

# 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5回豊島区自転車等駐車対策協議会（全体会）	
事務局（担当課）	土木部交通安全課	
開催日時	平成17年12月19日（月）午後2時30分～午後3時55分	
開催場所	健康プラザとしま 7階 上池袋コミュニティセンター 「多目的ホール」	
出席者	委員	<学識経験者> 太田勝敏、諸岡昭二 <区民、区長推薦者> 内田忠、木川るり子、京谷宣明、齊木勝好、並木茂、柳田好史 <区議会議員> 本橋弘隆、小林俊史、森とおる、小倉秀雄 <関係団体> 木村俊平 <鉄道事業者> 佐藤忠好、根木義則、張替次雄、松田芳隆、山崎公之 <関係行政機関> 篠原正美、中山邦雄、小幡則孝、樋口三男
	その他	<幹事等> 土木部長、政策経営部長、都市整備部長、交通安全課長（事務局）、道路管理課長、道路整備課長、都市計画課長、都市開発課長、広報課長
	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 21人 報道関係者 5社	
非公開・一部公開の場合は、その理由		
会議次第	（議題） 1．総合計画（素案）の検討について 全体の構成について（「たたき台」からの加筆・修正等） 各駅周辺の自転車駐車場等の整備計画について その他	

## 審 議 経 過

開 会

事務局： それでは定刻でございます。

本日は年末のお忙しい中、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。

今回は第5回目の自転車等駐車対策協議会「全体会」でございます。従来どおり、協議会は公開で行うこととなっておりますので、資料につきましても傍聴される方にもお配りしております。

なお、本日の欠席に関するご連絡ですが、足立委員・菊地委員からはご欠席の連絡をいただいております。

それでは会長さん、よろしくお願いいいたします。

会 長： 本日は大変お寒い中、また12月のお忙しい中、お集まりいただきまして、ありがとうございます。

ただいまから第5回豊島区自転車等駐車対策協議会（全体会）を開催いたします。もし撮影の方がいらっしゃいましたら、例によって「頭撮り」までにさせていただきますと存じます。よろしくお願いいたします。

本日の議題は第5回の「全体会」ということで、既に資料をお配りしてありますとおり、「総合計画（素案）の検討について」でございます。これまでの検討を踏まえました計画の素案が出ておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、事務局から説明をお願いいいたします。

### \* 議題1 総合計画（素案）の検討について

事務局： それでは、ご説明申し上げます。少し長くなりますので、座らせていただきます。

ただいま会長よりお話がございましたように、本日の議題は「総合計画（素案）の検討について」でございます。

委員の皆さまには従前からご確認いただいておりますとおり、今回の全体会から来年3月にかけては、「総合計画（案）の答申に向けた協議」ということで、前回までご検討いただきました「たたき台」を元に、本日は「素案」という形でご提案させていただきました。

この中には、先月7日の「第二分科会」でご議論いただきました、各鉄道事業者さん、道路管理者さんからの「協力内容」「検討内容」を反映させた「各駅ごとの自転車駐車施設整備方針」も盛り込んでおります。こちらの内容も後ほどご確認いただければと思います。

まず「資料5-1」をお取り出してください。「（仮）豊島区自転車等の駐車対策に関する総合計画（素案）」という資料でございます。

また、併せまして「追加資料」として、本日席上にお配りしております「総合計画（素案）における特記事項」という1枚ものの資料もお取り出してください。「たたき台」からの主な修正点と、11月の第二分科会を踏まえた追記事項とありますが、こちらの資料も併せてご覧いただければと思います。

それでは、まず、「素案」の表紙をご覧ください。計画の名称でございますが、「（仮）豊島区自転車等の駐車対策に関する総合計画」とさせていただきます。こちらは、「自転車法」の第7条に規定してございます名称というこ

とになりますけれども、その「性格」といたしましては、表紙を1枚めくっていただきまして、右側の「第1章 はじめに」の2にございます「総合計画の性格」の最後の行に記載しておりますように、「単に自転車等の駐車対策に留まらず、その利用に関する総合的な施策の指針を示すものである」ということで皆様にご理解いただいております。

表紙に戻っていただきまして、計画の名称の下に「豊島区自転車等駐車対策協議会」とございます。この「総合計画」そのものは、最終的には区が策定するものでございますが、自転車法第7条に基づきまして「策定にあたっては協議会の意見を聴く」ということになっておりまして、協議会としてはとりまとめた「計画案」を、来年3月に区長あて答申をするというものでございます。

表紙の裏を見ていただきますと、「目次」を記載してございます。10月の全体会でご確認いただいた「たたき台」では、本編は「6章立て」になっておりましたが、こちらの素案では、従来の4章にあった「計画の体系」と、5章にありました「各施策」を統合して、新たに、「第4章 施策の体系と内容」としてまとめさせていただきました。

従いまして、本編は「5章立て」ということになります。

また、本編の他に、60ページ以降に「資料編」として、区で行いました実態調査の概要であるとか、協議会の検討経緯、関係法令といったものを抜粋して掲載させていただきました。

それでは、第1章から計画の主な内容についてご説明してまいります。また、「たたき台」の時点でご確認いただいたものにつきましては省略させていただきます。

まず、1ページの、「第1章 はじめに」でございます。こちらの内容は、今年10月時点の「たたき台」の最終版と変更はございません。3の「総合計画の期間」につきましても、10年間の計画期間ということと、5年目で中間見直しを行うということでもご確認いただいております。

2ページから14ページまでは「第2章 自転車利用の現状と課題」でございます。こちらにつきましても、区の有料駐車場で今年度改築したところもございまして、4ページの収容台数の表、あるいは6ページのグラフなど、最新のものに置き換えております。

また、大きな変更点といたしましては、「たたき台」では、この2章に記載した「自転車利用のパターン」等につきましても、実態調査の概要と併せて「資料編」の方へ送らせていただいております。

14ページをお開きいただきまして、4. 自転車の利用にあたっての課題、につきましても、一部誤字等の修正をさせていただきました。内容的には10月の全体会でご確認いただいたものと相違はございません。

15ページは、「第3章 計画の基本的理念」でございます。こちら10月の全体会までにご確認いただいた内容でございます。1の「基本的理念」といたしましては、「自転車は、歩行者をやさしく気づかい、ルールとマナーを守って利用する、交通手段」として位置付けを図るということで、皆さまにご理解いただいております。

また、2の「基本方針」は、この基本的理念を支える、計画の大きな3つの考え方として、「自転車利用に関する方針」、「放置自転車問題に関する方針」、「施設整備に関する方針」を掲げたものでございます。こちら10月の全体会でも、修正した内容をご確認いただいております。

