

第24回練馬区自転車駐車対策協議会 会議録

- 1 日 時 平成25年1月28日(月) 午後1時半から3時まで
- 2 場 所 練馬区役所 本庁舎19階 1907会議室
- 3 出席委員
 - (公募区民委員)
内海 潤委員、高橋 司郎委員
中川 理絵委員、茂木 弘通委員
 - (区議会議員委員)
高松 さとし委員、光永 勉委員、石黒 たつお委員
 - (学識経験者委員)
兼子 仁委員(会長)、高田 和幸委員(副会長)
 - (鉄道事業者委員)
小林 良憲委員(代理出席)、吉原 市郎委員(代理出席)、安達 光成委員
 - (関係行政機関委員)
大島 精一委員、佐藤 公俊委員、名越 茂紀委員(代理出席)
小室 和美委員(代理出席)、菅野 政樹委員(代理出席)
- 4 区(事務局)職員出席者
土木部長、まちづくり推進調整課長、交通安全課長
- 5 傍聴者 0人
- 6 次第
 - (1)開会
 - (2)新委員への委嘱状交付
 - (3)委員紹介、事務局自己紹介
 - (4)報告
 - 自転車走行環境の整備
 - 自転車走行に関するルール・マナー向上への取り組み状況
 - 平和台駅地下自転車駐車場整備工事
 - 豊島園駅周辺の放置自転車対策
 - 自転車のナンバープレート制およびデポジット制

7 配付資料

資料1：練馬区自転車駐車対策協議会委員名簿

資料2：自転車走行環境の整備について

資料3：自転車走行に関するルール・マナー向上への取り組み状況

資料4：平和台駅地下自転車駐車場整備工事について

資料5：豊島園駅周辺の放置自転車対策について

資料6：自転車問題の解決に向けて

資料7：自転車の安全で適正な利用を促進するための条例に盛り込む主要内容案

(東京都パブリックコメント募集用)

参考資料1：交通事故統計表

参考資料2：自転車駐車対策協議会の概要

参考資料3：「練馬区自転車の適正利用に関する条例(抜粋)」

参考資料4：「練馬区自転車の適正利用に関する条例施行規則(抜粋)」

8 事務局 練馬区環境まちづくり事業本部土木部交通安全課

電話 3993-1111(代表)

9 審議内容

(会長)

第24回練馬区自転車駐車対策協議会を開催いたします。

年が変わっておりますので、新年のご挨拶をさせていただきます。

お忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。

司会進行は会長を仰せつかっております私、^{かねこまさし}兼子仁が務めさせていただきます。

お手元の次第により、本日は1時半より始まりましてご都合の悪い方もおられますので、3時には締めたいという予定でございます。

資料の綴りの中に「協議会概要」がございます、本協議会の構成、位置づけ等がございます。ここにもございますが、会議は原則公開とございます。傍聴の関係はいかがでしょうか。

(事務局)

傍聴人はございません。

(会長)

会議は公開でございますので、会議録はホームページに掲載される予定でございます。録音をさせていただくことをご了承願います。

では次第によりまして委員の紹介ですが、綴りの最初に委員名簿がありますので、ご覧いただきたいと存じます。

ご欠席の方もおられますが、区議会選出の委員の方々のご新任といたしますか、私どもの今期の任期は一昨年、平成 23 年の 12 月に発しています。この間に交替されておられる委員の方もおられますので、新任委員のご紹介を事務局からお願いします。

(事務局)

新たに就任された委員につきましては、当協議会の委員ということで委嘱をさせていただきます。本来であれば区長よりお渡しすべきところではありますが、公務が重なっておりますので、区長に代わりまして八^{やそしま}十島土木部長より委嘱状をお渡ししたいと存じます。皆様の席に委嘱状をお持ちいたしますので、委員の方はそのまま席で委嘱状を受け取りください。

以下の委員に委嘱状を交付

^{たかまつ}
高松さとし委員

^{みつながつとむ}
光永 勉 委員

^{いしぐろ}
石黒たつお委員

^{よしはらいちろう}
吉原市郎委員 (代理)

^{ただやすひろ}
武田康弘委員 (欠席)

^{おおしませいいち}
大島精一委員

^{すがのまさき}
菅野政樹委員 (代理)

(会長)

それでは、引き続き委員をお努めいただく方につきましては、私よりご紹介をさせていただきます。

区民委員 ^{うつみじゅん}
 内海 潤 委員

^{たかはししろう}
高橋司郎委員

^{なかわり え}
中川理絵委員

^{もぎひろみち}
茂木弘道委員

会長 かねこまさし
兼子仁委員

副会長 たかだかずゆき
高田和幸委員

鉄道 こばやしよしのり 小林良憲委員（代理 ふるさわ 古澤）
あだちてるしげ
安達光成委員

関係行政機関

さとうきみとし
佐藤公俊委員

なごししげのり 名越茂紀委員（代理 くぼ 久保）

こむろかずみ 小室和美委員（代理 せんて 千手）

次に事務局の自己紹介をお願いいたします。

以下自己紹介

やししま
八十島土木部長

おぶち
小淵まちづくり推進調整課長

やすはら
安原交通安全課長

（会長）

それでは引き続き案件に入ります。

次第にありますとおり事務局の報告をお願いいたします。その他の案件もございませうが時間の都合もございませうので、ご発言は各々の関連部分で積極的にお願い申し上げます。

まず第一に「自転車走行環境の整備について」

これはまちづくり推進調整課長をお願いいたします。

（まちづくり推進調整課長）

お手元の資料2「自転車走行環境の整備」について、ご説明をいたします。

表紙から5枚目の資料をご参照願います。昨年の11月に国土交通省と警察庁が自転車

利用環境創出ガイドラインを策定いたしました。その概要版を本日の資料に綴じ込んであります。まずは既にご案内のことと存じますが、こういった施策の背景からご説明した上で、区の現時点での進捗状況をご説明させていただくものです。

「1、自転車施策の背景」についてですが、従前よりさまざまなマスコミにより報道されてきたところですが、自転車が歩道を走って大変危険であるということ、また実際に大きな事故も起きているということも報道されているところでございます。

自転車は身近な移動手段として重要な役割を担っているところでございますが、歩行者との交通事故が拡大傾向にあるとの認識でございます。また、今申し上げました交通手段、それから健康増進に向けた自転車利用、更には地域によりますけれども観光振興の手段としても用いられるということで、その対策に困っているということでございます。

特に一昨年の中日本大震災以降、都内でも自転車を利用して通勤される方が増えているとの新聞報道もされているところでございます。

こういった背景をもとにしまして、安全で快適な道路空間、自転車走行空間も含めてどう作っていくかというのが、大きな課題でございました。大変恐縮ですがお戻りいただきまして、資料2の次の頁、「練馬区における自転車走行環境整備の取り組みについて」をご覧ください。

