

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6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11月7日（月） 午後2時30分～午後4時	
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> 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、根木義則、張替次雄、松田芳隆、山崎公之 <関係行政機関> 篠原正美、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、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 25人 報道関係者 10社	
非公開・一部公開の場合は、その理由		
会議次第	1. 各駅ごとの具体の自転車駐車施設整備方針について	

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6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、本日は資料につきましては当日配布とさせていただきます。

本日の欠席のご連絡ですが、齊木委員から所用でご欠席の連絡をいただいております。よろしくお願いたします。

それでは、諸岡第二分科会会長さん、よろしくお願いたします。

分科会会長： 本日はご苦労様です。

まず始めに、いつものお願でございますが、映像の取材の方がございましたら、例によって「頭撮り」までにさせていただきたいと存じます。よろしくお願いたします。

それでは、ただいまから、豊島区自転車等駐車対策協議会の第6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。本日の議題は、「各駅ごとの具体的な自転車駐車施設整備方針について」でございます。今回は、特に従前からお願いしておりましたとおり、鉄道事業者の皆さまと区側の個別協議の結果を踏まえ、自転車駐車施設の整備のための具体的な協力内容も示されているようでございます。

それでは資料の説明を事務局からお願いたします。

* 議題 各駅ごとの具体的な自転車駐車施設整備方針について

事務局： それではご説明申し上げます。少し長くなりますので、恐れ入りますが座ったままで失礼させていただきます。

まず資料の確認をさせていただきます。本日は資料を当日配布ということで、4種類のを配布させていただいております。

各資料の右上に資料番号がございますが、「資料 2-6-1」として各駅ごとの整備目標の2案、「資料 2-6-2」として鉄道事業者さんと道路管理者さんからの協力等予定事項、「資料 2-6-3」として協力・検討内容を受けた概ねの計画等位置図、そして「参考 2-6-1」として今後のスケジュールでございます。よろしいでしょうか。

それでは資料のご説明の前に、この資料の関係についてご説明させていただきます。

「資料 2-6-2」の協力等予定事項につきましては、これまで区と鉄道事業者さん、あるいは道路管理者さんとの間で個別協議をさせていただいてきましたが、その現時点での成果ということでございまして、鉄道事業者さん・道路管理者さんが、豊島区の放置自転車対策に対しまして、ご協力あるいはご検討をしていただける内容をまとめたものでございます。

このご協力等の内容を踏まえまして、事務局の方で駐輪場の想定収容台数を含めて、計画書として記載させていただきましたものが「資料 2-6-1」の整備目標の2案でございます。

それでは、まず、「資料 2-6-2」をお取り出しください。タイトルが「各駅周辺の自転車駐車施設の整備に係る鉄道事業者・道路管理者からの協力等予定事項」というものでございます。

先ほどもご説明しましたように、これまで区と個別協議をさせていただきました、現時点での内容をまとめたものでございます。

また、この資料に併せまして、ご協力ならびに検討いただく内容を受けた概ねの計画等の位置図ということで、「資料 2-6-3」ですが、位置図と写真をつけたものがございます。これと併せて説明をさせていただきます。

まず、協力等予定事項のところをご覧くださいますと、1枚目が鉄道事業者さんの資料でございます。協力内容と太字で書いてありまして、こちらは現時点でご協力いただける内容がほぼ決まっている、その方向性が出ていますのであります。駅ごとにまとめてございます。まず池袋駅ですが、東西を結ぶウィロード脇敷地に建設予定の業務用施設のうち、倉庫として活用予定であった地下部分を用途変更し、駐輪場スペースとして区へ提供する約 220 m²というものでございます。また、池袋駅前公園横の用地、これを駐輪場用地として区へ無償提供する、約 200 m²というものです。もうひとつの資料の地図をご覧くださいますと、1ページ目にいまの池袋駅の位置図がでております。左下のところにウィロード隣接敷地内と書いてありますが、こちらの崖の所に地下部分ができまして、駐輪場用地としてのご提供をいただく予定になっております。池袋駅前公園横業務用通路用地の活用と書いてありますけれど、右手の方が駅前公園、左手の方が鉄道でございまして、こちらの空いた空間を使わせていただけるような話になっています。また元の資料に戻りまして、池袋駅の池袋駅前公園横業務用通路部分につき、駐輪場として活用が可能か各法令等の規定がクリアできることを条件に区に無償提供する、約 600 m²でございます。これは、これまでいろいろお話がでてまいりましたが、有楽町線の地下通路の部分でございまして、位置図でいいますと2ページにございます。写真では有楽町線地下通路の活用ということで、地下通路の状況が写真で載ってございます。また元に戻っていただきまして池袋駅前公園横業務用通路部分につきましては北口から池袋大橋に至る歩道に隣接する鉄道用地の一部を区に無償提供する、約 70 m²と書いてございますが、こちらは地図の方では1ページ目に記載がございまして、右上に池袋駅前公園横業務用通路部分と書いてございますが、こちら左手の方がフェンス、壁がございましてその左手が歩道になってございまして、線路が見えますけれども、これは東武鉄道ということになっておりますので、このような空間があるところのご提供ということでございます。

次に、また資料に戻っていただきますと、大塚駅でございます。池袋駅前公園横業務用通路部分から南口駅前広場の地下部分を区に無償提供する、約 1500 m²です。大塚駅改良に伴い検討している駅周辺開発にあわせ、付置義務分を含めた一定規模の駐輪場を鉄道事業者等で整備・運営する。既存の北口置場用地の区への無償提供を継続する、約 168 m²ということでございます。こちらにつきましては、位置図は4ページにございます。4ページに写真が載っておりますが、池袋駅前公園横業務用通路部分から南口駅前広場の地下部分まででございます。池袋駅前公園横業務用通路部分の部分が若干分りづらいかもしれませんが、駅前広場を写したもので、この地下部分に駐輪場の用地として提供いただけるというものでございます。池袋駅前公園横業務用通路部分につきましては南口の駅舎を写してありますが、その前に利活用検討区域ということでございまして、今後何らかの建築計画が出たときに、付置義務をあわせて

自主建設をしていただけるということでございます。につきましては、現在お借りしている、無償提供いただいている用地を写してございます。

また資料に戻っていただきますと、次は巣鴨駅周辺でございます。まずとしまして、商業施設の開発を伴う駅改良にあわせ、付置義務分を含めた駐輪場を鉄道事業者等で整備・運営するという事で、商業施設付置義務台数約60台プラス60台規模ということでございまして、こちらについては、地図の方の5ページを見ていただきますと、駅ビル開発等、と書いてありますが、こちらの部分も線路側におつくりいただけるということでございます。元の資料に戻っていただきますと、巣鴨の ですが、こちらは巣鴨駅第三自転車駐車場用地の提供を継続する約150㎡、現行で収容台数130台でございます。また、将来交通局営業所の改修等を行うことになった場合も、敷地の一部を区の駐輪場用地として可能な限り確保するようにする、ということでございます。こちらも地図の方で5ページに、現況を駐輪場として使っている写真を掲載してあります。

また元の資料に戻っていただきまして、次は東長崎駅周辺でございます。

とありまして、駅舎改良工事に伴い、細街路が多く、短時間駐車が多い地区特性に配慮し、区の目標台数以上の駐輪場を駅の南北口に、バランスよく鉄道事業者が自ら整備・運営する、ということで、おおむね600台規模ということでございます。こちらは地図の方で6ページをお開きいただきますと、現況でございますが東長崎駅の南口の状況が写ってございます。こちらに南北バランスよくおつくりいただけるということでございます。

次に元の資料に戻っていただきまして、椎名町駅でございますが、こちらは といたしまして椎名町駅南口駐輪場につき、引き続き鉄道事業者自らが整備・運営するという事で、200台規模のところを自ら現在行っていたいておりますので、それを継続ということでございます。

