

## 第4次東京都自転車安全利用推進計画 有識者ヒアリング結果と計画への反映について

別紙

整理番号	項目	有識者名 (敬称略)	御意見	主な記載箇所	頁	御意見に対する回答
1	自転車事故の現状	轟	自転車の事故が増えていることについて、自転車利用率を考慮した確率としてのリスク分析が必要ではないか。	第2章 自転車事故の現状	p10	事故類型別の自転車事故発生状況の統計データを掲載し、どのような事故が多く発生しているか分析しています。なお、自転車利用率については、当計画に直接記載はしていませんが、事故分析に関する知見として参考にいたします。
2	自転車事故の現状	日本交通安全教育普及協会	統計データ上では見えてこないが、高校生の並進やイヤホン着用など、学校ごとにも事故の傾向は異なり、それらを把握した上で教育等の対応をすることが重要と考える。	第2章 1 ウ 学校における交通安全教育	p22, 25	高校生を含む各年代の利用者に対して、具体的な事故の発生状況や交通ルール違反に対する責任の内容を中心とした教育を行います。また、学校での効果的な交通安全教育が行われるよう支援します。
4	数値目標について	左木	安心を数値化した目標が必要ではないか（安全は事故データ）。例えばコペンハーゲンの自転車戦略として、安心して自転車に乗れると感じている市民の割合を90%に上げる目標を立てている。あとは利用率を把握するため自転車カウンターの活用など。	—	—	次期計画に安心を数値化した目標を盛り込むことは難しいですが、都民を対象とした利用者アンケート等で安心に関する実態を把握するなどの検討を行います。
5	数値目標について	左木	自転車の利用を促進することで逆に事故が増えるのではという考え方もあるが、海外の自転車ビジョン等では、事故データだけを自転車利用環境を見る指標とはせず、健康や経済性など社会全体の総合的な便益を踏まえて自転車利用を促進している。	第1章 5 自転車をめぐる現状	p3	自転車を活用する意義について、個人の生活の質（QOL）や社会全体の利便性の観点を含めて記載しました。
6	スケアード・ストレイト	轟	安全教室では高校生への訴求性が低いため、より視覚的な効果を狙って始めたものだが、学校の先生からは逆に真似をする生徒が出てくる懸念や中学生には刺激が強すぎる等の意見が出た。	第2章 1 (1) 自転車利用者に対する交通安全教育 ウ 学校における交通安全教育	p22, 25	警察庁のガイドラインでの記載を踏まえ、スケアード・ストレイト方式が恐怖体験を煽るものではなく、危険予測の習得や交通ルールの遵守の重要性を学べるように実施していくことなど、一部文言を加筆修正して記載していきます。
7	スケアード・ストレイト	左木	スケアード・ストレイトは、怖がらせることで自転車に乗らなくなるデメリットや真似をしてしまうデメリットがあり、基本的に抑制していただきたい。	第2章 1 (1) 自転車利用者に対する交通安全教育 ウ 学校における交通安全教育	p22	警察庁のガイドラインでの記載を踏まえ、スケアード・ストレイト方式が恐怖体験を煽るものではなく、危険予測の習得や交通ルールの遵守の重要性を学べるように実施していくことなど、一部文言を加筆修正して記載していきます。
8	スケアード・ストレイト (代替案)	左木	デンマークの事例として、実際に事故を起こした当事者（高校生など同じ年代くらい）の話聞く（録画されたものを視聴する形）教育プログラムがある。	第2章 1 ウ 学校における交通安全教育	p25	学校教育における効果的な交通安全教育に向けて、DVD等の視聴覚教材を提供しています。また、自転車事故被害者が語るヘルメット着用促進動画を作成し公開しています（警視庁作成）。

整理番号	項目	有識者名 (敬称略)	御意見	主な記載箇所	頁	御意見に対する回答
9	安全利用啓発	轟	啓発活動に関して、自転車愛好家やボランティアも活用することで、行政の力だけでなく都民、住民の力を借りながら広めていく教育、周知方法も有効ではないか。	第2章 1 工 事業者への 交通安全教育 第2章 2 地域における交 通安全意識の高 揚	p26, 32	社会全体での自転車安全利用を推進するために、主体的に自転車安全利用に向けた取組を行う事業者・団体である「東京都自転車安全利用サポーター」等と連携し、自転車利用の実態を踏まえた安全利用を促進します。また、関係機関・団体と連携して交通安全教育の周知、普及啓発に取り組みます。自転車愛好家等の力を活用した啓発については、今後検討していきます。
