

自転車安全利用促進特別委員会記録

1 日 時 令和2年12月22日（火曜日）

開 会	午後 1時30分
閉 会	午後 2時24分

2 場 所 第4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。

〔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、金谷委員、
高田 真里委員を指名いたします。
本日の協議事項は、今後の進め方についてで
あります。
前回の本委員会において、今後の進め方の決
定に当たり、まずは現在策定が進められてい
る次期自転車利用環境整備計画のうち、自転
車の安全利用促進に係る内容について、当局
より説明を求めることを決定しておりました。
そこで、所管部局である市民生活部と日程調
整を行い、本日説明を受けるものであります。
ここで、委員の皆様にご念のため申し上げます
が、本日は次期自転車利用環境整備計画（案
）のうち、自転車の安全利用促進に係る内容
について説明を受けるものであります。この
計画（案）については、昨日までパブリック
コメントが実施されており、後日、それらを
踏まえ、検討委員会で最終的な調整が行われ
ることとなります。

そのため、この計画が策定された後のこと、例えば予算執行の予定や計画に沿った事業の具体的な事項等については、今後検討される内容である旨、御承知おき願いたいと思います。

また、委員及び当局の皆さんに申し上げますが、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 それでは、ただいまの説明について質問等はありませんか。

高田 重信委員 質問等というか意見も踏まえてですが、委員会資料を読ませていただきまして、以前に我が会派がお願いしたようないろいろな内容について、大変真摯に取り組んで作られたのだなと思っているわけです。

特に、委員会資料33ページにある目標指標の設定は、必要ではないかということを提言させていただいており、そこを酌み取っていただいたということもあってよかったなと思

っております。ただ、ヘルメットの着用率についての目標値もあつたらよかつたのかなという思いもあるわけですが……。

本来であれば自転車の安全利用促進のための条例というものをつくりたかつたということは前も言わせていただきましたが、そうしたことの趣旨は酌み取っていただいたかなと、委員会資料全体を見て思っております。今後、市民の皆さんの意見などがどういう形になっていくのかをまた聞かせていただいて、最終的にこれでいいということであれば、条例については、先般も言わせていただいたとお取り下げて、こういう目標値も踏まえながら成果を見せていただいて、条例が必要かどうか、いずれまた検討していくという形でいいのかなと。これは私個人の意見ですが、そういった思いであります。

松井 邦人委員 委員会資料33ページの自転車損害賠償責任保険への加入率というのは、今まで10年間も啓発活動をしておきながら29%しかなかつたという現実を踏まえて一説明では、50%が高い目標値だということをおわれましたが、委員会資料12ページに掲げている目指すべき将来像にある、富山市が推し進めているコンパクトなまちづくりという部分では、

果たして本当に50%でいいのか、そういうことについて検討はされたのかどうかお聞かせください。

生活安全交通課長 コンパクトシティ政策を推進するに当たり、中心市街地への交通手段として、セントラムをはじめとするいろいろな公共交通機関とともに、自転車というものも重要な移動手段の一つとして掲げられております。

そのような中で、富山市民の自転車損害賠償責任保険等への加入率が29%というのが今の数字でございます。これを10年かけて何とか全国平均以上に、そして保険加入が努力義務化された自治体等に少しでも近づけていこうということで、この50%という数字を出したところでございますが、コンパクトシティ政策の中における自転車の役割は非常に大きいものでございますので、この50%という数字は、あくまでも目標値として、さらにそれ以上のものを目指してまいりたいというふうに考えております。

松井 邦人委員 目指しているのであれば、高く設定すればいいのではないですか。それをなぜ50%としたのか、再度お聞かせください。

生活安全交通課長 繰り返しになるのですがけれども、現状、保険等への加入率の全国平均が48.7%で、保険加入が義務化された地域での加入率の平均は59%、努力義務化された地域での加入率の平均が41%という調査結果を踏まえまして、本市の現状は29%と、全国平均に比べても20ポイントも下回っている状況であります。

50%というのもなかなか一かなり幅が開いているものと考えており、保険加入率を全力で少しでも上げていきたいというふうに考えているところでございます。

市民生活部長 今回、検討委員会のほうでいろいろと、そして様々な御議論をいただいているところでございますけれども、今回新たな御提案といたしまして、計画をつくるということであるならば、進捗管理に目標指標も設けるべきではないかということがございまして、今回指標を設ける形となったところでございます。

この目標数値の在り方については、様々な御意見があるものと考えているわけでございますけれども、様々な計画の推進に当たっては、市だけでは行えない部分もあり、目標の達成見込みというものを立てにくいところはあるのかもしれない。しかし、それはそうとし

