

令和2年度 第1回さいたまはーと推進協議会意見聴取結果

令和2年度第1回さいたまはーと推進協議会においては、書面による意見聴取を行ったため、各委員からの意見を下記に掲載します。

(意見聴取期間 令和2年5月19日～29日)

1 各視点からの意見

視点1 自転車の安全利用

(古倉委員)

- ・ 条例による義務化は、保険加入の大きなインパクトとなり、罰則がなくとも、義務ということで有効と思います。さいたま自転車ルールブックは、よくできていると思います。これに加えて、事故の件数(全体に占める割合が増加中)や事故発生場所などの実態が参考資料などで添付されると、より理解促進と引き締め効果もあると思われれます。講習会で使われる時などには、数値とセットで啓発されるといいと思います。
- ・ 子育てでは、可能な範囲で電動アシスト自転車を利用することで、ふらつき防止、交差点や信号機などの一時停止、歩道の徐行等の励行が可能になるので、その特徴を把握して利用してもらうようにするのも大切と思います。

(小嶋委員)

- ・ 自転車保険について、学校を通じて広げていただければと思います。可能であれば、さいたま自転車ルールブックに掲載いただいている事例を学校で先生から子どもに伝えていただき、子どもから保険に入りたいと保護者の方に頼んでもらえるようなことができると、よいと思います。

(楠田委員)

- ・ 65歳になってからの「おとなの自転車教室」みたいなものを開いてはいかがでしょうか。クルマに依存した生活をしている人は、クルマの免許返納をすると、ひきこもりがちになってしまいます。免許返納時に自転車を乗ろうとすると、体力的に乘れない状況です。そこで、クルマは乗り続けるけど、自転車も選択肢として持っておくということもこれからは必要になると思います。健康促進の観点からも必要な施策と思います。

(大島委員)

- ・ さいたま自転車ルールブックとともに、日本損害保険協会と自転車活用推進本部が作成した「自転車事故の実態と備え」を配布することが効果的であると考えます。
- ・ 高齢者向け電動アシスト自転車の安全利用講習会の実施を行うべきと考えます。

(藤倉委員)

- ・ 自転車保険の加入は義務化されていますが、罰則がないのでかなり加入率は低いと思います。低額で整備点検して保険を付帯するＴＳマーク付帯保険は、埼玉県内で加入が倍増していますが、補償範囲が少ないなどの更新の問題があります。一般の任意保険は保険の認識では仕方ないですが、自転車の単価から考えると高額になり、加入促進にならないと思われます。安価な加入が出来る仕組みを考えて頂きたいと思います。
- ・ さいたま市で自転車に添付する保険加入済みのステッカーを発行する取組は如何でしょうか。
- ・ さいたま自転車ルールブックの内容は充実してよいと思いますが、内容が豊富すぎて全てを熟読すると何が重要な部分かわからなくなることから、見出し等で必ず守るところを明確になればと思います。

(渡邊委員)

- ・ 「さいたま自転車ルールブック」は大変よくできていると思います。今後各種イベント等で配布したいので、増刷するかPDF等のデータでダウンロードできるように希望します。

(韓委員)

- ・ 保険加入について、新規購入の際は防犯登録とセットで販売店の協力が不可欠です。既存自転車への加入促進については、駅前やショッピングセンター、学校等の駐輪場、市の各施設に、QRコード付きで加入サイトへの誘引ツールを展開してはどうでしょうか。
- ・ スケアードストレイト手法については、以前の会議でも見直しを提案した記憶があります。単なる見世物になっていないか、懐疑的です。事故状況を実演するにしても、どんな場面をどう見せるかなど、しっかりしたディレクションが必要なのではないかと思います。スタントマンの死亡事故も起きているはずですので、内容、有効性、安全性について、再度検証してみてもいいのではないでしょうか。
- ・ 駅までの自転車通勤等にもヘルメットの着用を促すために、駐輪場にヘルメットラックを設置してはいかがでしょうか。既製でなくオリジナルで作成し、ヘルメットの穴やあごひもにかけるワイヤーロックを付けて、ツリ一型にすれば場所も取らなくて良いかなと思います。(例：右写真参考)
- ・ さいたま自転車ルールブック及び子ども乗せ自転車を楽しむためのハンドブックは、両方とも内容が、とても良く出来ていると思います。イラストが分かりやすく良かったです。気になった点を以下に示します。



【さいたま自転車ルールブック】

1 頁目

- ・ 「走る、通行する」という表現について、細かく用語を選ぶなら、歩道は「走る」のではなく「徐行」する場所なので、「歩道を徐行する、通行する、通る」という用語を使用

