

令和５年度草津市自転車安全安心利用促進委員会 会議録

- 日 時：令和６年２月２８日（水）１０時００分～
- 場 所：草津市役所４階 行政委員会室
- 出席委員：１０名（順不同）
谷川委員、齊戸委員、前野委員、加藤委員、今井委員、大西委員、
西村委員、鴻野委員、辻委員（平井代理）、小川委員
- 欠席委員：５名
吉田委員、藤澤委員、平井委員、梅村委員、中村委員
- 関係課：危機管理課、温暖化対策室、道路課、学校教育課、
草津川跡地整備課、土木管理課
- 事務局：福留課長、小島課長補佐、赤山主任
- 随行者：０名
- 傍聴者：０名

1. 開会

【事務局】

《開会の挨拶》

【事務局】

《挨拶》

【事務局】

ありがとうございました。

次に、委員会の成立について御報告いたします。

本委員会の委員数は１５人で、現在の出席は９人であります。これは、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条第１項に定める半数以上の出席を得ておりますことから、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、本委員会については、草津市市民参加条例第９条第１２項の規定により、会議を公開するものとし、同条第４項の規定により、会議録を公表することといたしますので、よろしく願いいたします。

現在のところ、傍聴の方はおられません、念のため申し上げます。傍聴者の方については、会議の進行中の発言や食事等はできませんが、水分補給については適宜行っていただい

てもかまいません。また、事務局の記録用を除いて、撮影や録音等はできません。その他、会議の進行の妨げとなるような行為をされた場合は、退出していただくことになります。

続きまして、議事に入る前に、今回の委員会はこのメンバーで初めての委員会であることから、誠に恐れ入りますが、順番に一言自己紹介をいただきたいと思います。それでは、よろしくお願いいたします。

<<委員 自己紹介>>

【事務局】

ありがとうございました。続きまして、事務局側の自己紹介をいたします。

<<事務局 自己紹介>>

【事務局】

それでは、次第に従いまして進行させていただきたいと思いますが、その前に資料の確認をさせていただきます。

お手持ちの資料を御確認ください。

本日の資料は、次第、委員名簿、席次表、資料1「草津市自転車の安全で安心な利用の促進に関する条例、同施行規則」、資料2－1草津市自転車安全安心利用促進計画[概要版]、2－2同計画[本編]、資料3－1、3－2「草津市自転車安全安心利用促進計画の各施策の実施状況等」、資料4「第二次草津市自転車安全安心利用促進計画の策定について」、それに関する別紙①～④でございます。

皆様、揃っていますでしょうか。もし資料が抜けておりましたら事務局までお申し出ください。

それでは、これより議事に入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進行をお願いいたします。委員長、よろしくお願いいたします。

【委員長】

それでは、これより私の方で議事を進めさせていただきます。

議事に入ります前に、前回の委員会から1年が経過し、新たな就任された委員の方にも御出席いただいておりますので、自転車安全安心利用促進計画の概要を説明していただく方が良いかと思います。事務局から説明をお願いできますでしょうか。

2. 議事

【事務局】

はい。それでは事務局から概要説明をさせていただきます。

お手元の資料 2-1、2-2 が草津市自転車安全安心利用促進計画でございます。本日は概要版となる資料 2-1 に基づいて説明いたします。

表紙をめくっていただきました 1 ページ目のところに計画策定の趣旨、計画の概要、課題及び具体的施策の方向性について記載がございます。

計画策定の趣旨としましては、自転車が交通手段の一つとして無くてはならないものとなっている一方で、痛ましい交通事故や自転車の盗難など利用環境の改善やマナーの向上などを図る必要があります、

平成 26 年 7 月 1 日に自転車施策に関する基本条例として「自転車の安全で安心な利用の促進に関する条例」が施行され、同条例の第 14 条に自転車の安全で安心な利用の促進を図るためのものとして、本計画の策定が位置付けられているものです。

計画の概要としましては、市内全域を対象地域とし、対象者を自転車・歩行者・自動車など、すべての道路利用者と、条例に定めております、行政・市民・保護者・学校・事業者および自転車小売業者としております。

また、本計画は平成 28 年度から令和 7 年度までの 10 年間の計画となっており、令和 2 年度に中間見直しを行ったところでございます。

課題および具体的施策の方向性としてしましては、実態・課題・目標の 3 つに分けて整理しております。

課題につきまして、草津市は人口が増加していることから、駐車台数の確保や自転車走行空間の整備を目標としております。また、放置自転車につきましては減少傾向にあるものの、継続して発生しており、自転車の盗難件数が多く、市内の交通事故発生件数に占める自転車の割合が高いことも課題となっているため、マイカーなどから自転車利用への転換だけでなく、ルール順守やマナー向上も目標とさせていただきます。

