

●都市整備委員会所管

自転車の安全対策について

◆福田妙美 委員 これより公明党の都市整備所管の質問をまいります。

命を守る、安全で安心な自転車対策について伺ってまいります。この自転車対策については他党派からも多くの方が質問をされておりましたが、私もこのことを取り上げるのは、実は自転車と自転車がちょうど事故に遭っている場に遭遇をしたこと、また、自転車と高齢者、歩行者がぶつかったということで、何人かの方からお問い合わせをいただいたなどのことが続きまして、このことを改めて取り上げさせていただきます。

自転車は幼児から高齢者まで幅広い層に利用されており、特に最近では、東日本大震災による交通の混乱などを機に、通勤手段などとしても注目を集めており、引き続きその利用の進展が見込まれる状況です。

その一方で、自転車関連事故の全交通事故に占める割合は横ばい傾向にあり、また、その交通ルール・マナー違反に対する区民の批判の声は後を絶たず、走行環境の整備も不十分な状況です。こうした状況を踏まえ、今後自転車に関する対策を進めるに当たっては、自転車は車両であるという考え方を交通社会を構成する全ての人に理解していただき、自転車運転者、自動車運転者、歩行者の三者の安全を確保していかなくてはなりません。

道路交通法第六十三条の四第一項において、自転車が歩道を通行できるのは、道路標識などにより歩道を通行することができることとされている場合、運転者が子どもや高齢者などである場合、車道または交通の状況に照らして、自転車の通行の安全を確保するためにやむを得ない場合には、歩道を通行することができることとされています。法令の範囲内で歩道を通行することができますが、歩道を通行する場合には、どのような方であっても歩行者優先というルールは守ることになっております。しかし、実際は、区内の道路では自動車などの交通量が多く、かつ、車道の幅員が狭いなどのために、自動車などとの接触の危険を回避するために歩道を通行せざるを得ない状況で、法令では範囲内としていますが、車道と同じ速度で走ることが歩行者にとって危険な印象を与えています。

警察庁での自転車に係る法令遵守意識等に関するアンケート調査の実施結果を見てみますと、自転車に係る主な交通ルールに関する知識の有無及びその遵守状況について聞いたところ、対象とした交通ルールのほとんどについて、知っていると答えた者が八割以上、しかし、交通ルールを知っているが「守らないこともある」または「あまり守らない」と答えた割合の多いルールは「車道通行の原則」がトップで四六％となっております。交通ルールを知っていても守れない理由のトップは「通行環境が不十分」五八％でありました。自転車の交通秩序をよくしていくために、最も優先すべき対策のトップは、やはり「自転車の通行環境整備」となっております。

先日、区から報告がありました外出時の利便性に関するアンケート結果においても、お住まいの地域の交通にかかわる取り組みの中でやはり自転車走行をする空間の整備が、重



要度が高く、満足度が低い、また、今後区に求める取り組みなどは、自由意見で最も多かったのが自転車マナーの向上でした。これらのアンケートの結果を見ていきますと、自転車の交通秩序をよくしていくために最も優先すべき対策は自転車の走行環境整備であります。

そこで、区内の自転車走行環境整備について伺っていききたいと思います。

車道での自転車走行が義務づけられても、車道での自転車走行の安全性の確保が追いついていないのが現状です。区が管理している道路に関しては、平成十九年度からブルーゾーンなどの自転車走行環境の整備を進めていますが、千九百キロメートルの区道のうち、整備距離、整備率はどの程度まで進んでいるのでしょうか。また、今後はどのような整備を進めていかれるのか、お聞かせください。

◎**関根 土木計画課長** 自転車走行環境の整備につきましては、これまで、主要な生活道路などの新設や既存道路の歩道改修の機会などを捉え、ブルーゾーンを明薬通りや補助五四号線などの五路線で延長約二・三キロメートル、街渠などの車道排水施設のスリム化を約十三・六キロメートルの合計約十五・九キロメートルを整備してまいりました。

自転車走行環境の整備の割合でございますが、区道の全延長約千九百キロメートルのうち、ブルーゾーンと車道排水施設のスリム化の整備率は約一・五％となっております。自転車走行環境を効果的に整備するためには、現在、部分的な整備にとどまっておりますブルーゾーンなどの整備を区道のほか国道や都道などを含め計画的にネットワーク化していくことが重要であると考えております。そのため、現在、自転車走行環境のネットワーク計画策定を目指し、庁内に学識経験者、国や都、また、交通管理者などを委員とした検討委員会を設置し、平成二十六年度中の計画策定を目標に検討を進めているところでございます。

