

令和5年度 第1回さいたまはーと推進協議会

会議録

日時：令和5年10月27日（金）14:00～16:00

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、篠崎局長より挨拶

2. 委員の紹介

各委員及び事務局より自己紹介。その後、配布資料の確認

3. さいたまはーと推進協議会について

事務局 資料1に基づく説明

4. 会長の選任

古倉委員より会長に高見委員の推薦あり。

異議がなく、ご本人からの了解も得られたため、高見委員を会長に選任。

5. 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～」の概要について

(2)「さいたま自転車まちづくりプラン～さいたまはーと～」に掲げる 各施策の取組状況について

事務局 資料2、3に基づく説明

高見会長 ただ今の事務局からの説明について、ご意見ご質問等いただければと思う。

高井委員 全国で色々な事例を見てきているが、さいたま市ほどバランスよく自転車施策を実施している自治体はなく、モデルケースとっていいと思う。そういった状況ではあるが、実施している方策の中でマンネリ化してきているものはあるか。

事務局 「まもる」の交通安全教室などは、小学生から高校生までの各段階で実施できており、市全体として広く実施できていると思う。しかし、市民アン

ケートのルール・マナーの満足度の数値があがってきていないので、更にそれらを上げるための工夫が必要だと考えている。

高井委員 講習会等の実施が意識・行動変容につながっているかどうかを把握できるとよいと思う。当社も交通安全の取組を行っているが、その部分の把握については同様に課題であると感じているので、今後ディスカッションしていきたい。

工藤委員 安全面の強化に関して2点教えてほしい。

1点目はシェアサイクルでのヘルメットの取り扱いについて。ヘルメットのメーカーと協議している中で、一律のサイズのヘルメットをシェアサイクルのカゴに備え付けておくことは、サイズが合っていないヘルメットを着用することで起きる事故等もあることから、安全性の観点で適切ではないという意見もいただいている。さいたま市ではどのような対応を考えているか。むづかしい内容であるため、意見交換しながら実験を進めるなどの対応をしていければと思っている。また、過去の協議の中で出てきた意見などがあれば紹介していただきたい。

2点目は市内で見かけるようになってきたフル電動アシスト付き自転車について。こちらは大宮に住んでいる人間として気になっていることだが、本来は原付として取り扱うべき自転車が近所で十数台見かけられる。この問題について、本協議会での課題となるものかどうか、意見を聞かせてほしい。

事務局 1点目については、非常にむづかしいので、意見交換しながら対応を検討していきたい。ヘルメット着用率を上げるにはどうすればよいか頭を悩ませているところであり、市民アンケートなどにより、ネックとなっている要因（例えば値段、機能など）の分析を進めていく予定であるため、皆様にも適宜情報共有しながら進めていきたい。

2点目については、当課ではまだそれほどの情報が集められていない状況のため、まずは現状把握をするとともに、計画改定にむけて全庁的な会議を開催していくなかで問題提起をしながら、課題解決にむけた検討を進めていきたい。

古倉委員 安全教育、自転車通行環境などについて、6点ほど意見がある。

安全教育については自転車教育という視点から2点ある。まず1点目については、ルールを教える際に、ルールだから守れというのではなく、なぜそういったルールなのかという理由や根拠の部分を伝えて理解してもらうことが大切。

（たとえば、歩道上での事故で最も多いのは駐車場などから出てくるクルマと歩道を走る自転車との出会い頭の接触事故だが、自転車が歩道を走行する場合に車道側を徐行するというルールを守ること、事故にあふ確率を下げることができる。）

また、2点目として、ルールを教えるだけでなく、なぜ自転車を利用することがよいのか（たとえば脱炭素、健康に良いなど）を小さいころから教育し、クルマではなく自転車の利用を増やしていくことも大切。

続いて自転車通行環境の整備について。整備によって事故が減っているだけでなく、クルマ・自転車の双方が安心感をもって通行できるようになったという結果が色々なところで出てきているので、アンケートを行って利用者の観点も取り入れるとよい。

