

東京都自転車対策懇談会

第1回 議事録

平成24年6月4日（月）

都庁第一本庁舎42階 特別会議室A

○伊東部長 それでは、定刻になりましたので、ただいまから、第1回東京都自転車対策懇談会を開催させていただきます。

私は、本懇談会の事務局を務めます青少年・治安対策本部調整担当部長の伊東と申します。よろしくお願いいたします。初めに、青少年・治安対策本部長の樋口からご挨拶申し上げます。

○樋口本部長 委員の皆様には、大変お忙しい中、東京都自転車対策懇談会の委員にご就任いただき、また、本日はご出席いただき、誠にありがとうございます。

自転車は、子供から高齢者まで幅広く利用される都民生活に欠くことのできない交通手段であります。そして、環境負荷の軽減や交通渋滞の緩和、健康増進といった観点からも大変すばらしい乗り物と言われております。その一方で、運転マナーの悪さ、年間2万件を超える自転車交通事故の発生、そして、放置自転車の問題など、利用の手軽さの裏返しとも言える様々な課題が指摘されてきました。これまでも、行政機関や関係団体をはじめ、様々な主体による多様な対策が講じられ、数値的には改善された課題もありますが、最近、ルール、マナーを守らない自転車の問題が大きな社会的関心を集めるなど、依然としてその課題の解決には至っていない状況にあります。その背景としましては、自転車が利用者をはじめ、関係者が大変多く、それぞれの立場から様々なご意見があり、課題の解決に向け、なかなか社会的なコンセンサスを得られにくいという点が挙げられるかと思っております。

そのような背景を踏まえつつも、都としましては、自転車の長所である利便性や環境面、健康面への効果などが最大限発揮され、そして、それらの前提とも言えるべき自転車の利用に係る安全面などが確保された社会を実現できるように、そうした社会を目指して実効性ある自転車施策を構築し、全力で取り組んでいきたいと考えております。

委員の皆様におかれましては、限られた時間の中で、非常に幅広い論点についてご議論いただくことになり心苦しい限りですが、委員の皆様から頂戴しましたご意見を踏まえて、各種資料等を作成させていただきました。事前に資料をお届けしましたところ、既にご意見を多数頂戴しておりますが、本日もどうか積極的なご意見、ご提言を賜りますよう、よ

ろしくお願い申し上げます。

○伊東部長 本来ですと委員の皆様を個別にご紹介すべきところですが、委員名簿の配付によりご紹介にかえさせていただきます。早速、議論に移りたいと思いますが、その前に座長を選出していただきたく思います。

実はこれまでに、複数の委員の先生から、森地先生を座長に推す声を頂戴しております。この際、お諮りいたします。座長を森地先生にお願いするということによろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

○伊東部長 ありがとうございます。では、森地先生、よろしくお願ひいたします。

○森地座長 森地でございます。一言ご挨拶申し上げます。

私はもともと土木工学科を卒業しまして、東工大、東大で教授を務めていました。今は政策研究大学院大学という、アメリカのケネディスクールを模して、あれに相当するものをつくろうということで設立された大学の政策研究センターの所長を務めております。よろしくお願ひいたします。

樋口本部長からございましたように、自転車問題は、だれもが、これではいけないと思っています。しかしながら、決め手がなかなかないという問題でございます。そこで、ご関係の方々にお集まりいただき、ぜひお知恵をお出しいただきたいということが本会の趣旨です。2時間ぐらいの会議にこんな大勢のメンバーがいらっしゃるので、資料はなるべく事前にお目通しをいただき、ご意見もいただいて、ここで実のある議論をいただきたいと思ひます。

先々週、北京で、大都市交通会議が、ヨーロッパ、アメリカなどの国々を交えて開かれました。最近では、日本の車の駐車対策は、世界的に見て非常に成功している例だと評価されています。車庫証明のような制度のある国はありませんし、取締りも民間委託で非常に大きな効果がありました。

自転車については全く逆で、通路はないし、放置自転車はなかなか取り締まれないという、ヨーロッパから見ると異様な状態ですので、ぜひお知恵をいただければと思ひます。

○伊東部長 これ以降の詳細につきましては、青少年・治安対策本部交通安全課長の黒川よりご説明申し上げます。

○黒川課長 交通安全課長の黒川でございます。よろしくお願いいたします。

情報公開の関係ですが、会そのものは、開会から閉会まで、特殊な事情がない限り完全なオープンという形にしたいと思っております。その上で、会議の記録につきましては、まず事務局で簡単な議事概要を作成します。その上で、議事録につきましては、ご発言していただいた委員の方に確認していただき、それを公開したいと思っております。

次に、スケジュールの関係につきましては、資料3のとおり、これは、事務局が現時点でご提案させていただく案ですが、本日は、「論点」のうち「交通ルールの遵守・マナーの向上」と「放置自転車の改善」の2点について議論していただければと思っております。第2回では「安全な走行空間の確保」その他の項目についてご議論していただければと思っております。

そして、最終的には、委員の皆様のご議論の成果を、都に対して何かご提言のようなものをいただければ、大変ありがたいと思っております。3回目は8月下旬ごろを予定していますが、提言素案をもとに議論をしていただいて、全体としての懇談会の提言をいただければと思っております。

○森地座長 今のような趣旨ですので、もし、ご発言する時間がなくて、もう少し詰めるべきだということがありましたら、事務局からお伺いに行くか、あるいは、臨時の会を追加するか、そのようなことも考えていただきたいと思います。

本題に入る前に副座長を指名させていただきます。副座長は、岸田先生にお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

○森地座長 それでは、副座長から一言いただけますでしょうか。

○岸田副座長 公益財団法人労働科学研究所の岸田と申します。交通心理学、人間工学の視点から、自転車利用者の行動と事故について30年ほど研究しております。よろしくお願いいたします。

○森地座長 それでは、資料の説明をお願いいたします。

○黒川課長 資料5は、事前に皆様からいただいたご意見をまとめたものですが、その資料5の後に、「サイクリスト誓言」というものと、バス関係の事故一覧の資料があるかと思えます。この2点は、東京サイクリング協会、東京バス協会が準備していただいたものです。これらの配付資料につきましては、適宜、今後の議論の中で参照していただくということでご理解ください。

