令和８年度第３回草津市自転車安全安心利用促進委員会　会議録

■日　時　　：令和８年１０月１４日（水）１４時００分～１５時４０分
■場　所　　：草津市役所８階　大会議室
■出席委員　　：１１名（順不同）
　井上委員、川崎委員、浅見委員、中村委員、前野委員、今井委員、
　永井委員、山本忍委員、松本委員、山本和久委員、小川委員
■欠席委員　　：４名
　平尾委員、横井委員、加藤委員、佐藤委員
■事務局　　：杉田理事、山岡副部長、三田村課長、鶴房課長補佐、廣畑主査、平井主事
■オブザーバー：草津市建設部、草津市道路課
■随行者　　：０名
■傍聴者　　：０名

1．開会

【事務局】三田村課長
≪開会のあいさつ≫

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名で現在の出席は９名でございます。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満たし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、本委員会につきましては、草津市市民参加条例第９条第１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、よろしくお願い申し上げます。
それでは、次第に従いまして進行を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。資料は、先日送付させていただきましたが、御持参いただいておりますでしょうか。お手元に資料がございませんようでしたら事務局までお申し出ください。事前にお送りした資料ですが、次第、資料１と記載しております第２回草津市自転車安全安心利用促進委員会の振り返りについて、次に資料２－１と記載しております第２次草津市自転車安全安心利用促進計画概要版、次に資料２－２第２次草津市自転車安全安心利用促進計画全編、最後に資料３自転車ネットワーク計画の見直しについて、でございます。

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、よろしくお願い申し上げます。

２．議事

【委員長】
それでは、これから私の方で議事を進めさせていただきます、よろしくお願いします。
本日の審議いただく議題は１件で第２次草津市自転車安全安心利用促進計画の計画素案についてとなっております。それでは事務局の方からの説明の方をお願いいたします。

【事務局】
≪第２次草津市自転車安全安心利用促進計画の計画素案について説明≫

【委員長】
ありがとうございました。
説明のありました第２次草津市自転車安全安心利用促進計画の素案につきまして、御質問、御意見はございますか。

【委員】
基本方針３について「自転車を活用した豊かに暮らせる持続可能なまちの実現」とありますが、「豊か」という表現は、お金があって裕福なものを目指すように感じます。「明るく」とか「安心」とかのほうがいいのではないでしょうか。
また、資料２－１で自転車の特性と利用メリットとあり、カーゴバイクが一般的な自転車よりも載積量が多いと説明されているがそういった自転車なのでしょうか。
最後に、資料３に自転車道のイラストがあるのですが、年齢制限はありますが歩道も走ることができるので、歩道上で自転車がすれ違う場合の通行について教えてください。

【委員長】
ありがとうございます。最初の意見は事務局の方からお願いします。

【事務局】
「豊かな」という表現が、経済的に裕福になるというような印象があるので、「明るく」などの表現ではどうかという御意見ですが、事務局としては、必ずしも経済的な豊かさだけを示す言葉ではなく、暮らしの幅が広がるなどの意味でも一般的に浸透していると感じているところです。

国の計画とも整合をとって計画を策定している中で、国土交通省が新しく作られた計画の目標の中にも「豊かな」という表現が使われていることを踏まえても連続性があると思っています。

【事務局】
続いてカーゴバイクのページについてですが、このページでは「自転車は幅広い使い方ができる乗り物です」ということをお示ししたかったところです。このページの在り方については、検討いたします。

【委員長】
歩道走行の関係は、委員お願いします。

【委員】
自転車通行可の歩道における自転車通行につきましては、自転車は車道寄りを走るというだけになっておりますので、車と方向が同じ場合もあれば、対向から走ってくる場合のいずれも車道寄りになります。どちらが優先かというのはございません。あくまで、自転車というものは歩道を走る以上は、当然歩行者に気をつけて走っていただくものであり、当然危険があれば止まっていただくということが決まっております。ですので、譲り合いであるとか、マナーの精神というところで事故のないように安全に走っていただきたいというところになります。

【委員】
「豊かに」という言葉について、課題のところでは上位計画にある「豊かな暮らし」という言葉はそのまま置いておいて、その下の基本方針のところに豊かに明るく暮らせるというふうに基本方針のところに付け加えるという形でもいいのかなと思いました。