し、車道にのみ、「走行」という用語を使用して良いということになります。普通の方はその違いを気にも留めないでしょうが、まさに言葉尻、自転車関係者の中では大いに気にする方もいらっしゃいます。そういった方が読んでも、間違っていない言葉の使用の仕方をするか、もしくは、この走行、通行の用語の意味の違いを取り上げながら、本来、歩道は「走る」（スピードを出して通行する）場所ではない、歩行者のものである、ということをしっかり読み手に伝える内容にするのも良いと思いました。

1 3 頁目

- ・ 「ルール5②車道から歩道に入るとき歩道の手前で一時停止する」とありますが、車道で急に一時停止をしたら、後方にクルマもしくは自転車がいたら追突されるリスクがあります。まず、後方に自転車やクルマがいないか確認し、手信号で停止の合図をして後続車に知らせる、というアクションが不可欠と思います。

2 3 頁

- ・ 自転車損害保険への加入について、実際に加入している人は少ないと思います。入りたい人がどうしたら良いかがわかるように、誘導が必要なのではないのでしょうか。どこに行ったら加入できる等、情報があつた方が良いと思います。

【子ども乗せ自転車を楽しむためのハンドブック】

- ・ 「スタンドを立てる時にハンドルが切れて倒れないよう気をつける」との項目があると良いのではと思います。特にカゴに荷物やフロントシートに子どもが乗って前輪加重が大きい時、ハンドルが思わぬ方へ切れてしまいバランスが崩れて自転車が倒れてしまうことがあります。機種によってはハンドルが切れないようにロック機構があるものもあります。
- ・ 母親目線の失敗コメントなど、共感してもらって注意点を印象付けするなど工夫されて良いと思いました。ただ、母親目線だけで気が付かないこともあります。以前サイクルフェスタのステージでも取り上げましたが、「子乗せ自転車の歩道爆走」についても是非取り上げていただきたいです。

前後に子ども乗せて荷物も積んだ自転車で電動アシスト車となると、相当な車重となります。その自転車で歩道をスピード出して、もしぶつかった時の衝撃を考えると乗せた子どもだけでなく、相手にも重大なケガをさせるリスクがあることを項目立てて大きく扱い、注意喚起をしていただきたいと思います。

(川島委員)

- ・ さいたま自転車ルールブックの内容がとても良いと思います。注意を喚起したい項目が盛り込まれて、しっかり読めば誰でも理解ができる資料になっています。ぜひ活用を進めたいと考え以下を発案いたします。

【ファミリー向けの自転車安全運転大会を競技方式で実施】

交通安全協会が実施している高齢者向け自転車大会から着想しました。親子、祖父母と孫、

など、大人と子どもの組み合わせで参加。さいたま自転車ルールブックから出題される問題に正解し、自転車運転技術を競うコースで、合格点をとる大会を各地で実施。さいたま市自転車連盟がテスト問題と協議の実施方法を監修。大会運営は学校、学童、子ども会、市のイベント、民間の自転車チームなどのスポーツ団体など実施マニュアルに沿っていれば開催可能とし、実施ツールセットをさいたま市から貸し出し、審判員を派遣。開催の様子と結果を報告してくれれば、さいたま市から認定バッチやたてといった記念品がもらえる。モチベーションアップのために、ロードレース選手を派遣し、選手によるデモンストレーションを行うのもよいと思います。

(松原委員)

- ・ 多くの来場者が集まる場所で子ども自転車教室をより多くの場所で開催することが、安全利用の第一歩として続けられればと考えます。

(鶴岡委員)

- ・ 自転車は「車両」であることを周知徹底していただきたいと思います。

(吉澤委員)

- ・ 自転車保険については、自転車の新規購入者は加入していると思われませんが、購入後一定期間で契約切れとなってしまうことから、継続させるためのPR活動の推進が必要と思います。なお、保険は個人賠償責任保険等、多くの保険がありすぎてわからなくなっている可能性があります。行政として整理が必要ではないかと考えます。(自動車の自賠責保険のような仕組みづくり)

(吉村委員)

- ・ 「自転車安全利用五則」の周知
認知度が低いため 講習等を通じて強化を図る必要があると思います。
- ・ 「ヘルメット」着用の徹底、「自転車保険」加入の促進
ルール化する必要があると思います。
- ・ 「自転車専用レーン」の整備
- ・ 「自転車専用レーン」のルール解説
教習所の学科教本、運転免許証更新時講習テキストなどに説明がないため、十分には理解されていないと思います。

(北方委員)

