

令和6年度 第2回さいたまはーと推進協議会 会議録

日時 : 令和6年12月17日(火) 13:15~15:15
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

2. 議事

自転車利用の現状を踏まえた問題点・課題の整理について【資料2】

1) 事務局 資料1、2(前半:3目標の検証 まで)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。

山本委員 目標値の設定の仕方で、「自転車事故の減少」もそのまま継続していくということだが、指標として人数を設定するのはどうなのかと思う。交通事故全体の数が増えれば、自転車事故の割合は概ね決まっているので自転車の事故も当然増えてくる。そういった状況で目標となる自転車事故死傷者数を定めて成果として求めていくことに無理があると思う。例えば、さいたま市の交通事故にしめる自転車の割合が概ね30%程度で推移しているが、この割合を下げることを目標にするほうが現実的だと思う。件数だけだと増減の要因がわからず、適切な対策が立てられないと思う。

事務局 自転車事故の割合を目標値として採用するかどうかは、皆様の意見や今回の意見を改めて庁内でも共有したうえで検討したい。

なお、今回の会議までに事務局でも指標自体を変えることを検討している。そのうえで、「自転車事故死傷者数」は、色々な方策を実施した総合的な効果が表れるものであるため、計画の指標としてはこれが適切であるという理由のほか、さいたま市の総合振興計画の目標値の1つにもなっているので、そちらと合わせておいたほうがよいという理由から、そのまま採用することとしている。なお、増減の要因分析が重要であることも認識しているので、そこは個別方策を実施するなかで分析を進めていく。

高見会長

メインの指標として自転車関連事故死傷者数はわかりやすいものではあるのですが、それを継続することに異論はない。ただ、今いただいたご意見のとおり、事故全体の中での自転車の割合も重要な点であると思うし、自転車の走行距離のデータを取ることは難しいと思うが、事故の分析をする際には走行距離当たりの死傷者数なども重要である。メインとなる指標のほかに重要な項目についてはサブの指標として整理をしておいてはどうか。

楠田委員

若い世代のアンケートの回答数が少ないということであったので、統計と育成の観点から、自転車を保育園の送迎で利用している保護者の方や、小中高の生徒に対して、毎年は難しいと思うが例えば行事のように継続的にアンケートを取れる体制を作れるとよいと思う。

あと、自転車に乗っているだけでなくそれ以外の人でも感じることは多いと思っている。例えば、通勤通学時間を見ていると、クルマ、自転車、徒歩など多くの人が同じ方向にすごい勢いで移動している。そのようななか、特に小学校の児童は長い行列を成して通学しているため、児童が安全に通学できるように通学支援の方や保護者の方が通学路に立つなど、すごい体制を敷いている。こういった状況だと恐らくトラブルもあると思うので、若い世代からのアンケート回答数が少ないと、そういった声が反映できていないのではないかと思います。

また、事故については高齢者、それ以外の人、十代の人など属性を分けて内容を分析するとよい。属性によって特徴も違うので、対策もかわってくると思う。

事務局

事故については属性によって傾向が違ってくるので、細かく分析して方策に反映していきたい。

高見会長

脆弱な方々が事故にあわないという視点は大切。サブの指標値としてしっかりそういった方々のこともモニタリングしてほしい。

古倉委員

ゼロカーボンシティを目指していくなかで、市民が自転車を使うことで一つの家庭からどの程度温室効果ガスの排出を削減できるか定量的に示すなど、一市民も貢献できることがいえると、自転車に乗ってもらえるようになると思うので、わかりやすく表現できるとよい。

平坦な地形で自転車が利用しやすいという点について、普通の人には市全体を自転車移動するのは難しいと思う。多くの方は区のなかで生活を営んでいると思うので、例えば半径 3km 程度 10～15 分程度で移動できる範囲として、行政区内は自転車での移動がしやすいといったことを打ち出せば、「コンパクトなまち」にもつながってよいと思う。

