

第2回東京都自転車対策懇談会 次第

日時：平成24年7月12日（木）

午後3時～5時

場所：東京都庁第一本庁舎

北塔42階特別会議室A

1 開会

2 本日の議事進行等について

3 意見交換

- (1) 安全な走行空間確保
- (2) 自転車の安全性向上
- (3) 自転車損害賠償保険の普及
- (4) ヘルメット着用の促進
- (5) 自転車の所有者責任と登録制度

第 1 回東京都自転車対策懇談会の議事概要

(1) 交通ルールの遵守・マナーの向上

- ・自転車は車両であること、被害者にも加害者にもなり得ることを認識して利用者が責任と自覚をもつべきであり、意識改革が必要である。
- ・自動車との事故を減らすべく自転車の歩道通行が例外的に認められてきたが、今ではそれが当たり前になってしまっている。
- ・将来にわたる安全な利用を確保するためにも、子供に対する交通安全教育を充実すべきである。
- ・運転免許を持たない者に対する交通安全教育を充実すべきである。
- ・大人の場合は、ルールを知らないのではなく、ルールを守っていないのであり、交通安全教育も重要だが、モラルの向上が必要である。
- ・ルールを確実に守らせるためには指導警告、取締り等の在り方も重要である。
- ・ルール・マナーの問題は、走行空間の確保とリンクして検討すべき課題である。
- ・自転車利用者のマナーが問題だと言われるが、自動車運転者や歩行者にも当てはまる面がある。
- ・放置自転車の問題も含め、事業に自転車を使用する事業者が従業員の自転車教育にもっと責任を持つべきである。
- ・東京都としての自転車政策を示すような条例を制定すべきである。

(2) 放置自転車の改善

- ・放置自転車の統計上の数は減少傾向だが、例えば点字ブロックを覆ってしまうなど、道路交通の安全と円滑を大きく損なっており改善が必要である。
- ・自転車利用者の利便性を損なわないように様々な場所で自転車駐車場の整備に努めるべきである。
- ・駐輪場は増えてきているが、どこにあるかの案内が不十分である。
- ・通勤・通学の際の駐輪場の定期利用は定着しつつあるので、買い物客等一時的な駐輪の際にいかに放置させないかが次の課題である。
- ・自転車が安価であることが、放置・放棄自転車を生み出している面があり、自動車や家電のリサイクル制度のような保証金制度を導入できないか検討すべきである。
- ・利用者の責任感を醸成するためにも、しっかりした利用者登録制度にナンバープレートを導入することを検討すべきである。

東京都自転車対策懇談会

第1回 議事録

平成24年6月4日（月）

都庁第一本庁舎42階 特別会議室A

○伊東部長 それでは、定刻になりましたので、ただいまから、第1回東京都自転車対策懇談会を開催させていただきます。

私は、本懇談会の事務局を務めます青少年・治安対策本部調整担当部長の伊東と申します。よろしくお願いいたします。初めに、青少年・治安対策本部長の樋口からご挨拶申し上げます。

○樋口本部長 委員の皆様には、大変お忙しい中、東京都自転車対策懇談会の委員にご就任いただき、また、本日はご出席いただき、誠にありがとうございます。

自転車は、子供から高齢者まで幅広く利用される都民生活に欠くことのできない交通手段であります。そして、環境負荷の軽減や交通渋滞の緩和、健康増進といった観点からも大変すばらしい乗り物と言われております。その一方で、運転マナーの悪さ、年間2万件を超える自転車交通事故の発生、そして、放置自転車の問題など、利用の手軽さの裏返しとも言える様々な課題が指摘されてきました。これまでも、行政機関や関係団体をはじめ、様々な主体による多様な対策が講じられ、数値的には改善された課題もありますが、最近、ルール、マナーを守らない自転車の問題が大きな社会的関心を集めるなど、依然としてその課題の解決には至っていない状況にあります。その背景としましては、自転車が利用者をはじめ、関係者が大変多く、それぞれの立場から様々なご意見があり、課題の解決に向け、なかなか社会的なコンセンサスを得られにくいという点が挙げられるかと思っております。

そのような背景を踏まえつつも、都としましては、自転車の長所である利便性や環境面、健康面への効果などが最大限発揮され、そして、それらの前提とも言えるべき自転車の利用に係る安全面などが確保された社会を実現できるように、そうした社会を目指して実効性ある自転車施策を構築し、全力で取り組んでいきたいと考えております。

委員の皆様におかれましては、限られた時間の中で、非常に幅広い論点についてご議論いただくことになり心苦しい限りですが、委員の皆様から頂戴しましたご意見を踏まえて、各種資料等を作成させていただきました。事前に資料をお届けしましたところ、既にご意見を多数頂戴しておりますが、本日もどうか積極的なご意見、ご提言を賜りますよう、よ

ろしくお願い申し上げます。

○伊東部長 本来ですと委員の皆様を個別にご紹介すべきところですが、委員名簿の配付によりご紹介にかえさせていただきます。早速、議論に移りたいと思いますが、その前に座長を選出していただきたく思います。

実はこれまでに、複数の委員の先生から、森地先生を座長に推す声を頂戴しております。この際、お諮りいたします。座長を森地先生にお願いするということによろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

○伊東部長 ありがとうございます。では、森地先生、よろしくお願ひいたします。

○森地座長 森地でございます。一言ご挨拶申し上げます。

私はもともと土木工学科を卒業しまして、東工大、東大で教授を務めていました。今は政策研究大学院大学という、アメリカのケネディスクールを模して、あれに相当するものをつくろうということで設立された大学の政策研究センターの所長を務めております。よろしくお願ひいたします。

樋口本部長からございましたように、自転車問題は、だれもが、これではいけないと思っています。しかしながら、決め手がなかなかないという問題でございます。そこで、ご関係の方々にお集まりいただき、ぜひお知恵をお出しいただきたいということが本会の趣旨です。2時間ぐらいの会議にこんな大勢のメンバーがいらっしゃるので、資料はなるべく事前にお目通しをいただき、ご意見もいただいて、ここで実のある議論をいただきたいと思ひます。

先々週、北京で、大都市交通会議が、ヨーロッパ、アメリカなどの国々を交えて開かれました。最近では、日本の車の駐車対策は、世界的に見て非常に成功している例だと評価されています。車庫証明のような制度のある国はありませんし、取締りも民間委託で非常に大きな効果がありました。

自転車については全く逆で、通路はないし、放置自転車はなかなか取り締まれないという、ヨーロッパから見ると異様な状態ですので、ぜひお知恵をいただければと思ひます。

○伊東部長 これ以降の詳細につきましては、青少年・治安対策本部交通安全課長の黒川よりご説明申し上げます。

○黒川課長 交通安全課長の黒川でございます。よろしくお願いいたします。

情報公開の関係ですが、会そのものは、開会から閉会まで、特殊な事情がない限り完全なオープンという形にしたいと思っております。その上で、会議の記録につきましては、まず事務局で簡単な議事概要を作成します。その上で、議事録につきましては、ご発言していただいた委員の方に確認していただき、それを公開したいと思っております。

次に、スケジュールの関係につきましては、資料3のとおり、これは、事務局が現時点でご提案させていただく案ですが、本日は、「論点」のうち「交通ルールの遵守・マナーの向上」と「放置自転車の改善」の2点について議論していただければと思っております。第2回では「安全な走行空間の確保」その他の項目についてご議論していただければと思っております。

そして、最終的には、委員の皆様のご議論の成果を、都に対して何かご提言のようなものをいただければ、大変ありがたいと思っております。3回目は8月下旬ごろを予定していますが、提言素案をもとに議論をしていただいて、全体としての懇談会の提言をいただければと思っております。

○森地座長 今のような趣旨ですので、もし、ご発言する時間がなくて、もう少し詰めるべきだということがありましたら、事務局からお伺いに行くか、あるいは、臨時の会を追加するか、そのようなことも考えていただきたいと思います。

本題に入る前に副座長を指名させていただきます。副座長は、岸田先生にお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

○森地座長 それでは、副座長から一言いただけますでしょうか。

○岸田副座長 公益財団法人労働科学研究所の岸田と申します。交通心理学、人間工学の視点から、自転車利用者の行動と事故について30年ほど研究しております。よろしくお願いいたします。

○森地座長 それでは、資料の説明をお願いいたします。

○黒川課長 資料5は、事前に皆様からいただいたご意見をまとめたものですが、その資料5の後に、「サイクリスト誓言」というものと、バス関係の事故一覧の資料があるかと思えます。この2点は、東京サイクリング協会、東京バス協会が準備していただいたものです。これらの配付資料につきましては、適宜、今後の議論の中で参照していただくということでご理解ください。

資料4は、本日の皆様のご議論の一番基本的なものになるのではないかと考えております。もちろん、自転車問題は大変幅広く、ここに書かせていただいた以外の論点もあるかと思えますし、他の対策をもっと行うべきだといったご意見も様々あるかと思えます。さらに申せば、そもそもこういう個別の議論をする前に、自転車利用者の社会的な責任感をもっと持ってもらうべきではないか、そういう意見も頂戴しております。そうしたことも含めまして、皆様には自由闊達なご議論をしていただければと思います。

○森地座長 それでは、テーマごとに順次進めてまいりたいと思います。最初に、安全教育指針、未成年者・児童・生徒への教育、このあたりについて、黒川課長からご説明をお願いいたします。

○黒川課長 では、資料4の1ページ目、「交通ルールへの遵守・マナーの向上」の欄をご覧ください。

右端の「対策の例」ですが、これは、一口に交通ルールへの遵守・マナーの向上と申しましても、様々な角度から議論することが可能ですし、逆に、ルールを守ってマナーを向上させるべきだというのは、わざわざ皆様に議論していただくまでもないことですので、もっと突っ込んだ議論をしていただければということで、あくまで例示、議論の素材として提供させていただきました。

一番上の「交通安全教育指針の策定」につきましては、交通安全教育を普及するためには、国家公安委員会が作成した「交通安全教育指針」や、警視庁や教育庁をはじめ、官民様々な指針や教育プログラムが存在しておりますが、こと自転車に特化した都としての決定版といったものが存在していませんので、今後、社会における自転車の安全教育を普及

していく上では、そういう基礎となるものが必要ではないかという趣旨です。

○森地座長 「対策の例」の上の3つ、「学校による児童・生徒への安全教育の促進」までのテーマで、まず議論をいただき、その後、高齢者の話に入りたいと思います。

また、資料5をご覧くださいますと、たくさんの重要なご意見をいただいております。これもご参照いただきながら、ご自由にご意見を賜りたいと思います。

○後藤委員 都内の小学校では、3年生くらいの児童を対象に、自転車の安全教室をほぼ実施しています。乗り方、マナー、ルール、すべてを教えるのですが、それがその後はどう定着し、中学校まで進んでも身につけているかというあたりに課題があると思っています。ここに書かれている「努力義務化」がどの程度のことかということがポイントになるだろうと思いますが、一方で、低学年の子供たちが歩行中に自転車の事故に遭う事例も多いと思われます。このような小さな体の子供たちが安全に過ごすためには、子供への教育と、その身を守るという両面に力を入れていただきたいということが校長として大きな願いです。

○松岡委員 おおむねこの中学校でも交通安全教室を実施しておりまして、特に中学生の交通事故は、やはり自転車に絡む事故が大変多くあります。一部の地域では、スクエアード・ストレイトなどの方法を用いて交通安全教室を開いていますが、特に長期休業前には、かなり具体的な自転車による交通安全の指導をしております。今、特に中学校でも課題になっていますのは、中学生が時には自転車に乗った加害者になってしまうことです。安全教室を実施してはいるものの、なかなか大きな効果につながってはいないのが現状です。

○笹川委員 私ども目の見えない者は、自転車に乗ること自体ができません。したがって、もっぱら被害者の立場に立たされるわけですが、「安全な走行空間確保」が大変大きな問題だと思います。

昨年の大震災以来、自転車が大変増えてきていますが、特にマナーの点で非常に問題があるように思います。視覚障害者が一番遭遇するのは、歩道上での接触です。中には、白杖を折ってしまうことがあります。今のところ、全く対策がありません。

歩道を走っている自転車使用者の方々は、当然、歩道も走行の場として保障されている

という認識があるように思います。我々、見えない者は音を頼りに歩行していますが、自転車の場合ほとんど音がしません。気がついたら、もうぶつかっているというようなことで、この辺を何とか対策として講じていただきたいと思います。自動車のハイブリッド車につきましては、音の基準が決められていますので、自転車についても、基準をお考えいただければと思います。

○岸田副座長 交通安全教育については、学校で、文科省を含めていろいろと取り組んでいただいています。東京都ではスケアード・ストレイト法をかなり実施していただきまして、中学生、高校生には非常に効果があることがわかってきましたが、実施するにはお金がかかるという問題があります。小学校については自転車運転免許証の事業等も警察庁で行っていただきましたが、中学生になるとあまり効果がなくなってくる。それでスケアード・ストレイトなどを行うわけですが、それでも、きちんとした教育課程の中で教えていただきませんと、年に1回くらい行うだけではやはり難しいと思います。そういうことの教育も少し時間をとっていただくとありがたいと思います。

○増田委員 高齢者の場合は、後ろから自転車が急に音を出して来たり、声をかけられると、びっくりして止まってしまいます。自転車が人に当たらなくても、荷物を持っていると、その荷物に当たったために転んでしまい、大ケガを負ってしまいます。歩道を走るときにはルールをきちんと守ってほしいと思います。

私が地元のそういった場面で注意すると、歩道も走れるんですよと逆に怒られてしまう。小学生や中学生のほうがマナーはいいように思います。むしろ、大人の方のほうが、電話を片手に走っていますから、すごく怖い感じがします。例えば、道を分離すれば、お体の悪い方なども安心して歩けるようになるのではないかと考えております。

○森地座長 ちょうど成人の話も出ましたので、高齢者、運転免許不保有者の安全教育をどうするか、インセンティブをどう付与するか、自転車小売業者による購入者への情報提供をどうするか、こういう問題があります。

○黒川課長 高齢者に対する安全教育の促進ですが、交通事故全体もそうですが、自転車に乗っていて亡くられる方も高齢者が一番多いという統計があります。また、高齢にな

られますと、身体能力、運動能力が低下して自転車のコントロールが難しいということも
ありますので、高齢者を例示しました。

「運転免許を受けていない者に対する安全教育の実施」ですが、当然、自転車には運転
免許制度はありません。他方、自動車等の運転免許を受けている方は、交通安全教育を法
的にしっかり受けています。逆に言えば、運転免許を持っていない方は、交通安全教育を
受けておられない方とも言えます。統計的に見ても、自転車や歩行者で、運転免許を持っ
ていない方のほうが免許がある方よりも多くけがをし、お亡くなりになっています。例え
ば、黄色の点滅の信号は、自転車も車も含めた車両は「注意して進め」、赤の点滅信号は
「一旦停止」ですが、こうしたルールを、免許を持っていない方は学ぶ機会がない、知ら
ないのではないかと思います。

次の「安全講習を受講するインセンティブの付与」ですが、安全教育は大事であるとな
っても、実際に受けに行くのは面倒だという場合もあります。これについては、様々な取
組がなされていると思いますので、ご紹介やご提案をしていただければと思います。

「自転車小売業者による購入者への情報提供の促進」ですが、自転車販売店においては
今でも様々なご努力をしていただいております。しかし、自転車には免許制度がなく、簡
単に買えるということで、自転車を利用する方に対して、一番接触する可能性が高い自転
車小売業者の方が、交通安全情報などを提供していただければ、より良くなるのではない
かと思い、例示をしました。

○川口委員 私ども交通安全普及協会が事業を実施する際によく考えることは、中年の方
のマナーが悪い、ルールを守っていないというのは、インセンティブがないからだと思
います。そうすると、発想をかなり変えないとこういう方々は安全教室に集まらない。例え
ば、高齢者はみんなが集まって体力向上しましょうと。本人がインセンティブを感じない
と集まらないため、そういった視点も考えるべきだと思います。

それから、仕組みとしては、学校が一番カバーできると思いますので、そこで実施して
いけないといけない。1年に1回、ルールの話だけではなくて、安全行動などの観点から、
ある程度体系立てて実施する必要があるのではないかと思います。特に高校生になると、

安全ではないことがわかっているのに、それを無視しているという点がありますので、学校教育体系の中で、段階的に行うべきではないかと感じています。

○片岡委員 まず、自転車を歩道に上げたのは日本だけで、もう40年になりますが、道交法第63条の4第2項により自転車が歩道を通行する場合に許されているのは、あくまでも車道寄りの部分を徐行することで、歩行者の進行を妨げることとなるときは、一時停止義務があるのです。人にぶつかるなどということは、完全に道交法に定められた徐行・一時停止を守っていないわけです。危なくなったからとベルを鳴らすなどということはとんでもないことで、止まるという教育が必要です。

もう一つは、放置自転車の問題と関連しますが、自転車をどこへ置くべきかという教育も、ぜひ入れていただきたい。放置自転車は、実際には警察は取締りはしていませんが、完全な道交法違反です。もしもこれを本当に検挙するならば刑罰になって、前科になるような大きなものであるという教育をしっかりといただいたら、放置自転車の問題も、基本的な考え方のベースができるのではないかと考えております。

○原田（晴）委員 法律の教育については、高等学校としても重要視しております。法律との接点として具体的に行うのは高等学校です。

今、都内で高校生の自転車がお年寄りに接触したことにより、3,000万円の賠償請求が発生しており、大きな事案であるということを教えていただきました。

私見としては、高校生以上の違反者に対する厳しい罰則が必要であると思います。マナーにプラスしてこうした法規の接点を高校生にきちんと見せることが重要になってくるかと思えます。

もう1点言いますと、高校生には非常にエネルギーがあります。また、高齢者にベルを鳴らしてもすぐに反応できると高校生は思っています。ところが、なかなか反応できないわけです。そうした安全教育と並んだところで、今、片岡委員からご指摘いただいたことは非常に重要であると認識しております。

○佐滝委員 自転車の利用者代表の佐滝と申します。今日も都庁に自転車で参りました。職場からここまで自転車で15分ですが、駐輪場を探すのに15分かかりました。わかりやす

い標示がなかったからです。これは後の放置自転車の話に通じることですが、わかりにくければ路上に停めてしまおうということになります。実際、駐輪場は結構空いていました。そのような問題も後でお話しできればと思います。

資料の「東京都自転車総合政策検討委員会報告書」の16ページに、年齢別の自転車事故の発生状況がグラフに載っています。このグラフを見ると、19歳以下ではあまり事故が起きていません。ご高齢の方も比較的少ない。多いのは20代から30代ということはどう受けとめたらいいかということです。その前のところに、具体的に違反別の事故発生状況が載っています。先ほど、自動車の運転免許を持っている人は教習所に行くからルールがわかるというお話がありましたが、赤信号で止まるとか、一時停止をするということは、教習所で教わらなくてもわかることです。つまり、ルールというよりも、それ以前のマナーの問題で、この中にも「違反なし」が44%あるように、本当にルールを知らなくて事故が起きてしまったという例は、実はそう多くないことをこのグラフは示しています。

ですから、頭の中ではわかっているが、つい信号無視をしてしまうなどという、ある種の心の緩みのようなものがこういうところに出てきているというわけです。単に教育をすればいいとかいうことだけでは、残念ながら、一番多い20代、30代は下がらないのではないかと思います。

あと、駅の駐輪場などは結構整備されていますが、人気のある月極めの駐輪場では抽選になっています。講習のインセンティブの一案として、きちんとルールの講習を受けた人が優先して使用できるというようなことはあってもよいと思います。それから、販売店の話もありましたが、自転車を販売するときはルールを示した冊子を渡すということもあってよいと思います。

もう1点、自転車に乗っている者だけがマナーが悪くて、それ以外の人たちはマナーが悪くないということを前提に議論が始まっているように見受けられますが、マナーが悪い歩行者や車の運転者も見かけます。自転車は歩道ではなくて車道が原則であることを自転車に乗る人に知ってほしいというお話がありましたが、車に乗っている人もそのことを知らない方が多い。例えば、私が車道を走っていると、幅寄せをしたり、クラクションを鳴

らされたり。そういうことがあると、結局、危ないから歩道に行ってしまうということになってしまうわけで、この問題は、自転車の運転者だけを教育すればいい問題ではないことを示していると思います。そのあたりも含めた総合的な対策が必要であると思います。

○増田委員 高齢者の一例として、ご自分で長く歩くことは難しいが、自転車に乗れば、ある程度のところまで行ける方が多くいらっしゃいます。高齢者の場合、自転車に乗っていることで精いっぱいという方が多いものですから、その辺のところも考えてほしいと思っています。

○岸田副座長 90歳くらいの方で、歩くのは大変だから自転車に乗ったほうが良いという方はかなりいらっしゃいます。そういう人たちのことも皆さんに知っていただきたいと思っています。

○新井委員 私は、自転車のルール、マナーは8歳くらいまでの間にしっかり行わないといけないと思っています。しかし、現状では教育の時間が非常に短い。ヨーロッパでは、幼児のときから交通安全については教育しており、ぜひとも教育の時間をしっかりとっていただけたらと思います。

○川野委員 資料5に、「自転車の安全利用意識の向上、自転車関与事故の防止等を図るため、東京都の自転車条例を整備すべき。」というご意見が出ていますが、私も賛成です。私どもが把握している限り、これまでに自転車安全利用条例を制定した自治体は、今年4月の埼玉県、鎌倉市を含めて全部で10の自治体です。これらの自治体にお話を聞いてみますと、特に中・高校、小学校高学年の事故防止を図るためには、条例を制定することにより対策がとりやすいという話を聞いております。

○北川委員 20代、30代の対象者に対してどう教育するかという点について、昨年の震災以来、自転車利用者が都内では増えました。それに対する弊害もいろいろ出てきているので、新聞社各社が特集なり、キャンペーン記事で扱っています。あれが社会的にルール・マナーを周知させるため最も早い方法だと思います。また、東京都が率先してマナーの周知徹底を行うことが最も近道だと思います。

○川口委員 私どもで実施している自転車の講習会などで、歩道を走る際、車道側を走る

ということが皆さんわかっていないので、歩道走行の場合は車道側を走ることは徹底的に教えなければいけないと思っています。

また、自転車は歩行者を優先しましょうという標識はわかりにくい。もっと具体的に、車道側を走りましょうと書かないと何か意味がない標識だと感じます。

○笹川委員 私どもの団体が経営している授産施設に通ってくる人たちの中で、今年に入って2人が事故に遭いました。いずれも自転車にぶつかったのですが、その際に杖を折ってしまっています。ところが、その加害者である人は無視して行ってしまった。我々は、杖を折られますと全く立ち往生です。一番残念なのは、そういう被害を与えていながら無言で立ち去ってしまうということです。

私自身も過去、早稲田通りで2回、自転車と接触しました。ぶつかった瞬間に杖が飛ばされますが、その杖を拾ってくれる方はほとんどが歩行者です。普通、自分がぶつかったら、自転車を降りて杖を拾ってくれるぐらいのことがあっていいわけですが、それすらできない。やはりマナーの悪さだと思います。条例か何かできちんと取締りができるようなものにしないと、いけないと思います。

○森地座長 「交通ルールの遵守・マナーの向上」の最後の「指導警告、悪質・危険な交通違反に対する積極的な取締り」について、警視庁のほうで対応していただくわけですが、最終的には提言書にも内容として入れたいと思いますので、これについてのご意見がございましたら、どうぞ。

○篠委員 以前、朝の通勤時間帯に警察官と一緒にチラシを配っていた際、自転車で突っ込んできた若い人がいました。警察官がこの方を止めて注意をしたところ、その人は1時間ほど警察官に食いつき、挙げ句の果てに、役所に行くのが遅れた、どうしてくれるんだというところまで行きました。一般の民間人ではとても対応できない。やたらに注意すると、トラブルになって大変なことになるという気がしたことがありました。

私は歩行のマナーが悪い人というのは、自転車に乗っても、車に乗っても、やはりマナーが悪いということになるのではないかという気がします。

また、こういう方がいました。自転車や歩行者が少ない朝早くに歩道を歩いていると、

自転車が増えて、脇に寄ってよけると、自転車に乗っている方が、ありがとうと言ってくれる。それがお互いのマナーだろうということをお互いに言われた方がいました。互いにルールとマナーを守るということは、歩行する立場からも大いに必要なのではないかという気がしております。

○屋井委員 ルール・マナーの問題ですが、この本質は、自転車の走行空間、昭和45年から歩道上において自転車を扱ってきたということで、この問題が非常に大きい。ルールがわかりやすく、そのルールをきちんと守れば、安全に安心して目的地まで行くことができる歩道外の走行環境をつくっていくということを、自治体をはじめ道路管理者と連携をとって、将来の方向性をまず示していくが重要であると思います。そういうものと連動することによって、ルールやマナーの周知徹底も図れていくわけで、「対策」という言葉を使う以上に、政策として位置付けるべきだと思います。個々のパーツに対策として進めなければいけないところもあるけど、ルール一つをとっても、走行環境との連動、リンクがありますから、そこに十分配慮した方向性を出していく必要があると思います。

