

第1回 草津市自転車安全利用検討委員会 議 事 録

[日時] 平成24年11月30日(金) 10:00～

[場所] 市立まちづくりセンター301会議室

1. 開 会

挨拶 草津市長 橋川渉(代理：平沢副市長)
委員紹介

2. 議 題

- ① 委員長および副委員長の選出について
- ② 自転車安全利用検討委員会の主旨説明並びにスケジュールについて
- ③ 自転車安全利用等の検討項目について
 - ・ 自転車利用の現状や安全対策の説明
 - ・ 他市の安全利用対策や利用促進策の紹介
 - ・ 他市の安全利用条例の制定状況

3. その他

次回日程等について(平成25年1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
吉岡 芳子	草津市老人クラブ連合会	
金澤 郁夫	草津市商工会議所	
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	
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	
福井 清	草津市商店街連盟	
松村 幸子	草津栗東交通安全協会	
吉井 弘明	草津警察署	
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	代理 (福田)
事 務 局	草津市 都市建設部 交通政策課	

[討議内容]

1. 開 会

(平沢副市長の挨拶)

(各委員の自己紹介)

(草津市都市建設部 浅見部長の挨拶)

2. 議題

① 委員長および副委員長の選出について

委員長・・・小川圭一氏

副委員長・・・小林達男氏

② 自転車安全利用検討委員会の主旨説明並びにスケジュールについて

事務局より資料の説明

③ 自転車安全利用等の検討項目について

事務局より資料の説明

(委員長) ありがとうございます。そうしましたら、今日は第 1 回目の集まりということですので、ただいま色々ご説明いただいた内容、あるいはふだんの生活から考えられる点、何でもいいと思いますので、草津市の自転車の状況について思うことを出し合いたいというふうに思っています。

もし出て来た意見について、さらに意見という、その問題の専門の方がおられましたら説明をお願いするという場合があるかもしれませんが、その場合はよろしくお願いします。

そうしましたら、どなたでも結構ですので、ざっくばらんにご意見をいただければと思いますが、いかがでしょうか？

(A委員) 草津市の保有台数は、7 万台ですか？さきほど、立命館の高取委員が言われた立命館の学生の自転車が約 7,000 台ということは、10%程度が立命館の学生になるのですね。

極端なことを言うと、草津市は、地形が影響するのではないかという気がします。といますのは、南草津駅から昔は山だった。勾配というものもあるんですね。

ため池場所と立命館の方から極端にっていうか、危険性っていうのは、その境の地域

じゃないか、という気はしますね、単純に。

(委員長) 確かにちょうど琵琶湖と山に挟まれたところで、なだらかな坂になっていますので、立命館の学生でいいますと、朝、通学する時は上り坂ですと行くのですが、帰りは下り坂になりますので、かなりスピード出して走っている学生が結構いまして、私なんかが見ても危ないなと思うことがあります。

そういった地形的な条件でどこがより危ないかっていうところもたぶんあると思いますので、そういったところになるべく重点的な対策といえますか、そのようなものをしていけばいいのかなというふうに思います。

何か、大学から何かありますか？

(B委員) 今、おっしゃられたとおりでして、BKC そのものが丘陵地にあるという点と、それからもう一ついいますと、草津市全体が東西を中心に発展して来た、そういうまちなみでして、その意味では1号線それから京滋バイパス等、横の幹線道路、これはかなり整備されているんですが、縦のところはこの間だいぶ整備されていたのですが、全体としては、まだまだという状況にあります。

そのあたりを含めて考えた場合に、さきほどからおっしゃられたように自転車が単に被害者としての状況を生み出すというのではなくて、むしろ加害者として自転車が存在するという点について、学生に対してどのような形で教育していくのか、徹底していくのか、このところが非常に重要な課題であるというふうに思っております。

さきほど申しました春・秋に実施している交通マナーの点検につきましても、そういう意味では夕刻に実施をしておりますので、ちょうど下校時にどうしても自転車はスピードが出やすい。そういう構造を持っていますので、そのスピード違反、違反と言ったらおかしいですが、自転車のスピード規制というのが道路交通法ではありませんので、そういう意味では通常のスピードを超えるような状況についてのチェックですとか、あるいは無灯火のチェックですとか、こういったことを中心に直接学生を止めて、それで指導するようなそういうような試みもうこの間ずっと重ねているというふうな状況です。

