

仙台市自転車の安全な利活用推進計画（中間案）  
に関する意見の内容及び意見に対する本市の考え方

No.	掲載 ページ	意見（要旨）	本市の考え方
第2章 自転車を取り巻く状況に関する意見（1件）			
1	7	<p>全体として 自転車の持つ特性がよくとらえられており、それを基にした現状認識、課題の抽出、今後の方向性がしっかりと形作られていると思う。</p> <p>感染症対策ではないが、(4)として 感染拡大に伴い自転車を使った食事宅配業者が台頭しており課題を追加する必要がある。歩道を猛スピードで走ったり、車道に出て急な方向転換を行ったり、ルール無視、マナー違反が目立つ現状がある。</p> <p>う自転車を使った食事宅配業者の台頭に関連して、対策として施策一覧にも項目を追加する必要あり。</p>	<p>第1章1 計画策定の背景と目的で記載しているとおり、コロナ禍においては、外出時の感染リスク回避の観点から自転車による移動や配達の増加がみられている状況があると考えております。このような状況も踏まえ、全ての自転車利用者に対して、安全な自転車利用の周知・徹底に取り組みます。また、具体的施策については、施策3において「⑤企業等における交通安全教育の支援」を掲げており、個人事業主も含めた企業等における交通安全教育の支援に取り組んでまいります。</p>
第3章 自転車関連施策の取り組み状況と課題に関する意見（2件）			
2	14	<p>小学校からではなく幼稚園で年1～2回交通安全教室を開いているところがあるようです(その地域では、教えるのは交通指導隊の女性隊員が中心となってやるそうです)。これからは幼稚園から教えることが大切なような気がします。</p>	<p>ご意見のとおり、年代に応じた交通安全教育を実施することは大切なことと考えております。本計画では、施策1に基づき、幼児・児童向け交通安全教室の実施に取り組んでまいります。</p>
3	26	<p>PDCA による計画のフォローアップを掲げているが現時点でのAKIU NINJYA RIDE及びSENDAI SATOYAMA RIDEの評価がなされていない。と思慮いたします。</p>	<p>現行計画では、サイクルツーリズムの取り組みについて評価指標を設定していないため、実績評価の対象ではありませんが、いただいたご意見を踏まえ、「第3章 自転車関連施策の取り組み状況と課題」「1 施策の取り組み状況」の「(4)自転車の楽しさを感じられる環境づくり」における「3観光資源を自転車で回遊できる環境の創出」の記載内容を修正します。</p>

No.	掲載 ページ	意見（要旨）	本市の考え方
（第4章 基本目標・方針と推進施策）			
基本方針1 自転車安全利用意識のさらなる向上に関する意見（21件）			
4	34～36	自転車安全利用の交通教室の徹底！！	施策1から3に基づき、幼少期、中学・高校等の年代に応じた交通安全教育に取り組んでまいります。
5	34～36	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今の大人は学習が難しい。学生のうちに徹底を</li> <li>・小学校での自転車教室の強化要請。特にヘルメットの重要性と保険について、実際に走行し指導（乗れない乗らない子も全員）（小学低学年は転びやすい）</li> <li>・幼稚園・保育園での早期指導（親子向け）</li> </ul>	
6	34～40	<p>ルールの遵守度 50～60%はそこまで高くないと考える。ルールを理解していても行動が伴っていない自転車利用者をもっと多いと考える。特に朝の通勤・通学時間帯に顕著に現れる。交通安全教育の場は子どもや高齢者へはもちろんだが、社会人に対しても多く必要と考える。</p>	自転車の交通ルールを理解し、遵守することができるよう施策1から3に基づき、年代に応じた交通安全教育に取り組んでまいります。
7	34～40	<p>仙台市の自転車ルール理解度、遵守度について、8割近く交通ルールの理解度があっても遵守度は5割強での推移と言うことは、見方によれば2人に1人はルールを守らないか、交通ルールを守らなければいけない場面でも2回に1回はルール違反をしているとみなすべき問題ではないでしょうか。これら殆どは罰則や取り締まりの対象とはならない為の行為と思われる。理解度が年々上がっていることは非常に疑わしく思います。（自転車ルール理解度8割を超える数字ですが、本当にそれだけの人が理解しているとは思われない、交通安全に係る者としても疑わしく思うし、自転車のルール程ややっこしく複雑なものはない）</p>	自転車のルールを理解（認知）していながら、遵守をしていないとの回答が一定程度見られることから、施策1から5に基づき、交通ルールに関する知識の習得だけではなく、ルール遵守の大切さを啓発するなどにより、交通安全意識の向上に取り組んでまいります。

