

## 第21回練馬区自転車駐車対策協議会 会議録

- 1 日 時 平成22年11月9日(火) 午前10時から正午まで
- 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)  
かしわざき 強委員、斉藤 静夫委員、とや 英津子委員  
(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)、佐川 智明委員(代理出席)、安達 光成委員  
(関係行政機関委員)  
松澤 尚利委員、須田 孝雄委員、右田 良文委員(代理出席)  
渡部 信次委員(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 議題  
(1) 自転車利用総合計画改定に関する答申(案)
- 7 配付資料  
資料-1: 自転車利用総合計画改定に関する答申(案)
- 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21回練馬区自転車駐車対策協議会を開催します。お手元の名簿をご覧くださいと、

欠席の方がお二人おられますけれども、他の方々は代理を含めてお忙しい中ご出席くださいます。ありがとうございます。

本日の議題は一つでございまして、自転車利用総合計画改定に関する答申（案）、資料1となっております。ごく最近皆さんに届いたようでございますので、予めお読みいただいている方もおられるかと思っておりますけれども、事務局から詳しく説明がありますので、それを踏まえて討論をお願いしたいと思います。すでに日程調整で、今回は24日です。今月中にも本日の議論を踏まえて、修正があれば修正案を踏まえ、次回に答申を決めていただきたいということでございます。ご覧のように、私の会長名の前書きが答申についていますが、下の方をご覧いただきますと、本答申が当協議会において、計画の策定に向けた考え方を示すことですから、この答申そのものが、計画案になっているというわけではなくて、その一步手前で、答申はあくまで協議会が基本的な方向性を示す。それを踏まえて、区が計画の策定に取り組むという主旨が書かれておまして、協議会ではそのように進めていただければと思います。

では、早速ですが、議題に移ってこの答申案につきまして、一枚めくっていただきますと答申案です。諮問項目とおり、その答申案は1、2、3、4、5、6、7となっております。1から6までの担当は交通安全課です。交通安全課長から説明をお願いいたします。第7の自転車走行環境の整備計画につきましては、まちづくり推進調整課長からご説明があります。では、交通安全課長から1から6まで概略を説明してください。

（交通安全課長）

はい。それでは資料1をご覧ください。事前に資料をお送りしましたが、大変遅くなりまして申し訳ありませんでした。また一部委員の方には届いていないというお叱りを受けました。本当に申し訳ございませんでした。

答申の案でございます。今回ご説明した上でご協議をいただき、次回にはなるべくとりまとめたいと考えております。

まず表紙をご覧ください。前段で文章をつけております。まず一段落目でございますけれども、東西方向に伸びる鉄道路線と南北方向にバス路線が整備されている中で、自転車は目的地まで自由に行ける交通手段として区内で活用されているということを記載しております。また、2段落目ですけれども、自転車利用者が交通ルール・マナーを守らないため、交通事故が発生しているということ。それから3段落目に放置自転車問題としまして、これまで取り組んできましたことを記載しております。4段落目、一方というところですが、自転車走行環境の整備につきましては、これまでほとんど行われてこなかったという実態を書いております。

このような状況を踏まえという5段落目ですけれども、協議会では現在の課題を一步一步着実に解決していくという計画にすべきか、それとも、将来自転車が自動車の代替手段として利用される環境を目指すといった先進的な計画とするかということにつきまして、活発な意見が取り交わされました。また、交通手段としての活用ばかりでなく、練馬の自然や歴史を

知るための手段、健康増進のための手段として、活用していくということについても、討議してきた経過を書かせていただきました。

その結果ですけれども、放置自転車とともに自転車の走行についても、よりよい自転車利用環境を作っていくには必要という視点に立って、答申をとりまとめることとしました。最後に結びですけれども、本答申は総合計画の策定に向けた考え方を示すという内容でございます。

それでは、一枚おめくりいただきまして、答申案でございますけれども、諮問項目は7項目ございます。もう一枚おめくりいただきまして、2面で目次になっております。諮問をいたしました項目ごとに1から7という形でまとめております。また、項目の細目を括弧でナンバーをふっております。

それでは1ページをご覧ください。まず1番、総合計画の対象とする区域ですけれども、まとめ方といたしまして、四角で枠を囲った部分、ここに結論を書いております。その下にその結論に至った理由、細目、計画の方向性という形で記載をしております。

まず、区域ですけれども3つの視点といたしまして、放置自転車、自転車の事故、それから自転車の利用の3点を掲げております。後段の「そこで」というところですが、自転車駐車場の整備につきましては、鉄道駅周辺で取り組んでいく。一番下の「また」というところですが、自転車走行環境については、区内全域で取り組んでいくという考え方から、区域につきましては区内全域を対象といたします。

2番です。総合計画の目標および期間です。まず目標につきましては、歩行者および自転車利用者の安全を確保するために、安全で快適な走行環境および自転車駐車環境を整備し、自転車利用者の交通安全意識を高めて、区内の道路を誰もが安全かつ快適に通行できる状態を目指します。計画の期間は10年といたします。2ページをご覧ください。2段落目の6行目になりますけれども、「これまでは」というところですが、自転車駐車場の不足の解決、これについて区としては力を入れて参りました。今後、より積極的に自転車の利用を促進していくためには、自転車走行環境の整備を進めていく必要があるというものです。この整備を進めていくには、自転車利用のルールというものを認識してもらうということも必要です。最後の「したがって」の部分ですけれども、走行環境を整備して自転車利用者の交通安全への意識を高めて、誰もが快適に通行できる状態を目指すために、自転車利用環境の整備を推進するというものです。

次に、計画期間です。理由といたしましては過去10年を見ても、自転車の駅への乗り入れ台数というのは、大幅に変わっておりません。また、自転車の走行環境の整備につきましては、道路の新設や開設に合わせて取り組む必要があります。自転車利用環境の整備には一定の期間を要するというので、計画期間を10年といたしました。ただし、計画期間の中間で再度評価をいたします。

3ページをご覧ください。自転車駐車場の整備目標量および自転車等駐車場の整備方法です。これにつきましては、自転車利用環境のうち、駐車するという部分、それからレンタサイクルに注目してとりまとめた内容です。平成32年度における整備目標台数を設定します。利

用料金の見直しを図ります。それから付置義務を見直します。付置義務というのは商業店舗に条例で義務づける自転車駐車場です。それから買物利用の自転車を放置させない仕組みを策定いたします。それからレンタサイクルの運用方法を見直しますというものです。(1)に基本的な考え方を示しておりますが、前回、前々回でご説明したとおり、午後の自転車乗り入れ台数、駅周辺の乗り入れ台数を基礎数値としまして、目標を設定したものです。

飛びまして、5ページをご覧ください。表にとりまとめております。右側の一番下、表の一番下の合計欄の右から2番目の欄ですけれども、黒の三角で2,740台となっております。これにつきましては、下の※印の3にございますけれども、現在不足している自転車駐車場の台数を記載しております。その下に白い三角で9,525台とありますけれども、下の※印の4番に書いてございますけれども、白い三角の表示は平成32年度までに、道路や河川の事業によりまして、その予定地に整備しています駐輪場が廃止されるということで、これに代わる施設を作る必要があるというものです。合計といたしまして、12,265台を10年間で整備していくというものです。

6ページをご覧ください。(3) 公営自転車駐車場の整備です。これにつきましては、現在借地の部分などを取得して、恒久的な施設を整備していくというものです。(4)の利用促進ですけれども、この内容につきましては、現在、定期利用料金につきましては利便性によって値段に差をつけています。ところが、一回の利用料金はすべて100円となっております。こういう関係から、段階的な料金体系を一回利用についても検討していくというものであります。また、一番下の段落でございますけれども、自転車駐車場の位置が分かりにくいという声があったので、サイン計画等を充実していくというものです。それから(5)の付置義務の見直しですけれども、平成18年に一度見直しまして、小売り店舗や飲食店、また、映画館や劇場、ボーリング場を付け加えておりますけれども、さらに今後、集客の高い施設で自転車があふれているような問題、それから学生が集まる学習塾などありますので、実態に応じて見直しを図っていくというものです。(6)買物利用です。これにつきましては、買物の利用者の放置自転車が多いということもございますので、7ページの4行目になります。商店街の自転車駐車場の整備に支援していくという内容です。それから下から3行目になりますけれども、公営の自転車駐車場においても、買い物客が利用できる仕組みを整えていくという2本の方向性を示しております。(7)レンタサイクルの充実です。まず(a)の運用方法の見直しですけれども、練馬のレンタサイクルの場合、定期利用がほとんどを占めておりまして、一時利用は多い施設で一日あたり30名くらい、少ない施設で10数名となっておりますが、管理人を常駐していることから、費用対効果という意味では非常に問題が多いということから、これらの見直しを図っていくというものです。それから、下の(b)のレンタサイクルの利用促進ですけれども、これにつきましてはこれまであまり力を入れてこなかった利用促進キャンペーンに取り組んでいくというものです。

次に、8ページをご覧ください。4番、自転車等駐車場整備に協力すべき鉄道事業者の講ずる措置でございます。現在の平成12年に策定しました総合計画、これも答申を受けて策定したものでございますけれども、これを踏襲しつつも自転車法に基づき、これまで鉄道事業

