

19年度 第5回安全・安心・すこやか部会 摘録

開催日時 平成19年10月3日(水) 午後6時～8時15分

会場 幸区役所第二会議室

参加委員

専門部会A委員：末兼卓副部会長、荒井康男、小林豊、斎藤茂、佐藤忠次、
綱川幸子、葉山直次、安岡信一

事務局：（総務企画課）：高橋主幹、北村主査、小出職員、吉田職員
（市民局地域生活課）：福島主幹

議題

1. 「自転車と交通安全」について

(1)川崎市の交通安全施策の概要説明

2. その他

副部会長の選任について

会議録の発言者名の表記についての報告

4区の区民会議委員交流会参加の報告

次回、第6回専門部会の日程について

(事務局)

資料については、レジュメが1枚と、資料1から5まで。パンフレットは「軽く見れない！！自転車のルール違反」「自転車事故多発！安全第一」です。そして、幸区民自転車マナーアップ呼びかけ隊のチラシ、区民会議だより、幸区区民会議提言書、「要援護者に係る情報の把握・共有及び安否確認等の円滑な実施について（概要）」があります。内容を御確認ください。

要援護者についての資料は、8月28日の区民会議で、委員から配布依頼があったものです。また、第2回の提言書に関しては、各自に御確認いただきましたが、てにをはの部分少し直しました。内容は変わっていません。9月10日に葉山委員長と庄司副委員長から区長へ提言書を手渡し、翌日の11日に開かれた局長会議で報告書を配付しました。区民会議だより6号については、第2回区民会議の提言内容を案内し、後ろの4ページ目はこの前の区民会議の報告になっており、18年度に提言している地域防災活動などの推進などの状況です。下部には、小学校で行われた地域防災訓練と併せて幸区で区役所本部の設置訓練を行ったときの様子を掲載しています。また、社会福祉協議会でも防災ボランティアの立ち上げ訓練を行いました。市民館や図書館、老人いこいの家等の公共施設で配布しています。

まだ、いらっしゃっていない委員もいるので、「2. その他の会議録の発言者名の表記についての報告」と「4区の区民会議委員交流会参加の報告」から始めていただきたいと思います。

1. 報告事項

会議録の発言者名の表記についての報告及び4区の区民会議委員交流会参加の報告

(末兼副部長)

ただいまの事務局の説明について質問はありますか。なければ来ていない委員もいるので、報告事項を先にさせていただきたい。

まずは、企画運営部会で提案された発言者名の表記についてですが、区民会議で話し合っている内容は良いものであり、これまでに外部から干渉されている状況はないので、今までどおり、議事録の発言者の表記は、行うことにした。

次に、中原区区民会議から各区の交流会を行わないかとの連絡があり、4区の区民会議部員が参加させていただいた。それについて、葉山委員から報告をお願いします。

(葉山委員)

9月13日に高津区、中原区、宮前区、幸区で交流会を行った。私と庄司委員、末兼委員が参加させていただいた。話の内容は、お手元にお配りしたとおり。参与との関わりの話を付け加えると、中原区では参与の発言はあまりなく、参与は、社会が抱える課題、川崎市全体の課題、区民会議や地域の課題を協議する場であると認識している。したがって、参与が区民会議に出席したことにより、それぞれ情報を得られるのではないかという話だった。高津区の場合は、会議の最後に助言いただくということ。

(末兼副部長)

交流会の質問があれば、どうぞ。

(葉山委員)

子育て・環境・魅力づくり部会の正副部長にも声をかけたが、都合がつかなかったので我々が行って来た。

(佐藤委員)

資料が空欄になっているが、幸区だけ報告しなかったのか。

(葉山委員)

幸区の場合は分かっているから割愛した。中原、高津、宮前は、幸区が区民アンケートをとったことに興味をしめしていた。

(末兼副部長)

以上でよろしいですか。では、今日は市民局地域生活課から福島主幹に来ていただいているので、自転車と交通安全についてお話しただこうと思っている。説明後、安岡委員から提案主旨の御説明をいただきたい。

1. 「自転車と交通安全」について」

(1)川崎市の交通安全施策の概要説明

(北村主査)

福島主幹は神奈川県警から出向しています。交通安全について、神奈川県と川崎市の政策調整を行っており、地域生活課においても交通安全の推進に係わっているため、出席いただきました。

(福島主幹)