今申し上げました背景がでございます。それから区といたしましても積極的に自転車走行環境整備を進めていくということを平成23年3月に策定いたしました自転車利用総合計画の中でも位置づけたところでございます。

本日、A3版図面を配布させていただいております。標題でございますが、「練馬区自転車走行環境整備構想」というものを平成23年3月に自転車利用総合計画と一緒に作成しております。

こういった計画に基づきまして、区といたしまして自転車走行空間の整備を検討しているところですが、まずお手元資料2の2枚目にお戻りいただきまして、基本方針を3つ定めております。まず一つ目でございますが、当然走行空間を整備するわけでございます。基本方針の1でございますが、ハード対策のみならずソフト対策を組み合わせ、総合的に取り組んでいく必要があるということが基本方針の一つでございます。

基本方針の2は歩行者と自転車を分離することによって、安全な走行環境もしくは歩行環境を作っていくということでございます。

基本方針の3でございますが、自転車走行ネットワーク構築のため、段階的に整備をしていくというものでございます。道路でございますが区民の皆様がご利用される場合は都道、区道、国道とあまり意識をされないでご利用されているのが実感なのかなと思います。

そういった意味で東京都であるとか、国であるとかそういった道路の自転車走行環境の整備に合わせて、段階的に整備をしていくというのが3つ目の基本方針でございます。こういった基本方針に基づきまして次の頁でございますが、基本方針を受けまして基本的な考え方をまとめてあります。

なお課題でございますが、先程も若干お話をさせていただいておりますので、ちょうど真ん中にごございます薄茶色の囲みにつきましてはお目通しいただきたいと思っております。その下でございますが基本的な考え方でございます。道路利用者の安全性向上を検討するというのが一点でございます。

先ほどの方針にもございましたように2点目でございますが、整備に合わせて適切なソフト対策を検討していくということでございます。

3つ目でございます、ネットワークの形成に配慮し、国・東京都に働きかけて整備を進めていく、というものでございます。

こうした基本的な考え方を受けまして具体的にどういう整備形態があるかというのをまとめたのが次の頁でございます。

aからeまでのうち、一番上のaでございますが、これが自転車道の例でございます。

bにつきましては道路交通法による規制を加えまして自転車レーンを設けるという考え方でございます。

cにつきましては路肩の一部を構造変更することにより、路肩部分での、車道になりまされども自転車の走行環境を整備していくというものでございます。

あとdとeでございますが、これは歩道部分に区分を分けて整備する場合と、区分を分けない場合ということで、大きく整備の在り方としてはこの5つが在るのかと、考えているところでございます。

なお現時点でございますが、これは当然道路の幅員等によりまして整備の考え方は変わってくるものというように今のところ考えております。

その次の頁をお願いいたします。

4 ソフト対策でございますが、これは大きく区でも取り組んでいるところでございますが、自転車に対して街頭で指導していく例、またルールPR、チラシを配布することによるマナーの向上を呼び掛けるというソフト対策と合わせてやっていく必要があるのかなというように考えているところでございます。

その次の頁の自転車安全利用五則というものにつきましては、警視庁のホームページから抜粋させていただいたものでございますので、お目通しいただければと思っております。

大変恐縮ですが次の頁をお願いいたします。モデル路線でございます。

先ほど申しました平成23年3月の自転車利用総合計画におきまして整備を具体的に検討していく路線をいくつか選定してございますが、その中でも比較的幅員が広い道路をモデル路線として取り上げていきたいと、現在考えているところでございます。具体的に申しますと光が丘の公園の外周道路、それからちょうど光が丘消防署があるところから南に下る外周道路の一部につきましては、現在モデル路線として検討を進めているところでございます。

今申し上げましたように幅員が一定程度取れている、具体的に申しますと一般部分で20mの幅員がございますので、そういったなかに車道部分でございますが自転車走行環境を

整備していくということを通じまして、徐々に他の道路とのネットワークを検討しつつ、整備を進めていきたいというものでございます。は光が丘西大通り、上の図でございますが1.5kmほどございます。は光が丘東大通り、下の図で550m程度になろうかと思っております。こういった路線をとりまして検討を進めていくというところでございます。一番下でございますが、先ほど20mの幅員があるということを申し上げました、ここは道路断面図を掲載させていただきましたが歩道につきましては両側4.5mづつとっております。ここはいじることなく、11mの車道の中にそれぞれ歩道側に1.5mの自転車走行環境を整備して、先ほど申しました目的に沿った交通環境を創出するように現在進めているところでございます。

なおこの検討でございますが昨年度から調査に着手いたしまして、今年度は2年目になります。現時点で警察とも個別協議をさせていただいているところでございまして、今後はそういった協議を進めながら、整備を検討していくというところでございます。

それ以外に本日の資料でございますが、先ほどの国のガイドラインをつけさせていただいております。それから国のガイドラインが4枚ございます。その下でございますが、今度はA4横になります。昨年の秋でございますが、今度は東京都が東京都自転車走行空間整備推進計画というものを策定しております。具体的な路線ということで、(資料が)とんで恐縮でございますがA3の都内の路線図を置かせていただいております。今申し上げました東京都自転車走行空間整備推進計画、この図面を持ってきたものでございます。

都内全体が載っておりますので、練馬区分が非常にわかりにくくなっておりますが

ちょうど真ん中の上と申しますか、大泉学園駅というのがございまして、大泉学園駅の北側でございますが、東西に走る都道がございます。大泉街道と私たちは呼んでございませぬけれども、ここが東京都さんの優先整備区間になってございます。またその地図で見ますと右側、東側になりますがちょうど目白通りという記載の上に赤い線が、長い線と短い線が記載してございます。長い線が光が丘の南側から、ちょうど春日町に至る補助172号線という都市計画道路でございます。その上の短い線、赤い線、一部黒い線になってございますが、これがちょうど光が丘の駅前通りになり、これが230号線ということで、東京都の計画におきましては、この3路線が整備計画、推進計画に位置付けられているというところでございます。

こういった内容と整合するということから私どもも、光が丘をモデル路線として検討を進めているというところでございます。なおその図面の下でございますけれども、都内の整備事例ということで写真を載せてございます。これにつきましては旧玉川水道道路というものがございまして、京王線の初台から笹塚あたりまででしょうか、そこで東京都で自転車走行環境を整備している写真を掲載させていただいております。それからその裏面でございますが、今度は歩道の部分で歩道の空間を構造的に分離するというところで、府中市の東八道路でございますが、こういった取り組みが行われている。これにつきましては昨年7月に開通いたしました補助230号線の区内一部区間におきましても、こういった整備を行

