

## 第3回東京都自転車対策懇談会 次第

日時：平成24年9月3日（月）

午前9時30分～11時30分

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) 自転車の登録制度について
  - (2) 東京都に対する提言案について
- 4 東京都青少年・治安対策本部長謝辞

## 第 2 回東京都自転車対策懇談会の議事概要

## (1) 安全な走行空間確保

- ・ 走行空間は、ネットワークとして整備することが重要であり、各道路管理者や警察等の関係者が連携を強化すべきである。
- ・ 自転車の通行場所を示すナビマークの取組みは評価できるが、歩道も車道も同じマークだと、歩道も車道と同じように通行できるといった誤解を与えかねない。
- ・ 自転車事故の多くは交差点内で発生しており、交差点以外の場所の走行空間環境も、交差点への動線を意識して整備する必要がある。
- ・ 一口に自転車といっても、高速のものから、高齢者や子供が運転するものまで様々であり、また、道路幅員等によっても、理想の走行空間の在り方は異なってくる。

## (2) 自転車の安全性向上

- ・ 利用者自身による点検・整備が習慣付けられるよう、教育や広報が必要である。
- ・ 前照灯の装備がない等の自転車は運行や販売を認めないなどの対策が必要である。

## (3) 自転車損害賠償保険の普及

- ・ 保険加入を促進すべきであるが、加入済保険の特約等で自転車事故もカバーされている事実を利用者が認識していない場合もあることから、周知が必要である。

## (4) ヘルメットの着用促進

- ・ 着用を義務化するにせよ、頭部損傷の死亡事故が多いなど説得力のある事実を提示して、理解を得るべきだ（保険加入の促進等も同様に説得力のある説明が必要）。

## (5) 自転車の所有者責任と登録制度

- ・ 登録ナンバーが外部から容易に視認できれば、ドライブレコーダー等で危険な自転車利用者の特定が可能となる。
- ・ 放置自転車対策として様々な取組みが必要だが、導入への課題はあっても、デポジット制度以外に有効な解決策がないならば、導入は検討されるべきだ。

(登録制度については、次回更に議論ができるよう、事務局において必要な資料を準備)

## ○ 今後の日程等

- ・ 第 3 回懇談会は 9 月 3 日（月）の予定
- ・ 次回までに、懇談会から都に対する「提言」の素案を作成し、あらかじめ各委員が内容を確認した上、次回は提言の素案を基に全体的な議論を展開

# 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させていただきたいと思えます。

○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



ると思います。

○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、T S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、P T A 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T S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T S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B A Aマーク制度を運用しております。このB A A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B A Aマークを貼ってもらうことにしています。

B A A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J I S規格ですが、J I Sだけでは足りないということで、I S Oや当時のドイツのD I N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、J I S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、TS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のかということだと思いますので、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 前回は各委員から、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となりますが、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。ようけれども、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。他にないなら、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。

## ナンバープレート制度・デポジット制度の考え方の例

### ○ 両制度の前提としての厳格な登録制度

自転車の車体と所有者を厳格に一致させるデータベースを整備する。

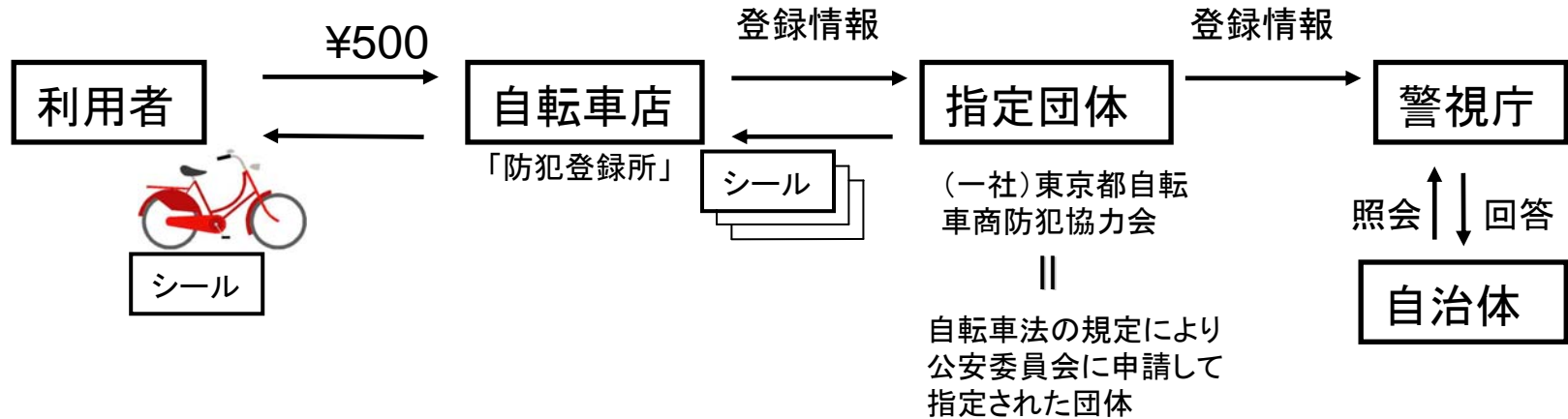
そのため、全ての自転車所有者に対し、自転車の所有、転居、譲渡、氏名変更、廃棄等の際の新規・変更・抹消登録を義務付ける。

