

会 議 録

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42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3年6月29日（火）午前10時00分～午前11時51分
開催場所		豊島区役所本庁舎8階 議員協議会室
出席者	委 員	〈学識経験者〉太田勝敏、久保田尚 〈区議会議員〉芳賀竜朗、木下広、元谷ゆりな、儀武さとり 〈区民〉千野富久、石坂美穂、池田好雄、石嶋光代、原田敏郎、 徳光昌代、北方真起、柳田好史 〈官公署〉大野貴史、松村一秀、吉越守、武井真理恵 〈鉄道事業者〉藤沼愛、沖田浩嗣、岩崎正明 〈関係団体〉清水雅樹、松田宗能
	その他	〈幹事等〉都市整備部長、土木担当部長 都市計画課長、交通・基盤担当課長、土木管理課長、道路整備 課長、交通政策係長、地域公共交通係長、交通安全対策係長、 放置自転車対策係長、駐輪場管理係長、駐輪場整備係長
	事務局	土木管理課交通安全対策グループ
公開の可否		公開 傍聴人数 0人
非公開・一部非公開の 場合は、その理由		
会議次第		（議題） 1 豊島区放置自転車等対策の現状について 2 主な交通安全啓発活動について 3 自転車ナビライン整備路線図について 4 第二次豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画の中間見直し （案）について 5 その他

審 議 経 過

No. 1

土木管理課長：それでは、定刻になりましたので、ただいまから第42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、また足元が悪い中、ご出席をいただきまして、大変ありがとうございます。

私、事務局を担当いたします、豊島区都市整備部土木管理課の課長の石井と申します。どうぞよろしくお願いいたします。それでは、座って議事の進行をさせていただきます。

初めに、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。

区議会議員の、元谷 ゆりな 様です。

国土交通省関東地方整備局東京国道工事事務所交通対策課長の、大野 貴史 様です。

東京都第四建設事務所管理課長、松村 一秀 様です。

目白警察署交通課長、武井 真理恵 様です。

豊島区商店街連合会副会長、千野 富久 様です。

東京地下鉄株式会社鉄道本部鉄道統括部開発連携・工事調整担当課長、藤沼 愛 様です。

新委員の方の委嘱状につきましては、本来直接お渡しするところですが、時間の関係上、机上にて配付を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4年10月31日までとなっております。よろしくお願いいたします。

続きまして、本協議会の設置目的をご説明いたします。この協議会は「豊島区自転車等の放置防止に関する条例」の第27条に基づいて、区長の附属機関として設置され、「区長の諮問に応じ自転車等の駐車対策及び適正な自転車利用の推進に関する重要事項を調査協議するほか、区長に対して、意見を述べることができる」とされているものでございます。

本日の欠席に関するご連絡でございますが、西武鉄道の齊原様、東京都交通局の大谷様、巣鴨警察署の塩田様につきましてはご欠席でございます。

協議会委員の過半数の出席をいただいておりますので、条例に基づきまして会議は成立いたしました。また、本会議は、原則公開で行うこととされており、議事録も公開することになっておりますので、よろしくお願いいたします。

会長に進行をお願いする前に、皆様の前にあるマイクの使い方をご説明したいと思います。マイクの根元にスイッチがございます。スイッチを押しますとこのような形で緑色のランプが付きまして発言をすることができます。発言が終わりましたらまたボタンを押していただくとこういう形でランプが消えますので、よろしくお願いしたいと思います。それでは、会長、本日の議事進行のほどよろしくお願いいたします。

会長：はい。分かりました。それでは、今日はこういう形で、コロナということで会議もちょっと遅れたといいますが、前回は去年の12月でございました。それからしばらく

間が空きましたけれども、どうぞよろしくお願いしたいと思います。いつものお願いですが、取材の方がいらっしゃいましたら、冒頭のみ写真撮影可能という形で、あとは議事に入らせていただくということですが、本日はいらっしゃいません。

それでは、本日の議題の1番目です。豊島区放置自転車対策の現状について、事務局のほうから説明をお願いいたします。

放置自転車対策係長：土木管理課放置自転車対策係長の斉藤でございます。よろしくお願いいたします。私のほうから、現在の豊島区の放置自転車についての現状についてご報告をさせていただければと思います。座って説明をさせていただきます。

会長：はい。お願いします。

放置自転車対策係長：それでは、資料番号の42-1豊島区放置自転車等対策の現状という資料をお取り出しください。こちらにつきましては、令和3年4月1日現在での現状の資料となっております。前回の変更点を中心に説明をさせていただければと存じます。

まず、ページをめくりまして2ページにお進みください。

駅別の乗り入れ台数の推移とございまして、毎年10月に東京都の一斉調査に基づいて調査をしているものでございます。

令和2年度の状況でございますが、表の下のほう、計の列の令和2年度をご覧くださいければと思います。駅別の乗り入れ台数は、前年度より3,519台の減少となっております。8,875台、こちらに対する放置自転車の数が461台となっておりますので、放置率は5.2%というような状況となっております。

続きまして、少しページが飛びまして9ページをご覧ください。

こちらにつきましては、現在の区内の駐輪施設の収容台数の推移でございます。令和元年度から2年度にかけまして、区立の駐輪場は10台増加をしております、民間の駐輪施設としては77台の増加といったこととなっております。

続きまして、12ページにお進みください。

こちらのページにつきましては、放置自転車等の撤去の流れになりますが、一番下の表をご覧ください。現在の自転車の撤去にかかる経費についての資料でございます。令和元年度決算では、1台当たり1万1,93円となっております。平成30年度と比較すると約600円ほど安くなっております。自転車撤去にかかる経費については、昨年度に引き続き区民の方に広く周知するため、『広報としま』の令和3年5月11日号で、放置禁止区域の告知とともに掲載をしておりますのでございます。

続きまして、1ページめくっていただきまして13ページ、14ページに移ります。

こちらは自転車の撤去の状況でございます。令和2年度と令和元年度の比較の表になりまして、令和2年度合計の一番下の台数を見ていただきますと、令和2年度は1万3,714台で、令和元年度が1万8,883台となっておりますので、1年間で5,169台の自転車撤去が減少した状況となっております。

続きまして、16ページへお進みください。

こちらは撤去した自転車に対して、返還や、何かしらの処分をした自転車台数の推移を示した表となっております。令和2年度に関しては、撤去した自転車1万3,714台に対して、実際に所有者に返還できた自転車が9,412台となっております。返還率は68.6%となっております。令和元年度の返還率が67.7%でありましたことから、前年度より0.9ポイントほど上昇したといった状況でございます。また、撤去自転車台数の実績減により、廃棄された自転車台数も、前年度より1,171台の減少となっております。

続きまして、18ページまでお進みください。

こちらに関しては、自転車リサイクル事業についての説明でございます。保管期間を過ぎても引き取り手のない自転車の中から、まだ十分に使用できるものについては、リサイクル自転車として区民販売、海外譲与などの再利用をしております。区民販売については、昨年度同様に年間100台ほど、こちらは自転車商組合加盟店にご協力いただきまして区民に対して販売を実施しております。また、海外譲与でございますが、令和元年度より公益財団法人自転車駐車場整備センターの協力を得て実施する予定ではございましたが、昨年度に引き続き新型コロナウイルス感染症の世界的な蔓延により、海外への輸出が困難といったことになりまして、現在も休止となっております。

最後に、21ページ、22ページをおめくりください。

こちらは、当該自転車対策経費についての実際の決算ベースでの推移でございます。近年整備する大きな自転車駐車場がなかったために、歳入歳出ともに前年度より横ばいの状況となっているという状況でございます。資料42-1についての説明は以上でございます。

会長：ありがとうございました。それでは、ただいまの資料の説明につきましてご質問、ご意見等ございましたらお願いします。いかがでしょうか。はい、どうぞ。

P 委員：おはようございます。なかなか開けなかったのでお疲れさまでございます。お久しぶりでございます。

毎年4月になると新入の学生が増えて、我々常に対策をやっている人間としては4月が一気に増えるのですが、コロナの関係で、去年、今年と4月の増加がほとんどありませんかったということが一つ。それからあと、コロナで乗り入れ台数がだいぶ少なくなっているのではないかと考えてまして、逆に言えばスポーツ車、いわゆる遠距離でも通勤のできる、混雑したコロナの状況の中であれを避けてということ。しかしながら、テレワークも増加の中で自転車利用が大分減ってきて、駅前利用が減っているということも一つの今回の原因なのかどうか、その辺ちょっとまた教えていただければなというふうに思っています。

