

自転車安全利用促進特別委員会記録

1 日 時 令和2年8月19日（水曜日）

開 会	午後 1時08分
休 憩	午後 2時16分
再 開	午後 2時28分
閉 会	午後 3時35分

2 場 所 第2委員会室

3 出席委員 10人

委員長	鋪 田 博 紀
副委員長	松 井 桂 将
委 員	松 井 邦 人
//	金 谷 幸 則
//	高 田 真 里
//	東 篤
//	小 西 直 樹
//	横 野 昭
//	高 田 重 信
//	村 上 和 久

4 欠席委員 1人

委 員	橋 本 雅 雄
-----	---------

5 説明のため出席した者

【市民生活部】

市民生活部長	岡地 聡
市民生活部次長	広瀬 圭一
市民生活部次長（生活安全交通・防災危機管理担当）	宮津 公明
生活安全交通課長	森川 知俊
市民生活相談課主幹（調整担当）	鳥取 則子
生活安全交通課長代理	平川 元法

6 職務のため出席した者

【議会事務局】

議会事務局長	浦野 弘司
議会事務局次長	福原 武
議事調査課長	野嶽 誠司
議事調査課長代理	中山 崇
議事調査課議事係長	酒井 優
議事調査課主事	北山 栞

7 参考人として出席した者

富山県自転車軽自動車商業協同組合	山崎 登
富山県警察本部	横井 貴暢

8 会議の概要

委員長 ただいまより自転車安全利用促進特別委員会を開会いたします。

橋本委員から都合により欠席するとの連絡がありましたので、御報告いたします。

まず、委員会記録の署名委員に、高田 重信委員、村上委員を指名いたします。

本日の協議事項は、自転車販売時の安全利用に関する取組等について、自転車に対する安全指導等について、次期自転車利用環境整備計画策定に係る自転車利用実態調査の結果等についての3点であります。

まず、協議事項の1番目、自転車販売時の安全利用に関する取組等についてであります。

このことについては、前回の委員会において富山県自転車軽自動車商業協同組合より参考人の出席を求めることを決定したところであります。

それでは、ここで、参考人として、富山県自転車軽自動車商業協同組合中央支部長の山崎登様をお呼びしておりますので、しばらくお待ちください。

〔参考人入室〕

委員長

本日は御多忙のところ、当委員会の求めに応じ御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

この後、自転車販売時の安全利用に関する取組等について委員から参考人に質問し、それに答えていただくという形で意見聴取を行いますので、よろしく願いいたします。

なお、参考人に申し上げますが、発言については、委員長の許可を得た後に、簡潔・明瞭にお願いいたします。

また、参考人から委員に対して質問することはできませんので、御了承願います。

なお、委員各位に申し上げますが、詰問的な内容や追及的な口調での質問はされないようお願いいたします。

質問に入ります前に、前回の本委員会終了後に委員の皆様から事前に質問を頂いており、その内容についてはお手元に配付のとおりであります。

この質問事項については事前に山崎様にもお渡ししてありますので、まずはこの質問事項に対する山崎様の見解をお話しいただければと思います。

それでは、私のほうから順次お尋ねしてまいります。

それではまず、ヘルメットなどの安全に資す

る器具の着用あっせんについてはどのように
行っておられますでしょうか。

山崎参考人 ヘルメット等の安全に資する器具のあっせん
ということですが、国内メーカーの場合は、
ヘルメットや同乗器などのパンフレットが同
封されております。我々小売業者は交通安全
協会並びに警察のほうから、安全器具の着用
を推奨するポスターなどを頂いておりまして、
店舗に掲示しております。お客様にそれを見
ていただいたり、販売時にリーフレットなど
を用いてお話をすることが主だと思います。

委員長 ありがとうございます。
次に、賠償保険への加入の紹介、勧めはどの
ように行っておられますでしょうか。

山崎参考人 まず一番大きいのは、後の質問にもありますが、
通学車両を購入するお客様に対して保険
の加入の有無等のお話はしております。保険
をどこかで掛けておられるのかというような
質問をします。
あと、お客様から御質問があった場合には、
例えば自転車業界で扱っておりますTSマー
ク保険ですとか、民間の保険会社、損害保険
会社が扱っている自転車保険等々の一通りの

御説明はしております。

質問から外れるかもしれませんが、自転車の販売と併せて春先に通学車両の点検などしております。拝見しておりますと、中学校ではちょっと見当たりませんが、高校あたりは自転車保険の加入有無を通学許可証に記入するようになっておりまして、どのような自転車保険に入っているのかというようなことが、通学許可を出す際に必須となっているというふうに見ております。

委員長

ありがとうございます。

次に、自転車の違反的な改造に対して指摘は行っておられますでしょうか。

山崎参考人

まず、自転車屋といえますか小売業者は、自転車の安全運行に関わることについては熟知しているつもりでございます。

この質問内容の「違反的な改造」とはどのようなことを言われるのか、ちょっと想像ができないのですが、ここ近年で言いますと、道路運送車両法なり道路交通法で使ってはいけないとなっているような自転車を販売して、それを使用しておられる方がおられると。特に言われるのは、ピストバイクといってブレーキのない自転車ですね。こういうものを販

売していたところがあります。これは自転車業界ではなくて、輸入雑貨を扱うようなところで販売しておられたものですが、例えば小売業者にこれを持ち込まれますと、もちろんブレーキをつけることをお願いします。それをつけないで出庫させるということはまずないと思います。

逆に、例えばブレーキをつけないけれども直してくれと、パンクを修理してくれと言われても、私たちの業界ではそれはお断りします。ブレーキをつけないようであればうちでは修理しませんと、恐らく全ての小売業者さんはこのように対応しておられると思います。

委員長

ありがとうございました。

次に、自転車の安全利用について、質問、提案など、現況についてお客様から語られることは何かございますか。

山崎参考人

まず、利用について聞かれるお客様は御年配の方が多いと思います。特に多いのは、御年配の方の運転する自転車の歩道走行に当たっての御質問が多いかと思います。歩道はどちら側を通れるのかとか、歩道の通行方法などです。いろいろなことを御質問されますが、それがやっぱり多いかと思います。若いお客

様からの安全走行に関する質問というのは、私の記憶ではちょっとないです。

委員長

ありがとうございます。

次に、自転車の利用拡大について必要と思われることは何か。例えば通行空間、駐輪場の整備ですとか法令の整備、法令の遵守、マナーアップの啓発などが考えられますが、必要と思われることは何か、参考人のほうで教えてください。

山崎参考人

自転車の利用ということであれば、例えば通勤・通学、お買物、レジャー、お仕事というような状況になってくるかと思います。

利用拡大をどういうふうに考えるのかということだと思うのですが、私が考えるに、自転車を使うときは安全にお使いいただきたいということが一番です。

残念ながら北陸は天候も悪いので、大体3月から12月初旬ぐらいまでしか自転車の利用はできないと思うのですが、季節柄、特に気になるのはやっぱり雪です。僕らも車を運転しますけれども、雪が降っているときとか積雪があるときに自転車を利用されるお客さんがおられます。利用者に対するマナーの向上をもっと推進すれば利用拡大に、つま

り使う側だけでなく、車の運転手からも、歩行者のほうから見ても、安心して—安心して—という言い方はおかしいかもしれませんが、安全に道路を利用できる状況をマナーアップしたほうが利用拡大につながるのではないかと。周りからの理解も得られると考えます。

委員長

ありがとうございます。

次に、小売業者として、自転車購入者に対し、自転車の安全な利用方法を啓発することは可能でしょうか。可能でない場合や課題がある場合は、これらを解消するためにはどのようにすればよいか、お聞かせください。

山崎参考人

小売業者がお客様に対して自転車の安全利用のアドバイスをするといいですか、お話しすることはもちろん可能ですし、これからもしていかなければいけないと思っております。ただ、このような言い方は大変恐縮なのですけれども、私の店は自転車だけではなくオートバイも扱ってしまして、販売もしております。オートバイ業界では、昭和四十五、六年からまずヘルメット着用の推奨、その二、三年後からヘルメット着用の強制化となりました。

その時点で、オートバイをお使いになられるユーザーが減るのではないかという心配をしましたが、近年は逆に、ヘルメットをかぶらないと怖くてオートバイに乗れないというお客さんのほうが大半だと思います。

自転車に関しても、例えば私たちは、先ほどお話ししたように、未就学のお子様には必ずヘルメットをかぶせましょうなどという啓発ポスターも店頭には貼っております。小学校などの教育機関のほうでは、お子様や保護者の方にしっかり啓発活動をしていただいているのだと思いますけれども、そういったお子さんたちは何も言わなくてもヘルメットを買い求められますし、お子さんたちは自転車に乗るときはほぼ100%ヘルメットをかぶっていると思います。

