

第23回練馬区自転車駐車対策協議会 会議録

- 1 日 時 平成23年12月26日(月) 午前10時から正午まで
- 2 場 所 練馬区役所 本庁舎19階 1902会議室
- 3 出席委員
 - (公募区民委員)
岩橋 栄子委員、上田 麻里子委員、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)
かしわざき 強委員、吉田 ゆりこ委員、島田 拓委員
 - (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)
安達 光成委員、牧野 和宏委員
 - (関係行政機関委員)
松澤 尚利委員、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)、太田 徳彦委員(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)委員の委嘱
 - (3)区長挨拶
 - (4)委員紹介、事務局自己紹介
 - (5)会長および副会長の選出
 - (6)会長および副会長挨拶
 - (7)自転車駐車対策協議会の概要
 - (8)報告
 - 練馬区自転車利用総合計画について
 - 平成23年度自転車対策主要事業

- ア) 買物自転車対策について
- イ) 豊島園駅周辺の放置禁止区域の指定について
- ウ) 交通安全対策について

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：自転車駐車対策協議会の概要
- 資料3：練馬区自転車利用総合計画
- 資料4：買物自転車対策について
- 資料5：豊島園駅周辺の放置禁止区域の指定について
- 資料6：交通安全対策について
- 参考資料1：ねりまタウンサイクル・自転車駐車場のご案内
- 参考資料2：「練馬区自転車の適正利用に関する条例」
- 参考資料3：「練馬区自転車の適正利用に関する条例施行規則」
- 参考資料4：「練馬区立自転車駐車場条例」
- 参考資料5：「練馬区立自転車駐車場条例施行規則」
- 参考資料6：「練馬区立ねりまタウンサイクル条例」
- 参考資料7：「練馬区立ねりまタウンサイクル条例施行規則」

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

(交通安全課長)

大変お忙しい中、お集まりをいただきましてありがとうございます。

私は土木部交通安全課長の浅倉と申します。よろしく願いいたします。

本日は、第23回目の練馬区自転車駐車対策協議会となります。司会進行につきまして、本来、本協議会の会長をお願いするところですが、任期満了に伴う本協議会の開催となるため、会長の選出までの間、交通安全課長の浅倉が務めさせていただきます。よろしく願いいたします。

協議会の進行は、お手元の次第に従い進めさせていただきます。なお、この協議会は、原則公開となり会議は傍聴が可能です。また、会議録は練馬区のホームページ上に後日掲載される予定です。会議録作成のため、録音をさせていただきますので、予めご了承をお願いいたします。

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。本来、志村区長から皆様に委嘱状をお渡しするところですが、あいにく区長は公務が重なってしまっていて、区長

に代わりまして土木部長の八十島から委嘱状をお渡しします。土木部長の八十島が皆様の席に委嘱状をお渡しに参りますので、委員の方はそのまま席でお待ちいただくようお願いいたします。それではよろしく願いいたします。

【土木部長より各委員に委嘱状の交付】

(交通安全課長)

続きまして、土木部長からご挨拶をさせていただきます。

【区長挨拶(土木部長代理)】

(交通安全課長)

これもちまして、委嘱式を終了させていただきます。続きまして、協議会を開会させていただきます。それではここで委員の皆様をご紹介させていただきます。

恐縮ですが、お手元に委員名簿の資料1を配付させていただいておりますので、ご覧ください。名簿の順でご紹介をさせていただきます。お名前をお呼びしましたら、恐縮ですが、ご起立をお願いいたします。

【各委員紹介】

(交通安全課長)

続きまして、事務局職員を自己紹介させていただきます。

【事務局職員自己紹介】

(交通安全課長)

次に協議会の会長・副会長の互選をお願い申し上げたいと存じます。

本協議会は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、その選出につきましては、委員の互選によって定めとなっております。

自薦・他薦を含めて、ご意見はございませんでしょうか。

(委員)

互選といっても、初顔合わせの方が多いです。そこで、事務局として何らかの腹案があれば、それをご披露いただきまして、皆様にそれをお諮りして、ご賛同いただければ事務局案でまいりたいと思います。

(交通安全課長)

ただ今ご意見がありましたので、事務局として案をご提示させていただきます。会長を兼子委員、副会長を高田委員にお願いしたいと考えております。いかがでしょうか。

【各委員から拍手】

(交通安全課長)

ありがとうございました。それでは兼子委員、高田委員、お引き受けいただけますでしょうか。

(兼子・高田委員)

はい。引き受けさせていただきます。

(交通安全課長)

ここで、兼子会長にご挨拶を頂戴したいと存じます。

【会長挨拶】

(交通安全課長)

ありがとうございました。続きまして、高田副会長からご挨拶を頂戴したいと存じます。

【副会長挨拶】

(交通安全課長)

ありがとうございました。

これより審議に入ります。兼子会長、よろしく願いいたします。

(会長)

次第の7番からです。自転車駐車対策協議会の概要についてです。

委員の皆様には後ほどご意見をいただく機会を設けさせていただきます。資料2の自転車駐車対策協議会の概要について、事務局から説明をお願いします。

(交通安全課長)

資料2です。本協議会の概要です。

設置目的です。本協議会は、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、いわゆる改正自転車法というものです。練馬区自転車の適正利用に関

する条例第 37 条の規定に基づき設置しているものです。区長の附属機関という位置付けです。総合計画および自転車駐車対策に関する重要事項について調査、ご審議いただきまして、区長へ答申および意見をいただくものです。

2 の構成につきましては、公募区民委員が 6 名、区議会議員が 3 名、学識経験者が 2 名、鉄道事業者が 4 名、行政関係者が 5 名の合計 20 名で構成されるものです。委員の任期につきましては 2 年です。再任を妨げないもので、任期につきましては、お手元の資料 1 に記載がありますように、本日から平成 25 年 12 月 25 日までの 2 年間です。よろしくお願いいたします。

3 の会議の公開です。附属機関である協議会につきましては、練馬区政推進基本条例第 21 条第 1 項の規定に基づきまして、原則公開となっています。

会議の公開につきましては、会議の傍聴、会議記録および会議資料の閲覧です。閲覧場所としましては区民情報ひろば、交通安全課、区のホームページで閲覧の機会を提供するものです。

開催日数は、概ね年 2 回を考えておりますが、適宜、ご意見をいただく場等を考えていきたいと思っております。資料の説明は以上です。

(会長)

