

第2回 自転車の安全で適正な利用に関する専門家会議  
議事録

平成28年7月4日（月）  
東京都庁第二本庁舎31階特別会議室24

○臼井部長 定刻となりましたので、第2回自転車の安全で適正な利用に関する専門家会議を開会いたします。私は、事務局の青少年・治安対策本部治安対策担当部長の臼井です。どうぞよろしく願います。

さて、本日の進行は、前回と同様に、事務局で行わせていただきますので、ご了承願います。

また、本日も原則公開とさせていただきたいと考えております。議事録につきましても、後日、皆様に発言部分の確認をしていただいた上で、都のホームページで公表いたします。

続きまして、本日の資料ですが、次第のほか資料1と参考資料1、2を配布しておりますので、不足や落丁がございましたら、お手数ですが事務局までお申し出ください。

よろしければ、会議を始めたいと思いますが、まず始めに、青少年・治安対策本部長の廣田から、一言ご挨拶申し上げます。

○廣田本部長 皆様、本日は大変お忙しい中お集まりいただき、ありがとうございます。青少年・治安対策本部長の廣田でございます。

本日の会議では、前回の会議でのご意見を踏まえ、事務局で作成いたしました「今後の施策展開の方向性等」につきまして、ご意見をいただき、今後の施策実施や条例改正に繋げていきたいと考えております。

どうぞよろしく願います。

○臼井部長 ありがとうございます。

続きまして、本日は、前回、ご欠席されました高橋委員にもご出席いただいておりますので、恐縮ですが、高橋委員から簡単に自己紹介をしていただければと思います。高橋委員、お願いします。

○高橋委員 どうぞよろしく願います。國學院大學の高橋と申します。専門は行政法で、様々な行政法の観点から法律上の問題点について、アドバイスできればと考えております。よろしく願います。

○臼井部長 ありがとうございます。次に、資料の説明に移ります。

始めに、前回の会議で、蓮花委員からご発言がございました、都内の年代別の自転車事故実態につきまして、事務局から説明させていただきます。

○濱村課長 事務局の交通安全課長の濱村でございます。本日もよろしく願います。参考資料1をご覧ください。都内の自転車利用者の自転車の利用状況です。年代別で利用状況が分かるものというご要望がございましたので、お配りいたしました。出典は東京都の都市整備局が昨年11月にwebでアンケートをしており、そちらを加工して、使用しています。母数が1,500人ということで、年代別に見るとどうしてもばらつきが出てしまうのですが、これはこれで参考になるということで、まとめさせていただきました。(A)欄の一人当たりの年間乗車日数というのが、※1を付けていますが、平均乗車日数でございます。このwebアンケートにおいて、どれぐらいの頻度で自転車を使用しますかという質問があり、ほとんど毎日、週2・3日、月3・4回、年数回、ほとんど利用しないという選択肢があるのですが、この質問の回答をまとめたものが、(A)の欄の年間乗車日数になります。見ますと、10歳代が一番多く、そこから順に年間の日数が減ってきて、60歳代で少し上がるという傾向がみられました。次にワンライドの平均時間とい

うことですが、※2にございますように、「目的地までの自転車の平均的な利用時間はどれ位ですか」という質問に対する回答から算出した世代別の平均値です。ワンライドで見ると、20歳代が高い、60歳代も少し高いです。これは、乗車中のスピードが遅いという可能性もありますが、中々そこまでの分析はできていないという状況です。そして、(A)と(B)を掛け合わせたもので、年間乗車時間というのをを出してみました。10歳代が一番多く、年を重ねるごとに減っていくという傾向があったのですが、60歳代は少し上がってくるという傾向が見られます。こういう意味で60歳代の高齢者の方というのは、思っている以上に、自転車に乗っている時間が多いということが言えると考えています。

その横には、都内の事故件数と人口を置いています。事故件数、年間乗車時間や人口について、何らかの傾向が出るかなと思っていたのですが、事故件数は10歳代や60歳代で年代を適切に区切った統計がないため、少し中途半端な統計になっています。やはり、これで言えるのは、その上の年代まで含まれていますが、60歳代の事故件数が多いということではないかと考えています。

人口については30歳代より20歳代の方が少ないということもあり、20歳代の方が年間乗車時間が長いのですが、事故件数は少ないという結果になっています。これは人口と年間乗車時間の関係があると思いますが、事故に遭いやすい確率という意味では、中々有意な結果は出なかったと感じています。参考資料1については以上でございます。こうした分析をすれば良いのではないかとこの考えが他にありましたら、それも随時分析していきたいと考えております。

○臼井部長 続きまして、北方委員からご提供いただきました、(株)オージーケーカブトさんが、本年3月に実施しました「ヘルメット着用実態レポート」をお手元にご用意しておりますので、ご紹介させていただきます。

○濱村課長 それでは、参考資料2をご覧ください。北方委員から情報をご提供いただきましたものです。ありがとうございます。(株)オージーケーカブトさんに、ご了承いただき、参考資料として紹介させていただきます。3ページをご覧ください。親が自転車に子供を乗せていて危ないと感じた経験ですが、一番上にありますように、4人に3人の方が危ないと思ったことがあると回答しています。4ページをお開き下さい。危ないと感じた経験ですが、グラフ2にありますように、バランスを崩して危ない、お子さんが座席から落ちそうになって危ない、といった回答が見られます。これは複数回答ですが、右の円グラフにありますように、バランスをくずして危ないという回答が半数超、ぶつかりそうになったというのが4割程度を占めています。下の囲みにありますように、自転車が横に倒れることは大変危険な状態ですし、子供を守るためにヘルメット着用が法でも努力義務とされています。危険性について啓発していくうえで、非常に重要なデータと考えています。

次の5ページです。着用実態ですが、必ず子供用のヘルメットを着用させている親の割合は4割半です。また、自分で自転車に乗る子供に対してヘルメットを着用させている親の割合は32%程度となっています。右の赤い囲いにありますように、自転車に乗る子供を持つ親の中でヘルメットを着用させていない親の割合は6割強と、子供を同乗させている時よりも、着用率が低いという状態です。下のグラフ4にありますように、関東の方が着用率は高いですが、それでも5割程度にとどまっているという実態です。

次のページでございます。子供用ヘルメットの年代別の着用実態です。年齢が高くなるほど、着用率が低下しています。特に、グラフ6で、自分で自転車に乗る子供のヘルメット着用実態ですが、9歳～12歳ですと関東でも2割まで落ちてしまっています。

7ページではなぜ着用させているかという着用理由でございます。着用させていると回答した親の方の回答ですが、事故などにあつた際に、頭部の怪我を防げると思うからという理由が9割以上です。学校や幼稚園、保育園などから指導があつたからという回答は少数にとどまっています。

次に9ページです。自転車の走行で気をつけていること、あるいは、気をつけさせていることですが、グラフの10をご覧ください。赤枠で囲っておりますように、信号を必ず守る、スピードを出しすぎない、という回答は7割程度なのですが、ヘルメットについてはそれらに比べると優先度が低い状況です。また、その横の一旦停止や一方通行など、道路標識を守るということも、それほど高い数値は出ていません。自転車の事故は出会い頭や、交差点で起きる割合が高く、信号のない交差点で事故が起きる割合も高いため、啓発の内容として課題があるところではないかと考えられます。

10ページですが、道交法の子供のヘルメット着用努力義務の認知具合です。自転車に子供を乗せている方で40%、自転車に乗る子供を持つ親で約30%弱ということで、道交法の認知もまだ足りていない。こういうところもしっかり啓発する必要があるのではないかと考えられます。

次に12ページですが、前回北方委員からもお話があつたように、2年前も同じような調査をしていて、その経年変化がどうなっているかというところです。子供乗せ自転車ユーザーでも、「必ず着用」が4ポイント上昇し、自転車に乗る子供を持つ親も「必ず着用」が2ポイント増加しています。好ましい傾向で、ここをしっかりと伸ばしていきたいと考えています。また、ヘルメットを持っていないという割合も、増えてしまっており、分化しているという実態もあります。こういった実態も意識しながら啓発しなければならないと考えられます。説明は以上でございます。