昨年4月から神奈川県警察本部交通部交通総務課から派遣で参りました福島です。3月まで横浜市の磯子警察署で交通課長をしていたが、実際には、その3年ほどしか交通に携わっておらず、皆さんに納得のいく説明ができるか分かりませんが、よろしくお願いします。

<資料の説明>

資料1 幸区内の自転車関連事故の状況については、平成18年中の幸区内の人身事故は、発生件数774件、対前年比-44件。死者数1人、対前年比-4人。負傷者数919人、対前年比-22人となっており、非常に良好な成績だった。このうち、自転車関連事故は231件で、そのうち、一番多い事故の形態は交差点の出会い頭88件。2番目に多いのは、右左折時の衝突55件です。年齢別では、50歳代48件、30歳代46件、20歳代38件、65歳以上35件という実態です。今年は発生件数、負傷者数は減少しており、死亡者数のみ増加している。9月の台風の日には河原町の交差点で1件発生しており、今年の死亡は4件になっている。いずれもバイクが原因です。自転車事故についても、8月末現在で478件の人身事故のうち178件で、構成比は37.2%昨年より8ポイント増えており心配している。これから年末にかけて事故の多発時期になるが、これ以上事故を増やさないよう、警察のみならず市役所、区役所も一丸となって対策に打ち込みたい。

資料2 自転車の定義は難しく、絵で理解していただくのがよろしいかと思い、作成した。自転車とは、ペダルまたはハンド・クランクを用い、人の力によって運転する二輪以上の車で、レーンを必要としないものをいう。ただし、身体障害者用の車いす、歩行補助車等、および幼児用の車を除く。また、駆動補助機付のものは、内閣府令で定める基準に該当するものに限る。

普通自転車とは、車体の大きさ、構造が次の基準を満たす二輪または三輪の自動車で、他の車輛をけん引していないもの。長さ190cm以内および幅60cm以内。側車をつけていない。

(補助輪は除く) 運転者席以外の乗車装置がない。(幼児用座席は除く) ブレーキが走行中簡単に操作できる位置にある。歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突起物がない。

この定義に基づき、道路交通法では、車道通行、車道左側通行、路側帯通行の場合には自転車と規定している。青色の丸い標識に自転車と歩行者があるものは歩道通行可能で、この場合には普通自転車であれば歩行者と一緒に走行してよい。非常にわかりにくいというのが現状。私見としては、自転車を別扱いする規定も必要ではないかと考えているが、かといって、どのような規定がふさわしいのかは判断が難しいところ。

資料3 - 自転車安全利用五則。6月に道路交通法の一部が改定され、20日に交付された。この中で普通自転車に該当するものでも、幼児・児童が乗る自転車については、歩道を通行しても構わない内容になった。また、幼児にはヘルメットを着用させることを努力義務として規定した。

自転車安全利用五則は、事故総数が減少傾向にあるのに、自転車事故が減っていないために構成比率が高くなっているという実情をふまえて、内閣府が主催している交通対策本部で7月10日に決定された。細かいルールではなく、標語のような分かりやすい最低限のルールになっている。これからは、こういったものを含めて広報・啓発活動に努めていきたい。

次に、川崎市、県警の取り組み、地域に取り組んでいただきたいことについてお話ししたい。まず、川崎市の取り組みとしては、地域生活課では、市内における交通安全施策の立案・推進に取り組んでいるが、その他交通安全に関する広報・啓発活動を区役所、各警察署と連携し、各種キャンペーンの中で自転車の交通安全、事故防止について呼びかけを行っている。広報・啓発活動の一環として、非常勤職員3名による交通安全教育を行っている。自転車安全教室は、昨年中、川崎市内で小学校が110回、約17,000人を対象に実施している。中学校は1回、約300人。高校は5回、約1,700人。高齢者は約220人。母親1回約50人。親子三世代1回、99人。婦人1回30人。親子1回136人。計122回の19,529人に対して開催した。

幸区内では、小学校15回、1,253人、高齢者1回、15人で実施した。この回数、人員については区役所、警察署と共同で行っている。さらに自転車のマナーアップ、交通ルールを正しく守ってもらうために警察本部の交通総務課と連携し、平成17年度から年に1回セーフティサイクルフェアを実施、17年度には中原区の等々力公園、18年度には高津中学校、19年度は幸区スポーツセンターで開催し、幸区では約400人が参加した。平成20年度は川崎区での開催を予定。

