

第 2 回  
自転車（原付）の安全で適正な利用の促進に向けた専門家会議

令和元年 6 月 20 日（木）

都庁第一本庁舎 34 階 34A 会議室

午前 9 時 17 分開会

○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 2 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いたします。

本日、前回に引き続きまして事務局を務めさせていただきます、東京都の交通安全課長の池野谷と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

初めに、お配りしました資料の確認をしたいと思います。

まず、一番上が次第でございます。おめくりいただきまして、委員の先生方の名簿がございまして、事務局の名簿も一緒につけてございます。さらに 1 枚おめくりいただきまして、本日の座席表でございます。最後に第 2 回専門家会議の資料ということになります。

今回、委員の先生の皆様の机上には参考資料を置かせていただいています。国の自転車活用推進本部の通知文で、「自転車損害賠償責任保険等への加入促進に関する標準条例について（技術的助言）」と書かれた資料でございます。

不足等がございましたら、挙手をお願いしたいと思いますけれども、大丈夫でしょうかね。

それでは、本日の会議でございますけれども、前回に引き続きまして、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おります。本日は傍聴の方がいらっしゃいますので、その旨をお知らせいたします。

なお、報道の方でございますけれども、撮影が冒頭のみという形になっておりますので、ご了承いただければと思います。

また、議事録でございますけれども、後日、東京都のホームページのほうで公開という形になりますので、よろしくをお願いしたいと思います。

本日の会議でございますけれども、委員を務めていらっしゃいます矢ヶ崎紀子委員、それから左木孝徳委員がご欠席でございます。

また、前回ご紹介ができなかった轟委員を本日ご紹介させていただければと思います。日本大学理工学部交通システム工学科教授の轟朝幸委員でございます。

○轟委員 轟です。よろしくお願いいたします。

○交通安全課長 よろしく申し上げます。

他の委員の先生方及び事務局につきましては、名簿をもちまして、紹介にかえさせていただきます。

それでは、議事次第に沿いまして、会議を進めてまいります。以降の進行につきましては、座長をお願いしております鈴木委員をお願いしたいと思います。鈴木委員、よろしく願いいたします。

○鈴木座長 それでは、会議を始めさせていただきます。

本日は、2 回目の会議ということになりますけれども、どうぞよろしく願いいたします。

早速でございますけれども、前回、実は事務局をお願いしたことがございまして、一つは、これは私がお願いしたことなのですけども、自転車損害賠償保険等を義務化した都道府県で、義務化したことが自転車関連の事故にどうかかわっているのだろうかというような問題提起をさせていただいて、それに関して、もし資料があればということをお願いしてございます。それからもう一つは、前回、委員の皆様からいただいた意見をまとめて、自転車の安全で適正な利用の促進に向けた課題について整理していただくこともお願いしてございましたので、それについてもご説明を頂戴したいというふうに思います。よろしくどうぞお願いします。

○交通安全課長 わかりました。

それでは、まず、本日の資料の 1 ページでございますけれども、つづりで目次を入れて 2 枚、表紙からめくっていただいたところがございます。

こちらは、自転車損害賠償保険等を義務化した府県の自転車関連事故件数等の推移でございまして、兵庫県から京都府まで 4 つの自治体様の数値を整理してございます。

表でございますけれども、一番左に府県名がありまして、目を中心部のあたりに移していただきますと、平成 26 年から 30 年までの自転車関連事故件数と、死者数を入れてあります。

全般的な 4 自治体の傾向は、26 年から 30 年まで数値が若干ふえる年もありますが、自転車関連事故件数自体は減っていて、死者数もおおむね減る方向には動いているという状況でございます。資料自体としましては、各府県のホームページに掲載されているデータ、それから各府県の警察本部のホームページに掲載されているデータを引用しております。

1 枚おめくりいただきまして、2 枚目でございますけれども、第 1 回の会議の皆様の発言を整理しております。こちらは、前回いろいろ発言いただきましたけれども、大きく分けていくと、大体 8 つぐらいの項目に分けられるということで、一番上の自転

車損害賠償保険等への加入促進から、一番下の自転車利用者と、民間事業者や行政との連携強化まで書いてございます。この資料の中の星印がついている3つにつきまして、当面取り組むべき課題というふうに事務局で整理させていただきました。その他については、中長期的に取り組んでいくことを考えております。

資料の説明は、以上となります。

○鈴木座長 ありがとうございます。

実は先ほど申しましたように、1 ページ目の導入をした県、義務化した県と、その県における自転車関連事故の推移の表でございますが、ただいまご説明いただきましたように、全体的には、導入によって、特に死者数が比較的減っているという傾向が出ている、横ばいないしは減っているという感じで読ませていただけるのではないかと思います。前回私がお願いした件なので、個人的な意見を冒頭に申し上げて申しわけないのですが、実はこの表を見させていただいて、減っているということは、ある意味では、保険の義務化によって、事故減少のほうにもいい影響を与えるということで、大変結構なことだと思うのです。仮にもし横ばいであったとしても、実は義務化をすると、自転車事故というのは、実は届けられるものとそれこそ表面に出ないで内々で終わって処理されてしまうというものとあるので、実際の事故の件数がそのまま事故の数字に反映しているとは思えないのです。ここに出てくる数字というのは届けられたものが出てくるわけで、そういうことからしますと、義務化をするということは、多くの方が保険に入ると、当然、事故を起こすと届け出をするという形になる傾向があると思うのです。一般的に言えば、義務化されて保険に入る方が多くなると、実はデータとしてはどちらかという人多目に出てきてしまう可能性があるというふうに、一般的には判断されると思うのです。それが、ここで示されたように死者の数においても、あるいは件数においても横ばいないし下降きみということは、これは、やっぱり保険を義務化したことが事故のほうにも好影響を与えるというふうに読ませていただいているのかなというふうに思いながら資料を見させていただきました。冒頭に司会の私の感想を申し上げて誠に申しわけありません。

それでは、2 ページ目の課題を整理していただいたことにつきまして、進めさせていただきたいと思います。

今ご説明がございましたとおり、当面、優先的に取り組むべきものというのが、この8項目のうちの星印がついているものでございますが、この星印がついているものにつ

いては、きょうこれから議論させていただくわけですが、それ以外の課題につきましても、前回、事務局さんのほうから少しご説明があったと思います。それは、来年度が東京都自転車安全利用推進計画の最終年度ということに当たりますことから、計画を改定する際の検討事項としていただきたいというふうに思っております。

ただ一方で、現在、実は、東京都自転車安全利用推進計画、あるいは第 10 次東京都交通安全計画の期間中ではあるのですが、これは、前回のご説明でもありましたとおり、都内の自転車事故というのは、一昨年、平成 29 年と、昨年、平成 30 年と増加に転じております。また、関東近県では、一昨年、自転車が加害者となって、ご高齢の方が亡くなるというような事件があったりしまして、それをきっかけにそういったところでは自転車の安全で適正な利用を目的とした条例を制定したという例もございます。

そういったことから、当面の課題として、事務局に挙げていただいた 3 点、この点につきましては、一方で東京都自転車安全利用推進計画とか、第 10 次東京都交通安全計画があるのですが、ぜひ、ここで東京都に現時点から早速に取り組んでいただきたいということを感じております。したがって、本会議では具体的な対策について、星印 3 つのことについては意見交換をぜひしたいというふうに思っておりますので、よろしくどうぞお願いいたします。そういう形で進めさせていただいてよろしゅうございますでしょうか。

(異議なし)

○鈴木座長 それでは、当面の課題として挙げられました自転車損害賠償保険等への加入促進ということにつきまして、あるいは免許を返納した高齢者に対する自転車の安全教育、それから 3 番目のヘルメットや反射材等の安全器具活用促進ということにつきまして、現在、東京都でどんな取り組みをなさっているかということをお事務局さんのほうからご説明をいただければ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 わかりました。

では、資料 3 ページをお開きください。当面の課題に対する都の現状の取組でございます。

こちらは、東京都が自転車損害賠償保険等を加入促進するために取り組んでいる、主に普及啓発事業を中心に記載されてございます。1 つ目の丸が民間企業と連携した取組でございます。自転車のルール・マナー確認書、右側にちょっと小さいのですが絵柄

が出ておりまして、自転車を都内の自転車販売店で買いますと、こちらが配られることになっています。この中には、自転車を安全に使うためのルール、自転車損害賠償保険等への加入ですとか、ヘルメットの着用、そうしたことがチェックシートのような形式でマークを入れられるような欄がありまして、自転車を売る際に販売店の方がこちらを配って、自転車を購入された方は、それを確認していく取組でございます。それから、ヘルメット着用保険の開発ですが、民間の企業様と協定を結びまして、ヘルメットを着用しているときに事故に遭った場合には保険の給付額が上乘せされる、そういうタイプの保険を開発していただいた、そういった取組でございます。

2 つ目の丸でございますけれども、こちらは自転車安全利用普及啓発用リーフレットの作成でございます。を小学校ですとか、シルバー人材センターで行うシミュレータを活用した自転車交通安全教室、あるいは法律で定められた自転車月間である 5 月や春・秋の交通安全運動のイベントなどの場で、このリーフレットを配ることで、普及啓発を図っております。リーフレットもいろいろなタイプを用意しており、お子様がいらっしゃる保護者の方向け、それから成人一般の方向け、高齢者の方向け、あと海外からの方のための英語版などを配布しております。

1 枚おめくりいただきまして 4 ページでございますけれども、まず一番上の白丸でございますけれども、事業で自転車を利用されます企業様向けに、東京都が主催して自転車の安全利用について啓発する自転車安全利用 TOKYO セミナーを設けております。企業の中で自転車の安全利用を推進する方に来ていただきまして、その方が企業において、このセミナーでやった中身を研修するといった取組でございます。

その下は、自転車安全利用促進に関する区市町村補助金でございます。こちらは自転車の点検整備に関して助成金を出している自治体様などに対して東京都が助成金を出す事業でございます。例えば、自転車の点検整備を自転車販売店で受けると TS マークというマークが張られ、TS マークに付帯する保険にも加入できるということ、そういったような仕組みがございまして、

簡単でございますけれども、都の取組を紹介させていただきました。

続きまして、5 ページでございますが、免許を返納した高齢者に対する自転車教育でございます。

こちらは、平成 30 年度から始めた事業になっておりまして、今年度の初めに都内で、高齢運転者による事故がございましたけれども、高齢の方は生活の中で自動車の免許

を手放すと生活の足として、なかなか難しいところもあるようなケースがありまして、かわりに自転車、特に最近、電動アシスト付自転車が普及していますので、そういう日常の足として、自転車を使ってもらえたら、そういうことを念頭に置いて、免許を返納した方を中心に、高齢者の自転車安全教室を実施しています。高齢者の方に自転車の安全利用について、普及啓発している、そういった取組でございます。

