

2011.10.17：平成23年 交通対策調査特別委員会

○委員長

ただいまから、交通対策調査特別委員会を開会します。

---

○委員長

初めに、理事者のごあいさつをお願いいたします。

○都市整備部長

おはようございます。

本日は午前中に戸田市の視察を行いまして、午後に報告事項3件の審査がございます。よろしくご審議のほど、お願いいたします。

---

○委員長

それでは、議題に入ります。

本日は、コミュニティバスの現状について視察いたします。

なお、視察終了後、第2委員会室にて報告事項に対する質疑並びに委員間討論を行いますので、ご承知おき願います。

それでは視察に向かいます。

【コミュニティバスの現状について（視察）】

○委員長

それでは、休憩前に引き続き交通対策調査特別委員会を再開いたします。

---

○委員長

まず初めに、コミュニティバスの戸田市の視察を経まして質疑もあると思います。その点の質疑については、きょうの議題の4番目に活動方針に沿った提言の検討というところがありますので、この中で、もしある方はしていただければということで、議題は2番目のほうに最初まず進みます。

次の議題に入る前に、本日の委員会運営について確認させていただきます。この後、理事者から大山まちづくり委員会と大山駅東地区まちづくり検討委員会が策定した活性化計画の概要について及び板橋区における放置自転車対策の現状と課題についてを報告していただき、現状把握のための質疑並びに委員間討論を行います。

次に、活動方針に沿った提言の検討についてを議題とし、各委員からのご意見、ご提案をいただきたいと思えます。これは各委員それぞれのご意見、ご提案を委員会としての意見へと一定程度集約していく必要があることから、その議論を議題4の中で集中的に行うものであります。ご協力をお願いいたします。

---

#### ○委員長

それでは、大山まちづくり委員会と大山駅東地区まちづくり検討委員会が策定した活性化計画の概要について、理事者より説明願います。

#### ○板橋地域まちづくり推進担当課長

では、議題の2番目でございます。大山まちづくり委員会と大山駅東地区まちづくり検討委員会が策定した活性化計画の概要についてご説明いたします。

では、資料ですが、1-1、1-2、1-3とございますが、説明につきましては、1-1で行わせていただきます。1-2と1-3は参考ということでお配りさせていただいております。お時間の関係で説明のほうは1-1で行わせていただきます。

大山駅周辺地域のまちづくりにつきましては、平成21年6月に大山駅周辺地区まちづくり協議会が結成されまして、平成24年3月にまちづくりマスタープランを策定し、区に提言することを目指して検討を続けています。また、協議会とは別に、大山駅西側のハッピーロード大山商店街を中心とした検討組織としまして大山まちづくり委員会が平成19年度から、東側の遊座大山商店街を中心とした大山駅東地区まちづくり検討委員会が平成22年度から、補助26号線の整備を含めた商店街の再生・活性化の方針作成に向けた検討を進めてきております。区といたしましても、各委員会へコンサルタントの派遣や委員会へのオブザーバー出席など支援をさせていただいているところでございます。

今年度中のまちづくりマスタープラン策定に向けまして、各委員会が9月14日に開催された協議会におきまして、それぞれの活性化計画をまちの意見として提言を行いましたので、概要についてご報告させていただきます。

資料の2番目です。大山まちづくり委員会でございますが、ハッピーロード大山商店街と大山町会、大山本町会の合計21名の委員で構成されまして、主に3つの事項を中心に検討を行っております。1つ目は、商店街のまちづくりと補助26号線の基本的な考え方、2つ目は、商店街事務所のあるハロープラザ、もしくはピッコロスクエア周辺の拠点としての検討、3つ目は、駅前拠点、クロスポイント拠点を含めた商店街全体の拠点整備の検討であります。

資料を1枚めくっていただきまして、横の資料をごらんいただきたいと思います。

これがハッピーロード大山商店街の商店街活性化計画、1-2に原本がございますが、その概要でございます。

まず、デザインコードというような呼び方をしております。デザインコードというのは、まちづくりの原則を定めて、これに沿ってまちづくりを推進するという基本指針というような位置づけになっているというふうに聞いてございます。

大山デザインコードの構成でございますが、項目的には20項目でございます。1番目の歴史的な一本の道筋という歴史的な背景から始まりまして20項目ということでございまして、本日はこの中の3つを抜粋しまして触れさせていただきたいと思います。

まず、6)人の行き来を分断しない道路ということでございまして、あと9)商店街に中心をつくる、10)両端の魅力的な集積核というような3つ、ちょっと触れさせていただきます。

項目2番でございます。デザインコードの概要(重要となる3つのテーマ)でございますが、まず人の行き来を分断しない道路というところでございます。これはもう皆様ご案内のとおり、補助26号線の計画のことでございます。