資料4 - 「川崎市セーフティサイクルフェア」実施概要。自転車の安全な乗り方等を楽しく学ぶことを目的としたキャンペーンで、ふれあい交通の集いがある。県大会、全国大会とあるが、自転車安全競技大会の川崎市の予選会を兼ねて、約400人が参加した。2枚目以降にスポーツセンターで実施した際のレイアウトがある。参加者には非常に好評だったと考えている。

また、今年度、神奈川県交通安全対策協議会が指定している県内の自転車事故多発地域では、川崎区ワースト1位、中原区ワースト3位、幸区ワースト6位、高津区がワースト7位で、4区がワースト10に入っている。これらの区においては、独自の安全対策を進めていきたいということで、警察署と連携したキャンペーンの実施、取締りの強化ということで自転車事故の抑止対

策をとっているが、なかなか減らないのが実状だ。そういうことで、幸警察署と中原警察署では特に取締りと指導・警告に重点を置いている。

(県警の取り組みについて) 二輪車事故が目立つということで、取締りの強化が第一に挙げられている。自転車については、歩行者に準じて保護政策をとり、交通安全教育に重点を置いてきたが、近年のマナーの低下、交通ルールの無視に加えて、自転車の無謀運転が主たる原因となる交通事故が目立っているため、取締りにも重点を置くようになった。平成18年の自転車の取締り件数は、県内で10件、うち市内では4件。幸署管内では信号無視、宮前署では二人乗り、中原署でも2件とも二人乗りを取り締まった。今年8月までの件数は4件で、いずれも市内、幸署で3件(遮断踏切立ち入り2件、信号無視1件)、中原署については信号無視1件。

自転車は免許証がないので、指導・警告に従わない悪質・危険な違反についてのみ取り締まる。5月の自転車マナーアップ強化月間を中心に取締りを実施し、2件検挙した。指導、警告した場合には、指導警告カードを交付しており、8月現在、県内で約15万5,000件、市内では約3万5,000件、幸区約1万1,000件を交付した。

取り組みの第2は、交通安全教育。交通事故防止のための重要な施策の一つ。警察署単独、市役所と合同、警察本部交通総務課が市役所、区役所と合同で実施している。神奈川県交通安全対策課のなかに暮らし安全指導員がいる。昨年、幸警察署では、116回10,122人に対して交通安全教育を実施した。うち自転車教室が15回1,569人。

取り組み第3は、9月27日付の新聞に掲載された記事を見てほしい。これは、交通管理者である県警と県内の道路管理者(国・県・市等)が連携して、交通環境の整備を通じて交通事故抑止を目的として開催しているもので、6月の道路交通法の一部改正に関連して、事故抑止を目的とした自転車の通行環境整備強化の通達に基づいている。現段階で県内の54警察署で必要箇所を調査して県内492ヶ所の地域を選定し(市内は約100箇所)、今後、道路管理者と合同調査を実施していく。道路によって状況は異なるので、どんな対策が必要か検討し、いろいろ協議しながら整備を考えている。この会議が有効に機能して、自転車道の整備が進んでいけばと考えている。

地域の取り組みとしては、自転車問題のみならず、地域の交通安全については警察単独では効果が期待できないので、各団体や地域の皆さんの協力をいただき、各種キャンペーン、催し物などで広報・啓発活動を実施している。最近では交通安全のみならず、安全なまちづくりということで自主パトロールなど積極的な取り組みもお願いしている。交通は交通、防犯は防犯と安全・安心と交通とは関係がないというような風潮も昔はあったが、最近は安全・安心なまちとは、交通安全を含めた、交通事故や犯罪がないまちであるという認識に変わってきた。

安全・安心なまちづくりは、やはり地域の皆さんの協力が不可欠だ。区民会議のコンセプトは、地域の問題は地域で解決ということだが、交通安全・防犯こそ、地域の問題として解決すべき課題だと考えている。

先ほど配布した自転車マナーアップ呼びかけ隊についてだが、川崎区内で事故の多い7町内会・自治会を選び、個別に会長に依頼して、町内パトロールを実施したり、自転車事故多発箇所などで安全運転の呼びかけを行ったりしてもらっている。今日も15時から南町交番前交差点で、周

辺の4町内会・自治会に約1時間やっていただいた。私も一緒にやっていたら、注意した際、警察官でもないのと言われ、ムッとされた。やわらかいソフトな呼びかけが、かえって効果があるのかもしれない。

