

第4回 仙台市自転車の安全な利活用推進計画策定委員会 議事録

日 時	令和3年2月8日（月）10時00分～12時00分
場 所	T K P ガーデンシティ仙台勾当台 ホール1
委 員	小川和久会長、山口哲男副会長、荒谷義成委員、北方真起委員（WEB 参加）、木村和博委員、武田和子委員、武田有紀委員（WEB 参加）、西舘禎委員、本郷敏章委員、渡邊なおみ委員 ※出席委員10名、欠席委員0名
オブザーバー	鈴木美緒オブザーバー（欠席）
仙 台 市	坂野都市整備局総合交通政策部交通政策課長、河西建設局道路部道路計画課長、上野建設局道路部道路管理課長、西崎教育局総務企画部健康教育課長、村上交通局自動車部参事兼業務課長
（事務局）	佐藤市民局長、伊藤市民局次長、加藤市民局生活安全安心部参事、日下市民局生活安全安心部長、黒川市民局生活安全安心部自転車交通安全課長、小山市民局生活安全安心部自転車交通安全課推進係長

【次第】

- 1 開会
- 2 議事
 - （1）第3回委員会におけるご意見と本市の考え方について
 - （2）市民意見募集（パブリックコメント）の実施結果について
 - （3）仙台市自転車の安全な利活用推進計画（最終案）について
- 3 その他
- 4 閉会

【配布資料】

- 資料1 第3回委員会におけるご意見と本市の考え方
資料2 市民意見募集（パブリックコメント）の実施結果
資料3 仙台市自転車の安全な利活用推進計画（最終案）

【会議の概要】

● 開会

事務局による進行。

● 議事

会長による議事進行。

- ・会議公開の確認→異議なし
- ・議事録署名委員については武田（和）委員に依頼→武田（和）委員了承

- (1) 第3回委員会におけるご意見と本市の考え方について
- (2) 市民意見募集（パブリックコメント）の実施結果について
- (3) 仙台市自転車の安全な利活用推進計画の最終案について

黒川自転車交通安全課長より資料1～3を用いてまとめて説明

【質疑、意見等】

- ・パブリックコメントで意見が出た通り、秋保地区では民間事業者等が頑張っており、取り組みをしている。計画のなかで、サイクルツーリズムについて、自転車で街の中心部から出発し、郊外に出かけていくような、広がりのある取り組みができればこの街の魅力が上がっていくのではないかと。[山口副会長]

→大切な視点と考えるので、表現を検討したい。[黒川自転車交通安全課長]

- ・西部地区や沿岸部まで自転車で乗っていくには距離があり、いきなり広域のネットワークを整備することはすぐには難しいだろうが、例えば他の交通機関と自転車をうまく連動させることで、自転車に乗る楽しみ・利用度を高めていくことが可能になると思う。民間事業者が参入することを考えると、持ち出しだけでは続かないので、サイクルツーリズムが発展することによって、誰がどのくらいの利益を得るのかというデータを収集・共有するなど、経済性の観点も必要ではないかと。MaaSによって各事業を回していくことも支援の在り方の一つかと思う。[小川会長]

→サイクルツーリズムの活性化に取り組んでいる事業者や仙台観光国際協会、庁内の関係部局との連携を深め取り組んでまいりたい。[日下生活安全安心部長]

- ・サイクルツーリズムに関しては、道路をどう整備するかといったことや、自転車の輸送手段、観光している間の自転車の保管場所といった課題がある。仙台市の他の計画でも検討が進んでいるが、自転車に関しては本計画が主体的なものになると思う。観光の後に自転車を利用できるよう駅や空港に保管場所を設けるとか、バス・タクシー事業者に自転車を運べるような体制をとってもらうなど、市民や事業者など色々な方からご協力をいただき、市全体でサイクルツーリズムを進めていくという前向きな記載ができれば、計画推進の大きな力になるのではないかと。[本郷委員]