電動アシスト付き自転車の補助制度についても、普通自転車に比較した電動アシスト付き自転車のメリットを伝えるとよい。大きなメリットとして安全性の向上（事故率は普通自転車の半分以上。電動アシスト自転車はふらつきづらい、夜間のライト点灯がしやすい、再発進が容易なため一時停止して安全確認しやすい）、運動効果（普通自転車の6/7程度あり）、脱炭素の取組として有効、などがある。

通勤利用の拡大の取組についても、「自転車は危ない」と考えている企業が多いため、そうではないこと（例えば、クルマと自転車の事故で20～59歳までの乗用中の10万人当たり死傷者数・死者数の比率を比較すると、自転車はクルマの約1/4前後）を伝えることが大切。茅ヶ崎市では企業に対するアンケート調査及び実証実験を行い、クルマ通勤者に電動アシスト付き自転車を貸し出して通勤してもらい、その効果（使用した実感など）をまとめて通勤利用を促進している。

自転車利用の優遇政策を進める上では、「環境にいい、健康にいい」といった一般的な言い方ではなく、具体的なメリット、例えば実際に値として算出されているものだと、自転車利用に切り替えることで家計で年間いくらガソリン代を抑えられるか（約3万円程度）、排出する炭素の量がどれくらい減らせるか（クルマ利用だけの時と比較して約4割減）などを示しながら、手法を考えていくことも重要である。

駐輪場の附置義務条例を見直すということであるが、量的なものだけでなく、質的なもの、例えば距離的に離れたところにあたり屋上などアクセスしづらいところにあたりすると利用されないので、利用しやすさという観点も加えて検討していただくとよい。

高見会長 事務局の説明では活動指標ベースで実績を整理しているが、古倉委員からの意見としては、もう少し細かく、コンテンツの中身まで確認していく必要があるのではないかということであったが、そういった内容も協議会の中で議論していく事項ということではよい。

事務局 その通り。

また、古倉委員からいただいたご意見については、自転車利用のメリットやルール根拠など、市民の自発的な利用を促すための情報提供が重要ということであったので、市として取り組むとともに、次期計画にも活かしていきたい。

高見委員 計画目標になっている市民満足度については、自転車を使う人と使わない人など、属性により傾向が違おうと思うので、それらを分けて分析する必要がある。

自転車利用の啓発をパパ・ママや小学生等の子供、高齢者などに行うことはもちろん重要である。しかし、歩行者としての私の感覚としては、危ないと思う運転をするのは必ずしもそういった属性ではない人たちのようにも感じている。それらの人たちにアプローチするのは難しいとは思いますが、なにか考えはあるか。

事務局 アンケートについては、属性分析ができるような案を作成し、次回以降の会議で意見をいただきたいと思います。

ルール・マナーの周知についてだが、自転車通行環境の効果検証をする会議でソフト施策についても議論する中で、ルール・マナーが良くない人たちは交通安全教室に参加したり、ルールブックを調べて読んだりしないと思われるため、現地での看板設置が効果的ではないかという意見が出ている。これまでも「自転車は車道の左側通行」などが書かれた看板の設置をしているが、特に市民からクレームが多いのが歩道を徐行しない自転車や自転車通行環境の走行ルールについてであるため、そういったルールについても看板で周知していくことを関係課と調整中である。

また、クルマの免許取得や更新の際の講習などで、自転車利用や自転車通行環境に関するルール・マナーの周知を行うことができれば、多くの方々にアプローチできる。実現できるように国や交通管理者に対してお願いしているところであるため、引き続き取り組みを進めていきたい。

伊藤委員 資料2のはしる①で事故が減少しているということであるが、事故の質、つまり、死亡や重傷事故の件数などはどうなっているのか。また、事故にあってしまう方がどのような運転をしていたかまで把握できているのか。把握できているのなら、そういった情報も開示するとよいと思う。

事務局 死亡や重傷事故についても件数が減っていることは確認できている。しかし、事故にあった人がどのような運転をしていたかまでは情報として把握できていない。

死亡や重傷事故も減っていること、通行環境整備によって特に交差点での出会い頭の事故が減っていることなど、整備効果をしっかりと市民に伝えて理解を得ることは事業を進めるうえで非常に重要なことであるため、取組を進めていきたい。

