

# 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5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9月9日（金）午後2時30分～午後3時50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、太田勝敏 <区民、区長推薦者> 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
	その他	<幹事等> 土木部長、都市整備部長、交通安全課長（事務局）、広報課長、道路管理課長、道路整備課長、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 8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 5 回目となります「第二分科会」でございます。従来どおり、協議会の会議につきまして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きまして、資料につきましてもお配りしております。

なお、資料でございますが、委員の皆さま方には事前にお送りさせていただきましたものの他に、本日は机上に配布させていただきました資料が別にございます。委員さんからご提案がございまして、分科会会長のご指示により本日、机上に配布させていただきました。

また、本日の欠席に関するご連絡ですが、荻村委員、篠原委員、中山委員からそれぞれご連絡をいただいております。

それでは、諸岡分科会会長さん、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 5 回「第二分科会」を開催いたします。

さっそく議事に入りたいと思います。議題は「総合計画の構成・内容について」ということでございますが、今までの各分科会の議論をふまえ「たたき台 その 5」が出ております。

また、今回は特に、「各駅ごとの自転車駐車施設整備目標」の案も資料として出していただいておりますので、それらを中心にご検討いただければと思います。

それでは、まず事務局から資料の説明をお願いいたします。

### \* 議題 1 総合計画の構成・内容について

事務局： それでは、まず「資料 2-5-1」をお取り出しください。「総合計画の基本的な構成（たたき台 その 5）」でございます。

すみません、長くなりますので座らせていただきます。

前回の「第二分科会」でもお話ししましたように、今回は特に 27 ページにございます「3. 駐車施設・走行環境の整備の推進について」のうち、(1)自転車駐車施設の整備、についての考え方の整理と、各駅ごとの実情に応じた整備目標につきましてご議論をいただければと考えております。

今お聞きいただいております 27 ページの資料と併せて、「資料 2-5-2」という資料がございますけれども、こちらもお取り出しいただけますでしょうか。タイトルが「各駅ごとの自転車駐車施設整備目標（案）」という資料でございますが、基本的にはこちらが「たたき台」の 27 ページ以降に反映されているものでございます。こちらの資料を中心に考え方を説明したいと思っております。

まず、1 ページ目をご覧いただきまして、整備目標を考えるにあたっての「前提条件」でございますけれども、これは前回ご説明したものと変わってございません。現時点での本区の人口推計をはじめ、東京都生活文化局あるいは本区の実態調査、また近隣各区の人口の推移、自転車の乗入れ台数等の比較から、今後 10 年間の本区に乘入れられる自転車の台数は、現在とさほど大きな

変化はないのではないかという前提で考えるというものでございます。これは前回ご説明したとおりでございます。

したがって、具体的な数値の基礎につきましては、昨年区が行った実態調査に基づく各駅別の乗入れ台数を使うというものでございます。

次に、各駅ごとの「基本的な考え方」でございますけれども、まず、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を「駐車需要想定台数」として算出しております。

具体的には、恐れ入りますが資料を1枚めくっていただきまして、2ページをご覧ください。池袋駅の例が載っておりますけれども、上から順に今のことを具体的にご説明しますと、まず左上の「適正駐車台数」、これはピーク時に駐車場にとめられている台数でございます。そして右側がピーク時に放置されている台数でございます。

この「適正駐車台数」と「放置台数」からそれぞれ「長時間駐車の傾向のある自転車」として鉄道利用者の自転車台数を取り出し、これに残りの「短時間駐車の傾向のある自転車」に一定の係数、0.25をかけたものを足しまして、「駐車需要台数」を算出しています。

ここまでの台数および算出の考え方は前回の第二分科会でご説明したとおりでございます。

恐れ入りますが、また資料の1ページにお戻りください。真ん中にご覧いただけます「基本的な考え方」の2行目に今申し上げましたような形で「駐車需要想定台数」を算出すると書いてございます。

次の3行目でございますけれども、ここから今回考え方を整理し直した部分でございます。「駐車需要台数」を算出した後に、現在放置禁止区域が指定されていない駅につきましては、その指定がなされて放置自転車の撤去が行われるという前提で考えた場合の「乗入抑制効果」、これは本区の過去の実績から40%ですけれども、これを減じた数を出して、そこから暫定利用の無料置場などを除く既存駐車施設、基本的には条例で設置しております駐車施設の収容台数を差し引いて、「新たに整備を検討すべき台数」を出します。

ここで再度資料をめくっていただきまして、3ページの「大塚駅」のところをご覧ください。ただいまの内容を大塚駅でご説明しますと、このフロー図の真ん中やや下の左側に「駐車需要想定台数」の(D)の欄の4,067台という数字が出てまいります。ここまでは先ほど池袋駅のところでご説明しました考え方と同じでございますけれども、その下に「放置禁止区域指定に伴う乗り入れ減」とありまして、(D')の2,440台という数字が出てまいります。大塚駅は現在「放置禁止区域」の指定ができずにおりまして、定期的な放置自転車の撤去ができないものですから、考え方といたしまして放置禁止区域を指定して定期的に放置自転車の撤去を始めた場合の「抑制効果」を、先ほど申し上げました本区の実績から40%と見まして、この分を減じるということで、つまり0.6をかけた駐車需要想定台数を算出し直すというものでございます。そして、そこから既存の駐車場の収容台数を差し引いたものを「新たに整備を検討すべき台数」として出してまいります。

前回の第二分科会では、差し引く既存の駐車施設には無料の暫定置場等も含めておりましたが、考え方を整理いたしまして、恒久的な施設ではないということで、まずここで差し引くのは、区の条例で設置している駐車場収容台数と、後で出てまいります。区立以外では、プラザ駐輪場や西武鉄道さんの駐車場の収容台数ということにして、暫定的に設置しております無料置場

などは含めないこととしました。

また、前回はこの差し引き後に放置禁止区域指定後の抑制効果の40%を減じて一度台数を出しておりましたが、「乗り入れの抑制効果」ということでは駐車需要台数から減じるべきであろうと考えたということでございます。

再度1ページに戻っていただきまして、真ん中の「基本的な考え方」のところの最後の行にカッコ書きで、「区全体で9,650台」とありますのは、ただいまご説明しました各駅の「新たに整備を検討すべき台数」を端数処理した合計の台数ということになります。

