

第17回練馬区自転車駐車対策協議会 会議録

1 日 時 平成21年8月4日(火) 午前10時00分から午後0時12分まで

2 場 所 練馬区役所 本庁舎5階 庁議室

3 出席委員

(公募区民委員)

内海 潤委員、佐藤 宜秀委員、鈴木 健仁委員、高雄 弘委員

高橋 司郎委員、平田 英二委員

(区議会議員委員)

西山 きよたか委員、田代 孝海委員、米沢 ちひろ委員

(学識経験者委員)

兼子 仁委員、高田 和幸委員

(鉄道事業者委員)

小林 良憲委員、佐川 智明委員(代理出席)

米 彰委員(代理出席)

(関係行政機関委員)

中川 順次委員、須田 孝雄委員

右田 良文委員(代理出席)、志村 俊晴委員(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) 委員の委嘱

(2) 区長挨拶

(3) 委員紹介、事務局自己紹介

(4) 会長および副会長の選出

(5) 会長および副会長挨拶

(6) 練馬区自転車利用総合計画改定に関する諮問

(7) 審議

① 練馬区自転車利用総合計画改定業務について

ア 「練馬区自転車利用総合計画」に関する自転車駐車対策協議会の概要

イ 総合計画の改定業務およびスケジュール（案）

- ② 現行「総合計画」（H12年5月策定）の概要および自転車対策の実施状況
- ③ 自転車走行環境の整備計画の策定趣旨
- ④ その他

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：練馬区自転車利用総合計画改定に関する諮問文（写し）

資料3：「練馬区自転車利用総合計画」に関する自転車駐車対策協議会の概要

資料4：総合計画の改定業務およびスケジュール

資料5：現行「総合計画」（H12年5月策定）の概要および自転車対策の実施状況

資料6：自転車走行環境の整備計画の策定趣旨

参考資料：「練馬区自転車利用総合計画」（写し）

「練馬区自転車利用総合計画（資料編）」

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）

○土木部長

定刻になりましたので、開会させていただきたいと思います。私は土木部長の乾と申します。よろしくお願い致します。本日は第17回目の練馬区自転車駐車対策協議会となります。司会の進行につきましては、本来会長にお願いするところですが、委員の任期満了にともなう協議会の開催になるため、会長が選出されるまでの間、私が進行を務めさせていただきますのでよろしくお願い致します。

お手元に次第をお配りしてございます。この次第に従いまして進行させていただきたいと思いますので、よろしくお願い致します。なおこの協議会は原則公開となり、会議は傍聴が可能となっております。また会議録は練馬区のホームページ上に後日掲載されます。会議録作成のために録音させていただくとともに、記録写真を撮らせていただきます。ご了承をお願いしたいと思います。

それでは、はじめに練馬区自転車駐車対策協議会委員の委嘱式を行います。

【区長より各委員に委嘱状の交付】

○土木部長

それでは、区長からご挨拶を申し上げます。

○区長

おはようございます。区長の志村でございます。ただいま委員を委嘱させていただきました。これから二年間、いろいろ自転車問題につきまして、皆様方からご意見を頂戴し、より良い自転車利用の社会をつくっていきたいと考えております。今後ともよろしくお願い申し上げます。

さて自転車でございますけれども、いろいろな環境問題が出ておりますが、環境を汚さないで、悪くしないで、便利な乗物ということで自転車が多く使われております。これからはますます自転車の利用がしやすい、安心して自転車が使える、そういう社会をつくっていかねばいけないと、私はそう思っております。この協議会の名前は、自転車駐車対策協議会ということでございますが、駐車対策というよりも自転車利用の総体をお考えいただく委員会だと思っていただきたいと思います。私は、この自転車が自由に交通の用に供せる社会ができあがれば、こんな望ましいことはないと思っておりますが、残念ながらこの練馬区においては、自転車専用道路というものはございません。そのようなことで、自転車の利用が多くなればなるほど、交通の上での安全対策というものが重要視されてくると思っているわけです。やはり自転車の利用をどのように考えたらいいいのか、またその対応、行政としてどのように実施していったらよろしいのか、これはもう皆様方がよく存じ上げている中身だと思います。とは言いながら、なかなかその対応は非常に難しい。とりわけ自転車の駐車、これが通勤通学、そういったものに使われる。また買物に使われる。そうしますと、駐車対策というものも非常に難しい、そういう問題がございます。

練馬区は、駐車対策においては非常に力を入れて参りました。しかしながら、光が丘の駅の直近に東京都の都立公園がございます。そこにたくさんの駐輪がございました。私はあれが駅前だとは思っていなかったのですが、東京都は、都内の駅前の放置自転車の状況を毎年発表しております。そしてあそこには、千台を超える放置自転車があるということで、練馬区は大変不名誉なレッテルを毎年、毎年貼られてきたわけでありまして。私は、その場所が東京都の公園の中であったから、東京都がなんとしてももっとがんばらなきゃいけないじゃないかと、東京都に対しまして、私は要請をいたしました。そこで練馬区と東京都は心をつなげて、その対応策を練るための窓口を双方で開きました。その結果、すっかりきれいな自転車駐車施設が整ったというわけでありまして。ただ、光が丘駅周辺において申し上げれば、地下自転車駐車場の整備を区としてもこれから考えていかなければならないということがございます。

いずれに致しましても、練馬区は自転車対策につきましては全国組織の協議会（全国自転車問題自治体連絡協議会）の会長区でありますので、がんばらなければならない、模範的な対応をしていかなければならない、こういう立場におかれております。したがって、自転車利用につきまして、皆様方からたくさんのご意見、ご提案を頂戴しながら、練馬区のより良い自転車対策を講じていきたいとこのように思っております。二年間という期間でございますけれども、その中で、皆様大変お忙しい中でございますけれども、練馬

区の自転車事情をご賢察いただきまして、練馬区の本当に安心・安全な自転車社会というものが構築できるよう、どうぞよろしくお力添えをいただきたいと思います。ありがとうございました。

○土木部長

これをもちまして、委嘱式を終了させていただきます。続きまして、協議会を開催させていただきます。それではここで、次第の3にございます委員の皆様を、私の方から紹介させていただきます。

【各委員紹介】

○土木部長

続きまして、事務局を自己紹介させていただきます。

【事務局職員自己紹介】

○土木部長

また本日は、練馬区自転車利用総合計画の策定にあたりまして、改定業務を委託しているコンサルタント、株式会社ジオスケープが出席させていただいております。

【株式会社ジオスケープ担当者自己紹介】

○土木部長

それでは、式次第の4でございます。会長・副会長の選出をお願い申し上げます。本協議会は、練馬区自転車適正利用に関する条例施行規則によりまして、会長・副会長を置くこととされております。その選出につきましては、委員の互選によって定めることとなります。本日、もしよろしければ事務局案を提示させていただきたいと思いますが、如何でございましょうか。

○複数の委員

異議なし。

○土木部長

ありがとうございます。それでは、事務局案をご提示させていただきます。会長を兼子委員に、副会長を高田委員をお願いしたいと考えておりますが、如何でございましょうか。

○複数の委員

異議なし。

○土木部長

ありがとうございます。それでは、兼子委員、高田委員お引き受けいただきますでしょ

うか。ありがとうございます。それでは、会長および副会長のご挨拶をいただきたいと思
います。まず、会長の兼子会長からお願い致します。

○会長

ただいま互選ということで、会長を仰せつかりました、東京都立大学名誉教授の兼子仁
でございます。私の場合は、先ほど区長のお話のように、全自連という自転車対策の全国
の市区町自治体の組織の事務局になられてきた練馬区の自転車対策ですから、全国にこの
模範を示すというところと心得てお話をいただきましたので、第1回から私は参じさせて
いただいております。そのため、後でお話の出る総合計画なども10年間のことをそれな
りに私も存じておりますが、ご案内の通り自転車対策というものは、なかなか努力がはっ
きりと実を結びにくいところなのでございます。依然としてこの練馬区につきましては、
区民をはじめ練馬区関係の方々、この創意工夫が依然として求められているという問題
と存じますので、この新たに委員になられました方々も、ご遠慮なくご質問なりご発言な
りをなさっていただいたらよろしいのではないかと思います。

方々、副会長の高田先生といたしますと、都市環境学がご専門でございまして、今回の自
転車、この走行空間環境の確保という問題のご専門でありますから、大変心強く思ってい
る次第でございます。

もう一言だけでございますが、先頃は自転車走行の安全確保というのが、もう非常に重
要な問題と存じます。自転車走行との間柄というのは極めて注意しないと、特にお年寄り
は非常に危ないです。自転車は車両なのに、道交法のルールをあまりご存じない、走行が
ございます。したがって、私はこれだけあえて述べさせていただきますが、条例に基づい
て自転車も、ナンバー登録をしていただいて登録ナンバーを掲示するという仕組みが是非
必要ではないか。まだ日本でどこも行われていません。できれば練馬区でもお考えいた
だければと思います。走行にしましても放置にしましても、ナンバー付で堂々となさる自
転車乗りであるべきところではないでしょうか。

2年間どうぞよろしくご協力のほどお願い申し上げます。

○土木部長

ありがとうございます。続きまして、高田副会長からご挨拶をお願い致します。

○副会長

はい。高田です。よろしくお願い致します。出身は北海道で、非常に真っ平らな、まさ
に自転車を利用するには最適なところに育ちました。そういうわけで、幼少のとき、生活
と自転車というのはかなり密接に関わってきたということでございます。大学から東京の
方に出てきまして、現在は東京電機大学の建築都市環境学系、昔でいうとかなり建設土木
に近いところに今所属しております。専門は交通計画でございます。

