

東京都自転車対策懇談会

第3回 議事録

平成24年9月3日（月）

都庁第一本庁舎42階 特別会議室A

午前9時30分開会

○五十嵐部長 定刻になりましたので、ただ今から第3回東京都自転車対策懇談会を開会いたします。

○森地座長 今日もよろしくご議論いただきたいと思います。最初に、前回のレビューということで資料1をご覧ください。

前回は、安全な走行空間を確保することがどうしても必要であるということでした。また、「自転車の安全性向上」では、点検・整備をきちんとしなければならないということがありました。3つ目は、事故に備えた保険加入が必要である。4つ目は、ヘルメットの着用を義務化する、あるいは、説得力あるような事実を提示して、より理解を深めていくことが必要である。5つ目は、「自転車の所有者責任と登録制度」ということで、実際に放置自転車あるいは事故が起きた際に、自転車利用者が特定できるような制度が必要という議論がありました。

基本的には、自転車の走行空間の整備が不十分であること、自転車の事故、放置自転車といった3つの問題は、適切な解決策が見つかってこなかった。これに対して決意を持って、今度は、この3つの問題を解決する手段を講じる。こういうことが前回の議論だったと思います。

それでは、資料確認、議事進行等について、事務局から説明をお願いします。

○黒川課長 提言書の素案は、各委員からの意見を反映したものを配付資料7としてお配りしております。追加の意見等を後でいただきたいと思います。

資料1は、第2回懇談会の議事概要と議事録です。既にホームページで公開済みです。資料2から5までは、自転車の登録制度について、本日議論をしていただくために事務局で作成したものです。資料6は、新たな登録制度に関する各委員のご意見です。資料8、9、10は、第1回・第2回までに配ったもののうち基本的なものを改めて配付しています。左上に「自転車駐車場工業会：活動概要」とある3枚の資料は、片岡委員からの配付資料です。

○森地座長 それでは、最初に、自転車の登録制度についてご議論いただきたいと思います。

す。まず、資料の説明をお願いします。

○黒川課長 資料2は、前回までの議論を考え方の例ということで表にしました。まず、どのような制度を行うにしても、その前提としては厳格な登録制度が必要であろうということです。「転居、譲渡、氏名変更、廃棄等の際の新規・変更・抹消登録を義務付ける。」とありますが、ナンバーを付けない、預け金を納めないという人を認めると、そもそも制度が成り立ちませんので、全員参加の義務にする必要があるということだろうと思います。

その上に、ナンバープレート制度というものは、車のナンバーと同じようなものを自転車にも導入するということだろうと思います。

デポジット制度は、放置自転車問題の根本的な改善のためには、自転車の価値を上げて、大切に乘ろうという意識を定着させる必要があるということだろうと思います。そのため、一例ですが、まず、自転車を所有・購入した際に預け金を払っていただき、正しく廃棄したり、都外へ転居するような際には、そのお金は返し、逆に、きちんと廃棄しないときにはお金は返さないという制度を導入することで、自転車を大切に乘ってもらおうというのが考えられます。これにより、そもそも自転車を放置しない、あるいは、放置しても、きちんと引き取りに行くようなことが期待できるのではないかとということです。ただ、一時的とはいえ、預け金という自転車利用者・購入者の金銭的な負担が生じます。また、登録制度で変更手続などを確実にするという手間もあるかもしれません。

資料3は、登録制度の運用例で、現行の防犯登録の仕組みを活用するところという方法があるのではないかとということです。図の上が、現行の防犯登録制度です。都内で自転車を買くと、自転車代とは別に500円を自転車販売店に払い、防犯登録シールを貼ってもらいます。新井委員が代表を務めている東京都自転車商防犯協力会がシールを管理して、各自転車店にシールを配布しています。また、登録情報は、警視庁に提供され、データベース化されます。それから、各区市町村が放置自転車を撤去した際に、その所有者を調べるために各警察署に防犯登録データを照会すると、警察署から各区市町村に対して所有者について回答がされます。これが現状の防犯登録制度の大まかな運用です。

それに対して、図の下は、もしこの防犯登録を活用して新たな登録制度を行ったらどう

ということが考えられるかというものです。自転車店で自転車を購入すると、今は500円ですが、これに代わって、登録費用とデポジットの預け金を自転車店に払います。そうすると、防犯登録シールの代わりにナンバープレートが取り付けられます。自転車店は、利用者から預かった登録費用や預け金を、都が指定することになると思いますが、指定団体に預け、その団体において、ナンバーや情報の管理などを全部行うというものです。その団体がしっかり登録情報を管理しているのであれば、それを警視庁などで活用することもできますし、あるいは、団体と直接オンラインで結び各自治体が、所有者情報、登録者情報を閲覧することが考えられるのではないかと思います。そして、預け金は、原則として、自転車を廃棄するときにナンバーと引き換えに所有者にお返しすることになるかと思えます。また、情報の管理・提供についても、新しい制度の下で明確化するということです。

