

平成28年度 第2回ちがさき自転車プラン推進委員会 会議録

議題	第2次ちがさき自転車プランの取組に対する意見と今後の取り組みについて
日時	平成29年3月22日(水) 15時00分から17時00分
場所	市役所分庁舎6階 コミュニティホール
出席者氏名	<p>(委員) ※計18名 齊藤 進、古倉 宗治、田野 敏明、新谷 雅之、平本 善昭、岡本 雅司、益田 和子、林 申次、山上 著、佐藤 たゑ子、小野江 達人、小俣 晴俊、柏崎 周一、福田 三朗、本田 弘巳、露木 輝久、磯嶋 雅彦、牧野 末次</p> <p>(欠席委員) 竹中 尊男、三橋 博</p> <p>(事務局) 理事兼都市部長 大野木 英夫 都市政策課 課長 関野 達夫 課長補佐 山本 卓也 副主査 山崎 哲 主事 飯塚 亜利紗 安全対策課 課長 梅原 正史 課長補佐 大八木 元</p>
会議資料	<p>次第 委員名簿 資料1 第2次ちがさき自転車プランの取組に対する意見 資料2-1 「茅ヶ崎レンタサイクル」利用状況 資料2-2 シェアサイクル事業の検討状況 参考資料1 第2次ちがさき自転車プランの事業進捗状況 参考資料2-1 ブランドコンセプトづくりにむけた調査の概要</p>

	参考資料 2-2 追加資料	ブランドコンセプトづくりにむけた調査の結果 自転車活用推進法の概要 自転車活用推進法案と関係法律の整理
会議の公開・非公開	公開	
非公開の理由		
傍聴者数	4名	

(会議の概要)

1 開会

2 委員の交代について

●田中委員に代わり神奈川県茅ヶ崎警察署 牧野委員が委嘱された。

3 議題

(1) 第2次ちがさき自転車プランの取組に対する意見と今後の取り組みについて

資料1をもとに、事務局より第2次ちがさき自転車プランの取組に対する意見と今後の取り組みについて報告。今後の取り組みについては特定のテーマを選び、次回以降委員会で協議していくことを提案し了承を得た。また、内容について質疑応答、意見交換を行った。

4 報告

(1) レンタサイクルの運営状況

資料2-1をもとに、事務局よりレンタサイクルの運営状況について報告。

(2) シェアサイクル事業の進捗状況について

資料2-2、参考資料1、参考資料2-1、参考資料2-2をもとに、事務局よりシェアサイクル事業の進捗状況について報告。内容について質疑応答、意見交換を行った。

5 その他

●次回(次年度)は夏頃の開催を予定。

6 閉会

○事務局（関野課長）

みなさん、こんにちは。定刻になりましたので、平成28年度 第1回ちがさき自転車プラン推進委員会を開催いたします。私、都市政策課長の関野でございます。よろしくおねがいたします。本日は傍聴の方がいらっしゃいます。委員会の内容については、原則公開となっておりますが、傍聴の方はご発言できませんのでよろしくお願いいたします。

はじめに、本日、平成29年3月22日より、田中委員に代わりまして、委員をお願いすることとなりました、茅ヶ崎警察署交通課 課長の牧野末次様です。どうぞよろしくお願いいたします。牧野委員、よろしければ一言ご挨拶をいただければと思います。

○牧野委員

みなさん、こんにちは。茅ヶ崎警察署の交通課長の牧野でございます。3月13日付で前田中課長の後任として参りました。前任所は相模原北警察署で、橋本を中心とした管内の警察署で交通課長をやっておりました。茅ヶ崎署管内でも事故が多い所なので、ご協力をお願いいたします。

○事務局（関野課長）

ありがとうございました。今後ともよろしくお願いいたします。

また、事務局側といたしまして、シェアサイクル事業の委託をしております調査の担当をご紹介します。株式会社サンビームです。自己紹介をお願いします。

<株式会社サンビーム紹介>

○事務局（関野課長）

ありがとうございます。それでは、会議資料について確認させていただきます。

事前送付資料についてです。本日お持ちでない方におかれましては、お知らせください。まず、次第についてですが、本日机の上に置かれているものに差替えをお願いいたします。次に、「資料1 第2次ちがさき自転車プランの取組に対する意見」、「資料2-2 シェアサイクル事業の検討状況」、「参考資料2-1 ブランドコンセプトづくりにむけた調査の概要」、参考資料2-2 ブランドコンセプトづくりにむけた調査の結果」で、次第は差し替えになりますが5点です。

続きまして、本日机の上に置かせていただきましたものとしまして、「委員名簿」、「資料2-1 「茅ヶ崎レンタサイクル」利用状況」、「参考資料1 第2次ちがさき自転車プランの事業進捗状況」の以上となります。

また、参考といたしまして、閲覧用に「第2次ちがさき自転車プラン」と「茅ヶ崎市のシェアサイクル推進に係る基本的な考え方」を机の上に置かせていただいております。よろしくお願いいたします。

本日の会議ですが、竹中委員と三橋委員からはご欠席の連絡をいただいております。また、小俣委員につきましては参加するとのご連絡をいただいております。委員20名のうち、出席者が17名でございます。従いまして、ちがさき自転車プラン推進委員会規則第5条2項の規定により、過半数を満たしておりますので、会議が成立していることをご報告いたします。

