

# 東京都自転車対策懇談会

## 第2回 議事録

平成24年7月12日（木）

都庁第一本庁舎42階 特別会議室A

○伊東部長 定刻になりましたので、第2回東京都自転車対策懇談会を開会いたします。

○森地座長 お忙しいところをお集まりいただきまして、ありがとうございます。

最初に資料1をご覧ください。前回の議事概要、議事録がございます。前回は、交通ルール・マナー、2番目は放置自転車についてご議論いただきました。それを踏まえて、その続き、あるいは前回の積み残しを本日はご議論いただきたいと思います。

それでは、事務局からお願いいたします。

○黒川課長 まず配付資料の説明等をさせていただきます。

議事録は、議事概要と共に、既にホームページに掲載しております。資料2は、第1回懇談会後の自転車対策に関する新聞報道等の事務局把握分です。自転車問題やこの懇談会そのものに関心が高い状況です。資料3は、1回目に「自転車政策」を検討すべきであるというご意見もございましたので、自転車利用の効果は様々ありますが、安全で適正な利用が前提にあって初めて活用がなされるであろうという趣旨で参考資料として作成しました。資料4は、自転車も車両ですが、自動車等との制度の違いを表したものです。資料5は、前日も配付しております対策の論点です。本日は、「安全な走行空間確保」以降を中心にご議論いただけるのではないかと考えております。その他、資料6は、今回もあらかじめ書面で皆様からいただいた意見をまとめております。資料7は、前回、車椅子を利用される方々の団体からもヒアリングすべきだというご意見がありましたので、事務局で、東京都肢体不自由児者父母の会連合会に伺い、ご意見を賜りました。自転車についてもっと適切に取り組んでいただきたいという様々なご意見をいただいております。

○森地座長 それでは、資料5の3ページ目、「安全な走行空間確保」が最初の議題になります。自転車の安全利用のために、ルール・マナーの問題と安全な環境整備の双方が大変重要な問題でございます。では、事務局から説明をお願いします。

○黒川課長 資料8をご覧ください。普通自転車の通行場所をまとめました。

通行例の①Aや①Bのような自転車道や自転車レーンがある場合、状況によっては、歩道や車道も認められますが、基本は自転車道・自転車レーンを通行しなければなりません。

②の車道・路側帯がある道路では、車道の左側端通行が原則ですが、路側帯の中も、一

定の条件を満たせば通行が可能です。

③Aや③Bのような歩道がある場合、原則は車道の左側を通行するものですが、児童や高齢者、標識で可能な場合、安全を確保するために歩道通行がやむを得ないような場合は歩道通行も可能です。なお、③Bですが、歩道の中に自転車の通行部分の指定があるときは、車道を走るか、車道でない場合は歩道の指定された部分を自転車は通行しなければなりません。

資料9は、自転車ナビマークを路上に設置することで、自転車の通行部分と進行方向を明示し、視認性を高め、自転車の通行場所を分かりやすくする警視庁の取組の紹介です。

資料10は、都道における自転車走行空間の整備方針ですので、建設局から補足説明をさせていただきます。

○湯川課長 資料10について説明いたします。現在、東京都は、2020年までに自転車走行空間を200km整備するという目標値を掲げております。現状は、平成23年度末で区部で83.5km、多摩地区で32.9km、合計で116.4kmが整備済みです。今後3年間の事業展開の見込みですが、3年後には区部で99.4km、多摩で53.9kmまで整備を進めていく予定です。

次のページは、「東京のまちづくり」というパンフレットです。1年くらい前のもので、数字が古いですが、参考として配付しております。現在、構造的分離、視覚的分離、自転車レーン、自転車歩行者専用道という4種類の整備手法を用いて、走行空間の整備を進めています。昭和40年代に歩道に自転車を上げたことによって歩行者と自転車の錯綜が激しくなりました。この状況を解決するため、歩道上での構造的分離や視覚的分離の形で自転車の走行空間を確保してきましたが、今後は、自転車レーン等の形で車道での自転車空間を確保していきたいと考えております。

○森地座長 それでは、これからご議論いただきたいのですが、屋井先生がたくさんのお見を出しておられますので、最初にご発言いただけますか。

○屋井委員 都道では自転車レーンというものを中心に考えていくということでしたが、これは、私も委員を務めた配付資料の最後にある警察庁と国土交通省の検討会の提言の方向性と一致すると思います。この提言について若干補足しますと、自転車道は予算もスベ

ースも確保が難しいので、自転車レーンという、欧米等では一般的な方式を標準形として、ネットワーク化を進展させる。さらに、ナビマークのような法定外表示を車道上にすることで、自転車だけでなく自動車ドライバーに対しても自転車の走る場所を改めて示す。こうした取組で、家から目的地まで、安心して走れるような空間をきちんと用意することが必要です。