お手元に参考資料があります。その中に練馬区自転車の適正利用に関する条例、いわゆる自転車条例ですが、本協議会はこの条例に基づき設置されています。

さて、ご説明いただきました本協議会の概要につきまして、ご質問、ご意見はありませんか。

本協議会の開催回数は年 2 回程度と記載されています。任期は 2 年間ですが、その間、委員の皆様はどうかされるかという時に、以前の協議会で質問がなされたことがあり、委員の皆様は交通安全課にお見えになって、ご質問なり、ご意見する権限は当然あると思っております。そういう意味では、交通安全課は開かれた部署であるということです。交通安全課長、よろしいでしょうか。

(交通安全課長)

交通安全課は開かれた課ですので、電話、電子メール等で連絡をいただければ、ご意見を伺いにまいりますので、よろしくお願いいたします。

(会長)

そうですね。窓口にお見えになり、直接お話することも結構ですが、それ以外に電子メール等で意見交換することもありますね。

(委員)

ここで討議され、決められたことが、区議会や区長さんに意見として伝わるのでしょうか。

(交通安全課長)

前期の協議会では、お手元に配付しています練馬区自転車利用総合計画を策定する中で、協議会のご意見をいただきまして、反映させていただきました。それ以外の例えば区がこれから行う施策、予算を含めた施策の基本的な指針において、ご意見を承りたいと思います。ただし、そのご意見がそのまま施策に 100%反映されるかといいますと、調整等が必要になってきますが、私どもでは本協議会のご意見を最優先といいますか、または、貴重なご意見として承りさせていただきまして、施策の検討を進めていきたいと思えます。

なお、区の予算に関わることですので、施策もそうですが、区議会という区民の代表者のところにご提案して、そこで審議も当然ありますので、様々なご意見をいただきまして、私どもで最終的に施策をつくりあげていきたいと思えます。

(会長)

本協議会は3警察署長も委員になっておりますが、警察署との連携はどうお考えになっているのでしょうか。

(交通安全課長)

交通安全対策につきましては、区だけでできるものは限られています。道路に関しましては区道だけでなく、連続して都道、国道という形で道路として繋がっています。したがって、関係者といたしましては、警察署、都道・国道の管理者、併せて鉄道事業者も含めて総合的な調整を図っていかないと実際に効果的かつ実現性のある提案が出来上がっていかないと考えていますので、関係者との協議の中で、整理していきたいと思えます。

(会長)

先ほど私の挨拶で全自連の話をしましたが、正式の名称を教えてください。

(交通安全課長)

全自連の正式名称は、全国自転車問題自治体連絡協議会です。

(会長)

全自連の会長は練馬区長がなっており、全自連事務局も練馬区交通安全課が担っています。今年、東京で開催した全自連総会における講演会のテーマ(脚注)は、自転車利用者の意識に着目した放置自転車対策と聞いています。本協議会は、全国的規模の全自連のリーダー格である練馬区の自転車駐車対策協議会と言えます。

脚注：平成 23 年度のテーマは「心理的な方法を活用した放置駐輪対策」

(副会長)

最初の挨拶の中でもありましたように、例えば、新しい試みの中で実現可能だとか、あるいは、科学面からの対策だとか、私もその中で情報の共有という話をしましたが、やはり年2回の開催だと難しいので、プロジェクトを協議会の中に設けて、ルールの徹底に関する方策を検討すれば良いという気がします。

(会長)

その提案については、これから考えさせていただくとして、私が先ほど申したのは、交通安全課においてかなり難しい方策に対して協議会としては外から応援していきましようという積りだったのですが、今のご提案は協議会の中にいろいろな問題を協議する場を設けるといったものです。この提案については次回までに考えさせていただきます。

(交通安全課長)

今のご提案ですが、本協議会の中にプロジェクトチームを作るということであれば、協議会の部会という扱いになると思います。本協議会には部会を作るという明確な記載がないので、マスコミで昨今大きく取り上げられているように、今まさにルール・マナーを守る方策が求められており、対応する必要がある状況にあります。プロジェクトチームになるのかどうかはともかくとして、私どもの課の中でも検討してまいりたいと考えています。形としてはこの場で提案できませんが、先ほどの年2回開催との兼ね合いですが、私どもで検討して一定程度の形となった段階で案として本協議会にお示しして、ご議論いただくことも想定できますので、その方向で検討させていただきたいと考えています。

(委員)

その関連の問題ですので申し上げますが、自転車登録制度です。会長からのご挨拶でもあったように、実は会長が4年前に提案し、事務局の方ではその間にどんどん職員が変わるということで、区議会議員の方も人が変わるということで今日まできている。この問題は、一方で警視庁の自転車防犯登録があるのですが、防犯登録のサイズはあまりにも小さい。しかし、自転車の盗難が非常に急増しているということから、特に鍵が付いていない自転車は警察官が現場でかなり職務質問している。その時に手掛かりとなるのは警察の防犯登録の黄色い番号札によってその場で盗難自転車であるかどうか分かるというシステムになっています。

一方、会長が言われるのは、スクーターやバイクのナンバーのように他人から見て分かる、見やすいという形です。例えば、事故を起こした、他人に怪我させても、自転車は走り去ってしまうという事例が多い。あるいは、自転車と自転車で事故を起こしてもその場において当事者同士で「大丈夫」「大丈夫よ」ということで終わってしまう。ところが、

後から事故の怪我がかなり重い打撲であったということがある。一方、自転車は保険にほとんど加入していない。被害者が実は加害者になり、加害者が被害者になり金銭的な民事上の問題となる。特に昨今では民事上、1億円を超える損害賠償額が出ています。これは本来なら国の法律で行ってもおかしくないものですが、逆に練馬区が良い意味でトップバッターという形で、安全対策、盗難に対する予防という一石二鳥が期待できますので、ぜひ今回は会長が就任挨拶の中でご提案いただいたことで重みを持って受け止めてほしいと思います。方法は別です。これからの問題だと思しますので、しっかりと受け止めてほしい。

(会長)

これまで本協議会の概要についてご発言をいただけてきましたが、他にご発言がなければ、次の議題に移りたいと思います。ただし、関連質問で前の議題に戻ってご発言いただくことができることを前提とします。本題の自転車問題は、これまでの取組みの成果があるとしても、ますます複雑多岐になってきている。今回、新たに委員になられた方には、現在の感じるもので、遠慮なくご発言いただければと思います。

では、資料3の練馬区自転車利用総合計画について、事務局から説明をお願いします。

(交通安全課長)

