

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		豊島区自転車等駐車対策協議会（第2回「第一分科会」）
事務局（担当課）		土木部交通安全課
開催日時		平成17年6月10日（金）午後2時32分～午後4時18分
開催場所		豊島区生活産業プラザ8階「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、並木茂 <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> 菊地慎二、木村俊平 <関係行政機関> 大塚勝哉、小幡則孝、樋口三男
	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、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10人 報道関係者2社
非公開・一部公開の場合は、その理由		
会議次第		1. 総合計画の構成・内容について

審 議 経 過

開 会

事務局： それでは定刻でございます。本日もお忙しい中、ご参加いただきまして誠にありがとうございます。

今回は第2回目の「第一分科会」ということですが、従来どおり、協議会の会議は公開で行うこととなっておりますので、傍聴を希望される方にあらかじめ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させていただきます。よろしくお願いいたします。

なお、今回の第一分科会より、団体を代表しまして委員をお願いしております方に変更の申出がございました。「参考資料1-2-2」に新しい委員名簿を用意しておりますので、お取りいただきたいと存じます。会議に先立ちましてご紹介をさせていただきます。豊島区町会連合会からは従来、会長の中村丈一様にご出席いただいておりますが、新たに副会長の内田忠様にご参加いただくことになりました。よろしくお願いいたします。また、日本チェーンストア協会からは小澤信夫様にご出席いただいておりますが、新たに木村俊平様にご出席いただくことになりました。よろしくお願いいたします。

また、本日は、京谷委員からは欠席のご連絡をいただいております。

それから、今日は席上にマイクを設置させていただきますが、ご発言なさる時には、マイクにボタンがございますので、そちらを押していただいております。発言が終わりましたら必ず再度ボタンを押していただくと、他のマイクに影響が出ますので、よろしくお願いいたします。

それでは、太田会長さんよろしくお願いいたします。

分科会会長： はい。本日は雨の中、皆さまにはお集まりいただきましてありがとうございます。

始めに、いつものお願いでございますが、もし映像の取材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。よろしくお願いいたします。

ただいまから、豊島区自転車等駐車対策協議会の第2回「第一分科会」を開催いたします。

さっそく議事に入りたいと思います。お手元の資料を見ていただきますと、議題1の「総合計画の構成・内容について」ということでございます。前回の全体会に引き続き「たたき台」ということで、修正・加筆したものが出ております。今回は私どもの第一分科会でございますので、担任する分野の議論を中心に進めてまいりたいと思います。

それではさっそくですが、資料の説明を事務局からお願いいたします。どうぞ座って説明してください。

* 議題1 総合計画の構成・内容について

事務局： ありがとうございます。それでは「資料1-2-1」をお取り出しいただきたいと存じます。「総合計画の基本的な構成(たたき台 その2)」と書いてあります資料でございます。

前回の全体会におきましては、最初のたたき台ということで、総合計画全

体の骨組みを提案させていただいたところでございます。この全体会でご確認いただきましたように、今回から9月まで第一分科会と第二分科会を交互に2回ずつ開催いたしまして、計画の内容の検討を行うということでございました。

したがいまして今回の資料としましては、前回の全体会での各委員の皆さまのご意見もふまえて、最初のたたき台に事務局として「肉付け」をしたものをご用意させていただきました。全体会のご意見もふまえてということでございますので、併せて「参考1-2-1」という、「第3回全体会（H17.5.16）での意見等について」もお取りだしいただければと思います。こちらと「資料1-2-1」を併せてご説明させていただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

それではまず、「資料1-2-1 たたき台その2」の1ページ目をご覧ください。目次が示されております。「章立て」はほとんど前回と変わっておりませんが、「第4章」は、前回のたたき台の時点では「計画の体系」とありましたものを「施策の体系」と変更させていただき、各施策のタイトルもそれぞれ若干の修正を加えております。また、前回ではなかった「第6章 計画の推進のために」という項目を新たに加えていただきましたが、こちらは本日の時点では内容には入りませんので、「頭出し」とさせていただきます。

次に2ページをお開き下さい。「第1章 はじめに」でございます。まず「1. 総合計画の目的」でございますが、前回から、「歩行者にやさしい」という表現を加えて修正させていただきました。次に「2. 総合計画の性格」でございますが、その例文の2段目に、「単に自転車等の駐車対策に留まらず」という表現を加えて、修正をさせていただきました。と申しますのは、この協議会は「自転車法」に基づくもので「駐車対策」と書いてあるのですが、前回のご意見にもありましたように「自転車利用」に関する意見もだいぶ多いということでございましたので、「単に自転車等の駐車対策に留まらず」という表現を加えていただいたということでございます。次に「3. 総合計画の期間」でございますが、前回の全体会でも各区の総合計画の期間は概ね10年間とご紹介させていただきましたが、特にご異論がないようございましたので、現時点では10年間の計画ということで仮置きさせていただきます。ここで先ほど申し上げました「参考1-2-1」の2ページをお開きいただけますでしょうか。前回の全体会でのご意見ということで、そのページの中段のカッコ書きの「(総合計画の目的、性格、期間、対象区域について)」の議論のところ、これは会長さんのご意見でございましたけれども、「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』として、最初の5年で第1期の目標があって、10年である程度のレベルにするといったような考え方もあるのでは」というお考えをいただきました。したがいまして、また「たたき台」の2ページに戻りますけれども、「総合計画の期間」の考え方として、5年目での「中間見直し」という考え方の記述も現時点で併記させていただいたところでございます。これは施策の内容にもよると思っておりますので、まだ後でご議論いただければと思います。次に「4. 総合計画の対象区域」でございます。こちらにつきましては、先ほど総合計画の性格の中で、「単に自転車等の駐車対策に留まらず」という記述をさせていただきますので、区内全域を対象とする計画ではないかということでご

ざいます。こちら「参考1-2-1」の2ページをご覧いただきたいと思いますが、先ほどのカッコ書きのところ、こちら会長さんから、「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、やはり区全域」というご意見をいただきました。また、「重点的に整備することがあれば駅を重点整備区域にという議論ができるのでは」というご意見もいただきました。ということからも、今回のたたき台では記載してありますように、とりあえず「自転車駐車場等のハード面での施策における対象鉄道駅」として、区内の既存駅と新駅ということで仮置きをさせていただきまして、「区境にある区外所在の駅については、所在区の自転車等駐車場の整備・利用状況等を勘案しながら整備を進める」という表現にさせていただきました。しかし、区外にある駅であっても本区が駐車場をつくって放置対策を進めている駅もありますので、ここの表現はもう少し見直す必要もあると考えております。

次に、たたき台の3ページでございます。「第2章 自転車利用の現状と課題」でございますが、まず「1. 豊島区の概要」ということで、区の概要をご紹介をさせていただきました。その下の「2. 豊島区の放置自転車対策」でございますが、こちらは今までに協議会でお示した本区の「駐車場の整備」「放置自転車の撤去・保管・処分・返還」等につきまして、3ページから10ページにかけて整理した内容となっております。ここでの細かなご説明はこれまで何度も説明してまいったところでございますので、本日は省略させていただきます。委員の皆さまにおかれましては、後でご確認いただきまして、お気づきの点がございましたらご連絡いただければと思います。

それでは10ページをお開きいただきたいと思います。「3. 経費の支出と自転車等利用の実態」ということで仮置きさせていただきました。まず、「【1】自転車等対策事業に関する経費の支出の現状」でございますけれども、10ページの下段に本区がこれまでに放置自転車対策事業に要した「経費の推移」を載せてございます。右側の11ページの表でございますが、平成16年度ベースでの各区との事業費の比較でございます。こちらのご説明をする前に、先ほどの「参考1-2-1」の2ページを再度ご覧いただけますでしょうか。真ん中のカッコ書きのところに「(補足 自転車利用の現状と課題について)」という項目がございます。前回の全体会ではこの2章にあたる部分の資料はほとんどお示ししなかったわけですが、会長さんから「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て、『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」というお話もいただきました。とりあえずこのたたき台の11ページには、自転車施策に関するデータの各区との比較をしたものをお示したということでございます。まずこちらの各区の「予算額」のところなんです、通常は自転車駐車場の「維持管理」ですとか「放置自転車の撤去活動」の内容の経費の比較ということで考えていただければと思うんですが、今回の金額の中には、駐車場をつくったり、保管所をつくったりという、「建設的経費」も含まれております。つまり臨時的で例えば1年で終わってしまうような経費も含まれております。傾向としてはあまり変わりませんが、今後はそういう投資的な経費を除いたものでご用意させていただきたいと思います。そういう前提でまず傾向をご覧いただきたいのですが、豊島区の欄を見ていただきますと、例えば項目の左から3番目「予算額」の8億8,978万8千円でございます。先ほど建設費などの投資的経費も含まれていると申しましたが、この表には出ていませんけれども、このうちの3億3千万円程がそうした建設的な