- ・仙台では彫刻のある街づくりを進めてきた経緯があるなど、市内に教育・文化的な観光資源がとても多い。自転車という道具を使って、それらを上手に繋げていく取り組みを行いたい。その際は関係団体や交通事業者、行政と連携しながら提案をしたいと思っており、それができる街が仙台だと考えている。色々な意味でのサイクルツーリズムがあることを計画のどこかに掲げていただくと、パートナーになってくれる方が

「自分の出番かな」と思い協力してくれるのではないかな。[山口副会長]

→いただいた意見を踏まえ、第4章 基本目標・方針と推進施策の項目におけるサイクルツーリズムに関する書きぶりを検討したい。[日下生活安全安心部長]

- ・公共交通機関で目的地まで行き、地域で観光をしながらサイクリングをするという取り組みは素晴らしいことだと思う。現状、自転車を輪行袋に入れて路線バスに持ち込むことはできるのだが、出勤時間帯等は持ち込みが厳しい状況もある。全国で何例か自転車専用のサイクルバスのような取り組みがあるものの、なかなか需要が見込めない。地域のバス事業者は大変疲弊している状況なので、まずは国や地方自治体からの支援を受けて社会実験等の取り組みから始めていけばよいと思う。サイクルツーリズムが盛り上がり、たくさんの人に自転車と公共交通機関を使っていただける Win-Win の関係となることが望ましい。[木村委員]

- ・実験を通して自転車と公共交通の連動によってどのようなコストがかかり、どのような効果が生まれたのかといったデータを収集し、Ma a Sなどの取り組みにつなげていければよい。[小川会長]

- ・サイクルツーリズムにおいては、目的地までどうやって乗り継いでいくか、料金がいくらか、自転車をどのようにして持ち込むのか等、市民や観光客へ事前に情報提供できる仕組みを整えることが重要である。地域によってはサイクルトレイン等の取り組みが行われているところもあるが、Ma a Sを活用してそういった情報発信を行うことができる。シェアサイクル協会としても、そういう取り組みを積極的に発信していきたい。[武田（有）委員]

- ・どの地域でも共通する点だが、シェアサイクル等の取り組みに関する広報に力を入れていただきたい。観光客が駅に降り立った時に、電車・バス・タクシーと同じようにポートの案内表示等があれば、シェアサイクルがあることを認知してもらえる。仙台市は財産としてよいものを持っているので、今後、インバウンドの方達が来訪することも見越し浸透を図っていただきたい。また、ヨーロッパでは、このコロナ禍において自転車を課題解決に活用する観点から、自転車通行空間の整備に力を入れている。日本においても、自転車通行空間の整備に関し、予算の優先順位を上げて取り組んでいくべきである。[北方委員]

→シェアサイクルの案内等の広報は、他の事業者の方々との調整をしつつ進めなければならないと考えている。自転車通行空間整備については、今回の計画で盛り込んだとおり、車道上の整備を着実に進めていきたい。[黒川自転車交通安全課長]

- ・自転車の通行空間をどう確保するかというのは、短期的には難しいかもしれないが、長期的にこういう形で進んでいくということを示すことで、整備等を進めやすくなるのではないと思う。また、ヘルメットの着用や、自転車の通行位置についてのルール認知は大きな課題だと考えられるがいかがか。[小川会長]

- ・自転車通行可能な歩道と、そうでない歩道があるということが浸透してない。また、自転車が通行可能な歩道でも、並進禁止とか、通るときは徐行しなければいけないというルールが正しく伝わっていない。小学校ではしっかり教育が行われていると思うが、高校生から大人になりかけのところで改めてルールを学ぶ機会が必要である。

[山口副会長]

- ・交通安全教育に関し、施策の名称を地域に貢献する実践的な教育を実施するという文言に修正していただいたので、それを掘り下げて具体化していくことが大事だと思う。高校生が主体的に参加できる活動やイベント等の企画、模範的な自転車利用を行う高校を表彰するなど、高校生にとってもプラスになる形で評価するということも考えられる。[小川会長]

