

令和2年度 第3回さいたまはーと推進協議会 会議録

日 時：令和2年12月24日（木）14：00～16：00

場 所：浦和コミュニティセンター15 集会室

出席者：別紙のとおり

- 1 自転車利用に関するアンケート調査結果について
- 2 パパ・ママ自転車安全推進サポーター向けアンケート調査結果について

韓 委 員 資料1の9～10ページにおいてヘビーユーザーが減少し、ライトユーザーが増加しているということだが、ヘビーユーザーが減少しているのは、コロナの影響なのか、ご意見があれば伺いたい。次に、資料1の20ページにおいて、「歩道と車道のどちらを走行するか」ということの周知・啓発が必要という意見が多いことには同意である。どちらを走行したら良いのかは、私もよく聞かれる。車道は怖いという意見も聞いている。自転車走行空間をしっかりと整備しなければならないと改めて感じた。21ページのルール周知・啓発に必要な手段について、ホームページ、ポスターとの回答が多いが、チラシ配りなどを警察の交通安全運動と連携して実施することや、さいたま市のプロチームも発足したため、定期的に選手の方々に配っていただくといった活動を地道に続けていくことが重要だと考えている。50～60歳代の不満度が高いということについては、自転車に限った話ではないのかもしれないが、まだまだ厳しい目で見られているのかなと思う。継続して取り組んでいくことが重要である。

大森委員 ヘビーユーザーの減少については、コロナ禍でもあり、アンケートの実施時期も関係してくるところと思う。

渡邊委員 埼玉県サイクリング協会でも企画していたイベントがほとんど中止になった。10月に久しぶりに開催できた際には、参加者にはとても喜んでいただけた。コロナの影響は大きいのではないかと思う。

事 務 局 ヘビーユーザーの減少については、委員ご指摘の通り、コロナの影響は大きいのではないかと考えている。

歩道か車道か分かりづらいということへの対応については、定期的に埼玉県警と協議し自転車レーンの効果検証を実施するとともに、今年の秋頃には県警・道路管理者と共に、チラシ配りやルールの周知啓発を実施したところである。今後も継続的に取り組んでいきたいと考えている。

次に、ルールの周知・啓発方法については、2020年にプロチームが発足され、

地域に根付いた活動を行っていききたいと伺っており、ポスティングの実施やスポーツ少年団に出向いて、自転車のたのしさと安全に関するイベントの企画も行っている。先日は、浦和レッズのユースチームにお伺いし、プロチームの選手と一緒にロードバイクに触れてもらう機会を持ったところである。来年度も引き続き連携したいと考えている。

50～60歳代については、ご満足いただけるよう、引き続き取組を行っていくと共に、出来るだけ目に見える形にしていきたいと考えている。

韓 委 員 ヘビーユーザーの減少はコロナの影響が大きいというお話であった。正しいと思う一方、その他の影響もあるのではないかと考えている。自転車を趣味にしている人の多くは40～50歳代である。アンケート結果をみると、この年代に限らず、20～30歳代でも減少している。趣味で利用している人だけが減少したわけではないと思う。

松原委員 何故ヘビーユーザーが減少したのか検証が必要だと思う。検証方法としては、例えば、1週間で500kmさいたま市内を走ってみようだとか、アプリ会社とタイアップして、実際に走るコンテンツをつくることが考えられる。そこにヘビーユーザーの方がどれくらい興味を持っていただけるかは分からないが、こういった検証実験のようなことを実施してはどうかと思う。

楠田委員 アンケート結果については、コロナの感染者数や重症者数、コロナ過での外出抑制といった対応策、自動車の交通量や鉄道、バスの利用者数の推移といった外出動向などと照らし合わせてみたほうが良いと思う。

コロナの影響に関する検証については、来年の同じ時期にアンケート調査を実施してはどうか。

ヘビーユーザーの減少理由はしっかりと把握しておく必要があると考える。利用者数の減少は、自転車文化を育てる上で課題となる。

公共交通がすべての地域で利用できるわけではなく、自動車ばかりに頼った生活になると、後々移動手段が失われてしまった際に様々な問題や弊害が生じることとなる。そういったことをしっかりと捉えて、自転車の利用促進を図る必要があると考える。

年齢が高くなるとともに満足度が下がるということについては、恐らく年齢とともにくる身体的な衰えから、走行する場所が車道から歩道や裏道へと変わってくることによって満足度も変化しているのではないかと考える。また、ちょっとしたことでも怖いと感じる人が多くなっていくことも要因ではないかと考える。