経費でございますので、残りの概ね 5 億 6 千万円ぐらいが「経常的な経費」ということでございます。表では 8 億 8,900 万程でございますので、23 区の中では 3 番目の額となっておりますが、こちらから各区とも投資的経費を除きますと、3 位以下に落ちるということになります。表の一番右端を見ていただきたいんですが、「自転車等乗り入れ台数 1 台あたりの予算額」がございまして、こちらをそのまま見ていただきますと、60,468 円となりまして、2 位が品川区の 37,193 円とかなり差があるんですけども、こちらも申し上げましたように投資的経費を除きますと、豊島区は概ね 38,000 円ぐらいに下がる計算になります。品川区も 30,000 円強に下がります。ということでございますので、今この表で見ますと 60,000 円ということ突出して見えますけれども、投資的なものを除くと、豊島区は 1 番ということには変わりはないと思いますけれども、それほどバランスを欠くものではないということでございます。乗り入れ台数 1 台について予算をかけて対応をしているというところがご覧いただけるのは、豊島区、品川区、板橋区といったところでしょうか。表の真ん中の列のところに、「自転車等年間撤去台数」という欄がございまして、ご覧いただきたいのですが、まず豊島区は年間 53,957 台（注：長期放置車の処理分も含む）となっております。品川では 25,980 台、板橋区は 26,164 台ということで、だいたい豊島区は倍以上、撤去していて、こういうところにお金を使っているとご理解いただければと思います。

11 ページの下は「【2】自転車・原付の登録台数」でございます。これも 23 区で比較できるデータがあれば載せたいと思います。今回は本区のみデータしか示しておりませんが、このデータから言えますのは、区の人口が 25 万強でございますが、自転車の登録台数は 32 万 9 千台ですので、これを大きく超えているという状況をご覧いただければと思います。

12 ページは「【3】駅別自転車等乗り入れ台数の推移」ということで、毎年東京都が実施する 10 月の晴天の平日の調査数を示したものでございます。自転車の「放置台数」と「適正駐車台数」を合計した「乗り入れ台数」ということとでございます。区内駅と、区境にある区外所在駅の状況を示してございまして、一番下の合計欄をご覧いただきたいと思いますが、平成 11 年度の欄をご覧いただきますと、23,973 台でございまして、この平成 11 年に向かって増えてきて、11 年度をピークに緩やかに減少傾向にあるということとでございます。ただし、都内のワーストランキングが毎年発表されますが、平成 15 年度・16 年度において両方とも池袋駅周辺が都内ワースト 1、大塚駅周辺がワースト 2 という 2 年連続で不名誉な現状があるということをご認識いただきたいと思っております。

次に 13 ページでございます。「【4】自転車利用者及び駅別自転車乗り入れ状況の詳細分析」ということで書かせていただきました。豊島区におきましては、12 ページで紹介しました東京都の一斉調査の他にも、何度かこの協議会でもお話ししました平成 14 年度と 16 年度に詳細調査を行っておりますので、その中から見えてきた本区の自転車利用の特性と問題点をここにまとめさせていただきます。まだ最終的に細かい分析が終わっていませんので、多少変わる部分もあると思いますが、傾向としてご理解いただければと思います。まず、(1) 自転車利用のパターン分類、ということとでございますが、図にございまして、「駅に乗り入れる自転車のパターン」としましては、主に 4 つのパターンに分類できるのではないかとございまして、図でございまして、右側に「日常性」という軸がありまして、縦軸が「駐

車時間」でございます。パターン1につきましては「通勤通学目的で鉄道利用の端末交通手段として自転車を使う」ということが長時間駐車になる、ということでございます。日常性も高くして駐車時間が長いということです。パターン2につきましては、「買い物、飲食等の目的で鉄道利用の端末交通手段として自転車を使う」ということで、これは中・長時間の駐車となるということでございます。パターン3につきましては、短時間駐車でありますけれども、買い物ですとか飲食等で鉄道を利用しないで自転車を置いていくということなので放置につながるというパターンがあるということでございます。また、パターン4でございますが、「通勤通学目的で鉄道は利用しない」というもので、台数は少ないけれども駐車時間は中・長時間というものでございます。

14 ページにまいりまして、ただいま概略のみご説明しましたが、その4つのパターンの説明がございまして、また、下段に(2)といたしまして自転車利用実態からみた区内各駅の特徴がございまして、先ほどのパターン分類を踏まえまして、区内各駅に乗り入れる自転車を類型化してございまして、類型としまして1から3までおおまかに分類しております。例えば類型1ですと、「パターン1、パターン2の比率が高く、パターン3の比率が小さい駅」ということで、池袋駅、駒込駅などが挙げられておりまして、ターミナル性の高い駅が相当すると考えられるというような記述をしております。また、いずれの駅もパターン1の比率は高いということではということで、これが豊島区の特徴かなということでございます。このパターン1はもう一度細かく申しますと、「通勤・通学目的で平日に日常的に長時間駐車をする利用数の多いパターンで、自転車駐車場の利用者の大半を占めている。しかし、自転車駐車場の収容台数が絶対的に不足しているために、放置自転車となっていることが考えられる」ということでございます。

現時点で類型化した区内の各駅の概ねの特性をお示しさせていただきましたが、各駅ごとの詳しいデータにつきましては第二分科会で議論すべき駐輪場の整備等ハード面の施策にも関わるものでございまして、もう少し分析にお時間をいただき、まとめ次第また各分科会にお示ししてご検討いただければと思います。

次に15ページに移らせていただきます。「4.自転車の利用にあたっての課題」でございます。第2章の中で述べた区の施策や自転車利用の実態からどんなことが課題としていえるのか、ということでございますけれども、こちらに「議論のポイント」として5点ほど挙げさせていただきました。その下には前回の全体会の委員さんのご意見にも「具体的な案も例示してほしい」ということもございましたので、例示させていただいた文も書いてございまして、議論のポイントはこんな視点で捉えているということだけご理解いただければと思います。まず、「駅を中心に自転車の乗り入れ台数が多い」、次に「毎年何億もの放置対策経費をかけているにも関わらず、放置自転車問題の解消には至っていない」、「自転車の安全利用・適正駐車等がされていない」、「駐車場の整備が足りていない」、「過密都市ゆえ『空間の利用』が限られている」というような視点から課題としてとりまとめたいかがでしょうかということ、とりあえず例文として下にあるような内容を書かせていただきました。

とりあえず、第1章・第2章の説明は以上でございます。

分科会会長： はい、ありがとうございました。「第1章 はじめに」ということで、

総合計画の全体の姿、目的、性格、期間、対象地域、それから「第2章 自転車利用の現状と課題」ということでいろいろなデータをふまえて豊島区の自転車利用の実態、それからある程度のパターン分けで整理したらどうかということ、それから2章から出る課題についてどうまとめるかということが議論になるところだと思いますが、それが15ページということです。この15ページの課題をベースに、計画の内容をどう作っていくかということで、この辺の記述が体系にも影響してくるだろうと思います。そんな目で見ていただきまして、ご質問あるいはご意見、どちらからでも結構ですが、ありましたらお願いいたします。

いかがでしょうか・・・。

では、すみません、私の方からちょっと。データをいろいろ整理していただきましたので、わかりやすくなったと思いますが、先ほどありましたように、10ページと11ページは、やはり、投資的な経費とそうでないものを分けていただいた整理の方がよろしいかと思います。そして投資の方は他区と比べて、「さぼっているのか、いや、ちゃんとやっているんだ」ということがわかるようにする。それでもまだこのように放置が多い、駐輪が多いと。その辺の理由についてできるだけ考察ができるようにしていただければと思います。それから運営的なものはかなりいろいろなデータが整理されてきましたが、11ページの表の解釈なんです、これは投資的経費も含めていきますから、管理運営的なものだけですと（乗り入れ自転車1台あたり）38,000円ぐらいだと、先ほどご説明がありましたけれども、それでも高いですね。ですからその理由がわかればご説明をお願いしたいのですが。

