

第1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9月5日（火） 10:00～12:00
開催場所	仙台市役所本庁舎2階 第一委員会室 （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、武川由美子委員、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8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	村山市民局長、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 委嘱状交付 3 あいさつ 4 委員紹介 5 座長選出 6 議事 (1) （仮称）仙台市自転車安全利用条例に関する懇談会について (2) 仙台市の自転車利用に関する現状・課題・対策について 7 閉会
配付資料	資料1 （仮称）仙台市自転車安全利用条例に関する懇談会について 資料2 仙台市における交通事故の状況について 資料3 仙台市の自転車の安全利用に関するこれまでの取組みについて 資料4 市内における自転車の安全利用の調査結果 資料5 （仮称）仙台市自転車安全利用条例について 参考資料1 第10次仙台市交通安全計画 参考資料2 平成29年度仙台市交通安全市民運動実施要綱 参考資料3 杜の都自転車プラン 参考資料4 杜の都自転車プラン後期実施計画 参考資料5 他都市条例比較表 参考資料6-1 福岡市自転車の安全利用に関する条例

- 参考資料 6－2 名古屋市自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例
参考資料 7 自転車の安全利用に関する主な法令等（抜粋）
参考資料 8 （仮称）仙台市自転車安全利用条例に関する懇談会設置要綱

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 委嘱状交付

（村山市民局長より、委嘱状交付）

3 あいさつ

○村山市民局長

皆様おはようございます。市民局長の村山でございます。皆様にはお忙しい中この懇談会委員をお引き受け頂き御礼申し上げます。今回は第1回の懇談会ということなので当懇談会の設置に至る背景等について簡単にお話しさせて頂きたいと思っております。

仙台市における自転車対策については、かなり長い歴史、経過がございます。昭和50年代後半から60年代前半にかけて、放置自転車問題が全国的にかなり大きな問題となりました。仙台市でも、仙台駅前あるいは中心部において放置自転車が問題となっており、放置自転車の防止や撤去をする条例を制定し、また、受け皿として、広瀬通や東二番丁に地下駐輪場を整備するなどしており、その当時私も条例や地下駐輪場整備の担当をしておりました。その後地下鉄南北線ができ、地下鉄と連携した自転車利用の推進ということで、地下鉄駅やJR駅に駐輪場を整備し、また、街中における自転車利用を積極的に進めようということで自転車のプランの策定や自転車専用道の整備等を行ってまいりました。そうしたところ、平成23年に東日本大震災が発災し、皆様もご記憶にあるとおり、その当時エネルギー供給が途絶する中、自転車の利用が大変有用ということで、自転車の利用が一層進むこととなりました。そうしたこともあり、仙台市としてもそれまでの施策を一層進めるということで、新たに自転車交通安全課を組織し、平成25年度には杜の都の自転車プランを策定し取組みを進めてきたところでございます。

このように自転車利用が一層進む中で、ルール・マナーの問題や自転車事故によって高額な賠償を負うなどの大きな問題も出てまいりました。今後、私どもが自転車の利用を推進する上で、安全利用のための環境整備が大変重要となって参ります。自転車プランに定める取組みを行うことは当然でございますが、これに加え、安全利用を促進する施策をさらに強化すべきとの声が強くなってきており、その一つとして、条例の制定を進めるということとなりました。条例の制定においても色々な課題がございます。頂いたご意見に基づいて条例の内容を定めて参りたいと思っておりますのでよろしく願いいたします。

4 委員紹介

（事務局より委員及びオブザーバー、仙台市職員の紹介）

5 座長選出

(事務局より座長の選出について、互選のため、意見等がないか伺ったところ、菊池委員より事務局案を求められた。事務局案として学識経験者であり交通安全の分野で造詣が深い吉田委員に座長をお願いしたい旨を説明し、了承された。)

(座長より挨拶)

○吉田座長

私はこういう会議は初めてですので、不慣れな点もあるかと思いますがよろしく願いいたします。自転車安全利用条例を実際に作っていくのは事務局であり、皆様から専門家の観点で色々なアイデアをどんどん出していって、それを取りまとめるのが私の役目だと思っておりますのでよろしくお願い致します。

6 議事

(座長より座長代理の選出について、同じく学識経験者である菊池委員を指名、了承される。)

(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ため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、新井委員・菊池委員を指名、両人とも了承。)

