

市民のみなさまへ

「岡山市自転車の安全で適正な利用を促進するための条例(案)」の ご意見募集の結果について

1 募集期間

令和2年7月17日（金）から令和2年8月11日（火）まで

2 改正案の閲覧場所

- ・ 議会事務局（市役所議会棟2階）
- ・ 情報公開室（市役所本庁舎2階）
- ・ 生活安全課（市役所本庁舎2階）
- ・ 交通政策課（市役所本庁舎6階）
- ・ 教育委員会 指導課（市役所本庁舎8階）
- ・ 各区役所・支所・地域センター
- ・ 各公民館
- ・ 各ふれあいセンター

※本市議会のホームページ（http://www.city.okayama.jp/gikai/gikai_00340.html）

3 提出方法

電子メール、ファクス、郵送、持参又はホームページの入力フォームのいずれかの方法

4 提出先

岡山市議会事務局調査課

5 ご意見募集結果

ご意見数：以下のとおり13件（電子メール1件、ファクス1件、入力フォーム11件）の提出がございました。

件数	条項等	ご意見の概要
1	第21条	<p>雨の日等の濡れた路面では特にマンホール等の鉄蓋が滑りやすくなります。</p> <p>自転車利用者も非常に増えており濡れた鉄蓋でスリップして転倒・怪我をしている事も見かけます。</p> <p>鉄蓋等は国交省のバリアフリー新法の耐スリップ性能の規格値をクリアしたものが望ましいと思います。</p> <p>また、経年劣化により鉄蓋がすり減ったものは特に危険であると思います。</p> <p>すり減った鉄蓋こそ優先して交換するべきであると思います。</p>

2	第12条	<p>自転車の防犯対策として重要な制度が明記されていないので、追記してください。1項の文中に、「自転車の2か所施錠や防犯登録の実施を行うことなど盗難を防止するための措置」です。自転車基本法により自転車防犯登録が義務化されていますので、明記してください。</p>
3	第10条	<p>私は毎朝、内山下から桑田町まで自転車で通勤しています。</p> <p>今朝、あくら通りにて自転車で車道左側を走行中、後ろから車にクラクションを鳴らされました。</p> <p>車に幅寄せされたり、信号待ちの時に前に行かせないようにわざと左ギリギリに停車されたり、バスもすれ違うときにギリギリなのにスピードを落とさずに突っ込んでこられて、車の自転車への嫌がらせがひどいです。</p> <p>あくら通りの歩道は段差が激しくて、車道を走行せざるを得なく、道幅も狭いのでいつもとてもこわいです。</p> <p>道路の自転車走行帯の設置と共に、自動車の方の意識を変えられるような取組をお願いしたいです。</p>
4	第12条	<p>自転車への2か所施錠について、条文外で構わないので、何をもって「施錠」とするのかを示していただきたいです。</p> <p>以前、直径1cmほどのワイヤーロックを切断して自転車を盗まれましたが、盗難届を出すときに、自転車にもともとついている鍵以外は施錠と認められないということで、「無施錠」という扱いになりました。この解釈では、2か所施錠というのは、ほとんどの自転車で不可能です。また最近はスポーツタイプの自転車が多くなっていますが(私の自転車もそうでした)、スポーツ自転車にリング錠や馬蹄錠がついていることはまれですので、ほぼ無施錠ということになります。これは一般の感覚とはずれているように思いますので、このままでは、条例や統計をうまく役立てることができないように思います。</p> <p>したがって、行政や関係団体・市民の間で共通の認識がもてるようにしていただきたいです。</p>