次にその下の「整備目標台数(案)」をご説明申し上げます。

まず、先ほどの考え方で算出しました「新たに整備を検討すべき台数」、これは9,650台ということですが、そこから各駅ごとの状況をみまして、整備を検討すべき台数が概ね100台程度以下の少ない駅ですとか、総合計画の10年の間には活用ができる暫定無料置場などで対応可能な駅については、施設設備や維持管理経費等の費用対効果の面から、計画期間内での整備目標台数は掲げないということにしてあります。

また、区境にある新大塚駅および高田馬場駅でございますけれども、隣接区との協議も踏まえ整備を検討する必要がありますので、当面の間は具体的な整備目標台数は掲げないものとします。

次に、本計画の10年間における整備目標台数の総数として、6,500台という数値を掲げることといたしました。先ほど「9,650台」という「新たに整備を検討すべき台数」の全駅のトータルの数値を申し上げましたけれども、この計画期間に掲げる目標については、9,650台のうち6,500台としたいということでございます。

この6,500台の考え方でございますけれども、過去10年間に豊島区が整備してまいりました駐車施設の総数が約6,500台でございますので、それと同等数を今後10年間の間に整備したいというものでございます。ただし、経費面での区の負担は豊島区は過去10年間では約30億円をかけて整備をしてまいったわけなんですけれども、経費面での考え方としては全額を区が負担するというのではなく、1/2までに抑えることを目途としたいということございまして、役割分担といたしましてはこの負担に加えて鉄道事業者さんや道路管理者の方々が、自ら駐車場を整備・運営する、あるいは用地提供をいただくなどの形で、区との協働により整備していきたいということでございます。経費面でございますので、こちらに記載がありますように用地の無償提供があれば区の用地取得の費用がかからないということになりますので、そういう部分についても考慮したいと考えております。

また、この6,500台という整備目標台数には、地域住民のご理解、特に沿道の方々のご理解が必要であると思っておりますが、例えば将来拡幅して道路となる予定の土地ですとか、あるいは既存の道路でも、景観上または歩行者の支障にならない範囲で、整備が可能な駐車施設も含めたいと考えてございます。これは、この協議会でも度々出てきております「道路法施行令」の改正による道路上の付属物ということで、自転車駐車場の建設も可能になるというようなこととも関わってくるものと考えております。

次に、具体の整備目標台数ですが、これは地域特性ですとか、既存駐輪場の整備状況、また現在、区として計画が動いているような状況も踏まえて割り振るといった考えを取りたいと考えております。

個別の駅ごとの割り振りにつきましては後ほどご説明いたします。

また、整備目標といたします 6,500 台と、「新たに整備を検討すべき台数」の総数である 9,650 台の間には 3,000 台余りの差がございます。駅によっては、この差の分が出てまいります。この部分につきましては、今後の放置自転車の効率的撤去などによるソフト施策の充実であるとか、あるいは地域によっては至近距離利用者についてもかなりあるものですから、自粛を呼びかける場合もあろうと思います。あるいは民営の駐車場建設の動き、他区では民営のコイン式の自転車駐車場もできておりますので、そうした動きがございましたら支援等も行いまして促進を図る等をして、計画の中間見直し年や最終年で整備目標台数につき検証を加えることにしたいと考えております。

なお、区の条例で商業施設等に対する駐輪場の「付置義務」がございますが、こちらについては、その付置義務を課す地域ですとか対象施設につきまして、前回の「第一分科会」でもご説明をしまして、見直しあるいは拡大を図って責務を強化する必要がある、ということでご議論をいただきましたけれども、自転車の利用目的が、基本的にはそれらの施設の利用に限られる性格のものでございますので、この計画に掲げる整備目標台数の 6,500 台には付置義務で求められる台数は含めないということにしております。

ここで別の資料になりますけれども、「参考 2-5-1」という資料をお取り出しただけですでしょうか。タイトルが「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」という資料でございます。

先程ご説明いたしました内容に関します、主なものをご紹介します。

まず 1 ページ目の「各委員からの意見と、それに対する考え方」という項目がございますが、この最初のご意見のところでございます。読み上げますと、「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。」というご意見がございました。

また、その次にありますように、「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。利用率の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のではないかと。」というご意見もございました。

1 枚めくっていただきまして、3 ページをご覧くださいますと、第一分科会会長の「まとめ」がございますので読み上げさせていただきます。

まず、「『道路付属物』として歩道を駐輪場に、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いう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、恒久的なものでは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。」ということございました。

また、次にございますが、「現在の負担のあり方が今のままで良いのかどうか議論となる。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、駐車を増やす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』についてもう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費用が莫大なものになってしまう。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。」ということをございます。

こうしたご意見等を踏まえまして、先ほど申し上げましたように、この計画では「新たに整備を検討すべき台数」として算出された 9,650 台のうち 6,500 台を、区全体の今後 10 年間に於ける「整備目標」といたしまして、併せて放置自転車の撤去強化などのソフト面の施策も充実しながら、計画の中間見直しですとか、あるいは最終年で、放置の状況も見極めた上で整備目標を検証していくのはどうかということをございます。

また、この 6,500 台の整備につきましても、経費面では区の負担を 1/2 までに抑えまして、鉄道事業者さん、あるいは道路管理者の方々からの協力もいただきながら達成したいというものでございまして、これが施設建設に関する「負担のあり方」の見直しという、第一分科会会長のまとめにもつながってくるものと考えてございます。

次に、この 6,500 台を各駅ごとにどう割り振って整備していくのかということをございますけれども、先ほど申しましたように、個別の駅ごとに計画が進んでいる駅と、そうでない駅、あるいは放置の多い駅、少ない駅と、様々な事情がございます。

恐れ入りますが先程の「資料 2-5-2」をもう一度お取り出しください。2 ページ以降に各駅ごとに地域の事情を踏まえ現時点で概ねの割り振りを行っておりますので、順次ご説明いたします。

各ページとも一番下に「計画期間中の整備目標台数」が書かれております。

まず 2 ページは「池袋駅」でございます。池袋につきましても、新たに整備を検討すべき台数が約 3,750 台でございますけれども、そのうちの半数強の 2,000 台をこの計画期間中の目標としたいと考えております。不足の 1,750 台分につきましては、当面の間ですけれども現在使用中の「グリーン大通り」の登録制置場の暫定使用であるとか、何とかいいましても放置自転車の撤去も強化していきたい駅でございますので、そうしたソフト面の施策も充実させて対応をしていきたいと考えております。