1 ページめくっていただき、2 ページ目ですが、これら実態や課題から見える目標・具体的施策の方向性をもとに、本計画のコンセプトを、「自転車に乗り、自転車を知り、自転車を感じる町 草津」に設定し、このコンセプトを実現すべく、5 つの柱、安全・安心・快適・厳しさ・スマートを軸に掲げ、PDCA サイクルによる進捗管理を行いながら、各施策の実施を目指していきます。

5 つの柱に紐づく各施策につきましては、2 ページ目から 4 ページ目にかけて記載がございますが、会議の次第 4 の議事の際に説明いたしますので、この場では省略させていただきます。以上が計画の概要となります。以上が計画の概要となっております。

【委員長】

はい、ありがとうございました。ただいま事務局から説明がありましたが、何か御質問はございますでしょうか。

それでは、議事に入らせていただきます。

本日御審議いただく議題は2件で、「草津市自転車安全安心利用促進計画の各施策の実施状況等について」と「第二次草津市自転車安全安心利用促進計画の策定について」となっております。

それでは、1つ目の議事、「草津市自転車安全安心利用促進計画の各施策の実施状況等について」事務局より説明をお願いします。

【事務局】

それでは、事務局より、条例施行規則第4条の規定に基づき、各施策の実施状況等について、説明させていただきます。

お手元の資料3-1と3-2をご覧ください。資料3-1が先ほど計画の概要で説明をさせていただきました、5つの柱に沿った取り組みのまとめになっており、資料3-2は、市の取組についての補足資料となります。

まずは、資料3-1の「①安全を感じる施策の計画」の実施状況につきまして、大きく施策は3つあり、自転車の安全利用の啓発、自転車の安全利用のルール・マナーの周知・徹底、自転車の安全安心利用教育の推進となります。

一つ目の自転車の安全利用の啓発といたしましては、市では自転車安全安心利用指導員4名による街頭指導・街頭啓発を行いました。

件数や場所につきましては資料3-2の3ページ目から4ページ目に記載させていたしておりますが、2班体制で、自転車の利用の多い駅周辺や学校・通学路の周辺を重点的に指導・啓発活動を行いました。

また、警察と連携し、自転車交通安全マナーアップ重点校に指定している中学校生徒会との啓発活動や、大学生への安全啓発の実施、県・市・県警・交通安全協会等と共に合同啓発も実施したところであります。大学では、防犯登録や保険への加入や・通学交通ガイダンスなどを通じて指導啓発されており、また、生協学生委員会による自転車無料点検会を実施いただきました。

続きまして、自転車の安全利用のルール・マナーの周知徹底といたしましては、先程の自転車交通安全マナーアップ重点校において、スケアードストレート方式による安全教室を実施し、事故の再現により自己の恐ろしさや交通ルールの重要性を学習してもらいました。

そのほかにも、保育園・小学校から、高齢者、市内事業所に対し、様々な教室を開催し、ルール・マナーの周知を行ってまいりました。

続きまして、自転車の安全安心利用教育の推進といたしましては、自転車安全安心利用教育マニュアルの活用として、中学校の入学説明会等で子供と保護者に周知を行いました。

また、地域のお祭り等にブースの出店につきましては、昨年度に引き続き、新型コロナウ

ウイルス感染症の影響で、お祭り自体が自粛されていることから、実施できなかったものもございいます。

表の一番右側、評価ですが、各種取組を通じてマナーやルールについて啓発・指導を行った結果、令和3年までは自転車事故の発生件数は通減傾向となっておりましたが、令和4年以降は、新型コロナウイルスが落ち着きはじめたことも影響してか、事故件数がふたたび100件を上回り、交通事故発生件数に占める自転車事故の構成率も非常に高くなっておりますことから、より一層関係機関との連携を密にし、安全利用に向けた取り組みを進めてまいりたいと思います。

続きまして、資料3-1を1ページめくっていただきまして、「②安心を感じる施策の計画」の実施状況になります。

まず、自転車の盗難防止の啓発といたしましては、自転車の防犯診断の実施および、自転車の防犯啓発、ツーロックの徹底ですが、いずれも市・事業者・警察の3機関で実施しております。なお、防犯診断につきましては、防犯診断票を用いて行っております。

そのほか大学においては、通学・交通ガイダンスや駐輪場での自動アナウンスによる啓発を行っております。これら取り組みを継続的に行ったことにより、資料3-2の13ページにありますとおり、自転車盗難件数も通減の傾向がみられるところでございます。

また、資料3-1に戻りまして、自転車の保険加入の促進、自転車点検・整備の促進・ヘルメット着用の促進ですが、保険加入につきましては、市教育委員会においては、ホームページにて啓発を行うほか、通勤届や通学許可の際に周知や義務付けを行っており、県においては、チラシ・ポスターの配布や、交通安全啓発や街頭啓発の場で加入促進を行いました。

