

2017.12.19：平成29年第4回定例会(第6日目) 本文

○十番（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、安全・安心のまちづくりを目指す本市の自転車の交通安全について、順次質問を進めさせていただきます。

世界で一番自転車が多いまちとして挙げられるのが、オランダのフローニンゲン州の首都フローニンゲンであります。フローニンゲンはオランダ北部の中心都市で、人口十九万人ののんびりとしたまちで、オランダで二番目に古いと言われるフローニンゲン大学がある学生の多いまちであります。

そのまちに自転車が三十万台、自転車保有率は世界一と言われております。しかし、一九六〇年代ごろは、このまちも車に占領され、交通渋滞が日常的であったとのこと。一九七三年、現在は州知事になっている当時二十六歳のマックス・ファン・デン・ベルグさんが、まちをリビングルームに変えようという運動を立ち上げました。中心街から車をシャットアウトしようという運動は、当初、商店街の大反対に遭いましたが、実際行ってみると、逆に売り上げが二〇%増大したそうです。しかし、自転車に優しいまちづくりが実現したのは、いろいろな社会実験を行って、効果がないならやめるという柔軟な考えと粘り強い取り組みがあり、四十年以上かけて自転車中心のまちを整備してきたのであります。

隣県の盛岡市においては、平成十九年七月に、マイカー抑制と歩行者、自転車、公共交通優先を前面に打ち出した盛岡市総合計画がつくられ、増加する自転車事故の交通安全や渋滞解消を図るため、自転車を交通施策に位置づけ、交通の有効な手段として利用促進を図っています。

フローニンゲンではまちをリビングルームに、盛岡市ではマイカーの抑制という大きな目標が掲げられ、まちにどのような交通体系をつくっていくのかという指針が挙げられております。今後の仙台市の交通政策をどう描いていくのか、さらに交通政策を策定する際、自転車をどのように位置づけるかは重要なものと考えますが、今後のまちづくりに際し、郡市長の交通政策の取り組みをお伺いいたします。

平成二十九年第二回定例会において、同僚議員から本市においても自転車の安全利用の促進は喫緊の課題であり、早期に条例創設を図るべきであるという質問がありました。これに対して市民局長からは、さらなるルールの遵守やマナーの向上とともに、万が一に備えた自転車保険の加入を促進することが課題であり、この課題を解決するためには、自転車利用者の果たすべき役割や、自転車保険加入の必要性などを条例という形にして、市民、議会と共有しながら進めていくことが有効と判断し、今後、条例の制定に向け、有識者や関係団体等の意見を伺いながら、検討作業を進めていくという答弁があり、現在、（仮称）仙台市自転車安全利用条例に関する懇談会が九月から始まり、委員から活発な意見が出されている状況であるとお聞きいたしました。

自転車の安全利用条例は、自転車交通の正常化を目指すものであり、道路交通法を補完するものと考えられます。他都市の条例を見ても、条例のほとんどは道路交通法等の遵守をうたってお

ります。道路交通法が十分周知され、守られていれば、条例自体の必要性は薄れるものであります。自動車やモーターサイクルに同様の条例がないのは、道路交通法等が有効に機能しているからと考えられます。

自転車は、自動車と同様に道路交通法が適用され、区分は軽車両であります。しかし、押して歩けば歩行者扱いであり、誰しもが年代を問わず気軽に乗れる乗り物であります。自転車は乗れば軽車両であるという認識を持っている市民がどれくらいいるか、いささか疑問を感じるころであります。さらに、自転車のルールを熟知している人も少ない現状があります。安心・安全のまちづくりを実現するために、本市は市民に幅広く、自転車は道路交通法等が適用されるということを、あらゆる手段を尽くして周知徹底することが必要であると考えます。

今回、条例制定に当たり、一つ目の視点として明確にすべき点は、主体となるものの責務であると考えます。責務の主体としては、自転車利用者に重きを置くことが必要です。自転車条例を制定している自治体の主体となるものの責務を比較調査してみると、自転車利用者には、道路交通法等の遵守、自転車の点検整備、自転車保険の加入、勧奨があり、首長、自治体に関しては安全教育並びに指導、利用環境向上と整備、さらに広報、啓発に取り組むことがあり、小中学校の校長先生には安全教育があります。

小売業者等については、安全利用の指導、点検整備への助言、保険加入の勧奨、さらに児童生徒の保護者、高齢者家族、関係団体などが、主体とするものの責務として挙げられています。本市として主体の責務についてどう考えるかは、重要な問題です。