それから、広報にアップしていただいたことは、金額ですね、区の財産、税金を使っ
ての撤去することが1台幾らかかるかということに対して、もう購入するのと同じぐら
いの金額、もっと言えば、放置自転車を販売する価格が大体8,000円です。

8, 000円から1万円ぐらいの金額なのですが、撤去した台数、再販する自転車以上に高い金額が撤去台数にかかっている。これ何度か確認しているのですが、再確認させてください。人件費とかいろいろどこまで金額入っているのか。昔、僕の記憶ではもう10年ぐらい前の話ですが、5, 000円とか7, 000円ぐらいの間で、たしか6, 000円ぐらいまでの間で推移していたのですが、今、1万円を超えている。果たしてこの中にこういった費用が含まれてこの1万円アップという金額が1台の撤去台数としての金額が加算されているかという、その積算根拠、もう一回教えていただければと思います。

それとあと、私どもが一番関連しておりますJR東日本の西口の7月1日からメトロポリタンプラザ駐輪場、収容台数も大変大きく、かつ、また駅構内の敷地内にある大変大きな駐輪場でございますけれども、実は自動化されます。自動化されるということ、区の方にどのぐらい報告があったのか、ちょっと分からなくて、その辺り確認をさせていただきたいのですが、私もあまりまだよく聞いてなくて、昨日、放置自転車撤去をやっているときに自分でやっとな気がついたので、大分設置されたのだなということで、その辺を確認させていただきたいと思います。

現状を申し上げますと、今、池袋のメトロポリタンプラザビルの周辺で、大体午後の2時から3時ぐらいの間に7台から8台、平均です。みずほ銀行さんの前で西口の辺りでは大体11台前後、11台から12台がこの二、三か月の平均で、コロナが明けるともっと大きくなると思います。実はこの1週間か2週間の間に非常に人流が増えています。撤去活動を、コロナが明けた後に、一気にまた加速させていただかないとなかなか厳しい状況になるのかなというふうに思っております。どうぞその点だけよろしくをお願いします。お願いと何かいろんな質問とか混ざっております、大変恐縮です。よろしく願い申し上げます。

会長：ありがとうございました。三つくらいあったと思いますが、いかがでしょうか。どうぞ、お願いします。

土木管理課長：それではまず、コロナのところで台数とかそういったものがどのぐらい影響を受けているのかというところでございますけれども、元年度のところでの適正な駐車台数、要は停めることができるというような形が1万2, 000台ぐらいのところ、昨年度は8, 414台というような形でかなり下がっております。特に昨年の4月、5月、緊急事態の最初のときですね。町なかから人がいなくなった状態ですと本当に半分以上になりましたね。今年度につきましては、緊急事態のこの4月とか5月のところを見ても、少ないところ、特に目白駅は半分ぐらいになっていますけれども、池袋とか大塚につきましては、8割ぐらいのところでの減というような形で、テレワークとかそういったものは進んでいるのですが、昨年と比べてかなり人流は戻ってきていると思われます。あと、千川とか要町のところにつきましては、そういう影響がもうほとんどなくて、ほぼ満車のような状態というのが豊島区の中での形でございます。そのコロナの関係でも、直接駐輪場があるところの会社に行かれて駅前駐輪場を使わない

という場合もありますし、テレワークもありますしということで、この辺りのところは一人ずつアンケートを取ってみないと詳しいものは分かりづらいというところですが、定期利用は減って一般利用が増えているというのが現状ですので、テレワークとかそういったものの影響はあるのかなと思います。

放置自転車対策係長：それでは、私のほうから、実際の１台当たりの経費についてのご説明をさせていただきたいと思います。

先ほどの資料１２ページの１万１９３円ですけれども、現在、放置自転車の警告撤去業務に関しては、一部、区職員の直営でもやっているのですが、その大半が民間の事業者へ委託をしております。また、自転車コールセンターを平成１９年度以降は設置しておりまして、こちらのコールセンターと、各保管所も民間の事業者へ委託をしております。令和元年度の決算のお話でいいますと、放置自転車の撤去作業や運搬作業については年間で９，７００万ほどの委託をしております。一方で、保管所だとかコールセンターの運営経費に関しましては、７，７００万ほどございまして、こちらが実際の支出の大半を占めているところでございます。それ以外にもシステムの運営経費であるとか、そういったものもございすけれども、基本的には人件費が大半となっております。こちらの経費を撤去台数、頭割りをすると約１万１９３円といった計算となっております。私からは以上です。

会長：それから、ＪＲ東日本はありますか。

土木管理課長：ＪＲさんのところについては、申し訳ないのですが、詳しい情報を頂いておりませんので、私のほうでもＪＲさんのほうに問い合わせをしてまたお伝えをしたいと思います。

会長：よろしいでしょうか。ＪＲさん、何か情報ありましたら。

Ｕ委員：すみません。詳しい内容が私もちよっと把握しておりませんので、また、区さんのほうからお問い合わせいただいたらお答えしたいと思いますけれども、参考までに、この自動化に当たって、こういったご意見あるいは問題点、そういったものがあるのかというところを教えていただけたら幸いです。

会長：そういう状況ですが、自動化を含めて何か、Ｐ委員のほうでもコメントございましたら。

Ｐ委員：ありがとうございます。自動化を逆に言えばこちらのほうは望むところといたしますか、池袋でございますので、しかも駅前でございますので、大変繁華街としては、今は全然人流の問題で２４時間ということはないのですが、コロナ前は大変２４時間の必要性があったと。ですから、今回その辺りが改善されるかどうか。昔、利用する人

たちに対して、1, 000円以上のお買い上げで幾らだったかな、3時間まで無料だったと思うのですが、そういった形での利用する頻度、それからあと利用者への負担、そういったものが、逆に言えば人件費をそういった形の中で機械化することによって賄えたりできればいいなというふうに希望する次第でございます。自動化は大変よくなっているなど。サービスの的には、ただ人が全部いなくなるというわけではなくて、自転車を並べていく作業員の方が必ずいますので、そちらではまたサービスが起こるのかなというふうに思っています。ただ、まだコロナが起こらない対前年比で駐輪場の売り上げは3分の2ぐらいに減っているということは、もう既に聞いておりますので、そういった意味では非常にコスト面を考えなければいけないのかなというふうに思っております。ありがとうございます。もう一度私のほうもちょっと調べてみます。

会長：ありがとうございます。我々としては駅周辺全体の違法駐輪ということが問題ですので、それがどこで提供された駐輪場であろうとも、一応データとしてはやはり把握しておきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

そのほかご質問、ご意見ございますか。はい、どうぞ。

Q 委員：区商連のほうから参っております。初めてですので、ちょっと勉強不足ですが、まず、私の現場から行くと、池袋西口五差路のところに物件があるのですが、道路の表（おもて）と、表からちょっと入ったところの路地ですね。そこに置かれてしまう。放置されていくというのが現状で、表はやっぱり結構短い時間でぱっと撤退される方がいるのですが、路地は長時間、お仕事で出勤されて置かれているのかなというのがあるのです。実際そこは豊島区さんのほうでロープというか、バーとか、そういうものを設置していただいて、そこが非常に適した空間というか、置きたがってしまって、やや乱暴なことをされて壊されてしまうのですが、豊島区さんに電話するとすぐ来て対策していただいて、新しいバーじゃすぐ切られちゃう、折られちゃうので、ロープにしていいただいたら、この前も非常に早かったのです。これやると絶大な効果で、これやっていただくと置く人が減ります。それで、やっぱり私のところは路地があるので、私のビルに自転車乗つけるのですよね。半輪乗つける、前輪乗つけて後輪は公道というふうな非常に賢いやり方で、回収の方がきつといらっしゃると、これはどうかせない。こういう実情はご存じなのかなと思うのですが、そうすると私はどかせるのです。私は私の敷地に何で置くんみたいで。ただ、一緒にいる者たちが、何かそれやるの嫌だとかいうので怖がるのですが、やらないわけにいかない。というのは、やっぱり細い路地ですので、その割にはすごい人の流れと自転車の流れと車まで通るのですよね。接触もあるし。奥に行けば行くほどリスクが、危険度が増えていくというか、そういうふうな実情であります。小さい商店街行けば、表の自転車対策、駐輪場の設置が行われているところはあるのですが、結局そこからあふれたものが路地のそういうところに逃げ込んできているということもあると思うのですよね。そこまでちょっとお見通しを、今日初めてですのであれですが、既に対策打たれているのだと思うのですが、ぜひご考慮をいただきたいというのが区商連