自転車に関しましてもう少し私の体験をご紹介致しますと、2005年に1年間海外研
修に行く機会がございまして、それも幸いアムステルダムというオランダの、これも世界
で非常に自転車大国と呼ばれているところです。やはり坂が少なく、自転車の利用には

非常に適しているところでした。オランダを見てしまうと、かなり自転車利用の理想形がオランダとかデンマーク辺りにはありますので、私の頭の中にあるのは、かなり理想形に近いものがあるのかなと思っています。ただ、先ほど区長もおっしゃられたように、東京ではやはりいろいろな制約もございますので、できる限りいいもの、いい走行空間、自転車に対する走行空間、こういうものを皆さんと一緒にご提案できたらと思っています。日本全国の様子、自転車環境整備に対する状況を簡単にご紹介致しますと、ここ本当5年くらい、ものすごく自転車利用に対する意識が変わってきていると思います。先生の中には、これが自転車空間の、適正な自転車利用空間を導入する最後のチャンスではないかとおっしゃられている先生がおられるほどですので、たまたまこの非常にいい時期に、この2年間、タイミングとしては非常にいい時期に、この協議会が開催されているのではないかと考えております。是非2年間の中で、練馬区のいい自転車利用空間あるいは自転車の利用環境、これをご提案できるように、私も勉強していきたいと考えておりますのでよろしくお願い致します。

○土木部長

ありがとうございました。次に、区長から練馬区自転車駐車対策協議会に諮問をさせていただきます。会を代表して、兼子会長に諮問文をお渡し致しますので、よろしくお願い致します。なお皆様方には、資料2として、諮問文を資料に添付してございますので、よろしくお願い致します。

○区長

それでは、ご諮問を申し上げます。練馬区自転車駐車対策協議会。練馬区自転車利用総合計画の改定について、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律第8条および練馬区自転車の適正利用に関する条例第37条に基づき下記のとおり諮問します。平成21年8月4日。練馬区長志村豊志郎。記。1 総合計画の対象とする区域。2 総合計画の目標および期間。3 自転車等駐車場の整備目標量および自転車等駐車場の整備方法。4 自転車等駐車場の整備に協力すべき鉄道事業者の講ずる措置。5 放置自転車等対策に関する実施方針。6 自転車の安全運転および適切な駐車の啓発に関する事項。7 自転車走行環境の整備計画。以上でございます。よろしくご審議いただきたいと思います。

○会長

諮問をお受け致します。

○区長

はい。よろしくお願い致します。

○土木部長

ありがとうございました。区長は公務が重なっております。これにて退席をさせていただきます。

○区長

よろしく申し上げます。

○土木部長

それでは、これから審議に入ります。進行方、兼子会長よろしくお願い致します。

○会長

第17回の練馬区自転車駐車対策協議会の審議を始めます。ご案内の如く、審議の第1項目は、練馬区自転車利用総合計画改定業務について。資料3および資料4でございます。これについては、事務局からの説明をお願い致します。

○交通安全課長

審議事項の1番目につきまして、資料3、資料4を用意しておりますので、ご説明致します。まず資料3をご覧ください。練馬区自転車利用総合計画に関する自転車駐車対策協議会の概要ということで、本協議会の概要、それから総合計画の概要についてまずご説明致します。

1 計画の概要でございます。練馬区自転車利用総合計画と申しますのは、本区における自転車利用環境の整備、自転車利用者のマナー向上策、自転車駐車対策、レンタサイクル、それから走行環境などに関するものを平成23年度から10年間の本区における自転車利用のあり方を総合的にまとめる計画でございます。

2 策定の方針です。本区における自転車利用の基本的方向性、理念の部分ですね、それから具体的施策、これは事業になります。これを明らかにするためのものです。現在の計画が、お手元の方に写しを配付してございます。平成12年5月に策定したもので、計画期間が22年度までとなっております。これが22年度に終了することから、新たな計画を立てるということでございます。新たな計画におきましては、自転車の駐車対策に関する計画に加えまして、自転車走行環境の整備、それからルール・マナーの向上策に関して計画を策定していくものでございます。先ほどご説明しましたが、計画年度につきましては、平成23年度から32年度の10ヵ年です。また、計画の年度の途中には一回見直しを行いたいと考えております。

3 スケジュールでございます。左側の方が21年度、緑の部分です。右側が紫の部分、22年度です。左上の項目を見ていただきますと、駐車対策協議会、2段目です。駐車対策協議会【諮問】①と書いてありますが、これが本日の会でございます。2回目としまして12月、3回目を3月、年度を越えまして4回目を来年度の7月、それから⑤ですが、23年の1月ということで、延べ現在のところ5回を考えております。

4 検討組織でございます。(1) 自転車駐車対策協議会と申します。これが本会議の名称でございます。この協議会につきましては、条例によりまして区長の附属機関という形に位置づけられております。この審議する事項なのですが、2行目にございますが、総合計画について、もう一つが自転車駐車対策に関する重要事項についてです。この二点を審議して区長へ答申を行う機関と位置づけられております。今回は主に総合計画のことにつ

いて2ヵ年かけて検討をいただきたいと考えております。

(2)です。庁内検討委員会・専門部会とございます。庁内検討委員会というのをこの協議会の下に設けておりまして、関係する部署の部長、課長が委員となっております。この委員会につきましては、検討した庁内の関連部署と検討した結果をこの協議会に報告する役割、それから逆に、協議会がこういうことについて検討しなさいということで求めた事案についても、庁内で検討する組織ということになってございまして、協議会を開催する前にそれぞれ開催するという事を考えております。下の2行になりますが、専門部会について記載しております。専門部会につきましては、自転車走行環境の整備計画に関して専門的に検討する庁内の委員会でございます。

総合計画の改定業務につきましては、先ほどご紹介致しました株式会社ジオスケープに委託をしております。委託の期間につきましては、7月21日から来年になりますが、3月31日の期間を予定しております。委託の内容につきましては記載のとおりでございますので、お目通しいただきたいと思います。

引き続きまして、資料4をご覧ください。これが総合計画の改定業務およびスケジュールです。概略の説明を致しますと、右の上の第17回協議会、これが本日でございまして、諮問をすること、それから総合計画の概要をこれからご説明します。それから調査の内容をご説明する、それから走行環境整備についてご説明するというような形で検討しております。次回の第18回の協議会につきましては、いろいろな調査の結果、左の方で調査をした結果の課題、調査結果のご説明ということです。3番目の第19回協議会、年度末の3月を予定しておりますけれども、ここで総合計画の素案をご提示できればと考えております。

裏面の方をご覧ください。22年度になります。右の黄色い部分ですが、第20回協議会ということで、7月くらいを予定しておりますけれども、総合計画原案の内容を検討していただく、それから走行環境の整備路線に関する内容をご報告するというようなことです。次にパブリックコメントについて記載されています。これは広く原案を公開しまして、区民の皆さんからご意見をいただくという手続きでございます。最後に第21回協議会ということで、1月を予定しておりますが、ここで総合計画の答申をする、それから走行環境については、先行整備路線、整備概要を報告できればということで考えてございます。

次のページをご覧ください。自転車利用者等の実態、意識調査に関する資料ということで、これは案でございまして、これからコンサルタントと区で自転車利用、現在どうなっているのか、皆さんどうのお考えなのかということ、広く区民の方にアンケート調査を行いたいと考えております。2調査対象でございますけれども、①自転車駐車を現に利用している利用者の方、それからタウンサイクルというのはレンタサイクルのことでございます。練馬区で行っているレンタサイクルでございまして、現在6つの駅に、7つのレンタサイクルポートを設置しております。全体で2,700台の自転車を共用しております。この利用者についても、アンケートを行いたいと考えております。それから、実

際に自転車を路上に放置していらっしゃる方につきましても、アンケート調査の対象としたいと考えております。3調査の内容です。これも質問の案でございますけれども、①属性としまして、性別、年齢、住所、駅、それから普段どういう移動手段を使っているのか、ということです。それから②としまして利用実態全般についてです。自転車利用の頻度、目的、時間などです。③利用実態、駐車に関する事項ということで、自転車駐車場を利用いただいているのか、いただいていないのか、それから路上に放置する場合はその理由、それから自転車駐車場の利用料金についてということでございます。④利用実態です。自転車走行環境に関する事項ということで、走行時の利用実態、それから自転車走行時の問題点などです。⑤利用実態、これはタウンサイクルについてですけど、認知度がどれくらいあるのか、それからどれくらいの頻度で利用しているのか、それから利用実態等です。⑥自転車放置、撤去です。自転車の撤去をされたことがあるのかどうなのか、それから撤去を行うことに対する意見、それから誘導案内員といたしまして、各駅周辺に目立つようなチョッキを着た者を自転車の放置の多いところに配置しております。それで、放置をしようとする人に「駐輪場に停めてください」とお願いをしておりますけれども、こういう誘導員に対するご意見です。それから、放置をなくすにはどうしたらいいかというような意見をいただきたいと思っております。⑦ですけれどもこれはその他です。その他全般的に自転車利用環境に関する要望とかご意見があればということで考えております。4調査方法です。計画の対象は22駅でございますけれども、アンケート調査を行う対象を、これから選定をしたいと考えております。方法としましては、アンケート用紙を配布して郵送で回答をいただくと、いうようなことを考えております。時期については準備等でございますので、9月以降の時期に実施したい。その結果を12月にはご報告できるよう準備をしたいと考えております。説明は以上でございます。よろしく申し上げます。

