

令和5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	<p><協議事項></p> <p>(1) 第2次ちがさき自転車プランの事後評価について</p> <p>(2) 第3次ちがさき自転車プラン(自転車活用推進計画)の骨子案について</p> <p>(3) 策定スケジュールについて</p>
日時	令和6年2月9日(金) 14時から16時まで
場所	茅ヶ崎市役所 本庁舎4階 会議室
出席者名	<p>委員：猶野 秀子、新谷 雅之、平本 善昭、益田 和子、末松 一豊、佐藤 たゑ子、関本 敏明、阿部 敏廣、田中 晴男、福田 三朗、中村 康史、長谷川 裕、山根 寛、松本 修一、古倉 宗治</p> <p>(欠席)</p> <p>西脇 毅、船津 憲幸、朝倉 利之、佐々木 睦子、杉本 裕介、小林 将人</p> <p>(事務局)</p> <p>都市部都市政策課、くらし安心部安全対策課</p>
会議資料	<ul style="list-style-type: none"> ・ 次第 ・ 配席表 ・ 資料1 「第2次ちがさき自転車プラン」事後評価(答申) ・ 資料2 第3次ちがさき自転車プラン(自転車活用推進計画)骨子案 ・ 別紙 第2章 自転車を取り巻く本市の現状と課題～ <li style="padding-left: 2em;">第3章 自転車の活用に関する今後の取組 ・ 資料3 策定スケジュール
会議の公開・非公開	公開
非公開の理由	
傍聴者数	0名

(会議の概要)

1. 開会

○深瀬課長

定刻になりましたので、令和5年度 第2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、都市政策課長の深瀬でございます。よろしくお願いいたします。

本会議は委員21名のうち現在13名にご出席いただいています。よって会議開催に必要な過半数の定数を満たすため、会議を開催いたします。

本委員会は、原則公開となっておりますが、本日は、傍聴の申し出はございませんので、このまま会議を進めさせていただきたいと思います。

また本日は議事を録音するため、マイクを使用しますので、ご発言いただく際には、お手元のマイクのスイッチをオンにし、発言が終わりましたら、スイッチを切っていただきますようお願いいたします。

それでは松本委員長進行をお願いいたします。

2. 第2次ちがさき自転車プランの事後評価について

○松本委員長

こんにちは。本日も皆さまのご協力のもとに進めてまいりますので、よろしくお願いいたします。

議題に入ります前に、市長より「第2次ちがさき自転車プランの事後評価について」「第3次ちがさき自転車プラン(自転車活用推進計画)」の2件について諮問書の提出がございましたので、今後はこちらの答申に向けて議論を進めていきたいと思います。

それでは、次第に沿って「議題1 第2次ちがさき自転車プランの事後評価について」事務局より説明をお願いします。

○事務局

それでは事務局より第2次ちがさき自転車プラン事後評価につきまして説明させていただきます。お手元に資料1と書かれております資料のご用意をお願いいたします。

まず説明に入ります前に、改めましてスケジュールの確認をさせていただきます。本日、事後評価案についてご議論いただきまして答申の流れを予定しています。

こちらの事後評価の内容につきまして、これから議論していただきますが、内容につきましては、1月に皆さまに照会をかけさせていただきました。そちらのご意見をまとめたものを案として作成しています。照会させていただいた際には、多くの委員から貴重なご意見をいただきました。ありがとうございます。

ここから資料に移らせていただきます。資料につきましては、ボリュームがありますので、細かい説明の方は割愛させていただきながら説明いたします。

それでは資料の1ページ目をご覧ください。まず、改めましてこの事後評価の目的についてこちらに記載しています。第2次ちがさき自転車プランの

目標年次でありますので、目安となる指標に対する進捗状況や、主要な取り組みの実施状況等からプランの進捗を検証することを目的としています。また、指標や取り組み内容の見直しの必要性を検討するとともに、次期計画での取り組みの方向性を見いだすことを目的としています。

続きまして6ページ目をご覧ください。6ページ目には、近年の自転車を取り巻く状況の変化ということで、自転車活用推進法につきまして掲載しています。7ページ目には、表3-1に現在のプランに位置付けた取組は、自転車活用推進法の基本方針を概ね網羅しているということを示しています。そのため、次期計画で大きな方針の転換や新たな視点の追加の必要性は低いと考えています。ということに記載しています。

続きまして8ページ目をご覧ください。こちらでは事後評価の方法について記載しています。

次の9ページ目につきましては、指標に対する達成状況についてまとめています。詳細は10ページ以降に記載しておりますので、そちらをもとに説明させていただきます。

それでは10ページ目に入らせていただきます。まずこちらにつきましては、指標に対する評価を記載しています。目標値に対する達成状況から、評価、そして次期計画における取り組みの方向性について整理しているページとなります。

初めに総合指標についてご説明いたします。まず、評価指標の1つ目として「市内を自転車で移動する際の満足度を高める」。こちらにつきましては、赤字で囲っている部分になりますが、目標値50%に対して実績値38%となっていたことから、未達成×をつけています。

また2つ目の「原則車道走行するを遵守している割合」につきましては、目標値80%に対して実績値で47%ということで未達成となっております。

こちらにつきましては、市評価につきましては、記載の通りとなります。次期計画の方に対する取り組みの方向性としましては、「市内を自転車で移動する際の満足度」につきましては、年齢階層によりばらつきがあるため、自転車走行空間の整備など、これまでの取り組みを継続し、各年代にわたり満足度を向上させる取り組みを総合的に推進していく必要があると考えています。また「原則車道走行性を遵守している割合」につきましては、車道走行に関する自転車利用ルールの周知徹底や、自転車走行空間の整備について、手法の見直しも含めて検討していきたいと考えています。

続いて、赤く塗られている委員評価の部分に移ります。こちらの委員の評価につきましては記載の通りとなります。また、主な意見としましては、指標に対するご意見ですとか、自転車走行レーンの整備、またドライバーや利用者への教育を重点的に取り組んで欲しいといったご意見が挙がっています。

続きまして12ページをご覧ください。「①おもいやりの人づくり」につい

て、説明いたします。まず1つ目の指標としまして、「交通安全教室の受講者」となります。赤で囲っている部分をご覧ください。

目標値につきましては、19,000人に対して実績値9,813人となっていることから未達成となっています。

続きまして2つ目の「全交通人身事故のうち自転車事故件数」につきまして、こちら目標値250件に対して実績値140件となっておりますので、達成としています。

こちらに対する市の評価につきましては、記載のとおりとなります。次期計画における取り組みの方向性といたしましては、効果的な自転車ルールの周知や啓発手法を検討する必要がある。また、他者への思いやり精神の醸成に向けた具体的な手法などの検討を進めていく必要があると考えています。

委員の評価につきましては、記載の通りとさせていただきます。主な内容といたしましては、自転車教育を小学校卒業までにすべての子どもたちに行うことですか、取り組み内容の工夫、啓発を青少年・学生層を対象に取り組んでいって欲しいといったご意見がありました。

続きまして14ページ目をご覧ください。今度は「風を感じる空間づくり」となります。こちら1つ目の指標としましては、「法定外路面表示などの整備延長」が挙げられます。目標値につきましては30km、実績値は15.4kmとなっていることから、評価は未達成としています。

また2つ目の「自転車の走りやすさに関する満足度」につきましては、目標値が35%、実績値が28%ということで未達成と記載しています。

3つ目の「自転車が走行しやすい道路の整備に関する満足度」につきましては、目標値35%、実績値28%、評価につきましては×未達成となっています。

こちら市の評価につきましては、記載のとおりとなります。次期計画における取り組みの方向性といたしまして、自転車走行空間の整備といったハード施策だけではなく、自転車利用を推進する広報啓発といった茅ヶ崎市の特性に応じた自転車が走行しやすくなるソフト策の検討も自転車走行空間の整備とあわせて行うことで、満足度の向上を目指していきたいと考えています。

委員の評価につきましては記載のとおりとなります。主なご意見といたしましては、自動車との共存利用をもっと前面に出して、自動車ドライバーの配慮を要請することが必要といった意見や、ハードの充実を最優先とすることが重要であることですか、走りやすい環境を整えることが必要ということを記載してあります。

続きまして16ページ目「暮らしを楽しむ仕組みづくり」について説明いたします。1つ目の指標といたしまして、「自転車の有効活用・利用促進施策の取り組みの回数」としています。赤字で囲っている部分をご覧ください。目標値は2回以上、実績値は3回ということで評価は○達成としています。

続きまして2つ目「健康増進・体力づくりでの利用割合」をご覧ください。こちらにつきまして目標値は20%、実績値は9%ということで、評価につきましては未達成で×となっています。

3つ目の「趣味・レジャーでの利用割合」につきましては、目標値が35%、実績値が23%のため、評価は×未達成となっています。

こちらに対する市の評価につきましては記載のとおりとなっています。次期計画における取り組みの方向性につきましては、こちらについては取り組みの実施回数は達成していますが、取り組みの成果に結びついていない面があると考えています。そのため、今後通勤や高齢者向けの事業の検討や、市内にシェアサイクルポートの設置箇所の増設に向けて協議が必要と考えています。

委員の意見につきましては、記載のとおりとなっています。広報活動が足りなかった部分ですとか、自転車が走行しにくいといったことが主な意見として挙げられていました。そのため市民に積極的に啓発を行うことや、サイクルステーションのさらなる広報、シェアサイクルポートの増設に向けての協議と並行し、市民参加型のイベントの推進も必要といったことを記載しています。

