

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41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2年12月17日（木）14時00分 ～15時19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、星京子、儀武さとり 〈区民〉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〉五味康真、平林俊実、吉越守、塩田竜也、和田誠 〈鉄道事業者〉木津和久、齊原潤、沖田浩嗣、岩崎正明 〈関係団体〉松田宗能
	その他	〈幹事等〉都市整備部長、土木担当部長 道路整備課道路整備担当係長 土木管理課長（事務局）
	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 <u>0</u> 人
非公開・一部非公開の場合は、その理由		
会議次第		（議題） 1 委員の委嘱について 2 会長、副会長選任について 3 豊島区放置自転車対策の現状について 4 主な交通安全啓発活動について 5 自転車ナビライン整備路線図について 6 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について 7 その他

審 議 経 過

No. 1

事務局：それでは定刻となりましたので、ただいまから第41回豊島区自転車等駐車対策協議会を開催いたします。

本日は寒い中、また新型コロナ禍という状況の中、ご多忙中にも拘らずご出席いただきましてありがとうございます。

私どもも、新型コロナ対策感染防止対策としての消毒や直前まで会場の換気に努めておりましたので、寒い場合はコートなど着用されても構いませんので、よろしくお願いいたします。

まず、本会議の設置目的でございますが、豊島区自転車等の放置防止に関する条例の第27条以降に基づいた、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、意見を述べるというような委員会の位置づけとされております。

それでは、お手元の次第に沿って進めさせていただく前に、資料の確認をさせていただきます。

まず、次第が、A4の1枚物がございます。次に資料41-1という少し厚手のものがございます。次に資料41-2でA4の1枚物、豊島区の主な交通安全啓発活動というものがございます。次に、資料41-3、交通事故の発生状況、令和2年度の上半期というものがございます。次に、A3判の横長のものを折りたたんだ資料41-4で、自転車ナビラインの整備路線図がございます。その次に資料41-5で、総合計画の見直しについてがございます。

あと、参考資料として41-1、会議録、それと41-2の委員の名簿というものがございます。

こちら、もし欠けていたり、資料等お忘れの場合は、手を挙げて事務局にお申し出ください。

それでは、次第の1でございます。

委員の委嘱についてです。委員の皆様におかれましては、令和4年10月31日までの2年間の任期となります。本来ですと、お一人お一人に委嘱状をお渡しするところでございますが、新型コロナウイルス感染防止のため会議時間なるべく短くしたいということもございますので、委嘱状につきましては席上配付とさせていただきました。

では、今回新たな委嘱期間となりますので、協議会委員の皆様を順次ご紹介させていただきます。

まず、学識経験者、東京大学名誉教授、太田勝敏様です。

次に学識経験者、埼玉大学大学院教授、久保田尚様です。

次に区議会議員でございます。芳賀竜朗様です。

区議会議員、木下広様です。

区議会議員、星京子様です。

区議会議員、儀武さとり様です。

豊島区商店街連合会会長、足立勲様は本日欠席でございます。

豊島区観光協会監事、石坂美穂様です。

豊島区町会連合会副会長、池田好雄様です。

NPO法人自転車活用推進研究会顧問、柳田好史様です。

自転車安全利用コンサルタント、北方真起様です。

池袋警察署交通課長、吉越守様です。

目白警察署交通課長、和田誠様です。

巣鴨警察署交通課長、塩田竜也様です。

国土交通省関東地方整備局東京国道事務所交通対策課長、五味康真様です。

東京都第四建設事務所管理課長、平林俊実様です。

東日本旅客鉄道株式会社、東京支社総務部企画室社外協議グループ副課長、沖田浩嗣様です。

西武鉄道株式会社、鉄道本部計画管理部鉄道計画課長、齊原潤様です。

東武鉄道株式会社、営業部東上営業支社長、岩崎正明様です。

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、木津和久様です。

東京都交通局総務部企画調整課長、大谷賢司様は、本日欠席でございます。

日本チェーンストア協会関東支部参与、清水雅樹様。本日は欠席でございます。

東京都自転車商協同組合豊島支部長、松田宗能様です。

区民公募の委員でございます。原田敏郎様です。

区民公募の委員、石嶋光代様です。

豊島区身体障害者福祉協会常任理事事務局長、徳光昌代様です。

皆様よろしくお願いいたします。

なお、本日の会議は、26名の委員中23名のご出席をいただいております。過半数を超えており、協議会として成立をしています。また、この会議につきましては、原則公開で、議事録も公開となっておりますので、よろしくお願いいたします。

次に、協議会に会長・副会長を置き、会長と副会長は委員の互選となっており、「会長は協議会を代表し、会務を総理すること」とございます。どなたか会長を引き受けていただける方はいらっしゃいますか。

それでは、T委員どうぞ。

T委員：私が会長を引き受けるという話ではなくご推薦させていただければと思います。

前回同様、学識経験者の太田先生と久保田先生を、委員長と副委員長ということで、お続けいただくことをお願いさせていただければと存じますが、いかがでしょうか。

事務局：それでは今、太田委員を会長に、久保田委員を副会長にという声がございましたが、改めまして、皆様いかがでしょうか。

(異議なし)

事務局：ありがとうございます。それでは、皆様からご承認をいただきましたので、太田会長、久保田副会長に決定しました。

太田会長、久保田副会長、会長席・副会長席にご移動をお願いいたします。

(会長 副会長 座席を移動)

事務局：会長に進行をお願いする前に、まず、皆様にマイクの使い方のご説明をさせていただければと思います。マイクの下に、スイッチがございます、押しますとマイクの部分のところが青く、緑色に点灯いたします。この時に発言ができます。発言が終わりましたら、このスイッチを切っていただきます。同時に話すことができるのは、マイク3本までという制限がございますので、よろしくお願いいたします。

