

第5回 草津市自転車安全安心利用促進委員会 会議録

■日時：

平成27年12月7日（月）10時00分～11時15分

■場所：

草津市役所8階 大会議室

■出席委員：13名

中森委員、鵜飼委員、森委員（渋川小学校校長 小宮氏）、古橋委員、橋本委員、前野委員、加藤委員、深田委員、田中委員、村林委員、小野委員、尾井委員、小川委員

■欠席委員：2名

高木委員、澤委員

■事務局：

川崎理事、松尾課長、林グループ長、藤本主任

■随行者：

1名（滋賀県南部土木事務所 茨氏）

■傍聴者：

1名

1. 開会

【事務局】

交通政策課の松尾でございます。どうぞよろしくお願いたします。

まず委員会の開会にあたりまして、事務局を代表いたしまして、都市計画部理事の川崎より御挨拶申し上げます。

【川崎理事】

おはようございます。草津市都市計画部川崎でございます。本日はお忙しい中、当委員会にお集まりいただきましてありがとうございます。本日の委員会で5回目を迎えるわけでありすけれども、委員の皆様から前回いただきました御意見と、先日開催いたしました「草津市交通安全対策会議」で御審議いただいた内容を、私どもの方で整理いたしまして、今回計画案として提示させていただいております。本日はこの事について御審議いただきたいと思っておりますので、活発な御意見をいただきますよう、どうぞ宜しくお願いいたします。簡単ではございますが、開会の挨拶とさせていただきます。

【事務局】

それではまず、本委員会の委員数は15名でございます。現在の出席は13名でございます。草津市自転車の安全で安心な利用の促進に関する条例施行規則第9条1項に定める過半数以上の出席を得ていますことから、本委員会は成立しておりますことを御報告申し上げます。

またこの委員会は、公開にて進めさせていただきますので、よろしくお願いたします。

本日の資料は、次第、委員名簿、席次表、資料1の計画本編、資料2の本編の概要版、資料3の前回委員会の意見等について、そして、資料4のパブリックコメントの募集についてでございます。

それでは只今より議事に移らせていただきます。本委員会の会議の議長は委員長となっておりますことから、委員長にこれからの議事の進行をお願いいたします。委員長、よろしくお願いたします。

2. 議事

【委員長】

そうしましたら、私の方から議事を進行させていただきます。よろしくお願いたします。本日は先程の御挨拶にもありまして、「草津市自転車安全安心利用促進計画(案)」について、前回委員の皆様からいただきました御意見と、交通安全対策会議に基づく変更点がございますので、まずはそちらを御説明いただき、御意見いただければと思っております。それでは事務局から説明をお願いします。

【事務局】

前回からの修正点を含めた計画案につきまして、資料1の「草津市自転車安全安心利用促進計画(案)」および資料3を用いて説明させていただきます。

(1) 草津市自転車安全安心利用促進計画(案)について

※事務局より草津市自転車安全安心利用促進計画(案)、前回委員会(第4回)での意見等について説明(資料1~3)

【委員長】

ありがとうございました。ただ今御説明いただいた、前回からの変更点を含めました計画案につきまして、改めて御意見いかがでしょうか。

【委員】

計画案のP.35の自転車誘導帯について、自転車が相互通行する時、普通は両方向とも真ん中を走りますが、その際、自転車同士があたりそうになる。よける方向が同じなら、接触してしまう。ですから、「自転車通行帯は左側通行を下さい」というような

標示があった方がいいのではないかと思う。お年寄りだと、走行中に迷いが生じて、当たってしまうことがあるかもしれない。

【委員長】

道路交通法のルール上、「自転車は左側通行しなければならない」と決められているのは、車道内でのことだけである。よくあるのは自転車の通行帯の中に、左側通行になるように、矢印を2本、入口と出口に路面標示しておく、と、見た目ですれ違う時は左側へ行けばいいのだな」というのが分かりやすいと思う。これをするだけで、どのくらい効果があるかは分からないが、よくある事例としては路面標示がある。

