

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4回「第二分科会」）
事務局（担当課）		土木部交通安全課
開催日時		平成17年7月8日（金）午後7時～午後8時52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> 諸岡昭二 <区民、区長推薦者> 荻村和一郎、齊木勝好、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 <鉄道事業者> 佐藤忠好、高木克典、張替次雄、松田芳隆 <関係行政機関> 中山邦雄
	その他	<幹事等> 土木部長、都市整備部長、政策経営部長、交通安全課長（事務局）、財政課長、広報課長、道路管理課長、都市開発課長
	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 11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4回目の「第二分科会」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お配りしております。

本日の欠席のご連絡ですが、太田協議会会長が急な所用でご欠席の連絡をいただいております。また、東京国道事務所の篠原委員および都交通局の土岐委員におきましても欠席のご連絡をいただいております。柳田委員につきましては30分程度遅れる旨のご連絡をいただいております。

それでは、諸岡第二分科会会長さん、よろしく願いいたします。

分科会会長： 本日はご苦労様です。

ただいまから、豊島区自転車等駐車対策協議会の第4回「第二分科会」を開催いたします。

まず議題1の「総合計画の構成について」ということで、これは第一分科会の議論をふまえ、今回は「たたき台 その3」が出ておるようでございます。今回は第二分科会でございますので、所管する分野の議論を中心に進めてまいりたいと思っておりますので、よろしく願います。

それでは資料の説明を事務局からお願いいたします。

* 議題1 総合計画の構成・内容について

事務局： それでは資料のご説明をさせていただきます。長くなりますので、申しわけございませんが座らせていただきます。

「資料2-4-1」をお取り出しいただきたいと存じます。ホッチキスで止めた少し厚めの資料でございますけれども、「総合計画の基本的な構成(たたき台 その3)」という資料でございます。

まず、今回お示ししておりますのは、「たたき台 その3」となっておりまして、今年5月の全体会で、『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きました。

6月には、「第一分科会」を開催いたしまして、5月の全体会でのご意見を踏まえまして、最初のたたき台に事務局として「肉付け」したものを、「たたき台 その2」としてご提案しご議論をいただいております。

今回の資料は、「たたき台 その2」に若干の修正を加えまして、さらに第二分科会の担任分野の記述を加えたものでございます。

まず、第2章の『現状と課題』までを、ご説明させていただきます。

1ページ目でございますが、主要箇所の目次が示されております。「章立て」につきましては5月の全体会の時点では第5章までとなっておりますが、6月の第一分科会で「第6章 計画の推進のために」という項目を頭出しさせていただきました。

今回は内容を少し書かせていただいておりますが、こちらは次回以降の分科会あるいは全体会でご議論いただければと考えております。

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。

「１．総合計画の目的」でございますが、全体会の意見をふまえ、「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、「単に自転車等の駐車対策に留まらず」という表現を加え、併せて今回、『自転車等の駐車対策に関する総合計画』としての性格を持つ。」という表現も加えさせていただきました。

次に、「３．総合計画の期間」でございますが、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、本区も１０年間の計画ということで、平成１８年度から２７年度までと書かせていただきました。

この計画期間につきまして、協議会会長のご意見でございましたけれども、「計画期間が１０年ということであれば、例えば５年を『中間見直し』として、１０年で、ある程度のレベルにする方法もあるのでは」という考え方をいただきましたので、５年目での「中間見直し」という考え方の記述も、現時点で併記しております。

この点につきましては、施策の内容にもよると思いますので、議論が一回りした後に、ご確認いただければと考えております。

次に「４．総合計画の対象区域」でございます。こちらは、さきほどの「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したので、区内全域を対象とする計画ということになるかどうかと思います。

なお、これまでのご意見には「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」という表現をさせていただきました。

しかしながら、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の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、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」がございまして、その下に「２．豊島区の放置自転車対策」がございまして、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」などにつきまして、この３ページから１２ページにかけて対策の現状を整理した内容となっております。これまでご説明してきた内容と重複する部分も多分でございますので、ここでのご説明は省略させていただきます。後ほど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。

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2 - 4 - 1」というA4横の2枚ものの資料をお取り出しただけですでしょうか。こちらの1枚目でございますが、過去4年間における年平均の各区の自転車対策関係項目の比較の表でございます。こちらのデータ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」、これはいわばメンテナンス的な費用でございますけれども、それと「投資的予算」の比較でございます。

この資料は、協議会会長より、過去の対策経費の推移で比較できないかというご意見をいただきましたので、まとめさせていただいた資料でございます。1枚目の資料が純粋に区から出しているお金ということです。2枚目は平成16年度の歳出額と、駐輪場を利用するときにはいただく利用料や、撤去・保管して返還するときにはいただく手数料といった歳入の分を差し引いた金額について紹介させていただいております。

もう1つ資料をご用意すればよかったですのですが、駐輪場や保管用地を民間など他から賃料をお支払いしてお借りしているところもございますので、そういったものを差し引いたらどうなるのかというデータも調べたいと思っております。本日はちょっと間に合いませんでしたので、申しわけございませんが集計できている部分のみ口頭で申し上げさせていただきます。これは主に1枚目の資料と併せてご説明申し上げます。

まず1枚目の豊島区の欄をご覧いただきましたんですが、の「区立駐車場等維持管理費」ということで、3億7,666万6千円となっております。それぞれの項目の「網掛け」の部分が高い区から3番目までを示しております。金額を見ていただきますと、区立の自転車駐車場を維持するための経費につきましては、23区の中でも杉並・板橋について3番目に高くなってしまっているということでございます。1つ飛ばして右を見ていただきますと、こちらは1,276万8千円とございますが、これが自転車駐車場1カ所あたりの割りかえした維持管理経費です。これも縦に見ていただきますと、23区の中で一番高くなってしまいます。また右に1つ飛ばして見ていただきますと、3万3,154円とありますけれども、これは区立自転車駐車場の収容台数1台あたりの経費ということでございます。先ほど申し上げましたように本日の資料には無いのですが、例えば豊島区の場合民間から自転車駐車場や保管用地として14カ所ほど借りているんですけれども、そういった経費を差し引きまして、また、利用料金の収入を差し引きまして、単純計算では23区の中で12番目ぐらいに下がることとなります。支出額全体で見ると23区でも高くなってしまおうんですが、豊島区の場合は民間の土地や建物の1フロアを借りて駐輪場せざるを得ない状況にございますので、そうまでして経費をかけながら事業を展開せざるを得ないということも言えるのではないかと思います。

その右隣は放置自転車の撤去・保管・返還に関する経費でございます。豊島区の場合は1億5,794万4千円となっております。こちらにつきましては一番下の欄にある23区の平均よりも若干高い程度ということでございます。豊島区の場合はかなり撤去・保管に関して力を入れておりますが、費用についてもこの程度はかけているということでございます。

また少し右の方を見ていただきまして、本区の網掛けになっている部分がございますが、上を見ていただきますと「人口一人あたり4年間平均消費的予算額」とあります。これは自転車駐車場の維持管理経費と放置自転車の撤

去保管経費をまとめて人口1人あたりで割り返したものでございますが、2,181円ということで23区で一番高くなってしまっております。これも先ほどご説明しましたように、民間への借地料といったものを差し引いて、駐輪場の利用料と撤去保管の手数料も差し引きますと、23区では概ね9番目ぐらいに下がる計算になります。言葉でご説明してしまいましたので、わかりづらい部分もあったかと思いますが、次回以降あらためてお示しできればと考えております。

先ほどの「たたき台 その3」に戻りまして、13ページの真ん中の【2】自転車・原付の登録台数がございます。この自転車の防犯登録台数につきましては「警視庁交通年鑑」、50cc以下の原付につきましては本区の税務資料からの登録台数でございます。

