

滋賀県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例案要綱 に対して提出された意見について

1 意見募集の結果

平成27年12月22日（火）から平成28年1月21日（木）までの間、滋賀県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例案要綱についての意見を募集した結果、8名（団体）の方から、8件の意見が提出されました。

なお、この条例案要綱案については、関係団体に対しても、意見照会を行いました。

2 提出された意見（8件）

	提出された意見の概要
1	<p>自転車損害賠償保険に加入している証をシールなどで自転車の車体に貼付するようにはどうか。</p> <p>学校での自転車教育について、大学生も対象にしてはどうか。</p> <p>ビワイチを推奨されるなら、安全に走れる自転車道の整備をしてほしい。しまなみ海道の自転車道と比較すると、安全性が確保されておらず、道路標識、道路のペイントによる案内、道路の段差、路肩の狭さ、国道などの大型車が通行する道路での自転車専用車線の未整備等、まだまだ足りない所があり、全国から自転車でビワイチをしようとする人、もう一度行ってみようと思う人が少ないのではないか。整備をすれば、観光を兼ねて訪れる人が増え、経済も活性化すると思う。</p>
2	<p>自転車は鉄道駅からの二次交通の手段、またビワイチに代表される観光の要素、さらには、びわ湖一周ロングライドなどスポーツイベントそのもののツールとして、観光振興に多面的な価値を持つものと考えている。</p> <p>より安全な自転車の走行しやすい道路の整備や自動車側にも自転車の安全に配慮した運転を求める声があり、損害賠償責任保険について自転車利用者すべてに加入を義務付けるのであれば利用者に対して十分に理解・協力いただく必要があることから、以下の点についてご検討いただきたい。</p> <p>(1) 第3の県の役割の1つとして、より安全な道路の整備を位置付けていただきたい。</p> <p>(2) 第6の交通安全団体の役割および第8の県民の自転車安全教育について</p> <p>交通安全団体の役割として、自動車の運転免許を受けた者に対する自動車を運転する時の自転車に配慮した運転に関する啓発を行うことを盛り込んでいただきたい。</p> <p>自動車の運転免許を受けた者に対して、自動車を運転する時の自転車に配慮した運転教育を行うことを盛り込んでいただきたい。</p>

	<p>(3) 第14の県民の自転車損害賠償責任保険について</p> <p>県内で自転車を利用する者すべてに加入が義務付けられるのであれば、当該保険について、加入すべき義務がある旨、加入する場合どのような保険でないといけないのかなどの情報提供と簡単に加入できる仕組みを作り、その呼び掛けを早期に丁寧に行っていただきたい。</p> <p>その一環として、他の保険でカバーされていない自転車利用者のため、安価で加入でき、また短期利用でも加入可能な損害賠償責任保険の仕組みを作るなど、合理的な実効性のある制度を設けていただきたい。</p>
3	<p>自転車利用者との最大の接点の1つが自転車小売業者が自転車を販売する場面であるので、自転車小売業者の役割（保険加入有無の確認・情報の確認）を規定していただきたい。自転車損害賠償保険等の加入有無を確認し、正しく情報を提供することが県民の自転車損害賠償保険等の普及促進に繋がるものと考え。ただ、条文に記載せずに、実際の普及活動で促すことも可能とは思。う。</p> <p>また、自転車利用者とは、自転車に乗る人だけでなく、自転車を事業活動に利用する事業者も含んでいるという理解しているが、含まれていない場合は別途自転車を事業活動に利用する事業者の責務も記載しても良いと思う。</p>
4	<p>(1) 第4の県民の役割、第5の事業者の役割、第6の交通安全団体の役割は、「責務」とした方がよいのではないか。</p> <p>(2) 第7の第2項で県が必要な情報の提供、助言、支援または調整を行うとなっているが、「必要な情報の提供、助言、支援および調整を行う」ではないのか。</p> <p>(3) 第8の第2項で自動車等の運転免許を受けた者に対して自転車交通安全教育を行うときは、講習その他の学習の機会を利用して行う場合として自動車等の運転免許を受けたに限定しているが、自動車等の運転免許を受けた者だけが受講することができる講習その他学習の機会があれば、その旨を記載すべきではないか。</p> <p>(4) 第9の第1項の学校における自転車交通安全教育については、学校教育において、いかにして自転車の安全利用の促進を生徒・保護者に対して促進していくべきかをさらに検討していく必要があると考える。より効果的な活動を行えるよう密な連携・協働を図り、統一的な方針の下で実施していく必要がある。</p> <p>(5) 第10の第4項で地域の住民が、高齢者に対し、乗車用ヘルメットの着用についての助言、援助を行うこととされているが、幼児、児童または生徒に対しても、乗車用ヘルメットの着用についての助言、援助を行うべきではないか。現在、義務教育期間である中学校の自転車通学に係るヘルメット着用の取扱いが市町によって異なっているが、県下全域の統一的な考え方を示してほしい。</p> <p>(6) 第16の自転車安全利用指導員については、より効果的な活動が行えるよう、市町や警察署との密な連携・協働をお願いしたい。</p> <p>(7) 自転車横断帯の設置については、平成23年の警察庁通達と矛盾が生じるため、削除すべきではないか。</p> <p>(8) 前文に規定されている自転車に関して県が先導的な役割を担い、先進的な取組を実施することを強く推進するためには、県としての具体的な自転車施策の実施計画の策定を条例に定めるべきではないか。</p>