次に 16 ページをお開きください。「第 4 章 施策の体系と内容」でございます。こちらは、先ほど目次のところでご説明しましたとおり、従来の 4 章と 5 章を統合した内容となっております。

まず、16 ページの 1 が「施策の体系」でございます。先ほどご説明しました「基本理念」を支える 3 つの基本方針の考え方から、施策の体系も(1)適正な自転車利用の推進、(2)放置自転車対策等の推進、(3)駐車施設・走行環境の整備、という 3 つの柱を立てて、それぞれの施策の内容は 17 ページ以降に記載させていただきました。

その 17 ページでございますけれども、「たたき台」から修正させていただきました内容としまして、まず の「自転車歩道通行の検証・見直し」でございます。こちらは従来の表記では、「警察は、道路管理者と協力しながら歩道通行可となっている道路について、自転車走行の現状を把握・検証し、適正な指定および見直しを図る。」という内容になっていたものを、今回、「区は、警察、道路管理者等関係団体の協力を得ながら、歩道通行可とされている道路につき、自転車走行の現状を把握・検証し、適正な指定および見直しを求めていく。」という表現にさせていただきました。

次の の「道路交通法に基づく指導強化」も同様に、「区は、・・・強化を求めていく。」という表現にさせていただきました。

次の 18 ページにつきましては、下段にあります事業計画の のところについて、前回の全体会で、レンタサイクルシステムの活用検討ということでご意見を頂戴しながら修正をさせていただいております。

19 ページでございますが、こちらは下段の「事業計画」の表の中で、 の「放置自転車の減少目標の設定」ということで、右側の減少目標となる台数が空欄となっております。この計画期間中の放置台数を、東京都統計ベース、これは、毎年秋に行われる平日の午前中の一斉調査での放置台数ですが、こちらを「概ね 2,000 台まで減少させる」ということで掲げさせていただきました。一斉調査での本区の平成 16 年度の台数は約 7,000 台ですので、約 1/3 というところでございます。

20 ページでございますけれども、一番上の事業計画の表の のところで、「保管所の集約・拡大」ということで、計画期間中に「4 箇所以内に集約し、収容台数を 6,000 台程度まで拡大」という目標を掲げさせていただきました。ちなみに、現行の保管所の収容台数は 8 箇所で 4,580 台でございます。

同じく 20 ページ下段の事業計画の でございますが、「駐車場定期利用者に対する優先順位の明確化」のところで、「区外定期利用者につき、自転車駐車場から徒歩 10 分（概ね 800m）以上の者を優先」と記載させていただきました。こちらは以前、6 月の「第一分科会」でもご説明した内容でございますが、定期登録が一杯になってしまって抽選になったときの優先順位の考え方ということでございます。

次の 21 ページは自転車駐車施設の整備ということで、その基本的な考え方を記載しておりますが、こちらは 10 月の全体会でご確認いただきました内容ですので、説明につきましては省略させていただきます。

ここで再度、本日お配りいたしました 1 枚ものの「追加資料」をご覧ください。「総合計画（素案）における特記事項」という資料でございますけれども、その下のカッコ書きに、<11 月の第二分科会を踏まえた追記事項> というものがございます。その最初の \* 印に「第 4 章のうち、22 ページから 55 ページにかけて、前回の第二分科会で提案のあった鉄道事業者・道路管理者

の協力・検討内容を踏まえ、『各駅周辺の自転車駐車場等の整備計画』について、その計画案等を追記した。」とございます。10月の全体会で皆さまにご承認いただいたとおり、各駅ごとの具体的な自転車駐車施設の整備方針については、11月の第二分科会での各鉄道事業者さん、道路管理者さんからの協力内容等を踏まえて、今回の全体会で再度ご確認いただくことになっておりました。

それでは、計画素案の整備計画に入ります前に、本日は全体会でございますので、先月7日の第二分科会での、鉄道事業者さん、道路管理者さんからの協力内容等につきまして、第一分科会の委員の皆さまもいらっしゃいますので、再度ご説明をさせていただきます。

「参考5-1」という資料をお取り出しください。「鉄道事業者・道路管理者の協力内容等」という資料でございます。1枚めくっていただきまして、「別紙1」とございますが、こちらが11月の第二分科会でご提案いただいた「各駅周辺の自転車駐車施設の整備に係る鉄道事業者・道路管理者からの協力等予定事項」でございます。その後ろの「別紙2」とにつきましては内容を踏まえた「概ねの位置図」でございます。第一分科会の皆さまにも第二分科会の資料はお送りしてございますので、お目通しいただいたかと存じますが、ご紹介させていただきます。

それでは「別紙1」になりますけれども、1ページ目が鉄道事業者さんからご提案いただいた協力内容でございます。

まず「池袋」でございますが、東西を結ぶ「ウィロード」脇敷地に建設予定の業務用施設のうち、倉庫として活用予定であった地下部分を用途変更し、駐輪場スペースとして区へ提供する。(約220㎡) 池袋駅前公園横の用地(業務用通路の一部)を駐輪場用地として区へ無償提供する。(約200㎡)

有楽町線地下通路部分につき、駐輪場としての活用が可能か各法令等の規定がクリアできることを条件に、区へ無償提供する。(約600㎡) 北口から池袋大橋に至る歩道に隣接する鉄道用地(線路敷)の一部を区へ無償提供する。(約70㎡)という内容でございます。

次に「大塚」でございますが、南口駅前広場の地下部分を区へ無償提供する。(約1,500㎡) 駅改良に伴い検討している駅周辺開発に併せ、付置義務分を含めた一定規模の駐輪場を鉄道事業者等で整備・運営する。既存の北口置場用地の区への無償提供を継続する。(約168㎡)という内容でございます。

次に「巣鴨」でございますが、商業施設の開発を伴う駅改良に併せ、付置義務分を含めた駐輪場を鉄道事業者等で整備・運営する。(商業施設付置義務台数約60台+60台規模) 巣鴨駅第三自転車駐車場用地の提供を継続する。(約150㎡ 現行で収容台数130台) また、将来、交通局営業所の改修等を行うことになった場合も、敷地の一部を区の駐輪場用地として可能な限り確保するようにする。という内容でございます。

次に「東長崎」でございますが、駅舎改良工事に併せ、細街路が多く短時間駐車が多い地区特性に配慮し、区の目標台数以上の駐輪場につき、駅の南北口にバランス良く鉄道事業者が自ら整備・運営する。(概ね600台規模)という内容でございます。

次に「椎名町」でございますが、椎名町南口駐輪場につき、引き続き鉄道事業者が自ら整備・運営する。(現行で200台)という内容でございます。

以上の5駅11箇所駐輪場用地の提供、あるいは自ら駐輪場整備をしてい

ただく等の内容になっております。

1枚めくっていただきまして、2ページ目は「検討内容」ということで、まだ具体化には至らないまでも、用地活用あるいは既存駐輪場の拡大についてご検討いただき、2駅3箇所についての記述でございます。

