

令和7年3月19日

第52回

「文の京」安全・安心まちづくり協議会会議録

文京区総務部

「開 会」 (14:00)

○横山危機管理課長 定刻になりましたので、第 52 回「文の京」安全・安心まちづくり協議会を始めさせていただきます。

本日はお忙しいところお集まりいただきましてありがとうございます。私は「文の京」安全・安心まちづくり協議会、事務局を務めております、文京区危機管理課長の横山です。どうぞよろしくお願いをいたします。

初めに、あらかじめ送付いたしました資料の確認をさせていただきます。資料といたしましては、協議会の次第、資料第 1 号「令和 6 年文京区内交通事故発生状況等」、協議事項「自転車安全対策について」となっております。

不足がございましたら、挙手をしていただければと思います。

次に、本協議会の発言方法につきましては、前回と同じ説明になりますが、発言前に、机上のマイクのボタンを押していただき、マイクの赤いランプを点灯後、ご発言をお願いします。発言が終わりましたら、再度ボタンを押して、マイクの赤いランプを消していただくようお願いをいたします。

なお、ご発言につきましてはこれまでと同様に記録を行い、会議録とさせていただいておりますので、ご承知おきください。

また、会場内では、スマートフォン・携帯電話の電源をお切りいただくか、マナーモードに設定くださいますよう、お願いいたします。

それでは、河合会長、会議の進行をお願いいたします。

○河合会長 本日は、皆様お忙しい中、お集まりいただきまして、ありがとうございます。私は、「文の京」安全・安心まちづくり協議会の会長を務めております、河合でございます。この 2 年間、皆さん方に、しっかり議論をしていただきました。本日もよろしくお願いいたします。

この時期になりますと、警察では刑法犯の認知件数の問題、交通事故死者数等を意識します。

私が警察庁で勤務していた頃で、平成 11 年から 12 年にかけて警察官の不幸事が多く、やがて警察改革がなされたときは、刑法犯認知件数はやや増加していたが、唯一いい話として、交通事故者数が減少すると期待し、結果的には、若干増えたということがありました。

また、今年の刑法犯の認知件数につきましては、3 年間ずっと増え続けていると感じます。これは東京都内も増え続けています。さらに、闇バイトの問題、いわゆる匿名流動型犯罪グループによる犯罪、あるいは特殊詐欺についてもなかなか改善されない状況であります。

これに対して、全国的な交通事故死者数は、15 人減であり、2 年連続増えていた中で、交通事故死者数だけは、少し減少しました。

一方で、東京都の交通事故者数は 146 人で、前年比 10 人増です。交通事故者数については 4 年ぶりに全国最多とされています。

この協議会でぜひ活発に議論をしていただき、少しでもこの文京区の安全・安心に貢献できるように、会議を進めていければと思っています。

なお、本日の協議会につきましては、1時間30分から2時間程度で進め、遅くとも午後4時を目途に終了したいと思いますので、ぜひ皆様のご協力をお願いします。

それでは本日の出席者につきまして、事務局からご報告をお願いします。

○横山危機管理課長 本日は、杉山委員、田村委員、松田委員、寺澤委員、浅野委員、田中委員、出井様委員、八木委員、飯野委員からは、事前に欠席の連絡をいただいております。

また、西幅委員、佐藤委員、脇野委員については、現在、お見えになられていない状況となっています。報告は以上になります。

○河合会長 それでは、早速ですが、議事に入りたいと思います。本日の議事は、協議事項が2件ですので、次第に沿って、事務局から説明をお願いいたします。

○横山危機管理課長 それでは、次第1(1)ア「「歩行者の交通ルール」人は右、車は左について」ですが、こちらは第48回「文の京」安全・安心まちづくり協議会において、松田委員から協議事項の提案をいただいたものです。

本来であれば、ご提案いただいた松田委員からご説明をいただきますが、本日は欠席のため、事務局より協議事項を説明し、その後、皆様からご意見を頂戴したいと思います。

それでは、協議事項の「歩行者の交通ルール」人は右、車は左についてですが、松田委員のご提案では、現状、人の通行が左右区別なく歩行している人が多いように思われるとのこと。通行帯ルールが歩行者には意外と無頓着で、左側を歩く人が多いように思われるということでした。

自転車等の事故防止のためにも、また万が一の災害発生時の混乱時においても、歩行者の交通帯認識を普及してはいかがでしょうか。交通事故の防止、災害時の混乱防止について、このテーマでの議論を望むということでございました。

例えば、道路上にライン等がなく、車道の端を歩行者が歩くようなところがあります。歩行者が右側も左側も歩けるような道路です。松田委員は、歩行者は右側を歩く、ということをもっと普及したらどうかと、ご提案いただきました。

現状は、歩行者にどちら側を歩くというルールがないので、例えば右に曲がりたい人は右側を歩き、左側を歩きたい方は左側を歩くような形になっています。

道路交通法第10条には、区別のないところは右側を歩くようにと書いてありますが、現状はなかなか定着していないように考えております。

事務局からは以上になります。

○河合会長 それでは、ただいまの報告につきまして、委員の皆さんからご意見ををお願いします。いかがでしょうか。中嶋委員、どうぞ。

○中嶋委員 民生委員の中嶋です。これは私的な考えですが、法律では、原則的に右側を歩くとなっていると思います。車や障害物が止まっていて、歩行に危険が生じる場合は左側通行してもいい、というもので、そこまで厳密に右側を必ず歩かなければいけないという規定じゃなかったと思います。自転車でもルールを守ってもらうのが難しい中で、歩行者にそこまで徹底するのはなかなか難しいと思っております。