	ナンバープレート制度	デポジット制度
制度の必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車は車両だという意識が希薄で、交通ルール違反やマナー違反の自転車利用が散見。</li> <li>・自転車利用者の意識改革による安全利用の促進のためには、自動車等に準じたナンバープレート制度の導入が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・放置自転車は、年間推計1,500万台で、撤去・保管費用のうち引取りに来ない者の分を、区市町村が税金で負担。</li> <li>・根本的な放置自転車の改善のためには、自転車価値の向上による安易な放置はしないという意識の定着が必要。</li> </ul>
制度概要	自転車後部の見えやすい位置（泥除け、サドル、後輪フレーム等）に車体固有のナンバープレートを取り付ける制度	自転車を所有したときに一定金額の預け金を払い、自転車の廃棄、都外への転居等の際に預け金を返還する制度
目的	ナンバーを周囲から容易に識別できるようにすることにより、自転車利用者の社会的な責任感を醸成し、ルールの遵守やマナーの向上を図る。	預け金の分だけ自転車の経済的価値を高めることにより、そもそも自転車を放置しない、撤去されても引き取りに来るなど、自転車所有者の管理責任の向上を図る。
期待する効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車の安全利用の促進</li> <li>・事故発生時の的確な対応</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・放置自転車の減少</li> <li>・撤去自転車の返還率の向上</li> <li>・自転車リサイクルの促進</li> </ul>
負担等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・登録に要する費用、プレート代金</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・購入時の預け金（自転車を適切に廃棄する場合等は返還）</li> </ul>
	(両制度共通) <ul style="list-style-type: none"> <li>・転居、廃棄等の際の変更届出</li> </ul>	

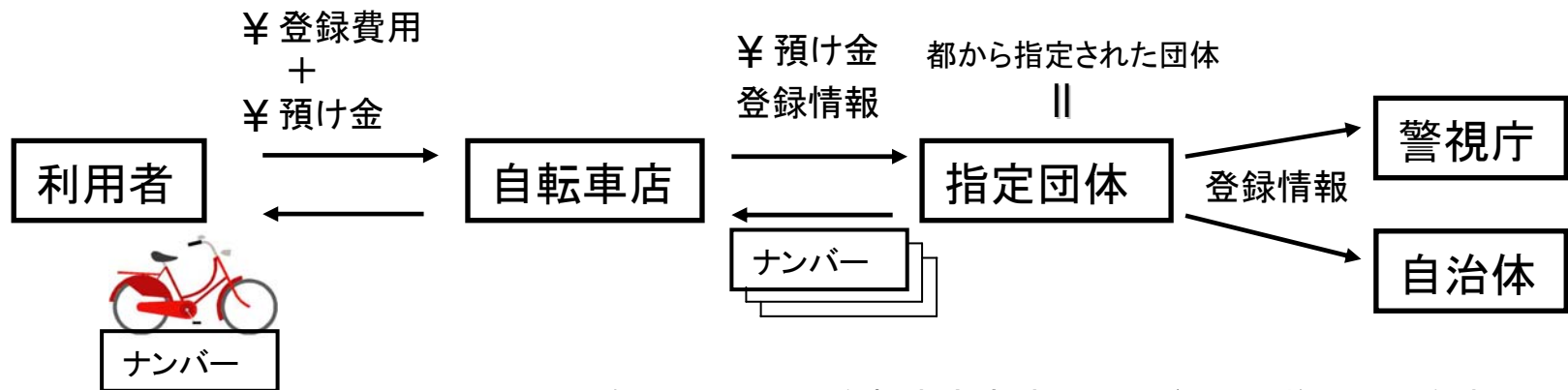
# 登録制度の運用の例

\* 防犯登録の仕組みを活用した制度の例

## <防犯登録>



## <防犯登録制度の活用例>

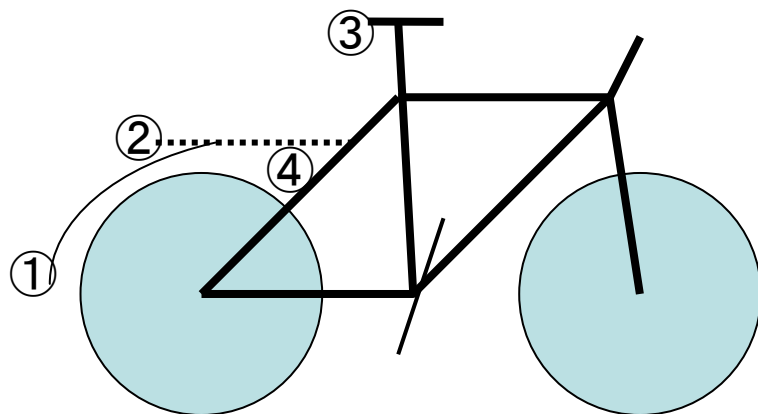


- \* ¥預け金は原則として自転車廃棄時にナンバーと引換えに所有者に返還
- \* 指定団体から警視庁、自治体へのデータ提供等についても、明確化
- \* 自転車を廃棄するための処分費用は、現状でも活用例でも別途計算