しかしながら、全体として見ると、まだまだそれだけでいいのか、という問題もありますので、そのあたりについてはぜひご議論、ご指摘いただけたらというふうに思っております。

(委員長) ありがとうございます。今の話に関連しまして何かございますでしょうか？

(C委員) 今のことに関連してなのですけども、中学校の記憶によりますと、距離によって自転車

の乗り入れの許可があったと思うのですが、高校とか、大学では距離によってそういった線引きをされているのかどうか、というところをお聞きたいのですが。

やはり台数が増えるとそれだけ事故、加害者であったり、被害者であったり、リスクが高くなると思うのですが、そのあたりで高校、大学の方で通学による距離の制限とかいうのがあれば教えていただきたいなと思います。

(B委員) 立命館大学で申し上げますと、特に距離で制約というふうな制度は持っておりません。パターンとして、どのようなケースがあるかっていうことですが、一つは、各ワンルームマンションに居住している学生を中心に、これは全体でだいたい7,000名強いるんですが、自転車で登校する、いうふうなケースが比較的多くあります。

それから、もう一つは JR 南草津駅から自転車で登校するというようなケースも一定数ありまして、その意味で言いますと、公共交通機関、シャトル便という近江鉄道に協力いただいて、直行便で便利なシステムも作ってはいるんですけども、そういう状況の中でもやはり自転車を利用するというようなケースがだいたい7,000台おるというふうな状況になっております。

(委員長) 中学校や高校の状況を少し教えていただけますでしょうか？

(D委員代理) 失礼します。玉川高校です。私どもも距離による取り決めはございません。自転車を許可するものは、カップを所持していること、それからダブルロックができる、それともう一つ自転車の本部が指定するステッカーを貼っているということ。この三つの条件を満たしている者に許可をしております。

(E委員) 中学校は、以前は今言われたように距離によってという形がありました。そういうふうになお取り組んでいるところ、特に町の何であるとか自転車の場所が少ない、駐輪場が少ない学校についてはそうですが、正直できない状況も出て来ます。

なぜかといえば、不審者等で保護者の要望の中で自転車を許可して欲しいとか、部活動の後かなり遅くなる、例えば、女子の生徒であるとか部活動をしている生徒については認めていこうという形になったら、男子についても不審者に遭うというような形で、色々と保護者の要望等があって、なかなか一律に今までみたいに距離だけでは切れない状況が出ているのもあります。

しかしながら、すべてを認めてしまうということも難しい部分もあります。例えば、今、話がここでもありましたように、カップがあればとかそういうことじゃなくて、カップを確認した上で認めるとか、色々な形でまた自転車が守れなかったりとか、改造自転車にな

ったとか、色々なことに注意しながら取り組んでいるのが実状です。以上です。

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

(F委員) さきほど、立命館大学で通学を認める条件に傷害保険に入っていること、というふうにおっしゃってみえたと思いますが、実は、70 を超えているのですが、それまでは傷害保険、自転車だけじゃなくて、色々と他人に傷害を、スポーツをやったりとか何かあれば傷害保険でというふうに入れて入ったけど、70 才でやめなあきませんね。

今、チラッとその話も聞きましたが、自分が自転車の話ですけれども、そういう傷害保険はどうやって入るのか、というのを一度確認したいなと思うのですけれども、そういう傷害保険に入るといふことの意識づけが一つあると思います。

安全に乗らなきゃいけない、それと、最近は色々裁判沙汰になることが多いのですけれども、相手に対してそういう補償をしないといけないのではないかとこのことを認識できると思います。

そういう意味で、立命館大学さんではそういうことが条件になっている、一つなるほどと私は思います。

(委員長) ありがとうございます。他にいかがでしょうか？

(B委員) いまおっしゃられた点について、補足をいたしますとね、傷害保険というのは、当然、許可の基本条件にしているのですが、これはあくまでも最終的な判断でありまして、むしろ大学としては、事故を起こさないところでどう学生を近づけていくか、あるいはそこに向けてどういう啓発をしていくのか、ということが一番大事な点だというふうにお考えでありまして、そういう意味で具体的な施策を今、色々と考えています。