さらに1枚おめくりいただきまして、6ページでございますけれども、こちらが安全器具の活用の促進、ヘルメットの着用等の普及啓発の中身になってございます。

毎年、東京都では、自転車用ヘルメットの普及啓発について、着用の気運を上げていくための広報をしております。例えば写真に出ておりますのは保育園でございますが、ヘルメットを着用するモデル保育園を指定させていただきまして、そこで1年間を通じて、ヘルメット着用について交通安全教室などを行って、保育園の保護者の方に配られる育児誌に掲載して、一つの園の取り組みを全都に発信していく、そのような取組を行っております。真ん中で知事に赤いヘルメットをかぶっていただいておりますが、そうした取組をしているところでございます。

その下の自転車乗用中のヘルメット着用に関する啓発映像教材の作成ですが、昨年度、自転車用ヘルメットの着用を促進するような動画を作成し、こちらを貸し出すことでヘルメットの着用を促進しております。若干事故で衝突するような映像も入っていて、危険性を直接認識していただけるような中身になってございます。

資料の説明は、簡単ですけれども以上となります。

○鈴木座長 ありがとうございます。

それでは、1番目の星印、前回、委員の皆様方からの意見も非常に多かった項目でございますけれども、自転車損害賠償保険等の加入促進ということにつきまして、ぜひ意見交換を行いたいというふうに思います。その意見交換をさせていただく前に、事務局さんのほうから前回どんなご意見が委員の方々から出たかということや、あるいは自転車損害賠償保険等への加入促進に関する国とか、あるいは他府県の動き、そういったことにつきまして、まず、ご説明を頂戴して、その上で委員の方々の意見を賜りたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

○交通安全課長 では、資料の7ページをごらんいただきたいと思っております。

前回の1回目の会議で出ました意見をまとめてございます。大きく分けると、加入の義務化についてと課題等、義務化の効果ということで、3つに区分できると考えてお

ります。複数の先生方からの発言があったものも一つにまとめているので、若干表現として、自分の意図と違うという感覚があるものもあるかもしれませんが、ご理解いただければと思います。

まず、加入の義務化についてでございますけれども、保険等は加入の義務付けが大切であって、あわせて、加入促進策もやはり必要であるというお話が出ておりました。

それから、課題でございますけれども、5 つございまして、複数の保険に入っている人と保険に入っていない人で対応が両極化しているような状況にあるという話が出ておりました。

それから、自転車保険は主契約ではなく特約や付帯であることが多いので、重複して入っている人もいらっしゃるのではないかという意見が出ておりました。

それから、自分自身の保険等への加入状況を把握していない方が多く、加入率が上がらない一因として、そこに入っているのに入っていることに気づいていない方がいるのではないかというお話がございました。

それから、約 1 億円の賠償判例を知らない方が意外と多くいらっちゃって、自転車と歩行者の衝突が死亡事故につながるという認識が余り広まっていないのではないか、こうした意見がございました。

それから、以下の 3 点の理由から自動車保険の考え方を自転車に置きかえるのは難しいのではないか、そういった意見も出ておりました。その理由でございますけれども、自動車の自動車損害賠償責任保険に未加入の場合について、罰則があるということでございます。それから、自動車損害賠償責任保険への加入は車検とリンクしているので、その時点でチェックするような仕組みができ上がっているということでございます。それから、運転時に自動車損害賠償保険証明書を車に備えておく必要があるということで、自転車の場合にはそうした備えつけも、なかなかスペースも含めて簡単ではないのではないか、そうしたお話が出ておりました。

最後に、保険の義務化による効果でございますけれども、こちらは保険加入が義務化された自治体において、お子様がいらっしゃる保護者の保険加入に対する関心の高まりを実感することがある、こうした意見が出ておりました。

続いて、8 ページ以降をご説明させていただきたいと思います。

8 ページ以降でございますけれども、国で、今年の 1 月から 3 月まで自転車の損害賠償保険加入促進に関する検討会が立ち上げられ、その中で出てきた資料のうち、東京



都と関係が深いと思われるものを幾つか、ここに掲載しております。

まず 1 つ目が、標準条例の概要の資料でございます。国は、地方自治法に基づいた技術的助言で、都道府県と政令指定都市宛てに、自転車の保険の賠償責任保険の加入の義務付けを自治体が条例でした場合には、どういう条例にしたらいいのか、モデルの条例を示したもののその骨格でございます。その標準条例は大きく分けると、自転車損害賠償保険等への加入の義務づけと加入の確認等、それから情報の提供、この 3 つから成っているということで、細かい部分につきまして、赤・青・緑で分けしている部分にそれぞれの項目が書いてあります。

義務付けされる対象者を簡単に触れていきますと、自転車利用者、未成年の自転車利用者の保護者、それから自転車を事業で使う事業者、それから自転車貸付業者、ここへの自転車保険の加入が義務づけられています。その他、自転車損害賠償責任保険等への加入の確認、情報提供の努力義務が都道府県や学校設置者に課されるといった内容になってございます。

1 枚おめくりいただきまして、9 ページでございます。

こちら、ちょっと字が小さくて大変申しわけございません。他の都道府県でございますけれども、自転車損害賠償保険等への加入の促進の状況ということで、義務化を既に行っている自治体の名前が左の兵庫県から静岡県まで載っています。いつ義務化したのかとか、義務化の対象がどこまでなのか、そういったような中身が記されております。おおむね他の自治体の取組を見ますと、国が示したモデル条例も、この中に出ている自転車利用者から貸付業者までの間、そこから、それ以上のものというのがないのかなというのがここから見とれます。

さらに 1 枚おめくりいただきまして、10 ページでございますけれども、こちらですが、自転車の損害賠償の保険の加入の義務化の効果ということになります。義務化した自治体様の中で加入率を調べてないところもありますが、国が各自治体の調査結果を掲載した資料になっておりまして、黄色が塗られているところが義務化後の数字となります。これを見ていきますと、義務化して、すぐに数字が上がるという傾向はないのですけれども、毎年じわじわと上がってきて、大体 4 割から 5 割ぐらいだった加入率が大体 7 割近くまで上がってきているのかなというのが見てとれる資料になっています。

簡単でございますけれども、以上が資料の説明となります。

○鈴木座長 どうもありがとうございました。先生方のご意見をいただく前に、現在の状況、それから前回のご意見、こんなことをご説明いただきました。

実は、ただいまのご説明にもございましたとおり、国のほうも各地方公共団体によります義務化条例の制定を積極的にサポートする、そういうことになっております。そんな意味で、自転車の損害賠償保険等への加入を促進していく方向性を明確に示しているわけでございますけれども、ただいまのご説明を前提にいたしまして、保険等への加入の義務化、それがどんな効果を持つか、あるいはその必要性といったことについて、まず先生方のご意見がございましたら頂戴したいというふうに思っております。

きょうは特にご指名をしまいりませんけれども、どうぞ自由に、再三申しますように義務化がなされるとこんな効果があらわれるのではないか、あるいは義務化は、こんな意味で必要だよということに関しまして、ご意見を頂戴できたらありがたいと思います。

岸先生がきょうは 10 時 15 分ぐらいに中座されるというふうに伺っています。できれば、ご意見を。

○岸委員 すみません。ご配慮いただきありがとうございます。

それでは、すみません、法律家のかた苦しい話から始まって恐縮でございますけれども、私のほうから意見を少々述べさせていただきます。

やはり保険加入の義務化は必要だと考えております。この点につきましては、前回、もう既に、いろいろなお話が出ましたけれども、ちょっと補足させていただきますと、やはり自転車事故でも高額な賠償義務が課せられるという場合が多いと、それがどうも余り周知されてないのではないかとということがございます。自動車事故の世界ですと、死亡で高額となるのはもちろんですが、死亡ではなくむしろ脳損傷などで常時介護が必要になったなどというような事案で、賠償額が億を超えるというのは全然まれではありません。特に若年労働者や、ある程度壮年の方、40代・50代の方が事故に遭ってしまった場合、賠償額が億を超えることがあるというのは、ある意味当然になっております。では、自転車では億を超えるような事案はないのかというと、自転車でも、脳の損傷などがあってしまうと億を超える賠償というのは当然生じ得ると思います。実際の裁判例としては、前回報告された中にもあったのですが、損害額は億を超えているんですけれども、被害者にも過失があるということで、過失相殺されて、賠償額は億を割ったという裁判例がございます。過失がなければ、判決で億を超える賠

償義務が命じられていたものと思われます。そういうわけで、そのような事故が起こってしまうと、個人の財産、資力では何ともならない。被害者は泣き寝入り、加害者もそんな賠償義務を負ったら大変です。実際の裁判例でも、実は加害者が自己破産したなどというケースもあるところです。そのような事態を避けるためには、やはり保険の義務化が必要かと思ひます。

その上でちょっと踏み込んで申し上げると、義務化といったときに、自転車の場合、誰に義務づけるかというところが難しいかなと思ひております。自動車事故の場合、自動車損害賠償保障法がありまして、皆様ご承知と思ひますけれども、自動車損害賠償保障法というのは、責任の集中と危険の分散という趣旨から、責任を車の所有者に負わせるという、所有者の賠償責任を創設しています。自転車の場合、民法により自転車の運転者が賠償責任を負う、事故を起こした本人、事故につき過失のある人が賠償責任を負うのですけれども、自動車の場合は所有者、事故のときに運転してなくても、その人に責任を負わせるというように自賠法が定めています。所有者ではなく法律上は運行供用者というのですけど、ちょっと要約して申し上げましたが、運行供用者に責任を負わせています。それと同時に、自動車損害賠償保障法は、その自動車の所有者に保険の締結義務を課しています。それによって危険を分散、誰もが最低限の保険の補償を受けられるように手当しています。

ところが、自転車の場合には、民法の原則に戻りまして、自転車の運転者が責任を負うという大原則があります。もちろん、それが未成年で小学生ぐらいの責任無能力者ですと、監督義務者である親権者が責任を負うことになるのですけれども、原則は、所有者とは切り離された運転者が責任を負うんですね。そうすると、自転車はご存じのとおり、免許も不要なものですから、ふだん運転しない方でも自転車を運転して、事故を起こし得ます。例えば、学生さんが部活で友達の自転車をちょっと借りて買い出しに行ってきますなどということも十分あります。そのときに事故が起こることもあり得ます。そのような場合にも、自転車を運転する以上は保険に入りなさいというのが、義務化ということだと思ひております。

そうすると、どのタイミングで保険に入るのか、自動車の場合、所有者は車検のときに入るというシステムができていますけれども、私もふだん自転車は運転しませんけれども、たまたま運転することになったとき、そのときに保険に入っているか入っていないかを考えて保険に加入してから運転するというのは、なかなか現実的ではな

いと思います。そういう難しさがあると思っております。ただし、義務化する必要性がある以上、そういう方にも、とにかく運転する以上は保険に入りなさいよと言わなければいけないということだと思っております。