(1) (仮称) 仙台市自転車安全利用条例に関する懇談会について

○吉田座長

それでは議事に入ります。始めに、議題(1)「(仮称)仙台市自転車安全利用条例に関する懇談会について」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。

○山口(哲)委員

懇談会の日程はいつどのようにして決めて頂けますか、出来れば早いうちに決めて頂けると予定が組みやすいので、よろしくお願い致します。

○千葉自転車交通安全課長

本日、議事が終わりましたら、次回の日程についてお知らせさせて頂く予定でございます。その後の日程につきましても、皆様の予定もお聞きしたうえで早い時期にお示ししたいと考えております。

○吉田座長

はい、委員が全員揃うという日程をとるというのは中々大変ですが、よろしくお願い致します。

今年度までに中間案を作り上げ、来年度中にその中間案を基に取りまとめることだと思います。懇談会を来年度以降何回開催するかは未定ということですね。

○千葉自転車交通安全課長

今年度中に4回開催し、完結する予定でございます。

○吉田座長

私の方から一点、確認だけさせていただきます。この会議の目的ですが、審議会ですと事務局で決めたものを承認するなどといった形の会議が良くありますが、この懇談会はそういうものではなく、色々な立場から意見を述べて頂いて、如何に拾い上げるかということとなりますので、条例に限らず、交通安全全体で感じたことなど自由に意見を言って頂いて、それを集約して詰めていくということによろしいですね。

○千葉自転車交通安全課長

その通りでございます。

(2) 仙台市の自転車利用に関する現状・課題・対策について

○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2～5に基づき説明)

○吉田座長

はい、どうもありがとうございます。資料についてご質問等ございますか。

○佐藤委員

資料2のP.5の(6)のところなのですが、グラフの右側の違反の区分について、悪質・危険違反などはおおよそ想像出来るのですが、予測不適だとか、動静不注視、安全不確認というものが自転車の事故において、どのような違反を示すのか、簡単にご説明いただけないでしょうか。

○千葉自転車交通安全課長

こちらは警察の方で決められた区分でありまして、例えば、動静不注視であれば、相手の存在を分かってはいたが、危険はないものとして、あまり注意を払わなかったために事故を起こしてしまったもの、また、安全不確認ですと、一時停止や徐行等を行ったものの、それが十分でなかったために、相手の車両を見落としてしまったり発見が遅くなったりして、事故に至ってしまったものと伺っております。

○吉田座長

この区分は警察で、全国一律の基準で、現場の警察官が判断しているような形なのですね。

○高橋交通企画課課長補佐

こちらの区分は、車の交通事故についてもこういう捉え方をしております。簡単に言うと、動静不注視は例えば、車の場合、右折する場合に、対向車がいるがちょっと遠いから大丈夫だとチラッと見たものの、対向車の速度が思ったよりも速く、事故になってしまうケースや、自転車の場合ですと、十字路交差点を直進する場合、右から車が来ているが、チラッとしか見ておらず、速度が分からない。よく見ていれば、速度等もわかって停まる場所を、大丈夫だと思って横断してしまい、出会い頭で衝突して事故になってしまうケースなどがあります。

安全不確認はそのままですが、停まって周りを確認し、見えている範囲で車がないから進んだものの、よく見ると車が隠れていて事故になってしまうことがこちらに当てはまります。車線変更などで安全不確認による事故がよく起きております。見えない部分をちゃんと見ていれば、

隠れた車が見つけれられるはずですが、そこを十分に見ないまま、早く車線変更をしたい、横断したいということで進んでしまい、事故に遭ってしまうということになります。

こういった区分を細分化すると膨大な量になってしまうので、分かりづらいかもしいないですが、この区分でご容赦頂ければと思います。

○吉田座長

違反としては安全運転義務違反として括られるものですね。

○高橋交通企画課課長補佐

その通りです。

○佐藤委員

安全教育と直結するものだと思いますが、自転車を運転する人は自分たちにそういった義務が課せられているということを考えないで自転車を運転していることが多いです。そういったギャップが大きいのかなと思います。

○菊池委員

関連してですが、今ご指摘されたグラフについて、違反内容として集計されておりまして、動静不注視など各区分について簡単にご説明頂きましたが、こういったものが違反内容になるということをおは知らなかったです。というのも、先ほどのご説明ですと、対向してくる車の速度が速いか、遅いかの判断を誤ること自体が交通違反となるということとなと思いますが、そういった理解でよろしいのでしょうか。

