

# 会 議 録

事務局 - 土木部交通安全課自転車施策担当係 電話 03 - 3981 - 4873

附属機関又は会議体の名称		第3回豊島区自転車等駐車対策協議会
事務局（担当課）		土木部交通安全課
開催日時		平成17年5月16日（月）午後2時～午後4時
開催場所		豊島区役所本庁舎4階「議員協議会室」
出席者	委員	<p>&lt;学識経験者&gt; 太田勝敏、諸岡昭二</p> <p>&lt;区民、区長推薦者&gt; 木川るり子、京谷宣明、齊木勝好、並木茂、柳田好史</p> <p>&lt;区議会議員&gt; 本橋弘隆、小林俊史、森とおる、小倉秀雄</p> <p>&lt;関係団体&gt; 小澤信夫</p> <p>&lt;鉄道事業者&gt; 佐藤忠好、高木克典、土岐勝広、張替次雄、松田芳隆</p> <p>&lt;関係行政機関&gt; 篠原正美、中山邦雄、大塚勝哉、小幡則孝、樋口三男</p>
	その他	<幹事等> 土木部長、交通安全課長（事務局）、道路管理課長、道路整備課長、政策経営部長、企画課長、財政課長、広報課長、都市整備部長、都市計画課長、都市開発課長
	事務局	交通安全課自転車施策担当係長
公開の可否		公開 傍聴人数12人 報道関係者3社
非公開・一部公開の場合は、その理由		
会議次第		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 総合計画と他の関連計画との関係について</li> <li>2. 総合計画の検討について 総合計画の基本理念（将来像）基本方針について 総合計画の目的、性格、期間、対象区域について 総合計画の体系について</li> <li>3. 今後の進め方について</li> </ol>

## 審 議 経 過

開 会

事務局： 本日はお忙しい中ご参加いただきまして誠にありがとうございます。  
従来どおりこの協議会につきましては、公開で行うということになってございますので、傍聴を希望される方につきましてもお入りいただいております。  
また、資料につきましても配布いたしておりますので、よろしく願います。

なお、新年度より団体を代表いたしまして委員をお願いしている方、異動がございました。本日、名簿もお配りしております。資料の3 - 4に委員名簿をお配りしておりますが、そのなかで、国土交通省東京工事事務所から従来、交通対策課長といたしまして乙守和人様にご出席をお願いしてございましたけれども、4月1日に異動ということで新たに篠原正美様にご参加いただくことになりましたので、よろしく願います。

また、本日ご欠席のご連絡、また、遅くなるというご連絡をいただいております。また、関東百貨店協会の菊地委員様、町会連合会の中村委員様につきましてはご欠席のご連絡をいただいております。本橋委員につきましては若干遅れるというご連絡をいただいております。そのほかまだ若干いらしてない方もいらっしゃると思いますが、もうすぐいらっしゃると思います。それでは、太田会長さんよろしく願います。

会 長： はい。それでは、きょうはお忙しい中ご参加いただきまして誠にありがとうございます。それではいつもと同じお願いですが、取材関係のみなさんには映像の取材については、「頭撮り」までということになっておりますので、よろしく願います。

それでは、ただいまから第3回豊島区自転車等駐車対策協議会を開催したいと思います。早速議に入りたいと思いますが、きょうの議事次第を見ていただきますと、1から3までございますが、とりあえず最初の「総合計画」と「他の関連計画」との関係について、議題1について説明をお願いします

### 議題1. 総合計画と他の関連計画との関係について

事務局： それではご説明申しあげます。ご説明にあたりまして使用いたします資料につきましては、資料3 - 1、A4縦書きのものでございます。もうひとつは参考3 - 1、参考3 - 2というA3判の資料が2枚あると思います。この3枚に基づきましてご説明を申しあげます。

まず、資料3 - 1をお取り出してください。豊島区自転車等駐車対策に関する総合計画と他の計画との関係という資料でございます。この協議会につきましては、来年3月にご答申をいただけるということをお願いを申しあげてございますが、これまでの協議会でも、いまご審議いただいております総合計画の「基本理念」を検討するうえで、区の規定計画の中で、また、まちづくり全体のなかで自転車に關します施策がどのような位置づけになっていくのかということでご紹介して欲しいという意見がございました。これまでも若干ご説明してまいりましたけれども、改めて体系的に整理した資料でご説明を申しあげたいと思います。

まず、いちばん左の上のところですが、豊島区基本構想、平成7

年策定、豊島区基本計画 平成9年」と書いてございます。豊島区基本構想につきましては、その下に、「継承・発展」と書いてございますが、その下に黒丸で「新豊島区基本構想、平成15年」ということで議決をいただいて決まっております。ただ、「基本計画、平成9年」とにつきましては、まだ生きてございまして、平成15年の基本構想に基づく基本計画につきましては、現在策定中ということになってございます。若干ご説明申し上げますと、ラインの下ですが、\*印が4つございますが、その上でございます。基本構想と基本計画のご説明を差しあげてございます。読み上げますけれども、基本計画とは地方自治法に基づき地域における総合的、かつ、計画的な行政運営を図るため定めるものである。ということございまして、また、基本計画とは基本構想の実現を目的とする区政のいわば基本方針でありまして、次のような性格をもつ、ということでご記載してございます。 から でございます。 でございますが、区が推進する施策を体系的、総合的に明らかにした行財政運営の指針となるものです。次に でございます。区の各分野の補完計画を総合的に調整する指針である、ということになります。 でございますが、国、都および、その他の関係機関、民間組織等が進める計画や事業を調整し、誘導していくための指針でございます。 でございますが、区政と区民とのパートナーシップに基づき、施策を展開していくための指針、ということございまして、区が一番大きな政策ですとか施策に関しまして、全体の方針を示す、というものでございます。

次に、右上のところは今ご説明しました基本構想、基本計画に即するというかたちで、「豊島区都市計画マスタープラン」、これは平成12年に策定したものでございまして、都市計画法に基づきまして都市計画に関する基本的な方針ということでございます。こちらにつきましては、左側に「即する」と書いてございますように、区の基本構想、基本計画に即するかたちで、都市計画ですとか、まちづくりの指針となるものということでございます。また、左のところに、関連計画ということで6つほど例示であげてございます。各種の法律によりましてさまざまな経過がございますけれども、こういったものも区の基本構想、基本計画に即した形で策定される、という形になってございます。

現在みなさまにご審議いただいております総合計画でございますが、都市計画マスタープランから「整合」という形で伸びてございまして、左の方ですが、豊島区基本構想、基本計画に即するといった形と、関連計画、また、一番下には「板橋区・豊島区自転車利用環境整備基本計画」がございまして、こういったものとの「連携」という形での位置付けの中にあるということでございます。

改めて、このペーパーの一番下のところに、四角で囲んでありますのが、この総合計画のことをご説明したものです。読み上げさせていただきますと、「自転車等の駐車対策に関する総合計画とは、自転車法に基づき市区町村が自転車等の利用の増大に伴い、自転車等の駐車利用の著しい地域、または、自転車等の駐車利用の著しくなることが予想される地域において、自転車等の駐車対策を総合的、かつ、計画的に推進するため、自転車等駐車対策協議会の意見を聴いて定めるものである。なお、この総合計画は都市計画、その他法律の規定による、地域の交通に関する計画との調和が保たれるものでなければならない。」ということでございます。

続きまして、「参考3-1」というA3判の資料がございます。そちらをご覧くださいと思います。左肩のところに、「現行の基本計画・都市計画マスタープランにおける自転車施策に関する考え方等」とある資料でございます。よろしいでしょうか。

この資料につきましては、ただいまご説明いたしました区の基本構想・基本計画、それと都市計画マスタープランにつきまして、自転車施策に関します方

針がどのように盛り込まれているか、といったところを、関連する記述を抜粋したというものでございます。時間の関係もでございますので、全体を説明することはできませんが、概略をご説明させていただきます。

まず、左側の箱枠でございますが、基本構想、基本計画のところをご覧いただきたいと思っております。基本構想、平成7年とありますが、「都市像」ということが書いてございまして、平成7年の基本構想には、「くらし豊かに 心輝く都市」ということが書かれてございます。都市像イコール「めざす方向性」ということでございます。それを継承するかたちで、先ほどご説明申しあげましたが、新しい基本構想が平成15年に議決をいただいてございまして定まっておりますが、そのなかでは、「未来へ ひびきあう 人 まち としま」という形の都市像を位置付けてございます。平成15年の新基本構想に基づく、先ほど申しあげました基本計画につきましては、現在策定中でございますので、平成9年策定しております基本計画がまだ生きているということになっております。その中で、自転車施策に関します記述を下の方に抜粋してございます。大きく「市街地整備」と太字で書いてございまして、右側に「交通体系」と書いてございます。このなかに記述がございまして、

まず、市街地整備のところですが、現状と課題が書いてありまして、その下のカッコ書きのところでございますが、商業業務地の土地利用の基本方針というところに\*印が書いてありまして、自転車施策に関しますことが書いてございます。読み上げますと、「都市基盤整備と一体となった土地の有効活用を促進し、安全で快適な駅前広場や、道路空間、駐車・駐輪施設などを整備していく」といったような表現で記載をされてございます。これは、基本計画のなかに記載されているということでございます。で、右のほうの交通体系ですけども、こちらについては、自転車に関します記述が多くございます。こちらは全部読み上げさせていただきますが、まず「現状と課題」ということで、「手軽で利便性の高い自転車は、駅周辺や繁華街などに無秩序に放置されると、歩行の妨げや都市景観を損なうばかりでなく、緊急時の消防や救急活動の障害となっている。自転車等放置の解消に向け、自転車利用のルールの確立と、モラルの向上を含む放置自転車対策を進めていく必要がある。」ということでございます。これが現状と課題でございまして、その下に、「自転車対策の推進」ということで、「自転車駐車場の整備」と、「放置自転車対策の推進」ということで記載をしております。まず、自転車駐車場の整備でございますけれども、「自転車駐車場の未整備な駅周辺については、計画的に自転車駐車場を整備する。」もうひとつでございますが、「鉄道の新駅設置、または、駅施設の大改造等に対しては、鉄道事業者による自転車駐車場等の整備を要請する。」ということでございます。もうひとつ、「放置自転車対策の推進」というカッコで書いてあるところがございまして、「自転車利用のルールとマナーに関する指導啓発を推進するとともに、自転車駐車場の整備にあわせて放置禁止区域の指定を行い、放置自転車の撤去活動を推進し、駅周辺の放置自転車の解消をめざす。」というような記述が基本計画にあるということでございます。その他にも若干ございますが、その下に書いてございまして、その他の「地域社会づくりの方向性」で関連する記述、ということでございますが、「福祉のまちづくり」、「コミュニティ」、「消費者」等と書いてございまして、福祉のまちづくりに関しましてはバリアフリー等の関係で出てくるということと、最後のほうのリサイクル・ごみ減量に関しましては、撤去した自転車の再生という関係で、自転車に関します記述が出てくる、といったところでございます。