事務局： よろしいでしょうか、先ほども数値につきましては若干申し上げましたけれども、撤去について豊島区はかなり精力的に取り組んでいるということがございます。また、保管所が、自転車駐車場もそうなんですけれども、保管所につきましては8カ所ありますが、小さなところが分散しているものですから、そうした小さなところでも「返還業務」がありますので、人を付けなければならぬといったこともございます。そういうところに経費をかけざるを得ないという面があります。自転車駐車場につきましてもあまり大規模なものをつくるのが本区の場合なかなか難しいということがございまして、駅周辺では中小規模のものが分散している状況でございます。それで管理のための必要経費がかかるということでございますので、他区に比べ若干高くなってしまうのかなと思います。

分科会会長： そうですね、何かやはりその辺を区民に対しても説明が必要だと思いますね。今のような施設の設置上の問題ということであれば理解できるんですが、何かバカ高い人件費を使ってやっているんじゃないかと捉えられても困りますから、やはりデータを出して、今日もいろいろご意見をいただいて、それでたたいて組み上げていくわけですから、高い部分を例えば節約できることがあるのかなのかというようなこともきちんと示してほしいということと、それから「返還」のお話がありました、返還に伴う手数料で多少返ってくるということは、「純支出」としては38,000円から、自転車利用から返ってきた分を引いても一般区民全体からはやはり3万少々は負担してもらっているというような形で、区民にとってはどれだけの負担になっているのかということがわかるように、解説をいろいろ付けていただいた方がよろしいんじゃないかというのが私からの意見です。

何か他にございましたらお願いします。

事務局： はい。ご指摘を踏まえて対応させていただきたいと思いますが、次回に向けては今回の資料では投資的経費が入っておりますけれども、それを抜いてどのような状況にあるのかということと、それから言葉でどういうことが言えるのかということ、それを箇条書き程度にまとめたもの、あとは投資的経費を含めたものにつきましては「たたき台」の10ページの下のところ、豊島区の推移は示しているんですが、23区で比較するとどうなるのかということがございませぬけれども、お示しする必要があるかも含めて検討させていただきたいと思います。

分科会会長： よろしくお願ひします。

何か他にご意見、ご質問はございませぬか。

Z委員： 私は今回からの参加になりますので、昨日ゆっくりいただいた資料を読ませていただいたんですけども、一体この協議会はどうすればいいのかということ、で考えたんですけども、15ページの課題の議論のポイントということがありますが、自転車駐車が問題なのか、あるいは撤去を強化するのが目的なのか、その辺がよくわからないんです。自転車を利用している人たちが全然出て来ない。一番問題なのは自転車に乗っている人であって、この人たちがしっかりしていれば何も自転車の問題を考えなくても良いと思うんです。区だって莫大な金を使って撤去したり、あるいは駐車場をつくったりすることは無いと思うんですが、自転車に乗っている人の姿と申しますか、なかなか見えてこない。例えば目白の駅前、自転車だらけで通れないくらいだったんですけども、私には利点もあつたんです。と言うのは、あまり自転車で混んでいるので、秋篠宮様に嫁がれた紀子様、友だちと一緒歩いていらっしゃってその後ろに警察のSPがいたんですけども、私がよけて道をゆづつたんです。そうしたら「ありがとうございます」と言われて、にっこり笑っていただいたんですけども、そういう「利点」もあつたんですけども（笑）、最近駐車場ができましたんで駅前、全然自転車なくなりました。ただし新宿区よりの商店街では結構自転車止まっている。ですから、何と言いますか、違法駐輪というか、そういうものはやはりそれなりのものをつくれば解決するんだらうと思います。私は西池袋に住んでいるので、ここに出てくる「池袋」「椎名町」「要町」は全部関係してくるんです。ですからどこに自転車に乗って行ってどこに置かかといったら、椎名町はスーパーがあつて駐輪場もつくっている。また椎名町に関して言えば環状6号線の工事をしていて西池袋側と目白側に駐輪場もできるようなことを聞いているものから、それは解決すると思うんですけども、要町がちょっとひどいですね。要町も道路拡幅の工事をやっているんですけども、一番ひどいのは池袋と大塚ですけども、そこに自転車に乗ってくる人たちは一体どの辺から通ってくるのかなと。そういう姿が見えないんです。私は西池袋四丁目ですから駅まで歩く場合は15分もかからないで来るんですけども、まさか3,000mも5,000mも離れたところから自転車に乗ってくるとは思わないので、それにしても放置している自転車が多いということで、どこから乗ってくるのかということ、ひとつ自転車対策をしている方々にも調べていただきたいなという感じはしています。

長くなりましたが、以上です。

分科会会長： ただいまの点につきまして、事務局の方からございましたらお願ひします。

事務局： 3月末に行いました全体会の際に、自転車駐車場を利用している方と放置自転車撤去された方の分析結果を併せてお話をさせていただきます、その

ときに池袋周辺のことを申し上げますと、放置された方がどこからいらっしやっているのかという分析もしております。簡単に申し上げますと、池袋の西口方面には池袋の東側の方は自転車に乗ってこないという傾向がございました。ただ逆に、西側の方は池袋の東口にもかなり乗ってきていて撤去されているという状況があります。短い期間での分析でございましたので、今後また詳細を分析してかないとは思っております。

分科会会長： 池袋はそういったデータを集めたということがありました。今回ちょっと示しておりませんが、それぞれの駅の個別の計画等を第二分科会で議論するときには、そういったデータもかなり重要になると思います。ただ、今の委員のご指摘で、この第2章のところにそういった放置をしている人が必ずしも特殊な人ではなくて、一般区民の方がかなり短い距離で自転車を使っている、その人たちの特性として、場合によってはちょっと違法駐車してしまうということもあり得るということ、それをなくすにはどうしたらいいんでしょうかという立場で、やはり多少は記述しておいた方が良いのではということ、私も同感です。

他にいかがでしょうか。

事務局： よろしいでしょうか。先ほど委員の方から、「自転車利用者の立場で」というようなお話もございました。そちらにつきましては後ほどご説明する内容になるかも知れませんが、ルールやマナーといった話に加えて、自転車利用者の「責務」といったことから、この計画の中でも示していきたいと考えております。

分科会会長： よろしいでしょうか。

特に15ページで「議論のポイント」ということで整理されていることでは、このような表現に加えて、自転車利用者のことがもう少し出てきても良いかも知れないですね。

それでは、現段階で特にないようでしたら、また先へ行かせていただきまして、また全体を通じて何かございましたら議論をさせていただきたいと思っております。

引き続き事務局から資料のご説明をお願いいたします。

事務局： はい。それでは、「たたき台 その2」の16ページと17ページでございます。まず16ページが「基本的理念」、右の17ページが「基本方針」ということで、それぞれの議論のポイントと例文を書かせていただいたものがございます。

ここで再度「参考1-2-1」という前回のまとめの1ページ目をご覧くださいませでしょうか。上から2番目のカッコ書きの「(総合計画の基本理念・基本方針に係るもの)」として、前回の全体会でのご意見の中に、基本理念・基本方針は「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」というご意見、あるいは「案として提示してもらって議論した方が早い」といったご意見もございました。よって今回の議論の進め方としては、まずこの基本理念と基本方針につきましてはその議論のポイントのご説明と、前回の全体会で各委員の皆さまから出たご意見をどう反映させていくかという点もご説明させていただきまして、そのまま第4章と第5章の説明も併せて行った後に、改めてご議論をいただきたいと思いますと思いますが、会長いかがでしょうか。

分科会会長： お願いします。

事務局： それでは、たたき台の16ページでございます。まず「1. 基本的理念」で

ございますが、この議論のポイントをご説明する前に、再度「参考1-2-1」の1ページもご覧いただけますでしょうか。中段のカッコ書きの「<基本的理念について>」というところで、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。」というご意見がございました。また、「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のでは。」というご意見をいただきました。これらのご意見を踏まえまして、その下の 印にありますように、事務局といたしましては「基本的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」と考えでこのようにお示しさせていただきました。再度たたき台の16ページに戻っていただきまして、ここの「<議論のポイント>」でございますが、「歩行者（特に交通弱者）に対して配慮すべき意見が多数出たこと」、「自転車は車と同じように、立派な交通手段であること」、「自転車は都市の移動手段として重要な役割を持つものであること」という3点を挙げさせていただきました。例文が短いので読み上げますと、「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」と仮置きさせていただきました。

