

# 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3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7月29日（金）午後2時30分～午後4時38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、並木茂 <区議会議員>本橋弘隆、小林俊史、森とおる、小倉秀雄 <関係団体選出者>菊地慎二、木村俊平 <関係行政機関>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）、広報課長、都市計画課長、道路管理課長、道路整備課長
	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 4人 報道関係者 1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 3 回目の「第一分科会」ということでございます。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お配りしております。

本日の欠席に関するご連絡ですが、京谷委員からご欠席の連絡をいただいております。

それでは、太田会長さん、よろしく願いいたします。

分科会会長： 皆さん、こんにちは。大変暑い中ご苦労さまです。本日はよろしく願いいたします。

ただいまから、豊島区自転車等駐車対策協議会の第 3 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。議題 1 の「総合計画の構成について」ということで、今までの各分科会の議論をふまえて「たたき台 その 4」が出ております。今回は第一分科会でございますので、担当する分野の議論を中心に進めてまいりたいと思います。

それでは早速ですが、資料の説明を事務局からよろしく願いいたします。座ったままでどうぞ。

## \* 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 1-3-1」をお取り出してください。

「総合計画の基本的な構成 (たたき台 その 4)」という資料でございます。

今回のたたき台は「その 4」となっておりますが、これは、今年 5 月の全体会で、『最初のたたき台』として総合計画全体の骨組みをご提案させていただきました。その後、6 月の「第一分科会」、さらには今月の 8 日に開催されました「第二分科会」の議論を経て肉付けをしてきたものでございます。

本日は、前回の第一分科会で提案をさせていただきました「第 5 章」の施策内容についてご確認とご議論をいただきまして、まだご議論いただけない商業施設の付置義務等につきましてもご意見をいただければと存じます。

その後で第 3 章の「基本的理念・基本方針」につきましても再度ご意見をいただければと考えております。

それでは資料の説明に入らせていただきます。

まず、「第 1 章 はじめに」でございますが、こちらは既に何度かご紹介させていただいたところでございますので、本日は 1 箇所のみご説明させていただきます。

2 ページをお開き下さい。下の方にあります「4. 総合計画の対象区域」でございます。

これまでのご意見で、「駅を重点整備区域にするという議論があるのでは」ということもいただきましたので、6 月の第一分科会では、「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す、「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」という表現をさせていただきましたが、各鉄道駅周辺は、駐車場整備等のハード面のみならず、自転車の適正利用も重点的に図らねばならない区域ではないかと考えられますので、今回あらためて、『なお書き』の部分ですけれども、アンダーラインが引いてありますが、このように記述をさせていただきました。

読上げますと、「なお、区内鉄道駅周辺については、特に自転車の適正利用および駐車場などの施設整備を進める上で重点的に対策を講じる地域とする。また、区外所在駅周辺で本区内で対策を講じる必要がある区域も同様とする。」ということでございます。

次に、「第2章 自転車利用の現状と課題」でございますが、こちらもこれまでご紹介してきた内容でございますので、1点だけご説明させていただきます。

13ページをお開き下さい。「3. 経費の支出と自転車等利用の実態」でございます。

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、本区が、これまで放置自転車対策事業にかけてきた経費の推移でございます。

ここで「参考1-3-1」というA3横の2枚ものの資料と、この「補足説明資料」となっているA4縦の1枚ものの資料をお取り出しください。

まずA3横の1枚目でございますが、これは今月の8日に開催しました第二分科会でも出させていただきました資料をA3版に拡大したものでございます。内容は東京都の生活文化局の調査資料をベースに、各区の「消費的予算」、これは駐輪場の維持管理経費等でございますが、それと「投資的予算」、これは建設に係るものでございますけれども、双方を比較した資料でございます。

このご説明をする前に「参考1-3-3」というA4版2枚ものの資料をご覧いただきたいと思っております。こちらは6月10日に開催いたしました、前回の第一分科会で出された皆さまからの宿題・ご意見等をまとめさせていただいた資料でございます。これは第二分科会でもご紹介させていただいております。

この中の2ページをお開きいただきまして、真ん中よりやや下、下から3番目をご覧ください。これからご説明いたします資料に関する会長からのご意見を載せております。

読み上げますと「各区との経費の比較という点では、投資的な経費とそうでない経費を分けて整理してほしい。そして他区と比べてどうか、あるいは区民にとってどれだけ負担になっているのかわかるようにしてほしい」ということございましたので、この整理をさせていただいた資料がA3版の表でございます。

それではA3版の資料であります「参考1-3-1」をご覧ください。

A4版の「補足資料」も併せてご覧いただきたいと思っております。

A3版の1枚目は、過去4年間における年平均の各区の自転車対策関係事項の比較の表でございます。

まず、左から5列目の①の「区立駐車場等維持管理経費」でございますが、豊島区は年平均3億7,666万6千円で、この4ヵ年平均ということでは、杉並・板橋に次いで3番目に高くなっております。

一列飛ばした右側、「区立駐車場等収容1台あたり維持管理経費」でござい

ますが、豊島区は1,276万8千円と一番高く、さらに1つ飛ばして「区立駐車場等収容1台あたり維持管理経費」では3万3,154円となっておりまして、これは23区で2番目に高いという結果となっております。

その右隣の②「放置自転車撤去・保管・返還等経費」につきましては、豊島区は年平均で1億5,794万4千円となっておりまして、こちらは一番下にございます23区平均と比較いたしますと若干高い程度となっております。

これらの結果を併せまして、表の一番右側から3番目に「人口1人あたり4年間平均消費的経費」の欄がございますが、こちらは豊島区が2,181円で一番高くなっております。

その右側でございます4年間平均の「投資的経費」でございますが、豊島区の場合は1億7,090万3千円となりまして、一番下の23区平均より3千万円ほど高くなっておりますが、一番右側の人口1人あたりの額で見ていただきますと、677円となりまして、こちらは23区の平均393円に比べますとかなり高い額ということになります。

次に、A3版の資料の2枚目でございます。ただいま1枚目の資料でご説明しましたのは単に「支出」から見たものでございますが、こちらは東京都が16年度のみに行った歳入ベースの調査の数値を加えた「駐車場等管理業務」と「撤去・保管・返還業務」の、それぞれの予算の各区の比較に加えまして、豊島区が独自調査をしまして「民有地等賃借料」の予算額を紹介した資料でございます。

前回の第一分科会でも会長さんから、「施設の設置上の問題であるとか、何か高い人件費を使ってやっているんじゃないかというように捉えられてしまうのではないか」というご心配をいただきましたことと、「使用料や手数料等で返ってくる分を引いたらどうなるのか」といったデータを出してはいかがなものかというご意見もいただきましたので、これらのデータも加味してまとめたものでございます。

まず、上の欄に「駐車場等管理業務」がございますが、この中から①の「駐車場等維持管理経費」をご覧くださいますと、平成16年度の豊島区は3億7,546万7千円で、1枚目でございます過去4年間の平均額とほぼ同額でございます。順位も同じく3番目ということになっておりますが、その右側に有償で第3者から借りている「民有地等賃借料」についても、豊島区の場合は3番目に負担が多いということでございます。

次に、「撤去・保管・返還等業務」の欄より、②の「放置自転車の撤去・保管・返還等経費」でございますけれども、平成16年度の豊島区は1億6,779万7千円で、これも1枚目の4年間平均とほぼ同額となっておりまして、こちらもやはり23区平均より若干高い程度となっております。こちらは賃借料等の負担はございません。

また、その右側に「撤去保管手数料等歳入予算」がございますが、こちらは大田・世田谷について3番目に多くなっております、それを差し引いて計算した「人口1人あたり経費」「保管所1台あたり経費」は、23区平均あるいは若干低い程度となっております。

これらの①と②を併せた額で比較しますと、表の左から4列目に豊島区は5億4,326万4千円と、平成16年度では23区全体で4番目に高いということになっておりますけれども、先ほど申し上げましたように「民有地等賃借料」として支払わざるを得ない額がございます。また、併せて「駐車場使用料」あるいは「撤去保管手数料」などの歳入を差し引きますと、6,813万1千円で、

ほぼ23区平均となりまして、人口1人あたり経費で見ても269円と、こちらも平均レベルになるという計算でございます。資料の1枚目でご紹介しました支出の面だけで見た23区の比較と、歳入と第三者からお借りしている負担の部分を加味して計算いたしますと、支出の部分だけでは豊島区はかなりお金をかけているということになりますけれども、収入面あるいはお借りしている部分を見ると各区の平均とほぼ同じレベルになるということでございます。

たたき台に戻らせていただきます。18ページと19ページでございます。18ページが「基本的理念」、右の19ページが「基本方針」ということで、それぞれの議題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。

先ほど冒頭で申し上げましたように、本日は、第一分科会で担任する分野の施策の内容につきまして、再度ご議論いただいた後にご確認いただきたいと思っておりますので、先に21ページの「第5章 施策の展開、重点施策」をお開きください。

本日は、この21ページにございます「1. 適正な自転車利用の推進について」と、23ページにございます「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、併せて25ページまでその記載がございます。こちらについてご説明申し上げます。

それから58ページをお開きいただけますでしょうか。こちらの上段にございます「③ 条例による付置義務駐車場の整備の徹底・対象の拡大」「④ 民間による自転車駐車場整備の奨励」という項目がございます。こちらについてはこれまでご議論していただいておりますので、後ほどこちらにつきましてもご説明し、ご議論いただければと思います。

