

令和6年度第1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3次ちがさき自転車プラン(自転車活用推進計画)の概要版について</p> <p><その他></p> <p>(1) オープンハウスの実施について</p>
日時	令和6年4月16日(火) 14時から15時30分まで
場所	茅ヶ崎市役所 分庁舎5階 会議室A・B
出席者名	<p>委員：猶野 秀子、新谷 雅之、船津 憲幸、佐々木 睦子、関本 敏明、阿部 敏廣、田中 晴男、福田 三朗、中村 康史、山根 寛、松本 修一、古倉 宗治</p> <p>(欠席)</p> <p>西脇 毅、平本 善昭、益田 和子、末松 一豊、朝倉 利之、佐藤 たゑ子、長谷川 裕、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3次ちがさき自転車プラン(自転車活用推進計画)概要版(案) ・ 資料1別紙 第1章「自転車」は茅ヶ崎市が抱える課題の解決方法として有効 ・ 資料2 第3次ちがさき自転車プランにおける評価指標について(案) ・ 資料2参考資料 評価指標の測定方法例 ・ 参考資料 第3次ちがさき自転車プランのオープンハウス (展示型の自由意見提案会)の実施について
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

○高山課長

定刻になりましたので、令和6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、4月より都市政策課長になりました高山でございます。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11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ます。

それでは開会に先立ちまして、都市部長よりご挨拶申し上げます。

○深瀬部長

去年まで都市政策課長で、今年4月1日から都市部長になりました深瀬でございます。よろしくお願いいたします。

本市は東西6.9キロ、南北7.6キロのコンパクトで、なおかつ平坦な地形となっており、自転車の利用率割合は県内トップといったところになります。本日もご協議いただき第3次ちがさき自転車プラン、こちらに関しましては、多くの市民に直結するプランとなっていると考えております。

本日は委員の皆様のご意見をお聞かせいただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

○高山課長

深瀬については、公務のため、ここで退席させていただきます。

次に4月に人事異動がありましたので事務局を紹介いたします。

<事務局紹介>

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、スイッチを切ってくださいようお願いします。

それでは松本委員長進行をお願いいたします。

2. 第3次ちがさき自転車プランの概要版(案)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、どうぞよろしくお願いいたします。風通しよく、みなさんが色々な意見を言えるように善処しようと思います。

それでは、次第に沿って「議題1 第3次ちがさき自転車プラン(自転車活用推進計画)概要版について」に入ります。議論しやすいように「将来の都市像」、「まちづくりの方向性と取り組み」、「推進体制・評価指標」の3つに分けて進めていきたいと考えていますが、よろしいでしょうか。

<異議なし>

それでは事務局よりお願いします。

○事務局

それではお手元に資料1、そして第1章別紙と書かれている資料2点のご用意をお願いいたします。

資料1につきましては概要版となっております。こちらは前回の委員会の内

容を踏まえて、概要版として第3次ちがさき自転車プランの全体の流れをお示した資料となっています。それでは概要版をご覧ください。

まず第1章につきまして、事前に送付した資料から一部表現を変えている部分があります。

1つ目としまして、第1章の3つ目にあります「自転車を活用して健康都市を目指して」の1行目について、当初お送りした資料には「人・自転車を優先し、自転車のポテンシャルを最大限発揮できるまちにしていくことが必要です。」としていたものを、今回の資料では「本市が抱える課題を解決していくためにも、地域特性にあっている自転車を最大限に有効活用していくことが必要」に変更しています。

また変更点の2つ目として、右図になります。こちらにつきましては後ほどご案内いたします。それでは内容に移ります。

初めに計画策定の背景と目的について説明いたします。まず、策定の背景としまして、1つ目は自転車が地域特性にあった移動手段であることが挙げられます。また2つ目として、自転車をライフスタイルに取り入れることは、個人やまちに様々なメリットをもたらすとともに、市が抱えている課題を解決していくことが期待されています。

