

令和4年10月28日

第45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)

○村田危機管理課長 それでは、定刻になりましたので始めさせていただきます。

私は、「文の京」安全・安心まちづくり協議会の事務局を務めております、危機管理課長の村田でございます。

本日の協議会につきましては、新型コロナウイルス感染拡大防止のため延期となりました、本年7月の協議会の内容も含めまして、Web会議システム「Zoom」を活用しての開催となります。「Zoom」を活用できる環境にない委員の皆様には、シビックセンター内の会議室でご参加いただいております。約半年振りの「Zoom」開催ということで、不慣れな点もございしますが、何とぞよろしくお願いいたします。

初めに、資料の確認をさせていただきます。本協議会の資料につきましては、事前に郵送させていただいておりますが、次第、資料第1号として南戸崎町会の「安全・安心まちづくり推進地区指定申請書」、資料第2号として「自転車の安全対策に関する資料一式」、資料第3号として推進地区の指定に関する「富坂警察署の所見」、資料第4号として各委員の協議事項に関する意見をまとめた「意見報告書」、資料第5号として窪田委員による「協議事項追加提案の書類」でございます。また、委員の変更がございましたので、最新の委員名簿も送付させていただいております。

次に、本協議会での発言方法ですが、「Zoom」をご利用の方は、チャット機能は使わずに、「手を挙げる」ボタンを押していただき、会長から指名を受けた後に、ミュートを解除の上、お名前を言っていただいてからご発言ください。シビックセンター内の会場にてご参加の方は、その場で挙手していただき、会長から指名された後に、発言前に机上のマイクのボタンを押し、お名前を言っていただいてからご発言ください。発言後は、再度マイクのボタンを押し、マイクの赤いランプを消してください。また、会場内では、携帯電話は、電源をお切りいただくか、マナーモードに設定をお願いいたします。

それでは、小出会長、協議会の進行をお願いいたします。

○小出会長 皆様、本日はお忙しい中、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、小出でございます。

本日は、「Zoom」参加と会場参加のハイブリッド会議となっておりますが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大が続いているため、可能な限り短時間の会議とし、2時間以内、午後4時までに終了したいと思いますので、ご協力をお願いします。

それでは、本日の出席者について、事務局から報告をお願いします。

○村田危機管理課長 事務局です。

本日は、三森副会長、田中委員、山口委員、早藤委員、武智委員、今委員、八木委員から事前に欠席の連絡をいただいております。

なお、杉山委員、大川委員からは、所用により途中退席のご連絡をいただいております。

また、田村委員、保苅委員、柳生委員、中川委員は、まだご参加いただけていない状況でございます。

そのほか、本日の協議事項に自転車の安全対策に関する内容が含まれるため、文京区土木部の佐久間管理課長にご出席をいただいております。

報告は、以上になります。

**○小出会長** ありがとうございます。それでは、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、その他が1件です。協議事項から進めていきますので、事務局から一つ目の協議事項について、説明してください。

**○村田危機管理課長** 事務局です。

安全・安心まちづくり推進地区につきましては、昨年度までに55地区を指定しておりますが、今回新たに1地区から申請がございましたので、審議をお願いいたします。

それでは、資料第1号をご覧ください。南戸崎町会地区につきまして、防犯対策を推進する地区の指定申請がございました。申請団体及び代表者は、南戸崎町会会長、奥山裕一様です。申請内容は、資料に記載のとおりでございます。地区の範囲は、資料3ページに地図がございましたが、小石川三丁目28番外となっております。

また、審議に当たりまして、所管の富坂警察署による所見をいただいておりますので、資料第3号を併せてご覧ください。

次に、地区指定の手続きでございますが、本日の協議会でご審議をいただいた後、本年11月中旬から約1か月間、パブリックコメント手続により、区民の皆様から意見聴取を行います。その後、内部手続を経た上で、令和5年1月中旬に推進地区として指定する予定でございます。

説明は、以上になります。

**○小出会長** ありがとうございます。資料第3号の富坂警察署による所見ですが、特殊詐欺が相変わらず多く、周辺では子どもに対する声掛け事案も発生しており、犯罪抑止効果を高めるため、推進地区の指定を推奨するという旨の内容となっております。

皆さん、何かご意見ございますでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、資料第1号の内容について、ご承認いただきましたので、次の議題に進みます。

続きまして、事務局から二つ目の協議事項について、説明をお願いします。

**○村田危機管理課長** 事務局です。

昨年7月30日に開催いたしました第42回協議会の中で、廣田委員、武智委員から協議テーマとしてご提案いただき、委員の皆様からも賛成をいただきました「自転車の安全対策について」というテーマを、今回は採用しております。

**○小出会長** まずは、資料第2号に基づいて、佐久間管理課長から区の実施を説明していただき、

その後、委員の皆さんから事前にいただいている意見を紹介しながら、議論をしていきたいと思  
います。それでは、佐久間管理課長お願いします。

○佐久間管理課長 文京区土木部管理課長の佐久間でございます。よろしく申し上げます。

それでは、自転車の安全対策について、まず、区内の交通事故等の状況を説明いたしますので、  
資料第2号のうち、「自転車事故年齢別死傷者数」という資料をご覧ください。

