

# 会 議 録

附属機関又は会議体の名称		令和7年度豊島区自転車等駐車対策協議会 第一分科会
事務局（担当課）		都市整備部 土木管理課
開催日時		令和7年10月1日（水）13時04分～14時18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 〈区議会議員〉西崎ふうか、ふまミチ 〈官公署〉高橋伸子、村田裕昭 〈鉄道事業者〉松本剛、岩澤貴顕、倉本広太郎 〈関係団体〉松田宗能 〈区民公募〉植木隆司
	その他	〈幹事等〉土木管理課長、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 （公財）自転車駐車場整備センター
	事務局	土木管理課計画グループ
公開の可否		公開 傍聴人数 1人
非公開・一部非公開の場合は、その理由		
会議次第		（議題） ・とめる（駐輪対策）について  （事務連絡） ・今後の予定など

## 審 議 経 過

事務局：ただいまから令和7年度豊島区自転車等駐車対策協議会第一分科会を開催いたします。

本日はお忙しいなか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豊島区都市整備部土木管理課計画グループの中村です。よろしくお願いいたします。

本日は、「第三次豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画」の1つの柱である「とめる」駐輪対策について、ご協議をお願いしたいと考えております。本分科会の開催の目的といたしまして、分科会委員の皆様から、「とめる（駐輪対策）」、「まもる（自転車の安全利用）」、「はしる（自転車走行空間・シェアサイクル）」について、分科会におけるご意見を踏まえ、豊島区自転車等駐車対策協議会に提示する「第三次豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画（案）」を作成したいと考えております。

本日の会議は、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います。

さて、分科会の座長につきましては、太田会長にお願いしたいと思いますがよろしいでしょうか。

各委員：異議なし

事務局：ありがとうございます。

それでは太田座長、進行をよろしくお願いいたします。

座長：座長の太田です。よろしくお願いいたします。

それでは、事務局より資料の確認をお願いします。

（事務局より資料の確認）

座長：はじめにいつものお願いですが、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協議会の冒頭までにさせていただければと思います。

事務局から何かありますか。

事務局：本日、傍聴希望の方が1名いらっしゃいます。

座長：傍聴希望の方が1名いらっしゃるということです。委員の皆様いかがでしょうか。

各委員：了解

座長：それでは中にどうぞ。

本日の議題は、次第の通り進めたいと思います。

なお、時間的な目安として、「駐輪場整備・管理運営」に40分程度、「放置自転車対策」に40分程度、長くても80分程度での時間設定を想定したいと思います。

それでは、議題【「とめる」（駐輪対策）】について、事務局より説明をお願いします。

（事務局より「資料1-1 第一分科会資料 とめる（駐輪対策）」を用いて説明）

座長：ありがとうございました。

ひとつ確認しておきたいのですが、資料1-1 5ページ「⑫自転車販売台数の推移」に自転車の販売台数・金額の推移が示されていますが、この数値は全国のものでしょうか、それとも都内のもののでしょうか。

事務局：こちらの数値は、経済産業省が行っている生産動態統計調査から抜粋しており、全国の数値です。

座長：豊島区にどのような特別な状況があるかはこのグラフではわかりませんが、一般的な傾向を示しているということですね。

それでは、お気づきの点等ございましたらお願いします。

植木委員：何点か質問させていただきます。

1点目に、資料1-1 6ページの【課題】において、池袋駅の放置自転車台数が令和6年度東京都調査においてワースト2位であったとあり、少し驚いています。これについて、いつの時点で何台放置自転車があったのか教えてください。また、参考にワースト1位の駅がどこであったかも教えてください。

2点目に、同じく資料1-1 6ページの3枚の写真についてです。このような放置自転車があることに少し驚いたのですが、3枚の写真がそれぞれいつ撮影されたものなのか教えてください。

また、写真③に赤のカラーコーンが置いてありますが、これにはどのような意味があるのでしょうか。放置自転車対策として置いてあるのであれば、一段上の民間の敷地に置いたほうが良いと思うのですがいかがでしょうか。

3点目に、撤去された自転車を引取る際に支払う撤去保管手数料についてです。前回協議会の資料46-1-18ページに「今後の駐輪場の利便性の維持・向上のためには、利用料金が上がってもよいと考えるか」という質問の結果が示されており、そう思うが14%、ややそう思うが24%ということで、4割くらいの方が料金値上げをしてもよいと言っています。一方で料金値上げをしてもはだめだという意見の方が36%であり、拮抗しています。このような状況に対して、現在の撤去保管費用の金額設定をどのようにお考えでしょうか。どのように考えればよいかを議論するためにこの協議会を開催して議論しているのでしょうかけれども、区として現状でどう考えているのかお聞かせください。

