

自転車安全利用促進特別委員会記録

1 日 時 令和2年9月28日（月曜日）

開 会 午後 1時29分

閉 会 午後 3時09分

2 場 所 第2委員会室

3 出席委員 11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

// 橋 本 雅 雄

// 横 野 昭

// 高 田 重 信

// 村 上 和 久

4 欠席委員 0人

5 職務のために出席した者

【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

6 会議の概要

委員長 ただいまから、自転車安全利用促進特別委員会を開会いたします。

〔報道機関のテレビカメラ撮影を許可〕

委員長 まず、委員会記録の署名委員に、松井 邦人委員、金谷委員を指名いたします。

 本日の協議事項は、富山市自転車安全・安心利用促進条例（案）についてであります。

 前回の本委員会において、条例案の骨格部分となる第1条（目的）と第3条（基本理念）について、正・副委員長の考えをまとめた資料を配付し、私のほうから説明をさせていただきました。

 委員会終了後、内容について各会派にて御検討いただき、その結果について取りまとめたものを委員の皆様には事前に配付したところであります。

 これに加え、勉強会での御意見などを踏まえ、正・副委員長において、第1条、第3条を一部修正し、それを基に条文全体を修正いたしました。新旧対照表と修正後の条文並びに変更理由につきましても委員の皆様には事前に配付してあります。

まず、私のほうから、条例の全体の枠組みなどを含め説明をさせていただきたいと思います。

新旧対照表と主な変更理由、補足の資料を使いながら説明をさせていただきます。

まず、条例の題名であります。新旧対照表にもありますとおり、富山市自転車安全利用促進条例（案）としております。変更理由については、「安心な利用」とは、自転車利用者が万が一事故を起こしても保険に加入しているから安心という利用者目線の印象を受けること、そしてまた自転車利用者に、保険に加入しているから事故を起こしても大丈夫と誤解をさせる懸念もあると。

保険の加入義務化は加害者及び被害者両方の保護に寄与するものですが、どちらかということ被害者保護のほうに主眼があると思われまますので、題名のほうから「安心な利用」を外して、富山市自転車安全利用促進条例（案）というふうに修正したものです。

あわせて、第1条の目的に被害者の保護を明示してはどうかということで、変更をさせていただきました。

次に、章立ての中で、目次の第2章のところでありまます。これまでは自転車の安全・安心な利用促進に関する基本的施策というふう

になっておりましたけれども、これについてはもう少し具体的に「交通安全教育及び乗車用ヘルメットの着用促進等」というふうに変更させていただきました。

全体の条例の構成としては、この第2章で交通安全教育と乗車用ヘルメットの着用促進、それから第3章で自転車損害賠償責任保険等への加入ということの二本立てということになっておりますので、どちらも具体的な書きぶりとして修正をかけたところであります。

次に、各条文のほうに移ってまいります。

まず、第1条になりますけれども、目的のところ、自転車の安全利用促進によって期待される効果というものを書くべきではないかということについて、さきの勉強会において指摘がありました。

自転車事故の防止、自転車事故による利用者の被害の軽減、自転車事故の被害者の救済などを目的として整理し直したものが新しい第1条になっております。

新旧対照表で、下線部のところが変更したところというふうに見ていただければと思います。

それから第2条ですが、ここについては大きく3点ありまして、旧の厚生委員会案では自転車利用者という定義がありましたが、これ

については、あえて定義する必要がないのではないかということで削除させていただきました。

また、第2条で、新しいほうの第10項になりますが、自転車の貸付業者です。ここについては、観光協会や旅館などが無償で貸し付ける場合も対象であることを明記するために、「有償又は無償で、反復継続して貸し付ける事業を行う者をいう」というふうに表記を変えております。

それから、第11項ですが、厚生委員会案の第14条の中に含まれていました自転車損害賠償責任保険等の定義について、これも勉強会で指摘があったとおり、今回の条例の柱ということになってきますので、第2条で定義をしたほうがいいのではないかということで、こちらのほうに持ってまいりました。

続いて、第3条、基本理念であります。

こちらについては、資料で解説してありますとおり、自転車の利用は、環境負荷の低減や健康増進に資する一方、場合によっては重大な事故を引き起こすおそれがあります。そこで、関係者の連携が必要であること、それから歩行者や自転車、自動車運転者相互の譲り合いの精神ということを基本理念に追加させていただいております。

もともと厚生委員会での議論のスタート時には、理念ではなくて目的のほうに環境負荷等々を書いてございましたけれども、本市が目指す姿というものを考えたときに、こうした環境負荷の低減ですとか、歩くことを中心に、健康についてのまちづくりなども進められているところでもありますから、自転車利用が進むことで得られる社会像といいますか、そういうまちづくりの姿を理念に書き込んだ上で、先ほども言いましたけれども、関係者でのお互いの譲り合いの精神というものを追記させていただいたところでもあります。

次に、主な変更理由の2ページ目のほうに移りますけれども、市の役割ですが、旧の第1項の「連携して施策の実施に努める」と旧の第2項の「連携して啓発活動に努める」は内容が重複しています。

旧の第2項は施策の1つを例示しただけでありますので、新の第1項を弱い義務とし、新の第2項は、施策の策定、実施に当たっての連携について学校を加え、国を削除ということで規定し直しました。

新旧対照表を見ていただくと分かると思うのですが、旧のほうでは「市民等、事業者、関係団体、国及び県との相互の連携及び協力のもと」というところがあります。これを削除

しました。

あわせて、先ほどタイトルから「安心」を省きましたので、ここも「安心」を抜いてあります。

それから、努力義務規定だったものを弱い義務規定にするということで、「これを実施するものとする」というふうに改めております。それから、第2項ですけれども、繰り返しになりますが、旧にありました「県、保護者」は抜きまして、「前項の施策の策定にあたっては、市民等、学校、事業者及び関係団体の意見を反映させるよう努めるものとする」ということで、一体となってというより、もう少し具体的な表現にしてあるところであります。それから、新しい第5条、市民等の役割についてでありますけれども、旧の第5条の自転車利用者の役割と、同じく旧の第6条の市民等の役割の内容が重複していることから、旧の第5条にあった自転車利用者の役割は削除するということにいたしました。

代わりに、市民等の役割について、自転車利用者の役割が削除されましたので、その分を少し書き加える形でまとめてあります。

新しい第5条は「市民等は、基本理念についての理解を深め、自転車の利用にあたっては」というのが入っていますね。これが、市民で

自転車を利用する場合を想定した文言になっております。「自転車関係法令を遵守するとともに、自転車の利用に関する知識の習得、その他家庭及び地域における自転車の安全な利用に関する取組みを行うよう努めるものとする」というふうに改めております。

それから、新の第2項においては、努力義務規定について、これは勉強会のおきも指摘がありました。表記に揺れと申しますか、差異があったのを統一して、施策の実施に当たっての協力を弱い努力義務規定というふうに改めてあります。