練馬区自転車利用総合計画です。委員の皆様のお手元には本年3月に策定しました冊子がありますが、本日は、資料3と記載のあるパンフレットを元にご説明します。まず、パンフレットの中に、参考という形で本計画の骨格である計画の体系図がありますので、ご覧ください。練馬区自転車利用総合計画は、10か年の自転車利用の方針について策定したものです。計画期間は平成23年度から32年度までの10年間です。施策の体系をご覧になりますと、施策の柱として、自転車駐車環境の整備、ねりまタウンサイクルの充実、放置自転車対策を掲げております。これまで、自転車駐車場の整備と放置自転車の撤去など放置自転車対策を同時に実施したことにより、過去10年間で駅周辺の放置自転車は約1/5に減少しました。しかし、午前中の通勤・通学の自転車に起因する放置自転車は1/5に減少しているのですが、午後では、例えば夕方の買物といったような買物に呼応した短時間の自転車駐車については、放置自転車は目立ってきているという現状把握があります。そうした中で、私どもでは施策の柱の右側に施策内容として個別・具体的な施策に現在、取り組んでいます。(1)自転車駐車環境の整備につきましては、自転車駐車場の整備や利用促進策として使いやすい自転車駐車場を整備する、例えば駅周辺に自転車駐車場を必要な台数を整備したとしても駅から遠かったりしますと利用していただけない場合があります。そういった場合には、利用料金の見直しを含めて自転車駐車場の利用促進を図るものです。

次に(3)放置自転車対策につきましては、放置自転車の撤去、駅周辺に自転車誘導員

を配置して、自転車を放置しようとする方には、区立自転車駐車場等を案内・誘導して自転車駐車場を利用いただいています。放置自転車対策につきましては、後ほど自転車対策主要事業の中で再度ご説明する予定です。

次に、(4)自転車の安全利用の推進につきましては、昨今マスコミで非常に取り上げられている内容ですが、歩道における自転車と歩行者との危険性の話です。これにはルール・マナー、自転車は道路上でどこを走れば良いのかといったことを含めて本総合計画の中で検討したものです。

最後に、自転車走行環境の整備です。これは後ほど、まちづくり推進調整課長から説明しますが、今回10年間の計画を策定するに当たり、従前は(1)から(4)までの自転車の放置や自転車の利用促進といった観点で柱を立ててきたものですが、今回の計画の中では新たに自転車走行環境の整備ということで、いかに安全な走行環境を確保していくのかということについて、新たに第5章として章立てにして本計画を作り上げたものです。

恐縮ですが、資料3にお戻りください。本計画で作成した主な内容を資料3に記載させていただいています。まず、計画目標は自転車駐車環境および自転車走行環境を整備するとともに、全ての自転車利用者の交通安全への意識を高めて、区内の道路を誰もが安全かつ快適に利用できる環境の整備を着実に進めていくというものです。この目標に向かって様々な施策を展開するというものです。自転車駐車環境の整備につきましては、新たに10年間で11,659台を整備し、合計39,800台の自転車駐車場を目指すものです。一番下の星印は先ほど説明した買物等の自転車、午後の自転車につきましては、商店会等との連携や自転車駐車場の活用などにより午後の放置自転車対策についても取り組んでいきたいと考えているものです。その右側に光が丘駅周辺の自転車の撤去状況を写真で掲載しています。

次に、レンタサイクルです。自転車を共有することで一定の放置自転車対策にかなり寄与するので、私どもではレンタサイクルをさらに活用したいと考えておりまして、情報発信を含めまして利用促進を今後進めていきたい。

最後に、放置自転車対策としては放置禁止区域を拡大して放置自転車対策を強化し、合わせて先ほどご説明した午後の放置自転車対策を積極的に図っていきたいと考えております。

恐れ入りますが、裏面をご覧ください。今まで、あまり自転車の利用ルール・マナーの徹底がなされてこなかった状況の中で、昨今、警察庁の通達に見られますように、かなり自転車と歩行者との事故の危険性が取り上げられています。「自転車利用安全五則」は警察が提案しているものですが、ルール・マナーの徹底というものが難しいですけれども、区として積極的に取り組んでいきたいというのが今回の総合計画の内容です。

(会長)

次に、まちづくり推進調整課長からご説明をお願いします。

(まちづくり推進調整課長)

私から自転車走行環境の整備につきまして、ご説明します。まず、参考の資料ですけれども、自転車利用総合計画では、第5章として自転車走行環境の整備をまとめています。その中で、自転車走行環境の整備の考え方としてハードとソフトの両面からの対策ということを整理しました。ここに自転車走行空間の整備ということで、言い換えれば走行空間として自転車走行レーンや自転車道などのハード的な整備を指しています。取組事業といたしまして、自転車専用通行帯の整備や自転車歩行者道で自転車と歩行者との棲み分けを行うものです。もう一つは、ソフト対策として自転車走行ルール・マナーの啓発といったものです。これは自転車利用促進のPR、自転車運転マナーの向上、自動車の運転者に対する啓発も必要であろうということで加えてまとめたものです。概要版の中ほどをご覧ください。まず、自転車走行環境の整備ということで自転車走行空間の整備によるハード対策と交通ルール・マナーの周知によるソフト対策の両面からの総合的な取組みによって、自転車走行環境の整備を進め、歩行者・自転車・自動車という道路利用者の誰もが安全で快適な自転車利用環境の向上を図るというものです。そして、自転車走行環境整備の将来像として練馬区自転車走行環境整備構想図で示したものです。昨年度策定した計画では構想図という形でまとめて、今後さらに自転車走行環境の整備に関する具体的な実施計画を定めていくというようにしています。現在、実施計画について検討中です。

ページの上をご覧ください。自転車走行環境整備の考え方としてハード対策による安全・快適な自転車走行環境の整備について、自転車専用通行帯の整備イメージは下図のとおりです。図は道路のセンターラインの半分を示しています。この計画では、一定程度の幅員が必要になります。概ね15m幅員以上の道路について、このような整備は可能であろうと考えています。また、右側です。幅員の狭い道路では、ソフト対策による安全・快適な自転車走行環境づくりとして共存意識の向上を図ることを目指し、イメージ図は、ご覧のようになっており、歩行者・自転車・自動車が錯綜する部分がどうしても出てきます。このような場合にはルール・マナーの徹底を図っていくものです。

また、参考として警察庁ホームページを用意しました。皆様はすでにご存知と思いますが、10月25日に警察庁から「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」という自転車に関する新たな方針が出されました。これは警察庁のこれまでの自転車走行に関する方針の再確認として自転車は車両であるということで、原則として車道の左側を走る考え方を示すと同時にその徹底を図るため、さらなるルール・マナーの徹底および関係機関との連携を図っていくというものです。実はこの方針の詳細について詰めていくため、警察庁と国土交通省が共同して、自転車利用環境創出ガイドラインを検討しており、これまで数回の検討委員会が開かれたと聞いています。今年度末までに自転車利用環境創出ガイドラインを策定する予定になっているとの報道が出ています。こういった動きがありますので、練馬区としても国の動きを留意しながら自転車走行環境整備実施計画

