

## 2017.06.20：平成29年第2回定例会(第6日目) 本文

○四番（菅原正和）自由民主党の菅原正和です。議長のお許しをいただきましたので、一般質問をさせていただきます。

私からは、定禅寺通活性化について、児童生徒の交通安全について、以上大綱二点について順次質問を進めさせていただきます。

まず、定禅寺通活性化についてお尋ねいたします。

現在の仙台市中心部の人の密集度は、仙台駅東西自由通路、パルコ、エスパルなどの新たな商業施設がオープンした駅前周辺にたくさんの人が集まっています。私も、ここ二週間ほど、実際のまちの様子を探るため市役所から仙台駅の間を歩き、人の流れ、まちの景観など自分目線で現地確認をさせていただきました。確かに三越からフォーラスまでは老舗と言える店が多く残っています。全体を覆うアーケードではなく、歩道にかかるアーケードで解放感があり、植栽の木々にはベンチが設置され憩いスペースはありますが、歩く人は道の真ん中というよりはアーケードがかかる道の端を歩いている傾向があり、まばらな通行量にさらに拍車をかけているように感じます。

フォーラスから藤崎までは全面アーケードで、アーケードを活用した各種広告、店舗もリニューアルが進み、歩行者も道全体を使って歩いている傾向にあります。藤崎周辺は地下鉄東西線青葉通一番町駅があるせいか、通行量の密度が上がってきます。藤崎から駅に向かうと、通行量の密度がどんどん上がっていることを感じ取ることができます。しかし、大内屋がなくなり、ダイエーがイオンになり、さくら野が閉店したりと、通行量があっても集客に結びついていないかといえば、そうでもない傾向にあると感じます。

何度も現地調査を行っても、駅周辺と定禅寺通のにぎわいには格差があり過ぎます。行きたくなる場所の構図が完全に変化しているのであります。定禅寺通の活性化に取り組む仙台市、実現のための道筋をどうつけていくのか、行政手腕の問われるところでもあります。

奥山市長は、平成二十九年度の施政方針、施策の柱の第一は都市個性を生かした交流都市づくりですと述べ、定禅寺通は海外にも通用する仙台を代表する都市空間であると認識し、せんだいメディアテークを初めとする文化的施設が連なる定禅寺通について、道路空間の再構成やエリアマネジメントの導入、杜の都の風情を感じさせる都市の文化が薫るまちの形成に向けた検討に着手するとして、まちづくり政策局に定禅寺通活性化室を創設し、新たな魅力ある空間としての定禅寺通活性化に取り組んでおります。

まちの通りや広場や公園といった公共空間でなぜにぎわいなのか、なぜにぎわいが必要なのか。にぎわいを考えるときに、パリやヨーロッパの幾つかの都市が浮かんできます。

奥山市長は、年度の所信表明でポートランドを事例として出しました。四月二十五日、メディアテークで開かれた山崎満広氏のトークイベントを聞く機会があり、ポートランドについていろいろな話を聞くことができました。山崎満広氏は、著書の中でポートランドを詳しく紹介しております。著書の中にたくさんのヒントが書かれてありました。

ポートランドは世界で一番住みたくなるまちと言える、いろいろな要素を含んでいるまちです。まちの中心部ということは、通りをたくさんの人々が行き交うことでにぎわいが生まれます。アメリカのような車社会でも、歩くことが楽しい通り、歩きたくなる通りは人気があり、そこに住みたいという評価も高まります。車を使わず、徒歩や自転車またはバスやライトレールを使って二十分以内の場所に仕事場があり、買い物ができ、レストランやバーに行ける。二十分圏内でふだんの生活に必要なものが何でもそろそろコミュニティーがポートランド市内には幾つも存在しております。それらを公共交通機関でつなぐことにより、コンパクトで住みよいまちをつくり上げてきました。

仙台市は、これまで建設局主導で定禅寺通利活用推進事業を展開してきてまいりました。平成十三年八月には緑の回廊づくりをテーマに道路のリニューアルが完成するなど、ケヤキ並木を生かした道路空間の環境整備に取り組んでまいりました。平成十四年には、有識者、市民、関係機関等により定禅寺通利活用方策検討委員会を設置し、オープンカフェの実験等を通して市民等の意向を把握しながら、市民が主人公になって継続的で多彩な定禅寺通の利活用を行う上でのルールや仕組みなどを検討し、基本的方向の提言をいただき、この提言を受け、市民による各種催事の自主的な管理運営を行っていくマネジメント組織として、平成十五年四月にハロー定禅寺村が発足し、コンサートやオープンカフェなどの実験が試みられてきました。市は、この市民組織に支援を行い、市民の皆様と協力しながら活用方法の検討を進めてきております。

