

第1回 東京都自転車安全利用推進計画協議会
議事録

平成27年11月16日（月）
都庁第二本庁舎31階特別会議室22

午後 2 時00分開会

○濱村課長 恐れ入ります。それでは、定刻となりましたので「第1回東京都自転車安全利用推進計画協議会」を開催させていただきます。

私、この協議会の事務局を務めさせていただきます青少年・治安対策本部総合対策部交通安全課長の濱村と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

なお、この協議会は原則公開とさせていただきたいと考えてございます。

議事録につきましても、後日、皆様に発言部分の御確認をいただいた上で東京都のホームページで公表いたしたいと存じます。

続いて、本日の資料でございます。クリップどめをいたしました一式の資料と、それから後ほど御説明をさせていただきますけれども、「自転車安全宣言利用証」というカード。それから、自転車協会様から御提供いただきました「自転車安全・安心BOOK」という冊子をお配りさせていただいております。

この冊子は自転車協会様に御要望いただければ送料着払いではございますが、冊子自体は無料で御提供いただけるということですので、ぜひ御活用いただければと存じます。

それから、道路の写真がございませうけれども、こちらは自転車駐車場工業会様から御提供いただいた金沢市における自転車走行空間の路面表示の具体例でございます。

あわせて、カラーの縦のホチキスどめをしたものでございませうけれども、こちらは日本シェアサイクル協会様の御提供の資料でございます。シェアサイクルの事例等がまとまっておりますので、後ほどご覧いただければと存じます。

それでは、会議を始めさせていただきます。

まず初めに、この協議会の会長を務めます青少年・治安対策本部治安対策担当部長の村山からご挨拶を申し上げます。

○村山会長 本日は、お忙しい中お集まりいただきまして誠にありがとうございます。治安対策担当部長の村山でございます。

外部の委員の方もおられますので若干解説しますと、治安対策担当部長と名乗っておりますけれども、別に自転車対策を「治安」というふうに考えているわけではございません。たまたま私が治安対策とか、安全安心まちづくりとあわせて交通安全もやっているからということで、交通安全のためにこの会議は開かせていただいているところでございます。

既に御案内のとおり、東京都では自転車の危険な運転等が社会的な問題になっていることを踏まえまして、今から2年前の平成25年7月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を施行しているところでございます。

条例では、自転車問題の解決に向けて自転車利用者の規範意識の向上、それから社会全体での安全利用の促進という観点から、自転車利用者による交通ルールの習得、保護者や事業者による安全教育、事業者による通勤自転車の放置防止対策といった規定を設けているところでございます。

こうした規定に基づく各主体の取組を明確にして、自転車の安全利用を総合的に推進するため、昨年1月に本協議会における御意見も踏まえまして「東京都自転車安全利用推進計画」を作成し

たところでございます。

現在、この計画に基づきまして各主体における取組が進められているところでございますが、現行計画が、計画期間が今年度末で終了するという形で作っているところでございます。このため、今回の協議会では現行計画に加えていくべき点等につきまして御意見をいただきまして計画の改定に生かしていきたいと考えております。

改定後の計画期間は、来年度、平成28年度から平成32年度までの5カ年の計画となる予定でございます。最終年度の平成32年というのは、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の年でございます。改定計画はオリンピックまでに自転車の安全利用に向けた取組を社会全体でどのように進めていくかをまとめたものということになります。

皆様からいただく貴重な御意見により、今後、改定する計画が自転車の安全利用を促進し、自動車、自転車、歩行者の誰もが安心して通行できる交通環境の実現に結びつくことを祈念いたしまして、私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いたします。

○濱村課長 では、ここからの進行につきましては会長をお願いいたします。

○村山会長 では、今回は初回ということでございますので、まず初めに各委員の紹介をさせていただきます。

申し訳ございませんが、各委員の方は順番に自己紹介の形をお願いできればと考えております。

では、こちらの西村委員からよろしくお願いいたします。

○西村管理官 警視庁交通規制課の西村でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○藤本管理官 警視庁交通総務課の藤本です。どうぞよろしくお願いいたします。

○高汐委員代理 教育庁指導部指導企画課、本来は課長の増淵が出席の予定でございましたけれども、別な対応が入りまして、本日は私、統括指導主事でございます高汐が参加しております。よろしくお願いいたします。

○神山委員代理 建設局道路管理部安全施設課課長代理の神山と申します。本日、安全施設課長の周郷が別の会議がありまして不在にしております。私が代理をいたします。よろしくお願いいたします。

○小林委員 産業労働局商工部大型店環境調整担当課長の小林と申します。よろしくお願いいたします。

○三浦委員 環境局地球環境エネルギー部環境都市づくり課長の三浦と申します。よろしくお願いいたします。

○末元委員 都市整備局都市基盤部交通政策担当課長の末元と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

○西尾委員 国土交通省の東京国道事務所の副所長をしております西尾と申します。よろしくお願いいたします。

○小野委員 豊島区都市整備部交通対策課長の小野でございます。よろしくお願いいたします。

○槇口委員 小平市都市開発部交通対策課長の槇口と申します。よろしくお願いいたします。

○村山会長 ここでちょっと御紹介いたしますと、今回の協議会では各種団体の代表の方に加えまして、買い物、通勤等で普段自転車を利用されている方の御意見を推進計画に反映できるようにするため、委員となっていただけの都民の方を先月公募したところでございます。14名の応募

をいただきましたが、選考の結果、3名の方に委員として御就任いただいているところでございます。

それでは、順次、平川委員から自己紹介をよろしくお願いいたします。

○平川委員 都民委員を仰せつかりました平川と申します。よろしくお願いいたします。

○早野委員 今回、公募により都民委員に選出いただきました早野と申します。スポーツバイク愛好家として5年ほど通勤や週末の趣味等々で自転車を利用してまいりました。そういったプライベートの経験を生かして、今回何か携われれば良いなと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

○田中委員 今回、都民委員をやらせていただくことになりました田中と申します。よろしくお願いいたします。

○村山会長 ありがとうございます。

では、引き続きトラック協会さんからよろしくお願いいたします。

○井出委員 東京都トラック協会の井出と申します。よろしくお願いいたします。

○稲田委員 東京ハイヤー・タクシー協会の稲田と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。

○市橋委員 東京バス協会で安全管理を担当しております常務理事の市橋でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○土屋委員 日本損害保険協会南関東支部の土屋と申します。よろしくお願いいたします。

○佐藤委員 JR東日本東京支社総合企画室の佐藤と申します。よろしくお願いいたします。

○西島委員代理 日本民営鉄道協会運営調整部業務課長をしております西島です。本日は、部長の滝沢の代理で出席させていただいております。よろしくお願いいたします。

○篠委員 東京都商店街振興組合連合会の篠でございます。よろしくお願いいたします。

○伊香賀委員 日本チェーンストア協会関東支部の伊香賀でございます。よろしくお願いいたします。

○内田委員 一般社団法人自転車駐車場工業会の内田でございます。よろしくどうぞお願いいたします。

○大久保委員代理 一般社団法人自転車協会の専務理事の高橋の代理で参りました大久保です。よろしくお願いいたします。

○新井委員 東京都自転車商協同組合の理事長、それから一般社団法人東京都自転車商防犯協力の会長を拝命しております新井と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