て、まずはこうした指標を掲げて進めていくということが大切であろうということであり、それは状況に応じて数字の見直しということも行っていけばよいとの検討委員会の話の中で一取りあえずという言い方はちょっとあれなのですけれども一まずは目標の数値を設定しようということで、計画の推進のための1つの目安として、全国平均という数字から設定させていただいたと。

これは、10年間で最終的に50%にするということでは当然ないと思っておりますので、まずはそういう1つの目安を立てた上で、そこに近づけるということはどうやってやっていくのかということなのです。

ですから、低いなり高いなりの御意見が出てくるところかとは重々思っておりますが、まずはそれをやりながら、1つずつ前に進んでいきたいという考え方で指標設定ということで御理解いただければと思っております。

松井 邦人委員 今の部長の答弁で納得できる部分も少しはありますが、なぜ低いというふうに言ったかということ、やはり富山市は今まで公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりということをずっと掲げてきて一富山市としての一番の主要政策として取り組んできていたという歴史

から考えて、全国平均よりちょっと増えた程度の目標設定は違うのではないのかなと。今まで富山市が取り組んでいたことを考えると、そこに対してはもう少し踏み込む必要性があるのではないかということをお伝えしたかったのです。

途中で変更するというのももちろんあると思いますけれども、そういった思いをしっかりと考えた上で取り組んでいただきたいと思います。これは意見になります。

高田 真里委員 今日の説明をいろいろ聞かせていただいて思ったのですが、例えば松井 邦人委員の話でも、10年後の目標値ということで、10年間というのは結構期間があると思うのです。例えば、5年後には最低40%を目指すとか、そういう段階での目標値があってもいいのかなと思ったことが1点。

あと、自転車の事故は減りつつあるとはいうものの、やはり今年に入ってから富山市内で自転車同士の事故や、自転車対歩行者という事故もありました。

私たちは、大きな損害賠償額が発生するような事故がいつどこで起きてもおかしくないということを考えて、やはり条例制定を進めようとこれまでやってきた経緯があります。

自転車の損害賠償保険に入っていますかと聞くと、自転車単独の保険というふうに捉えられがちになるかと思うのですが、個人賠償責任保険や普通の傷害保険でも自転車の事故のときに十分対応できるものがあります。

市民の皆さんが、自分がどういう保険に入っているのかということをも確認できるような体制とその周知ということも併せてやっていただければ—この加入率という数値がどのように変化するのか分からないですけれども、そういうことも含めて、そもそも国のほうからも標準条例を提示してまで全国に広めたいという思いもありましたので、そこに関しては丁寧にやっていただきたいなという思いがあります。これらのことに関してはどのように考えていらっしゃるのか、教えてください。

生活安全交通課長

10年間という期間の中で、例えば途中段階で、ある程度の目標値を改めて設定してはどうかというような御意見だったかと思えます。委員会資料34ページを御覧いただけますでしょうか。

こちらのほうでは、現在、次期自転車利用環境整備計画の計画期間を10年間としておりますけれども、令和3年から令和8年までの6年間は前期計画、そして令和9年から令和

12年までを後期計画というふうにしております。

令和3年から令和8年までの前期計画期間の中で、そういう現状の確認とか、それからその下に富山市総合計画の記載がございますけれども、第2次総合計画の計画期間と合わせておりますので、市民意識調査などを行った際に分かるようなことがあれば、改めてそういうときに現状把握を行った上で、最新の、その時点での目標数値というのも設定していくことが可能なのではないかと考えているところでございます。

高田 真里委員 今の生活安全交通課長のお話ですと、今は10年後の目標値だけを立てていて、6年間終わった時点で現状を見て、あと4年後の目標値を変えるかもしれませんよというような説明と捉えたのですけれども、間違いはないですか。

生活安全交通課長 6年間の間に、今の数値の29%から少しでも高まっていて、さらにその時点で10年後の最終目標値である50%に近づいているようなことがあれば、その時点で50%よりさらに上を目指した数値として、目標値を上げるということも検討の範囲だと考えております。

す。

高田 真里委員 今おっしゃった説明は、それはそれでやってもらったらいいかと思うのですけれども、いきなり10年後に50%という目標値だけではなくて、例えば6年後には最低でも四十数%とか、1つずついきなりぽんと数字を出すのではなく、中間までには最低これだけというような目標値があってもいいのではないかという質問だったのですけれども、それに対して、そういう目標値を立てるということはどう考えられますか。