ただ、私が一番懸念するのは一特に中学生以下の子どもにヘルメットをかぶせましょうという運動をしていますし、中学校でも通学時にはヘルメットを必ずかぶらなければならないというふうになっていると思います。

朝の通学時間帯はほぼ皆さんヘルメットをかぶって、左側通行で1列で通学しておられますが、午後、帰宅されるときは、もう右も左もないし、二重走行はするし、ヘルメットをかぶっているお子さんはほぼ1年生だけで、

2年生、3年生のお子さんではかぶっておられる方が少ない状況です。

自分の話ですが、私が中学生の頃はもちろん自転車通学をしていて、その頃はヘルメットはかぶらなくてもよかったのですが、学校の先生方が時々午後の帰宅時に街頭指導をしておられまして、先生に見られているのではないかという意識で交通ルールを非常に守っていたと思うのですが、今の中学生にはそういう考え方が不足しているのではないかということを感じます。ちょっと余談になるかもしれませんが、以上、私の意見です。

委員長

ありがとうございます。

続きまして、先ほどもちょっと触れていただきましたが、小売業者として、自転車購入者に対し、保険の加入の有無について確認することはまず可能かどうか。可能でない場合や課題がある場合は、解消するためにはどのようにすればよいか、お答えいただけますでしょうか。

山崎参考人

先ほどもちょっとお話ししましたが、今現在小売業者では、通学車両と思われる自転車を購入される場合には保険のお話はほぼしていると思うのです。ですから、お客様に保険の

加入の有無を確認することは可能で、可能でないということはないと思います。現在はもうしているということで御理解いただいていいと思います。

委員長

ありがとうございました。

確認の結果、未加入だった場合、小売業者さんが自転車購入者に対して、保険の加入に関する情報提供を行うことは問題ないか一要件は保険の代理店の資格の関係もありますので。もし問題があるとすれば、解消するためにはどうしたらよいかお聞かせいただければと思います。

山崎参考人

今、委員長のほうからもお話があったとおり、保険を販売するに当たっては、保険業法がありまして、資格を持たないと保険は販売できないのです。小売業界の中で保険資格をお持ちのお店は一自動二輪車などを一緒に併売しておられるお店はその資格をお持ちでしょうが、一般の自転車屋さんでは、まず保険を販売することはできません。

この業界では基本的にTSマーク保険というものを販売しておりますが、こちらは保険の販売ではなくて、自転車の安全点検をした上で保険を附帯するということになっておりま

す。

ただ残念ながら、こちらの保険を取り扱う場合も、業界では2つの資格がございます。自転車安全整備士と自転車組立整備士といたしまして、TSマーク保険を扱えるのはそのうちの1つ、安全整備士の資格をお持ちの店だけになります。恐らく3分の2ほどのお店はお持ちですが、残念ながら残りの3分の1ほどのお店は安全整備士の資格をお持ちでないと思しますので、全小売店がTSマーク保険を取り扱えるのかといたら、そういうわけにはいかないということです。

今日お集まりの方々は御存じかとは思いますが、TSマーク保険は、賠償責任保険といたしましても、自賠責法に当たる1級から7級までの後遺障害に対しての補償になります。一般に、例えばけがをさせて賠償責任を負った場合には、治療費、つまり入院費だとか休業補償、慰謝料というものが出てきますが、これらは全く補償できません。後遺障害を受けた場合だけになります。

小売業界でも皆さんよく理解しておられるもので、このTSマーク保険は、小売業界では、お客様からの依頼で貼るというよりも、通学車両の新車販売時にサービスとしてつけるということが多いと思います。これは1年しか

有効期間がないので、2年目は継続で掛けるものになるのですけれども、TSマーク保険を継続してお掛けいただくお客様は、恐らく1割以下かと思います。次の年にこの保険をまた掛けるというお客さんは、ほぼいらっしゃらないのではないかと思います。

先ほどもちょっとお話ししましたがけれども、私はオートバイも扱っておりますので、今現在、通学車両で自転車をお使いのお客様には、損害保険会社が扱っている損害保険に一会社によっては名称は違いますが一日常生活特約というような保険がございますので、このお話をいたします。

それともう一つは、セブニーレブンなどのコンビニとか、ネット上で掛ける自転車保険もございますので、こちらのお話もいたします。

大体の答えになっているかとは思いますが、ちょっとここで皆様にお話ししておかないといけないことがあります。

先ほども言いましたけれども、TSマーク保険は重度後遺障害、つまり障害が残らないと補償されません。ただ、15日以上入院に関してお見舞金という形で15万円とか、自分のけがに対して1級から4級であれば見舞金という形で15万円、相手に対しての賠償

最高額が100万円という金額になるので、一般的に考えられている賠償責任保険ではないと。ごく重大な事故しか補償できないということになります。

それと、損害保険会社さんが扱っている附帯保険、特約と言われるものですがけれども、日常生活特約は、その原契約、例えば対人、対物に対して無制限に入っていれば、免責なしで同じ補償ができます。この保険料が1,400円などです。火災保険、自動車保険に附帯できるので、多少そういう勉強をしている人は、恐らくそちらを勧めていると思います。それともう一つ、最後になりますけれども、セブーンイレブンとかネットで販売されているものは、個人保険は三井住友海上だけかと思うのですがけれども、個人型、それから御夫婦型、家族型というふうに分かれているというふう聞いております。大体年間4,000円から7,000円ほどの金額で掛けられます。ただ、これは70歳以下の方でないとは駄目なので、70歳を超えた高齢者は、この保険は掛けられないということになります。

委員長

ありがとうございます。

ただいま山崎参考人からいただいたお話を踏まえて、委員の皆様からも質問がございました

たら、拳手の上で発言をお願いしたいと思います。

どなたからでもどうぞ。

小西委員 70歳以下でないとは駄目だということを最後に言われたのですけれども、70歳以上で入れる保険はあるのですか。

山崎参考人 はい。現在、70歳以上で入れる保険は、先ほど御説明しましたTSマーク保険と、損害賠償保険に附帯する特約になります。

村上委員 本日はお忙しいところありがとうございます。まずヘルメットのことですけれども、スポーツバイクに乗るときは皆さんかぶっておられますが、問題は、いわゆるママチャリだとか実用車の場合でして、安全に乗りたいということと、簡便に乗りたい、つまり煩わしくないということが大事だというふうに思っています。

二輪を販売されているからよく御存じだと思いますが、原付一種にヘルメットの義務が課せられたときには、ほかの要素もありますが、原付の利用者が一遍に減ったということがあったというふうに思います。

ヘルメットの着用を義務化した場合に、「そ

れならば自転車には乗らない」ということになっては利用の拡大につながらないし、今自転車に乗っている人が乗らなくなっても困るというふうに思いまして、非常に微妙なところだというふうに思っています。

そういうときに、自転車屋さんとして、ママチャリの販売に際して、ヘルメットをかぶってくださいと、しかも店にヘルメットを置いて、買ってくださいということまで現実的に言えるのかということについては、どのように思われますか。

山崎参考人 今の御質問の答えになるかどうか分からないのですが、今現在、自転車用のヘルメットを常時展示などしているお店は、恐らく全体の1割か2割ほどしかないと思うのです。現在、ヘルメットをお求めいただくユーザーの購入場所は、ホームセンターやディスカウントショップというところが主かと思います。自転車の小売業者が販売するヘルメットは、ほぼスポーツサイクル用のヘルメットになります。非常に高価で、高いものになれば3万円とか一ほぼスポーツサイクル用です。委員の方々が思っておられるママチャリでお使いいただくようなヘルメットは、ホームセンター等で大体2,000円前後で販売され

ているヘルメットかと思います。

先ほども言いましたけれども、小売業者としては2,000円、3,000円の品物を一大きさ、色、デザインがまちまちなもので、御注文いただいて販売することは可能ですが、展示までするときには、ある程度の数が必要と在庫は持てないと思うのです。2,000円、3,000円のもので、10個持っても2万円、3万円かもしれませんが、売れなかったらそれは在庫になります。やっぱり売れ筋を置きたいということもありますし、出ていかないものを置きたいとは思わないと思いますので、ちょっと難しいところはあるかと思います。

村上委員

そうだろうと私も思うのですよ。

自転車の利用環境を眺めてみますと、御承知のとおり、ロードバイクの方は大体ヘルメットをかぶっておられて、特に大会になりますとかぶっておられます。ソロで走っている方でたまにかぶっていない方も見受けられないわけではないです。もちろんスーツを着ている方はヘルメットをかぶっていらっしゃいますけれども、そうではなくてドロップハンドルでもかぶっていない方もいらっしゃるようですが一何度も申し上げますが、実用車、

