

第3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11月6日（金）10時00分～12時00分
場 所	仙台市役所本庁舎2階 第3委員会室
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
仙 台 市	齋藤都市整備局交通政策課計画係長、河西建設局道路計画課長、上野建設局道路管理課長、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、伊藤市民局次長、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 議事
(1) 仙台市自転車の安全な利活用推進計画の中間案について
(2) 市民意見募集の実施について
- 3 その他
- 4 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（中間案）概要版
- 資料2 仙台市自転車の安全な利活用推進計画（中間案）本編
- 資料3 市民意見募集の実施について（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木村委員に依頼→木村委員了承

(1) 仙台市自転車の安全な利活用推進計画の中間案について（前半）

第1章から第3章までの前半部分について、黒川自転車交通安全課長より資料1、資料2を用いて説明

【質疑、意見等】

- ・資料2の2頁の「計画の位置付け」について、上位計画と関連計画が記載されているが、宮城県でも自転車活用推進計画は策定中の状況である。県と市でどのように整合を図っているのか。[荒谷委員]

→宮城県の自転車活用推進計画との整合性については、事前にこちらの中間案の資料を説明して、考え方の擦り合わせをしている。各市町村の計画を踏まえて、県の計画を全体的にまとめていくと伺っている。[黒川自転車交通安全課長]

- ・パーソントリップや観光関係の調査データが示されているが、シェアサイクル導入後にどのような目的で利用されているかについて記載すると、例えば「最近、観光で自転車が使われることが増えている」というような補足ができるのではないか。[鈴木オブザーバー]

→ご指摘のとおりと考える。どういうデータが出せるか、事業者と調整したい。[黒川自転車交通安全課長]

(1) 仙台市自転車の安全な利活用推進計画の中間案について（後半）

第4章から第5章までの後半部分について、黒川自転車交通安全課長より資料1、資料2を用いて説明

【質疑、意見等】

- ・前回、矢羽根等の自転車通行空間の整備と合わせて自転車の利用者の安全意識の向上をお願いしていたが、今回基本方針と目標にしっかり盛り込んでいただき、感謝する。資料2の64～65頁の「利便性の高い駐輪環境の整備・更新」で、前回骨子案の中に取り組みべき施策の例として記載のあった「サイクルアンドバスライド」が盛り込まれていない。適切な場所に駐輪場を設けていただくと、バス利用の増加につながり業界としてはありがたいと感じていたが、取り組みはやめるということか。[木村委員]

→中間案作成にあたり、関連部署等との調整を行い、交通関係の上位計画等との整合を図った。「サイクルアンドバスライド」については実現がなかなか難しいという

話であり、5年間の本計画期間中にどこまで実施できるか見通しを立て難いところであったので、今回は記載を外したという経緯である。自転車とバスの利用をうまくつなげていく事は重要な視点と考えているので、継続的に検討していきたい。

【黒川自転車交通安全課長】

- ・自転車を折り畳んでバスに乗せるというのは、高速バスでは認めてもらえない状況があり、私どもの上位団体から全国のバス協会に申し入れをした方が良いのではという話をしていたところである。地域交通の点においては、幹線バスの利便は良いが、枝線のバス路線が徐々に消えており、自転車とバスの上手な活用の仕方をジョイントさせることで、自転車だけではなくバスの利用の利便性を高めるのがよいのではないか。すぐに出来ないことは、わかっている。自転車を通常のバスの中に収めようと思っても、混んでいる時間帯は難しい。トランクルームがあればそれに入れればよいかもしれないが、路線バスの場合は難しい。工夫して、バス会社と利用者のマナーと約束事のような範囲内で、自転車を利用しやすい街づくりを仙台市内で展開できればと思う。折り畳み自転車は地下鉄も活用した移動でとても使いやすいと言われており、バス会社にも是非頑張ってもらいたい。**【山口副会長】**

- ・自転車とバスの上手い組み合わせを、自転車の利用実態も併せて検討することが必要である。例えば、自転車は5kmまでの利用率が高いと言われていたので、それ以上はバスで補完するなど。その時に自転車をどこに停めるのか、自転車ごとバスに乗せるのかが課題となる。ヨーロッパでは、低床バスに自転車をそのまま乗せていた。バスでの集金システムも検討が必要だが、バスと自転車の共存を追求していくことが大切である。**【小川会長】**

