

### 第3回第一分科会（H17.7.29）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>

6月に開催された第2回に引き続き、今回も第一分科会の担任分野である「適正な自転車利用の推進」について、および「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」について事務局から再度説明があり、議論が交わされた。併せて「商業施設等の条例による付置義務についての見直し」についても各委員から意見が出された。

また、今回は第二分科会の委員からも「行政だけが主体となって放置自転車問題の解決を目指すのではなく、地域住民が主体となって問題解決方法を目指す」という観点から、NPO法人等が歩道上を活用し駐車を管理運営する事業案も追加資料として提出された。主な論点と意見は以下の通り。

#### <各委員からの意見と、それに対する考え方>

- ・ 便利な駐輪場ができればできるほど駅に乗り入れる自転車が増える可能性もあるのではないかと。利用者あるいは区民の側が駐輪場だけに頼らず、何かの活動を通じて放置を無くしたり、対策を講じることも併せて考えるべきではないかと。それがあって「第二分科会」で課題とされているような「整備目標台数」にもつながってくるのではないかと。
- ・ 民間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ではないかと。利用率が低い駐車場の利用率向上のための事業も民間で手を挙げて実施できる可能性もある。  
→利用者にとっては単なる「マナー」を超えた「積極的義務」が必要ということかも知れない。(会長)
- ・ 「ICタグ」と「防犯登録カード」を結びつけて考えると放置自転車の管理もずいぶんスムーズになるのではないかと。  
→個人情報が入るので自転車を売ったり駐輪場を利用するような際に同意が必要となるが、警察への照会等の手続きが省かれる。今後の検討課題である。(事務局)  
→新しい技術的なものについても、コストや効率の面も考えて検討してほしい。(会長)
- ・ 現行条例上、「付置義務」は新築又は増築のものしか適用されず、制定以前の建物には適用されていない。また学校なども対象になっていない。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にしていってどうか。  
→建物の「用途変更」についても課題のようであるので、そういったことも可能なら計画の中に条例改正の方向性を示す方がよろしいのでは。(会長)  
→自転車法第5条3項を基本とした条例として見直してもよろしいのではないかと。(副会長)
- ・ 自転車本来の「乗る楽しみ」があって良いべき。駅周辺の自転車を片付けることで楽しく乗れるようになるなら、集中して駅前をどうすればいいのか考えるべきなのかも知れないが、ただ駐車場をつくれれば解決するのか。何か画期的なことをやらなければ解決し

ないのではないか。

- **池袋の「東西デッキ構想」のような企画は大事に育ててほしい。**  
→東西デッキについては、事業主体が誰で、どうそれを進めていくのか、非常に難しく話がついてない状況である。構想としては現在も生きている。(事務局)
- **豊島区は民有地の賃借料などのコストも高いが、賃借だけでなくターミナル駅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使うということであり、そのコスト・使用料をどこかで整理すべき。「整備目標を掲げてもお金は使いつ放し」では苦しい。どうやって「民」と「行政」が連携していけるのか、あるいは行政は民にどうサポートできるのかということも議論しなければならないと思う。**  
→非常に重要なポイントであり、「官と民との役割分担」と、「利用者あるいは原因者」がそれをどこまで負担するのかということは、「基本的理念」プラス「実施のしくみ」のような内容に関わってくる。(会長)  
→車の駐車場は利便性の高いところは料金を高くしている。駐輪場についても駅前の便利なところは短時間利用者に効率的に使ってもらいたいということが合意が得られるならば、例えば2時間以内の短時間は無料にするも、それ以上は高くするといったようにきちんと管理する仕組みと、総量としてどれだけ収容が可能かということも一緒に議論しなければならない。(会長)
- **駐輪場の維持管理経費から土地の賃借料を差し引いた経費の主なものは何か。**  
→「シルバー人材センター」への業務委託、施設の光熱水費、修繕費といったところが主なものである。また、巣鴨では「指定管理者制度」を導入し効率化を図っている。(事務局)  
→「機械化」や「PFI」の導入等の新しい工夫も必要。また、指定管理者制度など区内で実施しているようなところのデータも示してほしいし、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く必要があると思う。(会長)
- **歩道上が活用できるとなると、区の負担も少しでも減らせると思うがどうか。**  
→「運用指針」がまだ出されていないので、警察とどういう協議をして何を規準に行っていけばよいのかという細かい詰めがこれから必要である。ただ、必要性は感じており、駅ごとの整備目標を出すときに、それらを含めるのか除くのかという二つの考え方がある。現在区でも「グリーン大通り」で暫定的に置場をつくっている。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も問題ないとは思いますが、後からとって付けたようなものになると見映えも悪くなる場合もあるので、その辺の整理と位置付けを計画の中で明確にしたい。(事務局)
- **撤去、駐車場整備、放置というイタチごっこの解決は難しいし、お金もかかる。**  
→駐車場を整備しきちんと撤去するというのが前提となっている。しかし、区がお金を出すことがどこまで続くかということ、これ以上は難しい。そこで「協働」という話が出てくる。自転車を利用する側もそれなりの負担をきちんとするという合意を経ていくということで、一気に解決できる良案はないのだから、積み上げていくしかない。(会長)  
→道路交通法も改正され、「教育指針」ということで学校、成人等の各項目ごとに警察

