

第2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2年6月29日(月) 13時30分～15時10分
場 所	仙台市役所本庁舎6階 第1会議室
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 (WEB 参加)
仙 台 市	坂野都市整備局交通政策課長、河西建設局道路計画課長、西崎教育局健康教育課長、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、日下市民局生活安全安心部長、加藤市民局生活安全安心部参事、黒川市民局自転車交通安全課長

【次第】

- 1 開会
- 2 あいさつ
- 3 議事
 - (1) 前回の協議を踏まえた追加資料
 - (2) 仙台市自転車の安全な利活用推進計画の骨子案について
- 4 その他
- 5 閉会

【配布資料】

- 資料1 前回の協議を踏まえた追加資料
- 資料2 仙台市自転車の安全な利活用推進計画骨子案
- 資料3 国の自転車活用推進計画と本市施策方向性の対応整理
- 参考資料1 (仮) 震災復興・伝承みやぎルート について
- 参考資料2 宮城県版自転車活用推進計画 (素案)
- ※参考資料1・2は第2回宮城サイクルツーリズム推進協議会資料より抜粋

【会議の概要】

● 開会・あいさつ

事務局による進行。佐藤市民局長より開会のあいさつを行った。

● 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北方委員に依頼→北方委員了承

(1) 前回の協議を踏まえた追加資料について

黒川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】

- ・ 資料1の3頁 図2にて、自転車基本ルールを認知しているか認知していないかでルールの遵守状況をクロス集計しているが、認知していないのに守っているという状況を不思議に感じていた。自転車の通行する位置が明示されている等、デザインや表示・標識によって、ルールを知らなくても自然と守られる道路交通環境・条件があるとの認識で良いか。[小川会長]

→ルールを詳しく認知していなくても、白線や標識によって走行する位置が明確に表示されていれば、感覚的に正しい位置を掴み、ルールに則った走行をしている状況があると考えられる。[黒川自転車交通安全課長]

- ・ アンケート調査では、ルールを知っているが守っていないと、正直に回答する人ばかりではないと思うが、仙台市の感覚として実際の状況はどうか。[鈴木オブザーバー]

→ルールは知っているが、故意にルールを守っていないというより、車道を走行することに危険や走りづらさを感じ、歩道上を走行してしまう、徐行ではなく通常のスピードで走行してしまうという状況があるのではないかと考えている。[黒川自転車交通安全課長]

→歩道を通行している自転車の危険性について把握するためには、アンケート調査において自転車利用者だけでなく、歩行者に対してアンケートを実施することも効果的であると思う。[鈴木オブザーバー]

→「ルールを知っているが守っていない」という回答には2つの理由が考えられる。1つは態度として守りたくないという理由。もう1つは守りたくても守れない状況であるという理由。後者は、大型車の交通量が多い区間などで車道を走行することに危険を感じる状況であり、歩道を走らざるを得ない場合等が当てはまる。このよ

うな、守りたくても守れない状況とはどのような状況であるかという情報を収集することは有益だと考えられる。[小川会長]

- ・自転車走行環境のハード整備には時間がかかり、それが完了しないとルールが遵守されないという進め方では意味がない。ルール認知度・遵守度の調査結果から、知っている、知らないということがどのような行動に現れてくるのかが見えてきたので、交通ルールや条例の中身の認知度を向上させることも必要だと考えられる。また、自転車の利用者がルールを守るようにするには、どのような施策が必要か考えるうえで、この調査結果は大変参考になると思う。[山口副会長]
- ・ルールを守りたいけれど守れないという状況に対しては、1つは啓発活動というものもあるが、環境整備も重要。椅子のような形があれば座ろうと思う、行動が喚起されるという概念を人間工学の用語でアフォーダンスという。それと同じように、自転車が正しい位置で走行するよう誘導するような空間をデザインすることで、利用者が自然とルールを守ることができるようになると思われる。守りたくても守れない状況とはどのような状況であるかという情報からヒントが得られると思うので、今後、引き続きアンケートの採り方等を工夫して検討してほしい。また、自転車利用者だけでなく、様々な立場の方からアンケートを収集してはどうかという意見が出たので、参考としてほしい。[小川会長]