○河合会長 ありがとうございます。そのほか、いかがでございましょうか。
武智委員、どうぞ。

○武智委員 健全育成会の武智です。自転車が、もし歩道を走る場合は、車道側を走りなさい、となると右側になってしまいます。そうすると、歩行者と並行する形になるので、矛盾するような感じがしますので、それを歩行者の方に理解してもらうのは難しいかと思います。

○河合会長 そのほか、いかがでしょうか。

人は右、車は左というルールを徹底させる指導ができるかという、難しいのかなというのが、感想です。

三森委員、いかがでしょうか。

○三森委員 小学校のうちに徹底して交通ルールや安全教育をするというのも一つの方法ですが、カリキュラムの関係で徹底ができないように思います。

文京区の歩道はある程度、幅がありますが、歩道を対向から歩いてきたときに、擦れ違うことができるので、左右関係なく目的地への最短ルートを行ってしまうということがあると思います。

また、大人でも赤信号を平気で渡る人もいて、危機というものを認識できないと意識づけは難しいと考えます。厳しく摘発するというのも窮屈ですし、他方で、ルールが決まっている以上、それを守らなくていいというわけでもなく、非常に難しい問題だと思います。

なので、中嶋委員がおっしゃったように、原則右で、やむを得ないときは左も通っていいと法律にも書いてあるが、やむを得ないというのが、事案なのかとかいうようにも思います。

○河合会長 そのほか、いかがでございましょうか。

それでは、意見がこれ以上はないようなので、次の議題に移ります。

自転車の安全対策の関係について、昨年 2024 年に、道路交通法の改正が行われ、この 11 月から、ながらスマホなど自転車についての罰則等が厳しくなりました。

また、今後、自転車にも反則金の制度が適用されます。本日の議題については、非常に時宜を得たといいますが、最近の問題として注目すべき、注目をしていただきたい議題だと思いますので、よろしくお願いします。

○横山危機管理課長 では、2 点目の協議事項になります。次第の（１）イ「自転車安全対策について」でございます。

ご提案をいただきました、武智委員からご説明をお願いいたします。

○武智委員 健全育成会の武智と申します。

自転車の安全対策に関する提案について、私から意見を述べさせていただきます。

令和4年11月1日に中央交通安全対策会議交通対策本部が決定をし、令和5年4月1日から全ての自転車利用者に対して、乗車用ヘルメットの着用が努力義務となりました。

それを含めて、自転車安全利用5則というのが提唱されております。

1つ、車道が原則、左側を通行、歩道は例外、歩行者優先。2つ、交差点では信号一時停止をもって安全確認。3つ、夜間はライト点灯。4つ、飲酒運転は禁止。5つ、ヘルメットを着用。以上が自転車安全利用5則となっておりますが、全国、都内全体では、自転車事故は減少しているようですが、文京区内では昨年と比べ、事故件数、死者数ともに増加しております。

文京区土木部発表のデータでは、令和5年の事故件数は462件、令和6年は467件でしたので、令和5年より5件増加しています。令和5年の死者数は1人、令和6年は3人で、令和5年より2人増加しています。統計の取り方で違いはあるようですが、警視庁発表のデータを見ても増加傾向にあることが分かります。

自転車事故での重症や死亡事故の多くは、交差点の出会い頭の事故であり、ヘルメットを着用していない方がほとんどだと言われております。

日頃、自転車の利用状況を見ていて気づいたことを幾つか挙げてみますと、1つ、歩道を走る自転車は減っておりますが、車道走行しているがキープレフトが徹底されず、車の通行の妨げになっています。もともと道幅が狭いということもありますが、そういう場面を見かけます。

2つ、駐停車車両を避けるために、後方の確認をしない、また、歩道から車道に出る際も同様に後方確認をしないように思います。

3つ、子供を乗せて2人乗り、3人乗りをしておりますが、親はもちろん、子供もヘルメットを着用していません。

4つ、本来2人乗りは未就学児までとされておりますが、大きな子供を乗せて走ってる親子を見かけます。自転車の後ろに乗ってる子供の足がはみ出していて、それが標識や電柱にぶつかって骨折する事故が増えてるとのニュースもあります。

5つ、車道を走る親の自転車の後ろを必死に走る児童や小さい児童だけで車道を走る光景をよく見かけます。

6つ、車道走行するのはよいが40キロ以上スピードを出していたり、2段階右折をせずに車両と同様に右折している自転車をよく見かけます。

7つに、イヤホンを着用して走行している自転車をよく見かけます。これは歩行者も多いですが、車に気づかない方をよく見かけます。

8つ、フル電動自転車モペットがかなりのスピードで走行しています。初回登録条件は厳しくなっているようですが、電動キックボードL U U Pについても危険な場面をよく目にします。

このほかにも、注意すべき点が多々あるかと思いますが、各小学校では、各警察署の協力で児童に対する交通安全教室が定期的に実施されておりますが、中学校では実施されておられません。交通事故の発生状況を鑑みても、今後、保護者を含む大人に対する交通安全対策が必要と考えます。

各警察署では交通安全指導や安全対策に尽力していただいておりますが、人的に限度がありますので、各小中学校の保護者自らが交通安全啓発を率先する組織をつくって文京区土木部及び各警察署の交通課の指導のもとに、各学校の保護者会等の行事の際に、啓発をする活動、自転車安全利用5則の周知ができないかと考えています。

