

第4回第二分科会（H17.7.8）での宿題・意見と今後の反映について

<事務局からの資料説明等>

- * 5月の全体会で提案し6月の第一分科会で肉付けを行った「たたき台」の概要につき説明を行った。
- * また、特に第二分科会の担任分野である「自転車駐車施設の整備」にあたって、主に各駅ごとの整備目標台数を掲げる上での基本的な考え方を示し、鉄道事業者をはじめ各委員から意見が出された。

<各駅ごとの「整備目標」を掲げるための基本的考え方>

前提条件

- ・ 本区および近接区の人口・自転車登録台数・駅周辺への自転車乗入れ台数等の近年の推移、および平成14年度と16年度に本区が行った自転車利用実態調査の結果等から、計画の最終年である平成27年度までの本区内に乗り入れる自転車台数の大きな増減要素は見当たらないため、平成16年度の乗入れの実態台数を基礎数値として各駅ごとに新たに整備が必要と思われるベースとなる台数を算出する。

各駅ごとに算出した台数 現時点での主な増減要素（まだ最終整備目標台数ではない）

- ・ 池袋 2,800台 撤去の増強、既存駐車施設のあり方検討、道路空間の活用検討
- ・ 大塚 3,350台 有料駐車場整備による新規放置禁止区域の指定（40%減）により約2,000台
- ・ 巣鴨 650台 撤去の増強、道路空間の活用検討
- ・ 目白 100台 撤去の増強により新規施設建設は不要
- ・ 駒込 0台 既存駐車場の利用率 up で対応可
- ・ 北池袋 150台 現在の無料置場が都市計画道路内のため廃止となると別途検討
- ・ 下板橋 100台 現在の無料置場の有料化プラス新規放置禁止区域の指定で対応
- ・ 椎名町駅 270台 環6拡幅による高架下活用による公園内置場廃止で550台以上
- ・ 東長崎駅 西武の駅舎改良により現行410台に加えレンタサイクル廃止の影響、広場整備による店舗の設置等による影響をふまえ、プラスアルファの台数確保を図るべく西武と協議
- ・ 東池袋駅 150台 現在の無料置場の有料化プラス道路空間の有効活用の検討など
- ・ 要町駅 500台 撤去の増強、道路空間の活用検討
- ・ 千川駅 250台 撤去の増強、道路空間の活用検討
- ・ 西巣鴨駅 0台 既存駐車場の有効活用により新規施設建設は不要
- ・ 新大塚駅 450台 文京区と協議
- ・ 落合南長崎駅 0台 既存駐車場の有効活用により新規施設建設は不要
- ・ 高田馬場駅 完全に新宿区内の駅であるも、本区も神田川北に登録制置場を運営しており、今後は放置の動向を踏まえ新宿区とも協議しながら施策を検討
- ・ 雑司が谷駅（新駅） 調査実績がないため「駅勢圏」および近接駐輪場の利用実態を加味し概ね200台～500台弱の間で最終目標を検討

<各委員からの意見とそれに対する考え方>

(鉄道事業者)

- ・ 算出方法が放置と適正駐車のそれぞれのピーク台数を元になっているが、その方法で良いのか、もう少し確認したい。
- ・ 現時点の考え方は概ね理解できる。当社としては「街の中の駐輪場」の必要性は理解しているので、駅舎改築後も駐輪場を減らす考えはない。
- ・ 各駅の計算は良くわかった。最終台数の決定には他の委員とも知恵を出して決めていくものと理解する。新駅については近接駐車場の影響を考えた台数であればその分差し引いて考えるべきでは。
- ・ 高齢化が進む中で乗入れが本当に今後10年変わらないという前提で良いのか、また実態調査の回答率・サンプル数が低い中でベースとなる考え方を出して良いか危惧する。

5年での中間見直し、あるいは前記後期で分ける考え方もある。また、人口推計は現行では10年先は年齢構成等もあまり変わらないという状況であるが、区の「基本計画」の策定に伴い新たに推計をしているので、新たな人口推計が出た時点で見直すことも検討したい。