令和3年の区内の交通事故件数は、476件ございました。このうち、自転車に関係した件数  
は254件、割合としては約53%となります。交通事故死傷者数は全体で508人、そのうち自転車乗  
用中は196人で、割合は約39%となっています。また、下段グラフのうち、折れ線グラフを見て  
いただきますと、交通事故件数、死傷者数は、令和2年には減少し、過去最少となりましたが、  
令和3年は増加しているという状況でございます。棒グラフを見ていただきますと、事故件数と  
死傷者数に占める自転車の割合につきましては、ここ数年増加傾向となっております。

次に、交通安全に関する取組の概要を説明いたしますので、資料第2号のうち、「第11次文京  
区交通安全計画（令和3年度～7年度）」という資料の1ページをご覧ください。この計画は、  
令和4年3月に策定したもので、配付の資料は、計画を抜粋したものでございます。区の交通安  
全対策は、自転車も含めまして、この計画を指針として、警察等の関係機関と協力しながら進め  
ており、区では、1ページに記載している3「第11次交通安全計画の目標」のとおり、令和7年  
までに区内の交通事故死傷者数を年間380人以下とすることを目標として取り組んでいます。

次のページは、資料では24ページとなります。第3章「重点課題」として、区では、この目標  
達成に向けまして、重点課題として六つの項目を設定しています。自転車の交通安全対策につき  
ましては、3「自転車対策の推進」として位置付けています。次のページは、資料では26ページ  
になりますが、3「自転車対策の推進」の表に、自転車対策の推進のための施策として、  
主な施策を一覧にしています。概要を説明いたしますと、第4章「道路交通環境の整備」では、  
幹線道路、生活道路及び通学路の整備、自転車通行空間の整備やガードレール、道路照明、道路  
標識などの交通安全施設の整備を行っていきます。次のページの第5章「交通安全意識の啓発」  
では、学校、保護者に対する交通安全教育や交通安全に関する広報、キャンペーン活動、地域ぐ  
るみの交通安全運動などに取り組んでいきます。第6章「道路交通秩序の維持」では、駐車対策、  
放置自転車対策、自転車運転者に対する指導・取締りを推進していきます。

次に、資料第2号のうち、カラー印刷された「文京区自転車活動推進計画概要版」をご観  
ください。この計画は、令和4年7月に策定したもので、計画を策定する際には、交通安全、ルール、  
マナーに関する意見が多かったことから、計画の目標は、「安全で快適に自転車を活用できるま  
ちづくり」としています。基本方針は四つ設定しておりまして、基本方針1「まもる」はルール  
やマナーを遵守した安全な自転車利用の促進、基本方針2「はしる」は安全で快適な自転車通行  
環境の形成、基本方針3「とめる」は自転車を適切に止められる駐輪環境の構築、基本方針4「

つかう」は自転車の役割拡大・活用推進としています。次に、資料の2ページと3ページをご覧ください。基本方針1「まもる」の施策といたしましては、安全・安心な自転車利用に向けた取組の推進ということで、自転車利用者に対する交通安全教育の実施、交通ルールマナーに関する周知・啓発の推進、警察による指導・取締り、自転車損害賠償保険等への加入促進、適切な自転車利用に関する周知・啓発、通学路等の安全点検の実施といった取組を進めてまいります。また、ほかの基本方針、「はしる」、「とめる」、「つかう」にも、自転車の交通安全に配慮して取組を進めてまいります。見開きになっている4ページから6ページをご覧ください。4ページは、自転車ネットワーク路線の考え方を示していますが、下部にある写真のとおり、区では、自転車専用通行帯、車道混在、自転車ナビマークの3種類を基本に整備を進め、自転車の通行位置を明示することで、安全性の向上を図っていきます。5ページは、区における自転車ネットワーク路線の全体図となっています。国道、都道、区道を合わせて、約70kmの通行空間整備を計画していますが、現在、約31kmが整備済みとなっています。6ページは、整備スケジュールを示していますが、区道については、令和10年度までに約27kmの整備を完了する予定としています。7ページをご覧ください。こちらは、計画の期間と計画のフォローアップを記載しています。計画のフォローアップにつきましては、自転車の車道通行割合や逆走者数、自転車関連事故の発生件数、自転車乗用中の死傷者数などを指標として、計画の管理をしていきます。

最後になりますが、区内の交通事故件数、死傷者数につきましては、近年、23区の中では、少ない方から上位3位以内に入っております。また、交通死亡事故ゼロ継続日数の記録では、現在、都内の警視庁管内のうち、1位が駒込警察署、2位が大塚警察署となっております。ご協力いただいている皆様に、改めて感謝申し上げますとともに、引き続き、事故が1件でも減るように努力していきたいと考えております。

説明は以上です。

**○小出会長** ありがとうございます。現在の区の施策を説明していただきましたので、この説明を基に議論を進めていきたいと思っております。議論の進め方ですが、今回は「Zoom」を活用した会議ということで、事前に3名の委員から、資料第2号に対するご意見をいただいております、まず、事務局から、そのご意見を紹介いたします。その後、ご意見をいただいた委員による補足の上、皆さんからご意見を伺います。

それでは、事務局から説明をお願いします。

**○村田危機管理課長** 事務局です。

ご意見を紹介する前に、事務局から1点、連絡事項を申し上げます。これから紹介するご意見の中には、警察署が所管する対策等も含まれておりますが、本協議会におきましては、委員の皆様はご存じのとおり、警察の交通部門の方は参加されておられません。そのため、協議会での意見や議論の内容につきましては、事務局から区内警察四署の交通部門に共有を図りたいと思っております。

