

平成 25 年度 全自連全日本研修会 議事録

平成 25 年 10 月 24 日（木）

14 : 45～17 : 00

松山全日空ホテル南館 2 階

サファイア

○司会 全自連全日本研修会にお越しいただき、誠にありがとうございます。間もなく開演となりますので、お席にお着き下さいますようお願いいたします。

なお、携帯電話をお持ちの方は、電源をお切りいただくか、マナーモードに切り替えていただきますようお願いいたします。

皆さま、大変お待たせいたしました。

ただいまから、全国自転車問題自治体連絡協議会の主催によります、平成 25 年度全自連全日本研修会を開催させていただきます。

私は、本日の進行を務めさせていただきます、武村ゆかと申します。どうぞよろしくお願いたします。

それでははじめに、主催者を代表いたしまして、全自連会長であります練馬区長の志村豊志郎様にごあいさつをお願い申し上げます。

なお、志村練馬区長様におかれましては、公務のため出席できないことから、代わりまして、全自連事務局長であります練馬区土木部長の鷺田功様よりごあいさつを賜りたいと存じます。

それでは、鷺田様よろしくお願いたします。

○全自連事務局長（鷺田） ただいまご紹介いただきました、全自連事務局長で練馬区の土木部長をしております鷺田功でございます。

本来であれば、会長であります練馬区長の志村豊志郎様がごあいさつを申し上げるところでございますけれども、公務が重なったため欠席をさせていただきます。代わりまして、私からごあいさつをさせていただきます。

本日は、台風が接近する中ご多用のところ、また遠路より全日本研修会にご参加賜りまして、誠にありがとうございます。

また、日頃より全自連の事業に深いご理解とご協力をいただきまして、重ねて感謝申し上げます。

全自連も発足から 22 年目を迎えましたけれども、このように全日本研修会を開催できるのも、本日出席いただきました皆様をはじめ、全国の会員の自転車問題解決へ向けた

継続的な取り組みと、解決への熱意があつてのことであるというふうに確信しております。

こうした中、各自治体を中心となって自転車駐車場の整備、あるいは放置自転車の撤去や自転車利用者への啓発などに取り組む中で、放置自転車は全国的な減少傾向ということになってございます。

しかしながら、いまだに駅周辺での自転車の放置というのは続いております。とりわけ自転車駐車場の不足が解消したわけではございません。こうした状況にあつて、最近では商業施設の買い物客などによる短時間の放置自転車対策、こういったものについての対応が求められているというところでございます。

商業施設は、主に駅周辺に集中していることから、駅利用者の駐車場の確保とともに商業施設利用者も利用できる双方に利便性の高い駐車場の設置が必要となりますが、こうした放置自転車の新たな展開にも対応するためにも、自転車駐車場の確保は必要となるものでございます。

また、鉄道事業者の自転車対策に対する取り組み、またさらに力を入れていただきたいという状況でございます。

全自連では、今年度も国に対して鉄道事業者に対する自転車駐車場の附置義務化を要望いたしました。今後の自転車法改正に向けて働きかけを強めていくべく、自治体間の必要な、また強固な粘り強い活動を続けてまいる所存でございます。

本日の全日本研修会につきましては、平成4年から継続的に開催してまいりましたが、会員の皆様の情報の交換の場としても大変有益な場でございますので、会員相互の懇親を深めていただければというふうにも考えてございます。

本日は、愛媛大学大学院准教授の羽鳥剛史様にご講演をお願いしております。こんにちの放置自転車問題について仔細に富んだお話がいただけるものというふうに思っております。よろしく願いをいたします。

また、事例発表を福岡市自転車課長の竹下をお願いしているところでございます。こちらもどうぞよろしく願いをいたします。

そして、明日は松山市様のご尽力をくださりまして、大街道駐輪場等の視察をさせていただきます。皆様、どうぞよろしく願いをいたします。

さまざまな地域の自転車対策の実情などを見聞することにより、より広い視野からの取り組みを進める上で貴重な機会になることと確信しております。

本日の講演や事例発表の内容を各自治体にお戻りになりましたら、広く伝えていただき自転車対策に役立てていただければ幸いです。

結びに、本年度の研修会の開催に当たりまして、多大なるご尽力をいただきました松山市の市長様をはじめ、山崎部長さま、高市課長様、また職員の皆様に深く感謝申し上げる次第でございます。本当にありがとうございました。

簡単ではございますが、私からのごあいさつとさせていただきます。本日はよろしく願いいたします。

○司会 鷺田様、ありがとうございます。

続きまして、研修会担当市を代表いたしまして、松山市長 野志克仁よりごあいさつを申し上げます。なお、野志市長におかれましては公務のため出席できないことから、代わりまして、松山市都市整備部長 山崎裕史よりごあいさつ申し上げます。

○松山市都市整備部長（山崎） 松山市都市整備部長の山崎でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、台風の影響で雨模様ですが、皆様には足元の悪い中、遠路松山までお越しいただき誠にありがとうございます。あらためて御礼申し上げます。

本来なら、開催市として市長がごあいさつを申し上げなければならないところですが、あいにく他の公務と重なっておりまして出席ができませんので、市長よりメッセージを預かってまいりましたので、代読をさせていただきたいと思っております。

開催市あいさつ。

本日は、平成 25 年度全国自転車問題自治体連絡協議会全日本研修会を、ここ松山で開催していただきましたことには、非常に光栄であり、全国各地から関係の皆様のお越しを心から歓迎いたします。

さて、来年 2014 年は、瀬戸内海が国立公園に指定されて 80 周年。松山が誇る現在の道後温泉本館が建設されて 120 周年。そして、四国八十八箇所が霊場が開かれまして 1200 年という本市にとって大きな節目の年を迎えます。

そこで、新たな観光戦略として瀬戸内松山構想を掲げ、広島と愛媛松山を結ぶエリアが有する魅力を最大限に引き出す取り組みを行っております。

また、今年 3 月には「おもてなし日本一のまち」を宣言し、お遍路さんへのお接待、地域に根付くおもてなし風土を生かしながらも、街全体でおもてなし力を向上させる取り組みを、商工会議所をはじめ官民一体となって取り組んでいるところです。

このような中、本市の自転車を取り巻く環境状況についてですが、本市は温暖な気候に恵まれ、平たんな地形であることに加え、市内中心部に都市機能がコンパクトに集約されております。自転車での移動が非常に便利な条件がそろっていることから、幅広い年代層の市民の方々の交通手段の 1 つとして利用されており、平成 22 年度国勢調査の結果では、自転車利用率は中核市で 3 番目に多い状況にあります。その一方で、交通事故件数は、平成 24 年で 3011 件と 10 年前に比べ約 32%減少しておりますのに対しまして、自転車乗車中の事故は 659 件の約 24%の減少にとどまっております。

また、中心市街地における路上等への放置自転車の台数も、減少傾向にはあるものの依然高い水準あるなど、自転車利用を取り巻く課題は後を絶ちません。

そこで、平成 23 年 4 月に新松山市自転車等利用総合計画を策定し、自転車が快適に乗れる街。歩行者と自転車に優しい街の実現を目指し、各種の取り組みを進めているところであります。

本協議会において、皆様からさまざまなご意見等をいただきながら、今後とも改善に向

けた努力を行ってまいりたいと考えております。

最後になりましたが、この後、ご講演をいただく愛媛大学准教授 羽鳥先生と事例発表をいただきます福岡市の竹下課長様に御礼を申し上げますとともに、この研修会が有意義なものになりますよう心からお祈り申し上げ、開催地としてごあいさつをさせていただきます。

平成 25 年 10 月 24 日 松山市長 野志克仁代読でございます。本日はどうぞよろしくお願ひします。

○司会 山崎様、ありがとうございます。

続きまして、講演に移らせていただきます。講演の準備が整いますまで今しばらくお待ち下さい。

講演 「社会病理としての放置駐輪問題」
講演者：愛媛大学大学院 准教授 羽鳥剛史氏

○司会 それでは、講演に移らせていただきます。

本日のご講演をいただきますのは、愛媛大学大学院准教授 羽鳥剛史様です。

羽鳥様は、京都大学工学研究科都市社会工学専攻博士課程を修了後、東京工業大学大学院理工学研究科や、オーストラリア国立大学心理学客員研究員などを経て、平成 23 年 4 月から現職にて人々の道德意識と協力的行動の活性化や、地域住民によるまちづくり実践などを主な研究テーマとしてご活躍されており、土木計画学、社会心理学、経済学、政治、哲学など社会科学全般を対象に研究されております。

本日は、社会病理としての放置駐輪問題と題してご講演をいただきますが、今後の自転車対策において大きな気付きがあると思います。

それでは、羽鳥様お願いいたします。皆様、どうぞ大きな拍手でお迎え下さい。

○愛媛大学大学院准教授（羽鳥） ただいま紹介いただきました、愛媛大学の羽鳥剛史と申します。本日は、このような機会を頂戴いたしまして誠にありがとうございます。

私は、この放置駐輪問題に関しまして、ただいまも紹介いただきましたけれども、主に社会心理学という観点からこれまで取り組んでまいっております。本日も、これまでの研究の経験を踏まえて、この問題についてご発表をさせていただきたいというふうに思います。が、なにぶん普段大学にいる身でございますので、なかなか現場の実情というところが疎いところもありますので、ぜひ、本日の発表を受けまして、ご批判も含めていろいろご教示いただければありがたいというふうに思いますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

それで早速発表のほうに入らせていただきますが、社会病理としての放置駐輪問題ということで、少々過激なタイトルをさせていただいております。放置駐輪問題、社会病理とそこまでいわなくてもいいんじゃないかというふうにお感じになられる方が多々おられ

