

令和6年度 第1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6年8月9日（金）10時00分～11時50分
場 所	TKP ガーデンシティ PREMIUM 仙台西口 5階 ホール5C
委 員	小川和久会長、山口哲男副会長、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、日下貴博委員、齋藤勝也委員、佐々木香菜委員、佐藤秀委員、武田和子委員 ※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）
仙台市事務局	佐々木市民局長、大村市民局生活安全安心部長、青木市民局生活安全安心部参事、佐々木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

【次第】

- 1 開会
- 2 あいさつ
- 3 議事
 - （1）仙台市自転車の安全な利活用推進計画の進捗状況について
 - （2）令和6年度の自転車施策推進について
 - （3）令和7年度以降の取組みについて
- 4 その他
- 5 閉会

【配布資料】

- 資料 1 仙台市自転車の安全な利活用推進計画の進捗状況
資料 2 令和6年度の自転車施策推進

【会議の概要】

1 開会

事務局により開会、進行。

2 あいさつ

佐々木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和博委員に依頼
→ 木村和博委員了承。

(1) 仙台市自転車交通安全推進計画の進捗状況について

- ・ 佐々木自転車交通安全課長より資料1を用いて説明。

【質疑、意見等】

- ・ 27頁の自転車施策に対する満足度において、満足していないという回答も増加している。その原因はどのように考えているか。[小川会長]
→ アンケート調査において満足していない理由まで調査していないため具体的ところは把握していないが、自転車の通行量が増加したことで交通マナーが悪くなった（全体数が増加した）ことが主な原因ではないかと考えている。[佐々木自転車交通安全課長]
→ 自転車利用者はどこを走行してよいか分からないということもあると思われる。特に夜間は自転車利用者がスマホを見ながら真横を歩いていくなどして歩行者はとて怖い。どのように対応するか悩ましいところだが、自転車利用者が多ければ多いほど安心して歩けないという課題はある。[小川会長]
- ・ 資料1の29頁基本方針3プラン全体の総括の中で、コミュニティサイクルの利用回数が計画の目標を達成しているということについて、一概には言えないと思うが、在外者の利用率はどのくらいであると考えているか。観光の立場としてはダテバイクを在外者に利用していただきたいと考えており、併せて利用に関するルール・マナーについても発信していかなければならないと感じている。[齋藤委員]
→ ダテバイクの事業者とは毎月、利用状況などの情報共有をしており、適正な利用や

ルール遵守などの申し入れについても行っている。利用者の割合などを話す機会
はこれまでなかったが、シェアサイクル利用時のヘルメット着用や電動アシスト
付き自転車の危険性などについて、事業者から周知していただく必要があること
も伝えている。[佐々木自転車交通安全課長]

→コミュニティサイクルの利用にはいくつかの側面があり、在外者向けに公共交通
機関ではたどり着けない場所への移動手段として利用する側面や、コロナ禍を経
て公共交通機関を避けて職場への通勤などに利用する日用使いの側面がある。本
市でコミュニティサイクルが開始された当時は、一社のみ（の参入）であったこ
とやコロナ禍のことは当然想定していなかったことから観光客の利用が多いと見
込んでいた。利用回数の増加は、ポートを増やせば容易に達成できる可能性はあ
るが、利用者が増加するとポートから溢れて歩行者などに迷惑になることも懸念
される。そのようなことから、何を優先して目標としていくかについて次期計画
策定時には検討していく必要がある。[大村生活安全安心部長]

