

第3回 草津市自転車安全利用検討委員会 議 事 録

[日時] 平成25年3月25日(月) 14:00～

[場所] 市立まちづくりセンター301会議室

1. 開 会

2. 議 題

- ① 前回委員会の論点について
- ② 各種アンケート結果について
- ③ 利用促進等に関する施策例や普通自転車歩道通行可規制箇所マップについて
- ④ 条例の検討項目について

3. その他

次回日程等について(平成25年5月下旬)

4. 閉 会

[出席者名簿]

氏名	所属等	備考
嶋田 正男	市民代表(公募)	
山本 恵美	市民代表(公募)	
小林 達男	草津市自治連合会	副委員長(欠席)
濱田 和一	草津市老人クラブ連合会	欠席
金澤 郁夫	草津市商工会議所	欠席
福永 正	草津栗東地区労働者福祉協議会	
石塚 隆	滋賀県バイコロジーをすすめる会	
大西 清	滋賀県自転車軽自動車商業協同組合	
田中 吉恵	滋賀県自転車防犯協会	
水野 靖枝	草津市立小中学校校長会	欠席
辻 美也子	滋賀県立高等学校	代理 (藤田)
小川 圭一	立命館大学	委員長
近藤隆二郎	滋賀県立大学	
高取 彰	学校法人立命館 BKC事務局	
前野 奨	滋賀県脊髄損傷者協会	欠席
駒井 喜行	草津市商店街連盟	
松村 幸子	草津栗東交通安全協会	
堤 伸一	草津警察署	代理 (久保)
谷村 定義	滋賀県土木交通部	代理 (小嶋)
林 奈央	滋賀県南部土木事務所	
事務局	草津市 都市建設部 交通政策課	

[討議内容]

1. 開 会

(部長の挨拶)

(委員長の挨拶)

2. 議 題

①前回委員会の論点について

事務局より資料の説明

(委員長) ありがとうございます。ただいま、前回第 2 回の委員会の論点について、ということでご説明いただきましたけれども、何かご質問ですとか、あるいは前回の会議でのご発言の中でまた訂正というか、発言の意図ともし違っているところ等があればお受けしたいと思いますが、何かございますでしょうか？

(A委員) 立命館大学の事例紹介のところ、“中学生と高校生と大学生の安全利用に対する意識の差はない”というふうに言い切られているのですが、実は当初、高校 4 年生を大学 1 回生にする、そういう教育が必要だというニュアンスで申し上げたと思います。

そういう意味では、大学教育の中で社会性や社会常識というのを獲得していく、そういうのは学習活動の中にこの自転車の安全教育というのもそれと比較して存在する、というふうなご理解で整理いただけたら、大変ありがたいと思います。

(委員長) ありがとうございます。他にいかがでしょうか？よろしいでしょうか？

特にないようでしたら、今回、まとめていただいた論点について、ただいまお話のあった点を少し修正というか、追加していただいたところで、前回のまとめということをお願いできればと思います。

そうしましたら、本題の方に入っていきたいと思います。②で各種アンケート結果について、というのがございます。

前回は市民アンケートについてご報告をいたしましたけれども、前回の議論の中でもありました、市民アンケートの町地域別の集計とか結果もまとまったようですし、あとは事業所アンケートの結果も、という形でまとまっていると思いますので、そのあたりも合わせて説明をいたしたいと思います。よろしく願いいたします。

②各種アンケート結果について

事務局より資料の説明

(委員長) ありがとうございます。ただいま、市民アンケートの結果の続きと事業所アンケートというのをご説明いただきました。いまの説明内容に関して何かご質問ですとかご意見等ございましたら、いただければと思いますが、いかがでしょうか？

(B委員) 市民アンケートの自動車利用者、その結果6のところ、スライド34のところです。私の理解がよくないのかもわからないのですが、説明の上から2番目ですけど、“自転車利用は、クルマを利用できる人の方が利用できない人よりも多い”という点と、その下の利用状況のところ、1、2、3、“クルマ非利用者は、週2回以上が8割。クルマの利用者は週2回以上が4割～6割”とのことで、クルマ非利用者の方が利用度は高い、というように思うのですが、この点について再度お教えてください。

(事務局) 今のクルマの利用状況別についてのアンケートのまとめのところ、こちらにつきましては、このアンケート結果のスライドの11ページですが、上の青とピンクの円グラフがありますが、その左上が“自分で運転しているけど、今後も運転し続ける”という方の自転車の利用分が77.8%であるのですが、同じグラフの右下ですが、“利用できる自動車がない”というクルマを利用できない方が72.4%と、クルマを利用している人の方が利用していない人よりも多いという、最後その文章がここから来ているところがあります。

それで、利用頻度につきましてはその下の円グラフになるのですが、スライド12の左上ですが、“自分で運転し、今後も運転するよ”という人が、“ほぼ毎日”や“週2～3回”いける、という人よりも、“利用できる自動車はない”と答えた右下の方のほうが“毎日”・“週2、3回”という頻度についてはクルマを利用しないと、頻度が高い、ということになります。

クルマを利用していないと、若干ですが自転車の利用は少なくはなっていますが、しかしながらそういった方々というのは、自転車をよく利用されている。クルマを利用している人のうち自転車も利用している人の方が、若干多くみられていますが、利用頻度についてみると少ないという状況であります。