そうすると、さらにちょっと先走った話ですけれども、保険に入っていないことによって、刑罰を科すのかという問題が生じるかと思っております。義務化というのは、突き詰めれば、最終的には入っていない人に刑罰を科すというところにたどり着きますし、自動車の場合はそのようにしているからです。自転車を運転する方が保険に入っていないときに、そのことによって罰則を科すかということについては、個人的には、まだ社会的コンセンサスは、そこまで達していないのではないかなというふうに思うところです。罰則というのはデメリットを課すということで、入っていなければ不利益が生じるということなんですけれども、自転車の場合には、まだそこまでのデメリットを課すことは適当ではないのではないかなというのが個人的な見解でして、逆に、加入することによるメリットがあるんだと、一つは賠償責任を負ったときに保険でカバーできて安心ですよというメリットなどもあるかと思っております。あるいは、先ほどの資料にもありましたが、例えば助成を課すとか、何か、保険に入ることにメリットがあるんだよというような形で加入を促進していくということがまず必要になるのではないかなと思っております。

他方で、先ほど民法の原則で自転車事故では運転者が責任を負うんだと申し上げましたけれども、使用者責任というものもあります。業務上、自転車を利用する方、業務執行中の従業員が事故を起こした場合には使用者が責任を負うというものです。業務上で自転車を利用していた場合、新聞配達ですとか電気代の集金とか、そういう方については使用者が責任を負うとされています。そのような業務上、自転車を使用させる必要があるような場合には、もしかしたら罰則を科してもいいのかななどというふうにも、通常の場合とはちょっと分けて考えてもいいのかななどとも思ったりもします。例えば、今は都庁の職員さんの前ですけど、都の職員の方が、やはり業務上、自転車を使用するのであれば、賠償責任は国賠法の問題にはなりますが、国家賠償法で都が責任を負うような場合ですが、そのような場合には、雇い主が保険に入っていないときには罰則を科すなどということもあり得るのではないかと思ったりします。

あと、すみません、本日残り時間がないので、もう一点だけ申し上げると、自動車損害賠償責任保険と異なりまして、自転車運転者に保険加入を義務づけるときには、自

自動車損害賠償責任保険のように統一された保険商品があるわけではなくて、個々の加入する方がいろいろな保険会社のいろいろな保険商品を自分で選んで入ることになると思います。自分で選択してです。そうすると、保険料も補償内容も、どの保険に入るかによって異なってくるということも起こり得ます。それはそれでしょうがない、まずはとにかく保険に入ってほしいということがあるのだと思いますけれども、最終的には、その補償内容の統一性というか、公平性ということも考えなければいけないのではないかと思います。被害者の保護、加害者がどの保険に入っても被害者が最低限の補償が受けられるというような、保険商品にばらつきがあったとしても、そのような統一的な何か最低限のものを定めていくということもあっていいのではないかと思います。

すみません。早口でたくさん申し上げましたが、以上となります。

○鈴木座長 どうもありがとうございました。

ただいまの岸委員のご発言に対して、ご質問とかご意見とかございますでしょうか。

おっしゃいますように、なかなか罰則を加えるというのは、本当に難しい問題があると思うのですが、ただいま岸委員からは業務上、自転車を使用するというようなケースの場合には、都として罰則というようなことは考えられないわけではないというようなお話がありましたけれども、その点についてはいかがでしょうか。

どうぞ。

○岸委員 ただ、誤解を生じさせたらすみません、社会的コンセンサスとしては、そもそも罰則化するまでのコンセンサスは得られてないのかなという印象がございます。

○鈴木座長 難しいということですね。ですから、全体的な、この委員会の結論としては、先生がおっしゃっていた特殊なケースはあるけれども、やっぱり義務化をしても、その義務化によって罰則までというところまでは、なかなか難しい問題があるということになるのでしょうか。むしろ先生がおっしゃっていただいたように、義務化をすることによって、こんなメリットがある、あるいはこんなふうにそのことが成果があるんだというようなことをむしろ強調していただくような姿勢のほうがよろしいのではないかと思います。

ありがとうございます。

それでは、先ほど申しました義務化の効用、効果だとか、あるいは必要性とかということに関しまして、ほかの委員の方、何かご意見があればお伺いしたいと思います。

○新井委員 すみません。よろしいでしょうか。

○鈴木座長 はい、どうぞ。

○新井委員 すみません。義務化の流れということですが、実は皆様ご承知かと思えますけれども、前回の会議以降、高齢者の方が自転車事故によって、死亡事故、実は全国で大分、熊本、兵庫でちょっと発生をしまして、まさに緊急かつ喫緊に被害者保護という、そういったしっかり体制を高めていく必要があるのかなど。そういった観点も含めまして、やはり現状の今この義務化の流れ、自転車賠償責任保険等の加入の促進という現状の流れにおいては、全国において、自治体さんが主体となって、そういった流れを今つくられているということでもありますので、現状としては、やはり東京都さんを主体とされて、現状、努力義務ではあるんですけども、やっぱり、そうした義務化という流れの中で被害者保護、あるいは加害者の方も、賠償費用の確保というのが、非常に重要な課題になってくるかと思えます。先ほど岸先生からもありました破産をしてしまうようなケースというのもありますので、加害者の方も、そういった資金確保というところも重要になってくるかというふうに考えております。

資料でまとめていただいている中に、10 ページになりますが、義務化を規定された後の加入状況ということで、先ほどデータも示していただいておりますが、これは、まさに加入がふえているということで、非常にいいことだと思います。一方で、前回は資料で出させていただきました保険に加入しているかどうか定かではないという方が2割ぐらいいらっしゃいます。安全教育全般にとって、そういった方々がしっかりと保険に加入しているよという認識を持っていただくという、自転車の安全利用に対する、その関心の高まりを促すという、非常にいい効果をもたらすのではないかなということもありまして、私としましては、東京都さんに義務化の方向で検討を進めていただければというふうに考えているところです。

あと、先ほど岸先生から保険のお話がありましたが、その点については、また後ほど、こういった補償を組むと自転車の運転者がしっかりと補償される、そこら辺もちょっと後でお話しさせていただきたいと思えます。

○鈴木座長 ありがとうございます。

ただいまのご意見について何かご質問はありますか。

どうぞ。

○新田委員 先ほど岸先生のお話の中で社会的コンセンサスがまだまだ低いということで

したが、やはりその自転車の事故に遭って、この前、熊本のように、高齢者の方が高校生の自転車で亡くなったというような、そういう自転車の事故をマスコミに報道していただいて、要は自転車は気軽に乗れる乗り物であるけれども、一つ事故があるところといった人身事故の大きな事故になってしまうという認識を国民の皆さんに持っていただくということが、やはり保険に入ったほうがいいというふうに思う一つの足がかりになると思うので、それはどんどん広報を進めていただきたいなというふうに、マスコミの方に進めていただきたいなというふうに思っております。

あと、自転車の保険に関しても、東京都交通安全協会も商品をやっているのですが、先ほど保険の商品によって、いろいろ内容が違うということでしたが、うちの保険の場合は、年齢制限があって 69 歳以下と、ほかの保険によっては年齢制限のないところもあるわけなのですけれども、結局、高齢者の事故は対象になってないところがあるので、なかなか、その伸び悩みというか、入っていただけないというところがあります。あと、保険が自動更新になっていません。1 年たって、そのまま自動更新になっていく商品もありますが、うちの場合は改めて手続をしなければなりません。それを知らせるために、更新の 3 カ月前と 1 カ月前にはご連絡をしているんですけれども、なかなか伸び悩みというか、横ばいというところが現状であります。

これは一つ、保険の紹介でございますが、以上でございます。

○鈴木座長 ありがとうございます。

そのほかに何かご意見ございますでしょうか。必要性とか義務化の方向性に関しまして。

○轟委員 よろしいですか。

○鈴木座長 はい、どうぞ。轟先生。

○轟委員 やはり義務化というのがどういう効果があるかなということと考えたときに、先ほど、社会のコンセンサスと岸先生からもお話がありましたけど、社会がこの自転車が車両であるということの認識がやっぱり薄いところですね。さらに危険だということも、先ほどもおっしゃったように、加害者になるということも認識が薄いという、この辺を浸透させる社会全体での雰囲気づくりには非常に効果が大きいのではないかなと、やっぱり、こういう法律で義務があるんだということと努力義務では随分違うと思うんですね。そういう意味では、非常に、そういう社会全体が、この雰囲気を、その認識を持っていくということで、保険もですし、安全運転も、自転車の

安全な利用にも向かっていくという方向をつくっていきけるのではないかな、これが一番大きな効果ではないかなと、私は思っております。

その中でちょっと細かい話で、岸先生のお話とか、いろいろな方々のお話を聞いていて、やっぱり義務があって、それを今度は加入を実際にしてもらわないといけないので、そこで、いろいろな機会を見つけて、囲い込んでいかないといけないと思うんですよね。先ほどチェックシートの話がありましたけど、その場でチェックするという事で認識が高まるのですけれど、今どきですから、やはりスマートフォンだとか、そういったものでいろんな機会を見つけてチェック、例えば自転車を借りたりするとき、今シェアサイクルがいっぱいありますけど、ああいうときも通常スマートフォンでやるわけですけど、そのときに確認の画面で「守りますか」と、「保険に入っていますか」みたいなチェックがないと借りられないとか、「今入ってないけど入ります」というチェックをつけるとか、そういうチェックの段階を細かくしていくということだったり重要かなと思って聞いておりました。先ほど言われていたように、保険も、1年ごとに新しく更新してくださいというのも、常にいろんな手紙だとかスマートフォンで送られてくるとか、こういうようなことをしっかりとしていくことが重要かなと思って聞いておりました。

それから、先ほど罰則が雇用側であってもいいのではないかと、私はなるほどなと思って聞いてたんですけど、なかなか社会的コンセンサスは得られにくいかなと思ながらも、義務の中に雇用側の使用者に関しては、国の標準条例の中に、「事業者の利用に対して義務づけ」とか、いろいろありますけど、これは、いろいろなところで事業者にも、企業だけじゃなくて、いろいろあると思いますので、そういうところで確認の義務をつけるというのものもあるのかなと思いついて聞いていました。確認しないと使わせないとか、義務の内容もいろいろあるんじゃないかなと思いついて聞いておりました。利用者が加入することは義務ですけど、その確認をする人たちにも周りで義務づけておくと囲い込めるかななんて思いついて聞いておりました。

ほかにも、先ほどいろいろなインセンティブの話もありましたけど、前回は、私のコメントを読み上げていただきましたけど、駐輪場だとか商業施設だとか、そういったところで加入者に対してのインセンティブ、駐輪場所が非常に便利なところが優先的に割り当てられるとか、あるいは商業施設であれば、割引があったりとか、こんなようなことをいろんなところで囲い込んでいくことが重要じゃないかなと思っております。