10	安全利用啓発	楠田	情報を届けたい対象との接点を捉える観点で、自転車を販売する通販サイトや子乗せ自転車デビューする保育園など、啓発活動と一緒にしてくれる企業や組織と連携することも重要と考える。	第2章 1 段階的・体系的 な交通安全教育 の推進 工 事業者への 交通安全教育	p22-26	社会全体での自転車安全利用を推進するために、主体的に自転車安全利用に向けた取組を行う事業者・団体である「東京都自転車安全利用サポーター」等と連携し、自転車利用の実態を踏まえた安全利用を促進します。事業者向けの安全利用セミナーや、自転車安全学習アプリ「輪トレ」等の教育ツールを保育所や学校、区市町村等を通じて配布するなど企業や関係機関と連携して施策を進めていきます。
11	安全利用啓発	日本交通安全 教育普及協会	高齢者に啓発する場合、交通安全セミナーに来ない人へのアプローチも重要で、例えば町内会やスーパーマーケット、薬局等との連携などが考えられる。また、情報提供の方法や内容についても高齢者向けを意識したものが必要と考える。	第2章 1 力高齢者への交 通安全教育	p28	高齢者の身近にいる家族や老人クラブ、シルバー人材センター等と連携して交通安全教育を行います。また、加齢による身体能力の低下を捉えた周知啓発を実施します。高齢者向けに行っている取組や事業と連携して、普及啓発を実施していきます。
12	安全利用啓発	日本交通安全 教育普及協会	対象によっては、印刷物よりもQRコードによるHPや情報元への誘導も有効で、ルールを学習したいと思ったときに手軽にアクセスできる環境も重要と考える。	第2章以降 全 体	p22~	自転車の安全利用に関するリーフレットやTOKYO自転車ルールブック、動画、自転車安全学習アプリ「輪トレ」など、対象ごとに適切な情報提供や周知を実施していきます。
13	安全利用啓発	岸	学校や企業など、所属母体がある人には情報を届けやすいが、所属がない人には届けにくい。	第2章以降 全 体 第2章 1 工 事業者への交 通安全教育	p22~	学校や企業、地域団体とも連携し、あらゆる機会を捉え、安全利用教育の推進を図ります。スマートフォンやタブレットで体験学習が可能な自転車安全学習アプリ「輪トレ」の活用による効果的な安全教育を推進します。社会全体での自転車安全利用を推進するために、主体的に自転車安全利用に向けた取組を行う事業者・団体である「東京都自転車安全利用サポーター」等と連携し、自転車利用の実態を踏まえた安全利用を促進します。
14	安全利用啓発	岸	Youtube等の動画サイトのターゲティング広告のように、自転車に関連するキーワード（直接的でなく「健康」や「教育」など間接的なキーワードも含む）から安全利用に関する情報を伝えられるようにすれば、関心が無い人にも少しずつ意識を向けてもらいやすくなるのではないか。	第2章以降 全 体	p22~	自転車の安全利用に関するリーフレットや動画、TOKYO自転車ルールブック、自転車安全学習アプリ「輪トレ」など様々なツールを活用して、対象ごとに適切な情報提供や周知方法を検討し、実施していきます。SNS広告を活用したターゲティング広告も実施しているため、本文中に加筆したいと考えています。また、間接的なキーワードについては、今後の参考にいたします。

整理番号	項目	有識者名 (敬称略)	御意見	主な記載箇所	頁	御意見に対する回答
15	安全利用啓発	稲垣	交通手段のモビリティマネジメントのように、適切な行動を選択するための正しい判断材料を与えて自転車の安全利用を実践したくなるような実効的な普及啓発、意識啓発の手法を模索することが重要と考える。	第1章 5 自転車をめぐる現状 第2章以降 全体	p4, p22~	一人一人が正しい交通ルールを主体的に学び、適切な行動を選択できるように、ルール・マナーを遵守しないことのリスクも利用者に周知した上で、自転車の安全利用について、普及啓発、意識啓発を図ります。