詳細につきましては別紙をご覧ください。別紙の一番上には図があります。こちらは概要版の右側にあります図を拡大したものです。

事前に送付した資料から一部修正をしています。まず市の課題の部分では、当初お送りした資料では「自然と共存した暮らしの未来の継承」と書いていたものを、今回「地域温暖化への対応」「自然環境の保全」に、そして「安全性、快適性の向上」「先を見据えた都市基盤の再構築」と当初書いていたものを、「人口の変化に対応した都市づくり」、そして「地域の防災力の向上」を「災害に強いまち」に、そして「地域内産業の活性化」「地域の稼ぐ力を高める」を、「活力ある地域経済づくり」「にぎわい創出」に変更しています。また右上にあります矢印の部分では、当初「防災力の向上」という表現をしていましたが、今回の資料で「災害時の対応力の向上」に表現を変更しています。それでは内容に移ります。

まず、一番上にあります図につきましては、中段にあります<参考>以降に記載の、内容をもとに作成しています。具体的には持続可能な開発目標であるSDGsの「経済」「社会」「環境」の3つの側面のバランスがとれた社会を目指す考えをもとにしています。

中段の表につきましては、市の課題とそれに対する自転車利用の効能を表しています。

市が抱える主要な課題につきましては、上位計画であります総合計画をもとに記載しています。

続きまして資料の順番とは逆になりますが、表の一番下にあります「環境」の欄をご覧ください。

環境では、地球温暖化への対応、自然環境保全が課題として挙げられています。

それに対して右側の自転車利用の効能につきましては、自転車は自家用車に比べて二酸化炭素の排出量が極めて少なく、環境負荷の低減に繋がること が挙げられます。

続いて中段の「社会」に移ります。市が抱える主要な課題としまして、高齢者が生涯活躍できる社会の構築、人口の変化に対応した都市づくり、3つ目として災害に強いまちが挙げられます。それに対する自転車の利用の効能としましては、移動そのものが、まず運動手段となり健康づくりに繋がることや、茅ヶ崎市内は狭い道が多いと言われていたますが、そういった中でも効率的な移動手段となるということが挙げられます。

また災害時、車が通れない道でも自転車でしたら通れることが予想されますので、災害時の移動を支えることから、災害時の対応力の向上に繋がるということが考えられます。

最後一番上にあります、「経済」に移ります。まず市が抱える主要な課題としまして、活力ある地域経済づくり、にぎわいの創出、交流人口・関係人口の拡大が挙げられます。

そしてそれに対する自転車利用の効能としまして、人がまずまちに出ることにより、地域のにぎわい創出につながる、あとはサイクルリズムツーリズムを行うことによって交流人口の拡大が考えられます。

このように自転車を活用することは、市の抱える課題の解決につながると考えられます。そのため、本市が抱える課題を解決していくためにも、まず地域特性にあっている自転車を最大限有効活用していくことが必要と考えています。そして、人と自転車を優先し、茅ヶ崎らしく自転車を活用することで、「人とまちが健康になる都市」を目指して取り組みを進めていきたいと考えています。

この取り組みを進めていくことで実現したい姿につきましては、将来の都市像になります。資料1の概要版に戻っていただきまして、「第2章目指すもの」をご覧ください。

今回、この第3次ちがさきプランで目指していきたいもの、将来の都市像は、「自転車健康都市～いつまでも自転車に乗って楽しみ続けられるまち茅ヶ崎～」を目指していきたいと考えています。

こちらの健康は、人だけではなく、まちが健康であることの意味を込めています。人については、市民の皆さんが元気なうちから自転車に乗ることで、身体的に健康である。そして、まちなかの移動を楽しんだり、リフレッシュしたりすることで、心も健康であること。そしてまちについては、自家用車から自転車に転換することで、環境負荷の低減を図ることや、地域のにぎわいが創出されることにより、まち自体が健康であることを目指していきたいと考えています。

このように茅ヶ崎市では第3次ちがさき自転車プランでは、将来の都市像として、「自転車健康都市～いつまでも自転車に乗って楽しみ続けられるまち 茅ヶ崎～」を目指していきたいと考えています。事務局からの説明は以上となります。