としての新しい発表のところでございますので、よろしくお願いいたします。

会長：ありがとうございました。そういう実態があるということでコメントをいただきました。もし何かありましたら。

土木管理課長：そういったところの実態も含めて、やはり地域の商店街の方からも情報を得て、自転車の駐輪の場所も移動していきますので、そういうような移動した先を次々に撤去とか、あと、そういうような置かれられないような形での対応をしていきたいというふうに思います。

会長：よろしいですね。

Q 委員：あともう一つ。コストの話、先ほど出ましたので、これは一般的な関心で申し上げるのですが、自転車が放置されてそれを処分とか売却というお話が先ほど出ておりましたけれども、こういうコストは、今こちらの自転車対策経費の中には含まれているのでしょうかということを、一般的関心で申し上げるのは勉強不足で申し訳ないのですが、売却するのにも再整備しているのかなとか、そういうふうなところはどうか。関心なのであります。ただ、結論として考えとして言いますと、放置自転車徹底して対策してコストかけてもしないと街はどんどん悪くなると思います。いいお客さんが来なくなるということはもう確かですので、やっぱりやっていただく。だから痛しかゆしのところはあるのですが、コストに関してはいろいろな工夫や、あと我々も知識を高めていかなきゃいけないので、よろしくお願いいたしますと思います。

会長：コストに含まれているかどうかというところはいかがでしょうか。

放置自転車対策係長：では、私のほうからご説明をさせていただきます。

委員ご指摘のとおり、実際に撤去された自転車の中で、返還されなかった自転車に関しては、先ほどもご説明をさしあげたとおり、状態がいいものに関しては民間に売却したりだとか、区民販売に回させていただいたりだとかということで活用はさせていただいているのですが、それ以外に残ってしまった、もう実際に自転車としての機能を喪失してしまった自転車であるとか、取りに来なくて程度の悪い自転車に関しては、残念ながら処分をしております、その運搬費であるとか処分費というのは、放置自転車の対策経費の中で実際に支出をして処分をさせていただいているところでございます。

会長：よろしいですね。ありがとうございます。そのほか、ご質問。お願いします。

N 委員：今、皆様のご意見等お聞きしてちょっと気になったのが二つあって、一つは、これまたまたあった事例で、これは総合計画のほうでちょっと教えてもらおうと思った

のですが、今、お二人の方から、商店街の方たちが大変なご苦労して、狭いところに自転車を置かれると大変だということと、もう一つ、P 委員のほうからもあった話なのですが、障害者で障害手帳を持っている方で、この方が通路が細い道なのでそこに自転車を置くと困るだろうというので大通りのところに自転車を置いたのですね。そしてものの10分用事があったんで、ものの10分で自転車を持っていかれちゃったんですね。そんなに遠いところではないと思っていたのですが、自転車で行きますから、本人は足の悪い人だったので、うちへ帰るのが大変だったのですね。お金も持っていかなかった。すぐ帰れるだろうと思って置いていったところ、10分ほど自転車を放置したということになって持っていかれちゃったのですね。帰るのにすごい難儀をして大変な思いをしたのです。そしてなおかつ、自転車の保管しているところがまた自宅から遠いので、本来でしたら自動車でいつも行くのですが、自動車も乗れませんから、それもまたタクシーで行ってというような状況だったのです。そういうものに対する障害者の方たち、特にここにも障害の関係の代表者もいらっしゃるので、どういう状況なのかが私分からないので、皆さんからそういう状況を聞いているかどうかというのが一つあるのですが、そういう障害者、手帳を持っているにもかかわらず何もしてもらえない。そういうのはどうなのだろうという感じが一つありました。

それからもう一つ、金額のことで、これもそんなに長い時間じゃなかったのですが、たまたま回収の自動車を持っていかれちゃったのじゃないのだろうかというぐらいの時間でやられたのです。役所にも苦情の電話をしたそうです。ですけども、役所も金を払っているのだからという答えしかもらえてないと言われたのですね。そういう答えってあるのかなと、ちょっと気になったのです。それで、その人に言わせると、取りに行った時間なのですが、自分のうちへ戻ってきた時間が回収時間だったそうです。それに対して文句を言ったのですが、それに対する答えを役所からもらってないと言うのですよ。ちょっとおかしくないかなという気がしたのですね。

それからもう一つ、これはまた後でそういう話が出たらお聞きしようと思ったのですが、実際にここは停めてはいけないよという、そういう禁止区域というのはきちんと皆さんに知れ渡っているのかどうか。私も知らなかったのですが、駅の周りは確かにきれいになりました。随分減りました。これは私も電車を乗りますから、見ていて、ああ、随分きれいになったな、随分よくなったなというのは分かります。でも、あとスーパーですとか大きな商店街のところには、今、駐輪場も設けてくれていますから、随分整理もされているとは思いますが、それでもそういう、何というのですか、高齢者だとか、それから障害者だとか、そういう人に対する対策というのはできているのかなという気がちょっとしているのですが。そこら辺、もう一度考えていただいたほうが良いのではないかなという気がします。以上です。

会長：ありがとうございました。かなり個別のことかもしれませんが、今の段階でお答えできることがありましたら。

土木管理課長：まず、短時間の放置だからそれを撤去したのがおかしいというような方に

については、やはりこれ本当に極端な話ですけども、1分でも自分の管理下に置けない自転車を皆さんが通行するところの歩道とかそういったところに放置するというのは、一つには、例えば視覚障害者の方々の妨げになると考えられます。そういうようなところで私どもも本当に心を鬼にして撤去をしてきたというところがあります。本当に銀行で下ろしただけで持っていかれたとか、場所が分からないとかについては、やはり私どものほうはできるだけ禁止区域のところも周知しておりますし、看板を立てたりとか、路面にシールを貼ったりとか、そういうような注意喚起をしておりますけれども、やはり持っていかれた方で5,000円払わなきゃいけないという方についてはそういったような苦情はどうしても出てまいります。そういうようなところは、やはり一人一人が意識を持ってご理解をいただくというところがあるところかもしれないです。

あと、障害者の方、自転車でない移動できない方、そういうようなところの社会的弱者の方につきまして、これをどうしていくのかというところは、また一つずつそういう事例がどのぐらいあるのかとか、どういうふうにそういう方、例えば自転車にステッカーを貼るとか、私どものほうも撤去する自転車として外見上見分けがつかないので、そういう仕組みとかもまたこの協議会の中で考えていきたいというふうに思います。

N 委員：お願いいたします。

会長：ありがとうございます。それでは、P 委員お願いします。

P 委員：今のご質問なのですけれども、私の記憶では、私は毎日やっぱり貼ってるので、自分で貼ってるので分かるのですけれども、たしか時間のマークがついていて、私も自分で貼るのでごく気を遣っています。まずは、障害者の方々の人たちの自転車はマークがないですから、確かに障害のある方々がご利用されたかどうかというのはそこまで来たのか分からない。先ほど先輩のほうからありましたように、ビルの敷地内に半分以上前輪が入っていると、バイクもそうですけれども、みんなとめてあると貼れないのですけれども、現実申し上げますと、豊島区が使っているものを貼っていますけれども、もう一回確認したいのですけど、貼ってから、これルールが変わって、たしか1時間後に撤去ですね。10分で持っていかれたという話はちょっと今よく分かってなくて、今もしルールが変わっているならば、逆に言えばこの場で明確にさせていただいたほうが、委員が皆さん分かっていないとまずいと思っていて、私の中では、あそこにタイマーが書いてありました。青なり黄色なり、たしか2種類ほど色があって、そこへタイマーが入っています。例えば10時から11時半とか、1時間半ぐらいとめてあります。午前、午後の2回撤去もありますけれども、必ず1時間以上のお買い物や何かちょっと少しの間だけとめたという方は、確か見逃す、見逃すと言ったら変ですけども、自分の管理下から置かれた瞬間に、管理下、目の届かないところであった瞬間から放置になるわけですけども、現実申し上げますと、ただそういったアローアンスを持っていたという考え方があったのですけれども、一応そこをちょっと確認させていただければというふうに思っ

ています。1時間以上だったというふうに、私は1時間半なのか1時間だったか、ちょっとそこは分かっていませんけども、確か私は1時間以上放置したときに撤去されるのだと。10分で撤去されるということになりますと、もし民間に任せていたり何かの形の中で、すみません、ちょっとその辺管理もう一回していただきたいかなと。よろしくお願いします。