→バスと自転車のどちらか一方ではなく、組み合わせで利用するのが効率的である。自転車の利用実態を含めて、検討を行いたい。**【黒川自転車交通安全課長】**

- ・資料2の67頁に記載されているMaaSの取り組みについて、乗り物を組み合わせたルート案内の取り組みが既に進められている。「Mixway」というアプリでは、シェアサイクル・JR・地下鉄・バスを組み合わせたルートを検索でき、自転車を降りたらバスに乗るとか、例えば秋保に行くなら途中で乗り換える、などの案内を受けられるようになっている。**【武田（有）委員】**

- ・ルート検索等から最適な移動手段を提案し、その中に自転車やバスその他をどう盛り込むかということ、MaaSの枠組みで検討するのは重要な視点と考えられる。本計画にMaaS推進の要素をもっと盛り込んでよいのではと感じた。**【小川会長】**

- ・資料2の30～31頁、第3章の最後に記載のある3つの「目指すべき方向性」と、第4章の最初に記載のある「基本方針」1～3が、同じ表現で記載されている。私としては、方向性は今後の5年ではなくさらに先の将来も含めた方向性、基本方針は5年間の計画期間中にやるべきことの方針という位置付けではないかと受け止めている。方向性は「こういう風にしていく」というニュアンスが出るように口語体で表現した方がいいのではと思った。[本郷委員]

→事務局としては、5年間の計画期間内に課題解決を図る取り組みの目指すべき方向性と、基本方針の具体的な内容は同じという考えから、同じ表現でまとめたものである。[黒川自転車交通安全課長]

- ・今後への要望として2点申し上げる。1点目は、資料2の16頁にヘルメット着用率推移を示すグラフが記載されているが、この着用率の低さをどうにかしなければいけないということを、教育に携わるものとして強く感じている。特に高齢者と子どもの命を守るため、着用の推進を重点的に行う必要がある。孫から祖父母へ、ヘルメットをプレゼントするキャンペーンを行った自治体もある。対策を考えるにあたり、今後も着用率の推移の調査をすると思うが、年齢別の着用率や、高齢家族への提供率、自分1人で自転車に乗っている子どもの着用率、子ども乗せ自転車に乗る子どもの着用率など、細分化した調査を是非行ってほしい。

2点目は、資料2の35頁の中高生等に向けての交通安全教育の部分で、子どもが主体的に行う安全教育を取り組みとして入れていただき、感謝する。スケアード・ストレイトの有効性が問われる中、施策2の具体的な取り組み③「自転車の安全利用をテーマにしたワーキングの実施」が、中高生の事故削減の鍵になると考える。[北方委員]

- ・とても重要な指摘である。ヘルメット着用率について、色んなルートを開拓し、そこにアクセスすることで最終的に向上すると考える。高齢者や子ども向けのイベント・キャンペーンを実施し、その結果、高齢者や子どもの着用率がどのくらい向上するのかなど、プロセスを可視化する為には指標の取り方に工夫が必要である。色々な施策・対策を組むと、何をやったら何が変わるか、なかなか見えない。その時に、インプット、アウトプット、アウトカムという考え方がある。インプットは、お金や時間の投資。アウトプットは、キャンペーン実施回数等の具体的な数値。アウトカムは、着用率向上等の成果。このようなプロセスの可視化によって、細かくプロセスを評価してはどうか。取り組みと効果の関係を明確にすることで、インプット（投資）の方針が具体化すると考えられる。

資料2の35頁の教育については北方委員と同意見で、子どもが主体となる取り組みは非常に重要と考えている。施策2「交通ルール・マナーの実践的な教育」という表

現だけでは弱く感じるので、例えば「安全な社会づくりのための貢献」のような、自分の命以外の、他者や社会の安全性向上のために、自分達に何ができるかという教育を推奨する要素を盛り込んではどうかと考える。具体的な取り組みとしては③の「自転車の安全利用をテーマにしたワーキング」が重要であり、その中で、高校生自身が自分達で企画して推進するヘルメット着用キャンペーンやヘルメットのデザイン等、ヘルメット着用率向上の取り組みがあると面白いと考えている。[小川会長]

- ・ヘルメット着用については、子ども、お年寄りへの教育も大事だが、自転車利用者の大半を占める大人についても考えなければいけない。子どもは親の責任で被せることができるが、お年寄りに被ってもらうことは難しい。女性は、髪型が崩れる等の理由でほとんど被らない。子どもにヘルメットを被らせるのは親の義務として定められており、未就学児はかなり被っている状況。親が自分の子どもを守ろうとしている証である。しかし、中学生から被らなくなってくる。利用する側の中高生自身に、どうしたら被るようになるかを自分たちで考えてもらうことが大事である。

