

自転車安全利用促進特別委員会記録

1 日 時 令和2年11月13日（金曜日）

開 会 午後 1時08分
閉 会 午後 2時43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 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 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。

松井 桂将委員から、都合により遅れるとの連絡がありましたので、御報告いたします。

〔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、横野委員、高田 重信委員を指名いたします。

本日の協議事項は、富山市自転車安全利用促進条例（案）についてであります。

本委員会では、自転車の安全利用促進に関する条例制定に向けた調査・研究のため、これまで、委員間での意見交換をはじめ、関係団体等から参考人をお呼びして意見聴取を行うなど、条例案の検討を重ねてまいりました。

その協議の過程で条例案については様々な意見があり、また以前の案から見直した点もあることなどを踏まえ、本日は、所管部局となる市民生活部と改めて意見交換を行うものであります。

なお、事前に配付いたしました資料のうち、現在調整中の意見等について、1点修正がございます。

「条例案について自転車安全利用促進特別委員会で現在調整中の意見等」という資料の—A4判1枚なのですが—第2条（定義）における意見の中で、「教育指針」と記載がありますが、「保育指針」へ修正させていただきました。

この修正を反映させた物を机上に配付させていただきましたので、差し替えをお願いいたします。

机上に配付した物は、もう既に修正済みです。大変失礼いたしました。

それでは、条例案については事前に市民生活部にお渡ししてありますので、まず私のほうから条例全体についてお伺いしたいと思います。

本条例の制定について、実際に条例を運用していくこととなる市当局として課題があると考えているのか、また、課題があるとするればどのような課題であるのか、御意見を聞かせていただきたいと思います。

市民生活部長 それでは、少しお話をさせていただきます。まず、条例をどのように制定するのか、またそれをどのように運用するのかということにつきましては、様々な解釈ですとか考え方があるものと考えております。

御提示いただいております条例案につきましても、これまで様々に御議論をされたものというふうには考えておりますが、当局といたしまして、この条例案に定める事項のうち、制定された場合に、市当局や市民に大きな影響、あるいは過大な負担が生じるといったこと、また、その履行が極めて難しいといったようなことなど、課題となり、懸念する事項についてお話をさせていただきたいというふうに思っております。

内容といたしましては、大きく3点ございます。

まず、第4条に責務規定ということで定められております。これは、市への包括的義務履行を求めるということになっておりますが、それを行うための義務が際限なく拡大して、また市としましても、その義務の完遂は困難ではないかということが1点目でございます。2点目といたしましては、第12条での自転車の損害賠償責任保険の加入につきまして、その政策の目的、効果等からしますと、市民に対し過重な義務を課しているのではないかという点でございます。

3点目に、第11条での乗車用ヘルメットの着用対策であります。こちらについては、既に法令に定めのある事項に対して、条例で

上乘せとなる規定を設けるものとなるのではないかというようなことでございます。

以下、順を追って御説明を申し上げたいと思います。

まず、第4条第1項の市に対する自転車の安全施策の策定と実施に係る義務の規定でございます。

この規定につきましては、その前条である第3条のほうに記載しております基本理念にのっとりまして、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、これを実施するとされております。

この規定は、市に対し、個別具体の施策の実施を求めるといった形ではなく、責務規定として、包括的な機能を求める規定とされておりますことから、市当局にとりましては、ある意味で際限のない義務を求められることとなるなどの点から、大変に厳しい規定であるというふうに考えております。

このため、この義務規定が設けられた場合でございますが、義務を漏れなく、全てとまではいかなくとも合理的であると判断をいただけるまでの義務の履行を市としてなし得るのか、あるいはその責任を果たしていると言えるのかといったことについては様々な判断が行われ得るものでありますことから、事案に

よりましては、市が不作為を問われるケースが多く起こり得るものというふうに想定しております。

さらに、事故発生時などにおきましては、条例制定時、あるいは条例制定者の意図や思惑といったものには関わらず、裁判官が条例の文義上、いわゆる文言から法令の解釈を行うこととなりますことから、この規定があることで、市の不作為というものがより大きく問われかねない場合もあると考えておりまして、当局からいたしますと、大変に重い義務と責任を負わなければならない状態になるものというふうに考えているところであります。

したがいまして、こうした形での義務規定の制定は、結果として市当局に過剰な行政負担を求めることにつながるものとして、大変憂慮をしているというところがございます。

なお、この規定のほかに、本条例案には、市に義務を課す形のものとしたしまして、第8条の自転車の安全な利用に関する教育を推進するといった規定でありますとか、第11条第4項で、乗車用ヘルメットの着用等の普及を図るために、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ったような規定がありますが、これらについても同様の懸念があ

るものと考えているところでございます。

次に、大きな2点目、第12条第1項から第4項に定められています、自転車の利用者や保護者、事業者に対する、自転車の損害賠償責任保険の加入に係る義務の規定についてであります。

このことにつきましては、条例によって実現しようとしている公共の福祉の向上、安心・安全なまちづくりといった政策目的や内容に対し、市民が受任する義務や負担が過重・過大であり、私権の制限は著しく大きいといったことから、市としましては、適当ではないのではないかというふうな考えに至っております。

一般的に、条例制定に際しての基本的な留意事項といたしましては、行政目的達成のためその内容が適切であるかどうかといったことや、法的な安定性はあるかといったことが検討されなければならないと。特に基本的人権や公共の福祉の増進との関係、あるいは地域の社会生活の安定と経済活動への影響などに十分な留意が必要であるというふうにされているところであります。