をまとめていく予定です。また、その計画を作っていくためには、関係機関である警察署や道路管理者である東京都と協議し、調整を図ってまいります。そして、国の自転車走行環境ガイドラインを見据えまして、自転車走行環境整備実施計画を策定し、ルール・マナーの徹底を図りながら走行空間の整備を進めてまいりたいと考えているところです。

(会長)

資料3の説明をしていただきました。次の報告は自転車問題の各論に当たりますが、自転車問題は複雑多岐に分かれそれぞれ関連する事項が多いことから、引き続き事務局から平成23年度自転車対策主要事業のご説明をお願いします。

(交通安全課長)

資料4から資料6を用いまして、先ほどご説明しました総合計画の中で、今後、区が力を入れる主要な施策についての具体的な事業をご説明します。

まず、資料4の買物自転車対策の実施をご説明します。通勤通学による駅利用者の放置自転車は自転車駐車場の整備と放置対策の取組みによりまして、10年前に比べ約1/5に減少しました。

しかし、午後になりますと午前の約2倍の放置自転車が発生している駅があります。そこで、本年度から新たに買物でも利用しやすい自転車駐車場を目指しまして、商店会と協力し、午後の放置自転車対策に取り組むものです。2の事業内容です。平成23年度において西武池袋線江古田駅で、3時間無料で利用できるように自転車駐車場を改修します。また、東京メトロ有楽町線氷川台駅では、新しくできたエレベーターの所ですが、3時間無料で利用できるように自転車駐車場を新設しまして、買物等での利用を促進するものです。表に記載がありますように江古田駅につきましては、880台と178台で合計1,058台、氷川台駅につきましては80台の自転車駐車場について、3時間無料とする対応を行い、午後の放置自転車の減少に向けて取り組んでいきます。なお、地元の商店会等と協力の中で、自転車駐車場利用を促進するために十分な協議を進めていきます。

次に、資料5です。豊島園駅周辺の放置禁止区域の指定です。練馬区内には22駅があります。そのうち、豊島園駅周辺だけは放置禁止区域を指定していませんでした。これは、駅周辺の道路状況もありまして、放置禁止区域を掛けていなかったわけですが、今回、豊島園駅に乗入れ台数に見合った自転車駐車場の整備が可能となりましたので、駅周辺に自転車放置禁止区域の指定を行い、放置自転車対策を強化するものです。裏面をご覧ください。表の2段目の乗入れ状況です。平成23年5月には700台の乗入れがありました。12月に放置禁止区域を指定した結果、166台の減少となりました。自転車駐車場の整備については、平成23年5月の時点で700台の乗入れ台数に比べて402台の自転車駐車場しか提供できなかったこともありまして、自転車が放置されていた状況がありました。平成23年12月の欄をご覧くださいますと自転車駐車場は701台に増加しています。これは、

練馬区都市整備公社が新設した自転車駐車場と西武鉄道が新設した自転車駐車場と既存自転車駐車場を合わせて合計 701 台となり、今回 299 台を増設することができました。乗入れ台数に見合った自転車駐車場が整備できましたので、駅周辺に自転車放置禁止区域の指定を行い、放置自転車対策を強化するものです。表の下段をご覧ください。放置自転車台数は本年 5 月では 401 台、練馬区内で一番多い放置自転車のある駅でしたが、12 月では 20 台ということで 1 / 20 になったということです。放置禁止区域は下図のように駅周辺の道路を指定したものです。元々、放置されていた場所に放置禁止区域を指定することで、自転車がさらにその外側に放置されることを踏まえ、放置されていた場所の周辺を含めて指定したものです。ねりま区報やホームページなどで周知し、平成 23 年 12 月 1 日から放置禁止区域を指定して、放置自転車の撤去を行っているものです。合わせて自転車駐車場に案内・誘導する自転車誘導員を 2 名から 4 名に増員してご案内をしています。その結果、放置自転車は 401 台から 20 台に減ったというものです。

続きまして、資料 6 です。これは自転車対策に関連して区が行っている交通安全対策全般について、ご説明します。まず、交通安全運動は警察署と協力しながら春と秋に全国交通安全運動を開催しています。また、本年 9 月 6 日には練馬文化センターにおいて約 1,500 人の参加を得て「練馬交通安全のつどい」を開催し、交通安全の啓発に努めています。次に、交通安全教室です。区は交通安全への動機付けを目的として、小学校児童を対象に、自転車の安全な乗り方教室を実施し、受講した児童に「自転車運転免許証」を交付しています。平成 23 年度では 56 校で開催し、約 5,000 人に交付いたしました。平成 22 年度までの実績を下表に掲載しましたが、平成 22 年度末までに約 23,500 人のお子さんに「自転車運転免許証」を交付しています。

裏面をご覧ください。中学生を中心に行っている交通安全教室です。スタントマンがお子さんの目の前で交通事故を再現して、その衝撃や衝突音など危険を体感してもらうことで、効果的に交通安全意識の向上を図ることを目的にしたものです。平成 23 年度では、一般向けの 4 回を含めまして、中学校 15 校を合わせまして合計 19 回を予定しているものです。説明は以上です。

(会長)

資料 3・4・5・6 と続けてご説明をいただきました。まず、自転車利用総合計画に関連してご質問、ご意見はありませんか。

(委員)

今回、10 月に警察庁から通達が出て、私は N P O 法人自転車活用推進研究会に所属しており、その関係で 10 番組に出まして視聴者の皆さんに「車道は左側ですよ。」など運転中の注意事項をお伝えさせていただいています。10 月末から 12 月初めまで出まして一般の方を集めて道路などでお聞きしたり、運転してもらったりしたところ、この 1 か月間で自転