以上が鉄道事業者さんの協力内容ということということでございますけれども、このご協力に対する提案に、後ほど整備目標の資料で説明いたしますが、事務局として駐輪場の収容台数を想定してございます。ただし、大塚駅のは一定規模と書いてありまして、まだ規模については未定ですので、これを除いた場合ですけれども、こちらの台数を区が想定した場合3,070台程度になるかと考えてございます。各々の台数につきましては、整備目標(案)のところに入っております。また、先ほど申しあげた の大塚駅を除きまして、この3,070台以上のご協力になると考えてございます。このうちでございますが、既存の部分も入ってございますので、新たなご協力内容ということにつきましては、2,510台以上ということでございます。以上と申しましたのは先ほどの大塚駅の規模がまだ決まっていないということでございます。

次に、2ページを開いていただきますと、今度は「検討内容」というような標記がございます。こちらにつきましては、現時点ではまだ具体化することまでには至っていませんけれども、ご協力に向けてご検討いただけるという内容でございます。池袋駅と、地下鉄13号線の(仮称)雑司が谷駅ですが、この2駅のことが書いてございます。

池袋駅につきましては と ですが、 はメトロポリタンプラザ駐輪場の収容台数拡大の実現に向け、区分所有者間で検討するという事で、鋭意検討していただいていると認識しております。 でございますが、メトロポリタン駐輪場東側の業務用に使用している用地につき、放置自転車保管所または、駐輪場用地としての活用を検討するという事でございます。

次に雑司が谷駅につきましては、現在 13 号線が建設中でございますが、その新駅工事のなかで、区の駐輪場用地の有効活用に協力するということでご検討をいただいているということでございます。

その下に太字で書いてございますのは、いま説明いたしました協力内容と検討内容は、現時点のものでございまして、今後とも継続的に協議を行っていくというもので、念のため書いてございます。

次に右のページでございます。こちらは区を除いた道路管理者でございます。区は適地があれば当然、鋭意すすめていきたいということでございまして、他の道路管理者さんの協力内容につきまして記載をしております。

まず池袋駅ですけれども、(A)と(B)とふたつございます。まず(A)の欄ですが、国道 254 号線六ツ又交差点の歩道部分に、区と連携し駐輪施設の整備を行うということで、50 台規模ということでございます。こちらについては、3 ページに地図を用意しております。3 ページの左下の(A)のところで、右の方に自転車とかバイクが並んでいまして、その手前の植栽のところを改良しながら駐輪施設をつくっていくということです。次に元の資料の(B)でございますが、富士見橋下保管所でございます。こちらは現在、再生用自転車の保管場所として使っていますが、こちらも継続的な使用をさせていただけるということでございます。

次に巣鴨駅周辺ですが、(C)でございます。国道 17 号(白山通り)巣鴨歩道整備事業において、区と連携し駐輪施設の整備を行うということで、現時点では 100 台規模になると考えています。こちらは地図の資料の 5 ページにございます。現況の歩道を写してございますが、これから歩道の拡幅等の整備が行われるというように聞いております。

元の資料に戻っていただきまして、東池袋駅でございます。(D)と(E)のふたつございますが、(D)の欄で首都高速 5 号線高架下自転車置場用地の区への無償専用を継続するというので現在、無料の自転車置場として区が管理していますが、350 台規模でございます。その使用を継続していただけるということでございます。(E)の欄ですけれども、都道音羽池袋線、日の出通りですが、こちらの歩道部分に駐輪場用地の確保を行うということで、100 台規模でございます。こちらは地図の方で 8 ページでございます。右の写真(E)ですけれども、現状は植栽がありましてその手前、自転車が溢れかえっている状況ですが、こういったところに整然とした歩道上の駐輪施設をつくりたいということでのご協力内容です。

次に元の資料に戻っていただきまして千川駅周辺でございます。こちらにつきましては現在もお借りしているところですが、千川駅北第二自転車駐輪場用地の区の無償使用を継続させるということで、300 台規模で現在、施設を管理していますが、その継続的な利用ということでございます。

次に北池袋駅周辺、(G)でございます。北池袋駅自転車置場用地の区の無償使用を継続させる、ということで、これも現在は無料置場として 122 台規模で区が管理していますが、その継続的な使用ということでございます。

台数が記載してございますが、道路管理者さんからご協力いただける駐輪場の想定収容台数はトータルで 1,022 台ということでございます。このなかで新たなものというものにつきましては 250 台ということでございます。

次にその下の検討内容でございます。先ほどの鉄道事業者のものと同じように、検討しているということでございまして、まだ具体的な方向には至っていない事項でございます。

まず椎名町駅でございますが、環状 6 号線の拡幅工事がいま行われていましてけれども、その高架下用地につきまして駐輪スペースとして活用可能な用地の検討を行うということでございます。これは椎名町駅のすぐそばでございます。

千川と要町でございますが、こちらにつきまして同じような表現がありますけれども、かなり広幅員な歩道がございますので駐輪スペースとして活用可能な道路用地の検討を行うということでございます。

最後に新大塚駅周辺でございますが、こちらにつきましては自転車駐輪施設としての活用可能な用地や放置自転車の撤去等について豊島区に隣接する文京区、東京地下鉄等の関係機関と協議し、整備方針を構築するというようなかたちで書いてございます。

続きまして、いまご説明いたしましたのは鉄道事業者さん、道路管理者さんからご協力いただける、もしくは、ご検討いただける内容についてのご紹介でございました。こちらを受けて「資料 2 - 6 - 1」をお取り出しいただきたいと思っております。こちらに、ご協力ご提案に対しまして区で想定収容台数を含めた記載をしてございます。

まず、一番最初からご説明いたしますと、表紙からご覧いただきたいと思っております。まず確認ですけれども、こちら前回の 9 月の第二分科会で委員のみなさまにご確認いただきまして、10 月の全体会でもご承認いただいた内容となっております。3 番目のところをご覧いただきたいのですが、整備目標台数（案）というところでございます。こちらの 2 段落目をご覧いただきまして、再確認をさせていただきますと、「本計画の 10 年間における整備目標台数の総数は豊島区全体で 6,500 台とする」と、このような大きな目標を掲げているわけでございます。本日の議題の論点でございますが、この豊島区全体の目標台数を達成するために各駅ごとにどのように自転車駐輪場を整備していくのか、ということでございますけれども、このすぐ下のアンダーラインを引いた部分を読み上げますと、「この整備目標台数については区が整備するものに加え、鉄道事業者、道路管理者が自ら整備する、または用地提供を行う等の互いの協力のもと達成していくものとする。」と、このように記載してありますように、特に鉄道事業者さん、道路管理者さんからご協力を踏まえましてその方針を構築していきたいということでございます。

それでは、個別の駅ごとの方針につきましてご説明してまいりたいと思っております。

(池袋)

2 ページをご覧ください。まず、「池袋駅」周辺の考え方でございます。

左側の 2 ページのフロー図は前回の第二分科会でご確認いただき、10 月の全体会でもご承認いただきました計画期間中の整備目標台数を示す考え方でございます。こちらは各駅ごとに同様でございます。

池袋駅では、計画期間中の整備目標台数は 2,000 台ということでご確認いただいたところでございます。

右側の 3 ページが、今回、特に鉄道事業者さん、道路管理者さんからの協力内容、あるいは現段階で検討いただく内容を踏まえて考えました概ねの計画図でございます。

図面上の「吹き出し」で白地に黒文字で示してございますのが現在の施設の継続あるいは暫定活用を表す駐車施設でございます。黒地に白抜きで示してありますのが、新たに鉄道事業者さん、道路管理者さんから具体的にご協