○高橋交通企画課課長補佐

これはあくまでも事故を起こした場合になります。過失と言われるもので、過失が無ければ事故は起こりませんので、その過失を捉えてこういった違反としております。事故が起きなければ過失も存在しないわけですので違反とはなりません。ただ、例えば事故を起こさないまでも、他の車に急ブレーキをかけさせたなど、そういったことがあれば別の違反に問われることもございます。例えば、交差点の安全進行義務違反ですとか、また、交差道路において、車が来ていることを分かっているながら、直前を横切って車に急ブレーキをかけさせるなども一時不停止の違反となります。こういったように、ケースバイケースで、この動静不注視等の違反区分があつたとしても事故が起これなければすぐに違反ということにはなりません、他の違反をとられる可能性があります。

○吉田座長

これは現場の警察官が分類するもので全国一律であるとは思いますが、県によっても基準が偏ったりすることがあります。自転車と自動車の事故は大体パターンが決まっており、出会い頭が圧倒的に多いです。自転車が歩道から車道に入ったときに事故があつた場合も出会い頭になります。右折事故や左折事故もありますが、出会い頭が圧倒的に多いです。このように違反が分類されておりますが、道路の形状に合わせて、こういった箇所が危ないというところをちゃんと教育しておけば、事故が減るとというのが心理学的立場からの考えです。今までだと、ぶつかるや大体自転車の方が悲惨で、自動車が悪いというような風潮となつておりましたが、これにタクシー協会が怒っていて、全車にドライブレコーダーを付けたところ、タクシーの運転手でも防ぎようがないくらい自転車のマナーが悪いというのがわかってきたという話があります。自転車の方も相当

教育しなければならないという背景もございます。

一般的に統計上、出会い頭の事故が多いというのは、全国と仙台とで大きく違いはありませんよね。

○高橋交通企画課課長補佐

仰るとおり、全国的にも出会い頭の事故が多いです。

まだ自転車イコール保護される立場というイメージが払拭されておられません。自転車は軽車両なのですが、どこかに保護されるものであるという意識が根強く残っており、これを払拭しなければならないと考えております。そのためには、小・中学校など段階的な教育を行っていくことになると思いますが、教育しづらいのは、高校生以上の大学生から社会人で、一般企業で講習なども行っておりますが、自転車の話も少しはするものの、どうしても自動車メインの講習になってしまい、中々難しいところではあります。

○山口（哲）委員

悪質・危険違反とありますが、例えば自転車というのは右左も適当に走っていたり、走っていない歩道上を走っていたり、子供を乗せてはいけない自転車に子供を乗せていたりと色々違反はあると思います。この場合の悪質・危険違反とその他の違反の違い、悪質・危険違反というものの中には主にこういった違反が含まれているのか教えてください。

○高橋交通企画課課長補佐

信号無視や一時不停止などです。

○山口（哲）委員

信号無視などそういった違反は確かに良くないですが、危険ということを考えると、例えば車が一方通行の道路を逆走したり、道路の右左を逆に走ったりなど、高速道路などでもよくありますが、こういった違反は、重大な危険行為になるわけです。歩行者にとっての自転車も同じことで、自転車を利用する我々にとっても危険の意識が甘いのではないかと思います。信号無視なんというのは不届きな話で、危険だとか悪質以前の問題で、死ににいくようなものだと思います。

違反は本来相手があるもので、相手から見ると、それだけでない危険がもっと一杯あり、そこをどう分類するか。そのあたりしっかりと見定めていかないと、自転車に対する指導が適切かどうかの判断が難しいのではないかと思います。

○吉田座長

資料2のP.4の(5)自転車事故の年齢別発生件数ですが、先ほど県警から学校における交通安全教育のお話が出ましたが、高校生から19歳について自転車事故件数が多く、全国統計でも12歳～15歳、16歳～19歳と区切られておりますが、1歳刻みで見ると圧倒的に高校1年生が多いはずで、高校に通い始めて4月、5月は慎重に通いますが、少し経ったときに事故が多くなります。歩行者の事故についてもパターンが一緒で、小学校1年生など、新たに学校に入学するなどする年齢が飛びぬけて多いです。