るかと思います。

が、ここで私の発表で申し上げたいことは、放置駐輪といえども社会が抱えている非常に根深い問題と密接にかかわりがあるのではないかと。そういった根深い病理といったものがひとつ目に見える形で現れ出ているのが、現在、深刻化しつつ、だいぶん無くなりつつあると言われてますけれども、それでも駅前で深刻化している放置駐輪問題ではないかなというふうに思います。

特に放置駐輪される背景には、人々の道徳心、あるいは公共心、あるいは美意識。そういったものの欠如というか希薄化しているといった問題があるのではないかなというふうに思います。

特に放置駐輪問題は、駐輪場の整備をすべきであるというような話があります。で、私もそれは当然やっていくべきだと思いますけれども、そもそも考えると、人々が自転車を道端に放置をするという現象は、その地域地域、もっといえばその時代の人々の価値観といったものと無縁ではあり得ないだろうというふうに思います。ですので、放置駐輪問題を解消する上では、駐輪場整備等々も当然必要になってくるんですけれども、そうした美意識、価値観、あるいは道徳心、そういったここで挙げている病理とっておりますけれども、そういった問題と向き合っていく必要があるのではないかなということが、私の本日の講演内容の言いたい申し上げたいことになります。

その具体的な内容について、これから説明をさせていただきたいというふうに思います。

まず、こういったことをちょっと考えてもらいたいですね。美しい部屋というのと、非常に散乱しているような醜い部屋、2つあるということですね。

恐らく皆さん、この美しい部屋というのを見ますと、そこに住んでいる住人の暮らしぶりというものも想像いただけるのではないかなというふうに思います。すなわち、こういった美しいきちんとした部屋に住んでいる住人というのは、自分の部屋に置くものというものを慎重に選ぶ。何でもかんでも買わないということです。より良いものを購入をして、買ったものは非常に大事に扱うのではないかなというふうに考えられます。

一方、こういうごみが散乱しているような整備されていないような醜い部屋。ここに住んでいるような住人の暮らしぶりというのは、恐らく自分の部屋に置くものというのはそれほど慎重に選ばない。何でもかんでもその場その場で気に入ったものがあればそれを買って、それを部屋に置いて、でいつのまにか部屋が乱れていくということですね。買うものとにかく安いものばかり買っている。で、買ったものは大事に扱わない、粗末にしてしまう。

いろんなケースバイケースがあるとは思いますが、おおよそこういう綺麗な部屋と醜い部屋というものを対比して見ますと、その家に住んでいる人の暮らしぶりというものがうかがえるのではないかなというふうに思います。

実は、街並みというものも、大きくいえば同じような構造になっているのではないかなと思います。この美しい街というのと、醜い街という非常に厳しい言い方にはなるんで

すけれども、こういう醜い街、こういったものを対比すると恐らくその町に住んでらっしゃる方々の暮らしぶりといったものがうかがえるのではないかなと思います。

これは、愛媛県の西予市の卯之町という伝統的建造物の選定地区にもなっているような古い歴史的な建物を残している街で、ちょっと私も仕事でかかわっているところなんですけれども、やっぱり行くと非常にすっきりしていてごみ1つ落ちていないんですね。

あるいは、海外、ヨーロッパとか行かれた方は、皆さん気付いておられるかと思いますが、やっぱりヨーロッパの街もごみごみしたところもあるんですけども、こういう綺麗なものすごい歴史的な建物もちゃんと残っていて、ごみ1つないこういう街に出会うことというのが多々あります。

当然、こういう整った街、そこに住んでらっしゃる住人の暮らしぶりというものは、道端にごみを捨てない。沿道に自転車を放置したり派手な広告を飾ったりするようなこともない。で、街全体の色調や統一感を非常に大事にされている。で、道も自主的に掃除されておられるということが容易に想像できるわけですね。

一方、これ東京ですけれども、こういう放置駐輪が乱雑に置かれている、こういう街、出会うこともあります。これ新宿ですね。非常にけばけばしい広告が並んでいるというような街で、これを美しいという人は、多分、これを美しいと言われるともう私の講演はここで終わってしまうところがあるんですけども、やっぱり多分醜いというふうに大方の方は思われるのではないかなというふうに思います。

こういう醜い街に住んでいらっしゃる方の暮らしぶりというのは、やっぱり道端にごみを平気で捨ててしまいますし、沿道に自転車を放置してしまったり、けばけばしい広告を飾ったりされたり、あるいは街全体の色調や統一感に頓着をしなかったり、掃除することも恐らくないであろうということです。

そういうことを考えますと、どうやらこの街のあり方、美しい街なのか醜い街なのか、もちろん程度問題ではございますけれども、こういった街の風格とかあり方、それと人々の暮らしぶりというものは、非常に密接に関係しているということは、これはもう自明のことではないかなというふうに思います。

ですし、これは本の紹介ですね。井尻これがかずお先生と確か読んだと思います。日本文化研究所の所長であられる方が、「自画像としての都市」というような本を書いておられますけれども、まさにいろんなことを書かれておりますが、その一番重要なメッセージというのは、都市というのは、そこに住む人々のまさに心を反映したような、自画像にほかならないんだというようなことを書かれておられますので、こういうことを考えると、都市とか街のあり方というものと、そこに住んでいらっしゃる方々の暮らしぶり、それとはもう密接に関係しているということがいえるかと思えます。

ですので、やっぱりその街を訪れた人というのは、その街に一体何を感じるのかということと考えますと、ここに住む人というのは一体何を考えてこういった街をつくったのかということをおのずと考えることになろうかと思えます。

でも街というのは、その街に住む人の心を表すもう動かぬ証拠なんです。どれだけ表面を飾ったとしても、その人々の精神性、道徳心、公共心、そういったものがもう目に見える形でどうしても見えてしまう。それが街、あるいは都市、地域そういったものになろうかと思えます。

ですので、こういう美しい街、醜い街というものを対比いたしますと、美しい街に行きますと、やっぱりそこに住んでいる人の精神の美しさのようなものを感じる。公共精神、礼儀正しさ、歴史あるいは伝統意識への配慮、あるいは地域のプライド、誇り。そういったものをおのずと感じ取ることができます。

一方、醜い街というのは、人々の精神性の、これもこういうと厳しい言い方にはなりませんが、精神の醜さのようなものを表していて、自己中心主義、マナーの悪さ、あるいは利益至上主義、あるいは刺激とか快楽を求めるような傾向というものをどうしても感じざるを得ないところがあるかと思えます。

こういった観点を考えると、結局のところ放置駐輪問題といえども、やっぱりそこにある本質的な問題として人々の美意識、あるいは価値観、人間の存在のあり方、そういったものの問題が突き付けられている、あるいは問われているというふうに解釈することができます。

特に放置駐輪されている背景には、人々の公共心ですね、公共精神というものの欠如、そういったものが表れていて、こういった観点からこの問題を考えない限りは、私の意見ではございますが、放置駐輪問題の本質というものがなかなか見えてこないのではないかなというふうに感じている次第でございます。

公共精神という言葉が、私の本日の講演の1つのキーワードになりますので、あらためて説明をさせていただきます。

公共精神というのは、いろんな解釈の仕方がありますが、哲学の世界で見ますと、公共精神というのは、空間軸あるいは時間軸上の視野ですね、どのぐらい視野が広いか、配慮が行き届いているのかというものを表しているというふうによく言われることがあります。

図で表現しますと、これ縦軸が過去から未来にわたるような時間軸を表していると。横軸を今ここから遠いところに住んでいる人たちを表しているような社会的距離ということで、この中心から近いところには自分の近い人々、家族ですとか仲のいい友達とか、親類とか、で、ちょっとずつ離れていくに従って同じ街に住む人とか、同じ県に住む人とか、あるいは日本に住む人、もっと遠くに行くと世界地球に住んでいる人たちというような形の、こういう社会的距離を表しているというふうを考えますと、この自分の持っている視野というものが非常に狭い視野しか持っていない。要するに、今ここにしか配慮が行き届かないようなそういう精神もあれば、こういう広い視野ですね、遠い過去から遠い将来まで配慮が行き届いていて、また遠い他者にまで目が行き届くようなそういう視野を持っている、そういう精神もあり得る。

哲学的に言いますと、狭いところで閉じこもっているこういう精神を利己精神とって、非常に時間軸、空間軸上の視野が広い場合を公共精神というふうに解釈することができます。

もう少しやや教科書的な話が続きますけれども、この公共精神とこの利己精神とのぶつかり合いですね。こういったもの、これを社会心理学の用語で社会的ジレンマというふうに言われております。

で、ちょっと退屈になるかもしれませんが、教科書的な定義を述べますと、社会的ジレンマというのは、長期的には公共的な利益を低下させてしまうものの、短期的な私的利益の増進に貢献する寄与するような行為。これを非協力行動というふうにいいます。そういう行動か、あるいは短期的、私的な利益というのは低下してしまうんだけど、長期的あるいは公共的な利益の増進に寄与するような行為。これを協力行動というんですけれども、この非協力行動か協力行動、そのどちらかを選択しなければならないようなこういう状況のことを社会的ジレンマというふうに社会心理学の用語で言われております。

簡単に言うと、簡単には言えないな。長い目で、皆のことを考えるといい行動なんだけれども、自分のことだけ考えるとよくない行動。それかその逆で、長い目で皆のことを考えるとよくないんだけど、短期的あるいは自分のことだけ考えるといいような行動。そのどちらかを選ばないといけないそういう状況のことを社会的ジレンマというふうにいいます。