者さんの取組みを加味した内容となっております。鉄道事業者は自転車法並びに、関連通達などの主旨および目的を十分に認識し、駅周辺における自転車駐車場の整備および自転車駐車対策が円滑に行われるよう主体的かつ積極的に区との協力体制に努めるものとしますという内容です。中身を読ませていただきます。鉄道事業者は新線・新駅の設置、改良や連続立体交差などの事業に際しては区と事前に協議の上、適切な位置に需要に応じた自転車駐車場を設置するよう努めるものとします。2番目です。鉄道事業者は駅および駅周辺の所有地を積極的に活用し、自ら自転車駐車場の整備に努めるものとします。3番、鉄道事業者は駅周辺用地のうち、自転車駐車場として利用可能な用地の有無について情報を提供するよう努めるとともに、区から用地提供の協力を求められた時には、自転車法の主旨に基づき、積極的に協力します。4番、鉄道事業者は区が実施する自転車駐車場事業との調整に努め、駅と自転車駐車場との接続に協力するものとします。具体的に言いますと、これは地下鉄駅と地下駐輪場との接続のことを言っております。5番目です。鉄道事業者は区が実施する放置自転車対策に関する啓発活動および駅周辺の放置自転車の整理に協力するよう努めるものとするという内容でございます。

次に、9ページをご覧ください。放置自転車対策に関する実施方針です。これにつきましては、四角の中ですけれども、午後の放置自転車対策、それから商店街との協力体制、放置禁止区域の拡大、誘導員の技術向上、配置の見直しという内容になっております。(1)の基本的な考えでございますけれども、これからは午後の放置自転車対策を強化し、そのためには商店街との協力体制づくりが必要だというものです。(2)の(a)撤去活動の強化ですけれども、上から4行目でございますが、現在午後の撤去は5駅で実施しておりますけれども、これを区内全域に順次拡大していくというものです。それから(b)の商店街ですけれども、平日の午後や土日の放置自転車に対して、商店街などを指定して協力体制を作っていくというものです。10ページをご覧ください。放置禁止区域の拡大です。各駅の実態に応じて、これまでも拡大して参りましたが、下から2行目にありますが、現在公園の中に放置自転車が逃げ込んでいると言いますか、そういう実態もございまして、こういう部分につきましても、関連部署と連携し、検討していくというものです。それから自転車誘導員の技術向上です。技術向上というのは何かと言うところですが、3行目の後段にございまして、誘導案内が利用者にうまく伝わらないという問題があります。そこで、5行目にありますように、コミュニケーション能力の向上を目的とした研修を実施しまして、技術の向上を図っていくというものです。

それから11ページをご覧ください。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です。この枠の中ですけれども、自転車利用のルールをまずは知ってもらう、それから守ってもらう、そのためにはそれを学習できる機会を作っていくというような内容でございます。12ページをご覧ください。具体的なところを少し書かせていただいております。(2)の(a)ですけれども、まず周知ということで、まだ自転車利用のルールが皆さんご存じかということ、まだまだ知られていない部分がある。これについて、PR等充実していくというものです。それから(b)の機会の拡大ですけれども、これまで小学生や中学生を対象とし

た交通安全講習会を実施しておりますけれども、これ以外にも進めていく、広げていくというものです。具体的には一般の方、老人クラブに対して交通安全講習会を広げていくというもので、今年度すでに老人クラブを対象としました交通安全講習会を実施しました。これは今まで講義方式でやっていましたが、中学生を対象としたスタントマンを使った交通安全教室に老人クラブの方に参加をいただきまして一緒に学習をしていただいた、見ていただいたという取り組みを始めております。また、最後に親子で参加できるような自転車を使ったイベント、こういうものもこれから開催の工夫をしていきたいと考えております。(c)の新たな仕組みづくりですけれども、(a)の周知、それから(b)の学習、これに加えて、新たに交通安全意識を向上させるための仕組みづくり、これを展開していく。そのためには自転車の利用者ばかりでなく、歩行者、それから自動車の利用者につきましても、ルール・マナーを周知するということが目的とした施策を展開していきたいと考えているものでございます。6番までの説明は以上でございます。

(会長)

はい。7番は自転車走行環境の整備計画、これはまちづくり推進調整課の所管です。7番はまちづくり推進調整課長から説明をお願いします。

(まちづくり推進調整課長)

はい。では私の方から第7章について、説明をいたします。7章でございますけれども、前回ご覧いただいた内容を踏まえて、若干構成を変えた形で答申の文章としたものでございます。

13ページをご覧ください。自転車走行環境の整備計画ということですが、冒頭ですが、歩行者と自転車が、また、自転車と自動車が共に安全で安心して利用できる環境を作るために、自転車走行空間の整備と共に交通ルール・マナーなどの周知徹底など、関係機関と連携したハード・ソフト両面からの総合的な取り組みによって、自転車走行環境の整備を進めていきますということでもあります。ここで自転車走行空間、あるいは走行環境といったような言葉が出てきております。恐れ入りますが、資料の一番裏をご覧ください。この際、概念を整理しました。当初諮問を受けた際には、自転車走行環境という主に走行レーンのハード整備をイメージされていたかと思えます。しかし討議を深めていくにしたがって、走行環境整備というのはハード面だけでなく、ルールやマナーの周知というものも重要だということで、ソフト対策も含めた概念として整備できるだろうと考えております。そこで、この表にございますように、一番上ですが、自転車利用環境という欄をご覧ください。枝分かれした図の中で説明します。大きく自転車利用環境という言葉が出てきますが、これは自転車走行環境というだけではなく、駐車環境も含まれており、要は走っている時と停めている時、それぞれがあるということだと思います。また、走行環境の下段になりますが、その走行環境の中でも主に、ハード整備になりまして、走行空間、走行レーンの整備など自転車走行環境を整備するといったものが考えられる。そして、その下段にソフト対策として交通ルールやマナー

などのソフト対策あるいは標識による意識への訴え、こういうものが考えられると思います。順序が逆になりましたが、上です。自転車駐車環境、やはりこちらも、ハードとソフトの整備が考えられます。ハードでは自転車駐車場、駐輪場の整備、また、ソフトでは決められた場所に駐輪していく、あるいは放置自転車対策をソフト対策として整理しました。

恐れ入ります。また前に戻っていただきまして、13ページをご覧ください。(1)本文になります。区内における自転車走行環境整備のあり方。こちらはあり方を示すとともに、課題状況を簡潔に整理しました。本文中の3行目ですが、「しかし」以下でございます。こちらにつきましてはこれまでの道路の整備状況や利用にあたっては、自転車の放置が中心に考えられており、自転車の位置づけが不明確であるというようなことがございます。

14ページの図表の7の1をご覧ください。こちらは既にアンケートの報告としてご説明したかと思いますが、このあたりの状況をよく表しているのので、再掲いたしました。自転車利用アンケート結果でございます。将来自転車が走りやすい道路整備をしたら、どのような道路がいいですかと問いかけたということです。ケースの1が自転車を利用している時どう考えますか、歩行者を想定したらどう考えますか、車の運転手の立場からどう考えますかということです。その中で整備イメージの1と2がございまして、ご覧のように、整備イメージの1では自転車が車道を走る、2は歩道を走るというようなことです。そのアンケート結果ですけれども、ご覧のように歩行者の立場からすると、自転車は車道がいいのだというのが67%、歩道がいいというのが27%と車道が圧倒的に多い。対しまして一番下、車の運転手として考えると、車道がいいというのが12%、歩道がいいという人が72%となっており、立場の違いにより、このように端的に分かれるということです。そして自転車を利用する立場からすると、大体その中間ということです。

13ページにお戻りください。そのような形で、自転車の位置づけがやはり意識はなくても不明確であるというようなことです。一方、2段落目ですが、歩行者、自転車、自動車、それぞれの立場でこの道路の状況について課題があると、歩行者の立場からすると車だけでなく自転車から安全を脅かされている。自動車の立場では、自転車が車道を走れば交通事故の危険性が増しますが、自転車が歩道を走れば、交通事故の危険性が減るということです。

その次、4段落目ですが、自転車を利用するという立場においても、立場の多様性があるだろうということです。機動性や走行性を求める自転車利用者というだけではなくて、ゆっくり走る場合、高齢者あるいは子供を乗せたお母さん、あるいは買物利用者といった場合も考えられます。全ての自転車利用者が共存できる安全性、快適性、これが必要であるということでございます。さらに、観光振興、健康増進に寄与する道具としても新たなイメージが求められているということも考えられます。そういったことから、冒頭でございますような四角い枠の中での目標の設定ということになります。

では、15ページをご覧ください。図表7の2、これは既に見ていただきました。この四角い枠の中で文言を整理しました。上段はハード対策による、安全・快適な自転車走行環境の整備、すなわち走行空間の整備だということです。ソフト対策には、安全・快適な自転車走行環境づくり、一言で言えば交通安全意識の向上ということになるかと思えます。

次のページをご覧ください。図表7の3でございます。これもまとめということで、既に皆様にご覧いただいたものでございます。こちらの図表と冒頭の2枚目です。目次を合わせてご覧いただくとありがたいのですが、図表の中で、区内を安全・快適に走行できる自転車走行環境の整備という大きな目標の中で、次に自転車走行環境整備策定の3つの目的とございます。この3つの目的については、(2)、第2節で述べています。それから矢印を引きまして、左側ハード対策、これは自転車走行空間の整備、第3節で述べています。また、右側、ソフト対策ということで第4節に述べております。目次の方に行きますが、第5節では、観光振興、健康増進としての活用を目的とした自転車走行環境の整備ということで、この二つの目的について補足の説明をしています。最後に、第6節、自転車走行環境整備の推進、といたしまして今後の進め方をまとめました。