ここで「参考2-4-2」をお取りだけいただけますでしょうか。A4の横版の資料で、本区を含む「近隣区自転車・原付(50cc以下)の登録台数の推移」でございます。ご覧頂きますと、豊島区では、人口につきましては平成13年1月が25万743人、平成16年が25万2,874人ということで100.8%、自転車については99.9%ということで、ここ3年間ではほぼ横ばいで、原付については90.6%となっておりますので、3年間で10%ほど減少しております。

近接区については、『人口』は横ばいから微増、『自転車』については横ばいのところと若干増えているところがありまして、『原付』については各区とも減少しているということがわかります。この資料にはございませんが、参考までに申し上げますと、毎年、東京都の生活文化局が秋に行います各駅ごとの自転車の乗入れ台数を見ますと、どの区も自転車については減少傾向にあるということでございます。

たたき台に戻ります。次の14ページにまいりまして、「【3】駅別自転車等乗入れ台数の推移」でございます。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。ご覧頂きますと、駅名の前に印がついた駅、高田馬場・落合南長崎・新大塚駅でございますが、これらは区外所在でありますけれども、区境の至近にありまして、豊島区内でも自転車の放置がありますので、これら16駅の状況をお示ししております。

全体的にみれば池袋が全国ワースト1を記録したのが平成11年でございますけれども、そのときをピークに、緩やかな減少傾向にあるということでございます。下の合計欄を見ていただきますとわかると思います。なお、皆さんご承知のとおり新聞等の報道にもありましたように、平成15年度・16年度では、池袋が都内ワースト1、大塚がワースト2という2年連続で不名誉な実態にあるということもご認識いただければと思います。

次に15ページの、「【4】自転車利用者及び駅別自転車乗入れ状況の詳細分析」でございます。豊島区では、14ページでご紹介しました東京都の一斉調査の他に、平成14年度と16年度に詳細な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。

まず(1)自転車利用のパターン分類ですが、下の図にございますように、「駅に乗り入れる自転車のパターン」として、4つのパターンに分類しております。

図でございますけれども、横軸に「日常性」、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ございます。

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によって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。

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。

16ページにまいりまして、ただいま概略をご説明しましたが、その4つのパターンの説明がございます。

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性」がございますが、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す。類型としまして1から3までの分類をしております。

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、類型2と類型3のところをご覧頂きますと、パターン1の比率は高くなっております。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につきましては、ページの一番上に記載しておまして、詳しく申しますと、「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。

ページの一番下にあります印の「各駅ごとの調査」につきましては、後ほど、第5章の各駅ごとの整備目標の検討のところでご説明をさせていただきます。

次に17ページは、「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点ほど挙げてございます。

前回の第一分科会では、議論のポイントの中に利用者のことをもう少しきちんとしてほしいという意見もございましたので、「利用者の責務」という形で加えさせていただきました。

また、全体会でのご意見として「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す。

議論のポイントとして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、課題として取りまとめられるのかな、ということで、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。

長くなりましたが、第1章と第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。とりあえず、「第1章 はじめに」「第2章 自転車利用の現状と課題」ということでご説明をいただきました。この辺は、最終的には全体会で議論すべきものが多々あるかと思えますけれども、何かご意見はございますでしょうか。

(特になし)

それでは、引き続き事務局より第3章のご説明をお願いします。

事務局： はい。それでは、先ほどの資料でございますけれども、「たたき台 その3」の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。

こちら5月の全体会でのご意見の中には、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。したが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をさせていただきます。そのまま第4章と第5章の説明も併せて行った後に、あらためてご議論をいただきたいと思いますが、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18ページでございます。まず「1. 基本的理念」でございますけれども、全体会で委員の皆さまからは、「歩行者にやさしいということが最初にくるべきで、自転車に乗る人間にはしっかりとルールを義務づけること。」というご意見が多数ございました。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。」という協議会会長さんからもご意見もございました。これらのご意見を踏まえまして、ここの「<議論のポイント>」では、「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」といった3点を挙げさせていただきました。

基本的理念として掲げる例文としましては、「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」と仮置きさせていただきます。

引き続き19ページの「2. 基本方針」でございます。これも全体会で出たご意見をふまえて、事務局といたしましては議論のポイントとして、安全に人が歩けるという観点からまずポイントの として「自転車利用をどう考えるのか」ということでございます。

次に放置対策の推進や駐車場の効率的利用という観点から として「放置自転車をどう考えるのか」ということでございます。

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という観点から として「施設設備をどう考えるのか」という3点を挙げまして、それぞれ例文を下に仮置きさせていただきました。

この基本方針の内容につきましても、5月の全体会でご意見をいただきましたが、これからご検討いただきます施策の議論を経てから、基本方針にど

う具体的に反映するののかということもございますので、この後の章での施策の議論を一通りした上で、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、20ページをお開き下さい。「第4章 施策の体系」でございます。全体会で最初にお出した「たたき台」には「計画の体系」となっておりますが、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、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、まだ検討しなければならないと考えております。

項目をざっとご覧頂きますと、前回の全体会で頂いたご意見を踏まえまして、事務局といたしましては、基本的理念・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行っております。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ご異論はなかったようでございますので、最終的には『安全かつルールを守った使い方で自転車に乗っていただく』という視点からまとめたいと考えております。

それでは、項目の内容についてですけれども、大きな1番目の「適正な自転車利用の推進」と大きな2番目の「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」につきましては、第一分科会の担任分野となりまして、第二分科会の担任分野は、大きな3番目「駐車施設・走行環境の整備の推進について」でございます。この中の内容としましては、(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いております。次の5章で具体的な内容のご検討をお願いしたいと思います。

以上が第4章までのご説明になりますが、参考までに、前回の第一分科会で各委員の皆さまから出されたご意見と、協議会会長のまとめなどを資料としてまとめておりますので、若干ご紹介させていただきます。「参考2-4-3」をお取り出しください。

本日は時間も限られておりますので詳しくご説明いたしませんけれども、特に3ページをご覧頂きますと、協議会会長(第一分科会会長)さんのまとめがございます。二つ目をご覧頂きますと、“全国に先駆けて新しい道路の使い方を豊島区で提案して、国も都も区も協力し、警察も一緒になって”、というご意見に代表されますように、豊島区として何をすべきなのか、きちんとしたルールづくり、道路空間の利活用、あるいは民間委託ですとか、今までのやり方でない新しい「豊島区方式」のようなものを提案できればといった第一分科会会長の“まとめ”もいただいております。こうした意見をふまえて、本日も、また特に次回の第一分科会でもご議論をいただければと考えております。この資料につきましては以上でございます。

たたき台に戻っていただきまして、21ページの「第5章 施策の展開、重点施策」でございます。21ページから26ページまでは主に第一分科会で検討をお願いしております内容でございますので、本日は27ページでございます「3. 駐車施設・走行環境の整備の推進について」ということでご議論いただければと思います。自転車駐車施設の整備でございますが、まずといたしまして、「自転車の乗入れ台数の予測と駐車場整備の基本的考え方」でございます。

記載されておりますように、昨年行いました各駅ごとの実態調査結果をもとにいたしまして、最終的な整備目標を立てていきたいと考えております。

その下に、考え方のフローがございしますが、具体的に、各駅周辺の整備目標を算出するための資料を別にご用意しておりますので、ここでご説明させていただきます。

今は「たたき台」の27ページをご覧くださいですが、28ページを開いていただいて、こちらは基本的には池袋駅の現状をお示ししております。最終的にはこの中に具体的な整備目標等の記載が入るというイメージでございします。その「整備目標」についての基本的な考え方につきましてが本日のメインの議題になると思っておりますが、別の資料ですけれども「資料2-4-3」をお取りだし下さい。これは池袋駅をはじめとした各駅でどういった整備目標を立てて検討していくのかといった前提となる数字をどうやって導き出すのか、その考え方を本日は事務局として提案させていただきますので、それについて後ほどご議論いただければと思います。