それでは21ページに戻らせていただきます。アンダーラインを引いてあるところが、主に前回のたたき台からの変更点、あるいは議論のポイントとなる箇所でございます。

まず、「1. 適正な自転車利用の推進について」のところで、(1)自転車利用者に対するルール・マナーの普及啓発、でございます。

①から⑧までございますけれども、このうち「⑧ 道路交通法に基づく指導強化」につきましては、以前のたたき台では23ページの「違法駐輪防止の徹底」にあったものをこちらに持ってきたものでございます。

前回の第一分科会でもご説明してございますが、こちらの①から⑧は、まず最初に「自転車利用者の責務」を掲げまして、その後、各主体との連携・協働した啓発、そして、主に区と警察による施策の連携といった記述になっております。

特に、この項目では、安全指導あるいは取り締まりの強化というように、全体会でも「警察」の役割として「取締りを厳しくできないか」といったご意見もいただいたところでございます。そういった観点からご議論いただければと考えております。

その下に【事業計画】と書いてありまして、左側に「施策内容」、右側が平成18年度から22年度までと、平成23年度から27年度までの、前期と後期に分けた実施内容を記述する形になっております。

施策内容によりまして、前期に達成したい内容と、後期の計画期間終了までに達成したい内容とを分けて記述するようなイメージを持っておりますが、この「自転車利用者に対するルール・マナーの普及啓発」という項目全般につきましては、計画としてなかなか「いつまでにどうする」ということを時期で分けて考えづらい内容でもございますので、現時点では全て10年

間を通した記述にさせていただいております。

次に、22 ページの中段にあります、(2)代替交通手段の検討、の欄をご覧ください。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すが、こちらにつきましては、①の「バス等の他の代替交通手段利用の推進」、あるいは②の「歩く大切さのPR」というところに関連しまして、第二分科会でもE委員からは「交通アクセスの手段として自転車を利用することは推奨すべきことで、抑制という考えはちょっと残念」という意見がございました。

また再度「参考 1-3-3」をお取りだけいただけますでしょうか。「第2回第一分科会での宿題・意見と今後の反映について」という資料でございます。

1 ページの一番下でございますが、これはC委員からのご意見でございましたけれども、「全面的に徒歩に切替なさい、バスに代えなさいということではなく、一人ひとりが自転車を使う頻度を少し減らせれば、駐輪場や放置対策に対する負荷も少しは減るのではないか」といったご意見、あるいは「自転車を使うことによる健康面での奨励もされているので、この辺の位置付けは非常に難しい」というご意見、さらには「歩いたらこういうメリットもあるんですというような啓発あるいは特典のようなものも、みんなで提案できないか」といったご意見をいただきました。

2 ページの矢印のところには、このご意見に対する会長さんのご意見もございます。

また、事務局といたしましても第3章の「基本的理念」の中で自転車を「交通手段」に位置付けるという提案させていただいておりますので、自転車はむしろ利用を推奨されるべきものという理解しております。

ですから、適切な自転車利用を図っていただく必要は当然あると思いますが、一律に抑制という考えは事務局としては持っておりませんので、この辺は例えば地域の実情や自転車の放置の実態に応じて、という面での記述が必要ではないかと考えているところでございます。

たたき台の22 ページにお戻りいただきまして、③はレンタサイクルシステムの検証、でございます。これは以前も申し上げましたが、「検証」という言葉自体が計画としてどうかということもでございます。実際に豊島区の中では、区が行っておりますのは2カ所でございます。また、西武鉄道さんが東長崎駅1箇所ではレンタサイクルを実施しているところでございます。今後の自転車駐車場の整備の方向性が出ましたら、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システムを組み込むというようなことも可能性としては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、23 ページの、「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、のところ、①放置自転車の減少目標の設定、についてでございます。

こちらは、以前のたたき台では「撤去台数」についても、例えば年間〇〇台ということ掲げたらどうかという案にしてございましたが、放置自転車の減少目標について、単純に、撤去台数のみで目標設定してよいのかという議論が事務局内部でございました。

前回の第一分科会でも申し上げましたが、何を基準にこの目標掲げるのかということ難しいところでございまして、今はこのような形にさせてい

ただいているところでございます。

参考までに次の 24 ページに【事業計画】の表がございますので、その一番上をご覧くださいんですけども、放置自転車の減少目標の設定のところで、今は数字につきましては〇〇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けども、駐車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。また、撤去方法の内容とも関わってくるのかなとも思います。

さらに、撤去台数につきましては、駅至近に駐車ができて、さらにきちんとルールを守っていただける利用者が増えれば、必然的に減少するものであろうと思いますので、特に撤去台数の目標ということではなく、今はこのような形にさせていただいておりますので、皆さまのご意見もお伺いできればと考えております。

23 ページに戻っていただきまして、⑤の「返還事務の効率化」でございます。こちらは現行 40 日間となっております自転車の「保管期間」を短縮できないかということで考えております。

一番の問題点は「所有者の特定」でございます。仕組みといたしましては防犯登録番号から警察に照会をかけて、特定できた所有者に通知をしてという手続きをしております。その前に当然、撤去されたと判断して自ら保管所に取りに来る方もいらっしゃるんですが、取りに来ない自転車の所有者につきましては警察さんに照会をかけて、区から通知を出しているという方法を取っております。

当然、区あるいは警察さんでの速やかな手続きは今後も必要であると考えてございますけれども、前回の第一分科会で D 委員の方から「自転車店から警察への防犯登録の届出」のお話もございました。数が多いための処理のタイムラグもあるのだらうとは思いますが、販売店さんとしても速やかに警察に送付するというのも、案として加えさせていただいたところがございます。

また、関連して 24 ページを再度ご覧いただきますと、⑤の返還事務の効率化のところには「電算システムの導入」あるいは、現在でも行っておりますが「返還業務の民間業者への委託の検討」ということで更なる委託化の推進による効率化についても書かせていただきましたので、こうしたことを検討しながら、撤去から返還までの処理の短縮・効率化を図りたいと考えております。

この表の②をご覧くださいんですけども、「効率的な撤去活動の推進」という項目がございます。こちらにつきましては、特に撤去の増強を図る駅、あるいは新たに撤去を始める駅についても記載してございます。

これに関連しまして、また別の資料になりますが、「参考 1-3-4」をお取りだけいただけますでしょうか。この資料は今年 8 日に開催されました「第二分科会」での各委員からのご意見等を紹介したものでございます。1 ページをご覧ください。

議題の中心が「各駅ごとの『整備目標』をどう考えていくのか」ということとございましたので、その前提となる考え方もお示しいたしました。

真ん中に②とございまして「各駅ごとに算出した台数→現時点での主な増減要素」とございます。まだ、駅ごとの「最終整備目標台数」をお示ししたわけではございませんが、駐車場整備を無制限に行うわけにもまいりませんので、ベースとなる駅ごとの台数をまずお示しし、その中で特に放置を減ら

す要素として「撤去の増強」が必要であろう駅、あるいは現在駐輪場がなくて撤去ができない駅であっても、有料駐車場をつくって撤去を新たに開始する駅もございます。

そうした駅につきまして、とりあえず、たたき台の24ページの「効率的な撤去活動の推進」という項目にもお示しさせていただいたところがございます。

「たたき台」の24ページにお戻りいただきまして、④の「保管場所の集約・拡大」でございます。これも以前ご説明しましたように、豊島区の場合、小規模な保管所が現在8カ所に分散されておりまして、併せて4,580台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、効率的な撤去活動を行うにも限界があると考えております。

また、この保管所のあり方をどのようにしていくのかが固まりませんと、先ほどご説明しましたように、もし「減少目標の設定」をするということでもなかなか前に進めないのではと考えております。

現時点では8箇所ある保管所を4箇所程度に集約し、収容台数も大幅に拡大したいと考えておりますが、その台数につきまして、お示しするにはもう少し時間をいただければと存じます。また先ほどの放置自転車の返還業務、撤去業務と併せて、更なる民間業者への委託も検討すべきものと考えております。

次に⑦の「放置自転車のリサイクル事業の継続・推進」でございます。これにつきましては、前回のたたき台では「再生自転車の活用・販売」あるいは「海外無償譲渡」についても「年間〇〇台」と、目標台数として数値を表示するような案になっていましたが、こちらも先ほどの撤去目標と同様で、放置が減少すれば必然的に撤去台数が減少いたしますので、数値目標を掲げるのはいかがなものかという議論が事務局でございましたので、今回はそれを削除させていただいたものでございます。

また、新たに「引き取り手のない撤去自転車の業者への売却」というものを入れさせていただきました。これは、現在撤去した自転車で保管期間の過ぎたものは、一部を再生利用しておりますが、そのほとんどは粉砕処分しております。資源としては有効活用されておるのですけれども、自転車として再活用されるのはごく一部でございます。この粉砕処分費用も年間数百万かかるものですから、そういったことも加味しながらそのまま売却していくということでございまして、その売却するにあたっては古物商の免許を持つ業者の方々に売却して利用いただくというものでございます。

次に、25ページでございます。(2)の「駐車場の効果的利用方法の検討」でございます。①は前回もお話したとおりでございますが、「駐車場定期利用者に対する優先順位の明確化」でございます。基本的には区の施設でございますので、区内在住・在勤の方がまず優先、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す。それ以外の方についてどうするかということでございまして、遠距離利用者を優先すべきではないかということでございます。こちらが問題になりますのは、利用率の高い駐車場ということでございまして、年間の定期利用者について「抽選」になった場合については障害をお持ちの方、区内在住・在勤の方を優先しまして、それ以外の方ということで優先順位を付けてということもあり得るのではないかとということでお示しをしたものでございます。



