

会 議 録

◇事務局－都市整備部土木管理課自転車・安全施策グループ 電話 03-3981-4856

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39回 全体会	
事務局（担当課）	都市整備部土木管理課	
開催日時	令和元年5月28日（火）午前10時00分～12時00分	
開催場所	豊島区役所本庁舎 8階 レクチャールーム（807・808会議室）	
出席者	委員	<学識経験者>太田勝敏、久保田尚 <区民、区長推薦者>池田好雄、齋木勝好、北方真起、 柳田好史、石嶋光代、植木隆司 京谷宣明 <区議会議員>芳賀竜朗、木下広、星京子、儀武さとる <関係団体>松田宗能 <鉄道事業者>木津和久、長田裕太郎、沖田浩嗣、岩崎正明 <関係行政機関>平林俊実、三橋仁美、和田誠
	その他	<幹事等>副区長、都市整備部長、土木担当部長、 都市計画課長、道路整備課長、 土木管理課長（事務局）、
	事務局	土木管理課自転車・安全施策グループ
公開の可否	公開 傍聴人数 2人	
非公開・一部公開 の場合は、その理由		
会議次第	（議題） 1 令和元年度事業計画 2 豊島区自転車走行環境計画等について	

審 議 経 過

開 会

事務局： それでは定刻となりましたので、ただいまから第 39 回豊島区自転車等駐車対策協議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、本年度より事務局を担当致します豊島区都市整備部土木管理課長（参事）の増子でございます。どうぞよろしくお願い致します。

はじめに、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。

●東京都建設局第四建設事務所 管理課長

平林 俊実（ひらばやし としみ）

●目白警察署交通課長

和田 誠（わだ まこと）委員です。

●巣鴨警察署交通課長

塩田 竜也（しおた たつや）委員です。本日はご欠席です。

●東武鉄道株式会社 営業部 東上営業支社

岩崎 正明（いわさき まさあき）委員です。

●東日本旅客鉄道株式会社 東京支社 総務部企画室副課長

沖田 浩嗣（おきた ひろし）

●日本チェーンストア協会 関東支部 支部参与

吉田 雅彦（よしだ まさひこ）委員です。本日はご欠席です。

●区議会委員

芳賀 竜朗（はが りゅうろう）委員です。

●区議会委員

木下 広（きのした ひろし）委員です。

●区議会委員

星 京子（ほし きょうこ）委員です。

●区議会委員

儀武 さとる（ぎぶ さとる）委員です。

委嘱状につきましては、本来は直接お渡しするところですが、時間の関係上机上にて配布させていただきました。任期につきましては、前任者の任期を引き継ぎ、令和 2 年 10 月 31 日までとなっております。

宜しく願い申し上げます。

当協議会は「豊島区自転車等の放置防止に関する条例」第 27 条で、自転車等の駐車対策に関する重要事項を調査協議するため、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」第 8 条の規定に基づき、区長の附属機関として、設置しています。

本日は、協議会委員の過半数が出席されており、豊島区自転車等の放置防止に関する条例施行規則第 17 条第 2 項に基づきこの協議会は成立しております。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、議事録も公開となっております。

また、本日の欠席に関するご連絡ですが、五味委員、塩田委員、渡貫委員、吉田委員、からいただいております。

続きまして、資料の確認をさせていただきます。

事前に今回の資料を送付致しましたが、本日お持ちではない方はいらっしゃいますでしょうか。

(確認。お忘れの方へは事務局より配布。)

では、資料の確認を致します。

まず本日の「会議次第」が 1 枚。内容の訂正として、送付致しました次第に「参考 39-3」が追加となっており、訂正版が、本日机上配布となっております。

次に、「資料 39-1」と致しまして、“豊島区放置自転車等対策の現状”

次に、「資料 39-2」と致しまして、“令和元年度 自転車駐車場等整備事業計画”

次に、「資料 39-3」と致しまして、“「豊島区自転車走行環境計画」整備路線図(令和元年 5 月時点)”

次に、「資料 39-4」と致しまして、“令和元年度 自転車走行環境計画 整備道路情報”

次に、「資料 39-5」と致しまして、“びっくりガード自転車通路”でございます。

次に、「資料 39-6」と致しまして、“びっくりガード(第 38 回協議会)意見まとめ”

つづいて参考資料でございます。本日、机上配布となっております。

「参考 39-1」と致しまして、“豊島区自転車等駐車対策協議会委員名簿”でございます。

こちらの名簿は区のHPにも掲載致します。お名前と肩書きをご確認の上、何かございましたら、後程事務局の方にお問い合わせ致します。

次に、「参考 39-2」と致しまして、“パーキング・メーターのナビライン(矢羽根)について”

また、通常参考資料としてお配り致しております前回協議会の議事録につきましては、事前に郵送にて送付、ご確認いただいておりますので今回はございません。

また資料等と別に閲覧用と致しまして、「豊島区自転車走行環境計画」とそちらの概要版、さらに「第二次豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画」を机上にご用意致しました。こちらは会議が終了致しましたら回収させていただきますが、議論の中でご活用いただければと存じます。なお、まだお持ちでない方は、お持ち帰りいただいて結構です。

それでは会長、本日の議事進行よろしくお願い致します。

会 長： 本日はお忙しい中、お集まりいただきありがとうございます。本日は傍聴の方はいらっしゃいますでしょうか。

事 務 局： 2名います。

会 長： 皆様、傍聴していただいて宜しいでしょうか。(委員の皆様合意)