力をいただき計画に盛り込みたい内容でございます。灰色に白抜きで示しておりますのが、協力内容としてはまだ具体化には至らないのですけれども、「検討事項」としてご了承いただき、こちらにも計画に盛り込んでいきたいと考えております内容でございます。

それでは、まず協力内容に基づく計画につきましてご説明いたします。

まず図面左上から、「北口線路脇用地の活用」でございます。これは鉄道事業者さんのご協力により、歩道に隣接する鉄道用地（線路敷）の無償提供を受け、有料駐輪施設の整備を行うものでございます。区では規模として自転車 100 台程度収容可能と考えております。

次に、右側 1 番上から、「国道 254 号六ツ又交差点脇の歩道活用」でございます。こちらは道路管理者さんと区が連携し、六ツ又交差点の歩道部分に駐輪場施設の整備を行うものでございます。こちらは自転車 50 台程度と考えております。

その下は「公園横業務用通路用地の活用」でございます。こちらは鉄道事業者さんのご協力により、東口にございます池袋駅前公園の横にあります業務用通路用地の一部の無償提供を受け、有料駐輪場施設の整備を行うものでございます。規模は自転車 200 台程度と考えておりますが、この間近には区立の駐輪場があることと、また、次にご説明いたします駐輪場用地としてのご協力がありまして、現地ではバイクの違法駐車が非常に多い状況にありますので、バイク置き場としての活用も含めて考えていきたいと思っております。

その下は「ウィロード隣接地施設内での駐輪場整備」でございます。こちらは鉄道事業者さんが建設予定の業務用施設につきまして、地下部分を駐輪スペースへ用途変更してもらいまして、区に提供いただくものでございます。計画規模といたしましてはラックを入れて 200 台程度可能かなと考えております。

その下が協議会でも何度か話題になっておりました「有楽町線地下通路の活用」でございます。こちらは駐輪場施設として建設が可能か各法令等の規定がございますので、それがクリアできることを条件に、鉄道事業者さんから地下通路部分の約 600 m²の無償提供を受けまして、有料駐輪施設の整備を行うものでございます。規模としましては 550 台程度と考えております。

次に「検討事項」として盛り込む内容でございます。灰色に白抜きの字で書かれているところでございます。

図面左側やや下にございます「プラザ駐輪場の収容台数の拡大検討」でございます。こちらは現在 2 層となっております駐輪場で、1,100 台の収容でございますけれども、この収容台数を拡大することを、鉄道事業者さんをはじめ区分所有者間でご検討いただくというものでございます。

次に、図面の下側に「メトロポリタン駐車場東側用地の活用検討」がございます。ここでいうメトロポリタン駐車場は自転車ではなく車の駐車場でございます。その東側ということになります。場所は「ビックリガード」のちょうど真下を目白方面に抜ける道路がございますが、そのすぐ脇でございます。こちらは現在、鉄道事業者さんが業務用として使用しております用地でございます。これを放置自転車等の保管所あるいは駐輪場用地として利用できないか検討するというものでございます。

次に、図面上丸く点線が書かれておりますが、「放置禁止区域の拡充検討」ということでございます。こちらは駐輪施設の新増設に伴って放置禁止区域の拡充も検討をしていきたいというものでございます。

以上が、池袋駅周辺の協力または検討内容に基づく計画となりますが、これらを踏まえまして、まとめとして一番下に書かせていただきましたものが「池袋駅周辺の新規駐車施設整備等の方針」でございます。

まず、計画期間中の整備目標台数は 2,000 台でございますが、このうち、ただいまご説明しましたように各鉄道事業者さん、道路管理者さんからのご協力ですら約 1,100 台分の規模の駐車施設の整備を行いたいというものでございます。残りは 900 台ということになりますが、当面は「グリーン大通り有料登録制置場」の、こちらが 650 台、それから「池袋駅東口第二置場」の 91 台の暫定活用を行う他、先ほど検討事項としてご説明しましたように「プラザ駐輪場」の収容台数拡大等によって駐車施設の整備を検討していきたいというものでございます。また、他の歩道活用も検討していく必要もあると考えております。

また、これら新規の自転車駐車施設の整備と併せまして、放置禁止区域の拡充の検討と、利用率の低い既存の駐輪場の利用率向上に努めていきたいと考えているところでございます。

以上が池袋駅周辺の考え方でございます。

(大塚)

次に 4 ページ、5 ページをお開きください。「大塚駅」周辺の考え方でございます。

まず、4 ページは先ほど池袋につきましてご説明しましたように、大塚につきましては計画期間中の整備目標台数を 1,800 台とご確認いただいたところでございます。

右側の 5 ページが同じく計画図と方針ということになります。

大きなものでは、右下の吹き出しにございますように「南口駅前広場地下部分の活用」でございます。こちらは鉄道事業者さんの協力により、地下部分の無償提供を受けて、有料駐輪場の整備を行うというものでございます。こちらの規模は自転車 800 台程度と考えております。

それから、「駅改良に伴う駅周辺開発に併せた駐輪場の整備」でございます。大塚駅は駅舎の改良工事が行われますが、その工事に伴う周辺開発に併せて、鉄道事業者さんあるいは関連グループで付置義務台数分を含めた駐輪場施設の整備・運営を行うというものでございます。規模につきましては現時点では一定規模ということで、今後の協議ということになるかと思っております。

次に、右上にございますが、鉄道事業者さんから現在、無償提供を受けている用地も含めて、現在 5 カ所ございます「暫定無料置場」を集約し、新たに有料駐輪施設への転用を図るということを記載させていただきました。

そして、現在は「放置禁止区域」が大塚駅周辺にはかかっておりませんが、これらの整備に併せ、当然、指定をしていきたいということでございます。

以上の計画内容を踏まえまして、一番下の「大塚駅周辺の新規駐車施設整備等の方針」でございますけれども、読み上げますと、「計画期間中における整備目標台数は 1,800 台である。このうち、鉄道事業者から南口駅前広場地下部分の無償提供を受け、800 台程度の有料駐輪場施設の整備を行う。さらに、目標台数の確保に向け、鉄道事業者等による付置義務分を含めた駐輪場施設の整備や、現在、鉄道事業者から無償提供を受けている用地等など 5 箇所ある暫定無料置場を集約・再整備し、有料駐輪場施設への転用等を行う。なお、新規の駐輪場施設の整備と併せ、放置禁止区域の指定を行い、条例に

基づき定期的な撤去を開始する。」というところでございます。

以上が大塚駅周辺の考え方でございます。

(巣鴨)

次に6ページ、7ページをお開き下さい。「巣鴨駅」周辺の考え方でございます。

まず、6ページでございますが、巣鴨につきましては、計画期間中における整備目標台数は300台ということでご確認いただいたところでございます。

右側の7ページが同じく計画図と方針でございます。上から順にご説明いたします。

まず「巣鴨第三駐車場の用地提供継続」でございます。こちらは自転車・原付合わせて130台分の駐輪場用地として現在も提供を受けておりますけれども、その継続提供を受けるというものでございます。また、将来、交通局営業所の改修がある場合には、その敷地の一部を区の駐輪場用地として可能な限り確保していくという内容でございます。

次に、右側にございます「駅ビル開発に伴う駐輪場の整備」でございます。こちらは鉄道事業者さんが商業施設を含む駅舎の改良を予定しておりまして、それに併せて鉄道事業者さんあるいは関連グループで付置義務台数分を加えた有料駐輪場を整備・運営するというものでございます。規模は付置義務が約60台で、それにプラス60台程度ということでございます。

次に、「国道17号(白山通り)の歩道活用」でございます。こちらは「巣鴨歩道整備事業」ということで、道路管理者さんと区が連携して駐輪施設の整備を白山通りの歩道を活用して行っていきたいと考えるものでございます。規模としましては現時点で100台程度と考えております。