ママチャリの方々にほぼかぶっていただけるような社会というのは可能なのか。

実際にかぶらなくても、富山市内であれば歩道通行は例外とはいえ認められているところがほとんどであります。ですから、歩道を走っている限りにおいてはヘルメットをかぶるまで必要ないのではないかなと一ユーザーとして、あるいは自転車屋さんとして、ヘルメットの必要性というのはどの程度お考えになっておられますか。

山崎参考人 今の質問に対しての答えになるかどうかはちょっと微妙ですけれども、まず、自転車用のヘルメットを見られたことがあるかと思いますが、自転車の走行スピードというのは大体時速10キロメートルとか15キロメートルなので、単独事故、自分で転んだりしたときに必要なヘルメットの強度はそれで十分かとは思いますが。

私たちは商売をしております、お客様の自転車の修理内容を見ると、事故というのはほぼ対車ということになると思います。相手は車で時速20キロメートル、自転車が時速15キロメートル、これで事故が起きると時速35キロメートル分の衝撃になります。言い方は悪いですが、そのヘルメットで守

れるのかと言うと、そういう品物ではないということ。特にさっき言いました2,000円とか3,000円ぐらいのヘルメットは、そういうものではないと思います。

私の店はバイクも扱っているのですが、委員が言われたように、バイクのヘルメットの場合も規格はいろいろありますが、結局、ある程度のスピードに耐えるとなると重さも出てきますし、値段もお高くなります。

いわゆるママチャリに乗られるユーザーにかぶっていただくことを可能にするためには、法的に規制するといえますか、ヘルメットをかぶることを強制するようなことにならないといけませんし、自転車のヘルメットはもっと規格をしっかりとSGマークだけでは駄目だと思うのです。実際、恐らく一般の安いヘルメットというのはSG規格で—おもちゃの規格です—これしかついていないと思います。さっき言いましたように、高いもの、3万円のものになると、その規格はぐんと上がりますので、本当のヘルメットの用に達しているかと思っています。

高田 重信委員 5番目に質問させていただいた自転車の利用拡大のところ、マナーの向上というものが大切というような発言をされたと思っています

す。

先ほどは、日頃見ていると、中学生は学校に行くときはヘルメットをかぶるけれども、帰るときはどうしても、ちょっとあやふやなマナーになってしまうという話でした。やっぱりそういったところは教育だとかいろいろなことを行わなくてはいけないのですが、ふだんなかなか一先ほども言ったママチャリに乗っている方とか、一般の人でも多分そういうような感覚になっているのかなと思うのです。だからこそ、私たちの思いの1つとすれば、施策として自転車利用者を増やしていこうとする中で、やはり保険は全ての人に入っていたきたいというのが正直なところなのですが、保険に入るという観点についてはどのようにお考えですか。

山崎参考人 保険に入っていたきたいのは、僕ら業者でもそれはもちろんのことです。ただ、私の店はバイクも扱っているので、一般の自動車保険等々も扱いますが、先ほど言いました民間の保険会社さんは、自転車保険というのはほぼ扱っておられないのです。団体契約、つまり学校単位、会社単位という扱いだけなのです。

先ほど言いましたTSマーク保険も、セブン

ーイレブンで扱っている保険も、管理会社は三井住友海上なのです。ここだけが個人を対象とした保険を扱っていると思っていただいていいと思います。

ですから、僕ら業者は、一般の民間保険会社さんがもっと充実した自転車保険の販売ということをお考えいただければ、契約されるユーザーさんにとってもいいのではないかと思います。

先ほども言いましたけれども、保険の取扱いというのは資格が要るものですから、恐らく自転車屋さんが個々で扱えるというようなことにはならないと思います。

結局、資格試験を5年に1回受けていただいて、毎年何回か研修を受けていただくと。コンプライアンスだとか法令遵守ということが非常にやかましく言われている業界ですので……。

残念ながら、私たちの業界は一今現在、中央支部で28軒の自転車屋がございます。平均年齢はもう80歳を超えているのではないかと思います。意識を持って自転車利用拡大とか、安全教育に御尽力、協力していただけるお店というのは、恐らく3分の1ぐらいではないでしょうか。あとはもう、看板は上げているけれどもお仕事はどうかというようなお

店がほとんどで一ほとんどという言い方は失礼ですけれども一少なくなっていると思います。

だから、いろいろな施策をこれからしていただいて、組合の有志の御協力はできると思うのです。でも、各お店ができるかといったら、それは無理だと思います。恐らく富山市内、中央支部管轄でいうと、両手は埋まらないと思います。小売業者さんはだんだん減っていく一方で、小売業界は跡継ぎがないということで衰退するばかりです。

ちなみに、愚痴を言うわけではありませんが、私が店に入って約40年ですが、当初、富山中央支部管轄は96軒ほどのお店がありました。今現在、28軒です。恐らく10年後にはこの半分以下になるかと思います。

ですから、協同組合でいろいろとお手伝いはできても、中心的な存在で活動の御協力ができるかということ、非常に寂しい話ですが、大変難しいのかなと思います。

小西委員 直接は関係ないのですけれども、全国的なチェーン店がありますよね。ああいうところに入っていませんか。

山崎参考人 自転車専門店というか、富山県自転車軽自動

車一軽自動車はもう要らなくなったのですけれども一自転車商業協同組合というものには、全国展開のチェーン店の方は入っておられません。

ただ、先ほどお話ししたTSマーク保険をつけるのに当たって、サイクルベースあさひさんですとか、アピタさんといったところでも貼れるようにはなっております。つまり、安全整備士さんは配置しておられますが、組合には入っておられないということですね。

この組合と、自転車防犯協会という2つの団体がありまして、防犯協会には大手の業者が加盟しておられます。つまり防犯ステッカーを貼って、TSマークも貼るということをしておられます。

松井 桂将委員 今日にはコロナ禍の大変なときにお越しいただきましてありがとうございます。

ちょっとずれているかもしれませんが、最近電動アシスト自転車の普及率も上がってきていると思うのです。これについても安全性とスピード—先ほども言われました、要は速度割増しではないですが、その観点から、ヘルメットの強度の話などがありました。普通の自転車と比較したときに、ヘルメットの着用については何か意識して言っておられる

ことはございますか。

山崎参考人 御説明をすることはあると思います。

電動アシスト自転車は、電気力で踏む力の補助はいたしますが、段階的にアシストが減ります。どこのメーカーさんも、国内で認可を受けているものは、時速18キロメートル以上ではアシストがゼロになります。それ以上のスピードを出すときは個々の力になります。

ただ、残念なことに、電動アシスト自転車はモーター電池がついておりますので、一般の自転車よりも5キログラムから10キログラム重たくなっております。逆に言うと、スピードは出ないです。

質量が大きいですから、スピードは遅くても、ぶつかったときは質量があります。しかし、先ほど言ったとおり、ある程度のスピードを出すときはそれなりの力が要ります。一般のお客様が電動アシスト自転車に乗っていて、時速20キロメートル、25キロメートルが出せるのかと言ったら、それは無理かと思えます。

だから、そこは同一規格のヘルメットで僕は十分だと思えます。

村上委員 つまらない質問なのですが、先ほどから私は、いわゆるママチャリとっておりますが、ママチャリのほかの言い方はないものですか。

参考人 この業界ではママチャリとっておりませんで、軽快車とっております。以前は婦人車というような言い方もしていましたが、今は大体軽快車という言い方をしております。軽快に乗る—軽快の字です。

村上委員 もう1点、違法ではないのですが、ハンドル幅が60センチメートル以上のマウンテンバイク、あるいはマウンテンバイクルック車というものもあろうかというふうに思うのですが、それらは販売されているのですか。あるいは、販売するときに、これは普通自転車ではないので、自転車道、自転車通行可となっている歩道でも走ってはいけないというところまでの指導はされていますか。

山崎参考人 まず、大変恐縮な言い方をいたしますが、自転車業界ではその法令に関する講習会というものを年に1回ほど、任意で一御存じかどうかは知りませんが、シマノによる技術講習会があったり、スポーツサイクルの講習会をやったりしており、意識のある自転車

屋さんはそのようなところへ参加されます。

また、そういう自転車を扱うお店は個々で勉強しておられるとは思いますが、先ほど言いましたいわゆる残りのお店は、全く無頓着だと思えます。

委員御心配の幅が60センチメートル以上ある自転車の販売ということになりますが、私の知り得る限り、そういう部品を取り付けるときは部品を仕入れて取り付けるわけで、私たちが取引をしている業者でそういうハンドルを販売しているかといったら、販売していないと思えます。

そういうものをつけられる方というのは、恐らくインターネット等々で購入し、違法を了解してつけておられるのではないかと。それを業者に委託されるのかということになるのですけれども、そこまでされる方は、恐らく業者には持ち込まれないのではないかと—そんなに難しい交換ではないものですから。

