

大野はるひこ

おはようございます。

質問をさせていただきます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

初めに、平成 19 年度の決算に際しまして、都市整備部、土木部の各所管それぞれの決算の概要、特徴、ご苦労された点等について詳しくご説明をいただきたいと思ひます。

---

都市計画課長

それでは、都市整備部のほうの決算の概要でございますが、歳入のほうは国庫補助金と都補助金がほとんどでございますので、主に歳出のほうでご説明させていただきたいと思ひます。

都市整備費でございますが、平成 19 年度決算額は 26 億 2,089 万円ほどでございますが、平成 18 年度に比ばまして 6,800 万ほど増額というふうになっております。

都市整備費の内訳でございますが、恐縮ですが決算書の 248 ページ、250 ページのところをごらんいただきたいと思ひますが、都市整備総務費、それから都市計画費、建築行政費というような項目立てになっておりまして、都市整備総務費は主に人件費でございますが、これが都市整備費のおおよそ 42% を占めております。また、都市計画費が 13 億 1,500 万円ほどでございますが、決算額の都市整備費のおよそ 50.2% を占めておりまして、建築行政費はそれに比ばますと 7.6% というような割合になっております。

一番多いのは都市計画費でございますが、都市計画費の中でも住環境整備事業経費という経費、ページでいきますと 252 ページでございますが、これが 12 億 760 万ほどでございますが、これが都市計画費の中の 91%、92% 近くを占めているというような状況でございました。住環境整備事業費の中にまた幾つか事業がございますが、この中ではやはり(2)の木造賃貸住宅の整備促進、それから(4)の住宅地区改良、この 2 つの経費が歳出としては大きかったという状況でございます。木造賃貸住宅地区整備促進に関しましては板橋三丁目地区防災街区整備事業、それから木造賃貸住宅地区整備促進のそれぞれの事業の経費の合計ということでございます。また、住宅地区改良は大谷口上町地区の住宅地区改良事業の事業地内 2 用地、住宅の取得、買収といった経費でございます。

あと、都市整備部全体といたしましては、やはり順調に進んでいる事業もございまして、なかなか地域の合意が得られないとか、少しそういった意味では、事業進捗に難しさがある面もあるというふうに総括しております。

以上でございます。

---

土木部管理課長

土木部でございます。

総括的なものでございますけれども、まず歳入につきましては土木部の主に使用料、手数料の収入、工事に伴う国庫支出金や都支出金の歳入等がございます。

使用料の主なものに関しましては、企業が電柱とか配管というものを道路に埋めておりまして、その道路占用料が 13 億 3,127 万円になります。それと自転車駐車場使用料、3 億 9,454 万円でございます。また、手数料については、屋外広告物の許可に伴う申請手数料ということで 1,131 万円等がございます。

特徴でございますけれども、道路占用の占用料でございますけれども、それが 2 億 2,113 万円の増となっております。これは、19 年度から都全体でございますけれども 20% 使用料を値上げしております、これは共通でございます。それに当りまして 2 億 2,000 万円程

度の増があったということでございます。それと自転車等の撤去手数料が 1,000 万円の増があったということでございます。

歳出にまいります。

歳出は、土木費は都市整備部の先ほど課長の説明等を除きまして、土木管理費と道路河川費、緑化対策費で、合計 70 億 1,266 万円でございます。対前年比で 3 億 3,000 万程度、増となっております。土木管理費は主に道路の管理や放置自転車対策等に使用しております。支出額で 13 億 4,982 万円ということでございます。ふえたものでございますけれども、自転車駐車場対策経費が 4,044 万円の増加をしております。対前年に比べて、主に自転車駐車場整備計画策定等の委託業務をふやしたと、計画案に見回りとか、そういう委託業務をふやしたというものもでございます。また、実施で、自転車駐車場建設を 2 か所ふやしているという状況でございます。