また、大島の1丁目、2丁目、4丁目の3町内会の学区で、見守り活動をしてもらっている。だいたい6名の方が月曜から金曜まで下校時間に行っている。その見守り活動の中で自転車の安全運転について、声かけを行っていただいている。試験実施期間として、平成19年10月1日から11月30日まで2ヶ月間、下校時間の見守り活動を行っていただいている。すぐに事故がなくなるわけではないが、どこまで意識づけができるか効果を測定したい。良い結果が得られれば、市内の各町内会・自治会にも御紹介して、順次拡大していければと考えている。

私が呼びかけたときのように、呼びかけられた人とのトラブルが心配される。交通事故は起こそうとして起こすのではなく、偶発的なこと。信号無視や無謀行為などは危険との自覚が少ない。ということで即効性のある方策はなかなかない。広報・啓発活動や安全教育を繰り返し地道に実施することで、交通の危険な部分を理解していただきたい。

また、提案があったように、自転車道も整備することも重要。ソフトとハードが一緒になった対策が必要である。平成12年から、道路管理者と連携して交通危険箇所というのを県警で選定している。その場所には何が必要なのかを一緒に考え、道路改良や交通規制を設ける等の対策を実施している。その結果、7年連続で人身事故の発生件数を減少させている。

(末兼副部長)

ありがとうございました。この部会において、自転車がどういう状況にあったかということをお説明いただいた。質問はありますか。

(福島主幹)

資料5に、自転車対策と交通安全に関する疑問・質問があるが、これについては資料を読んでいただきたい。これ以外であれば質問してください。今すぐ答えられることはお答えして、お答えできないことは後日調べて回答させていただきたい。

(佐藤委員)

左を走るときに白線を引いてあるが、自転車は白線の外と内どちらを走るのか。

(福島主幹)

チラシをお持ちしたが、路側帯とは、道路を維持管理するためにあるもの、歩道として使うもの、自転車の通行帯として使うものがある。ただ線が引いてあるものについては、道路を維持管理のためのものなので、自転車は白線の右側を走ることになっている。

(葉山委員)

白線の右側を走るのは怖いですね。

(福島主幹)

道路交通法は昭和 35 年に制定された法律。車も自転車も許可制で、あまり走っていなかったころの法律。実態に合っていない面も多々あると思う。

(佐藤委員)

歩道を走っていけないからということで、車道を走っていたら、自動車のドライバーに怒られるということがあつた。どつちを走つていいかわからない。わかるように区別をしてほしい。

(福島主幹)

横浜市では、スクールゾーンを中心に、歩道と自転車が通行できる路側帯との色分けをしているところがある。黄緑色している。先ほど、県警の取り組みの中で話した神奈川県道路交通環境安全推進連絡会のなかでも色分けをしていこうという話になっている。まずは、道路管理者と交通管理者で合同で現地調査をしていこうということになっている。

(佐藤委員)

車が自転車にぶつかったとき、車の方は車道走っているからいけないんだろうと言う。一方で、自転車の方は、歩道を走れないから車道を走っていた(法を守っていた)という意見表明がある。そういう場合どうするのか。

(福島主幹)

今年の法改正から自動車運転過失致死傷罪というものが新設された。車を運転したことで、結果としてケガを負わせたり死なせてしまったりしたという結果を生じさせたことが問題であるということ。どちらが悪いということは、警察ではなく裁判所で判断することになる。あとは保険の問題があるが、それは現場を見て、保険会社が過失相殺をどう判断するかということ。

(末兼副部長)

自転車が車道を走りなさいというのが五原則にはあるが、ドライバーに対しての徹底はされているのか。歩道で自転車が走ると歩行者が弱者であり、車道で走ると自転車が弱者になる。免許を取つたとき、更新したときの指導はどうなつているのか。

(福島主幹)

免許をとるときに教習所へ行くが、教習項目の中で歩行者の保護と自転車の保護の項目がある。

(末兼副部長)

私も免許を持っているが、自転車が車道を走りなさいというのは今回初めて知った。ドライバーからみて、お年寄りや子どもが車道を走っていたら危ない。しかし、事故を起こしたら、ドライバーの責任になる。

(福島主幹)