それでは、その右のほうに移りまして、基本構想、基本計画に即するという形の、都市計画法に基づく「豊島区都市計画マスタープラン」でございます。こちらは平成12年に策定したものでございまして、この「まちづくりの目標」

ということにつきましては、上の方に書いてございますが、「住みつけたい、活力にあふれる、みんなのまち」ということを掲げてございます。この都市計画マスタープランでは、その下に書いてございます「道路網・交通体系整備の方針」の中に、自転車対策の推進という項目がございます。こちらに記載しております「自転車対策の推進」の中で、「自転車を有効な交通手段として位置付け、鉄道やバスなどの公共交通手段や、買い物環境との関連性に配慮し、自転車が安全で快適に通行できる方策づくりに取り組みます。駅周辺では、自転車駐車を計画的に整備します。特に、新駅の開設や、駅施設の改造、都市計画道路の拡幅等にあわせて、積極的に取り組みます。また、自転車利用のルールとマナーにつき、啓発指導を推進するとともに、自転車駐車の整備にあわせて、放置禁止区域の指定を行い、放置自転車の撤去など、駅周辺の環境改善に取り組みます。」といったような方針が都市計画マスタープランのなかに書かれているということでございます。そのふたつ下のところに駅周辺のことが書かれているでございます。この方針に基づきまして、各駅周辺での自転車に関する施策の記述が並べられている、というところでございます。自転車に関する記述のある駅周辺ごとに方針と計画策定後の状況を示してございます。例えば、この大塚駅周辺というところがございます。この協議会でも何度か話題になったところございまして、こちらにつきましては、「駅舎の改築、自由通路、都電を含めた駅前広場の再整備、自転車駐車の整備など、再開発の誘導により、賑わいのある中心商業業務地としての土地利用を図ります。」といった中で、この都市計画マスタープランの策定後、自転車駐車場については、検討中といったかたちになってございます。もうひとつ、その下にあります目白駅周辺でございますが、こちらは記載しておりますが、平成14年の4月に、目白駅のすぐ近くの広場の地下に、約800台収容の自転車駐車場を造った。ということで、矢印の方向で、策定後事業完了と書いてございますが、そういった意味ということでございます。

また、前回、環境面から自転車をどう考えているのかというような議論もございましたので、右下のところ、「整合」と太い字で書かれてございますが、その右脇に参考といったことで書いてございます。環境管理計画からの記述を若干抜粋しておりますが、環境問題に関する区の計画としては、平成9年に策定された環境管理計画がありまして、地球温暖化防止、CO2排出抑制の観点から自動車の使用抑制や、省資源、省エネの考え方につきましてはありますけれども、自転車利用についての記述につきましては、「通勤、通学、買い物には、できるだけ公共交通機関や自転車を利用する。」という区民の環境配慮指針が示されているだけになってございますので、この度ご議論いただいている中で、こういったことも盛り込むことは可能だということだと考えています。

つづきまして、「参考3-2」という資料がございます。また同じA3判の資料でございますが、そちらをお取り出しいただきたいと思っております。左肩のところに「第7次豊島区交通安全計画」と書いてありますが、平成13年度から17年度における計画の中の自転車施策関連記述でございます。よろしいでしょうか。そこの下のところの注意書きのところに書いてございますが、この豊島区交通安全計画でございますけれども、「交通安全対策基本法」に基づきまして、交通安全対策の総合的かつ、計画的な推進を図るため、東京都の計画に準拠して策定するものでございまして、市町村の交通安全行政執行の指針となるもの、といったところでございます。計画の内容といたしましては、右の上の方に「施策の重点、施策の方向」を掲げてございますように、「自転車の安全利用」といった面に重点をおきまして、ソフト、ハード両面から各関係機関が施策を展開するといったような内容になってございます。ペーパーの中段以降、ソフト施策とハード施策を記載してございます。各々の施策ごとに箱で囲んで

ございまして、その各々の箱の最後のところにカッコ書きで書いてございまして、これが実施主体といったこととございまして。

まず、「ソフト面の施策」と書いてございましてところをご覧いただきたいと思っておりますが、5項目、右の方も含めて5項目ございまして。まず、「交通安全意識の高揚」という中に、「自転車利用者対策」といったことがございまして。この記載の抜粋を読みますけれども、「自転車の正しい利用を推進して、自転車事故の防止を図ります。」といった記述が書かれてございまして、実施主体は警察署ということでございまして。その下でございまして、「広報啓発活動の充実・強化」といったなかに、「自転車利用者に対する広報啓発の推進」といったものがございまして。「自転車の安全な乗り方と、正しい駐輪等のマナーの向上について、広報活動を推進します。」といった内容でございまして、こちらは私どもの豊島区土木部交通安全課が管理する、といったところでございまして。その下でございまして、「道路交通秩序の維持」ということで、「交通規制の推進」といった内容が書かれてございまして。これは交通規制でございまして警察署が担任するといったところでございまして。右のほうの上でございまして、「駐車秩序の確立」といったなかに、「放置自転車防止の啓発、規制の強化」というものがございまして。こちらアとイとウ、イのところは黒字で書かれてございませぬが、アが「啓発活動」、イが「自転車等の放置防止に関する条例の運用」、ウが「放置自転車の活用」、これは再利用のこととございまして、こういった内容につきまして、豊島区の土木部交通安全課が担任する、ということでございまして。ソフト施策について最後でございまして、その下でございまして「指導・取り締りの強化」でございまして。このなかに「自転車利用者対策の推進」といったことがございまして、「指導警告書を活用した街頭指導を強化する」といったことと、また、「信号無視、一時不停止等、悪質、危険な違反者に対する取締りを強化します。」もうひとつは、「自転車の正しい乗り方に関する、キャンペーン、講習会等、積極的に開催します。」といったところで、この交通安全計画の中では担任するところは警察署ということになってございまして。

その次でございまして、「ハード面の施策」ということがございまして。ハード面につきましては3つございまして。まず、「道路等の整備」でございまして、「自転車道の整備」ということがございまして。こちらにつきましては、「安全で、安心して走行できる自転車走行環境を整備します。」といったところでカッコ書きの中では、道路管理者の役割が書いてございまして。国道の道路管理者、東京都道の道路管理者、そして私ども区道の管理者ということでございまして。その下でございまして、「交通安全施設等の整備」でございまして、歩道の整備でございまして。こちらにつきましても、道路管理者のところと同様に記載されているということでございまして。右の方を見ていただきますと、「駐車施設の整備・充実」というところがございまして。こちらは、「自転車駐車場の整備」でございまして、こちらにつきましては土木部交通安全課といったところと、この協議会でも話題になってございまして、鉄道事業者の方々、こちらがこの交通安全計画に記載されているということでございまして。

資料については以上ですけれども、総合計画の位置付けと関連計画における自転車関連の施策の方針の概要をご説明させていただきましたが、総じて申しあげられますことは、区の基本計画ですとか、都市計画マスタープランにおきましては、その性格上、区の全般あるいはまちづくりの大きな方針ということでございまして、方針のなかで自転車は登場いたしましても、具体的な施策につきましては、例えば「いつ、どこで、だれが、どのように、」といったようなかたちでの主体の記述というものはほとんどないという状況でございまして。交通安全計画につきましてもご覧いただきましたけれども、事業主体は若干出ておりますけれども、どうしても現状の施策を追従するといった内容を越えるも

のではないということでございます。従いまして、みなさまにご議論いただいておりますこの協議会につきましては、こうした区全体のまちづくりの方針をふまえていただきまして、これを補完しつつ、自転車利用ですとか、放置対策・駐車場整備の具体の施策をどれだけ総合計画に盛り込むことが可能なかを議論する場であるということをもう一度ご確認いただければと思います。ただいまご説明申し上げた資料をご参考にしていただきながら、「答申」に盛り込むべき内容をご議論いただければと考えております。

説明は以上でございます。

会 長： ありがとうございます。関連する計画全体が出てきたと思いますので、何かご質問あるいはご意見がありましたらお願いします。

H委員： いまご説明を受けましたけれども、前に一度ご説明いただきました「放置自転車対策緊急5ヶ年計画」を平成15年に策定されていると思いますけれども、それはどこに入っているのでしょうか。

事務局： 緊急5ヶ年計画ですが、今ご説明しましたのは区の上位計画といった意味で、「総合計画」との関係を示しているものでございまして、緊急5ヶ年計画につきましては今後どのように展開するかという具体の施策、総合計画の中でもこれからご説明するたたき台の5章の中で具体的な施策をご検討いただくことになるとは思います。そことの関係で出てくるのかなと考えております。

H委員： （緊急5ヶ年計画は）平成15年に決められて16年から20年までときっちり出されているので、それは今の基本構想や基本計画などの、何につながっているものなのかお聞きしたかったのですが、

事務局： つながると申し上げれば、おおもとの計画ということでは「基本構想・基本計画」がございまして、自転車駐車場・放置自転車対策はその中の一部の施策でございまして、具体的にはその中の実施計画的な意味合いを持つものと思います。おおもとにつきましては基本構想・基本計画ということでお考えいただければと思います。

会 長： よろしいでしょうか。その点もあらためて協議会で議論する「総合計画」の中でさらに検討するということも出てくるかと思えます。その辺は総合計画の中身ということで議論していただければと思います。

それと私の方からちょっと確認させていただきたいのですが、要するに具体的なものの記述は上位計画には少なく、何々駅周辺とかになっていて、図面上ここをどうするとか、そういう種類の記述は今までの大きなプランの中には入っていないという理解でよろしいでしょうか。

事務局： はい、ご指摘のとおりでございます。

会 長： そういう意味ではここ（協議会）で個別のことまで踏み込んで良いということでしょうか。

事務局： はい。

会 長： あと何かご質問等がございましたらお願いします。

（特になし）

よろしいでしょうか。ありがとうございました。それではこういった計画を背景にして今日のメインの議題となりますけれども、「総合計画の検討について」ということで、資料の説明をお願いします。