次に、次第の「2 議題」に入ります。規則に従い、これより、斉藤委員長に進行をお願いいたします。

○斉藤委員長

それでは、推進委員会を始めさせていただきたいと思います。議題「第2次ちがさき自転車プランの取組に対する意見と今後の取組について」ということで、この間、みなさまから会議の意見やアンケートでお寄せいただいた意見をとりまとめて事務局へお渡ししております。それらを次年度に向けて、どのような取組を具体的にしていくのか、ということをお話しいただき、方向性やプランの絞り込みをしていきたいと思っております。

また、報告事項といたしまして、茅ヶ崎レンタサイクルの運営状況およびシェアサイクル事業の進捗状況、これからの更なる展開に向けての取組をみなさんと一緒に議論していきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。まずは、事務局から資料の説明をいただき、その後意見交換に移りたいと思っております。よろしく願いいたします。

○事務局（山本課長補佐）

<資料1に基づいて説明>

（以下、資料1の追加、補足事項）

今回、みなさまから様々なご意見・ご提案をいただきましたが、いただいたご意見を拝見しておりますと、行政だけでは如何ともし難い課題があることも実情としてございます。従いまして、今後の取組といたしまして、特定のテーマを選びまして、ここにいるみなさまと掘り下げていきたいというのが事務局としての考えでございます。

具体的な取組イメージとしましては、昨年度、シェアサイクル専門部会がありましたが、テーマによって検討体制を変化させてまいりたいと考えております。具体的には3つのまちづくりの方向性ごとに1つずつ、計3つの取組を取り上げていきたいと考えております。選定にあたっての着眼点として3つ挙げさせていただきます。

まず1点目といたしまして、2次プランで新規の取組として続けていくもので、これから進めていく段階にあるもの、2点目としまして、取組の手法が確立されておらず研究の性格を持っているもの、3点目としまして、多くの関係者が関われる、取組のすそ野の広いもの。この3点を着眼点として事務局の想定する取組とします。

P1「おもいやりの人づくり」につきましては、6番目の「自動車ドライバー向けの啓発について」になります。P2「風を感じる空間づくり」につきましては、7番目の③と④、限られた幅員の道路や交差点内への路面標示の設置の検討について、になります。P3「暮らしを楽しむ仕組みづくり」につきましては、11番目の自転車の買物利用での促進・健康づくりについて、になります。以上3点でございます。

事務局としてこの3点を選んだ理由ですが、6番目の自動車ドライバー向けの啓発に関しましては、今回のプランの中で新たに位置づけた取り組みでございまして、同種の計画でもあまり例が見られず、手法が確立されていないのが現状でございます。ご意見としましてはドライバーに対してどのように働きかけるかという趣旨になるかと思っております。免許更新もあります、様々なアプローチの仕方があるかと思っておりますので、そういった所を考慮しながら幅広い検討をしていければという考えでございます。

7番目の走行空間に関する研究に関しましては、本市では自転車ネットワーク計画というものが幹線道路を中心にございますけれども、幅員の狭い道路や交差点部の路面標示の取り扱いについては今後の研究課題となっております。走行空間の整備につきましては推進体制として行政の役回りとなっておりますが、予算措置等の実情もあります大きな問題でございますので、みなさまのお力をお借りしながら本市に求められる走行空間の整備について継続的な検討をしてまいりたいと考えております。

11番目の買物利用による健康づくりの選定理由ですが、プランに位置づけられているものの、決まったやり方が確立されておらず、今後の研究が必要な項目であると認識しております。こちらにつきましても、今回のプランの中で新規の項目になっておりまして、また、多くの関係者が関わることのできる裾野の広い内容であると考えております。

以上が、事務局からの次年度以降の提案内容となります。ここでみなさまからのご了解を得られましたら、提案内容を精査させていただきまして、次回以降の会議の中で進め方等についてお示ししていきたいと考えております。関係するみなさまには個別にご協力・ご助言をお願いすることもあると思っておりますが、その節はよろしく願いいたします。

事務局からは以上になります。

○斉藤委員長

ありがとうございました。

今後の取り組みということで、これまでいただいた意見から「思いやりのひとづくり」ではルール周知徹底、「風を感じる空間づくり」では走行空間環境の充実、「暮らしを楽しむ仕組みづくり」では自転車の有効活用・利用促進、この3つの柱の中でいただいた意見が複数ございまして、提案もいただきました。選定の要件として、新たな仕組みづくりといった研究性や、取り組みをすることによって幅広い人との関わり合いやチームの中での広がり・影響などを考えていく中で、「思いやりのひとづくり」では自動車ドライバー向けの啓発、「風を感じる空間づくり」では自転車の走行空間について、「暮らしを楽しむ仕

組みづくり」では健康づくり・外出する機会の増加のための利用促進を重点的に取り組んでいくという提案でした。

これ以降は、自由に各委員からご意見をいただきたいと思いますが、全体を通して資料にご質問・ご確認したいことがあれば先に伺いまして、その後具体的に意見交換をしていきたいと思いますが、いかがでしょうか。

(特になし)