引き続き17ページの「2.基本方針」でございます。再度「参考1-2-1」の1ページに戻っていただきまして、一番下のカッコ書きに「<基本方針について>」ということで、前回皆さまから出されたご意見がございます。ご紹介しますと、「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るのか」、「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ありえない」、「自転車道も含め、駐輪場等の施設整備がなかなか図ら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いれないとまずいのでは」、「利用者の責務ということは当然出てくるが、施設の責務もあるので、それらは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良いのでは」、2ページにまいりまして「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」というようなご意見をいただきました。これらのご意見をふまえまして、その下の 印になりますが、事務局といたしましては「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、次に放置対策の推進や駐車場の効率的利用の考え方とし、最後に鉄道駅を中心とする駐輪場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」ということで考え方を述べさせていただきました。

たたき台の17ページに戻っていただきまして、「基本方針」の議論のポイントでございますが、今申し上げましたような 、 、 を挙げていただきまして、それぞれ例文を下に仮置きさせていただきました。ただ、委員の皆さまからいただいたご意見の中にあるような、例えば「自転車の位置づけ」などは「基本的理念」の方で明確にしたらどうかということもありますし、また「自転車の利用抑制」、「利用者の責務」、「地域の特性」、「役割分担」という点

につきましては、これからご検討いただきます施策の議論を経て、初めて基本方針にどう具体的に反映するのかということも必要であると思われましたので、それらの具体的な記述は現時点では例文の中に入れておりません。また、具体の施策の中で述べた方が良いものもあるのではないかと考えてございます。こうしたことから、前回の全体会で、「各課題について議論した上で最終的に集約し決定した方が良いのではないか」というA委員からのご意見もございましたように、第4章・第5章の議論も一通りした上で、内容については再度見直しをお願いできればと思います。

次に、たたき台の18ページでございます。「第4章 施策の体系」でございます。前回のたたき台では「計画の体系」となっておりましたが、現時点では施策の体系というように修正をさせていただきました。最終的にこの章では計画の目的や基本理念あるいは基本方針も含めた計画の体系図的なものを紹介するか、あるいはこのように施策の項目の整理だけで良いのか、またご検討いただければと思います。

再度「参考1-2-1」の2ページをお開きください。一番下にカッコ書きで「(総合計画の体系について)」ということで、2ページから3ページにかけて、前回の全体会で委員の皆さまからいただいた意見をご紹介させていただいております。時間の関係もございましたので細かな説明は省略させていただきますが、これらの意見をふまえて、3ページの下に印がございますけれども、事務局といたしましては「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が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」ということでございます。そして、「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」ということで今回とりあえずまとめさせていただきました。

それでは、再度たたき台の18ページに戻っていただきまして、現時点でのたたき台として、まず「1. 適正な自転車利用の推進について」ということで、(1) 自転車利用者に対するルール・マナーの普及啓発、として7つの施策の項目を挙げております。また(2) 代替交通手段の検討、ということで3つの施策の項目を挙げております。

次に「2. 放置自転車の整理、撤去、保管、処分など違法駐輪対策等の推進について」ということで、(1) 違法駐輪防止の徹底、として9つの施策の項目を挙げております。また(2) 駐車場の効果的利用方法の検討、ということで3つの施策の項目を挙げております。

大きな3番目は「3. 駐車施設・走行環境の整備の推進について」ということで(1) 自転車駐車施設の整備、(2) 鉄道事業者の講ずる措置、(3) 自転車走行環境の整備、と挙げさせていただきましたけれども、こちらは第二分科会の担任分野ということでございますので、こちらにつきましては今回の議論の対象外ということで整理をさせていただきたいと思っております。

次に、右側の19ページでございますが、今ご説明しました項目にそれぞれ内容を記載したものでございます。「第5章 施策展開の方向、重点施策」とありますが、すみません、1ページの目次と違っておりますので、「施策の展開、重点施策」と訂正して仮置きさせていただきます。またこの辺の表現に

つきましても検討をさせていただきます。

それでは時間の関係もございますので、主だった内容につきましても説明させていただきます。

まず「1. 適正な自転車利用の推進について」ということで、(1) 自転車利用者に対するルール・マナーの普及啓発、ということ、7項目ございます。

一番最初に、自転車利用者の責務、という形で掲げております。この中に書いてございますのは、「法令を遵守し、歩行者の安全を確保することを責務とする」ということと、「放置せず駐車施設の利用を徹底する」、「至近距離の移動については、障害者等でやむを得ず自転車を移動手段と使わざるを得ない人以外は、自転車の利用を控えることを心がける」というところと、最後に「防犯登録」等について徹底するといったような内容になっております。

次に、若干飛ばしましてでございますけれども、区報・ホームページ・CATV等による意識向上の啓発、ということでございます。今でも若干PR等についてはしておりますけれども、多様なメディアを活用しまして、自転車の利用方法と言いますか、交通法規に絡むもの、安全利用に関するものなどを広く展開していければということも掲げております。

でございますが、自転車の歩道通行の検証・見直し、とございますけれども、これは警察との関係で難しい面もあらうかと思っておりますけれども、前回の全体会でA3版で豊島区の図面を書きまして、その中で歩道通行可能な道路の概要もお示ししましたけれども、そういう道路につきまして、検証して今後どうやって指定あるいは解除していくのかといったことも含めてお互いに連携をしながら自転車の走行環境について考えていくといったことがひとつようなのではないかとということで、頭出しをさせていただいたということでございます。

その下に【事業計画】と書いてありまして、左側に「施策内容」、右側が「実施期間(前後期に分ける等)」とありますけれども、こちらにつきましてもは上の から までのそれぞれの施策の内容と、左側は、本日最初の方で「総合計画の期間」のお話をさせていただきましたけれども、「見直し期間をどのように設定するのか」ということによりまして、たとえば5年で見直しということになれば「前期」「後期」というように分けるものも出てくるのではと思われましたので、「いつ、どのような方法で実施するのか」と言う内容がこちらになるのかなど。あるいはどこまで書けるのかというものもございましてけれども、そういう考え方で整理できないかということでございます。

次に、その下にまいりまして、(2) 代替交通手段の検討、というものがございます。これは自転車利用に変わる交通手段をどう考えるのかということでございますが、バス等の他の代替交通手段利用の推進、ということでもそういう方向性も模索する必要もあるのではないかとということでございます。

20ページに移っていただきまして、歩く大切さのPR、とありますけれども、特に至近距離の利用を控えていただきたいということになりますと、こういったこともPRしていかなければいけないだろうということで頭出しをさせていただいたということでございます。

はレンタサイクルシステムの検証、と書いてありますけれども、「検証」という言葉自体が計画としてどうかということもございましてけれども、実際に豊島区の中では区が試行で2カ所実施しているところがありますが、それぞれ約50台ずつ計100台強のレンタサイクルがございまして。ただ、レンタサイクルの目的ですが、一般的には観光等の目的もあるでしょうし、豊島区の

場合は「放置防止に寄与できる」ということで試行的に実施しておりますけれども、その中で利用率は年々高まっているわけですが、その利用目的自体が、例えば「新聞の勧誘」ですとかに借りられる場合もございましたり、またそのレンタサイクルそのものが放置されていて撤去されるということもありますので、こういうシステム自体をどうしていくのかということがあります。今は2カ所ですけれども、もっとこれが無いと機能を発揮できないのかということもありますので、今後の自転車駐車場の整備の方向性が出たら、その中でどう展開していくのか、もしくは自転車商共同組合さんとも協働しまして、例えば各々の小売店さんと協力して何かできないのかということもあるのかなということで、このような形で記載させていただきました。

次に、「2. 放置自転車の整理、撤去、保管、処分など違法駐輪対策等の推進について」でございます。

まず(1)の違法駐輪防止の徹底、ということで、放置自転車の減少目標の設定、ということでございます。何を基準にこの目標を掲げるのかということは難しいところではありますが、次の21ページに【事業計画】の表がございますので、その一番上をご覧いただきたいんですけども、放置自転車の減少目標の設定のところ、今は数字につきましては台としてありまして具体的な数字は入れておりません。これをどう設定するのかということですが、駅に乗り入れる自転車の想定を何台にするのか等、また、駐車場をどう整備していくのかということにも関係してまいります。あるいは撤去方法の内容にもよります。さらに、後でご説明しますが、撤去した自転車については警察に防犯登録の照会を出して所有者を割り出しているわけですが、その効率化ということも返還にあたっては重要でございまして、それも撤去台数に影響してくるということになると思います。もう一つは、撤去した自転車を保管する場所が必要になってきます。豊島区の場合は8カ所に分散されておりまして、併せて4,500台程度の収容台数となっております。そこをある程度まとめたもので規模も大きくしていきませんと、現在は40日間保管しなければなりませんので、撤去活動にも影響が出てくるということもございます。その辺を総合して「減少目標の設定」ということが出てくるのかなと考えております。