この社会的ジレンマという枠組みで放置駐輪問題を見ますと、このように解釈できるかと思えます。

放置駐輪をするという行動は、いわゆる今申し上げたところでいうところの非協力行動になる。で、駐輪場にきちんと自転車を止めるというのが協力行動になろうかと思えます。皆のことを考えてたり、長期的なその地域のことを考えますと、どうしてもこの放置駐輪というものは損です。で、今の自分のことだけ考えると、やっぱりそこらへんの道端に自転車を放置したほうがそりゃ得です。ですけれども、一方、駐輪場にきちんと自転車を止めるというのはその逆で、自分のことだけ考えていると、やっぱり面倒くさいわけではなるんですけれども、長い目で社会全体のことを考えると、やっぱり協力行動したほうがよいというふうに解釈することができます。

問題は、このジレンマをどうやって解決するのかと。いかにしてこの非協力行動。自分のこと、あるいは短期的なことしか見えていない配慮が行き届いていないという精神から、協力行動、長期的皆のことを考えたような行動に、人々の行動とか態度とか精神性というものをどう転換していくことができるのかということが、放置駐輪問題でも問われているというふうに思います。

ここでも一般には方法としては大きく2つこの解決策があるというふうに言われてます。それが、ここに赤で示しております構造的方略というものと、心理的方略という2つです。

1点目の、構造的方略というのは、簡単にいうとアメとムチということですね。人々の置かれている外面的な環境、こういったものを変えてあげるとのことですね。で、変えてあげることによって、協力行動することがおのずとその人にとってもそんなに苦にならない。あるいは、場合によっては得になるような。そういうふうに変えてしまうと。あたかも人々にアメをあげたり、悪いことをしたらムチで打ったりすることによって協力行動をしてもらう。これをアメとムチ。あるいは構造的方略というふうにいいます。

なので、駐輪場の整備ですとか放置自転車の撤去、こういったものは、社会の構造とか環境を変えているということですね。

一方、実は解決策はそれだけではなくて、もう一つは、心理的方略ということで、コトバとかコミュニケーションこういったものを通じて人々の行動というのは変わり得るんだというふうに言われています。

これは、この語感からもご理解いただけるとおり、人々の内面的な心理に働きかけてあげるとのことです。啓発活動ですとかキャンペーン等々。これがこの心理的方略というものに該当しようかと思えます。

図で表すと、こういうことです。

構造的方略というのは、人々のおかれている環境要因ですね。環境に働きかける。心理的方略というのは、人々の心理的要因に働きかける。それぞれ、協力行動を導いていくということを目指しております。

放置駐輪削減のための対策いくつかあります。

ここに挙げている、6つぐらい挙げておりますが、この最初の3つですね。罰金・条例の強化。放置自転車の撤去。駐輪場の整備・増設。こういったものは構造的方略というものに分けられます。

一方、放置防止活動ですとか、自転車利用者の意識啓発、クリーンキャンペーン等々こういったものは心理的方略というものに該当します。

これまでの放置自転車対策全国でされているものを見ますと、両方ともされてはいるんですけども、やっぱり重視されているのは、私の感触としては上側のもっぱら構造的方略がメインでされてきたように思います。撤去をしたりですとか、駐輪場の整備を進めていくということが大々的にされているのではないかなと思います。

一方、この下側の心理的方略。これも啓発活動等々は全国各地でされてはいるんですけども、私の印象としては、やっぱり下側のほうはあまり十分な効果というものがきちんと検証されていないように思いますし、またやったとしても、不特定多数の人々にワアーンとアピールをしていくということで、なかなかどのぐらい効果があるのかということが見えづらい。効果を検証することは非常に難しいんですけども、そういった努力があまりなされていないように感じております。

ただ、やっぱり構造的方略、非常に有効な政策ではありますけれども、いろんな副作用というものもあるというふうに思います。

で、構造的方略の問題、2つにまとめております。

このアメとムチ実施するのに、まずコストが非常に掛かります。駐輪場を整備したり撤去したりするのにお金が掛かるという問題があるかと思えます。

もう一点目。これちょっと後で説明しますが、こういうアメとムチをうって人々の行動を変えようとするすると、自ら自発的に協力しようというような気持ちが低下してしまうというようなことが心理学的には言われております。これが、内発的動機の低下というふうに言われる問題です。

ちょっと簡単にそれぞれ。ここは確か資料に載せてなかったと思いますが、説明させていただきます。

放置自転車の撤去の費用。ここはもう恐らく私が申し上げるよりも皆様のほうがご存じのことだと思います。非常にお金が掛かってしまうというふうに言われています。

駐輪場の整備もやっぱり土地代。あと建物を建てる。あるいは維持管理費。非常にお金が掛かると思います。

もう一点目のほうについて説明しますが、ここもちょっと心理学の教科書的な話で恐縮ですが、人々のこの動機ですね。何か行動を起こそうというふうな動機には2つあるというふうに言われています。それが外発的動機。それと内発的動機ということです。

1点目の外発的な動機というのは、これが先ほどから言っているアメとムチに基づく動機で、外的な報酬とかあるいは罰則、これによって駆動されるような動機。これを外発的動機とって、自転車を放置したら罰金取られる。だからもうしゃあないなということで、放置駐輪控えようと、こういう意図のことをインテリション、意図ですね。これを外発的動機と言います。

一方、下側の内発的動機というのは、そういった外的な報酬とか処罰。アメとかムチとかがなくても、それにもかかわらず存在しているような動機ということで、放置駐輪は道義的によろしくない。なので、自転車を放置するのは控えようかなと。これを内発的動機というふうに言います。

で、ここは、これも何か心理学の授業みたいになって恐縮なんですけど、世界的にすごい有名な実験です。幼稚園児のお絵かき実験ということで、幼稚園児を3グループに分けました。1グループは上手に描けたらご褒美をあげますよと言って、実際にお絵かき終了後にご褒美をあげる。そういうグループ。何も言わずにお絵かき終了後にご褒美をあげた子どもたちのグループ。で、何もあげずにお絵かきをしてもらう。そういうグループ。こういう3グループに分けたんですね。で、絵を描いてもらう。で、数日後に、もう一度お絵かきをするように指示をしたわけですね。

さて、普段こういう形で私授業をやっているんですけども、さてお絵かきへの取り組み意欲が最も低いのはどのグループであったのでしょうかということで、せっかくなので手を挙げていただきましょうか。上手に描いたお絵かきあげますよというふうに言ったグループと、何も言わずにただお絵かきを終わった後にご褒美をお菓子か何かをあげた。で、何

もあげずにお絵かきをしてもらった。そこから数日経った後にもう一回絵を描いてもらうように言ったときに、そのときはもうこういうことを何も言わなかったんですね。単に絵を描いてちょうだい、いうふうに言ったんですね。で、一番やる気がなかったグループというのは、1、2、3のどこでしょうということなんです。

恐縮ですけど、1と思われる方。はい、ありがとうございます。2と思われる方。3と思われる方。おお、3が多いんですね。ええと、バツです。1です。1の子たちがやる気が一番なかったということなんです。

こういった形で間違ってもらえるとちょっとうれしくなってしまいますが、どういうことかと言うと、いわゆる内発的動機が低下してしまうということです。お絵かきに対する内発的動機。もともとのお絵かき楽しいなと幼稚園児が思ってたんですね。ところが、この1番目のグループの子たちには、お絵かきをしたらご褒美あげますよというふうに言っちゃうわけですね。そうすると、彼らは内発的動機が低下してしまって、ご褒美をもらえるからお絵かきしようというふうに内発的動機から外発的動機に変わってしまうんですね。お絵かきに対する意欲が。そうすると、もうご褒美がもらえないというふうに分かってしまうと、もうそれならやりたくないということでやる気がそがれてしまうと、こういう実際こういう効果が見られております。

で、もちろん幼稚園児と一般の自転車利用者一緒くたにはできませんけれども、やっぱり自転車ということを考えて、あるいは成人の一般の方々を対象にしても似たような効果がないという特別な理由がないわけですね。アメとムチによる内発的動機の低減ということで、今までは人によっては内発的な動機に基づいて放置駐輪を控えていたにもかかわらず、アメとムチを受けると撤去なんか非常に厳しくやっていくと、そうすると、自ら進んで駐輪場に止めようという意欲が低減してしまうという。要するに、報酬とか処罰があるために放置駐輪を控えようというふうになってしまうと。

さらにやっかいなことに、ほかの人たち。放置駐輪をちゃんと、場合によっては内発的な動機に基づいてきちんと止めている人たちに対しても、「実はあいつら何か報酬とか処罰があるから、放置駐輪控えてんちゃうか。」というふうに、ほかの人たちに対しても思ってしまう。こういう効果が出てしまいます。その結果、社会の中で道德意識というか、自ら進んで放置駐輪やっぴり社会的にはよくないからやめようねというような意識というのが低くなってしまいうふうに言われています。

なので、放置駐輪を解消する上では、構造的な方略で世の中の社会の構造を変える。駐輪場を整備したり撤去をちゃんとする。これは当然大事です。別にこれを私否定するつもりは毛頭ないんですけども、それと同時に、やっぱりこういう副作用もあるわけですから、言葉とかコミュニケーションを通じて人々の公共心を活性化して、自発的に自ら進んで放置駐輪を控えるように促していくような、そういう働きかけが多分大事になってくるんだらうというふうに思います。

ですから、あの図でいくと、人々の視野が非常に閉じこもったような狭い視野から、な

るべく広い視野になっていくように働きかけをしていく必要があるのではないかというふうに思います。

実際に、言葉、コミュニケーションによって人々の行動は変わるんかいなというふうに思われる方も多いと思いますが、いくつか過去の取り組みがあります。ここで3つ挙げますのが、これ東京で以前、今ちょっと京都大学おられますけれども、藤井先生という、今、安倍内閣の内閣官房参与もされていらっしゃる方ですけども、その先生と一緒に東京で放置駐輪問題の削減のいろんな取り組みをやっておりました。3つ挙げます。

