

第2回（仮称）仙台市自転車安全利用条例に関する懇談会 議事録

開催日時	平成29年11月8日（水） 10:00～12:00
開催場所	仙台市役所本庁舎2階 第二委員会室 （仙台市青葉区国分町3丁目7番1号）
出席委員	新井吾一委員、菊池輝委員、佐藤由紀子委員、武田和子委員、山口哲男委員、山口裕子委員、吉田信彌委員【計7名】
オブザーバー	高橋宮城県警察本部交通企画課課長補佐 清水教育局総務企画部参事兼健康教育課長
事務局	新妻生活安全安心部長、工藤生活安全安心部参事、千葉自転車交通安全課長、尾形自転車交通安全課推進係長、自転車交通安全課担当2名
次第	1 開会 2 議事 （1）第1回懇談会における意見に対する仙台市の考え方 （2）（仮称）仙台市自転車安全利用条例の検討における主な論点について 3 閉会
配付資料	資料1 第1回懇談会における意見に対する仙台市の考え方について 資料2 主な論点ごとの規定する内容について 資料3 主な論点における他自治体の例について 資料4 自転車用ヘルメット着用の必要性について 資料5 自転車の保険について 参考資料1 他自治体における条例制定前・制定後の自転車の事故件数等について 参考資料2 仙台市の自転車安全利用に関する施策の効果について 参考資料3 他都市条例比較表

1 開会

（事務局より出席委員が過半数以上であることを確認し、懇談会成立を報告）

（事務局より資料の確認）

2 議事

（座長より今回の会議の公開・非公開について、非公開とする理由が無い場合公開としたい旨説明、了承を得る。）

(座長より議事録の署名委員について委員名簿の順にお願いするとし、今回の署名委員として、佐藤委員・武田委員を指名、兩人とも了承。)

(1) 第1回懇談会における意見に対する仙台市の考え方

○吉田座長

それでは議事に入ります。始めに、議題(1)「第1回懇談会における意見に対する仙台市の考え方について」でございます。事務局より説明願います。

○千葉自転車交通安全課長

(資料1等に基づき、説明)

○吉田座長

はい、ありがとうございました。今の説明に対して、何か質問等はございますか。

(特に意見等なし)

○吉田座長

個別の表現等色々あるとはありますでしょうか、一応こういう議論をしたということによろしいかと思えます。

(2) (仮称) 仙台市自転車安全利用条例の検討における主な論点について

○吉田座長

では、続いて、議事(2)「仙台市の自転車利用に関する現状・課題・対策について」でございます。事務局より説明願います。

○千葉自転車交通安全課長

(資料2～3に基づき説明)

○吉田座長

それでは論点ごとに従いまして議論していきたいと思えます。世代ごとによって利用の仕方、関わる期間も異なると思えますが、各委員から議論いただきたいと思えます。

○新井委員

交通安全教育は現在も行っているとは思いますが、学校や自治会などに対してどのようなルートで実施しているか教えて頂けるでしょうか。

○千葉自転車交通安全課長

現状につきましては、学校の現場においては、スクアード・ストレイト方式の交通安全教室を中学校と高校で行っており、また、関係団体とも連携して、小学校4年生、新高校1年生及び新大学1年生への自転車の交通安全についてのパンフレットを配布するなどして、自転車の安全利用に関心を持ってもらえるような取組みを行っております。

○新井委員

現状そのようにやっているが、小学校、中学校、高校とさらに進めていくということは、各学校毎年1回とかそういう単位でやっているわけではなく、まだ十分ではないということでしょうか。

○清水参事兼健康教育課長

学校現場におきましては、年に1回交通安全教室を開催しております。その中で、自転車の安

全利用においてもテーマの一つとして行われております。授業日数などの関係もあり、年に1回しか実施できていないというのが現状でございます。

○高橋交通企画課課長補佐

今、ご説明あったとおりで、学校における交通安全教育については、春先の運動に絡めてか、あるいはその前後に学校からの依頼で行っております。低学年、中学年、高学年それぞれ教える内容が違っていて、入学したばかりの低学年については、道路の歩き方や信号の見方などを教えております。また、自転車に関しましては、自転車シミュレータを活用して、生徒が多いところなどは代表の生徒が実演し、それをスクリーンに映し出して危険な箇所等を教えております。