16	安全教育（子供向け）	左木	子ども自身で道路の危険個所を見つけ、どのように改善すれば良いか考え、それを行政側に伝えて実際に改善していく、という経験をしてもらう。デンマークでは安全な道路を作るのは市民という考え方が根付いており、市民の声で道路改善が行われることがある（デンマークではサイクリング連盟という団体を通して行政と定期的な話し合いの場を設けている）。	第1章 5 自転車をめぐる現状	p4	「子供自身で考える」という点では、新たな交通安全教育の在り方として、一人一人が主体的に学び、行動する必要性について触れています。「市民の声で道路改善が行われる」という点では、第12次東京都交通安全計画の中で「通学路交通安全プログラム」等に基づく通学路の合同点検を実施することを記載しています。
17	安全教育（子供向け）	岸	自転車に乗らないから無関係ではなく、誰でも乗れる自転車については、ルールを学ぶ必要がある。教育を受けた子どもから親、弟妹への注意喚起の広がりがあるかもしれない。	第2章 1 ウ 学校における交通安全教育	p24, 25	自転車の交通ルールやマナーについて、さまざまな年代や対象に向けたリーフレットや、TOKYO自転車ルールブックや自転車安全学習アプリ「輪トレ」などの教育ツールを保育所・幼稚園、学校等を通じて配布したり、参加・体験・実践型の安全教室を関係機関と連携して開催するなど、効果的な教育を推進します。未就学児及び保護者向けの自転車安全教室を区市町村と連携して新たに開催します。
18	安全教育（保護者向け、青切符）	岸	子どもに安全教育を行っても、親が無関心又はマナー・ルールの意識が低いと子どもも「やらなくて良いんだ」と考えてしまう。賠償金だけでなく、今後は青切符導入による反則金や刑事罰の件も合わせて教育や周知が必要だと思う。	第2章 1 イ 保護者等への交通安全教育	p24	子どもを対象とした安全利用教育だけでなく、保護者を対象とした安全教室を行うなど、「青切符」制度を契機とした教育や周知の徹底を図ります。
19	安全教育（高校生、青切符）	岸	「青切符」制度は高校生も取締の対象になるため、成人年齢が引き下げられたことも含め、賠償金や社会的責任の話をも自分事として伝えることが重要ではないか。	第2章 1 ウ 学校における交通安全教育 第5章 1(3) 自転車損害保険等への加入啓発	p25, 41	高校生の自転車事故が多いことも踏まえ、社会的責任や損害賠償保険への加入など、自転車利用者の年代別に効果的な自転車安全教育を推進します。
20	安全教育（全体）	左木	デンマークでは、義務教育で基本的な交通ルールを学ぶが、それ以降は行政や警察等から交通ルール等についてインプットされる機会はほぼない。	—	—	海外事例として参考にいたします。
21	安全教育（地域別）	日本交通安全教育普及協会	実際に自転車セミナー等を実施するときに、都心部や郊外部では自転車走行環境や利用状況が異なるため、教育の内容も変えている。	第2章 1 エ 事業者への交通安全教育	p26	自転車安全利用TOKYOセミナーでは、開催地域の実情を踏まえた講義を実施しています。

整理番号	項目	有識者名 (敬称略)	御意見	主な記載箇所	頁	御意見に対する回答
22	安全教育	稲垣	都内の（自転車の）車道通行について、自動車のドライバー側の理解はある程度進んでいると感じるが、自転車の行動からは変わらず歩道と車道どちらを通行しても良いと考えているように見受けられる。「車道は危険、歩道が安全」という偏った認識を正しい理解に変えていくことが必要と考える。	第2章 自転車事故の現状 第2章 全体、 3(2)自動車運転者に対する自転車の車道通行への配慮	p11, 12 p22~ , p33	4月からの「青切符」制度を契機として、自転車は車道通行が原則であることを改めて周知し、正しい交通ルールの遵守徹底を図ります。また、自動車運転者に対しては、車道を通る自転車の側方を追い抜く場合などに、自転車の安全確保に配慮することを広報周知します。また、自転車事故の現状として、歩行者事故との関連事故及び歩道・歩道以外での自転車事故について統計データを掲載し、歩道においても事故が発生していることを示していることから、普及啓発を図ります。