○会長

はい。ご報告につきまして、ご質問等いただく段取りでございますが、そして特にその資料4にありました調査に関しましては、いろいろなご意見がございまして存じます。しかし、関連がありますので、よろしければ(2)、つまり現行「総合計画」の概要および対策の実施状況、資料5についての説明までは先に聞いてしまった方がよろしいかと思っておりますが、如何でしょうか。(3)の走行環境整備計画の方は、これはちょっと別にしまして後に置いておくということに致しますが、それではご異存がなければ、資料5によりまして現行計画実施状況について、事務局から報告をしてください。

○交通安全課長

それでは、資料5を用意しておりますので、ご覧ください。現在の自転車利用総合計画は、こういう冊子になってございますので、今これを全部お目通しいただくというのは時間的にも難しいので、後ほどお目通しいただきたいと思っております。この概略をご説明致します。これまでこの10年間で、この総合計画がどれくらい達成できたのか、達成できなかったのかということを、この資料5でご説明致します。それでは、現行総合計画、平成1

2年5月策定の概要および自転車対策の実施状況ということでご説明致します。

まずIの概要の1です。総合計画の基本的な考え方です。ここでは、自転車を都市における基礎的な交通手段と位置づけまして、交通需要管理、TDMとっておりますけれども、例えば駅までの交通機関として車を使うのか、バスを使うのか、徒歩で来るのか、それとも自転車を利用するのか、タクシーかというような、どういう交通手段を使って駅までの交通とするのかということ、アンケート調査をやりまして、交通の分担率というものを算出致しました。そのように交通需要管理ということで、他の交通手段との均衡を意識しながら作った計画でございます。「・」の2番目ですけれども、適正利用ということで、自転車駐車場の有料化や、ルールを守る、それから放置自転車の撤去等、総合的に推進するという視点で作られたものです。(2)になりますけれども、期間につきましては、平成12年から22年の11年間となっております。(3)対象ですけれども、練馬区全域です。それから「・」の2番目ですけれども、鉄道駅につきましては、22駅ございます。練馬区外の3駅を含むということになっております。2の(1)、その当時の現況でございます。自転車の乗入台数が38,872台、その内の74%が自転車駐車場を利用していたということになっております。「・」の3番目ですけど、昭和61年から放置禁止区域を定めまして、自転車の撤去の強化を行ってまいりました。「・」の4番目ですが、自転車駐車場の有料化というのは平成4年から始めております。それからレンタサイクルシステムについては、この当時は6ヶ所で2,250台を整備しておりました。(2)です。平成22年度自転車需要予測ということで、22駅で40,230台、駐輪場を整備目標台数ということで設定致しました。3です。交通施設の整備ということで、(1)自転車駐車場の整備ということですが、これはもちろん、自転車駐車場の整備というのが、放置自転車対策の要になりますので、メインの計画としております。それから(2)です。買物客用自転車駐車場の整備ということで、これにつきましては、誰が整備していくのかということ、それから区がどういう手伝いをできるかということで、管理・助成要項の見直しを検討しておりました。それから(3)、自転車走行環境の整備ということで、ここにつきましても、練馬区の一部の地域でございますけれども、整備手法等を検討しておりました。

裏面をご覧ください。自転車利用の適正化ということ、(2)ですけれども、放置自転車対策の強化ということで、計画の項目と致しましては、放置禁止区域の見直し、それから撤去計画の見直し、経費の見直し等を検討致しました。(3)です。自転車利用に関するルール、それからマナーの周知徹底ということで、交通安全教育、自転車の走行ルールの周知、それから自転車の駐車のルールの定着化ということを検討しております。5です。都市端末交通の整備ということで、レンタサイクルシステム、(2)コミュニティサイクルシステムということで、二つの項目について検討しております。コミュニティサイクルシステムといいますのは、レンタサイクルを発展させたような形のものでして、例えば一つのAの駅で借りた自転車を、Bの駅で返せるというような、相互利用ができるのが(2)のコミュニティサイクルシステムと呼んでおります。6関係行政機関との連携強化。7先

ほどご説明しました駅別利用。駅別自転車駐車場整備計画ということで、先ほどご説明しました40, 230台というのがございますけれども、これを駅ごとにどの程度の台数でいくかということがここで定められておりました。

次のカラー刷りのところをご覧ください。これにつきましては、左側の方に11年度の当時の状況が書いてあります。右の方に実施内容ということで、平成21年5月現在どこまで達成したかというような形で書いてございますので、左から右への順番でご説明しますので、ご覧ください。平成11年度末の青い部分のところですが、自転車駐車場の整備台数は34, 063台という状況でした。また、右の方の実施内容のところがございますけれども、平成21年度5月現在、41, 101台ということで、下線の引いてある部分ですが、7, 038台の駐輪場が増加しております。下の方に各駅の詳細が出ておりますので、後ほどお目通しいただきたいと思っております。

裏面をご覧ください。公共自転車駐車場の有料化ということでございます。平成11年度当時は、75ヶ所のうち65ヶ所が既に有料化されておりました。右の方の平成20年度末現在ですが、3行目になりますが、78ヶ所の駐輪場のうち73ヶ所が有料化しております。あと5ヶ所の有料化されていない自転車駐車場というのは、実は駅の自転車駐車場ではございません。駅からかなり離れた場所の、バス停の付近に設けた駐車場でございます。次は(3)です。現行総合計画の概要ということで、自転車駐車場管理の見直し等となっております。左の方です。策定前の11年当時ですが、これにつきましては、管理業務委託として財団法人練馬区都市整備公社に、管理業務を委託しておりました。右の方になりますが、平成20年度末現在におきましては、指定管理者制度ということで、地方自治法が変わった関係で管理者を公募致しました。結果、同じ財団法人練馬区都市整備公社が指定管理者として運営するという事になってございます。

次のページをご覧ください。自転車条例の改正です。付置義務制度とありますけれども、付置義務とはなんぞやということなのですが、大規模な不特定多数の方が集まる施設、このページの左下の囲いの部分です。百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場、こういう不特定多数の施設を設置する事業者には、駐輪場の整備を義務づけるものでございます。右に矢印が出ておりますけれども、平成18年4月に条例を改正致しまして、対象を拡大しております。スーパーマーケットその他の小売店舗、飲食店ということで、新たに小売店舗や飲食店、それから下の方になりますが、映画館、劇場、ボウリング場、こういうものについても、自転車駐車場の付置を義務づけているものです。ということで、上の方のグラフにある通り、駐輪場の整備台数は、年々施設が建設されるごとに増えていっているという状況です。

次のページをご覧ください。放置禁止区域の指定でございます。左の方ですが、青の部分です。21の駅で放置禁止区域をその当時設定しておりました。右の方、駅数では変わっていないのですが、9駅に対して延べ14回、放置禁止区域を拡大してきております。次に撤去の強化について、ご説明します。平成11年度当初は、撤去台数5

3, 417台、撤去の年間の回数が507回ということになっておりました。平成11年5月の放置台数をカウントしますと、10,285台ということです。右の方の平成20年度の現況ですけれども、撤去した台数は35,817台、撤去回数については1,947回ということで、撤去の回数を約4倍に増やしてきております。その結果、平成20年5月の放置台数は4,096台で、台数としては半分以下に減ってきております。

次のページをご覧ください。グラフがございまして、上の方のグラフです。これは平成11年から21年までの自転車利用状況の折れ線グラフです。右肩下がりにずっとなっているのが放置率です。全体の自転車の乗り入れに対して、放置の割合がどうであったかということですが、平成11年当時は26%だったものが、平成21年では6%に下がってきております。路上放置台数、赤でお示ししている部分ですが、これにつきましても、平成11年度当初は1万台を越えていたものが、一番右の平成21年になりますと、2,550台ということで、約4分の1に減ってきております。平成20年度は4千台あったのですが、ここで光が丘駅の放置対策が進んだ関係で、一気に1,500台くらいの放置自転車がなくなったという結果になっております。下の方のグラフをご覧ください。これは駅ごとの台数を示しております。これをご覧くださいますと、左から三番目の練馬の駅、それから豊島園の駅、それから右から七番目の氷川台の駅、こういうところはまだまだ放置台数が多いということでございます。こちらの放置のデータにつきましては、下の方の※にもございますが、平日の午前中、実際に自転車をカウントした数でございます。

次のページをご覧ください。撤去手数料の設定と負担金の考え方の整理ということで、黄色の部分に書いてございます。左側の青の部分でございますけれども、撤去手数料が当時自転車で2,500円、原付で3,500円となっております。右側の方になります。平成17年度に近隣の各区の状況等勘案しまして、手数料を見直しております。自転車につきましては4,000円、原付につきましては7,000円ということに致しました。それから(4)です。黄色の部分ですが、自転車駐車場への誘導、放置自転車の整理の継続ということで、誘導案内とっておりますが、こちらについてです。平成12年度当時は、平日で17駅69人、土曜日は1駅で6人という配置をしておりましたが、平成20年度末現在は大幅に増やしまして、22の駅で128人、土日につきましては、6駅で59人と、拡大強化をしております。3の(1)です。ルール・マナーの部分ですが、学校教育の場において、自転車利用の方法の教育をしていくということになっております。平成12年度当時は、学校等における安全教育、高齢者を対象とした安全教育等を行っておりました。平成20年度現在ですけれども、右の方の交通安全教室は継続しております。合わせて自転車の点検を行っております。2番の②、自転車運転免許制度は小学生を対象とした講習を行い、試験を受けていただいて、合格した方に免許を交付することで安全意識を高めてもらうという仕組みです。③としまして、高齢者を対象とした安全講習会を行っております。ここに書いてございませぬが、平成21年度からは、中学生を対象と

