

令和4年度 第2回 仙台市自転車の安全な利活用推進協議会 議事録

| | |
|--------|--|
| 日 時 | 令和5年1月17日（火）10時00分～11時40分 |
| 場 所 | 仙台市役所本庁舎2階 第3委員会室 |
| 委 員 | 小川和久会長、山口哲男副会長、岩間文貴委員、大橋純子委員（オンライン参加）、北方真起委員（オンライン参加）、木村和博委員、木村ひろみ委員、武田和子委員、森脇崇委員 ※出席委員9名、欠席委員1名（田中信二委員） |
| オブザーバー | 鈴木美緒オブザーバー（オンライン参加） |
| 仙台市事務局 | 天野市民局長、高橋市民局次長、大村市民局生活安全安心部長、長澤市民局生活安全安心部参事、加藤市民局生活安全安心部自転車交通安全課長、増子市民局生活安全安心部自転車交通安全課推進係長、目黒都市整備局市街地整備部都心まちづくり課主幹 |

【次第】

- 1 開会
- 2 あいさつ
- 3 議事
 - (1) 仙台駅東地区における賑わい・物流・モビリティが共存する道路空間の社会実験について
 - (2) 自転車利用環境向上会議について
 - (3) 自転車利用に関する合同点検の報告について
 - (4) 自転車関連規則・制度等の変更について
- 4 その他
- 5 閉会

【配布資料】

- 資料 1 仙台駅東地区における賑わい・物流・モビリティが共存する道路空間の社会実験について
- 資料 2 自転車利用環境向上会議について
- 資料 3 自転車利用に関する合同点検の報告
- 資料 4 自転車関連規則・制度等の変更について

【会議の概要】

1 開会

事務局により開会、進行。

2 あいさつ

天野市民局長による挨拶。

3 議事

会長による議事進行。

協議会の運営等について

- ・ 会議公開の確認
→ 異議なし。
- ・ 議事録署名委員については木村ひろみ委員に依頼
→ 木村ひろみ委員了承。

(1) 仙台駅東地区における賑わい・物流・モビリティが共存する道路空間の社会実験について

- ・ 目黒都心まちづくり課主幹より資料1を用いて説明。

【質疑、意見等】

- ・ 実験エリアにおける片道幅員2.5メートルの自転車道は相互通行か、または一方通行か。相互通行の場合、2.5メートルは狭く感じるのではないか。歩道が1.1メートルあるため、自転車利用者は歩道の方が通行しやすいと感じる。相互通行では交差点での事故発生リスクが高まり危険である。自転車道の幅員を拡張するなど、自転車道での走行を誘導するのが良い。[鈴木オブザーバー]
→ 相互通行である。実験により相互通行の危険性を改めて感じた。また10月～11月の期間においては、落ち葉や天候による路面状況の悪化に加え、夜間は路面が見えにくく自転車道の利用が敬遠された。こうしたことは、課題と認識して関係課と共有したい。[目黒都心まちづくり課主幹]
→ 実験エリアまでの交通手段は何を想定していたか。類似する社会実験は全国で行われているが、自動車での来場者も多く、駐車場の賃借や整備により対応していると聞く。今回はどのように駐車場を確保したのか。または公共交通機関の利用を想定しており、特段の対応は行わなかったのか。[鈴木オブザーバー]
→ 実験エリアは仙台駅東口付近であり、楽天モバイルパーク宮城の利用者も多いため、公共交通機関の利用を想定していた。実際に来場者は公共交通機関の利用が多かった印象。[目黒都心まちづくり課主幹]

- ・ダテバイクはビジネス利用が多いと聞いている。一方、実験におけるキックボードは体験としての利用が多いと予想するが、実際はどうだったのか。

ダテバイク、キックボード、ロッカー等の利用に際し、仙台 MaaS 等のツールで一元的に利用できるシステムを運用したのか。[木村和博委員]

→キックボードはビジネス等の日常的な利用は少なく、大半が体験を目的としていた。30 分間無料クーポンの配付が影響している可能性もある。また、利用者から料金が高いとの意見もあった。実験を踏まえて、利用条件、料金等を含めた運用方法を事業者が検討していくと予想。