(委員長) いかがですか？

(B委員) はい、わかりました。だから、スライドの11と12の左上と右下と。

(事務局) そうです、はい

(B委員) はい、わかりました。

(委員長) ありがとうございます。他にいかがでしょうか？

近いところで、私も少し気になったのですが、このクルマを利用するかしないかで分けた集計と、もう一方の自転車を使うか使わないかという集計がございますよね。自転車を使う・使わないという方の最後のページで言いますと、自転車を利用する人は60代もいますが、50代以下の方が多いです。割と若い人が自転車を使っています、というお話かと思います。

このクルマの利用状況の34ページを見ると、クルマを使わない人は60代以上が多くて、クルマを利用しない人の方が・・・いや、自転車の利用頻度は高いけれども使うか使わないかは、利用できる人の方が多いということで、そうすると、いいのですかね。

割と若い人の方が、クルマも自転車も使っているという解釈でいいのですか。

すみません、だいぶ、混乱してきたのですが、あっていますね。自転車は、50代以下の人は割と使っている。クルマも割と50代以下の方がよく使っていると、そういった感じになっているということですね。

(事務局) 自転車利用状況別のアンケートのスライドの2ページですけど、自転車の利用につきましては、スライド2ページの年代別の円グラフを表示させていただいております。全体で利用の部分は77.1%ですが、年代別の4部分でいきますと、10代から20代が81.7%で一番多く、70代以上になりますと青の部分が減って来て65.2%で、若い方が自転車の利用が多いというところであります。

10代から20代、そして30代から50代が79.5%、60代は76.3%、70代以上は65.2%と徐々に自転車の利用は減ってきているというところであります。

(委員長) 完全に全部のグラフを見切れていないのですが、つまり、自転車を使う人、クルマを使う人はいると思うのですが、クルマを使う人は自転車も使っているという人が一緒なのかもわかりませんが、若い人の方がクルマを使う人も多し、自転車を使う人も多いということですかね。

さきほどの利用頻度の話でいうと、使う人だけを取り上げた場合は、クルマを使わない人の方が、使う人の中だけを見ると使った頻度が高いと、そんな解釈かと思います。

(事務局) いずれにいたしましても、結果から自転車利用がやはり多いと、草津市にとりましては、自転車を利用している人が多いということが見えてきたということでございます。

(委員長) 他にいかがでしょうか？

(C委員) スライドの27ページもそうなのですが、安定性のところで「自転車の専用レーンの設置」という結果があると思います。

道路拡幅等などはすぐにできるものでもありませんし、いま、何をされているかということもあろうかと思えますけれども、草津市としてどういう予算があって、今度どう展開していくのか、というご意見をお聞きしたい。

事業者という意味で、8番ですか、12ページで事業者の方が自転車通勤されると必ず駐輪場を設置したいと。それは、もう即刻、指導で解消されるものだと思うのですが、そのあたりの意見も加えてぜひ聞きたいと思えます。

(委員長) 事務局から何かありますでしょうか？

(事務局) まず、1点目の自動車環境整備にかかる今後の展開についてのご質問でございますが、今回、この当検討委員会の中で方向づけが決まりましたら、スケジュール等を立てて検討に入っていきたいとは考えておりますが、この自転車レーンの整備とか物理的に自転車レーンを設けることについては非常に多額の予算を必要としてまいります。

そういうことから、いまの現状などを鑑みながら、今後検討を加えて順次整備をしていきたいと、現在では考えているところでございます。

それと2点目の事業所での駐輪場整備についてですが、これについて具体的なことをいま現在、市が行動しているということはございません。

それで、当検討委員会の中でこういう事例については、こうしていこうとかいう施策案、こういうものもいただければありがたいなと考えております。

(委員長) よろしいでしょうか？他にいかがでしょうか？

地域別に色々な集計結果等もございますが、みなさま色々な地域にお住まいかと思えますので、ご自分の周辺でも構いませんし、あるいは他の地域でも構いませんので、何がございませんでしょうか？

特にございませんでしょうか？

そうしましたら、この後の資料等もございますので、次の資料に示されている色々な施策例とか、危険な状況等もご説明いただきまして、またあわせてご意見等をいただければと思います。

それでは、次の議題でよろしいでしょうか？次の議題の利用促進等に関する施策例や普通自転車歩道通行可規制箇所マップということで、利用促進に関する色々なさきの事例とか、草津市内の規制の状況等についての資料がありますので、その中の説明をお願いできればと思います。よろしく申し上げます。

③利用促進等に関する施策例や普通自転車歩道通行可規制箇所マップについて

事務局より資料の説明

(委員長) ありがとうございます。いま説明がありました件につきまして、何かご質問ご意見等ありますでしょうか？色々な利用促進に関する役目等について、色々な事例がございました。ただし、道路状況に照らして合うところ合わないところがあると思いますので、色々のご意見をいただければと思います。いかがでしょうか？

(D委員) 盗難対策の3点についてなのですけれども、平成25年度の取り組む計画とあるのですが、わかる範囲で結構ですので、防犯カメラはどのへんに何台ぐらいあるのか、ワーストランキングの公表というのは、どのような公表をするのであるとか、まだ決まっていないのかもしれないのですけれども、その点について教えていただきたい。

(事務局) まず、平成24年の犯罪件数が、2,286件ということで県のワースト第1位の記録ですが、その中で8割が窃盗犯、そしてその4割が自転車盗ということでございまして、自転車盗に対して徹底的に対策をしていこうという計画をしております。

 それで、具体的に言いますと、去年、草津警察署と草津市の犯罪情報の共有と総合連携に関する合意書というのを締結いたしまして、犯罪の発生場所がどこにあるのかということについて、草津警察署に情報を提供いただくという締結をいたしました。

 それをもとに、平成25年の1月から12月までの犯罪件数、特に自転車盗についてですが、どこで発生したのかということ、今年1年間まとめた分を来年の3月ぐらいだと思いますが、公表させていただくことということです。