恐れ入ります。本文に戻っていただきます。17ページにいきます。第2節でございます。自転車走行環境整備計画策定の3つの目的でございます。これは交通手段、観光振興、健康増進、既にご覧いただいて確認いただいた内容でございますが、まず(a)交通手段としての活動。若干これまで確認していただいた文章に付け加えております。この中では交通手段というときに、主に駅を想定した目的地への利用ということとございましたが、その他にも様々にあるだろうと、単に駅に行くということだけではなくして、自宅から、あるいは普段利用するところから、職場や行政の施設、図書館やその他、公園、学校等の目的地が考えられて、駅だけではないことも踏まえまして、若干、駅へ目的ということを弱めてございます。駅以外にも視野に入れた内容といたしました。下の段3分の1以降ですけれども、駅周辺においてはというようなところがございます。ここについては駅周辺の考え方を整理しております。駅を中心とした空間整備の考え方、ハード対策の可能性など、整備計画を検討していきます。同時に、まちづくりの検討が進められている駅については、まちづくりの中でも、駅周辺の走行環境整備を考えていこうという内容になってございます。

次のページをご覧ください。18ページです。図表7の4、こちらにつきましましては、目的地への走行環境整備に関する情報として、すでに見ていただいた内容ですが、整理すべき情報内容として文章の中に残しました。(b)です。観光振興としての活用。これもおおむね既にご覧いただいた内容です。(c)健康増進の手段としての活用。こちらにつきましても、前回ご説明した内容と同じでございます。

20ページをご覧ください。第3節、自転車走行空間の整備でございます。第3節については、ほぼ既にご覧いただいた内容でございますが、章立てとして整理しました。自転車走行空間の整備、すなわちハード対策として、まず(a)道路幅員の違いによる自転車走行空間の検討という表題としまして、道路幅員の違いによってそのように検討しています。既に皆様に検討していただいた内容でございます。このような形で整理してございます。

21ページをご覧ください。狭い道路における自転車走行空間の整備とともに12m程度、実は練馬区的生活幹線道路につきましましては、現在12m以上の幅員で整備するという考え方で行っています。ただ12mとなりますと、十分な空間ではございませんので、様々な工夫によって空間の確保ができる場合は整備していこうという検討となります。内容については



このとおりでございます。

22ページをご覧ください。道路幅員が12m未満ということで、これは基本的には走行レーンといったものは、設置し難いわけですが、場合によっては一方通行化ということも考えられ、検討の対象として、このようなことが考えられるということです。

23ページをご覧ください。(b)でございます。こちらは自転車走行空間整備路線の検討ということで、どのような路線を抽出して、実際に整備しているかというフロー図です。このフロー図の内容については既にご覧いただいた内容だと思います。

24ページをご覧ください。ソフト対策による自転車走行環境整備ということです。道路上における啓発、マーキング、立て看板などにより、自転車走行空間の利用を促進するための情報を発信し、自転車の安全利用の意識向上に努めるということです。内容的には若干、少ないですが、第6章にかなり重複する内容ということでございます。冒頭申し上げましたとおり、走行環境整備というときに、ソフト的なものを考えると、もう一度方針の項目立てを見ますと、第6章の中にそういったソフト的なものについてはまとめられておりますので、主な内容はそちらに委ねるということで、対策についてはこのような記述になりました。

25ページをご覧ください。観光振興、健康増進としての活用を目的とした自転車走行環境の整備ということでございます。これは前回お示しした内容をもとに、若干充実をいたしました。石神井川や田柄川緑道等を利用した区内全域を周遊できるモデルルートの検討、石神井公園駅から石神井公園までのモデルルートを検討する。清戸道きよとみちなどの旧道をモデルルートとして検討するというところでございます。この答申案をまとめるにあたりましては、前回の協議だけではなくして、各委員から個別に事務局の方にご指摘いただいたり、また、ご指導いただいたりしました。そういった中で、清戸道というのも、ひとつ観光、あるいは健康増進のツールとして考えられるのではないかとのご提案をいただきました。それを採用いたしまして、このような図になってございます。

26ページをご覧ください。自転車走行環境整備の推進でございます。これは今回新たな項目として出したものでございます。今後の進め方を抽出いたしました。大きな考え方として、繰り返しになりますけれども、ハード・ソフトの両面から、走行環境の整備を進めるという内容でございます。本文でございますけれども、今後、より具体的な実施計画を策定していかなければならない。同時に、社会実験、モデル路線による試行などを行っていくべきである。さらに、区民モニター制度を実施して、実際の自転車利用者の声を収集し、ハード対策およびソフト対策に区民の声を反映させて、自転車走行環境整備の推進に活用させるということでございます。自転車の利用者、区民モニター制度を実施してはどうかといった声を反映させながら、このような自転車走行環境整備の内容をさらに、徐々にブラッシュアップさせていく、磨きをかけていくような内容にしていこうということでございます。また、国や都との協力関係を述べると同時に交通管理者、警察との協力関係を述べてございます。

次です。図表になります。図表7の9、これは先日見ていただいた内容でございますが、ま

ず生活拠点、さきほど申し上げたまちづくり事業を検討している駅周辺でございます。この駅周辺については特に、駅周辺の走行環境整備について検討できるのではないかとということで、色的に若干強調したものになっております。練馬区の地図の中の西部部分をご覧ください。外環道と大泉学園通りの間ですか、青い線が前回より延びております。補助第230号線でございますが、一番端の青いところ、この部分はこの8月に東京都が道路事業の事業認可を得ましたので、点線から青に書きかえました。それを反映しております。次のページ、図表7の10をご覧ください。こちらは、太い線が12m以上、細い線は12m未満の生活幹線道路でございます。すでに早い段階で、生活幹線道路として整備されたものについては、現在の12mという幅員ではなくて、11mや10mのものもでございます。そういったものについてはこの中で細い線になっているということです。

次のページをご覧ください。観光振興、健康増進モデルルート案でございます。さきほど申し上げたように、西北から東南に向けた一本の道、清戸道をモデルルートとして入れました。次のページです。図表7の12です。図表7の9から図表7の11までを合わせまして、練馬区自転車走行環境整備の構想の図とします。私からは以上でございます。

(会長)

ありがとうございます。これからみなさまにご討議をしていただくわけですが、私など、長年この自転車問題に関わらせていただきましたけれども、この練馬区の来年度からの10年計画です。答申案を見ますと、なかなか案としてはよくできているというように思いますね。自転車問題の取組みが、総合的、全般的になってきたという感じで、それが項目立てや言葉遣いなどにも現れているというように存じます。それから、ご存じのとおり全自連という全国組織があるわけですが、このリーダーといいますか、会長はずっと練馬区長であられたということもあります。本区の総合計画をたてられますと、その前座になった私どもの答申共々、全国的に注目されると思いますね。全国の自治体で目を通すと、そういうモデル性があるというように思います。では早速にご議論いただくことになります。

私の感じでは、この章立てと言われましたが、1、2、3が駐車場の整備目標というところまででございます。この1、2、3をまずまとめて討議対象にして、ご議論いただくのがいかかかと、その後はこの4、5、6、7とそれぞれに分けて、試みたいと思いますけれどもいかがでしょうか。

(委員)

できましたら、一項目ずつ区切っていただきたいですけれども。

(会長)

そうですか、ではそうしましょう。もちろんそれが普通ですけれども。ただ、こう申し上げて、ご発言をお願いします、先ほど申しましたとおり、自転車問題とは、おおかた、そこだけ切り出せるというようにはなかなかいかなくて、関連があるのです。ですから、ご質疑

にしる、ご発言にしる、そこだけというようになかなかならない可能性があると思います。

それでは1、2、3と章ごとにご発言いただくとしまして、重なるところなどは私のほうで適当にアレンジさせていただきますから、構わずに日常のご感覚、ないしは、専門的な見地から、ご質疑に限らず、ご発言、これは記録に残りますから、そういう主旨でご発言いただきますよう。

第1章は総合計画の対象とする区域、全域を対象とするということになっていますが、ここから始めます。

(委員)

「てにをは」の問題です。

(会長)

それも、我々の作文ということになりますから、どうぞご発言ください。

(委員)

第1章からですけれども、あえて申しあげますけれども。第3段落目、「最近では環境や観光・健康といった」という、「と」、が抜けているのでは。

(会長)

これはご指摘のとおりですね。これは、校正ミスですね。「と」を入れます。お話も結構ですが、これでいきますと、答申文としても全国自治体の人も読む可能性がありますから、脱字はそういうのはよく気がつかれる方がいますからね。はい、どうぞ。

(委員)

8行目ですか、「また、最近では、」というところですが。「こうした要望への対応を求められています。」というようになっていきますけれども。これは、「要望」というよりは「時代変化」がではないでしょうか。

それから、その下の2の総合計画の目標というところで、自動車の代替手段として利用する人が増えれば、低炭素社会の実現、快適な都市環境をつくることに寄与できる乗り物であるというように言っているのであって、そうしてくると、初めの対象区域のところも、鉄道駅周辺というだけでよいのかどうか、もうちょっとそこを初めのところでも踏み込むべきじゃないかというように思います。

(会長)