この中で、のメトロポリタンプラザ駐輪場につきましては、収容台数の拡大に向けまして、現時点での検討状況をお聞きしておりますので、後ほど、整備計画の中でご説明させていただきます。

右側の3ページ目が、道路管理者さんからの協力内容と検討内容でございます。上段の「協力内容」をご紹介します。

まず「池袋」でございますが、(A)国道254号六ツ又交差点の歩道部分に、区と連携し駐輪施設の整備を行う。(50台規模)(B)富士見橋下保管所(再生用自転車一時保管所)用地について、区への無償占用を継続させる。という内容でございます。

次に「巣鴨」でございますが、(C)国道17号(白山通り)巣鴨歩道整備事業において、区と連携し駐輪施設の整備を行う。(100台規模)という内容でございます。

次に「東池袋」でございますが、(D)首都高速5号線高架下自転車置場用地の区への無償占用を継続させる。(350台規模)(E)都道音羽・池袋線(日の出通り)の歩道部分に駐輪場用地の確保を行う。(100台規模)という内容でございます。

次に「千川」でございますが、(F)千川駅北第二自転車駐車場用地の区の無償使用を継続させる。(300台)という内容でございます。

次に「北池袋」でございますが、(G)北池袋駅自転車置場用地の区の無償使用を継続させる。(122台)という内容でございます。

以上、5駅7箇所での用地提供等でご協力いただくという内容でございます。また、下段の4駅で用地活用などのご検討をいただくという内容になっております。

1枚めくっていただきまして、「別紙2」がただいまご紹介しました内容を受けた、概ねの計画等の位置を示した図面でございます。図面中の番号およびアルファベットは、別紙1にふってあります番号・アルファベットに対応しております。

時間の関係もありますので、代表的な箇所だけ概要をご説明いたします。別紙2の1枚目につきましては「池袋駅周辺その1」の図面でございます。右上にございますの「北口線路脇用地の活用」につきましては、写真の奥に見えますのが「池袋大橋」になりまして、左手の塀の後ろが歩道となります。この塀を下げて用地を生み出し、駐輪場用地とするということでございます。

左下のでございますが、「ウィロード隣接敷地内での駐輪場整備」ということとなります。写真の人が写っている後ろ側に建築物が建つこととなりますが、その地下部分、ちょうど「石積み」がございまして「ウィロード」が下がっていく部分ですけれども、そちらから出入りができるような形で、駐輪場として確保することができるという内容でございます。

の「公園横業務用通路用地の活用」ですが、「P'(ピーダッシュ)パルコ」の後ろに写真のような敷地がございまして、こちらを無償提供いただきまして駐輪場等に整備をするということでございます。

もう一つだけご説明しますと、次のページをご覧くださいまして、これも前からお話が出ておりますが、でございます。「有楽町線地下通路の活用」

ということで、あまり人通りの多くない空間の写真がございましたが、こちらは幅が8mございまして、写真ですと右手の方に通路部分を確保したまま残りの部分について駐輪場としての活用を検討するというところでございます。

概略はこういったところでございます。

それでは、計画の「素案」に戻っていただきまして、22ページをご覧ください。22ページから55ページにかけて、ただいまご紹介しました鉄道事業者さん、道路管理者さんからのご提案を踏まえまして、「各駅周辺の自転車駐車場等の整備計画」をまとめさせていただきました。

時間の関係もございまして、本日は、22ページから25ページの「池袋駅」についてご紹介いたします。他の駅につきましては、後ほどの質疑等でお気づきの点がございましたらご意見を頂戴できればと考えております。

まず22ページは、「駐輪施設の現状等」「自転車利用者の実態」「駐車施設整備状況」をご紹介したのですが、これは「たたき台」のものと基本的には変わっておりません。

23ページの「事業計画」と24、25ページにあります「池袋駅周辺施設等計画図」「池袋駅周辺の新規駐車施設整備等の方針」が、新たに今回まとめさせていただいた内容でございます。

23ページの「事業計画」のうち、「施策内容」についてご説明いたしますと、まず上から順に「北口線路脇用地を活用した駐輪場施設の整備」「国道254号線六ツ又交差点脇の歩道を活用した駐輪場施設の整備」「駅前公園横業務用通路を活用した駐輪場施設の整備」「ウィロード隣接地敷地内での駐輪場施設の整備」「有楽町線地下通路を活用した駐輪場施設の整備」がございまして、こちらはいずれも鉄道事業者さんと道路管理者さんのご協力により、今回の計画素案に盛り込んだ内容でございます。これらは前期5ヵ年での実現を目指したいと考えております。

また、その下の「プラザ駐輪場の収容台数の拡大検討」につきましては、前回の第二分科会の際に、検討内容として、『メトロポリタンプラザ駐輪場の収容台数拡大の実現に向け、区分所有者間で検討する。』という表現になっておりましたが、その後の検討状況をお聞きしておりまして、この内容を事務局から説明させていただきますと、このプラザ駐輪場は、現在、1,100台の収容ですが、これを1,500台程度への拡大を目途に検討を進めているということでございます。

豊島区が行っております放置自転車の撤去活動は年間約46,000台になりまして、この3分の1が池袋駅西口からのものとなっております。プラザ駐輪場の収容台数拡大は、こうした池袋西口での対策に大きく貢献するものと考えております。

その下には、「メトロポリタン駐車場東側用地の活用検討」がございまして、これらの検討内容につきましては、今時点での具体的な内容は定まっておきませんが、やはり前期5ヵ年のスパンで何とか形になればと考えております。

次の「池袋駅東自転車駐車場」「池袋駅北自転車駐車場」「池袋駅西自転車駐車場」につきましては、恒常的な施設でございますので、運営を継続するということと、現在、巣鴨で実施しておりますような「指定管理者」の導入の検討、また、利用率の比較的低い駐車場については、その向上に努めていくという内容になっております。

次の「池袋駅東口第二置場」でございまして、計画期間内は暫定活用を見

込んでおります。また「グリーン大通り有料登録制置場」につきましては、先にご紹介しました「有楽町線地下通路を活用した駐輪場施設の整備」との関係で、当面は暫定活用を継続するということですが、その範囲や収容台数等の再検討もしなければなりませんので、現時点では前期 5 カ年の暫定活用ということにさせていただきます。

その他、次の「活用可能な用地等の検討」とございますが、こちらは現在具体化しているところ以外にも、「放置の実情や既存施設の利用状況、地区の開発情勢等を総合的に勘案しつつ、駐輪場用地として可能な用地の検討を行う」こととしたいというものでございます。