よろしいでしょうか、「各駅ごとの自転車駐車施設整備目標の検討にあたって」という資料でございします。まず1ページでございします。先ほど、「昨年度の実態調査の数値をもとにして最終的な整備目標を立てる」ということを申し上げましたが、この根拠といえますか、前提となる考え方につきまして、「前提条件」ということで記載しておりますので、概要をご説明いたします。

まず、豊島区の過去3年間の人口・自転車の登録台数は先ほどもご説明しましたが「横ばい」であるということでございします。次に、計画の最終年度である平成27年度の人口推計も現状とほぼ変わらない255,000人であるということでございします。次に、東京都の調査による区内の自転車乗り入れ台数はこれも先ほど申しましたように、平成11年度をピークに年々少しずつ減少傾向を示していることでございします。その次に、本区で行いました14年度と16年度の実態調査の比較しますと横ばい、もしくは若干の減少傾向を示していること、次に、周辺区であります、新宿・文京・北・板橋・練馬区の状況については、人口は、新宿区が10%の伸びを示しているものの、概ね微増または横ばいであることです。また、自転車登録台数は、新宿・文京が20%強の伸びを示し、板橋が13%、練馬が7%、北区が横ばいの状況にあるものの、東京都の調査によると、各区の自転車等の乗り入れ台数は練馬区の4%台の伸びを除き、いずれの区も減少しているという状況にございします。

このような傾向からも、豊島区での各駅周辺の整備目標をこれから掲げていくわけでございしますけれども、その前提として、計画期間である平成27年度までの10年間では、大きな増要素ですとか減要素が見込まれないということでありまして、現状値であります平成16年度に行った実態調査の駅別の乗り入れ台数を基礎数値として最終目標を出したいということでございします。

こうしたことを前提条件としまして、その下にございします「基本的な考え方(案)」といたしまして、「多目的かつ不特定多数の自転車が乗り入れる各駅周辺に必要な駐車場の台数は、基本的には、長時間駐車が予想される鉄道利用者の自転車数に一定の短時間利用者を加えた数から、既存の駐車施設の収容可能台数を差し引いた数をベースとして、将来の放置禁止区域指定のあり方、撤去の増強、既存駐車施設の存続・改良等の有無、駅ごとの地域特性に配慮した運営方法等を踏まえ、最終的な整備目標台数を算出するものとする。なお、調査エリアが隣接区に入っている駅もあるため、整備目標設定の際にはそれらを考慮するものとする。」ということで各駅ごとの考え方を2ペ

ージ以降に記載させていただきました。こうした考えが大前提になるのではということでございます。

それでは各駅ごとのご説明に入らせていただきます。今は「たたき台」の28ページもお開きいただいていると思いますが、併せてご覧いただければと思います。池袋駅の現状を若干ご説明申し上げたいと思います。また、駅ごとのベースとなります算出根拠もあらためてご説明させていただきます。「たたき台」の28から29ページでございますけれども、「池袋駅」の駐車施設の現状と自転車利用者の実態についてご紹介をしております、28ページの中ほどに駐車施設内に2,449台、放置自転車が8,957台、それらを併せたものが駅への「乗入れ台数」となるわけでございますが、10,318台と、それぞれ平成16年度実態調査のピーク時の台数を載せてございます。

なお、駐車場と放置のピーク時間帯が異なる駅については、池袋のように駐車場のピークが平日の12時で、放置のピークが休日の15時のような場合は、必ずしも駐車施設内台数プラス放置台数イコール乗入れ台数とはなりません。それぞれのピーク時をご紹介しているということでご理解いただければと思います。

また、その下の「駐車施設の整備状況」でございますけれども、こちらは29ページの駅周辺図と併せてご覧いただきますと、池袋駅には駐車施設としては6箇所ございまして、自転車の収容台数が4,402台、原付については67台ということがおわかりになるかと思えます。

次にもう一つ資料がございます。申しわけございませんが、「資料2-4-2」という、整備目標を算出する上での基礎数値となる平成16年の実態調査の概要をまとめたものでございますけれども、資料の表紙をご覧ください。ただいま申し上げました放置や駐輪場利用台数の調査結果の概要でございます。調査の時期でございますが、昨年11月、調査駅は池袋をはじめ15駅、調査内容でございますけれども、放置台数・駐車場利用台数とも始発から終電までを8つの時間帯に分けまして調査員を配置して行ったものでございます。

また、利用者のアンケートということで、はがき、もしくは調査票をもって聞き取り調査、という形で15駅行いました。回収結果は一番下にあるとおりでございます。

1ページ以降に、各駅の調査結果の概要がございます。整備目標を算出する過程で使っている数値がございますので、これからご説明する時に併せてご覧いただければと思います。

それでは再度「資料2-4-3」をご覧ください。本日のメインとなりますと申し上げました、各駅ごとの整備目標の検討資料でございます。

2ページをお開きいただきますと、池袋駅について考え方が記載してあります。まず、フロー図の上の方に、「適正駐車台数」とございますが、ピーク時には2,449台でございます。このうち、駐車時間がどうしても長くなる傾向にある台数として用いました鉄道利用者の割合が78%（1,910台）その他として22%（539台）にまず分けます。

次に、その右側ですが、「放置台数」として、これも平成16年の実態調査でのピーク時に8,957台という数値がございます。これも放置時間が長くなる傾向として用いました鉄道利用者の割合44%（3,941台）とその他の56%（5,016台）に分けます。

そして、適正駐車と放置の長時間駐車の傾向にある自転車の合計を合算しまして、まず(A)として5,851台という数値が出てまいります。

この両者の残りの数、つまり比較的短時間駐車・短時間放置の傾向のある自転車の台数が(B)として5,555台という数値が出てまいります。

次に、(B)の下に矢印で示された四角がございますけれども、この説明を若干させていただきます。長時間駐車と短時間駐車を比較した割合というものを池袋駅で補足調査をいたしました。池袋で14箇所ほど平日・休日に行ったものですが、平均の時間が、休日の場合、長時間駐車となる鉄道利用者の駐車時間が平均7.6時間になりました。また、これに対して鉄道を利用しないと答えた人の平均が1.9時間ございました。平日はそれぞれ7.4時間と1.4時間ございました。

このうち短時間駐車でも、平日に比べ駐車時間の長くなる休日の割合、これが7.6分の1.9となりますが、計算しますと0.25、つまり長時間駐車を1とした場合に短時間駐車の割合の1/4を駐車場の確保に結びつけてはどうかという考え方でございまして、この割合である0.25を短時間駐車の傾向のある(B)の5,555台に掛けますと、1,388台(C)という数値が出てまいりますので、これを加えます。(A)の5,851台を持ってきて、(B)のうち0.25を掛けた1,388台(C)を足したものが、矢印の先にあります「駐車需要想定台数」と書いてありますけれども、これが7,239台(D)となります。

この(D)から、池袋駅周辺の現行の自転車駐車施設の全ての収容可能台数であります4,402台を差し引きますと、2,837台ということで、約2,800台というのが、池袋駅周辺の整備目標を考える上で現時点でのベースとなる数字でございます。

丸々これを施設整備に結びつけるのか、それともここにありますように、「撤去の増強」や「既存駐車施設のあり方」「道路空間の有効活用の検討」など、様々な施策を講じることによりまして、例えばですけれども、「この2,800台のうち800台を撤去の増強で抑制していきましょう。」といった場合につきましては、一番下の「最終整備目標台数の決定」のところは2,000台になるということでございます。ただ、今のところはその最終整備目標台数については算出してございませんので、2,800台をどのような施策によって減らしていくのか、撤去の増強で減らしていく、ハード整備で何台確保していく、といったものがこの先に出てくるのかなということございまして、本日はこの基本的な考え方についてご議論をいただきまして、第二分科会につきましては今後は9月9日にございますので、そのときにこの台数をお示しできればと考えております。