会長：いかがでしょうか。

放置自転車対策係長：それでは、放置自転車対策係長からご説明をいたします。

現在、禁止区域内の警告、撤去に関しては、委員ご指摘のとおり、かつては60分というようなこともやってるのですけれども、ただ、放置自転車の前提自体がすぐに移動できない状況が放置自転車ということなので、先ほど土木管理課長から1分でも駄目よといったところなので、本来ならばそれはすぐに駄目なことなのですけれども、現在は60分よりもさらに短くしております。というのは、放置自転車の傾向といたしまして、やはり短時間の放置であるとか夜間の放置が増えているという現状も踏まえまして、3年ほど前から警告から撤去にかかる時間というのはかなり短くしておりますけれども、ただ、10分ということはないです。やはり警告をしてから実際に個人の財物を撤去するわけですから、事業者のほうも記録を残したりだとか、そういったことをするので、一定程度のちょっと時間は頂いているところなのですけれども、60分よりも今は短い時間で撤去に至っております。以上でございます。

N 委員：今の話なのですが、10分はないですということですが、持っていかれてうちに帰ってきた時間が撤去の時間なのですよ。おかしくないですか。自分でもうなくなっちゃってそこから自分のうちへ帰ってきて、そこに着いたときよりも遅い時間が撤去の時間になって紙が貼っていたのです。そんなことってあり得ないでしょう普通は。それでちょっと質問したのです。持っていかれるのは放置した人間が悪いって私は言いました。でも、そうじゃないのだと。それについて役所のほうに文句を言ったのだそうです。そうしたらそう言われたのですって。役所も半分払っているのだからいいだろうというように感じで受け取られちゃったのですって。それで非常に腹を立てて、私、言われたのですよ、あんたはこういう仕事をしているのだから言ってくれって。それで私はその責任あるのでここで言うのですけど、それはおかしいでしょということです。以上です。

会長：状況が伝わっていますかね。撤去時間というのはどういうことを意味しているか。

土木管理課長：個別の案件になります。

会長：そうですね。

土木管理課長：聞き取りをさせていただいて、こういったものなのかというところを対応させていただきたいと思います。

N 委員：私に言われてもはっきり分からないのですが、こういう事例みんな黙って払っているのかなというのが気になったのですよ。それでちょっとお聞きしようと思ったのです。

会長：今まで苦情等でそれに類似したことがあったかどうかということですか。

N 委員：そういうことです。

会長：あ、失礼。

P 委員：条例は撤去ですよ。条例撤去なので、条例にその時間帯を明記することに関わってくるのだと思います。今、確認しようかなと思っていたのですが、あくまで条例撤去ですから、所有権のない方が所有権のある人の所有権。

会長：マイク一応入れてください。すみません。マイク入っていますか。

P 委員：失礼しました。すみません。ちょっと勝手に発言をしてしまいました。大変失礼しました。

あくまで条例撤去ですから、条例の中で決められたことだと思いますので、条例の条文に沿って、例えば時間が条例の中で示されてなかったのかな。その辺ちょっともう一回精査すべきではないでしょうか。私はいつも言っているのですけども、これは僕もよく注意されるのですけど、紙を貼っていて、何のために貼るの僕の自転車に、とか私の自転車に、とよく怒られるのですが、申し上げるときは、条例違反なのです、すみません、ここ駐輪禁止なのです。それからあと、先ほどお話のあった道路には、こんこんこんとたたいて貼る駐輪禁止のあれが大分最近薄くなってきましたけども、この場所は駐輪禁止ですよというシールといいますか、あれが貼ってあるのでそれで分かるはずだと思うのですけども、ちょっと今の話解せないなと。条例がいつ変わったのかなというふうに思っています、ご確認をいただければというふうに思います。

会長：いかがでしょう、どうぞ。じゃあ、区のほうで。

土木管理課長：ちょっとその辺りのところは確認をさせていただきたいと思います。

会長：よろしいでしょうか。ちょっとそういう具体的な適用に当たっての細かいところで幾つかまた齟齬があるかもしれないということで、確認させていただくということでお願いしたいと思います。はい、どうぞ。

T 委員：先ほどかつては60分だったと。それで3年前から短くしているという答弁がありましたけれど、何分なのですか。そのあたりを確認したいです。

放置自転車対策係長：実際には、警告から撤去までおおむね30分程度を見ております。

会長：よろしいでしょうか。はい、どうぞ。

T 委員：苦情出た場合、対応なのですけれども、確かに赤いステッカー貼ってありますよね、撤去するときに時間も記入して。ステッカーに、ここは放置禁止ですと時間を書いて、撤去するときに時間を記入するわけですよね。それで確認ができるのじゃないでしょうかね、苦情が出た場合の対応というのは。すぐにはできないかもしれませんが、例えば1日置いた後、確認してきちんと区が説明すると。そういう丁寧な対応が必要ではないかなと思うのですよね。そうしませんと、本当に持っていかれた方は納得できないということで、苦情を言ってもなかなかこれが納得できないと。いつまでも残っていると。そういうことですので、ぜひその辺はきちっと対応していただきたいと思います。

会長：ご意見ということでよろしいですね。きちんとした説明ですね。その上でさらに問題があるかどうかですね。そのほかの点で。はい、どうぞ。

B 委員：すみません。委員の皆様と私も同意見で、私自身も区民ですずっとここ40年ぐらい住んでおりますが、自転車の放置のときに貼られて、勝手ながら1時間ぐらいみたいな認識をしておりました。その辺りが、先ほどの委員のお話もありましたけれども、やはりこの委員の中でも、いろいろな考え方や関わらせていただいている人間ですら、やっぱりそれぞれ認識が違う。自治体の皆様の中でも30分だったり1時間だったり、早くなっているとか言って、申し訳ないですけど、すごく曖昧な認識だなというふうに受け止めております。かつここは自治体の皆様がやられているのではなく民間委託でやられているのであるならば、なおのことその辺りしっかりルールを規定していただいて、それを皆さん統一した、こういう形でやっています。豊島区はこれが考えですというのを徹底していただいて、区民にももちろん、民間委託の方には約1億近くお金を払っているということもありますので、その辺りぜひとも統一いただいて、先ほどP委員もおっしゃっていましたが、これは条例としてはこういうふうになっていますというものが例えばある。もしくはないにしても、区報などで、先ほど1万円のところは放置自転車にかかる経費はぜひとも掲載いただきたい。以前もP委員と私のほうからお願いさせていただいて、載せていただいているのはとてもありがたいと思いますが、そこに改めて放置自転車とは、区としてはこういう、もちろん1分から放置なのは分かっていますが、実際区民で利用している身としては、それが一体どのような形で撤去されるのかというのが把握しておく必要があるのかなと思いますので、改めて決めていただいて発表していただいて、区民の皆様にも民間委託の方にも、そして我々にもぜひとも教

えていただきたいと思います。

以上でございます。意見でございました。ありがとうございます。

会長：ありがとうございます。ご意見ということで、やはりちょっと全体に区民に対して説明すると。現在はこういう形でルールに基づくという実際の適用はこういうことでやっています、判断していますと。さらにご意見があればということで伺うような、そういうことを含めた広報をきちんとしていただくということでしょうか。

そのほか何かございますでしょうか。

(なし)

会長：ちょっと時間が長く取ってしまいましたが、大変重要な幾つかの点で、具体的な条例の適用をめぐってちょっと混乱があるかもしれないということで、さらにご検討をお願いしたいと思います。

そういたしますと、第2番目の議題、令和2年度豊島区の主な交通安全啓発活動、これについて説明をお願いいたします。事務局のほうよろしくお願いします。

土木管理課長：それでは、資料42-2と42-3を使ってご説明をしたいと思います。

昨年度の、令和2年度の交通安全活動ですけれども、やはり新型コロナの関係で様々なものが中止になってしまっております。親子自転車安全利用教室のところにつきましては、自動車教習所を借りてご好評いただいていたのですが、これについては場所を借りることができなくなりまして、残念ながら中止をしたというようなところでございます。

それと、高齢者、子育てママさんの交通安全研修会につきましては、9月、秋口以降から再開をいたしまして、何とか既定の回数を行うことはできたのですが、ソーシャルディスタンスの関係で1回の開催の人数を半分にせざるを得なくて、参加人数としてはかなり減ってしまっているところでございます。

それと、一番下のところのスケアード・ストレイト方式、これは中学で3年間通っているうちに必ず1回体験をするような形で、実際の車とか自転車を使って、交通違反のときにこういうふうな形になりますよと、スタントマンによる再現を通じて音とそういうもので見せるというものを行っておりますが、昨年は3校を予定しておりましたが1校だけの実施にとどまっております。できなかったところにつきましては今年度に振り替えて実施するようなことを予定してございます。

