

第1回 自転車の安全で適正な利用に関する専門家会議 議事録

平成28年6月20日（月）
東京都庁第一本庁舎34階34A会議室

○村山部長 青少年・治安対策本部の治安対策担当部長の村山でございます。どうぞ宜しくお願い申し上げます。さて、この専門家会議では委員の皆様には意見交換に専念していただくために、会議の進行は事務局で行わせていただきますので、宜しくお願い申し上げます。また、会議につきましては原則、公開とさせていただきたいと考えております。議事録につきましても後日皆様に発言部分を確認していただいたうえで、都のホームページで公表いたします。続きまして本日の資料ですが、お手元にお配りしてございますけれども、次第の他、資料1から資料8までを配布しておりますので、不足や落丁がございましたら、お手数ですが事務局までお申し出ください。

なお、本日、高橋委員は所用により欠席となりました。高橋委員の意見は事前にいただいておりますので、後程、事務局より説明させていただきます。

よろしければ、会議を始めたいと思います。まず始めに、青少年・治安対策本部長の廣田より、ご挨拶申し上げます。

○廣田本部長 東京都青少年・治安対策本部長の廣田でございます。

本日は、大変お忙しい中、専門家会議の委員にご就任いただきましてありがとうございます。この会議の趣旨につきましては、ご案内がございましたけれども、この4月に改定いたしました東京都の自転車安全利用推進計画に盛り込んだ様々な主体による取組に關しまして、より効果的に実施するため、また更なる取組の可能性を探るために、条例改正も視野に入れつつ、その方策や在り方を検討するべく有識者の皆様方のご意見を頂戴したいという趣旨でございます。

自転車をめぐる交通情勢でございますけれども、昨年の都内における交通事故死者数は161人と戦後最少を記録しましたが、都の第9次の交通安全計画上の目標数値である150人未満は達成できなかったということでございます。これを踏まえて、同じくこの4月に第10次の東京都の交通安全計画を策定しましたが、そのなかでは平成32年までに世界の大都市の中で最も少ない水準となる交通事故死者数125人以下という目標数値を設定いたしました。また初めて死傷者数についても、数値目標を設定したということでございます。都内の交通事故の特徴としましては、これもよくご案内かと思っておりますけれども、自転車による事故と自動二輪車による事故が多いというところでございます。また特に自転車につきましては、全体の事故に占める自転車事故の割合、事故関与率のことですが、これが全国平均の約2倍近いということでございます。昨年も11,000件を超える自転車事故が発生して、33名もの方がお亡くなりになっているということでございます。またお子さんの自転車乗用中の死亡事故も昨年、一昨年、2件発生しておりますし、本年も先月国分寺で自転車乗用中のお母さんが背負っていた8か月の乳児が亡くなるという、痛ましい事故も発生したところでございます。またさらに近年は、高齢者による自転車利用の重大事故が目につくところでございます。そういった意味において、現状において自転車事故を減らすことが全体の死傷者数を減らすポイントであるということでございますし、そればかりでなく、今後、環境の意識ですとか、あるいは健康の維持向上、またコンパクトシティを支える交通手段として自転車という、そういう観点等からさらに自転車に対するニーズ、自転車利用の増加が高齢者の方も含めて見込まれる中、この自転車による交通事故の対策が急務に

なると考えております。このため、改定した自転車安全利用推進計画では、死者数、事故件数ともかなり厳しい数値目標を設定するとともに事故の被害や状況に照らしつつ、これも後程紹介しますが、新たな取組やこれまでの取組のさらなる強化をうたっているところがございます。本日は、改定計画に盛り込まれました各種施策の実効性を高めるとともに、その効果的な施策展開を図るために、大きくは自転車利用者自身の意識啓発、また関係者等都民全体の安全意識の向上、さらに子供や高齢者といった交通弱者の保護、こういったような観点から皆様のご意見やご助言、ご提案をいただきたいと考えております。

第10次交通安全計画、及び改定した自転車安全利用推進計画の最終年は2020年ということで東京オリンピック・パラリンピックの開催年にあたります。東京都では自転車の安全利用の推進はもとより、悲惨な交通事故も出ず、誰もが安全安心に利用できる道路交通の実現を目指して全力で取り組んで参る所存でございますので、どうぞ先生方のご指導、ご鞭撻を宜しくお願いいたします。

○村山部長 プレスの方の写真撮影はここまでとさせていただきます。次に各委員のご紹介をさせていただきます。お名前を申し上げますので、申し訳ございませんが、委員の方は自己紹介の形をお願いいたします。では初めに、鈴木委員お願いいたします。

○鈴木委員 千葉大学名誉教授、鈴木春男でございます。自転車に関しましては必ずしも専門家ではございませんが、交通社会学を専門にしております、自転車の安全利用に関する委員会や、あるいは自転車の悪質運転者の講習カリキュラムづくりと、警察庁の関係で、いくつか自転車関係の委員会の委員長などをさせていただいております。宜しくお願いいたします。

○村山部長 続きまして、蓮花委員、お願いいたします。

○蓮花委員 帝塚山大学の蓮花一己と申します。宜しくお願いいたします。専門は交通心理学とかなりマイナーな分野ですが、交通参加者の行動や、それによる事故の研究をしております。最近では高齢者の安全対策、特にドライバーの研究を各地域で、それ以外に、地域の交通安全の対策で事故多発地点の分析や、それに関わる人間の行動の問題や環境特性等を、奈良県や香川県等の事故の多いところでやらせていただいております。自転車についてはやはり、交通参加者として子供あるいは高齢者がどんな行動を実際に行っているのかという観点でいろいろと調査等を行っています。交通弱者というと守るだけということになりますが、一方でやはりその弱者の側のいろいろな問題行動が事故をかなり誘発しているということも言えると思いますので、その方々への教育、指導あるいは啓発活動が大切だと思う次第です。

○村山部長 続きまして馬場委員お願いいたします。

○馬場委員 こんにちは、馬場誠と申します。宜しくお願いいたします。私はまず、個人的には自転車を中学の時からずっと大好きで、50年ほどロードバイクやクロスバイクにバリバリ乗っております。仕事ではいろいろな業界を転職しております、過去10年くらいを自転車業界で従事しております。2006年にはアメリカのスペシャライズドという会社の日本法人を立ち上げて、5年間代表をしておりました。また一昨年から去年まで、

ワイズロードというスポーツタイプの自転車専門の小売店を展開しているワイ・インターナショナルという会社の代表をしておりました。今は直接自転車の仕事はありませんが、いろいろな啓蒙活動をしておりまして、ひとつは、去年から自転車ヘルメット委員会を私が企画して主宰しておりまして、著名人の方、昔から懇意にいただいている自転車好きの著名人、例えば、俳優の鶴見辰吾さん、以前の総務大臣の増田寛也さん、シャ乱Qのまことさん、エベレストに登る三浦雄一郎さん、そういう方に声をかけて、彼らは自転車業界で儲けているわけではありませんけれども、自転車が好きでそういう有名な方が「自転車ヘルメットはいいよ」とメッセージ発信する啓蒙活動、著名人の方が世の中に発信すると聞いてくれる方もたくさんいらっしゃる、そういう活動をしております。そういった意味で今日はビジネスの事でも個人的な事でも自転車についてはいろいろ経験もあるので、お役に立ちたいと思います。宜しくお願いいたします。

○村山部長 続きまして北方委員お願いします。

○北方委員 北方と申します。宜しくお願い致します。私、W a - L i f e L a b o という名前の団体を立ち上げております。私自身、著名な先生方と話すのは本当におこがましく、普通に自転車に子供を乗せて利用しているという立場でございます。とは言いましても、そこで自転車事故を経験したことから、やはり保護者、子供をお持ちの保護者に対して自転車の最低限のルールを伝えること、そしてもうひとつ、さきほど馬場委員も仰ってましたけれども、とにかくヘルメットを子供にかぶらせようというプロジェクトをこれまでやっておりまして、関東、関西これまでに3,000名を超える保護者の方に自転車の安全啓発、そしてヘルメットをかぶろうというプロジェクトを立ち上げております。そして現在は国土交通省、豊島区、さいたま市などの、保護者に向けての自転車の安全利用の啓発というところに関わらせていただいております。どうぞ宜しくお願いいたします。

○村山部長 ありがとうございます。引き続き議事に移りたいと思います。まず、お手元の資料1から6について簡単に20分程度説明させていただきます。その後、資料6について再度、項目ごとに課題等の詳細を事務局から説明しまして、委員の皆様のご意見を頂戴する形で進めていきたいと思っております。

それでは、資料1から6までにつきまして、交通安全課長より説明させていただきます。

○濱村課長 交通安全課長の濱村と申します。どうぞ宜しくお願いいたします。それでは、私から、資料の説明をさせていただきます。

「資料1」をご覧いただきたいと思っております。自転車の安全で適正な利用に関する専門家会議の開催についてでございます。1といたしまして、会議のねらいでございます。この会議は、平成28年4月に改定いたしました「東京都自転車安全利用推進計画」に盛り込んでおります新たな取組につきまして、既にご覧の「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の改正も視野に入れていただき、都の取組をより効果的に展開するための手段、また、様々な主体の取組をより促進するための手段などにつきまして、有識者の方々、専門家の方々から、ご意見をいただくことをねらいとさせていただいております。

進め方でございますけれども、本日、第1回では、推進計画の改定ポイントを説明させていただいた上で、自転車安全利用促進のための取組について、ご意見をいただければと存じます。ま

た、第2回では、本日いただきました意見を私どもで「施策展開の方向性」としてとりまとめまして、特に、条例化が望ましいものを主といたしまして、ご意見をいただきたいと思っております。

会議の結果につきましては、いただきました意見を、私どもで、条例化が望ましい事項、施策実施に活かす項目に整理させていただきと考えています。このため、皆さまにはご自由に意見をいただければと存じますので、宜しく願いいたします。

続きまして、資料2以降でこれまでの東京都の自転車安全利用施策につきまして、説明いたします。

資料2をご覧くださいと存じます。「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の概要」でございます。本文につきましては、資料7としてお配りしてございます。

この条例でございますけれども、平成25年7月から施行してございまして、自転車の利用に関し、都、自転車利用者等の責務を明らかにし、自転車の安全で適正な利用を促進することを目的としております。また基本理念としまして、自転車の安全で適正な利用を、都、自転車利用者等の相互の連携により促進することを、掲げてございます。

