

令和6年度 第1回さいたまはーと推進協議会 会議録

日時 : 令和6年4月25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、本多理事より挨拶

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. 議事

・次期計画の策定にむけた検証方法について

(1) 前回会議のふりかえり【資料1】

(2) 計画改定の進め方及び現計画の評価・分析手法(案)【資料2】

事務局 資料1、2に基づく説明

高見会長 事務局からの説明に対して、ご意見、ご質問等いただきたい。

楠田委員

次期計画を策定する際に、どのような「まち」にするかをもう一度議論して、他の公共交通や車等との関係も整理したほうが良い。例えば大宮駅東口周辺では都市構造上、交通が錯綜しており、憩いの場所としたい駅前などでも通過交通が多く、自転車乗車中や歩いていて怖いと思うことがある。できるだけ通過交通は通さず、徒歩や自転車だけで暮らせる「まち」が、さいたま市であれば実現できると思うので、それを徹底して作れるような地域にしていければ良いのではないかと。また、自転車だけでなく、多様なパーソナルモビリティのシェアリングで、安全で便利な、クルマを持たなくても安心して暮らせる地域にしていけるような構想を作れば良いのではないかと。

効果検証の参考として、幹線道路には矢羽根が引かれて整備されてきているが、実際は生活道路で自転車に乗る機会が多いと思うので、京都や金沢の事例を参考にしながら、今後は生活道路の検討もする必要があるのではないかと。

自転車もドライバーもマナーが悪く、止まってくれないこともある。歩行者が

危ないと思うことが多いので、クルマと自転車、歩行者、公共交通の関係性の理解を浸透させる都市構造にする必要がある。またこれと合わせて、ルールを皆で考えるということをしないと、危険が減らない。ハード施策では対応できないことをコミュニケーションでカバーする必要がある。

さいたま市の特徴として多様なシェアモビリティがあり、たくさんのスポットがあるということを活用したほうが良い。良いところは伸ばし、改善が必要なところは改善するような方法が良い。

事務局

計画を改定するにあたっては、他の自転車関連の法令や、自転車を取り巻く環境の変化も踏まえながら、楠田委員からご指摘のあった大宮駅周辺の交通錯綜の件や、他の交通機関との連携など、現状を踏まえた上で、うまく取り入れられるものは取り入れていきたいと考えている。上位計画の総合振興計画もよく踏まえながら、今回の計画に落とし込んでいきたい。

自転車通行帯は幹線道路だけでなく生活道路への整備も検討すべき、という意見については、本計画の下位計画である自転車ネットワーク整備計画とも整合を図りながら改定を進めていきたい。

ドライバーのマナー向上に関しては、可能な限り警察と連携しながらマナー向上や啓発に努めていきたい。

シェアサイクルやモビリティに関しては、自転車を取り巻く環境の変化と合わせて、これらの活用についても検証していきたい。

高見会長

今回の改定計画の策定にあたっては、大宮駅周辺のグランドセントラルステーション化構想等の進捗や下位計画の自転車ネットワーク整備計画とも合わせて、計画相互の連携を図れるよう、留意をしていただきたい。

古倉委員

1点目は、評価指標について、評価基準がこれで良いのか、という課題がある。他の自治体でも同様のケースがあるが、目標に対する達成率9割未満を未達成とすることは、厳しすぎるのではないか。一般的には8割達成できれば、概ね良くできたのではないかとされている。現状の評価基準では、ほとんどの施策が未達成となる可能性もあるのではないか。行政は努力しているのだから、もう少し柔軟に対応できるような状況があっても良いのではないか。

2点目は、指標としている自転車利用の増加について、週1回以上の利用としているが、例えば自転車事故の場合は人数が記載されていて明確だが、市民に分かりやすい指標は、週に平均で何回使用しているか、という目標値があると良いのではないか。例えばドイツでは、週あたり何km使うか、またそれがどう伸びていくか、という目標値を設定している。昔は自転車の交通分担率を設定してい

たこともあったが、海外でも軒並み目標達成できずに、結局クルマのほうがが増えてきてしまったという状況がある。むしろ、自転車にどれだけたくさん乗られているか、という量を一つの目標値にするのが良いのではないか。例えば、週一回以上というあいまいなものでなく、週に2回、あるいは3回を目標として、市民に頑張って乗っていただく、というのがわかりやすいのではないか。