東京メトロの千川駅。これは非常に小規模な駅前放置駐輪問題がありました。215台程度ですね。

その次やったのが、東急の都立大学駅。これは中規模ですね。中規模で1,015台程度の放置駐輪台数があった。

で、3番目が、これが非常に日本全国でも有名になりましたけれども赤羽駅。都内、今ちょっと最近よく分かりませんが、当時は都内1位の放置駐輪台数で2,145台自転車が止められていたようなところで、ちょっと後で説明しますが、放置駐輪を止めようというパンフレットを配るということです。それを配るのも、ここの写真で示しているような、こっちで雇って、コミュニケーターといっていますが、Face to Faceでコミュニケーションを通じて駐輪場に自転車を止めて下さいねというような働きかけを行いました。

そうすると、大体こんな効果ですよ。

千川駅ですと、放置駐輪台数が2割減少しました。

都立大学駅ですと、朝通勤通学の方ですね。その方で26%減少。夕方の主に買い物客ですと2割程度減少した。コミュニケーターによってコミュニケーション図った人の45%がその場から自転車を移動させた。

で、最後の赤羽駅が、これがなかなかやっぱり根深い問題で結構難しい課題もあったんですけども、それでも午前中2割程度減少しました。残念ながら、午後は取り組みやった前後で増加してしまうというちょっと切ない結果にもなったということですけども、概して、ここの増加といってもそんなに明確な増加でもなかったんですけども、概してみれば1割2割ぐらいは、時間帯にもよりますが減少するということが分かっています。

それを踏まえて、昨年この松山市ですね。ここは多分明日等々も皆さんお気づきになるかと思いますが、市内非常に放置駐輪がひどいです。ここを対象に、今申し上げたような心理的方略による削減施策の取り組みというのを、松山市さんと一緒に昨年11月から12月に行いました。その内容を簡単に説明させていただきます。

こんな形で放置駐輪かなりひどいんですね。これが松山市の中心エリアになります。で、放置駐輪台数を数えますと、ちょっと土地勘がない方は分からないかもしれませんが、今、このホテルがここになります。それでここが大街道という繁華街になりまして、ここが銀天街という繁華街にまたなって、で、松山市駅というのがこちらになります。ここ全体に

かなり放置駐輪がされていて、学生と一緒にカウントしますと、時間帯にもよりますが平均松山市駅周辺のこの色を塗っているところで 930 台。市役所周辺で 530 台。大街道周辺 670 台。で、この銀天街という商店街で 500 台ぐらいあるということで、合計 2400 台程度の放置自転車が止められている。実はこのエリア以外にも周辺自転車止められているので、もっとあろうかと思えます。

一方、駐輪場の整備状況ですけれども、これ昨年時点の駐輪場で、その後ちょっと新設の駐輪場がありました。ここには書いてません。全部で 12 カ所の公的駐輪場があります。全部で可能キャパが 4,314 台ありました。平均これもどの程度駐輪場を利用されているのかということ数を数えると、平均 1,906 台あったということで、2,400 台がもったいないことに稼働していないということで、まだまだ今ある既存の施設でも放置駐輪の問題を解消するというのはなかなか難しいですけれども、軽減することは可能であろうという見通しがありました。

そこでこうなった内容ですけれども、こういう、ここに現物載せて持ってきましたけれども、こういうリーフレットを 3 万部印刷しまして、自転車利用者とか周辺に住んでいらっしゃる方に配りました。で、リーフレットのこれも結構学生といろいろな悩みながら作り込んだんですけれども、まずは表紙にも書いているんですけれども、「松山市内中心部では 12 カ所の駐輪場をご利用いただくことができます。あなたのご存じですか？」というような言い方をしております。よく放置駐輪やめましょうというような言い方をしてしまう気持ちは重々承知しているんですけれども、やっぱりそのままやめましょうと言ってもなかなか放置駐輪してはる人たちっていうのは抵抗感があって、やめましょうと言われても、言われると逆に反発してしまうようなそういう心理がありますので、今回はそういう言い方を一切しなかった。駐輪場はあるんですけれども、知ってますかというような言い方をしました。

で、これ裏面にいきますと、先ほど申し上げたこの 12 カ所の駐輪場の位置、場所ですね、場所をこう地図でお示ししたり、ちょっとここ細かすぎて見えませんが、駅からどのぐらい離れているかですとか、いつからいつまで利用できるのかとか、あるいはいくらくらいお金が掛かるのかというような具体的な情報を提示しております。

で、具体的な情報を提示するだけではなくて、実はもう一つ工夫をしているんですけれども、ちょっとこれ切込み線を入れて切り取ることができるようになっているんですけれども、このハガキ大のアンケートも同時に協力を依頼しております。で、これは単に皆さんアンケート協力していただいた方の意識をただ知りたいというだけじゃなくて、アンケートに答えてもらうことによって、「あ、自転車駐輪場に止めてもいいかな」というふうにおのずとってもらえる。そういうアンケートになります。

具体的には、ちょっと文言そうか、見えてないんですけれども、非常にシンプルな質問をしています。「あなただったら、例えば買い物でこの地域を訪れる場合にどの駐輪場を利用したいと思えますか」ということで 12 カ所ある中から 1 つ選んでもらう。チェックを入れ

てもらおうというようなアンケートをしてもらっています。「また、通勤通学の際にどこを利用したいですか」みたいなことも同時に聞いています。

で、もちろんこれ万能ではないんですが、こういうアンケートちょっと答えてもらうだけで、実はやめようかなというふうに思ってもらえるというのが心理学的には言われてます。難しい用語で言うと、行動プランを自動的に立ててもらえるんですね。なかなかこういうメッセージを送って駐輪場を利用して下さいと言っても、そのときは利用せないかなというふうに思われるんですけども、具体的に、いつ、どこで、どのような形で駐輪場を利用するのかということ、皆さんが想像したり考えたりして簡単な計画を立ててもらわない限りは、どれだけ駐輪場をやっぱり利用せないかなとか、放置駐輪よくないなと気持ちでは分かってても行動に結び付かないということが言われてます。なので、非常に簡単な質問ではあるんですけども、あなたならどこを利用するのかということを考えてもらうことによって、明日8時にこの松山市駅を訪れた際に、この近くのこの駐輪場を利用できるなというふうに考えてもらえるわけですね。そうすると、例えばいつもなら8時に駅を訪れていたんですけども、ちょっと5分前に、7時55分にはこの地域を訪れて、この駐輪場を100円払って利用しようかなというふうに具体的に考えてもらうことができるというふうに言われていますので、ちょっとしたアンケートでも意味があるというふうに言われてて、これが過去東京でやった際もこういうアンケートをずっとやってきました。今回もやったということです。

で、今申し上げたこのパンフレットというかリーフレットどちらでもいいですが、これを直接、これは松山市さんと愛媛大学の学生さんを通じて皆さんに配っていったということです。配布方法も細かく説明してもあれですけど、直接手渡しすることもあれば、回覧板のような形で配布する場合もあれば、ほとんどは周辺に住んでいらっしゃる方のポストに投函をするというようなことをやりました。

さっそく結果です。ここまで言うともめちゃめちゃ結果が効果が見られたかということ、そんなにすごい効果があったかと言われると万能ではないとは言えるものの、ただ、とは言いながらある程度の効果はあったということです。

これそれぞれ平日の午前午後、休日の午前午後分けて明記していて、一番左側が配布する前。で、配布期間中、配布終了後ということになります。が、平日午前で7%ぐらい減少しました。平日の午後で、あるいは休日の午後。買い物客ですね、買い物客には大体18%、15%程度減少するという効果が見られました。

もう少しその推移を時系列で追いますと、こんな形になってます。下側の青いほうが平日の午前なので、通勤あるいは通学の方が主になります。赤いほうが平日の午後なので、買い物客がメインになりますが、午前中で見ますと、今申し上げたとおり7%減少したんですが、その後、また年末に入るに従って元に戻ってしまったということですが、買い物客、午後に関しては大体2割ぐらい減少してある程度持続したというふうな結果になります。

駐輪場の使用率も併せて見ますと、ちょっと見づらいですがもう簡単に結果だけ言うと、これも午後、買い物客ですね、ある程度使用率が上がったというような結果も見られています。

これが先ほど説明した松山市の中心街のエリアごとの効果を見ています。こちらが午前中の効果になって、これが暖色系ですね、赤とかオレンジのほうが実施前後で放置駐輪台数が増えてしまったようなところなんです。で、寒色系。青とか緑とか、これが実施前後で放置駐輪台数が減ったところになります。そうすると増えたところもあるということは見とれます。

市駅前では灰色ということであまり大きな変化は見られませんでした。

大街道のこの商店街付近だと、放置駐輪台数がある程度減少した一方、これちょっと説明しなかったですけど、ここらへんが松山市のオフィス街になっているんですけども、そこを訪れる通勤者に関してはあんまり効果がなかった。実際、路上に止めてらっしゃるサラリーマンにリーフレットとか配ったり、私も配りましたけれども、かなり冷たい視線を浴びましたね。なので効果はないところがあった。

一方、午後はかなり寒色系の色が多いということを見てとれるかと思います。買い物客ですね、駅前なんかでかなり、あるいは商店街でも減少してくれたということです。

一方、オフィス街がもともとそんなに午後そこまで訪れる人もいないということもあって、変化はなかったということです。

効果をまとめますと、万能ではないですが、平日休日ともに午後この取り組みによる効果が一定程度見られたのではないかなというふうに思いますので、買い物目的の来訪者には心理的方略の効果がある程度あったというふうに私は思っていますので、特に買い物客向けに重点的に行うともっと効果が出る可能性もあるなというふうに見込んでおります。