しました安全教室というのも開始しております。これはスタントマンを使って事故を再現するといった、ちょっとショッキングな方法を使ったものです。

次の9ページをご覧ください。これにつきましては、黄色の部分が何も書いてございませんが、その当時は想定されていなかったものです。右の方に実施内容とありますが、子ども用の自転車のヘルメットの助成事業を20年度から開始しております。約5,600件の申し込みがございました。次4番です。レンタサイクルシステムです。練馬タウンサイクル整備計画に基づき、目標としましては8駅9施設がございました。左側の平成12年当初ですけれども、6駅で6施設がございました。右の方ですが、6駅で現在7施設ということで整備をしております。現在、稼働率が98%ということがございます。(2)のコミュニティサイクルシステム、先ほどご説明した相互利用ができるシステムです。これにつきましては、平成12年当時は、今後進めていくという計画になっていたのですが、現在でも未実施でございます。それから、自転車走行環境の整備です。右の方になりますが、一部の路線を整備しております。具体的な手法としては、道路の路側線という白線がございましたが、その外側にも着色して、自転車の走行空間という位置づけをして一部実施をしましたが、なかなか定着はしていないというのが現況でございます。資料の説明については、以上でございます。

○会長

はい。ありがとうございました。お聞き及びの通り、審議事項の第1、計画改定業務および第2の現行計画の実施状況について、資料3,4,5で説明がありました。そこで皆様から、ご自由にご質問なりご発言なりをいただきたいと存じます。私の方で整理、調整をさせていただきますので、どの点からでもご発言いただければと思います。その際にこの直接項目をお出しいただいても結構ですが、できましたら、今の資料3,4,5にページが打ってありますから、資料3のどこについてだが、というようにおっしゃっていただいてもいいかと思えます。どうぞ。ご発言の際には、しばらくいきましたら直接のご発言でもよろしいのですが、当初のうちは小さく手を上げられたら誰々委員と申し上げますので、どうぞお願い致します。

○委員

質問なのですが、7ページ。資料5ですね。

これを見ますと、放置は減っていますが、駐輪場の利用台数は増えていないというように読めるのですが、どこにいつてしまったのでしょうか。

○交通安全課長

7ページの上のグラフですね。

○委員

上のグラフですね。放置自転車のグラフが出ています。駐車場の利用台数はそんな増えていないですよ。

○交通安全課長

駐車場の利用台数は青で。

○委員

青で。

○交通安全課長

そうですね。19年、20年、21年を見ますと、横ばい。21年度につきましては、大規模な駐輪施設ができましたので数字が上がっているのですが、横ばいというように見えます。全体の乗入台数もやはりずっと横ばいになっておりますので。

○委員

自転車の台数自体が減ったということなのですか。

○交通安全課長

ほぼ横ばいだと思います。青と赤の部分を足すと自転車の乗入の総台数になりますが、それがここ、例えば18、19、20、21年度と見ますと、そんなに変わらずにずっと来ているのではないかと、分析しております。

○委員

いや、そうではないですよ。

○委員

関連です。

○会長

はい、関連だそうですから、どうぞ。

○委員

はい。この問題は「ところてん」なんです。といますのは、周辺に影響が出るのです。そういうことなのです、端的に言えば。だから、この場所における路上の放置は減ると。それから一方で駐車場の利用は横ばいだ。どこへ逃げる。周辺に逃げるのです。それが正確な答えです。

○委員

そうですね。もし、そうだとすると、実は駐輪対策にはなってないですよ。

○会長

逃げ方が上手くなっているという議論ですね。

○委員

そうですね。

○会長

そういった疑問点が出ましたが、答えはどうか。

○交通安全課長

実際、駐輪場ができますと、放置自転車は確かに減ります。ただ、例えば放置禁止区域

を拡大しますと、その外に放置の自転車が広がっていくという実態は、確かにご指摘のとおりでございます。薄く広く、外に広がっていくのは確かにございます。

○会長

その問題は、今回、我々はルール・マナーそういうことを問題にしていますから、それに関わりそうな感じがします。

○委員

放置禁止区域を拡大していく以外ないですよ。

○会長

このようなご指摘もありますが、その点はどうですか。

○委員

これも限界があるので。私有地はできませんから。

○交通安全課長

実際放置禁止区域は年々少しずつ拡大をしております。実際どんどん拡大していけば、ある程度の広さになると、そこまで外に停めるのであれば歩いた方がいいという形になります。そこまで拡大すれば、なくなるのではないかと考えておりますが、そこまで広げますと、自転車を実際撤去するのが非常に困難になって参ります。それで、そこに至る前に、駐輪場に停めるということについてのルールやマナーを啓発して、ご理解をいただいきたいと考えております。

○委員

基本的に私有地にはできませんからね。

○会長

そういうことのようにですね。その問題はあります。はい。今一つのご質問から問題意識が一つできましたが、他には如何でしょう。

○委員

資料の同じ5の8ページ。学校教育の場における交通安全教育のところなのですけれども、小学校等に教育を施しているといいますと、一年間にどれくらいの頻度で行われているのでしょうか。

○交通安全課長

はい。ここに書いてございますとおり、区内で小学校が63校ございます。それで実際に行っているのが、ここに記載されている16校と46校ということでございますが、授業時間の関係があつて、授業時間を割いて交通安全教室を開いていただくというのが、なかなかお願いしても難しいところがございます。そのため、順番に持ち回りで、学校ごとに見れば、何年かに1回、回ってくるというような、残念ながらそういう状況でございます。

○会長

委員が今そういう質問をされたのはどのような意味合いなのですか。

○委員

私は年齢がこの中では結構若いと思うのですが、自分が小学校のときに交通安全教室を受けた記憶がないのです。それで、1年に1回やったところで、大して覚えていなかったりするので、意味がないのではないかと。もしやるのであればもっと頻繁に、授業時間を2時間3時間とらなくても、例えば朝登校したら、細かなところを先生がみんなにちょっと話すというだけでも全然変わってくるのではないかと思います。

○交通安全課長

特別に時間をとらなくても、日常のその生活の中で安全教育というものを実施していけばいいと。

○委員

常に目にしたり、頻繁にしていれば頭の中に入っていきますが、ちょっと1回やっただけでは、やはり全然入ってこないというのがあるかと思います。

○会長

私から関連した質問ですが、中学校はやらないのですか。というのも歩道走行の場合、小学生はだいたい小さい自転車を一生懸命漕いでいるという姿ですけど、中学生になると、相当大型の自転車をどんどん漕いでいますね。休みの日でも。だから中学校も必要なのではないでしょうか。

○交通安全課長

今まで実は中学生を対象とした交通安全教室はございませんでした。それも、中学生で交通安全教室といってもなかなか生徒さんが興味を示さないといいますか、効果が薄いというような一つの判断があったところでした。実際、現実問題としまして、中学生が加害者、被害者になる自転車の事故というのが、数的に増えてきております。そういうこともあり、警視庁の方ともタイアップしまして、今年からスタントマンを使って、交通安全教室ということで、実際に校庭で事故を再現してもらってやっております。携帯を持って話しながら運転すると危ないですよとか、傘を持っているとバランス崩れますよとか。

○会長

それはテレビニュースに出ていたことがありますね。

○交通安全課長

はい。そういう教室を今年度から、10校をピックアップしまして、3ヵ年で練馬区の学校全部、30校終わらせるということで、一応やっております。

先ほどもっと細かな安全教育をした方がいいのではないかとのご指摘がございましたので、これにつきましては、大変ありがたいご意見であると思っております。これにつきましては、総合計画の中でも、具体策を検討していきたいと考えております。

○会長

他には如何でしょうか。

○委員

資料4の中で、これから実施する3ページのところに実態調査というご提案があって、それで9月から11月に調査をされて、12月の次回の協議会でご報告いただくということだとすると、この調査の内容というところに、今の内できるだけご要望をした方がいいかなと思うので、発言させていただきます。

この自転車、駅前に集まってくる自転車に対してアンケートをされるということの趣旨だと理解しております。そうしますと、自転車を停めて駅に行って、駅から電車に乗ってどこか行くという方だと思うのですが、最終的にどこに行く方が来ているのかということまで、できたら確認していただきたい。それがなぜかと言いますと、駅に停めて電車に乗って、またどっか別の場所に行くという人が、今後練馬区で計画される自転車走行空間ができれば、駅に行かずに目的地まで自転車で行くという可能性も、恐らく大いに出てくると思うのです。練馬区の中でも、大泉から区役所まで、電車西武池袋線乗らないで自転車で区役所に直行するとか。そういう利用も、安全な空間ができれば可能性が出てくると思いますので、そういうところまでできたら訊いていただきたいというのが一つ、あとこのアンケートを、コストの問題もあるので可能かどうかという問題もありますが、先ほどの路上駐輪も平日調べられているということなのですけれども、日曜日とかに結構駅前の駐輪が多いという実態もあると思いますので、そういう平日、休日という違いも可能なら、駅を絞るなりしても構わないと思うのですが、やられたら如何かなと思います。あとタウンサイクルというのは、先ほどの乗り捨て型のタイプという、ベリブ等を意識されているものを先駆的に練馬でやられたと思うのですけれども、その部分について現状の認知度を調べる目的でこれをやられると思うのですが、今は駅と駅の間にはしかステーションはないのですよね。それで、世田谷区も同じようなことみたいですが、ベリブのようにどこかの駅の周りだけもう少しいっぱい置いてみるとどうなるかとか、そういう実験をやるための材料として、意見を訊くとか、そういうこともやられるとおもしろいと思うのです。おもしろいというより興味深いと思うのです。可能な範囲で取り入れていただきたいと思います。