車の交通ルールについては明らかに浸透したと思います。11月初旬にテレビに出た時に集めたお母さん達は「右でも左側でも良いのではないか。」という話がありましたが、12月初めに別の番組に出たときには皆さんは自転車の交通ルールについて正解していました。それだけ短期間とはいえ、周知がなされたとは思っているのですが、今回の通達は交通ルールの改正ではなく確認なのですが、通達が出たということはセンセーショナルといえますか、我々自転車関係者にとっては画期的なニュースなので、国会議員の先生たちも今、「鉄は熱いうちに打て」と警察庁や国土交通省の皆さんに指示をなされています。ですから、このタイミングで練馬区としても自転車利用総合計画を策定して、今回、車道上に自転車レーンを整備していきましょうという内容でまとめたわけですから、警察庁でも追認といえますか、正しいと言っていますので、練馬区としても具体的なアクションに移していきたいと思います。この場で皆さんの共通認識を持っていただくことがとても大事なのではないかと私自身感じています。質問というよりはお願いなのですが、この通達が風化しないうちに、先ほどまちづくり推進調整課長からありましたように国土交通省と警察庁がタッグを組んで来年3月末までにガイドラインを作る会議に私も傍聴しているのですが、その場でも今やらなければならないことは交通ルールの徹底と環境整備と取締りの強化の三本柱でやっていきましょうという話になっていますので、練馬区としても一緒になって推進していこうというタイミングだと思いますので、情報を得られましたらこちらに提供しますので、皆さんも意識を持って、自転車を今、何とかしていこうという国民の関心が集まっているタイミングでやっていきたいと思いますので、よろしくお願いします。

(会長)

先ほどご説明いただいた資料3の参考で「警察庁ホームページより」という資料を見ますと「自転車の交通秩序整序化に向けた総合対策の推進」という通達は平成19年に出されておりますが、今回の通達で改定されたのでしょうか。主にどの部分が改定になったのでしょうか。

(委員)

改定そのものはないと思います。昭和50年代に交通事故が非常に多かったので、歩道通行を認めたのは事実です。その間に、警察庁は道路幅員を広げるように要請してきたわけですが、どうしても交通事故が多いという状況がありました。いずれにしても改定はなかったと思います。

(会長)

他にご発言はありますか。

(副会長)

練馬区としての意気込みの確認ですが、自転車走行環境整備構想図で青が整備決定路線になっており、10年以内に整備することになると思います。それ以外は整備の可能性を検討する路線になっていますので、10年間で検討すべきことなのか、または、10年間で頑張っただけで整備することを含めての検討なのかは、前回の協議会では詰めていなかったように思います。現段階での見解を教えてください。

(まちづくり推進調整課長)

昨年度、答申いただいた走行環境整備については、構想図としてまとめました。ある程度見通しのあるものには青線で示しています。今後整備を検討する路線は赤線で示していますが、先ほどの説明で走行環境整備実施計画を検討していると申しましたのは、まさにその路線であり、整備の可能性を検討し、同時に実施することはできませんので、順次どの路線からやっていくのかを検討しています。概ね今年度末までに策定する予定だったのですが、先ほどの国土交通省と警察庁の方針が出される予定のため、そういった方針を踏まえながら来年度には実施計画を策定し、それを踏まえて順次整備に入りたいと思います。現在、練馬区の平成22年度から26年度までの長期計画の中間見直しを行っています。長期計画後期実施計画(素案)において自転車走行環境整備を位置付けようと考えており、提出しています。自転車走行空間の整備を計画の中に位置付けて整備を推進する方向で調整していますので、10年とは言わず、来年度以降にも着手する方向で検討しており、順次整備を進めていこうと考えています。

(副会長)

総合計画の中では、場合によっては自動車の一方通行化も入っていたと思いますが、実施計画ではどうなりますか。

(まちづくり推進調整課長)

一方通行化も含めて実際どのようなことができるのかという可能性については、全て検討していきたいと考えており、現在、具体的な検討を進めているところです。一方通行化については、現実問題として住民全員の了解が前提となりますので、当面、一方通行化をすぐにできるものではありません。ただし、計画の中ではそういったものを含めて見通していきたいと思います。

(副会長)

着手してから完成までに相当の期間を要すると見込まれますので、どうしてもそのような場所は最後になると見込まれますか。

(まちづくり推進調整課長)

路線によってやりやすい、やりにくい場所がありますので、練馬区としてはやりやすい場所を整備していきたいと考えています。

(会長)

ハード整備に関することですね。ご発言はありますか。

(委員)

今、自転車走行空間の区間についてですが、モデル路線として幹線道路を含めまして整備したところがあります。道路管理者の立場では自転車の安全利用対策があります。一方、マスコミでも議論になっていますが、自転車利用のルール・マナーの順守が重要であると考えています。

(会長)

今のご発言はハード整備に関連して自転車利用ルール・マナーの順守等ソフト対策が重要であるとのことですね。

(委員)

自転車が車道上を走る場合における安全対策としての整備や自転車が歩道内を走る場合に狭い幅員であると危険ですので、歩道幅員の拡幅などの整備に取り組んでおり、今後重点的に整備していきたいと考えています。

(委員)

質問ですが、歩道を広げた方が自転車は走りやすいとのことですが、事故が増えることはないでしょうか。

(委員)

歩道を広げるだけでなく、歩行者が通行するスペースと自転車が走行するスペースを分けて安全対策を行うことも重要と考えており、歩道の拡幅のみすればよいと考えているものではありません。

(委員)

もう一つ関連ですが、今回、警察庁から車道走行を前提という方針が示されたところですが、東京都として今後も歩道に自転車通行帯を整備していく考えでしょうか。

(委員)

その点については、全て歩道を拡幅できる状況にはなく、むしろ歩道の拡幅が困難な箇所も多いわけですから、現行の道路幅員の中で検討し、基本的には車道に整備し、安全確保することになると思います。

(委員)

歩道幅員を狭くし、車道幅員を広げて、車道上に自転車通行帯を整備するとともに、安全確保を図る方針はありますか。

(委員)

そこまではっていないと思います。例えば一定の道路幅員があり、歩道幅員を狭くしても安全確保が図れる場合には、交通管理者と協議して整備することも可能であると思います。

(会長)

自転車走行空間の整備について、議論しているところですが、現実的にはいろいろな課題があることも事実だと思います。私が暮らす地域でも自転車利用は多くて、歩道を歩く際に怖いと感じます。生活する上で自転車の事故に遭わないように心掛けています。また、自転車走行空間の整備において、バス停付近の整備の課題があります。バスの乗降場所は車道上にありますが、そこに自転車が走行して来る訳です。バス乗降客にとって、大変怖い思いをします。これについては、どのような対策があるのでしょうか。バス停付近の自転車走行空間の整備手法についてです。交通ルールとしてはどのような取扱いになるのでしょうか。バス停付近では、自転車は徐行することになりますか。そのような問題があると思います。

(交通安全課長)

道路交通法上では、歩道上の自転車走行を許可されている区間において、自転車は歩行者に危険を及ぼさないように注意しながら、いつでも止まれる速度で走ることが原則となっています。

(会長)

道路交通法上そのようになっていますと、バス停付近では当然、自転車は徐行または一時停止すべき箇所になるということです。

(委員)

