

第2回 東京都自転車安全利用推進計画協議会
議事録

平成28年2月9日(火)
都庁第一本庁舎北塔34階34A会議室

午後 1 時30分開会

○濱村課長 皆様、こんにちは。お忙しいところをお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。定刻となりましたので「第2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、協議会の事務局の青少年・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。どうぞよろしく願いいたします。

この後、着座にて進行させていただきます。

昨年11月の協議会に引き続きまして、本日も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、皆様に発言部分の確認をしていただいた上で、東京都のホームページで公表させていただきます。

続きまして、本日の資料でございます。クリップどめいたしました資料一式をお配りさせていただいております。

不足等がございましたら、途中でも結構ですので、事務局のほうにお知らせください。

それでは、会議を始めさせていただきます。

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一言御挨拶を申し上げます。

○村山会長 治安対策担当部長の村山でございます。

本日は、お忙しい中お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

本協議会は2回目ということでございますけれども、自転車につきましては、非常に便利な乗り物でございます。実際、東京を移動すると自転車をかなり見かけることになると思います。都市の利便性に貢献する乗り物であると同時に、排ガスが出ないという意味で環境にも非常に優しく、また、自転車に乗る方の健康にもいいということで、一見するといいことづくめの乗り物でございます。そういった意味で、自転車の利用というのはこれからますます盛んになっていくでしょうし、盛んにしていかなければいけないと思っています。

他方、そうは言いましても、町なかを歩いてみますと自転車の違反というのはまだまだ多く目にします。信号無視をしている自転車というのは、日々見かけることもあるかと思えます。

データ的に見ましても、交通事故に遭った方のうち、自転車で交通事故に遭った方に関して言いますと、歩行者に比べると、被害者側である自転車のほうにも違反が非常に多いというような状況でございます。

そういった意味で、自転車の利用を促進していくと同時に、あわせて自転車の安全利用を何とかしていかなければいけない。それが喫緊の課題と認識しております。

あわせて、自転車は便利な乗り物であるので、どこにでも行けますけれども、まだまだ多くの放置自転車を見ます。放置自転車自体は、実際、障害者の方の歩行の妨げになったりとか、緊急車両の通行の妨げになったりとか、さまざまな弊害をもたらしています。そういった意味で、安全利用を推進するとともに、放置自転車対策もあわせて進めていかなければいけないと考えているところでございます。

本日の協議会では、前回の協議会での御意見も踏まえまして事務局で作成いたしました「改定東京都自転車安全利用推進計画（中間案）」について御意見をいただき、計画の改定に結びつけていきたいと考えておりますので、どうぞ皆様よろしくようお願い申し上げます。

○濱村課長 それでは、ここからの進行につきましては、会長にお願いいたします。

○村山会長 本日は、30分程度、事務局から「改定東京都自転車安全利用推進計画」の中間案について説明をしていただき、その後、委員の皆様の御意見を頂戴したいと考えております。

それでは、中間案につきまして事務局からポイントを説明させます。

○濱村課長 それでは、御説明を差し上げます。

A3の資料1をごらんいただきたいと存じます。「改定東京都自転車安全利用推進計画（中間案）」について、概要をまとめたものでございます。

まず、上段の「当初計画に掲げる数値目標の達成状況と課題」のところでございます。

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、東京都知事が策定いたしました。都として初めての計画であったという意味で、当初計画とさせていただきます。

改めて条例について簡単に説明を差し上げますと、社会全体で自転車の安全利用を促進するため、自転車利用者や行政だけでなく、自転車にかかわる非常に多くの方々の努力義務について定めたものでございます。

本条例の理念を具体化するために、自転車の安全利用に関する都の施策、都民、事業者の皆様の取り組みなどにつきまして、誰が何をすべきかということを具体的に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り組みが総合的に推進されるよう、計画を策定したところでございます。

この計画につきましては、左側でございますように、自転車乗用中死者数、自転車事故発生件数、駅前放置自転車台数の3つの数値目標を設けてございます。

その達成状況でございますが、資料にございますとおり、自転車乗用中死者数については、平成27年は33名ということで、25名という目標を達成できませんでした。

自転車事故発生件数につきましては1万1,060件ということで、こちらについては数値目標である1万3,000件を大幅に下回ることができました。

駅前放置自転車台数については、平成26年時点の数字ですけれども、3万8,557台ということで、この時点では目標を達成できてございません。

なお、平成27年の台数につきましては、年度末に取りまとまる予定でございます。

この3項目の直近の推移でございますが、資料2といたしましてA4の縦のグラフで平成22年からの推移をお示ししてございます。

「（1）自転車乗用中死者数」ですけれども、平成26年に増加に転じまして、平成27年は再度減少したものの、平成25年の31名を上回っているという状況でございます。

「（2）自転車事故発生件数」「（3）駅前放置自転車台数」につきましては、減少傾向が続いております。

「（3）駅前放置自転車台数」につきましては、※にございますとおり、平成24年から調査方

法を変更してございまして、データのとり方が異なってございますが、減少傾向にあるというところでございます。

次に、主な課題について御説明いたします。資料1にお戻りいただきまして、上段の数値目標の隣に書かせていただきました。

主な課題といたしまして、まず、65歳以上の高齢者の死者が多いということが挙げられます。この間、死者数全体のうち高齢者の占める割合は、おおむね4割程度で推移をしているところでございます。昨年は、33名お亡くなりになった方のうち15名が高齢者であったということで、率としては45%を占めてございます。