【事務局】

P.7に、自転車・歩行者分離、通行明示区分表示といった写真を掲載している。すべての道路をこのようにするのは難しいが、現在ある歩道のうちP.35の自転車誘導帯のような場合は、たいてい道路管理者が、起点終点に自転車と歩行者の区分をしていたり、路面にこのような自転車の標示をしている。

また、歩道であるため、「歩行者優先」ということを何らかの方法で、自転車の通行者に明示していかなければいけないと考えている。おっしゃるとおり、歩行者通行帯に自転車が入ってまで、自転車同士がすれ違うこともある。そのような場合は、ルールを守って自転車を降りて、待っていただくような啓発指導も実施していくが、目で見ても誘導できるような標示看板も考えていきたい。

【委員】

歩道上の走行は、道路交通法上は徐行義務があるため、当然徐行になる。ぶつかりそうになるということは、徐行していないといえると思いますので、まずきっちりとルールを周知していただくというのが大事だと思う。

ただ、歩道で徐行義務がないのはP.7の左側の写真の場合である。完全に柵によって分離している状態で、「自転車通行部分の指定」という交通規制がなされており、これについては徐行義務がない。右側の写真の場合は、交通規制がなされてなくて、徐行義務が生じることになる。

【委員長】

左側の写真は、立命館の目の前にあるのでよく通るのだが、分離されていれば徐行義務はないのですね。徐行義務のあるところとないところでトーンを分けて、ここはちゃんと徐行しないとイケない、というのを一目見て分かるようにした方が良いでしょう。歩行者と同様に、自転車も通りやすいように描いてしまうと、徐行義務を意識せずに通ってしまいそうである。

【委員】

P.7の左側の自転車は徐行しなくていいということだが、「自転車は左側通行をなさい」という指示はあるのか。

【委員】

歩道上では、交互通行できる。

【委員長】

自転車道のなかですれ違いますよね。どちら側によけるといふ決まりはないのか。

【委員】

無い。

【委員長】

自動車ならすれ違う時左側に寄ることになる。自転車道を走っていた時、正面から自転車がやってきた場合にどちらに避けるという決まりはあるのか。

【委員】

無い。

【委員長】

ぶつからないように、分かりやすい標記にしなければならない、ということになる。ところどころ路面上に、法定外だと思うが、矢印を左側通行になるように描いて、それらが何か所かあると、自転車に乗っている方も多少は意識をして左側に避けるのではないかと思う。確かに、向こう側からやってきた場合、どちら側に避けたらいいのか迷うことがある。

【事務局】

ただ今の御意見について、前回の委員会の資料で1枚ものの写真を配布している。その左上の写真が、他市の事例ではあるが、それなりの車道幅員のあるところを整備しており、自転車道の真ん中に標示を設けて左側通行の案内をしている。こういった事例を参考に、実際に整備をする際に、道路管理者と話し合いを進めていく中で、標示が可能であれば付けていただくようお願いしたいと考えている。

【委員】

P. 25 にいろいろ記載されていますが、免許更新に行きましたら、自転車は車と一緒にだということで、小さいパンフレットをいただいたことがある。ああいうのを計画案の中に載せてはいかがか。自転車はいかに怖いかという事の周知を徹底するために、自転車に乗るときは車に乗る時と同様に凶器である、と心得ていただけたら、自転車利用の注意意識がもっと広がるのではないかと思う。

若い人、学生なんかは免許を持ってない人もいるが、そういう人は免許を取りに行かないため、計画の中に載せることで、そういった方々にも周知できると思う。

【事務局】

基本方針の4「「厳しさ」を感じる」中のキーワード、「責任」「悲しみ」「車意識」というのを設けている。御指摘のとおり、自転車は車の仲間だという認識が浸透しきれていないというところがあるため、そういった啓発をどんどん進めていく必要もあると感じている。また、今回御提案いただいたチラシがどのようなものなのか、一度調べたう

