

会 議 録

◇事務局－都市整備部交通対策課自転車計画グループ 電話 03-3981-2169

| | | |
|-----------------------|-----|--|
| 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24回 全体会 |
| 事務局（担当課） | | 都市整備部交通対策課 |
| 開催日時 | | 平成25年7月31日（水）午後2時～午後3時40分 |
| 開催場所 | | 豊島区役所本庁舎 議員協議会室 |
| 出席者 | 委員 | <学識経験者>太田勝敏 <区民、区長推薦者>足立勲、内田忠、京谷宣明、齊木勝好、 玉井勝、柳田好史 <区議会議員>森とおる、山口菊子、木下広、本橋弘隆 <鉄道事業者>安達光成、町野東彦、吉原市郎 <関係行政機関>上田誠、佐藤公俊、小山玄、青柳英世 |
| | その他 | <幹事等>都市整備部長、土木部長、都市計画課長、建築審査担当課長、道路整備課長、交通対策課長（事務局） |
| | 事務局 | 交通対策課自転車計画グループ |
| 公開の可否 | | 公開 傍聴人数 0人 |
| 非公開・一部公開 の場合は、その理由 | | |
| 会議次第 | | （議題） 1. 平成25年度の主な事業について（報告） 2. 附置義務駐輪場制度の見直しについて 3. 都条例の施行に伴う自転車の安全・適正利用について 4. その他 |

審 議 経 過

開 会

事務局： それでは定刻となりましたので、ただいまから豊島区自転車等駐車対策協議会第24回全体会を開催いたします。本日はお忙しい中をご出席いただきましてありがとうございます。

私は事務局を担当いたします交通対策課長の廣瀬と申します。

よろしく申し上げます。

はじめにお知らせ申し上げます。

豊島区では25年度より組織改正により都市整備部と旧土木部が統合しましたのでご紹介申し上げます。

事務局代表幹事の齋藤都市整備部長でございます。

代表幹事補佐の西澤土木担当部長でございます。

あらためましてよろしくようお願い申し上げます。

続きまして前回の会議以降、新たに委員となられました方々のご紹介をさせていただきます。

委嘱状につきましては机上にご用意いたしました。よろしく申し上げます。

東日本旅客鉄道株式会社東京支社総務部企画室副課長の町野東彦様、巢鴨警察署交通課長小山玄様でございます。

よろしく申し上げます。

なお、事前に送付させていただいた委員名簿につきましては一部組織名の変更がございましたので、本日訂正したものをあらためて机上配布させていただきました。よろしくようお願い申し上げます。

本日の会議は協議会委員の過半数が出席されており、条例施行規則第17条第2項に基づき成立しております。また同じく第4項により原則公開で行うこととされており、議事録も公開させていただきますのでよろしく申し上げます。

はじめに本日の資料の確認をさせていただきます。事前に送付いたしましたものが、本日お持ちではない方いらっしゃいますでしょうか。

それでは、資料の確認をさせていただきます。

まず本日の「会議次第」が1枚。

次に、「資料24-1」といたしまして、A4版裏表14ページの総合計画に基づく施策への取組み。

次に、「資料24-2」といたしまして、A3版1枚の南池袋地区周辺駐輪施設等整備概要。

次に、「資料24-3」といたしまして、A4版1枚の大塚駅南口周辺駐輪施設整備概要。

次に、「資料 24-4」といたしまして、A4 版 1 枚の巣鴨駅第三自転車駐車場整備概要。

次に、「資料 24-5」といたしまして、A4 版 1 枚の椎名町周辺自転車等放置禁止区域の拡大検討。

次に、「資料 24-6」といたしまして、駐輪場附置義務制度の見直し。

次に、「資料 24-7」といたしまして、都条例の施行に伴う自転車の安全・適正利用についてでございます。

つづきまして参考資料でございます。

「参考 24-1」として、A4 版 1 枚の新庚申塚停留場周辺放置自転車対策の検討。

次に「参考 24-2」として、A4 版 1 枚の放置自転車等の状況

最後に「参考 24-3」として、A4 版 1 枚の豊島区自転車等駐車対策協議会委員名簿となっております。

お手元でございますでしょうか。

また、資料とは別に水色の冊子を机上にお配りしております。豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画改訂版でございますが、こちらは会議終了後事務局で回収いたしますので、お帰りの際には机の上に置いたままにしてくださいようお願いいたします。

本日の欠席委員をご報告します。

諸岡副会長、木川委員、武内委員、小林委員、武田委員、田中委員からは所要のためご欠席のご連絡をいただいております。

それでは太田会長、本日の進行につきましてよろしく申し上げます。

会 長： 皆様、本日はお忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。

それでは豊島区自転車等駐車対策協議会第 24 回全体会を開催いたします。

はじめに、いつものお願いでございますが、取材の方がいらっしゃいましたら、写真等の撮影につきましては会議の冒頭までにさせていただきますのでよろしく申し上げます。

それでは本日の議題ですが、お手元の議事次第でございますように 4 つございます。まず、「平成 25 年度の主な事業について」、「附置義務駐輪場制度の見直しについて」、「都条例の施行に伴う自転車の安全・適正利用について」「その他」ということです。それでは早速ですが、議題 1 の平成 25 年度の主な施策への取り組みについての報告を、事務局の方から説明をいただき、その後、質疑を行います。事務局の説明もお座りになったままでお願いします。

事務局： ありがとうございます。それでは事務局より説明させていただきます。

資料 24-1 をご覧ください。「総合計画に基づく施策への取り組み」という資料になります。

資料 24-1 の表ですが、総合計画のそれぞれの方針ごとに分けまして、左から施策内容、右に移りまして二段書きの上段に総合計画を定めた平成 18 年度以降の実績、下段に平成 25 年度の主な取組み、さらに右に今後の事業計画等といったしまして、進捗状況をお示ししたものになります。前回の協議会以降、進捗がありましたものを太字で表記しております。詳細につきましては、資料 24-2 以降の資料をそれぞれ示しながら説明させていただきます。

はじめに、資料 24-1 の 6 ページから 7 ページを開いていただきます。池袋副都心の施策になります。⑬のグリーン大通りの暫定活用、⑭の南池袋公園内への駐輪施設整備、右のページ⑯の放置禁止区域の拡大検討になります。これは 21 回の協議会でお示ししておりますが、現在、南池袋公園地下へ東京電力が変電所を整備しております、その地下 1 階を駐輪施設として活用することで、近隣のグリーン大通りの暫定置き場を廃止し、周辺の放置禁止区域の拡大を図りたいと考えているものです。資料 24-2 をあわせてご覧ください。池袋駅から東池袋駅にかけての地図になります。