学校数の関係もあり、春先に全ての学校に対し一気にできるかという点、そうではなく、警察官の数も限られておりますので、春先にできないところは、秋などに実施するなど時期をずらして行うこともあり、1校に対して年間に2回も3回も出来ないのが現状でございます。自転車のシミュレータ等の器材も限られておりますので、中には資料であったり、ビデオを活用しての説明による交通安全教育を実施したりしております。

○新井委員

ありがとうございました。現状が良くわかりました。

○吉田座長

学校での交通安全教育は、学校から警察などにおまかせで外注しているような形でしょうか。

○清水参事兼健康教育課長

イベントのような形で行われる交通安全教育、例えば、警察の方や、交通指導隊の方、自転車の協会の方などが実施するときは、ある程度おまかせしておりますが、学校の授業の中では、それに捉われず、常時交通安全に関する指導を行っております。

○吉田座長

中学校では通学で自転車を禁止しているところが多いのでしょうか。現状はどうなっているのでしょうか。

○清水参事兼健康教育課長

中学校の場合、自転車通学を認めている学校が16校ないし17校ほど市内にございます。距離的に遠い地区から通学する子供が対象となり、自転車通学を認めております。ただ、夏休みや平日の塾の行き帰り等に自転車を使うことは禁止しておりません。小学校の場合は、学校外の自転車の使用については禁止していませんが、通学で使っている例はございません。

○吉田座長

学校での教育というのがてこになり易いですが、他について、例えば町内会等ではどうでしょうか。

○武田委員

学校単位でなく、町内の子供会単位で、自転車のシミュレータを使って低学年から高学年を対象に、毎年実施しております。

○山口（哲）委員

学校という視点は大事だと思います。学校では自分の身を守ることを中心として教育していますが、子どもの力で守れるのは限られた範囲です。そこをどのようにしたら守られるか、強く色々

伝えていて、私自身年間であちこちの学校に行っております。もう一つは、世代別教育ということで、一括して大人の教育をどうするかというのが大事で、ここを何とかしないと変わらないと思います。子供に交通安全教育をしておりますが、前回も言った通り、外に出ると習ったことと全く違うルールで動いております。外の環境を作っているのは大人なのでそこを変えなければなりません。企業や団体に意識をもって頂き、守らなければ通報される、ペナルティが課せられるということでもしなければ大人社会は変わらないと思います。条例をつくる以上、きちんとした罰則とまでは言いませんが、ペナルティを明確化して仕組みを構築する方が分かり易いと思います。子供たちに危ない環境の中で安全に過ごすために教えるのが精いっぱい、年に1回ぐらいしか時間が取れないというのも現実なので、違う視点で大人に対してもきちんとやっていかないと先に進まないです。

○吉田座長

大人の視点というご意見でした。例えば、先ほど子供会というお話がありましたが、学校は生徒だけが対象となります。子供会は父兄が絡んできますから、子どもを教育するときに父兄を巻き込むようにするのが一つ方法としてあるのだろーと思います。子供会は大人も関わってきますでしょうか。

○武田委員

役員が全員と、その他地区の交通安全担当等も出てきます。交通安全協会の方や警察の方も来て指導して頂いています。

○吉田座長

中々大人だけ集めて講習というのは、学校とは違いますから難しいところがありますが、幼稚園等ですと、保護者等の送り迎え多いわけですから良い機会だと思いますが、子どもは通常いつ頃から自転車に乗るのでしょうか。

○山口（哲）委員

3歳児から乗り始めることが多いですが、街の中で幼児に自転車に乗せるのは少なくなってきました。主に小学校になって、友達同士での移動が増えてく中で自転車の利用が増えてくるのが現実です。幼児と子供は自転車の区分が違いますので、幼児という区分では多くないです。

○吉田座長

大人への手がかりというときに父兄など工夫していく必要があると思いますが、子供会では役員だけ出席するといったような課題もあるようですね。

○山口（裕）委員

大人も巻き込んでというのであれば、授業参観の機会講習をするということも有るかもしれませんが、そこも参加率がどうかというところもあるので、難しいと思います。

○千葉自転車交通安全課長

条例として、どういう表現を記載するかというときに、市民に対する責務という中に、山口委員がおっしゃっている大人という主体は包括されておまして、交通安全の教育の実施ということ条例で改めて規定して、懇談会での意見を参考にしながら今後取り組んでいくことになると思いますが、その具体的な内容が条例の条文へとダイレクトに伝わっていくかという点も難しいかと思っています。他都市の条例においてもそのような視点で制定されているということはお理解頂け