3点目は、指標としている市民満足度について、快適性や安全性は主観的な要素が多いので、もう少し具体的にしたほうが良いのではないか。例えば、安全性についてはルール・マナーの箇所で表現されていると思うので、快適性については走行空間や駐輪空間など具体の施策のうち重要なものそれぞれについて、具体的に満足度が出てくると、じゃあ走行空間の満足度が低いということであれば力を入れようとか、具体的な施策に繋がっていく可能性があると思うので、そのようなやり方が良いのではないか。

最後に、構成について、フランスのパリの計画でもそうであったが、市長のこたばを序論として冒頭に入れる。なぜなら、自転車計画は市民が実践してくれないと、中身が実現しない。市長が自ら、「市がこれだけのことを計画しているので、ぜひ皆さんもそれを活用して、健康とか脱炭素のまちを作ってください」、「ご協力をお願いします」、と呼びかけていくというのが大事ではないか。最近では、そういう事例が増えており、品川区や杉並区、名取市などでは序論を設けて、市長や区長自ら発信している。市民の皆さんが乗っていただかないと自転車計画は実現できないので、ぜひ構成の中に入れていただきたい。

事務局

評価指標の達成基準が、90%以上を達成とすることが厳しいのではないかと、というご意見について、達成基準を設定した理由は、上位計画である総合振興計画の達成基準に準拠したものである。基準を緩和しても良いのではないかと、というご意見は、今後の参考にさせていただく。

市民がわかりやすい定量的な指標としたほうが良いのではないかと、というご意見については、設定の仕方について検証し、今後の改定に反映できるよう検討していきたい。

市民満足度に関しては、市が掲げている市民満足度の指標とはまた違った視点から走行空間や駐輪空間を取り入れるという考え方も、新たな知見として、今後検討する材料にしていきたい。

構成に関しては、「市長からの発信」として序論入れるということについても、今後の参考にさせていただく。

高見会長

目標達成率の90%や110%について、定められた経緯は理解したが、何に対して90%や110%なのか、不明確なのではないか。例えば自転車利用の増加で言えば、

80%の9割で72%と数えるのか、65%が80%に15ポイント増加するということが目標だとすると、その15%の増加についての9割というふうに捉えるのか、そこが不明確なのではないか。

事務局 例えば自転車利用の増加に関しては、65%から80%になるものに対しての目標値が90%から110%というところがB評価の基準になる。

高見会長 ということは、 15×0.9 で13.5%、つまり13.5ポイントは上がらないといけないこととなり、厳しいようにも感じる。だが、そういう意図で評価されるということであれば、それはそれで結構である。

達成基準をどうするか、については目標値をどう設定したか、何を根拠に設定したかということとも大きく関わるので、今回の評価はこの基準で行うとして、次期の計画に向けてどういった指標を、どういった水準を達成することを目標にするかということは、今後よく検討していく必要があるのではないかと。

高井委員 ブリヂストンサイクルでは交通事故の啓発活動をやっており、交通事故のうち
(代理)小池氏 自転車事故の減少を扱っている。全国平均では、全体の交通事故の中における自転車の事故の割合が、特に自転車対人の割合が上がっている。割合が上がり、自転車の事故が目立ってきている中で、一概に事故を減らすというだけでなく、割合まで下げていくという作業が必要なのではないか。

事務局 市の指標は、自転車関連の事故件数として捉えている。近年の傾向として、事故件数は減少傾向にあり、コロナ禍の令和2年度に大幅に減少したが、その後若干戻りつつある状況である。今年度のデータなどを見ないと、今後どういうトレンドになっていくかは掴めていない状況である。しかしながら市としては、まだ減らせるのではないかとということで、交通安全教室や啓発活動に取り組んでいきたい。自転車事故比率の減少を今後の目標設定の一つとして取り入れていくことも、今後検討していきたい。

工藤委員 事故における車両の区分は自転車に限らず少し課題が出てきている。ロンドンの事例で、最近出てきた電動キックボードや電動モペット等の乗り物に対して事故時の分類が曖昧であったという状況の中で、ある種の車両タイプの事故に重篤な怪我が多い車両が存在していた、という特徴的な傾向があった。しかしながら分類の仕方が曖昧であったために、統計的な分析の中では2年ほどはその傾向が出ていなかった。実際に起きた事故の分類を検証していくと、特定の立ち乗りの電動キックボードにおいての事故に限ると、頭部の重篤な怪我が多かったというのが統計的に有意な結果が出てきた。今、大宮や浦和でもこれまでの分類に該当しない車両を見かける頻度が徐々に増えていると感じている。そういった中では自転車の事故を減らしていくということが主題ではあるが、事故の分類、自転車と何が事故になったのかということと、全体の事故の中の車両の分類という