資料4は、本日の皆様のご議論の一番基本的なものになるのではないかと考えております。もちろん、自転車問題は大変幅広く、ここに書かせていただいた以外の論点もあるかと思えますし、他の対策をもっと行うべきだといったご意見も様々あるかと思えます。さらに申せば、そもそもこういう個別の議論をする前に、自転車利用者の社会的な責任感をもっと持ってもらうべきではないか、そういう意見も頂戴しております。そうしたことも含めまして、皆様には自由闊達なご議論をしていただければと思います。

○森地座長 それでは、テーマごとに順次進めてまいりたいと思います。最初に、安全教育指針、未成年者・児童・生徒への教育、このあたりについて、黒川課長からご説明をお願いいたします。

○黒川課長 では、資料4の1ページ目、「交通ルールへの遵守・マナーの向上」の欄をご覧ください。

右端の「対策の例」ですが、これは、一口に交通ルールへの遵守・マナーの向上と申しましても、様々な角度から議論することが可能ですし、逆に、ルールを守ってマナーを向上させるべきだというのは、わざわざ皆様に議論していただくまでもないことですので、もっと突っ込んだ議論をしていただければということで、あくまで例示、議論の素材として提供させていただきました。

一番上の「交通安全教育指針の策定」につきましては、交通安全教育を普及するためには、国家公安委員会が作成した「交通安全教育指針」や、警視庁や教育庁をはじめ、官民様々な指針や教育プログラムが存在しておりますが、こと自転車に特化した都としての決定版といったものが存在していませんので、今後、社会における自転車の安全教育を普及

していく上では、そういう基礎となるものが必要ではないかという趣旨です。

○森地座長 「対策の例」の上の3つ、「学校による児童・生徒への安全教育の促進」までのテーマで、まず議論をいただき、その後、高齢者の話に入りたいと思います。

また、資料5をご覧くださいますと、たくさんの重要なご意見をいただいております。これもご参照いただきながら、ご自由にご意見を賜りたいと思います。

○後藤委員 都内の小学校では、3年生くらいの児童を対象に、自転車の安全教室をほぼ実施しています。乗り方、マナー、ルール、すべてを教えるのですが、それがその後はどう定着し、中学校まで進んでも身につけているかというあたりに課題があると思っています。ここに書かれている「努力義務化」がどの程度のことかということがポイントになるだろうと思いますが、一方で、低学年の子供たちが歩行中に自転車の事故に遭う事例も多いと思われます。このような小さな体の子供たちが安全に過ごすためには、子供への教育と、その身を守るという両面に力を入れていただきたいということが校長として大きな願いです。

○松岡委員 おおむねこの中学校でも交通安全教室を実施しておりまして、特に中学生の交通事故は、やはり自転車に絡む事故が大変多くあります。一部の地域では、スクエアード・ストレイトなどの方法を用いて交通安全教室を開いていますが、特に長期休業前には、かなり具体的な自転車による交通安全の指導をしております。今、特に中学校でも課題になっていますのは、中学生が時には自転車に乗った加害者になってしまうことです。安全教室を実施してはいるものの、なかなか大きな効果につながってはいないのが現状です。

○笹川委員 私ども目の見えない者は、自転車に乗ること自体ができません。したがって、もっぱら被害者の立場に立たされるわけですが、「安全な走行空間確保」が大変大きな問題だと思います。

昨年の大震災以来、自転車が大変増えてきていますが、特にマナーの点で非常に問題があるように思います。視覚障害者が一番遭遇するのは、歩道上での接触です。中には、白杖を折ってしまうことがあります。今のところ、全く対策がありません。

歩道を走っている自転車使用者の方々は、当然、歩道も走行の場として保障されている

という認識があるように思います。我々、見えない者は音を頼りに歩行していますが、自転車の場合ほとんど音がしません。気がついたら、もうぶつかっているというようなことで、この辺を何とか対策として講じていただきたいと思います。自動車のハイブリッド車につきましては、音の基準が決められていますので、自転車についても、基準をお考えいただければと思います。

○岸田副座長 交通安全教育については、学校で、文科省を含めていろいろと取り組んでいただいています。東京都ではスケアード・ストレイト法をかなり実施していただきまして、中学生、高校生には非常に効果があることがわかってきましたが、実施するにはお金がかかるという問題があります。小学校については自転車運転免許証の事業等も警察庁で行っていただきましたが、中学生になるとあまり効果がなくなってくる。それでスケアード・ストレイトなどを行うわけですが、それでも、きちんとした教育課程の中で教えていただきませんと、年に1回くらい行うだけではやはり難しいと思います。そういうことの教育も少し時間をとっていただくとありがたいと思います。

○増田委員 高齢者の場合は、後ろから自転車が急に音を出して来たり、声をかけられると、びっくりして止まってしまいます。自転車が人に当たらなくても、荷物を持っていると、その荷物に当たったために転んでしまい、大ケガを負ってしまいます。歩道を走るときにはルールをきちんと守ってほしいと思います。

私が地元のそういった場面で注意すると、歩道も走れるんですよと逆に怒られてしまう。小学生や中学生のほうがマナーはいいように思います。むしろ、大人の方のほうが、電話を片手に走っていますから、すごく怖い感じがします。例えば、道を分離すれば、お体の悪い方なども安心して歩けるようになるのではないかと考えております。

○森地座長 ちょうど成人の話も出ましたので、高齢者、運転免許不保有者の安全教育をどうするか、インセンティブをどう付与するか、自転車小売業者による購入者への情報提供をどうするか、こういう問題があります。

○黒川課長 高齢者に対する安全教育の促進ですが、交通事故全体もそうですが、自転車に乗っていて亡くられる方も高齢者が一番多いという統計があります。また、高齢にな

られますと、身体能力、運動能力が低下して自転車のコントロールが難しいということもありますので、高齢者を例示しました。

「運転免許を受けていない者に対する安全教育の実施」ですが、当然、自転車には運転免許制度はありません。他方、自動車等の運転免許を受けている方は、交通安全教育を法的にしっかり受けています。逆に言えば、運転免許を持っていない方は、交通安全教育を受けておられない方とも言えます。統計的に見ても、自転車や歩行者で、運転免許を持っていない方のほうが免許がある方よりも多くけがをし、お亡くなりになっています。例えば、黄色の点滅の信号は、自転車も車も含めた車両は「注意して進め」、赤の点滅信号は「一旦停止」ですが、こうしたルールを、免許を持っていない方は学ぶ機会がない、知らないのではないかと思います。