3 ページは「大塚駅」でございます。大塚駅は現在、小規模なものが分散している暫定の無料置場しかない駅ですので、新たに整備を検討すべき台数の 2,400 台のうち、3/4 にあたる 1,800 台を整備し、放置禁止区域を指定して放置自転車の撤去を行いたいと考えております。

4 ページ目は「巣鴨駅」でございます。巣鴨駅はこの 7 月に南口に新しく駐輪場を整備いたしまして、利用率が非常に高くなっており、周辺の放置自転

車もかなり減少しております。新たに整備を検討すべき台数は 600 台でございますけれども、このうち 1/2 にあたる 300 台を整備目標としまして、併せまして、やはり放置自転車の撤去等も強化していきたいと考えております。

5 ページは「目白駅」でございます。目白駅につきましては新たに整備を検討すべき台数が約 100 台でございますので、施設整備の費用対効果の面からも本計画の期間中には新たな整備目標は掲げないことにしたいと考えております。

6 ページは「駒込駅」でございます。駒込駅につきましては駅前に自転車駐車場が充足しておりますので、本計画では新たな整備目標は掲げないことにしたいと考えております。

7 ページは「北池袋駅」でございます。北池袋駅につきましては新たに整備を検討すべき台数が約 150 台です。ここには都市計画道路の計画線内に無料置場がありますけれども、その道路の計画が平成 27 年度までに事業化される予定の路線に入っておりませんので、その暫定利用を継続することで対応をしたいと考えております。

8 ページは「下板橋駅」でございます。下板橋駅につきましては新たに整備を検討すべき台数が約 200 台ということになりましたけれども、こちらも都市計画道路の計画線内にかかっている既存の無料置場がございますが、その道路の計画も同じく平成 27 年度までに事業化される予定の路線に入っていないことから、本年度中に 200 台以上の規模で、コイン式のラックを置いた有料駐車施設に転用を図って対応していく予定になっておりますので、本計画では新たな整備目標を掲げないことにしたいと考えております。

9 ページは「椎名町駅」でございます。椎名町駅につきましては新たに整備を検討すべき台数が約 550 台でございますが、こちらは環状 6 号線の拡幅に伴い、その高架下を利用しまして有料駐車場を整備できればと考えております。整備目標台数としては 550 台以上としておりますが、こちらにつきましては、短時間利用も非常に多い地域でございますので、後でご説明します東長崎駅もそうなんです、こうしたことを視野に入れ多めにできればと考えてございます。

10 ページは「東長崎駅」でございます。東長崎駅につきましては新たに整備を検討すべき台数が約 400 台ということでございますが、こちらは西武鉄道さんが駅舎の改築を予定されております。整備目標台数は 400 台以上としておりますが、先程の椎名町駅と同様に短時間駐車が非常に多くなっておりまして、また周辺は狭い道が多く、放置自転車 1 台の負荷が大きい地域でございます。西武鉄道さんのレンタサイクルの利用実態などもご確認させていただきまして、駅の南北にバランスよく、多めに確保できればと考えてございます。

11 ページは「東池袋駅」でございます。東池袋駅につきましては、新たに整備を検討すべき台数が約 300 台ということでございます。こちらは暫定の無料置場がありまして、この存続使用と他の場所での駐車場整備も検討しまして、放置禁止区域を指定することを視野に入れ、300 台の整備目標を掲げたいと考えております。

12 ページは「要町駅」でございます。要町駅につきましては新たに整備を検討すべき台数が約 500 台ということでございますが、このうち 1/2 にあたる 250 台を整備目標としまして、併せまして放置自転車の撤去等のソフト施策も強化していきたいと考えております。

13 ページは「千川駅」でございます。千川駅につきましては新たに整備を検討すべき台数が約 250 台ということでございますので、このまま 250 台を整備目標としたいと考えております。

14 ページは「西巣鴨駅」でございます。西巣鴨駅につきましては駅前に駐車場が充足しておりますので、本計画では新たな整備目標は掲げないことにしたいと考えております。

15 ページは「新大塚駅」でございます。新大塚駅につきましては新たに整備を検討すべき台数が約 250 台ということでございます。無料置場も含め駐輪場が全くございませんので、対策を講じる必要性は当然のことながら感じておりますが、文京区との区境にある区外所在駅でございますので、文京区あるいは東京メトロさんとも今後協議をいたしまして、将来の整備方針を検討していきたいと考えております。検討が整い次第、計画の見直しの時期に具体的な整備目標を掲げることができればと考えております。

16 ページは「落合南長崎駅」でございます。落合南長崎駅につきましても区境にある新宿区所在の駅でございますが、本区としましては既存の駐車場で充足しているものと考えておりますので、本計画では新たな整備目標は掲げてございません。

17 ページ上段は「高田馬場駅」でございます。駅そのものは完全に新宿区にございまして、本区のエリアからは少し離れておりますが、本区としましても現在、神田川の側道に「登録制置場」を整備しておりますので、掲載させていただきました。本区側では目立った放置はございませんけれども、登録制置場の人気も高いものですから、新宿区とも協議して、将来の整備方針を検討していきたいと思っております。

17 ページ下段は「(仮)雑司が谷駅」でございます。これは東京メトロさんの地下鉄 13 号線の新駅ということになります。まだ開業されておられませんので当然ながら実態調査のデータもありませんので、一定の推測をしなければならぬのですが、以前の第二分科会で申し上げたとおり概ね 200 台から 500 台弱の間で考えられるところでございます。本計画としましては、このうち最低ラインの 200 台以上ということを整備目標に掲げてございます。

以上、各駅ごとの整備目標についての概ねの「割り振り」のご説明をさせていただきました。この整備目標を全部足しますと「6,050 台」という数字になります。ただし、椎名町駅や東長崎のようにプラスアルファ部分で増やしたい駅、あるいは新大塚のように隣接区等との協議の上で計画を進めたい駅もございまして、その分も含めると、概ね 6,500 台程度の目標になるのかなと考えてございます。