○千葉自転車交通安全課長

その話につきましては、追加の資料と致しまして、平成28年中の10代の年齢別の自転車事故件数についてお手元に配布させていただきます。

(追加資料配布)

まず1つ目が10代の年齢別の自転車事故件数でございますが、やはり、座長のおっしゃる通り、16歳、高校1年生の事故件数が最も多くなっております。

2つ目が、平成28年中の自転車事故の各年代別男女別の事故件数でございますが、こちらは40代以降について、男性よりも女性の割合が多いという結果が得られました。

○吉田座長

14歳などの事故件数が少ないのは、仙台市の場合、中学校で自転車禁止の学校が多いからであり、また、中学校で禁止しておいて、高校に入学した途端、遠くの学校へ自転車で通うようなパターンが全国的にも多いようです。私は大学教授なので、大学では高大連携、つまり高校と大学の接続を上手くしなさいという話がありますが、自転車に関しては、中学校から高校への接続を如何に上手くするかというところが自転車安全利用のポイントになるのではないかと考えております。10代の年齢別の男女割合をみますと、19才の女性の割合が多くなっております。これは大学生だと思いますが、バイクが高くて買えなくて青葉山に自転車で登るといふ学生もいるという話も聞いております。

また、40代から女性が多いということですが、幼児教育を行うときに、お母さんも一緒に参加してもらおうということをするれば良いと思います。この年代は恐らく子供の送迎が多いのではないかと思います。

また、統計に暗数という統計に乗らない数字があります。通常、事故の件数というのは警察に届けられた数値ですが、警察に届けられない数字があり、分析が難しくなります。自動車の自賠責保険などは、保険金を請求するのに警察に届出を出す必要がありますので、保険会社のデータと警察が持っているデータで二重にチェックが働いておりますが、自転車の場合ですと、事故を起こしてもごめんねと言って逃げてしまうことが多くなっております。高校生などは車にぶつけると、高価なものに傷をつけてしまったという意識があつて、怖くて逃げてしまいます。一番怖いのは、歩道上でお年寄りにぶつかってしまった場合です。これも同様に相手が普通の人ならば大事には至らないことも多いですが、お年寄りの場合ですとちょっと転んだだけでもガラリとその後の人生が変わってしまったということも多いです。

そこを如何にして防いでいくかということですが、上手く保険の加入などで補償されているから安心だということで、教えていけば良いのだと思いますが、特に歩行者と自転車の事故で暗数になっている部分について考えなければならぬと思います。警察でもそういったことは把握されておりますよね。

○高橋交通企画課課長補佐

仰るとおりで、暗数の部分については、警察に相談に見えられる方もいて、自転車は去って行ってしまったが、自転車にぶつかられて、事故の届出まではしないが相談したいという方ですとか、また、犯人が捕まらないのは分かっているものの、会社の保険を使いたいので一応届出だけはしたい方などもおりますが、歩道上の事故で両当事者から届出が全くない事故も相当数あると思います。

○清水総務企画部参事兼健康教育課長

先ほど座長からお話がありましたが、仙台市の中学校の状況については、自転車通学を認めている中学校が16校あります。それ以外の中学校については自転車通学を認めていないものの、そ

れ以外の土曜日・日曜日や、自宅に帰った後に塾や習い事に自転車で移動する生徒については、学校でも把握しきれない部分がございます。そういった子供も若干数事故に巻き込まれていると思います。

○吉田座長

歩道の問題ですが、この論点には仙台市の背景として、基本的に仙台市の場合、定禅寺通りや西公園通りなど、歩道を広くして歩道の中で自転車も通行可能という道路が多くなってきております。対して、全国的に自転車は車両なので、車道を走りなさいという方針となっております。

仙台市の場合、国の方針に従い、歩道を狭くして自転車専用道路にするかということ、現実には難しいということで、歩道の中に自転車が通る道路と、全国的な車道を走りなさいという方針の両刀使いという形になるかと思えます。

仙台市では歩道を削って、自転車は車道へという方針ではないですよ。

○千葉自転車交通安全課長

座長の仰いましたように、自転車は原則車道を通行することが基本ですが、自転車が走る事が出来る歩道もあり、ただ、歩道を走るときは歩行者優先なのでゆっくり走って下さいというのが我々の立場でございます。そのことを市民の皆さんに分かってもらうには、どうしたらいいかということを考えて、その一つの方策として、自転車条例をお示しして、市民の皆様は自転車の安全利用に関して考えて頂く機会ができればと思っており、皆様から色々な立場としてのご意見を頂いて作っていきたくと考えております。