以上の内容を踏まえまして、一番下の「方針」でございますけれども、読み上げさせていただきますと、「計画期間中における整備目標台数は300台である。このうち、鉄道事業者等で商業施設付置義務分を除き整備・運営を行うものと、道路管理者との連携により整備するものを合わせ、160台以上の整備を行う。さらに、目標台数の確保に向け巣鴨第三駐車場のあり方等について鉄道事業者と検討を行っていく。」というところでございます。

以上が巣鴨駅周辺の考え方でございます。

(目白)

次に、8ページ、9ページをお開きください。「目白駅」周辺の考え方でございます。

8ページの一番下にございますように、目白につきましては「新たに整備を検討すべき台数が少ないため、本計画では新たな整備目標台数を掲げない。」ということでご確認いただきましたので、9ページの「方針」につきましても「目白駅北自転車駐車場の利用率が低いため、その向上に努める」とさせていただきます。

(駒込)

次に、10ページ、11ページをお開きください。「駒込駅」周辺の考え方でございます。

10ページの一番下にございますように、駒込につきましては「駐車場が充足しているため、本計画では新たな整備目標を掲げない。」ということでご確認いただいております。

ただ、駒込駅につきましては3区が隣接する特性を持っておりますので、11ページの方針案としては、その隣接する文京区・北区との協議、および利

用率の低い本区の駐輪場の利用率の向上を図る旨を、現時点で書かせていただきました。

(北池袋)

次に、12 ページ、13 ページをお開きください。「北池袋駅」周辺の考え方でございます。

12 ページの下にございますように、北池袋につきましては「無料置場の暫定利用を継続し、本計画では新たな整備目標を掲げない。」ということでご確認いただきました。

これはその下にございますように置場の用地そのものは都市計画道路の計画線にかかっているわけですが、総合計画の計画期間である 10 年間では事業化される路線ではないものですから、その利用を道路管理者さんから継続させていただくというものでございます。

13 ページの方針としましては、置場の暫定活用を継続し、新たに整備目標台数は掲げないということですが、後でご説明いたします「下板橋」と同様に、有料駐輪場施設への転用であるとか、収容台数増がこの中でできないかも検討したいと考えております。

また、放置禁止区域の指定もございませんので、その必要があるのかどうかも含めて併せて検討したいということでございます。

(下板橋)

次に、14 ページ、15 ページをお開きください。「下板橋駅」周辺の考え方でございます。

14 ページの下にございますように、下板橋駅周辺も、北池袋駅同様に都市計画道路の計画線にかかっていると暫定の無料置場があるわけですが、同じく 10 年間では事業化される路線ではないものですから、その活用を継続し、新たな整備目標は掲げないということでご確認いただきました。

これを踏まえまして、15 ページを見ていただきますと、暫定活用を一步進めまして、電磁ロック式の 240 台規模の有料駐輪場施設へ転用するという計画にしております。すでに工事に着手してございまして、来年 1 月の工事終了を目途にしております。従いまして下の方針の欄のところも、現時点での考え方として「計画期間中は既存置場用地の暫定活用を継続し、新たに 240 台規模の電磁ロック式の有料駐輪場施設として整備する。併せて放置禁止区域の指定を行い、条例に基づく定期的な撤去を開始するとともに、隣接する板橋区とも協働で、さらなる対策につき協議を行っていく。」となっております。

参考までに申しますと、線路を挟んだ北側の板橋区でも同じように電磁ロック式の駐車施設の整備が新たに行われる予定になっていると聞いております。

(椎名町)

次に、16 ページ、17 ページをお開きください。「椎名町駅」周辺の考え方でございます。

16 ページの下にございますように、椎名町につきましては計画期間中の整備目標台数を 550 台以上ということでご確認いただいております。

細街路が多く短時間駐車も多い地区特性に配慮したいということで「以上」という表現を使わせていただくということになってございました。また、環状 6 号線の拡幅工事に伴い、その高架下の利用もさせていただければ現在 2 カ所ある暫定無料置場も廃止したい旨のご説明もさせていただいたところで

ございます。

17ページの計画図を見ていただきますと、右下の「環状6号線の拡幅に伴う高架下用地の活用検討」でございます。

そして左下にございますように、現在、椎名町公園の一部を暫定無料置場にしてございますが、これを当面は有料の駐輪施設に転用したいというものでございます。

高架下等で十分な駐輪場が確保できましたら、放置禁止区域の拡大も検討したいと考えている次第でございます。

これらを踏まえまして、一番下の「方針」でございますけれども、読み上げさせていただきますと、「計画期間中の整備目標台数は550台以上であるが、細街路が多く自転車の短時間駐車も多い地区特性に配慮し、一定台数以上の整備を目的に、道路管理者と環状6号線の拡幅に伴う高架下用地の活用を検討する。また、既存の椎名町公園置場を暫定的に有料駐輪場施設に転用する。併せて放置禁止区域の拡大を検討する。」ということでございます。

(東長崎)

次に18ページ、19ページをお開きください。「東長崎駅」周辺の考え方でございます。

18ページの下にございますように、東長崎につきましては計画期間中の整備目標台数は400台以上ということで、こちらは西武鉄道さんが行ってありましたレンタサイクルの影響、あるいは椎名町同様に細街路が多く自転車の短時間駐車も多い地区の特性に配慮し、「以上」という表現をさせていただくということでご確認いただいたところでございます。

19ページの計画図を見ていただきますと、「駅舎の改築にともなう駐輪場の整備」ということでございます。こちらは駅舎改良工事に伴いまして、細街路が多く短時間駐車が多くの地区特性に配慮し、区の目標台数以上の駐輪場につき、駅の南北口にバランス良く、鉄道事業者さんが自ら有料駐輪場施設の整備・運営を行っていただくということでございます。その規模ですが、現時点で概ね600台規模ということでございます。

その下の方針につきましても同様の表現とさせていただきました。

(東池袋)

次に、20ページ、21ページをお開きください。「東池袋駅」周辺の考え方でございます。20ページの下にございますように、東池袋駅周辺には暫定の無料置場しかございません関係で、それが無い場合では300台の整備目標を掲げる必要があるということでご確認いただきました。

21ページの計画図を見ていただきますと、まず、既存の暫定無料置場につきまして、道路管理者さんより、引き続き首都高速高架下用地の無償占用を継続させていただくということで、有料駐車施設への転用を図りたいと考えております。規模につきましては有料化いたしますと若干の見直しが必要になるかも知れませんが、現時点では、現行の収容台数を書かせていただきましたので、350台程度ということでございます。

次に、「都道音羽・池袋線(日の出通り)の歩道活用」でございます。こちら道路管理者さんのご協力により、日の出通りの歩道の一部を確保し、駐輪場施設の整備を図るというものでございます。規模といたしましては100台程度と考えております。

併せて、新たに放置禁止区域の指定も行っていきたいと考えております。

下の「方針」につきましても同様の記述をさせていただいております。

(要町)

次に、22 ページ、23 ページをお開きください。「要町駅」周辺の考え方でございます。

22 ページの下にございますように、要町での計画期間中の整備目標台数は250 台ということでご確認をいただいております。

23 ページの計画図および方針をご覧くださいますと、要町につきましては現時点では「歩道等活用の検討」ということで、活用可能な用地につき道路管理者等と検討を重ねていくということでございます。

(千川)

次に、24 ページ、25 ページでございます。「千川駅」周辺の考え方でございます。

24 ページの下にございますように、千川での計画期間中の整備目標台数も要町と同様に250 台ということでご確認をいただいております。

25 ページの計画図および方針をご覧くださいますと、千川につきましても要町同様に、現時点では「歩道等活用の検討」ということで、活用可能な用地につき道路管理者等と検討を重ねていくということでございます。

(西巣鴨)