それを踏まえて、資料5の3ページで、現状部分に「ネットワーク化までは未実現」とありますが、「ネットワーク」という言葉が「目指すべきもの」の中に出ていません。事故が起こっている場所だけに対応すればよいというような状況ではありませんので、全体を見ながら、ネットワーク化をどのように進めていくか、こうしたことが伝わるような文が必要だと思います。

次に自転車ナビマークについて申し上げます。こうしたマークを作成するという方向性は大変評価できるものの、このマークが特に自動車ドライバーに自転車が逆走してくるイメージを与えることは大きな問題です。もう少し柔軟なデザインを考えてもらいたと思います。それから、私をもっと深刻な問題と考えていることは、歩道上に車道上と同じマークを置いて、しかもお互いに左側通行であるということ示していることです。これでは、自転車に歩道上も車両として走りなさいと言っていることとほぼ同じです。こういう法定外表示を車道に置くのであれば、歩道には置かないことを明確にしていきたいと思えます。

○森地座長 佐滝委員から資料を出していただいておりますが、何かございますか。

○佐滝委員 私のような成人男性であれば、配付した宇都宮の写真のように、レーン幅が1mなくても十分だと思います。走行空間の整備は、コストと時間がかかるので、全部きちんとしたものを作れと言っていたらいつまでかかるか分かりません。最低限このくらいのものでネットワークとしてできたらいいなと思います。

配付した資料の一番前に、スウェーデンのイエーテボリの例を挙げています。「海外では歩道に自転車を上げない」と日本では一般に言われていますが、スウェーデンはいくつかの都市で歩道に併設した例が見られます。もちろん、歩行者が入らないようにルールが

徹底されているので、自転車にとっては安心な空間となっています。

その下は韓国のソウルです。ソウルでは、ここ2、3年で一気にネットワーク化を進めています。写真はソウルで一番広い片側5車線の道の1車線を自転車レーンに変えています。片側2車線でも1車線を自転車レーンに変えている例が多数あります。自転車レーンの隣のレーンにも自転車のマークとハンゲルがありますが、「自転車注意」と書いています。つまり、道路を走る車に対して、自転車レーンの隣にも自転車をはみ出してくることがあるという注意喚起をしています。

この懇談会では、自転車保険やナンバープレート、デポジット制度などが議題となっていますが、自転車への負担を求める前に、何よりも自転車が安心して走行できる空間の整備が必要だと感じます。

もう一つ、自転車に乗る者として一番怖いのは交差点で、その対策が一番遅れています。例えば、左端のレーンが左折専用の道路がたくさんありますが、そこで自転車が直進しようとする、左折する車とぶつかってしまう。事故が一番多いのは交差点なので、自転車に乗っている人の視点に立ったきめ細かな対策をとっていただきたいと思っています。

○渡辺委員 当事務所は、東京23区内の直轄国道10路線、160kmを管理している事務所です。「自転車は原則車道」という方針が出された中、道路管理者として自転車道や自転車レーンなどのハード対策をしなければいけない立場にあります。

特に東京にはいろいろな課題があります。一つは、道路空間的に相当制約があること。二つ目は、自転車利用者といっても、プロに近い人からお年寄り、子供を乗せたお母さんなど、様々な立場の人がいること。三つ目として、都心部の現実として、荷捌きスペース、立体交差等複雑な道路構造をしていること。こうしたポイントを踏まえ、場所に応じた具体的な対策を立案しなければいけないと思っています。

先ほど屋井先生から説明がありました提言を受けて、夏にガイドラインが策定されることになっており、それに合わせ、道路管理者と警視庁が、具体的な対策を立てることになります。具体的に検討を進めていく中では、たぶん東京という特殊事情もあって、交通管制とハード整備だけでは解決できない部分が出てくると思います。そうした課題も含め新

しい検討の場を設立し議論していきたいと思っています。

○日置委員 私どもは、比較的道路幅員の狭い区道を管理しており、ある意味、国道や都道とは違った悩みといたしますか、整備にいろいろな課題が山積しております。

本区では、渋谷区内に関わる各道路管理者、警察、区内の各界・各層の住民代表が入りまして、自転車をいかに安全に利用していくのかを議論する場を設置しました。議論の方向性としては、自転車利用者、歩行者、車を運転している人、それぞれが安全に道路を通行できるよう、国や都の道路管理者との連携しながら、ネットワーク化やその整備手法を検討していきたいと考えております。