次の「安全講習を受講するインセンティブの付与」ですが、安全教育は大事であるとなっても、実際に受けに行くのは面倒だという場合もあります。これについては、様々な取組がなされていると思いますので、ご紹介やご提案をしていただければと思います。

「自転車小売業者による購入者への情報提供の促進」ですが、自転車販売店においては今でも様々なご努力をしていただいております。しかし、自転車には免許制度がなく、簡単に買えるということで、自転車を利用する方に対して、一番接触する可能性が高い自転車小売業者の方が、交通安全情報などを提供していただければ、より良くなるのではないかと思います、例示をしました。

○川口委員 私ども交通安全普及協会が事業を実施する際によく考えることは、中年の方のマナーが悪い、ルールを守っていないというのは、インセンティブがないからだと思います。そうすると、発想をかなり変えないとこういう方々は安全教室に集まらない。例えば、高齢者はみんなで集まって体力向上しましょうと。本人がインセンティブを感じないと集まらないため、そういった視点も考えるべきだと思います。

それから、仕組みとしては、学校が一番カバーできると思いますので、そこで実施していかないといけない。1年に1回、ルールの話だけではなくて、安全行動などの観点から、ある程度体系立てて実施する必要があるのではないかと思います。特に高校生になると、

安全ではないことがわかっているのに、それを無視しているという点がありますので、学校教育体系の中で、段階的に行うべきではないかと感じています。

○片岡委員 まず、自転車を歩道に上げたのは日本だけで、もう40年になりますが、道交法第63条の4第2項により自転車が歩道を通行する場合に許されているのは、あくまでも車道寄りの部分を徐行することで、歩行者の進行を妨げることとなるときは、一時停止義務があるのです。人にぶつかるなどということは、完全に道交法に定められた徐行・一時停止を守っていないわけです。危なくなったからとベルを鳴らすなどということはとんでもないことで、止まるという教育が必要です。

もう一つは、放置自転車の問題と関連しますが、自転車をどこへ置くべきかという教育も、ぜひ入れていただきたい。放置自転車は、実際には警察は取締りはしていませんが、完全な道交法違反です。もしもこれを本当に検挙するならば刑罰になって、前科になるような大きなものであるという教育をしっかりといただいたら、放置自転車の問題も、基本的な考え方のベースができるのではないかと考えております。

○原田（晴）委員 法律の教育については、高等学校としても重要視しております。法律との接点として具体的に行うのは高等学校です。

今、都内で高校生の自転車がお年寄りに接触したことにより、3,000万円の賠償請求が発生しており、大きな事案であるということを教えていただきました。

私見としては、高校生以上の違反者に対する厳しい罰則が必要であると思います。マナーにプラスしてこうした法規の接点を高校生にきちんと見せることが重要になってくるかと思えます。

もう1点言いますと、高校生には非常にエネルギーがあります。また、高齢者にベルを鳴らしてもすぐに反応できると高校生は思っています。ところが、なかなか反応できないわけです。そうした安全教育と並んだところで、今、片岡委員からご指摘いただいたことは非常に重要であると認識しております。

○佐滝委員 自転車の利用者代表の佐滝と申します。今日も都庁に自転車で参りました。職場からここまで自転車で15分ですが、駐輪場を探すのに15分かかりました。わかりやす

い標示がなかったからです。これは後の放置自転車の話に通じることですが、わかりにくければ路上に停めてしまおうということになります。実際、駐輪場は結構空いていました。そのような問題も後でお話しできればと思います。

資料の「東京都自転車総合政策検討委員会報告書」の16ページに、年齢別の自転車事故の発生状況がグラフに載っています。このグラフを見ると、19歳以下ではあまり事故が起きていません。ご高齢の方も比較的少ない。多いのは20代から30代ということはどう受けとめたらいいかということです。その前のところに、具体的に違反別の事故発生状況が載っています。先ほど、自動車の運転免許を持っている人は教習所に行くからルールがわかるというお話がありましたが、赤信号で止まるとか、一時停止をするということは、教習所で教わらなくてもわかることです。つまり、ルールというよりも、それ以前のマナーの問題で、この中にも「違反なし」が44%あるように、本当にルールを知らなくて事故が起きてしまったという例は、実はそう多くないことをこのグラフは示しています。

ですから、頭の中ではわかっているが、つい信号無視をしてしまうなどという、ある種の心の緩みのようなものがこういうところに出てきているというわけです。単に教育をすればいいとかいうことだけでは、残念ながら、一番多い20代、30代は下がらないのではないかと思います。

あと、駅の駐輪場などは結構整備されていますが、人気のある月極めの駐輪場では抽選になっています。講習のインセンティブの一案として、きちんとルールの講習を受けた人が優先して使用できるというようなことはあってもよいと思います。それから、販売店の話もありましたが、自転車を販売するときはルールを示した冊子を渡すということもあってよいと思います。

もう1点、自転車に乗っている者だけがマナーが悪くて、それ以外の人たちはマナーが悪くないということを前提に議論が始まっているように見受けられますが、マナーが悪い歩行者や車の運転者も見かけます。自転車は歩道ではなくて車道が原則であることを自転車に乗る人に知ってほしいというお話がありましたが、車に乗っている人もそのことを知らない方が多い。例えば、私が車道を走っていると、幅寄せをしたり、クラクションを鳴

らされたり。そういうことがあると、結局、危ないから歩道に行ってしまうということになってしまうわけで、この問題は、自転車の運転者だけを教育すればいい問題ではないことを示していると思います。そのあたりも含めた総合的な対策が必要であると思います。

○増田委員 高齢者の一例として、ご自分で長く歩くことは難しいが、自転車に乗れば、ある程度のところまで行ける方が多くいらっしゃいます。高齢者の場合、自転車に乗っていることで精いっぱいという方が多いものですから、その辺のところも考えてほしいと思っています。

○岸田副座長 90歳くらいの方で、歩くのは大変だから自転車に乗ったほうが良いという方はかなりいらっしゃいます。そういう人たちのことも皆さんに知っていただきたいと思っています。

○新井委員 私は、自転車のルール、マナーは8歳くらいまでの間にしっかり行わないといけないと思っています。しかし、現状では教育の時間が非常に短い。ヨーロッパでは、幼児のときから交通安全については教育しており、ぜひとも教育の時間をしっかりとっていただけたらと思います。