これまでも随分御議論いただいたところかと思いますが、自転車の利用ということにつきましては、市民生活における関わりは非常に

深く、大きなものでございます。

それは、自転車が安価で簡便な道具ということで、利用者数が大変に多いということ、またあらゆる世代での利用が可能な道具ということで対象年齢も広いといったこと、それから遊びや仕事、あるいは趣味とか健康づくり、長距離のツーリングだったり近所の買物といったようなことなど、日常生活のあらゆる場面での多様性、簡便性があるということから、そうした関わりが非常に深いものとなっているということなのだろうと思います。

さらに、今日は自動車ですとかバイクといったより高度な交通移動手段があり、広く社会に浸透して市民に利用される時代にありましても、自転車はそれらとの使い分けをされながら、市民の日常生活に浸透しているといったところであります。また、今日的に環境負荷の軽減と持続可能社会の実現ということが課題となる中では、今後ともさらなる広がりを見せるであろうと考えております。

こうしたことから、自転車は将来的にも市民の手軽な交通手段であるばかりでなく、環境負荷や健康増進といった点からも必要で欠くことのできない、生活の各場面において様々な身近な関わりを持つ生活道具であるというふうに考えております。

自転車を取り巻くこのような状況を踏まえた上で考えますならば、保険加入の義務化は、事故時における加害者の賠償負担の軽減、あるいは被害者の救済の確保が図られるということは考えられるわけですが、一方では、社会全体の自転車利用の実態からして、そこまでの規制をかけることが適当であるのか、自転車の利用の萎縮につながらないか一市内全域、昼夜を問わず、自転車の利用者が多くいるということに対しまして、警察などでの取締りや、その施策の実現のための十分な措置—予算であったり人員であったりということですが—そうしたものが、対象者の多いことに対して確保ができるのか。

それから、条例上、罰則といった強制力がない中での加入が進むのか。

制度の確実な履行が見込めないようなこうした状況は、制度設計が問われるのではないかと。こういった課題があるというふうに考えており、実際に市当局がその事業を実施していくに当たっては、多くの支障も生じるのではないかと懸念をしているところでございます。

また、自転車事故の状況の観点から申し上げますと、現在、自転車事故総数については減少傾向にあり、交通事故全体における自転車事故が占める割合も、大きな変化はありません。

ん。さらに、自転車の事故に係る高額の損害賠償請求事案が近年散見されるといったようなことにはなっているわけですが、こうした高額賠償請求事案が多発・増加傾向にあるとするまでの状況になっているのかということについても、明確には言えない状況ではないかと捉えております。

自動車につきましては、自賠償保険の加入というものが義務づけられております。自動車事故の被害と比較いたしますと、自転車事故の発生におきましては一状況にもよるところですが一相対的には被害の重大化、賠償の高額化に至るケースは、比較すれば多くはないのではないかと想定されるところであります。そうした中にありまして、高額賠償事故が起こり得る可能性があるとは申せ、そもそも事故を起こした自転車の利用者が、それぞれのケースで果たすべきであった運転時の注意義務でありますとか責任といったものがどの程度果たされていたのか。その内容や程度に関わらず、市民全体でその責任を負うべきであるとして、全員に保険加入を義務づけなければならないとするまでの社会全体の理解や要請、ニーズといったものが十分に醸成されているのかということについても、現状では不透明ではないかと考えているところであります。

す。

条例が施行されるということに至れば、利用の実態が軽易なものでありますとか、たまに乗るだけのもの、自動車の補完的・二次的に、いざというときのために保有していたにすぎないものも含めて、全てが義務を負うということになるわけですが、これまで申し上げてまいりました現下の自転車利用実態でありますとか事故の状況といったものからすれば、市民が負うべき義務としては過重であるということになるのではないかと考えており、市当局といたしましては、保険加入を義務化する法規制を設けることにつきましては、現下の状況では、適切ではないのではないかとこのように考えるところであります。

3点目でございますが、第11条第2項での、保護者に対する、中学生以下の者へのヘルメットの着用対策の努力義務の規定についてでございます。

今回の条例案におきましては、第11条第2項では、保護者は、その監護する中学生以下の者が自転車を運転しようとするときは、乗車用ヘルメットを着用させるなど必要な対策を行わなければならないとの規定がございまして、保護者がヘルメットの着用などの対策を行い、対象者は中学生以下の者となっております。

ります。

このことにつきまして、道路交通法におきましては、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、当該児童または幼児に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の定めがあるところでございます。

この対象となる者は児童または幼児としておりまして、これは13歳未満の者を言うところであるところでございます。

一般的に法令というものを制定するまでの過程においては、事前に関係省庁でありますとか法制局といったようなところで様々な角度から入念な検討がなされているところでございますが、例えば法を制定する目的とその範囲、それから規制することによる効果の程度、社会生活への影響、規制により妨げられる私権の程度などといったものを慎重に比較考慮して総合的に検討され、現在の法体系、法秩序というものが整備されていると考えております。

今ほどの道路交通法の規定の趣旨につきましては、ヘルメットの着用によって事故発生時における被害の重度化を軽減するということですので、今回の条例案で規制しようとする事項は、既に法律が所管事項としているもの

であり、加えまして、今回の条例案と同じ趣旨、目的で同じ効果を目指そうとするものがありますことから、条例でさらなる規制を設けることは、いわゆる法律への上乗せというふうになるものと考えております。