最初の方ですが。こうした要望、確かに、そうですね、要望という視点から自転車利用が注目されつつあり、ですから。要望というのはちょっとおかしいかもしれないですね。変えましょう。今おっしゃったのは、時代変化というのですね。こうした、状況と書けば前とのつ

なかりはよくなりますけれども、時代変化の方がインパクトはありますが、いずれにしまし  
ょうか。ご異存がなければ時代変化にしましょうか。これは10年計画になりますから。で  
は、「要望」を「時代変化」と変えます。それから、2点目はどこの箇所になりますか、もう  
一度おっしゃっていただけますか。

(委員)

目標のところ、自動車の代替手段ということ述べていますよ。そうしてくると、その  
後ろのところ、そこで自転車駐車場の整備について未だ放置自転車が多いので、鉄道駅周辺  
について重点的に、というように言っているのですけれども、その部分で駅周辺等と限定  
してしまっているのかなど。ちょっと思いました。

(会長)

これは、「等」というのに相当意味を持たせているつもりなのでしょうか。事務局への質問  
です。

(委員)

冒頭の部分ですので、ちょっと商店街ということもあるのだろうし。

(会長)

これは、後の部分にも出てくるのですよね。鉄道駅周辺等という言葉ですね。ここにも出  
てくるのです。たくさん出てくるのですが、この場合は、先ほどの買物客の放置も対策が必要  
になってきているという話があって、その時に、駅周辺に限らず商店街周辺、そういうのもあ  
りましたけれども、この中に「等」も入っていますか。この「等」というのは非常に便利か  
もしれないですけれども、この意味ははっきりしなくなる場合もあるのですね、使い方によ  
って。普通は「など」と書いた場合の方が広がるのですね。「等」というと、その事柄にだ  
いたい、ついた範囲という感じですからということになります、どうでしょう。

(交通安全課長)

この「等」ですけれども、実は、練馬区では鉄道駅周辺だけでなく、バス停用の駐輪場とい  
うのが現在ございます。こういうのも含めまして鉄道駅周辺等という表現をさせていただきました。

(委員)

バス停までは含むということですね。

(会長)

それならば、「等」のほうがいいみたいですが。今、私が言ったような買い物客対策での商

店街周辺とかそういうようなところまでをここでは意味しないわけですか。

(交通安全課長)

この計画の中ではそれは想定をしておりませんでした。

(会長)

なるほど、まずは、整備目標台数というのが3に出てくるわけですけど、この場合の駐車場の話になると、しかし、今の買物客も入ってくるわけですよ。

(土木部長)

はい。第1章につきましては、今いただいた委員からの2の総合計画も目標に書いてある記述の引用をしたかどうかというご意見、それから時代変化というような言葉に変えたらどうかというご意見、また、買物客等の自転車の対策などのことが盛り込まれていないという点もございますので、申し訳ありません。ここにつきましては、もう一度全面改訂をさせていただいて、次回までに予め委員のご意見をお聞きして、できるならば、次回に出させていただきますと思います。

(会長)

そうですね、それは全般的な条件でしたからね。そういうことで、ここで逐一確定させずにしておきましょう。

(土木部長)

明らかな部分はここでお決めいただいて結構なのですが、ご議論が進行していくような状況でしたら、今のようなやり方でおまとめいただければ我々としてはやりやすいかと思えます。

(会長)

しかし、さっき私が申したように、この1章で今の表現を問題にしましたけれど、これはやはり、3章とはどうしても内容的には連動しています。それを含めて、次回、答申文案のバージョンアップの中で回答していただく。他によろしいでしょうか。ただいま、1章ですけれども。

(委員)

今のご発言は、この場でなく意見をお聞きいただく機会が設けられるということでしょうか。

(土木部長)

私どもでは全面改訂、書き直しをいたしまして、それで各委員さんにお示しします。それで必要であれば、直接おうかがいしますし、お送りした書面で概ね、これでよいということ

あれば、お返事いただいた段階で、私どものほうでとりまとめるというようにしたいと思います。

(会長)

今期の場合、この協議会は会議自体があまり開かれないじゃないかというようなことのご発言があったりしまして、会の場以外でも、委員の方は事務局にアプローチしていただいて、個別にご意見を言っていたいただいても結構であることを踏まえながら、生かすべきところを生かすというようなことを事務局としても対応してくださっているようです。そのこと自体はいいと思うのですが、今、委員が問題にしておられるのは個別の意見を言った場合の対応の仕方のことでしょうか。

(委員)

そうですね。はい。

(会長)

これは、今回の場合は割とはっきりしていると思います。つまり答申案は出ているわけですが、ファーストバージョンを次回にバージョンアップするプロセスがありますから、個人意見を言われた場合に、なるほど、それはぜひ盛り込む必要があるとなると盛り込まれると思います。そうではない場合は、次回の報告の際に、課長の方からこういうご意見もあったけれども、文案には組み入れられなかったというような報告になるかもしれないですね。

(委員)

それはこういう場で議論するというのは、まさに、Aさんはこういう意見で、委員会としてこれはちょっと表現に盛り込まれないのではないかということで、文案になるかと思うのですね。

(会長)

それはまさに討議の場にふさわしいのですけれども、しかし、なおかつ、このご意見を言っただけなのはこの場以外でもあると、せつかく事務局が言っていますから、そういう考えの方は個人アプローチもしていただく。この間にも同様のことがあったわけですね。

(交通安全課長)

はい、ご意見をいただいております。

(会長)

この後、予告申し上げますが、第4章に鉄道事業者の協力義務の関係などは、鉄道事業者の方に個別にご意見をうかがいに行ったと聞いておりますが、また後ほど、そういうことが出

てくると思います。では、よろしければ、第2章のほうに行きます。

(委員)

ちょっと待ってください。

(会長)

はい、どうぞ。

(委員)

計画期間のことについてちょっと。

(会長)

さっきのお話で採用しましたから、章ごとに行っています。しかし、なおかつ関連ありますから、すでに済ませたはずのところでもご発言は結構です。一応第2章となりますと、目標及び期間でいかがでしょうか。どうぞ。

(委員)

計画期間ですけれども、これからの10年間というのは、たぶん環境を取り巻く問題、自転車を取り巻く問題、すごく変化している時代だろうと思うのですよね。そうすると10年計画、これから先の10年間のことだけを定めるだけではなくて、その先の10年間、10年先から20年先にどういように行くのだということをおある程度方向付けしていくという期間というように位置付けてもらいたいなと思っています。そうすると、今から10年先から20年までというように見通していくと、自転車の利用に対する環境もものすごく変わって行くものじゃないかなと、その方向が今後の10年間でいろいろなことが見えてくるのだと思うのですよね。そうすると、今までの自転車に関する駐車場なり、走行環境の整備に関するやり方も、もしかしたら、ガラリと変えなきゃならない。そこのところを見極める10年間というように位置付けるのだということをおこの中でできれば言ってもらいたい。いかがでしょう。

(会長)

まずはご要望意見として出て、やはり先ほどの次回までに答えをいただくということによろしいでしょうか。

(委員)

目標の中に、自転車の安全利用五則を具体的な文言として盛り込んでいただけないかなというように考えています。皆様のご理解いただけていない、なかなか正確にご理解いただいている方も非常に少ないので、この場を借りてご説明を申し上げたいのですが、道路交通法第

17条に、自転車を含む軽車両は車道を走行するというように書いてあります。ですから、それに基づいて安全利用原則の1番に、自転車は道路の車道が原則と、歩道は例外ということをお願いします。ここを、この30年間ずっと放置されてきたものですから、なかなか区民の方を含めて、歩道を走行してよいという話が氾濫しているといった状況でして、先日の新聞でも、当時の建設省OBがあれば愚策だったと認めているわけです。ですから、緊急避難的に、車との事故が増えた影響で、歩道に避難させたということなのですが、それが今日の混乱を生んでしまったという反省がすでに一般化されておりますので、この冒頭の会長のご指導の答申案の中で、先進的な計画とするかというコメントがありますけれども、決して先進的ではなくて、本来あるべき姿、決して先を行った案ではないのだということをぜひ皆さんにご理解いただいて、議論していただきたいと思います。その上で、具体的な計画の中に、安全利用五則をちりばめるような形で、ぜひ玉虫色ではなくて、具体的に車道を原則とするために、何が必要なかというところに立ち返って目標としていかない限りは、結局その数値的にも、実際、肌感覚的にも、それが達成されているのかどうかという判断が非常に難しくなって、なんとなくやったけれども、よくわからないねという形で終わるのであれば、結局その目標として掲げても、あまり意味がないのかなというように考えていますので、そこをぜひご検討いただきたいと思います。

(会長)

はい、今おっしゃった安全走行問題そのものは、11ページ以下の6章のところ、また、回答をお願いします。私の前書きも、私の名前になっていますけれども、もちろん皆様の合議の成果をまとめた前書きですから、先進的な計画という言葉でいいかどうか、ちょっと検討させていただきましょう。では、今、第2章の目標期間をやっているわけですが、何か他の方。

(委員)

今ちょっとここに目標期間が2番で、3番になっていきなり、駐車場の話が具体的にになるので、ここで申し上げなきゃいけないと思っているのですが、いわゆる計画を作ったら、それがちゃんとどういう体制で推進するかというところを明記していただきたいということです。