 それで今年、実は草津警察署と締結しておりますので、実は今の段階で例えばわかっているのですが、ワーストのところを計画させていただいて、来年の3月にはワースト10とか発表されますので、是非ともそのランク外に逃れるようお願いしたい、というような形で啓発をさせていただいているという状況です。

(委員長) よろしいでしょうか？

(D委員) はい。

(B委員) いまに関連ですが、自転車の窃盗ですが、これは、無施錠と施錠でも錠が2つついている場合と1つの場合と、どちらがどういう割合なのでしょう？

(事務局) そこまで詳しいことまではわかっておりません。

(B委員) 要は無施錠だったら、これは自転車を持っている人の管理が悪いということになるのではないかと思います。

店とか置き場を提供しているところについては、利用者側の教育だという話になりますね。施錠で取ったら完全に犯罪ですから、鍵を壊して取っているわけだから。

それは壊されて盗まれているのか、それとも無施錠で置いてあるのを、例えば、酔っぱらいみたいな人間が乗って持って行っているのか。

そういうところを、もっときちっとしないと、ただカメラを置いておけばそれでよいというものではないかと思います。

(事務局) 統計的に言いますと、盗難自転車の約7割が無施錠であるというふうに把握させていただきます。

(B委員) 草津市の場合はどうですか？統計はわかりませんが、草津市の場合も同じですか？

(事務局) 具体的な資料まではないですが、7割方が無施錠であるということで、草津警察署とのお話の中ではそのように聞いています。

(B委員) もし公表されるということであれば、そのあたりの件、施錠と無施錠をきちっと分けて公表していただけるのでしょうか？

(事務局) そこまで細かい内容については難しいのではないかと思います。

(B委員) そこははっきりさせてもらわないといけないのではないかと、と私は思うのですが。

(事務局) 施錠をされていても、盗まれる場合もあるなど、さまざまです。

(B委員) それはもう犯罪ですから。

(事務局) 無施錠でも犯罪は犯罪です。

(B委員) それは、もちろんそうですけれど、まずは本人がきちんと管理していたかどうかということでもちゃんとみななければいけないかと思っています。

(事務局) 確かに施錠していれば、盗難にあうということは低いと思いますけれども、ただ、結果としては、自転車が盗まれているということにおいては同じでございますので、そのことについては、そのお店とにかく盗まれているという事実に対しては、お店の責任においてとにかく頑張ってくださいということによって、先進事例で見ましても千葉とか非常に大きな効果を発揮しておりますので、この施策を一番の目玉にしていきたいというふうになっています。

(B委員) 要は、お店の駐輪の確保とか公共施設の駐輪場の問題になって、先ほど予算が、計画があまりないという話だったと思うのですが、要は自転車の利用者に対する草津市内の駐輪場のキャパはどうなっていますか？

もうすでに溢れているという状況なのではないでしょうか？要は、不足なのか十分足りてて、

そういうことになっているのでしょうか？

(事務局) いま、市営の駐輪場の方は草津駅と南草津駅の駅前に設置させていただいていますが、南草津駅の方は、空きがまだある状況となっておりますので、みなさまにもっとご利用いただきたいと思います。

草津駅の方も定期の方はいっぱいではありますが、一時利用等利用させていただいているところもありますし、周囲には民間の駐輪場もございますので、現在、民間も合わせまして駐輪場の方の受入態勢は整っているというふうに考えています。

(B委員) 駐輪場の1日の利用料は、民間も草津市内も同じなのでしょうか？

(事務局) 若干、金額は違っています。

(B委員) 民間の方が高いのでしょうか？

(事務局) 市営の駐輪料金につきましては、民間駐輪場を圧迫しない金額設定で考えさせていただいております。

(B委員) 実際には、民間いくらで、市営はいくらですか？

(事務局) 南草津駅東口市営の駐輪場は一時利用は120円です。草津駅の西口も120円で、東口の方は少し高くなりまして200円です。

(B委員) 200円ですか？

(事務局) 草津駅の東側が200円で、西側が120円です。

(B委員) 簡単に言えば、草津と南草津駅の利用者は、JRは200円いかないから、その計算でどっちに置いてどう行けば得だとか、そういう計算で集中するとかいうことがあるかもわかりませんね。200円と120円は80円違うのだから。わかりました。

(委員長) 最初の方にお話のあった盗難状況についての今後の話ですけど、どこでどれだけあったということを公表するという話があったと思うのですが、さきほどの話にあった防止するために、どうするという啓発部分とうまく組み合わせてお店の人に対してこうして欲しいという話と、実際に自転車を使って止める人に対して施錠等も含めてこうしてほしいという話とうまくリンクすると、今後の方針につながってくると思います。

そういうデータを公表している部分と啓発の部分とうまく組み合わせてやっていただけていると思いますので、またご検討ください。

他はいかがでしょうか？

(B委員) さきほどの、普通自転車歩道通行規制箇所を示された地図についてです。

私も自転車に乗って市内を走るのですけれども、道路上はそういうふうにペイントで

書いてあるところがよくわからないところがあるのですが、この赤線のところで、この標識というのはだいたい何本ぐらいあるのでしょうか？

何が聞きたいかという、その標識が立っていれば、ここからがそういった道路になりますよということですね。逆に、帰りは出口の方で、それが立っていればこの間は、分かれ道か何かの時に、その立っている方向の位置でわかる、ということなのですが、だいたい自分で乗っていて最初はわかるのですけれども、出口のところでは全然どこを通ったのかわからないというようなことが多いと私自身は感じているのですね。

