

第3回全体会（H17.5.16）での意見等について

印は「たたき台」に反映させ協議したい内容（案）

（上位・関連計画との関係に係るもの）

- ・「放置自転車等緊急推進5ヵ年計画」と上位・関連計画との関係はどうなっているのか。

緊急5ヵ年計画は区の基本計画における自転車施策に関連する方針を受けて策定されたものであるが、最終的には総合計画へ取り込まれるものである。従って、緊急5ヵ年計画で示された目標や実施計画の内容についても、協議会での検討事項であり、新たに実施した実態調査の結果等もふまえて時点修正を行い、総合計画に反映させる。

（総合計画の基本理念・基本方針に係るもの）

- ・分科会等で各課題について議論した上で最終的に集約し決定するものである。
- ・「案」として提示してもらって議論した方が早い。

とりあえず「仮置き」という形にしておいて順次例文を更新し、決定するのは指摘のとおり最終的な議論が固まってからになる。

<基本理念について>

- ・基本理念はまず「歩行者にやさしい」ということが最初にくるべき。乗る人間にはしっかりとルールを義務づけること。
- ・まず「自転車というものをどう位置づけるのか」ということがあって、それぞれの役割分担がありその中で歩行者には特にやさしくしたいというつながりが出てくれば良い。

基本理念はまず豊島区として自転車をどう位置づけるのかという観点から考える。歩行者の立場に立った考え方を例文として提示し、議論を行う。

<基本方針について>

- ・自転車の「利用抑制」となると、イコール自転車を否定することにつながらないか。
- ・役割分担を具体的に基本方針の中で書くべきかどうかは別として非常に重要。
- ・池袋や大塚など、喫緊の課題を抱えた地域の特性を無視した基本方針は有り得ない。
- ・自転車道も含め、駐輪場等の施設整備がなかなか図れないような場合には優先順位も付けざるを得ない。その場合、まず「歩行者」、「自転車」それから「公共交通」というようなことを基本方針に入れないとまずいと思う。
- ・利用者の責務ということは当然出てくるが、施設の責任もあるので、それらはきちんと公平に役割分担を持つということと、利用者の一定の負担ということは当然ある。
- ・まず「利用者の責務」がメインとなって、その後に「交通手段」として自転車をどう位置づけるのかということ、その後に「駐輪場」についての考え方というのが基本方針の

順番としていいのでは。

- ・ 放置を未然に防ぐための監視体制を強化し、既存駐輪場の稼働率を上げる考え方が必要である。

「基本方針」は、安全に人が歩けるという観点から歩行者に配慮した自転車利用についてとして、次に放置対策の推進や駐車場の効率的利用の考えをとし、最後に鉄道駅を中心とする「駐輪場」のや走行環境などの適正整備の考え方についてとして、それぞれ例文を提示し、議論を行う。

(総合計画の目的、性格、期間、対象区域について)

- ・ 「計画期間」については、10年ということであればその見直しは例えば5年を「中間見直し」の期間として、最初の5年で第1期の目標があって後の10年である程度のレベルにするといったような考え方があるのではないか。
- ・ 「対象区域」については自転車の利活用という考えを含んでいるので区全域として、重点的に整備することがあれば駅を「重点整備区域」という議論ができると思う。

基本的には最初の「たたき台」の内容に肉付けした記述を仮提案しておく。また、「計画期間」については原則10年とするも、今後検討すべき「具体の施策」の内容により、中間年での見直しが良いのか、あるいは社会情勢の変化等により随時見直しが良いのか、施策の内容にもよると思われるのでたたき台の中では当面、併記しておく。

(補足 自転車利用の現状と課題について)

- ・ 関係者の「役割分担」に係る資料として、他区と比較できるような金銭的なデータを示し、「区としてはこれだけやっていて大変なんだ」という記述があれば良い。

予算額や区民一人あたりの経費など、他区と比較したデータを「現状」にあたる項目の中に盛り込む。

(総合計画の体系について)

- ・ 基本方針のところでも意見を述べたが、「既存駐車場への利用誘導・促進」ということを載せていただきたい。
- ・ 基本方針の議論と同じく、並べる優先順位を考えてもらい、「歩行者」が重要ということであればこれが1番にあって、ついで「自転車の利用」についてとした方がわかりやすい。しかもメッセージとしてどこを重点としているか並べ方によってわかるのではないか。
- ・ 豊島区として「是非こうしてほしい」という、強く訴えるような構成・体系が必要となる。日本でも有数のワーストの駐輪状況で、しかも危険ということになると、他区にないやり方も少し工夫をすることがあってもよいのではないか。
- ・ 限られた駐輪場を100%使ってもらえるような工夫と、路上を駐輪場として活用でき

ることがどこまで認められるのかを検討しても不足だということであれば、取締りを強化するなど利用者に対してきちんとする仕組みを検討することも1つのテーマである。

- ・警察を含めた新たな取り組みとして、「歩道通行可」のやり方を見直すということも含めて「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も是非検討課題に入れて議論させていただきたい。
- ・「自転車利用のあり方」のところは、別の章に独立させた方が良いのではないか。
- ・「違法駐輪防止の徹底」ということで、たばこの「ポイ捨て条例」と同じような条例をつくる気はあるのか。
- ・自転車にも道交法の罰則の適用があるので、自治体だけでも罰則規定は無理ではないか。その前に鉄道・道路管理者・警察も協力して撤去に努めるべき。
- ・「自転車利用の利便性の向上」という例文があるが、利便性というと自転車を利用する側の都合を振りかざすと取れる場合もあるので、基本理念とリンクして考えなければならぬのではないか。
- ・今は車社会なので、「自転車専用レーン」をつくらない限りはマナーの問題ばかりいっても解決しない。
- ・警察の力というのは非常に強い。迷惑防止条例で「客引き」がいなくなったように、警察の対応によってもものすごく変わるので、交通についても聴いてほしい。
- ・自転車全部を捕まえて罰金を科すことを国民・都民が望んでいるかということと、それについて協力が得られるかということも問題である。
- ・自転車の運転でも悪質なものには交通切符を適用している。また小学生を対象に「交通安全自転車教室」や「安全運転講習」を通じてマナーについても指導を進めている。
- ・平成9年の道交法改正で、「自転車の利用者に対する教育」ということが盛り込まれている。児童から高齢者まで警察に教育を徹底してもらえれば若干でも問題が解消できるのではないか。
- ・「子どもたちに対する教育」は大切。その一環として、子どもたちを意識した構成、文章の作り方を意識してもいいのではないか。

「基本理念・基本方針」の内容を踏まえた優先順位的なものを意識して章立てを検討する。特に、「歩行者の安全」を最重要視するということに各委員とも異論はないようである。また、自転車の利用という面では、効率の良い自転車利用という面ではなく、「いかに自転車を安全かつルールを守った使い方で乗らせるべきか」という視点からまとめる方向で検討する。そして、それらの「指導・啓発」という面では警察の理解とさらなる役割が重要視されそうである。

上記意見を踏まえ、各施策内容を例文として提示し、議論を行う。