最悪、そういう問題の事故が発生した場合の補償としてそういうことを背景にきちんと制度化していますよ、というふうな趣旨で受け取っていただいた方がより近いというふうに思います。

(委員長) 他にいかがでしょうか？

(G委員) 少し確認なのですが、安全協会さんはよく昔からずっと活動をされているのですが、ここに書いてある自転車の安全教育っていうのは、草津でもやっているところがあるのでしょうか？それとも、やっているところがなくて、今回みなさんと一緒に考えるということなんでしょうか？

(委員長) これは事務局からお願いできますでしょうか？

(事務局) 交通ルールを守っていただくということを目的に、草津市の方でうちの課のわかばチー

ムとって、交通安全の啓発をしているところです。講習もさせていただいております。目的に応じた講習をさせていただいております。

例えば、学校側の要請で歩道の渡り方とか、それと道路の正しい通行の仕方、そういうことを念頭において、実施をさせていただいております。

資料にもございますように、自転車に関する件につきましては、5件ということで非常に少のうございます。

この点につきましても、今回のこの取り組みをもって今後増やしていくべきだとか判断をさせていただいております、今回、みなさんの中でまた提案をしていただきたいと、こう考えてございます。

(委員長) 私から追加で質問なのですが、保育所とか幼稚園とか小学校とかってありますよね。内容を自転車に関するものと、そうじゃないものがあると思うのですが、このどこでやるとか、どんな内容でするっていうのは、やってもらう方の要請というか、それによって決まってくるんでしょうか？

(事務局) 今現在は、主にそういう形をとらせていただいております。それで、今後、その自転車にかかるルール、そのあたりの指導についても、積極的に今度からはうちの方も働きかけてしていきたいと、こうは考えております。

(委員長) ありがとうございます。

(H委員) 安全教室についてですが、市がやっているデータが載っていますが、警察もやってます。警察は安全協会とか連携して、すべての小学校で必ず年に1回はやってます。

幼稚園なんかも、中学校でも高校でもそうですけど、要請があつてということなのですけれども、定期的に要請があるようになってきていますので、この時期には、この小学校とか、もう年間のカリキュラムも決まっていますので、その中で必ず1回はやっているんですけど、なかなか継続的なものがないから、そこを先生にお願いしたいという部分があります。

年に1回は、必ずするという部分があるんですけど、交通ルールというのはしつけです。それをずっと先生が言っていけば、それでいいのかなと思います。

そういう形でやってますので、草津市でもやってますけど、こちらの警察も安全協会も連携してやってますので、そのあたり少しご承知をしていただけたらと思います。カンガルークラブのところにも出席をしています。全部出席しています。

話は変わりますが、立命館大学生のことを色々と言われていますが、一つは私は出身

が長浜でして、一番自転車で思うことは、長浜の中学生は全部ヘルメットをかぶっています、通学に。なぜこちらはなくなったのかなというのが、非常に疑問なのです。安全五則は、小学校以下にはヘルメットをかぶりましょう、ということになっていますけども、けがをしない。

特に自転車の事故は、頭にけがをする人が多い。特に小さい子はそうなのです。

そういうことがあるのですけれども、そのあたりがなぜかなという思いがあります。私が北に住んでいると、小学生は通学は傘はないので、必ずカッパなのです。傘をささない。傘をささないから自転車に乗るときもカッパなのです。そのあたりの考え方の違いなんかなあと思いました。

中学校に行ったら、もう当然自転車はカッパなのです。そこで、中学校の決まりでヘルメットをかぶりますので、ヘルメットは自分で購入するんですね。そのあたりも、以前ヘルメットをするということで、安全協会にお願いして、ヘルメットを買ってもらって貸し出ししようかということも考えたこともあるのです。