## 議題2. 総合計画の検討について

### 総合計画の基本理念(将来像)、基本方針について

事務局： それでは、A3版の資料を綴じ込んだものがございます。「資料3-2」をお

取り出しください。よろしいでしょうか。こちらの資料につきましては「総合計画の基本的な構成(たたき台)」作らせていただいております。今回も全体会でございますので、計画の総論や体系の議論をお願いできればと存じます。

まず、1ページ目でございますが、一番左側が今回、事務局より提示させていただきます計画の基本的な構成ということでございます。目次にあたるような部分かと存じます。真ん中から右側にかけてでございますが、前回の全体会でご紹介しました他区の総合計画の構成を載せたものでございます。ご覧にいただきますと、各区ともそれぞれの地域特性に違いがございますので、当然のことでございますが、全く同じ構成のものはございません。しかしながら、「自転車法」で明記されている総合計画で定めるべき事項がございますが、例えば「計画の目的、期間、対象区域、駐車場の整備の目標量、鉄道事業者の講ずる措置、放置自転車の撤去・保管・処分の実施方針、啓発」といった内容につきましては、最低限どの区も盛り込んでおります。各区におきましては盛り込むべき最低限の内容のところもございまして、それに加えた内容で計画としているところもございまして、資料の左側に戻っていただきまして、本区における総合計画の構成ということで、事務局の現時点でのたたき台といたしまして、まず「第1章 はじめに」のところで、計画の目的ですとか性格、期間等を記載したいと考えております。「第2章」では、自転車利用に関する現状と課題、「第3章」では計画の基本理念・将来像、「第4章」では前回の全体会でお示しいたしました「計画の体系」、「第5章」では具体の施策内容を、というイメージをもっているところでございます。

3枚目をご開きください。こちらは「第3章」として記載しておりますが、こちらは前回の全体会で議論になりました「基本理念」に係る資料でございます。太田会長さんからも前回、広い立場での考え方で早急に議論してはどうかというご意見をいただきました。本日この場で結論をとということまではいかないと思いますが、いわば自転車利用ですとか駐車対策という観点で見た「まちづくりの将来像」がどうあるべきなのかという視点で本日はご議論いただければと思います。また、この基本理念を支える根底となる考え方でございまして、その下に「基本方針」として例示させていただきました。こちらにつきましては から というところで例えば が「自転車の適正利用」、 が「駐車場の整備」、 ですけども「都市交通手段」と書いてありますが、こういう観点からご議論をいただければと考えております。

とりあえず、ここまでのご説明でご議論・ご意見をいただければと思います。

会長： はい。ただいま事務局よりご提案がございましたけれども、総合計画の検討についてということで、本日の議事次第では 、 、 と分かれておりますので、まず の部分だけ議論したらどうかということですね。全体の目次・構成のひとつの「たたき台」ということで、その中の第3章という、自転車利用の、理念的なものについてご意見をいただけないかということでございます。それでは、これをベースに議論をしていただいて、次の 、 と議論して、また全体に戻るといことにさせていただきたいと思っております。この辺はいかがでしょうか。これは先ほどご説明いただきましたように、関連する区のいろいろな計画の中には、特に自転車を否定するということではなくて、都市交通手段の中に自転車を位置づけるということで都市計画マスタープランの中には入っておりますし、環境関連の記述の中にもそれに近い配慮事項ということにもなっております。ただし、その「使い方」についてはきちんとしなければいけないという流れでございましてでしょうか。

何かございましてでしょうか。ちょっと抽象的すぎるでしょうか。特別問題がなければむしろ全体を通して議論した方がよろしいかもしれませんが。

M委員： 第3章の「自転車利用の基本理念(将来像)」という中で、2の「計画の基



本方針」の の1行目なんですけど、「適正な需要」という表現があるんですけども、適正な需要というのはどういったことを指しているのはわからなかったのので、教えていただきたいのですが。

会 長： はい。例文でそういう表現がありますが、これは書かれた意図としてどのような意味になるんでしょうか。

事務局： 放置自転車が問題になっているということから、「放置」という問題と「安全利用」ということが問題としてございます。そういったところからの表現ですけども、当然、これは固まったものではないということです。

会 長： いかがでしょうか。

M委員： はい、わかりました。

会 長： この章全体は自転車の「利用」ということで「駐輪」だけではないということですね。「きちんと自転車を使いましょう」ということだと思いますので、それをどのように、まちづくりといえますか区全体としてどう考えるかということだと思いますけれども、いかがでしょうか。

A委員： 基本的にはこういう流れになるんだと思いますけれども、現実的にはまだ「第一分科会」が1回、「第二分科会」が3回ですので、そういう中では残されている課題というものはいくつもあるわけですね。その論議の中で出てきたものを最終的に集約をして基本理念・基本方針になるのだろうと思いますので、今日の段階でこれを良いとか悪いとかを決めるのは早急だろうと思います。具体的に議論するものが残っているわけですので、その議論の中でまとまったものを集約していく方法が一番良いのではないかと思います。

会 長： はい、ありがとうございます。ご意見として特に「基本方針」の方ですね。「基本的理念」の方は全体的なことですので今の段階でも方向としての確認はよろしいかと思いますので。

では、記述につきましては仮の段階としてこのように置いても、最後具体の議論を踏まえて集約した方が良いということですが、その他にいかがでしょうか。例文は「など」という表現ですので、まさにこれから議論しなければいけないのは確かですね。先ほど事務局から説明もございましたけれども、今日は「頭出し」ということで、特に、基本方針に含めるべき内容の一部例示ということでしょう。

事務局： 会長、すみません、若干補足がございますので、よろしいでしょうか。

会 長： はい、どうぞ。

事務局： すみません、私の説明が足りなかったのかも知れませんが。計画の基本方針の欄にも右側に「ポイント」ということで書いてあります。「将来像を実現するための、基本的な考え方を示し、次章の計画の体系につなげていく」とありますが、根本的な方向性になるものがここでいう「基本方針」だと考えておりました、その中で から についてはまだ例示でございます。先ほどご質問がありました1番目の自転車の適正な利用のところでございますけれども、当然、自転車の撤去ですとか抑制という話もあるんですけども、今後、駅周辺の駐車需要を検討する上で、それをどうするのか、つまり「利用を促進するのか抑制していくのか」という自転車の利用の根幹に関わることを掲げておまして、は「自転車駐車場の整備」という面で、後ろに書いてありますが、関連する各主体の「役割分担と責任」について基本的な考えを入れてはどうかということでございます。それがどういう表現になるのかといったことでございます。でございますが、「交通手段」として書いてありますけれども、地域交通の中で自転車利用の他にもバス等の交通手段がございますが、その役割分担もどう考えていくのかといった面もでございます。この後の「計画の体系」を通じて具体的な施策の内容に入っていくわけですが、その根幹的な考え方をこのところで示していかないと、細かい部分がずれてくるのではないかと思います。

したので、現時点での例文をお示ししたということでございます。

会 長： はい。ということで、根幹的な部分で方向性に間違いはないかだけは確認してほしいと受け取りました。表現については当然、後からになると思いますので、この基本方針の頭出しの3つの中で特に問題があるとなると、は一般的には自転車の利用の多いところではある程度抑制ということが必要ではないかという意見もあるということをおまえた内容だろうと思います。は自転車駐車場整備の方向として、各々の「役割分担と責務」について基本的な考え方ということですね。は「都市交通手段」ということで、自転車と他の関連する交通手段との関係について、都市計画マスタープランにあるような表現のままが良いのか、それをさらに具体的に進めていくのかという考え方だと思いますが、いかがでしょうか。

H委員： 先ほど事務局の方からご説明のあった内容で我々もそのように認識をしております、やはりこれから先の協議会で具体的な施策に入っていくときには基本方針の考え方の議論が進んでいないとなかなか行きづらだろうなと思っています。ただし、ここでは「例」として出されておりますが、「じゃあどういう文面がいいのか」ということは非常に難しいと思いますので、できたら私どもとしては大変申しわけありませんが、「案」として出していただいて議論した方が早いのかなと思います。ただ、一つ気になりましたのは、これはあくまで例ということでしたけれども、「基本方針」ですのでいわゆる「自転車の利用者」のことをあまり明確に言わずに、まあ「利用抑制」ということは基本的には利用者のことになるとは思いますけれども、その辺をもう少し次の「案」で書かれるとしたら、表現上はいろいろありますので、ご検討いただければと思います。今日まとまらないのであれば、是非、次の全体会議には「案」として出していただければと思います。

会 長： ありがとうございます。

副会長： 都市計画マスタープランと交通安全計画との関係ということで、これは具体的には「都市計画その他法律の規定による地域の交通に関する計画との調和を保たなければならない」ということが「総合計画」の法的に決められているところですから、それに基づいて区の方は都市計画マスタープランと交通安全計画を込みにしたことで提案をしているんだろうと思います。具体的には（自転車法7条の）総合計画の項目の3項から7項あたりが含まれるのではないかと思います。ですから、やはりこれは第一・第二分科会で議論した後で「案」として提示すればよろしいんじゃないかと思います。

会 長： はい。いかがでしょうか。今のようなこれからの取扱いの話と、具体的な内容で言及すべき範囲がここにある、 、 でしょうかということですが。

事務局： 会長、よろしいでしょうか。

会 長： どうぞ。

事務局： まず、「案」としてお出しするというにつきましては、基本的な方向性ということで今回お示ししておりますので、それに委員の皆さまにご意見を賜りまして、それをとりまとめるといった形でお出ししていきたいと考えてまいります。

会 長： ということで、できるだけ関連するご意見を出してほしいという趣旨のようです。まず、言及する範囲はだいたいこの3つぐらいが良いかということもありますし、順番の問題もあるかと思います。

G委員： 「基本理念」のところですけれども、やはり「歩行者にやさしい」ということが一番にやるべきだと思います。自転車利用者にはやさしくなくて良いので、歩行者にやさしいということです。そのために自転車利用者に対してどうするのか、指導するのか、マナーを教えるのか、こういう形でのまとめ方を基本に、人に対するやさしさというものをベースにさせていただいて、そこにベクトルが