次に、順次駅ごとにご説明してまいります。基本的な考え方はこの池袋駅と全く同じでございますので、池袋でいえばお示したベースとなる2,800台の先の考え方をご説明いたしたいと思っております。

それでは3ページの「大塚駅」でございます。こちらのベースとなる数値は、中段にあります3,350台となります。大塚駅では現在、十分な駐輪場がございませんので、「放置禁止区域」を指定できないものですから、今後駐輪場を整備充実するという前提で、放置禁止区域を指定した場合の自転車乗り入れ抑制効果を加味いたします。これまでの経験則といいますか、実績から、放置禁止区域に指定いたしますと、概ね自転車の乗り入れ台数が40%減少しておりますので、その割合を減じるということで、ベースとなる3,

350台の6割である約2,000台が基礎数値となると考えております。その先でございますのは、「既存無料置場の存続・改良等の検討」あるいは「道路空間の有効活用の検討」、あるいは放置禁止区域をかけたら撤去活動をどう展開していくのか等の要素を踏まえて、最終的な整備目標を掲げたいと考えております。

4ページの「巣鴨駅」につきましては、約650台という数値がベースとして出てまいりまして、「撤去の増強」あるいは「道路空間の有効活用の検討」などの要素を踏まえて、最終的な整備目標を掲げたいと考えております。

5ページの「目白駅」につきましては、新宿区の区域に放置されている台数を除いて計算しますと、約100台という数値がベースとして出てまいりまして、こちらは「撤去の増強」等のソフト面の施策を強化することで、特に新規施設建設の計画はしなくてもよろしいのではないかとということで今のところ考えてございます。

6ページの「駒込駅」につきましては、文京区・北区の区域に放置されている台数を除いて計算しますと、0台という数値がベースとして出てまいりました。こちらは北口駅前の地下にある駐車場の利用率が低いものですから、「既存駐車場の有効活用」などを図ることと、また文京区と共同作業で、駅のすぐ南側が文京区でございますので、その放置自転車を文京区でも撤去していただいて、その抑制効果で本区の駐輪場に追い込んでいただくということもやっておりますので、そういったところを踏まえて現状では特に新規施設建設の計画はしなくてもよろしいのではないかとということでございます。

7ページの「北池袋駅」につきましては、約150台という数値がベースとして出てまいりました。この駅には、現在「無料自転車置場」が1箇所あります。しかしながらこの置場につきましては、都市計画道路の計画線にかかっておりまして、その「暫定活用」ということで使っているものでございます。総合計画の最終年は平成27年度と仮置きさせていただきましたけれども、それまでに廃止するのか等も含めて検討する必要があるということでございます。仮に廃止ということをご前提で考えますと、差し引き300台前後で整備目標を考えていく必要がございます。

8ページの「下板橋駅」につきましては、板橋区の区域に放置されている台数を除いて計算しますと、約100台という数値がベースとして出てまいります。こちらは本区の既存無料自転車置場を有料施設への再整備ということで検討しておりますので、その段階で新たに放置禁止区域の指定を行いまして、先ほど申し上げましたそれによる自転車の乗入れ抑制の実績である40%を減じることを加味するということと、駅の北口には板橋区の有料駐輪場がありまして、ここの利用率が低いものですから、こちらへの収容を加味いたしますと、特に新規施設建設の計画は必要ないのではということでございます。道路の再整備の一環ということで今申し上げました置き場の再整備を検討しているということでございます。

9ページの「椎名町駅」につきましては、まず272台という数値が出てまいりましたが、この駅のすぐ東側で環状6号線の拡幅工事を現在行っておりまして、その高架下の有効利用を図って、現在、公園の中などをあくまでも暫定的に利用しております置き場がございますので、高架下を有効活用できればこうしたところを順次廃止する必要がございます。ということで、残る駐車場は南口にあります西武鉄道さんが200台、現在は160台程度で

あったかも知れませんが、の規模の駐輪場を経営されておりますので、それがそのままという前提でお話しますと、差し引き約550台がベースとなります。しかしながら、後で東長崎駅でもお話いたしますけれども、こちらの地域の特性として「短時間の駐車が多い」ということと、環状6号線を除きますと「細街路」が入り組んでいる特性もございますので、そういったことを加味していく必要があるのではということでございます。

10ページの「東長崎駅」につきましては、現在、西武鉄道さんが駐輪場を経営しております、410台分ございます。それとレンタサイクルがありますけれども、410台分あるという前提では、まず0台という数値が出てまいりましたが、この駅につきましては西武さんの駅舎改良などによりまして、既存駐輪場がいったんは暫定の置き場ということになりますので、その減要素を踏まえて検討しなければならないということでございます。

また、この算出には西武さんが現在実施しております「レンタサイクル」の存続の有無のご検討や現在の利用状況の影響などは加味しておりません。

さらに、椎名町駅と同じく短時間の放置が多いということと、周囲が非常に狭い道で囲まれておりまして、放置自転車1台の地域への負担といえますが、災害時の危険性が大きいことなど、池袋や大塚などとは違った地域特性がございます。また、駅舎改築ですとか、駅前広場の整備によって、それによる集客の影響なども考えますと、現時点の自転車乗り入れのピークが約690台でございますので、こうしたことを加味して、今後は西武鉄道さんと協議をさせていただきながら、整備目標を考えていきたいということでございます。

11ページの「東池袋駅」につきましては、約150台という数値がベースとして出てまいりました。ここは本区の既存無料自転車置場がありますけれども、これを有料施設へ再整備しまして、新たに放置禁止区域を指定することによる自転車の乗入れ抑制の実績である40%を減じると、約90台という数値が出てまいります。しかしながら、ここで使用している長時間駐車の傾向にある鉄道利用率の中からは「都電」の利用者を除いてありますので、そうした要素をどう反映させるのかによって整備目標を考えていく必要があるのではないかと考えております。

12ページの「要町駅」につきましては、約500台という数値がベースとして出てまいりまして、「撤去の増強」あるいは「道路空間の有効活用の検討」などの要素を踏まえて、最終的な整備目標を掲げたいと考えております。

13ページの「千川駅」につきましては、約250台という数値がベースとして出てまいりまして、これも要町駅と同じく、「撤去の増強」あるいは「道路空間の有効活用の検討」などの要素を踏まえて、最終的な整備目標を掲げたいと考えております。

14ページの「西巢鴨駅」につきましては、北区の区域に放置されている台数を除いて計算しますと、0台という数値がベースとして出てまいりました。既存駐車場の利用率が低いこともございますので、「既存駐車場の有効活用」を図ることで、特に新規施設建設の計画は必要ないのではないかと考えております。

15ページの「新大塚駅」につきましては、文京区の区域に放置されている台数を除いて計算しますと、約450台という数値がベースとして出てまいりました。こちらは駐車施設が駅周辺に全くないものですから、隣接する文京区とも協議して、どのようにしたら良いのかと考えていかなければなら

ないと思っております。

16ページの「落合南長崎駅」につきましては、新宿区の区域に放置されている台数を除いて計算しますと、0台という数値がベースとして出てまいりました。駐車場利用台数と放置台数のうち、鉄道利用率が極端に違った結果が出てきましたけれども、本区内の放置台数はピーク時でも141台ですので、割増して考えたとしても現行では特に新規施設建設の計画は必要ないのではないかと考えております。

17ページの上段は「高田馬場駅」でございます。こちらは全く新宿区内の駅ということになります。本区としても神田川沿いに登録制の有料自転車置場を設置しておりますので、今後は放置の動向を踏まえ、新宿区と協議しながら必要に応じて施策を検討していきたいと考えております。

