

# 平成30年度 第1回さいたまはーと推進協議会

## 会議録

日時 : 平成30年4月23日(月) 9:30~12:00

場所 : 与野本町コミュニティセンター 多目的ルーム(小)

出席者: 別紙のとおり

---

### 1. 開会

事務局 司会進行、事務局職員紹介、配布資料の確認

### 2. 会長あいさつ

大森会長 皆様おはようございます。

さいたま自転車まちづくりプラン~さいたまはーと~の策定から2年が経ちまして、プランに掲げる「たのしむ」「まもる」「はしる」「とめる」の4つの施策が、より効果的に進むように委員の皆様から忌憚のないご意見を頂ければと思います。

本日の会議は、平成29年度の実績と平成30年度の予定について進めていきます。よろしくお願いいたします。

### 3. 議事

#### (1) さいたまはーとの記載施策の平成29年度実績結果及び平成30年度実績予定について

事務局 資料1-1、1-2、1-3、1-4、1-5に基づく説明

小嶋委員 資料1-2の「たのしむ」④-1「コミュニティサイクルの利用促進・エリア拡大」について、平成29年度の年間利用回数157,865回に対して、平成30年度の目標回数が13万回と目標値が低いように思われるが、どのような考えなのか。

事務局 さいたま市の上位計画に目標回数13万回として既に設定されています。今年は特に利用回数が多かったものと認識しております。

小嶋委員 「利用促進・エリア拡大」と目標を設定しているが、目標回数が少ないように思える。

- 事務局 コミュニティサイクルについては、平成 27 年度よりエリア拡大として検討を行ってきたところであり、平成 29 年度にサイクルポートの増設として予算要望をしました。しかし、さいたま市が現在設置しているサイクルポートの仕様上、1 基増設すると約 1000 万円の費用がかかります。一方、民間企業を中心に事業拡大が進んでいるシェアサイクル事業では、ポート 1 基の増設コストは、かなり抑えられるものと考えられます。また、さいたま市に対しても、公共空地を提供してほしい旨の要望・相談を複数の民間企業から受けております。そのため、「利用促進・エリア拡大」の方向性としては、さいたま市と民間企業が連携して、シェアサイクル事業の方策を検討し、今年度内に実証実験を開始していきたいと考えております。
- 松原委員 サイクルポートを民間が設置するに当たり、場所の選定については、さいたま市が行うのか。
- 事務局 さいたま市が選定できるのは、公共用地に限られており、主に公共施設・道路・公園などとして使われているところです。また、選定については、段階的に行うことを検討しており、一段階目としては、比較的選定しやすい、市・区役所、駅前駐輪場などの公共施設を想定しています。そこを中心に民間企業に用地を貸して、シェアサイクル事業を展開していきたいと考えております。道路・公園などについては、次の段階として考えており、道路については、他都市に比べ幅員が狭いので、適地が少ないといった課題もあります。公園については、パーク P F I という制度を活用して公園内にサイクルポートを設置するといった手法もありますので、そういったスキームを取り入れながら事業展開していきたいと考えております。
- 松原委員 最近ハワイ州のオアフ島に行ったことがあり、そこには biki（ビキ）というレンタサイクルがあり、ポート 100 箇所、自転車 1000 台が 3km 圏内にありました。一番驚いたのは、約 100m おきにポートが密集している場所があったことです。施設を密集させ、市民や観光客の目につく配置にし、活用しやすくしている点が良いと感じました。
- 事務局 さいたま市では、昨年よりシェアサイクル事業者から、現在の取組状況などの情報提供を受けており、人口の 1%程度は自転車を配備しないと事業展開が難しいといった意見もいただいているところです。さいたま市は、人口約 120 万を擁する都市であることから、約 1 万 2 千台の自転車が、さいたま市に必要であるということになります。

この考え方を既存のコミュニティサイクル事業に当てはめると、コストがかかりすぎてしまうという課題があります。

このような視点からも、民間企業が行っているシェアサイクル事業と連携していきたいと考えております。

渡辺委員

資料1-2の「たのしむ」②-1「レクリエーションルートの整備」に、「緑のヘルシーロード」が明記されているが、そのヘルシーロードは、自転車が非常に走り難く、走行環境が悪いことが課題であると考えている。今後、どのように整備していく予定なのか。

3人乗りの電動アシスト自転車について、運転者のマナーが悪く、危ないと感じている。例えば、子供にヘルメットを着けずに走行していたり、子供を乗せて猛スピードで歩道を走っていたりするのを目にする。

現在行っている自転車安全講習会をより広く子育て世代に受けてもらい、安全啓発を行ったほうがよいと思う。

資料1-2の「はしる」③「自転車利用の促進」に、「さいクルステーション」という言葉が明記されているが、「ステーション」という言葉は、総合型のイメージであり、新しい自転車の貸出や、シャワールームの利用などの機能を持った施設であるといったイメージを持つ。しかし、実際に認定されているさいクルステーションの中には、自転車店もあり、イメージと少し違う気がする。さいクルステーションは、グローバルな位置付けにした方がよいと考える。

自転車レーンについて、青塗と矢印表示の違いが判らない人が多い。チラシによる周知は行っていると聞いているが、周知徹底されてない現状であると感じている。良い取組であるので、周知徹底に力を入れてほしい。

最近首都圏内で、タンデム車の公道走行を認めていくという話題があり、千葉県が今年の4月1日から認められた。ただし、どの都市でもタンデム車の走行を認めることは危険と感じているので、さいたま市では、例えばサイクルパーク内でタンデム車の走行を認めていくなどの遊び心があってもよいと思う。