次に、スポーツタイプの自転車利用者の死者が増加傾向にあるというのも課題として挙げられます。3年ほど前までは1人いるかないかというような状況でございましたが、ここ2年は増加傾向にございまして、平成26年は8名、昨年も4名の方が亡くなられております。

自転車事故のうち自転車側に何らかの違反があった割合、違反率ですけれども、約5割と非常に高い数字が出ております。全国の推移を見ますと、全国平均は65%でほぼ横ばいが続いてございますが、都内では低下傾向にございます。昨年は47%と全国と比較しますと違反率は低い状況ではございますが、とはいえ、約半数に自転車側に何らかの違反があるということで、これが事故減少に向けた課題でございます。

この違反率につきまして年代別に見ますと、10歳代、20歳代の違反率が高い。件数で見ますと、10歳代から20代、30代の違反件数が多いという状況になってございます。

次に、改定計画（中間案）の概要でございます。資料1として概要と、資料3ということで、私どもが作成いたしました中間案の本文をつけさせていただいております。両方を御参照いただきながら、説明を進めさせていただきたいと存じます。

まず、A3の資料1ですけれども「計画の位置付け」につきましては、資料に記載のとおりでございます。

その下の「数値目標（平成32年中）」でございます。資料3の本文では3ページ中段以降に書かせていただいております。

平成32年、2020年のオリンピック・パラリンピックの年に、自転車乗用中死者数につきましては20人以下、自転車事故発生件数については8,000件以下、駅前放置自転車台数につきましては2万台以下を達成するという目標を掲げたいと存じます。

この数字ですけれども、これまでの減少率を勘案いたしながら新たな取り組みを実行していくことで減少率をより加速させるということで、目標数値を設定したところでございます。

次に、改定計画の具体的な取り組み内容でございます。資料1では、ピンクの囲いでそれぞれ項目ごとに改定ポイントを中心に記載させていただいております。

【安全教育の推進】の1つ目のポツでございます。行政、保護者、学校、事業者、自転車小売業者など、多様な主体による教育をさらに推進していきたいというところでございます。

具体的に改定したポイントについて御説明を申し上げます。資料3の本文では7ページ「2自転車の安全利用に関する教育の推進」の「（2）様々な主体による教育の推進」の中の「イ学校における教育」でございます。

学校については、既に取り組んでいただいている学校も多いと伺っておりますけれども、自転車通学者に対して、傘差し運転ですとか、2人乗り運転をしないこと、ヘルメット着用の指導をしていただくようにということで、改めて記載をさせていただいております。

一般事業者の方々につきましては、8ページの「ウ 事業者による教育」というところがございます。社内での従業員に対する自転車安全利用教育をさらに充実させるため、事業所内の自転車安全利用に係る責任者の方の選任について記載をさせていただきました。

東京都は、こうした事業者による従業者への教育が適切になされるよう、自転車安全利用TOKYOセミナーなどの安全教室を開催するなど、事業所内における安全利用に係る責任者の方々の人材育成を行ってまいります。

また、警視庁と連携いたしまして、自転車の安全利用に取り組む事業者の拡大を図っていくということを追記してございます。

自転車小売業者など自転車関連の事業者の方々につきましては、8～9ページの「オ 自転車関連事業者による教育」になります。

ここでは、販売時などの教育による効果が非常に大きいと期待されることから、顧客への説明、社内での従業員の教育、行政といたしましても、顧客様向けのチェック様式の提供などで支援していきたいということを追記いたしてございます。

「カ 行政による取組」につきましては、その下になります。

昨年4月に私どもで自転車安全利用PRサポーターに任命いたしました「東京交通少年団」と連携いたしまして、子供の視点から自転車の安全利用を訴えかける取り組みですとか、警視庁による出前型の交通安全教育の実施、交通安全教育センター等における自転車交通安全教室及びファミリー自転車教室の開催、自転車安全利用指導啓発隊（BEEMS）ですとか、モデルサイクリストによる啓発等の取り組みを行ってございます。

10ページ「(3) 対象に応じた適切な教育の推進」では、教育実施の手法といたしまして、新たな広報媒体、テレビ等のマスメディアの活用について記載をしたところでございます。