→ダテバイクは市内に普及し社会の中のインフラとして地位を確立していると感じ
ている。しかしながら、現在LUUPという全国展開している会社も参入してお
り、こちらはホテルなどを中心にポートを設置し、市内に仕事などで来た方の移
動手段の確保を目的としているようだ。そういった目的で設置しているためか、
地域のことを最優先に考えた利用になっていないと感じているため、ルールなど
の周知は難しい。また以前から申し上げているが、ダテバイクは仙台市の施策と
なっているため、（ヘルメット着用をルール化することで）仮に利用が半減する
としてもヘルメットは被らせないといけない。一般の着用率が30%であればその
倍は確保していかないと、先ほど部長からもお話しもあったが市の施策として何
を優先的にしていくのかといったことに関わってくる。そのため、ダテバイクの
利用を推進するよりもルールなどを遵守した利用の促進に取り組む方が仙台市の評
価を高めると考えている。あとは、電動アシスト付き自転車全般に言えることだ
が、スピードを出し過ぎている。歩道は6キロ以上出してはいけないが、ほとん
どがその倍以上のスピードで走っている。歩行者と自転車利用者の安全確保を推
進していくことが何よりも大事なので、考え方の基本を目標値の達成とするより
も、もっと重要なものがあると提案したほうが市民などから一定の評価を得られ
ると考えている。一朝一夕にはできないが、歩行者と自転車利用者とは完全に分
離することが必要。どこに基準を設定するか、私もまさにそう考えている。[山
口副会長]

→計画を策定した令和3年当時と自転車を取り巻く環境は大きく変化している。計
画を策定する際にはシェアサイクルの利用は環境に優しいといった側面や自転車
利用の推進といった側面からこのような目標（単年度の内でのコミュニティサイ
クル利用回数100万回）を設定したものと思われるが、昨年、法令においてもヘ
ルメット着用の努力義務化がされた。そのような中で、先ほどもお話ししたとお

り、事業者とは毎月情報交換の場を設けており、当然行政も交通ルールやヘルメット着用に関する周知は実施していくが、事業者として自らが周知・啓発していかなければならない旨を伝えている。[佐々木自転車交通安全課長]

→これまでの話はコミュニティサイクルの安全利用の問題。利用者の利用目的が我々の目指している目的と合致しているかなどを整理したうえで達成指標を検討していく必要がある。[小川会長]

→安全利用を促進しながらシェアリングを展開することが望ましい。ただ、事業者だけでなく、行政と一緒に促進していった方が市民へ普及していくと考える。

[佐々木委員]

→安全利用はシェアサイクルだけでなく全ての自転車に対して推進していかなければならない。シェアサイクルについて構造的に電動アシスト付き自転車の速度を制御するような検討は行っているのか。[小川会長]

→技術的に可能かどうかは分かりかねる。[佐々木委員]

→今の質問は私の専門範囲なのでお答えする。補助システムの数値を下げることでアシストの力を抑えるといったことは可能。しかし、利用者としては快適性能が落ちることから間違いなく不満が出る。したがって、制御することは難しいと思われるため、やはり自転車利用者と歩行者を分離するしかない。シェアサイクルに100万回乗られているということだが、何人が乗っているのか非常に興味がある。恐らく今は、8対2以上の割合で在外者より市内の限られた人の日常利用が多いのではないかと考えており、そうなるヘルメットを持たせることは非常に簡単である。常に同じ人が使用しているのであれば、ヘルメットを持って歩くようにすれば良いだけだが、それをしないということは面倒なことはしないで安易にシェアサイクルを利用しているということ。根本的に電動アシスト付き自転車のあり方を変えていかないといけない。[山口副会長]

→恐らく利用目的まで把握するのは難しいと思われるが、事業者へ確認し、お答えできるものがあればお答えしたい。[佐々木自転車交通安全課長]

→(インターネットから)予約する際に利用目的を選択させる画面を設ければ良いので、難しくはないのではないかと。[小川会長]

→その点も含めて事業者を確認したい。[佐々木自転車交通安全課長]

- ・学生などの若い方にポスターを作成してもらうことは非常に良い取り組みである。作って終わりではなく、そこに若い人たちなど市民が関わっていく仕組みがあると次に繋がっていく。施策評価にも市民参加で安全な利活用を推進するといった指標があっても良いと考える。[小川会長]