基本的な考え方と駅ごとの割り振りにつきましては以上でございますが、「資料 2-5-1」の「たたき台 その 5」に戻っていただきまして、27 ページをお開きください。この 27 ページにご説明してまいりました考え方をフローにまとめてございます。また、各駅ごとの状況につきましては 1 枚めくっていただきまして、28 ページに池袋駅について記載がございまして、その下の方に「事業計画」という空欄のところがありますが、そのすぐ上に「駐車施設整備目標」と書いてある欄がございまして、こちらがただいま駅ごとにご説明しましたように、3,750 台のうち 2,000 台を整備目標としたいと掲げておりますけれども、そうした概要がここに記載されてあるということでございます。ですから「総合計画」としての標記としてはこのようになるのかなと考えております。



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した。

それでは本日お手元にお配りいたしました「追加資料」の「レンタサイクルによる放置自転車対策についての計画案への提案」につきまして、B委員からご説明をお願いいたします。

B委員： お時間をいただきましてありがとうございます。

本日の議題とは直接関わりがあるというわけではないのですが、「総合計画」の「たたき台」も「その5」になってまいりまして、この間、両分科会でも意見が出ておりますように、果たして放置自転車対策として駐輪場の整備をすればそれで解決するのかという問題につきまして、私は前回の第二分科会でも「エリア内の自転車の乗り入れを抑制すること」で一定の自転車の量と駐輪場の整備を考えるべきではないかというお話もさせていただきました。

また、E委員からもご意見がありまして、「自転車利用の抑制をすることを考え方として計画に入れるのはあまり好ましくないのでは」というお話でございましたので、その間考えてきたんですけれども、ターミナル駅である「池袋」「大塚」「巣鴨」といった駅については、駐輪場の整備と同時に「レンタサイクル」の利用者を増やすということでエリア内の自転車の「絶対量」を減らすという対策が取れるのではないかと。併せて考えることでそれが放置自転車対策になるのではないかと。計画案の中に少しでも盛り込んでいきたいということから本日の提案をさせていただきました。

簡潔に資料の1番からご説明させていただきます。「1.現状分析と問題解決の視点」というところですが、今お話ししたように、まず、(1)「駐輪ニーズに対して施設が不足という現状だが、施設整備すれば駐輪ニーズがさらに喚起されよう」ということです。使いやすい駐輪場ができればそれだけ利用台数も増えてくるのではないかと、そうすると果たして放置自転車がなくなるということになるのか、ということが原点になっております。(2)「限られた財政支出・用地条件の中で、駐輪ニーズにできるだけ応えることが区民のため」、(3)公費投入をできるだけ減らせるよう、民間協働での資金調達・創意工夫によるサービス提供が望ましい」とありますけれども、レンタサイクル利用者を増やすという考え方を取れば叶うのではないかと。ことです。

次に、「2.駅直近への駐輪を低コスト化する工夫」ということですが、この問題の一番のポイントは、(1)「都心駅直近の駐輪スペースを通勤通学者による保管により長時間占有すると、どうしても高コストになる」ということです。この場合の都心駅とは池袋や大塚駅ということになりますけれども、そういう地価の高いところに駐輪場をつくって自転車を置かせることが土地の「占有料」という意味からも高コストになっているんじゃないかということです。(2)は「長時間保管される自転車が他の箇所へ持出されれば、駐輪スペースが効率利用され低コスト化できる」ということで、いったん預かった自転車をその後他の駅直近でない場所へ持出すことによって、駐輪スペースが空いて、そこに短時間利用をする方が利用できるということで、自転車1台分のスペースで何台分かに使えるのではないかと。駐輪スペースの効率利用ということを利用して盛り込みたいという意味です。(3)は、「レンタサイクルシステムの導入により、都心駅に乗りつける通勤通学者の自転車を、駅から付近へ通う通勤通学者に昼間持出

してもらおう」ということですが、駅から学校や職場へ通うために自転車を持出してもらおうということで効率化という意味のポイントになっております。(4)は「池袋は居住地域かつビジネス街なので、その仕組みを実現しやすい」ということですが、レンタサイクルについては総合計画のたたき台にも盛り込まれておりますけれども、今までの使い方と比べるとやや消極的で、使われなくなるのではないかとということも含めて検証したいという表現になっておりまして、「駐輪場プラスレンタサイクル」という考え方を持つならば、もう少し積極的に検証もすべきであろうし、取り組むことも必要ではないかということです。

3番目は、「3. 駐輪場とレンタサイクルのモデル予想としての効率比較」ですけれども、例えば(1)として、レンタサイクル拠点としての駐輪スペースを100台分用意して、自転車は250台用意します。150台分どうするんだということですが、朝に自転車を駐輪スペースまで乗って来て、夜は自宅に帰るために持出す会員が200名、つまり駅付近のレンタサイクルの拠点到いてある自転車は夜間は50台ということになります。また、朝に通勤通学のため駅に来て、学校や職場に通う方が自転車を使って夜に戻す会員が150名いた場合に、昼間この拠点到いて置く自転車はマイナス150ですから100台分ということになって、つまりここで言いたいことは、駐輪スペース1台分あたり駐輪場では1名分しか置けないものを、レンタサイクルでは今お話ししたような「朝入れ夜出し会員200名」と、「朝出し夜入れ会員150名」の合わせて350名、つまり3.5名分のニーズに応えられるという意味です。また、(3)として、レンタサイクル利用者がきちんと見込めれば、駐輪場と比べてスペースを3.5倍利用できて非常に効率的ではないかと考えます。

まあ、そうは申しましても果たして可能かということになりますが、4番目に「4. レンタサイクルを駐輪場整備に加えて放置自転車対策事業として展開できるようにする条件」としまして、(1)「レンタサイクルは駅直近への長時間駐輪の権利を持つのと同等」という考えをまず持っていただきまして、先程も申し上げましたように、土地の非常に高いところで長時間場所を占有するコストというものがかかっているんだということを最初に基本とすることです。それから(2)は、「駐輪場に対して価格競争力を持てるよう、相応の公費投入をする」ということです。手放して「レンタサイクルをやりなさい」と言っても、駐輪場が月に2,000円のところでレンタサイクルが3,500円ではとてもかなわないということで、レンタサイクルによって3.5倍の効率的利用ができるということを含めて考えれば、駐輪場整備と比べてなるべく安い方が良いでしょうので、公費を投入するという考えも必要だろうと思います。(3)は、「駐輪場整備および運営への公費投入実績を明らかにすることで、財政効果を示す」ということですが、財政的にも非常に助かるのではないかとしっかりと示していけば、レンタサイクル事業も叶うのではないかと思います。さらに、最近では機械式の「埋め込み」のコンパクトな駐輪場もできておりまして、そういう形でレンタサイクルの拠点到にするといった考え方を持てば、(4)にありますように、「公有地の提供や初期投資への助成により、民間事業者による利便性の高いサービスを実現する」というように、公園の地下等を提供して初期投資への助成も行うことによって、民間事業者でも利便性の高いサービスを実現することができるということを併せて考えていく。それによって多くの税金を投入しなくても、その後の運営は民間にまかせるということも考えられるのではないかと思います。そう