17ページの下段ですが、平成20年に開業予定の地下鉄13号線の新駅となる「(仮)雑司が谷駅」でございます。こちらは当然のことながら実態調査の結果がございませんので、2つの方法で基本的な考え方を示しております。まず、「駅勢圏」を推測しまして、区内地下鉄駅周辺での駅勢圏人口の平均自転車利用率をかけて、有料駐車施設をつくる前提で放置禁止区域を指定した場合の抑制効果を加味して、192台(約200台)とする考え方です。それから、もう一つは、雑司が谷周辺から池袋駅や目白駅など近隣の自転車駐車施設を利用している人を、駅勢圏内人口から割り出した460台でございます。この二通りの範囲内で、最終的な整備目標を掲げるという考え方があるのかなと思っております。

以上、大変資料が膨大で長くなりましたが、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。ただいま事務局の方から、基本的理念・基本方針の議論のポイントの説明と、それから本日のメインでございます第5章の「駐車施設・走行環境の整備の推進について」の中、各駅周辺の自転車駐車場等の整備計画にあたって、各駅ごとの基本的考え方まで説明いただきました。

最終整備目標は次回の9月の第二分科会で示すことができるといふことでしたけれども、本日は各駅について鉄道事業者の委員の皆さまからそれぞれご意見を伺った後で、その他の委員の皆さまからもご意見を伺いたいと思っております。よろしく申し上げます。

「委員： どういう形で申し上げたらよろしいでしょうか。

分科会会長： いま事務局から説明のあった内容についての、委員の考え方で結構です。あるいは「鉄道事業者の講じる措置」という考え方でご意見をいただいても結構です。具体的には9月に最終整備目標を出したいということですので、それからでも結構なんですけれども、今までの事務局の説明を踏まえた中でご意見があればお伺いしたいと思います。

「委員： それでは本日ご説明いただいた資料に関するご意見ということによろしいでしょうか。

分科会会長： はい。

「委員： まだ理解が不足しておりますけれども、まずこれから「最終整備目標」を決定されたいということをご説明の中でわかりましたが、各駅ごとに設けられた、例えば「池袋駅で2,800台」というベースの数字がありますけれども、私の理解不足なのかも知れませんが、この算出で良いものかどうかという点について、今の時点では理解しがたい部分があります。例えば平日と休日のピークが混ざった中から算出されている感じもいたしますし、そのあ

たりをもう一度確認させていただいた上で、今後のあり方を考えるべきかなと思っております。

それから、実際に「講じる措置」につきましては今までいろいろ議論させていただいておりますし、また、並行して事務局とお話させていただくものだと思っておりますので、ここで特に申し上げることは本日はございません。

K委員： 第二分科会ということで、主な焦点はこの「ハード面」が中心に議論されることですので、あえて細かい話になりますが、「椎名町」と「東長崎」について考え方を述べさせていただきますと、最終目標については椎名町のついては環状6号線の工事、東長崎については私どもの駅の改良工事と、多少外的な要因もございませうが、現時点で最終的な数字についての言及は何とも申し上げられませんが、考え方、ここのある数字のフローとしては概ね理解できるかなと思っております。また最終的な数字というのはわかりませんが、東長崎では（現行の駐車収容台数がある前提では）0台となっておりますけれども、当然、鉄道利用の域も出た「街の中での駐輪場」の必要性ということで理解はしておりますので、いま私どもで運営しております駐輪場から大幅に減らすと言うことはありえないと。少なくとも現状どおりの運営維持は続けていけるのではと思っております。

以上でございます。

M委員： 資料を見させていただきまして、各駅の計算の仕方は良くわかりました。これに対して最終目標台数の決定ということでございませうけれども、これについては今後皆さんと知恵を出しながら決めていくことかなということだと思います。

それから、私どもの駅ということになりますけれども、最後に「雑司が谷」が載っておりますが、このぐらいの方がご利用になるぐらい乗っていただければうれしいということもあるんですけども、グリーン大通りに乗り入れている方が雑司が谷に来るのではないかという考え方もあるようでございませうけれども、グリーン大通りから「消える」差し引きがなされていないのではということが気が付いたところでございました。

以上でございます。

H委員： 私の方からはご質問と、私どもの考え方を申し上げたいと思っておりますけれども、「資料2 - 4 - 3」の「前提条件」で、人口も過去3年で横ばいということもあって、10年後もあまり動かないというような前提になっているようですが、ちょっと気になりましたのは、10年間で本当に変わらないのかと。その「含み」の中にいわゆる「高齢化」が間違いなく10年間で進んでしまうという、つまり国民の年齢構成がどのようになっている、今一番多く自転車を利用している方々が、あと10年後には何歳になるのかという、つまりそういう利用率も加味されているのか、お聞きしたいなということです。やり方が間違っているということではなくて、そこまで加味されているのかということはお聞きしたいということと、それから各駅で全てアンケートなり調査をやられた結果で算出しておりますけれども、良く見ると「資料2 - 4 - 2」にあるようにサンプルの率が低いんです。大体1割以下ですね、ですから、何らかの数字を出さなければならないことはわかりますし、事務局の苦労もわかりますけれども、ちょっと回答率の低いのに、これで出されることに何となく「良いのかな」という心配はあります。先ほど他の委員からもございましたけれども、ピークから持ってこなければいけない理由も、本当にそうなのかなという気もします。トータルしての考え方我々はわかりま

すので、1つのやり方だなと思いますけれども、元のベースが本当にこのまま10年間の推計をするときに使って良いのか、ちょっと危惧しておりますので、その辺の考え方だけ事務局にお聞きしたいと思います。

分科会会長： 今のご意見ですけれども、計画は5年で中間の見直しをするという1つの考え方もあるのでしょうか。今の質問には事務局からちょっとお答えいただけませんか。

事務局： はい。ご案内のとおり最初にご説明しました「計画期間」の中でご説明しましたとおり、まだ「併記」という形であるだけですけれども、10年間の計画の中で5年間で中間見直しをしていく。あるいは前期・後期で分けて表示するというような考え方もあるのかなと思っています。

それから人口のお話がございましたけれども、確かに資料の中でも本区の人口は25万5千人が平成27年度の推計ですということですが、今この数字を使わざるを得ない状況もございまして、豊島区の長期計画（基本計画）も検討している最中でございます。その中での細かな人口推計がまだ出てきておりません。今年末頃になるという話がございまして、この25万5千人につきましては、昨年「行政改革プラン」をつくったときに記載された数字でございます。大まかな年齢構成別のものであるんですが、それによりまして今とそれほど大きく変わっていないような状況にありますので、その辺も若干考慮しながら目標数字について結びつけていると思っております。ですので、最終的には今年末ぐらいに、この「総合計画」は来年3月末の答申に向けてご検討いただいておりますので、ご指摘はごもっともだと思いますので、新たな人口推計が出た段階でまた見直すことも含めて検討したいと思います。

また、データの信頼性ともうしますか、サンプル数が少ないのではというご意見でございますが、平成14年と16年で2回の実態調査の比較でも傾向はさほど大きく変化がない。ご指摘ごもっともだとは思いますが、変化がさほどないということと、私も日常の実務をやりながら感じている数字と大きな乖離（かいり）がないということでございまして、そういうところをどういう根拠を持ってご説明するかということもございまして、よりどころはこの実態調査以上の数字はないということで考えているところでございます。と申しますのは、東京都の生活文化局で毎年とりまとめている数字につきましては、どの区でもそうなんですが、平日の午前中10時から11時あたりの数字でございまして、午後の一番多くなる時間帯を避けて調査しているものですから、それをとりますと現実問題としてあまりにも低い数字になってしましまして、それをベースにして率をかけていきますと、目標数値がぐんと下がってしまいます。そうしたことを加味した上で、ピーク時の数字を使って一定の率を掛けて下げていって、整備目標を掲げる前のベースとなる数字を算出していると、事務局では考えたところでございます。

分科会会長： H委員、よろしいですか。

H委員： はい。

分科会会長： ありがとうございます。それでは鉄道事業者の委員の皆さまからはご意見をいただきましたけれども、その他の委員の皆さんからも順次ご意見をお伺いしたいと思いますので、よろしく願います。

