

国立市議会議長 遠藤直弘 様

一橋大学前の無料駐輪場の「全面廃止」を計画する国立市に対し、その存続を求めるとともに、空き地となっている西側駐輪場の片側を駐輪場として復活することを求める陳情

陳情の趣旨

上記の件に対する国立市側の言い分は次のような点があることを、交通係の方との電話で確認しております。それに対する私の考えを示しました。

1 (市の考え)「景観」を良くするために自転車置き場を廃止したい。

(私の意見) 確かに景観は大事だろう。が、なにごとにも「過ぎたるはなお及ばざるがごとしがし」(『論語』)である。「景観」を重視する市民運動が過剰になり過ぎると、どこかの時点で「反動」を生み、一切の「景観」を無視する運動を生み出しかねない。また、「景観至上主義」にはまってしまうと、一方で「市民の日常生活」を犠牲にすることになりかねない。今回の「廃止」計画はその典型である。

国立市では「景観至上主義」が独り歩きを始めているようだ。それは、米国のリベラリズム(自由主義)が過剰になりすぎ、かえって反動を招いて保守主義や福音派と連動した「トランプ政権」を招いてしまったのと同じ構図と言えよう。阿修羅の正義をゴリ押しすると反動を生むことになる。

だから、「景観保護」運動も大切ではあるが、ほどほどにしておかないといけない。その過剰の一つが、今回の無料駐輪場の廃止計画である、と私はとらえている。

駐輪場で、置き所を求めてさまよう何人もの市民に私は聞いてみた。みな

「廃止計画」を知らず、一様に「驚き」、「それは困る」と困惑顔であった。廃止のために、どれだけ多くの市民が不便を感じ、不快を感じ、「景観至上主義者」に怒りを感じ始めるかは、もはや想像に難くない。

そもそも「景観」とはなんだろうか。それは「感性的なもの」であるから人によっていろいろな考え方があるだろう。十人十色ともいえる。

大学前周辺は、景観のためとは言え、これ以上緑化する必要はない。十分に緑にあふれている。また、整理係りの方によって整頓されている自転車の列はむしろ美しくすばらしい「景観」である、と私は感じている。初めてその景観を視た時、私はその美しさに感動したものである。それは整理整頓によって「場が清められている」ことに対する、人間の精神性に対する感動であったのだろう。

さらに大学前の駐輪場としては昔を思い出させるのどかな自然な風景、自然な「景観」となっておりすでに長い間市民になじんでいると言える。

そのようなとらえ方もある中で、「景観至上主義」とも言える偏った見方だけに味方して、生活者の利便性を犠牲にしてまで、これをゴリ押ししようと意図するその計画は、**本当は周辺に住む裕福な人々の声しか反映していないのではないか。遠くに住む年金生活者や低所得者の既得権益を全く考えていないのではないか。**

本気で国立市全体の「景観」を目指すなら、急速に宅地化されてなくなっている「谷保の農地」を、八王子市のように都で買い上げてもらい、農業を志す人々に管理してもらう計画を最優先すべきであろう。農地のある風景こそ国立市民にとってもっとも優先すべきかけがえのない景観ではないだろうか。また、子供たちにも残したい貴重な景観ではないだろうか。さらにそのような広地は大規模な災害の時の簡易住宅地として有効利用することもできるだろう。

一方、資源のない日本は（金融経済はともかく）実質経済ではこれからますますしぼまざるを得ず、その対策として金融緩和すれば円安は進み、ますます物価は高くなっていくことだろう。加えて、拡大するだろう「軍拡費」がこれからさらにわれわれの困窮に追い打ちをかけるはずである。

そんな時代状況の中、われわれの懐を真っ先に直撃する 1300 台収容できる無料駐輪場廃止は実に痛い仕打ちである。何もこのような時代にあえて廃止する必要がどこにあるのだろうか？ われわれの生活よりも景観の方が大事だと言うのであろうか？

計画中とされる新しい市営駐輪場は、おそらく「自転車道」からは確実に

遠くなり、駅や商店街も遠くなるだろう。一日中、入れ代わり立ち代わり市民たちは今の駐輪場をありがたく利用している。しかし、廃止によってこれまでの快適な市民生活が犠牲にされるとなれば、心穏やかではいられないだろう。

また有料の市営駐輪場の場合、少なくとも月 1500 円以上の駐輪費がかかるだろう。「それくらいいたしたことはないではないか」と余裕のある人は考えるかもしれないが、いやいやとんでもない、スーパーで 50 円でも安いものを買おうと必死になっている者にとって、1500 円あれば 30 回分もの節約である。また、年間では 1 万円 8000 円。それが 10 年続けば、18 万円。20 年続けば 36 万円。ちりも積もれば山となるのだ。