○臼井部長 ただ今事務局から説明がありました、参考資料についてご意見はありますでしょうか。

○蓮花委員 参考資料1は貴重なデータで、もちろん限られたサンプルで、10歳代については6人なので、なかなか一般的なことは言えませんが、これがあるのとないのとでは随分違うと思います。

交通事故のデータでもよく億台キロという言い方をしますが、海外・欧米では、その億台キロ当たりの事故率を出してそれで比較します。たくさん走っていれば事故に遭いやすいので、人数と走行距離を掛け合わせて、台キロを出して、国の比較や年度の比較をする。この資料も、出し方に関して多少問題はありますが、こうやって出したということを一応述べた上で、例えば、一人当たりの乗車時間と、都内の人口をかけあわせれば、台キロというふうにはならないが、10万人・時間あたりの事故件数がでますので、そうすると年代でどう違うのかが出てくるのではないかと思います。それが一つの基準になって、例えば、年度をまたぐとか、区による比較とか、そのようなものも可能になるのかなと思いますので、そのようなことをされたらどうかと思います。

これは非常に有意義なことと思います。

60歳代以上をどうするかということですが、調査対象が60歳代に限られているのであれば、都内の人口も60歳代に限った方がいいし、70歳代も入っているのであれば、分けるか、一緒にして60歳代以上とすることもできると思います。

これは、非常に興味深いのでまたよろしくお願いたします。

○臼井部長 ありがとうございます。

○鈴木委員 細かいことなのですが、蓮花先生が最後にご指摘いただいた、60歳代のところ、※4で、人口の方も事故件数の方も70歳から74歳で、これを人口の方で割ればいい。ただ、この上の10歳代のところの人口は、事故件数の方は小学生の低学年が入っていて、人口の方は10歳代の人口で、人口の方も小学生を入れた人口にさせていただければ、だいたい何歳くらいの件数が多いかがわかる。そんなこともやっていただければと思います。

○蓮花委員 できれば男女も入れますと良いと思います。特に高齢者の方は男性と女性で事故件数が変わってくると思います。子供もそうで、男の子の方が事故が多い。女の子の方は、高校生くらいになると増えるが、小学生くらいは少ない。

しかし、これは第一歩として、有意義な資料だと思います。

○臼井部長 ただいまの意見も踏まえまして、今後の参考にさせていただきたいと思います。続きまして、お手元の資料1、「今後の施策展開の方向性等について（案）」をご覧ください。こちらは、前回の会議で皆様からいただきましたご意見を踏まえ、事務局において、条例化が望ましい事項や施策の実施に関する事項について整理したものです。

本日は、この今後の施策展開の方向性等につきまして、事務局から、説明させていただき、その後、特に条例化が望ましい事項ごとに、委員の皆様のご意見を頂戴する形で進めていきたいと考えております。

それでは、「今後の施策展開の方向性等について（案）」につきまして、事務局より説明させていただきます。

○濱村課長 それでは「今後の施策展開の方向性等について（案）」を説明させていただきます。まずは全体的なところですが、推進計画に盛り込まれた新たな取組を効果的に進めるには、都民の権利・自由に対する制約という性質が認められるものについては、条例改正という方法も必要であるということ、条例上に根拠を定めることで、義務の内容が明確になり、都民の注意喚起を促すことができ、各事業者が推進計画に協力しやすい環境が整うということ、都議会の議決を経て条例に明記されることで、都民や事業者において、推進計画の意義がより理解され、積極的な協力が得られやすくなるという意義が認められるということでございます。

個別に見ていきますと、まず成人層への広報・啓発の強化ということで、自転車関連事業者による教育、特に自転車小売業者による啓発という部分でございます。主な意見について、義務化に関する部分でございますが、自転車には免許制度がなく、学校等では交通安全教室等である程度実施されていますが、成人については、制度的、定期的な教育の機会がない。自転車の販売や整備の際に事業者からの協力を得ることで、一定の効果が得られるのではないかと、という意見がありました。

また、現行規定がやや抽象的に定めている啓発義務について、いつ、どのように行うかを明確化した上で、努力義務を義務化することでより効果が上がるのではないかと、というご意見もございました。

それから、制裁措置に関してでございます。必ずしも啓発に協力的ではない事業者への対策として、努力義務から義務へ法的に強化することも検討されてしかるべきである。具体的には、義務を果たさない事業者を勧告・公表の対象とすることが考えられる。そのための課題としては、義務内容の明確化や、強制調査など執行体制整備があるというご意見がございました。

それから、義務化は良いが、義務違反に罰則を付すことには違和感があるというご意見、他には罰則まで入った義務化まで、一気に進むのはなかなか難しいが、努力義務と義務の間には差がある。兵庫県の保険加入義務化のように、ある種の義務化ということは、罰則なしでも検討してよいのではないかと、というご意見もございました。

それから、チェック様式についてでございます。

都が、小売店等から、お客様に最低限提供すべき情報を示すことが必要だというご意見、全ての販売店に一定水準の啓発活動を維持させるうえで有効であり賛成というご意見、量販店などにいかに浸透させるかが今後の課題というお話もございました。

それから、自転車安全利用五則と、ヘルメット着用と保険加入については、必ず伝える必要があるというご意見もいただきました。

次に実際に自転車を販売される販売員向けの教育についてでございます。販売員向けのコンパクトで要点が絞られているマニュアルやDVDがあるとよいというご意見もございました。

これらを踏まえまして、施策展開の方向性としまして、私どもでまとめさせていただいたのが以下のとおりです。

まず、施策の実施に関する事項としまして、販売店等での啓発手段として、内容のミニマムレベルの均一化、事業者の負担軽減が図れるよう、ポイントを絞ったチェック様式を提供すべきであるということが一つ、また様式の活用を広げるため、量販店にも浸透するよう調整が必要であるということ、それから販売店等での従業員教育に活用可能な教材の普及を図ること、こちらも必要であるということでございます。

それから、条例化が望ましい事項といたしましては、啓発の実施を確実にするため、自転車小売業者など自転車関連事業者について、販売等の機会に顧客への啓発を実施することを義務化してはどうかということでもとめています。

続きまして、自転車関連事業者による啓発でございます。現状の規定では自転車貸付事業者について規定がありません。主なご意見といたしましては、シェアサイクル等の広がりを見据えれば、関係事業者についても、自転車の登録・貸出時に、啓発について協力を得ることが重要であるということ、事業者からのメールマガジンによる事故情報の提供は、利用者の意識啓発に役立つといったご意見もいただいたところでございます。

次に、施策展開の方向性としまして、実施に関する事項で、メールマガジンによる事故情報の提供などの好事例を広げていく取組も有効であるということ、それから、条例化が望ましい事項といたしまして、シェアサイクル等の広がりを見据え、啓発の実施主体に自転車貸付事業者

を加えてはどうかということでもとめさせていただいております。

次に、「(3)事業者による教育」についてでございます。自転車使用事業者や一般事業者、そのうち自転車の通勤を認めている事業者による教育です。

主な意見としては、自転車使用事業者や一般事業者への努力義務は、抽象的には規定されているが、実際にどこまで行われているかという問題がございます。自動車の場合は安全運転管理者や運行管理者など定められていますが、自動車の場合と同じように、事業所内で安全利用に関する責任者を置くことで、実効性を担保することは意味があるのではないか。

次に、成人層は事故件数が多く、かつ、法令違反も多いため、従業員にターゲットを定めて対策を行うことは有効であろうというご意見、それから安全利用管理者を選任し、従業員に対し啓発してもらうというのは大変すばらしいことであるというご意見、計画で記載しただけでは拘束力がなく、中々進まないため、条例で規定することは有効だというご意見がございました。

また、事業者による教育について、管理者の選任の有無や研修の開催状況等、自己評価でもいいが、どのような実情にあるのかを把握することが必要であるというご意見、管理者を置いた事業所には、置いた甲斐があるように行政として支援したり、賞揚したりする仕組みの検討も必要なのではないかというご意見もいただいたところでございます。