ところは、もう少し掘り下げてみた方が本質的な対策が打てるのではないかと感じた。

私たちはシェアサイクルの運用上、市内のどこで、どの車両の分類ごとの事故が起きたとかマッピングをしており、自転車がぶつかりやすい場所等はある程度把握をした上で、私たちのシェアサイクルを使っている方の事故の状況も分析をし始めている。車両や事故の分類に関連してさいたま市や埼玉県警察からご連携いただけると、具体の対策と場合によっては事故が起きやすい場所を繰り返し利用している方には、この交差点では自転車の出会いがしら事故は多いです、というようなご案内をするといった、全体的な啓蒙と個別具体の事故防止の連絡、両方ができるのではないかなと思っている。もし可能であればそういったことができると、自転車事故の減少という具体的な指標に対して、わずかながら連携をできるのではないかなと思う。

高見会長

非常に重要な指摘であると思う。車種のことは警察で持っている事故の記録には全部書いてあると想像するが、統計にまとめるときに曖昧になってしまう部分があるのではないかな。統計だけ見るとわからないということだと思うが、警察の方では統計を分けて出す等の可能性はあるのか？

椎名委員

今すぐ具体的な回答はできないが、新しい乗り物に関しても対応していかないといけないと思うので、持ち帰って調査したい。

事務局

過去に通行環境整備の中でその効果検証会議を設定した際に、その検証の中で事故の場所については埼玉県警のホームページで確認した。この情報は公表されており、どこで事故が多いかは確認できる。この情報を活用して検証をした経緯があり、今もその会議は継続している。自転車事故に関する指標をどう設定するかを考えていく必要があるが、そのためには、車両の区分やどういう事故のケースかという分類を整理しながら指標を決めていく必要がある。いずれその指標を決めた時にどういう手を打っていくか、という施策につながると思うので、そこは今回の改定の中で検証しながら見定めていきたい。

楠田委員

安全性と快適性の評価について、誰にとっての安全性、快適性なのかも重要だと思う。女性や子ども、高齢者の方はそれぞれに感じ方が違うらしく、体力のある方にとっては怖くない段差やクルマが、女性や高齢者の方が怖くないと感じているか、というところを重要視したまちづくりとしたほうが良いのではないかな。誰にとって安全とを感じるまちにするかは、大事にした方が良いと思う。

自転車の利用を伸ばすという目標について、その中の内訳に関して利用のどの目的を伸ばしていくかっていうことも考えても良いのではないかな。例えば通勤や買い物、仕事での営業回り等の際に使う自転車の利用を増やす、など。そうすることで施策がきめ細やかになっていくのではないかなと思う。

自転車を通学で使われている学校の方も多いと思うので、できるだけ通学路だけの評価はしっかり徹底するなど、優先順位をつけても良いのではないかと。

車よりもアクセスがいいから自転車に乗りやすくするというような、自転車の利便性が上げるような評価指標があっても良いのではないかと。

事務局 安全性や快適性が属性によって感じ方が違う、というお話は非常に貴重なご意見だと思う。今後はアンケートを行ったり、事故統計データ等の分析を行ったりしていくにあたり、現状の実績や事故の状況を分析評価していく中で、今後の施策への反映について検討していきたい。

高見会長 どの属性の方にとっての快適性、安全性かということは、前回の会議でも議論になった。今回実施するアンケートでは、どういう属性の方か、日頃どういう交通手段を使っている方か、ということを探ねた上で、あまり自転車を使わない方と、自転車をヘビーに使う方とでの満足度の違いは当然に比較すると思う。一方で、現計画の目標を評価するという観点からすると、過去にさかのぼってその同じ数字が出せるのであれば、今回の評価に当たっても比較することができるが、それができないとすると、次期の計画で属性別に分けた市民満足度を目標として据えるということが必要になってくるのではないかと。

