

## 第 1 回

# 自転車ので安全で適正な利用の促進に向けた専門家会議

令和元年 5 月 29 日（水）

都庁第一本庁舎北塔 34 階 34A 会議室

## 開会

○交通安全課長 それでは、定刻となりましたので、ただいまから、第1回自転車の安全で適正な利用の促進に向けた専門家会議を開催したいと思います。

本日は、お忙しい中ご出席いただきまして、ありがとうございます。

私は、事務局を務めさせていただきます都民安全推進本部の交通安全課長で池野谷と申します。よろしくお願いいたします。以後、着座にて失礼いたします。

本日は、都庁軽装期間中でもありますので、上着を脱いでいただいて結構です。

では、初めに、お手元にお配りしました配付資料の確認をさせていただきたいと思えます。

まず、クリップでつづられたものでございますけど、一番上に次第がついてございます。1枚めくっていただくと、配付資料の一覧があり、3枚目が委員の先生方の名簿という形になってございます。さらに1枚おめくりいただきますと、専門家会議の設置、さらに1枚おめくりいただきますと座席表がございまして、そのうしろに専門家会議の設置要綱がございまして。最後に、少し厚いつづりになるんですけども、第1回自転車の安全で適正な利用の促進に向けた専門家会議資料というA4の横の資料がついてございます。

不足等はございますでしょうか。なければ次に進んでまいりたいと思えます。

このほかに、お手元に先生方の参考資料といたしまして、「第10次の東京都交通安全計画」が置いてございます。さらにその下に、「平成30年度東京都交通安全実施計画」が置いてございます。ちょっと机上が狭くて申しわけございません。それから、「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」、A4サイズの概要でございまして。それから、東京都自転車安全利用推進計画、でございまして。その他にリーフレット等が3種類ありまして、ルール・マナー確認書や自転車の安全利用を啓発したリーフレットが、ついてございます。

不足等はございませんでしょうか。

では、資料のほうは、不足がないようでございますので、会議のほうに入ってまいりたいと思えます。

それでは、本日の会議でございましてけれども、設置要綱の第8の規定によりまして、公開ということになってございます。議事録でございましてけれども、東京都のホーム

ページで、会議終了後、整い次第公開しますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは、まず、委員の先生方のご紹介をさせていただければと思ひます。ちょっと席が狭いので、私のほうで配りました名簿の順にお名前を呼びますので、着座のまま一礼いただければというふうに思ひます。

まず、千葉大学名誉教授の鈴木春男委員でございます。

○鈴木委員 鈴木春男です。よろしくお願ひいたします。

○交通安全課長 続きまして、東京女子大学現代教養学部国際社会学科教授の矢ヶ崎紀子委員でございます。

○矢ヶ崎委員 矢ヶ崎です。どうぞよろしくお願ひいたします。

○交通安全課長 続きまして、四谷番町法律事務所の弁護士、岸郁子委員でございます。

○岸委員 弁護士の岸です。どうぞよろしくお願ひいたします。

○交通安全課長 続きまして、Wa-Life Labo（わらいふラボ）代表でいらっしゃる北方真起委員でございます。

○北方委員 よろしくお願ひいたします。

○交通安全課長 続きまして、ライトウェイプロダクツジャパン株式会社企画室長の左木孝徳委員でございます。

○左木委員 左木です。よろしくお願ひします。

○交通安全課長 続きまして、一般社団法人日本損害保険協会南関東支部担当部長、新井吾一委員でございます。

○新井委員 新井でございます。よろしくお願ひいたします。

○交通安全課長 続きまして、一般財団法人東京都交通安全協会安全対策部長、新田秀実委員でございます。

○新田委員 新田でございます。よろしくお願ひいたします。

○交通安全課長 なお、本日、日本大学理工学部教授の轟朝幸委員でございますけれども、ご欠席の連絡をいただいているところでございます。

このほか、本委員会の事務局といたしまして、お配りしました名簿の下に都職員が記載されてございますので、本名簿をもちましてご紹介にかえさせていただきます。

それでは、議事に入ります前に、都民安全推進本部治安対策担当部長の高野より、開会に当たっての挨拶を申し上げます。

○治安対策担当部長 治安対策担当部長、高野でございます。

本日は、大変お暑い中、お集まりをいただきまして、どうもありがとうございます。  
また、委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中、委員をお引き受けいただきまして、心から御礼申し上げます。

交通事故という広い意味で申し上げますと、最近では、高齢者、高齢ドライバーの事故ですとか、あるいは幼児の方が犠牲になる事故などが発生をしておるところでございますが、自転車事故に目を向けますと、後で資料等でも紹介をさせていただきますけれども、この十数年来減少傾向にございました都内の自転車の事故件数が、平成 29 年、30 年とわずかではございますが増加に転じております。

平成 25 年に自転車の安全に関する条例を制定させていただいておりますけれども、それ以降の社会情勢の変化も踏まえまして、都の行う自転車安全利用施策について効果を検証し、より有効な施策に転換していく、もしくは加えていくといったような、そういった時期に来ているのかなというふうに考えておるところでございます。

また、関東近県でも一昨年起きました自転車の利用者の方が加害者となって、ご高齢の方が亡くなった事件などをきっかけに、新たに自転車の安全で適正な利用を目的とした条例を制定された、そういった他県の例もございます。

我々も今お手元にお配りをいたしました自転車安全利用推進計画、また第 10 次の東京都交通安全計画の、来年が計画の最終年度でございまして、こうしたさまざまな状況も踏まえまして、今まさに求められております自転車の安全で適正な利用の促進に向けた対策などを検討するために、自転車の安全利用などについて知見の深い皆様方のお知恵をおかりし、またご意見を賜りまして、今後の施策のあり方を検討すべきではないかという思いで、今後効果的な施策を展開するためにも、こうした場を設けさせていただきました。どうぞ忌憚のないご意見などをいただければというふうに思っていますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

以上、簡単ではございますが、私からの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たします。

○交通安全課長 続きまして、会議の座長の互選に入りたいと思います。

座長の選任につきましては、会設置要綱第 4 の委員の互選により座長を置くことになってございます。ご意見のある委員の方、いらっしゃいましたらお願いいたします。

では、矢ヶ崎委員、お願いいたします。

○矢ヶ崎委員 やはり千葉大学名誉教授の鈴木先生をお願いするのが、非常によろしいか

と存じますが、いかがでしょうか。

○交通安全課長 ただいま、座長につきまして、鈴木春男先生にというお話がございましたけれども、ほかに意見がございますでしょうか。よろしいでしょうか。

(異議なし)

○交通安全課長 それでは、座長につきましては、千葉大学名誉教授の鈴木春男委員にお願いしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

それでは、鈴木座長より一言お願いしたいと思っております。

○座長 鈴木でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

ご推薦を頂戴いたしましたので、座長を務めさせていただきます。

本委員会は予定されている期間も短く、大変忙しい委員会になるようでございますが、非常に重要なテーマを課題としておりますので、ぜひ委員の方々から忌憚のないご意見を頂戴したいと思っております。

本日は、第1回の委員会でございますので、自転車の損害賠償保険のことももちろん大きな課題なのですが、それにとどまらずに、どうぞ自由にいろいろな観点からご意見を頂戴し、ご議論をいただけたらいいかなというふうに思っております。どうぞご協力をよろしくお願いいたします。おおよそ5時半ぐらいの終了をめぐりにしております。よろしくお願いいたします。

○交通安全課長 ありがとうございます。

それでは、以後の議事進行につきまして、鈴木座長にお願いしたいと思っております。お願いいたします。

○座長 それでは、お手元でございます次第に沿って議事を進めてまいりたいと思っております。

まず、初めに、事務局からの配付資料に沿いまして、東京都における自転車の安全で適正な利用の促進における現状と、それから東京都としての課題認識ということで、資料に沿ってご説明いただきたいというふうに思います。よろしくお願いいたします。

○交通安全課長 それでは、お配りしました資料でございますけれども、A4横の資料でございます。第1回自転車の安全で適正な利用の促進に向けた専門家会議資料という、そちらのつづりをごらんください。

こちらでございますけれども、まず、1ページめくっていただきますと目次がついて、そのさらに次でございます。そこからが右下のほうに小さい字でページが振ってございまして、1ページでございます。

こちらが都内の自転車関連事故の発生件数の推移でございます。都内における自転車関連事故件数について、平成 21 年度からの推移をグラフとして出してしております。徐々に下がってくる傾向があったのですが、平成 29 年、それから 30 年ですね、赤いほうの線、自転車同士の事故件数については、27 年からちょっと増加してしまって、ここ数年、ちょっと上向きかげんになっているという、それをあらわしている資料ということになります。

平成 25 年に条例をつくりまして、色々と検討をしながら進めてきたところですが、環境が変化しているところもありますので、そういったところで、一番初めにちょっとこの状況をごらんいただければという資料でございます。

次に、1 枚めくっていただきまして、2 ページでございます。自転車の関連事故の割合でございます。こちらは一貫しまして、東京都が赤い線、全国が緑の線でございます。東京は、全国に比べまして自転車事故の比率が交通事故の中で高い状況が続いています。特に直近では、36.1%ということで、40%に近いぐらいまで少し上昇してきてしまっているという状況を示しているグラフでございます。

続きまして、3 ページをごらんいただきたいと思います。こちらが円のグラフが二つございますけれども、こちらも全国と比較している状況でございますけれども、青い部分をごらんいただきたいと思います。

都内については、青とその横にある扇形のちょっと朱色のような赤、これを足した部分で、右側の全国と比較していただきたいんですけども、全国が対自動車の自転車事故が非常に多く、80%以上を占めているのに対しまして、東京都ではそれが少なくなっていて、自動車以外の対象等の事故が全国に比べると高いというのが、現状ということになります。これも東京の事故の客観的な事実ということになります。