	合うような形でまとめられた方が良いのではないかと思います。自転車利用者にやさしくなくて良いと、厳しい言葉ですけれども、私はそう思います。
会 長 :	はい、1つのご意見ですが、ここには書いておりませんが、交通社会には車の問題もありますし、障害者の方への配慮などいろいろあるわけですね。あとは、順番がおかしいのかも知れませんが、まずは歩行者が先で、その後に自転車をいれるかどうかということでしょうか。
G委員 :	私は基本的には歩くべきだと思っていますから。
会 長 :	今日はいろいろご意見を伺いたいということですが、優先順位ということで、それを反映したような言葉の方が当然よろしいでしょうし、あとは自転車利用をどこまでいうのかということやはり議論があると思います。
G委員 :	自転車の事故は大変多いんですね。やはりマナーをわかっていない、ルールを知らない、それは大変な状況でございます、やはりこれは規制していく、まあ「規制」という言葉は大変厳しいんですけれども、乗る人にしっかりルールを義務づけるということでしょうか。車以上に厳しいときもあるということをお教えるということも責任だと思えます。
会 長 :	というご意見です。あとは「自転車そのものをどう位置づけるのか」ということをむしろ基本的理念の中に入れておくという方法もありますね。それぞれが交通社会の一員として、それは歩行者も自転車も公共交通も、それぞれそれなりの役割をもっているんだという大前提があって、その中の優先順位として歩行者には特にやさしくしたいというようなつながりが出てくれば良いと思います。
G委員 :	しっかりと指導なりをしなければいけないという感じがします。
M委員 :	基本方針の案のところ、これは「例」を「案」と見た場合ですが、駐車場の利用抑制だけではなくて、他の自治体にもあるんですが、「放置を未然に防ぐために誘導監視体制を強化する」ということで、今ある駐輪場の利用率を上げるような施策もここに盛り込んでいった方が良いのではないかと思います。
会 長 :	はい、ありがとうございます。この辺はやはり「自転車利用者の責任」というものを、もう少しきちんと書いていく中で対応した方が良いということですね。
E委員 :	「適正な需要と利用抑制」ということがどうしてもひっかかってしまっていて、自転車を利用すること自体の、交通手段としての方法自体が否定されるべきなのかどうかということです。まずは自転車利用自体に需要という考え方があるのかということでございますけれども、「利用抑制」ということイコール自転車による交通機関を否定する方向に行かないかということです。だったらバイクや車は良いのかとか、バスはどうかというようないろいろな方法論が出てくると思います。基本的には私には「利用抑制」という言葉はどうしても先ほどから引っかかってしょうがないんです。まずこういう言葉は私はちょっと考えていただきたいという感じがします。
	それから、先ほどからずっと話題になっておりますけれども、今日は具体的に「基本理念・基本方針」をみんなで話し合っ、決定するという意味ではなくてよろしいんですね。
会 長 :	はい。私の理解でもとても決定までいきませんので、案をまとめる上での主要な意見はどういうところにあるのかということを確認しあってということでもよろしいと思います。
E委員 :	先ほどH委員からも「案を出していただいてそれをみなさんでまた話し合ったら良いのでは」というご意見がありましたが、私もそう思いますので、よろしくお願ひいたします。
会 長 :	そんな形で今日の議論も行いたいと思います。私の考えではまず基本的な理念として「自転車というものをどう考えるのか」ということがあって、その時

に関連するものとして歩行者の関係もありますし、他の交通手段との関係もあるということで、自転車そのものが都市交通手段として重要な役割を担っているということが一つあるかと思えます。そうすると「基本方針」の中で にあたる書き方に関わってきて、そういうことを位置づけるにはきちんと利用者もしなければならないし、それから行政の方も駐輪場等をどうかしなければならぬというロジカル形で論理的にわかりやすくまとめていただきたいということと、先ほどから議論されている基本方針の例文の の「適正な需要と利用抑制」ですが、まさにこれは場所にもよると思うんですね。やはり施設整備ということで、これは自転車道の考え方も含めて、通行と止めるところと、適正な整備を図る上でなかなかそうも行かないところははっきりしていますから、そういう場合には優先順位も付けざるを得ないというときに、まず歩行者、それから自転車、それから公共交通といったようなことを、やはり「基本方針」ですからここにどう位置づけるのかということは入れないとまずいと思えます。一般的に自転車抑制ということは区全体にわたるということではないと思えます。それは場所によってということになるとは思えますので、つまり施設その他が十分に整備することが困難な場合に限ってそういう抑制があり得るということではないかと思えます。

副会長： 「基本理念」としては、例文では「自転車利用者・歩行者にやさしいまち」となっておりますが、「基本方針」で「自転車の適正な利用」ということがあって、それはどういうことだろうという意見が出ておりますけれども、「自転車の利用者の責務」という形で並べた方がよろしいんじゃないかと思えます。「駐車場の配置」とか「規模」とか「設置主体の明確さ」を明記して、それに対して利用者はかくかくしかじかというような表現にさせていただいたらよろしいんじゃないかと思えますが。

会長： まだこれは基本方針の段階ですから、もっと抽象的な内容でもよろしいかと思えますけれども、利用者の責任ということで確かに関連して、例えばこういう場所で使うときにはそれなりの責任を持って使ってほしいということをきちんと伝えることは重要であると思えます。

その他に「こういう分野も関連して言っておいた方がよい」とか、「こういう表現はむしろこういうところじゃない方がよい」ということもふくめて、何かございますか。

L委員： 基本方針の のところで、自転車駐車場の整備についての役割分担と責務について明記していくという枠組みの話についてはそのとおりだろうと思えますけれども、肝心なのは中身だと思います。その点については「自転車法」の5条で定める役割分担、これは前段の会議でもいろいろ意見があったということではございますが、基本的には「法律に基づく役割分担」の記載になるんだろうなと思えますけれども、その辺の中身の役割分担についてどういう形のイメージをお持ちなのかということをご質問したいと思えますが。

会長： はい。あるいは委員としてどの辺まで踏み込むべきかということもふくまれるかとは思いますが、今のところの区の方はどう考えておりますか。

事務局： 役割分担ということですが、ここは基本方針ですのでどこまで具体的に書くかということではございますけれども、役割分担までふくめてこの協議会の中でご議論いただければということがありまして、当然、自転車法の中では地方公共団体、道路管理者というのがまずあって、その後に「協力義務」ということで鉄道事業者があるということが明記されております。ただ、総合計画でどう位置づけるのかということはず協議会の議論が必要なのかなと考えております。

会長： そういう意味では、法律の中でさらに加えて、先ほどの議論では利用者もある程度負担すべきだという考え方が「利用者の責務」ということでは当然出て

くると思いますので、直接的な利用者だけではなくて、自転車利用に関係するといいますが、自転車交通が発生する施設に対してもそれなりの責任というものかどうかということで、今までの区のやり方がそうになっていますと、それを確認してここで書くということでしょうか。その中に駅、まあ駅と鉄道事業者の区別とかいろいろ表現はあるかとは思いますが、商店街あるいは区の施設そのものも責任を持つかもしれませんね。それらの点は公平にきちんと書いていただいて、そういう人たちが役割分担を持つんだということと、利用者が一定程度負担するということは当然あるということですね。まあ「原因者負担」的な考え方だろうと思いますけれども、受益者負担、原因者負担といったことが今後あるかも知れません。

具体的な表現は本日いただいた意見も参考にして、どうなりますか、第一分科会でまず案を検討することになるでしょうか。

事務局： 本日は総合計画の体系的なものを個別に方向性をお示ししながら総体的にご議論いただいているわけですが、その中で今後の進め方としましてはこの基本理念・基本方針に関しますところはまず第一分科会の担任分野かなと考えておまして、その中でまたご議論をいただいて肉付けをして、また全体会に返していただくということによろしいのかなと考えております。

会 長： 私もそのような形で良いのかなと思いますがいかがでしょうか。

H委員： 会長がせっかくまとめていただいているところで大変申しわけないんですが、私も第二分科会ですから直接第一分科会にご意見しませんけれども、このやり方でそんなにずれているとは思っておりません。私の個人的な意見で申しますと、まず副会長からお話がありましたけれども、基本的にはまず「利用者の責務」がメインになって、今の例文でも基本的理念に自転車利用者のことも入っていますから、その後に交通手段の考えから自転車をどうするんだということで、利用をどう考えていくのかということに持って行って、その後いわゆる「駐車場」ということで、基本方針では入ってくるのかなと思います。ご意見とさせていただきます。

会 長： 順番を含めてということでご意見をいただきました。その他にございますでしょうか。

E委員： 意見といいますが、やはりこれは「豊島区」のプランになりますから、「地域の特性」ということを無視してはいけないということになりますので、その中で一番の喫緊の課題は何かといいますが、新聞紙上にいつも出ているように、やはり池袋がワースト1、ワースト2が大塚という、そのことはもっとメインに大きく出てきてしかるべきですし、地域特性を無視した基本理念はありえないと私は思いますので、その辺だけ際だたせていただければうれしいなと思います。うれしいと申しますか、本来そうあるべきだという感じがします。

それともう一つは、やはり「役割分担」というものはこの「基本方針」の中で具体的なものを明記するのとは別としまして、このことは非常に重要な作業だと思えます。「誰が、何のために、どういうことを行うのか」ということによって問題点を解決するのかということはどこかにしっかりと明記すべきだと思いますので、これも基本理念・基本方針に入るかどうかは別としまして、盛り込むべき項目であると思えます。

以上です。

会 長： はい、ありがとうございました。

それでは議題2の 、 も議論をして、また関係があるところは戻るということにさせていただきます。 の「総合計画の目的、性格、期間、対象区域について」の説明をお願いします。

## 総合計画の目的、性格、期間、対象区域について

事務局： それではご説明申し上げます。同じ「資料3 - 2」の資料ですが、2ページをお開きいただきたいと存じます。まず左側上段に、「第1章 はじめに」とございますが、いわば計画内容を紹介する部分でございます。さきほどご議論いただきました基本理念・基本方針がいわば計画の「心臓」にあたる部分ということになるかと存じますが、そうした将来像を実現するには計画にどのような目的・性格を持たせるべきなのか、どのぐらいの期間を想定すれば良いのか、対象地域はどうするのかというところをご議論いただければと思います。