っているところでございます。またその下でございますが、台東区の浅草通りでございます。視覚的分離を行うことにより、自転車走行空間と歩行者の空間を分けているというものでございます。

東京都の場合、元々広い道路を整備しております。歩道も元々一定程度の幅員があります。歩道上でこういった取り組みを進めているということで紹介をさせていただきました。若干長くなりましたが自転車走行環境につきまして、その背景と現時点での区の検討内容、更には先般作成されました東京都の推進計画等につきまして説明をさせていただきました。どうぞ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。

走行環境、この点は以前にも議論いたしましたことがあると思いますので、それを前提にただいまの報告にご意見有る方はどうぞ。

(委員)

今回、国からガイドラインが出まして理論的には車道上に走行空間を作っていくべし、という方針がはっきり出ましたので、当区におきましても原則、車道上への整備というのを前提とされると思うのですが、その際に一つお願いがございます。先ほどご覧いただきました添付資料の写真ですが下の平和橋通り、葛飾区の事例にもございますが、車道上にレーンを引いた場合、「自転車専用」と書くだけでなく、できれば矢印を書いていただきたいと思っております。というのは自転車に乗ってらっしゃる方はお分かりになると思いますが、逆走する自転車がたいへん多くて非常に危険な状態が現在も続いておりますので、基本的には現場に明記してほしいということを我々はいろいろなところで申し上げるのですが、私はいろいろな自転車の仕事をしておりますので、とにかく逆走自転車に逆走していると気付かせる何らかの工夫をしていただきたいなと思っております。よってこの平和橋通りのように、これは矢印が書いてあります。もっと本当は派手でもいいかなと、ずっと矢印が続いている位でもいいかなと自分たちが逆走しているんだとわかるような感じで、ぜひ表示をしていただきたい。これはお願いでございます。以上です。

(まちづくり推進課長)

先ほど申しました通り、私どもとしては現時点では路面表示による規制を掛けたいと思っております。警察とも調整をさせていただいて当然、逆走という事例もあるやに聞いておりますので、委員が言われたように調整をさせていただきたいと思っております。

(委員)

宜しくよろしくお願いいたします。

(委員)

東京都自転車走行空間整備推進計画、A3版ですが、新しい都道についてはきちっとできるんですが、その計画と都道172号計画を合わせて整備すると考えてよろしいでしょうか。

(まちづくり推進課長)

現在、委員ご指摘の通りすでに整備が終わっているところ、供用開始されているところ、現在整備しているところがございます。東京都の考えとしては、現時点では整備しているところ1箇所につきましては、まだはっきりとは年度が決まっていないという話を聞いてございますけれども、当然整合が取れた形で整備していると伺っております。

(委員)

それでは都道172号線については、既存の道路については基本的な歩道部分に自転車走行レーンを作るので車道になると思うので、延伸する部分を車道に整備するということでしょうか。

(まちづくり推進課長)

そうですね基本的には道路部分によっても違う部分はあると思いますが、原則的には車道部分に整備していくというのが今の考え方であると聞いてございます。

(委員)

あと、モデル路線で 光が丘西大通りと 光が丘東大通り、これを整備していくということですが、歩道に植栽というか、2mほどの幅の植栽帯があります。確かに昔ですといわゆる植樹とか排気ガスの問題もいろいろあったんですが、この植栽帯の幅が広くて、折角広い歩道がありながらも、歩道部分で自転車のすれ違いも大変ですし、歩行者も危ないということで、この植栽帯をもっと狭めてもらい、そんなに激しく繁茂せず落ち葉の問題もない低木を整備してほしいと思います。環状八号線とかを使って折角良い道路が出来ているのに、植栽帯の部分の幅が非常に広く取られていて、もったいないなと思います。これは要望ですので宜しく申し上げます。以上です。

(まちづくり推進課長)

委員からお話いただきました件について、私たちは当然、環境をどう守っていくのかという部分と道路をどう整合するのかという部分がかなり大きな課題と思ってございますので、個別の路線で検討を深める中で、やっていきたいと思ってございます。以上です。

(会長)

他にはいかがでしょうか。

では、よろしければ次の案件でございます。自転車走行に関するルール・マナー向上への取り組み状況について、これは交通安全課長よりお願いいたします。

(交通安全課長)

着席のまま説明させていただきます。それでは資料3をご覧いただきたいと思います。

「自転車走行に関するルール・マナー向上の取り組み」についてでございます。

区では23年3月に策定をいたしました練馬区自転車利用総合計画において区内の道路を誰もが安全かつ快適に利用できる環境整備を着実に進める目標といたしまして、交通安全意識を高めるための取り組みを計画的に進めているところでございます。一方、区民の方からは自転車利用の交通ルールやマナーが守られていない、という声が近年多く寄せら

れているところでございます。そこで区といたしまして今年度、自転車による交通事故ゼロを目指しましてあらゆる世代を対象に自転車利用のルールとマナー、こういった啓発を進めることの事業を推進しているところでございます。

まず1点目、1番です。「指導員によるマナーアップキャンペーンの実施」でございませう。

現在区内の各警察署では自転車安全利用の推進に向け、自転車対策の重点地区、また重点路線というものを定めております。こういったところで各警察署さんのほうで街頭指導を行っているところでございませう。区といたしましてはこういった各警察署が選定をいたしました重点路線、重点地区におきまして区独自の指導員を配置いたしまして、警察署と連携のもと、通勤通学者、また買物中の方々に対しまして安全利用五則を徹底するというところでございませう。実施場所につきましては各警察署の指定によります自転車重点路線地区でございませう。箇所につきましては記載のとおり練馬署では千川通り、光が丘署では光が丘駅前通り、石神井署では石神井公園駅北口の地区でございませう。実施の期間につきましては昨年の12月上旬から今月末を目途に実施するというところでございませう。

次に裏面をご覧いただきたいと思ひます。2番です。「自転車安全教室の実施」でございませう。日中勤務されている方でも受講できる日程で自転車安全教室を開催し、受講された方が区内の事業協力店におきまして自転車の点検整備が無料で受けられるという、こういった取り組みを行ったものでございませう。内容ではスタントマンによる交通事故の再現を取り入れたスクエアード・ストレート方式による自転車安全教室、事故の衝突や恐ろしさを体験していただき、生命の大切さ、また自転車のルール違反がなぜ危険なのかこういったものを考え、理解していただく教室を実施したものでございませう。参加者が135名という方々の参加をいただいたものでございませう。