～傍聴人2名入室～

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るようでしたら、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ければと思います。

本日の議題は

- ・令和元年度事業計画
 - ・豊島区自転車走行環境計画等について
- の2つを予定しております。

それでは議題1の「令和元年度事業計画」について事務局より説明をお願いします。

V委員： 会長ちょっと宜しいですか。4月19日に痛ましい事故が起きてしまいまして、本来、事故が起こるようなところではないと思うのですが、大変残念な思いです。松永さんというお父様が涙の会見をされ、また、目白警察の関係の方、非常にお疲れ様でした。その他の怪我人もたくさんおられました。隣に座られているX委員は、事故の直後に実際に現場を通られたということで、ちょっとお話伺いました。自転車ということに関わる議論をさせていただいている我が委員会としては、皆様のご賛同が得られれば、黙祷をさせていただいて、お二人の霊をお慰めしたいという風に思います。今日も現場を通ってきましたが、まだ区民の関心も高く、飲み物や花もたくさん置いてございます。是非、ご賛同いただき、黙祷ができればと思います。

会 長： はい、ありがとうございました。大変悲惨な事故で、全国的に「こんなことが起こるのか」と、自動車の免許の返納問題も含め、大変大きな社会的な同情と言いますか、共感を得た。これから何かしなければいけないなど。こちらは自転車ですが、やはり交通安全が第一ですから、その点からみると私は主旨には同意、宜しいかと思えます。宜しいでしょうかね。それでは黙祷ということで、その場でご起立お願いします。

～黙祷～

会 長： はい。我々、自転車の交通安全についてやっておりますけれども、一番重要な課題が安全の確保。歩行者だけではなく、自転車を使う人、自動車を使う人、社会全体の安全ですね。そういう視点から、我々としての議論を進めたいと思います。

それでは議題1につきまして、資料説明をお願いします。

事務局： それでは事務局より議題1につきまして資料説明に入ります。「資料39-1」と致しまして、「豊島区放置自転車等対策の現状」をご参照ください。
(「豊島区放置自転車等対策の現状」の説明)

会長： ありがとうございます。初めての方もいらっしゃると思います。こういったことがベースにあるということをご理解いただけたら。今の説明に関しましてご意見、ご質問をいただきます。何かございますか。

なお、議事録の整理の都合がありますので、恐れ入りますが発言される方はお名前を仰ってからご発言をお願いします。

P委員： 2点程。放置自転車がなくなっているとのことで、しっかり対策がとられていること、また、関連する様々な方々のご協力に心から感謝申し上げます。細かいことなのですが、最近、高齢者の方の自転車で、三輪車に乗っている方が結構多く、駐輪場に三輪車を止めるスペースを作ってほしいという要望が多いので、南長崎のアイテラスにはそういった要望から、三輪車のスペースを1階のところにつけている。すぐには無理でも、検討、対策をしていただきたいというのが1点。

もう一点は前から言っているのですが、駐輪場、指定管理者だとか、区直営だとか色々な委託をしているという現状のなかで、複数月の契約ができるように、今までは一月ずつしか定期利用の支払いができないということもあって、近隣の区、自分は南長崎なものですから、新宿区の方は3か月とか半年とか1年の契約をすると大分お安くなるというようなことをやっているところもあるので、今年度から目白駅でスタートするというのも伺っているのですけれども、是非その辺のところ、定期利用の促進をお願いしたい。以上2点、宜しくをお願いします。

会長： ありがとうございます。新しい課題の指摘と今後検討して欲しいということですね。何か今の段階でございましたらお願いします。

事務局： 先程の高齢者の三輪車についてはですね、三輪車に限らず、電動自転車等の大きい自転車、現状、多様化する新しい自転車に対応していけてないという実状があるので、どういう風に駐輪していくか、対策をこれから進めていきたいと思えます。

それからもう一つ、複数月の定期利用に関する対策は、委員ご指摘のとおり、目白の駅周辺の方で今年度から指定管理者が変わりましたので、指定管理者による導入を徐々に進めているところでございます。近々そちらの方実用化されますので、今しばらくお待ちください。

E委員： もしかしたらまったく回答ができないかもしれませんが、申し訳ないのですが、乗り入れ台数について。乗り入れ台数の考え方もあるのですが、駐輪場に停められている台数を合計して乗り入れ台数とするのは全国区レベルどこでも同じことなので。大塚の駅は自転車が大変多く、駐輪場が整備されまして、平成20年度には乗り入れ台

数、平成 20 年度に 2,937 あったのが、平成 30 年度には 1,180 に減っている。また、前年度には 908 に減り、非常に大きく翌年度から一気に減っているのですが、何か理由はあるのでしょうか。そんなに減っていないのではないかと。または何か他に理由があれば、分かればお願い致します。他の駅周辺に関しましても同様のことが言えるのではないかと。先程は、「駅別乗り入れ台数の推移に関してはほぼ横ばい」ということでしたが、横ばいというよりずいぶん、最近自転車の台数は増えて来ますので、逆に言えばその辺の意味合いがちょっと難しい、考え方のあれがあるのかなあという感じが致しますが、ちょっとした原因がわかれば教えていただきたい。また、12 ページなのですけれども、1 台あたりの経費です。あくまで公費で、放置自転車の対策、また、自転車等の整備等のことで、道路整備の金額とはまた違うと思うのですけれども、1 台あたりに係る撤去台数は、非常にいつも気にしております。昔確か 5 千くらいだったのが、7 千円くらいにあがって、ずいぶん上がったなという感じだったのですけれども、遂には 1 万円を超えているということで、100 台撤去すれば 100 万円、1,000 台撤去すれば 1 千万円を超えるという、非常に大きな区の財産といたしますか、今まで以上にもっと駐輪場、というか駐輪場整備といたしますか、我々自身が自助の中でしっかりと、放置自転車をするなということと言わないと、1 億 1 千 5 百万円かかっていることの根拠を知りたいです。もしここにハード物（駐輪場等）を作る代金が含まれているなら仕方がないことだと思いますが、27 年度から、ずっと 1 万円を超えているのが気になる点でございます。あともう 1 点、この前 MCCOBA はやめたという風に聞いたと思うのですが、18 ページの【2】海外譲与に MCCOBA とある利用をお聞かせください。