○村山会長 各委員の自己紹介が終わりましたので、早速議事に入らせていただきます。

本協議会では、委員の皆様から自転車の安全利用に関する御意見をいただきまして、自転車安全利用推進計画の改定に結びつけていきたいと考えております。委員の皆様の中には前回の協議会に出席いただいた方もおられますけれども、多くの方は今回から参加いただいておりますので、まず現行の自転車安全利用推進計画につきまして、議事次第の4に当たりますけれども、事務局からポイントを説明させます。

○濱村課長 推進計画でございますけれども、資料2といたしましてポイントをまとめたA4横の1枚のペーパー、それから資料3といたしまして計画本文、ホチキスどめのものをお配りさせていただいております。本日は、資料2におきまして自転車安全利用推進計画はどういったもの

かということにつきまして御説明を差し上げます。

現行の計画につきましては、平成25年7月から施行してございます「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づきまして、平成26年1月に知事が策定いたしました。

条例でございますが、社会全体で自転車の安全利用を促進するため自転車利用者、それから行政だけではなく自転車にかかる非常に多くの方々の義務、それから努力義務を定めたものでございます。

しかし、これは条例の限界でもございますけれども、その義務、または努力義務の内容は条例におきましては抽象的な書き方になってございます。例えば、従業員に必要な教育を行うと書いてあるわけですが、これをどういう方向で行うかですとか、他の関係者との役割分担はどうなっているか、そこが条例ではわかるようになっていないというところもございます。

そこで、自転車の安全利用に関します東京都の施策、それから自転車利用者、事業者の方々などの取組を具体化いたしまして、誰が何をすべきかを明らかにすることで、さまざまな主体による安全利用の取組が総合的に推進されるよう、この計画を策定したところでございます。策定に当たりましては、協議会を開催させていただくとともにパブリックコメントも実施をいたしまして、皆様からの御意見を踏まえて策定をしたものでございます。

次に、この計画のポイントでございます。「計画の概要」の下の方の四角でございますけれども、本計画のポイントは社会全体での自転車安全利用の取組という部分でございます。これまで行政ですとか警察、学校、それから自転車販売店様等による安全利用の取組は行われていたけれども、こうした活動を一般の企業、民間事業者等も含めた社会全体に広げていかなければ悲惨な事故を減らしていけないだろう。そういう条例の理念をこの計画でもって具体化、明確化をしたところでございます。

計画におきましては、下の四角にございますように「安全教育の推進」「放置自転車の削減」等、6項目を柱立てしてございます。安全利用にかかわるソフト面での取組が中心ではございますけれども、適正な利用という観点から放置自転車の削減、あるいはハードの観点から安全な利用環境の整備といった内容も盛り込んだものとなっております。

簡単ではございますが、説明は以上でございます。

○村山会長 ただいま、現行の推進計画の概要につきまして事務局から説明がございました。

本来であればここで質疑応答の時間を設けてもいいんですけども、これだけだとまだよくわからないと思いますので、続けて議事次第に従いまして「5 現行計画に基づく取組状況について」の説明をした後、質疑応答の時間を設けたいと思います。

それでは、事務局から現行計画に基づく取組状況について説明をお願いします。

○濱村課長 資料4以下に基づきまして、具体的な取組について御説明を差し上げたいと存じます。資料4、縦書きのホチキスどめのものでございます。当本部、東京都青少年・治安対策本部におきます自転車の安全利用に向けた計画に基づく取組でございます。

いろいろ書いてございますけれども、大きくゴシックでアとなっております「自転車安全利用の普及啓発」の取組。それから、次のページにいきましてイとなっております「自転車安全利用TOKYOセミナー」、こちらは事業者の中で教育をしていただだけの方を主なターゲットとした取組でございます。それから、ウとしまして「放置自転車対策」に取り組んでいるというのが、主など

ころでございます。

具体的なものといたしまして、資料4-1以下で説明をさせていただきたいと存じます。

資料4-1は、計画策定の後、26年の4月に教材を作成したという内容の当時のプレス発表資料でございます。自転車の条例では、事業者に対しまして業務や通勤で自転車を利用する従業員への安全教育を行うという努力義務を定めてございます。

ただ、条例で規定しているからといって、なかなか一般の事業者の方々が従業員に対して教育するのは難しい。そもそも何を教えればいいのかもわからないということもあると思います。

そこで、計画では、行政が事業者による従業員への教育を支援する教材を提供するとしてございまして、実際に作成したものが資料4-1の従業員研修用動画でございます。

内容は、第一部で従業員が事故を起こしてしまった場合に発生するさまざまなリスクについて解説をございまして、教育の重要性を認識してもらおうというものです。第二部では、実際に研修をしている様子を収録いたしまして、これをそのまま流していただくことで従業員研修ができるような内容になってございます。こちらの動画は、DVDにして貸し出しもいたしてございます。また、我々のホームページでも公開をございまして、利用しやすい環境を整えているところでございます。

また、安全教育の支援という観点からはリーフレットをつけさせていただいておりますけれども、一般の自転車の利用者の方々向けのほかにも何種類かございまして、次が幼児の保護者をターゲットにしたもの、その次は小学生とその保護者の方、その次のものが高齢者の方、その次のものが事業者の皆さんへ、その次には外国人向け、と6種類作成してございます。

それぞれ対象に応じたリーフレットを作成して、配布に関しましても学校ですとか幼稚園、老人クラブ、業界団体様などを通じて行い、効果的に活用していただけるように整えているところでございます。

続きまして、資料4-2をご覧ください。これも昨年の取組ですけれども、「自転車安全利用条例」が施行1周年ということでプレス発表させていただいた内容で、昨年行いましたキャンペーンでございます。

特に御説明させていただきたい部分としましては、この裏面にございます「3 自転車販売店と連携した自転車無料点検の実施」というのをキャンペーンとしてやらせていただきました。点検整備につきましては、条例で利用者の方々に努力義務を課しているところではございますけれども、まだまだ自転車を買ってそれでおしまいという方も多いように思います。これまで長年にわたりまして各区市町村、学校、それから自転車商協同組合様に御協力をいただきまして、無料点検の取組を行っていただいているところでございます。

自転車商協同組合様には、本年度に入りまして東京都の点検整備指針に基づきました点検修理カードをつくりまして、全部できているかどうかを簡単にチェックでき、確実に点検をしていただくとか、昨年度は341会場で点検の取組も行っていただいているところでございます。

こちらの紙のほうに戻りますと、このキャンペーンの8月2日、3日というのは新たに自転車量販店の協力を得て無料点検を実施し、点検の重要性の周知を図ったものでございます。

また、その下の「4 自転車安全利用のリーダーを育成するセミナーの開催」ということで、従業員向けの教育を行っていただく方々、リーダーの方々を育成するための研修というものを開