続いて、事業者の役割も少し変わっていますけれども、ここはちょっと表記が変わっていますが、旧の第7条では事業者の役割の2行目に、「当該事業活動のために」と表現してありますが、新のほうでは2行目に、「又はその事業活動において」というふうな形で書き改めてあります。

それからあわせて、4行目にあります「・安心な」というところも削除させていただいております。

それから、第7条第1項の最後のところですが、「安心な」に続いて「情報の提供をしよう努めなければならない」ということになっていますが、情報の提供ではなくて、「自

自転車の安全な利用に関する取組みを行うよう努めるものとする」というふうに少し変えてあります。

それから第2項ですけれども、「事業者は」の後の「努めなければならない」という表現を「努めるものとする」に変更させていただいております。

次に、主な変更理由のほうに戻りますが、旧の第8条、関係団体の役割につきましては削除いたしました。これは第2条で、関係団体を交通安全に関する活動を行う団体等と定義しておりますので、あえて責務を規定することはないのではないかということで削除いたしました。

ここまでが第1章についての変更点であります。

続いて、第2章に入ります。

先ほど説明したとおり、第2章のタイトルは「交通安全教育及び乗車用ヘルメットの着用の促進等」というふうにさせていただいております。

まず、新しいほうの第7条は一旧でいいますと第9条に該当しますが一少し書きぶりがシンプルになっています。「市は、自転車の安全な利用に関する教育を推進するものとする」と市の責務を定めた上で、「保護者は、基本

理念についての」からですけれども、一番最後、これは義務規定にするのか努力義務にするのかということについて厚生委員会で両論がありました。勉強会で指摘があったとおり、家庭教育まで踏み込んで義務化するのなかなか難しいのではないかとということで、努力義務規定にさせていただきます。

それから、第3項のほうも表現は統一した上で、旧のほうにありました「この場合において」というところについては削除しております。ここに書いてありますけれども、保護者や関係団体の協力についてはあえて規定せず、学校の長の判断とするということで、削除いたしました。

次に、旧の第10条にありました自転車小売業者等の情報提供ということですが、これは2つの条文に分けました。小売業者と購入者、それから貸付業者と借受けする者という関係で、1対1の対応に見直したのになっております。これも「情報提供」という文言ではなくて「啓発」という表現にすることによって、交通安全教育の一翼を担ってもらうことを強調するような表現になっております。

それから、変更理由の3ページ目、旧の第11条にありました安全に資する器具等の利用について、ここにも書いてありますが、反射

器材については道路交通法第63条の9で、夜間の走行には反射器材または尾灯が必要とされていると。道路交通法に基づいて策定されている交通の方法に関する教則でも、「尾灯、反射器材のない自転車には夜間乗ってはいけません。なお、反射器材は努めてTSマークとJISマークのついたものを使いましょう」というふうにあります。

JISでは、反射器材の取付け位置として、前後、横、ペダル、そして色が決められております。反射器材については法律等で規定されているので、市としてはこのことの周知に努めるということではよいのではないかということが1つあります。

それからもう1つは、これも勉強会で指摘がありましたけれども、結果として一般市民に対してヘルメットの着用の努力義務を見合わせたのですが、この条文があることによってそれが復活したような形になっておりますので、この第11条は削除する形にいたしました。

次に、乗車用ヘルメットの着用の促進等のところでありますけれども、県の道路交通法施行細則では、4歳未満児を背負い、ひも等で緊縛して同乗させることも可能としているということと、「6歳未満の者」が「小学校就

学の始期に達するまでの者」に改正されたことから、新しい第10条でお示ししているとおり、第1項では「小学校就学の始期に達するまでの者を自転車に同乗させるとき」として、「幼児用座席」という具体的な表現は取りました。

第2項は弱い努力義務規定として、「着用させるなど必要な対策を行うよう努めるものとする」という表記に統一してあります。

それから、第3項については、昨年度の厚生委員会でいろいろと議論があったところなのですけれども、表記の仕方を変えまして、「自転車の利用にあたり配慮が必要な高齢者の親族又は同居者は、当該高齢者が自転車を安全に利用できるよう、乗車用ヘルメットの着用等の必要な助言を行うよう努めるものとする」という表現にしてあります。

主な変更理由の資料に解説しておりますが、高齢者を一律に年齢で定義せずに、親族等から見て配慮が必要な高齢者という分かりやすい表記としました。

それから、新の第4項ですけれども、「市は、乗車用ヘルメットの着用等の普及を図るため、着用等による交通事故の被害の軽減に関する情報の提供その他必要な措置を講ずるものとする」というふうに書いてあります。その他

必要な措置というのは、交通安全講習会などの開催などを想定しているものであります。旧の第4項、小売業者が自転車を販売するときの乗車用ヘルメットに関する情報提供ですが、これは第8条に含まれているものとして削除したものであります。

それから、旧の第13条にありました自転車の点検整備についてであります。道路交通法に基づいて策定されている、交通の方法に関する教則に自転車の点検について記載があります。したがって、市としては、このことの周知に努めるということではないかということで、ここについては削除したものであります。

次に、第3章のほうにまいります。変更理由の4ページ目になりますが、ここに書いてあるように、全体としては、義務規定はそのままの表現にしてあります。努力義務規定については弱い努力義務規定へと変更することで、県の条例との整合性を図ったということで、少し表現を修正しているところであります。それから、新旧対照表の7ページですが、第13条第2項については、国の標準条例では学校の設置者ですが、これは昨年度の厚生委員会で議論したとおり、第7条第3項に合わせて「学校の長」のままいたしました。

その他表記については、努力義務規定については「努めるものとする」という形で統一的な表現をさせていただいたところであります。修正点については以上のとおりであります。今ほど説明いたしましたように、内容が多岐にわたるものですから、本日は条例名と目的などの全体の構成、そして第1章の内容について、順次、意見交換を行ってまいりたいと考えております。

まず最初に全体構成について御意見をお伺いします。その次に、第1章の内容について御意見を伺うという形にしたいと思っております。

それでは、まず全体の構成について、何か御意見のある方はいらっしゃいますか。

村上委員

大変御苦勞がうかがえますが、修正というか全部改正—修正がほぼ全部にわたっていないですか。

この委員会の一番最初に私が申し上げたとおり—先ほども本会議で言いましたが—厚生委員会案は駄目だと、柱をまたつくり直さないと駄目ですよと言ったことが、こういう形で表れているのだというふうに思います。

今、説明を受けて、これを読み解いて、次の会議でしっかりとお話をしなければいけないなというふうに思っております。その前に、

疑問点なり協議すべきことを話し合うのはよろしいかと思っておりますが、全体としてと言われても、今説明を受けてすぐにとというのは非常に難しいと……。

私が何回も言うように、柱ですね。

次の議題に係るかどうかちょっと分からないのですが、全体として「安心」という言葉を抜いたと。保険に入っているから安心だということにつながりかねないということで外してあるわけですが、自転車を運転している人ではなくて、市民や県民が安心して暮らせるような自転車社会という意味で、「安心」という言葉がほかの条例でも通常入っているわけですね。