自治体として「ヘルメットを被りましょう」と発信しているが、被る為の良いアイデアを、作る側のメーカーと話し合い、推進していく事が必要ではないか。自治体とメーカーで協議をしているのか。工夫・協議をしながらその状況を市民に伝えていくことで、普及していくものと考えている。

また、現状、シェアサイクル利用者はヘルメットをほとんど被っていない。被らないことをやむを得ないとしたまま、シェアサイクルを行政が後押しすることは、自転車の安全利用を推進する方向性と逆になってしまう。かなりの台数・利用回数もあるのであれば、目に付く為、何かしら対策を考える必要がある。[山口副会長]

- ・朝の安全活動の際、中には親子でヘルメットを被っている人もいるものの、自転車で通行する高校生は皆ヘルメットを被っていない。学校側から、危険なので被るように話をしてもらいたい。

また、自転車ネットワーク路線の整備について、長町エリアの郡山折立線（あすと長町の東北金属前の通り）の狭い道路を自転車が通行する状況があるが、とても危険だと感じている。整備してもらえるのか。[武田（和）委員]

→長町の4号バイパスとあすと長町を結ぶ郡山折立線は都市計画道路として、幅員40m程度に拡幅する計画があり、本市の中でも整備の優先度が高い位置付けとなっている。現段階ですぐ整備するとは言えないが、今後、高い優先順位の中で整備の実施時期を検討していきたい。その中で自転車の走行空間も検討したい。[河西道路計画課長]

- ・今後自転車利用が進んでいくと、「この道路の整備はどうなるのか」という話は出てくるだろう。その際に「まだ計画段階である」「用地買収の問題がある」等、様々な事情や現状を説明する為の、市民と行政とのコミュニケーションを行うチャンネルが今後求められると考えられる。

ヘルメットの話に戻るが、色んな施策を考える必要がある。高校生が被っていないことを子どもが見て、「高校生になったら被らなくてよい」と思われると困る。高知県では、ヘルメット購入費の半額補助に予算を使い、その際に高校生がヘルメット着用についての自主的なワークショップを行うような取り組みをしている。宮城県でもそのような活動やキャンペーンを推進したら、変わっていくと考える。皆で知恵を出し合った活動が必要であると思う。

基本方針1では、市民レベルの参加を促していく施策が必要。ドイツでは、行政や国は大まかな方針・目標しか提示しない。具体的なことは市民レベルで考え、行政や政府が予算をつける。そういう施策を盛り込むと、「さすが仙台市」となる。市民レベルでの安全利用の活動を、市が後押しするというような文言を、是非どこかに入れてもらいたい。[小川会長]

- ・強制されるものは受け入れたくないという反発が生まれる。市民レベルが協議・検討する過程を作らないと普及しない。小学生くらいの子供なら、上から押しつけられてもやるかもしれないが、中学生からは、上からやれと言われたことはやりたくない。被る為の要件を、彼らに考えさせる。そうすると、成長しても意識をもってもらえる。今までそういう視点が不足していた。お年寄りには、話は聞いてくれるが、それで終わってしまい、ヘルメットを被ってくれない。人生100年時代、彼ら自身が考えることで、何か変化があると考え。自分のこととして学び、考える機会の提供が必要と考える。[山口副会長]

→市民レベルでどう参加するかという視点が、非常に大切と認識している。現在モデル地区を選定し、区役所が中心となり街頭啓発活動などを行っている。その中でヘルメット着用促進・PRや、地域毎の取り組みを挙げてもらい、成功例を共有していくという手法もあるのではないかと考えている。また、高校生等のヘルメット着用に関しては、何とかしなければならないと考えている。市立高校の交通安全担当の先生と話しているが、学校側としても強制はできないと聞いている。ただし、入学前の生徒と保護者が一緒に集まる説明会の場で、仙台市からヘルメット着用等のレクチャーをしてもよいという話もいただいている。生徒が主体的にヘルメットを着用するような雰囲気づくりということで、少しずつ取り組んでまいりたい。[黒川自転車交通安全課長]

- ・資料2の33頁の本計画の施策一覧について、重点箇所は「重点」と表記があるが、

前から引き続いてやっているところは「拡充」、新たに始める部分は「新規」と表記して欲しい。本計画での位置付けが、一覧表でもわかると考える。

もう1点。第5章の評価指標の書き方で、自転車ネットワーク路線等では令和2年度末の実績見込みの数字が出ているが、他の箇所についても、令和2年度の実績の数字を入れた上で対前年度比プラスという書き方が良いと考える。[本郷委員]