また、「放置禁止区域の拡大検討」ということで、ご紹介したような「新規駐輪場施設の整備、および放置の実情等に併せて、随時拡大を図る。」というものでございます。

次に、24 ページをご覧ください。こちらは「池袋駅周辺施設等計画図」ということで、23 ページの計画内容のうち、特に場所の位置が示せるような内容につきまして図面で表したものでございます。「吹き出し」にその内容の記述がございますけれども、図面の下にございますように、「黒地に白抜き」で示したものが「現時点で計画内容等が概ね明確なもの」でございます。「灰色に白抜き」で示したものが、「現時点で検討段階のもの」でございます。「白地に黒文字」のものは「既存の施設等」を示しております。

以下、各駅とも同じように表記してございます。

ここで「参考 5-2」をお取り出しください。「第 6 回第二分科会での検討内容・意見等」という資料でございます。前回の第二分科会では「当日の議事要旨」にございますように、「各駅ごとの具体の自転車駐車施設の整備方針」についてご検討いただいたわけがございますけれども、中段の「各委員からの主な意見、質問等」の最初にありますように、鉄道事業者さん、道路管理者さんからのご協力内容につきましては、他の委員さんから「想像以上のご提案をいただき感謝申し上げたい」というご意見を多数いただきました。

また一方では、大塚駅の具体的な内容、あるいは、新大塚や雑司が谷といった現時点で計画内容が明確になっていない駅につきましては、今後とも協議を深めて情報を早めに提示してほしいというご意見もいただきました。

また、下段にございますように、せっかくご協力いただく内容で駐輪場という「物」ができてその活用が重要であり、ソフト面をしっかりと考えていかなければならないというご意見もいただきました。

さらに、下段から 2 ページ上段にかけてございますように、区は「区道」の管理者として、活用できる用地をもっと検討すべきではないかというご意見もいただきました。

さらに、協議会会長からは、ご協力いただく用地等について、これを例えば駅全体でどのように使い分けるのか、あるいはそうした土地をどう活用するのが一番効果があるのか、ということを考えていかなければならないというご意見をいただきました。また、第二分科会会長からは、道路の活用についてはこれからも協議が必要なことと、鉄道事業者さんからのご提案については自転車法 5 条に基づく積極的な協力である旨のまとめをいただいたところでございます。

次に、計画素案の 56 ページをお開きください。中段に(2)鉄道事業者の講ずる措置、がございまして、こちらは、自転車法第 7 条第 2 項の規定事項となっております。といたしまして、「用地に関する情報の提供」、「駐輪場



の計画における事前調整」、「用地の提供・駐車場の整備等」という、今後とも各鉄道事業者の皆さまにお願いしたい内容を記載させていただきました。

57 ページにつきましては、先ほど「参考 5-1」の資料でご説明しました内容のうち、鉄道事業者の皆さまから協力あるいは検討内容としてご提案のあったものを参考として記載させていただいたものでございます。

次に 59 ページをお開きください。「たたき台」では第 6 章になっておりました「計画の推進のために」でございます。

計画素案では「第 5 章」ということになります。こちらは、区民、豊島区、鉄道事業者、それから一番下の「自転車等駐車対策協議会」の記述について若干修正を加えさせていただきました。

60 ページ以降につきましては、「資料編」ということで、これまでの協議会で提示してきた中から抜粋して添付をさせていただきました。これまでご説明している内容ですので、本日の説明は省略させていただきます。また、協議会委員と検討の経緯等を載せております。今後とも順次工夫をしていきたいと考えております。

長くなりましたが、資料の説明は以上でございます。

会 長： はい、ありがとうございました。それでは、議題に沿って順にご意見をお伺いしたいと思います。まず、の「全体の構成について」ということでございます。いかがでしょうか。

すでに「たたき台」のところで随分ご説明いただいたものもありますが、修正の部分もございました。

何かお気づきの点がございましたらお願いします。

E 委員： 全体の構成についてということですが、個々の記載内容について例えば「こういう言葉にしてほしい」ということはよろしいでしょうか。

会 長： はい、そういうことでも結構です。

E 委員： 全体の構成につきましては事務局からご説明いただきまして、前回の「たたき台」の最終版以上に良くまとまっているのではないかと思いましたが、例えば、(素案の)15 ページの「基本的理念」のところで、ここは非常に重要な部分ですので、少し細かいことかも知れませんが、気になったところがございます。

その前の 14 ページの「課題」の中にもありますように、「交通弱者」という言葉が基本的理念の中にも出てまいります。「区では自転車を、歩行者、特に障害を持つ人や高齢者等の『交通弱者』の安全確保の観点から…」という表現になっていますけれども、この交通弱者ですが、インターネットや道路交通法等でいろいろ見てみますと、「子ども」という表現も出てくるのかなと思いましたが、交通弱者の客体から「子ども」を外すのはどうかと思いますので、私としては「子ども」という表記も加えていただきたいと思っております。高齢者の方、障害をお持ちの方以外にも、「車を運転できない」という意味合いもあるかと思っておりますので、是非入れていただきたいということが一つございます。

次に、同じ 15 ページの「基本方針」の「施設設備に関する方針」のところで、「自転車の乗り入れの現状から各駅ごとに駐車需要を予測し、計画期間内に区・道路管理者・鉄道事業者等の協力により整備できる台数目標を定め…」ということでご提案いただいたわけですが、これは民間の方々も申しますか、近隣の住民の方々も含めて主体となって良いのではとも思いました。

けれども、その辺はいかがでしたでしょうか。意見も含めてですけれども、お願いしたいところがございます。

それから、区の条例の中の言葉を使っているとは思いますが、我々一般の区民としましては、自転車をとめるところは「駐輪場」という表現が当然と思えるんですけれども、15ページの基本方針の2番目に放置自転車問題に関する方針の最後の行に、「駐車場の利用状況に応じて…」とあります。これは区の条例で「自転車駐車場」と規定がありますので、そのような表現をしたと思えますけれども、できれば一般の方々にわかりやすく今後は「駐輪場」というように変えていただければと思います。勝手な意見で申し訳ございませんが、よろしく申し上げます。

次に、16ページでございます。これは前に申し上げたことで、非常に概念的なことで恐縮ですが、この体系図の中に「代替交通手段等の検討」というものがございます。「代替交通手段」といいますとどうしても私は、「自転車は交通手段としていけないので、別の手段で」ということで、「自転車というものを抑制して他の手段に転換していく」という意味合いに強く捉えてしまうと申しますか、懸念してしまいまして、何か別の表現で工夫できないのかと思います。ここで「代替交通手段の検討」とありながら、別の柱では「自転車道を含む走行環境の整備」ということがありますので、矛盾しているとは言いませんが、どうも私の中ではしっくりいかなくて、この辺は他の方々のご意見があればいただければと思います。大切な部分であると思っておりますので、よろしく申し上げます。