次、3番目、次の頁の「交通安全講習会の充実」というものでございませう。町会や区内の各種団体に区職員が出向きまして講座を開催し、自転車利用のルール・マナーの向上を目指すものでございませう。講習内容につきましては自転車事故の現状また、自転車安全利用、また自転車の保険など自転車利用のルール・マナーの啓発に資するテーマ、こういったものを選定いたしまして実施をしているものでございませう。19の団体からの受講要望を受けまして、現在取り組みを行っているところでございませう。

以上こうした取り組みによりまして区といたしましては、自転車利用者に対し安全走行の自覚を一層促すことができていると考えるところでございませう。

なお、自転車事故の発生の状況につきましては24年度の状況でございませうけれども「参考資料」ということで、後段の「参考資料事故概況」という部分に24年度の事故の状況等が示された資料を添付してあります。この中でちょっと見づらいなのですが、自転車という部分につきましては若干減少の傾向にあることが見られます。

一枚めくっていただいて、左上に「120 練馬区」と書かれているものがございませう、これが交通事故の統計上の累計でございまして、表の上段右側の欄に自転車という項目が

ございます。自転車の中で事故件数または死亡者数ということで、784 件の事故があったということですが、これも年々減少傾向にあることが見てとれます。

その他、23 区の状況等も資料添付してありますので、後程お目通しいただければと思います。私からの説明は以上です。

(会長)

最後の参考資料の事故概況というのは、丹念に読めば相当参考になろうかと思えます。それから報告は区の取り組み状況が報ぜられたわけですが、この自転車走行に関するルール・マナー向上という問題はかなり広がりのある問題だと思います。ですから広くとらえてご質疑をいただければと思います。例えばさっきのお話のように歩道に植栽があるというのは、緑の関係では重要だと思いますが、自転車を車道寄りに走らせようという場合、植栽が非常に邪魔になるというようなこともあるじゃないですか。それから先ほどご指摘の車道の逆走、これは道交法違反が適用されていないということが問題だと思います。それから本日取り上げる予定の、都が進めているナンバープレート制度などもルール・マナー向上に係るものです。このルール・マナー向上問題につきまして報告を巡ってはもちろんです。ご質疑ありましたらどうぞ。

(委員)

指導員によるマナーアップキャンペーンが始まって3ヶ月程度経つと思うのですが、私も練馬の千川通りのところでお見かけしたことがあるのですが、大体これが出てきた効果とか寄せられている声などあったら、教えていただきたいと思えます。

(交通安全課長)

先ほどお示しをいたしました交通事故の関係で、事故概況等を見ていただければお分かりと思いますが、年々減少傾向にあるというお話の中で、実は今年度街頭での声掛けを行いました。こうした結果といたしまして、数が激減しているという状況がございます。

また、効果や区民の方のとらえ方としましては、走行中の方を停めるということではできませんけれども、交差点で止まっている方に自転車安全利用五則が記載をされたポケットティッシュを直接お渡しをして周知を図りました。また、逆走している方がいた場合には、「それは違反ですよ」と声を掛けるのではなく、例えば「左側を走行してください」と声掛けをするといった工夫をすることによって、受け止める側に対しても自覚を促すような、そういった取り組みができたことで今後も含め、効果が現れてくると考えております。

(委員)

数字の部分よりもマナーの五則等で違反とか、五則と実際の事故発生の部分で傾向としてはどんなマナー違反というものが多いのかというものを数字としてとらえているものがあれば教えていただきたい。

(交通安全課長)

自転車の事故の割合として、今詳しい数字は持っていませんが、一番多いのはやはりルール無視ということで、いわゆる一時停止違反、一時停止で止まらないという事故と、信

号無視、これが一番多い。

(会長)

そうですね、自転車安全教室というものはあるのですが、自転車が事故被害に遭うという面だけではなくて、加害事故の危険ももっと重視すべきではないですかね。他にはいかがでしょうか。

(委員)

今の会長のお話の中で、加害事故なども含めて保険の加入状況なども、マナーアップ等で推奨しているとか、加入しなければいけないというようなことをPRするような場面があるのかどうかお聞かせください。

(交通安全課長)

今回の通勤通学者を対象といたしました安全教室におきましては、いわゆるTSマークといいますが、実際に講習を受けた人にサービスを無料で受けられるものを交付し、自転車商協力店のところに行って、点検を受けることによりまして自転車に保険が付与される。個人ではなく自転車に対して付与されるということを補填しているという状況がございます。また、交通安全課では区民傷害保険、こういったものを区民の皆様に参加をさせていただいております。来年度につきましても今後、手続きの方を区を通じて周知を図っていくという状況であります。

(委員)

私学は通学が自転車の場合が多いので、学校から年度末になると必ず保険に入るようにプリントが配られてきますが、公立の学校とか保育園ではそういうのがやられているのかなということと、あと交通安全課の保険は私も家族で入れさせていただいておりますが、郵便局とか区報とかホームページで興味のある方は必ず見ると思うんですが、区民の方がどれだけ気が付くかなというのかなというのがちょっと、勿体ないなというのが、あります。

特約でも100円くらいで入れるのも、あるらしいんですけども、そういうこともなにか書いてあげて、みんなにもっと知らせてもっと保険に入れる状況を作っていったらいいんじゃないかと思うんですけど。

(交通安全課長)

今いただきました意見がごもっともかなと思います。なかなか我々の区報またはホームページ等で周知を図っているんですけども、受付の期間が限定されているということを知らないで問い合わせをされる方も多数いらっしゃいます。そういう意味から各区民事務所等にもそういったものを周知をできるように置いているんですけども、なかなかそれが皆さんに行き届かないという、我々の努力の足りない部分があるのかもしれない。そういったものも含めまして周知につきましては窓口にも掲示をし、積極的に図っていければと考えています。

(会長)

保険のご指摘がお二人の委員から出たんですけども、保険には2種類ありますね。今までのお話ですと傷害保険、つまり被害者になる可能性を慮ったの保険、それともう一つは加害の危険を感ずるのは責任保険です。

ナンバープレート制度云々の関係は責任保険と通ずる。したがって保険の場合は2種類を意識しておく必要があります。自動車にとっては常識になっていますけどね。

(委員)

交通安全課でやっている保険は加害者になった場合の保険ですか？

(交通安全課長)

両方です

(委員)

今の件ですけれども、やはり加入率というのは自転車の台数に比べたら相当少ないんじゃないかと思うんです。私も自動車を降りて、自転車に乗り始めてから、ずっと入らせていただいておりますが、やはり他人に話しても、自転車に乗っていながらも入ろうとはしない。わずかなお金でこれだけのものを補償してくれるんだよと言っても、なかなか理解してもらえないですよ。ですから万が一事故を起こしても、起こされても入っているのと入っていないのでは相当当事者にとって、メリットデメリットがついて回ると思うんです。そのためには自動車の自賠責ではないんですけど、これから出ますナンバープレートの件と、私は前回もいったんですけど、ナンバープレート代金の中に保険料を加算しておいていただくような皆保険にさせていただくような方向性はいかがでしょうか。