いったい何本ぐらい、こういった標識が立っているのか、ということをお聞きしたい。一応、約 131km あるわけですから、かなり設置されておられるのではないかと思います。

(委員長) わかりますでしょうか？

(事務局) 申し訳ございませんが、市の方でこういった道路標識が何本あるかということは把握しておりません。

(B 委員) 要は、何が知りたいかという、だいたい 131km もの「普通自転車歩道通行規制箇所」というものがあれば、だいたい平均でどれくらい立っているのかということが知りたいのです。

(事務局) 起終点には、必ず立ってあるのと、主要な交差点には立っています。

(B 委員) それは、主要なところばかりなのですよ。信号のあるところですか、道幅の広いところはだいたい立っているということでしょうか。

しかしながら、実際に走っていると、少し行くとどうもよくわからないところが多い、というふうに私は感じているのですが。

(事務局) 基本的に 2m 以上の歩道につきまして、自転車も通行可というのが多くございます。2m 以下になりますと、ほとんどが歩道ということになります。

(B 委員) 2m 以上あるところには基本的に立っているという理解でよいのか？

(事務局) 基本的にそういうことです。

(B 委員) そういうことですね、はい、わかりました。

(委員長) 他にいかがでしょうか？

関連して私も一つお聞きしたいのですが、この地図を見て、私も市内全域に自転車を使っているわけではないので、把握していないところがたくさんあるのですが、何となく最終的に想像したのは意外に、通行可になっている箇所は少ないのだなということを感じました。

結構感覚的には、最近の歩道があるところは、だいたい 2m 以上はあると思うので、そういうところはほとんど通行可になっているのかなと勝手に思っていたら、意外にそうでもないような気がするのです。

何かこういうところは通行可の規制にするとか、ここはしないとかという判断基準とか、そういうのがもし何か市内の警察さんの方でお持ちであれば、教えていただきたいのですが、何かございますでしょうか？

(G 委員代理) 判断基準というところなのですが、道路の幅とか歩道の大きさ云々で決めていかなければいけないので、そういった利用頻度、発生の状況に合わせて、その住民とか地元自治会の方とか協議しながらつけていっております。

そういった経緯がありますので、結果、全部が付いていないということです。

(委員長) 単純に道路構造の歩道が何 m かということだけで決まっているわけでもない。地元の状況とか車道の状況とかも含めて判断するというのでしょうか？

(G 委員代理) そうですね。道路環境とは、その状況と合わせ、住民等々の協議等も含めて、こういった道路をつけていると聞いております。

(委員長) 他にいかがでしょうか？

(B 委員) この間の 2 月 25 日の講演会で聞いたのですが、その時に講師の方に質問があって、それに対して回答をされていたのですが、簡単に言うと、塗るペンキとか描くマーカールとか、そういうものはまだ決まっていない。

ただ、先生の話だと、“とにかく効いた” というような話があったと思います。それは、場所によっては、地域の方と話をして、しっかり議論は必要となるとの話ですが、特に車道などは簡単に引けるという話だったと思います。

1m ぐらいの線の幅、自転車道の幅を、ペンキを塗るだけということなので、さきほど費用がどうのこうのということもあったのですが、まだ取り組みやすいのではないのでしょうか。ペンキの値段があると思いますが、ペンキを道幅に引いているだけですので。

そこでお聞きしたいのは、これは歩道のこの線のことですが、歩道での自転車通行可能なのですが、この赤線の中かそれ以外に草津市でそういう線を引いている場所は、この地図がどこかにあるのでしょうか？

“車道にここは自転車通っていいですよ” とか、通学路でグリーン線が引いてあるところはあるのですが、そのような感じで、ペンキで“ここは自転車道ですよ” とか何か線を引いてあるところはあるのでしょうか？

(事務局) いまのご質問についてですが、車道で自転車通行可という中の色を着色している部分
はございません。歩道で、それなりの広さ、2mを超えて4m近くあるような歩道で自転
車と歩行者を分けて色付けているのは、南草津駅周辺ですとか、あとは立命館大学に向
かう道路にしています。車道にはございません。

(B委員) 確かに南草津駅を歩いておりますと、そういったところはよくわかります。草津市内
では、例えば、駅周辺では南草津駅とは道幅は違うのですが、何かそういう予定はある
のですか？

(事務局) この検討委員会の中で、そのような方向性を見いだしていただいた結果を踏まえて、
今後検討を加えていきたいと考えております。

(B委員) この委員会の後押しがないといけないのですね？

(事務局) 後押しといいますか、方向性が決まっていくと思います。いま、B委員がおっしゃっ
ているような方向で整備していこうではないか、というのも当然一つの意見として出て
くると考えております。

草津駅前につきましては、車道の付近、これが当然決まった中で運用されています。
歩道も2mから3mの中で幅員が取られているわけですが、費用がかかっていくと言いま
したのは、いま、自転車、歩行者を分けた形で自転車レーンを設けようと思いますと、
車道部分に持っていかないといけません。

そうすると、いまの現状の歩道の幅員、これを狭めて2mの空間を作る。プラスチックが
埋まっているところの植樹帯がございます。その部分を利用して、自転車帯を設けるとか。
縁石がありますが、その縁石を外側に出すなど、色々な方法が考えられると思います。