条例では、行政をはじめ、自転車利用者、事業者等の各主体に、義務や努力義務を規定しております。

具体的には、東京都につきましては、自転車安全利用推進計画の作成等を規定しておりますところでございます。

その下の自転車利用者に対しましては、主なものとして、知識・技能の習得、安全な自転車の利用、点検整備、ヘルメット・反射材等の利用、なお、この規定は、大人も含め、すべての自転車利用者が対象であるという点が特徴でございます。それから、損害賠償保険への加入などを、努力義務として定めてございます。

また、一般の事業者でございます。一般事業者のうち、自転車通勤を認めております事業者に対しましては、従業員への研修等の実施を努力義務とし、また従業員のための駐輪場の確保、駐輪場所の確認を義務としているところでございます。

次に、自転車使用事業者でございますけれども、従業員への研修等の実施のほか、安全な自転車の利用など、自転車利用者に対するのと同様の定めを、これは事業者自身の努力義務として規定しているところでございます。

次に、左下の自転車小売事業者等でございます。道交法に違反する自転車の販売の禁止につきましては、その悪質性も考慮いたしまして、違反事業者に対する勧告、公表を規定しているところでございます。また、点検整備の実施に関するもののほか、資料への記載はございませんけれども、販売等の機会を通じた啓発についての努力義務を定めているところでございます。

最後に、その他の者という括りにしていますが、保護者に対しては、児童、この条例では18歳未満の者を児童としておりますが、児童に技能・知識を習得させることを、また、児童の教育・育成に携わる者に対しましては、児童への指導・助言等を行うことを、努力義務として定めております。

以上が、条例の概要でございます。次に、この条例に基づいて決めました、当初の自転車安

全利用推進計画について、資料3に基づきご説明申し上げます。

計画の位置づけですが、条例に基づきまして、自転車安全利用に関する都の施策、自転車利用者、事業者等関係者の取組を総合的に推進するために策定したものでございます。この計画は平成26年1月に策定してございます。「計画の概要」に記載のあるとおり、3つの数値目標を掲げております。いずれも、平成27年中の目標といたしまして、自転車乗用中の死者数については25人以下、自転車事故件数については13,000件以下、駅前放置自転車台数については30,000台以下に削減するという目標を掲げておりました。

また、行政、自転車利用者、事業者等の各主体により、以下の6つの取組を推進することを盛り込んでおります。

安全教育の推進といたしましては、行政、保護者、学校、事業者、自転車小売業者等による教育の推進、行政による各種教材の提供などを記載してございます。放置自転車の削減としましては、行政、小売業者、鉄道事業者等による駐輪場の整備や啓発、放置自転車撤去などについて、定めてございます。また、安全な利用環境の整備として、道路構造を踏まえた安全な利用環境の整備、利用環境のネットワーク化の推進について定めたところでございます。

次に安全性の高い自転車の普及といたしまして、点検整備の推進や安定性の高い自転車等の開発、普及ということで、自転車製造事業者などの取組について記載させていただいてございます。

事故に備えた措置でございます。行政、自転車小売業者等によるヘルメット等の普及啓発、自転車利用者による保険加入の促進について定めてございます。

また、最後になります、悪質・危険な自転車利用者対策といたしまして、警視庁によります効果的な街頭指導や、悪質・危険な違反者等に対する取締りなどを記載しておりまして、この計画に基づき、自転車安全利用施策を進めてまいりました。

次に、この間の都内における自転車事故の状況について統計データに基づいて説明させていただきます。資料4をご覧くださいと存じます。

まず、自転車事故発生件数の推移です。棒グラフでお示ししているのが自転車事故件数でございます。事故件数自体は、平成27年には、11,000件あまりということで、推進計画の目標は達成いたしました。しかしながら、ピンクの折れ線グラフでお示ししていますように、都内の全事故に占める自転車事故関与率は30%以上の状況が続いており、白の折れ線で示す全国平均、20%弱よりも高い状況が依然として続いている状況でございます。

続きまして、下のグラフでございます。27年中の事故件数を、年代別、また違反の有無で示したものです。違反ありが青、違反なしをオレンジで示してございます。事故件数は、20代から40代の成人層が多いということで、学校教育に加えまして、学校を卒業した後の世代への安全教育・啓発の充実が必要ではないかと考えております。またそれぞれの年代で、何らかの違反があった割合は半数近くに上っているという状況でございます。

2ページをお開きください。

上段のグラフは違反率の推移を示しており、下の紫の折れ線は自転車事故全体、上の緑の折れ線は死亡事故に限っての数値の推移をお示してございます。5年前に比べ、違反率は低下傾向にありますが、事故については約半数、死亡事故に限れば約6割に、自転車側にも何らかの違反があったということから、事故を一層減らしていくには、やはり、交通ルールの周知徹底が必要

ではないかと考えております。

下段のグラフは、自転車乗用中死者の推移について、18年からお示ししているものでございます。これを見ますと、増減を繰り返しながらも、長期的には減少傾向にあるところでございますが、平成27年には、死者数を25人以下にするという目標を掲げておりましたが、それは達成できませんでした。

次のページをご覧ください。上段は、都内全体の交通事故死者数、自転車事故死者数の推移を18年を100といたしまして、指数化したものです。

平成18年に比べ、全事故、自転車事故とも減少しております。青が全事故、赤が自転車事故でございます。自転車事故による死者数は全体に比べ減少率が小さいため、自転車への対策をより充実させていく必要があると考えております。

下の円グラフでございます。平成27年中の自転車事故死者33人の年齢層別内訳でございます。死者で見ますと、65歳以上の高齢者が半数近くを占めることがよくわかると思います。

次ページをご覧ください。

上段は、27年中の自転車事故での死者の損傷主部位ですが、頭部損傷が7割となっており、死者数減少のためには、ヘルメット着用による頭部の保護が重要であると考えております。

また、下は、年齢別に死者数、重傷者数、軽傷者数そして致死率を示した表でございます。致死率で見ると、50代以上が大きくなっており、特に高齢者は、全世代の約3倍となっております。以上が、この間の事故状況でございます。

このような状況を踏まえ、平成28年4月に、自転車安全利用推進計画を改定いたしております。概要を資料5にまとめておりますのでご覧いただきたいと存じます。なお、本文は、資料8としてお配りしております。

資料の上段にございますように、改定計画は、自転車の利活用を一層進めていくにあたり、その前提となる、自転車利用者等の安全の確保に向けた取組を強化していくことを目的としております。計画は、条例に基づくものでございまして、計画期間は、第10次の交通安全計画に合わせまして、今年度から32年度までの5か年でございます。

平成32年中の達成すべき数値目標でございます。自転車乗用中の死者を20人以下に、自転車事故の発生件数を8千件以下に、また、駅前放置自転車の台数を20,000台以下に、削減することを掲げてございます。

主な課題と対策として、大きく2つに分けてお示ししております。まず、違反率の問題です。死亡事故時に自転車利用者側にも何らかの違反があった割合は約6割ということで、ルール・マナーを遵守いただくことが、事故減少につながることから、普及啓発と指導・取締りの両面からの取組が重要と考えております。

右側の欄が、改定計画で新たに打ち出した主な対策です。先ほどの統計にもございましたとおり、20代から40代の事故件数が多いことから、成人層への広報・啓発の強化を図ってまいりたいと考えております。具体的には、チェック様式などを用いました自転車販売時等における啓発、また、広がりを見せておりますレンタサイクル・シェアサイクルでの登録・貸出時における啓発、

さらに、安全利用の責任者の選任など、事業者による従業員への啓発の強化を打ち出しております。

また、特に危険な違反行為等に対する取締り・指導等の強化としまして、「自転車安全利用指導員」による街頭での啓発・指導、こちらを盛り込んでおります。

2つ目は、死亡事故、裏を返せば被害軽減に関する課題です。

頭部損傷が主因の死者数が全体の7割を占めていること、事故に遭ってしまった際に、高齢者の致死率は全世代平均の3倍に上ることから、頭部の保護が必要であり、特に高齢者への対策が重要であります。

このため、改定計画では、ヘルメットの着用促進のための啓発強化を打ち出してございまして、特に、高齢者に対して重点的に啓発していきたいと考えております。

具体的には、シルバー人材センターで働く高齢者の方々への働きかけや、同居家族からの働きかけを盛り込んでおります。

改定計画の概要は以上でございますが、詳細な改定内容につきまして、資料6にまとめたので、ご覧いただければと存じます。

改定内容について、①としまして新たな取組、②としまして平成26年の当初計画策定以降に取り組んでいるもの、とに分けて、追加しました部分に下線を付してございます。また、我々としての課題認識、また、自転車条例での関連条項を一覧にしてございます。改定内容とその趣旨をポイントを絞ってご説明差し上げたいと存じます。

1の新たな取組の成人層への広報・啓発の強化ですが、自転車関連事業者による教育として、シェアサイクル等の広がりに対応し、自転車貸付事業者を教育の主体として追加してございます。また、2段落目ですが、周知方法として、顧客への説明を追加いたしました。さらに、行政による支援としまして、顧客向けの交通ルール・マナーのチェック様式の提供について記載したところでございます。

次に、事業者による教育です。自転車安全利用に係る責任者の選任について追記しております。また、事業者への支援として、都は、警視庁と連携し、自転車の安全利用に取り組む事業者の拡大を図ることとしております。

2ページをご覧ください。

対象者に応じた適切な教育です。上段は、スポーツタイプの自転車利用者に対する教育ですが、これは、項目すべてが新規事項でございます。スポーツタイプ乗用中の死者数は、平成25年以前は年1人程度で推移してございましたが、26年に8名、27年には4名に上っていることから、スポーツタイプに特化した項目について新規に設けたものです。

また、その下段は外国人への教育でございまして、こちらもすべて新規事項です。外国人観光客の増加などに対応して、こちらも設けたものです。

その下でございます。特に危険な違反行為等に対する取締り、指導等の強化です。追記した部分の、前段部分「なお以下」の部分でございますが、こちらは警視庁の取組です。警視庁においては、自転車に対する街頭指導活動を重点的に実施する地区・路線を選定してございますが、そこでの活動について重点的に記載しております。

