

## 第2回（仮称）自転車安全利用条例に関する懇話会 議事録

開催日時 令和元年12月26日（木） 10:00～11:30

開催場所 宮城県行政庁舎第一会議室

出席者 小川和久委員，佐藤美砂委員，山口哲男委員，柴田文明委員，  
武田和子委員，本多幸夫委員

【事務局】 宮城県震災復興・企画部 高橋次長  
宮城県震災復興・企画部 田村総合交通対策課長  
宮城県震災復興・企画部 佐藤総合交通対策課副参事  
宮城県震災復興・企画部 佐藤総合交通対策課長補佐（班長）

次第

- 1 開会
- 2 挨拶
- 3 委員紹介
- 4 内容
  - （1）第1回懇話会における意見に対する県の考え方について
  - （2）（仮称）自転車安全利用条例の素案について
- 5 連絡事項
- 6 閉会

配布資料

資料1 第1回懇話会における意見に対する県の考え方  
資料2 （仮称）自転車安全利用条例の素案  
参考資料1a 埼玉県自転車の安全な利用の促進に関する条例及び周知用チラシ  
参考資料1b 仙台市自転車の安全利用に関する条例及び周知用チラシ  
参考資料2 自転車損害賠償補償制度あり方検討会資料  
「自転車事故の損害賠償に係る現状について」（国土交通省）

## 1 開会

(事務局より資料の確認)

## 2 挨拶

(高橋次長)

## 3 委員紹介

(事務局より委員，事務局職員の紹介)

## 4 内容

### ○小川座長

みなさんおはようございます。本日も活発なご議論をどうぞよろしく申し上げます。

それでは，本日の懇話会の進め方ですけど，次第の4，内容のところをご覧ください。

(1)は，前回の懇話会で委員の皆様から寄せられました意見に対する県の意見をまとめたものでございます。

(2)は，前回の意見を踏まえて県が作成しました，条例の素案ということでございます。

まず，(1)と(2)について，一括して事務局から説明をお願いします。

(事務局から説明)

### ○小川座長

どうもありがとうございました。それでは，まず，(1)について，御質問や御意見をいただきたいと思えます。

### ○山口委員

資料1に関しまして，教えていただきたいと思えます。

まず，自転車安全利用教育についてですが，高齢者向けの自転車の講習会を開催するというところがございますけど，高齢者向けの自転車の講習会を実施するというのは，大変難しいところがあると思えますが，県で高齢者の自転車の安全のコンクールをやっているはずですので，ああいったものがこの中でどのように活かされているのか，そういったことが全体で進められているのかを踏まえながら，講習会を実施するというやり方をきちんと確認していかないと，今やっていることと重なってしまうということはないだろうかということを確認したいと思えます。

それから，学校の関係で，乗り方を教えるということが載っておりますが，私どもは業界としてもお手伝いをしているつもりでおりますし，依頼があればほとんど行っております。そういうことなんですけど，学校の方に日数のゆとりがないんです。いろいろなカリキュラムが大変多くて，余裕がございませんで，他のを削りながらやっても精一杯というところで，果たしてこのことをどのように位置づけるのか，できることなら県教委，または仙台市ならば市教委の方もあわせて，時間を確保しなさいということで，設定でもさせないことには，お任せをしてやらせるということは現実的に無理ではないか，と思えますので，発達段階，年齢段階での教

育であれば、どのように考えて進めようかということを、確認しておかなければいけないかなと思いました。

それから、学校の責務ということで唱えられておりますけど、学校の行き帰りで、通学で使っている方たちもいらっしゃいますけど、それ以外の利用ということもありますので、学校というところにあまり強く位置付けてしまうよりは、家庭と学校とで両立をしていかないと、これは無理があるのではないかなと思いましたので、そのことについても疑問を感じました。

それから、乗用のヘルメットの件ですけれども、これはとても大事なことで、なおかつ、難しいことなんです。私は、実は今日も自転車に乗ってきましたので、ヘルメットを被ってきました。私のような髪型だととにかくなるんですけど、例えば、武田委員に被ってくださいと言ったり、佐藤委員に被ってもらうことになるのと、果たして本当に進めていくことができるかどうか。髪型がくずれますし、いろいろ困難なことがたくさんあるので、実は難しいところがたくさんあります。仙台市の時にも申し上げたんですけど、業界に公の立場で開発を促すような動きをしないと、業界だって本気になって開発したけど誰も被ってくれない、というのでは開発できないわけですので、そういったことまで考えを持つということが非常に大事なのではないかと、ただ被りなさいでは無責任な話ですので、やはり被ってもらえるような環境、雰囲気と、それから、物を確保しないことには。女性の方は難しい、しかし、子供さんは結構被るようになりましたので、これは親と学校の教育指導で、かなりのところはカバーできると思いますが、一定の年齢になると、みんなと同じでまじめに被ることへの抵抗が生まれるわけですので、そういったことと安全ということを余程教育していかないと難しいだろうな、ということをおもっております。

あと、賠償責任保険について気になりましたので、お話申し上げますが、保険に入っているという方が最近増えているということがデータでありました。国土交通省のデータでありましたけれども、実際に保険に入っているということは、外から見ても全然わかりません。TSマークですと、日付がいつからいつまでということが書いてありますので、保険に入っているということがわかるので、警察もその日付を見て指導ができています。通常ですと、車の保険に入っているかどうか本人もわからない。家で親が入っているはずですが、という状況が非常に多くて、本当に入っているかどうかの判別は本人もつかない。また保険に入っても、自転車や本人に、入っていることがわかるような、シールのようなものは何もありませんので、事故に遭った時に、本当にこの人大丈夫なのかと相手が思うのではないかと、思うんです。やはり、保険に入っているぞ、という安心感を与えることがとても大事なことだと思いますので、そういったことについてどうなのかな、ということを感じておりますし、保険については、東京の本社の人との付き合いもありますので、結構いろいろなところでお話をしております。実はTSマークの方に移行してくれないかとお願いをしております。整備をするということの大事さを後ほど説明したいと思います。