(2) 令和6年度の自転車施策推進について

- ・佐々木自転車交通安全課長より資料2を用いて説明。

【質疑、意見等】

・賠償責任保険等の加入率が低いということで、私ども業界では整備を実施した後に保険を付けることができるといった非常に便利なものを用意している。その保険を自転車購入時に勧めても自動車に付帯している保険などに加入していることを理由に断られ、(自転車を購入した方のうち) 半分程度の方しか利用されない。それは本当であるのかどうか、仮にそれを口実に断っているとすれば無保険者が多くいると思われる。自転車活用推進法で定めているのは、賠償保険加入と定期的な整備であるが、整備をきちんとするということがどこまで浸透しており、どれくらいが安全な自転車として利用されているのか。安全な自転車であるとなれば僅かな費用でかけられる保険があるが、加入に繋がっていないといった関連があるのではないかと推測される。そういったこともあり、どこかで改善しないと加入率は上がってこない。TSマークは整備をした日付の記載があり、1年間有効であるが、その他の保険に入ったと言われても何の表示もないので加入しているか分からない。そのため、保険会社に表示を義務付けして欲しい、または、整備した場合に保険に入れるといったただし書きにできないかということ年全国規模の会議で依頼している。しかしながら良い答えをもらったことは一度もない。自治体の力は私ども協会よりも公平にかつ大きく見てくれると思われるので、どこかで変わるきっかけを仙台から発して欲しいし何かしらの調査をしてほしい。[山口副会長]

→賠償保険に関しては、保険会社と連携し勧誘などを行っている。例えば、昨年だとみやぎ生活協同組合と連携しチラシを作成するなどした。課題は自転車利用者が加入しているのかも含めて自分の保険をしっかり認識しているかということ。そのようなことから、ご自身がどのような保険に加入しているか確認していただけるような取組みをしていかないといけないと考えている。整備については、昨年は1回だが山口副会長にご協力いただき市営駐輪場において10秒点検などの活動をしている。年間通した整備推進といった取組みはできていないため、実施できる取組みを考えていかなければならないと感じている。[佐々木自転車交通安全課長]

→点検については都合がつけば年に複数回行えると思うのでお声がけいただければと思う。保険については、やはり対外的に何月何日に保険に加入したということが分かるようなシールなどを保険会社に発行させることが必要である。そういった働きかけを市から行うことにより、自転車活用推進法が変わってもいいのではないかと考えている。[山口副会長]

→自転車側が加害者側になった際に基本的に自由診療ということで保険を使って治療を受けることができなくなってしまう。自動車等の場合は強制的に自賠責保険に加入しなければならないとされているが、それであっても自由診療をすると相手側の医療費を支払いきれないというケースもある。そのため、自動車等の場合

は自賠責保険の他に任意保険に加入し、過失割合等を勘案した上で医療費を支払う仕組みとなっている。しかし、自転車の場合はこのような意識が乏しい。これまで、自転車が被害者となる場合が多かったが、昨今においてはスピードが容易に出せる電動アシスト付自転車等が普及し、先ほどの統計のとおり自転車が第一当事者となってしまいう割合が増加している。そうした時に保険に入っていない場合は全て自費での支払いとなってしまいう意識がやはり乏しいところがある。我々も実際に起きた自転車事故で約9,000万円の損害賠償が請求されたことがある旨を広報チラシなどに記載し、保険加入の重要性を周知しているが、まだまだ浸透していないと感じている。また、先ほどお話のあった整備と同時に加入できる保険など保険の形態も様々あり、市の職員だけでは全てを把握することは困難であることから、保険会社と連携しながら保険加入の重要性を周知していければと考えている。[大村生活安全安心部長]

→保険に未加入だったことや賠償上限額が低かったことによって、自身の負担で支払った額（の過去事例）というのは分かるものか。[小川会長]