仙台 MaaS 等のツールによる一元的な利用が理想であったが、今回の実験ではスキームの構築・運用には至らなかった。[目黒都心まちづくり課主幹]
- ・キッチンカーの出店を恒常化させる場合、事業の採算性が重要である。出店者の収益状況及び感触はいかがか。[岩間委員]

→仙台駅東地区におけるキッチンカーの出店は令和 2 年度から実施している。当初は仙台市内でキッチンカーを出店できる場所が少なく、希少性があり利益も確保できていた。現在は出店場所の増加、新型コロナウイルス感染症の影響等により全体として収益が減少している様子。仙台駅東地区のみでキッチンカー事業を成立させるのは難しいのではないかと。イベント等の人口流動が増加するタイミングは問題ないが、日常的な運営のみで利益を確保するのはまだ難しい。一方で、仙台駅東地区を拠点として、恒常的に営業するキッチンカー事業者がいることから、当エリアを拠点とした運営にメリットや魅力を感じる事業者もいるのではないかと。[目黒都心まちづくり課主幹]
- ・今回の実験にダテバイクが参画できたことに感謝している。運営側としては滞りなく安定的に運営ができた。宮城野通はポート数が少なく、中心部の一カ所のみであるため、楽天モバイルパーク宮城への移動手段として利用したいとの要望に対応できていない。そこで今回のようにポートを宮城野通に増加できれば望ましいと考えている。一定の間隔でサイクルポートを設置できれば、市民の回遊性が向上するとも考えている。

また、仙台駅東口付近は元々ダテバイクのポートが複数あるエリアであり、利用回数も 1 カ月に 900 回程度と少なくないが、まだ利用者が増加する余地を残していると考えている。今後も実験等の取組みについて引き続き協力したい。[大橋委員]

→ダテバイクは特に夏場の利用者が多かった。実験で設置したダテバイクポート「E-COM Station」では、充電が切れて利用できないダテバイクも多く需要に供給が追いついていなかった。自動充電システムの構築など、運用に検討の余地がある。運用に係る改善点や課題点も関係課と共有していきたい。[目黒都心まちづくり課主幹]

- ・当実験は仙台駅東地区の賑わいを目指しているが、明確ではない印象を受けた。賑わいの方向性・ビジョンはあるのか。複数あるモビリティがどう関連付けられているのか。例えば、サイクルポートの一定間隔の設置により、キッチンカーや沿道施設への回遊促進を想定しているのか。それとも人口流動の拡大により賑わうことを目指しているのか。[小川会長]

→都市整備局では「ウォークアブル推進都市」に仙台市を登録し、街中の回遊促進を重要視している。仙台駅東地区は楽天モバイルパーク宮城、仙台アンパンマンこどもミュージアム&モール、榴岡公園、新寺界限等の様々な施設があるが、自由に移動できる仕組みが構築されていない。拠点・施設における接続の仕組みを構築することで、エリア全体の賑わいが作られていくと考えている。仙台駅東口地区だけではなく、定禅寺通、青葉通、宮城野通等に波及する仕掛け、仕組みづくりにより街全体の賑わいに繋がると考えている。[目黒都心まちづくり課主幹]

- ・各種モビリティの利活用について検討・実験をしているが、歩道に複数のモビリティを混在させる必要はあるのか。自転車及び電動自転車は原則車道を走行するなら定められているのに対して、歩道にポートを設置している。自ら危険な状況を作り、結果的に問題が起きなかったため安全であったと結論付けるのは誤りである。自身が仙台駅東地区を自転車で走行する際、当然車道を走行しているが、スピードが出る下り坂がある。同様に歩道においてもスピードが出るため、当エリアで歩道を走行するのは危険である。

前述の状況下で電動自転車やキックボード等と一緒に電動車椅子まで歩道に入れるのは非常に危険である。

定禅寺通の実験では車道を制約して、バス、自動車、自転車、歩行者の道路を分けており、当実験のように歩道に混在させていない。移動モビリティの走行ルールは、どこでも共通でなければ安全な利活用の推進は難しい。

以上のように当実験が歩道及び自転車の安全利用において、例外となっているがどのように考えているのか。[山口副会長]