村上委員

エンドユーザーに渡るのは完成車で—自転車屋さんでは当然組み立てられるわけですが、既製品でも、60センチメートルを超えたもの、マウンテンバイクやマウンテンバイクトラック車は結構ないですか。

山崎参考人 ないと思います。先ほど言いました国内メーカー、例えば今現在はブリヂストンですとかパナソニック、ミヤタ、丸石、もうほぼこれくらいになってしまいましたけれども、一般的にまずないと思います。法に違反するようなものは絶対販売いたしません。

村上委員 ごめんなさい、ちょっと認識が違うのだと思います。60センチメートル以上であっても違法ではないです。ただ、私が言っているのは、許可された自転車歩行者道……。

（「一般道を走行できない自転車」と発言する者あり）

村上委員 違います。60センチメートル以上であっても、当然車道は走れますよ。車道は走れますが、私の言っているのは、許可された自転車歩行者道、あるいは歩道を通ってもいいと言われている児童、幼児、また70歳以上の人であっても、60センチメートルを超える幅のもの、要は普通自転車でないものは、走ってはいけないということを告知されているかということです。

山崎参考人 大変申し訳ありませんけれども、まずそうい

う自転車を販売した記憶がないです。そのような自転車をお使いの方というのは、こう言ったら何ですけれども一自転車以外のものを取り扱う場合もありますけれども、法的なことを意識して言うのは業者の確認事項だと思いますし、今現在、普通のルートで言えば、恐らくそのただし書はしてあると思うのです。僕は自転車でそういったものはちょっと存じ上げませんでした。オートバイなどで、マフラーですとか、今言われたハンドルの販売ということに対しては、一般道の走行はできませんとか、必ず告知してあるのです。私の考えですけれども、逆に言うと、一般道を走れませんというようなものは自転車小売業者は販売もしませんし、取付けはもちろんいたしません。

（「それはそうです」と発言する者あり）

山崎参考人 ですから、委員の御質問に対しては、恐らくお店で対応しておられる一そういうものを売っておられるところは対応されると思います。そういう自転車を売るところは、さっき言った大手といたしますか、専門店さんとかスポーツサイクルに力を入れておられるお店だと思うので、講習会にも頻繁に出られるし、そう

いうことは意識して販売しておられると私は信じています。

委員長 ほかにありませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

委員長 ほかにないようですので、以上で参考人に対する意見聴取を終わります。

山崎様には、本日は大変お忙しい中、当委員会に御出席いただきまして本当にありがとうございました。

それでは、参考人は御退席ください。

〔参考人退室〕

委員長 次に、協議事項の2番目、自転車に対する安全指導等についてであります。

このことにつきましても、前回の本委員会において、富山県警察本部より参考人の出席を求めることを決定したところであります。

それでは、ここで、参考人として、富山県警察本部交通企画課調査官の横井 貴暢様をお呼びしておりますので、しばらくお待ちください。

〔参考人入室〕

委員長

本日は御多忙のところ、当委員会の求めに応じて御出席いただきまして誠にありがとうございます。

この後、自転車に対する安全指導等について委員から参考人に質問し、それに答えていただくという形で意見聴取を行いますので、よろしくお願いいたします。

なお、参考人に申し上げますが、発言については、委員長の許可を得た後に、簡潔・明瞭にお願いいたします。

また、参考人から委員に対して質問することはできませんので、御了承ください。

なお、委員各位に申し上げますが、詰問的な内容や追及的な口調での質問はされないようお願いいたします。

質問に入ります前に、前回の本委員会終了後に委員の皆様から事前に質問を頂いており、その内容についてはお手元に配付のとおりであります。

この質問事項については事前に横井様にもお渡ししてありますので、まずはこの質問事項に対する横井様の見解をお話しいただければと思います。

それではまず、自転車の違反的な改造の摘発

は行っているのか、また罰則はあるのかについてお答えください。

横井参考人 御質問にありましたいわゆる改造の自転車は、ブレーキのない、恐らくいわゆるピスト自転車と言われるようなものだと思います。全国でも摘発を行っていますし、富山県でも平成24年9月に、実は富山市でこういった自転車に乗っている者がいたということで検挙した事例があります。

制動装置不良自転車の運転違反ということになるのですけれども、これは故意で自転車のブレーキを外している、悪質性も高いということで、交通切符によって指導取締りを行ったということがございます。

委員長 次に、自転車道、自転車専用通行帯、自転車走行指導帯（車道混在自転車道）のそれぞれの市内総延長はどれぐらいになりますか。また、これらを示す道路表示はどのようになっているのか、青い矢羽根マークなどがありますが、お答えいただけますでしょうか。

横井参考人 これは、警察のほうで把握しているのは、自転車道については、今、県内にはないというふうに承知しています。自転車道は道路に柵

などを作って、自動車は物理的に入れなくしたような場所です。

もう一つの自転車専用通行帯、これについては県内では1か所、富山市北新町から東田地方の方向に向かって360メートル、両側に自転車が専用で通行するという通行帯を設けていまして、自転車はそこしか通れない、そこを通らなければならないことになっています。自動車は当然、そこを通っては駄目でございます。そういった通行帯が1か所あります。

もう一つの自転車走行指導帯というのは、恐らく青い矢羽根マークというふうに書いてありまして、そのことだと思っておりますが、これについては申し訳ありません、警察のほうでは把握していないものになります。恐らく県や市の道路管理者のほうで、自転車の整備計画をおつくりいただいておりますので、その中でどれだけつくられるのかということを決められているかと思っています。

委員長

ありがとうございました。

次に、自転車の安全運行の促進、事故防止について、不足していると思われる法令及び条文はございますか。お聞かせください。

横井参考人 我々は道路交通法に基づいてやっておりますので、そのことについては今は特にないということでもあります。

ただ、やはり道路交通法自体が、県警察といえますか、国や政府全体で一社会的反響の大きいこと、例えば飲酒運転が社会問題化したときには飲酒運転の罰則が強化されたり、それからスマホのながら運転についても昨年12月に罰則が強化されたところです。また、あおり運転の罰則も今年の6月30日から強化されました。

先ほどありましたけれども、そういった社会的な問題が起き、悪質、危険なものを取り締まっていかなければいけないとなったときには、道路交通法を改正して厳に対応しているというふうに認識しております。

委員長 ありがとうございます。

次に、道路交通法第53条により、「運転者は、左折し、右折し、転回し、徐行し、停止し、後退し、又は同一方向に進行しながら進路を変えるときは、手、方向指示器又は灯火により合図をし、かつ、これらの行為が終わるまで当該合図を継続しなければならない」とされていますが、警察官を含め、自転車利用時における現状はどのようになっておりま

すか。お答えください。

横井参考人 これについてはちょっとお答えしづらいところがあるのですが、まず、道路交通法上は合図をするというふうに当然決められています。例えば右に行くときは右の合図を、左に曲がる時にはこのような合図になっていまして、これは我々が車に乗っていても、右に行くよとか左に行くよと合図したほうが間違いなくいいわけでありまして、大変大事な合図ということで法で決まっているということもありまして、警察としても交通安全を図る上で重要なものと考えています。

委員長 次に、ヘルメット着用を努力義務として条例で規定した場合、警察官が自転車により警ら等をする際にどう対応するのか、お答えください。

横井参考人 条例案を見せていただいたのですが、まだ全員を対象にするようなものにはなっていないかと思っております。そういったことはならないのかなと承知しています。それで、仮になるようであれば、当然必要に応じて検討していくことになるかと思っております。

ほかの県警察、警視庁などはヘルメットではなくて、制帽の中に緩衝材、クッションのようなものを入れたりだとか、メッシュタイプの帽子をかぶっている県警察もあるようです。ほかの県などの例も見ながら、また考えていかなければいけないかと思っています。

委員長

ありがとうございます。

次に、中学生以下（15歳以下）の者に対し、ヘルメット着用が市条例で努力義務となった場合、県警として取締りや指導等を行うことに問題はないか。また、問題がある場合は、解消するためにどのようにすればよいかお答えください。

横井参考人

ヘルメット着用については、市の条例をつくる上での大きなポイントだと思うのですが、
ども、現在道路交通法第63条の11で、児童または幼児を保護する責任のある者は、児童または幼児を自転車に乗車させるときは乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならないとなっています。

この対象が中学生に広がるということですが、
れども、これについては、警察でもヘルメットをかぶっていただきたいと考えているところですし、今行っている指導の対象がちょっ

と広がるということかと考えています。

ちなみに、今こういった指導をしているのかということ—これは自転車全般ですが—悪質な違反だとか、警察官が止めても言うことを聞かないといったことについては検挙措置も取ったりするのですけれども、多くは指導警告ということを行っています。