高齢者や子どもの自転車走行については、歩道において十分な走行幅員がないといけないので、自転車と歩行者の分離は難しい。実際に歩道幅員が十分あって、分離したとして

も、結果としてそこで事故が起きている。その原因として自転車走行空間と歩道を分離する手法はカラーによる分離で物理的な分離ではないこと、あるいは、標識を設置しているが標識のサイズが小さい、さらに、歩道上のカラー舗装は時間とともに色が薄れてきて、識別が困難になってくる。特に夜間では識別しにくくなっている。そのような問題もあります。だから、単に歩道幅員が広く、自転車と歩行者を分離した所でも事故が絶えないのは、まだまだ整備方法の改良が必要であるということです。

つぎに、自転車走行を禁止している歩道で高齢者や子どもが自転車で走る、付け加えますとほとんどの自転車利用者が歩道を走るといっても過言ではないと思います。それは、自転車で車道上を走ることが怖いからです。法律では自転車は車道上の左側の端を走りなさいと言っても、走る人はいないというのが現実です。それは、車道上を自転車で走ることが怖いからです。そのところが現実に自転車で走る方の認識と法律との矛盾があるということです。また、その法律を徹底的に順守させる取締りが自転車に関しては車と違って、実施できないという現実があります。車では現行犯ですぐに取締りができますが、自転車では注意するところまでが限界です。警察官が違法走行を注意し、自転車利用者が「分かりました。自転車を押していきます。」と言われたら、そこまでなのです。自転車の飲酒運転もそうです。事故を起こせば罰則を適用できますが、それ以外は注意するまでしかできないのが現実なのです。一方、自転車を車道走行するよう強制したら、間違いなく事故が増えると思います。

今の自転車の問題は今から 40 数年前、「国民車構想」というものがあって、一家に一台、自動車を持つというスローガンで進められ、自動車が急増した結果、交通事故も急増し、社会問題化して、そこから自動車駐車場の整備が始まりました。自動車の場合には問題となってから 10 年遅れて駐車場の整備、それから法律が整備され、本格的な自動車の交通事故対策がなされたということです。私は 40 数年前の自動車の問題が自転車に置き換えられ、現在、問題となっているとの認識を持っています。自転車は地球環境に優しい、今回の震災時にはガソリン不足等で自動車は使えなかった。そこで、自転車が大変役に立った。特に、被災地では自転車のみ通行できるような道路状況もあり、中古の自転車の需要が急激に高まりました。理想と現実を如何に近づけていくかということが重要だと思います。

(会長)

ありがとうございました。自転車走行環境の整備に関する問題を整理していただいたところです。

(委員)

主婦の立場で、自転車に関して感じていることですが、皆さん買物やお子さんの送迎で自転車を利用していると思います。自転車にはカゴを付けている場合が多いと思います。

幼稚園や保育園に来ているお母さまに対する指導がどのようになされているか確認したいと思います。それは、お母さまたちの自転車利用のマナーが非常に悪いのが目に付きま
す。お母さまたちの自転車マナーが悪いのは、利用する道路環境が悪いことが起因してい
ると思います。お母さまがお子さんを自転車に乗せて幼稚園や保育園に送迎しているマ
ナーが悪いため、同乗しているお子さんもその影響を受けて、大きくなってから自転車で右
側通行など自転車利用マナーの悪化に繋がっていると思います。幼稚園や保育園に通って
いるお母さまたちに交通ルールを教えれば、お母さまだけでなく、そのお子さんの自転
車の交通ルール向上になると思います。

私は子どもを自転車に乗せるのは危ないと思い、子どもを乗せては乗りませんが、お
子さんを乗せて自転車利用中の転倒事故を目撃することがあります。自転車で子どもを1人
または2人乗せますと不安定になり、それを支えるのは大変困難な状況になり危険な場合
があります。その現実をお母さまたちは認識していると思いますが、それでも子どもを同
乗させているのが現状だと思います。

現在、3人乗り自転車が開発されて貸し出していると思いますが、本当に片足で自転車を
支えられるお母さまがどれほどいらっしゃるのか、疑問であるということ、子どもたちを
含めて歩いて行ける距離をもう少し伸ばしたらどうかと思います。会長も先ほど発言され
たバスから歩道上に降りた際に、自転車の危険性をご指摘いただきましたが、自転車利用
者はバス停付近では自転車から降りて歩くこととし、自転車から降りて歩道を歩くこと
をPRしていくことが必要であると思います。

(会長)

資料6は、交通安全対策について記載されており、今のご意見は母親に対する交通安全
対策についてのご質問とご意見だと思います。

(交通安全課長)

ただいまご指摘のあったように、3人乗り自転車を区として抽選で貸し出しをしていま
す。貸出しの条件としては、区内在住とか、お子さんの年齢とかもありますが、同時に事
前に講習会の受講を義務付けており、皆さんは交通安全講習会に受講したうえで、3人乗
り自転車を利用いただいています。ただし、前後に2人のお子さんを乗せて片足で支えら
れるかどうかの確認はしていません。確かに2人のお子さんを乗せて自転車を走る場合
には、慣性の法則ですぐに自転車が止まりにくいと思いますので、私どもとしては交通
安全ルールを幅広い年齢層の方に浸透していくことが一番求められていることだと思
いますので、3人乗り自転車の貸し出し時だけでなく、広くお母さんたちに交通ルール・マ
ナーを周知していくことを検討していきたいと考えています。

(会長)

母親向けの講習会は現在ありますか。

(交通安全課長)

お母さんを対象とした講習会は実施していません。現在、実施しているのは、3人乗り自転車の貸し出し時に講習会を義務付けているものですので、今後は小学生、中学生それから老人会にお声掛けしたお年寄りなど交通弱者に対する教育・指導など啓発活動を行っています。そのため、中間の年齢層への交通安全対策ができていないので、例えば、区で交通安全講習会を開催する際にこの年齢層の方に参加を呼び掛けたとしても、恐らくご参加いただけないと思いますので、この年齢層の方をどうやって講習会に参加いただけるようなインセンティブといたしますか、講習会に参加する動機付けを工夫しないといけないと思いますので、今後、講習会の手法を含めて考えていきたいと思います。

(委員)

本来、自転車は車道を走るものですが、お子さんを乗せて走るため、怖くて車道を走ることができないのだと思います。お子さんを乗せず、1人で走る場合には車道を自転車で走ることができると思いますので、交通安全対策の対象者として取り組んでいただければと思います。

つぎに、ナンバープレートの関係ですが、私は自転車愛好者で自転車にボルト1つ空けるのも、釘一つつけるのもイヤだと感じており、自転車に防犯対策として車同様のナンバープレートを付けることは、サイクリストから見ますと涙が出るほど心苦しいと思います。このナンバープレートを付けるのはちょっと厳しいかなというのが、自分の気持ちです。