ハッピーロード大山商店街には、商店街中央を貫通する都市計画道路が存在しています。道路計画の最大の心配は、まちの分断という問題です。来街者が道路を越えて商店街の奥に来てくれるような、人の行き来を分断しない道路のあり方をさらに詳細に検討していくと。その解答が出るときに、初めて道路問題を商店街にとって前向きな機会ととらえることができるという表現になっております。

このワークショップで何度もこのことは検討されてきているということでございまして、出された案としましては3つ挙げられているところでございます。

A、B、Cで表記してございますが、A案、平面交差案です。これはまさに道路が平面を通る案でございます。人が主で車が従と、人がメインで車がサブというような位置づけです。車道の幅を狭めたり、周辺建物と接続する歩行者デッキなどで、商店街の連続性を損なわないような工夫をするということ です。

B案、立体交差案です。これは車道を地下、一部掘割のような形にしまして、交差点部分にはふたをして、ふたというか、道をつなげる形です。陸橋のような形でふたのようなことをして、ドームをかけたシンボル広場とし、自由に横断できるようにするというような意見でございます。

C案、完全地下案ということで、これは掘割ということでもなく、補助26号線を完全に地下に通すという案でございます。

この3つの案につきまして、詳細なメリット、デメリットの検討を行いながら、その検討の内容というのは、主に土木的な技術の情報も入れながら、委員会でメリット、デメリットの検討を皆さんで共有しながら、まちの意見として集約していくというふうに聞いてございます。

続きまして、商店街の拠点の話でございます。(2)です。これは下の図のように、点線の丸で表記してありますように、核を3つ、ハッピーロード大山商店街に設定して、人の流れをつくるというような構想でございます。

まず、(2)ですが、商店街に中心をつくるというところでございまして、商店街の中心部分にたまたま補助26号線が交差する計画になってございまして、その部分をセントラル・クロスポイントというふうに今、名づけておまして、そこをにぎわいの結節点という位置づけにするということで、あくまでも分断されてしまう道ということではなく、そこはにぎわいをつくる結節点だという発想で皆さんの考えをまとめられています。人の行き来を分断するものではなく、むしろつなげる場所というコンセプトです。それとともに、クロスポイントは、まちの中心としてのシンボル性と求心力を持った場所に整備していくという考えでございます。

次に、両端につきましては、西の核はハロープラザ、ピッコロ広場というところの部分と駅前の核を中心としまして、商店街全体に人の流れを生み出すという構想でございます。駅前の核はまちの入り口としての顔にふさわしい整備を望んでいますというところでございまして、また駅前広場を含む交通機能の改善を考えていく必要があるというふうな問題提起もされております。また、西の核は、補助26号線を越えてでも来たくくなるような吸引力のある場所に整備をするということです。加えて、川越街道のほうからもかなりの方がいらっしゃるということでございますので、そのあたりの動線を、アプローチを考えていくことが必要だというふうに表記されてございます。

続きまして、遊座大山商店街を中心とした委員会の話になりまして、1ページに戻っていただきまして、3番でございます。大山駅東地区まちづくり検討委員会でございますが、大山駅東地区まちづくり検討委員会は、遊座大山商店街、大山東町会、板橋四ツ又町会の24名の委員で構成されて、主に4つのテーマについて検討を行ってきております。

1つ目は、ファミリー世帯の住民ふやす、2つ目は、防災・景観等を考慮した電線類の地中化、3つ目は、駅前の拠点整備、4つ目は、都税事務所周辺の拠点整備ということでございます。

資料を、お手数ですが、2枚めくっていただきまして、最後のページをごらんいただきたいと思います。

大山駅東地区まちづくり活性化計画というふうに名づけられております。この計画は、検討委員会の中で4つのテーマにつきまして、基本的な考え方や取り組みの方向性を提言しているというものでございます。

まず、計画の構成です。枠で囲んだところをごらんいただきます。2番です。

まず、そのうちの1つ目、住民(特にファミリー世帯)をふやすということでございますが、大山駅周辺は、不動産のいろいろな情報も調べてみますと、ファミリー世帯が求める住環境の要素がそろっている状況だということがデータとして出ているようでございます。そこをまちの皆さんで再認識をして、その魅力をさらに維持・強化をしていきたいというところでございます。また、高齢化が進む中でも、子どもさんを含めたファミリー世帯を誘導するというに力を入れて、多世代が住み続け、生き生きと暮らせるまちづくりを進めたいというところでございます。

右に移っていただきまして、電線類の地中化でございます。電線類の地中化は、3・11の震災もかなり契機になってございまして、まちの防犯カメラの映像を見たりすると、地震が起きている、揺れている最中に店から人がどんどん出てきまして、こんなに店に入っていたのかというぐらい店からどんどん道に人が出てきたという映像を私もちょっと見させていただきました。その中でそれぞれの人をよく見ると、電柱のトランスとか、電線の揺れ方とかをかなり気にされているというのが映像で映っています。当時、商店街の各店主さんの話を聞きま