5	<p>第6条</p> <p>第11条</p> <p>第14条</p> <p>第15・16条</p> <p>第18条</p> <p>第19条</p>	<p>未成年に関して「保護者の責務」の条文を入れるのなら、「高齢者」に関する条文を入れるべきではないでしょうか。「高齢者の同居家族等の助言」を規定し、自由気ままにヘルメットも着用せず自転車に乗る高齢者を規制すべき。独居高齢者は岡山市の責務に包含すれば良いのではないかと思います。</p> <p>「交通安全教育」は子供だけが対象の条文は問題。高齢者への教育も同等に規定すべき。</p> <p>子供にヘルメット着用を義務付けるのに高齢者等は努力義務も問題。事故防によるケガ防止は必要。</p> <p>高齢者の自転車運転は自動車と同様に利用させないことも視野に入れ規定すべき。</p> <p>対人賠償は義務付け、対物賠償は努力義務は問題。自転車で他人に衝突した時に、非常に高価な物を同時に損傷させることは十分起こり得ます。両方の損害を賠償することができる個人賠償責任保険への加入をさせることでカバーできる。人身のみ加入義務付けは自動車の自賠責保険の考えを持込んでいるのかかもしれませんが、そうであれば「自転車販売は保険付きでなければ販売してはならない」と規定し、加入なしの場合の「罰則」規定を導入すれば良いのでは。この条例全体は被害者保護でなく加害者負担軽減に配慮した規定となっている。</p> <p>第15・16条の場合と同様に対人賠償は義務付け、対物賠償は努力義務は問題。自転車を業として貸出す業者は対人・対物賠償を補償する保険を付保しなければ、貸し出してはいけないと規定すべき。</p> <p>本条第2項で自転車小売業者は「自転車損害賠償保険等への加入に関する情報を提供するように努める」とある。「情報の提供」とは具体的にどのような業務となるのか。情報の提供の仕方・内容によっては当該小売業者が損害保険の代理店でない場合、業法違反となるのではないか。</p>
---	---------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

6	<p>第11条</p> <p>第21条</p>	<p>岡山駅前をよく電動自転車で走ります。駅から市役所へ行く通りでは、途中で自転車専用道路がなくなり、歩道へ誘導される箇所があります。(高島屋の前) タクシーがたくさん止まっていて歩道に入らざるを得ない。さらに、人通りが多い。一応、自転車用と区切りがあるが歩行者は全く関係なく好きなところを歩いている。それならいっそ、車道を通りたいと思います。中途半端に歩道へ行ったりきたりを繰り返す方が危ないと思います。</p> <p>市役所の東側の歩道。とても道が悪い。ガタガタしていて自転車でもあまり通りたくない。市役所を新しくする前に周りの環境を整えるべきでは。</p>
7	<p>第11条</p>	<p>(1) 自転車は車道が原則、歩道は例外について</p> <p>自動車運転者、自転車運転者どちらも経験あるが、自転車は歩道が原則にするほうが良い、車道は危険すぎる。歩道以外で自転車が走るとすれば自転車専用レーンが必要で車道と自転車走行路の境目には段差が必要。</p> <p>自転車へ固定する傘の使用を合法化。</p> <p>手で持っていない傘では自転車運行上危険度は低い。</p>
8	<p>第14条</p>	<p>乗車用ヘルメットの着用効果に鑑み、すべての自転車利用者に着用の努力義務を規定すべきではないでしょうか。</p>
9	<p>第18条</p> <p>第20条</p>	<p>無人の自転車貸しだしについてどのように加入をすすめるのでしょうか？</p> <p>賠償保険には家族型や示談交渉付きのものなど多岐にわたってあるので消費者である市民等にとって最善最新な情報を提供する旨条文に含んでほしい。</p> <p>販売者の一部である保険代理店には販売代理店としての賠償責任に加入されていない業者もあり説明不足等は加入後に不利益な場合が起こった際に市民等をまもる環境づくりも必要。(販売者側にもレベルを追求すべきでは)</p>