(会長)

どのようなナンバープレートを付けるのかを検討しなければならないです。これは重要な課題だと思います。

(委員)

ナンバープレートの話が出ましたけれども、私が考えたところ、やはり自動車と自転車との差といいますのは、自転車はテレビでも取り上げられるようになり、自転車の防犯は現在、世の中で関心度が上がっています。これを一つのチャンスとして自転車を使う全員が自転車に対する法的なものをもう少し真剣に考えていただきたい。それが自分自身の安全にもつながるということを良いチャンスなので、どんどんやってもらいたい。そのためには、今、会長がおっしゃられたようにナンバープレートを付けさせること、すごく良い提案だと思います。今までは自転車にナンバープレートを付けることはなかったのですけれども、と言いますのは私が自転車に乗るようになってから自分の安全のため、区交通

傷害保険に加入しています。ナンバープレートを支給するためには、当然、ナンバープレートの費用を支払うことになると思います。

(会長)

ナンバープレートに関する仕組みは、今後の十分検討すべき課題と思います。

(委員)

そうは言っても、ナンバープレート制度の導入には費用が必要でタダではできません。ナンバープレートとともに保険をセットにしておいて、お金を払ったうえで受け取った際に、保険に自動的に加入する方法もあります。保険を付けることでナンバープレートを早く付けてくださいとのPRにもなると思います。練馬区は全国自転車問題自治体連絡協議会の会長をしているわけですから、練馬区が先んじて導入し、全国に知らせていくような、テレビでも取り上げてもらえるような取組みをしたら良いのではないかと思います。

(会長)

ありがとうございます。ただ、研究課題がたくさんありまして、その課題を解決したうえで、どのようなイメージで制度設計するかだと思います。

資料4には、「買物自転車対策の実施について」があります。これは放置自転車対策の中に、駅周辺の通勤・通学者に対する放置対策が進んでいるわけです。ところが、資料にありますように午前の途中から買物利用の自転車が商店街付近の道路に放置されるというものです。

(委員)

買物自転車は非常に難しい問題です。買物自転車を対象にした場合には、商店街は現在、疲弊しています。地元で買物をするということで、商店街は一生懸命になっています。また、区でも支援をしています。その中であって、買物自転車の放置対策に取組みは非常に難しいと思います。逆に、放置自転車の取締りのやり方だと思います。この前、練馬区都市整備公社の会合で話したのですが、「放置自転車の撤去をしている作業中に、この撤去作業を終わった後に自転車を置けるよ。」と言って行列して待っているのです。これはビックリしました。

(会長)

それは自転車のマナー意識の問題と言えるのでしょうか。

(委員)

そうとも言えると思います。どのような取締りをやったら良いのかと言いますと、買い

物の場合にはどれほど時間が掛かっても1箇所での買物時間は1時間と考えて2箇所を回ると想定して2時間とするならば、「今日、何時以降撤去しますよ。」という予告札を付ける。一つ一つ付けられなくとも、ここに停めたら何時以降、2時間以降に撤去することを周知徹底して、そのうえで何回も繰り返し徹底した撤去する。放置自転車は本当にいけないという周知を行わないと、マナーが悪いと嘆き悲しんでも今は無理です。なぜなら、これほど世の中のマナーが悪くなっているのは、「自分さえ良ければ良い。」との風潮があります。これは、右肩上がりの経済成長から「誰かが面倒見てくれるよ。」という思想が伸張したことによると思います。これからは、右肩上がりの経済成長でなく、右肩下がりの経済になると見込まれており、すでに人口が8年前に全国的にピークとなり、ピーク時から人口は約100万減少しています。

自転車のマナーが悪いと言っても解決しないので、やはりアメとムチしかないと思います。

(会長)

買物自転車対策ですが、今年は東日本大震災があり絆の大切さを言われており、その面ではチャンスの時機と言えるかもしれません。午後の放置自転車を撤去する際に、どのような対応を取っていますか。

(交通安全課長)

午後の撤去についても基本的に午前中の撤去と同様に突然現場に行き、お店の前に放置自転車がある場合、お店の中にいらっしゃることもありますので、お店側に声掛けをして、自転車を移動できる方がいれば移動していただく場合があります。車からの放送もしますし、お店側にお声掛けもして、概ね5分程度の時間を待って、それでも移動しない自転車を撤去しています。現在、何時何分から撤去しますとの事前告知は行っていません。

(会長)

その他にご意見があれば積極的にお願ひします。

(委員)

今の買物自転車に関連して、練馬駅西口千川通り沿いの角にパン屋があり、その店では自分の店のお客様に自分の敷地内に駐輪させています。ところが、お店に関係のない者がその敷地に駐輪することを防ぐため、その店では「ここで買物をしています。」という大きな札を作成し、お客様にその札を貸してくれるサービスをしています。ただし、練馬駅周辺の商店で自前の駐輪場をどれだけ持っているかと考えますと、ほとんどの商店で駐輪場を用意できていないのが現状だと思います。結果として狭い歩道に皆さん停めてしまう。そこに、自転車が通り、歩く人は大勢いる、歩く人の中には2人横に並んで歩いている。

そういった現状があり、放置自転車を何とかしてほしいと言うのが私の思いです。

そのためには、駐輪場を作る必要があり、歩道上に自転車を直角に停めた場合、歩道幅員はほとんど塞がれてしまいます。それを防ぐために、皆さんは自転車をある程度斜めに停めています。しかし、人によっていろいろな止め方をするため、利用できる歩行空間は広くなったり、狭くなったりしています。先日、田園都市線の鷺沼駅に行ったところ、自転車が駅前の歩道上に斜めにきれいに並んでいました。地元の方に話を聞いたところ、月極め駐輪場で下に線を引いただけで、歩道の手摺りにナンバーを付けただけとなっていました。ほとんどお金を掛けずに設置しており、頭が良いなと思ひまして、やり方によっては、歩道を上手に使う方法もあると思うので、そのあたりを検討していただきたいと思います。千川通りの状況は非常に悪いので、対策を図っていただきたいと思います。

(会長)

他にご発言はありますか。鉄道関係の委員の方向かありますか。

(委員)

私どもでは、自転車走行環境の整備については特に発言することはないのですが、資料4の中で、午前の駅前の放置自転車が10年前から5分の1に減少したということは大変ありがたいと考えています。それは区の実施によるものだと思います。私どもでは、今後とも放置自転車の啓発活動にご協力させていただきたいと思っています。

(会長)