データについては指摘はもっともだと思うが、平成14年と16年の2回にわたる区の調査でも傾向にさほど大きな変化がないこと、日常業務の中で大きな乖離はないことから、よりどころはやはりこの実態調査以上の数字はない。また、もし都生活文化局の調査数字をベースにすると、午後の一番多くなる時間帯で取っていないため現実問題としてあまりにも低い数字になってしまう。そういうことを加味してピーク時の数字に一定の率を掛けて下げる方法で考えたものである。

(他の委員)

- ・ 豊島区の場合は今後10年では人口はさほど変わらないと見て良いのではないかと。
- ・ 下板橋駅は踏切の解消の問題・道路整備と併せ、現行無料置場を板橋区がやっているような「コイン式」にするという考えで良いのか。

ご指摘のとおり道路整備・踏切整備の中で展開する自転車駐輪場として(既存の無料置場を)コイン式のラックを設置して有料化する方向で考えている。

- ・ 池袋駅の2,800台というベースの数値には、これだけないと今の放置自転車が無くならないという実感がして驚きである。また、「どこにどれだけ駐輪場をつくるのか」で想定も変わってくるのではないかと。

撤去や保管所の拡大等、様々な施策を講じるという前提で最終的に何台整備したいということであるが、また案として提示させていただきご議論されたい。

東西のバランスもあり、また鉄道事業者の方々からのご協力も個別に協議を進めている段階なので、9月10月あたりで整理したい。また、前期・後期で入れることも考えている。

- ・ 駅舎の改良を予定している駅や新駅は、図面を見ながらどこにつくるのが適正なのかという議論も必要ではないかと思う。特に大塚については地域の要望で「空蝉橋」側に改札をつくってほしいという声もある。そうなるこそちらの需要に見合った台数というのもまた

そこに出てくるのではということも気になるので、その辺を踏まえて検討することを要望したい。

- ・ 区内の自転車乗入れ台数があまり変わらないというのは疑問。「椎名町駅」などは無料置場が公園に出来たことで、利用しやすい理由から自転車が増えている。池袋に利用しやすい駐輪場ができると西武線に乗らずにそちらへの自転車が増えるということもあるのでは。
- ・ 椎名町のように駐輪場の利用により商店街の活性化につながるというのは良いことであって、一概に駅周辺の自転車というだけで鉄道利用者という「長時間利用者」のことばかりあまり考えなくても良いのではないか。また、自転車に乗らない頻度を増やすような活動も大事だと思う。
- ・ 「千川」や「要町」など、場所がないところは道路空間の活用もやむを得ないと思うが、撤去の増強というものは対策の順位としては落として考えてほしい。
- ・ 自転車の利用を抑制するという考えは残念である。
- ・ 「東池袋」など駅周辺の大規模な再開発があるところは、「まちづくり」の観点から駐輪場を整備することも考えてほしい。また、各駅1つずつ協議会ができれば良い。

再開発については、「駅のための駐車場」ということになると難しいが、そこに住む人あるいは店舗の附置義務についてはきちんと守らせていく。

- ・ 既存駐車場の中で利用率が低いところへ「追い込む」施策も重要である。また、「プラザ駐輪場」の利用率は近年非常に高く、その3層化も数年前から提案している。
- ・ 駅から遠いところに駐輪場をつくっても意味がない。「池袋」の場合は地上も地下もいっぱいだし、もう線路の上空を使うしかない。鉄道事業者の皆さんに今から頑張ってもらいたい。
- ・ 「大塚」について、区でやるのかJRでやるのかという綱引きではなく、区の方で何とか手をつけてほしい。
- ・ 都道の駅前広場については区へ移管する等して、区で考えてほしい。鉄道事業者はそれなりの負担をしてほしい。道路そのものには本来の役割がり、地域住民も自転車の整理をするなど役割を果たしてほしい。

<分科会会長まとめ>

今回出された意見および「第一分科会」での検討も踏まえ、次回の第二分科会では各駅ごとの具体的な整備目標を掲げ検討するとともに、鉄道事業者の講じる措置についても議論したい。