しても、やはり電線というか、電柱が危ないなと感じたという声があったそうです。そういうこともありまして、電線類の地中化というところを目指していきたいというところで明記されてございます。

この事業は、かなりいろいろな要素が含まれている事業でありまして、早急に実施できるようなものではないというところで、皆さん一致した見解でございます。東電のほうもいろいろ対応に追われているところでもございますし、そういうこともあって、まちでこういうふうに機運が盛り上がったものは消さずに、長期的に、とにかく長期でもいいから目指していくというような皆さんのお考えでございます。この目的の実現のために、商店街のルール、まちづくりルールなどを取り組んでいきたいというところであります。

斜め左にちょっと移っていただきまして、駅前前の拠点整備ということでございます。ここに図を、委員会で使用されている図でございますが、載せてございます。まちの意見として、こういうような位置づけの提案が出ているところでございます。駅前には駅前広場もできるであろうということで、その周辺にできる新たな拠点をまちの活性化の契機として効果的に活用していきたいということで考えていらっしゃいます。今の大山東地区の魅力と両立する、連携するためには、10数階、20階という超高層ビルは必要ないということが皆さんの一致した考えのようでございまして、身の丈再整備というふうなキーワードになってございますが、前提に協議を継続したいということになっております。

最後に、4点目でございます。都税事務所周辺の拠点整備ということで、都税事務所周辺は、文化会館や板橋第一中学校、都税事務所もそうですが、税務署、グリーンホールというような公共的な施設が集まっている場所でございます。その中には、昨日の区民まつりの会場にもなっておりましてJTの用地もあります。その拠点を含めた場所をまちとしても防災性の強いまちに生まれ変わらせるような提案をしていきたいというお考えを皆さんで持っていらっしゃいます。

まず、この図の中に縦の点線が入っておりますが、そこは防災緑道を、今ここは道が貫通しておりません。都税事務所の横を抜けてちょっと行くと、行きどまったり、ちょっとぐちゃぐちゃとした道になって、グリーンホールのほうへ抜けられない状態になっております。そこを防災緑道の整備をしたいというのがまちの声でございます。モデルプロジェクトとして先行して検討したいと。防災緑道の意味ですが、ふだんは車を通さない、歩行者優先で、自転車も気をつけて通ってくださいというような位置づけの道ですが、いざというときは緊急車両が通れる幅にしたいというまちの皆さんの考えでございます。

周辺の公共施設につきましては、個々にそれぞれの持ち主も違いますので、それぞれの整備課題も踏まえて、更新時にあわせて、まちとしてのお考えも伝えていきたいというようなことでございます。

最後に、3番でございますが、活性化に向けた短期・中長期的な取り組みです。

まず、短期的な取り組みとしましては、先ほども申し上げたまちづくりルール、それを地区計画制度に適用して、商店街周辺、東地区のまちづくりルールを策定し、都市計画の一つとして設定していきたいというのが短期的な取り組みであります。

中長期は、先ほど申し上げた拠点整備の具体的な部分、あとは電線類の地中化について継続的に検討するということでございます。

これらの活性化計画は、それぞれの商店街、町会を中心としたまちの考えを、こういったコンサルタントの力をかりて取りまとめたものでございます。今後、協議会においては、この活性化計画を尊重しながら、マスタープランの作成作業を鋭意進めていくこととなります。

以上で説明を終わらせていただきます。

○委員長

ただいまの説明に質疑並びに委員間討論のある方は挙手を願います。

○しば佳代子 はぎわら洋一

委員会の構成メンバーなんですけれども、東側の地区のほうは、名簿があるのですが、ざっと見たところ、女性がない状態で、あともう一つのほうは、どういう構成メンバーで、また女性がいるのかいないのか、どのくらいの年代の方が多いのか、教えていただけますでしょうか。

○板橋地域まちづくり推進担当課長

東のほうは、ここに書いてあるとおりで、女性はいないのが現状でございます。まちの委員会でございます、それぞれ商店街、町会のほうで推薦された方々が集まっているように聞いてございます。西のほうも同じ位置づけで、西のほうは、女性は3人ほど、ちょっと記憶の範囲ですが、3人ほど入られていると思いますが、同じ位置づけで推薦されて集まっていらっしゃるといふふうに聞いております。年齢は、個人情報、ちょっと今、集めづらい情報で、特に集めていないのが現状です。

○しば佳代子 はぎわら洋一

女性がないというのがやはり問題ではないかなということをととも思いますので、もう一つのほうは3人いらっしゃるといふことなんですが、そちらのほうもぜひ提案させていただきます。

あと、年齢を聞いたのは、例えば60代とか、そういう方ばかりで集まってお話をしてもと思いますので、これからのことなので、若い世代の方もぜひ入れていただいとすることを要望いたします。