この上乗せの是非につきましては、国の詳細な議論を把握しているわけではございませんけれども、法律での規定の制定における議論の中でも様々な検討がなされた上、現在の定めとなっているものと考えておりまして、それらを検討された際の事情—ヘルメットの着用をどんどん推進すれば事故軽減につながるにも関わらず、13歳未満までしか義務づけをしないと判断した際の事情ということにつきまして、富山市が国での議論の際とは異なる特別の事情を有しているということは想定し得ないのではないかと考えております。

こうしたことから、この規定により目指そうとする自転車利用の安全確保という政策目的におきまして、既に同じ趣旨、目的を果たすために様々な検討がなされて、制定がされている法律において、既に定められている事項に上乗せすることとなる規定を設けることは、現行法に基づく法秩序との整合の関係から、適切ではないのではないかと考えております。ここまで3点について御説明を申し上げます。

いりましたとおり、現行の交通安全に関する法体系が一定の議論や検討を得た上で制定されているものであることを前提としまして、これを超える形となる規制の強化は、法秩序といったバランス上、市民や市当局に対し、著しく過剰な責務を求めることとなり、またそれに対して必要十分となる履行が見込めないのではないかということなどから、これらの規定を設けることについては大きな支障があるものと考えておりまして、当局といたしましては、本件についての再考をお願いできればと考えているところであります。以上でございます。

委員長

ただいま市民生活部長より、本条例の制定について、市当局としての考えをお聞きしました。

今の部長のお話を整理いたしますと、3つの大きな課題があるということであったかと思えます。

1つには、自転車安全施策の策定及び実施に係る市に対する義務については、具体性のない包括的な施策の実施を市に義務づけられることが想定され、市に際限のない施策の実施を求めることになり、市の責務が拡大することになるということで、市としては、この義

務を履行することは困難ではないかという見解だったかと思います。

2つ目は、自転車利用者に対する、自転車損害賠償責任保険への加入に係る義務規定であります。これについては、条例を制定して果たそうとする施策目的、内容に対して、バランスとして、市民に課されます義務が非常に重たい、あるいは私権の制限が著しく大きいというような意見であったかと思います。

それから、3つ目が、保護者に対する、中学生以下の者へのヘルメットの着用対策の努力義務であります。これについては、既に同じ趣旨・目的を果たすため様々に検討がなされ制定された法律において、努力義務として定められている事項に上乗せすることになる規定を設けることになりましてけれども、国が想定した状態と富山市が、今検討する事象に対してそれほど大きな違いはないのではないか、上乗せに対する特段の理由がないのではないかということであったかというふうに思います。

これらの3点が、この条例案の中で市当局としての課題であると考えられるとの説明であるというふうに理解をしています。

今ほどの説明があった課題については、本条例の根幹となる部分であります。条例の制定

そのものに関わってくる問題かと思しますので、今日はこれらについて優先的に協議をしたいと思えます。

まずは、ただいまの市民生活部長からの説明を受けて、委員の皆さんより質問等がございましたら、順次お伺いしたいと思えます。

高田 重信委員

部長のお話というか、要点を聞かせていただいて、では今まで私たちは何をやっていたのかと。伺っていて、頭が真っ白になるような内容でありました。

条例をつくるに当たって、スタート時からいろいろな部局等とお話をさせていただいておりましたが、ここまでの厳しい指摘などはなかったものという思いであって—これは私の甘さだったのかもしれませんが—ただ、部長が言われたことを、市の今の状況として、これを踏まえるということであれば、今からまたその点を見直していくということになると、正直言って、今年度に条例を成立させるのは大変難しいのかなという思いがあります。

議会側と当局側で意見の相違があるまま条例案を提出するという事は、大変危惧されるというか、市民の皆さんにとっては、ひょっとしたら迷惑になってしまうことになるのかなという思いが—どうやってまとめたらいい

のか……。

ただ、私たちの思いとすれば、自転車はあくまでも車両というところからスタートしながら、やはり自転車に対する規制が、今の状態ではちょっと緩いのではないかということが1つ根底にあったわけです。

だから、事故があったときの賠償責任だとか、倒れたら危ないので一本来は自分を守るためのヘルメットなのだということです。車の場合は先ほど言われたように自賠責保険の加入などいろいろなことが決まっているわけですが、自転車は決まっていないと。その中で、全国的に見ると各都市や県でこういう条例が多くつくられてきているわけです。

そういった観点も踏まえながらの今の当局の意見であれば、これは一私たちはちょっと何とも言えないなと。今、混乱しているのが正直なところでありまして、これは持ち帰って話し合わなければならないのではないかという思いであります。

村上委員

私は、条例制定には否定的な立場で物を申し上げてきたつもりであります。ですから、今の話は大変素直に聞けるわけであります。例えば市の責務につきましても、法令では配慮することを求めているという表現にとどめ

ているわけでありますから、この今の条例案は強過ぎるということも過去の委員会で申し上げたとおりであります。その他につきましても、部長の説明は十分納得のできるものだというふうに私は思っています。

今の説明については、そのような感想といたしますか、私の考えはそのようであります。

横野委員

自転車条例の中身については一やっぱり条例をつくるべきだという解釈で私はずっと進めてきたわけです。部長の今の答弁を聞いて、市当局はそのような考え方を、どういう形で今まで説明していたのか一条例案に対してそれだけのことを言われるということについて、裏を返せば、市民生活部で今つくっている自転車利用環境整備計画の中身がどの程度のものなのか、どれだけの効果があるのか、市民にどう伝えていくのかということがはっきり分からないとなかなか……。条例制定をやめるなどという問題にはならないのではないかなと思います。