ただ、それについても、切符といいますか、指導警告票という黄色い紙があります。当然名前だとか住所も聞いて、例えば信号無視ですとか、二人乗り、携帯電話を使用していたということをチェックして、これを渡しています。当然子どもさんにもこれを渡すので、ヘルメットをかぶっていないお子さんがいたとしたら、指導するときはこの黄色切符を渡します。

ただ、指導の対象は保護者になりまして、子どもさんというよりも保護者の方がかぶらせるよう努めなければならないとされています。裏に「保護者の方へ」ということで、お子さんがヘルメットをかぶっていませんでした、ヘルメットの着用と指導をお願いしますというように、保護者にお伝えをするような形で指導をしています。

委員長

ありがとうございました。

次に、自賠責保険の加入が義務化となった場合、市と県警等が協力し、街頭取締りや指導を行うことは問題ないか。また、問題がある場合は、解消するためにはどのようにすればよいか、お答えください。

横井参考人 これも先ほどのことと併せて、こちらで取締り、指導ということになるかと思うのですけれども、どういう形態の指導がいいのか、そこはまた検討していかなければいけないと考えております。

条例に規定される以上、警察としても保険加入は義務ということですか、加入しなければなりませんというようなことは当然言っていくことになると思っています。

委員長 ありがとうございます。

最後は私からの質問ですが、同じ県内において、富山市内のみ法律等より厳しい条例となりますが、県警として問題はないのか、お答えください。

横井参考人 市のほうで制定される条例ですので、警察のほうでこうしなければいけないなどということは、ちょっとコメントはできないと考えております。当然必要な対応は取っていくこと

になると思います。

委員長

ありがとうございます。

それでは、ただいまの横井様からのお話も踏まえて、委員の皆様から質問がございましたら、挙手の上、発言をお願いいたします。

村上委員

この質問の3、4、5番目は私からの質問でございます。私はこの条例制定には慎重な立場を一貫して取っていることから、この3つの質問の意図をお分かりいただけるというふうに思っております。

法の欠缺はないと、要は不足している条文、法令はないというふうなお答えでありました。私もそうだろうなと思っております。

問題はヘルメットの着用についてであります。厚生委員会をつくった条例案をさきに見られたと思うのですが、ヘルメットの着用は特に書いていないものの、安全に資する器具等の利用というところにヘルメットも入るのではないかという解釈もありまして、そうしますと努力義務ということになります。

努力義務と義務はおのずと違うものです。先ほどは答えにくかったと思いますがけれども、道路交通法第53条は義務であります。しかし、警察官であってもなかなか行っていると

ころは見たことがないということで、運用の仕方だと思います。

ヘルメット着用を努力義務とした場合—警視庁だったと思いますが、おっしゃったように保護材が入ったものでごまかす一言い方はあれですが、妥協点を見いだしていると。以前にはヘルメットをかぶることも試行したけれども、結局はそうならなかったということで、微妙なことになると思っていますのです。

その上で、ヘルメットについて着用を努力義務とした場合に、どの程度の実効性を感じられるのかということ、取り締まる立場、あるいは指導する立場から見て、どう考えられますか。

横井参考人　まず、道路交通法上、努力義務になっているものには理由があると。条例案では子どもや高齢者の方を対象として一前提として、ヘルメットは当然有効なものです。

なぜ子ども、児童を対象にしているのかというと、転倒を予測する能力などがまだ未熟だとか、能力が低いことを考慮すると、子どもさんに特にかぶっていただくことで、ほかの年齢層に比べて効果が期待できるということで、子どもを対象にしていると。

全年齢を対象にするだとか、必ずというよう

にしてしまうと、今おっしゃった取締りの面で実効性があるのかどうかと感じます。かぶる人とかぶらない人がいて、ヘルメット購入費用だとか、年によって何個も替えていかなければいけないといったことも考えて、努力義務にするか義務にするかということは考えていかなければいけないのかなと思います。有効なものなので、我々としては推奨はしているのです。ヘルメットは、全世代に対して、できればということで推奨しているのですが、義務化に難点があるとも思います。

村上委員

私もサイクリング協会の役員としてヘルメットをかぶることは当然推奨したいわけですが、軽快車等で許された歩道を走るとき、車道側を走るという原則から例外的に守られたところを走っている限りにおいては、ヘルメットの着用を強く求めるということは非常にしにくいでしょうし、たとえ条文で努力義務とうたったとしても、警察官が当該自転車なり運転者を見つけてすぐに注意できるかということ、なかなかしにくいのかなと。逆に、条例化してしまうと、注意しないで見過ごした警察官はそしりを受けるということになりますが、その辺りはどう考えられますか。

横井参考人 今の条例案の形で、道路交通法では対象外の中学生が加わると、これはいいのかなというふうに考えています。もともと児童が—13歳未満です—対象になっていて、それが今—条例案が違っていたらあれですけども—中学生までを対象にというようなお話なので、中学生の方にも当然かぶっていただきたいというところもあり、子どもを交通事故から守るといった観点では大変有効なので、それについては別に大丈夫です。

ただ、これが全ての人を対象にするだとか、完全に義務化になるというと、勧めたいところではあるのですが……。あとはバランスなのかなと。

高田 重信委員 先ほど委員長からの質問の6番目で、指導のための黄色い紙があるということでした。推移というか、交付数も多分増えてきていると思うのですが、どういうところが注意するときの大きな観点になっているのかお伺いします。

横井参考人 指導警告票の中には、先ほど私が申しました信号無視とか二人乗りのほかにも、携帯電話使用も当然加わっていますし、あと若い方がよくされる、イヤホンを使用しての運転、傘

差し運転などということが書いてあります。それ以外にも、左側を走りましょうとか、1列で走りましょうといった指導も当然しているところでもあります。

指導警告の数ですけれども、令和元年中では2,196件でした。例えば無灯火運転で563件、一時不停止で290件、あとは二人乗りが223件などで、そういったことを見かけた場合は指導警告を行っているところでもあります。

高田 重信委員 年齢的に大体どの年代が多いのか、アバウトでもいいのですが、分かりますか。

横井参考人 年齢的な資料は持ち合わせておりません。申し訳ございません。
私の感覚でいうと、やはり若い方が多いかなとは感じています。

高田 重信委員 そうしましたら、警察官の方は常にその指導票を持っておられて、自転車に乗っていて気がついたらすぐそこで声をかけるということですね。

横井参考人 そうなります。

高田 重信委員 特に自転車の交通安全週間だから一自転車にも交通安全週間というものはあるのかどうか分かりませんが一そのときに特別に取り締まるということではなくて、日頃、警察官の方がそういうふうな注意をしているということによろしいですか。

横井参考人 そうですね。日頃から、年間を通じてやっていることであります。
ちなみに、今ほどおっしゃった自転車月間というものは実はあって、5月がその期間となっております。

委員長 ほかにありませんか。

〔発言する者なし〕

委員長 ほかにないようですので、以上で参考人に対する意見聴取を終わります。
横井様には、本日は大変お忙しい中、当委員会に御出席いただきまして本当にありがとうございました。
それでは、参考人は御退席ください。