23	ライフステージ別の安全教育	轟	全年齢に対して印刷物やHP掲載などの従来の広報・周知をしていくことも必要と思うが、年齢層別の教育や周知方法の検討も必要ではないか（高校生への教育・周知は動画やSNSの活用など）。	第2章以降 全体	p22~	従来の広報・周知に加え、交通安全動画や学習アプリ「輪トレ」など、対象ごとに適切な情報内容や周知方向を検討し、実施していきます。SNS広告を活用したターゲティング広告も実施しているため、本文中に加筆したいと考えています。
24	ライフステージ別の安全教育	楠田	全年齢層に総合的な教育を行うのではなく、ターゲットを絞ることが重要と考える。特に成人未満の年齢層に対して重点的に教育を行う方がアプローチがしやすく、確実に効果が得られやすいと思う（新しいルールの模範となる大人の育成）。また、スマートフォンやタブレットを活用して先生や職員の負担を減らす工夫することも重要。さらに、受動的な教育だけでなく、自分で考え、身近な道路の危険箇所を改善するための能動的な行動を促す仕組み（PDCAのような）が必要ではないか。	第1章 5 自転車をめぐる現状 第2章以降 全体	p4, 22~	警察庁が作成した「自転車の交通安全教育ガイドライン」も参考としながら、各年代ごとに段階的、体系的な交通安全教育の推進を図ります。未就学児及び保護者向けの自転車安全教室を区市町村と連携して新たに開催します。TOKYO自転車ルールブックや自転車安全学習アプリ「輪トレ」など、スマートフォンやタブレットを活用した安全教育・普及啓発を実施します。「子供自身で考える」という点では、新たな交通安全教育の在り方として、一人一人が主体的に学び、行動する必要性について触れています。
25	ライフステージ別の安全教育	日本交通安全教育普及協会	小中学生までに基本的なルールの浸透をしっかりやる。高校入学時のオリエンテーションで、登下校やスマホの利用等の注意事項を伝える場で、交通安全教育をやるのも一つの教育場面だと思う。高校生はルールを知っていても守れていないという傾向があるので、切り口を変えた教育も必要ではないか。	第2章 1 自転車利用者に対する交通安全教育 ア 未就学児への交通安全教育 ウ 学校における交通安全教育	p22, 23, 25	各年代の利用者に対して、具体的な事故の発生状況や特徴、自転車の交通ルール等の内容を中心とした教育を行います。また、参加・体験型、実践型の交通安全教室を行うなど、効果的な安全教育を推進します。未就学児及び保護者向けの自転車安全教室を区市町村と連携して新たに開催します。高校生への切り口を変えた教育については、今後の施策の参考にいたします。
26	ライフステージ別の安全教育	日本交通安全教育普及協会	高齢者（や低年齢層）は自転車で徐行走行をするとふらつき等で逆に危険な場合があるため、協会では無理をせず一旦止まって確認や場合によっては自転車から降りて進むなど伝えているが、法律上のルールとは別に、体力面や技術面の実情に合わせた安全教育が必要ではないか。	第2章 1 高齢者への交通安全教育	p28	高齢者に対しては、加齢による身体能力の低下を捉えた周知啓発を実施します。

整理番号	項目	有識者名 (敬称略)	御意見	主な記載箇所	頁	御意見に対する回答
27	ライフステージ別の安全教育	岸	警察庁主導のものは、全国的な扱いになると思うので、そのまま東京都に当てはめるのではなく、事故状況や利用状況等を踏まえた対応が必要だと思う。	—	—	本計画は、都内の事故状況や利用状況等を踏まえ、都内における自転車安全利用を一層推進するための施策を体系的にまとめています。
28	ライフステージ別の安全教育	稲垣	中学生や高校生は、危ないと分かっているにもかかわらず、あえてリスクのある行動をしてしまう（リスクテイキング）傾向が出てくるため、ルールを分かっているにもかかわらずルールを守らないことの深刻さに対する理解が十分でない。	第2章 1 ウ 学校における交通安全教育	p22, p25	高校生の自転車事故が多いことも踏まえ、社会的責任や損害賠償保険への加入など、自転車利用者の年代別に効果的な自転車安全教育を推進します。