会 長： 3 点あったと思いますが、分かる範囲でお願い致します。

駐輪場管理係長： 駐輪場管理の担当です。乗り入れ台数の推移につきましては、東京都の方で調査の基準を持ってしまして、都区内の自治体で同様な条件の基で目視によるカウントをして、担当地域内の駐輪場の中で適正に、駐輪している自転車の台数と、放置している自転車の台数をあげている。脚色やアレンジはございません。こういう数値を年度ごとにカウントしたということと、放置自転車の数が激減しているような印象があるかと思いますが、私の数年間からの経験から致しまして、激減しているという実感を持っております。それから 1 台あたりの撤去に係る代金につきましては、駐輪場の整備の料金は含まれておりません。純然たる、撤去に係る人件費と委託料、物品の経費、例えば車両のガソリン代等を実際に撤去した台数で割り勘して算定しております。撤去台数自体が、毎年少しずつ減ってきています。撤去の体制自体は同様の体制で行っておりますので、1 台あたりのコストが増えてきているというのが、ここで言えると思います。土木管理課の中でのコストに関しましては、今後見直しが必要だと言う話はしているところでございます。

事務局： MCCOBA についてですけれども、ご指摘のとおり、昨年度をもって解散するという方向で話が進んでおります。近々総会を開きまして、12 の参加自治体の賛同を得られましたら、解散となります。

会長： 現状はそういうことという風に理解しました。例えば、撤去手数料の問題など、また新しい問題が出てくるかもしれないので、何年か毎に、見直す時期を。通常は、第2次の総合計画でも、5年後には見直すということを前提に議論をしていましたよね。早めに、資料を集めておくようなことも含めて、状況の変化が起きるのであれば、当然いつも見ていていただいて、先程の大塚駅の話も、本当に整備の関係で減ったのか、その辺も気をつけていただいて、また次回の協議会でも、データがありましたら、示していただきたいと思います。宜しくお願いします。

その他、何かありますか。

V委員： 先程はありがとうございました。改めて皆様に御礼申し上げます。

13ページと14ページの、「自転車撤去の状況」にからんで、5点。1つは長期放置の定義を教えてください。それから巣鴨駅が2070から2566、500台程度増えていることについて、その原因。一方で要町周辺は、1,121から908に減ったということについての、理由をどうお考えになっているのか、というのが2点目。それから、一方で、先程E委員からお話がありましたが、大塚駅周辺が、このデータだけで見ると100台程度増えていますけれども、大型の駐輪場ができたことによって、その後どうなっているのか、途中のデータがあれば教えてくださいというのが4つ目。一応関連で、1ページのところ【2】の真ん中あたり、駅周辺全体では乗り入れ台数11,835台に対して云々とありますけれども、これは、ある日をとって見たということで、一日当たりの数値ではないと思いますけれども、そういうことでいいのかということと、今の、放置自転車の問題に含めて確認したい。それから最後、池袋駅周辺です。私はもっと減っているのではと思っていたが、データ的には増えているのではないかということ、かなり区の方で力を入れて撤去なさっていたという風に思っていたのですけれども、数字で出ると、「何故こんなに増えちゃったの」ということが感想としてあります。全体数で見ても、横ばいに見える見方もあると思いますけれども、実態としては18,322台が18,474台ということで、まあ、微増ということで増えてはいるわけなので、これだけ区の方で一生懸命やって、事業者の方からの協力も得ているわけですから、この数字というのは、ちょっとどうなのだろうということをご質問させていただきたい。

会長： 6点程ございましたが、微妙な数値の件などすぐにわかるものとそうでないものとあると思いますので、現在すぐにお答えできるものに絞って、あとはまた別途、検討させていただきます。

放置自転車対策係長： 29年度と30年度の主な大きな違いにつきましては、夜間撤去作業について、29年度の年間4日だったものを30年度から、平日毎日実施を行っています。また、29年度年間24日行った休日撤去作業についても原則毎週日曜日に実施を行っていますので、撤去作業の時間、それから曜日の見直しを行っております。その結果が今回の数値として出ているものだと考えております。

会 長： その他長期放置の定義につきましてもすぐわかるようでしたらお願い致します。

放置自転車対策係長： 長期放置につきましては、こちら駐輪場内に長期で置かれておりました自転車等を警告後撤去した台数になります。

会 長： はい、ということですが、いかがでしょうか。いずれにしましても、現状という時には現状の数値だけではなくて、その変化をどう理解したか、その理由は何か、というのは皆さん気になっておりますので、次回からはできるだけ精査をお願いします。V委員、何かございますか。