次に、資料42-3交通事故の昨年度の状況でございまして、まず9ページをお開きいただきたいと思います。

令和2年中の、豊島区における交通事故の状況でございます。令和2年中の交通事故の発生件数というのは475件、死者数が4、重傷者数が12で軽傷者数が503人ということで、令和元年から発生件数、死者数、重傷者数とも減少してございます。

11ページをお開きいただきたいと思います。

年齢層別の死傷者数としては若年層と高齢者が多くなっています。それと、真ん中より下の表でございますけれども、こちらのところが当事者別の死傷者数で、やはり自転車の事故が多くなっているという結果が出ました。自転車乗用中に交通事故に遭遇した246件中の191人が負傷したというような形になってございます。やはり自転車の事故の割合というのが、令和元年中は43.7%でしたが、令和2年は51.8%というような形で、半分以上を超えたというような状況でございます。こういうようなところもやはりコロナとかそういった関係で、人の流れ、自転車での出会い頭とか、そういったものの事故が多くなっているのではないかなというふうに見てとれるものでございます。説明につきましては以上でございます。

会長：ありがとうございました。それでは、ただいまの説明につきまして何かご質問、ご意見等ございましたらお願いいたします。よろしいでしょうか。はい、では。

B 委員：資料42-2に関しまして、交通安全啓発活動のところでございます。私自身、親子の自転車安全利用教室というのが以前参加させていただきまして、すごく本当にいい内容でしたので、今後も、今はコロナ禍でするので中止というのは仕方がないのかなとは思いますが、ぜひとも今後とも続けていただきたいなと思っております。また、ヘルメットの補助金というの、私自身も大変お世話になった者でございますし、あと、いろんな街の掲示板などでも、いつもここが貼られているような状況もすごく大変素晴らしいなというふうに思っています。ぜひ多くの方にご利用いただいて、今後もぜひとも費用のかかることかと思いますが、引き続き続けていただけたらうれしいなと思っております。

そして、私もしつこく毎回お伝えさせていただいているかもしれませんが、1件だけ要望とご意見させていただきたいのが、一番下のスケアード・ストレイトの自転車教室です。毎度しつこくて申し訳ありません。でも、どうしてもこのスケアード・ストレイトの技法による自転車教室というのが、正直、何というか、いろいろな検証データなどでも有効性がないのではというデータがあるというのも既にご存じかなとは思いますが、また、実際事故に遭ったという事例もありますし、また1回当たり大体20万円ぐらいの経費がかかることも伺っております。私自身、ここを豊島区として今後どのようにお考えなのか、このままでももちろんいいのかもしれませんが、いま一度ご検討いただきたいなと思っております。

ちなみに、私はほかの自治体でも、自転車の委員として関わらせていただいておりますが、さいたま市さんにもこれはどうなんだろうかとずっと疑問を伝え続けていたところ、そこは今後も少しずつ減らしていき、さいたま市に自転車レーシングチームがあるので、そこの方たちが実際に子供たちの学校に出向いて自転車安全教室を行うというのを、新たな試みで今年度からやられていくというお話を伺いました。また、京都市さんにおきましては、スケアード・ストレイトもまだ行っていますが、もう一つの柱として、エリアに特化した子供たちが自ら考える自転車の安全教室というのを開催しております。それは私やP委員が関わらせていただいているNPO法人の自活研とい

うところの理事である藤本さんという方が考案されました、子供たちのエリアに特化した、子供たちが自ら考えられるような安全教室というのを京都市さんは今どんどん取り入れようとしております。そういう中で、豊島区もこの形で、今すぐに変えられるものではないかとは思いますが、今後どのようにしていくのか、いろいろご検討引き続きいただけたらうれしいなというのが私の希望でございます。以上です。

会長：ありがとうございました。ご意見ということかと思いますが。よろしいでしょうか。何かございましたら。そのほかはいかがでしょうか。

(なし)

会長：ありがとうございました。それでは、続きまして第3番目の議題、自転車ナビライン整備路線図について、説明をお願いいたします。

土木管理課長：それでは、A3判の42-4をお開きいただきたいと思います。自転車ナビラインの整備路線図というものでございます。

この中で濃いピンク色のところで引かれている線が豊島区自転車走行環境計画で対象とされている区道の整備対象路線というものでございます。水色のところが既にナビラインとして完成している部分でございます。令和2年度は大体1,000メートルぐらい整備するということなどを予定して予算を組んでおりましたが、やはり新型コロナウイルス感染症対策というような経費がかかるということで、こちらのところにつきましては凍結というような形で、令和2年度のところについては整備を行ってないというようなところでございます。ただ、令和2年度のところにつきましては、この南池袋公園の周辺、お寺さんの周りですね。ちょうどこの庁舎のすぐ近くなのですけれども、寺町通りの整備を行っております。こちらの整備の最終段階で昨年度はラインを引きましたので、そちらがBというようなところになってございます。それと新宿区境、ちょうど下のほうのAと書いてあるところなのですけれども、新宿区さんの新大久保から高田馬場を経て道路がございまして、72号線という道路なのですけれども、そこにナビラインを引いていくところで、豊島区の新目白通りに当たるため、豊島区の分も新宿区さんが引きますということで、こちらの2か所は土木管理課の費用なしにナビラインを引いていただいたものでございます。合わせて585メートルが2年度で完了したものでございます。

令和3年度のところの計画なのですけれども、引き続きコロナ対策の関係から現段階では予算計上は見送りとなってございます。この計画のところは、この積み残した分をコロナがある程度収束した段階でまた復活させていただきたいというようなお話はしているのですけれども、今のところ、ここのところでの部分がいつできるかというところはちょっと現段階では明言ができないというようなところでございます。

説明につきましては以上でございます。

会長：ありがとうございました。いかがでしょうか。ちょっと確認させていただきますと、この図でピンク色というのですか、赤色ですね。対象路線ということで、この中でどこを優先的にやるかというところは今のところ未定であると。予算がついてから考えましようといえますか、今年度は難しいそうだという案なのですか。お願いします。

土木管理課長：当初令和2年度のところで予定してございましたのが、ちょうど池袋の西側でできているところが切れ切れになっています。これをつなぐというところがまず一つと、あと昨年オープンしましたトキワ荘のところですね。ちょうど南長崎の3丁目ですけれども、こちらを引こうと。新宿区とかほかの区からも自転車で来られるということもありますので、そちらを予定はしていたのですが、新型コロナの関係でこのところは見送ったというような状況でございます。

会長：何かその辺はやはり表示しておいたほうがいいのではないのでしょうか。追加的な表現で結構だと思いますが、少なくとも令和2年度の予定されて延期になっているものと、そのほかやっぱりどうしてもここだけは最初に取りかかりたいというのがあればですね。そうするとめり張りがつくと思いますので、いかがでしょうか。

何かご意見等ございますでしょうか。はい、P委員。

P委員：何度もすみません。たしか大きさとか、それから長さとか、あれは決まっていたと思うのですが、副会長、色が決まっていたのでしたでしょうか。というのはなぜかといいますと、青が私の近くのところも大分引かれてくるところもありまして、現実には言いますと、ちょっと思った以上に目立たないなというふうに思っていて、果たしてこれが相当な役割を果たしているのかどうか。これはネットなんかで見ると、ナビラインの有効性とか何とかということが結構よく出ているのですね。それはそれで仕方ないと思うのですが、私は有効性があるというふうに信じているのですが、果たして色がちょっと青でよかったのかどうかとか、何か道交法の中で決まりがあるのでしたら、もうそれはそれで仕方がないのかなと思うのですが、例えば豊島区方式じゃないのですが、何かカラーを変えてみるのかという方法があるのかどうかというのは、ちょっと教えていただければと思って、これはもう本当に単純に質問です。何かちょっとあまり目立たないという感じがして、特に夜とか雨のときには、今日みたいなときには大分目立たないというイメージがしております。以上でございます。

会長：ご意見ということのようですが、何かございましたら。

土木管理課長：このナビライン自体も区をまたいで同じ形式で行っているものですから、豊島区の区域に入ったからといっていきなり色を変えるというのはなかなか厳しいかなというところがございます。隣接区の文京区とかそういったところだと、白山通りとかそういったものではきれいに整備をし、ラインも引いてきて、豊島区の範囲になると国道も都道もほとんど引かれてないというような状況がございます。まだ豊島区のとこ

ろについては、国道のほうも完全な整備でないので後々引いていきますというようなお話を受けておりますので、区境にとらわれず同じような形で行きたいというふうに考えております。