いったことも含めて、(5)にあるような「ニーズ調査をするための社会実験」を一定の期間行うことも必要かと思われます。最近ではレンタサイクルあるいは駐輪場に関する社会実験も行われているようですから、一定の調査をするということも、放置自転車対策事業が展開できるための一つの基礎資料にもなるのかなと考えております。

最後に、こういった考え方を「総合計画」にも盛り込んで、今後検討していただきたいと思いますが、具体的には「5.『総合計画』の修正提案」ということで書かせていただきました。全部はご説明いたしませんけれども、「たたき台」の「第3章 1.」の「基本的理念」のところから「基本方針」のところで、「レンタサイクルは駅直近への長時間駐車の権利を持つのと同等との考えを広める。」とか、「レンタサイクル拠点を増やし、より多くの駐車需要に応えることを検討する。」といった文言を加えていただければ、今後の計画の検証の時期までに社会実験も行って、「レンタサイクル利用者を増やす」ということで放置自転車対策となる」というような具体的な施策に通じるのではないかと考えております。「たたき台」の「第5章 1.」というところに、ここに書いた文章を載せることも提案させていただきます。

説明は以上ですけれども、今後はこの「第二分科会」で検討するわけではないでしょうから、「全体会」の中で検討していただくなり、またもし同意いただけるならば今後の計画案の中で参考にさせていただければと思います。決してレンタサイクルだけで放置自転車対策になるというのではなくて、言いたいことは、「駐輪場とレンタサイクル利用者を増やす」という組み合わせによって、特に駐輪場の整備によって自転車の乗り入れが増えるであろうターミナル駅についての問題を解決するための一つの策としたいということでございます。

分科会会長： はい、ありがとうございました。

今のB委員のご提案につきましては、これは第一分科会の担任分野に関わる問題でもございますので、本日は駐車施設の整備の考え方についての議論の後に、何かご意見があれば皆さまからお伺いしたいと思っております。

それでは順に進めてまいります。

本日は特に、豊島区の今後の自転車駐車施設の考え方を、前回の第二分科会から少し詳しく整理していただきました。内容としましては、新たに整備を検討すべき台数としては9,650台ということですが、そのうち今後10年間では、豊島区全体で整備したい目標台数を6,500台として、見直しの時期に検証をしていきたいということです。

そして、6,500台の整備目標のうち、区の経費面での負担は1/2に抑えて、鉄道事業者や道路管理者のご協力をいただきながら実現していきたいという内容でございました。

また、事務局のご説明の中には、将来拡幅して道路となる予定の土地であるとか、あるいは既存の道路でも景観上または歩行者の支障にならない範囲で整備が可能な駐車施設も含めて整備目標を達成したいということです。

その関係で前々から議論になっております「道路法施行令」の改正に伴う「技術指針」が、私の方から8月の下旬には出るだろうということで以前皆さまにご説明いたしましたけれども、まだ出されていないのが現状です。「道路法施行令」は閣議決定によって本年4月から施行ということになっておりまして、道路の付属物として自転車駐車場をつくれるということなんですけれども、これに伴い出される予定だった「技術指針」は年内ぎりぎりになる

のではないかというのが、国土交通省の意見でございます。この決定が遅れている理由は何かという問い合わせにつきましては、「道路上の使用について警察庁との交渉が進んでいない」とのことです。具体的には「事故の増加」があるのではないかとということです。また同時に、「駐輪場周辺に放置が増えるのではないかと」、あるいは「駐輪場の管理は誰が行うのか」ということで、国道事務所や都の建設事務所で管理をするのかどうかということも問題があるのではないかとということです。有料物件として管理者を置くべきではないかというような意見もあって、国交省と警察当局との意見がまとまらないということです。今年の12月までには何とかしたいというのが国土交通省の意見でございますけれども、「事故対策はどうするのか」、「原則無料で誰が管理するのか」という問題が解決されないうちは警察当局としては賛成できないということで、遅れているのが現状のようでございます。

それでは皆さまから、まず事務局からご説明のあった議案につきましてご意見・ご質問をいただきたいと思っております。いかがでしょうか。

特に鉄道事業者の方々、何かございますか。

他の委員の方いかがでしょうか。無いようでしたら、B委員のご提案についてでも結構ですが、いかがでしょうか。

E委員： レンタサイクルにつきましては、私どもも「社会実験」をしたことがございまして、いろいろあるんですけれども、すみません、事務局からご説明いただきました件で、「各駅ごとの自転車駐車施設整備目標台数(案)」という資料の中で、私の方でどうも気になるところがございましてお伺いします。

前回の第二分科会で同じように各駅ごとの表現の中で、たとえば「大塚駅」「北池袋駅」「下板橋駅」「東池袋駅」「新大塚駅」もそうですけれども、これらの駅で、細かいところなんですけれども、「放置禁止区域指定による乗り入れの減」という表現があるんですけれども、放置禁止区域を指定することによって自転車の乗り入れを規制することだけが良いのかどうかということが非常に引っ掛かりまして、前回の資料では若干違うような気もしたものですから、その辺の表現だけかも知れませんが、もう一度お聞きしたいと思います。自転車で駅前に乗り入れることが良いのか悪いのか、代替手段としてバスを利用する、または「歩く」ということもあるかとは思っておりますけれども、自転車の乗り入れを規制するというか「乗ってはいけない」という考えになるのではいやだなと思っておりましたので。この協議会で検討しております内容はこれだけ素晴らしい資料でございますので、全国レベルで見ている資料だと評価しておりますので、その辺の表現の仕方ですね。前回の表現では「東池袋」あるいは「大塚駅」もそうだったと思っておりますけれども、「本区実績により、指定による放置抑制効果」という表現から、今回は「放置禁止区域指定に伴う乗り入れ減」という表現になっておりますので、「抑制」なのか、それとも結果として減にさせてしまうといいますが、強制的な力が働くような感覚がいたしまして、非常に細かい話ですけれども、40%減の考え方をもう一度ご確認したいと思います。