今後とも、国や東京都、また、交通管理者とも、より一層連携を図りながら、安全で快適な自転車走行環境の整備を進めてまいります。

◆**福田妙美 委員** 御答弁ありがとうございます。今の御答弁の中には、やはり走行環境の整備が約一・五％ということで、平成十九年度から始められてこの割合だということですが、今後も、道路の新設や歩道改修の機会にあわせて整備をするということですので、やはり区内で十分な走行環境が整うまでには時間がかかると考えられます。ですので、今後やはり既存の道路でいかに安心して走れる走行環境を整備していけるかということが非常に課題になってくるかとも思いますので、これに関しては本当に真剣に、また、スピードアップができるような方法でぜひとも進めていただきたいと思います。

自転車が車道での走行に安全が確保できないと判断したときには、歩行者優先のルールを守りながら歩道を通行することが交通法でも許されていますが、しかし、歩道を通行する自転車のスピードなどが歩行者には危険と感じます。これは、自転車の利便性は歩行速



度より早いということで、道路の走行整備が不十分のために、やむなく歩道を走行するときにも自転車の利便性を欠きたくないということでも、速度を落とさずに走ってしまっているというのが現状であります。この道路整備とともに、ルール、マナーの徹底が重要と考えます。

世田谷区では平成二十四年四月一日に、世田谷区民自転車利用憲章を制定しました。立派な憲章が制定されましたが、区民の意識調査の中では、世田谷区民自転車憲章の認知度は一％にとどまっておりました。自転車交通事故の状況も調べてみますと、交通事故全体の自転車事故の割合が、全国平均は二〇％前後で推移しているのに対し、都内ではおおむね三六％前後と高い傾向が続いております。また世田谷区は、さらに都内の平均よりも高い傾向を示しています。

都内自転車事故を年齢別に見ていきますと、全国の七歳から十九歳の事故の割合が高いのに比べ、都内では二十歳代から四十歳代で五割を超える特徴が見受けられます。区では、区立小学校、中学校で計画的に交通安全教室を開催され、そこで世田谷区民自転車利用憲章の周知を初め、自転車の安全利用の啓発を進めていることは大変評価いたします。しかし一方で、自転車利用憲章の認知度が低く、自転車事故の多い二十歳代から四十歳代の人にどのように自転車安全利用の啓発を進めていかれるのでしょうか。大学入学などで上京してくる人にとって、特に都内の交通状況の変化もあります。大学新生などへの交通安全対策も検討していく必要があると考えますが、区としての見解をお聞かせください。

◎岩淵 交通安全自転車課長 自転車安全利用啓発につきましては、御指摘のように小中学校での交通安全教室、そのほか、交通安全運動の機会を初め、各警察署と連携して取り組みを進めてきているところでございます。しかし、御指摘のように区民自転車利用憲章の認知度の低さ、このことにつきましては、さらに自転車安全利用啓発を進める必要があると痛感しております。

特に、自転車事故の件数の多い二十代から四十代の層にいかに取り組むかが今後の鍵となってまいります。この年齢層につきましては、お子様が小中学校のような情報提供の場や機会を区として確立できていない層でございまして、今後区では、このような二十代から四十歳代に対し、区内事業者、大学、子育て世帯への重点取り組みを柱といたしまして、自転車の安全な利用啓発を積極的に進めてまいります。このうち、大学につきましては御提案のように都内の交通環境にふなれな新生に重点を置き、新生のオリエンテーションでの啓発を初め、大学での交通安全教室の開催や学生ボランティアとの協働等、さまざまな可能性を探ってまいりたいと考えております。

◆福田妙美 委員 ぜひとも、成人または大学生などを対象とした自転車安全利用の計画を積極的に進めていただき、具体的に事故が削減したというような結果につながるようにしていただきたいと思っております。