○武川委員

荒町連合町内会の武川でございます。今、歩道を走る自転車のお話が出ましたが、荒町では歩道が非常に狭く、電柱や街路灯もありますし、ごみ集積所もあるので、びん・缶や新聞などのごみの日などは通る事さえ難しいくらい狭いです。そこに自転車が平気で通るようになっておりまして、いくら注意しても改善されません。注意したところで、法律で決まっていなから良いだろなどと文句を言われ、困っておりましたので、今回条例をつくるという話になり、安心しております。

○山口（哲）委員

関連して、条例の論点についてこれでいいかという確認があればその時にお話ししようと思っておりましたが、この条例の論点ですと、自転車はこうしなさい、こうあるべきだという視点でしかこの内容は見ておりません。実は、インフラが整っていない状況でこういったことをさせるというのが土台無理ですので、このままで条例を作るのは無理です。必ず、インフラを整備し、快適な通行を確認して安全を確保したうえで、自転車はこうしなさいと言うべきだと思うのですが、それを言ってもいつまで経ってもきりがないので、今まで議論してきました。

ですから、歩道の上に自転車を走らせるのが間違っておりますので、間違った方策で一時的に普及させてしまったことが、右も左もわからない自転車利用者と歩行者とのトラブルの原因にもなりずっと今まで来ております。また、実は自転車と車との接触事故についても、歩道を走る自転車があるがために、車道を走っている車との衝突事故が発生することの可能性が高くなっていることも考えられます。出会い頭というよりは横にスライドして車と接触するケースもあるわけです。

インフラについては、小さな子供やかなりの高齢者、子供を乗せている方、身体の弱い方などは一定の約束事の中ではないかと思いますが、自転車は歩道ではなく全部車道を走らせるときちんとまず決めたいうえで、自転車はこうしなければいけませんと条例で縛るというのが大事なことだと思います。これだけ先に持っていってしまうと、自転車は身動き取れなくなる可能性があります。使いやすさと自転車のある快適なまちづくりを仙台市では目標としているので、その流れに合うように、横並びでいいとは思いますが、インフラの関係をきちんと議論したうえで、ぜひ進めて頂けるとありがたいなと思います。

○佐藤委員

今の話と重なりますが、自転車利用者にとっては、車道を通るのは結構怖いと思います。そこをどうするかとなると、車道に自転車通行帯をきちんと整備するということになるかと思います。

ただ、自転車通行帯はあるけれども、狭くて危ないというのではあまり意味がないので、もう少しインフラをきちんと整備して、自転車が悪者だっていうのではなく、皆が歩行者にも自転車にも車の運転者にもなり得る立場だと思いますので、どの立場になっても快適な環境にしないと据わりが悪いと思います。

○吉田座長

自転車を歩道上にという政策は、1970年代に車道を走っている自転車が左折する車の側面に衝突するという事故の報道が非常に多くあり、それが原因で自転車の歩道通行可の標識が増えました。

そのような経緯があるので、自転車に車道を走らせると、左折車との側面衝突は増えるということは予測できます。車道に全ての自転車を走らせるという政策を仙台市がとれるかというところ、これだけ歩道を広くしている現状では無理ではないかと思います。

現実にはそれが整備されている状態で進んでいるという形ですので、それをどうするかというところだとは思いますが。東二番丁通もそうですが、自転車通行帯を設けて、色も変えてさらに二重の植栽にしておりますが、実際うまく区分されているかというところとどうかというところはあるものの、しばらくは歩道の中で自転車が混在している状態は続かざるを得ないのではないかと思います。

○武川委員

補足させて頂きませんが、荒町には自転車専用通行帯がありますが、狭いので、歩道に上がってきている状態でございます。

○吉田座長

自転車利用者は自分が安全だと思えるところを走りますし、歩行者は自分が優先で、どう歩こうが勝手だろうという状態ですから、インフラの整備を前提とするのは難しいなと思います。色々な道路が仙台市にはあるわけで、自転車が歩道上を走れる道路、原則車道を走らせる道路、荒町のように自転車専用通行帯がある道路などですが、マナーなどを教えていく場合に、その3種類の中で考えていかなければならないということになると思います。こちらの方からインフラ整備しなさいというのは現実にはなかなか難しく、それが前提で、インフラの整備の話はまた別の議論となるのではないかと思います。