結構、子どもさんというのは大きくなったらいなくなる。今、チャイルドシートを貸し出しをやってます。結構、借りに来ておられるのです。

あのあたりの部分もあれば、うまいこと進んでいただけると、ヘルメットという部分だけでケガが減ります。ヘルメットをかぶるというだけで、安全意識が高まると思うのです。

要は、車の運転でドライバーがシートベルトするだけで、安全意識が少しは高まるのです。それと同じことで、自転車の利用者もヘルメットをかぶるだけで高まるのではないかな、という思いがあります。これらは、心の部分ですね、何かできればなと思っています。ちょっと検討をよろしくお願いします。

(委員長) ありがとうございます。中学、高校の方から何かありますでしょうか？

(E委員) 今、中学校はなんでヘルメットがなくなったかということについて、そのところについては、私も分かってません。

守山等の時はヘルメットはありました。ただ、意識付けということについてはいいかとはもちろん思いますし、そうせなあかんのかなと思います。

でも、中学生だとか、小学生が、っていうのももちろん大事だし、傘差し運転している大人の人たちが、あまりにも多いうのも、子どもの見本としては、どうなのかなということも思いますし、やはりまちぐるみの中で子どもを育てていこうという形を考えた

ら、今、言われたヘルメットについては、もっともっと一般の方にもアピールしていく方法もあるんじゃないかなと思います。

もう一点、高穂中学校とか玉川中学校の方はさきほどお話があったように、道やらが狭いし、坂で非常にやっぱり中学校の中でも接触事故等も多いところでは。たくさん朝から苦情の電話があるということも聞いておりますし、職員は勤務時間までにも立番指導しているし、保護者には呼びかけて入ってもらえる人とかいう形で言っているけど、なかなか保護者の方は自らということも少ないようなことも聞いてます。

子どもたちの意識の部分と、大人の意識の部分もそうですし、見通しの悪いところでの標識の部分であるとか、道路の部分とか、そういうことも考えていかなければいけない、そうやってきたらかなりの費用もかかっていく。

そのあたりについても、また考えていかなければいけない部分もあるのかなと思います。また心の部分と、今言った側面の部分も考えていきたいと思っています。以上です。

(委員長) ありがとうございます。どうぞ。

(I 委員) 2点、少しお聞きたいのですが、今のみなさんの話を聞いていて、色々なマナー、意識啓発の話があるのですが、それで、今日配られた資料の中に、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」というのがあります。

これは、ちょうど昨日、国交省から出てきたもので、資料は本編が 300 ページぐらいとボリュームがあり、すごく難しいのですが、要は道路の方も自転車をちゃんと認識した整理をしていきましょう、というのが国の方針で出ております。

そういう意味では、自転車専用道というのは非常に難しいわけですが、今は自転車レーンとか、自転車カラーリングとか意識啓発を利用者にいうのは当然ですが、それをいかに分かりやすくするか。

つまり、レーンを例えば、カラーリングして、左側走行だとわかるし、それがないときには認識がしにくいということがあるのです。

そういう意味では、今後、草津の方針として、道路整備というのが、今の資料の中にまだあんまり進んでないというのはもちろんそうで、どこもそうなのですが、例えば、色を塗って自転車はここを通りなさい。歩道は通らないでいきましょう、という方法もあると思います。

意識啓発だけでは、やはり難しいと思います。それを受ける、見てわかるようなサイン、今、サインの話も出ましたし、サイン、路面の話もありました。

だから、だんだんそういう色々な取り組みでサンドイッチしていかないと、なかなか難しいようなところがあるので、その自転車の道路を整備するとか、そういうところは、そんな方向性にあるというのがあります。

国の方針も出ていたので、全国的にそういう流れでどんどん入ってくると思います。

もう一点は、学校の話がすごくでてきているのですけれども、僕は気になるのは商業施設、あるいは事業所の方です。例えば、スーパー、イオン、大型スーパー、平和堂も含めて特に自転車も多いわけですが、そこでの啓発です。

お母さんという層に対して、あるいは高齢者に声をかけるのに非常に有効なので、そういう意味では、今日の資料の中にはないので、まったくないところなのか、今後も何かお子さんばかりがでてきますが、そういうお母さん層を最近、家庭の中からも押さえていくことももちろん大事になるので、そのあたり、例えば、駐輪場はちゃんとしているのか、というのもあるし、市営駐輪場はあるけれど、民営の駐輪場がどうなのかということもあろうかと思います。