続きまして、20ページ目をご覧ください。こちらにつきましては先ほどと評価の仕方が異なっています。数値目標は設定していないため、進捗状況を3段階で評価し、取り組みに関する評価、次期計画における取り組みの方向性を記載しています。こちらの真ん中にあります評価の委員会記入の欄につきましては、事前に皆さまに照会した際に、委員からの回答が一番多かったものを、委員会記入として記載しています。

それでは具体的な内容に入らせていただきます。20ページ目の「①おもいやりの人づくり」について説明いたします。まず主要の取り組みとしまして、「すき間のない交通安全教室の実施」となります。評価につきましては、市○、委員会○となります。

市の評価につきましては、こちらに記載のとおりとなります。主なものとして、自転車の事故件数も年々減少してしまっていて、アンケート結果からも取り組みに関して一定の効果が出ていると考えています。しかし、引き続き交通安全教室等を実施するとともに、ルールに対する理解が進むよう質的向上を含めて検討が必要と考えています。

委員の意見につきましても、記載のとおりとなります。意見としましては、やはり引き続き内容を工夫しながら、交通安全教室等を実施し、自転車の安全利用に向けて取り組みを進めていく必要がある、本市は高齢化率がさらに増加するため、高齢者に向けた交通安全教室を重点的に行う必要があるといった意見があります。

続きまして、22ページの主要な取り組み「地域関係団体との協働による啓発活動」をご覧ください。市の評価は○、委員会評価○となっています。

市の評価につきましては記載のとおりとなります。市としての次期計画における取り組みの方向性につきましては、引き続き地域や関係団体と協働で啓発活動を継続するとともに、より効果的に自転車利用ルールの周知・啓発を行うための新たな手法を検討していくことを考えています。

委員からの意見につきましては記載のとおりとなります。主な意見としましては、これまで啓発活動といった取り組みを行ってきたことを評価するという意見。そして、その啓発活動などの手法については今後工夫をしていく必要があるといった意見がありました。

続きまして24ページ目、主要な取り組みとしまして「段階的かつ体系的で、地域・学校の環境に応じた自転車交通安全教室の推進」に進んでいきます。こちらにつきましては、市の評価は△、委員会評価は△となっています。

市の評価については、記載のとおりとなります。次期計画における取り組みの方向性につきましては、学校教育と連携した家庭教育の支援につきましては、近年実施ができていない状況でしたので、交通安全教室への保護者の参加を促すなど、参加者の拡大といった工夫も含めて、引き続き検討が必要と考えています。

委員の意見につきましては記載のとおりとなっています。次期計画における取り組みの方向性の主な意見としましては、自転車ルールのみならず、自転車のメリットの教育、利用促進の教育を含めた総合教育を行うことが重要、学校内での安全教育を検討していくことが必要といった意見が挙げられています。

続いて26ページ「市民が問題意識に気づき、考え、正しい行動を自発的にとるような啓発活動」をご覧ください。こちらにつきましては、評価は市△、委員会△となります。

市の評価につきましては記載のとおりとなります。次期計画における取り組みの方向性としては、他者の思いやり精神の醸成のために事業展開を引き続き行うとともに、地方の検討事業の実施に向けて進めていくことが必要と考えています。

これに対する委員会の評価につきましては記載のとおりとなります。取り組みの方向性といたしまして、主な意見としましては、市民が肩代わりして啓発活動を実施するような仕組みづくりと、その活動支援が必要であるといった意見や、日々の活動において、道徳倫理面での充実が重要であるといった意見が挙がっています。

27ページ目、主要の取り組み「自動車ドライバーへの自転車の車道走行などに関する啓発活動」をご覧ください。市の評価は○、委員会も○となっています。

市の評価につきましては記載のとおりとなります。次期計画における取り組みの方向性につきましては、自動車ドライバーが集まる機会を活用し、引き続き関係機関と調整しながら、自動車ドライバーへ自転車に配慮した運転に

関する啓発を進めていくことが必要と考えています。

また、委員会の評価につきましては、記載のとおりとなります。主な意見としましては、次期計画では自動車運転者が自転車に配慮した運転がさらにできるような啓発活動の内容を具体的に明示する必要があると考えますといった意見が挙げられています。

続いて28ページ目「②風を感じる空間づくり」、主要な取り組み「自転車ネットワーク計画づくり」に移ります。こちらの評価につきましては、市○、委員会○となっています。

評価につきましては記載のとおりとなります。取り組みの方向性としましては、茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画(自転車ネットワーク計画)を策定することができたこと、そして今後こちらの計画の改定を行い、計画に基づき整備事業を進めていくことが必要と考えています。

委員会からの評価は記載のとおりです。また次期計画における取り組みの方向性としまして、自転車ネットワーク計画では計画的かつ迅速に整備事業を進める必要がある、計画を周知していくことも必要であるといった意見が挙げられています。

29ページ目をご覧ください。主要な取り組み「自転車専用レーンや法定外路面標示を活用した自転車走行空間の確保」、「既存道路の整備改善、道路空間の再配分」となります。それにつきまして市評価は△、委員会△となっています。

市の評価につきましては記載のとおりとなります。取り組みの方向性につきましては、自転車走行空間の整備を引き続き推進するとともに、茅ヶ崎市の特性に応じた自転車が走行しやすくなる施策の検討も併せて行っていくことが必要と考えています。

委員会の評価につきましては記載のとおりです。また次期計画における取り組みの方向性の主な意見として挙がっていたのが、自転車走行空間、特に混在型の空間の積極的な活用は効果があるので、より多くの方が安全に自転車を運転できるようもっと積極的な活用を検討する必要がある、本市は狭くて危険な道路に自動車、自転車、歩行者が混在する場所が多いため、自転車だけではなく、ソフト施策として自動車の通行規制など具体的な取り組みを進めることが必要であるといった意見が挙げられています。

31ページ目をご覧ください。主要な取り組み「自動車走行速度の抑制」についてご説明いたします。評価につきましては市△、委員会△となっています。

市の評価は記載のとおりです。また取り組みの方向性としては、さらなる自転車走行速度の抑制策の実施を検討していきたいと考えています。

委員会評価につきましては記載のとおりです。次期計画における取り組みの方向性としましては、ゾーン30は一部地域なので、多くの地域での普及を目指すべきと考えますといったご意見が挙げられています。

続いて32ページ目、主要な取り組み「利用しやすい駐輪場の整備運営」をご覧ください。市評価○、委員会○となります。

市評価につきましては記載のとおりとなっています。次期計画における取り組みの方向性としましては、駐車需要に応じた中、駐輪駐車需要に応じた駐輪場の整備運営を検討するとともに、高齢者、障がい者、子ども連れ利用者といった幅広いニーズに対応できるよう、サービスの導入等を検討していきますと記載しています。

またこちらに対する委員会の評価につきましては、次期計画では駅前の放置対策ではなく、全市での自転車利用促進につながる駐輪場施策が必要であると考えますとご意見が挙げられています。また、次期計画における取り組みの方向性としましては、軒先駐輪場など駅前だけではない、駐輪空間の確保を今後も図り、自転車での全域の利用をサポートする必要がある。と意見を記載しています。

続きまして34ページ目、主要な取り組み「自転車放置禁止区域の見直し啓発活動」について移ります。評価につきましては市○、委員会○となっています。

市の評価につきましては記載のとおりです。次期計画における取り組みの方向性としましては、放置自転車の発生状況を踏まえ、自転車放置対策の啓発活動を実施するとともに、必要に応じて、自転車放置禁止区域の見直しを検討していきたいと考えています。

委員会の評価、次期計画における取り組みの方向性については記載のとおりです。主なものとしまして、引き続き啓発活動に注力していただき、放置自転車の台数ゼロを目指して取り組んで欲しいといった意見が挙げられています。

35ページ目の「③暮らしを楽しむ仕組みづくり」に移ります。主要の取り組みとしまして「レンタサイクルシステムの促進」に移ります。市評価○、委員会○となっています。

取り組みに対する市評価は記載のとおりです。また次期計画における取り組みの方向性につきましては、レンタサイクルやシェアサイクルのさらなる利用促進を図るとともに、シェアサイクルポートの設置箇所の増設に向けて協議を進めていきたいと考えています。

委員会の意見につきましては記載のとおりとなっています。次期計画における取り組みの方向性としまして、公共的な交通であるシェアサイクルをマイ自転車とともに活用することを明確にし、そのシェアを目標として設定することも考えられる。また利用客も多く、駐車場も広いコンビニの一画に対してシェアサイクルポートの増設も考えられるといった意見があげられています。

続いて37ページ目、主要な取り組み「健康づくりに着目した自転車利用促進」に移ります。評価は、市○、委員会○となっています。

市の評価につきましては記載のとおりです。また次期計画における取り組みの方向性としましては、市民の健康づくりに着目した自転車利用促進策を検討・実施していきたいと考えています。

委員会の評価、方向性につきましては記載のとおりとなっています。次期計画では、その効果が具体的に表れるよう、施策とあわせてPR手法の検討も必要といった意見や具体的な取り組みを検討する必要があるといった意見が挙げられています。

続いて38ページ目「ホームページやイベントでの情報発信、看板設置」に移ります。市評価○、委員会○となっています。

市の評価につきましては記載のとおりとなります。取り組みの方向性につきましては、ホームページの活用やイベントの開催を通じて、「自転車のまち茅ヶ崎」の認知度の向上に向けたPR等を行っていくことが必要と考えています。