あと、それぞれの委員会は行っているのですが、それぞれの委員会で一緒の委員会を行ったことはあるのでしょうか。

○板橋地域まちづくり推進担当課長

それぞれ独立した委員会でございます、それが合同してやっているというものはないのが現状でございます。そのかわりに、まちづくり協議会がそれを網羅する形で今、結成されて、検討を進めている中で、メンバーとし

てはダブルしている方もいらっしゃいますので、あくまできょうご報告したそれぞれの検討委員会の位置づけは、まちの委員会ということでございます。

○しば佳代子 はぎわら洋一

それぞれで意思の疎通がとれていればいいと思うのですが、そちらのほうもやはり大事なことで、重きを置いていただければと思います。

あと、防災対策なんですけれども、やはりかなり人が集まってしまうので、防災対策はどのように、何人ぐらいというんでしょうか、考えているのでしょうか。何人ぐらいが避難できるようにと考えているのでしょうか。

○板橋地域まちづくり推進担当課長

規模の想定まではできていないのが現状でございます。そこは防災課のほうとも連携してやっていかなければいけない部分でございまして、まちの意見としては、広域避難場所へ行く途中の一時的な逃げ場所が少ないというご指摘はたくさん出ている状況ですので、そういった一時的な避難場所が欲しいというようなお声を今集約しているところでございます。その次にやはり規模的なものは出てくるかなということで考えてまいります。

○しば佳代子 はぎわら洋一

やはり震災があった後ですので、防災対策は重要に思いますので、そちらのほうもお願いしたいことと、あとは先ほどから女性がというふうに申し上げていたのは、女性の視点からの防災対策も必ず大切なことですので、そちらもお願いしたいと思います。

あと、もう一つなんです、かなり人が集まりますので、裏にある住宅地で騒音が問題になると思うのですが、その辺はどのように考えているのでしょうか。

○板橋地域まちづくり推進担当課長

確かに委員の今おっしゃったことは、いろいろ問題になってくるかと思いますが、まだそこまで問題意識のほうは、まちとしてはないのが現状でございます。

○しば佳代子 はぎわら洋一

その辺も、住民の方の声をよく聞いて、納得のいくようにお願いしたいと思います。  
以上です。

○はぎわら洋一

聞くというより、僕だったらこうするなという意見とかね。全部で78ヘクタール、山手通り、川越街道、この地域の防災に強い、補助26号線が通ることによって、この地域は防災に強い地域なんだと特化するような、そういう地域にしてもらいたい。そういうふうにしてほしいというふうに僕は提案します。

森ビルなんかは、そういうふうにはしていますよね。都市ガスによる発電機があって、六本木エネルギーサービスというのがあって、そして補完的に東京電力がバックアップし、さらに灯油による自家発電というふうに一重、二重、三重にして、ここは絶対防災に強い地域なんだというふうになっています、森ビル自身。それと、子どもの世代、孫の代まで全部、森ビルの中に権利変換を持たせて、全部帰ってきて、みんな今まで大体出ていっちゃうのが多いんですけど、みんな帰ってきているというような、非常ににぎわいもあるし、すばらしい。

そういうふうなことが、ここに道路ができることによって、この地域は安全になるんですというふうに、このところに行ってみたいなというふうな何か計画、防災というのはやってもらいたいなと思うのですが、いかがでしょうか、その辺。

○板橋地域まちづくり推進担当課長

今、委員おっしゃられたお考えも当然あるかと思います。まだ、そこまでまちの方のお話が出ている段階ではないと思いますので、それは貴重なご意見として、預らせていただきたいと思います。

○はぎわら洋一

最後ね。大体道路をつくる、僕も土木だから、道路だと、大体セットバックするのは20メートルのところまで、環7なんかは特にそうですよ。全部窓にクーラーつけますよ。それは20メートルまで。うちは残念、20メートルじゃないよというようなことになるので、この開発区域の中をきちっと入れて、それでみんなでここをつくり上げていこうというふうに同意を得られるような手法でやれば、スピードは3年から5年ぐらい早くなるのではないかと僕は思うので、ぜひその辺を、同じ内容ですけども、お願いしたいと思います。

以上です。

○委員長



次に、板橋区における放置自転車対策の現状と課題について、理事者より説明願います。

○交通安全課長

それでは、板橋区における放置自転車対策の現状と課題について、資料2でご説明いたします。

それで、大変申しわけないんですけども、あらかじめ委員の皆様にお配りしました資料2の2ページなんですけれども、こちらの決算の数字を入れるべきところを予算の数字が入ってございましたので、きょう改めて机上のほうに配付させていただきました。2ページのほうは、こちらのほうをごらんいただければと思います