ればと思います。

○山口（哲）委員

私は、市民の責務と言っても、個人的には、個人と企業、団体も含めて市民だと考えております。企業、団体自体が一つの塊として市民の役割を果たすのは大事だと思いますので、会社が社員に対してこういったことをしなければならぬ、しないとペナルティがありますということをお伝えしなければなりません、その管理を警察に全部委ねて、切符などにより取り締まるには量的に無理があります。そこを補完する仕組みをつくらないとだめだと思います。社会人は賞罰やペナルティ、信用を損なうというマイナスなことに敏感でありますので、基礎はそういうところからスタートして、取締りとまではいかないですが、チェックする機構が必要だと思います。条例をつくる以上は一定のはっきりとした責任を持たせて、自治体は環境を提供するという形にすべきで、皆さんの気持ちに委ねるとするのは辞めた方が良いでしょう。イメージで終わってしまいます。他都市の効果を見て分かる様に、大きな効果が出ず、条例をつくらなければいけないから作ったという形になってしまいます。

○吉田座長

高齢者についてもどのように教育をするかというのは難しいですが、今は誰がという議論がありました。続いて何をどのように教えるかについて議論したいですが、基本的なところから言うと、自転車というのはそう簡単に乗れるものではなく、子どもが乗れるともう親は喜びますが、前輪、後輪ブレーキの掛け方などあまり分かっていないこともあるようです。

○山口（哲）委員

以前、20年前ぐらいに市P協の役員をやっていた時代に、180数校あった小中学校全校に対し自転車講習の申込をするならば、全て受けますよと言ったことがありましたが、申し出が1件もありませんでした。それは学校の授業がいっぱいで中に組めないということでした。ですので、そこに委ねてやったからうまくいくとか、そこに任せれば良いという発想はやめないと駄目です。条例に規定したという実績だけ残して、安全教育をやりましたというのは、学校に対する負担をかけるだけです。私どもの業界も協力しますが、社会全体が担うということで意思を一つにしないと駄目で、何処で誰がやれば良いのですかというのはやめた方が良いでしょう。

○菊池委員

資料3においては誰が誰に対してということで市民を全てカバーする形でまとめられていると思いますが、他自治体の例では安全教育を実施してくださいという形に留まっています。踏み込んで世代ごとに誰が誰に対して推進するのは難しいのではないかと思います。もちろんここに書かれた様に世代ごとに推進できれば理想の形ではありますが、そのためには安全教育の内容やその方法に踏み込まなければ宙に浮くだけの話になります。資料1では、今後の自転車教育については条例でなく、今後の取組で進めていくとして解釈されています。世代ごとの教育の内容に踏み込まないのであれば、実効的なものにはなりにくいのではないかと思います。

暴論ではありますが、仙台市が市民に対して世代ごとの教育を行うと規定するか、そうでなければ、内容に踏み込まなければ、実効的な条例にするのは難しいと思います。

その内容につきまして、もう一つ、何故教育の内容に踏み込むべきかといいますとスケアード・ストレイトはアメリカでは効果が無いのではないかとされています。私はスケアード・ストレ

イトに関しては、効果はないとは思いますが、単独では効果が薄いと考えており、スケアード・ストレイトを組み込んだ教育内容というのをきちんとつくらなければ効果は薄いのではないかと思います。これは全ての教育も同じだと思います。例えば国語の時間に漢字を教えても、本を読まなければ役に立たないのと同じで、怖いものを見て、怖いなと思ったというだけで留まってしまえば、教育に繋がりません。過去に防災教育や交通環境教育に関係したことがございますが、本当に現場の先生の負担は過大で、その上で交通安全教育をやってくださいですか、なおかつそこに保護者を含めてとなると、どうにもなりません。

改善のための一つの取組みとして、交通環境教育について小学生を対象に教えるときに提案したのですが、小学生のカリキュラムを総洗いして、その中のどこに交通環境の内容を導入できるかを考えた結果、ほぼ全ての科目に導入が可能でした。安全というとそれだけで時間をとらなければいけないと考えがちですが、カリキュラムをよく見ると、国語の中でも数学の中でも教えることができるので、先生の負担が少ない方法として考えられると思います。また、保護者の方を巻き込むという形では、親と話して作文を書くという宿題を出して、親にも子供が帰ってきたら今日どういう授業があったのか話しをしてくださいと言うと、それだけで意外と効果があります。具体的には、バスにもっと乗ろうという授業をしたのですが、その中でバスに乗る体験をして、家に帰って家族と話をして下さいと言うと、子どもがバスに乗りたいたうようになって、家族で出かけるときもバスに良く乗るようになったということがありました。