質問の第一として、今まで進めてきた施策があるが、今回、まちづくり政策局に定禅寺通活性化室を新たに設け、さまざまな施策を実施しようとしているが、今までと今回の施策の違いは一体何なのか、考えをお聞きします。

質問の第二は、福岡を初め各地で歩道拡張の動きがあります。昨年、都市整備建設委員会の他都市視察において、京都の四条通の烏丸通―川端通の道路を削って歩道を広げた歩道拡張状況を見てまいりました。京都は「歩くまち・京都」という標語でまちづくりを目指しています。

渋滞が激しくなったとか不便になったとか批判もかなりあるようだが、時がたてばきっとこれでよかったと思う人も多くなる。歩くということはただ目的地に行くための移動だけではなく、体を動かし、ぶらぶらすること自体の楽しみもある。歩道拡張によって楽しさがふえ、まちはにぎわうという話をお聞きしました。

先行して実施されている青葉通は、仙台駅前から西公園まで定禅寺通より本数の多いケヤキ並木が続く杜の都仙台のシンボルロードです。青葉通周辺の商店会、町内会、企業により組織された青葉通まちづくり協議会も立ち上がり、協議会の目指しているものはケヤキ並木と調和した魅力ある町並みであり、拡張された歩道も活用したイベントを開催したりし、にぎわいの創出に取り組み始めており、地域や沿道の方々と市の協働による動きが徐々に生まれつつあるとお聞きしましたが、定禅寺通に関してはどんなコンセプトをつくっていくのか、非常に大事なテーマになります。

先ほど述べたように、京都は「歩くまち・京都」という標語があります。では、仙台市がこのコンセプトをつくるに当たり、市民の意見を十分取り入れることが最も重要と考えるが、どのようにしてコンセプトをつくっていくのかお尋ねいたします。

質問の第三は、今回の定禅寺通における活性化の取り組みの効果がどの範囲に波及し、結果として都心部の人の回遊性にどう結びつけていくのかお尋ねいたします。

最後に、以前より検討されている定禅寺通におけるリノベーションまちづくりと、今回の定禅寺通活性化室の取り組みの関係はどのようなものなのかお尋ねいたします。

次に、児童生徒の交通安全についてお伺いいたします。

新緑が鮮やかなこの季節は大人も子供も活動的になります。実はこの時期、小学校低学年の児童が交通事故に遭う件数が急増する時期でもあります。五月といえば、新人社員や大学の新生、社会人が新しい環境に適応できないことに起因する精神的な症状の総称の五月病がありますが、五月病ならぬ、五月事故というものがあります。

中でも小学校低学年の交通事故は際立って多いと言われていています。警視庁が全国の小学校の歩行中の交通事故を分析した結果、平成二十一年から平成二十五年の五年間の死傷者合計は、小学校一年生が一万六百四十人、二年生が九千二百二十二、三年生が六千七百八十三人、四年生が四千八百八十九人、五年生が三千六百三十七人、六年生が二千七百六十三人で、学年が下がるほど死傷者が多くなっています。特に一年生、二年生は要注意ということになります。

五年間の死傷者を月別で見ると、一年生は四月六百九十三人、五月千三十一人、六月千三百三十九人、七月千人、八月六百九十九人、九月八百五十六人、十月千七十二人、十一月千二十一人、十二月九百十一人、一月六百二十三人、二月七百三十二人、三月八百六十三人となっております。

新一年生として緊張して登下校している四月よりも、学校になれてきた五月から七月のほう但实际上には交通事故に遭うことが多いという数字が出ております。二年生の死傷者も、四月は八百四十八人だったものが、五月は九百八十一人、六月は千四十六人、七月は八百四十七人で、一、二年生を通して見ると五月から七月が事故の多い魔の季節となっております。

被害が起こる原因は多岐にわたりますが、大人が常に付き添う幼稚園、保育園時代とは違い、小学校入学を境に子供だけで行動する時間がかかりふえるのが一因となっております。