また、東京都としましては、警視庁等と連携し、自転車安全利用指導員による、街頭における効果的な啓発・指導を行うことを盛り込んでおります。

3 ページをご覧ください。ヘルメットの普及啓発です。

上段では、身近にいる家族等からの働きかけについて記載しており、ヘルメットや反射材の着用を促す旨を追記したところでございます。

また、下段では、連携先としてシルバー人材センターを追記するとともに、ヘルメットの割引販売や、行政、警察による啓発について追記しております。

最後、その他の区分としまして、学校への支援等であります。警視庁による助言について追記しております。以上が、新たな取組の内容でございます。

4 ページをご覧ください。ここからは、当初計画策定以降に取り組んでいる内容などについて追加で記載した項目でございます。

上から順に説明いたします。一つ目は、行政が、自ら自転車を利用する主体としての立場からの取組を明確化したものです。

次項は、交通少年団との連携でございます。昨年度から「自転車安全利用PRサポーター」として活動いただいている旨を記載したものです。

その下は、警視庁における取組でございます。昨年度から活動しております自転車安全利用指導啓発隊（B E E M S）等の取組を記載しております。

都内一斉での啓発として、5月の自転車月間に行っておりますキャンペーンを記載したものです。その下は、交通安全教室受講促進の取組でございます。昨年度から開始しました、自転車安全利用宣言証の交付、および、協賛企業による特典について、取組を記載しております。

その下は、放置自転車のキャンペーンの実施方法でございます。インターネット等の活用を追加しております。その下は、警視庁による指導警告カードの活用として、児童・生徒向けの「自転車マナーカード」につきましても追記をさせていただいております。本ページの最後になりますが、昨年6月から施行されております、自転車運転者講習制度についての記載です。

5 ページをご覧ください。

一番上の事項は、教育の対象として、幼児や学生を追記するとともに、自転車通学者に対する指導内容について具体的に記載しております。その次は、事業者への支援です。東京都が実施する支援の具体策として実施しております、自転車安全利用セミナーなど、安全利用に係る責任者の人材育成策について記載しております。その下でございます。対象の一般のところでございます。一般事業者への取組ということで、行政や警察の取組について記載したところでございます。その下が先ほど申し上げました自転車安全利用セミナー等の取組を記載しております。その下は、レンタサイクル、シェアサイクル等の事業者に対する支援でございます。先ほど申し上げました部分と重複しますが、既にリーフレットの提供などを行っているため、記載させていただいているものでございます。

その下では、一般利用者向けの取組ということで、自転車販売店におきまして、安全教室を開催しておりますので、そちらの追記をしたところでございます。

高齢者に関しては、シルバー人材センターを追記しております。

6ページをご覧ください。

区市町村への支援です。区市町村の取組を支援することで、先進事例の紹介や情報提供、計画策定の促進など、広域自治体としての都の支援について記載しております。

その下は、放置自転車に関しての都の支援策についても追記してございます。

次は、ヘルメット等、安全器具の利用に関し、特に、反射材の啓発について、追記したものです。

最後になりますが、以下の4項目は、環境整備に関する事項です。

最初の項では、環境整備の手法として、車道混在や自転車歩行者道につきまして記載しております。次の項では、警視庁における自転車通行整序化の取組を記載しています。次の項では、特に生活道路における環境整備手法について追記してございます。また、最後の項では、東京都が進めております、自転車推奨ルートなどネットワーク化推進について記載しております。

以上、駆け足でございましたが、資料の説明を終わらせていただきます。

○村山部長 資料1から6まで事務局の方から説明いたしました。改定した自転車安全利用推進計画において新しい施策をいくつか打ち出したものがございます。資料6の1ページから3ページまでそれぞれの枠ごとにこれから詳細に説明したいと思います。それに先立ちまして、今説明した資料1から6の全体の部分につきまして、質問等のある方はいただきたいと思いますが、いかがでしょうか？

○鈴木委員 先ほど20代～40代の事故が多いというお話や、赤ちゃんを背負っての死亡事故などの話がありましたが、精密にみると、性別によって事故件数の差はないのか、主婦の自転車利用事故は多いのか、そのあたり次回で結構ですから、またデータをいただければと思います。

○村山部長 わかりました。事故と死亡に関して性別でどうなのか、終わりまでの間に、もし調べられなければ次回にでもお示しいと思います。他にご意見、ご質問等ございますか。

○蓮花委員 今の先生のお話に絡めて、第9次の基本計画でも地域の実態に応じた対策というのがあったと思うのですが、東京都の場合も20代～40代の事故件数が多いというのは、自転車が活用されている反面、事故が多いというのもあると思うので、その辺のもう少し詳しい都の事故実態というのはどうなのか、もう少し詳しく見る、そしてそれを踏まえてというのは入れておいた方が良くと思います。

○村山部長 本日は資料で簡単に説明しましたが、もうちょっと詳しいデータというのもございますので、そちらまた準備してお示しいと思います。ここまでのところはよろしいでしょうか。それでは、本日の中心的議題となります資料6につきまして、項目ごとに説明をさせていただきたいと思いますが、まずは、資料6の成人層に対する広報・啓発の強化、そのうちの自転車関連事業者による教育について事務局から説明いたします。

○濱村課長 顧客への説明ですとか、ルール・マナーの周知というのを outsourcing させていただきましたが、チェック様式等を用いました顧客への取組を徹底したいというのが今後の課題であると考えてございます。また、レンタサイクル、シェアサイクル等についても、自転車関連事業者の取組の主体として追記しましたが、貸付事業者による積極的な安全利用啓発というのにも取り組みたいという考えでございます。条例がどうなっているかというところでございますけれども、

関連条項について簡単に説明しますと、4条の部分です。これは都が都民等に対して、必要な広報や啓発を行うということでございます。また、自転車小売事業者等による啓発の定めでございます。こちらは、自転車小売事業者、自転車組立業者、自転車整備業者、そして自転車駐車場業者に対して、販売等の機会を通じて啓発を行う努力義務を定めてございます。これらは努力義務にとどまっており、自転車貸付事業者の規定もないというところでございます。

あわせて、本日ご欠席ですけれども、高橋委員からご意見を頂戴しておりますので、私から紹介させていただきます。（以下、意見を代読）まず全般的なこととしまして、条例改正の必要性ということで、資料の「東京都自転車安全利用推進計画の改定内容について」では、①で新たな取り組みがいくつか挙げられておりますが、これらについては、行政刑罰や秩序罰の規定がないとはいえ、都民の権利・自由に対する制約という性質が認められますので、やはり現行の条例の改正という方法がとられるべきだと考えているということです。

もちろん、条例改正という公権的な手段をとることなく、ガイドライン等の行政規則の改正によって対処することも考えられますが、やはり条例上に根拠を定めることで、義務の内容が明確になるだけでなく、都民の注意喚起を促すこともできますし、各事業者が推進計画に協力しやすい環境が整うと考えます。また、都議会の議決を経て条例に明記されることで、都民や事業者においても、推進計画の意義がより理解され、積極的な協力が得られやすくなるという趣旨でございます。

次に、条例改正の具体的な内容についてですけれども、仮に条例改正という手法がとられる場合には、具体的にどのような改正を加えるか、という点が問題になるが、この点については、第2回の会議までに検討を進めていくことが必要だと考えておりますということです。ここまでが、全体的なところということでございます。特にこの項、自転車関連事業者への取組という部分ですけれども、こちらについては条例上の根拠が必要となるであろうということで、現行の条例では自転車関連事業者による顧客への啓発の努力義務が定められているところでございますが、現状ではこの啓発は事業者によってまちまちであるように思われます。そこで、必ずしも啓発に協力的ではない事業者への対策として、努力義務から義務へ法的に強化するというのも検討されてしかるべきではないかと考えます。具体的には条例38条・39条、こちらに勧告制度等が設けてございますが、条例第38条、39条に基づく勧告・公表の仕組みを利用して、顧客への教育をおろそかにする事業者を勧告・公表の対象とすることが考えられます。もちろん、その場合には法治国原理からの要請として、啓発義務の内容を条例で明確化して、事業者がいかなる義務を負うのかを、わかりやすく示す必要があります。また、違反調査のための強制調査の仕組みを設けるなど条例の執行に係る体制を整備する必要もあります。以上のような課題を適切に解決できるのであれば、顧客への啓発義務を法的義務にすることが望ましいと考えていますということです。このこと及び全般的な事項に関する高橋先生の意見は以上でございます。

○村山部長 自転車関連事業者による教育の部分につきましては、高橋委員から条例で義務化してみてもどうかという意見をいただいているところですが、それ以外の点も含めまして、関連事業者による教育の部分で今後効果的な施策展開をしていくためにどうしたらよいかということについてご意見伺えたらと思っておりますが、いかがでしょうか。

○廣田本部長 今の高橋委員のご意見については後程文書でお示しします。

釈迦に説法みたいなお話なのですけれども、なぜこういうご提案、検討をいただいているかというと、よくご案内のとおり自転車には免許制度がなく、制度的、定期的な教育の機会がありません。学校等では小中学生を中心に安全教室等である程度の理解が持たれているところですが、特に成人についてはそういった機会がないということで、そういった機会をどこに求めるかということなのですけれども、考えられるのは、販売店や自転車整備の際などに事業者の方になんらかの啓発をしていただくことで一定の効果が得られるのではないかという発想から、改定計画の中でも盛り込んでいますし、条例改正も見据えたくてご検討いただきたいと思います。

現行条例について先ほど説明がりましたが、条例を見ますと例えば13条など抽象的に書いているのですけれども、もう少し条例の中でいつ、どういった形でやるのかなどを明確化したり、努力義務を義務化の方がより効果があるのではないかという論点・観点で、今回ご提案させていただいているところです。

シェアサイクルについては、各区市町村で現実に区をまたいでのシェアサイクルなど広がりがありますので、先ほど申し上げたような自転車利用者と接点のある自転車貸付事業者の方にも一定程度社会的責任、啓発の部分についての役割分担をお願いできないかという趣旨でございます。

○馬場委員 私は、自転車業界で働いていましたが、ワイ・インターナショナルという会社ではワイズロードという店舗名で、全国で36店舗展開しているスポーツタイプ専門のお店で、その分野では日本一の会社に勤めておりましたが、社員は入社して三週間はみっちり研修をしますので、店頭で販売する技量は高いと思います。

しかし、スポーツタイプ自転車を買いに来る方は通の方もいれば、ここ数年のスポーツ自転車のブームに乗って、自転車に乗るのは初めての方や、ママチャリからの乗り換えの方も多くいます。教育すべきはそういった初心者の方だと思うのですが、自転車操作については社内にマニュアル的なものがありお客様に伝えますが、ルール啓蒙については決まりがあるわけではなく、店によっても流儀が違ったりしますので、小売店全体での均一化は必要だと思います。都が小売店に対して、最低限お客様に提供すべき情報を指し示すのは良いことではないでしょうか。ただし、罰則のある義務化には違和感があります。