20ページに戻っていただきまして、でございますけれども、保管場所の集約・拡大ということでございまして、先ほどお話ししました撤去自転車の保管所についてはある程度まとめて規模も拡大していきたいということでございます。

につきましても若干ご説明しましたように、返還事務の効率化ということでございまして、現在は40日間の保管ということをお話ししましたが、これを短縮していくことによりまして、その回転を上げることで撤去台数を増やすことができるということでございます。今は保管所に運ばれた自転車につきましては、「シルバー人材センター」に業務委託をしておりますが、そちらの職員が手書きで台帳をつくって整理している状況がありますので、それを他区ではコンピュータを導入してシステム化して集中管理をしているというところもありますので、そういう内容も含めて短縮を図るということでございます。

でございますが、これも警察さんとの絡みでございますけれども、細かく警察さんとはご相談しておりませんが、頭出しということで詳細に検討さ

せていただければと思いますが、道路交通法に基づく指導強化というタイトルを付けさせていただきます、これは自転車につきましても「軽車両」という扱いでございますので、以前に警察さんの方からもご説明がございましたが、悪質な自転車の運転についてはかなり取締りも強化しているとお伺いしておりますので、今後区内でどのように対応していくのかということで、もし警察・地元・それから区で何か「豊島区版」の取り決めができればなということで書かせていただいております。

次に、21 ページに移っていただきまして、この分野の(2)でございますが、駐車場の効果的利用方法の検討、でございます。は遠距離利用者に対する利用優先順位の導入、とありますけれども、私どもの管理しております駐車場はかなり利用率が高くて順番待ちのところもございます。基本的には区の施設でございますので、区民の方がまず優先、それにも増して障害をお持ちの方が優先ということになっておりまして、区外在住の方につきましてどうするのかということでございますけれども、そういう方々については利用優先の順位の考え方を導入しているところも他の自治体ではございますので、そういう方向性を示したということでございます。それから、委員の方からもご意見がございましたけれども、既存駐車場では利用率が低いところもいくつかございます。そういうところへの利用誘導についての方策も講じるべきであろうということでございます。

下の【事業計画】で書いてあるところの でございますけれども、利用優先順位を導入した場合にどのようなことがあるのかということでございますが、駐車場から測りまして例えば徒歩何分、それは駐車場から何mということで、それ以内は優先順位は高めないということになるのかなと思います。当然、区民の方は優先になりますけれども、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になるかと思っております。例えば他区の例ですと、「徒歩10分で概ね700m」というところもありますし、500mという設定をしているところもございます。

22 ページでございますが、こちらは第二分科会でご検討いただきます、「3. 駐輪施設・走行環境の整備の推進について」でございますので、本日の資料の説明は以上とさせていただきます。

分科会会長： はい、ありがとうございました。ただいま事務局から3章から5章までご説明いただきましたけれども、ご説明の中にありましたように「基本的理念」あるいは「基本方針」につきましては4章、5章の中身あるいは、今後の駅ごとの検討を含めてフィードバックと申しますか、練り直さないといけない部分があるかと思っておりますが、今日の段階でできるだけキーワード的なものあるいは方向についてご確認いただければと思います。

議論全体どこからでも良いと思いますので、進めさせていただきます、ご質問、ご意見等ございましたらお願いいたします。

D委員： 19ページの「自転車利用者の責務」の一番下のところに、「自転車の防犯登録および住所・氏名等の記載を徹底し・・・」ということが書かれておりますけれども、東京都では平成16年度には140万7,134枚という防犯登録数を出しております。そうしますと90%を超える率で防犯登録はされておりますので、かなりの率だとは思いますが。ただ撤去された自転車の問い合わせが来ると、かなり数が多いものですからコンピュータに打ち込む時間がかなりありますので、その間に登録番号を照会したときに自転車店から届けていないということが多々あると思うんです。それは出していないわけではなくて、

それだけ数が多いために打ち込む時間がかかっているズレが出ているんじゃないかと思います。

それから、巣鴨駅のすぐそばに西友がありますけれども、その近所に区の駐輪場があるんですけども、3時間までは無料なんですね。3時間を超えた場合には1日利用として150円という、かなり安く利用できるんですけども、あまり宣伝していないようなんです。ただ、いつも一杯になってしましまして、あれで宣伝してしまいますと3時間まで無料ということでどっと来てしまったときに、とてもさばききれないということがあるんじゃないかなと思います。

以上です。

分科会会長： ありがとうございます。具体的な情報ということで参考にさせていただければと思います。例えば民間の駐輪場で空いているようなところを活用できればとも思うんですけども、あとは池袋などそういうところがあるのかということも私はよくわかりませんが、もしそういうところがあれば一体的に使っていただくような方策を考えると、それから他の場所ですと車の駐車場について3,000円の買い物をすれば無料だとか、それと同じように自転車で来られた方にも買い物をすれば駐車場の料金と同じ程度の「割り戻し」をして、そのお金を使って有料の施設でも使えるとか、そういう連携したいろいろな工夫をですね、同じ「消費者」として買い物をした以上は歩いてきてもお金を戻してほしいということはあるかも知れませんが、少なくとも駐輪場やバスに使えるとか、そういうところは全国の中にも例はございますから、何かそういう種類のことも工夫ができるようであれば、是非検討していただければと思います。

いかがでしょうか、その辺もしございましたら関係団体の委員の方ご意見をお願いします。

委員： スーパーの方でも必要な自転車の設置台数ということで、お店をつくる際には設備をしますので、今のお話にあったような「空きスペース」と申しますか、そういうものがあれば何らかの形でスーパーをご利用いただくお客様のために積極的に使っていただくと、それで路上に自転車を放置することが無いように進めていきたいと思います。

分科会会長： 確か新規にお店をつくるような場合は付置義務があるんですね。ですからそういうものと、もう一つは「公共交通」へ移していただくということも含めて、駐輪場が不足しているようであれば、既設のスーパー等でも(車の)駐車場の無料券の発行のようなことをやっているようであれば、少なくとも交通手段の一つとして自転車についてもそういうものを出して自転車からバスに移っていただくとか、あるいは自転車をやめて歩いてくればそういうものをもらえとか、何かそういった工夫ができれば面白いというか、有効だと思いましたので、またご検討いただければと思います。

委員： なかなかご来店いただくお客様に、「どういう交通手段でいらっしゃるのですか」ということまで踏み込んでお話をすることは難しいだろうと思います。ただ、少なくとも路上の駐輪につきましては店舗の前の交通の妨げになるといったことについてはお客様にお願いするということが必要だろうと思います。

分科会会長： いろいろ個別のお店によって違うと思いますが、少なくとも駐車場を無料にしているところであれば、その車の駐車場のスペースを一部駐輪に回すとか、車で来た方と同じ便益を自転車で来る人、あるいはそれ以外の人に

も与えることで、駐輪を上手く誘導できるようにと、そういう工夫を是非呼びかけていただきたいと、そういう可能性についても是非検討していただければと思います。これは全国いろいろな例があると思いますから、そんな例で豊島区としてやはりこれ以上は物理的な無理な部分がたくさんありますから、そうしますと全体で対応を考えないといけないということだと思しますので、是非ご検討をお願いしたいと思します。

C委員： 私自身もこの協議会の一員となりましてから、普段は自転車に乗っていたんですけども、その回数を減らしてみようということで、それを実行しているところなんです。ただ、今まで自転車を使っていたときと比べて、やはり徒歩に切り替えますと時間はかかるし、またこれからもっと暑い夏場に向かっていく時期ですと、汗をかくしというように、大変なことなんです。そこでこの「1. 適正な自転車利用の推進について」の(2)の「代替交通手段の検討」のところで「バス等の他の代替交通手段利用の検討」ですとか、特に「歩く大切さのPR」というところで、自転車を全面的にやめて徒歩に切り替えなさい、バスに代えなさいということではなく、一人ひとりの「頻度」を、つまり自転車に乗る機会を少しでも減らして、歩いてみてはいかがでしょうか。これが上手くいけば、駐輪場であるとか、それから放置自転車の対策に対する負荷も減っていくのではないのかなと、常々思っているんです。ただ自転車の雑誌を見ても、健康面から歩くことは確かに大事なんですけども、普段、電車やバスを使っている人に対して、「自転車で通勤してみたら健康にも良いですよ」と、つまり自転車を使うことによつての健康面での奨励もしているようですし、非常にこの辺の位置づけは難しいのかなと思うんです。ただ、自転車を使うことによって放置をしていると、当然撤去されてということはありますけれども、自転車を使わずに「歩いたらこういうメリットがあるんですよ」「こういう特典があるんですよ」ということを、こちらにも大勢委員さんが参加されていらっしゃるんで、そういう特典をアピールできるような、何か工夫を模索していただくことによって、自転車に乗っていたところをちょっと時間はかかるけれども、また汗をかくんだけれども、「歩いてみようかな」という啓発の方法というものが何かないのかなと、ちょっとこの辺の提案といいますか、皆さんに考えていただけたら何かそちらでも方向性が見えるのではと思います。