また、長い間撤去保管手数料の据え置きが続いており、その間に自転車が重量化して撤去の手間がさらにかかるようになっていきます。撤去保管費用を値上げした場合に赤字額をどのくらい圧縮できるのか試算されているのでしょうか。

事務局：1点目について、池袋駅の放置自転車台数が都内ワースト2位だった調査ですが、令和6年10月に実施されたもので、池袋駅は228台でした。また、ワースト1位は秋葉原駅の293台でした。

2点目について、3枚の写真はそれぞれ平日に撮影されたものです。時間帯はこの場では確認できません。

赤のカラーコーンは放置自転車防止のために置いているものです。私有地に置いたほうが良いというご意見をいただきましたが、行政が対応できるのは道路上だけであり、民有地に置くことはできません。

3点目について、撤去保管手数料の設定金額の考え方については、見直しを行うことを検討し始めた段階ですので、区の方針は決めきれていないというところです。平成16年頃の自転車撤去費用は1台当たり7,000円程度でした。それが令和6年度には1万9,000円ほどにまで跳ね上がっています。このことから、撤去保管手数料の見直しを行う段階として、適切なタイミングなのではないかと考えているところです。補足させていただくと、現在の撤去保管手数料である自転車5,000円、原動機付自転車8,000円は23区でトップの水準となっています。自転車5,000円は23区で最も高く、原動機付自転車8,000円は墨田区の1万円に次いで、2番目に高くなっています。

座長：ありがとうございました。

その他、いかがでしょうか。

ふま委員：資料1-1 6ページの写真「③敷地から公道にはみ出している放置」について、事務局から今までは敷地内に少しでもかかっていたら撤去していなかったということを説明していただきました。実際、地域の方から、今までは撤去されなかったのになぜ撤去されるのかというお声をいただいています。このような放置について、条件付きなら撤去可能という説明をしていただき、その条件というのが交通公道の邪魔をしているということだったかと思いますが、それ以外は撤去ができないということなのでしょうか。

事務局：はい。例えば歩道幅員が10mの場所で自転車が5cmだけしか公道にはみ出していない状況のように、通行の妨げになっている状況が確認できない場合には撤去はできないと弁護士から判断をいただきました。ですので、自転車の相当部分が出ている場合には撤去が可能であるということです。

ふま委員：わかりました。区民の皆さんには、いまご説明いただいた撤去の条件についてわかりやすく周知をする必要があると思います。そうでないと区に多くの苦情が来てしまうかと思しますので、今後どのように対応していくか教えてください。

事務局：放置自転車の撤去については区民の関心が非常に高く、撤去した場合には返還時に撤去保管手数料をいただくことになるため、放置自転車をしてはいけないということを丁寧に説明し、そのうえで然るべき手続きにのっとり、公正平等に撤去活動をしていく必要があると思っております。

公道と敷地にまたがる放置自転車の対応については、法律上非常に難しい課題があります。例えば自転車の前輪だけ公道に出ているだけで放置であるなどといった定義を作ることが難しく、弁護士に指摘されたのは、放置された自転車の周囲の状況、交通環境を見てケースバイケースで判断することになるということでしたので、一概に基準等を設けて撤去することは難しい状況です。ただ、何かしらの形で深く掘り下げて研究し、区民に対してしっかりと説明ができるようにしたいと考えています。現時点でははっきりとしたことは言えない状況ですが、区として課題認識を持っており、しっかりと研究をし、区だけで基準を決めて勝手にやるということではなく、区民にもしっかりと説明し、共有して、ご理解をいただいたうえで行わせていただきたいと思います。これについては現時点での課

題であり、今すぐ実施していくということではございません。

座長：ありがとうございました。

その他、いかがでしょうか。

西崎委員：資料1-1について、2点ほど質問させていただきます。

1点目に、2ページ「⑧過去8年に渡る収支グラフ」について、こちらには、放置自転車撤去にかかる費用と自転車を引取りに来られた方から徴収している撤去管理手数料は含まれているのでしょうか。含まれていないのであれば、どのくらいの金額がここに加わってくるのか教えてください。

事務局：2ページ「⑧過去8年に渡る収支グラフ」には放置自転車撤去に要する費用、撤去保管手数料の歳入など、放置自転車に関する金額は一切入っておりません。駐輪場の管理運営に関する歳入・歳出のみの金額とご理解ください。