(委員長) 事務局から何かあるでしょうか？

(事務局) ありがとうございます。

まず、1つ目の自転車の通行帯についての件でございますが、今、草津市の方では、通学路を中心にまず色の明示をしてございます。これに着手もさしていただいておりますが、この自転車環境の整備、自転車道の整備に伴うことといたしますと、非常に多額の予算を伴ってまいります。

そういうことから、今回、条例化に向けた検討をしていっていただきたいと考えておられるわけなのですが、その中で、市民の皆様も、その問題意識、それがもっと深まっていけば市としての責務、これの中にこの自転車通行帯を推進していく、ということが明記できるのではないかなと考えております。

ただ、この走行環境整備につきましては、長期的な視点で綿密な計画を立てながらやっていく必要があるかと思っております。すぐにできることではございませんが、この委員会からのご提言によりまして市としての責務として、果たしていくべきものと考えてございます。

それと二つ目の商業施設等についてですが、今回の委員のメンバーの中にも商店街連盟に入っております。草津市の草津駅前の商店街で、ここで買い物をされているお客さんが、自転車がビュンビュン通っておられます。

さきほどの学校とも一緒なのですが、非常に危険を感じているとこういうことがございます。この点についてもまたみなさまのご議論をいただいて、商店街での、例えば自転車のあり方、これについてもご議論をお願いしたいと、こう思っております。

例えば、商店街のお店に駐輪スペースを設けるようにしていこうではないかと、そういうことも一つの策と考えておりますので、みなさま方からのご提言をまたよろしくお願いしたいと思います。

(委員長) ありがとうございます。後半の方のお話で、商店街のお話がありましたので、商店街連盟さんから何かございましたら、お願いできればと思いますが、いかがでしょう？

(J委員) 今、言われました、その中での大型店レベルにおきましては、必ずそういうスペースがございますし、そういう人たちの専門の整備業者も雇っておられます。

ただ問題は、一番草津駅に近いところなのですが、あれだけの広い道でありながら、いわゆる自転車専用道路と歩道は広くあるのですが、朝、散歩しておっても、前を向いて歩いとっても歩道を自転車で走っています。そういうことについて、今、ひっかけたりなんかしてそのまま行くようなケースが割にあります。

それと、少し話が変わりますが、無灯火で走っておられる人が多い。それは、街路灯が非常に明るいということで、注意しても、明るいからええやないかとなっております。夜は、電気を付けんでもええんや、というようなものの考え方です。

それから、駐輪場が非常にたくさん、東も西もそれなりの市営で、民間等の駐輪場も大きいものがございます。しかしながら、駐車場に入れないうところが駐車場やと、駐輪場やという意識が非常に強い。特に、大変失礼ですけれども、中学生、高校生が割と多いですがね。だから、いわゆる浜街道の方からそれから、国道1号線の方から駅に向かって来て、人の自転車に乗って、人の自転車は自分やというようなことで、夜9時ごろに、色々といま連合会長もおられますけど、パトロールもやってますし、また民間でやってます商店街でもパトロール、そういう自転車の無灯火の関係もこのごろ頻繁にやってはいるのですが、逆に叱られるというような状況があります。

中心市街地の東の方の商店街は、そういうような専門の整備関係の人たちは、小さいところはございます。

大きいところは、完全に毎日立って整備をしておるのが現状なのです。ただ、小さな店舗関係はたいへんです。朝の通勤時においては、特に高校生の人たちとすれ違えない。そういうことは、やはり道路が狭いからやというようなことに尽きるかもしれませ

んけど、そのあたりの道路整備等々をやっていかんなど反省はしております。

(B委員) さきほどのI委員の一つ目のご質問に関わることですが、実は、もうかれこれ3年、4年前なのですが、国土交通省の社会実験で玉川地区の交通安全協会というところを中心に、これは草津市役所を含めて一緒に協議をしまして、とりわけ玉川地域のところでいいますと、学生の自転車での登校時間と、小学校、中学校の生徒さんが登校される時間がちょうど重なるタイミングが非常に多くありまして、それで、あわやというふうなヒヤリハットの状況が結構ありました。