それは、さっき10年間という非常に長い期間の計画というところもあるので、この資料の2ページの最後の方に、中間評価をするということで、計画期間の中で中間評価という形でさせていただくことになっている。それはそれで喜ばしいですが、その評価自身もきちんと、自転車駐車を何台作った、走行空間を何キロ作ったということではなくて、実際にそこに走る自転車の台数が何台あるのかですね、そういう利用者の立場での評価をきちんと加えてしていただきたい。確か前回の会議で、交通安全課長が実態がわからない。走行実態について、実態に関して押さえているものがない。まちづくり推進調整課長がおっしゃられたかちょっと忘れましたが、いわゆる実態についてわかっていない。台数は何台あります、レーンは何キロありますということはわかっている、そこにどういう使われ方をしている



かわかっていないことには計画の善し悪しが評価できない。それを計画の中でちゃんと評価する、計測というか、それをさせていただきたい。その内容を盛り込んでいただきたい。

それから、推進体制というところで、今回こういう委員会に我々のような区民委員を入れていただいて非常にありがたいというか、これをやらせていただいてすごくありがたいのですが、実際今後の計画を評価するという場面にも、そういう区民の委員を入れるというか、そういう体制をとって、利用者の声とかですね、それをお聞き届けいただけるような体制をとっていただきたいということです。例えば走行空間を作ると言っても、区全体の議論をしても、多分一個一個の道路がどうしたらいいかというのは、わからないと思いますので、そういうところをエリア分けして議論する体制を作るとということです。そういうところも含めて体制のところを、細かく今回の計画で詳細まで書けないにしても、そういう方向性は計画の中に入れて具体的に今後詰めていくという形をとっていただきたいというように思います。以上です。

(会長)

はい、どうぞ。

(土木部長)

はい。ご意見をいただきました。おそらく、皆さんからいただいているご意見は、走行環境の整備を意識されて、お話されているだろうというように考えます。私どもでは放置自転車の対策から入って、今回新たに走行環境のお話を入れさせていただきましたので、そういう意味で貴重なご意見をいただいているものと思っております。今、委員からいただきました執行体制と評価の仕方、それから区民委員のことにつきましては、実は、先ほど26ページに自転車走行環境の整備の推進というところで、説明文の2行目の後半です。あわせて区民モニター制度を実施し、とございます。私どもが考えているのは区民モニター制度、ただ聞くのではなくて、例えばですけれども、今回ご参加いただいた区民委員の皆様引き続きご参加いただきまして、個別・具体的に、利用者側から走行環境の整備にあたって、この路線はどうしたらいいのか、どうしていったらいいのかというようなことと、合わせてそれまで私どもが進めているこういう施策の中の評価をしていただきたいというのがこの区民モニター制度で、ちょっと短い表現ですけれども、真意でございます。したがって、そういうようなことをどの時点でどこに入れていくかということにつきましては、私どもの区としての計画を立てていきますので、そういうようなところで具体的に表現させていただければというように思っております。ただ、委員がおっしゃるように、こちらのところにそういう表記しておくべきだということであれば、これは協議会としてお決めいただくこととございますので、大変結構なことだと思いますが、そういう私どもの計画の作り方の部分もあるということをご理解いただきたいと思います。

(会長)

2 ページの下の方に、中間で計画の達成状況を確認し、と書いてあります。表現としてはこれでいいように思います。質問ですが、その段階の本協議会にこの加味されるということはあるわけですね。今の委員がその場合に、データをしっかり把握した上で評価してほしいよ、という要望であったように思います。

(委員)

そうですね、そのところですね。駐車問題に放置自転車に関してもそうかと思います。今までの数値の取り方だと、結局その公園の方に放置されている自転車だとか、商店街に放置されているものとか、そういうものがカウントされていないように思うのです。そうすると、達成状況を確認する時に、やはり従来とは違う利用者の本当の本音が聞けるような調査というのもやるべきだと思うのです。

(会長)

それでは11時を回ってきていますので、3 ページの第3章に行きたいと思います。

(委員)

もう一つだけ、すいません。今の計画の目標のところ、目標の最初の歩行者および自転車利用者の安全を確保するためというふうに限定的に目標が書かれているところを、さっきのその対象とする区域の中に、時代変化に対応という話があるので、こう限定的な目標にしないでいただきたい。世田谷区で今ちょうど自転車利用に関する総合計画というのがとりまとめられていることは事務局にすでにお知らせしているのですが、世田谷区さんに問い合わせればわかるのですが、その中で、いわゆる放置自転車ゼロ、安全で快適な自転車利用の環境整備、もう一つ、低炭素社会の実現に貢献する自転車利用への転換というこの3本柱で、世田谷区さんは決められているのです。練馬区と同じような、郊外の特別区の世田谷区です。そういう意識を世田谷区民はもたれておりますし、だからこの目標というところは、もう少し、なんというか、展望のある目標にしていきたいと思います。

(会長)

はい、それも要望、ご意見としてうかがっておきましょう。では、3 ページの第3です。駐車場の整備目標台数の次に、7 ページまでですけれども、これについてはどうでしょうか。ページ数をふっていただいていますので、はいどうぞ。

(委員)

3 ページの(1)のところですが、ここで、自転車駐車場は商店街や店舗が整備すべきものですというのは、本来のことです。これは全くその通りだと思うのですが、おそらく、大型の店舗には付置義務があり、店舗にしてみれば、駐車場を整備したところで、駅利用者

がいっぱいふさいでしまっているというご意見もあるのだと思います。そうすると、今以上に積極的な駐車場対策をするのか、店の利用者じゃなくて、駅利用者がどんどん停められるだけだとか、そのところはどうかしてくれるのだという困るのですよね。そこをどう対応していくのかというところが一つ。

それから商店街に関しては、商店街が独自で駐車場を設置するということが、現実的に可能なかどうかということ。そこに対しては相当強力で区から支援が行われるとか、あるいはそのエリアを街区としてとらえて、区の方が何らかの施策を打っていくのか、そういう視点を盛り込んでいかないと、なかなかこのところは進んでいかないのではないかなと思うのですが。

(会長)

今のご質問として対応してもらおうとどうでしょうか。私もそこは関心が深いですが、3ページの(1)の基本的な考え方のところでできています。第2、第3パラグラフですね。

(交通安全課長)

まず、おたずねの点の大規模な商店の付置義務駐輪場の利用方法ということですが、これにつきましては基本的な商業事業者の方で自衛してくださいというのが、基本的な考え方です。これはやはり商業施設の中の駐輪場ですので、例えば開店時間前には、通勤通学の自転車が入り込まないような自衛をしてもらおうとか、長時間止まっている分につきましては、管理人などをおいて、そういうものを排除するような仕組みを整えてください。現実的にはそういうお願いをしております。

もう一点の店舗が整備すべきものということです。商店街が自ら補助制度などを使って、駐輪場などを整備するというのは、これまでどうかというと、これまで実際は1件しか行われてきませんでした。各自治体でもそういう取組みはなかなかうまくいっていないというのは実情だというように聞いております。しかしながら、商工観光の計画などの策定にも参加させていただいておりますけれども、空き店舗とかですね、そういうところが社会的な問題になりつつあるという中で、こういうものを活用して商店に来る人の駐輪を確保したいというお話も受けております。これが実際に実を結ぶかどうかかわからないのですが、こういう計画の中で位置付けて、商店街と協力をして、やっていきたいという願いからこういう記述をさせていただいたところです。ただ、一方でそれだけに頼ってはいは、なかなか商店の利用者の駐輪というのが確保できないので、公営の駐輪場の中にも、商店街の利用者の方が停められるものを設けていくという二本立てでやっていきたいと考えております。

(会長)

そこは、具体的にはやはり買物客利用の駐車場が必要というので、6ページの下の方の両括弧から7ページにまわるところに書いてあります。具体的には、これと連動していると思います。確かに商店街で付置義務以外の方法で、商店側にこの買物客用の駐車場をつくるべき問題だ

と言ってもなかなか大変で、さりとて、今のように空き店舗の利用も考えられる、とかまでは書きにくいですね。空き店舗自体が、商店街としては問題にすべきところなのでしょうから。ということで、なかなか難しさはあると思います。

(まちづくり推進調整課長)

走行空間整備のところでも述べていますが、まちづくりとの連携の中で若干記述をいたしました。駐輪駐車対策として、実はまちづくりの中では、例えば、道路境界線、ぎりぎりに壁面を設けるのではなくて、セットバックしたところから壁面を設けるというようなことによって、建てる際の容積をサービスしますといったインセンティブを与えるような、地区計画の中での手法がございます。そういったことをこの商店街の中で適用させますと、ある程度壁面後退をしていただくことによって、ちょっとしたお店に対する利用に自転車を止められるような道路上ではなくて、そこに止められるようなスペースを確保できるということがあります。そのセットバック自体が駐輪対策だけではございませんが、街並みの形成でありますとか、ゆったりとした道路空間の整備といったところから行っているものです。

(会長)

なるほど、そうすると、7ページのところあたりに、まちづくり関係、走行空間整備と関連などは、書き込んでいた方がいいのではないですかね。そうしないと、先ほど言われたように、今問題にされたこの3ページのところの、本来、買物客向けの駐車場整備は商店街の店舗がすべきことだとかこう言ってしまって、それはあまり進んでいませんという話だけだと、さきほどの疑問があるでしょうから、そういうことがあるのだったら、3ページにもそれを匂わせたほうがいいのかもかもしれません。

(委員)

基本的な考え方一番基本なところだと思うのですが、その基本の先を決めるのがこれの計画だと思いますので。

(会長)