それではA委員からよろしく願います。

A委員： 先ほどの人口の件ですが、2007年からもっと少子化が進んで減るとい

う傾向だそうですが、豊島区に限っては減らないのではないかと思います。つまりファミリーマンションがこれだけできている状況で、仮に10年としても逆に微増するのではないかという考えを持っております。

それから各駅の様態では、池袋や大塚という駅では数値の取り方がどうというよりも、やはりワースト1、2を占めている状況ですから、放置自転車対策を行うというのは基本的に駐輪場をどうつくるのかという課題が一番大きいわけで、できれば鉄道事業者の方々から、ここはこういう部分でといった用地の提供なり、具体的な策のお話を願えれば良いと思います。今後の事務局との打ち合わせによってもそうでしょうけれど。

それから1つ質問なんですけれども、「下板橋」では新しいものはつくらないということですが、踏切の解消の問題もありますので、そのときと併せて今の無料置き場を板橋区がやっているような「コイン式」の駐車場にするとという考え方が元ということによろしいのでしょうか。

分科会会長：事務局お願いします。

事務局：はい。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車場ということで、そういうラックを設置するというを前提として考えているということでございます。

A委員：板橋区ではそういう形で先行していますので、踏切の改良に併せてコイン駐車場にして、まず下板橋はゼロというような形が具体的に見えてくると思います。そういう形で各駅でも少しでも減らす施策が出ればと思いました。

分科会会長：はい、ありがとうございます。次の委員の方にお伺いする前に、今もA委員から出ましたけれども、旧・運輸省鉄道局長から各鉄道事業者に出された通達の中で、鉄道事業者が放置自転車問題に対して受動的な立場で対応するのではなく、地方公共団体および道路管理者と適切な連携のもとに、放置自転車問題の解決に自ら主体的に取り組むべきであるという内容がございます。これを踏まえて鉄道事業者の協力体制が出てきていると思います。その辺を踏まえてご発言をいただければと思います。

それでは次の委員の方、お願いします。

C委員：これまで何度もこの「自転車等駐車対策協議会」を行ってきて、いろいろ資料は豊富に出されてまいりましたけれども、今回の資料の中に集約されてきたなという実感です。

池袋駅の考え方で見ますと、約2,800台がベースとなって新たに必要だということで、大変驚いていると言いますか、この「驚き」というのは、多いというのではなく、これだけないと今の放置自転車というのは無くないんだなということがあらためて見えてきたのかなと私は実感しております。

ただ、この数字がある程度各駅に目安として出てきたんですけれども、具体的に9月の第二分科会に向かって、これは質問なんですけれども、これが適正なのか、少ないのか、それとも多すぎるのか、どういう指標をもって考えていけば良いのかというのが、ちょっと今の段階で私の頭の中で整理がついていないんですけれども、これはどのように考えていけば良いのか、おたずねしたいと思います。

分科会会長：事務局いかがですか。

事務局：はい。具体的には9月9日に次の第二分科会が予定されておりますが、そのときに最終目標台数の案をお示しできればと思うんですけれども、そのときの考え方も、例えば池袋駅を例に取りますと、現在は2,800

0台をベースにしていますと申し上げましたが、その下にございますように様々なソフト施策も講じて最終的にハード整備として何台求めていきたいということになるかと思っておりますので、その施策にはいろいろなことが考えられると思います。「撤去活動を強化しましょう」ということでも撤去した自転車を運び込む保管所も今はもう目一杯の状況にございますので、保管所をどのように拡大して効率的な運営をしていくのかとか、そういうことも考えないと撤去の強化にはつながらないということもありますので、そこには撤去活動にかかる費用ですとか、保管所を拡大していかなければならないという案件もございます。そういう施策も様々に講じるという前提で最終的に何台分整備したいという目標についてはいろいろな方面から考えなければならぬのかなと思っております。また、それは案として提示させていただいたときにもご議論いただく数字かなと思っております。

C委員： まあ、そのように決めていくという、いまの回答ではある程度は理解できるんですけども、もう1つ質問ですが例えば「どこに新たに自転車駐輪場をつくるのか」ということで、その台数についてもまた変化するのではないかなとも思うんです。また池袋駅に戻りますけれども、例えばですが必要な場所が東口の1カ所だけにつくることできるとなったときに、例えば2,800台ではその場所だけではつくれたとしても、それでは西口の方はどうなるんだろうと、そういう問題も出てくると思っておりますので、いまだどこにつくることのできるのか、これも同時並行でいろいろな資料で動いているんですけども、そこがある程度同時に動いていかないことには、なかなかこの数字というものも決めにくいのではないかと、私はちょっとその辺を懸念しております。もしこうしたことについての「方向性」と言いますか、何かあればお聞かせ願いたいと思います。

分科会会長： 事務局どうぞ。

事務局： 池袋駅の例を取りますと、池袋駅周辺全体でいま2,800台というベースの数字が出ています。算出時に4,402台という既存の駐輪場の収容台数を引いておりますけれども、東西でバランスは違います。放置自転車の数も違います。ご指摘のように、今後どこにつくるのかにつきましては区の施策にもなるでしょうし、鉄道事業者の方々からのご協力もあるのかなと思っておりますけれども、それは個別に協議を進めている段階でもありますので、9月10月あたりに一度整理をさせていただければと考えております。当然、計画ですから、整備目標というものは必要になってきておりますし、その中で例えば池袋駅周辺全体で何台という求め方ではなく、東西のバランスがありますから東で何台、西で何台という考え方も計画論として当然出てくるのかなと思っております。その中で具体的に駐輪場ができるのはここですというような示し方ができるのかどうか、それは先ほど中間見直しの必要性があれば5年でという考え方もあるのではと申しましたが、前期の段階ではできないけれども、後期の段階では例えば西口には何台足りないのどこかにつくっていきましょうというような記述にしておいて、見直しのときまでに具体的な調整を進めていって、そのときに具体的に計画に入れていくということも可能になるのではということも考えております。

C委員： これで最後にしますけれども、新しくしない駅であればある程度どこに、という部分も出てくるかと思っておりますけれども、例えば「東長崎駅」の改良や「大塚駅」の改良、それから「雑司が谷」という新しい駅の場合、図面を見ながらどこが一番適正なのか、そういうことも踏まえた上で議論が必要では

ないかと思えます。

ちょっと気になっているのは、大塚駅などでは駅舎の改修と「南北自由通路」ということで新しくなりますけれども、以前から近隣の住民の方々から要望が出ている問題で、例えば改札口が今は一カ所に集約されているけれども、反対側の「空蝉橋」の方に改札口がもしできるとした場合に、つまりその要望が通った場合に、JRさんの改札口ができたときに、そちらの方でも新たに必要台数分から空蝉橋側の需要に見合った台数というものもまたそこから出てくるのかなと、そういったところもちょっと気になっておりますので、その辺もまた踏まえて数字の方も検討していただければなと、これは要望の1つでございます。