次に、施策展開の方向性としての整理でございます。施策の実施に関する事項といたしまして、自転車の安全利用に取り組む事業者の拡大を図るためには、事業者側にメリットを与えることも必要であるということ、自転車の安全利用に係る責任者の選任を促すためには、自転車の安全利用に積極的に取り組み、他の模範となるような事業者を認証する仕組みを検討すべきであること、それから、事業者の取組の実情を把握すべきであるということでもとめさせていただいております。

また、条例化が望ましい事項といたしまして、自転車使用事業者や一般事業者の自転車の安全利用の取組を一層促すため、自転車の安全利用に係る責任者の選任に関する規定を設けてはどうかということでもとめさせていただいております。

それから、「(4)スポーツタイプの自転車の利用者に対する啓発」でございます。主な意見といたしまして、経験豊富なスポーツタイプ利用者はスポーツ自転車専門媒体から情報を得ている場合が多いが、初心者の方は、そうでない場合が多いため、一般メディアへの働きかけが重要である。それから、スポーツタイプを乗る人は、走行距離が長いため、事故に遭う確率も高くなる。かつ、速く走りたいという人が多くスピードが速いため、事故が起きた場合、大事故になりやすいというご意見、それからスポーツタイプの利用者が、ヘルメットを着用して正しい走り方をすると、一般の自転車利用者のモデルとなる注目されるグループであるため、啓発するターゲットとして非常に大事であるというご意見もございました。

また、スポーツタイプの自転車に乗られる方々は、「我々が見本になって、いかに安全に乗るか」ということを、他の人に見てもらいたいという気持ちを持つ方も多い。スポーツタイプの方々が誇りに感じるような場をつくり、一般の方々が走り方を理解するような仕掛けがあればよいというご意見もございました。

それから、スポーツタイプと言っても千差万別である。ロードバイク販売店ではヘルメット購

入率は高いが、クロスバイクを初めて購入する方はヘルメット着用への抵抗が強いと感じているというご意見もございました。

それから、施策展開の方向性としましては、施策の実施に関する事項としてまとめたのは、スポーツタイプの自転車の経験豊富な利用者に対しては、自転車専門誌等を通じた啓発も有効であるということ、それから、スポーツタイプの自転車を初めて買うような初心者に対しては、主要な新聞やテレビ等のマスメディアを活用した啓発が有効であるということ、それから、ヘルメット着用など、自転車利用者のモデルとなってもらい仕掛けづくりも有効であるということと、まとめさせていただいております。

それから、大きな項目として、特に危険な違反行為等に対する取締り、指導等の強化ということで、自転車安全利用指導員の設置についてでございます。

主な意見といたしましては、指導、啓発の効果を高めるためには、何らかの形で条例への位置づけが必要ではないかというご意見、それから街頭以外での活動、例えば安全教室での指導も視野に入れるのであれば、規定を幅広い表現にすべきであるというご意見もありました。

また、指導員の導入には賛成だが、指導員の活動として、街頭での指導と、交通安全教室での指導、両方併用の形が望ましいというご意見、自転車に絞った、三世代交流の交通安全教育が有効である。高齢者が子供たちにヘルメット着用を教育することで、自身の安全利用の動機づけにもなる。指導員の方には、三世代交流の核になっていただきたいというご意見、教育手法として、10分程度でも一緒に交通状況を観察しながら、具体例を示しつつ「こうだから危ない」と指導することも有効であるというご意見、つくば市では、高齢者のシルバーリーダーの方が、ワッペンをつけて散歩をしながら指導するという取組があったということで、指導員の方が核になって、ボランティアが広まっていく展開があるとよいというご意見がありました。

それから、指導に従っていただいた方に商品購入のサービス券を渡すなど、ある種のメリット性を利用しながらやると、ますます指導員の制度が生きてくるというご意見、議会の議決を経て、条例に明記されることで、都民の積極的な協力が得られやすくなるというご意見をいただいたところでございます。

施策展開の方向性としまして、施策の実施に関する事項でございます。

自転車安全利用指導員の活動内容として、街頭での指導と交通安全教室での指導の双方を視野に入れるべきである。それから、自転車安全利用指導員の活動により、ボランティアが広がっていく展開が望ましい。このように取りまとめさせていただいております。

また、条例化が望ましい事項といたしまして、指導員の活動に対する都民の理解や協力等を得るために、指導員の設置や活動内容について、根拠規定を設けてはどうかというところでまとめさせていただいております。

それから、ヘルメット等の普及啓発の強化に対するご意見でございます。

主な意見といたしまして、まずヘルメット着用等についてです。幼児、児童に対すると同様、高齢者に対しては、被害の軽減に関して、より周囲からの配慮が必要であるというご意見、高齢者への同居家族等によるヘルメット着用等の働きかけや、児童への保護者による取組など、周囲からの取組をより強化してもらいのであれば、条例上の根拠が必要ではないかというご意見、へ

ヘルメット着用や保険加入に関し、中高生などの保護者について規定があってもよいのではないかというご意見、高齢者の致死率の高さや、ヘルメット着用率など、データに基づいた広報啓発が重要であるというご意見、保護者への調査では、ヘルメット着用で頭部の怪我を防げることは9割以上に認識があるが、着用は6割に満たないという現象がある。データに基づいた簡単で分かりやすい説明が必要ではないかというご意見がありました。

また、自転車に絞った、三世代交流の交通安全教育が有効で、高齢者が子供たちにヘルメット着用を教育することで、自身の安全利用の動機づけにもなるというご意見も再掲としてこちらにも記載させていただいています。

それから、保護者層には、お子さんや、おじいちゃん、おばあちゃんに向けた教育の役割を担ってもらうことで、自身の安全利用の動機づけにもなるというご意見、敬老の日に孫からヘルメットをプレゼント、という啓発活動も重要だというご意見、ヘルメットデザインコンテストなど、着用のきっかけをつくる場も重要だというご意見、側面を照らす反射材なども有効で、ヘルメットを含む安全器具の啓発の中に取り入れていただきたいというご意見がありました。

次に、保険加入促進についてです。台東区では補助金制度があり、保険加入のための援助制度も検討の余地はあるのではないかというご意見、神戸での1億円の賠償額が請求された事例を伝えることは、保護者などに効果が大きいというご意見、現状で義務化というのは難しいため、まずは、保険の加入率の向上に向けて幅広く促進策を検討すべきであるというご意見もございました。

それを受けて、同居家族等による高齢者への働き掛けとしてまとめたのが以下の点です。施策の実施に関する事項として、高齢者のヘルメットや反射材の着用を促進するため、客観的なデータに基づく情報発信や、自転車事故の危険性を視覚に訴える広報・啓発を行うべきであるということ、子供と親、高齢者の三世代が交流を通じて、互いに動機づけが進むような交通安全教育や啓発イベントを検討すべきであると、まとめています。

それから、条例化が望ましい事項として、特に自転車事故死者数が多い高齢者のヘルメット着用を促すため、同居家族等によるヘルメット着用の働き掛け等に関する規定を設けてはどうかとまとめています。

それから、保護者による児童への措置です。施策の実施に関する事項として、子供のヘルメットや反射材の着用を促進するため、客観的なデータに基づく情報発信や、自転車事故の危険性を視覚に訴える広報・啓発を行うべきだということ、保険への更なる加入促進を図るために、実際の高額賠償の裁判事例を紹介するなど、身近な出来事でインパクトがあり、保護者の動機づけになる内容を盛り込んだ効果的な広報・啓発を行うべきであるということ、保険加入のインセンティブなど、幅広く加入促進策について検討する必要がある、以上のようにまとめています。

それから、条例化が望ましい事項として、児童が自転車を安全で適正に利用できるよう、保護者による児童のヘルメット着用や保険加入などの対応に関する規定を設けてはどうかとまとめさせていただきます。

大きな項目として最後になります。事業者や学校等の多様な主体による教育を進めていくためのご意見です。都の責務について、安全利用管理者になった方々に対する教育は非常に重要であ

るといふご意見、貸付事業者のような、自転車を使って営業されている事業者に対しても、指導者や管理者といった方々への教育が重要であるといふご意見、学校での安全教育の手法など、都も支援していく必要があるといふご意見もございました。