それから22ページでございますが、池袋駅のところで、民間の駐輪場施設の区民所有者として私どもも関連しております「メトロポリタンプラザ駐輪場」が出てまいります。これは正確には「メトロポリタンプラザビル駐輪場」でございます。文書で表すのならば例えば一番最初に、「メトロポリタンプラザビル駐輪場(以下、「プラザ駐輪場」と呼ぶ。)」というようなことでよろしいのかなと思っています。と申しますのは、自動車の「メトロポリタン駐車場」の方をイメージしてしまいますので、そうした表現の仕方が何箇所か出ていたと思います。誤解を招くのかなと思いましたので、勝手なことを申し上げますが、気になりました点でございます。

また、これは個人的な意見で恐縮なんですけど、この「プラザ駐輪場」は私どもも区分所有者になるんですけれども、現行の1,100台収容から1,500台規模に拡大検討されるということを私は初めてお聞きしまして、私どもに説明がなかったのは残念で、遺憾であると思いましたので、一言付け加えさせていただきます。

以上でございます。

会 長： はい、ありがとうございました。用語の使い方ということで、基本的なことでもやはり「わかりやすさ」であるとか、「混乱しない」とうことは大事だと思いますので、現時点で事務局からご回答いただけることがあればお願いします。

事務局： それでは事務局の方からご説明します。

まず、一番最後にご指摘のありました「プラザ駐輪場」の件でございますが、名称については適切な表現に修正をしたいと思います。また、その収容台数の拡大に向けてということでございますが、区分所有者の方々が総会等で決議しなければ最終決定には至らないのではと思いますが、それに向けて事前に管理者さんの方でご検討をいただいている、考え方がまとまれば当然、

区分所有者の皆さまにもお話をするという事で聞いておりました。私どもで現在どういう段階なのか検討状況をお聞きしましたので、そのようなお答えがあったということでございます。

それから1点目にご指摘のありました「交通弱者」について、「子ども」という表記を加えてはどうかということですが、こちらにつきましてはご指摘いただきましたとおりそういった配慮も重要かと思っておりますので、加えるように検討させていただきたいと思っております。

2点目の「駐車場」と「駐輪場」の関係ですが、こちらでも誤解のないようにわかりやすい表現で修正等を検討させていただきます。

いずれにしても、区の計画として策定前には区民の皆さまへもパブリックコメント等でお知らせしますので、その段階までにわかりやすいような表現を心がけていきたいと思っております。

それから、3番目の「施設整備に関する方針」の中に、「民間」「区民」が主体となるような考え方はどうかというご意見をいただきましたが、基本的には自転車の駐車施設の整備目標を算出するにあたりましては、「自転車法」の枠組みの中で基本的に考えておりました。まずは地方公共団体と道路管理者さんがあって、それに加えて鉄道事業者さんの協力義務という、この三者のスタンスがまずあるということになります。ここに「民間」ということになると、純粋に民間の方が駐輪場を整備していただくことは結構なことなんですけれども、商業施設の「付置義務」との関係も出てまいりまして、施設の付置義務に伴う駐輪場はその性格上、この整備方針や目標には入らないということをご確認いただきましたとおりでございますので、この基本的なスタンスとしましては、この三者での協力や責務で整備目標を考えていきたいということでございます。

会 長： よろしいでしょうか。今の「民間」の取り入れ方ということでは、15ページの「施設整備に関する方針」で、三者のスタンスということもありますが、法令に基づいたベースでまず考えているということと、「民間事業者の支援に努める」という表現も入っておりますので、決して「ないがしろ」にしているわけではないということでございますので、よろしく願います。

E委員： はい。今のご説明で十分わかりました。法令上の考え方を遵守するという中でこういう表現でということと、付置義務の話と、その上で民間事業が行うことも補完されるという表現ということで問題はないかと思っております。

ありがとうございました。

会 長： それから、16ページの「施策の体系」の中で、「代替交通手段」というのがニュアンス上、何か自転車が「追い込まれていく」ような印象を受けるといってご意見もございましたので、受け取り方はいろいろあるかと思っておりますが、もちろんそういう趣旨ではございませんので、適切な表現がございましたらご検討いただければと思います。

また、「駐車場」という表現ですが、「駐輪場」という表現にする、あるいは「自転車駐車場」という言葉を残すのであればきちんと書くというように、全体の統一ということでわかりやすくしていただければと思います。

その他お気づきの点はございますでしょうか。

C委員： 「何をいまさら」ということになるかも知れませんが、自分の中できちんと整理しておきたいので質問させていただきます。

(23ページの池袋駅の)「事業計画」の下から3番目と4番目の、「グリーン大通り有料登録制置場」と「東口第二置場」ですが、これは「暫定活用継

続」という表現になっておりますけれども、この「暫定活用」というのはどのような位置付けになるのでしょうか。

会 長： ちょっとその前に。議論の内容が本日の議題 1 の 各駅の整備計画の内容に入ってきたようですが、どうでしょうか。少し待っていただいて、今のご質問だけまずお答えいただいた上で、全体を通じてご意見があればそちらをお伺いしたいと思います。

とりあえず今のご質問につきましてお願いします。

事務局： それでは事務局よりご説明申し上げます。

「池袋駅東口第二置場」と「グリーン大通り有料登録制置場」につきましては、恒久的な自転車駐車場ではなくて、まず「第二置場」の方は無料の暫定置場でございます。また「グリーン大通り」につきましては、今までいろいろな場面でご説明してまいりましたが、道路上の「有料登録制置場」でございまして、恒久的なものができるまで暫定的な取扱いをすると、前々から申し上げてきたところでございます。周辺に恒久的なものできれば、再構築して無くすところ、もしくは部分的に残して活用するところを検討するという意味で「暫定」という表現にさせていただいております。

会 長： よろしいでしょうか。誤解をもし招くようでしたら、説明はきちんと残しておくということでしょうかね。

個別の駅の整備計画については後で時間を取りたいと思います。全体のまとめ方ではその他ご意見ありませんでしょうか。

よろしいでしょうか。それでは個別の駅についてということで、ご意見があればお願いします。

C委員： それでは、今のお答えに対してですけれども、「グリーン大通り有料登録制置場」は、恒久的なものができるれば無くすというようなご説明だったと思いますが、現在、このグリーン大通りの置場について暫定であるという理由は何だったでしょうか。

