

令和4年度 第2回さいたまはーと推進協議会

会議録

日時 : 令和5年3月22日(水) 15:00~17:00

場所 : さいたま市役所消防庁舎 関係課会議室

出席者: 別紙のとおり

1. 開会

事務局 司会進行、代田課長より挨拶、配布資料の確認

2. 議事

(1) 「さいたま自転車まちづくりプラン～さいたまはーと～」次期計画に向けて

事務局 資料1に基づく説明

大森会長 「たのしむ」、「まもる」、「はしる」、「とめる」の計画の柱について、施策として重なるところもあると思うが、順番に意見を聞いていきたい。まずは「たのしむ」の施策について、次期計画でこんなこともやったらいいのではないかなど、そんなようなご意見をいただければと思う。

川島委員 6年間で非常にメニューが増え、良いことだと思う。ビッグイベントに関しても、当初に比べ運営がスムーズに行われるようになってきたと感じる。さいたまクリテリウム、サイクルフェスタ等楽しい目玉イベントが出てきているので、スポットではなく、そのイベントに向けた継続的な取り組みがあるとよい。協議会委員や市内外の自転車イベントの事業者に協力いただくなどし、さいたまクリテリウムなど、その日までの1年間をどう楽しむかというような方向で今後はぜひ考えて頂きたい。

また、BMX等のアーバンスポーツについて、先日浦和美園においてアーバンスポーツに関するミーティングに参加したが、空いている場所でアーバンスポーツやっていると近所迷惑など非難が多い、という話に終始した。こういうところからも、スポットとしてのイベント以外にも、日常的に楽しむ環境づくり、地域の理解、アーバンスポーツをする方自身のマナーの問題などについて、次期計画に取り入れていくのはどうか。その他、スクール型など自転車文化に繋がるような楽しむ形を検討してほしい。ロードバイクレース等のプロフェッショナルなサイクルスポーツではなく、日常の自転車利用を楽しむようなスクール活動のような形がよいと思う。

大森会長 大変貴重なキーワードが出たと思う。スポット的にイベントだけやるのではなくて日常的に楽しめるようなことを考えるべき。

楠田委員 「たのしむ」の施策を見ていると、観戦するなど見る施策が多いと感じる。さいたま市は「自転車のまち」と言っているが、自転車を楽しもうとすると、先ほどあったように楽しむ環境があまりなく、アーバンスポーツ等も練習場所がないと感じる。日常的に自転車で遊ぶ、練習するなどの機会、練習に携わる人などそういった環境を作り、自発的に自転車を楽しむ文化を作ることが望ましい。他の地域、例えば東海地域などに比べ、埼玉の方がそういう文化が少し弱いと感じる。

大森会長 見るだけではなく、自分で自転車に乗って遊べるような環境が重要ということ。

韓 委員 例えば車を定期的に通れなくする場所、自転車天国のようなものを作るなど、自転車が自由に走れる場所やスペースを作ること、自転車で親しむ機会が生まれると思う。現在はクルマ社会だと思うが、クルマから自転車に乗り換えるきっかけづくりが必要かと思う。

松原委員 以前から、お話ししているがソフトウェアとの連携を検討するもの良いのではないかと。例えば、ストラバというアプリを利用したセグメントチャレンジを市内で実施するのが面白いと思う。朝や夜の交通量の少ない時間帯に一般道のセクションを設定し、チャレンジした中で上位何人かにさいたま市からグッズをプレゼントするなど。ロードバイクだけでなく、ママチャリや電動自転車でもいいので、日常的に気軽に参加できるイベントを開催することで、日常的に自転車を楽しむことに繋がるのではないかと。

古倉委員 海外を見てみると、自転車の計画はどんどん進化している。従来のパターンの分け方だけではなく、これからの適した新しい体系を考えていく必要があると思う。

各国の自転車の分担率を見てみると、例えばオランダは1990年ごろ28%だったのが現在では27%ほど、デンマークでも2008年に18%だったのがその5年後では16%に下がっている。自転車の分担率が下がっている或いは横ばいの国が多く、自転車利用促進を頑張っても自転車の分担率をなかなか上げられない状況である。

そんな中、各国、各都市では自転車計画を進化させている。例として、イギリスでは自転車利用の対象者を高齢者に広げ、80歳の方が安全に運転できるような走行空間を整備するほか、電動自転車をもっと取り入れ、自転車で走行できる距離を長くし、車から転換アシストすることを計画に