○常世田委員 市道も広幅員の道路が少ないです。市内では、都市計画道路が広幅員なので、それを整備する中で、自転車レーンを構造的に分離していきたいと考えています。また、平成23年度に、北多摩南部建設事務所と調布、府中、三鷹、小金井の4市による自転車走行空間に関する協議会を設置し、自転車レーンの色、歩道の色、共存する場合の色の共通サインを策定し、今年度から試験的に整備を進めていこうと検討中です。

○森地座長 例えば、オランダやベルギーでは、狭い道路でも無理やり車線を狭めて自転車レーンを確保しているようなところもありますね。狭いからできないというわけではないですね。

○常世田委員 そこは工夫していきたいと思います。

○片岡委員 資料10に載っている東八道路について、私は異議を申し上げたいと思っています。東八道路は広いので、車道を削って歩道の拡幅工事をして構造的に2つに分けて、安全だと思われると思いますが、あくまで自転車が通行可能な歩道です。自転車事故は、交差点等が圧倒的に多い。資料17にあるとおり、自転車交通事故の相手当事者は8割弱が乗用車や貨物車です。したがって、今回私が配付しました宇都宮市道の4号線のように、歩道上の通行帯ではなく、広い歩道を少し削って車道の左側に自転車レーンを設置してネットワーク化されるということを標準にしていきたい。

宇都宮市では、海外からの人々も招いてジャパン・カップが開催されました。車道に自転車レーンが整備されていたので開催できたのだと思います。これが国際標準の道路であ

と思います。

○市橋委員 ネットワーク化の議論の中では、バス停周辺で、乗り降りされるお客様と自転車が衝突してしまうという事故が結構あるので、停留所の場所が分かる法定外表示など、バスの停留所周辺の扱いをどうするかをきちんと議論する必要があります。これに対し、本年4月に出された「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言」の14ページにバス停留所と自転車空間について、どのように整合性を持たせるかという例示等もあります。道路によって形状がかなり違いますし、歩道幅員も違うということで、一概にこれがベストではなく、道路状況に応じた整備が必要かと思っております。いずれ、道路管理者、交通管理者を交えた協議の場を設けることも示されておりますので、ぜひその協議の場にバス事業者も加えていただきたいと思います。

○森地座長 これまでの話をまとめますと、基本的には、ネットワーク化しなければ意味がない。ただし、交差点やバス停、道路状況が違うなどいろいろな問題があるので、その辺はかなり気をつけてデザインしないとうまくいかない。そして、歩行者や自転車利用者、自動車利用者がどう認知し、どう行動するかという、サインも含めた管理をどうするか。こうした議論だったと思います。あちこちで、これだけに限った勉強会もあるのではないかと思いますので、そういったところの成果も踏まえて、我々の提言に盛り込みたいと思います。

続いて、「自転車の安全性向上」についてです。自転車の性能についてはいろいろな基準がありますが、車のような車検制度や保安基準がない、あるいは、ブレーキがついていない競走用自転車の問題、こういう中で、安全な自転車をどう普及させるかということもあります。この話題について議論したいと思います。

○川野委員 資料12をご覧ください。T Sマーク制度は、私どもが推進母体となって進めています。普通自転車の点検整備基準に基づき、T Sマークを取り扱う自転車安全整備店に勤務する自転車安全整備士が点検・整備を行って、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、その証として傷害保険と最高2千万円まで補償する賠償責任保険が付いたT Sマークを貼付します。

この制度は、あくまでも点検・整備によって自転車の安全性を向上させることが主体です。以前、青森の県立高校で、学校総合保険に加入したため、TSマーク付帯保険は必要ないのではないかという議論がありました。この際、自転車商協同組合等の方が、PTA連合会や学校当局に対して、学校総合保険は事故後の保障で、その前に、事故の未然防止のための点検・整備が必要ではないのかと説明し、我々が推奨しているTSマークを貼るようになりました。いわゆる通学用自転車に、許可条件的にこのTSマークを付けたところまで進んでいって、事故もそれなりに減ってきたということがございます。

○大久保委員代理 私どもは資料12にあるBAAマーク制度を運用しております。このBAAマークは安全の目印で、自転車を検査して合格すると、その型式の自転車にこのBAAマークを貼ってもらうことにしています。

BAAマークの適合判断の基になるのが自転車安全基準と言われる業界自主基準です。ベースはJIS規格ですが、JISだけでは足りないということで、ISOや当時のドイツのDIN規格などを交えて業界で作りました。今は、販売される自転車の9割以上が中国からの輸入ですが、国内生産がゼロというわけではありません。品質管理も、JISプラスアルファに基づいて行っているのが現状です。その中で、自転車の安全については、輸入商社的なところも含めて、各メーカーどれだけ品質管理を行っていくかが大きなポイントになろうかと思えます。