以上です。

分科会会長： よろしいでしょうか。ではB委員。

B委員： 「整備目標」を決めるということは非常に大事なことですから、慎重に行かなければならないと思うんですけれども、私もこの各駅ごとの目標設定の前提条件として区内の自転車の乗り入れ台数があまり変わらないということについてはちょっと疑問があります。私は椎名町ですから椎名町の駅を知っているわけですが、あそこも「無料自転車置場」ができたこともありまして、今度の駐輪場の計画は有料でしょうからそこまでの効果はないかも知れませんが、やっぱり「利用しやすい自転車駐輪場」ができると乗り入れする方も増えるのかなと思っています。特に、池袋駅の場合はターミナル駅ですから、私のところの椎名町やもう1つ先の東長崎駅に比べますと、利用しやすい駐輪場が池袋にできれば電車に乗らないで池袋に向かう人が増えていくのではないかと。そうすると池袋駅に利用しやすい駐輪場ができればできるほど、西武さんには申しわけございませんが、西武線を利用しないで池袋駅まで行こうという人が増えてくるような気がします。そうすると、その目標台数の設定をしたときに、ターミナルの駅とそうでない駅と分けて考えるということも必要なのではないかなと思いますし、椎名町で言いますと、無料の置場ができた関係で新宿区から来る人が確実に増えていると思います。新宿区の下落合、中落合の方々に、坂を下りて（西武新宿線）下落合駅に行くよりも、椎名町の駅に来た方が帰りの買い物が楽だとか、商店街を利用してそのまま帰れるとか、そういうことで「北上」して新宿区から豊島区へ乗り入れされている方がどうも増えているのではないかと、私は感じています。これは駅周辺の商店街さんから見れば非常に望ましい話で、駐輪場の整備によって商店街の活性化につながるんだということにもなりますし、一概に駅周辺の自転車ということだけで鉄道利用者ということはあまり考えなくてもよろしいんじゃないかと、ある意味複雑に思うわけです。その中で、私はこの最終目標台数設定のための「長時間駐車」の傾向のある自転車、「鉄道利用者」の台数については、現状からの予測で、今乗っている方がそのままというような台数設定で本当に良いのかというような気がします。むしろ、これは新しい「豊島区ルール」をつくる上で、短時間利用の、例えば商店街利用でありますとか、駅周辺の利用の方の分は確保しながら、鉄道利用者が朝乗って来て長時間駐車する人のための台数確保というものは少し考え方を改めて、第一分科会の委員の方からの意見もございましたけれども、「自転車をやめて徒歩に切り替えるとか、もしくは全面的にやめるということではなくて、健康面からも自転車に乗らない頻度も増やしていくという活動も大事なのではないかと」というご意見も出ているわけですから、そういうことも含め

て、鉄道利用者の方が駅に乗り入れする自転車の台数について何か施策を考えてもいいんじゃないかと思います。その設定によっては、駅周辺の駐輪台数は目標値が大きく変わってくるような気がします。簡単に言えば、今まで自転車に乗っている人でも、駐輪場が無いために歩かなければならなかったりすることも、これは利用者からすれば不満が出るかもしれませんが、豊島区の場合は駐輪場をつくったり維持管理するのに大変なお金がかかっているということも先ほどの資料で良くわかるわけですから、そういうことも考えていかなければ、なかなか解決にはつながらないんじゃないかなという印象を持ちました。

R委員： この「資料2 - 4 - 3」をご説明いただきまして、まあ感想めいたことにもなるんですけども、各駅の考え方をそれぞれ拝見しまして、「駐車需要想定台数」から「現行駐車場収容台数」を引いて、残りをどうするのか、そしていろいろな対策を講じる上で最終整備目標というのが決定されていくわけですね。例えば私の場合は有楽町線の「要町駅」や「千川駅」が最寄駅になるわけなんですけれど、例えば要町駅ですと約500台とうことで、これを「撤去の増強の検討」や「道路空間の有効活用の検討」などを考えて最終整備目標を決定するということになるんでしょうけれども、千川駅でも同じように「撤去の増強」というように、この「撤去」という手段が書かれているわけなんですけれど、事務局からの説明でも撤去する費用の問題もいろいろ出てきました。例えば撤去された自転車を取りに行くんだったら、今は安い自転車が出ていますのでそれを買ってしまう方が良い、といった議論もあった中で、この「撤去の増強の検討」というのは、対策としてのプライオリティとしては、なるべく後の順位に落としていくべきではないかと思います。その分、「道路空間の有効活用の検討」というような面を大事に検討される方が良いのかなと思います。例えば東京メトロさんが池袋駅東口の地下通路を駐輪場の利用に供していただけたとか、そういったありがたいお話がある中で、やはり「最終整備目標」を決定するにあたって対策のプライオリティの順序としては、行政が自転車を撤去していくということを最初に持ってくる時代ではないのかなという思いがしますので、その辺も優先順位を是非しっかりと各駅ごとに見据えて考えていただけたらと思います。

ちなみに要町駅なんですけれども、本来は歩道の幅が広いからという単純な理由で自転車が置かれるべきではないんでしょうけれども、やむにやまれぬ状況でしたら「グリーン大通り」のように有料製の置場として利用されるのも1つの案なのではないかとも思っています。現にそういう考えを持っている地域の方もいらっしゃると思いますので、これからの「撤去」という方法はあまり念頭には置かれず、ちょっと精査していただければというのが私の感想です。

E委員： 何点かお話させていただきます。1点目ですが、こういうお話を申し上げてよろしいのかどうか、別に悪いということではないんですけども、先ほどB委員から出ました「代替交通」ということなんですけれども、私はどうしても懸念してしまうんですけども、交通アクセスの手段として自転車を利用するというのが悪いという感覚はないものですから、私としては歩くことを第一分科会で選択しているかということは抜きにしまして、代替交通の中でそれをやっていくということで自転車を抑制するという感覚はちょっと私としては残念だなという気がしますので、そこは感想として1つ述べさせていただきます。

それから、例えば既にある駅、それから開発が終わっているところでハード面での施設を持っていくというのは非常に難しい話だと思っています。例えば「東池袋」の再開発ですけれども、これから駅周辺にたくさんの高い建物ができて、公共施設等ができていく中で、これは今この場でご確認もさせていただきたいんですけれども、実際にそれが2～3年後には東池袋で「エアライズタワー」等が複合施設として駅の上になってくるんですけれども、それらのものに対して、例えば区の施策として再開発の中では「まちづくり」として先を見据えたものをやらなければいけないと思いますので、既にできあがったまちの中ではなかなか、特に土地が高い豊島区の中ではなかなか自転車駐車を新設するというのは難しい部分があると思うんですけれども、もう一度「まちづくり」の観点から東池袋などの再開発の場合に見据えていただけないのかなと。その中に例えば地域住民の考え方が非常に重要だと思いますので、地域の方々、NPO法人ですとか商店会の方々が自ら組織する協議会などを新たに入れていくようなことですね。各駅の中に1つずつ協議会ができていったら非常にうれしいのかなという感じもしております。

3点目なんですけれども、例えば池袋駅の自転車駐車の施設ですが、どうしてもハード面ばかりの話をしてしまいますと、何十億もお金がかかるということで厳しい面があると思いますから、まず一番最初にお話をしなければいけないことといたしますが、議論しなければいけないことで、鉄道事業者の委員の皆さまは「その通りだ」とおっしゃるかも知れませんが、今までは若干違う話もさせていただきましたけれども、ハード面とソフト面という話があると思います。この話は非常に重要でございまして、お金をかけずにやはり今ある施設にもっと自転車を「追い込む」ということは非常に重要なこととございまして、例えば池袋駅でいいますと「グリーン大通り」は174.2%の利用率があるけれども、池袋北駐車場が37.4%、池袋西駐車場が26.2%でこれは皆さん何度もご議論があったところとございまして、なぜそんなに少ないかということとはわかっていらっしゃる話なんですけれども、何らかの形でソフト面で工夫をしながら、そういったところがもう少し有効活用できるための、つまり利用率をアップするための施策を考えていかなければいけないんじゃないかと、そういうことを将来にわたって考えていくべき議論の場でもあると私は思っています。「プラザ駐輪場」は定員が1,100台で、この資料には当然のことながら民間の施設でございまして年間の平均利用率は出ておりませんが、私は相当高いということ間違いなく言えます。これは個別の話にもなりますけれども、プラザ駐輪場を「3層化しませんか」ということは2～3年前から提案しておりますので、是非そういったことも含めて考えていただければうれしいと思っています。

東池袋の再開発の件につきましてはちょっとお聞きしたいと思います。

分科会会長： 東池袋の件で事務局よろしいでしょうか。

都市整備部長： 再開発につきましては、当然そこに住む方の駐輪場は整備していきますけれども、駅のための駐輪場は整備しておりません。これは現実的な話になりますけれども、多分これを整備するということになりますと、既存の安い場所を有効利用してということよりも、あのような建物の中ということになりますから、床として購入しなければならないということになりますので、これは大変難しい話だと思っております。ただ、住宅がかなり多くなるものですから、その付置義務、それから「店舗」の付置義務についてはその