私もそのような感じがします。はい。どうぞ、副会長。

(副会長)

考え方の確認をさせてください。四角の一番上ところ、32年度における公営自転車駐車場の整備目標台数というところですが、これは民間を含めて、これぐらいの駐車場ですかね、駐車場が必要だというように記すべきなのか、あるいは区としての駐車スペースで、この台数を設定するのか。

(交通安全課長)

これにつきましては、公営自転車駐車場のみの整備目標台数を掲げさせていただきました。といいますのは、5ページの表をご覧くださいますと、備考欄のところに、民間の自転車駐車場の台数が入っております。これは基本的な考え方としては、将来的にもこの台数がずっとあるという考えに基づいて、公営の方の整備目標台数を設定したものです。民間も含めて考えますと、逆に公営の方が作れば民業を圧迫するというような側面もございますので、これについては明確に役割分担を分けて考えたものであります。

(副会長)

西武の高架下とかで駐車場を整備していただきますよね。そういうものは、公にやっているというようにはとられないということでしょうか。

(交通安全課長)

鉄道の高架下につきましては、今までは区で公営の駐輪場としてやってきているものがあります。ただし、鉄道事業者さんが自らされているものもございますので、これはどちらかというと、その民間ですけれども、半分公営のような考えで整理しています。

(会長)

なるほど。よろしいですか。どうぞ。

(委員)

練馬の駅の高架下に、大型店舗の駐輪場がございますね。あの駐輪場を通勤客がよく使っていると思うのですが、あれは公営の中に入っているのですか、入っていないのですか。

(交通安全課長)

大型店舗の自転車駐車場につきましては、基本的には付置義務の自転車駐車場でございますので、公営の中にも、民間の中にも入っていないものです。両方に入っていないものです。

(会長)

付置義務ですね。それがたまたま、通勤者にも利用されている。

(交通安全課長)

それは、駐輪場の仕組みが、ある程度通勤を入れて、それから店舗利用者もある程度利用して、それで利用料金で採算を合わせていくというような仕組みで行っているものですから、そういう運営をされているのかというように認識しております。

(会長)

それでは、戻っていただいても結構だということにしまして、次は8ページの4番、第4章ですけれども、鉄道事業者の講ずる措置ということで、前からこの項目は計画にあったようですが、この囲みの中の黒印の二つ目と四つ目は、今回新しく表記されたようです。私も先ほど事前に聞きましたところでは、二つ目のここで、鉄道事業者自ら駐車場の整備に努めるものとしませうというところは、すでに、西武鉄道さんなどは実績があるのを踏まえているのだという話を聞きました。それからまた、4つ目の方は、特に地下鉄駅の地下利用関係というように聞いていますけれども。ご出席の鉄道事業者の委員の方々、ご発言ありますか。

(委員)

まず、4つ目の鉄道事業者は、区が実施する自転車駐車場等の調整に努めている。これは平和台の例のことだと思いますけれども、すでに協議させていただいておりますので、この記載の有無に限らず、そういう事業については、私どもは積極的に区さんと協力させていただこうと思っております。「てにをは」で言いますと、1つ目が、努め、「る」が入ります。

それと、3つ目ですけれども、これは前からも言われるのですけれども、今日交通局さんは欠席ですけれども、メトロとか、交通局さんは地下鉄なものですから、この鉄道事業者は、駅周辺用地のうち、区から用地提供の協力を求められた時に、積極的に協力しますと、文章にありますけれども、現実的には非常に厳しいものがありますもので、ちょっとこの表記方法をもう一度ちょっと考えていただきたいと思っておりますけれども。私ども、現実的には何もできないものですから。ちょっと工夫していただければなど。私の方から以上でございます。

(会長)

これは自転車法の表現を引っばっているのですね。しかし、なるほど、地下鉄についてはね。まずは、修正、ご要望・意見として受け取りますが。事務局の答えはありますか。

(交通安全課長)

黒印の2番目に、駅周辺の所有地をという表現をさせていただいております。「所有地を」というのは、鉄道事業者さんが所有している土地という意味合いですけれども、3番目につきましても、利用可能な用地という表現になっております。これを所有地ということにすれば、もし用地があった場合にはご協力いただくというような解釈ができると思うのですが。そのようなことでいかがでしょうか。

(委員)

そういう解釈でやっていただければよろしいです。

(会長)

他にご発言はありませんか。鉄道事業者の協力問題。やはり戻ってもいいという条件で、次

の発言はありますか。

(委員)

7ページのレンタサイクルのところですけども、一時利用が少ない状況ということは、今の状況だと当然だと思うのですが。まず利便性がない、他のところへ置けないとかね。それからもう一つは、あの自転車の形、色がもっと格好いいのとか、高機能のだとか、なんかそういうのはないのでしょうかね。あれはいかにも業務用、仕事用で、例えば駅からその職場に行き帰りの人はよく使っているのですよね。ところが、あれを例えばレジャーで来て、観光で来て、あれに乗ろうという、乗りたいというようには思わないですよ。

(会長)

そういうご意見というのは来てないですか。

(交通安全課長)

来ております。

(委員)

そののことも見直してほしいと。

(会長)

そういう意味のモデルチェンジ的なものですか。

(委員)

そういうようにしていかないと、なんか単にキャンペーンをやっても、積極的な利用にならないと思うので、そういうことも含めてやっていくと、レンタサイクルというのがもっと注目されて、活用してもらえるものになっていくのではないかと思います。

(交通安全課長)

はい。そういうこともございまして、利用方法の見直しの中に、現在の施設はどちらかと言いますと、定期利用専用としまして、新たに、例えば駐輪場の一角を利用しまして、もう少し魅力的な自転車を備えつつ、貸し出し用の一回利用の運用を行う方向で検討していきたいと思っています。

(委員)

ぜひそういうように進めてもらいたいですね。

(委員)

一時利用者のために、今、管理人の方がいらして常駐しなきゃいけないと。それを解決する

ために、機械式にはもう人をつけないと。その代わりに、一部自転車駐輪場の脇で新しいそういった格好いい自転車を置く。そこに人はいるのですよね。結局その今の常駐者とどう違うのですか。

(交通安全課長)

これについては、自転車駐車場の方に常駐している者がいますので、その職員が対応します。

(委員)

人が減るのですね。

(交通安全課長)

ええ、そういうことです。

(委員)

はい、そういうことですね。理解しました。

(副会長)

これは提案ですけれども、レンタサイクルについては、現在、3の駐車場の整備目標量と、整備方向というところを述べていますが、積極的にレンタサイクルを推進していくのであれば、レンタサイクルで1章つくってもよいのでは。

(会長)

この章立てにするということですか。

(副会長)

そうですね。

(会長)

それもでは、次回に向けてご要望・意見ということで受け止めておきましょう。では、よろしければ、9ページが第5章。これは放置対策ですので、以前からの問題でして、ご発言はございませんか。どうぞ。

(委員)

放置対策のほうをやる上で、例えばその駐車場の利便性を向上するというのも必要だと思うのですよね。使う側からすると、駐車場が利用しづらいから、ここに置こう。例えば公園に置いちゃったよというそういう人は結構いるのだと、僕もたまにやっつけてしまいますけどね。要は早く閉まってしまう。そうすると終電なんかで帰ってくると、駐車場に入れておいたら



出せないとか、そういうこともあるのですよね。それから便利じゃない場所にあるとか。一方では、単に放置禁止区域を拡大するとか、規制を強化するとかということではなくて、駐車そのものの利便性を上げていくということも、大きな対策の一つだと思います。

(会長)

駐車場の使い勝手との関連の問題というのは以前から指摘されていたことですが。ここには確かに書いていないようですけど、どうですか。放置対策において。ただ、なかなか、夜間、深夜の問題など、今ご指摘あったのですけど。

どうぞ、事務局から。

(事務局)

今のご質問ですが。6ページを見ていただきたいのですが、6ページに自転車駐車場の利用促進という項目がございます。その中で自転車駐車をどうやってもっと利用していただくかという方策が記載されていますが、今お話のあった利用時間の延長とか、利用料金の見直しなど、そういった部分について、ご意見を踏まえて修正できるところは、修正していきたい。この利用促進施策の中に盛り込みたいと思います。

(会長)

そうですね。なるほど、ずばりは6ページですね。

(委員)

もう一つは、例えばその100円玉を持っていないという今の時代ですと。例えば理想からいけば、スイカとかパスモでできてしまえば一番利便性はいい。

(会長)

はい、どうぞ。

(委員)

放置自転車撤去活動の強化というのと自転車駐車場の整備というのを、ちゃんと連動した形で、放置自転車を撤去しつつ、自転車駐車をちゃんと作るとかですね、放置活動を全域で一律に強化するというのは、まあ予算があればいいのですけど、なんかそういうどうやったら、うまく放置を減らして自転車駐車場利用につなげる、誘導できるかをうまくスパイラルしていくようなことを、事例を作りながらこううまく練馬方式みたいなのを作っていくように、そういう戦略を連動させてやるということに、ぜひ注力していただきたいのですけれども。

(会長)

その点は9ページの、両括弧1のところ、自転車駐車場の整備促進とともに、午後の放置

対策の強化を図っていくようにしていきまして、今おっしゃった問題というのは、ちょっともう卒業した感じに書いていますね。

私の前書きのところにもありますが、過去10年間で7,000台放置を減らしたことに成功しているという認識になっているからだと思いますけれども。元々はこの自転車の放置対策は撤去活動と駐輪場の整備がクルマの両輪だということがずっと強調されてきたのですが、どうもこの書き方ではそれはもう過去に踏まえてきたことになっていますね。確かに。