29	ライフステージ別の安全教育	稲垣	企業に所属している社会人は、2,30~60代まで多くの年齢層を含むため、一般成人の自転車安全利用を効果的に促進するためには、企業側の安全利用啓発をより主体的にやってもらえると良いと思う。	第2章 1 エ 事業者への交通安全教育	p26	「自転車安全利用推進事業者制度」等も活用し、自転車の安全利用に対する定期的な情報提供や従業員等への研修等を支援します。また、事業者による従業員への自転車安全教育が広く推進されるよう、自転車安全利用TOKYOセミナーなどの講習会を開催します。さらに、社会全体での自転車安全利用を推進するために、主体的に自転車安全利用に向けた取組を行う事業者・団体である「東京都自転車安全利用サポーター」等と連携し、自転車利用の実態を踏まえた安全利用を促進します。
30	ライフステージ別の安全教育 (具体案)	楠田	学校入学時オリエンテーションなど、年間行事の一環として交通安全教育を行う。1回だけではなく毎年実施し、アンケート等で教育内容のフィードバックや身の回りの危険箇所に対する意識調査を合わせて行うなどの工夫も考えられる。	第2章 1 ウ 学校における交通安全教育	p25	学校等の教育機関とも連携して、各年代の利用者に対して、具体的な事故の発生状況や特徴、自転車の交通ルール等の内容を中心とした教育を行います。自転車シミュレータを活用した安全教室の実施後、アンケートを実施し、教育内容について検討しています。その他の工夫については参考にいたします。
31	ライフステージ別の安全教育 (具体案)	楠田	高齢者は高齢になって（自動車免許を返納して）から自転車に乗ろうとしても体力面から難しい。また、子乗せ自転車も重量が重いなど、一般的な自転車利用とは別の観点で教育が必要であるため、個別の講習を必ず受けてもらう仕組みが必要ではないか。	第2章 1 イ 保護者への交通安全教育 カ 高齢者への交通安全教育 ク 電動アシスト自転車の利用者への交通安全教育	p24, 28, 30	高齢者の身体能力低下を捉えた周知啓発を実施します。また、保護者向けリーフレットを活用し、子乗せ自転車に対する周知啓発を行います。電動アシスト自転車の利用者に対しては、電動アシスト自転車の特性を踏まえた安全な乗り方等について周知啓発、教育します。
32	ライフステージ別の安全教育 (具体案)	日本交通安全教育普及協会	高校生への教育として、例えば生徒会等を通して生徒自身が他者に教えるようなプログラムや文化祭等での発表など、自発的な活動が有効であると考えられる。いかに自分事として捉え、自ら学ぼうとする環境を作ることが重要。	第2章 1 ウ 学校における交通安全教育	p25	学校等の教育機関とも連携し、各年代の利用者に対して、具体的な事故の発生状況や特徴、自転車の交通ルール等の内容を中心とした教育を行います。また、警視庁の取組である「自転車安全利用モデル高校」の制度も活用して高校生への安全利用教育を推進します。

整理番号	項目	有識者名 (敬称略)	御意見	主な記載箇所	頁	御意見に対する回答
33	外国人の交通安全	左木	日本の自転車に関する交通ルールが複雑すぎるため、外国人に説明するのが難しい。シンプルなルールでも走れるインフラにしていくしかない。海外での外国人（観光）向け安全教育としては、自転車観光マップ等にルールを付けるなどを行っている。	第2章 1 キ 外国人の自転車利用者への交通安全教育	p29	自転車利用環境の整備を進めるとともに、在留・訪日外国人に対して基本的な交通ルールの周知徹底を図り、外国人向けの安全教育教材をインターネット等を通じて発信します。
34	ソフト対策による走行空間改善	左木	「思いやり1.5m運動」バス等の車体にステッカーを貼り、広報周知を行うなどハード整備に依らない対策も有効な施策と考える。	第2章 3 (2) 自動車運転者に対する自転車の車道走行への配慮	p33	バス協会、トラック協会、タクシー協会とも連携し、車道を走行する自転車の側方を追い抜く場合などに、自転車の安全確保に配慮することを広報周知します。
35	ハード対策による走行空間改善	楠田	都内は歩道に人が集中している（歩行者、自転車、速度の速いランナーなど）、一方で自動車の交通量は減ってきているため、一車線を自転車やランナーのために使うなど、より安全で快適な道路環境（車道歩道ともに）の整備が必要ではないか。	第1章 5 (1) 自転車通行空間の整備等	p19	歩行者、自転車、自動車とともに安全で安心して通行できる道路空間を実現するため、地域の道路事情に応じた整備形態により、自転車通行空間の整備を進めます。