分をきちんと整備してまいります。

分科会会長： はい、ありがとうございました。続きまして次の委員の方をお願いします。

I 委員： 池袋の特に西口に限ってお話させていただきます。今は板橋区の方から「自転車道」が整備されつつあって、駅の方へどんどん自転車が走りやすいようになってきているというのが実態ですね。駅前周辺は下水道工事などをしておりますからどうしようもない状況ですので自転車もとめにくいということもあると思いますけれども、駅前の放置禁止区域をきちんとやっても放置自転車がある。しかしお店をやっている皆さんは三角の（放置防止の）「コーン」を置いて、まるで自分の店が工事中のような状態でみんな商売をしているというのが実態ですから、自転車を道路上に平気で置いていく人たちの気が知れませんが、現実には置いてあるんですよ。その状態を見ていますと、将来も駅周辺に自転車駐車が整備されないと、これはいつまでたっても同じことの繰り返しになる可能性はあると思います。今、池袋西口の駐車場は稼働率が26%とかで悪いんですけども、これはもう原因が決まっているからで、駅から遠いからなんですよ。駅に近ければそこに止めていきます。逆に今は西口の地下の車の駐車場なんかは駐輪場にした方が良いのではというぐらいです。駅の周辺あるいは地下街は将来において、あるいは線路上でも利用をさせてもらうような方法を考えなければ、いつまでたってもこの放置自転車問題は解決できません。これはもういくらお金をかけようが、人的に監視しようが、その周辺が必ず自転車で一杯になってしまいますので、この状態は防げないと思います。

また鉄道事業者さんに怒られるかも知れませんが、本当に将来「東西デッキ」でもつくってもらって、そして自転車駐車場も整備していかないと、まちづくりどころでもなく同じ事の繰り返しになってしまう気がするんですよ。今は空き地なんか区でもないでしょうし、広い道路をつくれれば自転車をみんな置いていってしまう状況ですから、始末におえない状況なんですよ。ですから私は最初から言っているように、池袋の場合には地下はいっぱいどこを掘ってもどうしようもない状況ですから、もう地上しかない。それも道路の上とか線路上につくるしかない。外国人も多い街ですから、ソフトも面ももうちょっと考えて、マナーの面にも限度がありますし難しい気がしますから、是非、鉄道事業者の皆さんに、今から、本当に10年先でも20年先でもいいですから、人口の増減とかそんな問題じゃなくて、今現実に空いている鉄道の線路上でも考えていただくようなことをですね、ここに出席している委員の皆さんが経営者になる頃には本当に良いものができるんじゃないかという気がしますので、今から持ち上げてほしいというのが私の意見です。

Q 委員： 大塚駅もまもなく駅舎の改築と南北自由通路の工事が始まります。お話を承りましたところによりますと8月18日に地域住民にJRさんの方から説明会があるということで、それが終われば工事が始まるのではないかとということでございます。いま駅前に放置されている自転車が駅前だけですけれども、私どもがざっと見ても南口に300台、北口に200台、両方で500台ぐらいは常にあります。これをどう処理するのか、あるいはどう駐輪場をつくるのかということになりますと、あの密集地で駐輪場をつくる場所がないような状況でございますので、何とか工事前にでもあの自転車をどうするのか、例えば区の方たちがきても駅前には手がつけられないという状態ですの

で、この辺についても早急に何とかですね。それと、密集地でございますので、これから先に駐輪場の土地を求めてということも不可能でございます。そういう中でJRさんの方から「こんな形で1,200~1,300台の収容も可能ではないか」というような話も承ったようなこともありますので、何とかそれを、区でやるのかJRでやるのかというような綱引きではなく、区の方で何とか手をつけてやっていただければと、このように思います。そうでなかったら永久に大塚駅近辺の自転車は片づきませんので、その辺をどうぞよろしくお願いします。

分科会会長： ありがとうございます。次にT委員にお願いしたいのですが、「道路法施行令」が改正されまして、この4月1日から国道、都道府県道、市町村道の道路上に「付属物」として駐輪場をつくることができるということで、つくってよしいということになりました。東京都はそういうことはお考えになっているのでしょうか。法律は4月1日から施行されていますので、その辺を含めてご発言いただければと思いますので、お願いします。

T委員： 例えば「大塚駅」が議論になりましたけれども、今はJRさんの敷地のところに自転車が置かれているわけですがけれども、今後、工事が行われると今までの駅前広場でなく他のところに置かれるということになりますけれども、駅前広場につきましては、私どもの方では「都道の駅広」につきましては区へ是非移管していただければということです。区道になりますので、区道の道路管理者としてどのように使うのか区で考えていただければと考えております。

それと、もう1点はやはり鉄道事業者さんとの関係がございまして、先ほどお話がございましたけれども、鉄道事業者さんは鉄道事業者さんとしてやはりそれなりの役割と言いますか、それを果たしていただくのが良いのかなと思います。池袋においては東京メトロさんが地下空間の一部を提供するというお話がございましたけれども、例えば大塚駅等においてもJRさんがどうお考えになるのかちょっとわかりかねますけれども、我々道路管理者も当然それなりの役割を担うと考えておりますけれども、JRさんだけでなく鉄道事業者さんもそれぞれが負担をしていただければと思います。

それから先ほど「道路空間の有効活用の検討」ということも進めればというお話もございましたけれども、道路そのものはやはり歩行者といいますが安全快適な空間の提供という本来の役割がございまして、それと私どもの方にも放置自転車もそうなんですが「置き看板」等が歩行者の妨げになっているということで苦情もずいぶんございまして、そういう意味では地域住民の方々がそういうもの整理と言いますか、役割を果たしていただければ助かなという思いを持っております。

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。ただいま鉄道事業者および各委員のんからご意見を伺いました。その意見を踏まえて次回の9月9日には「鉄道事業者の責務」と申しますか、「鉄道事業者が講じる措置」等についても、事務局の方から最終整備目標についてもお示ししたいということですので、その点でもまた議論をお願いしたいと思います。

よろしいでしょうか。

それでは長時間にわたりありがとうございました。以上で本日の議題について終了いたしますが、最後に事務局の方から何かございましたらお願いします。

事務局： 次回の協議会の日程でございますが、第一分科会が7月29日（金）にございます。本日も議論いただきました内容を加えて第一分科会でも議論いただきたいと思っております。次の第二分科会は9月9日（金）午後2時30分を予定しております。詳細は再度ご案内させていただきます。

以上でございます。

分科会会長： それでは本日の第二分科会を終了いたします。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"> ・ 今回は、特に各駅ごとの駐車施設等の整備目標の前提となる基本的な考え方につき事務局から説明があり、鉄道事業者をはじめ各委員から質問・意見が出された。 ・ 次回の第二分科会では、今回出された意見および第一分科会での検討も踏まえ、各駅ごとの具体的な整備目標案を提示し、議論を行うこととされた。 <p>(委員の欠席)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 太田勝敏、土岐勝広、篠原正美
<p>提出された資料等</p>	<p>【配布資料】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 資料 2 - 4 - 1 総合計画の基本的な構成(たたき台 その3) ・ 資料 2 - 4 - 2 平成 16 年度各駅自転車利用実態調査の概要 ・ 資料 2 - 4 - 3 各駅ごとの自転車駐車施設整備目標の検討にあたって <p>【参考資料】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 参考 2 - 4 - 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 ・ 参考 2 - 4 - 2 近接区自転車・原付(50cc 以下)登録台数の推移 ・ 参考 2 - 4 - 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
<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 5 回) 9 月 9 日(金)午後 2 時 30 分開始予定 <p style="text-align: right;">* 会場等の詳細は別途案内</p>