生活安全交通課長 保険の加入率を上げていくということには、まずは地道な周知・啓発活動というものが必要になってまいります。一朝一夕にすぐ10ポイント、20ポイント上がるということは、ほかの自治体の例を参考に勉強させていただいておりましても、非常に難しいと感じているところでございますが、こういうふうに着実に、継続的に周知・啓発を繰り返すことによって達成していかなければならないと考えておりまして、6年後の前期・後期の分け目の部分のときに、改めてその時々の最新の状況を基に、残りの後期の部分では、より上積みを目指していこうというふうな考え方で、

現時点では一朝一夕に40%、45%と一周知・啓発するにいたしましても、これは予算が伴うものでございますから、事業がまだ見通せない中では、確定的なものは申し上げづらいというのが実情でございます。

高田 真里委員 先ほどもう1つお聞きした点については、御回答いただけますか。

委員長 先ほどの点と言われたのはどの項目ですか。

高田 真里委員 個人賠償責任保険とか傷害保険などに入っていることで、自転車の事故についてもその保険の対象に該当しているというようなことを市民の皆さんに周知するようなことを計画に付け加えると。そうすることによって、実は自転車保険という名前のものではないけれどもカバーできているのだということを一市民の皆さんが分からないまま「入っていない」と言っている可能性とかもあるので、その辺の周知も併せてというのはいかがでしょうか。

市民生活部長 これまで一特に近年になりますけれども一市としましては、自転車の安全利用という大きな枠組みの中で、保険については大きな課題であるということで取り上げてきました。

現計画の中では、保険とかヘルメットという言葉は全く出てこないような状態です。10年前はそのような形だったのですが、その時々に応じて内容をしっかりと一富山市交通安全対策協議会という有識者の会議も毎年開いて、いろいろな事業の進捗について御議論をいただいているところでございます。そういうところで話をしながら、先ほどの進捗管理についても市民の方の目を入れながらしっかりと進めていきたいというところがございます。

今ほど、保険加入についてはあまり知られていないのではないかというお話でございました。例えば、市広報やホームページなどを使って当然広報に努めるわけですが、でき得れば一これは全く未定といたしますか、1つの考え方でございますけれども一例えば一番多く自転車に乗るような小・中・高校生が自宅に持ち帰って見られるような形のパンフレットで、チェックシートを一各団体でチェックシートなどは用意されていますので一活用できるようなものを折り込んでみたりとか、またホームページのほうにはもっと大きな情報として、例えば他都市の事例で申し上げますと、個別の民間の会社の名前を実際にはっきりと明記しているような、そういったことまでさ

れているようなところもございます。そうしたところでありますとか、市だけではなく、他のいろいろな相談機関についても問合せ先として入れるような形で、目に触れる機会をなるべく多くつくっていきたいということが今の考え方でございます。

村上委員

関連して、この目標値の設定についてですが、私がホームページから計画案をプリントアウトしたときには、書いていなかったのです。委員会資料33ページの一番下、自転車損害賠償保険等への加入率は市民が29%です。以前は高校生が48%とどこかに書いてあったのですが、新しい計画を見ると、この数値がないのです。

これはいつ、どういう過程で目標値というものを決められたのか。この数値になった時期というか、誰がこれを決めたのか……。

生活安全交通課長代理

今、委員が書いていなかったとおっしゃったのですが、第3回の計画検討委員会に案を提出したときに、この辺の考え方がまとまっていなかったものですから、白紙でお出ししたと。この点についてはパブリックコメントの際には絶対に載せなければいけないものですから、委員長に一任されて、事務局とも調整

の上でこれを掲載して、パブリックコメントに付したということになっております。

村上委員

そこで、このページの一番下にある50%は一そのパーセントの大小は別として一数字で書いてあると。それから、一番上のネットワーク路線の整備延長も39.7%と書いてあると。

ところが、そのほかは増加、増加、減少、増加と。しかも、これは当たり前のことではないですか。走りやすさを感じる人を当然増やすことが目標であり、1日当たりの駐輪台数、これは自転車利用を促進するということであれば増加させるのが当たり前で一いずれもそうですよね。事故件数を減らすのは当然です。これを目標値と言っているのかどうか。このあたりの検討というのは、もうちょっとちゃんとやらなければ、それこそ目標値にならないのではないかと思うのですが、今後も検討されないのですか。

どうして数値として出さないで、目標値という言い方をしてしまうのかなと、単純に不思議に思うのです。

生活安全交通課長

個別にお答えしますが、一番上から、自転車で走りやすいと感じる人という部分に

つきましては、走りやすさといえますのは自転車走行空間整備や危険箇所の安全な対策など、ハード対策により向上すると考えられるため、自転車ネットワーク路線の検討範囲を対象として設定しております。