続きまして、4 ページでございます。こちらが都内で自転車事故の加害者、被害者、第 1、第 2、どちらの当事者になった方についても、合わせた数で示しておりますけれども、自転車側に違反があった率ということで、おおむね半分ぐらいのケースでは、自転車のほうにも違反があった、そういうことをあらわしているグラフになります。このあたりを見ていきますと、ルール、マナーについては、引き続き啓発が必要になるのかなというような、そんな意識もちょっと感じているところでございます。

続きまして、5 ページでございますけれども、今申し上げました自転車事故の違反率の経年の推移でございます。これは横ばいになってしまっていて、さらに 30 年度

はちょっと上にむいてしまっておりますので、このあたりについてもいろいろご意見いただければありがたく存じます。

続きまして、6 ページでございます。こちらは棒グラフになっておりまして、年齢層別の自転車事故の件数、人口 1,000 人に対してどのぐらい事故が起きているかというグラフでございますけれども、高校生が突出しております。ほかは大体 0.9 とか 1.2 とかなんですけれども、高校生のところだけ 2.63 というふうになっておりまして、この高校生、自転車を使って高校に通うようになったそのタイミングでの働きかけというのがいるのかという認識をちょっと持っているところでございます。

続きまして、7 ページでございますけれども、都内の自転車事故の死者数の推移でございます。先ほど、事故件数につきましては、ここ若干数年ふえていると申し上げましたけれども、死者数につきましては、上に向かってちょっとふえてこのような形になっているところもあるんですけれども、全体としては減少傾向にあり、平成 30 年、昨年が一番少ない 25 人という数になっている状況でございます。事故はふえていますけれども死者は減っているという状況にあります。

続きまして、8 ページでございますが、こちらは自転車事故でお亡くなりになった方の主たる損傷部位でございます。平成 30 年度のものでございますけれども、頭部の損傷が半数以上、52%です。一昨年は、頭部損傷が 8 割まで達しております、自転車事故でお亡くなりになる方は、圧倒的に頭部の損傷が多いという、そういう資料でございます。

続きまして、9 ページでございますけど、こちら、都内の自転車の利用状況ということでございまして、これは都政モニターアンケートという東京都でやっておりますモニターを対象にしたアンケート結果になります。

昨年、自転車の安全で適正な利用をテーマに、インターネットで都政モニターから調査の回答を集めたということでございます。このモニターでございますけれども、18 歳以上の都内在住者から、公募によって募っております、性別ですとか年代、地域等の割合を考慮して、500 人選任してございます。この丸の下に「n」というふうに書いてあるんですが、これが回答いただいた方の総数ございまして、481 名、この図ですと回答をいただいている。調査によりましては、例えば自転車を使う、使わないというときに、持っていない方もいるので、この「n」がちょっと少なくなっているグラフもございます。

2 番のグラフでございますけれども、こういった都政モニターとして、ランダムに集まっていた方の中でも、半数以上の方は自転車を使っているということが見えます。都民全体で見たときも、大体半分以上の方が自転車を使うと、そういうことが見てとれるグラフでございます。

続きまして、10 ページでございます。こちらのほうは、自転車の利用目的ということで、「n」が 271 ということで、若干自転車を使わない方もいらっしゃるのですが、母数が少し少なくなっておりますけれども、こちら、ごらんいただきますと、子供の送り迎えとか買い物とか日常生活に必要な目的で自転車を利用されている方がほとんどになりまして、サイクリングですとかその他とか、若干余暇的な要素に使う方は少なく、必要に迫られて自転車を使っているということが見えるというグラフになると考えてございます。

続きまして、11 ページでございます。こちら、ちょっと都政モニターからは外れるんですけども、東京都内におけますシェア自転車ですね。赤色の自転車とか某メーカー様の自転車が走っているのを見かけることもあると思うんですけども、こちらのポート数ですとか利用回数の推移でございます。年を追うごとにこれに参加する基礎的自治体がふえて、ポート数ですとか利用台数もふえていると、そういうことが読めるグラフになってございます。

こちらは、シェアの自転車でございますので、新宿を歩いていて感じる先生方もいらっしゃるかと思うんですけども、最近海外からのお客様が非常に多いので、そういった方が東京に来たときにも、これを使える自転車でございますので、そういった方々にどういうふうに自転車のルールを伝えていくとか、そういったことも今後課題になってくるのかと考えてございます。

続きまして、12 ページでございますけれども、自転車乗用中のヘルメットの着用状況ということになります。東京都の自転車の安全利用条例の中で、ヘルメットの着用が努力義務という形になっておりまして、そういう状況ではあるんですけど、日常的に着用しているというのが 3%ということで、非常に少ない状況になっております。これも客観的な数字ですが、見てとれる資料でございます。

続きまして、13 ページでございますけれども、こちらは、自転車の点検整備の状況ということでございます。自動車につきましては、先生方の皆様もご存じかと思いますが、車検制度というのがありますけれども、自転車についても都の条例では点検整



備の努力義務があります。そのところを受けて、モニターの方、どんな状況にあるのかということをお伺いさせていただいた資料で、おおむね 7 割ぐらいの方が何かしらの点検をしているということになります。非常に簡易な、乗る前に空気圧を見たりとかそういうところも含めてなので、そういう意味では、ちょっとレベルの差はいろいろあるのかもしれませんが、点検に関しては意識が比較的高いというふうに見てとれる資料でございます。

続きまして、14 ページでございます。こちらは、自転車損害賠償保険等への加入状況ということで、自転車に乗っている方が事故を起こして、相手方にけがをさせてしまったとき、相手方に対して賠償する保険の加入の状況ということになりまして、東京都のモニターアンケートの中では、約 53%の方が入っているということで、半分よりも少し加入者が多いということになります。

赤色のところ、19.9%というのがあるんですが、これは加入しているかもしれないがわからないということで、わからないと答えた方は比較的意識があるのかなというふうに思います。自動車の保険に入っていたり、それから家屋の火災保険に入っていたりしますと、その賠償特約をつけていると、その中で自転車もカバーされているケースがありまして、そういったところでわからないと回答されている方が、よく見ないとわからないという趣旨だと思いますけれども、2 割ぐらいいらっしまったという、そういう資料になります。

続きまして、15 ページでございますけれども、こちらは、自転車の損害賠償保険について、義務づけをするべきかという質問です。最近義務づけしている自治体がふえ始めていて、国の検討会でもそんなところが少し出ておりますが、そのところで、昨年なんですけど、私どもで聞いたところ、77.3%の方が何らかの形で義務づけるべきだと思うと、そういう回答があったという状況でございます。思わないという方も 11.2%いらっしやるような、そういう資料ということになります。

続きまして、16 ページでございますけれども、自転車乗用中の子供へのヘルメット着用状況ということになります。こちら、母数の「n」が 481 なんですけれども、子供がいらっしやらないなど質問の対象外の方が 80.7%、一番大きいところを占めていて、扇形で切り出しているところでごらんいただければありがたいと思います。日常的に着用させているというのが、この扇形の中では 13.7%おりまして、自分ではかぶっていないんですけど、お子様にはかぶせている方が多いという、そういう結果になります。

まちで、朝とか保育園に行く自転車を見ていると、お子様だけ、前とかうしろに乗っていてヘルメットをかぶっているんですけど、自転車を動かしているお父様、お母様方は、かぶっていない姿を見かけることがあるのではないかと思いますけども、調べてみると結構顕著にそれが出てくるかなという、そういう資料になります。

その下の 17 ページでございますけれども、こちらが子供に対する自転車安全利用に関する助言等ということで、ちょっと説明が長くなり恐縮でございますけれども、都の条例では、保護者等が子供に対していろいろ自転車利用の安全利用に向けて助言をするような努力の義務が課されておりまして、それを実行しているのかどうかという、そこを聞いているものになります。

この表もオレンジ色で示した「対象がない」という方が 70.3%となっておりますけれども、切り出した扇形のところを見ていただきますと、青と赤の部分ですね、この二つが何らかの働きかけをしていて、赤のところは、ちょっとヘルメットまではかぶってくれていないけれどもというところがございますので、子供に対しては、保護者の方、かなり働きかけをしっかり行っていただいているのかなという、そういう資料になります。

一方で、おめくりいただくと 18 ページなんですけど、同じように家族の方が働きかけを行う対象が、高齢者にも都の条例で同じような努力義務を持っておりまして、こちらの高齢者に関しては、一緒に住まわれている高齢者がご両親だったりすることもあるのかもしれないですけども、助言ができていない、助言をしているという方が非常に少ない。しかもヘルメットまでかぶってくれているという方になると、もう本当に細い青い線みたいのところになってしましまして、子供に対しては、働きかけが結構できていますけども、高齢者、同居する高齢者に関しては、余り働きかけができないとかしにくいとか、そういう状況が見てとれる資料になってまいります。

続きまして、19 ページでございますけれども、こちら、近年 3 年間で、歩行中に自転車に接触、あるいは衝突されたり衝突されそうになった経験はあるかということを知った資料でございます。

これは、ないという方が 43.1%。なので、60%近い方がぶつかられそうになった経験があるというのが、見てとれる資料になりまして、一方で、次のページに自転車を利用しているときにぶつかりそうになったことがあるかという、そういう視点から聞いてみると、数字がほぼ逆転するような感じになります。多分自転車と人がすれ違った

ときに、自転車のほうは危なくないと思っけていても、人のほうだけ危ないと思う方がいらっしやるのかなという、そういうところがこの二つのグラフから読めるのかなというふうに考えております。

次の 21 ページでございますけど、こちらからは、東京都における施策です。東京都における自転車の安全利用がどのような根拠に基づいてそれを行っているのかというところが書かれている資料になります。

東京都では、21 ページですと中央の大きなグリーンの四角ですね、一番大きなグリーンの四角ですけども、こちらのところにあります東京都の自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例、これに基づいて、東京都の自転車安全利用推進計画、こういう計画をつくって個々の施策を実施しておりますけれども、その背景でございますのが、この資料ですと右側の交通安全対策基本法という法律になります。これに基づきまして、国、それから都道府県が、交通安全計画というのをつくることになっていきます。市町村は努力義務の規定になっていきますけど、都道府県は策定を義務づけられていまして、現在、法律の制定が昭和 45 年 6 月施行と書いてありますけれども、第 10 次交通安全計画の計画期間内に東京都はあるという、そういう状況でございます。