ですから、今のこの条例内において、保険について「安心」という意味だから取ったほうがいいということではなくて、市民の安全ということを経に加えるのであれば、安易に「安心」を取ってはいけないというふうに思います。

この条例の目指すところは何なのか。自転車に乗っている人だけが安全で安心ならばいいのかと。そうではないと、歩行者の安全も図らないといけないのだということであれば、安心というものを、全体としてももう少し考えたほうがいいのではないかなというふうに

思います。

委員長 ほかにごなたか御意見はありますでしょうか。

〔発言する者なし〕

委員長 提案者として少し付け加えさせていただくとすれば、第2章のタイトルを変えたことから少し御理解いただけるのかなと思うのですが、今まさに村上委員がおっしゃったように、自転車に乗車している方がヘルメットを着用することによって、けがや被害の低減ですとか、あるいは賠償責任保険等に参加していただくことで、被害者の救済ということの主眼に置いていることから、例えば走行空間ですとか、そういった様々なところに踏み込んだ条例とするのであれば「安心」という言葉を使ってもいいのかなというふうに思ったのですが、ある程度限定的で具体的な条例にしてあるものですから、あえて「安心」を抜いたということも1つございます。

村上委員 市民等の役割というものも書いてあるわけですね。そうすると、市民にはやっぱり安心というものを担保してほしいなど。市民に役割を課しておいて、市民の安心はこの条例では

置いておいて、自転車だけの安全なのだと言われると、市民は何のためにこの条例の基本理念を理解しないといけないのかと。役割や努力義務だけ課せられて、市民はメリットがないではないですか。基本理念にのっとったり、基本理念を理解して、市民も安心して歩けるような通行空間、あるいは歩行者とバッティングしないようにするのが正しいのだと思うのですが、その辺はどのように考えられますか。

委員長 新しい第3条に規定したとおり、それぞれがそういった理念を共有して安全な、そしてそれが最終的には気持ちとしての安心につながるということは必要なのだろうなというふうには思っています。

村上委員 私と委員長の2人で話しているようですが…
…。

委員長 現時点で正・副委員長の案としてお示ししたことに対する、御質問への答えというふうに御理解ください。

村上委員 先ほど被害者の救済ということも目的にありました。

ところが、第1条の目的を見ると「被害者の保護」と書いてあります。被害者の保護というのは、ほかの条例でもあるのですけれども、被害者の保護という言葉で救済というものを表現できているのか。被害者の保護というのは、どうも救済とは違うような気がするのですが、どうして保護となっているのですか。

委員長 この件について御意見はありますか。

松井 邦人委員 今、議論が細かい話まで入ったり一先ほどの委員長の発言では、全体像の話をしてから細かい話をすることだったと思うのですが、今ちぐはぐな発言をされているので、整理した上で議論を進めていただけないでしょうか。

村上委員 柱が決まっていないからこうなるのではないですか。何を目的としているのかということで、この保護についてお話を聞いたわけですが、目的について考えてきてくださいという話が前回あって、その話は今ないわけですよ。全部改正のような案を見せられて、全体の感想を聞かせてくれと、意見を言ってくれと言われても、ちょっとびっくりしてしまうのです。

したがって、一つ一つの文言を取りながら全体像をつかもうとしているわけですよ。その点を考慮いただいて進行してください。

委員長

全体的なところについては、私が今お示したとおりという中で、構成などについては御意見は承ったということで、もう少し深掘りしながら進めていきたいと思います。

それでは、第1章の内容について御意見を伺いながら、その辺を明らかにしていきたいと思います。

どなたからでも発言をお願いします。

松井 邦人委員

第1条の目的のところ、被害者の保護という形で記載されているのですが、以前議論をしていたときに、国土交通省からの標準条例としての技術的助言の中では、被害者救済の観点からという形で記載してあったと思うのです。そういった部分から考えると、統一したほうがいいのかなというふうに思います。

委員長

ほかにございませんか。

〔発言する者なし〕

委員長

先ほど村上委員から御指摘もありましたけれども、国の示す標準条例の趣旨に、その目的として保護と具体的に記載がされているところでもあります。

柱がないというふうにおっしゃいましたけれども、最終的には被害者、つまり被害に遭われた方々の経済的な救済ということになりますので、保護というぼやっとした言い方—ここは実際手をつけてなかったのですけれども、救済というふうに具体的にしたほうが、条例の目的がより分かりやすくなるのかなというふうに思って、今の意見を伺いました。

それと、委員長ばかり発言して申し訳ないのですけれども、大きく変わったところとしては、市の役割として、弱いものですが義務規定に変わっています。これは大きな変更点かというふうに思っております。そこについて、もし御意見があればと思っておりますが。

橋本委員

要するに、弱い義務規定にするとか、そういう表現のことを言われたのですか。

委員長

新しい条例案の第4条、新旧対照表でいうと3ページになりますけれども、旧のものではいわゆる努力義務規定になっていたわけです。市の役割として規定している第4条について

は、旧のほうでは努力義務規定になっていました。「これを実施するものとする」ということで、弱いものでありますが義務規定に変更させていただいております。

橋本委員

それが一番分かりにくいなと私はずっと思っていて一条例とはこのようなものだと言われるのであれば、私の読解力が悪いのかなと思いますが一どれが弱くてどれが強いのかと。次のところでも「努めなければならない」を「努めるものとする」とすると。これが弱くなった表現ということであれば、10人のうち8人が守ることで「努めなければならない」、5人が守れば「努めるものとする」になるのですか。そういった強弱をつける意味が私には分からないのですけれども。

委員長

弱いというよりも、根本的には努力義務規定から義務規定に変わったというところがまず大きいですね。そこについてまず御理解いただければと。

橋本委員

結局のところこういった条例をつくりたいかということにもなってくるのではないかと思うのです。つくった以上、守ってほしいという形にするのか、守ったほうがいいよという

ような感じに、ぼんやりさせてしまうのか。その辺が柱の1つになるのかなと思ったりするのですけれども。

委員長

それは表記の統一として一勉強会で使った、条例の制定に当たっての留意点という資料はお手元にお持ちですか。そちらのほうに、義務の度合いの大きいものから順に、4段階が……

（「何ページですか」と発言する者あり）

委員長

9ページです。

1番の義務というのは裁量の余地がない場合、「しなければならない」という表現、つまり表記といいますか……。

その次が弱い義務ですね。今の第4条がそうなのですが、原則や方針を示す場合、解釈として合理的な理由があればしなくてもいいという意味における「するものとする」と。第4条の「実施するものとする」という表現です。