→評価指標の書き方については、データが確定しているものもあるので、書き方を工夫したい。また、「新規」などの施策種別の表記については、次年度の予算等が確定した時に、具体の事業について「拡充」「新規」等の表記を、追って整理したいと思っている。[黒川自転車交通安全課長]

- ・保険の加入率とヘルメットの着用率については前年度比プラスと記載されている。ヘルメット着用率を上げるのは実態として難しい部分はあるのだろうが、前年度比プラスだけでなく、何かしら設定できないか。16頁では保険加入率は増加傾向ということと肯定的に書いているが、ヘルメット着用率は低いレベルに留まっていると書いてある。計画として、どのように位置付けているか。[本郷委員]

- ・自転車販売業界の立場で申し上げる、令和2年度の保険加入率が59.9%とあるが、自転車活用推進法や仙台市の条例ができてなお、これだとすると、業界がしっかりしていないということと認識している。自転車購入者に対する保険加入の啓発について、組合として取り組む旨を市長に表明し、一生懸命やっているところだが、組合以外では行き渡っていないのかもしれない。例えばT Sマークの保険はせいぜい3万数千台、自転車販売台数の30%強しか加入されていない。それ以外の保険は、自動車の付帯保険や任意加入の保険で賄われていると思っていたが、6割しか保険に加入していないという状況がある。

保険加入率8割とか9割といった高い目標を仙台市が示した方が、市民の加入率が上がるのではと考える。仮に成果を上げられなかったとしても、行政だけの責任ではないと理解するし、市民の取り組み不足や、業界としての責任も感じる。保険の主旨は「加害者も被害者も犠牲者にならない」ということなので、具体的な目標を作って良いと考える。ご検討いただければと思う。[山口副会長]

- ・数値目標を挙げる際の根拠をどうするかなど、難しさもあると思うが、ご検討いただきたい。[小川会長]

- ・委員会に参加するにあたり、普段の道路の中で自転車利用者等の状況を観察してみた。自転車は歩行者が邪魔だと思って乗っている人が多いようで、車のドライバーは自転車を邪魔だと思っている雰囲気を感じた。その中で、思いやり、譲り合いという

意識が重要と感じる。本日の話で「共存」「ミックス」「お互いに」という言葉も出ていたが、それが自転車利用者にも響けば意識が変わると考えている。

第4章の自転車通行空間の整備等で、自転車利用者の安全を確保する施策にしっかり取り組んでいることがわかると、自転車側も大切にされていると感じて良いと思う。駐輪場を見に行った際、スポーツタイプの自転車の利用者以外で、ヘルメットを被る人は殆どいなかった。見に行った時間帯は、主婦や普段の生活の中で自転車を利用する方が大半だったと思うが、そうした人たちにはヘルメットを被るという意識が無いのだと、ストレートに感じた。駐輪場で何かのアクションを起こせば、意識を変えられるのではないかと思った。[渡邊委員]

- ・ある時は歩行者、ある時は自転車、ある時は車のドライバーということで、立場が変わるので、自転車に特化するよりも、道路利用者全体でマナーを守ることが重要。ヘルメットに関しては、駅まで自転車で行き地下鉄に乗り換える場合、ヘルメットの収納スペースが無く荷物になってしまう問題がある。主体的に考えて意見を挙げてもらうことが普及率を上げるためには必要である。

コロナの影響で、なかなか安全教育ができなくなっている状況で、学校等ではリモートで実施するなど色々と工夫をして取り組んでいる。一方、社会人への安全教育の場が無く、ルールが守られていない状況がみられる。社会人に対してどうルールを遵守させられるか、警察でも検討しているところである。[西舘委員]

→現時点で企業にお勤めの方へ集中的な教育を行った事例は特にないところである。勤務時間内で集まって講習を実施することは難しいと聞いている。従業員向けにチラシを配布するのでわかりやすいものを作って欲しい、というような要望はあった。事業者から意見を伺い、効果的なやり方を検討したい。[黒川自転車交通安全課長]