6 割以上の方が自転車を使っているということであるが、全体的に減ってきて

いることが大きな課題であると思うので、そのことも記載するとよい

自転車利用のポテンシャル、カバー範囲を把握できるので、市民の方が自転車で実際に移動している距離と、自転車に限らず生活の中で移動している目的地までの実際の移動距離の比較を行い、自転車で行ってもよい距離の中に実際の目的施設がある人の割合のデータを出して議論をするとよい。例えば自転車移動している範囲内に普段クルマで買物に行っているお店があれば、これは自転車利用への転換の可能性があるということになる。

シェアサイクルは高齢者の利用が少ないということであるので、なぜ少ないのかを課題として挙げるとよい。

計画の理念について、市民、事業、行政が協働してということなので、それぞれにどういう役割があるかをそれぞれの役割を比較して記載できるとよい。自転車は市民に乗っていただかないといけないので、行政は市民が乗るのを手助けし、市民は最大限それを活用するということに、市民が主役であるというのがわかるとよい。

事務局 頂いたご意見を確認し、問題点・課題を分析したうえで方策に繋げたいと思う。

高見会長 指標となっている自転車利用については、週5日以上使っている人は50代以上では減っているが、40代以下では増えているなど、年齢別の傾向に違いがある。中高年層のアンケートの回答が多く比重が重くなると、全体の結果に偏りが生じることになる。成果指標となっている大切な項目でもあることから、補正をかけたうえで達成状況を確認するべき。

また、アンケート結果では自転車を使わない人が増えているが、事実そうなのか、あるいは可能性は低いと思うが自転車を使わない人がたまたまアンケートに多く回答したという可能性すら否定できないので、慎重に分析する必要がある。

事務局 アンケート全体としては補正の有無で結果に大きな違いはなく、前回の中間見直し時の結果との比較をするということもあり、今回は補正なしの値を掲載したところではあるが、正確な値を指標にするべきだと思うので、頂いたご意見を踏まえて検討する。

高見会長 この指標で補正なしのままの値を使い続けると、将来高齢の方の比重が更に重くなり、その影響で自転車利用が減ることも考えられる。メインとなる指標でもあるので、どこかで人口構成による重みづけを過去の時点にまで遡って行うべきであり、それは早い方がよいと思う。

高見会長 将来像を踏襲するので指標も踏襲するという考え方で大きな問題はないと思

う。ただ、指標を何にするか、どの統計値で評価するか、その値の目標水準をどう設定するか、を切り分けて考えたほうがよい。

市民満足度は意識調査であるし、自転車事故死傷者数は警察の統計で信頼できると思う。しかし、自転車利用の頻度については、アンケートにて主観的に回答されたものである点や、利用目的別の頻度の合計で算出された値が適切なのかという点など、その数値に対しての疑問点も多くある。そのため、可能であれば、信頼のおける統計値により設定することが望ましい。目標水準については今回、高く設定しているものだと再定義され、それはそれで構わないと思う。ただ、今後指標を見直さないというのは必ずしも適切ではないと思ったので発言させていただいた。

事務局 自転車利用の頻度については、アンケート結果によってばらつきがあるなど、我々が検討するなかでも議論があった箇所でもあるので、既存の統計データで適切なものがあるかどうか、また、ない場合は新たにデータを取るかどうかなど、改めて検討します。

山本委員 指標を付け加えるという考えはないのか。自転車利用の促進をしながらも、それは運送事業者にとっては交通事故に直結することでもあるので、安全に関する取組も併せて進めるとよいと思っている。そうすると、ヘルメット着用が努力義務化になったが、まだ被っている人は少ないので、着用率の向上を目指したり、万一の時の備えとして、加入が義務化された自転車保険の加入率 100%を目指すなどを目標に加えるのもよいと思う。

事務局 付け加えることは考えていないが、付け加えないと決めているわけではない。安全に対する社会的な動向は変わってきているという話は内部で議論している中で上がったので、成果指標としてあげるか、もしくは個別方策の活動指標としてあげるのかで検討したい

なお、事務局としては、成果指標には自転車の活用が進んでいるかを示す項目を設定するのがよいと考えている。一方、委員からご指摘のあったようにヘルメットの着用率や自転車保険の加入率向上は重要である。そのため、それらは個別方策で対策を実施しながら、方策の活動指標で評価するのがよいと考えているので、次回以降の個別方策を議論する中でもご意見いただければと思っている。