また、新規の項目といたしまして、スポーツタイプ、外国人の自転車利用者に対する教育の推進についても記載いたしました。

11ページ下のほうにございますとおり、クロスバイクですとか、ロードバイクといったスポーツタイプの自転車利用者については、最近、町なかでもよく見かけると、増えてきたと感じている方もいらっしゃると思います。先ほども申しあげましたとおり、ここ数年、こうしたスポーツタイプでの事故による死者数が増加傾向にございます。スポーツタイプの自転車利用者でもヘルメットを着用されていない方も多ということもございまして、ヘルメット着用の重要性等を啓発することとしてございます。

外国人の自転車利用者についても、取り組みを強化していく必要があるだろうと考えてございます。12ページ「キ 外国人の自転車利用者に対する教育」になりますけれども、具体的には、事業者が英語等でその業務の特性、自転車を利用する地域の状況等を踏まえて、自転車利用に伴う危険とその回避方法等を具体的に教育するというところについて記載してございます。

東京都としましても、英語版の自転車安全利用リーフレットを毎年作成してございます。また、

今年度末には英語に加えまして中国語、ベトナム語など9カ国語にわたる交通安全DVDが完成予定でございます。

また、企業の外国人従業員向けにも自転車安全利用教室を実施するなどの取り組みを実施しているところでございます。

次に「カ レンタサイクル、シェアサイクル等の利用者に対する教育」の推進についても拡充してまいります。レンタサイクル、シェアサイクル等の利用者に対しては、運営事業者あるいは行政が安全教室の開催ですとか、会員申し込み時あるいは貸し出し時に、自転車に関する交通ルール・マナーやヘルメット着用の必要性等を周知し、利用者が自転車を安全に利用するようケアするということを記載してございます。

先ほどの外国人に向けた周知とも絡む話でございますけれども、観光等でレンタサイクル、シェアサイクル等を利用する外国人がこれからどんどん増えていくかと存じます。自転車貸付事業者や行政等が、会員申し込み時あるいは貸し出し時に、英語等で自転車に関する交通ルール・マナー等について周知していくということを記載してございます。

「ク 安全教室等の受講を促進するための創意工夫」については、現在、自転車安全教室等の受講者数の拡大を図っているところでございますけれども、私どもで進めてございます「自転車安全利用宣言証」というものがございます。こちらの交付ですとか、協賛企業の特典付与の実施ということを新規の取り組みとして記載してございます。

これは前回の協議会でもお配りさせていただきましたけれども、この宣言証を自転車シミュレータの体験者などに対して交付しております。この宣言証の特典については、現在34社の企業に協賛をいただいております。宣言証を持っている方に特典を付与することを通じまして、宣言証の拡大、安全教室受講者の拡大を図ってまいりたいというところでございます。

行政による各種教材の提供ですけれども、先ほど申し上げました一般事業者向けの自転車安全利用DVDも既に製作してございまして、大変好評もいただいているところでございます。また、外国人向けのDVDも完成予定でございます。その他にも適宜、事業者や都民の方のお役に立つような教材等を行政としても提供してまいりたいと考えてございます。

以上が【安全教育の推進】の中の取り組みとなります。

次に【放置自転車の削減】について御説明いたします。資料3の本文では13ページの3番以降になります。

こちらにつきましては、当初計画から規定してございました行政、小売業者、鉄道事業者等による駐輪場の整備、駐輪場利用の啓発、区市町村による効果的な放置自転車の撤去を引き続き盛り込ませていただいております。

改定した点といたしましては、クリーンキャンペーンをさらに効果的に拡充して進めていくということを記載させていただいております。クリーンキャンペーンでは、鉄道事業者の方などに御協力いただきながら、都内各駅で自転車の放置防止を呼びかける広報活動、放置自転車等の撤去活動を実施してございますが、今後は放置防止に関する取り組みを一層推進するため、Web広告ですとか、デジタルサイネージですとか、こうした新たな広報媒体を取り入れまして広報活動を展開してまいりたいと考えてございます。

次に【安全な利用環境の整備】について御説明いたします。資料3の本文では16ページ中ほどの4番からになります。

主な改定点は2点でございまして、新規施策といたしまして、自転車推奨ルートの整備等による自転車が走行しやすい空間の確保、自転車ナビルートの設置を記載してございます。

まず、自転車推奨ルートでございまして、17ページの中ほど「(2) 自転車利用環境のネットワーク化の推進」のところでございます。

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会会場や主要な観光地の周辺7地区におきまして、自転車がより安全に回遊できるよう、国道、都道、区市道等の自転車が走行しやすい空間を連続させ、ネットワーク化を図るという自転車推奨ルートを設定いたしまして、国、区市と東京都で整備に取り組んでいくものでございます。