ただ、市民生活部の考え方として部長が今おっしゃったのは、新しく策定しようとしているその計画に全て網羅されていると。だから、計画の中に入っているということですか。それだけ重たいものであるということを手張さ

れるのであれば、もっと早くそう言ってもらいたかったです。その辺りがちょっと、今納得いかないところであります。

委員長 それは、今検討されている内容について、説明を求める質問ということですか。質問ではないのですか。

横野委員 質問ではなくて一だから、そういった部長の答弁が今あったということで、やっぱりそれなりのことを考えて、計画として策定しますということ言われているのかなと思ったのです。それで、どういった中身のものが出てくるのか。私たちはその計画などの勉強会というようなものは一切ないので、それに対して、ああだこうだというふうに言われること自身が一逆に言えば、すり合わせの中でどういう形のものであるのかということをもう少し細かく詰めさせていただければ話は分かると思うのですが、今までやってきたことが全部無駄だったというような言い方をされると、何だったのかと。

私たちはやっぱり子どものことや、自転車による事故といったものを一テレビであれだけ大きく報道されても、例えば富山は幸いそんなにひどい状況ではないとか、そういうこと

ばっかり論点にして言われても違うのではないかと。市民生活を守るため、安全性を守るための条例をつくろうという気持ちでやってきたものが、今の部長の見解で全て否定されたような気がするのです。

気持ちの上では非常に納得がいかないところがありますけれども、ただ、市がそこまで考えているということであれば、それはやっぱりやむを得ないですし、私たちももう1回検討して、取り下げるべきものは取り下げなければいけないと、そういった気持ちです。

委員長 では、今、市の今後の考え方について質問があったと思います。それについてお答えいただけませんか。

市民生活部長 当局といたしましても、私が今ほど述べさせていただきましたことにつきましては、今回初めて包括的に、条例案全体についての御質問を受けたということで、今こういった形で見解を表明させていただいたところでございます。

過去には、ヘルメット着用に対する義務化といったようなことが議論されておりました時期に、委員会におきまして、私のほうから今ほどのような解釈を一もちろんそうした条例

を制定することによって、いわゆる公共の福祉が向上するという側面もありながら、私権を制限するという部分についても大きいものがあるというようなこととお話しさせていただきまして、そうした場合での対案として、当時の議論といたしましては、例えばヘルメット着用の義務規定ということについては、トーンを下げてはいかがでしょうかといったような対案もお話しさせていただいた経緯もあったかと思えます。

説明としては十分ではなかったかと思えますが、この条例案を制定する場合の側面としてお話をさせてきていただいたというつもりでございます。

その上で、条例を制定しないとした場合に、当局としてどのような対応をしていくのかというような御質問であったのかと考えています。

議会の提案ではなくて市の提案で条例を制定するというようなことも選択肢としては当然あり得るのだろうという中で、市としては、そうした自転車の安全利用を推進するということに当たり、新たに強権的な規制を伴う条例を用いるのか否かということについて、どう考えるのかということだろうと思えます。市の自転車の安全利用対策ということにつき

まして、まず交通安全を促進するという
ことでは様々な法令がそもそも定められており、
交通安全対策基本法でありますとか道路交通
法、道路法、道路運送車両法、さらには自賠
責法といった、様々な法令があるというよう
な状況でございます。

私どもの考え方としますと、これらの法令に
おいて、交通、通行の方法でありますとか道
路や車両の構造といったようなものについて
かなりきめ細かなルールが定められておりま
して、そもそもこうした現行の法令がしっか
りと遵守されて適用されていくということ
であるならば、交通安全、安全利用は大きく推
進されるのではないかと考えているところで
ございます。

したがいまして、市といたしましては、交通
安全の推進ということにつきましては、特に
道路交通法等の多くの法令を所管する警察と
の連携の下に課せられるルールが、市民にし
っかりと理解されて実行されるように周知・
啓発を図っていくことが重要であると考えて
おりまして、交通安全対策という法に基づい
たテーマで、交通安全計画を策定しているわ
けですけれども、これに基づきまして事業を
推進してきたというところでございます。

また、今ほど計画といったようなお話もあつ

たかと思うのですけれども、国のほうでは平成30年に自転車活用推進法を策定されて、県や市に対して計画策定を求めているところではありますが、本市といたしましては、それに先駆けまして、平成22年から、自転車利用環境整備計画を策定して、自転車の安全利用に係る施策を行ってきたところでございます。

こうした状況におきまして、現行の様々なルールに加えて、さらなる規制を課す必要がないのかというようなことに関しましては、例えば現在の法律上、ルールや義務などが無い領域の事項については、単に規制するルールが抜け落ちていたとか、交通安全を進める観点からは緩い状態であるといったようなことだけで、その論点では進められないというふうに考えております。

先ほども申し上げましたとおり、法令を制定する過程では事前に様々な角度において検討がなされ、今の法体系ができていると認識しておりますので、それでもなお新たな規制を設けるかどうかといったことについて考えますならば、様々な比較考慮を行って、考え方によるのであろうと。

例えば新型コロナウイルス感染症を撲滅するためには、より強い社会規制を設けるべきな

のでしょうけれども、一方で社会規制を強化すれば経済活動が縮小するのではないかといったような議論がありまして、どちらが正しいのかということは一概には言えないのだろうというふうに思っております。