○山口（哲）委員

仰っていることはその通りだと思いますが、例えば、子供たちに自転車教室にて、これが正しいということを、道路交通法を基にして教えるわけですが、このとおりに街に出た時も走りなさいと言っても、すでに街に出るとそれが通用しないのです。通用しないものを教えて、高校生になった時に、遠くに自転車で通学するようになると事故につながるというのは当然のことで、そういうことを認識しておかなければいけません。

もう少し元のインフラをしっかりと整備するから、あなたたちもルール・マナーを守りなさいねという論理がないと、例えば仙台の大学には仙台市外や宮城県外からたくさん学生が来ていますが、彼らの方が正しい自転車の利用方法を知っているけれども、仙台に来てしまうとそれが通用しないという風に言われたくないのです。やはり、インフラの整備は簡単にはいきませんが、中長期的に年次計画を立てるなどして、インフラをこのように整備していこうとしていますが、今はこのようにルール・マナーを守ってくださいねという指導をしないと、子供は素直に大人の走っている姿を見て真似しますので、いくら教えても無駄になってしまいます。

そうならないように、誰もが納得して守るような条例にしなければならないと思います。インフラはしょうがない、その他で何とかしましょうとなると、誰も守らない条例を作るということに近いので、ぜひ積極的にインフラ整備も含めて、前に進めて頂いて、仙台は大した条例を作ったと褒められるような形にして頂きたいと思います。

○新井委員

この条例の中で、保険についても努力義務かあるいは義務化するという強制力を盛り込むこともできます。インフラも同様で、強制的に市がインフラ整備するとなると中々難しいと思います。ただ、それに向けて努力するということで、責務として盛り込むことも可能ですので、義務なのか努力義務なのか整理していくこととなるかと思います。例えば、交通安全の教育の観点から、自転車走行帯を整備したとしても、車が駐車して妨害しているといったこともあるかと思います。

そういったことを一つ一つ規定していくのは難しいですが、そういったことを含めて責務として盛り込んでいくやり方もあるのではないかと思います。

○菊池委員

インフラの話について専門家としてお話しさせていただきます。山口委員が仰るとおりで、インフラの議論はどこかでしなければいけないと思います。自転車の通行帯というのは、繋がって初めて機能します。ネットワークと呼ばれるもので、ぶつ切りで、ここは整備されているがここは整備されていないという形になっていると、中途半端で危険でしかありません。従ってインフラの整備は将来的には絶対的に必要ですが、この懇談会においては条例というところが初めの目的であると思いますので、この懇談会の議論の中において、この条例が100%の機能を発揮するためには、インフラ整備が将来必要だということを行政の中で挙げて欲しいと思います。

また、専門家として事例を紹介いたしますと、近年、シェアードスペースという概念が導入されています。オランダから発想されたもので、京都でも実験をしております。内容は、インフラを撤廃し、歩行者、自転車、自動車を区分するための縁石や線を無くすという考え方です。逆にそれにより、あらゆる方向に注意を払わないと通れず、車も歩行者も自転車も車も周りに気を配りながらその道を通るようになります。これにより、車の走行速度が確実に低下したのですとか、

交通事故が30%減少したなどの事例もあるそうです。もちろん導入する場合は慎重にならなければなりませんし、どこにでも当てはまる方法ではないと思いますが、インフラのあり方として、地域住民とのコミュニケーションを前提とした空間を作り、それにより交通を支えるという考え方でございますので、一応こういった方法もあるということをご紹介いたしました。

もう一点、事務局にお願いがありまして、次回の懇談会の議題として、条例に必要な項目についてということで予定されておりますが、政令都市の中でも先行して条例を制定しているところがあり、仙台は後発だと思えます。これを最大限生かして頂きたいと思えますので、資料2のP.2に政令指定都市の事故件数の比較表があります。こちらを平成28年でなく、すでに条例が制定されたところについて、その制定の前後のデータを示して頂きたいと思えます。それを見ることによって、例えば事故件数が大きく減少したところは意味があったとか、あまり変化がなかったところは、持ち方やその適用に問題があったということで、条例の効果があったのかどうかという議論ができると思えますので、是非お願いいたします。