委員会の意見につきましては、主なものとしまして、イベント内容の工夫や、ホームページや広報、イベントの開催等で「茅ヶ崎と自転車」の関連づけを強くすることが必要といった意見が挙げられています。

続いて39ページ目、「(仮称)サイクルステーション設置の検討」に移ります。評価は市○、委員会○となっています。

こちらの市の評価及び方向性につきましては記載のとおりとなります。サイクルステーションを活用した取り組みを推進するとともに、サイクルステーションの効果について調査研究を行っていききたいと考えています。

また、委員会につきましても、同じく記載のとおりとなります。主な意見としましては、サイクルステーションを活用した取り組みを推進するとともにその効果についても調査研究することが必要といった意見が挙げられています。

40ページ目をご覧ください。こちら主要の取り組み「自転車を活用したライフスタイルの提案による自転車利用促進など」になります。評価は市○、委員会○となっています。

市の評価、次期計画における取り組みの方向性につきましては、主なものとしまして、引き続き自転車の点検・整備や、防犯対策の促進に向けた啓発活動の実施、そして自転車を活用したライフスタイルの提案について検討を進めていくことが必要と考えています。

委員会につきましても記載のとおりとなります。主なご意見としましては、ライフスタイルや自転車文化を明確に出して、これらに基づく利活用方法を体系的に示すことなどが必要といった意見が挙げられています。

続きまして42ページ目、主要な取り組み「ブランドマークの創出による一体的な取り組みの推進」に移ります。市評価○、委員会○となっています。

市の評価につきましては記載のとおりとなります。また今後につきましては、「自転車のまち 茅ヶ崎」を広くPRするため、ブランドマークを活用し

てPRを推進していくことが必要と考えています。

そして、委員会につきましても記載のとおりとなります。主な意見としてあったものが、ブランドマークを活用したPRについて、ブランド力を高める具体的な活用方法を記載していく必要があるといった意見が挙げられています。

43ページ目「公共交通と乗り継ぎの利便性の向上」に移ります。こちらは市の評価○、委員会○となります。

市の評価につきましては記載のとおりとなります。また次期計画における取り組みの方向性としまして、駐輪場需要に応じた鉄道駅周辺での駐輪場の整備を検討するとともに、サイクル&バスライド用駐輪場については設置箇所の周知、PRをはじめその需要に応じ拡充を含めて、駐輪台数の増設や適正管理について検討していきますと書かせていただいています。

委員会の評価及び次期計画における取り組みの方向性は記載のとおりです。主な意見としまして、鉄道の連携なども含めて、落ち込んでいる自転車・鉄道、またバスの連携を増大する目標値を設定して、自動車からの転換を目指すことが考えられますといった意見が挙げられています。

最後45ページ目「公共交通機関への自転車の持ち込み普及」につきまして、こちらの評価は市×、委員会×となります。

それにつきましては、市としましては、第2次自転車活用推進計画ではサイクルツーリズムの推進の一環としてサイクルトレイン等の拡大が位置付けられているため、公共交通への自転車の持ち込みに関するニーズや、社会の動向を踏まえて必要に応じて検討が必要と考えています。

委員会につきましても、基本的には市の評価のとおりとなっています。また今後公共交通との連携について具体的な提案などが挙げられています。各項目の評価については、以上となります。

続いて46ページ目以降につきましては、まとめという形になっています。

こちらのまとめは、委員評価のまとめとしまして、今ご説明させていただいた評価の部分のダイジェスト版といったイメージで、全体について記載していきたいと考えています。

構成としては、1つ目として「5-1評価のまとめ」について記載を考えています。こちらは、それぞれの項目についてまとめという形になります。

まず1つ目につきましては総合指標となり、内容については、プランに位置付けた各取り組みを総合的に推進してきた効果が現れてきていると考えています。今後は自転車走行空間の整備などの継続的な取り組みの実施、また「原則車道を走行するを遵守する割合」を高めるようなルールの周知の質の向上、自転車走行空間の整備の手法の見直しも含めて検討していく必要があると考えますとまとめさせていただいています。

次にまちづくりの方向性ごとの指標「①おもいやりの人づくり」につきましましては、新型コロナウイルスの影響により、実施指標である「交通安全教室

の受講者数」は目標に及びませんでした。関係者の協働による「自転車ルール」の周知・啓発などの継続的な取り組みの実施により、成果目標である「自転車事故件数」の目標値を大きく上回る成果が得られました。

今後は、自転車利用時の安全性の向上を図るため、関係者の協働による啓発活動を継続的に実施するとともに、対象者の拡大や内容の充実など、より効果的に自転車利用ルールを周知・啓発を行うため、新たな手法を改善していくことが望ましいと考えますと記載しています。

続きまして2つ目「風を感じる空間づくり」につきましては、自転車走行空間の整備については、計画通りに進む整備が進んでいないことから、整備手法の見直しも含めて検討を進めていく必要があると考えますと記載しています。

47ページ目をご覧ください。「③暮らしを楽しむ仕組みづくり」については、健康づくりに着目した自転車利用促進を図るため、様々な取り組みを行っていますが、実施した取り組みが必ずしも成果に結びついていないことから、少しでも成果に結びつくような取り組みを行っていく必要があると考えますとしています。

続いて(2) 主要な取り組みに対する評価につきまして、「①おもいやりの人づくり」につきましては、これまでの取り組みに加えて、自転車利用ルールの周知手法の質的向上や自転車、歩行者及び自動車ドライバーが互いの立場を理解し、限られた道路空間をシェアするような周知啓発を行っていくことが望ましいと考えますと記載しています。

2つ目「②風を感じる空間づくり」につきましては、自転車走行空間の整備の進め方の見直しや整備の必要性を訴えるなど、整備促進に向けた取り組みを行っていくとともに、茅ヶ崎市の特性や幅広い利用者ニーズに応じた取り組みを行っていくことが望ましいと考えますと記載しています。

そして3つ目「③暮らしを楽しむ仕組みづくり」については、レンタサイクルやシェアサイクルのさらなる利用促進や、趣味や健康増進を目的とした自転車活用機会を創出するなど、「自転車のまち茅ヶ崎」を広くPRする取り組みを行っていくことが望ましいと考えますとしています。

最後に「その他」としまして、自転車活用推進法の基本方針を踏まえると、新たに防災関連計画との整合を図りながら、災害時の自転車の有効活用体制を検討・整備していくことが必要と記載しています。

続いて49ページ目に移ります。こちらは5-1「評価のまとめ」を受けて、次期計画案の作成に係るプランの指標や取り組み内容の見直しについて記載しています。

まず1つ目として、自転車活用推進法や社会情勢との整合として、プランに位置付けた取り組みについては、自転車活用推進法の基本方針を概ね網羅しているため次期計画では大きな方針の転換、新たな視点の追加の必要は低いと考えています。したがって、次期計画は現行のプランをベースにし、国

の動向や今の社会情勢にあったものとしていく必要があると書かせていただいています。

続いて2つ目「目安となる指標の見直し」に移ります。それにつきまして、指標については、過年度からの経年劣化を把握することが可能となるように、現行プランのものを踏襲することが望ましいと考えます。ただし、目標値については、多くの指標で未達成となったことから、目標値について見直しをする必要があると書かせていただいています。

「(3) 主要な取組内容の見直し」につきましては、総合指標の1つである「市内を自転車で移動する際の満足度を高める」の指標がプラン策定時から高まっていることから、主要な取り組みの方向性は見直すことなく、現プランの踏襲することが望ましいと考えます。ただし、各取り組みを単に実施するだけではなく、自転車走行空間の整備、自転車利用ルールの周知・徹底、啓発活動、広報媒体を活用したPRなどの取り組みを行う上で、重点的、効果的、計画的、質的向上といった要素を加味して、取り組み内容の検討を行うことが望ましいと考えますと記載しています。

50ページ以降につきましては、今年度行いましたアンケート結果につきまして記載しています。内容については、本日は説明を割愛させていただきます。

長くなりましたが、第2次ちがさき自転車プラン事後評価答申案の説明につきましては以上となります。

○松本委員長

説明ありがとうございました。

事後評価案ということで、各委員の皆様には、事前に照会していただいたものを、結果として取りまとめていきました。

これから意見交換ということになるのですが、かなりボリュームが多いので、どう進めていくか少し迷ったんですけど、1つずつ項目ごとに分けて話を進めていくのがいいのかなと思っています。具体的には10ページ目にある総合指標、それからまちづくりの方針の3つ、その他というような形で話を進め、意見などの意見交換を進めていければと思うのですがよろしいでしょうか。

【意見なし】

では、まず1点目の総合指標、ページで言うと10ページ目になるのですが、こちらに関して何かご意見等ございますでしょうか。

○古倉副委員長

私が評価のところ書かせていただいている点が10ページの下のところにあるんですが、アンケート調査のページ数で言うと、59ページに「車道と歩道の走行割合であなたはどの程度走行してますか」という表があります。それで令和5年度の合計のところ、歩道の通行割合を計算してますから、逆に言いますと0割とか1割とかっていうのは、9割は車道を通っているという話になると思いますが、そのアンケートからみますと、平均が63%ぐらいになるんですね。

つまり一応、本人が原則「車道通行を守ってる、ルールを守ってる」と感覚的に答えられているのと、もう少しそれを具体的にした数字としては、50%をどっちに取るかという話はあるんですが、一応50%以上の方が原則車道通行というふうに考えるとすれば65%ぐらいの方が、原則車道通行ということになります。つまり、原則車道通行を守っているのが実績値47%という数値で、10ページの実績に書いてありますが、本当はもうちょっと高い割合であってもおかしくないのかなという感じはいたしました。