○会長

今おっしゃった三、四点のことについて、即答できるところでどうぞ答えてください。

○交通安全課長

目的地の調査とあと平日・休日の違い、それからタウンサイクルの利用拡大といいますか違った利用方法ということで、三点ご指摘いただきましたので、これにつきましてはアンケート調査にどの程度盛り込めるかというのは検討させていただきまして、なるべく盛り込む方向で考えております。

○会長

元々この駅近辺の駐車需要の場合に、ウィークデーと休日ではおのずから違うでしょう。その点はどのようにこれまで押さえられてきたのですか。

○交通安全課長

実態調査については平日も土日も両方やっております。当然ですが、通勤通学の方が土日は少ないものですから、駐輪場は空きが相当あると。逆に、土日はこれまで放置自転車の撤去をしなかったのので、放置自転車が多くなるという実態がございました。

それで昨年7月から土日の撤去も開始致しました。そういったところで、放置自転車がどんどん減ってきた。一部の駅では変わらないところもあるのですが、効果は表れてきておりまして、その分駐輪場を少しずつご利用いただいているというのがございます。ただ土日は、定期利用ではなく一回利用と言いまして、一日利用の方が非常に多くなると分析をしております。

○会長

はい。委員。

○委員

私、本業はマーケティングをやっておりますので、調査の作成等もやっているのですが、少しこれを見ての質問です。調査の方向やアンケートの対象はどのように、例えば路上放置者に対するアンケートについては直接渡すのですか。

○交通安全課長

コンサルタント、よろしいですか。

○株式会社ジオスケープ

今考えていることとしては、いわゆるアンケート用紙をビニール袋に入れまして、ゴムでくくりつけるといった形を考えております。あとは、配付しているときに、ちょうど路駐している方がいましたら手渡しでお願いするというようなことを今のところは考えています。

○委員

その方法ですと、特に路上駐車している方にとっては、アンケートを書いて回答をするというのが、心理的に非常な制約があります。そうしますと、そこでやはりバイアスがかかったものにならざるを得ないと思います。例えば店舗の調査等ですと、実際買物している人に直接アプローチしている方法があります、そういう方向に考えられた方がいいのではないのでしょうか。

ということが一つと、それから駅周辺商店利用者っていうと、さっき他委員からお話が あったのですが、確かに、駐輪場に入れない、路上にも停めない、駅の近くのスーパーに停めてしまう、こういう人が大分います。駅のスーパーだと管理人が困っている。ただそれは、利用している側にとっては、反対に有料駐輪場が、例えば石神井公園の駐輪場等というと、夜10や11時で閉まってしまう。そうすると、夜遅く帰る人は、そういうところに停めざるを得ない、そういう現状があるのです。だからそういったことも含めて、路上駐車せざるを得なくてやっている方々もいらっしゃるわけなのですが、そういう人々の声を上手く拾えないかなということが一つ。

それからもう一つは、例えば駅前の商店街等で、多くの自転車を止められて困っているお店の方々の声というのは訊けないだろうか。それから歩行者の方々。駅前で自転車が停まっているために歩きにくい、それから車のドライバーの方々、そういう人の声も訊いてこないと、自転車問題というのは単に停めている人だけの問題ではないので、総合的に考えていく必要があると思います。今回とは別の機会になるかもしれませんが、そういう調査も考えられては如何かなと思います。

○会長

今お話になった商店街との関係というのは、何かご発言ありませんか。調査に直接結びつくかはともかくとしまして。

○委員

まさに一つのポイントを突かれていますね。今までの議論というか質問を聞いていますと、駐車場あるいは違法駐車の方に時間ばかりとりまして、もうあと会議時間40分しかない、しかもこれ10ヵ年計画云々を議論する、もっと枝葉の議論ではなくてですね、幹のところをやらなきゃいけない。その幹のところ、先ほど会長が素晴らしいことをおっしゃったんですね。登録制度はいわゆる警視庁の登録制度じゃなくて。

○会長

防犯登録とは別に。

○委員

あれはまったく意味ないです。まあ、警察関係の方もおられて恐縮ですが。いわゆるバイク等々に匹敵するような大きさの、自転車ですからなかなかバイクというようなあの大きさにはいかないでしょうが、やはり登録制度、これはあの、私は条例というのは法令違反になっては、法律に違反することは条例で定められませんけれども、法律に記載されていないいわゆる空間部分というところは、今日議員の方も多数委員としておられますが、条例で、そういったことをやることも検討に値するのではなからうかと思えます。しかもこれからですね、練馬区の新基本構想の10ヵ年の、概ね10ヵ年後を見据えた練馬区の将来、それからそれを具体化するための新しい、これがまた新長期計画、前の新長期計画と新しい長期計画ということで混同されやすいのですけれども、新基本構想のもとでの長期計画あるいは5ヵ年計画の実施プラン、これは得るに値する問題ではないでしょうか。会長の提案、素晴らしいご提案で、そこで私が商店街云々…私は商店街の代表ではございませんので、今日はどちらの立場で発言した方がいいのか迷ってするのですが、たまたまこの会議の前に環境清掃推進連絡会、この会長をしております。環境清掃推進連絡会というのは、今地球温暖化の問題に真正面から取り組んでいる。CO₂の排出の約半分近くが家庭から出るCO₂、したがってその対応策を色々検討している中で、自転車利用というのが非常に大きな視点からの捉え方なのですね。今までは自転車というものをとかく不法駐輪という観点で、取締り、排除という観点で見てきたわけですが、国もようやく少し方針を変えて、地球環境に優しい乗物ということで、自転車を積極的に評価する。それはちょうど

40年前に国民車構想ということで、自動車は普及し始めた、あのときを思い出していた
だければ分かるのですが、あれ社会問題になったわけです。

それで、その結果法律も改正され、駐車場は整備されていった。今まさにそれにあの当
時の、40年前の自動車を、今自転車に置き換えると、かなり先が見えてくる。やはり社
会インフラの整備が著しく遅れている。こういうことが第一点であるし、それから自転
車を地球環境に優しいという乗物で、受け入れる法律がまったくなされていない。このよ
うなことが第二点。したがって、法律に書いていないことを、練馬区初の、今度の基本構
想でも、練馬発の創造都市ということ謳っているわけですから、会長提案を、是非議員の
先生方にもご研究いただければとこういうことと、それから商店街に対しては、従来の大
型駐輪場という形でなく、5台でもいい、10台でもいい、そこに駐輪できる、自転車
を利用する人にとっては、1メートルでも目的に近いところということなので、5台置く
場所、10台おける場所、それぞれ違うと思いますが、そこは区とそれぞれの商店街が話
をして詰めて、例えば区が駐輪施設を作って対応すると、商店街に対応すると、そのよ
うなものを、今後の今までの大型駐輪場という一点でなしに、そういう小さな施設も作ると、
ということでは如何かな、思います。長くなりました。恐縮です。

○会長

重要なお發言をありがとうございます。今おっしゃった中で、私はルールを破るとエゴ
自転車になるものが、ルールを守ればエコ自転車になるのではないかというような言い方
をよくするのですが、そういうエコ自転車の、この走行環境を良くしようというのがこの
第三議題ですから、まもなく次に進みたいと思いますが、その前に私が最初に会長挨拶の
ところでお話させていただいたのは、この、防犯登録とは違うわけです。防犯登録は警察
に登録する。これは社会ナンバーに登録されているだけで、防犯ですから、一応持ち主の
ための登録制なのです。それに対して、この走行環境などもしっかり整備しますから、ル
ールを守った責任ある自転車利用、皆さんなさってくださいと。そのよすがに、裏づけに、
ナンバー登録制で、その自転車、後輪に4桁くらいのナンバー表示を義務付けるというも
のです。私は行政法の専門でして、これは、国の関係法令にはなんら抵触しない練馬区
の自転車条例、実施条例で定め得る事柄だと思いますね。区民に対する一種の義務付けで
すから。この合理的な理由説明っていうのは求められますけど、その説明はいろいろ可能
なのではないでしょうか。そしてこれが実現されますと、短くしますが、先ほどのように撤
去を免れるために私有地、民有地などの方へ逃げていくという場合も、ナンバーがついた
ままそういうところに入って行くわけですから、これは責任意識が当然関わってくるとい
う、いろいろなメリットがあるかと思います。ちょっと申し上げたのですが、今、委員
からご賛同いただいて大変ありがたいと思っております。よろしければ第三議題に入ります
が、その前にご質問等あります方はいらっしゃるでしょうか。

○委員

時間が厳しいこともありますので、絞って質問をさせていただきたいと思つた。まず

先ほど委員の方から触れられましたように、学生さんたち、小学校、中学校の方々への自転車の安全教育、こちらは重要なのですけれども、もう一つ、高校生への対策ですね。高校生は自転車で、区をまたがった広域の通学をされます。そして中でも朝の早い時間の、時間が厳しい状況で、信号の無視、また車道を一気に横断してしまうというモラルに欠けるところがあります。交通安全上の問題で、やはり近隣の高齢者の方々からも、また通勤通学通園されている区民の方からも、やはり自転車のマナーというところでは、非常に危険を感じるということでのご意見が多数寄せられています。その点でも、交通安全教育については、実施主体が区になるのか東京都になるのかになりますけれども、高校生の方々に対する交通安全教育もしっかりと視野に入れて検討していただけたらということで、ちょっと要望をさせていただきます。