えで、この「厳しき」を感じる」の章で、チラシの掲載などを検討していきたいと思っている。

【委員】

去年免許更新の際に、1枚もののチラシをいただいたが、どこが作成したものか。

【委員長】

交通安全協会で作成しているのでは。

【委員】

今年は法律が変わっているため、それが載っているパンフレットではないか。

【委員】

それです。法律も載っていました。そういうものの掲載も検討していただきたい。

【委員】

P. 37 車道混在について、私は危険だと思ったら車道を走るようにしており、歩道に歩行者が多い場合も、歩道に乗らないで車道に降りたりしているが、そういった、何が何でも車道を通らなければいけないということではないことを、わかりやすく触れてほしいと思う。

【事務局】

危険な場所は、高齢者の場合は歩道を走ってよいということになっている。車道混在の路面標示は車道幅員が狭いところに設置するイメージである。歩道のない道路ですと自転車だけでなく歩行者も守らないといけないため、「自転車はここを走ってくださいね」と車道混在の明示をする。車の運転手に対しては、標示が視界に入るようにすることで「ここは自転車が通りますよ」と意識付けをしたいと思っている。

交通量の多いところは、恐らく歩道があるかと思うので、p. 35「イ）整備形態の選定」の上から2行目に「ただし、路線によっては、部分的に道路構造が違う場合や交通量などの道路状況に応じて、適宜、整備形態を変えるものとします。」と書いてあり、このパターンでは必ず車道混在とするのではなく、最終的には計画段階で警察署様や道路管理者側で意見を交換していただいて詰めていきたいと考えている。

【委員長】

P. 35 の「■整備形態の選定基準」の箇条書きの◎部分を見ると、選定基準は幅員だけで決めているような感じを受けるが、交通量とか車のスピードとか、そういうものもある。それが上から3行目の「部分的に道路構造が違う場合や交通量などの道路状況に応じて、」という部分になると思うが、そのあたりも実際はちゃんと考えて制定していただく。あるいは危ないところはあえて選定しないということもあると思う。車道混在標示を設置する明確な基準で測れるかはわからないが、選定段階で考えていただければと思う。

【事務局】

例えば自転車誘導帯におきましても、その歩道すべてが3m以上、起点から終点まであるとは限りません。例えば3m未満の場合、いきなり自転車を車道に降ろすのかというとなんかできないため、当課としては、安全面に十分注意した標示で実施していきたいと考えているため、誘導帯については今委員長がおっしゃられたように実施する予定である。

【委員長】

本省が作っているガイドラインだと、新しいバージョンではどうなるかわからないが、以前のバージョンだと、歩道の幅員と車道の幅員とを併せて、車道の走行速度が50km以下か40km以下になったら車道混在にしていっていいというような内容があったように思う。幅員プラス交通量か速度か、恐らくそういった要素が、車道混在にしていっていいかどうかの判断基準になってくると思う。そのあたりを踏まえて実際の選定なりをしていただければと思っている。

【委員】

P. 39「エ）自転車ネットワーク計画の策定」であるが、JR草津駅周辺からJR南草津駅まで自転車で行くとしたら、最短で一番安全な道路というのとどれになるのか。できるのであれば路線を選定していただきたい。

【事務局】

どの道路も一長一短ある。利用者によって最短で、安全という感覚が違うと思う。まず、車が少ないということを考えたら、旧街道は一方通行になっており、交通量はそれほど多くはないが道路幅は狭い。そこに車と人と自転車が混在すると、車は少ないので自転車が車とぶつかる可能性は低いですが、人とぶつかる可能性がある。

国道1号線も歩道がある。京滋バイパスの方へ広い歩道がずっと続いているため、そこなら歩道の中を走ってもらえるが、歩道であるので歩行者が優先になり、距離も遠くなる。そのあたりが、利用者によって感覚が変わってくると思うので、ネットワーク計画上に優先道路を選定して記載をするのは非常に難しいところである。

【委員長】

大学で推奨する通学ルートを決めていますよね。

【委員】

玉川の小学校の通学路を避けて、玉川地区と相談して決めさせていただいている。

【委員】

国道を避けて草津駅周辺から南草津駅の駅前を通って立命館へ行くとしたら、玉川高校のあたりを通っていくと思うが、立命館大学の学生でこの路線を自転車で通学している方はおられるのか。