- ・ 子ども乗せ自転車を楽しむためのハンドブックについて、今後、一人でも多くの保護者の手に渡り、読んで頂けるような配布・活用を希望いたします。(幼稚園、保育園、1歳児半検診、図書館、児童館など)
- ・ また、子ども用、中高生用、高齢者用などの冊子検討も進めさせて頂ければと思います。

視点2 自転車の魅力向上

(古倉委員)

- ・ 広域的な連携による魅力あるルートの設定が重要です。サイクリングでは、初級の人は10-30km、中級で30-70km、上級で70km以上の距離が理想です。どのクラスを対象とするかによっても、出発点や目的地が異なりますので、ターゲットの対象者を見極めて勧誘することが必要と考えます。
- ・ 回遊や周遊のためには、一般の観光案内に、シェアサイクルの利用をはじめから組み込んだものを作成して、市内の広範囲及び奥まで来てもらえるようにすることで地域活性化を図ることが大切です。
- ・ それから、市民の人にも自らの自転車で回ってもらい、地域の良さを理解して、自転車のよさを積極的に実践してもらうことも大切です。観光客や外来客のみではなく、市民自らも理解して乗ってもらうことで、日常利用に結び付きます。

(楠田委員)

- ・ 朝、気持ちよく通勤できるルートがあると、楽しめると思います。

(大島委員)

- ・ 以下の具体的な健康増進効果をPRすべきと考えます。
 - ① 有酸素運動で心肺機能が高まる。
 - ② ストレス解消効果。
 - ③ 血糖値を下げ、糖尿病の予防。
 - ④ コレステロールを下げ、動脈硬化の予防になる。
 - ⑤ 体の免疫力のアップ。
 - ⑥ 有酸素運動により余計な脂肪を燃焼させる。

(渡邊委員)

- ・ 自転車に楽しく乗ってもらうために、スタンプラリーを実施してはいかがでしょうか。スタンプは観光施設等に設置し、ある程度たまったら、サイクルグッズを進呈すると良いと思います。

(韓委員)

- ・ 広報について、市民や対外的に、これだけの自転車に関する施策やサービスがあるのに、効果的に知らせることができていないと思います。Facebookのタイムラインは、投稿が埋もれていき、市ホームページでは、テキストの羅列になっています。さいたま市の自転車への取組が、体系的に確認できるような自転車ポータルみたいなものがあると良いと思います。自転車についての広報は施策のアピールということではなく、市民にとって、利便性向上、安全啓発など、有益となることですので、利用促進に寄与するための重要な役割があると思います。

(川島委員)

- ・ 初級者向けのロングライドイベント実施

「初めてのロングライドをしよう」という主旨で、荒川サイクリングロードを利用した都内方面行きと武蔵丘陵森林公園方面行きの2パターンを年1回交互に実施。ご当地B級グルメのエイドステーションサービスを設置。

なぜ、ロングライドかということ、非日常の距離を走破するためには、自転車の整備、安全装備、交通ルールとマナーを真剣に実施しようという適度な緊張感が生じるため、楽しさを下支えする安全の大切さも併せて認識してもらえると考えます。さいたまディレーブ、サイタマサイクルプロジェクト、サイクリング連盟リーダーによるサポートを入れて、様々なイレギュラー事項のフォローアップを行って、完走を補佐する体制を準備できるのも、さいたまらしさと言えらると思います。

- ・ 岩槻地区サイクリングマップ（ポタリングマップ）作成

これまで作成してきたマップの続きとして、つなげれば他の区から岩槻区へ、岩槻区から他の区へ、と自転車で周遊できるルートを作れるように、ぜひ今年も岩槻区版を企画制作し、電車・バス・シェアサイクルを活用した市内周遊の提案も、発信してはいかがでしょうか。

(松原委員)

- ・ さいたま市内の自転車専用道路の有効利用を進めるべく、市内農家や生産者をつなぎ直接食材を購入できるマップなどを製作できると良いと考えます。

(吉澤委員)

- ・ 県や他の自治体との連携があれば、多様なコースづくりが可能となるのではないかと考えます。

(吉村委員)

- ・ サイクリングで名所を巡る「さいたまチャリ探索」を企画してはいかがでしょうか。正しいルールで走行することを前提とします。
- ・ さいたまクリテリウムのような大規模イベントにより、自転車の魅力発信が必要と考えます。
- ・ 自転車に乗って、健康増進に繋がる仕掛けづくりが必要と思います。

(北方委員)

- ・ さいたまは一とのフェイスブックページの作成当時から拝見しております。予算、担当者の問題もあるかと思いますが、2、3か月おきの配信ではなく頻度を上げること、さいたま市のエリア別の情報、おすすめの場所、名品などの配信もできれば、よりL I V E感も出て、楽しみにしてくださる方も増えるのではと思います。