資料4は、これも仮にナンバープレートとしてどういうものがあるのかということで、大きさがこの枠囲みくらいの細長いものであればさほど邪魔にならないのではないかと、また、取付け位置は、泥よけや荷台、サドルの下、あるいは、後輪を結ぶフレームに縦向きに取り付けるような形もできるのではないかと、前回市橋委員からご発言があったものをベースに作りました。

資料5は、各委員からの疑問等を踏まえた登録制度に関する主な論点です。

まず、自転車の放置は道交法違反の駐車違反なので警察が取り締まればいいのではないかと、という疑問です。たしかに、厳密には駐車違反かもしれませんが、免許制度もない、原則通告制度・切符制度もない、所有者の登録が完璧ではない中で、日常的かつ大量に生じている違反を警察が徹底的に取り締まることは、現実には困難ではないかということです。

それから、放置した人間が悪いのだから、放置した人間からお金を取るべきではないかという疑問です。具体的には、例えば、区市町村は、現在、撤去した自転車を引き取りに来た人からは撤去に要した費用として3,000円程度を徴収していますが、引き取りに来なくても、撤去の手間がかかったのだから、その所有者からお金を取るべきではないかといったものです。しかし、区市町村では所有者が特定できない場合もありますし、引き取り

に来ない人を見つけ出して督促するのは、費用対効果からなかなか苦しいのではないかと
いうことです。また、そもそも放置した人からお金を取るというのは、あくまでも放置し
た後の話ですので、そもそも放置させないためにはどうすればいいかということも考えな
ければいけないのではないかと思います。

次に登録制度についてです。登録率100%にしなければ制度が機能しないのですが、そ
れをどう担保するのかという疑問です。まず、厳格な登録を法制化し、ほとんどの利用者
が購入時に登録を済ませてナンバーを付けることになれば、基本的にはわざわざ取り締ま
りなどをしなくても自然に登録は行われるようになります。ただ、一部漏れがあるような
場合は、やはりしっかり取り締まる必要があるだろうということです。現在、ナンバーが
ついていない自動車は見かけないと思います。これは、罰則の有無とは関係なく、自動車
を購入する際に一連の登録がなされるため、自動車のナンバー制度は自然に運用されてい
るということだろうと思います。

次は、都内に約900万台の自転車があると言われていますが、これを全部新しい登録制
度の対象にするのは不可能ではないかという疑問です。例えば、全部を一斉に行うのは困
難としても、最初は新車を販売する時に登録することにしつつも、猶予期間・移行期間を
設けて、その間徐々に切り替えていき、全ての自転車を対象にするということでスムーズ
な移管が可能ではないかということです。

次は、登録制度を導入するにしても、近隣の県から都内に乗り入れているような場合は
どうするのかという疑問です。これも、例えば、一回限りたまたま都に来るような人まで
登録を求めることは難しいかもしれません。しかし、自分は隣の県の人間だからと言って
しまえば登録しなくていいということでは、いわば脱法行為が起こってしまうので、基本
的には、都外の人でも毎日のように都内に乗り入れる人については制度に組み入れるべき
であろうと考えられます。

次は、通販や都外で購入した人に、どう登録させるのかという疑問です。毎日のように
都に乗り入れるというのであれば、乗り入れる際に、都の販売店で登録することにしてい
ただければいいかもしれません。また、ここには書いてありませんが、都外の販売店でも

都のプレートをつけられるような仕組みを構築すればいいかもしれません。

次に、デポジット制度についてです。預け金を返金してもらえる権利を仮にナンバーに載せるとすると、その預け金狙いのナンバープレートの盗難が増えるのではないかという疑問です。これは、ナンバープレートを持ち込んでも、登録されている人でなければ返還しないという制度にすればよく、そうすればプレートを盗む動機は、いたずら以外にはないだろうということです。

それから、適切に廃棄すればお金は返す、適切でなければお金は返さないというけれども、適切に廃棄したことはどのように証明するのかという疑問です。これは、現状、多くの自転車販売店において、有料が多いようですが、使わなくなった自転車の引き取りを実施しています。自転車店に持ち込むことは、正に適切に廃棄がなされるということですから、その場合であれば、お金は返すということになるかと思えます。