それから、この中にはないですけども、市町村によって本当に条例ができたときに同じように進めることができるだろうか、という心配があります。道路はつながっておりますので、この市町村は頑張ったけど、こっちは市町村は甘いね、ということになると困るわけです。

道路インフラは、今、安全を確保するのは、かなり無理です。安全を確保するためには、まずインフラを同時並行、もしくは先行していかないと、誰も言うことを聞きませんし、そのことについて、守りなさいということが強く言えないというか、指導できないわけです。ですか

ら、このことについては真っ先にやるということが前提でないと、難しいと思います。これは素案のところでも申し上げようと思っていましたが、どう活かそうとしているのか、そこが非常に気になります。

あとは、道路交通法との関係ですけど、歩道を走るということが当たり前ということでしたのに、今は歩道を走ってはいけないと言っております。何歳以上はいいとか、何歳以下はいいとか言っておりますが、どこに何歳と書いてあるか、人の顔を見たってわからないわけです。

安全にやるという意味での、その安全さというのは、基本的には、区別をしないということだと思います。要するに、子供だからいい、お年寄りだからいい、と言ってしまうと、中間がわからないわけですので、どこを走ったらいいかわからなくなる、曖昧さというのは、どうしてもこういうときにネックになっていくのではないかと思いますので、この曖昧さをなくす工夫をしないと徹底できない。特に、今の小さい方とお年寄りに事故が起きた時に大変なわけですので、数も多いわけですので、そこがどうしても道路交通法上のネックになっているのではないかと思います。ぜひここもあわせて、できれば、県の条例は県域全体に関わるので、とても大きな意味を持っておりますので、このところは可能な限り詰めていただけるとありがたいと思いました。以上でございます。

#### ○小川座長

どうもありがとうございました。とても重要なご指摘をいただきました。いかがでしょうか。

#### ○田村課長

では、順番に、今の時点での考え方をご説明申し上げたいと思います。

まず、高齢者の運転コンクールの話がありました。主催が交通安全協会さんで、毎年やられています。教育も兼ねた内容と承知をしております。県独自では高齢者向けの講習会をやっておりますけれども、こういう視点は大事だということで、施策を考える上でいろいろ検討する材料だという認識はございます。なかなか今の時点ですぐ答えを出すのは難しいところがございます。

それから、ご指摘のあった学校の問題、確かにゆとりがないということがあります。特に、自転車安全教育は、広報啓発、広報誌とか、それを重要なツールと考えていきたいと思いますが、学校側でも、特に高校教育の段階ですと、だいぶ前からシチズンシップ教育、日本語で言うと市民性教育ですけど、それが大事だということで、授業の中に一部取り入れているところもありますけれども、特に県立高校では熱心ですので、我々も県教委にアプローチして、総合的に進めたい、というところでございます。

もうひとつ、家庭と学校ということですが、この連携、非常に重要でございまして、この視点も持ちまして、特に県条例は全県に及びますので、今年度は素案を作っておりますが、来年度条例案を上程して、長い期間周知期間をもって、そこで学校側からも家庭に情報提供していただきながら準備していただく、一部の学校ではPTAの保険などもありますので、そこで効果的に加入を促進している学校もありますので、そういうことで家庭と学校の連携をさらに進めていきたい、というところでございます。

その次に、ヘルメットの話がありました。小中学校の中には非常に指導が徹底している学校

もありまして、通学以外でも着用しているのをよく見かけるところですが、高校生くらいになると、とたんに着用率が下がりました、社会人になるとなおさらで、髪型のこともありますし、非常に着用率が下がるというのを把握しております。ここは仰るとおり課題でありまして、特にヘルメットの開発というのも大きな課題でありますので、これも念頭に置きながら、いろんなことを考えていきたいと。最近ですと、折り畳みヘルメットということで、まだ数は少ないようですが、市販されているのは確認しているんですが、なかなかそれも普及していないということで、徐々にではございますが、商品開発なども見ながら考える点であると認識しております。

それから、保険加入者、全国的に増えているわけですけど、車と違って自賠責制度がないわけですから、わかりにくいのですが、その点、TSマークはですね、わかりやすいという利点があるので、今後、保険というのは、TSマークがありますので、整備と保険のセットということで非常に優れておりますので、広報する際には周知する点ではありますし、それから任意保険の方は様々ありまして、確かに外形上はわかりにくいのですが、なんとか、保険加入自体は増やしていきたいと、そのための条例での効果を狙うという趣旨もあります。

それから、県の条例ということでございますと、全県に効果が及びますので、市町村によっては、同じように推進できるか、確かに懸念はありますが、ここは周知期間も含めて、市町村と一体となって、市町村にも全戸配布の広報誌がどこにもありますので、とにかく広報には力を入れていただくと、それを来年度長い時間をかけてやって、令和3年春の条例施行を目指す、というのが事務局の考えでございます。