先ほども触れました警察庁のアンケートにもありましたけれども、交通ルールを知っていても守らないという割合が半数近くいるとの結果でしたけれども、警察庁のアンケートの中にほかにもありまして、これは自動車等の運転者として危険に感じる自転車の行動を聞きましたら「信号無視」がトップで六五%、「無灯火」が四九%、「歩道からの飛び出し」が四九%、「携帯電話の使用等」が四二%となっております。

今度は、歩行者から見て危険だと思う自転車の行動は「歩道上での速いスピード」がトップで五七%、次が「歩道上でのすぐ脇のすり抜け」が四七%、続いて「携帯電話の使用等」が四五%、そして「無灯火」四一%ということで、大体ルールとして守っていただきたいけれども、それができていないというのが現状で、やはり角度を変えてみても同じようにルールが守られていないことが皆さんにとっては怖いという、危険だというイメージがあります。ルールは知っているけれども、守られていない現状が浮き彫りとなっております。ルールはわかっているんだけど、実行に移そうとする意識づけが必要ではないかと感じます。こうした自覚を促すためにはどうすべきなのでしょう。区内の地域ごとに交通安全対策はさまざまな工夫がされているかと思いますが、玉川町会での取り組みについて御紹介をしたいと思えます。

玉川町会では、二子玉川地区交通環境浄化推進協議会が中心となり、交通環境をよくする取り組みがなされています。違法駐輪自転車の撤去活動や、自転車通行マナー呼びかけなどを実施していますが、その活動の中でゾーン 30 の導入に当たり、新たに二子玉川小学校近辺の生活道路の交通安全に関して話し合い、調査が開始されました。調査の結果、歩行者が危険と感じる交通環境の中で、車のみならず、スピードを出す自転車が危険との声が多く寄せられました。このことを受けて、地元の高校と自転車のワークショップを開催されたり、地域ルールの検討の声も上がっているということです。実際に話し合いをされた内容が、いつもこのように地域のポストに入っております。ふたこたまご通信ということで、皆さんが地域の子どもや高齢者が話し合って、どこが怖かったかということを書き出してあります。そして、具体的に地域の課題にみんなで取り組んでいこうという、これは地域の自主的な取り組みであります。地域の課題解決、また、多くの方の意識改革にもつながる大切な活動と感じております。このような活動に関して、区はどのようなお考えでしょうか、お聞かせください。

◎岩淵 交通安全自転車課長 御指摘の地域の自主的な取り組みは非常に重要なことであると考えております。自転車利用につきましては、身近な商店街での買い物、保育園へのお子様の送り迎えなど、さまざまな局面で利用されておりまして、身近な地域における区民の生活と深く結びついております。二子玉川での取り組みは、もともとゾーン 30 の導入に向けましたアンケートの中で自転車の危ない走行が問題として挙げられまして、その後の地域でのワークショップの中で自転車安全利用のための地域のルールとして、例えば玉チャリルールといったようなことをつくるべきとの意見があったとのことで、こういう賛



同を得たことが契機となっておるようです。自転車が特に危ないとされたこの地域のはなみず木通りを対象といたしまして、この通りを通学に利用している世田谷総合高校でのワークショップを開催いたしまして、高校生たちがこのワークショップを通じて自転車の利用について考えたこと、感じたことを地域の皆様に向けて発表、あるいは発信していく予定になっているとございます。このワークショップには区も参加させていただいております、交通安全自転車課のほうも参加しております、活動を支援しつつ、同時に、地域活動でのプログラムづくりについては、私どもも学ぶところが多いと考えております。

◆福田妙美 委員 このように、玉川町会のように地域で交通安全の取り組みをしている地域もあるかと思いますが、ぜひとも安心して歩けるまちづくりのために、区の御支援をいただきたいと思っております。

交通ルールを守るのは、とにかく事故を避けることが大前提ですが、区民の方から聞く多くの声は、ルール違反よりもマナーが悪いとの声が多いです。マナーは相手が不快な気持ちにならないように気遣う行為です。交通ルールは決まった事項がありますが、マナーは人によって認識のずれが生じやすいと考えます。この気づきのヒントが必要かと思っています。区長も、セーフティドライブのためのマナー集ということをおっしゃっていましたが、こうした気づきのヒントとなるマナー集の作成について区はどのようなお考えでしょうか、見解をお聞かせください。