それでは、「思いやりのひとづくり」について意見をしていきたいと思います。「思いやりの人づくり」では6つのテーマでご意見をいただいております。その中で、事務局案としてドライバー向けの啓発を重点的にやるということでした。これらに関しまして、何かお気付きの点やご意見があればお願いしたいと思います。

○益田委員

事務局の方から提案ということで3点でしたが、29年度のこの推進委員会が全体として取り組んでいく重要な点という理解でよろしいでしょうか。色々な意見がいくつもあっても全てはできないことなので、2次プランの中から新規で、手法が確立されていない事という点について委員会の場でお話ししながら特に進めていくという形ですよね。他にも大事ではないか、という点についてはこの委員会の中で意見があれば、そういう点も踏まえながら来年度進めていく可能性もあるという理解でよろしいですか。

○斉藤委員長

益田委員のご指摘の通りでして、事務局案というたたき台ということで考えていただいて、全体を見ていただいて、自転車推進プランを推進していくにあたって非常に重要ではないかというご意見も新しくいただいていくということです。よろしく願いいたします。

○柏崎委員

自転車の利用ではなく、歩行者の立場から自転車について色々思うところがあります。資料1の1番上に「ルール・マナーの周知徹底」とあり、1番下には「自動車運転免許証の更新時に、自転車の歩道通行原則禁止の注意喚起」とあります。原則禁止ですから歩道を走ってもいいということになると思いますけど、歩行者の立場から言いますと歩道を自転車が走る場合は「歩行者優先の原則」を徹底していただきたいという思いがあります。あくまでも歩行者が優先。そういう状況のもとに自転車が歩道を走ってもいいというところが徹底されていないように思いますので、この点はルール・マナーの部分と関連して是非お願いしたいと思うところであります。私自身、一里塚からの歩道をかなり歩きますが、その時に強く感じましたので申し上げました。

○斉藤委員長

1番も6番も関連する話ですね。また、6番の文言に関して、歩行者優先、歩行者通行原則禁止、歩行者優先の原則、こちらの視点も明確にするという意見もいただきました。この両方を重ねて取り組んでいくのは非常に重要ですね。

柏崎委員がおっしゃったように、6番をやるには1番のような関係も出てくるということもありますよね。それから、「原則」「優先」という文言も入れながら、どちらの目線で安全を確保していくのか、両方重要ですので、これからこういうことを広げていければと思います。

○小野江委員

推進委員の立場からですが、やはり子供の安全という点について徹底的に目を向けていただきたいなと思います。ドライバー側だけでなく自転車に乗る側のマナーをとことん徹底していただきたいと思います。小学校単位や中学校単位で講習等をやっていると思いますが、まだまだ浸透しきってないかなと。毎日ヒヤッとする場面はしょっちゅうありますので、やはり、子供たちに対するルールの徹底というところは、自分の命を守ること、先送りしているものをもう少し心掛けていただきたいと思います。

また、自転車に乗る側も加害者になり得るということで、特に自転車走行レーンに対するルール・マナーはひどいかなと思います。左側通行のはずなのに平気で右側通行で来る自転車が増えているとか、せっかく作ってもらった自転車レーンが逆に危険なレーンになってしまっているところが結構散見されます。

○斉藤委員長

安心・安全の前提として、子供も含めてルール・マナーを徹底的に進めていかなければならない。また、色々な状況はありますが、走行レーンはできたけれど走っている方が少なく徹底されていないような気がします。徹底して整備して、その後のフォローという部分もまだまだ不十分という現状かと思います。このあたりも考えていかなければならないと個人的には思います。

○露木委員

今ご質問された委員の方と関連することですが、「思いやりの人づくり」の中での重点政策として6番をご紹介いただきましたが、特に6番の「自動車ドライバー向けの啓発」の②で、これだと18歳以上の免許取得者しか啓発が浸透してこないという事もあるので、連動して1番の自転車利用者への啓発というのもセットでやっていかれた方がいいのかなと思います。

○斉藤委員長

6番だけに絞るだけでなく、これに関連して幅広くルール・マナーを徹底させる視点が大事だというご指摘を受けました。ありがとうございます。

○益田委員

6番についてですが、プラン・アクションの中でも「茅ヶ崎市に入ったら、車は自転車に優しくしないといけないんだ」と思ってもらえるぐらい、自動車はそういう意識になって欲しい。せっかく自転車レーンが茅ヶ崎市にできてトラックが猛スピードで脇を走られると、自転車レーンを1回は走ったけど怖い思いをしてもう走りたくない、という経験が私にもあるので、そういう意味では、茅ヶ崎市は自転車がいっぱいなので自動車はゆっくり走って欲しい。ゾーン30に関して、「この地域に入ったら車のスピードを落とそう」という風になってもらうには、どうしたらいいだろうか、という事を話し合った事があります。これは意識の問題ですので、歩行者・自転車・自動車の意識をどういう風に変えていったらいいのか、ということで取り組んでほしいと思うことはあります。