→私が見る範囲では、TSマークの保険に加入して支払ったものの最高額は9,500万円。一昨年までは、TSマークでは対象が重症でないと保証されなかったが、今は擦り傷などの軽傷でも保証される新しいものがある。そのため、一昨年と比較して年間数十倍の賠償額の支払いがされている。業界としても一部の事故しか保証されない古いものは廃止してほしいと発行元に交渉している。保険加入が義務となっている以上、100パーセントの加入率となるのが当然なので、そうならないことがおかしいという視点から保険加入の推進をしている。

[山口副会長]

→加害者も被害者も双方が保険に加入していると自動車等の事故に関しては保険会社が事故状況等を勘案し算定しているため、支払われなかった保険額については統計上把握するのは難しいと思われるが、自転車事故に関する保険の上限額よりいくら足りなかったかなどの統計は保険会社によってはもしかすると把握しているかもしれないため、確認してみたい。[大村生活安全安心部長]

→保険会社がそういったデータを持っているのであれば、我々も自転車の賠償保険加入促進の周知方法などを検討しやすいので可能であれば確認をお願いします。[小川会長]

→私自身も自転車保険の内容を確認しなければと改めて感じた。先日、子どもの交通安全教室を開催したが、会場に自転車で来た参加者のほとんどがヘルメットを被っていなかった。また、保護者に保険に加入しているかを伺ったが、反応を見ると加入しているか分からない様子だった。やはり、交通安全教室等の機会にそういった重要性を周知していくことが重要だと考える。[武田委員]

- ・私自身地域との関わりが深いため小学生や中学生などの自転車利用を見ることが多

いが、私の近くの地域の道路が舗装されておらず段差が多いため、転倒している子どもをよく見かける。確かに交通量が多い道路等を優先して改善していくことは理解できるが、地域の道路も改善され、子ども達がどこでも自転車を安全快適に利用できる状態になることを望む。また、高校生にヘルメットのデザインを考えてもらうのはおもしろい取組みだと感じるが、既に作成しているのか。[木村ひろみ委員]

→高校へ自転車の安全利用を説明のうえ、ヘルメットのデザインを含めた課題を提供し、グループで検討してもらっているところ。[佐々木自転車交通安全課長]

→先ほど道路の話があったが、道路部門の方で道路の穴など修繕が必要な箇所を写真に撮り、市の方に報告できる制度が本格導入したと記憶している。もし、補修が必要な箇所があれば市に情報をお寄せいただければ、可能な限り担当部署で対応できると思うので協力をお願いします。[大村生活安全安心部長]

→いわゆる生活道路には横断歩道でさえ消えかかっている部分が散見される。予算の限りもあると思うが、生活道路の路面表示などの整備が進めば子どもは安全に道路を利用できるのではないか。[小川会長]

・自転車利用者の保険加入とヘルメットの着用が課題と感じている。その中でもアンケートにおいて着用率がかなり増加していることは評価できる。加えて、高校生へのヘルメットデザインやヘルメットモニターの募集など他自治体があまり行っていないことも企画しており、その点も評価できる。こういった企画はどのような方のアイデアから生まれてきているのか参考に伺いたい。[北方委員]

→ヘルメットモニターに関して、他自治体の例を見るとヘルメットの購入補助を導入している自治体が多いが、予算の問題もある。限られた予算の中で効果的なものを考える中で、事故件数が多い高校生にヘルメットを支給・着用してもらって率直な感想などをアンケートで回答いただき、今後の市の施策に活用していきたいという考えから導入したもの。[佐々木自転車交通安全課長]

(3) 令和7年度以降の取組みについて

・各委員から令和7年度以降の取組みについて意見等を募る。

【質疑、意見等】

・町内会関係者などと話した際、自転車のヘルメットは義務化とならないと着用が進まないといった話があった。義務化について考えを伺いたい。[武田委員]