4月初めに警察庁と国土交通省で、走行空間のあり方に対して、かなり明確に、自転車歩行者道としてきたものについては見直しをしながら、車道の中で自転車が一定程度安全になるようなつくり方を行いましょと提言をしました。自転車道も対面通行では危ないので、一方通行の自転車道を基本にしましょとか、路側帯に自転車が入ってくると危ないので、その内側に自転車の走行区間がわかるように法定外の表示をしましょとか、そういう具体的なことが方向として示されています。東京都という立場で、そういうことにも配慮しながら総合的な政策をしていただくのが一番だと思います。ルール・マナーの問題は重要であり、今まで以上に継続的に教育を、子供からお年寄りまでしなければいけないのですが、そのためには、行政としてはこういうことを行いますよということを同時に示していただくことが大変重要であるということも、もう一度だけ強調したいと思います。

○森地座長 政策は総合的でなければいけないということは、おっしゃるとおりだと思います。私からも、マナー、教育について2つのことを申し上げたいと思います。

一つは、2005年ごろに、私は土木学会会長を務めていまして、この災害多発国で、親が

災害に遭ったことがない。したがって、子供がいろいろなところで災害に遭うので、この教育をやり直そうということで、全国2万5,000くらいの小学校のうち半分くらいのところに、火山や洪水、高潮、土砂災害、津波、地震と、個別に20分ぐらいの教材をつくって、必要なら教師も送りますというキャンペーンを実施したことがありました。

効果はかなりあったと思いますが、教育しても行動に移らないのをどうするかということが議論になりました。実際に教育して知識を入れることと行動を変えるということはどうしたらいいか、重要な課題だと思います。

もう一つは、自動車に関してですが、道路交通法は戦後ずっと2～3年に1回改正されています。改正の際、警察は大体、1年目はルールを決めて注意ぐらいで、2年目からは罰金を取る。そういう形で対応していることが、人々の認知と行動変化に大きな効果があったと評価できます。

したがって、これから取締りをするということと、教育ということが、この辺はどうしたらみんなが受け入れて、認知するようになるか、こういったこともお考えいただいたらいいかなと感じながらお聞きしていました。

次に資料4の業務で自転車を使用する者等についての議論に移りたいと思います。

○黒川課長 自転車の利用がどういう場面で行われているかを考えたときに、個人の立場で利用している場合と、業務上自転車を使っている場合とでは、社会的責任といった意味でも分けて考えることが可能ではないかという趣旨です。

例えば、自動車の場合、運転免許は当然必要ですが、タクシーの運転者には別途二種免許が必要です。貨物運送事業であれば国土交通大臣の認可や許可が必要になります。また、そうした緑ナンバーに限らず、自動車の場合には、道路交通法に安全運転管理者制度というものがあり、簡単に申し上げますと、事業者はきちんと従業員教育を実施しなければならないという制度です。しかし、自転車の場合には、日々、配達、営業、移動等で利用していますが、その従業員教育について、今まではあまり議論がなかったように思います。

2つ目の○印ですが、これはいわゆるメッセンジャーという、自転車を使って荷物などを配達する事業ですが、現行では免許や許可は必要ありませんが、もっとしっかりとした

対応が必要ではないかといった論点です。

「業として自転車の貸し出しを行う者」は、レンタサイクルですが、これも何の法的な位置付けもありません。通勤や通学の自転車をどのようにきちんと駐輪させるかということとも関連するかもしれませんが、1 ページ目は、交通ルール・マナーという論点ですので、事業者の自転車利用についてご議論していただければということで書かせていただきました。

○岸田副座長 最近、自転車を使用した事業を営んでいる方が増えてきましたし、ツーキニストとして通勤に使う方もたくさんいらっしゃいます。その人たちは会社の看板を背負っているということになるわけですが、会社には駐輪する場所がなかったり、汗をかいてもシャワーを浴びる場所がなかったりしてしまっていて、勝手に自転車に乗ってこいという形や、会社としては認めないとか、いろいろな点があります。

車の安全運転管理者と同じように、きちんとした制度のもとに会社側が管理しませんが、やはり問題があるのではないかと思います。そういう意味で、事業者として自転車を使うことを認めているのであれば、交通安全教育をする、指導もする、必要な駐輪場も整備するということも含めて考えてほしいと思います。

○佐滝委員 私は、毎日40分かけて自転車で通っていますが、勤め先での自転車通勤の位置付けは非常にあいまいです。もちろん会社でも、自転車の安全等に関する教育も一切ありません。

岸田委員がおっしゃるように、ひとたび事故を起こせば、会社の名前もともに挙がるわけですから、会社の看板を背負っているというのはそのとおりだと思います。

それから、警察官が歩道を自転車で走るのを見かけますが、これはパトロールをするなど業務上やむを得ないという面も理解できますが、子供から見れば、自転車は歩道を走っていいんだと思ってしまうような問題があるのではないかと思います。

そういう意味では、普通の利用者よりも、業務で利用する方たちの意識がより高くなければいけないし、それは個人に任されるべきではなく、利用を課している事業者も当然一定の役割を担うべきであるという意識を持たせないと、意識は変わっていかないだろうと

思います。

○小林（治）委員 自転車の利用については、従業員等への安全教育が必要だと思っていますので、マニュアルのようなものを整備していただけると進めやすいかと思います。特に広報紙を持っていたりするところもあると思いますので、こういうことで進めていくのかなと思います。

○川口委員 自転車を使用している会社ではなくても、会社として従業員に自転車教育を実施している会社も何社かはありますね。

○森地座長 エネルギー関係などで、自動車通勤はなるべくやめてもらおうということで、企業単位や地域単位、自治体単位で社員教育をして、効果を上げています。モビリティマネジメントと呼ばれ、北欧で始まって日本にも導入されたのですが、自動車利用者が1割とか2割、継続的に減って、公共交通機関や自転車の利用に移るといった例もあります。

○北川委員 最近、気になるのは、宅配便が近所を回るのにリヤカーを引っ張っていますね。あれは、完全に普通自転車ではないので、歩道は走れないはずですが、現実に歩道を走っている。あれも、従業員教育が徹底していない問題だと思います。

私は、東京サイクリング協会の代表として来ていますが、別財団の日本サイクリング協会の人間でもあります。日本サイクリング協会には賛助会員という制度がありまして、会員になると賠償責任の保険が付きます。それとは別のことで、今、通勤保険を設定しようと考えています。それは、企業に対して、企業の従業員丸抱えで保険に入る。それに対して、従業員に対しては講習を受けてもらって、しかるべき知識を持った人間が保険の対象になると。サイクリング協会の中には、指導者が全国で千二、三百人いますが、その活用にもなります。なおかつ、それぞれの企業の中に、交通安全管理者に近いような形を制度化できないかと思って検討しています。

○森地座長 「交通ルールの遵守・マナーの向上」について、テーマに分けてご議論いただきましたが、全体を通して、抜けていること等がございましたら、どうぞ。

○市橋委員 資料5の後に、平成22年以降の自転車関与のバス事故一覧の資料があります。

この資料は、バス事業者が調べた結果、自転車関与のバス事故が非常に多いということ

で、今後の議論の参考にもしていただきたいということで付けさせていただきました。昨年、都知事、警視総監、都議会に自転車対策に関する要望書を出させていただきました。内容は、自転車関与のバス事故が多くなっているというものです。昨年の震災以降、通勤・通学等で朝方や夕方のラッシュ時に自転車走行が非常に多いという現場の声もありまして、協会で実態を調べました。

結果は、この資料のとおり、平成22年中に76件であったものが平成23年中は123件となり、かなりの増え方です。特に重傷事故は平成22年中が5件であったものが、平成23年はその倍以上。バスの自転車関与の事故の特徴として、直接の接触なり衝突する事故だけではなく、ブレーキを少し強く踏むような要因がありますと車内転倒が起きます。ご高齢のお客様の場合には、転倒されますと、骨折したり大変重大な結果を招きます。

通勤・通学で自転車を利用していただくのも結構ですが、その際には必ず職場において責任を持って、基本的な自転車のルール、マナーを、通勤・通学で使う人たちにもきちんと教えていただきたいというのが、私どもの願いです。

○稲田委員 先ほど来、歩道通行のお話がありましたが、自転車が歩道を通行するようになったのは、自転車と自動車の事故が増えたということだと思います。

そこで、私どもも、昨年警視庁あてに要望書を提出しました。内容は、自転車利用者に対して、自転車が例外的に歩道を通行できると規定されていますが、これは、自転車通行可の標識があるところ、70歳以上の高齢者や13歳未満の子供など、車道を通行することが危険な者が運転する、また、車道又は交通の状況から歩道通行がやむを得ない、こういう場合は歩道通行をしてよいとなっています。ですから、自転車が歩道を通行しても、今、言ったような場合はいいわけです。要するに、すべてが車道に下りると事故が増えますので、そういう方法も指導してもらいたいとお願いしている次第です。

○森地座長 もう一つの大きな問題である「放置自転車の改善」に議論を移したいと思えます。事務局から説明をお願いします。

○黒川課長 資料4の2ページ目、「放置自転車の改善」という項目をご覧ください。

上の部分の1つ目の○印につきましては、先ほどのルール・マナーとほとんど同じよう

な議論でして、例えば自転車の通勤・通学について、そもそも駐輪場を持っているのか、あるいは、駐輪場を持っていないにしても、きちんと従業員や生徒が駐輪場を確保して使っているのかをしっかりと確認すべきではないかという論点です。

2つ目の○印は、駐輪場を整備するといっても、当然お金もかかりますし、いろいろな問題があります。駐輪場の整備はかなり進んできていると思いますが、そうした意味では、多くの関係者が関与していますので、自転車法の規定もありますが、やはり関係者が協議するような仕組みがあったほうがいいのではないかと。そうした論点です。

「様々な手法による駐輪場の確保」というのは、例えば、武蔵野市では、市と金融機関、商店街が連携した事業として、金融機関のお客様向けの駐輪場を、土日の間は一般に開放するといった取組みがあります。こうした様々な手法について、委員の皆様からのアイデアや情報をいただければと思います。

○森地座長 本日は自治体からもおいでいただいておりますので、ぜひよろしくお願ひします。

○加藤委員代理（調布市） 放置自転車の数自体はかなり減ってきているのが実態だと思います。というのは、やはり駐輪場の整備が各区市町村でかなり進んできていると思いますし、また、整備が終わると撤去を厳しくする。ハードを設置して、その次にルールを守っていただく上でのソフト系の事業を行う。それにより、放置自転車自体の数は減っていると思います。

一昨年度ですと、調布市で1万6,000台を撤去していたものが、平成23年度は1万3,000台程度と徐々にマイナス傾向にあります。

ただ、買い物などでちょっと駅前の歩道に自転車を停めていかれる方への対応がもっと必要かと思います。ほとんどの自治体が、商業施設を新設する場合などに、駐輪場の附置義務を定めています。ただし、この附置義務が始まったのは平成に入ってからですので、昭和以前からの街並みのところでは、こうしたものはありません。

幸い、この附置義務もそうですし、昨今の東京では、民間の駐輪場施設が徐々に増え始めています。例えば商業施設ですと、2時間無料といったところから、時間によって100

円ずつ取っていく。こうしたものの整備が少し進んできているのかなというのが実態だと思います。

調布市では、最初に貼り紙をして、ある程度の時間を経過するまで様子を見てから撤去しています。しかし、撤去をすると、「ちょっと停めただけ」などといった苦情を毎日20～30本受けています。果たして、「ちょっと」とは何なのかというところは、データをとりながら、その中で撤去時間をおおむね定めて行っています。

○高橋委員代理（JR東日本） 駐輪場の確保につきましては、自転車法の趣旨に則り、可能な限り用地の提供等の協力をさせていただくという考え方で臨んでおります。一方で、台数不足の解消とマナーの面で啓蒙を図るべきであること、通勤・通学の方は比較的ルールを守って停められているということもありますので、定期駐輪場とコインパーキングのようなものの場所の適正化を行うことで、駅から少し離れたような場所で空いているようなところを有効に活用できるかというのかなと考えております。

○小林（圭）委員 民間鉄道事業者の団体ですが、駅前駐輪場の問題は、長い期間、鉄道事業者サイドとしての自主的な取組の観点から、自前での駐輪場や関連会社を使った整備、自治体への用地提供など様々な取組をさせていただいております。自治体のご協力、取組もあり、かなり改善してきているのが実態だと思いますが、やはり駅前の駐輪場問題は構造的な課題であるということで重く受けとめております。

こうした課題については、やはり地域としての取組が必要であり、私ども鉄道事業者だけの問題ではなく、関係の方々としっかりとしたご議論をさせていただきながら、実効性がある取組を一つずつ積み上げていくことが重要ではないかと思っています。

○森地座長 登録制度についても大変重い課題です。既に防犯登録の制度がありますが、これをどう充実させればいいのか、こういうこともあわせてご議論賜りたいと思います。

○佐滝委員 自転車の駐輪に関して、自転車利用者の率直な気持ちは、一つは、用があるところのなるべく近くに停めたいということ。もう一つは、なるべく無料で停めたいということです。通勤の場合は、有料で定期的に利用することが定着しつつありますが、ちょっとした利用でわざわざお金を払って停めるのかというようなことは、意識としては難し

いのだろうと思います。

しかし、自転車もスペースを必要とする以上は、利用する者は一定のコストを払うべきだと思います。都市交通の中で一定の割合を占めるものを利用する以上、一定の負担はすべきである、つまり、もうただで停められる時代ではないという意識を持つことが必要だと思います。路上駐輪は、歩行者の迷惑になったり、都市全体の景観の問題であったり、そうしたことに悪影響を及ぼすことをきちんと理解した上で利用してもらおうということが必要だと思います。単にたくさんの駐輪場を設置すればいいということではないと思います。

現在、街中にコインパーキングが数多くできて、違法駐車削減に一定の効果があげていますが、自転車でもこうした小回りのきく駐輪スペースがあちこちできてきたらいいなと思っています。

○新井委員 私は自転車商組合の会長であり、自転車防犯協会の会長でもあります。都内の状況を言いますと、1年間に130万台くらい防犯登録をしており、90%以上は防犯登録を行っております。自転車防犯登録については、資料12にあります。自転車を購入しますと、小売商において防犯登録します。登録した住所、氏名等をすべて細かくチェックして、警視庁の生活安全総務課に届けています。そこで警視庁が全部をデータ化し、10年間保管することになっております。

各自治体では、防犯登録を警察に照会し、撤去した自転車の所有者にはがきで連絡していると思いますが、私どもで把握している数値は、約1割ははがきが届かないのではないかというのが実情です。もう一つは、連絡しても、保管料が5,000円と言うと取りに来ない。発見されても、腹が立っていますから、出てきて、ありがとうございましたとは言わない。それが全部「盗難車」になっているという状況だと思っています。

防犯登録については、重大事故があれば必ず問い合わせをして、事件が解決しています。防犯登録制度を実施してから60年になりますから、悪いところはすべて改善し、今でもまだまだまずいということがあれば改善しているというのが現状です。私どもは一般社団法人ですが、警視庁とは何のトラブルもありません。それが防犯登録制度の現状です。

○笹川委員 本日の委員の中に車いす利用者の方がいません。車いす利用者の方々がどう困っておられるか、その辺は全くわかりませんので、委員として入っていなければ、車いす使用者の団体の方に、ぜひヒアリングをしていただきたいと思います。

私ども盲人の場合に一番困るのは、誘導ブロックの上に自転車を置いていることです。これが歩行上の一番の障害になっています。毎年秋に行われている放置自転車キャンペーンで、整備されてきているところも出てきています。例えば高田馬場の早稲田通りは、以前は大変な数の放置自転車がありましたが、最近はほとんどありません。対策さえ十分にとれば対応できるのではないかと思います。これは地域性の問題で、例えば駐輪場が整備できるところは、高田馬場のように整備される。しかし、そういう場が確保できない地域では、大変な問題になっています。いくら関係当局に働きかけても全く整備されない。NPO法人でも立ち上げて、本格的に運動しなければだめではないかと言う盲人団体も出てきております。

この辺は十分に勘案していただき、今後、どう対策を講ずるべきかということ、ぜひお考えいただきたいと思います。

○大久保委員代理（自転車協会） 放置自転車の数が減っているというのはそのとおりだと思います。というのは、自転車の国内出荷の数が、現状減っております。数年前は、年間1,000万台と言われていましたが、現在（2009・2010年）は900万台です。これは、今までは国内生産が主流であったものが、2000年を境に輸入が逆転しました。このときから放置自転車が増えたというのが現状のようです。一概に安かろう悪かろうとは言えませんが、安い自転車が世の中でその時点から多くなった。それが放置の一因にもなっているのではないかとされています。

そのときに業界でも自転車をピックアップして検査を行いました。必ずしも安いものが悪いとは言えませんが、中には、検査でフレームが折れるものも多々見られました。ところが、そういう自転車も徐々に減少してきました。つまり、当時と比べて自転車全体がよくなったわけです。単価的にも、若干上がりました。それと、子供も減り、人口も高齢化によってお年寄りが増えていますが、そうしたことが放置自転車の減少の一因になってい

るのではないかとと思われます。

○武内委員 私どもはスーパーマーケットですので、駅前にお店を持っているような場合、その駐車場に、お店のお客様としてではなく、駅をご利用になる方が自転車をお停めになるようなことも多くあります。駐車場の必置台数はクリアしていますが、それ以上に置かれて、駐輪場も混雑して、そこに警備の人間がいたとしても、トラブルもいろいろ起こることもあります。そのため、機械式の有料駐輪場に置き換えて、使い勝手をよくし、お店のお客様に使っていただけるようにするケースも増えてきています。

○原田委員 東京都でもショッピングセンターと協働して安全教育を実施しているケースがありますが、そうしたことにもっと積極的に取り組むということが一つ挙げられるかなと感じています。

また、屋井先生から、走行空間の確保ということがありました。これは行政として、教育と並行して取り組んでいくべきかと。そうした中で、ショッピングセンターにも、自転車で来るお客様がずいぶん増えていきますし、また、専門店としてサイクルショップも入っています。法律に基づいた駐輪可能台数はクリアしていますが、自転車が多い地域などでは増やす必要もあります。

○前田委員 私どもの協会の加盟店には、コンビニエンスストアや外食のファーストフード等が多く、自転車に乗ってくるお客様も多くいらっしゃいます。

現状、駅前などに買い物に來られて、買ったからいいじゃないかと、朝から晩までという例がないわけではありませんし、それに対してお店も全部が全部注意できるわけではありません。それこそ公共の駐輪場等をご案内できれば一番いいとは思いますが、そこもご理解いただけないお客様や、地域によっては場所がないというところもあつたりしますので、そのあたりは、地域と一緒にあって取り組まなければいけないと思っています。

○井出委員 平成16年に駐車規制が強化されまして、従来、トラックは、店先に車を停めて、運転手が荷物を運んでいたのですが、法律的に厳しくなったので、駐車スペースが確保できない場合はツーマン運行をしたり、あるいは、手押し車という形で、歩道を通っているということもあります。

我々も運転の関係で世間から批判を浴びることがありますが、最終的には、各個人の安全意識やマナーといったような話ですので、学校に上がる前は家庭で、学校に上がってからは学校で教育をするのが必要だと思います。10代後半から30代くらいまでが違反が多いという統計が出ているということですが、彼らは、やはりルールを知っていて違反していると考えます。ですから、そういう方に対しては、ペナルティの法的根拠を示すべきだと思います。

それから、自転車の放置については、基本的には自転車を利用する人が置ける場所が確保してあって初めて放置したらペナルティだという仕組みができませんと、利用者の方は不便をするわけです。我々も、業務上、自転車がありますと、歩道のところに車を付けたいが付けられない、荷物を運ぶのに非常に不便だということがあります。

また、自動車には、新車を購入したときにあらかじめ幾らかのお金を廃棄処分手数料として前払いする制度があります。白色家電もそうでしょうが、そういう形で、簡単にそこから辺に置いておいても大丈夫だろうという気持ちをユーザーが起こさないような何らかの仕組みも必要かと思います。安い自転車だと、また買えばいいということも出てくると思いますが、値段が高ければ、当然そういう放置はしないかと思います。

○森地座長 先ほど、ショッピングセンターなどに、お客様ではない人が停めているとか、こういうときにも防犯登録の番号を使って何らかの措置がとることはできますか。

○黒川課長 法的に申し上げますと、防犯登録は、あくまで自転車商防犯協力会が運営している制度ですので、登録をするときに本人の同意があれば、ショッピングセンターであれ、提供することは可能かと思います。もし、そういう同意がないならば、個人情報ですから、そのデータを第三者である民間事業者を提供することは、たぶん困難ではないかと思えます。

○新井委員 課長がおっしゃいましたように、自転車商では、個人情報の提供はできません。警視庁に被害届を出していただきますと、所有者を確認して連絡するというシステムになっています。自転車商のほうでお答えすることはあり得ません。あくまでも公安委員会から言われている指導書のとおり、警視庁に情報提供しているだけのことです。

○森地座長 損保協会からもおいでいただいておりますね。何かご発言がございましたら、どうぞ。

○今村委員代理（損害保険協会） 普及や交通安全教育という点では、私どもには特に高等学校からの自転車安全教育に関する講師のご依頼が多くありますので、積極的に対応させていただきます。所感としては、高校生以上、例えば20代から30代への教育やマナー啓発が課題ではないかと感じております。

○森地座長 全体を通してご発言がありましたら、どうぞ。

○片岡委員 放置は道路交通法違反であるということ、道路交通法76条、罰則の119条、こういうことも書いていただいたらいいのではないかと考えています。

それから、取締りですが、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律の第4条3項に、道路管理者、都道府県警察等は、自転車交通網の形成とあわせて適正な道路利用の促進を図り、自転車の通行する道路における放置物件の排除等に努めるものとするがあります。つまり、放置自転車の撤去は、自治体のみならず、警察も努力する規則になっております。道路管理者はぜひ、都道府県警察と協力して、取り組んでいただきたいと思っています。

それから、スーパーやコンビニに置いた自転車は、放置自転車の部類と、駐輪場に預けるような意味合いの部類と、放棄自転車の3つがあります。そのあたりは、道路管理者あるいは警察とも十分に連携をとっていくために、この自転車法に基づく自転車対策協議会を積極的に活用し、総合的な政策を進めていかないといけないと思っています。

放置の問題やルールの問題等は個別にありますが、先ほど屋井先生がおっしゃったように、全体最適でなければいけないと思います。ですから、道路の再配分などをきちんとし、総合的な方策を考えながら、その中で個別の問題を話していくというようなことで、政策にまで持っていっていただいたらいいと思います。東京都が本当にオリンピックを開催しようと思うのであれば、この対策懇談会を政策提言協議会くらいにまで持っていくような重要な会議になっていったらいいと思います。

○市橋委員 バス協会が東京都知事あてに、自転車利用者の責任の明確化という観点から、

防犯登録とは別に、明確に外部からナンバーが識別できるような登録ナンバー制が必要ではないかということで要望させていただいております。登録ナンバー制の導入も盛り込んだ自転車条例を、早期に制定願いたいと思います。

登録ナンバー制の導入は、自転車に名札を付けて、そこで責任の明確化を図っていく。いろいろ言われていますが、放置自転車、迷惑駐輪、ルール・マナーの根本は、その辺の責任が不明確であることに尽きると思っております。

○森地座長 課長から、若干補足をお願いします。

○黒川課長 「放置自転車の改善」につきまして、念のため、点線より下の部分の考え方を改めてご説明させていただきます。

防犯登録につきましては、自転車商防犯協力会のご努力により、しっかりとした運営がなされているところですが、平成24年3月の都民の意識調査の報告書の70ページをご覧ください。

防犯登録は、自転車法により利用者の義務になっています。具体的には、購入する際に500円を払い、シールを貼ってもらって登録しますが、意識調査によれば、自転車購入時の新規登録は、約9割の人は登録しています。では、残りの10%は何かといいますと、例えば通信販売の自転車があります。通信販売で買った自転車も、近くの自転車屋に行って防犯登録を受ける義務が法的にはありますが、それをわざわざするかというと、登録しない人も多いのではないかと思います。

次に、住所変更等の変更手続については、警察庁の古い通達を見ますと、義務ではないが、届け出たほうが望ましいと書いてあります。義務ではないので、なかなか届出はされません。また、新規登録も義務ではありますが、いわゆる罰則、制裁がないので、登録が100%になされないのです。

こうした意味において、防犯登録制度は非常に機能しているところではありますが、細かな詰めの部分において、都も広報啓発活動をもっとしなければいけないですが、それでは十分ではないという議論が出てきます。これを改善するためにはどうしたらいいかという論点です。

さらに、ナンバープレートの議論と、家電リサイクルあるいは自動車リサイクル法の言及がありました。また、資料5のご意見の中では、自転車商組合の新井委員から、デポジットの制度化が必要であるというご意見をいただいております。デポジットというのは、私が理解する限り、いわゆる預け金でありまして、井出委員の御意見はこれに近いものかもしれません。