それから、道路インフラもそのとおりでございます、インフラがまだ整っていないのは確かでございます。ここは、県は県道の管理者でありますし、市町村は市町村道の管理者、国道は国土交通省さんで、徐々に、自転車用のカラーリングですね、これを進めようと、現に着実に進めているようでございまして、国土交通省が自転車利用促進の協議会を立ち上げておりますので、そのカラーリングをとにかく進めてまいりましょうと、県にも市町村にもお願いしたい、という趣旨で、いろいろ議論を進めていただいております。仙台河川国道事務所さんは、まず国道45号線を整備しましょうということで、かなり熱心に動いていただいております、そういうことも推進すべき点だという風に思います。それから秋保地区とか、仙台だと泉ヶ岳地区でもかなり自転車愛好者が増えておりまして、そういう意味でもサイクル・ツーリズムと呼ばれておりますが、全県、県内各地、目を向けておりますので、その時に、インフラの整備は重要だということで、留意すべき点だと、認識をしております。

最後に、道路交通法の話をいただきましたが、確かに歩道も徐行できるということなので、歩行者と混然となって自転車が通行しているという状況にあり、基本は車道側走行ですが、なかなか長年の慣習、慣行みたいになって、歩行者に配慮しない走行がよく見受けられます。国も認識しているようでございますので、警察庁さんには道路交通法規の検討を深めていただく、県としても、問題点は多々ありますので、道路交通法についてはよくよく検討していただきたいと国の方にはお願いをしてみたいと思います。雑駁ではございますが、以上でございます。

#### ○小川座長

私の方から追加で、高齢者向けの自転車教育を含めていろいろな自転車教育が行われている

と思いますので、重複しないよう内容の整理をされたらどうかと思いました。

それから、学校に余裕がないというのは本当にそのとおりでありまして、また新たに自転車教育かとなると、抵抗感が強く学校が混乱すると思います。ただ、学校は学校安全ということを進めています。防災を含めた災害安全、それから防犯を含めた生活安全、それから交通安全を一括して一体として進めていくということが言われています。その中に交通安全もあるので、自転車条例の話その中に盛り込んで、今までの交通安全教育をブラッシュアップしていく、市民性教育ということも含めて、ということで進められたらどうかと思いました。この学校安全は、家庭、地域、学校の3つが一体となって進めないとなら効果が上がらないと言われてるので、その枠組みで進めていけばいいのではと思います。

それから、ヘルメットは本当にそうで、被る側に抵抗感がないようなヘルメットが必要かなと思います。では自分が被るのかと言われたときに、これは、と思うようなヘルメットがないようであれば、やはり普及は進まないし、被りたいと思わせるようなヘルメットがないと。そういうところが重要かなと思いました。

あと、保険の加入については、外からわかるようなシールというのは確かにいいアイデアだなと思いました。自分が加入しているか、加入していないか、確認するのも大変ですね。むしろ、保険会社からシールが送られてくれば、保険に入っているんだと確認できるし、貼れるようにしていただけるならありがたいなと思います。

他にいかがでしょう。本多委員いかがですか。家庭の話とかありましたら。

#### ○本多委員

山口委員が大体お話になられましたので、被る部分があるんですけど、何点か、私も疑問に思った点がございます。

まず、学校と家庭という関係でいきますと、やはり、親の教育というのはPTAが主体となってやらなければいけないというのは十分承知をしているのですが、じゃあ実際私がPTA会長で、自転車の保険に加入してくださいと言ったところで、親の方々はわかりましたというのが少ないというのが現状なので、やはり学校で言われたから、これは言い方として適切ではないかもしれませんが、やはりそういった形で落とし込むことによって、親もすんなり受けやすいということもあります。それは学校の負担になるということも重々承知はしております。しかし、そこはある程度やっていただきたいな、というところがあります。

学校はどうかというと、仙台市の条例で保険加入が義務になるよ、という話をうちの学校長にも散々しているんですけど、へえそうなんだ、という感じのリアクションが多くて、やはり学校自体もそんなに気持ちがないというか、そこまで忙しくて手が回らないというのが実情だと思うんですけど、そういった感じがするので、ここも少し鑑みていただいて、教育委員会と連携をしていただいて、学校にうまく落とし込めるシステムというのは、非常に重要かなと思います。

あとは、うちの息子は高校生で、大崎市内にいますけど、やはり皆さん仰られているとおり、ヘルメットは被らない、自転車の整備はしない、保険も入らない、というのが多いかなという印象は受けます。高校になると、学校から子供に対して、というのがアプローチがなかなかしにくいんですね。啓発活動をしているという話はあるんですけど、それが子供に届いているかということ、どうなんだろう、というのは感じます。大学になるとなおさらなのかなという

風に思うので、大学になると都市部ということになりますけど、やはり県内全域ということになりますので、人口の多いところと少ないところ、うまく情報が行き渡るようなシステムというのが必要なのかなと思います。

私の方は大崎市なのでなおさらですが、鬼首の人がほとんどいないようなところから、古川の中心部というところですのでごく差があるので、大崎市で仮にこの条例を施行するとすると、非常に地域差でギャップが出るだろうなというのが正直なところではあります。

やはり子供はですね、スクールバスで通っています。都市部は自転車で通ってはいますけど、ほとんど親の送り迎えとか、とかで、学校自体には行ってない子供が多いんですけど、やはり放課後は自転車を乗り回して、あちこち走り回っているという現状があるので、そこはやはり学校がカバーしきれない部分というところがあるんですけど、そこを親に学校が上手く伝えてもらって、子供に、という周知が必要かなと思います。