一方、駅前、大街道商店街周辺で効果が見られた一方で、オフィス街ですね、会社員等にはあまり効果が見られなかったということで、やっぱり一大学と市の協力をいただきながら進めてはまいりましたけれども、会社とかオフィスなんかの協力というのはやっぱり欠かせないと。会社なんかと連携しながら組織全体でこういう問題に取り組んでいく必要が多分あるんだろうなという気がしております。

過去の取り組みはさらっと説明しましたが、後半にいけますが、それでも結局、昨年かなりがんばってやってみたものの放置駐輪はなかなかなくなりません。

これは先週ですかね、これは大街道です。皆さん今日の夜でも訪れる方もおられるかと思えますけれども、商店街の夜の風景ですけども放置駐輪かなりされているというような現象が見られます。

で、昨年いろいろ取り組みをやった中で、いろんなアンケートに協力してもらった方々からもいろんな声をいただいておりますが、「結局駐輪場を整備しないと解決しないですよ」。あるいは「無料の駐輪場をつくってほしい」ですとか、「放置駐輪多いところをそのまま駐輪スペースにしたらいんじゃないか」みたいな、めっちゃめっちゃいうなと思いまし

たけれども、こういう意見も聞かれます。

また、さらにこんな声もということで、主には商店街の方々からですけれども、「自転車を排除するというのは何事だ」「お客さんをとってしまう。減ってしまう」「放置駐輪の取り締まりが厳しいと、商店街の衰退につながる」というような結構厳しいご意見もいただくことが、直接いただくこともありますしアンケートの結果からこういうご意見をいただくことも多いということです。

で、もちろん私はそれ全否定するつもりもないですし、そのとおりでないとします。駐輪場の整備もやっぱり必要で、お客さんを締め出してしまったりとか、今まで来てもらった方が放置駐輪対策によってその街を訪れなくなるというのは、それは問題だということも認められますが、ただその一方で、どれだけ駐輪場整備してどれだけ商店街が発展して、場合によっては放置駐輪が完全になくなったと、こういうことによってなくなったとしても、最初の話に戻りますがそこに住む人々のやっぱり暮らしぶりが気品あるというかちゃんとしたものでない。ないのにもう無理から駐輪場整備して直したところで、良い街って本当にいうのかなというふうに私自身は思いますし、商店街の発展ということを非常に短期的に考えて放置駐輪を許してしまうというようなことをやってしまうと、やっぱり長い目で見るとその空間というのは魅力的ではないので、商店街も長期的に見たらつぶれるだろうなというふうに私自身は感じております。ちょっと主観的なところもあります。

が、それであらためて放置駐輪のまた最初の問題に戻ります。ある街とない街というものを見ていくわけです。これ左側は東京都の方はご存じかもしれませんが、都立大学駅前ですね、やっぱりこんな形で放置駐輪いっぱいなされてたような街です。これ右は先ほども言ったとおり卯之町の街並みですね。

これを対比的に捉えると、やっぱり僕としてはこういうことを問いかけたくなります。「皆、自分の住む街をほんまに愛しているのかな？」というふうに思ってしまうところです。これも極論も入っているということを重々承知した上でお話させていただくと、本当に自分の住んでいる地域に愛着があるのであれば、放置駐輪しようとはしないだろうと僕は思いますし、あるいは放置駐輪を許さないわけですよ。もちろん、ずっと私駐輪場の整備、別に駐輪場の整備反対しているわけではなくて、むしろ駐輪場の整備はしたほうが良いと思いますけれどもすぐにできるわけではないので、そうなると、駐輪場を整備したり撤去したりすることもやっぱり大事なんだけども、それよりも何よりも、やっぱりそこに住んでいる人たち、自分たちで何とか解決しようとする道も一方では探しておく必要が当然あるだろうなというふうに私は思いますし、ほんまに地域のことを考えていて地域に愛着があれば、皆さんそういうことをおのずと考えるんじゃないかなというふうに思います。

これ実際そういうことを常々感じていたので、一回じゃあ地域に愛着があるかどうかというのと、放置駐輪するかどうかというものをクロスで調べてみようということをやってみた結果です。

これは東京都です。東京の大田区周辺でやったデータになります。で、これ質問は2つ聞いてて、放置駐輪しようと思うかどうかということと、もう一つ、これは心理学のアンケートの方法で、自分の住んでいる地域にどの程度愛着があるのかということを知りたいような質問項目がありますので、それをそのまま東京都に住んでいらっしゃる方に聞いております。

で、この棒グラフの右側、ここから見て左側か、左側がそのうち地域愛着が比較的良かった人たちです。212名。で、右側が自分の住んでいる地域に愛着を抱いていらっしゃる方を右側。それぞれ212名と188名のグループ化したものです。縦軸が「正直なところ皆が自転車の違法駐輪をしているなら自分もしても構わないと思いますか？」というような質問に対して、そう思うからそう思わないまでいくつかの段階で聞きました。放置駐輪意図ということですね。それぞれ212名と188名の平均値を出してみたところですけども、一目瞭然ですが、やっぱり地域に愛着のある人ほど放置駐輪をしようとはしない。当たり前っちゃ当たり前なんですけど、自分の住む地域に愛着を持っている人はそこを汚すというようなことはしないということです。

じゃあ、ここから若干余談になっていきますが、地域愛着の源泉ということで、「そもそもなぜ人は地域に愛着を抱くようになるのか？」ということで、これも社会心理学の知見ですけども、心理学の社会心理の中で、人に対する愛着ですとかあるいはものですね。普段自分が使っている車、自動車とか自転車とかあるいは文房具とか何でもあるんですけども、そういったものにどの程度、どういった形で愛着を感じるのかというような研究がいくつかあります。そこで重要視されているのが記憶です。これもかなりそもそも論になりますけれども、記憶というものがこの愛着の源泉になる。これももう日常の経験を踏まえてもらおうと、わざわざここで説明するまでもなく当たり前といえば当たり前なんですけども、ペットでも何でも人でも、その人とかかわりをもった経験とか記憶というものが積み重なれば積み重なるほど、人によっては積み重なれば積み重なるほど憎悪を抱くという方もおられるかもしれませんが、基本的にはそのものとか人との繋がりを経験とか記憶とともに深めていくというふうに言われています。地域も一緒なんです。地域とかかわり合いをもった経験なり記憶なりの積み重ねを通じて、その地域に対する愛着心というのが芽生えていくというふうには言われています。

これは、これも余談なのでさらっといきますが、一昨年ですかね、松山市で思い出実験というのをやりました。松山市内の住民100名程度を対象に、その地域で行ったいろんな活動の思い出を思い出して下さいというふうに言ったんですね。で、思い出してその内容を自由に記述して下さいというようなことをやってもらいました。子どもの頃の思い出とか、家族でどこか行ったとか、そういった思い出も皆さん書いてもらったんですね。その上で、その地域にどの程度愛着があるのかということを知りたいということで。松山市の方かなり熱心に書いてもらってましたね。こういった形で自由に記述してもらおうということをやってもらいました。

で、思い出の、別にこれもここに出さなくてもいいんですが、一応ランキングを出しますと、松山市民はもう松山城が大好きだということが分かりました。松山城に関するエピソードを書かれる方が非常に多かったということです。

で、ここもちょっと心理学的な検証をしたんですけども、こういった形で地域にかかわる思い出を思い出してもらったという方たち 65 名と、こういう思い出を別に思い出して下さいというようなことをやってもらわなかったという方たち 46 名をそれぞれグループに 2 つグループに分けました。

で、それぞれ地域愛着がどのぐらい意識の違いがあるのかということを開きますと、これもこの棒グラフ上でいくとそんなに違いがないかもしれませんが、一応統計上有意な差異があったということで、明確な違いがあったということですね。地域に関する思い出を想起すると、愛着意識が向上する傾向があるということで、やっぱり人々のその地域に対する愛着というものと、記憶ですね。その地域での経験とか記憶というものが非常に密接な関係があるということが、こんないちいちデータにする必要もないんですけども、ここから示唆されているということです。

僕からすると、その地域の記憶というのは非常に貴重な財産だと思います。私自身これまで愛媛県ですとか、あるいは鳥取とかいわゆる中山間地域と言われるようなところ。あるいは場合によっては過疎地域と言われてしまうようなところにも、いろいろ行って調査をしたりとかその地域の方々としゃべったりすることが多いんですけども、よくこういうことを聴くことがあって、これが民俗学の中で X がないの言説というような言い方もされますけれども、そういう中山間地域とか一定地域の方お話を聞くと、うちの地域には例えばコンビニがないとかマクドナルドがないとか立派なホテルがないとか、いろんな何々がないというような言い方をすごい聞くことが多くあります。

で、なんですけれども、ただ我々からすると、都会に比べるとそういう昔から住んできたような地域というものには、当然ながらこれまで蓄積されてきたような地域の記憶というものがあるんですよね。記憶。で、構造物とか建物というのは経年劣化というふうにありますけれども、記憶は経年優化。まあ造語ですが経年優化します。記憶とか経験というのは、積み重なって蓄積されるがされるほど地域住民の愛着意識とか結束とか誇りといったようなものを強化するようなそういう価値がどんどん出てくるようなそういう貴重な財産かなというふうに思いますので、そういう記憶というものをやっぱり非常に重視すべきだなというふうに私自身は感じていて、はい、で当たり前ですが何度も言うとおろ、その記憶があるからこそ自分の住んでいる地域に対する愛着心というものが初めて生まれる余地があるんだというふうに思います。