No.	掲載ページ	意見（要旨）	本市の考え方
8	34～40	ドライバーに対する事故防止教育で、自転車の行動特性に着目した事故防止プログラムが近年人気であるため、これを逆に考えて自転車運転者目線で「自動車運転者から発見してもらいやすくする」「自動車運転者から身を守る」といった講習などの実施が協働できるかもしれません。	交通安全教育の実施にあたり、自転車の正しい交通ルールに関する知識を学ぶこととあわせ、危険を予測し自らの身を守る運転習慣・技術を身に付けることも大切であると考えております。民間事業者や関係機関・団体との協働により、効果のある交通安全教育を行っていただけるよう内容を検討してまいります。
9	35	小学校以外でも中学・高校でも交通安全教育をしてほしい。警察でも保険会社でもかまわないので、3年に1回位は教育したほうがよい。	施策2に基づき、中高生を対象とした交通安全教育に取り組んでまいります。
10	35～36	スクエアスレイトの効果で、概ね中学生までは交通ルールを遵守できている傾向があります。保護者でも高齢者でもなく、また日常的に自動車を運転しない自転車搭乗者に対する安全教育を考える必要があると考えます。ドライバーをプロや通勤通学、日常使用、ペーパーなどにセグメント化し、それぞれ異なる運転特性に対して事故防止のためのアプローチを行う手法がありますが、この考え方を採り入れ、自転車運転者の危険行動で代表的なものを分析し、危険行動に至る心理や原因と起こりうる結果を示す手法が成人層に有効ではないでしょうか。	施策3に基づき、保護者や高齢者だけでなく、社会人や外国人等の自転車利用者を対象とした交通安全教育の機会の創出を図ってまいります。いただいたご意見を参考に、対象者に応じた交通安全教育の内容を検討してまいります。
11	36	交通安全教育の推進について、現在小学校での交通安全教育は各学校により様々な実施状況ではないか。各学校の取り組みとは別に、仙台市の小学校すべてで共通して実施できる交通安全教育が必要と思われます。自転車通学をしている中学校を見ると、すべての生徒がヘルメットを着用して交通ルールを遵守している様ですが、高校生と大人の自転車通学では殆どヘルメットを着用が見られません。年齢が若いうちからの教育が必要と思われます。（中学生の自転車通学を緩和して自転車交通安全教育を進め早期に始めるべきと思います。高校からでは自転車交通安全教育は遅いのでは）	いただいたご意見のとおり、地域の状況により、小学校における交通安全教育は様々な手法で実施されております。施策1から4に基づき、年代に応じた交通安全教育の実施や、学校の交通安全教育担当者等に対する情報提供を行う等の支援に取り組んでまいります。また、施策7に基づき、ヘルメットの着用促進を図るための啓発に取り組んでまいります。

No.	掲載 ページ	意見（要旨）	本市の考え方
12	35~36 38、 41~63	<p>仙台の車ドライバーは急な割込み、ウィンカーを出さずに車線を変えるなど、マナーが悪いと感じますが、自転車も同じことが言えると思います。</p> <p>海外から仙台に就労されている外国人が自転車に乗っている姿を見ますが、ヘルメット着用、右左折の意思表示など、交通ルールが厳守されていると感じます。</p> <p>自転車が軽車両であることを知らない人が多すぎるように思えます。小中学生、高齢者などには自転車マナー講習などが実施されていますが、一般の人たちに対しての講習は浸透していません。</p> <p>車を運転していて自転車の右側通行が一番怖いと感じます。車の逆走はいろいろと取りざたされているのに、軽車両である自転車の逆走はニュースになりません。話題にならないということは、それだけ気にしている人がいないのだと思います。要するに交通違反をしているという意識を持っている人が少ないのです。</p> <p>これを機会にぜひ、小中学生、高齢者以外の一般市民にもこれらの意識を広めていただきたく、新聞、ミニコミ誌、テレビの情報番組などのメディアを利用して特集を組むくらいの大々的なアピールをしてしかるべきだと思います。</p> <p>宮町周辺の道路で「自転車は左側通行」という看板を目にしましたし、宮町の道路は一部、自転車が通行できるラインを青く色づけているところがあり、参考になると思います。</p>	<p>自転車で車道の右側を通行することは、道路交通法違反となる行為です。社会人等についても、正しい自転車の交通ルールを周知し、交通安全意識を高めていくため、施策3に基づき、社会人等に対する交通安全教育の機会の創出を図るとともに、施策6に基づき、様々な広報手段による効果的な広報・情報発信に取り組んでまいります。</p> <p>また、施策10及び11に基づき、自転車通行空間整備を進め、自転車利用者が交通ルールを守り、安全・快適に通行することができる環境づくりに取り組んでまいります。</p>
13	37	<p>普及啓発活動について、中学校・高等学校を含めた学校教育との連携をより深めていくべきだと考えます。</p> <p>また、新しい生活様式による自転車通勤の増加を踏まえて、各事業者単位でも自転車安全の啓発が必要ではないでしょうか。</p>	<p>施策2から5に基づき、年代に応じた交通安全教育に取り組むとともに、地域や学校、警察等の関係機関・団体と連携し、安全な自転車利用の普及啓発等に取り組んでまいります。</p>

