

会 議 要 録

会 議 名	第 3 回 八王子市外部評価委員会	
日 時	平成 24 年 12 月 17 日 (月) 9 時 30 分 ~ 12 時 10 分	
場 所	八王子市役所 本庁舎 第 6 委員会室	
出 席 者 氏 名	委 員	御船洋委員長、渡邊常義副委員長、小林孝次委員、澤田眞也委員、中村文子委員、堀井弘喜委員、松井望委員 (副委員長以下 50 音順)
	説 明 者	市民活動推進部 学園都市文化課 小浦晴実課長、南部かや主査 道路事業部 交通事業課 平沼丈夫主査
	事 務 局	田沼正輝行政経営部長、新納泰隆行革推進課長、設楽いづみ行政経営部次長兼経営監理室主幹、井上茂経営監理室主幹、北野領行革推進課主査、小林健次経営監理室主査、大竹南生経営監理室主事、越智めぐみ経営監理室主事
欠 席 者 氏 名	保井美樹委員、佐久間寛交通事業課長	
議 題	(1) 対象事業のヒアリング及び評価 (2) その他	
公開・非公開の別	公開	
非 公 開 理 由		
傍 聴 人 の 数		
配 付 資 料 名	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業再点検表【資料 24-8】 ・ 参考資料【資料 24-9】 ・ 委員からの事前質問に対する回答【資料 24-10】 ・ 中・細事業一覧 (第 3,4 回対象事業)【資料 24-11】 	
会 議 の 内 容	別紙のとおり	
会議要録署名人	平成 25 年 1 月 28 日 御船 洋	

第3回八王子市外部評価委員会 会議要録

平成24年12月17日(月)

1 開会

【御船委員長】(開会のあいさつ)

【小林経営監理室主査】(資料の確認と説明)

2 議事

(1) 対象事業のヒアリング及び評価

ア 「彫刻のまちづくり(維持管理)」 学園都市文化課

【御船委員長】(課題整理検討会による論点からの質問)一つ目に、100基を超える彫刻により芸術の振興を図るという“彫刻のまちづくり構想”は、平成10年に彫刻の定期的購入を終了し、現在は維持管理の事業が中心となっている。今後、市として彫刻のまちづくりをどのように展開していくか、所管課の考えを伺いたい。

二つ目に、彫刻の安全性や美観を保つための維持管理は重要だが、その維持管理費用に見合う彫刻の活用が図られているかという検証を行うことは必要であると思われる。そこで、費用対効果の観点から、本事業による効果や成果をどのように把握しているか。

【小浦学園都市文化課長】“彫刻のまちづくり”の展開についてだが、現在は、彫刻の状態を保つことがまず重要と考えており、短期的な修繕を繰り返している。長期的な視点に立った修繕も視野に入れ、検討しているところである。また、彫刻は、景色の中に溶け込み景観を潤しているものであるが、市民にその良さを認識していただくために、市民にかかわってもらう事業も検討している。

費用対効果についてだが、維持管理と並行して、写真コンクールの毎年開催や彫刻フォトマップの作成・配布といった取組を実施している。このような取組を通じて市民の方に彫刻の存在を知っていただき、彫刻を通して、芸術文化が育まれることにより市民の心の豊かさの醸成を図っている。効果の把握については、芸術文化という領域の特殊性に逃げるつもりはないものの、定量的な効果の把握や評価は難しい事業であると認識している。

【松井委員】悩ましい問題だと感じる。所管課としても、一度作ってしまったものをどうするのかという課題を抱えていることと思う。「将軍の孫」と「若き日の母」という作品を実際に見たが、風景の中に溶け込みすぎている、と感じた。今後の課題は、それら彫刻を利用し、どのようにまちづくりを行っていくかということだ。

また、大きな問題は、設置場所が市内に散らばりすぎていることである。【資料24-10】の事前質問で、設置場所の選定理由について伺っているが、駅周辺や公共施設、コミュニティーの核となるような団地や広場等であることが回答として挙げられている。先に彫刻ありきで設置したものか、あるいは、まず設置スペースを、まちづくりの観点から回遊性なども考慮し想定した上で設置したものなのか。

まちづくりは、人の動きもあわせて考えなければ意味がないものだと思うが、104基ある彫刻を一日で歩いて回することは不可能である。設置場所についての戦略があるか伺いたい。

【小浦学園都市文化課長】ここ数年は彫刻の移設はあるが、新規購入はしていない。移設のきっかけは、公共施設の建設等、何らかの事情により移さなければならなかったためであるが、戦略的な視点までは持っていないのが現状である。委員が言及した2基の彫刻についても、近々メンテナンスを行わなければならないが、どの程度の数の市民が彫刻に注目又は認識しているかはわからない。設置当初は、シンポジウムを開催するなど、かなりのお金をかけて彫刻を設置していたが、ユーロードに設置したものと多くの彫刻は都市づくりの戦略的な視点をもって設置されたが、当時から、設置場所を探すのに苦慮しながら事業を進めていたと聞いている。

【松井委員】今後、震災等の自然災害により彫刻が倒壊するおそれもある。「将軍の孫」のように小振りなものは良いが、「若き日の母」のような少し大振りなものとなると、周辺の歩行者にとって危険である。設置してから相応の年数も経過していることを考えると、耐震などのメンテナンスが必要となるだろう。しかし、移動させるにも簡単にはできないであろうし、投入したコストに見合う見返りが見えていないようであることも踏まえると、これら彫刻をどこまで維持する意味があるのかがよく見えない。

【小浦学園都市文化課長】防災の視点は近年特に重要になってきている。どの彫刻が危険であるかということはこの場で明確には言えないが、今後、防災の観点からの移設の必要が生じる可能性はあると思う。

【松井委員】【資料 24-10】の事前質問で、彫刻に優先順位をつけてメンテナンスをしているということであり、いたずらによるものも優先順位の判断基準の一つとしているが、いたずらが多い彫刻は特定しているのか。

【小浦学園都市文化課長】この一年間でも2回のいたずらがあったが、その2回は大きな石の彫刻に物が貼りつけられるなど、パターン化されたいたずらだった。他の彫刻に関しては特段そのような事例は聞いていない。

【澤田委員】松井委員がおっしゃったとおり、悩ましい問題だと思う。南大沢の富士見台公園に設置されている2基の彫刻をよく見るが、外部評価で本事業が評価対象として取り上げられるまで、この彫刻は何だろうと不思議に思っていた。周辺の方に聞いても、そこにある彫刻がどのようなものかは知らないとのことだった。芸術の分野は非常に難しい。絵画はポピュラーな芸術だが、彫刻は趣味として興味を持つ方の範囲が狭い分野ではないかと思う。

まず、作製と設置を含め、どれほど費用がかかっているのかお尋ねしたい。

また、先ほど松井委員もおっしゃったとおり、市内に分散してしまっていることは問題である。広い八王子市内をすべて見て回るのは、よほど彫刻に興味がないければしないだろう。箱根の彫刻の森美術館のように、1か所または数箇所に集め

れば、そこへ見に行けるし、彫刻に興味のある市外の方も見に来ていただくこともできる。彫刻は興味を持っておられる方が少ない分野だけに、市民や市外の方に継続して関心を持っていただくような仕組みがないと後々地域のお荷物になってしまう。