こちらの第1章にあたる部分につきましては、自転車法に基づき必ず盛り込むべき項目でございます。順に例示をさせていただきましたので、ご説明いたします。

まず、「1．総合計画の目的」でございますが、例文として読み上げますと、「この計画は、自転車を都市交通手段として位置づけ、その利用に関する駐車施設・自転車道等の環境整備と、利用者のルールとマナーの向上を図り、放置自転車等のない、歩行者と自転車利用者の安全で快適なまちづくりを進めることを目的とする。」と書かせていただきました。その右側に、「ポイント」として書かせていただきましたが、自転車法による総合計画という点では、あくまで「駐車対策に関する」という前提がございます。しかし、前回の全体会の議論にもございましたように、「自転車の利活用」という観点では駐車対策というハード面のみをこの総合計画に載せるだけでは済まないのではないかと考えられますので、このような表現で例示させていただいております。

次に、「2．総合計画の性格」でございます。例文でございますが、「この計画は、「自転車法」第7条第1項に定める性格を持つ。また、豊島区基本構想・同基本計画、豊島区都市計画マスタープラン、交通安全計画等の上位・関連計画等との整合性を確保しながら、自転車利用に関する総合的な施策の指針を示したものである。」と書かせていただきました。この部分につきましては、他区の例によりますと他の関連計画との関係で総合計画がどのような位置を占めるものなのか等のいわゆる「位置づけ」の記述が多くなっております。

次に、「3．総合計画の期間」でございますが、例文といたしましては、「計画の期間は平成 年度から 年度までの 年間である。ただし、社会経済情勢の変化や、区の都市計画・まちづくりの基本方針などに変更が行われる場合には、必要に応じ(または 年を目安に)見直しを行うものとする。」と書かせていただきました。同じ資料の1枚目に戻っていただきますと、先ほどご紹介しました他区の計画の構成が載っておりますが、その区の名前の右側にそれぞれの計画期間が書いてございます。これを見ますと、概ねどの自治体も10年程度と定めるところが多くなっております。

2ページに戻っていただきまして、第1章の4番目でございます。「4．総合計画の対象地域」でございますが、もし駐車場を整備するだけがこの総合計画の目的であれば別なんですけど、そうではないということであれば、これは区内全域が対象地域になるのかなと思います。なお、計画区域を区内全域として、各鉄道駅については駐車場整備ということでは「整備対象地域」としたり、あるいは具体の施策のところでは駅ごとに整備目標を立てたりといった記述が他の区ではございますので、そういったところが参考になるのではと考えております。

とりあえずここまでの説明でいかがでしょうか。

会 長： はい、ありがとうございました。

たたき台の第1章に関わるもので、この辺が自転車法に規定するベースとなる記述ですね。いわゆる「計画の紹介」の部分、導入部分の説明をいただきま

した。先ほどのご意見にありましたような豊島区の「緊急的状況」を反映するともう少し個別の内容があってもいいのかなとも思いますが、いかがでしょうか。私の方から一つ質問があるんですが、計画期間を10年ということで立て、見直しは5年程度で例えば「中間見直し」のようなことをしているのでしょうか。特に豊島区はお話にありましたように、全国でもワースト1になったことがありましたし、そうした状況をなるべく早く是正すべきだというようなスタンスに立つと、例えば5年程度で第1期の目標があって、そして10年でもう少し分野を広げて各駅全部ある程度のレベルにするとか、そういったことを想定されるのであれば、対象期間が10年でもその中を分けるような議論もあり得るかなと思いますが、他の区ではそういう中間的なものを記述しておりますでしょうか。

副会長： 杉並区の場合は10年計画ですけれども、第1期は5年と、あと後半が5年ということになっていたと思います。協議会は答申をしても継続させているんです。途中で協議会へ区から報告をいただいて、また委員からも意見を申し上げるとというのが杉並区の例で、協議会だけは答申を出しても継続している。それで行政の監視体制を取っているということですね。

会長： まさに「プランドゥシー」という、行政評価の流れがそういう形なんでしょうけれども、いかがでしょうか、この辺の計画期間の書き方ですが、今のようなことをふまえた形で10年なら10年ということかなと思いますが、ご意見等がございましたらお願いします。それから「対象地域」につきましても自転車の「利活用」ということを含んでいるので区全域にしておいて、また重点的に例えば5年ということがあればその中で特にこの駅を「重点整備区域」というような議論ができるのかなと思います。そういう意味で、私は何らかの形で段階的な計画と読めるようにしておいた方が良いのかなと思います。

この辺は特別ご意見はございませんでしょうか。法律に基づいている箇所ということで、中身をどこまで細かく書くのかという議論だと思いますが。

それでは特にご意見がなければ現時点ではこんな形ということで、多少、今のような「中間年」みたいなものをここに入れるか、実施計画ということで後に入れるかということをご検討願うということで、先に進めさせていただきます。

それでは議題2の「総合計画の体系について」ということをご説明をお願いします。

事務局： 会長、その前に今の資料の2ページのところなんですけど、第1章にあたる部分をご説明してところなんですけれども、第2章に「自転車利用の現状と課題」という項目を出ささせていただいておりますので、これは後にしてよろしいでしょうか。それとも今ご説明してもよろしいでしょうか。

会長： それでは第1章の後ということになりますので、そのまま説明をお願いします。時間の配分もあるので、の方も一緒にやってしまいましょう。

#### \* (補足)自転車利用の現状と課題について

事務局： 申しわけありません。それではただいまの「資料3-2」の2ページを再度お聞きいただきたいと思います。「自転車利用の現状と課題」といったところで、こちらにつきましては本日詳しくご説明するものがございません。と申しますのは、昨年度も実態調査をしております関係で、その結果を整理中ということもございます。本日は基本的な考え方についてだけご説明を差し上げたいと思います。「第2章 自転車利用の現状と課題」とございます。昨年度1年間をかけて分科会あるいは全体会にお示ししたいろいろなデータがございました。本日の資料の中にA4の縦書きのホッチキス止めのもので【資料集】とい

うものがございますのでお取り出しいただきたいと存じます。

この資料集でございますが、今まで開催しました全体会・両分科会でお示しましたかなり膨大なデータや調査結果等がございましたけれども、それを「概要版」としてまとめたものでございます。時間の都合もございまして本日は詳しくご紹介できませんけれども、ご議論いただいている最中に「あれはどうだったか」といったようなときにご活用いただければと思ひまして今回お配りいたしました。また、先ほど申し上げましたけれども現在、昨年度に実施した調査を分析中でございますので、もうそろそろまとまるかと思ひますが、資料集のデータにつきましても最新のものに更新するものがあれば、次回以降の各分科会ですとか全体会にお示して、後で具体の施策の内容につながってご議論いただければよろしいのかと考えております。

また本日は、「追加資料」として机上配布をさせていただいておりますものがございます。A3版の資料でございますが、右肩に「追加資料」と表示してございます。「自転車歩道通行可能な道路および主な自転車事故位置の概要図」ということで、若干ご説明しますと凡例で出ておりますが、道路のところによく黒線を引いてあるところが（自転車が）歩道を通行可能な道路ということになっております。池袋周辺につきましては歩道が設置されている道路が多くありますので、密にあります。その周辺につきましては幹線道路等には歩道が設置されておりますので、そういうところが自転車が通行可といった状況でございます。丸印につきましては、過去3年間の自転車に關します事故が起きた概ねの場所ということでございます。こちらにつきましては警視庁のホームページ等を参考にさせていただいております。左の方に参考といたしまして平成16年の「東京の交通事故」より自転車に關する事故の概要を載せさせていただいております。3点ほどありまして若干ご説明させていただきますが、「時間別・道路別」では8時から10時が17.6%、次いで16時から18時が15.6%と多くなっております。また幹線道路で多いということでございます。その下の「道路形状別・道路線形別」というところでは、交差点での事故が全体の約77%を占めるということでございますが、小中規模での交差点の事故が圧倒的に多いという傾向にあるというのが、自転車に關します事故の概要ということでございます。ご活用いただければと思ひます。

こうした資料等から、本区の現状ですとか自転車利用のあり方につきましてご議論のヒントになればということでございます。したがって、先ほどから見ていただいております「資料3-2」の2ページにお示しております「現状と課題」の方向につきましては昨年度中にお示しました資料を更新してこれからもう一度整理をさせていただきたいと考えております。本日はそこまで細かい記述はしておりませんが、整理させていただいて次回以降にご審議いただき、具体的な施策の議論につなげていただければと考えております。

### 総合計画の体系について

事務局： それでは、続きまして会長さんよりご指摘がございましたように、計画の「体系」についてご説明したいと存じます。同じ「資料3-2」の、4ページをお開きください。左の方に「第4章 計画の体系」と書いてあります。

4ページの右側でございますが、3月に開催いたしました前回の全体会でお示した「体系の骨子案」でございます。これを今回お示ししている計画の構成の中に当てはめると、事務局案としては第4章に位置づけられるものでございます。

順にご説明申し上げます。左側をご覧くださいたいんですが、一番上でございますけれども、「交通・自転車施策のあり方」でございます。前回、委員の方



から「あり方」等の抽象的な表現ではなく、わかりやすく具体的なものにすべきとのご意見もいただいておりますので、例としてとりあえず「交通・自転車利用施策の推進」という形でも仮置きさせていただいております、その内容といたしましては、 から まででございます。

でございますが、「自転車利用の利便性の向上」 が「自転車利用者の安全性の確保と走行環境の整備」、 が「歩行者の安全確保」、 が「マナー・ルールの啓発普及」という4つの内容に加えまして、今回は として「自転車を含む交通ネットワークの見直し・整備」ということを加えて記載させていただきました。

2番目は、「放置自転車の整理、撤去、処分など違法駐輪対策のあり方」となっておりますが、これも先ほどと同じように「あり方」ではなく最後の方を「対策の推進」という例示を書かせていただきました。内容といたしましては から まででございます。

が「違法駐輪防止の徹底」、 は「駐車場の適正利用の推進」、 は「行政の推進体制の強化と公民の協力体制の確立」といった3つを例示させていただきました。

3番目は、前回ご説明しましたのは「自転車駐車場のあり方」でございましたが、こちらと同じように、「自転車駐車場の適切な整備の推進」という文案を加えさせていただきました。内容としましては、こちらはハード面での「駐車場の収容能力の拡大」あるいは「駐車場の適正配置」ということで、各駅ごとの整備目標を掲げる等の記述を考えております。