(部長)

補足いたします。保険の問題につきましては今の自転車問題、乗っている人の危険。それから街を歩いている人の危険という中で、様々な指摘をされてございます。東京都で様々な検討をしている中で、私の聞いた話では、ひとつはなるべく多くの皆様の使いやすい保険を保険会社に作っていただきたいと、これは単に自転車の保険に特化することなく他の保険とのセットということを様々なやられていますので、そういうことを保険の事業者をお願いしていくと、つまり皆様が入りやすい保険を作っていくという社会的な流れを作っていくのが一つでございます。もうひとつはそこに入れていただくということをどうやって国民的な声にしていくのかというところでございます。これにつきましても行政はやりますけど、まあなかなか行政と接点を持ちにくい方もいらっしゃいますので、そういう意味では民間の事業者さんの様々な媒体、そういうところにもお願いしつつ、自転車はやはり保険だ！ということを広めていくことが必要だろうということで、今後そういう観点でということ聞いていますので、私ども区市町村としても都道府県と一体となって、そういう流れを応援していくということで、事業者さん、自治体と国にもお願いしていくことが必要になっていきますので、とにかく普及していくことを最優先に挙げまして私どももそういう協力体制を作っていくとともに、区としても積極的にまずは区民の皆さんに周知し

ていくということを始めたいと思います。また皆様方にいろいろとご協力をいただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

(会長)

ルール・マナー向上と保険問題が出たようですが、これは広くとらえる必要があるとさっき私は申し上げましたが、逆に他の問題と関連すると思っておりますのでよろしければ、また後でもお出しただくといたしまして、第3、第4は見てのとおりですが、第3は平和台の駐車場整備、第4は豊島園周辺の放置対策の問題、とこうなるのですが、その報告を先に聞いておきたいと思っておりますがよろしいですか。

(交通安全課長)

それでは資料4をご覧くださいと思います。「平和台駅地下自転車駐車場整備工事について」ということでございます。

1番「経緯」でございます。都市計画道路放射35号線、これは平和台のところで今実施しているものでございます。道路予定地上に暫定設置をしております自転車駐車場を道路整備に伴いまして、東京都に土地を返還することからそれに代わる施設として、放射35号線の地下に自転車駐車場を整備するものでございます。

2番「施設の概要」でございます。詳細につきましては3の「案内図」および4の「整備計画図」裏面でございます。こちらをご覧くださいながらお聞きいただきたいと思えます。下の案内図をご覧くださいと思います。まず位置につきましては平和台4丁目、北町6丁目地内でございます。環状八号線と放射35号線が交差をいたします赤の四角で囲った部分、こちらの部分が現地でございます。次に裏面をご覧くださいと思います。「整備計画図」でございます。事業の全体の位置関係を表示しております。上段の平面図をご覧ください。縦方向が環状八号線、真ん中から縦方向ですね、環状八号線でございます。上方向が目白通り、下方向が川越街道でございます。

放射35号線は現在整備中の路線ですけれども、左側が冰川台方面、それから右側が川越街道方面という位置になってございます。またこの図面の中で黄色、薄い橙色に見えます、こちらが有楽町線の平和台駅でございます。青色で表示した部分が今回の自転車駐車場でございます。出入口につきましては環状八号線を跨ぐ形で自転車駐車場の出入口を3箇所、右側の「斜路付」と書かれている部分ですね。それから中央部分に、環八の左側部分でありますけれども出入口車道と、それから一番左側の部分、南側ですけれども、出入口車道となっている3箇所でございます。階段ということでこれは、この後説明しますが、駅に向かう通路に行ける出入口が階段というものでございます。またこの部分につきましては20人乗りのエレベータ、これを設置しているものでございます。地下2階部分、これは2層の構造になっているんですけれども、地下2階部分からは直接平和台駅へ延びているものでございます。ここで接続するというので利便性が高くなっているというものでございます。平和台駅の地下に地下2層式、収容台数全体で約1900台の自転車駐車場を設置するものでございます。

表面に戻っていただきたいと思います。5番の今後のスケジュールということで、自転車駐車場本体工事が本年度より、昨年10月から工事に着手しております。26年度までの本体工事を進めていくものでございます。その後、内の設備工事等、ラック等の設置につきましては26年度から27年度の2カ年ということで建築設備工事を予定しているものでございます。その他といたしまして、もう1枚めくっていただきますと、別紙1という配置図、それから乗入れ台数等を表示いたしました表が載っております。こちらにつきましては後程お目通しをいただければと思います。まず平和台の資料につきましては以上でございます。

続きましてもう1枚めくっていただきまして、資料5、豊島園駅周辺の放置自転車対策につきまして、ご説明をさせていただきます。この資料につきましては前回、平成23年12月26日に開催いたしました当協議会におきまして、放置自転車対策、放置禁止区域の指定についてご報告を申し上げたものでございます。その後放置自転車対策の強化によりまして、放置の状況と言いますか、自転車の放置が改善されたということで今回改めてご報告するものでございます。1の「豊島園駅周辺の自転車の放置状況」表をご覧くださいと思います。まず平成23年5月の記載でございます。これにつきましては毎年5月に各駅の自転車放置台数、放置の状況というものを定期的に観測しているものでございます。収容台数が402台、乗入れ台数が700台、放置台数が401台ということで、約6割の放置が認められたという状況がございました。これが次の右側です。24年5月でございます。これにつきましては公益財団法人練馬区環境まちづくり公社によりまして99台の自転車駐車場の整備、それから西武鉄道によりまして198台の自転車駐車場の開設というもので、平成23年度に取り組んでいただきまして、自転車駐車場の収容台数につきましては合わせて699台となっているものでございます。そして放置の台数でございますけれども、一番下から2段目ですね、7台ということで昨年5月の6割弱から現段階では1.2%ということで、放置自転車が激減をしたというものでございます。12月1日の放置禁止区域の指定と同時に自転車駐車場が増設をされたということを受けまして、看板等での周知、それから自転車誘導員を増員し、また併せて放置自転車の撤去に取り組んだという結果でございます。

下の現況写真をご覧くださいと思います。これは豊島園の庭の湯という施設がございます。こちらの南側の道路でございます。豊島園駅の改札を抜けまして石神井川へ抜ける区道でございます。左側が放置禁止区域の指定を掛ける前の状況でございます。道路のわきに数十台の自転車が放置されているという状況が見受けられます。道路の片側に並んでいます。それから指定後、右側でございます。このように自転車が全く見られない。という状況でございます。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。今の豊島園の放置禁止区域指定の効果は見事ですね。これもルール・マナーに関係ありますね。