そういう方法については、また委員のみなさま方からもご提案をいただきながら、よ
りよい方向性を持って整備をしていくことができると考えております。

もちろん、場所、場所によって色々な方法等が考えられると思っております。

(H委員代理) 草津市内に1ヶ所、何か線路の下のところの車道に、自転車レーンのペイントがひか
れていたように記憶しておりますが。

(事務局) 渋川のところに、1ヶ所ございます。あそこは、漏水対策を施した時に、道路を広げ
たときに一緒に自転車通行帯も書かさせていただきました。

歩道は、別途1段上がったところがございますので、そういうことができたというこ
とであります。

(B委員) あそこは、昔と車道の幅は変わっていませんよね？

- (事務局) 変わってないです。
- (B委員) 変わっていないのに、自転車通行帯をひかれたのですね？
- (事務局) はい、通行内に 1m 弱だったと記憶していますが、いま、明確に何 m という基準は設けていませんが、そういう形で対応をさせていただいています。
- 今後も、当然あのような形も参考の一つにはなってくると思っております。
- (B委員) いま、車道でも、あの幅の自転車通行帯であればひけるということであれば、他でも結構ひけるところはあると思いますが。
- (事務局) あそこは、信号処理による一方通行路でございますので、例えば、いま道路を整備する場合に、一方通行の場合は 4m が最低幅ということになります。
- その場合、車道 3m プラス 1m の自転車帯をつくらうということになりますと、完全にはできないです。
- (B委員) わかりました。確かにそうかなと思います。
- (委員長) ありがとうございます。私も、あそこは、これまでに何度か車でも自転車でも通ったことがあるのですが、たぶん自転車レーンというか、路肩に色を塗ったという形ではないかと思います。
- いわゆる自転車レーンとしてきちんと幅員を取ったというよりは、もともとあった路肩に色を塗って、ここが自転車が通ります、といったそんな扱いだと思います。
- そういう意味で、今回、自転車通行可の歩道のマップがありますが、もちろんこの道路以外は車道を通ればいわけなので、車道を通行するということももちろん含めてどのような整備の仕方をしているのかなどというあたりをまた議論できればというふうに思います。
- 他にいかがでしょうか？
- (H委員代理) ちなみに、今年の 11 月の末に出た国交省のガイドライン等の状況を見ていますと、各地域の事情に応じてということですので、全国的な方向性ということでは自歩道、さきほどのような歩道の上を自転車が通れるというのは、なるべく避ける。
- やはり、世の中の流れとしては、車道に自転車を下ろしていこうということです。
- 今までですと、2m 幅の歩道幅でしたら、自転車が通れるような形で進んでいたのですが、国の方の基準としては、基本的には 3m 以上の歩道については、自転車を通していこうというような方向性がありまして、地域の事情で、車道の車の走行量が多いとか、そういった場合は 2m の歩道でも自転車が走っている。

結論としては、各地域の実情に応じてやっていただくということなのですが、方向性としてはそういった形で自歩道というよりは、車道に自転車が走れる空間を整備していくというのが流れとしてあるので、もし来年度以降、計画される際には、ぜひ自歩道を利用するというよりは、車道の中に少しでも自転車が走れる場所を、自転車の専用レーンという形は、なかなか難しいかとは思いますが、交通規制のかからない路面の表示のものならば比較的整備しやすいのかなと思いますので、そういった方向で進めていただければというふうに思います。

(事務局) ありがとうございます。今のご意見に対してですが、草津駅前もそうなのですが、中央付近に斜線がひいてある道路がたくさんあるかと思っています。

元々は、車道 3m・3m、自転車帯が 1.5m・1.5m という道路の基本構造がございます。それが、運用面で駐停車されるものが多いということから、センターゼブラをひいて、駐車違反を抑止しているという道路がたくさんございます。

これは、市道も県道も一緒ですが、そういうところのセンターゼブラを消して、再度センター内で車道が 2 車線、余った路面なども自転車の走行面というのも一つ案として考えておりますので、そういうものについても提案していくことができればと思います。

これは、市道だけではなくて、県道でも同じであると思っておりますので、よろしく願いをいたします。

(委員長) ありがとうございます。他にいかがでしょうか？

(B 委員) 利用促進に関するということで、旧草津川の利用は私も詳しくはわからないのですが、例えば、自転車に関する何か計画はあるのでしょうか？

要は、何が言いたいかと言いますと、私はこちらの方ではあまり見たことはないのですが、昔、若い頃に、万博があった前の公園で一周 6km ぐらいのところをタンデムの自転車とか、自由に色々な自転車に乗れました。

子どもさんもみんな自由に、いまで言うマウンテンバイクやいわゆる高速用の変則のついた自転車とか、当時ですから、そういったものはあまりなかったのですが、色々な自転車に乗れて楽しめるという公園がありました。

例えば、そういう珍しい、自分ではふだん乗らない自転車に乗ってみたりできるということですね。

そういった場合に、旧草津川ではないのですが、そういう場所に行けば自由に乗って、例えば琵琶湖の湖岸まで行って、ある程度、限られたところですが、少しでも遊べると

というようなこともあれば、その珍しい自転車に自分で買わなくても安く乗れるようなこともあるのではないかなというふうに思います。

これは、利用促進という乗り方の教育とか、そういったことも含めて、ただ単に、自転車の活性化の視点ということではなくて、その場合の注意点も当然指導しないといけないと思います。

それと、確か信楽高原鐵道だったか忘れましたが、近隣のところで、自転車は、普通、折りたたんで載せる、通常、自分の自転車は折りたためないということが多いのですが、そのまま電車に載せる、バスに載せるというようなところもあるように思ったのですが、そういう計画も推進の一つになるのではないのかと思います。