分科会会長： はい。これも検討事項の1つではと思います。また地域や場所にもよる問題でもありますね。ある程度優先順位を付けたり制約を呼びかけたりしなければいけないところについては、特に重点的にそういうキャンペーンをしていただくとか、あるいは商店街等でもそういう対応をとっていただくとか、そういった区別をしないと、確かに一般論になりますとバスから自転車へということもありますでしょうから、そういうことと混同されてしまますと困りますね。その辺はちょっと注意が必要であると思します。

これはご提案ということで、ありがとうございました。

V委員： ちょっとお聞きしたいのですが、19ページの(1)自転車利用者に対するルール・マナーの普及啓発の「整理誘導員の配置強化」のところなんですけど、豊島区では具体的には、私たちが聞いておりますのは「シルバー人材センター」等の高齢者の方々がなさっている場合が一般的であると聞いていたんですけども、実際はどうかということと、他の区ではやはりそのように高齢者の方がされているのか、そうではなくて例えばNPO等の人たちがされているところもあるのか、今後そのまま継続していくのか、それと

も違った形でされていくのかということです。これは余談なんですが、練馬区の商店街で活動している私の友人が、今は若い人を考えているんだということで、それは（練馬区の）中村橋の方なんですけれども、斬新なことを前にちょっとおっしゃっていたんで、参考にお聞きしたいと思います。

分科会会長： 現状についてのご質問ということですが、事務局いかがでしょうか。

事務局： はい、わかる範囲でお答えします。豊島区で実施しております「整理誘導員」はご指摘のとおり「シルバー人材センター」に業務委託をしております。例えば撤去活動を午前・午後でしていますけれども、一定の時間までに「警告書」を貼付して、それと同時に自転車を整理して放置しないように指導をするというようなことをお願いしております。

他区の状況を見てみますと、シルバー人材センターに業務委託している場合もございますし、最近では今年度から世田谷区が取り入れた制度を私どもも注目しているんですけれども、今まで区の職員と業務委託の方々に撤去活動をしてきたものを、区の職員の作業部分を全て無くしてしまって、全部業務委託によって撤去、保管所の管理運営、あとは撤去情報について区民から照会を受けたときに一括管理する「コールセンター」というものを、これは新聞をご覧になった方がいらっしゃると思いますけれども、そういうことを導入している区もあります。それによって効率が上がって撤去台数もかなり目標の高いところに設定をしております。またシルバー人材センターの方が警告や整理をしたり撤去をしたりということと、豊島区の場合は撤去活動については区の職員と業務委託をしているところでやっておりますけれども、一括して委託するところが増えてきているのかなという情報でございます。

分科会会長： ありがとうございます。V委員、それで何かこんなふうにしたいというようなご意見はございますでしょうか。

V委員： 私の友人が申すには、練馬区の商店街では「今のままじゃだめだ」ということで、あまりこういう言葉は使いたくないんですけれども、いわゆる「イケメン」、つまり若い素敵な男性を使って、そういう若い人たちに前線に立ってもらった方がいいんじゃないかと、私は最初は冗談で言っているのかなと思いましたが、それも1つのアイデアだなと思いました。今は実際に動いているらしいということも聞きましたけれども。

協議会副会長： 中野区の場合は交通担当の警察官の指導で、警察官と商店街の方が毎朝街頭に出ている。それで放置自転車がなくなるということで、中野署の交通課長さんは熱心で毎日陣頭指揮をしていました。それと同時に「利用者の責務」として、「あなたたちに責任があるんですよ」という「安全教育」もしているということですので、今日も3警察署の交通課長さんもお見えですので「安全教育」、または前回の全体会でもご説明したとおり、「自転車法第4条」に基づいて道路管理者と警察官が協力して排除しなさいと条文上もあるんです。鉄道事業者については第5条で別に規定されている。ですから、マナーの問題、これは平成9年に道路交通法の改正で「安全教育をしなさいよ」とあるんですよ。ですからその辺について警察当局がどのように指導をしているのか、それがマナーの問題にもなるのではということで、3署の交通課長さんにお聞きしたいんですが、いかがでしょうか。

分科会会長： はい。ありがとうございます。というご意見と、それからご注文もつきましたけれども、3署の委員の皆さまいかがでしょうか。

W委員： その「安全教育」というのは、やはり「鉄は熱いうちに打て」という言葉

もでございますし、現在行っていますのは小学生を対象に学校に出向いて実地の安全教育を行っております。また、高齢者を対象とした自転車の乗り方等についてご指導をしております。

これは各署とも同じだと思います。

分科会会長： ただいま「安全」ということで出てまいりましたけれども、駐輪の指導と併せて安全教育をしているということだと思いますが、やはり広報活動などで是非新しい知恵を出していただきたいということと、当然、一緒に地元の商店街等の方あるいは区の方も出られてそういう仕組みをつくらないだめだと思うんですね。これから検討する内容だと思いますけれども、是非議論させていただければと思います。

Z委員： 私ちょうど1ヶ月前に北海道へ町会長9人と旅行に行っただけですけども、電車に乗ったりバスに乗ったりしておったんですけど、北海道は随分鉄道も廃止されまして大変な状態なんですけど、野原の真ん中にあるような駅周辺で、周りを見渡しても家なんか一軒もないようなところでも、自転車なんか一台も見えないんですね。ところが東京に帰ってきますと自転車ばかりで、区では特に池袋西口の東武側がいわゆる「放置自転車」が多いわけで、西武側はそんなに目立たないですね。やはり西の方が奥が深いのかなと。住んでいる人が多くなるから自転車に乗ってきて置くんだらうと。駐車場と放置の関係ですけども、駐車場があれば放置が無くなるのかという点なんですけど、誘導員の方がいて駐車場に持って行ってほしいといっても、その駐車場はどこにあるんだということになるんですね。西口には西池袋公園の地下に駐輪場があるんですけども、ほとんど利用しないで、撤去自転車の保管所にも使われているということになりますと、一日自転車を置くとすると東武デパート（メトロポリタンプラザ）に駐輪場がありますが、一番ひどいのは東武の北側ですね。区の方にお聞きしたいんですけど、何千台規模の駐車場をつくれれば放置は無くなるのかという、そんなこともないような気がするんです。自転車に乗る人は一歩でも駅に近い方がいいということでは置いていますね。そういうことから始めなければだめだろうし、放置自転車を法律や条例によって撤去させると1台5,000円の保管料を取られます。また、私の友人が椎名町で碁会所の席亭をしているんですけど、練馬の方に遊びに行っていて自転車を撤去されたんです。今は1万円も出せば自転車は買えますから、5,000円払ってまで取りに行かないと言うんですよ。新車のときはそんなに放置しませんけれども、だいが使い慣れた自転車ですとわざわざ取りに行かないということも現状だと思うんです。それで、私はどこかの区がやっていたように、放置したその場所をむしろ駐輪場にしてしまっただけで、それで1台100円なり200円なりを徴収した方が、むしろきれいになるというようなことを何かの報道で見た記憶があります。そういうことも場合によっては考えられるのかなと。池袋でも「グリーン大通り」の両側に会員制か何かで自転車が止められるようになっていっていますよね。あの近くは駐輪禁止の看板も立っていますけれども、そういうことも1つの方法だろうし、西口の場合は放置していても本当にじゃまになっているのかと。放置というのはじゃまだから片づけるということでしょうから、じゃまになっていないんだらうとめて置いても良いのではないかという気がする場合もあるんです。ただあまりにも東武の北口の方は放置自転車が多いために通行のじゃまになりますね。そういうのはいけないけれども、例えばメトロポリタンプラザの前あたりはずらりと自転車が並んでいますけれども、あそこはあまりじゃまにならないんですね。