ただ、評価の仕方とすると、アンケート調査の68ページの結果で見られますので、若干主観的な部分、つまり「原則車道を通る。車道通行している」というふうに感じているかどうかという、その感覚的な問題と実際にこれも感覚的な問題でありますけど、何%歩道と車道を通ってるかということになると、むしろ今後の課題としますと、その実際のこの数値、つまり何%車道、例えば日1キロ行くにした場合に5、500メートルから600メートル通っちゃうと同等ということになると6割ということになるわけですけど。そういう数字の平均化したものを考えてみるのも今後の課題かなと思います。ですから47というのは、その10ページの下のところに書いてあるんですが、平成25年には41%、平成30年に52%だった数字は、この令和5年度は63%、合計50%以上の方が、原則車道を通行している人がどんどん伸びてる。ですから、結構達成率が高くなってるという評価もあるかなと思いましたので、今後、実績値を考える場合にもそういう方法もあるのではないかと思います。ちょっと分かりにくかったかもしれませんが以上でございます。

○松本委員長

ありがとうございます。

僕もこの総合指標を見て感じたことは、まずは志の高い目標を、かなり上げてると。ただ、それが×なんですけど、実績としてどんどん前向きなところに向かっているんで、あまり自虐的にならないようことが必要なかなと感じております。

あと、コロナの影響などもあるので、その辺は×だから僕たちができが悪かったんだというようなことには、市内とか市役所とかならないように考えていただけるとよろしいかと思います。

他何かございませんでしょうか。よろしいですかね。では次行きましょうか。次はまちづくりの方向性ごとの指標ということで、12ページからの「おもいやりの人づくり」、そして14ページからの「風を感じる空間づくり」、16ページからの「暮らしを楽しむ仕組みづくり」と、この3点に関して何かございましたら、ご意見を願います。

○古倉副委員長

14ページのところで「自転車の走りやすさに関する満足度」って書いてあります。それで一応未達成ということで×になってはいますが、私もコメントさせていただいたんですけど、走りやすさの満足度っていうのは、ハードの部分だけではなくて、やはりソフトの面、つまり他のドライバーさんが自転

車に対する配慮をしていただけるか。後からまた申し上げますけど、逆の向こうからの配慮を得るといのはなかなか難しい側面があるんですが、そういうソフト面のものも達成度を今後考えていくべきじゃないかと思います。

本当に達成度が悪いとされてますけど、やはりもう少し、前向きに路面の状態、幅員等の具体的な項目について満足度を回答してもらうことも含めて、今後検討されると、より積極的な満足度の向上を図ることができるんじゃないかと思いますので、それで市の方も結構そういう意味で広報啓発をしてきておられるということですので、そういう点はこの数字に現れてない部分も評価をしたいなと思いますので、以上でございます。

○松本委員長

ありがとうございます。他に何かございますでしょうか。

この項目関係なんですけど、例えば、交通安全教室などは警察、それから14ページの辺りはハード部局などとの連携などということもあるので、そのあたりは国、市役所の他部局、警察などとうまく連携しながら進めていく項目だということ、あえて委員長からは言うておくことと、そういった方々の協力を求めながら進めていただければと考えております。

その他、何かせっかくの機会なんでいい意見交換の場としてありますでしょうか。何かほかにも、日頃感じていることなど、この場でこのまちの自転車交通について良くしていきたいとか、困ってるとかいうようなことがありますたら、意見交換なんで、せっかくなんて何か言うていただけると。非常に助かるかと思しますので、よろしく願います。

○益田委員

ちがさき自転車プランアクション22の益田です。よろしく願いいたします。今、普段困っていることとのお話をいただきました。私は梅田小学校、梅田中学校とこの駅の北側に学区がありますが、そこに居住しております。その中で、学校と協働して児童の交通安全、通学路点検を毎年しています。その中で、毎年出さない、なかなか色々なことが改善していかないのですが、実際にその例を出すと、梅田中学校がありますが、そこは朝、中学生と小学生が通学に使っている、大変人数が多いです。それから、自転車もいろいろな北のほうから来るので、そこの前の道を通って、子供たちとものごく入り乱れて、通行しています。それで毎年、この通学路のところ法定外路面標示を1つでも2つでも皆さんに分かりやすいようにつけていただけたらとお話するのですが、計画に入っていないので、できないです。いつも同じ答えです。ネットワークとか色々なことがあると思いますが、市民の皆さんに効果的な車道の走り方ということにおいては、そういう駅周り付近に皆さんが集まってくる茅ヶ崎駅付近の例えば学校周りですとか、本当に危ないので、そういうところにこそ少しずつ市民がわかりやすい中で効果的に路面表示をしていただけるとありがたいなと思います。

毎年もう何年もずっと同じ話をしていますが、計画にないのでと言われ、それがなかなかつけられないということです。自転車で皆さんこの中央に茅ヶ崎駅周りにはかなり集まってくるので、そういう市民が目につきやすい、視

覚的により効果的なところに少しずつつけていただくと、より市民にとってもわかりやすいし、物を言わなくても、左側、キープレフト走行を守っていただけるのではないかなと普段思います。何かそれをどういうふうに次回のプランに盛り込んでいっていただけるか分からないですけど、本当にそういう思いでいつも活動してますので、取り入れていただけたらありがたいなと思っています。

○松本委員長

ありがとうございます。僕、昨年度までの間、状況がちょっとよくわかってないんですけど、やっぱりこういうのってプランを作ることがメインではなくて、プランという屋号のもとに、市民や色々な利用者の方に有益な活動に落とし込むということが重要なので、計画にないからというのは、それはそれとしてフレキシブルに対応できるように、事務局及び市役所などにも働きかけていただければと思っております。

○福田委員

他何かございますでしょうか。せっかくのこういう場なので、何かあれば。ミヤタサイクルの福田です。ちょっとずれてしまう、的外れになるかもしれないんですけども。まず、松本委員長がおっしゃられたように、これらの取り組みの部分っていうのは多分、色々なプレーヤーさんが集まらないとできないことだと思っているので、その辺のこの計画そのものを実行するために、どういうプレーヤーさんがこう動いているのかですとか、例えば評価として、○、△、×となっていますけども、その中でも最後の部分の「公共交通機関との連携」という部分も、市も×、委員会も×ってなってるんですけど、何もやっていないわけじゃないと思うんですね。JRさんにしても神奈中さんにしても、そういった取り組みを何らかのアクションを起こしながらもなかなか実行ができてないという部分だと思うので、こういう計画を立てて、×ですっていうよりも、例えば地方であれば、時間帯に空きバスが空いている時間があるって、そういうことが実現できてるんだけども、市内の利用状況としては自転車が乗ることによって市民の利用がこう圧迫されてしまうみたいな事情とかがもしかしたらあるのかもしれないので、そういった事情があってできなかったとかっていうような、何か一発で「実施なし」っていうと、なんか何もやっていないようで、多分やられてると思うんで、そういったところの「やらなかった、できなかった」っていうことよりも、「こうやって動いた」みたいな部分の評価をもっと出していただいた方がいいんじゃないかなっていう風に思いました。

あと、あくまで計画の部分の議論をするっていったところなんですけど、我々ミヤタサイクルって形で実際に自転車事業を行っている中で、実は昨日、徳島県の鳴門市さんの方で、大鳴門大橋の自転車道が2027年に開通するという計画が決まってまして、元々は新幹線を鳴門大橋の下に通そうというような形で事業として進められたものが、さすがに新幹線も無理だよなっていうことで新幹線を断念して、その後どう活用しようかということで自転車道を作ろうと、淡路島まで自転車で行けるようなことを決定されたという

中で、鳴門市さんとしてもサイクリストの受け入れ体制ですとか、市民の方に対しての自転車の活用っていった部分を、淡路島との往復が今度自転車で出来るようになることによって、どういう形で利用促進を促していこうかって部分を考える中で、なかなか自分たちだけではできないというようなところで、実はたまたま我々がまだ少ない台数であったんですけど、地域の自転車店さんの方が、我々の商品をレンタサイクルとして活用していただいていたところのご縁もあって、そういった連携、我々も伊豆の国市さんの方で、「MERIDA X BASE」というレンタサイクル施設、ガイドツアーですとかそういった事業を展開している中で、そういったノウハウを活用できませんかということで相談を受けて、実は昨日、鳴門市さんの方と連携協定を締結させていただいて、調印式の方に私が行ってきて、市長さん、泉市長が体調不良で、代理の副市長さんという形になったんですけども、そういった取り組みを実はやらせていただいています。

もともと我々も茅ヶ崎市の事業所があって、ちょっと御成門に移ったり川崎に移ったり、今は中井町に移ってってというような形の中で、本社も移転して市内事業者には今になってないという状況はあるんですけど、私も茅ヶ崎市民という立場でこの場に参加させていただいてる中で、計画そのものは、こういった場で、私自身も知ってはいるんですけども。今言った実働のところの部分のお話っていうのが、ちょっと茅ヶ崎から離れてから、あまりそういったお話も入ってこなかったりとか、こういった会議で知ることが非常に多くなっている状況なので、実際にこのプランを実施していく中でも、できること、できないことがあるんですけども、せっかく委員として参加させていただいてるんで、我々の方でできることがあれば、またお手伝いの方をさせていただくようには思ってるところでありますし、現状では、茅ヶ崎ヴェロ・フェスティバルでの関わりっていう部分はずっとやらせていただいとところなんですけども、それ以外のところの部分においても、もし書かれるところがあるようでしたら、また遠慮なくお声掛けていただければと思いますんで、よろしく申し上げます。