池袋駅を背に東池袋駅方面へ歩きますと、まず、グリーン大通りがございまして、その両側を暫定の自転車置き場として活用しております。こちらにつきましては、池袋のメインの通りということで、あくまで暫定置き場という扱いをしてまいりましたが、地元商店会などからなるべく早く解消して欲しいという話が以前からございます。南池袋公園地下変電所の 1 階部分を東京電力に提供していただけることになりまして、こちらに正式な駐輪施設をオープンさせ、グリーン大通りの暫定利用を廃止するものでございます。こちらの駐輪施設の名称でございまして、仮称ですが「池袋駅南自転車駐車場」ということで考えております。現在、順調に工事は進んでおります、駐輪場としての開設の時期は平成 26 年の 1 月頃オープンを目指したいと考えております。台数につきましては若干の変更の可能性はありますが、概ね 1,100 台の自転車を収容できる施設として予定しております。こちらは地下の施設になりますので、スロープでの出入りとなる他、大型のエレベーターを 1 基設置する予定でございます。スロープを降りたところに平置き駐輪場と管理人室を設け、有人管理の施設として運営したいと考えております。これにあわせまして資料 24-2 の南側の点線で囲まれたエリアの方に放置禁止区域の拡大をしたいと考えております。南池袋公園の南側と合わせて、公園の東側への新庁舎建設も踏まえての拡大検討となっております。具体的に決まりましたら地域の皆様へ周知のうえ、決定してまいります。拡大の時期につきましては池袋駅南自転車駐車場のオープンに合わせていきたいと考えております。また、グリーン大通りの暫定置き場につきましては、自転車 600 台、原付 50 台が並べられる 24 時間利用可能な登録制置き場として活用してまいりましたけれども、新しく正規の駐輪施設の新設を受けまして、年度末の平成 26 年 3 月で廃止をしたいと考えております。今お使いになっている皆様には、予め、その条件をお知らせし、ご承知の上で利用していただいております。

続きまして、資料 24-1 にお戻りいただきまして、7 ページの大塚駅でございます。①といたしまして駅改良にあわせた駅周辺の開発に合わせた駐輪場施設の整備について進捗がありますのでご報告します。計画については第 20 回の協議会でお示ししておりますが、施設の開設についてご説明させていただきます。資料 24-3 をご覧ください。まず、JR さんの大塚南口ビル完成に伴う駐輪場開設ということでございまして、既に地元の方を中心にご承知のことと思いますが、大塚駅南口に JR さんが駅ビルを建設中ございまして、この地下 1 階に、ビルのオープンが 9 月 12 日とのことですが、先行して駐輪場は 9 月 1 日にオープンするとうかがっております。台数といたしましては 2 段ラック式で、附置義務自転車 198 台ですが、それを上回る自転車 506 台を整備し、時間利用と定期利用に対応できる駐輪場としてオープンするという計画とのことです。

続きまして、区立の自転車駐車場についてでございます。現在、大塚駅の南口広場は、タクシープールとバス乗り場になっておりますが、これを東側に移設するということ進めておりまして、この移設後の今年度後半に着工する予定であります。工事には丸三年程度かかる見込みでありまして、平成 29 年春頃には開設の予定をしたいと考えております。収容台数は概ね 1,000 台と申し上げておりますが、自転車の大型化や使いやすさを加味いたしまして、変更の可能性もございまして、現時点では 1,000 台を上限とした暫定ということでお聞きいただきたいと思っております。こちらの本体工事が今年度の後半から始まるということをご報告します。

次に、資料 24-1 にお戻りいただきまして、8 ページをご覧ください。巣鴨駅でございます。①巣鴨駅第三自転車駐車場の運営継続と拡大でございます。第 21 回の協議会でもお示ししておりますが、動きがございましたので、資料 24-4 をあわせてご覧ください。現在、巣鴨駅第三自転車駐車場は、東京都の交通局さんから敷地の一部をお借りししております、白山通り沿いに自転車が 110 台、原付が 10 台あわせて 120 台収容可能な施設として運営しております。今回、東京都交通局さんの営業所の建て替えと車庫部分等の外構工事にあわせまして、巣鴨第三自転車駐車場も白山通り側から、地元の方はわかりだと思っておりますが、敷地奥の三菱養和会グラウンド側へ移転したうえで、台数を 170 台程度に拡大する計画でございます。開設につきましては、先ほどの池袋駅南自転車駐車場と同じく、来年の 1 月を予定しております。

続きまして、資料 24-1 の 10 ページをお開き下さい。椎名町駅でございます。10 ページ一番下の⑤放置禁止区域の拡大検討でございます。あわせて資料 24-5 をご覧ください。椎名町駅東側に山手通りが通っておりまして、その高架下、西武線の南北に 670 台の規模の椎名橋自転車駐車場をオープンしております。おかげさまで、使い勝手が良いということで利用率も上がってきております。椎名橋自転車駐車場の南側、山手通りの東側に豊島区の身体障害者福祉センターがございまして、心身障害者福祉センターの一角には、放置禁止区域をかけておりませんでしたが、障害者の福祉増進のために各種の相談を行っている施設でござい

す。施設へのアクセスについては、豊島区の障害者福祉課が音声案内による誘導するシステムを道路上に設けるなどの試みをおこなっております。そのような場所の放置防止を図る意味から、また、総合計画でも放置禁止区域の拡大を検討する地域に入っておりますことから、区域の拡大を検討してまいります。

資料 24-1 にお戻りください。14 ページの中段に今年度の進捗ということで載せておりますが、附置義務駐輪場制度の見直しのため、条例改正を予定しております。こちらは、次の議題でご説明させていただきます。

以上、議題 1 の今年度の主な事業についてご説明させていただきました。

会 長： ありがとうございます。

ただいまの説明に対して、ご意見ご質問がございましたらよろしくお願ひします。

いかがでしょうか。それでは私の方から一点、資料 24-2 のグリーン大通りの件ですが、グリーン大通りには原付が 50 台あります。地下はいろいろと制約があったと思いますが、いかがですか。

事 務 局： 公園地下の施設ですが、施設の地下に変電所がある関係で、エンジン付の車両の駐車は安全性の面から予定しておりません。少し東側になりますが東池袋駅の自転車置き場には原付を含めた区画も用意しておりますので、そちらや民間のバイク置き場へ誘導することも含めて対応したいと考えているところです。