初心者の方は買った時に店員が10教えても1～2しか頭に残らないと思いますので、初心者の方にはちゃんとした情報、形に残る情報が必要だと思います。私のアイデアとして、過去に初心者の方向けに動画を作成したことがあるのですが、都でそういったマニュアルや動画を作れば業界がお金をかけて作らなくても済むので、素晴らしいと思います。その際、ありがちなのはマニュアルが分厚くて長すぎるなどというもので、コンパクトで本当に大事なことで要点が絞られているマニュアルやDVDが求められます。

○村山部長 今ご意見いただいた部分ですが、計画の中では、統一的なチェック様式を作ってやっというかと考えています。計画策定の中における議論としては、あまり詳しくても恐らく使われなくなるでしょうし、薄すぎても困りますので、自転車商の方々と調整が必要だと思います。おっしゃられたようなご意見、これから進めていきたいと思っています。罰則の話は、チェック様式等を使ってもらうために努力義務のままでいったほうがいいのか、それとも、例えば自転車商であれば、もう一步進める段階にきているのかということところで、高橋先生は義務化してもいいのではとおっしゃられているのかなと思います。

○鈴木委員 義務化に関しては、私も罰則まで入った義務化は一気にそこへ進むのはなかなか難しいと思います。いわゆる努力義務化と義務化の間には差があり、たとえば、兵庫県の自転車保険加入の義務化は、罰則はありませんが、それを打ち出されたことで他道府県が検討に入ったこともあり、ある種の義務化ということは、罰則がなかったとしても、検討の方向に向かっても良いのではと思います。

また、先ほどお話のあったチェック様式の導入は非常に素晴らしいことで、これで全ての販売店に一定水準の啓発活動を維持させる上でチェックリストの活用は有効だと思いますので、これは大賛成です。ただよく言われますように、自転車安全整備店登録されていない安売りの量販店にもこういった様式、チェックリストをいかに浸透させるかが、大きな問題だと思います。

レンタサイクル、シェアサイクルの登録・貸出時の啓発の努力義務化も重要だと思います。特に地域に不慣れな旅行者とか外国人の方に対しては、非常に、こういった啓発だけでも随分違うと思います。

もう一つ、自転車安全運転管理者という言葉が出てきて、一般事業所に自転車の安全な乗り方に関する責任者を置くということですが、車に関する安全運転管理者と車を事業用に使っているバスやタクシー事業者に対する運行管理者制度があるように、一般事業者と特定の自転車を主として使った事業を営む事業者を区別していく方向性が打ち出されているように思います。運行管理者のようなシステムをすぐ作れということではありませんが、いわゆる自転車安全運転管理者を置く以上の強いお願いを事業者にしていくのが大事だと思います。

○村山部長 ありがとうございます。自転車安全運転管理者については次の枠で説明するとして、シェアサイクルの努力義務化などの話はどんどん進めていきたいと思います。よろしいですか。

○蓮花委員 今のような話もその通りですが、やるべきことの一覧みたいのがあって、最近文部科学省が大学に求めているのは、「これをやったら何点、何十点以上なら補助金あげましょう」みたいな、そういう管理で上手にやっているなどと思います。今のような、管理者を置くとか、あるいはこういう教育を行っているとか、あるいは安全教室を開催している、そういうことを最初は自己評価でもいいと思いますが、やっていただいて、だいたいどういう実情にあるのかということ把握することがまず必要なという気がします。そのうえで、上を伸ばすのか下を底上げするのかというのが非常に大きな問題かと思います。下の底上げは非常に大事で、あまりに何もやっていない所に関しては、もう少し厳しい指導みたいなものがあってもいいのかなと思います。また後でお話しします。

○馬場委員 ちょっと話が飛びますが、大事なことだと思うので。このページにも交通ルール・マナーとあって、前々から気になっているのですが、世の中で、ルールとマナーって違うじゃないですか。ルールというのも、法律のルールもあれば、校内ルールみたいなのもあって、色々あるので。自転車の事故や死亡事故に関しては、ルールやマナーとかの曖昧な問題ではなくて、多くの場合、法律を守ってないんですね。東京都の数字は把握していませんが、全国では、自転車事故全体のうち7割は、自転車に乗っている人が、信号無視とか一時停止しないとか、違法なことをやって事故が起こっているんですよ。ですからなんとなく、ルールとかマナーとか、やんわりとした話ではなく、とにかくもっと厳しく言った方が良いかな。つまり、「違法しちゃいけない

いですよ」「違法なことをしているから、事故が起こって、死んでいるんですよ」というメッセージをもっとはっきり伝え、ルールとかマナーとか曖昧にしないでいただけると良いと思います。マナーは大事ですよ。でもとにかく、大問題は、違法だらけだということです。

○村山部長 非常にご指摘のとおりで、資料の4の2ページ目に違反率のグラフを付けておりますが、道交法に違反しているのは、都内も死亡事故だと6割弱、それから一般事故でも5割近く。今までやっているパンフレットをみても、ルール・マナーと記載していますし、対象の年齢によっても、言い方というのは色々あると思います。そこは、色々と対象を考えながら施策展開していったらいいかなと思っております。あと、今まで出た意見ですと、チェック様式に関しましては、多分量販店をどうするのかというのは、なかなか非常に難しい話ではありますが、組合に関しては、課題をこれから色々打合せしていこうと思います。ゆくゆくは量販店も使えるような、そういった意味であまり難しくない様式に作っていただけらなと思っておりますので、そういったあたりは今後の施策展開で生かしていきたいなと思っております。

○北方委員 私はこれまで、ママチャリ、自転車についても道路についてもあまり分かっていない方達、約3千人に会ってきました。はじめは、警視庁さんや色んなところがなされている交通安全教室のように、難しいというか、とにかくこれもこれもこれも伝えたいと思って伝えてきたのですが、そこを1時間2時間、そういう人達に言っても、何を言っているのか結局分からないという現状にありまして、私が今色々なママ達に伝えているのは、本当にコンパクトに自転車安全利用の五則、ヘルメット、保険、これしか伝えていないです。色々伝えたいことはいっぱいあるのですが、そうなってくると、主婦とかど素人というか、耳に「？」となってしまうところはありますので、チェック様式というのは、先生方と重複になりますけれど、多すぎず、最低限これだけっていうところを絞っていく必要はあると感じています。

また、現在、杉並区、豊島区、色々な自治体さんと関わらせてもらっていますが、どういう風に伝えていいのか、何が重要なのか、皆さん模索しているというところを感じています。ですので、東京都のもので、あくまで基準というか、モデルはこんな形、優先順位でここまで伝えてほしいというものから明らかになると、他の自治体さんもすごくクリアになるのかなと思います。

もう一つ、自転車の貸付業者さんに関しては、私も「ちよくる」とか、4区色々回ったのですが、そこで安全利用の啓発についてただただ見ただけではなくって、メールマガジンみたいな感じで、会員にはちゃんと届くんですね。2、3日前も、最近の東京都、千代田区の自転車事故の最新情報をご報告しますみたいな形で、あまり難しくなく、「なになに、ちょっと気になる」というような、すごくうまい書き方をされていたんですね。なので、あまり固くないような、「皆さんお元気ですか」みたいな形のメルマガが来て、「でも安全気を付けましょうね、是非「ちよくる」また御利用ください」な形で来ると、すんなり「自転車も安全に乗ろう」、「千代田区に行ってみよう」という啓発になると思うので、そこは是非義務化してやっていくのがいいのかな、と実体験として感じております。

○村山部長 努力義務と書いていますけれど、レベルは色々あって、今おっしゃられたメルマガみたいにもものすごいよくやっている所もあれば、そうでもないところもあります。そういう意味で、努力義務の中でどこまで施策として各事業者に働きかけるかというところをこれからやっていきたいなと思ってます。あとは義務化した場合は、最低限のところを引き上げということに

なりますので、そういったこともやっていければと思っています。また、この教育の部分に関しましては、先ほど罰則にはちょっと違和感があるという意見がございましたけれど、そこは踏まえてやっていきたいと思います。それと、義務化をするにあたりまして、内部で計画を作る過程の中で色々な議論もあって、要は義務の範囲ですね、どういった人まで課せられるのか。自転車屋さんですと結構時間かけて御商売なされていますが、それが例えばレンタサイクルさんですと、5分かそこらの中で1分間割いて説明しているところで義務化できるかどうか。色々あると思いますので、どこまで対象範囲にするかというのも、今後意見を踏まえて、検討させていただければと思います。

それ以外に、自転車関連事業者による教育の関係で御意見等ありますでしょうか。もう既に一部、自転車安全運行管理責任者の話が出ておりますけれども、よろしいでしょうか。

それでは、次の、事業者による教育の部分について、また事務局から説明させていただきます。

○濱村課長 実施事項で追記をしたところは、安全利用責任者の選任というところ、それから東京都としての支援、それから警視庁さんとの取組について追記してございますけれども、いずれにしても、事業者による従業員に対する安全教育というのを広めていくために、事業者による自転車安全利用責任者の選任というのも促進していきたいというのが今後の課題です。ちなみに、関連条項でございまして、9条は東京都による技能や知識の習得をするための機会の提供等について定めたものでございます。事業者に対しては、12条で自転車使用事業者について決まっております。従業員に対して、研修の実施など必要な措置を講じることによって、必要な技能や知識を習得させるよう努めなければならないという努力義務、が12条でございまして。一方、14条は、事業者による自転車の安全で適正な利用に係る研修の実施ということですが、対象は一般的な事業者、なおかつ通勤の自転車利用を認めている事業者で、こちらについては、研修の実施ですとか、情報の提供その他必要な措置を講ずるよう努めなければならないとし、知識の習得までは求めていないのですが、情報提供等について努力義務を課しているところでございます。現行条例においては、責任者の選任ということについて規定がないということでございます。

○村山部長 さきほど鈴木委員の方から、安全運行管理責任者の話がございまして、緑ナンバーほどということではないですけれども、現行の条例におきまして、通勤のみで使っている職員・社員がいるところと、営業で使っているところは、差を設けて規定しているところでございます。営業で使っているところは、例えば安全管理の確認等もお願いしているところですし、通勤で使っている職員がいるところは教育をやってくださいというようなお願いをしているところですが、ただ、実態は約70万事業所が都内にあるわけですが、なかなかあまり行われていないようなので、さらに加速化させなければいけないかな、と考えております。かなりのレベルでやっているところをもっとハイレベルにするというよりは、やられていない実態をさらにやられるようにしたらどうかということで、安全利用責任者という概念を計画で出したこととさせていただきます。