会長：そうですね。副会長その辺りの事情にお詳しいと思いますので、よろしくお願いします。

副会長：まず、道交法で決まってはいません。おっしゃっているのは矢羽根の色のことだと思うのですが、矢羽根の色は基本的には青ということで、こういうところに青色で描いてありますけれども、これに決まったわけではなくて、例えば京都市はえんじ色だったり、それは独自の色を使っているところもあります。ただ、一つあるのは、ここにはまだ青い矢羽根だけになっていますけれども、今は矢羽根の進行方向右側に白い縁をつけることになりまして、特に夜なんかだとその白い縁が点線のように進行方向のずっと先まで見えているということで、かなり見やすくなっているのです、今後はその白い縁のほうもぜひお願いしたいと思います。以上です。

会長：ありがとうございます。そのほか何かご意見等ございますでしょうか。

(なし)

会長：ありがとうございました。それでは、次の議題ということで、これが私重要だと思っておりますが、4番目の議題ですが、第二次豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画の中間見直し（案）これについて説明してください。

土木管理課長：それでは、中間の見直し（案）というちょっと厚めの冊子をお開きいただきたいと思います。

まず5ページでございます。

こちらのところ、位置づけというような形で、当初5年前にはこの豊島区自転車走行環境計画というのがまだ定められておりませんでしたので、平成30年6月の策定でございます。こちらが追加したものでございます。こちらのこの冊子につきましては、変更箇所を重点的に説明させていただきたいと思います。

次に、10ページをお開きいただきたいと思います。

こちらの変更箇所でございますが、一番下の2行です。「コロナ禍での自転車利用の見直し、さらには新常態での移動や暮らし、生業の変化が予想されることから、状況変化に応じた動的な対応が一層重要と考えます」というくだりを入れております。やはりテレワークとか暮らし方、それと密にならない移動の仕方とか、このコロナの状態がワクチン接種後、全く収まってしまうのか、インフルエンザみたいにまた冬に周期的になるのかというところは本当に全く見えないところでございます。こういったところも踏まえて、密にならない移動の手段というようなことも考えられるものですから、こうい

った記述を入れてございます。

それと11ページ右側でございます。こちらのところは「4 目標年次」につきまして、表内の上部「自転車道等利用環境整備」と表記されているものを「自転車走行環境整備」にあらため、2020年度末までであった矢印を、2025年度まで伸ばしてございます。こちらが変更点でございます。

次に14ページをお開きいただきたいと思います。

自転車の利用についての課題ということで、ムコーバという団体が30年間海外の譲与を行ってきたわけでございますけれども、そちらが平成30年をもって終了して、令和元年度より自転車駐車場整備センターで一括をして海外譲与とかそういったものを行っているというような記述を加えたものでございます。

16ページをお開きいただきたいと思います。

こちらのところは真ん中の豊島区というオレンジ色のところから7行下に行ったところで、令和2年以降の、先ほど述べました交通事故の記述を令和2年中の新しいデータで入れています。

それと一番下の行でございます。「SDGs未来都市」にふさわしい安全な道路環境の整備と、安全対策の推進を行っていきますというくだりを入れてございます。これにつきましては、これは何ぞやというところがあるかと思うのですが、参考資料の42-3という、このような1枚もののペーパーの中にちょっとにぎやかな色が入っておりますけれども、こちらのところで、サステナブルですとかよくニュースでお聞きになっているかもしれないのですが、2030年までに世界的にこのような持続可能な都市として17の項目に基づいて取り組んでいくというようなものがございます。国連サミットで採択されて持続可能な世界をつくっていくというものでございます。豊島区は、昨年度「SDGs未来都市」と「自治体SDGsモデル事業」としての都市をダブルで、23区で初めて選定されました。このようなものに基づいて、やはり省エネとか非常にエコな乗り物である自転車、そういったものも考えていかなければならないということでこの中に入れたものでございます。

次に19ページをお開きいただきたいと思います。

19ページの下の方ですね。令和2年度で、これは放置自転車の現状でご説明したところの記述を最新のものと、撤去したものを保管する場所を記述したものでございます。

次は24ページまで飛んでいただければと思います。

こちらの「基本方針」1行目のところでございますが、当初は東京オリンピック・パラリンピックの開催だけだったのですが、昨年、今年とこのコロナ禍での社会情勢の変化を踏まえというようなことで、こちらを入れたものでございます。

次に30ページをお開きいただきたいと思います。

施策の内容ということで、今回は10年間という一つの枠になっていたのですが、今回、中間の見直しということで、前期までで行ったもの、それと令和3年度から令和7年度までの後期の施策というような形で二つに分かれております。変更があるところは、この前期、後期に分かれているところです。最初の施策の1-1、「30」の

真ん中よりやや下のところでございますけれども、右側の四角の中で『歩行者も、自転車も、安全・安心にまちを楽しめる走行環境づくり』を推進する。」というような形で①と②に分かれているものを少しまとめたような形になってございます。

右側の31ページに移らせていただきます。

まず上のほうですね。「自転車専用通行帯整備による走行の円滑化」というところでございます。こちらのところは、「自転車通行帯」と加えております。一番後のところですが、それを入れています。

それと次に31ページの下のほうですね。シェアサイクルの活用を検討というところでございます。これ右側の四角のところでの変更につきましては、「シェアサイクルの広域的な相互利用を展開。」という、この辺りに少し加えました。レンタサイクル事業というようなものは今回この中から落としてございます。やはりこのシェアサイクルのところですね、よくあるのが都心の中心部、新宿区とか江東、中央、千代田、そちらのところは赤い自転車で「ドコモ」さんが大体やっております。私どもの区より北側のほうから埼玉のほうにかけては「HELLO CYCLING」といいまして、こちらはどちらかというソフトバンク系のところがかなりいろいろな、セブン-イレブンとかそういったものと協同して行っております。ただ、やはり「ドコモ」さんの場合は初期の自転車を全部自治体が自己の費用で用意しなければいけないのと、自転車が偏ったものを、空いている、ポートと言いまして自転車を停めているところですね。利用しやすいように再配置するというのが、かなりのランニングコストがかかります。豊島区で当初見積もりをいただいたときには、初期費用で約八千万、自転車を用意するため。ランニングコストは四、五千万というようなところでございました。一方、「HELLO CYCLING」さんは自分でそういうような駐車場とかそういったものを見つけて、そこのところと交渉して自転車を置いて展開するというので、自治体の負担は極端には求めてこないというようなところがあります。そういうような大きい二つの団体があって、ここでの検討のところの協議会の中でも、今後どちらの道を進むのか、これはやはりじっくり考えていかなければいけないのではないかなというふうに考えてございます。

こちらのところ、33ページのところに写真がございますのが、ドコモさんではないところの、ちょうどこの庁舎の近くのコインパーキングの一角がこういうふうな自転車のポートを置かれていまして、ここで借りることができるというふうな仕組みになってございます。

シェアサイクルのところについては、コロナの関係もありまして利用も増えているというようなところはあるのですが、やはり費用対効果とか、そういったものを十分に考えていかなければいけないのではないかなというふうに考えております。

次に35ページをお開きいただきたいと思います。

自転車の安全利用の推進ということで、先ほど1年間のこの活動についてご説明をした、この最後のところでございます。交通安全教育というようなところで、ホームページなどによって交通安全啓発の動画サイトとか、そういったものを紹介するほか、DVD・ビデオの貸し出しということで、保育園とかそういったところには交通安全のビデ

オとか、そういったものの貸出を行って、小さい子供の安全教育に参考にはしていただいております。やはり昨年一番苦労したのが、人を集められないということで、他の自治体も、警視庁さんのページにリンクしたりとか、交通安全啓発のビデオとか、そういったもののサイトもありまして、いろいろリンクを貼ったものを豊島区のホームページに上げて、そこを見ていただいて交通安全の普及もしていただくというような、人を集めないで何かできないかなというところ、今後もっといい方法があるのかもしれないのですけれども、区単独でビデオを制作するとなりますと、本当にすごいお金がかかりまして、この辺り、どういうふうにあまりお金をかけないでやっていくかというところは、今後また検討課題の一つかなというふうに考えます。

36ページをお開きいただきたいと思います。

2-3ということで、自転車購入者への交通安全教育というところでございます。こちら一昨年10月に豊島区では自転車の損害保険の加入を、条例で義務づけを行って、昨年の4月からは東京都でも保険の加入、そういったものを条例とかそういったもので行っているところでございます。やはり自分も加害者になる可能性もありますし被害者になる可能性もありますので、そういったときに、かなり高額な賠償の判例も出ておりますので、こういうようなところもきちんとお願いをするというようなところを入れたものでございます。