会 長： グリーン大通りの原付 50 台の利用状況はどうなんですか？

事 務 局： 定員以上の申し込みがある状態です。

会 長： それを踏まえて対応を考えていただきたいと思いますのでよろしくお願ひします。

C 委 員： 資料 24-3 大塚駅南口周辺駐輪施設整備概要の中で、JR 大塚駅南口ビルの駐輪場についてなんですけれども、2 段ラックで 506 台とありますが、2 段ラックの形態はどうなんでしょうか。区がよく作っているような 2 段ラックなんでしょうか。

T 委 員： 詳しい形態までは把握しておりませんので、後日、別途事務局の方に提示させていただきます。

C 委 員： 大丈夫だと思うんですけども、よく人の胸の高さのラックがあるんですがまさかそれではないだろうなという点が気になっているところです。それから、料金についてですが、大塚駅近辺にある駐輪場と同じなのか違うのかそのあたり

も確認したいのですがどうでしょうか。

T 委員： 形態と共に持ち帰りまして、関係者に確認したうえでお答えさせていただきます。

C 委員： 豊島区の駐輪場とつながっておりますし、利用しやすい駐輪場を作っていたくために、当然区が押さえているものだと思って聞いたのですが、その辺は合わせるか、それ以上に使いやすい、安い、そういうものになっていけば良いのですが、区側でもつかんでおいてもらいたいと思います。

次に、区立の自転車駐車場について、台数が 1,000 台なんですけど、これが今後変更の可能性がありますということで、JR の駅ビルの駐輪台数が附置義務よりも倍以上多いということもございますので、ぜひラック式ではなく、平置きであるとか、ゆっくり置けるような対応を最初はさせていただいて、入りきらないということであれば、その時点で変更するような進め方をさせていただきたいなと思っております。また、北口にも駐輪場がございますが、地下駐輪場に余裕があるようなことになれば、それについても調整についても考えていただきたいと思いますがいかがでしょうか。

事務局： JR さんの駅ビルにつきましては、JR さんが公表できるとされた内容で資料を作っておりますので、形態等につきましても了解が得られました内容について郵送等で委員の皆様にお送りしたいと考えています。

次に、区立の自転車駐車場でございますが、ただ今、C 委員ご指摘のとおり 1,000 台といえますのは 2 段ラックでギリギリ入るということでこのような書き方になっております。近年、自転車も大型化もしておりますし、平置き式をメインに使いやすいものがないか検討しているところでございます。現在、南口には路上や公園内の暫定置き場で 400 台以上が並んでいる状況であります。それを収容しつつ、駅ビルの状況を見ながら北口についても将来的には検討していきたいと考えております。

C 委員： JR さんには協議会にも出席いただいて、附置義務の倍以上の駐輪施設を作ってください、大変ありがたいなと思うのですが、そもそも 2 段ラックにする必要があるのかなと疑問に思います。オープンが差し迫っているんですけども、附置義務台数の 198 台を満足させているのですから、平置きにすることで台数が少なくなったとしても、使いやすさや利便性をあげることを考えていただきたいと要望と言いますかお願いしたいと思います。

最後に、これはどういうことなんだろうかと疑問なんですけれども、資料 24-2 と 24-4 の地図の見方なんですけど、建物が白とグレーがありますが、これはなんでしょうか。

事務局： もとにした電子地図にあるものをそのまま使っておりまして、特に意味はございません。お見苦しい点がございましたら申し訳ありません。

会長： 地図については特に意味はないということですね。要望については地元の意見ということで受けとっていただきたいと思います。

S 委員： 一点は、椎名町の高架下の駐輪場について、周知もされてきて、駐輪台数も増えてきたと思いますが、南北にあります、それぞれの稼働率はどれくらいですか。

事務局： 細かい数字は除いてほしいの数字を申し上げますと、平成 24 年度年間の利用率は 6 割近くになっておりまして、特にコイン式は、直近で南側がほしい 0.8~0.9 回転、北側で 0.7 回転程度になっています。定期利用は両方とも 5 割ちょっとまで伸びております。オープン当初の利用率は 1 割程度でしたが、駐輪場への誘導や PR、撤去活動を通じて、地元に着してきたのかなと思っております。

S 委員： 地元の人も一定時間無料だということが、だいぶ知れ渡ってきて、椎名町の周辺でイベントがある時も喜ばれているようです。

先ほど話しがありましたが、大塚駅の地下にも多くの駐輪場スペースを確保していただいて、地元も喜ぶと思いますので、JR さんに敬意を示したいと思います。あとは、本当に使いやすい駐輪場かどうかということが大事なことで、十分検討していただきたいと思います。

会長： 大塚駅については、区立の方は 4 年くらい後になるということで、ラックにするか平置きにするかなど最終的なデザインを決定するのは、完成の 1~2 年前になると思います。それまでの間、駐輪施設の利用状況や、放置自転車の変化などをもとに検討しておいていただきたいと思います。

事務局： 先ほどご説明しましたとおり、区立駐輪施設の方は丸々 3 年以上かかります。JR さんの駅ビルには民間保育園やスポーツ施設が入る。物販も入り、スーパーも入るといことで、自転車利用をされる来客も多い施設だと考えております。

区立の駐輪場は平置きを中心に駐輪施設を考えていきたいと存じますが、自転車の暫定置き場の解消、放置自転車の変化など、大塚駅周辺の状況を見ながら検討し、方針の決定前には当協議会に報告し、協議をいただきたいと考えておりますので、その時にはよろしくお願ひします。

会長： 様々な要素が絡みますが、それぞれを検討して使いやすい駐輪場にしていきたいと思います。

B 委員： 椎名町の高架下駐輪場の自転車置き場ですが、あそこの周辺は区のものでしょうか、それとも西武さんからお借りしているものですか。あそこは随分整備されてきれいな広場になっていますが、将来何に使われるのか教えていただきたい。あそこには車椅子トイレを作ってくれているんですが、去年たまたま、管理している人と話しをする機会がありまして、隣に男性用女性用があるのに、一般の人が使って汚してしまう。人間の心理として広い方が良いということもあるんですが、使っている人がなかなか出ない。待っていると着替えをして出てきたというお話も聞きました。広いトイレはホテルや公共施設でも同じように使われてしまうようですが、そういう話を聞きました。自転車を管理しているのにトイレ掃除もしているんだという愚痴を聞きました。トイレも含めて自転車置き場は区に属するのかどうかを教えてください。