これまで都は、都道ですとか、臨港道路におきまして自転車走行空間の整備を進めてまいりましたが、この取り組みに加えまして、東京2020大会までにこの推奨ルートを整備していくことで、約400キロメートルの自転車が走行しやすい空間を確保して、歩行者、自転車、自動車がともに安全で安心して通行できるよう、道路空間を創出していくという取り組みでございまして。

次に、ナビルートでございまして、お戻りいただきまして16ページの下段「(1) 自転車利用環境の整備」の「イ 自転車通行の整序化」のところでございます。

こちらにも新規に掲載するものでございまして、自転車の通行位置、進行方向を示す自転車ナビマーク、自転車ナビラインを幹線道路に設置いたします「自転車ナビルート設置計画」、それから、駅周辺の自転車利用の多い道路に設置いたします「駅周辺における自転車ネットワーク計画」を推進していくというものでございます。こうした取り組みによりまして自転車通行の整序化を図り、交通事故の削減を図ってまいりたいというものでございます。

次に【安全性の高い自転車の普及】について説明いたします。資料3の本文では18、19ページの5番になります。

この章では特に改定しているポイントはございませんけれども、自転車利用者等による点検整備の推進、自転車製造事業者等による安定性の高い自転車の開発・普及に引き続き取り組んでいくという内容でございまして。

次に【事故に備えた措置】について説明いたします。資料3の本文19、20ページの「6 自転車事故に備えた措置」になります。

まず、行政、自転車小売業者等によるヘルメットの普及啓発につきまして、さらに推進していきたいと考えております。

第1回協議会でも申し上げましたけれども、約7割の方が頭部損傷で亡くなられているということで、頭部を保護するヘルメットは重要であると考えてございます。

都では今年度は主に高校生をメインターゲットとしまして、ヘルメット着用の重要性の啓発に取り組みました。来年度につきましては、引き続き人口当たりの事故発生件数の多い高校生への啓発を継続するとともに、事故による死者数の多い高齢者にもターゲットを広げまして広報・啓発を行い、社会全体でのヘルメット着用の気運醸成を図ってまいりたいと考えてございます。

警視庁では交通安全教育、各種指導・取り締まり、BEEMSの活動を通じまして、ヘルメット着用

の重要性を啓発していただきます。

また、10ページの下段の「2 自転車の安全利用に関する教育の推進」の「(3) 対象に応じた適切な教育の推進」のうち「ウ 高齢者に対する教育」でございますけれども、こちらで身近な家族からヘルメット着用を促していただくということを盛り込ませていただいております。

19ページに戻ります。「(3) 自転車損害賠償保険への加入」でございます。自転車事故によりまして高額賠償を命じる判決が出る事例もあることから、引き続き損害賠償保険への加入促進を図ってまいります。

次に【悪質・危険な自転車利用者対策】でございます。資料3の本文では20ページの7番でございます。

拡充したポイントといたしましては、警視庁の取り組みでございますが、自転車対策重点地区・路線におきまして自転車の通行台数及び自転車利用者の交通ルール遵守状況を調査し、その結果を安全対策に活用するとともに、ホームページで公開をしていくという取り組み、それから、毎月の交通安全日に、同地区・路線において「管下一斉自転車指導警告・取締り活動」による集中的かつ重点的な指導警告・取り締まり活動を行うという旨を盛り込んでございます。

昨年6月から施行されてございます自転車運転者講習制度は、自転車の運転により交通の危険を生じさせるおそれのある一定の行為を3年以内に反復して行った者に対して、公安委員会が自転車運転者講習の受講を命令する制度でございますけれども、この制度の周知、適切な運用によりまして悪質・危険な自転車利用者を減らし、自転車の安全利用推進を図ってまいります。

都の取り組みでございますけれども、自転車安全利用指導員を新たに導入いたしまして、来年度はモデル的に実施をしたいと考えてございます。この事業は、制服を着用した自転車安全利用指導員が巡回いたしまして、自転車のルール・マナーに違反した利用者に対して街頭において効果的な啓発・指導を行うものでございます。

以上が計画に盛り込んだ主な取り組みでございますけれども、そのほかにも関係者の連携、民間活力の有効利用、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた環境整備など、取り組みを進める上での必要な視点につきましても記載をさせていただきます。

記載いたしました事項につきまして、都、警視庁、区市町村のみならず、事業者の方々、都民の方々の御協力をいただきまして社会全体で自転車の安全利用に取り組み、自転車事故がなく、自転車の交通秩序が確立された社会の実現を目指してまいりたいと考えてございます。

以上で説明を終わらせていただきます。

○村山会長 事務局の説明は以上ですが、ただいまの事務局からの説明に対して御意見とか御質問等はございますでしょうか。

どうぞ。

○新井委員 私は、自転車商協同組合の理事長をやっております新井と申します。

大変長い文章なのですけれども、特に9ページでございますが、関連するところは幾つもあったのですけれども、なかなか早く読み上げられたので資料に目が届かないというところもございましたのですが、いいことが書いてあるんですね。