五月から七月にかけての交通事故の多発は、新しい生活になれ、行動範囲が拡大する一方、交通ルールを守る意味を十分に理解していないことが原因の一つとして考えられます。単に規則だから、交通ルールだから従うのではなく、自分自身の安全のために交通ルールを守る必要があることをきちんと理解させることが大切です。

学校教育においては、各指定都市教育委員会教育長宛てに文部科学省及びスポーツ庁から、児童生徒等に交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づける等、交通安全教育の推進に努めるよう所管の学校に対し周知を図るよう通知があり、これを踏まえ、平成二十九年春の全国交通安全の実施に当たり、各市立学校長宛てに教育局の担当課長名で通知を行っております。

その内容は、学校における交通安全指導については、文部科学省作成のリーフレットなどを活用し、より一層の充実を図る等、特に幼稚園や小学校においては、道路の歩行と横断の仕方などについて繰り返し指導を行い、安全な行動が身につくよう努めること。さらに、学校においては、体育、保健体育の時間はもとより、関連教科、ホームルーム活動、学校活動に指導を充実するとともに、児童会活動における自主的な交通安全活動を助長するように配慮し、児童生徒の交通安全に対する関心や意識を高めること。帰宅後においても学校で指導したことが正しく守られ、実践されるよう、家庭との連携に努めること。

また、小学校等においては、PTA、地域子ども会、関連機関、団体等の協力を得て、児童生徒等と保護者が一緒に学ぶ交通安全教室等を開催し、踏切や道路における安全な通行などについて具体的に理解させるとともに、通学通園等の交通安全総点検、安全マップの作成を実施し、児童生徒等の目線による通学路等における交通上の危険箇所の把握と解消に努めること。

さらに、通学路の交通安全確保のため、地域の実情に応じて各市町村で策定された通学路交通安全プログラムに基づく取り組みを引き続き推進すること。

スクールゾーンは、交通事故防止に効果を上げている一方、スクールゾーン内での交通事故も発生していることから、教育委員会、小学校等において、今後とも地域の警察と協力して、スクールゾーン内における児童生徒の交通事故防止を積極的に推進すること等、事細かに指導内容の記載がございます。

質問の第一は、小学校一年生の百十センチのまなざしについてであります。

仙台市は、この一、二年生の交通安全対策として、各学校で地区安全協会、学校、PTA、管轄の警察署、仙台市交通指導隊などと連携し、入学、新学期開始直後に交通安全教室を実施しております。

市民局自転車交通安全課にお聞きしましたら、平成二十九年度五月までに仙台市指導隊が実施した交通教室の実施学校数は百八校で、学校周辺の実際の道路を利用したり、体育館、校庭を使って新入学生の交通安全教室を行っております。

学校の指導の狙いは正しい歩行の仕方が中心となるため、交通指導隊は指導のかなめとして、とまる、見る、確かめるを基本とし、安全確認、安全な渡り方、待つ姿勢などを指導してもらっています。

しかし、登下校の途中には大人の気づかない死角がたくさんあります。子供の目の高さにかがむと、脇にある電柱や看板、五月、六月とぐんぐん生い茂った植え込みが視界を遮っています。大人にはわからない死角が子供にはたくさんあるのです。白線の内側を歩こうとしても、ごみの集積所や看板があつて車道にはみ出すしかないという道路も多くあります。

大人は小学校一年生の百十センチのまなざしでまちの道路をチェックすることが大事です。そこで、教育局にお尋ねいたします。

通学路点検項目や今までの安全マップにさらに百十センチのまなざしを加え、新たな指針を提案しますが、いかがでしょうか。また、学校側は交通指導隊に指導内容をお任せすることが多い傾向にあります。指導隊に申請する交通教室の狙いの中にも、百十センチのまなざしを取

り入れることも必要であると考えますが、御所見をお伺いいたします。

さらに、通達には繰り返し指導することの明記がございます。現状は、東二番丁小学校、片平丁小学校、立町小学校は年に二度交通教室を開催していますが、その他の小学校では年一回の開催にとどまっております。安全教育を進める上でも複数回の開催を求めますが、いかがでしょうか。

