

会 議 録

詳細 - 長期計画担当課 電話03 - 3981 - 1479

附属機関又は 会議体の名称	第4回 豊島区基本構想審議会第2部会	
事務局(担当課)	長期計画担当課	
開催日時	平成15年10月23日(木)18:00~20:00	
開催場所	豊島区第一委員会室	
出席者	委員	渋谷秀樹(立教大学教授)、坂本和彦(東京音楽大学講師)、四阿知子(一般公募)、水島正彦(助役)、今村勝行(収入役)、高橋明宏(一般公募)、小林俊史(区議会議員)
	幹事	企画課長、行政管理課長、広報課長
	その他	政策経営部長、総務部長、区民部長、清掃環境部長、都市整備部長、土木部長、区有財産活用担当課長、総務課長、防災課長、区民活動推進課長、文化デザイン課長、生活産業課長、都市計画課長、住環境整備課長、都市開発課長、住宅課長、建築指導課長、建築審査課長、道路管理課長、道路整備課長、交通安全課長、公園緑地課長、生涯学習課長
公開の可否	公開	
非公開・一部公開の 場合は、その理由		
会議次第	(1) 体系 「人間優先の基盤が整備された、安心、安全のまち」 について (2) その他	

1. 開会

事務局： 只今より豊島区基本構想審議会第2部会第4回目の部会を開会する。本日、森田委員、B委員、T委員、M委員から欠席の連絡を頂いている。また、J委員より若干遅れるという連絡を頂いている。それでは、部会長よろしくお願ひします。

2. 議事

渋谷部会長： それでは第4回目の第2部会を開会する。前回は、基本計画体系5「人間優先の基盤が整備された、安心、安全のまち」の(2)「魅力ある都心居住の場の再生」の審議まで終了している。本日は、基本計画体系5-(3)「交

通体系の整備」の審議から開始する。本日の目安としては、基本計画体系6-(2)までを考えている。それではまず、(3)「交通体系の整備」について事務局より資料の説明をする。

事務局： 資料 - 2 - 2、 - 2 - 1について説明

渋谷部会長： 説明が終了したので、審議をお願いします。

G委員： 質問であるが、資料 - 2 - 2の7ページの「交通体系の整理」にある「5 踏切の安全と利便性の確保」の立体横断施設整備事業は、いわゆる歩道橋のことか。

事務局： 現在、区では山手線と西武池袋線が交差する長崎道踏切上に、歩行者・自転車が通行できる歩道橋の設置事業を実施している。

G委員： その歩道橋にはエレベーターも設置されるのか。

事務局： 自転車の利用者のことも考え、エレベーター設置を考えている。

G委員： 階段が嫌であるので、歩道橋を渡らずに下を通ってしまうことがある。エレベーター併設を願っていたので了解した。

渋谷部会長： 交通体系の整備全般でもよいが、「道路・橋梁の整備と維持保全」に絞って何かあるか。

O委員： 資料の文中に「みちづかい」という新しい言葉があり、想定される事業には自転車利用空間ネットワークとあるが、この「みちづかい」の考え方を教えていただきたい。

事務局： 「みちづかい」という考え方については、区民ワークショップからの提案である。これまでは既存の道路空間を自動車中心に利用してきたが、今後は歩行者や自転車の優先化を図ったり、道路の時間交通規制により自動車通行を禁止し、歩行者・自転車専用道としたりということを想定している。また、「路面電車等の活用」についても、道路構造令の改正等により推進しやすい環境が整ってきている。

O委員： 区民ワークショップの提案には、駅前広場や道路を広場として使う構想も言及されていたが、これについては道路管理者、警察等が計画の推進に協力していただかないと不可能なのではないか。協力体制の構築も視野に入れて進めていくのか。

事務局： 施策レベルでは当然であるが、交通管理者との協議で進めていかなければならない。一昔前では、子どもが道路で遊んでいるのは当たり前であったが、モータリゼーションの発達とともに難しくなっている。今後は車から歩行者、人間へ回帰させていくというのが基本的なコンセプトと考えている。

O委員： 区の計画で道路の使い方を表現しても、警察の協力、道路管理者の考え方がやはり壁になってくるので、協力体制をつくる取り組みも積極的にやっていただきたい。資料には、政策の「交通体系の整備」に「警察その他関係機関

が一体となって」の一文があるので、計画が机上の論理にならないよう協力体制をつくる準備事業も工夫していただきたい。また、自転車についてであるが、前回の部会において、路地の意味を捉え直して考えたらどうかという意見が出た。区内では、確かに広幅員でない細街路はよく車の抜け道になっている。本来ならば自転車ネットワークを細街路に優先的に通すことができれば、自転車利用ネットワークの幅が広がるのではないかと前に提案したことがある。区で策定しているネットワーク計画、自転車利用空間計画の中にも細街路の取り組みは項目として入っていたと記憶しているが、この基本計画の中でも自転車対策の推進は主に駐輪の対策になっている。自転車利用空間への取り組みは個別に計画の中に盛り込むのか。

事務局： 現在、自転車利用ネットワークの検討が他方でも進んでいるので、その推移を見守りつつ計画の中に盛り込みたいと考えている。どのような形で盛り込むかということについては、施策段階のレベルでもう一度検討したい。