それから、都外に転出するときに預け金は返還するのかという疑問です。都外に引越しのときは役所に転出届を出さなければいけませんので、転出届と共にナンバープレートを持ち込めば、都内からはその自転車はなくなるということですから、それで預け金を返すということも考えられるかと思えます。

最後は、知人間で自転車を譲渡・売買した場合の預け金の権利関係はどうするのかという疑問です。当然、自転車の所有者が変わった場合は、厳格な登録ということで変更届を出していただきます。その先は、一旦リセットして預け金を返して、また新しい所有者が預け金を納めるということでもいいですし、預け金の権利を前の所有者から新しい所有者に移行させて権利を引き継ぎということでもいいかと思えます。

いずれにしても、今挙げたような論点は、一定の解決が可能かと思われます。

○森地座長 それでは、ご意見を伺いたいと思います。

○神橋委員 行政法の観点から、コメントをさせていただきたいと思います。今の説明によると、既存の防犯登録制度に載せた形で制度を構築することが考えられるというのでしたので、防犯登録制度と新登録制度との違いについて考えてみました。

防犯登録制度は、防犯が目的ですので、犯罪の予防とそれに伴う私人の財産の保護とい

うことに目的は尽きると思います。ただ、自転車の登録というのは、自転車盗が窃盗犯であることを考えると、おそらくは、公共の安全や公共の福祉というよりも、むしろ私人の財産の保護が強い、つまり自転車を持っている人の利益の保護というサービスの側面があるように思います。そうすると、自転車法が防犯登録制度に罰則を設けなかったのは、罰則をつけてまで強行するまでもないという政策判断があったのではないかと考えます。

これに対して、新登録制度は、放置自転車の未然防止を目的としているので、防犯登録制度とは制度の重みが異なるということがあります。つまり、新登録制度は、ある私人が自転車を取得したときから、使用、廃棄処分に至るまでの一連のプロセスを管理する意味があるように思います。そうすると、防犯登録制度の私人の財産の保護という目的を超えた部分があり、権力的な、行政処分に類似するような形もとらざるを得ない制度であるということだろうと思います。

具体的には、登録とデポジットをいかに執行していくかが問題になります。登録に関しては、100%の登録を目指すとなると、違反者に対して何らかの制裁を科すことが必要です。登録義務違反に対する制裁となりますと、地方自治法上の過料という手段で対応することが考えられます。また、デポジットの支払いについては、支払わない人に対してどうするかという問題があります。一つの考え方として、行政庁が納付命令を発して、それを強制徴収するというものがあり得ます。

このように権力的な、強制を伴う制度にするとすると、公安委員会の担当とするのか、あるいは、それ以外にするのかということが問題になりますし、また、自転車店や自転車商防犯協力会のご協力をいただくということですが、第一的な窓口をそれですることにより足りるかという、執行上の問題があります。

○屋井委員 ナンバープレートに関して、私はまだコメントするようなリアリティのあるレベルではないと勝手に思っていてコメントしなかったのですが、東京都だと、ディーゼル車用のDPF装置を装着させて、東京の大気環境がすばらしい勢いで良くなったという成功例もあるので、そういう強制をしていくことが、その目的に直結していれば大変重要な政策になる場合が多いと思います。

ただ、今日の話を知っていると、ナンバープレートを着せさせること自体が目的化しそうな心配があります。私は、安全利用を推進するために必要な施策は総合的にとるべきだと思っています。したがって、ナンバープレートがそれに寄与するのであれば、これはぜひ検討すべきですが、以前も申し上げたように、歩行者の安全を最優先しながら、自転車が一定程度安全に走れる空間を整備することが一体的にない限りは、なかなか難しいという現実問題があります。

ナンバープレートを付けさせるということは、車両として自覚を持つということ。自覚を持った車両が歩道上を走るわけです。それを、今までも人的資源も予算もなく取り締まれているのに、本当に警視庁の方々が全部取り締まっていけるのか。今の制度の中では絶対にできません。だから、制度設計するのであれば、そういう点について、具体的な中身を一緒に検討しない限りは、少なくとも安全という観点から言うと逆効果です。

たしかに、放置自転車を減少させたり、事故が起きた際の的確な対応もあると思います。そのため、懇談会として提言することに反対という意味ではありません。でも、誰が見ても効果が分かりそうな新しいアイデアを持って立ち向かうということもなく、無条件で安全が促進されるとか、社会的な責任感が生まれてルールを守っていくというのは、今までの長い30年、40年の歴史から考えていくと、リアリティがないのではないかという気がします。

○森地座長 今の屋井委員からご指摘は、走行空間等への対応や取り締まりをどうするかということと、登録制度の関係をもう少しクリアに説明しなければいけないということだと思います。自動車の駐車違反は、その確認を民間法人に委託することで抜本的に解決できました。こんなところにも一つのヒントがあると思います。