事務局： 上を通っている山手通りは都道ですので、道路管理者である東京都が管理しております。高架下につきましては、区道の認定をいただいております、区が管理しております。自転車駐車場も区道の附属物として区が設置して管理しております。トイレにつきましては、自転車駐車場利用者のために区が設置している物ですが、せつかくですので地元へ還元するという事で、東京都の「誰でもトイレ整備事業」の助成金を使いまして、車いす対応のトイレを設置いたしました。日中から夜 7 時まで駐輪場管理運営を契約しているシルバー人材センターに清掃もお願いしております。

会長： 公共施設の一体的な管理をお願いしているということですね。

A 委員： 今の椎名町の話です。7月の区政連絡会に木下議員も私も出席したんですが、土木部から説明がありまして、広場の利用については何枚にもわたってこういう場合にはこうしなさいとか書いてあるんですよ。最初は、そんな面倒くさいことはやってはいかんという考えがあったんですよ。ところがあんなに立派なものできてしまったので、土木部もあんな条件をつけたんでしょうが、間もなく 9 月にお祭りがあります。ご存じのとおり椎名町のお祭りは露天商でにぎわいますが、広場では露天商は出せない。私も駐輪場を使ったことがあります、管理人は北側に二人いますが南側にはいないんですが、そういう管理なんですか。

会長： 露天商の件はこの協議会とは直接関係ありませんが、管理について何かわかることがございましたら説明願います。

事務局： 広場の使い方については、地元のご意向を踏まえながら公園緑地課等の関係課が方向性を検討している所です。駐輪場の管理についてご説明します。椎名橋自転車駐車場は西武線の線路をまたぎまして、北側と南側に分かれております。

当然のことですが、それぞれに管理人室を建てて別に管理するのは無駄ですので、北側に管理事務所を建てまして、南側には巡回する方法を取っております。受け付けについては、北側の事務所に行ってもらいますが、南側の方も巡回しながら整理しております。

会 長： 他にご意見はございますか。

それでは議題1の平成25年度の事業についてのご報告については了解を得たということですので、次の議題2の附置義務駐輪場制度の説明をお願いします。

事 務 局： それでは駐輪施設の整備に関するものについては、正式に議案といたしまして、区議会の第3定例会に上程させていただきますのでよろしくをお願いします。

議題2の附置義務駐輪場制度の見直しについてご説明します。これは、以前から申し上げておりますとおり、お手元にお配りしております総合計画の改訂版を策定するにあたりまして、制度の見直しを図っているものでございます。

豊島区では、附置義務制度は自転車の放置防止条例の中で附置義務をかけております。この条例は昭和63年に施行しておりまして、当時の建設省都市局長が通達した標準条例を活用して策定し、そのまま使い続けてまいりました。施行後長い年月が過ぎたなかで、都市構造や自転車利用の状況、集客施設の多様化、自転車放置の原因も変化してきております。また、後ほど議題3でご説明しますが、この7月に施行されました「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の中でも事業者の責務ということで、従業員や顧客が自転車利用をする場合の駐輪場を確保する努力義務が設けられています。

この協議会では、頭出しをしてから1年以上かけております。資料24-6をご覧ください。前回の協議会でいろいろなご質問をいただきましたので、区の考え方をまとめましたのでおさらいをさせていただきます。

まず、店舗のリニューアルでも駐輪場の附置義務が生じるのかというご質問がございました。判断は建築確認をする審査機関が判断することになりますが、建築確認が必要な用途変更や改築であれば附置義務が生じる場合がありますが、建築確認の必要のない、単なる修繕や模様替え、耐震工事などでは附置義務は生じません。

次に、用途変更についてです。今までは新築、増築のものを対象にしてまいりましたが、確認申請が必要な用途変更も加えます。これは豊島区が初めてではありません。23区では既に新宿区や品川区をはじめとした自治体で、用途変更して一定の建物になる場合には附置義務を設けております。建築確認の用途変更ということで、限定的な書き方になっておりますが、用途変更をして100㎡以上の特殊用途の建物になる場合には用途変更の確認申請が必要になり、区の条例による基準を満たせば附置義務が生じるということになります。

次に改築でございます。一般的には、ちょっとした修繕も改築になるのでは

ないかと思っておりますが、建築基準法で言う改築とは、火災などで建物の一部または全部を消失してしまった後に、引き続き用途・規模・構造が著しく異なる建物を建てる場合を改築としております。建築基準法に基づく改築は、新しく建てるのと同じであろうということで、条例に加えたいと思っております。改築については23区では例はないのですが、政令指定都市では大阪市や名古屋市が既に附置義務を課しています。

次に、既存不適格の建物は問題なのではないかという指摘をこの協議会で再三いただいております。現在でも附置義務のない古い建物へ自転車を利用したお客さんがお店来られるということが多いんですけれども、不利益を遡って課すことはできませんので、義務を課すことはできません。これは条例が変わっても変えられません。個々のケースで状況が異なっておりますので、近隣環境に沿って個別に指導しておりますが、この指導についても指針を整備しなければならないと考えております。

5番目に、共同住宅についての附置義務ですが、建築課で所管しております「豊島区中高層集合住宅の建築に関する条例」で一定規模のアパートやマンションには既に義務付けておまして、住民の駐輪場所を確保しております。

6番目に、先ほども申し上げました東京都の条例と、豊島区の附置義務との関係についてです。豊島区の条例は建築主に対象面積から算定した台数の駐輪場の設置を義務付けております。この7月に東京都が施行しました条例は、先ほども少しご説明しましたが、事業者に対して、自転車の駐輪場を確保の努力義務を課しています。どちらも通勤通学や来客者の駐輪場を用意させるという点では共通の目的でございます。

7番目に列記しておりますのは、今回の条例改正で、附置義務を新たに指定する施設の用途と、他区での指定状況です。ボーリング場、飲食店、カラオケボックス、スポーツ施設等が既に指定されております。事務所につきましては、他区では実績はないのですが、都条例の趣旨にも沿っておりますが、従業者や来客のための駐輪場の確保を事務所にも課すものです。仙台市や静岡市でも既に附置義務を課しておりますので、何等不自然の無いことだと判断しております。

ページをめくっていただきまして、附置義務制度の見直しのために、条例改正を目指しておりますが、事前にパブリックコメント制度により、広く意見を募集いたします。期間としましては8月11日から9月10日まで、一か月間を予定しております。内容につきましては、次のページをご覧ください。各窓口でお配りします、パブリックコメントのお知らせになります。パブリックコメントでは制度見直しの概要について意見をいただきますが、次のA3のページをご覧ください。今まで協議会で検討していただいた内容をもとに資料を作っておりますが、左の列が現行制度の内容、右の列が見直しの内容になっております。