いずれにいたしましても、私どもの考え方からすれば、今現在、法令を設けて市民に義務を付加するということではなく、そうした形ではない形で交通安全対策ということを実施していくということが大事なのだろうと考えて、実際に行っているところであります。

また、国におきましては、例えば……

委員長 もう少し端的にお願いします。

市民生活部長 申し訳ありません。

いろいろ申し上げてまいりましたけれども、一定の規制を設けた上で行うということは考えておりませんが、例えば、今ほど申しましたように自転車利用環境整備計画をしっかりと策定して、それを実施していくということが市として行うべきことではないかというふうに考えているところであります。

東委員 今、部長のほうから自転車利用環境整備計画のことが話に出ました。来年4月に向けて新

しいものをつくるということで今準備を進めていらっしゃる段階だと思っておりますけれども—新たな計画がどの段階までつくられているのか分からないのですが—先ほど部長のほうから3点言われました。ヘルメットの問題ですとか損害保険、あるいは市に包括的な責任を求めるということで、あまりにも厳しいと。この3点を除けば、今私たちが、特別委員会がつくった条例案の中身は、新しい自転車利用環境整備計画の中で基本的に網羅されることになるだろうから、こんな条例は新たにつくらなくていいよということなのですか。その辺をちょっとお伺いしたいと思います。

市民生活部長 今、次期計画につきましては、検討委員会のほうで検討中でありますので、詳細なところまで全て決定しているわけではございませんけれども、現在の議論の中でということでありますと、特にこの条例案で課題となっております保険加入でありますとかヘルメット着用というようなことにつきましては、現行の計画におきましては、詳細な規定といえますか、課題としての記載というものはそこまでなかったという状態であります。

4つの柱の中で「まもる」ということで、ルールの問題—交通安全の思想の推進、教育を

進めるというような大きなテーマを今まで掲げていたところでございますが、今回の検討委員会の議論といたしましては一今はヘルメットといったようなことだけ特に御説明しましたが、国の議論の中でも保険加入の推進という形で計画のようなものをつくられているということを受けまして、保険の加入、それから今ここで議論されておりますヘルメット着用の促進といったことにつきましては、「まもる」という項目の中で特に頭出しをして、課題として捉えるという方向で今議論が進んでおります。

ですから、今の方向性としては安全な走行を確保しようという大きな項目に加えて、特にその中でも一つ、保険加入の促進やヘルメット着用の推進といったようなことは課題として捉えた上で、さらに今後の取組としては、そうしたものの推進に努めるということを記載するという形で進んでいるというところでございます。

東委員

そうでありますと、やはり一私も前から気になっていたのですが、この新しい計画と、私たちが特別委員会で新たな条例をつくろうとして検討してきたことは、切り離せない関係にあると思うのです。ちゃんとお互いの内容

も確認し合いながら進めていくということが必要だと私は思うのです。

今市でつくっておられる計画は現状どの程度までできているのか分かりませんが、骨子が一定程度固まったところで見せてほしいなという思いもやっぱりあるのですが、そういうことは可能なのでしょうか。

市民生活部長 今、検討の過程といたしましては、新計画の骨子と言われるところまでは検討委員会のほうでオーサライズされている形になっております。その骨子について御提示していくことは可能かと思ひまして、そちらのほうに頭出ししている事項というものは出ているということまでははっきりしているかと……。失礼しました、内容につきましては、ホームページのほうで既に公表させていただいているところでございます。

松井 邦人委員 何点か確認なのですけれども、第12条のところでは効果が無いということを部長が発言されたと思うのですが、何を根拠に効果はないというふうに言われたのか教えていただきたいと思っています。

それはなぜかということ、この条例をつくる上で、民間の保険会社の調査で、努力義務規定

と義務規定では加入率が違うという結果が顕著に出ているということを中心に私たちも考えていたと思うのですが、先ほど部長は根拠がないと。だから、何を調べた上でそういう発言をされたのかお聞かせください。

市民生活部長 保険加入をすることに対する効果がないとまで言った思いはございませんけれども……。要するに、今おっしゃるのは、保険に加入しても全く効果がない……。

松井 邦人委員 いえ、条例で義務化としても、保険加入率に変化がないというようなニュアンスで私は聞き取れたので、何をもってそういうことを言われたのか、根拠をお聞かせくださいというふうにお伝えしたのです。

市民生活部長 私のほうでは、義務化をしても効果がないというようなお話をしたという思いはないのですけれども……。申し訳ありません。

松井 邦人委員 今、ないというふうに言うのであれば、それはそれで構いません。
もう一つ、事故の件数が少ないということと高額賠償訴訟がないという感じのことを言われたと思うのですが、それは正しいですか。

市民生活部長 高額賠償事例については、最近いろいろと散見されていることではありますけれども、要するに今条例を制定するに至る必要性—こういう義務を設ける理由に至るまでのケースが今顕著に多くなってきているのかということについて、その状況を正しく、数字的には把握できないというようなことを申し上げたということでございます。

松井 邦人委員 これはちょっと参考にお伝えしておきたいと思いますが—学校名は言えないので—ある中学校1年生の運転する自転車と小学校1年生との事故が以前ありました。その後、その小学校1年生は実はまだ車椅子から降りられない状況になっています。家族の心情がどうなるかにもよると思いますけれども、そういったことを考えると、高額訴訟問題に発展するというおそれが万が一にもあるということをお伝えしておきます。