- ・社会人への啓発は難しいとの話だが、自動車の運転免許更新時に、自転車のルール・マナーの講習と、車の立場から自転車を配慮する考えの講習を5分でも設けてもらうことを要望したいと考えている。運転免許が無い人、返納した人は含まれないが、かなりの人が網羅できると思う。仙台市は昼間人口が多い為、県内全体でそうした取り組みができれば、高い効果があるのではないかと。講習を強制的に受けさせる方法は、それしか無いように思う。[山口副会長]

- ・ドライバー教育という観点だけではなく、道路空間を共有するパートナーとして自転車を配慮しなければならないことや、自分も自転車に乗るという観点から、自動車の運転免許更新の時間を自転車の安全啓発に使うという方向性もあると考える。検討いただきたい。[小川会長]

- ・計画の推進にあたり、仙台市がこうあるべきというわけではないが、参考となる事例を紹介したい。10年程前にコペンハーゲンに行った際に自転車のネットワーク整備が進んでいる状況を見て感銘を受けた。向こうでは広い幹線道路ばかりでなく、細い道路には一方通行の自転車道が整備されていた。そのような整備手法もある。自転車道は、自転車を使うだけでなくお年寄りの電動三輪カートやキックボードも使われている状況があった。中島氏著「デンマークのスマートシティ」によると、コペンハーゲンでは1990年代以降に自転車専用道の実証実験を開始しており、それから20年後の状況を私が見たこととなる。仙台市において、いま議論している自転車通行空間整備を進めるには相当の時間がかかると思っている。

コペンハーゲンが、何故自転車道を整備する施策を推進したかという点、地球環境の問題があり2025年にカーボンニュートラル首都を目指しているからである。CO2の排出を±0にしていく政策が上位にあり、「CPH2025 気候プラン」では自転車が重要な役割を果たすという位置付けがされており、市内移動の75%を自転車・公共交通機関にする、自転車による通勤・通学者の比率を50%にする、2009年と比較して公共交通機関利用率を20%高めるなどの様々な数値目標が掲げられている。自転車政策の目標としては、自転車道をさらに80%増やす、自転車事故の重症者数を70%削減する、駐輪場に関して満足する市民を70%まで高めるなどが掲げられている。自転車のネットワークの整備については、5kmを越える移動では自転車の利用率が大幅に下がることから、郊外と都心部を接続する自転車のハイウェイのような広域の自転車道整備をすところまで徹底している。本計画の推進にあたって、参考としてもらいたいという話題提供である。[小川会長]

- ・本日の議論をまとめる。様々な交通手段の組み合わせでサービスを提供するMaaSの中で、バス等の交通機関との共存も含め、自転車をどう組み込んでいくかということや、ヘルメットの着用率向上のためには市民が主体的に行う活動を市が後押しすることが必要であること、いろんなチャンネルをもって市民と一緒に考えることで様々な交通機関が共存する環境を整備することが重要といった意見が出された。一方、20年後、30年後にどのような姿を目指すのかという議論がなかなかできていない部分があった。今回の中間案で、自転車ネットワーク路線の整備計画が示されたところであるが、これについて意見はあるか。
- ・自転車ネットワーク路線は市道をベースに設定されていると思われるが、10年後やその先を見据えるのであれば、各道路管理者が一緒になって市道、県道、国道の広域的な整備を進めることで連続性を確保することも必要である。[荒谷委員]
- ・震災から10年が経過するところで、福島・宮城・岩手の沿岸部のルートをつなげて

サイクルツーリズムを推進する構想がある。先日、名取市閑上にオープンしたサイクルスポーツセンターでは、親子連れで大変な賑わいを見せていたり、秋保ツーリズムでも自転車を取り入れる動きがあるなど、自転車は明るいイメージとして色々な地域で活用されているところだが、道が繋がらないという課題がある。仙台市内だけでなく近隣市町村、県全体、隣県も含めた連携した整備ができれば、自転車を活用した来訪者の増加にもつながるのではないかと。【山口副会長】

- ・資料2の42頁の図4.28に路線整備の考え方として「都心部からサイクリングコースへのアクセス」と示されているとおり、「施策10 自転車ネットワーク路線の選定・整備」と、「施策20 自転車を楽しむことができる環境づくり」・「施策21 国・県・周辺自治体や関係団体と連携した震災復興・伝承みやぎルート整備」は関連があると思っている。市民局と庁内担当部署が上手く連携し、重点整備と位置付けて進めていただければと思う。【荒谷委員】

(2) 市民意見募集の実施について

黒川自転車交通安全課長より資料3を用いて説明

【質問、意見等 無し】

● 閉会

佐藤市民局長より閉会の挨拶を行った。

以上