子供たちを自転車事故から守り、悲惨な交通事故を少しでもなくすために、皆様方の活発なご意見をよろしく願いいたします。

○河合会長 ありがとうございます。ただいまの武智委員のご報告について、委員の皆様からのご意見をお願いしたいですが、まずは事務局からお願いします。

○横山危機管理課長 文京区で行っている自転車安全対策の説明を事務局からさせていただきます。

本来であれば、所管している土木部管理課からの説明となりますが、事前に事務局が資料をお預かりしていますので、事務局から説明させていただき、ご意見を伝えたいと思います。

まず文京区内の交通事故の状況ですが、先ほど武智委員からのお話のとおり、令和6年の事故発生件数は647件、死傷者数504件で、令和5年度に比べて微増となっています。事故の原因別で見ると、自転車乗用中が211件で全体の45%で、文京区を含め23区では、自転車乗用中の事故が多い傾向にあります。

自転車が関与する事故の状況ですが、先ほど211人が事故に遭っていると申し上げましたが、年齢別で見ると、16歳から64歳が159人で全体の75%、4分の3を占めています。

増加した理由の把握ということが難しいのですが、原因別で見ると、ハンドルブレーキ等の操作不適が55件でした。最近の傾向として、電動アシスト自転車の普及により、自転車の性能がすごく向上しているので、スピードが出やすくなっているというのが事故の背景にあるようです。

また、脇見運転、前方不注意による原因が令和5年度に27人、令和6年は39人で、増加しています。自転車走行中にスマホを手で握って通話したり、画面を見ながら走っている、いわゆるながらスマホが、事故が増えている原因の一つとなっています。会長等からもお話がありました令和6年11月からは道路交通法の改正で、運転中のながらスマホについては規定が整備され、罰則が適用されるようになりました。

次に、自転車の交通ルール遵守とマナーの向上についてです。区には自転車のルールについて、区民の皆様から多くの声をいただいております。事例を3つほど紹介させていただきます。

1つ目が、歩道を歩いていたら自転車にぶつけられそうになった、という例です。信号無視、

交差点を斜めに横断、車道を逆走するといった自転車を目にするということです。また、ながらスマホ、片手傘、イヤホンをしたままなどの自転車も目にするようです。これを受け、区は警察をはじめ、関係機関と協力して交通安全の取組を行っているところです。

交通安全に向けた取組は様々行っておりますが、春と秋には交通安全運動を行ったり、先ほどご紹介もありました交通安全教室なども、警察と協力して進めているところでございます。

2つ目がヘルメットの着用についてです。令和5年4月から道路交通法の改正によって自転車乗用中のヘルメット着用が努力義務となりました。着用している場合は、着用していない場合に比べて、致死率が1.8倍程度高くなるということで、ヘルメットの有用性というのは科学的にも証明されています。

文京区ではヘルメットの着用を促進するために令和5年から令和7年までの予定で、ヘルメットの購入費用の2,000円の補助を行っております。詳しくはホームページ等にも出ているので、そちらをご覧ください。ただ、申請件数は伸びていますが、土木部管理課が10月の平日に4か所でヘルメットの着用状況を調査したところ、着用率は15.5%で、まだまだ低いようでした。

ヘルメットの購入費用の補助は堅調な実績なのに着用率は伸びていないことについて、例えば、自分の子供にはヘルメットを着用させるけれど、親であるご自身は、通勤や買物で自転車に乗るときにヘルメットを使わないケースというのも散見されるということがございます。

次に、電動キックボードの状況です。区では自転車と同様、電動キックボードについても交通ルール遵守とマナーの向上に関し、区民から様々なご意見をいただいております。先ほどL U U P社の話がございましたが、区はL U U P社と自転車シェアリング事業に関する協定を締結して、自転車についてはポート用地の確保に協力するなど連携をしていますが、電動キックボードに関しては、公有地でのポートの提供というのは、現在は行っておりません。

協定では、L U U P社に対してルール・マナーの向上に関する広報や安全啓発を行うことをお願いしています。区では今後もこれらの取組を進めていくと同時に、必要に応じて相互に連携した啓発活動も検討していくことを考えております。

○河合会長 ありがとうございます。

武智委員のご説明、また、事務局からの報告がありましたが、皆様、積極的なご議論をいただければと思います。

先ほどの「歩行者の交通ルール」に比べると、具体的な議論ができるかなと思いますので、ぜひよろしくお願いします。

中嶋委員、お願いします。

○中嶋委員 民生委員の中嶋です。

自転車に乗っている方の意識として、歩行者と同等の感覚で自転車に乗っているのではないかと、私は感じています。

車道を走っていても、前方の信号が赤だと歩道に乗り上げて通過したり、歩行者が渡り切ったから赤信号なのに渡ったり通過したりしています。結局、自分が自転車というよりも歩行者と同じ感覚で乗っているの、ルールを徹底させるといっても啓蒙だけでは難しいと考える。その場で注意しないと難しいと思います。

昔、駐車違反が多く、それを取締るために、法律も厳しくなった際、駐車監視員が取締りを行うことによって駐車が減ったということがありました。

指定路線、重点路線や繁華街、本郷三丁目駅のような主要な交差点のところで、ある程度厳しく注意できるような、自転車監視員のような配置も必要なのかと考える。他区ではそういった監視員をつけて、大分成果が上がっているという話も聞いたことがありますので、そういう方法も必要なのかと思います。

