

第2回 東京都自転車安全利用推進計画協議会  
議事録

令和7年11月20日（木）14時～

都庁第一本庁舎34階A会議室（対面・オンライン併用）

## 【開会前】

### ○熱田代理

本日は、御多忙のところ、御参加いただきまして、ありがとうございます。

本日の会議は、対面及びオンラインのハイブリッド開催となっております。開会に先立ちまして、注意事項を2点申し上げます。

1点目ですが、ハウリング防止のため、発言する場合を除いては、マイクはミュートにしてください。

また、カメラについても、通信負荷の軽減のため、オフとしていただき、発言される際のみ、オンにさせていただきますようお願いいたします。

次に2点目です。本会議は議事録の作成のため、Teamsの機能を使用し、レコーディング及び文字起こしを行います。あらかじめ御了承ください。

続いて、資料の確認をさせていただきます。

資料は画面に表示しておりますとおり、計4種類です。

資料は画面でもお示ししますが、お手元に無い場合は、昨日お送りしたメールを御確認ください。

## 【開会、部長挨拶】

### ○熱田代理

それでは、定刻となりましたので、令和7年度第2回東京都自転車安全利用推進計画協議会を開会いたします。私、本協議会の事務局を務めさせていただきます都民安全総合対策本部総合推進部総合推進課 課長代理の熱田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

開会に当たりまして、本協議会の会長を務めます都民安全総合対策本部総合推進部長の馬神より、御挨拶申し上げます。

### ○馬神会長

皆様には、御多忙のところ御出席いただき、ありがとうございます。都民安全総合対策本部総合推進部長の馬神と申します。

日頃から東京都の自転車安全利用対策の推進につきまして、御理解、御協力を賜り、深く感謝申し上げます。

先日、東京都交通安全対策会議幹事会において、都内の陸上交通の安全に関する諸施策の大綱である次期「第12次東京都交通安全計画」の原稿策定について、本格的な検討に入ったところです。

本日は、令和8年度を初年度とする次期5か年計画、「(第4次)自転車安全利用推進計画」においても本格的に検討を開始するためお集まりいただきました。どうぞ、よろしくお願いいたします。

本年は、現行計画の最終年度でございます。現行計画期間において、自転車乗用中死者数は、令和3年に現行計画の目標数値である18人まで減少しましたが、その後は増加に転じており、本日現在において既に19人の死者が発生しております。昨年度同時期比より1人少なくなっていますが、目標値として掲げた「自転車事故死者数 18人以下」につきましては、残念ながら達成が叶わなかった状況でございます。

自転車事故発生件数につきましては、残念ながら、近年上昇傾向が続いております。どのような自

転車事故が発生しているのか、調査分析し、事故減少に向けた取組を引き続き検討していく必要があります。

なお、放置自転車台数は、昨年は14,876台となりました。現行計画では令和7年までに、駅前放置自転車台数を15,000台以下にすることを目標にしてきましたから、1年前倒しで目標を達成することができました。皆様の御尽力のおかげと存じます。

警察庁が発表しましたとおり、令和8年4月1日から、自転車の交通違反に交通反則通告制度、いわゆる青切符制度の運用を開始することになります。青切符制度導入の時期が近づき、都民の関心もより高まっている状況ですので、自転車の安全利用の推進について、より一層力を入れて取り組んでいく必要がございます。

ここにお集りの皆様のお知恵を頂戴しながら検討していきたいと考えておりますので、皆様の御理解と御協力をよろしくお願い申し上げまして、挨拶とさせていただきます。

本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

#### ○熱田代理

ありがとうございました。それでは、お手元の会議次第によって進めてまいります。各議題については、交通安全担当課長 三浦より、御説明させていただきます。

なお、この後議事が続きますが、時間の都合上、質問は最後にまとめてお伺いいたしますので、御了承ください。

### 【都内の交通事故の現状について】

#### ○三浦課長

私、都民安全総合対策本部交通安全担当課長の三浦と申します。どうぞよろしくお願いいたします。はじめに、報告事項「都内の自転車事故の現状」について御説明いたします。

資料1の2ページ目をご覧ください。下のグラフは、交通事故全体に占める自転車関連事故の割合であります自転車の関与率についてですが、全国が20%程度で推移している中、全国より都内は20ポイント以上高い45%を超える水準で推移しており、一層の事故削減が課題です。