V委員： 先程質問したのですが、「ある一日の台数だったのか」ということが一つと、それから今のお話は、放置自転車の撤去の方法を変えて、できるだけ一生懸命頑張ってみたら、数がちょっと増えていますという話だと思うのですが、ということは裏返せば、放置自転車数そのものは、むしろ増えているのではないかと、そういった見方も出てくるかと思うのですが、そうすると今度啓発の問題だとか、その辺の現状認識についてはどうお考えなのか、教えていただきたい。

会 長： 1ページ目の、この数値は「ある平日の調査した日（1日）」ですよね。そこは良いと思います。あとは、それぞれの原因についての解釈。こちら、今の段階で何かありましたら、お願いします。

事務局： 確かに（放置自転車の撤去を）行えば行うほど、撤去の台数も増えていくという部分もありますが、そういった意味でもっと啓発をとというのは、ごもっともなご意見で、私共も考えております。キャンペーンを行いながら、啓発の方も行っておりますけれど、もっと効果的な啓発ができないかというのは、今後も検討していきたいと考えております。

会 長： ありがとうございます。この辺の問題は、やはり駐輪の状況が変わってきたということで、先程の撤去経費が上がっているというのも、夜間の撤去について等の説明があればわかりますよね。この辺はやはり最初に言いましたけれど、そろそろ見直しをする時期に来ているのではないのでしょうか。全体的に、委託管理の仕方、料金の設定等そういったことを含めて議論する時期が近づいていますから、秋にまたこの会議がありますので、その時まで当初の（駐輪の）状況から現在までにどう変わっているのか、新しい課題は何なのか、というのをできるだけ整理していただければと思います。宜しいでしょうか。

他に何か、はい、どうぞ。

A委員： 1点要望でございまして、先程、自転車の多様化について対応できていないという話もございましたが、自転車のウィロード等の、コイン式の自転車駐輪場の利便性について、今はママさんが前と後ろにお子様たちを乗せているような大型自転車が大変多くなっていて、なかなかコイン式の駐輪スペースに入りきれない、出せない

いという声をたいへん多く耳にします。また、どうしても台数を増やす為に上段と下段という形で、上段については女性が持ちあげることが困難な状況も続いております。豊島区が推進している（取り組みの）1つとして、「子供たちや女性が住みやすい街づくり」ということもございますが、なかなか対応できていない箇所も多様でございます。そこもこういったこともまた新たに対策の1つとし、是非今後の課題としてご検討いただければというのが、要望でございます。

会 長： 従来からご指摘があったかと思しますので、具体的な検討の方向等をお願いしたいと思えます。宜しいでしょうか。

時間的にも、次に進んだ方が良くと思えますので、「資料 39-2」、「令和元年度 自転車駐車場等整備事業計画」の説明をお願いします。

事務局： （「資料 39-2」の説明）

会 長： ありがとうございます。2ヶ所ですね。こういう形で今年度進めるということのようです。今の説明に関しましてご意見、ご質問はございますか。

宜しいでしょうか。それでは続きまして、議題 2「豊島区走行環境計画等について」に移らせていただきます。それでは事務局より説明をお願い致します。

事務局： （「資料 39-3」“「豊島区自転車走行環境計画」整備路線図（令和元年5月時点）」と「資料 39-4」“令和元年度 自転車走行環境計画 整備道路情報”、「参考 39-2」“パーキング・メーターのナビライン（矢羽根）について”の説明）

会 長： ありがとうございます。今年度の整備関係の情報でございました。

ちょっと確認したいのですが、この場合の自転車走行環境整備というのは、あくまでも現在の車線幅でナビラインをひくことを指しているわけですね。

事務局： はい、そうです。

会 長： いかがでしょうか。

そうしましたらまず、事務局の方から説明がありましたパーキング・メーターの取り扱い、こちらについて副会長よりコメントがありましたらお願いします。

副会長： はい、「資料 39-2」でご紹介いただいたように、国のガイドラインの中では、まずは本当にそのパーキング・メーターが必要なかの議論から始めなさい、ということになっていまして、やっぱりそれが必要だとなった場合にどうするか、というのが次の議論ですよね。ここに例という風にしてあるということは、ガイドラインのなかでは、こうひきなさいというような確定的なガイドラインラインはだしてない、ということになります。したがってここでご議論いただければいいのですけれども、1つだけ避けて欲しいのは、こちらの例にはないもので、豊島区外の都内某所に実際につくられてしまっているのですが、矢羽根を路側帯側に連続させて

ひき、その横（外）、車道側にパーキング・メーターのラインをひいているところがあるのですが、それは避けていただきたい。つまり、自転車がまっすぐ走れるようにという配慮からだと思うのですが、2つ問題がありまして、1つは停まっている駐車車両が、車道の真ん中にポツンと島のように停まっているような形になってしまうという問題。もう1つは、停まっている車の中にいた時にバックミラーの角度がどうなっているかという、運転手さんが後ろを見やすいように角度が設置されているわけです。つまり助手席側からは、バックミラーを見ても後ろがなかなか見えない。すると、今のように設置すると、助手席の人がドアを開けようとする、左の後ろから自転車が走ってきたときに見えない。ですから、そのひき方は避けていただきたい。それ以外につきましては、ここにあるような例を参考に、ご検討いただければと思います。