それでは、説明のほうを始めさせていただきます。

まず、板橋における放置自転車対策なんですけれども、昭和59年4月から放置自転車対策の条例を施行しまして、現在に至っております。

その現状なんですけれども、1番の放置自転車対策の現状、(1)区営自転車駐車場の整備状況ということなんですけれども、こちらは最近5年間の数字をずっと表に上げさせていただいております。収容台数なんですけれども、平成18年度1万9,819台から22年度1万9,982台というようなことで、毎年、主要施策の成果のほうに挙げさせていただいておりますけれども、自転車駐車場を整備しての台数のほうはこのようなふうになってしまうという状況でございます。

こちらのほうの数字、1万9,982台という直近の数字なんですけれども、実際の自転車の駐車の状況なんですけれども、実際には2万2,000台ぐらいとまっております。これは自転車の駐車場といいますのは、例えば100台入りますよというようなことで、100台というふうなカウントをさせていただいても、実際の平置きのというか、通常のグラウンドの自転車の駐車場には110台とか、115台とか、ある程度詰めることができます。それから、月極めで借りている方がいらしゃっても、例えば月曜日には休まれるから、そこのあいたところにまた当日利用というようなことをしますので、この収容台数というのは一つの目安というふうに見ていただければと思います。

区営自転車駐車場の箇所数なんですけれども、平成18年度56か所から平成22年度、現在に至るまで60か所ということで、少しずつふえているというような状況でございます。

整備の台数なんですけれども、平成18年度200台、19年度193台、20年度70台、21年度255台、22年度1,036台ということで、整備のほうは毎年一定規模整備させていただいているところでございます。

整備箇所等でございますが、その表の下のところになりますが、平成18年度は新設で志村三丁目第4駐車場、こちらは100台整備させていただいております。それから、その下で成増駅南口第3駐車場、こちらは成増駅南口第3駐車場が土地の所有者の方から返還の話がございまして、近隣のところに100台整備したものでございます。最終的には、整備したものの、収容台数については減ってしまったと、このように見ていただければと思います。19年度、新設とオーナーさんの関係で廃止、20年度、増設、21年度、新設と増設、22年度、新設2か所、それから廃止・新設、成増駅南口第2、こちらのほうが1か所、これも台数のほうは、新設したものの、約半減というような状況になっております。それから、改修が上板橋南口ということになります。

(2)各年度の区内放置台数と放置台数上位3駅ということでございます。放置台数ですが、平成18年度1日当たり8,825台だったものが、平成22年度3,243台まで減少してきております。ただ、上位3駅を見ても

すと、必ず成増駅周辺が出てまいりまして、こちらのほう、練馬区と、あるいは和光市と隣接している手前、私どもの区の整備だけではなかなか追いつかないということで、非常に課題のある駅というようなことが言えるかと思えます。

なお、この台数調査につきましては、東京都青少年・治安対策本部、こちらのほうの「駅前放置自転車の現況と対策」ということで、毎年10月の晴れている日の午前中、調査をしてというような内容のものでございます。

それでは、きょうお配りしました2ページ目をごらんください。

(3) 各年度の放置自転車撤去・返還台数と返還率でございます。平成18年度2万5,722台、これが平成22年度になりますと2万1,961台ということで、毎年少しずつ推移しておりますけれども、大分減少傾向、放置自転車台数も減っていることもございまして、このような形で推移しております。うち原付は、その下段にありますように、平成18年度428台、これが22年度では266台というようなことになります。

それから、返還の台数ですけれども、自転車のほうは、平成18年度1万259台、返還率39.88%だったものが、平成22年度は1万1,240台返還しまして、返還率51.18%、原付のほうは、平成18年度371台返還しまして、返還率は86.68%、平成22年度では、237台返還しまして、89%ということで、返還率のほうも一時かなり低うございましたが、自転車のほうも約50%を超える状況にまで上がってきたというようなことが言えるかと思えます。

(4) 放置自転車対策に係る歳出経費でございます。私どものほうでかかっている経費の主なものを中心に出させていただきます。

まず一つは、自転車駐車場維持管理、これは駐車場をシルバー人材センター等に委託して維持管理するものでございます。平成18年度4億4,157万2,000円、これが毎年少しずつふえてまいりまして、平成22年度は5億73万6,000円というようなことになっております。

それから、放置自転車の撤去・保管でございます。こちらのほうは平成18年度1億2,504万円というところが、こちらのほうも毎年微増しております、平成22年度1億5,894万7,000円ということになります。

小計、その下に出ておりますけれども、自転車駐車場の維持管理、放置自転車の撤去ほか、これで小計にありますように5億7,000万円から6億6,000円ぐらにかかっているというのが実情でございます。

