

交通対策課長

放置台数につきましては、平成14年8,400台余、15年7,000台余、16年度5,900台余、17年度3,900台余、18年度はかなり減りまして2,900台余というふうになっております。撤去台数につきましては、すみません、後ほど調べさせていただきます。

増田裕一 委員

では、先に進ませていただきます。

それと同様に、それぞれ決算額はいかほどでしょうか。

交通対策課長

撤去に関しまして、平成14年度1億2,500万余、15年度同じく1億2,500万余、16年度も同じくです。17年度1億4,000万余、18年度1億7,600万余でございます。

増田裕一 委員

集計の条件が違いますよね。

交通対策課長

放置自転車の撤去、返還・処分の合計金額を今ご説明させていただきました。

増田裕一 委員

では、自転車が放置されている場所というのに傾向が見てとれるでしょうか。

交通対策課長

やはり駅周辺の置きやすい場所、歩道の広いところですか歩道橋の下ですか、また、最近は商店の、大型店舗ですか遊技施設、また、商店街のちょっと入った住宅地の路地というような傾向が多く見られる状況でございます。

増田裕一 委員

そうですね。私も実感としてそういうような感想を持っております。

先日も本委員会で質疑が行われましたけれども、鉄道事業者による駐輪場の設置状況というものを、区としてどのように把握しておられるのか。

交通対策課長

先ほどお話しいたしました自転車等駐車対策協議会等で、各機関の駐車場設置状況等を出し合っている状況でございます。JR各駅ではほぼJRが自主的に自転車駐車場の設置しておりますし、また、京王線高井戸、明大前、八幡山でも設置をしております。メトロさんも事業者として自転車駐車場の設置を検討しているというお話は何っております。

増田裕一 委員

では、ちょっと変えまして、大型小売店舗ですか遊技場、これらの民間事業者による駐輪場の設置状況というものを区として把握しておられるのでしょうか。

交通対策課長

全体的な数値というのは把握してございませんけれども、附置義務ということで、一定の面積を超えている遊技施設等々につきましては、自転車駐車場も面積に応じて設置していただくというふうになっております。

増田裕一 委員

ちょっと視点をまた変えまして、自転車の放置防止及び駐車場整備に関する条例というのがありますよね。こちらの7条と21条、そして30条の2をちょっと読み上げていただけますか。

交通対策課長

杉並区自転車の放置防止及び駐車場整備に関する条例でよろしいでしょうか。7条「（施設の設置者又は管理者の責務）公共施設、商業施設及び娯楽施設等自転車の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者又は管理者は、その施設の利用者のために、自ら自転車駐車場の設置に努めるとともに、区長の実施する施策に協力しなければならない。」

第21条「施設の新築の場合の自転車駐車場の設置」ということで、「指定区域内において、次の表中（イ）欄の用途に供する施設で（ロ）欄の規模のものを新築しようとする者は、（ハ）欄により算定した規模の自転車駐車場を当該施設若しくはその敷地内又は当該施設の敷地に到達するために歩行する距離がおおむね五十メートル以内である場所に設置しなければならない。」

第30条の2「自転車法第八条第一項の規定に基づき、自転車等の駐車対策に関する重要事項を調査審議するため、杉並区自転車等駐車対策協議会を置く。」以上でございます。

増田裕一 委員

これらの条例に規定されている駐輪場の附置義務というのが適用されるのは、実質、施設の新築であったり増築であったり、そういうときに限られるというふうに私自身は読み取れ

るんですけれども、その認識で正しいのでしょうか。

交通対策課長

一応、駅周辺等々の範囲での規定でございますので、すべて該当するわけではございませんけれども、大体面積によって該当してくるということでございます。

増田裕一 委員

ちょっとこの条例から視点を変えまして、この条例に規定されています、30条の2ですか、自転車等駐車対策協議会の構成員はどういったメンバーかということをお示してください。

交通対策課長

杉並区自転車等駐車対策協議会のメンバーでございますけれども、公募区民が2名、その他商店会、安全協会等々区民の代表の方が8名、区議会議員の方々4名、学識経験者2名、鉄道事業者4社4名、関係行政庁といたしまして国交省、東京都の建設局、警察、消防6名、合計24名で構成されております。

増田裕一 委員

この協議会の中には、先ほど読み上げていただきました21条表中（イ）の施設関係者、つまり大型小売店舗ですとか遊技場、銀行などなど、民間事業者が委員として選出されていないんですね。その理由というのをお聞かせください。

交通対策課長

一応事業者の代表ということで、商店会連合会の役員の方が入っている状況でございます。

増田裕一 委員

商店会の方も直接、加盟はしていますけれども、なかなか連携がとりづらいものもあるのかなというのが正直な感想でして、区も予算をかけて、1億7,000万かけて対策をしていますし、また、区民の有志、先ほどの質疑の中でもありましたけれども、区民の方々からの協力もある、そして鉄道事業者からも協力を得られつつある、そういったような状況の中で残された課題というのは、今後放置自転車の削減のために、大型小売店舗ですとか遊技場、また銀行ですとか、こういった民間事業者の方々に相応の負担をしてもらおうということじゃないかと思うんです。

まずは、協議の場であるこの協議会の委員として民間事業者を選出して、より一層の協力を要請すべきではないかと思うんですが、いかがでしょうか。

交通対策課長

委員ご指摘のとおり、区といたしましても、民間への補助金等を含めまして、事業者の責務ということで、今後、より一層民間事業者のほうに協力を求めていきたいというふうに考えております。

増田裕一 委員

より一層の働きかけを期待したいと思います。

最後に、浜田山駅について少々質問をさせていただきたいと思います。

JR荻窪駅、高円寺駅、西武新宿線下井草駅、京王井の頭線西永福駅、永福町駅と、18年度の決算にもございましたが、駅前周辺の整備が行われたというふうに伺っております。

京王井の頭線の浜田山駅なんですが、平成14年から18年にかけて京王井の頭線浜田山駅の1日の乗降人員の推移が、2万6,027人、2万6,126人、2万6,549人、2万7,117人、2万8,084人と、過去5年間、1日当たりの駅の利用客が増加し続けているという傾向がございます。浜田山駅は出入り口が1個しかございませんで、朝晩の通勤通学ラッシュ時には大変込み合まして、そして危険な場面も見受けられます。

区としてこのような現状をどのようにとらえて、また、京王電鉄に対して今後何らかの働きかけを行う準備はあるのかどうか、最後に伺いたいと思います。

拠点整備担当課長

浜田山駅南口の改札につきましては、委員ご指摘のとおり、多くの要望が出されております。しかし、そのためには用地の確保が必要でございまして、区としましては、京王電鉄、それから関係地権者との調整を行ってきたところでございますけれども、現在は確保が難しい、そういった状況でございます。

交通対策課長

先ほどの年度別の撤去台数、申しわけございませんでした。14年度が5万5,000台余、15年度5万7,000台余、16年度5万6,000台余、17年度6万8,000台余、18年度6万5,000台余でございます。申しわけございませんでした。