古倉委員 市民に示す目標は多くなるとわかりづらくなると思うので、指標の使い分けをするとよいと思う。成果指標の目標の 1 つ目は事業全体の進捗状況として「自転車の利用頻度」、2 つ目はヘルメット着用促進等の安全性に関する取組全体の帰結としての「自転車関連事故死傷者数」、3 つ目は快適性等に関する「市民満足度」、としておき、ヘルメットの着用率等については、個別の施策の指標として観測・活用していくというのがわかりやすいのではないかと思います。

事務局 個別方策への紐づけを主として考えていきたい。

高見会長 目標に設定している「市民の満足度」は自転車利用者のものであっているか。

事務局 自転車利用者の満足度であっている。

高見会長 自転車利用者と非利用者の満足度は両にらみで政策を進めていく必要がある
ので、属性別の満足度を分析・把握しておいていただきたい。

工藤委員 市民の自転車利用の頻度のグラフに少し違和感がある。月4日未満がすべての年代において10%程度減っているが、統計的に見てなにか要因があると思われる。R2とR6の調査票を比較すると、R2は日数は選択式であり、1. ほぼ毎日、2. 週3～4回、3. 週1～2回、4. 月に数回、5. 月に1回程度、6. それ以下、となっているので、4～6が月1回未満にカウントされていると思われる。今回は回答者が自分で数値を入れる形式で、月4日未満でカウントされるのは、わざわざ「0. ●●」と回答した人だけとなる。そのため、この回答の仕方によりバイアスがかかっているのではないかと思う。その結果、「自転車を利用している人」が10%程度少なくなっているというのであれば、別角度で考えたほうがよいと思った。

高見会長 質問の仕方が過去と違いがあるので、気を使って集計しないと比較が難しいということになると思う。

事務局 改めて確認して皆様に共有します。

高見会長 令和2年度に目的別に選択肢の中から選ばせていたとすると、計算方法まで遡って確認したほうがよい。

工藤委員 この4年間で10%自転車の利用が減っているというのは皆さん感覚的に違和感があると思うので、集計上の違和感を検証したほうがよいと思う。

事務局 集計の仕方については改めて確認する。なお、アンケートでは利用頻度とは別に、そもそもの自転車利用の有無を聞く質問もあり、R2年の結果と比較して確かに減っていたと思うが、それとも合わせて確認する、

2) 事務局 資料2（後半：4 主な問題点・課題の整理）に基づく説明

工藤委員

シェアサイクルの回数をもっと伸ばしていきたいということであるが、市民に占める利用者の割合を見ると、全国の平均値で6~7%、最高の千葉市で約14%、さいたま市は約10%で、11月の利用回数は約13万回に達しており、関東県内でも有数のシェアサイクル利用都市になっており、市民に占める利用率もそこそこ高い値だと思っている。

シェアサイクルは一つの手段であり、全てをカバーできるとは思っていない。さいたま市内には約400か所のポートに約4000台分のラックがある。これを13万人が使っているとする、効率はかなり良くなっていると思う。これをさいたま市としてどこまで伸ばしていくかについては、これから協議していく必要があると思う。

事務局

説明上、利用者は市民のわずか10%と言ったが、我々も現在の数値が低いとは思っておらず、数としてはむしろ多いと思っている。シェアサイクルの利便性の良さを考えると、使っていないという人がまだ多いと感じているので、利用者の幅を広げたいと思っている。

週1回以上自転車を使う人の割合80%以上（市内の一か月での自転車利用回数＝仮に自転車に乗れる市民を約100万人とすると $\times 4 \text{回} \times 80\% = 320 \text{万回以上}$ （規模感を把握するための概算値である点に留意））を目指すとなると、シェアサイクルの利用回数も、市民の利用率10%で換算した場合、単純計算で月の利用は40万回程度（人口約100万人 $\times 10\% \times 4 \text{週}$ ）はいかないと目標を達成できないのではないかと感覚的には捉えている。そこを目指していくとなると、シェアサイクルにはもっと使える余地があるのではないかとということで、できることをやっていきたいと思っている。現在はヘビーユーザーもかなりいると認識しているので、まだ使ったことが無い方を開拓していく部分に、利用回数を伸ばす余地があると考えているので、更なる活用を進めていきたいと思っている。