下の【事業計画】では、駐車場から測りまして例えば徒歩何分、駐車場から何mということで、記載をしてございます。

最後に 58 ページでございます。一番上の③の「条例による付置義務駐車場の整備の徹底・対象の拡大」でございます。ここで「参考 1-3-2」をお取りだけいただけますでしょうか。「自転車駐車場の付置義務について」というA4一枚の資料でございます。

現在、豊島区では、「自転車法」に基づきまして、条例で一定規模以上の施設、具体的にはパチンコ店などの「遊技場」、「スーパーその他の大規模店舗」、「百貨店」、「金融機関」につきまして、その新築もしくは増築時に自転車駐車場の付置を義務付けております。

しかしながら、条例の制定から随分経ちまして、若干、課題があるのも事実でございます。主な課題としては資料にございますように4点ほど挙げさせていただきます。

読み上げさせていただきますと、①は「上記以外の施設で、集客力の高い飲食店あるいは多数の学生が集まる専修学校や学習塾などが対象施設となっていない。」これは現在、現場でも問題になっているんですが、専門学校の周辺に学生さんが乗り入れて放置自転車がたくさんあるという状況がございますので、こうした記述をさせていただいたところでございます。

②でございますが、「付置義務施設が自転車駐車場を設置する場合であっても、地上階以外に作られ利用率が低いものや倉庫等に転用されている場合もある。」現在の条例の中では、どこの場所につくりなさいという規定がございません。利便性の高いところにつくっていただきたいんですけども、どうしても物理的に難しいということだと、台数を確保するため屋上につくられるもの、あるいは地下につくられるものもございます。そういう中で問題になっているところもあるということでございます。

③でございますが、「付置義務が商業地域または近隣商業地域内に限定され、その他の用途地域に建設される店舗等は対象とならない。」ということでございます。これは基本的に自転車法の中で商業地域または近隣商業地域にあるということが掲げられておりまして、そういった関係で区の条例でもこれらの地域を対象にしているんですが、これを他の用途地域にも拡大できないかということを検討したいということでございます。

④でございます。「対象施設であっても新・増築のみに付置義務がかかり、いわゆる「用途変更」は対象とされない（もっとも自転車法の規定自体「新築または増築」に限られている。）」といったものでございます。自転車法の条文の中には新築または増築に関するところで付置義務をかけて、その内容は条例で定めなさいという仕組みになっておりますけれども、実際は「事務所」で建てたところが変更して大型店舗になるところもございますので、そういったところをどうするのかということなんです。私どもも各区に聞いた内容では、23区の中で用途変更にまで対応しているところはないということです。用途変更ですので建物を大きくするというものではございませんので、物理的に新たに駐輪場を確保するところの難しさもあると思いますが、これをどう扱っていけばよいのかということでございます。

たたき台の58ページに戻っていただきまして、最後に④「民間による自転車駐車場整備の奨励」でございます。こちらにつきましましては【事業計画】として書いてありますのは、民間の駐車場を奨励するために「融資制度」がございまして、こういった制度を活用して、公共団体だけでなく民間にもつくっていただきたいということで、そのための奨励をしていくというような

内容でございます。

資料の説明は以上でございますが、本日、第二分科会のE委員より、第一分科会への提案ということで資料をいただいております。この資料を委員の皆様にお配りしてもよろしいでしょうか。

分科会会長： はい。結構です。

事務局： それでは、資料を配付させていただきます。

（「追加資料」の配布）

事務局から資料をご紹介させていただいてよろしいでしょうか。

分科会会長： お願いします。

事務局： タイトルは、「CB（コミュニティビジネス）を活用した民主導臨時自転車駐車場経営スキームの概要（意見書）」となっております。1枚めくっていただきますと、「CB事業スキームの概要」とございます。「主催・共催」は「NPO団体等・豊島区」、「企画・運営」は「豊島区より臨時自転車駐車場管理運営事業委託契約を受託契約し、区民主体の社会貢献団体が管理運営する」といった内容でございます。受益者や実施場所の例示もされております。「運営の概要」でございますが、提案例として、池袋西口のメトロポリタンプラザビルの前の区道で、こちらは8mほど歩道があるということでございますが、その車道側の2.5mを利用して簡易な仮設の自転車駐車場をつくるということでございます。その利用形態として、池袋東口G大通りとありますが、これは「グリーン大通り」でございます。ここと同様に定期駐車のみ利用可として、1ヶ月2,000円程度というご提案のようでございます。

その次のページでございますが、このコミュニティビジネスを行う趣旨が書かれております。順に読み上げさせていただきますと、「①行政側だけが主体となって駅前放置自転車問題の解決を目指すのではなく、地域住民が主体・主役となった問題解決方法を目指す事業展開である」「②地域に関する地域構成員自らが自己責任の姿勢を基本とし、自らが問題解決意識を持って積極的に取り組んで行くことを目指す」「③民間主体の総意を持って取り組む事業であるので、鉄道事業者（受益者の一人）側にも積極的な協力姿勢を強く求めていく」「④豊島区行政側の逼迫した資金を活用することなく、区有財産を上手に活用することで、地域の問題点を民間主導で解決する斬新的な事業スキームである」「⑤受益者（自転車利用者）が駐輪代金を支払い、その代金を上手に活用し事業展開に結びつけるという試金石的なアイデアである」「⑥今後将来的に公的な新たな資金投入をせずに民主体事業展開を目指すコミュニティビジネスの良いシミュレーションとなる事業である」

資料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す。1つのご意見として委員さんからもお出しいただいたということでご覧いただければと思います。

本日も議論すべき点がいろいろございますが、いままでにご議論いただいた施策の展開、あるいは「付置義務」「駐車場の整備」に関連する問題につきまして、ご意見あるいはご質問を含めていただければと思います。

B委員： 後から提案のあった内容もそうだと思いますが、先日の「第二分科会」でも、最終的な各駅の駐輪場の整備目標台数を決めるという作業に入っております。その時に私も発言をしまして、これはどのように考えれば良いのだろうと思ったのですが、「今ある自転車」を確実に収容する駐輪場をつくりながら、なおかつ想定される「長期に置かれる方」と、「短時間に置かれる方」

も含めて十分な駐輪場を確保すれば放置が解消されるという考え方で良いのかということですが、一方で「便利な駐輪場」ができればできるほど、やはり乗り入れる台数は増えてくるんじゃないかと。果たして放置自転車は解消されるのかというのは疑問として持っておりまして、便利になればなるほど、また自転車の活用という面では喜ばしいことではあるけれども、増えてきてそれがまた放置自転車につながって、問題の解決に果たしてなるのかということですが。

自転車の利用についてどう考えたらよいかという発言をしました。それで今回の追加提案をされた委員さんは「自転車の利用を抑制するのは寂しいじゃないか」ということで、「利用者側として何かできるんじゃないか」ということで、今回の提案をされたんだなと思います。確かに利用者あるいは区民の方が駐輪場だけに頼らずに、何か活動によって放置自転車を無くしたり、駐輪場対策ができたりするようなことも併せて考えるべきではないかなと。それがあって「第二分科会」で課題とされているような「最終目標台数」につながってくるのではないかと、私もそのような考え方を持つようになってきております。

この「第一分科会」では「ルール・マナー」というところも含めて考えるということですが、一方で「利用者側」から放置自転車問題に何か取り組めるアイデアが出てくるのではないかと。そういうこともこの第一分科会で取り上げて、「民の活動に行政はどう支援したら良いのか」ということも課題の一つとして考えて良いのではないかと思います。私も先日のどちらの分科会でしたか忘れてしまったのですが、朝は通勤の自転車が非常に多くて、駅に近い駐輪場は良く埋まるけれども、駅からちょっと離れた、例えば「池袋駅西駐輪場」などは利用率が低いということを解決するために、例えば駅前まで自転車に乗ってきて、そこで受けつけてタグか何かを付けて西駐輪場まで運んで、それを帰りはゆっくり歩いて取りに行く」というようなこともできるのではないかと。すると、そういうことをやる人はどこにいるんだろうと、それも区がやるのかという議論もあると思いますけれども、こんな話をいろいろなところでしておりましたら、「私たちのグループでやってもいいよ」というところも少し出ておりまして、まあ本日の委員の追加のご提案もそんなところと共通しているのかも知れません。何かこちらからテーマを投げかけることによって、区民の方や自転車を利用する方が取り組めることが出てくるんじゃないかなとも思います。その点についても第一分科会で議論ができればと思います。

分科会会長： ありがとうございます。利用者の方からもそれなりの取り組みが必要であろうし、関心を持っている市民グループといいますか、そういった方々との「協働」の可能性もあるのではないかとご意見かと思っております。単にマナーや啓発ということだけではなく、もっと前向きにさせていただけることもあるということかと思っております。

いかがでしょうか。このようなご意見も含めまして、いくつかの新しい試みをしなないと、豊島区のように放っておくとどんどん放置されてしまうというような状況の中では解決できないということでしょうし、利用者にとっては単なる「マナー」を超えた「積極的義務」が必要ということがあるのかも知れません。ですから、その辺の原則的なことを含めてまたご意見がございましたらお願いしたいと思います。