次に、交通安全教育についてでございます。自転車シミュレータは有効であり、運用台数を増やし、活用してもらうことが一般化してくれば交通安全教育が広がっていくのではないかといふご意見、文部科学省はかなり良いDVDを作成しているのだから、活用を広げればよいのではないかといふご意見、自転車だけのドライブレコーダー事故データを見せる効果は大きいといふご意見、地域事故マップの作成活用も有効であるといふご意見、静岡での取組などを参考にして、マスコミとの連携により一緒に実施すると盛り上がるのではないかといふご意見もありました。

次に、施策展開の方向性で、施策の実施に関する事項としまして、自転車シミュレータを活用した交通安全教育の拡充を図るべきであるといふこと、教育や啓発にあたり、ドライブレコーダーの事故映像やスマートフォンの活用など、新しい技術の活用を検討すべきであるといふこと、以上のようにまとめております。

それから、条例化が望ましい事項としまして、事業者の自転車の安全利用の取組を進めるため、事業者の取組に対する支援や協力を都の責務として規定してはどうか、学校等で交通安全教育がより効果的に推進されるよう、学校等との連携を都の責務として条例に規定してはどうかといふことでまとめています。

私からの説明は以上でございます。

○臼井部長 それでは、これから、項目ごとに区切って、特に条例化に望ましい事項を中心にご意見を頂戴したいと思います。まず、はじめに「1 成人層への広報・啓発の強化」のうち、「自転車関連事業者による教育」、「(1) 自転車小売業者による啓発」と「(2) 自転車貸付事業者による啓発」の二つをまとめて、ご意見を伺いたいと思います。宜しくお願いします。

○蓮花委員 自転車関連事業者に関する部分ですが、条例化、義務化となると事業者の理解が深くないとなかなか受け入れてくれないと思っています。自転車安全利用推進計画を読み直すと、東京都として自転車の利用そのものを推進するかどうかが大いではないか。例えば環境問題や、健康増進等で利用を推進していく、しかし問題は安全利用であり、これを向上していかなければやがて認められなくなり、自転車が排除されてしまう。だから安全利用が大事だといふ論理をもう少し強く打ち出した方がよいのではないかといふ気がします。利用をどんどん推進する、自転車を中心としたモビリティを推進していくといふことであれば、安全を避けて通れないので、利用者の皆さんはご協力ください、といふ論理の方がよいと思います。現在もそういう論理だとは思いますが、利用推進と安全利用の結びつきがやや弱い印象を受けました。自転車安全利用推進計画の「第2 理念」のところで、「自転車は、高い利便性を有した乗り物であり、都民生活や事業活動に重要な役割を果たしています。一方で、先に述べたとおり、自転車事故の多発や道路への放置等の問題があり、都民の安全な生活を妨げています。」とスタートしますが、最初の「高い利便性を有した」のところをもう少し具体的に打ち出して、事業者も一緒になって安全性を高めていこうという機運が高まれば、こういった義務化等がうまく進んでいくと思います。最初のスタートラインの意識が共有できるかどうか、大きな課題だと感じました。

○廣田本部長 確におっしゃるとおり、私も第1回の専門家会議の冒頭の挨拶で申し上げたのですが、自転車利用のニーズの高まりは一つの流れであり、所与のものとして安全な利用を進めなければいけないという理屈でお願いしていかねばなりません。その点に関して、分かりにくいかもしれないですし、もう少し明確化した方がいいのかもしれない。

○蓮花委員 私は交通安全基本計画の策定に関わって、今は第10次交通安全基本計画が始まっています。世界一事故の少ない国にしようということで、かなり高い数値目標を掲げています。現実には自動車の事故死者数はずっと減り続けていますが、歩行者と自転車が減らない。このままいくと比率的には、どんどん自転車と歩行者の比率が高くなっていきます。そうすると、今のような自転車の利用を推進していこうという動きとは反対の逆風が安全の専門家から出るだろうと思うし、私もそういう風にならざるを得なくなるかもしれません。今のよう勝手気ままな使われ方で走って、事故を起こす自転車は、モビリティの中核になりえないのではないかという危惧を持っています。この点を書けるところと書けないところがあると思いますが、そう感じました。

○濱村課長 東京都も交通安全計画で全体の事故死者数を150名未満にするというのが第9次の目標でしたが、達成はできませんでした。それでも、第10次の目標は第9次の目標に対して約17%減少させる125名以下としたところです。また、自転車に関しては別途、自転車安全利用推進計画で平成27年までに25名以下という目標を立て、達成はできませんでした。改定計画では平成32年までに20名以下にしようということで、率としては少ないですが、より厳しい目標値を掲げているところです。安全サイドに立って、利用は増えるかもしれませんが、その前提としての安全対策は強化していきたいと考えています。

○馬場委員 私も同じような疑問を持っていました。東京都としては、もっと多くの人に自転車に乗ってもらいたいという方針はあるのでしょうか。明確に打ち出しているのでしょうか。

○廣田本部長 そこはニュートラルな立場だと思います。安全に利用されれば、自転車が大変便利で有益な乗り物、交通手段であることは、異論がないところです。他方で、先ほど申し上げたように、世の中の流れとしては、自転車利用のニーズが高まっており、それを背景として、当然安全な利用を推進していく必要があります。今まで他の交通手段を使っている方がそれをやめて、自転車にどんどん移行する、ということまでのスタンスはとっていません。

○馬場委員 私も世界的な会議に出席したりしますが、自転車の分担率は、東京が約15%と言われていて、世界の大都市の中では最高レベルです。それをもっと上げていけば、CO<sub>2</sub>も減るし、良い面もあると思います。しかし、今のところ、おそらく都民の7～8割は日常的に自転車に乗っていて、それを9割に引き上げるということは、今まで乗っていないような人を乗せることになり、単純に危険が増えます。そうすると、自転車に関する事故や死者数を減らしましょうということは、ジレンマというか、そこは難しい。

○濱村課長 本部長とは別の言い方をしますと、利便性が一番高まるようマルチモーダルを進めるのであって、特に自転車利用者を引き上げるというわけではありません。全体の交通体系の中で乗換えが不便である等の、色々な課題がある。その中で最適なものとして選択される交通手段の一つとしての自転車であって、安全に利用することがその前提となってきた、安全利用推進計画があるということです。

○鈴木委員 たしかに、自転車の利用を推進するということを打ち出して、そのうえで安全に乗って下さいというのはある。これは本部長も先ほどおっしゃいましたけれども、自転車が他の交通手段に代わってとまでは言えません。しかし、自転車利用のニーズが高まっていくことは避けられない。ニーズが高まっていく中で、自転車の安全利用は重要なんだ、という論理展開ではないでしょうか。自転車の利用率をもっともっと高めると言ってしまうと、自転車レーンの整備等、東京都も大変になってくると思います。

○蓮花委員 この点、お考えをお聞きしておこうと思ったまでです。

○廣田本部長 そういう考えももちろん有り得ると思います。先生方もご案内のように、ヨーロッパ等では自転車利用への転換が図られ、そのための国を挙げての計画が策定されたり、ということもあります。将来的に日本や各自治体がそういうスタンスをとるということは、有り得ると思います。現状は、そこまでいってないということです。

○馬場委員 先ほどの本題に戻ると、私も以前、スポーツ自転車販売の会社にいたもので、ここに書かれてあることは基本的にいいと思います。お店によって、特に初心者のお客さんが来たときに、ちゃんと教えるか教えないかという点については何も決まりがないお店に任されているので、最低限これだけは教えましょうというマニュアル的なものがあるというのは、確かにいいことだと思います。お店もすごく混んでいるので、あまり時間がかかるようなことはできないですし、作るものがどのくらいコンパクトで、でも必要最低限カバーしてあるか、実際作るものが大事だと思います。また、罰則まではきついかと思います。