それから、橋本委員はこの部分だけではなくて全体のことをおっしゃっていらっしゃると思うのですが、次の3段階目が努力を強く求める場合、努力義務として「努めな

ければならない」という表現です。

それから最後に、弱い努力義務ということで、そのように努力していくことを原則や方針とする場合の「努めるものとする」ということになるわけであります。

まず、市の義務規定については、これまで努力義務だったものを、市民に対して義務あるいは努力義務を課す以上、その施策を進めるという立場から、弱いものであっても義務規定にしなければいけないのではないかということで、そこで差をつけてあるということが1つあります。

高田 重信委員 ここにも書いてあるように、県のような形が適正であると、この間の勉強会でそのような指摘を受けたということを含めて検討されたことだと思うのです。

ただ、他県の条例を見ると「努めなければならない」という言葉は結構使っているのですが、富山市の場合は、やはり県と合わせた形で「努めるものとする」という表現で、前回指摘されたことも含めると、それでいいのではないかなと。

村上委員 私はむしろ強くなったのではないかと思ったのですが。「実施するものとする」ですよ。

委員長 市が強くなっています。

村上委員 そうでしょう、強くなっています。なのに、責務ではなくて役割なのです。

委員長 はい。

村上委員 自転車関係法令はいろいろあるのですが、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律に、国及び地方公共団体の責務と書いてあって、この第3条を読むと、「国及び地方公共団体は、第一条の目的を達成するため、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する全般的な施策が有効かつ適切に実施されるよう必要な配慮をしなければならない」と。弱いですよ。弱いのに地方公共団体の責務と書いてあって、富山市は何で役割にこだわるのでしょうか。何で市の責務としないのか、私はずっと不思議でならないのですが。

委員長 提案者としてお答えいたします。これは皆さんで議論していただきたいことです。ちょっと回りくどい話になりましたが、市の義務規定として、1段階上がっています。その中で、ほかの市民の役割等々も変わってき

ています。

実は、市の条例のほとんどが役割となっていて、責務という表現については厚生委員会でもかなり議論されてきたところなので、もう一度改めて皆さんの御意見を聞きたいと思っています。

あと、例えば大阪府などでは、府や自転車利用者については責務になっていますが、それ以外のところは役割というふうに使い分けをしたりしている条例もございます。

とはいえ、ここで考えてくださいと言ってもすぐ結論が出る話ではないので、市のほかの条例ですとか関係する法律の使い分けということについて、事務局のほうで研究・調査していただくことはできますか。それについてはどうですか。

事務局長

法務担当者に直接聞いたわけではないのですが、役割といいますと、どちらかというところまちづくり条例のように、こういうまちをつかっていきたいと思います、それぞれの関係者がこういう役割を果たしていこうというときに役割という見出しをつけることがあると。

今、このような、どちらかというところ規制をかけるような条例であると、努力義務と言いながらも義務を課すわけです。それを遂行して

いく責務があるというふうに考えれば、どちらかというとな責務のほうがふさわしいのではないかという意見はありました。

ただ、委員長がおっしゃったとおり、大阪府などは使い分けをしておられるので、その辺りをもう一度確認して、また次回に御報告したいと思います。

村上委員　私は、大分前から責務ではないかと言っていました。特に、自転車利用者は賠償責任保険等に入る義務があるということ、それから何遍も申し上げているとおり、どの法律でも責務が記載されているので、責務だと思ってきたのですが、厚生委員会ではかたくなに責務という表現を避けてこられたので、なぜ避けてきたのか、教えてもらえますか。なぜ役割にこだわってきたのか。それを聞かないと、簡単に変わるわけにいかないと思いますので……。

委員長　私の印象としては、かたくなにということではなかったと思うのですが。

村上委員　では、かたくなにということは抜いてもいいから、なぜ責務ではなくて役割とされてきたのかということ、前に議論していた厚生委

員会の委員長さんにでも聞いてください。

（「委員会記録にある」と発言する者あり）

村上委員 何か理由があったからでしょう。特に理由はないということでしょうか。

委員長 私の印象だけですが、議論に参加していたときの印象としては……

高田 重信委員 そのときに自分が見た中で、金沢市は市の役割とか市民の役割という言葉が多分使っていました。
厚生委員会でも、責務などをどうしますかというやり取りがあったような気はすごくしています—委員会記録を読まないと分からないのですが。それで役割という形に落ち着いたのかなと思います、はっきりとは……。
ただ、金沢市の条例を参考にしながらやったこともあるので、多分そのことがあったのではないかなと。

村上委員 それでは、その前に、金沢市の条例ではなぜ責務ではなくて役割なのかということ、金沢市に聞かなければ駄目ではないですか。

高田 重信委員 いや、そうではなくて、そういった中で議論としてあったということです。そのときに返って、そうしろああしろと言っても、今は終わってしまっていることだから……。

そうではなくて、そういったことを参考にしながら、役割という言葉と責務という言葉の使い分けが必要なのかどうかという議論は—そのときの委員会記録を読まないと分からないのですが—本当にしなかったのか。今私が言ったように、金沢市がそうだから単純にそうしたのかということは遡らないと分からないのですが、ただそういった事例があったということです。

村上委員 それは分かっています。

高田 重信委員 ですから、局長が言われた責務という言葉と役割のどちらが整合性があるのか、次回までに検討すると。

村上委員 「努めなければならない」から「実施するものとする」と強くなったのですが、この程度のことを強く言っても大丈夫なのですか。つまり、ほかの関係法令で私が先ほど言ったものはこれより弱かったけれども、この程度の地方公共団体の責務の規定というのは、どこ

かにあるからこうなったのですか。

委員長 はい。

村上委員 それは何の法律ですか。

委員長 市のほうを弱い努力義務としたことは、問題はないかということですか。

村上委員 私が先ほど例に挙げた法令では一それが何だったか一講じるよう配慮するという程度のものでした。

ところが、それよりも強くなっているので私は心配しているのです。ほかの条文、県はそうだと言うけれども、県がそうだからいいのだということではなくて、変わった以上は、富山市はどうしてこのように強くしたのか。今までかたくなに責務ということ拒んできたはずなのに、急に強くなったのはなぜなのかと思ったわけです。

委員長 提案者として答えるとする、これも勉強会の資料の9ページ、一番下のほうに解説として書いてあります。議会事務局のほうで国の法律あるいは県の条例、本市の条例を含めて、いわゆるリーガルチェックを行い、その解釈

を取りまとめたものであります。

そこに書いてあるとおりですけれども、国や県は、法令上、市を包含し、それらの指導監督を受けることが多いと。国、県は市民等と同列に置いているが、市と各主体との関係をそれぞれに整理した上で規定したほうがよいのではないかということで、例えば第1項に国との連携及び協力の下、中略、施策を策定し実施とあるが、この条例に基づき、国と連携・協力して策定し実施する新たな施策とはと、具体的に何があるのかよく分からない。以下の条文においても各主体の関連の具体例を思い描いた上で規定の仕方を検討したほうがよいのではないかという指摘があり、また、市条例における市の責務規定であるのに、努めなければならないとすることには違和感があるのではないかという御指摘を受けて、義務あるいは努力義務を課す立場からも、ここは弱いのですが義務規定にしたほうがよいのではないかと判断したと。