将来の計画というのか、特に旧草津川の利用の中でそういう計画があるのかどうか、または、織り込もうとしていただけるのかどうかについて、お伺いしたいと思います。

(事務局) いまのご質問についてですが、別途、草津川跡地利用検討委員会というのがありますので、そちらの方で利用については検討していただいて、いま、B委員からお伺いした意見については、今後参考にしていきたいというふうに思います。非常にありがたいご意見だと思いますので、ぜひ参考にさせていただきます。

(委員長) よろしいでしょうか？さきほどの信楽高原鐵道がどうのというのは、たぶん近江鐵道さんがそれをされていると思います。よろしいでしょうか？

(E委員) すみません。遅れて来たので、少し把握できなかったのですが、いま、③についての意見ですね。③の今後の利用促進に対する施策例ということで、それのご意見について、みなさまが話されているのかなと思います。

いま、気になっているのが、さきほどの車道へのマーキングとか色々あるのですが、少し私がいま色々なところで壁にぶち当たっているところがあって、まだまだ自転車が車道に行くということの理解には難しいところがあります。

そういう意味で、道路整備、あるいは路面整備を行うということになったときに、どこにぶつかるかということ、自治会とぶつかります。道路整備をするときに、周辺の自治会の理解を得るという部分でぶつかってしまいます。

何を言いたいかということ、後の方に政策の関係、ステークホルダーが書いてありますが、自治会への説明ということをご希望したい、そこがすごく大事ななと思っております。

自治会の方々が、こういう場にいなければ、自転車の政策が、いま、どこに最先端が

あるのかまったくわかりません。

自転車というのは非常に身近な乗り物で、どこでも勝手気ままに乗れるという認識でしかないので、そこが急に自転車レーンとか自転車にマーキングをしてというところはかなり理解が及ばない。

ですから、私たちと委員会が、自転車のより良い、車道の左側通行で本当に流れになれば安全になると思いますが、その理解がなかなかない。

そうすると、全体的な流れとかなり現場と齟齬がくるし、そこで道路課さんの方も壁にぶち当たるといいますので、長い目を見て、自治会の人たちにネゴして、自転車というものをどう考えて、何が安全なのかということをお話し合う必要があります。

その通学路から始まってもいいのですが、ですから、自治振興課というその自治会の担当の人たちの中に、自転車交通委員を作るとか、通学アドバイザーを作るとかということもあります。

とにかく、自治会の方々に、どんどん情報を流していかないと、少し厳しいことがあるかなと思いました。

後の方に出てくると思いますが、条例の体系の中に自治会というのが見えなかったもので、そこも大事だなと思いました。

(委員長) ありがとうございます。現状で自治会の方で何かそういう取り組みとかされているのでしょうか？

(事務局) いまのご意見についてでございますが、当然事業を、施策を実施して行く中で、地元のご理解、ないし意見を聞いてまいります。

幹線道路も走っていますし、生活道路も走っているというのが地元でございます。現在、草津市では、各学区ごとにまちづくり協議会の立ち上げておまして、その中で交通安全対策部門の取り組みをしていただいております。

実際、ゾーン30を実施としていこうとか、そういう自治会もございますので、ぜひ実施の段階では地元も巻き込んでといいますか、一緒にやっていきたいと考えております。

(委員長) ありがとうございます。他に何かございますか？

そうしましたら、少し時間も押してまいりましたし、次の条例の方の関連の話にも入りますので、次の資料のご説明をしていただければというふうに思います。議事次第でいいますと、④の条例検討項目についてです。まずは、説明をお願いいたします。

④条例の検討項目について

事務局より資料の説明

(委員長) 何かご意見等ございますでしょうか？

(E委員) 安全利用推進委員さんはすごくいいなと思いますが、これのイメージはさきほどの質問と重なるのですが、地域における安全行政指導の活動、この地域というのは、どのようなイメージなのでしょう？何か具体的にあれば教えていただきたいなと思います。

あと、個人的には、何となく安全利用ではなく、安全利活用と“活”も入れた方がいいかなと思います。もちろん安全というのは大事なのですが、同時に活用していく部分も担っていただきたいなと思います。

(事務局) イメージとしては、各地域にあるまちづくり協議会の自由な各地域にこういう形でお願いできたら、というようなイメージはあります。

ただいま、安全利用という形で挙げさせていただきましたが、今回のご意見をいただいてそうだなあ、というところもありますので、利用を増進する方面でも活動の方をお願いできたらというような思いもありますので、名称の方も考えさせていただきたいなと思います。

(E委員) 13人もいとすごく素晴らしいなと思います。危険箇所のチェックも大事ですが、同時に自転車をどうするべきかという何か大きなビジョンをみなさんに持っていただければすごくいいかな、という気がしています。

あとは、続けてもう1件ですが、前回休んでいたのも重複していたら申し訳ございませんが、事業者の部分があるのですが、事業者に対して自転車の安全な利用に関する意識、従業員に対してというのがありますか？

ここで例えば、お店の場合にお客に対してというのは、入らないのかなと思います。大型スーパーに関しても、そういう来店者に関して、あるいはそういう事業所に来る人に対しても、なるべくマイカーよりは自転車で、特に店舗系に関しては、やって来る人はすごく大事になるので、そこもぜひ入れて欲しいなということがあります。

あとは、全般的な印象で言うと、やはり自転車の促進がもちろん大事なのですが、一方で自動車をいじめることをしないと、なかなか現実的にある壁が立ち上がるので、どこかに“自家用車よりも”という言葉もあったように思いますが、もっと自家用車をいじめる施策を入れていただきたいと個人的には思っています。以上です。