こういったように、知恵を絞れば、仕掛けは可能だと思います。教育の内容について踏み込むのか踏み込まないのかというところが重要だと思いますが、この資料で仙台市では踏み込まないのだと私は認識しました。ただ、内容に踏み込まないと推進するのは難しいかと思います。

○新妻生活安全安心部長

教育内容をどうするかということについては、各世代に対して、こういったことをしっかり学ばせるというようなものを明確にしているものはございません。そういった意味では、菊池委員のご指摘はごもっともだと思います。まず、誰がそういったものをつくるのか、これはおそらく仙台市がつくるものだと思いますが、その上で、各世代の方にどういう手法で教育していくかということを経験すべきというご指摘だと思いましたので、条例上どこまで反映できるかは検討が必要ですが、教育内容を定めるべき点については何とか表現できるようにしていければと思っております。

また、社会人への教育については、現在も中々難しいと実感しております。企業によっては独自に教育を行っているところもあるようですが、仙台市が各企業に働きかけている事例は、現在はございません。条例において、事業者の責務としてはっきりさせることで、個別の企業に対して働き掛けることがしやすくなると思います。山口委員のおっしゃったようにペナルティを課すかということについては、確かに実効性は上がると理解しましたが、その課し方、その仕組みを確立できるかというのは、警察と協議が必要な部分なので、検討が必要だと思います。ただ、社会人の啓発については弱いところでもありますので、何とかはっきり条例の中で書ければいいかと思います。

○吉田座長

条例の中にどのように盛り込むかということについて結論を出してくれするというのが市の

意向だと思います。各世代への教育について、委員としては、おおよそ教育内容についてもっと踏み込んだ内容を規定すべきという意見でしたが、山口委員も同様の意見ですね。

○山口（哲）委員

漠然としていると全然効果が無いことになってしまうと思います。

○佐藤委員

教育内容を詰める前提として、自転車の位置づけをどうするかが基本となると思います。自転車の加害者性も問題だし、被害者性も問題です。そこを明確にしないと教育の内容もはっきりしないと思います。

○新井委員

内容とともに、教育であると学校という組織がありますが、市民、高齢者、保護者というどういった組織を対象にして考えられるかというところをまとめて頂ければと思います。

○吉田座長

具体的な内容として、自転車のヘルメットの着用について議論していきたいと思いますが、普及促進についてどのようにしていくかというところですが、前はどこで買えばよいかという議論がございましたが、自転車屋ではあまり目立つところにヘルメットを置いていないと思います。いかがでしょうか。

○山口（哲）委員

ヘルメットは大々的に展示すれば、ほこりまみれになって売り物にならないのでどこいってもそのようにしているところはありません。現在、子供用ヘルメットは必需品で被せなければならぬとなっておりますから、子供用自転車を扱っていればヘルメットも扱ってなければなりません。扱っていない店の方が少ないです。私の店にも山ほどありますが、汚れてしまうので、表には並んでおりません。

○吉田座長

現在は子供のヘルメット着用だけを推進していますが、先ほどの議論から言いますと、大人の方から変わらなければいけません。これも大変難しいと思います。車のシートベルトについても現在は普及していますが、昔は苦労したようですし、後部座席もシートベルトの着用については現在も苦労しているようです。市として何ができるか、中々難しいと思います。

○千葉自転車交通安全課長

（資料3～4について説明）

○吉田座長

例えば、島根県の松江市では子供が当たり前のように自転車用ヘルメットを被っており、市の担当者に聞いたのですが、昔から当たり前で被っているの、いつから何のきっかけで被り始めたのかは分からないとのことでした。地域の習慣として被っているという形なのですが、これに対し、仙台市としてどうすればよいかというのは難しいと思いますが、どなたか意見があればお願いします。

○山口（哲）委員

仙台市で、中学校で着用しないのは当然のことで、通学で禁止されているからで、義務化されておられませんし、着用しなければ自転車を使えないという追い込まれた環境にないところ

は他都市とは違うと思います。日本人全体で安全という意識がぼんやりと身についており、自分には関係ないと思っているのが第一です。ただ、子供たちには着用させなければならぬようになってきているので、小さなうちから着用するということが当たり前ようになってきております。