また、令和元年度の調査では、自転車走行空間整備を行った地域では走りやすさが向上しております。また、自転車走行空間整備が自転車利用者の安全性や快適性の向上につながることを確認するために有効な指標だと考えております。

しかし、次期計画におきましては、自転車ネットワークエリアが拡大しております。また、走行路線の距離も大幅に伸びていることから、数値という部分につきましては予想が難しいもので、増加というふうにさせていただいております。

あと、例えばその下の「とめる」の富山駅周辺の駐輪場における1日当たりの駐輪台数の部分につきましても、ここは駐輪場の整備を期待する市民の御意見に耳を傾け、着実な整備のために設定した指標でございますが、民間事業者の地面をお借りするというようなこともあり、この後の富山地方鉄道本線の高架化による高架下で予定しております駐輪場の整備台数がまだ不明であること、そしてまた、

市の事業におきましては整備時の需要に応じて検討するため、現時点で駐輪場を何台整備していきますと具体的な数値を言うのは難しかったわけですが、現時点の1, 295台よりはもっと増やしていきたい、今後利用環境の整備に向けて工夫してまいりたいというふうに考えております。

村上委員

実態は分かるのですよ。実態はそのとおりなのですが、目標値と書いてあるから、これ以上の数値のものをつくる気が本当はあるのだけれどもたまたま書いてないのかなと思ったのです。そうではなくて、そうしたいという願望だけがここに書いてあると。

東委員

委員会資料30ページの表現について、自転車損害賠償責任保険は加入の必要性ということになっておりまして、ヘルメットに関しては着用の有効性となっております。

多分こういう使い分けの結果、委員会資料33ページの表の下の「まもる」でも、自転車損害賠償責任保険の加入率に関しては数値目標が出ていますが、ヘルメットは現状の着用率が何%ぐらいで、どれぐらいの目標値まで持っていこうとしているのかということも出ていないような気がするのです。

計画案を策定するこれまでの議論の中で、必要性なり有効性という言葉の使い分けの議論の経過など、何かあれば教えていただきたいと思えます。

生活安全交通課長代理

まず、保険の加入について必要性という言葉を使っておりますのは、保険に加入しなければ万が一の事故に備えることができないということから、必要性という言葉を使っています。

ヘルメット着用の有効性ということについては、まずヘルメットをかぶっていただくことによつて一委員会資料30ページの下のほうにありますけれども、ヘルメットをかぶっていない場合には致死率が約2.4倍上がってしまうということを知っていただいて、自分の命を守る行動を取っていただくことが大事だということから、ヘルメットは命を守るのに有効であるということで、有効性という言葉を使っているということでもあります。

東委員

答えとしてはそういうことになるのだと思うのですが、読み取るときに一必要性ということであれば、保険のほうは加入する必要性がどうしても増す感じがするのですよ。ヘルメット着用は、有効性はあるけれども、この計

画ではそこまで意識していませんというような受け止め方にならないかなという気がしたので、ヘルメットも本当に重要なのだということが読み取れるようにしたほうがいいと思ったので聞いてみました。見解があればお聞かせください。

市民生活部長 言葉の使い方は、感覚的なところがあるかと思っております。

保険加入はやはり事故に備えてということ、それは万が一に備えてという備えの問題として必要性という言葉を使っています。

ヘルメット着用は、今ほどの説明の中にもありましたけれども、やはり身体の傷害の軽減の有効性というようなことをまず御理解いただかないといけないということで、特段の軽重があるという考えは持っておりません。

特に今回は、保険の部分につきましては国のほうでも大きく取り上げているというようなこともございまして、ここについては大きく目標等にも掲げて進めていく必要があるのではないかということで、このような形の使い分けとなっているところであります。

委員長 ほかに御意見や質問等はございませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

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

〔市民生活部退室〕

委員長 今ほど次期自転車利用環境整備計画のうち、自転車の安全利用促進に係る内容について市民生活部より説明がありました。
 この説明及びこれまでの意見交換等を踏まえて、本委員会の今後の方向性を決定してまいりたいと考えております。
 そこで、まずは本委員会の今後の進め方について、委員の皆様現在の考えをお聞かせいただきたいというふうに思います。

高田 重信委員 今ほどいろいろ意見とか質問がなされた中で、私どもの会派ではこれをたたき台にして、もう一度内容等を精査させていただいて、予算とか今日は聞けなかった部分もあるので一多分次のときには予算について、例えばチラシでの周知だとか、ここの部分にどれだけの重点が置かれるのかとか、そういったところも聞けるのならば聞いたりして、次回の委員会