それと道路河川費は道路の設計や道路維持、橋の架けかえ等の事業に使用してあるものでございまして、支出済額は 36 億 8,080 万円程度でございます。19 年度は道路の新設補助、173 号線用地の取得で 1 億 6,179 万円の増加をしております。それと、道路の舗装の整備という形で工事件数をふやしまして、8,131 万円程度の補修等の増をしております。それと、減になったものは橋梁の架けかえの改良経費で、これは新河岸橋架けかえ工事の工事負担金の減ということで、4,809 万円の減となっております。なお、この架けかえ工事につきましては、取り付け道路の整備の工事等の遅れで 7,120 万円程度の繰越明許となっております。

それと、もう一つが緑化対策費でございます。これは緑化の推進や公園の管理、新設等に使用されておまして、支出済額は 19 億 8,203 万円でございます。赤塚一丁目そよかぜ公園の新設、出井川の緑道の公園の改修等を行っております。公園の管理運営経費で 4,632 万円等の増がございます。

苦労した点ということでございますけれども、実施計画に着実に進めるということとともに、先ほど申しました橋の架けかえ等の工程で若干遅れというような点で調整等をしていくということなど苦労したということですが、おおむね全般的に執行しているという状況でございます。

以上です。

---

大野はるひこ

ありがとうございました。

各所管課の皆様方には、区民の皆様方からの要望、ご相談等にすばやく対応いただいたことに心より御礼申し上げたいと思います。

それでは、次に東京都市計画道路放射 35 号線及び 36 号線、小茂根四丁目から練馬区早宮二丁目区間の建設事業についてお伺いをいたします。

事業説明会がことし 8 月に開催をされましたんですけれども、説明会の内容、いつから着工するのか、あわせて環状 7 号線を横切りますけれども、平面交差なのか、立体交差なのか、地下交差になるのか、それと道路沿線にお住まいの移転する方々の協力は得られているのか、立ち退きの時期、今後の見通しについて状況等、どのようになっているのかをお聞かせください。

---

都市計画課長

先日、放射 36 号線の説明会が開催されたというふうに聞いております。私どもの職員も説明会には参加させていただきました。その説明会が今後、放射 36 号線の工事に当り

まして、まず環境影響評価、環境アセスメントをやるということの説明が主だったものというふうに聞いております。したがってこれから環境影響評価を実施して、その内容を公告、縦覧して意見を募るといったようなステップが続いていくということですので、具体的な着工時期については明らかになっていないのかなというふうに私は聞いておりました。

それから、交差の方式でございますが、これは一応平面で交差すると、環七の東側のほうはできておりますが、それもやはり平面で交差しているということでございますので、交差の方式としては平面というふうに聞いております。

それから住民の方の合意がとれているのかどうかということでございますが、この辺につきましても詳しい内容はつかんでおりませんが、今後の交渉になるんだろうというふうに聞いております。

---

大野はるひこ

ということは、まだ具体的なことはまだこれからということによろしいですか。

ありがとうございます。

次に放置自転車対策についてお伺いをいたします。

決算書のページ 78 の、2 自転車等事務手数料決算額の 6,158 万 8,000 円の内容についてお伺いをいたします。

---

交通安全課長

撤去に関しましては、私ども、業務の委託をしておりますが、まず撤去の関係でまず、委託の撤去事務そのものの、撤去作業ですね、撤去作業の委託、それから撤去に伴いまして区内に 8 か所保管所が用意されておりますので、その保管所に、失礼しました、撤去手数料の内訳ですね。失礼しました。撤去手数料につきましては、放置の自転車、バイクを撤去した際に、撤去手数料としまして、返還の際に放置された方から手数料という形でいただくものでございまして、自転車 1 台につき 4,000 円、バイク 1 台につき 6,000 円を徴収させていただいております。

以上です。

---

大野はるひこ

そうするとそれ以外の手数料収入というのは、これはないわけですね。

はい、ありがとうございます。

次に決算書の 238 ページの自転車駐車対策経費 7 億 724 万 8,422 円に関連して、主要施策の成果 182 ページ、自転車駐車対策についてお伺いいたします。