いずれにしても、防犯登録をいかに改善していくかということと、自転車法の限界という中で、東京都として、利用者責任の明確化のために、どういう制度があり得るだろうかという議論をしていただきたいと思います。

○森地座長 時間がだいぶ超過しておりますが、今はまだまとめる段階ではありません。本日、教育や啓蒙をどうするか、まだ工夫の余地があるのではないかというお話がありました。それから、いろいろなトラブル、迷惑行為があったときに、それを特定するにはどうしたらよいか。あるいは、それを防ぐにはどうしたらいいか。こういうお話もありました。また、屋井先生からお話がありましたように、自転車の政策が全体としてバランスがとれているのかというそもそもの議論があります。そんなこともあわせて、次回以降、引き続きご意見を伺い、まだご意見がありましたら、ぜひ事務局のほうにお届けいただきたいと思います。それから、車いすの方のお話がありました。これは事務局で対応をお願いします。予定の時間が過ぎておりますので、これまでにしたいと思います。最後に黒川課長からお願いします。

○黒川課長 次回は、来月7月12日の木曜日午後3時から、場所は都庁内の会議室を予定しております。

ご意見につきましては、本日の部分について言い足りなかったことがあれば当然承りますし、また、次回以降の論点については、こちらから必要な資料を準備して、また、事前の意見照会もさせていただきます。

○森地座長 議事録は各委員に確認の上、公開するというところでよろしいですね。

○黒川課長 議事録については、発言者にご確認をいただきます。

○森地座長 それでは、本日は大変長時間、非常に有用なお話をいただきまして、ありが

ありがとうございました。次回以降、またよろしく願いいたします。これで閉会いたします。

第1回懇談会後の自転車対策に関する新聞報道（7月10日現在 事務局把握分）

○ 東京都自転車対策懇談会の開催に関する記事

- ・「条例要望相次ぐ 自転車懇初会合」（読売新聞6月5日付け朝刊）
- ・「都自転車懇が初会合 ナンバー登録や保険普及」（毎日新聞6月5日付け朝刊）
- ・「自転車総合対策 9月に提言提出」（産経新聞6月5日付け朝刊）
- ・「マナー向上などテーマに初会合」（東京新聞6月5日付け朝刊）
- ・「自転車マナー向上へ懇談会」（日経新聞6月5日付け夕刊）
- ・「社会全体で自転車問題を解決 ナンバー登録 ルール遵守 マナー向上」（都政新報6月8日付け：添付記事参照）

○ その他自転車対策に関する記事

- ・「品川駅東で自転車共有 港区が実験 駐輪場不足を解消」（日経新聞6月5日付け朝刊）
- ・「通行場所の路面標示を 車道走行の原則」（東京新聞6月14日付け朝刊）
- ・「まちづくり 自転車優先に 都市構造の発想転換」（東京新聞6月16日付け朝刊）
- ・「違法駐輪いちごっこ 1年で撤去70万台以上」（読売新聞6月19日付け朝刊）
- ・「面倒で…つい放置 駐輪場 駅から数分で「空車」（読売新聞6月20日付け朝刊）
- ・「撤去車 引き取り6割 保管料、「激安品」大差なし」（読売新聞6月21日付け朝刊）
- ・「「愛錠ロック」で自転車盗防止」（産経新聞6月21日付け朝刊）
- ・「盗難 10分に1件 「すぐ戻る」…58%が無施錠」（読売新聞6月22日付け朝刊）
- ・「防犯登録義務だけど… シール敬遠 進まぬ住所変更」（読売新聞6月25日付け朝刊）
- ・「荒川・通行帯分離 歩行者との共存 道半ば」（読売新聞6月26日付け朝刊）
- ・「かかれ!勝手にカギ作戦 足立 盗難防止都内初の奇策」（読売新聞6月27日付け朝刊）
- ・「無施錠自転車に区職員がロック 足立、盗難防ぐ」（東京新聞6月27日付け朝刊）
- ・「和歌山・有田市 高齢者、事故から守れ 二輪車にもステッカー」（日経新聞6月30日付け夕刊）
- ・「放置自転車や夜間の騒音 スカイツリー周辺で対策」（日経新聞7月4日付け朝刊）
- ・「放置自転車最少を更新 8年連続駐輪場の整備進み」（読売新聞7月5日付け朝刊）
- ・「都内の駅前放置自転車 8年連続最少に」（毎日新聞7月5日付け朝刊）
- ・「COGGO（コグー） スマホで自転車シェア」（毎日新聞7月6日付け夕刊）

自転車政策における安全利用の位置付け

資料3

自転車の安全利用

利用者責任の明確化

- 自転車は、自動車等と同じ「車両」であるという意識の浸透
- 全ての自転車利用者による交通ルールの遵守
- 自転車の所有関係の明確化と、所有者による自転車の管理の徹底
- 事故に備えた対策の普及

歩行者・自動車等との共存

- 自転車の車道走行についての自動車利用者による理解の浸透
- 歩行者、自転車、自動車等が適切に区別された交通環境の実現

安全利用が大前提

自転車利用による効果

渋滞緩和

環境負荷の低減

健康増進

観光振興

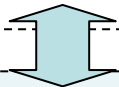
地域の活性化

など

自動車と自転車の利用に当たっての相違点

免許・講習

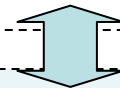
- (自動車)
- ・運転免許が必要
 - ・運転免許取得のため講習の受講が必要



- (自転車)
- ・自転車さえあれば、誰もが自由に利用可能

車両登録・ナンバー表示

- (自動車)
- ・登録されたナンバーを表示しなければ、使用禁止

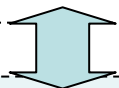


- (自転車)
- ・防犯登録義務はあるが、表示義務なし。
 - ・隠したり、はがしたりすることも禁止されていない。

自転車も車両

保安基準・車検

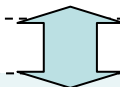
- (自動車)
- ・車両に係る保安基準あり
 - ・車検を受けなければ、使用禁止
 - ・日常点検等の義務あり



- (自転車)
- ・法令上の装備義務がある装置(前照灯、ブレーキ等)でさえ、未装備でも製造販売が可能

強制保険

- (自動車)
- ・自賠責保険に加入しなければ、使用禁止



- (自転車)
- ・保険加入の義務なし。
 - ・保険への加入が必要という認識が十分でない。

《自転車対策に係る主な論点と対策の例》

項目	現状と課題	目指すべきもの	対策の例
交通ルールへの遵守・マナーの向上	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車の交通事故の多くは、運転者の交通ルール違反に起因 ○ 自転車は、運転免許制度がないため、ルールを周知する機会が少なく、ルールが未浸透 ○ 特に一般成人層は、行政が実施する教育・啓発の対象になり難い ○ 若年層のマナーの悪さに関する声が多く、若年層に対する対策が必要 ○ 自転車事故は20代、30代が最多 ○ 自転車事故死亡者のうち、65歳以上の高齢者が約半数 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 社会全体で自転車の走行ルールの浸透を図る取組の実施 ○ 悪質な違反を犯す者への厳しい対処 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 交通安全教育指針の策定 ○ 保護者による未成年者への安全教育の促進(努力義務化) ○ 学校による児童・生徒への安全教育の促進(努力義務化) ○ 高齢者に対する安全教育の促進 ○ 運転免許を受けていない者に対する安全教育の実施(講習の実施) ○ 安全講習を受講するインセンティブの付与 ○ 自転車小売業者による購入者への情報提供の促進(努力義務化) ○ 指導警告、悪質・危険な交通違反に対する積極的な取締り
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車を業務等に使用する事業者(以下「自転車使用事業者」という。)には、一般の利用者とは異なる責任が生じるが、現在は、それらの者が講じるべき対策等が未整備 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 各事業者が講じるべき対策等を示し、適切な自転車使用を促進 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車使用事業者による従業員への安全教育の促進(努力義務化) ○ 自転車を使用して運送事業を行う者の責任の明確化(自転車整備の義務化、従業員への安全教育の義務化など) ○ 業として自転車の貸し出しを行う者の責任の明確化(自転車整備の義務化、利用者に対する安全利用の説明義務化、保険加入義務化など)

項目	現状と課題	目指すべきもの	対策の例
放置自転車の改善	<ul style="list-style-type: none"> ○ 放置自転車対策には、区市町村をはじめ社会的に大きなコストを負担 ○ 駐輪場の整備状況は地域差が大きく、一部地域では不足 ○ 駐輪場附置義務のない事業所の周辺における放置自転車 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 放置自転車の抑制と社会的な負担の適正化 ○ 関係機関が連携して駐輪場の整備を行う仕組みづくり 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車での通勤・通学を認めている者による駐輪場設置、又は自転車利用者の駐輪場確保実態の確認の促進(義務化) ○ 駐輪場の整備等に関する地域関係者(道路管理者、交通管理者、鉄道事業者、商店街等)による協議の仕組みづくり ○ 様々な手法による駐輪場の確保
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車所有者の特定を可能とする情報は防犯登録しかないが、防犯登録への所有関係の反映が不十分 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 実態を反映した防犯登録 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 購入、譲渡、住所変更等に伴う防犯登録の新規登録、再登録、変更登録、抹消登録等の確実な実施(義務化など) ○ 都、区市町村、自転車小売業者等による防犯登録制度の周知の促進(都による広報啓発の実施、区市町村による住所移転時の防犯登録手続の周知、自転車小売業者による説明の努力義務化など) ○ 駐輪場管理者による防犯登録確認の促進(努力義務化) ○ 利用者責任の明確化のための登録制度

* 本資料は、東京都自転車総合政策検討委員会報告書の記述、委員への事前の意見聴取等を踏まえ、本懇談会における活発な議論に資するべく事務局として作成したものであり、「対策の例」として挙がっている項目は、都としての施策を示すものではない。

項目	現状と課題	目指すべきもの	対策の例
安全な走行空間確保	<ul style="list-style-type: none"> ○ 各道路管理者が、自転車道等における自転車走行空間の明示等を行っているものの、区間同士の接続、ネットワーク化までは未実現 ○ 自転車走行空間を示すマーク等は、道路管理者等により異なり、未統一 ○ 自転車走行空間の整備には、拡幅整備が困難といった課題。また、荷捌き施設・バス・タクシーの駐停車等との交錯が生じるため地域における道路の利用実態に応じた調整に時間を要するといった課題 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 歩行者、自転車、自動車それぞれの走行空間が分離された走行環境の整備推進 ○ 利用実態や安全性を考慮した区間を優先的に整備 ○ 地域の関係者で最適なルートや手法について合意形成を図る仕組みづくり 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車走行空間を示すマーク等の標準化の促進 ○ 交通安全マップや駐輪場マップの提供等による自転車利用者の連続した走行空間への誘導の促進 ○ 道路管理者・交通管理者を始めとする関係者による協議の仕組みづくり
自転車の安全性向上	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車の品質・機能に係わる制度(JIS、SG、BAA)及び点検・整備に係わる制度(TS)は、いずれも任意の制度であるため、普及が不十分 ○ 自転車利用者に対する定期的な点検・整備が未普及 ○ 標準的な点検・整備項目の不存在 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 安全な自転車の普及 ○ 自転車利用者に対し、点検・整備して自転車を利用する習慣の浸透 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 標準点検・整備指針の策定 ○ 自転車製造業者による安全性の高い自転車の製造の促進(オートライト、ウインカーなど) ○ 自転車小売業者による法令に適合した自転車の販売の促進(義務化) ○ 自転車利用者による定期的な点検・整備の促進(努力義務化) ○ 点検・整備をするインセンティブの付与 ○ 整備不良自転車の走行に対する重点的な指導・取締り

* 本資料は、東京都自転車総合政策検討委員会報告書の記述、委員への事前の意見聴取等を踏まえ、本懇談会における活発な議論に資するべく事務局として作成したものであり、「対策の例」として挙がっている項目は、都としての施策を示すものではない。

項目	現状と課題	目指すべきもの	対策の例
自転車損害賠償保険の普及	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車の強制保険制度が不存在 ○ 加害者に対し、高額な損害賠償請求を認める判決 ○ 加入保険の中で、自転車事故に伴う障害や損害に対応できるにもかかわらず、加入者等がその事実に気付かないという実態 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 保険加入の促進 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車利用者による保険加入の促進(努力義務化) ○ 自転車利用事業者による保険加入の促進(努力義務化) ○ 自転車小売業者による保険加入勧奨の促進(努力義務化) ○ 保険会社による幅広い保険商品の普及・提供等の促進(努力義務化)
ヘルメット着用の促進	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車乗用中死者の約7割は、頭部損傷が原因 ○ 保護者に対する児童又は幼児へのヘルメット着用の努力義務が規定されているものの、着用が未普及 ○ 自転車事故死亡者のうち、65歳以上の高齢者が約半数 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 児童・幼児へのヘルメット着用を普及 ○ 高齢者を含む一般成人のヘルメット着用促進 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 幼稚園・保育所、小学校等を通じた幼児・児童の保護者への啓発活動の促進 ○ 高齢者のヘルメット着用の促進(努力義務化) ○ 業務や通勤に自転車を利用する者の雇用主への働きかけ

* 本資料は、東京都自転車総合政策検討委員会報告書の記述、委員への事前の意見聴取等を踏まえ、本懇談会における活発な議論に資するべく事務局として作成したものであり、「対策の例」として挙がっている項目は、都としての施策を示すものではない。

各委員からのご意見

(○は新規提出意見・●は前回提出意見)

安全な走行空間確保

【論点ペーパー中「対策の例」に対する意見】

(全般的事項)

- 「目指すべきもの」に、自転車走行空間のネットワーク化(基本方針の策定、将来のネットワーク計画の策定、合意形成の促進)に関する記載がないが、これは本年2月の都の報告書と比べても記述内容として後退している。区市道レベルも多いことから区市等が中心となって進めることが想定されるが、それと整合を取りつつ適切にバックアップする都の仕組みづくりなどは大きな課題。(東京工業大学:屋井委員)
- 昨今、自転車走行空間の整備に関する国や地方の方針・方向性が大きく変化していることを、本懇談会でも十分に認識することが必要。(東京工業大学:屋井委員)
- 自転車走行空間を確保するための道路幅は困難で、空間整備が進まないという理屈は必ずしも成り立たない。歩道上の歩行者の安全を第一に考え、ネットワーク上で自転車走行空間の必要性が高いと認められた区間であれば、現状の道路空間の再配分によって車道上に専用あるいは共用空間として生み出せば良い、という考えにシフトしている。(東京工業大学:屋井委員)
- 資料3「自転車政策における安全利用の位置付け」について、車両である意識の浸透と、全ての自転車が交通ルールを遵守するためには、車道上に車両として安全に通行できる空間を一定のネットワークとして確保することが前提。そのことに触れずに、自転車利用者の責任ばかりを明確化するのは、政策として偏りがある。必要なことは「自転車利用者が交通ルールを守ることが理にかなった道路空間整備」(歩道上徐行を全ての利用者にどのように守らせるのか? 警察官はそんなに多くいるのか?)である。安全利用の位置付けという観点での整理であるから、「歩行者、自転車、自動車等が適切に区別された交通環境の実現」という表現は、この文脈では曖昧。「歩行者、自転車、自動車等が安全に分離された道路空間の実現」という具体的な表現が必要。(東京工業大学:屋井委員)
- 道路管理者と地域住民等の理解と協力の下、自転車の連続した走行空間(自転車レーン、自転車専用道路等)が確保されていれば、自転車は車両であるという意識付けも徹底しやすい。(日本交通管理技術協会:川野委員)
- 対策の実施のためには、歩行者、自転車利用者等に対する十分な周知が必要。(東京都老人クラブ連合会:増田委員)
- 総合的な組み合わせの立案と実施が重要。(東京国道事務所:渡辺委員)
- 車から自転車に乗り換える意識の徹底が必要。そのためにも乗用環境の整備が重要。(東京サイクリング協会:北川委員)
- スポーツ用の自転車と普通自転車では、速度や走行空間が異なる。自転車の種類が増えていることを把握・理解した上で対策を考える必要性が高まっている。(佐滝委員)

(自転車の走行空間を示すマーク等の標準化)

- 警視庁のナビマーク自体は混乱を招くデザイン(自転車が対面で向かってくる姿が描かれている)であ

るため、このデザインによる標準化は問題なしとは言えない。自動車のドライバーに自転車の通行が推奨されたルートであることを認知させ、注意喚起を促す役割も期待されていることから、自動車ドライバーにとっても、逆走してくる自転車を想像させるデザインは問題。(東京工業大学:屋井委員、東京サイクリング協会:北川委員、自転車駐車場工業会:片岡委員)

- 「自転車走行空間を示すマーク等の標準化の促進」の前に、どのような道路にどのような走行空間が適しているかを明らかにすることが必要。標準化については、歩道上と車道上で同一のマークを付けることの弊害(歩道上で車両走行させることの危険性)を認識することが必要。(東京工業大学:屋井委員)
- 車両として車道上を中速で走行してきた自転車に対して、車両の意識のまま(徐行せずに)歩道走行を許容するサインと誤って認識させる懸念が強いため、車道上に設置するマークと同一のマークを歩道上にも設置することは大きな問題。また、対面通行の自転車歩行者道を作り、マークを設置することは一層の問題。(東京工業大学:屋井委員)
- 歩道上には車両走行のルールを持ち込まず、歩行者のルールで歩行者の安全を最優先で通行させることが大原則(欧州で自転車レーンの延長線上で危険回避のために歩道に自転車を乗り上げさせる場合は、自然に一方通行の利用になるため、歩道上で通行方向を明示することは自然。我が国では対面通行の自転車道の設置が都市内道路部では難しいとの方向に概ね至っていることも考慮すべき)。(東京工業大学:屋井委員)
- 自転車走行空間を示すマークを、自転車だけでなく、歩行者や車のドライバーにも分かりやすいよう色分けし、統一化した形で広く示してほしい。(佐滝委員、東京国道事務所:渡辺委員)
- マップの提供等よりも、狭くても色分けされた自転車レーンを作れば、かなりの問題は解決される。自転車レーンを設けることができる道幅のある道路はかなりある。(佐滝委員)
- 自転車の走行空間を示すマーク等の標準化は、ぜひ進めるべき。併せて、バス停留所の付近には、路面にバス停留所の接近予告標示等で注意喚起できるよう配慮をしていただきたい。(東京バス協会:市橋委員)
- 自転車の走行空間を示すマークの標準化の前に、自転車の歩道通行ルールの徹底が急務。(東京都トラック協会:井出委員)
- 警察がより介入すべき。(東京都町会連合会:堀江委員)

(交通安全マップ・駐輪場マップ)

- 自転車走行マップを集大成し、安全な地点・危険な地点・駐輪場マップを入れるべき。(自転車駐車場工業会:片岡委員)
- マップは、特に駅の改札口付近で実施すべき。(東京都町会連合会:堀江委員)
- 地域において、自転車が安全に走行できる場所(できない場所)を明示したマップ作りを奨励することも一案。(日本交通安全教育普及協会:川口委員)

(関係者による協議の仕組みづくり)

- 自転車等駐車対策協議会を拡大し、隣接区グループを結成して一体となって取り組む仕組みを、都がバックアップして作るべき。その上で、東京都から九都県市の自転車安全利用促進会議に発展すべき。(自転車駐車場工業会:片岡委員)

- 地域と関係行政機関が議論するための仕組みづくりが必要。(東京国道事務所:渡辺委員)

【日頃感じていること、行政への要望事項等】

(全般的事項)

- 歩道の車道側通行を自転車利用者だけでなく歩行者にも周知することが必要。(東京サイクリング協会:北川委員)
- 左折専用車線がある場合には、自転車を内側の車線に誘導する通行帯(レーン)を作ることを検討すべき。(東京サイクリング協会:北川委員)
- 交差点において車の停止線を下げ、自転車の停止位置を前にするBikeBoxの設置による自転車利用者に対する視認性の改善が必要。(東京サイクリング協会:北川委員)
- 自転車は軽車両であることの周知徹底を図り、必要に応じて車線中央を走行することも理解されるように意識変革をしたい。(東京サイクリング協会:北川委員)
- 自転車でどこを走ったら安全なのか分からない道路が多すぎる。車道は狭く、側溝等で滑ったり、転倒する危険が大きい。一方、歩道も狭い。こうした実態を無視して、歩道から自転車を締め出しても、今度は自転車と車との事故が増えるだけ。比較弱者である自転車が更に危険にさらされる。(佐滝委員)
- 自転車が左折専用レーンから直進する場合、左折車と交錯する。直進する自転車への対策が必要。自転車は走り始めが一番不安定になるので、車の停止線よりも少し前に自転車の停止線を作る、車の信号が青に変わる前に、自転車の信号を短時間だけ青にするなどで、両者の交錯を避けられ、走りやすい道路状況を作ることは可能。(佐滝委員)
- 狭い歩道でも、自転車の歩道通行可の標識がある。歩道を通行する自転車利用者には、道路交通法の徐行、一時停止等の交通規則が正確に理解されておらず、「通行」可が「走行」可と誤認識されている。利用者への関係する交通規則の周知を徹底することが必要。(自転車駐車場工業会:片岡委員)
- 「安全な走行空間整備」の考えの基本は、歩道を多少狭めて、車道を広げ、車道に自転車レーンをつくることである。資料8から資料10までにおいて、歩道上に自転車走行空間が確保されている図や写真が載っているが、そうした場所は本懇談会として早急に改善すべきところ。安全な走行空間を整備しようとしている現在、見本としては良くないものである。これらを本懇談会の資料として載せておくことは反対。これらが、一般の人には「モデル自転車道」と誤解されやすいので、ぜひとも今後削除してほしい。(自転車駐車場工業会:片岡委員)
- 走行空間の確保は必要だが、時間と費用がかかる。確保されたとしても、現状のマナーでは、投じた時間と費用に見合った効果が出るか懸念もある。(日本損害保険協会:西村委員)
- 都内には自転車レーンが少ない。(東京タクシー協会:稲田委員)
- 従来より自転車の歩道通行が多くなり、通学通勤時の歩行者には危険。車道の自転車通行帯設置を計画的に促進すべき。(東京都トラック協会:井出委員)
- 今の状況が続くと、自転車の無秩序な走行が常態化してしまうのではないか。(日本交通安全教育普及協会:川口委員)
- 自転車が走行できる場所の明示と共に、自転車走行の禁止されている場所の明示が必要(自転車走行できない歩道で、警官が自転車走行しているのを見かけた)。(日本交通安全教育普及協会:川口委員)
- 出発地から目的地までの自転車の安全な走行空間が、必ずしも確保されていない現状では、道路交通

法等に定めのある要件の下、歩道走行もやむを得ないのではと感じている。(日本交通管理技術協会:川野委員)

- 既設道路における新たな自転車通行環境を生み出すための工夫、自転車安全利用五則に順応する通行環境の整備、十分なコミュニケーションと合意形成(沿道、地域の理解)が必要。(東京国道事務所:渡辺委員)
- 歩行者が安心して通行できる、安全な環境づくりやルールづくりが必要。(日本ショッピングセンター協会:原田委員)
- 歩道の人と自転車を分離すべき。道路に自転車通行帯を設けるべき。(東京都自転車商組合:新井委員、東京都トラック協会:井出委員)
- 自転車道の確保として、車道に自転車道の路側帯を明確に示す必要がある。(東京都公立高等学校長協会:原田委員)
- 自転車走行レーンの早期設置と適正な運用(東京商工会議所:小林委員)
- 夜間、通行帯等が認識できるような看板や路面表示をすべき。(東京都老人クラブ連合会:増田委員)

(自転車走行空間を示すマーク等の標準化)

- 車道の左側に自転車レーンがないまま、40年が経過した。日本全体では可住面積の比率は小さいが、関東圏は可住面積割合が64%前後で、ドイツの69%より極端に少ないとは言えない。道路を再配分して整備し、自転車が走ることができる場所を明確に表示するところから始めることが必要。(自転車駐車場工業会:片岡委員)

(関係者による協議の仕組みづくり)

- 都は、各区と市の広域の協議会結成をサポートして、ネットワーク構築に努めるべき。(自転車駐車場工業会:片岡委員)
- バス停留所における乗降客と自転車との接触事故を防止するため、道路管理者・交通管理者との協議の場に参画したい。(東京バス協会:市橋委員)
- 車椅子利用のお客様が乗降する場合は、バス運転者がバス車両乗降口に装備されたスロープ板を引き出し、歩道に橋を架ける形で段差をなくし、乗降していただいております。自転車の走行を一時的に遮断する形となるので、格別の安全対策が必要。(東京バス協会:市橋委員)
- 道路管理者及び地域住民等関係機関、団体による協議組織をつくり、優先順位をつけながら問題解決に向けて努めるべき。(日本交通管理技術協会:川野委員)

(その他)

- 歩道には、放置自転車がある。このため、歩行者・幼児・高齢者・障害者が安心して歩道を歩けないのが実態。(自転車駐車場工業会:片岡委員)
- 安全な走行空間を阻害する違法駐車取締りを実施すべき。(東京タクシー協会:稲田委員)
- 駐輪場は、区指定でも距離に関係なく契約・利用できる仕組みとすべき。(東京都町会連合会:堀江委員)
- 駐輪場以外の不法駐輪を積極的に取り締まるべき。(東京都町会連合会:堀江委員)