一方で、左のほうに自転車活用推進法というふうに書いてございますけれども、これは、平成 29 年の 5 月に法律になったものでございますけれども、これが施行されまして、この法律で、自転車活用推進計画を定めることになっており、国もこれを定めて、東京都も、昨年度の 3 月末にこの計画を定めたという状況を表した体系でございます。

おめぐりいただきまして、22 ページでございますけれども、東京都における施策の体系でございます。ここでちょっと確認しておいていただきたいところなんですけれども、基本理念や条例の目的などが書いてあります。、条例に係る規定の概要というところでは、いろいろな主体、自転車利用者や一般事業者、それから小売業者、自転車使用事業者、いろいろな立場の主体ごとに取り組むことを書いておりまして、条例自体が社会全体で自転車の安全利用を進めようという条例になっていて、それぞれの主体ごとの責務が決められているということになります。

以後は、この主体に沿っていろんな施策が展開されるので、一旦ここでどういう主体というものが課されているのか、その主体の区分をちょっと確認できればという趣旨で、細かく申し上げました。

続きまして、23 ページでございますけれども、東京都の交通安全計画、一番もとに

あるような計画ですけれども、その中でも自転車についてふれられているというのが、赤い枠ですけれども、わかる資料でございます。

続きまして、さっと行ってしまってもすみません。24 ページでございますけれども、こちらは、東京都におけます自転車安全利用推進計画、こちらの概要になります。

こちらにつきましても、ちょっと2点ほどご説明を加えたいんですけれども、青い線が三つほど上のほうにありまして、この数値目標というところと、計画の内容という欄なんですけれども、数値目標につきましては、自転車乗用中の死者数が20人以下。これが1年間でということですが、直近ですと、ここに平成27年で33と入ってしまっていますけれども、25人というのが前年度の数字になります。

それから、自転車事故の発生件数が8,000件以下ということですが、1万1,000前後ということで、これもちょっと達成までは行っていない状況でございます。

それから、駅前放置自転車の台数2万台以下ということで、これ、現在、大体2万5,000ぐらいですね。比較的順調に行っています、同じように減っていくと、来年もしかするとちょっと下回るかなというところもあるんですけれども、そういう計画数値をかなり厳し目にこれを置いている数値が載っていますので、これに向けていろいろ施策を今後もやっていく、講じていきたいと、そういう趣旨でございます。

その下の計画の内容でございますけれども、こちらもどういう区分で計画を実行しているのかと、そういう意味で太くなっている見出しのところをごらんいただくとありがたい、6区分ございますけれども、自転車安全教育の推進ですとか、放置自転車の削減、それから安全性の高い自転車の普及ですとか、事故に備えた措置、そういう区分ごとに施策を決めているということになります。

また、安全性の高い自転車であれば、点検、先ほどの点検になりますし、事故の備えは、保険ですとかヘルメット、そういったものになると、そういったような形で施策が定められているということになります。

次の25ページでございますけれども、こちらが東京都の自転車活用推進計画。ちょっと名前が似ていて紛らわしいんですけれども、これがいわゆる自活法と言われている自転車活用推進法で定めることになっている計画の概要です、こちらの3番のところの主な内容ですけれども、大きな柱が四つあるんですけれども、安全で安心な自転車の利用についても、大きな区分の一つとして位置づけられていると、そういう資料でございます。

以上、26 ページから 30 ページまでですね、これは東京都が行っている自転車安全利用の取組になります。いろいろなものが載っているんですけども、今 5 月ですけども、5 月は自転車月間ということになっていて、その月間の中で東京都がいろいろ自転車安全利用 TOKYO キャンペーンというようなキャンペーンを行って、安全教室だとかいろいろ行っている、それが 26 ページの一番上のものになります。

その下の安全利用普及啓発リーフレットの作成ということで、きょうサンプルがついているんですけども、ここにちょっと小さい黄色いのが出ていますけども、現物がいろいろな成人向けとか保護者の方向けとかいろいろなタイプがありまして、これ、一番自転車利用者のみなさんということで、一番汎用性のあるようなタイプですけども、こういったリーフレットを実際につくっていて、あと、英語版も一応用意してあるという状況でございます。韓国語、中国語については、ちょっと刷っていないんですけども、インターネットからダウンロードできるようになっている状況でございます。

続きまして、27 ページのほうに行きまして、自転車シミュレータ交通安全教室。安全に、自転車利用中の危険な状況を学んでいただけるような、シミュレータを使って、若干ちょっとゲームのような感覚もあると思うんですけど、そういうものでお子様ですとか高齢者ですね、そういうところに安全教室を実施しているというものでございます。

その下の自転車安全利用宣言証につきましては、安全教室に参加していただくと、ここにある緑のカードがもらえまして、それを提示すると特典が受けられるような、そういうお店があったりするということになります。

続きまして、28 ページでございますけれども、自転車用のヘルメットの普及促進と民間企業と連携した自転車の安全で適正な利用の取組ということで、ヘルメットの着用につきましては普及啓発の事業で、写真で真ん中に現在の知事が写っていたりしますが、これは、保育園で安全教室をやったときに知事も来ていただいて、そこで安全教室をやったときの写真になっておりまして、その下が民間企業と連携した自転車の安全で適正な利用に向けた取組ということで、ルール・マナー確認書というのが右側にあるんですけども、このルール・マナー確認書というのが、自転車を売ったときに、販売店の方が自転車の安全利用に向けて、購入者の方にそれを普及するような活動が義務になっていまして、それをサンプルできょうついているんですけども、このルール・マナー確認書という、これをお店の方が配ることで、買った方に普

及啓発するという事なので、都内で買うと、その際に自転車のルール・マナーを確認するルール・マナー確認書でございます。

続きまして、29 ページでございます。申しわけありません。高齢者向けの自転車安全利用講習会。これは昨年度から始めた事業でございますけれども、免許を返納した方等、高齢者の足として自転車を安全に使っていただければという、そういう趣旨で昨年から始めた事業でございます。座学だけじゃなくて、実地で、教習所のコースとかをかりて自転車に乗るような、そういう練習、訓練、そういうものが一緒にできるような、そういう講習になってございます。

その下でございますけれども、自転車安全利用指導員制度ということで、これも都の自転車安全利用条例の中に、根拠として指導できるというふうに書いてあるんですけども、まちかどに指導員さんが実際に立って、事故に直結しやすいようなルール違反とかそういう乗り方に対して、直接指導、普及啓発、声をかけて普及啓発、そういう取り組みになってございます。

続きまして、30 ページでございます。こちら、事業者様に対して、社内における自転車安全利用を推進するための講習会。自転車安全利用 TOKYO セミナーという名前がついていまして、その開催ですとか、社内で自転車安全利用に努め、取り組むリーダーさんを選任する、そういう自転車安全利用推進事業者制度という、そういう制度の中身が書いてある資料になります。それが、丸の一番上とその下の二つ目ということになりまして、その他、自転車安全利用サポーター。これは、社内に限らず、社会全般に向けて自転車安全利用に向けた取り組みを行う企業様を認定証という形で、認定証をお渡ししまして、活動を東京都がサポートしていただけるような、そういう取り組みになります。

それから、その下の自転車安全利用促進事業に対する区市町村の区市町村補助事業というふうに書いてございますけれども、これは、区市町村のほうで、自転車の点検整備等に対して助成金を持っていった場合に、東京都がその区市町村に助成できるという、点検整備の助成制度になってございます。

以降、31 ページから 38 ページまでが、ここ数年の国の自転車安全利用に向けた動向になっておりまして、自転車活用推進法の概要ですとか、それから自転車活用推進計画の概要ですね、こういったものが書いてある資料になります。国は自転車の安全利用推進計画ですとか推進法に基づいて、いろいろと取り組みを行っているんですけれ

ども、そういった取り組みの中身が 34 ページから 36 ページにかけていろいろ書いてあるという状況になります。

そのページの最後の 37 でございますけれども、最後のほうなんです、37 に、国の動向で、自転車損害賠償責任保険等の加入促進についてというふうに書いてありまして、これは、ことしの 1 月から 3 月までに国が行った会議で、私ども東京都は地方公共団体ですけども、地方公共団体に対して、条例等で自転車損害賠償責任保険というのを加入の義務づけを要請されるような形で、私たちは要請を受けるような形になっていて、国のほうは、地方自治法に基づく技術的助言という通知で、義務化のモデルの条例を示したりもしています。

モデルの条例というのはどんなものかという、次のページに、主体ごとにこんな義務が課されますよというのが、38 ページに書いてある状況です。

標準条例の概要というところで、赤と青と緑に区分してございます。赤の部分が、自転車利用者ですとかそれから保護者、自転車を使用する事業者さん、それから自転車貸付事業者さんに対する保険加入の義務づけという部分です。それから、小売業者さんですとか自転車を貸し出す業者さんの周知の義務ですとか、そういった努力義務のような義務が課されている対象への加入の確認に関する規定の部分が青で書かれています。それから、自転車保険に関する情報提供ということで、学校設置者ですとか都道府県の努力義務が決められておると、そんなつくりになってございます。

その次の 39 ページでございますけれども、自転車の損害賠償保険等についてということで、自転車事故の中で大きな賠償額が命ぜられた事件が五つほど書かれている形になります。一番上の事故は、ちょっと有名なのでご存じの先生方も多いと思いますけど、兵庫県であって、小学生が起こした事故なんですけれども、保護者の方のほうに賠償命令が直接行ってしまったというようなことで、この判例以降、自転車関連の条例を制定したり、保険加入の義務条例をつくったりとか、そういう自治体が徐々にふえているのかなという。以下、金額別に何件か、東京都内も上から 2 番目のものは都内のものですけども、そういう事故が起きてしまって、残念ながらいるという状況でございます。