それでは会長、本日の議事進行よろしくお願いいたします。

会長：はい。分かりました。今互選いただきました学識ということになっていますが、太田でございます。それから副会長ということですが、久保田先生よろしくお願いいたします。

(拍手)

会長：それでは早速ですが、最初にいつものお願いです。取材の方はいらっしゃいますでしょうか。

ないということですね。

事務局：はい。本日は無しでございます。

会長：それでは、これから始めさせていただきたいと思います。

議題の3番目になりますが、豊島区放置自転車対策の現状について、これは、事務局の方から説明をお願いいたします。

放置自転車対策係長：豊島区土木管理課、放置自転車対策係長の斉藤でございます。

私からは、豊島区放置自転車等対策の現状をご説明させていただきたいと思います。

お手元の資料、資料番号の41-1をお取り出しください。

こちらは、豊島区放置自転車等対策の現状ということで、令和2年4月1日現在の状況をお示しする資料でございます。例年、こちらの資料を作成しているところですが、昨年度からの変更点を中心に、ご説明をさせていただければと思います。

それでは、早速ですが、2ページ目をお取り出しください。A3横の資料になります。こちらは駅別乗り入れ台数の推移となっています。令和元年度は、駅への乗り入れ台数は、前年度より559台の増加となっています。前年の乗り入れ台数が1万2,394台に対する放置自転車463台というのが令和元年度の数字となっており、こちらの放置率が3.7%となっております。この数字というのは、豊島区基本計画2016-2025で、前期目標として、令和2年までに5%、令和7年までに3%という目標となっておりますので、おおむね目標を上回る放置率の低減が図られているところで

す。

ちなみに、今回、資料はご用意していませんが、毎年10月に東京都からの依頼で実態調査を実施しており、令和2年度の結果は、現在、東京都が取りまとめを行っているところです。豊島区から報告した結果としては、乗り入れ台数が8,774台、前年比で3,620台ほど減っております。全体の70.8%という数字となっております。

一方で、放置自転車の台数に関しては439台ということで、昨年度から24台減ということで、前年度とほぼ横ばいという状態になっておりまして、放置率としては、5%となっております。

続きまして、ページが飛びますが、9ページをおめくりください。こちらもA3判の横の資料になります。こちらは、区内駐輪施設の収容台数の推移となっています。平成30年度から令和元年度の駐輪場の収容台数増減数は、区立の駐輪場で12台減少に対して、民間では158台増加している状況となっております。

続きまして、12ページをおめくりください。

こちらは、放置自転車等撤去の流れです。一番下の段、こちらは自転車の撤去にかかる費用の掲載でございますが、平成30年度決算では、1台当たり、1万794円となっており、平成29年度と比較すると、約140円安くなっております。

この金額に関しては、昨年度の協議会において、自転車撤去にかかる費用については、区民に広く周知すべきというご提言をいただいたことから、本年度、広報としまの

令和2年5月11日号において掲載をしています。今後もこのような周知活動を続けてまいりたいと考えております。

続きまして、ページ番号13ページ、14ページをおめくりください。こちらは、平成30年度と令和元年度の自転車撤去の状況についてお示しをした資料でございます。令和元年度は1万8,883台で、平成30年度の1万8,474台より、409台増加している状況です。参考までに、今年度の状況としましては、令和2年度11月末時点での自転車撤去状況としては、9,265台となっております。このペースだと、年間の撤去台数の見込みは、単純計算で9,265台を8か月で割って12か月で割り戻すと、1万3,897台と推計されます。あくまで推測ですが、前年比よりは、約4,986台減ということで、全体の73.6%にとどまって、乗り入れ台数と同様におおむね3割減ぐらいを見込んでいる状況にはなっています。

続きまして、16ページをおめくりください。こちらは、返還処分台数の推移でございます。撤去自転車、令和元年度、1万8,883台に対し、所有者に返還できた自転車が1万2,791台となっており、返還率といたしましては、67.7%となっております。前年度、平成30年度の返還率が65.7%であり、前年度比2%上がっている状況です。また、返還数と自転車売却の実績の増によって、廃棄された自転車は、前年度比で448台の減少となっております。

続きまして、18ページをおめくりください。こちらは、自転車リサイクル事業等についてのご説明の資料になります。こちらの自転車リサイクル事業等については、保管期限を過ぎて引取手のない自転車の中から、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、海外譲与など再利用をしているところです。

昨年度からの変更点としましては、平成30年度まで海外譲与については、ムコーバ（再生自転車海外譲与自治体連絡会）を通じて実施していましたが、こちらの連絡会が令和元年度6月に解散をいたしました。このことから、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、引き続きこの事業については実施をしているところです。

令和元年度の実績については、18ページ中頃、2番の海外譲与というところで、タイとカンボジアに譲与をしております。ただ、今年度は新型コロナウイルス感染症の世界的な蔓延により、海外への輸送が困難な状況となり中止となっております。次年度につきましても、決定はしておりません。

続きまして、19ページです。こちらに関しては、自転車駐車場の附置義務についての説明が掲載してございます。附置義務は、条例に合致する用途建築物の面積等により、自転車駐車場の設置義務を負うものといったところになっています。

最後になりますが、ページ番号21ページから22ページをおめくりください。こちらは、自転車対策経費と財源の推移を表す資料となっております。自転車対策関連経費の推移としましては、現在のところ、整備する大きな自転車駐車場が無かったために、歳入歳出予算とも前年度よりほぼ横ばいとなっております。