一番下にこれまでの関連する皆さまからのご意見を紹介させていただきましたので、ご参考いただければと存じます。

以上でございます。

会 長： はい、ありがとうございます。内容的に2つに分かれておりますが、最初は2章に関わる「自転車利用の現状と課題」、これは今までも何回か出てきておりますが、新しいデータも追加してまとめたいということです。この辺の整理についてはいかがでしょうか。追加資料としては本日も自転車の交通事故等の資料も出てまいりました。

特に無いようでしたら、私の方から1つございます。どこに載せたらよいかわかりませんが、今日の議論でも出ておりますが、「計画の基本方針」にそれぞれの関係者の「適切な役割分担」というお話がございましたけれども、この「役割分担」に関わるようなデータですね、駐車ということを中心にした自転車の利用についてのデータはいままで良く出ているんですが、基本的に申し上げたいことは現在「これだけお金がかかっているんだ」という種類のデータもまとめて、それが都内の他区に比べても非常に大変なのかといったような、比較分析を含めたような形で例えば、「区としてはこれだけやっているんだけど、利用者ももっとしっかりしてください」というようなことも含めてわかるようなデータも一緒に現状と課題の中に入れて置いた方が良いのではないかと思います。いかがでしょうか。データとしては総額としてはあったと思いましたが、それを1人あたりといったような何かで適切に表現しないと他区と比較できないかもしれません。

事務局： 以前に、第一分科会で各区の自転車に関しましていくらという予算額を元にした資料がございましたので、それをまた分析して載せていけるのではと思います。

会 長： 是非ともそれを、新しい計画の中のベースの認識となりますので、「駐輪場をこれだけつくったのは費用的に他と比較してもこれだけかかっている。それでも日本で一番悪い」といったようなことで、例えば新しい対策をしなければいけないといったようなことにもなるのかなと思いますので、お願いしたいと思

います。

M委員： 先ほど「基本方針」のところでもお話したんですが、こちらの「計画の体系」の中にも「既存の駐輪場への利用誘導・促進」というようなことも入れていただきたいと思います。特に、豊島区さんの資料を見ますと、利用率が20%台、10%台の駐輪場も実際にあるということでございますので、その辺もよろしくお願ひしたいと思ひます。

会 長： はい、ありがとうございました。今のお話は第2章にも、また4章にもつながることだと思ひます。実態として駐輪場をつくったけれどもこんな使われ方しかしていないと。これは計画が間違っていたのか、利用者に徹底されていないのか、やはりこれは利用者も悪いですし、計画の方も必ずしも良くはなかったかも知れないということも含めた評価がないと思ひます。4章の中でも対象の中にきちんと入れてほしいというご意見です。ありがとうございました。

ということで、計画の体系も含めたご意見やご指摘がございましたらお願ひします。体系にはいろいろな要素がたくさん入っておりますので、先ほど「基本方針」のところでも議論がございましたように、「優先順位」ですね。並べる順番ももう一度考えていただくとして、やはり「歩行者」が重要であるとすればこれが1番にあって、その後が「自転車の利用」についてということも、順番としてもわかりやすく、また「メッセージ」としてどこを重点としているということがわかるような並べ方もありそうですので、また工夫していただければと思ひます。

何かお気づきの点はございますでしょうか。

M委員： この「第4章 計画の体系」の中の1番目の例のところに「公共交通機関」と書かれておりますけれども、ここで「道路管理者が一体となって」とありますが、これは具体的には「バス」とか「バス停」といったものを意味されているのでしょうか。

会 長： いかがでしょうか。

事務局： 他の自治体の計画の中にもあるんですが、自転車がふりかえるべき公共交通機関としてはバスが挙げられている事例もございます。そういったことも含めて、豊島区には都電も走っておりますし、そうした身近な交通機関との役割分担も必要な場合があるのではということで、例文として記載をさせていただきました。

会 長： よろしいでしょうか。そうですね、都電もありましたね。

H委員： 全体の体系の話なので、ちょっと最初に資料をいただいたときに気になっていて、質問をさせていただきますけれども、「計画の体系」の中に例として「自転車施策のあり方」と書かれているんですが、他の区のものが良いとか悪いとかじゃありませんけれども、片方で「利用の推進」があって、もう片方では「放置自転車の撤去云々」となっておりますので、本来は第4章の1番目は別のところに入るんじゃないかなと。つまり全部第4章の中に入るものなのかという気にはなっています。他のところでは「利用のあり方」は別のところで記述があって、それに対する「駐車対策」という形になっているんじゃないかなと思ひますが、この辺はどうなんでしょうか。

会 長： その辺はいかがでしょうか。計画の体系の中では「利用」と「駐車」と両方を含めますということが1つありましたが、施策の方と一緒に併置してしまいますと力点がよくわからないというご懸念かと思ひますが、何かそれについて事務局としてはございますでしょうか。

事務局： 両方の局面が自転車利用に関してはあるのかなと思ひます。「自転車利用のあり方」という表現は別にしまして、利用をどのようにしていくのか、それは利用者の責務ですとか、歩行者の安全ですとか、自転車利用そのものの考え方に関する施策もあろうかと思ひますし、方向性としても出てくるのかなと思ひま

す。その他に一方では「違法駐輪」といいますが、「放置対策」に関することも利用といった側面の中にも含まれるのでしょうか、豊島区としては「放置自転車対策」ということはかなり大きな部分を占めておりますので、1つの独立したものとして並列するのかなと考えておるところでございます。そこまで含めているご意見をいただければと考えております。

H委員： 今のご質問は、別にこれがだめというのではなくて、本来はこの4章の1の部分というのは、独立した「章」として大きく表現すべきなんじゃないかなという意味なんです。それでこの2以降が計画の体系とすべきではないかなと思ったわけです。その辺の考え方でどうなんでしょうかと。

会 長： 事務局いかがでしょうか。

事務局： 申しわけございません、4章の計画の体系の1番目と他の2つとの関係ということでよろしいでしょうか。

H委員： 通常、「利用のあり方」というのは別章で大きく取り上げるべきではないかと。つまりそれとは別に計画の体系を出すべきではないかという意見なんです。

事務局： それでは、先ほどの「基本理念・基本方針」ということをご議論いただきましたけれども、自転車利用そのもののあり方という、総合計画の頭の部分を議論している中では、利用抑制に行くのか、それとも利用促進に進んでいくのか、それを豊島区全域に当てはめるのか、部分的なものなのかと、いろいろな考え方があろうかと思いますが、その部分は基本的な理念ですとか基本方針ですとかいったところで方向性を定めていただいて、それをどうするのかといったものが体系で入ってくるのかなと考えております。

会 長： 他の区の構成を見ますと、これはいろいろありますね。資料3-2の最初のページを見ても豊島区の4章にあたる部分をいくつかの章に分けているところもございますし、この辺は「わかりやすさ」と「体系としての重点の置き方」にもよるのかなと思いますので、今回は内容的なものを議論していただいて、整理の仕方として今の委員のようなご意見もあるということで検討させていただければと思います。4章がこのままだと大きすぎていろいろなことをあちこちに書きすぎてわけがわからなくなる、ということも含めてのご指摘かと思えます。

その他お気づきの点はございますでしょうか。

V委員： 4章の1のところ「自転車利用の利便性の向上」と書いてあるんですが、この「利便性」というのは「自転車法」が何かに書かれている言葉なのでしょうか。それともここで特別に使われているものなのでしょうか。

会 長： ちょっと違和感を感じたということでしょうか。

V委員： と申しますのは、これは基本理念と一緒に考えていかなければならないのかなと。それから「利便性」といいますと自転車を利用する側の、何というか都合を振りかざすものであって、歩行者を中心に考えるということなのか、自転車利用者を中心に考えるのかということとかなり基本理念とリンクして考えていかなければならないことだと思います。

それから、「優先順位」は無いと仮定しても、それが として載っているというのは私は非常に疑問かなと考えたところです。

会 長： これはご意見ということですが、まず「利便性」という言葉については自転車法では使われているのでしょうか。

事務局： 利便性という言葉そのものは記憶の中にはございませんので、おそらく自転車法そのものには無かったと認識しております。

会 長： 言葉の使い方と、それから順番として確かに先ほどの基本理念との関係で必ずしもこうでない方が良いという委員の方も何人かいらっしゃるようです。特に豊島区という状況の中では私もそうかなと思います。

その他にお気づきの点ということで、今日はいろいろ出していただいて、ま

た揉んでいただくということになると思いますのでお願いします。

副会長： この4章の「1.交通・自転車施策のあり方」「2.放置自転車の整理、撤去・・・」、これを1本にしてもいいんじゃないかと思うんですよ。特に、交通ルールのマナー・ルール等がありますけれども、これについては警察当局のご協力を得ながら、平成9年の道路交通法の改正で「自転車の利用者に対する協力」というものが謳ってありますから、この辺を具体的にすれば放置自転車も無くなるんだろうと。それとまた、先ほどG委員さんから発言のありました交通事故の現状ですか、これは昨年度は死者が46年ぶりに7千人台になっております。けれども自転車に関連する死者は平均して約9千人前後で横這い状態なんです。負傷者については20万人ぐらいとなっておりますが、これは警察に届出のあった件数だけですので、その倍ぐらいは自転車による負傷者になっているのではないかと思います。特に「歩道上の走行」による事故が多発しているという状態がありますので、この辺をきちんと教育を推進するというのを具体的に入れて、「放置はだめですよ」と。私は小中高校に行って「走行ルール」とかを教育しているんですよ。二人乗りで後ろは立って乗るのがトレンドだというなら、それは2万円以下の罰金であると道交法の55条で「乗車または積載の方法」ということで法律違反ですよ、とか、高校生の走行ルールはかくあるべきであるというように具体的に、ここの1と2を包括すれば放置自転車も無くなるんじゃないかという意見です。

会長： はい、1つの考え方ということでご発言いただきました。ちょっと「利用」の関係もありますから、どういう形が一番わかりやすく、しかも強いメッセージですね、「豊島区としては、是非こうしていただきたい」ということをやはり強く訴えるような章構成といいますか、中の体系ですね、これが必要になると思います。もう少しいろいろこの「表現の仕方」を、私は重なってもいいからそういうものがあってもいいのではないかと思います。その辺は必ずしもきれいに重複がないようにということでもなくて、むしろメッセージとしてきちんと伝わっていてそれぞれの体系が出て、それがこの施策に影響しますというようなことでも私は良いと思います。