一番最後のページですけども、他府県の状況ということで、他府県で自転車の賠償保険に関して義務化を行った自治体が一応これを見るとわかるような状況になっていきます。兵庫県以下静岡までです。今 9 あるはずですね、9 自治体、義務化のほうへ行って

いるという状況でございます。

今、ちょっと長々と話してしまっ、長くなってしまっ、冒頭に申しわけないんですけども、こういった課題、資料を見た中で、私どもとして、やっぱり自転車事故をここ数年ふえてしまったというところは、やっぱり素直に受けて、これは課題だなというふうに考えておりました、それから、歩行者と自転車利用者は、結構、多分同じ人でも意識が違って、歩いているときは危ないと思っても、それが、逆に自転車に乗って同じ状態だったとしても、危なくないと思ったりするのかなとか。この辺、結構意識の違いがあるのかですとか。あと、高校生、やっぱり自転車事故は多いんだなという。結構怖い乗り方をしている高校生を見るときもあるんで、そのあたりですとか、あとリーフレットをちょっと多言語化したりとかというのも要るのかなとか、ヘルメットは余りかぶってもらっていないので、少し進めなきゃいけないかなですとか。あと、自転車保険は、半分という数字でいいのかどうかですね。もうこういったところが、ちょっと課題認識として私たちが現在感じているところでございます。

こうした状況に対して、本日先生方から意見をいただいて、今後、それを整理しまして、すぐにできるものとできないものがやっぱりあるんだと思うんですけども、当面できるもの、中長期にやるものというのを整理していきたいというのが、この会議の趣旨で考えているところでございます。

ちょっと資料の説明が長くなりまして申しわけございませんが、事務局からは以上でございます。

○座長 ありがとうございます。大変膨大な資料を資料を手際よくご説明いただきまして、ありがとうございます。

ただいま、東京都の自転車の安全で適正な利用に向けたこれまでの取り組みとか課題の認識についてご説明いただきました。ただいまのご説明に関して、何かご質問等ございましたら、短い時間になりますが頂戴したいと思います。いかがでしょうか。

○北方委員 いいですか。

○座長 どうぞ。

○北方委員 いろいろご説明いただいてありがとうございます。

自転車の安全利用のコンサルタントをしております北方と申します。

今まで、この5、6年の間に、子供乗せ自転車を利用している保護者に向けて、今トータルでもう7,000人ぐらいのお母さん、子供たちに安全利用の講座というか、そう



いうものをしているものでございます。

ちょっと質問だったんですけども、私も東京都さんの事故の状況というのは、いつも把握させてもらっているところなんですけど、全体的に事故のトータル発生件数に関しては、下がってきて、やや微増になってきているというところだったり、あと、違反率が横ばいですとか、あと、事故の死傷者数、事故の死者数ですね、ここは減ってきているとかというデータがあるんですけども、これは、ちょっと難しいところだとは思いますが、この条例が25年にできて、そこから下がってきて、またふえつつあると。ちょっと難しいところだとは思いますが、こういう要因があるのではないかと、何かそういうものが、ちょっと難しい質問なのかもしれないんですけども、考え得る事故のデータでの増減だったり、そのあたり、わかればちょっと参考までに教えていただければというところですよ。

○交通安全課長 事故の原因、すごく難しいので、多分1件1件の事故のそのときの記録をとると、原因が書いてあるんだと思うんですけども、全体で見たときに端的に言うと、これだから減ったというのが、多分交通事故に関して明言、提案はされてこなかったところがあります。自分たちもこれが一番の原因だというところが、正直端的にはつかみ切れていないところがあって。周辺のいろいろなデータを本日お示しさせていただいて、そういう中で、皆様にいろいろ経験があるので、意見をもらった中で、そこを含めてちょっと見つけていくことになるのかなというふうには思っているんですけども。すみません、何か聞かれているのに、聞いてしまうような回答で。原因はなかなか。

○北方委員 難しいですよ。わかりました。

○交通安全課長 難しい状況です。

○北方委員 何がこれというのが、何か。ありがとうございます。

○座長 私から少し質問させていただいてよろしいでしょうか。一番最後のページの9自治体で義務化が進んでいるというお話をいただきましたが、義務化したことによって、義務化がなされていない他府県と比べて、目に見えた効果というか、例えば自転車の事故や死者数が、やっぱり義務化によって減っているといったデータというのはあるのでしょうか。あるいはまだそこまでのデータは出ていないのでしょうかね。

○交通安全課長 義務化と事故の件数を直結というデータは。

○座長 まだないと。

○交通安全課長 はい。

○座長 ありがとうございます。

○交通安全課長 加入率が徐々に上がるというのは、他県の例でも出されているんですけど、事故との直結関係というのは、ダイレクトには。

○座長 ありがとうございます。

さて、まだご質問があるかもしれませんが、本日は、各委員の方々のご専門的な立場からいろいろご意見を頂戴するというのが、大変大事な目的でございますので、これからは、委員の方のお一人お一人から、自転車の安全で適正な利用をより一層推進していくために、都が取り組むべき課題につきまして、いろいろご意見を頂戴できればと思っております。

お一人お一人、これから意見をいただきたいと思っておりますが、ご質問につきましては、最後に、皆様のご意見を頂戴した後にまとめて、どなたに質問という形で、ご質問とかご意見があれば頂戴したいと思っております。これからお一方ずつご意見を頂戴するという形で進めていきたいというふうに思っております。

最初になってしまって申しわけありませんが、矢ヶ崎委員からよろしくどうぞお願いいたします。

○矢ヶ崎委員 東京女子大学の矢ヶ崎でございます。

一番最初に発言させていただくんですけども、私、専門が観光ということで、発言の大半が東京に住まわれている、住んでいる、あるいは働いているという方ではなくて、外から東京にいらっしゃる方についての発言が主になると思います。そのことをちょっとご承知おきいただければと思います。

観光客向けの発言の前に、私、都民として、やはり日々自転車にひかれそうになったりしておりますので、ポイントとしては、やっぱりヘルメットのことですとか、それから保険の義務化のことですとか、それから各層、階層に合わせた教育をしっかりと進めるということについては、もう少し進めていただければ、都民としてもありがたいかなと思っております。

私、北海道の大変小さな田舎の生まれなんですけど、もう今は人口6,000人ぐらいになってしまったところなんですけれども、小学校、中学校で夏休みに自転車にまちなかで乗るための試験というのがありました。講習を受けて、グラウンドをコンバルソリのスケーティングのように円を描いたりとかして操作ができるかというのを自分の自

転車でテストをされて、ちゃんと車道を走れるかとか。それで自転車をまちなかで乗っていいよという、何かちょっとした許可証みたいなものをもらうんです。それで子供たちは町中に自転車で出ていく。これは、北海道の本当に雪深い田舎町でございませうから、冬には乗ってはいけませんとか、天候次第で自分で考えなさいということも含めてのことだったと思うんですけれども、子供のころそういうふうになんておられますので、自転車というのは、結構危ないものだというような意識がやっぱりすごくあります。

そういったところをどのように都民においても喚起していくのかということは、大事かなと思っております。

道路空間を歩行者が歩く空間も含めて、速度が違う乗り物に乗った人たち、それから歩く人たちということで、全く違う主体が共有するということですので、そのルール化を上手に、やっぱり東京都ならではのところを進めていくのかなと思っておりますが、その際に、これから日本人はいいんですけども、訪日外国人旅行者というのが、東京都内にもたくさんいらしていますし、これからはどんどんふえていくと。国は、2020年までに4,000万人と言っておりますし、4,000万人達成の後には、さらにという目標なんですけれども、国がウエルカムをすればするほど、一定割合は必ず東京都に入ってくるということで、それから、訪日外国人旅行者の東京都における来訪者の特徴としては、初めて日本に来る人がかなりの割合、東京都に入ってくる。首都というのはそういうものであります。

ですので、日本に関してそんなに詳しくはない。けれども、せつかくの滞在なのでいろいろ回りたい。1カ所に滞在するよりは、いろいろ回りたいという人たちが入ってくるということになりますので、恐らく自転車ということについても、業者の皆様方がPRすれば、かなり使われていくように思っております。

ただ、そういう中で、交通ルールが違う国からいらっしゃるという方々が、レンタカーだけではなくて、レンタルサイクルもするということになると、しっかり日本におけるルール、特に東京都は、やはり混雑をしておりますし、そういうような自転車用のハードの部分についても、今整備途中でありますので、そういったところをしっかりと教えていかなければいけないということが、大変重要かと思っております。

その情報を提供するポイントとしましては、海外にいる段階から教えるということ。それから、日本に入ってきてレンタサイクルをするというときに、必ず事業者さんが

教えるということ。この二つはもう外せないポイントだと思っています。

海外で情報を提供するという点に関しては、日本政府観光局もいたしますが、東京都さん自体も海外でプロモーション活動をされておりますので、そういう際にしっかり教えておくということは、非常に大事かと思えます。

あわせて、保険ですね。外国人の方、実は日本人ほど旅行保険に入る、要するに行った先で何か起こったときの保険に入るという習慣がない国が、特にアジアでは多くございます。なので、最近では、旅行保険、いろいろな範囲をカバーするものも、日本に入国後にネットで加入できるという民間の保険ができております。これが利用促進にはなっておりますけれども、まだまだ100%ではありませんので、そういう保険もあわせて入る必要があるという情報提供というか指導というか。日本は保険は義務なんだというようなところを出していくのがいいかなと考える次第です。

最後に、これはできるかできないかというのは、東京都さん全体のお考えかと思うんですけれども、国の自転車活用推進の委員会に出させていただいたときには、地域でサイクルツーリズムを活性化しましょうとか、二次交通がなかなかないところでも、自転車をどんどん使って回ってもらいましょうという、かなり地域、地方を意識したような内容というのが多くなっていたと思います。