(副会長)

平和台駅の件で確認をさせてください。この地下駐車場の整備と同時に平和台の第1と第3駐車場を廃止ということなんですけども、現状では駐輪場の総数は不足はしていない状況にありますか。

(交通安全課長)

別紙1をご覧いただきたいと思います。今回放射35号線が東京都によって事業化がなされたというタイミングで、区も駐輪場の整備に取り組んでいるところでございます。こういった上の配置図のところでは平和台第1が1462台、第3が563台ということで2000台強の駐輪場が無くなる、廃止をされるということでこれまで事業化にむけまして、駅近傍で遊休地等を区民の方からお借りするという形で、配置をしておりました。下の表を見ていただきたいと思います。既存と書かれている部分がございます。1から7番までの施設がございまして、右側の備考欄を見ていただきますと「借地」となっています。この事業化とあわせまして近傍の地権者の協力をいただきまして、乗入れ台数に見合う駐輪場を確保し、工事に着手したという状況でございます。

(委員)

地下化ということで、今度の駐輪場はモデルケースになるわけですね。特に光が丘は、この平和台がうまくいくかどうかによって、次のステップに光が丘の問題が出てくるわけですが、ちょっと気にしているのが2025台に対して今度、出来るのが1900台ということで、実質125台のマイナスになるんですが、これは何とかカバーできるとのお見通しですか。

(交通安全課長)

先ほどもご説明したとおり、平和台駅への自転車乗入れ台数というのが表の上の部分、配置図との間に書かれております3342台ということで、現状といたしましては区民の方からも借地の駐輪場を得まして、乗入れ台数に見合ってはいるんですけども、やはり例えば相続でありますとか、土地を利用するといったような場合にはお返しをするということで、なかなか恒久的な安定的な駐輪場が運営できていない状況がございます。そういうことから今回1900台の駐輪場を整備をすることによりまして、安定的な乗入れに見合う施設の整備が図られるということで、若干、工事期間が長い期間になりますけれども、区民の方への周知を行っているところでございます。

(委員)

今回計画されているのは新しくできる駐輪場と駅が直結するという、これが大きな魅力なんですよね。これが今後のモデルケースになる。駅と直結することにより、利用者にとって大変利便性が向上する。ここが大いに強調され理解が深められるべきである。

(会長)

地下駐車場というのはそういう意味合いなんです。

関連でいろいろご発言いただけたらと思うんですが、最後の案件は「自転車のナンバープ

レート制度、デポジット制度について」で、都の自転車対策懇談会提言というのが資料 6 にあります。この説明を交通安全課長にお願いします。

(交通安全課長)

お手元の資料 6 をご覧ください。自転車のナンバープレート制度、デポジット制度についてご説明をさせていただきます。自転車のナンバープレート制度につきましては前回の協議会におきましても、兼子会長はじめ各委員の皆様から検討に向けた取り組みについてご提案をいただいているところでございます。区ではこれまで制度の現状についての調査、また、どのような方策があるかということで研究を進めてきたところでございます。今般東京都におきまして、様々な動きがあったということで本日お示しをしております資料 6 及び 7 をご用意させていただきました。資料 6 につきましては、昨年 9 月 10 日に東京都が組織をしました有識者による自転車対策懇談会、これが東京都に対しまして提言書が出されたというものでございます。その中には自転車の安全利用や放置対策ということでナンバープレート制度、デポジット制度の導入を積極的に検討すべきである、という内容が含まれております。今後、都ではこれを受けまして制度化の検討に入るといった報道がなされたというものでございます。恐れ入ります、提言書の 9 ページをご覧くださいと思います。まず(1)ナンバープレート制度についてでございます。ナンバープレート制度の概略を説明させていただきます。ナンバープレート制度につきましてはナンバープレートを取り付け、周囲から識別できるようにすることでルールの重視、マナーの向上というものが図られる、というメリットがございます一方、既存の防犯登録との2重登録という利用者の過度の負担が無いようにすることが必要、などの課題が出されているものでございます。また 10 ページ(2)デポジット(預け金)制度でございます。自転車の低価格化が進行することによりまして安易な放置が助長されている現状を鑑みまして、購入時に一定の金額を徴収する制度により、自転車の価値を高め、経済的誘因により自転車を大切に利用する意識を高める、というものでございます。

こうした取り組みによりまして放置自転車が減少し、撤去自転車の返還率が大幅に向上するなどの効果が見込まれるという一方、自転車利用者の金銭的負担の重さ、また制度として機能するに足る額とのバランスというものの考慮など、厳格な制度設計が課題ということが記載されているものでございます。その後、本年 1 月に開催されました都区内の市町村と東京都との意見交換会の内で、東京都からは懇談会の提言に盛り込まれているナンバープレート制度、デポジット制度につきましては導入の是非やその制度の在り方を引き続き検討する必要があるということから、この後説明いたします資料 7、これは東京都が今後開催されます都議会定例会に諮る条例案には双方の事項は盛り込まない、というものが発表されているものでございます。自転車のナンバープレートは盗難防止に加え、放置自転車の解消、また運転のルール・マナー遵守に有効であるということから、広域的な対応が効果的であるというふうに区では考えております。区といたしましては今後東京都における検討状況や対応の方向などを注視してまいりたいと考えているところでござい

ます。資料7につきましては、今後東京都が策定を予定しております自転車の安全で適正な利用を促進するための条例に盛り込まれる主な項目ということで、これは実は先週末まで東京都の方で、条例案に対する都民意見の募集を行ったペーパーでございます。この内容につきましては後程関連の資料ということでご覧いただきたいと思います。説明につきましては以上です。

(会長)

はい、ありがとうございました。

ご覧のとおりでありますけれども、ナンバープレート制度とデポジット制度が一緒に出てきますけれども、これは違うと思うんですよね、ナンバープレート制度の方をまず考えていただければと思います。私はかねてこう思っていました、練馬区は全自連という全国市区町村の自転車対策のリーダーという位置づけの区なんで、練馬区条例でもナンバープレート制度を採れたら、全国にアピールするんじゃないかというそんな観点でありましたが、やはりナンバープレート制度というのは広域的な取り組みが必要だから、区より都の方に決まっていますね。自転車法に定めるべきかどうかという手前で、都道府県で広域的な取り組みが大切だと思います。ここにも出ていますが、警察の方のご尽力で防犯登録がかなり普及してるんですけど、防犯登録は車体ナンバー登録だけでして、今回のナンバープレートというのは車両の後輪の覆いの下のところにも、ナンバー表示をするという義務付けですね。それをするための登録制度ということで、都が取り組みだしたのは、非常に重要だと思いますが、いかがでしょう。