○臼井部長 他にご意見ございますでしょうか。

○蓮花委員 「(4) スポーツタイプの自転車の利用者に対する啓発」というところで、私は20年ほど前に、フィンランドにおりまして、その頃、テレビでツールドフランスを観ていたのですが、その大会で死亡事故が発生しました。フィンランドではその頃、大人のヘルメット着用率は高かったのですが、ツールドフランスでは選手たちが全くヘルメットをしていなかったのです。フィンランドの人達が「あんな有名な大会で、選手がヘルメットをしていないというのはどういうことだ」って、ずいぶん怒っていたのを思い出します。それからしばらくすると、今は、ほぼ全員が被っています。ヘルメットの着用というのは波及しますので、一気に変わる。そういう仕掛けみたいなのが、スポーツタイプに関しては考えられるのではないかなという気がいたします。

○臼井部長 今のお話は「(4) スポーツタイプの自転車の利用者に対する啓発」に関する件だと思いますが、今まで(1)、(2)の意見を伺ってきましたが、続けて、「(3) 事業者による教育」と「(4) スポーツタイプの自転車の利用者に対する啓発」、併せてご意見があればお願いいたします。

○高橋委員 (1)で追加ですが、自転車専門店のような店であれば、モラルに任せて問題ないと思いますが、私が普段自転車を買っているのは量販店で、そうするともう本当に売りっぱなしみたいな感じで、防犯登録はするのですが、5分、10分で自転車を買ってしまうような世界です。もし啓発を徹底するとなれば、もうちょっと自転車を買にくいような環境にしないといけない。30分くらい説明を受けるとか、簡単に量販店でぱっと買えるような世界から変えていかないといけない。そこまでやった方がいいのか、そこまでやるのは時期尚早なのか、その辺のレベル感は

分らないですが。

私は別の県で、未成年者に対する携帯電話の安全な利用促進、フィルタリング等に関わってまいりまして、この点の絡みだと、携帯電話は未成年者が保護者同伴でないと買えなくて、店舗では保護者に対してフィルタリングについて長く説明して、買うのに非常に手間暇がかかるみたいな世界にだいぶ変わってきてはいます。それはやろうと思えばできる話ではあるので、そういう風に自転車を買にくい世の中にしていくのか、そうではないのか、どの辺にレベルを設定すればいいのか、いまだによく分からないというところはあります。

○廣田本部長 自転車の利用自体を積極的に推進する立場ではないにせよ、水を差す立場でもありません。そういう意味で、自転車を買にくくする、あるいは売りにくくするところまで、店側の義務であったり買う側の負担であったりを高くするというのは、色々議論があるのではないかと思います。

○鈴木委員 小売店の場合には、たいていは自転車安全整備士の免許を持っている方が販売している。整備士の資格を持っている方は、売る段階でたいていは自転車の乗り方のことをちゃんと指導するわけです。量販店では、整備士のいらっしゃる量販店と、全く整備士のいない、高橋委員がおっしゃるような、5分くらいで一般の店員がぱっと商品売ってしまう量販店があつて、本当は、整備士がいるということが非常に大事な販売店の条件だとは思いますが、それを条例でうたうことは可能かどうかご検討いただく必要があるとは思いますが、整備士がいれば、かなり徹底されると思います。

○馬場委員 販売店で、お客さんに教える最低限これだけはこの人も、分かっている人には教えなくてよくて、初心者には必ず教えなくてはいけないから、分かっている人・通の人と、初心者とにどうやって分けるのかという問題があります。お客さん全員にやると、通の人は「なんでそんなこと時間をかけて？」という話になるので、そこは自己申告なのか、通で、ちゃんと分かっている人に教える必要はない。そこを店舗でどう分けてやるのかっていうのが、一つ問題だと思います。

それから、初心者に関しては、前回申し上げましたが、特にスポーツ自転車を初めて買う人は、そういうお店に行くだけで緊張する。我々が釣りとかカメラとか、新しい趣味を始めるとき、緊張するじゃないですか。そういうところで言葉で色々言われても、10のうち1とか2しか頭に残っていないので、最低限教えることに加え、ネットや配布物などでの補足を同時にやらないといけない。言葉で言っただけで全部覚えてくれるというのは、不可能だと思います。

あと、初心者に最低限教えるということは、ワイズロードでも、自転車の使い方、例えばギアを変える方法やブレーキの取り扱い等、そういうことを教えますが、交通法規やルール等、そこまで教えている時間もないので、よほど教えてくださいということがない限り、そういうことはしていません。本来は、初心者だったら自転車の使い方を教えて、交通法規やルール・マナーも全部教えなければいけないと思いますので、それを一人一人ちゃんとやっていくのは不可能だと思います。店舗での口頭説明だけでなく、「この東京都の動画を見てください」とか、家に帰ってからちゃんと見てもらう手段が絶対必要だと思います。

○廣田本部長 自転車小売業者の方にどれくらいの負担を求めるかというのは、なかなか難しく

て、前日も申し上げたのですが、自転車の場合には免許制度もないので、教育等の機会が制度的には担保されていません。そんな中で、どこにそういう機会を求めるかといった時に、自転車を買ったり買ったり整備したりする時に、接点のある業者の方。その方々は逆にいうと、それによって利益を得ているということがありますので、一定の負担を求めるのは必ずしも不合理ではないのではないかという考えに基づいています。では、どの程度の負担ならいいのかという話だと、先程高橋先生のおっしゃったように、携帯電話の話とか、結局は国民が決めることかもしれませんが、その物、サービスなり商品なりによって及ぼされる害益といえますか、そういったことの比較衡量において、どの程度の負担を受け入れてもらえるか、求めるかということですので、もしかしたら、自転車が非常に危険な乗り物であって、大変、害を受けているということが、世の中の皆さんの認識としてあるのであれば、業者の方にも相当程度の重い負担を求めることは不合理ではないのかもしれませんが。この点については、皆さんのご意見をお聞きしたいところです。

○蓮花委員 例えば、文書を見せて「これを見てください」と言っても、なかなかお客さんの気持ちとしては乗ってこないでしょうし、契約書を見るのも大変です。そういうのではなくて、例えば動画を活用したり、先程おっしゃったように、ホームページにある程度導入部分を載せた上で、「こういうのはすごいな」と思う皆が知らないような内容、例えばヘルメットの着用効果や、出会い頭の事故はどういう風に発生してどのくらいの衝撃なのかなどであれば、見ればすぐに分かります。事故を防ぐには、例えば「このような方法もありますが、これは絶対にやめてくださいよ」と、こうした安全意識への導入の機会を与えるだけでずいぶん違うと思います。

○廣田本部長 ある程度ミニマムという話も出てきていますが、やりやすい定型的なやり方で、広報啓発をしてもらうというところが、まず出発点かなと思っています。そこからさらに色々な仕組みや技術が出てきて、割とテラードな、きめ細かな指導啓発ができれば、大変好ましいことではあります。

○蓮花委員 親が子供に買ってあげる時に一緒に行って、親も一緒に見て、子供のためなら皆さんもしっかりするでしょうが、親としては何を教えていいのか分からないというのが一番困ることなので、アクセスしやすい環境を作れば、かなり東京都民の皆様が見られるのではないかなという気がします。

○馬場委員 でも現実を考えると、前日もお話がありました、自転車事故の7割くらいは、自転車に乗っている人が違反をしているわけじゃないですか。法律を知らないでやっている人もたまにはいますが、ほとんどの人は知っていて信号を無視したり無灯火だったりする。そういうことから考えると、実際にお店で売るときに初心者に教えますが、それをしなかったとしても、東京都でも自転車事故で死んでしまう人に関して、最初にお店でちゃんと教えなかったことに起因しているのは、多分ほんの少ししかない。そういうことからすると、もっと本当の問題は違うところにある感じがします。

○廣田本部長 そういう意味で、今回、自転車安全利用指導員という、これもまた全ての自転車利用者に働きかけるわけではないですが、直接的に自転車を利用している方の意識啓発を図るという話と、関係する業者の方を通じて間接的に意識啓発を図るっていうやり方とを、両方やっていかなくてははいけない。