今までは、附置義務を課す対象の地域を都市計画法の商業地域、近隣商業地域に限定しておりました、大きな商業施設が建つのは、商業地域には限りません。現実問題として、低層の住居地域には立つ可能性は少ないとは思いますが、区内

全域を対象地域とします。

次に対象行為については、建築基準法の新築・増築に加えまして、改築・用途変更を加えます。

義務を課す最低の台数を、現行 20 台以上であるものを 10 台に変更します。これについては、後ほど台数の計算方法のところでもう一度ご説明します。

対象となる施設の用途です。現行では、ぱちんこ屋などの遊技場、スーパーなどの小売店、百貨店、銀行などの金融機関ですが、これに先ほども申し上げましたように、ボーリング場や飲食店などの放置が見受けられる施設を対象に加えようと考えております。

右側の表に移りまして、基準面積とあります。先ほど 10 台以上で附置義務を課しますというお話をしました。例えば遊技場であるぱちんこ屋を建てる場合には、基準面積が一番厳しい 15 m²になります。その建物の中に遊技場が 150 m²あれば、150 m²割る 15 m²で 10 台の附置義務がかかるということになります。次に、スーパーやコンビニの基準面積は 20 m²になっております。つまり 20 m²かける 10 台ですので、200 m²以上であれば附置義務がかかるということです。こういった形で、放置の実態や他区とのバランスを参考に基準面積を定めております。

今後の予定ですが、本日ご意見をいただきまして、先ほどご説明しましたパブリックコメントを行います。パブリックコメントで寄せられご意見を踏まえまして、区議会へ上程させていただく予定でおりますので、時期的には早ければ本年第 4 回定例会への上程になるろうかと思っております。また、建物の計画に影響を与えますので、改正が適用されるのは条例を施行した 6 か月後と考えております。例えば、第 4 回定例会で議決をいただいた場合、条例の改正が来年の 1 月頃になるかもしれませんが、実際に施行されるのは 6 か月後というように考えております。長くなりましたが、説明は以上でございます。

U 委員： 非常にわかりにくいのですが、改正後スーパーマーケットやドラッグストアは対象から除くんですか？

事務局： スーパーマーケット・ドラッグストア・コンビニエンスストアの量販店にあたるようなものについては、20 m²を基準面積とした附置義務を課すということでございます。ドラッグストアの中でも量販店ではない調剤薬局のようなものは、表の 2 段下の 40 m²の基準面積が適用されます。これは何故かと申しますと、同じ小売店舗であっても、例えばスーパーマーケットと紳士服店では、自転車での来客数は全く違います。現行の条例ではスーパーも紳士服店も同じ小売店舗ということで、20 m²という同じ基準で附置義務をかけておりましたが、基準面積を 2 つに分け、自転車利用が見込まれるスーパーなどは 20 m²のまま、その他の小売店舗については 40 m²に緩和しております。

U 委員： 私も商店の皆さんや街の方々と一緒にイベントなどをしているので、大変申

し上げにくいのですが、現実的に、コンビニストア、学習塾、レンタルビデオ屋、遊技場が道路面に面しておりまして、子供たちが昼間や夕方以降に自転車でやって来る。自転車を店の前にとめる。交通弱者が使う歩道や点字ブロックを潰してしまうのが実態だと思っています。課長からお話がありました20㎡の考え方は良くわかります。ただ、対象面積が5,000㎡超というのはどういう意味なんでしょうか、コンビニエンスストアで5,000㎡なんてありえないですよ。その辺がわからないので説明をお願いします。

事務局： 具体的な例をあげて説明します。例えば、今度ぱちんこ屋さんを建てるとします。基準面積が15㎡で、附置義務がかかる最低台数が10台以上ですから、ぱちんこの用に使う床面積が15㎡かける10台で150㎡以上であれば附置義務がかかります。このように、それぞれの施設の用途でさだめた基準面積に10台をかけて算出した床面積以上であれば附置義務がかかります。ですので、スーパーマーケットは20㎡かける10台で200㎡の店舗面積があれば附置義務がかかります。ただ、店舗が大きくなっても同じ基準面積を使って計算すると負担がどんどん大きくなって膨大な駐輪場を用意しなくてはなりません。スーパーマーケットでお話ししますと、同じ欄の中のアスタリスクは5,000㎡までは20㎡の基準面積を使って計算しますが、5,000㎡から10,000㎡までは基準面積を40㎡にして負担を軽減するということです。逆に言えば200㎡に満たない個人営業のスーパーなどには附置義務はかかりません。例えば、今お話ししているこの会議室が、だいたい150㎡ありますが、これくらいの広さがあればぱちんこ屋さんには10台の附置義務がかかる。スーパーではかからないということになります。

会長： 表の作りがわかりにくいのかもかもしれませんね。駐車場の附置義務と同じ書き方なんですけど、基準面積があって、最小での対象面積は何㎡か、大規模店には対象面積が何㎡から基準面積を何㎡に緩和するということがわかるようにしてからパブリックコメントにかけた方が良さそうです。

事務局： 面積についてわかりにくいようですので、表現方法も含めて表を修正したものでパブリックコメントにかけたいと思います。

会長： 今のU委員のご意見の中に、数値が適切かというお話もあったように思います。これはいろいろなデータがありますので、経験や他との比較で出されているのと思いますが、特に問題のある施設があるのであれば、現状の施設を測ってみるということもあるのかもしれません。

U委員： 繰り返しになりますが、私も商店街の状況とかもわかっておりますのが、200㎡あるコンビニエンスストアを見たことがございません。現場で放置自転車対策をやっているのを見てくるものがあります。何が見えてくるのかと申し上げます

と、店舗面積が小さいコンビニエンスストア・レンタルビデオ屋、もっとひどいのは学習塾ですけれども、そのポイントについてももう一度考えるべきではないでしょうか。決してたくさんいららないんですけれども、接道部の壁面後退している部分を空けて駐輪場にするとかして何台か入れるとかで良いと思うんです。もちろん地元の小売店を守ることは必要ですので、それだけで良いとか悪いとか言うつもりはございませんけれども、規模の小さな店舗こそ放置自転車が多いという現実があるという認識を持っております。