〇委員： もう少し具体的に、自転車利用空間ネットワーク計画の中に入っている細街路整備をどのように捉えているのか教えていただきたい。

交通安全課長： 自転車空間ネットワークであるが、板橋区と共に 11 年 12 月、モデル都市に指定され、その後、計画を策定しその一部を現在推進している所である。最初の計画では幹線道路、それと連絡する細街路などの支線という形での整備を計画した。現在はその幹線に当たる道路で、板橋区では一部着工、豊島区でも 15 年度から西口の劇場通りの自転車整備を進めている。今後は支線整備になるが、支線について候補は出ているが、具体的な検討までは進んでいない。

〇委員： 現在行っている空間整備は幹線道路に車も自転車も歩行者も通行できる大きな道路を整備するというものである。しかし、計画の最後に少し記載されている細街路の整備は大きな幹線道路ではなく、住宅地の中に走る挟路を自転車や歩行者が優先的に通れる道路として工夫を凝らし整備するというものではないのか。例えば東長崎駅から池袋駅を通過して大塚駅まで行くのに最も坂道がなく、最も信号がない、安全に走りやすい道を見つけ、ネットワークすることが細街路整備の理想である。今後、先の長い計画であるので、ぜひとも計画に載っている細街路整備に注目し、深い取り組みをしていただきたいと考えている。

渋谷部会長： 事務局案である政策、施策の方向はこれでよいか。具体的にはもう少し「みちづかい」に関して、しっかりと記載するということでよいか。

S 委員： 質問であるが、資料 - 2 - 2 の 7 ページの「交通体系の整備」の「道路橋梁の整備と維持保全」の 2 段落目に「都市計画道路と身近な生活道路を地域の特性に配慮しながら整備し」とあるが、これの具体例を教えていただきたい

い。

事務局： 例えば学校が近隣にあり通学者が多い、また駅の周辺では、車も多く歩行者も多いなど、いろいろな特性がある。その場合に、道路の全幅を変えることは都市計画決定されているので難しいが、その中で車道の部分と歩道の部分の幅員構成を変えたり、交通規制により一方通行等を利用したり、また抜け道になっている生活道路では、ハンプによる段差をつけたり、場合によっては車道の一部に木を植え幅員を狭めたりして通過交通を抑制するなど、これらをイメージしたものである。

道路整備課長： 補足であるが、都市計画道路に樹木を植える場合、地元の方々に管理をしていただくというアダプト制度が最近導入されており、それらを含め新しい道路の管理形態を構築していくという考えがある。

渋谷部会長： 抽象的にいうと地域特性という言葉になるが、具体的にはいろいろな施策がある。

G委員： 駐輪場についてであるが、要町や目白にある駐輪場は非常に使いづらい。地下型の駐輪場であり、さらに目立たない。駐輪が不便なので、要町を利用する際には徒歩で行くこともある。要町の駐輪場は最近気づくことができたが、いざ利用すると非常に使いづらい。逆に椎名町の周辺は、公園の幅を少し狭め、周囲に一周、自転車1台ずつ駐輪できるようになっている。結構小さい公園であるが、一周であるとかかなりの量の駐輪ができる。これは「みちづかい」になるのか、「公園づかい」になるのかわからないが、豊島区は小さい公園が多いので、駅の近くの公園をこういった形で整備していただけると、自転車利用者としては非常に利用しやすい。

渋谷部会長： これは施策の方向でいえば2番目である。

G委員： 「みちづかい」になるのか、「公園づかい」になるのかはよくわからないが、新たに駐輪場として用地を確保し整備するよりは、使いやすいというのが現状である。

渋谷部会長： 知恵を絞った利用しやすい駐輪対策であるが、これは一応「みちづかい」になるのか。項目としては「自転車・自動車対策の推進」に、利用しやすい、簡便な駐輪場を整備するということで盛り込んではどうか。

交通安全課長： 話のあった要町の駐輪場はビルの地下に設置してある。豊島区では順次駐輪場を整備し、その上で放置自転車の撤去を行ってきている。これら駐輪場は建設当時、どこに駐輪場を設置することができるか考えた結果であり、現在になってみると使いづらい場合も考えられるが、当時はその方法が求められていたのである。また、指摘された要町駐輪場の場所であるが、路面シートにより表示はしているが、路面を見て通行する人も少ないため依然としてわかりづらい状態が続いている。現在は、駐輪場ガイドマップを作成し、自

転車販売店に渡し、新しく自転車を購入する人には啓発、周知を努めている。また、目白駅地下であるが、ここは駅からも近く、駐輪場の利用率が高いところである。地下というと敬遠される人が多いが、目白駅地下は採光も考えているので明るくなっている。

G委員： 地下というだけでなく、自転車の出し入れがとても大変なのである。例えば、要町では特に、荷物がある場合はものすごく力が入るのである。

交通安全課長： 目白駅地下は、新しい駐輪場でラックも仕切りではなく、スライドして幅を寄せて出せるなど、設備面も工夫している。要町駐輪場ができたのは平成3年1月なので設備面では少し劣っているということである。