○川野委員 今回検討されている条例の中に、ぜひ、努力義務的なもので結構ですので、自転車の定期的な点検・整備を盛り込んでいただければ大変ありがたいと思います。

○笹川委員 我々目の見えない者からしますと、いろいろなマークを付けられることは、全く用をなしません。そういう面では、もう少し検討の必要があると思います。

また、我々は音を頼りに歩いているので、自転車に発音装置のようなものを付けていただければ、かなり安心して歩けるようになると思います。

○川口委員 私どもは子供などを対象に自転車教室を開きますが、そのときに、交通ルールや安全な乗り方のほかに、自転車の点検を必ず教えています。マークも重要ですが、やはり日々、自分で点検する習慣を、そうした自転車教室でも必ず教えることが大事かと思



っています。

○森地座長 私のヨーロッパの友人は、車体が折れたために大怪我をして、2カ月くらい入院しました。自転車の安全性には、乗っている人の安全と、歩行者に対しての安全の両方があるかと思います。

○岸田副座長 私は前照灯を装備しなくてもいいように思われていることが気になります。無灯火は違反ですが、昼間は灯火は必要ないので、一部装備されないまま売られてしまっています。小・中学生であっても、ごく普通に塾へ通うために夜間に乗りますから、自転車に前照灯が整備されていないのはよくないわけです。条例でも結構ですから、自転車は必ず前照灯を装備しなければならないということにしてほしいです。

○新井委員 前照灯については、基準があり、製造した時点で前照灯を装備しなければならないことになっています。ただ、幼児用自転車にはそういう規制はありません。まだまだ啓蒙活動が足りないと、今、反省しているところですが、前照灯を装備していない自転車は大体なくなってきたと自負しております。

保険については、大きな人身事故も毎月のように発生し、何千万円も請求されているということもあります。学校や施設によっては、T Sマークを付けるように生徒や従業員に指導しているところがありますが、任意ですので、いわゆる車検のようなものにしていただければありがたいと思っております。

○岸田副座長 自転車商組合の方はそうおっしゃるのですが、自転車量販店などを見ると、前照灯が装備されていないものを結構売っています。だから、前照灯が装備されていないと販売できないというぐらいにしないと、私はよくないと考えています。幼児用自転車に関してはまだそこまでいっていないということは分かりますが、それもやはりきちんとしてほしいと思います。

○篠委員 かつては、どこの学校でも、交通安全運動等の際に、街の自転車屋さんが点検してくれていました。今、自転車屋さんが減っていることは事実です。

自転車のチラシはよく入れていただくので、ぜひ「点検してください」ということを、チラシの中に入れていただくようお願いします。

○森地座長 ブレーキの話がありました、これはどうでしょうか。

○大久保委員代理 まず前照灯から申し上げます。前照灯は、J I S規格やB A Aマークの基になっている自転車安全基準で必須と決めています。しかし、一般的に輸入される自転車は、必ずしも前照灯の装着が必須とはなっておらず、装備されていないものもあろうかと思えます。

それから、ブレーキを装備していない自転車、いわゆるピストレーサー、トラックレーサーと言われるものですが、これらは、前後を制動するようなブレーキを付けなければならないと道路交通法で決まっていますから、違反です。したがって、ブレーキレバーが付いていない自転車の多くは違反と解釈していただいているのですが、幼児車などで、コースターブレーキといって、ペダルを逆回転したらブレーキがかかるような制動の自転車もあります。これは違反ではありません。

○森地座長 輸入車に対応することは難しいですか。

○黒川課長 あり得るとすれば、自転車には必ず前照灯を装備しなければならないという決まりがあれば、どこで製造したものであっても利用者に義務がかかります。

○森地座長 自動車や船は、外国で使用できるのに日本のルールが細かくて対応に非常に費用がかかるという批判がありますが、自転車はないというのは、何か変ですね。

○新井委員 法律で、基準を満たさないヘルメット、高圧釜などを販売してはいけないというP S C制度というものがありますが、残念ながら、自転車は、再三申入れをしていますが、その対象になっていません。その結果、困ってB A Aマーク制度を立ち上げたというのが実情です。本当はP S C制度で対応して、政府が水際で販売も輸入もしてはいけないという規制をかけていただければありがたいと思っていますが、力がないのでそれにいたっておりません。なお、ヨーロッパでは自転車も対象としています。

○森地座長 分かりました。これは、自治体ではなくて国が対応しないといけないことですが、ぜひテイクノートしておきましょう。

次に「自転車損害賠償保険の普及」と「ヘルメット着用の促進」について、まず保険から、事務局説明してください。

○黒川課長 事務局から準備させていただいたものとして資料13があります。これは、様々なタイプの、自転車に特化した保険あるいは自転車に特化せずとも賠償保険の中で自転車事故もカバーされるような保険も売られている状況を示したものです。