また、3ページ下の横棒グラフのとおり、都内では、二輪車、自転車乗用中、歩行中の死者の割合が全国と比較して高いことが分かります。

続いて4ページ目の年齢層別の自転車乗用中死者数についてですが、高齢者が最も多いですが、30歳代の死者数も増加しています。

年齢層別の自転車事故件数は、50歳代以上で増加傾向が強く、特に75歳以上の発生件数の増加が顕著です。子供や高校生においても増加が見られ、全年齢を通して、増加傾向が強くなっています。

5ページを御覧ください。オレンジの棒グラフで示すとおり、令和6年の千人当たりの自転車事故件数では、高校生等(中卒～19歳を含む)の事故件数が突出して高くなっています。下のグラフの令和元年においても、千人当たりの自転車事故件数では、高校生等(中卒～19歳を含む)の事故件数が突出して高くなっており、大きな傾向に変わりはありませんが、多くの年代で千人当たりの事故件数は増えていることがわかります。

続いて、6ページを御覧ください。こちらは、自転車関連事故のうち、法令違反のある割合を示し

ておりますが、年々上昇しており、令和5年以降は7割を超えています。

7ページの上のグラフは、違反別自転車事故件数の推移を示しています。今までは「安全運転義務違反」のうち、「安全不確認」の件数が最も多かったのですが、近年は「ハンドル操作不適」の違反が急激に増加しています。

7ページの下側のグラフは、自転車が第1当事者となる事故の発生状況です。自転車の事故件数は増加傾向ですが、それと同時に自転車側の過失が多い、自転車が第1当事者となる事故の件数も増加傾向にあり、令和6年は51.0%と全体の半数を超えている状況です。

8ページの上の棒グラフは、事故類型別の自転車事故発生状況を示しています。令和元年以降、自転車単独事故が増加し、令和6年は令和元年に比べて3倍以上となっています。また、8ページ下のグラフですが、令和6年は「車両相互」の「出会頭」の事故が最も多く、死者数も12人発生しています。

9ページの上のグラフは、歩行者との事故との関連について示しています。歩行者の事故のうち、自転車が第1当事者となった事故の件数及び割合は令和5年まで増加傾向で推移していましたが、令和6年には減少に転じています。また、9ページ下のグラフは、歩道・歩道以外での自転車事故について示したものです。自転車事故の多くは、歩道以外で発生していますが、歩道で発生した事故の割合は増加傾向になっています。

10ページのグラフは、24時間死者と30日死者の損傷主部位別割合を示しています。ここで30日死者とは、交通事故が発生してから24時間経過後、30日以内(発生日を初日とする。)に亡くなった人をいいます。24時間死者では約6割が頭部損傷が主因となっており、30日死者になると頭部損傷が主因となる割合は約8割を超えています。頭部を損傷した場合、事故直後だけではなく、事故発生日から30日以内に亡くなる割合が高くなっています。このことから、ヘルメットを着用し、頭部を保護することが命を守るために重要であることがわかります。

### 【現行の推進計画の目標の達成状況について】

#### ○三浦課長

続いて、現行計画に掲げる数値目標の達成状況について、ご説明いたします。

資料2の1ページをご覧ください。

資料2の冒頭のグラフにありますとおり、「自転車乗用中死者数18人以下」、「自転車事故発生件数7,000件以下」、「駅前放置自転車台数15,000台以下」の3つの数値目標を示しております。

まず、死者数についてです。コロナ禍の令和3年は18人と目標を達成したのですが、その後増加に転じました。令和6年は、令和5年と比べて減少したものの、自転車乗用中死者数は、25人になっています。なお、11月18日(火)時点での死者数は、19人であり、前年同月比で1人減となっていますが、残念ながら目標を達成することはできませんでした。