吉村委員 学校の先生などからよく言われるが、学年が上がるほど非行などに関する教育が多くなる代わりに、自転車の安全教育はやらなくなり、自転車の事故も増えていくという現状である。さいたまは一との取組でも小学生に対してはよく実施されているので、中学、高校、大学くらいまでをターゲットとした活動を実施できるとよいと思う。

クルマの免許の更新時にはほとんど自転車に関する話はできていないのが現状である。また、交通安全教室に参加してくるのは興味のある限られた方々となっている。こういった状況を改善していくため、興味を持ってもらえるように周知を進めていくことが必要だと思う。

議事

(3)「さいたま自転車まちづくりプラン～さいたまは一と～」の次期計画の策定に向けた今後の進め方について

事務局 資料4に基づく説明

高見会長 資料に記載のあった論点及びその他ご質問・ご意見いただければと思う。

古倉委員 本計画によって市民に自転車活用してもらわないと意味がないので、その

ためにすべきことが3点ほどある。

1つはストーリー性。市民が自転車を使ってみようと思うわかりやすいストーリーが重要。例えば、群馬県では中高生の通学中の自転車事故が全国ワースト1が続いているので、中高生を守るために、自転車の通学路を自転車ネットワーク路線に位置付けたり、クルマが多い道路をさけるなど、自転車通学の安全性を確保するネットワークの整備はわかりやすく、納得性の得られる対応が考えられる。

2つ目は目標。例えば、「クルマでの通勤を自転車に転換する」「買い物での自転車利用を増やす」「サイクルツーリズムを推進する」といった、目的毎に細かい数値目標を設定すると、より分かりやすくなると思う。

3つ目はオリジナリティ。前述の事項をうまく盛り込めればオリジナリティが出てくると思う。はしる、まもる、とめる、など施策単位でまとめた自転車活用推進計画は多数あり、それだけ見るとどこの自治体の計画かわからない。そういったものではなく、オリジナリティや独創性を出して、市民が見て、さいたま市ならではの面白いと感じ、わかりやすい目標になっているなど、計画の視点をより高いレベルに置いてみてもよいと思う。

また、計画の視点として、市民が「自転車で行ってもいい」と思っている距離と実際に行っている距離のギャップを埋められるように、施策を実施する、という切り口もあると思うので、念頭に入れておくとよい。

高見会長 古倉委員からご意見のあった「ストーリー性」については、市民の皆さんの気持ちを動かしてもっと自転車に、もっと安全に乗ってもらうために、市の課題認識を市民に共有し、課題解決に向けて協力してもらいたい、というメッセージをストレートに出した方がよいということであったと思うが、私も同感である。
また、オリジナリティについては、市民に「刺さる」計画にするための工夫の余地があると思った。

また、もう少し目標を細かくした方がよいのではないかという意見についても同感である。自転車利用者の増加の目標値として、「週1回以上の利用者」とひとくくりにしているが、利用シーンによって、自転車活用の余地に大きな差があると思う。利用の伸びしろがあるシーンを把握して、それに対して有効な手段を講じていくのがよい。

どのようなデータが使えるかにもよるが、自転車利用目的や距離帯などの要素によって自転車利用の伸びしろや伸ばす方策は変わってくる。そのあ

たりを視野にいれて次期計画を検討するとよいのではないか。

事務局 市民にいかに自転車を使ってもらうのか、自転車利用の伸びしろがどこにあってどのように伸ばしていけそうかを意識しながら、アンケートを取る段階で目的別などの細かい分析ができるようにアンケートを作成し、市民の現状を収集して次期計画に反映していきたい。

高見会長 次回以降、事務局より計画改定に関する情報を出していただけたらと思うので、その時にお気づきの点があれば皆様から改めてご意見いただければと思う。

6. 報告事項

- (1) さいたま市自転車等放置防止条例の一部を改正する条例の制定について
- (2) 2023サイクルフェスタの開催について

事務局 資料5、6に基づく説明

7. 閉会