

## 令和 2 年度 第 2 回さいたまは一と推進協議会 会議録

日 時：令和 2 年 7 月 3 日（水）14：00～16：00

場 所：浦和コミュニティセンター14 集会室

出席者：別紙のとおり

---

## 1 改定の進め方について

- 古倉委員 さいたまは一とは自転車の総合的な計画であるということを考慮すると、関連する分野のメンバーも幅広く取り込むのが良いのではないか。また、資料 1 の 2 ページ目では「たのしむ」「まもる」「はしる」「とめる」の 4 本柱が記載されているが、まとめる段階で独立であっては意義が薄いので、全体を束ねるような総合的な関係が必要ではないか。方向性、役割といったまとまった目標・数字があると分かりやすくなると思われる。
- 事務局 庁内検討会では幅広くスポーツ部局や福祉部局等からも意見を収集したい。2 点目では、「たのしむ」「まもる」「はしる」「とめる」の各関係性を明確に示し、表現の仕方も工夫したい。
- 楠田委員 自転車だけではなく、他の関係する公共交通の計画や、車の所有状況の変化、免許の返納、自動運転車両の登場など、交通状況が変化していく中における自転車との組み合わせや公共交通、徒歩との関係性について、どういう連携をするのか示すことが必要であると思われる。
- 事務局 資料 2 で様々な社会動向や交通の変化、それによる自転車の位置づけについてデータを示している。資料 2 でご議論いただくことになるが、検証すべきデータ等の意見をいただければと思う。
- 楠田委員 海外の事例やコロナの影響に鑑みると、安全・安心について、従来の交通安全だけではなく、感染リスクの軽減も加味されており、意味が変化している。コロナの及ぼす影響は不明瞭であるが、移動に対する価値も変化しているので、その変化を反映させるものであれば合意形成がよりスムーズであると思われる。
- 大森会長 コロナの影響を改定で取り入れる必要はあると考える。

## 2 自転車利用環境の変化について

松原委員 さいたま市を今後自転車利用時においても滞在したいと思わせる街にするためには、協議会だけでなく、他の方と連携し、公共空間の使い方も考えることが必要である。先日、大宮駅周辺でまちづくりを進めているアーバンデザインセンター大宮（以下「UDCO」という。）の方と打合せした際、官民連携で大宮を盛り上げている。まちづくりに力を入れるUDCOとさいたまは一とが連携して、子どもたちの乗り方教室を行うなどが考えられる。学校だけでなく、街中にあるフリースペースでも様々な取組が出来ると思われる。今後は生涯学習もターゲットにするほか、例えばe-bikeを活用するなど、滞在したくなるようなクオリティもつくる必要がある。

事務局 我々もシェアサイクルの関係でポート密度を上げようと考えた際、道路空間の利活用についても検討している。自転車関連の取組を身近で行うことで触れ合いやすくなると感じており、それが自転車の安全利用にも寄与できればと考える。今後、UDCO等との他分野との連携も視野に入れて検討したいと考える。自転車施策を実施する際に他分野の連携が必要になっている。他の部署と連携を図っていきたい。

石野代理 埼玉県では、昨年度末に自転車活用推進計画を策定した。資料2、P3の地方版計画の策定状況に反映をお願いしたい。部局連携については、埼玉県県土整備政策課が自転車施策のとりまとめ窓口となっているが、他部局との連携が難しい現状がある。あらゆるアイデアをさいたま市と連携していきたいと考える。

大森会長 埼玉県が策定した自転車活用推進計画と、さいたま自転車まちづくりプラン～さいたまは一と～との違いは何か。

石野代理 基本的には同じである。埼玉県では大まか計画になっているところがあるので、連携して、施策を進めていきたいと考える。

事務局 埼玉県とは、埼玉県自転車活用推進計画に基づいて、シェアサイクルの促進も進めて頂いていると認識しており、同じ温度感で進めようということ意見を取り交わしている。さいたま市では、県内の他自治体とも、連携したいと考えている。