私どもは小売商ですから、お客様に対して東京都さんがリーフレットをつくってくれるとか、

チェックリストを出してくださるとか、いろいろそういう啓蒙活動をやれということでございまして、私がお願いしたことがここに出ているような気がいたしますので、大いに賛成でございます。

小売屋さんの実際に現場に立っている人にもよくわかるように、チェックリストには説明文が欲しいなという気がいたしました。

そんなところでございます。

○村山会長 事務局、今のことに對していかがですか。

○濱村課長 計画自体はこのような大部の格好になってございますけれども、小売業者さんをお願いすることにつきましては、もう少し丁寧に説明をさせていただいて、特にチェック様式等々はこれから策定していこうと考えてございますので、御意見もいただきながら、活用してもらえそうな、実際に買う方も「なるほど」みたいな格好で気づいてもらえるような様式にしていきたいと考えてございますので、引き続き御協力をよろしく申し上げます。

○新井委員 ぜひまた御指導願えれば御協力をさせていただこうと思っておりますので、よろしくお願いたします。

○濱村課長 ありがとうございます。

○村山会長 ほかに御意見、御質問等はございますでしょうか。

必ずしも中間案にかかわるものでなくても構いませんので、御質問、御意見等があれば、この機会にどうぞ。

バス協会さん。

○市橋委員 東京バス協会でございます。

今お話しのとおり、中間案については、これでよろしいかと思っております。

3日か4日ほど前に、都内で路線バスと自転車が、大体スピードもよく似ているものですから、並行して走っておったのです。接触事故が起りまして、自転車の方が倒れたときに頭を強打された。大変心配したのですが、一命を取りとめてよかったなという事故だったのですが、相変わらずそういった形で自転車が絡むバスの事故というのが心配の種でございまして、ちょうど東京国道事務所さんがおられますが、あそこの国道246号線を使ってバスレーンの中に自転車のナビラインを敷くという試行をやっていただきまして、アンケートもきちんととっていただきました。

バス事業者からのいろいろな意見を私も一つ一つ全部見させてもらったのですが、やはり心配しているバスの乗務員の声が多くて、たしか1カ所、バス停のところだけちょっとナビラインを配慮していただいて、試しにやっていただいたと思うのです。

今後、どうしても歩道が狭くて車道上にナビラインを敷かざるを得ないところは、余りばらばらに走るのではなくて、ここの一定のナビライン上を走って下さいよという意味で、ナビラインで自転車の通行位置を示すというところは非常にいいと思いますので、あれがどんどん拡大していくだろうと思っております。

これは警視庁の規制課のほうも絡むと思うのですが、前々から何回も言っておりますが、バス停のところはこの先にバス停があるよということがわかるような標示なりなんなりをして、バス停にいるお年寄りあるいは子供さん等の安全にも配慮した形でナビラインの拡大というのを

やっただけならなと思います。

これは要望として申し上げておきたいと思います。よろしくお願いたします。

○村山会長 御意見として承るといことによろしいですね。

○市橋委員 はい。

○村山会長 ほかに質問、御意見等はございますでしょうか。

どうぞ。

○大久保委員代理 自転車協会です。

ヘルメットの着用は言うまでもなく重要であり、当然の如く明記していただいておりますが、ヘルメットの正しい着用というのが大事だと思っております。顎ひもをしっかり締めないと、せっかくかぶっていてもヘルメットがすぐ脱げたりします。

私どもは幼児2人同乗用の自転車でも啓発していますが、幼児にヘルメットをかぶせるとき、あみだにかぶせずに、正しく着用して顎ひもをしっかり締めていただく。

でないと、ヘルメットをせっかくかぶっても、ヘルメット着用の成果が薄れてしまうことになりかねないので一言「正しい着用」というのをに入れていただいたほうが良いと思います。

○村山会長 では、事務局、今のことは意見として聞いて、今後、検討して反映ということによろしいですね。

○濱村課長 はい。

○村山会長 ほかに御意見はいかがでしょうか。

せっかくですので、都民委員の方、いかがですか。平川委員。

○平川委員 平川です。

私は家族が主人と、主人の母と同居してまして、あと、中学生と高校生の息子がいるので、その観点からちょっと御意見させていただいてよろしいでしょうか。

今、お話が前の方からあったように、私の家族も通学に自転車を使用しているので、ヘルメットを着用するということは当たり前のようにしているのですが、小さいときから教育してきていますけれども、ヘルメットをただかぶれば良いのではなくて、ポーズでかぶっているだけという人も多いので、やはり今お話があったような正しい着用の仕方、本当にフィットして、何かあったときにずれたりしないでちゃんと頭を守ってくれるかぶり方というのは、ヘルメットをかぶりなさいというだけではなくて、きちんと指導をしたほうが良いのかなと思いました。