自転車駐車場維持管理 4 億 6,343 万 3,470 円の内容、あと自転車利用ルール推進 1 億 183 万 4,847 円、自転車適正利用ルールの推進となっておりますけれども、この内容についてお伺いをいたします。

---

交通安全課長

まず、自転車利用のルール推進でございますが、これは主に放置の多い鉄道駅のところで、警備員、ガードマンと通称呼んでいますが、そういったものを配置しまして、目立つところ、危険なところ、迷惑なところについての整理をさせていただいております。このルール推進という枠の中で、この放置防止の業務委託が 7,552 万 6,126 円という形で業務を委託しております。また、放置自転車の撤去、保管のほうでございます

が、こちらは先ほどちょっと間違えて言いかけてましたが、放置自転車の撤去そのものの作業、それから保管所の運営、そういったもので、合計 5,973 万 3,400 円という形で支出しているものでございます。

次に、自転車駐車場維持管理につきましては、区内にある駐輪場、区営の駐輪場につきまして、シルバー人材センター等に委託をしまして、委託その他でかかっている経費でございます。金額のほうが、維持管理経費全体で 4 億 6,343 万 3,470 円となっております。大半が今、申し上げました駐輪場の維持管理経費さらには細かい話になりますが、一部駐輪場にはコインパーキングというものもございますので、そういったものの管理委託、さらには駐輪場の中には、幾つか民間の借地をしていますので、土地の賃借料、そういったものも含まれております。

以上でございます。

大野はるひこ

ありがとうございます。

自転車駐車場維持管理費はシルバー人材の方が携わっていらっしゃるというお話で、ルール推進については各駅に警備員を配置されているということなんですけれども、このルール推進の警備員が配備されている駅は何駅か、それと何人の方が携わっているのかをお教えいただけますか。

交通安全課長

ルール推進の駅前のガードマンの配置でございますが、実はちょっと私のほうで説明が不足しておりましたが、駅前の放置防止のためのルール推進、ガードマンにつきましては、基本的にはまず民間の警備会社に委託、ガードマンという形でやっているものと、あとさらに状況のまずいところといいますか、状況の悪いところに関してはシルバー人材も補足的に 要するに 2 社に委託しております。

駅ごとにより状況が異なるものですので、一般的なお話をさせていただきますが、区内 24 駅ございますが、現在 19 駅で配置しております。ほとんどの駅が基本的には 8 時から夕方 4 時までの時間にガードマンを配置しております。平均でガードマンのほうは 2 名の配置となります。ほとんどが平日、月、火、木、金の 4 日間の配置でございますが、一部土、日、祝日に状況の悪い駅、例えばときわ台ですとか、中板橋、下赤塚、成増、志村三丁目、高島平、大山、こういった駅ですと土、日、祝日にも一部、2 名ないし 3 名という形で配置をさせていただいております。さらに、先ほどちょっとお話をしましたが、それに加えましてシルバー人材センターのほうでもさらにそのガードマンの状況を補強するという形で、9 駅に配置をさせていただいております。これにつきましては、8 時から 12 時までの午前中だけの駅と、8 時から 16 時まで、午後まで含めて配置している駅がございます。また、人員については基本的に 1 名をそれぞれ配置しております。ここもやはり基本的には平日を中心に行っておりますが、やはり状況のまずいといいますか、放置の多く見られるところにはこのシルバーも土、日を配置しているという状況になってございます。

以上でございます。

大野はるひこ

今、24 駅のうち 19 駅というお話だったんですが、残りの 5 駅に関しては警備員の方がつかなくてもいいような状況なのかどうかをお尋ねいたします。

交通安全課長

今のところ、全く放置がないというわけではございませんので、今、ほかの配置してない駅に関しましても、やはり住民の方からの声も出ておりますので、今、内部のほうで検討して、今後残る5駅につきましても時間帯ですとか、人員を精査しながら配置できるような方向で検討しているところでございます。