それとあと2-5のところでございますけれども、子供用のヘルメットではなくて、やはりバランス感覚、年齢が高くなってまいりますと、自転車って二輪で走っていますので、ちょっとしたところでバランス崩れて倒れ、不幸にして頭を打つと本当に寝たきりになってしまうとかございますので、お年寄り向けのヘルメットの購入費の助成というのでも始めてございます。ただ、やはりなかなかこちらのところ助成の数がいかないものですので、福祉団体とか、そういったところとも連携しながらやっていこうというふうに努めてございます。

それと、右側の37ページでございます。一番上のほうは今お話しした保険のところも加えたもの、それと2-13のところで、「警察と連携し、ウイロードでの交通安全指導を行う」ということが今回入りました。やはり昨年のところで、巣籠もり需要とかそういった、ウーバーイーツだけではないのですが、宅配の自転車を使った業務で、接触とか、いきなりすごい速度を出してお年寄りの脇を抜けるとか、そういった苦情がすごく出ております。特に池袋の東西を通り抜ける場所ですと、このウイロードが一番近くて通り抜けられるということで、ここの苦情が多いものですから、池袋警察さんと協同して定期的に指導とか取り締まりを行う必要があるものですから、そこを新しく記載したものでございます。

また少し飛ばさせていただきます40ページでございます。

上のほうの3-5ということで、都市計画道路等の工事に合わせて保管所を集約してということなのですが、こちらのところはもう実施いたしました。上池袋にあった保管所と、未利用だった閉校になった中学校の跡地にあった保管所を廃止したり集約したものでございます。

あと右側のところですね、41ページの一番下、「効率的自転車駐車場運営の検討」

ですが、こちらのところは、新しくきちんと位置づけようということで、これまでは自転車の駐輪場というのは台数を確保するため、２段ラックとか、交互に前輪だけかけて平置きする等して、いろいろ工夫をしていたのですが、自転車も最近は前乗せ、後ろ乗せの子乗せ自転車ですね、電動自転車、それにカバーもついて大型化してきていますので、自転車同士が絡んで利用しづらいというところがございます。この辺りをやはりゆったりとしたスペース、これを「思いやりゾーン」とかそういうふうに呼んでいるのですけれども、もっとこういったものを充実していこうというところを打ち出したものがございます。

最後に、４６ページまでお進みください。

こちらのところにつきましては、それぞれの自転車の今の利用状況を踏まえて、当初は「増やす」とか「整備を推進する」というような形だったところを、「再配置」とか「整備を推進する」というような形で、文言を実情に合うよう見直したものでございます。

あと詳しいところにつきましては、また別途資料集をご参考にしていただければと思います。ちょっと急ぎ足で雑駁でございますが、変更箇所の説明につきましては以上でございます。

会長：ありがとうございました。ちょっと確認したいのですが、これは中間見直し案で、これをいつまでに決めるということでしょうか。今年度中あるいは今回ですか。

土木管理課長：また次回、秋口に最終的な案として見直しをしたいと思いますので、今はまずは案としてお出しをして、これのまたご意見を頂戴をしてまとめたものを、もう一度皆さんにお集まりいただき中間見直し案として、残りの５年でこの方針でやっていきますというのを決めたいと考えております。

会長：ありがとうございます。ということですので、今日はちょっと大量の情報になっていますので、今日この場でご質問、ご意見があれば伺っておくし、そのほかのものはまたさらに議論する機会があるということですのでよろしくお願いしたいと思います。

それでは、全体につきまして何かご意見、ご質問等ありましたら。

副会長：すみません。この最近の国の動きを二つほどぜひ考慮していただきたいのですが、一つは、今年の４月から第１１次の交通安全基本計画が始まっています、その中で、例えば生活道路の自転車の安全対策をこれからやっていくということがかなり強くうたわれていますし、それからヘルメットの着用推進もかなり強く言われていますので、そういうところをぜひ、これ参考文献になかったので、ぜひ入れていただきたい。

もう一つは、これは先月ですかね、国交省さんのほうで、自転車の利用活用推進の第２次計画が始まったわけです。例えばサイクルツーリズムなんていうのが始まったのですけれども、先ほどあったトキワ荘へ自転車で行くみたいな話が豊島区としても何か考えられるのであれば考えていただきたいと。以上です。

会長：ありがとうございました。貴重な情報ということで。はい。では、お願いします。

Q 委員：先ほど商店街としての自転車の対応ですね、そういったもののお話なのですが、商店街として要望する放置自転車、あるいはまたご利用いただくお客様の立場での自転車の設置ですね。そういったものに関して十分に豊島区様のほうで意見を集めて対応を今後していただけるというふうに先ほどお伺いしたのですが、こういう場面で区商連としての各商店街のアンケート等、意見ですね、まとめまして、陳情じゃないのですが、お伝えしていくという形を取らせていただくということによろしいのですかということですね。

それと、もう一つすみません、ついでに。先ほどP委員のほうから出た、私どもが勉強してないというのもあるのですが、条例とかいうものを、どうしても顧客との、あるいは顧客以外の通行人の方たちとの間に起こるトラブルですね。そういったものがあって、やはり知識として条例がいかなるものかというのを身につけておきたいと思うのですが、そういうもののご周知をしていただくようなことがあればいいのかなと思います。と申しますのは、先ほど事例がたくさん出たのですが、時間のなかで申し訳ないのですが、建物の中のエレベーターホールに自転車を乗り込まれて、これを出して、外へつまみ出していいのかどうかという事例があったのですが、こちらは出して構わないと、外に出していいという判断で、法的にあったので出しました。出しますと、それはテナントの客だったわけですね。テナントの客が中に入れて、上のフロアでヘアサロンに行っているという、今、ああいった不動産のビルのテナントを一番埋めてくれるのはヘルスケア産業に今後なっていくと思うのですが、上質な客も多くが来ると思うのですが、そういうトラブルをそこで起こしたくないなと思って、それでその自転車は放置自転車として連絡をさせていただきましたら、すぐトラックが来ていただいたのですが、2分なのですよ。2分で撤去すると。したがって、先ほど1時間とか30分とかありましたけど、120秒数えなければならぬのです。私が表へ出しちゃったら、そのお客さんが120秒以内に下りてきてくれればいいのですが、客なのかどうか分からなかったのですが、幸いにもお巡りさんと、そういう自転車係の方と120秒ほど厳密に数えたぴたりぐらいにお客さんが下りてきて、セーフで出ていったのですが、その辺り本当のところ、皆さん、P委員がおっしゃっていた、一体ゴールポストはどこなのだというのを、ちょっと今初めてだったので知識がないのかもしれないのですが、商店街に周知させたいなと思いますので、その辺もご配慮いただけたらと思います。よろしくお願いします。

会長：ご意見ということで2点ございました。何か今の段階でございますか。

土木管理課長：この辺りのところの制度とかそういったものの周知のところにつきましては、商店街の方が集まっていたところで私どもが出かけて行って出前講座みたいな形で、こういうような制度ですよというところをご説明に上がるというような形はできますので、ご意見もいただいたところも踏まえて、そういうような場所と時間を、あ

とまたコロナが広がらないことを祈りながら、そういうような場所でご説明をさせていただきたいと思います。

Q 委員：それは月に1回理事会をやっておりますので、事務局のほうからご連絡申し上げたいと思います。よろしくお願いします。

会長：ありがとうございます。そのほかいかがでしょうか。はい、それではお願いします。

B 委員：2点追記というか、ご検討いただきたいことがございます。

まず1点目は、副会長もおっしゃっていましたが、サイクルツーリズムの観点をやはり追記をととても希望しています。前述のように、私自身もほかのいろいろな自治体さんに関わらせていただいている中、ほとんどの自治体さんが、走る、停める、守る、そして楽しむという要素をいろいろ入れてきているなというふうに実感しております。その中で、改めてその視点で豊島区のこの内容を見ていますと、走る、停める、守るというのはありますが、楽しむという要素は自転車イベントの開催というところのみで、そこもそういうやったださる企業などを誘致するというような、失礼ながら受け身と言ったら失礼なのかもしれませんが、待っているような状態かなと思います。なかなかそこまで難しいかなと思いますが、その視点も豊島区は本当に財産がととてもある自治体だと住みながらも思っておりますので、その辺りもぜひご検討いただけたらうれしいなと思います。