当初から仙台市や立川市のように市民のサポーター組織を作り、維持管理や PR 活動を委託するなど、興味関心のある市民にかかわってもらうような取組を行うべきだった。なぜ八王子市では実施しなかったのか。

また、もし 1 か所に彫刻を集めるような場合には、高尾にある「わくわくビレッジ」のような建物の中や屋外に集約して展示するなどもできたのではないか。今から移設することは費用もかかり、なかなか難しいと思うが、もしそのような話になった場合、可能であるのか。

このまま彫刻を維持していくのであれば、やはり市民サポーター組織を作り、維持管理と PR を兼ねて、関心のある方や地域の方、これから増えていくシニア世代や、大学生のボランティアなどをお願いすることもできるのではないか。

【小浦学園都市文化課長】彫刻を作製した当時は、財政的な状況もあったと思うが、富士森公園を会場に、市民にも彫刻を彫ってもらうなど、市民も参加し大々的に彫刻作製を行っていた。そもそもの事業の始まりは、市内に美術大学が 2 校あるということから出発したようだ。

市民サポーターについては検討しなければならないと思っている。設置した彫刻に対し、いたずら等もあり、目の行き届かない点もある。地元の方に愛着を持っていただけるような仕組みの一つが、サポーターであると思う。

経費に関してだが、彫刻作製の経費に、1 体数百万円はかかっている。移設の費用にも、100 万円近くかかるものもあるようだ。1 か所に集約するという考え方も理解でき、また、すべての彫刻に同様の費用がかかるわけではないと思うが、相当の費用はかかるため、実施するにしても長期にわたることになるだろう。

【堀井委員】彫刻を作製していた当時の状況や、市内の色々な所に彫刻が設置されていることも知ってはいたが、設置時期もテーマもばらばらで、場当たりに実施されている印象を受ける。活用についても、写真コンクール等を行うにとどまり、彫刻が活かされていないことは勿体ない。所管課からも市民への周知について悩ましいという話があったが、例えば、浅川の遊歩道に彫刻を集約した上で、観光課とタイアップして、千人同心等で関連付け、ストーリー立てをするといった視点で活用方法の見直しをしてはどうか。彫刻フォトマップについても、4,000 部配布したとのことだが、特定の人が見ているだけで、なかなか広く市民に見てもらえてはいないと思われる。観光資源に活かす形での有効活用はできないか。

維持管理に関しては、市庁舎の前の彫刻について、酸性雨による損傷を処理した際、製作者から、作品に勝手に手を加えたことに対しクレームがあったといった話も聞いているため、色々とし難しさもあるかと思うが、それを乗り越えて有効活用していかなければ勿体ない。また、現在は学園都市文化課から学園都市文化

ふれあい財団に維持管理を委託しているが、庁内には、道路事業部や公園課など、道路や公園管理のために市内を見て回っている課があるため、メンテナンスの担当部署が学園都市文化課である必要はないのではないか。学園都市文化課としてかわるのであれば、観光課等とタイアップし、彫刻という文化財を活かせるような方向で考えていただきたい。

【小浦学園都市文化課長】観光資源としての活用方法や、設置場所にテーマを持たせることなどについても、悩ましい問題と考えている。浅川の遊歩道にまとめるという案にしても、移設の費用等の課題がある。また、移設に当たっては、これまでも、作者の意向をある程度聞いた上で維持管理を行ってきたため、移設先等の制限は特段ないと思うが、作者の意向とのバランスを見ながら調整していきたい。また、先ほど委員がおっしゃった、歴史的なもので関連付けるとするのは良い案だと思う。

【中村委員】私も八王子が彫刻のまちであるという認識を持ったのは近年のことであり、彫刻が街中にあっても横眼に見て通り過ぎているというのが現状である。市民にアピールする方法に工夫が必要だ。移設も悪くはないが、莫大な予算がかかることでもあるため、今の彫刻をどのようにアピールしていくかを検討した方が良い。アピールの仕方としては、彫刻フォトマップの配布以外にももっと良い方法があるのではないかと。例えば、街中でボランティアが彫刻の清掃をしているのを見たら、私自身は彫刻に対する認識を改め、素通りすることもなかったのではないかと。事業の理念として、彫刻を都市の核や文化の核、コミュニティの核としたいと言っているが、現実はそのようになっていない。それよりは、アートを愛する市民を育てることを目的に据えたいと感じる。

気になったのは、作製した彫刻はいつまで維持管理するのか。著作権等の問題もあると思うが、終わらせ方についての考えはあるのか。

【小浦学園都市文化課長】時代の流れも影響し、必ずしも、彫刻が設置されていることを支持してくれる地域の方ばかりではない。地元の愛着という点で、その場にマッチしていない彫刻もあると聞いている。御指摘のとおり、地元の方に手をかけていただくことで彫刻に対する愛着が深まり、地域から彫刻のまちづくりの意識が広がっていくという可能性はあると思う。一方、彫刻によっては、一般の方によるメンテナンスが難しいものもある。石でできている物は水洗い等の清掃が可能だが、ブロンズ製であったり細工が細かい物は、知識がなければ難しい。NPO にお願ひする方法もあるかもしれないが、市民によるメンテナンスが可能なものとそうでないものの区分けは必要だと思う。

【澤田委員】移設には大きな費用がかかるという説明を伺った。一方、作ったものを廃棄するわけにもいかないで、活用することを考える以外にない。それも、いかにお金をかけずに活用していくかということ考えると、やはり、サポーターを組織化して、専門家と一緒にメンテナンスをしていくのが良い。また、企画自体もサポーターが行えば、また違った発想が出てくるかもしれない。広報を使

って大々的にサポーターの募集をかければ、再び彫刻に関心が持たれる可能性もある。

今までどおりのことをやっても、維持費用ばかりかかって市民に関心を持ってもらえないという状態が続くため、いかにお金をかけずに彫刻を知ってもらい、メンテナンスもしていくかという点から良い方法を模索していくべきではないかと思うので、検討していただきたい。

【小浦学園都市文化課長】いちょう塾で彫刻の講座を開講しており、先日も講座を実施したところである。講座の受講者からも、サポーターのような方が関わってはどうかという意見をいただいているため、検討していきたい。

【松井委員】しかし、いちょう塾の講座の受講者の状況を見ると、市の職員が10名で一般受講者が4名であり、ほとんど市職員向けの講座ではないかと感じられる。

【小浦学園都市文化課長】先日実施した講座は、市役所内の小さな会場で実施したということも影響していたが、例年は学園都市センターを中心として、公開講座という位置づけで実施している。周知の方法にも問題があるとは思いますが、一般の方で満員になるような状況でないことは確かである。そのような状況からも、彫刻について、市民の関心を引き起こすところまで至っていないと認識している。

【松井委員】受講者全体に占める市職員の多さは、市民の関心の低さの表れではないかと感じる。

【小林委員】アートという性質上、メンテナンスや移動も大変な費用がかかることだろうし、購入した際も莫大な費用をかけたのだと思われる。終わり方が難しいため、どのように活用するかという議論しかないと思う。震災の影響があった地域だったかと思うが、美大生がボランティアで修復にかかわったという話を聞いた。八王子市に彫刻を置いたのは、東京造形大学や多摩美術大学がある経緯からであると思うので、教育の一環として、それら美大生の力も活用し、さらに市民も巻き込むようなPRを上手くしてほしい。業者にお金を払ってメンテナンスするだけではない活用と維持の工夫が絶対に必要である。美大生の活用というのは現在どのようにされているのか伺いたい。