先ほどの自転車通行の話で、西宮の市役所の前にある国道２号の歩道に自転車通行帯を作る工事に関わったことがあります。そのときに、先ほど言われたように自転車は車道側なので車道側に自転車通行帯を作りますが、作った通行帯の真ん中に線入れて、車道と同じ方向に行く自転車は車道寄り、さらにその通行帯の中のさらに歩道寄りを反対向きの自転車が通るような形で整備しているところがあります。
そういう形で整備するかどうかは別の話ですが、作ってみてすごく狭いので、実際通るときは、自転車通行帯の中をそれぞれの方向に通っているということにはなっていますけど、一応表示している中では、右側を車道と同じ方向で、歩道寄りに反対向きというのは、一応分けているところはあります。

【委員】
歩道の幅は広いのでしょうか。

【委員】
そんなに広くはないです。広くはないですけど、自転車通行帯の真ん中に線を引いて歩行者と自転車をそこで分けます。

【委員】
計画素案の２－２の資料の２４ページにある自転車事故の発生地点と、資料３の２ページにある自転車ネットワーク路線について、自動車と自転車の事故が多い路線をネットワークに入れるか入れないかというところで、安全安心というところからするとネットワークに入れて整備をした方がいいのかなとも思いますし、一方でこのネットワークに入れる路線の考え方として、主要な路線なのか安全対策が必要ということで入れてもいいのかもしれませんけど、現計画に記載の選定においては、ステップ②の接触の危険がある路線の中で、ステップ④の意見の多かった路線と書いてあるので、現計画の策定当時は、この箇所に意見がなかったっていうことなのかなと思いましたが、事故の発生状況と重ね合わせたときに、この区間を整備するとした方が、自転車を使っている方、もしくは車に対しても、より安全な道路にできるのかなと思ったので、この事故の発生箇所とネットワーク計画をリンクさせるかどうかということについて意見いただければと思います。

【委員長】
事務局の方からお願いします。

【事務局】
おっしゃるように、２４ページの方で示している場所、事故が多くプロットされている場所があって実際のネットワーク路線には選定はされていないというところでございまして、委員おっしゃるように選定の基準のところで、現行の計画を策定するにあたっては検討の中で上がってこなかった路線というところになると思います。
ただ、自転車ネットワーク計画に載っている道だけが安全対策をされて、載ってない路線の安全対策はされないわけではありません。委員おっしゃる路線は県道かと思いますが、滋賀県の方で歩道上に青い破線を引いて自転車と歩行者の通行場所を区分する対策を進めていただいていると思います。
実際にこの道は産業系のトラックの他、工場に通勤する方の通勤需要も多い一方で、お住まいの方も多く通行量が比較的多い道ですので、車と自転車の事故が発生しているというところになります。
実際にこのネットワーク計画上に、この路線を追加するかどうかについては、道路管理者

との協議が必要です。実際に事故が発生していることと、自転車ネットワーク計画には入っていないことの２点をもって、どう整理するかというところは検討させていただきたいと思います。

次に、前段のお話で、「豊かに明るく暮らせる」のところで、両方併記してはどうかという御意見をいただきました。２つとも取り入れるっていうのは非常にいいかなと思います。

【委員長】
並べるとすると「明るく豊か」の方がすらっと読めそうな気がします。

【事務局】
基本目標３の方は「自転車を活用した明るく豊かに暮らせる」という形で修正させていただきたいと思います。

【委員長】
先ほどの県道で既に青い線が引かれている道路でもこの計画に入ってないものもあるという件について、前回の委員会で進捗率が３０％って聞いたときに、「そんなに少なかったかな」と思っていましたが、ネットワーク計画に入っていない路線で整備されたものもあるという理解でよろしいでしょうか。

【事務局】
はい。そのとおりです。

【委員長】
計画にないが実際には整備されているものも含めて、「市全体としては、このような自転車ネットワークがあります」というのを作っておいた方がいいかなと思っていました。利用者からするとそれが県道なのか、市道なのか、国道なのかって必ずしも意識しないでしょうし、ネットワーク路線かそうじゃないかっていうのを意識して走るわけでもないでしょうから、当初の計画になかったけど実際には整備されたというものも含めて、ネットワーク計画に入れておいてもいいのかなと思いました。

【事務局】
様々な道路管理者が日頃管理されているので、どの道のどの区間にそういった自転車の通行空間を確保するような施しがされているのか、全容をつかめるように確認はしたいと思います。

【委員長】
ネットワーク計画が、市がこれから整備しますという市としての計画の意味と、利用者向けに「ここがこういう整備されていますよ」ということを示す意味の２種類があって、市としての計画は、「市の管理する道路をこうします」という話だと思いますが、利用者としては市内にどういう道路があってどのように通行すればよいかが、おそらく大事だと思います。そのあたり、どういう意図の地図を作るのかによって使い分けていただいた方がいいかなと思いました。