あと、チェックシートを全戸配布していただけるというお話だったんですけど、私のところは郡部で、ほとんど自転車に乗っているお年寄りもいない感じなんです。なので、仮にそのチェックシートを配布して、手に取られる方が、どれくらいいるのかという、その効果に対してはちょっと疑問があるかなと思います。他人事ではないんですけど、そういったことがないようにうまく伝える方法を考えないといけないのかなという風に感じました。

あと、素案の方にも少し絡んでくる話ではあるんですけど、私もたまに自転車に乗るんですけど、やはり非常に乗っていて怖いと思う時が多々あります。郡部ですので、古川から鬼首に行く道路をよく走ったりするんですけど、道路が狭い上に、大型の車両もいっぱい通って。ただ、歩道を走ったらダメってなっているじゃないですか。でも歩道を走らないで車道を走っていると、すごい勢いで後ろから車が来て煽られるみたいな感じになるので、じゃあ歩道を走っていいかという、本当はよくないんですけど、走らざるを得ないというのがあるので、いろいろやっていただいているというのはわかるんですけど、やはり実効性というのはなかなか厳しいのかなというところで、じゃあ、どうしようもない場合はどうするのか、折衷案ではないんですけど、そういったものも含めて条例に入れていかないと、なかなか難しいのかなという風には感じました。

あと、自転車整備、できれば、これは山口委員に対するお願いになるんですけど、自転車の交通安全教室をしたときに、できれば自転車の整備をやっていただいて、そこで保険に加入できるような、そういうことを学校にいただければ、非常にありがたいというのが親としての実感です。やはり、自転車を整備しに行くのに、遠いです、すごく。遠いので、じゃあ車に積んで、いちいち行くのかとなると、なかなか厳しいというのが現状になるので、そういったところも踏まえていくと、自転車整備や保険について学校では普及が進むのかなと思うので、そこも県教委さんと協議していただいて、毎年はやらなくても、普及する期間だけでも、やっていただけるとありがたいなと思いました。私からは以上でございます。

#### ○田村課長

多々、参考になる点がございまして、お話をお聴きして、やはり保険加入について、やはり学校の力というのは大きいですし、それから県と市町村の広報の力で、なんとかわかりやすく伝えるということに特に留意していきたいと思います。

それから自転車事故で損害賠償訴訟が起きて、9000万円の損害賠償というのが出てきたとい

うのは近年の話なので、時代が大きく変わって、日本も訴訟社会に入っていますから、自転車に乗る方は、社会的責任があるということを強く自覚していただく必要がある。そういう時代に入ったということを小さいお子さんから大人まで、みんな認識して、被害者救済のためには保険が必要だ、当然ながら安全な走行が必要だ、という自覚を促すという意味でも、条例化でそういう効果も狙っていきたいと思います。

#### ○小川座長

こういう条例をきっかけとして、皆さん考えてくださいという意味では、いい機会だと思うし、高校生の話がありましたが、学校の中で年1回程度交通安全教室をやっていますが、効果を得るのが難しい。これをきっかけに、皆さんひとりひとり自分の課題として考えていただきたい。ただ、そのとき、学校に責任を押し付けるのではなく、自治体とか保護者とか、地域の方々が支援しますという体制が必要です。それは条例の中に文言としてどう表現するかということはありませんけど、学校をサポートする体制は一方で必要かと思いました。

それから、本多委員のご指摘の中で重要だと思ったのは、車に対して何も言っていないんじゃないか、ということですね。確かに、もの凄いスピードで走っている。制限速度40キロといっても、たぶん70キロとか、それくらいで走っている。そのような道路を高校生が自転車で通学しているというシーンを、私も幾度か見たことがあって、全部生徒さんに責任を負わせるのは酷だなと思いました。やはり、皆さんが自転車で通りたいような場所を、制限速度を含めて道路交通環境等を含めて、どう考えるか。車側に訴えていく、自転車と共存していく、良きパートナーとして自転車とどう共存していくか、ということも車側にもアピールする必要があるかと思いました。

他にいかがでしょうか。

#### ○武田委員

先程山口委員から、高齢者向け講習会は難しいんじゃないかというお話があったんですけど、確かに難しいとは思いますが、でも、難しいから高齢者には自転車に対してのお話をしないわけにはいかないんじゃないかと思えます。私は高齢者の会合には行く機会があります。そのときに、自転車で来る高齢者の方が多いです。そういうときに、保険に入っているか、聞いたことがあったんです。なに？保険？保険なんて入ってないよ、という方も何人かおりました。そういう人は、自転車も車の仲間だということも知りません。なので、ぜひそういう集会をやってほしいなと思えます。難しいのはわかるんですけど、私も安全協会という立場から、安全協会を利用して、そういう講習会をやってみたらどうなのかな、と今思ったので、お話をさせていただきました。

もちろん、ヘルメット被ってなんて言っても、お年寄りには多分に難しいと思えますけど、そんな場でお話をさせていただければいいのかなと思ったものでお話をさせていただきました。

#### ○小川座長

ありがとうございました。

#### ○田村課長



武田委員のお話のように、関係団体、交通安全協会さんにご協力をいただいて、啓発に努めていきたいと。講習会もありますし、啓発資料をいろいろな場面でご活用いただくとか、あとは交通安全母の会という存在もあって、ここの活動は高齢者世帯を毎年1万1千世帯訪問するんですね。全県下で。そこでも広報資料をお配りいただくと、効果的に総合的に交通安全を推進できるのではないかと、今考えているところです。