そのために、これから話す交通安全教育が重要になってくる。小学校を中心に行っているが、私たちが一番教育が必要だと思うのは、本当は子どもを取り巻く大人。また、これまで教育の機会がなかった方をどうするかという問題もある。

警察署でキャンペーン等をやっているのだが、参加者は大体いつも同じ人たち。安全教育についても同じ方の参加である。特に、子どもに対して責任を持っている世代、大人に対する交通安全の指導を実施していきたいというのが実感。教育が行き届いていないので、自転車は車道を走ることが知らない。チラシにしても、10人に配って1人でも読んでもらって、それで効果があればと一生懸命やっている。思いやりの気持ちで自転車を運転してもらいたい。

(安岡委員)

学校で校長や教頭が、自転車は対面交通と言っていたのを聞いたことがある。一時期、自転車は歩行者と同じなので対面交通だということを言っていた時期がある。そのため、意外にそう思っている人は多い。そういう人から先に教育し直していただかないといけなない。

(佐藤委員)

実態と規則が合っていない。

(福島主幹)

自転車専用道は対面交通で良いのだが、一般の道路では左側通行である。ただ、現状でも、人を思いやる気持ちがあれば、すぐにできることはあると思う。

(末兼副部長)

区民会議では、法律のことに意見を言うのは難しいのだが、パンフレットにあるルール違反や罰則は、もっとみんなに認識させるということは言っていける。区民会議では、こういう罰則があるからルール違反してはいけないよということを周知させる方法を話し合ってみよう。

(葉山委員)

交通安全になると、マナーを守ってもらうことと、それと自転車道を含めた道路環境整備の話があったが、道路環境整備を行っていく上で、警察として問題解決の優先順位を決めて実施しているのか。それとも、地域住民の要望を受けてから検討されるのか。

(福島主幹)

もちろん、検討対応として、みなさんからの御意見はいただいていると思う。一番の重点にしている要素は、事故発生の件数だと思う。一番事故が多い地域が優先だと思う。ただ、警察に地域からこういうところが危ないから直してくれという要望があれば、聞いてくれると思う。

(末兼副部長)

そういう直してほしい等を申し入れたい場合は、警察に行ったらいいのか。あるいは、市にそういう窓口があるのか。

(福島主幹)

道路改良の話になると、区役所の建設センターになる。この道路が危険だ、交通規制してほしい、という話になると、警察になる。

(葉山委員)

自転車は側溝を通れという話があったが、側溝は自転車のためではなく、雨水排出のためなので危ない。側溝に合わせた道路整備からしてはどうか。自転車道路とはぜんぜん違い、がたがたになっている。

もう一つ、自転車マナー呼びかけ隊は画期的計画だと思うが、警察官が同行していない状態で、普段着のまま行って効果が上がるものなのか。

(福島主幹)

自転車マナー呼びかけ隊については、7つの町内会長と相談して、たすき、看板、のぼり旗を作った。あとは、防犯パトロールのときに使っているようなチョッキでも、効果があると思う。

(末兼副部長)

こういうのを身につけて指導や注意をしても、大抵効かないものだ。高校生とかには文句つけられて行ってしまう。

(佐藤委員)

警察官だと分かれると、高校生等の若者は言うことを聞く。やはり制服の力はあると思う。チョッキを着て立っているときは少し効力があるかもしれない。1週間くらいやっていると、あいさつをするようにはなる。

(福島主幹)

もし、たすきなど興味があれば、ぜひ、地域生活課に連絡、相談して欲しい。

(末兼副部長)

時間の関係があるので、他に質問があれば、後ほど事務局を通して願いたい。続いて、検討事項の絞り込みに入っていきたい。

まず、安岡委員から提案主旨の御説明をお願いします。

(安岡委員)

交通事故における自転車の割合は川崎区が1位、幸区が6位という不名誉な状況だ。これは自転車の法的位置づけがはっきりしていないのが1つの原因。軽車両と定義されているが、ほとんどの人はわからない。信号機は歩行者用と自動車用の2種類しかない。自転車用もあればいいと思う。自転車という新しい定義づけが必要ではないか。

ただ、改正には時間がかかるので、川崎市がすぐに取り組める提案をしたい。それは、自転車専用の道路をつくるということ。建築基準法42条2項では、現状4m未満の道路は、建替え時に下がって4mの幅を確保することを規定している。そういうことを念頭に置いて、10年かかろうが、20年かかろうが、狭い道路の拡幅を進めて自転車用の道路を整備してほしい。