自転車の安全性向上

【論点ペーパー中「対策の例」に対する意見】

(全般的事項)

- BAA、SBAAによる補償についての積極的なアナウンスが必要。保険適用の条件(重度後遺障害の制限)について問題があるがTSマークの趣旨は、良い。改善と普及が必要。(東京サイクリング協会:北川委員)
- 自転車商と駐輪場管理者とが協力して、公設駐輪場の駐輪中に定期的な点検・整備ができるように、駐輪場の業務の拡大をすることが望まれる。(自転車駐車場工業会:片岡委員)
- 自転車の設計速度を明確にした方がよい。(東京タクシー協会:稲田委員)
- 義務化すべき事項は妥当。(東京国道事務所:渡辺委員)

(安全性の高い自転車の製造)

- 安全性の高い自転車の製造は第一であるが、自動車と同様に、ウインカーや防犯鍵も開発すべき。(東京都町会連合会:堀江委員)
- 自転車の前後に夜間光るものを取り付けるべき。(東京都町会連合会:堀江委員)
- 自転車の接近を音で確認することが困難であるため、自転車に発音装置の整備を義務付けるべき。(東京都盲人福祉協会:笹川委員)

(自転車利用者による定期的な点検・整備)

- 必要性は認識していても面倒等の理由で行われていない点検・整備を努力義務化することは、難しい問題。しかし、自分の自転車への関心を高める機会を作り、点検・整備の重要性を啓蒙する機会を増やすことには賛成。(佐滝委員)
- 自転車安全教室等で、自転車の整備についても必ず教えるべき。自転車の点検・整備を個人個人の習慣として定着させることが必要。(日本交通安全教育普及協会:川口委員)
- 自転車の定期的な点検・整備の促進は、自転車の安全性の確保のために必要不可欠であり、条例の中で努力義務化すべき。(日本交通管理技術協会:川野委員)

(指導・取締り)

- 整備不良車両の定期的な指導・取締りは必要。(東京都トラック協会:井出委員)

【日頃感じていること、行政への要望事項等】

(全般的事項)

- たまにしか自転車に乗らない人は、整備がおろそかになりがち。自転車販売店で気軽に点検してもらえようような仕組みが必要。(佐滝委員)
- 自転車のスピードが出すぎる。(東京タクシー協会:稲田委員)
- 自転車の夜間無灯火と雨天時の傘利用による片手運転が多い。自転車のルール・マナーの啓蒙は、家庭、学校、地域等社会制度として必要。(東京都トラック協会:井出委員)
- タイヤの空気圧不足の自転車をよく見かけるが、快適さ・安全性の観点から問題。(日本交通安全教育普及協会:川口委員)

- 自分の自転車でも、ブレーキの利きが悪かったり、スポークが緩み後輪が横ぶれした等の経験もあり、定期的な点検・整備の必要性を痛感している。(日本交通管理技術協会:川野委員)
- 粗悪、整備不良自転車の追放が必要。また、規格外自転車の公道通行ルールが必要。(東京国道事務所:渡辺委員)
- 点検整備の義務化も必要。(東京都自転車商組合:新井委員)

(標準点検・整備指針の策定)

- 規制緩和は、何でもありでなく、必要最低限の安全・安心の自主基準に適合していることが大前提。そのような点検整備技術基準の策定は必要。(自転車駐車場工業会:片岡委員)

(安全性の高い自転車の製造)

- 高齢者が利用しやすい安全な自転車の開発・普及が望まれる。(自転車駐車場工業会:片岡委員)
- 盗難自転車が多いので、鍵を改良すべき。(東京都町会連合会:堀江委員)

(指導・取締り)

- ピスト車等の違反自転車については、積極的な取締りが必要。整備不良の自転車についても同様。(東京サイクリング協会:北川委員)

自転車損害賠償保険の普及

【論点ペーパー中「対策の例」に対する意見】

（保険の加入）

- 自転車小売業者による保険加入の推奨・促進は必要。（東京都トラック協会：井出委員）
- 自転車の販売の時点で特に意見を述べない限り、自動的に保険加入とするといったシステムができないか。（日本交通安全教育普及協会：川口委員）
- 現在、TSマーク付帯保険のほか、自転車に特化した保険や自動車保険等の特約としての個人賠償責任保険等が多数あるので、自転車利用者等による保険加入の促進は可能。条例の中で努力義務化すべき。（自転車駐車場工業会：片岡委員、日本交通管理技術協会：川野委員）
- 義務化すべき事項は妥当。（東京国道事務所：渡辺委員）

（保険の広報・啓発）

- 大切なのは、保険に入っていないとどうなるかということを具体的に周知すること。危機感がなければ、わざわざコストをかけて保険に入ろうとはしない。（佐滝委員、自転車駐車場工業会：片岡委員）
- TSマークに保険が付いていること、各種保険が開発されていること、NPO会員に保険が付いていること等を周知すべき。（自転車駐車場工業会：片岡委員）

【日頃感じていること、行政への要望事項等】

（保険の加入）

- 賠償責任保険は、車両利用者の義務であることを意識付けることが必要。（東京サイクリング協会：北川委員）
- 行政の指導も必要。（東京サイクリング協会：北川委員）
- 自転車事故の加害者となった経験がある。保険で相手に賠償したことから、保険の重要性を強く感じている。義務化の方向が望ましい。（佐滝委員）
- 自転車損害賠償保険の加入率が低いのではないか。（東京タクシー協会：稲田委員）
- 自転車も車両という意識を持たせるため、保険加入の啓蒙は必要。（東京都トラック協会：井出委員）
- 自動車と同様に、強制保険とすべき。また、企業も自転車全てについて保険をかけるべき。（東京都町会連合会：堀江委員）
- 高額な損害賠償の請求や訴訟事案が増加しているため、万が一の自転車事故の備えとして、損害賠償責任保険の必要性を痛感している。（日本交通管理技術協会：川野委員）
- 損害賠償保険の義務化も必要。（東京都自転車商組合：新井委員）

（保険の広報・啓発）

- 保険に一切加入していない人はいない。自転車事故もカバーできる賠償保険など、現在ある制度の中で自転車事故がどうカバーされるのか、そういったことを周知していくことが必要。（佐滝委員）
- 「示談交渉」まで保険がカバーしているかどうか極めて重要。自転車の事故は、未成年が加害者・被害者になるケースも多く、事実関係の確認一つとっても車の事故以上に難しい。こうしたことも周知すべき。（佐滝委員）
- 保険を供給する側として、講演会やイベントを通じて、マナーの徹底と怪我や賠償を補償する保険に関

する情報を発信するが、なかなか届かないというのが現実。これからも地道に啓発に取り組むが、関係者が連携した取組になると、より効果が見込める。(日本損害保険協会:西村委員)

- 行政には、広報誌等での保険の啓発に協力してほしい。(日本損害保険協会:西村委員)
- 自転車の社会規範・ルールの広報活動は、行政が推進すべき。(東京都トラック協会:井出委員)
- 自転車利用者に対し、高額賠償請求の事例を紹介することが必要。(東京国道事務所:渡辺委員)

(幅広い保険商品の普及・提供等)

- ユーザーが増えることにより保険制度も改善されていくと思うが、保険会社も社会貢献を意識して取り組むことが必要。(東京サイクリング協会:北川委員)
- 元気な高齢者と、健康増進により医療費削減に貢献する自転車利用者の増加が望ましいが、保険加入に年齢制限を設けている保険会社がある。見直すべきではないか。(自転車駐車場工業会:片岡委員)

(その他)

- 自転車事故の損害賠償が現実に支払われているか。(日本交通安全教育普及協会:川口委員)

ヘルメット着用の促進

【論点ペーパー中「対策の例」に対する意見】

(全般的事項)

- 自動車→自転車→歩行者への交通弱者に対する意識の徹底を図ることが必要。(東京サイクリング協会:北川委員)
- 歩行者はヘルメット着用が義務付けられていないので、自転車利用者も義務化までの必要ない。ただし、ヘルメット着用の有用性のアナウンスは必要。(東京サイクリング協会:北川委員)
- ヘルメット着用は、高齢者や幼児・児童だけの問題ではない。全利用者を対象として(努力)義務化を検討すべき。(佐滝委員)
- 家庭や高齢者に対する啓発活動が社会的に不十分。(東京都トラック協会:井出委員)
- 高齢者のヘルメット着用の義務化は賛成。全ての年齢層にも着用するよう働きかけを強めることが必要。(日本交通安全教育普及協会:川口委員)
- ヘルメット着用・非着用の安全性の説明が必要。(東京国道事務所:渡辺委員)
- 都条例で努力義務を制定すべき。(自転車駐車場工業会:片岡委員)
- 罰則を設けてはどうか。(東京都町会連合会:堀江委員)
- ヘルメット着用が普及しないのは、ヘルメット着用がわずらわしい、保管方法がない等が理由ではないか。課題を調査・分析し、着用方法の検討が必要。(東京都老人クラブ連合会:増田委員)
- 義務化すべき事項は妥当。(東京国道事務所:渡辺委員)
- ヘルメットの着用を含め、徹底することで、安全への意識を持つようになると思う。(東京都公立小学校長会:後藤委員)

(高齢者のヘルメット着用の促進)

- 高齢者のヘルメット着用の促進は、安全教育等を徹底し、ヘルメット着用の機運を醸成させることが必要。(日本交通管理技術協会:川野委員)

【日頃感じていること、行政への要望事項等】

(全般的事項)

- ヘルメットのデザイン面での工夫・改善により抵抗感も薄れる。(東京サイクリング協会:北川委員)
- 現在、ヘルメットをしているのは、子供とスポーツ車の利用者の一部。怪我防止の観点からはヘルメットは必須。夏は暑い、髪形が乱れる等敬遠される要素もあるが、義務化の方向で検討すべき。(佐滝委員)
- ヘルメットの着用率が低い。(東京タクシー協会:稲田委員)
- 登校時はヘルメットを着用するが、それ以外は着用しないことが多い。(東京都トラック協会:井出委員)
- 軽くて利用価値のあるヘルメットの着用を義務化すべき。(東京都町会連合会:堀江委員)
- ヘルメットに蛍光塗料を塗って、視認性を高めるべき。(東京都町会連合会:堀江委員)
- ヘルメット着用は自分の安全を守るために着用するという意識が、希薄。法的義務があるから着用しているというのが一般的意識。(日本交通安全教育普及協会:川口委員)
- アメリカでは12～18歳以下にヘルメット着用を義務付けている州が多いが、全ての年齢にヘルメット着用を義務付けている市町村もある。(日本交通安全教育普及協会:川口委員)
- ヘルメットを着用した幼児を乗せた保護者の自転車や、ヘルメットを着用した子供の自転車をよく見かけ

るようになった。(東京サイクリング協会:北川委員、日本交通管理技術協会:川野委員)

○ 購入補助等を実施している自治体では、着用率が高い。(東京国道事務所:渡辺委員)

自転車の所有者責任と登録制度

(全般的事項)

- 所有者責任の問題の根底は、安価な自転車の流通にある。これには、日本の自転車メーカーが、電動自転車を除いては、価格競争に巻き込まれて敗退し、安価な自転車が大量に輸入されてしまっている状況とは無縁ではない。防犯登録やナンバープレート、デポジットなど、自転車利用者に負担をかける方策だけでは限界がある。(佐滝委員)
- 所有者責任がはっきりしないので、撤去自転車を引き取らない人が多い。放置による交通妨害や危険発生についても同様。自転車の放棄に至っては、現在は、責任の追及しようがない。(自転車駐車場工業会:片岡委員)
- 自転車の所有者責任が希薄な人もいる。(東京タクシー協会:稲田委員)
- 子供の自転車利用に関して、家庭での責任が希薄に感じる。(東京都トラック協会:井出委員)
- 放置自転車があっても、所有者に直接注意することが不可能。また、危険な走行をしている自転車があっても、当局への通報も不可能。(日本交通安全教育普及協会:川口委員)
- 新規購入時の自転車は、ある程度、防犯登録により自転車の所有者の特定は可能と思われるが、譲渡、転居等を伴う自転車については、所有者の特定は、かなり難しいのではないか。(日本交通管理技術協会:川野委員)
- 高価な自転車を除き、近年は自転車への愛着が薄れてきている。(東京国道事務所:渡辺委員)
- 自転車の所有者や利用者まで特定できる制度があると便利。(日本ショッピングセンター協会:原田委員)
- 自転車の所有者が確実に分かる仕組みがあれば、廃棄目的で自転車を放置する者が減るのではないか。(日本ショッピングセンター協会:原田委員)
- 自転車も車両である以上、自動車の登録に準ずるべき。保険も含めて検討すべき。(自転車駐車場工業会:片岡委員)
- 放置自転車の問題の根本は「利用者の社会的責任感の低さ」。(東京バス協会:市橋委員)
- 放置自転車対策には、新たなアイデア・工夫が必要。(東京バス協会:市橋委員)

(防犯登録制度)

- 防犯登録制度には、警察の職務質問の際に、自分のものだと所有を証明できること以外にメリットが感じられない。この制度に手をつけず、新たにナンバープレート制度などに踏み出しても、防犯登録制度がますます形骸化していく。防犯登録制度をどう深めていくのかをまずきちんと議論すべき。(佐滝委員)
- 条例で義務化すべき。(自転車駐車場工業会:片岡委員)
- 防犯登録をする者が多くなったので、防犯だけでなく、被害者救済の面で保険制度の検討が必要。(東京都トラック協会:井出委員)
- 自転車販売業者が、警察と連携して防犯登録する。また、罰則を設ける。(東京都町会連合会:堀江委員)
- 防犯登録制度は継続すべき。(東京タクシー協会:稲田委員)
- 防犯登録制度を放置自転車対策にも利用できるようにすべき。(日本交通安全教育普及協会:川口委員)
- 現行制度の中で、自転車の所有者をある程度特定できるのは、防犯登録制度ではないか。(日本交通

管理技術協会:川野委員)

- 購入から廃棄まで、防犯登録、車体(シリアルNo.)番号、利用者等が一括管理可能な仕組み(フレームに埋め込む電子タグなど)づくりが必要。(東京国道事務所:渡辺委員)
- 防犯登録制度は登録率も高く、盗難被害回復にも非常に有効であるので更に啓発・推進することが重要。(東京都自転車商組合:新井委員)
- 防犯登録の徹底や変更等の義務化が必要。(東京都トラック協会:井出委員、東京商工会議所:小林委員、東京国道事務所:渡辺委員)

(ナンバープレート制度)

- 現在の防犯登録制度でカバーできる。ただし、都道府県単位で個別に管理されていることが問題。(東京サイクリング協会:北川委員)
- ナンバープレート制度が必要だと提起された状況は分かるが、実際に行うには様々な課題がある。①導入するなら日本全国で一斉にやらなければ効果が薄い。日本は、都県境を越える転居も多く、また、長距離のツーリングで、簡単に都県境を越えられる。ナンバーがある自転車とない自転車が境を越えて混在しては、制度の意味があまりない。②籠や泥よけのないスポーツタイプの自転車には、見やすく取り付けられる場所はない。また、取りつけてもすぐに外すことができる構造になる。さらに、日本の自転車の9割以上は海外で生産されているが、海外でナンバープレート制度を導入しているところはないため、製造過程で取り付けるスペースを作るのは難しい。③東京都は7年後のオリンピックに立候補しているが、もし実現し、海外のスポーツ選手やメディア関係者が、ナンバープレートをつけた自転車が走るという世界に例のない様子を見て、それが「所有者に責任を持たせるため」という理由を知ったら、未整備の自転車レーンも合わせて、何と遅れた国だろうと受け取られることは容易に想像できる。

自転車利用者としては、この施策の実現性、実効性は乏しいと感じる。おそらく多くの自転車利用者は違和感を覚えるだろう。(佐滝委員)

- 自転車ナンバープレートは、原付ナンバープレート(縦10cm×横20cm位)より小さ目(5cm×15cm位)で、後部の泥除けに装備できるよう縦長のものをイメージしている。泥除けのない自転車は、サドルから後輪に伸びるフレームに装着すれば良い。要は外部から容易に認識できる形で装着することが肝要。費用はさほどかからないと思われる。(東京バス協会:市橋委員)
- 自動車と同様のナンバープレートを自転車の前後に付け、夜間でも見えるようにし、ひったくり等の防止に役立てるべき。(東京都町会連合会:堀江委員)
- ヘルメット、ウインカー、オートライト、ナンバープレートの導入によって、その分の価格が高くなるのは当然。(東京都町会連合会:堀江委員)
- 賛成(日本交通安全教育普及協会:川口委員)
- ナンバープレート制度は、自転車税があった際の鑑札登録制度のようなイメージと思うが、もし課税の対象であれば、徴収する機関において、かなりの事務の繁雑さが伴うことも予想される。(日本交通管理技術協会:川野委員)
- 制度の必要性は理解。防犯登録制度との関連付けが必要。(東京国道事務所:渡辺委員)
- (自転車の安全利用に関する)問題の根本は「利用者の社会的責任感の低さ」。自転車に対する感覚を180度変える意識改革、社会的責任を負っていることを自覚してもらえるような手立てを講じるべき。安全教育・指導取締りと共に自転車ナンバー登録制度の導入が必要。(東京バス協会:市橋委員)
- 利用者責任の明確化のためには自転車ナンバー登録制度が必要。(東京バス協会:市橋委員)

(デポジット制度)

- 自転車を安易に捨てないための施策としてあり得る。しかし、自転車は家電と違い、大事にする人は、パーツを変えながら20年、30年と乗り続けるし、譲渡なども珍しくない。こうした人にとって、デポジットは、実態としては単にその分の価格の上乗せで終わってしまう可能性があり、家電などと同列にはできない。(佐滝委員)
- 自転車を車両の仲間として正しく明確に取り扱う上で、ナンバープレート制をデポジット制度と組み合わせて制度設計するというのは名案であり、実現化を図るべき。(東京バス協会:市橋委員)
- 放置自転車対策として検討すべき。(東京都トラック協会:井出委員)
- 自転車利用者の講習会を開催し、終了した者には終了カードを渡し、自転車利用のときに持つようにする。(東京都町会連合会:堀江委員)
- 賛成(日本交通安全教育普及協会:川口委員)
- 自転車利用者の責任として、有効な施策の一つ。(日本交通管理技術協会:川野委員)
- 制度の必要性は理解。防犯登録制度、ナンバープレートとの関連付けが必要。(東京国道事務所:渡辺委員)
- デポジットの制度化が必要。(東京都自転車商組合:新井委員)

第1回検討項目等

(全般事項)

- 今回の懇談会は、自転車問題についてとりあえずできることから始めようという正に「対策」のためのもの。自転車を都市交通体系の中でどう位置付けるかという、対策の前提部分のコンセンサスがないうまま、議論が進行している。このため、自転車をどう規制するかという話に傾きがちである。都民の3人に2人が日常的に利用している現実、首都圏直下地震の危険が叫ばれ、大量の帰宅困難者が予想される中で、自転車利用者を増やすことで困難者を少しでも減らすことができないかといった防災上の視点、あるいは環境や健康面からも、自転車の位置付けを改めて考え、その位置付けに近づけるために、自転車にどんな走行環境を提供すべきかといった視点がなければ、結局、自転車を歩道と車道のはざまに押し込めるだけで、自動車中心の東京の都市構造は変わらない。この懇談会で、こうした議論ができないのであれば、別の場できちんと行う必要がある。(佐滝委員)
- 第1回のメインテーマは、交通ルールの遵守と放置自転車の改善。自転車利用促進は、安全安心・環境・健康がキーワード。放置自転車問題には、もっと時間を割くべきだったが、その大前提に、交通ルールの正しい理解の周知が必要と思い、これをメインに話した。第2回は、走行空間確保と自転車の安全性などで、誰もが安全・快適に自転車を使えて、それが環境にも健康にもつながることを実現するための環境整備と受け止めている。このような走行空間が確保されれば、交通手段としての自転車は単なる端末交通ではなくなり、その結果、どこに止めるのが良いか＝自転車整備場所と設置主体の変化＝も考えられる。また、新しい公共自転車(都市型レンタサイクル)の導入も考えられる。それが、東京都の総合的に世界の交通・環境モデル都市になってゆくことに、つながって行ければと祈っている。(自転車駐車場工業会:片岡委員)

(社) 東京都肢体不自由児者父母の会連合会からのご意見

交通ルールの遵守・マナーの向上

【論点ペーパー中「対策の例」に対する意見】

- 安全教育を行う際、車いすの介助をしている者は、横から出てくる自転車に気付きにくい点を併せて指導してほしい。また自転車事故が最多である20代、30代に対する対策がほとんどされていないように思う。

【日頃感じていること、行政への要望事項等】

- スピードの出し過ぎや携帯電話を使いながらの走行、飛び出しなどマナーが守られていない。車いす、バギーなど後ろを確認しにくい対象者にとっては恐怖を感じる。特に夕方以降は怖い。
- 小中高校における教育責任義務化。マナー教育の徹底。学校と警察による指導連携義務化。自転車走行法律整備確立化。「自転車マナー向上週間」などを設けて広く一般にアピールしてほしい。
- 車いすで歩道を通ると、自転車とすれ違うのは難しい程狭い場所がよくある。自転車は車道及び自転車走行レーンを走ることを徹底してほしい。マスコミと連携して弱者(車いす、高齢者、幼児など)からみた危険自転車を扱ってほしい。

放置自転車の改善

【論点ペーパー中「対策の例」に対する意見】

- 駐輪場の確保も大切だが、登録、保管の明確化が必要だと思う。

【日頃感じていること、行政への要望事項等】

- 各町会、自治会、商店街がまとまり、放置場所の確保と管理を行ってほしい。スーパー、コンビニ、ドラッグストアやファミレスなどのそばに自転車がたくさん止まっている。これらに駐輪場を整備させてほしい。また歩道橋の下などに放置自転車が置かれ、通行の妨げになっていることが多い。
- 駐輪場の整備、登録保管の明確化、レンタル自転車の拡充。
- 放置自転車が歩道をふさいでいるため、車いすが車道に降りなければならないことがあり本当に危険を感じている。

安全な走行空間確保

【論点ペーパー中「対策の例」に対する意見】

- 車が通れない自転車道網を思い切って作ってほしい。

【日頃感じていること、行政への要望事項等】

- 違法駐車、交通量の多い車道を自転車が走ることは危険を感じている。自転車専用レーンが必要。商店街における自転車走行の禁止を推進してほしい。
- 歩道と車道の段差が大きく、傾斜もあり車いす操作がとてもしづらい。そのような環境整備は声を出しても一向に変わらない。商店街における自転車乗り入れ禁止の条例化を進めてほしい。自転車道、自転車専用レーンの設置を進めてほしい。

自転車の安全性向上

【論点ペーパー中「対策の例」に対する意見】

- オートライト、ウインカーは「義務」にしてほしい。

【日頃感じていること、行政への要望事項等】

- 整備不良の自転車(ブレーキ音、ランプ切れなど)が多いと思う。小中高校など教育現場での指導を徹底し、法律化してほしい。

自転車損害賠償保険の普及

【論点ペーパー中「対策の例」に対する意見】

- 努力義務ではなく義務に。

【日頃感じていること、行政への要望事項等】

- 自分が被害者になることは考えるが、加害者になることはあまり考えていなかった。これを踏まえ、自転車購入時に保険加入を義務化したらどうか。
- 自転車購入時に保険加入の義務化を進めてほしい。

ヘルメット着用の促進

【論点ペーパー中「対策の例」に対する意見】

- 高齢者だけではなく全員がヘルメットをすれば「恥ずかしいからヘルメットをしない」ことがなくなるのかもしれない。

【日頃感じていること、行政への要望事項等】

- ヘルメット着用義務化も検討する必要があるのかもしれない。
- 以前よりヘルメットをつけて自転車に乗っている人が増えたが、子供を一人、二人と乗せているお母さんが、子供たちにはヘルメットを着用させているのに、本人は未着用なことがとても多いと思う。

普通自転車の通行場所

基本ルール

【車道通行が原則】

- ・ 自転車道があれば、当該自転車道を通行
- ・ 自転車レーン（普通自転車専用通行帯）があれば、当該レーンを通行
- ※道路の状況等でやむを得ない場合等は、車道や歩道も可（▲）

（車道以外の道路を通行できる条件）

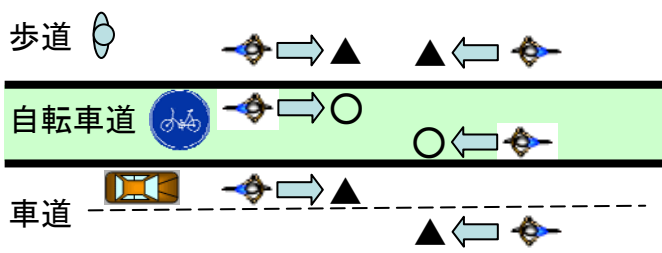
- ・ 路側帯：著しく歩行者の通行を妨げることがないとき（△₂）。
- ・ 歩道：次の条件のいずれかを満たすとき（△₃）。
 - 道路標識等により歩道通行可とされているとき。
 - 車道通行が危険と法令で認められている者（児童、高齢者、障害者等）であるとき。
 - 安全を確保するため歩道通行がやむを得ないと認められるとき。