また、大学においては、通学者の保険加入を義務付けておられ、事業者におかれましても、購入者への保険加入確認を実施いただいているところです。

最後にヘルメットの着用につきまして、平成30年度から市立中学校では着用を義務化しており、そのほか市・警察・県にて記載の通りヘルメット着用の啓発に取り組んでおります。

右側の評価ですが、自転車盗難の発生件数は通減傾向となっており一定の成果があったものと認識しております。

しかしながら、今年度4月1日から改正道路交通法が施行され、ヘルメット着用が努力義務化されましたところ、7月に実施された警察庁の調査によりますと、滋賀県のヘルメット着用率は全国平均の13.5%を下回る7.2%でありました。市による独自調査では、市内の着用率は20.47%と、全国平均を上回る結果でございますが、更なる促進を図るべく、今年度より、ヘルメット着用に重点を置いた啓発を行い、取り組みを進めているところであります。

続きまして、資料3-1をめくっていただきまして、「③快適を感じる施策の計画」の実施状況になります。

自転車走行空間の整備、放置自転車の削減、自転車駐車台数の確保ということで、自転車

走行空間の整備といたしまして、資料3-2、14ページ目、JR上部の整備を現在進めており、その他草津停車場線の整備や国道1号国道大路交差点から草津三丁目交差点間の自転車誘導帯についても取り組んでいるところでございます。

放置自転車の削減および、自転車駐車台数の確保につきましては、引き続き放置自転車禁止区域での撤去を実施するとともに、警告・啓発に努めており、また、慢性的に定期待ちが生じておりました、草津駅西口自転車駐車場につきましては、建物の老朽化に対する対応と駐輪台数の拡充を目指して、今年度より解体および建替工事を実施し、令和7年度より新たに供用開始を予定しております。なお、工事の間、仮設駐輪場として、草津駅西口第5自転車駐輪場を運用しております。

また1ページめくっていただきまして、「④厳しさを感じる施策の計画」の実施状況につきましては、違反者に対する指導、取り締まりの強化として、警察と市の連携による指導や、警察による警察活動を通じて、警告カードを交付のうえ、個別に指導警告などを実施しました。

次に損害賠償事例の紹介、啓発は、市・県・警察において、チラシ・ポスターの配布や各種教室での周知を行いました。

最後に道路交通法違反の罰則の周知、徹底につきましては、スケアードストレート方式や出前講座による自転車安全安心利用教室を実施しましたほか、教育委員会においては、県教委からの通知を用いた周知を行っていただきました。

①の安全を感じる施策同様に、自転車事故の発生件数の通減には一定寄与しているものと認識しておりますが、より一層関係機関と連携し道路交通法違反や損害賠償事例、自転車の安全利用等に関する周知徹底を図ってまいります。

最後に、「⑤スマートを感じる施策の計画」の実施状況につきましては、自家用車等から自転車への利用転換の推進として、市・県連携しまして交通環境学習を実施し、公共交通機関へのアクセス性の強化として、サイクル&バスライドの整備検討をいたしました。

また自転車の有効活用の推進といたしましては、レンタサイクルの整備に向け、導入の検討を行いました。

環境や健康にやさしい自転車利用の推進としましては、ポスター等でエコ通勤の普及啓発を実施いたしました。

マイカーから公共交通機関や自転車への転換に向け引き続き交通環境学習を通じてこれからの将来を担う小学生たちへの意識醸成を図るとともに、レンタサイクル等やサイクル&バスライドなどにつきましても、推進・検討を進めてまいります。

以上になります。

【委員長】

はい、ありがとうございました。

ただいま説明がありました、各施策の実施状況等について、なにか御質問、御意見はござ

いますでしょうか。

【委員】

資料２－２の７ページに自転車と歩行者の分離状況を示していただいておりますが、こちらはどのような目論見でこの場所を自転車と歩行者を分離することとなったのでしょうか。

分離することで自転車が走りやすくなる良い取り組みかと思うのですが、一方で、整備範囲を過ぎてしまえば、まだまだ車に気を付けなければならない狭い道が多くございますので、極端に言えば現状は子どもが一人で行ける道が７００メートルしかない状態になります。それを拡張方向にもっていくのか、きちんとした幅の整備が進んでいくのか、教えていただけると助かります。

【事務局】

こちらの整備につきましては、用地買収等を行う必要が出てきてまいりますので、できるところから順次着手していくというところでございます。

また、そういった関係からすべてを一気に着手していくことは難しいため、区間ごとに着手するという形になってしまっている状況が今の現状ではあるかと思えます。

【委員】

予算の関係もあるかと思いますが、歩行者と自転車はできるだけ増やしていけるようにというイメージでしょうか。

【事務局】

はい、資料２－２の４４ページを御覧ください。主に草津駅周辺、南草津駅周辺を中心に走行空間の整備を行っていくというところでこういった自転車ネットワークの策定をさせていただいているところです。