→義務化を含めて法令の関係については警察庁で対応している。運転免許という個人の身元確認がとれる車などは取締りができるが、そうでない自転車に科料など設けられるかは継続して検討しているものと認識している。県警としては、先ほど市民局長から青切符の話もあったが、既に赤切符で取締りを強化しており、本

年6月末の自転車利用者への取締りとして274件検挙している。これは昨年の同月と比較すると251件も増加している。ヘルメットの義務化も重要だが、一方で自転車は手軽に乗れるという側面もあり、交通違反や事故を起こしてしまうこともあるため、取締りを強化していることは認識していただきたい。これからもヘルメットも含め法制化については警察庁、取締りは県警でしっかり進めていきたいと考えている。【佐藤委員】

→ヘルメットの義務化は私ども業界としては極力避けたい。自分で自発的に被ってもらうということを推進したい。50ccのバイクに女性が乗らなくなった理由はヘルメットの義務化だった。業界としては非常に不安であるため、自発的に被ることを推進する動きとなっている。【山口副会長】

・自転車も道路交通法に従わなければならないこととなっているため、自転車の違反をしたら自動車免許の減点、悪質なものは免許を行えば良いと考えている。そこまでの意識改革をしないと自転車の交通ルールの遵守率が向上しない。【山口副会長】

・南高校の「総合的な探求の時間」地域課題研究で交通安全に関する授業を実施しているとのことだが、こういったものは是非中学校においても実施して欲しい。【木村ひろみ委員】

→現在中学校においては実施していない。職員の人員といった課題もあるため難しい部分もあるが機会を捉えて実施していければと考える。【佐々木自転車交通安全課長】

→そういった取組をしている高校生などを調査し、次年度に支援していく取組を検討しても良いのではないかと。【小川会長】

・ネットワーク路線整備に関して、来年度以降もどこか具体的な箇所を考えているのか。【日下委員】

→ネットワーク路線の整備については、自転車の安全な利活用推進計画に令和7年度までに整備すべき路線を記載しており、可能な限り計画的に整備を進めている。【佐々木自転車交通安全課長】

→今のところ主に泉中央や長町などの街中エリアの整備を進めているが、八木山などの東西線エリアに拡大する予定はあるのか。【日下委員】

→今後新しい路線の選定については、建設部門とも相談して決定していくこととなる。【佐々木自転車交通安全課長】

4 その他

木村和博委員から、以下の情報提供があった。

- ・バスと電動キックボードを含む自転車通行人等との事故件数について、令和4年度1件、5年度5件。事故には至らなかったインシデント件数は、令和4年度6件、5年度6件、令和6年度は7月24日現在で1件。自転車側の主な原因は急な進路変更、急な飛び出しなどである。こういった自転車の危険な運転があると、衝突回避の必要性からバスは急ブレーキをかけざるを得ず車内事故に繋がり大変危険。
- ・ヒヤリハット事例としては、令和4年度45件、令和5年度43件、令和6年度は7月24日現在で15件。主な事例内容は、車道への飛び出し、逆走、信号無視、バスへの異常接近などである。時間帯としては通勤、帰宅時の時間帯が多く、場所としては大崎八幡宮前バス停～大学病院前バス停～二日町北四番丁交差点間、本沢三丁目バス亭～荒巻小学校バス停～葉山町バス停～北仙台駅バス停間が危険であると認識している。
- ・我々バス事業者は、事故やヒヤリハット事例を組織内で共有することやドライブレコーダーの映像を活用した安全教育を実施し、交通事故削減に取り組んでいる。市には、基本となる交通ルールの遵守、また、前方側方などの安全確認などの危険予知、危険回避の行動がとられるような指導・教育の更なる充実をお願いしたい。
- ・急ブレーキなどでの車内事故を避けるため、お配りしたポケットティッシュなどでバスに優しい運転をお願いする旨の啓発活動やキャンペーンも行っている。

5 閉会

以上