○新井委員 今、屋井委員が、登録制度について100%とおっしゃっていましたが、私ども東京都自転車商防犯協力会では100%に近い登録をしているという自負があります。これは東京都内の話です。今、防犯登録がない10%というのは、インターネット販売のものが大半ではないかということで、調査をしているところですが、流通業者、通販業者にも、公安委員会と一緒に指導しています。

それから、ナンバープレートと防犯登録の問題ですが、防犯登録というのは60年もして
いまして、過去には自転車にも鉄のナンバーを付けていました。しかし、ナンバーでは取
られたり、自分で取ってしまって、どうにもしようもないということで、今のようなはが
せないシールに落ち着きました。あのシールは、はがすと自転車に傷が残ります。傷が残
っていると、警察官がその自転車を見て、何か問題があるだろうということで調査するの
で、盗難の被害回復率も非常に高くなっています。ナンバーは、交通違反者を捕まえるには
それで結構ですが、簡単に取れてしまうので、個人の財産を守るためには、防犯登録とナ
ンバーを一緒にすることに賛成できません。

○森地座長 我々の問題意識は、自転車に関連する安全と放置自転車という、今までの制
度で対応してきたこととは異なる課題をどう解決するかということです。新井委員がおっ
しゃったことは、今までの防犯登録はきちんとしていますというお話ですが、現実には放
置自転車がたくさんあり、交通事故が起きた際に特定できないという問題があるので、こ
の解決をどう図るかを目的として議論しているということをはっきりしておきたいと思
います。その上で、これから制度設計するものと、そうした問題の解決との合致がどこに
あるのか、あるいは、既存制度とどのようにうまく組み合わせて実施していくのか、こう
いう話があるのだらうと思います。

○佐滝委員 そもそも自転車を都市交通の中でどのような役割として位置付けるのかと
いう共通認識が、この懇談会や都民の中にあり、その上でこうした対策を進めるというこ
とであれば反対しませんが、そこがあいまいなままで、とにかく今できることを実施しよ
うということで進んでいくことは問題だと思います。実は、ネット上でも、私が見た限り
多くの方がナンバープレート制度には賛成でした。この制度は一見有効に見えますし、普
段自転車のマナーを苦々しく思っている方にとっては溜飲が下がるような施策なので賛
成の方が多かったのですが、私は、ぱっと飛びつきやすい施策だからこそ、きちんと冷静
に考える必要があると思っています。

たしかにナンバープレートの装着は一時的には有効かもしれませんが、100あるマナー違
反なり放置自転車が、90や85になるかもしれません。しかし、今、ナンバープレートが1

00%装着されている自動車の運転者が皆、それを意識して駐車違反をしないようにしようとか、スピード違反をしないようにしようということになっているかという、慣れてしまえば結局効果が薄れてしまうということもあります。それから、もともとプレートの装着を想定していない自転車の構造上、プレートは個人でも簡単に取りはずしができてしまうと考えられますが、これでは、本当に取り締まらなければいけない人ははずしてしまうし、逆に、経済的な理由で自転車にしか頼れない方には新たな金銭的負担が発生したり、自転車屋さんに行く手間などが増えて負担になる。このように果たして本当に実効性があるかどうかということも疑問に感じています。

私は、自転車対策として何もしなくてもいいと思っているわけではないのですが、安全な走行空間を整備することで車両を運転しているという意識を醸成するといった施策をまずきちんと行うことが、導入の前提となるべきだと思います。ナンバープレート施策だけが取り出されて発表されれば、自転車そのものが注目もされるでしょうし、そのことで良い効果も生まれるかもしれません。しかし、いずれ効果が薄くなると、今度は免許制度を導入しようだとか、どんどん自転車を縛っていく方向へ進みかねません。私たちは、自転車の利便性や簡便性を損なう方向に持っていくために考えているのではないはずです。

○森地座長 ほんの少数のマナー違反が問題ではなく、自転車を使う大半の人がああいふ現象を起こしている。この問題をどう解決するかということが問題ですから、そこはぜひご理解いただきたいと思います。

問題を解決してほしいというのは、ほとんどの都民の方が思っています。ですから、こういう障害があるから先送りするという話ではなく、問題を解決するのにどうしたらいいかということに向かって、議論を集約してほしいと思います。