先ほど、学校で教育しているというお話がありましたが、保育園に通うお迎えの保護者たちが、時間がせば詰まってると思うので、急いで歩道を通行したり、帰りもお子さんを連れて急いで帰宅したりという場面が散見されるので、保育園での保護者会において、自転車の乗り方について、もう一度厳しく協力していただくように連絡したほうがいいのではないかと思います。

○河合会長 ありがとうございました。そのほか、いかがでしょうか。

自転車に着目して改正をするというのが最近の傾向でありますので、そういう意味で酒気帯び運転やながらスマホの厳罰化がなされ、ヘルメットの着用の努力義務がなされたのです。

今ご提案されたことも含めて、自転車の対策について、警察だけではなくてこの協議会でもいろいろ考えることは、大きな意義があるのではないかなと思います。

そのほか、皆さんいかがでございましょうか。杉田委員お願いします。

○杉田委員 文京区の商店街連合会の杉田と申します。

私は礪川町連の会長もやっておりますので、礪川町連としては、町会連合会の区の理事者との意見交換会、区議会議員との意見交換会の場でも、10年ほど前から自転車の問題については申し上げて、取締りを強化していただくようお願いしているところでございます。

現実に罰則が昨年の11月に強化されましたが、今は赤切符なので、検挙され、それから立件されて裁判になり、前科がつくという流れになりますが、来年、青切符がスタートすることには期待しております。この自転車の問題に関しては、基本的に自転車は車両であるので、車道を通るべきだと思います。

今、自転車が歩道を通れるのはノルウェーと日本ぐらいのものです。ほかの国は車道しか通れません。

小学生まではともかくとして、中学生以上は、自転車も車両であるから届出、免許制度にすべきだと考える。それで必ず取り締まるべきだと思います。

取締りがある、罰金があるから駐車違反はしないようになります。罰則、取締りをしっかりし

ていただくのが一番有効だと思います。

現在、電動自転車が2人乗り、3人乗りできるようになったのも2009年ぐらいからだと思います。電動自転車の重さが約20数キロで、そこに3人乗っていたら100キロ以上になります。これに時速30キロでぶつかったら、2階から落ちるぐらいの衝撃ですから、亡くなってしまうのは当たり前だと思います。

ですから、まず自転車は車道ということを徹底していただく教育、それから免許制度、そういったことをこれから進めていくべきではないかと思います。

○河合会長 ありがとうございます。おっしゃるとおりだと思います。自転車は基本的には弱者であるので、昭和45年に歩道を走ってもよいとなりましたが、自転車に対するルールをどう徹底していくか、ということがようやく考えられ始めました。

自転車の免許そのものではありませんが、自転車の安全性向上のため設けられた自転車の運転者講習をそのような制度としてとらえていただければと思います。

皆さん、いかがでございましょうか。渡邊委員どうぞ。

○渡邊委員 文京区立幼稚園 PTA 連合会の渡邊と申します。

私は子供を幼稚園に送り出す際は、毎日徒歩で行っておりますが、自分自身は免許も持っておりますので、その意識があって、自転車走行中は車道を走っています。

私が子供と歩いていた時に、ご年配の女性の方になぜか、自転車で来て危ないよと怒られたことがあります。若い子連れのお母さんが勢いよく下りてきたときに、子供が当たりそうになって、どちらが悪いのかよく分からないまま平謝りをして帰るということも多々ございました。

私も運転しながらもう少し自転車の法改正や自転車の歩道の色分けをきっちりしていただいて、ここは自転車が通っていいというのを視覚でしっかり分かるようにしていただけると、運転しやすいなと思いながら、毎日自転車に乗っておりました。

子供は、幼稚園に警察官が来て、しっかり講習してくださるようなので、それを楽しんで毎日しっかり手を挙げているので、いい教育がなされているなと思っております。

○河合会長 ありがとうございます。

そのほかにいかがでございましょうか。西委員、どうぞ。

○西委員 公募委員の西と申します。

実は私、この自転車の問題に関しては平成24年頃に、自転車の専用通行帯の問題を、この会議の席で取り上げていただきました。自転車専用通行帯をもう少し増やすべきだと、意見を申し上げまして、その当時は、大変いいことのように思えていました。

特に今、白山通りと東京ドーム付近、新宿のほうへ抜けていく通り辺りでは、専用通行帯が出来上がって、その専用通行帯を通行する車両が、自転車が妨げられないようにするために、その専用通行帯の右側に駐車をする枠をわざわざつくっていただいて、それでちゃんと通れるような

システムが出来上がりました。

ところが、私は毎日のように通っていますが、その場所に必ずと言っていいほど駐車車両があります。それはなぜかという、枠を示してそこは入らないようにと示しても、道路の形状に応じて、どうしてもそこへ止めてしまい、それが全く功をなさない状況になっています。

なぜ功をなさないのか、法律を調べてみました。残念ながら、専用通行帯をつくっても、車は入ってはならないことになっていますが、駐車・停車の場合は、法律上は左側端に寄って止まるよう指定があります。その指定に従わないと道交法違反になってしまいます。法律が矛盾しているんですね。

だから、そういう枠を作ったのなら、現状に沿うように、左側端に沿わずに専用通行帯の右側に、中に入らないように駐車しなさい、停車しなさいという法律ができれば、そういう問題は解決できるのですが、残念ながらここでは法律の問題を幾ら論じても功がありません。