事故件数については、増加傾向が続いておりましたが、令和6年は令和5年と比べて減少しました。しかし、13,773件と、残念ながら、目標数値には及んでいません。

続いて、駅前放置自転車に関してでございます。令和6年度の駅周辺における自転車(いわゆるバイクや原付を除いた自転車のみ)の放置状況ですが、駅周辺に乗り入れた自転車の約2.7%にあた

る14,876台が路上などに放置されていました。現行計画の目標数値は15,000台なので、1年前倒して目標数値を達成したことになります。目標数値は達成しましたが、引き続き、駅前放置自転車の減少を目指し、関係機関が協力していくことが大切と考えています。

以上が、現行計画に掲げる数値目標の達成状況についてでございます。

続いて、次期(第4次)東京都自転車安全利用推進計画の策定について御説明いたします。2ページを御覧ください。本計画の根拠は、「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例(§8)」です。上記条例に基づき、自転車の安全利用に関する都の施策や自転車利用者、事業者等の関係者取組を総合的に推進するための計画であり、計画期間は令和8年度から令和12年度までの5か年です。

次期計画の目標数値について御説明します。自転車事故死者数については、現在、現行計画と同じ「18人以下」で検討しています。この数値は、第12次東京都交通安全計画での算出方法と同じく、回帰分析により予測しています。コロナ期間を含め20年を期間とする長期の実績値を基に、推計値を予測しました。回帰分析で算出した予測値と現状実績を踏まえまして、死者数目標は現状、「18人以下」を算出しています。こちら、現行の第11次計画の目標数値を据え置く、という形で検討しております。

続いて、駅前放置自転車台数についてです。駅前放置自転車台数については、「13,000台以下」で検討しています。放置自転車台数は一貫して減少しているものの、近年は減少台数が逡減傾向にあり、特にコロナ禍終息以降(令和5年以降)は顕著となっています。現行計画の目標値設定には、放置自転車台数の実績を基礎数値とした指数関数による回帰分析の推計値を使用していましたが、今回は、近年の傾向をより重視するため、減少台数の実績を基礎数値とし、指数関数による回帰分析で減少台数の推計値を算出し、直近の実績に算出した減少台数を差し引く形で、放置自転車台数を予測しました。基礎数値とした期間の減少台数及び推計期間も含めた放置自転車台数ともに高い相関関係を確認できた過去4年及び5年間の実績を基礎数値として予測した数値を重視し、現行計画から2,000台減少させた、「13,000台以下」で検討しています。

最後に、自転車事故発生件数ですが、報告事項でも御説明したとおり、現状、自転車事故件数が増加傾向にあります。このような増加傾向については、改めて調査分析を行う必要があることから、現段階では目標数値は示さず、検討中とさせていただきます。

続いて、次期計画の施策の方向性について説明いたします。都内で自転車事故の割合が全国平均を大きく上回り、高い水準にある現状を踏まえ、安全な利用環境の整備や利用者意識の向上など、ハード・ソフトの両面から総合的な自転車安全利用施策を継続的に実施していくべく、各機関の施策を盛り込んでいきます。また、令和8年4月1日から交通反則通告制度、いわゆる青切符制度が施行されるのを踏まえ、自転車の安全利用について取組・啓発を強化していくことを盛り込みます。さらに、警察庁を主体とした「自転車の交通安全教育の充実化に向けた官民連携協議会」が策定する予定の「ライフステージ別自転車の交通安全教育」の考え方を踏まえ、利用者の年齢や生活環境に応じた安全教育を推進することを記載します。なお、第1回の協議会でも御説明した内容にはなりますが、施策内容及び目次は当課が所管する、第12次東京都交通安全計画と記載を統一化し、整合を図ります。策定スケジュールについては、協議会の最後に御説明いたします。