○小川座長

今やっておられることも含めて考えると、効果的な方法を模索していけるんじゃないかと。

○山口委員

高齢者向けの講習会が難しいというのは、やらない方がいいということではなくて、やった方がいいんです。でも、集めてやるというのはとても大変なので、特に、ここに来てくださいと言って自転車で来てもらうというのも大変負担なので。今、年1回交通安全協会主催で、指導者講習会をやっております。大体7月頃です。私は特別指導員として指導員の指導をさせていただいているんですけど、その方々は全県にまたいでいらっしゃいます。毎年50人くらいずつ、昭和の終わりか平成の初めくらいからずっとやっておりますので、もう30年くらい、もうかなりの数の方がいらっしゃるわけです。そういう人たちにもう一度確認させていただいて、こまめに、自分の地域の近くの人でいいから、集まりやすいところでご指導いただくと。何十人も集めて講習会やるからここに来てという発想じゃない方が、かえって聞きやすくていいんじゃないかと思えます。

私たちの業界で話題になっていることは、自転車を買ってもらったのはいいけれど、実は認知症で、家族からはやめてくれということで、返品されてしまったというケースがありました。親は、大丈夫だと言って、自分が乗りたいから買うんです。しかし、家族は、ダメだこんなものを売って、と売った方が悪くなって、返品されてしまう例が出てきて、その辺のことは業者ではわからないことがいっぱいあるので、やはり家族、家庭との関係というものを大事にしないと、ご高齢の方の指導は難しいということがありますので、できれば高齢者ひとりではなくて、一緒に家族も付いて、講習を受けてもらうと。子供と一緒にです。子供も保護者と一緒に受けてもらうというのが基本にしないと。子供だけやっても、大人がいい加減にやると、子供もだんだんダメになっていくんです。それと同じようなことを頑張って推進していかないと、お子さんとお年寄りも難しいかなと、そういう意味を含めて申し上げました。ぜひ進めた方がいいと思えます。

○小川座長

ありがとうございました。

○佐藤委員

先程、自転車と車の関係でいろいろな危険な場面があるというお話がありましたけど、歩いているときに自転車の走行の仕方が危険だなと思うことが時々あります。

最近、自転車の走行スペースと歩行者の歩行スペースとを分けている歩道があるんですけど、あれはどのような基準で整備しているんでしょうか。それから、市民性教育の御紹介があり

ましたけど、この市民性教育において、加害者としての責任はどういうものが生じるのかということ、教えたり指導したりすることがあるのか、教えていただければと思います。

○田村課長

自転車走行帯と歩道を分けているのは、特に仙台市では多いと思います。整備基準については、私もちょっと詳しくないんですけども、相当幅員をとりますので、幹線道路で整備されているようには見受けられます。資料を持ち合わせていませんので、申し訳ありません。

市民性教育は、まだ教育委員会にはアプローチしていませんけど、取り入れてもらう時には、わかりやすい損害賠償事例などを組み合わせて、高校生の方に御理解いただきながら、トークセッションとかしてもらおうとか、いろいろ具体的な中身で考えてもらうようなアプローチをしていきたい。まだ漠然としていますけど、こういうことを考えていきたいというところではあります。

○小川委員

自転車通行可の歩道整備については、たぶんガイドラインがあると思いますので、一度道路管理の部署で確認されたらどうかと思います。

市民性教育ですけど、損害賠償等については、こんな事例がありますということ、学校現場で頻繁に伝えていきますね。講話に来られる方がよくおっしゃっています。ただ、それが他人事のように聞こえてしまうので、やはりもう少し当事者意識をもって理解してもらえよう働きかけが必要じゃないかと考えています。

○柴田委員

先程、保険が付いているか、外からはわからないというお話がありました。仮に保険会社が、それをわかるようにするためのシールなどを配布することになった場合には、当然コストがかかります。コストは最終的には保険料の上昇につながりかねないという面があるので、このトレードオフの関係をどのように考えるかというのが課題になります。外から見て保険が付いていることが分かるようにする意義とのバランスは考慮する必要があると思います。

○小川座長

ありがとうございました。ひととおり御意見もいただきましたので、次の議論をしていきたいと思っています。条例の素案について御意見をいただきたいと思っています。県としては、素案に基づいて御意見をいただいた方がいいですね。

○田村課長

はい。

○小川座長

先程の話と関連してくると思うんですが、細かいことはいいとして、こういうことを盛り込んだらいいんじゃないとか、この部分はどうかとかといったことがありましたら、御意見をいただきたいと思っています。

○佐藤委員

仙台市の条例との関係ですが、仙台市の条例と比較して違っているところがありましたら、ご指摘いただきたいと思います。

○田村課長

仙台市さんの条例を研究いたしまして、違っている点は、ほぼございません。表現が違うのは若干ありますが、仙台市さんは押し歩き区間を設定して安全を推進するという規定がありますが、そこは仙台市さんの独自の事情ということで、全県に及ぼすものではないということで、この規定はありません。また、仙台市さんでは自転車安全利用の計画を策定していくという規定がありますが、県では全県に及ぶ計画については規定しないことしております。市町村の独自性を発揮していただくという趣旨です。

それから補足ですが、自動車運転者側の責任も、危険回避など非常に重要であります。この素案では第5条第3項に規定しておりまして、県民は自動車を運転し自転車の側方を通過する場合は、当該自転車との間に安全な間隔を保ち、又は徐行するよう努めなければならない、という規定を設けておりました。