また、子供を乗せる椅子が安全かどうかについて一時的に議論になりました。ヘッドレストを義務付けて製品化するようになりまして、そうでないとSGの規格から外れるというようになりまして。このように子供が小さいときは意識が働いておりますが、乗せている親はそういう意識がないまま育ってきているので着用している人はいません。お年頃になるとヘルメットを着用すれば、髪型が乱れますので、着用したくないのが普通の感覚だと思います。これに対しては、無理やり義務化するか、よほど着用したくなるような格好良いヘルメットを用意するか、安いヘルメットを用意するか、三つしかないと思います。これを何とかしろと言っても不毛な議論だと思います。義務化するといっても土地で習慣づいていない限りは、突然100万人の仙台市民に徹底させるのは難しいと思います。

たった一つだけ方策としてあるのが、インフラをはっきりさせることです。車道を走らせるということを義務付ければ、車道を走るときにヘルメットを着用しない無防備の状態では走るのは不自然だとなります。歩道を走らせながら、ヘルメットを着用させるのは説得力がないと思います。このことを条例に挙げて規定することについて、行政としては言わないとまずいから書いたというのに過ぎないと思います。全体から見たヘルメットの重要性を説かないと有効にはなりません。

○新井委員

私はプライベートでサイクリングをやっておりますので、ヘルメットを着用することは有効だと思います。頭から倒れていくこともありますので、ヘルメットを着用して走りたいなと思っておりますが、前の人が着用していないというのも一つあり、着用していると逆に目立ちすぎてしまうというところがあります。ロードバイクやクロスバイクに乗っている人でも着用していない人が多く、皆が着用していないと中々勧めるのは難しいと思います。それと、事故件数の中に占める高齢者の数が多かったと思いますし、また、高齢者は怪我が重篤化しがちですので、高齢者にヘルメットの着用を促すのは重要だと思います。

○吉田座長

仙台市で学校を通じて魅力的なヘルメットを販売するなど方法も考えられるはと思いますが、続いて保険について議論を進めていきたいと思いますが、新井委員の方から資料5について提供頂いておりますので、新井委員ご説明をお願いいたします。

○新井委員

(資料5について説明)

○吉田座長

保険ですが、二つの面がありまして、自分が自転車に乗っていて怪我をした場合どうするか、自動車相手である場合は自賠責保険でカバーされます。問題は、自転車が加害者になった場合の保険が必要だということですが、ここが難しいところで、歩行者と自転車の事故が増えだして、高齢者が被害に遭ってちょっとした怪我をするということも統計に表れないところで結構あると思います。これをどうするかということが背景にありまして、とにかく加害者になる視点が欠けているのではないかとありますがどうでしょうか。

○佐藤委員

努力義務までは条例として可能なのでしょうか。

○千葉自転車交通安全課長

義務化している他の自治体もごぞいます。

○佐藤委員

罰則規定までではないのですよね。

○千葉自転車交通安全課長

罰則まで規定しているところはございません。

○佐藤委員

罰則規定がないのであれば、努力義務と、義務とそこまで変わりはないと思います。義務化するというのが大きな方針として、啓蒙を誰が誰に対して行っていくかということだと思いますが、この資料を読むと、義務化の問題をこんなに個別に分けて考えていらっしゃるのでしょうか。

○千葉自転車交通安全課長

まず、一つの自治体で考えますと、保険について義務化するかしらないか、それについて、義務化であっても努力義務としても思いとしては100%加入して欲しいという思いでいると思います。それを進めるためには、自転車に乗る人が保険に入って頂くこと、小学生や中学生に対しては、その保護者に対して、有効な保険に加入して頂くこと、そして事業者であれば、従業員に事業活動において自転車を使用させる際に、同様に保険に加入して頂くことが大きく3つあります。また、自転車小売店や学校、自治体から多くの皆様に情報を提供するという事など、各所の取組みを資料にまとめておりますので読みづらいですが、自転車を利用する立場と、それを支える立場で行う取組みに分けて考えております。

○吉田座長

保険に入りなさいということが、保険という一つの商品について自治体が勧めるのはどうかという疑問と、保険に入ればそれで良いのかというところで、事故を起こすと怖くなって逃げてしまうことがあります。高齢者や弱者を轢いたときに、事故を起こした者の責任があるという前提があつて、保険はそれのための一つの手段であるので、その前提の話を抜きにして保険に入りなさいというのはおかしい話だと思います。