分科会会長： 事務局お願いします。

事務局： 基本的に意味としては前回と同じでございます。私どもの区で放置禁止区域を指定しているところは11地域あります。この資料で言うところの「適正駐車」という表現になっているところの、自転車駐車場なり無料置場にきちんと置かれている台数と、駅周辺に放置されている台数とを合わせて、「乗り入れ台数」という表現にしておりますけれども、つまり、「放置禁止区域」を

かけて撤去活動に乗り出しますと、表現は適切ではないかも知れませんが「不必要」など申しますか、例えば本当に至近距離から自転車に乗ってきて置いていた方が、必然的に減ってくるという割合が40%であるということです。放置禁止区域を指定することによりまして、放置台数と適正に駐車されている台数が減るという意味で使っているということです、ご指摘を踏まえて計画で使う場合には適切な表現にしていきたいと思えます。

分科会会長： E委員どうぞ。

E委員： 結構でございます。それから、前から区の交通安全課の方には申し上げていますが、駅ごとに性格が違ってくると思いますので、今後の対策では商店街や地域の活性化のためには自転車はどうかとか、個別の対策について検討するための協議会も各駅ごとに設置していただきたいという希望もあります。

また、先に一つ確認したいんですけども、池袋駅でこの総合計画の期間中の整備目標台数は3,750台のうち2,000台とあるんですけども、現在確か東口の東京地下鉄さんの地下通路を活用して駐輪場を設置しても良いというご提案があったと思うんですが、それは何台ぐらいの効果があっていつぐらいになるのかということがある程度見えているようでしたら教えていただきたいと思えます。

分科会会長： M委員からよろしいでしょうか。

M委員： 整備主体は豊島区さんということでお願いしておりますので、豊島区さんの方からご説明をお願いしたいと思います。

分科会会長： では事務局からお願いします。

事務局： 地下通路の「無償使用」につきまして、現時点では「使用貸借契約」はまだ結んでいるわけではありませんけれども、「できるか否か」ということの法的整備、技術的な目安が付きまして使用貸借契約を結んでいきたいと思えます。現時点ではそれに向けた「覚書」を交わしたところでございます。

面積でございますけれども、延長が120mで、8mの幅員のうち5mを駐輪場として使用したいということで5mかける120mで600㎡ということでございます。600㎡の中に例えば600台置けるかといいますとなかなか難しいところがございまして、今はラック等で良いものが出てまいりまして、2段式ですと利用しづらくなりますので、その辺を上手く設置して500台から600台の間を目途につくっていきたくて考えております。整備年度につきましては、経費面でのメトロさんとの負担の関係もございまして、豊島区の財政状況もございまして、今の時点では明確には申し上げることはできません。

分科会会長： E委員、よろしいですか。

E委員： はい、結構です。

分科会会長： 他にございますか。

C委員： この「整備目標」で、計画期間に6,500台ということですけども、これの過半は「池袋駅」と「大塚駅」になりますので、まず、この二つの駅につきまして考えを述べさせていただきます。

池袋駅につきましては3,750台のうち2,000台ということで半分強、大塚駅につきましては2,400台のうち1,800台ということで3/4を充当して行くということだと思います。この数字につきましては、私が思いますには、つくって見ないと実際には足りるのか不足なのかわからないので、とりあえずこれで進めていくのが良いのかなと思えます。一刻も早くこの台数を補う駐輪場をつくることによって、その次の手が打てていけるのかなと思えますので、ここで重要なのはスピードをいかに上げて行くかということだと思います。

ます。そういった意味でこの台数についてはある程度良いのかなと思っております。

それ以外の駅については数百台単位で目標を掲げているんですが、先程のご説明の中でいろいろご相談をしながらというような表現もあったように思いますけれど、この数字で本当に良いのだろうか、あるいはもっと精査する必要もあるのではないかなというような疑問も少しあるんです。このまま行ってしまって全然足りないのではないかなとか、あるいはせっかくつくったのに全然利用する人がいなくて多すぎるのではないかな、というような危険性もあって、そうすると当然、「費用の無駄遣い」ということも出てきてしまいますので、この数百台単位で目標を掲げている駅につきましては、これ以上精査をしなくても大丈夫だということまで来れば安心なんですけれども、ここからどのように進んでいくのか、もっと地元の方とも協議していくのか、その辺でもこの分科会の皆さんの意見も必要ではないかと思えますし、地元の方の意見ということも取り入れていかなければならないのか、その辺の精査の方法をこれからどうしていくのか、もう少し教えていただければと思います。

事務局： はい。基本的に先程のご説明の中で申し上げました「地域の皆さまのご意見」ということにつきましては、現段階で整備目標台数についてお聞きするということではございません。この表現を使わせていただきましたのは、「道路上」に自転車置場をつくる場合には、その沿道の方々のご理解がないとできないものですから、そういったことで支障のないところでご理解を得ながら整備したいということでお話をさせていただきました。

この計画に関する区民の方々のご意見ということでは、この協議会から答申をいただいた後に、パブリックコメントなどで地域の方々からお聞きする機会があるかと思えます。

C委員： 了解しました。

それともう一つ、区境にある駅について、例えば「新大塚駅」であれば文京区との区境であって、文京区と協議のうえ進めていくということになっておりますけれども、文京区はこの新大塚駅については積極的な姿勢を示しているのか、それともどういう思いを持っているのか、これから豊島区としてその辺もつかんでいかななくてはならないのか、基本的なこれまでの経緯はどうなっているのでしょうか。

事務局： 昨年の議会で、駒込駅周辺の対策を文京区との関係で整理したことがございました。駒込の例で申しわけありませんが具体的に申し上げますと、豊島区内としては駅北口の地下に駐車場がございますけれども、その利用率が当時40%半ばぐらいだったということと、それから駅周辺の地理的状况から申しますと北側に向かって坂になっておりまして、駅へ坂を登って降りてということにつきまして区民の利用が少ないということがございます。もう一つは本郷通りが文京区側に進むにつれて豊島区から文京区になって、また豊島区という入り組んだ区境の状況がありまして、その中で本区が放置自転車の撤去をしているエリアと、文京区で撤去をされないエリアがあって、地域にとって非常に問題になっていたということがありまして、豊島区では駐車場の区外料金について一般の方で500円高い状況ですけれども、放置禁止区域につきましては文京区にもかけていただくということを条件にして、区外の方の料金を下げて区民の方と同じにしたという状況がございました。これは文京区の職員の方々とは打ち合わせをして、周辺の放置対策につなげたとい