〔参考人退室〕

委員長 ここで、座席配置の変更等のため、暫時休憩
いたします。
再開は午後２時３０分からといたします。

午後 ２時１６分 休憩

~~~~~

午後    ２時２８分    再開

委員長           休憩前に引き続き、委員会を再開いたします。  
協議事項の３番目、次期自転車利用環境整備  
計画策定に係る自転車利用実態調査の結果等  
についてであります。  
このことについては、本条例案の検討を進め  
る上で必要な内容であるとの意見が複数の委  
員から上がっておりました。  
これを受け、今回、所管部局である市民生活  
部より報告を受けることとなりましたので、  
市民生活部を入室させます。

〔市民生活部入室〕

委員長           委員の皆様にご念のため申し上げます。本日の  
委員会では、条例策定の参考とするため、自  
転車利用実態調査の結果等を中心に当局から  
説明を求めたいと思います。  
なお、次期富山市自転車利用環境整備計画に

については、現在、検討委員会において協議が継続して行われていることから、当局に対して計画の内容に対する要望等はされませんようあらかじめ御承知おき願います。

また、委員及び当局の皆様をお願い申し上げますが、質問・答弁などについては簡潔・明瞭に行っていただきますようお願いいたします。

それでは、これより当局の説明を求めます。

市民生活部長 〔挨拶〕

生活安全交通課長 〔委員会資料により説明〕

委員長 ただいまの説明について質問等はありませんか。

村上委員 先ほど県警察本部の方に、自転車の安全通行の促進、事故防止について不足していると思われる法令及び条文はあるかということをお尋ねしましたら、ありませんというお答えでありました。明確にお答えになりました。この計画をつくるに当たりまして、安全通行について不足している法令、条文というものはありますでしょうか。

市民生活部長 これまでの計画の策定時におきましても、また今後も同様であろうかと思っておりますが、自転車の安全利用でありますとか、快適な利用を市として促進するということは、今現在の法令において定められている範疇であるということをお前提として行っていくことが基本であるというふうに考えております。

したがって、その定められたものをいかにルールとして守っていくか、あるいはそれを活用してどのように広報、周知していくのかというようなことが必要なのだろうということでもあります。

恐らく今、法令で行われていること、あるいは警察などで行われている交通安全指導というものはかなり出来上がったものであるという中で、それを前提として、どうやって進めていくのかということをお計画の中で具現化していくということになってくると考えておりますので、法令上何か足りないとか、そういった発想のところでは考えていないというところがございます。

村上委員 聞き方をもうちょっと変えましょう。こういう条例があったら、あるいはこういう法令があったらもっと進めやすいのにとお思うようなものはありますか。

市民生活部長 今のこの計画に載せている事項は大変幅広いことでございますので、これにおいてどうというような個別のものとして特に考えているものはございません。

村上委員 アンケートについてお聞きいたしますが、委員会資料4ページの②の設問に、「「普通自転車歩道通行可」の標示がある場合、自転車が通行すべき場所は？」とあります。本来の正解は先ほど生活安全交通課長が説明の中でおっしゃいましたが、このアンケートについてはどう答えれば正解なのでしょう。通行すべき場所との問いで、正解を知っていると非常に答えにくいと思うのですが、どのように答えるのが正解なのでしょう。

生活安全交通課長 自転車を実際に運転されます御本人や、歩道と車道のその時々状況を勘案されまして一例えば、通行人の方が歩道に何人もおられるような場合、それから車道にたくさんの車が走っているような状況、そういういろいろな状況を勘案されまして、御自身がより安全に走行できると判断されたほうを走行していただくことが一番よいのではないかと考えております。



村上委員       それは正解なのですから、この設問について一なかなか答えにくい設問にされたなど。10年前と同じ設問であるからしようがないのかもしれませんが、ちょっと難しい設問だったと思います。どうお考えですか。

生活安全交通課長   御指摘のとおり、この設問自身が難しい表現になっていたということは申し訳ないと考えております。

村上委員       次は、委員会資料8ページであります。「はしる」「とめる」「いかす」「まもる」ということで、10年前は確かに走行空間という言葉しかできませんでした。今は押し歩きということもあります。例えば富山駅の南北自由通路は現在押し歩きも駄目だったというふうに思っています。

通行空間という考え方、押して歩いてくださいという考え方はこの計画の中にはあるのでしょうか。

今後どうしますかという話は、先ほど質問するなと言われたので……。前の状態のままだと、通行空間ということは出てきていないのでしょうか。この委員会資料は抜粋だから見えないのです。

生活安全交通課長代理 今おっしゃったことなのですからけれども、押し歩きの場合、歩行者扱いということになります。

この計画の中に定める走行空間というのは、自転車に乗ってペダルをこぐなど、あくまでもそういう状況を指すものでありまして、歩行者という観点からのものではないです。

ただ、利便性の向上のために、先ほどおっしゃった南北自由通路については、駅のコンコースを通れず、押し歩きも駄目だというようなことになっているわけですからけれども、それでは駄目だと。今は地下道も塞がっているので、迂回路のようなものをつくってやっているということです。

話が前に戻りますが、走行空間というのは、押し歩きということではなくて、あくまでも乗っていくところということが基本だというふうに考えております。

村上委員 これ以上は先ほど禁止された事項に入っていきますので申し上げますが、10年前とは考え方が違うということだけ御指摘申し上げます、今日はこの程度にしておきたいというふうに思っております。

高田 重信委員 委員会資料2ページの自転車利用等実態調査

結果で、「ほとんど利用しない」との回答が5割というのはちょっと意外だと思っています。

富山市とすれば、「はしる」「とめる」「いかす」「まもる」の4つと、サステナブルな、持続可能な自転車のまちということで取組をされていると思うのですが、その5割の方たちの意識を上げるという観点を持っておられたのかどうか、聞きたいと思います。

市民生活部長 観点としますと、基本的には前回と同様の形で利用実態調査をさせていただいたのですが、けれども、まず大前提として、どの程度の方が利用されているのかということにつきましては、基本的な項目であるということで調査項目として挙げさせていただいているということでございます。

今後の計画のつくり方にもよってくるのですが、けれども、10年前のときには、とにかく安全な利用ということが一番の主眼になっておりました。ですから、利用の拡大というような観点からは、あまりこの計画が議論されたということはなかったのかなというようなことでございます。

ただ、この中でも「いかす」として利活用の促進というようなこともあったわけですが一

計画の策定というところの話までしてよろしいのかどうかは別としまして一国のほうではいわゆる快適な利用、また健康増進ということで利用を促進するという観点が入ってありましたものですから、それを市のレベルの計画としてどうしていくのかということについては、今後の議論となってくるかと考えているところでございます。

高田 重信委員　今は自転車に乗っていない5割の人たちを特にどうするというのではなく、実態を踏まえながら行っていくと。

ただ、富山市とすればサステナブルな、持続可能な自転車のまちということで、自転車を重要視しているという観点は押さえておくことは重要であると捉えてよろしいですか。自転車がこれからのサステナブルな都市の1つの重要なファクターであると……。

市民生活部長　市の全体の指針、方向性として、サステナブルやSDGsといったような考え方が入ってきておりますので、そういったようなことを加味していくということは、内容としては当然考えているということでございます。

高田 重信委員　それと、交通安全というところは「まもる」

という言葉で表現されて、ルール遵守ということではありますが、「まもる」の中で、自転車ルール・マナーに関する情報発信の推進、ヘルメット着用などと記載があります。守ることの意識づけ、観点から、方向性について生活安全交通課長より聞かせてもらいたいと思います。

生活安全交通課長 大きな4本柱のうちの1つで「まもる」という項目がございますけれども、この「まもる」の中にヘルメットの着用や自転車保険加入等も入れております。これは、自転車を利用される方が自分の身を守るとともに、通行する際に周りの方に害を与えない—自転車事故を想定して、自分自身を守るとということと周りの方に迷惑をかけないという両方の視点から、両者ともに守るという意味で、この中に入っているのは妥当なことではないかと考えております。

高田 重信委員 委員会資料5ページの自転車損害賠償保険の加入についての数値で、加入していない、加入する予定はない、どちらも数字が大きかったのですが、このデータも拾って、計画にしっかり入れなくてはいけないという観点もあったのかなという思いがあります。それで間

違いはないですか。

生活安全交通課長 おっしゃるとおりでございます。今加入しておられない方で今後加入する予定もないという方が非常に多かったということはショックでした。今後、この部分についても周知・啓発し、加入していただけるように努めてまいりたいと考えております。

横野委員 自転車ネットワーク路線の関係で、この資料では、まだ開通していない路線にも赤線が入っていると思います。

要するに何を言いたいのかということ、駅構内を自転車を押して歩いていくことは現行では駄目なのですよね。南北を抜ける道としては、牛島のガード下とか、あるいは中央警察署の手前にあるゴールデンボウルのガード下などが、自転車で北から南に抜ける道筋となると思います。

オーバード・ホールの横の道が出来上がれば、そこを通行帯と位置づけることはできるのですか。赤線が入っているところは、オーバード・ホールの駐車場のところを真っすぐ抜ける道路だと思っていいですか。

生活安全交通課長代理 今、委員御指摘の道路はまだ開通していない