自転車も保険に入るべきという点には皆様ご異論ないかと思いますが、車のように加入義務はないので、そういう中で、どのように保険を普及させていくかという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、日本損害保険協会の西村委員からお願いします。

○西村委員 「自転車事故のリスクを補償する保険商品について」説明いたします。自転車に関するリスクは、2つのパターンがあります。一つは自動車等との接触事故、もう一つは、歩行者との接触事故です。後者の事故では、自転車側が加害者になることがあります。最近特にクローズアップされているのはこの部分かと思います。

自転車に乗る人自身の怪我に備える保険としては、傷害保険があります。傷害保険には、日常生活でのあらゆる怪我を補償するタイプ、あるいは、交通事故による怪我に限定するタイプがあります。歩行者等に対する賠償責任に備える保険としては、個人賠償責任保険があり、これは、傷害保険、火災保険、自動車保険等に付帯される特約という形で主に販売されています。

また、得意先の訪問や商品の配達等の業務中の自転車事故による損害賠償に備える保険として、施設賠償責任保険、企業総合賠償責任保険、店舗賠償責任保険といったようなものが用意されております。このようなリスクに備えてのものは、個人向けの保険とは異なる全く別の保険になっております。

「知っていますか？自転車の事故」というパンフレットをお手元に配付しています。日本損害保険協会では、まずは事故を起こさないことが一番大切ということで、特に通学で自転車を使う高校生を中心に、パンフレットを使って、出張講座という形で普及啓発を実施しています。こうした普及啓発活動もぜひ皆様と連携していければと考えております。

○森地座長 保険はあるが入ってくれない、そこをどうするかという話が一つの論点かと思えます。この点に関して何かご意見がございますか。

○西村委員 入っていただけないということもそうですが、今ご紹介したように、いろいろな場面で、既に賠償責任保険を契約されている方がおそらく結構いらっしゃると思います。ですから、事故を起こしたときに、保険会社にご一報いただければ、そこで契約を確認して手続に入るということになります。ただ、もちろん、事故を起こして初めて保険に入っていないことが分かったということになれば、ご本人も、場合によっては被害者の方にも大変なことになりますので、保険加入の必要性については一般消費者向けの講演会等も通じてお知らせしています。

○川野委員 他の保険の特約、年間900円から1,000円で1億円とか無制限という補償が受けられるものについて十分に広報されていないため、私どもが、T S マーク付帯保険を説明する際には、そのような点について質問を受けることがよくあります。

○岸田副座長 川野委員の発言は非常に重要だと思います。多くの人は、自転車保険は高いと思っていますが、他の保険の特約だと900円とか1,000円ぐらいで入れる。業界として、もっときちんとPRしないと、普及しないと思います。皆さん、高いということだけが頭に入ってしまったので、そこが問題だと思います。

○森地座長 いろいろな講習やPR、学校でのご指導などをどうするかという話になろうかと思います。続きまして、ヘルメットのお話です。子供と高齢者が特に問題かと思いますが、事務局から説明をお願いします。

○黒川課長 道交法においては、13歳未満について、その保護者が子供にヘルメットをかぶらせる努力義務があります。努力義務ですから、当然、罰則はありません。

資料14をご覧ください。事故状況を見ますと、大変不幸なことですが、都内で昨年、自転車に乗っておられた38の方がお亡くなりになりました。3分の2以上は、頭部損傷が主な原因で亡くなられています。年齢別に見ますと、60歳代の方、70歳以上の方が死者数としても多いです、その中でも頭部を損傷してお亡くなりになられている方が割合的には多いという現状です。

そこで、子供にきちんとかぶってもらうためにはどうしたらいいか、あるいは、高齢者を中心として、大人もかぶったほうがいいということだと思しますので、そのためにはど

うしたらいいかというご議論をしていただければと思います。

なお、本日は、老人クラブの代表の増田委員がご欠席ですので、対策の例の「高齢者のヘルメット着用の促進（努力義務化）」についてのコメントを求めましたところ、高齢者だけではおかしいといったことは特におっしゃっていませんでした。ただ、高齢者に限らず、かぶると髪が乱れるとか、ヘルメットを置いておく場所がないとかいう中で、努力義務ではなかなか普及しないのではないかというご意見をいただいております。

○森地座長 最近は、一時期より、ヘルメットを付けている人を多く見かけるようになりました。それは何か努力があったのでしょうか。

○大久保委員代理 昔はヘルメットも、お釜型でハードシェルという硬い素材のものが多かったのですが、この頃は、ソフトシェルというやわらかい素材のもの、風通しがいいよなものができてきたことが大きな要因だと思います。