(2) 仙台市自転車の安全な利活用推進計画骨子案について

黒川自転車交通安全課長より資料2、資料3を用いて説明

【質疑、意見等】

- ・すべての施策を網羅的に講じていくことは、自転車交通の水準を高めることにつながり重要であるが、自転車が安全・安心に利用でき、都市交通体系の中でうまく活かすということを考えると、優先度や、実施期限を設定して施策を進めていく必要がある。ハード整備はすぐに整備できるわけではないので、それまでソフト施策を実施していかなければならない。自転車が安全に利用されるためには、自転車利用者だけでなく、歩行者や自動車利用者が、それぞれの立場で何を守ればいいのかを考えてもらうことが何よりも大切である。マナーアップ・啓発だけでなく、具体的な取組みをみんなが進めていくことが必要ではないか。[山口副会長]

→施策の優先順位や重点的な取組みを設定して進めていきたい。[黒川自転車交通安全課長]

- ・自転車の利活用を進めるためには、ハード整備等ある程度時間のかかる施策もある中で、一つ一つの課題を解決するために順序だてて取組みを進めていく必要があり、計画の中で全体的な方向性を示すこともまた大切であると考えている。

観光において、自転車はある程度の距離を短時間に手軽に移動できるため、その強みをうまく活用することが必要である。普段から市内で自転車を利用している人は慣れているが、そうではない他の都市から来た観光客でも安全・安心に走行できるような街なかの環境整備を進めることが重要である。

また、仙台市では旅行客を対象に秋保、作並、定義、泉ヶ岳等の山間部におけるサイクリングルートがある。それらのエリアではそれほど交通量が多くないため都心部と比較して危険性は高くないと思われるが、自転車に関する観光需要を掘り起こすためには、安全・安心をベースにPRすることは欠かせない。通勤・通学等の日常生活で自転車を利用する方や自動車利用者等の意識を高めることで、自転車を安全・安心に利用できる環境を整え、利活用に繋げていくことが必要である。[本郷委員]

→自転車の利活用推進の土台として、自転車を安全に利用するための安全教育や意識の醸成、利用環境整備の取組みを進めていきたい。[黒川自転車交通安全課長]

- ・バス事業者目線から、安全・安心に通行できる自転車走行空間の整備に関し意見を述べる。幅員が十分確保されていない道路において自転車が車道を通行することは大変危険な状況もある。車道では、自転車は安全上優先される立場ではあるものの、死角のある大型バスの横をすり抜ける等の走行は大変危険である。自転車専用通行帯等は良いと思うが、矢羽根等の整備区間については特に、自転車側にも自分の身を守る行動をとった上で通行してもらえるような啓発活動をしていただきたい。[木村委員]

- ・互いに譲り合って利用することが前提であるが、車道混在交通の危険はあると認識している。道路幅員が狭い区間で無理に矢羽根等を整備することで、却って危険な状況を生み出す場合がある。この点についてどのような方針で整備するのが良いか、意見はあるか。[小川会長]

- ・道路交通法では、自転車は車道を走ることが原則である。矢羽根は自転車が車道を通行することを自動車のドライバーに対しても周知する目的があり、その範囲は自転車が優先という意味でもなく、矢羽根の幅 75cm の中を走行しなければならないという意味でもない。以前、自転車、自動車の利用者に対して調査を行ったことがあるが、自転車は矢羽根の幅 75cm の中を走行しなければならないと思っている人が大半であった。ドライバー側もそのような認識を持っていると、自転車が矢羽根の幅から

はみ出した時に事故やトラブルの原因になる。自転車、自動車の利用者に正しい意味を周知、教育していく事が重要であると思う。[鈴木オブザーバー]

→矢羽根の意味を自転車レーン等と同様に捉えてしまうと問題が発生する。したがって、矢羽根の走行空間をどのように利用し合うのかを話し合う必要があるという意見である。[小川会長]

→確かに、矢羽根の幅 75 c mの中を走行しなければならないと勘違いしている人は多いと思う。まだまだ矢羽根そのものが普及していない状況にあるため、自転車、自動車の利用者に対して周知や教育を実施していく必要があると考えている。[黒川自転車交通安全課長]