S委員： 区の方にお尋ねしたいのですが、昨年の6月17日の東京新聞の夕刊に、「武

蔵野市」で「ICタグ」を使った放置自転車の解消ということで、記事を読んでもみますと、今年の3月ぐらいにはこのシステムを本格的に導入する計画であるということが掲載されていたんです。その内容について何かご存じでしょうか。もしご存じでしたら教えていただければと思います。と言いますのは、「ICタグ」と「防犯登録カード」というのを結びつけて考えると、放置自転車の管理といいますか、その辺がスムーズになるようなシステムができるのではないかと、ふと思いましたので、わかりましたら教えていただければと思います。

事務局： 細かく資料は収集していないのですが、お話を聞いた内容では「国土交通省」の社会実験として取り組んでいるとのことで、駐輪場を利用される方の自転車にICタグを貼って、その貼った自転車については料金を払っているのでパスで入れるという実験をされているという話であったと思います。それからICタグに関して申しますと、私どもにもいろいろな業者が売り込みにまいります。先ほど委員が申されました防犯登録との関係ということでは、例えば自転車を売るときに、これは個人情報なので同意が必要になると思いますけれども、防犯登録番号をそこにに入れていただきますと、読み取る機械を区が持つということに関して広く一般に認知されて、「よろしい」ということになれば、警察への照会という手続きが省かれて、ICタグを付けている放置自転車については撤去した段階ですぐ所有者にお知らせができるという仕組みも可能であるとは考えておりますので、その辺も今後の検討課題であると思います。

分科会会長： ありがとうございます。そういう新しい技術的なものもコストや効率の面を考慮して検討していただければと思います。当然これは既存の自転車にも全部付けていただけないと、その辺の普及ができるのかという話も含めて一体に議論しなければいけないと思いますが、少なくとも有料の駐輪場を利用していただくものについては条件にするということとは不可能ではないという思いもいたします。

その他にいかがでしょうか。

A委員： 自転車駐車場の「付置義務」がありますが、条例の制定が昭和62年ですけれども、新築または増築のものしか適用されず、条例制定以前の建物については適用されないのですが、豊島区内にはかなり適用されない既存の建物もあるわけです。また、専門学校も東口にはかなり多くできています。それらも対象になっていないということです。これらは豊島区独自の考え方で枠をある程度拡げて協力願えるような形のものにしていったらどうかと思います。今までは鉄道事業者の方にご協力願えないか、ということで集中しておりますけれども、それはそれでお願いしているんですが、やはり百貨店やスーパー、銀行、遊技場、あるいは専門学校等も付置義務の対象の中でご協力いただけるように情報収集していく、計画案の中に盛り込んでいくということがよろしいのかなと思います。

分科会会長： ありがとうございます。ご意見ということで、やはり条例の制定が62年ですから、この際に計画の中に入れて条例改正案としての方向性を示すということがよろしいのではということでございました。

当然、条例の改正になれば「用途変更」のことも課題のようですから、そういったことも可能であれば是非ということでしょうし、豊島区で特に大量の自転車が来るような施設で新たなものということですので建築基準法の話しかないとはいえませんが、建築確認に係る場合には基本的に全ての施設を対象

にするつもりでいて、その中で具体的に条例に書き込めるものは何かということだろうと思います。

この付置義務に関連して他に何かございますか。

協議会副会長： よろしいでしょうか。自転車法第5条3項で、「官公署、学校、図書館、公会堂等公益的施設の設置者及び百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者は、周辺の土地利用状況を勘案し、その施設の利用者のために必要な自転車等駐車場を、当該施設若しくはその施設内又はその周辺に設置するように努めなければならない」とあります。4項は、それらの施設を「新築し、又は増築しようをする者に対し、」条例で「自転車等駐車場を設置しなければならない旨を定めることができる。」となっておりますけれども、この3項を基本とした条例としてあらためて見直したらよろしいんじゃないかという感じもします。

それから、B委員から先ほど「自転車を移動してあげる」というお話がありました。これは兵庫県の明石市で実際やったんです。そうしたら警察からクレームがつかまして、「何で駅前に（自転車を運ぶ）トレーラーを長時間置くんだ」と。駅前から特定の駐輪場まで自転車を運んで、帰りに利用者が駐輪場まで行って持ち帰るという形で1ヶ月間試行の形で行ったんですけれども、兵庫県警からクレームがつかしました。今は、やめている状態ですね。ですから、これを池袋の西口で運ぶとなると、どういう方法があるのかということと、警察当局がどう言うのか、この辺が問題ではないかと思います。

以上です。

分科会会長： ありがとうございます。既にそういう実験も行われているということであれば、ますます「やってみよう」ということがあるかも知れませんが、やはり全体の中でこういう位置付けになるということを理解していただいた上で、まあ東口から西口となると大変かも知れませんが、西口の駐車場までということはあるかも知れませんが、あるいは運ぶトレーラーを置いておく場所が駐車場内なら問題がないのかも知れません。いろいろなやり方があると思いますので、それはそれで一つの考え方ではないかとも思います。

協議会副会長： 兵庫県の場合は駅前にトレーラーを置いたんですね。それで時間も不特定ですから。

分科会会長： 他にございますか。

Z委員： 私は今日もこの会場に来るのに自転車に乗ってきているんですが、この前の会議に出てからも、自転車に乗っていると非常に重苦しい感じで、これはどうしてなんだろうと思いました。本当は自転車を利用するということは、例えば子どもが大きくなって自転車を買ってもらった、あの喜びとか、あるいはお使いに行くとか、そういう自転車の楽しみというのがあるはずなんですけれども、今は何で無くなってしまったんだろうという気がするんです。これだけ皆さんが集まって力を入れて考えているのに、そういう楽しみが失われているというのは、みんな駅に自転車が集まって問題になっていて憂鬱になっているのかなと。じゃあ駅周辺の自転車対策ということで、とにかく駐輪場をつくるのか、あるいは駅に自転車で来ないようにさせるのかとか、集中して対策を講じないといつまでたっても明るい日が見えてこないような気がするんです。

私はこの前ある区議さんとお話をしたんですけれども、だいぶ前に池袋の「東西デッキ」ですね、線路上空に数百mとかの幅でデッキをつくって、人々を往来させようという計画が多分あったと思います。それをもっと大きなブ

プロジェクトにして、当然運輸関係の方々とも相談して、例えば幅百m、長さ百mにして、邪魔にならないところで駐輪場をつくってすぐ駅のホームへ降りていけるというようなことはどうなんだとお話をしたら、実は区の方で考えていたんだけど、お金もなくてそういうこともできないんだと。計画はあるらしいんですが、私は是非そういう企画を大事に育ててほしいと思います。やり方はいろいろあると思うんですよ。

私は先ほど子どもの話もしましたけれども、子どものことで印象に残ったのは、この前の「中越地震」で、あるお母さんが子ども二人を車の中に乗せたまま亡くなりましたね、あのときにただ一人助かったお子さんがおじいちゃんの家に行ったときに映っていた映像が、自転車に乗って遊んでいた姿なんですよ。あれを見たときになんて美しい光景なんだと思ったわけで、最近そんな子どもの楽しみというものを何か奪い取っているような気がするんです。ですから、駅周辺の自転車を片付けることで楽しく自転車が乗れるようなことが考えられるんだったら、集中して駅周辺の自転車をどうするのかということを考えなければいけないのかなど。ただ駐車場さえつくれば全て解決するのかどうか、その辺はまだよくわかりませんが、何か画期的なことをやらなければ解決しないような気がします。

分科会会長： はい、ありがとうございました。一つのご意見ということで、自転車本来の姿と言いますか、きちんと使えるような状況を是非つくりたいということかと思えます。

関連して今、池袋東西のデッキの議論が昔あって、その中で一部駐輪場として使えないかということであったかと思いましたが、新宿でやりますね、大変な費用で。あの中に駐輪場があるというような話は聞いていないんですが、池袋の場合、今のところ自由通路で上にかけてという話は消えているということでもよろしいのでしょうか。

土木部長： 新しい区の「基本計画」をただいま策定中なんですけれども、そのお話は以前の基本計画の中で生きております。「東西デッキ構想」と言っておりますけれども、内容的にはただいま委員からお話がありましたような形でございます。現実的には誰がそういう施設をどう分担していくのかということ、関係権利者、鉄道事業者、それから周囲の関係権利者の方もいらっしゃると思いますので、事業主体が誰になってどうそれを進めていくのか、あるいはお金の分担をどうするのかというようなことで、非常に難しく話がついていない状況です。また同時に、お互いに街としてのメリットがどこかになければならないということもありまして、それぞれの思いが錯綜しております、実現に至っていないのが現実でございます。ただ、お話としては現在も生きています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。いずれにしてもまだ「構想」といった方が良いのかも知れませんが、もう少しそれが現実になればその中で自転車の問題も、少なくともそこを通行する話と、とめる話を考えていただくことになるかと思いますが、今回の議論としては横に置いておくより仕方がないのかなと思います。

その他いかがでしょうか。

本日ご提案のあったE委員からのスキームに関連して、歩道上での自転車置場といいますか、「道路付属物」ということで、何か基準のようなものは出たのですか。

協議会副会長： 来月の予定です。

分科会会長： 使えるという形になりますと、区の財産である区道をうまく使えないかということと併せて、面的な計画として都や国にも協力していただきながら、歩道上を使うということも十分視野に入れた議論になると思いますね。ただ、その時に、こういう場所では景観上あるいは障害者の方に配慮すべき問題などがございますので、本当に可能なのがどの位あるのかということと、その設置運営をできるだけ効率的に行うということ、その中で民間の方と一緒に進むとか、様々なやり方があると思います。これはやはり具体的な土地があるのかないのかということを含めて、第二分科会の中で、そういうスペースがあったときに一つのやり方ということで検討していただくということなんでしょうね。