※路側帯では「歩行者の通行を妨げないような速度と方法で通行」。歩道では「車道寄りの部分を徐行」が原則。

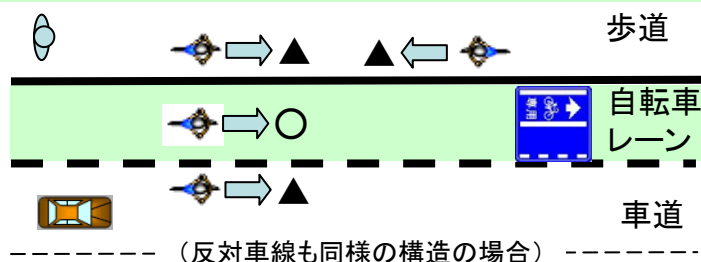
通行例

【凡例】 ○：原則 ▲・△₂・△₃：条件を満たせば可（違いは、上を参照）

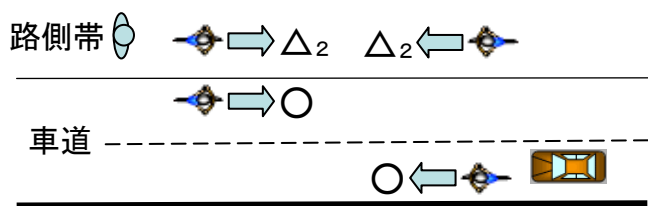
①A車道・自転車道・歩道がある道路



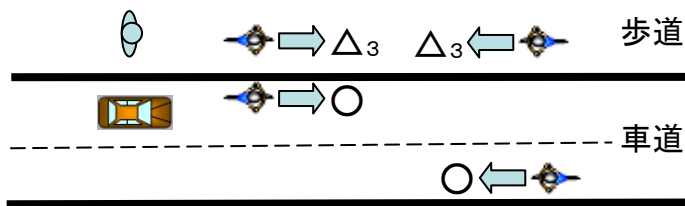
①B車道(自転車レーンあり)・歩道がある道路



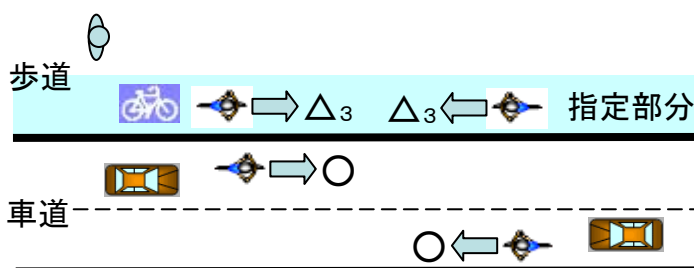
②車道・路側帯がある道路



③A車道・歩道がある道路

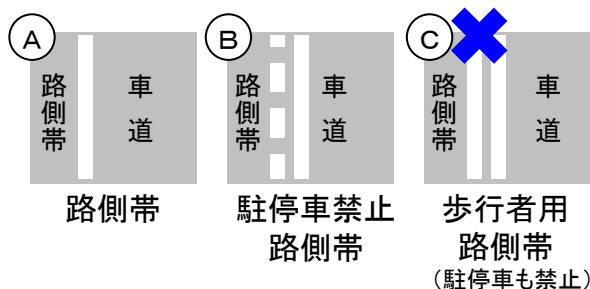


③B車道・歩道(普通自転車の通行部分の指定あり)がある道路



路側帯について

路側帯には、次の3つがあるが、自転車 jalur側帯を通行できるのは、AとBのみである。



普通自転車の通行場所(道路交通法の主な関係規定)

①A 車道・自転車道・歩道がある道路

第63条の3 普通自転車は、自転車道が設けられている道路においては、自転車道以外の車道を横断する場合及び道路の状況その他の事情によりやむを得ない場合を除き、自転車道を通行しなければならない。

※例外(下線部分)の例:道路工事等

①B 車道(自転車レーンあり)・歩道がある道路

第20条(第1項略)

2 車両は、車両通行帯の設けられた道路において、道路標識等により前項に規定する通行の区分と異なる通行の区分が指定されているときは、当該通行の区分に従い、当該車両通行帯を通行しなければならない。

(注:下記命令参照)

3 車両は、道路の状況その他の事情によりやむを得ないときは、前2項の規定によらないことができる。

※例外(下線部分)の例:道路工事等

道路標識、区画線及び道路標示に関する命令 別表第1「普通自転車専用通行帯」の項



(標識が表示する意味)

道路交通法第20条第2項の道路標識により、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯を指定すること。

② 車道・路側帯がある道路

第17条 車両は、歩道又は路側帯と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない。

第17条の2 軽車両は、前条第1項の規定にかかわらず、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、路側帯(軽車両の通行を禁止することを表示する道路標示によって区画されたものを除く。)を通行することができる。

2 前項の場合において、軽車両は、歩行者の通行を妨げないような速度と方法で進行しなければならない。

③A 車道・歩道がある道路 ③B 車道・歩道(普通自転車の通行部分の指定あり)がある道路

第17条 車両は、歩道又は路側帯と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない。

第63条の4 普通自転車は、次に掲げるときは、第17条第1項の規定にかかわらず、歩道を通行することができる。ただし、警察官等が歩行者の安全を確保するため必要があると認めて当該歩道を通行してはならない旨を指示したときは、この限りでない。

一 道路標識等により普通自転車が当該歩道を通行することができることとされているとき。

二 当該普通自転車の運転者が、児童、幼児その他の普通自転車により車道を通行することが危険であると認められるものとして政令で定める者であるとき。

三 前二号に掲げるもののほか、車道又は交通の状況に照らして当該普通自転車の通行の安全を確保するため当該普通自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき。

※例外(下線部分)の例:道路工事、連続した駐車車両等のため車道通行が困難な場所を通行する場合、著しく自動車等の交通量が多く、かつ、車道の幅が狭い等のために自動車等との接触事故の危険がある場合等

2 前項の場合において、普通自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの部分(普通自転車通行指定部分があるときは、当該普通自転車通行指定部分)を徐行しなければならないが、また、普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。ただし、普通自転車通行指定部分については、当該普通自転車通行指定部分を通行し、又は通行しようとする歩行者がないときは、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行することができる。

※法令の条文は、必要箇所以外は適宜省略している。

自転車ナビマーク

- 警視庁が、自転車が通行すべき部分と進行すべき方向を路面に表示するための法定外表示として、「自転車ナビマーク」を導入
- ナビマークの形状・表示する意味



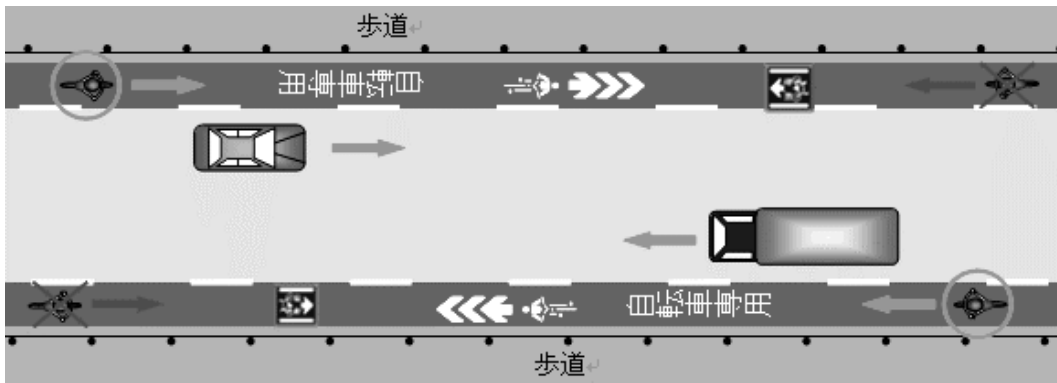
表示する意味

- 自転車が通行すべき部分及び進行すべき方向を明示するもの
- 自転車は、矢印の方向に進行(逆行不可)。
- ※ この表示は法令に定めのない、いわゆる法定外表示であり、この表示自体には新たな交通方法を指定する意味はない(通行方法については法定又は道路標識等の交通規制に従うこととなる。)

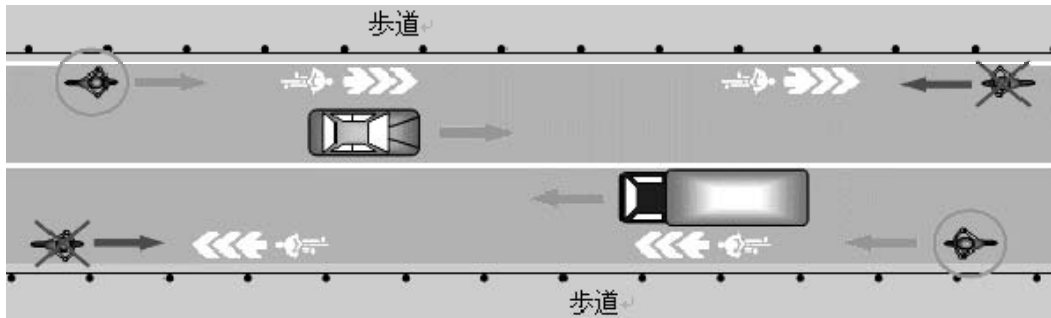
- 自転車ナビマークを設置する場所
道路における次の場所への表示を予定
 - ・ 自転車道
 - ・ 普通自転車専用通行帯（自転車レーン）
 - ・ 車道の左側端
 - ・ 歩道のうち、普通自転車の歩道通行部分の指定のある場所
- 設置計画
自転車の通行環境のモデル地区において設置を行い、その設置効果を踏まえながら順次推進。

○ 自転車ナビマークの設置例と自転車の通行方法

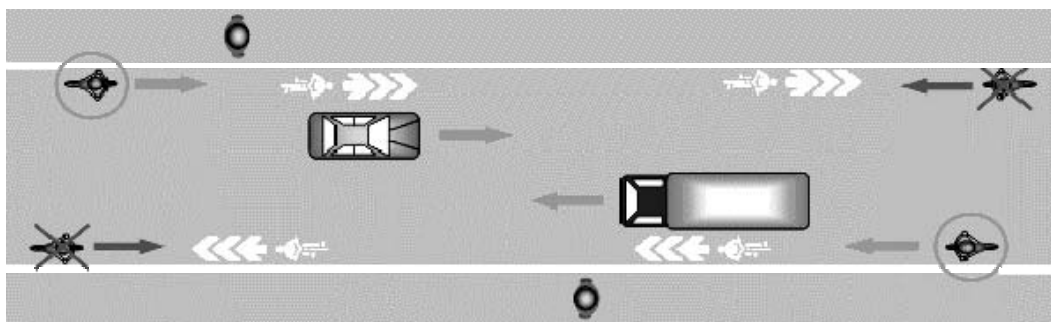
① 自転車専用通行帯（自転車レーン）の場合



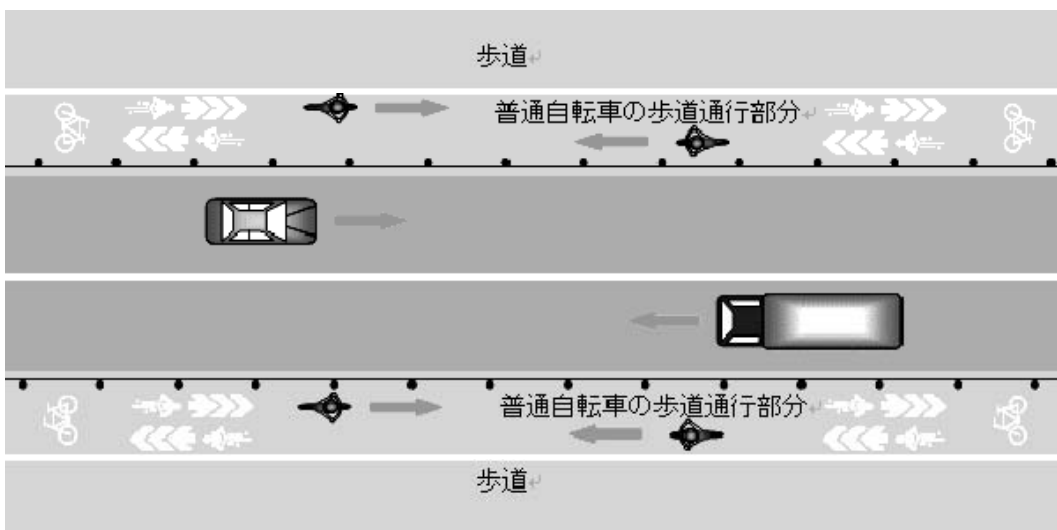
② 車道の場合



③ 路側帯のある道路の場合



④ 普通自転車の歩道通行部分の指定のある歩道の場合



※ 車道と異なり、歩道では自転車が左側通行しなければならないという規定はないが、歩道における交通秩序の整序化を図るため、自転車が普通自転車の歩道通行部分を左側通行することとなるよう、表示する。

都道における自転車走行空間の整備方針 (『2020年の東京』への実行プログラム 2012)より)

- 2020年に目指すべき姿
都道における自転車走行空間が200km整備され、歩行者、自転車、自動車
が安全で快適に通行できる道路交通を実現する。
- 現 状
区 部：平和橋通りや環状6号線など83.5km整備
多摩地域：東八道路など32.9km整備

【東八道路】



- 今後3カ年の事業展開
自転車交通量が多く安全性を向上させる必要がある区間(白山通りなど)、
観光施設を結ぶ区間(浅草通り)等13路線37kmを整備する。

	平成23年度まで (見込み)	年次計画			3年後の 到達目標
		24年度	25年度	26年度	
区部・多摩地域における 自転車走行空間の整備	区部 83.5km	4.6km	6.5km	4.8km	区部 99.4km整備
	多摩地域 32.9km	2.9km	2.4km	15.7km	多摩地域 53.9km整備

歩行者、自転車、安全で快適に通行できる道づくり

広い歩道や車道の一部を活用し、多様な手法を用いて自転車走行空間の整備を進めています。

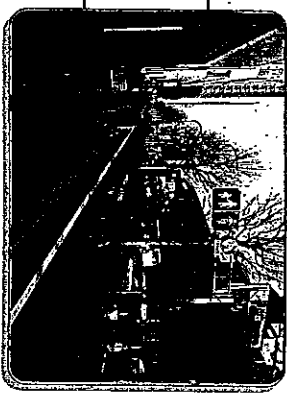
自転車走行空間の整備手法

自転車歩行者道
(構造的分離)
歩行者と自転車の通行部分を植栽等により分離。



整備事例
第八道路 調布市深大寺東町
(写真左上)

自転車歩行者道
(視覚的分離)
歩行者と自転車の通行部分を塗装の色分けにより分離。



整備事例
外堀通り 文京区後楽
(写真右上)

自転車レーン
車道の左側を青色に着色し、自転車の通行部分を明示。



整備事例
旧玉川水道道路 渋谷区笹塚
(写真左下)

自転車歩行者専用道路
車道とは独立して設けられる専用道路。



整備事例
多摩湖自転車道 東村山市萩山町
(写真右下)

概要

自転車は、広く都民に利用される重要な交通手段の一つであり、買い物などの日常的利用や通勤・通学、サイクリングなど、自転車の利用が拡大しています。
こうした中、東京都では、「10年後の東京」への実行プログラムに基づき、安全で快適に走行ことのできる自転車走行空間の整備を進めています。

整備実績 (平成22年度末)

- (1) 水道敷や河川敷等を利用した自転車道の整備 → 44.4 km
- (2) 広い歩道に対する自転車走行空間の整備 → 48.8 km
- (3) 車道を活用した自転車レーンの整備 → 6.8 km

10年後の東京への実行プログラム△2011

～平成23年度から平成25年度までの3か年計画～
・自転車交通量が多く安全性を向上させる必要がある区間(白山通りなど)、暫時的施設を結ぶ区間(浅草通り)等10路線31kmで自転車走行空間を整備します。
・このうち、永代通り等5路線19kmで、無電柱化・歩道の「VUP」化・自転車走行空間整備を一体的に実施し、安全で快適な歩行空間を整備します。

自転車安全利用五則

～正しいルールを知り、安全に自転車を利用しましょう～

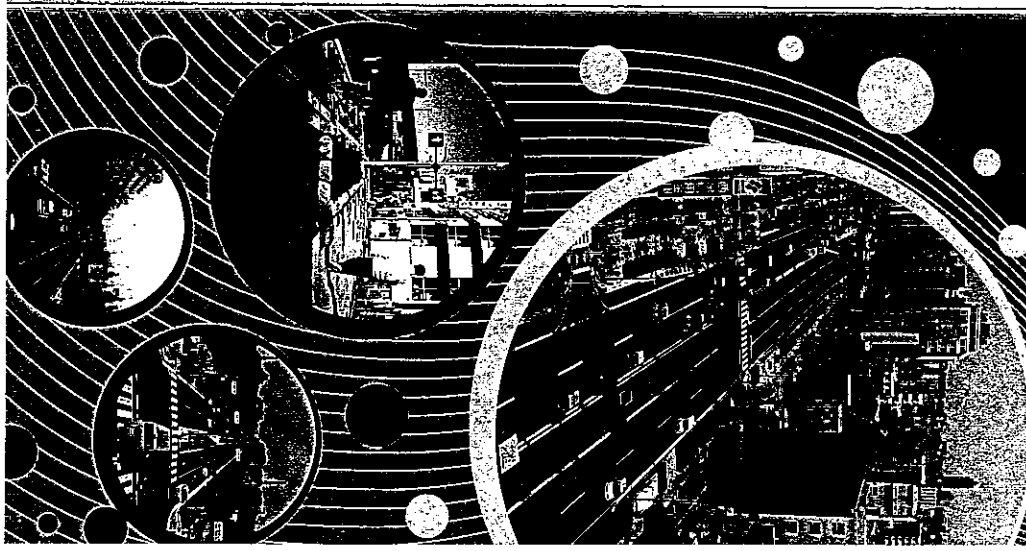
- 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 車道は左側を通行(右側通行は禁止)
- 歩道は歩行者優先で、自転車は車道寄りを行
- 安全ルールを守る
- ・飲酒運転の禁止(罰則:5年以下の懲役又は100万円以下の罰金)
※酒に酔った状態で運転した場合は
二人乗りの禁止(罰則:2万円以下の罰金又は科料)
- ・並進の禁止(罰則:2万円以下の罰金又は科料)
- ・夜間はライトを点灯(罰則:5万円以下の罰金)
- ・居号を守る(罰則:3ヶ月以下の懲役又は5万円以下の罰金)
- ・交差点での一時停止と安全確認
- ・発進し運転、自転車携帯電話を使用しなから
(画像注釈も含む)等の運転(罰則:5万円以下の罰金)
- 子どもはヘルメットを着用

問い合わせ先 道路環境部安全企画課 TEL. 03-5320-5277

まじゅり

9/10月

特集 自転車走行空間の整備



民間駐輪場の設置・利用状況の例

○ 東京スカイツリータウン（平成 24 年 6 月 24 日（日））

・ 駐輪場への案内



・ 駐輪場の利用状況

（1階）



（2階）



・ 駐輪料金

最初の 2 時間無料

無料以降：下段ラック 1 時間ごとに 50 円 上段ラック 4 時間ごとに 50 円

・周辺の放置自転車の状況
(周辺の大通り)



(周辺の路地)



・ 概 括

- 駐輪場は、とめるつもりで探せば、案内もあり、すぐに見つけることができる。
- 駐輪場の1階と2階では、利用状況に大きな差があった。2階はほとんど利用されていない（利用料金は、1階も2階も同じ。）。また、同じ1階でも、上段ラックは、下段ラックに比べてあまり利用されていない（利用料金には差があり、上段ラックの方が低額）。
- 周辺の大通りには、放置禁止区域の看板と駐輪場の案内表示板があるにもかかわらず、特定の店舗の前などで、放置自転車が見られた。また、路地には、地域住民がアパートの前にとめていると思われる自転車も含め、放置自転車が多数あった。

○ 渋谷ヒカリエ（平成 24 年 6 月 23 日（土））

・ 駐輪場への案内



・ 駐輪場の利用状況



・ 駐輪料金

最初の 2 時間無料

無料以降： 4 時間ごとに 100 円

・ 周辺の放置自転車の状況



自転車の安全基準の例 ～BAAマーク・TSマーク～

安全基準の例： BAAマーク

(制度運営主体)

一般社団法人 自転車協会

(制度概要)

BAAマークを貼付しようとする自転車の型式について、自転車協会が定めた「自転車安全基準」に基づき、特に安全性に影響の高い項目については自転車協会の認定した検査機関で検査を受けて合格し、その他の項目については製造事業者又は輸入事業者が自ら確認した上で、その旨を自転車協会に書類で提出したときに、その証としてBAAマークを貼付するもの。

(主な試験項目)

次に掲げるような各種試験等を実施し、自転車安全基準で規定された強度、性能等を有していることを検査する。

- フレームの強度試験
- 前ホーク耐久試験
- ハンドル衝撃試験
- ブレーキ制動性能試験
- 灯火及びリフレクターの性能
- 駆動部の動的試験



(その他)

事業者がBAAマークを貼付する場合は、生産物賠償責任保険（PL保険）に加入することを義務付けており、製造上の欠陥で事故が発生した場合も当該事業者の責任で補償される。

点検・整備基準の例： TSマーク

(制度運営主体)

公益財団法人 日本交通管理技術協会

(制度概要)

個々の自転車について、日本交通管理技術協会が定めた「普通自転車の点検整備基準」に基づき、自転車安全整備店の自転車安全整備士が、点検・整備を行い、その自転車が道路交通法令等に定める安全な普通自転車であることを確認したときに、その証としてTSマーク（傷害保険・賠償責任保険付）を貼付するもの。

(主な点検整備項目)

次に掲げるような項目について普通自転車としての構造及び性能を満たしているか点検し、必要に応じて整備する。

- 車体の大きさ・構造
- 部品の取付け（取付位置、変形の有無、固定力等）
- ブレーキ制動性能
- タイヤの状態（磨耗状況、空気圧等）
- 安全付属部品（リフレクター、前照灯、警音器等）の性能等



(その他)

点検整備済みの普通自転車にTSマークを貼付することで、付帯保険（有効期間1年）に加入することができる。付帯保険では、最大2,000万円の賠償責任を補償する。

自転車関係の保険の例

	補償内容				対象	費用	その他
	賠償責任補償	死亡・傷害補償	入院補償	その他			
特定の車両に付加された保険							
TSマーク付帯保険	【青色TSマーク】 死亡又は重度(1～7級) 1,000万円 【赤色TSマーク】 死亡又は重度(1～7級) 2,000万円	【青色TSマーク】 死亡又は重度(1～4級) 30万円 【赤色TSマーク】 死亡又は重度(1～4級) 100万円	【青色TSマーク】 入院(15日以上) 1万円 【赤色TSマーク】 入院(15日以上) 10万円	—	点検年月日と自転車安全整備士番号が記載された保険有効期間中のTSマーク貼付自転車に搭乗中の人が対象 (参考) ●平成22年度TSマーク交付総数 1,482,316枚(青:48.1% 赤:51.9%)	自転車の点検・整備料	①保険の有効期間は、TSマークに記載されている点検日から1年間 ②平成22年中のTSマーク付帯保険金支払い該当事故は、259件(内訳) ○死亡・重度後遺障害事故20件 ○入院見舞金事故229件 ○賠償責任事故10件
特に自転車に特化した保険							
A社	5,000万円	213万円	—	—	JCA賛助会員 ※会員になると自動的に保険に加入	5,000円(個人会員料:各年度)	※自転車乗用中の事故に限る。 ※追加保険料(年3,000円)を払うことで、死亡保障、傷害補償及び入院補償を強化することができる。
B社	1,000万円 ※日常生活賠償特約	450万円 ※自転車に係る事故のみ補償	—	—	加入者本人	年1,070円(月払い100円)	
傷害保険と一緒に加入する保険							
C社	3,000万円	死亡500万円 障害15～500万円	日額3千円	手術内容に応じて、入院日額の10～40倍 通院日額1千円	加入者本人 ※賠償責任補償は、プランにかかわらず家族も対象	月610円(年換算7,320円)	※オフタイムコース本人型Aプラン 就業中の危険補償対象外特約付帯 インターネット割引15%適用の場合
D社	1億円	500万円～3,000万円	日額2千円～1万円	通院日額1千円～5千円	本人プラン、夫婦プラン及び家族プランに応じて。 ※賠償責任補償は、プランにかかわらず家族も対象	個人プラン 年5,350～25,770円 夫婦プラン 年8,140～34,920円 家族タイプ 年13,410～50,320円	
E社	3,000万円	200万円～500万円	日額1,500～3,000円	通院日額500円～1,000円	本人タイプ、夫婦タイプ及び家族タイプに応じて。 ※賠償責任補償は、プランにかかわらず家族も対象	個人プラン 月510円(年換算6,120円) 夫婦プラン 月680円(年換算8,160円) 家族タイプ 月900円(年換算10,800円)	