G委員： 要町周辺には小公園が多数ある。これらを椎名町の公園のように公園の周囲に一回り駐輪場にすれば随分違うのではないか。

交通安全課長： 椎名町公園の南側に駐輪場を建設したが、あれは山手通りの拡幅工事で椎名橋のかけかえがあり、橋下に本格的にかなりの台数を収容できる施設をつくることもあり、現在暫定的に整備しているものである。やはり公園は公園としての機能が最優先されるので、基本的には駐輪場として使うことは暫定的な処置であると考えている。

G委員： 一台ずつ、縦列にとめる位であれば場所をそれほどとる訳ではないし、使いやすい駐輪場になるので、こういった使い方があってもいいのではないか。

交通安全課長： 公園は公園の機能を優先して、駐輪場は駐輪場で使いやすいもの考えるということで、公園を使わず使いやすい駐輪場を研究しなければならないとは考えている。

渋谷部会長： 今後工夫がいることである。自転車に乗らない人にとっては、自転車はどこにあっても邪魔であるので、それをうまく調整することは大事である。自転車駐輪場の問題は、豊島区は様々に取り組んでいるので、それらとの整合性を図りながらやっていただきたい。

O委員： 「交通体系の整備」の中の施策の方向「自転車・自動車対策の推進」では、不法駐輪対策も大切であるが、一方で利用空間整備のように自転車にいかにか快適に乗れるようなまちづくりをするかということも視野に入れて取り組むべきである。当然、マナー違反を承知でやっている駅前や街中での不法駐輪をいかに減らすかということも大切であるが、逆にいうと乗る人がマナーよく乗り、自転車を好きになるような、乗る側の意識啓発もあるのではないか。長期計画であるから、乗る側が楽しんで、そしてマナーよく乗れるような施策に取り組んでいただきたい。この項目は「自転車・自動車対策の推進」であるが、マイナスな捉え方での自転車・自動車ではなく、プラス思考の表現にならないか。例えば、「自転車・自動車利用の良好な利用の推進」というのはいかがか。

- 事務局： 自転車については、環境に優しいという視点もある。細街路のネットワーク化という意見もいただいたので、自転車の活用方策の方向性をこの施策の方向に盛り込んで提示をさせていただきたい。
- 渋谷部会長 自転車に関してはプラス面、マイナス面と提案がある。
- C委員： 質問になるが、区では自動車を減らそうと考えているのか、自転車を減らそうと考えているのか。または、自転車を増加させ、自動車を減少させるのか。駐輪場を新規整備することは自転車活用を推進しているように聞こえる。また、公害の視点では、自動車でも電気自動車になった場合、利用を推進するのか。しかしそうした場合、今度は駐車場の問題も出てくる。これらに混在する問題に対し、区の方角として何かひとつビジョンがないといけないのではないか。案に書かれていることは全て正しい気がするが、全体的に自転車をなくすのか、自動車流入を抑制するのか、どちらの方向に進めているのか。
- 事務局： まず自動車から申し上げますと、自動車については現状では大気汚染、あるいは騒音等のマイナス面がある。従って、自動車の交通量については当然、抑制をしていくスタンスである。しかしながら、完全に排除することは不可能である為、いかに環境への負荷の小さい方法をとるかを考えなくてはならない。駅周辺に自動車が集中すると渋滞となり、大気汚染、騒音等の問題を誘発してしまうので、早く通過させる、あるいは渋滞をさせないということを基本的に考え、トータルマネジメントをしていくことが今後の方向性である。次に、自転車であるが、基本的には環境に優しいものであるが、その一方で自転車と歩行者、特に子どもや高齢者との接触の事故を引き起こしている。また、自宅から会社等へ自転車を利用する場合、自宅では駐輪スペースがあるが、会社側に駐輪の受け入れ施設が整備されていない場合が多い。買い物であればデパート等は当然附置義務という形で法令があるが、なかなかそれでも整備されていない状況である。これらが整備をされ、安全に通行をしていただければ、環境に優しい乗り物であるので利用しやすい方向に持っていくことが基本的な考え方である。
- C委員： その通りであるが、人間は勝手なものであるので、自分の損得だけで考えて行動することがある。自分が利用する立場として考える場合と、そうでない外的な立場で考える場合では人間は違う考え方をする。誰かがどこかで何かを徹底的に決めない限り、解決の道は見えてこないのではないか。解決の道をもっと具体的に示す必要がある。極端な話では、月、水、土曜日は車は進入禁止としている国もある。しかし、そうすると今度は商売やまちの活性化に影響があるのではないかという話になる。まちの活性化のためには営業車に数多く来てほしいという考えがある。そこで、それぞれの地域を豊島区全体が裕福にするための要素として、何かを優先する地域なのか、それぞれ

の方向を持っていかない限り、解決の道は見えてこない。それがまだ漠然としていて、方向が見えてこない。事務局説明の内容は正しいが、早く車が通過すればスピードが出て危なく、そのためのモラルを要請するとなると今度は、学校教育、子どもの頃からの教育をしていかなければいけないというようにたちごっこになっていく。徹底した何か1つの方向性が必要と考えている。

渋谷部会長： いい道路をつくれればつくるほど車が増えていくのは確かである。しかし、これは基本的に国の政策であり、豊島区でいくら通行止めを行ってもなかなかうまくいかない。非常に権力的な政府ができない限りはなかなか難しいのではないか。