【委員】

私のユーザーの目線ですが、南草津の徳洲会病院周辺から草津を飛び越えてアルブラザまで毎週子どもたちが習い事に行っているのですが、そんな時に安全に南草津は草津までを行き来できる道が整備されていれば、子どもが親の目から離れても自分自身で行けるな、という可能性を感じています。

また、公共交通機関のサイクルアンドバスライドも整備されているかと思いますが、１時間に１本のバスに乗ろうと思うと時間的な制約もありますので、もし可能でしたら地図を見たときに南草津から草津間の企業もございしますが、その道が安全かといわれると課題を感じる場所もありますので、人の動きが自転車でどうできているのかも併せてご検討い

ただけますでしょうか。

【委員長】

以前の資料かもしれませんが、アンケートがあったかと思うのですが。

【事務局】

資料2-2の35ページを御覧ください。こちらに自転車ネットワーク路線選定手順が記載されております。こちらの手順で選定させていただいておりましてその過程の中でアンケート調査というところもありますので御意見を伺いながら選定させていただいております。

【委員長】

36ページのアンケートを見ると、大規模な人数のアンケートではないのかなと思いました。

【委員】

確かに拝見しますと、草津駅の商店街回り、アルプラザから近鉄側の部分と南草津という立命館の方まで駅から行き来できると思います。一方で南草津から草津を結ぶというのは電車を除くとなかなか走っていないと思いますのでそこをいかに自転車でカバーができるかというのが市の発展には大切なのかと思います。

【委員長】

確かに、この計画としてネットワークを進めていこうというのはやっているのですが、現状でどこまでできあがっているか、どこができていないのかということも原因も明らかにしながら次の計画はより実効性のあるものにしていければいいのかなと思います。

【委員】

スケアードストレート方式で小学校、中学校でされているということですが、私自身免許を持っていますが、正しい交通ルールをよくわかっておらずこのスケアードストレート方式で子どもたちが本当にわかるのか、スケアードストレート方式は目の前にあるこわさを見せようとしているように見えるのですが、交通ルールを子どもたちに理解してもらえるような取り組みはあるのでしょうか。

【事務局】

今おっしゃっていただいたスケアードストレート方式のデモンストレーションは、怖さだけを強調するのではなく、自転車が併進しているこういった事故が起きる、という具体

的な事例を挙げて事故の再現をする、併進を辞めたらどうなるかという状況に分けて見ていただく形を取らせていただいておりますので交通ルールに従わない形で併進やヘルメットを着用していないということをやっているとこういう事故が起きたときにこういうことが起こるということを踏まえて実演しています。そのため、怖さだけを強調しているということではないものになります。

デモンストレーション後にはアンケートを学校側でとっていただいているものを拝見すると普段気が付かないところについても危険が転がっているということも生徒さんに迫力ある講座になりますので、普段通学で自転車を使っている生徒さんにも見直すきっかけになっているかなと思います。

【委員】

それも意味のあるすばらしいことだとは思いますが、その講座はルールの認知もそれでわかるのでしょうか。

【事務局】

スケアードストレートをしながら解説をするものにはなりますので細かい交通ルールにつきましては別途の機会を設けて学習していただくということになるかと思いますが、スケアードストレート方式ですべての交通啓発にはならないと思うのですが一つのきっかけになって生徒自身にも交通安全に対する意欲づくりのきっかけとして設定させていただいているというものになります。

【委員】

ルールは大人が守っていくことで子供も合わせて守るようになるというところがあるが、大人がルールを分かっていない現状があると思うので、子どもへの啓発だけではなく、大人への啓発も強化していただければと思います。

【委員長】

確かに、子どもに対しての教育の場はありますが、大人に対しての啓発に関しては今後の課題ですね。

【委員】

大人に対するルールの徹底ですが、警察としては、本当に事故に直結する自転車の危ない違反に関しては切符を切っているというのが現状です。また、免許の更新時の講習でも自動車だけでなく自転車についても、道路交通法改正に伴いまして紹介をしておりますし、大人への教育というのも力を入れていきたいと思っています。

【委員】

今の話に関連しまして、地元での交通安全講習というものがあまして、草津署の方から講師を招いていただいたのですが、その時は自転車についての交通安全だったのですが、自転車のルールが自分の認識していたものと大きく変わっていた。今までは単純なルールだと思っていましたが、交通ルールが非常に難しいといえますか、はっとさせられる部分が自分にもあまして、子供たちは交通ルールの勉強をしているかと思いますが、大人の勉強をもっとすべきかと思いましたので、市の方も力を入れていただきたいと思います。

【委員】

現在、電動自転車が普及していて、乗り始めたときは勢いがついてしまうものと認識しています。ただ自転車ではあるので歩道も走行できる、という都合のいい乗り物になっておりまして、倒れたときの衝撃は軽いアルミのものより重くなっております。危なさはかつての自転車とは違うようになっているのかなと思います。