視点3 スローモビリティ等、自転車の新たな価値創出

(古倉委員)

- ・ 公共交通との一体化推進として、自転車駐車場と駅の乗継が重要です。このために、自転車駐車場から駅までの動線の見直し、シェアサイクルの活用(マイ自転車は駐輪場所探しなどで時間がかかる)、駅までのアクセスとイグレス利用のバランスをとるようにした駅前空間の有効活用、イグレス利用の開拓(勤務先までのラストワンマイル)、通勤通学時にシェアサイクルを活用しやすいような団地の管理組合との連携ポートなど、きめ細かなシェアサイクルの運用が必要です。MaaSでも、単なる時間距離のIoT化だけではなく、徒歩と自転車(マイサイクル・シェアサイクルを問わず)をより多く組み込むことで生活習慣病予防等を目指し、公共交通のシームレスな利用の仕方の提案を目的ごとに考え、提案することが必要です。
- ・ 多様な分野(商業、医療、福祉等)での活用方策は、事業者や医療、福祉側も入ってもらい、その活用のメリットの理解と方策を市民に提案することを検討することが望ましいと思います。コロナ後でも、持続可能な自転車利用の在り方として、第2波、3波や同様の事態への体力、免疫力、健康力、予防などのためシステム(自転車通勤、通学を事故などに怖がらずに組み込むなど)が必要です。

(小嶋委員)

- ・ シェアサイクルについて、さいたま市で公共交通の1つとして扱われていることをアピールしてほしいと思います。市の施設へのアクセス案内に、バスや自動車と合わせて、シェアサイクルも加えてはどうかと思います。
- ・ 通勤手段としての自転車の利用について、日によって異なる交通手段を利用することの課題の整理は必要ではないでしょうか。ノーマイカーデーの時に、マイカー通勤の方々にスポット的に公共交通を使っていただくのは、通勤手当や補償の関係で難しい面があるということも伺いました。そのようなことで、利用が妨げられないような枠組みが必要と思います。

(楠田委員)

- ・ 乗換検索、経路検索アプリとの連動はできていますでしょうか。2020年3月に欧州の首都のMaaSアプリの取材を行いました。公共交通+自転車シェアなどのシェアサービスが連動して検索結果に出てくることが、標準となっています。また、グーグルマップの経路検索に、自転車ルートが検索できるようにしてみではどうでしょうか。
- ・ ご存知のとおり、コロナの影響が欧州では、公共交通の輸送量が落ちることから、クルマに絶対移行させないように、徒歩、自転車利用を促進させています。(それに伴い、自転車道を急ピッチで新しく作っていています)もし、自動車利用が増えているようでしたら、自転車利用を促進してはどうでしょうか。

(大島委員)

- ・ 自転車通勤の促進に向けて、環境整備を行うべきと考えます。

(藤倉委員)

- ・ シェアサイクルについて、現実に利用されている市民の声にバッテリー不足、上がりやブレーキ不良等が多いと聞いていますが、問題なく解決しているのでしょうか。
- ・ シェアサイクルは自転車の環境改善になると理解していますが、利用状況の違いがあっても市内の自転車店に何かしらの影響は避けられません。しかし、同じ自転車利用に関することなので共存できるような政策をして頂きたいと思います。

(渡邊委員)

- ・ サイクルステーションを駅付近につくり、シェアサイクルだけでなく、ロッカーやシャワー、トレーニングルーム、喫茶室を併設する複合施設が望まれます。

(韓委員)

- ・ シェアサイクルとコミュニティサイクルについて、今後の運営の統合はあるのでしょうか。違いが分かりにくいと思います。
- ・ コミュニティサイクルのポートは、なぜ浦和駅付近にはないのでしょうか。
- ・ 引き続きコミュニティサイクル、シェアサイクルについて、さいたま市役所に行く時、いつも遠いと思っています。来庁者にとっても浦和駅から市役所までスムーズにたどり着けるシェアサイクルの利用と、道案内（案内看板、路面標識等）があると良いと思います。

(川島委員)

- ・ M a a S 推進の近未来図を描く

- ① 市内の移動手段については、公共交通機関網が未整備であったりバスルートはわかりづらいことがままたり、シェアサイクルは意識的に利用する層と全く利用しない層に分かれる傾向などあって、結局車が便利だろうと考えて車移動に頼りがちになる人々の割合が一定以上いて、ここは減りにくいように思われます。
⇒ トライアル地区を設定して、M a a S 推進の近未来図を描いてみる。市民生活へのメリットがどういう点において得られるかとともに、公共交通機関&自転車利用（シェアサイクルなど）の活用メリットを提案、発信する。つまり、説得力があるビジョンを描いてみる必要があると考えます。
- ② ハローサイクリング事業を行う OpenStreet(株)が J X T G ホールディングス(株) 未来事業推進部と提携して低炭素社会をめざすため M a a S を推進していくといった内容の J X T G 長期ビジョンを進めているとのことで、具体的には駅を中心に新しいタイプのシェアサイクル&バイクステーションを計画している、というニュースに大変注目しており、さいたまは一との事業ともなじむものを思われます。