工藤委員

おっしゃる通り、ヘビーユーザーがかなり数を稼いでいる。恐らく業務利用だが、多い人だと月に100回以上利用している。裾野を広げる、手軽に乗れる、という部分を伸ばしていく余地は十分にあると思う。

楠田委員

今後方策を検討していく際に、もう少しターゲットを明確にして数と効果を考えて具体化していくとよいと思う。課題2の中で話のあった長期的な目線で若い人を育てるためにはどうしたらよいか、ということについては、例えば小中高大学生、通勤利用者、子育て層など、どの層を対象にした方策にするかを考えるとともに、学校を卒業して社会人になっても年を取っても住み続けてもらってずっと乗り続けてもらえるように教育、環境を整えるなど、長期的な目線で組み立ててほしい。そうすると、学校での教育が大事になってくる。学校との連携は最初大変だと思うが、それが年中行事となると地域の文化にもなっていく。卒業して

通勤で使う方のタッチポイントを作るのは非常に難しいので、若い人を育てる中で、学校での教育や通学路での安全確保等の対応をしっかりと実施していくことが大切だと思う。

免許返納後に自転車利用を検討している人が多いということだが、免許返納ギリギリまで自転車利用をせずにいると、平衡感覚や体力が低下して自転車に乗れない。4輪で倒れない自転車が普及すれば別だと思うが、条件として高齢になる前から自転車にずっと乗っていることと、安全な道路が整備されていることがそろそろことで、高齢者でも自転車に乗れるのだと思う。現在のさいたま市では、スーパーの近くは別だが、それ以外では高齢者が安全に乗れる走行環境がないと感じている。

ルール・マナーのことだと、自転車の乗り方も問題ではあるが、クルマのドライバーも歩行者や自転車を見て停まってくれない地域だと感じる。安全な道路が整っていない環境でも、クルマが歩行者、自転車を見て停まってくれる社会であれば安全になり、交差点等での事故も減ってくると思うので、徒歩、自転車、クルマのコミュニケーションが必要。それを意識してマナーの啓発をするとういと思う。

まちづくりへの反映に関する部分については、徒歩や自転車で暮らせるまちにしてもらえるとよいと思う。大宮で自転車にたまに乗ったりするが、以前住んでいた場所と比べて自転車が使いつらいので逆に乗らなくなった。自転車が使いやすい都市構造、道路を作っていく必要があると思う。

事務局 次の方策を考えていくなかで、教育委員会の関係部署、道路であれば建設の部署とも丁寧に調整していく。道路の走りづらさに関する意見は今回のアンケートだけでなく、市全体で取っている別のアンケートでも非常に多い。そのため、いきなり十分な道路幅員を確保するといったものは難しいと思うが、少しでも将来的に誰であっても通しやすい道路につながるような取組を検討していきたい。

楠田委員 自転車が通るところ全部は難しいので、まずは自転車の通学路で最も使われている道路から整備を進め、それを積み重ねていくのがよいと思う。

高見会長 ターゲティングが大切というのは正にそのとおりで、「どうなれば自転車を使うようになるか」という設問への回答は、誰に対して何をすれば自転車の利用が増えるかを考えるための手掛かりになる重要なデータだと思う。n=381なので限界はあるが、年代、性別、クルマの利用頻度など、属性毎にどのように回答しているかを深掘りして分析すると、ターゲットとそれに対する効果的な方策を考えるのに非常によいと思う。自転車利用者増加が本計画の目的であるが、今クルマを使っている人を自転車利用に移行させたいという意図もあるので、その可能性も検討できるかもしれない。

あと、楠田委員からご意見があったように、自転車を尊重する交通文化のようなものをさいたま市で根付かせていくために、こういった意識啓発を誰に対して実施するのか、どこかで議論して打ち出していくのがよいと思う。