5	<p>(1) 前文で「高齢化社会に向けての移動手段の確保等」とあるが意味が理解できない。</p> <p>(2) 前文の「環境の保全、健康寿命の・・・未来を開くことができる乗り物です。」の部分が目的にも出てくるが、高齢化社会に向けての部分は言及していないのか。</p> <p>(3) 定義の中で、レンタサイクル事業者が必要ではないか。レンタルする場合にこの条例の内容すべてが利用者として適用することに不具合がないか検証が必要かと思う。レンタル事業者の責務を加える方がよいのではないか。</p> <p>(4) 第8の第3項で県は高齢者にヘルメット着用を推奨し、第10の第4項では同じ内容で地域住民は努めるとなっているが、整合性を取ってほしい。第10のところで家庭、地域として幼児、児童、生徒、高齢者にヘルメット着用としているので、第8の第3項は全ての県民に対してヘルメットの着用を推奨するとしてはどうか。</p> <p>(5) 道路交通法第63条の9で制動装置を規定しているが、わかりやすい内容で本条例案にも入れたほうがよいと思う。</p> <p>(6) 第14の損害賠償保険等への加入義務化については、近年の自転車運転中の事故の多発や高額の損害賠償等で必要性は認めるが、いきなり義務化はどうかと思う。まず自転車利用者の安全運転を徹底させることと、県の責務として自転車が安心して通れる道の確保が先ではないか。本条例案ではまず推奨にとどめ、条例施行後3年を目処に実施状況を検討するとあるので、その時点で必要であれば義務化にするなどを要望する。賠償保険のことを知らない県民も多く、県が責任を持って共済制度を設けるとか、十分な説明が必要であり、しっかりと県民の納得を得る必要があると思う。</p>
6	<p>(1) 第10の家庭および地域における自転車交通安全教育等について、無灯火の防止、片手運転の防止、スマホ・イヤホンの禁止、左側通行の励行を入れてほしい。</p> <p>(2) 第12の自転車の安全で適正な利用について、第5項第2号の警音器は、声の出ない人のみ使用を認め、不要である。左側通行の励行を入れてほしい。</p> <p>(3) 第17の道路環境の整備等について、歩道と車道の間にある緑地帯を撤去し、自転車通行帯を設けてほしい。</p> <p>(4) 自転車に乗れない人も一緒に楽しめるタンDEM自転車が走れる道府県は毎年少しずつ増えており、タンDEM自転車の利用を可能としてほしい。視覚障害者も楽しむことができる。運転も慎重になり、安全性も高まり、自転車の並走がなくなる。</p> <p>(5) 主要JR駅やパーク&ライド（ペダル）を県内数か所に設け、そこにサイクルステーションを設置し、レンタサイクル、観光案内、手荷物を希望の場所に当日夕方までに届ける仕組みを作り、身軽にサイクリングを楽しめるようにしてほしい。</p>
7	<p>(1) 第3の第1項で、前文では健康寿命の延伸、高齢化社会に向けての移動手段の確保が自転車の特性として触れられているが、「特性を最大限に活用した自転車の利用」の部分では触れられていない。自転車を日常的に利用することで、前文の特性が発揮できるのであり、第3の第1項でも触れるべきである。</p> <p>(2) 第17または第18で、自転車の日常利用では雨天時や長距離の移動には公共交通との連携が望ましい。また、観光においても、公共交通機関での来県を促すことで、環境面にも貢献できることから、公共交通機関との連携について触れるべきである。</p>

	<p>(3) 県内の既存の自転車関係団体との連携について触れられておらず、県内の既存の団体は、本条例の推進の上では全く考慮されていないように読み取れる。本条例の推進の上で連携が不可欠であり、県内の既存の自転車関係団体との連携について規定すべきである。</p> <p>(4) 日常利用の促進について、第4の第1項で県民が「自主的に」取り組むとしか記されていない。「適正に」という言葉が多用されることにより、本文では自主的に取り組むとしか記されていない日常利用の促進が制限される印象を受ける。法律、条例などのルールを守るのは安全のためであることから、「安全」が規定されていれば、あえて「適正な」という言葉を何度も使用すべきではない。</p>
8	<p>(1) 第2の定義について、車両、自動車等、道路、歩道、自転車道を定義されたい。</p> <p>(2) 第17の道路環境の整備について、自転車の通行することのできる路側帯および自転車横断帯については、削除されたい。また、自転車利用者等にわかりやすい標識標示類の整備および適正化に努めることを追記されたい。</p> <p>(3) ぐるっと琵琶湖サイクルラインについて、現行の交通規制上、「どの部分を」、「どの進行方向で」、「走行速度の目安は」、「それらは通行方法として、義務なのか可能なのか」を明確にされたい。</p> <p>(4) 通学に自転車を利用する生徒等については、年1回以上の指導啓発と通学路における具体的な危険を管轄署の警察官からの講義を推進されたい。</p> <p>(5) 月に1回程度、自転車に対する取り締まり強化日を設け、指導・警告等の状況を公表されたい。</p> <p>(6) 両手でハンドルを握らない運転や荷物を確実な固定をしないとといった事故を誘発しかねない走行状況も散見されることから、これらの対策についても着実な取組を推進されたい。</p> <p>(7) 以前に警察本部が策定した「自転車歩行者道における接触事故防止ガイドライン」について、これまでの整備を振り返り、検証およびあり方の再検討を行われたい。</p> <p>(8) 現行の交通規制の状況については、管轄警察署等において、可視化可能な取組を推進されたい。</p>