(委員)

私も同じ認識を持っていきまして、例えば、商店街は自転車に乗って来店されるお客様が非常に大事ですね。大事ですから、自転車を狭い歩道の空間に置かれたとしても、それを撤去されてしまったらたまったものじゃないわけですので、そこでいろんな矛盾が出てくるというのは、実際に、いくつかの商店街であるのではないかと思うのですよ。商店街の駐車場の整備と放置自転車の対策、放置禁止区域の拡大、ここをやはりセットでぜひ進めていただきたいなと思っています。実際、私も区民の方々から、なぜここが駅周辺なのに放置自転車禁止区域になっていないのだということを、言われたりすることがたびたびあるわけです。よくよく聞くとまあ、商店街のお客様が来ているから、なかなかそこを禁止区域にできないのだというご事情もあるというのもお聞きしたりするわけです。それを解決するにはやはり商店街の中に駐輪場、自転車駐車を整備しなければ、そこを放置自転車区域にできないし、歩道を歩いている方々、車いすの方々の利便性の向上にもつながらないと思っていますので、ぜひこの点については、重点課題として、推進していただきたいと要望しています。

(会長)

それは、さきほど私が申したのを越えて、今回の10年計画では、午後の放置対策と書いてありますけれど、あのかなり意識しているつものようですね。

ただし、さっき申したとおり、商店街の駐輪場整備というのは、それは商店街の方の責任だよというようにただ言うということの問題はさっきすでに出てましたですね。

(委員)

委員のご発言に関することなのですが、それから会長から言われた飴と鞭という問題もあるのですが、これは答申だからここでは、あえて文面をどうこうということをするつもりはありません。ただ議論の中の議事録として、残しておいていただきたい。それは、その商店街に対する駐輪施設の助成、これをやはりきちんとやらないと、商店は大変なことになります。その商店といってもピンからキリまでです。だから助成にあたっては、商店街の規模に応じて、商店街のそれぞれの地域の規模に応じて、なんらかの助成をするという方向に持っていないと、単なる空き店舗とか、あるいは大型店とか、付置義務があるとかいう抽象論ではなくて、もう少し具体的などころをつっこんで、この駐輪場の整備を進めていかないと、商店街はますます、なくなっていきます。空き店舗が増える一方。そうでなくても、後継

者に悩んでいるわけですから。このところは、とにかく地元の人が、地元の小さな商店街に顔を出してくれる。それには、商店街の規模に応じて、助成を考えていくという制度を確立すべきだと考えます。区もぜひがんばって、そういう方向で。

(会長)

はい。7ページのところに戻っている話です。それはいいのですけれど。それと、商店街駐車場の助成制度。この一方で、今回の計画ではっきり午後の放置の撤去にも取り組むと言い出していますから。そのつながり、車の両輪という問題はありますよね。

(委員)

今まで助成の利用は1件だったということは、利用しづらいから1件しかなかった。そこはもっとちゃんと利用できる、商店街のためになる制度をつくっていかないといけないと思います。

(会長)

そこは、商店街の方としてみると、来るお客さんだから撤去ばかりされては困る、そういうご気分も当然あるでしょう。11ページからは、第6の安全走行問題になります。ルールとマナーということです。どうぞ。

(委員)

これは、私は実は今日一番コメントで言いたかった。会長が前から言っておられる練馬区独特の自転車に警視庁の防犯登録ではなしに、軽自動車に見られるような、何らかのプレートを付加すること。それには、そのいわゆる講習を受けたということの一つの条件として、講習を受けて。それから自転車の保険に入っている、盗難、事故、いわゆる練馬区の自転車保険というのですか。その二つくらいを条件にして、そういう練馬区独特のプレートを入れるということを前期から、前々期から言っているわけです。それが一切表記に入っていない。

(会長)

私も最初の挨拶にも述べさせてもらっていますけれども、私個人としてはもう、先頃の持論でありまして、先頃の自転車条例に所有者の登録制を義務づける定めをすべきでないかという話です。

この後輪に練馬の「ね」の字と4桁の表示があるような、そのような仕組みにしたら、ルール・マナーのところも、すごく違ってくるのではないかという、まあ、最近コンプライアンスという法令遵守意識という言葉が流行っていますけれども、自転車の持ち主のコンプライアンスを確保するのに、いい案ではないかということですが、まだ全国に例はないわけです。自転車条例で、その単に登録制制度というか、ナンバー表示制を義務づけるというようなことは、私は非常に重要な案ではないかと。まだ私個人も、委員からセカンドしてい

ただいて、サポートしていただいて非常にありがたいのですが。この協議会としてまだ、それを答申に書き込むというところまで行っていないのではないかと思いますので、この際できればあの、交通安全課の方に要望したいのは、練馬区としてその問題に取り組む、特別なプロジェクトチームと言いますか、区民の委員の方にも入っていただくというような、この協議会とは別立てのプロジェクトチームをまだ私どもの任期もあるのでしょうかから、この間に、そういうことが早速されてほしいなと思ったりしているのですけれども。委員いかがでしょうかね。

(委員)

なんらかの形で、一步でも二歩でも前に進めば。

(会長)

そして、練馬区が自転車条例にこのナンバー登録制を書いたりしたら、これも全国的に非常に効果がありますので、そういうのはいいなということが出てくるとは思いますけれども。ただ、区民、自転車利用者の方々の了解がどこまで得られるかというのはここでの問題、コンプライアンス意識のレベルの問題に関係してくるものですから。

防犯登録は警察のご協力をいただいているわけですが、あれは主旨としては、転用ですよね。あの防犯登録しておく、その文字通りには窃盗にあったときに、警察で探索してもらえるという話。それをその放置自転車を撤去したときの持ち主探しに転用している、これは転用ですよ。そうではなくて、やはりナンバー登録、表示制があれば、はっきり登録していない方はナンバーがないわけですから、そういう自転車として放置されているということもはっきりしますよね。ということを私は考えるわけですが、部長いかがですかね。プロジェクトチーム、ただちに明日からとは思いませんが、検討していただけないですか。

(土木部長)

検討いたします。

(委員)

僕は、すぐそういうプロジェクトチームを作って、検討するとかそういうステップを踏まない、例えば区外から来ている自転車をどう見分けるかといういろいろな問題があると思うのですよね。

(会長)

ありますね。

(委員)

だからそういうことも解決していかなくゃならないし、それから転入・転出の問題、そうい

うことも解決していかなければならない。それから戦後はおそらく自転車に税金を払っていたと思うのですけれども、そういうところに果たして自転車が立ち戻っていいのか、利用する側から言えば。

(会長)

戦後ですね、自転車税があった時期があるのです。その場合はちょうど、この軽自動車、原付と同じだったのですが、ここまで来ますとね、第6章がらみで自転車のナンバー等、これを条例化する、それだけ述べさせていただければ。

私はもう一つですね。持論としては、自転車交通標語のコンペをもっとやはり新ためて活発にする。あれは問題を皆さんで考えるのに重要だ。それからあの放置対策が主だったのですが、これまではこの安全走行についての標語も、今まであったのは、「気をつけよう、走るルールに、置くマナー」程度なのです。標語としては自動車標語の方が、積年の蓄積と申しますか、ウームと思わせるものが多いです。自転車交通標語の方は、未だないのではないのでしょうか。では、第6章対策として、私はそれも書いといたほうがいいと思いますけど。改めて、自転車交通標語コンペ。

(委員)

会長。はい、私はさんざんこの会議で、ソフト面についていろいろ発言させていただきましたけれども。そのコンペもそうなのですが、私はやはり、練馬というと、練馬は自転車だというような意識を全国の人に持っていただきたい。車のナンバープレートとかですね、「練馬大根」とかですね、そんな感じではなくて、「練馬といえば自転車だ」ということで、この12ページに書いてあるように、ルール・マナーを周知していく時の場所が、小学校、中学校に頼っているのですけれども、ちょっと視野が狭いじゃないかなと。ちょっと提案なのですけれども、もう少し例えば、日曜日に行われている少年野球とか少年サッカーに働きかけたり、自転車の関連企業、自転車の部品を作っている工場とか、まあ町の自転車屋さんとか、それから教育関係企業、例えばその、これは本当に幅広くて、飲食業のある社長さんはすごい教育熱心で携わっておりますし、あるコーヒー企業では地域に貢献するというのが会社の目標の一つにしています、各地方でゴミ拾いしたりしていますので、そういうところに訴え掛けていく。訴えかけるのはタダですので、せっかく練馬区の区長さんが会長やっていますので、そういったところに訴えかけていって、資金の協力も得た方がいいのではないかと思います。

(会長)

他の催しのところに、自転車問題を訴えてという場合に、具体的にはどういう手法でやったらいいのでしょうか。例えば今年みたいに暑かった時に、クリーンキャンペーンで小さなうちわをサービスに配っている。そこに表示があるというのはありましたけれども、なんかそういうことでしょうか。

(委員)

そうですね、企業のいわゆる広告能力というのをもっと活かすということですね。例えばそのうちわにしても、例えばその企業が貢献するために、コーヒーを配ったりする時もあるのですけれども、ただで配るときもあるのですけれども。

(会長)

そこまでのPR予算というのが、交通安全課にあるわけではないですよ。

(委員)