資料41-1につきましては、説明は以上です。

会長：ありがとうございました。事務局で何かさらに追加的なことがございましたらお願いいたします。いいですか。

よろしいですね、はい。

それでは、ただいまの説明につきまして、ご意見、ご質問いただきます。

一応、議事録の整理の都合ということがございますので、発言される方は、お名前を言っていただければと思います。よろしくお願いします。

それでは、ただいまのご説明で、自転車対策の現状、特に新しいコロナ状況での追加的な情報もあったかと思いますが、何かお気づきの点、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。

それでは、〇委員。

〇委員：ご説明をありがとうございます。おおむね、自転車の収容については、きちんとされているということだと思いますが、椎名町駅のガード下の駐輪場を見ると、だいぶ空いている。スペースが空いているのが見受けられまして、自転車対策協議会がスタートしたのが平成16年なので10年前から比べると、本当に街がきれいになって、安心しているところなのですが、逆に区民の方から空いているスペースを何か有効活用できないのかというような声もあるので、その辺はいかがでしょう。多くの駐輪場を整備してきて、放置自転車は少なくなっているのですが、逆に稼働率が少なくなっていて、今後の方向性としては何か考えているのかどうかというのが一つ。

もう一つは、以前からお願いしておりました、複数月の契約が目白駅、巢鴨駅でスタートしたのですかね。複数月にすると大分安くなるので、利用者の方からは喜ばれているところですが、これはたしかICTというシステムがないとできないということを伺っていますので、今後の複数月契約の駐輪場についてどういう計画があるのか。二つだけお願いしたいと思います。

会長：よろしいですか。それでは、事務局いかがですか。お願いいたします。

事務局：はい。それでは、事務局からお答えいたします。

椎名町の駅下ということで、あそこは道路区域のところを駐輪場としてお借りしている状況で、他の用途に転用するなり他に活用するにしても、やはり東京都や首都高速管理者と相談をしなければいけません。本来は、駐輪場の目的で貸していただいたところなので、場合によっては駐輪場としての目的がなくなったり縮小した場合には、別のものにするためにお返しくださいというようなことも出てくるのかなというところです。

また、複数月契約につきましては、指定管理者が管理している駐輪場は、その一環としてシステムを自分のところで持っているのですが、それ以外のシルバー人材センターにお願いしている駐輪場は独自のシステムを導入すると、多額の費用を区が負担することになってしまうかと。今のところ、まずは池袋地域で特に池袋の駅周辺や、南池袋公園の地下などについて、令和4年ぐらいからひと固まりにして指定管理者を公募し複数月契約システムと券売機を合わせた条件で契約することで、区民の利便性を図っていくというようなことを現在考えているところです。

会長：よろしいでしょうか。

O 委員：分かりました。ありがとうございます。

会長：状況は、かなりはつきりしているかと思います。

それでは、T 委員。

T 委員：本当に放置自転車も大分減ってきました、今日もちょうど昼休憩の前の時間に見てきたのですが、メトロポリタンの外周で4台、東武百貨店の周りをずっと回って6台、合計10台でした。私が20年前に始めた頃には、400台あったので、隔世の感ありという形の中です。これは、豊島区や、皆さん、本当にこの委員会でのご努力の結果、たまものであったと思いますし自負するところではあるのです。

大事なことは、いわゆる放置に対する放置自転車の定義。これをもう少し皆さんに、区民も含めて、放置自転車はどういう状態であるからこそ放置だと言われているのかどうかという、放置自転車の定義をもう一度確認して、この委員会の席ではもう少し明確にしておくべきなのかなと思います。道交法上の中の規定もありますし、実際は自ら管理できないとか、決まってはいるのですが、その辺をもう少し徹底して、この状態が放置自転車ですよというのを言わないといけないと思います。昔は、実際に止めてる方に注意をすると、本当に首根っこをつかまれて「俺の自転車に何をする」というふうに怒られていたのが、今は「すみません。ごめんなさい。今買物行ったらすぐ、また銀行へ行ったら、すぐ戻しますから」というように非常に丁寧に言っていたけるのです。その辺で、私も言葉につまることがあるので、一度、その辺をしっかり認識の上で共通の認識として、シェアしておく必要があるのではないかなと思ひまして、ご意見とさせていただきます。

会長：ありがとうございます。これは、そういう意見ということでお聞きしておきたいと思いますが、いいですか。

T 委員：はい。

会長：それでは、X 委員。

X 委員：千川駅の駐輪場を利用されている方から、最近は電動自転車が増えて、ラックが狭いという話がありまして、現在改善されつつあると思うのですが、これが、現状はどうなっているのか伺いたいの一点。それから本庁舎の駐輪場も二段式ですが、台数を確保するためにびっちり自転車、ラックを詰めていたのですが、そうすると、下段が満車になると上段を全く使えない状況があつて、昨年、ラックを間引きしたのですよね。その関係で余裕ができ、今度、上段にも、後から来た人が乗つけられるようになったということなのです。その関係で、9ページの資料を見ますと、区立関係の収容台数の推移ですが、平成27年あたりは1万4,461台収容できたものが、平成29年には1万2,756台。徐々に減っているのですね。民間が少し増えてはいるのですけれども、それでもトータルして1万7,000、8,000弱ですので、ピーク時に比べ

ると、結構減っているような気がします。これはどのような理由で減っているのか。そういうラックみたいなものを間引きした関係なのか。その辺の理由が知りたいのでよろしく願いいたします。

会長：はい。それでは、ご質問ということで駐輪場での電動自転車の取扱い、それから収容台数について、減少している部分の理由ですね。それぞれの場所での特性に合わせていると理解していますが、具体的に何か今資料がございましたらお願いします。いかがでしょうか。