(松原委員)

- ・ コロナウイルスの影響はすぐに終わらないことから、今後は自転車の利用価値が高まると思います。カーゴバイクでの宅配や、市内を家族でポタリングするケースが増加すると思います。

(金森委員)

- ・ M a a Sなど具体的な計画がありましたら、できる範囲でご協力したいと考えます。

(吉澤委員)

- ・ シェアサイクルを見かけるようになってきましたが、まだ敷居が高いと思われ、一般の人が気軽に利用するような気持にはなっていないと感じます。よりPRが必要と思います。

(吉村委員)

- ・ 自転車と徒歩通勤通学者への優遇措置や、レンタサイクルの更なる普及が必要であると考えます。

(北方委員)

- ・ シェアサイクルの利用回数の増加、素晴らしいと思います。まだ初利用へのハードルもあるかと思うので、導入のしやすさのアピールやシェアサイクルのポートの表示もより工夫をしながら進めていかれるのが良いと思います。
- ・ 上記のFBページでポート情報を配信することは、予算をかけずにPRできるのでいかがでしょうか。

(吉岡委員)

- ・ シェアサイクル事業者との連携について、事業者から提供される運用データにはどのようなものがあるのか参考に伺いたいです。

2 さいたまは一とに掲げる各施策について

(1) 楽しむ

(古倉委員)

- ・ イベントやサイクルパークには、自転車利用のメリット、特に、若い時から養うべき生活習慣病、認知症、コロナ等免疫力などをしっかり具体的に啓発するようなものを入れ込んで頂ければと思います。
- ・ サイクリングを楽しむことも大切ですが、サイクリングを通じて、自転車利用の良さを理解して、今走った距離を日常的に実践すれば、生活習慣病の予防等に必要な距離をクリアできるなど、日常利用への誘引になるように持っていく広報を行うべきと思います。

す。(例えば、今日何カロリー消費したではなく、その運動量が身体活動基準をクリアしている度合いなどを理解してもらうなど)

(楠田委員)

- ・ 日常生活の中で、自転車移動を取り入れていくプロモーションも必要だと思います。

(藤倉委員)

- ・ クリテリウムは、市民に定着したイベントなので、今年も開催を要望します。

(渡邊委員)

- ・ サイクルパークは遊びだけの場ではなく、教育の場としての活用を進める必要があると考えます。

(川島委員)

- ・ 資料1／たのしむ②－2
岩槻区版を作成してはいかがでしょうか。そして、ほかのマップとつながる、電車&バス&自転車の市内周遊ルートも提案すべきと考えます。
- ・ 資料1／たのしむ③－1
最低毎週1ネタを発信するオリジナル情報が必要です。そこで、シェアサイクルのステーションを特徴的な写真をつけて1か所ずつ紹介することや、サイクルステーションを一か所ずつ紹介するなど、連載を実施してはいかがでしょうか。
- ・ 資料1／たのしむ③－2
理想の姿はできているので、次はリアリティある現実的な姿を設定してはどうでしょうか。近隣でベンチマークしたいグッド事例をみつけていく。個人的な発見ですが、埼玉県民福祉村であれほどサイクリングコースが盛況だとは、昨年まで知りませんでした。初心者が、親子で気軽にサイクリングできる現実の事例だと思います。このような事例を見て、市内で何が必要かなど検討してはいかがでしょうか。
- ・ 資料1／たのしむ④－1
視点3の②をご覧ください。

(松原委員)

- ・ アフターコロナとして、ガイドラインをつくり、ソーシャルディスタンスを保ちやすい自転車の新たな楽しみ方をクリエイトする必要があると考えます。

(吉澤委員)

- ・ 事業や施策の筆頭にレースが掲げられるなど、選手目線を重視しているように感じます。本来であれば、一般の人を優先させるべきではないかと思えます。

(吉村委員)

- ・ 現状の施策はよくできていると思います。あとは、如何に市民へ周知させて、楽しさを伝えることができるかにかかっているのではないのでしょうか。

(北方委員)

- ・ 家族、親子で楽しめる企画も引き続き楽しみにしています。

(2) まもる

(古倉委員)