事務局： U委員には、日頃から放置自転車対策に熱心に取り組んでいただきまして、ご指摘のなりました内容についても理解しておるつもりであります。コンビニエンスストアの話が出ましたので、私の方でコンビニエンスストアの大きさについて調べたものがありますのでご紹介します。フランチャイズチェーンの加盟店の協会がございまして、そちらのホームページを見ますとコンビニエンスストアの面積だと、75㎡から100㎡の中に納まるものが全体の7割だそうございまして、小型店とされる50㎡未満のお店が8%程度という状況になっております。豊島区の場合ではコンビニエンスストアは20㎡かける10台で200㎡以上の面積のある店舗になっております。しかしながら、権利に制限をかける条例ですので、小さい店舗面積が多い個人商店さんに面積を削って駐輪場を設ける負担を求めるのは、やはり限界があるだろうという考え、他区の実態や実績を加味しながら、豊島区の実態をあわせてはじき出した数字とご理解いただければと思います。

会長： 複雑な背景がいろいろとありまして、ある種のバランスからの数字ということですね。

U委員： 私の方も十分わかっておりますので、ご説明いただきまして、課長ももう長年いて実態も十分おわかりだろうと思えますし、もう私が質問するだろうと予想されてコンビニの面積まで調べておられるのだろうと思えますが、こういった事実があることの認識が無いといつまでたっても解決できないと思い、これからは個別のお店ではなく、商店街でまとまって駐輪場を持つとかそういった考え方も必要ではないかと考えて指摘しました。

会長： U委員のご指摘のありました地域ごとに考えるというのは、駐車場については既に始まっておりますので、そういった考え方は今後の課題としても良いと思えますので、大変貴重なご意見だと思えます。駐車場の制度改正にあわせて検討していただければと思います。

C委員： 中小零細の小売店舗を守らなければならないという観点は大事だと思います。また、U委員からご提案の共同の駐輪場も一方では必要なことだと思います。私

がお尋ねしたいのは、池袋界隈のいわゆる繁華街についてですが、大きな家電量販店が進出して来たり撤退したりしておりますので、建て替えるということはなかなか無くて、既存の建物を生かして改築や用途変更する機会が多いのだらうと思います。既存の建物に駐輪場が無い場合、現地に駐輪場を確保するのはなかなか難しいのではないかと思います。そうなってくると離れた場所に駐輪場を作るということも考えられるのかと思いますが、そうなった時にあまり遠すぎてもいけないであろうと思います。どれくらいの距離までが定められているのかについてお教え願いたい。

事務局： 建物の敷地内に駐輪場を作らない場合を隔地、離れた敷地に作るということですが、現行の放置防止条例でも定めております。敷地もしくは施設から 50 m以内に作らなければいけないと定めております。この基準については変更する予定はございませんので、改正後も同様にしたいと考えております。

C 委員： 具体的にこの条例ができた後の話ですが、隔地で無料の駐輪場であれば良いんですが、それでは近所の人も殺到してどうにもなくなってしまうので、運用方法はどうなるんだろうとっております。プロフェッショナルである課として、その点は当然考えておられるんだろうと思いますが、現段階でどのような問題点を想定されているのか教えていただきたいと思っております。

事務局： 駐輪場の運営についてお話しいたします。効率的だなと思いましたが、スーパーなどに駐輪場を作っていたいておりますが、敷地内に駐輪場を作った際に、区立のコイン式の駐輪場と同じように最初は無料にしているお店があります。スーパーに買い物に来られたお客さんは1時間以上も買い物する場合は少ないということから、1時間は無料にして、それを越える場合には何時間かごとに100円課金するという運営をされているお店があります。そういった運用が効率的で苦情も少ないと思っております。反面、管理しきれないまま、無料のままという運用をしますと、一番問題なのはお客様以外もそこへ停めてしまい、店員や警備員に整理させて対応させることが必要になってきます。お店の用途、駅からの距離などにより適切な運用は異なります。現在でも、窓口に設計者などが相談に来た場合には、位置や用途などを聞きながら、現実の例をあげて適した運用についてのアドバイスをしておりますし、今後も対応してまいります。

C 委員： なかなか質問したことしか回答できないんでしょうが、先ほどもお話ししましたが、子供の頭よりも高い2段式ラックや、建物内部のアクセスの悪い場所は、使いにくい駐輪場になると思いますが、それについて規制があるのかないのかについて教えてください。それから、料金設定について100円というお話がありました。例えば1,000円にされた場合はどうなのか。疑問が次から次へと出てきます。そういったところも、区として条例改正を検討するにあたって問題

点、課題点として出ていないのかという素朴な疑問があります。そういったところはどうか。

事務局： 附置義務で作ったは良いが使い勝手が悪いというご指摘については、以前にもC委員からもU委員からもいただいております。有効に使っていただけるための駐輪場については、敷地の形状、駅からの距離、施設の用途などにより、ケースバイケースになっておりますので、一概には語れませんが、お客さんにとって使いやすいものを指導してまいりたいというスタンスは今も変わっておりません。ただ、条例による附置義務は建築確認に連動して指導してまいりますので、こういう形態の物を必ずここへ作らなければいけないというようなことは、法令上の限界があると考えております。実際に作っていただいた駐輪場を有効に生かすような指導基準については、条例上は無理でも、あわせて作っていきたくと考えております。

会長： 都の条例もありますので、そういった指導の中にできるだけ入れ込んでいくということになるんでしょう。

その他に何かお気づきの点はございますでしょうか。

では、この方向でパブリックコメントにかけるということで、運用その他は並行して検討願います。

それでは、議題3の「都条例の施行に伴う自転車の安全・適正利用について」こちらの説明をお願いします。

事務局： お手元の資料24-7をお開き下さい。東京都では、今年の7月1日から「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を施行しております。昨年9月に豊島区も「自転車の安全利用に関する条例」を東京都に先行して施行しておりますが、東京都の条例も区条例と同じように、自転車の利用者がきちんと法令を遵守し、安全に自転車を利用していただくという責務を設けている以外に、先ほどから申し上げておりますように、事業で自転車を使用している場合、あるいは自転車で通勤している等の従業員がいる場合の事業者責務について定めているものです。区議会の清掃環境委員会というところへは、こちらについて説明をしておりますけれども、あらためてご紹介をさせていただきます。

事業者への主な責務として、通勤で自転車を利用する従業員に研修の実施等によって、自転車の安全・適正利用に必要な技能・知識を習得させるように努めるようにする。というものがあまして、豊島区でも職員に対しまして、既に3回自転車のルールやマナーについて講習会を実施しております。こういったものが事業者の規模に限らず努力義務ということになっております。