そういう理解でよろしいでしょうか。

協議会副会長： 8月の末には具体的な基準等ができるのではと思いますけれども、今は警察庁と国土交通省との話の中で、「道路附属物」として作った場合、その管理運営はどうなるのかという問題と、あとは警察から言わせると盗難の問題、それから駐輪場部分から飛び出した部分に放置が大量に発生するのではないかという問題、その取締りはどうするのかということ、そういう問題があって難しいということで、8月一杯には出るということですが、若干遅れるのではないかという感じもします。

自転車法では当然、道路管理者と警察、それから鉄道事業者、市町村が「撤去に努めなさい」と規定されていますから、その辺例えば警察は撤去まで協力するのかとか、警察庁と国土交通省との意見がくい違っているということで、なかなか決まらないというのが実態のようでございます。

E委員のご提案も、「池袋西口の区道につくれるのではないか」ということですが、指定された場所以外には放置自転車も盗難も出てしまうのではないかということが問題であろうと思っています。

分科会会長： 今までのお話ですが、当然新しい「道路附属物」として認められるということは、それをむしろ積極的に使う形での新しい「方式」を豊島区なりに工夫していくことだろうと思います。そういうチャンスでもあるということで、私としては是非検討していただきたいと思います。やり方はいろいろあると思います。新宿区で、「自転車等整理区画」ということで、既にそういうことをやっているということもありますから、もう少しいろいろなご協力を得てということですが、是非検討していただければと思います。

その他いかがでしょうか。

B委員： 今日の資料で、「参考 1-3-1」というものがありますけれども、駐車場の維持管理や撤去返還に関するコストの表がありますけれども、これを見ても豊島区の特徴としては「民有地等の賃借料」の負担も高いということが見えます。これは賃借だけでなく、ターミナルの池袋や、大塚、巣鴨といった駅の周辺に駐輪場をつくるということはそれだけ地価の高い場所を自転車のために提供してもらったり、買い取ったりして、そこに自転車を駐車するということになるわけですから、他のターミナル以外の駅と比較するのはいけないのかも知れませんが、それだけ地価の高いところに長時間自転車を置いているということは、そのコストと言いますか、使用料との関係というのはどこかで整理するべきではないかと思っています。例えば椎名町や東長崎に自転車を置くスペースの土地の価格と、池袋駅のすぐ上に10時間とか置いても全く同じ使用料というのは、果たしてどうなのかということを考えてもいいのではないかと思います。

どうしても気になるんですが、第二分科会の方で最終的な駅ごとの「整備目標台数」ということが決まると、それだけコストも当然かかるわけで、理想を言えば全部つくればいいんでしょうけれども、それに対して区としてはどれだけかかるのかということも考えると、先ほどの議論にありました民間とどのように協力し合えるのかという話になると思いますけれども、民間では損をして活動をする人はいないと思いますから、都心で地価も高いところで駐輪場を運営するときに、どうやって「民」と「行政」と連携してできるのか、あるいはそのために行政はどうサポートするのかということも議論していかなければならないのかなと思っております。

例えば民間で駐輪場を経営して、結構高い使用料で運営したとして、それでも利用するとなれば民間は儲かります。しかしそこまでする業者が出てくるかということとはまた別ですけれども、どこかで「公と民とのバランス」ができていかないと、「目標は掲げたけれどもお金は使いっ放し」ということでは苦しいと思いますから、そこも議論してみたいと思っています。

分科会会長： ありがとうございます。大変重要なポイントであると思います。「官と民との役割分担」というお話と、「利用者あるいは原因者」がそれをどこまで負担するかということに関わる問題ですので、今のような議論は、計画の「基本的理念」プラス「実施のしくみ」のようなところに関わってくるということになるのでしょうか。議論としてはそういう面からもしご意見があれば伺っておいた方がよろしいと思います。「参考 1-3-1」という資料を出していただきましたけれども、消費的経費は豊島区民は4年間の平均では23区の平均から比べると区民一人あたり2.5倍から3倍ぐらいの2,181円になっている。投資的経費はたまたまその期間に施設整備があるかないかで違うかも知れませんが、それにしても他区の倍ぐらいは払っている。併せて区民一人あたり子どもから大人まで3,000円近く支払っているにも関わらず、あれだけまだ違法駐輪があるということで、これを今のような議論の中でどうしたらよいのか答えが出るんでしょうかということと、この負担が本当に、区民としては他にいろいろ使いたいことがあるのに、適正なのかどうか。もちろん効率的にやれないのかということも一つあると思いますけれども、負担のあり方が今の方法だけで良いのだろうかということにもなるかと思えます。

それから「消費的費用」と「投資的費用」に分けていただきましたが、この辺は違法駐車の自転車を処理する費用等も入っているとすれば違法駐車している利用者、それから駐車場を利用している人が、負担する費用に応じて利用料を支払っていただくという、場所によってコストが違うのなら料金も変えなければいけないということも含めて、あるいは短時間長時間の駐車の違いで当然料金も違わないとおかしい話なので、その辺も考えると。それから例えば池袋の駅から近いところと遠いところで料金が違うということも含めて適正な負担をしていただく、それが利用者の一つの責務であろうと。

また、施設につきましては、施設をつくる原因になっている人たちに負担していただくということですから、利用者にも払っていただきますし、鉄道事業者さんにも別の形で求めていくかという話があると思いますし、商業施設の付置義務ということで新築増築についてはあるということですね。じゃあ既存の施設所有者は良いのかという議論がありますから、その辺を公平にする手段は何かないかと、いろいろな議論に発展していく可能性がありますね。ですが今回はそんなに長く議論できませんから、「大原則」の中では



各々の「負担」についても一度確認をしながら考えていかないと、今の形のままで、現状放置されている自転車をもそのまま収容するようなことをやっていると費用が莫大なものになってしまう可能性があるということです。そうなりますと、使う側にも負担を求める等のことで費用をある程度減らしていただかないと、とても対応できないということにつながっていくと思いますので、そういう意味の大原則に関わる話かなと私は理解しております。

そんなところからいろいろご意見をいただければ、この第一分科会の議論としてたたき台の「第3章」に関わる「基本的理念」や「基本方針」に、今のような利用者のそれぞれの責務、その負担の範囲や考え方について、できるだけ明確に盛り込んでおいた方が納得しやすいと思います。

私はそのように考えているのですが、何かご意見等ございましたらお願いしたいと思います。

具体的には23区の中で公営でやっているもので、料金をかなり変えているとか、時間別にして長時間は高くしているといったところはありますでしょうか。

事務局： 例えば豊島区の場合は一般の区民の方（学生でない方）については、基本的に屋根のついているところでは月額2,500円、屋根のないところでは2,000円という設定をしております。料金の決め方については各区で異なりまして、2,000円のところも1,000円のところもあります。ただ、時間の長さによって変えるというところはあまり聞いたことがございません。豊島区では定期利用の場合、登録は年度ですが料金をお支払いいただくのは毎月なんですね。ですから利用者にとっては不便な場合もあろうかと存じます。区によっては定期券のような形で3か月まとめて払うと若干安くなるというような設定をしているというようなところも聞いたことがあります。ただ、駅からの利便性に応じて料金を下げていくというようなところは今のところ聞いたことがございません。ただ、豊島区の場合はそういうことも必要と考えております。

分科会会長： ありがとうございます。車の駐車場の場合などは利便性の高いところは高くしてということがあります。政策的にやるのでしたらやはり駅前の便利なところはむしろ商業その他の短時間利用者に使っていただきたいということの方で合意が得られるのなら、例えば2時間までは安くするけれども、それ以上は非常に高くするか、そういう時間設定をする。これはチェックするような仕組みがないといけませんけれども、管理の仕方が少し複雑になるかも知れませんが、時間帯別に短時間は例えば無料にして、それから6時間ぐらいはかなり高くして、その間は中間にというような、そんな方法は当然考えても良いと思います。新しくきちんと管理できる仕組みを考えるとということと、そのときには総量としてどれぐらい収容が可能かということと一緒に議論しなければいけません、少なくとも従来 of 仕組みでは限界があってこういう議論になっておりますから、同じ施設だったらそれをもっとも有効に、その街にとって一番有効な使い方はどういう使い方なのかということをやったり決めていかないといけないと思います。そんな議論をした上で「具体的な施設整備をどこまで」ということにしないと、一方的に「放置分は全部入れましょう」というような議論ではおさまらないと思います。

a 委員： 時間のお話なんですけれども、スーパーマーケットの方では、駅に隣接する企業のお店があって、そこでは2時間は無料と。それで2時間以上は例えば1時間につき100円を加算していくというようなシステムにしたところ、

放置が少なくなったということです。ポイントとなるのはやはり、これは民間の業者に委託して、いわゆる「クレーム対応」はその業者が警備会社を使って、例えばラックに自転車が挟まって取れませんか、あるいは違法に置いてあるものはどかしてほしいとか、そういったものは全て警備会社に対応して、料金の徴収はその管理システムを使って行うということで対応をしている例がございます。

分科会会長： ありがとうございます。既に施設の中ではそういう対応が行われているということでございます。例えば路上の車のパーキングメーターもそういう時間制になっています。それに格差をつけるということもしていますが、道路の「付属物」としての置場を含めて、時間制で運用するような仕方をしないと、とても管理できない。それを通して利用の総量を、本当に必要な台数にある程度限定していかないと、全てを引き受けることは現在のままでは無理だというのが私の印象です。その辺はどういう形が一番合理的なのかというのはそれぞれの駅で考えないといけない話だろうと思います。