- ・国道等の交通量が多い道路では、車道を走行するのが怖いと感じている人もいるが、歩道を走行すると歩行者に対して危険である。そのような場合は、ネットワークの代替路として、交通量の少ない安全な路線を設定することが必要と考える。[鈴木オブザーバー]
- ・矢羽根の整備は過渡期の状況にあると考えている。車の利用者に対し、どの程度正しい認識がされているか調査すべきという意見に同意する。矢羽根を整備しても、それぞれの認識の相違、自動車の車幅や道路幅員、駐車車両等の状況によって、正しい使い方を徹底できない事情があるのではないかと。先行して整備を進めた箇所の実態を踏まえることで、利用者に伝える力が増すのではないかと。また、子供や高齢者は歩道を走行することもできるが、スポーツサイクル等のスピードの出る自転車で歩道を走るとは大変危険であり、基本的に自転車は車道を走らなければならない。自転車と自動車やバス等が同じ空間である車道で走行することから、お互いにどのように利用し合うのか共通理解を持つことが必要である。[山口副会長]
- ・代替ルートについて、コペンハーゲンでは、幹線道路において自転車空間が確保できない区間では、上下2本のうち1本を裏通りに設置していた。無理に幹線道路の中に自転車走行空間を確保する以外の方法もある。仙台市は裏道に一方通行路線が多くあるので、うまく空間利用ができるのではないかと。[小川会長]
- ・新型コロナウイルス感染症の影響で、シェアサイクルの利用シーンが変化し、今まで利用していなかった人が利用するようになったため、新規の利用者数が顕著に増加している。今後、新しいライフスタイルに自転車の活用を図ることは重要であると考え

る。DATE BIKE は、これまでは仙台駅周辺や市街地の間で移動するルートが多かったが、最近では長町や北仙台等自宅周辺から街中まで通勤で乗り入れる利用者が増加している。今後このような流れが根付いていけば良い。DATE BIKE はどのようなルートを通ったかが分かるので、それを分析して見える化することも可能であるため、仙台市の施策検討の一助として活用してほしい。

新型コロナウイルス感染症の影響で主に次の2つの利用シーンが増加している。1つは、電車のような密なところを避け、自宅から職場まで自転車で行く場合、もう1つは、外出自粛期間が続いた後で週末に公園などへ散歩するときにシェアサイクルを利用する場合である。また、1度シェアサイクルを利用した人は、通勤や買い物といった普段の生活の中で再度利用することが多い。[武田（有）委員]

- ・交通安全教育に関して、子供たちへの指導に留まらず、子供を指導する保護者への安全教育を検討していただきたい。子供と日々生活しているのは保護者なので、保護者が交通ルールを守るようにするという事は重要であると考えている。同様に、交通安全教育の講師へ向けた講習会を実施していただきたい。

利便性の高い駐輪環境の整備・更新に関して保護者の目線から意見を述べる。現在、電動自転車や幼児同乗用自転車のような大きな自転車が増加しており、都内ではそういった自転車を止めやすい「自転車の思いやりゾーン」のある駐輪場が増加している。仙台でもすでに取組まれているかと思うが、このような取組みを進めていただきたい。

観光者目線のシェアサイクル利用促進に関しては、案内看板の設置を進めていただきたい。駅を降りた観光客やインバウンドの方に対してシェアサイクルの設置場所を示すことはとても重要である。

最後に、自転車の安全利用や楽しく利用することについて、SNSを利用して情報発信を実施するのはどうか。facebookを利用して、自転車のイベントやスポットの紹介をしている事例がある。仙台市では、広報課がfacebookをやっているようだが、自転車の楽しみ方のページを作ってみても良いのではないかと。[北方委員]

→安全教育に関しては、当事者だけでなく保護者や教員等向けの教育の必要性は認識していたところである。

駐輪環境に関しては、電動アシスト付自転車は大きくて重いため、例えば2段ラックの上に載せることには無理がある。車種の多様化に応じて、駐輪が容易な環境の整備を担当部署と考えていきたい。