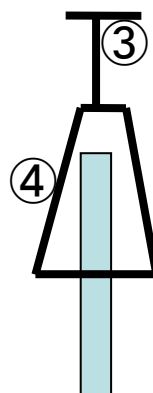


# 自転車ナンバープレートの形状・取付位置の例

<側面図>

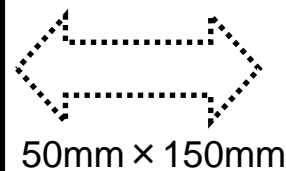


<後面図>



● ●

- \* 普通自動車のナンバーは、縦165mm横330mm  
(このA4紙は、縦210mm横297mm)
- \* 一般的な原付ナンバーは、縦100mm横200mm程度



\* 本資料は、第2回懇談会における委員発言をベースに作成した。

## 登録制度の導入に関する主な論点

\*本資料は、各委員からの意見や事務局内部での検討を基に作成した。

### <放置自転車をなくすための取組>

- 道路上への自転車の放置は道路交通法違反だから、警察が徹底的に取り締まればよいのではないか。
  - 通行ルール違反も含め、自転車に運転免許制度、反則通告制度、所有者登録制度がない現状では、日常かつ大量に生じている違反の徹底的な取締りは困難である。
- 自転車利用者全体に負担をさせるのではなく、放置した者から費用を徴収すべきではないか。例えば、区市町村は、撤去自転車を引取りに来ない者からも負担金を徴収すべきではないか。
  - 道交法違反としての放置者（違反者）から罰金を徴収することは上記のとおり困難である。  
区市町村は、引取りに来ない者からも徴収に努めているが、所有者が特定できない場合もある。また、督促の手間等を考えると、実際には困難であり、費用もかかってしまう。そもそも、引取りに来ない者から徴収することは、放置され撤去された自転車への対応に過ぎず、放置そのものを減らす効果が十分とは考えられない。

### <登録制度>

- 登録率 100%の厳格な制度を担保する手段はあるのか。
  - 厳格な登録を法制化し、大多数の利用者が購入時に登録を済ませるという方法が考えられるが、この方法が前提であれば、ごく一部の違反者を取り締まることで、制度の厳格な運用が可能であると考えられる。例えば、ナンバーのない自動車は皆無だが、これは、購入時に登録される仕組みと罰則の組み合わせ（自動車の無登録は反則通告制度の対象外）により、登録制度が維持されていると考えられる。
- 都内の約 900 万台の自転車を一斉に対象とするのは不可能ではないか。
  - 新たに販売される自転車を対象とし、数年後に大半の自転車が切り替わった段階で、古い自転車も対象とするという方法も考えられる。

- 近隣県から都内に乗り入れている者（自転車）を対象とすべきか。一時的な乗入れはどうか。
  - 「都内で利用する自転車は登録が必要」という制度にして、ツーリング等での一時乗入りはともかく、近隣県住民であっても都内に乗り入れて放置する可能性がある者は対象とするという方法も考えられる。
  
- 都民が通信販売や近隣県で自転車を購入した場合は、どのように登録させることができるのか。
  - 都内の最寄りの自転車店において登録することも考えられる。（無登録に罰則を設けることにより担保することも考えられる。）

#### <デポジット制度>

- 預け金狙いの自転車やナンバーの盗難が増えるのではないか。
  - 利用者として登録されている者以外の者が自転車やナンバーを持ち込んだとしても預け金は返還しない制度であれば、問題は生じないと考えられる。
  
- 適切に自転車を廃棄した場合にのみ預け金を返還するとして、「適切に廃棄したこと」はどのように証明することができるのか。
  - 多くの自転車店において古い自転車の引取りサービスを行っており、これが「適切に廃棄」の一例となると考えられる（なお、その後登録を抹消して中古自転車として再販売するか、廃棄物として処理するか等はデポジット制度とは無関係である。）。
  
- 都外に転出するときは預け金は返還するのか。
  - 都外への転出届の写しの提出とナンバーの持込みを条件に預け金を返還するということも考えられる。
  
- 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処理するのか。
  - 自転車の所有者が変わった場合には、変更届を出さなければならないこととし、その場合、①前所有者が預け金を返還してもらい新所有者が預け金を再度預ける、②両者の間で預け金額も含めた譲渡・売買とする、かを選択できるようにすることも考えられる。