○吉田座長

インフラについては、参考資料3の杜の都の自転車プランP.39において、自転車ネットワーク路線の整備について、整備済、未整備と載せて計画しているところだと思えます。仙台市としては、国の方で大原則として自転車は車道へと言っていますが、仙台市では自転車が走る事が出来る道路が3種類あるので、そのように一つの基準で言えなくなって、3種類を区別してそれぞれこういう道路はここが危ないとか教えないと難しくなっております。将来、歩道を切るという計画もあるでしょうが、時間かかるでしょうし、まず、杜の都の自転車プランの計画に載せているように路線をネットワークとして繋ぐ計画もありますので、我々が安全利用を訴えていくには道路によって教えていかなければならないと思えます。

○菊池委員

インフラの整備が絶対だと申し上げているわけではなく、そこを前提としてやれること明確にしないと中途半端な条例になると思えます。自転車のマナーというのは道路の種別が変わったところでそんなに変わらないと思えます。基本的な概念としては、当然ながら自分より弱い立場である歩行者に対して最優先すると考え方、これを徹底することでだいぶ変わるはずで、ですので、その点をきっちり考えて頂けるような条例を目指すべきだと思えます。

そうすると、各都市で議論されておりますが、自転車の位置づけというのは、交通手段の中でどこにあたるのか、ここは非常に難しい問題だと思えます。先程自転車が守られる存在だという考えが多いという警察本部からの話がありましたが、都市計画の立場から見ると、都市内では自転車の地位は低いです。安全面に関してはあらゆる面で我慢して欲しい乗り物ですので、そこで市民の中で合意がとれないとマナーの向上に結び付かないと思えます。自転車はこういう乗り物だと分かってもらい、安全かつ快適に利用するにはどうすべきかと考えてもらうきっかけになればいいなと思っております。アンケートについても、車道に自転車が安全に走れる場所が少ないですとか、駐輪場が少ないといった、インフラの苦情が多いということが示されておりますので、そこは念頭に置いとかなければならないと思えますが、制約がある中でマナーをどうするかということ議論していければと思えます。

併せて、仙台市では色々な取組みをされていると、先ほど資料の中で紹介されましたが、その

各施策の効果検証もお願いしたいと思います。取組みを紹介いただいた資料3の中で、例えばP.2の効果的な街頭指導や効果的な広報啓発活動というものが、本当にどれくらいの効果があったのか、私は疑問に思っております。本当に効果があれば継続してそれで済みますが、これでは限界があったとか、正直、思った通りの効果が無かったということがあったのであれば、そこを一度整理しないと、条例として、例えば安全教育についてどういう点を重点的に規定するかなど、議論が発散してしまうと思います。その点を踏まえて、資料をご提供頂ければと思います。

○山口（裕）委員

自転車の安全教育という点で、条例が定まると、安全教育もそれに基づき行われると思いますが、やはり保護者の立場から言いますと、子供が自転車に乗るところは、ほとんどインフラが整っていない住宅街の狭い道路が多いので、取り決めでは決められていないが、その地区その地区によってカスタマイズして、こういう場所はこういう形で乗りなさいといったような的確なアドバイスができる方を各地区に配置するというのも重要でないかと思います。

○吉田座長

子供は自転車が漕げるようになるのは時間がかかり、親としては漕げたらもうそれでよしとしてしまいますが、どこで停まるか、事故のパターンなど、出会い頭が多いですとか、左折車・右折車が危ないと教えられるようなスタンダードなものが出来れば、どのような指導をしていけばいいかということも出来てくるのかなと思います。条例に規定することではないかもしれませんが、そういったところの議論はできると思いますので、色々インフラや教育の問題など、次回はおっと時間を設けて皆様からご意見等頂ければと思います。もう時間ですよ。