実際に運用してみたら、幹線道路が白山通りに確かに広がったのですが、そこからあまり伸びないです。理由は今申し上げたような、どうしても駐車・停車しなきゃいけない車があるために、実際に用をなさないようです。

それから、皆さん方が論議していることは警察庁でもよく分かっていて、自転車に係る交通ルールというような案内を出しているのです、少し読み上げさせていただきます。

例外的に歩道を通行できる場合、自転車は車道通行が原則ですが、一つ目、道路標識等により自転車が当該歩道を通行することができるとされているとき。つまり道路標識、道路標示が通行できると示しているとき。

二つ目、自転車の運転者が高齢者や児童、幼児等であるとき。三つ目、車道または交通の状況に照らして、当該自転車の通行の安全を確保するため、当該自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき。こういうときには、歩道を通行することができます。こういうルールを警察庁が示しています。

根拠規定は道路交通法の第 63 条 4 項とのことですが、ここで疑義が生じてしまいます。例えば、今の話であると、自転車の運転者が高齢者や児童、幼児等とすると、軽快車は何でしょう、幼児が乗っているから幼児等なのか。補助装置は、本来的には 6 歳以上は乗車できないことになっているので、小学生は乗ってはいけません。

しかし、学校を見ていると、小学生でも後ろに乗っています。法律と矛盾したことが現実に行われているから、軽快車の方が無理して歩道を通るのだと思いますが、それは指導していくという方法しかないのかと思います。きちんとしたルールに従って、通行できる場所、そこを通ってもらうようなキャンペーンを区としてやったほうがいいのではないかと思います。

ただし、その場合、違法行為を是認するという形になってしまうので、役所としては難しいと思います。矛盾していることをやれというのは無理があります。だから矛盾していないように、

できる部分だけを取り上げて、何かをやっていくという形を取らないと、せっかくつくった専用通行帯ですら、残念ながら有効に活用できないでいるというのが実態だと思います。

○河合会長 ありがとうございます。

そのほか、いかがでございましょうか。土田委員、どうぞ。

○土田委員 土田と申します。私も自転車を利用している一人といたしまして、今感じたこととお話させていただきますが、最近、駐輪禁止という標識が道路に出ており、とても安心していきます。

すごく大きなマンションだと、たくさん自転車が止めてあったのですが、それが本当になくなってきれいになっていると思います、この標識を見て感心いたしました。

それから、横断歩道に「歩行者に注意」という標識が出ていますけど、これを見てすごく安心して横断歩道を渡れるという思いであります。それからまた、ブルーラインが引かれましたよね。幹線道路は多いのですけれども、細いところまで引かれているので、安心して走れるという実感をいたしております。

また、私はシルバー人材センターで仕事させていただいておりますけれども、ほとんど仕事で動くには自転車を利用しております。シルバー人材センターでも、自転車利用者の講習会がございまして、そこにも参加させていただいております。

ですので、町会等の会合のときに、この自転車の講習会のチラシをしっかりと配っていただいて、みんなで読み合うということも大事なのではないかと今感じております。

○河合会長 ありがとうございます。自転車を本当に利用される方、あるいは使わざるを得ない方も含めて、実際にこういうことで困った、こんなことがあったということを、声を上げていただくということは、とても大事なことですし、そういう過程の中で、疑問に思うことを変えていくことが大事かと思います。

そういう意味で、今日来られている警察の方は、交通の課長さんではおられませんけれども、ぜひご議論いただければと思っています。

板橋委員、どうぞ。

○板橋委員 委員の板橋です。

私が小学生のときに、スタントマンの方の交通事故のシミュレーションを見せていただきましたが、はっきりとその映像が思い出されるぐらい印象的でした。大人になると、そういった機会がなくなってきて、学校などでないと見られないと思うのですが、例えば、区の楽しいイベントの一角として、スタントマンの方を呼んで交通安全、こういったことは危ないんですよという普及活動をするのは難しいのでしょうか。

○横山危機管理課長 事務局からお答えさせていただきます。

土木部管理課からお預かりしている資料の中で、区ではスタントマンが自転車の実演を行う交

通安全教室を実施しておりまして、学校や企業から要望があれば出向いていくことが可能という事業があるようです。

こうしたメニューを活用して、講習会の開催につなげていければとなっており、今、板橋委員からご提案いただいたことについては制度としてありますので、活用できればと思います。

小学校等では実施していますが、年齢が上がって、特に社会人になると、そういう機会はなかなかないと思いますが、子供というよりも大人の意識啓発が非常に大事だと思いますので、そのあたりも含めて今日の議論は管理課には伝えていきたいと思っております。

○板橋委員 ありがとうございます。多分、企業さんとかの要望というよりは、楽しいイベントに集まった人が、ついでに見られるみたいな機会があるとすごくよいのかなと思いました。

○横山危機管理課長 ありがとうございます。そのあたりも併せてお伝えさせていただきます。

○河合会長 はい、中嶋委員どうぞ。

○中嶋委員 自転車の通行帯で少し気がついたのですが、白山通りの自転車通行帯が出来上がって、車両も右側に止まってきれいに整理されているのですが、道路幅が広いので、交差点じゃないところに横断歩道が設置されているところが何か所かあります。

そういう場合、信号が赤で車両が止まっているにも関わらず、自転車通行帯を猛スピードで信号無視して通っていく自転車も散見されます。ひやっとする場面も何回か見かけたので、歩行者と自転車に両方注意してくださいといった標示や標識があったほうがいいのではと思いました。