会 長： はい、ありがとうございました。ということで、技術的にもかなり難しい話があるようですが、全体的なご質問、ご意見等ございましたらお願いします。

はい、P委員どうぞ。

P委員： ちょっと細かいことがわからないのでお聞きしたいのですが、パーキング・メーターは誰が設置するのでしょうか。区じゃないし、東京都じゃないし、警察でもないかと思うのですが。区道にもパーキング・メーターがあって、非常に邪魔だといって、お金ももらえないのになぜこんなところにつけるのかという話もあって。とにかく、誰が決定権を持っているのか、細かく、素人にもわかるように教えてもらえませんか。その上での議論ではないかと思います。

事務局： パーキング・メーターは警察さんが設置することになっております。

P委員： 警察が設置するのですか。すべて警察が発案をして、警察の方で段取りを取って、お金の集金についてもすべて警察ということで宜しいのですか。では、区道に設置する場合は区の協議があり、都道の場合は都で行い、ということで宜しいですか。基本的には、警察ということですね。

会 長： 私が適切にこたえられるか分かりませんが、「交通管理者」と「道路管理者」が違っておまして、区道とか都道では道路管理者の仕事、そちらを通る車両につきましては、交通管理者である警察が管理。区道であろうが都道であろうが、一括して駐車の方は警察でやっている、ということですね。ただその、どういう場合にパーキング（・メーター）を認めるか、というのは、もちろん区民の皆様の意見を聞いて要望に応え、反映する形でという風に理解しておりますが、何か警察さんの方でありますか。宜しいですか。

P委員： どういう経緯でパーキング・メーターを設置するのか具体的に教えていただきたい。例えば劇場通りでも、狭いところにパーキング・メーターがありますよね。危ないのではないかとこちらは思いますが、設置するには設置するなりの理由があると思

うのです。住民の方の要望なのか、それとも警察独自の判断なのか。場所によって設置の意義、もしくは経緯も、だいぶ変わってくると思います。パーキング・メーターすべてが、一概に同じような形で設置されていることはないと思うので、これはもう、難しい議論になってくるかなという気がしています。

会 長： 今回は区間④の236mの中に3台分あると。議論するためには、まずエビデンス、どんなデータが駐車の利用についてあって、どの程度どんな時間で使っているか、そしてそこに自転車がどのくらい通っているか等を調べ、それらのデータが揃ってからの議論かと思います。それを調べた上で、どういう形がいいのか、また、パーキング・メーターが必要か、場合によってはもっと数が必要、大きい車を止められるようなスペースが必要となってくるかもしれませんよね。調査を全時間行う必要があるのか、日中のある時間でいいのか等も考える必要があるかと思います。パーキング・メーターを残した上での設置方法が、例①、例②以外にも何かあるのか。副会長からは先程注意事項がありましたけれども、これは自転車を使う権利を守るということにもなります。場合によっては少し車の方をいじめても考えなくてはいけないかもしれない。そこはむしろ区民としての優先順位になってくるかと思うので、それも、道路管理者、交通管理者に反映しつつということになるかと思います。

N委員： パーキング・メーターの矢羽根について、「(1) 基本的な考え方」に、利用率が低い場合の考え方について、利用率が低い場合は撤去するように書いてあるのですが、平均の利用率と、利用率が低い場合の考え方を具体的にどのように考えているのか、その辺をちょっとお聞きしたいのですが。

会 長： 今の段階で、何かございますか。副会長、専門的なご意見をよかつたらお願いします。

副 会 長： 低いというのは、どれくらい使われている場合を言うのか、数値を出せないのか、ということだと思うのですが、敢えてこれは書いていないわけです。つまり、その地域にとって、その利用率がどうなのかということで、議論の余地を残す為に、こういう書き方をしている。

会 長： 宜しいでしょうか。

N委員： 平均どれくらい利用率があるのか、そこらへんはいかがでしょうか。

副 会 長： それは、ちょっと私には分かりません。

会 長： 個別の話ですね。現在の、この場所についてのデータは何かお持ちですか。

事 務 局： こちらでは持っておりません。

会 長： それでは、それは調べていただかないとダメですね。では、V委員どうぞ。

V委員： 具体的な議論に入っていきたいと思うのですが、例②の場合だと、ここに車が停まっていて、自転車がわき見運転等をした時に車へぶつかったとすると、ここに矢羽根をひいた責任が出てくると思います。ここは自転車が通行するところだよ、という意味合いになってくると思うので、道路管理者が、事故の一端の責任を持つ可能性がある。つまり、パーキング・エリアと矢羽根のどちらが強いのかという議論になると、大きな矢羽根をひくことによって、矢羽根の力が強いと理解されかねない。ある意味ずるいのですが、例①にしておけば、ここの中に車が停まっていて、仮にぶつかったとしても、それは自転車の責任だということになり、矢羽根を引いた人の責任は問われないのではないか。この場合には「車があるから右側に出て走ろう」若しくは「歩道に入ろう」という判断ができる。例②のように、ここに大きい矢羽根を書いてしまうと、「ここに矢羽根が書いてあるから私はその通りに行ったのだ。自動車が止まっているのは自動車の責任でしょう」と言われかねないので、ちょっと屁理屈みたいですけど、私は例①の方が、いろいろな意味で良いかなあというふうに判断を致しました。

会 長： はい、一つのご意見ということなのですが、法的には、何かありますか。

副 会 長： 市民委員の方とは思えないほど、非常に深いご発言をいただいていると思うのですが、法的に言えば、矢羽根はあくまで法定外ですので、ちょっと心配されすぎのような気も致します。ただ、確かに気持ちとして、パーキング・メーターの上にドカッとかいう風（例②のよう）に書いてあると、それを信じて突っ込む人がいないとも限らないと言われると、「そうかなあ」と、今言われて初めて思った次第であります。