委員長 ほかにありませんか。
発言されていない会派の皆さんもいらっしゃると思うのですが、この際ですから何かございませんか。

橋本委員 今3つほど課題を挙げられました。この課題

に關することを条例案から抜いたら、全く別のものになるのではないかというふうに私たちは捉えてしまいます。

ただ、損害賠償責任保険への加入はやっぱり大変効果があるのではないかなと私は考えておりますし、こういったものに特化した条例ということも1つあるのではないかなという思いがあります。

部長のほうからは、安全運転に関するいろいろなルールがあると。だから、事故は少ないのではないかという話なのでしょうけれども、それでは車の事故だって起きるわけがないです。そういったときに備えてこそ、被害者の救済ももちろんですが、加害者の救済にもなり得るということで、この辺りに特化する条例というものも1つ考えられるのではないかなという思いが私にはあります。

委員長 市民生活部に対する質問はほかにありますか。

村上委員 新しい自転車利用環境整備計画について、我々は進捗を横にらみしながら、並行してこの条例制定について議論していくべきだということは、私は何度かこの委員会で申し上げていたと思うのですが、それがかなわなかったのは残念であります。

前回おいでいただいたときに、この自転車利用環境整備計画の策定に当たって、あるいは交通安全施策を実施するに当たって、不足している、必要としている条文、あるいは条例はありますかということをお尋ねいたしました。そのときは、ないというふうにおっしゃいました。

今回、新しい計画の中で一先ほど4つの柱というふうにおっしゃいましたが、報道では、たしか「つづける」と「たかめる」だったか、これら2つが加わったと聞いたと思います。つまり、それだけ前回の整備計画から進捗があって、新たなものが出てきているわけですが、それでもなおかつ、やはり新しい条文あるいは不足する条例というものは必要ないというふうにお考えなのか確認しておきたいと思います。

市民生活部長 自転車の安全利用ということを進捗するに当たりまして、特に強い権力的規制をかけていくということであるならば、条例というものを設けて、そういう条例という道具を使って進めるということはあるのかなというふうに考えております。

ただ、今ほど申し上げましたとおり、自転車の利用の対応は様々でありながら、全ての方

に対して保険加入を義務づけるべきかといったようなこと一事故の対応は様々ある中におきまして、それに対応する責任を全ての市民が負うべきであるかということについては、そこはいささか過剰ではないかというような思いがあるというところでございます。

国のほうでも都道府県に対してそういう条例制定を勧めているところでございますが、そうした勧めがあった以降に定められている条例におきまして、必ずしも保険加入を義務化しているというわけではございません。その辺のところにつきましては、それぞれの団体におかれまして、私権の制限との兼ね合いというようなもの、あるいはその条例を制定したことによって目的を果たし得るかというような部分につきましても、議論が行われたのではないかなというふうに考えております。

同様に、市としましては、そういう何らかの法令的なもの、ルールが必要かというような問合せがもしあれば、そうした強権的な形のものを行うことを規定した条例を設けるという形でなくとも、安全利用を進める手法はあるのではないかという観点から、前回におきましては、そうしたものは現時点では不要ではないかとお答えをしたということでありまして、その辺については今も同様かと思っ

おります。

ただ、そういう強権的なものを規定せずに、スローガンとか運動というような形の、宣言的な形の条例を制定するということも理論上は可能だということでもありますので、そうした形の条例を設けるということはあるのかもしれませんが、そういうものであるならば特に不要だろうということも含めまして、現在では特段のものは要らないのではないかとということが、市の考え方でございます。

小西委員 今の部長の話は、損害賠償保険加入の義務化ということではなく、促進していくということならばいいというような意味に捉えられたのですけれども、それでいいでしょうか。

市民生活部長 中身の規定の仕方—その条例のつくり方として、促進しましょうというような形の書き方はあり得るのではないかと考えます。
しかし、一方で、そうした形の条例を策定する必要があるのかということについては、また別の議論があるのかなということで考えております。

委員長 ほかにございますか。

〔発言する者なし〕

委員長 ないようですので、この程度にとどめます。
それでは、市民生活部の皆さんは御退室願います。

〔市民生活部退室〕

委員長 今ほど市民生活部との意見交換をさせていただきましたが、この意見交換を踏まえ、改めて委員の皆さんから御意見をお聞かせいただければと思います。
どなたからでも結構ですので、御発言ください。

村上委員 前日も申し上げたとおりでありまして、条例制定の必要性は、私は現時点でも認めることができないという意見であります。そう言い切ってしまうと「せっかく今までやってきたのに」という思いの方もいると思うのです。先ほどの部長の話からいくと、例えば次期自転車利用環境整備計画の策定に当たって、当然ヘルメットの着用促進だとか保険加入の推進などをやっていこうとされるわけです。この計画を策定されるに当たって、どうも推奨だけでは多くが望めないのではないかとい

うような声が、この計画を策定される皆さんの中からあって、やっぱり条例をつくってもらったらいと一要は、保険加入の義務化ということで—そういう声がかいつか上がるかもしれないので、そういうときのためにしっかりした案を、取りあえずつくっておくというか、検証しておくというような意味では、我々が委員会でやってきたことは無駄ではないというふうに私は思いたいと思います。やるかやらないかということであれば、私はつくる必要はないというようなことは前に申し上げたとおりであります。