大森会長 栃木県などの広域的な自治体との連携も、検討してもらいたい。

渡邊委員 埼玉県は、最近自転車関連の施策を実施できていない状況にある。サイクリングフェスティバルを開催していた EXPO 予算がなくなったことは残念である。その活動がしり込みしたということで、埼玉県として、今後どのようなスタンスが良いか検討し、埼玉県が全県的に観光等のイベントを進めるといふことも考えることが必要である。

川島委員 自転車利用環境が変化するなか、環境に関する分析がないのはなぜか。自転車利用環境をどう捉えた上での課題設定を行うのか伺いたい。さいたまは一との見直しとなると環境にやさしい都市が主題としてあり、その中で4つの柱になっているという理解だったが、その中で環境について、なぜ整理していないのか。

事務局 環境に関するデータ等は不足しているが、目的としては重要であると認識している。今後、内容を調整して検討したい。川島委員の意見は、今回提示した資料には、柱となる視点を明確にしていないことから、ロジックが確立されていないという意見としてとらえている。内部で検討する中で、交通文脈における分析も弱いと承知しており、今回は活用という視点で分析した。次回はロジックが確立したフレームと、環境、福祉及び交通文脈のロジックを整理していきたい。

川島委員 様々なモビリティの中の自転車活用という理解で良いか。

事務局 さいたま市では、スマートシティという施策を掲げている。自転車以外のモビリティと連携する部分もあると考えている。マルチなモビリティというエッセンスを入れるべきと考えている。他の取組状況を見定め、次回の資料に反映したいと考える。

古倉委員 資料2、2ページ目にある国の自転車活用推進計画では、自転車の活用により健康を実現する等、自転車活用の推進を意味している。自転車利用促進であれば交通政策としての促進になるが、地球環境を考えると、手段として用いることで、より良い地球環境を実現する。つまり、自転車活用推進計画というのは自転車を手段として活用し、社会での価値を実現するという流れになっている。資料2、P4-5ではシェアサイクル活用で実現したいことという話にするのが望ましい。これからプランの体系を検討するとき、自転車を使って安心な社会を実現する、手段の内容と区別して整理した方がより分かりやすい。現在は、目的と手段が混ざっている。

大森会長 ツーリズム・スポーツは自転車利用が目的だが、それ以外は良好な都市環境のツールとしての自転車活用であることを念頭に置きながら見直して改定を進める必要がある。

楠田委員 自転車の活用が話題となっているが、利用者の減少についてその理由を調べる必要がある。例えば、徒歩や鉄道利用に移行し、それにより自転車が減少したのであれば望ましいが、自動車利用が原因であると望ましいとは言えないためである。スマートフォンやパソコンの普及により、外出そのものが減少している可能性もあるがその場合は、肥満や健康が問題になると思われる。全国の健康状態の資料はあるが、市民が健康になったというデータがない。1つの軸として健康が取り上げられているので、さいたま市の健康状態の実情を分析したうえで、自転車はシマノの分析結果に基づいた効能があったと推進する必要がある。さいたま市の現状を把握したい。また、高齢者の免許返納後の移動手段がないという問題があることから、公共交通など、車以外の移動代替手段がある地域とない地域で分析することも考えられる。ある地域では体を動かすツールとして自転車を活用し、クルマに乗るのをやめるキャンペーンも考えられる。今後調査するという話だが、コロナの影響でクルマに移行する人が増える際、自転車利用をそこで促進しないと環境が悪化する可能性があるので注意したい。また、観光利用者・ツーリズムはどれくらいの方が楽しんでいるのかが分かるとよい。

事務局 健康については、他の部局・健康部局と連携し検討を継続したい。交通部門では、市内の交通空白地域等の実情をまずは確認する。ツーリズムは広域的な観点があり、昨年度実施したサイクルパークの検討では、広域的な意見も聞いているが、今年度8月頃に実施するアンケート調査の結果を反映できればと考えている。