- ・ ルールを守ることは、自らの安全に直結していることをしっかりと理解してもらうことを基本にする(ルールがあるから守れではない)べきと考えます。免許や講習会の受講により、一定の優遇を検討することが重要ではないのでしょうか(期間を限定した自転車駐車場の料金割引、優先箇所への駐輪など)。
- ・ 傘さし運転の禁止は重要ですが、これに対して、ポンチョの推奨など受け皿の広報啓発を行うべきと考えます。クルマに対する自転車利用者への配慮を啓発することも必要であり、自転車安全利用推進員などもクルマに対する啓発も視野に入れるべきと考えます。

(小嶋委員)

- ・ シェアサイクルの利用について、現在は新型コロナの問題で状況が違いかと思いますが、夜の飲酒後にタクシーの代わりに利用することがないような注意喚起も必要と思います。

(楠田委員)

- ・ 全体的な感想としては、子ども、子育て層、社会人、高齢者など、各年齢層向けの安全教育対策が設けられているなど、よい内容になっていると感じました。
- ・ 安全について一方的にルールを説明してもらうのではなく、利用者が“自分で考える”内容が必要かと思います。自転車事故は、利用者の安全教育ですべて回避できないので、インフラや自転車自体に問題がある場合もあります。自転車での通学が増える中高生に対して、「恐れ」を体験するだけではなく、危ないと感じる通学路の場所を書き出してもらって、警察や市と一緒に考えたりする時間を設けてはどうでしょうか。
- ・ 自転車も車両ですので、車両メンテナンスが必要となります。地元の自転車販売店とともに、自転車のメンテナンスの仕方を学ぶ時間も必要と思います。高齢者に対しては、自分のカラダにあった正しい自転車の選び方が必要になります。

(藤倉委員)

- ・ 自転車安全講習会のカリキュラムですが、競技会に対応したような内容ではなく、実際の安全運転につながる内容を考えて頂きたいと思います。

(渡邊委員)

- ・ セーフコミュニティとの関連が皆無と思います。WHOの認証を受けたので、今後市内全区に広げる意味でも連携は必要と考えます。

(韓委員)

- ・ パパ・ママ自転車安全推進サポーター事業は、とても良いと思います。

(川島委員)

- ・ 資料1／まもる①－2

中高生の自転車事故をゼロにするには、当施策の継続だけでは不可能と思います。もし、ゼロをめざすことが求められるのであれば、知見のある方々と共に要因の解析から行ってはいかがでしょうか。

- ・ 資料1／まもる①－3

取り組みを継続しても市立校以外にも対策を広めない限りはゼロ件にならないと思いますので、本当にゼロ件をめざすという目標なのか、何をどこまでめざすのかを目標設定すべきと考えます。そうでないと、よい結果だったかどうか判定が難しいです。私の個人的な肌感覚では、小学校4年生で免許を取った子たちは、大人たちよりもきちんとわかって左側走行などをしているという場面をよく見ましたので、いい施策だと感じております。

- ・ 資料1／まもる②－2

自転車損保未加入がどのくらいいるのか、どういった人たちなのか、といった数値など現状の詳細がわかると、対策を考えられると思います。

- ・ 資料1／まもる③－3

200人に大幅増員されることで存在感が出てくることを期待しています。提案ですが、補助金で購入した場合は、「模範推進委員の目立つステッカー」を貼ることを義務付け、日常的に活動をしてもらうように意識づけしてはいかがでしょうか。補助金をもらうために講習会を受けるというだけでは、目的が達せられないと考えます。

(松原委員)

- ・ 子どもだけでなく、お年寄りも学べる生涯学習としての安全な乗り方を学び、守る必要があると考えます。

(鶴岡委員)

- ・ 自転車は「車両」であることを徹底するとともに、「信号」を守るについても徹底していただきたいです。

(吉澤委員)

- ・ 子どもは交通ルールを守っているように感じられますが、大人が交通法規を守らず勝手

な走行を繰り返していると感じます。特に高齢者に多いので、老人会等を通じた高齢者向けの安全教育が必要と思います。

(吉村委員)

- ・ この分野は、まだまだ弱いと思います。自転車講習を自治会等(高齢の方が多く集まる場所)で行うと、「知らなかった」や「疑問点が解決した」のように、ルールについてまだ理解されていない意見を聞きます。小学3年生位から、学校教育の中で取り入れられています。ほとんどが小学校までで中学・高校と学年が上がるほど、自転車教育は薄くなっていきます。ましてや社会人になれば、教育を受ける場がほぼありません。データ(県警)からも自転車乗用中の死傷者は、高校生から高齢者が多いことが分かります。つまり、この世代への教育がより必要と考えます。所轄警察署や交通安全協会などの団体からのご協力を得て、巡回指導をするなど幅広い世代への教育を強化すべきと考えます。

