

様式第 2 号(第 7 条関係)

会議の開催結果

1 会議の名称	平成 28 年度第 2 回さいたまはーと推進協議会
2 会議の開催日時	平成 29 年 3 月 22 日 (水曜日) 午前 10 時～午前 12 時
3 会議の開催場所	下落合コミュニティセンター多目的ルーム
4 出席者名	別紙のとおり
5 欠席者名	同上
6 議題及び公開又は非公開の別	(1)さいたまはーとの施策の平成 28 年度の取組状況について (2)自転車施策及び連携方策に係わる意見交換 (3)駐輪場適正配置の検討について (公開・非公開の別) 公開
7 非公開の理由	
8 傍聴者の数	0 人
9 審議した内容	(1)さいたまはーとの施策の平成 28 年度の取組状況について (2)自転車施策及び連携方策に係わる意見交換 (3)駐輪場適正配置の検討について
10 問合せ先	都市局都市計画部自転車まちづくり推進課 電話番号 048-829-1398
11 その他	

# 平成 28 年度 第 2 回さいたまはーと推進協議会 会議録

日時 : 平成 29 年 3 月 22 日 (水) 10:00~12:00  
場所 : 下落合コミュニティセンター多目的ホール  
出席者 : 別紙のとおり

---

## 1. 開会

事務局 司会進行、配布資料の確認、欠席委員の紹介

## 2. 会長あいさつ

大森会長 年度末のお忙しい中お越しくださりありがとうございます。  
本日の第 2 回協議会については、さいたまはーとの柱の中で、特に“まもる”の分野から、委員皆様の多様な立場からご意見をいただき、市と上手く連携していきたいと考えています。  
よろしくお願いいたします。

## 3. 議事

### (1) さいたまはーとの施策の平成 28 年度の実施状況について

事務局 資料 1 に基づく説明

韓委員 たのしむ②-1 について、多言語化についてはどう考えているのか。  
資料の例では日本語しかないが、外国からいらした方も楽しんでいただくために、多言語化も考える必要があると考える。  
また、まもる②-1 で、安全利用五則の看板を設置とあるが、「安全ルールを守る」とはどういう意味か。何のルールなのか伝わらない。

事務局 市も交通関係の標示は多言語化するという取組がなされている。英語が主になると思うが、これから新設する内容は検討していきたい。  
五則の看板については、ご指摘のとおり、広義的になっており、誰に何を訴えているのか伝わりづらいため、ターゲットを絞って検討したい。

古倉委員 左側通行を推奨したい場所に、「車道は左側」というサインを設置するなど、各場所に合ったサインが必要と考える。

- 大森会長      どこでどのような問題が起きているのか、まずは調査が必要かもしれない。
- 事務局      自転車ネットワークの検証ではあるが、平成 29 年度に現況調査を行う予定である。
- 川島委員      自転車政策について、県と市の施策の住み分けはどうなっているか。重複した施策を行うのではなく、市が主体的にできることに力を入れればよいのではないか。
- 事務局      県と市とで施策の方向性は、大きく変わらないと考える。  
県は自転車の安全な利用の促進に関する条例を定めており、安全利用に関しても積極的。また、サイクルエキスポなど、自転車を楽しむといった観点にも力を入れていると考える。  
一方、市の強みとしては、施策に対し市民目線で取り組むことができるので、市民に根差した、細かい方策ができると考える。
- 渡邊委員      県はルート 100 選など作っているが、最近の取組みは見えない。  
サイクルエキスポについてもメーカーの見本市のような形になっている。さいたま市とタイアップしていった方が良いと考える。
- 松原委員      まもる②-3、3 人乗り自転車貸出プロジェクトについて、市販の自転車ではなく、ハンドメイドのかっこいい自転車にすることで、模範推進員のモチベーションが上がるのではないか。  
単にアシスト自転車を貸すというのではなく、利用者に優越感を抱かせ、ルールを守ることがかっこいいと思わせることができるのでは。
- 韓委員      自転車利用模範推進員に任命された後は、どういった取り組みをしているのか。
- 事務局      認定証を交付している。また、自転車にはシールを貼っている。ワークショップを開催し、親同士の話し合いの場を設けている。
- 韓委員      安全利用について自発的に活動することが重要と考える。  
模範推進員として任命したのであれば、推進員が自発的に活動できるような取組が必要と考える。

古倉委員 利用後の効果検証を行う必要があると考える。  
静岡県袋井市で電動アシスト自転車の貸付を行った際は、貸出後にアンケート調査を行っており、高齢者の行動範囲、外出回数が 1.5 倍になったという声があった。これは自転車の利用促進につながったと考えており、自転車の安全利用についても、安全な利用の促進という視点を取り入れる必要があると考える。

川島委員 現在の利用者は、「1,000 円で借りることができた、ラッキー」で終わっているのではないかと。今後は、恩恵を得ている方々の意識をどうやって変えていくかが重要と考える。  
例えば、ヘルメットの重要性を説く冊子を近所に配布したり、アンケートを取り市に報告したりすることで、意欲が高まると考える。ただ教わるだけでなく、自ら教えることでより身につくのではないかと。