入れている。様々な工夫をし、自転車利用者の対象範囲を増やすことによって自転車の分担率を上げ、結果的に脱炭素や健康な社会をつくることに繋げている。

「たのしむ」について申し上げると、自転車総合研究所で調査したところ、自転車が楽しいという経験を積んだ人をたくさん輩出することによって、自転車の利用が増えてくるという因果関係がありそうだとこのところまでわかっている。そのため、この「たのしむ」というのがすごく重要なポイントになると思う。

国の自転車活推進計画では通勤における自転車分担率の目標を作っているが、自転車通勤も楽しくないとやはり続かないと思う。それから買い物にしても、楽しむことが基本的にあって、その「たのしむ」を実現するためにどのように自転車利用を促進していくか、目的や意識を明確にして「たのしむ」施策について考えるべき。

例えば自転車通勤については、企業側が自転車通勤について積極的にならないといけない。自転車通勤をやりたい人はやってもいいというスタンスではなく、企業側がまず自転車通勤を勧め、社員の健康と脱炭素を実現するという気持ちにならないといけない。その中で従業員の方に楽しむという感覚を持ってもらい、続けてもらうことにつながっていくと考えられる。

楠田委員

計画における全体のビジョン、目標設定、戦略的に自転車利用を増やすためにはどうしたらいいか、現在の4つの柱の整理の仕方を含め再整理するべき。例えば、コペンハーゲンでは、CO2をゼロにするためにできる限り自転車に乗るという考え方、また、公共交通の維持の負担を考え、より自転車に乗ってもらうために、車や公共交通よりも自転車でいった方が一番早い、というような道路の設計や高速自転車道を作るなどといったことをしている。

さいたま市では例えば浦和や大宮の駅前などは自転車がすごく危ないと思う。自転車だけを考えるのではなく、まち全体を考えてほしい。自転車のまちづくりを推進するにしても、なぜ推進するかというところを全体の移動、生活や観光の視点の中で再整理してほしい。

大森会長

さいたまは一とにある将来像「人と環境にやさしい安全で元気な自転車のまちさいたま」というビジョンのもと、「たのしむ」、「まもる」、「はしる」、「とめる」の様々な施策を実施しているという理解でよいか。

事務局

その通り。

山本委員 現行計画における施策について、何を増やしていくのを目的としているのかがぼやっとしている。

私はオートバイが好きなので、上尾の平方橋付近にモトクロス場があり、やはり楽しむためにはそういう場所に行く。自転車利用者を育てていくには子供のころから自転車を好きになってもらうことが重要であると考え、アーバンスポーツをBMXに限らずスケートボードなども併設しながら広げていく施設を市内に作り、利用者を増やしていくことがよいと思う。

また、私自身、県の地球温暖化関係の委員もやっているが、現在、環境問題・脱炭素・地球温暖化の対策が強化されており、民間企業で自転車通勤によりSDGsを推進するなど、賛同した企業をホームページで公表するというような、企業価値の向上と結びつけて広めていくことも、今後検討してもよいと思う。

大森会長 さいたまは一とが策定されたのが平成28年度ということで、計画策定後に脱炭素やSDGsといったキーワードが言われ始めたような気がする。

続いて、「まもる」の施策について、ご意見をいただければと思う。

韓 委員 4月からヘルメットの着用が義務化されるが、周囲に聞いてもかぶる気のない方が多い印象。例えば駅まで自転車で行ってヘルメットをどうしたらいいのか、駐輪場で自転車に括り付けるとしても盗まれるかもしれない。カバンの中にも大きくて入れるわけにもいかない。ヘルメット着用率を上げるために、駐輪場にヘルメットラックを置くとか、ヘルメットをかぶる方に補助を出すとか、何か行政からのサポートをするような施策を検討してほしい。

事務局 庁内でも公務や通勤の際に自転車を利用するケースが多く、ヘルメットの着用努力義務化の周知を進めているところ。自転車利用時の安全面を考えれば、ヘルメットは当然着用するべきである。一方で、ヘルメットの義務化と自転車の利用促進と両立については、注意が必要であると感じている。シェアサイクルなどは特にヘルメット着用努力義務化の課題は大きいように感じている。さいたまは一とは自転車活用促進を目的の一つとしており、次期計画は3年後の策定となるが、ヘルメット着用義務化に関わるこれらの課題については、今から考えていかなければならないと認識している。