そこで、IC タグをそれぞれ付けまして、自転車にも付けて、生徒さんのランドセルに付けるようにして、それぞれポイントのところで捕捉して、どの経路を通っていくのか、というふうなことを調査をずっとしてまいりました。

その中で、比較的、生徒の通行通学が少ない道路を中心にして推奨道路という形で、自転車はここをなるべく通りなさいというふうな道路をお決めいただいて、そこを現在利用させていただいているというふうな状況にあります。

もちろん、立命館だけの話ではありませんで、その意味でいいますと、いわゆる旧市街と言いますか、結構細い道路がたくさん各地域にあります。

その意味では、そういうところでの通行のあり方を含めて、そういうふうな方式を含めて検証していかれると、より安全な地域環境ができるんじゃないか、というふうに思います。

(委員長) はい、ありがとうございます。確かに、今の大学のお話でしたけど、大学以外でもどんな利用実態があるのか、っていうのを何らかの方法で把握をして、それをもとに対策をしていくというのは、やはり大事なかなというふうには思います。

(K委員) さきほどお母さん方に啓発というんですか、指導というんですか、そういうお話があったんですが、これは安全協会として各支部で、たぶんほとんどやっておられると思います。

それは、啓発する時はお昼で、傘さし運転は駄目ですよということとか、それから自転車のライト、それは自分が見える見えないではなくて、相手さんに知らせるということがありますので、ライトをつけてもらうということと、それから横からのあれで安全も交通事故も兼ねてですが、横のスポークのところに反射するあれを、実際に付けてくださいねと渡しては付けてもらえないので、その場でわれわれが協会の役員がみな付けさしている、というような啓発も必ずしております。

しかしながら、なかなか傘さしは守っていただけないというのが、本当に活動させて

いただいています、 “傘さしは駄目ですよ” と本当に高校生の方たち、中学生の方たちは全部カッパを着ておられます。大人から、見本を見せていただかないといけません。

だから、われわれは、子どもさんに指導する場合、小さい子どもさんに交通安全のお話をさせてもらうときには、“気が付いたらお母さんやよそのおばちゃんにも言うてや” っていうような言い方までしてるのです。

大人の方が、まず見本を見せないと、子どもさんに守って守ってと言っても、それはちょっと守ることは、必ず聞かすこと、何回も何回も同じことを聞くというのものすごく大事なことです。

そういったことはやらせていただいています、本当に大人の方のモラルが欠けているな、というのは本当に感じますので。こういったこともやはり感じますので、これもみなさんとずっと啓発していかなければいかん、指導していかないといけないというのは考えていることです。

おそらく必ずそういうことをみなさんでやられておられると思いますし、これからもどんどんやっていかないといけないと思っています。

(委員長) はい、ありがとうございます。

(I 委員) 従来から、みなさん、そういう色々な啓発をされてきたと思います。それはすごく大事なことなのですが、少し状況が変わってきたのは、さきほども少し聞いてどうかなと思ったのですが、自転車が増えることが危険性を増すというのは、少しそれだけではないです。

ヨーロッパの方を見ていると自転車が多くてもルールを守って、逆に左側をみんなが一斉に走れば安全なのです。みんながルールを守らずにバラバラに増えた場合は一番危ない。だから、自転車の台数を押さえてもそれは逆に暴れる自転車が増えるだけで、むしろ自転車が増えても、ただルールを守る自転車を増やすことが一番安全の近道だと思います。

そういう意味では、中学校のお母さんにもルール、一つの自転車という点として守ること、それも大事だけれども、“ここを通るときは、ここを通りましょう” という、どこを通るかということもまた大事なのです。

自転車の通学路もこの道を通るという道だけじゃなく、“左を通りましょう” というのがすごく大事で、そこに自転車のラインができれば、車に乗ってる人もここは自転車がいっぱい通るんだ、というのでわかります。