始したところでございます。

続いて、資料4-3でございます。こちらキャンペーンの内容で、一例ということで御紹介をさせていただきます。毎年5月が自転車月間でございますけれども、東京都ではこの5月に区市町村、警視庁、それから交通安全協会等の関係団体と連携をいたしまして、「自転車安全利用TOKYOキャンペーン」を開催してございます。キャンペーン自体は例年行っていたのですが、本年からこのキックオフ・イベントというのを新たに実施することといたしました。

その中で、資料4-4でございますけれども、1つはお配りをしてございます「自転車安全利用宣言証」をお披露目させていただきました。

もう一つは②のところでございますけれども、東京交通少年団の皆様に御協力いただいて「自転車安全利用PRサポーター」ということで任命をさせていただきますして、自転車の安全利用に関して、行政から発信するだけではなくて、地域の子供たちから発信をいただくということで大人に対しても、また子供たちの間でも安全利用の意識を広めていくという趣旨で任命させていただいているところでございます。

次に、資料4-5と4-6でございます。条例では、子供だけではなく、大人も含めた全ての自転車利用者の方に対しましてヘルメット着用の努力規定を設けてございます。

しかしながら、スポーツタイプの自転車利用者の方にはかなりヘルメット着用は広がっているかと思いますが、いわゆる普通の自転車利用者にはなかなかヘルメットが広まっていないというのが実態かと思えます。

そこで、今回ヘルメットの業界団体であります日本ヘルメット工業会に御協力をいただきまして、人口当たりの自転車事故件数が多い高校生をターゲットにして、ヘルメット着用の広報啓発事業というものを今まさに展開しているところでございます。

具体的には、資料4-5のとおり、ヘルメット贈呈式ということで、都立松が谷高校に対してヘルメットを贈呈いただいて自転車通学をしている生徒の方々にこれを配布して着用を促すという取組をしてございます。

ただ、ヘルメットを配布しただけでは正直、高校生はなかなか被りたがらないというところもでございます。仮に校則で着用を義務づけしたとしても、先生に見つかるといいますか、校門の前だけ着用してその後、脱いでしまったりということにもなってしまうのではないかと。そんなことを先生のほうからもお話をいただいております。そこで、まずヘルメットに関心を持ってもらい、その上で重要性をきちんと認識してもらおうという二段構えで啓発を行っているところでございます。

まず、関心を持ってもらうというところでは資料4-6ですけれども、エグスプロージョンという高校生の間では非常に人気のダンスユニットに、サプライズ訪問ということで高校に来てもらってヘルメットをテーマにした新ダンスを披露したり、そうしたことでヘルメットというものにまず関心を持ってもらいました。

ただ、これでは楽しかったねとか、有名人と会えたねというだけで終わってしまいかねないので、その後、ヘルメット等の重要性をきちんと認識してもらおうということで、スケアードストレート方式、スタントマンによる事故再現による交通安全教室も実施をしたところでございます。

本年度は、このような取組をいたしまして着用を進めて、これを成功事例として今後、他校に

も広げていければと考えてございます。

なお、このエグスプロージョンはユーチューブの動画が非常に人気なユニットなんですけれども、既に新ネタのヘルメットネタのダンスにつきましても20万回ほど再生をされているということでございます。委員の方も、よろしければ是非ご覧いただければと存じます。

バラバラと具体的な取組になってしまいましたけれども、自転車のルール・マナー向上に向けた私どもの主な取組は以上でございます。

○村山会長 議事次第第5の「現行計画に基づく取組状況について」のうち、ルール・マナーの向上に向けた取組について事務局から説明がございました。

引き続きまして、学校における自転車安全利用教育の取組につきまして、教育庁から簡単に御説明いただけますでしょうか。

○高汐委員 それでは、教育庁指導部指導企画課で安全教育を担当しております私、高汐から説明をさせていただきます。

まずは、この場をお借りしまして、日ごろから東京都の学校における安全教育への御理解や御協力、御支援等を賜りまして本当にありがとうございます。

それでは、お手元の資料4-7をご覧いただきながら、説明を聞いていただければと思います。

左上にもグラフで示させていただいておりますけれども、児童・生徒がかかわる交通事故は本年度に入りましても非常に重大な事故が起きております。吹き出しの形で示してございますが、小中学生については死者数は増加しているような状況もございます。そこで、学校教育でも交通事故をなくす取組を大変重点的に進めているところでございます。

進めるに当たりましては、警視庁、青少年・治安対策本部等の関係機関の皆様にも御協力いただきながら進めております。学校教育で担うべきところというのは子供たちの意識の高揚、変容、先ほど青少年・治安対策本部の御説明にもありましたけれども、認識というところも含まれます。また、学校でございますから、保護者や地域への発信もともに行っているところでございます。

目指しますものは、子供たちに交通事故に対して危険を予測して回避する能力、または発達段階にも応じるんですけれども、小学生高学年や中学生、高校生になりますと社会貢献ですね。他者や社会の安全に貢献できる資質や能力を育てる安全教育も重点的に進めているところでございます。

ちょっと紹介ですけれども、東京都教育委員会のホームページで「安全教育プログラム」と検索いただきますと、東京都が行っている交通安全教育だけではないのですけれども、どのような指導を行っているかということが具体的に示されてございますので、お時間のあるときに見ていただければと思っております。

それでは、昨年度から本年度にかけて、具体的にどのような交通安全学習を実施してきたか、右側をご覧いただければと思います。できるだけ体験的な交通安全指導をするというところをコンセプトに行ってきております。

自転車シミュレータを活用した交通安全教育、またスケアードストレート方式の交通安全教室などを行っております。先ほど申し上げましたように、社会貢献というところでいいますと一番下の「主体的な態度を育てる学習の工夫」では、高校生などが街頭に立ちまして交通安全を呼び

かけるような活動を行っているところでございます。

今ここに示してあるものでございますけれども、東京都は毎年、安全教育推進校を指定しております。こちらでは、交通安全だけでなく災害安全、生活安全を中心に取り組む学校もあるんですけれども、交通安全に関する学校では学校中心に地域や他の学校にその効果的な安全教育を発信しております。

本年度は、その1つが先ほど御説明にありました松が谷高等学校でございます。松が谷高校は10月29日に既に行っておりますが、この後、11月25日には調布市立第3中学校、11月27日には豊島区立行幸小学校で交通安全教育の公開授業を実施いたしますので、もしお時間がありましたら御参加いただければと思っております。こちらも東京都教育委員会のホームページで「安全教育推進校」と検索いただければ日時等が出てまいります。申し込みにつきましては、ホームページにございます電話で申し込みをしていただければ御参加いただけますので、ぜひ御参加いただければと思います。

そのほか、ペーパーの右下でございますけれども、子供たちの安全教育を充実するためには教員の指導力を向上させなければいけない、と考えております。教員の指導力向上につきましては、様々な機会に教員に対する指導を行っているところでございますけれども、年1回、都内公立学校の教員を集めて指導者講習会を行っております。ここでは警視庁の方に講師に来ていただいたり、青少年・治安対策本部からも講師として来ていただきまして、具体的な交通安全教育の研修ができる機会を設けております。