大森会長 確かにヘルメットが自転車利用促進の足かせになってしまっただけでは本末転倒である。簡単に折り畳めるものや、髪型も崩れないヘルメットなどが開発されるといいのかもしれない。

北方委員 中高生の事故が多いが、他の自治体を見るとスクエアストリート技法による講習しかやっておらず、より効果的なものはないのかと声を上げてきた。さいたま市では、自転車のプロチームを講師とした自転車教室を始めるなど色々と試みているので良いと思う。例えば京都市などでも話しているが、子供たちが自ら考えられるようなもの、エリアに特化したもの等教育型も絡めてやっている事例などもある。今後、自転車教育の施策について、さらなるバージョンアップを検討いただきたい。

楠田委員 小中高生の教育現場ではパソコンやタブレットを使い始めており、学び方やまちへの参画の仕方が変わってきている。一方的に交通ルールについて伝えるだけでなく、なぜそれをしないといけないかを自分で考える、学習するという方法が増えてきている。他の地域ではヒヤリハットマップにタブレットを使って児童や生徒が入力し、交通安全に生かしたり、生徒同士でそれぞれが感じる危険な場所等を共有し、さらにはどうしたら改善できるかという提案をする、そのような形で学習できるようになっている。今の世代の勉強の仕方を取り入れることが重要。

こうした学習方法はインフラの整備にも活かすことができる。通学路の設定や、高齢者の自転車安全利用に関する施策など、自転車の安全についても新たなデジタル戦略を取り入れることが可能な時代なので、ぜひ取り入れてほしい。

また、高齢者の方へ自転車利用の対象も広がってきているというお話があったが、免許返納した後の移動手段が課題であり、選択肢としてよく自転車が挙げられる。そうすると交通ルールや自転車の選び方などが重要になる。例えば、60歳になったら、それらを学びつつシニアカーや三輪・四輪の自転車等様々な次点差に出会える試乗会等を行うのもよいと思う。

大森会長 確かに自動車ばかり利用している方が高齢者となり、免許返納した後の移動手段をどうするかという状況も多いと思われる。免許返納後の高齢者への自転車も含めた新たなモビリティの教育のようなものも重要に思える。

井上委員 私の店には免許返納される方がよく自転車の試乗にお見えになる。私の店では試乗車を入れており、三輪、20 インチ、24 インチ、26 インチ、あと E-bike などがある。しかし、20 年間ぐらいクルマを乗り続けている方などは、足腰も弱くなっているから自転車に乗れない方も多い。三輪車も難しいことが多く、がっかりして帰る方も多い。免許返納する際に、例えば警察署で自転車を試乗させてあげるような施策が望ましい。

古倉委員 ヘルメットの件についてだが、ドア to ドアで通勤通学されている方は家とそれから職場なり学校にヘルメットを置いておけるということでおそらくヘルメットを被ってもらえる可能性が高いと思う。そういった方は通勤通学者全体の大体 10%程。ちなみに、通勤通学者のうち自転車を利用している人は 14.2%です。

次は自転車で駅まで行って鉄道に乗り換える方が全通勤通学者の 2.2%。この場合、ヘルメットをどう保管するかという話がでていますが、ヘルメットロッカーを用意する方法や盗難の可能性もあるが自転車のカゴに入れるといった方法が考えられる。それから折り畳み式で厚さが 5 センチぐらいになるヘルメットがあるので、それを使用する。このように、ヘルメットの保管の仕方やヘルメットの種類などを手配、提供することで、利用促進と相反しないようにしていくことが重要。駅での乗り換え利用者は全体から見ると少数ではあるが、どのように考えるかこれからの課題とを感じる。

教育の点では事故がどういうところで起こっているのか、どういう場所が危ないのかという具体的な情報とルールを結びつけて説明することで、危険個所の真相から理解され、ルールの遵守に繋がると考えられる。例えば、2021 年のデータだが、歩道における自転車事故の相手方は 62.1% が対クルマとなっている。それに対し、対歩行者は 13%しかない。つまり歩道上を自転車で走っていて危ないのはクルマということになる。これは、歩道上を自転車でスピードを出して走行していて、コンビニの駐車場などから出てくるクルマと出会い頭で衝突するようなケースが多いためである。歩道上を自転車で走る際に徐行してスピードを制御しながら走ることが自分を守るために十分意味がある。このように具体的なデータを示しながら、ルールと関連づけて説明するという方法をとらないと、講習会であっても聞き流してしまう可能性がある。