さらにその「ちり」は今日の物価高で多くの衣食住でも生じており、合計すると大変な負担となっている。しかも今後駐輪代の値上げも十分予想できる。

このような時代状況下で、あえて追い打ちをかけるように、なぜ無料駐輪場を廃止しようとするのか。なぜ根拠の薄い「景観」の方を優先しようとするのか？ なぜ事実を曲げてまで「歩行者の危険を防ぐため」（後述）と理屈付けするのだろうか？生活に追われている人や低所得者のいじめ以外のなにものでもないと感じている。

それでも市民の生活よりも「贅沢な景観」を守る方が大切だと言うのだとしたなら、もはや本当の理由はほかにあると推論する以外にないのではなかろうか。

その時に真っ先に考えられるのは、なんらかの「利権」であろう。

2（市の考え）この自転車置き場があるために、歩行者道を自転車が走り、危険な場面がしばしば生まれている。

（私の返答）これは事実誤認である。自転車道を走ってみればすぐわかるが、自転車道は狭すぎて、追い越しがきかない。前をゆっくり走る自転車を避けるために歩道や自動車道へ進路変更せざるを得ない場合が非常に多いのである。だから駐輪場を廃止しても、何も変わらないだろう。

したがって、歩行者を本気で守りたいのなら、自転車道を広げるべきである。しかし、自転車道は市ではなく都の管轄であるという。ならば、市長が都に掛け合い、拡張を図っていただきたい。簡単に拡張できる方法がある。つつじなどが植わっている 40 センチ弱幅の箱型の花壇を取り払い「白線」を引くのである。それだけで追い越しの幅が可能となる。これは最近になって国道などでも自転車が走られるマークが非常に多くなっている現状から

みても適切な方法ではないだろうか。

付けくわえるなら、現在の箱型花壇は十分に管理できていず、かえって景観を悪くしているのをご存じだろうか。

なお、多くの人がまじめに自転車専用道路を使っているのに、わずかな違反者のためにまじめに走っている人に責任を負わせる理屈はどうみてもおかしい。このような対処法が今や日本中の行政手法としてはやっているが、これではますます世の中が生きづらくなる一方だ。この考え方はやめるべきだ。

また、国立市はこれまでは歩行者だけの声を優先して取り上げてきた、という傾向は否定しがたいだろう。同じ市民である自転車の人に対してなぜここまで冷たいのだろうか？

3 (市の考え) 無料自転車置き場(駐輪場)の維持のためにたくさん市民税が使われている。

(私の返答) 市民税は広く市民の生活を豊かにするために使うもの。私の払っている市民税は無料駐輪場のために優先的に使ってください。新設の駐輪場や自然を破壊する大掛かりな道路工事や箱物工事よりも優先して使ってください。

4 (市の考え) 国立市の都市計画、道路整備計画全体の計画がまずあり、その一環として大学通りの駐輪場を廃止し、民営や市営の駐輪場に移行していく計画である。駐輪場だけで解決できる問題ではない。

(私の意見) これでは、「先に都市計画ありき」である。いったい誰のための計画なのだろうか？ 目的は、市民の生活を快適に豊かにするためのものではないのか？ それだけではない。他の市区も陥っているようなシステムチックで合理的なだけの無機質な全体計画に、私は強い違和感を覚えてきた。どの町もみな同じような都市景観になってきている。

私の事前聞き取り調査において、廃止に賛成する人々からしばしば「この市や区でも国立市のような無料駐輪場はない。あるのは国立市だけだ。」と言われてきた。

だから、なんなのだろうか？

国立市独自の貴重な特徴(たまたま大学の敷地が駅前にあり、空き地が

存在した)を活かさずになぜ他の市や区に合わせる必要があるというのだろうか？

もしかしたら、全体計画が先にあり、その実現のために、無料駐輪場廃止のための理由をいろいろと考え理屈をこねまわして説得力をもたそうとしているのではないだろうか？

「駐輪場があそこにあるために歩行者に迷惑をかけている」という事実誤認の理屈や過剰な「景観主義者」の意見を優先した「理由付け」もそうだ。駐輪場のある景観に市民はもう十分なじんでいて自然な景観なのである。また、あの周辺の緑化はもう十分だ。

そこには「景観至上主義者」や「都市空間設計者」や「工事関係者」の意見が優先されていて、生活者の日常に欠かせない重要な既得権益を守ろうとする発想が見えない。生活者の声が聞こえない。行政は冷たくなっているはいけない。