市内には19の小学校がありますが、約4年前から全部の小学校で授業の中に自転車の交通安全ということでルール教室をやっていたできるようになりました。それ以前に、13の中学校では中学校1年生がこのような授業を持っています。最初に、やっていただくきっかけになったのは、それまで、小学校の中ではPTAがやっていたり、青少年育成推進連絡会議がやっていたり、学校の授業として取り組んでいた、まちまちにやっています、全然やっていない学校もありました。それが故に、茅ヶ崎市の子供たちには一定程度のルールをきちっと把握してほしいということで、市民集会の方と出させていただいて、教育委員会とお話をしました。その時、小学校は6年間なので低学年に1回、高学年に1回の最低2回は当分はやってほしいとお話をさせていただきました。今は1回なので、学校の裁量で、2年生で受けるとか3年生で受けるとか、学校で1学年だけが受けているという状況です。もう数年経っていますので、是非高学年でも1回取り組んで欲しい。そうしますと小学校と中学校で3回ルール講習を受けるということになりますから、推進委員会の中でも、この部分を追加していただけると嬉しいと思います。

○斉藤委員長

事務局ではいただいた意見をわかりやすく項目別に1～6番のように分けているのですが、みなさま方のご意見を伺いますと、マナーを徹底させる、子供の学習も含めて啓発をどんどんやる等、全体的には、自転車を街中・幹線道路・生活圏で安全に活用するためには、ソフト面での取り組み強化・対応の意見が多いと感じます。6番は啓発の話ですが、この中にルール・マナーの周知、免許更新時だけではなく子供たちも含めてそういう取り組みを広げた方が重要なのではないかというご指摘がありましたので、できればこういう事を含めて事務局の方で「思いやりの人づくり」については、今の内容を重点的に考えな

がら幅広くまとめていただきたいと思います。

今までご意見をいただいて、事務局から何かありましたらお願いいたします。

○事務局（山本課長補佐）

様々なご意見・ご助言ありがとうございます。私の説明が足りていなかったと思います。テーマを決めてという話もありましたけれども、当然ながらここに記載されている他のご意見に対しても取り組んでいかなければならないことであり、すでに力を入れている部分もございますので、引き続き取り組んでいくというようにご理解いただければと思います。

いただいたご意見の中で、例えばドライバー向けの啓発という話の中では運転免許の更新は18歳以上というご指摘をいただきましたが、その前には子供の安全というご意見もありました。特定の取り組みだけではカバーできない点がどうしてもでてしまうのかなと思います。このプランの中では「思いやりの人づくり」の中で隙間の無い交通安全教育の実施が1つ取り上げられていますので、特定の分野にとらわれるのではなく総合的・複合的に絡み合いながら取り組んでいくことが我々としては必要だと思っておりますので、この辺りのご理解をいただき、みなさんのご意見やお力添えいただきながら整理していきたいと考えております。

○古倉委員

愛媛県では車に対して自転車を使いましょう、ということで思いやり運動のポスターを作りました。これは全国で初めてで、愛媛県をはじめ交通安全協会や大学も含めた関係団体でこういうポスターを作っています。様々な所に貼ったり路上に看板を出したりしておられますが、これを受けて伊豆など色々なところで広がりつつあります。もし、ドライバーへの啓発についてご検討いただくとすれば、こういう他の先進事例をもう少し参考にさせていただけるとよろしいかと思えます。自転車利用者は後ろから車に追い越されるというのはものすごく恐怖を感じます。アメリカでも自転車の利用を推進するには車に対して信頼関係が一番で、この恐怖感をどうやって拭い去ろうか、という大きなテーマがあります。原則車道通行にした時に車道は怖くない、ということをちゃんと訴える手立てを具体的に考えることがこれからの課題になるかと思えます。

また、2015年の全国の自転車と車の事故を調べましたところ、車道での自転車と車の追突事故は1,500件程度ありました。これをよく見てみますと、車が後ろから自転車にぶつかったのではなく、自転車が後ろから車にぶつかっているという件数の方が圧倒的に多いです。つまり、自転車が左側通行で気をつけて走っていれば、車が後ろから追突する件数というのは極めて少なくなるということが明らかになってきています。こういうデータを示されると、歩道原則通行禁止の裏打ちになるかと思えます。自転車がスマホ等やりながら車道で車にぶつかってしまうというケースが結構多いようでして、そういう点もデータ的に示すいただくのは大事かと思えます。また、子供の安全を守るということ

でしたが、子供の交差点での出会い頭の事故の割合は91.6%ですが、他の色々な事故と比べますと、子供との出会い頭の事故が一番危険だという全国的なデータが出ています。また、ルールを守るためにという点ですが、知っていてもルールを守らない人が多いのをどうするかが問題で、高齢者は周囲からルールを守っていないことを色々言われることを気にしますが、若者は自分が損をするかどうかということに気にします。こういったことをもっと啓発することを含めまして、メリハリの効いた重点的な、あるいはデータに基づいた啓発をしていただくと良いのではないかと、付け加えさせていただきます。

○斉藤委員長

各委員からご助言をいただきましたが、先進的な取り組みや対象者に対してどのような呼びかけ・働きかけをするのが効果的なのか、そういったことも含めて今後の実際の推進プランで進めていただければと思います。

「思いやりの人づくり」については6番を中心にとということでしたが、啓発とルール・マナーを中心にしながら総合的・複合的にというご指摘もありましたので、今回の意見を盛り込みながら事業の内容を進めていただくということによろしいでしょうか。