このほかに、毎年、自転車駐車場の建設というようなことで、整備したことに伴っての経費がかかっております。平成18年度2,423万円、平成22年度では8,983万7,000円ということなんですが、平成20年度と平成21年度、2億円、7億円ということで経費のほうがかなりかかっております。こちらのほうは、本蓮沼ですとか、成増南について、用地を取得した経費、どうしてもこういうものがここにかかってまいりますので、このような形での推移というようなことになってございます。

(5) 平成22年度決算における内訳でございます。

アの歳入です。歳入につきましては、ここにあります自転車駐車場使用料、自転車等撤去手数料、これが大きな柱でございます、このほかに雑入が約1,000万円ほどございますが、これは今回の表からは除かせていただいております。

まず、自転車駐車場の使用料ですけれども、平成22年度3億9,795万6,000円、これは定期利用ですとか、当日利用で、皆さんに使っていただいている駐車場の使用料、これが1年間で約4億円弱と。それから、2つ目に自転車等の撤去手数料、自転車の場合1台4,000円、オートバイの場合1台6,000円の撤去手数料をいただ

いておりますけれども、これが1年間に5,247万円ということで、合計4億5,000万円余の歳入が大体入ってくるというのが22年度の決算の実態でございます。

これに対しまして、歳出のほうですけれども、こちらのほう、表頭のほうに自転車駐車場維持管理と放置自転車撤去・保管のほうを載せさせていただいておりますけれども、需用費、役務費、委託料、使用料及び賃借料、工事請負費、備品その他、入ってくる経費が並んでおりますけれども、これらのうち自転車駐車場の維持管理経費の委託料、これはシルバー人材センター等に駐車場の委託をお願いしているわけですけれども、この経費が3億1,715万円ということで、構成比で63.3%、使用料及び賃借料ということで、すべて土地代、地主さんに払っている代金でございますが、こちらのほうが1億5,882万9,000円ということで31.7%、合計しますと、自転車駐車場の維持管理経費の95%が委託料と使用料及び賃借料ということで、義務的な固定的な経費で構成されているというような状況でございます。

それから、放置自転車の撤去・保管でございますが、こちらのほうも同様に委託料、こちらのほうは今、撤去しているのは株式会社サキュレというところでございますが、そのサキュレに払ったり、あるいは保管所でシルバー人材センターの方々にいる返還等の事務をしていただいておりますけれども、この委託料が1億1,071万7,000円と構成比で69.7%、それから使用料及び賃借料4,418万8,000円ということで、こちらのほうは約4,000万円弱が土地の代金、700万円程度が機器のリース料ということで27.8%の構成比、こちらのほうも合計しますと94%程度、委託料と使用料及び賃借料でかかっていると。

一番右ですけれども、自転車駐車場建設経費8,983万7,000円、こちらのほうは成増南第2を整備した経費、それから成増南第4、第5を整備した経費、上板橋のほうを改修した経費、こういうものを合わせて約8,980万円ということになっております。

ここに歳入と歳出のほう、駐車場建設経費というのは、用地の取得費も含んでおりますので、これにつきましては私どもの区の財産になるという部分もございますので、フローで考えた場合、駐車場の使用料と撤去手数料で4億5,000万円入ってくると。その一方で、駐車場の維持管理と放置自転車の撤去・保管で1億5,800万円、合わせて6億5,800万円ほど出ていくと。この2億円少々の乖離が、私どもとしては何としても縮めてまいりたいと考えている部分の一つでございます

3ページをごらんください。

放置自転車対策の課題でございます。

(1)でございます。自転車駐車場と保管所の安定的な用地確保ということで、現在、区営の自転車駐車場は60か所ございます。そのうち区の所有地は11か所、面積比でいいますと17.8%の所有率でございます。残りの83%弱は、すべて借りている土地になります。このために借地の駐車場が多いことから、土地所有者から土地の返還請求があった場合の対応が難しいというようなことで、成増駅南口のマクドナルドの前に今、500台弱の駐車場がございますが、実はこれは1,000台ほどとめられていた。ただ、相続で土地のほうを返さざるを得ないと、半分を取得して、現在のところに至っているわけですけれども、このように安定的な駐車場運営をしていくには、借地ではなかなか難しいというのが課題として挙げられるかと思っております。

また、保管所につきましては、9か所中3か所が区有地で、6か所が借りているところでございます。全体的に収容規模が小さく、また東武東上線は不足していると。どうしても三園ですとか、高島平方面に偏っておりますので、小竹向原で撤去した場合など、わざわざそちらのほうにとりに来ていただいて、4,000円払っていただいているというのが実情でございます。

(2) でございます。効率的な自転車駐車場の運営ということでございます。自転車駐車場維持管理経費においては、支出額の多くを占めます委託費、これを削減するためには、コイン式自転車駐車場、またはカード方式の自動ゲート駐車場の増加を図ることが効果的であるということで、自転車駐車場あるいは保管所を管理する人員、これを機械によって減じていく必要があるのではないかとというようなところでございます。また、狭小の自転車駐車場がたくさんありますと、これについて、それぞれ人を配置するということになりますので、できる限りやはり大きな駐車場で維持をしていきたいというのが私どもの考え方でございます。