しかしながら、東京都は、世界に冠たる首都でありますので、ここは自転車を使ってもいい地域、ここは自転車利用は、外国人の方等はお控えくださいといったような、自転車というものの利用が適したゾーンとそうでないゾーンというものについて、情報提供して誘導していくような、そういうことが必要になってくるのではないかとこのように思います。

特に、民泊、住宅を宿泊に使うということが合法化されて、私たち都民の生活に外国人旅行者が入ってきておりますので、そういうことも踏まえると、このあたりはいいけれども、このあたりはというような、そういうことがお示しできたらすごくいいかなと思います。

○矢ヶ崎委員 これ、英語、すごくよくできていると思うんですが、多言語化展開をするに当たっても、英語は、例えばアメリカ人、イギリス人、在住の方で大丈夫ですのでチェックしていただく。在住の韓国人の方にチェックしていただく、在住の中国人の方にチェックしていただくという、きめ細かなところがすごく大事になってまいりますので、ちょっとこの作戦を多言語化のときには、日本語の翻訳ということではない

と思いますが、ネイティブチェックをしていただいて、おつくりいただくのがいいかなと思います。

以上です。

○座長 ありがとうございます。

○矢ヶ崎委員 長々とすみません。

○座長 いやいや、とんでもありません。ありがとうございます。

それでは、引き続き、岸委員、よろしくお願いいたします。

○岸委員 すみません。ちょっと風邪を引いているので、声がガラガラなのですが、岸でございます。

今のお話、小さいころの教育で自転車が危険なものという認識があるという、なるほどと思います。

それで、私、先ほど申しました弁護士でございまして、今回の自転車の安全で適正な利用というようなテーマに関しましても、自転車事故が起こったときに生じる紛争の解決という方向からのアプローチになります。

やはり紛争の解決にかかわっていると、安全利用のための教育はすごく必要だなというふうにしみじみ思います。もちろんそうじゃない場合もあるんですけども、やっぱりそんな状況で事故に遭ったのね。当事者がぶつかった後、全然意見が、言い分が食い違って、要するにお互い見ていないから、どうぶつかったか説明できないと、そういう事案もたまにございまして。自動車を運転していたら、そんなにないケースだと思うんですね。自転車だからということで、余り周りにも気にせずに運転している方もいるんだなということを時々感じます。みんながみんなじゃないんですけども、そういうケースで事故になっちゃうという場合が時々あるのかなというふうに思います。

それで、とはいえですね、自動車事故もそうですけども、不可避な事故というものも、やっぱり気をつけていてもどうしても一定割合事故は起こっちゃうものじゃないかなというふうに思います。そうすると、やっぱり保険ですよねというところで、何か保険の手当がないと、安全に自転車をみんなでも利用しましょうという方向には持っていくづらいのかなというふうに思います。

自転車の保険ですけれども、本当に自動車保険と同じように、保険という加害者になった保険というのが一番取り沙汰されると思います。自動車、自賠責保険もそうで

すね。自分が加害者になって、人にけがをさせたときに、たくさんの賠償責任を負うと。そんなの払えませんよと。会社の社長をけがさせて、何億と請求されても、払えませんよと。それを担保するために自分で保険に入る。それが自動車保険の基本で、きょうは損保協会の方もいらっしゃるので、当然のあれなんですけども。それが自動車保険の場合は普及していると。ところが、自転車の場合は、それがそれほど普及していないというのを皆さん、お考えのところかと思います。

自動車保険ぐらい普及していたらいいですけど、自転車の場合、なかなかやっぱり加害者になったときの保険は入りづらいかなと思います。自分が自転車でけがしたときは、保険に入りましょうと言われると、そうだな、危険だな、入ろうかなと思うけれども、自分が加害者になったときに、賠償金を払えるように保険に入りましょうと。またハードルが一つ上がるようにも思いまして、なかなかそこで入りにくいのかなと。特に、自転車なんて大したことないだろう、危険じゃないだろうと思っている人は、より入りにくいかなと思います。

実際に事件をやっていると、最近の傾向として保険に入っている人は、幾つか入っているんですね。自動車保険でも家財保険でもいろいろ入っていて、入っていない人は一切入っていないという、何か両極化しつつあるかなと。入っている人は、意外と意識が高い人もいて、みんながそうではないんですけれども、いいんですけれども、さっき言った加害者の保険を主体に考えると、入っている人が事故を起こせばいいんですけれども、普通に歩いていて、加害者からぶつけられてけがしたときは、加害者を選べないんですよ。その人、できれば保険に入っている人にぶつかってほしいという思いがあるんですけども、そんなこと言えませんよね。

ということで、入っている人が事故に遭っても、相手が、加害者が入っていないと泣き寝入りになっちゃう、自分で何とかしなきゃいけない。何かそんな矛盾もちょっとあるかなというふうに感じていて、何とか少しでも最低限の保険には、皆さん入るようには持っていきたいし、やっていただきたいなというふうに思っています。

先ほど外国人の話もあって、やっぱり旅行保険に入らない方がいる。日本人と似たような、やっぱりそのぐらいいいんじゃないかと思っている人が、実は事故を起こしたら大変だということなんだなと思って。そういうことで、何とか保険の加入率を上げる。

あとは、本当は、最悪事故の加害者が保険に入っていないときも、自動車保険のよう

に、何か政府補償事業みたいな形でカバーできるような、そういうものもあっても、理想的にはいいのかななんて思ったりしております。

すみません。長々と失礼いたしました。

○座長 どうもありがとうございました。

それでは続きまして、北方委員、よろしく願いいたします。

○北方委員 私は、二つの観点からちょっと考えたことをお伝えさせていただきます。

まず、教育についてというところなんです、私自身がもともと教育関係のことを学んでいたり、子供に携わっていた経験があって、教育が専門になってくるんですけども、先ほど先生もおっしゃっていましたが、やはり年齢別の自転車の安全教育というのは、改めて必要だなというふうに日々思っているところです。

先ほど東京都さんの例、事故のデータを見せていただきまして、特に高校生が多いというのはもちろん私も存じ上げておまして、企業さんによっては、中高生に向けての安全教育をしてほしいというご依頼も、今私のところにも正直ふえているところです。あと、高齢者に対しても指導してほしいというところで、いろんな全国からお話をいただいているので、やはりしっかり見ていかなければいけないなというところではあります。

ただ、私も息子が今中学3年生になりまして、子供と話していると、彼らたちにそのときになってスピードを落とせというふうに言ったとしても、ヘルメットをかぶれと言っても、正直、本当に、あそう、そうだねと言いながら流されるのが落ちでございます。東京都の職員の皆さん、男性が多いと思うので、自分の中高時代を思い出していただきたいなと思うんですけども、やっぱり親だったり、学校の先生にヘルメットをかぶるよと言われたところで、あっそうというのが関の山だと、すみません、私も我が子をもって思っております。

そういうときに、何がやっぱりいいんだろうと思ったときに、私はこういう仕事をしているので、我が子を実験台にしているところもありまして、やっぱり子供のときからヘルメットをかぶるんだよ、電動自転車を買ったときに、もう自転車というものはヘルメットをかぶらなきゃいけないもので、これは車道に出たときには、スピードを出していいというか、走行していいけれども、歩道にいるときは徐行して、本当にゆっくり行くんだよというのを本当に物心がついたときぐらいから、私は伝えてきました。

きっかけは私も車に子供を乗せたままぶつけられたというのが全ての発端になって、そこから、あれってこのままでは、何というんでしょうね、教育というよりもまず親子が生きていなければ、何よりも始まらないなというところで自転車教育を伝える人間になったんですけれども、そういうところでやはり幼少期にしっかりと保護者と子供に伝えていく、そういうことによって、中高生にいきなりやっぱり伝えるというのは正直難しいところもありますし、かといって、愛媛でヘルメットを企業さんと提供して、まちぐるみで着用率がアップしたというそういう事例もあるので、正直できないことはないと思うんですけれども、やはりいろいろな全国な事例を見ていくと、中高生にももちろん、高齢者にももちろんなんですが、やはり幼少期に保護者と子供に指導していくというのは、すごくぜひやっていただきたいですし、一緒にやらせてもらいたいなというところなんです。

先ほどデータを見せていただいて、都政モニターのアンケート、ここで日常的に着用させているという方が、この全体の中でもこのぐらい、結構多くいたような印象があったのですが、私は 2、3 年前にヘルメットの日本で一番大きなメーカーのオージーケーカブトさんというところからご依頼をいただいて、保護者に 1,200 人ぐらいの着用率のアンケートを実施、みずから指導してやった経験があるんですけれども、そこで見ると、東と西で、大阪と関東でやったんですけれども、そのときは関東のほうが着用率が高かったという結果も出ていたりはしたんですけれども、でも実際のところ、かぶらなきゃいけないとわかっているけれども、着用率というのは 6 割も切って、半数ぐらいだったというデータもございます。なので、まだまだこのアンケートでは、結構いいようにちょっと、みんな気にしてかぶっているのかなと思ってしまう部分もあるかなと思いつつながら、実際保護者にかかわったり、アンケートをとった人間としては、結構まだまだ着用率は低いですし、東京都さんには、ぜひそこら辺もうちょっと一緒に引き続き着用の啓発というのを継続いただければうれしいなと思います。

このデータもぜひ見ていただけたらと思うので、オージーケーカブトのチャイルドヘルメットというところの下のところ、チャイルドヘルメットレポートというので作成させてもらったものが載っていますので、参考までに見ていただけるともうちょっと母数が多いので、参考になるのかなというふうに思います。

あとは、そういう中で、知事が保育園に行かれて、こういう活動をされている、ヘルメットの促進活動をされているというのはすばらしく、うれしいなというふうに思い



ました。

次は、自転車の2個目は保険の義務化というところについてなんですが、やっぱり今まで自転車の保険というと、TSの付帯保険というのがああいう車体につける保険というので、年に1,000円とかそのぐらいで入れるものをご案内することが多かったんですけども、本当に最近ではアプリで簡単に保険にも加入できて、年100円とかそんなのまで今できている、そんな話も今どんどん聞いているような状況です。