自転車の販売に際して、業界としてお客さんにヘルメットの着用を勧める文言を説明書に入れてあります。J I S規格や私どもの自転車安全基準でもヘルメットの着用を推奨しております。また、幼児2人同乗用自転車で前後に乗る子供にはヘルメットの着用を義務付けるようにお願いしています。

○森地座長 置き場所がないという点については、いかがですか。

○大久保委員代理 バイクには、サドルの下にヘルメットを収納できるものがあります。自転車には、サドルのところに盗難に遭わないような形でくくり付ける機能を有しているものも見かけますが、収納というのはまだ出てきていないのではないかと思います。

○森地座長 その技術開発はしないんですか。

○大久保委員代理 それは、またメーカーのほうにも聞いてみますが、現在ではまだ出てきていない状況だと思います。

○森地座長 自転車では固定できないから、本体にロックできるようなものが必要でしょうね。そう難しい技術開発ではないですよ。駐輪場に自転車を置いて電車に乗っていくような人にとっては、そういうことがポイントになるでしょうね。

○屋井委員 損保協会の「自転車の事故」パンフレットの表紙は、今は自転車が被害者と

なっている絵だけですが、歩道上で加害者になっている絵や、自損になっている絵などがあると、保険に入らなければいけないという意識が強まる気がします。

この絵を見ていると、車道上の自転車運転者が、ふらふらと出てきて自動車にぶつかっている。これは自動車が悪いのですが、自転車がこういうことをしなければ事故になりません。私は、後方確認して安全を確保するために、特に右側だけでもバックミラーが付いているといいのではないかと常々思っています。

カンボジアでも、オートバイにバックミラーを一切付けなかったし、ヘルメットも一切かぶらなかつたけれども、やはり国として法律を決めたら、かなりの割合で改善され、一定程度は効果を発揮しています。

今後、車道に安全な空間を設けるときに、ライトと方向指示器も重要ですが、自分で安全確認しやすい道具の一つとしてバックミラーもあってもいいと思いますが、普及・推奨されているとは聞きません。そのあたりは何か現状があればご紹介いただきたいと思いません。

○北川委員 自転車の場合は、直接後ろを振り返ることができるので、我々はそういう指導をしています。まず目視、それから合図、そして車線変更ということです。

○屋井委員 私もそれはよく聞きますが、きちんとスキルを持った人だけが自転車に乗っているわけではないですし、高齢の方などは後ろを振り返って見るということがかなり不安定です。後ろを見るのが原則でも、多少補助になるのではないかという気がします。

○大久保委員代理 バックミラーは製品としてありますが、ハンドルの幅よりも出てしまうものが多くて、バックミラーを含めた自転車の幅が60cmを超えてしまうと普通自転車ではなくなってしまいます。

○新井委員 バックミラーについては、普通自転車の幅は60cm以内、長さが190cm以内と規定されているものですから、ちょっと戸惑うところがあります。それから、私どももいろいろと、自動車の走行空間の問題でも検討委員会に入っていますが、緊急避難的には、都内は時速30kmにしたら事故は減るとおっしゃっている大学教授もいます。

○屋井委員 佐滝さんが持ってこられた資料のスウェーデンの写真の人は、バックミラー

が付いていますね。

○佐滝委員 私は、以前はバックミラーを付けていましたけれども、いたずらされたり、狭いところでは引っかかるということで、今は付けていません。代わりに、必ず自分で振り返って目視しています。

ヘルメットも保険もそうだと思いますが、販売する時点で、あるいは、点検の時点で、製品や制度を紹介し、また、データにもあるように自転車乗用中の死亡者38人のうち26人は頭部損傷が原因で亡くなっているようなことをきちんと伝えた上で、自分の責任で選ぶという場がないといけないと思います。

○岸田副座長 事故の場合にヘルメットをしていたか警視庁にきちんと統計を取ってもらいたいと思います。ヘルメットをしていなかったために死亡や重傷事故になったりすることは当然あるわけで、その統計があれば働き掛けに説得力が出ると思います。人間の場合、頭が重いですから、倒れば頭を打ち、重傷化したり死亡事故になる。特に高齢者の場合はそうなります。

○森地座長 アメリカでは昔から、どの車のどの車種に事故が多いということを常時公表しています。自転車も同じように、どのメーカーに事故が多いとか、自転車販売店でもバックミラーの情報を与えているところはどこの店だということを公表するなど、強い規制だけではなくて、こうした他の手段が少しあるかもしれません。

それでは、次に、前回の議論にあった利用者責任の明確化のための登録制度について、事務局をお願いして、もう一度論点整理の資料を作成していただきました。事務局から説明をお願いします。

