

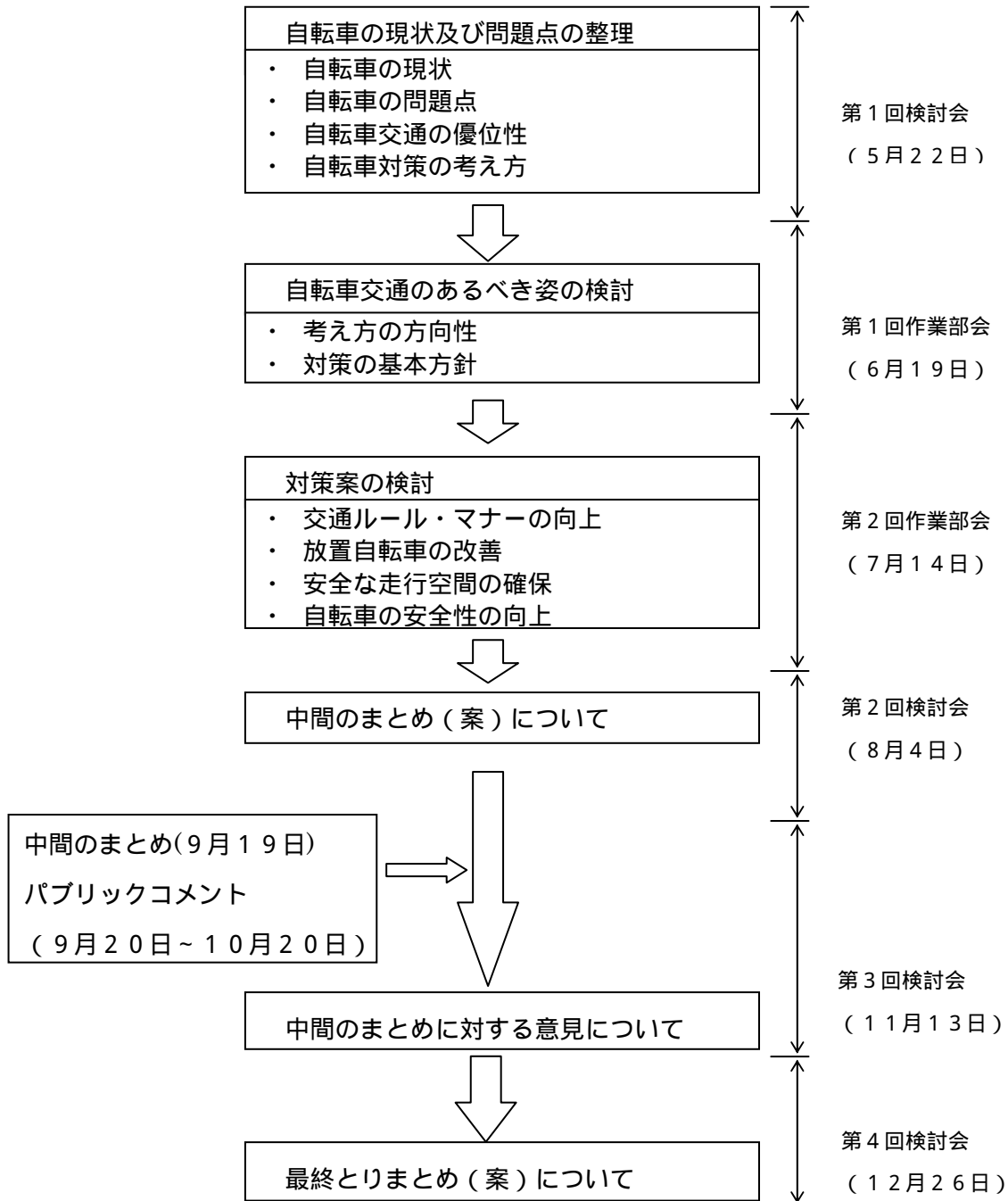
## < 付 属 資 料 >

- 1 . 東京都自転車総合対策検討会委員名簿
- 2 . 東京都自転車総合対策検討会開催経緯
- 3 . 都民等による意見の概要

## 1 . 東京都自転車総合対策検討会委員名簿 (平成 18 年 12 月現在)

東洋大学教授	太田 勝敏 (委員長)
東海大学教授	桑原 勇進
東海大学講師	山川 仁 (委員長代理)
自転車活用推進研究会	小林 成基
はとの会 (鹿骨地区連合町会婦人部) 会長	松川 香
国土交通省関東地方整備局地域道路調整官	吉田 雅文
警視庁交通部交通総務課長	扇澤 昭宏
交通規制課長	阿萬 安文
青少年・治安対策本部参事 (交通安全対策担当)	内藤 泰樹
環境局参事 (交通需要マネジメント担当)	平林 宣広
建設局道路保全担当部長	米田 秀男
道路建設部長	林 健一郎
都市整備局都市基盤部長	石井 恒利
産業労働局商工部長	新田 洋平
教育庁指導部長	岩佐 哲男
豊島区土木部長	増田 良勝
昭島市都市整備部長	小路 伸治

## 2. 東京都自転車総合対策検討会開催経緯



### 3. 都民等による意見の概要

『自転車の安全利用推進総合プラン』の策定に向けて、9月19日に「中間のまとめ」を公表し、9月20日から10月20日まで意見の募集を行いました。

その結果、131通のご意見が寄せられ、本プランに反映することができました。誠にありがとうございました。

ここでは、お寄せいただいた主な意見の概要を紹介させていただきます。

#### [ 主な意見と意見に対する回答 ]

(1) 「交通ルールの遵守・マナーの向上」の視点

広報・教育の徹底

項目	内容
意見	キャンペーン等を実施して、ルール等を周知徹底することが必要
	荒川区のような自転車運転免許証の方式を東京都全体で実施してほしい
	交通ルール・マナーについては、学校の道徳教育という授業の一環で教育すべき
	自転車利用者への教育とともに、車のドライバーに対しても、自転車が車と同じ車道を走る正当な使用者であり、車道を走る権利が尊重されることを徹底すべき
	ルールと罰則を表記したポスターを目立つ場所、人の集まる場所に掲示すべきである
	販売店は購入者に対して道路交通法の説明を実施するようにすべき
	ヘルメットの装着については幼児だけでなく、広く一般の装着を呼びかけていくべき
	交通ルールの遵守、マナーの向上は第一の対策項目。交通公園を増やして安全教育の充実を図るなど、自転車も車と同じに道路交通法に則って利用しなければならないということを意識付けしなければならない