(北方委員)

- ・ 各年代別の安全教育をしっかりと行っていると思います。中高生、高齢者の安全教育にも影響を与えてくれる、保護者への安全教育に今後もより一層の注力をお願いしたいと考えます。

(3) はしる

(古倉委員)

- ・ 自転車の目的別の走行空間(通学を推進するなら通学路、通勤を推進するなら通勤者の多い路線、買物用の路線など)の在り方を検討することも大切です。それぞれで、ルートの設定や安全対策、広報啓発のやり方などが異なるはずです。

(小嶋委員)

- ・ 自転車通行空間の整備効果について、一般の方々向けにも周知いただき、利用促進につなげていただければと思います。また、自転車通行空間の整備によって、歩行者にとって安全、快適な空間づくりになることにもつながると思います。

(楠田委員)

- ・ 通勤利用の促進は、やはり難しいのでしょうか。

(藤倉委員)

- ・ 車道を走行することが原則ですが、現実的にほとんどの自転車(二人乗せ電動自転車は特に)が歩道走行している現状で、如何に歩道事故を防げるか、歩道走行マナー・ルールを考える必要があると思います。

(渡邊委員)

- ・ 関東近県ではタンDEM車が解禁になっています。障がい者に自転車に乗る楽しみを味わってもらうためにも、さいたま市内の数箇所での乗用を認める条例の改正を望みます。

(韓委員)

- ・ 資料1／はしる③-3 自転車利用を推進している事業所への認証制度について事業所や人に、具体的なメリットを感じてもらえるような内容を検討していただきたいと思います。事業所が支払う交通費、自転車購入、設備投資の補助、シェアサイクルの運営と密に連携を取るなどが考えられます。自転車通勤の個人に対してもメリットを与えるべきと考えます。一定の成果をあげた事業所には、例えばさいたまクリテリウムの有料席にご招待等、柔軟に考えると良いと思います。

(川島委員)

- ・ 資料1／はしる③-1
現在22か所のサイクルサポート施設を大幅に増設してはいかがでしょうか。費用がかさむようなら、サイクルラックと空気入れとのぼりの3点セットでも良いのではないのでしょうか。
- ・ 資料1／はしる③-2
まもる③-3 と同じです。
- ・ 資料1／はしる③-4
市全域で参加できる形式に、より参加しやすいものにさせてはいかがでしょうか。例えば、自己申告も可とすることや、指定したフォーマット（アプリで入力できると良い）に、毎日記録をつけてあれば了承とするなどが考えられます。そうすれば、通勤や通学などで自転車を活用する人が増える可能性があるのではないかと思います。賞品ももっと手軽なもの、多く配布できるもの、ステッカーなどでいいと思います。
- ・ 資料1／はしる③-5
ぜひ発信をしていきましょう。知らない人がほとんどではないかと思われます。

(松原委員)

- ・ スピードを出すだけではない、より生活と密着した自転車の新しい走り方を提案すると良いと考えます。(ナイトクルージングなど)

(鶴岡委員)

- ・ サイクル&バスライド
バス停の近くにあるコンビニの駐車場の一部を駐輪場として利用する等の工夫をすると良いと考えます。

(吉澤委員)

- ・ 自転車レーンの整備を進めてもらいたいです。道路幅員から仕方がない面もあると思いますが、幅が狭く四輪車との間隔がスレスレで危険な場面を見かけます。

(吉村委員)

- ・ 自転車販売店様からの協力を得て、自転車の点検整備や保険・ヘルメットなどのアドバイスをしていただくことも一案ではないでしょうか。

(4) とめる

(古倉委員)

- ・ 利用者ニーズに応じた、きめ細かな料金、管理、サービスの体系を検討することが必要だと思います(実態調査があるようですのでこれを最大限分析・活用)。自転車圏と徒歩圏の区分・誘導、イグレス利用者の開拓による駐輪場の利用効率の上昇、自転車駐車場ごとの連携や満空表示、利用率の状況に応じた分散利用などが考えられます。

(藤倉委員)

- ・ 放置自転車はかなり減少しているが、回収自転車の市民へのリサイクルは考えていないのでしょうか。自転車店では整備済みのリサイクル自転車を欲しいと市民の要望を多く聞きますが、現在は中古自転車をリサイクルショップで購入し、未整備車が市中を走行している現状を放置してよいのか疑問を感じます。

(渡邊委員)