あと、先ほど事務局から、東京交通少年団と連携して、子供の視点から自転車の安全利用を訴えかけるという項目がございましたけれども、私の子供たちも小さいときに交通少年団に入っていたことがありまして、そのときにミニパトに乗せていただいて、交通安全の取り締まりと一緒にさせていただいて、方々へ行ったりしたこともあります。

少年団でいただいた手帳には、子供向けにわかりやすく交通標識が書かれたものがあるのですけれども、それをいつも持って見ているうちに自然と交通ルールを守る基礎が身について、今、大きくなったのかなというのは実感しております。

ですので、そのときからヘルメット着用は当たり前となっておりますので、本当に自転車に乗り始めたときから、自転車に乗るのにヘルメットをかぶるのは当たり前だよというようなことで、

小さいうちから教育することは大事ではないかなと思います。

私の家族は1人1台自転車を持っていますので、テレビのニュースで子供が加害者になった、自転車に乗っている者が加害者になったという自転車事故が起きているということを見ると、ちょっと他人事（たにんごと）ではないような気がしています。やはり子供や保護者に安全教室などを頻繁に実施していただいて、自分自身が危険を感じられるような指導をしていくことは必要なのではないかなと思います。

最後に、高齢者についてなのですけれども、先ほど説明がございましたように、高齢者と同居する家族がヘルメットの着用を働きかけるということもすごく大賛成です。我が家の高齢者も自転車にまだ乗りますので、出かけるときにはちょっと気にはなっているのですが、やはり身近な家族が目配りしてそういうことを促すという、やはり年を重ねていますので、頑固な部分があって余り嫁の言うことなど聞いてもらえないときも有的时候ですけれども、いつも言っていると「そうね」というふうになっていくと思うので、やはり身近な家族がそういうことで細かく目配りすることが大事で、この取り組みも広がっていくと高齢者の事故でのけがなども防げるのではないかなと思います。

そんなところです。よろしいでしょうか。

○濱村課長 ありがとうございます。

○村山会長 事務局、今の意見にコメントはありますか。

○濱村課長 ただいまおっしゃっていただいているとおりにかと思えます。特に小さいころからというのが大事かなというところもございまして、交通少年団はもちろんそうですけれども、学校教育とか、そういうところで、当たり前というのがずっと大きくなっていくところにつながっていくと、非常にもっともっとヘルメット着用が進んでいくのかなと思いました。

あと、確かに高齢者の方がヘルメットというのも余り見かけないものですから、我々も啓発に努めていきたいと思っておりますけれども、家族の方からぜひ広げていただければというところ です。ありがとうございます。

○村山会長 どうぞ。

○篠委員 関連なのですが、私も交通少年団に多少関連しているものですから、申し上げたいのですが、最近の少年団員の減少が特に目立ってきているわけです。特に今、子供たちにすると、いろいろな学校の勉強を初め、塾の通いから、野球から何からいろいろな行事が多いものですから、なかなか少年団に入っていただく子供たちが少ないということもあるのですが、それと同時に、問題は予算なのです。

協会が少年団そのものを育成していく上では、かなりお金もかかってくるものですから、東京都としてこういう計画を立てる上においては、ただ計画だけではなかなかうまく推進できないような気がしますので、交通少年団自身にいたしましても、交通安全協会等が年間キャンペーンをいろいろやっているのですが、一つ一つにやはり金がかかるものですから、この辺の問題を何とか解決していただきたい。

学校を使っのての自転車安全教室にいたしましても、学校の協力度合いがどのような形で協力してもらえるのか。学校そのものも、校庭を使っのてといってもなかなか思うように使うことができないということもあるのです。

ですから、これを使ってするときには、各区を通じてでも教育委員会あたりが積極的に推進していくようお願いしたいと思っていますし、特に春と秋の交通安全運動期間中あるいは前後を兼ねて、この運動をやはり推進していきたい。これは前々からの行事なのですが、それすらなかなか思うように実施できないという状況です。

私は練馬なのですが、子どもは特にそういった面も区の教育委員会をお願いしている面もあるのですが、これすらなかなか思うようにいかないというのが現状です。済みませんが、よろしくお願いしたいと思います。

○村山会長 交通少年団に関しては、特にコメントはありますか。

○藤本委員 おっしゃるとおりだと思います。私も交通少年団の役員の方とお話ししますと、一番お金がかかるのはバス代です。どこに行くとか、行動するにしても、そういったバス代とかのお金がかかる。団員が多ければ多いほどもっとかかってくるということで、今、それが本当に一番の交通少年団が抱えている問題の一つだと認識しております。