・交通ルールの遵守・マナーの向上に関しては、広報・教育の観点から、事故防止キャンペーンや自転車教室の実施などについて総合プランに盛り込みました。	

### 自転車の交通ルールを遵守させる制度の創設

項目	内容
意見	安全な自転車利用には道路交通法の遵守が不可欠であるが、現在の社会状況を見ると、個人のモラルには期待できないので、ルール違反者の厳罰化や徹底した取り締まりによりルールを徹底すべきである
	無灯火運転や携帯電話で話しながらの走行などのルール違反に対して、自動車と同様の罰則規定を設けてほしい
	・ルールを守らない利用者に対する指導警告、取締りの強化について総合プランに盛り込むとともに、切符制度を補てんするペナルティの仕組みの創設については、今後更なる検討が必要と考えており、実施に向けて検討が必要な対策として総合プランに盛り込みました。
意見	交通反則通告制度や点数制度を導入する場合においても、運転手を特定すればよいのであり、ナンバープレート制のような自転車を特定する仕組みは必要ない
	・放置自転車対策なども含めて考えると、自転車を特定する仕組みも今後検討する必要があると考えております。

### ママチャリの安全ルールの策定

項目	内容
意見	「幼児2人乗車可とするための基準づくり」には異議がある。父親が常時子育てを分担できない現実があるなかで幼児2人乗せは認めるべき。本件対策が強制力を持った場合、子どもを2人以上育てるのは非常に困難になると言わざるを得ない。
	・現状では幼児2人乗車が禁止されていることから、幼児2人乗せが可能となる基準について検討する必要があることを総合プランに盛り込みました。

### (2) 「放置自転車の改善」の視点

#### 自転車駐車場が不足している駅周辺における取り組み

項目	内容
意見	鉄道事業者に土地を提供してもらい、駅前に駐輪スペースを確保すべき
	放置自転車が多い場所（道路や公共のスペース）を駐輪スペースとしてそのまま開放したほうが駐輪場の整備費用も節約できる。
	誰もが自転車を使うことになればいくら駐輪場を増やしても追いつかない。「便利さと不便さを分かち合う」発想が大切であり、通勤のような長時間利用は差し控え、買い物などの短時間利用の複数の人に場所を譲るような「限りある資源はこのように譲り合って使うべきものである」という考え方を普及させるべき
	・関係者が一体となった自転車駐車場整備の推進や地域特性に応じた自転車利用ルールの検討などについて総合プランに盛り込みました。