【事務局】

皆様が肌で感じていただいているとおり、事故自体は子どもだけでなく幅広い年齢で起こっているものになります。

警察さんからいただいたデータになりますが、自転車の違反が絡んでいる事故率で87%ほどは自転車が違反していない、という割合が少ない。そういったことを見ると、幅広い層で自転車のルールを守っていただくということが草津市の事故防止につながるのかなと思います。

資料3-2、8ページになるのですが市の方でも出前講座というのもさせていただいておりまして、スケアードストレート以外にも、こういった講座を通じて学生や大人に対しても教室というものをさせていただいています。昨年度か今年度から事業者さんにもお声かけをすすめていこうという動きもありますので、こういった形でやっていくのがいいか、また皆様にお伺いしながら、幅広い層に対応できるようにしていきたいと思っております。

【委員】

1年間で104件の事故というお話がありましたが、これはけがのある事故だけです。自転車事故は毎日のように起こっており、けがのない事故も含めると10倍はいかないが5倍ほどの件数起こっています。当然事故ですので自転車が被害者になれる場合もありますが、被害者になれる場合であっても自転車側も違反している、マナー違反もそうですし、道路交通法違反をしていて事故になる場合もあります。もちろん自転車が加害者になる場合もあります。総数でいいますと毎日4～5件起きており、やはり栗東より草津のほうが自転車の絶対数が多いこともあり、事故件数も多い。警察としては、事故に遭われた方に対しても教育をしているつもりではございます。

【委員長】

どういう人が起こしているかだけでなく、どこで起こっているのかという、まさに事故にしろ違反にしろ、こういう場所で起きやすいというのがまともだと、対策を取りやすいのかなと思います。そのあたりのデータも集めていければいいのかなと思います。

【委員】

マップ上での印をしておりまして、こういった形で場所的な対策、人的な対策、また、先ほど事故はたくさん起きているという話をしましたが、特に昨年、小学生や中学生の通勤通学時間は案外事故は少ないので、子どもが被害者であったり加害者であったりするような事故というのは割合からすれば低くございます。逆にこういった時間帯、こういった場所が多いかというのを市と連携してやっていきたいと思います。

【委員長】

他に、御意見等はございませんでしょうか。

それでは、意見も出尽くしたようですので、各施策の実施主体となる関係機関におかれましては、今回の委員会での意見や評価も踏まえまして、来年度以降の取組みに鋭意努めていただきたいと思います。

次に、2つ目の議事として、「第二次草津市自転車安全安心利用促進計画の策定について」事務局から説明をお願いいたします。

【事務局】

それでは、議事の2つ目であります、第二次草津市自転車安全安心利用促進計画の策定について、資料に基づき説明をさせていただきます。

お手元の資料4をご覧ください。概要といたしまして、草津市自転車安全安心利用促進計画は、平成28年度から令和7年度までの10年間を計画期間として策定されておりますことから、計画期間の完了に合わせて第二次草津市自転車安全安心利用促進計画を策定するものでございます。

次期計画の策定にあたりましては、現計画の目標達成状況、自転車を取り巻く環境の変化、国・県計画との整合性を図りながら次期計画の内容を検討いたします。

まず、現計画の目標と達成現状ですが、資料2-1の1ページ目右下をご覧ください。現計画の目標といたしましては、「安全で安心に利用できる自転車道のネットワーク化および走行空間の整備を目指す」、「自転車のルール遵守やマナーの向上、過去10年間で最低である自転車関係事故件数・自転車盗難件数からのさらなる減少を目指す」、「自転車駐車台数の確保、過去10年間で最低である放置自転車撤去数からのさらなる減少を目指す」、「自転車の有効活用、健康増進効果などを啓発し、自転車利用への転換を促す」の4つを掲げており

ます。

資料4に戻りまして、現計画の目標と達成状況をまとめさせていただいております。なお、黄色塗部分が目標の基準値となっており、赤塗となっているものは目標未達成、青塗となっているものは目標達成であることを示しています。まず、「自転車道のネットワーク化および走行空間の整備」といたしましては、市道における自転車ネットワーク整備計画延長34,300mのうち、整備延長は5,660mとなっております。また、県道、国道においては、別紙①の令和4年度末時点の表のとおりとなっております。

次に、自転車関係事故件数、自転車盗難件数といたしましては、自転車関係事故件数は、基準である平成30年の76件から令和5年は28件増加して104件となり、自転車事故の割合といたしましても、現計画策定後最高の31%となっております。自転車盗難件数は、基準である平成29年の311件から88件減少して223件となっております。

次に、自転車駐車台数の確保、放置自転車件数といたしましては、自転車駐車台数の確保は、現計画策定時の5,197台から、草津駅西口第3自転車駐車場の新設や、既存自転車駐車場へのラック設置により、令和4年度末時点で5,965台となっており、草津駅西口建替後は6,100台以上となる見込みです。放置自転車件数は、基準である令和元年から138件減少して258件となっております。