大野はるひこ

時間帯なんですけど、これは多分とめられてしまう方は朝から夕方と夜もいらっしゃると思うんですけども、配置の日数も毎日ではないですよ。時間帯も限られた時間帯なんですけど、そういったことを今後、変えられていくというようなご予定はありますか。

交通安全課長

実は、今、基本的に8時から16時というふうに申し上げましたが、昨年度は7時から15時という形でやっておりました。ところが、朝のほうよりもまた午後のほう、夕方近くの時間のほうがまたひどいのではないかとご指摘もありまして、今年度から、19年度から8時から、失礼しました、18年度は7時から15時だったものを19年度から8時から16時という形で1時間ずらしてやっておりました。その状況と、そういったところを見まして、またさらに時間の延長ですとか、今、月、火、木、金という形でやっておりますが、水曜日も加えるのか、もしくは今、土、日配備されてない駅について状況を見ながら土、日を追加するとか、そういったことも普段の撤去の状況ですとか見ながら精査していきたいと考えております。

大野はるひこ

時間を延ばしたり、日数をふやしたりすると人件費もかかってくると思うんですけども、そこで今、課長さんからもお話があったんですけど、民間に委託されているということなんですけれども、シルバー人材センターの登録されている方々と、民間の方の委託というか、人件費なんですけど、かなり金額に差があるように思うので、例えば全駅でシルバー人材センターの方を登用していただければかなり人件費も下がると思うんですけど、その辺についてのお考えをお聞かせいただけますでしょうか。

主査

時間になりましたので、答弁は次の機会に回します。

大野はるひこ

ありがとうございました。

大野はるひこ

ご説明ありがとうございました。先ほど警備員の方が誘導の資格を持たれているということなんですけれども、これは何か資格制度というか、そういうのはあるんですか。研修で終わるのか、それをちょっとお聞きしたいと思います。

交通安全課長

今回委託していますのは、警備業法で定められた研修等を行っているという条件があり

ます。その研修の中に、車の誘導というものが入っているということでございます。

大野はるひこ

研修というのは、どこで受けられるんでしょうか。板橋地区、会社ごとというか、そのシルバー人材センターのほうで、研修システムを受けられるとかいうか、そういうことはできないんですかね。

交通安全課長

今申し上げた民間の警備会社のほうの研修の話ですので、この警備会社自体が研修を受けるとい形になります。シルバー人材センターのほうは、シルバー人材センターのほうで、一種の通常業務として研修を行っておりますが、その車の誘導というところは入ってございませんので、それがそのシルバー人材センターの方が、警備業法の法律に基づく車の誘導という研修が、受けられるのかどうなのか、その辺はちょっと確認しないとわかりませんが、今はそういう形になってございます。

大野はるひこ

あくまでも、自転車のマナー、ルールの推進ということで、警備の方もやられているわけですので、その辺の車の誘導というのが、どういう場面についてくるのかとういのが、ちょっと私、よくわからないんですけれども、教えていただけますか。

交通安全課長

私の説明不足でございました。駅前でロータリーですとかという形で、完全歩車分離、車と歩行者が分離されているところなら、それほど問題ないんでしょうが、例えば、駅前でも電車の側道等、狭いところに自転車が放置されていると、そういった中で、整理ですとか、片づけ業務のかたわら、そこに大型車が入ってきた場合、歩行者、自転車、自動車と、この3つをさばくというときに、一時的に例えば自動車をとめて、車椅子ですとか乳母車を通してから車を通すとか、そういったようなことも対応できるという形で警備員を、ということになってございます。

大野はるひこ

話がずれてしまうかと思うんですけれども、春と秋に交通安全運動がありますよね。私も町会で交差点とか立たせていただいて、黄色い旗を持って誘導とかしているんですけれども、例えば車をとめて歩行者が来ますよね。何か事故があった場合に、私はそういう資格を持っていないですから、それもいけないわけですよ。やってはいけない。そういう権利はないというふうに私聞いたことがあるんです。その町会で出たときにですね。ですから自転車の誘導する警備の方がさばくというんですかね、それはやっても別に資格を取っているわけですから問題はなくてシルバー人材センターの方がやってしまったら、やって事故が起こった場合、何かトラブルがあった場合には、その責任を負うか負わないの問題が、出てくると思うんですけれども、その辺をちょっとお聞きしたいんですけれども。