条例の目的としては、ルールの広報をして人々に幅広く知らせること、ルールを守ってもらうことで交通の秩序を図り、自転車の点検整備による事故の未然防止、保険の加入による事故発生時の被害の軽減を目指すべきと考えます。

二つ目の視点としては、歩道内の通行方法であります。

現在、仙台市内には、自転車の通行する道路は大きく三つに分けられています。自転車専用である自転車道や自転車専用通行帯を整備した道路、自転車も通行することができる歩道、自転車歩行者道を整備した道路、自転車が自動車と同じ車道を通行する道路の三つであります。

自転車専用通行帯や自動車と同じ車道を自転車が通行する場合においては、道路交通法に従い、必ず道路の左側を通行しなければならないため、自転車は道路の左側を走るものということで、非常にわかりやすくなっております。しかし難しいのは、自転車が歩道を通行することができる場合があります。歩道を通行する場合は、道路交通法第六十三条の四第二項で、徐行、中央より車道側の通行、歩行者の進路を妨害するときは一時停止、という三つの原則があります。

しかし、市内至るところの道路は、両側に歩道があり、歩道を自転車で走る場合、左右両方向から自転車が通行できるようになっております。これは自転車事故で多い出会い頭事故を誘発しやすく、実際事故も発生しております。さらに、道路交通法では、歩道を走る自転車の一方通行規制は可能であります。しかし、市内の自転車が走行する歩道を一方通行に規制した歩道はありません。歩道においても左右両方向走行可能ではなく、隣接する車道方向と同様に、歩道の走行も全て左側を走ると条例に明記することで、出会い頭の事故が減少すると考えます。

また、現在、東二番丁通、電力ビル前の歩道では、自転車から降りて押し歩きを促す誘導表示が設置されていますが、今回の条例制定に当たり、市長が歩道上を押し歩きをする推進地区を指定できるという規定をつくることも必要ではないかと考えますが、いかがでしょうか。

三つ目は、罰則についてであります。

条例を制定している先進事例を見ても、自転車安全利用条例には罰則を設けているところは見当たりません。しかし、過料の徴収については、条例制定の段階で多くの自治体が検討しております。罰則を設けられなかった主な理由としては、道路交通法に既に罰則が設けられている点があります。さらに、自転車のルールが周知されていない状況で、いきなり罰則は科せられないと判断した自治体もあるようです。しかし、この自転車条例は、自転車のルールの周知には貢献していると思われませんが、罰則のない条例の効果は限界があることは否めないと思います。

ここで改めて本市として、条例制定に向けてその目的とそれぞれの主体となるべきものの責務、歩道内の通行方法、条例における罰則についてどのように捉え、検討を進めていくのか、お伺いいたします。

条例制定とともに重要なことは、具体の取り組みであります。まずは子供の自転車教育についてであります。東京都荒川区では小学四年生以上を対象に、自転車免許制度を取り入れております。私も以前、小学校の自転車教室を開催した際、交通指導隊員として、講師として指導に当たりましたが、その際、若林区区民生活課に赴き、啓発グッズがないか伺った際、チラシとともに子供用の自転車免許証を見つけ、交通教室で活用させていただきました。

その際、子供たちの反応はすごく大きく、一人一人免許証を得るため、ルールをよく聞き、よく守っていました。子供にとって免許証は、自慢の一つになった様子でした。本市としても子供のうちから自転車のルールを身につけるため、きちんとした講習、筆記試験、実技試験などを行って、仙台市版自転車免許の交付を検討することを進めることも必要ではないでしょうか。

本市には、子供の自転車教室にふさわしい交通公園が、青葉区の三居沢と若林区の南小泉に整備されています。この二つの施設の有効活用も考えてはどうでしょうか。あわせて御所見をお伺いいたします。

次に、高齢者の事故防止の取り組みであります。

宮城県警察本部の資料によると、仙台市内で平成二十八年の一年間に自転車運転中に死傷した方は全体で六百六十三人、高校以下の人数は百四十五人、六十五歳以上の高齢者は七十四人となっております。高校生以下の割合が約二二%、高齢者は高校生の半分の約一一%となっておりますが、実際に自転車に乗っている高齢者の人数は、高校生以下の人数を大きく下回ると考えられていることから、高齢者が事故に遭う割合は高いと推測されます。

また、同じく平成二十八年度中の宮城県内の数値を調べると、事故に遭った方一千三十四人中、ヘルメット着用率は五・一%と非常に低く、仮にヘルメットを着用していれば負傷の程度が軽減できたと思われる割合は約二八%となっており、着用の効果は高いと考えられます。高齢者の事故の多くは、筋力の衰えによるブレーキ操作のおくれ、とまったときにすぐに足がつけない転倒事故が重立った原因と考えられることから、頭部を守ることは非常に大切であります。