J委員： 前回の部会で行政の仕事は総花的なものであるとの話があったが、やはりある程度抑制するところは抑制しないと何も結局できないのではないか。例えば、私は大塚駅を利用しているが、駅前駐輪場の8割はおそらく乗っていない置き放し自転車である。それらの自転車の為に他の自転車がとめられないという状況になっている。放置自転車を早急に処分してよい条例を制定し、逐次処分しなければこの問題は解決しないのではないか。そのためには多少区民の権利を抑制し、侵すことになるかもしれないが、「2週間放置で撤去する」というような姿勢で行わなければ問題は解決しないのではないか。

渋谷部会長： 法律の立場から考えるとそれは難しい。他人の物を勝手に処分し、売り払うということになるので、手続きをしっかりと整備しなければ、逆に財産権の侵害として訴えられてしまう。現在はその点の折り合いをつけて撤去を行っているわけである。感情論としては邪魔なものは適宜処分すればいいのではないかと考えられるが、そうすると本来必要なものまで不適切に処分されることになってしまう。現行の撤去は条例に基づいて行っており、それを強化するという方向は当然あるが、これは総合的な豊島区の放置自転車対策で考えられているのではないか。事務局から何かあるか。

交通安全課長： 大塚の自転車置き場は無料であり、駅周辺は放置禁止エリアに指定されていないので撤去も行っていない。高橋委員が指摘された駐輪場がどこであるか特定できないが、無料の置き場においても整理員が循環しており、例えばサドルが取れている等、あまりに状態がひどく、乗れないと判断した場合は撤去している。また、有料の駐輪場でも当日利用で置いたまま、かなりの日数経っている場合もあるので、それについてはある一定期間を待った後、防犯登録があれば持ち主に問い合わせをした上で、最終的に何も対応がなければ処分をするなど、駐輪場整理については定期的に行っている。放置禁止区域に関しては、定期的に撤去活動を行っている。撤去に関しては、持ち主が自転車を離れ、すぐに動かせない状態のことを放置自転車と考えており、

本来ならばすぐに撤去できるが、所有者の事情も考慮し、朝であれば8時半までに警告の札を貼り、1時間余裕を見て9時半に撤去している。また、昼撤去の場合は11時半までに警告の札を貼り、昼間は買い物等もあるので2時間の余裕を持って13時半に撤去を行っている。これらにより駅前等の空間確保を行っている。

渋谷部会長： 放置自転車は非常に難しい問題である。これは豊島区の大きな課題として対応していると考えられるので、基本計画ではこのくらいの内容になると考えている。それでは他の項目をお願いする。

〇委員： 都市計画道路はまだ事業にも至っていない道路がたくさん残っているが、これは今後どうなっていくのか。

都市計画課長： 現在、16年度からの事業化路線の選定に入っている状況であるが、その中で再度これら都市計画道路が本当に必要なのかという検証を行っており、その上で優先的に整備する路線を選んでいく形になっている。その調査結果はまだ公表はされていないが、中間報告としては、豊島区内の都市計画道路は路線長が長く、他区に連続しており、また、防災性の面で延焼遮断帯になるため、これらの計画線を廃止することは考えられないとしている。あとはどの時点で実行するかということと、都市計画線は建築規制がかかっているので、この規制をどのように考えていくかがポイントになると考えている。

〇委員： 計画道路の場合、東京都が決めていく形になると考えられるが、やはりこの先も東京都任せになるのか。

都市計画課長： 区内で完結してしまう都市計画道路や幅員の狭い道路については区が施行役割を分担しており、現在豊島区では173号線を区施行で行っている。今後の見直しはあり得る話であり、都施行ではなくて区施行になることもあり得る。

渋谷部会長： 交通体系の整備は様々な政策と絡むため、考慮すべきことが非常に多いが、基本政策としては原案どおりでよいのか。

〇委員： 「公共交通の整備」の施策の方向に「都市型新車両の導入」とあるが、これは路面電車を想定しているのか。それとも他の何かを想定しているのか。例えば、サンシャイン周辺で自転車タクシーが走っているが、これもきちんと整備すれば立派な公共交通になるのではないのか。自転車利用とも絡むが、こういったものも想定しているのか。

事務局： 「都市型新車両の導入」については、LRT等を想定した内容となっている。私もサンシャインの輪タクを初めて見た時には非常に驚いたが、公共交通ではないので、区の長期計画では想定外であると考えている。

〇委員： 輪タクに限らず、現在日本で走っている公共交通以外の交通も意外とある。例えば、遊園地にあるような小型汽車の車両が連結したものが、オーストラ

リアでは公共交通として無料で使われている。私が見たのはU字型の湾においてであるが、端から端まで行くのに歩くと大変であるので、湾内だけ歩道に沿ってU字で走らせている。小さい車両なので高齢者は結構使っている。階段を上って橋を渡り、反対側の湾に行くよりは、自動車を利用した方が楽だということである。区内にこれに該当した箇所があるかどうかはわからないが、将来的にはいろいろな車両が走る「みちづかい」に当てはまるのではないか。その場合、非常に狭い区内であるので、新しいバスの路線を考えるのではなく、輪タクや小型車両なども公共交通として位置づけてもよいのではないか。「公共交通の整備」には鉄道とバスだけではなく、新しい新型交通が加わる可能性も付記したほうがいいのではないか。