村上委員

先ほど言った、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策云々の法律でも、必要な配慮をしなければならないとあります。配慮です。

同じ法律で、交通安全活動の推進というところ

ろでも、自転車の利用者に対する交通安全思想の普及に努めるものとする。

それから、自転車道の整備等に関する法律においても、国及び地方公共団体の責務と言っているのだけれども、自転車道整備事業が有効かつ適切に実施されるよう必要な配慮をしなければならないと。配慮をしなければならないということになっているので、恐らく市長が市に課す責務というのは、これを超えるなど。つまり、これを超えて規定すると、市が損害賠償を請求される可能性があるので、それは適当ではないというようなことを言われたのだらうなというふうに私は思っているのですが、「自転車の安全な利用の促進を図るために必要な施策を策定し、これを実施するものとする」ということは、この辺に触れないのかということに心配しているわけです。それで、私が今言ったように、地方公共団体の責務と定めてある法律を超えているけれども大丈夫ですかと聞いています。

委員長

これは議会事務局としては、見解はどうですか。

事務局長

私の記憶では、昨年度の厚生委員会の際に、最初の案では道路環境整備も努力義務という

ようなことを盛り込んであったと記憶しております。そこについては、努力義務だと言いながらも、もしも事故が起きたときに、条例で努力義務規定が書いてあるので、道路環境整備について努力が足りなかったのではないかという判決を受けるおそれもあるということで、環境整備のことについては除いたというふうに記憶しております。

その議論のときに、いつかの段階で削除していったということだと思っております。

それで、この条例の中からは環境整備についての義務規定というようなことは一応除いてはありますけれども、かといって、利用の促進を図るための必要な施策というものについては、この条文の中では、保険の義務化とかヘルメットの着用義務、あるいは軽減できるような措置を何か取ってくださいと。あとは、交通安全教育をしていきたいと思いますこと、大きく言えばその3つが3本柱だと思いますので、それについては、ある程度皆さんにお願いしていく以上、市として定めるのであれば「実施するものとする」という表現でもいいのかなというふうに思います。

委員長

こちらとしてはそういう思いだったのですけれども、この弱い義務規定が条例の整合性と

して間違いないのか、念のために一度確認はしておいてください。

村上委員

こんな話を今していいのかわからないのだけれども、第4条に「市は、基本理念にのっとり」とあって、基本理念に戻ると一市が関係するのは第3条第3項で、安全な利用の促進は、市、市民等、事業者などが相互に連携して行わなければならないということで、市のことが書いてあります。

これにのっとって、安全な利用の促進を図るために必要な施策を策定し実施するものとする、こう読めばいいのですか。安全な利用の促進は道路環境、通行環境は関係ないということになりますか。

事務局長

まず、昨年から検討してこられた条例の中身として、柱としては交通安全の教育の推進と、もう1つはヘルメットの着用、あともう1つは保険の義務化であると。今のところこの3つが柱なのかなというふうに私は思っておりまして、それを関係団体とか市民、学校、事業者と一緒に連携して行っていくことが、この条例の中で言う連携して行っていくものであると理解しているのですけれども、そのこと以外に、通行帯の走行をもっと促進させて

いくといった話になると、また違ってくると
思います。

あくまでも今までの議論の中では、それが3
本柱なのだというふうに事務局としては理解
しておりますので、それに基づいた案で、委
員長と協議したということであります。

村上委員

今いみじくも3本柱とおっしゃったけれども、
前から言っているのですが、その3本柱だけ
で自転車利用者は安心して走れるのか。それ
は、この条例は関係ないのだと言ってしまう
のか、本当にそれでいいのか。柱はどのなの
ですかというのは、そこなのですよ。

次期自転車利用環境整備計画というのを今つ
くっていますね。その中から抜粋した一部だ
けを実現しようとする条例でいいのかという
ことを、我々は根本的に考えておかないと、
あれも抜けたこれも抜けたということになり
ますが、それでいいのかと、抜けてもいいの
だと。この中の一部だけでいいのかというこ
とであればそうしなければいけないし、どう
なのですかということです。

委員長

これは提案者としてお答えしたほうがよろし
いですか。

村上委員

極端に言えば、国の標準条例というのは保険の義務化に特化しているわけです。それでも価値があるとすればそれだけでもいいのに、今言ったように、プラスで教育とヘルメットだと。我々はどこまでのものをつくろうとしているのかということを示されていないから、柱をつくるべきと私は言っているのです。

委員長

では、提案者として答えます。
走行空間等の環境整備も非常に大事なことだと思います。委員長の立場として、今回目指しているのは、自転車安全で、なおかつ利便性のある、そういう自転車社会をつくる中の大きな施策あるいは条例とか法律を含めたものの1つのパートだと私は思っております。ですから、お示ししたとおり、環境整備に関することは一切抜いてありますし、当初盛り込まれていたような自転車整備に関することも抜いて、あえて国の標準条例に合わせたもの、プラスで特に子どもたちが将来大人になったときに自然にヘルメットをかぶっていき、そういった社会をつくりたいという基本的な第一歩のところをまずこの条例で規定したいなと。最低限そうしたいなという思いが、柱といえは柱ということになります。

村上委員 ということは、前回までは厚生委員会のものを基にして協議を行ってきたけれども、ちょっと方向転換したということですか。それが、先ほど冒頭に言われた、全体の流れを見て御意見を聞かせてくださいということなのですか。

委員長 村上委員にお答えいたしますけれども、基本的には、厚生委員会案も道路環境整備のところまでは踏み込んでいなかったというふうに理解しております。私も委員だったので。ただ、プラスして、例えば反射材をもっと普及させたほうがいいのではないかとか、自転車の点検整備のことも触れたほうがいいのではないかということは確かにありましたので、その2点について外したということに関しては修正はされていますが、基本的な柱は変わっていないという認識です。ほかの委員の方はどういう意見か分かりませんが、私自身は……。

松井 邦人委員 私も今委員長が言っていた感覚でいました。富山市には自転車利用環境整備計画というものがもともとありましたので、そういったもので補えない部分、ソフト面の部分が必要という考えで条例をつくるというスタンスで動

いていたと思っております。

だから、ハード面の話をされるのだったら、むしろ自転車利用環境整備計画の検討をされているところにもっと発信していけばいいだけの話であって、この条例ではそういうところではないところを主としてやっているのだろうというような認識で以前からいました。

村上委員

そうすると、この条例と、新しい—今あるものでもいいですが—自転車利用環境整備計画との関係とといいますか、自転車利用環境整備計画におけるこの条例の位置づけというのはどのようになるわけですか。