事務局：はい。事務局からご説明をします。

条例上の駐車場については、若干、整備のために六ツ又ロータリーが減ったりというような状況は確かにあります。

それと、やはり電動自転車の幅の関係で、思いやりゾーンという形で少し間隔を広げたりしたところもありますので、当然、それをやると、台数が減ってくるというような形の積み重ねが、収容台数の減少につながっているところです。

細かいところで、個々の駐輪場で何台というところは、積み上げてこないと出てこないと思いますので、申し訳ございません。

X 委員：ラックの配置はどうでしょう。

会長：よろしいですか。はい、どうぞ。お願いします。

事務局：ラックの二段式は、例えば民間のところだと、附置義務を確保するために二段になるというところがございますが、やはり電動だと車体が重いものですから、女性の力で上の段まで上げる、逆に上の段から下ろすときに、かなり腕力がないと引きずられてしまうということで、どうしても上の段が利用されづらいところがございます。

区営の駐輪場も、そのような利用状況を見ながら、上の段を減らしたり、実情に合わせてそのような改善を行っているところです。

会長：はい。よろしいでしょうか。何か、さらにありましたら。

X 委員：ラックですが、電動自転車のタイヤは大きいので、ラックも改善していると思うのですが、これの改善状況というのはどうでしょう。まだ改善する必要はあるのか、もう全部改善済みなのか。

例えば巣鴨ですと、もう固定化されているのですよね。

会長：スペースが限られているわけですか。

X 委員：電動自転車を入れると、少し上を向けて入れる自転車が、本当に入りにくいというか、無理に入れると出すときに相手の自転車のベルやメーターを壊したり、中にはミラーを壊されたり、そういう話を聞くのでラックを改善していると思うのですが、どの

ような状況なのかその辺を伺えればと思います。

会長：いかがでしょうか。ラックの位置は。

事務局：ラックの位置は、やはり整備費用、改良費用との見合いもございますので、一時に全てを変えるというところは、なかなか難しいと思います。

思いやりゾーンも、地面に置く部分のところしか間隔が取れない。下に置くスペースで間隔を広げたり、上段は申し訳ないですが体力のある若者が上段を使っていただくというような工夫でしのいでいるというのが現状です。

会長：はい。よろしいでしょうか。いろいろとご苦労があると思いますが、今後の課題として、電動自転車は増加傾向にあると思いますので、先ほど民間の附置義務のときに台数を稼ぐため、思いやりゾーンなどを設置してくれないという趣旨の発言があったとすれば、今後、どう考えるかですね。

また、電動の重い自転車の駐輪位置を指定するという形で、ほかの一般の自転車と区別しておくとかですね。

どのような方法がいいかは、それぞれの駐輪場で考えないといけない話かもしれませんが、考え方は整理しておくのがいいと思います。今後の課題ということになるかと思っています。

それから、実態として、今までどこまで行っていて、どんな課題が出ているかというのは、別途、常々見ておいていただきたいと思います。

そのほか何かお気づきの点ありますでしょうか。

それでは、U 委員。

U 委員：一点、ご教示いただきたいのですが、12ページの中でご説明があったように、放置自転車の撤去については、平成30年度は1万794円かかるということでしょうか。

その上で、15ページでの廃棄をする自転車に対しては、どのくらいの費用がかかった上での廃棄としてやるのか、そこを教えてくださいませんか。

会長：はい、いかがでしょう。

放置自転車対策係長：はい。委員ご指摘のとおり、平成30年度に1台当たり、こちらは物件費及び、今回、その放置自転車に関しては撤去について、委託をしておるところなのですが、その運送会社への委託費であるとか、あとは自転車コールセンターであるとか、保管所の運営経費を含めて、台数で割った額が1台当たり1万794円かかっているといったところが現状です。

次に、15ページの廃棄にかかる費用についてですが、民間の会社に粉砕処理の請負を出しています。昨年度決算の数字ですが、年間で161万4,569円、約160万ほどで廃棄しているところです。以上です。

会長：よろしいでしょうか。はい、どうぞ。

U 委員：はい、ありがとうございます。

それだけ廃棄の費用も含めて、今、返還の自転車の徴収が少し上がって、5, 000 円なのですが、今の一台にかかるこの経費を含めて、自転車の返還料について金額的には変更する予定はないのですね。

会長：はい。いかがでしょうか。

事務局：はい。当初、返還手数料として5, 000 円を徴収している区は、豊島区のみでしたが、豊島区に追従する区が現在4区か5区ほどというような形です。金額の設定は、撤去費用に相当する部分を負担していただくというところが、本来的な筋ですが、おおむね1万円ちょっとくらいですので、撤去費用の大体半分を頂いているというような状況です。当初、何で5, 000 円なのかというようなところだと、かかった費用の約半分というようなところでセッティングしたということを伝え聞いておりますのでほぼ近い額と思います。撤去費用が例えば1万8, 000 円になってきたときには見直す必要が出てくると思います。

U 委員：はい。ありがとうございます。

会長：現状はそういうことですが、当然、返還額の改定となればこの協議会で提案できることですから、また議論させていただければと思います。

そのほか、いかがでしょうか。

はい。どうぞ。I 委員ですね。

I 委員：この12ページの放置自転車にかかる費用のところは、私は以前より、区民の皆さんにこれだけお金がかかっているということをぜひ周知していただきたいという願いをずっとしていましたが、それに対して広報に載せていただいたということ、本当にありがとうございます。

引き続き、これだけのものに対してこういう費用がかかっているというのは、区民の、自分たちの税金を使っているわけですので、引き続き周知していただきたいと思います。

また、U 委員からお話もありましたが、放置自転車の廃棄に対して、このくらい費用がかかっているということも知らせていくと良いと思います。

もう一点、自転車のリサイクル事業のところ、ここは、ムコーバという試みが、私はすごくすばらしいなと思っていたのですが、解散されたということで、今後どうなるのかなとちょっと不安に思う部分もありました。しかし、公益財団法人の自転車駐車場整備センターさんと協力くださっているというのも何ってとても安心いたしました。