- ・健康やエコ、エネルギーの観点から、中学校や高校の学校行事等で、自転車のペダルを漕いで発電してスミージーを作らせたり、自分の持久力と体力の限界にチャレンジさせるなど、規範を教えるだけではなく楽しみながら自転車のルール等を学ぶ機会があれば、当事者の意識が変わっていくのではないか。また、幼稚園の送迎では自転車が使われているので、講師の方に幼稚園に来ていただいて、園児の保護者向けに自転車の乗り方や交通ルールを教えてもらえれば、保護者の繋がりの中で学びが得られるのではないか。[渡邊委員]

- ・皆が安全に自転車を楽しむためには、「通行空間の整備」、「自転車の安全教育と広報」、「取り締まりの強化」の3つの柱が重要だと考えている。その中でも教育に関しては、中高生や高齢者になってからいきなり教育をするのではなく、小さいときから年齢に応じた教育を行う必要がある。また、能動的に参加することで、聞いて終わりではなく行動変容につながるような教育を行う必要がある。[北方委員]

- ・私たちはこれまで「交通安全は茶の間から」という意識で交通安全活動を続けてきた。計画にも記載の通り、家庭の中で保護者が子供に対して安全教育を続けることが必要である。1つの例として、信号機のない横断歩道で自動車が停止する割合に関する報道について述べる。停止率が一番高かった長野県では、県民が小さいときから家庭の中で交通ルールの教育を行っているのだという。宮城県は残念ながら最下位であ

ったが、家庭の中で話し合いをしていけば、結果は変わってくるのではないか。[武田（和）委員]

- ・ 前回の委員会でご提案いただいた、自動車の運転免許更新時に自転車のルール of 講習を併せて実施する件について、警察内部で検討し、短い時間ではあるものの実施に繋がっている。また、自転車利用者を含めた道路を利用する全ての方の、ルール・マナーの向上が非常に重要だと認識しており、2月を交通安全に関するルール・マナーの強化月間と位置付けて取り組んでいる。幼児の保護者向けの安全教育については、消費者庁が発表した子乗せ自転車の事故に関するパンフレットを作成し、幼稚園や保育所等で活用いただいている。自転車利用者に対する取り締まりについては「指導警告」を実施している。昨年はコロナ禍の中で安全教育がなかなか実施できないこともあったか、指導警告件数は増えてしまっている。特に、高校生や社会人の方に対する指導警告件数が増えたことから、それらの方への安全教育を重点的に取り組む必要性を認識している。また、宮城県で信号機のない横断歩道で停止する車両の割合が低いことについて、毎月10日を十〇日（とまるひ）と位置付けて、市や関係機関と連携してキャンペーンを行う等の対策を行うようにしている。[西舘委員]
- ・ マナーアップという抽象的な表現にとどまらず、具体的な目標数値に基づき、市民やドライバーに何を求めていくのかを具現化することが重要である。[小川会長]
- ・ 仙台市のひとにやさしいまちづくり条例に基づく施策の中で、自転車の路上放置が目 of 不自由な方や身体障害のある方の迷惑になっていることなどを啓発する資料がある。その資料を自転車販売業者に配布し、販売時に働きかけを行うよう依頼したのだが、自転車が街の中でどんな風に役に立ち、また、邪魔になっているか、自転車を利用する人自身に考えてもらう機会を設けなければいけないということを認識した。日本交通管理技術協会という団体の取り組みで交通安全モデル校を募集するというのがあり、宮城県工業高校のほか、市内の私立高校も手を挙げて登録されたことがある。このように、市立高校や県立高校も含めて、しっかりアピールする機会はいくつかあると思っている。[山口副会長]
- ・ 教育に関しては、今私たちが何を課題として抱えているのかということを、高校生も含めてしっかりと示したうえで、できていることとできていないことが何なのか、何に取り組む、具体的に何を目標に定めるのかといったことの共有が必要ではないか。また、幼児のうちから学びの土台を作っていく事が重要だが、子どもがいつも見ている大人の姿が変わらないと、幼児教育の根本は変わらない。大人と一緒に学び、子供に手本を示せるようにする取り組みを、幼児教育とうまく連動させていくことが、交通安全教育を具体化させる手立てになるのではないかと考える。[小川会長]