→指摘のとおり歩道上に各種モビリティポートが設置されている。通常ダテバイクのポートは民地に設置していることが多いため、民地からそのまま歩道を走行するケースが多いと考えていた。東京等の都市部においても同様な状況であると聞いている。よって、民地へのポート設置により歩道走行を誘導しているとも考えていた。今回はポートを歩道に設置しているが、自転車道に接するように設置し、自転車道での走行を誘導できるか検証した。しかし、結果は指摘のとおり歩道走行が散見された。自転車は車道を走行するのは、仙台駅東地区、青葉通、定禅寺通でも共通である。

街づくり推進において、自転車の取扱いは重要視しており、自転車の自転車道・車道走行をどう誘導していくのか、新しいモビリティにおいてどう対応するのか検

討しなければならない。現状ではソフト面の施策等で誘導する仕組みを検討したいと考えている。

車椅子利用者にとっての安全な通行環境の確保についても、実験から得た結果を踏まえて同様に検討したい。[目黒都心まちづくり課主幹]

→仙台は障害者に配慮した街づくりを推進しているが、自動車が入りやすいように車道と歩道の境目を斜めに削るなど、車椅子利用者にとって通行環境が整備されているとは言い難い。今後も様々なモビリティが登場し、安全利用におけるコントロールの難しさや課題が出てくる。歩道は、自動車や自転車等モビリティ利用者の利便性よりも、歩行者や車椅子の通行が最優先であることを再確認すべきである。

実験に係るパブリックコメントの反応を確認したい。障害のある方を支援する団体にも意見を求めると良い。[山口副会長]

- ・歩行者にとって、自転車、キックボード等の歩道走行は脅威である。特にキックボードの歩道走行を懸念しており、使用方法やルールを遵守してもらいたい。仙台駅東地区の実験については、幅広い市民を対象とした魅力的なイベント開催による賑わいの創出を期待している。[木村ひろみ委員]

→今回の実験は国土交通省道路局の予算を使用する関係上、道路を利用した実験(イベント)となった。道路環境、各種モビリティの走行ルール等については、都市整備局だけでなく、市民局や建設局と連携しながら整備や検討を進める。実験の主催は仙台駅東まちづくり協議会であり、協議会が主体となって賑わいの推進を行っている。今後も協議会と連携して仙台駅東地区の賑わいを検討していきたい。[目黒都心まちづくり課主幹]

(2) 自転車利用環境向上会議について

- ・加藤自転車交通安全課長より資料2を用いて説明。
- ・自転車利用環境向上会議全国委員会幹事を務めている鈴木オブザーバーより、以下を補足説明。

→仙台市が次回会議の開催地となり感謝している。会議は今年で10回目の開催となるが、元々は各自治体の自転車計画の共有を目的として開催された。現在では、公共交通手段、観光、健康増進など自転車を利活用した様々な施策に係る議論をする場となった。また、開催当初は参加者の大半が行政関係者であったが、規模の拡大により、参加者の業種が多岐にわたる会議となっている。具体的には、シェアサイクルや電動キックボード、自転車を活用した観光、健康増進等に係る事業者が参加している。行政、事業者等全国から自転車に関わる人々が集まる場であるため、先ほどの自転車及び各種モビリティを利用したまちづくりなど、仙台市の取組みが広く周知されることを期待している。[鈴木オブザーバ

一]

【質疑、意見等】

・会議が仙台市で開催されるのであれば、仙台市のコンセプトを明確にしなければならない。例えば、適切な対策・対応もなく多様なモビリティの混在を認めるのであれば、誤った方向に進んでしまうのではないかと懸念している。仙台市は目的を明確にして施策を推進して欲しい。[山口副委員長]

→自転車に限らず、自動車やキックボード等の新たなモビリティにおける安全利用、道路空間整備、通行空間の共有が重要なテーマになると考えている。実行委員会と打ち合わせをしながらコンセプトを明確にして、計画を立て準備を進めたい。[加藤自転車交通安全課長]

→当協議会が関わる機会は何かあるか。[小川会長]

→会議は自転車利用環境向上会議全国委員会が開催する。直接的な関わりは想定していないが、仙台市での開催を機会と捉え多くの参加者を期待している。当協議会は様々な団体の代表が所属しているため、周知・広報などの協力を願いたい。

[加藤自転車交通安全課長]