車があるので、反対側から来る歩行者は見えなかったり、死角になったりしている部分があるので、そういったところに標識があればと思います。

○河合会長 ありがとうございます。

○西委員 すみません、もう一点よろしいですか。

○河合会長 はい、西委員どうぞ。

○西委員 先ほどの自転車が通行する歩道での通行の際の留意事項があったのを、ご案内するのを忘れていました。要は、自転車は歩道を通行することができるけれども、それはあくまでも歩行者を優先しなきゃいけないということを忘れてはいけません。

歩行者の通行を妨げるときはどうしなくてはいけないかというと、一時停止の必要があります。降りてまでとは言わないけれども、一時停止すること、歩行者の安全を妨げてはならないということを決められています。

こういう点だけでも、何かのキャンペーンで安全のための話として伝えていくのはいかがでしょう。ご自分が自転車に乗っているときに歩行者の通行の妨害になるから止まろうと、そういうことだけでも安全が図られていくのではないかと思います。

先ほどの軽快車の話でも申し上げたのですが、幼児を乗せているから、確かに該当する可能性はあるかもしれないけれども、運転している人は大人なわけですから、そのあたりも含めて、自

分は、本当は走ってはいけないことを理解してもらいたいです。こういうことから始めていくのも一つの手ではないかなということをお伝えしたいと思っておりましたので、よろしくお願いしたいと思います。

○河合会長 ありがとうございます。武智委員、どうぞ。

○武智委員 先ほども意見の中で述べましたが、ぜひ自転車を実際に使う大人、保護者に対する啓発という意味でも、文京区小学校 PTA 連合会は交通安全教室を行っていますから問題ないかと思いますが、文京区中学校 PTA 連合会の関係や会長会にぜひ土木部の方が赴いて、そういった注意喚起、啓発をぜひやっていくべきなのかなと思います。

また、警察の方は必ず自転車に乗ると、警視庁というヘルメットをかぶっていますけど、区の職員が自転車に乗る際もヘルメットを着用すべき義務があるかと思うんですが、移動で自転車を使う場合は必ずヘルメットをかぶるような指導というのはしていくべきなのかなと思います。

また、ぜひかぶりたくなるようなヘルメットを文京区がつくっていただければと思います。

子供たちも率先してこのヘルメットをかぶりたいと親に言うような、ブンレンジャーのヘルメットをつくるとか、そういう形でもっと P R していくような活動をすべきかと思います。

○横山危機管理課長 ありがとうございます。まず、職員が自転車を使用する場合は、必ずヘルメットをかぶるよというのは徹底しておりますので、その辺については、区の職員は努力義務ではなくて遵守しているかなと思います。

また、先ほどヘルメットの着用が大人でなぜ進まないのかという東京都の調査がありましたが、その理由で多いのが、「努力義務であって、義務でないから」というのが一番多く、ついで「着用が面倒」、「保管場所がない」という、これは結構切実な話かと思うんですけど、そういった意見も挙がっております。

逆に、年代別では 20 代が割と着用しているということが多かったので、必ずしも若い世代はしていないかというところでもないような調査にはなっています。そのあたりは私の個人的な認識で若い人もしていないかなと思ったんですけど、そうでもなかったと思っています。

昨日、たまたま私も仕事で、青色パトロールカーで巡回しているときに、保護者が前と後ろにお子さんを乗せている自転車を見かけました。前と後ろのお子さんはヘルメットを着用しているのですが、お母さんご本人は着用されていませんでした。

職場に戻ってその話をすると、女性はヘルメットをかぶると髪型が乱れてしまうからというのもあるというので、総論でヘルメットをしなければいけないということを分かっている、つついおっくうになってしまうというのもあるかなと思っています。

○河合会長 はい、大岩委員どうぞ。

○大岩委員 委員の大岩でございます。資料第 1 号（令和 6 年文京区内交通事故発生状況等）の 9 ページの地図を見てまして、ずっと思っていたんですが、非常に坂の多い区ですね。しか

も、この事故の起きているところというのは、ほとんどが坂のところで、あとは湯島のほうは繁華街ですから、接触事故もあるだろうと思いました。

例えば、今は昔と比べて自転車のスピードが急に出るようになってしまったので、坂の多いところでスピードが出ていれば、事故が発生するのは当然で、スピードを抑えるための何か、道路にしても標識にしても対策ができないのかと思いました。

また、茗荷谷のあたり、例えば筑波大学の裏のあたりですが、自動車がスピードを出ないように、凸凹になっている道があるかと思います。道路が凸凹していると自動車はスピードを落とすのですが、自転車もそういうものがあると、スピードを落とすことができるのかもしれませんが。

それから、先ほどからお話が出ている自転車専用通行帯、これもある程度自転車の立場で考えると、ここから向こうに行きたいけれど道がないとか、反対側の道に行きたいけど行く道がないということがあります。そうすると、結局右に行きたいけど渡って右に行く道がないので、そのまま行ってしまい、歩道の中で擦れ違ってしまうとか、非常に中途半端なところがまだあるように思います。

自転車に乗っている立場としては、もう少しいろいろ対策ができないかということと、乗りながらスピードが落ちるような仕組みがないのかというような提案として申し上げました。

○河合会長 ありがとうございます。ながら運転は駄目といいながら、スマートフォンの地図では自動車の専用道路を案内されるということもありますので、今後少しずつ変わっていくのかなと思っています。