(委員長) 事務局から、何かございますでしょうか？

(事務局) さきほどの店舗の方のお客様への周知ということですが、確かに現在も自転車に絞って啓発しているわけではございませんが、できる限り公共交通機関をご利用してくださいという啓発等は大型店舗の方ではほぼしていただいているところがあります。

自転車は、駐輪場施設の店舗を変える部分はありますが、郊外型の店舗さんは車に関しての駐車場は大きく取られるのですが、なかなか自転車の駐輪場は少なく、店舗の方も自転車という部分はずぐにはなかなか難しいというのが現状かと思えます。

現在のところでは、公共交通機関はもちろん自転車道も含めて利用計画とさせていただきますので、これからもそういう利用促進の方は、市の方からも積極的にお願いしていきたいと思っています。

(E委員) やはり、なるべく個人的には、そういったものを一文を入れたいです。今の文章でいくと従業員に対してしかないですね。

その上下の文章を使って利用者に対して、下に関係団体の文章がありますよね。これを使えば、事業者は自転車利用者に対し、自転車の安全な利用に関する意識の啓発とかも使えると思うので、特にそんなに難しくないし、逆に言うと、お店に自転車で来る人の安全面もそのお店の責任もあると思うので、そういうことは従業員だけしか考えない部分があるし、本当を言えば駐車場をつぶして、もっと駐輪場をもっと全面に持って来て、車で来る方がマイナスであるということにしないと変わらないと思います。

イオンでは、こういったことにも配慮し、駐輪場を近くにしていますが、まだ広いスーパーは駐輪場の方が遠い場合もあるので、そのような取り組みは経済効率から言ってもおかしな話です。だから、個人的にはぜひ一文を入れてもいいのではないかと考えています。

(事務局) ありがとうございます。いま、先生におっしゃっていただきました件につきましては、参考にさせていただいて入れる方向で案を考えさせていただきたいと思います。

さきほどもお話しいただきました防犯につきましても、そういう商店でという盗難がございますので、それも含めた中で入れさせていただきたいと考えております。

(委員長) ありがとうございます。他にいかがでしょうか？

(F委員) 体系図のところの資料で2つあるのですが、最後に付いているA3の体系図のところ、真ん中に市が実施する施策(案)のところの利用環境の向上、真ん中のところにあるのですが、そこで、「関係機関と連携して自転車の道路環境の向上」と書いているので

すけれども、自転車の道路環境というものは走行環境だと思います。

前の資料にも付いている A4 の方も、一応文章ではあるのですがけれども、大きい 4 番のところ、「自転車の走行環境の向上を図るため」という言葉で出てきているので、ここは「走行環境」というのにしたらどうかなと思いました。

もう一つが、同じ体系図なのですが、財政上の措置が一番右になるのですが、そこでの具体的な対策の括弧のところ、ここだけ空白なのです。

なかなか、やはり予算措置に対する対策を書けないところがありまして、たぶん空白なのかなあと考えたのですが、何か一つでも書いておけるのであれば、書いていただいた方がいいのかなと思いました。以上です。

(委員長) はい、ありがとうございます。何かございますか？

(事務局) ありがとうございます。さきほどご指摘いただいた「自転車の道路環境」というのは、「走行環境」というように、体系図の方が変更させていただきたいと思います。

財政上の措置の件ですが、検討委員会は途中段階でございますので、予算的なことも体系なこともまだ作られてない段階でやらせていただいておりますので、次回ぐらいには何か書いておきたいと思っておりますので、ご理解をよろしくお願いいたします。

(委員長) 他にいかがでしょうか？

私の方から一点よろしいでしょうか？今回、「家庭の責務」という話を入れられているのですが、前回のお話にもあった、ここが子どもの教育のあたりから始まっていると思いますが、私は法律とか条例の文章についてあまり詳しくないのですが、たぶん「保護者」という言い方をすると、特定の子どもに対して保護者は誰と決まると思うのですが、「家庭」となると、かなり曖昧かなという気もするのです。

こういう条例なり、法律なりの文章で「家庭」と言った時に、何か一定のこれを指すものがなにかということが気になったのですが、そのあたりはいかがでしょう？

何か他の条例か何かでこういった表現は何かあるのでしょうか？

(事務局) 他の条例等を検索していただいているのですが、自転車に限らず家庭についての定義はないところで、ここに定義をさせて欲しい方というと、「両親は」という形かと思いますが、特にそういうのはないのですが、家庭の責務として定義づけるものはないのかなと。少し難しいところですが、家庭全体で取り組んでいただくべきものではないかなという考え方です。

(委員長) 少し気になっておりますのは、家庭という表現で「家庭の責務」と読んだときに、家庭

の中にも色々な人がいますよね？

また1人の家庭もあれば、大人数の家庭もいて、その中に子どももいることもあればいないところもあると思います。

誰をという言い方をすると変かもしれないのですが、自分がそれに該当するのか、しないのか、何かきちんとわからないことにならないかなと気になったのですが、そのあたりは大丈夫でしょうか？

特に、家庭の種類というか、そういうのを問わずに1人でも複数でも何でも家庭の責務だということによろしいですかね。

(事務局) 家庭の責務につきましては、保護者だけが子どもに対して言うのではなくて、また指導をするのではなく、おじいちゃん、おばあちゃん、それと兄弟という、みんなが話し合いをして子どものしつけもしていこうというものです。

それとお子さまのおられない家庭にとっても、おじいちゃんが自転車に乗るときに、“気を付けてね”とか、そういう発想をしていくべきものが家庭だということで、草津市の独自性を持たせた意味合いで入れさせていただいております。

法的に家庭という文字が正確か、良いのか悪いのか、まだ確認はできておりません。今後、法務の方と調整をさせていただきながら、この部分については確定をしていきたいと思っております。

