

## 第4回大阪フォーリン・ビジネス・ネットワーク・クラブ 会議要旨

1 日 時 平成21年2月17日（火） 午後1時から午後3時

2 場 所 大阪市公館（大阪市都島区網島町10-35）

3 出席者 関西の外資企業のトップ、在阪の海外領事館・商工会議所のメンバー等 30人  
大阪市長

### 4 開催結果

(1) 挨拶及び講演1 「地域の安全対策」について  
(大阪市市民局活動担当部長 松島 修)

(2) 講演2 「大阪市の放置自転車対策について」  
(大阪市建設局長 田中 清剛)

(3) 質疑応答

#### 【グループ1；テーマ「地域の安全対策について」】

- ・ キャッチセールスとは何ですか。
- ・ 道路や街頭などで無理やり商品を売りつけたり、あるいはそのような行為に介入することを、日本では俗にキャッチセールスと呼んでいる。
- ・ 街頭犯罪を起こすのは、時間に余裕のある若者たちが典型的なのか。もしそのようであれば、大阪市は若者を指導するようなプログラムに取り組んでいるのか。
- ・ 街頭犯罪のうち、少年によるものが約6割を占めている。このため、大阪市では、地域において青少年の相談相手や指導する役目を担う青少年指導員を市長が選任し、青少年指導員による非行防止のためのシステムを広げていきたいと考えている。
- ・ 少年たちが最初は軽微な犯罪に手を染めて、やがてガラスのひび割れが大きくなっていくように、大きな犯罪を起こしてしまうという「ブローケン・ウィンドウ」理論があるが、青少年指導員のシステムはそれに対してどのくらい効果があるものなのか。
- ・ 青少年指導に関しては、少年法との関係もあり警察が所管となっており、サポートセンターを設けて指導にあたっている。また、街頭犯罪に対しても警察が中心に取り組んできたが、大阪市としても、これからは特に地域の住民の方々と一緒になり、警察、地域、「市民との共存」というコンセプトで盛り上げていこうと考えている。
- ・ 街頭犯罪の原因として、市内に街灯が少ないことや終電の時間が早いことがあげられる。犯罪は人々が街頭にいないときに多発するので、終電の時間を遅らせたらいいのではないかと。ビジネスの助けにもなり、また自転車の窃盗のような少年犯罪も防止することにもつながる。
- ・ 通常、街灯には光が届かないところがあり、街灯がカバーできる範囲は半径10メートルとなっている。このため大阪市では、街灯犯罪を減らすために、従来60メートルおきに街灯を

設置していたものを、30メートルおきに設置するとともに、年間約1,600本の街灯を増やすなどの努力を行っている。

- ・ 終電時刻については、昔はもう少し早くて11時半頃には電車が無くなっていたが、今では改善され、元旦では24時運行も行われている。しかしながら日本では、朝まで遊んでいるというのは一般的には少数派であるため、終電時刻を延長してほしいという要望があまりみられない。
- ・ 少年たちが犯罪を起こす理由は何なのか。監視の目が行き届いていないためか、金銭的なものなのか、それとも単なる楽しみのためだけにやっているのか。
- ・ 少年の犯罪の動機に関する分析はまだ行われていないと思うが、従来は地域社会がしっかりととしていて、少年犯罪に対する監視の目が行き届いていた。しかしながら、急激な社会の変化や、少子高齢化の進展、国際化などの要因により、地域における犯罪の監視機能、抑制力が弱くなってきたことも理由の一ではないかと考えられる。
- ・ 日本は安全で安心な国だと思っていたが、大阪市は日本で一番犯罪が多いということで、人口当たりでどのくらいの犯罪があるのか。街頭犯罪の手口に関して、大阪市ではどれかに特化して悪いのか、それとも全般的に悪いのか。
- ・ 日本は比較的に安全な国ではあるものの、大阪市の場合、8つの手口すべてに最悪となっている。1,000人当たりの事故発生件数を比較すると、大阪市の16.8件に対して名古屋市では12.3件となっており、人口当たりの犯罪発生率で大阪が一位となっているため、これを減らすためにあらゆる努力を行っている。
- ・ 終電の時間が早い場合、お金のかかるタクシーに乗るのか、あるいは一晩中飲み明かすのか、という選択になると思うが、ロンドンでは市内中心部から郊外に向かう深夜バスが走っており、終電を逃したので一晩中飲まなければならないということはなく、深夜バスに乗って帰ればよいということになる。地下鉄だけでなく、例えば深夜バスを導入できないか。
- ・ 特定の私鉄沿線では深夜バスがある。一方、早朝5時前後になると始発が走り出すので、それに乗って帰宅してもらえればと考えられる。
- ・ 若者には外出して一晩中飲み明かして楽しい時を過ごしたいニーズがある一方で、午前1時から5時の間には電車がいない状況にあるため、彼らが犯罪に遭遇する要因の一つになっているのではないか。
- ・ データによると、街頭犯罪は10月の夕方5時から9時くらいまでが一番多く発生している。キタやミナミの繁華街では深夜が多いが、一般的には夕方が一番多くなっている。
- ・ 外国からビジネスにきている人や旅行にきている人が犯罪に巻き込まれる可能性が考えられる中、犯罪を経験した外国人たちに対する現行のサポートシステムにはどのようなものがあるのか。
- ・ 警察の所管になるが、多くの外国語に対応できる人たちを用意しているので対応できると思われる。
- ・ 防犯施策の重点区域は、実際に犯罪率が高い地区と一致しているのか。他都市で実施して