次に、26 ページ、27 ページをお開きください。「西巣鴨駅」周辺の考え方でございます。

26 ページの一番下にございますように、西巣鴨につきましては「駐車場が充足しているため、本計画では新たな整備目標を掲げない。」ということでご確認をいただいております。

27 ページの方針につきましても、西巣鴨自転車駐車場の利用率が低いため、その向上に努めるという旨を追加させていただいたものにしてございます。

(新大塚)

次に28 ページ、29 ページをご覧ください。「新大塚駅」周辺の考え方でございます。

厳密に申しますと新大塚駅は区外所在駅でございますが、区境にあり区内の放置自転車も多いものですから、28 ページにもございますように「隣接する文京区と協議により、将来の整備方針を検討していく。」ということでもございまして、ご確認をいただいたところでございます。

29 ページの計画図をご覧ください。現在、新大塚駅の周辺は区内あるいは隣接する文京区内にも駐輪施設が全くないものですから、放置禁止区域の指定もされておられません。従いまして、計画では、当面は、「関係機関との対策検討」ということにさせていただきます。その下の方針も「駐輪場施設として活用可能な用地や放置自転車の撤去等について、隣接する文京区、道路管理者、鉄道事業者等の関係機関と協議し、整備方針を構築していく。」とさせていただきます。

(落合南長崎)

次に30 ページ、31 ページをご覧ください。「落合南長崎駅」周辺の考え方でございます。

こちらも所在地は新宿区でございますが、本区で駐輪場を整備しております。本区としましては駐車場が充足しておりますので、計画期間中は新たな整備目標は掲げないということでご確認をいただいたところでございます。

(高田馬場)

次に32 ページをご覧ください。「高田馬場駅」周辺の考え方でございます。

こちらが区外ということで新宿区でございます、また、本区エリアからは多少離れております。

本区といたしましては、神田川の北側に1箇所登録制の有料自転車置場を整備しておりますので、計画期間中の考え方といたしましては、隣接する新宿区と協議を行い、将来の整備方針を検討していくということでご確認をいただいたところでございます。

(仮・雑司が谷駅)

最後に、33ページをご覧ください。新駅として開業が予定されております地下鉄13号線の「仮称・雑司が谷駅」でございます。

こちらは平成20年に開業予定の新駅でございます。計画期間中の整備目標台数は200台以上としたいということでご確認いただいております。

この新駅につきましては、鉄道事業者さんの方から、「地下鉄13号線の新駅工事の中で、区の駐輪場用地の有効活用に協力したい」という旨のお話をいただいておりますので、計画といたしましては「活用可能な用地等の検討」ということで、現時点では「新駅開設に併せ、活用可能な用地等の検討など、鉄道事業者等の関係機関との協議を重ね、整備方針を構築していく。」という内容にさせていただきました。方針につきましても同様の内容にさせていただいております。

大変長くなりましたが、事務局からのご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。

ただいま事務局から資料のご説明をいただいたわけでございますけれども、豊島区という本当に土地利用が限られている中で、特に鉄道事業者さんからはかなり積極的なご努力と、ご協力いただける内容を提案と理解しておりますので、この点を高く評価したいと思います。

それでは、個別に鉄道事業者のみなさんから補足説明を願います。」委員から順に願います。

委員： お世話になっております。事務局の方からご説明いただきましたので特に補足はございませんけれども、過去の分科会でお示ししましたように、当社としましては、特に池袋駅の周辺につきまして、保有する用地が極めて厳しい状況でございます。そのなかで、個別協議ということで事務局の方々といろいろご相談をさせていただきながら、改めて駅の周辺について検討したり、現地確認をさせていただいているなかで、わずかながらの面積ではございますが、今回ご提案のなかを含めているものがございます。

また、事務局の方々から積極的にご提案をいただいたり、あるいは、他駅の周辺ではありますご利用いただけないというお話をいただいた場所があったり、また検討中のものもございまして、引き続き自転車法に則りまして協議させていただきたいと思っております。

また、いろいろな話のなかで他の委員の方とも相談をしながら、アイデアを頂戴したのもございます。

以上です。

分科会会長： はい、ありがとうございます。次の委員願います。

d委員： いろいろとお世話になっております。私どもでは、土地をほとんど持っていないというなかで、巣鴨の自動車の営業所なのですが、その用地の一部を駐輪場として引き続きお貸しするというので、今回ご提案させていただいております。また、今後のことについては個別に事務局と協議させていただきたいと思っておりますので、よろしく願います。

以上でございます。

分科会会長： ありがとうございます。次の委員をお願いします。

M委員： 本日の資料にありますように、私どもといたしましては、有楽町線の地下通路の活用ということでご提案させていただいたところでございます。地下鉄ということで、なかなか他に適切な用地を所有しておりませんので、この協力のなかで放置問題に対して一定の寄与ができるのかなと思っております。

以上でございます。

分科会会長： 次の委員をお願いします。

H委員： いま分科会会長からお話がありましたけれども、私どもは自転車法に則って、できる限りの協力をすることは最初の協議会から申しあげておりまして、今までも協議会のなかで、残念ながらきょうの資料には出ておりませんが、違う場所もご提案しております。そこは今回入っておりませんで、追加というかたちで入っておりますけれど、そういう面では今まで提案した以外に新たな提案したということの評価していただけるかと思えます。

もともとのスタンスとしては、何度も繰り返しになりますけれども「できる限り」ということで、再三の個別協議が非常に有効でありまして、もともと自分たちだけで探しましたけれども、いろいろ区の方からご提案があつて、それに沿って協議した結果が今の状況であると思えます。また、今後検討しなければいけない部分がありまして、総合計画ができるまでの検討と、さらにその後の10年間の検討は必要であると思えますけれども、とりあえず今日の時点ではたたいま事務局からご説明のあつた提案内容でいきたいと思っております。

以上です。

分科会会長： はい、ありがとうございました。次の委員をお願いします。

b委員： いつもお世話になっております。私どもといたしましても、自転車法に則った協力というのは積極的にさせていただきたいと考えておりまして、現在でも椎名町、東長崎、それぞれ自社で駐輪場等運営いたしておりますが、それに加えまして、豊島区からの個別協議等を踏まえたうえで、いろいろ新しい土地を探して今回ご提案させていただいているところでございます。多少「生煮え」のような状態で、社内の調整もまだついていないようなところもまだありますけれども、これから調整をすすめていくうえで積極的に当社としまして、こういう協力はできるというところで今回ご提案をさせていただいております。

そのなかで、東長崎についてだけ補足させていただきますと、こちらの駅現在、駅の工事中でございましてまだ細かいことについては調整中です。そのために「概ね」という表現を使わせていただいておりますが、ここで出ております600台という数字が実現できるように、社内および、関係する豊島区の土木部さんだけでなく、都市整備部さんとも調整させていただいて協力していきたいと考えております。

以上でございます。

分科会会長： ありがとうございました。

次に道路管理者のみなさんからご協力内容について詳しくご説明をいただきたいと思えますが、特に、東京国道事務所さんについては、資料を見ますと「国道254号線」、巣鴨の「国道17号線」が該当するようでございますが、その内容について補足説明をお願いしたいと思います。

e 委員： 私どもはこの春に道路法施行令が一部改正されたことに伴いまして、歩道上にも駐輪場が整備できるようになったということも踏まえまして、積極的に駐輪場ができる個所についてはいろいろ検討をしてきたつもりでございます。

今回、私どもが関わる場所は、池袋駅、巣鴨、新大塚というかたちで、現地も見させていただいて、「ここなら駐輪場ができるのではないか」というところを洗い出してもらいました。池袋につきましては写真でもございますように現在、「六ツ又交差点」の下り線歩道のところに植栽の植え込みがあるわけですが、その周辺にかなり違法駐輪されているという状態で、その植栽の見直しをして駐輪スペースが確保できないかと、まだ実際には具体的な図面等は描いておりませんが、その辺ならできるのではないかとということで載せさせていただいております。