が、ただ僕の印象では、この当たり前のことが今全国の地域計画とか都市計画の中でどんどん失われているような気がします。いわゆる記憶喪失の都市というのが出現しつつある気がしていて、大型ショッピングセンターですとかコンビニとかファーストフード店の進出というのが、どこの地域、都心部だろうが郊外であろうが進んでいるということです。

これも別に程度問題で、一概にこういうコンビニ、ファーストフード僕も利用することもありますので全否定するつもりはないんですけれども、やっぱりこういったものをつくる副作用として、都市とか地域でこれまで連綿と積み重ねられてきたような記憶というのが解体してしまう、そういう作用を及ぼしてしまうんだということは、重々行政に携わる人というのは知っておく必要が僕はあるんだというふうに思います。

実際、社会学等々ではちょっとちやかしたような言い方をしていますが、ファーストフード化とかマクドナルド化というような言い方でこういう記憶の喪失という問題がいろんな形で議論されております。

ということで、放置駐輪問題やっぱり皆さんほとんど放置駐輪というのは問題だというふうに感じられる方が多いと思うんですけれども、その一方で、身の回りの地域とか都市を見れば、これまで積み重ねてきた歴史とか伝統とか文化といったものをどんどん否定していくような振る舞いをしていますし、都市計画、地域計画というものもそういったものとかかなり整合するようなことをやり続けてきている側面がある気がするんですね。なので、本当に何か世界に誇れるような地域づくりとか都市づくり、美しい街とそういったものを本当にこの戦後日本がどこまでつくりてきたのかというと、僕はかなり疑問を持っていますし、そんな街で放置駐輪解消しようと思ってもなかなかうまくいかならうなというふうに感じている次第です。

地域の記憶に配慮したまちづくりというのがやっぱり大事になるかなと思いますが、難しいですね、これも。難しいですし、これもう一概にこういうことをやればいいというのはないと思います。各地域地域でそれぞれ考えていかざるを得ないかなと思います。で、地域の中で皆が共有できるような記憶づくりというのをやっぱりやっていく必要があるだろうし、地域でこれまで積み重ねられてきたような記憶というものを維持、喚起するような場とか機会というのを創出する必要がある。

先ほど日本の都市計画、地域計画こういったものがどんどんないと言っていましたけれども、いろんな取り組みはもちろんあります。記憶に配慮したまちづくりいっぱいあると思いますけれども、何となく思いつく限り4つほど載せてます。

これも皆さん聞いたことある方も多いと思いますが、欧米で「シヴィック・プライド」という動きがかなり活発になって、日本の中でも取り入れられているような自治体もあります。地域に対する住民の誇りに配慮したような試みをいっぱいやっていく。これもシヴィック・プライドと本出ていますので、もしご関心があれば見ていただければと思います。いろんなことやります。広告・キャンペーン、ウェブサイト、印刷物、ロゴ・ワークショップ。こういうソフトな対策をやることもあれば、公共空間の整備ですとか景観の整備とかこういうハード面に配慮したような政策をやったりします。

あるいは地域の歴史、物語を生かしたまちづくり。

地域のシンボルを生かしたまちづくり。

地域づくり・まちづくりの時間的な過去から今に至っているような連続性みたいなもの

ですね。それを無視しないようなまちづくりをやっていこうというような動きはあります。

シヴィック・プライド一番有名になったのが、オランダのアムステルダムですね。オランダのアムステルダムの駅降りたらすぐこういうモニュメントを見ることができます。アムステルダムですね。ちょっともじってますけれども、これモニュメントをつくるだけではなくて、これをつくって我々はアムステルダムの市民だというような一種のアイデンティティみたいなものですね、そういったものを市民全体で結束を高めていこうというようなパンフレットをつくったりですとかキーホルダーをつくったりですとか、催しをやって出版をやってとか、祭りを開いたり、まあいろいろやっているということですね。こういったものも、皆で記憶を共有しようというふうに解釈もできますし、これも松山市でも全国どこでもやっていますけれども、過去ちょっと私が携わったやつですが川崎ですね。神奈川県川崎で当時の東海道の江戸時代の大名行列を再現すると。これもまあ、廃れつつあるような記憶を再現するような取り組みにもなるかと思えますし、これはぼっちゃニズム。これも僕が勝手につけた言い方ですが、松山、私自身は3年前、3年目に来てなるんですけども、2年間に松山に来て一番最初に驚いたのがこの松山市の坊ちゃん押しですね。夏目漱石のゆかりの地ということもあって、坊ちゃんを活用したような観光施策あるいは活性化施策というのはかなりある。坊ちゃん団子ですとか坊っちゃん列車ですね、こういうこの1つの取り組みですけども、こういう取り組みをやることによってやっぱり記憶というものを繋げていくということが地域に対する愛着というものを形成する上では非常に大事になってくると思えますし、それが長い目でみると放置駐輪とかそういった自転車問題の解消にも繋がるのではないかなというふうに感じております。

で、もう一つの愛のお話ということで、最後ですね。残りの時間、もう一つちょっと別の愛着に関するお話をしたいと思えます。もう一回ちょっとあらためて、今申し上げたのは、地域を本当に皆愛しているんですかというようなお話でしたが、またちょっと違う視点で考えてみたいと思えます。

「なぜ、さまざまな施策が実施されていながら放置駐輪行為は後を絶たないのであるか？」ということですね。もう一度、放置駐輪の実情を見てみましょうということで、これはもう恐らく私よりも皆様方のほうがよくご存じだと思いますが、特に私は東京ですと放置駐輪見ましたので、いろんな写真があります。こういう長蛇の列。長蛇の列ですね。長蛇の列。長蛇の列。無造作な放置。無造作な放置。無造作な放置。もう何でこんなことになったのかよく分かんないような放置されることもあります。倒れる放置自転車。倒れる。倒れる。あるいは、ずっと放置されたまんま。せみですね。あるいは、草木が生える。ごみ箱になってしまう。ごみ箱になってしまう。ごみ箱になってしまう。朽ちていく。自然と同化しつつある。でも同化できない自転車。で、撤去されてしまう。撤去されてしまう。撤去されてしまう。

いう、もう多分私以上に皆様の方がおなじみの風景だと思いますが、こういうことを目の当たりにしますと、放置駐輪に対する撤去とか駐輪場の整備が進められているにもか

かわらず放置駐輪が後を絶たない背景には、人々の自転車に対する愛着意識が低下しつつある可能性があるんじゃないかなというふうに思います。地域に対する愛着も低下していますし、自転車に対する愛着というのも低下しているように思います。

これも一応調べてやろうということで、自転車に対する愛着意識というのと放置駐輪をするかどうかといったものをクロスで集計してみました。

これ棒グラフ、これもまた2グループに簡単に分けておりますけれども、自転車に対する愛着意識。聞くようないろんな質問項目をつくって、どのくらい愛着意識を持っているのかということ、これ延べ700人ぐらいですかね、聞きました。これは東京都のこれも大田区の住民の方ですね。に、答えてもらいました。で、答えてもらって自転車の愛着意識の低い人と高い人2つのグループに分けて、今度縦軸は、ちょっとさっき放置駐輪意図でちょっと紛らわしいですけど今度逆ですね。「できるだけ自転車の放置駐輪を控えようと思いますか?」というような質問に対して、そう思うからそう思わないまでいくつかの段階で聞いたもののこれも平均です。

そうすると、これも統計的に有意な差異があって、自転車への愛着意識が高い人ほど放置駐輪を控える傾向があるということです。これも感覚的には当たり前で、自分の自転車を大事にしている人というのは、道端に放置するというようなことはやらないということですよね。

で、これも大したあれじゃないですが、これも半分趣味的なところもありますけれども、思い出を、自転車の思い出を思い出して下さいというような実験を、これも大田区民3,000名を対象にしてもらいました。で、1,500名に対して自分の自転車とかかわった思い出を想起してもらって、その内容を自由に書いてもらうというようなことをやりました。で、その後、自転車愛着意識というのを質問したと、こういう実験をやってみました。

もうちょっとあんまり細かく書いてもらわないですけども、自分の自転車のことを思い出して下さいというふうに言って、自転車に関する記憶を思い出してもらった。色とかベルとかライトがあったかどうかとか書いてもらったりして、一番古い記憶、思い出どんなものだったかということ、自由に書いてもらったりとか、楽しかった印象深かった思い出ですね、自転車を使って外出したときの楽しかったこと。印象深いもの。思い出して書いて下さいというようなことをやりました。

そうすると、これも先ほどの地域愛着のやつと同じように整理してみましたけれども、左側が自転車にかかわる思い出を想起した人と、右側が自転車にかかわる思い出を想起するように依頼しなかった人たちですね、それぞれ301名、370名対象にします。で、縦軸が自転車の愛着意識。そうするとかなり明確な違いがあって、自転車に関する思い出を想起すると、やっぱり愛着意識が向上する。そういう傾向があったということです。

なので、放置駐輪問題とか考える、別に放置駐輪があるからどうかというか、そもそもやっぱり自分が持っているもの。やっぱり愛着をちゃんと持つべきだと、普段使っているものを大事に扱うべきだとも思います。

そういうもの、どういう政策が考えられるかということで、これちょっと若干例えになります。実際は、やっぱり子どもの頃からいろんな学校教育とかをちゃんとやっていくとかそういうしっかりとした教育政策とかコミュニケーション施策というのをやっていく必要があるかと思いますが、そのうちの1つとして、例えば自転車を撤去する際、撤去して終わりじゃなくて、これもちょっとやっているところあるのかもしれないけれども、撤去する自転車の写真を今もう簡単にデジカメで撮れますから、それをどこか掲示しておく。で、若干感情に訴えているところもありますが、例えば、「あなたを待ってます」みたいな形でその掲示板に貼っておいたりすると、自転車を引き取りに来る人ももしかしたら増えるかもしれませんし、それを通じて、自転車への愛着心も向上する。で、ゆくゆくは放置駐輪も控えるようになるかもしれないというふうに思っております。