うことでございます。

その中で、次は新大塚駅について考えていかなければならないということで話をしている状況でございます。ただ、文京区もかなり厳しい状況でございます。私どもの交通安全課は正規職員は26名程ですけれども、文京区は土木部管理課の中の一つの係として対応しておりますので、その部分での対応がなかなか機敏にできないところがございますけれども、積極的に検討を重ねていきたいと思っております。

C委員： 区境とはいいまして利用される方にとっては同じ「駅」ですから、文京区も積極的な姿勢を示してくれるように、早急に話を持って行ってほしいと思っております。せっかく豊島区でこのように「整備を検討すべき台数」も出ているわけですから、他の駅と同様に同じペースで進行できるような形で、区境の駅についても積極的に他区も、「巻き込んで」という表現が良いかどうかはともかく、協働でできるような形で築き上げていただきたいと思っております。以上です。

分科会会長： ありがとうございます。A委員どうぞ。

A委員： 計画期間での6,500台という整備目標台数は妥当だと思います。やはり経費面で豊島区としては1/2に抑えたいということで、これを補うには鉄道事業者あるいは道路管理者のご協力がなければ実現しない状況であることは明白です。やはり一定の駐輪場が確保できなければ、本日も提案のありました「レンタサイクル」の問題についても踏み込んでいけないのが実情だと思います。そういう意味では特に事務局と鉄道事業者の皆さま方、そして道路管理者としては国道・都道もありますからそれらの関係者の方々、それぞれ綿密に連携は取っているのしょうけれども、やはり計画の実現に向けては事務方で詳細に詰めていって、互いに忌憚無く話し合っていたいただきたいと思っております。

土地の提供であるとか管理の面も含めて、連絡協議会のようなものは持たれているのでしょうか。

事務局： 本日の最後のところで、今後の協議会の進行についてご説明する中でお話をしようと思っていたんですが、今は鉄道事業者の方々を中心に個別の協議を進めている最中でございます。まだその最終的な結論には至っていないわけではございませんので、今回は整備目標台数をお出しいたしましたけれども、その中の役割分担等を具体的にお示しできる状況にはございません。また具体的なスケジュールにつきましては後程ご説明いたしますが、次回の10月14日は「全体会」を予定しております、その中では計画論としてのとりまとめをしたいと思っております。その次は11月7日に「第二分科会」を再度開催したいと考えております、特に鉄道事業者の方々に申し上げますのは、この11月の第二分科会で、これまでに個別協議をさせていただきました内容について一定の整理をしたいと申し上げます。その関係から、事務局としましてはその時に鉄道事業者の委員の方々からは一定のご提案をいただけるのかなと考えております、その次の12月19日には再度「全体会」がございますので、11月7日の第二分科会でご提案いただいたもので精査したものを全体会にかけていくという考えております。個別協議につきましては11月7日までに若干お時間がございますので、更に進めていきたいと考えております。

A委員： あくまで計画の実現に向けて具体的なものは鉄道事業者の皆さま、道路管理者の皆さまのご協力が最優先でございますので、また是非とも土地提供な

り管理についてもご協力を重ねてお願い申し上げます。

協議会会長： 私の方からよろしいでしょうか。

分科会会長： はい、お願いします。

協議会会長： C委員からもご意見がございましたが、ここで挙げた各駅ごとのそれぞれの数字というのはあくまでも区全体で同じロジックで出された数字が元になっておりますので、個別の駅につきましては多少は駐車場の使い方、例えば短時間利用と長時間利用で違うという場合も出てくるかも知れません。そういう意味では、計画の基礎的な数字として置いているわけですが、その後、個別の検討で見直す必要があれば、それをフィードバックする仕組みをどこかで入れておくということは必要だと思います。それは答申を出した後に行う場合も考えられると思います。各駅ごとに事情があって数字がずれる場合には、それを組み入れることを是非考えておいていただければと思います。

それから、レンタサイクルにつきましてもご提案がございましたが、全体会でも議論をさせていただきたいと思います。

分科会会長： ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

E委員： すみません、巣鴨で「指定管理者」を配置して駐車場の管理運営を行っている件につきまして、指定管理者制度の導入による「利用率」は向上したのかどうか、またはサービス面での向上はあったのかどうか、その辺の確認をさせていただきたいのが一点です。

また、巣鴨駅の駐輪場につきましては、確か新しくつくるものがあったと記憶しておりますが、それがどこまで進行しているのか、それは巣鴨駅周辺の「整備を検討すべき台数」である 600 台のうち何台かに含まれているものなのか、その辺の巣鴨駅の状況について確認させていただきたいと思います。

事務局： まず、「指定管理者」でございますけれども、巣鴨駅の三施設を一括して今年の 4 月 1 日から導入しております。その中で、巣鴨駅南口にある駐輪場につきましてはこの 7 月 1 日から運用を開始しております。これも指定管理者制度によるものでございます。いずれにしても今年度からの導入でございますので、この間のデータしかないものですから、あまり比較して申し上げられないわけですが、昨年度に比べ上昇している傾向にございます。ただし、例えば巣鴨南駐車場の場合は現在 356 台ですが、昨年の工事開始前の古い施設では 150 台で定期利用者の分しかございませんでしたので、単純に比較する土台が違っております。ただ、収入面や利用率の面で上昇はしているということでございます。

また、「サービス面」では、巣鴨地区は、都バスの営業所の一角をお借りしている「巣鴨第 3 駐車場」は無人で従来から 24 時間開いておりますけれども、他のところは始発から終電の対応ができず、朝 6 時ぐらいから夜中の 0 時過ぎで閉めていたものを、現在の指定管理者が応募してきたときは「24 時間開業します」というものでございました。会社は「NCD」というところですが、現在は三施設とも 24 時間開いているという状況です。