他にございますか。

V委員： ちょっとお聞きしたいのですが、駐車場の維持管理経費から民有地等の賃借料を差し引いた経費が出てきていますけれども、その主なものというのは何にかかっているのでしょうか。この表からは理解できないので。

事務局： 駐輪場の維持管理経費でございますけれども、まず大きなものは「シルバー人材センター」に業務を委託しておりますので、駐輪場に行っていただきますとセンターから派遣された方々が費用を徴収したりというような業務を行っております。そちらが一番大きなものです。それから駐輪場の光熱水費であったり、施設の修繕費といったものが主なものです。それに加えてご指摘のように、土地をお借りしている場合の賃借料がかかっているということです。

V委員： わかりました。

分科会会長： 人件費が結構大変なのですね。ですからそれをある程度機械化されているところもあると思います。特に時間制のところは自転車一台ごとにロックがかかるような機械で料金は後払いで払わないとロックが解除されないというような形でやっているところもございます。ただ、そのための設備投資はしないと思いますから、そういったものを含めて「PFI」でやってもらうということは十分に考えられることです。いずれにしても新しい工夫をしながらやっていかないとということですね。

事務局： すみません、今の会長さんの発言に関連してなんですが、豊島区では今年度から巣鴨地区の3箇所の自転車駐車場で「指定管理者制度」を導入いたしまして、具体的に業者さんの名前を挙げますと「日本コンピュータダイナミクス」というところが指定管理者として管理運営をされています。「管理運営」と申しますのは、当然、維持管理経費を自ら払って利用料金は業者さんの収入にしてということで、豊島区からは基本的にお金を出さないということでやっております。その中で今年7月に新たにできた南口の駐輪場があるんですけども、その1階部分を当日利用といいますか、短時間利用者用ということで、業者さん自らがコイン式の電磁ロックのラックを入れて対応しております。その集金システムとして当然コンピュータが入っているわけですけども、やはりコンピュータの専門家ですからそのデータは何時に何台入って何時間利用されているのかということを取って、例えばこの時間はあまり利用者が来ない時間なので管理人を手薄にできるといったような形で活

用されているということですので、こういうデータは路上式のものでもそうだと思いますけれども、パーキングメータのようなものをつけてそういうシステムにして管理の効率化を図っていくということもあるのかなと考えております。

分科会会長： ありがとうございます。区内でそのように動いているということですので、そのデータは貴重であるということと、その契約方式ですね、区全体で他のところにも適用できるような一般化をしていかないと区としても困ってしまうと思いますので、一つの例としてできればこの契約の方式が良いのかということも含めてデータを集めていただきたいことと、次の改善につながるように生かしていただきたいと思います。

指定管理者は例えば勝手に利用料金を変えても良いのでしょうか。

事務局： 指定管理者制度を導入できる施設というのは、区が持っている「公の施設」に限られますので、当然、導入できる施設は限定されてきます。

それで、指定管理者側が料金を変えられるのかというご質問ですが、料金については条例で決まっております。その中で区と指定管理者側で協定を結ぶ形になりまして、協定書の中で条例を限度としてそれ以下にすることができるとされておりまして、条例の額が上限となっております。つまり、変更することはできるんですが、条例の額を超えて高くすることはできないという仕組みになっております。

分科会会長： ありがとうございます。すると、そこに参加する側がインセンティブで儲かる仕組みもある程度入れておかないといけないと思いますが、ある程度公共施設としての「しぼり」を入れていくというバランスの問題だろうと思います。

S委員： 今の制度の導入に関わって放置自転車との絡みは全く別個の問題になるのでしょうか。

事務局： 指定管理者の導入という面からお答えいたしますと、当然、豊島区が運営しているところでも周辺の対策を講じているということですのでございますけれども、指定管理者が管理運営を行うということになりますと、経営の感覚が多分に入ってくるということになりまして、いかに「お客さん」を呼んでくるかと、それは自転車呼び込むかということになりますから、逆に考えますと周辺の放置自転車はお客様になります。巣鴨駅南口の新しくできた駐輪場では、オープン前にはスーパーのお客さんの自転車や駅前のロータリーにも自転車がずらりと路上に並んでいたんですけども、「カラーコーン」とそれをつなぐ「バー」を置くことを、JRさんの了承をいただいてその敷地（ロータリー）内や、あるいは区道上に置くことを区も了承して、業者さん側が用意してそれを設置して放置できないように自転車を駐車場に呼び込んでくるという工夫もしております。その「利用誘導策」というソフト面での対策も今後は講じていくということもありますので、そういった面でも放置自転車対策にもつながっていると考えています。

S委員： ありがとうございます。

分科会会長： 普通は「官」の側の義務があつて、一定以上のお客さんを確保するために官側も努力しなければならないということもありますが、そういうことをインセンティブとしてやってくれば良いと思いますね。まだまだいろいろな工夫の余地もありそうだとということで受け止めました。

私の提案と申しますか考え方では、利用の基本的な費用は直接利用者が何らかの形で負担をすると。全額かどうかはまた議論があるかと思いますが、

少なくとも維持管理の費用は利用者が負担して、できれば施設についても一部は原因者としての自転車利用者と施設設置者が負担して区の一般財源からの負担はできるだけ減らすというのが原則だろうと思います。ただ、「交通政策」上、やはりある程度は区が負担せざるを得ない部分があると思います。この辺で「大岡裁き」ではありませんけれども、例えば「三方一両損」で区が1/3、自転車利用者が1/3、原因となる施設の設置者が1/3とか、そういう大きな考え方を示して、これは計算もしてみないとまずいと思いますが、施設はそのようにして、維持・管理にかかる直接の経費は利用者負担と、何かそういう「大原則」をつくっておいて、その元にこの地域はコストを計算してみると「1時間あたり500円取らないとだめだ」となったときに、「そんなことをしたら誰も使ってくれないからやはり押さえないといけない」というような一つのロジックをつくらないといけないと思います。

いろいろご意見をいただければと思います。

事務局： 会長、よろしいでしょうか。

分科会会長： はい、どうぞ。

事務局： 直接には今のお話とつながるということではないんですが、「民の活用」という意味合いから若干考えられることと申しますか、他の自治体の事例も紹介させていただきたいのですが、これからは全て行政が自転車駐車をつくっていく時代ではないと考えているところはございまして、ある自治体では、その自治体が持っている土地、例えば自転車駐車場用地ということではなかったのかも知れませんが、そこを民間にお貸しして、民間の方が自転車駐車を運営し、行政側は土地を用意するだけで、整備運営は民間という整備手法を取っているところもあります。

もう一点は、放置自転車が多くなるのは駅前の一等地が多いわけですから、その中で自転車駐車を単体でつくって効率的なのかという議論もあろうかと思しますので、その中で先ほどありました民間駐車の奨励と申しますか、ビルをつくるときに駐輪場部分も含め全体が低利で融資を受けられるというものです。一部に駐車場をつくっていただいて、あとは商業ベースの施設を入れていただくようなものも奨励していったらどうかということをご意見として申し上げさせていただきます。

分科会会長： いろいろところで苦労して工夫していると思いますので、できるだけ最新事例を集めていただくことと、今回特に駅周辺で問題となっているところで駐車場となり得る候補地があるのかという話と、同時並行的に検討いただいて、また条例の改正もしなければならぬという話も当然出てくると思います。来年には総合計画を策定するというので時間も迫っておりますので、いろいろな工夫をこの際ですからご提案いただいて、やはり「豊島区方式」と申しますか、これだけ放置自転車が問題となっていて、いろいろ工夫している区としての総合計画というものを是非つくっていただければと思います。

何か関連してこんなことを調べておいた方がよろしいのではとか、あるいはこういう提案はどうかということでございましたら、この際お受けしておきたいと思っております。いかがでしょうか。

a 委員： 私の記憶では、五反田の方で多分品川であったと思いますが、区道の上に駐輪場を設けて運営しているという事例があるように聞いております。先ほど副会長から法律改正のお話もございましたけれども、区道上で既にそういうことが可能なのであれば、豊島区内にも駐車場に適した用地があれば、先

ほど議論となりましたような民間から賃借してまで駐車を運営しているような負担のウェイトを少しでも減らすことができないかどうか、そういったことは区としてご検討されているのかお聞きしたいと思います。

事務局： 豊島区でも実施しております。場所は池袋東口の「グリーン大通り」で600台規模の自転車置場をつくっております。それは当然警察さんとの絡みがございますけれども、私どもとしましては今回の道路法施行令の改正の前から取り組んでおります。先ほど会長さんからお話ございました新宿区の「自転車整理区画」ですが、これも豊島区が行った直後から取り組み始めたというところがございます。品川区の事例は、おそらく「ラック」を付けて整備していると思いますけれども、そこまでのものは豊島区ではまだございません。道路法施行令が改正されて「道路附属物」としての位置付けが明確になって、ただ副会長のお話のように「運用指針」がまだ出されておられませんので、警察さんとどういう協議をして何を基準にして行っていけばよいのかということがまだ明確になっておりませんので、その辺の細かい詰めは必要かと思っておりますけれども、歩道上の置場については必要性を感じております。各駅ごとの整備目標を出すときに、その間でどういう対策が講じられるのかということがございますので、その中で歩道上のものを除いて算出するのか、それとも最終的な整備目標台数の中に歩道上のものも含めるのかという、二つの考え方があると思います。なぜかと申しますと今グリーン大通りで行っておりますのは「暫定的置場」として考えているわけございまして、新しく道路づくりをする中で区画を設けてきちんと整備すれば景観上問題ないものもできるのではとも思うのですが、後からとって付けたように歩道上の置場をつくると、やはり見映えも悪くて都市景観を乱す要素にも成りかねないということもありますので、その辺の整理といいますか位置付けをやはり計画の中で明確にしていっていいのではと考えております。

a 委員： ありがとうございます。

分科会会長： 確かに政令が出たということもありますが、少なくともそういうところを利用しないと仕方がないという状況だと思いますから、緊急避難的に、恒久的なものではないという方がもちろん私もよろしいとは思いますが。