【小浦学園都市文化課長】メンテナンスに関して、現在美大とのかかわりはない。彫刻展などの際は大学と連携している場合もある。ただし、潜在的な面を考えれば、市の事業にかかわっていただいている大学生もいるので、今後美大と連携していきたいと考える。先ほど話したとおり、彫刻の中にもメンテナンスの難しさによるランクがあるため、美大の連携も、そのランクの中に上手くあてはめることが理想である。今後研究していきたい。

【小林委員】彫刻を専攻している学生にとっては、作品を見たり、作者とかかわることは大きな教育効果になると思う。さらに、そのような取組をPRすることで、八王子市民も関心を持つと思うので、できることから取り組んでほしい。

【渡邊委員】かつて、各自治体で文化施設の箱物を作り、それが一段落した段階で、彫刻を作ろうという動きがあった。八王子市においても、そのような全国的な流れの

中でスタートしたのではないかと思う。一方、文化振興計画策定に向けたアンケート結果を見ると、文化資産としての彫刻に対する市民の認識は非常に低い。市民の認識がこれほど薄い物を、果たして今後もお金をかけて維持する必要があるのか。残すべきものの整理を行うことも含めて検討する時期でないかと思う。

また、先ほど堀井委員から、道路事業部等、市の別の部署が行っている巡回の中に組み込むという意見があったが、それに関連して、市役所に設置されている彫刻の維持管理については、市の庁舎の維持管理を行っている委託業者の日常の業務の中に含めることも考えられる。そのように、学園都市文化課だけで維持管理を考えるのではなく、他の所管に移して管理してもらい、又は他の所管が担っている業務委託の中に含めることも一つの方法ではないかと思う。

【小浦学園都市文化課長】廃棄や整理をしなければならない時期がいつかは来ると思っている。しかし、これまでに、廃棄や整理が求められるような決定的な破損は生じてこなかったため、今のところはそこまでは考えていない。

また、施設管理の中で彫刻の維持も行うことについてだが、どこまでの業務を担ってもらうのかによって費用に影響も生じるため、関連所管と調整したいと思う。水洗いや台座の清掃程度なら、施設管理を行っている業者にも可能かもしれないが、本体の維持となると、業者に必要な経験が備わっているかどうか求められるため、彫刻ごと、設置施設ごとの管理所管との調整になると思うが、なるべくお金をかけない形での維持管理という点を考慮して検討していきたい。

【中村委員】例えば、彫刻の風化を防ごうという趣旨の寄付を募ることを通して、費用を集めつつ市民の関心を喚起するという方法はどうか。

【小浦学園都市文化課長】非常に少ない事例ではあるが、自治体によっては、彫刻のまちに特化した基金のようなものを作っている所もあるようだ。しかし、市でも音楽コンクール等、様々な基金を設けているが、一般の方への広がりがなかなか見込めないという状況を経験しているため、基金という方法は難しいのではないかとというのが正直な感想である。

【中村委員】寄付文化が無い国であることは確かだが、その文化を作っていく必要があるのではないかと思う。

【堀井委員】「ゲゲゲの鬼太郎」の彫刻がある境港市に行ったが 20～30メートルおきに、小さいが精巧なつくりのブロンズ像があり、わざわざその像を見るために観光客が訪れていた。八王子市においても、シャッター街の現状を考えたとき、観光など、人が動き、集まるようなものへと、お金をかけてでも見直しすべきだ。大きな彫刻を移設するのは大変なことだとは思いますが、七福神のイベントだけでもかなり多くの参加者が街中を歩いている。また、彫刻は、おそらく50年、100年経っても捨てることもせず、今のまま維持管理をするだけだろう。活用の方法を考えて、商店街に並べるなどしたら良いのではないか。設置場所に関して言えば、例えば市役所近辺の鶴巻橋に設置されている「夕やけ小やけ」の彫刻を見ると、なぜここにこのような彫刻があるのか、陣馬の方にある夕やけ小やけふれあいの里

に設置されるべきものではないか、と感じる。彫刻を作製した当時は、その都度、場当たりに設置したのではないかと思われる。いずれは見直しをかけて移設をすべきであり、そのための費用は基金としても良い。

【小浦学園都市文化課長】境港市は私自身行ったことがあるが、彫刻のまちづくりの成功例だといえるのではないか。設置する彫刻に一つのテーマがあると、市民の方にもわかりやすいのではないかと思う。八王子の彫刻がテーマ性を持てるかどうかということも検討しなければならない。

【松井委員】そのようなテーマ性やストーリーこそ、美大の学生に考えてもらった方が良い。美大と連携していきたいという市の思いは資料からも伝わってくるが、美大の学生を手足のように使って維持管理をさせるというのでは、おそらく動いてはもらえないだろう。学生からすれば、自分でパブリックアートを一つ製作できるなどのメリットがあれば参加するだろうが、作られたものの維持管理のために働くということでは、積極的にかかわる動機づけにならない。そのため、数日間をかけてストーリーを作ってもらうなど、面白い企画を考えて学生に参加してもらうようなまちづくりを行う必要がある。そうすることによって、単に委託の費用を出すだけにとどまらず、文化振興を進めている部署と呼べるのではないか。

(担い手・総合評価)

【御船委員長】(各委員の挙手により)担い手評価は「市7」とする。

「市」の理由は、「2 事業の目的あるいは手段について根本的見直しが必要」とする。

【松井委員】全体的に効果の見えにくい事業である。まちづくりの観点から、回遊性の乏しさやストーリー性の無さというのが、今後の大きな課題と言える。彫刻に対する地元の愛着度が、現在まであまり調査されていないようである。地元への聞き取りなど意識調査を進めていき、事実として把握することが必要である。それを踏まえて、設置場所や維持のあり方を検討すべきだろう。また、維持管理を新しい組織等の外部にお願いすることも一つのやり方ではあるが、参加の動機づけを考える必要がある。

【御船委員長】私個人の印象としては、終わり方をどうするか、また、残すものと廃棄すべきものとの整理をどうするか検討するという意見があったが、それも含めて、中長期的な維持管理計画を作った方が良いと思う。それに伴い、費用がどれくらい発生するのか、どのような対応をすればよいかが見えてくると思う。事前質問に対する所管課の回答でも、中長期的な修繕計画はなく、毎年修繕計画を作っては実行しているという状況であるようだ。委員の方からも御指摘があったとおり、ばらばら感、場当たり感を強く感じる。建物であれば寿命があり、当然これら彫刻のようなものについても、屋外にあることを考えると、屋内にあるものより劣化が激しいことを考え、計画的に維持管理を行っていった方が良い。当時、まちづくりの一環として彫刻をどのように位置づけるかといった観点が抜けてしまっ