中高生の安全啓発について、地域によって自転車通学の有無に差があるのであれば、利用頻度が大きく異なるため、把握しておいたほうが良いと考える。

8 ページの免許に関連した内容として、高齢になり、免許を返納したときに始めて自転車の利用を始めるというのは難しいことから、40～50 歳代をターゲットに、普段から自動車と自転車を併用してもらえるような取組が必要だと考える。

事務局 中高生の利用目的については、頂いたご意見を踏まえて分析していきたいと考える。教育委員会を通じて、利用形態についてヒアリングしていくことも今後検討したい。現在、浦和高校の2～3年生を対象に安全利用啓発や通学ルート上の自転車レーンに関する効果検証などを目的としたアンケートを実施している。自転車レーンを整備したことに対して、走りやすくなったか、危なく感じるか、といった意識調査で、結果については、次回の協議会でお示しできればと考えている。

渡邊委員 浦和高校はどのような基準で選んだのか。駅に近い高校の生徒はあまり自転車を利用しないと思う。例えば、駅から距離がある学校を対象にアンケートなどを実施してはどうか。

事務局 北浦和駅前には自転車レーンを整備したことから、この整備効果も検証したいということで浦和高校に協力をお願いしたところである。ご指摘いただいたように駅から遠い距離の学校での実施についても自転車レーンの整備状況と併せて検討しているところである。そのあたりも含めて結果をお示ししていきたいと考えている。

鶴岡委員 コロナ禍でのバスの利用状況についてお伝えしたい。全国の調査であるが、路線バスの利用者数は前年に比べて7月は25.3%、8月は26.7%、9月は22.1%、10月は19.8%の減少となっている。現在は多くても8割前後の利用状況である。事業者としては、9割まで戻ってこないのではないか、という感覚ももっている。テレワークや在宅勤務が浸透してきており、通勤・通学の利用者が非常に減ってきている。そういった意味では、公共交通機関は厳しい状況である。これに加えて、一定数は自転車に転換している可能性もある。将来的には100%には戻らず、8～9割戻ってくれば良いというような感覚である。こういったことで、自転車利用についても、様々な影響が出ているのではないかと思う。

古倉委員 8 ページの自動車が運転できない状況での交通手段に関連して、掛川市で高齢者を中心に実施したアンケート調査をご紹介します。市民に対して、何歳まで車を運転できそうか、自転車に乗れそうかということを訪ねた。回答の中央値を見ると、自転車は80歳、自動車は75歳が運転可能という結果であった。個人

の主観の問題かもしれないが、ある程度高齢になっても自転車はクルマよりも長く利用してもらえる可能性があるということである。

高齢者の事故について、平成 26 年調査結果では、全国の人口 10 万人当たりの自転車乗車中の死傷者数は、19～64 歳が 74 人、65～74 歳が 76 人、75 歳以上が 62 人となっており、若い世代と高齢者の世代で人数差はほとんどない結果である。

高齢層の利用頻度が低いからではとの見方もあるが、年代別の自転車使用頻度をみると、自転車産業振興協会の調査結果では、20～40 歳代は 1 ヶ月に 10～12 日程度利用しているのに対して、60 歳以上は 1 ヶ月あたり 10.7 日利用しており、決して利用頻度が低いわけではないことがわかる。

安全性を確保するという大前提はあるが、高齢者を危険視するというよりは、健康や外出の足の確保のために利用してもらおうということを考えていけないかと思っている。

10 ページでは、週 5 日以上の利用者をヘビーユーザーとしている。これは上級・中級サイクリストとは考え方が異なる。ヘビーユーザーの定義はきちんと明記しておいた方が良いと思う。

コロナの影響による自転車利用者の減少については、コロナによるテレワークの普及によるものが大きいと考えており、週 5 日フルに自転車を利用する人が減少し、週 3 日くらい利用している人が増加している可能性があるため、そういった観点も持ったほうが良いと思う。

14 ページの自転車の使用理由に関して、自転車利用を促したいとすると、この調査で分かったメリット、デメリットを踏まえて見せ方を工夫すると良いと考える。例えば、「環境」のために自転車利用を促進することは重要だが、市民目線での重要視する割合は 23% である。自転車を利用した結果、環境にやさしい社会が形成されていけば良いと考えており、市民がより重視している割合の高い内容（健康など）の順にメリットとして訴えていくほうが効果的であると考える。

18 ページの市の自転車施策への満足度について、50～60 歳代の不満が大きいということだが、以前実施された国や大学の調査では、年代別にみると高齢者ほどルールを守っている人の割合が高いという結果が出ている。自分がルールを守っている人は、他者が守っていないことに対して、より厳しく見ているということがあるのではないか。また、高齢者は体力の衰え等により、反応速度は落ちることもあり、安全性の観点で特に注意をしている高齢者は多いのではないかと考えている。