○市橋委員 バス事業者にとって、自転車を利用されている方を憎いなど思っているわけではなくて、この方たちも大事なお客様です。一方で、利用者が増えてくるのに比例して、事故も多いし、現実に私どもの調査でも、バスに関連する事故の中で自転車関与の事故が非常に増えてきています。そのため、自転車利用者にも、ナンバープレートのようなものを付けていただいて、もう少し自覚のある使い方をしていただこうということで、議

論がここまで来ていると思います。

先ほど、防犯登録の話も出ましたが、防犯登録のステッカーは非常に小さくて見づらいということが一つの問題です。利用者責任という意味で、自転車に名札に代わるナンバーを、どんな形であれ付けていくようにしないと前に進まないと思っていますので、ぜひご検討をお願いできたらと思っています。

○屋井委員 例えば、パリのモンパルナスのブルバードなどは、6車線道路の真ん中の2車線がバスと自転車レーンです。なぜこうしたことができるかということ、もともと車道を走っているし、皆さんルールを一定程度知っています。また、バスと自転車は、走行速度も速くなく、実は親和的だからです。日本でもこれから一定程度車道で頑張って走ってもらえれば、親和的になり得ます。京都市などでも、小学校で自転車の安全教育を義務付けることを条例化しました。東京都でも一層強力な教育の手段、制度を作っていくということが片方あれば、一方で、ナンバープレート制度についても理解されると思います。安全の論点で議論していることを、ぜひ忘れないでいただきたいと思います。

○市橋委員 当然、私もナンバープレートだけが安全を管理する全てではないと思います。安全な走行空間のネットワーク化も必要でしょうし、いろいろな施策を組み合わせながら進めていく中で、自転車にもナンバーを付けることを考えていただけないかという趣旨です。自転車だけを縛っていく方向などはとても考えていません。利用する側も、その利用を許容している社会も、皆が安全に自転車を受け入れられる関係を作りましょうということで議論を進めてきているはずですので、その一環として申し上げていることをご理解いただければと思います。

○川口委員 安全の観点から2つあります。一つは、赤信号を無視するのは、ルールを知った上で意図的にやっています。では、なぜ違反しているかということ、一つの背景としては匿名で、取り締まる人が誰もいないからです。ナンバープレートがあると、例えば地域住民がそれをカメラにおさめておいて、通報するとか、そうした手段も考えられるかと思っています。

もう一つは、昨年、ニューヨーク州で、自転車にナンバープレートをとという法案が議員

立法で出ています。ほとんど審議されていないようですが、自転車ユーザーから猛反発を食らっています。その法案では、自転車は道路の特別な利用者ではないかということも挙げています。また、最初の年は25ドル、次の年からは1年ごとに5ドル徴収することとしており、税収も上がるからいいだろうというような法案を議員さんが出したようです。

○森地座長 今、いろいろご議論いただきました。趣旨は、登録制度自体が目的ではない。どういう意味があるのかをクリアにする。これが大前提です。

もう一つは、解決しなければならない問題ありきで、そのためにこういう制度が必要であるという議論が主であって、既存制度がどうしたということは従的なものです。したがって、問題は解決するというのをぜひクリアにしていきたい。それから、既存制度との関係といったことは別に対応する。このスタンスをはっきりさせて最終的にまとめていきたいと思います。

それでは、東京都に対する提言案について議論します。

○黒川課長 資料7をご覧ください。資料7はカラー刷りになっていますが、おおむね、黒字は、この懇談会の前、8月中に皆様にご提示しました素案です。それに対しまして、委員の皆さんからいただいた意見を組み込んだものが赤字の部分です。

○森地座長 それでは、これについてご意見をよろしくお願ひいたします。

○西村委員 「自転車に関する損害賠償責任保険の普及」では、岸田副座長から各学校等の単位で保険に加入する仕組みを追記していただきましたが、実際には既にそのような仕組みがありますので、そうしたものをもっと具体的にお知らせをすることが必要だといった趣旨の書きぶりを変えさせていただければと思います。

教育のところですが、意見として出させていただいたのは、登録制度等は、基本的には賛成ですけれども、それに加えて、ルール・マナーの啓発がやはり必要だろうと思います。教育現場では、子供たちを守るという意味でも時間をとっていただきたい。また、我々も民間で色々なことを実施していますので、そうしたところを活用していただけるのではないかと思います。

大人については、先ほどご指摘があったように、赤信号でも平気で渡ってしまう。そう

した大人を見ると子供も真似してしまいますので、大人についても違反に対する罰則等についての啓発を皆さんと連携して対応していければいいのではないかと思います。

○片岡委員 1ページの道路構造の改変を含めた車道利用への方針転換という点につきましては、8月31日の毎日新聞にも載りましたように、道路構造令が改正される方向になってきていることから走行空間整備に時宜を得たものではないかと思います。