会 長： 自転車の方の、前方不注意ということもあるかもしれませんね。

E委員： まず考えなければいけない、パーキング・メーターが必要なのかどうかというのが、たまたまこちら、うちが近いのでよくわかりますが、日中駐車が結構あるのです。もう一つ考えなければいけないのは、ここが劇場通りだということです。劇場通りがどうなっているかと言いますと、川越街道から劇場通りへずっと自転車道が、歩道上にちょっと危なくて我々反対したかったのですが、あります。歩道上に幅 2m 程の自転車の走行レーンがあります。中国語でも日本語でも、「歩行者に注意しながら徐行」と書いてあります。優先道路でもありませんし、専用道路でもありません。こういったものが必要なのか、きちんと議論せずに進んでいくので、我々気になっているところではあるのですが、安全な方はこの場合車道なのか歩道なのか分かりませんが、非常に両方とも痛しかゆしの世界。そこの議論が成されないままに、パーキング・メーターのことが先に議論されているので、果たして、自転車レーンを走ろうと思っている方、または、軽車両としての走り方、そこも議論しておかな

いと、どちらが優先なのかわからず、先にこの議論するのは少し怖いと思います。この先、一番大事なのは、放置自転車にならないように駐輪場まで矢羽根が続いていくような考え方が必要で、例えば「西池袋 (C023)」。これは、歩道の中の歩道上にあるレーンから、池袋のメトロポリタン駐輪場に対する動線と、その前の立教通りの方は地下の西池袋駐輪場へ向かう動線と、非常に意味のある整備だと思います。その辺の議論、もう一度明確にしておいた方がいいかと思います。ここで結論を出すのは簡単ではないと思いますが、それぞれ、根本的なことを考えないと、パーキング・メーターも2つや3つじゃなくて、この先いくつもあります。そこもきちんと、議論に加えていただきたく思います。

会長： はい、ありがとうございました。議論にあたっての前提条件の整理ですね。もっと、広めに考えなければいけない。ネットワーク的な意味を含めて。それから、歩道上での自転車の取り扱いと同時に考えると。これプラス、実際のパーキング・メーターの使用状況等の量的なデータなしで議論するのはまずいと思いますので、そんな形で今後検討したいと思います。

それでは、I委員お願い致します。

I委員： 私もE委員と家が近く、状況が非常によくわかるのですが、おっしゃるように歩道幅がそれなりにある中で、歩行者と自転車が混在しているような状態。パーキング・メーターの利用率がどれくらいになるかというご議論になるかと思いますが、地域にとっての利用率がどれくらいかというお話が先程ございましたので、一言だけ申し上げさせていただきたいのですが、利用率がすごく高いようなイメージを私はもっております。朝の9時から夜の20時か19時くらいまでのメーターだと思うのですけれども、私が見ている限り、池袋の駅にも近いということもあって、利用率はかなり高いのかなと思っております。矢羽根の話と共通するのですけれども、矢羽根をこれだけ大きくすると、あたかも自転車の方が優先ですよというような印象になりかねないなあ、と試みていたのですけれども、矢羽根自体が「選択肢を持たせる」ということが前にも議論であったかと思うのですけれども、自転車は必ず矢羽根の上を通りなさいということではなくて、自転車の形状や用途によって通る選択肢を与える。これはビックリガードのお話で出たのだと思うのですけれども、自転車も自動車も上手く共存できるような道ができるのが宜しいのかと思います。「④劇場通り」のパーキング・メーター、メーターの機械自体が最近新しくなったのではないかと思います。僕もこの前停めたのですが、それはそれで使いやすいなど、この前思っておりました。そういったこともありますのでパーキング・メーターの利用率など、きちんとデータを揃えた上で、議論したいなと思っております。あと一点お伺いしたいのは、③と④の道路の間、黄色の上にある赤のライン「みたけ通り」の部分なのだと思いますけれども、僕は、「みたけ通り」が開通するにあたって左折レーンを設置するかどうか、地元でも議論になっているところなのだと思いますけれども、ここも、整備の一つで、矢羽根を引く計画があるのかお伺いしたいのですが、いかがでしょうか。

会 長： いかがでしょうか。

道路整備課長： 昨年、173号線「みたけ通り」開通しまして、今委員からお話がありました「劇場通り」も左折レーンを設けて、尚且つ商店街の中の部分ですね、173号線に取りつく部分についても、今年度設計して次年度から令和3年まで工事の方かかると思いますが、最終的には同じように矢羽根のナビラインをひいて、173号線から一連の流れ、ネットワークが作れるように、整備は進めてまいります。

会 長： はい、宜しいでしょうか。いずれにしても、このパーキング・メーターがある区間以外のご意見はございますか。

C委員： 意見ではなく矢羽根に関してなのですが、私もガイドラインの改定に委員として関わらせていただいたので説明させていただきたいのですが、矢羽根はつける意味が2つあると思っております、一つは自転車の利用者、走行車に、通る場所を示すこと。もう一つ、私が一番大事だと思っているのが、車に対して視認性を持たせるということ。これが、ナビラインをつける意味だと思います。なので、パーキング・メーターをどうするか、という問題は、データを持って議論していくべきだと思うのですが、ここの例①と②に関して、何故この例②の大きい矢羽根が良いのかというと、車に対して、ここは自転車を通る可能性がある、車道の方に乗り出してくる可能性がある、だからこそ視認性を持たせて車に分からせる為に、敢えて大きい矢羽根をつけている。なので、普通の場所以上に気をつけてよ、ということを知らしめる為に、例②が資料に乗っているということを念の為付け加えさせていただきます。