たまま今日に至っているため、担当所管課が苦勞されていることと思う。

委員の意見からは、「防災の観点から見直しが必要」「他所管との連携による見直し」、「観光資源として活かす工夫をしたほうがよい」、市民の関心が非常に薄い
ため、どう高めるかという点から、「もっと市民にアピールすべき」「サポーター
を組織化する」、「地元の協力を受ける」などにより、お金をかけずに維持管理が
できる方法を模索していただきたい、といった意見があった。

総合評価としては、これらの意見を中心に事務局と調整したい。

(学園都市文化課 退室)

(休憩)

(交通事業課 入室)

イ 「交通公園（共通管理費）」「東浅川交通公園」「清川交通遊園」 交通事業課

【御船委員長】(課題整理検討会による論点からの質問)3 事業に共通の論点として、事業
開始当初と比べ、交通環境や交通事情は変化してきていると思われる。1970 年代
を中心に全国的に多くの交通公園が設置されたようだが、近年では、新たに交通
公園を設置する例がほとんどないことは、その一つの表れではないかと推測され
る。そのような中、市の交通安全教育施策における、交通公園に求められる役割
はどのように変化してきたか。また、現在、その役割に対しどのような効果を挙
げているのかについて、所管課の考えを伺いたい。

二つ目に、市の交通安全教育は、交通公園内での指導に限らず、交通公園がな
い地域への出張指導も行っており、学校でも別途、交通安全教育が行われている。
そのような中、交通公園という施設自体の意義や役割は小さくなってきているの
ではないかと思うが、ソフト事業のみならず、交通公園の維持管理というハード
面での意義や役割について、所管課としてどのように考えるか。

【平沼交通事業課主査】交通環境の変化について、1970 年代は自動車の増加に伴い交通環
境が悪化していった時代だと思われる。近年においても、市街地の中を 30 km/
h 以下の速度規制を行う「ゾーン 30」という警察の政策があるように、身近な道
路に車がどんどん入ってくるという実態がある。そのような中、路上ではなく安
全な公園で、自転車の練習や交通マナーの教育をしたいという保護者のニーズは
今も変わらないと認識している。また、交通公園は交通安全政策のシンボリックな
要素もあり、交通公園を持つことによって市としての交通安全施策の意思表示に
も当たるのではないかと考えている。保護者には、安全に子どもの交通安全教育
を行うための選択肢の一つとして存在意義があるのではないかと考えている。

ハードの役割としては、保護者が安心して子どもに交通安全教育ができる場所
が近年求められている中、その要望に叶うものであると考えている。

【松井委員】シルバー人材センターに公園の管理業務委託をしており、委託費は 440 万円とあるが、一方で、指導員の委嘱に対して 1,300 万円ほどの費用をかけている。この二つの業務は別物なのか。指導員はどのような内容、頻度の業務でこの 1,300 万円ほどの金額となるのか、勤務状況を伺いたい。

【平沼交通事業課主査】指導員は、1 人当たり週 30 時間（1 日 6 時間で週 5 日）、年間 240 日勤務である。

【松井委員】常勤ということか。

【平沼交通事業課主査】はい。土日も勤務があるため変則的ではあるが、週 5 日の常勤勤務である。

【松井委員】シルバー人材センターの方と指導員の 2 名が常にいるということか。

【平沼交通事業課主査】基本的にはそのとおりである。ただし、指導員は出張指導があるため、常時 2 名いるわけではない。晴天の土日は日によって交通公園が混雑するため、なるべく園内で指導を行ってもらっている。一方、公園の利用者が少ない平日には、出張指導に当たってもらっている。

【松井委員】2 名いることの必要性がよく分からない。指導員の方が、シルバー人材センターに任せている管理業務も合わせて行うことはできないのか。

【平沼交通事業課主査】指導員は交通公園に勤務しているのではなく、基本的には本庁勤務である。平成 20 年度に指導員の位置づけを変更し、元々は交通公園に直接勤務していた指導員を本庁勤務とし、本庁から公園へ応援に行くという形にしている。そして、公園の管理業務は貸出し業務も含め、シルバー人材センターにお願いすることとした。ただし、交通公園で行う行事や教育指導については、利用者が多い時にはなるべく指導員が出向いて指導を行うようにしている。

【松井委員】単価としては、シルバー人材センターより指導員の方が高いのか。

【平沼交通事業課主査】そうだと思う。指導員の報酬は、職員課の嘱託員報酬の規定に基づき算出している。

【堀井委員】利用者数のカウント方法について、申込書の記入により把握していると資料にあったが、清川交通遊園にも、申込書の記入を行えるような場所があるのか。また、利用者数は単純に割り返しただけでも 1 日で 40 人近く利用していることになるが、本当にそれだけの人数が利用しているのか。

【平沼交通事業課主査】申込みを行う事務所は清川交通遊園にもある。事務所がわかりづらい場所にあるため、よくそのような御指摘をいただく。また、利用者数の数字に間違いはない。

【堀井委員】公園の利用者は基本的に学童である。学童は、学校がある平日の昼間は使わず、学校が終わってからや土日の限られた時間に使うものと思われる。近くを通りかかってあまり人を見かけず、公園周辺も最近では子どもが少なくなってきたと思われるため、これだけの利用者数があることに驚き、感心した。

また、地域の交通安全事業は交通安全協会が行うものだと思っていた。なぜ市が実施し、交通安全協会に事業を移管しないのかということが疑問である。

【平沼交通事業課主査】地元の利用は少ないかもしれないが、久保山など、遠方からも来ていただいている。しかし、清川交通遊園は交通アクセスが大変不便であることが課題である。現在、榎原小学校の南側に新たな道路を建設する予定であり、交通アクセスが向上すれば、もっと利用して頂けるようになるのではないかと思う。

土日は東浅川交通公園が混み合う場合もあり、もっと落ち着いた所で子どもを自転車に乗せたいという保護者によっては、みなみ野方面の方が清川公園へ来園することもある。そのような利用者の実態は、アンケートを実施することにより少しずつ明らかになってきている。

【澤田委員】施策全体を把握するために【資料 24-11】「中・細事業一覧」を頂いているが、「交通安全対策の推進」(実施計画区分名称)に含まれる細事業のうち、「交通安全教育」事業として1,800万円近くが計上されている。交通公園事業(3事業)が約800万円程度なのに対し、「交通安全教育」事業はその数倍の事業費となる。交通公園事業は子どものためだけに実施しており、「交通安全教育」事業は大人も含めて実施しているといった違いがあるのか。

交通安全教育そのものは、当然大人に対しても必要とは思いますが、大人に対する教育は、警察が運転免許の取得の際などに実施しているため、市は子どもを中心に交通安全教育を行うという方針で、交通公園事業を実施しているものと思っていた。しかし、その他に「交通安全教育」事業として大きな事業費が計上されている。市は、交通安全教育施策の範囲に関し、大人と子どもという対象をどのように考え、費用を計上しているのか伺いたい。

【平沼交通事業課主査】交通安全教育事業の一つに、小学3年生を対象に行う自転車安全運転免許証発行事業がある。これは、学校の校庭にコースを作り、実技を行うものである。また、小学5年生に対しても安全教育を行っている。その際、必ずパンフレットを渡している。例えば、3年生だと70校5,000名のうち7割強の55校に実施しているため、3,500名×100円のパンフレット代が発生する。そのような金額も、費用の中に含まれている。