○鈴木委員 安全利用責任者を選任し、啓発してもらうというのは大変なすばらしいことだと思いますが、問題は、その方々が企業で自転車教育をやっていく必要があるということではないかと思っております。管理者になった方々に対して、例えば警視庁や東京都が教育をしていくということ、70万事業者ということで、その方々に対する教育は大変ではないかと思うのですが、それでもやはりその方々に対する教育というのは、非常に重要なのではないかと思います。そのことを条

例の中で少し分かっていただく必要があるのではないかと思います。

○村山部長 現状の施策の話を上申しますと、昨年から事業者向けセミナーというものを始めました。事業者向けセミナーは、各企業の自転車関連の担当者に来ていただきまして、従業員に教育してもらってリーダーを作るための取組でございます。ただ、昨年からは着手したばかりであるのと同時に、実際のセミナーですと、年6回やっていますが、そんな多くの方を集められないというのがありますので、今後の施策展開にあたっては、責任者を選任していただきと言う以上は、例えば集合型になるのかあるいはネットでもできるようにするのか、そういった施策の点から、今後おっしゃられた意見を踏まえて考えていきたいと思っております。

○鈴木委員 貸付業者のような、特に自転車を使って営業されている方も、指導者というか責任者というか、そういった方への教育が私は重要だと思います。

○村山部長 確かに、責任者を努力義務とはいえ条例に規定するのであれば、反対側の都の責務としても、そういった教育に努めることはやらなきゃいけない話だなという風に思っております。

○蓮花委員 安全利用管理者の事業として、例えば通勤に使う場合の保険とか、その管理とか、既にある程度行われていると思うのですが、必要な措置というところに全て入ってくるんでしょうか。もう少し明示してもいいかなと思います。色々な形の保険がありますが、本当に充分かどうか。

○村山部長 駐輪場に関しては、例えば都の例だと、ちゃんと確保しているかどうか確認させています。保険の場合、結構難しいのは、特約で入っている方が多くて、本人自体が入っているかわからないというなかなか難しい実態があると聞いています。それを踏まえたうえで、ただそうは言っても、高額な賠償事例も起きていますので、いかに進めていくかということで、ネイ部で検討していきたいと思っております。

○蓮花委員 これは事業者だけではなく、中高生の保護者の問題にも関わってくると思っております。

○村山部長 保護者に関しては、後ほどヘルメットのところで説明いたします。

○廣田本部長 現行の条例も、それなりに色々な項目が盛り込まれていて、決して現段階で通用しないとかそういうことではないです。そういう形で自転車を用いる事業者や、一般的な事業者について啓発の努力義務であったり、知識を習得させなさいという努力義務も抽象的に入っているのですが、実際にそれがどこまで行われているかということが確かにあるので、事業所内でそういうことについて目配りする、責任者を置くということはそれなりに意味があると考えているわけです。それにあたっては、鈴木先生も言われましたけれども、道交法上の安全運転管理者等の選任義務等、かなり厳しいものがありますけれども、そこまで一足飛びは難しいと思っております。他方でしっかりやってもらうためには、東京都として情報提供、安全指導を行う。言い方を変えればメリットになることを行う。ちゃんと置いてくれている事業所にそれなりのいくつかのメリットを与えるといいますか、置いた甲斐があるようにすることを考えていかなければならないかなと思っております。

○蓮花委員 非常に東京都の事故率が高くて、もう少し統計が詳しくないと分からないですけど、恐らく成人関与率が多く、こうした方々が法令違反等も多いと思っております。ターゲットをそこに置くのであれば、分かっているやっっているのだから、対策は可能だとは思っております。

○村山部長 事業者による教育ですが、計画に責任者について書きましたけれども、計画という

のは意外と拘束力が全事業所に及びません。条例で努力義務みたいな形になるかもしれませんが、ある程度有効なのかなという風には考えております。事業者による教育の部分はよろしいでしょうか？

それでは、6分の2ページの対象に応じた適切な教育について事務局から説明したいと思います。

○濱村課長 こちらは、まさにスポーツタイプそれから外国人、これまでなかったものを追記したところです。スポーツタイプについては、死亡事故がどんどん上がってきているという問題認識、それから、外国人については、観光等での来訪の増もあり、また、そもそも日本で就労している従業員の方など、外国人には啓発手段が違うと思いますので、改めて追加をしたということです。スポーツタイプ、外国人もそうですけれど、対象者の利用形態に応じ、交通安全教育を進めていく必要があるというのが課題でございます。条例では、自転車利用者という一括りで決めている書きぶりでございます、4条や9条では自転車利用者に対する措置です。また、12、13、14条については、従業員、顧客、スポーツタイプ、外国人とか利用者を分けずに条例では定めていまして、逆にいうと、利用者の一形態ということで、条例では対応できているのではないかと思います。

○村山部長 事故に関しては、色々と施策はスポーツタイプも含めて打ち出しました。スポーツタイプに関しましては、毎年1人くらいの死亡者だったのに、一旦8人に上がって4人に落ちたりして、かなり事故が増えているのではないかとということで書込みをさせていただきました。ただ、販売店さんを通じてスポーツタイプの方への啓発もできると思うのですが、なかなかスポーツタイプの方へターゲットを絞った広報、啓発が難しい部分がございます。計画にはこういったような形で書いてございますけれども、これを効果的に進めていくお知恵などがあれば拝借したいなと思って、御意見をうかがいたいと思います。

○馬場委員 スポーツタイプにはまっぴらいらっしゃる方は、スポーツ自転車の雑誌や自転車関係のネットがたくさんあるので、そういうところから通の人は情報を得ています。一方、今までママチャリに乗っていて、スポーツタイプ初心者の方は、スポーツ自転車専門の媒体を見ない人が多いので、やはり一般メディアに取り上げられることが重要。日本人の7割以上が日常的に自転車を使っていて、その中でスポーツ自転車のメディアを見る人は非常に限られているので、マナーを含めて幅広く情報発信するのは一般メディアにおけるPRや広告が大事だと思います。特にリーチが、幅広い人に到達するという意味では、主要新聞や主要なテレビに出ることによって、百万千万単位の人に知られる。スポーツ関係の非常に狭められた媒体を使うのはあまり有効ではないかと。というのは、それを見る人達は既にいろいろ知っている人なので、読む人の桁が2つくらい違うので。ママチャリだけじゃなくて、スポーツ自転車に関しても、主要な一般メディアが非常に大事だと思います。

○村山部長 今のは非常に面白い話。通の人というところが面白いなあと思いました。私も、スポーツタイプだからスポーツ関係の雑誌がいいのかと思っていた節もあるのですが、通の人以外には専門誌ではない方が伝わりますね。

○馬場委員 初心者とか、これから買おうという人は、中にはスポーツ自転車関係のメディアを見る人はいますけれども、それはごく一部であって。

○延興部長 スポーツタイプの自転車事故が増えているというのは、スポーツタイプの自転車自

体が増えていることが原因として一つあると思いますが、何かスポーツタイプならではの事故を起こしやすい特性というか、スポーツタイプで走る人の事故を起こしやすい要因があるのでしょうか。

○馬場委員 ママチャリとスポーツタイプを比べると、スポーツタイプはそれほど力を入れなくてもスピードが出ます。

また、スポーツタイプを買おうという人は速く走りたいという願望があること、自転車の機能上もママチャリと比べるとスピードが出ること、こういった2つの要因でスポーツ自転車の平均速度の方が速く、事故の要因となる可能性も高いと考えられます。

○蓮花委員 事故を起こした人へインタビューをしたことがあります。スポーツタイプの自転車を利用する人は乗ることが好きですね。

スポーツタイプが増えているということは、一人あたりの走行距離等が違ってきます。スポーツタイプは、スピードが速いため、ドライブ代わりに走って帰ってくるようなことが1か月に2回も3回もあります。そのために事故も多いし、事故が起きた場合には大事故になります。何人かで走る場合もあり、お互い当たったりということがあります。

○馬場委員 私としても、自転車業界としても、スポーツ自転車イコール危険というつもりはないのですが、今言った理由で、普通のママチャリで1か月に何百キロも走ることはありませんが、自転車好きの人は週に1回だけ乗っても1回に50キロも走る人がたくさんいます。1日に長時間乗ることもあり走行距離が長くなるため、事故が起こる可能性が高くなると思います。

○蓮花委員 ターゲットグループとしては、ここは大事なところ。人目に触れる層なので、ここがヘルメットを着用し正しい走り方をすると、走る広告塔として一つのモデルとしてなりやすいかなと思います。

○鈴木委員 私も蓮花委員がおっしゃったことと全く同じように感じております。先ほど「通」というお話が出ましたが、通であるからこそ、彼らは誇りを持って道路上を走りツーリングなどをしているのです。

我々が見本になって、自転車をいかに安全に乗るかということ、他の人に見ていただきたいという気持ちを持っております。先ほどのマスコミ対策もそうですが、スポーツタイプの自転車を利用する方々が誇りに感じるような場を作っていくという方向性が非常に大切だと思います。

それを見て一般の自転車の皆さんが、自転車の走り方を理解するような仕掛けがあれば良いと思います。

○村山部長 今お配りしたのは、冒頭にお話がありました、男女別の事故件数です。対象者に応じた適切な安全教育の項目です。ママチャリで女性が多いかどうかというお話がありました。女性はどちらかというと50代以降が増えております。20代、30代の若い人は多くありません。必ずしもママチャリに乗られた方が事故を起こすというわけではありません。ちゃんと分析しなければ、わかりかねますが。

○馬場委員 トライアスロン専門の店やロードバイク専門の店では、はじめて自転車を購入する方の8割から9割くらいがヘルメットも購入されます。一方でクロスバイクしか売っていない店では、初心者のお客様にいくらヘルメットの大切さをお伝えして購入を促しても5%ほどしか購入されません。スポーツバイクを購入するお客様も千差万別で、クロスバイクを初めて購入する

方は少し背伸びしたい程度で、スピードを出したいわけでない方も多く、ヘルメットの着用には抵抗感があります。実際道路上を走行するロードバイクでさえヘルメットかぶっている人は半分前後です。やはりヘルメットを被ってもらうことは簡単ではないと感じております。

○村山部長 他に対象者に応じた適切な教育という部分に関しまして、ご意見はございませんでしょうか。よろしければ次の項目に移りたいと思います。それでは危険な違反行為に対する取締まり指導の強化について、事務局から説明をお願いします。

○濱村課長 改定計画で盛り込みましたのは、まず警視庁の重点地区路線における取組です。また、東京都といたしましては、自転車安全利用指導員を導入するというのを盛り込んだところがございます。指導員の導入で啓発・指導の実効性を高めていきたいというのが我々の認識でございます。