私としても、9個の自治体の中で、実は3分の1の自治体さんと一緒にお仕事をさせていただいているので、保護者さんに実際に会っている経験があるんですけども、そういう中で、例えば埼玉だったりすると、もう義務化がされているところの保護者さんは、私の感覚的な感想になってしまうんですけども、義務化の前と後では、やはり義務化された後のほうが私への質問がふえてきているなという実感はあります。同じような講座を2カ月に1回ぐらい埼玉の市内でやっているんですけども、そのときに今までは保険に加入してくださいねというと、みんな「はあっ」とただ聞いていただけだったんですけども、この1年ぐらいは、「じゃあどんなのがいいですか」とか、そういう具体的な質問もあるので、やはり意識の向上というのが、先ほどデータがというところだったんですけども、意識の向上がされたということはとてもいいことかなと思っております。

なので、義務化に関しては、前向きに進められていくというのも一つの方法なのかなと思います。以上です。

○座長 どうもありがとうございました。

それでは、次に、左木委員からよろしくお願いいたします。

○左木委員 私は、ライトウェイプロダクツという自転車の輸入をして、販売店様に卸すというなりわいをしている会社なんですけれども、やっぱり買っていただいたユーザーさんが安全に利用してもらおうということも私たち販売する側の責任であると考えていまして、主には販売店様を通じて安全教育をしていくという活動をしております。

私自身も毎日会社まで、王子から池袋まで毎日、自転車で通ってまして、1歳と4歳の娘と息子がおります。社内でもまずは自分たちからやっという事で、安全利用のルールをつくって、実際保険に関しても、ヘルメットに関しても、義務で着用して保険に入らないと、自転車通勤はやってはいけないという形で義務化して運用したりしております。

ここは前置きでございまして、今回の会議の発言内容としては、やっぱり皆様おっしゃられているように、教育とあと利用者目線と、保険と三つのカテゴリでちょっと話をさせてもらいたいんですけども、やっぱり教育に関しては、マナーというか、使っている人の常識を少しずつ変えていくと。これは、今の自転車の利用者は、これはある意味文化といいますか、歩道を歩行者と同じで走っていいというのは、もうこれは文化なので、なかなか一気に変えるというのは本当は難しいところだと思うんですけども、その中でも、ちょうど自分も4歳と1歳がいるので、幼児のときから自転車って便利だけど危ないというのをちゃんと理解してもらおうという活動を、東京都のほうで教育という形で、幼稚園のレベルだと、まだ道路は危ないですよとか、横断歩道は手を挙げましょうとかという、そういう交通教育はされていると思うんですけども、自転車に乗った人がどれだけ危ないのかというものの教育というのもぜひ含めていただけるといいかなと。

実際、デンマークなどだと、バランスバイクとか、キックバイクといわれているペダルがついていない自転車で実際に円の中で乗らせて、ちょっと危ないぐらいの、自分たちがこけるぐらいのちょっと遊びをさせて、自転車でこけたりすると、どれぐらいのエネルギーがあって、やっぱり痛いのかというのを身をもって体験することで、実際に道路に出て事故をして、他人をけがさせてしまうとか、自分の命を失ってしまうという前に、安全な環境の中でやっぱり勉強するという環境をなかなか難しいと思うんですけども、小中などでは年1回とか安全教育がされているんですけども、もう少し若い段階から入れていただけるといいのかなと。

これに関しても、恐らく近くの自転車店だったり、そういうのと連携すれば、新しい人を雇うというのではなくて、自転車店の人も安全に乗ってもらいたいという、そういう志を持ったお店さんはたくさんいらっしゃいますので、そのあたりは業界全体として、そこは私たちとしてもやっていかなきゃいけないかなというふうに思っています。

あとは、難しいのは、青年といいますか、教育される側じゃない、我々も含めて大人が一番問題といいますか、危ないと思っただけで、これは勉強会をしますといっても、来る人は勉強しなくてもいい人が来るので、やっぱりできるのってフィールドでやらないと、なかなか教育って難しいと思っただけで、安全利用指導員制度があるというので、たまにそういう期間があったらいらっしゃるのをお見かけすることもあ

るんですけれども、やっぱり交通が頻繁な道路で歩道じゃなくて車道を走りましょうという案内を出したり、歩道は歩くスピードで走ってくださいというのを口うるさく言うおっちゃんがいるだけで、そういうときはかなりすごい抑止力になっていて、皆さんちゃんと交通ルールを守って、大体みんなそのおっちゃんの言うことを聞いて走っているんですね。その一瞬だけだと思うんですけど、それをやっぱり繰り返すと、だんだん教育されてきて、マインドも変わってくるのかなというふうに思っております。

あとは、利用者の私からすると、スポーツタイプに乗るんですけれども、車道を走りなさいと言われても、やっぱり駐車車両を追い抜くのが怖いというのは、これは一番ハードルが高いなと思ってまして、なかなかどうやって抜いたらいいのかわからない、怖いから歩道に逃げるといったパターンが大体だと思うので、正しい抜き方といえますか、ちゃんとハンドサインを出して、うしろを確認して抜くという抜き方と、あとは、そもそも自転車のナビマーク、いっぱい今やっていただいているんですけれども、その上に駐車車両が存在しない状態と、両面に取り組んでいただけると、車道にどんどん、やっぱり自転車が出れば、確実に事故はどんどん減っていく方向になると思いますので、車道が走りやすいような形というところでやっていただければなと思っています。

あと、保険に関しては、やっぱり大人でも自転車のリスクをちゃんと理解されていない方が本当にたくさんいらっしゃると思っていて、歩道で自転車に対して歩行者が全速力で走ってきて、飛び出してきて、ひいてしまっても、基本的にはほぼ100%自転車のほうに責任があるというような、歩道を走るリスクですよ。というので、具体的に、例えばこんな事故でもあなたにこれだけ責任が発生するというのを、ちょっと極端な例といえますか、自転車でこれだけ歩道を走ると危なくて、リスクもあるというのを何かこうわかりやすく示せるようなものがあって、なおかつ、なので義務化なんですよという話があると、私は安全に走っているという人でも、こういうときはでも避けられないよねというのがわかるような案内があると、より加入が促進されるんじゃないかなというふうに考えています。

すみません、長くなりましたが、以上です。

○座長 ありがとうございます。

それでは、引き続きまして、新井委員、よろしく願いいたします。

○新井委員 今までも先生方からいろいろと保険の話が出ておまして、今回私、この専門家会議のほうに出席させていただいた一つの理由としまして、保険についての必要性、そういったところをお伝えをしていかなきゃいけないのかなと考えております。

また、先ほど、池野谷課長さんのほうからも国からの要請ということで、自転車の賠償責任保険についてのお話もありましたので、ここで、保険の話をさせていただきたいなというふうに考えております。

まず、お手元の資料の 14 ページにありました自転車賠償責任保険の加入状況の資料では、半分の方が加入していらっしゃるということで、これは非常に心強いなと思う反面、加入の必要性を感じていない方が 2 割、また加入しているかわからないという方もいらっしゃいます。そういった方々にはやはり教育ということも必要になってくると考えています。今後、保険の加入促進策ということも検討されるのではないかなと思いますが、それに向けてこの数字がまた重要になってくると考えております。

自転車の保険ですが、先ほどから先生方からもお話が出ております自賠責保険、また自動車の任意保険、それと照らし合わせてお話をさせていただきたいと考えているところでございます。

皆さん、自動車の保険についてはよくご存じだと思っております。自賠責保険は対人賠償をカバーする強制保険で、これには加入しなければいけないということになっています。これは非常に歴史が古く、昭和 30 年に導入されておりますので、ある意味日本人にかなり染みついた制度であるのではないかなと思います。また自転車の被害者保護についても近年非常に問題視されておりますので、その被害者保護という観点で、やはり自転車の保険についても、しっかりとご認識をいただく必要があるというふうに考えております。

自転車の損害賠償責任保険なんですけど、皆様はよくご存じだと思うんですけども、これは先ほどもご説明をいただいていたとおり自動車保険、火災保険、傷害保険などの特約につけていただく保険で、賠償をピンポイントで補償することができる保険です。名称としては個人賠償責任保険ですとか、会社によっては日常賠償責任保険といった名称で販売している保険です。それとともに、この個人賠償責任保険と傷害保険をセットにして販売をしている、先ほどネットでも加入できる保険のお話がありましたが、これはセットで販売している保険になります。

今後、また教育の段階になってくるかもしれないんですけども、この損害賠償保険

に加入している 53%の方で重複して保険に入られている方もいらっしゃると思うんですね。やはり、そういったところの知識も含めて、しっかりと教育ができるような状況にしていけるといいのではないかなというふうに考えています。

もう一つ、自動車と自転車の賠償責任保険に関して自賠責保険は強制保険になっていますが、今後義務化という議論も出てくるのかもしれないんですが、その際に自転車の場合、どういったところが義務化といってもなかなか他の自治体さんで完全な義務化というふうになっていない状況があります。そのネックについて少しふれておきたいと思います。まず一つが、自賠責保険については、法律に基づいて義務化をされているということで、これは強制力のある保険なんですね。ですので、これは加入していないと罰則があるということになります。これは法律上定められておりますので、罰金ですとか、それから罰則等行政処分、そういったものが課されますので、そういった法的な強制力があるということですね。その法的な強制力を自転車につけることができるかどうかというところが、恐らくこれが一つのネックになっているかと思えます。

あと、自賠責保険については、加入の際に車検とリンクしているということで、自転車も整備はありますけれども、そこら辺とのリンク、また、自動車については、自動車に自賠責保険がつけられるわけなので、1台1保険になるわけですけども、自転車というのはみんなが乗ることができるものですので、そういうことが実際できるのかどうかというところもやはりネックになっているんだと思います。