○川野委員 資料5に、「自転車の安全利用意識の向上、自転車関与事故の防止等を図るため、東京都の自転車条例を整備すべき。」というご意見が出ていますが、私も賛成です。私どもが把握している限り、これまでに自転車安全利用条例を制定した自治体は、今年4月の埼玉県、鎌倉市を含めて全部で10の自治体です。これらの自治体にお話を聞いてみますと、特に中・高校、小学校高学年の事故防止を図るためには、条例を制定することにより対策がとりやすいという話を聞いております。

○北川委員 20代、30代の対象者に対してどう教育するかという点について、昨年の震災以来、自転車利用者が都内では増えました。それに対する弊害もいろいろ出てきているので、新聞社各社が特集なり、キャンペーン記事で扱っています。あれが社会的にルール・マナーを周知させるため最も早い方法だと思います。また、東京都が率先してマナーの周知徹底を行うことが最も近道だと思います。

○川口委員 私どもで実施している自転車の講習会などで、歩道を走る際、車道側を走る

ということが皆さんわかっていないので、歩道走行の場合は車道側を走ることは徹底的に教えなければいけないと思っています。

また、自転車は歩行者を優先しようという標識はわかりにくい。もっと具体的に、車道側を走りましようとか書かないと何か意味がない標識だと感じます。

○笹川委員 私どもの団体が経営している授産施設に通ってくる人たちの中で、今年に入って2人が事故に遭いました。いずれも自転車にぶつかったのですが、その際に杖を折ってしまっています。ところが、その加害者である人は無視して行ってしまった。我々は、杖を折られますと全く立ち往生です。一番残念なのは、そういう被害を与えていながら無言で立ち去ってしまうということです。

私自身も過去、早稲田通りで2回、自転車と接触しました。ぶつかった瞬間に杖が飛ばされますが、その杖を拾ってくれる方はほとんどが歩行者です。普通、自分がぶつかったら、自転車を降りて杖を拾ってくれるぐらいのことがあっていいわけですが、それすらできない。やはりマナーの悪さだと思います。条例か何かできちんと取締りができるようなものにしないと、いけないと思います。

○森地座長 「交通ルールの遵守・マナーの向上」の最後の「指導警告、悪質・危険な交通違反に対する積極的な取締り」について、警視庁のほうで対応していただくわけですが、最終的には提言書にも内容として入れたいと思いますので、これについてのご意見がございましたら、どうぞ。

○篠委員 以前、朝の通勤時間帯に警察官と一緒にチラシを配っていた際、自転車で突っ込んできた若い人がいました。警察官がこの方を止めて注意をしたところ、その人は1時間ほど警察官に食いつき、挙げ句の果てに、役所に行くのが遅れた、どうしてくれるんだというところまで行きました。一般の民間人ではとても対応できない。やたらに注意すると、トラブルになって大変なことになるという気がしたことがありました。

私は歩行のマナーが悪い人というのは、自転車に乗っても、車に乗っても、やはりマナーが悪いということになるのではないかという気がします。

また、こういう方がいました。自転車や歩行者が少ない朝早くに歩道を歩いていると、

自転車に来て、脇に寄ってよけると、自転車に乗っている方が、ありがとうと言ってくれる。それがお互いのマナーだろうということをお互いに言われた方がいました。互いにルールとマナーを守るということは、歩行する立場からも大いに必要なのではないかという気がしております。

○屋井委員 ルール・マナーの問題ですが、この本質は、自転車の走行空間、昭和45年から歩道上において自転車を扱ってきたということで、この問題が非常に大きい。ルールがわかりやすく、そのルールをきちんと守れば、安全に安心して目的地まで行くことができる歩道外の走行環境をつくっていくということを、自治体をはじめ道路管理者と連携をとって、将来の方向性をまず示していくが重要であると思います。そういうものと連動することによって、ルールやマナーの周知徹底も図れていくわけで、「対策」という言葉を使う以上に、政策として位置付けるべきだと思います。個々のパーツに対策として進めなければいけないところもあるけど、ルール一つをとっても、走行環境との連動、リンクがありますから、そこに十分配慮した方向性を出していく必要があると思います。

4月初めに警察庁と国土交通省で、走行空間のあり方に対して、かなり明確に、自転車歩行者道としてきたものについては見直しをしながら、車道の中で自転車が一定程度安全になるようなつくり方を行いましょと提言をしました。自転車道も対面通行では危ないので、一方通行の自転車道を基本にしましょとか、路側帯に自転車が入ってくると危ないので、その内側に自転車の走行区間がわかるように法定外の表示をしましょとか、そういう具体的なことが方向として示されています。東京都という立場で、そういうことにも配慮しながら総合的な政策をしていただくのが一番だと思います。ルール・マナーの問題は重要であり、今まで以上に継続的に教育を、子供からお年寄りまでしなければいけないのですが、そのためには、行政としてはこういうことを行いますよということを同時に示していただくことが大変重要であるということも、もう一度だけ強調したいと思います。

○森地座長 政策は総合的でなければいけないということは、おっしゃるとおりだと思います。私からも、マナー、教育について2つのことを申し上げたいと思います。

一つは、2005年ころに、私は土木学会会長を務めていまして、この災害多発国で、親が

災害に遭ったことがない。したがって、子供がいろいろなところで災害に遭うので、この教育をやり直そうということで、全国2万5,000くらいの小学校のうち半分くらいのところに、火山や洪水、高潮、土砂災害、津波、地震と、個別に20分ぐらいの教材をつくって、必要なら教師も送りますというキャンペーンを実施したことがありました。

効果はかなりあったと思いますが、教育しても行動に移らないのをどうするかということが議論になりました。実際に教育して知識を入れることと行動を変えるということはどうしたらいいか、重要な課題だと思います。

もう一つは、自動車に関してですが、道路交通法は戦後ずっと2～3年に1回改正されています。改正の際、警察は大体、1年目はルールを決めて注意ぐらいで、2年目からは罰金を取る。そういう形で対応していることが、人々の認知と行動変化に大きな効果があったと評価できます。

したがって、これから取締りをするということと、教育ということが、この辺はどうしたらみんなが受け入れて、認知するようになるか、こういったこともお考えいただいたらいいかなと感じながらお聞きしていました。