一方、成人については、警察が実施する交通安全事業に、交通安全協会がボランティアとして協力しているが、市としては、補助金とは別に、春や秋の交通安全運動やキャンペーン等、費用のかかる事業に直接指導に入り、協賛という形がかかわっている。成人に対する交通安全教育は、委員の御指摘のとおり基本的には警察と交通安全協会が中心となって担い、市が側面から支援するという役割である。

【堀井委員】交通公園(共通管理費)と東浅川交通公園、清川交通遊園を併せて24年度予算が8,124,000円とのことだが、指導員の人件費13,747,000円と職員の2,952,000円を併せると、この事業だけで、2千数百万円の人件費がかかっている。単に事業費だけで見るとこの程度の額かと思うような事業も、人件費も含めると、見え方が大きく違う。人件費を含めた総額のコストの認識は持っているか。

【平沼交通事業課主査】認識は勿論ある。囑託員についても、事業を切り離してはいるも

の、もともと交通安全教育を行うための人員配置であるため、全く無関係とは言えない。ただし、実際には出張指導の方に力を入れているため、業務の比重は出張指導へシフトしている。

【堀井委員】では、「交通安全教育」事業の約1,700万円の中に指導員の人件費約1,300万円が含まれていると考えてよいか。

【平沼交通事業課主査】はい。

【松井委員】資料《24》-10「委員からの事前質問に対する回答」のうち、「自転車事故者数の推移」のデータは、本事業の効果を見る上で重要な指標である。安全思想が広がり、交通事故者が減少すれば、事業の効果があったと言えるだろう。データを見ると、平成16年をピークに15歳以下の事故者数は減少傾向にあるため、交通公園は非常に効果があるのだと思いがちだが、公園を設置したのは昭和43年であり、その流れを見ていくと、平成16年までは、件数は上がってきているということではないか。この6年ほどの減少傾向は、交通政策により交通安全思想が広まったと捉えることもできるが、単に子どもの減少に伴い事故者が減ったとも考えられる。もう少し丁寧にデータを見てみないと、この事業の効果はよくわからない。

資料に掲載されている事故者数の推移のグラフは平成12年～22年までであるが、平成12年以前の傾向はどうか。

【平沼交通事業課主査】平成16年からの動きは、全国的な傾向と一致している。子どもに対する教育の効果が、事故件数の減少にどのような形で結びつくかについては、様々な論文を拝見しても、蓋然的な効果を確認するにしろ、明確な数値を出すのは苦労しているようだ。ある学者によれば、3～5歳頃に受けた教育の効果が実際に現れるのは20～25歳頃だという。交通公園で遊んだ方とそうでない方が成人したときにどのような交通マナーを身に着けているかということまで踏み込まないと、教育による効果は図れないのではないかという見解もあり、市がそのような点まで把握するのは難しい。市としては、子どものうちから交通ルールを覚えることが大切であるという一般論に基づき、楽しみながら交通安全教育に参加できる環境を整えることも必要であることから本事業を実施している。

【中村委員】日本は法令遵守が厳密な国であると思う。道路を横断するにしても、手を挙げれば車が停まってくれるものと考え。一方、海外では、歩行者と運転者は対等だという思想が普通らしい。歩いているから保護されるというのではなく、対等の関係のため、お互いに注意義務がある。交通安全教育に関しては、もう少しリスク管理の要素を取り入れることが大切である。

交通公園に関しても、利用者の目的と設置目的が異なっているのではないかという課題整理検討会の論点があった。自転車を借りて、のびのびと練習することで効果があるのかとも思うが、道路の交通安全にとって、どのような効果を挙げているのかが疑問である。果たして公的な役割として交通公園を整備しなければならないのか。

【平沼交通事業課主査】確かに、今の交通公園は、親が子どもに教え込むというよりも、コースを走りながら自然に交通ルールを理解してもらうというものになっていると思う。そのような意味で、設置している標識などは、子どもの目線に入るよう、実物よりも小さく（低く）作られている。

【中村委員】例えば、トラックの運転席から、自転車に乗っている自分がどのように見えるか、といった教育はしているか。

【平沼交通事業課主査】実施していない。しかし、交通安全教育は交通公園のみならず、学校でも別途実施している。一方、成人に対する教育は警察が実施している。こうした状況における本来のあり方は、学校と警察が連携し、交通安全教育を進めるべきではないかという考えもある。しかし、都市部では学校、警察それぞれの担う役割の中で実施され、連携は後回しにされる傾向がある。そうした経緯があって昭和 50 年代に交通事業課のような課が役所の中に設置されるようになった。そのような課が主体となって、交通安全教育を実施していく方が、現実的に子どもに対する教育が充実するものと考え。

委員の御指摘のとおり、ヨーロッパでは道路に出れば子どもも大人と扱いが等しく、車道に出て轢かれれば、車道を運転している車の方が正しいので、子どもの親が車の損害を払わなければならないような厳しい社会になっている。ドイツの学校では、子どもを道路に連れて行って標識を見せ、ここは絶対に歩いてはいけない、といった指導をするという。学校でできなければ地域が行うなど、小学生でいる間に、どこかで必ずしっかりと交通安全教育を受けられるような取組をしている。また、先進諸国の中で、小学生に交通安全教育を行っていない国はないと理解しており、日本でも全国で行われているとは思いますが、日本の学校における交通環境に対する教育は未だ不十分という中で、交通事業課としてその後押しをしている。その一つとして交通公園における交通安全教育事業を実施している。

【澤田委員】私自身、子どもや孫を交通公園に連れて行ったことがあるが、どちらかと言えば遊園地の一つのようなイメージで利用していた。交通安全教育をしようといった気持はなく、そこへ行けば楽しむことができ、ついでに交通安全も学べるというものだ。交通公園の利用により、以後の交通安全に対する意識が変わるとまではいかないのではないか。

市全体に言えることだが、色々な事業に手を出し過ぎている印象を受ける。

交通公園も、八王子市に限らず多くの市で持っている。他市にあるからという横並びの発想で実施しており、本当に必要なのかという意識は持っていないのではないかと。必要なものと不必要なものとの間に、無いよりはあった方が良さだろう、というようなグレーゾーンに位置する事業が多いように見受けられるが、その中で線引きをしなければならない。

松井委員とのやりとりの中でも、事業による効果を計数的に追えないとのことだった。学校でも、要請すれば警察が指導に来てくれる。自転車の習得には役立っているかもしれないが、この事業は交通安全教育に絶対的に役立っていると言

えるものがないと、無駄な事業をたくさん生み出してしまうことになりかねない。

【平沼交通事業課主査】交通公園が無い自治体もある。効果の見込めない事業ではないか、必要性が本当にあるのか、という議論も当然かと思う。しかし、本市の交通公園は利用も非常に多く、運営方法等について、全国の自治体から問い合わせがある。なお、警察等ですべて担っていただければ、交通事業課の役割自体が不要になるのではないかと思う。

【堀井委員】警察等が役割を果たせていないように聞こえるが、例えば第 5 小学校では、学校での教育の際、参加者が各自自転車を持ち込み、点検からマナー教育まで交通安全協会や警察が行っている。