(3) 老朽施設の更新でございます。建設から20年以上経過している複層階の駐車場において、外壁の壊れ、雨漏りの老朽化が顕著にあらわれているため、計画的な改修が必要となります。また、最新式自転車ラックを導入すれば、単位面積当たりの収容台数の増加につながってくるというようなこととなります。今、成増に2か所、上板橋の北口、あるいはときわ台の北口に建物として建っている自転車駐車場がございます。これは一番古いものは20年経過しておりまして、かなり外壁の壊れ、雨漏り等がございます。こういうものを計画的に整備していかなければならない。また、整備にあわせて、収容台数、これが増加するように最新式の自転車ラック、こういうものを導入していく必要があるだろうというようなことでございます。

(4) です。自転車駐車場の複層化の推進。区が土地の所有権を有する成増駅、大山駅、ときわ台駅などの自転車駐車場の収容台数を増加するためには、複層階化を行えば、賃借駐車場を順次廃止し、土地賃借料を縮減していくことに寄与するというので、スケールメリットを出すことによって、狭小自転車駐車場、こういうものを廃止していけば、経費的には大分圧縮できるのではないかとというようなことでございます。

(5) 自動二輪車駐車場の確保。自動二輪車駐車場については、現在、1,574台収容可能というようなことになっておりますけれども、実際には需要に供給が追いついていないというようなことで、放置がいろいろなところで散見できます。また、これについて撤去するにも、原付であれば、トラックに乗せやすいんですけども、大型のものになりますと、なかなか撤去できないというような実情がございますので、確保していく必要があるのではないかと。

(6) でございます。料金体系の検討。現在の自転車駐車場は、距離を目安に有料・登録・無料の板橋区の場合3種類に区分されております。有料の場合、例えば駐輪場1階は1か月2,000円とか、あるいは登録の場合は、板橋区民であれば、6か月間2,000円、あるいは無料というような3区分に今なっております。また、有料駐車場であれば、いずれの駐車場も駅からの距離に関係なく一律、有料駐車場については1日当たり100円というのは、基本的にどこも変わっておりません。他区におきましては、受益者負担の観点から、すべて有料として、駅に近い自転車駐車場と遠い自転車駐車場では、料金に差をつけて、特定の自転車駐車場が込んだりあいたりしないように調整していることが多いと。また、最近では、商業施設等においては、最初の3時間は無料で、それ以降4時間単位で100円ずつとか、いろいろな料金体系が現実に既に出ております。こういうものについて今後検討を加えていく必要があるだろうと。

(7) でございます。土曜、日曜、祝日の放置自転車対策でございます。当区の放置自転車撤去は、区役所開庁日に実施しているところでございますけれども、土曜、日曜、祝日の撤去の要望、これは現実に寄せられているところでございます。しかしながら、土曜、日曜、あるいは祝日の撤去を行った場合、撤去者からの問い合わせなどに対応するために、その分、コスト、撤去にかかる委託料も上がりますけれども、それ以外に問い合わせに対応するというようなことで、コストが増大するというようなことで、大きな課題をここに7点ほど、きょうはご報告をさせていただきます。

大変雑駁ですけれども、以上でございます。

○委員長

ただいまの説明に質疑並びに委員間の討論のある方は挙手を願います。

○はぎわら洋一

2点。1点は、小竹向原駅の向原小学校の上にある都営のただの駐輪場、僕も一般質問を前にしましたけども、そこにバイクが2か月間、3か月間、ずっとシートをかけて、すばらしいバイクが置いてあると。ずっとどかしてない。土・日になると乗って行って、また置いてある。だから、うちの女性なんかが行くと、いつもとめてあると。シルバー人材センターの方に言うと、これはいつもとまっているじゃないですかというふうに言って、それは先ほどの話だと、レッドカードをつけて、1か月半たったら、それを一度どかしたかなんか、そういうふうにはローテーションしているのかどうか。それから、できればバイクにはお金を取るとか、当然、氷川町なり、要町のところは、公共的な区営のところは全部料金を取っていますよね。ですから、板橋区は都営の土地を借りているんだけど、そこはできれば料金を取ってくれという話もしました。ローテーションしてもらって、やったかどうか、その辺がまず第1点。

○交通安全課長

委員おっしゃられましたように、小竹向原駅の池袋寄りのところに今、無料駐輪場がございます。そこはいつも満杯でございます。そういう中に長期のオートバイが停止しているというのは、これは私ども承知しているところでして、札をしょっちゅうつけさせていただいておりますし、それから、その際に走った距離、走っているかどうか、これも確認させていただいておりますし、保険がいつ切れているのかどうか、この辺も確認させていただいて、走れないものは走れないんだろうからというようなことで、持っていくようなことを今考えさせていただいているところです。