○黒川課長 資料15の説明をさせていただきます。

まず、防犯登録という現状の制度について、簡単におさらいします。自転車販売店で登録カードに記入して、そこでシールを貼ってもらいます。登録が自転車法という法律で義務にはなっており、長年運用されています。これによって、盗難被害に遭ったときにご本人にきちんとお返しできる意味がある制度です。しかしながら、例えば通信販売で買った自転車の登録や友人から譲り受けた自転車の所有者変更の登録が十分になされていない

などの問題があります。また、自転車を処分したという届出も十分になされていません。

いずれにしても、登録100%を目指すというのであれば、防犯登録は、自転車法という国の法律によって仕組みが決まっており、罰則もないので、なかなか進んでいかない部分があります。

前回、ルール違反等をしている自転車があったときに、その自転車は誰のものなのか、誰が乗っているものなのかということが容易に見て分かるような車と同様のナンバープレート制度が必要というご議論がありました。そういうことによって、自転車利用者、所有者の社会的責任感を醸成して、ルールの遵守、マナーの向上が期待されるというご議論だろうと思います。

それから、放置自転車問題について、安い自転車が、乗りっぱなしになっているような現状の中で、最初にお金をお預かりして、適切に廃棄した場合はお金をお返ししますといったデポジット、預け金制度についてもご提案がありました。これは、放置するような場合はお金をお返ししないことにすれば、撤去されても引き取りに来ないこともないでしょうし、そもそも自転車を大事に扱うようになるでしょうし、そういうことが期待されるのではないかという議論かと思います。

ただ、課題もありまして、預け金の部分は、適切に廃棄したら最終的にお返ししますということだとしても、自転車を買うときに、いくらお金を預けなければいけない、上乗せになりますから、それは購入者の負担というものもありますので、そういう課題はあろうということです。

いずれにしても、私は払いたくないとか、ナンバーを付けたくないということを認めるような制度が機能しませんので、行うのであれば、登録を100%にしなければなりません。そういう趣旨で、資料を作成いたしました。

○森地座長 前日も各委員から、こういうことをきちんと行うべきであるというお話と、いろいろと難しいというお話をいただいております。それを踏まえて、もう一度関連のご意見を伺いたいと思います。よろしく願いいたします。

○神橋委員 防犯登録制度は、自転車法という法律に基づいて運用されています。ナンバ



ープレート制度やデポジット制度となりますと、東京都独自で条例に基づいて行うことになりますが、結局、国が持っている情報などを、警視庁・東京都ということになるのです。しょうけれども、その辺の情報の共有や実施の体制が、国と都の間でうまくリンクするのが、差し当たりは問題になるのではないかと思います。

○森地座長 登録の関係で、自動車とバイクの説明をしていただけますか。

○黒川課長 自動車や二輪車は、細かな違いはありますが、例えば車のナンバーは自動車登録制度があり、運輸支局等で必ず登録を受けます。これは法律に基づく全国的な制度です。ちなみに、原動機付自転車もナンバーが付いていますが、あれは、法的には車両の登録制度ではありません。原付という車両に対する市町村税を払った証明として、あのプレートが付いておりますが、厳密には、車や自動二輪の車両登録制度とは異なる制度です。

○森地座長 国と地方の関係と、デポジットか税金なのかという2つの論点があります。

それから、ナンバープレートとなっておりますが、必ずしもナンバープレートでなくても、ICチップや二次元バーコードといったいろいろな方法があろうかと思います。ただ、意見は分かれて難しいのですが、ぜひ、積極的に考えていただきたいと思います。

なぜなら、放置自転車問題は、要するに、解決策は何も見つかっていないわけです。取締りをして、すぐまた山のように自転車が来る。こういう状態を解決する方法が他にないとする、いくら難しくてもこういうことをしなければしょうがない。他にあれば、それを一つの選択肢として示していく。こういうことになろうかと思います。

それから、全ての地域に違法駐輪が溢れているわけではなくて、小さな村に行くとそういうことは全然関係ない。したがって、これは国の制度にふさわしいのか、自治体の制度にふさわしいのか、この辺も一つの論点かと思えます。

○新井委員 統計的には、今、東京都内で販売された自転車の90%弱は防犯登録されています。何かあってもおおむね所有者が分かります。ただ、引っ越しをした等の場合は、追跡調査が必要で、それを誰がするのかということだと思います。また、放置自転車について被害届が出れば、必ず葉書が行きます。それ以外の自転車も所有者を調査しますが、他県登録などは非常に時間がかかったりします。また、100%の追跡調査もできないので、

葉書が行きっぱなしになることもあります。もし確実に追跡調査するのであれば国と東京都がしっかり連携して情報共有すればよいのではないかと考えています。

○神橋委員 防犯登録データは、収集目的が防犯ですので、これを他の制度とリンクすることは、個人情報保護の管理の観点から可能か、少し気になっています。

○屋井委員 ロンドンでは、車からごみをポイ捨てする人をビデオで撮影していて、ナンバープレートをチェックして、誰が投げたかを問わず、その車の持ち主から罰金を取るということを始めるようです。ルール違反をした人に対して、そういう方向は一定程度あると思います。