ので、よろしくお願いいたします。

それでは、資料第4号の意見報告書をお手元にご用意ください。初めに、杉田委員からのご意見を紹介いたします。杉田委員からは、交通マナー向上に向けて、自転車の違法運転取締りの強化と自転車損害賠償保険等の加入義務化の徹底が必要とのご意見でございます。また、幼児用自転車以外は、道路交通法の学科教習を経た免許制度にすべきではないかとのご意見でございます。

紹介は、以上になります。

○小出会長 ありがとうございます。杉田委員から何か補足はありますか。

○杉田委員 文京区商店街連合会の杉田です。

本日の会議が開催される前に、10月19日頃の報道によれば、自転車の「信号無視」、「指定場所一時不停止」、「右側通行」、「徐行せずに歩道を通行」という違反を厳しく罰して、いわゆる赤切符を切るという話がありました。これは刑事罰になり、前科が残るため、相当効果があると思います。自転車による交通違反者は、道路交通法を知っていたり、自動車運転時は守りけれども自転車運転時は守らない場合が多いということなので、取締りを強化するほかにないと考え、文京区商店街連合会と文京区町会連合会から、区や区議会議員との意見交換会で申し上げて、強く要望してきました。

それから、自転車の損害賠償につきましては、金額が多くなっています。以前と比較して、電動自動車が増えてきており、自転車自体の重量も相当増えているため、約30kgある自転車と衝突すれば相当の衝撃を受け、損傷や死亡事故も多くなります。都では、自転車損害賠償保険の加入を義務化していますが、現在、加入率は60%程度とのことで、区でも加入を強く促していただくよう、動いていただければと思います。

また、資料第4号には記載されていませんけれども、後方から来る自転車に、肩や荷台の荷物をぶつけられるという経験が私もあり、そのときは、相手を追い掛けようとしても逃げられてしまい、どの自転車であるか特定ができないということでした。現在、電動キックボードにも原動機付自転車と同様に小さいナンバープレートが設置されているため、自転車にも適用すれば、後方から見ても特定が可能になります。そのような施策も考えていただければ有り難いと思い、追加で発言いたしました。

○小出会長 ありがとうございます。全体として、区の政策と国の政策で仕分けが難しいですが、いずれにしても、ご意見をいただくことが非常に重要なことです。

区の交通安全施策の中で、強調する点のようなものはありますか。

○佐久間管理課長 区が自転車活用推進計画を策定する際も、ルールやマナー、自転車に関与する事故の増加を懸念する意見というのは多くありました。この自転車活用推進計画は、国の自転車活用推進法に基づいて活用を進めていくという内容ですが、区では、ルールを守り安全に利用した上で活用を進めていくという、安全を最優先に考えた計画としています。杉田委員からご紹介

介がありましたとおり、私も報道レベルでしか把握しておりませんが、自転車の事故が増えているという状況の中で、取締りを強化し、信号無視、指定場所一時不停止、右側通行、徐行せずに歩道を通行するという行為については、注意だけではなく、積極的に検挙していくということであると思います。

次に、自転車損害賠償保険加入の義務化徹底という件ですが、こちらは、令和2年から、都条例で保険加入が義務化されています。区では、周知・啓発を目的として、自転車の点検と保険がセットになっている自転車TSマーク取得費用助成を行っており、当初は令和3年度までの予定でしたが、助成を継続し、引き続き、保険の義務化に関する周知・啓発を強化していきます。

なお、文京区自転車活用推進計画を策定する際に、アンケート調査を実施していきまして、その調査結果では、保険の加入は約67%という状況です。

最後に、免許制度とナンバープレートにつきましては、区だけの課題というよりも、国全体の課題になると考えております。

以上になります。

○小出会長 ありがとうございます。今の回答に対して、ご質問はありますでしょうか。

○杉田委員 杉田です。

区道、都道、国道と分かれているため、自転車専用通行帯に関する取扱いが異なり、非常に難しいところがあります。道路によっては、自転車専用通行帯がある場所でも、パーキングメーターがあり、駐車枠が表示されている場所は、自転車専用通行帯が守られていますが、駐車枠の表示がない自転車専用通行帯には必ず車両が停車している状態です。区道も都道も同様に取締りや駐車枠の表示を行う必要があると思いますけれども、これは区の問題ではありませんので、都や国に伝えていただくようお願いいたします。

○小出会長 警察の対応は、全国で統一されているため、富坂警察署が独自に行うことは難しいと思いますが、地域の実情に応じた方法はあってもいいのかもしれませんが。

そのほか、ご意見はありますでしょうか。

特にないようであれば、次に、文京区女性団体連合会の土田委員からご意見をいただいておりますので、事務局から紹介をお願いします。

○村田危機管理課長 それでは、土田委員からのご意見等を紹介いたします。

1点目は、横断歩道は自転車を押して歩いて渡りましょうというご意見です。2点目は、横断歩道に看板を掲げてもらいたいというご要望です。3点目は、子どもを乗せた電動自転車の対策に関するご質問です。