今、歩道を通ったり、車道も通ったり、逆走したりが来るからもうぐちゃぐちゃになって、自転車の流れや流量が、そこがきちんと車道の左にできれば、そこは安全の壁がで

きます。

だから、お母さん方とか生徒さんにも、“ここを通りなさい”というのをみんなで共有して、大人も子どももこの道はここを通る、スピードを出せる人は左端に行く、徐行、ゆっくり走る高齢者の方々は自歩道を通れるところはゆっくり行きましょう、ということをもみんなで共有して道路をみんなで共用しましょう、というのは、今すごく大事ななと思います。

(委員長) はい、ありがとうございます。他にありますか？

(G委員) お子さんたちの教室っていうのが、たくさんあるっていうのがわかったのですが、社会人向けとか高齢者向けの教室のようなものも、やはりこれからは必要かなと思いました。今、色々な方々のご意見をお聞きして思いました。

高齢者の方っていうのは、買い物もしたいし、重たいからっていうので、高齢者じゃなくてちょっと若年の方ですかね、40代とかもそうなのですが、50代も含めて自転車を欠かせないという方が多くって、だけど年をとったら危ないかなっていう不安もあって、特に商店街なんかは車も通るし、学生の自転車も多いっていうことで怖いということなので、そういう教室などで割とこの道路は少ないよとかいう情報も含めて安全教室にいろいろお伝えすればいいのかなと思いました。

(委員長) はい、ありがとうございます。

(C委員) さきほどから啓発活動の話聞いて思ったのですが、私は車いすになって25年になります。その年から、車いす駐車場のマナーアップ、それから活動をずっとしてきました。

しかし残念ながら、車いす駐車場、車いすで運転している方、または助手席に乗っておられる方、後ろのリフト車というのはまた車いす駐車場が必要になのですが、そういう方にもマナーを守ってもらえないのが現状です。

イオンなどに行ってもほとんど空いてないです。ゲートのあるところだけは空いているのですが、実際には、それが現状です。25年間ずっとやりました。残念ながら日本人のマナー、モラルみたいなものを続けるっていうのはなかなか浸透しないのかな、とつくづく感じております。

ハード面の整備で、一定の方はご理解いただいていると思っていただいていると思うのですが、それぞれの利便性、利便性でルール、マナーを無視される方が多くおられます。

その中でやはり、法整備とそれからやっぱり罰則規定というものが残念ですけど必要

なのかなというのが、今のお話を聞いていて感じました。

例えば、駐車禁止、駐停車禁止取り締りなど、自動車に関しては、かなり最近強化されています。駐停車、かなり結果を僕は感じているのですけども、路上での喫煙ですね。喫煙の罰則も、当然そういう市も多くございます、防止条例の市とか。そういった形で何か罰則規定があるとみんなはルールを守るかなとということを、あちこち感じております。以上です。

(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？

だいたい概ね時間になって来ましたが、何か言い忘れたお話がありましたら、伺えればと思いますけど。よろしゅうございますか？

(H委員) すみません、最後に一言。さきほど言われました高齢者とか、会社の人、これは安全教育をしています。事業所を通じて安全運転管理者というのがおりますのでそこでやっています。

協会もやっていますし、特に高齢者は各老人クラブに出向かしてもらって、サロンもあります、ふれあいサロンとかあります。出前型の安全教室もしていますし、そのようなので浸透を図っているのですが、なかなか高齢者の部分は難しいところがあります。

お話をしても、その時は聞いてくれるのですけど、出たら忘れるという部分があります。だから、どちらかという子どもの方にターゲットをあてて将来をとという感じで思っています。

高齢者の命が軽いわけではありませんけど、なかなか高齢者の方がその時は“ええことやな”という感じになるのですが、一步出たら全部忘れて横断してはるとというのが現状です。そこらあたりが課題かなと思います。

また、罰則化というのもありますけど、なかなか難しいのが現状です。罰則すれば守れるのかなというもあります。だから、罰則しなくても守れる社会ができれば、そうしたいということを私は思っているのですけど、なかなか難しいなとも思います。

自転車というのは、軽快車もありますし、サイクリング車もありますし、幼児用の車もありますし、そのあたりを一様に同じようにしていくのは一番難しいところかなと思います。走る区分も、要はサイクリング車は車道をダーツと走って行くのですけども、軽快車になると、70 ぐらいの高齢者、子どもとかになると歩道を走ってもよいと。歩道通行可とかになりますと歩道に入ってきます。