【委員】
資料２－２の６ページで、自転車のサイズが大きくなってきていることが気になっています。自転車置き場でも区画を要するので５台入るところに３台しか入らないのではないかと思ったりもします。自転車の大きさはなにかで決まっているのでしょうか。

【委員】
決まっています。
道路交通法の中に自転車という定義があり、内閣府令道路交通法の施行規則で長さが１９０㎝以内で幅が６０㎝以内というものが、いわゆる普通自転車と定義されています。
側車をつけてないとか、補助輪は除くというものもありますが、一般的なサイズだと長さ１９０㎝以内、幅６０㎝以内というのが、普通自転車という定義になります。それを超えるものは普通自転車以外の確か軽車両という扱いになるかと思います。

先ほど、自転車通行可の歩道の通行の中で、自転車は、いわゆるその歩道などの車道寄りを通行と申し上げていたかもしれないですが、正しくは車道寄りを「徐行」です。
徐行の速度という定義が置かれてはおりませんが、一般的に普通に自転車を漕ぐ速度が走る速度で、時速１３キロから１５キロ程度と言われております。一般的な概念でいう徐行に定義はなくて、過去の裁判例とか判例ですが、「すぐに止まれる速度」として速度にするとおおむね１９キロ以下というのが過去にあります。ですので、通常走られる自転車の速度よりも少し落として走っていただくと、概ね徐行ぐらいの速度になるのかなと思われますので参考にしていただきたいです。一般的には、危険を感じて１m以内に止まれるというのが徐行という判例がございますので、一応走られるときの速度の参考で、普通の道を走るよりもゆっくり走っていただくというところで、覚えていただけたらと思います。

【委員長】
ありがとうございます。他はいかがでしょうか、お願いします。

【委員】
宅配事業者が荷物を牽引している自転車は普通自転車に当たるのかどうかについて御意見お聞かせ願えたらと思います。
それと先ほどの「豊かに」のところで、これは取り方いろいろあると思いますが、「心豊かに」と捉えれば全然問題ないのかなと思いました。
また、資料中の地図も目印がなくわかりにくいです。何か学校や目立つ建物を、地図に入れることによって、わかりやすくなると思いますがいかがですか。
それともう１点、車椅子利用者が使用するハンドサイクルが自転車扱いなのか歩行者扱いなのかについて質問します。種類がありますが車椅子に前につけるタイプのものは自転車に当たるのかどうかを質問します。先日、沖縄でパラリンピックの陸上の選手が一般道で自動車との事故で亡くなられました。マラソン用の車いすですが、軽車両に当たるのか自転車に当たるのか。その辺の定義もはっきりしていただけたらなと思います。以上です。

【委員長】
ありがとうございます。事務局の方からお願いします。

【委員】
資料３の６ページに優先整備路線について、かがやき通りが未整備路線として優先整備路線となっていますが、きれいに整備されていると感じています。なぜ未整備路線なのでしょうか。

【委員長】
では、事務局よりお願いします。

【事務局】
まず、資料３の地図について、普段地図を見られない市民の方にもわかりやすいような地図にしたいと思います。
次に、自転車の種類に関するお話ですが、先ほどの意見でもありましたが内閣府令で整理されるものかと思います。長さ１９０センチメートルの規定がある中、自転車の後ろに荷台をつけて牽引しているものはおそらく自転車の範囲を超えて、道路交通法上では自転車ではない別のもの定義になるかと思います。
ハンドサイクルについては、種類によって大きさや駆動方式が異なるため、定義が分かれる場合があると思います。
どちらの種類であっても、実際に普段生活されていく中で、公道を走って移動してっていうことでされると思いますので、使われる方ご自身もそれが車両なのか自転車なのかっていうのは、確認しながら進めていただく必要があると思いますし、そういった車両を日常的

に見かけるわけではないですが、どんな方も通行するにあたって安全に通行できるような形に進めていくという計画の目標でもあるので、実際道路空間を整備するにあたって、各道路管理者においてもバリアフリーの観点等、様々な観点を踏まえながら整備されると思います。そのようなところでハンドサイクルの自転車というのも念頭に置きながら、道路の整備というのは進めていただけるよう、道路管理者ともこの計画の考え方の中には含まれているということは伝えていきたいと思います。

続いて、かがやき通りの一部が未整備路線の優先整備路線に設定されている件については、区間によってはまだ未整備なので未整備とさせていただいているところです。

【事務局】
自転車の定義とはというところで様々御質問をいただいていますので、次期計画で表す際には、自転車の定義を補記するなど工夫しながら、様々な自転車があります、ということを伝えられるように工夫したいと思いますので、御容赦いただければと思います。