それからもう一つ、17号線の巣鴨ですけれども、ちょうど巣鴨駅から郊外寄りにとげぬき地蔵がある通りのところまで、その間私どもで今年度から、歩道空間の整備事業ということを予定しております。具体的には何をやるかということ、歩道の拡幅事業をするなかで、あの場所は従前から中央分離帯が広く使われておりまして、今回、東京都交通局さんが「バリアフリー」という観点からエスカレーターを歩道に整備することになりまして、それも含めまして中央分離帯を狭めて歩道空間を広げようというかたちで、今年と来年で整備をする予定でございます。歩道が広がりますので、駐輪スペースとして活用できるところはなるべく有効的に活用しようということで検討をしております。従前から地元の方々とも協議してきたところでございます。この周辺につきまして整備するという方針で地域にもお示ししておりますので、その部分の可能な台数を計上させていただいております。

池袋、巣鴨につきましても、私ども整備を行うということで道路管理者としての積極的な姿勢を出しておりますけれども、ご存じのとおりこれから警視庁さんとの協議等もありますが、管理者としては整備する方針で今後進めてまいりたいと考えております。また、このなかでも「区と連携し」という表現を使っておりますけれども、実際に管理・運用をどのようなかたちでしていくかというのがまだしっかりしたものが固まっていませんので、その辺につきましては区と調整しながらやらせていただきたいと思いますと考えております。

以上でございます

分科会会長： はい、ありがとうございました。次に都道の関係でT委員お願いします。

T委員： 私どもは区と協議させていただいてるわけですが、特に高架下等を活用して駐輪場の整備を今後ともやっていきたいと、これはいま検討内容のところでもいくつかの個所でしておりますけれども、区と個別に協議を進めていかせていただければと思っております。

以上です。

分科会会長： はい、ありがとうございました。

道路管理者の委員さん方に一つお願いしたいのですが、「道路法施行令」が改正されたことで、それに基づく「技術指針」がまだ出ておりません。これは年末までには出ると思っておりますので、出た段階から区に対してまたご協力をお願いしたいと思います。

特に、都の場合、豊島区には該当する都道が非常に多くなっていますので、その点で充分ご理解のうえ、ご協力をいただきたいと思います。

ご承知のように、協議会会長が以前に、「豊島区のように限られた空間で駐輪場を整備するためには、道路活用ということはどうしても考えなければならない」ということを発言されていますので、この点も含めて道路管理者のみなさんのご協力をお願いしたいと思います。

以上で事務局からの説明、それから鉄道事業者、道路管理者の補足説明を終わりましたけれども、委員のみなさんで何かご質問があればお願いしたいと思います。

A委員： 質問ではございません。冒頭に説明を受けた後、分科会会長から今回の案に対して高く評価をするというご意見が発表されました。私も拝見いたしましてその通りであると思います。私は協議会の第1回目の時に、協議会にご参加の鉄道事業者、道路管理者の方々に大変厳しいお話をさせていただいたと思っております。例えば、「用地の資料をすべて公開をして欲しい、もっと積極的に駐輪場対策に取り組んで欲しい」と注文をつけました。特に鉄道事業者さんに対しては、それ以降も区と個別協議をきちんと行って、駅ごとに議論を重ねて、この11月7日を迎えていただきたいという要望もさせていただきました。本日のこのご提案を見まして、私の想像以上のものが出てきているという実感であります。大変、鉄道事業者、道路管理者の担当者の方はご苦労なされたのではないかと思います。他の自治体との関係もありますし、それを超越する範囲でご協力をいただいている部分もあるように見受けられます。10年間で6,500台のうち半数以上、協力内容と検討内容を入れますと4,000台程度の規模のなるのではないかと思います。それがこの段階で発表されたということは大変に有意義でありまして、私は、関係者の皆さま方のご努力に敬意と感謝を申し上げます。

分科会会長： はい、ありがとうございます。他にございませんか。

C委員： 駅ごとの個別の質問でもよろしいですか。いくつかの駅で教えていただきたいんですけども、まず最初に駅ごとというより、「資料 2-6-2」が一番集約されているのでしょうか、その1ページに大塚駅、巣鴨駅がありますけれども、駅周辺開発に併せ付置義務台数分を含めたと、この「付置義務」という意味なんですけれども、これは何か商業施設ができて、その商業施設の面積で例えば台数というのが設定されるものなのか、それとも施設の種類によって同じ規模のものでも、同じ面積のものでも、駐輪台数というのは変わってくるのか。そこをもう少し分りやすく教えていただきたいと思います。

分科会会長： 事務局いかがですか。

事務局： それでは事務局から説明申し上げますと、私どもの条例の中にございます付置義務と申しますのは、基本的に商業施設等の店舗面積に対して例えば20平米あたり1台ですとか、40平米あたり1台というかたちで付置が課されるものでございます。私の方で聞いている状況だけで申し上げますと、の巣鴨駅につきましては商業施設付置義務台数約60台プラス60台とございますが、この付置義務台数60台と申しますのは、店舗面積に対して60台の付置がかかってくると、それに加えて自らの建設内容、運営内容として60台分加算していただきますよ、ということであると理解しております。

もう一つ加えますと、付置義務と申しますのは、その施設の利用者のための駐輪場ということでございますけれども、その在り方につきましては一般利用に供するといったかたちであれば、私どもの放置対策に対する協力の内容ということになるのかなと考えております。

C委員： そこで大塚駅についてなんですけれども、「南口駅前広場地下部分の活用」

ということで、800台という結構大きな規模の数字がでてきているんですが、この「駅改良に伴い」という周辺開発の付置義務部分、これがまだ今のところでは何らかの建設計画ということで、具体的には出てきていないんですけども、例えば南口に800台できましたということになった場合、北口とのバランスということで、「駅改良に伴う駅周辺開発に併せた」というこの部分で、これはまだ南口に限定された話ではないということでもよろしいでしょうか。北口の可能性もあるということなんでしょうか。

事務局：事務局よりお答えします。私どもが鉄道事業者さんと個別協議しているなかでは、南口の地下部分を無償提供いただけるということが一つございまして、その他に鉄道事業者さんの「利活用検討区域」ということでこの第二分科会でも、協議会でもいろいろ図面のなかで議論になったことがあるかと思いますが、そちらにつきましては北口にもございまして、個別協議のなかでは北口の需要も当然あるものですから、そちらについての検討も、ということでお話を差しあげているところでございます。

C委員：やはりバランスが南口だけに偏ってしまうと、例えば南北自由通路ができてきたときに、当然北と南の行き来はしやすくなるんですけども、北口の方に住んでいらっしゃる方が、駐輪施設となると南北自由通路で自転車を押すかたちになると思いますが、そうであればなるべく北口の方にもバランスよく配備することが必要ではないのかと思っています。南北自由通路と、駅舎の図面というのは既に私も見させていただいて、公開もされているんですが、この駅周辺の開発の施設というのは、駅舎改修はたしかもう4年を切って完成をめざしているわけですが、この後にできるものなのか、それとも、同時にできてしまうものなのか、どういう規模でいつごろできるもので、図面はいつ公開される、この辺は何か見ることができるよう、形になるものはまだ全くないかと思っていいたいのか、このことを教えていただきたいと思えます。

事務局：いま個別協議のなかでお話している内容なんですけれども、こちらに書いてありますように、規模につきまして「一定規模」という表現をさせていただいてございます。ということですので、まだどのようなものが建つかということが分りませんもので、何台ということについてはまだ明確に言えないということでございます。