○松本委員長

ありがとうございます。○、△、×のところの×に対する思いっていうのは、僕も似たような感覚で、何かもう1項目欲しいかなっていう、それをどうするかちょっとまだ悩むんですけど、何か同じような思いがすごく伝わってきました。他に何かございますでしょうか。

○猶野委員

市民公募委員の猶野と申します。意見じゃなくって、知らなかったのが教えていただきたいなと思ったことが1つありまして。40ページの「自転車のまち茅ヶ崎」のPRの中の、自転車を活用したライフスタイルの提案による自転車利用促進などの右上から2番目の各種メディアと連携した自転車、茅ヶ崎市の魅力の発信というところで、これまでの実績の中のスルガ銀行株式会社と自転車を活用した観光振興に関するパートナーシップ協定を締結と書いてあるんですが、これはどういったものなんでしょうか。ちょっとでもい

いんですけど具体的に教えていただけたらと思います。

○事務局

事務局より説明させていただきます。こちらはスルガ銀行が県内複数の自治体と協定の締結をしているものになるんですが、茅ヶ崎市ともその自転車振興に関するパートナーシップ協定ということで、昨年の5月に協定の締結をさせていただいたものになります。

具体的な取り組みとしましては、実際に茅ヶ崎市内を自転車でポタリングというんですか、どこに行こうではなくて自転車で回遊をするようなものをご紹介して、茅ヶ崎の魅力を発信していくような取り組みで、今日時点で実際に3コース、それがホームページ等で公開をされておまして、そういった形で観光振興につなげていこうというところの取り組みとなっております。以上です。

○猶野委員

ありがとうございます。これはコースを紹介していただいて、そしてそれがスルガ銀行さんと茅ヶ崎市に何か関係があるということでしょうか。

○事務局

スルガ銀行様としてはおそらくその地域貢献であるとかそういったところの一環で、行政と提携してこういった取り組みをしている。まちなかを回る中で、色々なお店の紹介ですとか、観光スポットの紹介ですとか、そういったところをしていくことで、観光振興で地域経済の活性化であるとか、そういった部分につなげていこうという取り組みとなっております。

○猶野委員

わかりました。とてもいいと思います。ありがとうございます。

○松本委員長

他に何かございますでしょうか。

○福田委員

市の方からあったと思うんですけど、今のスルガ銀行さんの件なんですけど、特に当社が関わっているっていうのは全然ないですが、実はスルガ銀行さん自体が地域貢献といったところで、銀行が営業してない日にち、土曜日ですとか日曜日ですとか、スルガ銀行さんの施設、特に静岡県内が多いんですけども、サイクリストの方にその場所を休憩ポイントみたいな形で使ってくださいっていう地域貢献を行っておりまして、それをさらに普及させる取り組みの1つとして、そういったところをめぐりながら色々な自治体を巡るような自転車を活用した観光PRをしていくような取り組みをやられている中の1つとして、色々な自治体さんと連携しながらっていうことで、こういったパートナーシップ協定をスルガ銀行さんが展開されていると認識しているということですのでよろしいですね。

当社とは全然関係ない話なんですけど、たまたま我々が静岡県の方でも事業行ってる中で、スルガ銀行さんとちょっとご縁がありまして、そういう話を聞いていたんで補足させていただきました。

○猶野委員

ありがとうございました。

○松本委員長

その他何かございますでしょうか。

○古倉副委員長

全体、この評価についてのまとめにつきまして2点ございまして、1つはさっきお話も出ましたけど、数字軒並み×とこう出てるんですが、この数字だけではなくて、それぞれの個々の項目について結果的に市民から評

価されてない部分が×と出ると思うんですが、行政として結構努力をしておられるという点はですね、ぜひ評価したいなと思います。総合評価のところ、そういうことが1つあってもいいのかなという感じがします。それから2番目は、やはりこの中で色々な課題も抱えておられますので、これももちろん次期の自転車プランに繋がっていく話だと思うんですが、この課題を受けて、例えばまず全体で課題としてこの点とこの点とこの点は重要だとか、その課題の中でもあるいは達成されてない部分でも、やっぱりこの辺が重要なんで次期計画に活かしていきたいという、何かそういう評価はあっていいのかなと思います。つまり全体としてはよくやっておられる部分があって評価として出てない部分があるというのは、委員会の意見であったということですね。

それからもう1つは、この課題についてこういう点でこれを受けて、また次期計画に重点的に取り組んでいきたいというメリハリを少し結論の中で入れていただくとより、せっかくこう評価されたことが生きてくるんじゃないかなと思いました。以上です。

○松本委員長 ありがとうございます。これ総合評価は○×でつけてるという、9ページ10ページで○×の2択っていうような形で整理されてるということでしょうか。

○事務局 指標の設定している評価につきましては、○×達成か未達成かというところで、△という項目もあるんですが、現状値と目標値の伸び率というんですか、70%以上達成しているものは△、100%達成できていれば○という形で評価をつけているところになります。

○松本委員長 そういう点では皆さんの今日の議論から、ちょっとシビアでやりすぎてるかなっていうのが正直なところですよ。

例えば、原則車道走行の目標値が80%。これ、世の中日本の行政、自治体で○がつくとこなんてほぼないと、いやありえないというような形で、それが29%から47%まで上がったと。これは前向きに捉えるべきであって、これを×とか書くのはあまり好ましくないんで、これ△とかほぼ○に近い、五角形とか六角形とかそういった形でですね、うまく見せていかないと、やっぱり市役所や市民の方々に対してなかなか、前向きに、頑張ってもらえないようなこともあるので、その辺の配慮もしていただけるとすごくいいかと思います。これって確定は次回ですよ。

○事務局 事後評価につきましては本日の議論を踏まえてなんですが、できれば本日答申をいただければとは思ってはおります。

今委員長からお話をいただきましたその評価の仕方につきまして、第2次プランを作成した時からこういった評価方法で進んできておりますので、今この最終段階で評価方法を見直すことがちょっといかがかなというところがございます。

ただ、今各委員からお話をいただきましたような取り組みをしてるけれ

ども達しなかったという部分につきまして、それぞれのページの中で、市の取り組み、評価の項目で少し記載をさせていただくような形を考えております。

○松本委員長 そのような形で取りまとめていただければと思います。他によろしいでしょうか。ごめんなさい事務局、これ確定していいんですか。再度議論が必要な場合もあるんですが。

○事務局 本日、先ほどの修正の部分も含めまして、再度、委員の皆様にお出しをして、そこで改めて答申という形を取るか、もしくはその修正の部分、例えば委員長に一任をしていただくか。本日、一応答申という形をとっていただくか、どちらかになります。

○松本委員長 この答申に関して、今日いただいたものをもとに事務局は修正、委員長が確認して確定ということにするか、もう一度練り直すかということなんですけど、いかがいたしましょう。

○各委員 委員長に一任

○松本委員長 本日いただいたご意見を踏まえまして事後評価の修正案を作ろうと思えますということで、委員長と事務局で調整して最終評価案をまとめてさせていただきます。よろしくお願いいたします。

3. 第3次ちがさき自転車プラン(自転車活用推進計画)の骨子案について

○松本委員長 議題の2番目「第3次ちがさき自転車プランの骨子案について」に入ります。事務局より説明をお願いいたします。

○事務局 第3次ちがさき自転車プラン(自転車活用推進計画)の骨子案につきまして事務局より説明いたします。お手元にA41枚の資料2と書かれたものとA31枚の別紙と書かれたもの、こちら2枚のご用意をお願いいたします。

まず、骨子の説明に入る前に、今後のスケジュールにつきまして、お話しさせていただければと思います。詳細は議題3で説明いたしますが、前回の会議では、この後3月に素案をお示しした後、委員会で議論いただいて素案の完成という流れを想定していましたが、今後委員会内で十分な議論を行っていく必要があると考えておりますので、委員会の開催を1回増やしまして、本日含めて3回委員会で議論していただきたいと考えております。またこちらにつきましては、後ほど議題3で詳しく説明させていただきます。

それでは、皆さんのお手元の資料に沿って説明させていただきます。初めに骨子案をご覧ください。こちらに骨子の全体像を示しています。今回、第3次ちがさき自転車プランにおきましては、第1章から第4章を現在想定しています。

順番にご説明します。まず第1章で「策定の概要と計画の策定にあたって」ということで記載しています。そして第2章「自転車を取り巻く本市の現状と課題」、そして第3章「自転車の活用に関する今後の取り組み」。そして第4章として「推進体制・評価指標」を考えております。第1章より順番に説明