## 各委員からのご意見（ナンバープレート制度、デポジット制度）

## ナンバープレート制度

- 悪質な違反の取り締まりや犯罪を防ぐ点から、ナンバープレート制度の導入は促進すべき。(岸田委員)
- ナンバープレートは、誰かに見られているという意識を生じさせ、自己規制の心理が働くと考えられる。また、自転車の違反行為に対する通報にも有効。(日本交通安全教育普及協会:川口委員)
- 交通ルール・マナー遵守の意識醸成、駐車自転車の盗難防止から有効。なお、高等学校では、自転車通学者に学校指定のステッカーを貼り付けさせている。(公立高校長協会:原田委員)
- 制度導入は妥当(東京国道事務所:渡辺委員)
- 自転車法による防犯登録の義務付けは、国民一般に認識されていないと感じる。法律上の義務が履行されていない点は是正すべきであり、都が条例に基づき、現行の防犯登録制度を活用した東京方式のナンバープレート制度を全国に先駆けて創設することが重要。(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制度は必要。なお、北区では放置自転車をリサイクルして販売しているが、制度導入後は車体ナンバーと旧ナンバープレートの廃棄と新ナンバープレート登録の明確化が必要。(町会連合会:斉藤委員代理)
- 厳格な登録制度の管理・維持に関するロード、コストの問題が解決できるのであれば賛成。あわせて、ルール、マナーの啓発も必要。(日本損保協会:西村委員)
- 賛成ではあるが、制度導入の効果に懸念。(盲人福祉協会:笹川委員)
- 制度導入は有効。ただし、デザインや取り付け位置の問題から、若者を中心に、スポーツ自転車等への取り付け率が低くなる、または購入時には登録するが、その後取り外してしまうなどが懸念。対応として、取り締まりの強化だけでなく、定形ナンバープレートの他に、個人や企業がデザインできるナンバープレート(特別費用)を用意するなど、硬軟織り交ぜた対策を取るべき。規制により自転車離れを引き起こすなど、製造メーカーや小売業、輸入業への影響に配慮すべき。(東京商工会議所:小林委員)
- 区市町村の自転車対策に影響を及ぼすことが想定されるため、制度設計にあたっては、区市町村の事務が増加することなく、円滑かつ効果的な内容となるよう検討するとともに、関係する自治体、行政機関等との十分な協議が必要。また、都民への十分な説明と一定の周知期間が必要。(渋谷区:日置委員)
- 制度の対象となる自転車の範囲は道路交通法の定義とするか、制度を運用する組織はどういった組織とすべきか、現行の防犯登録制度との関係はどのようになるか、ナンバーの取り付けには、自転車メーカーの仕様変更を伴うのではないかなどの懸念がある。(東京都トラック協会:井出委員)
- ナンバープレートのみでルール遵守やマナー向上は難しい。罰則とセットで機能するものとする。防犯登録シールの大型化&プレート化で対応可能ではないか。(調布市:常世田委員)

- 自転車利用者は防犯登録をする義務があり、防犯登録制度の徹底を図ることにより、自動車の登録に準じた所有者登録制度を検討すべき。なお、コストパフォーマンスに配慮する事も必要。ルール遵守の徹底により解決する課題が多いと思うため、違反が常態化している状況を直すことを優先すべき。(自転車駐車場工業会:片岡委員)
- 様々な形の自転車に視認性を確保して統一されたプレートを設置することはできない。特にスポーツバイクは困難。また、ルール違反・マナー違反の摘出という性悪説に困っている。所有者の特定については、防犯登録制度の義務化で良い。(東京サイクリング協会:北川委員)
- 自転車利用者が自転車は車両だという意識を持ってないのは、歩道通行可として、車道よりも歩道こそが自転車が走るべきスペースだとしてきた行政の施策に原因がある。利用者の意識醸成のためには、車道上に自転車の安全な走行空間を確保することが何よりも優先されるべき。ナンバープレート制度は、自転車利用者だけに負担を強いるものであり、自転車が持つ簡便性を後退させかねない。諸外国でも例はなく、日本の自転車事情の後進性を海外にアピールするような制度ではないか。首都圏直下地震の発生も懸念される中、自転車に「災害時の交通手段」という役割をより担わせることが重要であることを考えれば、利用を抑制する方向に誘導するような施策は導入すべきではない。自動車で交通事故やマナー違反が後を絶たないことを考えれば、ナンバープレートが危険運転の軽減や放置自転車の減少に高い効果を発揮するとは考えにくい。自転車所有者の特定が重要であるならば、現行の防犯登録制度の精度を高めることをまず行うべき。(佐滝委員)
- 自転車のナンバープレート制度は、自動車同様に法令で義務化し、全国的に統一化を図る必要があるのではないか。(管理技術協会:川野委員)