誰か係を置いて、駐輪台として1日100円なり200円なり取るというようなことも1つの方法として考えられないかなという気がします。今後、協議会での目的をどの辺まで置くのか、利用者のマナーに置くのか、放置対策なのか、そういうものをもっとはっきりした方が良いのではと思います。町会連合会も役員とは毎月会いますので、そういう人たちの知恵も借りたいと思います。

分科会会長： はい、ありがとうございます。いろいろご指摘がありましたけれども、当然、この協議会自体は「駐輪問題」を一番のベースとして話し合いを行っていますし、それを解決するためには自転車をどう位置付けることが必要なので、自転車もきちんとした使い方で都市の交通手段に位置付けましょうということで利用のことも出てきているということですから、重点はあくまでも駐輪問題ということでは一致していると思います。

それから具体的な方策についてもただいまご提案がありましたが、路上での駐輪施設ということで実施したらどうかということがございました。これは「道路法施行令」の改正によって、道路を管理している例えば区道でしたら区ができるという可能性が出てまいりましたので、その辺は今後の検討の中で進めたらと思いますけれども、先ほどのご発言で「じゃまにならないから」というところで、多少なりともそういう場所があれば、これは路上の車の駐車メーターと全く同じだと思いますが、駐輪スペースとして使うということですね。ただし、それは「本当にじゃまにならないのか」ということを確かめなければなりませんと思います。特に障害をお持ちの方の車椅子であるとか、目の不自由な方がお一人でも通るような場所であれば、安全の面からきちんと別途に考えなければならぬということもございますので、特に施設ということで第二分科会でそういった詳細は詰めることになると思います。少なくともそういう空間でじゃまにならない、あるいは景観上見苦しくもないというようなところで他の区民が許してくれれば、路上に自転車を止められる場所を正規につくって、それを管理するためにはお金をきちんと徴収してということは十分考えられると思います。

その点は今のご指摘で感じたところですが。

Z委員： 椎名町の例をとりますと、環状6号線の高架の下に駐輪場をつくらうという話があるわけですが、そのために商店街の会長さん5~6人に集まってもらおうとしたんですが、実は誰も出ていらっしやらなかったんですよ。後でなぜかと聞きましたら、「駐輪場をつくってしまったら商店街にお客さんが来ない」と言うわけなんです。そういう考え方もあるのかなと。今日は商店会の会長さんお見えになったらお聞きしようかと思ったんですけども、そういうこともあるんでしょうか。

分科会会長： やはりお客さんをどう引っ張って来るかということで、特にこれは(車の)駐車の方でよくそういう話があるんです。ですからこれはやはり街の問題として、商店の人たちだけのものではありませんし、利用者はもちろん、区民全体のものということで見えていますから、それはバランスをとらなければいけないということだろうと思います。

事務局から何かございますか。

事務局： 先ほどZ委員の方から、大きく分けて3点ほどご質問、ご指摘があったかと思いますが。まずグリーン大通りの問題、もう1つは池袋の北口の問題、それから根本的な問題かと思いますが、放置自転車に対して本当に自転車駐車を整備することが効果があるのかといったところにつきまして、お答えし

たいと思います。

まず、「グリーン大通り」の置場でございますが、委員は会員制とおっしゃっていましたが、会員制と申しますとかなり高級なものに見えてしまいますが、私どもでは「登録制」と呼んでおります。自転車につきましては1年間で5,000円を頂戴しまして、白線を引いた枠内に自転車を入れていただいております。概ね650台の収容台数でございます。

次に、池袋北口の問題でございますが、確かに北口を出てすぐのところは放置自転車が溢れかえっているような状態であると私どもも認識をしておりますし、かなり頻繁に放置自転車の撤去をしております。近くの自転車駐車場といいますとご指摘の西池袋公園の地下と、それから池袋大橋の下にあります。いずれも若干距離があるものですから、その利用率が高まらない、そこまで持っていかれないということがあります。これは第二分科会の話にもなるとは思いますが、近くを東武鉄道が走っておりますので、そことの関係で何かできないかということも現在模索している最中です。

もう一点は、駐車場の必要性といいますか、放置自転車対策にどう寄与するのかということですが、確かに私どもも自転車の撤去活動をするにあたっては、「自転車駐車場に入れてください」と。そこで収容してもらって、路上に止めてあるものを撤去するというので、まず駐車場に入れてもらうことが先かなと思います。確かに放置がゼロにはならないかも知れませんが、どこまで駐車場をつくったら良いのかという目標数をどこに設定するのかという、非常に難しいところはありますけれども、やっぱり根本的な放置の解決は自転車駐車場を一定数つくることということだと思います。

それからすみません、もう一点ございました。「メトロポリタンプラザ駐車場」のこともご指摘がございましたが、あそこは現在2階建てで「ITB」さんが運営していらっしゃるんですが、以前は2階部分の利用がかなり少なかったわけなんですけれども、この協議会の第二分科会の委員でもいらっしゃいますE委員さんの会社もあの駐車場の区分所有者なんですけれども、E委員を中心に自主的にいつも「路上に置かないで駐車場をご利用ください」という啓発活動をしていらっしゃるのと、最近では駐車場の利用時間も従来は夜の10時までだったのが深夜0時半まで延ばしたということもあって、非常に利用率が高くなったということもあります。第二分科会で出た東武鉄道さんからのご意見で、あの駐車場を3層化することについても検討の可能性がゼロではないというご発言もありましたので、そういうことも含めて現在検討をしているということでございます。

分科会会長： ありがとうございます。よろしいでしょうか。

その他いかがでしょうか。

B委員： ただいまZ委員がおっしゃったようなことは、私も同感なんですけれども、この計画の中でいいますと、21ページにある のように「効率的な駐車場運営」ということになるんだと思いますが、確かに私も現状で見ていると、私の事務所の前にも公園のところに自転車置場があるんですけども、朝の7時ぐらいから置き始めて、夜の10時ぐらいまでずっと置きっぱなしの自転車というのはやはりあるんです。かといってお昼に30分だけ止めて買い物して帰る人も同じようにその場所を使っているんですが、やはりその使い方によって駐車場の形態も、それから場所も、例えば地下が良いのか地上が良いのか、そういうことも含めて使う人に合わせた駐輪場というものも考えた方が良いのではないかなと思うんです。

前に一度提案したことがありますけれども、例えば池袋駅西駐輪場が使われていないと言われておりますが、朝自転車に乗ってきて夜の遅くまで駐車したいという方がいるわけですから、こういう人は多分西口の駐輪場では歩いて駅まで行くのは遠いから、朝は非常に使い勝手が悪いと思って駐輪場を使わないと思いますけれども、夜なら家に帰るのにそんなに急がないので少し歩いて駐輪場に自転車を取りに行き行って乗って帰るんじゃないかと。そうすると駅前まで自転車をお預かりして、それはもちろんお金もいただきますけれども、いったんトラックか何かに載せて西口駐輪場にタグを付けて置いて、帰りは5分ぐらいですから歩いて取りに来てくださいと。行きはまあサービスしてあげましょうというような形もできるのではないかと思いますし、先ほどZ委員がおっしゃったように道路を駐車スペースとして、あるいは私有地であれば「お宅の土地を少し貸してくれませんか、お金はお支払いします」ということであれば、「どうぞ使ってください」という方も中にはいらっしゃるかも知れません。そんなことで少し利用の形態に合わせた駐車場というものを考えてみたらどうかとも思います。

分科会会長： ありがとうございます。大変有効な提案も含まれていたかと思えます。いずれにしても、これだけお金を使っているんだけれども、やはりこれだけ問題を起しているということは、協議会で抜本的な方策を出さないとだめなんですね。今までの方策をやっただけではとてもじゃないけれども解決できないということはわかっていますから、何か「種」になるような新しいことを試みるというようなスタンスでまとめないと問題解決できないと思います。

そういう意味で私の方から申し上げますと、やはり全国もワーストとなっているんでしょうか、特に池袋ですけれども、そうならないようにしたいということが1つの裏の目標にあって、そのためには池袋駅それから大塚駅はこれをしてほしいと。要するに人並みにやっていたらとても解決できませんから、その先に行く提案を是非していただいて、そのための費用として、確かにJRその他の鉄道関係者にも負担をしていただくと、商店街等にも負担していただきます、あるいはそれを利用していただく方にも負担していただきますと、そういうルールをつくっていかなくてはならないと思います。そういうことを是非、それぞれの関係者がそれなりの汗を流してやらないと解決できませんねという方向でやった方が良いのかなというのが、私の現在の意見です。