また2点目は、先ほどの交通安全教育のところでございます。私自身もやはりここを専門としていますので、とても気になっております。35ページ、38ページのところで、まず、このスケアード・ストレイトのところ、38ページは、啓発効果が高い交通安全教育というふうになっていますが、文言もご検討いただきたいなというところですよ。そして35ページのところも、ここは確定というより、新たな施策の検討のところに、ぜひ希望としては世代別の交通安全教育を引き続き検討していくというところもご明記いただければいいかなと思います。今、また先の豊島区の数年を考えたときに、これが固定というよりも、ここを引き続き世代別の、自治体さんによってはライフステージに沿ったという書き方のところも多いと思いますが、そこを引き続き検討するという意思はぜひとも明記いただきたいなと思います。

そしてすみません。最後、これはこの計画とは関係のないところになりまして、私自身の考えになりますが、この協議会の名称が毎回不思議に思っているところがございます。自転車等駐車対策協議会となっております。多分この名称でずっとやってこられたのかなとは思いますが、ここでちょっと言うものではないのかもしれませんが、先ほどの、走る、停める、守る、楽しむという視点を、やはり豊島区は今後、先生もおっしゃっていましたが、考えるのに当たって、駐車対策というところに特化するのではなく、今日の2時間に対しても駐車の部分は3分の1ぐらいなところであるので、今後の豊島区の自転車をどう考えるかという意味も込めて、例えばですけれども、自転車活用推進

協議会などのようなものであってもいいのかなと。すみません、恐縮ながら考えを述べさせていただきます。以上でございます。ありがとうございます。

会長：ありがとうございました。ご意見ということで大変参考になります。そのほかいかがでしょうか。今日はいろんなご意見を伺って、さらに検討してもらって、最終案を詰めていただくという機会ですので、はい、それではお願いします。

Y 委員：シェアサイクルのことなのですが、予算というものがあるのでしょうか。予算がなければ何もできないと思うのですけど。

土木管理課長：今このシェアサイクル、先ほど述べたような大きい事業体が二つありまして、区としてはどちらを進むのかというところは明確にはなってございません。先ほど述べましたように、「ドコモ」さんのところを取り組むというような形でしたら、まずは初年度で1億近いお金を投入しなければなりません。それと、やはり池袋という大きい、全国2位の乗降客があるようなターミナルを持ちながら、東側にはそれほどの駐輪場のスペースが今ないのですね。西武さん、パルコさん、あちらのところについては附置義務の駐輪場もない状況なのです。そこで今、例えば「ドコモ」さんでも「HELLO CYCLING」さんでも、導入するとなると駅前はどうしても置きたいのです、利用される方は。そうすると、じゃあもし仮に導入するというようなことになった場合に、グリーン大通りにひたすら並べない限りはまずは難しいだろうと。せっかく元は、本当に「タカセ」の前とか人が歩けないぐらい駅前広場もものすごい駐輪の台数だったのですね、西武の前の歩道も。あれをここまできれいにしてきたのに、あそこにまたラックを置いて全部並べるのかというところはなかなかこれは難しいと。もう将来的には駅前広場が歩行者化して、そういうようなときに歩いて街を回遊できるとか、そういう中でやっていかなきゃいけない。この自転車だけでなく、いろいろな交通手段、今、IKEBUSというような電気バスもぐるぐる駅の周辺を回っていますけれども、様々なところで、今どうする、といったときに、それを置くだけの受け皿がなかなか厳しいかなというところがあって、これを踏み切るというか、この協議会の中でも本当に検討はしていただきたいと思うのですけれども、そういうようなところで、今すぐやるというような予算は、残念ながら計上はしていないところでございます。

会長：よろしいでしょうか。

シェアサイクルは急いでやることはないし、民間がやるのだったら民間にやってもらうべきだろうと、私は個人的には思いますけれども、いろいろな議論は検討ということですから、ぜひ検討というのは残しておいていただきたいと思います。ただ、ちょっと気になるのは、今後、自転車だけじゃないのですね。電動キックスクーターとか、非常に私は危険だと思ってまして、一般的に使うにはですね。特定の地域に限ればいいかもしれませんが、そういった問題はこれから新しいモビリティということではいろんなものが歩道ないし自転車道、車道以外のところも使って利用したいというのが出てくる

と思います。ただ、その乗降のスポットなり置き場の問題から走行空間、これは非常に大きな問題を今後は、これからの5年間には必ず出てきますよね。だからそういう新しいモビリティの可能性については適宜議論すると、そういうことにしておいたほうがいいかと思います。

そのほか何かご意見等ございましたら。

ちょっと私のほうからもう一つ気になっているのが保険の話です。都の条例で、これは新しく購入した場合ですか。それについての保険加入を義務化すると。こちらの条例との関係で、条例はなくて都のものだけでいいのかという話と、それから、ここでは区でやるのだったら、区としての条例で保険に入っていない者は区営駐輪場はちょっと高くなりますよとか、何かそういうインセンティブをつけるのかどうか。その辺の検討はもう終わっていたのでしょうか。ちょっとお願いします。

土木管理課長：後からも入ることができるのですけれども、まずはとにかく加入をしてくださいというところと、あと今入っている保険を見直してくださいと。

会長：ああ、なるほどね。

土木管理課長：自転車に対応できる保険もありますので、その辺り新たに入らなきゃいけないのか、そうでなければもう既にそういう特約がついているのかどうなのかの確認。

会長：ああ、その辺ね。

土木管理課長：まずはとにかく普及のところはあちこち行ってお願いはしているところと、あと自転車を購入するときに、そういうようなところも一緒に併せてお願いはしております。あと、やはりインセンティブのところというのは、もう少しやっていかないと、うちの区だけでないものですから乗り入れてくる方が。特に周辺のところ千川とか、それとかあと本当に駒込のほうですと他区から乗り入れてくる場合ございますので、この辺りのところもインセンティブとかそういったものも入れたりするというのも、この会議の中でまた諮らせていただきたいと思います。

会長：ありがとうございました。何かその辺をちゃんと検討しますということが書いてあればいいと思いますけれども。そのほか何かお気づきの点ございますでしょうか。

(なし)

会長：ありがとうございました。ここの中間案については以上のようにいろんなご意見がまだあると思いますので、適宜寄せていただいて、それを事務局で検討してもらってから我々のほうで最終的には議論したいというふうに思います。よろしく願いいたします。

それでは5番目の議題、その他ということですが、これについては事務局のほうから何かございますでしょうか。

土木管理課長：その他のところについてご説明をさせていただきます。

次回協議会、秋までということでしたけれども、今のところ令和3年の12月を予定してございますので、改めてまた通知をさしあげたいと思います。

あともう一つですね。報酬のところでございますけれども、口座振替となっておりますので、資料と一緒に口座振替依頼書を同封させていただきましたので、未提出の場合は事務局までお願いをしたいと思います。また、この報酬から所得税を源泉徴収いたしました金額がご指定の銀行口座に振り込まれますので、そこら辺りのところをご了承いただきたいと思います。事務局からのご連絡は以上でございます。

会長：ありがとうございました。皆さんからは特に何かございますでしょうか。

(なし)

会長：よろしいですね。それでは、これで閉会といたしたいと思います。今日はいろいろと様々なご意見をいただいて大変参考になるかと思います。事務局大変でしょうけれど、よろしくお願いいたします。それでは、終わりとします。ありがとうございました。

(午前11時51分 閉会)

会 議 の 結 果	・ 新委員の紹介 ・ 豊島区放置自転車等対策の現状について協議 ・ 主な交通安全啓発活動について協議 ・ 自転車ナビライン整備路線図について協議 ・ 第二次豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画の見直し（案）について協議 （委員の欠席：齊原潤、大谷賢司、塩田竜也）
提出された資料等	・ 資料 42-1 豊島区放置自転車等対策の現状 ・ 資料 42-2 令和 2 年度 豊島区の主な交通安全啓発活動 ・ 資料 42-3 区内等の交通事故発生状況（令和 2 年中） ・ 資料 42-4 自転車ナビライン整備路線図（令和 3 年 6 月時点） ・ 資料 42-5 第二次豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画（中間見直し）（案） 資料集～自転車等の利用と駐輪に関する総合計画の推進のために～ ・ 参考資料 42-1 第 41 回豊島区自転車等駐車対策協議会議事録 ・ 参考資料 42-2 豊島区自転車等駐車対策協議会 委員名簿 ・ 参考資料 42-3 SDG s 未来都市豊島区について
そ の 他	・ 次回会議の予定 第 43 回協議会全体会 令和 3 年 12 月開催予定