委員長

整備計画そのものは検討委員会で今議論されているところだと思っております。ただ、今手元に資料がありませんが、もともとの整備計画の中でも、我々が条例で規定しようとする安全分野について多少触れられていたというふうには思います。

ただ、新しい整備計画の中でどういう観点で検討されているのかというのは、この間説明があったところまでしか今は書かれていないことから、それ以上のことは私は分かりません。

村上委員

そこで、現行の自転車利用環境整備計画でも「はしる」「とめる」「いかす」「まもる」が全部ではないですか。この条例案が、「はしる」「とめる」「いかす」「まもる」のどれかに当てはまらないということがあるのですか。

おっしゃったように、新しいものがつくられようとしている中で、整合性を確かめながら、並行していかなくていいのかなというところが疑問で、この間の委員会でそのことを聞こうとしたら、私以外の人からも、それは厚生委員会の所管だから聞かないでというような話がありました。

この特別委員会で新しい環境整備計画について目をつぶっていくわけにいかないと思うのです。連携はちゃんとしていかなければいけないのではないのですか。

委員長

お答えしますと、まず旧の整備計画と新しい整備計画で、基本的に柱が変わることはないと思います。今言われた4つの柱の中の一部のパーツとして、この条例があるというふうに認識しております。

特に、この間の勉強会でもあったように、条例でないといけないことなのかどうなのかということ考えたときに、やはり保険の義務

規定については施策だけではできませんから、条例にするよりほかないと。それから、ヘルメット着用の努力義務規定についても同じことが言えるのではないかという認識はしております。

おっしゃるように、整備計画はやはり市の自転車に関する施策の柱になりますので、どういふふうな議論をされていくのか注視はする必要があります。

先日皆さんに申し上げたのは、意見を申し上げられても反映できませんよということで、皆さんにそのようにお願いしたわけでありませう。

この条例について、所管部局である市民生活部とも今後意見交換を当然していかなければいけませんので、その中で、この整備計画を含む自転車の安全利用促進について聞いていただくことは構わないと思うのです。

ただ、整備計画そのものについてこの特別委員会で扱うとなった場合に、所管替え等の手続が必要になってきますので、そういった観点から、整備計画そのものについての議論はお控えいただくようお願いしたということです。

整備計画を含む自転車の交通安全等、全体については、担当部局を呼んで協議することは

できるのではないかと考えています。

高田 重信委員 自転車利用実態調査など、いろいろ行っておられることも含めながらですが、市の施策を上位のものとしながら、今つくろうとしている条例はそれを補完するものだという意識でいます。

市民生活部長のお話も先般聞いたところ、この条例ができることによって、この整備計画等に市が取りかかることの意味合いも深まるのではないかという意見もあったように私は捉えているので、やっぱり連携は絶対必要であります。特別委員会としてつくるべき条例はしっかりつくっていくことで、市が目指そうとされている整備計画等の進捗にも役立つものだと思います。

また、各種団体などからいろいろな御意見もお聞きしたところ、こういった条例が必要ではないかという意見が多かったように私は思っております。

文言については、村上委員が言われるようにまだまだ不備があるのかもしれませんが、大筋においては厚生委員会で話し合った中の、先ほど局長が言われた3本柱という捉え方だと私は思っております。

委員長 ほかに御意見はありませんか。

村上委員 基本理念の話をしてもいいですか。

委員長 どうぞ。

村上委員 第3条、「自転車の安全な利用の促進は、自転車は高い利便性を有し、環境負荷の低減及び市民の健康の増進にも資する一方で」とあります。今読んだ基本理念はあちこちに書いてあるわけです。この言葉をどう使うかなのですよ。

環境負荷も少ない、高い利便性があると。だから安全に使えるようにしましょうという前段として使ってほしいわけです。つまり、ヘルメットをかぶりなさい、保険に入りなさい、何々を守りなさいなどということは、高い利便性があるのに対して使いにくいというか、規制をどんどんかけていく、義務を課していくことが出てくるわけです。

だから、そういう利便性があるから、あまり規制をかけて使いにくくしたら駄目ですよと、だけれども安全を保ちましょうというのが多くの自転車利用促進あるいは安全の理念であるわけです。

だから、これだと、せっかくの自転車のいい

ところが否定されるというか、条件として書いているだけで、もっと自転車を使いましょうというふうには読み取れないのだけれども、その辺はどういうふうに考えたのですか。

委員長

もともと自転車の安全利用促進というのは非常にバランスの取りにくいところで、安全性を求めれば利便性が損なわれるということがどうしても出てくる場面があると思うので、そういう意味で、私としてはぎりぎりの表現なのかなと。

特に今回の場合、事故の被害者の救済という部分だとか、それから子どもたちのヘルメット着用についても特に記載してありますので、やはり事故が生じるというリスクは書き留めておかないといけないのではないかというふうには思ったのです。そこは、本当はすごく悩みが多いところなのです。

村上委員

分けたほうがいいのでしょうか。事故防止や被害者救済はあるのだけれども、一方で、そちらに走り込んでいかないように一それこそほかの自治体の条例ではそこに気をつけていて、安全についてはしっかりやっけていかないといけないのだけれども、自転車は利便性が高くて環境負荷が少ないよと、そこに注意してや

ってくださいねということが理念の中に入っているわけです。この案だとそれが含まれないので、これはちょっと考えたほうがいいかなと思います。

ほかの自治体の条例を読みましようか一読まなくてもいいですね。

委員長 大丈夫です。ありがとうございます。
ほかには御意見はございませんか。

橋本委員 細かいことでもいいですか。

委員長 どうぞ。

橋本委員 定義のところ、自転車貸付業者なのだけでも、無償だと表現してあって、これは旅館や観光協会が定義づけられるのかなと。いわゆる無償と書くことによって、観光協会や旅館などが対象であるということをお願いのことは思うのですが、旅館や観光協会は別に貸付業者ではないから、そこに自分が入っていると感じてくれるのかどうかと。

委員長 お答えします。
無償で反復継続しているという時点で、サービスであってもそれは事業ということなので、

御理解いただけるのではないかなと思います。

橋本委員　そうすると、自転車貸付業者等にしてもらったほうがいいのではないですか。別に貸付業者ではないなと私は思っているのです。ちょっと細かい表現ですが。

委員長　事業を有償、無償にかかわらず繰り返し行うことで、それはもう事業として通常みなされますので、法律の書きぶりとしてはこういう形になるのかなというふうには了解しています。

橋本委員から御質問いただいたことは、もう一度チェックはさせていただきます。

高田 重信委員　話があっちに行ったりこっちに行ったりするのですが、今日の目的の1つとしては、委員長が言われたように、この目的と基本理念というものについて話しましょうというスタートでした。

先ほどの目的の協議の中で、被害者の保護を図るという表現が結局どうなのかなということもありました。まずここを今日決めるなどして、どうしても持ち帰らないとならないという意見があれば持ち帰るという形でもいいのですが、目的がこれでよろしいのかな