す。

以上です。

○鈴木座長 ありがとうございます。

はい、どうぞ。

○北方委員 ありがとうございます。私も皆様と同じで、東京都さんのほうでの自転車損害賠償保険等に関する義務化というのは賛成しておりますし、必要だなというふうに感じております。ふだんから私は、これまで 6,000 人、7,000 人ぐらいの自転車利用者の保護者にお会いして自転車の安全利用の意識やルールを伝えるという仕事をしているのですが、先ほど轟先生もおっしゃっていましたが、特に保護者という立場の自転車利用者の人たちは、常に自分が被害者になる想定はするんですね。自分が子供を乗せて転倒してみたり、あと車にぶつけられたり、そういう被害者になる意識、自分や子供がけがをする意識というのは、皆さんほとんど持っている。ただ、今いろいろな警察の方とかとお話しする機会が多いのですが、特にやっぱり保護者が加害者になる例というのが本当に多く、ここが、やっぱり問題だなというふうに私も感じております。先ほど轟先生もおっしゃっていましたが、特に自転車が車両であるという意識づけという面で、私は、この義務化が必要だなというふうに感じています。私、毎回、講座のときに、必ずお母さんたちに第 1 問目に、自転車は車の仲間ですか、それとも歩行者の仲間ですかという質問を、何も全く無の状態、何も伝えないで必ずやるのですが、ほとんどの方が車の仲間ですと手を挙げるのですが、まれに歩行者ですというふうに、堂々と手を挙げるお母さんたちもやっぱりいらっしゃるのが現状であり、なおかつ、そういう意識がなく、それこそストライダーとか、キックバイク、ああいうような遊具として自転車を捉えているお母さんというのも非常に多いのが自分の実感としてあります。なので、道路交通法で軽車両という、車両であるという意識づけを持たせるために必要だなというふうに感じています。

あと、神戸で 9,500 万ぐらいの額の事故を、子供が事故を起こすという事例がありました。必ず私はこの話をお母さんたちに話していて、これは、ちょっと特殊な例だとは思いますが、皆さんもこういう事故に子供が、自分もそうだけれども、子供が起こす可能性があるということを意識してほしいというお話は必ずさせてもらっています。そして、保護者には、もちろん自分が安全運転をするだけではなくて、

子供の自転車教育は親の仕事であり義務であるというのを伝えていく、そういうためにも、やっぱり車両である意識づけの保険の必要性を感じています。

ただ、必ずいつも私も保険についてお話ししているんですけども、そこで、先ほど新井委員もおっしゃっていましたが、じゃあ私たちはどうすればいいですかという必ず質問もセットで来ています。なので、東京都さんも、今後、義務化に向けて動く場合は、選び方、見分け方というのをちゃんとセットで伝えてあげてほしいなというふうに思います。ただ義務化ですみたいなふうにこうやってポスターを張られたところで、ただ不安をあおるだけではしょうがないと思うので、先ほど岸先生もおっしゃっていましたが、こういうメリットがあるというのをセットできちんと伝えていってほしいなというふうに思います。

また、いろんな保険もあり、後でご説明いただくかとは思いますが、やっぱりいろんな保険があるので、その選び方、見分け方、重要だなというふうに思っています。個人的な意見もありますけれども、やっぱり示談つきのちゃんとそういうサポートがあるもの、じゃあ子育て中のお母さんで全くわからないまま、いざ何かあったときに一人で頑張っただけって誰にも相談できないようなものでは、やっぱり困りますし、あと、継続できる体制も常に整えてほしいなというふうに思います。

先ほど、ちらっと出ていたんですけども、TS マークの付帯保険というのもありまして、よくいろんな自治体さんのパンフレットとかには書かれているんですけども、これも車両の点検整備とともに車両に付帯していく保険になるのですが、これもかけている方は多いのですが、正直 11 年で結局終わってしまうのですが、でも利用者にとっては「いや、私かけているもの、だってここにシールがついているから」みたいな認識、でも、1 年で切れていますよというところの後のフォローがやっぱり足りてないのかなというのは個人的な意見です。

また、あと TS マークに関してはいろいろなところに出てはいるんですけども、実際、補償金というか、受け取れるのは、本当に重度の障害があったときのみで、どういう方とどういう場合で、これを受け取れるのかなというのも正直あるところもあるので、それでも人それぞれ選び方があると思うので、そのあたりを詳しくセットでお伝えいただければというのが希望です。

以上です。

○鈴木座長 どうもありがとうございました。

一通り委員の方々のご意見を頂戴して、この委員会全体として、東京都を中心に義務化を図っていくということは、刑罰ということは、なかなか難しいにしても、義務化を図っていくということは、非常に有効だし、大事なのではないかと考えております。ただ、1点だけ、ちょっと、これは先ほどおっしゃっていただいた新井委員から、後で保険のことについて詳しくご説明いただくということで、それと関連すると思うのですが、義務化した場合、ちょっと心配されるのは、低所得の方々から、その保険金って高いのではないかと、そんな金俺は払えないよといった、そういう反応というのがもしかしたら考えられるかもしれない。だから、そういう意味で、どうなんですか、どのくらい費用はかかるのでしょうか。

もしご説明いただけたら。

○新井委員 そこも含めて、保険全般のお話をしゃべらせていただいてよろしいですか。

○鈴木座長 はい。

○新井委員 先ほど、岸先生のほうから自動車のほうの保険、自動車損害賠償責任保険のお話もいただきまして、自賠責保険は、基本的にはその車の所有者、車にかかっているということで、車検とリンクをして、必ず付帯されていくというお話なんですけれども、一方で、自転車の損害賠償の保険というのは、実は多種多様になります。ですので、ここは、自動車ほど浸透もしていませんし、ある意味、ちょっと簡単ではないかなというところがありますので、そこをしっかりと、先ほど北方委員さんからもお話があったとおり、やっぱり周知をしていく、また、それは業界としてもしっかりお伝えをしていかなければいけないかと思うんですけれども、そういうことが必要になってくるかなということでございます。

ちょっと幾つか先ほども種類があるということでお話をしましたので、それぞれ、ちょっとお話をさせていただきたいと思います。前回ちょっと口頭でお話をさせていただきましたけども、1つ目としましては、自動車ですとか火災保険ですとか、あと傷害保険、そういった主契約があって、それを特約として付帯をする、名称としては個人賠償責任保険ですとか日常生活賠償責任保険ですとか、保険会社によって呼び方も違いますが、そういった保険があります。補償範囲は、その自転車だけではなくて日常生活全般の賠償責任を受けた場合、そのときに保険金が支払われるというものでございまして、自転車事故のほかにも例えばお子さんがいたずらして、どこかのお宅のも

のが壊れてしまって賠償義務が生じたとか、補償範囲は自転車に限られてない、若干広いという商品になっています。ただ、これは先ほどお話をしたとおり、主契約が必要になってきますので、そのところで自動車保険、火災保険、傷害保険、そういったところに加わっている方であれば、大体、先ほど鈴木座長さんからもお話のありました保険料として、100円から200円ぐらいの範囲内で、月々、加入いただけるというものになっております。これが一つになってまいります。

続いて、最近では、保険会社のほうで販売をしています、自転車保険とか、サイクル保険とか、そういう名称で、個別個別で加入いただけるようなイメージの保険になります。これは、先ほどの個人賠償責任保険に傷害保険、先ほど、北方委員のほうからお話がありましたお母様方が心配をしているお子さんのけがとか、大人でもそうなんですけども事故をこうむったときにけがを負う、そういった、死亡になるかもしれませんけれども、そうしたときに支払われる保険、それもセットにしてある、個人賠償責任保険と傷害保険のセットというふうになっているものでございます。

この場合は、やはり、その傷害保険の対象者、これが一人、個人なのか、本人、これはお子さんでもいいのですけれども、本人だけなのか、家族の一部なのか全員なのか、その人数によって、完全に保険料は変わってきますし、また、設定をする保険金額、例えば死亡のときに何千万円払ってほしいとか、あるいは入院日額で幾ら払ってほしいとか、そういう設定によっても保険料はもうまちまちになってきます。こちらの保険料は、大体月々300円をちょっと超えるとは思いますが、300円程度から1,000円を超える、年間ですと1万円を超えるような保険料という設定もありますので、ここは、まさに加入者さんのニーズによって選択をいただく保険になってくるかなと思います。

あと、先ほど鈴木先生から低所得者の方の入れる保険というお話がありましたが、これは既に義務化を進めていらっしゃる府とか県のほうで府民保険ですとか、県民保険とか、そういうのを設定されている保険もありまして、そういったところでは、月100円程度の保険料で賠償責任を補償する保険もあります。

先ほどお話をさせていただきました主契約がある、もう本当に賠償に特化して低額で抑えたい、あるいは、もう本当に交通事故全般が心配ですと、自転車に乗っているときの事故が全部心配ですという方は、また自転車保険、あと、もうなるべく保険料を抑えたいんだという方には、それなりのそれぞれ選択があるんじゃないかな、その市

民のニーズに沿って、ご提供できる商品はあるのではないかなというふうに考えております。

先ほど、新田委員からお話がありました 69 歳以下というところですが、この部分については、細かくは調べてはいないのですが、一般に傷害保険がついてくると年齢の制限が入ってくるケースがありますので、そういったところでは、ちょっと引き受けが難しくなってくる、要は傷害保険が絡んでくると難しくなってくるというケースもあるのではないかなということ。しかし、全てとは言いませんし、賠償のほうでは受けると思うのですけれども、ちょっとそこは調べ切れていませんでした。

あと、今、保険会社の話をしましたけど、当然、共済等もありますので、そういったところも選択肢としてあるかと思えます。

あと、TS マークのほうも、赤色の TS マークなんですけれども、この保険金、死亡をあわせて後遺障害の 1 級から 7 級については 1 億円が限度になってまいりますので、その 7 級を下回る事故になってきますと、その対象になってこない。一方で見舞金制度というのがありまして、入院 10 日以上、この場合には 10 万円という規定になっています。この辺は、被害者の方が重度の障害をこうむったケースに限定されるということも、しっかりと認識をいただく必要があるかなと思えます。あと、一方で障害についても、ご自身のけがについても補償対象にはなっているようでございまして、15 日以上入院で 10 万、それから後遺障害 1 級から 4 級で 100 万という、傷害のほうの保険も整備されているということでございます。

あと、この周知方法については、ちょっと、また他府県の周知方法なんかもありますので、そこは、また追ってご説明させていただければと思います。

○鈴木座長 どうもありがとうございました。

○新井委員 ごめんなさい。

○鈴木座長 どうぞ。

○新井委員 先ほど、ごめんなさい、自動車の運転、自動車の自動車賠償責任保険が自動車に漏れなくかかっていると、運行供用者という定義をつくりまして、漏れなく払われるようになっているんですけれども、自転車の保険のほうは、これは人につく形になりますので、その人についていれば保険の対象になってくるんですけれども、実は、その個人賠償にしましても傷害とセットになっている保険にしましても、これはご家族の誰かが加入していると家族全員が補償の対象になってきますので、人という面で

は、一応、家族内は安心ということになってきます。ただ、一方で借りたとき、あるいは貸すとき、そのときに運転者の方に保険が、要は個人賠償ですとか、あるいは傷害のセットの保険がついてないと保険金支払いの対象になってこないということですので、よりその義務化という中で、この保険を必ず全世帯でつけていただくということが必要になってくると思います。

すみません。失礼しました。

○鈴木座長 ありがとうございます。

先ほど、新井委員、2番目にご説明いただいた個人の賠償責任保険プラス傷害保険、このケースの場合には、自転車で事故を起こしたケースだけじゃなくて、自転車が事故を受けた場合も入るわけですね。