紹介は、以上となります。

○小出会長 土田委員から、何か補足はありますでしょうか。

○土田委員 土田です。

自分でも自転車を利用していますが、資料第2号にあるチラシを拝見し、交差点の横断歩道で自転車が走行しているときに、歩行者がどの方向に進めばよいのか分からず、危険を感じていたため、人通りの多い交差点では自転車を降りて通行するようにしています。人数の少ない場所では、問題がないのかもしれませんが、大きな交差点などは本当に危険で、友人が自転車と衝突し、膝を痛めてしまったことがあるため、意見を提出いたしました。

もう一点は、前方からであれば分かりますが、後方から電動自転車が走行してくるのは非常に怖いと感じます。そのため、何とか、電動自転車は車道を走行するようにできないものかと思えます。

それからもう1点、先ほど話が出た、二輪車のキックボードというんでしょうか。

○杉田委員 電動キックボードです。

○土田委員 ありがとうございます。その電動キックボードは、車道ではなく、歩道を走る方が非常に多いのですが、それはどういうことなのか、伺いたいと思います。

○小出会長 ありがとうございます。電動キックボードの取扱いについて、ご説明はありますか。

○佐久間管理課長 管理課長の佐久間です。

電動キックボードにつきましては、現在、原動機付自転車と同じ扱いになっているため、車道しか走行できませんし、ヘルメットは着用しなければいけません。免許が必要というのが基本的な考え方になっています。ただし、今年の4月に改正された道路交通法では、免許は不要、ヘルメットは任意、条件によっては歩道も走行できるという内容に改正されました。施行が2年以内になっているため、遅くとも2年後の令和6年4月からは、そのような運用がなされることになります。

なお、現在、区内では、電動キックボードの社会実験が行われており、自転車通行空間を走行可能でヘルメットは任意ですが、免許証は必要で歩道は走行できないため、電動キックボードが歩道を走行しているのであれば、違反になります。極端に言えば、いわゆる原付バイクが歩道を走行しているのと同じ扱いになり、警察がそれを覚知すれば、当然ながら、指導や検挙がされます。

それから、いただいているご意見・ご質問に回答いたします。まず、横断歩道は自転車から降りて通行するということにつきましては、基本的に、歩道や横断歩道は自転車が走行できないことになっており、通行する場合も歩行者の通行を妨げないことが基本的な考え方になっています。そのため、今後、横断歩道の通行についても、取締りは厳しくなっていくと考えています。

次に、横断歩道に看板を設置することについてです。区では、設置場所などの具体的な要望があれば、現地を確認した上で、例えば、「自転車走行注意」や「スピード落とせ」というような注意喚起の看板を設置しております。ただし、交差点につきましては、車両からの見通しの問題があるため、それも含めて現地を確認した上で、設置する必要があると認識しています。



最後に、子どもを乗せた電動自転車の件ですが、前後に子どもを乗せ、重い自転車が速いスピードで坂を下りてきて恐怖を感じるというご意見は、我々も認識をしているところです。数年前から、保育園の入園相談時などに、資料第2号のクリアファイルを配付しており、次年度からは自転車TSマーク取得費用助成事業のチラシも併せて配付しようと思っています。

また、ご紹介いただきました、「歩道は歩いて渡りましょう」という件につきましては、その年によって、重視したい内容を取り入れながら、クリアファイルの裏面下部に記載しているとおり、「自転車だって加害者に!？」や「こんな高額な賠償事例も!」という具体的な注意喚起を行い、周知・啓発に努めております。

以上になります。

○土田委員 ありがとうございます。

○小出会長 徐々に取締りが厳しくなっていくという見込みなのでしょうか。

○佐久間管理課長 私も、報道レベルでしか把握しておりませんが、今回取締りが厳しくなる、いわゆる赤切符を交付するという話については、警視庁管内と聞いているため、全国的ではなく、都内で先行しているのではないかと思います。取締りを厳しくするにも、まず、周知が必要ですから、ニュースなどでもよく報道されていますけれども、周知を行った上で、違反者に対して実際に検挙していくという流れになるのではないのでしょうか。元々、自転車は歩道を走行していましたが、最近になってから、車道を走行することになり、周知が追い付かず、まだ歩道を走行している方もいると思います。逆に言えば、自転車専用通行帯を走行している自転車も目立つようになってきており、周知・啓発を進めていく中で、少しずつでも改善されればと思っています。

○小出会長 そのほか、ご意見はありますか。

○杉田委員 よろしいでしょうか。文京区商店街連合会の杉田です。

今、電動キックボードに関する規則が緩やかになるという話がありましたが、それは逆の方向ではないかと思います。電動キックボードは、その形状から、タイヤが小さいため、操作性が悪く、停止能力も低くなっています。これが歩道を走行するのは非常に危険であり、時速15km以下であればよいという問題ではありませんので、そのような案内をお願いします。また、電動キックボードに乗る場合、体の重心が上になり、人と衝突した際には対面での衝突となるため、転倒して頭を打つ可能性が高いという調査結果もあります。電動キックボードに乗車するのは、若い人が多いため、区でも乗り方の案内を徹底していただきたいと思っています。

以上です。

○小出会長 ありがとうございます。自動車と自転車の中間にある乗り物は、世界で見ると多くあります。そのような乗り物は、日本では余りありませんので、まだよいのかもしれませんが、いずれにしても、安全は、重要な課題です。