自転車保険について、埼玉県が保険加入を義務化したが、問合せが多く、対応をどのようにしたらよいか悩んでいる。わかりやすく市民に知ってもらう必要があると感じている。

事務局

ヘルシーロードについては、確かに走り難い箇所があると認識しております。ヘルシーロードは、管理形態が異なっており、ヘルシーロードとして標示されているところもあれば、管理用通路として走っているところや、管理用通路でなく農道なども混在しています。

ヘルシーロードと管理用通路部分は、埼玉県が管理している。このため、

例えば、自転車が走行しやすくするために舗装等の施工を行う場合は、県との協議・調整が必要となります。

サインの設置についても、ヘルシーロード管理者と協議しているところではありますが、時間を要している状況です。

子育て世代への周知徹底については、現状の自転車安全講習会 200 人では少ないと感じており、例えば購入補助金制度への移行をするときに講習会対象者を増やすなどが考えられます。なお、去年は、幼稚園保育園に通う親子への周知活動に向けて、関係機関に相談したところです。

さいクルステーションについて、現在認定を行っている施設のうち、自転車店は 1 店であり、さいたま市の主眼としては、観光レジャーとして使えるお店などです。

「ステーション」という総合拠点をつくるとするならば、サイクルパークの設置検討の中で、施設の在り方や採算性などについて調査してきたいと考えております。

自転車レーンについては、チラシを作成し配布しているところであるが、周知がまだ足りていないと感じております。チラシについては、例えば自転車店に配るなどが良いと考えています。

渡辺委員 チラシについては、自動車に乗っている人も知らない人が多いと思いますので、学校や公民館に配るなど、広く周知するのが良い。

事務局 今後も周知活動を積極的に取り組んでまいります。  
自転車保険の周知については、県や市が作成したチラシを自転車店に配布するなどの対応は可能です。

渡辺委員 説明する側の視点に立った、まとまった表のようなものや、保険も様々な種類や要件があるため、それらをまとめたものがあると助かると思う。

事務局 情報集約について今後取り組んでいく必要があると認識いたしました。

川島委員 サイクルパークの設置検討について、何のために、誰のために行うかということが重要と感じている。

他事例では、堺市において、シマノの自転車博物館が定例的に子供からスポーツライドの方まで自転車安全教育や健康教育をボランティアも入りながら積極的にやっている。

民間企業と連携することも大事であると考えおり、そういう議論を SNS で行うということも良いと思う。

「まもる」の中で、ヘルメットの着用について、自転車メーカー側でヘル

メット着用の説明を行わないことを問題視している。  
駅周辺の自転車利用のマナーが悪いと感じる。駐輪場利用者が多いので、駐輪場の運営者が運転者にマナーの周知を行うことが良いと考える。  
自転車に乗れない子供が、自転車の練習ができる公園を設けられないか。

事務局 サイクルパークの設置検討の中に盛り込んでいきたいと思います。

韓委員 埼玉県の子전거事故件数がワースト 2 位である現状をさいたま市はどう感じているか。また対処の仕方をどのように考えているか。  
サイクリングマップはだれを対象に作成する予定か。ワークショップなど、地元の人たちと一緒にコースを考えるやり方にした方が、マップがより身近に感じられるので良いと思う。

事務局 埼玉県でも事故件数の分析ができていない現状です。さいたま市内においては、事故件数は減少傾向にあることから、一定の効果はあると考えます。

古倉委員 保険の加入率や、講習会の受講率を上げるためには、通勤・通学者に対して、保険加入や自転車免許の取得などの条件を付けるという方法が良いのではないか。

事務局 自転車通学を認めている学校に対しては、講習会を必須としている。通勤に関しては、事業者認定の制度に盛り込むなどで対応を図ればよいと考えております。

大森会長 フェイスブックについては、最初にインセンティブが必要と感じる。  
コミュニティサイクルについては、民間企業による取組が急速に進んでいるため、早急に民間企業と検討していただきたい。

## (2) 自転車ネットワーク整備計画中間見直しについて

事務局 資料2に基づく説明

古倉委員 自転車通行帯の整備は効果があるというデータを丁寧に市民に伝える必要がある。自転車利用者のみではなく、自動車運転者に対しても注意喚起をしていくことが大事であると考えます。

事務局 一定の効果はあるので、周知活動を進めていきたいと思います。  
また、自動車運転者に対しての周知方法についても、検討していきたいと思います。

鶴見委員 自動車運転者に対するアンケートを行うことが良いと思う。  
ドライブレコーダーの記録によると、自転車のマナーが悪いことが結構多いので、運転者目線の意見も参考になると思う。

北方委員 よくある問合せは、最近増えている自転車レーンのことであり、なぜ増えているのかという声を聞く。そのため、自転車レーンの必要性をわかりやすく周知すると、マナーの向上にもつながると思う。  
サインの表記方法について、英語などの表記も必要であると思う。

田中委員 歩道において、自転車は徐行しなければならない、ということを周知する必要があると思う。

大森会長 ビューティフルライドのロゴが、歩行者・自転車・自動車がお互いに思いやりを持つという思いがあり、とても良いと思います。

### (3) その他

- 北方委員より「ママとパパのための自転車教科書」パンフレットの説明
- 事務局からの情報提供として、現在、さいたま市議会において「(仮称)さいたま市自転車のまちづくり推進条例(案)」のパブリック・コメントを行っている旨周知

## 4. 閉 会

事務局 次回の開催日程は未定となっております。  
日程が決まり次第、事務局より案内します。