警視庁では、そういった御意見を踏まえまして、平成28年度、バス1回分、1,100万円ほど予算が認められましたので、来年度から交通少年団の行事で大型バスを使う際には、1回分の費用だけは何とか支援できるのかなというところではあるのですが、ただ、1回分しか予算が認められませんでしたので、そういった部分については東京都さんのほうでもよく検討していただいて、さらに予算がつくように頑張りたいなと思っております。

○村山会長 あと、PRサポーターの件も含めて、事務局のほうからコメントはありますか。

○濱村課長 PRサポーターのほうは実は今年度から始めさせていただいております、バッジ等で呼びかけを行っていただくということで配布させていただいているのですが、まだ初年度でございますので、これが根づくように継続して取り組んでいただきたいなというところと、バッジをつけていることで団員自体の意識も高めていただけるということで、少年団の役員の方々にも好評というか、いい取り組みだねと言っている部分もございまして、引き続き定着するように努めていければと考えてございます。

○篠委員 バッジをつけても何してもいいのですが、自転車乗車免許だか何かを子供たちに持たせているところもありますよね。そのときはいいのですが、これが長続きしないのです。やはり続けてこれをやるようなことを考えていただかないと、そのときだけのことだったら、そのときはいいとしても、後を続けていかなかったら何もならないなという気がするのです。ぜひその辺も少し長続きするようなことを御検討いただければと思います。

○村山会長 よろしいですか。

では、御意見として承りました。

ほかにいかがでしょうか。

どうぞ。

○大久保委員代理 先ほどヘルメットのことを申し上げましたが、自転車協会でタイムリーというか、偶然ですがWebを更新しました。「サイクリスト」と検索していただきまして、後に「産経デジタル」を追記していただきます。「サイクリスト 産経デジタル」を検索していただきまして、新着記事が15ほど出てきます。その次に「スペシャル」という項目がありまして、安田大サーカスの安田団長に「ヘルメットの重要性」という項目で語ってもらっています。

彼はトライアスロンのレースに出ていまして、給水所で落車したのですが、ヘルメットをかぶっていたから助かった。ヘルメットはすごく損傷を受けましたが、頭のほうは傷があったけれども入院で無事終えた。

今は復帰してその思いを語ってくれています。それを読んでいただけたら、ヘルメットの重要性がよくわかるような趣向になっておりますのでうまく活用していただけたらと思います。

宜しくお願いします。

○村山会長 情報提供ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

都民委員の田中委員、いかがですか。

○田中委員 都民委員の田中です。

私の家族も中学生の男の子が2人いまして、家族1人1台ずつ自転車を所有しておりまして、本当に毎日当たり前のように自転車を利用しております。

その中で、やはりテレビなどのニュースで、先ほど平川さんもおっしゃったように、自転車の事故とかのニュースを見ますと、本当にいつ自分の家に起きてもおかしくない、非常に身近に、人ごとではないなと感じております。

先ほど自転車の安全利用指導員の御説明があったのですが、私も本当に普通に道を歩いていると、自転車に乗っている方が信号無視をしたり、すごいスピードで歩道を走っていたり、最近多いのは、スマホを片手でいじりながら自転車に乗っているという姿を非常に目にするのですけれども、皆さんが気軽に乗っている分、一つ間違えると、本当に自転車は非常に危険な乗り物だという自覚を持って利用していただきたいなと思っていますので、そのためにもそういう注意を促すというか、啓発するというのはすごく重要なことだと思っています。

なので、こちらのほうに書いてあるように、街頭とかでそういう危険な乗り方をしている方々に直接声をかけて、注意をして啓発していただくという取り組みをぜひやっていただきたいと思いました。

以上です。

○村山会長 事務局、いかがですか。

○濱村課長 まさにおっしゃっていただいているとおりにかと思っています。とりあえずモデル実施ということで初年度の来年度は規模が小さいのですけれども、実際に違反している人にやっていくということで、事故に至る前に本人に気づいてもらえるような指導を心がけていきたいと思えます。ありがとうございます。

○村山会長 ほかに御質問、御意見等はございますでしょうか。

どうぞ。

○新井委員 東京都の自転車商の新井です。

今、東京都には自転車屋さんが1,300軒以上あるのです。安全教育というのは、警視庁さんと一緒に60年間もやっているのです。学校点検とか、安全教育とか、今でもやっておるわけです。

今、校庭が芝生になってしまったりして、そういうことができない学校もありますけれども、我々の力ではどうにもしようがないので、我々にとっては大金でございます。ことしも都内6カ所ぐらいですか、呼ばれて学校へ派遣いたしました。

3Dの映画をつくりまして、安全教育をする各所轄の交通課の方が頼んで、学校の授業の中でやっていただいているのです。これは東京都で、私も10年こんな話をいつも教育委員会にお話をし、すごくよくなったのです。授業の中に入れるとか、最初の1時限の45分の中に入れてくれる学校が増えてきたことは、私ども東京都の自転車商も情報を受けております。