また、業務用の自転車については、点検整備や損害賠償責任保険への加入に努めなさいということがございまして、業務で使う自転車については事故を起こすことが無いように、日常から点検や整備をきちんとして、保険にもできるだけ

加入しないさいという努力義務が有ります。ちなみに区の業務用自転車は別途保険に加入しておりますので個別の保険に入る必要はありません。

先ほど申し上げましたように駐輪場への対応といたしまして、来客あるいは従業員への自転車駐車場所の確保。自転車駐車場の利用啓発することが東京都内で事業を行う方に義務づけがされたということです。これを含めまして、区では附置義務制度の見直し等を通じて啓発の基準になるものと考えております。

それから、安全な自転車の普及ということで、都条例の特徴的なものとして最後に申し上げますと、自転車の製造販売に関しまして基準に適合した安全な自転車の開発に努める。違法な利用となる自転車の販売の禁止も定めておりまして、これに従わない場合には、都による是正勧告の制度、場合によっては指名の公表の制度も盛り込まれております。

また、その他といたしまして、自転車運送事業者、例えば宅配業者などで自転車を使っているような場合も増えていますが、そういった業者さんは東京都が別に定める安全適正利用基準に適合すれば、都が認めた事業者として任意の登録を受けることができる。ということで、安全適正利用の啓発を図るということも盛り込まれておりますのが、都条例の特徴となっております。

資料をめくっていただきますと、条例の概要と、カラー刷りのパンフレットも添付しております。こういう物を使いまして、東京と共に啓発していきたいと考えております。都条例についての説明は以上です。

会長： ありがとうございます。この議題は東京都でこういう条例ができましたという報告ということでした。

都条例は建築確認がなくても現在営業している事業者を対象にしていますが、努力義務ということです。区も既存不適への指導に使えることもあるかもしれません。

残る議題は「その他」になります。ご説明をお願いします。

事務局： それではその他ということで、報告させていただきます。参考資料 24-1 をお開き下さい。新庚申塚停留場周辺の放置自転車対策の検討ということで、ご紹介いたします。新庚申塚の停留場と言いますのは、都電荒川線の巣鴨の北側地域でございます。白山通りに面し、都営三田線の西巣鴨駅と都営線の巣鴨駅のちょうど間にあります。こちらの方を中心に活動されております巣鴨・西巣鴨まちづくり協議会という団体があります。こちらの構成員の方々に特に町会長さん、地区の超党派の議員さん 5 名の連名で、私どもの担当部長の西澤へ有料の駐輪場を作ってもらえないかという要望書が提出されましたのでご紹介をさせていただきます。

こちらの地域に関しまして、写真にありますように新庚申塚近くの国道 17 号線、白山通りですが、現在拡幅工事が進んでおりますが、その歩道に 30 台から 40 台の放置自転車が見られる状態になっております。私どもにも何とかして欲

しいという苦情がちらほら入ってきている地域でございます。

ご要望の放置禁止区域の指定ですが、基本的には駅周辺に自転車駐車を整備した後、合理的な範囲を指定します。放置禁止区域に指定しますと、警告をしたうえで即日撤去が可能になります。ですので、自転車駐車の確保が可能かどうかを検討しているところでございます。また、要望書の中には路上に駐輪場ができないかという要望がございます。路上ということになりますと、道路管理者との協議が必要になります。この場合は国道ですので国道管理事務所の意見を伺いながら占用許可をとらなければならないということでございます。歩道上の自転車駐車場は豊島区でも増えてきておりますが、当然のことですが、自転車駐車場を設置しても、安全に歩行できるのに十分な有効幅員を確保することが必要になりますので、要望をいただいておりますが、設置が可能なのか検討を始めたところでございます。当面の処置といたしまして、歩道へ放置禁止区域ですよという路面シールを貼り、ここへ放置しないでくださいという看板をたてる予定です。また、放置防止条例の中には、放置禁止区域ほどには厳しくはできないのですが、看板などで警告したうえで、それでも長期に放置されているものについては撤去できるという特例がございますので、看板等の設置と並行してこれをおこなっていこうと考えているところでございます。過去にこれを適用いたしましたのは、先日放置禁止区域を指定した新大塚駅でございまして、正式な駐輪場のオープンまでの間に暫定的な措置としてこれを適用しました。即日撤去はできないのですが、警告後に日付を超えて放置されている自転車を撤去します。当面の措置としてこの対応を行うということ、要望書に署名された方々にご連絡したところでございます。こちらにつきましては、暫定的な措置を講じながら、駐輪場を将来確保できないかどうかを検討してまいります。また、次の総合計画が平成28年からでございますので、来年度以降準備に入る必要が出てきますので、それに併せて検討してまいりたいと考えております。

以上報告でございます。

会 長： ありがとうございます。今検討している内容についての報告ということでしたが、これについてご質問等はございますか。

K 委 員： 東京駅もそうですが、今まで想定していないいろいろな所へ放置自転車出てきています。これが西巣鴨であれば地下鉄もありますので、駐輪場を作っていますが、こちらの庚申塚を利用される方で駐輪場が必要だとは想定外だと思います。こちらのように、放置自転車が多いと想定して対策をしている以外のところは他にも増えてきているのでしょうか。

事 務 局： 今のK委員のご指摘ですが、想定外の場所が生じているのかということでした。こちらの新庚申塚周辺につきましては、都電利用者だけではなく、近隣の駐輪場が無いマンションにお住まいの方が放置されている状況もあるようです。区内

の放置自転車の状況でございますが、あとで参考資料 24-2 をご覧いただきたいのですが、放置の絶対数が減少傾向にある中で、目立つ箇所もいくつか出てきております。先ほども申し上げましたような暫定措置で、放置禁止区域に準じるようなかたちで放置を防止しているところは何箇所かございます。放置が目立つ場所も鉄道駅の周辺に限らなくなってきたという状況があります。そういう意味では附置義務制度の見直しは効果があるのではないかと思いますし、地元からの意見をこまめに拾っていく必要もあるのかなと思っております。

K 委員： 実はこちらの家の近所でも、ずいぶん古い 9 階か 10 階建てのペンシルビルのようなマンションがあるんですが、やはり自転車の附置義務のなかった頃ですので、駐輪場も一切なくて、狭い区道に折り重なるように自転車が放置されています。こういった場所はちょこちょこ目につくようになっていきます。具体的にどうすれば良いのか廣瀬課長のところに相談に行こうかとも思っていたんですけども、現実に駐輪施設が全くなくて自転車がある以上、エレベーター使って、自分の家の玄関に入れることくらいしか言えない。本来自分の敷地で管理すべきものを道路に放置しているものも相当あるのではないかと思います。事務局が仰ったように、今後は鉄道利用者の問題だけでなく、それも今後の課題の一つだと思います。