次に、自転車の有効活用、健康増進効果などの啓発による自転車利用への転換といたしましては、市営駐輪場利用者数、自転車を交通手段に利用した人の割合を指標としまして、駐輪場利用者数は延べ7,044名減少して315,746名、京阪神都市圏交通計画協議会が平成22年と令和3年に行いました近畿圏パーソントリップ調査では自転車を交通手段として利用した人の割合が2.5%減少して15.5%となっております。

目標に対する達成状況を総括いたしますと、駐車台数の確保は順調に進んでおり、指導・啓発の効果もあって、自転車盗難件数、放置自転車数は目標を満足する見込みです。

しかしながら、コロナが落ち着きだしたことで急激に自転車利用が回復したこともあってか、令和5年には自転車事故件数、自転車事故割合共に県内ワースト1位となり、一方、自転車の利用率は基準値と比較して減少しております。よって、今後は自転車への転換を促すと同時に、自転車走行空間整備や更なる指導・啓発も積極的に進めていかなければ、利用者数増加による事故件数の増加や、事故件数の高さが自転車利用への転換を阻害する可能性があります。

また、目標を満足した項目についても依然対応が必要な水準でありますことから、現計画の目標は、目標値を再設定し、次期計画にも反映していきます。

次に、近年の自転車を取り巻く環境の変化ですが、今年度施行されましたヘルメット着用の努力義務化、電動キックボードの規定に加え、ここ最近にも自転車駐車場利用について問い合わせがありましたシニアカーの普及が挙げられます。

ヘルメットにつきましては、繰り返しになりますが、令和5年は自転車事故件数・自転車事故割合ともに県内ワースト1位であり、過去を見ても県内他市と比較して高い水準にあ

りますことから、普及を図る新たな施策の検討が急務です。なお、ヘルメットの着用状況については別紙②をご覧くださいと思います。

電動キックボードにつきましては、原動機付自転車に区分されるものですが、自転車と走行空間が同様であるため、次期計画においては、各種教室等において、交通ルールの周知を行うものといいたします。

次に、国・県自転車活用推進計画との整合ですが、自転車活用推進法第11条にありまるとおり、市町村において自転車の活用の促進に関する施策を定めた計画を定める場合、国・県自転車活用推進計画を勘案する必要があります。

別紙③をご覧ください。左から、国・県・市の自転車活用推進計画の内容を記載させていただき、現計画に不足している要素を黄色塗りしたものになります。

不足している施策は、「観光」や「健康」に分類される施策となっております。特に「観光」においては、令和2年度の間見直し時にも指摘があったところで、県計画が琵琶湖一周サイクリング「ビワイチ」を中心に展開されており、草津市への流出入経路として草津川跡地周辺の整備も積極的に進めていることから、整合性を図りながら次期計画を策定する必要があります。

また、「健康」に関しましても、草津市は、第6次草津市総合計画において、誰もが生きがいをもち、健やかで幸せに暮らせるまち、健幸創造都市を掲げており、自転車の有効的な活用展開などを行うことで、健幸を創造するまちを実現することも求められているところです。

最後に、次期計画策定スケジュールになります。大きくは、令和6年度を準備期間とし、令和7年度に計画を策定するスケジュールとなっております。

令和6年度の委員会開催は1回を予定しております。開催までの流れといたしましては、まず、事務局が現計画の目標達成状況の確認を行います。次に、主に県計画との整合性の整理を行います。次に、市内利用状況の分析を行います。分析手法としては、各種データの整理やアンケートの実施を想定しております。次に、次期計画の取組案を整理します。自転車走行空間整備については、道路管理者との調整も行います。ここまでする程度まとまりましたら、委員会を開催させていただきたいと思います。委員会で皆様の御意見をいただきまして、令和6年度のスケジュールは完了となります。

令和7年度は、いただいた御意見を反映させながら計画を作成していきます。委員会の開催は5回程度を予定しております。計画作成にあたっては、交通安全対策会議への意見聴取、パブリックコメントも実施して意見を反映させます。また、平行して、自転車安全安心利用教育マニュアルも作成していくことになります。

参考として、現計画策定までの流れを別紙④にまとめさせていただきますので、こちらも参考にいただきながら、この後、御意見をいただければと思います。

以上になります。

【委員長】

はい、ありがとうございました。

ただいま説明がありました、各施策の実施状況等について、なにか御質問、御意見はございますでしょうか。

【委員】

第5駐輪場が現在仮設となっておりますが、西口の建替工事が終わった後はなくなるのでしょうか。

【事務局】

基本的には西口の建て替えが終わりましたら現在の方は閉じさせていただく予定です。

【委員】

新しいほうは立体駐車場になるのですね。そこができて目標達成ということになるのでしょうか。

【事務局】

駐輪台数の確保という観点でいえば、第5駐輪場がなくなってもそういう計算になります。

【委員】

ちなみに、草津の人口が増えていった場合、上振れの見通しはあるのでしょうか。

【事務局】

全国の人口増加に比べると草津市の方が少し遅れてピークが来る統計が出ております。全国に比べても年齢層がまだ若いということもあり、現在そのピークを見越してその整備をしているところでございます。第3駐輪場の利用も定員超過していないこともあり、どうしても駐輪場の近いところに停めたいという思いがあり定期待ちがあるのですが、基本的には周辺の駐輪場で停めていただけるような形では進めさせていただいています。