都市計画道路であります。そこは道路として整備されますので、車道と歩道も整備されるというふうに聞いています。自転車は通れるということになります。

横野委員

道路を造るのは建設部なので所管外で申し訳ないのですが、本筋論として、本当はここを自転車が専用で通れる道路にしていくべきではないかなと。南北をつなぐためということがあってもいいのではないかなと。そういったことを進言してもらいたいとーこれは一般質問で言えばいい話なのだけれども。

富山駅の地下道は今工事中ですけれども、地下道が完全に自転車専用道路になり得るのか、なり得ないのかということも一雨が降ったからといって地下道を歩く人は減ってきているわけです。駐輪場が全部地下にあるので、地下道を自転車通行帯にできる方法は考えられないのかということに疑問に思っているのです。それは絶対駄目なのですよね。今の計画には要らない話ですが、自転車のまちづくりをしたいのであれば、それぐらい……。

もう1点は、アヴィレを利用している人に対してアンケートをどの程度取ったのかということを知りたいです。アヴィレを使っている、ヘルメットもかぶらず乗っている人が多

いです。どういう判断をするのかということも1つの要だと思っています。

アヴィレを普及させようとするときに、ヘルメットを着用する必要はないということを前提に話をするかどうか一要するに、自転車のまちづくりということ考えたときに、例えば計画の中にアヴィレの利用促進を入れるのであれば、そのことも十分検討していただきたいと思っています。その辺りはどういう見解なのか……。

委員長 今の話ですと、次期計画に対する要望になってしまいます。

横野委員 分かりました。別に答えなくていいです。

委員長 アヴィレに対する現行の調査内容は、お答えできるものは何かありますか。

生活安全交通課長代理 委員会資料には主な項目だけ載せておりますが、アヴィレについては、認知度ですとか、利用したことがあるかなどということ、市民、高校生に聞いております。  
アヴィレを利用した人に限った質問項目はないです。全市民に聞いているものですから、認知度は低いし、利用頻度も低かったという



ことになっております。

村上委員 委員会資料10ページの上段の右下に参考とあって「国は歩道（自転車通行可）の活用を除外した」とあります。このことについて説明をお願いできますか。

生活安全交通課長代理 国のガイドラインが平成28年に改正されました。それ以前は、歩道を活用して走行空間を整備するということが入っていたのですが、原則重視ということで歩道活用は除外となりました。歩道では歩行者と交錯することなどがあるので、安全第一ということで、分類して3つの形態に分かれたというふうに聞いております。

村上委員 しかしながら、細かいのですが、委員会資料9ページの対象路線の中で富山駅神通線一五差路へ続く斜めの道路ですね—そこにはたしか、歩道を走るようなピクトグラムの予算がついていたと思うのです。国のこの方針と富山市のネットワーク路線というものをどのように考えておられるのでしょうか。

生活安全交通課長代理 富山市ではこれまで、現在の計画においても、歩道における走行空間の整備というものを中

心に、国、県とも連携して同じピクトグラム、マークを使うようにしてきたという経緯がございます。

今回の富山駅神通線につきましても、国のガイドラインからはちょっと外れるのですが、富山市としては、現に歩道として一定の幅があって、活用できる場合は活用していこうという現在の計画があります。また、国庫補助が入っております、歩道に整備することを認めていただいたということになっております。

委員長           ほかにありませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

委員長           ほかにないようですので、この程度にとどめます。

市民生活部の皆さんは、退室願います。

〔市民生活部退室〕

委員長           それでは、今ほどの説明及びこれまでの参考人からの意見聴取等を踏まえ、条例案の内容について具体の協議に入りたいと思います。皆さん御承知のとおり、現在の条例案につい

では厚生委員会での協議を経て策定されたものでありますけれども、条例案の骨格部分となる第1条（目的）、そして第3条（基本理念）については、昨年度開催されました議員協議会や本委員会の中でも様々な意見が出されております。

したがって、まず今回はこの2つについてそれぞれ協議を行いたいというふうに思います。協議に先立って、まずこの2点について正副委員長の考えをまとめた資料を事務局に配付させます。

事務局

〔資料配付〕

委員長

初めに、この資料について私のほうから説明をさせていただきたいと思います。

前回の勉強会も含めてなのですが、目的と理念について、再度私と副委員長のほうでも検討したほうがいいのではないかということ、これまで皆さんから頂いた意見も踏まえて考えたところであります。

そこで、第1条（目的）と第3条（基本理念）に関する考え方（案）ということを示させていただきました。条文そのものという意味ではなく、これをポイントに条文を少し考えたらいいのではないかということでもあります。

まず先に、第3条の基本理念の骨子についてお話をさせていただきたいと思います。

基本理念、つまりどういった自転車の社会をつくっていくことが望ましいのか、どういった社会を目指すのかということがあって、その上で条例をつくると。

その条例でどのようなことを達成するのかということを書き込んでいく必要があると思うのですけれども、厚生委員会、それから議員協議会での議論の中で一今の計画の話も出ておりましたけれども一その当初は、具体的な施策がないというようなこともあって、環境の部分については削除することになりましたが、自転車を使ったどのような社会を目指すのかということ、やはり基本理念にしっかり書き込んでおかないといけないのではないかと。その上で、そういった社会を目指すためにこの条例をつくり、目的を達成する条項をどのように盛り込んでいくのかという流れにしていかなければいけないのではないかと考えています。

その観点から記載しましたけれども、これは条文ではなく、こういったことを盛り込みたいということです。

現行の第3条では抜けておりますが、環境負荷の低減と、先ほど健康という話も出ていま

したけれども、こういったことも書き込む必要があるのではないかということで、「自転車の利用は、高い利便性を有し、環境負荷の低減や健康の増進にも資する一方で、場合によって重大な事故を引き起こすおそれがあることを認識しなければならない」ということ、それと「自転車の安全な利用の促進は、関係者が連携して行われなければならない」というようなことを書き込む必要があるのではないかと考えています。

現行では、「自転車の安全・安心な利用の促進は、自転車が車両（道路交通法第2条第1項第8号に規定する車両をいう。）であることを認識し、自転車の利用に係る交通事故を防止するとともに、当該交通事故に係る被害を軽減すること、並びに被害者を救済することを基本として行われなければならない」となっていますが、この間の勉強会でもありましたように、これは理念ではなくて、むしろ目的のほうに書き込むべきではないかと。

当初の提案であったとおり、環境等について、目指すべき社会というものも書き込む必要があるのではないかということで、正副委員長でそのように話し合いました。

そこで、今ほど言ったことを基本理念にして、第3条の条文を少し書き換えさせていただき

たいということと、それに伴って、第1条の目的のほうに、自転車事故の防止ですとか、それから自転車事故による両者の被害の軽減—現行では理念のほうに書き込まれております—あるいは自転車事故の被害者の救済の部分に移させていただくということで、条文の整理をさせていただけないかなと考えております。

今日は条文までは御提示しませんでした、基本的な考え方としては、これを柱にしていきたいと。

例えば「目的を達成するために条例で定める事項」の②に書いてありますが、市、市民等、事業者の役割については、この間の勉強会の中でも、県条例や他市の条例等をベースに、同じような努力義務規定でいいのかという問題提起もありました。

委員のほうからも話があったかと思いますが、市の責務といいますが、その役割と、ステークホルダーである市民等、事業者などの役割について見直していくべきではないかと思っております。このことについては、今回はそこまで触れません。

また、同じく③のほうで、既に条例の中にはありますが、交通安全教育や乗車用ヘルメットの着用の促進、それから自転車損害賠償責

任保険等への加入義務化について、これらを盛り込むという形の立てつけになるかと思えます。

説明が伝わりにくかったかもしれませんが、基本的には目指すべき自転車の利用の形について、どんな社会が望ましいかということの基本理念にしっかり据えた上で、理念にうたわれております被害者の救済などを、しっかり目的に持っていきたいと思っております。

このことについて、今配付させていただいた資料を基に御意見を頂戴したいというふうに思います。まず、第1条から順番に……。

村上委員

今年度第1回目のこの特別委員会で、厚生委員会案を触るのではなくて、まず柱からしっかりとつくり直さなければいけないと申し上げました。ようやく委員長、副委員長お二人の案によって、この柱をつくり始めるところに来たのかなというふうに私は喜んでおります。

その柱として、理念として私が考えますのは、今乗っている人が安全に利用するという事だけでは足りないというふうに思っています。先ほどから参考人にお聞きしているとおり、安全ということに関して言えば法律は足りて

います。さらに委員会で条例をつくろうとするならば、それ以上の理念あるいは実効性がなければいけないということだというふうに思っています。

したがって、今乗っている方だけではなくて、安全だからもっと乗りたくなる一富山市は歩きたくなるまちを目指しておりますが、加えて自転車に乗りたくなる、安全で便利で環境にも優しいというようなメリットを十分に生かせる、自転車に乗りたくなるまちを目指すということが骨として、柱としてなければ、条例をつくる意義そのものが薄いといえますか、ないと言ってもいいぐらいのものだというふうに思います。

安全利用の促進ではなくて、利用そのものを増やすというような大前提でなければこの意義はないと思いますので、その辺りをぜひお考えいただきたいと。自転車に乗りたくなるまちを目指すというぐらいのことでないと、条例策定の意義は薄いというふうに思います。