例えば、区役所前の通りを車、歩行者、自転車用に分けるのは難しいが、側溝を中心に60～70cm幅があればいいので、20～30cm歩道を出して自転車用道路をつくってもらいたい。ただ、側溝はコンクリート製で、アスファルトではなく、心理的に段差があると認識してしまうので色を付けてもらいたい。欲を言えば、縁石のようなもので区切ってほしい。そうすれば、2台並走もなくなるし、駐車違反防止にもなる。すぐにできることではないが、道路を区別してもらいたい。

(末兼副部長)

自転車は、乗っているときは車両だが、押しているときは物になる。放置禁止地区以外に置くときに、車道に置けばいいのか歩道に置けばいいのかという問題もある。

(斎藤委員)

道路整備等、見直すべきところが多いと思うので、資料3の5原則は決定が早すぎたのではないか。マナーについて福島主幹からお話があったが、実際にマナーの話を聞くことができるのは小学校低学年で行われる自転車教室や、そういうキャンペーンやセミナーに自主的に参加するときくらいだと思う。また、車の免許を持っていない人は、自転車のマナーが悪い人が多いようだ。大人のルールとマナーは地域を中心に取組まないといけないのではないか。

(佐藤委員)

例えば、道路をA、B、Cにランク付けして、Aならば自転車道を整備してほしいとかを決めて、行政に提案していけばいいと思う。当面は危険性が高い場所から優先して実施する。

(葉山委員)

緊急の考え方として、現在は側溝を走っているが、歩道に歩行者がいないときは歩道を走らせてもらい、すれ違うときは、ぶつからずに済むように逃げ道のようなものがあつたらいい。

(安岡委員)

緊急時の段差回避の必要性についても検討したい。

(葉山委員)

ルールやマナーも必要だが、自転車と交通安全というテーマなので、環境整備が重要だと思う。

(末兼副部長)

一番ルールを守ってほしい人たちに対して、どのように働きかけたらいいか。そういう問題も検討したい。

(佐藤委員)

区でできること、市でできることを整理し、区民会議として、どのように考えるのかをまとめるのがいいのではないか。ルールやマナーは整備状況によって変わることもあるので、環境整備を主体に考えていってはどうか。

(葉山委員)

ルール・マナーにはお金がかからないが、整備には費用がかかるので、やはりこちらに重点を置いて検討して、市長や区長にお願いしてはどうか。

(末兼副部長)

現状では、すぐに実施することが難しい面があるので、環境整備は分けて考えた方がよいのではないか。

(佐藤委員)

マナーの問題だけでなく、両方を取り組まないといけないと思う。

(末兼副部長)

マナーと環境整備の二本立てで考えるのか。あるいは、それらに法改正を加えた三本立てで考えるのか。

(荒井委員)

何本立てかということも大事だが、ルール・マナーは環境整備ができていないと、徹底することはできない。両方が合わないとルール・マナーには説得力がない。

(小林委員)

環境整備を進めないと、みんなにルール・マナーを認知してもらえないと思う。

(網川委員)

環境整備あってのルールとマナーだと思う。

(斎藤委員)

同時進行でないと意味がないのではないか。

(末兼副部長)

では、一つ目は環境整備、二つ目は両輪として、それに伴うルールとマナーをまとめて、これからの動きがまとまるといい。

(荒井委員)

ルール・マナーの徹底は、若者向けまたは高齢者向けのセミナーを開催する等、具体的な要望はしていると思う。区民会議ならではの取組みをしたい。

(末兼副部長)

具体的提言にむけて、次回から討議していきたい。

(葉山委員)

一度に実施するのは難しいので、モデル地区をつくって、順番にやっていくのもいい。

(佐藤委員)

実態を調査して、現状に合った対策を検討していく必要がある。

2. その他

(1) 副部長の選任について

(末兼副部長)

部長が空席になっているので、選任していただきたい。

(葉山委員)

末兼副部長に部長をやっていただき、小林委員に副部長をお願いできたらと思う。

(全員)

<拍手>

(末兼副部長)

では、よろしくお願いいたします。

(2) 次回、第 6 回専門部会の日程について

(末兼部長)

第 6 回は今日のテーマをもっと掘り下げて、区民会議にもっていけるようにしたい。次回の日程は、10 月 29 日(月)区役所プレハブ会議室で 18 時から開催いたします。