それからもう一つ。6ページの「ヘルメット着用の促進」ですが、これもつい先日、警視庁万世橋警察署で60人の警察官が、自転車で、ヘルメットをかぶって範を示すということになりました。都民への教育効果は、絶大であると思います。

9ページの「自転車利用者等にわかりやすい表示」ですが、今は他の道府県などでも、車道に自転車レーンが新たに設けられているところです。歩道上に新たに自転車の通行部分を設けて自転車マークを描くことだけは、ルールの誤解と走行空間認識の混乱のもとです。何とかなくそうという方向に持って行っていただくことが必要だと思います。

○篠委員 ルールとマナーを守ることが一番の基本ですが、何がルールで、何がマナーなのかということが全然分かっていないのではないかという気がしてなりません。

最近、歩道が混んでいると車道に出て、車道に何か障害物があると今度は歩道に上るといった運転をかなり見ます。自転車の走行や駐輪について、指導員的な立場の方をそれぞれ置いていただいているかどうかと感じています。基本的なルールやマナーの指導が徹底されないと、事故減少につながっていかないのかなという気がしています。

○笹川委員 視覚障害者の立場から申し上げますと、我々は被害者でしかない。自分が加害者になることはあり得ません。ですから、歩道上の安全は絶対的なものだと考えます。

ご承知のように、ハイブリッド車や電気自動車については、その接近が分かるように、新車に発音装置を付けることが義務付けられました。それと同じように、自転車にも、やはり発音装置が非常に重要です。既に一部では発音装置も開発されていますが、ほとんど使われていません。そうしたものを装着してもらうことによって、我々も安心して歩道を歩ける環境になると思います。

視覚障害者のリハビリテーションで一番基本になるのは、いかにして一人歩きができる

ようになるかです。そういう意味では、安心して一人歩きができる環境をつくるための自転車条例をぜひ早急に作っていただきたいというのが、我々視覚障害者の声です。

それから、放置自転車は、毎年10月にクリーンキャンペーンが実施されています。キャンペーンが始まって29年で、効果も出てきていますが、まだ解消していません。取締りなどがなければ10年も20年もかかるということだと思えます。日本はまだ批准していませんが、障害者の権利条約が制定され、障害者の社会参加が基本になっています。安心してまち中を歩けるような環境整備を、早急に具体化していただきたい。

そういう意味で、今回の提言については、私どもは全面的に賛成です。

○新井委員 放置自転車については、警視庁にある登録情報を活用すればいいと私は前から申し上げています。例えば自治体が、経費がかからない方法で、所有者の追跡調査をする。あるいは、盗まれたときに必ず被害届を出していただく。そして、防犯登録情報を活用する方法を東京都や警視庁に考えていただければ、放置自転車はもっとなくなります。

○澤海委員代理 第2回懇談会の発言内容をご覧になってお分かりだと思えますが、高等学校ではほとんど、生徒が学校に乗り入れる自転車に学校独自のシールを発行しています。そのシールを発行する際には、防犯登録シールが貼ってあるか確認し、また、ルール・マナーを守ることという誓約書もとっています。その結果、盗まれても発見されるケースが非常に多いです。また、生徒が自転車通学で近隣の方にご迷惑をかけているときには、この学校の自転車ということが分かります。

また、高等学校の場合は、安全教育を年間に数回、ロングホームルーム、総合的な学習の時間に指導することになっているので、自転車についても触れています。さらに、長期休業の前や新学期の開始時には、ルール・マナーを必ず指導しています。

一番困っているのは、傘さし運転や二人乗りについて罰金が設けられましたが、それを学校外のところでどのように指導するかです。指導は工夫しながら行っていますが、なかなか至らないというのが現状です。

○須藤委員 私学の場合、遠隔地から来ている生徒が多数いるので、安全の面から自転車通学はほとんど禁止しています。許可している学校については、公立学校と同じように、

最寄りの警察署にお願いして、年間に3回から4回、交通安全指導という形で実技を含めて指導しています。

小さいお店などで、駐輪場がなくて、自転車を公道に停めてしまい、自動車や自転車、歩行者も通行できないようなことになっていたりします。これに対する規制は、安全確保という面から、今後していくべきだろうという気がしています。

○月本委員 私は、幼稚園の保護者の代表としてこの懇談会に出席していますが、強く思ったのは、自転車を最初に買い与える幼稚園児に対して、私自身を振り返っても、そのときにとっても安易に与えていたなということです。凶器を与えているという自覚はなく、与えるときに「危ないから気をつけてね」くらいの注意しかしていなかったのではないかと思います。もっと安全な乗り方を徹底させるべきだったと、すごく反省しています。