山本委員 自転車事故の減少について、平成 26 年度から半分以下に目標を設定しているが、達成は厳しいのではないかと。その高い目標を設定して達成できなかった時に、今後それをどう評価して生かしていくかは、考えて目標を立てていかないと、立てただけで何にもならない。目標を立てたのであれば、これを達成するというのを最後まで目標にして対策を考えるということで、これは評価する必要もないのではないかと。目標を立てるのであれば、自転車の利用者が増加すれば事故も増加し、利用者が減少すれば事故も減少するという相関関係は必ずあるので、割合に対しての目標設定をするなど、工夫が必要なのではないかと思う。今後、そういった評価の手法も変更するのであれば、検討していけばよいのではないかと。

事務局 今後、目標設定するにあたっては、現実的すぎても良くないし、無謀すぎた目標でも意味がないと思う。頑張って達成できる、達成する意味のある数値を設定できるように、今後検討を進めていきたい。

高見会長 事故の絶対的な件数が仮に目標値の半分にならなかった場合に、単に「未達成」や「C 評価」、などと評価だけして終わらせるのではなく、事故の中身に関する分析をした上で、次の計画につなげていくことが大事である。走行キロで割った事故の件数で表す事故率のような指標にすることも考える必要があるのではないかと。

事務局 この計画を策定したのは自転車まちづくり推進課ができた当時であり、「こういうものを目指していきましょう」という計画がなかったので策定した。その中で目標設定に対して様々な意見があったが、最終的にはこういう計画を初めて策定したので、「目指していこう」という気持ちの表れとして、高めの目標を設定した。具体的な根拠ですぐ達成できるような目標ではなく、高い目標を持ってそこを目指していく、という思いで策定した。

今後改定するにあたっては、目標指標の設定の考え方についても、どういう事故が多いのか、市としてどういうものに取り組んできて、その成果が出たのか、を含めながら検討していきたい。

高見会長 委員の方からいただいた意見を踏まえて、事務局の方で進めていただきたい。

3. 議事

- ・次期計画の策定にむけた検証方法について
- (3) 市民アンケート調査(案)【資料3】

事務局 資料3に基づく説明

高見会長 事務局からの説明に対して、ご意見、ご質問等いただきたい。

吉村委員 資料2の内容に関連して、自転車利用の増加や自転車事故の減少などを把握したいために、このようなアンケートの内容になっているのだと思う。アンケートの設問が非常に多いが、自転車事故の内容を問うような質問がない。今回のアンケートは記名式ではなく、個人を特定するものではないと思うので、例えば自転車事故の経験の有無、事故の内容や場所など、事故の状況に関する質問を設けることで、市民の声が聞こえるのではないかと思った。

事務局 自転車事故の内容等に関する設問があると、今後分析や評価をするのにも有効になると思うので、アンケートの設問に入れられるように検討したい。

古倉委員 過去に市民アンケートを何回もやってきているが、事故の実態を聞こうとすると、該当する人がほとんどいない。例えば 2000 人回答して、実際に事故にあった人は 10 数名に止まる。その 10 数名の方の事故の形態を分析してもあまり意味がない。実際に起こっている事故の統計から分析して、どこでどういう形で事故を起こしているかは事故の全数を把握していると思うので、アンケートで回答していただくより統計的に合理的ではないかと思う。せっかく調査しても意味がなかったことになってしまう、という経験が強い。

高見会長 私も同感である。事故の分析をするのであれば、ちゃんとした事故の統計を使

ったほうが良いし、アンケートで聞くのであれば、ヒヤリハットに関することを捉えて、「どういうところで」ということを聞く方が良いのではないかと感じている。

楠田委員

アンケート調査の対象について、無作為に抽出する方法と、もう少し対象を明確に絞って実施する方法があるのではないかと。対象を絞ることで具体的な施策に対して協力を得られるのではないかと。例えば、明確に車を運転しない人たちである、自転車通学をしている学校の生徒に対して、徒歩も含めてアンケートを実施し、その人たちに対して、自転車をどう思っているかを聞く。また、今も大事なポイントになっていると思うが、子育てしやすいまちということで、子乗せ自転車利用者が多いという点から、保育園に協力をお願いして、父母の意見をいただくなど、もう少し顔の見える形でアンケート調査しても良いのではないかと。と思う。