そのあたりの部分がどういうふうに罰則を施行していくのかな、とまだ難しい、また

警察もやっていますけど、難しい部分、指導していくにも難しい部分があります。法整備もありますけれど、そのあたりで交通環境が変わっていけばいいわけですが、なかなか。できるだけ歩行者と自転車が分離できるような環境ができれば一番いいのかなと思っています。

以前、聞いたことがあるのですが、立命館大学だったかと思いますが、要はルールを守らすには、守るポイントに表示をすれば人間はよく守るということ、何かで聞いたのですが、例えば、“ここは止まるここよ”、“誰か見てるよ”、“模範を示そうよ”と書いておくと人は守るということです。

“子どもが見てるぞ”というようなステッカーが何かあれば、大人も守るのかなあというようなことを、何か少し聞かしてもらったことがあるのですが、そういう対策もしていけばいいのかなと思います。

例えば、“あんた、親でしょう、子どもが後ろ姿を見ているよ”という感じのものが、何か訴えていけば、大人が戻っていけるのかなあと思います。

そういうところで、罰則部分も一つなのかもしれませんが、そのあたりのことも踏まえて考えていただきたいなあと思います。

(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？よろしゅうございますか？

そうしましたら、だいたい12時になって来たんですが、今日、たくさんいろんなご意見をいただきました。

まとまっていらないのですが、例えば、ルール・マナーのお話ですとか、あるいは道路整備に関する話ですとか、駐輪に関するお話ですとか、あと防犯というか盗難に関するお話とか、そういったいろんな項目があったかと思います。

あとそういった対策というか、取り組みを誰がするのかっていうお話とか、誰をターゲットに小中高生なのか、大学生なのか、お母さん方なのか、老人なのかという、誰をターゲットにするのかという、そのあたりが色々なご意見をいただけなのかなというふうには思っています。

今回、色々なご意見をいただきましたんで、事務局の方で今日でてきた色々な意見をまとめていただいて、資料を次回の会議に利用いただければと思います。次回、もう少し深くまた、こういった内容を議論できればと思っておりますので、よろしく願います。

そういうことで、本日の議事はこれで終了ということよろしいでしょうか？今後の委員会につきましては、この委員のみなさまの意見が市の自転車の安全利用とか促進とい

ったところに使われてまいりますので、最後、第6回で提言という話になりますので、いい提言ができますようにご協力を引き続きお願いできればと思います。

そうしましたら議事をここまでにして、司会を事務局にお返ししようと思います。よろしく願いいたします。

3. その他

(事務局) はい、ありがとうございました。委員長におかれましては、議事進行の大役、誠にありがとうございました。また委員各位におかれましては、活発なご議論、意見をいただきありがとうございます。

それでは、次回の日程について説明させていただきます。今回は1月の下旬の開催を予定しております。

会議の中身としましては、別途開催しております草津市総合交通戦略会議、これで調査をしている市のアンケートの中で自転車に関する設問をしております。その自転車にかかる市民の思い等につきまして、また報告をさせていただきたいと考えています。

また、自転車の安全利用の条例化に向けた本格的な検討、これもお願いしたいと考えてございます。資料3にもありましたように、現在14の府、県、市で自転車の安全利用の条例化がされてございます。滋賀県内では初めての試みとなるものでございます。また、環境面や健康面から車から自転車へ、自転車や公共交通機関、これへの転換を図っていこうという自転車の利用促進、これと防犯対策についての条例化というのは全国では初めてのとなるものと認識をしております。

委員のみなさま方からご意見を踏まえまして、検討してまいりたいと思いますので、今後ともどうぞよろしくお願いをいたします。

最後に席上に自転車の安全利用、利用促進、防犯対策に関する意見シート、これを配布させていただいております。本日いただきましたご意見以外にもお考えがあると思いますので、ご記入をいただきまして、返信用封筒により返信をよろしくお願いいたしたいと思っております。

以上で、本日の会議を終了させていただきます。大変長時間においてご議論いただきまして、ありがとうございました。

以上