高田 重信委員 今、委員長、副委員長から出された案を、一度しっかりと読みながら、今の村上委員の意見も酌み取りながら、どうするのかと。今ここでどうすると言われると、戸惑うと言ったら変ですが、そういったこともあるので、検



討の時間は欲しいなと感じています。

横野委員 確かに、理念とか目的の趣旨は理解できるのだけれども、今ここでこうしよう、ああしようというのは一ちょっと時間を頂きたいと。今、委員長や高田 重信委員がおっしゃったように、趣旨と骨子のずれといった内容的なことについてはある程度理解はできます。そうであれば、もう少し内容の中身を検討したいと思いますので、時間を頂きたいと思います。

高田 重信委員 とにかく目的と理念というのは大変大きな、重要な骨子だということはよく分かりましたので、そういったことで御理解いただきたいと……。

委員長 ほかに発言されていない会派の方の御意見はどうでしょうか。全会派から意見を聞くということで特別委員会を設置した経緯もございますので、どうですか。

東委員 せっかくですので。  
昨年の厚生委員会なり議員協議会、あるいは各派代表者会議で議論を積み上げて案を出して、令和2年度、この条例をつくろうという

ことで特別委員会もできたわけです。

そういう中で、本当に昨年度1年間、しっかりと全議員も関わりながら議論をしてきた中で、一定程度成文化できるような内容で私はこの案が出ているのだと。やはりこの案をベースにして議論をしていくということが基本で、これから進めていくということで、その中で整合性が合わないものはいろいろ手直しをしていくという流れでまた進めていって、成文化、条例をつくっていくということがこの特別委員会の任務だと思います。

そういう中で、年度初めでしたか、一定程度の日程案として、作業を進めながら、10月中旬に特別委員会で条例案を決定後、議長へ報告というスケジュールも以前に出されました。それに遅れないというか、年度内ということになるのか一条例ができるように、私たちもいろいろとペース配分をしながら進めていくということも大事ではないかなと、その必要があるのではないかなということを思っております。

村上委員

前回の勉強会で随分御指摘をいただいたはずですが。あの御指摘をクリアするのは、規定の日程では非常に難しいと私は思っています。ようやく骨子といいますか、柱が示されて、

持ち帰ってそれを話し合うということであり  
ます。

今日も確認いたしました。法として欠けて  
いるものはないという明確なお答えがあつた  
わけです。その上でなおかつ条例をつくろう  
とするときに、なぜ必要なのかということ  
をお示しできなければ、つくる意味がないの  
です。あるいは、前に進めるときは、ちょっと  
立ち止まらないといけないのです。新しい条  
例も法令も必要ないとおっしゃっているの  
ですから、何をつくろうとしているのかとい  
うことから考えないと。何が不足している  
のかを……。

委員長がおっしゃるように、自転車の特色  
から考えてこういう富山市像をつくりたい  
というものを示さなければ—安全という面  
では不足しているものはないと言っているの  
ですから、その辺りをよく考えてからでな  
いと、予定どおりに進めるなどというこ  
とは、私はとても賛成できません。

こんなにたくさんの課題があるのかとい  
うことで、この時点でショックを受けた方  
もいらっしゃると思います。その辺りも  
よく考えていただきたいと思ひます。それ  
をクリアせずに、前のめりに行くのは非  
常に問題があるというふうに思ひます。  
私の意見です。

委員長 ほかにありませんか。

〔発言する者なし〕

委員長 そうしましたら、第1条、第3条の部分を一度持ち帰って、各会派、議員で検討していただくということになりますね。

ただ一方で、同時並行と言ったらおかしいのですが、今、村上委員からも話があったとおり、勉強会で指摘があった中で、皆さんにお示ししたのは骨格になる理念の部分です。

技術的な部分、例えばヘルメット着用の努力義務について、今日の話の中にも少しありましたが、厚生委員会案としては全ての人を対象にするのではなくて、子どもたちは自分たちで安全を守るまで知識や体力の課題があるということで、対象を中学生以下というふうに拡大しました。

高齢者についても、同じような課題があるので助言するというような形で、ほかの対象者については、ヘルメットの着用義務化ということは厚生委員会としては念頭になかったはずなのです。ただ、そういう解釈もされてしまうのではないかという指摘がありました。

第1条、第3条は基本的なところになるので書類として本日お示ししましたが、そういっ

た部分についても、各会派においてぜひ検討していただきたいと思います。

こちらでも、事務局とすり合わせをしながら、他の法令との整合性の部分で課題があるところについては、改定の検討を鋭意しているところではありますが、まずはこの第1条、第3条について検討していただきたいと思います。

村上委員

横野委員も私も、新しい計画についていろいろと提案しようと思ったけれども、それは駄目だとおっしゃったのです。一方で、市当局が計画策定をこれから進めようとしていくと、つまり条例にかかわらず出来上がろうとしているわけです。それに後追いで条例をつくるということに、非常に違和感を覚えます。条例に基づくことがあるのではないかと思うのですが、さっき言ったように、条例は必要とせず、計画がどんどん出来上がっていくと。我々は、後追いするだけでいいのでしょうか。計画と無関係に条例をつくっていいのでしょうかという疑問があるのですが……。

委員長

これは委員長である私に、どういう見解なのかということをお尋ねになっていませんか。

村上委員

どうして先の話をするのを止められたのか

ということについてです。

委員長　　まず、今の計画への質問について縛りをかけたのは、基本的には所管する常任委員会で説明し、議論をしていただくべきことだろうというふうに判断したので、基本論に触れない中で、我々の特別委員会の条例に関係するところだけに限定をさせていただきました。

村上委員　　そうすると、特別委員会は厚生委員会の議論を待って、それから議論をするということになりますよね。

委員長　　この計画そのものについては、立てつけとしてはそうならざるを得ないのではないかと思います。

村上委員　　二階から目薬というような話ですね。それはちょっと……。特別委員会とはそのようなものなのでしょうか。

委員長　　これまでもいろいろな特別委員会があり、例えば、まちづくりと公共交通対策特別委員会などで計画が示された一方で、所管の常任委員会で全く説明がなかったというようなことなどで、関係性についてその都度御指摘がさ

れたというふうに私は思っています。

そのやり方は、法的にといいますか、どちらが正しいのかという点については私は判断しかねますが、ただ一方で、常任委員会というものの大切さも分かっておりますので、今回はとにかく条例に関わるところだけにさせていただいたということです。

村上委員

条例をつくるために整合性を図っていかなければいけないのに、同時並行で進んでいくことが正しいのかどうかと私は考えています。そこで常任委員会を優先されると一条例を提案するとしたら、提案するのはこの特別委員会なのですよ。常任委員会の意見を待っていていいわけではないと思うのです。そこはまたお考えいただけたらと思います。どうも私は理解できません。

高田 重信委員

村上委員はそういう思いがあるのかもしれませんが、ほかの委員の皆さんは、先ほど東委員が言われたように、これまでたたき上げたものを土台にしたいといった観点もまたあるわけですね。そして、条例として早く出したいという思いも……。

法令としては現状で整っているとはいうものの、私個人からすれば、この条例を読まれて、

ルールの在り方だとか、やっぱり条例はあったほうがいいという答弁も多くの方々からあったと思います。

進め方については、委員長、副委員長の今日のこの判断は、私は正しかったと思います。これからについては、それこそ村上委員の考え方は考え方として述べてもらって、みんなでもた協議して行って一特別委員会の思いとすれば、少しでも早くこの条例を出したいということです。ただ、その条例がきちんとできているのかいないのかということは、それこそみんなで話し合った中で、これで提出しましょうという合意ができれば、この特別委員会の価値が損なわれることは何らないと私は思います。

村上委員 早く提案したいということであれば、なおさら厚生委員会での議論を待たず、もっとやり取りをするべきではないかというふうに思うのですが。

高田 重信委員 今言われているこの案件については、ということです。市民生活部として計画を出している以上、常任委員会をないがしろにはできないのではないかと。  
事務局とすればどうでしょうか。



委員長 今、事務局に聞いておられますか。

高田 重信委員 事務局です。

委員長 制度的な話は、どうでしょうか。

議事調査課長 先ほど委員長がおっしゃったとおり、これまでも常任委員会と特別委員会との関係性ということがあって、まさに言われたとおり、そのときも何か問題になったということを知っています。

ですから、そのときの轍を踏まえてといたしましょうか、指摘などを踏まえて、今現在、委員長がおっしゃったような進め方をしているところであります。

委員長 そうしましたら、各会派へ持ち帰っていただくことにいたしまして、協議の場をまた改めて設定させていただきたいと思います。

あわせて、技術的な課題について少し整理をさせていただいて、現行の厚生委員会案と、指摘に対し、こうすればいいのではないかという正・副委員長の考えを示させていただきたいと思っております。

そういったことを踏まえて、次回、再度協議をさせていただきたいと思います。それでよ

ろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

委員長

以上で、本日の協議事項は全て終了いたしました。

次回の開催日程については、正・副委員長で協議の上、改めて御案内したいと思います。これをもって、本日の自転車安全利用促進特別委員会を閉会いたします。

令和2年8月19日  
自転車安全利用促進特別委員会記録署名

委員長 鋪田博紀

署名委員 高田重信

署名委員 村上和久