一応の全体整備計画を立てたなら、あらためて人間の血を通わせるために部分的修正をしていくという発想を強くもたねばならない。そのためには、「システムチックな統一性」の若干の崩れには、むしろ寛容でなければならねばならない。日常生活者の立場に一度落とし込んでみて、柔軟に修正していくべきである。

※こう見てくると、この計画で「幸福」(利や快や情念の達成)を得るのは一般市民ではなくもっと違う人々だ、という結論になりそうである。

5 一時的な片側駐輪禁止の成果に疑義あり

6月15日～7月14日まで、試験的に、東側の(国立駅に向かって右側の)駐輪場では、さらに片側を駐輪禁止期間とされた。

(市の考え) これまで、大学東門より南側にある駐輪場が割合と空いていた。そこに自転車を入れれば、この片側の駐輪場は不要となり、景観を良くするのに役立つに違いない。そのことを実証するための実験です。

(私の意見) おそらくその実証結果は市側の考えを肯定するものとなろう。最初からその筋書きが書かれているのだから。道路整備計画・都市計画が最初からその方向(駐輪場全廃の方向)に向かっているのだから。つまり、アリバイ作りのための試行なのだから。そのために、以下の問題点は無視されることになるだろう。

1) 駅側にどうしても自転車が集中するのは、どのように対処した場合でも自然な人間の行動心理である。そこまでを否定して管理しようとするのは人間性に反していて「市民のストレス」を煽ることになるだろう。一刻一秒でも早く電車に乗りたいと急ぐビジネスマン（ウーマン）たちの事情に寄り添う「優しさ」がそこには欠けている。合理的にしか物事を考えられない人はえてしてそうなりがちだから、特に行政を担う合理的思考の強い傾向の人は注意が必要だ。机上の計算だけでは必ず現場に混乱や苦痛をもたらす。そこには「人間学」（清濁併せ持った人間についての学）が必要なのである。

もし、一秒一刻をあらそう「仕事場」に向かって毎日を通勤している人々の気持ちに寄り添うなら、その程度のことは許されるべきではないか。つまり、駅に近い所に自転車が集中することに対して、傍観者が「南側に止めればいい」と切って捨てるのは、人間の血が通っていない合理主義であり、冷たい傍観者意識というものではないか。仕事に励んでいる市民に対してもっと寄り添ってほしい。

2) 市側は、今回の試験を成功させるために、駐輪場がキツキツ状態になっている問題をどうお考えだろうか。

実はその前から、西側の駐輪場はキツキツであったのはご存知だろうか？

総じて、駐輪場はもっと余裕をもって止められるように設計すべきではないか。なぜ市民に不便を感じさせるような設計に持ち込もうとするのだろうか。

3) 駐輪場から駅に向かう商店街の店舗経営者によると、試験期間中店舗前に駐輪する自転車が増えたとのこと。

察するに、無料駐輪場になかなか空きがみつからないために、ちょっとした買い物の時に駐輪する自転車が増えたのであろう。

そのことから推論すると、将来全面廃止になった時、ちょっとした買い物に来た人たちの店の前の一時的駐輪が増えることだろう。

試験期間前からの無料駐輪場は、主に午前中は空いている場所がちらほら見受けられるが、昼過ぎあたりから空いているところはほとんどなくなり、入れ替わり立ち替わりでかろうじて駐輪できる状態が続いている。そのために、あっちへ行ったり、こっちへ来たりという人が目立つ。タイミングが悪いと、置くべきではない空間に置かざるをえない自転車も出ている。

4) 試験期間に入って、全体に駐輪場の自転車の止め方が乱暴になってきている。駐輪禁止処置によって、空きのゆとりがなくなり、本来置くべきでな

いところに置いてあったり、自転車の尻が出たままだったり、大きな石の上に寝かされていたり……とモラルハザードを呼び込んでいるのである。

この試験期間、私の自転車を出そうと思ったら、後から無理に詰め込んだ自転車によって擦れて傷ついていたたり、自転車が出せず、整理係の方に手伝っていただいたこともある。どうみても、これは正常な駐輪場の在り方からほど遠い。

5) 整理の係り員も負担が増えているのだろうが、そこは、市に雇われている身、表立って文句も言えないようであり、「いかがですか」と聞いた私の質問に対して意見は控えめであった。(これ以上のことは、彼らのために、話すことはやめておきたい。)

したがって、そのような整理係の市政寄りの「証言」を重視しすぎるようなことは控えていただきたい。彼らは立場上、市政に付度せざるを得ない弱い立場であるのだから。

6) 試験期間中は、ちょうど長梅雨の期間にあった。当然自転車を利用する人はいつもより減り、バスや徒歩で駅前まで行く人が多かった。そのような点は実態調査に正直に繁栄されて報告されるのだろうか、心配になった。