放置自転車撤去に関する費用は、光熱費や消耗品費、備品購入費、郵便代など多岐にわたっております。金額が最も大きいのは業務委託に関する費用であり、トラックを用いての自転車撤去、保管所、コールセンターを運営するための人件費などが該当します。

業務委託料の具体的な金額として、令和6年度実績では、自転車保管所の管理運営にかかる費用がおよそ9,000万円、撤去に関する費用が1億1,300万円ほどとなっております。

西崎委員：わかりました。自転車等を引取りに来られた方々からの撤去保管手数料がどれほどの金額で、ご回答いただいた費用との差額がいくらあるかというのが気になるのですが、後ほど教えていただくという形で大丈夫です。

2点目に、1ページ 写真「④2段式ラック」についてです。私も電動自転車に乗っているのですが、非常に重くて、とても2段式ラックの上段に上げることはできないというような状態です。駐輪場にとめるときに、空きがあるなと思って入っても2段式ラックの上段しか空いていないということが、特に池袋駅周辺であります。4ページ「⑪主要駅における需給状況」で、区内および隣接区の駐輪場収容可能台数を示していただいておりますが、このうち2段式ラックがどれだけの割合を占めているのかお分かりでしょうか。駐輪場に空きがあるように見えても、実際には女性や幼児同乗座席付自転車の方などは2段式ラックでは使えない

に等しいと思いますので、分析の一つに加味していただいたほうが良いのではないかと思います、質問させていただきました。こちらでも数字の話なので、すぐに出せなければ後ほど教えていただければ結構です。

事務局：ご指摘いただきました通り、2段式ラックの上段については、自転車の大型化、重量化が進んだことにより、設置したときに機能していたものが機能し難くなってきているのは事実です。また、2段式ラックが何台分設置されていて、何台駐車されているかということまでは調査しておりません。ですが、駐輪場の状況を確認し、わかる範囲で第三次総合計画に入れられるかどうか検討していきたいと思います。

西崎委員：そこまでの調査はされていないということですが、計画のほうではしっかりとご検討いただきますようお願いいたします。

1ページの写真「②周辺に地下駐輪場がある駅前での放置」についてですが、写真の場所は大塚駅前だと思います。ここには駅前に十分なスペースがある地下駐輪場があって、私も使わせていただくことがありますが、写真の場所に自転車をとめている方たちの気持ちが正直わからなくはないというところです。特に幼児同乗座席付自転車の方は、お子さんを乗せている分、私の使っている電動自転車よりもさらに重いと思うのですが、下りはブレーキを利かせながら降りれば良いのですけれども、スロープで登ってくる時には電動のコンベアによる補助があっても重くて大変です。ほんの10分、20分程度であれば、地下駐輪場までとめに行くのが面倒だと思ってしまう方がいるのも事実かなと思っています。

また、放置自転車の撤去保管手数料値上げを検討されているという話がありましたが、現状23区で一番高いということで、区民の方から他区よりも高く困っているという声をいただいたことがあり、決して安くはないと思います。一方で、電動アシスト自転車ですと販売価格が高額化していると思いますので、撤去保管手数料5,000円を払えば引取れるからいいやと思っていられる方が、撤去保管手数料をいくらまで許容範囲とするのか慎重に検討しないといけないと思っておりますので、お伝えしておきます。

事務局：第3次総合計画策定の際には、広く皆様のご意見を伺いながら、何が適正なのか検討していきたいと思います。

座長：ありがとうございます。

放置自転車を撤去された方のなかには、撤去保管手数料5,000円を支払いたくないという理由で引取りに来ない方もいるということですよね。その点と現在の購入価格の関係について、ぜひ確認してください。

事務局：計画策定の前段階として、私のほうでいくつか確認をしました。今主流の電動自転車のうち、国産の幼児同乗座席付自転車は18万円程度となっています。この価格はあくまでも一例で、購入場所や購入のタイミングによって価格は変わるかと思えます。以前は自転車1台8,000円みたいな時代もありましたけれども、現在はそういう時代ではないということは、自転車計画の担当者として実感しているところです。

座長：その他、何かご質問等はございますでしょうか。

ないようでしたら、事務局より説明をお願いします。

(事務局より「資料1-1 第一分科会資料 とめる(駐輪対策)」を用いて説明)