関心を持ち、声を上げていただくと、いろいろ変わっていくと思いますので、ぜひこういう場で議論をしていただき、声を上げていただくのも大事なことで、よろしくお願ひしたいと思います。

いかがでございましょうか。杉田委員どうぞ。

○杉田委員 杉田でございます。では、もう1回だけ。

西委員のおっしゃった歩道を走ってもいいという原則、3つありましたけど、あれもやっぱり交通戦争の頃の1970年ぐらいの出来事でそうなってしまいました。

自転車は車両ですから、車道に行かなければいけないのですけれども、自動車の免許は持っているけれども、自転車に乗った瞬間に赤信号を無視という方が非常に多いわけでございまして、これやはりマナーの問題です。自転車交通マナー、ルールを守らないという問題かと思います。

これに関しては残念なことに、取締りの強化しかないと思います。自動車の免許の場合は大金をかけて、教習所に行って、仕事にも使って、明日から自動車を使えなくなったら困ると思うから守るわけです。ところが、自転車の場合は歩行者感覚でございまして、全然ルールを守っていない状況です。

ですから、やはりこれに関しては、同じようにルールを守らせる、罰則の強化、それしかない

のではと考えております。

これは区ではなかなかできないでしょうから、都並びに国のほうに働きかけていただければありがたいなと思っております。

○河合会長 警視庁交通部のほうでも、この自転車対策というのはしっかりやっていたいでいるようです。自転車のヘルメットも、もともと東京都の条例では、努力義務でした。

ヘルメットの着用が、努力義務と書いてあるというのを、だんだん徹底をして、着用率が少しでも上がってきているかなと思います。

変わってきている状態を何とか維持するためにも、こういう協議会でぜひご議論いただき、声を上げていただくことがとても大事だと思います。

はい、渡邊委員、どうぞ。

○渡邊委員 渡邊です。自転車を運転する身として、最後に2点だけお伝えしたいなと思います。大通りを自転車で走行しているときは、横からも車が来るので、自分も怖いと思いますし、自分の親世代にそれを求めるのはあまりできないと感じています。あおられるというか、迫られるような気分はあります。

あと、先ほどの凸凹の道路について、新大塚公園の横にあると思いますけど、私は、そこを通過していますが、バウンドしているような気分にはなったことがないので、自転車は影響がないかもしれません。車は跳ねていますけど、私は下り坂の自転車が降りてくるときの歩行者としては、すごく怖いです。

以上です。

○河合会長 凸凹のように物理的なものというのは自転車に通じないというのはありますが、一方で、交通工学的な知識で申し上げますと、目の錯覚を利用するような標示というのはできないことはないと思います。

目の錯覚で何となくばたばたする道が自転車にも効きそうな感じがするというのがありますので、そういったことも含めて、今後開発されていくのかもしれませんが。少なくとも目の錯覚を利用するというものは実際存在していますので、それも今後あるかもしれないと思います。

大橋委員、どうぞ、お願いします。

○大橋委員 大橋と申します。自転車通行帯があるところは安心して走れますが、狭い道路、言問通りなどの車道を走っていると、後ろから車が来ると怖いですし、車が止まっていると、その横を通る際はとても怖い思いをします。だから怖い思いをしないように降りて、車道のほうを少し走るのですが、狭い道路で車と一緒に車道を走るとするのは、私はとても恐怖を感じます。

また、少し関係ないかもしれませんが、この頃、自転車に子供を乗せて置きっぱなしで買物に行ってしまう保護者を見かけるようになりました。自転車が大きくなって倒れにくくなったというのものもあるかもしれませんが、子供一人で乗っていて大丈夫かなと心配になります。

○河合会長 そういうことの注意も含めて、声を上げていただくことは大事だと思っています。

先ほど、自転車で車道を走る場合、やはり怖いという話があります。これは、自転車が車道を走るのが当たり前だという状態になって、自動車を運転する人たちにも注意や配慮する必要があるということを認識してもらうことが、社会に広がっていくために必要です。

それが自転車は歩道に上がる弱者ものだと思われると、車道から追い出そうとされてしまうので、自転車が車道に降りて、ちゃんと自己主張をすることで自動車の運転者にも注意や配慮をさせるということも必要です。お互いに認識をしていくということが大事だと思います。

でないと、いつまでたっても自動車が来るので怖いと思う自転車は歩道に上がって、車道を走らなくなってしまいます。それぞれがちゃんと自己主張をして運転をしていくということが大事なのかなと思います。

はい、三森委員どうぞ。

○三森委員 いろいろ議論をお聞きしまして、私は自転車に乗り始めて 50 年くらい経ちますが、自転車は、自分の足でどこまでも行ける、どんなところでも行ける、それがいつ関係なく好きなところをどんどん行けるというのが、私が幼稚園から小学校くらいの頃の原体験です。自転車は万能だというか、免許もないし、何でもできるという気持ちがありました。

それこそ小さいときは、近隣の 5 キロ、10 キロとか、全然関係ない田舎のほうまでずっとカブトムシを捕りに行ったりとか、いろんなことをやりに行ったりしていました。それが多分、私と同じ世代の男の子たちの割と似たような感覚だと思います。

だから、無意識にも意識的にも、自転車はどこも走っていいとか、どこまでも行けるんだというような気持ちにさせてしまうのかなと思います。それが体の一部のような、自分を肯定してくれるかのような道具だということもあって、自分の考えや自分の勝手に先行するのかなと思います。