楠田委員 自転車を乗る人が減少した理由をリサーチし、まとめていただくことが重要であると考えている。

事務局 調査方法は内部で調整したい。資料2、P17のグラフはさいたま市であるが、クルマや自転車の利用が減少し、鉄道が増加している。理由としてこの10年で利便性が向上していることが大きいと考えている。減少について、働く女性が増えたことで、買物で使わなくなっているところが数字としてあり、就業環境の変化により女性も就業していることが関連していると思われる。誤解が生じないように、丁寧に計画へ反映することにした。

松原委員 自転車の健康利用や健康促進の部分が取り上げられたが、先日 Strava の代表とお会いして、その際に都道府県にアプローチしており、ビックデータの活用について聞いていた。日々我々が利用している結果のデータを利用して公共利用に使うことも考えられる。インフラ整備にも利用できるのではないか。これを機会に利用を検討してはどうか。

渡邊委員 健康について、健康増進課では統計取っており、肥満が増加していることと、朝食取らない大人が増えており、健康状況が悪化している結果がでていいる。それと自転車を関連させて分析することも考えられる。自転車とリンクさせられればと考えている。環境について、昔は自転車利用により環境問題に貢献する、バイコロジーが過去に流行った。まさにこれからバイコロジーが復活するいい機会であると考えている。サイクルツーリズムについて、オリンピックの開催が延期となったが、さいたま市でいくつかの競技が行われる。うまく自転車が乗れる環境を整えば地域巡りができ、地域巡りのルートをつくることも考えられる。外国人が増えたときに、シェアサイクルを利用できるようにすると望ましいのではないか。

北方委員 世代別の安全教育について。資料 2、P27 をみて中高生と高齢者の安全教育について考える必要があると感じた。さいたま市ではスケアードストレートをやっていたと思うが、一方でこの手法に関する効果検証もなされるなかで、行動変容が起きにくいというデータも上がっている。また、残念ながら子どもたちの前で死亡事故も起きている。中高生の指導が課題であるが、今後どうお考えなのか。ショーを見せて刺激もあるが、子どもたちが自ら考えて学べる機会づくりを構築する必要がある。中高生になる前の子どもの教育については、さいたま市は先進的に行われているので引き続き継続していただきたい。高齢者については、免許返納後のアプローチを引き続き検討課題であると考えている。

事務局 教育について、スケアードストレートは H26 年度から教育委員会で実施している。その中で、効果についてはご指摘の通り課題があるのではとの共有認識を持っている。代替案を模索して他の分野と連携して取り組みたいと考えている。

韓委員 e-Mobility 協会を立ち上げている視点で見ると、資料 1 に新たなモビリティの活用という文言があったが、資料 2 にはない。e-bike の登場や海外で先に e-キックボードなどが流行っている。一方、日本では原付のカ

テゴリにとどまっている。車や徒歩、自転車さらには新たなモビリティが登場する中で、MaaS等の概念にそれらがどうはまるかということで、この協議会の中でも、議題に挙げて話し合っていきたい。

### 3 各施策の効果測定について

大森委員 さいたまは一とでは本体 P119 に計画目標が 7 つある。複数の施策によりそれぞれの指標が向上するので評価が難しいと考える。

古倉委員 さいたまは一と P119 では市民アンケートが出てくるが、満足度成果指標は市民アンケートにより計測するとあるが 5 年に 1 度実施するのか。PDCA を回そうと思うとそれでは 1 度しか回せないのではないか。5 年ごとにやるとすれば今回が中間という位置付けで、次が 5 年後となると、計画に反映するのは難しいのではないか。PDCA の回し方についてお伺いしたい。

事務局 PDCA の回し方として、P109 に進捗管理を図示化したものがあり、全体の事業各施策をプランとして設定し、個別に実施した上で、進捗として協議会に報告を申し上げている。市民アンケートは 5 年に 1 度の実施であるが、今回の改定にあたり成果指標がどう変わったか把握を行ったうえで、残り 5 年で目標値の達成見込みを把握するものになる。

