

「改定東京都自転車安全利用推進計画（中間案）に対する意見募集」の結果等について

「改定東京都自転車安全利用推進計画（中間案）に対する意見募集」に対していただいた意見の概要及び計画の考え方を以下にお示しします。

計画の改定に当たっては、お寄せいただいた意見を参考とさせていただきます。

1 意見募集期間及び意見の提出状況

(1) 意見募集期間

令和3年2月22日（月）から3月23日（火）まで

(2) 意見の提出状況

5名、のべ27件

2 主な意見と都の考え方

(1) 計画の理念等の計画全体に関するもの（のべ6件）

（意見の概要）

- ・自転車事故の抑止、自転車ルール、マナーを守ることが都民の安全安心な生活に繋がると思う。一件でも自転車関与の事故を減らすため、一都民として協力していきたい。
- ・自転車事故による歩行者の死者・負傷者数の目標値も追加すべき。

（都の考え方）

東京都自転車安全利用推進計画では、自転車に関係した交通事故の減少を目指すため、ご指摘の自転車事故による歩行者の死者・負傷者数を含めた数値を目標としています。

（意見の概要）

- ・自転車利用者の指導・取り締まり業務の市区町村や民間への移譲、放置自転車削減へのSIB（成果連動型補助）導入、自動車・自転車保険会社とのコラボ（事故発生低減で行政が配当を受ける）など、さらなる制度の拡大を進めるべき。

（都の考え方）

東京都自転車安全利用推進計画では、各主体の役割等をP5で示しています。その上で、都では、P12に記載のとおり、社会全体での自転車安全利用を推進するため、都と協定を締結した事業者・団体を「東京都自転車安全利用サポーター」とするなど、事業者等と連携して自転車の利用実態を踏まえた安全利用を促進していきます。

また、P19に記載のとおり、放置自転車削減に向けて鉄道事業者や道路管理者等と協力した駐輪場等の整備を行います。

今後の取組の参考とさせていただきます。

(2) 自転車の安全利用に関する教育の推進に関するもの（のべ4件）

（意見の概要）

- ・警視庁は、自転車通学を導入している教育機関の登下校時の交通指導に協力すべき。
- ・シミュレータのみならず実際の市街地を利用した安全教室・乗り方教室を開催すべき。
- ・「スケアード・ストレイト」方式はスタントマンの危険を伴うものでもあるうえ、教育効果も疑問である。

（都の考え方）

P9に記載のとおり、学校においては、「安全教育プログラム」等を参考として、それぞれの発達段階に配慮しつつ、スケアード・ストレイト方式の安全教室、自転車シミュレータを活用した交通安全教室など参加・体験・実践型の安全教室を警視庁等と連携して開催することとしています。

今後の取組の参考とさせていただきます。

(意見の概要)

- ・ 自転車安全利用指導啓発隊（BEEMS）を各警察署で組織・配置し、マラソンの先導車等スポーツイベント等において積極的に活用するべき。

(都の考え方)

P13に記載のとおり、自転車の安全利用を促進し、自転車の交通事故を抑止することを目的とした自転車安全利用指導啓発隊（BEEMS）やモデルサイクリスト等の活動を通じて、自転車安全利用の効果的な啓発活動を行っています。

今後の取組の参考とさせていただきます。

(3) 放置自転車の削減に関するもの（のべ4件）

(意見の概要)

- ・ 自転車の駐輪需要に応じた駐輪場の整備を推進にあたっては、都道の放置自転車対策のため「都道内での駐輪場の整備推進」を追加すべきである。
- ・ 放置の未然防止として過剰な乗入台数を抑制するために他の交通手段の選択を促すことが必要である。

(都の考え方)

放置自転車の削減に向けた駐輪場の整備については、P19に記載のとおり、行政は、地域の実情を踏まえ、自転車の駐輪需要に応じた駐輪場の整備を推進することとしています。

また、P20に記載のとおり、行政、鉄道事業者及び関係機関・団体は、一体となって「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を広域的に実施するなど、自転車の放置防止と駐輪場利用促進の啓発活動を行い、自転車の駐輪秩序の確立を図ります。

今後の取組の参考とさせていただきます。

(4) 安全な自転車利用環境の整備等に関するもの（のべ8件）

(意見の概要)

- ・ 運転免許更新時講習にはリーフレットを渡すだけではなく動画・座学等による教育をおこなうべき。
- ・ 「自動車運転者の配慮」について、記載を改め、法規を遵守したうえで自転車の車道走行に危険を与えない駐停車の必要性を記載すべきである。

(都の考え方)

運転免許更新時の講習では、自動車運転者に対してリーフレットの配布だけではなく、法規を遵守するための動画・座学等による教育を行っています。

また、P24に記載のとおり、自転車車道走行を妨害する駐車違反に対して、取り締まりを強化します。

(意見の概要)

- ・ 幹線道路の整備以外の「生活道路における自動車の流入抑止」策を検討し、可能なところから実施していくことを明記すべき。

(都の考え方)

都では、警視庁及び東京国道事務所と連携し、三環状道路等、道路ネットワークの整備とあわせ、既存の道路空間を活用し即効性のある渋滞対策を実施しており、都内の主要渋滞箇所における交通流の円滑化を図っています。

(意見の概要)

- ・ 歩車分離信号は、自転車が存在すると歩行者との錯綜をもたらす危険なので、事前の当該交差点利用者への交通ルール周知措置と事後のモニタリング・指導・取り締まりを併用すべき。

(都の考え方)

自転車横断帯がない横断歩道においては、横断歩道上に歩行者がいないなど歩行者の通行を妨げるおそれのない場合は、自転車に乗ったまま通行できますが、そうでない場合は、自転車から降り、押して横断することを指導しています。

ルールを守らない自転車利用者もいるため、今後の取組の参考とさせていただきます。

(5) 自転車事故に備えた措置（2件）

(意見の概要)

- ・ 現行の自転車関連保険は運転者に掛ける保険となっていますが、これを自動車損害賠償責任保険と同様の個々の自転車に掛ける保険にしたらどうか。自転車製造業界、損害保険業界等、関係団体の協力が必要になり法整備が望ましいがまず東京都から条例化すべき。

(都の考え方)

P27に記載のとおり、東京都では自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例において、自転車の利用によって生じた他人の生命又は身体の損害を賠償できる保険に加入することを義務付けています。自転車を対象となる保険も含まれており、幅広い選択肢がございます。

(意見の概要)

- ・ 自転車に乗車する警察官にヘルメットを支給し、都民のヘルメット利用普及を推進すべき。

(都の考え方)

P26に記載のとおり、ヘルメットの着用について、行政は高校生や高齢者、保護者をはじめとした自転車利用者に幅広く広報啓発等を行い、社会全体でのヘルメット着用の気運醸成を図っています。

今後の取組の参考とさせていただきます。

(6) 悪質・危険な自転車利用者に対する対処

(意見の概要)

- ・ 交通ルールを守らない自転車走行はたとえ善良な市民であっても周囲に危険な存在であるため、交通切符で取り締まりを行うべき。

(都の考え方)

P29に記載のとおり、警視庁は、各警察署において、自転車の通行実態や利用実態、自転車事故の発生状況等を勘案した上で効果的な街頭指導を実施するほか、自転車の運転により交通の危険を生じさせるおそれのある一定の行為を3年以内に反復して行った者に対して、自転車運転者講習の受講を命令する制度（自転車運転者講習制度）の周知及び運用を行っています。

今後の取組の参考とさせていただきます。