○高橋交通企画課課長補佐

この保険の加入の関係と交通安全教育は連動している話で、事故を起こしたら届け出なければならないということ、道路交通法上で規定されておりますが、それを交通安全教育の中でどのように教えていくかということと、歩行者を撥ねてしまい億近い賠償請求されてしまったとき、それは誰が支払うのか、未成年者であれば保護者が支払わなければなりません、保険に入っていない場合にどうやってそれを支払うかという問題があります。そういった問題に対して、県警では県下全域の自転車通学許可学校に対し、通学許可を出す条件として、保険の加入を義務付けしてくださいとお願いをしているところです。それがすぐできるかという問題はあると思いますが、保護者からすると、交通安全教育と連動する話で、高額賠償の請求があり得るということを丁寧に説明すれば、必要だと理解してもらえらると思います。県警としては、努力義務よりは義務化の方が良いかと思いますが、保険の加入と交通安全教育を連動して考えて頂ければと思います。

○佐藤委員

最初にお話した通り、要するに何をこの条例の目的としてするかというところが重要で、自転車の加害者性や被害者性を含めた位置づけを最初に明確に規定し、その位置づけから安全教育や保険の加入が必要だと条例として大きく作ってあげれば、そんなに反発されないのではないかと思います。

○菊池委員

結局教育が重要だという話で、保険もそうですし、次の点検・整備の話、また一つ前のヘルメットの話でも教育の話に帰結すると思います。例えばヘルメットの着用については、二輪車のヘルメットは着用率が高いですが、きちんと着用している人は思ったよりは多くないです。ただ乗せているだけとか、正しく着用しなければ意味がないということで、全て教育に帰結します。保険の義務化、努力義務についてはあまり変わらないという話になりますが、参考資料1の他都市の状況の数字を見るとそうでもないのかと思います。保険の加入率について、埼玉県は17.3%と低くなっておりまして、見ると保険の加入について努力義務となっております。一方で、兵庫県は一部義務化、堺市がほぼ完全なる義務化となっており、加入率が大きく違っているということは、保険が義務化されれば、至るところに義務化ですと書けるのでPR効果が違うのだと思います。罰則が無いにしてもイメージが変わって、こういった結果に表れているのではないかと思います。

○山口（哲）委員

ヘルメットの場合ですと、ヘルメットの着用を義務としたオートバイは翌年からものすごく売れなくなりました。それとは違いますが、点検・整備をすることについては当たり前だと思います。車両についての理解が進めば、危ない、危なくないということが理解できると思いますので、整備することと、保険に加入することを絡めて上手に訴えていけば、理解できるはずですので、保険については義務化していく必要があると思います。例えば、自転車を扱う業界全体ではTSマークという日本交通管理技術協会から発行されている保険が1億円まで補償してくれますので、自転車を購入したらそれに加入しなさいと私どもは常に言っております。その保険を付けるためには一定の資格を持った技術者でないと自転車を組立販売できないので、責任を持ってやっております。そうすれば、一定の安全は確保されますが、その後、再度点検。整備しなければ続きできません。私は点検・整備を義務化すべきだと思っておりますが、自転車は安全な状態でなければなりませんので、保険さえに入っていればよいという考えは漏れがあります。安全な自転車を使うということが前提で、その上でもしも何かあった時のために保険とがあると考えべきです。もう一つ、今は歩行者と自転車とのトラブルの原因はインフラだと思っております。お互いを守る保険は無いと将来設計も出来なくなってしまいます。利用するものの一つの責任として保険の義務化が必要だと思いますし、自転車を販売するときは、保険を勧めなさいと義務付けないといけないと思います。

○吉田座長

事故を起こした時に、保険に入っている面だから逃げてしまうということでは済まないの、歩行者を保護することなど義務を負うということとしっかりと教育することが非常に大事だと思います。

○新井委員

私どもの業界としては、被害者保護の観点からすると保険については加入義務化の方が良いと思います。また、資料に記載がある保険会社が保険の加入を勧めるということは条例に入れて頂いた方が良くと思います。教育については、業界の中では、補償されない被害者を作らないということ、個人賠償責任保険の普及については命題となっております。先ほどお話がありました高額賠償を負う可能性があるということと、子供が事故を起こした際にその保護者が責任を負う、中学生の場合ですと、保護者の責任ではなく、本人の責任の可能性もあります。保険に加入することは、保護者の義務だと思いますので、そこを伝えていかなければならないと思います。それと事故があったときはそれを届け出て、それに加えて賠償資力をつけておく、被害者保護のためのバックアップとして保険が必要だと伝えていくことが重要だと思います。そういったことについては、業界の中に広報担当を募集していますので、教育の人材確保をできるかと思います。メインで交通安全の研修を行っている中に、保険の話も10分~20分程度するような形でご協力ができるかと思います。