安全と安心というのは意味が異なる。自転車に乗る人は安全だと分かっているても、やはり安心感を醸成しないと怖いと感じる。特に対クルマとの関係で安心感を持てる信頼性がないといけない。そうなるとクルマのドライバーに対する自転車の理解を深めることが重要となる。脱炭素その他自

転車のメリット含めて理解してもらい、クルマから自転車に対する配慮してもらおう。一方、自転車も当然ルールを守り、お互いがちゃんと認識しあえるようにする必要ある。

大森会長 残りの「はしる」「とめる」を含め各施策について、ご意見をいただければと思う。

川島委員 コロナ禍中に見沼田んぼオンラインクリーンウォークという活動が始まり、最初はある盛り上がりはなかったが、次第に会員が増えていき、今年は爆発的に会員が増えてゴミ拾いが行われた。方法としては、活動の趣旨に賛同してくださる方に対し、ハッシュタグ・見沼桜サポートとつけ、すてきな場所をInstagramで投稿を促すというもの。当団体も会員に団体登録しており、必ず桜が咲く前にサイクリストで集まってゴミ拾いを行っている。

同じように、自転車に乗っていて危ないと感じる場所や、或いはとても走りやすい、サインが分かりやすいといった場所について、期間を決めて会員制の活動として、SNS等に投稿してもらうようなキャンペーン活動を提案する。サイクリング中に、サインがあって走りやすいという声上がることもある。そういった走りやすい場所等を共有するような会員性のキャンペーンがよい。

松原委員 ヘルメットについてだが、ハイエンドの自転車に乗っている方や、バイクロードに参加するお子様やその保護者の方は必ずヘルメットを着用している。実施しているイベントで子どもがヘルメットを着用しているのになぜ大人が着用していないのかと、逆啓蒙のような形で示し、結果親子で被られるようになった。参考にしてほしい。また、我々のイベントに参加されない方に対し、各世代に合わせたインフルエンサー、影響力のある方に出演してもらったヘルメット着用のPR動画による着用率の増加なども考えられる。

山本委員 次期計画の検討でお願いしたいのが、「はしる」施策にある路面標示について。路面標示により、非常に走りやすくなり、安全になったと感じる。トラックと自転車との接触事故を見ると、やはり交差点左折時の巻き込み事故が多い。警察等関係者もあると思うが、左折時の巻き込みの危険について、トラック含むクルマの運転者及び自転車利用者の両方に対し、わかりやすく意識してもらええるような表示を検討いただきたい。

古倉委員 DX（デジタルトランスフォーメーション）は最近、自転車についても取り上げられている。例えば走行空間について自転車、クルマ等の通行量の情報、路面の状況や幅員などがデータ化されて情報として見る事ができる。コペンハーゲンでは市民参加型の情報活用がなされており、例えば箇所Aについて市民からの書き込みが非常に多いという場合、そこに翌年度の予算をつけていくといった活用。また、私の方では自転車にICタグをつけて走る実証実験を行っているところ。駐輪場の情報データについてもそうだが、このようなデータを活用する方法を検討することが今後の一つ大きなテーマであると思う。

楠田委員 この前パナソニックとトヨタが自転車×ITといったデジタル活用を行っている実証を見てきたが、車の安全システムと同じように、自転車にも他の車両が近づいてくることを知らせる音が鳴るといったシステムを開発中とのこと。次期計画の策定期間に合うのであれば、シェアサイクルなどに最新のデジタルの安全システムを搭載する実証実験など面白いと思う。

通勤・通学等の自転車の日常利用が多いと思うが、ルート上の危険箇所の点検と危険箇所の解決方法について、住民や生徒など地域で協議会を作り、安全なルートに関するアイデア出しや定期的な危険箇所の見直しなど、PDCAを回せるような組織と、デジタルの活用と合わせて重要となってくる。特に、ネットワーク整備が進んでいるのは大きな道が多いと思うが、日常生活の中での自転車利用に対し、細かな対応が必要である。

大島委員 今年ヘルメットに関して、当団体のイベントで積極的に景品として使っていこうという話が出ている。やはり、まずヘルメットを持ってもらわないと被らない。今後はそういったヘルメットの促進施策を積極的に考えてほしい。

4. 報告事項

事務局 資料2、3、4、に基づく説明

5. 閉会

事務局 大森会長より挨拶
篠崎都市局長より挨拶