【委員】

おられると思う。推奨ルートではあるが、当時は国道1号線も自転車と歩行者の分離帯の整備がされておらず、平野草津線の旧道を通った交差点のところもかなり狭かった。

現在、どうしようかという話になっている。今のところ、前の状態だと、メインの道路をそれて、住宅街の中を通過して南草津駅まで行くルートはある。

【委員】

個人個人の考え方があるが、時間帯によっては、学生は旧道を通っている感じはする。

【事務局】

今は大学へ行くまでの平野草津線（南山田交差点から立命館大学へいく経路）の歩道がきれいになって、自転車と歩行者が通行できるようになったが、整備以前は町内を右往左往して自転車が走っていた。それは危ないということで、大学側で自転車推奨道路を指定してもらって、町内の方にお知らせした。

そのルートは確かに近くて早いですが、今の学生さんの動向を見ていると、県道の方が広くなってそちらの方を通行している自転車が多いので、見直していかないとはいけないなと思っている。

【委員長】

大学は大勢の学生が同時に同じところを通るため、そういったたくさんの方が自転車で通る場合と、一人が自転車で通る場合とでは、どの道がいいのかというところは異なってくると思う。

【委員】

駐輪場整備について、現状で3千台あまりの駐輪場が整備されていて、一方では年間1千台近くの自転車撤去台数があると書かれているが、結局、駐輪場は現在足りているのか、それとも足りていないのか。

【事務局】

南草津駅の東口にある駐輪場については、3千台ほど容量があるが、ここについて満車状況や定期待ちというのはない。常に7～8割の駐輪状況で空きがある。ただ市営ではないが、自転車駐車場整備センターが運営されている南草津駅西口の駐輪場については、常に100台以上の定期待ち等が発生している。今後、南草津駅西口側は開発等も進んでいく予定であるため、駐輪場不足になる見込みである。

ただ、現在、西口の駐輪場の定期待ちを待っておられる方も、実際は東側駐輪場を利用されている方が7～8割ほどいるため、実際100台以上の定期待ちがいるのかといえはわからないが、西口駐輪場が不足して行くだらうという認識はしている。

草津駅についても現在はまかなえているが、駅前の再開発などで、民間の駐輪場の閉鎖が増えてきているので、その対策も考えていかなければいけない状況である。

放置自転車で多いのは、一時的に駐輪するのに駐輪場を利用するのが面倒くさいとか、店の前に停めたいという方がほとんどである。その他、理髪店や塾などで、若干の駐輪スペースはあるものの、利用者があふれて撤去される場合もある。そういう方にはできるだけ駐輪場が空いています、利用してくださいという啓発は行っているが、なか

なか減らないというのが現状である。

駐輪場が満杯で停められないから放置しているという自転車はほとんどないと認識している。

【委員長】

駐輪場の利用者は増加しているのか。それとも一定なのか。そういったところのデータはありますか。

【事務局】

現在は横ばいです。

【委員長】

計画の最後の、「基本方針⑤：「スマート」を感じる」という中に、自動車から自転車への転換の推進というような話もあって、仮にこれを推進していくとすると、うまくいけば現在車で駅まで行っている人々が自転車に転換すれば、自転車利用者は増えることになる。

もし推進するのであれば、なるべく自転車が使いやすいように整備をして、車でなくても自転車でいけるということを進めていっていただきたい。

車で送り迎えをする人も多く、駅前が渋滞することも多いので、その辺をもう少し考えてもいいかなと思う。

【事務局】

推進に関しましては、シェアサイクルやレンタサイクルを推進していきたいと思っている。必要な時だけ自転車を使っていたり、雨の日にはバスを使っていたり。駅から目的地まではそのような施策を推進していきたい。

あとはバス停留所への駐輪場の整備、P.48「サイクル&バスライドの推進」であるが、これは自宅から駅まで距離があり、自家用車や家族の送迎で自宅と駅を行き来している方が、バス停に駐輪場を設置することによって、駐輪場に自転車を置いてそこからバスに乗って駅まで行っていただくような施策を展開していきたい。