さらに、日本は安全な環境であるがゆえに、我が子の危険回避力の有無を問わず、親が早目に子供を手から放そうとします。しかし、子供は、なれないうちは慎重に安全確認をしていた子供も、だんだんこれぐらい大丈夫と無理な横断をしたり、おしゃべりに夢中になり周りの状況に気づかなかつたりします。危険を予測し判断して行動するに至っていないがため、事故に遭う原因にもなっております。家庭と学校との連携が不可欠と考えますが、御所見をお伺いいたします。

質問の第二は、スクールゾーンの規制についてでございます。

学校の周辺にはスクールゾーンがありますが、スクールゾーンには、時間帯通行規制、速度規制、一方通行規制などのいろいろな規制があります。時間帯通行禁止の自転車歩行者専用道路を指定するには、学校、教育委員会、警察、道路管理者、公安委員会などの連携、さらにそこに住まいする地域の代表者などから同意を得なければ指定はできません。しかし、自転車歩行者専用道路は、地域の住民が生活する上でその道路を通らなければならない人もおり、警察に許可申請すれば通行禁止道路通行許可証が出され、通行禁止時間帯でも通行することが可能です。

しかし、時間帯通行禁止の自転車歩行者専用道路を指定するに当たり、不利益をこうむる地域住民との合意形成のもとに指定はされたものの、いつの時代に合意形成があったのか定かではありません。世代がかわり、合意形成を知らない方、新しく地域住民になられた方などは、自転車歩行者専用道路であるという意識がない人も多くおられます。許可証を取らずして運転しているドライバーも数多く見られます。

自動車運転死傷行為処罰法の施行により、自動車、原動機付自転車を運転し、自転車歩行者専用道路等の規制に故意に違反して交通事故を起してしまい、人を死傷させた者は、危険運転致死傷罪となり、人を負傷させた場合は十五年以下の懲役に処し、人を死亡させた場合は一年以上の有期懲役に処され、また、運転免許の行政処分に関しては、特定違反行為による交通事故等の基準が適用され、基礎点数四十五から六十二点により免許の取り消し、欠格期間五年から八年の行政処分を受けることとなります。

違反の一番の原因はドライバーにあります。標識は設置してあることから、見落としの違反であることは明白です。しかし、子供たちの安全を守る上で設置された自転車歩行者専用道路ですが、地域住民の不利益をつくっていることは明らかであります。発想の転換をし、違反者をあえてつくり出すことより、地域住民に通行禁止道路通行許可証の申請を広報することも必要なのではないでしょうか。宮城県警交通規制課にこの事実を説明いたしましたら、取り締まる警察も地域住民向けの広報を始めるというお話をいただきました。

学校が子供たちの安全確保のために要望し、関係団体と連携し設置した前提を考えれば、仙台市としても、まずは子供たちのために交通規制への協力を市民に対し広報すべきと考えますが、所見をお伺いいたします。

また、これとあわせて自転車歩行者専用道路における通行許可の制度に関して広報し、子供の安全を確保するためのスクールゾーン環境を整えることも必要であると考えているが、御所見をお伺いし、私の一般質問といたします。

御清聴まことにありがとうございました。(拍手)

○市長(奥山恵美子) ただいまの菅原正和議員の御質問にお答えを申し上げます。

定禅寺通活性化に関して、これまでに進めてきた施策との関係等に関してのお尋ねでございます。

私は、本市の将来にわたるまちづくりにとり、仙台駅から中心部商店街、定禅寺通に至る都心部全体について、にぎわいと活力にあふれ、世界に通用するような文化の薫る空間形成を図ることが重要なものと考えております。

そのため、まずもって杜の都を代表するケヤキ並木の景観を誇ります定禅寺通において、都心部まちづくりのインパクトとなるような空間の形成を進め、中心部商店街におけるにぎわい創出の取り組みと相まって、仙台駅前から定禅寺通に至る新しい人の流れを生み、魅力ある都心部の形成につなげられるよう、この事業を立ち上げたところでございます。

今後、新設いたしました定禅寺通活性化室が中心となりまして、本庁舎の建てかえや音楽ホール整備事業等との地域の関係の調整など、組織の垣根を越えた連携を図るとともに、一方では、エリアマネジメントなど新たな手法も活用して、仙台の都市個性が輝く新しい杜の都の空間形成を目指して息の長い取り組みを進めてまいりたいと存じます。