あと、自賠責保険については、車に自賠責の証明書、保険証券、これを一緒に乗っけておかなければいけないんですけども、実際に自転車の場合、そういったものを携帯して走るかという、なかなか難しいということで、自転車についてはチェックが難しいという状況の中で、義務化というところで、罰則付きの義務化が恐らくできていない背景がそういったところにあるのではないかなと思います。そういった部分を含めて、また先生方とお話をしていければというふうに考えております。

また、促進策というところでは、また別途お話をさせていただきたいと思えます。

○座長 それでは、続いて新田委員、よろしく申し上げます。

○新田委員 東京都交通安全協会の新田でございます。まず、私はそこで、東京都交通安全協会ですら安全対策という仕事をしておりまして、これは何かとまず申しますと、東京都さん、それから警視庁さんとタイアップして、交通事故死に向けたいろいろな対策、

各種対策を進めている部署であります。

先ほど、東京都の池野谷課長さんから資料で都内の交通事故の情勢のご説明がありまして、昨年 25 人の方が自転車乗用中で亡くなられたというお話がございました。都内は昨年全体で、143 人の方が交通事故で亡くなられている。そのうち 25 人が自転車乗用中ということで、単純に見ますと、約 6 人に 1 人の方が自転車で亡くなられていると、乗っていて亡くなられていると。ことしはどうかといいますと、ことしに入って、昨日現在、5 月 27 日現在で見ますと、都内全体での交通事故の死者の方が 46 人の方が亡くなられています。これは昨年と比べて 4 人マイナスになっております。その中で、11 人の方が自転車乗用中で亡くなられていると。昨年と比べるとプラス 5 人とふえているところですね。単純に見ますと、ことしは 4 人に 1 人の方が自転車で亡くなられているということですね。その中には、先般の池袋の、場所は池袋ですが、警察署管内は目白管内なんですけれども、車の暴走でお母さんとお子さんが亡くなられたということで、年齢別では幼児が 1 人という計上になっているところでもあります。

それで、自転車に関しては、うちの東京都交通安全協会もいろいろ各種講習を行うのですが、まず自転車に乗っている方が車両という意識が低い方がやっぱり多いんですね。というのは、まず免許証がなくて乗れるものであります。それで、お子さんから高齢者、お年寄りまで利用できる非常に便利な乗り物ということで、便利な乗り物なんですけれども、それがゆえに自転車の事故の原因を見ますと、信号無視とか、一時不停止ですね。それから、前方不注意、これは今スマホをやっていたりとか、傘を差して前を見ないでという、そういった事故原因というのがかなりあるわけなんです。

信号無視というのは、車両の感覚がなくて、こういうふうに行ってしまうと。それで、反対車線から来た車両とぶつかってしまうという。一時不停止はなぜ一時停止しないかという、当事者、あとは高齢者に聞いてみると、結局一旦とまって、それからまたこぎ出すのに力が必要になるわけですね。それで、どうしてもとまらずにそのまま、速度は落としてもそのままずっと行ってしまっ、出会い頭にぶつかってしまうというのがかなり多いというのが原因であります。

それで、また自転車の講習の中で、先ほど来保険の話が出ております。うちの協会でも自転車向け保険というものはやっておりますし、義務化に向けた環境というのは非常に整っていると今考えているところでもあります。その講習の中で、保険に加入してくださいとお話をしたときに、先ほど岸先生のほうから賠償責任が高額で、約 9,500

万円、そういう責任を負わされている人もいますよと話をする、大体皆さん知りませんね。えーって言います、びっくりされると。たかが自転車、されど自転車でありまして、自転車と歩行者でぶつかって、死亡事故になるって普通の人は思わない人が多いので、気軽に、歩道も歩行者優先なんですけれども、気軽に追い越して、その際に事故になってしまうとかそういうのがあるので、自転車に乗る人の意識の向上と、それから保険の加入ですね。これは、ぜひ進めていきたいと、また進めてもらいたいというふうに思っているところであります。以上です。

○座長 どうもありがとうございました。

次に、実は、本日ご欠席の轟委員から、本日の会議に向けたご意見を頂戴しておるようでございます。申しわけありませんが、事務局さんのほうから委員にかわって、ご意見を読み上げていただくということをお願いできればと思いますので、よろしくお願いいたします。

○交通安全課長 轟委員から意見が届いておりますので、私のほうから読み上げさせていただきます。

まず、自転車は手軽で環境に優しく、健康的な乗り物であって、利用はどんどん促進させたいと考えているという意見がありました。そのために、事故を減らすための対策はしっかりとやっていかななくてはいけないという意見がありまして、安全・安心利用のための交通ルール順守とマナーの徹底をどのように普及させていくのかはとても大事なことですねという意見が届いております。

事故対策を徹底しても、自転車が乗り物である以上は事故はどうしても起きてしまうことはありますねという意見がありまして、保険はそうした場合のもしものための備えとしては不可欠であると、そういうような意見が届いております。

保険に加入しているかどうかについて、利用している方もわからないケースが結構あるので、それが加入率が上がらない一因でもあるのではないかと、そういう分析をされています。加入を証明する例えばシール、そういったものを発行して、加入の有無が本人が認識できるようなそういう仕組みがあればいいのではないかと、このことを意見いただいています。

それから、若干ちょっと視点が変わるんですけれども、商業施設ですとか、企業、学校などのさまざまな組織と協力、連携しながら、保険加入の啓発をしていくことが有効ではないかと、主体をすごく広く働きかけていくような。例えば、大規模な駐輪場

を持っているようなところでは、駐車料金を保険に入っていれば割り引くとか、駐輪場の場所が良い場所、より施設に近いところとか、駅に近いところに駐輪できるとか、そういったインセンティブ誘因を与えることが大切なんじゃないか、保険加入促進には有効なのではないかと、そうした意見をいただいています。

簡単でございますけども、轟委員の趣旨は以上のような中身でございます。

○座長 どうもありがとうございました。委員の方々からご意見を頂戴してまいりました。

先ほど申しましたように、いろいろとご質問等があるかもしれませんので、少し議論させていただきたいと思います。

ただその前に大変申しわけないのですが、ちょっと私からの、座長の立場を離れまして、意見を申し上げさせていただきたいと思います。

私も実は、自転車の賠償責任保険につきましては、義務づけがやっぱり大事なのかなというふうに考えております。ただ、これは大変予算のかかることで、そう簡単に申し上げ、また簡単に対応いただけることではないのですが、できたら加入を促進するための何らかの補助制度のようなものが欲しいと思います。もし可能であれば、これもまた一つの大事なポイントかなと考えております。ただ、それは単に補助するだけではなくて、むしろこれだけの犠牲を払うのだから、自転車利用者のほうも、やっぱりこういうことに注意を払わなくちゃいけないねという、一種のギブアンドテイクではありませんけども、働きかけみたいなものが必要だと思います。とりわけ私は、先ほどから委員の先生方から教育のことが出ているのですが、どうも教育といいますと、こういうルールができてから守りましょうみたいな、どちらかというところ、できているルールを徹底するといった形での教育がどうも中心になっていると思うのです。できたらそういうルールがなぜ存在するのかというところまで説明が必要なのかなと思います。

例えば、いつも言われていることですがけれども、自転車は車道の左側を走りなさい、車両なんだからということで教育がおこなわれていますね。車両だからというだけではなくて、実は、道路の右側をもし走ったら、例えば、細街路で車とぶつかる危険性が高いですよと、理由まで含めて教育がなされるべきだと思うのです。右側を走っていると、交差点で右から走ってきた車と自転車の距離が非常に短く、よけられないよと教えるべきです。左側を走っていれば、よけられる可能性がかなりあるよというような、一つ一つのルールの背後にある、何といいますか、考え方といいますか、そう



いうものまで含めて、説得していくような形の教育があると非常にいいのかなと考えております。

もう一つは、先ほど左木委員からも、また先ほどの資料のご説明の中にもあった、自転車安全利用指導員のことなのですが、これは大変大事な制度だというふうに思っております。

これは、ボランティアでもやっていただけるようなことを考えてもいいのではないかと思います。先ほどの教育とも関連するのですが、仮に事業者が従業員の方々に自転車教育をしていく場合に、例えば、事業所の従業員の方が一種のボランティアとして、この自転車安全利用啓発指導員のようなものを兼ねていただくような体制がとれると、これは非常に有効なんじゃないかというふうに思うのです。

なぜそんなことを申しますかという、実は日本の事業者の方というのは、そういうボランティアを社員の方にさせていただく場合に、それは会社としての支出だと、収入ではなくて支出だと考えているのですけれども、実は、ボランティアをさせていただくことで収入になるのですね。つまり、会社にとっては、社員の方にボランティアをさせていただくことで、社員の方が非常に安全に向けて動機づけられる。大変古い話で申しわけないのですけれども、自動車のシートベルト着用の義務化がスタートする際に、ある県で、いわゆる重大事故を起こした人たちに対する講習に工夫を凝らした例があります。一般的にはほとんどの県で、そういう重大事故起こした人を集めて講義をして、上からいろいろと注意を促すみたいな形をとっていたのですが、確か大分県だったでしょうか、そういう何というか、上から与えるような教育ではなくて、重大事故を起こした人に、もちろん警察官が付き添ってなのですが、まちな出てもらって、シートベルトを着用していない自動車が来た場合に、それを警察官がとめて、受講者が運転者に着用を促す、つまり本来は事故を起こすような人たちですから、指導的な立場などというのはとれる方たちではないのだけれども、その人たちにシートベルトに関して、その人たちにシートベルトをしていない車の運転者に対して「やっぱりしなくちゃいけませんよ、したほうが安全ですよ」ということを言うことによって、そういう受講者の方々がそうやって言う以上、自分もしなくちゃいけないということで、非常に動機づけられたという話があるのですね。

それと同じように、先程の自転車安全利用指導員を、例えば事業者の方が社員を指名して、その社員の方がボランティアとしてそういう役割を演じることで、実は社員の

方がものすごく安全意識が高まるのだと思うのです。それは会社にとって、ものすごく利益になることなので、決して支出ではなくて、実は収入なんだと、そういう意識を持っていただくような形の施策みたいなものを、もしできればこれは非常に有効なのではないかなと考えております。