が所管し徹底的にマナー教育をして放置の解消をしていくことにもなっている。道交法では自転車の違法行為等いきなり刑事罰になってしまうので、よほど悪質なものは警察もなかなか適用できない。警察と教育現場と区が協力し、マナー啓発を徹底していかないと、解決にはほど遠い。(副会長)

- ・ 「放置禁止区域以外の自転車放置抑制」の項目では、私有地の内外に関わらずあまり限定せずに区民のマナーとして「自己責任」でどうするかという観点で表現した方がよい。→区としては私有地まで乗り出して対策を講じることはできない。役割分担としてたたき台のような表現にしている。(事務局)
- ・ 「道路交通法に基づく指導強化」の「警察」の役割の表現については、もう少し時間をいただきたい。
- ・ 「歩道通行の検証・見直し」で、車道に「コインパーキング」があった場合、車道に自転車を通行させることは返って危険な場合もある。→歩道上の自転車置場の設置等と併せて、それぞれの場面に応じて見なければならぬと思う。道路管理者と交通管理者が共同で検討していただき、その中での見直しということになると思う。(会長)

#### ○ 分科会会長まとめ

- ・ 「道路付属物」として歩道を駐輪場という形になると、区道をうまく使えないかということと併せて、面的な計画として国や都にも協力していただき使うということも議論になると思う。ただ、景観上あるいは障害者の方に配慮すべき問題がある。その設置運営についてはできるだけ効率的に行い、その中で民間の方と一緒に進むといったような様々なやり方もあると思う。これらは緊急避難的なものとして、恒久的なものでない方がよいと思うが、具体的な土地があるのかということも含め、認められるということであれば、むしろ積極的に使う形で豊島区なりに工夫していくことを是非検討してほしい。提案として入れておいて、実際につくるときには関係者に協力をいただかなければならない。
- ・ 現在の負担のあり方が今のままで良いのかどうかも議論となる。利用にあたっての基本的な維持管理費用は利用者が負担すべきであり、それが利用者の一つの責務でもある。施設については、駐車場をつくる原因となっている人に負担してもらうということで、利用者・鉄道事業者・商業施設等の負担を公平にする手段は何かないのか、例えば「三方一両損」で区と自転車利用者と原因となる施設の設置者が1/3ずつ負担するというような大きな考え方があってもよい。交通政策としてやはり区も負担せざるをえない部分もあると思う。そうした「負担」についても一度確認をしながら考えていかないと、今のまま放置されている自転車をそのまま収容するようなことになると思う。必要な台数が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。これらの「大原則」をきちんと整理し、「基本的理念」や「基本方針」に、それぞれの責務、負担の範囲や考え方につきできるだけ明確に盛り込んだ方が納得しやすい。