加えて、今後はデジタルを活用して市民参加型で一緒に作っていくということが可能になってきている。例えば、さいたま市では道路空間に関してヒヤリハットマップを区毎に作って、それに対して生活関連の部署が、横断的に道路を直していく、といったことをしている。そこと連携して、自転車にとって危ないヒヤリハットの箇所に対して生活道路を直していくという取り組みは、もうすでに実施しているから可能だと思う。そういった既存の仕組みも活かしながら住民参加型でPDCAを回していく取り組みはさいたま型だと思う。そういったことをこの自転車活用のまちづくりでも取り入れて、自転車政策を作ってもらえればと思う。

事務局

アンケートについては、今回さいたまは一との改定にかかるものに関しては無作為抽出で行いたい。個別の施策に関しては、例えば現在、市が実施しているパパ・ママ安全推進サポーター制度で、安全運転に関する講習を行っている。また、市民生活安全課では児童向けに交通安全教室を行っている。そういった中でターゲットを絞ってアンケートを実施して、個別の施策に反映するという手法も検討していきたい。

また、例えば、デジタル技術を活用してヒヤリハットマップなどを活用して整備に関する連携を行うことや整備の進め方についても、本協議会の後に行う庁内検討会で今後諸々のことを検討していく中で、庁内でこういったやり方ができるかを検討して、具体的な施策につなげていきたい。

高見会長

今回の市民アンケートが無作為抽出でされることについて異論はない。しかし、個別の施策については、ある程度グループを絞ってアンケートを実施することだが、そういったことを計画改定のプロセスにおいて位置付けたほうが良いのではないかと。あるいは、少人数でも構わないのでインタビューをして声を反映させる、もしくはパブリックコメントなどの手順を踏んだほうが良いのではないかと。

事務局

今回のさいたまは一との改定に関しては、パブリックコメントも行っていく予定となっており、市民の方の意見も直接聞いていきたい。

古倉委員

そもそもこの自転車まちづくりで、市民の方が何を求めているか。市民にとっては大きい話で答えにくいかもしれないが、基本的な自転車のまちづくりの方向性などを聞くべきではないか。国の自転車活用推進計画では、自転車によって健康なまちにする、サイクルツーリズム、災害に強い、災害の際に自転車を活用する、など、いろいろテーマと項目があり、自転車を活用してどういうまちを作ってもらいたいのか、があると思う。ヨーロッパでは脱炭素が前面に出てきている。そもそもどういう自転車まちづくりをしようとしているのか、もう少し健康増進、脱炭素のまちづくりなど、具体的に出てくる項目でも良いが、入れておいたほうが、トータルとしてどの辺に重点を置いていったらいいのかが分かるのではないか。

数字の扱いについて、例えばアンケートの2ページの問4-1で自転車利用の頻度、問4-3で通勤距離、問4-4で自転車で行っても良い距離を尋ねているが、過去に何度か行ったアンケート調査において、結果をどう使うか、というところで、幅のある数値を回答させると、後の分析の取り扱いが非常に難しい。市民にとっては非常に答えてもらうのが大変であるが、通勤距離などで具体的な数字を入れてもらうと、数字どうしを比較することで、通勤で走っている実際の距離と自転車でカバーできる距離にどの程度差があるか、つまり、大小がどうなっているかなどの分析が非常にしやすい。回答しづらいと思われるかもしれないが、例えば自転車で信号待ちがないと仮定した場合、ママチャリの標準的な速度である250m/1分を表示して、だいたい自転車で何分ぐらいだとこの程度ですと、その距離感を示した上で、具体の〇〇kmを回答してもらうとよい。例えば茅ヶ崎では、自分の通勤の実際の距離と、自転車通勤に自転車を使ってもいいと思う距離について質問したところ、概ね54%の方が自分の行っても良い距離の範囲内に自分の職場があるという結果となった。そうすると、自転車のカバー率は54%ということになる。また、宇都宮や八王子でも実施し、市民が自分で自転車で行っても良い距離の範囲内で自分の目的地があるかどうかというのを分析したところ、概ね全体では6割ぐらいが自転車でカバーできそうだという結果になった。

年齢も同様である。例えば問22では60代とか70代と書いてありますが、例えば65歳以上の高齢者に属する方がどう答えているかと分析処理をすると、分析できなくなってしまう。過去の事例より、具体的な年齢を入れてもらうこととしても、回答率が高い。回答しないという方は確かに100人のうち1、2人はいるが、それ以外ちゃんと答えてもらえている。ということは年代に基づくクロス分析が非常にやりやすくなる。以上のように、数字を入れてもらうことは市民の負担になりやすいが、負担にならないよう、いろんな説明を加えることによって分析しやすいようにしておくと、後から分析しやすくなる。