ただ、ルールというのは、時代とともに変わるわけで、私が小学生だった頃には電動自転車ではなく、さらに、今は時速 40 キロ以上出るような、自転車と言っていいのか、というもののさえもあります。

だからこそ、死傷事故も自転車を原因にして起こるわけですが、例えば、自転車賠償保険は子供が高校に行って、通学に自転車を使うのなら当然入るように、という義務になっているので加入するのですが、ただ自転車賠償保険は自分が加害者になったときに相手に賠償するためだというもので、自分が被害者になるという視点があまりないです。

運転免許証の更新のときにビデオを見ますよね。そのときに、遺族の方が本当に困るから、安全運転してくださいというビデオが多いのですが、自分が死ぬとか被害者になるという目線ではないです。ヘルメットは自分の命を守るものですが、自分が死ぬかもしれない。自分が重傷を負って、一生を棒にするかもしれないという視点がなく、あまり普及しないのだと思います。

若い人たちがなぜヘルメットをかぶるのかというと、多分サイクリングとかが新型コロナウイルス感染のときに流行ったりして、カッコいい競技用のヘルメットは普及したりしているので、ヘルメットもデザインを公募して、文京区が率先して東京都に売り込んだらいいのではないかと思います。

いずれにせよ、自転車というのが、車やバイクと似たような機能を持っていて、もはや数千万円という賠償責任が発生する判決が出るようなものだということは意識しなくてはいけないと思います。

青い自転車専用レーンは文京区にありますけど、そのまま真っすぐ走っていると、自動車が止まっていて進めないということが何度かあったりします。そのときは仕方ないので後ろを見ながら進むのですが、そういった徹底とかも、もっとしたほうがいいのかと思います。

最終的に摘発が必要だという意見について、放置自転車は定期的に撤去されています。あれで、大分、文京区は自転車の放置がなくなっていると思うと、やはりそれなりに摘発も実施したほうがいいのかと思いますが、ただどうしても、それはマンパワーの問題や物理的な強制などはどうなるのかという反作用もあるかと思います。

やはり自転車については、高機能のバイクにしたような感覚をいろいろなところで周知しながら、自分が被害者として巻き込まれることや、自分が加害者になることも当然ある、というところもよくよく考えるように、講習とか小学校、中学校とかで徹底したほうがいいのかと思いました。

○河合会長 ありがとうございます。そのほか、いかがでございましょうか。

今ちょうど3時半ぐらいですので、もうちょっと時間はありますけれども。

自転車について注目され、法律、ルール等々の改正もされ、さらに反則金の制度を使うと、本当に取締りをするというのが現実感も帯びてきますので、そういうところで認識をしていただくというのはとても大事ななことかと思っております。

新しい施策をつくることはできないかもしれませんが、最低限、皆さん方が、あるいは皆さん方の周辺で、交通安全、安全安心な世界をつくっていくということに貢献いただき、お話をしていただくというのが大事なることかなと思っております。

いかがでございましょうか。

二本柳委員、警視庁のほうから何かございますでしょうか。

○二本柳委員 駒込警察署の二本柳と申します。確かにルールとか罰則の話になってくとは思いますが、私は警察を抜きにしてお話しますが、南千住駅の南側は線を引いて、自転車と歩行者とで分かれた通行帯があるのですが、そこは必ずルールが守られています。

歩行者は確かにみんな建物側を歩きます。線が引いてある青色側帯のところは、自転車は必ず、向かうほうはちゃんと左、来るほうは右を走っています。しかも、それが中高年だけでなく、若

い世代、小さい子までもそれをやっています。

小さい子もすごいなと思って見ていたら、今度は外国の方までちゃんと守っていました。だから、やれないことはないんだなと思います。

あとは、江東区は、京葉道は白山通りぐらい広いのですが、歩道、自転車道、車道と3つに分かれていて。それぞれにガードレールが引かれていて、自転車はちゃんと真ん中の自転車道を走っています。

駐車して止まらない、ということであれば駐車できないようにガードレールを置いていたり、罰則云々というよりも、その前にちゃんと意識づけるようにすれば、何とかできるのかなと思います。

やっているところがあるので、できないことはないかなといつも感じていて、私は交通部じゃないので、何とも言えないのですが、やはり意識づけが必要かなと思いました。

○河合会長 すばらしい話をありがとうございます。そのほか、いかがでございましょうか。よろしいですか。

本日は、「人は右、車は左の話」そして、この自転車の話について、様々にご議論いただきました。本当にありがとうございます。

最後に、事務局からご発言をいただいて閉めていきたいと思います。よろしくお願いします。

○横山危機管理課長 皆様、熱心なご議論をありがとうございました。

本協議会の委嘱期間の会期が今年の7月までとなりますので、4月に入りましたら、すぐに各団体から推薦されている委員の方々には委員推薦の手続をさせていただきます。また、区報の5月10日号にも掲載を予定しておりますが、区民委員公募の手続の改選手続が始まりますので、今期での開催はこれが最後ということになります。

次回の開催日時については、新しい委員が決まり次第、委嘱手続をご案内させていただく予定となります。

○河合会長 それでは、次回の開催日時等につきましては、新しい委員が決まり次第、委嘱手続と併せてご案内という話でございます。

本日は積極的にご議論いただきまして、ありがとうございました。今後ともよろしくお願いいたします。本日はご参加いただき、ありがとうございました。