36	モビリティハブの考え方について	轟	電動キックボードを含む自転車を公共交通全体の中でどのように捉えていくか。海外ではモビリティハブ（乗り換え拠点）の考えが広がり、端末交通の部分を自転車等が担う動きも出ている。	—	—	自転車の公共交通全体の中での位置付けなど今後の社会情勢の変化等を踏まえ、安全利用について検討していきます。電動キックボードについては、第12次東京都交通安全計画の方で、新たな重視すべき視点として盛り込んでいます。
37	電動キックボード等	岸	将来的に自転車以外のモビリティ（電動キックボードなど）を利用する可能性も踏まえ、それぞれの法的規制や保険適用、通行方法などを比較した教育も必要ではないか。	—	—	電動キックボードやペダル付き電動バイク等の小型モビリティについては、第12次東京都交通安全計画の方で、新たな重視すべき視点として盛り込んでいます。保安基準や保険適用等も含め、自転車との違いを普及啓発していきます。
38	自転車の位置付け	楠田	自転車の位置付けについて、自転車の事故を減らす課題解決型の考え方ではなく、よりよい交通環境やまちづくりを目指す上で自転車をどのように活用していくかという視点で考えると良いと思う（ロンドンの事例など）。	第1 5 自転車 をめぐる現状	p3	自転車を活用する意義について、個人の生活の質（QOL）や社会全体の利便性の観点を含めて記載しました。
39	自転車の保険制度について	岸	自転車は自賠責保険の対象外であるが、本当は対象とすることが望ましい。また、自転車の車検制度もなく、点検整備を行う事業者数も不足している（業者の資格制度もない）など、制度面が不十分と感じる。	第4章 1 車両 の安全性の確保 第5章 1 自転車 損害賠償保険 等への加入促進	p38, 40	自転車損害賠償保険の加入については、区市町村や事業者と連携して加入促進を進めます。また、事業者向けの安全教室等を通じて点検整備指針を踏まえた点検整備方法の周知に努めます。
40	駐輪場	左木	違法駐輪をなくす、自転車利用者を増やすという観点では駐車料金を無料にすることが望ましいと考える。	—	—	放置自転車や自転車利用普及に関するご意見として参考にいたします。

整理番号	項目	有識者名 (敬称略)	御意見	主な記載箇所	頁	御意見に対する回答
41	放置自転車	稲垣	地域の自転車利用状況や放置自転車の特性・トレンドを踏まえた対策の検討が必要。ただし、東京都として何が出来るかは考える必要がある。	第3章 2 (1) 放置自転車対策の推進	p35, 36	区市町村を通じて駅前放置自転車の実態等について調査するとともに、特に放置自転車が問題となっている区等と会議を開催するなどして情報共有し、対策を行ってまいります。
42	シェアサイクル	稲垣	シェアサイクルは、交通不便地域を解消する手段の一つとして公共性の高い乗り物であると言える。今後はシェアサイクルを地域の交通体系の中でどう位置付けていくのかの議論も必要であると考えられる。	第1章 5 (3) 自転車シェアリングの普及促進	p21	自転車シェアリングを公共的な交通手段の一環として普及・定着を推進してまいります。
43	事業者向け自転車セミナーについて	日本交通安全教育普及協会	受講者が、自分自身の学習のために受講するケースと、企業の代表として社内にフィードバックする目的で受講するケースがある。本来の狙いは後者だが、実際には専門家以外が指導をするのはハードルが高く、外部から専門家を呼ぶケースが多いと感じる。「自転車安全利用宣言証協賛制度」もあるが、企業側に魅力的なインセンティブを付与するなどの工夫が必要と感じる。また、Eラーニング方式で、学習後に報告書などによるフィードバック行うなど、受講しやすい環境づくりも重要。	第2章 1 事業者への交通安全教育 2 (1) 地域	p26, 32	事業者向け自転車セミナーについては、より効果的な内容の充実や受講しやすい環境づくりについて検討してまいります。
44	企業向けの自転車利用促進について	日本交通安全教育普及協会	自転車通勤の促進企業に対して、入札時の要件（海外で事例あり）や評価への加点を行う。また認定証のように名刺にロゴマークを入れられる。保険の割引などのインセンティブを与えるなど利用促進するための工夫も考えられる。	—	—	自転車安全利用推進事業者制度における、インセンティブ付与の参考にいたします。