松沢委員どうぞ。

○松沢委員 民生・児童委員の松沢です。

普段から自転車に乗っていますが、大人も子どもも交通ルールを守らない人が目に付きます。特に、幹線道路の信号は守っても、自動車の交通量が少ない場所では、赤信号でも通行する人を多く見かけます。一番気になるのは、小さい子どもを自転車の後ろに乗せた親が、その後続の小中学生から中学生ぐらいまでの兄弟が乗っている自転車と一緒に、赤信号にもかかわらず、横断歩道を通行してしまうことです。子どもは、学校で交通ルールを学ぶと思いますが、実際の生活の中で、大人がルール違反している場面を見れば、赤信号でも通行してよいと勘違いしてしまいます。

また、自転車は、早ければ3～4歳ごろに乗れるようになり、大人になってもずっと利用していくと思いますので、子どもでも大人でも、自転車販売店や警察署などで交通ルールを学ばなければ購入できないような形にするのがよいのではないかと感じており、事と次第によっては、厳罰化も必要なのではないかと思っています。

○小出会長 時代的に見れば、自転車は、歩行者側の乗り物でしたが、最近は加害者側になってきています。どのような視点から自転車の安全を考えるのかは、一概には決められませんけれども、自転車と自動車は違うから構わないという、甘えのような話が出てきているため、それを払しょくする必要があるのかもしれないと思います。

○松沢委員 自転車は、便利で身近な乗り物です。みんなが無意識に走っているのだと思いますので、何かよい啓発方法があればと思い、先ほどの発言をいたしました。

○小出会長 どうもありがとうございます。ほかにご意見があれば、後ほど伺いたいと思いますが、次に、西委員からご意見と資料をいただいておりますので、事務局から説明をお願いします。

○村田危機管理課長 それでは、事務局から説明いたします。

まず、説明の前に、西委員から新たに資料をいただいておりますので、会場の皆様には、これから机上配付いたします。「Zoom」参加の皆様には、西委員が画面上でご説明されるということですので、そのまま、少しお待ちください。

それでは、事務局から、西委員のご意見を紹介いたします。西委員からは、ご要望1点とご提案3点をいただいております。1点目は、自転車専用通行帯の拡充についてのご要望です。2点目は、自転車サイドミラー無償配布についてのご提案です。3点目は、自転車専用通行帯を理想的な走行路線とするための道路交通法改正を含めたご提案です。4点目は、土田委員のご要望と一部重複しますが、歩行者の通行量が多い歩道に立看板を設置するご提案です。

紹介は、以上になります。

○小出会長 それでは、西委員から説明をお願いします。

○西委員 自転車事故防止対策ということで、まず、望ましい駐車方法と望ましくない駐車方法を紹介しています。初めに、白山通りの講道館の向かい側のトラックですが、長時間の駐車とな

るため、セーフティーコーンを後方に置き、自転車専用通行帯を避けています。これが望ましい駐車方法です。次に、資料1ページにある①の写真は、同じ白山通りの地下鉄丸ノ内線ガード下付近で、後方の自転車専用通行帯に駐車しており、望ましくない駐車方法となっています。この場合、自転車は、自転車専用通行帯から第一走行車線に出て、また、自転車専用通行帯に戻ることになります。②の写真は、東京ドームシティ付近ですが、自転車専用通行帯に車両が2台駐車してしまっており、第一走行車線を通行する際に一時停止して、後方確認の上で進路を変更し、また、戻ることになります。このように、自転車専用通行帯の用をなさない、望ましくない駐車方法が行われているのが実態です。

そこで、理想的な自転車専用通行帯とするためには、どのようにすればよいのかというと、資料2ページにある一番右側の写真のように、自転車専用通行帯を避けた場所に、駐車枠を表示することが理想的です。このような場所は、自転車が非常に走行しやすいです。どうすれば、全ての道路を理想的にできるかといえば、資料2ページ左側の写真のとおり、自転車専用通行帯と第一走行車線の間を黄色線で表示し、その脇に駐車枠を表示するのがよいのではないのでしょうか。ただし、この問題は、道路交通法を改正しなければ解決できません。この協議会が、このような内容を検討する場所でないことは十分承知していますが、これを法的に担保するためには、道路交通法第47条第3項に自転車専用通行帯を追加すれば足りるというのが、この提案の理由です。

続いて、自転車サイドミラーの無償配布についてです。資料4ページ右側の写真は、自分の自転車にサイドミラーを装着したものです。ドライバー一本で簡単に装着できるため、これを区で500個程度購入し、区と区内警察署がイベント時に配布すれば、現在苦勞されている方も、進路変更時の安全を確保できるのではないかと思います。

次に、電動キックボードの実証実験の実施についてです。既に、警視庁がこのような実証実験を区内で行っていますけれども、先ほど、管理課長からご説明があったとおり、一定の要件を満たす電動キックボードについては、運転免許証は不要となり、16歳未満の運転は禁止されるなどの改正がある予定です。しかし、マイナス面ばかりを考えるのではなく、将来の問題をいろいろと見据え、事故を防止するためには、罰則を厳しくするなど、いろいろな方法があり、皆さんの知恵が必要になってくると思っています。