この周辺で言えば、板橋区役所南無料自転車駐輪場という、山手通りを行ったところの下にございますが、あそこのオートバイをこの間、30台ばかり。それから、そういう中で、試乗用のナンバープレートをつけているようなヤからもおまして、それは豊島区発行のものなんですが、豊島の課税課さんともやりとりさせていただいて、そういうオートバイも自発的に動かしていただくようになりまして、やはり我々が努力しない限り、そういうオートバイ、自転車はふえますので、今後も小竹向原を含めてやらせていただきます。

○はぎわら洋一

ぜひお願いします。シルバー人材センターの人に押しつけるのもかわいそうだから。

もう一つは、東武東上線。中板橋、弥生町のただで貸してあげますよという駐輪場があります、150台とめられる。私道の問題があって、そこの町会の人というか、うちのところを通っては困ると言っているんだけど、何とかそこをね。僕、話をさせてくれと言っているんだけど、行かないでくれと言うから、行っていないんだけど、僕が行ったら解決するんじゃないかなと思うんだけど、その辺よく対応してもらいたい。この辺は知恵を絞って何かやりましょうよ、お願いします。要望です。

○交通安全課長

駐輪場でいつも問題になるのは近隣との関係で、24時間オープンということになりますので、365日何時でもがちゃがちゃというようなことで非常に嫌がられる方もいるのは事実でございます。ただ、今、委員おっしゃられましたように、中板橋の南口のクランクになっているところだと思いますが、引き続き粘り強くお話だけはさせていただかなければ、何も進まないと思っておりますし、またそれ以外にも適地があればというようなことで、私ども何度もあの辺を歩いております。中板橋は重点対策していかなくてはいけない地域という認識はしておりますので、その辺ご理解のほうよろしくをお願いします。

○委員長

以上で質疑並びに委員間討論を終了いたします。

---

○委員長

それでは、議題4の活動方針に沿った提言の検討についてを議題といたします。

皆様のお手元にあります参考資料1は、前回の委員会で各委員より出された報告事項に対するご意見・ご提案をまとめたものです。この資料をもとにご議論いただき、新たなご意見・ご提言をいただきたいと思っております。また、12月13日の委員会において、最終報告書策定に向けた議論を行いますので、一定程度の意見の集約をしていきたいと存じます。

それでは、本特別委員会の活動方針であります東上線の連続立体化と大山駅周辺地域のまちづくり計画について及び区内の交通における課題について、ご意見・ご提案等がありましたら挙手願います。

○委員長

ほかにございませんか、大丈夫ですか。

前回の委員会では、東上線の立体化と大山周辺のまちづくりを議論して、あとコミュニティバスについても前回ご意見をいただきました。今日は、視察に行って、コミュニティバスのご意見もございましたし、きょうは放置自転車について、いろいろなご意見を皆さんからいただきました。

皆さんのご意見を伺っていると、やはり東上線の立体化と大山のまちづくりに関しては、きょういろいろなお話がありましたけれども、区としての主体性とか、やはりビジョンというのが、連続立体化の話とまちづくりと踏切対策も含めて、しっかりと総合的に考えていかないと、どれも長期的にも短期的にも解決ができないということで、区の主体性が非常に問われたのかなというふうに感じました。

あと、もう一つ、きょうは放置自転車のお話がありましたけれども、これは課題は挙がっているので、課題解決の方策を具体的に提言にぜひ皆さんから出たものを盛り込んで、踏み込んだ内容も提示していきたいというふうに感じています。

最後に、コミュニティバスのきょうお話なんですけれども、先ほどもうやめちゃったほうがいいんじゃないかと、言葉だけ聞くと、そう聞こえた方もいると思うんですけれども、もちろん今のやり方をどう改善していったって、幾ら改善しても、料金も変わらないし、ルートも変わらないのであれば、いつかのタイミングで結論を出さなくてはいけないということもあるだろうなということの趣旨も含まれていたと思うんです。その中でやはり区民のワークショップ等、いろいろ聞きながら、現状で改善していくというのは基本路線かなとも思いますので、その辺、区の姿勢が本当に大切なんだなということ、きょう戸田市に行って、粘り強い協議が必要なんだなということも思いました。そのあたりもぜひ報告書に入れ込んでいきたいなと思っております。

報告書については、まずは、正副委員長、もしくは理事会のほうにご一任いただいて、次回の委員会で討議させていただきたいと思っておりますけれども、ご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」と言う人あり)

#### ○委員長

ご異議がないものと認めます。よって報告書の文案は正副委員長または理事会にて作成させていただきます。

---

#### ○委員長

それでは、以上をもちまして、本日の交通対策調査特別委員会を閉会いたします。

ありがとうございました。