いるが大阪市では行われていない防犯対策があるのではないか。

- ・ 防犯施策の重点区域として東淀川、東住吉、平野の3区を選んだ理由は、犯罪発生率国内一位を返上しようという動きを高めていくためには、市民の皆さんの協力を得ることが一番重要であると考えており、ある程度犯罪発生率が高く、人口が密集しており、かつそこでしっかり市民の方々が昼間は協力し合いながら見守る体制が取れることが可能なエリアということでこの3区を選んだ。そこに重点的に予算を入れて、警察OBも入っていただき、ブルー・パトロールカーも配置しながら犯罪発生率を減らすことを試みており、実際に発生率も減少している。
- ・ 他の自治体の事例については十分な研究がまだできていないが、他都市と比べても、大阪市は市民や学生の方々と一丸となって防犯の取り組みに努めることにより、犯罪発生率の40パーセント削減をめざしており、そのためにも、自分の安全は自分で守る、地域の安全は地域の人々が守る、を標榜している。

#### 【グループ2；テーマ「交通対策について」】

- ・ 多くの国々や自治体が環境に優しい取り組みを行っている中で、自転車利用の促進も解決方法の一つとして取り上げている。自転車を迷惑な乗り物として考えるのではなく、逆に自転車の多さを利用できる方策が考えられないか。
- ・ 放置自転車の原因の中には駐輪場不足もあるのではないか。
- ・ 歩道上で自転車が走行できる条件を教えて欲しい。
- ・ 自転車の走行に関しては道路交通法の中に規定されており、日本でも車道を走ることが原則となっている。しかしながら、車道を走るのが危険な場合には歩道を走ることが許されるケースがあるため、事実上、ほとんどの自転車が歩道を走っている。
- ・ 自動車であれば、利用台数が多くなれば渋滞等の問題が起きるが、自転車がたくさん利用されていること自体は問題にはならないのではないか。
- ・ バブル崩壊後自転車需要が増加しているのは、安価な交通手段という経済的な効用が評価されている側面もあるのではないか。
- ・ 有料だから駐輪場に停めたくないのではなく、収容能力が十分でないため駐輪場に停められないのではないか。自転車道や駐輪場の整備など、もっと自転車利用を促進させるようインフラ整備をすべきである。
- ・ 30万台もの放置自転車が撤去される一方で、9万台しか返還されていないのはなぜか。そのあたりに放置自転車問題の根源があるのではないか。
- ・ 大阪を含め日本では、1970年代後半より、環境問題・公害対策と連動して自転車利用を大いに推進してきた時期があった。その際、自動車から自転車への転換されることを期待して自転車道の整備も進めてきたが、結果としては、歩行者が自転車に転換され、自動車の利用台数は減少しなかった。そのあたりが都市交通の中で自転車をどう位置づけるべきかという非常に難しいところである。自転車利用には環境や健康といったメリットがあることを否