交通安全課長

定かなことはちょっと確認しないとはっきり申し上げられませんが、例えば、工事現場での誘導員ですとか、よく民間の警備をやっておりますが、あれに関しても、法的な強制

力はないわけで、あれに誘導されて交通事故を起こしたとしても、基本的にはドライバーの責任というふうに言われております。

ですから、あくまでも今回放置の防止の警備員の一時的な車の誘導と申しまして、あくまで法的権限に基づく誘導とかでなくて、研修をして、現場を見ながら対応するというだけのものですので、事故を起こした場合の責任云々という部分は、権限はないというふうに考えています。

---

大野はるひこ

私、こんなことを言ったらもう大変失礼かもしれないんですけども、シルバー人材センターに行っていらっしゃる方が、自転車の駐輪の係をしているんですね。回りでは警備の方が巡回しているということなんですけれども、こういうことであつたら、その警備会社の方に失礼かと思うんですけども、シルバー人材センターの人間だってできるんじゃないかって、さっき私が言ったように、単価も警備会社のほうが高いのであれば、シルバー人材センターのほうを活用して、稼働率を高めていただいたほうがよろしいんじゃないかということで、質問させていただいているんですけども、今の資格制度の問題でも、資格がないと、必ずそういうのはやってはいけませんよ、という問題でもないんじゃないかなと、私は取ったんですけども、ぜひそういった形で、少しでも経費を抑えていただければいいように、対応をとっていただけたらいいなと思うんですけども。

---

交通安全課長

確かに警備員の者を配置させていると言いましても、あくまで警備業法に基づく車の誘導の研修をしているだけですから、必ずしもその資格がなければ、自転車の放置防止業務ができないということではございませんので、またそうした繰り返しになりますが、細街路で車とのトラブル防止の意味で、よりそういったスキルを持っている警備員のほうが望ましいということで、配備させていただいているわけなんですけど、ただご指摘のとおり、できるだけ多くの人員を駅に配置し、放置防止に努めるというご趣旨としますので、そういった意味で、やはり駅ごとに状況も違うと思いますので、それぞれ現場を見ながら、コストの削減に努めて、できるだけ多くの人員を配置できるように、検討したいと考えております。ありがとうございました。

---

大野はるひこ

どうぞよろしくお願いいたします。

それと、次に、事務実績調書の195ページ、先ほど佐藤委員さんからもご質問がありまして、こちら表があるんですけども、各駐輪場ごとの稼働率何%、これ年間の台数なんですけれども、稼働率についてお聞きしたいんですけども、大体こちらにある駐輪場はほぼ平均して、稼働率は出っ張り引込みとかは、ここは余り稼働率は悪いですよとか、ここはかなり高いですよ、というような差はありますか。

---

交通安全課長

今の委員のご指摘の事務実績調書の195ページの部分の表につきましては、自転車利用で定期何台、当日何台というように出ておりますが、これ非常にわかりにくいんですが、定期の方は、月当たりの契約台数を年間に直しているの、ちょっとわかりにくいかなと思います。それで、実際にどのくらいの稼働率といいますか、実際収容状況はどのくらい自転車が埋まっているのかというご指摘かと思いますが、私どもが毎年2回、5月と12月

に台数調査と申しまして、区内の放置台数の集計とかを行っていますが、そのときに合わせて、駐輪場の実際にその時間に入っている利用台数も集計しております。その中では、非常に利用率が高いところだと、その時間帯の瞬間的な計測でございますが、先ほど来、佐藤委員の方からもご指摘がありましたけれども 200%、257%といったような、実際の収容台数の2倍、3倍入っている駐輪場もありますが、一方で、利用率が50%を切っている駐輪場も少なくありません。ちょっと今数を……。

(「もしわかれば、名前を」と言う人あり)