○高橋委員 防犯登録や保険の加入の努力義務を定めているなどの説明で、だいたい10分とか15分くらいはかかると思うので、その間に、10分程度で終わるような映像を見てもらうことや、ある程度やりやすい方法を考え出して、協力してくれるような量販店の方をお願いして、実証実験をして意見を聞いて、例えば10分でどれくらい考え方が変わったのか、そういうのを積み重ねていって、効果的であれば段々広めていく。それを全ての量販店や業者に義務付けるなど。そういう段階を踏んでもいいかなと思う。違法なことを分かっているでも無視してしまう確信犯にも、映像ではっきりセンセーショナルな映像を見てもらうことなどで、少し変わるかもしれません。そういう取組をやっていただきたいと思います。

○蓮花委員 質問してみると、知っている人はものすごく詳細に知っている。その一方で、シートベルトの効果について、赤ちゃんを左に抱っこしていて片手で止められるというくらいの認識の親御さんがまだいらっしゃる。知っている人は、知っていて悪いことをしている。一方で、本当に知らない人は、驚くほど知らなくて、全く何も対応していないという方もいらっしゃる。だから、たしかに違反は多いのですが、違反を知っていて違反をしている人と、全く知らずに違反をしている人とは、割合としてはどちらも多いのではないかという気がします。

○馬場委員 自転車産業振興協会の調査によると、例えば逆走している人は3割いて、その内2割は確信犯、1割が知らないで違反しているというデータがある。そういう違いによって、別々の施策が必要だと考えます。

別件なのですが、3ページの上から2点目、4行目に成人層は事故件数が多いとありますが、ちょっと意味が分からない。何と比べていますか。

○濱村課長 よろしいでしょうか。前回、事故実態について資料で説明させていただいた中で、事故件数でいうと、20歳代から40歳代に一つの山が有ります。そういう意味で事故件数が多いということです。

○馬場委員 その年代ということで分かりました。

○臼井部長 他にご意見はございますでしょうか。

○鈴木委員 (3)の「事業者による教育」と、7ページの4の「事業者や学校等の多様な主体による教育」というのが重複しているように思うのですが、ここに「事業者による教育」と書いてもらっているのは結構だと思います。ただ、7ページ4の「主な意見」のところで、安全利用管理者になった方々に対する教育が重要だと、前回は意見として申し上げたのですが、事業者や安全運転管理者、安全利用管理者に対してどう教育していくか、そういう人たちに対して何をやっていくかという部分が、条例化が望ましい事項の中にはあまり入っていない感じがします。援助やサポートという言葉は、7ページの事業者に対する支援や協力は都の責任として規定してはどうかと入れていただいたのですが、もしも管理者を置いた時に、管理者に対して都として責任を持ってやっていくという部分も条例の中に入るべきなのではないかと思います。事業者・管理者による教育というのは入っているのですが、そういう人たちに対する教育というのが大事なのではないかと思います。

○廣田本部長 同じ7ページの「条例化が望ましい事項」のところに、事業者の取組に対する支援や協力を都の責務として規定してはどうかと書いております。

○鈴木委員　そこが私の申し上げたいことだと思います。

○廣田本部長　ここには教育も含まれております。

○鈴木委員　支援という内容には教育ということも入っていると、本部長もおっしゃっていただきましたが、これが条例に書き込まれるとよろしいのではないかと思います。また、安全利用管理者を選定するとありますが、安全利用管理者にどういうことをやっていただくのか、それをやっていただくためにどんなことを都として展開したらいいかというのが、結構大事になってくると思います。

○濱村課長　3ページの「施策展開の方向性」「施策の実施に関する事項」とも関わりがあると思うのですが、認証の仕組みを都で作るのであれば、都は事業者がしっかりやっているということを確認するということになる。逆に言うと、管理者の方々に対して都がきちんと教育をして、その教育内容を事業で展開していただける方々を認証していくという制度が求められるのかなと思っています。条例にどこまで書くかということ、例えば細かく書いた方がいいのか、大ざっぱに書いて進めていく方がいいか、については検討させて頂きたいと思います。置いた側にメリットがある、置いた甲斐があるように、しっかり支援していくべきだとも思いますので、そこも意識しながら今後やっていきたいと思っています。

○馬場委員　自転車販売店に関しては、ある程度知識や経験がある人が店を開くことはできますが、その人がちゃんとした仕事・接客をやっているかについて、現段階で調べたり評価したり指導したりという方法は無いですね。そういうことを東京都はやろうと考えていますか。

○廣田本部長　全ての自転車販売店でということはかなり大変だと思います。逆に先程申し上げたように、ちゃんとした所をどう賞揚するか、ちゃんとしている所にどんなメリットを与えるかという方向で考えられないかと思っております。

○馬場委員　評価するのが難しいんですよ。

○濱村課長　今のところはチェック様式で、ミニマムのような、絶対これだけはやってほしいというところを確保したい。

○馬場委員　ミニマムというのは、初心者のお客さんにこれ教えて下さいというミニマムがあるというだけでなく、そのお店がちゃんとしているかのチェックシートも別にあるということでしょうか。

○廣田本部長　そういうことではないです。例えば、ある基準点を設けたうえで、「うちはきちんとやっています」と申請してもらって、何らかの基準で判断して、そういうお店を賞揚する。そういうやり方が考えられます。

○蓮花委員　大学等が「こういう取組をやっている」ということに関してポイント化し、申請すれば補助金が下りる。そのポイントがどんどん毎年貯まっていくから、一生懸命取り組む。そういう形で、文部科学省では、大学の取組をリードしています。

○廣田本部長　実際あまり知られていないかもしれませんが、警視庁交通部で自転車安全モデル企業制度ということをやっているところを、賞揚の一環と言いますか、認証と言いますか、モデル企業としている。これはホームページでも公表しています。参考にご覧ください。

○北方委員 先程鈴木先生がおっしゃった事業者への教育というのが、私も改めて必要だと思っております。3年半程前に親子自転車プロジェクトというのを立ち上げまして、保護者に自転車安全利用の最低限のルールを伝えるということをやった際に、安全を広めたいという思いに共感してくれる、ファシリテーターという名前で東京40人関西20人の60人を認定しました。その時に、東京都の青少年・治安対策本部の当時の職員の方に先生をやって頂き、ファシリテーターをやりたいという女性40人に指導を行いました。今その40人の方が実際にどうなっているかという、たしかに3年半前の道交法の情報は知っている。でも、私もなかなか定期的にフォローできていないので、例えば昨年6月に道交法が改正になりました、こういう罰則があります、というところまでは指導が行き届いていないのです。その人達も3年半前の都の情報のままアップロードされていないというか、最新の東京都はどのような形やルールでやっているのかということと、どんどんタイムラグがあるような状況です。さっき先生がおっしゃったような、今の東京の条例や細則や道交法の現状、例えば危険運転をした人への罰則などの最新の情報を、常に東京都がウェブや紙で貸付事業者・小売業者や普通の企業の安全管理責任者に対して提示するという環境がリアルなのか分からないですが、都が常に発信してタイムラグや情報のずれを減らしていくことが重要だと思います。そうでないと、社員に伝わっている情報にずれがでてくると思います。責任者への指導を常に行い、ずれをなくすことがいいと思います。

○臼井部長 他にご意見はございますでしょうか。

○高橋委員 私の大学だと自転車通勤は事故があった時に困るので原則禁止になっていて、各企業だと人事部の担当で、通勤中の事故については、労働災害補償の関係が出てくるので、人事部の担当者はそれなりに従業員の通勤時の自転車利用に興味を持って、積極的に対策をとってくれと思います。そういう労務管理の兼ね合いで安全管理者を置いてくださいという協力を求めていけば、企業としても、働き盛りの社員が怪我したりするのは困ると思うので、わりとスムーズに協力してくれるのではないかという印象を持っています。

○臼井部長 今までいただいたご意見を踏まえ、検討をしてみたいと思います。次に、特に危険な違反行為等に対する取締り、指導等の強化について、何かご意見はございますでしょうか。

○廣田本部長 前回鈴木先生から、指導員の活動として、現場の指導だけでなく、もう少し幅広い活動をというご示唆をいただきまして、条例化が望ましい事項として書かせていただいている中では、活動内容は必ずしも現場の指導だけでなく、もう少し幅広い広報啓発といったこともイメージはしております。