で条例を一最終的にそれは見送りますといった表現になるのか、そうではなくて、もっと詰めていかなければならないのだという方向性になったならば、来年の1月、2月までにこの委員会としての方向性というか、委員長が議長に報告する内容等を話し合えればと。今回はパブリックコメントの報告もなかったですし、そのことも踏まえながら、もう一度聞いてみたいなど。

うちの会派でそこも話し合って一もう1回なり2回、委員会で話しましょうということです。

横野委員

自転車利用環境整備計画の策定経過は理解しますが、予算が関連するという言葉方を当局がされました。何にどれだけの予算をかけて普及・啓発するかということが見えてこない限りは、では目標値を50%にしましょうというのは一チラシを配るだけとか、パンフレット等を配ればいいなどという言い方もされましたけれども、例えば初年度は予算をこれだけ使ってこういうふうにしていきたいといった、大体の計画もあってもいいのではないかなと。予算の組立てというか一首長が代わるから予算について結論を出せないと言われればそれまでだけれども一新しい計画の10

年の中でこういったことをやって、こういうふうに進めていけばいいとか、そういった話が何もないと。

当局が提案する以上、予算もついて回るという考え方をすると、例えば総合計画に関して見直しをかけるときにはもう1回予算の増額をすとか、そういう説明があれば納得するのだけれども……。そのあたりがちょっと納得いきません。

小西委員

特別委員会としては、次期計画に対して、今言われたような意見等もあり、意見交換などで市当局に意見を申し上げるということはもう何回か必要だと私は思いますけれども、計画を充足させていく中で、条例そのものについては現時点では必要ないのではないかなというふうに思っております。

橋本委員

私は、以前も言いましたが、条例制定については一旦見送りが必要な状況かと思っています。この次期計画に基づいていろいろな目標値に一先ほど値ではないと言われましたけれども一実際向かっていくのかどうかということもしっかりと見定めながら、条例が必要となれば、その時点で本当に有効な条例をつくるべきではないかなと。今条例をつくっても、

次期計画にそれほどの差が出るのかなという
ような思いがあります。まずは一旦、次期計
画を見定めてからになると思っております。

東委員

社民党会派も一この後、資料なども持ち帰っ
て検討させていただきましても一皆さん
からも意見が出ておりますように、条例をつ
くって、保険ですとかヘルメットの関係をし
っかりと決めていこうとしていたことが次期
計画で一定程度カバーできるのであれば、計
画が完成した時点でそれを見て、そういう内
容であれば条例制定には特にこだわらないと
いう方向でいいと思います。

松井 桂将委員

公明党としては、当初から自転車損害賠償責
任保険等への加入の義務化が1つの判断材料
としてあって、今、自転車損害賠償責任保険
等への加入の取組については、義務化とはか
け離れて一努力義務化というか、加入率向上
の促進等も掲げられているように、義務化は
もうないということは確認できたと思うので、
我々公明党としては、条例制定は今回は見送
るべきだと思います。

村上委員

私は、何回か前にも申し上げたとおり、条例
の制定は必要ないというふうに考えておりま

す。国の自転車活用推進法が求めている市町村に対する取組で、自転車利用環境整備計画が富山市自転車活用推進計画に位置づけられたということは、非常に意義があるというふうに私は思っています。

それから、自転車損害賠償責任保険等の加入義務化については、国は県及び政令指定都市に技術的助言ということをしており、特に国が市に求めているわけではないので、この自転車利用環境整備計画に基づいて、しっかりと安全利用について推進していただければいいのかなというふうに思います。そのことについて担当委員会が、我々議員がしっかりと推進に向けて助言なり提案を出していくということが正しいのだというふうに思っております。

委員長

今ほど委員の皆様から、全ての会派から御意見をいただきまして、その中で大勢としては条例制定の件は見送りの方向かと思いますが、社民党会派さん、そして自民党会派さんから、もう一度持ち帰って答えを出したい、あるいは今後のことについても会派で検討したいというお話を伺いました。

そこで条例制定の可否については、一旦持ち帰っていただいて、次回の本委員会で最終決

定をいたしたいと思いますが、これについて御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

委員長

それでは、そのように決定いたします。

なお、次回の本委員会で最終決定を行うに当たり、今ほど条例制定を見送るとの意見が多かったわけでありましたが、見送る場合、委員会としてどんな手法を用いて自転車の安全利用促進を図っていくべきか、具体的に一自転車利用環境整備計画のこと、あるいは、それに基づいた事業についてもう少し話が聞きたいというようなことも言われましたが、逆にそういったことを委員会として提案するという方法もあろうかと思えます。そのあたりを含めて活発な意見交換を行いたいと思えますので、よろしく願いいたします。

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12月22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 金谷幸則

署名委員 高田真里