条例では現行条例におきまして、指導員に関する定めはないという状況でございます。こちらにつきましては高橋委員からもご意見をいただきまして、自転車安全利用指導員については条例の変更が必要になるのではないかとコメントをいただいております。

○村山部長 指導員につきましては、計画に記載があるほかに、今年の5月から江東区で試験的に導入しています。実際には交差点の信号のところ、信号を遵守しましょうという旗を出して停止いただくようなことをやっており、個別の違反行為に対して、それぞれ深い指導ができていくような状況にはまだなっておりません。

都といたしましては、試験的に江東区でやっているものを今後拡大していきたいと思っております。拡大するにあたりましては、当然指導や個別教育をした場合、指導員や指導の根拠を問われた際に、ある程度根拠を持たせていないと、個別教育や指導というものはうまくいかないかなというのがありますので、ここに関しては制度を導入した段階で、ある程度条例根拠をおきたいという考えを都としてもっております。

高橋委員のほうからも条例根拠があったほうが良いという意見をいただいておりますが、指導員に関しての今後の展開なども含めて、ご意見あればこの場で伺いたいと思っております。いかがでしょうか。

○蓮花委員 今おっしゃられた内容ですと、街頭での指導に限定されているようですが、悪質な利用者を指導するという点に限定されると考えてよろしいでしょうか。つまり「街頭における」とありますが、例えば老人会などへの指導も行うのであれば、もう少し幅広い表現にしておいたほうが良いのではないのでしょうか。

○村山部長 現時点では試験的導入ということでございまして、事前教育というよりは、まず目の前で違反しているところを一番多く見かけるだろう街頭から、という考えではあります。ただ、ゆくゆくは指導員が街頭以外のところで何かやるということもあっても良いとは考えております。

○鈴木委員 私は街頭での指導も大事ですが、逆に指導員を中心として地域で行う、内閣府が実施しているような、自転車に絞った3世代交流の交通安全教育が有効だと思っております。高齢者だけを対象にしてヘルメットの着用指導をするより、高齢者が子供たちに向けてヘルメット着用を要請して、それが自分の動機付けになる形の方が効果があるのではないかと考えておりますので、是非3世代交流の核に交通指導員の方がなっていたきたいです。

そうすると、交通指導員として交通安全教育をしている方だということがあって、はじめて街

頭での交通指導の格式が上がり、意義を持つのではないのでしょうか。警察官の方がするようなことを指導員という名称で実施しても、それに対して対応をしていただけないのではと心配しており、指導員制度の導入には賛成ですが、街頭指導と地域教育と両方併用の形で、最初からやっていく方が効果が上がるのではないかと考えます。

○村山部長 今後の展開にあたっては、街頭のみに限定する必要もないという考えはあるのですが、週三回しかできていないという現状があります。予算や人員の制約の中でどこにどう割り振っていくかというのは全体を見ながらやっていきたいと思っております。今ご意見がございました、3世代の交流による交通安全教育は、条例の話とは違ってくるかと思いますが、今後施策展開していくにあたっては、確かに一方的に指導されるよりも孫の見本にならなければいけないという方が動機付けとしては強いかもしれませんので、そういったアイデアは活かさせていただきたいと思っております。

○鈴木委員 親世代、保護者の教育のこともうたっていますが、親御さんはお子さんやおじいちゃん、おばあちゃんに向けて色々と役割を演ずる場が母親層を動機付けるということで、一石二鳥というところがあるので、条例とはかかわらないかもしれませんが、非常に有効と考えます。

○村山部長 ご意見は承らせていただきます。

○蓮花委員 効果的な啓発が大事なのだと思いますが、街頭指導で効果的というのは、誰かがいる間は効果があるが離れたらなくなる、そういうことは内面的なものにどうするかということが大事だと思います。「あなた危ないよ、こうしたらだめだよ」と言うだけではなく、例えば1人の人と10分くらい一緒に居て他の人を見て、こうだから危ないよという様な指導であれば高校生位なら分かってもらえるのではないかと。このような効果面をどうするかということも考えていただければと思います。

○村山部長 今回について確かにいろんなやり方があると思います。試験的導入ですのでまさに旗をもって実際に赤信号を無視できないような形にして、それもどちらかという多数派が信号無視しているような状態を、少なくとも多数派が信号を遵守する状態を作ればとやっています。今、先生がおっしゃられましたように手法として様々なやり方が有ると思いますので今後の展開に当たっては指導のやり方をいろいろ充実させていきたいと思っております。

○鈴木委員 つくば市では、自動車研究所の方が中心となって「SANPO」という名前のワッペン、それぞれの頭文字に意味があるのですが、そういうワッペンを作りまして、最初は高齢者のシルバーリーダーの方がそのワッペンを付けて危険な行動をしている子供たちに注意をします。ワッペンを付けずに子供たちに注意をすると、注意をされた方がなんか変なおばさんに言われたみたいに思ってしまうので、ワッペンを付けるこういう制度をつくったということを知らせ、その上でワッペンを付けて指導する。それがだんだん普及して行って糖尿病の患者さんが、毎日一万歩歩くのにワッペンを付けて、子供たちが違反をしていたら注意をしていく、義務的に散歩をするよりも、それをしながら地域の役に立てるといった形で発展をしていく可能性があるという話を聞いたことがあります。どうなるかまだわからないですが、注目していいことだと思います。

ですから、この指導員制度、指導員の方々も限られていて、少ない予算だと思いますが、その範囲内でやることを決めるのですが、この方々が核になってボランティアの方に広まっていくそ

んな展開があってもいいなあと思いました。

○村山部長 行政が今は委託の形でやっていますが、必ずしも形にこだわっている訳ではなく試験的導入という形でやっております。ゆくゆくはボランティアとは言いませんが、より多くの人数を確保して様々な場所でやってもらえるような形で発展することもありうると思っています。それはこれからの進め方だと思います。

○鈴木委員 時間がないですが、もう一ついいでしょうか、アメリカには小学校高学年の子供が通学路で低学年の子に指導するというスクールクロッシングガードの制度がありますが、アラバマ州ではピザ店が、4枚か5枚券がたまるとピザが一枚もらえる補助券を大量に発行して、スクールクロッシングガードの子供にそれを預け、手を振って車がきちんと止まってくると「おじさんありがとう」と券を差し出す。ずいぶん昔の話ですが、当時の大統領からそのピザ店が表彰を受けたということを知っています。

「あなた、だめですよ」と怒る指導だけではなく、ある種のメリット性を利用して相手を動機付けるような指導が入ってくると、ますます指導員の制度が生きてくるのではないかと夢のような話をして申し訳ありません。

○村山部長 ゆくゆくはそんなことができるといいですね。

○馬場委員 今のことには関係あるかもしれませんが、多少話が飛ぶかもしれませんが、違反する人には二種類あって法律を知らない人と知っていても守らない人です。

今年3月に自転車産業振興協会が発表した自転車交通ルールに関する意識調査があり、15,000人もの調査対象者で実施しています。

それを読むと、例えば、逆走に関して、自転車は左側を走らなければいけないというルールです。知っている人が9割、1割の人が知らないで逆走しているのです。知っている9割の中で2割が逆走している、いわゆる確信犯です。この1割の知らない人には啓蒙する必要があります。このルールについてはいろんな所を書いてあるものの、自転車屋さんにおいてあるパンフレットやネットなどを見る人にはいいですが、そういうものを見ない人には伝わらないため、何らかの方法で伝えなければいけない。そこは巨大なメディア、主要新聞や主要テレビの力を借りないと伝わらないと思います。

2割の確信犯の分かってやっているという人には、車と違って警察官がそれほど手をかける訳にはいかないから、やっぱり北風と太陽ではないですが、何とか改心してもらえればと思います。注意するのではなく自主的に直してもらい、これが唯一の方法かと思っています。

○村山部長 おっしゃられたとおり、普及啓発だけでどうにかなるものでもなくて、警視庁を含めた取締、指導、いろいろなものを組み合わせてやっていくしかないかと思っています。

ですから、知らない人には普及啓発はあるかもしれませんが、赤信号なんて特にそうだと思いますが、そういうものへの対処としての指導や取締りの一環として、これのみでどうにかなるというものでもなく、そのうちの一つとしてこれからいろいろ展開していきたいと考えております。取締・指導に対してはよろしいでしょうか？

それでは、6分の3ページで、これまでも出てきました、ヘルメットの普及啓発につきまして事務局から説明いたします。

○濱村課長 上段では高齢者について、身近な家族の方々に関するところに、今回ヘルメット・反射材着用を促すということを追記したのですが、高齢者の方々はなかなかヘルメットを着用してもらえないということがありまして、同居家族の方から高齢者本人に働きかけていただけるようなところを進めていきたいところです。

関連条項といたしまして、9条、19条が書いてございます。9条は東京都が知識や技能を普及するというものです。新しく出てまいりました19条は、ヘルメットも含めた安全に資する器具の利用ということで、すべての自転車利用者にヘルメット、反射材など、安全に資する器具を利用するよう努めてくださいというような規定を設けているということです。

家族に関する規定は、実はここには書いて無いのですが、15条というところで先程も申し上げましたが、保護者の規定がございます。

逆に言うと、保護者が児童に対して技能や知識を習得させなさいという努力義務がかかっているのですが、それ以上はないということございまして、家族からの働きかけという定めはないという状況でございます。高橋委員からは、こちらの件に関しても、条例上の根拠が必要でないかご意見をいただいているところです。以上です。

○村山部長 ヘルメットに関しましては、現行の条例で本人に対して努力義務を課しているところです。それを受けて計画でも各種取組をやってきたところです。ただ、ご案内の通り着用率がそんなに上がってないかなという実感がございまして、そういった意味で今回計画に本人に努力義務を課する以外に周囲から働きかけるのが有効ではないかということで、周囲に働きかけをするようなことを記載したところです。

高齢者の場合は事故率が高く致死率も高いということがございますので、その同居家族に着用促進をやっていききたいと思います。児童に関しましては、働きかけだけではなく、例えば購入は誰かといいますと親がするというので、高齢者と児童は分けて書いています。

今までは、条例で本人に努力義務を課してきたところでございますが、同居する周囲にやってもらうということであれば、場合によっては条例にそういった努力義務を書いてもいいのかなと高橋委員から意見を頂いております。