自転車駐車場が足りている駅周辺における取り組み

項目	内容
意見	放置自転車の大半は違法駐輪しても警告だけで持っていかれることはないと考えている確信犯であることから、撤去を強化すべきである
	駅からの距離や屋根の有無などの設備内容によって駐輪場の料金を変えるなど、きめ細やかなサービスを提供すべき
	強風でも倒れにくい設備への改良や人通りの少ない駐輪場の防犯対策、立体的駐輪場での上下移動の改善など、誰もが使えるように改善すべき
	自転車の路上放置や保管期間の長期化を防ぐため、防犯登録の所有者情報を自転車商協同組合と共有することなどにより、ユーザーに早急に連絡できる仕組みをつくるべき
・撤去の強化や自転車駐車場の利便性向上などについて総合プランに盛り込みました。	
意見	デポジット制度を都が導入すると、消費者は通信販売などで都外から自転車を購入することが予想され、都内自転車店への影響が大きいと、都民に受け入れられるか、更なる検討をすべき 抜け道がない仕組みをつくってもらいたい
・デポジット制度については、制度の実現可能性や影響など、今後更なる検討が必要と考えており、実施に向けて検討が必要な対策として総合プランに盛り込みました。	

商店街等における買物交通への取り組み

項目	内容
意見	商店に駐輪スペースを確保するよう義務付けるべき
	大規模な駐輪施設も大切だが、個人商店の店先にラックを設置することなどにより、数台ずつ駐輪できるようにすべき
	利用効率の低い既存の自動車駐車場を駐輪場に転換すべき
・都市空間の有効活用による自転車駐車場整備や事業者責任を明確にした自転車駐車場整備などについて、総合プランに盛り込みました。	

(3) 「安全な走行空間の確保」の視点

自転車走行空間の確保

項目	内容
意見	自転車専用の走行空間を整備してほしい
	歩道の一部を色分け表示で自転車用に区分しても、歩行者は横に広がって歩いてしまうので利用できない。車道を自転車道にすべきである
	路上駐車は走行上危険であり、自転車走行空間の確保と駐車対策を一体的に考える必要がある
	歩行者が安全に、支障なく歩行できるように、駅周辺など人ごみの激しい場所を自転車乗入禁止地区として設定すべき
	・自転車の安全な走行空間を確保する観点から、道路の横断面構成の見直しによる専用走行空間の確保など、地域の特性に応じた対策について総合プランに盛り込みました。
意見	車道と自転車道の上に段差など構造物を作ると、追い抜きのときなどにバランスを崩して段差に接触して転倒する恐れがあるので作らないほうがよい
	・自転車と自動車では交通形態や速度などが異なることから、また、自転車走行空間に駐車されないようにするためにも、それぞれ物理的に分離された専用の走行空間を有することが望ましいと考えています。

(4) 「自転車の安全性の向上」の視点

安全な自転車の普及

項目	内容
意見	業界とタイアップした無料点検キャンペーンの実施等により、自転車の点検整備の重要性を周知することが必要である
	自転車購入時に販売店でルール・マナーについての冊子を配布するなど、利用者にルール・マナーを浸透させる方法を検討すべき
	電子タグに安全マーク、防犯登録、賠償保険などの情報を統合し、安全基準をクリアしている自転車の保険料を安くするなど、その有効活用を図るべき
	・点検・整備制度の普及促進や新技術の開発・活用などについて総合プランに盛り込みました。
意見	安全マークは自転車業者が儲かるだけで効果はない。ハードに問題があるのではなく、運転マナーを良くすれば解決できることである
	・運転ルールの遵守、マナーの向上は自転車の安全利用を図る上で重要なことですが、製品に起因する事故を削減するために、安全マーク制度は効果があると考えています。

(5) その他

項目	内容
意見	自動車から自転車に転換していくべきことを示してほしい
	自動車交通の代替手段やスポーツ目的としての利用の推進を組み入れるべき
	・「第3章 自転車対策の考え方 1.基本方針」において、「自転車の利用を促進することは、環境負荷の軽減や交通渋滞の緩和など、交通面からその効果が期待されるとともに、健康増進の観点からも有効であり、改めてその身近で便利な短距離交通手段という特性を認識し、その利用を促進すべきである」と記載しています。