それからもう一点、この 7 月 1 日にオープンしました巣鴨駅南駐車場は地下 1 階地上 2 階の 3 層式なんですけれども、1 階部分を地域の実情に合わせて短時間利用、1 日利用者の自転車を入れるということで、そのフロアには指定管理者自ら設備投資をして「コイン式」のラックを入れたということでございます。これも数百万かかるものですが、これも企業努力と申しますか、民間活力により実現できたということでございます。



主なところは以上でございますが、もう一点の「新しい施設の扱いは整備目標にどう反映するのか」というご質問でございましたけれども、巢鴨南の新しい駐車場につきましては既に差し引いた台数で提案させていただいております。現時点で、その後具体的な新しい施設をどこにということではございません。

分科会会長： よろしいでしょうか。E委員はレンタサイクルの件でも何かあるようでしたが、いかがでしょうか。

E委員： レンタサイクルにつきましては、私の所属しております団体でも板橋区で9ヶ月にわたって24時間の機械管理で、3箇所乗り捨て可能なものを行いました。今回のご提案の追加資料は練馬区で行っているような方式に近いのではと思いましたが、少し申し上げますと、レンタサイクルというのは思ったより事故もなく、パンク等もそんなに起こりません。それから24時間利用可能でしたからタクシーよりよほど安くて非常に利用価値はあったと思います。

ただし、私が申し上げたいのは、レンタサイクルはよろしいかと思うんですけれども、「豊島区の地域特性」をもう一度よく理解すべきだと思いますので、実際に社会実験を駅前で行ってみるのかということも含めて考えなければならぬと思います。

それからもう一点だけ申し上げますと、マンションで「TSS」、つまり「タイムシェアリングシステム」の考え方で、今の「既存不適格」の古いマンション、「自転車道」をつくりました「劇場通り」の池袋2丁目あたりの古いマンションで全く駐輪スペースがないようなところは、どうしても住民が平気で歩道に止めてしまうということがございます。そういうところはレンタサイクルというよりも、例えば10戸につき1台置くというような考えもあっていいのかなと思います。

レンタサイクルの考え方自体はよろしいかと思えます。

分科会会長： ありがとうございます。

この件につきましては、また来月の全体会でもご議論があるかと思えますので、よろしく願います。

それから事務局の方には、先程A委員から発言がございましたように、駐車場の整備については区の負担以外に鉄道事業者・道路管理者のご協力を求めたいということにつきまして、自転車法第4条について道路管理者には積極的な整備義務がございまして、それも前提として交渉を進めてもらいたいと思います。またご存じのとおり鉄道事業者の方々には第5条2項に積極的な協力義務がございまして、その辺を念頭において今後交渉をしていただきたいということをお願いしたいと思えます。

本日は道路管理者の委員が二人ともお見えになっておりませんので、今回の第二分科会としての発言の内容を十分にお伝えいただきたいと思います。

それでは他に無いようでしたら、本日の議題につきましては終了したいと思います。次回以降の日程も確認したいと思いますので、事務局の方からご説明をお願いしたいと思います。

事務局： それでは、「参考 2-5-2」という資料がございまして、お取りだしてください。「平成17年度 豊島区自転車等駐車対策協議会 進行・日程案」でございまして。

こちらの資料に基づきまして、先程若干ご説明いたしましたけれども、あらためて協議会の日程を確認させていただきます。

本日が9月9日の「第二分科会」でございまして。

次回は10月14日(金)に、「全体会」がございます。年度当初の5月の全体会以降、各分科会では2回ずつ、計4回にわたりまして「たたき台」を中心にご議論をいただきました。この間にご議論をいただきましたものの計画論としての「中間のまとめ」をしたいと考えております。開催時間は、大変恐縮でございますが、議会中でございますので、19時の開催とさせていただきます。

また、中間のまとめというふうでございますけれども、その中では鉄道事業者さんからの提案内容はまだ盛り込んでいないわけですので、その部分の協議をいただくのが11月7日(金)の「第二分科会」でございます。ここでは、現在、鉄道事業者の方々と個別協議をしておりますが、これからも進めてまいりまして、道路管理者さんも含めまして、個別の駅ごとの協力内容につきましてどういうご提案をいただけるのか、その整理をしたいと考えております。

ここで提案いただきました具体的な内容を「総合計画」の案に盛り込んでいく必要がございますので、それを事務局で再度検討させていただきます。その次が12月19日(月)の全体会でございますので決定権がございますから、こちらにかけて皆さまのご議論のもとにまとめたいと思います。それが12月19日でございます。

基本的にはここで総合計画の体裁と申しますか、盛り込むべき内容が揃うわけでございますが、この全体会から来年3月までは、全体会または分科会になっておりますけれども、基本的には、12月の全体会で不足する議論がどうなるのかということはございますけれども、ここで総合計画の「素案」にしまして、現在の「たたき台」の中でも資料編になるものもあるでしょうし、文言についても精査しなければいけません。その「素案」としての整理を3月まで行いたいということでございます。

そして3月末日には、会長・副会長さんから区長あて答申をいただければと思います。

以上でございます。

分科会会長：今の事務局のご説明につきまして、何かご質問はありますか。

(特になし)

それでは本日の会議を終了いたします。ご協力ありがとうございました。

<p>会議の結果</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今回は、自転車駐車施設の具体的な整備方針について事務局から案が提示され、計画期間内における整備目標が確認された。</li> <li>・ 今後は、10月の全体会での「中間のまとめ」を行った後に、11月に再度第二分科会を開き、関係者からの協力内容をふまえ各駅ごとの具体的な駐車場整備方針等について更に検討を行うこととなった。</li> </ul> <p>(委員の欠席)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 荻村和一郎、篠原正美、中山邦雄</li> </ul>
<p>提出された資料等</p>	<p>【配布資料】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 資料2 - 5 - 1 総合計画の基本的な構成(たたき台 その5)</li> <li>・ 資料2 - 5 - 2 各駅ごとの自転車駐車施設整備目標(案)</li> </ul> <p>【参考資料】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 参考2 - 5 - 1 第3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2 - 5 - 2 豊島区自転車等駐車対策協議会 今後の進行・日程案</li> </ul> <p>【追加資料】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ レンタサイクルによる放置自転車対策について計画案への提案(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>・ 全体会(第4回) 10月14日(金)午後7時開始予定</li> <li>・ 第二分科会(第6回) 11月7日(月)午後2時30分開始予定</li> </ul> <p style="text-align: right;">*会場等の詳細は別途案内</p>