それで資料の4なのですけれども、調査に関する先ほどから様々な要望や指摘をいただいているところです。調査対象の2の項目のところなのですが、今現在、各駅または大手スーパーの手前の駐輪場を、整備されている自転車の駐輪場の誘導員の方々毎日朝早くから夕方遅くまで立って、自転車の整理について最前線で頑張っておこなっていただいております。こうした方々からの、現場からのヒアリングというのも、是非一つ大きなものとして挙げていただき、その方々の頑張り、または日常やっている中での意見等をしっかり日常的に、拾い上げて、基本方針等の中で大きく反映していただければと思います。

また、通勤自転車と買物自転車の移動時間帯が異なりますので、午前中の先ほどの調査で、利用台数や放置台数については、通勤自転車がメインに調査されているのかと思うのですけれども、夕方辺りの買物自転車が路上にはみ出して、歩行者の方々、車椅子の方々、非常に歩くのに苦心されるようなところが、各駅前や商店街の中でも見受けられます。したがって、そうした買物自転車対策をどうしていくのかというのも、一つ課題になっているのではないかと思います。

もう一点が、整理されている駐輪場の中で、区営と民間とのがあると思うのですけれども、そうしたところの駐輪場内での放置も目立ってきているという状況があると思います。そうした状況にどう対応されているのか、最後の項目についてお答えいただければと思います。

○会長

では、その最後の点、駐輪場内放置自転車。これは今、指定管理者の方でということになっていると思うのですが。

○交通安全課長

駐輪場内の放置というのは、置きっぱなしになっている自転車ということでもよろしいですか。

○委員

置きっぱなし自転車ですね。引き取り手のなくなってしまった自転車が一角を占めていて、自転車の駐輪場のキャパをかなり圧迫している状況が、5年、6年たった駐輪場でも

見受けられるようになっていきますし、駐輪場のコーナーにも置きっぱなしの自転車やめてくださいというポスター掲示がされているかと思います。実態としてどうなんですか。

○交通安全課長

実は2週間を目途に、ずっと置きっぱなしの自転車は警告をして、それでも移動がない場合は撤去の対象にしております。路上の放置と同じように、置きっぱなしということで。

○会長

区の撤去の対象にしているのですか。そういうことですか。撤去、保管というのは可能だと思いますけれど、区の撤去保管事業の対象になるのでしょうか。その点、どうなのでしょう。

○交通安全課長

はい。条例で。

○会長

公共の場所。

○交通安全課長

はい。公共の場所ではなくて、駐輪場の中に。

○会長

条例で書いてあるのですか。

○交通安全課長

一定期間停めてあるものについては、警告をして一定期間置いて、なおかつ移動のない自転車については、放置自転車の撤去を行っています。

○会長

そうですか。私はちょっと不明でして、これは自治体によっても書き方が違うものですか。練馬区の場合は、駐輪場内放置も対象になり得るのですか。

○交通安全課長

そういう扱いをしております。駐輪場のキャパシティを狭めないようにということで、常にやってはおります。ただやはり3月、4月に、例えば転勤の方や、学生でもう学校を卒業されてしまう方が一時的に多くなる季節でございまして、そういうことで目につくと言いますか、そういうことは一時的にございます。あと先ほどの、もっといろいろと調査の対象にした方がいいのではないかというご意見につきましては、事務局の方で検討させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願い致します。

○会長

はい。どうぞ。

○委員

はい。今の調査対象拡大の件なのですが、やはり今見ている限りですと、やはり駅周辺の対策、駐輪対策をターゲットにした調査としか思えません。この10年間の自転車の利用環境計画、これを立案しようとしているわけですから、やはり市民全体とは言わ

なくても、身近で自転車を利用している、保育園にお子様を乗せて通園している方など、少し自転車の利用者を拡大して調査した方が、今回の10年計画を策定する上では適切な調査ができるのではないかと思います。

○会長

自転車利用者を、調査対象のところに加える、③には路上放置者等とありますから、この「等」の中かもしれません。そういうご意見が出たということで。

それでは、また後ほどお気づきになった点は、最後のところで時間をとりますから、第3議題に移らせていただきます。資料6ですね。こちらの説明者はまちづくり推進調整課長さん、お願いします。

○まちづくり推進調整課長

それでは、資料6に基づきまして、自転車走行環境整備計画策定の趣旨ということで、ご説明をさせていただきたいと思います。それでは、資料6の5ページを、ご覧いただきたいと思います。

新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会ということで、国土交通省と警察庁で懇談会を設けて、やりましたときの最終レポートを簡単にまとめたペーパーでございます。こちらが、今課題となっております自転車利用環境が、どうしてこんなに大きく取り上げられてきたのかというようなことを簡単にまとめておりますので、ご覧をいただきたいと思います。背景と致しましては、先ほどの区長、あるいは会長、副会長からもお話がございましたけれども、安全・安心な交通環境へのニーズの高まりの中で、自転車事故が増加してきています。特に歩行者対自転車の事故が重大化しているというような報道が頻繁にされています。また、地球環境への負荷という問題も、先ほど委員からご指摘ございましたけれども、自転車利用そのものに対する気運の高まりというものもあります。一方で、歩行者、自転車のための道路整備が不十分ということで、練馬区内におきましても、広幅員の、あるいは広幅員の歩道がある道路の整備が不十分ということがございます。また、自転車利用者のルール・マナーの遵守が、その意識も不十分なことがある中での対応をどのようにするか、道路空間の再構築に向けた基本課題ということで、こちら3点ほどの課題が挙げられているところでございます。そういった課題をどのように解決していこうかということで、その下に4として自転車を考慮した道路空間の実現に向けた5つの取組みとして、今話題になっておりました駐輪対策の着実な実施を含めまして、5点挙げられているところでございます。

その中の第1点として、走行空間の原則分離の問題、あるいはネットワーク計画、⑤のネットワーク計画、あるいは目標を持った整備の促進、さらには④に戻りますけれども、戦略的な整備の速やかな展開というようなところが、実際に取り組むべき課題として挙がってきているんだということでございます。そういったものを受けまして、これと平行致しまして、道交法の改正などがありましたよということで、4ページに記載がされているものでございます。

それでは、1ページにお戻りをいただきたいと思います。それでは練馬区では、こういった流れを受けてどうしていこうかということでございますけれども、昨年、役所の中で自転車道整備計画のプロジェクトチームということで、私ども都市整備部の者と、土木部の者と協力を致しまして、勉強会を行っておりました。また庁内の検討委員会でも一定の勉強をしてきているところでございますが、そういった中で練馬区の課題として挙げられております部分が、その四角の中の策定の理由というところでございます。練馬区はご案内のとおり東西方向に鉄道が走っておりますので、それを補完する交通手段として、バス交通があるわけでございます。しかし道路が狭いこともあって、そのバス交通を補完するさらなる手段として自転車の利用が行われているところでございます。駅乗入台数につきましては、先ほど交通安全課長からお話がありましたけれども、全体としては大きく変わっていないということもございますが、社会環境の変化に伴いまして、自転車利用の増加というものも十分に想定をしていくのだということもでございます。また、2番目についての交通事故は先ほど申し上げましたとおりでございます。3番目のところの走行空間が不十分で、自転車のまた多くの自転車利用者が通行ルールを守っていないということが、交通事故の原因として挙げられているところでございます。国では、道交法の改正を行うとともに、先ほど見ていただいたような形での方向性を打ち出したということで、練馬区と致しましては、5つ目でございますけれども、国の方針を受けるとともに、平成20年3月に策定を致しました練馬区都市交通マスタープランを踏まえて、自転車走行環境計画を策定し、走行環境の整備、推進をしていきたいということもでございます。

策定の目的でございますけれども、実は交通手段としての役割の他に、練馬区ではいわゆる観光地ではございませんが、地域にある観光資源、地域にある宝と言いますか、それをめぐってまち歩きをしていただくというまち歩き観光を推進してございます。そういったまち歩き観光、例えば今ですと、ブルーベリー観光農園等をやっているわけですが、そういったものの観光地めぐりと言いますか、観光資源めぐりにも活用していただきたいという思いでございます。また合わせて、自転車が持つ効果としての健康増進というものにも活用していただければと考えているところでございます。3でございますが、今後のスケジュールと致しまして、21年度については整備計画、先行整備路線をどのようにしていこうかという選定を含めて検討致します。来年度につきましては、先ほどのスケジュールの中にもございましたけれども、先行整備路線について、モデル的に関係者と協議をして、ある意味での実験をしていきたいと考えてございます。また裏面でございますけれども、検討方法と致しましては、今回皆様方にご検討いただく自転車利用総合計画の中に位置づけて参りたいということもでございます。計画案の内容と致しましては、整備計画の必要性から始まりまして、現状と課題の整理、整備の基本的な考え方、整備計画をどのようにしていくかということを検討していきたいということもでございます。先ほど申し上げましたように、練馬区内の道路環境というのは、必ずしも広幅員の道路が多かったり、広幅員の歩道がきちんと整備されているものが多いというものではなくて、比較的狭