○佐藤委員

やはり自転車とは何なのかという根本的な問題があり、自転車は車より自由に気ままに乗れるという認識が大きいですが、今はそういう時代ではないという教育が大事だと思います。自分の安全、人の安全を考えて乗る乗り物ですという自転車のあり方についての教育が大事で、そういう教育をしていけば、事故を起こしても逃げなくなるのではないかと思います。今はそこまで考えて自転車に乗っている人は少なく、そこが問題でないかと思います。

○吉田座長

保険についても結局は教育の内容について踏み込まなければならない、そういうところになるかと思います。保険の教育を保護者も合わせて行うに当たっては中学3年生あたりが重要だと思いますが、現場では授業で手一杯ということで、従来のスケアード・ストレイトの教育など、内容を考えなければならないと思います。

続いて点検・整備のお話について、山口委員から先ほど少しお話がありましたがどうでしょうか。

○山口（哲）委員

自転車というのは使用頻度によって消耗の具合が違ってきますので、色々なものが劣化していきます。そのまま使っていて安全でないという状況は毎日使っていると気が付きません。車検で車の部品を取り換えたときに、そのことに運転者が気づくかということと同じです。きちんと点検・整備をせずに、安全でない自転車を街中で使うのはまず許されてはいけないのではないかと思います。ご自分で点検・整備ができる人はそれでいいと思いますが、それが出来ない以上、警鐘を鳴らす必要があると思います。可能であれば、罰則は設けられないと思いますが、毎年1年は点検整備を受けなさいと義務づけて、強い姿勢を見せることが大事だと思います。曖昧な表現は条例の意味を失わせると思いますし、他がやっているからやっているのだと思われてしまいます。正直言うと、業界の中では進んでおります。TSマークは整備をしないと付けられないのですが、これがかなりの量出ております。業界では浸透していますが、一般の方には浸透していません。訴えていくことが必要だと思います。

○千葉自転車交通安全課長

既に山口委員の方から説明ありました通り、どこまで点検・整備について条例の中で考えていくか貴重なご意見だと思います。資料3の4ページ目には他都市の状況を義務化とか努力義務というところは他都市では見受けられない。昔は必ず自転車はライトが点いていたり、反射材がついていたりしましたが今はそういうのが点いていない自転車も売られているということでライトが必需品であるということで他都市では改めて必要だと規定しているところもあります。

○山口（哲）委員

ライトは道路交通法で規定されていないので、ライトが付いていない自転車が走っていること自体が違反ですので、取り締まる対象となると思います。

○千葉自転車交通安全課長

そういった自転車が世の中にたくさんあるということを踏まえて、きちんとライトと反射材を付けた自転車に乗ってくださいと他都市では訴えております。

○吉田座長

それでは、次に自転車の走行環境についてですが、どうでしょうか。

○千葉自転車交通安全課長

自転車の安全利用について、前回の懇談会でも自治体の役割として走行環境の整備を明確にすべきというご意見でしたが、多大なコストがかかることなのでいくら整備すると言ってもすぐに環境が整うわけではないですが、これまで自転車歩行者歩道を自転車の安全利用を考える上では必要な項目として挙げさせて頂きましたが、どこまで条例の中で規定できるかは今後の課題であると思います。また、市内において、電力ビル前など、自転車の押し歩き推進区間として看板を掲げていますが、中々押し歩きしている人はいない状況で、根拠が無い状態なので、条例に基づいて指定をして盛り込めないかと検討しております。

○吉田座長

全国的には自転車は車道にという方針となっておりますが、現実的には1970年の後半から歩道へ自転車をあげた経緯がありました。歩道で歩行者とぶつかる事故が多いので、車道に降ろした方が良いというが、現実には自転車が通行できる歩道を作ってしまったので、中々難しいと思います。教育にしても教科書にも内輪差についても記載しておりますが、それ以外にも歩道を走る場合の危険性を教育しなければならないと思います。自転車の走行整備としては、仙台市としては混在ということではないですかね。

○千葉自転車交通安全課長

歩道につきましては、歩道のない生活道路、自転車が通行できる歩道、通行できない歩道の3つが混在しております。3つのパターンについて、自転車利用者は自分の走っているところはどういう状況なのか理解しながら、走れる箇所を安全に走るのが本来の走り方ですが、実際は難しいです。