## 【東京都自転車安全利用推進計画骨子案の提示】

○三浦課長

続いて、資料3を御覧ください。

先ほど、次期自転車安全利用推進計画は、第12次東京都交通安全計画と記載を統一化する旨、御説明いたしました。第12次計画との統一化に伴い、現行の自転車計画の施策内容の記載の順番を変更いたします。それをイメージ図で示したものが資料3でございます。現行計画では、資料3の左側に記載されているとおりの項目で施策が記載されています。第12次東京都交通安全計画での記載項目順に直したものが、資料3の右側に記載しているとおりです。自転車の安全利用の実践は総論として具体的施策の頭に記載する予定です。続いて、自転車利用環境の整備等、ハード整備の内容を第1章として記載します。第2章は、安全利用教育の推進や自転車ルール・マナーの普及啓発等、安全利用に係るソフト施策の内容を記載します。第3章は、悪質・危険な自転車利用者に対する対処等の取締り、そして放置自転車対策について記載します。第4章では、自転車の点検整備などを盛り込んだ、安全性の高い自転車の普及について記載します。第5章では、自転車損害賠償保険等への加入など、自転車事故に備えた措置について記載します。基本的に、現行の自転車計画に記載の内容は、第12次東京都交通安全計画のしかるべき箇所に記載することになります。ただし、現行の自転車計画で記載されている項目とは別の項目に盛り込む事項もありますので、御承知おきください。例えば、第6「自転車事故に備えた措置」に記載しているヘルメットの着用については、第12次交通安全計画では第2章自転車ルール・マナーの普及啓発等に盛り込む予定のため、第2章に記載する予定です。

また、資料3の下段に、「項目名は第12次東京都交通安全計画に揃えます」と記載していますが、項目名を第12次計画に揃えた形での目次案を提示いたします。続いて、資料4を御覧ください。

次期（第4次）東京都自転車安全利用推進計画の目次案を示したものです。第1から第5までは、現行計画の流れを踏襲しています。第6の具体的な実施事項については、先ほど御説明したとおり、第12次東京都交通安全計画の施策順と整合を図るとともに、項目名を第12次東京都交通安全計画に合わせています。青色で示している、「第1章 道路交通環境の整備」が、現行の自転車計画で言うところの「安全な自転車利用環境の整備等」の内容に該当します。赤字の項目は、今まで自転車安全利用推進計画には記載されていなかったけれども、交通安全計画には記載されていたものです。整合を図る目的で、今回、赤字部分を自転車計画に追加記載いただく予定です。この後説明させていただきますが、原稿執筆依頼の際は、交通安全計画の記載も踏まえ、事務局で修正案を示した上で依頼いたします。現行の自転車計画では、主体を変えて同じ施策内容を繰り返し記載している箇所も見受けられたのですが、今回は、交通安全計画との整合を図りますので、現行の自転車計画よりも記載はスリム化する予定です。しかし、施策の要点は盛り込んでいくこととしております。各関係機関の皆様は、修正案も御確認いただいた上で、確認・修正作業をお願いいたします。

なお、原稿執筆に当たり、目次案のどこにも該当しない施策等が出てきた場合には、事務局まで御連絡いただければと思います。

## 【(第4次)東京都自転車安全利用推進計画の策定について（各所管への原稿作成依頼）】

○三浦課長

最後に、次期(第4次)東京都交通安全計画の策定、各関係機関の皆様への原稿作成依頼についてご

説明します。資料2にお戻りいただき、資料2の下段「5計画策定スケジュール」を御覧ください。本日の協議会の後、自転車安全利用施策を実施する各機関の皆様は次期自転車計画に盛り込む施策につきまして正式に検討を御依頼させていただきます。原稿作成の期限は、12月後半を予定しています。その後、原稿を取りまとめ、令和8年2月頃を目途といたしまして、次期(第4次)東京都自転車安全利用推進計画の中間案を作成いたします。中間案作成後、第3回東京都自転車安全利用推進計画協議会を開催し、中間案を皆様にお示ししたいと考えています。協議後、2月中下旬頃にパブリックコメントを実施し、都民の皆様からも御意見を伺いたいというふうに考えております。