L委員： 我々が参加しない第一分科会の議論だとは思っているのでちょっとお聞きしたいんですけども、この2の「違法駐輪防止の徹底」という点については、ちょうど豊島区さんは昨年でしたか、「撤去・保管手数料」を値上げされたということもこの「防止」という点では一役買うのかなと思うんですけども、値上げしてしばらく経ったと思いますが、それが「抑止」につながっていると、あるいは「引き取りにあまり来なくなった」と、そういう「効果」のようなものは分析されていらっしゃるかもしれませんが、どんな状況なのかお聞かせいただきたいと思います。

会長： はい。関連したことで2章の対策ということから今のような効果ということですが、いかがでしょうか。

事務局： まず「抑止につながっているか」ということにつきましては、昨年10月1日付で撤去・保管手数料を3,000円から5,000円に値上げしておりますけれども、区内の主だった駅での実態調査は同じ10月に行われておりますが総数としてどういう変化が表れているかということはまだ細かくつかんでおりません。ただ、ご質問の「返還にあたってどうなのか」というところにつきましてはデータとして捉えておまして、たとえば平成15年度の「返還率」では自転車の撤去が約48,000台のうち66%だったものが、平成16年の値上げ前までは同じように毎月66%ですとか68%で推移しておりましたけれども、10月から値上げいたしましたからは下がっておりまして、50%前後で推移しているという状況でございます。他のところでもご説明しているんですが、中野区が同様に平成13年度に3,000円から5,000円に値

上げしたときも同じく10ポイント以上の返還率の下降がありました。ただそれも1年程度で経過を見ますと以前の返還率までには至らないにしろ、若干は戻しているという状況もありますので、私どもも55%ぐらいで落ち着けばという思いであります。

会 長： よろしいでしょうか。

I委員： はい。

会 長： その他関連したことでございますでしょうか。

H委員： とんでもない質問で申しわけありませんけれども、前回の協議会までに出された意見が(資料3-2の4ページの)下の方に記載されておまして、その下から2番目には「罰金をとることも必要である」というご意見が出されたことがあって、私も聞いておりますけれども、「違法駐輪防止の徹底」の中に「たばこのポイ捨て条例」と同じような条例をつくる気があるのかなのかということはどうなんでしょうか。

会 長： いかがでしょうか。

事務局： 今のところ「即罰金」という考え方はもっておりません。撤去・保管手数料の値上げですとか、総合計画の中でどのような放置抑制が見込まれるのかといったところを見込んで、その後の展開としてそういうこともあり得るのかもしれませんが、現時点では罰則という規定の検討はしておりません。

H委員： いえ、ですからこの総合計画の体系の中にそれに組み込むべきという発想は無いということで考えてよろしいでしょうか。

事務局： 撤去・保管手数料で対応ということで思っておりますので、現時点では考えておりません。

会 長： もしそういうことが必要ということであればここであらためて提案してということでしょうか。具体的には駐車については難しいということになっていますが。

副会長： ちょっといいですか。これは「自転車法」の第5条で、地方公共団体、道路管理者、都道府県警察、鉄道事業者等が駅前の良好な環境をつくるために、法令の規定に基づいて撤去に努めるとなっていますから、自治体だけ独自の罰則規定はちょっと無理ではないかという感じがします。ですからこれは区市町村ばかりじゃなく鉄道事業者も道路管理者も警察当局も協力してはじめて撤去に努めるものだと書いてありますから、これは区独自の罰則規定はどうかなと。

会 長： はい、という法の解釈だろうと思います。

I委員： 「歩行者の安全確保」の問題ですが、自転車で暴走族のような走り方をしている者もいる状態ですから、事故が起きないことの方がおかしいんで、この「安全確保」ができない場合、今の罰則規定のお話に少し関連してくるかも知れませんが、処罰をする、あるいは当然警察の方へ連絡をする、ケガをした、ということでも、安全確保ということでここは終わりにしてしまうのか、もうちょっと何か規制があってもいいんじゃないかと思います。普通に迷惑をかけない自転車の利用はいいんですけども、ご承知のように特に若者で非常に乱暴な運転をしている連中もいるわけですね。これは歩道に限らず車道の中でも、自動車を運転してても危ないということもたくさんあるわけですが、その辺のところでも何かもっと罰則規定のようなことでつなげられないのかなと。警察としては自動車でも精一杯で自転車まではなかなか、ということなのかも知れませんが、その辺の事故が起きたときの対策というのはどういう考え方で区民は対応したら良いのでしょうか。

副会長： よろしいでしょうか。自転車も道路交通法第2条の適用を受けるんですよ。ですから罰則規定もきちんと決まっているんです。本日は3警察の交通課長さんもいらっしゃいますけれど、取締りをやっても罰則を適用していないんです。例えば「無灯火走行」にしても罰金5万円ですから、そういう適用をすれば今

のような発言は無くなるんですよ。全部徹底的にやればね。それが現実には数が多いすぎてできない。特にこの前も警察官の方に注意したんですが、「歩道通行可」というところではじめて自転車は歩道を走れるんですけども、他は車道を走らなくてはならない。ただこれも「歩行者優先」ですから、その警察官が歩道を走っていたんで「あなたたちも車道を走らなければいけませんよ」と言ったんですが、「道路交通法上ここは歩道を走るんだ」と言った方もいらっしゃると思いますので、ですから法律の罰則規定をきちんと守っていただければご発言のあった無謀な運転もなくなるだろうと思います。当然、道交法63条では「歩道を通行する場合は徐行または下車する」となっている。それが現実には傍若無人でしょ。だからその辺で警察当局としては取締りを厳しくやれば解消されるんじゃないかと思っておりますが、警察の委員の方がいらっしゃいますので、ご意見がありましたらお聞かせいただきたいと思います。

会 長： いかがでしょうか。

U委員： そういうことになりますと、やはり今は「車社会」ですよ。道路は車が優先されております。だから自転車も車並みに「自転車専用レーン」を、この狭い日本でつくりなさいというのも無理な話でしょうけれども、そういうことを解決するにはやはり自転車専用レーンをつくらない限りは、今の議論の解決にならないと思います。そういう意味でやはり何を置いても、マナー違反とか、あるいはルールを改正するにしても自転車専用レーンをつくって整備しない限りは無理だと思います。

以上でございます。

会 長： はい、ありがとうございました。きちんと正式に議論しなくてもいろいろとお話が出てまいります。その辺が実は最初の「基本理念」のところ「自転車をどこまで考えるのか」ということで、やはりある程度の折り合いをつけないとどうしようもないということにははっきりしております。ただ、いずれにしても日本でも有数のワーストの駐輪状況ということにははっきり出ていて、区民としても非常に大きな問題であり、しかも危険であるということになると、他の区にはないやり方も少し工夫をするということも当然あって良いと思います。提案として、今の法律の範囲の中で新しい工夫でそういうことをチェックする仕組みをつくと。そのためには区としても人手を出してチェックするというのも必要ですが、新たな罰則をつくることはちょっとできませんけれども、現行法の中で適用を区も全面的に協力する形で何かできるのかどうかという検討はあり得ると思います。ですから同じ「違法駐輪」でも、特別やはり危険なものは警察と協力しながら区の方も出て「即撤去する」というような、中野区では毎日撤去ということで随分効果を挙げましたが、お金と人手はかかりますけれども、そういう決意があつてそれらをまとめるかとか、ちょっと内容に関わる話になりますけれども、その辺はまたご意見をいただければと思います。

I委員： 今日もせっかく警察の交通課長さんがお見えになっていらっしゃいますので、やっぱり区と一緒に、民間もそうですけれども警察の力というのは非常に強いわけございまして、違法駐輪で注意しても文句を言う方が随分いらっしゃいますから、喧嘩ごしになったことも実際にあるわけですので、罰金規定も確かにあるんだということであれば、今は池袋警察の方でも「無灯火」に対しては注意しているというお話は聞いたことがございますけれども、その辺のところをちょっとお聞きいただいでですね、どのように対応していくのか、あるいは対応しにくいようであれば区の条例か何かで、確か迷惑条例の改正か何かで10年間かかって何もできなかった「客引き」が一斉にいなくなったように、法の改正だとかそれに対する警察の対応の仕方によって、ものすごく変わるといふ現実にはびっくりしたというのが実感でございますので、是非、交通につい

でも聴いていただければと。

会 長： はい。ということですが、特に問題の大きな池袋署下でということになりますと、何か今のことに對していかがでしょうか。

W委員： 「無灯火」というのは警告をした時点で改善されれば大きな問題ではないのではないかと考えてられますし、自転車に対して例えば歩道を通ったら罰金というような話もございましたけれども、それでは自転車1台1台を全部捕まえて罰金を科すことを都民・国民が望んでいるのかどうかということにも発展するのではないかと。取り締まることは簡単なんです、それをやって協力が得られるのかということも大きな問題ではないかとも思います。

会 長： という意味ではまだそういう機が熟していないと、場所と状況にもよるのかと思いますが、巢鴨署、目白署の方から関連したことでご意見等ございましたらお願いします。

X委員： 先ほど副会長さんがおっしゃられたとおりでございます、罰則がございます。また、反則制度ということがございますが、これが残念ながら自転車には適用されません。ということは「反則金」で済まないということですので、もし取り締まるということになりますと、「罰金」ということになって、出頭していただいて警察庁の方で「略式裁判」にかけていただくというような手続きを踏むということになります。それで、私どもとしましても悪質な、いわゆる「酒酔い運転」ということで、自転車でも交通切符を適用いたしまして、取締りを行っています。二人乗りをしております者につきましても、言うことをきかないといった利用者につきましても法的な措置として交通切符を切るというような対応もしております。

あとは、「マナー」の問題なんですけれども、これは何で自転車が歩道を走れるようになったかということは、皆さんご存じのとおり交通事故によります死者がたくさん増えましたので、緊急避難的に歩道に自転車を上げたわけでございます、今はどうしても、ある新聞にも書いてありましたけれども、速度の違うものが共存しているとどうしても不都合があるということで、私どもとしましても小学生に対しましては「交通安全自転車教室」、または「安全運転講習」ですね、こういったものを通じまして、車の運転だけでなく自転車のマナーにつきましても指導を進めているところでございます。