このヘルメット着用に関しましては、色々ご意見あるかと思っておりますので、条例以外も含めましてご意見ございましたら伺いたいと思っております。

○馬場委員 高齢者が自転車に乗って亡くなってしまいましたと毎日の様にニュースにあるので、日本のほとんどが、亡くなった高齢者がヘルメットを被っていないだろうと、何となく分かっていると思います。今日お話を伺って、やはり数字で高齢者は明らかに致死率が高い、子供や若い人は運動神経がいいので同じように倒れても死ぬまでいかないことが分かりました。そういうことの数字の裏付けは世の中ほとんどの人、メディアとか家族も知らないのです、まさにこういうことを東京都が情報発信して自転車雑誌ではなくて、大手メディアなどに出ると、「そうなのか、じゃあうちのおじいちゃんにもヘルメットを被せてあげよう」となるでしょう。理詰めできちんと数字をもって情報発信することが大事で、着用率なんかもしっかり調べてプレスに発信する。メディアは中々、数字の裏付けが無いと書いてくれないので。例えば道交法でヘルメット着用の努力義務がある13歳未満の子供は何パーセント被っているのか、何十万円かかければ調査が簡単にできます。日本全国で13歳未満の人口は1,400万人位で、その内何%が被っているのか、私の

推測だと40%位かと思うのですが、例えば東京都は60%で全国平均を上回っていると分かれば良いことだし、まだ4割も被ってないのかという親御さんも気にし始めるかもしれない。やはりそういうデータに基づいての議論や情報発信でないとしたメディアも書いてくれないし、施策にもつながらない訳じゃないですか。

○村山部長 着用率に関しては、街中での現認調査みたいなものもある訳で、どこでやるかによって大分数字が変わってくるかと思えますけれども、そういった意味でどのようなやり方をとるかは別にしてデータは必要だと思っておりますので、今後その辺は取り組んでいきたいと思っております。

○馬場委員 統計的にきちんとした調査をしないと意味がないので。きちんとした調査会社に頼んで、2、3千サンプルあればきちんとした調査になります。

○北方委員 今の統計のことですが、今年の3月、4月に「春の全国交通安全運動」を前に、ヘルメットのOGKカブトさんというところと、自転車の子供のヘルメット着用について調査がありました。これは母体がすごく少なくて関東600、関西600で1,200人ということだったのですが、これもOGKカブトさんの方でリリースして発信して出したというのがございます。

しかしながら、やはりメディアの取り上げる内容というのが、やはり面白みがないというか、あまり取り上げられずヤフーニュースで少し出たという、関西の会社ですので大阪の方のメディアでぽつっと出たという状況です。

なかなかこのヘルメット着用に関するメディアの興味は、正直薄いなあと感じております。しかしながら、こういう調査というのは定期的にする必要があると思っておりますし、このデータを取った時に1,200人の保護者で、ヘルメットを着用することで頭部の怪我を防げると認識しているのは、9割以上いるということが分かっている。しかし着用は6割を満たないという現象がありました。

また、関東と関西では関西の方が低いという結果が出ています。2年前と比べてみますと、なんと2年前よりも先ほどの法律についての認識と全く同じ現象が起きていました。ヘルメットが必要で被る人もいる、しかしその全く逆で分かってはいるけれど被らない、買わないという層も増えているという二極化が進んでいるということが今回分かりました。ですから、啓発をして、いろんなメーカーさんが啓発されている、けれども同時にわかっちゃいるけど被らないという層も増えていることに本当に腹立たしく思いますが、これが東京と大阪の、母数は少ないですが実態であるということが分かっています。

そこで、私が3千名の保護者に何をしてきたかという、数は少ないのですが、私も行動心理学ということを少し勉強したことがありますので、人を動かすというのはある程度の共感と恐怖が凄く必要だと思います。そこで、3分間の動画を見せております。先ほど馬場委員もおっしゃっていたように、目に見えてヘルメットがいかに必要か、というのがデータを使って今までの脳への衝撃が何倍になったか、ヘルメットを付けていたら衝撃が4分の1から5分の1に減りましたという動画をあえて見せる事によって、何回も言うよりたった3分見せるだけで、即、「買います」と言う現象が起きています。なので、3千人くらいのアンケートではありますけれども、勉強会でたった3分の動画と語り部による共感を持たせることで、ヘルメットの着用が少しずつは増えてきているのではないかと感じています。

また、OGKカブトというところの試みで、今、大阪市の広報担当の「もずやん」というキャラクターにヘルメットをかぶせることで啓発活動を行ったりですとか、あと敬老の日におじいちゃん、おばあちゃんに孫からヘルメットをプレゼントさせようというような啓発、おじいちゃん、おばあちゃんに感謝するのであれば、ヘルメットを贈ろうという啓発活動をこれからやっていくという形がありますので、メーカーやお金を持っているところと連携して限られた財源の中で啓発していくことは重要だと思います。

○村山部長 今の考えで言うと、ヘルメットに関して高校生向けとかいろいろやっていてメーカーに協力してもらって、高校生にプレゼントするなど、色々取り組んでいるところです。ただなかなか自転車のヘルメットメーカーは中小企業が多くて、それほど数を寄贈してもらえないというところがある中で、高齢者をどうしていくかというところを今考えているところです。それから二極化した恐怖と共感でなんとかなる人たちとそうはいかない人たち、そちらも増えているのですか。知っているけれども買わない人というのは。

○北方委員 はい、母数は少ないですが、そういうデータもあります。2年前と比べて着用率も上がっているけれども、わかっているけれど、被せないという方も増えているデータはあります。

○廣田本部長 面倒くさいとか、購入すると一定の費用がかかって経済的負担になるとか、そういった理由ですか。

○北方委員 必要性が分かっていないということだと思います。私たちがこれだけ致死率が、損傷主部位が頭部で6割、7割です、だからこそヘルメットをという情報は、私たちにとっては当たり前前の常識ではありますが、一般利用のお母さんに話をすると「えー！だって、手があるじゃん、頭を打つ前に手で守れるから、大丈夫」、だからこそ、子供を前抱っこする人も、「前抱っこダメなんです」と言っても「いや、2本の腕で子供を守れるから大丈夫です」と。そこには馬場委員がおっしゃったように、理詰めではないですが、こういうデータがあるから必要という、本当に簡単な説明が、やっぱりメディアを使うのか何らかの方法で必要なのではないかと感じています。

○馬場委員 私もスペシャライズドの時に調査したところ、なぜ被らないのかというと、「暑い」とか「重い」とか色々あるのですが、基本的には被る必要がないと思っているんです。スペシャライズドの時に自転車通勤を奨励している会社にヘルメットを寄付して、それまでほとんどの人が被っていなかったのですが、寄付して被ってもらうと、9割くらいの方が抵抗なく被り続けてくれました。ヘルメットに関しては、食わず嫌いで最初からありえないという方が多いと思います。

○鈴木委員 高校生の事例なのですが、警察庁の自転車安全利用委員会、そこには高橋先生もご出席でしたが、そこで出た話をご紹介しますと、平塚かどこかの中学で、ヘルメット着用を皆で奨励したいということで、デザインのコンテストをやって、生徒が皆で投票をして1位を決めて、決まったデザインでメーカーさんに作ってもらったら、全員が着用するようになったという話がありました。

要するにお年寄りの場合も、何かちょっとしたきっかけで皆さんがヘルメット着用の必要性を認知して、データによる説得も大事ですが、そういうことを片方でやりながら、きっかけを作るような場があると違ってくるのではないかと思います。反射材にもまったく同じことが言えます。

そうではなくて、着用していないとかっこ悪いと感じるようにしていかなければならない。絶対必要なのですから。自転車の反射材に関しては側面を照らす反射材が絶対必要だと思います。今日車でここへ来る途中赤信号で止まっている間走っている自転車を見ていたのですが、そのうち3分の2は車輪に反射材を付けていました。これは良いことだと思ったのですが、横からの反射材というのは100%着けることが必要ではないかと思います。こういうところも反射材のところで意識していただいた方が良くと思います。

○蓮花委員 小さな子供用の反射材やヘルメットがあって、しっかりかぶりましょうということで。最近北欧の人と話してしていたらスプレー式の反射材が出ていまして、シューっと、たとえば自転車のところだけやったり、ヘルメットや服とか。

最近日本でも発売されたいので今度、買ってみようかなと思っています。いらぬ服で試してみようかなと。そういう新しいものを使っていったらいい。

○馬場委員 ヘルメットについて13才未満の着用の努力義務は日本中だが、東京と愛媛だけは13歳以上の大人も含めて着用しましょうというのはすごくいいことだと思う。では実際どれだけ浸透しているか。先週4つの交番に行って5人の警察官に聞いたら、驚きの結果でした。13歳未満が道交法で決まっているとどうにか知っていたのは5人中1人。他の方は「そうかな?」「勉強不足ですみません」と。

○廣田本部長 親、保護者の努力義務ですね。

○馬場委員 東京都の条例の話に行く以前でした。まずは警察の方々や学校の先生が100%ルールを知っていてかつ実践する、ということが大切だと思います。

○廣田本部長 それはかなりの確率で、その、たまたまといいますか。

○村山部長 条例以前の道交法からというところが、まずいかもしれませんけれども。

努力義務化した後、例えば、都でも水道局や消防庁等、業務で自転車を使用するがありますので、まずは率先垂範という考えを当然持っています。警視庁に関しましては、条例はヘルメット状ということになっていきますので警帽の下にかぶれる形の対応もしています。同時に知識の普及ですね。今、努力義務をいろいろ本人に課しているところですけども、反射材に関しても普及啓発という意味でヘルメットを着用しましょうという普及啓発を、データに基づいてやるのが重要なのでこれからいろいろやっていきます。反射材に関しては、側面反射材や、スプレー型ということになると特定のメーカーになってしまうかもしれないので、どこまでやるかというのがあります。反射材の重要性については今後の事故に遭わないということの他に、事故にあった場合に備えるということが重要だと思います。事故があった場合に備えるためにこういうことが重要ですよ、普及啓発・広報に努めていきたい。こういった働きかけを本人にすると同時に今回は、周囲にも高齢者にも働きかけてくださいといったところを計画に盛り込んだところですので、計画で全てやっていくというよりは、高橋委員からも努力義務にしたらどうかと話がありますので、周囲からの働きかけを計画事項ではなくて格上げして強化していくことも今後検討していきたい。その際、高齢者と児童、細かな書き分けが必要なので今後検討していきたい。

ヘルメットと反射材に関しては、皆様まだいろいろなお意見があると思いますが、時間の関係もありますし、また2回目もございますので、最後にその他の関係で事務局から説明させていただきます。

○濱村課長 学校における教育という項目で学校への支援ということで、警視庁が行ってございますスクールサポーター制度がございます。

学校と各警察署とが始めたものですが、サポーターを通じてマナーカードがこんな交付状況にあるという事を学校に対して助言しています、という取組がありますので、こちらに追記したということでございます。