そして、令和8年3月頃、交通安全対策基本法に基づきまして、国において策定されます次期交通安全基本計画の後、第12次東京都交通安全計画を策定します。第12次東京都交通安全計画の策定と同時期に次期自転車安全利用推進計画を策定する流れで考えております。

なお、第12次東京都交通安全計画の執筆機関の皆様へは、先週原稿執筆の依頼を発出しました。事務局からの報告事項・議事は以上となります。

### 【質疑・応答】

#### ○熱田代理

ありがとうございました。これまでの事務局の説明について、御意見、質問等がございましたら、発言をお願いいたします。

#### ○建設局道路管理部安全施設課 岡部委員

最後の計画の目次案の、第1章の4番にある交通規制の実施の中に、(2) 先行交通対策という表現があるのですが、具体的にどんなイメージを持っているのか説明していただければと思います。

#### ○馬神会長

交通安全計画の方には、既に52ページに入っている内容をこちらにも転記する形になります。

#### ○建設局道路管理部安全施設課 岡部委員

開発事業がある際には、その事業者と事前に調整してというところですね。分かりました。ありがとうございます。

#### ○東京商工会議所 清水委員

ご説明ありがとうございました。

何点か確認ですが、まず1点目は資料1に関わるものだと思っているのですが、統計的なご説明をいただいたかと思います。高齢者の方の事故が増えているというご説明もあったかと思うのですが、分かれば結構なのですが、東京に当てはまるかどうかは分からないのですが、自動車の免許返納との因果とか相関とかっていうのはあたりするのでしょうかっていうのが、1点目でございます。

それから2点目は、統計のところにも多少関わるかもしれないのですが、事故の類型の中で、原因別みたいなものっていうのは分かたりしないものなのかなと思いました。スマホを操作しな

がら事故に遭ってしまったとか、あるいは2人乗りをしていたとかですね、そういったことというのは、何か別のところで、数字を持っているのかと思ひまして、これも確認でございます。

3点目は、前回この会議で自転車の走行マナーみたいな話を発言した記憶があるのですが、それは目次案でいうところのどこに該当するものなのでしょうか。以上3点でございます。

○三浦課長

ご質問ありがとうございます。

1点目の高齢者の事故の増加と、免許返納との因果関係ですけれども、それぞれの対策を実施しているところではあります、因果関係を示すエビデンスとしてはない状況です。当然、免許の対策と高齢者の自転車事故防止の対策というのは、両方重要でありますので、双方の面から実施していくのを第一的に考えている状況でございます。なかなか因果関係が示されているものがあるといひのですが、現状では、エビデンスとしては持っていない状況でございます。

○東京商工会議所 清水委員

わかりました。

○三浦課長

2点目の、事故類型別のことでございますけれども、実はこの7ページのグラフのように、違反別の自転車事故件数の推移というものはあるのですが、例えば、ながらスマホをしたから何件だとかということは、統計の取り方としては警視庁も取っていない状況です。

例えば、スマホ操作したことが原因となって、違反する場合もありますけれども、それがハンドル操作の場合であったり、安全不確認の場合であったり、結果的にこれが散らばってですね、統計されているのが現状でございます。

○東京商工会議所 清水委員

なるほど。

○馬神会長

結局、スマホ操作ということ自体ではなくて、スマホ操作をした結果、何らかの違反をしているということになるので、最後に事故を起こした直接の原因として、ここに入ってきてしまうので、スマホ操作という切り口では見つけられないというか、全部に散らばっているという感じですね。

○東京商工会議所 清水委員

わかりました。

○三浦課長

それらも事故を起こしやすい、事故につながる原因になりますことから、ながらスマホであるとか、イヤホンであるとかをしないように啓発していくことが重要であると考えております。