→仙台市は自転車の安全な利活用の推進において、現在に至るまで様々な取り組みを行ってきた。計画の策定、アンケート調査の実施、直近では当協議会での実地調査も実施している。多岐にわたる活動を紹介する場が設けられることを望んでいる。[小川会長]

→開催市としての取り組み、特色については説明する機会があると考えている。いただいた意見を参考に開催関係者と調整し、プログラムを検討していきたい。[加藤自転車交通安全課長]

(3) 自転車利用に関する合同点検の報告について

・加藤自転車交通安全課長より資料3を用いて説明。

・合同点検の案内役を務めた木村ひろみ委員より、以下を補足説明。

→点検日は通常よりも高校生が少なかった。しかし、点検箇所ですべて実際に自転車と歩行者の接触があったと聞いており、自身が交通指導隊やPTAとして立哨している際に、小学生が歩行していても減速しない自転車を目撃している。高校生に自転車の危険性を理解して欲しい。自転車が通行不可の歩道において、歩行者を避けるため蛇行走行している様子を見て危険性を再認識した。[木村ひろみ委員]

【質疑、意見等】

- ・今後も当協議会委員において危険とされる箇所を点検し、危険な理由、対策等について確認・検討を行いたい。例えば、自転車の歩道侵入が危険視される道路であれば、矢羽根型路面表示等で自転車を車道に誘導する対策を講じる。あるいは、通行不可である歩道を走行する自転車にはどう対応するか。個々の状況に応じた対策を講じて、報告の機会を設け、結果を還元し、知識を地域にも共有していく。具体的な状況に応じた対策を講じていかなれば問題や課題は解決しない。状況に応じた対策を蓄積し、知識として共有して、他の地域にも波及させていきたい。[小川会長]

→点検地点での具体的な対策について、ソフト面の対策及び矢羽根型路面表示の設置等の意見があるが、当地点は（仙台市自転車の安全な利活用推進）計画において、矢羽根型路面表示を設置する対象とはなっていないため、まずは啓発による対策が中心になると考える。PTA 協議会副会長である木村ひろみ委員含め地域の方々と交通指導隊と相談しながら、対策について検討させていただく。[加藤自転車交通安全課]

- ・他に懸念点として、交通規制を無視した自動車の走行が見られたが、宮城県警察の森脇委員いかがか。[小川会長]

→違反車両は取締りの強化による対応となるであろう。点検地点である主に宮城野区を所管する東署と連携して、巡回、警戒、通勤・通学時間帯の取締りについて検討し、取り組んでいきたい。通行禁止違反とは異なるが、可搬式の速度取締り機（移動オービス）の設置による注意喚起も考えられる。今後も困りごとがあれば遠慮なく情報提供いただきたい。

仙台市では、自転車ネットワーク路線の設定、あんしん通行路線の整備に取り組んでいる。県警では、自転車事故が多発する路線を自転車指導啓発重点地区・路線に選定して、該当する地区・地域・路線で取締りの強化、広報啓発の推進、道路管理者と連携した通行空間の整備等に取り組んでいる。県内全ての地域において取り組むことができればよいが、自転車事故の約7割は仙台市内で発生しており、郡部と仙台市内では状況や対策が異なる。仙台市内の警察署においては、仙台市で設定・整備している路線と宮城県警察で選定している路線が乖離しないように取り組みを進めたいと考えている。[森脇委員]

→仙台市は、特に取締りについて宮城県警察と連携したらいかがか。[小川会長]

→仙台市と宮城県警察は連携して、安全利用の啓発、街頭キャンペーン等を実施している。自転車の安全利用については、全国的に取締り強化の流れがあるが、順序として啓発の推進が先であると考えている。引き続き宮城県警察と連携し、効果的な啓発を進めていきたい。[加藤自転車交通安全課]

→啓発と取り組みを対策として講じる必要がある。対策を講じた結果、小学校

区がどう変化するのか。解決まで時間を要するが、対策の成果を分析する必要性は高い。[小川会長]