今後とも、交通安全教育を重点的に進めていきたいと思っておりますので、どうぞ御協力等をお願いします。御説明は、以上です。

○村山会長 ありがとうございます。

ここまでの、現行計画に基づく取組状況のうちのルール・マナー向上の関係です。最後に、現行計画の取組状況に関して、放置自転車の削減に向けた取組について事務局から説明をお願いします。

○坂本課長 私、事務局を務めております青少年・治安対策本部総合対策部違法駐車対策担当課長の坂本と申します。どうぞよろしく願いいたします。それでは、恐縮でございますが、座って説明をさせていただきます。

私からは放置自転車対策ということで、資料4-8について御説明をさせていただきます。

御案内のとおり、東京都では放置自転車の一掃を目指して条例、それから推進計画の趣旨を踏まえまして、皆様と連携して、毎年、駅前放置自転車クリーンキャンペーンを実施しております。

今年度につきましては、1の「実施期間」のところをごらんいただきますと、10月22日から31日の10日間にわたりまして、実施団体の方と一丸となってキャンペーンを実施したところでございます。私はクリーンキャンペーン推進委員会の事務局も担当しておりますので、この場をお借りしまして御出席の実施団体及び関係団体の皆様方に改めて御礼申し上げます。

さて、本年度のキャンペーンの実施内容でございますが、3の「実施内容」のところ記載がありますとおり「広報啓発」、それから裏面の一番上のところを書いてございます(2)の「放置自転車の撤去」、この2つを大きな柱として放置自転車対策を実施しているところでございますが、ここでは東京都が直接活動を行っております広報啓発について説明をさせていただきます。

この広報啓発につきましては例年同様、東京都におきまして啓発用リーフレット、それから資料4-8の真ん中にごございますポスター、こういったものを作成しまして、その配布ですとか掲示につきまして実施主体の皆様方をお願いをしているところでございます。本年度も、御協力ありがとうございました。

特に、本日御出席いただいております東日本旅客鉄道株式会社様、日本民営鉄道協会様、それから東京バス協会様の3団体におかれましては、例年、掲出をお願いしているポスター約5万枚のうち約6割に当たります約2万8,000枚もの膨大な数を短期間のうちに駅構内でございますとか電車内、またはバス内に御掲示いただくなど、絶大なる御貢献をいただいております。改めて、この場を借りて御礼申し上げます。

さて、以上のポスター、リーフレットにつきましては例年実施していたところでございますが、新たにリーフレット、ポスターに加えまして広報用CM動画を実施しております、今年度につきましても、大々的にクリーンキャンペーンを行ったところでございます。実際に活用した媒体、動画放映等につきましては資料4-8の下のところの「各種媒体を通じて動画放映」、そのような形で実施をしているところでございます。

また、昨年に引き続きまして、メッセージ性の強いタレントの活用ということで、今年度も特にメッセージ効果が強いと期待される、厚切りジェイソンさんを起用して広報活動の強化を行ったところでございます。

さらに、今年度から新たに始めた広告としまして、CM動画以外のWEB広告を活用してまいったところでございます。

1枚おめくりいただきますと、別紙1がございまして、その別紙1の囲みが2段ございまして、下段のところの「その他、WEB広告によりキャンペーン周知を行います」ということで2つ載せてございまして、こちらが今年度から新たに広報のキャンペーン周知を行ったものでございまして、

当本部としましては引き続き広報活動の強化をするということを重点に行ってまいりますが、これまでどうしても情報が十分に行き届いていない方々もいらっしゃるかと思います。そういった方々を漏らすことなく、情報を幅広く発信するといったことを実施することによりまして、放置自転車の防止を一層推進してまいりたいと考えております。

続きまして資料4-9、1枚おめくりいただきますと「駅前放置自転車の現況と対策—平成26年度調査—」の調査結果の概要がついてございますので御説明をさせていただきます。この調査は、毎年10月に駅周辺に放置された自転車、放置自転車等の台数等につきまして、区市町村が実際に現認確認を行い、その確認結果につきまして東京都のほうに報告をしていただき、都の方で調査をまとめるといったものでございます。

まず、1ページの「1 駅周辺における自転車等の放置状況」のところでございますが、いろいろ書いてありまして、図の1のところもいろいろな棒グラフ、折れ線グラフ等が非常に見づらいところになっております。ちょっとこれは私どもが反省するところなのですが、委員の皆様方にここで押さえていただきたいのは緑色の折れ線グラフ、一番下のところの折れ線グラフでございますが、これが今までの放置自転車台数の長期的な傾向でございまして、ごらんとおり平成2年のときに放置台数のピークということで24万3,000台がありました。

その後、年によって若干横ばい等もありましたが、おおむね低下をしているということでござ

いまして、26年度につきましては4万2,170台ということで、前年度に比べて約4,580台減少しております。自転車のみに絞りますと3万8,557台ということで、約4,500台の減少となっております。

1枚おめくりいただきまして、2ページでございます。放置台数の多い駅、乗り入れ台数の多い駅についてでございます。

まず、図-2の方です。図-2の左側のところでございますが、これにつきましては26年度放置台数が多い駅ということで秋葉原駅ですとか新宿駅など、公共交通機関の乗りかえが多いターミナル駅で、なおかつ駅の周辺に大規模小売店といったものが林立しているような駅に非常に放置自転車が多いという傾向があるかと思えます。

それから、右側の図-3でございます。これは自転車の乗り入れ台数ですが、この乗り入れ台数というのは放置された自転車の台数と実際に駐輪場に置かれている台数を合わせた数でございますが、その乗り入れ台数の多い駅ということで上位を載せてございます。傾向としますと、都心からはやや離れているのですが、非常に交通の便のよい地域ということでございます。

ただ、非常に乗り入れ台数は多いんですが、長年の対策が功を奏しているというふうに見えまして放置台数は多くないといったことが言えるかと思えます。

それから、2ページの下の方の3の「放置自転車等の減少へ向けた主な対策」でございますが、放置自転車の削減数値目標につきましては後ほど資料5のほうで御説明をさせていただきます。

それから、(1)で自転車を削減する体制の強化ということでございますが、これにつきましてはご覧の都心6区、千代田区を初めとしまして6区と対策協議会を設置しまして、各区の取組についての情報を共有して放置自転車防止対策の強化を図っているところでございます。

それから、(2)の自転車等駐車場の設置等ということでございますが、御案内のとおり自転車等駐車場の建設については区市町村において実施をしております、まず増改築経費としましては約30億円かかっております。前年度に比べて、4億6,000億円の増加になっております。

また、(3)につきましては整理・撤去費用ということでございます。これも区市町村のほうで実施をしておりますが、経費につきましては126億1,000万円、前年度に比べて約1億円増加ということで、この放置自転車対策につきましては非常に労力も要するとともに経費、これは区市町村が実施をするということですので都民の皆様の税金という形になりますが、こういったもので実施をされているといったことがここで見てとれるかと思えます。