○山口（哲）委員

自転車は車道を走らせるというのは全国的に共通認識で、歩道は例外だと思っております。今のお話ですと例外を中心に話が進んでいるような気がしております。まず原則を守って、出来ないところについて例外を適用するということだと思っております。最初に1970年代に自転車を歩道へ上

げると聞いたときは極めて抵抗がありました。恐らく全部自転車に責任転嫁するのだろうとっておりました。実際に自転車と歩行者のトラブルの方がたいしたことないだろうという作があったのではないかと思います。今は例外として、小学生や高齢者などは走れる歩道を走っても良いこととなっておりますが、走れない歩道を大人も走っております。そういったことについてきちんと駄目なものは駄目と説明しないといけないと思います。そうしないと車道の行政は変えなくてよいとなってしまおうと思いますが、そうではないです。歩道と自転車道路は物理的に切るべきだと思っております。その適当さをそのまま形にするのではなく、条例に規定して行政が目標としている先を見せるというのが大事な視点だと思いますのでそのところを議論して頂きたいです。

○新妻生活安全安心部長

市内においては、自転車歩行者道と呼ばれる歩道を仙台市内中心部において幅員を相当とって整備しております。こちらについては、自転車歩行者道として道路交通法上、自転車も通行が可能となっておりますので、そこについて、条例の中で自転車歩行者道について廃止しながら自転車は車道を走ってくださいますと、これから進めていくかということ、山口委員がおっしゃることは分かりますが、なかなか現実的に難しい部分もあると思いますし、時間もかかります。条例については市内の自転車の状況を見て、早期に安全の確保しなければならないという課題認識を基に今回提案させて頂いておりますので、当面現在の形態を前提として一旦受け入れながら、その中でどういった対策を条例上進めていけばいいか考えていきたいと思っております。国全体の政策の兼ね合いもありますので、自治体の中で出来ることは限られております。一定のご理解をいただければと思います。

○山口（哲）委員

おっしゃっていることはよくわかりますが、この市役所の前の東二番町通りを安全歩行者と自転車が通行しているかということと安全ではないと思います。自転車に車道寄りを走りなさいと言っても、バス停がありますし、人が並んでいます。では、どこを走れば良いのか、斜めに走るのか、歩道を出入りするのか、そうすると歩行者はものすごく危ないです。そこはしょうがないと言ってしまおうと何も先に進まないと思います。工夫して、課長が先ほどおっしゃったように自転車に乗ってはいけない部分を設けて、押して歩かないと違反ですと言ってしまった方が分かり易いです。それを放っておいて車道は駄目だから歩道を走ってくださいますと言ってしまおうと、条例をつくる意味が半減してしまいます。黄色いゼブラゾーンを設けて、乗ってはいけない区間を設けるなど、できれば条例は一度つくったら変えるのは難しいと思いますので、曖昧ではなく、きちんと方向性を見せないと条例としての力にならないのではないかと思います。

○佐藤委員

ちょっと前までは自分で自転車に乗っていたことを思うと、恐ろしくて車道は走れないと思いましたが。自転車に乗っている人の多くは車道を走るの怖いと思いますので、車道の中の自転車専用部分というのをなるべく早く整備していかないと、いくら車道を走れと言っても、歩道を走りたいと言う人は減らないと思います。車道を走る人の保護をどうするかという意味では、やはり自転車専用部分の整備は必要で、そこも教育と一体でないかと思えます。

○吉田座長

歩道も歩行者から損害賠償請求されたら怖いとやがて考えるような時代になるかもしれませんね。やはりここを補うのは教育というところで、中学校あたりの教育が重要で内容に踏み込んでいかなければならないと思いますが、今回は条例なのでそこまでの議論については別途検討すべきところかと思います。

○山口（哲）委員

議論の中で、車道と言っておりましたが、こちらは自転車の専用道路という意味で言っております。車と交錯させる気はありません。仙台市でもその方向で先行して青いレーンを引いて整備していると思いますが、その方向性を前提として考えて頂ければと思います。

○吉田座長

整備も追いつかない中で、柔軟に教育等で解決しなければならないと思います。それでは、ひととおりの議論が済んだと思いますので、議事を終了致します。

7 閉会

（事務局より今回の議事及び資料について後日ホームページに掲載することを説明）

（事務局より第3回、第4回懇談会の日程について、2月7日水曜日の午後と3月27日火曜日の午前中としたい旨を説明。了承を得る。）

議事録署名

（仮称）仙台市自転車安全利用条例に関する懇談会委員

（仮称）仙台市自転車安全利用条例に関する懇談会委員