今後、超高齢化社会を迎えることとなりますが、誰にでも気軽な移動手段として、自転車は高齢者の一定程度の足となることは間違いないと考えます。道路交通法では、努力義務で十三歳未満の児童にヘルメット装着を課しておりますが、高齢者等それ以外の者は対象となっていないのが現状であります。事故の未然防止策として今回の条例を検討するに当たり、高齢者のヘルメット着用を高齢者がいる家族に促すことも大切であると考えますが、御所見をお伺いいたします。

また、自転車の運転時だけでなく、高齢者の筋力の衰えは本人の日常生活にも大きな影響を与えることとなります。例えば、車を運転した場合は、ブレーキを踏むタイミングが遅くなったり、踏み込みが弱かったり、制動距離で大きな差がついたりします。道路の横断歩道を渡る際も渡り切れないなど、本人は加齢に伴い歩行速度、筋力の衰えや脳の年齢による変化を自覚していないことが多く見られます。

これは脳の自伝的記憶では、若いときの記憶がはっきり残り、壮年期、老年期になると初めての経験が少なく、毎日が単調になり、若いときに比べると余り記憶に残らないことで、若いときにできたことが記憶に残り、渡れる、とまれる、転倒しないなど、脳と行動が一致しない状態なのに、今でも同じようにできると過信し過ぎることも多く見られます。

高齢化社会が進む中で、脳の年齢による変化や転倒未然防止の考えとして、筋力の衰えなどをどう防止していくかが課題となることが、介護予防の観点から、仙台市として自立支援としてどうあるべきか、考えをお伺いいたします。

最後に、杜の都の自転車プランでは、自転車走行空間の整備手法について、新規道路整備の場合には自転車道の整備を検討しますという一文がありますが、これから建設されていく都市計画道路に、この整備手法が具体的に適用されていくのかという点についてお伺いいたします。

また、若林区では、現在の杜の都の自転車プランが策定される以前から、自転車の走行環境の整備に取り組み、荒町通に自転車専用通行帯が整備されております。その後、地下鉄東西線の建設に伴い、薬師堂駅周辺から宮城県仙台第一高等学校前の歩道上では、自転車歩行者道内はカラー舗装で分離が行われております。しかし、一高から五番丁通に関しては、規制標識、自転車及び歩行者専用が設置されており、自転車が歩道を走行することができますが、歩道上に樹木、街路灯などがあり、自転車が通行できる幅が狭い状況にあります。さらに、樹木の撤去、壊れかけている街路灯の撤去要望も一部で出されております。

荷さばき帯として整備された通行帯ですが、自転車は車道の左側を走ることが原則であることから、自転車専用通行帯を新設することも可能であると考えますが、御所見をお伺いいたします。

改めて、自転車は老若男女、自動車、自動二輪などの免許の有無にかかわらず、誰もが利用できる便利な乗り物です。しかし、今月十二日に、横浜市鶴見区の遊歩道で、帰宅していた中学三年生の少年が乗っていた自転車が、歩いていた女性と正面衝突をし、女性が死亡するという事件がありました。一歩間違えると、大きなけがや死にもつながる危険な乗り物でもあります。

私の質問の趣旨は、全ては市民の安全・安心のためであります。自転車事故の加害者、被害者

にならぬよう、自転車事故ゼロを目指せる条例の施行を強く要望し、私の第一問とさせていただきます。

御清聴まことにありがとうございました。(拍手)

○市長（郡和子）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。

自転車安全利用条例の目的に関する御質問にお答えをいたします。

自転車は、環境に優しく、利用者の健康増進の効果も期待できる身近な交通手段として、お子さんから御高齢の方まで多くの市民の皆様方に利用されています。一方、本市では、自転車利用者の法令違反やマナーの欠如による危険な利用が目立つとともに、全国に目を向けますと、御指摘があったように、自転車が関係する重大な交通事故も発生しておりまして、安全利用の一層の推進が重要な課題であると認識をしております。

このような認識を踏まえまして、本市においては現在、自転車事故の減少と自転車事故による被害者の保護などを図ることを目的とする条例の検討を進めているところです。有識者懇談会での御意見や議会での御議論なども踏まえながら、今年度中に条例の素案を取りまとめまして、来年度中の条例施行を目指し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、関係局長から御答弁申し上げます。

以上でございます。