それから、利用する方は一番直近で便利という場所であれば、使わせるのであれば多くの区民に利用していただく。ということは、「短時間しか認めません」というように、きちんと管理して何分単位でというようなこともございますが、少なくとも短時間でも管理できるような仕組みにして、多くの人に使ってもらって回転を多くする。朝から長時間駐車されてしまうともったいない話になりますから、大原則は決めておいて各駅前の面的な計画の中で当面の対策として路上を活用するということにして、「恒久的に」というのはやはり道路を最初に設計する段階から上手くできないとよろしくないと思いますので、これは道路の性格とか歩行者を含めた交通の流れを見てその中で決めなければならないと思いますが、何か大きな方針と申しますか、関係者の合意を得て面的な計画をつくっていく。そのときには是非、道路管理者、他の地主さん等を巻き込んだ形で、ご協力をいただくということを工夫していただきたいと思います。別途、整備のための委員会か何かつくらなければならないかも知れませんが、今年は提案としてそういうものを入れておいて、実際に実行するためにはいろいろな関係者にご協力をいただかなければならないだろうと思います。

ご意見があればできるだけ伺いたいと思います。

Z委員： このままでは進まない気もします。不法駐車、それを撤去する、駐車を  
つくる、ということがぐるぐる回っていても、いつまで経っても解決しない  
わけで、それをどうするのかということがこの会議なんでしょうけれども、  
確かに撤去した後はしばらくは放置がなくなるんですよ。ですけども、撤  
去するのは月に何度かでしょうから、その間またみんな置くんですよ。す  
るとまたイタチごっこになって、やっぱり駐車をつくるしかないのかと。  
するとまたお金もかかる、そして駐車金額をいくらにすると、またそのお  
金を払うのがいやだから放置する。何かその辺から解決していかなければ、  
いつまで経っても状況は変わらないのではないかという気がします。それで悩  
むんですけども、自転車を利用する人間として非常に憂鬱なんです。

分科会会長： 今まで議論しておりますのは、駐輪場を整備してきちんと取り締まり  
ます、撤去しますということが前提なんです。駐輪場をつくらただけでは答  
になりませんということで、きちんとルールを守っていただく仕組みをつ  
くるために、そこで「協働」というお話が出てまいります。区がお金を出す  
ことがどこまで続くかという、これ以上は難しいということで、やはり利害  
関係者と申しますか、皆さんが協力して何かできることはありませんかとい  
う議論です。

中野区あたりは毎日撤去してます。たまたま国の補助金もありましたから、  
それを使ってということでもありましたけれども、ずっとやっていたらかなり  
徹底されますから。しかし大変なお金もかかります。確かに「撤去するだ  
けで良いのか」という議論は当然ございますので、それを通してある種のル  
ールとして、自転車を利用する側もそれなりの負担をして守っていただか  
ないといけませんよということで、それをわかってもらうための仕組みは実行  
されなければならない。そのための費用は先ほど申しましたように利用者負担  
という原則で、交通全体のモラルを向上するという、区も多少はお金  
を出しますという、その辺の合意を経ていくという話だろうと思います。一  
気に解消されるという良案は無いわけですから、やはり積み上げて行くより  
仕方がないというのが私の考え方です。

協議会副会長： いまZ委員が言われたとおり、自転車法第5条では市町村、ここ  
では区になりますけれども、道路管理者、警察、鉄道事業者は放置自転車の撤  
去に努めなさいという条文があるんです。それがなかなか実行できないとい  
うことで、道路交通法を改正して「教育指針」ということで、自転車の利用  
者に対する教育として、小中高校、成人まで、各項目ごとに各警察が所管  
して徹底的にマナー教育をしていただいて、放置を解消していくということに  
なっております。ですからその辺は警察の協力をいただいて、学校教育の場  
で啓発を行うとか、高齢者の場合は何かの集会の場で行うという、それ以外  
はちょっと無いのではという気がしないでもありません。道路交通法では、  
例えば二人乗りはだめですよ、罰金が適用されると2万円ですよ、酒酔い運  
転は罰金50万円ですよということは規定されているんです。ただ、なかなか適  
用されないのは、自動車の場合は「反則金」という「行政罰」がありますけ  
れども、自転車についてはいきなり「刑事罰」になってしまう。そういうこ  
とで警察もよほど悪質なものを以外はなかなか適用できないという難点があ  
るんです。ですから自転車も行政罰的なものがあれば警察の方でも教育と併  
せて取締りもしやすくなるのではとも思います。両面から放置を減らすこと  
はできるのではと思いますけれども、現行法上難しいので、警察と教育現場  
とが協力をして区市町村の交通対策課にも協力してもらって、マナー啓発を徹

底していただかないと、解決にはほど遠いのではないかという感じがします。  
以上です。

分科会会長： ありがとうございます。いずれにしても難しい問題ですが、ヒントは出てきているわけです。委員からの追加資料でも活動に参加しても良いという力強いご意見もいただいておりますから、計画の中でも全ての駅でなくとも、1・2箇所重点的にみんなでやりましょうという形で新たな仕組みを提案することができれば、それが一番よろしいのかなと思います。そこに鉄道事業者の負担の話もあるでしょうし、豊島区としてそれぞれの責任を分担するような仕組みを入れる。(千代田区)の禁煙条例のように、あれもいろいろあったと思いますけれども、相当きれいになりましたよね。自転車では豊島区は全国でも問題になっている地域ですから、何かをしないとだめだと思います。

Z委員： 撤去した自転車を運ぶ場所がありますよね。その場所と放置した人との関係はどうなっているのでしょうか。つまり、1日に何十台、何百台と撤去するわけでしょうから、5,000円をもらったら自転車を引き渡すだけなのか、そのときに何かやりとりはあるのでしょうか。

事務局： 全ての方に何か啓発をしているのかというお話はともかく、自転車を撤去された方から交通安全課に電話がよく入ります。直接、保管所に問い合わせで自分の自転車があることを確認して引き取る方もいますが、電話をされてくる方は「何でお金を払う必要があるんだ」というような内容の、基本的には厳しい苦情です。その中で「放置の定義」ですとか、「どこまでが放置禁止区域です」といったような話をしておりまして、「ですから放置はいけないんです」ということで「撤去しましたので手数料をお持ちになって保管所まで取りに行ってください」という説明を行っておりますので、ある意味の啓発と言っては何ですけれども、苦情を通して放置の抑制にもつながっているのではと思っております。

分科会会長： 今のところは撤去にかかるコスト分の8割ぐらいなののでしょうか。

事務局： 昨年の10月1日から撤去保管手数料を3,000円から5,000円に引き上げまして、その計算の基礎になっておりますのは撤去に携わる職員の人件費、撤去に関する車の経費ですとか、全てに係る額を撤去台数で割って算出した数字ですので、コストの算出面では8割以上です。当然ですが100%は超えておりません。

分科会会長： ということは、基本的には違反した人から必要な経費を負担してもらって、本庁にいる皆さんの給料はそこからは出ていないですよね。間接的な人件費まではちょっと無理だと。しかし違反者についてはそういう基本的な方針つまりコストを回収しようという方針は出ています。ですから他の件に関しましても費用を回収するという大原則にして次の展開を図るようなロジックにすればと思います。

事務局： すみません。ご説明をし忘れたのですが、手数料の5,000円という金額につきましては実質としてかかる経費を加味して算出しておりまして、また「撤去台数」から求めております。実際に返還されているのは現在50%程度ということを加えさせていただきます。

分科会会長： いろいろ工夫をされてきているということです。とにかく新しい考え方でいかないとということでのこのような議論になっておりますので、できるだけ前向きに建設的な議論でまとめたと思いますし、別に自転車を敵視しているわけでもありません。自転車を上手く使っていただくためのルールを

みんなで守りましょう、そのために必要な施設はある程度区はお金を出してもつくりますという姿勢だろうと思います。

それとあまり時間がないのですが、次の分科会なり全体会はいつ頃かということと、協議する内容をご紹介ください。

事務局： はい。その前に本日の議論で、たたき台の第 5 章の第一分科会の担任分野の部分で、若干修正等をした部分がございます。それに関しまして細かいご議論はなかったと思いますが、大枠としてよろしいのかお聞かせいただきましたと思います。