C委員：どこの駅も駐輪場は急務ですけれども、特に大塚駅の場合は、放置禁止区域の指定ができないということで、緊急性が高い駅だと認識しております。地下部分に800台ということが出ていますけれども、もし、駅周辺開発の施設についても早めに情報がでてくるのであれば、どんどん出していただいて、そこで地下の800台とどうバランスをとっていけるものなのか、そういったところも検討材料になるのではないかと思います。巣鴨の場合であれば、60台というのがでていっているので、おそらく規模というのも出ているのかなと想像できます。

それから新大塚駅になるのですが、さきほどe委員からもお話がありましたけれども、まだ検討内容になっています。春日通り沿いは確かいま電線の地中化工事というのをやっていて、歩道の電柱が撤去されるようなイメージなんですけど、そういった場合あまり広い歩道ではないと思うんですけど、電柱が無くなることによって、駐輪場というのでも考えられるものなのかどうなのか。そこをお聞きしたいのですが。といいますのも、電柱がなくなることによって歩きやすい歩道になったのに、それを駐輪場にしてしまうことによ

て、「前のほうが良かった」ということも併せて考えていかなければならないので、歩道上に駐輪場というも視野に入っているものなのかどうか、そこも今のところで分っていれば教えていただきたい思います。

事務局： 「資料 2-6-2」の、道路管理者さんのところの一番下の、新大塚駅に書いてありますように、文京区ですとか、豊島区、東京地下鉄さん、道路管理者さん、それぞれと協議しながら整備方針を構築していく、とございますように、先日個別協議のなかで e 委員さんとお会いしたときに、積極的な検討をするという姿勢をいただいております。ただ、ご指摘のように春日通りの、特に新大塚駅周辺については歩道が狭いものですから、そのなかで歩道の活用ができるのか、できないのか、どういう検討ができるのかということにつきましても、このなかで検討していくということでございます。脇には区道もでございます。また、文京区との関係もありますので、トータルとして何ができるのかというような活用検討をするということでございます。

C 委員： 新大塚駅について、要望だけお伝えしたいのですが。いまこの会議には道路管理者、鉄道事業者の方々が参加されて一緒に協議がにできるんですけども、隣接する文京区、これも併せて検討していくということにはなっておりますが、現段階といえますか、これまで文京区は新大塚駅の駐輪場設置について着手を考えているのか、それとも着手どころか着目もしていないというのか、その辺の情報もぜひ集めていただけないかなと思います。

それから最後に、長くなって申し訳ありません。「雑司が谷駅」が検討内容となっておりますが、文章を読むと、「地下鉄 13 号線の新駅工事のなかで区の駐輪場用地の有効活用に協力する」となっているんですが、非常に前向きに捉えられるのかなと思ったんです。いま工事がどんどん進んでいますので、ある程度目途が立っているものなのか、それとも「駐輪場をつくるのは非常に難しい」という状況なのか、その辺が少し分かりづらいと思ひまして、素人的に考えますと、おそらく工事をしているなかで駐輪場も併せて考えていかないと、工事が終わってしまってから例えば「あそこの地下を工事をしているときに駐輪場をつくっておけば安くできた」というような、そういう部分も懸念してしまうのですが、雑司が谷については、どのような状況になっているのかというのを教えていただけますか。

事務局： まず、雑司が谷につきましては「検討内容」ということで、「協力内容」よりも一段落ちるところに現時点で掲載をさせていただいております。東京メトロさんは開業予定があるなかで非常に厳しい工事をなさっていらっしゃいます。ましてや周辺の「環状 5 の 1 号線」の用地買収をしているなかで、13 号線の工事をしているわけですので、用地取得についてもかなり厳しい状況のなかで動いていらっしゃるような話を私どもも聞いております。

さまざまな検討しておりますけれども、具体的に「どこの場所へどういうものを」というのは現時点ではまだございません。ただ、雑司が谷駅の出入り口がどこになるのかも含めまして、その近辺には確保していかなければならないのかなと思いますし、出入り口のあり方等も含めていま協議をしている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。他にございませんか。

E 委員： これは質問ではなく、私も池袋の駅前でボランティア活動的に放置自転車にピラをというような対策を始めて 5~6 年経つ訳ですけども、その間、鉄道事業者の皆さまには大変、またシビアな厳しいご意見を申しあげてきたり、区に対してもそうだったかもしれせんけれども、いま思えば第二分科会で

これだけたくさん大変すばらしい成果をあげられたということで、私も心からお礼を申しあげたいと思いますし、鉄道事業者の方々、それから道路管理者の方々、それに区の方々が一生懸命、個別に各駅ごとに対策をしていただいた結果だと思えます。大変頭が下がりますし、やはり、こういう「エポックメイキング的」と言いますか、非常に駅の個々で対応していくことによって、必ずこういった成果を得られるんだと、非常にすがすがしいと思えますか、本当に御礼と言いますか、長年やってきただけに熱いものを感じております。大変ありがとうございます。

逆にいえば、第一分科会の方になるのでしょうか、今度は「重厚長大」と申しますか、「物だけができて活用できない、まだまだ現状は変わらない」というような状態になってはいけないと思えますので、第一分科会からのあり方、それからソフト面でどうやって新しくこれからできていく駐輪場に対して、どうやってモラルの低い現実には放置自転車をしている方々に「誘導」していくかというソフト部分ですね、私のような区民活動をしている人間が中心にならなければいけないと思っていますけれども、我々も頑張りますが、ソフトの部分をしっかり考えていかなければいけないのかなということも思いました。

今日は意見や質問というよりも御礼でございます。本当にいい成果といたしますか、すばらしい結果がでたのではないのかと、私自身は大変感動しています。ありがとうございました。

分科会会長： はい、ありがとうございました。あと、ご質問ございますか。

e委員： 今回、いろいろ資料のなかで鉄道事業者、道路管理者の協力予定事項というのが入っておりまして、これがいずれ「総合計画」のなかに盛り込まれていくと思うんですが、このなかで「道路管理者」という立場での豊島区さんの「区道の位置付け」というのはどうなっているのかというのがよく見えないうのと、それから、区は道路管理者という立場もあるでしょうし、道路管理者ではない区の立場で例えば立体駐輪場等を整備していくとか、そういう計画があるのかどうか、今はどちらかということと鉄道事業者と区以外の道路管理者の協力メニューが議論されているのですが、そのへんの位置付けはどのように考えているのか、分かる範囲で教えていただければと思います。

事務局： ご指摘のように、今回は区のところは抜けているような部分もございますが、用地の無償提供をいただきながら、そのなかで建設するというのはまず区でございます。もうひとつ区道の部分でございますが、当然豊島区も区道の道路管理者でございますので、使えるところについては積極的に使っていきたいということです。現在でもグリーン大通りで使っているところもございますので、そのようなことにつきましても、これからそのあり方について景観上の問題、周辺の通行障害をどうクリアしていかなければいけないかというのは、分科会会長のお話にもありましたが、技術指針が出てみないと警察との協議がうまくいかないということかもしれません、そのなかで積極的な活用を図っていくというような考えを持っています。

分科会会長： よろしいでしょうか。

e委員： 私が思いますのは、もちろん技術指針とか警視庁の問題というのはこれからあるんですけれども、今の段階で区として区道のここだったら駐輪場を整備できるんだというのを、要は、私どもの直轄しているところと都道と同じようなレベルで提言できる場所がないんですか、ということをお聞きしたんです。

事務局： まず、先ほど申しあげたグリーン大通りのところなんですけれども、こちらかなり広幅員の歩道があります。将来的には、鉄道事業者さんから無償提供のお話があります有楽町線のところは 550 台規模の駐輪場がしたら、そこへ移していく部分がございますけれども、池袋駅周辺で申しますと他にも幅員の広い歩道で、例えばメトロポリタンプラザビルの前など、E 委員からいろいろご提案があったところがございます。そういったところにつきましては区道でございますので、使っていききたいという気持ちはございます。なお、プラザの駐輪場につきまして関係区分所有者の方で拡大等のご検討いただいております、そちらとの関係もございまして慎重に考えていきたくて考えています。