事務局： O委員の指摘は、法令上の関係で現時点では難しいのではないか。具体的には道路構造令という政令があるので、それが今後改正をされれば可能になるかもしれないが、現時点では難しいと認識している。

O委員： 例えば、西口の劇場通りに、劇場通りの法務局前から川越街道に向かってぜひバス路線が欲しいという話がある。この場合、バス会社への要請、地域内を走るムーバス等の導入が考えられるが、むしろ狭路であれば、輪タクで十分なのではないか。公共交通は必ずしもバスだけではないという話に4～5年後なるかもしれない。既にサンシャイン周辺では実施されているわけであるが、この事例はどのような扱いになっているのか。

渋谷部会長： 輪タクとは何か。

O委員： 自転車タクシーのようなものである。

G委員： 何人乗れるのか？

O委員： 2人ぐらい乗ることができる。中国では1台で8～9人ぐらい乗せている。

渋谷部会長： それは公共機関としては法律上限界があるのではないか。サンシャインの事例は敷地内だけではないのか。

O委員： 道路も走っている。青山でも実施されている。

J委員： モーターがついてないと規制の対象外となるのではないか。

渋谷部会長： いわゆるクモスケタクシーと一緒か。料金を収集しているのであれば、違法ではないのか。

J委員： 2人乗りで自転車に乗ったときに料金を徴収してもよいかという問題か。

渋谷部会長： 自転車2人乗り自体が問題である。

事務局： サンシャインの事例は私も一度見ただけで、運用形態や法令上の手続きについては現時点でわからない。時間いただき、調査させていただく。また、公共交通として例示していただいたが、公共セクターが行うよりは民間セクターで十分できる部分であるので、それを区が支援していくという形になるのではないか。

渋谷部会長： いずれにしても「公共交通の整備」は今後、移動手段として大事であるので、調査を待って再考したい。それでは、次の災害に強いまちづくりに移る。まず事務局から資料説明をお願いする。

事務局： 資料 - 2 - 2、 - 2 - 1 について説明

渋谷部会長： それではまず、「防災行動力の向上と連携」について審議をいただきたい。

G委員： 災害にあった場合、どこに避難したらよいか理解していない。自宅付近の西には「グランドハイツに避難」、東には「学習院に避難」と掲示されていたが、現在はどうなっているのか。「一時避難場所」とは近所の学校など選挙時に行く学校が指定されているのか。また最近、遠隔地への避難誘導を見かけなくなったがそれはなるべく自ら消火活動をするべきということなのか。「一時避難場所」の認識の仕方と、遠隔地への避難誘導について教えていただきたい。

防災課長： 一般の方は一時避難所と避難場所を混同されるケースが多い。まず一時避難所は概念として建物である。豊島区 39 の小・中学校を救援センターとして整備をしている。災害が起きた場合には、地域の人々は学校へ避難することになる。救援センターは4つの機能を持っている。まず防災無線等による情報連絡体制。次に炊飯器、濾水器等の給食の機能。もう一点が医薬品等による救護活動拠点機能。4点目が宿泊機能である。これら4点をあわせて持っているのが救援センターであり、各小・中学校が指定されている。続いて、避難場所であるが、一般的に広域避難場所と呼ばれており、これは延焼火災により救援センターに留まることさえも難しい延焼火災となった場合に避難し、延焼火災から一時的に身を守る場所である。従って、長期間生活をする場所ではなく、あくまでも一定時間、火災から身を守るためのオープンスペースと考えていただきたい。

G委員： 一時避難場所は、各地域で指定されているのか。

防災課長： 各町会単位に救援センターが指定されている。区では毎年、防災地図を発行しており、転入された場合、区民課窓口で全員に配布している。地図は色分けされており、一時的に避難すべき救援センターがわかるようになっている。また、広域避難場所についても記載している。

渋谷部会長： 常に広報活動することは大事である。他にあるか。

J委員： 資料 - 2 - 1 の 22 ページに「非常災害時等における相互応援協定」があり、民間と他自治体が記載されているが、これらはどの範囲において相互に応援する内容になっているのか。また、例えば豊島区の情報系システムが倒れた場合、ある程度の遠隔地にある自治体の情報システムがバックアップするような体制になっているのか。

防災課長： 他の自治体や民間団体との協定であるが、現在 45 団体と協定を結んである。

まず民間団体であるが、多種多様にわたっており、医師会、トラック協会、後藤学園などであるが、例えばトラック協会は災害時に車両等の提供をしていただくこととなっている。また、後藤学園は調理師学校であり、一度に3,000食から5,000食の調理ができる機能を持っているため、緊急時の食事提供をしていただくこととなっている。その他ではイベント会社とも協定を結んでおり、緊急時にはテントなどを貸していただくこととなっている。つまり、行政だけではできない部分を民間の特色に応じ、補完していただく形となっている。また、各自治体との協定については、防災を主目的として付き合いがあるわけではなく、既に商工やスポーツ等により一定の交流があり信頼関係が築かれている自治体と防災協定を改めて結ぶという形が実情である。そのため、高橋委員が指摘された緊急時の情報連絡バックアップ体制は残念ながら確立されていない。