最後は、立て看板の設置についてです。先ほど、土田委員からご説明がありましたが、錯綜する自転車との事故を防止するためには、立て看板が必要ではないかと思います。特に、シビックセンター前のバス停付近は、常に混雑していますが、その合間を颯爽と通り抜けようとする自転車が多く、よく事故が発生しないと思います。現在、インターネットでは、区内の事故状況が分かる情報を確認することができるため、そのような場所に「自転車を降りて通行しましょう」という看板を設置すれば、事故防止に役立つのではないのでしょうか。

以上です。

○小出会長 ありがとうございます。管理課長から補足の説明はありますでしょうか。

○佐久間管理課長 管理課長の佐久間です。

今いただいたご意見につきましては、まず、自転車専用通行帯の拡充ですが、先ほど説明いたしました自転車活用推進計画概要版の5ページに掲載している文京区自転車ネットワーク路線について、道路管理者や警察と協議の上、4ページに記載している整備の形態を決定していくこととなります。幹線道路については、西委員からご発言がありました、歩道の横に自転車専用通行帯があり、その車道側に駐車枠が表示される形態のものを今後整備していくと都から聞いています。区の整備につきましても、なかなか広い区道はありませんが、設置できるような広い場所については、同様の考え方で警察と協議しながら進めていくこととなります。

次に、自転車用サイドミラーの無償配布というご提案ですけれども、区では現在取り組んでおらず、他区でも実施はしていないと思います。現在、区では、都の条例改正により、自転車損害賠償保険加入が義務化されたことの周知を目的として、先ほど説明いたしました自転車TSマーク取得費用助成を行っています。この義務化が周知された段階で、助成は終了する予定ですが、当初は令和3年度で終了する予定について期間を延長し、周知・啓発を強化していく方針です。自転車用サイドミラーにつきましても、安全性の問題など様々含めて、条例改正になるようであれば、助成の実施も検討していくこととなりますので、国や都の動向などを見守っていきたいと考えています。

最後に、自転車専用通行帯に関する法改正についてです。道路交通法の改正ということになれば、国において当然検討されていくものであり、道路交通法に基づく規制・取締り・許認可は基本的に警察が行っているため、その内容について、区から回答するのは、なかなか難しいと思っています。

以上です。

○小出会長 ありがとうございます。西委員、今の説明について、ご意見ありますでしょうか。

○西委員 よろしいでしょうか。現在、法律上では、自転車専用通行帯が設けられていても、道路の左側端に沿って駐車することが義務付けられているため、駐車枠に駐車しない人が多いのが現実ではないかと思います。自転車専用通行帯に車両を駐車してはいけないと思ってもらえるような整備を進めていただき、警察が指導する際には、駐車枠以外の場所に駐車している人に対して、自転車専用通行帯に駐車することは避けるよう指導していただければ、少しずつ定着していき、それが法制化につながっていくと思うのですが、いかがでしょうか。

○小出会長 今の意見について、管理課長から何かありますでしょうか。

○佐久間管理課長 管理課長の佐久間です。

先ほど回答したとおり、道路交通法の運用や改正につきましては、区から回答しにくいところがあります。西委員のご意見は、自転車通行空間に駐車車両があった場合、自転車が通行できな

くなり、問題ではないかというご趣旨と思います。我々は道路管理者であるため、道路の構造については、都と協議をしており、例えば、白山通りでは、白線で青いカラー表示をしていますが、この白線の上に、ゴム状のポールのようなものを設置して、物理的に車両が自転車専用通行帯に駐車できないようにしてもらいたいと数年前から要望しています。しかし、道路法による協議や警察との協議の中で、なかなか進んでいないという状況です。繰り返しになりますけれども、道路交通法につきましては、回答しにくいのですが、道路管理者として、道路の構造に関して、自転車が通行しやすい通行空間を整備できないか、国や都と協議しながら、少しずつでも進めていきたいと思います。

以上です。

**○小出会長** ありがとうございます。そのほか、何かご意見ありますでしょうか。廣田委員どうぞ。

**○廣田委員** 公募委員の廣田です。

自転車の安全対策を協議テーマにすることについて、提案した者の一人として、2点要望させていただきます。

1点は、冒頭の危機管理課長のご説明を伺い、こちらも少しかつだったのですが、区の交通安全計画は、昨年の秋に発表されたのでしょうか。自転車活用推進計画は、今年の春であったと思いますが、この協議会で議論することが、それらの計画にどのように反映されるのか、少し疑問を感じました。既に計画を策定済みのため、今後の見直しは5年後、10年後になると思いますけれども、折角協議するのであれば、この協議会で出た意見を計画を策定する委員に伝えていただき、議論の片隅に置いて、計画に反映できるようにしていただければ有り難かったです。危機管理課が直接の担当部署ではないと思いますが、本日出た意見については、担当部署の課長も出席されていて、自転車の安全や走行環境の整備に関わる所管部署に伝えていただき、今後の参考にしていただきたいというのが一つあります。

もう1点は、その上で、大きな枠組みの計画の中に反映させることは、なかなか難しいという前提に立って、個別具体的な施策の提案というか、お願いになります。先ほどから、いろいろな議論が出ておりますが、取締りは警察、走行関係の整備は道路管理者、安全教育や啓発は自治体が、非常に大きな役割を果たすものであると思っています。問題は、この3つがばらばらに行われていることです。実際は、話し合いが行われますけれども、施策として並列的に行われているため、様々な調整を行う自治体の立場として、区民の安全・安心が図られるよう、是非、そのような役割回りに期待したいです。