このような点から、自転車の利用台数を増やしていきたいと思っている。

【委員】

安全安心を感じるころであるが、商店街の中は、自転車、歩行者、車が混在して通行している。車が通ると自転車は当然避けるが、避けた自転車が歩行者に当たりかけたところを見かけたことがある。

自転車の安全で安心な利用の促進の観点から、商店街で車の利用規制をしてはどうかと思う。例えば、商店街内を通行できるのは許可車だけにするとか、そういった手立ても必要ではないかと思う。

【事務局】

もちろん、規制を含めて色々な交通施策を考えていくが、車の規制をかけて商店街にお客さんが来なくなることも考えられるので、単に規制をかけるだけではなく、規制を

かけるなら周辺に駐車場を整備することや、また、駅前のロータリーでも車道を歩行者が横切ることもあるので、駅前ロータリーの今後の交通規制も含めて、総合的に判断していきたいと思う。

【委員】

商店街を利用する方で、お店の前に車を横付けする方はおられないと思う。どこかの駐車場を利用して、そこから歩いて行かれる方が多いと思う。業者の方が店の前で荷降ろしをされたりしているが、商店街を利用される方で横付けする方は見かけたことがないので、通り抜けの方が多いと思う。

通り抜けの方は結構急いでいる。朝晩の通勤等で危ないので、ある程度の規制は必要かと思う。商店街の関係者の出入は許可制にすれば解決するかと思う。そのあたりも考慮して、安全に務めていただければと思う。

【委員長】

駅の近くは時間帯で規制しています。草津駅の南側ですかね。

【事務局】

一部区間だけ、午後2時から歩行者専用になっている。

【委員】

朝は通勤通学の道路になっているため、自転車と歩行者と車と混在して非常に危ない状態となっている。結構スピードも出している。子供も多いが、道路を広げようもない。どれを規制すればいいのか、それを決めるのはなかなか難しい。

【委員長】

ある程度並行する道があれば、車と自転車と人とそれぞれが通りやすい道を振り分けられると思うが、並行する道というと、1号線まで行かないといけない。

自転車を推進するという意味では、ある程度車を不自由にして自転車を推進するのか、規制をどこまでやるかということを検討しなければならない。

【委員】

朝の通勤時間帯でどれだけ利用されているかによると思う。

【委員長】

中に用事がある車なのか、単なる通り抜けの車なのかは、出入口の両側でナンバープレートを見れば分かる。通りぬけの実態がどれくらいあるのかというのを調べてみる手もあると思う。

【事務局】

予算次第では、来年度調査する予定になっている。

【委員】

草津市の人口は13万人を越えて増えているが、自転車の利用は増えているのか。P.11には「草津市内には、約73,000台の自転車が保有されており、」とされているが、現在もそうなのか。

【事務局】

実際に自転車を購入して、家に何台あるかというのは分からないが、駐輪場の状態からいえば自転車利用者数は横ばいである。それほど増えてはないのではないかと感じている。

【委員長】

資料からすると平成15年から平成20年の範囲ではだいたい横ばいである。人口が増えているのに対して、自転車の台数の増加は少ないと感じる。

3. その他

【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進行について誠にありがとうございました。パブリックコメントの実施について御説明させていただきます。

パブリックコメントの実施について

※事務局よりパブリックコメントの実施について説明（資料4）

【事務局】

この自転車促進計画を内部の会議等々を経て、1月15日から2月15日までパブリックコメントにかけます。そこで出していただいた御意見をもとに、案に意見を反映するかどうかも含めまして、内部会議を経まして第6回の委員会を開催します。

次回の委員会は3月8日（火）の14時から草津市役所4階の交通政策課横にある行政委員会室で実施させていただく予定ですのでよろしくお願ひいたします。その際、パブリックコメント等で出てきた意見を紹介させていただきまして、皆さまの意見をお聞きしてから回答して、広報などで公開していきたいと思っております。

その6回目を持ちまして、この計画を策定するための委員会は最後になりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。なお、毎年1回は進捗状況や計画の見直しをさせていただきたいと思っておりますので、この委員会はまだまだ続きますけれども、諸般の案につきましては最後となりますのでよろしくお願ひいたします。

以上で第5回の委員会を終了いたします。

ありがとうございました。