渋谷部会長： 情報関係のバックアップはいかがか。

住環境整備課長： 住環境整備課長であるが、前任をしていたので回答させていただく。コンピューターの相互利用という形の提携は現在ない。ただし、データベースのバックアップを埼玉県の方に預けており、ホストコンピューターがダウンした場合はそのデータから復元するという形で考えている。また、ホストが完全に壊れた場合については、メーカーに緊急時には対応してもらうよう話はしている。またデータについても、現在ホストコンピューターが分庁舎に置いてあるが、それとは別に住民票等の発行機が本庁舎に置いてあり、ある程度はそちらでまかなえるのではないかと考えている。

J委員： 災害があった場合、自分の居所や安否を知らせる Web による身内確認ができるシステムを阪神大震災の時にどこかの自治体が行い、バックアップ体制の必要性が聞かれたので本区でも事前に整備されればよいと考えている。

渋谷部会長 そのシステムは用意されているのか。

区民部長： インターネットによる安否確認であるが、確かに課題になっていることは間違いない。しかしながら、豊島区ではまだ整備されていない。各避難所等で安否確認情報を収集する予定でいるが、方法としては一番古典的な紙ベースを考えており、掲示板に各自の居場所を掲示することが、住民にとって最も早く確認できると考えている。また補足であるが、東京都防災センターでは安否確認システムを持っている。これは区からの連絡・情報を蓄積するシステムであるがこれは1万人分しか対応できない為、東京中が震災にあった場合は多分対応できない。また、インターネットを使うため、都内の地震時には電話が錯綜するため、実際使えないということも考えられる。実行するとすれば、先ほど提案のあった、協力している自治体や区外にある施設、例えば猪苗代に区の施設があるが、そこに Web を開設する、またはシステムをつ

くっておくということは考えられる。

渋谷部会長： 私自身も阪神大震災時には大阪に勤めており、学生の中には避難所にしばらくいた者もいた。一番困ったのはトイレであったと言っており、そういった実態もよく考え対策をとっていただきたい。他に何かあるか。

C委員： 避難所の件であるが、プライベートな領域かもしれないが、避難所の中にも危険な箇所はないのか。例えば、私は東京音楽大学に勤務しているが危険を感じている。大学というとキャンパスがあり、そこへ行けば何とかなるといふ感覚があるが、実際は非常に狭く危険ではないかと考えている。隣に墓地があるが、墓地のほうが安全かもしれない。大学でも大変狭いところにあり、建物が老朽化し、逆にそこに逃げ込んでしまうと危ない場合もあるのではないか。

区民部長： 危険箇所は残念ながら具体的には把握していない。区の学校でも一部耐震工事等が終わってない学校もあるが、避難所においては最初に建物の中に入るのではなく、まずオープンスペースにおいて待機していただきたい。最初の地震の揺れで壊れる建物は壊れるのではないか。その後、建物内へ避難するという考え方である。建物に入る場合には一度、揺れによつての被害状況、損傷状況を確認した上で避難所として活用する必要がある。こういった手順となっている為、東京音大とも避難所としての防災協定を締結させていただき、非常時には期待させていただいている。

渋谷部会長： 私の経験でも、これは裏づけない話であるが、危険な建物は最初の揺れで潰れるので、あとは大体大丈夫である。災害の場合は、まず生き延びることが大事であり、その後、これら避難所に避難する事が大事である。地震は、
、
と関係する話であるが、
、
の話があまり出てないのでいかがか。オープンスペースは実際にはいろいろな意味で重要である。火事延焼の防止に加え、そこで実際暮らしていくということもあるわけである。それから集中豪雨というか都市型の災害が最近注目を浴びている項目であるがこれらについていかがか。災害に関しては最近の経験もあるので、行政も身近な問題としてプランを立てているので、このくらいでよいか。それでは(4)災害に強いまちづくりは大体事務局案どおりで進める。次に、(5)「身近な安心と安全の確保」について事務局から説明をいただく。

事務局： 資料 - 2 - 2、 - 2 - 1 について説明。

渋谷部会長： 治安対策と交通安全対策についてであるが、治安対策は最近特に問題にされているが、まず治安対策に関して何か意見はあるか。

G委員： 池袋から要町にかけて、また山手通りに面した地域で非常にひったくりが多い。実際に知人が何件か被害に遭っているが、山手通りは夜すごく暗い。現在工事中であるが、道路が完成した後はどういった状態になるのか。現在は

街路灯が少なく、本当に夜は暗い。また、警察との連携であるが、ある交番は夜も昼も警官がいない。区の責任ではないが、連携するのであれば、何か手を打つということはないのか。

事務局： まず、山手通りに関しては、現在地下で首都高中央環状線の工事が進められており、工事終了後、山手通りは幅員がかなり拡幅をされる予定である。現在、工事中であるため、街路灯の照明が十分でないことが考えられる。また、2点目の交番についてであるが、先日東京都では犯罪の抑止、あるいは防止を図るために警察官の増員を打ち出している。近くの交番に警察官がいない状況が犯罪の誘因の1つになっているのではないかと考えている。

渋谷部会長： 街路灯の整備についてはいかがか。特に犯罪が多いのであれば必要であると考えられるが、これは区の管轄なのか。

事務局： 街路灯については、その道路の道路管理者が整備することになっている。山手通りについては都道である為、東京都の管轄である。実際には大塚にある東京都の第4建設事務所が管理している。