○千葉自転車交通安全課長

まだ時間はございますので、改めて皆様から一言ずつ何か頂ければと思います。

○新井委員

賠償責任保険に関して、今後詳しくお話させて頂きたいと思いますが、損害賠償責任を考えて頂くときに、被害者保護ということがキーワードとして出てくると思います。仙台市が被害者保護をどのように今後しっかり確立させていくのか、そういった観点でご議論いただければと思います。皆様も車をお持ちの方は自賠責保険に加入していると思いますが、自賠責保険は、被害者保護の精神から出来たもので、要は、事故を起こした過失について、通例においては被害者が過失を証明することとなりますが、車の事故に関しては加害者が、自らの過失がないこと証明すべきだという、被害者を救うための法律が存在します。その裏付けとして、自賠責保険があり、金銭での補償をする制度となっております。これは車検制度とリンクしていて、車検の際に必ず付与されるものとなっておりますが、こういった制度と比較して、自転車の保険をどのように義務化するか或いは努力義務として普及していくか。もし義務化していくとなった場合、加入の機会をどのように確立していくかなど、そのあたりについてご意見頂くとよろしいのではないかと思いますので、とりあえず頭出しをさせて頂きました。よろしくお願いたします。

○菊池委員

一点だけ、資料1の概要のところ、自転車事故の減少とありますが、ぜひ議論の中では減少でなく、自転車事故ゼロということを目指して議論できればと思います。

○佐藤委員

私の感想なのですが、他者に対する無関心が大きいのかなと思います。自転車に乗っている人に限らないのですが、歩いている人にも関心がない、車にも関心がない、自分のしたいことだけに関心を持って、勝手にいきなり飛び出してくるなど、そういうことがすごく多いのではと感じております。これは自転車の安全ルールを教えて果たして変わるのだろうかと思うのですが、どのように変えていけばいいのかなと悩んでおります。

○武川委員

自転車賠償責任保険についてよく知らなかったのですが、今説明頂きまして、私も孫が4人いるのですが、そのあたりのことも親に話しておこうかと思います。

もう一点ですが、条例制定後、市民に対しての周知はどのようになっていくのでしょうか。

○千葉自転車交通安全課長

条例の中身も含めまして、どのような形で周知していくかということが我々の大きな課題と捉えておりますし、そこが条例を守って頂くために必要なことだと考えております。

○武田委員

条例に関することはもちろんですが、それ以前に統計を見ると小学生・中学生の事故が多く、交通安全協会として、自転車の正しい乗り方を小学生に指導はしておりますが、まだまだだと思いましたし、子供だけでなく、高齢者に対する講習も必要なのではないかと思いました。

それから、自転車通行部分が指定されている歩道において、自転車の通行部分を歩行者が悠々と歩いて、自転車が後ろで騒いでいるということも見たりしておりますので、子供だけでなく高齢者に対して、自動車の講習会はありますが、自転車の講習もたまに開いてみてもいいのかなと感じました。

○山口（哲）委員

2点ほど、すごく分かりきったことですが、道路を使うということはそれぞれの立場をわきまえて利用することが大事だと思います。歩行者、自転車、自動車と、優先順位は今申し上げた順番で、一番不便でも構わないのは自動車でございます。それをきちんと見直すということが大事だと思います。

また、自転車の整備不良車が多すぎます。自転車は車検がありませんので、自前で整備をきちんとして利用するということが当たり前で、保険に入っていれば安心だという人がいますが、きちんと整備して自転車に乗って頂くということを、条例ならば条例の中でしっかり謳わなければいけないと思います。

○山口（裕）委員

ヘルメットの着用など自転車事故への備えという説明がありましたが、子供が自転車に乗り始めたときは、ヘルメットを買って、被せておりました。しかし、実は小さい子供用のヘルメットしか無かったりします。そこから上はもう大人用のサイズになってしまい、中間の小学生、中学生向けのサイズは無いのかということになりますので、メーカーなどが自転車関連用品のバリエーションを増やして頂けると親としてありがたいなと思いました。また、息子が小学生になったときに自転車を買ったのですが、自転車にライトが付いていませんでした。夜は出かせないだろうという発想で付けなかったのか分かりませんが、冬に親と一緒に出掛けて、帰ってくる時

に周りは暗いこともありますので、そういった時にライトがないと困ります。そういった方面への働きかけもぜひお願いしたいと思いました。

○吉田座長

自転車の整備不良というのは、ブレーキが効かないとかというのは直さなければならないと思いますが、ライトが点かないというの也被まれるのですか。

○山口（哲）委員

ライトが点いていないというのは、分かっている点けていないというのがほとんどで、悪質なものだと思います。そういったものは取り締まって頂ければよいと思いますが、整備不良車というのはほとんどが全くの整備不良で、走る事自体に問題がある自転車があまにも世の中に多いということで、先程申し上げました。

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2回懇談会の日程について、11月8日水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