それから会長さんがおっしゃった今後の進め方にも直接関わってくることでですのでご紹介をさせていただきたいと思いますが、次は第二分科会を 9 月 9 日に予定しております。5 月に全体会を開催した際に各分科会をそれぞれ 2 回ずつ行いましょうとご確認いただいたものの 2 回目となります。その後は 10 月 14 日でございますが、こちらは議会の開催が予定されている時期ですので開催時間は夜の 7 時頃になってしまうと思いますけれども、全体会を予定しております。本日の第一分科会は 5 月以降 2 回目でございます。そして次の 10 月 14 日の全体会を「中間のまとめ」として位置付けたいと考えております。本日もたたき台をお示ししておりますが、基本的には両分科会でご議論いただいておりますので、9 月の第二分科会が終了しましたらそちらでいただいたご意見も踏まえまして、事務局として中間のまとめの案を作成して、10 月の全体会に諮っていき、またご議論をいただいて次に進めていきたいと思っております。来年 3 月末に答申という形でご予定をお願いしてございますけれども、その間の中間のまとめという位置付けで、それに向けて現在進んでいるということでご理解をいただければと思います。

分科会会長： はい、ありがとうございます。修正箇所その他ご質問等はなかったと思いますが、あらためて何かございますでしょうか。

a 委員： 「たたき台」の 58 ページになりますが、「条例の付置義務」についてですが、「対象施設や地域の範囲拡大」の中で、アンダーラインが引いてある「地域」について確認をしたいのですが。

事務局： 先ほど「参考 1-3-2」でご説明した内容の中で、現在の付置義務がかかっている地域は「商業地域」と「近隣商業地域」の二つの用途地域に限られているわけです。それを、課題の中にもありますように住居系の用途地域にもかける必要もあるのではないかとということで、地域の拡大を検討したいということでございます。

分科会会長： 他に何かございますか。

Z 委員： 目白駅は以前かなり違法駐輪がありましたけれども、現在は話題にも上ってこないくらい整理されていますが、この理由は。

事務局： 目白駅につきまして、駅前の目白橋の架け替えと併せて広場の地下に 800 台規模の駐輪場ができましたので、駅前広場にふんだんにあった放置自転車がほとんどそこに収容された状態です。ただ、駅至近ということで駐車場の利用率も 100%を超える状態ですので、スペースを見つけて無理やり置いているような場合もありますけれども、放置は減ったという状況にあります。

分科会会長： それだけ便利なところにできたという非常にラッキーなケースかも知れませんね。他の駅では場所やスペースの大きさからなかなか難しい場合があるかも知れません。

その他ございますでしょうか。



V委員： 「たたき台」の23ページの、「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」の⑧の「放置禁止区域以外の自転車放置抑制」という項目ですが、私は非常にこれは大事なことだと思います。区民の立場で申し上げますと、例えば私が住んでいる「椎名町」の駅の真ん前に自転車が置かれて、引っ掛からないように電車の改札に向かうのはいやだななどいつも思っているところですけども、駅前に限定しないで、放置禁止区域以外の自転車というのもマナーの面で非常に大事だと思います。また、この文書の中には「私有地に放置されている自転車に関しては、自己の責任において処分するよう、要請を徹底する。」ということは、確かにそうだと思いますけれども、場所によっては、例えば私の家の前は一部が財務局の土地になっておりまして、そこにも多くの自転車が駐輪されてしまうわけなんです。いわゆる私有地であるとか、私有地でないとか、あまり限定せずに区民のマナーとして「自己責任」で、どうするかを近隣の人々で話し合うとか、区に相談するとか、そういう表現の方がよろしいと思います。ちょっとこの表現ですと私としては疑問です。

分科会会長： この前提は、公有地は当然区がちゃんとやっているはずだということですけども、そうでない状況もありそうかどうかということでしょうか。

事務局： よろしいですか。この文書なんですけれども、放置禁止区域外であっても長期に放置されているような自転車については撤去を推進しますとありますが、その後の話として、例えば具体的に今問題になっておりますのは、「私道」というと確かに微妙なところはあるんですが、例えばマンションの敷地の中に放置されているというようなものにまで行政として乗り出すのかという場合に、そこまではできない状況にあります。また、放置自転車対策の根幹は各駅周辺の自転車が集中するところを重点的にターゲットにしているということでございます。ただし、それ以外のところにもさまざまな問題がございますので、そういったところも工夫をしながらやっていくということと、あくまでも重点は自転車が集中するところということと、今申し上げましたように、マンションの私有地についてまで役割分担をどうしていくのかとなりますと、管理組合さんなりが対応するのが基本であって、その後のバックアップとして区があるのかも知れませんが、そういう意味合いで現在の「たたき台」の表現になっているということでございます。

分科会会長： よろしいでしょうか。

V委員： はい。

分科会会長： その他いかがでしょうか。

X委員： 「たたき台」の21ページの⑧については今回新たに追加になったものでしたでしょうか。

事務局： 先ほど説明の中で申し上げましたが、⑧については23ページの違法駐輪防止の徹底のところにあったものを、こちらに動かただけでございまして、記述内容については変更ございません。

X委員： 表現が「警察は」となっておりますが、言葉というのは非常に重みを持っておりますので、これをこのままというのはこの場で了承しましたということとは言えませんので、お時間をいただいてもよろしいでしょうか。

分科会会長： 今の段階では「たたき台」の案ということですので、更に付け加える等のこともありますので、よろしくお願ひします。

他にいかがでしょうか。

R委員： 今のついでとっては恐縮なんですけど、たまたまその上の⑦も主語が「警

察は」となっておりますが、「歩道通行の検証・見直し」なんですけれども、これはどういう場合に検証や見直しをされるのか、具体的なものがございましたら教えていただければと思います。

事務局： よろしいでしょうか。以前の分科会でも図面でお示したことがあります。歩道の中を自転車が通行できる道路ということで、ある程度限定されたところで区内にもございますけれども、警察さんのお話によりますと基本的には2.5m以上の歩道がある場合についてそういう指定をする場合があるということですが、現在どういうところが指定されていて、そこに問題がないのか、当然自転車が通行可であっても、自転車を走らせる人のマナー・ルールの面で、人がいたら徐行しなければいけないとか、車道側を走らなければならないとか、そういうところの検証をしながら警察さんも新しい展開につなげていくものと考えております。

R委員： 例えば、検証・見直しというものがあつたとして、そこがたまたま車道に「コインパーキング」などがあるような場合に、コインパーキングは豊島区内から無くしていただけたらというのが私の考えなんですけれども、自転車が歩道を走れなくなった場合にコインパーキングに車があると、更に車が走る車道に寄って自転車を走らせるような形になって、非常に危険性が高まってしまうのかなと思いますので、その辺はどのようにシミュレートしているのか、お聞かせいただけたらありがたいのですが。

分科会会長： この議論では以前にもあつたかと思いますが、面的にネットワーク的に考えなければいけないですね。自転車駐車が道路の下などにできた場合には、それに併せて変えていかなければならない場合もあるでしょうし、それから歩道上の自転車置場という議論もありますから、そういうことを考えるとやはりこの「歩道通行可」の場所も見直していただきたいと、そういう趣旨もあつたかと思いますが、ですから、それぞれの場面に応じて見ていかなければならないと思いますので、そのときに当然、車道側の使われ方もパーキングメーターも含めて考えるということになると思います。当然そういう場合には道路管理者さんも入っていただいて、そこで交通管理者さんと共同という方向で検討していただきたいということだと思いますので、その中で通行可の見直しについてもしていただくということかと思いますが。

他に何かございますでしょうか。

(特になし)

それでは、時間が少し過ぎましたけれども、本日の議論はこれぐらいで、事務局から最後に何かございましたらお願いします。

事務局： 施策の議論と併せてできれば「基本的理念・基本方針」までお戻りいただきましたかったところはありますけれども、基本的には施策の内容を議論いただきまして、本日もだいたいいろいろなご意見をいただきましたので、それを参考にしながら今後の展開につなげたいと思います。本日はこの程度でよろしいのかなと思います。

分科会会長： ありがとうございます。それでは少し時間が過ぎてしまいましたけれども、いろいろご議論をいただきましたので、むしろ事務局はそれらを咀嚼して是非前向きな形でまとめていただくよう努力していただければと思います。資料を揃えていただくということもあつたかと思いますが、その辺のことと、それに併せて新しい「大原則」のような検討も深めていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

それでは長時間ご議論をいただきありがとうございます。またよろしく

閉 会

お願いします。

<p>会議の結果</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今回は、自転車の適正利用や放置自転車の撤去・保管等のあり方等につき、前回に引き続き議論が行われ、委員からも新しい駐車場運営のあり方等についての提案も出された。</li> <li>・ 10月に開催予定の「全体会」に向け、本日の議論をもってとりあえず第一分科会としての中間のまとめの前の議論の区切りとした。</li> </ul> <p>(委員の欠席)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 足立勲、京谷宣明、大塚勝哉</li> </ul>
<p>提出された資料等</p>	<p><b>【配布資料】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 資料1-3-1 総合計画の基本的な構成 (たたき台 その4)</li> </ul> <p><b>【参考資料】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 参考1-3-1 過去4年間(平成13～16年度)の年平均自転車対策関係事項各区比較(東京都生活文化局調査資料等より)他</li> <li>・ 参考1-3-2 自転車駐車場の付置義務について</li> <li>・ 参考1-3-3 第2回「第一分科会」での宿題・意見と今後の反映について</li> <li>・ 参考1-3-4 第4回「第二分科会」での宿題・意見と今後の反映について</li> </ul> <p><b>【追加資料】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 追加資料 CB(コミュニティビジネス)を活用した民主導臨時自転車駐車場経営スキームの概要(意見書) (協議会委員提案資料)</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>・ 第二分科会(第5回) 9月9日(金)午後2時30分から(予定)</li> <li>・ 全体会(第4回) 10月14日(金)午後7時から(予定)</li> </ul> <p style="text-align: right;">*会場等の詳細は別途案内</p>