撤去も撤去費用の問題もありますし、返還率が非常に低い。自転車安くもなっているということで、なかなか撤去しても引き取りに来ないといったような問題もあって、自治体によっては、防犯登録の番号からいちいち電話をかけているような自治体もあると聞いておりますので、そういう努力をするとともに、こういう自転車の写真かなんかで、せっかく撤去するのであれば撤去しただけで終わりじゃなくて、それを通じて放置駐輪した人にもう一度自分の自転車に対する愛着心を深めてもらうような、ちょっとした働きかけもやっていく。するともしかしたら効果あるかなというように今ちょっと思ってます。

ということで、以上、大まか私の言いたいことはここで終わりですけども、もう一度あらためて整理しますと、社会病理としての放置駐輪問題という観点からずっとお話させていただきました。

で、放置駐輪問題は、その街に住む人々の結局ころをどこかしら反映したものであります。で、この図、もう一度お示ししますと、人々の公共精神というのが非常に希薄化してしまっていて、今ここにいる利己精神しか配慮できないようになりつつある。

そういった公共心の低下によって、結局人々は、自分の置かれている地域といったものに愛着を抱かない。あるいは、自分の持っているような、普段使っているような自転車に対しても愛着を抱かない。そういう問題も出ていて、それが1つ氷山の一角として放置駐輪問題に繋がっているのではないかなというふうに思います。

なので、この放置駐輪問題取り組む上では、やっぱりこの本質的なこの利己精神から公共精神に視野を広げていくような働きかけがやっぱり大事になって、公共心、人々はいかにして公共心を育むことができるのか。地域愛着、人々はいかにして地域に愛着を抱くことができるのか。自転車愛着、人々がいかにして自転車に愛着を抱くことができるのか。こういったことを考えて、公共心、地域愛着、自転車愛着を高めていくということが何より大事な本質的な課題ではないかなというふうに私自身は思います。

そのために、当然、構造的方略もやっぱり大事なんですけど、構造的方略はあまり公共心とか地域愛着とか自転車愛着には結び付かない気がします。で、うまいことやらない限りは、場合によっては公共心の低下に繋がってしまう可能性もある。せっかく放置駐輪問題

解消しても、そこに住んでいる人たちが皆自分のことしか考えないというような街になってしまっただけは身もふたもないということです。そういったことを考えると、なるべくそういう副作用を軽減する形で構造的方略をやっぱりやっていく。それとともに、心理的方略によるコミュニケーションというのを通じて公共心を高めていって、人々が誇り、自分の街に対する誇りとか自転車に対する愛着、そういったものを持てるようなまちづくりを目指していくことが大事になってこようかと思えます。

なので、放置駐輪対策といえども、非常に根が深い問題にもなりますし、いわゆる放置駐輪という問題だけを切り出して、その問題だけを考えていてもあまり意味のないような気がします。やっぱりまちづくり、あるいは人づくりですね、良質な街、あるいはその街に熱意を持って街のことを考えてくれるような人づくり。そういったまちづくり人づくりを通じて、その中で放置駐輪対策を位置付けて、長期的な展望の下でじっくりと放置駐輪をなくしていくというような努力をやっていく必要があるのではないかな。

そのための具体的な施策、ちょっといくつか紹介しましたがけれども、そのヒントに、こういったことをやっていくヒントになればいいかなというふうに思えます。

以上で私からのお話は終了したいと思います。どうもありがとうございました。

○司会 羽鳥様、ありがとうございました。とっても勉強になりました。

ここでまだ少々お時間ございますので、よろしければ質疑応答のお時間とさせていただきます。何かご質問ありましたら挙手のほうでお願いします。

せっかくの機会ですので、ぜひ質問のほうをお願いします。ありませんか。

はい。本当に私も勉強になったんですけど、やっぱり地元地域に愛着を持って生活していくことが自転車対策に繋がるということで、まずは私も自分の部屋から見つめ直さないといけないなと思ったんですけども、一人一人が街の顔になると思って、そう意識を持って生活していただけたらと思います。

本日は、とても有意義なご講演をどうもありがとうございました。皆様、いま一度羽鳥様に盛大なる拍手をお願いいたします。

○愛媛大学(羽鳥) どうもありがとうございました。

<休憩>

事例発表 「自転車通行環境の整備について」

発表者：福岡市役所道路下水道局自転車課長 竹下和宏氏

○司会 それでは、お時間となりましたので、事例発表に移らせていただきます。

今回の事例発表は「自転車通行環境の整備について」と題しまして、福岡市役所道路下水道局自転車課長竹下和宏様にお話しいただきます。

それでは竹下様、お願いいたします。

○福岡市役所道路下水道局自転車課長（竹下） それでは、福岡市における自転車通行環境整備について説明いたしたいと思います。

私、福岡市道路下水道局自転車課長竹下と申します。よろしくお願いいたします。

まず、この写真でございますけれども、福岡市で初めて車道に自転車レーンを整備・供用したときに、近所の小学校で行われた自転車安全利用講習会の模様でございます。

左の写真はプロのスタントマンにより、交通事故が起きる瞬間を再現していただいたときの写真です。

中央の写真は、一番前の方が福岡市長なんですけれども、自分の自転車を持ってきてもらって、自転車で自転車レーンを走り初めされたときの写真でございます。

右の写真は博多を拠点とするアイドルグループHK T 4 8 というのがあるんですけれども、そのメンバーによる交通安全宣言をしていただいたときの写真でございます。

それでは、本日のテーマである「自転車通行環境整備について」今からお話する内容を紹介します。

1つ目が福岡市における自転車事故の状況でございます。2つ目がこれまでの自転車通行空間の整備状況でございます。3つ目が自転車レーンの社会実験を行ったときの状況でございます。4つ目がこれからの自転車通行空間の整備についてでございます。最後に、5番目に啓発活動の新たな取り組みについてとなっております。順に説明していきたいと思っております。

最初に「福岡市における自転車事故について」ご説明いたします。

まず初めに、皆様当然ご存じだと思いますが、自転車を利用する際の基本ルールについて説明させていただきます。

自転車は手軽で身近な乗り物ですが、道路交通法では軽車両であり車道が原則、歩道は例外となっています。よって自転車は車道を通行する場合は、車両としての交通ルールを守らなければいけません。また、自転車は自転車通行可の標識がある歩道を通行することができますが、歩行者優先が大原則であり、歩道を通行する場合は車道寄りを徐行する必要があります。なお、歩行者の邪魔になるときは、一時停止する必要があります。

では、福岡市の事故の現状についてご説明いたします。自転車事故の件数および自転車対歩行者の事故の件数の推移を2つグラフを並べております。左側のグラフは全ての交通事故件数の推移と自転車事故の割合を示しております。平成14年の福岡市全体の交通事故件数は約1万5,000件。そのうち約23%が自転車に関係する事故だったのに対し、平成24年は交通事故は約1万2,500件と減少しておりますけれども、自転車事故の割合は約25%と、自転車事故の件数は減ってないために、結果として割合は増加しているという状況となっております。

右側のグラフは自転車と歩行者の福岡市内の事故件数を示しています。平成14年の22件に対し、平成24年は58件と約2.5倍に増加しております。この件数につきましては、事故を警察に届けられて事故処理をされた件数ということになっておりますので、現実には警

察に届けなかったり、事故になる寸前のものを含めるとかなりの数あると思われます。

次に、自転車事故のパターンをちょっと幾つか書いております。自転車事故の多くは信号無視、一時不停止などによる車との出会い頭事故や、急な車線変更による車との接触事故など安全不確認。また、近年増加している歩道上での歩行者との接触事故であります。

次に、福岡市における自転車事故の発生場所がどこだったかというのを円グラフにして表しております。青で塗ったのが交差点ということで、7割がだいたい交差点で発生しているということです。

次に、交差点事故の発生率についてでございます。このデータご存じの方も多いかと思いますが、交通工学講習会の資料を参照いたしますと、細かい数字の説明は省略いたしますけれども、全体的に車と同一方向に走行する場合に比べ、車と逆方向に走行する場合の事故の発生件数が多くなっております。また、自転車は車道の左側を通行した方が一番事故の確率が低くなっております。

福岡市では交差点での事故が一番多いため、車道に自転車通行空間を整備することによって、事故の発生を抑制できると考えております。

次に、福岡市が取り組んできた「これまでの自転車通行空間の整備について」説明いたします。

福岡市では、これまで自転車歩行者道を整備の主体として進めてきておりました。広い歩道において上の写真のように歩道内に防護柵を設置して、左側が防護柵、右側が植樹帯ですけれども、上の写真がですね。歩行者と自転車を物理的に分離したり、また、下の写真のように、歩道内に自転車の通行部を緑色で着色し視覚的に分離するなど、歩道内の分離を進めてきておりました。

その結果として、これは福岡市内の自転車通行空間の整備をしたところの絵でございまして、車道部に整備したのはごくわずかに6.4kmほど。これは23年の終わりからやっておりますので6.4kmほどありまして、歩道内に整備したのは、もう10年ほど前から整備をしておりましたので、赤が市道ですね。紫が国道なんですけれども、これを併したものは歩道内整備が47.4km、併せて約54kmの整備を進めておりました。

次に、「自転車レーンの社会実験」を24年の3月に行いましたので、その状況についてご説明いたします。

まず、社会実験に至るまでの経緯でございますが、先ほど説明したとおり、福岡市は広い歩道において自転車通行空間の整備を進めてきておりました。しかし、自転車と歩行者の交通事故が社会問題となり、平成23年10月に警察庁は自転車は車両であることの徹底。自転車は車道が原則、歩道は例外との通知を出されました。これを機に福岡市でも車道部における自転車通行空間、いわゆる自転車レーンを整備し、安全性などを検証するための社会実験を行いました。