その一環として、先ほどから自転車専用通行帯における違法駐車の話が出ていますが、実際に、自転車専用通行帯に長時間駐車したり、放置状態となっている車両など、取締対象となる車両は多くあると思います。警視庁は、違法駐車に対して、積極的に対処するというスタンスであるた

め、是非、違法駐車取締りを実施していただき、それと併せて、子ども連れなどの歩道を通行せざるを得ない場合を除き、一般的に自転車は自転車専用通行帯を走行してくださいと自治体から働きかけていただければと思います。これに加えて、自転車の信号無視や一時停止無視が目立ちますので、指導・警告、場合によっては、取締りを警察に依頼し、協力して対応をお願いいたします。

一つの成功例として勉強になるのは、文京区には、路上喫煙禁止に関する条例があり、非常に啓発活動などがうまくいった事例なのではないかと思います。ボランティアの力も借りる必要があるかもしれません。自治体で音頭を取り、自転車利用者と自動車利用者の両方に働きかけを行っていく、そのような活動を評価していただければと思います。

以上2点、要望として申し上げました。

○小出会長 ありがとうございます。管理課長どうぞ。

○佐久間管理課長 管理課長の佐久間です。

ご意見ありがとうございます。交通安全計画は4年ごと、自転車活用推進計画は5年ごとに見直しを行う予定ですが、その際、日々の中でいただいた意見の積み重ねを踏まえて、内容を検討しますので、今回の協議会で出た意見についても、当然参考にしながら対応していきたいと思っています。また、このような場所に看板を設置してほしいという具体的な内容であれば、その都度、対応いたしますし、計画については、少し大枠の内容を記載しているため、具体的な取組はその都度できることを行っていきたいと考えています。それから、自治体にはハブのような役割を期待しているというのは、全くそのとおりであると認識しています。

交通安全計画につきましては、区長が交通安全協議会の会長となっており、区内の警察署長や消防署長をはじめとした委員からいただいた意見、現在の状況などを踏まえながら、計画を策定しているため、区としても、ご指摘のような役割を果たしていきたいと考えています。自転車専用通行帯の取締強化につきましては、区民の方から、特に白山通りなどで自転車が通行できないというご意見が多数寄せられ、区から警察に要望の上、具体的に取締りの回数を増やしていただいています。

そのため、いただいたご意見について、区で対応できることは区で対応し、警察、国、都などに依頼しなければならないことは、その都度、依頼しています。信号無視などの取締りにつきましても、信号無視があるので取り締まってほしいという漠然とした内容では、警察もなかなか取り組みにくいと思いますので、区に意見が寄せられた際には、具体的な場所や時間帯を確認した上で、効果的な取締りができるような内容を警察に伝えるよう努めているところです。

以上です。

○小出会長 自転車の安全対策に関しては、これまで3回程度、この協議会の中で議題に取り上げていますが、今回が一番充実していたのではないのでしょうか。ただ、いずれにしろ、我々の議

論がすぐ具体的な計画の中に盛り込まれるわけではないというのは、少し残念ですが、全体的な意見として吸収できるという話がありましたので、無駄ではないと思っています。

ほかにご意見がなければ、次の議題に進みたいと思いますが、いかがでしょうか。西委員どうぞ。

**○西委員** 東京ドームの脇にある後楽公園少年野球場前の道路では、非常に通行量が多いのですが、駐車枠がきちんと表示されていて、区は、本当によく対応していただいていると感じています。少しずつで結構ですので、自転車専用通行帯を増やしていく工夫をしていただき、協定を締結の上、新宿区まで延伸されると非常に望ましいため、是非お願いできればと思います。

以上です。

**○小出会長** ありがとうございます。他区との調整について、何かあれば、管理課長からお願いできますでしょうか。

**○佐久間管理課長** 管理課長の佐久間です。

自転車ネットワーク路線のネットワーク化を進めなければいけないというのは、重要なお指摘だと思っています。他区の自転車ネットワーク路線は、自転車活用推進計画概要版5ページの地図に緑色の線を表示していますが、これを踏まえて、他区との連続性にも考慮しながら、整備を進めていきたいと考えています。

**○小出会長** ありがとうございます。そのほか、何かご意見ありますでしょうか。澤田委員どうぞ。

**○澤田委員** 私は、本日初めて参加させていただきました、文京区立中学校PTA連合会の澤田と申します。よろしく願いいたします。

PTA会員からの意見を共有したいのですが、安全・安心まちづくり推進地区の活動に、小・中学校やPTAが実施する交通安全活動や防犯活動との連携という視点を考慮いただきたいという要望です。例えば、小・中学校の周辺にあるスクールゾーンが実際にあっても、形骸化しているケースがあり、その区域に以前から居住している住民が車両で通行してしまう場合もあると聞いています。これに対して、学校やPTAから声を掛けても、なかなか協力していただけないため、安全・安心まちづくり推進地区として活動されている方たちから声を掛けていただき、町全体でそのような気分を盛り上げることにより、少しずつ慣らしていくのが、ベターな解決なのではないかと思います。スクールゾーンに車止めを置いて入れないようにせずとも、そのような方法で子どもたちの安全を守るということを今後の活動の中でご検討いただければと思います。