会 長： 大変貴重なご意見をありがとうございました。それでは時間の関係もございすが、パーキング・メーターについては次回に持ち越し、その他に関して特にご意見がなければ、了承ということにしたいと思っておりますが、宜しいでしょうか。

はい、ありがとうございました。それでは続きまして、最後の議題ですかね。議題2のうち、「資料39-5」、「資料39-6」のびっくりガードについてお願い致します。

事務局：（「資料39-5」“びっくりガード自転車通路”と「資料39-6」“びっくりガード（第38回協議会）について説明）

会 長： はい、ありがとうございました。大学の所用で退席される前に、副会長から一言、お願い致します。

副会長： 申し訳ありません。ちょっと、中座しなければならないので。資料39-6の「前回協議会意見まとめ」の裏面の最後のところ、私の発言だと思うのですが、これにつけるわけで、矢羽根を引く意味は、歩道を走っている人に対して、無理やり車道に降りろというものではない、これが絶対的に必要なこと。ただ、今のお話だと、現に車道を走っている人がいるとなると、その車道を安全にする為に、さっきおつ

しゃっていただいたように、車のドライバーに対しても自転車のドライバーに対しても、ここは自転車を通る場所だと言うことを示すことが、少しでも今より安全になるという可能性があるのなら、矢羽根をひくことも検討対象になるということです。

もう少し、車の交通量、自転車の交通量、時間別にどうなのかみたいなことのデータを揃えていただいて、議論した方が良いと思います。

会長： ありがとうございます。この分野の専門的な方ですから、彼の意見は、そういうことのようなのですね。皆様方のご質問、ご意見をお願いしたいと思います。

私も今日初めて見てきて、非常に複雑な、交差点の部分であることと、一旦下がるとか上がるとかがある中で、しかも道幅が限られている。考えないといけないことは、まず我々は何の為に議論をしているのか。自転車をきちんと安全に通すというのが第一であって、それが途中で切れていたりするのはやはりまずい。きちんと連続性を持って道路確保できるかということ。ただその場合にはそれぞれ、車の安全性と歩行者の安全性を総合的に考える必要がある。ということになりますと、私はデータが不足していると思いましたのは、車の方の交通量ですね。直進、右折、左折、事故がどれくらい多いのかと、大型車の混入率、車線に余裕が無きにしもあらずで、車線を10cmずつずらしたら30cm空くとか、そういったことが重要になる。それくらいの議論をしなければならない。そういう意味ではきちんとした交通量のデータ、自転車のデータも自動車のデータも必要。自転車のデータは、自転車の規制、右折禁止にするなら、手前からやらなければならない等、そういったことも考えると、ネットワーク的なデータを見た上で議論しなければならない。それを考えた上で、区として、この協議会としては何を優先すべきかというのをもう一度議論して、そうするとやはり車には遠慮してもらってもいいのではないかと。先程の交通事故のこともございましたし、都心のど真ん中まで、マイカーがどんどん走ってくるのはおかしいと、世界的にはどんどんそういう方向に動きつつある。その中で、ある一定の車の利用はできるように、保障しなければならない。その中で、どこまで優先するか。歩行者にはちょっと我慢してもらおう、自転車にもちょっと我慢してもらおうと、譲り合いの中でどういうバランスを考えるか、そういう議論ですので、かなり具体的に詰めた、データに基づいた議論が必要になってくる。今日見ていてつくづく、これは簡単な問題ではないなと感じました。やはり、感情論と言っておかしいですが、思い付き的な議論ではないですから、きちんとしたデータを含めた上で議論したらどうかというのが、私の今の印象です。違うご意見もあろうかと思いますが。前回も様々なご意見がでましたし、確かにそれぞれ、もっともな点があろうかと思いますが。最後はやはり価値観ですよ。大東京の都心のこういうところでは、車はある程度我慢してもらわないといけない時代に入っていると、私は個人的にはそう思っております。それが具体的には、幅を10cmずつ詰めることでいいのか、あるいは速度を落とさせる工夫。車についても速度を落とさないといけないし、自転車も、坂もありますし、そのままでいくと結構速度出していますよね。自転車の速度を落とさせることも必要かもしれない。そういうことを新しい池袋から始めて、他のところにも参考になる例が生まれることを期待したいと思います。

というのは私の個人的な感想なので、それでは皆様いかがでしょうか。

M委員： 一般自動車道に対して、自転車レーンを作る議論をしていますけれども、だいたい、大きな道路というのは、自転車も車並みに法改正されて、車道を走るとというのが義務づけられて、交通ルールを守って走っていると思います。けれども、裏道の一方通行路を走ることが非常に問題になっている部分がありまして、というのはやはりマナーの問題、区道の一方通行路というのは路側帯もなければ、左側を走ろうが右側を走ろうが自由な感じで、誰も交通ルールを守っていない。それで出会い頭にぶつかるという声も聞こえてくるのです。停止線で絶対に自転車は停止しないで曲がってしまう。そういうところが、一方通行路ではまさに守られていません。「劇場通り」のパーキングの話が出ましたけれど、パーキング・メーターに自動車が停まっていたら、避けて自転車を通ることも可能であるし、信号が赤になれば、自転車も車も一緒に停まる。けれども一方通行路ではそういうルールは無視されて、出会い頭に自転車と車がぶつかる等の事故が起きていますし、いろいろと私の方にも苦情が来ております。そういう点で、前にも申し上げましたが、やはり強制的にルールを守らせるのであれば、自転車も自動車と同じように法改正されたのだから、自転車も一方通行の車と同様に、見直していかないといけない時期にきているのではないかと思います。そういったことをしなければ、車だけが一方通行で、自転車が自由だというようなことではやはり、トラブルとか事故が起きます。前回も申し上げましたが、そういう風に改正していただけたら有難いかなと思っております。