○新井委員 受けたケース。そうです。

○鈴木座長 1番のケースというのはどうでしょうか。つまり、自動車保険と火災保険に付帯してという場合、これは。

○新井委員 これは、もう自分が加害者となったときだけですね。

○鈴木座長 自転車がやったときですね。受けた場合には。

○新井委員 受けた場合はだめなんですね。

○鈴木座長 わかりました。

○新井委員 先生、3番目の保険もそうですね。

○鈴木座長 ああ、そうですか。

○新井委員 ただ、3番目の保険は選択肢の中で傷害をセットにして加入することもできますとなっています。

○鈴木座長 なるほど。

今お話を頂戴して、まあ低所得層と申しましたけども、そんなに高い金額ではないということもはっきりしたので、そんなことから、この委員会としては、ぜひ義務化の方向で進めていただきたいという結論にしたいと思います。

どうもありがとうございました。

義務化の方向性が示されたということになりますと、今度は、今の委員のお話の中にも、実は促進をどうするかというお話は、もう既に出ているのですが、一つ、改めまして、じゃあその義務化を決めた場合にどういうふうに促進していくのか、その促進対策のようなものをいろいろ頂戴したいと思います。そのご意見をいただく前に、既

に義務化している他府県がございます。そういったところで、この促進を図っていくための方策であるとか、現状であるとかというようなことについて、もし事務局さんからご説明いただけましたら、少しいただければと思います。よろしくお願いします。

○交通安全課長 では、事務局からでございますけれども、お配りしました資料の 11 ページをごらんいただきたいと思います。

5 自転車損害賠償保険等への加入促進に向けた他府県の取組という資料、少し字が小さくて恐縮でございますけれども、こちらに既に義務化している自治体のほうで取り組んでいます内容と、それから手法ですとか手段が分けて書いてあります。中央部分にある緑の薄い囲みですけれども、取組内容、ここに 4 つほど取組の内容が入っていて、その下に個別の手段が入っているという資料になってございます。

取組内容でございますけれども、条例の制定によって、自転車損害賠償責任保険等の加入が義務化されたことを周知、義務化してもそのままやっておいたらいけないというお話が先生方からも先ほど出ておりますけれども、この周知を先行の自治体は、かなり丁寧にやっている状況にあります。

それから、自転車損害賠償保険等の加入の必要性についての情報提供、こちらも先生方のお話にもあったかと思いますが、何で要るのかというところ、他の自治体では、やっぱりここもかなり光を当てているようなところがございます。

それから、自転車損害賠償保険等の種類や概要を紹介、まさに今あったお話で、いろいろなタイプの保険があるので、ニーズですとか、それから、いろいろな経済性だとか、そういうところで選べるものがたくさんあるのをご紹介しているようです。

それから、自転車損害賠償保険等への加入状況の確認方法の周知、この確認方法の周知は、多分きっと非常に他県の取組の中では重要だというふうに、他の自治体の方から聞いていて、義務化になったので入ろうとしたところ、もう既に入っていたという方がかなり多かったということを他の自治体から聞いてございます。それは、自動車保険の賠償部分と一緒に自転車が付帯となっていたとか、火災の保険の延焼特約の中で自転車もカバーしていたとか、そういったことがかなり多かったというのが、他の自治体の方からの意見を聞き取った中で出ておりました。実際の手法ですとか、手段でございますけれども、まず地方公共団体なのでホームページの中には必ず掲載する、その上でチラシ・パンフレット・ポスター等を作成して、学校とか自治体ですとか、いろいろな広がりがあるところに配っているようでございます。それから、行政広報

紙への掲載、広報紙、東京都ですと広報東京都とか、いろいろあると思うんですけども、そういったところへ載せるような手だて、それからテレビ CM ですとか SNS の発信、こういったところを使っています。年代も全ての層にかかってしまうものですから、若い方から高齢の方までいろいろなメディアで発信を他の自治体ではやっているようでございます。

それから、ちょっと下のほうにいろいろ細かいものが出ていますが、実際やっているものでおもしろいなと思ったのは、公営の駐輪場で契約時に情報を提供する、通勤で使われる方が多いですから、その申し込みをするときに情報提供する、こういったような取り組みをしているところもございます。それから、保育園ですとか託児所において、自転車を利用している保護者に対して情報を提供する、ここも接点としては、非常にいい接点なんだという話を他の自治体の方からは聞いてございます。

簡単ですけども、説明は以上になります。

○鈴木座長 ありがとうございます。ただいま、他府県の状況とか自治体の状況、促進策についてご説明を頂戴しました。

それでは、加入促進に向けて、いろいろ先生方アイデアもお持ちかもしれないと思っておりますので、どのような促進策があるかということにつきまして、ひとつご自由にご意見を頂戴できればと思います。

今のご説明にもマスメディアを通じてというお話があったのですが、先ほど新田委員のお話の中にも、やっぱり熊本などでの事故が報道されると、そのことによって、随分保険加入が促進されるのではないかというお話がございました。確かに、このマスコミの影響って大変大きいものがあります。

ちょっと話題が離れますけど、実は、このところ、高齢ドライバーの事故が、非常に悲惨な事故が多いと、これがマスコミによって報道されておまして、実は免許返納者がもう毎月倍増するような感じで増えているという話も伺っております。そんなことから、やはり、どういうふうにこれを取り上げていただくかというのは、非常に重要なことではないかなというふうに考えておりますが、そのことも含めまして、何か促進策につきまして、ご意見がございましたら頂戴したいと思います。

どうぞ、ご自由に。

○轟委員 それでは、よろしいですか。

○鈴木座長 はい、どうぞ。



○轟委員 今ご説明の中にあっただけですけれど、私なんかもう加入しているかどうか調べてくれと言われてもどうやって調べていいか、先ほどもありましたけれど、わからないですよね。特約の先ほど説明の後にあった 13 ページにあるこの、これは京都の例ですか、チェック、見ていたって特約としてわからないといったら、お手元の証券を見てくれと。見ませんので、どこにあるかもわからない状態なので、何かこういうものをすつと、先ほども言いましたけれど、今どきは、もうネットですぐ確認できたりとか、こういうものがないと、なかなかいかないんじゃないかなと思っておりまして、そういうことを、推進をぜひ、これはもうその会社さんをお願いするしかないと思うんですけど、そんなことをどんどん進めていって、その加入しているかしてないかがはっきりする。

そして、次は、今度、加入者だったり、あるいは先ほどの 11 ページの説明にありましたけれど、説明の取組内容の 1 つ目の囲みの下に協力企業の団体というのがありますけれど、こういったところも、ぜひ、たくさん協力者を求めたいんですけど。こういったところにもインセンティブというか、こういうものがあって、加入しているとか協力しているということで何らかのインセンティブ、まずは加入しているか、それから協力しているかということ、明確にそういったところにわかるように。TS マークなんて、まさしくそうだと思うんですけど、ただ、先ほど言われたように、1 年間ということなので、これがわからないというところもあるので、それをわかるようにするとか。それから、さらに、そのインセンティブが働く、例えば企業だとか団体だとすれば、企業だとすれば、最近はいろんな女性の雇用促進など、そういうのもありますよね、そういうのに対して、いろんな入札や何かにインセンティブがあったりとかしますけれど、そういうようなことを都として取り組んでいくと、少なくとも、この都民安全推進本部の中でのそういうものではやっていくとか、何かそういうようなことをして、その協力者等とのインセンティブというのもやっていくということが重要かなと思っています。繰り返しになってしまいますけれど、やはり、いろんなところから囲い込んでいくという、いろんな機会を見つけて PR だったり確認、チェックをしていくということが重要かなと思っています。

ちょっとすみません、質問を、新井委員に。先ほどたくさん、火災保険だとか、いろんな自動車保険もあってという、こういうものの加入率と、それから特約の加入率、こういうのはどのくらいなのかというのが気になっていたんですけど。

- 新井委員 主契約のほうの加入率というのは、すみません、すぐ分からないのですが、大体、自動車保険で七、八割、賠償ですと七、八割あったかと思います。それに対する特約の加入率というのは、実はないんですね、個人賠償責任保険の。
- 轟委員 ない。ないというのは、統計がない。
- 新井委員 統計がないんです。
- 轟委員 統計がないということですか。なるほど。
- 新井委員 はい。自賠責というのは、基本的に 100%入っているはずですので、任意の自動車保険に加入していただいている割合としては、それぞれ賠償ですとか、あるいは、対人賠償、対物賠償、車両保険等があるんですけども、一応賠償では 9 割近い、8 割ぐらいの加入率だったかというふうに記憶しています。
- 轟委員 なるほど。わかりました。火災も同じような。
- 新井委員 火災もあります。ただ、もう少し加入率は低い。
- 轟委員 低いんですね。なるほど。何でそれをお伺いしたかということ、そこら辺も明確に損保さんのほうでしていただく、加入率を上げていくということ、特約の加入率を上げていくということ、かなり、その特約でほとんど入っているのであれば、余りやらなくてもいいかなと思ったんですけど、今の感じだと、もうその把握もしていないということであれば。
- 新井委員 そうですね、ここは。実はその加入の統計をとっているのが、私どもの団体ではなくて、損害保険料率算定機構という、自動車賠償責任保険と自動車保険にかかわっている統計を集めているところなのですが、そこで、特約のほうまではとっていないんですね。その主契約と自動車保険にかかわるところの統計に限定されていますので。
- 轟委員 なるほど。そこら辺の情報がこうやって出ていくと、加入率が低いですよということで、もっと上げましようとかということにもつながるかなと。
- 新井委員 そこは、大変恐縮なんですけども、できたら、東京都さんのほうで、あるいは加入状況のアンケート等の中で確認していただけるとありがたいかなと。なかなか、これが、また全国でそういった機運の高まりというところで変わる可能性がないことはないかと思うんですけど、現状ではそういったところになっています。
- 轟委員 そうですか、わかりました。そういった基本的なところも整備していくというのも重要かもしれないですね。

○新井委員 はい、ありがとうございます。

○轟委員 また、その重複をしているというところも、これは問題ないですよ。

○新井委員 いや、重複は問題ありますので。

○轟委員 そうですか。その部分。

○新井委員 そこは、やはりしっかりと業界、保険会社としても商品のご説明をして、重複がないようにということは進めていかなければいけないと思いますので、そこも、やはり東京都さんとも連携させていただければ。

○轟委員 そうですか、それも難しい問題ですね。

わかりました。そのあたりも、ぜひちょっとお願いできましたら。

○新井委員 二重にかけていただいても、全くには問題にならないんですけど、賠償額が1億円でしたら、賠償額が2億円の事故があれば、それぞれの保険会社から払われます。ですけれども、そんなになかなか高額なものもないかと思しますので、なるべく1本に絞り込んで保険料も節約していただいたほうがよろしいかとは思いますがね。

○轟委員 わかりました。ありがとうございます。

○鈴木座長 この加入促進に向けて、こんな策があるのではないかということにつきまして、さらにご提案があれば頂戴したいと思います。いかがでしょうか。

○新井委員 では、よろしいですか。

○鈴木座長 どうぞ。

○新井委員 先ほど、11 ページ、義務化以降の他府県での取組というのが掲載されましたけど、ここの辺りを、恐らくは進めていただくことになるのではないかなと思うんですけども、そういった中でも保険に係る情報等も掲載をいただいている自治体さんも他県であるといったところで、ちょっとご紹介をさせていただきたいと思えます。