定しないが、日常の買い物や通勤などの必要以上の利用や違法駐輪が多いことが大きな問題である。

- バブル崩壊以降、他都市では自転車需要が減少しているにもかかわらず、逆に増加しているのが大阪市の特徴である。
- 自転車の値段が撤去保管料に比べてあまり高くないため返還率が低くなっている。料金をもう少し下げること考えられるが、下げ過ぎると今度は自転車利用台数そのものが減少しない。そのあたりが料金設定の難しいところである。
- 保管撤去して一部返還するという対策だけでは放置自転車問題の改善には繋がらない。一定期間の保管後、また市場に出すのであれば、結局市場に出回る自転車が増えるだけである。逆に自転車通勤を推奨してみたらどうか。職場側で駐輪場整備の面倒をみることにする。
- 5～8キロ程度であれば自転車でも十分に利用できる距離なので、自転車専用レーンを整備し、ヘルメットを被ってスピードを上げて、欧米のようにスポーツタイプの少し値段の高めの自転車で通勤しましょうと推奨すれば、自転車の扱いも丁寧になり、マナーも向上にも繋がる。このように自転車の街大阪をアピールしてはどうか。
- 環境問題をはじめ、自転車は非常に優れた交通手段であることは良く分かるが、日本の街の構造自体が自転車利用に合っていない部分があり、その典型的な都市が大阪である。大阪のように、これだけの狭いエリアの中で充実した交通インフラが整備され便利な街になっているにもかかわらず、例えば10分で歩けるところを自転車で5分で行こうという心理が働き、その結果、駅周辺で違法駐輪が行われている。
- 自転車問題に関しては、加害者イコール被害者であることが、なかなか対策に踏み込めない要因でもある。駐輪場も容量を増やしていだけで解決できるものではない。歩道上での自転車事故も非常に多い。自転車利用のマナー向上の啓発にも努めていく。これまでもサイクリング仕様の道路を整備してきたが、これらの方向と、街の足として自転車をどこまで許容してくのかを整理していきたい。
- 長い時間を要すると思われるが、市民の方々を自転車利用から歩く方向に誘導していくことも重要ではないかと考えている。例えば、健康面や安全面からも、自転車よりも歩く方が良いと訴えられるのではないかとと思う。
- 市営の駐輪場をもっと魅力あるものにできないかと考えている。民間企業にも話を聞いているが、サービス面でさらに改善の余地があると思われる。
- 駐輪場も駐車場と同様に施設側で整備することが基本である。
- 駐輪場の設置場所については、鉄道駅周辺とそれ以外の二つに分けて考えている。鉄道駅では自動車から公共交通機関への転換を図るため公共側もこれまで整備を行ってきたが、駅近傍では利便性が良いものの地価が高いため設置場所を確保することが難しい。その結果、駅から少し離れた場所で確保することとなり、駐輪場の利用率が落ちてしまう。
- 鉄道駅以外では、大規模建築物を建築する際に一定規模の駐輪場を確保してもらうよう

指導している。しかしながらその数は十分でないため、公共側も昨年から中心市街地での駐輪場整備に取り組んでいる。

- 大阪市の放置自転車対策の今後の取り組みとして、引き続き、大規模建築物の新築や増築時での一定規模の駐輪場確保の指導を行うこととしている。また、既に確保された建物内の駐輪場のPRを行い一般開放してもらうよう依頼することや、緊急的に措置ではあるが、広幅員の歩道上に駐輪場を整備することも考えている。
- パリでは、公共の自転車をピックアップして利用し、使用後は別のステーションに返還するシステムが構築されている。大阪でもこのようなシステムを検討する計画はないのか。
- パリの公共自転車「ヴェリブ」のシステムを成功させるためには幾つかの条件が必要である。どこでも乗り降りできることが、このシステムのポイントであるが、大阪の場合、自転車利用の大半は個人の家から最寄の駅までのピストン輸送なので、ヴェリブを取り入れても個人の自転車が公共の自転車になるだけであり、放置自転車問題の解決には繋がらないのではないかと。例えば、ある一定の閉じたエリア内でアランダムに乗り降りするケースでは有効かもしれない。
- 交通問題に関して、観光客にとって自転車が利用しやすくなれば良いと思う。また、自転車レーンの整備や、シンガポールのように特定の日に市内に自動車で乗り入れる場合には課金するシステムを導入することも有効ではないか。
- 放置自転車問題に対しては、規制と駐輪スペースの確保の両輪が上手く機能しないとなかなか解決できない問題である。規制に関しては、放置自転車の少ない駅では地域住民や警察との連携や市の強力な対策が功を奏している。
- 駐輪スペースの確保に関しては、公共だけでなく民の力も積極的に取り入れるべきである。駅周辺にコインパーキングがあるが、自動車の駐車スペースにするよりも自転車の駐輪スペースにした方がビジネスモデルとしても成り立つのではないかと。
- 自転車利用のマナーの悪い人には課金を科すシステムがあれば、歩行者にとって安全な歩道空間を確保できるのではないかと。
- 自転車の登録制度はあるのか。
- 車を盗まれないようにするための防犯登録はあるが、自動車の登録や免許のようなものではない。