ただ、広幅員の歩道を区道のなかでどのくらい持っているかと申しあげますと、かなり限られた部分がございますので、たかだか 2 メーターのところ駐輪場をいられるのかといいますと、これもかなり難しいものがございます。広幅員の歩道があるところについては、周辺の同意をいただきながら積極的な活用をしていく、というようなものがございます。例としては、いま申しあげたところにまだ限られるのかなというところがございます。

分科会会長： 道路法施行令が改正になって、私の聞くところでは、技術指針が年度末に出る予定になっているようです。今はやはり警察庁との総合調整がうまくいっていないというようですから、いずれにしても技術指針ができた段階で道路管理者と区側は協議していただくと、それでより良い駐輪場の土地を探すというようなことでよろしいのではないかと思います、よろしく願います。

協議会会長： 私の方からも、いままでの個別協議のなかで様々な努力をしていただいた結果、今日のような用地その他の協力の、具体的な姿が出てきたということで非常に感謝したいと思います。これからの全体会に対して E 委員からもご意見がございましたが、この用地はまだ「種地」ということであって、これを既存の施設と併せて、ネットワークとして駅全体でどのように使い分けていくか、そのためにはちょっと使い勝手の悪そうな土地もどうしても入ってくるかと思いますので、本当にどの程度使えるかというのは、これからの議論になるかと思います。かなり詳細な設計と、工期あるいは工費ということでずいぶん詰めなければいけないことも出てくると思います。その段階でまた多少いろんな用地で、ちょっとこの辺をというような話もあるかも知れませんが、その辺は更にまた具体的な詰めのなかでご協力をいただきたいということと、それから、区としては当然それぞれの努力に対して正確に正当に評価しておいていただいて、それぞれの事業者が限られた範囲のなかでこういうことをしていただいたということは資料として作り、それからこの後の整備、運用の段階で、せっかく提供いただいた貴重な土地をどうするのが一番効率的か、効果があるのかということについて、やはりソフト的な工夫しなければいけないと思います。

それから具体的な設計のなかでぜひ、例えば駅前広場の地下ということになれば、横にある道路の下まで更に広げるとか、もっと面的なつながり、それからいろいろな周辺の開発との関係で、連続して使える可能性がないとか、そういうアクセスの話ともう少し詰めていくなかで、更にまたいろんな可能性もあると思いますので、その辺を考えていただければと思います。具体的にせっかくこういう場で協働してやるということですから、隣接する土地所有者、あるいは道路管理者、そしてもちろん鉄道事業者の話もござい

すけれども、積極的にこの種地を活かして、更に効率的に問題に対応するにはどうしたらいいかということ、これは全体会の話にもかかわってくるかと思いますが、ぜひ今後ともよろしくお願ひしたいと思ひます。

R委員： 鉄道事業者さんからの前向きな方針を聞かせていただいて、この場で管轄がちょっと違うのかと思ひもするのですが、例の本区の「放置自転車等対策推進税」の「行く末」といったらなんですけれども、かねてから法定外目的税というのは、その地域が抱える争点をどう解決するかという意味での問題提起のような意義といひますか、機能が強いところがある一つの手段なのかと考えるなかで、今回お示しいただいたような流れが、更に進んでいくのならば、一方では税自体も一年間延期したというような中で、その放置自転車等対策推進税の意義といひますか、これからの流れといひますか、ある意味では今回お示しいただいたものが、そのまま順調に進んでいくのならば、この税の役割というの、一つの考え方としては終わったのかなという意見もあっても不思議ではないという思ひがあるのですが、その辺はどのような考えを持っているのか、区長部局にお尋ねしたいと思ひております。

分科会会長： 事務局お願ひします。

土木部長： この対策協議会での検討は、当初から税との考え方は切り離して行うというようなことでスタートさせてお願ひしてあります。このことにつきましては、当初区長からもそのような考え方を述べさせてお願ひしてあります。今日のご提案のご協力等の内容が、みなさまに評価をしていただきましたように、多大なものであるというようなことを認識いたしてありますが、今後のことにつきましては様々な観点から、多方面な部分から、やはり検討を加えていく時期もくるかと思ひます。ただ、これらにつきまして今現在のところでは、切り離して考えているということでございます。

分科会会長： 今のR委員の発言ですけれども、当協議会としては自転車法第5条に基づく鉄道事業者の積極的なご協力という点からご提案いただいたということをご理解いただきたいと思ひます。

それでは、他にご質問等がなければ、次回以降の日程について、事務局の方からご説明をお願ひしたいと思ひます。

事務局： はい。それでは、「参考 2-6-1」という一枚ものの資料ですが、毎回のようにお配りしてございますけれども、次回以降の日程について説明をさせていただきます。

今回は全体会を予定してあります。こちらのペーパーでは12月19日(月)14時30分からというふうになってございますけれども、翌日の20日という可能性も含めて調整をさせていただきたいと思ひます。申し訳ございません。私どもの方で年間この日についてはおさえてくださいと申しあげましたが、後日あらためて調整をさせていただきたいと思ひます。

全体会ということについては決定をしておりますが、日程を調整させていただく可能性がございます。あらかじめご了承をいただければと思ひます。

それで全体会を開催するわけですが、今回、道路管理者さんと鉄道事業者さんのみなさんからいただいた協力内容・検討内容を、再度、計画論として内容を整理し、これまでお示してきた「たたき台」の他の内容も含めて、できれば計画の「素案」として提示させていただき、ご議論をいただきたいと考えております。また、自転車法で規定されております総合計画に記載すべき「鉄道事業者の講ずる措置」の記述につきましてもご検討をお願ひできればと考えております。

この全体会以降、来年 2 月までは、計画の「素案」のご議論をいただきたいと思います。日程案としては 1 月 13 日（金）と 2 月 10 日（金）が全体会または分科会になっておりますけれども、12 月の全体会で、分科会ごとにご議論いただいた方がよろしいのか、あるいは「全体会」でご議論をしていただいた方がよろしいのか等を決めていただければと考えております。

そして 2 月まで「素案」のご議論をいただきまして、3 月 27 日（月）が全体会ということで、ここで会長名での「答申文案」をお示ししましてご審議いただき、それに添付する「総合計画（案）」をご確認いただき、3 月末日になると思いますが、会長・副会長から区長あて答申をいただければというようなスケジュールで、今のところ考えております。

説明は以上でございます。

分科会会長： ありがとうございます。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。

閉 会

<p>会議の結果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今回は、各鉄道事業者および道路管理者から区内において自転車駐車施設を自ら整備する、あるいは用地提供する等の具体的な協力事項の提案を受けて、各駅ごとの具体的な自転車駐車施設の整備方針が議論された。 ・ 次回からは、従来まで行われてきた総合計画の「たたき台」の議論を、計画論としての「素案」へ移行し、検討を行うこととされた。 <p>(委員の欠席)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 荻村和一郎、齊木勝好
<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 - 6 - 1 各駅ごとの自転車駐車施設整備目標 (2案) ・ 資料 2 - 6 - 2 各駅周辺の自転車駐車施設の整備に係る鉄道事業者・道路管理者からの協力等予定事項 ・ 資料 2 - 6 - 3 各駅周辺の鉄道事業者・道路管理者協力・検討内容を受けた概ねの計画等位置図 <p>【参考資料】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 参考 2 - 6 - 1 豊島区自転車等駐車対策協議会 今後の進行・日程案
<p>そ の 他</p>	<p>< 次回会議の予定 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 全体会 (第 5 回) 日程は平成 17 年 12 月 19 日 (月) または 20 日 (火) のいずれかで調整する <p style="text-align: right;">* 会場等の詳細も別途案内</p>