また、小学校低学年や幼稚園の子が、保護者抜きで自転車に乗っているのを見かけますが、そういうことは規制して、やめさせてもいいと思いました。また、お母さんが子供の先に走っていると、子供はお母さんの自転車しか見ておらず、自分の安全も、周りの安全も確認していません。そういう面では、中学生、高校生以前の、保護者の意識として安全確認をすることを、私たちの団体でも進めたいということを感じました。

○屋井委員 今のご発言を聞いていて、子供の頃を思い出しました。私が小学生のころは、自転車の歩道通行が可能になる前だったこともあって、危ないから私の親は絶対に自転車を買って与えてくれませんでした。それが当時の常識だったと思いますが、その後、30～40年で、圧倒的に非常識が常識になってしまったというのが現状だと思います。

資料7の9ページについて、ネットワーク計画を作る場合は、区市町村が主体的役割を果たしつつ、都や国の協力も得ながら進めるというケースが多いと思いますので、そのあたりのニュアンスがうまく出るほうがいいかなと思います。

また、今回の提言の内容を、東京都の従来の行政計画の見直しにつなげてほしいという気持ちが伝わるような文章を森地座長と事務局で検討していただいて、若干入れていただいた方がいいかと思います。

○加藤委員代理 ネットワーク化について、東八道路と武蔵境通り、三鷹市のかえで通り

は、自転車走行空間の整備をしている最中ですが、これまで自転車走行帯の色がまちまちでした。今後は、統一していこうと話が進んでいます。

○岸田副座長 私は、色々な懇談会等に参加していますが、多くの場合、提言するだけでおしまいということになりかねません。それで私は、この提言案の中に、現在動いている施策をいくつか挙げ、それをサポートするような形にしたいと思い、自転車損害賠償責任保険、ヘルメット、ネットワーク化など、できそうなもので、また、既に実施されているものを取り上げて、その動きをサポートし、本当の意味の対策を進めていますよということをお京都市に言ってほしかったわけです。

また、実際に動いている施策以外にも、これまで委員や事務局で多数の人が時間を割いて、十分議論をしたわけですから、ナンバープレート制度等を実施するといったことまでしっかり盛り込まないといけないと思います。もちろん、実施すれば、問題は出てくると思いますが、その問題を解決するために色々な知恵が出てきたり、また具体案が出てくるわけです。ぜひ、ナンバープレート制度を含め、この提言を実行しなければだめだということをお皆さん方と合意したいと思います。

○森地座長 今日いただいたご意見をまとめていただくわけですが、これからの手続について説明をお願いします。

○黒川課長 都議会の9月議会が間もなく始まりますが、懇談会からどういう提言をいただいたのかといった質問がなされることが予想されます。また、条例を制定すべきというご意見をいただいたことも、議会に報告しなければなりません。その議会日程を逆算していくと、来週にご提言をいただければ、しっかりした報告ができますので、9月10日に座長から我々に対してご提言をいただくスケジュールを組んでおります。そのため、本日の登録制度に関する議論も含めた全体の案を早急に事務局で作成して、座長にご確認いただいた上で、1週間しかありませんけれども、皆様にご確認いただき、来週セットして、座長から手渡していただければと考えております。

○森地座長 提言のタイトルについて、私のイメージとしては、「自転車問題の早急な解決を」といったものですが、何かアイデアがあればぜひお願いしたいと思います。

○北川委員 ナンバープレート制度については、視認性のあるプレートを設置する姿勢にまず課題があると思います。一方、自転車の管理について現実的なのは今の防犯登録制度だと思います。それをある程度改良したもので、なおかつデポジットの効果も入れたものができるのではないかと考えています。

○大久保委員代理 資料4でナンバープレートをシートポストの下に付けるような形を例として挙げていますが、軽快車だったら、ほとんどここに付けられません。一般的に軽快車はスポーツ車に比べて、シートポストを長く出して乗る例が少なく、女性は特に取り付けが難しいです。また、取り付けた場合でも、キャリアに乗せる荷物等でナンバープレートが隠れてしまうことが多いと思われます。車であれば、バンパーのセンターにナンバーが付いているのでそこを見るわけですが、この自転車の案では、どこにナンバープレートが付いているのだろうかということで探さなければいけません。昔の自転車の鑑札制度では付けるところが決まっていた。今の自転車では、どこに付けるか限定することは不可能と思われます。それと、ナンバープレートは東京都が作られるのでしようけれども、一律化して周知することも大変なことの一つです。