今年は新型コロナの関係で海外譲与はできないかと思いますが、引き続きこのようなことも豊島区はやっている。いろいろなことを継続していただけたらうれしいなと思います。意見とお礼でございました。以上です。

会長：ありがとうございました。いろんな広報関係で周知理解していただく、それから T 委員からも、放置とは何かということをもう一度ちゃんと徹底しなさいということもあったと思いますので、これも広報活動の中でぜひとも検討していただければと思います。

会長：はい、T 委員。

T 委員：以前よりお話ししていたのですが、警察さんとの絡みもありまして、放置自転車の中に原付があり、ほとんど撤去できないという状態です。もう少し何か整備しないといけないかなと思います。原付の場合は、豊島区が撤去すると、撤去費用の 8,000 円を豊島区に払う。原付を警察さんは撤去されていないと思いますが、中型、大型のバイクはなかなか撤去するトラックがなくて、撤去するというのが難しい現状は何年も前から変わらないと思います。この原付撤去費用 8,000 円ですが、今の現状はどうなのでしょう。私も、あまり状況は聞いてないですし、たまに駅前で警告札を貼りますが、さすがに原付はあまり見ないのですが、現状を教えてくださいたいのと、ここに対して原付をここの中に入れてしまうことが今後いいのかどうかというのを一回議論しておくのがいいのではないかと。原動機付自転車の取り扱いは非常に難しく、はざまの世界みたいな感じになっていて、ここは難しいとは思いますが、この協議会で議論しない限り回答が出ないと私は思っております。

会長：ありがとうございます。とても大事な指摘だと思いますが、今のところ、原付の撤去の台数とか、原付の放置の状況データはありますか。そういえば、どこかに書いてありました。

15 ページに、自転車と、84 台とか何かありますね。18 台はそのまま廃棄になっているのですね。一応、こういう数字を調べてはえられるということですね。

そして、この実際 8,000 円が妥当かどうかとか、この辺については、さらに検討していただくということでしょうかね。今後の検討課題ということではよろしいでしょうか。何かお気づきの点ありますか。はい、どうぞ。

事務局：事務局です。原付は、ナンバーが付いていれば、ナンバー照会をして所有者とやり取りができるのですが、ナンバーが無いものやタイヤやミラーが無いものなど、限りなく廃棄物に近いようなものの処理は手間がかかります。事務的なものと財産的なところ、タイヤがついていれば転がるため、移動もありますが、タイヤが無いと本当に重いものですから、片づけをするのに自転車と違って非常に手間がかかるという課題があります。

会長：はい。いろいろな課題がありそうなので、少なくとも問題意識として、このような問題に対して、どうしたらいいかと、その傾向として、どうかというような話ですね。それは、また少しずつ調べていただければと思います。

警察さんでは、何か関連して発言がありますか。すみません。原付取り締まるという

のはほとんどしていないという、できないという状況ですね。

P 委員：そうですね。

会長：はい。その辺を含めて、また確認していただければと思います。

それでは、次の議題に入りたいと思います。4 番目の議題ということですが、令和 2 年度豊島区の主な交通安全啓発活動ということで、説明をお願いいたします。

事務局： それでは、資料の 4 1－2、主な交通安全の啓発活動についてご説明をいたします。令和 2 年度につきましては、新型コロナウイルスの感染拡大防止によって、保育園や区民ひろば等も、閉鎖という状況になってしまい、この交通安全教室のイベントがほとんど中止や延期になってしまいました。

中学生を対象としたスケアード・ストレイト事業、実際にスタントマンで交通事故を再現するような校庭で行うものですが、3 校の開催予定が 1 校となってしまっています。

また、親子自転車安全利用教室は、従来から豊島自動車練習所をお借りして実施していましたが、こちらが使用できなくなったということで、中止となったところでございます。

そのような状況の中で、区民ひろばで開催しております高齢者や子育て中のママを対象とした安全教室は、3 警察署のご協力を得て、秋口からようやく開催することができたものでございます。ソーシャルディスタンスを確保するために、募集人数も狭めなければならない状況のため、昨年と比較しますと参加人数は少なくなっているような現状です。

会長： それでは、この議題についてはいかがでしょうか。広報活動、そういう意味では、非常に難しい状況で今年度は進んでいるという状況のようですが、特に何かご意見、ご質問等はございますか。

(なし)

会長： ありがとうございます。

それではないようですので、5 番目の議題、自転車ナビライン整備路線図について、こちらの説明をお願いいたします。

事務局： それでは、資料の 4 1－4、A 3 判の横長の資料をご覧くださいと思います。

こちらの資料の中で、赤い色で記載されている道路が、豊島区の自転車走行環境計画で対象とされている区道の、区が管理している道路のナビラインの整備対象路線でございます。

水色の線で示されている道路が、昨年度まで整備された路線となります。

令和 2 年度は令和元年度と同額の当初予算という関係で、緑色で記載されている道路

を整備する予定としておりましたが、予算を新型コロナ対策に使うべきだということで凍結になっています。①と⑤を予定していましたが、ネットワークの関係とトキワ荘マンガミュージアムがオープンしたということもありまして、ここを整備する予定でしたが、残念ながら、今年度は発注することができていません。

それとは別に、計画路線ではありませんが、黄色で囲っておりますAとBになります。Bにつきましては、この区役所の近くの寺町通りという名称でして、お寺さんがあるところと池袋南駐輪場を結んだ区道を改修工事と一緒にナビラインを整備しました。Aは新宿区のところで、新大久保周辺から西武新宿線、山手線沿いに都市計画道路ができています。ちょうど豊島区の新目白通りのところまで道路が伸びておりまして、新宿区さんが「自分のところを引くので豊島区の区道も一緒に施工します」ということで、Aの部分約115mの費用は新宿区さんの費用で施工していただけるということになったものです。