他にございますでしょうか。

協議会副会長： B委員とZ委員から道路の問題が出ましたけれども、「道路法施行令」が改正されて、4月から駐輪場も道路の「付属物」としてつくってよるしいということになっているんです。ただし、管理が国道事務所、都道府県事務所、区市町村となっていますから、国道でスペースが空いているからといって豊島区でつくろうとしても問題があるということで、その具体的な内容は、施行は4月ですけれども、つまり具体的な「指針」が国土交通省から出ていないんですよ。これが8月には国土交通省から具体的に出てくるということですので、その後では道路を利用して駐輪場もできるということも、区として考えざるを得ないと思います。

問題は、「公安委員会」へ申し出るということなんです。ですから、池袋駅の周辺で道路上に駐輪場をつくりますといっても、池袋警察署が許可するかどうかということです。つまり公安委員会と協議して合意に達したところは

使用してもよろしいというようになるんじゃないかと想像しております。その辺が解決できれば道路も使用できる。ただし、ここまでが駐車できますよと決めても、その周辺が放置自転車の山になる可能性はあるということです。その辺は今後十分に検討をして、皆さんで駐輪対策を検討していかなければいけないだろうと思います。

分科会会長： ありがとうございます。ということは私の目から見ると、全国に先駆けて新しい使い方を豊島区で提案して、そのために国も都も区も協力し、警察も一緒になって「こういうものをこういうやり方で設置したらどうか」ということと、それをきちんと利用者に守ってもらうために「交通管理者」としては一緒に地元も加わってもらって、こういう形で誘導・取締りをしていきますと、そういうことを是非「豊島区方式」のような形でつくったらどうかと、ちょうど良いタイミングではないかと思えます。

そういう意味では「たたき台」の19ページの1の(1)の「自転車の歩道通行の検証・見直し」という項目がありますが、これはまさに警察行政の中でやっていただきたいということなんですけれども、今のようなことを考えますと、ちょっとこれは「道路空間の利用・活用」という言い方で、自転車置場の話もありますし、その置場に併せて、あるいは現在ございます駐輪場に併せてそこへの出入口の関係ですとか、そういうことを含めて「道路の使い方」ですね、歩行者・自転車・車が総合的に、特に問題になっている池袋駅・大塚駅周辺ではそういう全国に先駆けてモデルになるような使い方を是非この場で議論できるような、まあそれは第二分科会で大きなテーマになるかも知れませんが、そういう形で提案するというのを是非したらどうかと思えます。

皆さんはこういう場所で、特に池袋と大塚駅という2つの駅で、全国でもワーストということですから。違法駐輪が多いという意味で全国でワーストということでもよろしかったでしょうか。

事務局： いえ、平成15年と16年の場合は都内でワースト1位と2位ということでございます。

分科会会長： そうですか。すみません、多少オーバーになるのかも知れませんが、都内のワーストをとにかく解消したいということで、他区には少なくとも先駆けた対応手段を考えるということのを是非、ご検討願いたいと思えますが、いかがでしょうか。どういう「仕組み」が必要かというようなこと等で何かございましたらお願いします。

X委員： 大塚駅の話がただいま出ましたけれども、私も大塚駅の利用者でございます。確かに現在は駐輪場がないものですから、駅前がひどい状態になっていきますけれども、大塚駅の構造を私なりに検証しますと、やはりあれだけの乗降客がありながら駅の施設が階段さえ一杯になってしまうような状態で、駅に来られる方が自転車を駅前に止める気持ちも良くわかります。他に止める場所が無いような現状なんですね。お聞きしたところによりますと、駅の改良計画があるということですから、その際には是非利便性を考えてほしいと思えます。もし地下に駐輪場ができるようでしたら、地下から改札までスムーズに行けるというような構造になれば、当然、利用者の方もたくさん使われることになると思えますので、本日は第一分科会ですから鉄道事業者の方はいらっしゃいませんけれども、改札口も南北で2つですけれども例えばもう少し増やしていただくとかで、いかに自転車(駐車場)と駅の改札口を接近できるかということ、これから工事があるのでしたらそういう面も

考えていただければ、駅前の放置は一掃されるのではないかと思います。

分科会会長： ありがとうございます。この点も第二分科会では大塚駅も具体的に
なっていくと思いますので、その中で駅舎の改築についてのご意見というも
のもあるということで、お願いしたいと思います。

全体を通してその他いかがでしょうか。

それでは私の方で気づいたところなんです、先ほど「たたき台」の20ペ
ージの2の放置自転車の撤去・処分等のところで、民間委託で実施している
区のご説明もありましたが、やはり豊島区は自転車の乗り入れ台数あたり高
いお金を使わざるを得ないことになっているということを含めて、効率的に
撤去あるいはその前に誘導するというを実施するために、新しい例えば
「PFI」的なやり方ですね、民間委託を含めた新しい工夫ということを、
これは全体で検討した方がよしいかも知れませんが、各区あるいは全国で
実施されている例を集めていただいて、そこで駅の方はもちろんですけど
も地元の商店街その他も一緒に撤去できるような仕組みですね、その中に民
間の方も入っていただきながら、いかに効率的に撤去するか、あるいは未然
に防止など総合的にやれるようなことを考えていくことはできないか、特に
民間委託ということで効率化の余地はないかですね、それは是非検討して
いただければと思います。

その他で何か全体についてございましたらお願いします。

(特に無し)

よろしいでしょうか。そうしますと、本日は「たたき台」をベースにいろ
いろご意見をいただきまして、事務局には宿題がたくさん出たように思いま
すが、次回の第一分科会は7月29日の金曜日ですね。

事務局： はい。この第一分科会につきましては7月29日(金)の午後2時30分を
予定しております。その前に第二分科会が7月8日にございます。

分科会会長： それでは今のようなスケジュールで、今年度の2度目の第一分科会が
ございますけれども、またその間でいろいろご提案や、こういうことを調べ
てほしいということがあれば事務局までご連絡いただければと思います。

その他何か補足はございますか。区の方でいかがでしょうか。

事務局： あらためてまたお知らせいたしますが、もう一度日程につきまして申し上
げます。先ほど申し上げましたように、この後は第二分科会を挟んでこの第
一分科会が7月29日(金)午後2時30分からとなっております。本日も2
時と勘違いされていた方もいらっしゃいましたので、日時・会場につきまし
てはあらためてご案内いたします。

また、第二分科会の委員を兼ねている委員さんもおられますので、第二分
科会につきましては7月8日(金)でございます。またあらためてご案内い
たします。

それから会長からもございましたが、本日ご発言をし忘れたり、あるいは新た
にお気づきの点がございましたら、事務局までお知らせいただければと思いま
すので、よろしく申し上げます。

分科会会長： はい、ありがとうございます。結局やはり新しい知恵を出さないと、尋
常なことではなかなか解決できませんので、是非皆さまからいろいろなアイディ
アを出していただいて揉んでいただかないと今年度中のまとめには間に合わない
と思います。是非、「こんな馬鹿なこと」と思わずに、いろいろ出していただい
ければと思います。よろしく申し上げます。

それでは本日の第一分科会を終了いたします。ありがとうございます。

閉 会

<p>会議の結果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今回は、5月の「全体会」で各委員から出された意見を踏まえ、事務局から提案された総合計画の「たたき台」について、その構成・内容につき第一分科会の担任分野である「自転車の適正利用」「放置自転車対策事業」についての検討を行った。 ・ 次回は、今回の会議で出された意見を踏まえ、新しい施策も模索しつつ「たたき台」にさらに肉付けを行い、第二分科会での議論後に引き続き検討していくこととされた。 <p>(委員の欠席)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 足立勲、京谷宣明
<p>提出された資料等</p>	<p>【配布資料】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 資料 1-2-1 総合計画の基本的な構成(たたき台 その2) <p>【参考資料】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 参考 1-2-1 第3回全体会での意見等について ・ 参考 1-2-2 豊島区自転車等駐車対策協議会委員名簿(変更)
<p>そ の 他</p>	<p><次回会議の予定></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第一分科会(第3回) 7月29日(金)午後2時30分開始予定 ・ 第二分科会(第4回) 7月8日(金)午後7時開始予定 <p style="text-align: right;">*会場等の詳細は別途案内</p>