○松本委員長 説明ありがとうございました。

こちらの「将来の都市像」について意見交換を行いたいと考えてますが、委員のみなさまよりご意見はありますでしょうか。

○古倉副委員長 まず計画の基本的なスタンス、あり方をどのように考えるかによって書きぶりが変わってくるんじゃないかという点が、私も大学で行政学とか行政法も教えておりましたので、その関係から計画論、いわゆる行政計画論があると思いますが、まず計画の性格として「行政がこんなことやります」と言う、いわば行政の行う施策を説明してみなさんに公表するといった計画もあると思いますが、自転車は特に市民の皆さんが自ら使っていただかないと計画のいわゆる基本的な部分が達成できないということになります。だとしますとやはり「行政がこんなことやります」という行政の計画の全体の整理と、さらにその中身として市民の皆さんに積極的に、自らの健康あるいはまちの健康のために、健康とか脱炭素に貢献しましょうという呼びかけの意味が必要かと思います。

特に自転車計画は、市民の皆さんに乗っていただくことが基本的な構成要素になっていると思いますので、そういった意味で、もう少し「行政がこんなことやります」「この考え方はこういう考え方です」という説明以外に「こういったことをやりますので、市民の皆さん方も一緒に、この内容を実現するために頑張っていきましょう」と、呼びかけの意味をどこかで込めた方がいいのではないかというのが1点であります。それは計画論の話かと思います。

もう1点として、将来像の書き方ですが「自転車健康都市」、もう少し何か具体的なものを、頭の中で描いていただけるような形で書いたほうがいいのでは。これは御市のスタンスもあると思いますので、あえてこうしなければならないという訳ではないですが、例えばということで、簡潔に市民の皆さん方が「この茅ヶ崎が自転車でどうなっていくんだろうか。」ということが、サッと聞いてわかるように。「自転車健康都市」では分からないでもないですが、さっき言われたように「人とまちが健康」という意味では、「自転車で健康と健康なまちを創造する茅ヶ崎」と言うような、もう少し基本的な部分分かる表現の方がより良いのでは。例えば「自転車で健康を創造するまち茅ヶ崎」とか、言ってることは同じだと思いますが、市民に皆さんに訴えかけると、自転車で健康をつくる、人とまちを健康にするんだ茅ヶ崎は、そういう風なことを基本的に言うと、もうちょっとかみ砕いて市民に響くような形があったほうがいいのかという感じがします。

「いつまでも」とか、「楽しみ」とか「続けられる」というのは確かに言葉

としては非常に重要な意味がありますが、やはりこれだけフレーズがいっぱい並ぶと頭に残ってこないという問題点があるのかなと思いますので、もしさっきのように「人とまちを自転車で健康にするんだ」ということであれば、非常にいい掛け声といいますかフレーズになると思いますので、そういうまとめ方も一つの考え方かと思います。

それから2番目は、冒頭で部長さんがおっしゃいましたように、茅ヶ崎のまちは南北東西の距離が非常に短い、いわゆるコンパクトなまちで、その地域特性に合ったという中で1つ入れていただいた方がいいのではないのでしょうか。つまり意外と小さくコンパクトにまとまっているまちなので、自転車が市民の皆さん方にもっと使っていただきやすいようなまちです、簡単に使えて自転車で自分の行きたいところにあんまり苦勞せずに行ける。そういうことを少し入れていただくというのが、この地域特性の中に入れるべきものじゃないかと思います。今回の概要版では、コンパクトは入ってなかったと思いますが、それを強調していただければいいのかな。これ特にパリとか外国でもコンパクトなまちということで、コペンハーゲンもそうですけど、その中で市民が自転車だったら10、15分で移動できると捉えていますので、そういったことを具体的に示されるのが一つの方法かなと思います。

3番目で、これも同じことになるとと思いますが、行政はハード・ソフトの自転車が利用しやすい環境を整えますので、それは1人でできませんと。市民の皆さんが積極的に健康増進とかまちの健康増進するために脱炭素とか、それから環境改善、生活習慣病の予防というのに積極的に参加していただくという、市民の主体性っていうのを前面に出していただけるような表現があるとより市民の方により寄り添っていけるものになるんじゃないかなという感じはいたします。