それから、仙台市さんの条例でも、事業者向けには、保険加入は努力規定にしておりまして、義務ではない。県も努力規定にしている理由は、事業者は業を行う社会的な存在であり、経営者が保険に加入するという選択肢もあれば、内部留保の自己資金で損害賠償の対応をするというところもあります。大小様々ありまして、しかも事業者の場合は、法人向け総合賠償責任保険というものもありますので、ここに一括して入るという選択肢もあります。やはり、事業者ですと、個別に自転車保険に入るとことはしませんので、法人向け総合賠償責任保険に入るのがオーソドックスだろうと。保険料も大小様々ありますので、やはり経営者の判断というものもありますので、一律に義務化すると混乱を招くのではないかと。それから、二次的には仙台市さんの条例と異なる規定をすると事業者が大変混乱しますので、同じ規定とするという、素案を策定したところでございます。

○小川座長

ありがとうございます。ほぼ内容的には、仙台市さんと同じということですね。そうしますと、仙台市さんは既に施行されているわけですから、そこでなかなか達成は難しいなという話も出てきていると思うんですね。それを県の方でどう反映させていくのかというのが、今、気になったのですが、いかがですか。

○田村課長

仙台市さんからは考え方を聞いておりますが、さらに詳しく意見交換をさせていただきながら、今日はたたき台の素案ですけど、さらに素案を修正していく段階でも、仙台市さん、市町村、関係機関、それから様々なご意見を聞いて、このたたき台の素案をよりよい修正した素案にしてまいります。まだ第一段階の素案ということで、ご理解いただければと思います。

○小川座長

ありがとうございます。

#### ○山口委員

1回目を欠席しているのでダブっていると申し訳ないのですが、2ページ目の県の責務というところの3番目に、自転車の定期的な点検及び整備の促進とありますが、自転車は一定の資格を持ったものが整備をしなければいけないということになっておりますので、これは誰が点検してもいいという発想で考えるのか。きちんとした資格を持った者がきちんとした基準のもとに点検をする、これは実は整備をするための整備上の規定も決まっていますし、自転車活用推進法の中でも謳われているわけですけど、そういったことへの表記はしなくていいのか、どうするのかというところを確認したいというところですよ。

同じく2ページの、自転車利用者の責務の、第6条第3項ですけど、反射材を装着するよう努めなければならないとなっておりますが、自転車は基本的に道路交通法で反射材をつけなければならないということになっているはずですよ。例えば自分から発する光、電池を使うかどうかは別として、そういうものを意味しているのか。もしそうだとすると、いわゆる道路交通法の義務と重ならないか、そこが気になります。自分から光を発するものにした方が安全なので、そういうことを進めるといふなら、より進んだ話だと思いますが、反射ということに関しましては、そういう規定があるはずだと思いますので、念のため確認をしたいと思います。

それから、自転車の貸出業者の責務についてですけど、これも先程整備のところでも話をしましたとおりで、誰が点検をしてもいいのか。1年に1回きちんと点検整備をしなければいけないということは謳ったほうがいい気がします。今、実は、ツール・ド・東北等の基金を利用して、各地域にサイクル・ツーリズムの推進のための自転車を配置しました。市町村で一回受けていただいておりますので、どこが責任者になるのか、それぞれの自治体によって違うと思いますが、整備をきちんと、決まった人が決まった時期に1年に1回やっていけばいいわけですけど、そういったことがないと。担当の人がちょっと直したくらいで乗せるというのは、安全という点では問題を残すと思いますので、貸出用の自転車に関しては、仙台市のNTTさんがやっているものを含めてですけど、完全整備を年に1回きちんとやるということを義務付けないと、進めてはいけないと感じております。そこについて考え方をどうするか。

それから、4ページの道路交通環境の整備についてですけど、先程申し上げましたけど、市町村が絡む、県道だったら県が一括して、ずっとつながっていますから、ひとつの発想、意識の下に整備をしていく、いつまでにできる、ということがわかると思いますが、それがいつまでにできるようにするつもりなのか。まったく明示がないと、いつかやりますというのと同じことになります。乗る者とか使う人とか周りの人に対しては、条例でしっかりやりなさいと言って、道路管理者には、いつまでということにまったく触れず、いつかやりますということでは。インフラの整備というのは、本当は先行しなければいけない。それを、後でいつかやるから、その前にちゃんと守って走ってなさい、利用しなさいというのは、これは正直言うと条例を作る上での一番の問題点ではないかと。やはり、いつまでやりますという計画を立てて、そこに明示するくらいのことを、条例を作るのであれば、できればやった方がいいし、やらなきゃいけないのではないかなということが、気になりました。ご検討いただけるとありがたい。これは仙台市にも言ったんです。ちゃんとインフラ作らないで、守れ守れ、車道に降りる、と言っているけれど、本当にいいの、と。先程本多委員からもお話がありましたけど、現

実は無理があるのではないか。始めがダメだと後はずっと回らないです。誰も言うことを聞かないです。条例が出た時にきちんと分かっていると、後で、我々もやらないと、県もやるんだな、市もやるんだなということになるので。そのイメージがまったくないと、これは前のところで、県以外のところでしっかりやれと、県は後からついていくから、みたいなことになってしまいますので、逆ではないかと思えますから、ぜひ考えていただきたいと思えます。

厳しいし、難しいし、無理なことをあえて言っておりますが、こういう時には言わなければダメなことは言わなければならないので、言わせていただきたい。県警の方にもかなり厳しく、常に言っております。そういう意味でも、取り締まるのではなく指導しながら、安全を守るとのことだと伝えております。