のかということをも……。

委員長 それでは、何人かの委員から御指摘があった、第1条（目的）の被害者の保護という表現について、国の標準条例に合わせて救済というふうに具体的に表記、表現していいかどうか、お諮りしてもよろしいですか。それはまだ早いですか。

（「早い」と発言する者あり）

村上委員 指摘したとおり、ここがまずいと思うのですけれども、つまり目的が安全な利用を促進することだけでいいのか。私がさっき言ったように、市民にも役割を課しているので、市民が安全に暮らせるというか、そういう文言を入れないと、ちょっと……。自転車の安全利用だけというのは違うのではないですか。

高田 重信委員 村上委員の言うことがよく分からないのですが、市民に安全を課すと……。

村上委員 自転車安全条例の体系を私なりに言うと、大きく分けて2つあるのです。自転車の安全について、賠償責任保険の義務を課するというこ

とが目的のものと、自転車の安全運転をしっかりとっていただいて、歩行者も含めた安全な交通社会、自転車社会、これに資するようにしましょうという2つの目的を、いろいろな条例から私は読み取っているのです。

今の修正案でいくと、自転車のほうに特化しているのだけれども、市民に役割まで課すのであれば一富山市の場合は、自転車歩行者道が特に多いわけです。つまり、自転車通行可とされている歩道が多く、賠償責任保険で賠償の対象となるのは、恐らく歩道を歩いていてひかれる、あるいは歩道から歩道へ道路を渡るというときにひかれたりするということが想定されるので、市民の安全、あるいは安心というものを書く、安全・安心な社会の実現というものを目的に書くのがふさわしいのではないかとやっているわけです。

そういうことを少し考察する時間を下さいますかと言っているのです。

だって、この間まで安全・安心と書いていたのでしょうか。それを急になくすことを今決めるというのは、ちょっと早いかなという気がします。

高田 重信委員 安全・安心という言葉の意味が、これで読み取れないということと、「安心」という言葉

を省いたことの意義がよく酌み取れないということですよ。

村上委員

つまり、「安心」という言葉を取ったのは、自転車を運転する人が保険に入っていれば安心だと、事故を起こしても大丈夫だと、だからこの「安心」は取りましょうという御提案だったのですが、そうではなくて、もともと自転車の運転者を保障できるから安心ではなく、歩行者あるいは市民が安心だと、自転車利用者以外の方、まさに歩行者を保護する、被害者を救済する—救済するというのは今の修正案と違いますが—つまり、歩行者を保護する、安心して歩いてもらうということも含めての話だったのではないかなと。そういうことで厚生委員会が「安心」という言葉を入れられたのではなかったかなと思うのですが、違いますか—そのときは違ったのでしょうか。ですけれども、市民の安心というものを入れなければ—そこが、私が何回も言う柱なのです。どちらに向かうのですかと。私は、市民も安心して歩道を歩けるような環境づくりというか、自転車の運転者、利用者の心構えとしてほしいなというふうに思っているのです。

横野委員

自転車を動かす人のための条例であって、つまり道路交通法で言えば、自転車が歩行者を守るのは当たり前の話です。「安心」がそのあたりまで触れてしまうから、申し訳ないけれども、非常に難しい方向へ行くのではないかと。安全という言葉に限ったとするならば、自転車を動かすための方法論であって、それはごく当たり前のことだと思うのですね。安心して自転車が走れる道路を確保するという捉え方と、歩行者を守り、安心して走れるという、そのあたりの意味合いの取り方によっては全然趣旨が変わってきてしまうので、あまりにもおかしくないかと……。

村上委員

今、道路の話をしているのです。自転車が安全運転をしてくれることによって、歩行者が安心できると。自転車運転者は安心できるような運転をしてくださいねという一道路環境ではないのです。

横野委員

今の話を聞いていたら、道路環境も含めた安心・安全というのは、自転車が走る道を確保した上でという物の言い方のような……。今、村上委員が言ったように、歩道の上で自転車走行も歩行者も認める状況の中で、それぞれ分離した道路があると。自転車が安全な

運転をしてもらえれば、歩行者に対して別に不利益は出ません。

村上委員 分けると言っているのではなくて、実際に現行法で自転車が走れる歩道、自転車歩行者道はありますね。自転車は、歩行者がいたら徐行するか止まって降りないといけないのですよ。しかし、それが行われていないので、実施してくださいねということが自転車の運転者に対して課せられているので、実施することによって歩行者は安心できるということぐらいは、この条例の趣旨として当然だというふうに思います。

道路の整備という安心については、私としてはこの目的に入れていません。

横野委員 今の村上委員の言い方からすると、安全な走行を守る、自転車を指導するという部分については、この条例で縛るべき問題なのですか。

村上委員 いや、自転車利用者の責務として当然だと思います。

横野委員 自転車を使う人の責務の中にそれは書いてあるわけでしょう。

委員長 参考までに、第5条の市民等の役割の中で「自転車の利用にあたっては」というふうに書いてあります。

横野委員 だから、そこに書いてあるから、それ以上のことを言う必要はないと思います。

委員長 ほかに御意見はございますか。

小西委員 安全・安心ということですが、安心という言葉は、利用者だとか歩行者だけという狭い意味ではなくて、保護者とか一般的な人たちで、例えば保険に入っているとかヘルメットをかぶっているという面で、広い意味での安心ということに捉えてもいいように、今協議されている中で私は感じました。

東委員 過日、勉強会の際に、責務規定の県自転車条例との比較ということについて述べられて、市民等や事業者は県自転車条例が適用されているので、県よりも後に制定する市条例の規定が県自転車条例よりも緩い規定とするのは適当ではないというようなことを指摘されています。

今回、条例案の修正について委員長から示されたわけですが、このことも何か考慮してつ

くられたのかどうかお伺いしたいです。

委員長

県条例との比較の中で、表記について統一できるところはなるべく統一するように努めたつもりであります。

事務局から何か補足はありますか。

事務局長

まずは、県の責務について、勉強会の資料の8ページを御覧いただきたいのですが、市の役割は、現行では第4条第1項の最後のほうに、「実施するよう努めなければならない」と。県の条例では「実施する責務を有する」ということで、市は「努める」から「実施するものとする」という書き方に変えています。あとは、例えば9ページ、事業者の役割というところも、第7条の終わりは、「安全・安心な利用に関する情報の提供をするよう努めなければならない」というふうにしていたのですが、県の条例で第6条第2項の終わりのほうに、「安全かつ適正な利用に関する取組を行うよう努めるものとする」ということで、こちら単なる情報提供だけではなくて取組に努めるという表現に変えております。

高田 重信委員

今これをふと見て、同じ資料の5ページに、まず条例の疑問点を列記すると書いてあって、

題名で自転車の安心な利用とは具体的にどのようなものを指すのかよく分からないと。富山市安全で安心なまちづくり推進条例の定義参照となっているので、この定義がどういうものなのか……。