それから、(4)の「放置防止に向けた啓発」、これはクリーンキャンペーンにつきましては先ほど御説明したとおりでございます。

それから、3ページにまいりまして、4の自転車等駐車場の設置状況でございます。

まず、図-4につきましては自転車等駐車場の設置数でございますが、平成26年の8月ですから、昨年8月現在におきましては前年度に比べまして102カ所増えているということで、2,363カ所でございます。

それから図-5でございますが、自転車等の収容能力台数でございます。これも、前年と比較しまして2万607台増の92万829台という形になっております。

それから、下の5の放置自転車の撤去、処分等の状況でございますが、区市町村が撤去した放置自転車の台数、持ち主に返還された台数、区市町村が処分した台数がそれぞれ記載されてお

まして、これは平成25年の実績でございますが、数値はご覧のとおりでございます。

最後になります。4ページの「放置自転車対策事例」ということで、6の下のところですが、それぞれ放置自転車対策の特徴のある取組について2点御紹介させていただいております。

まず、上の三井不動産の例につきましては、民間の事業者が主体となりまして神社の敷地の地下に一般の自転車利用者が利用できる駐輪場を整備した新たな土地の活用例ということで載せさせていただいております。

それから、小田急電鉄株式会社の例といたしましては、これは駐輪場の需要の変化に合わせて、稼働率の低い月極利用から一時利用への転換利用を図ることによりまして利用率の向上を図ること。それから、利用者の方の使い勝手を考えましてICカードによる料金の自動精算化を図ることによりまして、利用率を大幅に向上した例ということで御紹介をさせていただいております。

私からの説明は、以上でございます。

○村山会長 ここまで、表紙の議事次第の「4 東京都自転車安全利用推進計画について」と「5 現行計画に基づく取組状況について」、一括して説明いたしました。

要は、計画にどんな記載がしてあるか。それから、それに基づいてまだ1年数カ月しか経っていませんが、その間、どんな取組を進めてきたかということに関しての報告でございます。

今までの説明につきまして、計画、取組状況の両方に関しまして何か御質問、御意見等ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。また最後にまとめて質疑応答の時間も設けたいと思いますので、では続きまして次第に従いまして「6 現行計画に掲げる数値目標の達成状況について」、事務局から説明をお願いします。

○濱村課長 資料5です。A4の1枚縦になります。現行計画に掲げる数値目標の達成状況について」をご覧いただきながら説明させていただきたいと存じます。

資料5、吹き出しに現行計画の数値目標を示してございます。数値目標は3つございまして、1つが自転車乗用中の死者数、こちらにつきましては平成27年、本年までに25人以下にするという目標。それから、自転車事故発生件数については、これも27年までに1万3,000件以下とするという目標。それから、駅前放置自転車の台数につきましては、これも本年までに3万台以下にする。この3つの数値目標を掲げてございます。

これに関しましては、例えば交通安全教室を何回開催するとか、そうしたアウトプットの数値目標ではなくて、こうしたさまざまな取組の成果、結果として実際どうだったのかというアウトカムの指標を採用すべきという考えに基づき設定をいたしてございます。

具体的に死者数目標から見ていきたいのですが、25年まで順調に減少していたところですが、昨年、増加に転じまして38名の方がお亡くなりになってございます。本年につきましても目標は矢印で書いてございますが、死亡事故が実は本年も多発してございまして、残念ながら先日11月7日に25名を超えてしまいまして26人に達してしまったという状況でございます。

次に、事故発生件数でございます。こちらにつきましては順調に減ってございまして、昨年は1万2,666件ということで、1年前倒して目標が達成できたところでございます。

本年につきましても、昨年比マイナスで推移をしてございまして目標が達成できる見込みでござ

ざいます。

(3)は、放置自転車の台数でございます。現在、各区市町村に照会をかけてございまして、まだ本年の数値は出そろってございませぬけれども、トレンド的に見ますと大体年間4,000台、25から26ですと4,000台の削減ということだったのですが、目標達成にはその倍近く削減ができなければいけないというところで、3万台の目標達成に向けてということでこの間、取り組んできたところでございます。

以上、このような状況でございまして、やはり一番の課題としましては自転車利用中の死者数をどのように削減していくかということかと思っております。そのためには、事故件数自体もより削減をしていくということ。それから万が一、事故に遭ってしまった場合でも命までは落とさないようにするという取組が重要ではないかと私どもは考えてございます。

資料5-1をご覧いただきたいと存じます。「東京都における自転車事故の現状」ということで、各種データを記載させていただいております。「自転車関与率の推移」という一番上のグラフでございますけれども、交通事故全体に占めます自転車が関与した率ということでございます。四角で、下のほうに20%程度で推移しているのが全国の関与率でございます。上の方に、都内の関与率がでございます。

都内につきましても減少傾向にはありますけれども、全国に比べて10ポイント以上高い30%を超える水準でこの間推移もしてございまして、一層の事故削減をこういう観点からも図っていかねばいけないというところです。

次の表でございます。「死者の年齢層別内訳」ですけれども、このグラフの一番右、「計」の横の「高齢者」です。こちらが、昨年死者38名のうち16名、高齢者の方が占めてございまして、比率としますと42%というところでございます。

また、その下は「死者の違反別内訳」でございます。死者のうち、これも右側、「計」の手前ですけれども、「違反なし」の方が13名、逆に言いますと25名の方は何らかの違反があったということでございまして、率にしますと約7割の方が何かしらの道交法違反を犯していました。

死亡事故ではこのような状況ですけれども、全体の事故でいいますと違反割合が約5割ですので、死亡事故に関しますと違反率が高くなっているというところ、つまり自転車利用者側の違反行為というのが死に結びついてしまっているのではないかとということが読み取れるところでございます。

最後に、死者の損傷部位別、主な損傷部位ということですが、自転車の場合、二輪車ですとか自動車に比べまして頭部損傷が主因でお亡くなりになっているケースが非常に多いです。約7割が頭部損傷ということで、ヘルメットの着用推進の必要性がこうしたデータからもわかってくる状況でございます。

数値目標の達成状況については以上です。

○村山会長 ただいまの説明につきまして、御質問、御意見等ございますでしょうか。

事務局の説明内容としましては、現行計画の目標は3つありますけれども、事故発生件数については着実に減ってきてある意味成功した。

ただ、死者に関しましては昨年に増加に転じて、この辺は今後新たに計画を改定するに当たっても対策の強化が必要であるのではないかと。

それと、放置自転車につきまして、若干歯切れは悪いのですが、目標達成は微妙な数字ではあるけれども、着実に減っているのが、現行計画の延長線上でやっていけば何とかなのではないかということで、その辺を踏まえて今後計画の改定案をつくっていききたい、ということです。

また、計画を改定するに当たりましては、昨年1月につくった計画ですので、その後に都の中でいろいろな動きも出てきています。そういった意味で、現行計画策定後の主な取組も当然計画改定案の中には盛り込んでいくこととなりますので、議事次第に従いまして7の「現行計画策定後の主な動きについて」の説明をお願いしたいと思います。