今いただいたご意見を関係部署と共有しながら、方策の具体化を目指していきたい。

シェアサイクルのいい点は電動アシスト付き自転車であること。さいたま市は平らであるから電動アシストは不要ということにはならず、1点目に向かい風に強く、体力が無い人でも乗れ、利用者の範囲の拡大を図れる、という点と、2点目として疲れないので自転車での移動距離が延びるという点で、電動アシスト付き自転車は有効である。自転車での移動距離が延びることで車からの転換にも役立ち、アシストがあることで特に初動時にふらつかないのも安全面も優れている。その他にも、シェアサイクルは保険に加入しており、メンテナンスも定期的にされている、といった点もメリットであるため、今後個別方策を考えるうえでこれらを施策の中で特徴として明示してもらいたい。

高齢者の自転車利用のことであるが、驚くかもしれないがイギリスの自転車活用の計画では80才の方々の利用を拡大していくことを目標としている。危ないように聞こえるかもしれないが、目標達成のため、これらの方々が安全に自転車に乗れる走行環境は、つまりその他の年代の方々にとっても走りやすい走行環境を整備しようとしている。

学会でも発表した内容であるが、高齢者はルール・マナーを律儀に守る人が多いので、しっかり教育すればルールを守って安全に自転車利用をしてもらえる可能性がある。体力的な問題はあがあるが、それは電動アシスト付き自転車を利用することである程度補えるので、高齢者の利用を促進することができると思う。高齢者の電動アシスト付き自転車と普通の自転車での利用状況を比較した調査では、移動距離は1.5倍、外出機会は1.4倍に増えたという結果も出ている。

高齢者の自転車利用を進めるうえで1点だけ注意をすべき点がある。それは、高齢者の事故は件数だけ見ると多いが、人口10万人当たりの自転車関連事故死傷者数でみると、全国ベースは成人のどの層より高齢者の件数は低くなっている。安全性は最優先だが、必要以上に怖がるのではなく、高齢者の利用促進のためによりよい施策を講じるとよいと思う。それらは若い世代の利用拡大にもつながる効果があるので、そういったことを踏まえて個別方策を検討してほしい。

自転車の対クルマの事故では99.9%は自転車側が怪我をするので、個別方策を検討するうえでは、対クルマ事故の分析と事故対策をしっかり自転車側から要求していくとよい。これと関連して事故の発生場所と形態についてだが、交差点での出会い頭の事故は、幹線道路では少なく、裏道交差点で圧倒的に多く、脇道交差点も多い。つまり、発生場所毎に対策を考えないと、一律の対策では有効でない場合もあるので、少なくとも道路形状別、事故形態別は正確に分析し、対策を講じる必要がある。

最後に、ルールについてのアンケートで、ルールを知っている割合は高く、守っている割合は低いという結果を見てわかるように、ルールの条文をしつこいくらいに教え込むことには限界がある。大切なのは、ルールを知って守る行動に結び付けることである。ルールができた理由・根拠や事故の実態を正しく把握し、ルールを守らないとどうなるかを具体的に示した教育内容にすることにより心から理解すると、おのずとルールを守るようになるので、個別方策に反映するとよいと思う。

事務局

いただいたご意見を踏まえてデータを分析し、方策を検討したいと思う。高齢者向けの施策に関しても、実験的に電動アシスト付き自転車の乗り方教室をブリヂストンサイクル様に協力していただきながら何度か実施してみたところ、かなり好評であったので、利用拡大につながる個別方策を考えていきたい。

吉村委員

5月に改正された道路交通法の内容で、自転車のながらスマホ・酒気帯び運転への罰則強化の部分が11月に施行された。また、自転車への青切符制度の導入もそろそろ始まる。目まぐるしく自転車のルール改正が続くが、これはある意味チャンスだと思う。今年は企業から法改正に絡む講話の依頼が多い。例年1件程度のところ、今年はこれまでに5件の依頼があった。こういった時期をルール周知のチャンスと捉えて活用し、改正となる内容・時期等をにらんで取組をしていくとよいと思う。