では、「風を感じる空間づくり」についてはどうでしょうか。

○林委員

7番の自転車走行空間について③のように書かれています。国道1号の自転車レーンは広くてそんなに危険は感じません。しかし浜見平では歩道は広い一方で車道は片側1車線で非常に狭くなっていて、そういう所に自転車走行レーンを設けてあります。自転車で走っている方もそうですが、車の方も交差点に差し掛かると接触するような形になっていて、余裕を持って走行できる環境ではないんですね。自転車の走行レーンと車の走行レーンがある程度とれるようにしないと、お互いが非常に危険な状態で走ることになります。それぞれが気をつけてと言われても無理な部分もあると思うので、①に積極的に整備すると書かれています。そういう問題も出てくるのではないかと危惧があります。歩道が広い所では少し削っていただくような形で、車も自転車もある程度余裕をもって走れる空間確保が必要かと思います。茅ヶ崎は道が狭いので、自転車レーン拡大ということが第一ではなく、安全というのをやはり考えていただきたいと思います。

○斉藤委員長

今ご指摘いただきましたが、走行レーンを設定する時の基準や道路整備状況は前提としてあります。事務局で説明いただければと思います。

○事務局（関野課長）

今資料が手元にないので覚えている内容でお答えさせていただきます。

浜見平の再整備に関して、道路整備や歩道整備の位置づけがございまして、また、浜見平は地区計画を都市計画で定めておりまして、まちづくりの基本的な方針に則って歩道を広くとってきたという経緯がございます。ご指摘の車道が狭いという中で自転車レーンを作るより、幅を広げるといふご意向も伺いましたので、再整備の経緯の状況等もう一度詳しく調べて、何かわかるようであればご報告をさせていただくという形でよろしいでしょうか。

○斉藤委員長

自転車と車の両方が危険なんじゃないかという印象を持つような部分もあるというご指摘だと思いますので、是非適切な道路における空間の再配分や自転車走行空間の設置・整備の推進をお願いしたいと思います。

○古倉委員

今のご指摘の点ですが、例えば金沢も狭い裏道が多くて、車と自転車が共用せざるを得ないという空間がたくさんございまして、その中でネットワーク基準というものを作っておられます。金沢では専用レーンではなく、車が自転車のレーンに入ってもいいという指導帯と言われるものがありまして、例えば自転車の幅のために両側に80cm、車の幅が1.75mという取り方が多くあります。これは危ないのではないかという疑念が出てきますが、金沢の所轄の警察署全体での自転車事故の割合は20.2%だったのが約14%まで下がっています。つまり、指導帯が急速に広がって、それにより車も自転車が車道を通るということ意識・注意するようになった、あるいは自転車も車道の真ん中に行かないで指導帯を走るようになったということで、お互いが共用・共存する空間づくりというものになっています。指導帯のような共用的なレーンがあると、車の方も絶えず意識するようになって事故率が下がるという良い点もありますので、現場の状況を見ながら、ネットワークが付いていないよりも、多少狭くても可能な限り共用的なレーンを設定すると、車が意識してくれるという重要な側面もあると思いますので、考えていただければと思います。

○斉藤委員長

安全な走行を確保するために色々な取り組みがあるということで、金沢の取り組み事例を1つご紹介いただきました。相互に注意を促す共通認識を設定することにより、みなさんがお互いを注意してくれている状況になっているのかなと思います。車の速度もそれに合わせて規制しているなどありますか。

○古倉委員

実際に走っているところを見ますと、車も相当スピードを落としております。前に自転車が走っていると、軽自動車なら追い越せる幅かもしれませんが、軽自動車よりちよっ

と大きい自動車ですとギリギリですので、車が自転車と同じようなスピードで後ろからしばらく走っています。車に対しては自転車を追い越さないようにしてくださいね、というような路面標示があります。車と自転車が同じ空間で同じような速度でしばらく走るような状況がありまして、そういう走り方もお互い認めることもあるのかなと思います。

○平本委員

P2の8番に「自転車歩行者通行可」と書いてありますけれども、人が邪魔だということで車道に出たら危ないですよ、ということですが、自転車専用レーンがある場合、車は自転車専用レーンには入ってきてはいけないので、自転車が走行レーンに降りても危険ではないと思うのですが。

○事務局（山本課長補佐）

事務局よりご説明いたします。

自転車レーンが整備されている場合には、自転車専用の走行空間になっているわけですが、ここで言われている、自転車の歩道通行を禁止にしてほしいというご意見の意図というのは、通常、自転車レーンがあるならば自転車歩行者道ではなくて歩行者専用にしてほしいという意図だと思うのですが。

○斉藤委員長

専用レーンや道路標示で、そこを走ってください、と言っているのに自転車が歩道を通行してしまうということですか？

○事務局（大野木理事兼都市部長）

一般的に自転車通行可の歩道というのが茅ヶ崎にもあります。その自転車レーンが整備されている道路で、かつ歩道があって、その歩道が自転車通行可の歩道の場合、そのまま両方が通行できるので、自転車レーンが整備されたところは歩道の自転車通行可を禁止にするべきではないか、という意見だと思います。

○斉藤委員長

歩道は自転車通行可の表示があるけれども、道路には専用レーンがあるのだから降りてください、歩道では自転車の通行を止めて専用レーンの方に移ってください、ということですね。