渋谷部会長 それでは仕方ないが、整備すべきという区の間接的な考え方を盛り込むことは大事である。

区民部長： 交番に警官がいないということであるが、警察から聞いた話では、確かに最近刑法事案が非常に増えており、それらにより警察官が捜査等に投入されることで、地域に常駐させることができない状況になってきている。石原知事が今回1,000人ぐらい都の職員を警視庁に派遣し、警察内の事務については都庁職員が担い、警察官を地域などの外部へ出そうということ構想している。豊島区でも先日来警察との話し合いの中で、交番の業務でも特に駅前の交番では道案内で忙殺されており、実際の事件のときに現場に出られないという状況であり、道案内等は区が変わりに担えるのではないかという話をしている。また、警視庁で最近都市型の駐在所をつくる構想があり、豊島区の場合では駒込に1つ最近設置された。地方へ行くと駐在所はよくあるが、警察官が家族とともにそこに住んでいる施設である。交番に人がいないという状況をなくすため、通常は警官が3人、4人で交代して勤めているが、駐在所であると1人で対応でき、必ずそこにいるという状況を生み出すことができる。住宅街の交番についてはこのような方向も現在警視庁では考えている。

渋谷部会長： いずれにしても治安対策は人間の生活の基本であるのでしっかりやっていただきたい。しかし、警察は区の所有ではない為、区では治安対策としては関係機関との連携しか対応できない。最近、選挙も近く、どの政党も治安対策を打ち出しているが、特に池袋は知事が視察するほどの場所であるので重点的にやっていただきたいと考えている。

事務局： 防犯の関係で情報提供であるが、繁華街対策代表者会議では、新宿・渋谷・

池袋の治安対策を協議する代表者会議が設置をされており、直近では9月17日に開催されている。発案者は東京都治安対策担当の竹花副知事であり、新宿・渋谷・豊島の3区長及び所管の管轄の警察署長が出席している。治安回復のために積極的にかかわっていくため、高野区長が出席している。

J委員：最近ニュースを見ていると、新宿区はかなり防犯カメラが設置されてきているが、豊島区はいかがか。増やす方向なのか、それとも既にあるのか教えていただきたい。

区民活動推進課長：新宿では一昨年に50基警視庁が設置したと聞いている。豊島区では、西池袋1丁目において今年度中に警視庁が20基防犯カメラを設置する準備をしている。区では生活安全条例を平成12年に制定し、商店街・町会にカメラをつける場合には補助することとし、今現在西口に9基、東口に8基設置されている。

O委員：池袋の繁華街の犯罪は凶暴なものが多いと取り上げられるが、実際これらは区民がかかわっている犯罪ではないような気がしている。私もあまり詳しくはわからないが、区民ではなく、外部から池袋を利用している人同士がお互いの事情で犯罪を起こしているのではないか。池袋で発生している凶暴な犯罪には区民がかかわっているのか。

区民活動推進課長：新宿・渋谷・池袋には外国人が絡む犯罪が多いということは聞いている。O委員の指摘の通り、実際豊島区の中で凶悪犯罪が発生しているが、区民がどのくらいかかわっているのかについては実数としては把握していない。

O委員：区民ではない犯罪予備軍が何か行動を起こさないように対策を練るという考え方と、区民の中の犯罪リーダーになってしまうような人に対し事前での教育と啓発と行う、2つ取り組み方があるのではないか。例えば、問題になるようなビルのオーナーは区に住んでいるのか。

区民部長：「区民」という場合、どの定義をもって「区民」とするか問題であるが、外国人犯罪と暴力団については、区に住んでいる人かもしれない場合があると感じている。しかし、青少年犯罪に関しては、区ではなく、地方なり周辺から来街し、区内で事件を起こしている場合が圧倒的に多いと聞いている。

O委員：ビルのオーナーやテナントを貸している人に対する啓発などは行っているのか。

区民部長：貸しビルのオーナーに対しては、例えば昨年の暮れに西口の商店街で、主として風俗店をターゲットにしていかがわしい相手には貸し出さないように、区と警察、商店街連名のチラシを配って歩いた。しかしながら、池袋駅前で見につく外国人、特に中国人の店については直接、中国人同士で買い取っているという情報もあり、こういった場合は対応の仕様がなない。

O委員：例えば、住宅街でビルを持っている人が急に風俗店を始めるという話になっ

た場合は、オーナーは町会に入っていて顔が見えるので抑止もできる。そうでない場合は手が出せないものなのか。

区民部長： 風俗店に関しては池袋の場合、暴力団が裏にいるケースが非常に多い。扱いを慎重に行わないと命をかけるようなことになってしまう。その為、この辺りは警察と連携をして警察にしっかりお願いする形をとらないと厳しいのではないかと。

〇委員： 暴力団対策と風俗対策、外国人対策は連携して手を組んでも難しいのか。唯一考えられる手法としては、区民同士のコミュニケーションでいかに少なくするかといったことになるのか。また、生活安全協議会について前にも質問したが、生活安全協議会は警察との連絡という形で新しい取り組みもしていると聞いているが、今後はどういう形になっていくのか。