		<p>サイクリストからは、車による幅寄せが問題になっているが、車側からすれば、道路の細かな凹凸や、ひび割れを避けて真っ直ぐ走っていない自転車にも原因はある。後方を確認して走れば身の危険を予め察知でき、幅寄せされたと言う事例も減る。</p> <p>車道を走らせるなら、安全上ミラーは必須だと思う。</p>
12	その他	<p>条例は林会長のもと、各関係者から意見交換されたことが纏められていると思います。</p> <p>ただ、最近は外国人の方が自転車に乗っているときに自国と同じ様に乗っているのがよく見受けられます。</p> <p>関係団体、事業者が外国人の就労、就学した時に自転車の指導、保険等の義務付けが必要ではないでしょうか。</p>
13	<p>第2章 自転車の安全 利用</p> <p>第3章 自転車利用者 等による保険 等への加入等</p>	<p>2、の安全利用5則にくわえ、岡山県警では「ながらスマホ」の禁止をうたっています。これもぜひ明記してください。(岡山県警ホームページ参照)</p> <p>自動車利用の際のいわゆる自賠責に等しいもので、ぜひ導入を図ってほしい点です。</p> <p>自転車に限定の保険もありますが、70才以上は引き受けないものもあります。一方で、火災保険など他の損害保険の特約(例えば、日常生活賠償特約)で、自転車事故による損害賠償を担保するものもあります。</p> <p>したがって、「自転車損害賠償責任保険等(他の損害保険などの特例によるものも含む)に加入しなければならない。」の一文に、他の保険による担保も加えればよいかと思います。</p>

貴重なご意見ありがとうございました。

ご意見をもとに行った会議での、主な議論の結果は次のとおりです。

条項等	意見の概要	議論の結果
第 17 条 第 15 条 第 16 条 第 18 条	現行案の「当該自転車を利用する者が被保険者となる」という表現は、「事業者」ではなく、「従業者個人」が保険に入るように解釈されるが、従業者個人が自動車保険等の日常生活賠償特約に加入していても、業務遂行に直接起因する損害賠償責任が発生した場合には保険が適用されない可能性があり、自転車の利用によって生じる損害を賠償することができないという事態を招くのではないか。	「自転車を利用する者が被保険者となる」という表現は「事業者」と「従業者個人」どちらが被保険者になっているのかわかりづらく、場合によっては保険が適用されないことにもなりかねないことと、その表現の部分を削除した方が事業者の保険加入に関する規定の趣旨が明確になるため、「当該自転車を利用する者が被保険者となる」という部分を削除する。 同様に、第 15 条から第 18 条までにおいても、「当該〇〇が被保険者となる」という部分を削除する。
第 15 条 ～ 第 20 条	(上段の意見を踏まえ)自転車による配達サービスの場合にはどのような保険に加入することになるのか。	配達する個人が加入するのではなく事業者として加入が必要となる場合が考えられる。 自転車の利用によって生じる損害を賠償することができるよう、保険加入について規定しようとするものであり、利用用途に応じ、保険の加入状況、保険契約などを改めて見直すことが重要。
その他	外国人を対象とした条文を具体的に規定してはどうか。	市の責務として、市の施策や市民等に対する交通安全教育及び啓発活動を行うことを第 4 条に規定しているが、これは外国人も対象としている。 また、第 13 条の学校での教育について規定しているものは外国人留学生等の学校も対象としている。 よって、外国人を対象とした条文を設ける必要はないと考えているが、今後、周知の段階においては、多言語化などの工夫が必要。
全体	条例が 9 月に成立した場合、施行日まで約半年の期間がある。 保険加入、ヘルメット着用など経済的負担を求める部分もあるため、「事故の被害者救済」や「安全対策」を推進していく上で、情報収集を継続し、今後、周知、広報を徹底するなど、条例制定後の動きが重要である。	
全体	直接的に条例の修正を求めるものではなくても、自転車の安全で適正な利用に関連して様々な分野で個別に改善を求める意見が多数あった。これらの意見に十分に留意しつつ事業を執行するよう、関係部局には議会としての要望としてしっかりとお伝えをしていきたい。	

お寄せいただいたご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。