委員長 その前に、東委員、今の説明で御理解いただけましたか。

東委員 そうしましたら、事務局からは5月29日の段階のものでの説明がありましたが、私もよく見ていなかったのですけれども、新たな条文も同じような一例えば「努めるものとする」などという表現はそのまま変わっていない、大幅に変わっていないということでもいいわけですね。「努めなければならない」が「努めるものとする」となると、大分変わってきているのですか。

高田 重信委員 資料9ページに書いてある「努めるものとする」というのが多くなったような気が……。

事務局長 今言われるとおりでして、まず厚生委員会の案では役割の部分は「努めなければならない」という表現になっていました。それを市については「するものとする」、市以外に関して

は「努めるものとする」という表現で統一してあります。

保険の義務化についてなのですけれども、義務化ですから、しなければならぬと。あと、県と市を合わせたということは、委員長からも説明がありましたが、例えば新旧対照表の7ページ、第12条第3項は「事業者は」から始まって、「努めなければならない」という部分を「努めるものとする」だとか、同条第5項の「自転車貸付業者」についても「情報を提供するように努めなければならない」というところを「努めるものとする」という書き方になっています。これは、県の条例でも情報提供するように努めるものとするという規定があったので、合わせた表現にしてあります。

東委員

ということは、努力義務から弱い努力義務に表現が変わったものが多くあるということだろうと思うのですけれども、先ほど言ったように、過日の勉強会資料に「県自転車条例よりも緩い規定とするのは適当でない」と書かれています。このことが間違っているのであればいいのですけれども、正しいのであれば、県よりも強い表現、規定にしておくことが必要なのかと思うのですが、いかがでしょうか。

（「県よりも強い言葉にしておいたほうがいいとは」と発言する者あり）

東委員 県の自転車の条例よりも緩い規定とするのは適当ではないと。

（「何ページに書いてありますか」と発言する者あり）

東委員 8ページの（7）、四角の表の上です。県よりも後に制定する市条例の規定が県の自転車条例よりも緩い規定とするのは適当ではないと。

委員長 今の件で御意見はございますか。

松井 邦人委員 さっき事務局長が説明されたのは、県の条例に合わせたというふうに言っているのであって、弱くしたとは言っていないと思います。それを勘違いされているのではないですか。

東委員 イコールでも緩いということでもないと。

松井 邦人委員 これは日本語の話だと思いますけれども、緩いというのは弱くなっているということだと思いますので、同じであれば弱くはなってい

ないと思います。

東委員 そういう解釈をなさるならそれでいいです。

村上委員 さっき高田 重信委員が、勉強会資料の5ページにある自転車の安心な利用とは云々の話をされて、私もこの表現はおかしいと思います。私は自転車に安心をつけろと言っているのではないのです。

例えばどういうことかということ、自転車の安全で適正な利用を促進し、安心して暮らすことができる地域社会の実現を目指し、この条例を制定するとか、そういう表現にしてほしいということです。

（「そういう文言を入れる」と発言する者あり）

村上委員 そうです。自転車による事故のない、安全で安心な市民生活を確保し、というような文言を入れてほしいということを行っているわけです。そうでないと、せっかく市民に役割まで課しているのに、市民はメリットがないのではないかというふうに思います。

松井 邦人委員 今思い出したので発言するのですが、以前こ

ここに「安心」を入れたのは、保険に加入していることによって自転車を利用するときに安心感があるから安心を入れようと一どの委員だったか忘れましたが—そういう発言があって安心という言葉を入れようということになった経緯だったと思い出したので、今皆さんにお伝えしておこうと思って発言しています。それと、例えば安心という言葉を目的に入れると、ではその目的に対してどういう施策をしないといけないのかということはこの条例の中にうたっていていかなければいけないことになるかと思えます。そういった意味ではここに安心という言葉が入っていないほうが、先ほど3本柱と言われていることにつながりやすいのかなというふうに思っております。

委員長 ほかにございますか。

〔発言する者なし〕

委員長 この「安心」ということについて少し整理すると、今、松井 邦人委員が言われたような形で「安心」という文言が入ってきたというふうに記憶はしていまして、そういう観点と先ほど説明した観点から、一旦ここから「安心」は除かせてほしいなと思えます。

一方で、この条例をつくることによって歩行者の方も安心できる、結果的にそういうふうな社会がつくられるということについては誰もが望むところだと思えます。

「安心」の使い方について、以前の議論でこうなったということと切り分けて、また考えていただければと思えます。

第1章までのところで、ほかに御意見はございますでしょうか。

（「持ち帰り」と発言する者あり）

委員長

修正後の条例案を金曜日に棚入れしたところでございますので、各会派へ持ち帰っていただいて、また議論を深めていきたいと思えます。

それでは、本日の協議事項についてはこれで終了とさせていただきたいと思えます。

ここで御相談申し上げます。

本日、第1章までの協議を行いました。近日中に第2章以降の協議も行いたいと思っております。

そこで、次回の本委員会を、10月5日（月曜日）または、10月6日（火曜日）のいずれかに開催したいというふうに思いますが、皆様の御都合をお聞かせいただきたいなど。

今、手帳はお持ちでないですか。

(発言する者あり)

委員長 そうしましたら、10月5日か6日のどちらかで、各委員の御都合を事務局のほうから確認させていただきますので、その上で開催日を連絡させていただきたいと思います。

高田 重信委員 ちょっと確認ですが、次回に第2章に入るの
は分かります。第1章の目的と基本理念を、
お互いつくって再度出すということを最初に
やらないと。そこら辺はどうですか。

委員長 私のイメージとしては、第2章以降の協議に
入る前に、結論というか、少し方向性を取り
まとめさせていただいて、第2章以降の議論
に入ると。もう1回委員会を開催させていただ
いて、第2章以降の意見を聞いて、また持
ち帰っていただかなければいけないことも恐
らく出てくると思いますので、それを踏まえ
て、10月中にもう1回委員会を開いて、大
体の方向性を決められたらというふうに思っ
ております。
そのような形でよろしいでしょうか。

（「5日か6日に第2章と第3章の協議」と発言する者あり）

委員長　そうですね。第1章の大体の方向づけとして、各会派が持ち帰っていただいたものをお答えいただいた上で、続いて第2章以降について議論をさせていただきたいと思います。

村上委員　これはどうするのですか。

委員長　これと言われると……。

村上委員　この間、第1条と第3条を考えてきてと言われて考えてきたものは、今日の委員長案で吹っ飛んだということですか。

委員長　冒頭に申しましたように、皆さんからお伺いした第1条、第3条を1つのたたき台にして、今日の案を示させていただいたということでございます。よろしいですか。

（「はい」と発言する者あり）

委員長　それでは、後ほど各委員のところに、事務局職員が伺って御都合を確認させていただいた上で、次回の日程を御案内させていただきた

いと思います。

それでは、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9月28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 松井邦人

署名委員 金谷幸則