先ほどお話をしたとおり、いろいろ保険会社、共済等ありますので、そういった中で個別の商品をホームページのほうに掲載していただければと思うんですけども、自治体さんですと、個別の商品等をホームページでご紹介いただくというのは、なかなか難しいところもあるかと思しますので、これは幾つかの県で、あるいは市で採用されている方法ですけれども、事業者とその条例の趣旨に基づく協定を保険会社、共済等と結んでいただいて、その協定を結んだ事業者に対してリンク、その事業者とのホームページ等のリンクを張っていただくような、そういった方策もとられている自治

体さんもあるようでございますので、参考にしていただければ、より先ほどの商品ニーズ、市民の方々の商品ニーズに応える、そういったホームページになるのではないかなというふうに思っています。当然、業界としても、そういった努力は進めてまいりますけれども、もしそういうふうな掲載をされるということであれば、そういう方法についてもご検討いただければということでございます。

○鈴木座長 ありがとうございます。

具体的な商品名をなかなか広報でというような形ではしにくいという面があると思いますけれども、そういうことを検討している自治体がほかにあるというお話なので、いろいろご検討いただくことをぜひお願いしたいと思います。

ほかに。

○新井委員 よろしいですか。

○鈴木座長 はいどうぞ。

○新井委員 そういった中で、先ほど北方委員からもお話がありました示談つきの保険ですとか、あるいは、その後、継続性のところですか。保険会社も、先ほどの東京都交通安全協会さんの商品もそうなんですけれども、やはり継続のご通知等をさせていただいておりますので、そういったところについても、もし触れていただけるようであれば、業界とあわせて周知できるのかというふうに思ったりもしております。

○鈴木座長 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

どうぞ。

○北方委員 この手段のところ、一番下の保育園、託児所などの自転車を利用している保護者に情報提供というのは、すごくいいなというふうに思いました。あと、これにプラスしてなんですけれども、例えば子供連れがいる図書館とかも、もちろんそうですし、あと、お子さんを連れていく健診の場などでも、ぜひ配っていただきたいなと思います。子供がすぐ生まれたばかり、乳児健診だったり 1 カ月、3 カ月とかもありますし、特にやっぱり 1 歳になるときに、1 歳から自転車に子供を乗せる人が多いというか、乗せることになる。自転車に乗せる場合は 1 歳から利用することになると思うんですけれども、その前後というのは、やはり皆さん、自転車どうしようか、ベビーカーから自転車に買いかえるじゃないですけれども、というふうになったときに、そこでちゃんと自転車には保険が義務化されていますという情報があれば、セットですん

なりいくのかなと思うので、この 1 歳児健診というのは、とても肝になるのかなというふうに思いますので、自治体さんの作業になってくると思うんですけども、ぜひ、その辺は連携してリーフレットなどを配布していただきたいなというふうに思います。

以上です。

○鈴木座長 ありがとうございます。大変、貴重なご意見をいただきました。

少し私から、促進策ということについて、一言述べさせていたいただきたいんですが、私は、実は保険加入の義務化というのは、もちろん主たる目的は事故を起こした際の補償といたしますか、そういうことが当然主たる目的だと思うんですが、もう一つ、実は自転車事故そのものを、この義務化、保険加入によって減らしていくという、そういう効果というか、そういう面も実はあるんじゃないかと思うのです。

先ほど冒頭に、そういう義務化した県において、では実際の自転車事故が減っているのかどうかというようなことで資料を集めていただいて、ご報告いただき、私は、それに対する感想として、やっぱり明らかに自転車事故を減らすという効果、そちらのほうのつまり後者の、機能というのも保険を義務化する機能としてあるのではないかと、いうことを、先ほどもちょっと感想として述べさせていただいたのですが、実は、そういったもし保険への加入が自転車事故そのものを減らすという機能も果たすと、そういう効用もあるという、そのことを大変大事なこととして考えるべきだと思います。実は、その義務化を促進し、義務化を図っていく場合に、例えば点検整備、先ほど TS マークの話も出たのですが、点検整備を中心に置きながら、あわせて、それには保険も付帯しているといった促進策もあると思います。TS マークのことを申しますと 1 年に 1 回、1 年で切れちゃうものですから、自転車屋さんで自転車を持って行って整備してもらって、そこで、もう 1 年の保険がつくという、そういうやり方というのは、実は非常に有効になってくるのではないかなと考えます。

先ほど東京都さんからのご説明で、また先ほど低所得層という話も出たのですが、保険加入そのものを援助する、保険加入するとそれを自治体で補償していくという、保険金を補償していくということは、なかなか難しいということだと思うのですが、さっきのお話の中で整備をすることに対する、その補助金制度というのがあるというお話がありましたので、既にそういうものがあるとするならば、そうした自転車の整備という方向性を示しながら、その中でその保険の義務化というのを図っていくという。

もちろん補償が最大の目的ではあるのですが、実はそのことによって、事故を減らす効果ということまで考えれば、自転車整備ということを中心に置いて、それで、その中から加入促進というのを図っていくというやり方が、もしかしたら非常に有効なやり方なのではないかなというふうに個人的に感じております。先ほどから継続する保険と1年で切れちゃう保険があるという話で、TSマークは、まさに1年で切れちゃうのですが、切れちゃうからこそ、1年で、毎年整備をしなくてはいけないのだというような形で、ある意味では切れてしまうことが自転車の安全ということに通ずるような、そういう形の持っていき方というのものもあるのではないかなというふうに思いまして、少し感想を述べさせていただきました。

ほかに、この促進に関しまして、ご意見等ございましたらと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

それでは、時間も、あと30分少々、11時15分ぐらいに終了させていただく予定になっております。あと35分ほどございます。

ただいま、いろんな委員のお話を伺っていて、義務化の必要性とかということにつきまして、もう本当に大賛成であるということで、国のほうの標準条例の内容を見ましても、先生方のご意見と一致する部分も結構あるのではないかなというふうに思いますので、ぜひ東京都としては、国の標準条例を参考として自転車保険等への加入の義務化、さらに促進策ということをあわせて進めていただくということで結論づけてよろしいのではないかなと思っておりますが、よろしゅうございますでしょうか。

(異議なし)

○鈴木座長 それでは、今度は星印の2番目の星印のほうにお話を進めてまいります。

当面取り組むべき課題の2つ目の課題としまして、免許を返納した高齢者に対する自転車安全教育ということについて、意見交換を行いたいと思います。

先ほど、事務局さんのほうからは、現状の取組についてご発表いただきました。このことにつきまして、何か返納した方に自転車の交通安全教育、どんな形で進めていくかというようなこと、もし何かご意見等がございましたら、いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○北方委員 よろしいでしょうか。

○鈴木座長 どうぞ。

○北方委員 この高齢者の免許返納、先ほどもお話が出ていましたけれども、この自転車

安全教育のすごく必要性を感じておりますが、一つ、注意しなければいけないと言ったら、あれなんですけれども、免許を返納した高齢者が、じゃあそもそも今、自転車に乗れているのかというところが、本当に正直怖いなという危惧する部分です。

やはり自転車というのは、下半身を使って、ずっと継続的にこいでいくものですので、そもそも車の免許を返納して、じゃあすぐ自転車へどうぞというのは、本当に怖いことです。また電動アシスト付自転車はとても今普及しておりますし、何がいうって、やはりその走り出すとき、坂道だったり、そういうときにアシストされるので、こぎ出しのふらつきだったりとかが削減する、とてもいい乗り物だと思うのですけれども、じゃあ、そういう方々が突然、何十年ぶりに自転車に乗られるという場合は、やっぱり怖いことだと思うので、若いうちから乗り続ける、いきなり、ここでじゃあ車から自転車へどうぞとシフトするのではなくて、やはり、今すぐということはないんですけれども、やはり若いうちから自転車に乗り続けていくことが体によいこと、例えばシマノさんなんかは、本当にいろいろな今、個人の、企業を出しちゃってあれなんですけれども、いろんな自転車に乗ることの、体にどのぐらいいいものかというのをいろいろ研究されている企業さんなどもありますので、若いうちから自転車に乗り続けていくことが、やはりメリットがあるというのを伝えていく必要性を、改めて最近感じるところなので、お伝えさせていただきました。

○鈴木座長 ありがとうございます。

私も北方委員の考えに大変賛成でございます。免許返納される方に、改めて自転車教育をするというのは、もしかしたら非常に危険かもしれない。余計なことを申しませども、ひょっとして電動車椅子のような、これはもちろん電動車椅子は今、歩行者になっておりますので、車両ではないのですが。今、実は、電動車椅子、それ自体も決して安全な乗り物ではないのですけれども、正直申しまして、ちょっと余計な時間をとってしまって申しわけないのですが、以前は電動車椅子を販売する会社が納車をするときに、実は乗り方であるとか、ルールであるとかということ、ある程度、指導して商品を渡すというのができたのですけれども、現在、この電動車椅子に関しましては、今まで乗っていた人が今度乗らなくなったから別の方にお譲りするとか、あるいはレンタルで電動車椅子を借りられるようになったりしまして、その電動車椅子の乗り方とか、ルールとか、そういうものをどういうふうに教えていくかという場が非常に欠けているのですね。ですから、ある意味では野方図になっております。

しかも、ご存じいただいているとおり、電動車椅子は、実は車両ではないものですから、電動車椅子が車とぶつかったとか、自転車とぶつかったとか、他の車両と関係した場合には、電動車椅子の事故というのは、事故統計の中に入ってくるんですが、電動車椅子が単独で電柱にぶつかったとか、側溝に落ちて運転者が亡くなってしまったとか、これは単独事故なんで歩行者が電柱にぶつかってけがをしたと同じですから、交通事故に入っていないんですね。だから、事故データに入っていないんです。ですから、実は、電動車椅子事故は実際はかなり起きているのですけれども、それが、実はデータとしては上がってきていないということがあります。

そんなことからすると、例えば今ここで話題になっております四輪の自動車が運転できなくなったんで、免許証を返納するという方に対しては、もしかしたら、電動車椅子がありますということで、そういうものを少し周知したり、場合によっては、もしそれが乗れるのであれば、その乗り方とかルールとかというのをちょっとお教えする場面だとか、そういうものも一つご検討いただく、これは、すぐということは、なかなか難しいと思いますけど、ご検討いただく余地があるのではないかなというふうに個人的には考えております。

○新井委員 よろしいですか。

○鈴木座長 どうぞ。

○新井委員 個人的なあれですけれども、この高齢者に対する安全教育という中で、やはり高齢者の方の自転車の被害者になられるケースもそうなんですけども、やはり頭を打たれて、重篤な事故に発展するケースがありますので、この次のところのヘルメットの使用、そこは、より高齢者の方には着用を高めていただくように、そういった取り組みを、当然やられているかと思うんですけども、引き続きお願いできればというところであります。