---

交通安全課長

今、ちょっと見たところ、60%を切っているのが7か所ございます。例えば、これは55%ですから、ここは新板橋の駅の高架下の自転車駐車が55%、あとは志村三丁目の第4自転車駐車が52%、余り申し上げたくないんですが、最も低いところが、新高島平駅の北にございます駐輪場で、こちらは8%となっております。

そういったようなところもございます。

以上です。

---

大野はるひこ

この稼働率が低い要因というのは、何なんでしょうか。

---

交通安全課長

稼働率の収容率が低い状況、いろいろあるかと思えます。駅ごとに状況が違いますので、一概には言えませんが、やはり基本的には駅から遠い、一定の距離がある駐輪場は、敬遠される可能性が高いと思えます。また駅によりましては、逆に近くても入っていないですとか、遠くても多くのご利用があるところがございます。それは駅に向かう方の歩行者導線上と申しますか、そういったところの延長上に駐輪場がない場合、わざわざ遠回りしてまで入れないということで、途中のところに放置が多くなってしまふということが考えられるかと思えます。

先ほど申し上げました8%という新高島平駅の場合ですと、駅の北側に駐輪場がございまして、その地域ですとやはり徳丸、四葉方面から下りて来る方が多いと。そうすると高島通りを越える手前のところでとめて、駅へという方が多いというふうに考えられますので、そういった形で、利用率が低いのかなというふうに思われます。

---

大野はるひこ

ということは、その稼働率が低い駐輪場は、駅の近くにないということもありますので、ということは、駅の回りの不法駐輪というのは多いんですか、やはり。

---

交通安全課長

例えば、新高島平の駅で申し上げますと、放置の台数は現在391台、この391台の大半が、今申し上げました高島通りを越えずに、団地側の緑道の方にとまっているという状況でございます。

---

大野はるひこ

自転車駐車場なんですけれども、やはりいくらふやしても、いろいろ設置されるに当たって、調査・研究をされてつくられていると思うんですけれども、ふやしてもやはりとめ

る方がいらっしゃるなければ意味がないと思います。どうしても本当はとめていただければいいんですけども、やはり近いほうがいいということで、不法に駐輪してしまうと思うんですけども、例えば、豊島区なんかですと、歩道が広いせいかもしれないんですけども、歩道のちょうど南口のメインストリートのところに、ずっと一列駐輪スペースがあるんです。そこに係の方がちゃんと張りついていらっしゃるって、管理をされているんですけども、そういった形に、今、新高島平のほうですと、大きな通りがあって歩道もありますので、そこに駐輪スペースをつくって、運営というか、つくったらどうかなんて考えるんですけども、いかがでしょうかね。

---

交通安全課長

道交法の改正によりまして、今委員ご指摘のように、公道上にラックのような固定物を置いて、駐輪場とすることができるようになりました。ただ、実際には、道路管理者ですとか、交通管理者との協議が必要でして、その中でやはり道路交通のそもそもの目的である歩行者ですとか、利用者の安全性というところから、自転車の施設を設置した後、さらに3メートルですとかというような有効幅員がないと、設置してはならんという形になっております。そうしますと、例えば、自転車のラック、これは自転車を置きますと、基本的に直角に普通に置きますと1.9メートル、約2メートルとります。さらに3メートルの残幅員になりますと、5メートル以上の幅員のある歩道がないとなかなか設置できないと。そうすると植え込みを除いて5メートルという歩道は、板橋区には非常に少ないものでして、今試みとしまして、西高島平の駅前には、一部そういった歩道上にコイン式のラックを設置させていただきましたが、それに続くところが、なかなか適地が見つからないという状況ではございますが、引き続き路上の方法、それから先ほど申しました既存駐輪場の改造を含めまして、積極的に取り組んでいきたいと考えてございます。

---

大野はるひこ

よろしく願いいたします。

あとは、鉄道業者、駅を利用する方が自転車で来られているわけですから、これも豊島区の方でいつだったか、鉄道業者からお金を取りますという話があったんですけども、そういった形で板橋区では、お考えございませんか。