- ・今回のパブリックコメントでは、20の個人・団体から38件もの意見が寄せられたということで、思っていた以上に市民の関心が高かったのだと感じている。パブリックコメントや本委員会では安全に関する意見が多く挙げられており、本計画は交通安全を基本に成り立つものだと考えられる。自転車利用者はもとより、道路を利用する全ての方がお互いを思いやる心の醸成が重要である。かつ、幼少期からの教育や、今回修正が加えられた、地域の交通安全を考える実践的な教育の実施が大切である。また、目標となる具体的な数値が盛り込まれたことにより、取り組みに対する意識の向上が図られるのではないかと。計画決定後に、市民の皆様に対する広報周知をしっかりと行い、計画が浸透するように取り組んでいただきたい。[木村委員]
- ・目標を明確に示すことが、皆で目標を共有し協力して取り組みを進めていくような雰囲気作りにつながる。目標値のうち、ルールに対する理解度・遵守率や保険加入率については、ある程度高まってきている中でどうやってもう一段階引き上げていくかという根拠があり、目標の達成可能感があるのだが、ヘルメット着用率についてはどうか。毎年4ポイント程度向上させていき、先進地域と同水準の30%を目指すということだが、目標として掲げるには30%は低い数値ではないか。市民は「この程度でいいのか」、「自分は頑張らなくてもいいかな」と受け止め、コミットメント意識が低くなるのではないかと心配している。かといってヘルメット着用率100%という理想を掲げていても実現が困難であるので、他の委員の意見を伺いたい。[小川会長]
- ・経営戦略に例えて申し上げると、自社製品が市場の3割のシェアを占めていれば、ほとんど寡占状態と言っても良いと言われている。同様に、街の人の3割がヘルメットを被っていれば、被らない方が恥ずかしくなるくらいに見えるのではないかと。私は実際の着用率は30%でも良いと思っている。しかし、目標を数字で3割と表すと少ないように感じてしまうので、ヘルメットの着用率とは書かずに、自転車を持っている人のヘルメット保有率100%を掲げて、ヘルメット購入への補助等を通してヘルメットを買いやすくする動機付け等を行ってはいかがか。[山口副会長]
- ・自転車事故による死傷者のヘルメット着用率は、令和2年の実績を見てもかなり低調である。現場サイドから申し上げますと、着用率を具体的な数値で示すというのはなかなか難しい実感はある。先ほどの提案のように、ヘルメット保有率の目標値を設定することで着用率の向上につなげていくという方向性もあると感じる。[西舘委員]
- ・やはり最終目標は100%とし、そこに向けたロードマップが必要ではないか。そうでなければ、5年後に30%を達成しようがしまいが、適切な評価を行うことができない。どうしても30%を出すのであれば、100%へ向けてのロードマップを検討し、そのプロセスの中で30%という目標値を設定するのだという風な書きぶりにしたらどう

かと考えている。[小川会長]

→ヘルメット着用率が4ポイント／年度向上したのは、条例施行時に広報・周知の取り組みを多く実施しての実績であり、それを継続させていくことは正直申し上げてかなり厳しいと考えている。今後も様々な取り組みを実施し、向上を維持することで、何とか30%の達成を目指すと考えた経過をご理解いただければと思う。計画の目標値として設定するには、実際どれだけの方がヘルメットを被っているかというアウトカムの指標を挙げざるを得ないと考えているが、ご提案いただいたヘルメット保有率については、ヘルメットの普及状況を把握するものとして興味深いデータであると感じた。[日下生活安全安心部長]