いたします。

まず第1章につきましては、「第3次ちがさき自転車プランの策定にあたって」ということで、はじめに策定の背景と目的ということを考えています。

これにつきましては、茅ヶ崎市はまず地理的な条件等から自転車の利用が多い、こうしたことからちがさき自転車プランを策定し、市民、関係団体、行政が連携して様々な取り組みをこれまで行ってきました。そして自転車は移動手段にとどまらず、健康増進、環境負荷の低減、外出機会の創出や市内の回遊性の向上によるまちのにぎわい創出など、利用する個人ももちろんのこと、まちづくりにおいても様々な効果が期待できます。そのため、国がこれらの効果を見込み、平成29年に自転車活用推進法を施行、同法に位置付けた自転車活用推進計画を各自治体に策定するよう働きかけている状況です。移動手段としての自転車利用にとどまらず、健康づくり、環境、観光、地域活性化等、多様な視点から自転車の利用を促進し、市民が安全で安心、そして快適に自転車を利用できる環境づくりが必要となります。そのため、現行の計画から概ね10年が経過した今、これまでの取り組みを社会情勢の変化ですとか、地域上位計画の内容を踏まえて、再度内容を検討し、第3次ちがさき自転車プラン(自転車活用推進計画)を策定していきますといった形に書いています。

そして、「自転車活用推進計画について」というところに移ります。第2次までは「第2次ちがさき自転車プラン」となっていたんですが、第3次からは「第3次ちがさき自転車プラン(自転車活用推進計画)」としていきたいと思っています。第3次ちがさき自転車プランは、国や神奈川県が示す計画の趣旨に沿っていることから、自転車活用推進法の11条に位置付けた計画という形で策定していきたいと考えています。

続きまして、位置付け、期間、対象に移ります。まず、第3次の計画につきましては、茅ヶ崎市地域公共交通計画という計画が上位にあり、その個別計画として策定していきます。また計画等策定にあたりましては、国や神奈川県の子計画活用推進計画ですとか本市の各計画を踏まえて、自転車活用に関する目標及び個別の具体策を検討することとしていきます。

また計画期間につきましては、令和6年度から概ね10年とします。上位計画である地域公共交通計画の計画期間が令和6年度から令和10年度となりますので、こちらの期間に合わせて5年とし、満了に合わせて5年後見直しを中間評価という形で行い、必要に応じて取り組みの方向性について整合を図っていきます。また、対象区域としましては「市内全域」と考えています。

続いて第2章「自転車を取り巻く本市の現状と課題」、第3章「自転車活用に関する今後の取り組み」について説明いたします。それにつきましてはA3の別紙をご覧ください。

まずこちらの表のつくりですが、左側に前プラン、第2次ちがさき自転車プランの内容を書いています。そしてそれに対する「改定の向けた課題」、

そして真ん中には「改定の方向性及び方針」。そして右側に次期プラン、第3次ちがさき自転車プランの方向性について記載しているという流れになっています。

こちらの表には記載してないのですが、現行のプランでは、将来の都市像としまして「人と環境にやさしい 自転車のまち 茅ヶ崎」とし、市の将来の都市像を実現するために、まちづくりの方向性として、3つ「おもいやりの人づくり」、「風を感じる空間づくり」、「暮らしを楽しむ仕組みづくり」を位置付け、各種の取り組みを実施してきているところです。

第3次ちがさき自転車プランにつきましても同様に、将来の都市像を設けて、そしてまちづくりの方向性を定めていきたいと考えています。

将来の都市像につきましては、現在、現行の「人と環境にやさしい自転車のまち 茅ヶ崎」を想定していますが、今後委員会内での議論を深めていく中で、再度検討していきたいと考えています。また、まちづくりの方向性につきましては、災害時における自転車の活用ですとか、サイクルツーリズムなど社会情勢の変化に合わせた新たな要素を盛り込んでいくため、今後わかりやすく整理する上で、4つに設定していきたいと考えています。

それでは内容につきまして、順番に説明をしていきます。まず左側の「①おもいやりの人づくり」について、進めていきます。第2次自転車プランを振り返りまして、改定に向けた課題、真ん中になります。改定に向けた課題としましては、やはり自転車関連事故件数が減少しており、一定の成果に繋がっているものと考えていますが、アンケート結果によると、いわゆる自転車利用ルールの周知徹底に引き続き取り組む必要があると考えられます。

また、交通安全教室だけではなく、動画等を活用して継続的に交通安全教室を行う必要ですとか、ライフステージや年齢層など、各段階に応じた自転車安全教育を継続的に実施していく必要があると考えています。

これらに対する課題に対する取り組みの方向性や方針につきましては、右をご覧ください。主なものとしましては、「自転車のルール周知徹底」につきましては幅広い層を対象とした交通安全教室の実施ですとか、あとはイベント等の機会を活用した講習会の実施により周知啓発を拡大していくことが挙げられます。

その他としましては、地域や関係団体の協働により引き続き街頭の啓発活動を継続して実施を行うことですとか、あとは「おもいやりの精神の醸成」につきましては、今後広報ちがさきなどのメディアを活用して、引き続き啓発活動の手法を検討していくこと、そして「自動車ドライバーへの啓発」につきましては、自動車ドライバーが集まる機会を活用した自転車に配慮した運転に関する啓発の活動の実施といったことが今後方向性として挙げられると考えています。

続いて、右側の次期プランに移りたいと思います。これにつきましては、今ご説明しました課題や方針に基づき、次期プランの案を記載しているもの

になります。

今回、まちづくりの方向性といたしましては「おもいやりの心づくり」といたしまして、真ん中の取り組みは資料に記載の通り、現行と同様に3つの内容を考えています。

主要な取り組みにつきましては、まず1番上に書かせていただいています「自転車のルールの周知徹底」につきましては、主要な取り組みとしましては、拡充として「隙間のない交通安全教育の実施」と考えています。内容としましては交通安全教室の動画配信ですとか、スケアードストレイトなど新たな交通安全教室の実施などを挙げています。

2つ目「地域、関係団体との協働による啓発活動」につきましては、引き続き取り組みを推進していきたいと考えています。

続いて、おもいやりの心づくりの2つ目「重点 他者の思いやり精神の醸成」に移ります。1つ目は拡充として「段階的かつ体系的で、地域・学校の環境に応じた自転車交通安全教室の推進」としまして、学校などでの実車を使用した自転車交通安全教室の実施を挙げています。2つ目としまして「市民が問題意識に気づき、考え、正しい行動を自発的にとるような啓発活動」としまして、引き続き取り組みを推進していきます。

取り組み内容の3つ目「自動車ドライバーへの自転車の車道走行などに関する啓発活動」については、引き続き取り組みを実施していきたいと考えています。

続きまして左側の前プラン「②風を感じる空間づくり」に移ります。こちらにつきまして取り組み内容「自転車走行空間の整備」につきまして、真ん中にある課題としましては、整備が目標値の30kmに及ばなかったこともあり、引き続き整備を推進する必要があると考えています。また、社会情勢の変化としまして、太平洋岸自転車道のナショナルサイクルルートへの指定など、広域ネットワークでの視点で周辺地域と連携しながら事業を進めていく必要があります。さらに、様々な手法により、走行空間の整備を促進することが必要であると挙げています。

それに対する改定の方向性及び方針につきましては、1つ目としまして、茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画(ネットワーク計画)を、広域のネットワークの視点を交えながら令和6年度に改定を進めて整備を推進していくこと。2つ目としまして自転車走行空間の整備のほか、市の特性に応じた自転車が走行しやすくなる施策を検討していく必要があると考えています。

続いて取り組み内容の2つ目「利用しやすい駐輪場の確保」につきまして、課題については適切な駐輪場の設置が必要となること、そしてまた軒先駐輪場と駅前以外の駐輪需要の対応が必要となるほか、多様化する自転車利用者への対応を行っていく必要があることが挙げられます。

また今後の方針につきましては、需要に応じた駐輪場の整備を検討すること。そして市営駐輪場などでは、高齢者、障がい者、子ども連れの利用者と

いった幅広いニーズに対応できるサービスの導入・改善等を検討していくことが挙げられます。

そして3つ目「放置自転車の解消」につきまして、課題としましては自転車等の放置台数は全プランから大幅に減少していることがありますので、方向性につきましては、放置自転車のさらなる解消のため、自転車放置禁止に関する啓発活動を継続していく必要があると考えています。

続いて右側の次期プランに移ります。今お伝えした「風を感じる空間づくり」の課題や方針に基づき、次期プランでは「②風を感じる空間づくり」として、現行と同様に3つの取り組み内容で進めていきたいと考えています。

まず1つ目「自転車走行空間の整備」につきましては、拡充として「自転車専用レーンや法定外路面標示を活用した自転車走行空間の確保」を挙げています。こちらにつきましては自転車ネットワーク計画を広域ネットワークの視点を入れて改定していきたいと思っています。2つ目としまして「既存道路の整備・改善」、こちらにつきましても引き続き取り組みを推進していきます。3つ目として「自動車走行速度の抑制」、こちらにつきましても引き続き取り組みを推進していきたいと考えています。

取り組み内容の2つ目「利用しやすい駐輪場の確保」につきましては、主要な取り組みとして拡充で「利用しやすい駐輪場の整備・運営」があります。それについては駐輪需要に応じた駐輪場の再整備などを挙げています。

3つ目放置自転車の解消につきましては「自転車放置禁止区域の見直し、啓発活動」を引き続き取り組みを推進していきます。

続いて左側の前プラン「③暮らしを楽しむ仕組みづくり」に移ります。

まず1つ目の取り組み内容「自転車をシェアするシステムの検討・実施」こちらの改定に向けた課題としましては、シェアサイクルの実証実験を進めています。また市内を網羅できていない状況であること、そして観光だけでなく、生活の足としてシェアサイクルの活用を拡大する必要があることが挙げられます。そのため今後の方針につきましては、設置密度を高めることで市民の生活の面においても、移動の利便性が向上することから、レンタサイクル、シェアサイクルの利用促進策を検討していく必要があると考えています。