古倉委員 従来通りの大人数から意見を頂く方法の他に、少人数・モニターが評価することも考えられる。P119 では満足度が並んでいるが、大規模なアンケートだけでなく、小規模なもので満足度を知ることも考えられるのではないか。

事務局 毎年 2 回であるが、さいたま市では市民アンケートを実施している。その中で自転車の利用環境について追加することを検討しており、そちらとプランに掲げている指標を連動させたいと考えている。

川島委員 アンケート調査を実施したのち、令和 2 年の数値が入るのは理解したがその後について目標に届かなかった場合、目標との差を踏まえた改善策を打つ必要があるが、いつ頃実施するのか。

事務局 市民アンケートを実施し、事前に評価を行った上で、今年度改定する。よって、評価結果を踏まえた施策を今回の改定に反映させていく。

大森委員 7つの指標の令和7年度の目標値は、どのように設定したのか。

事務局 P57、P58に示しており、当時目標設定を議論する中で、非常に高い目標を持つという意識があり、1度高い目標を置いて、それに向かって取組を行うという意図があった。利用について週1回使うのが65%、で既に高い水準であるところを更に80%まで上げるというチャレンジングな取組であり、事故についてもまずは1000人を切ろうというシンプルな目標になっている。今回のアンケート結果を一度踏まえた上で今後5年間どうするかを設定する必要がある。

#### 4 市民アンケートの実施について

韓委員 H26のアンケート結果で、自転車の車道原則歩道例外の認知状況の割合が非常に高く驚いた。たとえ知らなくても、問題文に記載があると知っているかと答えてしまう。現在の設問では答えが初めに書いてあるようなものであるため、答えが書いていないような設問にする必要がある。アンケートP7の写真見てどこ走るのかという聞き方にしても右側の歩道に用事がある人はそこを走る。自転車の実態をあぶりだす設問を注意深く作る必要がある。

大森委員 車道原則歩道例外については、クイズ形式にすることも考えられる。

韓委員 クイズ形式で実施したことはある。平面図の上でどこを走るか指させた。

大森委員 一方、5年前と比較するなら同じ設問である必要がある。

事務局 H26アンケート結果では高い数字が出ていることから、比較する意味はないと思われるので、意見を反映し、別の内容を聞いた方が効果として良いと考えられる。設問を工夫したい。

川島委員 アンケートをレベルアップする際、自転車ルールブックにやりがちな間違いが明記されているので、参考にしたらどうか。適切な範囲で、事故

につながる、ありがちなケースについて聞くとよいと思われる。

古倉委員 他にも細かい点があるが、P3の属性について、男女だけだと無回答が出る可能性があるのが懸念される。後ほど意見を差し上げたいと思う。

川島委員 ヘルメット着用についても工夫が必要と思われる。持っているけど被らないケースもあるので、着用している又は着用していないだけでなく、所持についても聞く必要がある。その理由についても保管場所に困る等、施策につながりそうな、ありがちな理由を選択肢として設定すればよい。

楠田委員 高齢者の移動手段・健康という話が出てきており、問1に車・免許の有無や代替手段の有無、60歳以上で車に乗っている方について自転車の運転技術について聞くことも考えられる。問6についても、施策に使えるような健康状態の把握に使うことも考えられる。

北方委員 2点ある。P5の問2-2で、行ってもよい距離というのは意味が分かりにくい。P7の写真アンケートについても、写真はもう少し考えた方がよい。この写真だと車道を行ってくれるが、路駐があるだけでも意見は変わると思われる。写真についてひとひねりがあると面白い回答があるのではないか。

事務局 調査は今月下旬であるが、もう少しブラッシュアップし、ゼロベースで考えたい。委員皆様の意見を踏まえ、精査したい。

大森委員 1番の目的は中間評価であるが、6000人と大規模なものなので、クオリティ向上の検討をお願いしたい。

事務局 アンケートを修正したものを再度皆様に見せた方がよいと感じている。気になる点については直接連絡を取り、時間を割いていただく場をいただきたいと考えている。次の開催の予定は9月ごろの予定であったが、再度スケジュールを調整したい。