会長： ありがとうございます。自転車利用者の意識を変えさせるように、逆にまた、走行環境の方にも通行規制をきちんとする。また、非常に取り締まりというのは難しいかと思っておりますけれども、そういったものが同時にないと、なかなか進まないというご意見として承っておきたい。

その他何か、びっくりガードの対応についてのご意見ございますか。

特になければ、先程申し上げましたが、データを集めていただいて、それをもって検討していただく。G委員には以前分科会という形でお願いしておりましたので、私としましては、まずデータを集めていただいて、データを見て、分科会を再び開催してもらうかどうか決めていただけたらと思います。次回の会議が11月頃になりますので、それまでにデータを、J委員にも相談して、どんなデータが必要か確認した上で集めていただき、実際の事例も、他の区でどうやっているのかも整えていただいて、次回の協議会で、分科会を開くかどうか決めていただけたらと思います。ちょっとそういう意味では対応が遅くなりますけれども、あわてて何かするよりは、そのくらい慎重に、難しい問題ですので、進められたらなと思います。そういった進め方で宜しいでしょうか。

はい、ありがとうございます。それでは一応、了承されたということで、次回までに、ちょっと事務局の方負担になるかもしれませんが、そういった点を是非宜しくお願い致します。

事務局： はい、分かりました。

会 長： ありがとうございます。それでは、議題はそこまででしたでしょうか。事務局より何かございましたら、お願い致します。

事 務 局： 特にございません。

C委員： すいません、終わる前に一つ、調べていただきたいと思うことなのですが、放置自転車対策についてです。豊島区の放置自転車対策、豊島区の放置自転車が減ったのは本当に素晴らしいと思うのと同時に、先程E委員も会長もおっしゃっていましたが、素晴らしい実績がある豊島区だからこそ、今一度検討し直していただきたいのが、まず、毎週日曜日に撤去活動を行っているということでしたが、撤去活動の頻度を今後どうしていくのかということと、手数料が5千円となっていますが、前にも一台あたりにかかる費用が1万円と、区民の利用者から見れば、正直5千円とられるという意識の人が多と思います。私も正直、こういう自転車の活動をするまでは、「えっ5千円もとられる」と、放置しておいて、自分が悪いのに、とられるという認識でしたが、実際にこうして実情を見てみると、とんでもない。1台当たり1万円かかっている、台数から考えると1億8千万円くらいが、豊島区の大事な財源にかかっているということで、本当に5千円でいいのか、という議論。他の自治体はもっととっているところがあるのではないかと正直思いますし、そのデータがあれば、見せていただきたいということです。あと、放置自転車の広報に関しても。なんで放置したらいけないのかということ区民は分かっているのが現状だと思います。「たかが1台、誰に迷惑をかけているのだ」「一瞬だからいいだろう」というのが、普通の利用者の意見だと思います。でも、「こういう人が困っている」ということだけではなくて、「皆さんの払っている大事な区民の税金が、1台あたり1万円もかかっている。年2億円弱の経費がかかっている。皆さん本当にそれでいいのですか。」というのを広報に取り上げていただきたい、というのが、意見と調べていただきたいところです。

会 長： ありがとうございます。事務局の方は宜しいですね、是非ご検討お願いします。それから次回ということで、それまでに何か掘り起こしておいた方が良いでしょう、事務局まで直接お願いします。

それでは、大変ありがとうございました。熱心に議論していただいて、色々問題の指摘もございましたし、今後の改善点も見えてきたように思います。具体的な対策はやはり、科学的な根拠に基づくデータをベースにした議論を是非、次回したいと思いますので、宜しくお願いします。次回協議会は令和元年11月に予定しております。日程等は後程の調整になるかと思えます。

それでは今日は閉会と致します。ありがとうございました。

(午後12時00分 閉会)

<p>会 議 の 結 果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 令和元年度事業計画を報告した。 ・ 豊島区自転車走行環境計画等について協議を行った。 <p>(委員の欠席)</p> <p>足立勲、五味康真、塩田竜也、渡貫貴浩、吉田雅彦</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 39-1 豊島区放置自転車等対策の現状 ・ 資料 39-2 令和元年度 自転車駐車場等整備事業計画 ・ 資料 39-3 「豊島区自転車走行環境計画」整備路線図（令和元年 5 月時点） ・ 資料 39-4 令和元年度 自転車走行環境計画 整備道路情報 ・ 資料 39-5 びっくりガード自転車通路 ・ 資料 39-6 びっくりガード（第 38 回協議会）意見まとめ ・ 参考資料 39-1 豊島区自転車等駐車対策協議会委員名簿 ・ 参考資料 39-2 パーキング・メーターのナビライン（矢羽根）について
<p>そ の 他</p>	<p><次回会議の予定></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第 39 回全体会 <p>令和元年 11 月頃開催予定</p>