まずは「利用者の視点に立った東京の交通戦略推進会議について」、都市整備局から説明をよろしくをお願いします。

○末元委員 都市整備局都市基盤部交通政策担当課長の末元でございます。どうぞよろしく申し上げます。恐縮ですが、座って説明させていただきます。

資料は6-1になります。A4横になりますが、「利用者の視点に立った東京の交通戦略推進会議について」というものでございます。この推進会議自体で扱う対象は別に自転車に限らないのですが、自転車を中心に御説明したいと思います。

その前に、都市整備局都市基盤部というのは鉄道ですとか都市計画道路といった交通インフラの計画を担当しているセクションでございます。

この推進会議設置に至った背景ですけれども、資料は前後いたしますが、4ページをごらんいただければと思います。舛添知事が知事になって以降、左上にあります長期ビジョンという10年間の計画を新たに策定するということが、これは昨年の末にもうでき上がっているのですが、その策定前に知事のほうから5つの分野について会議体を設置してよく検討してほしいという言葉がありました。その1つが総合的な交通政策、1つは少子高齢化対策、あとは環境政策、芸術文化の振興、多摩島しょの振興です。その5つの分野について検討の場を設けなさいということがございまして、ちょっと長いのですが、「東京の総合的な交通政策のあり方検討会」を作りました。

左側にあります「あり方検討会」と略して書いておりますが、その中で今後の東京の交通政策をどうしていくべきか。交通体系をどうしていくべきかということで検討しまして、その内容は、長期ビジョンにも反映いたしましたし、またその反映したものを実現していくということでこの推進会議というものを立ち上げたということでございます。

この設置に至った背景はそういうことですが、時代的な背景については2ページにございます。これまでは左上の黄色の四角ですけれども、前回のオリンピック、1964年大会を契機に東京の都市の成長を支える交通インフラの整備をずっと推進してまいりました。鉄道にしても道路にしてもそうなのですが、増加する需要にとかく対応してきたというところがございます。それが、現在「交通を取り巻く社会経済情勢の変化」ということで下の四角になりますが、例えば「国際的な都市間競争の激化」だとか「急激な少子高齢化」、あるいは「環境への意識の高まり」といったもの、さらに2020年の東京オリンピック・パラリンピックも決まりました。

そういうことで、下の黄色にありますような成熟社会にふさわしい交通政策が必要であろうということで2つ矢がございまして、1つが交通手段別から利用者視点へ立ち返ろう。もう一つは、量の充足に加えて質の充実ということで、1枚めくっていただきますともう少し具体的なことが

書かれてございます。

1つは利用者視点への転換ということで、これはまさしく2020年大会に向けて海外からのお客様、あるいは全国からのお客様が増えてくる。あとは、少子高齢化でお年寄りの方も比率として増えてくるということで、利用者の視点に立って、例えばわかりやすいところでいいますと新宿駅のような多くの路線が入って多くの階層に分かれた、ああいう駅をできるだけ使いやすくしましょう。これが、例えばわかりやすいサインであったり、バリアフリーであったり、そういったことも含めてです。

もう一つは「量の充足に加えて質の充実へ」ということで、ここは2つ目の「・」にありますように、今まで自動車、自家用車、タクシー、バスを含めてですけれども、こういったものに頼ってきた移動手段というものを身近な、例えば歩くという行為、あるいは自転車といったものをこれから重視していきましょうということです。

デモタリゼーションというのがちょっとわかりにくい言葉なのですが、今、三環状道路というのを整備しておりますが、今、三環状の一番内側のリングの中央環状線というのが完成しましたけれども、こういった環状道路をつくることでできるだけ都心の車を排除して迂回させていこう。それで、都心についてはこういった歩行者空間だとか自転車だとかを活用していきましょうということでございます。

ページを飛ばしまして6ページをご覧いただきたいと思いますが、こういった背景を受けて一番上にあります親会議であります推進会議というものを設けました。その下に3つのワーキンググループというものを設けておまして、その中の緑色の四角、道路空間活用ワーキングというところで自転車の具体的な検討をしております。

もう一枚めくっていただきますと、道路空間活用ワーキングのアウトプットのイメージということで大きく2つございますが、1つ目の施策については歩行者空間を充実していきましょう、創出していきましょうということでございます。

2つ目はちょっとわかりにくい言葉ですが、地区交通マネジメントということが書かれておりますが、その中の2つ目でございます。自転車の利用実態を踏まえ、短距離交通機関として交通体系に組み込んで利便性を向上していきましょうということです。

右側に漫画がありますけれども、例えばある駅を中心に見たときに、ちょっと漫画で恐縮ですが、鉄道ですとかタクシー、バス、あるいはマイカー、あとは自転車、これに歩行者というのも入ってきますけれども、こういった地区の実情に応じた使いやすい交通体系をつくっていきましょうということですので今、取り組んでございます。

実は東京都の中で青少年・治安対策本部、あるいは警視庁、建設局、港湾局、環境局というところで具体的に自転車の取組を進めてはいるのですが、私ども都市整備局、交通をつかさどっている部局でまだ自転車というものを交通体系としてしっかり位置づけていないということもございますので、これを実データをもとに交通体系の一つとして位置づけていきたいという展開を今、進めているところでございます。

御説明は、以上でございます。

○村山会長 ありがとうございます。

続きまして、現行計画策定後の主な動きの2番目としまして、自転車推奨ルートにつきまして

建設局さんからよろしく申し上げます。

○神山委員代理 改めまして、建設局道路管理部安全施設課の神山といいます。よろしく申し上げます。座らせていただきます。

お手元の資料6-2、「自転車が走行しやすい空間の整備について」ということで資料を用意させていただいています。

今、建設局では2つの取組を進めております。まず、資料の左側に書いてあります「優先整備区間の整備推進」、それから右側に書いてあります「自転車推奨ルートの設定・整備」ということを進めています。

まず、「優先整備区間の整備推進」について説明させていただきます。これは、平成24年10月に策定いたしました東京都自転車走行空間整備推進計画に基づくものでございます。ちょっと資料の読み上げになってしまって恐縮なのですが、こちらは「自転車利用の安全性や快適性を向上させるため、自転車事故の危険性が高い箇所などを優先整備区間とし、車道の活用を基本に、東京の道路事情に応じた整備手法により、都道における自転車走行空間の整備を推進」しているものです。

ちょっと見づらいのですが、地図をつけてございまして、赤で表示している区間が優先整備区間になりまして154kmございます。黒が23年度末、計画策定当時整備済みだった区間をあらわしており、112kmでございます。

整備手法は車道の活用を基本にということをやっておりますので、左側に書いてございますが、いわゆる自転車レーンになりますけれども、普通自転車専用通行帯の整備、もしくは広い歩道を活用した自転車歩行者道、この写真は構造的分離と呼んでいるものです。

こちらの整備につきまして、2020年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた取組ですが、大会開催までに都道における自転車走行空間を倍増させるということで進めております。26年度末現在で、137kmできています。ですから、先ほど説明した112kmに比べて25kmほど延びておりますが、26年度末で137kmであるものを大会開催までに232kmとするということにしております。