【平沼交通事業課主査】そのような事業も、交通事業課で交通安全協会や教育委員会、自転車商協同組合との調整、手配を行った上で、教育指導員が学校へ出張しているものである。このような事業も、本来であれば、どこかが自主的に動いてもらえば良いが、実際には交通事業課が主体となって進め、当初は全 70 校中 20 校近くで実施したが、現在は 55 校まで実施できている。

【堀井委員】そのような仕組みは慣例化しており、絶対のルールはないのではないか。

【平沼交通事業課主査】こうしなければならぬということはないが、東京都においても治安対策本部という部署が警察と教育委員会とを取りまとめている。国においても警察庁と国交省と文科省とを取りまとめているはずであるが、今は文科省と警察が直接実施しているという話を聞く。

【中村委員】コーディネート機能や、出張指導の充実という点は理解できたが、それらとこの交通公園を運営するということがつながらぬ。

【平沼交通事業課主査】交通公園は学校とは別に安全教育を行っており、また出張指導はすべての学校に実施しているわけではない。そのため、保護者が自ら子どもに交通安全教育を行いたいと思えば交通公園を選択肢の一つとして選ぶこともできる。保護者によっては単純に遊ばせたいという方も多くいらっしゃると思うが、遊ばせることによって、園内の信号や標識にある程度馴染んでいただけないかと思う。

【松井委員】23 年度の利用者数は両公園合わせて約 5 万 6 千人だが、これは延べ人数だと思われる。近所の方は遊び場として利用しているのではないか。

【平沼交通事業課主査】リピーターの方も人数に含まれており、近所の方はそのような実態もあるかと思う。しかし、駐車場があるため、遠くから車に乗ってみえる利用者もある。

【松井委員】近所の方にせよ、車で来る方にせよ、遊び場として利用する機会が多いのではないか。コーディネート機能など、ソフト面での充実は理解できるが、ハードとして交通公園を維持し続けることが必要かどうかは別の議論である。人件費についても、指導員分の 1,300 万円以外にも管理委託費で 440 万円かかっている。交通公園の機能を廃止し普通の公園としてしまえば、別のコストはかかるかもしれないが、少なくともこの 440 万円の費用はかからなくなる。

【平沼交通事業課主査】交通公園としての秩序がなくなると、保護者はなかなか子どもを連れて来なくなるのではないかと思う。交通公園として管理しているから、子どもを安心して連れて来られると考えている。

【小林委員】課題整理検討会の論点の中で、「広い八王子のなか2か所に限られており、全市民に公平なサービスとはいえないのではないか」という点が挙げられている。交通公園としてのサービスの他に、学校に赴いて出張指導を行うなど、学校と関係機関のコーディネートに力を入れているという話であれば、むしろ、この2か所の公園は必要ないと思う。置くとしても1か所あれば十分ではないか。2か所ある方が充実していると言えるかもしれないが、実際に果たしている役割は、交通公園というよりも一般の公園としての機能の方が大きい。利用者数は、少子化の中で減少しているということもあると思うが、23年度は東浅川で約4万2千人、清川で約1万3千人である。これまでの話を聞く限り、また利用状況を見ても、交通公園としては1か所で十分であると思う。実際に、中田遺跡公園も交通公園としての機能は廃止となっている。今後はハード面よりもソフト面の方へシフトして事業を進めた方がよい。

【平沼交通事業課主査】土日は東浅川交通公園の利用が多く飽和状態になり、管理委託についても、土日の午後は2人だけでは管理が行き届かないため、もう1人足している状況である。その中で、東浅川をあきらめて清川へ行く利用者もいる。ニーズをピーク時に合わせて考えるか平均に合わせるかにもよるが、所管課としては、土日のピーク時は東浅川は飽和状態にありこれ以上の利用は見込めないことから、清川という選択肢を用意していた方がよいと考えている。

【堀井委員】資料の中で、かつてニュータウンにも交通公園を設置する動きがあったとあるが、なぜ中止となったのか。子どもの数は、ニュータウンの周辺が最も多いと思われる。一方、清川の周辺には子どもが少なく、東浅川は、街中にあり駐車場も広いスペースがなく不便な所である。なぜ最も子どもが多いニュータウン地域での交通公園設置を積極的に進めないのか。

また、他市の例として、役割は終了したとして交通公園を廃止する例もある。続けていくという説明しかないが、見直ししていくという考えはあるのかが疑問である。

【平沼交通事業課主査】ニュータウンへの設置については、詳細な経緯は不明だが、平成16年当時に検討されていた。当時、ニュータウンそのものの完成形が見えない時代であり、候補地であった広場にも様々な案が出ていたと聞いている。そのような状況の中、早々に交通公園のような施設として固定化するのはどうかという意見があった。そのため、まずは多目的広場として整備し、ニュータウン自体の形が見えてきた時点で改めて用地の利用方法を考えるという結論になったのではないかと認識している。

【堀井委員】当時は、最終的に交通公園の必要性は認識されずに多目的広場として整備されたため、現在も建設が進んでいないということか。

【平沼交通事業課主査】所管課としては、ニュータウンの進捗状況や交通公園化に要する建設費や管理費のコストも考慮し、子どもも一気に増えて一気に減っていくという場合もあるため、人口計画等も勘案して考えなければならないと思う。

【松井委員】ニュータウンへは出張指導を行っているのか。

【平沼交通事業課主査】行っている。

【松井委員】そうであれば、本事業全体を出張指導へシフトしていき、拠点としての交通公園は1か所置くが、市としてはどこへでも出張していきますとしたほうが、説得力があるのではないかと。指導するスペースがあれば、わざわざ施設を作るよりも、出張で対応した方がよい。

【平沼交通事業課主査】そのような考え方もあるが、出張指導は、市から学校へ提供する形となるため、保護者が自分から子どもを車に乗せて来園するのがどの程度のエリアなのかは常に考えなければならないと思う。ニュータウンから東浅川へ来ていただければ良いが、なるべく利用しやすい範囲に交通公園があるべきではないかと考えている。

【渡邊副委員長】指導員は市の直接雇用ということだが、業務内容は嘱託職員の仕事というより、一般的に業務委託するような内容である。

【平沼交通事業課主査】シルバー人材センターとは業務の内容が異なり、学校の先生と同じレベルで子どもに指導を行う。

【渡邊副委員長】資料によれば、交通教育や幼児教育の専門的な人材でなければ難しいとのことだが、交通安全協会の交通指導員で十分ではないか。

【平沼交通事業課主査】教壇に立って指導に当たるため、子どもに対する教育の経験や知識が前提であると考えている。

【渡邊副委員長】私自身も交通安全指導員を務めているが、子どもと高齢者のための交通安全教室を警察立ち合いのもと実施しており、子どもの自転車指導も行っている。子どもに対する指導ということであれば、交通安全協会のシルバーでもできる仕事ではないかと思う。市が前提としている幼児教育の専門性という条件は妥当なのか。

【平沼交通事業課主査】特に資格を求めているが、実際に教壇に立つため、それに合った経験を有する方が望ましいと考えている。時給についても、教育委員会の嘱託員や非常勤の方と同等ではないかと思う。