令和3年度以降の整備路線につきましては、年が明けてからの予算審議となりますので、引き続き、今年ができなかったところとか、やはりナビラインのところについて、整備ができるように努めたいと考えています。

説明は以上です。

会長：ありがとうございました。

ということで、現在の自転車ナビラインの整備状況ですね。ちょっとストップぎみですが、部分的にごく限られたところだけだということで、計画としては存続することですね。

何かご質問、ご意見ございましたらお願いいたします。よろしいでしょうか。

この辺は、新型コロナの状況もあると思います。ただ、新型コロナで自転車の利用は増えているというのが一般的な傾向で、やはり歩くこと、自転車に乗ることというのは、とても大事なことだという理解が皆さんにご理解されていると思います。恐らくほかの都市も同じですね。この際、やはり自転車というものの使い方をもう一度考えて、むしろ健康的な乗り物、身近にある乗り物をきちんとそういう空間を整備しましょうという動きがありますので、また、状況を見ながら、自転車のネットワークの計画を進めていただければと思います。個人的なコメントですが、そのように思います。

よろしいでしょうか。

(なし)

会長：それでは、6番目の議題ということで、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について説明をお願いいたします。

事務局：それでは、41-5の資料をお取り上げいただきたいと思います。

お手元に、閲覧用として、平成28年4月から37年度までの10か年の計画として策定された「豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画」がございます。この計画の策定から5年が経過することになる中間の見直しを、次回の協議会開催時に、案としてご提示できればと考えています。

総合計画の記述の中に、5年、中間のところで一回見直すというような記載をしていますので、この抜粋に沿って現状と課題の整理を行い、新たな検討や後期の予定で見直すべきところの見直し案を、次回にご提示できればと考えてございます。

また、今年度は自転車の活用推進に向けた有識者会議で次期自転車活用推進計画の骨子が作成される予定でございますので、こちらも参考にさせていただきながら、見直しを進めたいと考えています。

説明につきましては以上です。

会長：ということですが、いかがでしょうか。

これから、中間見直しということがありますので、そこで検討すべき内容について、ご意見をいろいろいただければ、事務局でも検討していただけるということかと思えます。

それでは、初めに私からよろしいでしょうか。この資料、長いので、ぱっと見てもよく分からないというか大体は書いてあるかもしれませんが、これまで区で問題になっていると思ったのは、やはりシェアサイクルといいますか、それも電動化した自転車が周辺の区ではかなり進んでいると思います。そうすると、やはり豊島区でも、きちんとそれを受けて対応するような点はどこかに入れてあるでしょうか。1ページ目に書いてありましたね、一番下の、シェアサイクルの活用ですか。その辺説明していただければと思います。

事務局：はい。1ページの1－2という下のところですね。シェアサイクルの活用検討というような形です。

現在、都心中心部では赤い自転車、具体的な名前を出しますと、NTTドコモさんが行っておりまして、豊島区に非常に迫ってきて周りをだんだん囲まれつつあります。ドコモさんにつきましては、自転車が全て行政で買い取るという形で初期投資、インシャルコストが非常に高額で億近い費用が必要ということと、その自転車の配置換えや故障などの部分でのランニングコストが数千万必要な形になります。豊島区内では、民間でシェアサイクルを独自にやっているような会社もありますので、あえて積極的に動くことは控えています。やはり区としては、その辺りの状況を見極めたいと考えています。また、駅の近辺にシェアサイクルの受け皿となる、例えば池袋駅でも一般の方の放置自転車対策としての駐輪場はほぼ満たしているのですが、その区画をシェアサイクルの電動自転車に提供できるだけのスペースが無いため、いきなり導入してしまうとシェアサイクルの電動自転車が池袋駅周辺のところで、放置自転車となってしまう問題が新たに発生します。

そのようなところが、すぐには踏み切れないところで、他のシェアサイクル自転車の団体もコンビニの僅かなスペースなどに置きながら工夫している事業者もいますので、民間でできるものは民間で任せながら、今後この協議会の中でどうしていくのかというところは、またご協議いただければと考えております。

会長：ありがとうございます。

現状についてはそういう理解かもしれませんが、今後はシェアサイクルに対して、ど

ういうルールを考えるかと、こういう条件だったらこうしますよという想定といいますか、少なくとも検討は始めなければいけないということですかね。これは電動自転車に限らず、いろいろなマイクロモビリティということで、新しい小さなものが出てきて、具体的にはキックスケーターの電動化の問題も出てきていますが、少なくとも新しい移動手段としてのマイクロモビリティと自転車をどう共存させるか、あるいは人とどう共存させるか、特にこの総合計画は自転車等という、「など」というのが入っていますから、この「など」の意味を現代的な意味での「など」、今後5年についての「など」の意味ですね、この辺はぜひ検討課題ということで入れていただいて、議論をしていただければと思います。

そのほか何かお気づきの点ありますでしょうか。

それでは、T委員どうぞ。

T委員：何度もすみません。シェアサイクルの話は、私も申し上げたかったのですが、会長からおっしゃっていただいたので。

民間に任せるのであれば、確かに、私どもも提案させていただいたタイムズさんやソフトバンクさんとかもいろいろやっています、実際に、コンビニの空きスペースに設置している状況は知っています。ただ、他区の状況を見てないのですが、ドコモさんが駅前にその赤い自転車を入れたことによって、駅前の自転車の乗り入れがどれだけ減ったかというのが、その効果が非常に高いのであれば考えてもいいかなと思います。撤去費用等の対応を見ると、コストの削減をできることは、確かに今、事務局のお話のとおり難しいと思うのですが長期間で見ると結構いけるのかなと。