No.	掲載ページ	意見（要旨）	本市の考え方
14	37	<p>学校関係者は通学時の自転車通行の状況を把握し、教育してほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・走行レーンの矢羽根があるにも関わらず、歩道通行</li> <li>・小学校の付近の通学路での歩道通行など、目に余るのはこちらも指導するが</li> </ul>	<p>施策5に基づき、地域や学校、警察等の関係団体と連携して自転車安全利用の啓発・教育を行うモデル事業等を実施するなど、地域の実情に合わせた交通安全活動に取り組んでまいります。</p>
15	37	<p>高齢者の女性に多い傾向だが、自転車をいまだ右側通行しても良いのだという人がいる。街の中の住民で注意指導のできる歩く自転車管理指導員みたいな研修を受けて修了証も発行して頂きたい。</p>	<p>施策5に基づき、地域や学校、警察等の関係機関・団体のほか、交通安全協会が実施している自転車安全指導員講習を受講した指導員と連携・協力し、交通ルール遵守の周知・啓発を行うなど自転車の安全利用の推進に取り組んでまいります。</p>
16	37	<p>自転車を使用する高校生以上に免許制度を作り、車の免許と同じ罰則を科す（罰金）</p>	<p>自転車は道路交通法において車両の一つとされており、危険行為等は罰則等の対象となります。施策5に基づき、自転車運転者講習制度に関する情報発信や警察と連携した重点的な啓発・指導に取り組んでまいります。</p>
17	37	<p>取締りの強化（逆走・止まれ・ライト・・・）大人は特に（大人は何度注意しても聞かない）</p>	<p>施策7に、学校や企業等における自転車保険に関する周知・広報に取り組む旨の記載をいたします。</p> <p>具体的な内容については、各企業・学校等の状況に応じて行ってまいります。</p>
18	39	<p>自転車保険加入に向けた取り組みについては、直近データで60%と加入率は高いが、全ての自転車利用者へ加入を促進する場合、通勤・通学を認めている企業や学校の協力が必要となる。通勤・通学の許可を出す際に加入している保険の証書写の提出を求める、企業においては、従業員が保険未加入であっても被害者救済が可能となる賠償責任保険手配を推進する等の対応が必要になると考える。</p>	<p>死亡事故などの大きな事故にも対応可能な水準の補償を備えている保険加入を検討していただくことが大切であると考えております。施策7に基づき、自転車保険加入促進に向けた周知・広報を行う際には、これまでの賠償事例なども示しながら、事故へ備えていただけるよう取り組んでまいります。</p>
19	39	<p>万が一の大きな自転車事故が発生した場合の自転車保険の加入について、被害者救済という観点からも、加入の有無のみならず、十分な補償金額の確保についてまで言及するべきではないでしょうか。</p>	<p>死亡事故などの大きな事故にも対応可能な水準の補償を備えている保険加入を検討していただくことが大切であると考えております。施策7に基づき、自転車保険加入促進に向けた周知・広報を行う際には、これまでの賠償事例なども示しながら、事故へ備えていただけるよう取り組んでまいります。</p>