【渡邊副委員長】シルバーの方の中には、人材として登録をしても仕事がないという方がたくさんいる。そのような方に、交通安全協会の指導員として学校の教育に入っていただくことは可能ではないか。

【平沼交通事業課主査】交通安全協会への業務委託もしているが、高齢化の中で、若い母親に指導を行うのが大変なため、業務を降りたいという声も伺っている。

【渡邊副委員長】本事業に限らずこれまで評価を行ってきた中で、市側の話を聞いていると、何でも職員がやらなければ駄目だという発想があるように思われる。市の職員でなくとも、委託する仕様がしっかりしていれば、また、委託業務のチェック

がしっかりしていれば、外部の者でもできるはずである。民でも色々なノウハウを持っている。

【平沼交通事業課主査】嘱託員は、幼稚園、保育園で勤務していた方や婦人警官だった方で一度家庭に入られた方に、再就職していただいている。昔は、そのような方々を市役所の嘱託員として雇用する形の方が、募集のしやすさがあったのではないかと思う。同じレベルの業務を民間にお願いすることも理論上は可能だとは思いますが、実際は難しいと思う。

【松井委員】5名の指導員を固定的に通年雇用する必要はないということである。

【渡邊副委員長】行事がない時も通年張り付いている必要はないので、年間の計画ができたら、時間ごとに必要人数を割り当てていくという考え方をしてもらいたい。

【平沼交通事業課主査】55校との調整を行いつつ、小学3年生や5年生、中学生を対象に交通事業課が行っている事業について、学校側の協力が得られれば可能とは思いますが、現状でも教育委員会との時間調整が大変であり、民間の方をお願いしてやってもらえるかわからない。

【渡邊副委員長】調整自体は市が行うことであり、現場の指導員の役割を民間が担えば良い。協働の時代ということもふまえて、必ずしも嘱託員の雇用ということではなく、ボランティアを活用するような実施体制があっても良いのではないかと検討していただきたい。

【平沼交通事業課主査】交通安全協会に対しては、様々な事業について協力の打診は行っている。

(担い手・総合評価)

【御船委員長】(各委員の挙手により)担い手評価は「不要2」「民間1」「市4」とする。

「不要」の理由は、「6 その他」とする。具体的には、他に交通安全教育を行う代替手段がある。

「民間」の理由は、「1 行政の役割は終了」とする。民で出来ることは民で、という観点からボランティア等にできることは任せて良いのではないかと。

「市」の理由は、「3 縮小」とする。

総合評価はいただいた意見により事務局と調整したい。

ウ 「子どもの安全安心自転車ヘルメット着用推進」 交通事業課

【御船委員長】(課題整理検討会による論点からの質問)子どもの自転車による重大な事故を防ぐため、ヘルメットの普及を推進することは重要であると思うが、交通事故防止及び事故被害軽減という事業目的を達成するためには、ヘルメットを「持ってもらおう」だけでなく、「着けてもらう」ための取組が必要ではないかと思われる。そこで、着用を促すという観点から、現在の購入補助という方法はどれだけの効果を挙げているか。また、他に着用促進に資するような取組みのアイデアを持っているかどうかを含め、今後の事業のあり方をどのように考えるか、所管課の考

えを伺いたい。

【平沼交通事業課主査】所管課としても、購入にとどまらず着用を推進していくことが重要だと思う。しかし、着用してもらうためにも、まずは購入を促進していくことが必要であると考えている。着用推進については、小学校にて自転車安全運転免許の訓練を行っており、その際には必ずヘルメットを被っている。また、小学校5年生に対しては、座学ではあるが、交通安全教室を行うなかで、ヘルメットの着用を強く訴えているところである。

今後の考え方については、平成25年度で終了という形をとっているが、所管課が理想としているものは、子どもだけがヘルメットを着用するのではなく、義務ではないものの、本来は、大人も自動車と自転車が交差又は並走するような場合はヘルメットを着用しなければならないという考え方が普及するという前提のもと、子どもに対しても保護者が判断し着用させるべきというものである。そのような中、一つのイニシアチブをとる意味で本補助事業を始めた。しかし、国や都からも提言が出されているが、なかなか大人の自転車ヘルメット着用は進んでいない。一方、自転車の走行に関して、本来の原則に立ち返り、自転車も車道を走らなければならないという考え方が広まっている中、当然、車道に出れば自動車と接触する危険も高まるため、ヘルメットを着用すべきという動きも社会全体に広まってきている。大人がかぶれば子どもも自然にかぶるようになるため、そのような社会全体の動きと合わせ、本来はもっと進めていきたいと考えている。

【松井委員】道路交通法の規定によると、児童又は幼児を保護する責任がある者は、ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならないとされており、つまりは親のことを指していると思われる。親が子どもにヘルメットをかぶらせるという努力義務に対して、市が現金による助成を行うという理屈がよく分からない。着用を進めるためには購入が前提ということはそのとおりだと思うが、三鷹市だとヘルメットをレンタルしている。レンタルして使用していると着用の習慣が付き、また、他人が使ったものを着用するより自分で買った方が良いと思い、自分で買ってみようという気持ちを促していくと思う。

【平沼交通事業課主査】現金を直接市民に給付しているわけではなく、購入店舗において2,000円引きで買えるようにしている。レンタルと比べ、補助金の形の方が、原資をそのまま投入でき、管理等の手間もかからないという点で事業の効率性は高い。

【松井委員】手間を考えるとそのとおりかもしれないが、現在の方法では、購入はしても着用するかどうかは別問題となる。八王子市民は買ったけれどかぶらない、三鷹市民は購入費用こそ全額かかるものの、かぶる習慣は広まったという成果の違いも想定される。購入補助という方法に効果があったのが見えない。

【平沼交通事業課主査】我々独自のアンケートの中では、所有率が57.8%であり、補助開始前は50%だったため、7.8%ほどの効果はあったと認識している。子どもが回答しているアンケートのため、その時々のお困りにより回答が変化している可能性はあるが、買った以上、保護者はかぶらせるつもりで買っているものと考えてい

る。

【中村委員】値段が下がってきているという指摘があったかと思うが、今は 3,000 円台でも買えるのか。

【平沼交通事業課主査】はい。価格は低下傾向にあったが、ほとんどは石油製品のため、石油の価格が上昇すれば、上がってくるだろう。

【中村委員】S G マークは付いているのか。

【平沼交通事業課主査】付けている物であることを確認している。

【堀井委員】法律で着用の義務化をするということには、何か支障があるのか。

【平沼交通事業課主査】理念条例のような自然債務的な内容であれば可能だと思うが、罰則をつけると、道路交通法の規定に上乘せする形となり、難しいかと思う。

【堀井委員】罰則をつけないような義務化では効果がないか。

【平沼交通事業課主査】そのように考えている。仮にそうした場合には、意識啓発と合わせて実施することになると思う。

【澤田委員】日本は特に、行政に責任を追及する性向が強いため、行政側もその度に色々な対応をするものと思う。しかし、このような事業は、本当はすべて自己責任だと思う。親がまず自ら注意して、親が子どもにも注意させる。行政が微に入り細に入り、色々なことをしてくれるから、市民もそれが当たり前だと思い、何かあると行政の責任という話になってしまう。市民が自ら取り組んでもらうようにするためには、罰則がないと効果が薄いかもしれないが義務化するのも手ではないかと思う。