委員長 ほかに一発言されていない方からもどうぞ。

松井 桂将委員 今日は当局から問題点というか、3点について意見がありました。会派としても、やはりここは一度持ち帰らせていただいて、条例制定の可否も含めてお時間を頂ければと。次回にはもう結論を出さないと、なかなか時間的にも余裕がないということになると思いますし、どういうふうに方向性を持っていくのかということについては、村上委員からも今発言がありましたけれども、どういう形でいけるのかということも含めて—だから、次

回には条例制定の可否についてもはっきり決めないといけないと思っております。

高田 重信委員 確認ですが、今ほどの当局の意見は、簡単に言えば、条例制定には反対だという意味合いに捉えました。

この特別委員会とすれば、何とか条例を成立させたいという思いでやってきました。

もし当局とぶつかって強硬に一來年の3月議会に条例案を提出するということになったときは、当局側の取る道筋というのは……。

委員長 手続的なことですね。

では、私のほうからお答えします。

手続的なことを言えば、今まではあまりケースがないと思うのですが、例えば来年3月議会で議員提出議案として提出し、可決をされた。ただ、今当局から説明があったとおり、もし当局がそれに反対ということになれば、再議に付すということはあるだろうと。手続的にはそういうことかと。

再議となれば、改めて議会を開き、出席議員の3分の2以上の賛成での議決が必要になるということがあるかと思えます。

（「分かりました」と発言する者あり）

委員長

一方で、これは一般論ですが、地方自治法の関係で、この条例自体も一定の予算が必要になってくる部分もありますので、予算措置が見込めないものは提出ができないというようなこともあります。

その辺を含めて、今ほど松井 桂将委員からも話がありましたが、今回は一再議という手続はあり得るということだけです。

横野委員

議員提出議案だから、「予算をつけなさい」とか、予算に関することは私たちからは当然言えないのですけれども、この条例をつくることによって、市当局がどう考えて、予算上どう反映するのかということは、条例が成立してから考えるべきなのですか。

今、市民生活部で自転車利用環境整備計画を所管しておられて、この計画に関して新年度予算の中でこういうことをします、予算を措置しますという言葉が一たまたま市長が今度替わるから、問題はそこにもあるのですけれども一予算の中で自転車に関する何かをしようとする意図があるのかないのかということも見えないのです。

例えば、当局は今策定を進めている次期計画でこういう予算を執行して、自転車の安全の普及に対してこういう努力をしたいという意

向が見えるのならば、それはそれでやむを得ないと私は思います。

条例をつくって、予算をつける一条例を提案しても私たちはお金のことは言えないのです。保険加入の義務化だとか、ヘルメット着用の努力義務化をすればどうかという発想で議論に参加してきた者からすると、意味がないとか必要がないというふうに言われると……。

それに見合った予算をどういうふうに当局が提案してどうするのかということを見ないと、条例を取り下げる意味が見えてこないというような感じがします。

だから、当局がそういった計画を策定して、では、こういうことでこういうふうに進めていきたいというものがあるのならば、それは言ってもらいたいと思うのです。それで議会は予算を議決するわけですから。

条例をつくっても、お金に関することは一条例は条例として提出しても、私たちに予算案を提出する権限はないのです。執行する側の当局が、この条例ができたから今度新たにこういう予算をつけますという方向へ行くのが筋道です。

だから、来年3月まで条例化しておけば、次年度の6月以降の補正予算で何かしていただけるのかなという思いを持っていて、条例を

つくればいいという発想もあったのです。
そういった点においては、もし市当局がそういうことを考えて計画を策定されるのであれば一新しい計画を製本して出すだけの予算だったら全く意味がないので一ではどういう予算をつければいいのかということ saying ももらえれば、条例制定は取り下げるとということも考えてもいいと。

だから、口でどれだけ言われても、それが市民にどう広がるのか、どういう姿で現れるのか一つまり、予算的にどういう措置をされるのかということも検討していただきたいと思えます。

委員長 ほかに御意見はありますか。

〔発言する者なし〕

委員長 ほかにないようですので、この程度にとどめます。

今ほど村上委員、あるいは松井 桂将委員、横野委員からお話がありましたが、市民生活部長の意見については、条例制定そのものに関わる説明だったというふうに思えます。
ですから、この後の委員会についてはより慎重に進めていかなければいけないというふう

に考えるのですけれども、条例制定を進めていくかどうかも含めて、一旦、中間的結論といいますか、それを出さないと、その次のステップに一例えば先ほど村上委員が言われた、さらにブラッシュアップするという話も、そこにはなかなかいかないと思うので、各会派でこの部長の意見を一旦持ち帰って検討していただいて、改めて次回の委員会において御意見を聞かせていただき、条例制定の可否について結論を出したいというふうに思うのですが、いかがでしょうか。

橋本委員

今、会派へ持ち帰りとおっしゃいましたけれども、ここに全会派がいるわけではないです。参加していない会派については、どう考えられますか。

委員長

会派というか、各委員で1回持ち帰っていただいて、委員会としての結論を一旦出したいと。

委員会から今後提案していくにしても、例えば議員協議会の中での説明などというステップは必要になってくると思います。

委員会としての取りまとめを一旦しておかないと、議員協議会でも説明ができない、あるいはその先にも進めないということになって

きますので、そういった意味で、条例制定の可否を含めて、委員会としての結論を出したいということなのですけれども、こういった進め方についてはいかがですか。

（「議長に報告しなければいけない」と発言する者あり）

村上委員

部長が必要ないと言ったからやめますということでは、委員会としてのメンツが立ちません。

私が思うのは、新しい自転車利用環境整備計画の策定について、ホームページに出ているというふうに言われましたが、それ以上のことをこちらがちゃんと聞いて、こういう計画ができるのかと一來年の3月一杯にはできますよね。そうであれば、あえて条例をつくる必要がないのではないかというような、それぐらいまで我々は考えないと。