---

交通安全課長

豊島区の場合は、税金という手法を用いて、法定外の目的税という形で、鉄道事業者側に自転車1台当たり幾らという形で課税をするということで、条例を制定しましたが、総務省との調整の中で、さらに鉄道事業者と協議されたしということで、実際の課税を1年延期した後、実際に課税することなく、条例の廃止をしたという状況がございます。

ただ、その過程の中で、当然鉄道事業者と再三にわたる協議を経て、一定程度鉄道事業者側の用地の提供であったり、駐輪対策への協力というのを取りつけているという状況がございます。私どものほうでいきなり条例制定、税制上の手続をする云々というのは別にしまして、やはり何かしらある程度定期的な協議の場なりということで、駅ではなくて鉄道本社ときちんとした形でお話を続けていかないと、現在以上の協力を取りつけるのは、なかなか難しいかなと思っておりますので、今後は鉄道事業者につきましても、地域の状況を数字で示しながら、ぜひご協力をという形で、強力に要請活動を行っていきたいと考えております。

---

大野はるひこ

ぜひ、これからも鉄道業者との継続的なお話し合いをお願いしたいと思います。

次に、自転車の撤去の台数についてなんですけれども、年間の返還台数は53%になっていますけれども、残りの自転車は、どのような取り扱いをされているのか、お聞きいたします。

交通安全課長

未返還のままになってしまった自転車につきましては、従前ですと、いわゆるスクラップという形で、業者のほうに引き取らせておりました。これまでですと、1台当たり340円ぐらいの単価で、運搬と処分という形で依頼しておりました。それ以外には、一部交流を結んでいるモンゴルに送っているという事実、またシルバー人材センターのほうにお願いしまして、一部リサイクル販売ということもやっておりますが、国内で販売する場合に、やはり民業の圧迫という部分と、いろいろな問題がありましたので、これまでスクラップがメインで行われていましたが、19年度から売却という新しい市場ができましたので、19年度から売却を始めております。まだ市場が安定していませんので、単価のほうはかなりいろいろな区によって分かれています。今年度に関しましては、区のほうでは1台当たり1,308円30銭という値段で、買い取ってくれるということですから、スクラップでお金を払うより、逆に買い取って1,300円入るわけですから、できるだけこちらのほうにシフトしていこうという形で、今対策をとっておりますが、やはり業者のほうも売却となりますと、費用対効果を考えますと、大きなトラックで一どきに相当の台数を持っていけないと、この単価が下がってしまうということで、今うちのほうでも全部の8か所ある保管所、すべての対応ができていない状況でございます。比較的大きなトラックの入りやすい保管所から、今売却をしているところでございますが、これについても、いろいろな工夫を施しまして、極力この売却という方向に回せるように、調整したいと考えております。

大野はるひこ

モンゴルというお話が出たんですけれども、19年度も100台、184万2,000円強のお金がかかっているんですけれども、ほかに友好都市提携をされている国で、自転車を要望されているところはございますか。

交通安全課長

モンゴルしか提供させていただいていないのが実情でして、ほかの地域から国際交流が窓口になると思うんですが、ほかの地域からぜひ自転車をという声は、いただいていないということです。

大野はるひこ

年間の料金なんですけれども、先ほど自転車が4,000円でオートバイが6,000円ということなんですけれども、最初に質問させていただいて、手数料が6,100万円強ですね。その倍ぐらいの経費が撤去等にかかっているわけなんですけれども、この返還のお金をアップすれば、バランスがとれていくんじゃないかなと思うんですけれども。

(「取りに来なくなる」と言う人あり)