○鈴木委員 街頭指導だけでなく、安全教室といったことも広がっていくと、街頭指導もやりやすくなり、相互に補完し合っていくのではないかと思います。一方で、街頭指導だけですと限定的になってしまうし、指導された方は叱られた感じになってしまうので、地域の安全のために活動なさっていて、という方向にすれば、一石二鳥と言いますか、相互補完的になっていくのではないかと思います。

○高橋委員 どれだけの人にどれだけのものを提供するのか、そのために安全利用指導員がどれだけの人数必要なのかという、今すぐは無理でも、3年以内もしくは5年以内に、これだけのマンパワーを獲得し、これだけのことをするといった数値目標をいれていただいた方がよいのかな

と思います。そうしないと、どこまで何をやればいいのかわからないまま進んでいくことになり  
ます。都内の保育園で年に1回2時間の講習をするためには、どれくらいマンパワーが必要で、  
区市町村、警察等とどのような分担でやっていくのか、といった何らかのモデルがあったほうが  
わかりやすいし、やるべきこともはっきりすると思います。

○廣田本部長 確かに、そもそもの発想が、第10次交通安全計画や自転車安全利用推進計画に盛  
り込まれた事業を効率的、効果的に行うために条例改正をしたほうがよいのではないかという発  
想ですので、そういった事業を今後進めていくために目標がないといけないものもあると思いま  
すし、直ちには難しいかもしれませんが、考えていきたいと思っています。

○蓮花委員 私もある県の交通安全の政策評価に関わったことがあります。そこも数値目標が  
あまり良くなく、何人、何回やったという事実だけで、それによってターゲット層の何%に対  
してやったのか、波及度がわからず、効果性の評価があまり良くないのではないかというこ  
を指摘したことがあります。自転車貸付事業者は何件あるのか、事業者の方は何年かでキャ  
ッチアップしていくが、量販店の方は別の施策を投じてやっていくというようにもって  
いった方が、できていることとできていないことがはっきりするので良いのではないかと思  
います。東京都となると規模が違うので一概には言えないかもしれませんが。

○馬場委員 今、東京都で実際に指導員が運用されているのは江東区ですか。

○廣田本部長 試行実験で、江東区で4人運用しています。固定的にある交差点と交  
差点に配置して、という形の運用です。

○馬場委員 それを、テストケースに使って、都内全域でやる時にはどうしょうとい  
うことですか。

○廣田本部長 そこまで完全には出来てはいませんが、将来的には都内全体でどう展  
開していくかというのが、これからの課題です。

○高橋委員 これだけの危険な交差点があって、これだけの監視員を配置する。都  
内全域では実現出来ないでしょうが、そういう目安というか目標があった方が可視化  
できて良いのではないかと感じます。

○臼井部長 次に、ヘルメット等の普及啓発の強化につきまして、ご意見ありま  
したらよろしくお願いたします。その中で、(1)の「同居家族等による高齢者への働  
き掛け」についてご意見がありましたらよろしくお願いたします。

○蓮花委員 (1)に、客観的なデータに基づく情報発信というのがありますが、恐  
らく客観的なデータというのは難しいが、ヘルメットを着用している人、して  
いない人で、事故の発生率とか重傷率がどう変化しているかなどが、が考  
えられます。子供は強いというか、体もやわらかいので、事故が起  
こってもまだ怪我をしません。お年寄りになると、どこかの時  
点で差が出てくると思うのですが、例えば、そういうものを客観  
的なデータで示しているのは、研究面でもなかなか無いと思  
います。イタルダデータなどを実際東京都の中で分析される  
のか、どこかに委託して研究していただくのか、そういうこと  
をするのは意味のあることだと思います。ヘルメットを被  
っていないから事故が多いのではないかと  
言いますが、被っていた人はどうなのかと言うと、その  
ところは、なかなか目に見えな

い。ミクロ分析をしているところならわかるかもしれないので、そういうところから引っ張ってくるということもあるのではないかと思います。

○馬場委員 私もうろ覚えですが、多分イタルダの結果で、ちゃんと被っている人は、被っていない人に比べて、致死率は4分の1というのが研究発表されています。たしかイタルダだったと思います。

○蓮花委員 ああ、イタルダですね。

○馬場委員 ヘルメット被っていれば100%死なないわけではないが、4分の1になるということはすごいことだと思います。また、前回濱村課長からご説明いただいたように、65歳以上になると致死率が、すごく増える。そういうことを多分世の中の人には知らないで、「60歳代になったら被ってよ」などと家族から言ってもらえるよう、そういうデータを見せて啓蒙することは大事だと思います。

○廣田本部長 そこは既存の資料や、ヘルメットを製造している事業者など、業界の皆さんでも色んなデータをお持ちだと思うので、そういったものを活用できないかと考えています。

○馬場委員 私もヘルメット全般に関してはお話したいことがあって、道交法で13歳未満着用努力義務という全国的な決まりがありますが、13歳以上も大人も含めて被りましょうねというのは、東京都と愛媛県だけだと思います。

○廣田本部長 愛媛県は努力義務にしています。

○馬場委員 東京では、みんな被りましょうと言っていますが、それを東京都民で知っている人は、多分1割もいないと思います。警察官の方も知らないくらいですから。私が特に気になるのは二点あって、まずは13歳以上の人については、十派一絡げに被りましょうよと言っていますが、私が思うのは、本当に被ったほうがいい人と、被らなくてもいいかなと思う人と、簡単に言うと二種類あると思っています。時速10キロくらいで車も走らないような裏道を走って、近くに買い物に行くという都民も沢山いると思います。そういう人は、絶対被らなければならない危険があるかということ、大分低いと思います。でも、青梅街道とか甲州街道のように、横を車が50キロや60キロで走っているような車道を走る時には、ロードバイクであろうが、ママチャリであろうが、絶対被った方が良くと思います。自分は完ペきに走っていても、万が一車が突っ込んできたら終わり、そういう走りをする人は絶対被るべきだと思います。しかし、さっき言った、近くにのんびりと行く人は被る必要はないって言うと良くないですが、そういう、メリハリを付けて発信・啓蒙していくことは必要ではないかと思います。

もう一つは、東京都が被りましょうと言っているので、東京都の職員、仕事で自転車に乗られる方、警察官の方、学校の先生、役所勤務の方も毎日だけでなくとも自転車に乗られる方はいるはず。そういう方々が、仕事中に自転車に乗る際ヘルメットを被っている割合は100分の1くらいだと思います。だから、言っている方が手本を示すというのが世の中の常識というか、東京都の職員がやらないと、誰も言うこと聞かないと思います。これら二点は気になります。

○濱村課長 ご意見として承らせていただきます。業務利用の場合、東京都はヘルメットを被るということになっています。各職場にヘルメットを用意していますので、状況をしっかり見ていただければ、被っていると思います。警察官は自転車に乗っている際に、捜査等があるので警察の方で考えていただけていると思います。また、前にも話をしたかもしれませんが、警察の方ではヘルメットではありませんが、強化した帽子を着用しています。それが馬場委員の二つ目の話です。それで、一つ目の被らなくてもいい人という話については、なぜ東京都が全ての自転車利用者に着用を規定しているかということ、可能性の話で、裏道だからといっても事故の確率はあります。今回、その中でも特に高齢者と保護者を通じた子供を特化して強めていきたい。どこを利用するかというよりは、世代というか理由のあるところでやっていきたいという考えで、推進計画もそういう形にさせていただいています。

○蓮花委員 30年くらい前に奈良にいた時にシートベルトの着用率が3割なかった。京都・奈良あたりはものすごく低かったが、現在は約90%を超えている。あるラインを超えると劇的に変化します。シートベルトでも、ヘルメットでも、そういう努力が必要かと思います。もっと昔は、警察でも交通の部署はシートベルトをするが、他の部署は抵抗してしない。そんな時代もありました。

○高橋委員 60～70歳代の高齢者のヘルメットを着用ということで、自転車利用状況の調査表（参考資料1）をいただいたのですが、60～70歳代というかどうかという目的で自転車を利用するか？会社への通勤での利用ではなく買い物・通院がメインと考えて推測してよろしいのでしょうか？