事務局： 暫定の意味ですけれども、道路上のものは区の制度的に申しますと、「要綱」をつくりまして、1年間登録していただいた方にご利用いただくことになっております。グリーン大通りの置場につきましては、あまりにひどい当時の池袋駅東口の状況から放置を抑制していきたいということで、そのためには登録していただいた自転車以外は撤去していくと一定のルールをつくったものです。最終的なスタンスとしましては、東京メトロさんから「有楽町線地下通路」をご提供いただくという提案をいただいておりますので、そちらが整備できた段階で、すべて無くすかどうかは検討課題なんですけれども、一定の整理をしていきたいということでございます。そういった意味からも「暫定」という言葉を使っております。

C委員： 法律が変わって、歩道上も駐輪場にできるということになって、その辺の兼ね合いで「暫定活用」ということはどのような意味合いを持つのかということが、頭の中で整理できていないんです。と申しますのも、23 ページの事業計画の上の方を見てまいりますと、上から 2 番目に「国道 254 号線六ツ又交差点脇の歩道を活用した駐輪場施設の整備」ということで、「歩道があるのでここに駐輪場をつくりましょうよ」という、一方でこのような事業が計画されていて、どうも辻褄（つじつま）があわないと申しますが、整合性が取れるのか、そういった印象を持ってしまうのですけれども。

私個人の意見を言わせてもらいますと、歩道上に駐輪場があるというのは、「(歩道に) 放置自転車があるから、それならきちんとお金を取って置いても

らいましょう」という考え方もあるということでしたけれども、私は少し安易な発想のような気もするんです。目に見えるところに自転車が置かれていると、「その横に置いてもいいのではないか」というような「相乗効果」で増えてしまうという意味合いもあるでしょうし、それからもう一つ、「文化の薫る豊島区」と豊島区長さんもおっしゃっているわけですから、そのスローガンからいくと、「何が何でもだめ」ということではありませんけれども、できるだけ歩道上には駐輪場をつくらない方が良いのではないかと、このように思っている方も大変多いのではないかと思います。グリーン大通りの置場は恒久的なものではなくて、地下通路の提供していただいたところに移していけば無くなっていくだろうと。そしてこれから新しく歩道上につくろうというものについては、特に意見を幅広く集めていただいて、慎重に、やるのかやらないのか、その辺の判断は必要ではないかと私は思います。

それともう一つなんですけれども、「プラザ駐輪場」の台数が拡大するということは、具体的には機械を導入して２段にするとか、それとも面積を拡げるのか、その辺はいまどういう例が挙がっているのかを教えていただきたいと思えます。

事務局： まず、暫定的な置場についてご説明させていただきます。前もこの協議会の中で事務局から若干ご説明申し上げましたけれども、道路上に何が何でも置場をつくっていくというスタンスではなくて、当然、「周辺の景観」ですとか、「道路づくりのあり方」ですとか、そういうものを加味しなければいけないと考えておきまして、グリーン大通りの登録制置場につきましても、道路の形態については全くいじらずに空いている空間を活用している状況で、道路づくりの中でもともと駐輪場をつくるようなプランになっていないわけです。ただ、あの道路は将来的にはトランジットモールにする等のいろいろな提案が出ておりますけれども、そういった新しい「空間づくり」の中で駐輪場をどのような形で確保するのかということも明らかになって、明確な位置付けのもとにプランニングされるということであれば当然、それは良いものかなということもございます。

それから、東京国道事務所さんからご提案のあった「六ツ又交差点」の歩道につきましては、随分厚い「植栽帯」がございまして、その形態を変更しながら自転車が駐輪できるスペースをつくるということですので、そういった中の作り方がうまくできるということがあれば活用の方策があるということでございます。

また、「プラザ駐輪場」につきましては、そのあり方として一番最初は「増築」で検討できないかということで模索をされまして、この協議会の中でもご意見があったかと思えます。現状でお聞きしますと、中のスペースは現在ラックのない状態ですけれども、以前のラックと違うもので、例えば２段のものであっても利用者になりにやさしい、使いやすいものが出ておりますので、そういうものを使って現在の床面積の中で収容台数を上げるような工夫を検討されているということでございます。

会 長： いかがでしょうか。

C委員： 「プラザ駐輪場」につきましては、新しい２段の機械の導入等で、使いやすい、やさしいという表現がありましたので、「導入したら使いにくくで前より駐輪台数が減ってしまった」ということがないように、これは私の思い過ぎしかも知れませんが、是非専門家の意見も聞いた上で導入していただければと思います。

それから、歩道上のものについても、この「六ツ又」だけではなくて、「東池袋駅」、「巣鴨」等も計画されておりますので、これについても慎重に、やるのであればみんなが合意して初めて推進していくべきではないかと私は思いますので、よろしくをお願いします。

会長： ありがとうございます。今の「歩道上」の件は、これまでの協議会でも法律改正の話をいただいて、路上にも駐輪場をつくるのが可能になるということでしたが、細かい指針がまだ出ていないということで、今後の検討課題の一つではあると思います。

計画の文案の中で、歩道上の記述は個別の対応策で取り上げているという解釈でよろしいでしょうか。

事務局： 15ページをお開きいただきまして、「施設整備に関する方針」の一番最後の行になりますけれども、自転車の走行環境の整備と併せて、「改正道路法の趣旨を踏まえ景観上あるいは通行等の妨げにならない範囲で歩道上の駐車施設の設置にも努めるものとする。」という表現をしております。基本的にはこういう考え方で行うというものでございます。

会長： 大きな考え方では、ご説明いただいたとおりで、その運用にあたって注意すべきという意見ということでよろしいでしょうか。特別にこの15ページに付け加えるようなことがあるかどうか、他の皆さんから何かご意見等がございましたらお願いします。

現時点の計画案で、歩道上の活用で新たに具体的な内容が盛り込まれていきますのは、「池袋」以外には「巣鴨」ですか。

事務局： ご指摘の「池袋」「巣鴨」、それから「東池袋」でこちらも暫定活用ですが、都道の「日の出通り」について、都の第四建設事務所さんとのお話の中では恒久的なものができるまでの間ということで、こちらも道路全体のつくり方として計画できるものではございませんので、一時的な利用として活用させていただくというお願いをしてご了解いただいたものでございます。

会長： はい、ありがとうございます。新たに具体的なものではご説明のあったところということですか。

表現については今のようなことでよろしいでしょうか。

副会長： それでは関連しまして、前回の全体会でも話のあった「道路法施行令」については、来春になると道路管理者の許可によって、民間団体等も道路上に設置できますよという再度の改正が予定されています。今年の4月には「道路附属物」として駐輪場も認めましょうという改正をされておりますが、これもいつもお話しておりますように、現実にはその「技術指針」がいまだに出ていません。委員の皆さまにはこの12月には出るのではないかとということでお話をしましたけれども、年度末の3月までには何とかしたいというのが国土交通省側の意向のようです。その内容についてですが、国土交通省は「歩道ばかりでなく道路上にもつくりましょう」という意見で、警察当局は「それは交通安全上非常に困る」ということで、意見が一致していません。国交省としてはどうしても来年の3月末までには是非つくりたいということですので、指針が出た時点で区も考えていただき、道路管理者も指針に基づいた考え方や施策もあるだろうと思います。