シェアサイクルに関しては、Web上にポートマップは掲載されているが、仙台駅周辺には看板等が少ないため、看板等による誘導の強化について、施設の管理者等と相談しながら検討していきたい。

情報発信に関しては、旧来のチラシやラジオによる発信だけでなく、SNS による発信など年代に合った情報発信の方法を考えていきたい。[黒川自転車交通安全課長]

→安全教育については、幼稚園児と保護者が一緒に学ぶような教育プログラムを作ることも考えられる。また年代によってさまざまなアピール方法があるため、ご検討いただきたい。[小川会長]

- ・自転車の計画は自転車ユーザーのための計画だと思われがちだが、自転車利用者に限らず歩行者や車なども含めた、街全体を良くしていくツールとして自転車を利用するというスタンスを明確にすることで、市民全体に対する計画という位置づけになるのではないかと考える。[鈴木オブザーバー]

- ・教育に関して気になっていることは、自転車の恐怖を煽ることで事故防止を図るスクエアドストレイト方式の安全教育は、学問上では効果がないと指摘されている。それに係る費用をヘルメットの購入費にあてて中高生に配る等、より効果があることに予算を充てたほうが良い。[小川会長]

- ・自転車ネットワーク路線の整備においては、都心部や副都心部、秋保や東部地域などのサイクリングエリアなどのゾーンに応じ、ハード整備に限らずソフト的な施策も交えた柔軟な切り口で環境整備の方策を検討する必要があると考える。[荒谷委員]

→ゾーンにより利用者の特性の違いがあると考えているので、分析のうえ必要な施策を実施していきたい。[黒川自転車交通安全課長]

- ・市内に自転車通学が認められている中学校はあまり無い状況ではあるが、中学校等でヘルメットをかぶる教育を徹底すれば、10代のうちに意識が醸成され、ヘルメットを被ることが当たり前になるのではないかと考える。

最近ではウーバーイーツ配達員の自転車がよく目につくが、彼らは時間にも追われているのか危険だと思う状況があった。配達員が交通安全に関する指導を受ける機会が設けられているのかが気がかりである。

自転車の安全教育について、今年の春先は例年行われていた交通安全教室が実施されず、新一年生が交通安全に触れる機会が減っている。また、昔と比べ、交通安全を楽しんで学ぶ要素が少なくなっているように感じるため、交通安全を楽しみながら学べるイベントがあれば良いのではないかと考える。例えば、PTA フェスティバル等の機会を活用し、自転車の正しい乗り方を発信してみたい。[渡邊委員]

- ・楽しく学ぶということが、意識、行動変容につながっていくので、楽しく学べる機会を工夫して設定する必要がある。自転車通学可の中学校はヘルメットが義務となっているが、高校生になると被らないようになる。何故ヘルメットを被る必要があるのか、根本的な考えを若いうちから浸透させる必要がある。
ウーバーイーツ配達員に対し企業がどのように教育を行うか、何か解決方法の考えはあるか。[小川会長]

→仙台市からウーバーイーツの労働組合に連絡し、配達員に対する交通安全教育の実施について打診していた経緯がある。具体的な実施方法等まで話は進んでいないが、今後改めて連絡をとり、検討していきたい。[黒川自転車交通安全課長]

- ・先日、自転車に乗った高齢者が死亡する事故と、自転車を運転する中学生が転倒してケガを負う事故があったことを新聞報道で知った。いずれもヘルメットを被っていないようだ。やはりヘルメット着用を徹底してもらいたいと思った。また、私の地区では、ラジオ体操の時に、交通安全役員が自転車の正しい乗り方の指導をしているが、それだけではまだまだ足りないと思っている。今後、交通安全に関する啓発・教育の徹底がより必要になると感じた。[武田（和）委員]
- ・ヘルメット着用を含め、子供たちへの教育をしていく事が大きな課題である。また、子供だけに教育しても、小学校高学年にもなってくると、友人が被っていないとか、友人に笑われたなどにより、被らないようになってしまうことがある。学校教育だけでは限界もあるので、家庭や地域と連動して包括的な啓発・教育を行う仕組みが必要であると考えられる。[小川会長]

● 閉会

以上