車道と歩道の通行比率は国も含めて重要なテーマになっているが、茅ヶ崎では、例えばあなたが通常、歩車道の分離されたところを通行する場合に、何割程度車道または歩道を通行しているか平均的な比率をお答えください、という設問で具体的な割合を回答していただき、概ね車道通行比率が 6 割であるという結果が出ている。このように、集計後の分析がしやすくなるので、こういった方法も検討してもらえるとよい。

自転車利用の目的で、通勤と通学をまとめているが、通勤と通学は全く別問題であるので分けた方がよい。また、目的別の施策で重要なので買物等を含め目的も少し細かく分けた方がいいと思う。なお、設問を分けると問いが増えてしまうが、自転車利用の多い目的の上位 3 位までを回答してもらおうこととして負担を軽減した事例があるので、このような事例を参考にやり方も考えたほうが良いのではないかな。

事務局 私どもで質問を設定していく中で、具体的な実数を入れてもらうほうが良い、という意見について、実際取り入れられるかどうか検討し、アンケートに反映させていきたい。

高見会長 古倉委員はこういった調査について、大変経験豊富だと思うので、よくご意見をいただいた上で、調査票を固めていただきたい。生の数字を書いていたけるのであれば、それはそれで大いに検討する余地があるので、例えば「4～6」という風に書いてあって、それが「4」なのか「5」なのか「6」なのかによって全然違うことはある。

通勤の距離は片道で聞いているけれども、その他は 1 日あたりの距離がどれくらいかという聞き方をしているので、通勤については何分以内に通勤先が収まっている、というような分析ができたとしても、買い物その他の分析の仕方は良く検討する必要がある。

通勤通学の件については、後半の設問で職業を聞いているので、そこで学生だったら通学とみなし、職を持っている方だったら通勤とみなすという形で整理されるのではないかな。

楠田委員 アンケートの量が長いのではないかな。前回の回答率はどれくらいであったか。このアンケート調査に回答するのに要する時間を、アンケートに慣れた方に確認したほうが良いのではないかな。

回答率を上げる工夫があっても良いのではないかな。例えば動画の QR コードを読み込むと、設問を読み上げてくれる動画が立ち上がり、それを聞きながら回答し

ていくことができる等の工夫をしないと回答してもらえないのではないかと。回答に要する時間が長いと、こんなにたくさんだと時間がないから無理です、ということになりそうである。

事務局

前回のアンケート結果は、先ほどお話したとおり、総配布数 6000 票に対して、回収数が 2,214 票で、回収率は 36.9%であった。一般的なアンケートと比べると結構回収率は高めであったと感じている。実際に今回アンケートを作っている中で設問が多いという感覚は持っているが、今後、業務委託を発注してアンケートを行っていく中で、実際にどのように回答してもらうか、そのインターネット上で回答しやすい仕組みについて、よく検討していく必要があると考えている。楠田委員からご意見いただいた、例えば音声をうまく活用するといった手法も考えながら検討していきたい。

高見会長

私も印象としては長いと思うが、どこを減らすかが難しいということも承知をしている。できるだけ回答する気を削がれないよう、前の設問での回答に応じて後ろの方で分岐する等、うまくナビゲーションする必要があるのではないかと。回答の途中でくじけたり、面倒になってしまうようなことがあるかもしれない。設問数を減らすことが仮に難しいのであれば、できるだけその途中で嫌気を起こさせないような工夫をしていただきたい。

古倉委員

八王子市で市民アンケートを行った際は、アンケートの回収率を上げるための一つの工夫として、アンケート用紙を郵送する封筒に、同じアンケート用紙を 2 通入れ、回答は例えば世帯の中で高齢者の方から順番にご回答いただく、ということを行ったところ、同じ世帯からの回答が 2 通あったケースが見受けられた。このアンケートは高齢者の足を確保するというアンケート調査であったことから、アンケート用紙を 2 通同封して、回答する順番を記載しておいたところ、2 通の回答があるケースがあった。そうすると、同じ世帯に同じ配布数で郵送するとしても、2 つの用紙があり、郵送で回収するのであれば、回収率が上がるのではないかと。1 世帯に 3 通、4 通は難しいかもしれないが、2 通程度であれば、そういう工夫もあっても良いのではないかと。