次に資料4の業務で自転車を使用する者等についての議論に移りたいと思います。

○黒川課長 自転車の利用がどういう場面で行われているかを考えたときに、個人の立場で利用している場合と、業務上自転車を使っている場合とでは、社会的責任といった意味でも分けて考えることが可能ではないかという趣旨です。

例えば、自動車の場合、運転免許は当然必要ですが、タクシーの運転者には別途二種免許が必要です。貨物運送事業であれば国土交通大臣の認可や許可が必要になります。また、そうした緑ナンバーに限らず、自動車の場合には、道路交通法に安全運転管理者制度というものがあり、簡単に申し上げますと、事業者はきちんと従業員教育を実施しなければならないという制度です。しかし、自転車の場合には、日々、配達、営業、移動等で利用していますが、その従業員教育について、今まではあまり議論がなかったように思います。

2つ目の○印ですが、これはいわゆるメッセンジャーという、自転車を使って荷物などを配達する事業ですが、現行では免許や許可は必要ありませんが、もっとしっかりとした

対応が必要ではないかといった論点です。

「業として自転車の貸し出しを行う者」は、レンタサイクルですが、これも何の法的な位置付けもありません。通勤や通学の自転車をどのようにきちんと駐輪させるかということとも関連するかもしれませんが、1 ページ目は、交通ルール・マナーという論点ですので、事業者の自転車利用についてご議論していただければということで書かせていただきました。

○岸田副座長 最近、自転車を使用した事業を営んでいる方が増えてきましたし、ツーキニストとして通勤に使う方もたくさんいらっしゃいます。その人たちは会社の看板を背負っているということになるわけですが、会社には駐輪する場所がなかったり、汗をかいてもシャワーを浴びる場所がなかったりしてしまっていて、勝手に自転車に乗ってこいという形や、会社としては認めないとか、いろいろな点があります。

車の安全運転管理者と同じように、きちんとした制度のもとに会社側が管理しませんが、やはり問題があるのではないかと思います。そういう意味で、事業者として自転車を使うことを認めているのであれば、交通安全教育をする、指導もする、必要な駐輪場も整備するということも含めて考えてほしいと思います。

○佐滝委員 私は、毎日40分かけて自転車で通っていますが、勤め先での自転車通勤の位置付けは非常にあいまいです。もちろん会社でも、自転車の安全等に関する教育も一切ありません。

岸田委員がおっしゃるように、ひとたび事故を起こせば、会社の名前もともに挙がるわけですから、会社の看板を背負っているというのはそのとおりだと思います。

それから、警察官が歩道を自転車で走るのを見かけますが、これはパトロールをするなど業務上やむを得ないという面も理解できますが、子供から見れば、自転車は歩道を走っていいんだと思ってしまうような問題があるのではないかと思います。

そういう意味では、普通の利用者よりも、業務で利用する方たちの意識がより高くなければいけないし、それは個人に任されるべきではなく、利用を課している事業者も当然一定の役割を担うべきであるという意識を持たせないと、意識は変わっていかないだろうと

思います。

○小林（治）委員 自転車の利用については、従業員等への安全教育が必要だと思っていますので、マニュアルのようなものを整備していただけると進めやすいかと思います。特に広報紙を持っていたりするところもあると思いますので、こういうことで進めていくのかなと思います。

○川口委員 自転車を_usingしている会社ではなくても、会社として従業員に自転車教育を実施している会社も何社かはありますね。

○森地座長 エネルギー関係などで、自動車通勤はなるべくやめてもらおうということで、企業単位や地域単位、自治体単位で社員教育をして、効果を上げています。モビリティマネジメントと呼ばれ、北欧で始まって日本にも導入されたのですが、自動車利用者が1割とか2割、継続的に減って、公共交通機関や自転車の利用に移るといった例もあります。

○北川委員 最近、気になるのは、宅配便が近所を回るのにリヤカーを引っ張っていますね。あれは、完全に普通自転車ではないので、歩道は走れないはずですが、現実に歩道を走っている。あれも、従業員教育が徹底していない問題だと思います。

私は、東京サイクリング協会の代表として来ていますが、別財団の日本サイクリング協会の人間でもあります。日本サイクリング協会には賛助会員という制度がありまして、会員になると賠償責任の保険が付きます。それとは別のことで、今、通勤保険を設定しようと考えています。それは、企業に対して、企業の従業員丸抱えで保険に入る。それに対して、従業員に対しては講習を受けてもらって、しかるべき知識を持った人間が保険の対象になると。サイクリング協会の中には、指導者が全国で千二、三百人いますが、その活用にもなります。なおかつ、それぞれの企業の中に、交通安全管理者に近いような形を制度化できないかと思って検討しています。

○森地座長 「交通ルールの遵守・マナーの向上」について、テーマに分けてご議論いただきましたが、全体を通して、抜けていること等がございましたら、どうぞ。

○市橋委員 資料5の後に、平成22年以降の自転車関与のバス事故一覧の資料があります。

この資料は、バス事業者が調べた結果、自転車関与のバス事故が非常に多いということ

で、今後の議論の参考にもしていただきたいということで付けさせていただきました。昨年、都知事、警視総監、都議会に自転車対策に関する要望書を出させていただきました。内容は、自転車関与のバス事故が多くなっているというものです。昨年の震災以降、通勤・通学等で朝方や夕方のラッシュ時に自転車走行が非常に多いという現場の声もありまして、協会で実態を調べました。

結果は、この資料のとおり、平成22年中に76件であったものが平成23年中は123件となり、かなりの増え方です。特に重傷事故は平成22年中が5件であったものが、平成23年はその倍以上。バスの自転車関与の事故の特徴として、直接の接触なり衝突する事故だけではなく、ブレーキを少し強く踏むような要因がありますと車内転倒が起きます。ご高齢のお客様の場合には、転倒されますと、骨折したり大変重大な結果を招きます。

通勤・通学で自転車を利用していただくのも結構ですが、その際には必ず職場において責任を持って、基本的な自転車のルール、マナーを、通勤・通学で使う人たちにもきちんと教えていただきたいというのが、私どもの願いです。