そんな中、7月9日(木)、久々に晴れた日、午後からの駐輪所は満杯で、特に西側はキツキツのためか、無理に詰め込んで列から尻の出た自転車が目立った。おそらく整理係の人の手に負えなかったのであろう。

長雨の後の久々に晴れた7月11日(土曜日)、駐輪場のすべてがほぼ満杯で、当然駅寄り側はキッチキチ。

通勤通学の曜日ではないのにこの混雑は、おそらく駅前商店街での買い物や食事、JRの利用のためであろう。いかに多くの市民がこの駐輪場を利用し、ありがたく感じているか、想像に難くない。

(ここまでの総括)

結局、キッチキチに自転車を詰め込んでいながら「ほら、片側を禁止しても大丈夫でしょう」という結論は最初から決まっているのだろう。道路整備計画・都市計画が最初からその方向に向かっているのだから。今回の期間限定の処置は、もともとそのための「アリバイ作り」ではないか。

というのは、「キッチキチ」ととめなければならない状況は、本来の駐輪場のありかたではないからである。その状態では列に沿ってきれいに自転車を入れようとしてもなかなか難しい。整理係の人にも大きな負担だ。

結局、駐輪場を狭めようとする試みは、市民の生活を不便にし苦しめる冷

たい方策と言えよう。

- 7) 数年前から大学前の西側（駅に向かって左側）の無料駐輪場の片側が使用禁止にされ、そこはベンチが四つほど置いてあるだけの殺風景な空間に変わってしまった。これも「景観」をよくすることが理由とのこと。

しかしどうみてもこれで景観が良くなったとは、私には思えない。実に殺風景なだけだ。

おかげで、こちら側の駐輪場はその時以来ずっと東側以上に混雑が激しくなり、私自身の体験では、満杯のために行ったり来たりした末に東側に向かうということも多かった（試験期間の前から）。急いでいる時には大変不便を感じている。

西側が混むのは、駅に向かう自転車道がこの西側にあるからであり、自然な流れである。わざわざ大学西門の前の信号を渡らずに済むからである。これは特に多忙を極める現役の人々に多く見られる傾向であろうが、それを責めるのは獄というものだろう。みな生活を守るために時間に追われて必死なのである。そういう人々に優しい市政をお願いしたい。

ということで、今禁止されている西側の駐輪場の片側の空間を無料駐輪場として復活することをお願いしたい。

その際、大学東門より南側にある、駅から最も遠い駐輪場は、駐輪できない時のための予備空間として位置づけることも併せてお願いしたい。つまり普段は空いていて良い空間とするのである。

それなのにどうして生活者に不便をかけてまでして殺風景な「景観」は守られなければならないのだろうか。どう考えてみても「景観至上主義」の落とし穴にはまり込んでいるとしか思えない。そして利便性よりも「景観」を望んでいるのは、決して、ここを利用している現役のビジネスマン、ビジネスウーマンではないはずだ。あるいは谷保や府中など遠方から用事をたしに来る人々ではないはずだ。あるいは休みの日に街に買い物に来る老若男女ではないはずだ。

景観を盾に駐輪場を廃止したいと思っている人々は、おそらく駅近くに住んでいて暇を持てあまして裕福な人々ではないだろうか。なぜなら、今回のその主張には「生活するだけでいっぱいの人々のにおい」がすこしも感じられないからだ。

おわりに

こうやって一つ一つを考察してみて行き着いた結論。それは、無料駐輪場

を廃止する計画には大義はない、ということである。「景観を守る」にしても「歩行者の安全のため」にしても、詳細に調査すればその大義は雲散霧消してしまっている。

そして、駐輪場廃止計画で利や快を得るのは、一般市民以外の誰か他の人々である、ということである。それは、駐輪場増設にかかわる企業やその間に立つ市議会議員や市役所職員かもしれない。あるいは「働き方改革」の一環として市の「交通係り」の仕事を大幅に軽減することが背後にある隠された目的かもしれない。が、もしそうだとしたなら、この件に関する限りは「ターゲット」を誤っていると言えるだろう。多くの市民の利益が大きく損なわれるのだから。

いずれにしても、これらは「過去の政権」が残した方針であるので、濱崎政権に移った今、過去からの計画を一度検証しリセットすべきではないだろうか。

陳情事項

- 1 一橋大学前の駐輪場を「廃止」しようとしている国立市の計画に対して、「駐輪場の存続」を求める。
- 2 一橋大学前の西側の無料駐輪場の片側が数年前から使用できなくされているが、駐輪場として復活することを求める。