- ・以前の委員会で調査結果が示されたように、女性の方がヘルメット着用率が低い状況がみられているので、男女問わず被りやすいヘルメットの開発を促す依頼等を、仙台市からヘルメットメーカーに投げかけることも必要であると考え。[山口副会長]

→髪型を気にする方などがヘルメットを被りにくい実態があるということを懸念している。ヘルメットメーカーへの働きかけについてどのように行うべきか、実効性がどの程度あるかはわかりかねるが、メーカーの努力は必要と思われるので、方策を検討したい。[日下生活安全安心部長]

- ・仙台市PTA協議会では毎年11月にPTAフェスティバルというイベントを開催している。例年3万人程度の来場があるのだが、今年度はWEBでの開催となった。来年度は実地での開催を希望しているが、飲食ブースの出展が減り、スペースが空くかもしれないと思っているので、自転車の交通安全に関するブースを出展していただくのはどうだろうか。小学生・中学生くらいまでは来場してくれるイベントなので、PTAの保護者達と一緒に取り組むことができればよいと個人的に思っている。[渡邊委員]

→PTAフェスティバルについては、現在も自転車交通安全課で交通安全に関するブース出展を行っているが、内容を拡充し、自転車の交通安全についての展示を行えるのであれば、検討したい。[黒川自転車交通安全課長]

- ・イベントに関しては、毎年5月は自転車月間と定められており、日本中で自転車をテーマにした取り組みが行われている。5月にイベントを開催し、市内小中学校から子供を連れてきてもらうことが可能であれば、5月と11月のPTAフェスティバルで半年ずつ学ぶ機会を設けられ、互いの協力で効果的な取り組みが行えるのではないかと考えていた。[山口副会長]

- ・ 自転車事故件数の目標値について、令和2年の429件に対し目標値が400件では大きな変化がないように感じられる。現状に対し半減までは無理としても、マイナス100件程度の設定をしなければ、達成可能かどうかは別として、訴えかける力が湧いてこないのではないかと。目標達成のための具体的な動きにつながるような数字の示し方をした方が良いと思った。[山口副会長]

→令和2年については、報道にもあるように、新型コロナウイルス感染症対策で外出自粛があったことなども影響し、事故件数が大きく減少している可能性もあるのではないかと考えている。目標値の設定については、これまでの事故件数減少の平均的な割合から考え、目標値として400件程度が妥当であると考えた事情がある。

[黒川自転車交通安全課長]

- ・ 令和2年は事故件数の急激な減少があったことは承知している。他の指標と比べて、事故件数は行政の取り組みだけで確実に減らせるものではないが、令和2年までの数字を出したうえで目標を示すのであれば、「ここまで抑えよう」という意思表示という意味で数字を掲げて構わないのではないかと。[山口副会長]

- ・ 警察では自転車事故件数に関し個別の目標は設定していないが、交通事故における死者数や死傷者数を目標に掲げて取り組みを推進することとしている。[西館委員]

- ・ 通常、目標値を立てるとなると、目標達成のための施策と連動した数値を設定し、達成状況を評価することになる。事故防止に関する施策としては交通安全教育があるが、それだけでもないので、具体的な数値を示すことの難しさがあると思う。本計画では、自転車活用推進と交通安全の両方を達成していかなければならないので、何らかの目標は掲げる必要があると考えられる。[小川会長]

→目標値の設定については、あまりにも高すぎる目標を掲げることは難しいと考えている。事務局にてこれまでの経過や減少の傾向を考え設定したものなので、見直しは難しいと思うが、ご指摘の通り、計画期間5年間で達成すべき目標の見せ方としては少ない感じがするということを考慮して、表し方を考えたい。[日下生活安全安心部長]

- ・ 来年度からは国の自転車利活用推進計画も次期計画に移行する。仙台市の当該計画についても、重要な項目については共有しつつ、中間段階でのフォローアップも含めて連携を進めていきたい。[荒谷委員]

● 閉会

佐藤市民局長より閉会の挨拶を行った。