次に、23 ページの自転車駐車場について、どの駅でも足りていないということだが、隣の駅の駐輪場を利用するなど、各駅間での適正な需給のバランスがあると思う。そのような分析を行ってはどうか。

その他、32 ページの自転車走行空間の整備状況についても、市民アンケートを

活かしながら優先整備箇所を決めていくことも考えられるのではないかと。

川島委員 25 ページの自転車の交通ルールの主観的認知度について、30 歳代で 17% が全く知らないという結果がでている。なぜ知らなかったのか疑問である。自動車の運転免許を持っていないため学ぶ機会が無かったのか、それとも関心がないということなのか。

ヘルメットの着用義務について、子どもは親がつけさせれば良いが、高齢者は少し曖昧になっているのではないかと感じる。他の人から、「あなたは高齢者だからヘルメットを着けなさい」と指摘されても素直に受け入れ難いところはあるかもしれない。子どもの頃からそれが習慣となっているのが理想である。高齢者への自転車利用やヘルメットの着用を促すためには、財政的な問題はあろうと思うが、電動アシスト付き自転車の半額補助や高齢者の方にヘルメットの購入促進のための補助、キャンペーンの実施、スポーツタイプではなく日常的に利用しやすいヘルメットのモニターを活用した周知などを行ってはどうか。

北方委員 20 ページにある歩道と車道のどちらを走行すれば良いのかということは、全国のお母さん方に必ず聞かれる。自転車レーンが引かれていても、歩道を走行する自転車が多いことが理由と考えており、教育の視点が必要だと考えている。また、視認しやすい表示やルール等の周知・啓発についてチラシの配布も重要だと思う。1 点気になるのは、ルールをおしつけられると反発しやすくなると考えられることであり、なぜ車道を走行する必要があるのか、ということをも市民に分かりやすく伝えることが重要である。

22 ページについて、中高生への周知・啓発は重要であるが、中高生からいきなり教育し始めるのも中々難しい部分もあると考えている。そういった点から、保護者への安全教育というのも重要で、資料 2 の 17 ページにあるように、保護者自身が子どもへの安全教育が必要だといった結果もあることから、保護者を通じて低年齢の子ども頃から学ぶことができるものと考えている。

パパ・ママサポーターの方々が発信してくれる体験談などの情報発信と併せて、さいたま市としても交通や観光といった関連部署と連携して、市内のおすすめスポット等を SNS で発信していくことなども良いと思う。

中高生へのアンケートも実施されているということで非常に良いと思う。他の自治体ではほとんど実施されていない。愛媛県のヘルメット着用率向上の成功例なども参考にしながらご検討いただきたい。

大森委員 市民アンケートはサンプル数が 2000 以上あるので、可能であれば、地区別の分析も検討してはどうか。区別でなく、都心部と郊外部など、地域の特徴の差を見てみるということも考えられる。

パパ・ママサポーターは年間で何人くらい募集する予定か。

事務局 人数は確定していないが、今年度は160~170人となる見込み。

3 さいたまは一と施策体系の方向性について

楠田委員 施策体系の構成の前段として、こういった社会を目指すという未来像についても見直していくのか。

高齢者の定義をしっかりと書き込んだ方が良いのではないかと。

健康増進について、高齢者を対象とした利用促進という記述があるが、免許返納後から自転車に乗り始めるのでは遅いということをしっかり伝えていく必要があると感じている。

自転車は有用であるため、自動車を所有していても、プラス1台は自転車を所有し、近くの買い物等の移動は自転車を利用するように促すことも必要ではないかと。

健康増進について、近年、子どもの体力低下が問題になっている。自動車で送迎してしまう、スマホで済んでしまうなど、歩く、運動する機会がなくなっている。元気な高齢者を増やそうという時代である一方、子どもの体力低下への対策も必要である。今の子どもが大人になった時の体力面に不安があり、子どもの頃から歩いたり自転車に乗るといった文化をつくっていくことも重要ではないかと。また、子どもの体力を把握するというと同時に、大人の体力測定も必要ではないかと。

子どもの自転車利用に関して、他の都市では、校則によって、自転車のかごに荷物を載せると危ないということで、ママチャリのかごをわざわざ外しているところもあるようで、そういった地域では、通学で自転車をつかっている子どもほど、不便な自転車に乗りたくなるという傾向もあると聞いている。