い道路が多いということもございます。そういった中で、練馬らしい走行環境をどのように確保していくのがいいのかというようなことを、皆様方のご意見をいただきながら検討し、その中で整備をしていきたいと考えております。先行事例と致しまして、7ページから先行事例がいくつかございます。例えば江東区の亀戸地区、渋谷区の幡ヶ谷地区、あるいは板橋区の事例ということで、それぞれ道路の中で自転車の位置をどこの位置に位置づけているのかということが、この中で出ているわけでございます。最後の10ページですが、世田谷区の実例がございまして。これは一方通行の実例の中で、狭い住宅地内の道路の中に自転車の走行環境を整備した事例でございまして。こういったブルーで表示をしてあるところに自転車が走ってくださいよということで、整備をしてみたということでございますが、この写真を見てお気づきのとおり、マナーというのでしょうか、実際の整備をした目的と実際の人間の動きが異なっていますということで、実際の走行環境の整備ということもありますけれども、一方でマナーの向上と言いますか、利用を周知していく部分が結構重要なのかというように考えてございます。その意味で、周りの整備にあたって路線に関係している皆さん方のご理解というものが必要なのかなというように思っております。また、自転車でございますので、特定の道路を走ってくださいというような言い方というのは非常に難しいものと思っております。実際の走行環境を整備するネットワークをどのようにつくっていくのかというのが実際にはかなり難しい案件なのかというように現在は考えているところでございます。雑駁でございますけれども、ご説明は以上でございます。

○会長

はい。この問題は高田副会長のご専門ですから、何かご質問の前にどうぞ。

○副会長

はい。最後におっしゃられていたネットワークという視点がやはり重要だと思うのですが、計画等のスケジュールを見ますと、ネットワーク計画といいますか、そういうものがあまり形になってきていない。それにも関わらず実験線は既に需要があるということで、本来であればやはり、10年後、20年後の練馬区の自転車のネットワーク、自転車ネットワークの絵をやっぱり描いて、その実現に向けて実験的に路線を吐き出していく方が、通常と言いますか、市民も受け入れやすいという気がするんですけども。

ネットワーク計画については難しいところですよというのは、そこまではしっかりとやりませんということなのか、それとも是非ネットワークをこの総合計画の中で考えて進めていきますということなのか、そのトーンが伝わってこなかったの。

○会長

その姿勢というか、その辺はどうなのですか。

○まちづくり推進調整課長

実は前年度検討した際には、当然ネットワークを意識してはございましたけれども、当面駅へ向かっての交通手段というものを先行的に考えていった方がいいのではないかと

ようなことをごさいました。その意味で、ネットワークの部分が弱くなっているというようにご理解をいただきたいと思います。

一方で今年度に入りまして、庁内の中で策定の検討委員会を行いましたけれども、その中では先ほど申しました計画策定の目的という中での観光振興という部分はございます。この部分になりますと、当然、駅と観光資源とを行ったり来たりするものではなくて、観光資源の間を結ぶという考え方も当然ありますし、練馬区ではこれまで練馬の散歩道というようなモデルルートを選定等も行った経過もございます。そういったものも含めながら、ネットワークというものもやっぱり考えていく必要があるとのご指摘をいただいておりますので、私どもとしては、実際にどこまで詳細なネットワークを組むのか、あるいはモデルルートのなものにとどめるのか、なかなか難しい範囲はあろうかと思っておりますけれども、ネットワークについても考えていきたいと思っておりますのでございます。

○会長

自転車走行環境整備計画というようにそこに書いてありますから、これは道路管理、道路づくりの方に大いに関係すると思っておりますから、国交省、国道事務所の委員、都の建設局のいわゆる四建、第四建設事務所の委員、何かご発言はありませんか。

○委員

所轄が違うため、内容については十分把握していない部分があります。7ページの事例が東京国道でやっているところです。19年度に整備をしまして、沿道の方もしくは利用者から意見を訊いているという状況です。今年度、これを前後延長していこうという動きになっています。合わせて、東京国道管内、23区内、160キロを管理しているわけですが、今年度も新たな箇所を整備しようということで、今警視庁さんと現地を見ながら、選定をしているというのが実態であります。どこを整備するのかというのは、今これから議論をするところです。

○会長

練馬区のこの整備計画についてもよろしくご協力をお願いしたいと思います。委員、如何でしょう。

○委員

東京都も自転車道は、確かに整備はしているわけなのですが、練馬区やそういう区レベルの中の整備計画というのは、特に作っていないということです。ただ、実際には、歩行者空間と自転車走行空間を歩道整備の中で取り入れる等ですが、そうした中で協力していきたいとは思っています。しかし、広域的な練馬区の中で自転車ネットワークを、自転車道を整備するというのは、現時点での具体化は特にないと思っております。

○会長

自転車道、専用道でなくても、自転車走行空間の整備というのは、今後ますます重要な課題に違いないと思っております。私の分類では、歩道を自転車が走れるとしたのは、道交法改正の昭和52年、1977年ですけれども、そういうことを道交法で定めているのは、サ

ミットに出ている西欧系先進国の中では日本だけです。如何に日本の道路事情がシビアで、その結果そのようになっているかということ私を私は存じています。

○委員

練馬区でも光が丘で一部都道を分離しましたよね。一方、9ページの高島平の事例ですが、ここを走ってみました。この他にも、いろいろ私自身経験してみました。結局分離しても、この分離帯が問題なのです。高島平の場合には、歩行者と自転車専用道路、これ途中で樹木によって分離していますから、それなりに効果はあるのです。効果はあるのですが、自転車専用道路の方が相互交通、一方通行ではないですから、結構自転車同士でやり合っている。それから光が丘の場合は、この分離帯がありません。カラーで色分けしただけ。そうすると人も車もガシャガシャで、せっかく分離した意味がない。分離するためにはかなりの歩道を確保しないと、分離ができないという第1点、ましてや分離して、その真ん中に分離帯を作るとなると、相当な歩道の面積がとられる。練馬区にそんな場所、道路はないです。そこで10ページなのですが、実際私現場を見ておりませんが、この青い部分の自転車の走行も、自動車に合わせて、ワンウェイになっているのかどうか。

○委員

なっています。

○委員

なっています？ワンウェイに。

○委員

はい。

○委員

であればいいのですが、恐らくワンウェイになっても、自転車は無視するでしょう。

○委員

矢印が描いてあります。

○委員

描いてあっても無視するでしょう。

○委員

そういう自転車もあるでしょう。

○委員

警察の委員の方もおられるのですが、実は警察の方もいろいろ議論して、自転車の法令違反に対して、3ヶ月に1回、あるいは最低でも安全キャンペーンに合わせて、2万円以下の罰金です、過料ですとか、酒気帯び運転50万だとかやるのですが、結局自転車の場合は取締りができない。現場を見つけて、そこで注意をする。分かりました、ごめんなさい。私は自転車乗りません。降りて押していきます。そう言ったらもう仕方がない、それ以上できない。自動車だったらそんな言い訳きかないので、即検挙ですよ。自転車はそこまでできないっていうのです。注意。分かったごめんなさい。以後しませんから。自転

車は押していきます。ずっと見てみると、先へ行ってまた乗っていると。そうしたら今度は、そのときはこっちも自転車で追っかけていく。だったらやれると。でも実際問題、現場でそこまでできないっていうのです。ですから、これもやっぱり国の法律の問題があります。それから先ほど委員が言っておられた高校生の問題。ちょうど反抗期で最も危険な年代ですよ。それから先ほどの中学校の問題も言われました。今の小学校・中学校に交通安全教育なんてそんなゆとりはありません。はっきり言って現場は。もう本当にお願いしてお願いして協力してくれる。理解のある先生が、分かりましたと言って協力していただく。だから大変だと思いますよ、交通安全課長も、それからあの警察も。お願いしてやっとな。今現場にはそれだけの余裕がないのですよ。

○会長

今の点については、この協議会から教育委員会にもちょっと特別なお願いをしておきたいですね。

○委員

そうですね。それは一つの提案です。

○会長

警察の方もおられるわけですから、今のその自転車の道交法違反取締りについては如何でしょうか。今言っていただける範囲で構いません。

○委員代理

最終的には法律的な整理の関係になると思うのですけれども。現行では、自転車もやっぱり車両であるということで、取締りの対象にはなっているんですが。現実的にはやはり警告が優先して、なかなか取締りまではたどり着きません。警視庁の方針としては、自転車も取締りをやりなさいということで、ここ1年くらいは自転車も赤切符です。

○会長

一時イエローカードを渡すという話が新聞にも出ていましたが、それはどうなっているのでしょうか。

○委員代理

自転車カードというものもあります。それには反則金だとか、そういったものは一切ないのですが。要は警告段階で、そういった紙を渡すということですからけれども、やはり今一つ効き目がないというのが現実になっております。

○会長

その運用方針というのは警察署ごとに決まっているわけですか。

○委員代理

警視庁で警告カードを作って、警察署名でやっております。

○会長

実際の運用は各警察署のご判断でやられているということですか。

○委員代理

そうです。現場の判断で。

○会長

そうですか。それでは、他の委員の方どうぞ。

○委員

全体のフローチャートで拝見しますと、走行環境空間については、9月くらいまでに区の中で走行環境路線まで検討して、環境評価を12月までに行って再度ご報告があるところなのですけれども。先ほど高田先生がおっしゃられたように、利用者サイドとして、どういうネットワークを实际使っているかとか、どういうネットワークがあるかとか、そういう意見を訊かれる前に先行路線が決まるという図式になっていると思います。