そのほかの御質問につきましては、関係の局長から御答弁を申し上げます。

以上でございます。

○まちづくり政策局長(大槻文博) 私からは、まず、定禅寺通活性化における市民意見の反映についてお答えいたします。

定禅寺通活性化の取り組みに当たりましては、市民はもとより、市外から定禅寺通に来訪される方など、多くの皆様から御意見を伺いながら進めていくことが重要であると考えております。

具体的には、現在行っております地元団体や地権者等に対するヒアリングや、今後開催する公開フォーラム等を通じまして、定禅寺通活性化に関する御意見を幅広くお聞きし、頂戴した御意見をもとに、周辺地権者、関係者との協議、調整の場として協議会を設け、合意形成を図ってまいりたいと考えております。

次に、都心部の回遊性についてお答えいたします。

本市が仙台商工会議所とともに実施した中心部商店街の通行量調査によりますと、仙台駅前に人の通行量が集中する一方で、アーケード商店街については減少するという傾向がございまして、今後、都心部全体にわたる回遊性向上への対応が重要であるというふうに認識しており

ます。

今後、定禅寺通活性化事業の取り組みと、それぞれの商店街におけるにぎわいづくりの取り組みの連携を図ることによりまして、活気を増しております仙台駅前と定禅寺通との間のエリアにおいて、アーケード商店街などへの新たな人の流れを生み出しまして、まちのにぎわいの促進に貢献してまいりたいと考えてございます。

次に、リノベーションまちづくりとの関係についてお答えします。

リノベーションまちづくりにおきましては、民間が主体となってまちづくりの担い手となる人材の発掘、育成に関するイベントを実施するとともに、実際の遊休の不動産、公共空間を題材といたしましたワークショップを通じまして、民間の利用されていない不動産だけでなく、公共空間の利活用についても踏み込んで議論がなされてきたところでございます。

このリノベーションまちづくりの手法は、定禅寺通を中心とするエリア全体の価値を高め、魅力ある都市空間の構築に資する有効なものの一つとして認識しており、今後、関係者とお互いに連携しながら定禅寺通活性化事業を鋭意推進してまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○教育長（大越裕光）私からは、児童生徒の交通安全に係る御質問にお答えいたします。

初めに、子供の目線での通学路点検及び交通安全教室に関する御質問でございます。

通学路については、各小学校が毎年定期的実施する安全点検などにおいて安全性の確認を行い、必要な対策を講じております。

また、交通安全教室は、多くの学校において、学習指導要領に基づき指導内容を決めた上で、主に年度初めの時期に交通指導隊初め関係機関の御協力をいただき実施しているところでございます。

低学年児童の目線の高さでその視野や判断力を考慮し、どのような危険やリスクがあるのか大人が再確認して、児童の安全に反映させることは極めて有用であると認識しております。

今後、こうした視点を通学路点検や交通安全教室に生かしていくよう、各学校に周知を図ってまいりたいと存じます。

次に、交通安全教室の複数回開催についてでございます。

交通安全教室は児童生徒の安全意識の向上に有効であることから、年度ごとに複数回開催することが望ましいと考えておりますが、全体の授業時間数の制約などから、ほとんどの学校で一回限りの開催となっているのが実情でございます。

こうした状況の中で、学級活動や総合学習の時間を活用した安全教育の実施や、地域と連携した登下校の見守り活動における指導などを通じ、児童生徒に対して交通安全教育を効果的に推進するよう努めているところでございます。

次に、家庭と学校との連携についてでございます。

各学校においては、安全教育を行うとともに、交通ルールやマナーに関する資料の配付等を通じて保護者の皆様にも周知啓発を行っているところでございます。

児童生徒の交通安全対策として家庭との連携は大変重要でありますことから、今後、家庭で

も交通ルールが学習できるようなわかりやすい資料づくりを工夫するとともに、本市PTA協議会の御協力をいただきながら、児童生徒の交通安全意識の向上を図ってまいりたいと存じます。

最後に、交通規制への協力及び通行許可に係る広報についてでございます。

スクールゾーンは、小学校等を中心とした一定の範囲において、交通安全施設の整備や交通規制の強化等を重点的に行うものでございます。

そのうち自動車等の通行禁止規制の実効性を高め、より安全な通学路とするためには、運転者の御協力が不可欠であると認識しております。

今後、運転者に交通規制への御協力をお願いするとともに、当該道路沿いにお住まいの方へ通行許可の仕組み等の周知について警察等関係機関と連携してまいりたいと存じます。

以上でございます。