## (2) 自転車施策及び連携方策に係わる意見交換

事務局 資料 2 に基づく説明

大森会長 まずは、まもる②-3 自転車安全利用の人材育成について、意見を申し上げます。

田中委員 指導員を民間で育てることはなかなか難しいと思う。まずは、誰かが実践して模範になることが重要と考える。例えば、警察官は歩道を走らないで、車道の左側を走ったり、市役所の職員が推進員の資格を取るなどして、行動で示すことが良いのではないかと考える。  
何を教えていいかわからないという点については、難しいことではなく、基本的なことを教えるだけでいいのではないかと思う。  
また、自転車がルールを守らない要因の一つとして、自転車は歩行の延長と考えていることが挙げられる。歩行時にどれだけ交通ルールを守るか、ということも教えることも重要ではないかと考える。

小嶋委員 何を教えればいいかわからないということに関連し、何歳に何を教えればよいか、段階的な教育が必要ではないかと考える。特に家庭内で教えるとなると、こうした取り組みが必要かと考える。

川島委員 ルールを守らない人は×、マナーを自発的に守っている人はカッコいいという風潮にならないか。  
また、サイクリストなど、レクリエーション利用者はグッチャリなどの団

体から情報を得やすい環境にある。一方、そこに来ない生活利用の人たちをどうするか検討する必要がある。

北方委員 杉並区でも子ども乗せの親世代に講習を行ったが、伝えるだけでは限界だと考えている。自転車安全サポーターとして、安全利用の重要性を説く語り部のような人材を募ったが、ほぼ集まらなかった。  
また、ある大学の調査で、親の言葉かけが、子の教育に大きな影響を与えるということが分かった。親が変わることで子供も変わるものである。そうしたことを伝えるための冊子を作る必要があると考えている。例えば、一歳児検診で、年齢に応じた内容の冊子を配るなど、段階的指導ができるようにしたい。

渡邊委員 交通安全指導員については、埼玉県の交通安全協会でも行っているが、学校教員はほぼ受講していない。この制度自体は県のものであるが、さいたま市独自でも、自転車安全利用推進員を増やすべきと考える。  
サイクリング協会でもリーダー養成講習会を実施している。

韓委員 欧米では、モビリティに対する考え方が違う。自動車の地位が一番低く、歩行者が最上位という交通ヒエラルキーの中で、自動車の行動、自転車の行動という分けではなく、モビリティという交通体系全体で交通安全をとらえている。  
このような考えを根付かせるために、日本においても、交通社会の一員としてどうふるまうべきか教えることが重要だと考える。例えば学校教育の場や、自動車教習所でも交通社会全体の話をお教えるべきだと思う。

松原委員 米国ポートランドでは、町の半分が自転車レーンになり、ヘルメットも義務化されている。さらに、そうしたハードの整備だけでなく、ポートランドリビングというライフスタイルの提案も行っている。「ヘルメットを被ろう」、「安全に気を付けよう」というただ上から押し付ける教育ではなく、かっこいい乗り方として、憧れを抱けるようなライフスタイルを提案することも一つの方策ではないかと考える。

古倉委員 調査によると、若者は事故を起こしたら損をする気持ちが働き、高齢者は白い目で見られるのを嫌がるということが分かってきた。また、小学生は交差点での事故が多いというデータもある。このように、それぞれ特性が考え方や特性が違うことから、アンケート結果や事故データに基づいた指導方法も検討する必要があると考える。

大森会長 ヘルメットの件について、何かあれば

河原塚氏 2～3月の繁忙期以外は自転車安全講習を行っている。(51校ぐらい)  
(千葉委員代理) 運転方法の他にヘルメットのことも教えるが、髪形を気にするという声が現場から聞こえる。  
また、自転車購入時に、併せてヘルメット購入する制度、例えばセットで安くなるなどの制度ができればよい。

藤倉委員 原付もバイクもヘルメットを義務化して以降、300万台から50万台に減っている。ヘルメットも1万円くらいするので、おすすめしても買ってくれない。  
日本人の文化として、あまり帽子をかぶらないため、普及させるためには、何かしらの法整備が必要あり、値段も安くすることが必要と考える。

### (3) 駐輪場適正配置の検討について

事務局 資料3に基づく説明

渡邊委員 駐輪場の必要性は認識しているが、整備は限界でないかと考えている。例えば、北浦和駅東口では小さな商店が駐輪場になってしまっており、町の活性化の観点からさびしい。そこで、シェアサイクルを充実させることで、過大な駐輪場の整備を抑制することができるかと考える。

韓委員 駅前の駐輪場では、ヘルメットの置き場所に困る。ヘルメット用のロッカーなどの必要なのではないかと考える。

渡邊委員 防災用だが、折り畳みヘルメットも出ている。

古倉委員 方面別に需給バランスを分けたことは、例のない取組だと考える。  
分析に対する意見は3点あり、まず、定期利用の状況だけでなく、一時利用の状況も考慮すべきと考える。  
次に、今後は高齢社会で、通勤通学の自転車の利用も減っていくこと、及び、買い物需要をどう拾うかという点を考慮する必要がある。  
最後に、駅から300m離れ駐車場は使われないという観点から、総量だけでなく、利用の仕方を考慮する必要があるのではないかと考える。  
民間を取り込み、うまくバランスを取り不足を解消していくべき。

川島委員 自転車であれば一駅隣の駅まで行くという発想もあるかもしれない。例えば隣駅の方が空いていて安全だというような誘導の仕方もあるのでないか。

#### 4. 閉 会

事務局 次回については、6月頃の開催を予定している。  
認定が決まり次第、事務局より案内する。