- ・ 撤去自転車の引き取り料を5,000円とありますが、あまり高いと引き取らず買った方がよいと考える人もいるので、3,000円程度がよいと思います。

(川島委員)

- ・ 資料1／とめる①-2

事業実施側のメリットはどのようなものなのか、収支などがアピールできればいいと思います。土地活用に力を入れている不動産業者に協力をしてもらうことはいかがでしょうか。

- ・ 資料1／とめる①-3

付置義務条例には記載がありません。必要スペースの指針を出すのが良いと思います。

- ・ 資料1／とめる①-4

これは民が顧客サービスの一環で実施すべきことで、自治体が行うものではないと思います。

- ・ 資料1／とめる②-1

撤去自転車の返還手数料は、実際にかかってくる実費相当額を設定すべきだと思います。

(松原委員)

- ・ 天候によってブレーキのかけ方など違いが分かる様、動画や SNS で発信すると良いと思います。

(金森委員)

- ・ 駐輪場用地など引き続き、できる範囲でご協力したいと考えます。

(吉澤委員)

- ・ 放置自転車を無くし、走行しやすく駐輪もしやすいようにしていただきたいです。

(吉村委員)

- ・ 駅前駐輪場の確保など、施策はよくできていると思います。

3 その他

(古倉委員)

- ・ 自転車の多方面の有効性等をしっかりと理解してもらうようにすること、クルマとの的確な使い分けを示すこと、自転車をその中でどのような位置付けにするかを明確にすることなどにより、自転車で何を実現したいかを明確にしたメリハリの利いた総論のもとに、各論とのストーリーの連携を図ることが大切です。クルマ依存の社会においては、自転車をうまく生活に組み込むようなきめ細かさが求められます。コロナも大きなきっかけです。持続可能な自転車利用を新常态(ニューノーマル)に入れ込めるような計画であってほしいと思います。

(楠田委員)

- ・ 自転車を生活交通として活用を促進するために、「なぜ自転車に乗るとよいのか」、環境、持続可能な都市のあり方、自転車の効能について考える時間を安全教育とともに設ける必要があると思います。

(韓委員)

- ・ さいたまは一と推進協議会について、ある程度機能できていると思いますが、年に数回でできることは限られます。事前よりは事後確認が多く、目が届かない感、歯がゆさが個人的にはあります。大綱のもと進めているものの、ややつぎはぎ感というか、増築に増築を重ねて館内で迷ってしまう老舗旅館のような印象があります。例えば、それぞれの委員の得意専門分野に応じて、少人数での分科会的活動の活発化や、全体をもっとしっかり見渡すディレクション機能を持ったコアメンバーのユニットの設置など、そうした進め方も必要な気がします。

(川島委員)

- ・ 可能な限り、事業の予算規模を金額表現していただけると理解がしやすいです。少額でできること、多額の費用がかかることでは、すべきかどうかの判断が全く異なってしまおうと考えます。

(松原委員)

- ・ コロナウイルスとの共存をしていかななくてはならない現状で、さいたまは一とも公園などと連動し、自転車の新しい楽しみ方を提案できればと考えます。

(吉澤委員)

- ・ 今回の新型コロナウイルスの感染拡大により、安全な移動手段として自転車が再認識されていると思います。皆が安全で楽しく自転車に乗れるよう計画を推進していただきたいと思っています。

(吉村委員)

- ・ さいたま市がモデルケースとなって、県内の他市町村にも広げていければ素晴らしいと思います。

・ 「行政関係の皆様へ」

さいたま市役所内に、いろいろな部署があります。更に横のつながりをもって頂き、他部署からの協力をもっと得ても良いのではないのでしょうか。

- | | |
|-----------|--------------------|
| (例) 交通政策課 | ・ ・ 道路設備、イベント関係 |
| 危機管理課 | ・ ・ セーフコミュニティ、教育関係 |
| 学校教育課、県警 | ・ ・ 教育関係 |
| 健康増進課 | ・ ・ 健康増進 |

(北方委員)

- ・ パパ・ママ自転車安全推進サポーター事業のサポーターの皆さまに、アンケートの際、SNS発信のための情報提供を依頼するのはいかがでしょうか。
- ・ パパ・ママの各自のアカウントでの配信は個人情報の観点から依頼は難しく、お願いするには、ハードルが高いですが、さいたま市のおすすめスポットや、おでかけ場所、親子の自転車エピソード、写真（顔出ししなくてOK）などのテキスト、画像を提供いただき、自転車まちづくり推進課の皆様が、さいたまは一とのFBページ（インスタ等）に投稿することで、自分の情報がUPされる楽しみもあり、フォロワー、閲覧数の向上、拡散にもつながるのではないかと思います。