○稲田委員 先ほど来、歩道通行のお話がありましたが、自転車が歩道を通行するようになったのは、自転車と自動車の事故が増えたということだと思います。

そこで、私どもも、昨年警視庁あてに要望書を提出しました。内容は、自転車利用者に対して、自転車が例外的に歩道を通行できると規定されていますが、これは、自転車通行可の標識があるところ、70歳以上の高齢者や13歳未満の子供など、車道を通行することが危険な者が運転する、また、車道又は交通の状況から歩道通行がやむを得ない、こういう場合は歩道通行をしてよいとなっています。ですから、自転車が歩道を通行しても、今、言ったような場合はいいわけです。要するに、すべてが車道に下りると事故が増えますので、そういう方法も指導してもらいたいとお願いしている次第です。

○森地座長 もう一つの大きな問題である「放置自転車の改善」に議論を移したいと思えます。事務局から説明をお願いします。

○黒川課長 資料4の2ページ目、「放置自転車の改善」という項目をご覧ください。

上の部分の1つ目の○印につきましては、先ほどのルール・マナーとほとんど同じよう

な議論でして、例えば自転車の通勤・通学について、そもそも駐輪場を持っているのか、あるいは、駐輪場を持っていないにしても、きちんと従業員や生徒が駐輪場を確保して使っているのかをしっかりと確認すべきではないかという論点です。

2つ目の○印は、駐輪場を整備するといっても、当然お金もかかりますし、いろいろな問題があります。駐輪場の整備はかなり進んできていると思いますが、そうした意味では、多くの関係者が関与していますので、自転車法の規定もありますが、やはり関係者が協議するような仕組みがあったほうがいいのではないかと。そうした論点です。

「様々な手法による駐輪場の確保」というのは、例えば、武蔵野市では、市と金融機関、商店街が連携した事業として、金融機関のお客様向けの駐輪場を、土日の間は一般に開放するといった取組みがあります。こうした様々な手法について、委員の皆様からのアイデアや情報をいただければと思います。

○森地座長 本日は自治体からもおいでいただいておりますので、ぜひよろしく申し上げます。

○加藤委員代理（調布市） 放置自転車の数自体はかなり減ってきているのが実態だと思います。というのは、やはり駐輪場の整備が各区市町村でかなり進んできていると思いますし、また、整備が終わると撤去を厳しくする。ハードを設置して、その次にルールを守っていただく上でのソフト系の事業を行う。それにより、放置自転車自体の数は減っていると思います。

一昨年度ですと、調布市で1万6,000台を撤去していたものが、平成23年度は1万3,000台程度と徐々にマイナス傾向にあります。

ただ、買い物などでちょっと駅前の歩道に自転車を停めていかれる方への対応がもっと必要かと思います。ほとんどの自治体が、商業施設を新設する場合などに、駐輪場の附置義務を定めています。ただし、この附置義務が始まったのは平成に入ってからですので、昭和以前からの街並みのところでは、こうしたものはありません。

幸い、この附置義務もそうですし、昨今の東京では、民間の駐輪場施設が徐々に増え始めています。例えば商業施設ですと、2時間無料といったところから、時間によって100

円ずつ取っていく。こうしたものの整備が少し進んできているのかなというのが実態だと思います。

調布市では、最初に貼り紙をして、ある程度の時間を経過するまで様子を見てから撤去しています。しかし、撤去をすると、「ちょっと停めただけ」などといった苦情を毎日20～30本受けています。果たして、「ちょっと」とは何なのかというところは、データをとりながら、その中で撤去時間をおおむね定めて行っています。

○高橋委員代理（JR東日本） 駐輪場の確保につきましては、自転車法の趣旨に則り、可能な限り用地の提供等の協力をさせていただくという考え方で臨んでおります。一方で、台数不足の解消とマナーの面で啓蒙を図るべきであること、通勤・通学の方は比較的ルールを守って停められているということもありますので、定期駐輪場とコインパーキングのようなものの場所の適正化を行うことで、駅から少し離れたような場所で空いているようなところを有効に活用できるかというのかなと考えております。

○小林（圭）委員 民間鉄道事業者の団体ですが、駅前駐輪場の問題は、長い期間、鉄道事業者サイドとしての自主的な取組の観点から、自前での駐輪場や関連会社を使った整備、自治体への用地提供など様々な取組をさせていただいております。自治体のご協力、取組もあり、かなり改善してきているのが実態だと思いますが、やはり駅前の駐輪場問題は構造的な課題であるということで重く受けとめております。

こうした課題については、やはり地域としての取組が必要であり、私ども鉄道事業者だけの問題ではなく、関係の方々としっかりとしたご議論をさせていただきながら、実効性がある取組を一つずつ積み上げていくことが重要ではないかと思っています。

○森地座長 登録制度についても大変重い課題です。既に防犯登録の制度がありますが、これをどう充実させればいいのか、こういうこともあわせてご議論賜りたいと思います。

○佐滝委員 自転車の駐輪に関して、自転車利用者の率直な気持ちは、一つは、用があるところのなるべく近くに停めたいということ。もう一つは、なるべく無料で停めたいということです。通勤の場合は、有料で定期的に利用することが定着しつつありますが、ちょっとした利用でわざわざお金を払って停めるのかというようなことは、意識としては難し

いのだろうと思います。

しかし、自転車もスペースを必要とする以上は、利用する者は一定のコストを払うべきだと思います。都市交通の中で一定の割合を占めるものを利用する以上、一定の負担はすべきである、つまり、もうただで停められる時代ではないという意識を持つことが必要だと思います。路上駐輪は、歩行者の迷惑になったり、都市全体の景観の問題であったり、そうしたことに悪影響を及ぼすことをきちんと理解した上で利用してもらおうということが必要だと思います。単にたくさんの駐輪場を設置すればいいということではないと思います。

現在、街中にコインパーキングが数多くできて、違法駐車削減に一定の効果があげていますが、自転車でもこうした小回りのきく駐輪スペースがあちこちできてきたらいいなと思っています。

○新井委員 私は自転車商組合の会長であり、自転車防犯協会の会長でもあります。都内の状況を言いますと、1年間に130万台くらい防犯登録をしており、90%以上は防犯登録を行っております。自転車防犯登録については、資料12にあります。自転車を購入しますと、小売商において防犯登録します。登録した住所、氏名等をすべて細かくチェックして、警視庁の生活安全総務課に届けています。そこで警視庁が全部をデータ化し、10年間保管することになっております。