区のプロでもう道路に熟知されている方だから、よろしいという部分もあるのですが、ユーザー側の意見を入れずに、一回全体にネットワークというか計画が決まって、そこから先行路線については意見を入れましょうという形です。走行空間をどういう風につくるかとか、どういう区分けがいいかとか、そこで意見を交わすというプロセスになっていないように感じられるのですが。

○会長

どうぞお答えください。

○株式会社ジオスケープ

はい。走行空間に関しましては、まず実際に練馬区の現状を調査致します。先ほどからお話が出ておりますとおり、車道を分離するのか歩道を分離するのかという話がございますけれども、現実としてそれだけ確保できる道がまず練馬区内にどれだけあるのかというところを、順次整理していきたいと思います。それに対してスケジュールが切迫しているところもあるのですが、その意見も収集していったところで、アンケートの中で実態として皆さんどこを走られているのかということ、明らかにしたいと考えています。歩道を走られているのか、車道を走られているのか、それと実態としてある程度の整備が可能となった場合にどちらを走りたいのかというところをまた、訊いていきたい。実際に現状とニーズがあって、実際の道路の現状がある。将来的には、計画が進んでいけばある程度拡幅していきたいとかありますけれど、それは将来の話として、現実のところをすり合わせていって、12月には全体の計画を考えていきたいと思っております。

○土木部長

会長、事務局です。よろしいですか。

○会長

はい。どうぞ。

○土木部長

私から補足の説明をさせていただきます。資料4の全体の流れの中で、1ページ目ですが、第18回協議会、12月予定とございます。ただいまコンサルが申し上げましたよう

に、実は練馬区の都市計画道路、いわゆる広幅員の整備率が5割を切っている状況でございます。そういうような実態と、それからあるべき論のユーザー側からのご希望みたいなお話、これをアンケート調査等でできるだけ反映させていただきながら、12月の予定のときには、そのどちらもお出しできるような形でご議論いただければと考えておりまして、準備の方、そのように進めさせていただきたいと思っています。

○会長

まだ時間はすぐに閉めるというには思っておりませんが、12時になってきましたから、もう長くは引っ張れない、そういう前提でご発言ください。

○委員

副会長にちょっとお伺いしたいのですけれども、少し以前に、私埼玉県戸田市にずっと住んでおりました。もちろん練馬区と戸田市ではもちろん規模も全然違いますし、道の幅も全然違うと思うのですけれども、あそこは一方通行がやたらと多いのです。車が余裕をもってすれ違える場所でも自転車も歩行者の確保をやっている。実際に住んでみても歩きやすいです、というも車が来る方が分かっているので、車が反対側からは来ないという前提で歩いたりしますから。自転車は双方向で走ってくると思うのですが、そういった意味では、最終的にはやはり自動車と自転車と歩行者のトラブルを避けるということが目的の一つだと思います。そういう意味では、一方通行は、現時点では上手く機能していないということもあるかもしれないのですが。一方通行にしたときの影響といいますか、どれくらい良い影響が出るのかといいますか、成果というものはないのでですか。

○副会長

いわゆる運用を変えたときの話ですよ。周辺の影響とか、委員がおっしゃるように、自転車の利用を、とことん推進させていくんだと、練馬区はそういうベクトルでやるんだということであると、恐らく今の一方通行化は選択肢の一つに、入り得る方策であるとは思いますが。ただ、どういうベクトルといいますか、最終形をどういうところまで持っていくんだという意気込みといいますか、それでここまでにしようといった線引きが出てくるんだと思うわけです。

○会長

副会長は都市環境学でいらっしゃいますか。今の質問は直接には交通工学でしょうか、道路の一方通行、どういう風に計画化するか、その辺りになると。それについての区の所管は。

○土木部長

大きな話なので、私の方からお答えさせていただきます。自転車対策については、これまで駅前の通勤客の放置対策を前提に進めてきたのはご承知の通りです。それを進めてきた結果、駅前の放置が減ってきたわけですが、逆に商店街の買物客の自転車、あるいは周辺へのはみ出し、また駐輪場の整備がされてきていることによって、もっと走りやすい環境が欲しい、こういう風にベクトルがシフトしてきたことは事実です。それが昨今の練馬

区の状況でございますので、それではそれを一気に自転車を練馬区の主要交通手段だというようなどころまでは、未だ至っていないというのが実態でございます。先ほど申し上げましたように、都市基盤そのものも、先ほど国道の整備計画がありましたが、江東区とかそういうところとは違いまして、練馬区の都市計画道路の整備率が5割を切っている状況です。それを補完する区の幹線道路も、100年計画で作っていかうという状況でございます。そうしたときに、この一定程度の基盤しかない中で、戦略的にもこういうネットワークを想定したら、この道路を早期に整備した方がいいのではないかとか、そういった意見が出れば、それはそれでありがたいという状況でございます。それをこれから皆さんにご議論いただいて、果たして現実的なものになるのか、あるいは時期尚早なので、次の改定のときに送ろうとか、そういったご議論をしていただくのが、大変ありがたいというように思っております。

○会長

今、第3議題をやっておりますが、もうこの辺りでその他と言いますか、フリートークの段階とお考えいただきまして、ご自由なご発言をお願いします。

○委員

10年間の計画ということなのですが、10年後の練馬の地域社会というものを想像していく必要があると思うのです。やはりその頃になると、環境問題も厳しくなるだろうし、ガソリンは高騰するだろうし、それから今の20代、30代の方では、車を持たない方がどんどん増えております。そういう年代が持ち上がってくる。そうすると、20年後には、恐らく車はもっと減ってくると思うのです。その中で地域の活力っていうのは、人が動くというのが重要な活力の素ですから、動く手段はなんなのかと考えたときに、自転車は非常に重要になってくる。10年後は、単に10年後ではなく、そこから先の10年を準備するための10年後だと思うのです。やはりそういう視点で練馬にとっての自転車交通はどうか、特に練馬は東西10キロ、南北5キロとそういうサイズですから、ぼくは自転車サイズの街って呼んでいるのですが、練馬区内全域、チャリ圏内とぼくは呼んで、今日ここにも自転車で来ているんですけども、そういうことから、自転車を練馬区の中でどうのように位置づけていくんだと、そこがまずないと、駐輪場をどうしましょう、どのくらいやっていきましょう、自転車の走行レーンをどうしましょうということも、出てこないと思うのです。そのときにやはり自転車を利用する人だけではなくて、自転車を利用できない人もいるわけですし、そういう人とのコンセンサスをどうのようにとっていくのか、そこまで視野を置いて考えていくべきだろうと私は思います。

○会長

なるほど。区民委員の中でまだご発言のない方はありませんか。一言ずつ。

○委員

すいません。私はNPO法人の、自転車活用推進研究会というところで、自転車の活用をどうすればいいかということ、日々やっております。今、皆さんおっしゃっていた

いたようなことが、あちらこちらで今起きているところです。練馬もまさに今そういうところに来ているんだということを、非常に嬉しく思っているわけですが、こういう長いスパンで物を考えなければならぬところが、これまで日本はなかなか苦手とされてきた部分なので、100年計画とか30年計画とかという状況の中で、ヨーロッパは、会長がおっしゃったように、まったく別の方向を向いてこの30年やってきました。その中で、自転車を主役にしていこうというのが、かなり実を結んでいるような状況だと聞いています。今、委員もおっしゃったように、この先車はどんどん減っていくのではないだろうか。そうしたときに車のための道路がどんどん増えていっても、あまりその意味がないのではないだろうか。より自転車が利用しやすい環境を作っていくべきではないかというのは私も大賛成でして、そういった方向で我々の意見が、市政や区政に反映できればありがたいことだと思ってお話を聞いておりました。

○委員

応募の際の作文に、最後のところに書かせていただいたんですが、会長さんがおっしゃったナンバープレート、これは大賛成なんですけれども、この作文に書かせていただいたのは、最近自転車による交通事故が非常に多くなっております。

○会長

自転車が加害者になるということですか。

○委員

加害者になる。それからかつ転んで、転倒して骨折するとか、そういう事故も多いと思います。それで、加害者になった場合は、補償が非常に大変なのではないかと思えます。入院した場合の入院費用を誰が持つか。それは、練馬区の条例で決められることではない。交通法規の改正というか、自動車並に。

○会長

責任保険の問題。

○委員

責任保険を導入していただいて、ナンバープレートをつけましたところに、保険を払ったというシールを貼るようなことまで練馬区から上部機関の方へ出していただいて。

○会長

なるほど。あの、ナンバープレート登録制度を条例化したりしたら、そういうようなのも繋がってくる話ではあり得ますね。

○委員

そこまでやる必要があると思っています。

○会長

ただいまが12時10分でございますので、特にこの際何かご発言という方があればお願い致します。

○委員

先ほどの教育の問題で、委員から時間がないという話がありました。各論の話になってしまうのですが、黒板に交通標識を一日一日描いていくとか、一人一人宿題を出させて、朝や帰りのホームルームで1分間だけでもいいから発表するとか、そういった上手い形で教育現場に浸透させるような形にできればと思います。教育で本当に時間がないというのは分かりましたので、そういった形で検討していただければと。

○交通安全課長

はい。貴重なご意見ありがとうございます。

○会長

時間だとしてここで閉めるとしまして、事務局は如何ですか。これで本日の目的は達成できましたか。

○交通安全課長

はい。いろいろと貴重なご意見をいただきました。特に、今後進める調査の部分では、こういう視点からもといういろいろなご意見をいただきましたので、なるべく取り入れた形で今後の調査を進めていきまして、12月にはその結果をお示ししたいと考えております。

○会長

それでは本日は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した。以上をもちまして閉会と致します。