【委員】

ヘルメットについてですが、おそらく、普及が進まない背景に通勤時にヘルメットをかぶるとどうしても髪の毛が崩れるというのもネックになっているところがあるのではないかと思います。草津、南草津は京阪神地区のベッドタウンとして発展している印象があるので、やはり電車に乗って移動するとなると、その部分が制約になっているのではないかと思います。警察署の方で推進いただいているところではあるかと思いますが、ヘルメット

着用が進まない背景には私はそういったものも関係しているように思います。そういった面から何か指導できる案はありますでしょうか。

子どもは親が口酸っぱく言うことでヘルメットをかぶることもあります。大人に対しては数字などを示しヘルメットをかぶることにより重篤な被害が回避できることを伝えることで例えば買い物の時だけでもヘルメットをかぶろう、という意識改革ができるのではないかと思います。

【委員長】

例えば事故が起きた際、シートベルトをしていたら助かったのではないかといわれるような死亡事故もありますが、同じようにヘルメットがあれば助かったのではないかとこのものを出すことができれば、伝えることができるのではないかと思います。

どのような伝え方、伝わり方があるのかを見直すところかなと思います。

【事務局】

ヘルメットについては、今年度より努力義務化が施行されたというところで、啓発をヘルメット重点的にする際に旗を持って啓発することや、各種講座においてもヘルメットをかぶった場合の致死率についてもデータを踏まえながら指導員の方にはしていただいているところであります。先ほどおっしゃっていただきました電車に乗って京阪神にいかれるところにつきましては、ヘルメットをどこにもっていくかという問題もありますので、例えば自転車に停めておけるようなものを配布する活動を事例として認識しておりますので、それを案として検討していければと思っております。

【委員長】

他の町でどのようにされているかというのは、こういった自転車の計画は滋賀県だと草津、守山くらいだと思いますが、そのほかの自治体でどのようなことをされているのかという事例を、草津に似た立地条件の計画を取り入れていけばいいのかなと思いました。

おそらく10年前に作ったときに比べると、こういった計画を作っておられる市も増えているかと思いますので、いろんな事例があるかと思いますので情報収集をするのがいいのかなと思いました。

【委員】

現計画には観光と健康の策が不足していることが確認できるとなっておりますが、次計画ではそのあたりも考慮するということになるかと思うのですが、特に健康の関係は直接的には関係するのかわかりませんが、草津市では草津駅周辺の市街地と南草津駅周辺の市街地は将来的にウォーカブルなまちづくりを推進していこうということが考えられていると聞いておりますので、そのことを頭の片隅において都市計画部所管ということもありま

すので次計画作りに取り入れていただければと思います。

【委員長】

先ほどの説明だと、来年度に情報の収集をして来年度末にまた会議を開きその次に実際に計画を作っていくという流れかと思いますので、本日の皆さんの御意見を取り入れてほしいと思うのですが、何かこういったことを調べてほしいといったことがあればご意見お願いします。

【委員】

利用率について低下しているということでしたが、因果関係を導き出すのは難しいのかと感じています。子どもを持つ親からするとやはり危ないのでどうしても車に乗せるほうが安全に移動できるということで車での移動を優先してしまうので、実際自転車に乗るところは安全なところでしか乗せられないと思います。草津市は市としての規模はコンパクトなのでゼロカーボンシティが目指せるのはいい可能性を持っているのかなと思います。

方向性としては車レスでも駅間の移動や主要な場所には自転車で行けるんです、という構想を打ち出せるとゼロカーボンシティの発信にもなりますし、子どもも安心して行き来ができることを発信できると市としても魅力が上がるのかなと思います。

どうして自転車を利用しないのかということも調査をしてくべきかと思います。子ども連れの方に対してはどうしたら乗ろうと思うのかということも調査し、懸念が払拭されると自転車の利用率は上がるのではないかと思います。どうしたら使いたくなるのかということも調査していただければと思います。

【事務局】

アンケート等で皆さんが考えておられることを教えていただくような形でデータの収集をしていきたいと思います。今言っていた部分についても項目に入れていきたいと思っています。

【委員】

先ほど委員がおっしゃっていただいていたところで、子どもの通学での事故は少ないということで、子どもの通学は見守りをしてくださる方がたくさんいてそのシステムはすごくいいことだなと思っています。