【中村委員】自転車が歩行者に危害を与えるケースもあれば、自転車が乗用車に危害を与えられるケースもある。日本の車道は、自転車で安心して通れるような代物ではなく、非常に根の深い問題だと思う。事故に遭った場合、死なないまでも後遺症との闘いとなれば、大きな社会的コストが伴うこととなる。せめて、ヘルメットを着用していることにより致命傷は免れるのであれば、ヘルメット着用を啓発する事業は非常に重要であると思う。20 年ほど前に海外に行った際、日常的にヘルメットが着用されているのを見て、当時の日本との違いに格差を感じた。海外のような状況が八王子市においても常識となっていくかどうかは、交通事業課の取組にかかっているのではないかと思う。親や市民の自己責任という議論もあるかもしれないが、大人も含めて安全対策をきちんとやっていくことが、事故が発生した場合に想定される社会的なコストの減少にもつながっていくということを考えていただきたい。先ほど評価を行った交通公園は、なくても良いのではと思うが、このような事業については、予算のメリハリをつけて、しっかり実施していただきたい。

【小林委員】中村委員がおっしゃったように、海外との状況は異なり、海外には自転車専用レーンがある。日本では今の段階では、まだ海外のようにはなっておらずとも、市において、いずれは専用レーンの整備も視野に入れているのか。

【平沼交通事業課主査】国のレベルで言えば、先月 29 日に自転車利用のガイドラインが出

ており、横断歩道の所に自転車横断帯というものが9,000か所設置されているが、これを警視庁が撤去する。車道を真っ直ぐ走行するように、交通ルールを変えるというものである。そのような社会情勢の変化にもかかわらず、保護者等にはなかなか情報が伝わらない。自転車環境が大きく変化していく可能性がある中、学校との調整の印象としては、小学5年生向けの教室等、児童に対する教育に加え、さらに保護者に対しても交通安全教育の場を設けるということは学校側の負担が大きいようである。

【中村委員】車道と自転車専用道路との分離といったインフラの整備は難しいものと考えられる。他の国では、道路を整備する時点で設計されているものと思われる。

【平沼交通事業課主査】海外では、先進諸国のほとんどで日本人観光客に対する自転車のレンタルは行っていないと思う。なぜなら、日本人観光客は歩道を自転車で走るために警察に通報される事例がたびたび発生するからである。旅行会社が、日本人に現地で自転車を借りないようにと指示するほど、日本とヨーロッパとの認識がずれているという指摘もある。

【松井委員】教育委員会と調整する大変さがあるのかもしれないが、例えば幼児や就学前のお子さんの保護者に対し、健診の時などに説明してはどうか。小さいお子さんのいる保護者に指導する方が、慣習としてヘルメットをかぶるものなのだという意識を持たせやすいのではないか。

【平沼交通事業課主査】就学前の交通安全教育も警察と協力し、希望がある学校には教育指導囑託員を派遣している。学校から呼んでいただければ、万難を排して対応しているが、学校に呼んでいただけなかったり、希望があるとしても、3月中旬から4月の第1週のわずかの期間に70校近い学校からの希望が集中するため、最大限時間を調整し、警察と分担して実施している。

【松井委員】来年度、無理に500万円を拠出してヘルメット代の補助を実施するよりも、ソフト系の取組に予算を回した方が、現状では効果的なのではないか。

【平沼交通事業課主査】最近、学校へ3万枚のチラシを教育委員会を通じて配ってもらったが、補助金が出る事業の周知となると、積極的に配っていただけるし、父兄の方々から問い合わせも学校に入るため、わりと丁寧に扱っていただける。校長会や教育委員会へのアクセス権(チャンネル)を最大限利用させて頂いていると思っている。

【小林委員】この事業はあと1年で終わってしまうのか。

【平沼交通事業課主査】3年間でとりあえずは終了し、需要効果を見ることとしている。

【小林委員】その後の予定は考えているのか。

【平沼交通事業課主査】現在は特にない。来年度に入ったら、平成26年度の計画について検討を行っていく。

【松井委員】助成を続ける可能性もあるのか。

【平沼交通事業課主査】続ける可能性もある。助成に効果があるという結論になれば、再び助成をすることも考えられる。

【中村委員】ヘルメットを個別に購入して単価を助成するという考えよりも、例えば、共同購入して単価を下げるような対応はできないか。

【平沼交通事業課主査】そのようにしている区役所もあるが、最近はお子さんの趣味に応じてヘルメットが購入される傾向があり、3,000円の安価で買えるヘルメットよりも、高くても5,000円のキャラクターの商品を購入するというケースが多い。

【中村委員】それは日本の消費社会特有の傾向か。

【平沼交通事業課主査】最近では海外もそのような傾向があると聞いている。ただし、ドイツなどではシンプルで合理的な物がよく買われるようだ。日本では、子どもは同じヘルメットであればキャラクターの物を選び、保護者も、2,3千円の違いで子どもが喜んでかぶってくれるのであればと、キャラクター物を選ぶ傾向にある。

【堀井委員】アンケートによれば所有しているが着用しない児童は971名とある。乳幼児を自転車の前や後ろに乗せている場合、保護者がヘルメットをかぶらせているのを見かけるが、小中学生はほとんどかぶっていない。助成して買わせたいはいいが、買寄せた児童に対する啓発が必要である。また、大人に対するヘルメット着用というのは、理想論ではあるかもしれないが、非現実的であるように思う。本当に実現するためには、まず市の職員が通勤時、ヘルメット着用を必須とし、意識を広めていくべきである。「自転車ヘルメットの街・八王子」とキャッチフレーズになるくらい定着させていけばいい。

【平沼交通事業課主査】関係所管とはそのような議論もしているが、法律上は義務化されておらず、個人の判断によるものであるため、なかなか難しいのではないかと考えている。

【小林委員】安全のためには義務化されていなくともかぶったほうが良い。また、ファッション性の高い物、市民がかぶりたいと思うような物を職員が率先して着用すれば良い。

(担い手・総合評価)

【御船委員長】(各委員の挙手により)担い手評価は「不要3」、「市4」とする。

「不要」の理由は、「6 その他」とする。一時的に取り組んでも効果が見込めない。また、「4 サービス受給者の自助努力・自己負担」とする。各自の努力義務であるため、行政側の負担により補助を出すべきものであるか疑問がある。購入は各自の自己負担とし、行政側の取組としては、購入や着用を促すような情報提供や、学校教育などの中での安全教育に専念すべきである。

「市」の理由は、「4 事業の一部見直しが必要」とする。

総合評価としては、「効果があまり期待できず、実施したとしても一時的なものである」「自己責任の領域であり、自己負担を中心に考えるべきである」「購入補助をすべきか、使用者側に着用の意識づけを行なえるような他の方法を考えるべき」「着用率を高めるために、購入補助をするより代替的な方法を検討すべき」「着用率を高めるために、まず官より始めるということで、市の職員にヘルメット着

用を義務付けるといった方策も考えられるのではないか」等の意見を中心に事務局と調整したい。

(2) その他

【小林経営監理室主査】(第4回委員会の開催日時と資料送付等について)

3 閉会

【御船委員長】(閉会のあいさつ)