◎岩淵 交通安全自転車課長 区では、世田谷区民自転車利用研修を制定いたしまして、この中で、マナーを守り、優しく自転車に乗るということを掲げております。そこで、想定しているマナーということをございます、例えば、あたりが暗くなったら早目にライトをつけましょうとか、自転車に乗る場合は必ず点検整備を行う、あるいは自転車保険に加入するなど、こういったルールに付随するものと考えております。このようなものの普及、啓発を進めるために、自転車、あるいは自動車、歩行者も含めた、誰もが安全に移動するためのマナー集というものにつつまして考えていきたいと。例えば携帯電話等ながら運転だとかはやめましょうとか、そういう具体的な事例をとって、区民にとってよりわかりやすく、気づきを促すような内容を精査しながら、こういうものの作成に向け検討を進めてまいりたいと考えております。

◆福田妙美 委員 ここまでは予防対策について伺ってきましたが、最後に、万が一の事故に対する自転車保険について伺いたいと思っております。

皆様も記憶に新しいかと思いますが、ことしの夏、自転車事故に対して約九千五百万円の損害賠償を命じた裁判結果は大きな衝撃を与え、直後の自転車保険加入が急増したとのことです。事故を未然に防げることが一番よいことですが、万が一の事故に多額な損害賠



償が請求されたときには、個人での支払いが不可能となります。

区内の自転車を販売しているお店で伺ったんですけれども、自転車を購入したときに皆さんに必ずこのTS保険、自転車の保険の加入の促進もしていただいていますし、そして、一年後に更新に来てくださいねということもつけ加えてお伝えしているらしいんですけれども、やはり更新の時期を忘れていたり、もしくは更新の認識が薄いこともあるのか、保険の更新者は少ないということ現場ではおっしゃってありました。また、秋の交通安全週間に活動されている幾つかのテントを訪問して歩いた際に、この自転車保険についてどれぐらい御存じかということで伺って歩いてみましたら、皆さん、余り知らないの、こういう情報を提供してほしいですという声がたくさんありました。

ことし七月に施行された東京都の自転車安全条例でも、保険加入を自転車利用者の努力義務と位置づけられました。区民調査によりますと、区内の保険加入率は一六・六%、自転車保険の加入については、他会派でもすけれども、我が会派でも何度となく質問していますが、区としてはどのような対応をお考えでしょうか、お聞かせください。

◎岩淵 交通安全自転車課長 歩行者と自転車の事故等、残念ながら自転車が加害者となるケースが増加しております。自転車保険への加入は転ばぬ先のつえとして重要性が増してきております。また、委員御指摘の自転車安全整備士が点検整備をしたマークであるTSマークといったものと連動した点検と整備がセットになりましたTS保険というものもございます。一年間有効であるということもございますが、こういう保険がございます。さらに、損害保険会社によれば、自動車保険の特約として、家族を対象に含む損害保険に加入できる場合が多うございまして、このような簡便な自転車保険の加入方法もあるということございまして。

今後、こういう課題を踏まえて、こうした情報の提供も含め、損保会社あるいは自転車販売店等関係事業者等とも連携しながら、自転車保険の加入促進を進めてまいりたいと考えております。

◆福田妙美 委員 自転車の安全対策は、さまざまな所管との連携が必要かと思っておりますけれども、この世田谷区の自転車憲章の具現化に向けて、ぜひとも頑張っていただきたいと思っております。

ここで済みませんが、板垣副区長に突然ですけれども、ちょっと質問させていただきたいんですけれども、私がこの世田谷区の自転車条例をずっと読んでおりましたら、東京都の自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例というのが制定されて、これも読んでみました。そうしましたら、世田谷区の条例は、主に駐輪とかそういったものへの対策というような部分が強く出ておまして、今回の東京都のほうは、ルールに違反する危険な運転が社会的な問題だということで、交通ルールの習得や点検整備といったものが盛り込まれた内容になってきておりますけれども、今後なんです、世田谷区の自転車条例の見直



しなどというのも視野に入ってくるのでしょうか。

◎板垣 副区長 東京都の条例が制定されたことは存じておりますけれども、中身を対比して詳細に見ているわけではありませんでしたので、今御紹介いただいた件につきまして、詳細を検討しながら、そういうことも視野に入れながら検討させていただきたいと思いません。

◆福田妙美 委員 板垣副区長、どうもありがとうございました。

以上をもちまして、私からの質問を終わります。平塚委員に交代いたします。