続いて2つ目「自転車利用による健康づくり」につきましては、健康づくりに着目した自転車利用促進として、課題としては令和5年の市民アンケート調査によりますと、健康増進体力づくりを目的として、自転車利用は9%にとどまっており、目標値の20%に及ばなかったということが挙げられます。そのため、今後の方針につきましては、健康づくりの必要性と自転車の活用の効果を明確に打ち出したPRを行うなど、自転車の利用促進策を検討していく必要があると考えています。

3つ目「自転車のまち茅ヶ崎のPR」につきましては、県内で茅ヶ崎市は自転車の分担率は高いものの、自転車の保有台数や、利用数

が減少傾向であるということが挙げられます。また、アンケート調査結果から見ても、自転車を利用しない理由の回答が、自家用車の利用が40%と最も多くなっており、また自転車利用可能の距離が5年前と比べてやや短くなる傾向がありましたので、自動車からの転換を促す必要があるということが挙げられます。これに対する方針として、自転車を単なる移動手段だけではなく、自転車を活用したライフスタイルの提案を行っていくこと。そして自転車に関する取り組みを市内外に広く発信していくこととしています。

4つ目「公共交通機関との連携」につきまして、課題としては、現在行っていますサイクル&バスライドについては、稼働率が0%から100%超とばらつきがあることが挙げられます。また、公共交通機関の自転車の持ち込みについては、各公共交通の運行に支障をきたさない方法での取り組みが必要ということが挙げられ、課題となっています。そのため今後の方針につきましては、自転車等の需要予測調査をもとに、需要に応じた駐輪場の整備を検討することや、サイクル&バスライドの利用促進策や拡大を検討していくことが考えられます。

その他社会情勢の変化について2つ挙げています。改定に向けた課題の下から2つ目になります。まず1つ目として太平洋岸自転車道がナショナルサイクルルートに指定され、柳島スポーツ公園が神奈川県唯一のゲートウェイに登録されています。また令和7年度には道の駅のオープンが予定されており、さらに観光需要の高まりに対応していく必要があります。こちらの観光需要の高まりにつきまして、方針としましては、市民や観光客がサイクリングを楽しめる取り組みなど、柳島エリアを拠点としたサイクルツーリズムを検討していくことが考えられます。

そして最後、1番下になります。課題、社会情勢の変化としまして、地域の安全安心を向上させるため、災害時における自転車のさらなる活用推進の検討が求められています。こちらにつきましては、災害時における緊急手段として活用を検討していきたいと考えています。

これらの課題や方針に基づき、次期プランでは今まで「③暮らしを楽しむ仕組みづくり」としていましたが、社会情勢の変化と新たな内容や要素が加わっておりますので、計画の内容をよりわかりやすくするために、2つの要素を分けたいと考えています。1つ目が「暮らしに活かす仕組みづくり」、もう1つは「自転車を活用したまちづくり」。この2つの内容を分けていきたいと考えています。それぞれの内容につきまして、まず「③暮らしに活かす仕組みづくり」について説明いたします。

初めに取り組み内容として「自転車利用機会の創出」を挙げています。それにつきましては、これまで「自転車をシェアするシステムの検討」ですとか、「自転車利用による健康づくり」、「自転車のまち茅ヶ崎PR」にあった要素を新たに自転車の利用促進ということで1つにまとめる案としています。

具体的な内容につきましては主要な取り組みに記載のとおり、まず1つ目

としまして拡充として「シェアサイクル等の利用促進」ということで、シェアサイクルポートの設置の協議等を進めていくと挙げています。2つ目としましては、拡充としまして「健康づくり等に着目した自転車の利用促進」を挙げています。3つ目としましては「自転車を活用したライフスタイルの提案による自転車の利用促進」ということを挙げており、こちらにつきましては引き続き取り組みを推進していくという形で考えています。

続いて取り組み内容の2つ目「自転車のまち茅ヶ崎PR」につきましては、取り組みとしましてはホームページやイベントでの情報発信、看板設置を挙げています。それについても引き続き、取り組みを推進していきたいと考えています。

これまでの現プランにあった「サイクルステーションの設置」につきましては、次の④に異動を考えています。

そして、これまであった「自転車を活用したライフスタイルの提案による自転車の利用促進」を前の「自転車の利用機会の創出」に移動しています。

現行のプランでありました「ブランドマークの創出による一体的な取り組みの推進」につきましては、ブランドマークを制作したことを受けまして、今後は有効活用しながら自転車に関する取り組みを広く発信していくということで、こちらの項目は廃止としています。

続いて、取り組み内容の「公共交通機関との連携」に移ります。それにつきましては「公共交通との乗り継ぎ利便性の向上」ということで、引き続き取り組みを推進していきたいと考えています。

また2つ目「公共交通機関への事前自転車の持ち込みの普及」につきましては、廃止としています。理由としましては、取り組みの中で需要が少なかったことや課題を受け今後ニーズや社会動向等、社会の動向等を踏まえて、必要に応じて検討していきたいと考えています。

そして、まちづくりの方向性4つめ「自転車を活用したまちづくり」について説明いたします。まずこちら取り組みの1つ目として「自転車のまち茅ヶ崎のPR」としています。これは「③暮らしに活かす仕組みづくり」の再掲としています。

2つ目としまして「自転車を活用したにぎわいづくり」を挙げています。取り組み内容としましては、拡充「シェアサイクル等の利用促進」ということで、こちらも「③暮らしに活かす仕組みづくり」の再掲となっています。そして2つ目としまして、新規で「サイクルツーリズムの推進」を挙げています。それについては、サイクリングルートの設定やサイクルツーリズムに関する広報活動を行っていくことを挙げています。そして3つ目「サイクルステーションの設置の検討」につきましては、前プランでは暮らしを楽しむ仕組みづくりに挙げていたところになります。それも今後は自転車を活用してにぎわいづくりということで、引き続き取り組みを推進していきたいと考えています。

そして最後に、災害時における自転車の活用につきまして、こちら新規ということで「災害時における自転車の活用」を盛り込んでいきたいと思えます。取り組み内容の案としては、災害時における自転車の活用に関する検討を挙げています。第2章、第3章につきましては以上となります。

最後にA4の骨子案に戻っていただければと思います。第4章といたしまして、推進体制、評価指標について記載を考えています。1つに推進体制につきましては、市民、事業者、市が連携を図りながら施策を進めていくこと。そして2つ目の評価指標につきましては、目安となる数値を設定し、プランの進捗状況を総合的に確認し、一定期間ごとに改善の必要など判断しながらプランを進めていく旨を記載していきたいと考えています。

長くなりましたが、第3次ちがさき自転車プラン(自転車活用推進計画)の骨子案についての説明は以上となります。

○松本委員長

ありがとうございます。

先ほどの事務局からの説明に関して委員の皆様からご意見等ございますでしょうか。よろしいですかね。

1点ちょっとお願いしておきたいところは、先ほどの議論と一緒になんですけど、目安となる数値を、あまり数字をガツと書き過ぎないように、10年後のことはやはり見えないことたくさんありますので、そこはどちらかということ、指標の方を重点的にやっていただく方がよろしいかと思えます。そこだけ、委員長からはリクエストをしておきます。他、皆さまよろしいですか。

○古倉副委員長

ちょうど20年前ですか第1次ができ上がって、第2次の時にも立ち上げさせていただいたんですけど、意見として申し上げたいのは、まず1つは多分第2次の計画もおそらく全国的に見るとこういう体系ができ上がってる計画というのはあまりないという非常にユニークといいですか、オリジナリティのある計画だと私は思っています。他の計画は横並びでみますと、例えば「走る」とか「止める」とか「守る」とかっていう風にもう完全に施策手段ごとに並べています。なぜ施策手段ごとに並べているかっていうと、施策を持ってる担当課ごとに分かれてるから、「走る」は走る空間の担当部局、止めるは駐輪担当部局とこういうように分けて、それからルールは警察あるいは安全部局とそれぞれにまとめるのですね。これに対して、茅ヶ崎市は非常にユニークな体系に第2次ができ上がってまして、それを引き継ぐってというのは1つの見識ではあると思います。

第2次のときはおそらく全国から見学に質問にこられたところもあったと思います。その時は非常にユニークだったんですが、やはり全国的にも今の「走る」「守る」だけじゃなくて、もっとこう面白い計画がどんどんできてますので、やはり今回、徹底的に少し前向きに新しいことを目指して、体系の立て方はこれはこれで私は前を踏襲するのはいいと思うんです。また、内容的に例えば目標として「自転車のまち茅ヶ崎」という言い方ですね、これは、当時20年ぐらい前は非常に新しいネーミングで、全国的にはなかったん