最後に、理念としてはですね、安全利用の条例の案ですから仕方ないですけど、最初に守らなければいけない人は、歩いている人です。その次に、弱者と言われている自転車だと思えますが、車優先の道路利用から、変革をしていくということを、どこかに謳っていくことが可能なら、私はそれをやるのが、車に対する警鐘にもなりますし、それから、歩行者や自転車に対しましても、守るのは歩行者が最優先だということになると、自ずとやっていることやらなければならないことが分かってくると思えますので、もし可能なら、これも市の時に言ったんですけど、理念というところではきちんと謳われたらいいのではないかと、車社会の偏重は、少し舵を取り直さないといけないのではないかという趣旨を謳うことは、意味があることなのではないのかなと思っております。

#### ○田村課長

山口委員から専門的な知見に基づく非常に貴重な意見をいただきまして、特に点検整備のところなどは、もうちょっと精査して、よりよい素案づくりに活かして参りたいと思えます。

それから、反射材のところも、非常に貴重なご意見で、上位にある道路交通法が規定してあれば、この条例制定を考える上では、もう少し整理していくべき点でございます。これも精査すべきところと認識いたしました。

貸出業者のところも点検整備が非常に重要なポイントなので、これも精査してまいります。

道路環境の方はですね、もうひとつ先程説明いたしましたサイクル・ツーリズムを進めていく協議会においても、道路環境が非常に大きなテーマになっていて、県の道路課も道路管理者として考え始めているところですので、これと整合性を図ったり、この条項がこれでいいのか、精査して考えていきたいというところがございます。

最後にお話しになった理念も、多くの方が感じるところでございますので、じっくり考えていきたいところがございます。大変貴重なご意見ありがとうございます。

#### ○小川座長

本当に、道路環境整備は難しいですよ。ヨーロッパだと、オランダとかデンマークでは自転車道がネットワークになっている。自転車で走っていると自然と目的地に着いてしまう。日本ではなかなか難しいですよ、まずどこを走ったらいいのかというところから始まる。非常に難しい課題なので、そこは少し整理していただいて、どういう方向を私たちは目指しているのか、道路管理を含めて、ネットワークづくりをしていくとか、そういうことを含めて、ゴールを見せてもらえると、目的意識をもって取り組めると思えます。将来の方向性を示していた

だくということがとても大事なことだなと思いました。

#### ○本多委員

今後のことを含めてなんですが、第10条の事業者の責務というところですが、労働者不足ということで、海外から多くの労働者が入ってこられていて、田舎ですけど、こちらの方でも例外ではなく、やはり海外の労働者の方がいらっしゃって、自転車で通勤してらっしゃる方が多数いらっしゃいます。で、交通ルールを守ってないということではないですが、大企業ではなく中小企業で働いている方々だろうなと思いますと、ここにある中身ですと、努めなければならぬというかたちで、なるべくやってくださいという啓発、というかたちになってはいるんですが、今後海外からの労働者が増えてきた場合に、この条例でカバーできるのか、というところが疑問に思いましたので、質問させていただきました。

#### ○田村課長

ご指摘のように、外国人の留学生とか、外国人労働者も増えて参りまして、県内、仙台市内も多いですし、仙台市外も多いのは目に見えて分かっておりますので、広報啓発を工夫していないとなかなか伝わらない面もあります。仙台市さんの取り組みなどもありますので、参考にいたしますし、外国人というところに着目して広報を考えるべきところでございますので、ここも真剣に考えていきたいと思っております。

#### ○小川座長

今年の1月に、別件でドイツに視察に行ったことがあって、交通省に行って話を聞く機会がありました。ドイツでは移民がどんどん入ってきていますし、外国人がいっぱいて、そうするとまず言葉が通じないと。だからどうやって啓発しているかという、外国人向けのパンフを作っているんですが、ピクトグラムといって、絵で表している。言葉が通じないので、だれが見ても、これはやってはいけないことだな、こうするんだな、ということがわかるような絵で表している。今回、オリンピックがひとつの契機となっているし、ピクトグラムで、視覚的にアピールしていくような、啓発の仕方もあるので、これからの国際化ということを考えたら、こういったアプローチの仕方も含めて啓発を考えていったらいいのではないかと思います。

気になっているのは、事故が起きてはいけないとすごく思っていて、理念があって、それぞれの責務ということになっていきますけど、すべての責務の中に、すべての関係する人たちに共通するのは、事故防止の取組だろうと思うんですね。それが、それぞれの責務に分かれて書かれていくと、事故防止の部分が薄まっていくように感じます。事故を起こさないためにどうすべきかというところがとても重要だと思います。大事なのは、自転車が絡んだ事故にはパターンというのがある、それを皆さんがあまり知らないということを感じました。中学生、高校生は、信号が青だから行けると交差点を渡っていく。交差点では左折車が来る、右折車が来るということを予期していないのか、後方確認が不十分だと感じます。ここがまず問題かと思えますし、ドライバーの方も巻き込みというか、後方から自転車が来るということを意識していないということがあります。事故にはパターンというのがありますから、やはりきちんと示して、自転車利用者も車の確認をしっかりやれば、事故はかなり減らせると思う。そこまで

文言として書く必要はないですけど、事故に関する情報を提供して、それを共有して、どうしたらいいのかを、それぞれ考えていくということを、どこかに書いていただけるとありがたいと思います。事故防止と言いながら事故防止のための取組が薄まっているように思いましたので、少し文言を工夫していただければと思います。