駅周辺に鉄道敷地以外の場所に放置自転車があると思いますが、鉄道事業者が自ら鉄道敷地内に自転車駐車を設置している場合があります。その関連はありますか。

(委員)

私どもは地下鉄のため、敷地がなく自転車駐車の設置はできませんが、他の鉄道会社では、自ら自転車駐車を設置しているケースがあることを承知しています。

(委員)

私どもでは、鉄道事業とともにバス事業を運営しています。先ほど、会長からのバス停付近の交通安全対策について、お話しがありましたので、自転車専用通行帯は非常に良いことだと思います。ただし、一点だけバス停付近について、大変気になっています。バス乗降客と自転車の動線が重なるか、または、バスと自転車の動線が重なることになります。そこで、ハード的な対策でバス停付近をどのようにしていくかを検討する際には、バス事業者の意見を聞いていただき、協議を進めてもらいたいと思います。今後、実施計画を策定するにあたり、交通安全上、大事なことと思いますので、ぜひバス事業者と協議してい

ただきたい。ここで、バスと自転車の接触事故は非常に多くあります。一度事故が起こりますと、生身の体ですので、重大事故に繋がると思います。今後、啓発活動を行っていただけるとは思いますが、バスの立場から言いますと、バスは非常に死角が多いです。一方、乗務員も十分気を付けているのですが、車内のお客様にはいろいろな方がいらっしゃいます。お年寄りもいらっしゃいますし、小さなお子様もいらっしゃいます。そのお母様もいらっしゃいます。バスが急ブレーキを掛けますと車内で立っている方が多いので、転倒事故が発生しますので、乗務員は非常に苦慮しているところです。そのことを自転車に乗られている委員の方にお気をつけていただければと思います。

自転車専用走行帯はバスにとっても良い施策ですが、特にバス停付近については、バス事業者の意見を聞いていただきたいと思います。

(会長)

いろいろなテーマで議論してきましたが、発言されていない委員の方でご意見やご質問はありますか。

(委員)

買物自転車対策ですが、前から思っていたことなのですが、ある商店に行きたい所から徒歩で10分ぐらいでしたら、自転車を使わないようにするなど、自転車利用者も心掛けることが大事ではないかと思っています。

(委員)

朝から夕方まで駐輪する通勤の方が利用料金を支払うことは分かります。今回、自転車駐車場の3時間無料制を始めたとありますが、買物をするため、自転車で来た方が果たして駐輪代の100円を支払うだろうか疑問です。放置自転車がなぜいけないのかと言いますと、消防車や救急車が放置自転車のために通れないとか、歩道上の放置自転車のためにお年寄りの方などの歩行の障害になるということだと思います。

現在、石神井公園駅で高架化事業が進められています。その中で、駐輪場が整備されるかと思いますが、駐輪場料金はスーパーなどの買物で無料であることが放置自転車の解決に繋がると思います。

(委員)

区民の方からの要望は直接いただく場合、区と連絡・調整しながら何が一番良いのかを検討しています。また、議会の予算特別委員会や決算特別委員会において、どの事業に予算を付けるかなどを審議しています。これから予算特別委員会が始まりますが、撤去すれば良いという問題でもなく、撤去には費用も掛かるという繰り返しをしていて、住民は自転車の値段が最近安くなってきていますので、撤去されても良いとの気持ちであれば、対

策は難しいものだと思います。

いずれにしても、お店に直接、自転車置場を作してほしいとの話を持っていきますと、自転車置場はありますとの答えで、あるのだけれども、買物は1、2分で済むので店の前にすぐ停めているということです。やはり、利用者のマナーの問題なのかなと思いますし、その意味では私どもはこの自転車対策としていろいろな形として行政や会派として議論しているところです。やはり、自転車のマナーの徹底が大事だと思いますので、現在、小学生を対象に自転車安全教室を実施して運転免許証を交付していますが、それを大人の方にも対象を広げる写真付きの免許証を持たせるなど推進していくこともあると思います。本日の議論は、自転車対策に関してどのように進めていくかを検討する上で、大変役に立つと思いますので、皆さん持ち帰ってご検討いただければと思います。

(副会長)

自転車走行環境の整備について、先ほどからバス停付近の問題とかいろいろ議論していますが、私は根本的な問題として、道路の整備・運営において何を優先して施策を進めるか曖昧のままになっています。かつては、自動車優先で道路行政を進められてきましたが、何が優先なのか、歩行者なのか、自転車なのか、あるいは、バスなど公共交通機関なのかが曖昧になっています。それはすぐに対応できるものではありませんが、国のほうで検討・議論されていると聞いていますが、国の方針が出ればそれに従っていくこととなります。例えば、歩行者優先となればそれに呼応したソフト対策を講じていくということになると思います。

(会長)

議題の最後に、その他という案件がありますが、何かありますか。

(委員)

会長から提案されたナンバープレート制度について、舞台づくりを考えたらどうかと思います。

(会長)

私は個人的に交通安全課にプロジェクトチームを発足していただけないかをお願いして、それを協議会メンバーはそれぞれの立場で応援しましょうということをお願いしたのですが、今サポートする発言がありましたから、それを踏まえて区のお考えはどうか。

(土木部長)

今日、皆様からいろいろなご意見や熱いお考えをお聞きしました。自転車の問題につきましては、特にルール・マナーをどうするかというのが練馬区だけではなく、全国的な関

心事になっています。自転車は元々、自由で手軽に乗れる交通手段としてこの間、広まってきたおり、これがある意味でルール・マナーの低下になっているという現状であると認識しています。ルール・マナーを徹底する上でどのような方策が良いのかという手法のひとつが本日提案されたナンバープレート制の導入だと思っています。一方で、自転車が自由であるということ、ナンバーとなりますと規制と言いますか、一定の制約が掛かるという話になります。そういう意味では、自転車の良い面と悪い面のバランスをどのようにとるのかということが今日、いただいた話と思います。

自転車は道路を通る自由な乗り物ですので何かの対策を講じる際には、大きなエリアを対象とした方がより効果を上げるものです。練馬区だけでは48平方キロメートルですが、東京都全体や、先ほど会長から出ました全自連の会長を練馬区でやっていますので、その中で全国展開とかでやっていかないとなかなか効果が見えてこないのかということがあります。今日、皆様方からそのような話をいただきましたので、私どもとして現状について調べてみるとか、どのような方策があるのかを研究させていただきまして、どのような形で、どのタイミングで皆様にご報告できるかを正副会長とご相談させていただきながら、この問題について皆様方からご意見を聞かせていただく機会を設けていきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

(会長)

それでは、本日の会議を終了いたします。お疲れ様でした。