## デポジット制度

- 電気製品や自動車にも導入しているので、自転車も導入して当然。(町会連合会:斉藤委員代理)
- 電気製品や自動車にも導入しており賛成。自転車への導入は、放置対策、ナンバープレート制度への活用等、総合的に見ても良案。利用者、販売店に配慮した金額設定とし、実現化すべき。(東京バス協会:市橋委員)
- 放置自転車は放置する人に痛みがないと止まないとされる。デポジット制度の導入を促進すべき。(岸田委員)
- 賛成(東京国道事務所:渡辺委員、管理技術協会:川野委員)
- 賛成ではあるが、制度導入の効果に懸念。(盲人福祉協会:笹川委員)
- 制度導入に賛成。既存の自転車に対する適用方法について課題があるが、防犯登録の義務化に併せて登録費用に組み込むことで可能ではないか。(東京サイクリング協会:北川委員)

- 厳格な登録制度の管理・維持に関するロード、コストの問題が解決できるのであれば賛成。(日本損保協会:西村委員)
- 制度の詳細については検討すべき事項(預け金の額、預け金の管理主体など)が多いと思われるが、賛成。(日本交通安全教育普及協会:川口委員)
- 放置自転車対策に有効。安価な自転車が使い捨て感覚で放置されている。自転車販売だけでなく、量販店も含め制度の周知を徹底すべき。(東京商工会議所:小林委員)
- 制度導入により期待される効果を考えると、導入はやむを得ない。ただし、預け金を運用する組織をどのようにするかなどの課題もある。(東京都トラック協会:井出委員)
- ナンバープレート制度への意見と同様、制度設計にあたっては、区市町村を始めとした関係行政機関等との十分な協議が必要。また、都民への十分な説明と一定の周知期間が必要。(渋谷区:日置委員)
- 防犯登録制度を徹底する中で、国・都道府県の連携対応が必要。まずは、九都県市で連携するところから、範を示してはどうか。(自転車駐車場工業会:片岡委員)
- デPOSIT制度はナンバープレート制度と一体の運用でなければ施策として成り立たないと思われるため、上記の理由により反対。また、デPOSITの金額についても、定額にすると安価な自転車ではかなりの負担になり、定率(自転車価格の何%)にすると安価な自転車ではデPOSITも低額になり効果が見込めないなどの課題がある。(佐滝委員)

## 《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"> <li>○ 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</li> <li>○ 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</li> <li>○ 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</li> <li>○ 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</li> <li>○ 自転車事故は 20 代、30 代が最多</li> <li>○ 自転車事故死亡者のうち、65 歳以上の高齢者が約半数</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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</li> <li>○ 悪質な違反を犯す者への厳しい対処</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 交通安全教育指針の策定</li> <li>○ 保護者による未成年者への安全教育の促進(努力義務化)</li> <li>○ 学校による児童・生徒への安全教育の促進(努力義務化)</li> <li>○ 高齢者に対する安全教育の促進</li> <li>○ 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)</li> <li>○ 安全講習を受講するインセンティブの付与</li> <li>○ 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)</li> <li>○ 指導警告、悪質・危険な交通違反に対する積極的な取締り</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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)</li> <li>○ 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)</li> <li>○ 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)</li> </ul>

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"> <li>○ 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</li> <li>○ 駐輪場の整備状況は地域差が大きく、一部地域では不足</li> <li>○ 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 放置自転車の抑制と社会的な負担の適正化</li> <li>○ 関係機関が連携して駐輪場の整備を行う仕組みづくり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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)</li> <li>○ 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</li> <li>○ 様々な手法による駐輪場の確保</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 実態を反映した防犯登録</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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)</li> <li>○ 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)</li> <li>○ 駐輪場管理者による防犯登録確認の促進(努力義務化)</li> <li>○ 利用者責任の明確化のための登録制度</li> </ul>

\* 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
<p>安全な走行空間確保</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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</li> <li>○ 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</li> <li>○ 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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</li> <li>○ 利用実態や安全性を考慮した区間を優先的に整備</li> <li>○ 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 自転車走行空間を示すマーク等の標準化の促進</li> <li>○ 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</li> <li>○ 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</li> </ul>
<p>自転車の安全性向上</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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</li> <li>○ 自転車利用者に対する定期的な点検・整備が未普及</li> <li>○ 標準的な点検・整備項目の不存在</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 安全な自転車の普及</li> <li>○ 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 標準点検・整備指針の策定</li> <li>○ 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)</li> <li>○ 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)</li> <li>○ 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)</li> <li>○ 点検・整備をするインセンティブの付与</li> <li>○ 整備不良自転車の走行に対する重点的な指導・取締り</li> </ul>