45	利用者の視点	轟	事故データは行動の結果としてのデータなので、行動に至る利用者の意識、認識（何故ヘルメットを被らないのか等）を調査することも必要と考える。	—	—	毎年2月に当本部において、自転車安全利用に関するweb調査を実施しており、調査結果については、実際に施策の参考にもしています。
46	PDCAについて	轟	個別の施策に対して、順調に進んでいるか見直しが必要かなどの評価を行い、改善していく方法も良いのではないかと。	第6 総括	p42	本計画の実効性を確保するため、計画期間中に施策の進捗管理、評価、必要に応じた見直しを行いながら改善を図ってまいります。
47	教育効果のチェック（PDCA）について	日本交通安全教育普及協会	対象別に必要な教育が行き渡っているかのチェックができると良いと思う。また、自転車シミュレーターにしても同じ学区内で実施した学校と実施していない学校があり、教育の差を補完するための家庭教育等が必要と考える。	第2章 2 (2) 家庭	p33	警察庁が作成した「自転車の交通安全教育ガイドライン」も参考としながら、対象別の段階的・体系的な教育を行ってまいります。また、保護者向けのリーフレット、TOKYO自転車ルールブックの作成・配布を行い、保護者による家庭での安全教育を支援します。家庭学習の促進を図るため、親子で実施できる自転車の練習方法や交通ルール等を記載した家庭向けマニュアルを作成・配布します。

整理番号	項目	有識者名 (敬称略)	御意見	主な記載箇所	頁	御意見に対する回答
48	総合学習の時間を使った学校の交通安全学習について	稲垣	学習指導要領には交通安全のことに關して体系的・具体的には記載されていない。そのため教員が総合的な学習の時間等の授業の一環で交通安全の指導計画を立てる際には、各学校の担当教員がそれぞれ独自に考えて作成することになり、学校や職員の経験や感覚によって内容のレベルが異なってしまうことが課題と思う。また、せっかく作成した授業計画も他校・他自治体や後任者にうまく情報共有されず、毎回苦労して作成されていることを散見するので、もったいないと感じる。	第2章 1 ウ 学校における交通安全教育	p22, p25	警察庁が作成した「自転車の交通教育ガイドライン」も参考としながら、学校や警察、自治体の教育機関と連携して学校での交通安全教育の充実を推進していきます。
49	施策全体について	左木	行政の力だけでは限界があり、自転車の安全安心に繋がる本当に必要な施策を集中的に行うなど、施策の優先度を考慮することも必要ではないか。	—	—	必要な施策を効果的に実施していくために、関係機関や団体とも連携して自転車の安全利用教育を推進していきます。
50	施策全体について	稲垣	東京都としての取組や枠組みはおおむね網羅できていると感じる。今後は広域的な行政の立場だからこそこできる、区市町村に対する支援や指導に関する具体的な施策を考えていくべきではないか。	第4 安全利用に関する各主体の役割等 第2章 1 ア 未就学児への交通安全教育	p15, p23	都は計画の策定主体として、また広域的自治体として各取組を促進するためのけん引役として支援や指導を行っていきます。なお、新規施策として、未就学児及び保護者向けの自転車安全教室を区市町村と連携して新たに開催します。
51	施策全体について（具体案）	稲垣	利用者や地域の特性に合わせた取組を推進できるのが基礎自治体の強みである一方で、データ分析や情報収集の面で苦労している自治体が多い。そういったところを東京都が底上げする施策があると良いと思う。例えば都内の区市町村の具体的な好事例集を作成してそのノウハウを情報提供・意見交換する場を設けるなど。そこでは、自治体と警察や学校、民間事業者が連携して取り組んでいる事例とそのスキームに関する情報も共有できると良いと思う。	—	—	東京都では毎年「区市町村における交通安全対策事業の現況」を取りまとめています。これらの情報を十分に活かしていくためにも、引き続き自治体や各関係機関などと情報共有を行い、連携して自転車の安全利用を推進します。
52	施策全体について（具体案）	稲垣	区市町村の担当者が集まる連絡会などの場で、好事例や課題認識の共有などができると良いと思う。	—	—	既存の会議等も活用しながら、区市町村と情報共有を図っていきます。