バスとの連携強化という方策はあるが、さいたま市ではどういった交通体系を考えており、その中で、自転車やシェアサイクルはどのように位置付けられているのか。冒頭お話した未来像にも関連するが、暮らしと経済活動と交通の関係性の中でどのように自転車を捉えるのかということは、示した方が良いのではないかと。

アンケート結果から利用者数が減ってきているとのことだが、利用者数については何らかの目標を設定したほうが良いと思う。

事務局 未来像については、現行のプランでビジョンを掲げている。事務局としては、それを維持していきたいと考えている。

健康増進を子どもからというお話だがその通りだと思う。市としても中高生に積極的にアプローチしているところである。また、今後、保育園にもアプロー

チしていき、自転車に触れたことが少ない子どもたちを対象にサイクリングゲームを実施したいと考えている。また、子どもたちに触れてもらうとともに、保護者にどういった影響があるのかということも考えていきたい。

吉村委員 事務局から保育園への取組のお話があったが、弊社でも幼稚園に対して交通安全教室を実施している。幼稚園児が対象であるため、難しい話はせず、補助輪付き自転車の乗車体験を実施している。知恵をお貸しできる部分があればと思う。資料3の15ページ「幅広い世代への交通安全教室の実施」に関連したところで、弊社で70歳以上の高齢者講習を行っている中で、免許返納すると生活の足がなくなってしまうことから返納は難しいという声を聞いている。また、自転車に乗ることが増えたという声や、軽自動車に移行しているという声なども聞いている。コロナの影響で開催が難しい面があるものの、こういった方々に交通安全教室を継続的に実施することが重要だと考えており、特に警察や教育委員会、行政の方々と連携していく必要があると考えている。資料3の30ページで、宮城県警が実施したウーバーイーツ配達員への交通安全講習の事例が紹介されているが、今後、埼玉県警も同様の講習会を開催する動きもある。

事務局 園児対象の交通安全教室の実施について、連携しながら進めさせていただきたいと考えている。まもるの視点での交通安全についても、様々な立場の方々と連携が必要と考えており、資料3の31ページにて分科会の設置イメージをお示ししている。安全・安心な利用環境の創出という観点でチームを編成して、深度化していきたいと考えている。改定版が策定された後、分科会等の形で引き続き議論させていただきたい。既に参画いただいている自転車通行環境効果検証会議でも引き続きご意見いただければと思う。

渡邊委員 さいたまは一と策定から5年近くが経っており、見えてきた部分がある一方、近年の流行においつけていない部分もあると思っている。自転車に対する関心は高まってきており、さいたまクリテリウムのような大規模な大会は開催されている一方、一般市民が参加できるようなイベントがとても少ないと感じる。例えば、サイクリングマップなどを活用して、お店や文化遺産などを散策するようなイベントを通して、楽しみながら安全教育や健康づくりを図るなどの取組を検討してはどうか。当協会では、ぐるっと埼玉ポイント60というイベントを行い、各ポイントを自転車で巡り、写真等証拠となるものを提出した方に、獲得数により表彰、記念品の進呈を行うということを実施したことがある。今後、新住民の増えているさいたま市西区を対象に、まちなかの史跡や美味しいものを知ってもらおうというイベントを企画中である。もう少し市民に楽しく自転車を利用してもらうような取組が必要ではないかと考えている。

自転車安全教育については、さいたま市セーフコミュニティという組織や毎年開催しているカーフリーデーなどとも連携し、イベントを通じながら自転車の楽しさと共に安全を伝えていくことにも取り組んでいきたい。

サイクルツーリズムに関連したこととして、外国人がさいたま市に来た際の自転車活用があまり考えられていないと感じる。さいたま市のオリパラ委員会でも移動手段は徒歩しか想定していないと聞いているが、シェアサイクルを外国人にも利用してもらえると良いと思うし、外国人向けのガイドも大事であると思う。こういった取組について、埼玉県は他県に後れを取っていると感じることもある。

大森委員 カーフリーデーは、マイカーを使わないことで、交通や環境、都市生活と車の使い方の問題について考える日であり、世界数十か国で取り組まれている。上手く連携していけると良いと思う。

渡邊委員 以前は自転車ツーリングなども行っていたが、最近はオープンカフェ等の取組が多い。

事務局 市民参加型のイベントについては、市内だけではなく、市外へ飛び出していくということも考えており、自転車プロチームや近隣の自治体と連携して取り組んでいきたいと考えている。今後、ご助言等いただきながら進めさせていきたい。

川島委員 施策についても整理いただき、課題も見えてきたと感じる。分科会ができた際には、自転車関連の市民団体の方にもご協力いただけると良いと思う。

自転車安全教育について、さいたま市全域をそれぞれの利用者目線（例えば、子どもから高齢者まで）に応じて地域分割し、地域に応じた施策に落とし込むことで、より効果的な取組が実施できるのではないかと。また、テーマごとの分科会だけでなく、自転車生活エリアといった単位でも検討できないかと思っている。