\* 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。

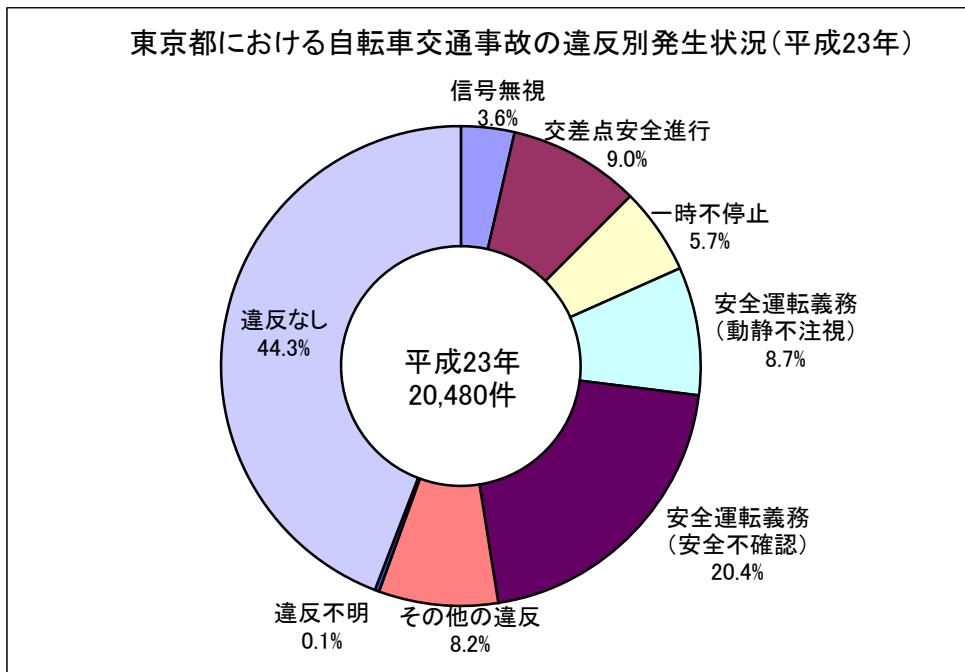
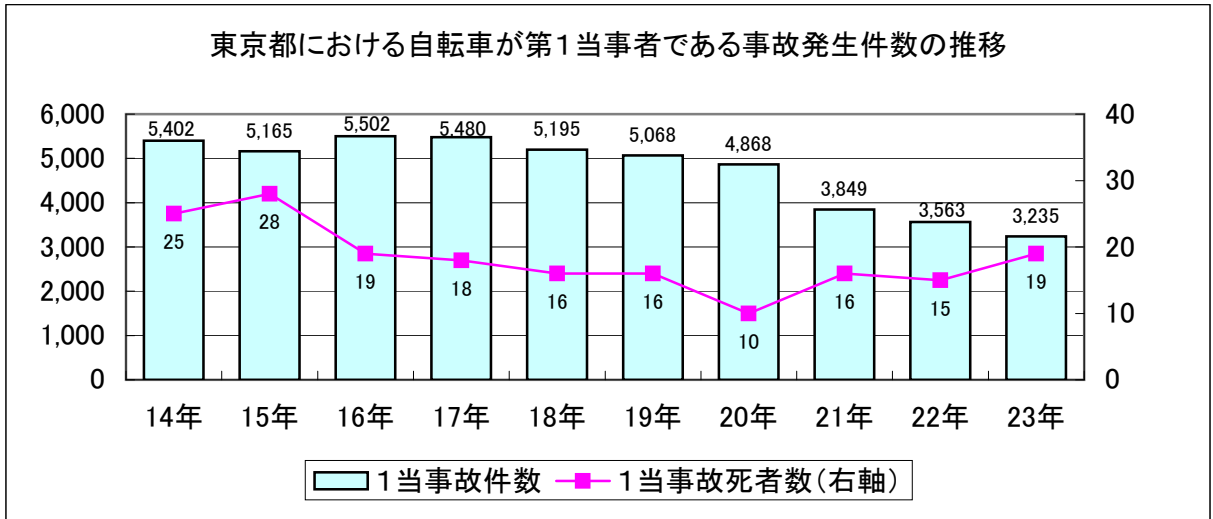
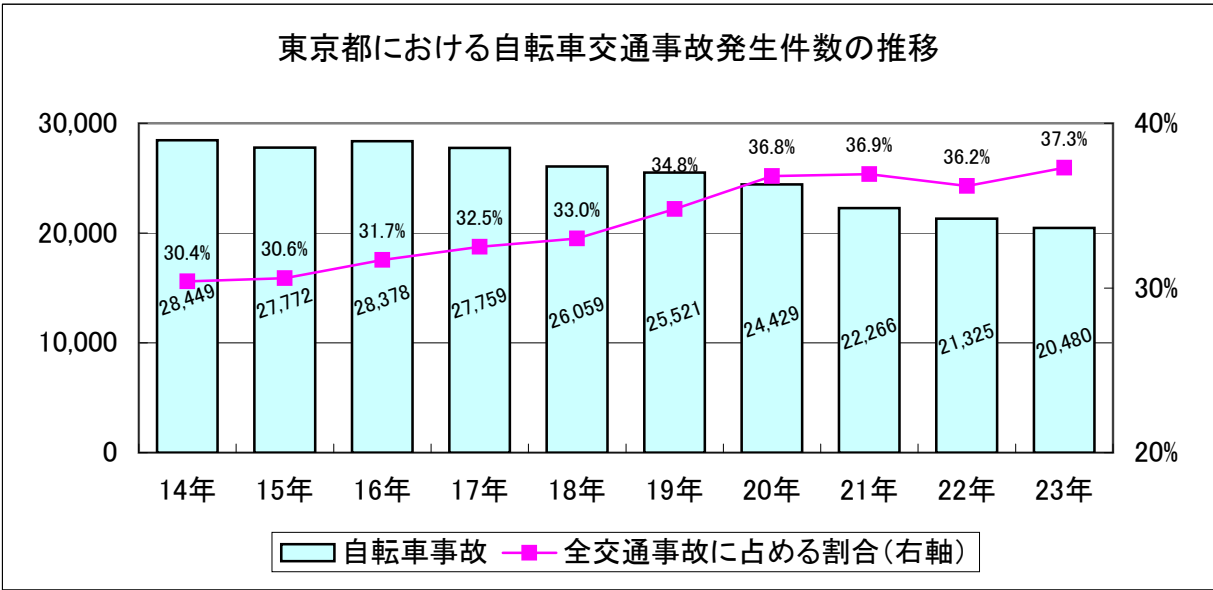
項目	現状と課題	目指すべきもの	対策の例
自転車損害賠償保険の普及	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 自転車の強制保険制度が不存在</li> <li>○ 加害者に対し、高額な損害賠償請求を認める判決</li> <li>○ 加入保険の中で、自転車事故に伴う障害や損害に対応できるにもかかわらず、加入者等がその事実気付かないという実態</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 保険加入の促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 自転車利用者による保険加入の促進(努力義務化)</li> <li>○ 自転車利用事業者による保険加入の促進(努力義務化)</li> <li>○ 自転車小売業者による保険加入勧奨の促進(努力義務化)</li> <li>○ 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)</li> </ul>
ヘルメット着用の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 自転車乗用中死者の約7割は、頭部損傷が原因</li> <li>○ 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</li> <li>○ 自転車事故死亡者のうち、65歳以上の高齢者が約半数</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 児童・幼児へのヘルメット着用を普及</li> <li>○ 高齢者を含む一般成人のヘルメット着用促進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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</li> <li>○ 高齢者のヘルメット着用の促進(努力義務化)</li> <li>○ 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</li> </ul>