(委員)

兼子会長の本当の永年の夢ですよね、この導入は。都がそういう意味で初めておおっぴらにこういうところに踏み込んできたというのは、一歩前進であるのは間違いないでしょう。ところがですね、いざ制度的に詰めてみると今回でもわかるように誰が一番消極的かということ、自転車の販売店ですね、いろいろ調べてみると。これはちょっとやっぱり難しい問題を含んでいるなあ。今の500円ですらやりたくないんですね、自転車販売店にしてみれば。手間暇かかってしょうがない、面倒くさい。

(会長)

その費用は当然増えるでしょう、プレート付けるんですから。

(委員)

結局自転車の販売店というのは、いわゆる中小の自転車店というのはどんどん倒産して、大型店にどんどん変わってきている。こういうところにまで高齢化の波が押し寄せてきている。それから問題は、新車は確かにいけるんだけど、既存のやつ、街を走っている9割は、もっとでしょうね、それをどうするかというのが大きな課題なんで、これを動かすのは世論しかない。機会あるごとにこの必要性を説いて、理解を深めていく。特にマスコミも含めてね。自転車の事故が本当に増えて、自転車の事故に遭うということは、被害者はもちろんのことですが、実は加害者も大きな被害者なんです。なぜかということ賠償能力無

いですから。それでそう言っちゃなんですが、練馬区でやっておられる自転車の保険も、一番安いところから高いところまであるんですが、とてもとても判例で、もう既に東京地裁の判例として、8000万、9000万という金額が出ている。それはカバーできないわけですよね。その辺のやっぱり現実、自転車も自動車と一緒になんだよという、そののところがやっぱり、45年前、50年前の自動車戦争が、今は自動車が自転車に替わっただけの話であって、ここがやっぱり国としての制度設計なり何なりが非常に遅れているということであって、それを含めてやっぱり機会をとらえてあらゆるところで。

(会長)

ありがとうございます。確かに防犯登録と比べるとかなり費用もかかるという部分です。実際いろいろ保険も結び付ければ尚更ですが。そしておっしゃった既存の自転車です。これはね登録制を条例に定めるとしたら、既存のものについても一定の猶予期間は置くとしても義務付けることになります。そうしなければ駄目です。こういうことがはっきりするのではないのでしょうか、既存のものでも期間内に登録をしませんと「無登録」だというのはナンバーが無いのですぐ判るでしょう。ただし子供用の小さい自転車もプレート等の義務を課するのはどうか。どうぞご意見がありましたら。

(委員)

今の会長のご意見ですけれども、私は基本的には子供用であろうとも、赤ちゃんが乗るような3輪車は別としまして、子供用の2輪車であったら、それはナンバープレート必要だと思いますし、子供が逆に大人と同じものが乗れるということのほうが、何というんでしょう、嬉しさの方があると思います。大人と同じものを与えて、大人と同じようにルールを守るという方向に示すべきだと私は考えます。永いこと子供と付き合っていますので。

(会長)

26インチとかではなく、

(委員)

そういう小さい、小学生、幼稚園児が乗るようなものあたりから、私は対象だと思います。ただナンバープレート代をすこし安くしてあげるのは、親御さんへの配慮だとは思いますが。

(会長)

他にはいかがでしょう。

(委員)

子供用の自転車で最近、流行っているのが幼稚園児以下の子たちがペダル無しの自転車を蹴って乗るのが流行っているんですね。それを自転車というのかどうかわからないんですけど、親御さんたちはそれで自分も自転車に乗って、子供を走らせてそれで、スーパーとかに早く行ける、時間を短縮できるので、それで本当はその時に親御さんに交通のルールを守らせる勉強をしてもらえればいいんだけど、お母さんたちは早くスーパーとか用事のところにいきたいがために、右であろうが左であろうが、子供が置いて行かれて泣

き叫ぼうが、割と勝手な感じで街を行っているんですね。

(会長)

道交法の関係で車両かどうかということですが、自転車はもちろん軽車両で車両ですから、信号無視などはもってのほかのはずですけども、今おっしゃたのは車両にあたるのかどうか。

(委員)

足で蹴るのは車両じゃないですよ。

(委員)

ストライダーですよ。

(委員)

お年寄りの自転車も出てきたみたいで、駐輪場にも収まらないような自転車がどんどん出ているんですね。そういうものの進化がすごく早いんで。

(会長)

それは応用問題という感じがしますね

(事務局)

ただいま委員からいただきましたいわゆるストライダーについて、私どもは自転車法によりまして、もっぱら人の力により進むものという範疇から自転車と考えております。私どもが実際に違法駐輪を撤去する場合、子供用自転車は玩具と見なしておりますので、撤去しておりません。ですから例えば母親の自転車と置いてある場合は、母親の自転車のみ撤去するという形をとっております。

(会長)

ナンバー登録制、警察の方々にできればお伺いしたいのですが、防犯登録を管理していただいて大変なんです。このナンバー表示義務の登録制、登録は警察ではなく、市区町村のほうですね。

(交通安全課長)

現在、東京都の方で様々な提言を受けて検討を行っている最中でございます。具体的な登録をどういう事務にするのかというのは、まだ決まっていないという状況ではございます。東京都において条例上で位置づけて登録をするということで、防犯登録とはまた別個のもので、道交法ではなくて条例に基づき登録されるものです。

(会長)

防犯登録は警察の所管ですね、もっとも警察のほうも道交法を所管しておられるから関連はあるんだけど、今ここで都が考えているのは、まさに交通安全課のようなところが所管するということです。

(土木部長)

まだ中身は決まってないんですね。まずこういうのを導入しようというところのコンセンサス作りなんですね。その中で今課長が申しましたのは、課長会等の中ではいろいろな

話が出ていますけども、だれがやるかというのはまだ決まっていません。ですからまずはナンバープレートの導入について、みんなで認識を一致しようじゃないかと、要するに導入しなければいけないくらい道路が危なくなっていると、匿名で自転車に乗るのではなくて、完全に自ら名乗って乗るということですね、ナンバーを付けるということは。そういう自転車を位置づけにしていこうじゃないかというところを、今回条例化できませんでしたが、今しばらく皆さんで話し合っ、て、そういう一定の考え方をまとめていこうという方向性が出たということです。

(会長)

それは非常に大事だと思いますけども、都が条例化するときは必ずパブコメというものがあるんですね。こういうのを条例化するのはどうかというのを都民に全部諮るわけですよ。その時に今話題になっているような登録といってもどのくらいの費用負担がかかるのか、とか具体の仕組みについて出すことになりますから、皆さんのコンセンサスがうまくパブコメで得られるかどうかというにはなるんじゃないでしょうか。警察の方々に何かここで出ている登録ナンバープレート制度にご感想はありませんか。