会 長： ありがとうございます。そういった場所が区内の他のところにも発生しているようであれば、今後の課題に入れる必要があるかもしれませんので、どういう状況なのかというデータを集めておいた方が良くかもしれません。今回の附置義務制度の見直しの後、どういう課題が考えられるのかという洗い出しのためにも必要だと思います。

事務局： ご指摘いただきましたように、駅前ではない。商店街でもない。生活道路上に放置された自転車が迷惑という苦情は寄せられております。どんな対応が有効なのかとなると、個別の対応しかないのが現状です。幸いうちの組織は機動力を持っておりますので、駅周辺を中心に地区の担当を持っておりますので、その担当者が放置をしている人に指導するとか、あまりボロボロになった自転車は処分してもらうようお願いするとか、基準が無くとも、できる限りのケースバイケースの対応をしております。様々な原因や状況がありますので、絶対的な基準は設けられませんが個々のケースに沿ったきめ細かい対応が放置防止につながるのかなと思っております。

会 長： 他に何かございますか。

U 委員： 何年も申し上げておまして、難しい問題で簡単な解決は無いとも思いますが、原付やバイクの問題です。警察さんが撤去しますと点数は減点される。罰金

もかかります。撤去する警察さんの方もバイクを置いておく場所もなくてなかなか難しい。参考資料 24-4にあるように、池袋も 30 台とそんなに多いわけではないのですけれども、バイクが置ける駐車場を是非対応して欲しい。その辺の整備の方針とか、何度も話し合いをしてきまして、原付の撤去が難しいというお話はわかっています。今後の方向性をそろそろ出していくべきだと思います。東京都全体の問題かとは思いますが、そろそろ豊島区がこういう良い方法があるよと提案することがあっても良いんじゃないでしょうかと思ひまして、二輪も含めた区の動向についての話しを伺いたいと思います。

会 長： これからの今後の検討課題についてだと思ひますが、現状について何かお話しいただけますか。

事 務 局： 区が根拠をもって施策をたてることができるかということに関わりますので、簡単にはお答えにはならないかと思ひますが、自転車等の駐車対策ということで、自転車と 50cc までの原付までというのが、自治体として対応できる内容でございます。その中でも放置自転車が量的にも圧倒的に多くなっておりまして、苦情も同様です。それらに対応することで手一杯の状況で、それ以上のことにはなかなか対策ができずに申し訳ないとは感じている部分があります。

バイクというくくりで申し上げますと、区の窓口を通しまして、道路整備保全公社の助成金の制度は続けておりまして、区内でも時間貸しのバイク専用置き場も 300 台程度は開設しておりまして、徐々に増えてきている状況にあります。また、大きなバイクの撤去についての権限はないのですが、現実的に困ってどうにかして欲しいという場合には、警察さんと相談して、一時預かるということで区のストックヤードに保管し、持ち主を叱ってから返却したケースもございます。あまり細かい内容は申し上げにくいのですが、区民の方が困っている状況には、できるだけきめ細かく対応をしているという現状について報告しました。

会 長： いくつか検討すべき課題があるということですので、今後の協議会でも現状の問題点について検証していく必要があるかもしれません。それでは、まだ参考資料があるようですので、それについてなにかありますか。

事 務 局： それでは参考資料 24-2 の放置の最新状況についてご説明します。新聞紙上では東京駅でかなり放置が増えていると問題になりました。豊島区内で実施しました昨年の調査結果をご紹介しますと、一番放置自転車が多くの駅は相変わらず池袋駅でございますけれども、放置された自転車と原付の合計が 400 台を切るところまで減ってまいりました。表の右下になります。区内の各駅の放置台数の合計も自転車・原付合わせて 1,481 台。ピーク時の平成 11 年度に比べますと 10 分の 1 となっております。ただこれには条件がありまして、表の上にもありますけれども、調査を実施するのが 10 月の平日の晴天の午前中の数字です。実際

には午後から夕方にかけて、買い物客などの自転車が間違いなくこれ以上の台数ありますが、都下の自治体が共通の条件で調査をしておりますので、これを使わせていただきますが、ここ何年かワースト 10 の駅には豊島区は入っておりません。これを維持しつつ、更に放置自転車を減らしていくように努力してまいりたいと思っております。

会 長： ありがとうございます、かなり成果を上げているということですね。それだけに他に目立つものが出てきているということもあるのでしょうか。

以上で議論すべき内容は終わりになりますが、最後に事務局から今後のスケジュールについてお願いします。

事 務 局： それでは、協議会のスケジュールでございます。本年度も年 2 回の事業の検証のための開催を予定しておりますので、次回は 1 月の終わりか 2 月には開催し、事業の進捗についての報告をしたいと考えておりますので、日程等が決まりましたら別途お知らせいたします。

会 長： ありがとうございます。本日もいくつかご意見があったようなことは、機動力を生かして適宜対応していただきたいと思います。

以上で協議会を終了いたします。皆様ありがとうございました。

(午後 3 時 40 分閉会)

| | |
|------------------|---|
| <p>会 議 の 結 果</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 25 年度の事業計画と進捗状況等について報告した。 ・ 附置義務駐輪場制度見直し概要についてパブリックコメント制度実施を報告した。 ・ 「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の内容について報告した。 ・ 次回は1月もしくは2月に開催予定。 <p>(委員の欠席) 諸岡昭二、荻村和一郎、木川るり子、武内得真、小林良憲、武田康弘、田中仁</p> |
| <p>提出された資料等</p> | <p>【配付資料】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 資料 24-1 「総合計画」に基づく施策への取組み ・ 資料 24-2 南池袋地区周辺駐輪施設整備概要 ・ 資料 24-3 大塚駅南口駐輪施設整備等概要 ・ 資料 24-4 巣鴨駅第三自転車駐車場整備概要 ・ 資料 24-5 椎名町駅周辺放置禁止区域検討 ・ 資料 24-6 附置義務制度の見直し ・ 資料 24-7 都条例の施行に伴う自転車安・全適正利用の促進について ・ 参考 24-1 新庚申塚停留場周辺放置自転車対策の検討 ・ 参考 24-2 放置自転車等の状況 ・ 参考 24-3 委員名簿 |
| <p>そ の 他</p> | <p><次回会議の予定></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 全体会（第 25 回） 平成 26 年 1 月（予定、詳細は別途事務局から通知） |