\* 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。

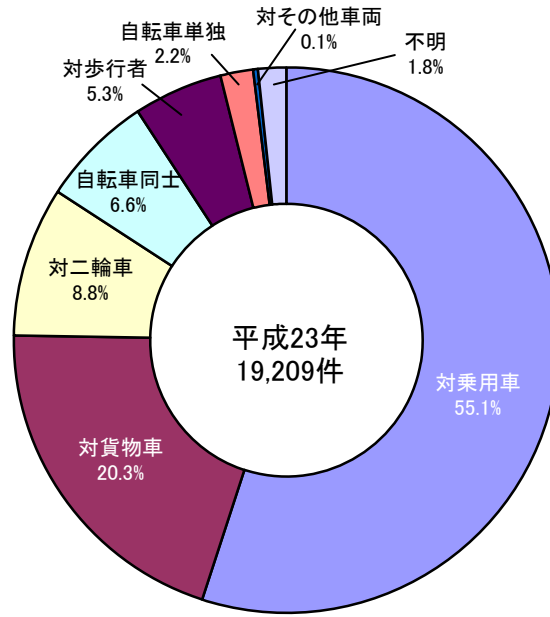
## 東京都における自転車関係の基本的な統計

- 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

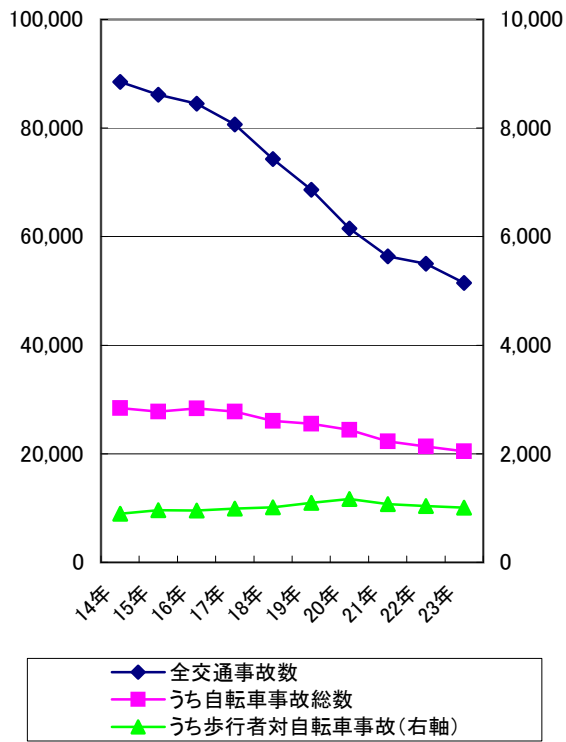
### 東京都における自転車関係事故統計



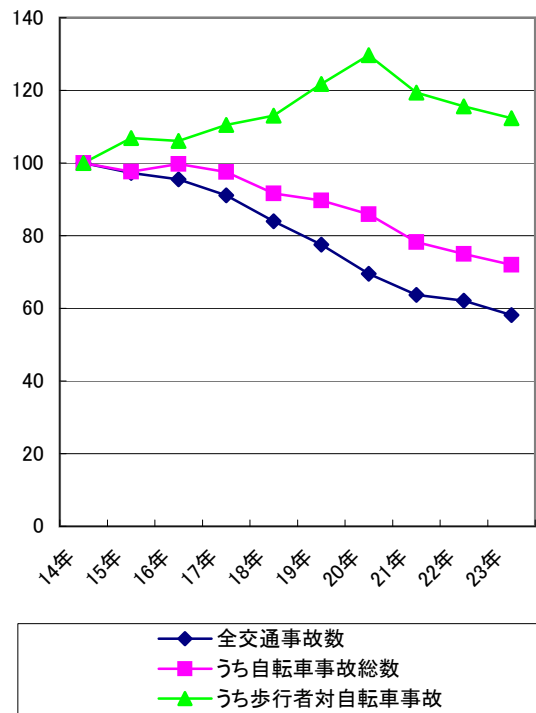
### 東京都における自転車交通事故の相手当事者の状況(平成23年)



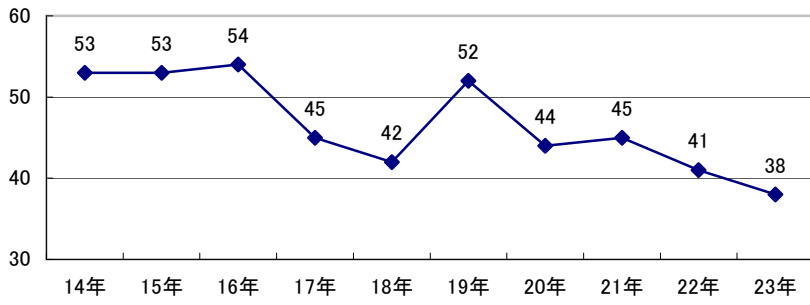
### 東京都における自転車交通事故件数の推移



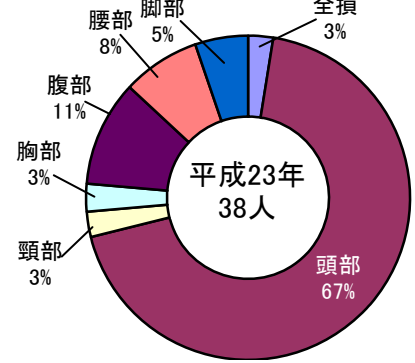
### 東京都における自転車交通事故件数の推移 平成14年を100とした指数



東京都における自転車乗用中死者数の推移



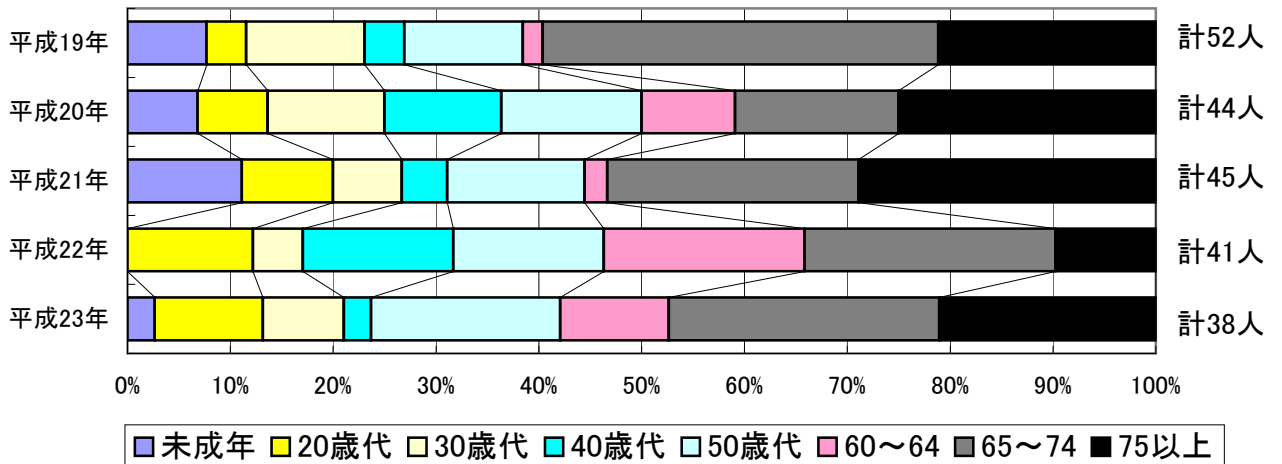
東京都における自転車乗用中死者の損傷主部位(平成23年)



(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