また、安全・安心まちづくり推進地区の活動をされている方たちは、小・中学校やPTAの方たちと意見交換を行ったり、話を聞く場を設けていただければ、よりコミュニケーションがスムーズになり、そのような問題解決もしやすくなるのではないのでしょうか。

これは、PTA全体ではなく、一部からの意見ですが、問題提起として発言いたしました。

た。ご検討をよろしくお願いいたします。

**○小出会長** これは、非常に重要な話で、安全・安心まちづくり推進地区の指定は、この協議会の本来のミッションの一つですが、この場には様々な団体の代表者が集まっているため、それにとどまらず、安全・安心に関わる事象を多く採り上げることによって、地域の活動の中に反映できないかということが、このような議論をする狙いとなっています。そのため、意見を言うだけでなく、それぞれがすべきことを地域の中に還元していただきたいと思います。防犯や交通だけでなく、介護など地域の中には様々な課題があり、例えば、それを地域活動として計画を提出いただき、我々が認定するというように変えていくことは、非常に難しいのかもしれませんが、非常に重要であると考えています。初めは、安全・安心まちづくり推進地区として指定する地区は余りありませんでしたが、現在は、文京区の大半を占めるようになってきました。そのような状況の中で、継続するだけでは余り意味がなく、どのように次の段階を迎えていくのか、是非、皆さんにも考えていただきたいと思います。

そのほか、ご意見ありますでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、次の議事「その他」に進みますので、事務局から説明をお願いします。

**○村田危機管理課長** 事務局です。

それでは、資料第5号をご覧ください。窪田委員から、我が国の安全保障の現状等に関する協議事項の追加提案をいただいております。

我が国の安全保障につきましては、度重なる北朝鮮のミサイル発射、ウクライナ侵攻に端を発するロシアと日本の関係悪化、また、台湾問題に絡む中国のミサイル発射など、日本の周辺においても緊張の度合いが高まる事案が続いており、そのような状況の中でいただいたご意見かと思っております。窪田委員のご意見は、資料に記載のとおりですが、文京区安全・安心まちづくり条例の目的である、区内における犯罪、災害及び事故を防止し、心地よい地域環境の整備を推進する活動の推進という範囲を超えているため、協議事項ではなく、委員の皆様に対する情報提供として取り扱いたいと思っております。

なお、武力攻撃事態等への対処につきましては、現在、国において議論が進められており、シェルターに関しましても、諸外国の調査を行うなど、必要な機能や課題について、国が検討を進めているところと聞いております。また、都におきましても、国民保護について、具体的な対応を図るように国に申し入れていると聞いております。これを受けて、区においては、今後、国が方針を定めた際に、その方針を受けて対応を進めていくこととなります。

また、核シェルターとは目的が異なりますけれども、国においては、緊急一時避難施設の指定について、令和3年度から令和7年度までを集中的な取組期間として推進しているところです。この緊急一時避難施設というのは、弾道ミサイルが飛来した場合に、激しい爆風や破片の直撃から身を守るために、一時的に身を寄せて避難することができる施設です。その指定につきまして



は、法律上、都道府県知事が執り行う事務となっておりますが、区といたしましては、必要な施設が指定されるよう、都に協力しながら進めているところですので、併せて情報提供いたします。

事務局からは以上です。

**○小出会長** ありがとうございます。シェルターについては、私も約20年前から北欧を中心に随分見てきましたが、日本との一番の違いは地盤で、北欧などでは強固な岩盤であるため、少し掘削すればよいということがあります。ただし、一時的な避難は可能でも、どのように長時間空気を確保するか、どのようにガスを遮断するかという非常に難しい問題があります。

また、私は、中国に行く機会が多くありまして、中国では地下が全部シェルターに指定されているため、日本も地下鉄の駅を全て指定できるのではないかと思いますけれども、どちらかと言えば、シェルターの説明よりもミサイルをどうするのが重要です。いただいたご意見は非常に重要ではありますが、なかなかこの場では議論が難しいと個人的には思っています。

そろそろ時間となります。何かご意見ありますでしょうか。西委員どうぞ。

**○西委員** 小出会長から地下鉄の話がありましたが、都では、武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律に基づく緊急一時避難施設について、地下鉄の駅を含めた一覧表がホームページで公開されています。その一覧表を見て、どこに避難するか検討しておき、例えば、地下鉄の後楽園駅が指定されていなければ、文京シビックセンターの地下駐車場などに逃げるしかないのではないかと感じました。

**○小出会長** ありがとうございます。そのほか、何かご意見ありますでしょうか。よろしければ、次回の予定について、事務局からお願いします。

**○村田危機管理課長** 事務局です。

本協議会委員の任期は、来年7月までとなっており、今年度中に1回の開催を予定しております。次回の具体的な開催日時は未定ですが、開催日時、開催方法等につきましては、新型コロナウイルス感染症も収束に至っていない状況のため、会長と相談の上、開催の1か月前を目途に委員の皆様にご案内いたします。

以上となります。

**○小出会長** 個人的には、今回のようなハイブリッド会議ではない方式を希望していますが、新型コロナウイルス感染症がどのように収束するかというのは、全く予想がつきません。

それでは、これで協議会を終了いたします。どうもありがとうございました。

「閉 会」 (15:47)