○鈴木座長 新井委員からヘルメットのお話がありました。とりあえず先ほどの、免許を返納した方々に対して、一体どんな対策を講じていったらいいか、とりわけ自転車教育をどうしていったらいいかということに関しましては、一応、ご意見を頂戴したということにさせていただいてよろしいでしょうか。

それでは、次の、今ご提案の第 3 番目の星印になりますけれども、ヘルメットとか反射材等といった安全器具をどういうふうに活用していただくか、その促進策、そのテーマのほうに入らせていただきたいと思います。



このことにつきまして、ただいま新井委員からもお話を伺いましたけど、ほかにヘルメット着用、あるいは反射材の着用ということに関しまして、ご意見を頂戴できればありがたいと思います。

はい、どうぞ。

○新田委員 結構、今、自転車用ヘルメットも、ヘルメットという形よりはいろんな、交通安全教育のときにも展示していますけれども、帽子型とか、アポロキャップ型とか、そういったデザインをしながらのヘルメットというものを展示しておりますので、一般のお母さんが乗るような自転車でもヘルメットを着用するには、あんまり違和感がないのが、かなり出ているので、そういった意味では促進しやすいのではないかとこのように思っているところです。

○鈴木座長 神奈川県の中学校でしたかね、みんなで自転車に乗るときにヘルメットをかぶるようにしようということで、以前に聞いた話なのですけれども、又聞きで申しわけないのですが。今お話のみんなでデザインのコンテストをやろうと、どんなデザインのヘルメットをつくったらいいか、着用したくなるかということで、みんなでデザインのコンテストをして、生徒さんたちが、もちろん先生も一緒に、どのデザインがいいねということを決めて、全校統一したということです。みんなの意見を総合して、それででき上がったヘルメットですから、非常に皆さん愛着心が強くて、自転車に乗る際は、それを必ず着用するというようなことで、非常に効果があったということです。やっぱりヘルメット着用に関しましては、まさに、新田委員がおっしゃっていただいたように、最近、本当にすばらしいデザインのヘルメットが出ておりますので、そういうものを知っていただくということも大事なんです。何か参加いただくような場をつくって、それで促進策を図っていくというのは、大事なのではないかなというふうに思いました。

実は、反射材も、最近随分いろんな形で、自分で工夫しながら、それが結果的に反射材になるというようなものが出来てきています。一番典型的なのは、ご存じいただいていると思いますが、毛糸の中に反射材が既に織り込んである毛糸がありまして、この毛糸をお子さんたちが買って、自分でマフラーを編んで、それで、お年寄りのおじいちゃんとかおばあちゃんに差し上げる。いただいた高齢者のほうは、孫が編んでくれたマフラーだということで、もう非常に愛用して、夜の散歩も安心というわけです。そんなデザインの本当にすばらしい反射材とか、そういう Do it yourself の部分が挿入

された創造性をかきたてるような商品というのが随分出てまいりまして、昔は既存の反射材を「これをかばんにつけなさい」みたいだったのですが、最近は自分で切り張りをして、いろんな絵をそこにつくったり、模様をつくったりするという、そういうような反射材も随分出てきたりしております。やはり自転車の事故を減らす上に、結構、反射材も有効だと思います。ヘルメット同様有効だと思いますので、この促進策については、いろいろな観点から策が講じられるのではないかなと思っております。勝手に長々と私が発言させていただきまして、申しわけありません、どうぞ、ほかの方。

- 新田委員 反射材の促進も、うちの協会では当然行っているんですけども。
- 鈴木座長 積極的にやっていたらいいようですね。
- 新田委員 いろいろなときの説明するのに、画像で、要は夜間に反射材をつけて、ライトを当てたとき、つけてないで黒い服装というか、特に高齢者の方にお勧めしているのですが、つけてないでライトを当てたときの、その距離がどれぐらいでわかるかとか、つけてないと本当に 10 メートルぐらいまで近づかないとわからないけれども、反射材を、小さな反射材でもつけていけば、もう 100 メートル先でも存在がわかるという、そういう目で見てわかるようなところを PR するようにしていますね。
- 鈴木座長 自転車の反射材に関しましては、自転車が夜走るとき、ライトをつけていただくこと自体が、反射材ではないですけども、ドライバーに自転車の存在を知らせる効果があるんですが、無灯で走っている自転車もありますし、ペダルの部分には、前と後ろから見られるように反射材がついているんですが、実は自転車の場合、横、側面に反射材があんまりついていないのですね。横断する自転車を全く暗い道ではねてしまうというケースが結構あるので、自転車の側面に反射材をつけるような運動というか、そういうものも大事なのではないかなと思います。
- 新田委員 スポークにつけるとか。
- 鈴木座長 スポークに、そうですね。スポークにつけていますね。
- 新田委員 うちも配っていますけど。それをつけて。
- 鈴木座長 あれがついているかどうかで、随分事故に影響がありますね。
- 新田委員 ええ、ついていると横からわかりますよね。
- 轟委員 よろしいですか。
- 鈴木座長 どうぞ。

○轟委員 すみません。もう本当に先生方から出ているように、やっぱりヘルメットが何か格好悪いというイメージだったり、それから機能的にも、特に女性の方なんて、やっぱり自転車に乗るとき、日に当たるから帽子をかぶりますよね。帽子をかぶってしまふとヘルメットがかぶりにくいか、いろいろ、そういうところがあるんじゃないかなと思って。もちろん髪型が乱れるという、こういうのもあるんですけど、そういったところからも少し気を使った格好いいだったり、あるいは、紫外線が予防できる帽子とセットになるようなとか、こういうようなものもあってもいいかななんて思っています。そのデザイン的なことは、先ほど、委員長から車椅子のお話もあったんですけど、車椅子に乗らないという人たちの中に、やっぱり格好悪いという人が多いですよね。格好悪いからあんなの乗りたくない、年寄り臭いとか、そういう人も結構いて、自転車も、実は何かそういうところもあるんじゃないかなと思っていて、やっぱり何か車を手放したくないというところに、もちろん機能的なものもあるんですけど、格好悪いというようなところもあって、少しそういうデザイン性にすぐれた、今お年寄りもみんなファッションナブルだったりするので、そういうようなことを気をつけた啓発活動というか、こういうのもあるのかなと思っていますし。

それから、いろんなところで、PR で芸能人の方とか使ってされるんですけども、やっぱり格好いいイメージで、自転車に乗ってヘルメットをかぶっているのが格好いいというイメージのことを植えつけていくようなことをしていくことが、安全ということも売りたいんですけど、それとプラスして、そういうところも心をくすぐっていくようなのが必要んじゃないかなと思って、聞いておりました。

それから、反射材に関しても同じなんですけど、TS マークもそうなんですけど、自転車、結構、今高額なものがあって、そういうのって、ああいうシールを張りたくないという人も結構いるんですよね。それから、反射材もつけたくないという人も結構いたりして、それに対しても、これをつけているほうが格好いいと思うような、そういう反射材だったりというものも、委員長先生がおっしゃるような観点からも必要んじゃないかなと思って、聞いておりました。

○鈴木座長 ありがとうございます。

ただいま轟先生からお話がありました。特に反射材の場合には、それをつけていると格好悪いという意識をお持ちの方が結構多いのですが、逆につけてないと格好悪いという状況をつくらないといけないと思います。これは反射材を多くの方がもっとも

っと今以上に着用することになったら、もちろん自転車事故もですし、歩行者事故もなんですが、必ず事故は減ると思うのです。ですから、本委員会とは無関係のことを申しますけど、せっかく自転車保険加入の義務化を図るのだったら、ひとつ反射材の着用義務化という方向性も、もうそろそろご検討いただいてもいい時期なのではないかなというふうに、少し思ったりしています。

実は、着用義務化をしている国も現実にはあるわけで、そういうことからすると、そういうようなことが行われれば、さっき申しましたように、着用していないと恥ずかしいという、そういう感覚が一般化してくるんじゃないかなというふうに思ったりもしていますので、そういう方向性は、この自転車事故をなくすという方向の上にも、非常に有効じゃないかというように思います。もちろん東京都全体で、そういうのを条例化するのがとても難しいことは存じ上げておりますが、どこかの区でもいい、どこかのあるいは小さい町でもいい、そこで、そういう我が町では反射材着用を義務化しましょうというような実験をしていただいて、それで、さっきの話ではないですけど、そのことによって、際立って事故が減ってきたりしたら、やっぱり一つの事例として、非常に有効な方法だよという形で認知されるようになるのではないかなというふうに思ったりもしております。余計なことを申し上げまして、すみません。

このヘルメットとか反射材とかの着用促進ということに向けて、何かご意見ございますか。よろしゅうございますでしょうか。

○北方委員 はい、いいですか。

○鈴木座長 どうぞ。

○北方委員 2点あります。

まず1つ目は、そもそも自転車乗用中に、なぜヘルメットが必要なのかというのは、ここをやっぱり引き続きPRしていく必要性を感じています。私は子供が幼稚園、小学校とかに行っているのですが、そういうときにも、やっぱりいろんな自治体さんだったり、東京都さんのほうからヘルメットをかぶりましょうというパンフレットをよく子供たちがもってくるので、すごくありがたいなと思っていますし、ぜひ、なぜヘルメットが必要なのかというのを伝えていただきたいなと思います。

ただ、先ほど、轟先生がインセンティブという話も出ていましたし、岸委員もおっしゃっていましたけれども、やっぱり人って、なかなか行動変容を起こすのに、何かメリットがあったりとか、あと本当に格好いいとか、やっぱりそういう何か意識が変わ

らないと、行動って変わらないと思うので、そのまず 1 つ目はやはり自転車の事故の 6 割ぐらいは頭部の損傷がある、もう頭部の損傷があるということは、もう脳への障害だったり、本当に命の危険性があるものであるもので、改めて、そこがなぜ必要なのかというのを引き続きやっていただきたいなと思います。

あと、もう一つは、私は東京都に住んでいるので、いろんな自治体さんとかかわる中で、その自治体によって、ここはヘルメットの購入補助金があります、ここは全くありません、ただパンフレットを配っているだけですかと、正直言って、いろいろあるので、何とも、毎回、講演とか行かせていただくエリアを調べて、ここは、ちゃんと補助金があるかなというのを調べてから、「皆さん、補助金があるので、購入してください」なんて言って、補助金がないんじゃないかとちょっと困るので、必ずそこは下調べしてから行くんですけれども、何かそこら辺がやっぱり東京都さんの先ほどの自転車の保険の義務化のインセンティブというところだと、ちょっとかぶってくるのかなと思うので、やっぱりそこも自転車のヘルメットの着用促進をしてくれる自治体に対しては、補助金が少しでも出たりなんかがあるといいのかななんて、ちょっと思ったりします。

というのも、私が住んでいる豊島区というところは、ヘルメットの購入補助金というのがありまして、自転車屋さんで自転車を買おうとすると補助金が出ますので、この紙を書けば 2,000 円とかというのが毎回出るので、そこは、すごくいろいろな、どこかの自転車屋さんに行っても、すごくスムーズなんですね。なので、かたやちょっと離れていくと、そういうのが何もなかったりすると、同じ都民、区民、市民、いろいろあると思うんですけれども、何かその辺の不公平さを、私はすごく感じる部分もありますし、自転車を買ったときに、スムーズにヘルメットもこちらにございます、どの色にしますみたいになっていくと、もう本当に自転車のそれこそ義務化せずとも、私は当たり前、それが親子に浸透していくんじゃないかななんて思っています。