それから、もう一つは、これも先ほどからいろいろご意見として出ていることに関連することなのですが、先ほど資料のご説明の中にもありました、高齢ドライバーの免許返納というのがこのところ問題になっています。いろいろな形で、事故も、高齢ドライバーの事故も起こっていますし、返納する方の比率が非常に高くなったということがご存じのように、マスコミでも報道されており、これからそういう傾向が増大すると思うのです。そうしたときに、やっぱり返納した高齢者が自転車に乗りかえるというケースが多いことが予想されるので、高齢者に特化した自転車利用の安全対策というものが必要なのかなと思います。例えば、ヘルメットの義務化だとか、反射材をつけていただくことの義務化、これはなかなか難しいかもしれませんが、せめて反射材を着用していただくことの要望だとか、そんなことが必要だというふうに思っております。東京都の自転車安全利用推進計画の中でも示されておりますが、教育だけではなくて、そういった具体的な施策も一方で必要になってくるのではないかと考えております。

そんなところが、本日いろいろと先生方のご意見を伺いながら、少し感じたところがございます。

それでは、多少まだ時間がありますので、きょういただいたそれぞれの委員のご報告に関して、それぞれ別の委員からご質問とか、ご意見とかがあったら頂戴し、議論をしていただければ大変ありがたいと思っております。どうぞご自由に何かご意見がありましたら頂戴したいと思いますのですが、いかがでしょうか。

どうぞ。左木さん。

○左木委員 委員の皆さんへの質問ではないんですけども、安全利用指導員制度について、私もちょっと自分がなれるのかなという思いから調べたりしてみたんですけども、なかなか普通の人になれそうな間口といいますか、というのがなくて、何かそういう意識がある人に対して、やっぱりなれる道を鈴木さんがおっしゃったようにあれば、より何というんですかね、わざわざサラリーを払った人で、有限な人だけではなくて、もっと数をふやしてできるのかなというふうに思いました。

○座長　そうですね。そういう指導員制度をつくると、すぐペイとか、そういうことが問題になるわけですが、場合によっては、もっと広く、先ほども申しましたように、また今、左木委員もおっしゃっていただいたように、もう少し広く、割合簡単に皆さんがそういう講習のようなものを受ければ、指導員ができるようになって、そしてそれが先ほども申しましたように、ご本人に対しても安全への動機づけになるような、そんな形として運用できるとすごくいいのかなと、私も思ったりしております。ありがとうございました。

ほかに、何かございますでしょうか。どうぞ。

○北方委員　今のお二人の意見がすごく私も本当にそのとおりだなというふうに思っております。以前、とある自治体さんで、区民の人たちに公募をして、安全利用サポーターというのを募集したことがあります。そのときに2回ぐらい、いろいろな広報とかを使ってやって、初回は本当に余り集まってはこなかったんですけども、2回目になったら、いろいろな自転車屋さんの店長さんだったりとか、あと高齢のいろいろな町のお祭りだったりとか、町内会の会長さんだったり手が挙げてくださって、そういう方に区で発行するというか、本当に小さなカードみたいなものをつくって、安全サポーターみたいな形で何かあったら指導してくださいねということをやった経験がかってございます。

でも、そこから、かといって、ただ一つこの小さなカードを持っている程度では、正直、その方々が町に出たときに、今、赤信号で渡ったでしょうなんて言ったときに、正直トラブルのもとにもなりかねないなというのがあります。

実際、私もこういう安全啓発の仕事をしているので、まちで、さっき座長もおっしゃっていましたが、逆走している自転車とかを見ると、あっと声をかけて、きくと逆走ってわかっていないだろうから、逆走だよって声をかけたい。でも、かけたところで、一体誰、どこの人に声をかけられたんだろうと思うと、そこで何か大きなトラブルになってしまうのであれば、私も言いたいけれども、ちょっと構えてしまうというようなことが、日常やっぱりそういうふうに思う人もいると思うので、さっきもおっしゃっていましたが、この制度はいろんな自治体さんでちょっとトライアルでスタートされているとお伺いはしたので、こちらもいろんなボランティアでもいいから、そういうふうにやっていただきたい方が道筋をつくっていただく。プラスやはり、こういうふうにちゃんと我々は指導員なんであるというのがちゃんとわかる、

やっぱり服装なり、見た目というのも大事で、私たちはこういうものに基づいて、印籠じゃないですけども、そういうスタイルをちゃんとつけてあげることが重要なんだろうなというところで、期待をして楽しみにしているところです。以上です。

○座長 ありがとうございます。ほかに何かご意見。どうぞ。

○新田委員 紹介じゃないんですけど、安全教育というのは、生涯教育でありますから、子供のうちから教育が必要なんですけども、子供自転車安全利用東京大会というのがあるんですね。これは、小学校単位での大会に出場すると。

ことは6月30日に流通センターの会場をかりてやるんですが、うちもホームページに載せたり、あと広告も出しているんですけども、なかなかあまり周知はしてなくて、毎年交通少年団として参加するところもありますし、小学校単位で出ていただくところもあるんですが、三十数チームが出て、午前中、学科をやって、午後実地でスラロームを走ったり、交通ルールに従って車両を追い越すときはどういうふうにするかとか、安全確認とかもやるんですね。

そこで、上位に入ったチームは全国大会に行くと。しかしながらも東京都は全国大会で、なかなか上位に全国大会で入ったことがなくて、最高で十何位ぐらいだったんですかね、各都道府県から出るんですけども、それでもそういう安全利用の大会をやることによって、それは大人が教えますし、交通法規も教えてやりますので、そういったことをやっているという、ちょっと紹介であります。

○座長 ありがとうございます。どうぞ。

○矢ヶ崎委員 今のお話を拝聴していて、恐らくいろんな対策を複合的になるべく早い段階から取り組みをして、私を含めた都民の皆さんの自転車に対するリテラシーというか、意識をぐっと上げていかなきゃいけないと思っております、その意味でいうと、私も車を運転したり、歩いたりしております、とてもきちんとルールを守って自転車に乗っていらっしゃる方というのを見ると、ああこれはすごいとやっぱり思うんですね。

まちなかを見ていると、これが自転車に乗る本当の格好いいちゃんとしたルールなんだよというものの見本をたくさんの方が示してくださるようになると、ああいうふうになればいいんだとわかりますし、車に乗っていても上手に左からすっと止めていただいて、ちょっと止まって、一緒に信号待ちをしても、車をすっと見ていただいて、運転手と、「んっ」て目が合ったりして、「やるな」とか、すごく自転車に乗る

人に対する車側からのリスペクトが入るといふか、この人はここにいるといふか、そういうことのお手本を示して下さるような方々をどうにかふやしていけないだろうかといふことで、左木委員のように自転車をこよなく愛していらっしゃる方々のコミュニティといふのはたくさんあって、そういう方々、コミュニティは多分把握できると思うんですね。そういうコミュニティの方々に安全運転宣言をしていただいで、実際、私はしっかりと自転車のルールを守りますみたいな目印を貼っていただくなり何なりして、デモンストレーションのように毎日を運転して過ごしていただくといふことができるとうごくいいなと思ひました。やっぱり、模範を見せていただければ。すみません。思ひつきで申しわけありません。

○座長 大変大事なご意見だと思ひますね。そういうのが広がっていったら、すばらしいことですよ。本当に。

ありがとうございます。それでは、大体ご意見を頂戴したといふことでよろしゅうございますでしょうか。

本日は委員の方々から、自転車の安全で適正な乗り方についての専門的なご意見を多方面から頂戴いたしまして、ありがとうございます。

ご意見を伺っておりまして、実は、それぞれのご意見は大変貴重なご意見なのですが、当面すぐにでも取り組み可能なようなご提案と、それからやっぱり自転車安全利用推進計画の改定、これは来年度の改定といふことでございますけども、あるいは交通安全計画の改定などに向けて、少し時間をかけて中期的に取り組まなければならない問題と、両方あったように思ひます。

実は、お願いしたいのですが、事務局には本日の意見を、先ほど申しました当面取り組むべき課題と、それから中期的に取り組むべき課題とに分類していただいで、次の、第2回の会議の資料としてそれをご提出いただきたいと思ひます。第2回目の委員会では、そのまともていただいた資料につきまして、特に当面取り組むべき課題、そちらのほうを中心に置きながらご議論をいただくといふ形で進めさせていただいたらどうかというふうに考えております。

もし、委員の先生方のご賛同が得られたならば、そういう形で事務局さんをお願いしたいと思ひておりますので、よろしゅうございますでしょうか。

(異議なし)

○座長 それでは、実は次回の会議は6月中旬ないし下旬の開催を予定しておりまして、

日程につきましては事務局さんのほうに調整をお願いしたいというふうに考えております。

それでは、こんなところで事務局さんのほうにマイクをお返しするということよろしゅうございますでしょうか。事務局さんのほうからいろいろと事務連絡等がございますと思いますので、あとはよろしくどうぞお願いいたします。

○交通安全課長 ありがとうございます。では、今、座長の鈴木先生よりお話がありました、資料を整理して、2回目に向けて整理してまいりたいと思います。

事前に各委員の先生方に配付しました日程の調整表ですとか、ご提出がまだの方がいらっしゃるいましたら、会議が終わりましたら事務局のほうに、私でも構いませんし、うしろにも控えている者もいますので、誰でも構わないのでご提出いただければと思っております。

それと、ちょっと配付した資料は重たいので、持ち帰るのは大変という方がいましたら、後ほど指定したところに郵送できますので、ここに郵送というふうに示しておいただければ郵送いたしますので、遠慮なくお申し出ていただければと思っています。

あと、補足等がありますかね。特にないでしょうかね。

以上をもちまして、本日の会議は終了したいと思います。意見をいろいろとありがとうございました。

閉会