場所はですね、これ博多区っていうのがあるんですが、博多駅、都心部近くの博多駅に国道385号線、管理は福岡市の道路なんですけれども、その延長750m、右側の図で見ても

らうと分かりますが、750mの区間を実験区間に選びまして、平成24年3月27日から平成24年5月31日の約2カ月間実験をしております。結果的にいうと、この社会実験の結果で福岡市は車道部に自転車通行空間整備を引き続き推進することになっております。

それでは、社会実験の効果がどんなものだったかというのをご説明します。

今回の社会実験では、左側の絵の整備前、整備後の絵のように、従来もともと路肩に、ちょっと幅の広い路肩が1.85ほど路肩がありましたので、そこを自転車レーンとして整備を行いました。右上の写真のように車道の両側を青く塗った部分が自転車レーンです。そして、この結果ですけれど、右下のほうに書いておりますけれども、実験の結果は実験前14%の自転車しか車道を通行していませんでしたが、色を塗ったことにより実験後は5割、だいたい半分の方の自転車が自転車レーンを通行するようになったという結果が得られております。

今回の実験に対する市民の反応についてアンケートを取った結果です。左側は安全性や走行性についてということで、右側が自転車レーンの整備を進めるべきかというアンケートを取っております。そして、上から自転車に乗ってる方、歩行者の方、あと自動車の方、バス・トラックの事業者ということで分けてアンケートを取っております。

安全性や走行性については自転車、歩行者、自動車の全ての利用者、おおむね約5割の方から安全性・走行性が良くなったと回答をいただいております。

今後も自転車レーンの整備を進めるべきかについて、これ右側ですけれども、右側のほうでも6割以上の方が進めるべきとの回答をいただいております。特に自転車、歩行者の方は、7割以上の方が自転車レーンの整備を進めるべきとの回答をされております。

次に、自転車レーン整備後の課題でございますけれども、自転車レーンについては先ほどのアンケートの結果のとおり、一定の評価を得たと考えております。一方で自転車レーンの上に路上駐車、左側の写真にありますように、このように路上駐車をしてる車があり、自転車が走りにくくなったとの意見を多数をいただいております。また、自転車レーンの整備をしたことによって、自転車が走りやすく、車道上走りやすくなったということで、右側の写真のように逆走される方が出てきて、若干ではありますが出てきております。

今後はいわゆるハード整備だけではなく、自転車や自動車利用に関する交通ルールの巡視とモラルマナーを浸透させる啓発活動や教育も進める必要があると再認識しております。

次に、「これからの自転車通行空間の整備について」ご説明いたします。

先ほど説明しました社会実験の結果を基に、福岡市では車道部における自転車通行空間の整備を原則として進める方針を固めております。これからの自転車通行空間の整備は大きく3つに分けられるかなということで、そこに書いております。

一番上に書いてありますが、整備形態を絵で説明しますと、一番上で自転車道、真ん中が自転車レーン、そして、右側の自転車歩行者道の活用または側溝改良ということでの3つです。これからは、原則自転車道や自転車レーンのように車道に自転車通行空間の整備を進めていきます。また、このように整備が、車道の幅員がないなどの整備が困難な場合も

ありますので、その場合は自転車歩行者道の活用を行って、歩行者と自転車を視覚的に分離したり、路肩の側溝を改良し、通行空間を確保していきたいと考えております。

参考に平成24年度、昨年度に自転車通行空間整備の取り組み事例がありましたので、ご紹介いたします。

一番左の上側の写真ですけれども、これは東区といって郊外の住宅地になるんですけれども、自転車レーンではありませんが、比較的広い路肩部がありましたので、これは青いペイントをして自転車通行空間を確保して、自転車を車道通行の誘導をするといった事例でございます。市内の道路のほとんどは道路幅員にそんなに余裕ありませんので、今後このような整備方法が多くなるのではないかなと考えておるところです。

次に、右上の写真ですけれども、これも東区って東のほうなんですけれども住宅地、これ団地の中なんです。香椎浜団地という団地の中にあるところでして、あと、左下がですね、これは都心部近くなんですが、中央区といって都心部なんですけれども、那の津というところです。右下の写真は、これ南区の大橋というところで、これはどっちかというところ商業地になって、それぞれ広い路肩への幅員がありましたので、それぞれ自転車レーンを整備したというふうになっております。

ただし、こういった整備も、この路線、路線は全て何百mという延長ですので、他のところと連続してないという状況でございます。連続してないということになると、自転も歩道を走ってきて車道に降りるといったふうになってしまいますので、効果はちょっとあんまりよくないかなということで、そういったことがありますので、福岡市としては自転車通行空間のネットワーク化を図るために、これネットワーク整備計画というふうに言っておりますけど、その策定に現在取り組んでいるところでございます。

次に、今説明しました策定中ということなんですけれども、自転車通行空間ネットワーク整備計画というふうに、仮称なんですけれども、ありますけれども、その概要について説明させていただきます。

まず、策定をいつしてるかというのと、一応昨年から準備をやっておりまして、今年度いっぱい策定を終えたいなということで、交通管理者である県警や関係機関、国道なども含まれますので、国とかバス事業者との協議を現状でやっているとございます。

ネットワークを形成させる路線としましては、都心部や広域拠点を結びかつ交通を効率的に処理する能力を持ち合わせた都市計画道路ということで、原則幅員が15mはないと整備できないかなと思って、そういったところを対象としています。ここに挙げた路線はあくまでも骨格となる幹線路線ということですので、生活道路系はまた別途検討しているところでございます。

なぜ15mかと、15mの根拠はちょっと右側に付けていまして、路肩に自転車レーンを1m取って、かつ歩行者が多い場合の歩道幅員3.5m。そして、車道幅員が3mということで、それを足したものが15mということで、最低この幅員はないと1mの自転車レーンは整備できない。これ以上あっても整備できないところ、4車線あつたりしてできないところも

ありますけれども、最低これだけはないとできないということで、この中から実際整備する路線を選定していくという考え方で進めております。

次に、整備目標と整備路線の考え方について説明いたします。

整備目標につきましては、市の基本計画っていうのがあるんですけれども、それに基づいて、その市の基本計画の目標年度は10カ年ということなので、それに合わせて10カ年というふうにしております。

整備目標は一応今のところ90km、10カ年で90km整備しようということで、今関係機関と協議を進めているところでございます。

次に、整備路線ですけれども、都心部であります天神博多というのが福岡の都心部になるんですけれども、そこから5km圏をまず重点的に整備しようということでございます。あと、自転車交通量や自転車事故が多い路線というのを選定しまして、既存の自転車通行空間と連続する路線の基準というのを出しまして、整備の実現性も加味して選定しているという状況でございます。なお、道路の新設改良を行う路線は重点あるなしに関わらず、最初から整備をしていくというふうな方針になっております。

最後5番ですけれども、「啓発活動の新たな取り組み」ということでご紹介いたします。

福岡市では自転車の安全利用に関する条例というものを平成25年4月1日に制定いたしまして、自転車の適正利用に取り組んでいます。基本の取り組みとしては安全教室や啓発活動の積極的な実施。あと、福岡の都心部である天神において、歩道上の自転車の押し歩き区間の指定を行い、そこに安全指導員を置きまして押し歩きを推進していると。結局、天神というところは歩道に人が非常に多くて、そこに自転車が朝、通勤の自転車が通って、そこで接触事故が非常に起こる危険性が高いということで、そういった区間を設けております。この区間はわずか400mというちょっと短い距離でございますけれども、これを朝夕という時間帯を区切りまして、押し歩きをしていただくようお願いしているというところでございます。

あと啓発活動といたしまして、一環といたしましてNPO法人、これツールド・フクオカという団体があるんですけれども、その団体と戸も働き協働しまして自転車のマナーやルールを、今日は冊子、資料に付けていましたけども、恋愛物語風にした資料など作成して、いろんな方に読んでもらうように工夫しております。

また、このツールド・フクオカについては、各福岡市内の学校の校区で自転車の安全利用、これを子どもたちに指導していただくような活動もやっております。

ちょっと早口になりましたけれども、以上で福岡市の自転車通行環境に関する取り組みの説明を終わりたいと思います。ご清聴ありがとうございました。

○司会 竹下様、ありがとうございました。

愛媛もね、今サイクリングがブームで結構自転車人口が増えてるんですけど、しっかりとね、交通ルールを守って事故が起こらないようにしなければと思いました。人・車・そして自転車、皆さんが安全に通れる道を設備していくことが大切だなと感じました。

ここで、皆様からも質問を受け付けたいと思いますが、何かございましたら挙手のほうをお願いします。

ありませんか。せっかくの機会ですので。

はい、大丈夫でしょうか。

それでは、もし何かございましたら、また後ほど個別でお伺いしますので、ご質問ください。

それでは、竹下様、ありがとうございました。皆様いま一度大きな拍手をお願いいたします。

ありがとうございました。以上をもちまして、全体研修会のプログラムは全て終了いたしました。本研修会の円滑な進行にご協力をいただき、誠にありがとうございました。

続きまして、事務連絡をご案内申し上げます。

本日配布しております研修会資料2ページに記載の施設見学会スケジュールに変更がございます。新しいスケジュールは資料の中に挟み込みしておりますので、各自ご確認の上ご参加下さい。

この後、18時からグループ別研修会を当ホテル南館4階にて開催いたします。10分前の17時50分には当ホテル南館4階の受付にお越しくださいませ。

本日は誠にありがとうございました。