あるわけではないので、とりあえず話を持ちかけるのはタダなので。さきほどプロジェクトチームを新たに設けるようにご要望をしましたが、私としては、どちらかというと、ルール・マナー、ソフト面についての新たなプロジェクトチームというのをぜひ作っていただきたい。ここに、参加されている方々は本当に道路関係に精通されている方が多いのですけれども、どうも教育機関、教育委員会にいる方というのは全くいないので、実際にここで議論していることは、教育現場の方に伝えても実際やってくれるかといったらわからないですし、そういったところに、企業にも訴えかけて、企業の人にも来ていただく。あと、NPO法人やボランティア集団にも呼びかけてですね、標語のコンテストというのですか、自転車の標語といったものを訴えていく。そういったNPO法人、ボランティア集団を活用して、ブログとか今はやりのツイッターとかそういうもので、簡単に標語を集めて、金賞とかそういった感じで、もっと練馬区から自転車に対して力を入れているのだとアピールしていく。あまり予算を掛けなくて、アピールしていくという方法も中にはあるのではないかなと思います。

(会長)

わかりました。そういうお話ですね。それからちょっと私は先ほどの発言に追加させてもらいます。条例で、自転車登録、ナンバー表示制という場合に、委員は保険に入っているとかで登録手数料、そういう関連のことにお触れになったと思うのですが、私はその場合は、手数料などはなしで、保険などはその登録者に対する指導課題にしたほうがいいのではないかなと思いますけど。さしあたり。追加です。

(委員)

今の関連で、私自身が教育委員会の生涯学習の審議委員をやっておりまして、教育関係者はいないということではございません。この問題も出ています。生涯学習で自転車教育の問題は。

(会長)

ええ、ここに出ている問題の関連ですね。はい、どうぞ。

(委員)

最初に委員がおっしゃった。自転車は車道を走るといことです。

(会長)

はい、そうですね。ここに出ているのは五原則の第一原則に書いてあります。

(委員)

言う機会もなかなかないものですから、ここで。警察の方も見えていると思うのですが、練馬の警察のお巡りさんに、ぜひ車道を走ってもらいたい。練馬のお巡りさんは必ず歩道を走っています。

(会長)

警察官の自転車走行。

(委員)

そうです。勤務時間中に。だから、警察でお巡りさんに殉職しちゃいけないから、危ないから、車道じゃなくて歩道を走るようにと指導しているのではないかと思うぐらいです。

(会長)

今、あのそういう質問がありましたが、警察のほうはいかがでしょう。

(土木部長)

すいません。ちょっと言いにくいでしょうから、私の方から申し上げます。

目白通りは非常に交通量が多くて、車線幅も限られているものですから、道路交通法の中では、危険と判断する場合には、歩道を走ってもいいとそういうような仕切りになっています。それを利用されていると思います。

(委員)

ご発言の途中ですが、それは間違いがあります。

(土木部長)

違いますか。

(委員)

はい。歩道は徐行です。結構、皆さん、お巡りさんは飛ばしています。

(委員)

この前、練馬の豊玉小学校のすぐ西側の道路で、あれは歩道じゃなくて、グリーンの1mぐらい小学生がランドセルを背負って歩くようになっているのです。あるお巡りさんが、その中を自転車で走っているのです。だから僕はよっぽど捕まえて職務質問をやってやろうかと思いました。

(会長)

これははっきりしているのではないのでしょうか。つまり自転車は、軽車両、車両ですので、それとして、道路交通法の適用がある。ですから、警察官が自転車走行される場合は、道路交通法を完全遵守するべき、当然じゃないのでしょうか。

(委員)

お巡りさんがやれば、だんだん一般の人も、車道へ降りて走るようになると思います。

(会長)

そして、歩道走行の場合は道路交通法に規定がありますけれど、これは特例、そこにある例外規定ですね、車道寄りを徐行して、歩行者の歩行を妨げる場合、一時停止しなければならない。したがって、ベルをならして歩行者を移動させるというのは、違反です。2万円の罰金、犯罪行為です。そういう感覚が自転車利用者にはないという感じがします。ですから、ましてや、警察官の自転車走行、歩道を通らないようにしていただく。これは模範を示していただくということです。

(委員)

その問題で、実は警察と協議をしたことがございました。そして、残念ながら練馬の道路、それから練馬のパトカーの絶対数等々から、110番が入って、事件発生といった場合に、かなり自転車で駆けつけるというケースが多い。その場合には、やむなく歩道を走る場合がある。でも一般の方にはその区別がわからない。だから、そういう場合もあるということは知っておいたほうが良いと思います。警察を弁護するわけじゃないですけども。

(委員)

話は全然違うのですけれども。

(会長)

はい、どうぞ。

(委員)



警察の話ばかりなので、マナーの問題で話をされているということです。この記述を見て私は思ったのですが、一番自転車に詳しい、自転車屋さんというのですか。

(会長)

自転車商の方ですか。

(委員)

はい、その役割についてほとんど記述がなくて、唯一、12ページの(c)ところで、防犯登録の徹底だとか、自転車を利用するにあたり、重要な事項について自転車購入時に周知する仕組みを検討するというように書いてあるぐらいなのです。やっぱり自転車を販売している方々の協力というのは、非常に大事なんじゃないかなというように思うのです。

この12ページのところに、そのところの記述を自転車商についての記述を書き込む。協力、役割だけではなく、いろいろところで協力を得られるのではと思います。

(会長)

書き込む、なるほど。それは重要だと思います。

(委員)

練馬で販売する自転車のみんな車道が原則、歩道は徐行というステッカーを貼ってしまうとか。

(委員)

そのあたりは皆さんでご検討をお願いします。

(会長)

失礼、さっきのナンバー登録の場合、自転車は買う時に、自転車商に登録ができる。最近、そういう仕組みも考えられていますけれども。その場合には補助金が出てもいいような気が逆にしたりしています。

(委員)

11ページの本文の下から2行目、警察によるルール違反者への指導を徹底というように書いてあるのですが、東京都さんが平成19年1月にまとめた自転車の安全利用推進総合プランは、警視庁の方も入られて、警視庁交通総務課長、交通規制課長も委員に入られている計画があって、その中で、早急に取り組むべき事項として、ルールを守らない利用者に対する指導・警告・取り締まりの強化というように書いてあります。ぜひ、指導だけではなくて、取り組むべき事項ですから、この練馬区のこの計画を機会に、指導・警告・取り締まりの強化まで、表現化していただきたいというように思います。

(会長)

時間になっておりますので、ご提案申し上げます。まだ7章の走行環境がありますが、これは、前回議論したはずですし、次回に最終答申確定のことがございますから、7章は次回送りにさせていただきます。よく今日の説明を踏まえられまして。あるいはこの間に、事務局の方へ個別にお申し出は結構です。では、ご発言のある方。

(副会長)

6章の今の話の件ですけれども、どうしても事故は起こり得るものなので、起こってしまった時に、最近は損害賠償が非常に高額に自転車にはなっていて、誰がきちんとした情報を提供すべきか。それはやっぱり行政が積極的に自転車の事故でも加害者となった場合、これくらいの責任を負わなきゃならないですよというようなことを情報提供してもいいのかなというように思っています。どこかに、利用するにあたり重要な事故について、そのような項目も含めていただけたらと思います。

(会長)

それも宿題の一つのポイントに、つまり、ずばりいうと、自転車加害事故の件というのは、かなり先頃でも新聞報道もされているぐらいです。この答申でそれに触れるべきかというご指摘だと思います。宿題の一つに意識しましょう。

(委員)

あと一つだけ。次回までさっき世田谷区でご紹介したものは、世田谷の区報に特別号を作って、パブリックコメントのご案内をしていました。だから今回この練馬区のパブリックコメントは、前に聞いた時には1月下旬ということですが、どういう形の事前周知を行う予定かということをお知らせいただければと思います。

(会長)

これをパブリックコメントに記載するというつもりではないのでしょうか。

(交通安全課長)

この答申そのものではなくて、計画(案)の段階でパブリックコメントを予定しています。ただ、パブリックコメントにつきましては、各自治体によってある程度ルールが決められております。世田谷区にも確認したのですが、世田谷区は世田谷区のルールに基づいてパブリックコメントやっているといる部分もありますので、練馬区は練馬区のルールに則って、やっていきたいと考えております。

(委員)

はい、それは別に。どういう予定かということだけです。

(会長)

お約束の12時を回りましたので、これで閉じていいでしょうか、事務局。

(委員)

「てにをは」の修正で、表紙の上から6行目、「交通事故が」が、「交通事故を」じゃないで  
しょうかね。交通事故を発生させてしまう。

(会長)

そうですね。発生させる、ですから、そうですね。「を」ですね。どうもありがとうございます。  
では、本日は時間を少し回りましたが、ご協力ありがとうございました。

(まちづくり推進調整課長)

今回の協議会までに一回、部長の方からもう一度修正案をお示ししたいという話がありました。  
その際に間に合わせるように、できましたら7章について、ご意見がございましたら、  
できるだけ早めに事務局にお寄せいただければ、そのご意見を反映した形で修正案をお示し  
いたします。

(会長)

ええ、今度の24日が本番ですからね。はい。今日の全文に対する質問意見があれば反映さ  
れるのでしょうか。交通安全課宛てに出してください。

(交通安全課長)

事務局の交通安全課で結構です。

(会長)

では、以上にいたします。ありがとうございました。