我々がせっかくここまで議論してつくってきたものと、この新しい計画を比べて、あえて条例をつくる必要がないという結論にしなければいけないと思うので、新しい計画を研究するということが前提にないと、結論を出してはいけないと私は思います。

ですから、そういった場があって、会派でも

う1回考えるというワンステップが必要だというふうに私は思うのです。

委員長

私が申し上げているのは、条例を制定しない前提で結論を出すという意味ではなくて、仮に一先ほど申し上げましたし、ほかの各会派からの意見でもあったとおり、条例そのものの法的な安定性だとか、根幹に関わる部分が表示されたので、それを1回持ち帰っていただいて、その部分をしっかりと検討した上で、次のステップへ本当に進めていいのかどうか決めたいと。

そのステップというのは、村上委員がおっしゃったように、例えば来年3月まで次期計画のことを待ちながら、この委員会も並行して進めていくべきではないかとか、そういうことを含めて方向性を出したいと。

横野委員

そうなのだけれども—今村上委員の言ったことが一番よく分かります。結果的には、当局の素案がどんな形のものか私たちが見ずして、否定的な言い方をされて納得いかない面があります。

逆に言ったら、こういう形のものをつくって、こういうふうに普及に努力したいという説明があっても、例えば来年3月議会で当局が提

案してきたものを一どの時期にどの委員会で説明されるのかは知らないですが一否決してしまったら、それで終わりですよ。

当局からの提案を全て可決するという前提に立った上で言われるけれども、その辺りの説明が一切ないので、私たちが今ここで、せっかくやろうかと言っていることを、ではやめましょうというわけにはいかないと私も思っています。

次期計画はどんなものなのかという説明を、本当に聞きたいのです。あんな立派なことを言われたのだから、どんな立派な計画を立てられたのかなと私は思ってしまいます。

部長の言い方からすると、市の責務が重過ぎて受け止められませんというような言い方に捉えられたのです。それだけ市の責務が重たいものであるという一この条例案はそんなに重たいものなのかということ、私はそこにはてなマークを置きます。

委員長

ですので、それを含めて1回お持ち帰りいただいて、進め方について一定の結論を出したいというふうに申し上げております。

次期自転車利用環境整備計画については、議会が議決する事件になっていないと思います。ただ、おっしゃるように、その中で具体的な

施策がどのように出てくるのか見なければこの条例についても議論できないということであれば、それはそういう進め方にしましょうという提案を各会派から出していただいて、そこで今後の進め方について決めていきたいというふうに思いますが、いかがでしょうか。

村上委員

今日市民生活部長がおっしゃったことは一今日初めて聞いたように言われますけれども、そうではなくて、勉強会でも指摘がありましたし、私も随分指摘していたわけです。それを改めて言われたわけです。

だから、今日の部長の話を聞いて、やめる方向へ傾きましたということは、反対派の私にしても一番避けてほしい話です。

委員長は、そうでなくてというふうにおっしゃるけれども、皆さん、立場をよくお考えください。やっぱり材料、新しい自転車利用環境整備計画の進捗ということを含めて、会派に持ち帰って話し合うと。それを主にしないと、部長の話を聞いたからという話は一マスクミの皆さんにそのような捉え方をされると大変よろしくないと思いますので、そのところを間違えないようにしてもらいたいと。

高田 重信委員

部長の話ではなくて、市当局がそういう方向

だということと言われたのです。

だから、私たちは重く受け止めるところは重く受け止めて、会派でも話し合おうということ。その後はいろいろな提案が出てくると思うので、そこはまた……。

だから、これですぐ終わるとかということではないので、今村上委員が心配しているようなことにはならないと思います。それはそれで、この特別委員会でやっていく意義があると思います。

さっき言われましたけれども、将来にとって必要な勉強だということで、基礎を築いていくということも1つとして、これからの方向性をまた出していくと。

とにかく今は発言を受けて持ち帰った中で、特別委員会の方向性というものをもう一度見直していくということです。

本来であれば、市民の皆さんに示すということで、パブリックコメントとか、そういうことを考えたりしますが、今の情勢でいくと、そういったこともなかなか難しいのかなということも含めてです。

委員長

ほかに御意見はありますか。

〔発言する者なし〕

委員長

もう1回繰り返しになりますけれども、部長の意見がこうだったから見直そうと私は言っているのではなくて、村上委員や横野委員から自転車利用環境整備計画についての意見があったことを踏まえて、1回持ち帰って、そして高田 重信委員が言われましたように、パブリックコメント一ちょっと前に私が申し上げていたように、この委員会での条例の検討の経過について、やはりどこかの段階で議員協議会などで御説明しなければいけないので、そのことを含めて、今後のスケジュールについて一定の結論を出してほしいということなのです。それで、各委員の皆さんには持ち帰って協議していただきたいというふうに申し上げているのであります。

次回の委員会で、その辺の方向性について一定の結論を出させていただきたいというふうに思います。

それでは、そのように決定いたします。

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存じます。これをもちまして、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11月13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 横野 昭

署名委員 高田重信