事務局

今回のアンケートは郵送で個人の方に対してアンケートを依頼する。例えば 4 人家族の方など、同居している方がいる場合、その依頼を受けた方以外の同居する方についても、ご回答いただけるように考えている。基本的にはインターネットでの回答になるため、例えばお父様がアンケートを受け取ったとして、同居する奥様や、お子さん、あるいはおじいちゃん、おばあちゃんもインターネット上で回答することができるので、その分で、今回こちらから発送するのが 4000 通であっても同居される家族の方の回答分を見込んで 4000 通でも前回の 6000 通と同等の回答率が得られるのではないかとということで設定している。古倉委員がおっしゃる通り、同居の方からもアンケートを回収したいと考えている。

工藤委員

今の話に関連して、ここから出てきた結果を我々はシェアサイクルを使ってい

ただ方、あとは全体では自転車を使う方に生かしていく上で、バイアスというか偏りがあると施策への反映が正しくないのではないかと思った。令和4年のアンケートを見てみると、60歳以上で回答者数が4割以上を占めていて、これはさいたま市の人口ピラミッドから考えると、構成比が高いと思う。それは、昔のテレビの視聴率の問題に近いと思うが、ビデオリサーチで集計していた頃は、家にずっと居てテレビを見ている人の視聴傾向が視聴率として出てしまっていて、実態の視聴率と全体的な感覚に違いがあったと思う。こちらのアンケートはボリュームが多く、家に居て回答する時間をしっかり確保できる方に偏りがちになっていると思うが、集計において、バイアスがかかることに対する補正は掛かっているのか。具体的には、実際の人口動態と回答の母集団の人口の比率、年齢層の比率に差異がある際に、補正をかけて集計しているのか。あるいは、単純に回答数を集計しているのか？

事務局

基本的に、人口構成比による補正はかけていない。ただし、今回構成比の問題はあるが、回収する実数として最低100票がポイントになると考えている。前回の令和2年度に行った時も、各年代で最も少ない13～19歳での回収数が127票となっている。統計の専門家の方のご意見を伺うと、100票ぐらいはないと全体としての傾向はつかめないのではないか、ということで、最低ラインとして100票を確保できるよう、全体数として4000票を配布していくこととしている。そのため、今回はいわゆる人口構成による補正は行わない。

工藤委員

母数の確保による回答の正確性が保たれている、ということは理解している。お伝えしたかったことは、あるアンケート上の正確性を保つために100件以上というのは確かに一般論であるが、ここで言わせていただいたのは、それぞれの年齢階層毎に十分な母数が保たれているのか、ではなく、全体の合計の中で、ある種、少し偏った層の母数が多くなっている状態の母集団において、回答数ベースの傾向として集計すると、その偏っている集団の階層に傾向を引っ張られるのではないかと。それに対して補正的な捉え方をした方が、正しく市民の方の意見を捉えるのではないかとということである。

高見会長

同感である。若い人の人口が相対的に少ないということはあるにせよ、若い人からの回収率が低く絶対数が少ないということであれば、バイアスがかかった結果になる。それは市民の皆さんの意見をきちんと反映したものにならないことが危惧されるので、補正をして集計することを検討するべきである。

高見会長

問17に「ルールの内容を理解していますか？」という問いが1ページ分ある。これは正直に答えてもらえるものなのか？

事務局

過去に行ったものでは、基本的には皆さんが理解されている範囲で回答いただいている。ここに書いてあるものは基本的に全て正解であり、これ自体がある意味周知啓発にもつながるのではないかと考えている。

高見会長 この設問でルールを1個1個確認していただく機会でもある、という捉え方をすれば、それもありかとは思う。

千野委員 問17の交通ルールについて、「信号の見方・交差点通行」の6番で「交差点では2段階横断が必要」と書いてあるが、2段階右折のことではないか。左折の場合は普通に曲がるが、右折をする際は2段階で曲がるのではないか。