座長：ありがとうございました。

最初に議論いただきたいことで、事務局の説明に「サービス水準」という言葉が出てきました。今、区が考えているサービス水準とはどのようなことでしょうか。

事務局：資料1-1 7ページ【課題】にも記載しておりますが、「利用料金のあり方」「定期利用の複数月契約」「リアルタイム満空情報」「ポイント付与」等を考えています。また、先ほど西崎委員におっしゃっていただいたように、重量化、大型化した自転車を適正なタイミングで適正な場所にとめることができないということが発生しているということです。そのようなことをまずは解消しなければならないと思っています。

例えばA駐輪場では適正にとめられるのに、B駐輪場ではとめられないとなりますとサービス水準としてはどうなのかということがありますので、その辺を含めて、皆様のご意見をいただければと思っています。個別具体のサービス水準は資料1-1 7ページ【課題】で示したものが、大きく見れば自転車の形状に対してどのように対応するかというところになるかと思っています。

座長：サービス水準には多くの指標がありますね。

例えば駐輪場の利用時間も指標のひとつだと思いますが、区営駐輪場全施設が24時間利用可能とは限らないのですよね。

事務局：はい。コイン式ラックを設置した無人管理の駐輪場等では24時間利用可能なところもありますが、有人管理の駐輪場では例えば朝6時から終電に合わせた午前1時までを利用時間に設定するなど、施設ごとに分かれているという実情がございます。

座長：有人管理の駐輪場だと、無人管理の駐輪場に比べて具体的にどのようにサービスの質が良くなるのかを示し、区民を説得させる必要があります。ご検討いただければと思います。

何かお気付きの点がありましたらお願いします。

西崎委員：前回の協議会でどなたかが意見を出されていたような記憶があるのですが、サービス水準について何を指標として整理するのかということと、それに伴って利用料金のあり方をどうするのかという議論が必要だと思えます。

検討を進めていく際にサービス水準の指標のひとつに入ってくるかと思うのですが、駅からの距離が近いことなどにより利便性が高く人気がある駐輪場と、利便性が低く人気の低い駐輪場があるという点を考慮していただきたいと思えます。ただ、便利な駐輪場であればあるほどお子様を連れた方や高齢者の方などのニーズが高く、そのような場所が値上がりしてしまうことを懸念しております。お子様を連れた方や高齢者の方々になるべく影響がないような形で検討を進めていただきたいと思っております。具体的な代案が出せず、要望だけ伝える形になってしまい申し訳ありませんが、その点だけ発言させていただきます。

事務局：今おっしゃっていただいたことは、全国の自治体で悩ましく思っているところですよ。

需給バランスだけを見て駅近くの駐輪場の料金を大きく上げてしまうと、本来使うべき方々が使えなくなってしまうこともありますので、料金を上げる上げないを含めてどのようにしていくかは慎重に検討するべきであると理解しております。

他方で、駐輪場の運営管理の面から考えると、可能な限り料金収入で将来の設備投資までを含めて賄うことができれば、一番良い形であると思っております。

また、資料1-1 7ページ【課題】の一番下で「莫大な民間賃借料負担や、委託費（人件費）の負担を削減し、持続可能な公共サービスの仕組みを構築していく必要があります。」と記載していますが、自治体として課題感を持っているところです。これについては、例えば民間賃借料の負担を削減できれば、駐輪場の利用料金を下げることができるのではないかと、いったことも考えられますので、十分検討していただき、必要に応じて鉄道事業者様や集客施設の管理者様、道路管理者様に協議の場を持ちかけることができればと思っていますし、またご協力いただきたいと思っております。

座長：はい、ありがとうございました。

その他、ご意見等ありますでしょうか。

ふま委員：私の地元が豊島区の西側になるので、千川駅、東長崎駅、落合南長崎駅をよく利用させていただいております。豊島区のトータルとしては、駐輪場の収容可能台数は実際の駐輪台数に対して足りているということですが、実際、要町とかも路上の駐輪場が一番使いやすいためいっぱいではあるものの、それ以外のところは空いています。千川も路上駐輪場が多く設置されていますがいっぱいですし、区が民間から土地を借りて駐輪場を設置しているところがあります。さらに、千川は板橋区との区境が近いので板橋区民の利用者が多くなっており、私も街頭で立っていると板橋区の方とお話しすることが多くあります。豊島区では、板橋区民による豊島区営駐輪場の利用者数を把握しているかと思っておりますので、隣接区と話し合いをしたうえで、隣接区にもご協力いただいて駐輪場の整備や管理をしていただけたらと思います。