【委員長】
通常、自転車の交通ルールというときに使われるものはこういう普通自転車で、その周辺にはこのような自転車がありますよ、という整理をするといいのかなと思いました。

【事務局】
そうですね。資料２－２の３ページのところに条例で定義をしている自転車が道路交通法の第２条の第１項第１１号の２に規定する自転車と書いておりまして、ここに当てはまるものと、その他にもこういった自転車があるという部分の整理はしていきたいと思います。

【委員長】
ありがとうございます。他にございますか。

【委員】
資料３のネットワーク路線の２ページ目です。
隣接する市に接続する路線を、そのような理由で選定してよいのかと疑問に思いました。国道１号では、大津市が同じように自転車ネットワークに含めているのであれば、それを繋げたらいいでしょうし、県道草津守山線の駒井沢周辺についてもそうですが、隣接する自治体がネットワーク計画を策定していないのであれば、ネットワークという意味からすると、草津市の計画においては破線で表現するとか、工夫した方がいいのかなと思ったので検討いただきたいです。

先ほどの西宮の事例で訂正させていただきます。自転車通行帯の中で、左側通行ということでお話をしましたが、そうではなくて、その自転車通行帯の中でも左側を通行するということでした。ですので、右側に対向の相手がいるという、車両の通行と同じ状態になるという形で西宮の方は整備をしています。

【委員長】
前半の方は事務局の方から何かございますか。

【事務局】
はい。ありがとうございます。
おっしゃるとおり、ネットワーク計画で面的なネットワークの観点から選定する案をお示しさせていただいているところです。自転車計画を策定している市が県内では草津市と守山市の２市だけになります。現状、隣接する栗東市や大津市は自転車の計画は策定されていません。それからすると、現時点で委員がおっしゃった国道１号の南側、瀬田月の輪のところと、県道草津守山線の駒井沢から先、栗東市に繋がっていく道ですが、両市は計画を策定されていないのでこのままでは繋がりません。そういった道を草津市の計画の中でどう位置付けるかというところで、現時点の計画では位置づけないというのも方法の１つになってくると思いますし、仮として破線で表現するのも１つになってくると思います。
ただ今回の考え方の１つとして、滋賀県でも自転車計画の策定を各市町に推進されるものと思います。この先、大津市、栗東市が計画を作るとなった時に、草津市が既に選定しているからということで、大津市や栗東市が指定する理由になるかもしれないですし、今は両市で計画がないから本市では路線を選定しないということであると、お互いずっと選定されないようなことにもなりかねず、ネットワークの形成が進まないということにもなっていきますので、計画書上で記載をさせていただければと思っています。

例えば、６２ページに「近隣市との調整を踏まえて路線を見直す場合がございます」というような形で補記させていただくことが方法の１つかと思います。

【委員】
ありがとうございます。

【委員長】
計画書上でどのように記載するかということと、記載したとして実際に整備する際に、市境で突然自転車道が出てくるというわけにもいかないので、計画上で入れたとして、実際に整備するのは市境の向こう側の市と同時に整備するなどは、隣接する市と調整が必要かなと思いました。

【事務局】
そういったことを補記するようにします。

【委員長】
他はいがかですか、よろしいですか。

それでは、御意見をいただきました内容等を踏まえながら、次期計画に反映していただければと思いますのでよろしくお願いします。

せっかくの機会ですので議事全体、あるいは議事以外の自転車に関する内容で、何か御意見や共有情報等がありましたらお願いできればと思いますがいかがですか。

【委員】
皆さんにわかりやすいように仕上げていただき大変ありがたく思います。

【委員長】
他にございますか。
特にないようでしたら今日の議事はこれで終了としたいと思います、進行の方お返しいたします。お願いします。

３．閉会

【事務局】
委員長、議事進行の大役、誠にありがとうございました。
本日いただきました様々な御意見を踏まえまして、次回委員会にてパブリックコメント案をお示しさせていただきたいと思います。
さて委員の皆様の任期につきましては、明日１０月１５日までとなっております。団体からの御推薦で引き続き委員を務めていただく方もおられますが、本日の委員会をもってこのメンバーでの開催は最後となります。明日をもって任期を満了される方におかれましては、委員会での貴重な御意見をいただき感謝申し上げます。今後も本市の交通政策行政に対する御理解と御協力をよろしくお願いいたします。また、引き続き委員を務めていただきます方におかれましては、今後も御指導賜りますようよろしくお願い申し上げます。
さて、次回の委員会につきましては１２月２３日水曜日を予定しております。時間と場所につきましては現在調整中でございますので、正式な通知は改めて御案内させていただきます。

予定しておりました議題は以上となります。

これをもちまして、令和８年度第３回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）