	補償内容				対象	費用	その他
	賠償責任補償	死亡・傷害補償	入院補償	その他			
F 社	1億円	400万円	日額6千円	手術内容に応じて、入院日額の10～40倍	お1人様プラン(本人型・本人以外型)、ご夫婦プラン及びご家族プランに応じて。 ※賠償責任補償は、プランにかかわらず家族も対象	お1人様プラン 年4,760円 ご夫婦プラン 年7,000円 ご家族プラン 年11,720円	
G 社	5,000万円～1億円	300～400万円 ※交通事故を補償	日額4～6千円 一時金0～5万円	通院日額2千円、弁護士費用等300万円 ※いずれも最も高いプランのみ	本人タイプ、夫婦タイプ及び家族タイプに応じて。 ※賠償責任補償は、本人タイプ以外は、家族も対象	本人タイプ 年3,260～10,080円 夫婦タイプ 年4,920～14,220円 家族タイプ 年8,150～21,480円	
自動車保険と一緒に加入する保険							
H 社	無制限	—	—	対物賠償額は、設定可	記名被保険者 (自動車保険に自動でセット)	—	記名被保険者が自転車を運転しているときに生じた対人賠償・対物賠償に関する事故につき、対人賠償保険・対物賠償保険の規定を適用して補償する特約。全契約に自動的にセット。保険金額は、対人賠償保険・対物賠償保険で設定されている額と同額。
I 社	無制限	—	—	示談交渉サービスセット 対物賠償あり	記名被保険者及び家族 (自動車保険に任意でセット)	特約部分は、年約1,200円	家族も対象
クレジットカードの特約							
J 社	1億円	—	—	訴訟費用、弁護士費用も補償	カード会員の加入者及び家族	月240円(年換算2,880円)	
K 社	1億円	—	—	—	カード会員及び家族	月200円(年換算2,400円)	

※家族は、本人又は配偶者と「同居の親族(6親等内の血族、3親等内の姻族)」及び「別居の未婚(婚姻歴のないこと)の子」

(参考)自賠責保険の例					
車種	補償内容		対象	費用	その他
自家用自動車	・傷害 120万円/人 ・後遺障害 75万円～4,000万円(障害等級に応じて) ・死亡 3,000万円/人		被保険自動車の保有者及びその運転者	3年 30,910円(年換算約10,300円) 2年 22,470円(年換算約11,200円)	ひき逃げや無保険者による事故についても、自賠責の支払い基準に準じた額を政府が補填する制度あり。
原動機付自転車(125CC以下)				5年 14,070円(年換算約2,800円) 3年 10,580円(年換算約3,500円) 2年 8,790円(年換算約4,400円)	

ヘルメットの購入・着用に関するインセンティブの例

(都内の取組)

幼児・児童用ヘルメットの購入補助等

幼児・児童を対象とするヘルメットの購入補助や支給を行っている。

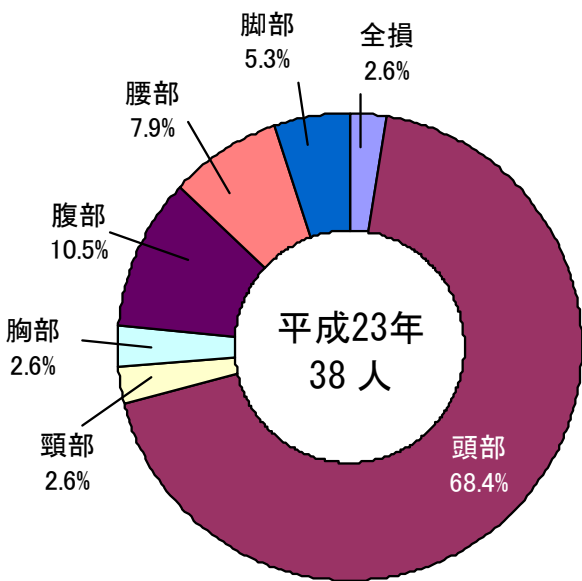
【平成 22 年度末現在：8 区市】

(他県の例)

ヘルメット着用者に対する特典の付与

栃木県警察と飲食店が覚書を締結し、ヘルメットを着用して自転車で来店した者に対して、当該飲食店がソフトドリンク 1 杯を無料で提供している。

東京都における自転車乗用中死者の損傷主部位の割合等（平成 23 年）



年齢層	死者数	損傷主部位が頭部	
		人数	占める割合
未成年	1	1	100%
20歳代	4	2	50.0%
30歳代	3	2	66.7%
40歳代	1	1	100%
50歳代	7	6	85.7%
60歳代	10	5	50.0%
70歳以上	12	9	75.0%
合計等	38	26	68.4%

自転車の所有者責任、登録制度についての論点整理

1 防犯登録制度

- 自転車販売店において利用者情報を登録し、車体に登録シールを貼付（法律上の義務）
 - ・ 所有者の特定、盗難被害の早期回復に一定の効果
 - ・ 通信販売での購入、知人からの譲受けの際の新規登録や、転居等をした場合の変更手続、抹消登録がほとんどされていない等の課題
（都内の自転車台数は推計約 900 万台、警視庁の防犯登録データは約 1800 万台分）
 - ・ 罰則等の強制力がない制度であり、広報啓発等のソフトな手法だけでは、登録率を 100%にするのは困難

*以下は、登録率 100%の厳格な制度があって初めて機能する制度

2 ナンバープレート制度

- 登録の際に車体固有の識別番号を付与し、その番号を周囲から容易に識別できるように表示する制度（自動車のナンバープレート制度と同様）
 - ・ ルール違反等の自転車があっても、その利用者が外部からは特定できない現状
 - ・ 自転車所有者の社会的な責任感を醸成、ルールの遵守・マナーの向上への期待
 - ・ ナンバープレートの形状、取付方法、コスト等について検討が必要

3 デポジット（預け金）制度

- 車体購入時に一定金額を預け、車体を適切に廃棄した場合には返金する制度
 - ・ 車体価格が安いから放置され、撤去されても引取りに来ない現状
（市区町村が年間約 70 万台を撤去、うち引取りに来ない割合は約 40%）
 - ・ 預け金の額だけ車体の経済的価値が高まることで、そもそも放置しない、撤去されても引き取りに来るなど、自転車を大切に扱うことへの期待
 - ・ 最終的には返金されるとはいえ、（安い自転車ほど）購入時の負担

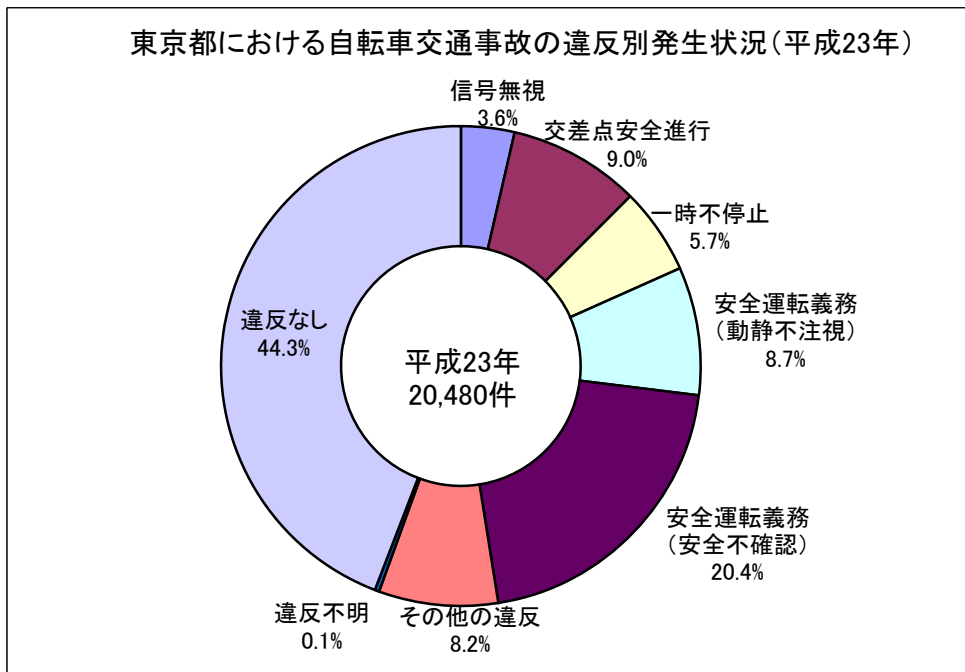
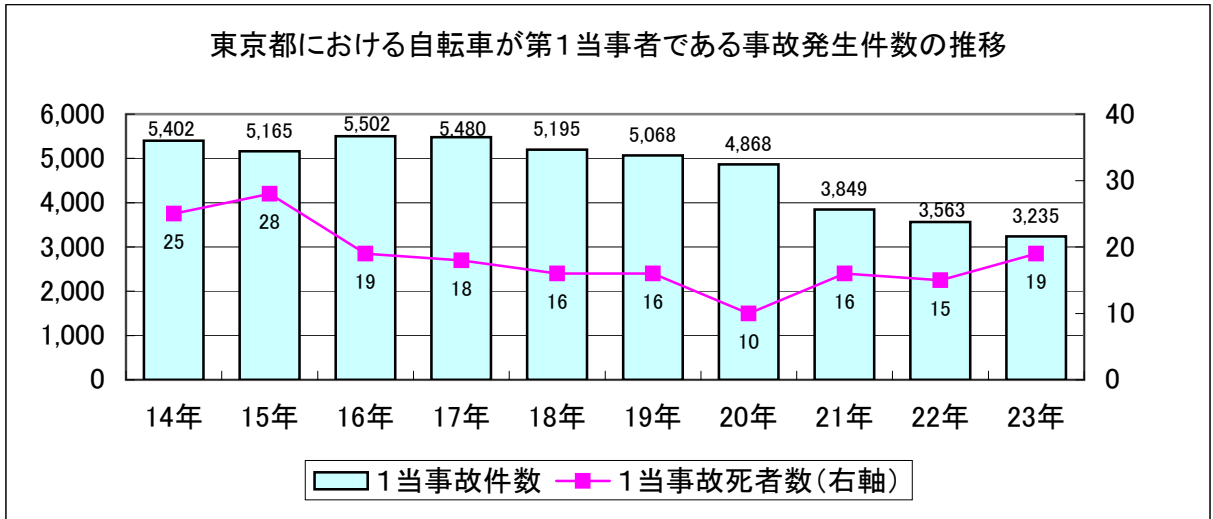
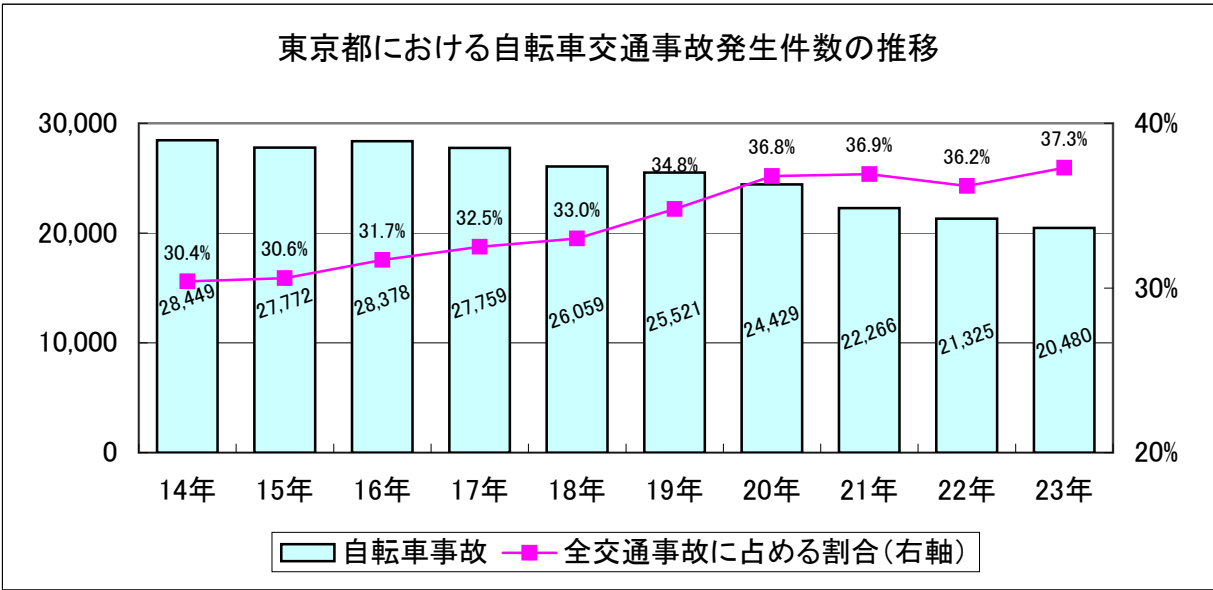
東京都における自転車関係の基本的な統計

- **自転車保有台数（平成20年）**【平成22年1月自転車産業基礎資料（社）自転車協会から】
約8,999千台（全国約69,100千台に占める割合：13%）
（10年前(H10)：約6,987千台（同：11%））
- **交通事故発生件数（平成23年）**
51,477件（全国691,937件に占める割合：7.4%）
（10年前(H13)：90,012件（同：9.5%））
- **自転車交通事故発生件数（平成23年）**
19,209件（全国144,018件に占める割合：13.3%）
（10年前(H13)：26,696件（同：15.2%））
 - ・ 交通事故における自転車関与率（平成23年）
37.3%（全国20.8%）
（10年前(H13)：29.7%（同：18.5%））
 - ・ 歩行者対自転車事故件数（平成23年）
1,010件（全国2,801件に占める割合：36.1%）
（10年前(H13)：887件（同：49.1%））
- **自転車乗用中死者数（平成23年）**
38人

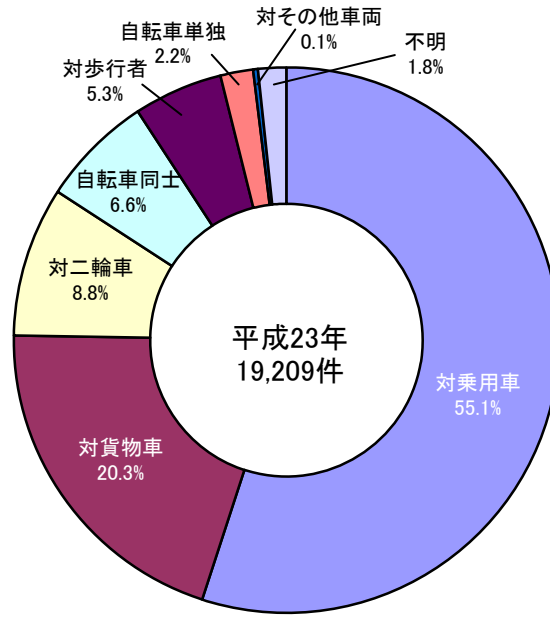
都内の交通事故死者数215人に占める割合：17.7%
全国の自転車乗用中死者数628人に占める割合：6.1%

 （10年前(H13)：53人（都内同：14.8% 全国同：5.3%））
- **防犯登録台数（平成22年）**
約1,807万台（10年前(H12)：約1,007万台）
- **放置自転車台数（平成22年）**
約4.8万台（10年前(H12)：約20万台）
- **区市町村が放置自転車対策に要している経費（平成22年度予算）**
約171億円（10年前(H12)：約124億円）
- **放置自転車の撤去・処分・返還台数（平成21年度）**
撤去：約73万4千台（10年前(H11)：約77万1千台）
処分：約31万3千台（10年前(H11)：約31万9千台）
返還：約46万3千台（10年前(H11)：約46万2千台）
- **都道における自転車走行空間※の整備状況（平成22年度末現在）**
約100km（都道に占める割合：4.3%）
※ 歩行者、自転車等がともに安全で快適に通行できるよう、歩道内での構造的・視覚的分離や車道の一部を利用した自転車レーンの設置など、多様な手法によって整備される自転車の通行部分

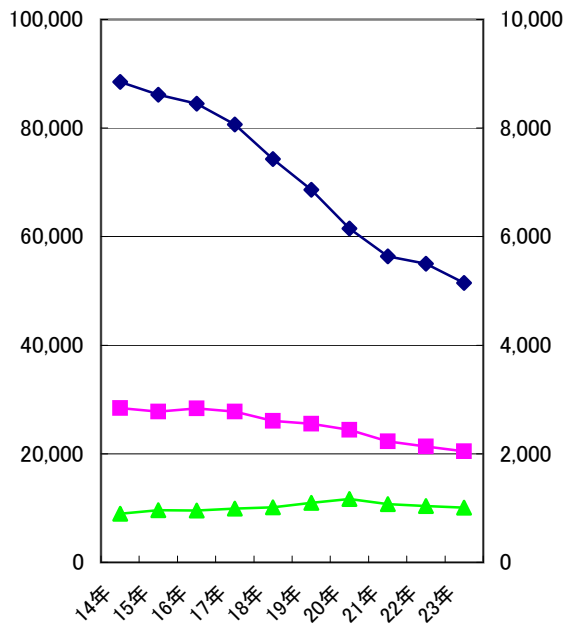
東京都における自転車関係事故統計



東京都における自転車交通事故の相手当事者の状況(平成23年)

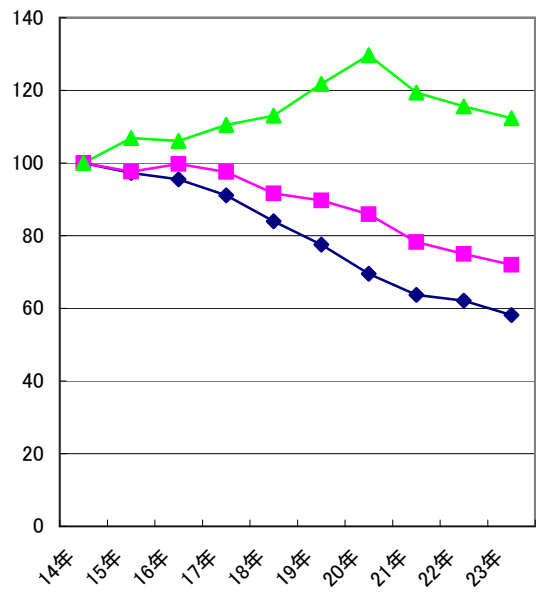


東京都における自転車交通事故件数の推移



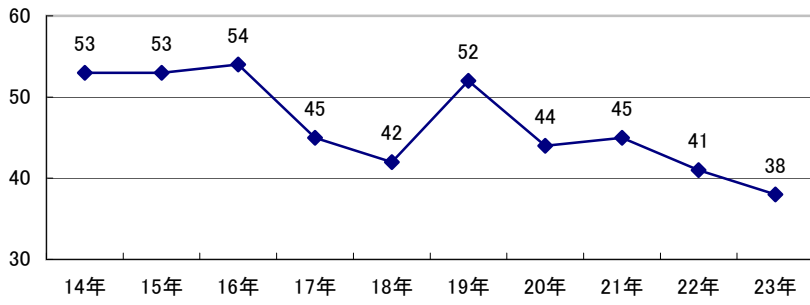
◆ 全交通事故数
 ■ うち自転車事故総数
 ▲ うち歩行者対自転車事故(右軸)

東京都における自転車交通事故件数の推移 平成14年を100とした指数

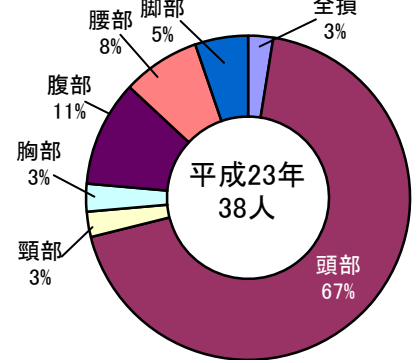


◆ 全交通事故数
 ■ うち自転車事故総数
 ▲ うち歩行者対自転車事故

東京都における自転車乗用中死者数の推移



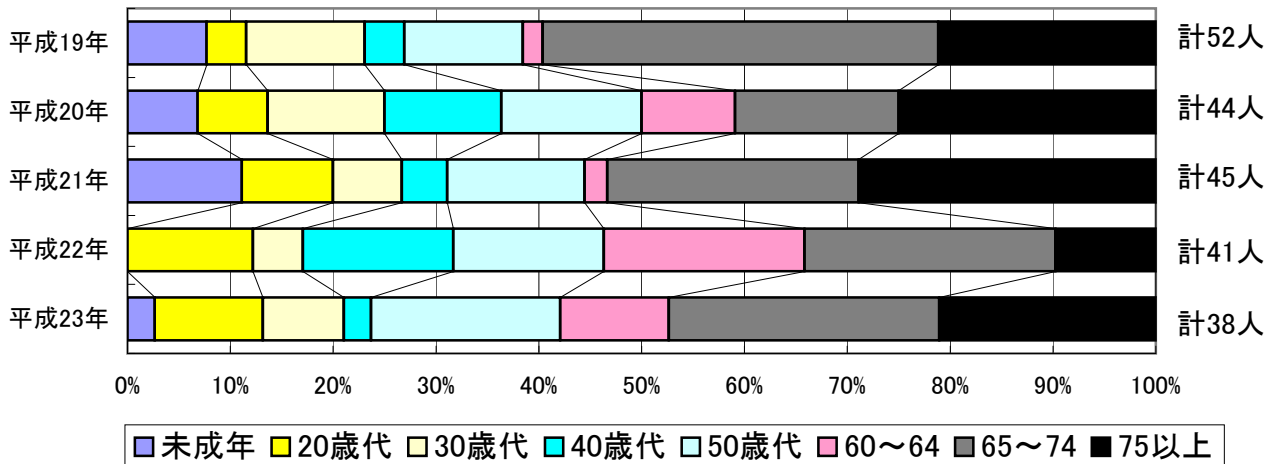
東京都における自転車乗用中死者の損傷主部位(平成23年)



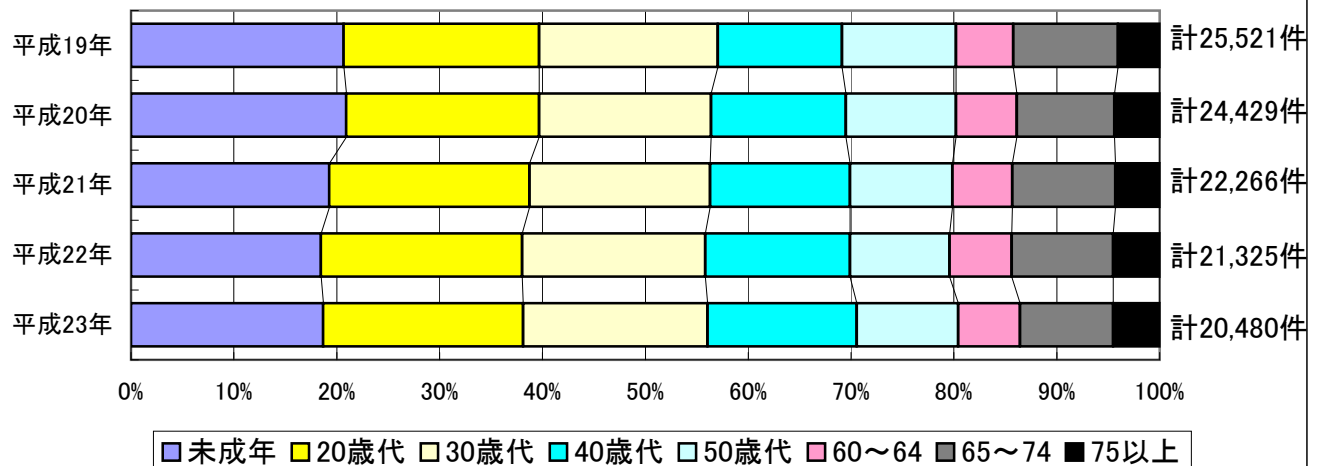
(参考)平成23年の自転車乗用中死亡事故における相手当事者の内訳

合計	乗用車	貨物車	歩行者	単独事故	相手当事者不明
38	13	18	2	4	1

東京都における自転車乗用中死者数の年齢層別割合の推移



東京都における自転車交通事故件数の年齢層別割合の推移



「駅前放置自転車の現況と対策－平成23年度調査－」について

－ 調査結果の概要 －

1 駅周辺の放置自転車等の現況(平成23年10月)

駅周辺の放置自転車等の台数は、区市町村等の継続した放置自転車対策(自転車等駐車場の整備、放置自転車の撤去等)により42,311台(前年比5,779台減少)となり、調査開始(昭和52年度)以降の過去最少値を8年連続で更新した。