アンケートを最初から読んでいくと、保有している自転車の種類から始まって、自転車に乗ることが前提になっている。そこから全部読んでいくと、乗らない人でも答えられる設問がいくつか出てくる構成となっている。この構成は分かりづらいと思うので、わかりやすくするために、分岐をルートとして作った方がよいのではないか。最初の設問で「今、自転車を利用している、いない」から始まり、「していない人はこちらの設問へ」などと、ルートを分岐していった方が、長くて全部読んで回答するのが面倒だから回答したくない、というのがなくなるのではないか。使用されない方でも、今後どういう風になれば使用したい、もしくはこれから使用する展望がある、そういった回答も得られると思う。

事務局 設問の並び順に関しては、今日いただいたご意見を基に、回答される方が答えやすいよう、分かりやすいよう、実際にアンケートを行う前に改めて序列をよく吟味したい。

高見会長 ぜひアンケートの序列については工夫していただきたい。確かに千野委員の指摘のとおりである。「自転車を持っていますか？」から入ると、自転車を利用していない方は途中でくじけてしまう。

今の千野委員の発言の中で、「どうなったら使いますか？」という設問を設けてはどうか、ということがあった。これは目標値をどう設定するかということに関係すると思う。仮に例えば、自動車の利用をどれぐらい減らすか、あるいは減らすつもりがあるか、または自転車の利用をどれぐらい増やす余地があるか、といったことと施策を結びつけて聞くということをやっておくと、目標を設定するときに参考になる可能性があるのではないか。自転車の利用の量についての目標値を設定するときに、「市民の方々はこれぐらいまだ増やす余地があると回答があったのでその値を採用します」のような論理が立ちやすくなるのではないかと思う。設問数を増やすことは難しいだろうが、そういうことも把握できるような内容になると良いのではないかと感じた。

古倉委員 問17について、選択肢が多すぎると思う。代表的な自転車安全利用5則など、ある程度選択肢を限定した方が最後まで見てもらえるのではないか。例えば問17-1の選択肢10は、括弧書きでいろいろ書いてあるが、なかなかそこまで読み切れないのではないか。代表的なルールに絞って、それを知っているかどうか

を問うのが良いのではないか。もし仮に絞って少し選択肢を減らしたら、その分で「知っている」ということに加え、「守っている」ということもわかると良い。ほかの自治体でもアンケートを行っているので、もしもう少し絞り込まれて、その中で守っているかどうか、というようなことが一緒に出てくると、より実際の状況がわかるのではないかと思う。市民にとっては答えにくい設問かもしれないが、無記名なので思いのほか回答してもらえる。

工藤委員

設問の量の多さや聞く相手をどうするかについての質問だが、サービスのアンケートを行う際は、まず母集団を作り、設問が少ないアンケートを広く行う。その中で、この集団にはこれを聞く、と分けて聞いていくというやり方を行っている。例えば、「さいたま市に住んでいて、こういう属性の人」という母集団を作り、そこに必要な数を満たす人たちに、最初の設問で自転車を使っているとわかったら、使っている人だけに自転車に関する設問を充てる、という段階的なアンケートの取り方で、より具体的で聞きたい相手に聞きたいことを聞く、というやり方をとることが多い。そうすることで、アンケート会社への発注費用も下がり、精度も上がると思っているが、そういうやり方は検討しているのか。それとも、市民アンケートで市民の方に提供するものは共通であり、聞くものは全部共通にする、という考え方が基にあるのではないか、とは思いますが、今話したやり方を実施するのは仕組みやルール上難しいのか。

事務局

今回、アンケート調査の実施方法に関しては、アンケート関係を所管している部署に相談した上で、事務職で内容を整理した。工藤委員がおっしゃるやり方も今後は考えていかなければいけないかもしれないが、現時点では今回説明した実施方法で進めていきたい。ただし、今後、具体的に施策をどう進めていくかという踏み込んだ領域になると、よりターゲットを絞ったアンケートも、場合によっては必要になるのではないかと思う。

高見会長

細かい文言等で気になる箇所はあるので、委員の皆さんも気づいた点があれば、近日中に事務局に連絡してもらえれば、事務局にて検討あるいは修正してもらえると思う。せっかくの機会が良いアンケートにしたいので、ご協力をお願いしたい。

では、事務局の方で市民アンケートの内容を練り、確定させ、そして実施するという形で進めていただければと思います。

以上もちまして、本日の議事は全て終了いたしました。

事務局

大変貴重なご意見を賜り、誠にありがとうございました。いただいたご意見と踏まえまして、計画改定を進めてまいります。