以上です。

会 長： ありがとうございます。目白署の方からも何かございましたらどうぞ。

Y委員： ただいま両委員さんがおっしゃったことと全く同じでございます。

副会長： ちょっと補足をさせていただきます。今の委員さんたちからのお話からも、当然、道交法上は「罰則規定」になっておりますけれども、「反則点数」は「行政罰」ですが、自転車の場合は適用するとすれば即罰金ということで「刑事罰」になるんですね。そこに問題があるものですからなかなか取締りもできないというのが現状ではないでしょうか。ですからできないということであれば、平成9年に改正された道路交通法で「自転車の利用者に対する教育」ということで、児童に対する教育、中高生に対する教育、高齢者に対する教育、これを警察に徹底していただければ、若干でも解消されるのではないかと思います。

以上です。

会 長： はい、ありがとうございました。今日はいろいろご意見が出されましたが、やはり警察の皆さんとも協力をしながら、駐輪場をつくらうと思っても限界というものはありますから、限られた駐輪場を100%使ってもらえるようにすることと、この前出てまいりましたのは、「路上」を駐車場として活用できることがどこまで認められるのかと、そういうことをした上でも、「どうも駐輪場としては不足だ」と、そうだとすればとにかく安全上問題のあるところの「取締

り」について、特別もう少し強化するやり方はないのか、罰金というところまではいかなくても、そこについて即時撤去等をするような仕組みを新たにできないか、1つの項目として議論といいますか研究していただけないかという感じもします。その中で車の駐車の方は来年から新しい仕組みも、民間に委託しながら反則の認定するまで行くわけですね、そんなことも始まるわけですから、自転車についても新しい提案があって、場合によっては「特区」でやっても良いと思いますけれども、とにかく新たな試みを、せっかく豊島区は全国に先駆けたような条例もつくっていますから、利用者に対してもきちんとするような仕組みをさらに検討するというのも1つのテーマだろうと思います。私も答えがあるのかどうかわかりませんが、少なくともそういうことをきちんと勉強してみて、警察を含めた新たな取り組みですね、その中で例えば先ほどの事故の状況の資料を見ましても、歩道を通行可にしたところに事故が多いと。これは通行可にしたからといって事故が起きたということでももちろんないと思いますけれども、そうなりますと「歩道通行可」のやり方を見直すということも含めて少し「交通ルールの徹底」ということをきちんと担保できるようなやり方はないかということをも是非検討課題の中に入れて、駐輪場をつくるだけではなく、そうした検討内容も議論させていただければと思います。ちょっと私の意見ということでございました。

I 委員： 会長さんがおっしゃるとおりだと思うんですね。何も取り締まって云々じゃなくて、区と地元と警察が一緒になって「注意を促す」ということが、これは地元と区だけがやってもあまり罪悪感を感じないでそのまま放置していくということもありますので、それが制服の警察官がいるだけで随分違いますから。我々が若い頃は随分とめられたんですけどもね。今は非常に警察の方がやさしくなってしまったのかわからないんですけども、是非そういう運動を、警察の方でも何も取締りを云々じゃなくて、注意をするということと一緒にやっていただくという姿勢が必要かなと思いますので、是非どこかに入れてもらって、そういう機会をもっといただけると随分違うんじゃないかという気がいたします。

会 長： はい。1つの検討事項ということで、どんな形にまとまるかわかりませんが、是非今のようなことを警察の方からもご提案いただいて、区の担当者も新しい提案がないかどうか、特に路上の利用と併せて、特に駅周辺ですね、そういうことを含めて少し議論していただいた方がよろしいかと思います。それから「警察署会議」ということで最近住民その他の意見を取り入れるという仕組みになっておりますから、これは何も交通のことだけではありませんけれども、その中で重点課題に是非こういったことも入れてほしいと思いますので、またご検討いただければと思います。

B 委員： 最近、自転車利用者に対するマナーの徹底ということはなかなか難しいということにはわかっていながら、今のようなお話で対策を検討するのは本当にすごい企画でやらなければいけないと思うんですけども、せっかくこうした「総合計画」をつくるというときに、前々からお話が出ているのは、1つは長い目で見て「子どもたちに対する教育」という部分があると思うんです。せっかくつくる総合計画が例えば子どもたちにも読めるような文章でありますとか、または項目立てでありますとか、これは車でしたら大人しか免許は取れないわけですけども、自転車は小さい子どもも乗っているわけでございますので、大人だけの話ではないと思うんです。かみ砕いて子どもにもわかるように書くということは難しいかも知れませんが、そういうものを意識した文章の作り方とか、構成の仕方ということをこの総合計画でも目指して良いのではないかと思います。そこから子どもたちの興味を引いて、長い目でマナーを改善していく、こういう視点も取り入れてもいいのではないかと、私は思います。



会 長： はい、ありがとうございました。施策の体系の中にあるということですね。その他にご意見はございますでしょうか。

それでは時間の関係もありますので、もう1つの議題である「今後の進め方について」ということがございますので、それをご説明していただいた後で全体を通してもし何かあればまた議論をさせていただきたいと思っております。

### 議題3. 今後の進め方について

事務局： それではご説明申し上げます。「参考3 - 3」というA4版の資料をお取り出しいただきたいと思っております。表題に「平成17年度 豊島区自転車等駐車対策協議会 進行・日程仮案」と書いてあるものでございます。よろしいでしょうか。

こちらにつきましては、平成17年度の協議会の今後の日程案につきましてお示しさせていただくものでございます。全体会、第一分科会、第二分科会といったそれぞれの第何回といった形での進行案でございます。

まず最初に訂正がございます。一番の右上に「第二分科会」の第4回と書かせていただいたところでございますが、7月15日(金)と書いてありますが、この日は議会との関係がございますので、7月8日の金曜日に変更をさせていただきたいと思っております。時間については表記のとおり19時からということと同じでございます。その下の箱書きの中に同じく第二分科会の第6回の予定ということ書いてありますが、11月7日(月)でございますけれども、14時からとなっておりますが、これを14時30分からと訂正をさせていただきたいと思っております。裏面は時系列的にお示ししたものでございまして、今ご説明しました11月7日については14時30分からと正しく記載してございますが、その前にご説明しました7月15日を8日に訂正させていただきます。

それでは概略をご説明いたします。表面に戻っていただきまして、本日が左上にございます第3回全体会でございます。本日5月16日(月)14時から開催させていただきました。その次でございますが、6月10日(金)に第2回の第一分科会を開催させていただきたいと考えております。その次が第二分科会ということで、ただいま訂正させていただきました7月8日(金)に開催というように、今回の全体会が終了しましたら、総合計画の中身につきまして分科会に振って「肉付け」をしていただきまして、それをまた全体会に返していただくという形でお願いできればということで、こうした流れを提案させていただきました。当面は、本日終了後は第一分科会が6月と7月の2回、第二分科会が7月と9月に2回ということで、それが終わりましたらとりあえず第4回全体会ということで左側にありますように10月14日ということで、この日は19時となっておりますのは議会会期中が想定されますので、申しわけございませんが夜間の開催ということでお願いできればと思っております。この日の全体会に戻していただきまして、とりあえずそれまでの分科会の議論をふまえてまとめるということにしたいと考えております。

それ以降につきましては、また分科会に戻す、あるいは全体会で進めると、進捗によっていろいろあると思っております。基本的な割り振りはしてございますが、この日程につきましては委員の皆さまに押さえていただいて、進行によっては分科会が全体会になったり、あるいは後ろにずれていくといったことも想定されますので、現時点ではここに記載されております日程につきましては押さえていただきまして、是非ともご参加いただければというご提案でございます。

以上です。

会 長： はい、ありがとうございました。前回の全体会でもございましたが、やはり1年の予定をできるだけ早めにつくってほしいというご意見もございましたの

で、これは私と事務局とで相談させていただいて、議会等の日程にご配慮させていただいて、一応現時点で仮決めをしたものでございます。とりあえず第4回の全体会が案では10月14日ということになっていきますので、それまでにそれぞれの分科会でやることと日時ですね、これを確認していただき、またその後はちょっと先になりますので、場合によっては進行・日時についてまたご相談させていただくことになるかも知れませんが、とりあえずご予約いただければと思います。

今日の議論では、まず第一分科会の方へ「基本理念」であるとか、その他の点についてもう少し「肉付け」することになるかと思えます。

それから、先ほどございましたように警察の皆さんと一緒にできる方法はないかということにつきましても多分第一分科会の方がよろしいでしょうね。議論させていただくことになると思えますので、よろしく願います。

日程・内容について、とりあえずこのような形で進めさせていただくということでもよろしいでしょうか。

(特に異議なし)

それでは、委員の皆さんには今年度はいろいろ作業があろうかと思えますので、是非よろしくお願ひしたいと思います。

全体を通じて何かございますでしょうか。

(特になし)

それでは、以上で第3回全体会を終了いたします。ご協力ありがとうございました。

終 了

<p>会議の結果</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今回は、まず自転車法に基づく総合計画と区の上位・関連計画等との関係につき確認を行った。</li> <li>・ 後半は総合計画の基本理念をはじめ、計画の目的・期間等の総論部分における考え方が議論され、各委員からは内容に盛り込むべき意見が出された。</li> <li>・ 最後に平成 17 年度の協議会の進行仮案が事務局より示され、次回以降は、今回出された意見を踏まえ計画の構成の肉付けを行い各分科会に提案し、具体の施策等も併せ検討していくこととされた。</li> </ul> <p>(委員の欠席)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 足立勲、荻村和一郎、中村丈一、菊地慎二</li> </ul>
<p>提出された資料等</p>	<p>【配布資料】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 3 - 1 (仮)豊島区自転車等の駐車対策に関する総合計画と他の計画との関係</li> <li>・ 3 - 2 総合計画の基本的な構成(たたき台)</li> </ul> <p>【参考資料】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 3 - 1 現行の基本計画・都市計画マスタープランにおける自転車施策に関連する考え方等</li> <li>・ 3 - 2 「第 7 次 豊島区交通安全計画」(平成 13 年度～17 年度)における自転車施策関連記述</li> <li>・ 3 - 3 平成 17 年度 豊島区自転車等駐車対策協議会 進行・日程仮案</li> <li>・ 3 - 4 豊島区自転車等駐車対策協議会委員名簿(変更)</li> </ul> <p>【追加資料】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車が歩道通行可能な道路および主な自転車事故位置の概要図</li> </ul>
<p>そ の 他</p>	<p>&lt; 次回会議の予定 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 第一分科会(第 2 回) 6 月 10 日(金)午後 2 時 30 分開始予定(詳細は別途)</li> </ul>