また、ほかの事例でよく出ますけれども、松山市の事例は本当にすばらしいなというふうに思っています。子供、学生が自分で自転車のヘルメットの色を選べたりですか、自治体、企業、あと町、全部でヘルメットを着用していこうという流れで、着用率が上がったという事例もあります。これは義務化してかぶらせるというのも、もちろんあるとは思いますが、個人的には、やはりヨーロッパなんかでも、当然、文化が違いますし、風土も違いますし、もう環境も、道路事情も全く違うので比べる

のは、ちょっとナンセンスなのかもしれないですけども、やはり当たり前前に身を守り、それが自転車とイコールになっているヘルメットだと思うので、まだまだ、やることはあるのかなというふうに思います。

最後に、ちょっと質問だったんですけども、この「みんなでかぶろうヘルメット」という、この DVD になっているのはすごくいいなというふうに思いました。ちょっと私も初めて、これを見たのですごくいいなと思ったので、こういうのも、もっと PR していったり、いろいろな幼稚園とかに配る、いろんな情報を求めている幼稚園、保育園はあると思うので、提供していただきたいなと思います。

というのも、私のところに、やはりいろんな幼稚園、保育園さんから保護者向けの安全教育をやってくださいという依頼は、やっぱり本当にありがたいことに来ます。でも、私としてはありがたいことですけども、こんな DVD、こういうものがあるのであれば、それこそ私が行かなくても、やっぱり困っている幼稚園、保育園はあると思うので、こういうものがどんどん普及されていく、幼稚園の保護者会だったりで流れていく、着用を上げていくというのも、まだまだできることがあるのかなと思っております。

以上です。

○鈴木座長 ありがとうございます。

一通り皆様方からご意見を頂戴したように思っております。3つの項目について、ご意見を頂戴してまいりましたけども、それ以外のことも含めて何かご意見はありますか。全体的に、この際こんなことをというのが、ここでご意見があれば、頂戴したいと思います。

では、どうぞ。

○新田委員 ヘルメットの着用の促進に限らず、自転車の安全利用ということで、都内の各警察署に交通安全協会があるのですが、その中に交通少年団というのが、全小学生のお子さんたちが交通少年団を結成、ボランティアでやってもらっているんですけど、その子たちが自転車安全利用五則、これは原則、車道を走りましょうとか、ヘルメットを着用しましょうとか、道路法規を守りましょうとか、そういった自転車安全利用五則というものを広報していて、実際、東京都からの指定で自転車安全利用サポーターという役割を担って、いろんなキャンペーン、イベントで交通少年団が出て、そういった自転車の利用方法を広報しているところなんです。小さいお子さんから言

われれば、大人もかなり守る率も今向上しているところでありまして、これは、各警察署で行っているイベントであります。参考までにこういった広報をやっていますので。

○鈴木座長 ありがとうございます。

どうぞ。

○轟委員 よろしいですか。すみません。先ほどの北方委員のお話も聞きながら、反射材とか、ヘルメットの補助の話があったんですけど、保険加入と何か絡められないかなと思って、保険加入者が反射材がもらえて、そうすると本人もそれでわかりますので、そういうものだったり、あるいはヘルメットの補助に関しても保険に入っていると、さらに補助が上がったりとか、何かそういうもので、その初めの議論とあわせて、できないかななんて思って聞いておりました。そういうことで保険に入っているかどうかはチェックできますし、インセンティブも働くような、そんなウイン・ウインの関係というか、そういうものができないかなと思って聞いておりました。これが 1 点です。

それから、もう一つは、その安全運転の教育をたくさんやっていくということもなんですけど、この中で、先ほどもあった高齢者の、やはりおっしゃっていた自転車が、これまでずっと乗ってきてないのに乗れるかというので、乗り方教室みたいなのがやっぱり要るんだろうなと思ってますし、私も考えると、今最近余り乗ってないですけど、小さいころ、私は田舎育ちだから、もう本当に田んぼのあぜ道で乗って、危険な乗り方をすごくしていたと思うんですよね。結構そういうのって、いざというときのやっぱり自転車の判断にきくんじゃないかなと思っているんで、むしろ結構乗り方教室で危ないことは、なかなかできないですけど、やっぱりちょっとそういう少しチャレンジな乗り方をしてもらって、鍛えてもらうというか、そういうことも必要じゃないかなと思って聞いておりました。

そして、もう一点、言いたかったのは、その安全教室だとか乗り方教室だとかと、たくさんやっていますが、それに出たことによる証明書だとか、こういうものが出てきて、それが、またさっきの反射材みたいなものになっていて、私は安全に乗りますという表明をってもらうというか、そういうことをよく車の後ろに法定遵守車とかと書いてありますよね、ああいうようなものもできないかなと思っていて、そういうものが書いてあって、違反しているというのは何か変、したくなくなりますし、やっぱ

り、そういうことを表明してもらうことをなるべく反射材につけてきたり、何かできないかななんて思って聞いておりました。ぜひちょっとそんなことと、幾つものことを絡めて施策を展開していただくのがいいのかなと思っておりましたので。

○鈴木座長 ありがとうございます。一通りご意見を頂戴してきましたと思います。

実は、本日欠席しておられる委員がお二方いらっしゃいまして、その方々から、ご意見を事務局さんのほうでお預かりいただいているということでございますので、次に、それをご紹介をいただければと思います。よろしくお願いします。

○交通安全課長 本日欠席されている委員の先生からの意見でございますけれども、今まで出てきたところと、結構、重なっているところもあるんですけど、余り細かくというより大きく分けていくと、車両としての意識を小さいころからしっかりつけるということがすごく大切ですよという、そういうお話が出ています。それは、保険加入にしても安全利用に関してもそうですけれども、そもそも何で保険なのとかという話になってしまうので、そういうところは、これはもう車と一緒になんです、それを高めていくことが非常に大切で、そういう意味で義務化がそれに資すればいいという、そういうお話はきょう欠席されたお二方の委員、ちょっと共通しているところもあるのかなという感じがしています。

あと、車を運転される方の視点から自転車を見るということのも大切じゃないかという意見があって、例えば車から見たときに自転車が危なくて、自転車も持っている人だと車を自転車が走行するラインの上の置かないようにするんじゃないか、そういうような意見があって、特に両方運転される方は、そういう両方からの視点で啓発することが必要じゃないかとか、そういった意見が出ておりました。

簡単ですけども、以上になります。

○鈴木座長 どうもありがとうございました。

自転車の安全で適正な利用の促進に向けた取り組みに関しまして、2回にわたって、皆様からさまざまな、本当に貴重なご意見を頂戴したと思います。

このいただいたご意見につきましては、これからの話ですけども、事務局さんのほうに取りまとめていただいて、できれば各委員のご確認というか、それをしていただいて、その上で自転車の安全で適正な利用の促進に向けた専門家会議という会議の報告書として、公表していただくという形で進めていただければと考えております。そんなことで委員の先生方、ご承認いただけますでしょうか。



(異議なし)

○鈴木座長 ありがとうございます。

それでは、最後に一言だけお礼のご挨拶を申し上げたいと思います。

今回の委員会は、大変急いだ委員会でごさいますして、本当にお忙しいところをご協力いただき、感謝しております。おかげさまで、大変積極的なご意見を頂戴いたしまして、急いだ割には、大変大事な結論というのが得られたのではないかなと考えております。本当にご協力いただきまして、ありがとうございました。

それでは、事務局さんのほうにお返しすることにいたします。

○交通安全課長 鈴木先生、どうもありがとうございました。

今、鈴木先生からもお話をいただいたところですが、事務局といたしまして、先生の皆様からいただきました意見を報告書といった形にさせていただきまして、それぞれの先生方に、その内容について、ご確認いただいた上で公表に向けて整理していきたいと考えてございます。

本会議にお集まりいただいた先生方への感謝の意味も含めて、最後に治安対策担当部長の高野から一言申し上げたいと思います。

○治安対策担当部長 治安対策担当部長、高野でございます。

2回にわたりまして、大変お忙しい中を貴重なご意見をいただきまして、ありがとうございました。少しだけ感想めいた話をさせていただくと、私どもの組織は、都民安全推進本部という組織でございまして、3月までは青少年・治安対策本部といった組織名でございました。この本部ができた経緯というのは、約十五、六年前、刑法犯認知件数が非常に多かった時期がございまして、もちろん、そういったものを引き下げるに当たっては、警視庁さんなどの関係の方々のご努力というのが非常に大きいんですけど、何か都でできることはないかということで、でき上がったという組織でございまして。交通安全についても、そのときから取り組んでおりました。

我々が取り組んでいることは、多分物すごく簡単に言うと、私なりの解釈ではございますが、一つは、まず被害者にならないようにするというので、刑法犯の認知件数を下げていくというようなこと、それから、もう一つは加害者にならないようにしようということが抱き合わせになっているというふうに思っています。交通安全も、実は全く同じでございまして、その被害に遭わないようにということと、それから加害者にならないようにということは、多分、両輪必要なんだろうなと思っています。

日々、もちろんその両方あわせてやっているんですけども、例えば私どもいつもよく、もう慣用句のようになってしまっているので、余りにも簡単に言い過ぎているかもしれないんですけど、「ルールを守りましょう」、「マナーを向上させましょう」ということを簡単に言うんですね。ただ、言っているときにどうも頭の中にあるのは、やっぱり、北方委員のお話にもありましたけど、どっちかというところルールやマナーを守っていて、車にはねられないようにしようという、自転車もどちらかというところはねられないようにしようという、どうもそちらに重点を置いていたのかなという、やや反省点みたいなのところがございます。

ルール、マナーは、何で守るんだろうと、もちろんその被害に遭わない、事故に遭わないという面はあるのは当然なんですけれども、特に今回、自転車の会議ということで申し上げますと、自転車については、皆様からおっしゃったとおり、車両ですので、やはり車両であるがゆえに、きちんとルールは守っていただく、それからマナーもできれば向上していただくということが必要なんだろうなということ、今回改めて思った次第でございます。

第 1 回のときには自転車の安全で適正な利用について、幅広いご意見をいただきました。本日につきましては、自転車の義務化、ヘルメット、また反射材等々についてご意見をいただきました。自転車保険の義務化については、ぜひ義務化の方向でというご意見をいただきましたし、また、加入促進策についても、さまざまなご意見をいただきましたので、いただいたご意見につきましては、都としても真摯に受けとめまして、今後の自転車の安全で適正な利用の促進に向けて、早急にどうしていくのかということをお考えまして、施策に反映させていただきたいというふうに考えております。

本当にお忙しい中、貴重なご意見をいただきまして、まことにありがとうございました。

○交通安全課長 ありがとうございました。

以上で、第 2 回の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閉会させていただきます。お忙しい中、委員の先生方、どうもありがとうございました。

午前 11 時 17 分閉会