高齢者の方々を対象とした交通安全教育については、一教習所でやるとなると、最終的にはお金がいくらかかるのかということになってしまう。一方、行政・県警の方が入ってくると、お金を取ることはないので利用者に安心してもらえる。いやらしい話になってしまうが、高齢者に限らずどの世代に対しても、少しでも交通安全教育を広めていくためには、行政等の力が必要だと思う。予算取りなど大変だと思うが、こういった状況を踏まえて方策を考えてほしい。

事務局

法改正に絡むルールの周知・啓発ではタイミングが重要だと思うので、適切なタイミングを捉えて取組を実施していきたい。

また、予算取りの部分については、自転車活用が関係課の課題解決にもつながるということを理解してもらうことが大切だと思うので、今回の改定のタイミングで関係課と調整していきたいと思う。

高見会長

ルールを「知っている」と「守っている」のギャップのグラフはアンケート回答者全員に該当するn=1059となっている。一方、アンケート調査票では「自転車を使っていない人」にも聞いており、自転車を使っていない人は「ルールを知っている」場合でも乗る機会がないので「守っているかどうか」は無回答になると思う。この影響で「守っている」の回答数が少なくなっていることも想定されるが、その点は問題ないか。

事務局 問題ないはずであるが、念のため確認して整理しておく。

高見会長 どのような属性の方がルールを知っているが守っていないのか、どういう方を対象にどのような啓発をしていくのが良いかを分析するのにこのデータは非常によいと思うので、整理・分析・検討をお願いしたい。

工藤委員 古倉委員から発言のあった、平坦なまちで電動アシスト付き自転車の活用によりクルマから自転車への転換を促すということについて、さいたま市でシェアサイクル利用の一部ではあるが、それが見受けられるようになってきている。例えば氷川神社で開催される十日市。普段は大宮からの利用が多いが、このお祭りの日には見沼のあたりから氷川神社までのロングライドが圧倒的に増えている。これは、普段クルマで移動する距離感の方が、お祭り当日に周辺でひどい渋滞に巻き込まれることを避けるために自転車を利用している、ということがアンケート結果から見えてきている。その他の事例として、浦和レッズ様と連携してホームでの試合の日には、埼玉スタジアムのポートを200台に拡大している。試合の日には浦和美園駅からではなく、浦和・駒場周辺からや、さいたま市に隣接する越谷市ともシェアサイクルでの連携を始めたことから、越谷市の東武線沿線から埼玉スタジアムまで利用するなど、長い距離を電動アシスト付き自転車で移動する方が一部ではあるが増えている。

【Zoomにより工藤委員のPC画面を共有しながら委員より発言】

ルールの順守状況について、アンケート回答だとよい方に回答することが考えられるので、実態がどうなっているかを把握することも重要だと考える。この動画で紹介する内容は将来的に試していく内容であると思うが、現在、電動キックボードの交通マナーが問題となっている関係で、AIを使った走行空間認識のテストをしている。通常搭載されているシェアサイクルのGPSでは走行している路線はわかるが車線まではわからない。しかし、こちらで紹介するものは矢羽根の認識までできるようになってきている。認識率は84%まで精度が向上してきているので、統計的なデータとしてプロットしていけば、ある程度この道路は車道左端・矢羽根上を多くの自転車が走っている、といった情報を技術的にはシェアサイクルで取得できるようになってきた。例えば、この情報を活用して罰を与えるというより、まずは安全運転している利用者にインセンティブを与えるなども今後はできるようになってくると思っている。

現状ではAIを動作させるために自転車を動かす以上に電力を消費するので実装は難しいが、その点はいずれ技術的に解決されると思う。このようなデジタル技術を用いて取締りを実施することは難しいが、本人の自己申告によるルール順守状況と実態を比較することで取れる対策も変わってくると思うので、さいたま市でこういった技術を活用できる可能性はあると思っている。

高見会長 いただいたご意見を踏まえて、事務局には個別方策及び素案の検討をお願いする。意見も無いようなので、以上をもって本日の議事は終了とする。

事務局 熱心な意見交換ありがとうございました。いただいたご意見を踏まえて計画改定を進めていく。次回の会議は令和7年3月頃を予定している。

以上