これはただし書きに書いておりますが、臨港道路といって港湾局が所管の道路もございます。こちらでも走行空間の整備計画がございまして、そちらも含まれますと264kmということになります。

続きまして、右側の「自転車推奨ルートの設定・整備」ですが、こちらは「自転車がより安全に回遊できるよう、国道・都道・区市道等の区別なく、自転車が走行しやすい空間を連続させ、ネットワーク化した自転車推奨ルートを設定し、国や区市等とともに整備」といったものです。

これは補足説明になりますけれども、先ほど説明いたしました優先整備区間の整備推進におきましては、やはり区間ごとの整備ということになりますので、どうしてもネットワークという観点でちょっと欠けているというか、なかなか難しいという部分もあります。なので、推奨ルートという考え方のもと、国道・区市道と連携して、整備を行っていくというものです。こちらについてもオリンピックまでの目途がございまして、協議会場や主な観光地周辺7地区において整備を推進するということを、今年の4月に計画発表させてもらっております。事業規模は約200km、

事業期間は今年度から平成31年度までということです。

地図をつけてございます。ちょっと見づらくて申し訳ないですけども、地図中央に皇居周辺地区がありまして、その隣に臨海部周辺地区等、都心の方で主に赤で示しているところが競技会場ということでありまして、青が観光地、推奨ルートはブルーの線で示しております。武蔵野の森周辺地区ですね。ちょっと地図が飛んでおりますが、そちらの周りでも行っていく予定にしています。

今後、こういった推奨ルートの取組を都内全域へ展開するということを検討しているという状況です。

雑駁ですけども、以上になります。

○村山会長 ありがとうございます。

続きまして、資料6-3で改正道交法による自転車運転者講習制度につきまして、警視庁の藤本委員から説明をお願いいたします。

○藤本委員 警視庁交通総務課の藤本でございます。着座して御説明させていただきます。

私からは、本年6月1日から施行されました自転車運転者の講習制度について簡単に御説明をさせていただきます。

この講習制度につきましては資料に記載のとおり、悪質・危険な運転を繰り返す自転車運転者に対しまして講習が義務づけられたというものであります。自転車乗用中に対象となる危険行為14類型、これは下段に記載しておりますけれども、信号無視ですとか通行違反、あとは遮断踏切立ち入りですとか酒酔い運転などなど、14類型ございます。

3年以内に2回以上交通切符による取り締まりを受けたり、あるいは人身事故を起こして検察庁に送致されたり、そういった事案を起こした場合、公安委員会から命令があった日から3カ月以内にこの講習を受講しなさいという命令が下されるというものでございます。

講習時間は3時間で、都内では運転免許試験場もしくは世田谷区の砧にあります安全運転センターで講習を実施しようと考えております。手数料は5,700円ということで、この受講命令に従わなかった場合には5万円以下の罰金が課せられるという制度でございまして、6月から約5カ月間が過ぎましたけれども、簡単に現在の状況についてお話をします。交通違反関係で摘発をされた方が約1,000人、交通事故関係で登録されている方が約470人ということで1,470~1,480人ということですね。1カ月当たり280~290人ぐらいの方が登録されている状況でございます。

受講命令につきましては先週の金曜日、新聞各紙でも報道されておりましたけれども、同じ人が2回危険行為を繰り返したということで、今月中には受講命令が発出される予定でありまして、年末もしくは年明け以降に都内でも初めてこの講習が実施される予定となっております。

簡単ではございますが、以上で説明を終わります。

○村山会長 ありがとうございます。

続いて、最後になりますけれども、「自転車安全利用宣言証」へのインセンティブの付与につきまして、事務局から説明をお願いします。

○坂本課長 それでは、事務局から御説明をさせていただきます。

資料6-4をご覧くださいと思います。この宣言証につきましては皆様のお手元にお配りをさせていただいておりますし、導入の趣旨等につきましては先ほど資料4-4の中で御説明を

させていただいたとおりでございます。

このたび、先ほど申し上げました更なる機運の醸成を図ることにより、交通事故の減少につなげていくといったことを目的といたしまして、この宣言証を提示することによりまして企業が何らかの特典を付与する制度を創設する。それで、その創設に当たりまして事業に協賛していただける企業をただいま公募中でございます。

募集期間、協賛内容、応募方法につきましては、1、2、3のところにそれぞれ書いてございますのでご覧いただければと思います。特に今、募集をしている真ただ中でございますので、この趣旨に御賛同いただける企業等を、今日御出席の団体の皆様方の中でかなりの傘下の企業をお持ちの団体等もございまして、ぜひとも御周知をお願いしたいと思っております。あわせて、御周知とともに業界もしくは団体としての御検討といったこともお願いしたいと思っております。

その御検討等をする際に、少しでも何か疑念等が生じましたら事務局に問合せをしていただくことによりまして、少しでもその解消に努めていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いしたいと思っております。

私からは、以上でございます。

○村山会長 次第の「7 現行計画策定後の主な動きについて」、資料6-1から6-4まで4点の資料で説明がございました。

ただいまの説明につきまして、御意見、御質問はございますか。

○内田委員 自転車駐車場工業会の内田でございます。

ちょっと教えていただきたいのですが、まずは自転車推奨ルートという形で先ほど御説明をいただきましたし、その前に交通事故の状況もお教えいただいたのですけれども、例えば推奨ルートがないところはどこを走ったらいいんだとか、一番交通事故が多い高齢者の人たちにはどのようなところで教育をなさっているんですか。小学校とか中学校ではそういう教室をやっておりますけれども、高齢者の方にはどういう形でPRをしているのかということでございます。

私どもが一番わかりにくいのは、車道を走ったり歩道を走ったりというところは結構ございまして、その辺の一元化というのはなかなか難しいのかなということが1点です。

もう一点ですが、東京の交通渋滞というのはどうしても右折車線があるから交通渋滞があるというのは皆さんも御承知のとおりでございますけれども、極端な話、例えばこういったような交通事故が多いところはもう右折をやめちゃおう。右折というのは、車です。車の右折車線を全部なくしてしまったら多分、交通事故はかなり減るんだろうということも言っている方がおられますので、その辺のことでお教えいただいたらありがたいと思っております。

○村山会長 まず高齢者への教育、PRをどうやっているか。事務局よろしいですか。

○伊藤課長 私、交通安全対策担当課長をしております伊藤と申します。

高齢者に対する教育活動ということで御説明をさせていただきますが、まず自転車と歩行者という場合もございまして、それを全部ひっくるめての関係になりますけれども、まず地域のお祭りだとか、スーパーだとか、町内会という高齢者の集まるようなところで、参加体験型ということで高齢者に対しての教育を行っております。

内容はどのようなものかということなのですが、1つとしまして、まず歩行者に対してになりますけれども、高齢者の方は暗い洋服を着る方も多いですし、今の時期になりますと早く日没に

なってしまいますので、高齢者が歩いていても運転手の方が早く気がついていただけるようにということで反射材をつけていただくような体験をしていただいて、そしてそこでつけていただくという活動しております。