座長：今はどのような状況になっていますでしょうか。

事務局：ご指摘の通り、区境にある駅におきましては、豊島区営駐輪場を利用している区外住民の方が多くいらっしゃいます。お住まいの区の駐輪場を利用するよりも、豊島区の駐輪場を利用したほうが鉄道を利用して通勤・通学されるのに便利などの理由によるものと思われます。そうなりますと、区としては負担感が重いのは事実です。ふま委員にお話しいただいた千川での板橋区からの利用だけでなく、文京区や北区との間でも同じ状況がありますので、隣接区と十分に協議したうえで、お互いに何ができるか、区民目線で考えて何がベストなのかということを考えていきたいと思っております。

座長：よろしいでしょうか。

その他、何かご質問、ご意見はありませんか。

西崎委員：もう一点追加させていただきます。

資料1-1 7ページ【分科会で議論いただきたい内容】で、駐輪場整備・管理運営について民間事業者の活用と書かれていますが、ビルの活用されていないスペースなどにテープなどで枠を作り、すぐに駐輪スペースにしてしまうという民間事業者があったかと思います。1台分のスペースから民間事業者で探してくれて、利用する際に見ることができる空き情報の提供や無許可でとめられてしまった場合の対応などもやっていただけます。その民間事業者は、杉並区などいくつかの自治体と協定を結んでいたかと思うのですが、そういった民間事業者の活用についてご検討されていますでしょうか。

事務局：私どもも存じております。

自治体の駐輪対策は、特に大都市近郊の自治体では、元々鉄道を利用する通勤・通学の方をメインとして行ってきました。通勤・通学者による駐輪場の利用形態としましては、朝とめたら短くても夕方まではとめたままで、ほぼ1日中とまっているような状況です。20年ほど前まではそのような方々の放置自転車が多く見られ、それらにどう対応していくかということで、自治体が自転車法に基づいて大規模な駐輪場を鉄道事業者や道路管理者にご協力いただいて整備していったという経緯があります。その結果、駐輪場の収容可能台数が増え、2010年くらいには通勤・通学者を対象とした放置対策はほぼ解消に向かってきたというのが全国的な傾向です。

西崎委員がご発言いただきましたように、日中の買物などにお使いになる、短時間利用のニーズが増えてきています。狭い土地を用いて自治体が駐輪場を設置するというのは難しいところがあり、そのようななかで民間事業者が事業を行っているところに杉並区などの自治体が理解を示し、協定を結んだのだと思います。豊島区においても十分検討に値するものとは思いますが、商業施設などではスペースを何かに利用するためにそのままにしておきたいという考えもあるかと思しますので、区主導で進めるのは難しい状況ではないかと考えています。とはいえ、そのようなサービスがスタートしたばかりですので、十分に研究するものなのではないかとも思っております。

座長：よろしいでしょうか。

それでは、一通り意見が出たと思いますが、いろいろな意見が皆さんから

ありましたので、事務局でご検討願いたいと思います。

それでは、続いて【事務連絡】について、事務局よりご説明をお願いします。

(事務局より説明)

座長：ありがとうございました。

皆さんから何かご意見等ございますでしょうか。

植木委員：資料1-1 7ページの【課題】に区民が求めていることがいろいろと出てきました。大型化・重量化への対応、設備更新、ソフト面からのサービス向上対策、駐輪場を増やしていく施策、そして民間賃借料や委託費の負担削減などの議論について、持続可能なサービスというのは実は至難の業だなと思いながら話を伺っていました。

例えば、区民へのサービスをすべて実施した状態を満足度100と想定して、いくら費用負担が必要なのか。また、区として受益者負担の原則を前提として考えているとのことですから、受益者からの歳入で一部を賄い、足りない分は税金で補うということになるかと思います。現在の状況を考えると、国や都を財政的に当てにするのは厳しいかと思いますので、区独自でどこまでできるのかを考え、この施策自体が破綻するようなことになってはいけないので、ある程度見切るという発想を持つことが必要だと思います。新しい計画は10年の計画ということですので、施策に優先順位をつけて、喫緊の課題、中期的な課題、長期的な課題という形でご検討いただければ、100%のものに近づいていけるのではないかと思います。

事務局：非常に重要な点だと感じました。

施策に短期・中期・長期と優先順位をつけ、10年の計画のなかで見返すタイミングを設定し、次はどうすればよいかを考える機会を設けたいと思います。

本日の分科会が終わった後は、第三次総合計画の素案を皆様に議論していただく段階となります。そのタイミングで、ただいまの意見も含めまして再度ご意見を賜りたいと思います。

座長：ありがとうございました。

それでは、これで閉会にしたいと思います。

皆さんありがとうございました。

以上