○村山部長 マナーカードが今後この計画に入ってくるし、逆に言うと都立学校がほとんどなので都の責務というような形になってくるのかなと思っています。

○馬場委員 学校に関していうと、小学生と話すことがあるのですが、学校が自転車について教えてくれるかを10人くらいの私が住んでいるところの小学生に聞いたら、ほとんど学校でなされていないんですね。1回も入学してからない。先週聞いた小学5年生は、たしか「1・2年生の時に1回あってそれ以来自転車の乗り方とかルールとか教えてもらったことはありません」と。実際に小学校で先生や警察が来て教えてあげるといのはあまり行われていないようです。やはり現場でそれがどれだけ実践されているのが大事で、理想的には年1回くらい、最低でも2年に1回は学校の先生なり警察が教えてくれているのが100%実施されているようにしたいと思います。

実際は本当に少ない。多分、校長や先生に任されている。やらなくちゃいけないということになっていないのでしょうか。

○村山部長 教育庁の指導ではやらなくてはなりません。

○濱村課長 基本的には教育庁の指導ではやることにはなっています。実際に授業をうけられている児童からの調査ですが、各教育委員会で必要な安全教育をやられているというのは教育委員会からはきています。

○蓮花委員 学校安全計画では、校長の責務としてやらなくてははいけません。

○村山部長 実技を伴っていないものが記憶に残ってない、という事はあるかもしれません。

○馬場委員 生徒の記憶に残らないということもあるのかもしれません。

○村山部長 より効果的な教育方法としてそういった手法として教育に関しては、教育庁が一義的にやることとなりますけど、それを支援するための教材・アイデアやシミュレータ関係を使ってもらうなど支援策は、青治でもやっています。やられていないという実態を真正面から投げつけられるといろいろありますけど、そういった可能性も意識しながらこれからも教育への支援をしていきたいと思えます。

○廣田本部長 安全教育をやることになっていても、どうやっていいかわからない、また、どういう教材を使っていいかわからない、そういう側面もあるのかなと。その辺は、都としても学校側を支援していきたいと思えます、それもまた思想みたいなものを明確に条例に盛り込んでいきます。

○鈴木委員 貸出するシミュレータの台数は。

○坂本課長 貸出するシミュレータの台数もそんなになくて4台でまわしています。

○鈴木委員 結構有効だし、台数を増やしていただいて自転車教育の場で貸出して、使っていただく、それが一般化してくると交通安全教育がどれだけ実施されているかにもつながります。

○蓮花委員 文部科学省はDVDも作られて、かなり良いものができています。そういうことも教師の方はあまりご存じないと思います。

○馬場委員 東京都に当てはまるかどうかですが、イギリスでは「バイカビリティ」という国家プログラムを設けて、レベル1～3と3ステップあり、ステップ1の人ならここまで全て教えるというのが決まっています。日本はそういうのがないので、少なくとも小学校低学年にはここまで教えるという決まりがあってもいいかなと思います。都レベルではなくて国の方がいいのかもしれない。

○村山部長 安全教育についても書き込まれてはいます。そこから先どこまでやるかというのと、ここに書き込まれているのも自転車教育だけではなく、交通安全以外の安全もありますし、交通安全の中の一部としての自転車の安全というのがありますので、授業時間が限られている中、どこまでやるか、取捨選択をある程度学校の中でされてしまうかもしれません。その中で、いかに授業が行われやすくするかということと都の支援策がかかってくると思うので、そういった中で都の責務をどうするか検討していかなければならないと考えています。

ほかに御質問、御意見等はございますでしょうか。全体を通して疑問やご意見等があると思いますが、もしございましたらいかがですか。

○鈴木委員 私は、先ほど北方先生から保険とヘルメットという話が出て、保険のことなのですが、兵庫県のように東京都でも加入の義務化というのはなかなか難しいところがあると思いますが、台東区で2,000円を限度にしてTSマークの補助金制度を行っている。これは、全ての東京都の自治体で行われていく方向になるといいと思います。TSマークが良いかどうかは別として、保険制度も充実してくるし、TSマークだと1年後には自転車整備士の整備を受けると言う形になるので、非常に有効な方法だと思います。保険の補助制度についても検討の余地があると考えています。

○村山部長 保険に関して、東京都は努力義務です。兵庫県は、義務化しています。義務化がないというわけではありませんが、まずは努力義務化してかなり普及が進んで来たら義務化というものもあり得ると思いますが、この状態でいきなり義務化というのは難しいと思います。TSマークの補助で台東区の話が出ましたが、まずは普及促進をいかにしていくかが重要だと思います。その際、援助の話がございましたが、どこまで援助するか、援助に関して、台東区がやっていますが他の区市でやっていないといった実態があるとする、援助以外の手法での促進策があるかどうか、幅広く検討して、まずは、保険の加入率を上げていくのが先決と考えています。色々と施策は検討していきたいと思いますので、引き続きお知恵を拝借できればと思います。

○延興部長 ヘルメットと保険もおっしゃっていましたが、ヘルメットはデータを見せるとおっしゃっていましたが、保険はどういう反応があるのでしょうか。

○北方委員 保険は私も色々と種類を見せてもらいました。保険会社の種類なども詳しく色々と説明してきましたが、一番保護者に効果があったのは事例を話すことです。二つ話して、一つは、自分が加害者になる例ということで、数年前にあった川崎で起きた子供乗せ自転車、子供が前と後ろにいてトラックに轢かれてしまったという事故の話をして、もう一つは、神戸であった約1億近くの賠償額が請求された例は、保護者のリアクションがすごく大きいです。それまで、自転車の勉強会に一応来たという方も、その話で、「まだ、あなたのお子さんは、0

歳、1歳、2歳ですよ。でもあつという間に小学校3年生になり、5年生になり、一人で乗るようになったとき、万が一、誰かの命を殺めてしまったとき、さああなた1億ですと言われた時、どうしますか。あなたの家族も、亡くなった方のご家族も」という話をしたとき、「1億」という話で、本当に他人事じゃないという感想も皆さんからよく聞かれます。私がいつも思うのは、いかに自転車のこと、交通のことを他人事だと絶対に多くの方は思っている、そこをいかに自分のことだと落とし込むかということを常に考えています。その中で、恐怖共感。あまりやりたくはないけれど、恐怖というのを植えつけるのも大事だと思います。事故事例を話すっていうことやリアルな恐怖を話すのも。

○村山部長 リアルな恐怖。意外と行政が苦手な分野ですね。

○北方委員 それによって、私も1年に1回とか何年かに1回くらいですけど、「あれだけ北方さんが、あれだけ熱く、ヘルメット、保険って煩いなって思っていたけど、それによってヘルメット、保険やったことによって、事故に遭わずに命、助かりました。」というお礼の電話がよくかかってきております。地道ではありますが、私のように地を這うようなこういう地道な活動と、東京都さんが今進めてらっしゃるピクト、各箇所ですべて矢羽根をする、本当に保護者にとっても、「今までどこを走ればいいのかわかんなかったけど、もしかしてあそこ走るみたいだね」、「なんかマーク増えてるね」というように保護者の中でざわざわしているので、地道な啓発と走行空間というのは両輪でやっていく必要があるなと感じております。

○蓮花委員 今の話で、事故の見える化というか、今、ドライブレコーダーも多くなっています。自転車だけのドライブレコーダー事故データ、事故の画像も作ってもらって、授業とかで活用していますが、大学生は全然わかっていませんから、見ると「オー」という感じで、それからちょっと外に行かせて観察力を養わせるようにすると迫力が違います。そういうのもあるし、事故マップをきちっと例えば校区とか自治会とか単位できちっと示して、どんな事故が自転車で起こっているのか、校区でどういう事故が起こりやすいのか、企業ベースでもいいのですが、そういったものを丁寧に示して企業研修に使っていただくとか、それだけでだいぶ変わってくると思います。何件起こっているとか事故多いとかそういうのはあったが、顕著な事故を丁寧に追いかけて、住民や市民等には全然というかあまりなかった。ドライブレコーダー等の映像は、新聞社で、ちょっと静岡でやっているのですが、その映像をスマートフォンに落とすと動画が見れる、そういうサービス。他のお祭りとかシーンでやっていたのを交通安全に活かして、その新聞社のそれをやると動画が見える。静岡県警で今年の4月からやり始めたのですが、色々と技術力をもってすれば活用方法がいっぱいあると思うので、ぜひ東京都でもやってみたら面白いと思います。つまり、マスコミ等をどう活用するか、さっきおっしゃったように、一緒にやるという姿勢を作るとものすごく盛り上がると思います。

○村山部長 確かに、普及啓発、発信は重要だと思うので、例えば、今のドライブレコーダーの静岡県警、どんなことやるのか早速見せていただいて、いいものは参考にさせていただきます。

○蓮花委員 やったという報告は僕も聞いてみたのですが。

○村山部長 ぜひ活用させていただきます。

○馬場委員 タンデム自転車は、東京では乗ってはいけない決まりです。今47都道府県で、乗っていいのは最近増えて11ですが、私が知る限り、世界中でタンデム自転車に乗ってはいけない国

はありません。今度、東京オリンピックではタンデム競技もあるし、私は、目の不自由な方のガイドボランティアをされていて、目の不自由な方が自転車を楽しむ唯一の方法は、タンデムの後ろに乗ることなので、やっぱり東京は、少なくとも2020年までにタンデムOKにしないとと思います。

○村山部長 タンデムOKな県はどこでしょうか。

○馬場委員 長野、兵庫、愛知、宮崎、愛媛、広島など。あまり大きな県はありません。

○村山部長 そういった意見は、警視庁と共有化していきたいと思います。他によろしいでしょうか。定刻若干過ぎてはいますが、それでは、今日は全体通しての意見も色々いただきました。誠にありがとうございました。最後に今後のスケジュールについてご連絡いたします。次回会議は、7月4日の12時半に開催したいと考えていますがよろしいでしょうか。それでは、第二回の専門家会議は、7月4日の12時半から開催いたします。交通安全課長が申し上げましたとおり、次回会議では本日いただきましたご意見を踏まえ、事務局にて今後の施策展開の方向性案を作成いたしましてご説明させていただいた上、今日、条例化に関しまして色々意見も出ましたので、条例化が望ましい項目につきましては、再度整理した上でご意見頂戴できればと思っております。本日は、皆様からそれぞれの視点から有意義なご意見頂戴しました。それから、長時間にわたって誠にありがとうございました。本日の会議は、これで終了いたしますけれど、引き続き宜しくお願いします。