ですね。ところがもうどこでも最近「自転車のまち〇〇」と言い出しまして、やはり全国的に打ち出すとすれば、こういう体系とともに、ネーミングとかそういったところでも、もうちょっと新しい、例えば「自転車文化のまち」とか、自転車文化というのはどこかで書いてあったと思います。そういう風とにかく何か訴えたい重点的なことを、もっとしっかり具体的に市民に向けて、この自転車プランで実際に実行していただくのは市民です。市民が自転車に乗ってくれないと、もう全然計画の意味がないです。下水道計画とか道路計画ですと担当部局がつかれば、それで1つあがりということになりますけど、やっぱり自転車っていうのは、市民が使ってくれる。そうすると市民に向けて、面白いプランだなというオリジナリティのあるプランで、全国でも「なかなかこういうのないな」という、例えば「風を感じる」ってこれ非常にいいネーミングだと思いましたし、そういうふうに市民に向かってやっぱり面白いなど、これだったら自転車にもっと乗ってみようかなと思うようなことを、徹底的に絞り込んで、まず「自転車のまちづくりをどこに持って行きたいか」という哲学がまずあって、それに向けてこういう施策が出てくるところに順番からいうとそういうことになりますよね。施策が並べてあってそれを集約すればこういうまちづくりになるというものじゃなくて、まずこういう自転車のまちづくりをやりたいからこういう施策があるんだ。そうすると、さっきも「走る」とか「止める」とかっていうのは手段を表しているだけで、このような体系を束ねるその全体の哲学というか、或いは目標はどうするかが抜けているのです。目標値というか数量的なものじゃなくても、しっかり具体的に市民に分かりやすい物を作り上げる。例えば群馬県なんかですと、県の自転車活用推進計画で、1つのコンセプトに入っていましたのは、群馬県は全国で1番中高生の自転車事故が、最悪の状態になっているのはもう10年以上続いている県なんですね。そうすると中高生にやっぱり安心安全に通学してもらおうということが目標になります。そういうためには、どうしたらいいかということをもっと重点的に考えたとしても、例えばまずは自転車の通学路を最重点に整備すると、こういうストーリーで非常に県民にわかりやすいですね。「中高生に安全に通学してもらおう」ということでどうでしょうかっていうと、それは当然だと、若い者を安全に通学させてあげようと、そういう皆さんが賛同してくれる、しかもそのストーリーがわかりやすい。そういうまちづくりっていうのはあり得ると思いますんで。私は今こういうまちづくりをしようと言うのではなくて、むしろ皆さん方がやっぱり1番課題に、今回課題が色々出ましたので、それも含めて課題に出ている内容について、計画のコンセプトからこういうものが出てくると、それだから皆さん自転車に乗ってよねとこういう風にストーリーをわかりやすく作り上げていくということをお願いしたい。そういうちょっと大変な作業かもしれませんが前回もそういうことで大分ディスカッションして、こういう全国にない体系作りになりました。その場合にオリジナリ

ティはどの辺にあるのか。ということをご検討していただきたいというのが1点です。それからもう1点は、特徴の中であんまり推進体制の方で書いてないんですが、第4章のところ、「市民、事業者、市が連携をとりながら」とこう書いてある点は、多分他の全国の地方公共団体の自活計画を見ても書いてないんですけど、例えば市がこういうことをやります。だから、市民の皆さん、或いは事業者の皆さん、こういうことを分担してくださいと、要するにそれぞれの役割分担をしっかりと書いて、それをもってそれぞれが頑張ると、市が前面に出て頑張ると、それで業者とか市民がついてくるんじゃないかと、それぞれ対等に皆さんが参加していただいて、それで計画内容を実現していく。お互いが実現していったら、さっきの例えば群馬県ですと、中高生が安心安全な通学ができるようになった。役割分担というのは、前回の計画もはっきり書いてあったと思いますので、その辺はぜひ踏襲していただいて、分かりやすく市民の皆さんにも呼びかけられるように、市民参加していただけるような計画に持って行っていただくと、より効果のある、実現度が高い計画になるんじゃないかと思います。

総論的なものを申し上げましたので、あと各論は細かいところ色々ありますので、時間の関係もありますからまた後からでもメール等でご意見を委員長も含めて申し上げたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。以上です。

○松本委員長 ありがとうございます。その他何かございますでしょうか。

では、その他のご意見がないようでしたら議決を行います。

第3次ちがさき自転車プランの骨子案について、事務局提出の通りで取り組んでいくということでご異議はございませんでしょうか。

【異議なし】

○松本委員長 それでは異議がないようですので、事務局の提案、一部修正いただくこともあるかもしれませんが、取り組みを進めるようお願いいたします。

4. 策定スケジュールについて

○松本委員長 それでは議題の3「策定スケジュールについて」に入ります。事務局より説明をお願いします。

○事務局 こちら策定スケジュールについて説明させていただきます。まず、策定スケジュールにつきまして、第2次ちがさき自転車プラン事後評価につきましては、先ほど委員の皆様にご確認いただいております。この後、委員からのご意見を踏まえまして、修正させていただいて最終的に答申という形で公表を3月頃予定しております。

続いて第3次ちがさき自転車プランにつきましては、先ほど少しご案内させていただきましたが、委員会の開催を1回増やす形のスケジュールを考えています。まず本日ですが、中段の自転車プラン推進委員会、委員会のところの令和5年度第2回ということですので本日骨子案につきまして、ご提示させていただきました。続いて今度3月に第3回目ということですので、こちらで今の骨子

案をもとにした素案を提示して議論していただきたいと思っています。そして、1回増えた令和6年度の第1回目としまして、こちらは5月に第3回で議論いただいた内容を修正した素案修正案を提示し、その内容を議論いただいて、最終的には6月の中下旬ぐらいに素案を完成させていきたいと考えています。

そしてその後パブリックコメント等行いまして、公表は当初前回の委員会では8月公表予定でいたんですが、2ヶ月後ろ倒しの10月公表という形でスケジュールを進めさせていただければと考えています。

回数が増えることにより、委員にはご負担をおかけしますが、委員会で十分な議論を行ってから、次期計画を策定していきたいと考えておりますので、よろしくお願いたします。事務局からの説明は以上です。

○松本委員長

ありがとうございました。

ただいまの事務局の説明に関して何かご意見等ございますでしょうか。

【意見なし】

○松本委員長

よろしいですかね。ないようでしたら議決を行います。

先ほどの説明があった策定スケジュールについては、事務局提案の通り取り組んでいくということでご異議はございませんでしょうか。

【異議なし】

○松本委員長

ありがとうございます。本日の議題は以上になります。

5. その他・閉会

○松本委員長

最後に事務局よりお知らせ等あればお願いします。

○古倉副委員長

私の方から、皆さんに今日お配りしていただいた資料があると思います。横長のグラフがございます。自転車事故の発生場所の件数の推移ということで、これ私の方で、事前に公益財団法人の交通事故総合分析センターにお願いしまして、出していただいた「自転車事故はどこで起こってるか」で交差点か歩道か車道か或いはその他の踏切とかですね、それから歩道車道以外の水路とか、電信柱といったのもあると思います。そういうことで分けております。

それで見てくださいますと全体の合計の数字が、例えば2006年17万4262件、自転車事故があったということになります。それが右肩下がりでずーっと下がってきておりまして、2020年に底になっております。ただ、2021年22年までコロナで自転車利用が増えたということもあるのかもしれませんが、若干微増で警察庁さんの方は他に全体、車の事故もどんどん減ってきてるのに自転車事故だけが増えているので、青切符も含めて、道路交通自転車の取り締まりをルール化しよう。そういう動きがあるのはこの前提であります。

じゃあ一体どこで起こっているかっていうのは、その下「交差点」とそれから「その他」は置いておきまして、「歩道」と「車道」ですね。

これ「歩道」と「車道」はどちらが多いのかって、これ昔から議論があるところでございますが、一応データとして2006年から2020年までずっと見ますと1年だけ、車道の方が多いい年が2012年でございます。それ以外はず

っと歩道の方が自転車事故が多いということになります。

最近では特に、自転車、皆さん車道原則で車道を走る方が増えてるんですけども、例えば2014年ぐらいから緑色のところ車道での事故件数が1万件から次9000件台、次8000件台、7000件台、6000件台、5000件台ということで、1000単位で、どんどん車道の事故が減ってきてます。

つまり車道を走る人が増えてるにも関わらず、事故は減ってきていると、これはやはり自転車が車道を通るということを実行してくれているといったことも含めて、減ってきてる。逆に歩道は、最近特に3年間でちょっと増えてきております。次に恐縮ですけど裏面を見ていただきますと、裏は歩道と車道の割合ですね、全体の事故件数が減っていますから、車道の割合はほとんど変わりなくて、ほぼ9%前後で、15年ぐらい移動してるんですが、歩道の方はどうも車道を通る自転車がが増えてきたおかげで、歩道が逆に自転車が少なくなって走りやすくなったために、例えばスピードを上げて歩道を通る自転車が aumentata からかもしれませんが、割合が例えば2006年には8%台、後9%台、次が10%台、11%台、12%台、13%台、14%台ということで、歩道を通る自転車事故の割合がじりじり増加しています。それに比べて割合としては、交差点は減って、車道は横ばいとなってきております。

これは全国の数字ですので、茅ヶ崎でどうなってるかという実態を踏まえられながらですね、車道が原則ということを引き続き考えていくということが必要なのかなと思います。以上でございます。

○松本委員長
○事務局

ありがとうございます。では、事務局のアナウンスをお願いします。

事務局より最後2点ほどでございます。1つ目としまして、本日の議事録についてです。本日の議事録につきましては、会議終了後に、事務局から出席されてる委員全員に対して、議事録の確認依頼を行います。修正等の意見がありましたらその期間中に事務局までご連絡くださいますようお願いいたします。

2点目としまして今後の委員会についてです。次回は先ほど3月とお伝えしましたが、次回3月27日に開催を予定しています。また通知等改めてご案内させていただきますが、現段階で3月27日を予定しています。

本日はご承認いただきました事項をもとに、次期計画の作成作業を進めていきたいと考えておりますので、引き続きよろしく願いいたします。事務局からは以上です。

○松本委員長

それでは本日の会議は以上になります。ありがとうございました。