他に御意見はありませんか。全体を通した意見を含めて御意見がありましたらお願いします。

#### ○山口委員

業界を代表する立場もありますので、申し上げておきますと、自転車の安全利用について先程本多委員からもお話がありましたけれども、地域で点検等の申し出があるときには、業界としては各地区に支部がありますので、可能な限り調整しながらお受けしております。

ただ、一番ネックになりますのは、いわゆる経費の問題です。お店を閉めて行かなければいけないことがあるので、そう簡単には行けないというのが第一にあります。

それから、点検だけでしたら見て確認するだけでおしまいです。私も実は自分の母校、高校ですけど、20数年間ずっと、私の父親の代からですと50年間ほど続けてきたんですけど、5年くらい前にやめました。それは、ずっと点検をしながら悪いところを全部指摘して、直して乗ってくださいと言っても、学校が、お金を出して直してこいということを強く言えないということがありまして、お金をかけさせるということを学校は非常に躊躇して、話すことさえ嫌っております。その関係もありまして、さっぱり進まない、アルバイトを雇って、2人1組にして1日かけて3日間やるんです。それでひとつの学校800台程やっていたんですけど、あまり意味がなさすぎてやめました。やめて、その代わりに、通学に利用する子供さんたちには、表を配って教科書のようにして、自転車店に行って調べてもらって点検して、全部OKだったら通学していいように変えてもらいました。そうしませんと、適当です。危ないと書かれていても毎日乗っているからいいんだという発想が非常に多くて、いざというとき、あの時直せばという、そんな意味のないことになっていたんです。50年という長い間やってくたびれましたけれども、やめたほうが正解だったと思っております。母校であったので、経費をもらいませんで、大変だったんです。事務的な作業もあるので、アルバイトさんも雇うんですけど、調べるのは資格のある者しか調べられないので、資格のあるのは私しかいないので私が全部調べるんですけど、それをあちこちに呼ばれて行くというのを、ずっとやってきましたけど、経費を学校ではみていただけないんですよ、ほとんど。これは大変ということで、だんだんしにくくなってきました。経費いただきますけどいいですか、と言うと、翌年から断られるケースが多くて。安全に対するお金のかけ方が非常に難しい。安全って、偶然降ってくるもので自分に関係ないと思っている人があまりにも多いので、あえてお金をかけて点検するとか、そういうことにあまり積極的でない人が世の中多いことは確かだと思います。

また、整備した後にTSマークを貼れるんですけど、貼ると、保険に入っているからいらぬ人という人とか、わからないんです。そうすると、それも貼れない。そうすると、点検整備が終わりましたという、いわゆる安全の保証みたいなものが、よくわからない曖昧な中で終わってしまうというケースがだんだん出てきたので、特に仙台市さんが条例化されたとか、全国で条例化される例が非常に多くなってから、損害保険会社さんが一生懸命普及していただきましたので、お互いにどこかで見えないところで、先程しるしがないのでというお話がありまし

たがそのとおりで、見えないところでそれが関わっている、関わっていないというところが不明になっているので、どうしてもわからない。そうすると、無理やり、TSマーク代と整備代でいくら、というのも出せない。なかなか難しいところがあります。ひとつ基準でも作っていただくことが可能なら。そうしていただくしかないんですけど、なかなか難しいだろうなと思います。

地域の台数が小さな学校でしたら、地域の業者さんと連携していただけるなら、県の組合の方から依頼をしたり、いろいろなことで便宜を図るようなことを言ったりしますので、それを仰っていただければ可能な限りいたしますし、私だったら、安全指導だったら、私は無料で結構ですから、県内でしたらどこでも行きますから、学校でもなんでも呼んでいただけましたら。ただ、全県となると600から800くらいあるので、無理ですけど、ぜひ安全指導ということでしたら、喜んでまいりますし、可能な限り派遣もいたしますので、それ以外の、人を動かすということに関してだけは、何らかの基準なりを見ていくことをしていただかないと、人は動けないということはありません。ぜひご配慮と、それから安全に対する我々なりの頑張りをお話させていただきたいと思いました。

○小川座長

こういったことを進めていく上でのコストということですよ、コストをどうやって補っていくのかということについて、なにかお考えがありましたら教えていただきたいのですが。

○田村課長

実情ということで非常に参考になるお話で、そういうコスト面もあるし、難しい面が多々あるというのが正直なところですよ。いろいろ研究も進めてまいりますので、またご協力をお願いします。

○小川座長

自転車保険の加入率を上げていくということになると、自転車保険に加入する人は保険料を払いますよね、そうすると余剰金が必ず出ますよね。余剰金が増えているのではないかと思うんですけど。その余剰金の活用という視点もあるのかどうかということも少し気になっています。これは柴田委員に聞いた方がいいですか。

○柴田委員

すみません。今、仰られた「保険の余剰金」について、具体的に何を指して仰られているのか、その趣旨、意味合いが分からないと、何とも言えないところです。

○田村課長

事象としましては、保険業界さんの競争も結構激しくなっていて、この間もお話ししましたが、年間保険料が千円代とかですね、それから自動車保険にオプションがつけられますから、これも同じようになりかなり低額なものもあるんですね。年額オプション千円代とかですね。そういう風に、業界の方でも、けがの補償をつけている保険もあれば、自転車保険単体とかです



ね，全日本交通安全協会さんが出している保険なんかも非常に低額ですし，そういう状況になってきているということがあります。

○小川座長

他に御意見はよろしいでしょうか。これで協議は終わりたいと思います。  
それでは，進行を事務局にお返しします。

5 連絡事項

6 閉会