区民活動推進課長： 生活安全協議会には3つの部会があるが、実は治安を直接扱う部会がはっきりしてない状況であり、将来的には生活安全協議会の中で治安対策を担う部会を立ち上げていくことを検討している。現在は実践部会があるが、それに治安対策もかかわるような環境をぜひつくっていきたいと考えている。

〇委員： 特定のテーマがある時は一定の情報交換により対策が練られ、それが区の施策になったり、警察に対する要請になるなど形になるが、その特定のテーマが終わった場合は、次の新しいテーマが出てくるという想定になっているのか。それとも、そういう課題について具体的に取り組む集団としてもっと拡大していくというイメージなのか。

区民部長： 生活安全協議会の3つの部会は、実践部会、青少年部会、建築部会である。実践部会は主に池袋の東西における環境浄化活動を行っている団体と、警察・消防、防犯に関係する人に集っていただき、実践活動をどのように行っていくかについて議論している。ここは比較的現在も継続して行っており、防犯カメラ設置、駐車違反对策等の話し合いをしている。青少年部会は、残念ながら別に青少協という組織があり、そちらと重複している為、青少年を非行や犯罪からいかに守るかという具体的な活動が不足している。建築部会については、当初の課題であった防犯上の建物の安全性を議論して、ある一定の結論を出した後、何を継続的に行うか模索している状況である。そこでこの3つの部会の体制をそのまま継続することが適切かどうかについて、治安対策など新しい問題も含め、部会の構成を考え直すことを現在検討している。

渋谷部会長 いずれにしても治安対策は非常に難しい問題である。それでは交通安全対策はいかがか。施設の整備と指導の推進の2本柱となっているが。

〇委員： 区内の道路をよく見ると、人1人が通れるかどうかというような狭い歩道にも白線が書かれているが、それらは今後改善されていくのか。道路が広がらない限りは車道の幅は同じであるため、歩道は何十センチであろうとも線を

引かなければいけないとなっているのか。

土木部長： 指摘のような対応となっているのは、やはり道路幅員が狭いということと、線を引くことだけでも自動車運転者に対して意識の変化をもたらしていると考えているからである。今後についても道路幅員が広がらない限り現在の状態は解消できないのではないか。しかし例えば、相互通行で指摘のような状況となっている場合、一方通行に変更すればその分車道を狭めることができるため、通常2m、最低1.5mくらいの歩道幅員を確保できる可能性は出てくる。つまり、交通体系全体の中で考えなければいけないということと、地域の要望を踏まえ、交通管理者である警察と話をしながら決めていくということになると考えている。

〇委員： 了解した。余談であるが、歩道の白線で滑る人がとても多い。高齢者で特に転倒する人が多く、また、昨日も荷物を持って走っている青年が白線で滑り、硝子に追突し怪我をしたという事故があった。白線は滑りやすいという話があるが、区ではそういった話を聞いているか。

土木部長： 事故の内容を私は直接聞いていないが、道路整備課で基本的に指摘の件について扱っているので、内容についてはもう1度調査してみる。しかし、滑りやすいという話は、雨が降った後など傘を持ちながら滑っている人を私も見たことはあり、認識はしている。今後どのような対策をとるか、今後とも検討していきたい。

〇委員： 1カ月ぐらい前の雑誌に、「ここが危ない交差点東京都版」といった類の記事が掲載されており、池袋の六つ又交差点も上位に挙げられていたが、記事を見たことがあるか。

土木部長： 内容的は見ている。その他、テレビ放送でも取り上げられ、特に池袋方面から王子方面に向かって六つ又交差点に入ると、右折をしてサンシャイン方面に行く場合はかなり危険であり、実際信号形態もよくわからない。慣れないと初心者は運転できないような状況が確かに存在している。また、歩行者等の横断歩道の位置が六つ又交差点ではわかりにくくなっていることも取り上げられていた。これらについては警察と話をしている状況であるが、今後恐らく最善の形について公安委員会を含め、警察署等により調査・検討をされていくはずである。現在、池袋では六つ又交差点が挙がっていることについては承知している。

〇委員： 承知しているということは対策を練っていると考えるので、これ以上は言及しない。

渋谷部会長： 全体的な問題と同時に個別に問題が現存するのであれば、当然それを改善するという方向になる。それでは他に意見がないようなので、(5)「身近な安心と安全の確保」については、大体事務局案どおりということで審議を終了

する。本日の予定としては次の項目も考えていたが、ここで本日の審議は終了する。しかし、審議事項が6、7と残っており、もう一度部会を開催したい。日程は、選挙の公示日であるが28日の午後6時でいかがか。豊島区の非常に重要な案件を扱っているの、国のことも大事であるがお願いしたい。よろしいか。本日欠席の委員も大体出席されるという連絡をいただいているので、次回は10月28日午後6時から部会を開催し、最後の項目まで検討する。それでは最後に事務連絡がある。

事務局： 只今、基本構想審議会全体会開催の日程調整調査票を配布している。都合を記入していただきたい。全体会は、11月の26日、27日、28日のいずれかで第11回を、第12回を12月の10日から12日までの間で開催したいと考えている。また、これまでの審議についての修正案等については、次回の審議会までに事前に各委員に配布させていただく。

渋谷部会長： それでは本日の部会を閉会とする。

会議の結果	・継続審議 ・第5回日程 10月28日(火)午後6時に決定
提出された資料等	なし
その他	