前は全然やってくれなかったのです。カリキュラムの中にどうやって自転車の安全教育を入れるか。教育庁さんが持ってきてくれました。今は入れてくださっています。ですから、少しずつよくなっているのですが、60年もかかってこのまでございます。私ども東京都の自転車屋さん1,300軒が60年間も安全教育だとか、街頭だとかをやっているのですけれども、それがまだまだ目にとまらないということは非常にまずいと思います。

ヨーロッパのほうでは6歳ぐらいから自転車の安全教育をしているのです。日本みたいに安全教育読本をつくって学校へぼんと配ればいいというのではない。JETROの中に私どもの事務所がありましたから、世界のそういう情報を全部持っているのですが、ヨーロッパのほうとか先進国では、学校に上がる前から安全教育、自転車の乗り方教室とかで教育の中で教えている。

年をとってからだと、なかなか難しい。ヘルメットをかぶれとか、右側通行だ、左側通行だ、自転車はどこを走ればいいのかとかということ、幼児からやらないとどうにもしようがない。自転車を歩道に上げたのは昭和45年です。それまでは自転車は車道を走れと言っていたのが、急に歩道に上げられた。どこを走ればいいのかと言う年寄りが多いでしょう。

放置自転車についても、防犯登録制度というのは、私どもが昭和33年から立ち上げたものなのです。今、放置自転車が誰のものかという始末がわかるには、防犯登録のデータを見てわかるわけです。そういうことを60年間もかけてやってきた。少しずつ進んでおりますから、皆さんの知恵を出し合ってやれば交通事故も減るのではないかというような気がします。

まだまだ自転車屋さんは1,300軒ありますから、きょう、事務局からありましたように、何百件とやっているのに目にとまらないのですね。学校へ派遣して安全教育をやったり、乗り方教室をやったりしているのですけれどもね。事務局さん、一層お願いします。予算云々というのではなくて、そういうものがあるというPRをひとつやれば、また御協力させていただこうかと思っていますので、どうぞよろしくお願いします。

○村山会長 ありがとうございます。

御意見として承りまして、参考にさせていただきます。

ほかに御質問、御意見等ございますでしょうか。

どうぞ。

○内田委員 こちらに書いてありますオリンピックに対してなのですけれども、その年にでき上がっていたのでは外国人の人たちにわかりにくい。つまり日本人が早目になれるような施策というのは、要は1年間ぐらい前倒しをしていただいて、少しでも皆さんになれていただきたいなと我々は思っています。

私ども自転車駐車場工業会というのは駐輪場をつくっている団体でございますので、ここにも書いてありました推奨ルートみたいなものの地図というか、それが途切れているとかえって危ないのかなという気がしますけれども、駅前の駐輪場の中に、このような地図で、皆さん、ここを走っていただいたほうがいいですよというようなことは可能なのかなと思いますので、1年でも

早目に推奨ルートとかラインとかをつくっていただくとありがたいなと思っております。よろしくお願いたします。

○村山会長 建設局周郷委員、ご意見として承るといことでよろしいですね。

○周郷委員 推奨ルートをこれから整備していきたいと思っておりますが、やはり現地へ行ってどこが推奨ルートなのか知ることが大事だと思いますので、どのように広報をしていくのかというのは、具体はこれから検討していきますけれども、十分に周知できるようなものを作ってまいりたいと考えております。

○村山会長 ほかに御質問、御意見等はございますでしょうか。いかがですか。

よろしいですか。

それでは、また問い合わせ等があれば事務局のほうで対応いたしますので、御疑問等がございましたら、事務局のほうにお寄せください。

最後に、今後のスケジュールについて、事務局から連絡いたします。

○濱村課長 皆さん、貴重な御意見をありがとうございました。

推進計画につきまして議論していただきました本協議会は、今回で終わりとなります。ただいまお示しいたしました中間案でございますけれども、本日14時から知事の定例会見でも紹介をさせていただいているところでございます。

あわせて、パブリックコメントを本日から2月23日まで募集いたします。今後は本日いただいた御意見、パブリックコメントの結果等も踏まえまして、事務局にて計画の改定作業を進め、年度末を目途といたしまして計画を策定していきたいと考えてございます。今後とも何とぞよろしくお願いたします。

○村山会長 ただいま事務局から協議会は今回で最後という話がございましたけれども、本日は皆さんから有意義な御意見も頂戴することができました。本日いただきました意見も踏まえながら、交通安全計画との関係もございしますので、年度末にできるかどうかというのはちょっと微妙なところもございしますが、年度末を目途にしまして改定計画の策定、公表につなげていきたいと思っておりますので、引き続きよろしくお願い申し上げます。

委員の皆様におかれましては、忙しい中、本協議会に御出席いただき、改めて御礼申し上げます。

以上で第2回「東京都自転車安全利用推進計画協議会」を閉会いたします。ありがとうございました。

午後2時25分閉会