会長： ありがとうございます。そういう状況があるようですが、今までの私どもの考え方ではかなり限定的に「認めざるを得ない場所があるかも知れない」ということで、暫定的という表現という理解です。ということは、本当に長期的にはできるだけ他の恒久的なところでということが基本ですね。

それから、私の方から全体を通して確認したいのですが、考え方として本日「数値」を入れていただいたところがあります。例えば（素案の）19ページの事業計画の中で、の「放置自転車の減少目標の設定」の中で、「概ね2,000台まで減少させる」とありますが、これは都の統計ベースの現状で約7,000台あるものを減らしたいということで、個別の検討を行った結果としてゼロには行かないまでも、計画期間にはこのくらいということであるかと思いますが、この部分であるとか、次の20ページの「保管場所の集約・拡大」ということで、「概ね6,000台」までは何とかしたいと。こういった数値は個別にいろいろ計算した結果、計画期間の中で施策を講じた場合に整合性が取れるということであって、かならずしもこれが望ましいことではないと思いますけれども、そういう判断で現実目標として掲げていると理解しておりますが、そういうこと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。例えば「放置自転車の減少目標」につきましては、いくつかのパターンで推定をしております。一番単純なもので申しますと、例えば「計画期間内の自転車駐車施設の整備目標」は6,500台ということでご確認いただいたところですが、駐輪施設が全て100%利用されるということはなかなか難しいことでございます。現状の豊島区全体の自転車駐車場の利用率が約77%ぐらいです。6,500台全て整備できたと仮定して、現状の利用率である77%を乗じますと、約5,000台ということになりますが、昨年の一斉調査の統計での放置台数が約7,000台でございますので、7,000台中5,000台は解消できるということで、残りは概ね2,000台というのが一番簡単な推計でございます。あとは、各駅ごとにハード面の整備をして、大塚駅など新規に放置禁止区域の指定をして、というように、抑制の要素を加味して推計しても、2,000台強という数値が出てまいりました。ただし、現状の放置台数7,000台というのは、何度も申し上げましたように都が一斉調査しております毎年10月頃の平日の午前中の台数でございますので、区で行った実態調査はご承知のとおりもっと詳しく、時間帯別に行っております。結果は資料にもありますとおり、放置のピークは午後になりますので、その違いはあろうかと思えます。ということは、6,500台につきましても「計画期間である10年間の整備目標」でございます。その上の数字としては、これも以前の協議会でご説明したとおり、「自転車駐車施設の整備を新たに検討すべき台数」として9,650台（素案21ページ参照）ということがございます。それは実態調査のピーク時を元に算出したもので、そのうち6,500台ということですので、都の一斉調査の放置台数である7,000台との対比ということでは、計画期間内で放置を概ね2,000台にするということで申し上げられるのかなと考えております。

会長： ありがとうございます。そういう考え方があるようですが、私はやはりできるだけ説明として注書でもよろしいので、将来計画の考え方を見直したときに、「計画策定時点ではこういう考え方で決めた」ということが確認できますし、その後の状況ではまたどうなのかという議論があったときに残しておけばよろしいのではないかと思います。結果だけ挙げてありますと「なぜか」ということがどうしてもありますし、できるだけ工夫をしていただければと思います。ご検討ください。

それではその他ということで、ご意見がございましたらお願いします。

E委員： 素案の20ページの下の方の事業計画のところで、「効率的駐車場運営の検討」の中に「指定管理者導入推進等」という記述がございます。前にもお聞

きしていて重複していたら大変恐縮ですが、私の方で理解不足の面がございまして教えていただきたいのですが、本年度から指定管理者制度を導入されて、運営面で評判は良いということは聞いているんですが、お金の面ではどうなのかと。サービス面ではだいが良いということはお聞きしているんですが、区が運営するのと比較して金銭面でどのような違いが出ているのか、指定管理者制度の導入推進ということですので、非常に重要なポイントですので、逆に言えばそういう「バックボーン」が必要だと思いますし、例えば「今後はどこで指定管理者制度を導入するのか」ということも含めてお聞かせいただければと思います。

会 長： ありがとうございます。指定管理者制度を今後どうするのかということと、現在の指定管理者制度ですが、これは始まったばかりでまだ「評価」ということでは難しいと思いますが、財政的な面で区がもし今までどおり行っていたらどうなのかといった点で、もしお答えいただけるようならお願いします。

事務局： まず「現状」ですけれども、今年の4月1日から「巣鴨」の3施設について指定管理者制度を導入しておりますが、駐輪場の利用料金の話で申しますと、運営に関する基本的な事項は条例で定めるということになってございまして、料金についても使用料が条例で定められております。現状ではまだ始まったばかりですので、区が徴収していた使用料金と全く同じ料金を徴収しております。制度の話としましては、条例で定める使用料金を上限として、区との協議で下げることができます。「利用料金制」をとっておりますので、指定管理者が使用料を徴収して、自ら運営をし、維持管理もおこなっております。そこから「収益」が出てくるようであれば、その使いみちとして周辺の放置自転車対策に使うか、あるいは使用料を下げるのか、といったことについては管理運営をしている指定管理者と区との協議によるということでございます。

また、豊島区で運営しておりましたときは基本的に朝の6時から夜0時までが開場時間でしたけれども、巣鴨の指定管理者の場合は提案の段階で「24時間開場します」ということがありました。そこまで豊島区が行った場合は現状よりもかなり膨大なお金、当然人件費がかかってきますので、そうした中でも24時間開場しながら運営をしていただいております。若干の黒字が出ているということでございますので、効率的な運営をされているのではと思っています。

それからもう一点、今後の展開の方向性ですけれども、緊急に来年度から何施設導入するという考え方は持っておりません。巣鴨地区が今後利用状況をはじめどのようなことになっていくのか、まだ1年ではわかりづらいということもございまして、指定管理者の決算が本当に黒字になるのか、また、24時間開場の必要があるのか、当然利便性は高まるわけですけれども、それらを見極めて、現行の巣鴨の3施設すべてそのような必要があるのかどうかも含め、検証をしたいと思います。今後の展開についてはこうしたことを加味して、区内の全自転車駐車場について対象を拡大していきたいという気持ちはありますが、施設単体では黒字になるであろうところと、相当赤字のところがありますので、それらをどう組み合わせ、区の財政負担を減らしながら展開できるかどうかを検討していきたいと考えております。