一方でその時間帯が過ぎてしまうと人が見ていない時間が増えてしまいますのでやりたい放題になりますので、防犯カメラがあれば見られている意識が働くのかと思います。この手の都市計画は予算も関係してくると思いますが、抑止力になればと思います。

【委員】

大阪ではダミーも混在しているので、予算的に難しいのであればダミーを混在させることはやり方としてはありなのかと思います。

【委員】

草津市さんは他の市と比べて予算をつけていただいているのかと思いますが、抑止という意味では一般の人には分かりにくいところがありますが、抑止という意味ではいろんな観点から協力していただいているところではあります。

自転車事故の事故率について出していただいている部分について、今までは参考になっていたのかと思うのですが、事故件数は推移していくのが分かると思うのですが事故率については母数になる交通事故について、自動車の性能が上がってきていることもあり、一番自動車の中で多い追突事故がかなり減ってきています。10年後とかになると今まで事故とされてきたものが事故にならない、もしくはけがのある事故だったのが軽減されて物損事故になってしまうというようなことになり、分母が、自動車事故がかなり減るのではないかと思います。そんな中で、自転車の乗車数が増やす推進をする一方で事故件数は気にしなければいけないが、事故率はあまり関係がないのかなと思います。今後の事務局の参考にしていただければと思います。

【委員長】

パーソントリップ調査で自転車の割合が減っているというのがあったかと思うのですが、代表交通機関といって、例えば自転車で駅まで行き、京都大阪まで電車で通う場合、目的地まで自転車で行きましたとなれば交通手段は電車になるかと思います。例えば中学生高校生が学校まで自転車で行きましたとなればこの中に入ると思うのですが、駅の駐輪場に停めて京都大阪に通勤していますとなると、自転車としてのカウントが入らないのではと思います。駅まで行きますというものは元のデータ見ればわかると思うので、草津はそういった方が自転車を使われているのかと思いますので、利用促進で考えるとそういったところがネックかと思います。そういう方がどれくらい使われているのかを調査することも必要かと思います。

次の計画に向けてということになるのですが、通行空間の整備であまり進んでいないという話があったかと思うのですが、最初のお話にあった通り、用地買収が進んでいない点やそういった部分もあるので最初に作った計画の場所について、どこができていてどこができていないのか、できていない原因をお調べいただければ次の計画を作る際に実効性のあるネットワークにするにはそういう場所を選択すればいいという話もできるかと思いますので、進捗率が何パーセントかというところもありますし、できなかったところの原因が何かを調べられると次につながるのかなと思いました。

【委員】

自転車を利用されないというのが通勤の方で、会社で駐輪場がないというのか一つ、あとは通勤手当が出ないというのが大きく、通勤手当が出ないの大きいという方がいらっしやいました。もう一つ、買い物の際に車を使われる方ですが、荷物が重いことがネックになっていることもある。そういった方にどうしたら自転車に乗るかを調査した際に「何かお得なことがあれば」という意見がありました。

自転車は非常に便利ですので、これは違法駐輪の話なのですがすぐ銀行の前まで行ってしまうのでそれがなくならない。そうなったらすぐ罰則でタグをつけに来るというものもあります。

【委員】

会社の方では、自転車での通勤を嫌がる傾向があるかと思います。自転車の利用はリスクがあるから。そこが皆さんの企業さんの中でどれだけ根付いているかということもありますし、その道順だって正規の道順を通っているときもあればそうでないときもあるので、自転車は会社として面倒事が多い。買い物だけだったら自己責任でいいのですが、会社によってはあまりいい顔をされないのかと思います。禁止されている会社もあると思います。

【委員】

自転車に乗っていると何かいいことがあるという経済感覚に結びつけることもいいのかと思います。予算の関係もあるかと思いますが、他の市より先駆けて取り組みを行うことは先進的なスマートシティだなと感じ、バリュー感があっていいなと思います。

【委員長】

他に御意見等はございませんでしょうか。

なければ、本日の議事は終了いたしますので、事務局へお返しします。

3. 閉会

【事務局】

委員長におかれましては、議事進行の大役、誠にありがとうございました。また、委員長をはじめ委員の皆様におかれましても、活発な議論、貴重な御意見を賜りましたことに厚くお礼申し上げます。また、今年度末をもって、皆様の任期が満了を迎えることになります。本委員会の委員として活発な御意見を賜りましたことを、重ねてお礼申し上げます。

来年度の委員会についてでございますが、第二次草津市自転車安全安心利用促進計画策定の検討が中心となる予定でございます。

関係機関の皆様におかれましては、人事異動の関係もあるかと思いますが、準備が整い次

第、改めて委員の推薦依頼をさせていただきますので、御推薦のほど、よろしくお願いいたします。

それでは、これもちまして、令和5年度の草津市自転車安全安心利用促進委員会を終了いたします。皆様、どうもありがとうございました。

(閉会)