また、駐輪問題を考えると、走行空間と同じように、かなり総合的に考えていくべきです。私が見るところ、あまりにも安い自転車が売られて、バスで駅へ行くよりも安い状況にあり、公共交通機関離れが進んでいることも一因と思います。

一方で、違法駐輪問題は、昼間、買い物にきたお客さんが個々に見ると短時間だけど、全体として常に多くの自転車が違法駐輪している。こういう構図のところも結構多いので、大型店、商店街等がそれぞれ責任分担して取り組まない限り対応できないと思います。

○森地座長 ソウルでは、今の大統領がソウル市長のころに、バスの再編を行いました。幹線道路は全部バスレーンが入っています。この幹線道路上に全部ビデオが付いていて、バスレーンに車を停めていると、スピーカーから「停めるな」と放送します。それでも従わないと、撮影して、警察は逮捕したり罰金を取るというシステムになっています。また、盛り場でも同じようなことをしています。

違法駐輪の多い場所では、罰金や登録制度以外にも、まだまだ他の方法ができそうな気がします。

事務局にお願いしたいのですが、ナンバープレート制度やデポジット制度を行おうとしたら、どんな問題があって、どう解決できるか、あるいは、別途行うときにはこういう問題があるとか、今ある制度との整合性、制度運営のマンパワーといった問題をもう少し詰めた資料を作ってください。

○市橋委員 今、路線バスには、約86%の車両にドライブレコーダーが装着されています。

車内転倒事故が起きて、事故の状況を調査するときは、その映像を見て、原因等を調べます。しかし、自転車の飛び出しは、映っていても、そこから先は何も調べようがない。そこで、自転車にも防犯登録という個別の識別番号が付与されておりますので、これを活用してはどうかと考えています。現在の防犯登録の標章は小さくて見づらい形状になっています。これを改めて、原付並みとはいかないまでも、縦長の5×15cmくらいの短冊幅くらいのものにして、泥よけがある自転車については、後ろの泥よけ、なければサドルから後輪に延びているフレームに付けてはどうかと申し上げております。

他の委員のご意見には、利用者にそんなに費用負担を課さなくてもいいのではないかと、いうものもあるようですが、原付のプレートも原価が100円前後できると聞いています。自転車の防犯登録は法律で義務化されているながら一般国民への周知徹底がなされていない点も改善すべきです。自転車商が今まで一生懸命に蓄積してきたデータがあるのであれば、これをできるだけ100%に持っていけるように、条例で担保していくことが必要ではないかと思えます。

○森地座長 この点は、次回、再度議論したいと思えます。事務局から、これからの進め方についてお願いいたします。

○黒川課長 駆け足でしたけれども、資料5として準備していただいたものについては、この2回でご議論いただいたと思っております。本日の議事概要は座長に、議事録は皆様にそれぞれご確認いただいた上で公表させていただきたいと思っております。

次回は9月3日に開催予定です。引き続きご議論をいただきまして、提言をいただけるようにしていただければありがたいと思っております。

○森地座長 少し乱暴ですが、事務局には、これだけ大勢の方に参画していただいて、何もなしということは許さないと言ってあります。今までは解決できなかったことなので、大変難しいことですが、先ほどの空間の話、安全の話、放置の話、三大問題について、ぜひ具体的に次のステップに進める形にしたいと座長としては思っております。

○黒川課長 次回の進め方について、座長からご指示いただければと思えます。

○森地座長 これまでの議論を基に提言の素案を作成していただいて、次回具体的に議論

いただきますが、事前に素案を各委員にお送りできますか。

○黒川課長 それでは、提言の素案を座長の指示を受けて作成し、あらかじめ皆様からご意見をいただいて、それも踏まえたものを次回皆様にお示しして、さらに議論いただくような形でよろしいでしょうか。

○森地座長 結構です。道路環境の話もそうですが、何かしようとするとき必ずマイナスのこともあります。それを言い出すと、じっとしてしましようということになってしまいます。どこかで突破しないと問題は解決しないので、ぜひ、ご意見のところに、これを行うとどういう問題が起こって、その問題はなぜ解決できないのか、そんなところまで次回はお考えいただいて議論できればと思っております。

それでは、本日はこれで終わりたいと思いますが、提言の素案にこれは入れておいてほしいということがありましたら、事前に事務局に送っていただくことも可能ですので、ぜひよろしく願いいたします。長時間にわたりまして熱心にご議論いただきまして、ありがとうございました。