会 長： ありがとうございます。ということで、かなりポジティブな感じはするんですが、やはり評価をしながら契約の仕方を含めて、今後は区にとって一



番良い方法を検討していくという表現が文章の中にあると良いと思います。ですから、例えば24時間やる必要があるのかないのかはむしろ、区としては必ずここまではやってほしいということにして、それ以上は民間に任せれば良いのであって、24時間なって良い、あるいはいけないということは言うべきではないと思います。「ここだけは絶対にやってほしい」ということで、それ以上は管理者の責任で行うのであればということだろうと思います。その辺も含めた評価をしていきますという姿勢が必要だろうと思いますので、よろしくお願いします。

その他いかがでしょうか。

Z委員： 今回の資料を改めて拝見して、鉄道事業者の方々が「駐輪場のために土地を無償で提供する」ということですので、私も自転車を利用するものですから、早く駐輪場ができればありがたいなと思っています。いままであまり事業者さんのご発言があまりなかったものですから。

放置自転車の撤去あるいは保管場所についてなんですが、この前の区の「区政連絡会」でも千早の保管所については学校跡地を整備して増やしていきたいというお話でしたけれども、この放置自転車を撤去し保管すれば解決できる問題でもないし、放置自転車を引き取るのに豊島区は5,000円ですけれども、同じことを繰り返しても埒があかないと思いますので、早急に鉄道事業者さんと相談して、予算を組んで、駐輪場をつくってほしいと思います。「町会連合会」としましても今月2日にこのことを強く要望しました。区長からはいつも「予算がなかなかなくて」ということが多いんですけども、いつまでたっても解決しませんから、早くつくってほしい。駐輪場をつくってしまえば保管所はいらぬのかということ、そうもいかないでしょうけれども、撤去保管料も今のままで良いのかということもありますし、それは区当局できちんとしていただけることでしょう。

駐輪場については町会連合会も力を入れておりますので、是非とも応援します。早くつくってほしいと思います。以上です。

会長： ありがとうございます。具体的なアクションに向けての早めの行動を、ということでした。この辺は今後の日程にも係わることだと思いますが、この協議会としての役割と、区がどういう形で実施していくかということでは何かございますか。

事務局： はい。協議会の日程につきましては後ほど改めて詳しくご説明しますが、3月に答申をいただきましたら、区の方では当然、いただいた案をもとに計画をつくっていくわけですが、パブリックコメントで地域の皆さまのご意見も聞くということがありますので、そのご意見を頂戴した後に区の計画として策定するのが概ね7月頃ということと考えております。

計画策定後は、その中の施策を予算として計上していかなければならないわけですけれども、それについては現時点から財政当局とも打ち合わせをしているものもございます。今回の計画素案の段階でも計画前期に実現したいと記述したものがございます。ただ、具体的にいつどの部分をどのように行うのかということにつきましては、鉄道事業者さん等からご協力いただける用地がどこまでの部分ということがまだ確定しておりません。提案をいただいたという段階ですので、確定した後にプランニングし、予算化したいと考えております。

会長： ありがとうございます。そんな形で前向きに動いていくと理解します。よろしくお願いします。

何かお気づきの点でございましたらお願いします。

(特になし)

それでは、議題の内容につきましてはだいたいご意見は出たと思います。その他ということでは何かございますか。

どこからでも結構ですが、いかがですか。

(特になし)

よろしいでしょうか。それではありがとうございました。本日の議題ということではここまででございますけれども、次回以降の日程につきましてあらためて確認をしたいと思いますので、事務局からお願いします。

事務局： それでは、次回以降の日程についてご提案させていただきます。

「参考5-3」という1枚ものの資料をお取り出してください。タイトルが「平成17年度 豊島区自転車等駐車対策協議会 進行・日程案」という資料でございます。

これまでの協議会でも日程につきましては随時ご確認させていただいておりますが、今回は従来ご提案させていただいたもの他に、右下にございませうような「新案」をご提案させていただきます。

以前から、皆さまに年間のご予定をお願いしますということでご提案してまいりましたものが、左下の「従来案」ですけれども、改めて、新しい日程案でお願いできればということでございます。これまでの進行状況や本日の協議内容も踏まえまして、1月の開催を取りやめまして、私ども事務局に、内容の表現等を整えるお時間をいただきまして、次回は2月20日(月)の同じ時間で全体会ということで開催させていただければと考えております。その後の3月27日(月)は「答申文案」のご協議もいただければと思います。

その後、3月末日ということで、これはまだ日程が決まっておりませんが、区長あてに会長から答申をいただければと考えております。

以上、ご提案申し上げます。

会長： ありがとうございます。これまでの進行状況も踏まえて、従来案では1月13日と2月10日に全体会あるいは各分科会の開催を予定していたものを、まとめて2月20日に全体会ということで議論を進めたいということです。

よろしいでしょうか。

(意義なし)

それでは、3月27日は従来からの予定どおり「計画案」ということで協議会からの答申をまとめて、その後は「パブリックコメント」を経て区としての計画が策定されるという順序になります。

ですから、次回まで「計画素案」の検討ということで、もちろん資料は今までどおり事前にお送りいただいて、またそれぞれご意見をいただくことになるとは思いますが、それをいただいて3月が最終のとりまとめですね。そうしますと、そこで私どもとしての計画案の出し方、あるいはその後の取扱いについて、もしご要望があれば皆さんのご意見をいただくということになります。

それでは、よろしく申し上げます。本日はありがとうございました。

閉 会

<p>会議の結果</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今回は、前回までに協議された「たたき台」、および11月の第二分科会で協議された各駅ごとの自転車駐車施設整備方針を踏まえ、総合計画の素案が提案された。委員からは、全体を通じて内容の一部表現の訂正等についての要望があったが、内容の大筋では各委員の合意を得た。</li> <li>・ 次回は2月に全体会を行うことで合意があり、3月の答申に向けたスケジュールも併せて確認された。</li> </ul> <p>(委員の欠席)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 足立勲、荻村和一郎、菊地慎二、大塚勝哉</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>・ 5 - 1 (仮) 豊島区自転車等の駐車対策に関する総合計画 (素案)</li> </ul> <p>【参考資料】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 5 - 1 鉄道事業者・道路管理者の協力内容等について</li> <li>・ 5 - 2 第6回「第二分科会」(H17.11.7)での検討内容・意見等</li> <li>・ 5 - 3 平成17年度 豊島区自転車等駐車対策協議会 進行・日程案</li> </ul> <p>【追加資料】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 総合計画(素案)における特記事項</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>・ 全体会(第6回) 平成18年2月20日(月)午後2時30分開始予定 (詳細は別途)</li> </ul>