○濱村課長 今回は、60～70歳代のそこまでのデータをとってはいないが、買い物利用であろうと思います。

○高橋委員 もちろん同居家族からの働きかけも大事だと思いますが、高齢者は家族の言う事を聞かない場合もある。条例化は必要だと思いますが、買い物に行ったスーパーや病院などでも捕捉して安全利用を促す、といったことも一案かなと思います。

○臼井部長 他にヘルメットについて（2）の保護者による児童への措置も含めて、何かご意見はございますでしょうか？

○北方委員 私は、これまで東京都の保護者や子供に1000人位に会ってきて、必ず「ヘルメットは被っていますか？被っていませんか？」と聞いて、最後に「東京都では子供も大人もヘルメットの着用努力義務があるのは知っていますか？」と聞いてきましたが、知っている人はいませんでした。先ほどの馬場委員の話と通じるものがあると思いますが、「東京都は全員着用を推しています」と、どんな形がいいか検討の余地はあると思いますが、全面的にアピールしていただきたいと思います。これまで、東京都が作成している保護者向け、子供向けのチラシをいただきましたが、絵を見てみると、昔は被っていなかったお母さんの絵も、最新のチラシでは保護者も含め皆がヘルメットを被っているものになっているということが分かります。私は、ママも被ろうという事を知っているから、ヘルメットを被っている絵へと変わったことに気付くのですが、そういった決まりを知らないママたちはそこすら気づかない。そういう状況なので、チラシにも大きく帯をとって、東京都は全都民に対して、ヘルメットの着用努力義務がありますと発信する

ことが必要だと思っています。PRの方法については私も盛り上げていきたいと思っています。

○臼井部長 他にいかがでしょうか？それでは、最後に、先ほども少し話ができましたが、4の事業者や学校等の多様な主体による教育に関しましてご意見ございますでしょうか？

○馬場委員 前回小学生のことについてお話をしたのですが、10日位前に杉並区の母校の今の校長と話をする機会があつて聞いてみたら、その先生が完全に把握されているかは分かりませんが、杉並区の交通安全教育に関する決まりは、1年生の時には歩行者としてのルールを警察に来てもらつて教え、4年生の時に自転車に関することを教える。つまり、6年間で自転車のことを教えるのは、4年生の時の1回限りとおっしゃっていました。もしかするとそれもやっているか分かりませんが、6年間で1回というのはあまりにも少ない感じがしました。

○蓮花委員 文部科学省の方では、学校安全基本計画の中で、かなり色々な制度的なものや、地域との連携を持ったり、色々なことをやっていて、通学路の安全もあるが、それ以外のことも含めて、防犯とか防災も含めてやるということになっている。

交通安全しかり、実際にどれくらいの事が行われているかは、校長先生以下、先生の努力によってずいぶんと変わってくる。ただ、良いニュースは、最近新聞で読んだのですが、今学校の教員になる時に教職課程で、数学とかそういうところは勉強しており、教科教育は覚えているけど、安全などはない状態です。しかし、何年か後にはそれを導入するという話でした。そうすると、ある程度安全の事を知っている教員が来られるので、若い世代の教師と連携をとれば動きがずいぶん早くなるのではないかと思います。希望ですが。

○馬場委員 少し細かいですが、お子さんの被り方について、正しい被り方をする必要があります。私が見ている限りでは、お子さんの3人に1人くらいは、ちゃんと被っていない。おでこが出ていたり、ストラップをいかなかったりの人もあります。事故に遭った時、正しく被っているというのは、非常に重要なので、コミュニケーションをする時には、被りましょうだけではなく、正しく被るとというのが、結構重要なポイントだと思えます。

○蓮花委員 ヘルメットだけでもそうですが、三重県で小中学生に実際に走らせて、行動の評価をしました。減速をどれくらいしているか、事故の多い所でちゃんと確認しているかなどです。結果は、両極化していて、ちゃんとしている人はすごくしているけど、事故の多い所で加速するような人もいます。下を向いてブツ飛ばすような人がいるわけです。実際の下校時に調査をしましたが、両極化して個人差が大きいので、先生方はその子は誰ですかと聞いてきて、それは教えられなかったのですが、本当は、そういう子を教育するのが大事だと思います。

○鈴木委員 これは、条例に入れていただくと言う意味ではなくて、雑談として聞いていただきたいですが、教育の仕方にもずいぶん問題があるように思います。例えば、小学生なり中学生を集めて、1人か2人乗せてみて、それを解説するみたいな形式ではなくて、以前に行ったアメリカの自転車教育の例ですが、ある小学校で、全員集めてルール等を教えるのですが、教わったことを皆でチェックする方法を考えようということをお子たちに提案して、自分たちで踏切を作ったり、交差点を作ったりして、チェック用のコースを作って、学んだことをどのように具体的にそのコースの中でチェックしていくかということ

を子供たちにやらせています。ああいう形で参加型と言うか、学んだことを学習しながら相互にチェックし合っていく、そこまでいかないと教育ではないのではないかと思います。

私、千葉県交通事故調査委員会の委員長をさせていただいているのですが、ある時、坂の上にある高等学校の、門から降りてきたところにある交差点で、30分ビデオをずっと回して、自転車通学している高校生がどれくらい交差点の坂を下りてきて、交差点手前でどれくらい止まるものなのか調査しました。非常に見通しの悪い交差点ですが、そこでどれくらい止まっているのか調べてみると、30分の間に1台止まっただけで、100人以上の高校生が全く止まらずに交差点に突入していました。中には、車にはねられそうになる寸前で見事に避けているシーンがあって。それを、先生方に見てもらいました。先生方も、こんな状態で通学しているのかと驚かれていました。さきほどのアメリカみたいなやり方はなかなか難しいにしても、そういう映像を使いながら、先生方にもご理解いただいて、もちろん生徒にもですけど、そういうことも教育には重要ではないかとも思っています。余計なことを申し上げましたが。

○廣田本部長 今の先生の話と先ほどの話にもつながりますが、しっかり教育してもらうためには、教育方法と言いますか、教材も含めて提供し、指導していかないと、先生方も頭で解っていて、実務もわかってらっしゃるけど、それをどう子供に伝えるかということについて、必ずしも、さきほどの蓮花先生の話ではないですけども、常に体系的に学ぶというわけでもないですから、そういった素材を私共がちゃんと作って差し上げるということも重要なことなのかなと思います。

○臼井部長 他に意見はありますか。全体を通しての意見はよろしいでしょうか。どうもありがとうございました。それでは、本日頂戴いたしました沢山の意見を踏まえまして、今後また事務局で報告書を再度作成させていただきます。

また、本日の議事録を作成しますので、議事録の確認と共に後程、ご連絡を差し上げますので、中身のチェック等をよろしくお願いします。また最後に、これまでの議論や東京都が進めております、自転車の施策全般につきまして、何か、これだけは言っておきたい点がございませうでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、第1回、第2回を通じまして、皆様からそれぞれの視点から大変有意義なご意見を頂戴しまして、また長時間にわたりご議論いただき本当にどうもありがとうございました。今後とも、東京都の自転車安全利用施策につきまして、引き続き、ご支援、ご鞭撻のほど賜りますようよろしくお願い申し上げます。

最後に閉会にあたりまして、廣田本部長から一言お礼申し上げます。

○廣田本部長 みなさま、前後二回にわたりまして貴重なお時間をいただき、貴重なご意見を伺わせていただき本当にありがとうございます。前回申し上げましたように自転車をめぐる問題というのは、顕在化してきている中で、自転車の利用も高まってきているといった状況であります。

一層の自転車の安全利用を促進することで、結果的に自転車の利用も促進されると言った面もあるのではないかと思います。いずれにしましても、本日、そして前回いた

だいたご意見、さらに色々ご発案があれば送っていただければと思いますが、それを踏まえて、報告書をまとめさせていただき、良い条例改正を進めていきたいと思ひます。また、良い計画の実施に向けて色々な施策を展開してまいりたいと思ひておりますので、引き続き、先生方のご指導、ご鞭撻賜ればと思ひております。本当にありがとうございます。

○白井部長 以上で第2回の専門家会議を終了いたします。本日は、ありがとうございます。