- ・小学校区における課題、問題であれば、学校との連携が効果的である。PTA、学校、仙台市と宮城県警察が連携して、地域の意識を変えることが大切である。矢羽根型路面表示の設定等のハード面の整備よりも、意識を変える工夫が重要。仮に行政や警察の対応により状況が改善されたとしても、仙台市内の小学校全てに対して、個々に行政や警察が対応するのは受け皿として無理がある。まずは全ての小学校区で行えるような取組みとなる意識啓発の方が優先である。小学校区であれば、当事者である小学校が中心となって対応する方が改善が進むと考える。また、子供を乗せた電動自転車が歩道を走行している姿をよく見かけるが、子供を乗せていないときでも歩道を走行している姿も散見される。子供を乗せていない場合は違反であることを理解・認識できていない。以上のことから、まずは法律やルールの浸透を推進するべきであると考えている。[山口副会長]
- 新田小学校区では毎朝子供たちを見守る旗当番活動を実施しており、今後も継続する予定である。PTAと学校で相談しながら対策等を検討したい。[木村ひろみ委員]

(4) 自転車関連規則・制度等の変更について

- ・加藤自転車交通安全課長より資料4を用いて説明。

【質疑、意見等】

- ・自転車保険に加入はしているものの、詳細は理解していない方が多い。今後の交通安全教室等においては、自転車保険についても説明を行いたい。昨年、子供を対象とした交通安全教室を予定していたが、新型コロナウイルス感染症の影響により中止となった。今後は自転車の安全利用、法律・ルール、自転車保険など幅広く周知を徹底していく。高齢者に対しても、老人会等の場を利用して周知したい。[武田和子委員]
- ・ヘルメットの着用が全年齢を対象として努力義務化されるため、子供に限らず大人を含めた全年齢に啓発や改善を促すよう努めなければならない。[鈴木オブザーバー]
- ・自転車安全五則の変更についてよく理解いただきたい。「交差点では信号と一時停止を守って安全確認」、「夜間はライトを点灯」との文言は当たり前ではあるが、自転車安全五則に記載しなければならないほど遵守されていない。「飲酒運転は禁止」は罰金100万円以下の罪である。以上は以前から定められていたが、「ヘルメ

ットを着用」は新たに定められた。

以前から当協議会ではヘルメットの着用について議論がされていた。ヘルメットを着用しない理由は様々であるが、例えば女性の場合、髪形がつぶれてしまうという理由が多い。髪形がつぶれても怪我をするよりは良いとして、ヘルメット着用努力義務化の全面的な推進が行われることとなったと考えられる。

宮城県自転車軽自動車商業協同組合（以下、自転車組合）では、宮城県内の自転車販売店において、ヘルメットを最低1個は常備させようと呼びかけを進めている。自転車利用者にヘルメットの着用は当たり前であると意識づけるため、自転車販売店では見本を閲覧でき、説明も受けられる環境を整備したい。全店舗を対象としているため費用は大きくかかるが、重要な取組みと捉え調整を進めている。[山口副会長]

- ・ 自転車活用推進法において自転車点検整備の推進が定められたが、保険会社が取り扱う保険は事故時の金銭的負担の軽減であり、点検整備を進めるものではなかった。点検整備及び保険加入がなされている安全・安心な自転車の利用を促進するためTSマークが発足した。

TSマークは自転車に保険が付帯しているため、誰が自転車を利用しても安心である。しかし、保険の対象を重度の傷害のみとしていたため、加害者及び被害者両者の補償が不十分であり、全ての傷害を対象として欲しいと強く要望してきた。その結果、全ての傷害を保険の対象とする緑色のTSマークが新たに誕生した。

3色のTSマークが現存しているが、青色はTSマーク発足時から運用されたものであり、現在では99.9%が赤色または緑色に移行している。県内の自転車組合に加盟する自転車店は全て緑色に移行している。一部の量販店でも緑色に統一したとの報告もあった。組合非加盟の店舗では、多店舗展開につき運用を統一できない、料金の問題により移行できていないなどの事情を聞く。県内のTSマークは9割以上が自転車組合加盟店から発行されており、また自転車組合加盟店は全て防犯登録を行っているため、自転車組合に自転車に係る情報は集約されている。

TSマークの混在による錯誤を防ぐため、緑色マークへの移行を推進している。TSマークの色は県の意向を基に進めており、宮城県は緑色に統一する意向が強い。未だに全店舗赤色の県もある。現在は赤色から緑色への移行期であり、各色が混在していることを理解と認識していただきたい。[山口副会長]

4 その他

特段の質疑、意見はなし。

5 閉会

以上