大野はるひこ

逆に取りに来ない、現在でも取りに来ていない方は多いので、そういうアップをしたらどうかと思うんですけども、いかがですか。

---

交通安全課長

撤去料に関しましては、私どもの板橋区に限らず、ほかの区でもいろいろ苦慮しているところございまして、昨今自転車そのものの単価が、輸入品によりまして、実勢価格が1万円を切っている自転車も多数出てきております。そういった中で、やはり撤去された後に、数年間乗った古い自転車は取りに来ていただけないということがございます。板橋区のほうでも、返還率が一時は40%を切るぐらいの状況でございました。警察等のご協力、防犯登録の利用なんかによりまして、今、50%まで盛り返しているわけでございますけれども、これが一つには、撤去料を上げますと、また返還率が下がってしまうというところもありますので、返還率と実際の自転車の価格、こういったものを見極めながら、設定をさせていただいている状況でございます。

---

大野はるひこ

ありがとうございました。

---

大野はるひこ

公園について質問させていただきます。

板橋区は、まさに活力ある緑と文化のまちということで、区内に約330の公園、児童遊園、緑地が存在しています。また、大きな公園から小さな公園があるわけですがけれども、本区では、地域の方々が里親として親がわりになって、自分の子育て同様の気持ちで公園をかわいがっていく里親制度があります。そして、公園の花壇を地域住民の方に開放し、花づくりを楽しんでもらいながら公園を美しくする花づくりグループ制度がありますけれども、また、住民参加のワークショップ制度でできました公園の管理体制、これについては、どうなっているかお聞かせください。

---

みどり公園課長

まず、公園の里親制度につきましては、現在21か所ございます。

花づくりグループについては、19年度現在で77グループ、74公園で活動をいただいております。これらとワークショップの関係でございますが、平成10年度に正式には初めてワークショップというのを活用しまして、新設公園をつくりましたけれども、それ以降、条件の許す限り新設公園と大規模改修については、原則的にワークショップの方式で基本設計を行っております。こうしたワークショップの中で意気投合するといいますか、その公園について非常に愛着を持った方がふえるという中で、そのワークショップをやったメンバーから里親制度に移行されるというところは出てきております。

今後も、ワークショップという方法を活用しながら、住民の皆さんのニーズに合った公園をつくと同時に、管理についても愛着を持って進めていただけるような基本的な方向で進めてまいりたいと考えております。

---

大野はるひこ

あるワークショップでできた公園なんですけど、先ほど町会は里親制度はできないということで、公園愛護という団体で登録と課長さんおっしゃられましたよね。

2つのグループが、多分、里親制度の団体と公園愛護の町会で公園を見る団体が、同じ

公園にバッティングしてしまって、うまくいっていないというお話をお聞きしているのですけれども、そういったことはお耳に入っていますか。一つの公園でそういった2団体が重なるということはあるのでしょうか。

---

みどり公園課長

町会を中心としたグループの皆様は里親制度ができないということは特にございませぬ。区としましては、できる限り町会に今やっただいて愛護協力会という制度から里親制度に移行していただきたいというふうな願いは持っております。ただ、いろいろ基本的に町会を中心とした団体をお願いしている愛護協力会というのは、清掃のみの委託、除草も若干入っておりますけれども、という方式で、里親制度についてはいろいろとやっただいてたく中で、報奨費をお支払いするという方式で、根本的に違うのがございませぬ。その転換は可能でございませぬ。

その2つが競合してというのは、広い公園ですと、やはり一つの団体ではやり切れないというところがあって、幾つかに、里親と愛護協力会というだけではなくて、企業と愛護協力会ですとか、複数の愛護協力会というところはございませぬ。うまくいっていないくて問題が生じているというのは、具体的には承知してございませぬ。

---

大野はるひこ

そういった状況が発生しているというふうにちょっとお聞きしたので質問させていただいたんですけれども、この制度というのは、今、マンションが多くなってしまって、自分の庭を持っていない方が非常に多いと思うんです。ですから、近隣の公園を自分の庭のように思っただけのような制度であると思いますので、ぜひ今後もPRしていただいで、そうすれば、公園のごみの問題や防犯上の問題等も対応できると思いますので、非常にいい制度だと思っただけですので、ぜひ今後とも推進をしていただいでますようお願い申し上げます、質問を終わらせていただいでます。ありがとうございました。