ただ、民間で、本当にいいものができています。スマホで今どこに空きがあって、どこまで乗り入れればちゃんと自分がそこに置けばオーケーとか。特に豊島区が推奨しているアートカルチャーの文化の中では、例えば椎名町のマンガミュージアム、あそこまで池袋西口から自転車で来街者の方が来られていましたが、まだ、あそこに、赤いバスは行っていないですね、IKEBUSは。

会長：平日は行ってないですね。

O委員：観光事業として、土日には回っている。

T委員：時々行っているんじゃないかとあれだな。

ごめんなさい、失礼な言い方ですけど自転車で行ったほうが、IKEBUSより少し早いのと、ナビラインもせっかくいろいろやっていますので、そうなると、やはり利用価値が高まっていく。いずれにせよ、なぜ豊島区がシェアサイクルをやめたかという理由が、既に七、八年前に池袋の東口のシェアサイクルと目白のシェアサイクルで利用頻度が非常に少なく利用価値がなかったという結果に基づいて、今回のシェアサイクルは豊島区として見送ったという状況ですから、再度、一般の民間の事業者さんから募りながら、社会実験的に実施していただいて、チャレンジしていくべきかなと思います。

駅前の乗り入れが減ってくるならそれでいいですし、逆に今豊島区が推し進めているアートカルチャーで観光可能な場所に駅から行ってもらうというような方向性で、駐輪

場もしっかり民間が作ってくれますので、やっていただければいいなと思っています。

あと、もう一点ですが、いつも気になってすみません。自転車に対するルールとマナーという言葉ですけども、ルール、マナーじゃなくて、条例違反ですよね。僕は最初の頃から言っているのですが、ルール違反、マナー違反ではなくて、例えば放置自転車は、確実に道交法もそうですし、それから条例上でも定めています。条例で人の所有物を撤去できるというのは、当然のことながら法律に則って撤去しているわけですから、これはルール違反、マナー違反、特にマナーとかいう問題ではなくて、ルール違反でもなくて、法令違反ですので、もう少し強く書いていただいていいのかなというふうに常に思っています。そこはご理解をいただければと思います。これも勝手な意見ですみません。ありがとうございます。

会長：ご注意、ご意見ということで伺いたいと思います。了解いたします。そのほかいかがでしょうか。I委員、お願いします。

I委員：はい。T委員のおっしゃることに同意いたします。【マナー】という言い回しが気になる部分です。

豊島区の総合計画の見直しは、全体的にとっても良くまとまっていると感じます。一つ追加していただきたい観点が、【利活用】【楽しむ】【健康面への寄与】という視点です。

例えば、この総合計画のタイトルに健康的で環境に優しい自転車に乗ろうと書いてくださっています。今回の新型コロナのこういう時期になって、ただの乗り物ではなく、健康にも体にも心にもいいという、シマノさんなどの研究データを出されていると思います。自治体さんによっては、そのシマノさんのデータをいろいろな広報活動にどんどん利用させていただいて、この自転車が体にもいい、健康にもいい、心にもいいというところで、通勤にも利用を促したり、健康面にも良いという形で発信されているので。環境の部分もしかりだと思います。

なので、今の豊島区のこの委員会というのは、タイトルからして、駐車場対策というところが、多分この何十年、本当に皆様のおかげで駐車場がつくられて、放置自転車が無くなってきていると思います。本当に歴史的なすばらしい実績はあると思うのですが、次のプラスの段階として、停める、走る、守るというところにプラスして、私は健康や楽しむという要素もぜひ取り入れていただければいいと思います。

具体的には、例えば暮らしの部分で、自転車を取り入れたまちづくりのマップや広報活動、マイカーの人も自転車に転換してみるとどうでしょうというような広報活動。暮らしの中に自転車を取り入れる活動。あと健康として、中に自転車のイベントというものも書かれていましたけれども、そこも、なかなか難しい部分ではあるかもしれませんが、スポーツイベントの誘致もそうですし、ある自治体さんでは、自転車を使ったその走行距離に対して、アプリでポイントをためて、ためたポイントでこの間伺ったのは、自転車のカギ、ロックをプレゼントするなどの試みを実施されている自治体さんもありました。

一気に全部を実施するのは、難しいとは思いますが、健康と暮らしと楽しむという部分の視点を入れてみたらいかがかなと思います。

あとは、豊島区はたくさんの観光資源もあるので、散走というのは、また、シマノさんも掲げられていますが、散歩の散に走るという字です。それで豊島区散走マップを作ってみようだったり、イベントだったり、次の段階の利活用というところも、ぜひ計画の見直しに間に合うのであれば、入れていただけたら、なお未来に向けた令和版の豊島区の計画ができるのではないかなと思います。以上です。

会長：はい。具体的な提案をたくさんいただいたように思います。昔、これを策定したときのことを思い出してみたら、9ページにあります健康的で環境に優しい自転車に乗ろうとかなり強く言っています。ただちょっと欠けていたのは、やはり心に楽しいとか、そういったもっと広い意味で、もう一度この辺を強調して見直したらどうかというご提案かと思います。ありがとうございます。

新型コロナでニューノーマルというような、新しい常態というふうに言っていますが、自転車等について、ニューノーマルの中での生活をどう考えるかというような、やはり切替えの時期かと思います。だから中間とはいいいながら、新しい転換点に立っていると、そんな姿勢で検討していただければと思います。