あくまでも、そういう意味合いで保護者だけに限定するのではなくて、みんなが、子どもだけではなくて、お年寄りに対してもそういう指導的な眼(まなこ)を持っていただきたい、というこういう思いから書かせていただいております。

(委員長) はい、ありがとうございます。他にいかがでしょうか？

(D委員) 条例の検討項目についてのところの3ページのヘルメット購入助成の確認なのですが、条例案のところ、「児童または幼児」のところが消されているのですが、それは大人の人もオッケーということによろしかったですか。

(事務局) 今のご質問に対してなのですが、さきほど財政上の措置がなぜ空欄になっていたのか、というのもそこにございまして、あくまでこの検討委員会の中での施策案ということで今、挙げております。

その助成について、児童だけにするのか、幼児だけにするのか、またお年寄り、万一すべてを対象にするのかどうか。そういうのは、庁内の議論も必要になってまいります。

あくまでも、今の対策案ということでご理解をいただいて、こういうことができる、

ということで委員さんの意見を市としては吸収していきたい、提案していただきたい、というふうに思って書いたものでございます。ご理解をお願いしたいと思います。

(委員長) 他にいかがでしょうか？

(E委員) この体系図の下の条例制定の効果のすぐ下に、“関係者が共通認識を持って課題解決を図ることができる”というのがあるのですが、この体系図をみると、結構それぞれの体系が対策になっていくとバラバラになっているイメージ、この条例の段階ではしょうがないのかもしれませんが。

例えば、さきほどの 13 人の安全利用推進委員さんが、自転車利用者の安全教室の対象を拡大するのか、という横のつながりがあるはずですが、こういう書き方をすると全部個別バラバラになっていくようにしか、今は見えないのです。実質的には、その方が効率的です。

結果的に、何が申し上げたいかといいますと、この自転車に関して色々なものを進めるエンジンをどこに置くのかということです。

このままでいきますと、市役所さんの中に担当課さんが持つだけであって、関係団体が集まる場をどこにするのか、その 13 人の推進員さんが指名されたとしても、その人たちの悩みとかを受け止める場所と次年度はどうやっていくか。

そのあたりのエンジンを作っておかないと、推進員さんはすぐに自治会の 1 年限りの交代員になって、“だから、やらなあかんからこれをやる”という感じで、すぐにエネルギーをなくしてしまうのではないかと思います。

推進員さんでいくのなら資格にした方がいいと思います。きちんとテストをして、サイクルマネジメントのようなものにして誇りを持っていただいて、むしろずっと関わっていただくなど、必ずその全国の状況も手に入れるといったようなスペシャライズとして自分の資格にさせていただく。宛て職になるとまったく動かなくなると思います。

そういう意味で言うと、この条例ができた後に関係者が共通認識を持つ場をどうするのかという実際の話と、では条例の中に 3 の 4 の責務の中に、“市はこの条例の持っている関係機関と連携し”というところがありますが、この中に“関係機関を含めた場を設ける”とか何かそれを入れておいた方が何となくよいのではないかと思います。

行政サイドにとって、このままでは、あまりエンジンが入れなくなってしまうような気がします。

むしろ、そういう場を設ける、あるいはもっと言えば、年度ごとに振り返ればどうだ

ったのか、という PDCA のチェックと次を入れないと、なかなか自転車の世界もガンガン変わっていくので、同じことをずっとやっていたのでは追いつかなくなる、ということになると思うので、そのへんは条例のところに対するのか、実際の裏の仕組みを作っておくのかわからないですが、少し気になる点です。

(委員長) ありがとうございます。

(事務局) ありがとうございます。いまの先生のご意見を参考にしていきたいと思います。

いま、関連がありましたのは、条例を目指して実施しているという中で、その裏に施行規則がございます。

その規則の中でいま、本日お集まりいただいているメンバーの方にも当然入っていただくことになるかと思えます。

それが推進委員会ではないかなと、このように認識しております。その中でメンバーを決めさせていただいて、どういうことをするのか、ということを規則の中で定めていきたいと思っております。

(委員長) ありがとうございます。確かに条例を作っておしまいというわけではないので、また条例を作った後で、それをどう実際の施策に生かすか、というところも委員会の提言の中身も考えていただけたらと思います。

他にいかがでしょうか？だんだん時間が押してまいりましたが、よろしいでしょうか？特にないようでしたら、このあたりにさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか？

そうしましたら、本日は、色々なご意見をいただきましたので、いまの色々なご意見を次回の資料に反映していただければと思っております。

また次回は、これをもとに、委員のみなさま方と意見交換をさせていただければと考えておりますので、よろしく申し上げます。

この後、スケジュール表にもあるのですが、今日が第3回で、第4回、第5回ということで条例の内容ですとか、提言(案)というのをみなさんと論議することになっております。後日、集まりますので、よろしくお願いいたします。

特に何か言い忘れたとかそういう話はよろしいでしょうか？

そうしましたら、これで4つの議題が終わりましたので、司会を事務局さんの方にお返ししたいと思います。よろしく申し上げます。

(事務局) ありがとうございました。委員長におかれましては、議事の進行、誠にありがとうございました。

 また、各委員におかれましては、活発なご意見をいただき、今後の参考にさせていただいて、草津市の実効性を持った条例化を目指してまた資料を作成させていただきたいと思っております。

 次回は5月の下旬にまた開催をさせていただく予定をしておりますので、ご出席いただきますようよろしくお願いをしたいと思います。

 それでは、以上をもちまして本日の会議を終了させていただきます。ありがとうございました。

以上