

「杜の都の自転車プラン（仙台市自転車利用環境総合計画）（案）」  
 に対するご意見と本市の考え方

**（１）協働による安全に自転車を利用する意識づくりに関する意見等（６件）**

番号	ご意見（要旨）	本市の考え方
1	<p>自転車走行空間の整備をしても、適正な利用がされていないのが実情である。</p> <p>一部の自転車先進国や他都市では、自動車との共存や自転車に関する法令遵守の精神が育成できている。こうした背景には公道を利用した自転車レースを実施するなど、自転車への認知度を向上させていることにあると考える。</p> <p>自転車の魅力を高めるため、仙台ハーフマラソンなど既存のイベントと併せた自転車レースなどを開催してはどうか。</p>	<p>自転車利用のルール遵守・マナー向上に向けては、地域の住民、学校、警察、行政などが連携により、協働で啓発や教育活動を進めてまいりたいと考えております。</p> <p>また、コミュニティサイクルの導入など自転車の楽しさを感じられる取組みも進め、自転車への関心も高めてまいりたいと考えております。</p>
2	<p>自転車安全指導員が、自転車のマナーアップにつながっているのか疑問である。国土交通省・警察庁作成の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」において、交差点の横断歩道横に設置されている自転車通行帯は、左折時の巻き込み事故を誘発するため廃止していくとしているが、廃止されるべき通行帯に自転車安全指導員により誘導されるケースが見られる。このような人員の動員は無駄である。</p>	<p>横断歩道横に設置されている自転車通行帯とは、自転車横断帯のことを指していることと推察します。</p> <p>自転車横断帯については、一律廃止するものではなく、横断帯の設置がある場合は、歩行者、自転車の分離のため当該横断帯へ誘導し、自転車、歩行者双方の安全確保を図ることとされています。</p> <p>自転車安全利用指導員は、緊急雇用創出事業として行われている活動です。仙台市内での自転車利用指導員の活動に関しては多くの方々から感謝や励ましの声をいただいております。</p> <p>また、平成 24 年度中の自転車交通事故発生総件数も大幅に減少しております。今後とも交通実態にあった安全な誘導等が行われるよう指導してまいります。</p>
3	<p>自転車専用レーンにおいて、逆走（右側を走行）している自転車が多いため、自転車安全指導員により注意喚起をしてほしい。</p>	<p>仙台市、警察、自転車安全利用指導員が連携して注意喚起の広報活動を実施してまいります。</p>
4	<p>自転車歩行者道において、歩行者と自転車の区分けがされていても、歩行者と自転車が入り混じる危険な空間となっている。</p> <p>自転車は車道左側を走行するという原</p>	<p>本プラン（案）では、安全性の課題から自転車の走行空間を車道のみに限定しておりませんが、自転車は車両であるという原則を踏まえ、地域の住民や学校などと、自転車利</p>

	<p>則を踏まえ、歩道上をやむを得ず通行する場合には押し歩きをする、という方向へ市民の意識を高めていくようなキャンペーンをお願いします。</p>	<p>用者のルール遵守・マナー向上に向けた啓発活動などを行い、安全・安心な自転車利用環境づくりを進めていくこととしております。</p>
5	<p>5歳で身につけた習慣は大人になっても抜けないことから、小学校に入る前から自転車の交通ルールの教育を家庭で行うようにしてほしい。また、子供は大人の真似をするので、大人も正しいルールを身に付けるようにしてほしい。</p>	<p>自転車の交通ルールの理解を深めるためには、生涯にわたる学習を促し、ルールを市民一人ひとりが認識することが重要であると考えております。</p> <p>そのため、子供から大人まで全ての自転車利用者に対して、地域の住民、学校、行政などと協働により、自転車の交通ルールの周知・徹底を図るとともに、ルール遵守の意識づくりを進めていくこととしております。</p>
6	<p>法律を変えて違反者から罰金を取るようにしてほしい。</p>	<p>そのための取り組みを進めていくこととしております。</p>

(2) 安全・安心な道路空間の形成に関する意見等 (2件)