○事務局（大野木理事兼都市部長）

歩道の自転車通行可がそのまま残っていると、自転車も歩道を通行してもいいということですが、歩行者がいた場合は自転車が避けようと思って車道に出してしまうので、それが

危ないというご指摘だと思います。

○斉藤委員長

錯綜している状況があるので、徹底して欲しいという思いですね。

焦点の1つとして人と自転車と車の関係が非常に多いので、歩道を整備するとともに関連する部分に車道通行の、ゾーン30のようなスピードの規制といったものも複合的に考えて行く必要があるのかなと事例を聞きながら思いました。中心は7番かもしれませんが、やはり他の部分のご意見も重視しながら膨らませていただければと思います。

最後に「暮らしを楽しむ仕組みづくり」についてご意見をいただければと思います。

○柏崎委員

11番の②にあります。これは本当にその通りで、私共の地区でも歩くのはおぼつかないけれど自転車に乗ったほうが安定するという方がいます。昨年に1回、高齢者自転車講習があったかと思えます。この講習の中身を高齢者の特徴を加味した上での講習にしてほしいと思います。近所の方でも、自転車に乗っていて帽子が飛びそうになったので手で押さえた途端に自転車が倒れて顔面を強打してしまったとか、自転車を運転していて、今あるのかは知りませんが方向を出すために片手運転をしてバランスを崩したという方がいます。高齢者でも65歳以上ですから80歳以上の方もいます。こういう特徴を踏まえた講習を是非やってほしいと思います。非常にうまく自転車を利用している高齢者もいますが、危険も多いと思います。

○田野委員

資料を見ていましたら、平成25年度に宇都宮市の交通関係の視察を市の方達が参加ということで、私は宇都宮出身で3月に同窓会がありまして、宇都宮に行っていました。その際にレンタサイクルを借りましたので、体験をお話しさせていただきたいと思えます。これが参考になればよろしいなと思えます。

宇都宮市にはJRと東武宇都宮線の2つの線路があります。JR宇都宮駅の駐輪場で自転車を借りました。宇都宮の自転車は電動自転車が300円、一般自転車が100円です。総合台数は177台だそうです。私は電動自転車を借りまして、東武宇都宮駅前の東横インに荷物を送っておきましたので、市内で用事を色々済ませまして、そのまま自転車を東武駅前の駐輪場の方に返納しました。

JRと東武の2つの駅の両方で、片方で借りた自転車を返納できるというシステムをやっております。宇都宮市内には8か所の駐輪場がございます。どこで借りてもどこでも返納できます。自転車を借りるには自転車カードを作る必要があります。作るためには健康保険証か免許証が必要です。そのため、実質的に1日100円あるいは300円で乗れます。この点についてご意見をいただいているようなので、実際に体験した話をさせて

いただきました。

○本田委員

イオンの中央店にありますが、お客様の来店手段ということで来店客調査をやるのですが、60%が自転車で来られています。徒歩、自転車等、来店手段が多ければ多いほどたくさんのお客様に来ていただけるということですが、来店客調査をやっていくなかで、自転車で来られている方はどこから来られているのか、何kmの範囲で来られているのかという調査を今後していかないといけないと思います。また、私共は自転車利用を推進して、全国でも5本の指に入るくらいの自転車の販売数を誇っています。そういう意味ではもっと自転車で来てほしいというのが売り手の考え方になっております。

先ほど高齢者の話も出ていましたが、去年の今頃くらいから引きこもり防止ということで高齢者の方に商業施設に来ることを勧めていまして、イオンでは毎週木曜日の午前中に来ていただきますと、ティッシュペーパーを差し上げるといった試みをしています。

お店側としては、自転車・徒歩・バス等、こういった手段でお客様が来ているのかというのを把握してやっていけたらいいのかなと思います。どういう風に商売に結び付くか、または商業施設として市民に対してアプローチや改善を一緒にやっていけるのか考えていきたいと思います。

最後に、自転車で来られた方が止めやすい、安全である、来やすくするために店側として考えるべきところ、お伝えすべきところは何か、安全に来られるようにレーンの設置や教育・指導等、こういうところを含めて総合的に考えていく機会にさせていただければと思います。

○斉藤委員長

買物に出掛ける時の手段として、自転車を使う方が多いわけですから、そういう生活の中での自転車の使い方、特に買物等における自転車の使い方を徹底的に細かく調べて、どうすればより自転車を使っていただけか、それは環境や健康にもつながるということで、そのような視点で総合的・複合的に実態を調べていきたいというご指摘でした。こういう取り組みは今の時点でも大きな手になるのではないかと思います。

○古倉委員

以前ご紹介させていただいたかもしれませんが、宇都宮の中心市街地のスーパーで、どういう手段で来ているか、今日いくら使ったか、週何回来ているか、持って帰る袋は何袋か、というアンケートをしました。自動車で来られている方は買った平均額が5,325円、自転車で来られている方は3,691円、つまり、車の方が多いですね。しかし、週あたり何回きているかという問いに対しては、車は1.9回、自転車は3.4回でした。これを掛け合わせてみますと、1週間あたりの売上は、車が10,119円、自転車が12,549円です。