3点目は、マナー違反がどこに記載されているかで良かったでしょうか。

○東京商工会議所 清水委員

はい。左様でございます。

○事務局 吉田

ルール・マナーの普及啓発という意味では、第2章の交通安全意識の啓発の部分に記載をいたします。あとは、マナー違反の取締りですとか、こういった部分については、第3章の1、指導取締りの強化というところに記載することになりますので、2つに分かれて記載するようなイメージであります。

○東京商工会議所 清水委員

わかりました。ありがとうございました。

○日本損害保険協会関東支部 奥委員

2点ほど教えていただきたいなと思っているのですが、1つは先ほど自転車の事故の中で、高校生の事故が非常に多いというお話があったかと思うのですが、これについて、現時点での啓発をしている中身とか、(数値を)下げていくために、例えば学校とのやり取りみたいなのが、今どんな現状になっているのかを教えてほしいというのが1点でございます。

それから、2点目が備えのところで、自転車に関する保険について、東京都さんと一緒に啓発活動をずっと続けてきているのですけれども、現状の(保険の)付帯率というか、そういったデータをお持ちであれば、教えていただきたいなと思っているところでございます。

以上2点でございます。よろしくお願いします。

○三浦課長

ご質問ありがとうございます。

まず1点目の高校生等への啓発でございますけれども、高校生につきましては、例えば、我々ですとリーフレットを作成しまして、学生向けのリーフレット配布であるとか、あとは学校と連携しまして、「輪トレ」という自転車安全利用学習アプリを作成しているのですけれども、そういったものなどを使いまして、学校の授業等において啓発をしているところでございます。

都立学校で言いますと、教育庁とも連携しまして、授業等の活用であるとか、警視庁とも連携しまして、安全教育のモデル授業を実施したりとかですね、そういったことをして啓発をしている状況でございます。

次に、保険の関係ですけれども、我々の方でも保険の加入率等を含めまして毎年2月頃にアンケートを実施してございます。画面見ますでしょうか。ここですね、「保険に加入していますか」という(設問)を示してございまして、例えば、平均しますと67%程度の加入率があるとか、男性、女性、年代別に、加入状況を示しております。

アンケートにつきましては、毎年、同時期に実施しておりまして、経年別の経過を追っている状況

でございます。

○日本損害保険協会関東支部 奥委員

全体的な傾向では、67%と今お話いただきましたけれども、おおむねその部分は横ばいみたいになられている感じですかね。私どもも色々な統計とか、各県の統計とか見たりすると、神戸で9,521万円の損害賠償が起きましたけど、あれ以降は色々な取組を進める中で、条例化も各都道府県で取組まれている中でいうと、7割までいかない、6割強、みたいなものが、大体イメージとしてはあるので、やはりそのような感じですかね。

○三浦課長

そうですね。取組の方向としては、加入率を上げていく啓発をしたいというのが、本音ではございます。やはり仰られたように、7割弱ぐらいで推移しているところが、東京都も含めて見られまして、より一層の啓発が大切かなと考えているところでございます。

○日本損害保険協会関東支部 奥委員

ありがとうございます。

あともう1点、先ほどのお話の中で、高校生の自転車事故のお話はよく分かったのですが、教育関係部署を含めた、いろんな取組をされているということだったと思うのですが、例えばですけど、今、ヘルメット着用の義務化への対応が、様々なところで進められていると思います。これについて東京都さんとしては、重傷に至る事故を防ぐために、今後特化して対応していくとか、そういったところはどのような状況でしょうか。地域によっては、教育委員会からのご案内を公立の高校とかには流していただいて、そういう施策が非常に効果的な取組になって、着用率がぐんと上がった自治体もあるというふうに、お聞きもしてまして、その辺の現状と、今後の展望みたいなところをお聞かせいただけたらと思います。