そのほか何かお気づきの点ありますか。T委員、お願いします。

T委員：今の話を聞いて急に思い出したのが、SDGsの未来都市ということ考えたときに、豊島区が今本当にSDGsを標榜するのであれば、自転車の中で例えば排ガス規制のエコの問題、CO2排出の問題や健康問題、そのようなところも含まれて、SDGsの何番と何番と何番、自転車乗ることによって、何キロ自転車乗ることによって、今KDDIさんと健康の対策で豊島区がやっていますが、自転車を足しても、今先ほどの意見を聞いていたら、これもSDGsと絡めない方法はないなと思いましたので、区議会の先生もいらっしゃるので、議会でも取り上げていただいて、放置自転車であふれかえていた街が、今、SDGsで、逆に言えば自転車を活用して健康増進と環境問題に取り組む、先進都市・未来都市というふうな形の中の、それをキャッチアップする目指す都市という形の中に、標榜する、目指すといいますか、そのような形にしていだけるとうれしいなと思いました。よろしく願いいたします。

会長：ありがとうございました。非常に同感ですね。

ということで、この自転車だけではなくて、やはり区としての、自分たちの区の未来像の中で交通全体をどう考えるか、あるいはまちづくりをどう考えるか、その中で位置づけていただいて、そして特に自転車についてはここでまた細かく出すと、そんな形かと思いますので、政治的な場面でもぜひお願いしたいと思います。

そのほか何かお気づきの点ございますか。はい、副会長。

副会長：はい。幾つか細かいかもしれませんが。

まずは、先ほど新しいモビリティというのですが、いろいろ出てきたという話がありました。今、それらをどう、例えば道交法とかに位置づけるかというところに議論が進んでいて、恐らく来年度早々には、警察庁さんから方針が出てくると思いますので、ぜひそれは待っていただきたいと思います。

それからシェアサイクルの話については、今、公共交通の側から、シェアサイクルを取り込もうという動きがいろいろあって、M a a Sの一環みたいな感じになっているわけで、それをこちら、自転車側からどこまで公共交通的にこれを扱うかという議論も一回してもいいかもしれないなというふうに思いました。

それから、最後に、コロナの話がまた出まして、これも今後は変わってくるのだろーと思います。さきほど冒頭で令和2年度、今年の台数の話があつて、総台数がすごく減っている割には放置があまり減っていないという話がありましたよね。何が原因かと考えていたのですが、もしかすると放置のうちの一部は埼玉県民かもしれないですね。つまり、電車が混んで嫌だから自転車で来ちゃえという人が、実は、豊島区内で働いている、働くために自転車で来ているという可能性もあるのではと思ひまして、できればそのような調査をしていただければと思います。ナンバープレートがないので、どこから来ているか分かりにくいと思いますが、何らかの方法でむしろ豊島区を目的地として来ている自転車も、もしかしてアフターコロナで考えなきゃいけないかもしれないので、埼玉県民が大分お世話になっている可能性もあるのでご検討いただければと思います。以上です。

会長：ありがとうございました。

いろんな新しい動向があるということで、少しアンテナを広くとって進めると。いろんな、また新しい資料といいますか、考え方も出てきそうだなということですね。ありがとうございます。

区は、私も公共交通のバス、I K E B U Sの会議もやっていますが、あれは、やっぱりスローライフということで、従来とは違う考え方を入れています。だから、豊島区全体として、そういう動きが私はあると思いますので、それをうまくこちらでも取り入れてということがいいかと思ひます。

そのほか、何かお気づきの点ございますでしょうか。これは、事務局サイドにいろいろなご注文で勉強しておいてほしいという内容で、今やっていますので。

そのほかお気づきの点がありましたら。

(なし)

会長：特にないようでしたら、以上、全体を振り返って、さらにあればということと、その他ということで。事務局、何かあるでしょうか。

事務局：それでは、その他につきましては連絡事項というような形になります。

次回の協議会につきましては、令和3年5月、新しい年度に入りますけれども、予定をさせていただきます。改めてご通知申し上げますので、よろしくご出席をお願いいたします。

また、この協議会にご出席されたことによる報償費のお支払いにつきましては、口座振替となっております。開催通知と一緒に口座振替依頼書を同封させていただきました。まだ、未提出の場合は、事務局までお願いしたいと思ひます。

あと、報償費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込と

なりますので、それにつきましては、来年となりますけれども、ご了承いただきたいと思います。

事務局からは以上でございます。

会長：そのほか、委員の方から特に何かございますか。よろしいでしょうか。

それでは、本日はいろいろな話題が出ておりますので、また、お気づきの点がありましたら事務局の方へ直接連絡していただければと思います。少し時間が空いてしまいますので、ぜひお願いいたします。

それでは、これで閉会としたいと思います。本日はどうもありがとうございました。
(15 時 19 分 閉会)

【会議の結果】

- ・委員の委嘱
- ・会長、副会長選任
- ・豊島区放置自転車対策の現状についての協議
- ・交通安全啓発活動についての協議
- ・自転車ナビライン整備についての協議
- ・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についての協議
(委員の欠席) 足立勲、大谷賢司、清水雅樹

【配付資料】

- ・資料 41-1 豊島区放置自転車対策の現状（令和 2 年 4 月 1 日現在）
- ・資料 41-2 令和 2 年度豊島区の主な交通安全啓発活動
- ・資料 41-3 交通事故発生状況（令和 2 年度上半期）
- ・資料 41-4 自転車ナビライン整備路線図（令和 2 年 11 月時点）
- ・資料 41-5 第二回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
- ・参考資料 41-1 第 40 回豊島区自転車等駐車対策協議会 会議録
- ・参考資料 41-2 豊島区自転車等駐車対策協議会 委員名簿

【その他】

〈次回会議の予定〉

- ・第 42 回 全体会
令和 3 年 5 月頃 開催予定