また、資料3にあるとおり、現状の防犯登録は、指定団体から警視庁だけに登録情報が行きます。これを、下にある新登録制度の例のように、指定団体から自治体にも登録情報が行くようにすれば、放置の改善も楽になるのではないかと思います。ナンバープレートを付けるよりも、防犯登録シールももう少し見やすくすれば、どちらも一挙に解決するのではないかと思います。

○森地座長 基本的には、登録制度の案が出ていませんが、所有者を特定できるようにしなければなりません。その点だけははっきりさせておきたいと思います。

登録制度を実施すれば、それがどうやって自転車問題の解決につながるのかという話は必ず書き込んでいきますが、今までの制度とどうするか、どこに付けるかといった細部の話は、別途解決していくということで整理したいと思います。

それから、佐滝委員から、自転車利用者にとって負担になるという問題があります。これについても、基本的には、誰かが負担しなければいけないものですから、金額はともか

くとして、こういう形で進めていくことについてはご理解を賜りたいと思います。

また、自転車駐輪場に関しては、それを公共としてどこまで負担するかという点、道路を整備するときとは少しニュアンスが違ってきます。道路は混んでいたら、当然、拡幅するということが常識になっていますが、駐輪場についてはそうではありません。駐輪場を整備しない限りは、取り締まりなんてできないといった面もあると思うので、問題解決の方策を書き進めたいと思います。

その他色々あるかと思いますが、追加・修正意見で矛盾するものがあつた場合は、その取り扱いは私と副座長にお任せいただきたいと思います。

それでは、一応これで閉めたいと思いますが、事務局から何かございましたら、どうぞ。
○五十嵐部長 森地座長、委員の皆様、6月からわずか3回だけの短い期間でしたけれども、非常に集中的な意義のあるご議論をしていただけたのではないかと思います。先ほど来、提言だけでは意味がないというお話もありましたけれども、提言内容につきましては近日中に知事に報告します。今の自転車に関する社会的問題の高まりを考えますと、都議会でも関心が高まっている状況がありますので、私どもとしては、どのような形であっても、この提言の内容について検討し、施策として実施していきたいと考えております。委員の皆様方には、今後とも情報提供させていただき、アドバイス等をいただければと考えております。

では、本日は最後となりますので、本部長から一言御礼を申し上げたいと思います。

○樋口本部長 まず、森地座長を始め委員の皆様には、毎回長時間にわたり、大変熱心にご議論いただきましてありがとうございます。

多くの方々にお集まりいただきましたために、十分にご発言いただけなかった場面もあったかもしれませんが、この会議場の外でも、事務局に対して、事前・事後に、ご意見や資料を提出していただいたことなど、委員の皆様が自転車をめぐる問題について高いご認識と社会的な使命感を持って積極的に真剣にご検討いただき、多くの貴重なご意見をいただいたことについて、重ねて感謝申し上げます。本当にありがとうございます。

最終的な提言につきましては、来週、座長から頂けるとのことですが、これまでの議論

を拝聴していますと、何と云っても、安全教育は元より、自転車利用者の意識を高めるための施策を始めとした自転車政策というものに、行政機関はもちろん、関係者が一体となって取り組んでいかなければならないというご意見、ご認識を皆様が共通してお持ちであるということ、個人として感じました。逆に言えば、そうした皆様方と一体となって取り組めば、必ず目に見える形で改善されると思います。

また、本日、特に議論が集中しましたが、ナンバープレート制度やデポジット制度について、色々なご意見をいただきました。今後も十分に検討していかなければならないものと認識しておりますけれども、その前提である自転車の登録制度を最低限しっかりしたものにしなければならないという強い意見を自転車利用者の方々からも頂戴しました。

この自転車の登録制度については、新井委員が代表を務めておられる東京都自転車商防犯協力会において年間100万台以上の都内の新規購入自転車に対して防犯登録を長年運用されてこられた成果について認識させていただきました。

新たな制度の検討に当たっても、こうした既存の制度を発展させる形で検討していくべきであるという観点も重要かと思っております。都としては、皆様にご検討いただいたものを引き継いで、世の中のためになる制度はどのようなものかということ、関係者の皆様と一緒に今後も検討してまいります。

最後になりましたけれども、委員の皆様のご健勝とますますのご活躍、そして、悲惨な交通事故が一件でもなくなることを祈念申し上げますとともに、都として、交通事故防止のために更に努力すること、また、提言をいただいたことを真剣に検討していくことをお誓い申し上げます、感謝の言葉とさせていただきます。

ありがとうございました。

○五十嵐部長 これまで熱心なご議論をいただきまして、ありがとうございました。

これをもちまして、東京都自転車対策懇談会を終了いたします。本当にありがとうございました。

午前11時31分閉会