各自治体では、防犯登録を警察に照会し、撤去した自転車の所有者にはがきで連絡していると思いますが、私どもで把握している数値は、約1割ははがきが届かないのではないかというのが実情です。もう一つは、連絡しても、保管料が5,000円と言うと取りに来ない。発見されても、腹が立っていますから、出てきて、ありがとうございましたとは言わない。それが全部「盗難車」になっているという状況だと思っています。

防犯登録については、重大事故があれば必ず問い合わせをして、事件が解決しています。防犯登録制度を実施してから60年になりますから、悪いところはすべて改善し、今でもまだまだまずいということがあれば改善しているというのが現状です。私どもは一般社団法人ですが、警視庁とは何のトラブルもありません。それが防犯登録制度の現状です。

○笹川委員 本日の委員の中に車いす利用者の方がいません。車いす利用者の方々がどう困っておられるか、その辺は全くわかりませんので、委員として入っていなければ、車いす使用者の団体の方に、ぜひヒアリングをしていただきたいと思います。

私ども盲人の場合に一番困るのは、誘導ブロックの上に自転車を置いていることです。これが歩行上の一番の障害になっています。毎年秋に行われている放置自転車キャンペーンで、整備されてきているところも出てきています。例えば高田馬場の早稲田通りは、以前は大変な数の放置自転車がありましたが、最近はほとんどありません。対策さえ十分にとれば対応できるのではないかと思います。これは地域性の問題で、例えば駐輪場が整備できるところは、高田馬場のように整備される。しかし、そういう場が確保できない地域では、大変な問題になっています。いくら関係当局に働きかけても全く整備されない。NPO法人でも立ち上げて、本格的に運動しなければだめではないかと言う盲人団体も出てきております。

この辺は十分に勘案していただき、今後、どう対策を講ずるべきかということ、ぜひお考えいただきたいと思います。

○大久保委員代理（自転車協会） 放置自転車の数が減っているというのはそのとおりだと思います。というのは、自転車の国内出荷の数が、現状減っております。数年前は、年間1,000万台と言われていましたが、現在（2009・2010年）は900万台です。これは、今までは国内生産が主流であったものが、2000年を境に輸入が逆転しました。このときから放置自転車が増えたというのが現状のようです。一概に安かろう悪かろうとは言えませんが、安い自転車が世の中でその時点から多くなった。それが放置の一因にもなっているのではないかとされています。

そのときに業界でも自転車をピックアップして検査を行いました。必ずしも安いものが悪いとは言えませんが、中には、検査でフレームが折れるものも多々見られました。ところが、そういう自転車も徐々に減少してきました。つまり、当時と比べて自転車全体がよくなったわけです。単価的にも、若干上がりました。それと、子供も減り、人口も高齢化によってお年寄りが増えていますが、そうしたことが放置自転車の減少の一因になってい

るのではないかとと思われます。

○武内委員 私どもはスーパーマーケットですので、駅前にお店を持っているような場合、その駐車場に、お店のお客様としてではなく、駅をご利用になる方が自転車をお停めになるようなことも多くあります。駐車場の必置台数はクリアしていますが、それ以上に置かれて、駐輪場も混雑して、そこに警備の人間がいたとしても、トラブルもいろいろ起こることもあります。そのため、機械式の有料駐輪場に置き換えて、使い勝手をよくし、お店のお客様に使っていただけるようにするケースも増えてきています。

○原田委員 東京都でもショッピングセンターと協働して安全教育を実施しているケースがありますが、そうしたことにもっと積極的に取り組むということが一つ挙げられるかなと感じています。

また、屋井先生から、走行空間の確保ということがありました。これは行政として、教育と並行して取り組んでいくべきかと。そうした中で、ショッピングセンターにも、自転車で来るお客様がずいぶん増えていきますし、また、専門店としてサイクルショップも入っています。法律に基づいた駐輪可能台数はクリアしていますが、自転車が多い地域などでは増やす必要もあります。

○前田委員 私どもの協会の加盟店には、コンビニエンスストアや外食のファーストフード等が多く、自転車に乗ってくるお客様も多くいらっしゃいます。

現状、駅前などに買い物に來られて、買ったからいいじゃないかと、朝から晩までという例がないわけではありませんし、それに対してお店も全部が全部注意できるわけではありません。それこそ公共の駐輪場等をご案内できれば一番いいとは思いますが、そこもご理解いただけないお客様や、地域によっては場所がないというところもあつたりしますので、そのあたりは、地域と一緒にあって取り組まなければいけないと思っています。

○井出委員 平成16年に駐車規制が強化されまして、従来、トラックは、店先に車を停めて、運転手が荷物を運んでいたのですが、法律的に厳しくなったので、駐車スペースが確保できない場合はツーマン運行をしたり、あるいは、手押し車という形で、歩道を通っているということもあります。

我々も運転の関係で世間から批判を浴びることがありますが、最終的には、各個人の安全意識やマナーといったような話ですので、学校に上がる前は家庭で、学校に上がってからは学校で教育をするのが必要だと思います。10代後半から30代くらいまでが違反が多いという統計が出ているということですが、彼らは、やはりルールを知っていて違反していると考えます。ですから、そういう方に対しては、ペナルティの法的根拠を示すべきだと思います。

それから、自転車の放置については、基本的には自転車を利用する人が置ける場所が確保してあって初めて放置したらペナルティだという仕組みができませんと、利用者の方は不便をするわけです。我々も、業務上、自転車がありますと、歩道のところに車を付けたいが付けられない、荷物を運ぶのに非常に不便だということがあります。

また、自動車には、新車を購入したときにあらかじめ幾らかのお金を廃棄処分手数料として前払いする制度があります。白色家電もそうでしょうが、そういう形で、簡単にそこら辺に置いておいても大丈夫だろうという気持ちをユーザーが起こさないような何らかの仕組みも必要かと思います。安い自転車だと、また買えばいいということも出てくると思いますが、値段が高ければ、当然そういう放置はしないかと思います。

○森地座長 先ほど、ショッピングセンターなどに、お客様ではない人が停めているとか、こういうときにも防犯登録の番号を使って何らかの措置がとることはできますか。

○黒川課長 法的に申し上げますと、防犯登録は、あくまで自転車商防犯協力会が運営している制度ですので、登録をするときに本人の同意があれば、ショッピングセンターであれ、提供することは可能かと思います。もし、そういう同意がないならば、個人情報ですから、そのデータを第三者である民間事業者を提供することは、たぶん困難ではないかと思えます。