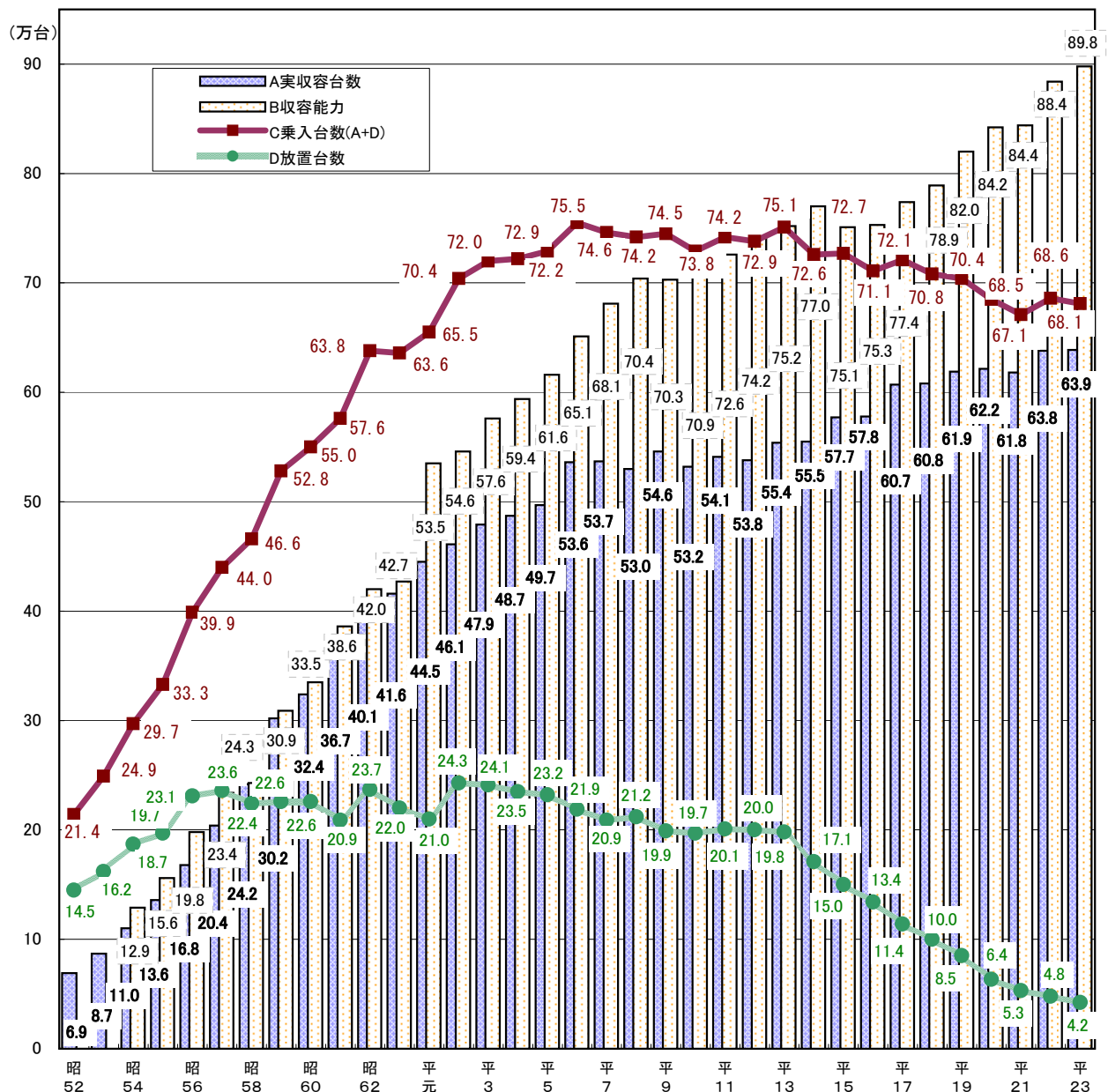
※ 自転車等とは、自転車、原動機付自転車及び自動二輪車をいう。

※ 駅周辺とは、原則として、鉄道駅から概ね半径500m以内の区域をいう。

※ 自転車等の放置とは、自転車等が自転車等駐車場以外の公共の場所に置かれ、当該自転車等の利用者が当該自転車等を離れて直ちに移動することができない状態をいう。

※ 放置自転車等の台数は、原則として1駅につき、自転車については100台以上、原付・自動二輪車については合わせて50台以上の場合のみ集計した。

【図－1】 放置台数・実収容台数・収容可能台数・乗入台数推移



※ 昭和52年度から隔年で内閣府(旧総理府)が全国調査を実施
 全国調査が実施されない年は都が単独で調査を実施

2 放置自転車等の減少へ向けた主な対策

放置自転車対策として、自転車等駐車場の設置、放置自転車等の整理・撤去、放置防止の啓発活動に取り組み、区市町村では対策費として154.8億円(平成22年度決算額)が支出された。

(1) 自転車等駐車場の設置等

駅周辺における適地の確保が困難な中、自転車等駐車場の設置及び自転車等駐車場への誘導等が進められた。

(2) 放置自転車等の整理・撤去等

放置自転車等の整理・撤去をはじめ、保管、持ち主への返還、処分等が行われた。

(3) 放置防止に向けた啓発

毎年10月、都は区市町村及び関係団体とともに、「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を実施し、一斉に広報活動、放置自転車等の撤去活動等を実施している。平成23年度も区市町村や鉄道事業者等を中心に地元関係者と連携した啓発活動や撤去活動を実施した。

3 駅周辺の放置自転車等の多い駅と乗入台数の多い駅(平成23年10月)

(1) 駅周辺の放置自転車等の多い駅

駅周辺の放置自転車等の多い駅は、①赤羽駅(北区) 838台、②東京駅(千代田区と中央区) 830台、③新小岩駅(葛飾区) 820台であった。

[参考] 平成22年度

①赤羽駅 922台、②蒲田駅(大田区) 885台、③東京駅 878台

(2) 駅周辺への乗入台数の多い駅

乗入台数の多い駅は、①三鷹駅(三鷹市と武蔵野市) 12,018台、②蒲田駅 10,323台、③立川駅(立川市) 9,875台の順であった。

[参考] 平成22年度

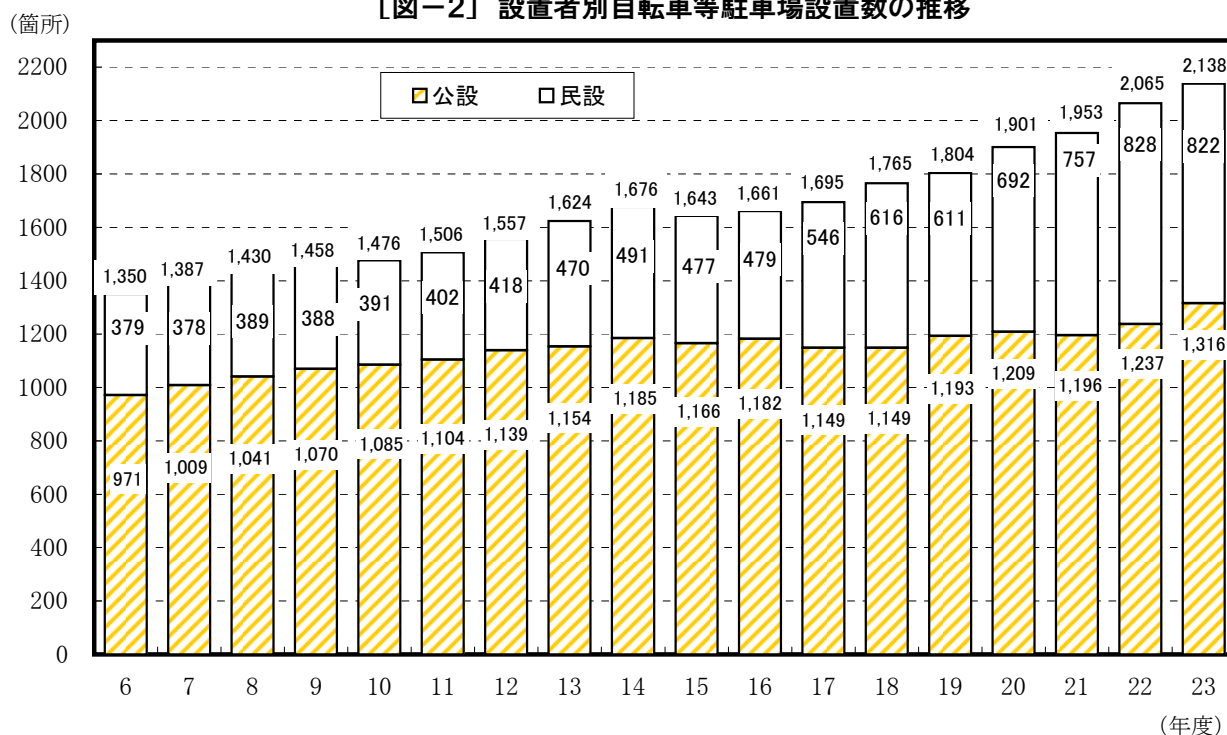
①蒲田駅 12,471台、②三鷹駅 12,273台、③吉祥寺駅(武蔵野市) 10,040台

※ 乗入台数とは、調査時における放置台数と自転車等駐車場の実収容台数の合計数をいう。

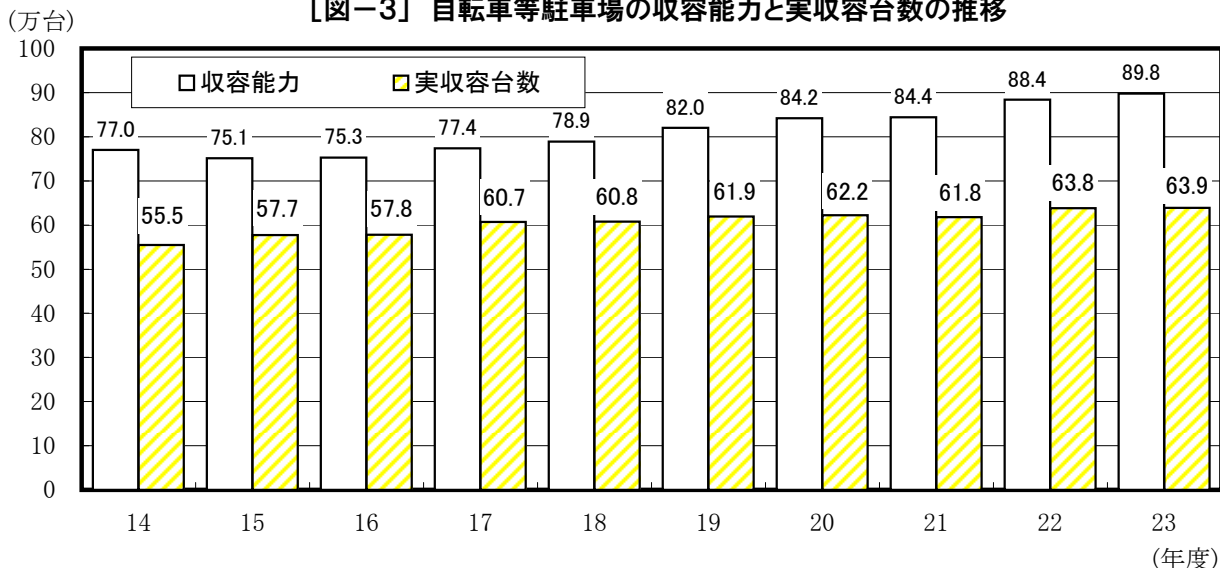
4 自転車等駐車場の設置状況(平成23年8月末日現在)

- ・駅周辺の自転車等駐車場は、2,138施設(前年度比73施設増加)
- ・駅周辺の自転車等駐車場の収容能力は、897,985台(前年度比14,141台増加)
- ・調査時における自転車等駐車場の実収容台数は、638,668台(前年度比250台増加)

[図-2] 設置者別自転車等駐車場設置数の推移



〔図-3〕 自転車等駐車場の収容能力と実収容台数の推移

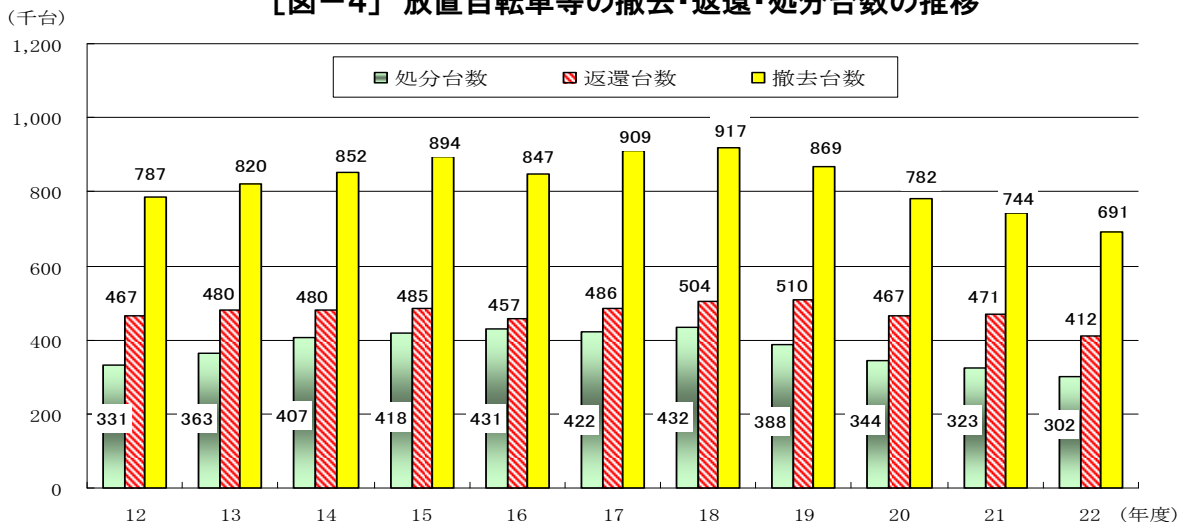


5 放置自転車等の撤去、処分等の状況(平成22年度)

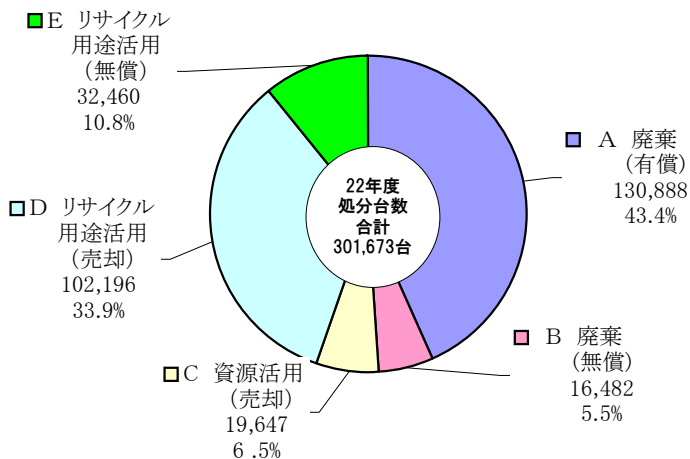
- ・区市町村が撤去した放置自転車及び原動機付自転車は、690,880台(前年度比51,942台減少)
- ・持ち主に返還された台数は412,199台(平成21年度中に撤去されたものを含む。)
- ・区市町村が処分した台数は301,673台(粗大ごみとして扱ったものを含む。)

※ 処分の内訳は、廃棄処分が147,370台(48.9%)、リサイクル用途に供されたものが 134,656台(44.6%)、鉄くずとして資源売却されたものが19,647台(6.5%)であった。

〔図-4〕 放置自転車等の撤去・返還・処分台数の推移



〔図-5〕 撤去自転車及び原動機付自転車の処分内訳



関 係 法 令 等 参 照 条 文

○ 道路交通法（昭和35年法律第105号）（抄）

（定義）

第2条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

八 車両 自動車、原動機付自転車、軽車両及びトロリーバスをいう。

十一 軽車両 自転車、荷車その他人若しくは動物の力により、又は他の車両に牽引され、かつ、レールによらないで運転する車（そり及び牛馬を含む。）であつて、身体障害者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外のものをいう。

十一の二 自転車 ペダル又はハンド・クランクを用い、かつ、人の力により運転する2輪以上の車（レールにより運転する車を除く。）であつて、身体障害者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外のもの（人の力を補うため原動機を用いるものであつて、内閣府令で定める基準に該当するものを含む。）をいう。

（停車及び駐車を禁止する場所）

第44条 車両は、道路標識等により停車及び駐車が禁止されている道路の部分及び次に掲げるその他の道路の部分においては、法令の規定若しくは警察官の命令により、又は危険を防止するため一時停止する場合のほか、停車し、又は駐車してはならない。（略）

（駐車を禁止する場所）

第45条 車両は、道路標識等により駐車が禁止されている道路の部分及び次に掲げるその他の道路の部分においては、駐車してはならない。ただし、公安委員会の定めるところにより警察署長の許可を受けたときは、この限りでない。（略）

（車両等の灯火）

第52条 車両等は、夜間（略）、道路にあるときは、政令で定めるところにより、前照灯、車幅灯、尾灯その他の灯火をつけなければならない。（略）

（合図）

第53条 車両（略）の運転者は、左折し、右折し、転回し、徐行し、停止し、後退し、又は同一方向に進行しながら進路を変えるときは、手、方向指示器又は灯火により合図をし、かつ、これらの行為が終わるまで当該合図を継続しなければならない。

（自転車道の通行区分）

第63条の3 車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準に適合する二輪又は三輪の自転車で、他の車両を牽引していないもの（以下この節において「普通自転車」という。）は、自転車道が設けられている道路においては、自転車道以外の車道を横断する場合及び道路の状況その他の事情によりやむを得ない場合を除き、自転車道を通行しなければならない。

（普通自転車の歩道通行）

第63条の4 普通自転車は、次に掲げるときは、第17条第1項の規定にかかわらず、歩道

を通行することができる。ただし、警察官等が歩行者の安全を確保するため必要があると認めて当該歩道を通行してはならない旨を指示したときは、この限りでない。

一 道路標識等により普通自転車が当該歩道を通行することができることとされているとき。

二 当該普通自転車の運転者が、児童、幼児その他の普通自転車により車道を通行することが危険であると認められるものとして政令で定める者であるとき。〈下記参照〉

三 前2号に掲げるもののほか、車道又は交通の状況に照らして当該普通自転車の通行の安全を確保するため当該普通自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき。

2 前項の場合において、普通自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの部分（略）を徐行しなければならない。また、普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。（略）

（普通自転車の並進）

第63条の5 普通自転車は、道路標識等により並進することができることとされている道路においては、第19条の規定にかかわらず、他の普通自転車と並進することができる。ただし、普通自転車が3台以上並進することとなる場合においては、この限りでない。

（自転車の制動装置等）

第63条の9 自転車の運転者は、内閣府令で定める基準に適合する制動装置を備えていないため交通の危険を生じさせるおそれがある自転車を運転してはならない。〈下記参照〉

2 自転車の運転者は、夜間（略）、内閣府令で定める基準に適合する反射器材を備えていない自転車を運転してはならない。（略）〈下記参照〉

（児童又は幼児を保護する責任のある者の遵守事項）

第63条の10 児童又は幼児を保護する責任のある者は、児童又は幼児を自転車に乗車させるときは、当該児童又は幼児に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならない。

（酒気帯び運転等の禁止）

第65条 何人も、酒気を帯びて車両等を運転してはならない。

2 何人も、酒気を帯びている者で、前項の規定に違反して車両等を運転することとなるおそれがあるものに対し、車両等を提供してはならない。

3 何人も、第1項の規定に違反して車両等を運転することとなるおそれがある者に対し、酒類を提供し、又は飲酒をすすめてはならない。

（運転者の遵守事項）

第71条 車両等の運転者は、次に掲げる事項を守らなければならない。

一 ぬかるみ又は水たまりを通行するときは、泥よけ器を付け、又は徐行する等して、泥土、汚水等を飛散させて他人に迷惑を及ぼすことがないようにすること。

六 前各号に掲げるもののほか、道路又は交通の状況により、公安委員会が道路における危険を防止し、その他交通の安全を図るため必要と認めて定めた事項〈下記参照〉

(車両等の使用者の義務)

第74条 車両等の使用者は、その者の業務に関し当該車両等を運転させる場合には、当該車両等の運転者及び安全運転管理者、副安全運転管理者その他当該車両等の運行を直接管理する地位にある者に、この法律又はこの法律に基づく命令に規定する車両等の安全な運転に関する事項を遵守させるように努めなければならない。

2 車両の使用者は、当該車両の運転者に、当該車両を運転するに当たつて車両の速度、駐車及び積載並びに運転者の心身の状態に関しこの法律又はこの法律に基づく命令に規定する事項を遵守させるように努めなければならない。

第74条の2 車両の使用者は、当該車両を適正に駐車する場所を確保することその他駐車に関しての車両の適正な使用のために必要な措置を講じなければならない。

(禁止行為)

第76条 (略)

3 何人も、交通の妨害となるような方法で物件をみだりに道路に置いてはならない。

○ 道路交通法施行令（昭和35年政令第270号）（抄）

(普通自転車により歩道を通行することができる者)

第26条 法第63条の4第1項第2号の政令で定める者は、次に掲げるとおりとする。

- 一 児童及び幼児
- 二 70歳以上の者
- 三 普通自転車により安全に車道を通行することに支障を生ずる程度の身体の障害として内閣府令で定めるものを有する者

○ 道路交通法施行規則（昭和35年総理府令第60号）（抄）

(普通自転車の大きさ等)

第9条の2 法第63条の3の内閣府令で定める基準は、次の各号に掲げるとおりとする。

- 一 車体の大きさは、次に掲げる長さ及び幅を超えないこと。
 - イ 長さ 190センチメートル
 - ロ 幅 60センチメートル
- 二 車体の構造は、次に掲げるものであること。
 - イ 側車を付していないこと。
 - ロ 一の運転者席以外の乗車装置（幼児用座席を除く。）を備えていないこと。
 - ハ 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。
 - ニ 歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと。

(制動装置)

第9条の3 法第63条の9第1項の内閣府令で定める基準は、次の各号に掲げるとおりとする。

- 一 前車輪及び後車輪を制動すること。
- 二 乾燥した平坦な舗装路面において、制動初速度が10キロメートル毎時のとき、制動装置の操作を開始した場所から3メートル以内の距離で円滑に自転車を停止させる性能を有すること。

(反射器材)

第9条の4 法第63条の9第2項の内閣府令で定める基準は、次に掲げるとおりとする。

- 一 自転車で備え付けられた場合において、夜間、後方100メートルの距離から道路運送車両の保安基準第32条第1項の基準に適合する前照燈で照射したときに、その反射光を照射位置から容易に確認できるものであること。
- 二 反射光の色は、橙色又は赤色であること。

○ 東京都道路交通規則（昭和46年東京都公安委員会規則第9号）（抄）

(運転者の遵守事項)

第8条 法第71条第6号の規定により、車両等の運転者が遵守しなければならない事項は、次に掲げるとおりとする。

- (1) 前方にある車両が歩行者を横断させるため停止しているときは、その後方にある車両は、一時停止し、又は徐行して、その歩行者を安全に横断させること。
- (3) 傘を差し、物を担ぎ、物を持つ等視野を妨げ、又は安定を失うおそれのある方法で、(略)自転車を運転しないこと。
- (4) 自転車を運転するときは、携帯電話用装置を手で保持して通話し、又は画像表示用装置に表示された画像を注視しないこと。
- (5) 高音でカーラジオ等を聞き、又はイヤホン等を使用してラジオを聞く等安全な運転に必要な交通に関する音又は声が聞こえないような状態で車両等を運転しないこと。(略)
- (9) 警音器の整備されていない自転車を運転しないこと。
- (10) またがり式の乗車装置に人を乗車させる場合は、前向きにまたがらせること。
- (11) どろ土の路外から舗装された道路に入る場合は、車両に付着したどろ土を路面に落とさないための確認をし、かつ、その措置をとること。

(軽車両の乗車又は積載の制限)

第10条 法第57条第2項の規定により、軽車両の運転者は、次に掲げる乗車人員又は積載物の重量等の制限をこえて乗車をさせ、又は積載をして運転してはならない。

- (1) 乗車人員の制限は、次のとおりとする。
 - ア 2輪又は3輪の自転車には、運転者以外の者を乗車させないこと。ただし、次のいずれかに該当する場合は、この限りでない。
 - (ア) 16歳以上の運転者が幼児用座席に幼児(6歳未満の者をいう。以下同じ。)1人を乗車させるとき。
 - (イ) 16歳以上の運転者が幼児2人同乗用自転車(運転者のための乗車装置及び2の

幼児用座席を設けるために必要な特別の構造又は装置を有する自転車をいう。)の幼児用座席に幼児2人を乗車させるとき。

(ウ) 自転車専用若しくは自転車及び歩行者専用の規制(略)が行われている道路又は道路法第48条の14第2項に規定する自転車専用道路において、タンDEM車(2以上の乗車装置及びペダル装置が縦列に設けられた2輪の自転車をいう。)に、その乗車装置に応じた人員までを乗車させるとき。