私が所属しているサイクリングクラブは、幼稚園児から80歳代まで幅広く所属している。近年は、さいたま市外の遠方から参加される親子が増えており、理由を聞くと親子一緒に、遊びながら、楽しみながら、継続的に自転車の練習ができる場所が無いと聞いている。こういった活動を促進することで自転車文化が根付くことにつながると考えている。

古倉委員 利用者目線での分科会の設置については、賛成である。その際、利用者の属性だけでなく、利用目的別に、例えば、買い物や通勤といった利用シーンに対してこういう施策を実施しますといったストーリーがあると良いと思う。市民に

読んでいただいて理解いただき、乗っていただくためには、利用目的ごとに用意される施策を提示することが大切である。

4つの柱の関係性について整理いただいた点は良いと思う。さらにいうと、4柱が1本にまとまったような方向性を示せると良いと思う。海外では自転車文化の醸成というのが良く言われている。自転車文化というのは、要するに、自動車ではなく自転車を中心に自分たちの生活を考えていくというものである。さいたまは一との4ページに記載のあるビジョンについては、表現が一般的すぎる印象を受けるので、全体として具体的にどういう自転車のまちづくりにしていきたいか方向性がはっきりつくよう検討してはいかがか。

吉澤委員 15ページの災害の視点について、当協会も自治体等の要請を受けて被災地に物資を輸送している。その中で一番困るのは、道路に乗用車が乗り捨てられていることで道路が走行できなくなり物資が届けられないといった問題がある。そういった問題解決にも是非自転車を使っていただきたいと思う。自転車の使える場面の他に、こういった場面は危険だから使わないようにしましょうといった視点も併せて記載されていると良いと思う。

楠田委員 シェアサイクルのデータ活用について、シェアサイクルのデータをつかって道路整備に活用しようとしているところもあると聞いている。また、利用状況を踏まえて案内表示を検討するということも考えられると思う。観光の視点では、例えば、この地域では外国人の利用者が多いなどの傾向等も分かれば活用の幅が広がると思う。

交通安全教育について、自動車教習所で新しく免許を取得される方に自転車のルールや路面標示の意味などを学んでもらうことで、将来的にグッドドライバーを生み出す取組を行っていけると良いと思う。既に免許をお持ちで自転車についての教育を受けていない方々に対しては、警察での運転免許更新時に、資料を配布するなど情報を伝えられると良いと思う。

大森委員 ドライバーへの教育は重要な視点である。

韓委員 自転車文化の醸成や将来像について、自転車のあるまち、自転車を活用する暮らし方というのはライフスタイルの一つと捉えられることができると思う。近年は、ロハスやサステナブル、SDGsといった考え方がでてきているが、こういった概念の中の重要な移動手段の一つだと考えている。

さいたま市でライフスタイルに関わる部署があれば、その部署と一緒に、自転車のあるライフスタイルとはどういうものか、どういうライフスタイルが良いのか、様々な分野の方と意見交換した上で、検討していけると良いと思う。

北方委員 市民参加型のイベントについて、他の自治体等で取り組んでいて良いと思った事例を2つご紹介したい。

一つ目は、株式会社シマノが企画している「散走」というイベントでは、地域内の名所を自転車で巡り、楽しみながら、まもる、とめるといった取組を行っているものである。

もう一つの事例として、アプリを活用して、スタンプラリーのような形でマイルやポイントを貯めると、自転車の鍵をもらえるという取組を行っている自治体もあった。たのしむととめるがキーワードになっており、さいたまは一とにおける4つの柱を掛け合わせる際の参考となれば幸いである。

大森委員 さいたま市では、Beautiful Rideというキャッチフレーズやロゴマークをつくられていたと思う。さいたまは一ととの関係はどのようになっているのか。

事務局 Beautiful Rideというキャッチフレーズは、主にサイクルフェスタで使用しているが、その他にも、今年度は、街頭キャンペーンのタイトルを「Beautiful Ride キャンペーン」と打ち出し、お互いに譲り合って美しく自転車を利用しましょうといった活用も行っている。今後も、継続的にPRしていきたいと考えている。

大森委員 施策の改定について、新しい施策が多く追加されている。18ページにもあるが、重点的な施策はこれまでと変わらないという理解で良いか。

事務局 そのように考えている。

大森委員 分科会も今後設置していく方針だということである。皆様には引き続きご協力いただければ幸いである。

以上