(委員)

防犯登録は併用したほうがいいですね。

(会長)

そうですね防犯登録は、これは自転車法にも規定がありますんで、当然併用が前提となってきます。

(委員)

プレートができた時点で、ある程度管理ができる。ひったくりが見つかるだとか、案外犯罪において使われている車両が多いですから。

(会長)

そうですね、警察官がおられるところの前でも信号無視でね、通っていった自転車がもし、背についているナンバープレートを確認できればチェックをされるでしょう。

(委員)

違反車両としてはやはり防犯登録の番号でとっているんですね。ということを考えてと今度はやっぱりプレートが有効じゃないかと思います。

(委員)

それは2重でバラバラでということですか。

(委員)

モノの特定ができなくなりますからね。

それを考えると1本化にしたほうが良いと思います。

(会長)

それは工夫すればできそうですね。

(委員)

すいません、私はどっちかと言えば否定派なんです、というのはやらなければいけないことが他にもあるような気がしてまして、先ほどナンバープレートで防犯登録と違反を摘発を一緒にすれば、といった話があったとおりで、本当にその場で、警察官が取り締まってほしいなと思っているんです。見て見ぬふりじゃないんですけど、自転車は本当にルール無視で、言ってもお咎め無しじゃないかというのが現状だと思うんですよ。それは今後、この間の報道でもありましたように、「取り締まる」という方針が出されましたので、改善されると思うんですが、むしろそちらの方を徹底すれば状況は変わるんじゃないかなと、これは私が見た例なんですけどたとえば両側に歩道があって、横断歩道しかない信号機がありますと、そういう時に自転車は三灯式の信号が赤で、赤でも普通行きますよね、行きます。99%行きます。そこで停まっている人は見たことが無い、私は停まりますけど。大体皆さん「あれは車用でしょ」ということで、自分が車両という認識が無いのでそのまま行きます。そこでお巡りさんが、最近関心なお巡りさんが増えて、車道を走るお巡りさんが増えたので、赤だと停まるんですよ。そうするとその後ろで、ちゃんとみんな停まるんですよ、自転車も。お巡りさん抜かせないので。そういうのがやっぱり最初かなと思うんです。やっぱりお巡りさんが範を示して、俺たちも車両なのね、停まらなけりゃいけないのね、ということ教えるのが先決じゃないかな、ナンバープレート云々よりも。

(会長)

もちろん承りましたが、ただし自動車はすべて前後にナンバープレート表示があるということ承知で走っていますね。自転車も後ろでナンバーを表示しているということが、やはりコンプライアンス意識の支えとしては相当、重要じゃないんでしょうか。タクシー運転手なども自転車の危険走行を非常に気にしている人がいますから、タクシー運転手が見定めたナンバープレートをチェックしておいて通報ということだってあると思うんです。私はナンバープレート制度は相当効果があると思うんです。

(副会長)

委員と会長のご発言を聞いて、結局どういう風にナンバープレートを使っていくかというところが、このナンバープレートがうまくいくかどうかというところのポイントだと思うんですよ。仮に全部の自転車にナンバープレートが付いたとしても、ただ単に付けただけでは何も変わらない、やっぱり違反する車両に対して何かしら厳格な処罰が必要ですね、やはり付けただけではちょっと厳しいかなという気がします。

(会長)

私は自転車利用者本人のコンプライアンス意識が違うと思うんですがね。

(委員)

基本的には飴と鞭ということを導入しなければどうにもならない。その結果としてね、ちょっと戻りますがさっきのマナーアップキャンペーン資料の3、これ写真があるんですが本当にこれ効果が表れています。どういうことかということ指導員が例えば坂道の上で、自転車がこれから坂道を下ろうとしたならば「ブレーキをかけてください」とそこで言っ

ているんですよ。それから今度はT字路で飛び出す時に「飛び出さないでください」と今度は下でも言っているんですよ。指導員は本当にマナーアップに真剣に取り組んでいます。しかもね集団でやっているんですよ。一人二人が立っているんじゃなくて、ここで見えるだけでも一人が一つ旗竿を持ってますからね、かなり遠くからね「あ、やってるな」って二人乗りがパッとやめたりね、それから携帯電話かけながらやっているのが止めたりね、これは非常に効果があるんですが、残念ながら1月31日で終わるんですよ、お金の関係で。また機会があったら復活してください。これはくり返しですよ。

(会長)

地域と自転車という問題でもあろうかと思います。時間が来ておりますので他に是非にというご発言があれば。

(副会長)

ただいまの資料3に対してですけども、ローカルなエリア毎ではこれとは別におそらくいろいろな安全の取り組みはやられているんですよ。区としてはこれだけでしょうけども。

(交通安全課長)

さまざまな取り組みを行っております。この中には今年度取り組んだ内容の主だったものを記載をさせてもらっておりますけども、その他で例年ですけども警察署と連携をして、例えば子どもの乗り方教室であるとか、それから高齢者を対象とした講習会であるとか、様々な機会を捉えて講習または啓発に努めています。

(会長)

最後に、土木部長のご挨拶をお願いします。

(部長)

本日は、ご議論、ご提案いただきましてありがとうございます。特に私、お聞かせいただきましたのはナンバープレートの件でございます。これにつきましては東京都の内でも賛成、あるいは時期がまだ早いのではないかと、他にまだやるものがたくさんあるのではないかとのご指摘もある内で今、もう1回みんなで点検しようということになってございます。練馬区としても道路上の自転車が危ないということについては、日々、区民の皆様から様々な意見をいただいております、認識をしているところでございます。何とか改善しなければいけないという内で、ルール・マナーについての指導を行ったり、また区民の皆さんに交通安全教室に出てもらったりということをしてはございますけども、このナンバープレートについてどうするのかということについて、区としても都の検討に合わせて中身を実行していきたいと思っております。まずは今日もいろいろな意見をいただきました。私どもも個別に例えば、自転車を売っている方からのお声、あるいは議会の方にもまたご報告をしてご意見をいただく、様々な方から意見をいただく内で、また都と連携して、私ども全自連の会長区でございますので、またそういうチャンネルも使いながら、これについて検討を深め方向性について役割を果たしていきたいというふうに思っております。

います。いずれにしても道路上での自転車が様々ご指摘をいただいている内での、道路上でどう安全を確保するかということに今後、私ども対応していきたいと思っております。引き続きこの対策協議会のなかでご報告をし、皆さんからご意見いただいて、その方向づくりをしていきたいと考えてございますので、今日は90分という中ではございましたが、ありがとうございました。また次回宜しく願いいたします。本日はありがとうございました。

(会長)

ではこれで閉会いたします。