No.	掲載ページ	意見（要旨）	本市の考え方
20	39	小・中・高校生への自転車乗車中、ヘルメット着用義務化！！（自転車も車両に付、バイク同様ヘルメット必要では？）ダテバイクにヘルメット装着することはいかがですか？	自分の身を守るためにはヘルメットが必要であるという意識の醸成を図るため、施策7に基づき、ヘルメット着用促進に向けた広報等に取り組んでまいります。
21	39	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ヘルメット購入助成の検討（子供のうちは大きくなるにしたがい買い替えるので）</li> <li>・ヘルメットは高校生の義務着用化要請（高校生が着用することで中小幼と広まるのでは）</li> </ul>	
22	40	自動車を運転している人の中には自転車に対しよく思わない方もおり、幅寄せ等の危険な行為も見受けられます。よって、自動車ドライバーの意識改革を目的に、免許更新等で自転車のルールや自転車への配慮、留意点、寛大な気持ちを持つなど教育を義務付けて欲しいです。	施策9に基づき、自動車ドライバー向けに、自転車の通行区分などに関する周知・啓発を図るなど、道路を安全に共有する意識の普及啓発に取り組んでまいります。
23	40	自転車利用者が安全に走行できるよう、自動車ドライバーに自転車通行空間の周知を図ることが最も大切なことだと考えます。	
24	40、41~63	コロナ以前、自転車大国である台湾からのインバウンド旅行客が多かった仙台空港では、マイバイクでの旅行をサポートするため、組み立て・解体ができるサイクリングポートや輸行箱用のロッカーを整備している。アフターコロナではこれまでより旅の多様化が進み、空港を起点としたサイクルツーリズムの需要が高まると考えており、サイクリストに優しい周遊環境を整えるため、交差点を中心とする安全面の対策、横断歩道での一時停止等自動車ドライバーの運転マナー向上推進を図っていただきたい。	サイクリストに優しい周遊環境の整備は大切なことであると考えておりますので、安全・安心に通行できる自転車通行空間の整備や、自動車ドライバー向けの啓発等に取り組んでまいります。

No.	掲載 ページ	意見（要旨）	本市の考え方
（第4章 基本目標・方針と推進施策）			
基本方針2 自転車を安全・快適に利用できる都市環境の形成に関する意見（9件）			
25	41	<p>自転車の安全のみならず、歩行者の安全の観点からも車道走行が原則であり、ウォークアブル都市の舞台となる歩道を活用する観点からも、地域との議論の中で自転車が歩道を走行しない安全な歩道空間の確保が求められています。しかし中間案では、その原則に反して引いている歩道上の部分指定について、市としての方針が示されていません。まちづくり全体の観点から、市としても方針を明確に打ち出し、地域とともに警察と協議を重ね、地域のまちづくりに貢献する必要があると考えています。</p> <p>今年度、肴町エリアでも歩道活用の社会実験を行い、今後も引き続き、都心のライフスタイルの舞台として街路の積極的な活用や、自転車で暮らしやすいまちづくりを進めていくところです。しかし、その際に大きな障壁となっているのが自転車による歩道の走行と、来街者が使える駐輪空間の確保です。</p> <p>警視庁の事故データをもとにした古倉宗治らの調査によると、自転車事故の大半が、歩道から交差点に進入する自転車と自動車の衝突事故であることが分かっています。自転車の歩道走行はこうした事故を助長しているとも言えるのではないのでしょうか。一般的に歩道を走るほうが自転車にとって安全だという認識が市民側にあるように思いますが、このような研究結果を市民に周知し、地域の交通安全意識を醸成することで、車道通行の定着を図ることができると考えています。</p>	<p>いただいたご意見内容を踏まえ、施策10の「1）自転車ネットワーク路線整備の基本的な考え方」の中に、次の説明を追記いたします。</p> <p>自転車歩行者道については、ルールを遵守した安全走行の周知を図りつつ、今後の本市における都心再構築などの各種関連事業の取り組み状況を見て、車道上での整備を検討・調整していくこととします。</p>
26	41	<p>利用増進のため及び自動車・歩行者との安全な関係を構築するため、都心部における自転車走行環境の向上について追記</p>	