車では週あたり3.4袋に対し自転車では6.1袋で、こまめに買っているので量も多いし金額も高いという結果が出ています。このことを考えますと、これからは超高齢者社会になり、車で郊外に買いに行くというのが段々難しくなってきますと、自転車で買物に来ていただける可能性がどんどん高まってくるかと思えます。

静岡県で電動アシスト自転車の活性利用に参加した人100人位に聞きましたところ、電動アシスト自転車を使う前と使った後の行動範囲がだいたい50%広がったという答えが出ています。外出回数も52%の人が増えたと言っていて、平均で4割くらい増えました。買物のために増えているというお答えでありまして、行ってもよい距離は徒歩で500mくらい、自転車だと2.4kmで、電動アシスト自転車だと3.9kmくらいという結果が出ております。いずれにしても、自転車を使った買物行動はこれから重要視していかないといけないと思っております。なお、他の学会発表のアンケートでは、荷物を宅配することによって結局引きこもりの割合を上げているという結果も出ておりますので、先ほどの話のように店に来てもらうということが、健康増進や引きこもり防止のために非常に重要なポイントだと考えます。

○福田委員

自転車を包括するまちづくりということで12年前から茅ヶ崎市ではこういった取り組みをやられている中で、昨年末に自転車活用推進法案が可決されて、この6月から施行される行政の動きがありました。国の方で様々な法案や補正予算がそれに付随して出てくると思いますが、自治体として今後の取り組みはどのようなスケジュール感で動いていくのか、我々の活動もそれに合わせて変化を取っていかねばいけないのか、お聞かせいただきたいと思えます。

○斉藤委員長

これについては古倉委員から少し概要をお話させていただきます。

(追加資料配布)

○古倉委員

概要を簡単に説明させていただきます。

2枚ありますが、「自転車活用推進法案と関係法律の整理」をご覧くださいますと、既に交通政策基本法があります。この中では自転車は役割分担をし、かつ連携することとありますが、ここから自転車を切り出しまして、自転車活用推進法案を12月16日に公布されており、自転車による交通の役割を拡大するという基本理念があります。全体の流れの中で自転車活用推進法がどんな内容で進めたかを簡単にご紹介します。

基本理念で、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進するという目的があります。その

中で自転車の使い方として二酸化炭素等を発生しない、災害時の機動性、自動車への依存の低減、国民の健康増進、自転車による交通の役割を拡大する、このような基本理念のもとに、国等の責任があると書いてあります。これには公共団体や茅ヶ崎市も含まれます。国は自転車推進施策を行うというのが基本的なものとなっており、地方公共団体も施策を実施するとなっています。「自転車活用推進計画」とありますが、政府は定めなければいけないという義務となっておりますが、都道府県、市区町村は努力義務であります。これに該当するようなプランが茅ヶ崎には既にありますので、要件を満たしていると言えます。「その他」のところで、5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とするとあります。おそらく5月5日あたりに施行されるものと私は思っております。

また、「基本方針」のところですが、ここに①から⑭まで書いてあります。実は⑮まであるのですが、⑮はその他という内容になっています。見ていただきますと、①と②は走行空間、③は①と②を走る自転車やインフラを示しています。①から③はハード面、⑥から⑩では安全教育等のソフト面、⑪からは自転車と他の施策に活用する内容を書いています。⑪は公共交通との関係、⑫は災害時にどのように自転車を活用するのか、⑬は国際交流、⑭は観光でのそれぞれの活用についてです。ハード、ソフト、他の施策との関係をこれから総合的に推進していくことになります。

先ほど申し上げました市区町村の努力義務ですが、具体的には国の社会資本整備審議会でも議論されておられまして、これからどういう風に進めていくかは未知数です。できましたら茅ヶ崎市さんには方向性を見ていただいて、ぜひ活用して推進を図っていただきたいと思っております。

○福田委員

早く動いた方が色々な予算も通りやすいと思えますし、せっかくのチャンスですので茅ヶ崎市も乗り遅れないようにやっていければと思います。

○斉藤委員長

ありがとうございました。

自転車プランの取組に対する意見と今後の取り組みについてということですが、「思いやりの人づくり」から始まりまして「風を感じる空間づくり」「暮らしを楽しむ仕組みづくり」のそれぞれにご意見をいただきました。軸としては「思いやりの人づくり」ではルール・マナーの啓発といったものを重点に置きながら具体的な対象あるいはプログラムについてどのようなものがあるか、「風を感じる空間づくり」では走行空間と人・自転車・車の関係を念頭に置いた時のそれぞれに対するコントロールの仕方を考えていく、「暮らしを楽しむ仕組みづくり」では、高齢化社会の問題も含めてですか、特に買物行動において自転車活用の実態を把握し、それによって高齢者の健康増進等につなげていく、更には、走行の安全ルートの整備に活かしていくといった方向を考えてはどうか、というご意見があったと

思います。

これらを踏まえて、それをどのように具体的にしていくかというのは中々難しいことですが、いただいた意見を事務局の方でまとめていただいて、次年度以降の取り組み内容として集約させていただきたいと思います。私も会議を代表しまして事務局と交渉しながら報告をまとめていきたいと思います。いただいた意見は最大限盛り込んでいきたいと思います。