(エ) 3輪の自転車(2以上の幼児用座席を設けているものを除く。)に、その乗車装置に応じた人員までを乗車させるとき。

ウ 16歳以上の運転者が幼児1人を子守バンド等で確実に背負っている場合の当該幼児は、ア(イ)及び(ウ)に該当する場合を除く。)及びイの規定の適用については、当該16歳以上の運転者の一部とみなす。

○ 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(昭和55年法律第87号)(抄)

(目的)

第1条 この法律は、自転車に係る道路交通環境の整備及び交通安全活動の推進、自転車の安全性の確保、自転車等の駐車対策の総合的推進等に関し必要な措置を定め、もって自転車の交通に係る事故の防止と交通の円滑化並びに駅前広場等の良好な環境の確保及びその機能の低下の防止を図り、あわせて自転車等の利用者の利便の増進に資することを目的とする。

(定義)

第2条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

一 自転車 道路交通法第2条第1項第11号の2に規定する自転車をいう。

二 自転車等 自転車又は原動機付自転車(道路交通法第2条第1項10号に規定する原動機付自転車をいう。)をいう。

三 自転車等駐車場 一定の区画を限って設置される自転車等の駐車のための施設をいう。

(国及び地方公共団体の責務)

第3条 国及び地方公共団体は、第1条の目的を達成するため、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する全般的な施策が有効かつ適切に実施されるよう必要な配慮をしなければならない。

(良好な自転車交通網の形成)

第4条 道路管理者は、自転車の利用状況を勘案し、良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車道、自転車歩行者道等の整備に関する事業を推進するものとする。

2 都道府県公安委員会は、自転車の利用状況を勘案し、良好な自転車交通網を形成するため、自転車の通行することのできる路側帯、自転車専用車両通行帯及び自転車横断帯の設置等の交通規制を適切に実施するものとする。

3 道路管理者、都道府県警察等は、自転車交通網の形成と併せて適正な道路利用の促進を図るため、相互に協力して、自転車の通行する道路における放置物件の排除等に努めるものとする。

(自転車等の駐車対策の総合的推進)

第5条 地方公共団体又は道路管理者は、通勤、通学、買物等のための自転車等の利用が増大に伴い、自転車等の駐車需要の著しい地域又は自転車等の駐車需要の著しくなることが予想される地域においては、一般公共の用に供される自転車等駐車場の設置に努めるものとする。

2 鉄道事業者は、鉄道の駅の周辺における前項の自転車等駐車場の設置が円滑に行われるように、地方公共団体又は道路管理者との協力体制の整備に努めるとともに、地方公共団体又は道路管理者から同項の自転車等駐車場の設置に協力を求められたときは、その事業との調整に努め、鉄道用地の譲渡、貸付けその他の措置を講ずることにより、当該自転車等駐車場の設置に積極的に協力しなければならない。ただし、鉄道事業者が自ら旅客の利便に供するため、自転車等駐車場を設置する場合は、この限りでない。

3 官公署、学校、図書館、公会堂等公益的施設の設置者及び百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者は、周辺の土地利用状況を勘案し、その施設の利用者のために必要な自転車等駐車場を、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に設置するように努めなければならない。

4 地方公共団体は、商業地域、近隣商業地域その他自転車等の駐車需要の著しい地域内で条例で定める区域内において百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設で条例で定めるものを新築し、又は増築しようとする者に対し、条例で、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に自転車等駐車場を設置しなければならない旨を定めることができる。

5 都道府県公安委員会は、自転車等駐車場の整備と相まって、歩行者及び自転車利用者の通行の安全を確保するための計画的な交通規制の実施を図るものとする。

6 地方公共団体、道路管理者、都道府県警察、鉄道事業者等は、駅前広場等の良好な環境を確保し、その機能の低下を防止するため、必要があると認めるときは、法令の規定に基づき、相互に協力して、道路に駐車中の自転車等の整理、放置自転車等（自転車等駐車場以外の場所に置かれている自転車等であつて、当該自転車等の利用者が当該自転車等を離れて直ちに移動することができない状態にあるものをいう。以下同じ。）の撤去等に努めるものとする。

第6条 市町村長は、駅前広場等の良好な環境を確保し、その機能の低下を防止するため必要があると認める場合において条例で定めるところにより放置自転車等を撤去したときは、条例で定めるところにより、その撤去した自転車等を保管しなければならない。

2 市町村長は、前項の規定により自転車等を保管したときは、条例で定めるところによりその旨を公示しなければならない。この場合において、市町村長は、当該自転車等を利用者に返還するため必要な措置を講ずるように努めるものとする。

3 市町村長は、第1項の規定により保管した自転車等につき、前項前段の規定による公

示の日から相当の期間を経過してもなお当該自転車等を返還することができない場合においてその保管に不相当な費用を要するときは、条例で定めるところにより、当該自転車等を売却し、その売却した代金を保管することができる。この場合において、当該自転車等につき、買受人がないとき又は売却することができないと認められるときは、市町村長は、当該自転車等につき廃棄等の処分をすることができる。

4 第2項前段の規定による公示の日から起算して6月を経過してもなお第1項の規定により保管した自転車等（前項の規定により売却した代金を含む。以下この項において同じ。）を返還することができないときは、当該自転車等の所有権は、市町村に帰属する。

5 第1項の条例で定めるところによる放置自転車等の撤去及び同項から第3項までの規定による自転車等の保管、公示、自転車等の売却その他の措置に要した費用は、当該自転車等の利用者の負担とすることができる。この場合において、負担すべき金額は、当該費用につき実費を勘案して条例でその額を定めたときは、その定めた額とする。

6 都道府県警察は、市町村から、第1項の条例で定めるところにより撤去した自転車等に関する資料の提供を求められたときは、速やかに協力するものとする。

（自転車等駐車場の構造及び設備の基準）

第9条 一般公共の用に供される自転車等駐車場の構造及び設備は、利用者の安全が確保され、かつ、周辺の土地利用状況及び自転車等の駐車需要に適切に対応したものでなければならない。

2 国は、前項の自転車等駐車場の安全性を確保するため、その構造及び設備に関して必要な技術的指針を定めることができる。

（都市計画等における配慮）

第10条 道路、都市高速鉄道、駐車場その他駅前広場の整備に関連する都市施設に関する都市計画その他の都市環境の整備に関する計画は、当該地域における自転車等の利用状況を適切に配慮して定めなければならない。

（交通安全活動の推進）

第11条 国及び地方公共団体は、関係機関及び関係団体の協力の下に、自転車の安全な利用の方法に関する交通安全教育の充実を図るとともに、自転車の利用者に対する交通安全思想の普及に努めるものとする。

（自転車等の利用者の責務）

第12条 自転車を利用する者は、道路交通法 その他の法令を遵守する等により歩行者に危害を及ぼさないようにする等自転車の安全な利用に努めなければならない。

2 自転車等を利用する者は、自転車等駐車場以外の場所に自転車を放置することのないように努めなければならない。

3 自転車を利用する者は、その利用する自転車について、国家公安委員会規則で定めるところにより都道府県公安委員会が指定する者の行う防犯登録（以下「防犯登録」という。）を受けなければならない。

（自転車の安全性の確保）

第13条 国は、自転車について、その利用者等の生命又は身体に対する危害の発生を防止するため必要な品質の基準を整備すること等により、その安全性を確保するための措置を講ずるものとする。

(自転車製造業者等の責務)

第14条 自転車の製造(組立を含む。以下同じ。)を業とする者は、その製造する自転車について、前条に定める基準の遵守その他の措置を講ずるとともに、欠陥による損害のてん補の円滑な実施に必要な措置を講ずる等安全性及び利便性の向上に努めなければならない。

2 自転車の小売を業とする者は、自転車の販売に当たっては、当該自転車の取扱方法、定期的な点検の必要性等の自転車の安全利用のための十分な情報を提供するとともに、防犯登録の勧奨並びに自転車の点検及び修理業務の充実に努めなければならない。

○ 自転車道の整備に関する法律(昭和45年法律第16号)(抄)

(目的)

第1条 この法律は、わが国における自転車の利用状況にかんがみ、自転車が安全に通行することができる自転車道の整備等に関し必要な措置を定め、もつて交通事故の防止と交通の円滑化に寄与し、あわせて自転車の利用による国民の心身の健全な発達に資することを目的とする。

(定義)

第2条 (略)

3 この法律において「自転車道」とは、次に掲げるものをいう。

- 一 もつぱら自転車の通行の用に供することを目的とする道路又は道路の部分
- 二 自転車及び歩行者の共通の通行の用に供することを目的とする道路又は道路の部分

4 この法律において「自転車道整備事業」とは、自転車道の設置に関する事業をいう。

(国及び地方公共団体の責務)

第3条 国及び地方公共団体は、第1条に規定する目的を達成するため、自転車道整備事業が有効かつ適切に実施されるよう必要な配慮をしなければならない。

(自転車道整備事業の実施)

第4条 道路管理者は、道路法第30条の規定に基づく政令で定める基準に従い、自転車及び自動車の交通量、道路における交通事故の発生状況その他の事情を考慮して自転車道整備事業を実施するよう努めなければならない。

(自転車道の計画的整備)

第5条 社会資本整備重点計画法第2条第1項に規定する社会資本整備重点計画は、自転車道の計画的整備が促進されるよう配慮して定められなければならない。

(自転車専用道路等の設置)

第6条 市町村である道路管理者は、自転車の通行の安全を確保し、あわせて自転車の利

用による国民の心身の健全な発達に資するため、市町村道であつて道路法第48条の13第1項の規定による指定をした道路又は同条第2項の規定による指定をした道路を設置するよう努めなければならない。

(自転車の通行の安全を確保するための交通規制)

第7条 都道府県公安委員会は、自転車道の整備と相まつて、自転車の通行の安全を確保するための計画的な交通規制の実施を図るものとする。

○ 渋谷区自転車等の放置防止等に関する条例（平成2年条例第20号）（抄）

(目的)

第1条 この条例は、公共の場所における自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関し必要な事項を定めることにより、自転車等の放置を防止し、通行の障害を除去するとともに街の美観を維持し、災害時の緊急活動及び避難行動の場を確保し、もって区民の安全で快適な生活環境を向上させることを目的とする。

(定義)

第2条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- 一 公共の場所 道路、公園、駅前広場その他の公共の用に供する場所で、自転車等駐車場以外の場所をいう。
- 二 自転車等 道路交通法第2条第1項第10号に規定する原動機付自転車及び同項第十一号の二に規定する自転車をいう。
- 三 放置 公共の場所において、自転車等の利用者が当該自転車等から離れていることにより、直ちにこれを移動させることができない状態をいう。
- 四 撤去 放置されている自転車等を他の場所に移送することをいう。

(区の責務)

第3条 区は、自転車等駐車場の設置を推進するとともに、自転車等が大量に放置されている地域における指導及び啓発その他の自転車等の放置防止施策の実施に努めなければならない。

(区民の責務)

第4条 区民は、自転車等の放置防止について、前条の規定により区が実施する施策に協力しなければならない。

(自転車等の利用者等の責務)

第5条 自転車等の利用者又は所有者(以下「利用者等」という。)は、公共の場所において、自転車等を放置することのないように努めるとともに第3条の規定により区が実施する施策に協力しなければならない。

- 2 自転車の利用者等は、その利用又は所有する自転車に住所及び氏名を明記しなければならない。

(施設の設置者の責務)

第6条 鉄道施設、図書館等の公益的施設、百貨店等の商業施設、遊技施設等の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者は、その施設の利用者のために、自ら自転車等駐車場の設置に努めるとともに、第3条の規定により区が実施する施策に協力しなければならない。

(放置禁止区域の指定等)

第7条 区長は、自転車等の放置により良好な生活環境が著しく阻害され、災害時における緊急活動及び避難行動に支障があると認められる地域を、自転車等の放置を禁止する区域(以下「放置禁止区域」という。)として指定することができる。

(自転車等の放置禁止)

第8条 自転車等の利用者等は、放置禁止区域内に自転車等を放置してはならない。

(放置禁止区域内の放置自転車等に対する措置)

第9条 区長は、放置禁止区域内に自転車等が放置されているときは、当該自転車等をその場所から撤去することができる。

(放置禁止区域外の放置自転車等に対する措置)

第10条 区長は、放置禁止区域外の公共の場所において自転車等の放置により良好な生活環境が阻害されていると認めたときは、自転車等の利用者等に対し、これを放置することのないよう指導するものとする。

2 区長は、前項に規定する措置を講じても、なお当該自転車等が放置されているときは、あらかじめ撤去する旨を警告した後、当該自転車等を撤去することができる。

(緊急時における放置自転車等に対する措置)

第11条 区長は、前条の規定にかかわらず、自転車等の放置が歩行者等の通行若しくは安全を著しく阻害し、又は消防、救急等の緊急活動を阻害する箇所に限り、急を要すると認められるときは、当該自転車等を直ちに撤去することができる。

(撤去した自転車等に対する措置)

第12条 区長は、第9条、第10条第2項又は前条の規定により自転車等を撤去したときは、当該自転車等を区規則で定める集積所に移送し、保管するものとする。この場合において、当該自転車等が明らかにその機能を喪失しているとき認められるときは、区長は、直ちにこれを廃棄することができる。

2 区長は、前項前段の規定により自転車等を保管したときは、その旨の公示をするものとする。

3 区長は、第1項の規定により保管した自転車等の利用者等が確認できたときは、当該利用者等に自転車等を、速やかに引き取るよう通知するものとする。

4 区長は、第1項の規定により保管した自転車等について、区規則で定める期間を経過してもなお当該自転車等を返還することができない場合は、これを売却し、その売却した代金を保管することができる。この場合において、当該自転車等について買受人がないとき又は売却することができないと認められるときは、区長は、当該自転車等について廃棄等の処分をすることができる。

5 区長は、前項前段の規定により売却した自転車等について、第2項の公示の日から起

算して6月以内に利用者等が確認できたときは、売却した代金を当該利用者等に返還するものとする。

(費用の徴収)

第13条 区長は、第9条、第10条第2項若しくは第11条の規定により撤去した自転車等を引き渡すとき又は前条第5項の規定により売却代金を返還するときは、撤去に要した費用として、別表第一に定める額を当該自転車等の利用者等から徴収する。

(区立自転車等駐車場の設置等)

第14条 区は、自転車等駐車場(以下「区立駐車場」という。)を設置する。

(自転車等駐車場の附置勧告)

第24条 区長は、第6条に規定する施設が次の各号のいずれかに該当するときは、その施設の設置者に自転車等駐車場を当該施設に附置するよう勧告することができる。

- 一 自己の施設に自転車等駐車場がなく、又はその規模が小さいために、公共の場所に常時放置される自転車等を多数発生させ、交通及び住民の生活環境を阻害していると認められるとき。
- 二 新築、増築等により前号と同様の状況が想定されるとき。

○ 調布市自転車等の駐車対策の総合的推進に関する条例（平成9年条例第22号）（抄）

(目的)

第1条 この条例は、自転車に係る道路交通環境の整備、自転車の安全利用の促進、自転車等の駐車対策を総合的に推進することにより、市民の利便の増進及び安全の確保を図るとともに、道路等の公共の用に供される場所の機能の低下を防止し、もって快適な都市環境の形成に寄与することを目的とする。

(定義)

第2条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

- (1) 自転車 道路交通法第2条第1項第11号の2に掲げる自転車をいう。
- (2) 自転車等 自転車及び道路交通法第2条第1項第10号に掲げる原動機付自転車をいう。
- (3) 自転車等駐車場 一定の区画を限って設置される自転車等の駐車のための施設をいう。
- (4) 放置 自転車等の利用者が、自転車等駐車場以外の公共の用に供される場所において、当該自転車等から離れて直ちに移動することができない状態をいう。
- (5) 暫定自転車等駐車場 自転車等駐車場のうち、簡易な設備を有する駐車場で暫定的に設置されるものをいう。

(市長の責務)

第3条 市長は、第1条に規定する目的を達成するため、自転車等駐車場の整備に関する

施策を推進するとともに、自転車等の放置防止に努めなければならない。

2 市長は、自転車等が大量に放置されている地域における指導、啓発その他の駐車対策を実施しなければならない。

3 市長は、地域の状況に応じた自転車等の駐車対策を効果的に推進するため、必要があると認めるときは、道路管理者、警察その他の関係機関及び関係団体に、協力を要請するよう努めなければならない。

(市民の責務)

第4条 市民は、市長が実施する自転車等の駐車対策に関する施策に協力しなければならない。

(利用者及び所有者の責務)

第5条 自転車等の利用者は、自転車等を放置してはならない。

2 自転車の利用者は、道路交通法その他の法令を遵守する等により歩行者に被害を及ぼさないようにする等自転車の安全な利用に努めなければならない。

3 自転車の所有者は、当該自転車に自己の住所及び氏名又は名称を明記するよう努めるとともに、防犯登録を受けなければならない。

(小売業者の責務)

第6条 自転車の小売を業とする者は、自転車の販売に当たっては、購入者に対し、当該自転車に所有者の住所及び氏名又は名称を明記すること及び当該自転車について防犯登録を受けることの勧奨に努めるとともに、市長が実施する施策に協力しなければならない。

(鉄道事業者等の責務)

第7条 鉄道事業者等は、自転車等を利用して鉄道等に乗り継ぐ旅客の利便に供するため、自転車等駐車を設置するよう努めるとともに、市長が実施する施策に協力しなければならない。

(施設の設置者又は管理者の責務)

第8条 公共施設、商業施設、娯楽施設その他自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者又は管理者は、その施設の利用者のために、自ら自転車等駐車の設置に努めるとともに、市長が実施する施策に協力しなければならない。

(道路管理者等の責務)

第9条 道路管理者及び警察は、法令の規定に基づき、相互に協力して、道路に駐車中の自転車等の整理、放置されている自転車等の撤去等に努めるものとする。

(自転車等駐車場)

第12条 市長は、自転車等の駐車需要の著しい地域又は自転車等の駐車需要の著しくなることが予想される地域において、自転車等駐車の設置に努めなければならない。

2 市長は、自転車等の利用者の利便に供するとともに、自転車等の駐車対策に資するため、暫定自転車等駐車を設置する。

(建設費の補助)

第15条 市長は、民営の自転車等駐車の設置が自転車等の駐車対策に寄与すると認めた

ときは、当該民営の自転車等駐車を設置しようとする者に対し、その建設費の一部を補助することができる。

(自転車等駐車の設置)

第16条 法第5条第4項に規定するところにより、百貨店、スーパーマーケット等の大規模店舗、金融機関の店舗、遊技場その他自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設を新築し、又は増築しようとする者は、利用者の利便に供するため、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に自転車等駐車を設置しなければならない。

2 前項に規定する施設及び自転車等駐車の規模は、規則で定める。

(自転車等駐車の構造及び設備)

第17条 前条の規定により設置される自転車等駐車の構造及び設備は、利用者の安全が確保され、かつ、自転車等が有効に駐車できるものでなければならない。

(自転車等駐車の設置の届出)

第18条 第16条の規定により自転車等駐車を設置しようとする者は、規則で定めるところにより、あらかじめ、その内容を市長に届け出なければならない。届け出た内容を変更しようとするときもまた同様とする。

(自転車等駐車の管理)

第19条 第16条の規定により設置された自転車等駐車の所有者及び管理者は、当該自転車等駐車をその設置の目的に適合するように管理しなければならない。

(措置勧告)

第20条 市長は、第16条、第17条又は前条の規定に違反した者に対し、相当の期限を定めて、自転車等駐車の設置、原状回復その他当該違反を是正させるため必要な措置を講ずることを勧告することができる。

(放置禁止区域の指定等)

第21条 市長は、自転車等が大量に放置され、又は放置されるおそれがあると認められる地域を自転車等放置禁止区域（以下「放置禁止区域」という。）として、指定することができる。

2 市長は、放置禁止区域を指定しようとするときは、あらかじめ協議会の意見を聴くものとする。

3 市長は、第1項の規定による指定をしたときは、その旨を告示しなければならない。

4 前2項の規定は、放置禁止区域を変更し、又は解除する場合について準用する。

(放置禁止区域内における措置)

第22条 市長は、放置禁止区域内において自転車等が放置されているときは、当該自転車等を撤去することができる。

(放置禁止区域外における措置)

第23条 市長は、放置禁止区域外において自転車等が放置されているときは、あらかじめ撤去する旨を警告した後、当該自転車等を撤去することができる。

2 市長は、放置禁止区域外において急激に自転車等の放置が著しくなり、災害時におけ

る緊急活動及び避難行動が極めて困難になると認めるときは、当該自転車等を撤去することができる。

(自転車等駐車場内における措置)

第24条 市長は、自転車等駐車場内において自転車等が相当の期間継続して駐車してあるとき又は第13条に規定する暫定自転車等駐車場内において利用登録のない自転車等が駐車してあるときは、当該自転車等を撤去することができる。

(放置防止誘導員)

第25条 市長は、放置禁止区域内において必要があると認めるときは、放置防止誘導員を置くことができる。

2 放置防止誘導員は、次の各号に掲げる活動を行う。

- (1) 自転車等の放置防止の啓発
- (2) 自転車等駐車場への誘導
- (3) 前2号に掲げるもののほか、市長が必要があると認めること。

(撤去した自転車等に対する措置)

第26条 市長は、第22条から第24条までの規定により自転車等を撤去したときは、当該自転車等を一定の期間保管し、その旨を告示するとともに当該自転車等の利用者又は所有者(以下「利用者等」という。)の確認に努め、利用者等が確認できた自転車等については、その利用者等に対し、速やかに引き取るよう通知するものとする。

2 市長は、前項の措置を講じた後、引取りのない自転車等及び利用者等が明らかでない自転車等については、市において処分する旨の告示をした後、当該自転車等の処分をすることができる。

3 前2項の規定にかかわらず、市長は、撤去した自転車等が明らかに自転車等としての機能を喪失していると認められるときは、直ちに当該自転車等を処分することができる。

(費用の徴収)

第27条 市長は、第22条から第24条までの規定により撤去した自転車等については、撤去及び保管に要した費用として別表に定める額を当該自転車等の利用者等から徴収することができる。

○ 三鷹市自転車の安全利用に関する条例(平成16年条例第4号)(抄)

(目的)

第1条 この条例は、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(昭和55年法律第87号。以下「法」という。)第3条の規定に基づき、市民、三鷹市(以下「市」という。)、警察署、関係団体及び事業者が協働して自転車の安全利用に関する活動を行うことにより、市民の自転車の安全利用に関する意識の向上を図り、もって市民生活における自転車の交通安全の推進に寄与することを目的とする。

(定義)

第2条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところに

よる。

- (1) 自転車 道路交通法（昭和35年法律第105号）第2条第1項第11号の2に規定する自転車をいう。
- (2) 関係団体 三鷹交通安全協会、三鷹市交通安全対策地区委員会その他交通安全に関する活動を行う団体をいう。
- (3) 事業者 公益財団法人日本交通管理技術協会が認定する自転車安全整備士の資格を有する者を置く市内の自転車販売を業とするものをいう。

（市長の責務）

第3条 市長は、第1条の目的を達成するため、次に掲げる事項について必要な施策を実施しなければならない。

- (1) 自転車の安全利用に関する意識の啓発及び教育活動等の事業の推進
- (2) 警察署、関係団体及び事業者が行う自転車の安全利用に関する活動の支援
- (3) 自転車利用者による自転車の点検整備及び自転車事故保険への加入の促進

（関係団体の責務）

第4条 関係団体は、自転車利用者に対して自転車の安全利用に関する意識の啓発に努めるものとする。

- 2 関係団体は、市及び警察署が実施する自転車の安全利用に関する施策に協力するよう努めるものとする。

（事業者の責務）

第5条 事業者は、事業活動を通じて、自転車利用者に対して自転車の安全利用、点検整備等について、適切な助言を行うよう努めるものとする。

- 2 前条第2項の規定は、事業者について準用する。

（自転車利用者の責務）

第6条 自転車利用者は、自転車の利用に関する法令を遵守し、自転車の安全利用に努めなければならない。

- 2 自転車利用者は、市、警察署、関係団体及び事業者が行う自転車の安全利用に関する事業に積極的に参加するよう努めなければならない。
- 3 自転車利用者は、自らが利用する自転車について安全確保ができるよう点検整備に努めなければならない。
- 4 自転車利用者は、自転車事故保険への加入に努めなければならない。

（自転車安全運転証の交付等）

第7条 市長は、自転車利用者に対して自転車の安全利用に関する講習会（以下「講習会」という。）を開催し、修了者に対して自転車安全運転証を交付することができる。

- 2 市長は、講習会を開催するに当たり、警察署、関係団体、事業者等に対してその協力を求めることができる。
- 3 市長は、第1項の規定により自転車安全運転証の交付を受けた者に対して必要な支援を行うことができる。

（指導又は勧告）

第8条 市長は、事故を未然に防止するため、歩行者等に危害を及ぼすおそれがある危険な運転をする自転車利用者に対して、必要な指導又は勧告を行うことができる。

(ボランティアとの協働)

第9条 市長は、市民、関係団体等のボランティアとの協働により、自転車の安全利用に関する活動を推進するものとする。