番号	意見の概要	本市の考え方
7	<p>自転車は法令上原則車道走行であるが、自転車通行可の歩道が多数あり、道路交通法など学ぶ機会のない自転車利用者が「自転車は歩行者と同じ」と思うのは無理のないことであり、現状のまま自転車利用者が増加すれば事故が増えるのは明らかである。</p> <p>歩道の自転車通行帯をなくし、車道に走行空間を整備する必要がある。</p> <p>車道に走行空間を整備する余裕がない道路は、自動車の車線数を減らすか、自動車の制限速度を低くし車道を走行させる。歩行者の少ない道路は、歩道をなくし路側帯を広げ自転車と歩行者が共に通れるようにする。</p>	<p>本市都心部では、自動車・自転車・歩行者全ての通行量が多く、本来自転車が走行すべき車道の左側には、バス停、タクシーのりば、荷さばきトラックの駐車などがあり、現状での車道走行は安全確保上の課題があります。</p> <p>自転車走行環境整備にあたっては、新規に道路を整備する場合や大規模な道路改良を行う場合には自転車道や自転車レーンの整備を検討することとしており、整備が困難な既存の道路においても、自動車交通量が少ない路線等においては路肩のカラー化などにより、自転車の車道走行を促してまいります。</p> <p>自動車交通量が多く広幅員の歩道を有する路線等につきましては、歩道内での歩行者・自転車の分離を行い、あわせてルール遵守、マナー向上の取組みを行うことにより安全性を確保していくこととしております。</p>
8	<p>中心市街地における歩行者と自転車の錯綜の問題などについては、道路使用割合を見直し、自動車の車線を自転車専用レーン化すべきである。</p> <p>中心市街地の円滑な交通を考える上では、自家用車、歩行者、バス、自転車でどのように道路を分担するか再考する時期にきている。</p>	

(3) 路上放置の削減と利便性の高い駐輪空間の創出に関する意見等 (2件)

番号	意見の概要	本市の考え方
9	<p>元鍛冶丁公園駐輪場の稼働率を上げるため、駐輪可能な自転車車種の拡大などの方策をとってほしい。</p>	<p>入庫可能な車種に制限が多い事は利用率低迷の一要因と考えており、現在、機械改良の検討を行っております。</p>
10	<p>大阪市では、市が管理する歩道上のスペースを民間業者に無償貸与し、民間業者が駐輪場を設置し、その売り上げに応じた納付金を受け取ることで年間1億円の収入を得たという事例がある。仙台市においても有効に活用できそうなスペースが多く見られるため、検討してほしい。</p>	<p>路上駐輪場整備につきましては、都心部を中心に歩行者の安全性や道路機能の確保及び良好な都市景観の確保等を考慮し、整備を進める方針としております。ご提案の大阪市の事例につきましては、現在のところ導入予定はありませんが、今後他都市の状況等を鑑み検討してまいりたいと考えております。</p>

(4) その他意見等 (3件)

番号	意見の概要	本市の考え方
11	<p>入居者の転居によりマンション等では放置自転車の処分が多く生じている。</p> <p>これらの対策として、年4,000円～5,000円(1台あたり)の自転車税を市独自に復活すべきである。事務コストも生じるが、処分費用と比べて経済的である。</p>	<p>マンション等の民地内の放置自転車につきましては、その建築物の管理者に対応していただくこととしております。</p> <p>そのため、民地内における自転車処分を想定した自転車税の課税は現在のところ考えておりません。</p> <p>なお、自転車等放置禁止・規制区域の道路等において放置自転車を撤去した場合は、原因者から撤去・保管の費用負担をしていただいております。</p>
12	<p>他都市では、子育てサポートの一環として幼児二人乗用自転車の購入金額の1/3を補助しているため、仙台市においても検討してほしい。</p>	<p>自転車の購入費用助成制度導入の予定はありませんが、待機児童対策や虐待等支援を要する子どもへの対応、児童館整備など、広く子どもと子育て家庭への支援の充実に努めてまいります。</p>
13	<p>他都市では、企業に対して有料で市が電動自転車を貸し出している自治体もある。こうした都心部の移動を自動車から自転車にシフトさせるような取り組みを行えば中心市街地の渋滞緩和にもつながるのではないかと。</p>	<p>今年3月16日より、Co2削減や中心市街地の活性化などを目的とし、都心部において電動アシスト付自転車によるコミュニティサイクルを導入したところです。</p> <p>今後は、このような新たな取り組みを企業に対して周知することにより、自動車からの転換を促したいと考えております。</p>