続きまして、報告事項のレンタサイクルの運営状況及びシェアサイクル事業の進捗状況について、事務局から説明よろしく願いいたします。

○事務局（飯塚主事）

お手元の資料2-1をご覧ください。

<資料2-1に基づいて説明>

こちらの資料には掲載しておりませんが、夏季と冬季では、冬季の方が少し仕事利用が多い結果となっております。

<資料2-2、参考資料2-1、参考資料2-2に基づいて説明>

○斉藤委員長

ありがとうございました。

シェアサイクルですが、茅ヶ崎市観光協会においでいただいておりますので、現状をお話させていただきたいと思います。

○新谷委員

レンタサイクルは昨年からはじめまして、ラスカさんの駐輪場をお借りしているのですが、ここは基本的には市民のための駐輪場を少しでも増やして欲しいという市民のみなさんのメッセージがありまして、あまりレンタサイクルをPRしないでくれと言われていました。その中で5台だけ何とか自転車を確保しまして、レンタサイクルをはじめました。これも自転車プランにある「人と環境にやさしい自転車のまち茅ヶ崎」が基本ですが、マイカーで来ないでなるべく公共交通を使って欲しい、来られたけどそのままではなくて、市内を観光していただいたり地元の方に仕事に利用していただいたりというのが環境にやさしい自転車だと思います。その流れの中で観光協会としてはレンタサイクルをはじめましたところです。レンタサイクルは1日500円で10時から貸し出しますが、職員は毎朝その前に来まして掃除をして自転車を整備して、それでお渡ししています。しかしそれを含めて1

日500円です。ラスカさんの駐輪場も市が借りた時は無料で借りることができたのですが、観光協会になってからはびっくりするくらいお金を取られてしまうので、駐車料金といますか、そのお金も考えなければいけませんし。ですが、何とか商店会連合会さんと連携してやっていきたいと思います。

1番大事なのは、市外から来られて茅ヶ崎をご案内する時に、嫌な思いをしないでほしいことです。茅ヶ崎を訪れてレンタサイクルを借りに来たけれど1台もないということも多いので、市と連携してGPSを利用したシステム、どこに自転車があるのかが観光案内所で分かるようなシステムを導入していきますので、来られた方にも安心してレンタサイクルを貸し出せるんじゃないかなと思っています。今後も続けていきますのでよろしく願います。

5台だけで運用しているので予約ができませんが、何とか台数を増やして、あるいは商店さんと連携しながら予約が取れる形になればと思います。道の駅ができますが、車で道の駅に来られて、そのまま道の駅で全て終わって帰っても困りますので、その後どうやって市内を回遊していただくか。回遊の1つの手段として、レンタサイクルは大事だと思いますので、道の駅にも対応できるようにPRをしていきたいと思っています。

○斉藤委員長

レンタサイクルやシェアサイクル事業の取り組みは着実に進めていただいているようで、ありがとうございます。

シェアサイクル事業の進捗状況については資料の通りですが、ブランドコンセプトの方向性と検討というものが、今後どのように進めていくのか簡単に説明をお願いします。

○事務局（山本課長補佐）

先ほどご覧いただきました資料2-2で、ブランドコンセプトにあたる考え方をこれから抽出していくわけですが、今は素材を集めてきたという状況でございます。また、関係者のみなさま方と意見を出し合いまして、コンセプトとスローガンを決めた上で、そのコンセプトに見合ったサービス・事業、プロモーション、デザインとはどういったものなのか、という事を次年度以降考えていきたいと思っておりますので、引き続きよろしく願います。

○斉藤委員長

それは議論する場や機会はありますか。それとも事務局の方でどんどん進めていくのでしょうか。

○事務局（山本課長補佐）

進め方ですが、まだ具体的にどういう体制でというのは事務局としても話ができいま

せんので、その辺りがしっかり決まってまいりましたら、関係するみなさま方に改めてご連絡したいと思っております。よろしくお願いいたします。

○斉藤委員長

ありがとうございました。ブランドコンセプトを作ることが自転車の回遊や利用に積極的につながっていくことになればと思いますので、検討していただければと思います。

それでは、予定された議題は終了いたしましたので、これで終わります。自転車プランの今後の取り組みについては、先ほどの資料をご覧くださいますと、推進体制が市民・事業者・行政等が中心となっております、みなさまにご協力いただきながら作成しております。実際にプランを推進するということでは、全体で総力をあげて進めていかないとはいえないと思っております。先ほどの取り組みのそれぞれの方法についても、委員のみなさま、事業者方々、行政の方々それぞれが協力して進めていくことが必要ですので、みなさまのご協力を是非いただきたと思っておりますし、今後の取り組みにも積極的に参加や協力していただければと思います。よろしくお願いいたします。

事務局の方で連絡事項がありましたらお願いいたします。

○事務局（関野課長）

長時間、色々ご意見をいただきましてありがとうございます。委員長からは大体お話しいただいた内容ですが、29年度に進めていく事業につきまして、事務局案として次回の会議でお示しできればと考えております。予定としましては、夏頃に開催予定としておりますので、また日程調整の程、よろしくお願いいたします。

○斉藤委員長

ありがとうございました。

それでは、第2回ちがさき自転車プラン推進委員会を終了させていただきます。

会長署名 _____

委員署名 _____