No.	掲載ページ	意見（要旨）	本市の考え方
27	41	基本方針2の説明の三点目として「ウォークアブルシティ推進の流れを受け、地域の目指すまちづくりを推進し、地域や交通管理者等と歩道再編の在り方について検討します」と追記（上記に付随して、p32 の表中にも同様の記載を追記。さらに施策体系の四点目として、「地域の実情に応じて歩道空間再編の検討を推進」と追加）	(25・26と同じ)
28	41～56	整備の拡充に仙台駅前から泉中央へ向かう仙台泉線を追加（車道混在型）が必要と考える。この区間は歩道が狭く歩道の自転車利用は歩行者との接触リスクが高いため、いつも車道を走行しているため。	本計画では、自転車の利用状況や交通事故発生状況等を総合的に判断し、【都心エリア】、【泉中央エリア】、【長町エリア】の各拠点にネットワーク路線を選定の上、優先して整備を進める方針としております。ご意見をいただいた路線については、各拠点の整備状況等を踏まえながら、今後の整備の必要性などについて検討してまいります。
29	41～56	泉中央エリアの整備区間に仙台泉線の旧4号線から4号バイパスまでの区間も追加が必要と考える。	
30	41～56	近年、電動自転車の普及等で走行スピードが速くなっているのにも関わらず、歩道を走る自転車が増えています。車道を走る私が歩道の自転車に抜かれます。＜2. 自転車利用に関する状況と課題＞基本方針2 安全安心な道路空間の形成 自転車ネットワーク路線の整備【重点】などに関する要望として、設定整備の優先順位は通学路（特に高校の付近）からお願いしたい。	施策 10 に基づいて、「自転車ネットワーク路線の選定・整備」は通学路を含めた自転車の利用状況や交通事故発生状況等を総合的に判断し、決定しております。
31	41～63	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車道ラインの整備を（あまりにも狭い道路はかえって危ない）</li> <li>・自転車走行可の標識見直しと設置（幼稚園が無くなり標識だけがまだある）</li> </ul>	施策 10 及び 11 に基づき、自転車通行空間の整備を進めてまいります。また、標識については、必要に応じて交通管理者（警察）や道路管理者と協議等を図ってまいります。



No.	掲載ページ	意見（要旨）	本市の考え方
32	64～65	地方でバス停近くにも自転車置き場や乗り降りを協力して頂き、協力店には市役所で支払う制度を作って欲しい。	自転車とバスの利用をつなげていく事は重要な視点と考えておりますので、そのあり方について検討してまいります。
33	65	施策17として民地や歩道空間における新たな駐輪場の活用についても、地域との協働により重点的に取り組む旨の追記。	施策17において、民有地の活用を掲げており、この考え方に基づいて、利便性の高い駐輪場の確保策を検討してまいります。
（第4章 基本目標・方針と推進施策）			
基本方針3 自転車の強みを発揮した地域づくりに関する意見（3件）			
34	66～67	ダテバイクをどうやって使いこなすか、他県からきて(7年目)いまだ良くわからないので、ガイド配信だけでなく講習会なども企画して欲しい。高齢者のスマホ講習くらいなら良くあるのだがね。(スマホももたないのでユーチューブもわからない。パソコンない市民も対象で。)	ダテバイクの利用方法について、施策19に基づき、わかりやすい情報提供に努めてまいります。
35	70	「サイクルツーリズムの推進と自転車を活用したコンテンツの創出支援」の観点から、仙台空港を起点・経由するサイクルルートの設定や、まずは既存施設を活用したサイクルステーションの整備の推進も必要と考えている。	施策21及び22に基づき、宮城サイクルツーリズム推進協議会や周辺自治体と連携し、環境整備や受入体制の構築に努めてまいります。
36	70	サイクリストが情報を収集するのに有益なマップやパンフレットについて、紙媒体だけではなく、PCやスマホで簡単に検索できるようなデジタルコンテンツの製作・発信についてもご検討いただきたい。	
その他の意見（2件）			
37		地域で自転車のマナーを守っている人への表彰規定を時代とともに作っていくべきだ。	全ての自転車利用者が交通ルール・マナーを遵守できるよう、安全な自転車利用意識を高める普及啓発に取り組んでまいります。

No.	掲載 ページ	意見（要旨）	本市の考え方
38		<p><b>【提案要旨】</b></p> <p>道路構造令第5条第4項の規定に、第4種の等級を追加し(※)、都心部周辺の暮らしに密着している住居地域では、現況に比較してより一層車道幅員を狭くするとともに、制限速度を一段と下げて、歩行者(ベビーカー・杖使用者・身障者)・自転車の通行に、より一層優しく配慮して欲しい。</p> <p>※第4種第4級(普通道路の車線幅員(㍍):普通道路 2.75/小型道路 2.5)を追加</p> <p><b>【期待効果】</b></p> <p>都心部幹線及び都市周辺の主要幹線道路については、自動車優先の道路には理解を得られますが、最近の社会動向・SDGsのゴールをはじめとして、暮らしに密着している住居地域では、車道幅員を狭くすると共に、制限速度を一段と下げる事で、歩行者・自転車通行により一層優しく安全な配慮が可能になります。</p>	<p>道路構造令については、道路法に基づき制定される政令であることから、仙台市による改定はできませんので、ご理解ください。</p> <p>なお、ご意見にある「暮らしに密着している住居地域」の安全対策については、施策12に掲げる「生活道路における安全対策の実施」において、道路管理者(各区役所等)や交通管理者(警察)と連携して取り組んでまいります。</p>