また、高齢者の中には自転車に乗られる方もおられますので、特にスーパーなどはなかなか交通安全教育という場に来られない高齢者の方、中には高齢者の方の中でも車を運転されない方というのは交通ルールだとか、その辺もよく御存じじゃないということですので、スーパーとかですといつも交通安全教育にチャンスのない方などもお買い物に来られますので、そのような場所で自転車のシミュレータだとか、そういうものを使って交通安全というものを教育させていただいています。

今、スーパーとお話しましたがけれども、例えば町内とかでやる場所だとか、あとはお祭りですね。昨日も狛江の市民祭りに行って参りましたけれども、その町におきましてさらに幅広い年代の方に対してということで高齢者に対してやっております。よろしいでしょうか。

○村山会長 2点目の自転車がどこを通ったらいいか、通行帯の話ですけれども、どちらかという推奨ルート云々というよりは一般論の話としての御回答でよろしいでしょうか。

○内田委員 はい。

○村山会長 それでは、事務局から。

○濱村課長 警視庁さんもうらっしゃいますけれども、基本的にどちらがということではなくて、必要に応じて歩道も自転車通行可とさせていただいているというところで御理解いただければということと、右直分離、右折の話がございました。これは自転車対策ということではございませんが、自転車あるいは二輪車が直進をしてきて右折する車と衝突、ぶつかってしまっという事故がよくございますけれども、信号機の改善のほうでは右直分離というふうに申し上げていますが、直進のほうを赤にしておいて右折だけスムーズにできるような信号等の整備も進めていると聞いてございまして、安全対策面ではそのようなことを行っているということなんです。

あとは、高齢者向けの自転車の教育に関しては、先ほど伊藤から申し上げているとおりでございますけれども、パンフレット等で周知もさせていただいているところではあります。ただ、現在の状況もございまして、もう少し高齢者に対して強めていかなければいけないかなというのは我々も認識をしているところでございます。以上です。

○村山会長 よろしいでしょうか。

ほかに御意見、御質問等ございますでしょうか。議事次第の7に限らず、本日全体を通じての御意見、御質問でも構いません。

それでは、早野委員どうぞ。

○早野委員 今回、都民委員に選出していただいたということもございまして、意見を伝えさせていただきます。個人的にスポーツタイプの自転車を利用する都民として何か申し上げられればと思ひまして1つ挙げさせていただきましたのは、ヘルメット着用に向けた今後の展開として皆様の取組も素晴らしい内容であったことは今回非常によくわかったんですけれども、さらに先の展開として考えられればと思ひまして意見を挙げさせていただきます。やはり自転車を利用する我々としてヘルメットを着用するというイメージが多分、間違いなくついていない。

先ほど最初にもございましたけれども、ロードバイクと呼ばれる非常に速いものを利用する人

たちは何となく使わなければいけないんだというイメージがついているものの、もう少しライトユーザー、さらに言えば一般的なママチャリと呼ばれるようなものの利用者では、着用しようという気になっている方はほとんどいないのではないかと思います。

事実、私もそういったスポーツバイクを乗り始めた直後は、変な形だなど思うようなヘルメットに対して着用しようという意識は正直、余り強くなかったです。

ただ、2～3カ月乗っているうちに徐々にその意識が養われていって、着けなければなどということになりました。

そういった意識の植えつけということをライトユーザー、もしくは乗っていない人たちにも植えつけておいて、いつか乗るような立場になったときにすんなりと着けられるような啓発活動が今後できればいいのではないかと思います。例えば今、小学生だったり中高生だったりという人に対しては何かスポットを当てて、こういうふうに乗らしましょう、と啓発できればいいと思います。小学生であれば普通の交通ルールというものと一緒に教えたり、ちょっと私も教育指導はわかりませんが、中高生には、是是のタイミングでなど、その中に今後例えば速いスポーツバイクに乗るようなことがあればといったような未来の展開みたいなものも少し載せていただくと、幼いころからイメージの植えつけができていくのではないかと思います。

そういった植えつけの教育もあればと思いますが、さらに加えて難しいとは思いますが、テレビドラマとかCM等でも有名人の方が自転車に乗るような機会があれば、ヘルメット着用だったり、イヤホンをつけないようにするとか、そういったことが東京都の力で展開できるようにすれば、さらにイメージの植えつけというのはよりよくなっていくのかなと思っています。

やはりこのヘルメット着用は先ほどの資料にもございましたけれども、頭部への損傷による事故というのが非常に多いと書かれておりましたので、その損傷を防ぐためにもヘルメット着用のイメージの植えつけというのを教育や普段の生活から認識できるような環境づくりができればと思っています。

以上、都民委員の早野より意見させていただきました。どうもありがとうございます。

○村山会長 ありがとうございます。ただいまの御発言に関しまして、まず幼いころからヘルメットを被るというイメージの植えつけという点は、教育庁さんから特にございませんか。

なければ事務局のほうで引き取って、その辺と、あとはテレビドラマの活用とかに関しまして、事務局からコメントをお願いします。

○濱村課長 まさに私どももそこを進めていきたいと考えているところでございまして、具体的な御意見をいただいて非常にありがたいと思います。

ちょっと申し上げましたように、今年高校生向けに細々とではありますけれども啓発活動をさせていただいていまして、これを皮切りにもう少し広く展開をさせていただければというのが1つと、確かにテレビドラマとか、CMとか、なかなか実際にやれというのは難しいところではありますが、ただ、知っていただければおのずとそういうドラマの中でも逆に普通にかぶっている人たちが出ているとか、そういう社会になるように、一つ一つそこは啓発をしていって、相乗効果でやっていけたらいいのかなというのが事務局の受けとめでございます。ありがとうございます。

○村山会長 ほかに御意見、御質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。また後日、

個別にお問合せいただいても構いません。今後、こういった意見も踏まえて中間のまとめをつくっていきたいと思います。

それでは最後に今後のスケジュールについて事務局から説明をお願いします。

○濱村課長 今後のスケジュールでございます。以前、次回につきましては12月、それから第3回については1月下旬の開催を予定している旨、御連絡を差し上げていたところでございますけれども、本日いただきました御意見も踏まえまして事務局のほうで改定作業を進めさせていただきました、2月上旬を目途に次回の協議会を開催させていただきたいと考えてございます。

次回の協議会には、中間のまとめということで改定計画案をお示しさせていただいて御意見を頂戴したいと考えてございます。

その後、パブリックコメントを2月中に実施をして、年度末の改定を目指していきたいと考えてございます。よろしくお願ひいたします。

○村山会長 ただいま事務局から、今回は本日いただいた御意見等も踏まえた上で、中間のまとめについて御意見をいただきたいという話がございました。従いまして、次回につきましては日程が決まり次第、各委員の皆様へ御連絡させていただきます。

それでは、本日は皆さんそれぞれの視点から有意義な御意見をいただきましてありがとうございます。長時間にわたりましてありがとうございます。引き続きよろしくお願ひ申し上げます。

午後3時23分閉会