○新井委員 課長がおっしゃいましたように、自転車商では、個人情報の提供はできません。警視庁に被害届を出していただきますと、所有者を確認して連絡するというシステムになっています。自転車商のほうでお答えすることはあり得ません。あくまでも公安委員会から言われている指導書のとおり、警視庁に情報提供しているだけのことです。

○森地座長 損保協会からもおいでいただいておりますね。何かご発言がございましたら、どうぞ。

○今村委員代理（損害保険協会） 普及や交通安全教育という点では、私どもには特に高等学校からの自転車安全教育に関する講師のご依頼が多くありますので、積極的に対応させていただきます。所感としては、高校生以上、例えば20代から30代への教育やマナー啓発が課題ではないかと感じております。

○森地座長 全体を通してご発言がありましたら、どうぞ。

○片岡委員 放置は道路交通法違反であるということ、道路交通法76条、罰則の119条、こういうことも書いていただいたらいいのではないかと考えています。

それから、取締りですが、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律の第4条3項に、道路管理者、都道府県警察等は、自転車交通網の形成とあわせて適正な道路利用の促進を図り、自転車の通行する道路における放置物件の排除等に努めるものとするがあります。つまり、放置自転車の撤去は、自治体のみならず、警察も努力する規則になっております。道路管理者はぜひ、都道府県警察と協力して、取り組んでいただきたいと思っています。

それから、スーパーやコンビニに置いた自転車は、放置自転車の部類と、駐輪場に預けるような意味合いの部類と、放棄自転車の3つがあります。そのあたりは、道路管理者あるいは警察とも十分に連携をとっていくために、この自転車法に基づく自転車対策協議会を積極的に活用し、総合的な政策を進めていかないといけないと思っています。

放置の問題やルールの問題等は個別にありますが、先ほど屋井先生がおっしゃったように、全体最適でなければいけないと思います。ですから、道路の再配分などをきちんとし、総合的な方策を考えながら、その中で個別の問題を話していくというようなことで、政策にまで持っていっていただいたらいいと思います。東京都が本当にオリンピックを開催しようと思うのであれば、この対策懇談会を政策提言協議会くらいにまで持っていくような重要な会議になっていったらいいと思います。

○市橋委員 バス協会が東京都知事あてに、自転車利用者の責任の明確化という観点から、

防犯登録とは別に、明確に外部からナンバーが識別できるような登録ナンバー制が必要ではないかということで要望させていただいております。登録ナンバー制の導入も盛り込んだ自転車条例を、早期に制定願いたいと思います。

登録ナンバー制の導入は、自転車に名札を付けて、そこで責任の明確化を図っていく。いろいろ言われていますが、放置自転車、迷惑駐輪、ルール・マナーの根本は、その辺の責任が不明確であることに尽きると思っております。

○森地座長 課長から、若干補足をお願いします。

○黒川課長 「放置自転車の改善」につきまして、念のため、点線より下の部分の考え方を改めてご説明させていただきます。

防犯登録につきましては、自転車商防犯協力会のご努力により、しっかりとした運営がなされているところですが、平成24年3月の都民の意識調査の報告書の70ページをご覧ください。

防犯登録は、自転車法により利用者の義務になっています。具体的には、購入する際に500円を払い、シールを貼ってもらって登録しますが、意識調査によれば、自転車購入時の新規登録は、約9割の人は登録しています。では、残りの10%は何かといいますと、例えば通信販売の自転車があります。通信販売で買った自転車も、近くの自転車屋に行って防犯登録を受ける義務が法的にはありますが、それをわざわざするかというと、登録しない人も多いのではないかと思います。

次に、住所変更等の変更手続については、警察庁の古い通達を見ますと、義務ではないが、届け出たほうが望ましいと書いてあります。義務ではないので、なかなか届出はされません。また、新規登録も義務ではありますが、いわゆる罰則、制裁がないので、登録が100%になされないのです。

こうした意味において、防犯登録制度は非常に機能しているところではありますが、細かな詰めの部分において、都も広報啓発活動をもっとしなければいけないですが、それでは十分ではないという議論が出てきます。これを改善するためにはどうしたらいいかという論点です。

さらに、ナンバープレートの議論と、家電リサイクルあるいは自動車リサイクル法の言及がありました。また、資料5のご意見の中では、自転車商組合の新井委員から、デポジットの制度化が必要であるというご意見をいただいております。デポジットというのは、私が理解する限り、いわゆる預け金でありまして、井出委員の御意見はこれに近いものかもしれません。

いずれにしても、防犯登録をいかに改善していくかということと、自転車法の限界という中で、東京都として、利用者責任の明確化のために、どういう制度があり得るだろうかという議論をしていただきたいと思います。

○森地座長 時間がだいぶ超過しておりますが、今はまだまとめる段階ではありません。本日、教育や啓蒙をどうするか、まだ工夫の余地があるのではないかというお話がありました。それから、いろいろなトラブル、迷惑行為があったときに、それを特定するにはどうしたらよいか。あるいは、それを防ぐにはどうしたらいいか。こういうお話もありました。また、屋井先生からお話がありましたように、自転車の政策が全体としてバランスがとれているのかというそもそもの議論があります。そんなこともあわせて、次回以降、引き続きご意見を伺い、まだご意見がありましたら、ぜひ事務局のほうにお届けいただきたいと思います。それから、車いすの方のお話がありました。これは事務局で対応をお願いします。予定の時間が過ぎておりますので、これまでにしたいと思います。最後に黒川課長からお願いします。

○黒川課長 次回は、来月7月12日の木曜日午後3時から、場所は都庁内の会議室を予定しております。

ご意見につきましては、本日の部分について言い足りなかったことがあれば当然承りますし、また、次回以降の論点については、こちらから必要な資料を準備して、また、事前の意見照会もさせていただきます。

○森地座長 議事録は各委員に確認の上、公開するというところでよろしいですね。

○黒川課長 議事録については、発言者にご確認をいただきます。

○森地座長 それでは、本日は大変長時間、非常に有用なお話をいただきまして、ありが

ありがとうございました。次回以降、またよろしくお願ひいたします。これで閉会いたします。