○三浦課長

ご質問ありがとうございます。

まず、ヘルメットの着用に向けた啓発ですけれども、これにつきましては、引き続き重要な啓発事項として、取り組んでいきたいなと考えてございます。都におきましては、例えばリーフレット作成も含めまして、啓発の動画も作成して、ホームページとか様々なチャンネルを使って、広報を展開しているところでございます。やはり死亡につながるような、重大なことになりますので、これについては、引き続きやっていきたいなと思っております。やはり努力義務ではありますけれども、被ることが本当に自分の命、安全を守る本当に大事な事項でございますので、より効果的な啓発事項がどうできるのかについても、関係機関と連携しまして、考えていきたいなと思います。

○馬神会長

補足ですけれども、都立高校につきましては、私どもと連携させていただきまして、自転車通学をする際の届出をする際に、ヘルメットの購入とか、そういったものを通知してもらって、生徒さん側に

学校から通知してもらおうというような形で、できる限り着用率の向上に向けて、啓発を図っているところでございます。

○日本損害保険協会関東支部 奥委員

ありがとうございました。

○熱田代理

はい、ありがとうございます。

他、ご質問ございませんでしょうか。

○建設局道路管理部安全施設課 岡部委員

今回のこの会議です、ひと言というか、ご相談ごとに近いのかもしれませんが、自転車の安全利用の推進計画という中で、実は我々はハードの部分、自転車の通行空間を整備しています。既設の道路ですと、当然限られた空間しかない、車道の車両交通量とか、沿道の利用形態とかを踏まえて、本当であれば構造分離した自転車通行空間を確保したいのですが、やむなく厳しいときは、自転車レーンを作ったり、あるいはそれでもしょうがないときは、車道混在という形で、車道上に矢羽根で、これは警視庁さんと協議しながら行っているのですが、それで整備が終わって、出来上がるというふうに胸を張りたいのですが、実はその後に、駐停車車両が最近多くてですね、自転車がせっかくそこを通ろうとしても通れなくて、車道を避けていくとか、あるいは逆に言うと、駐停車車両があるがために、また歩道に上ってきってしまうというようなことがあって、やはり適正な利用を図らなければいけないのです。

今回このメニューを見ていると、やはり主語が自転車という扱いになっているのですが、例えば、一般の自動車運転手の目線で見たとような安全利用のメニューというのは、入れることが可能なのかどうか、もし入れられるのであれば、そういったところも入れて欲しいなと。

ハイヤー・タクシー協会さんやトラック協会さんがいて、立場がちょっと違うと、彼らから見ると、おそらく自転車道の通行帯というのは、ある意味支障になる、営業上やりづらいなというのは、おそらくあると思うのですよ。そういったところも、逆の目線でどういうご意見があるかというのも、反映させながら、安全利用を考えていただきたいなと思いました。

○三浦課長

ありがとうございます。

○東京ハイヤー・タクシー協会 小坂委員

自転車通行帯は駐停車禁止場所なので、そこを避けて止めなければいけないのは当然の話であり、現行の自転車安全利用推進計画にもその項目入れているはず。

○三浦課長

大事な視点だと思います。

自転車安全利用の計画でありますので、自転車が主語ではあるのですが、当然、自転車以外の走行者から見た安全対策、それも一方で必要だと思っております。

この計画におきまして、第2章の3の(3)自動車運転者に対する自転車の車道走行への配慮という項目がございます。今、岡部課長のご指摘の視点は大事だと思いますので、そういった形で盛り込む方向で検討できればなと思うところでございます。

○建設局道路管理部安全施設課 岡部委員

はい、ありがとうございました。

○事務局 吉田

ちなみに、現行の計画でも24ページに記載しております。

○熱田代理

他、ご質問ございませんでしょうか。

では、「次期(第4次)東京都自転車安全利用推進計画」につきまして、各機関におかれましては、原稿作成へのご協力をよろしくお願いいたします。

以上で、事務局が予定しました議事は終了しました。

この際、ほかにご発言がありましたら、頂戴したいと思います。いかがでしょうか。

では、これをもって、東京都自転車安全利用推進計画協議会を終了させていただきます。

本日はお時間をいただきまして、ありがとうございました。