それから、後から出てくるのかどうかわかりませんが、その健康都市の重要なポイントとして、やはり自転車の健康効果を少し具体的に訴えていただくというのがいいんじゃないか。コラムでも結構かと思うので、厚生労働省が今年か、去年の終わりから身体活動基準の新しいのを作りまして、そこで自転車は100数項目ある中の7、8項目入ってます。結構身体活動基準の種類の中でも自転車はたくさん取り上げられてるんですけど、そういうことで生活習慣病の削減効果がある運動量というのを23メッツという運動量が週当たり必要であると書いてます。

その中で自転車がどの程度の働きをするか。例えば片道16分、4kmを毎日行くと、大体その必要量の3分の1はまかなえます。つまり、生活習慣病の予防のための必要運動量、そういう市民の主体性を、具体的なものをコラムでも何でもいいですけど、書いていただいて市民の皆さんそれじゃあ人とまちが健康になるような脱炭素、それから健康増進に自転車にもっと自分で活用して参加してみようかと、こういう思わせるような具体的な例を説明されたいんじゃないかなと思います。

それから、あえて言いますと先ほど出ました災害の移動も、例えば一番の背景と目的の中に、メリットも書いてあるので、ここにも災害時の移動手段の提供といいますかそういったものを、割と最近特に重要視されていますので、能登とかです。ですからそこにもそういったことを入れたほうがいいのかなと思いました。

○松本委員長

ありがとうございます。将来の都市像のところなんですが、その1個前の梓のところに、「茅ヶ崎らしく自転車を活用することで人とまちが健康な都市」と書いてあるので、こことリンクさせた日本語を使う方が何か一貫性があるような気がしました。先ほどの古倉さんからのお話を伺って、ぱっと思いついたところ。他に何かございますでしょうか。

○福田委員

ミヤタサイクルの福田です。もしかしたら過去に同じような議論がされたかもしれませんが、第1章の1番の1行目に「自転車は地域特性にあった移動手段」となっていますが、自転車イコール移動手段っていう表現が果たしてどうなのか。3章の方になった時には、健康増進ですとか体力づくりですとか、趣味レジャーのような様々な目的っていう部分もありながら、またその前段のところでも、健康増進や余暇をはじめといった表現がある中で、自転車は移動手段ということにくっついてしまうことが、自転車のまち茅ヶ崎っていう取り組みを行っている中で、自転車と一口で言っても、BMXもあればマウンテンバイクもあってロードバイクもあって、軽快車もあって電動アシスト自転車もあってという中で、茅ヶ崎市の中でも市民の方でも有名なBMXライダーですとか、世界的に活躍したロードレーサーの方もいらっしゃると思うんですが、そういった自転車の活用方法っていうことも、茅ヶ崎市民の方でそういう活動されている方々がいらっしゃる中で、移動手段というような括りで表現することが、もしかしたら過去に私がいなかったときに議論があったのかもしれないですが。それが今少し気になったので、どうなのかなと思ったんで発言させていただきました。

○松本委員長

ありがとうございます。委員長自体が、昨年度からなんで過去にあった議論でも、皆さんが思ったことをちゃんと話をし、風通しを良く、より良いプランにつなげればと思うので、そこはヘジテイトせずに活発に言っていた方がよろしいかと思います。

○事務局

事務局よりご説明させていただきます。今、福田委員の方から指摘ございまして、移動手段としての自転車という部分ですが、今回こちらの策定の背景と目的の中で書かせていただいたのは、「生活の中で、自然と自転車が使われている」という部分を表現させていただいたので、一度ここは移動手段という形で整理をさせていただいたものとなります。

この後、第3章の説明の中でもまた触れる形にはなりますが、「暮らしにとけこむ仕組みづくり」と「まちの魅力に触れる仕掛けづくり」という形で、日常の中で移動手段として自転車をどう活用していくかという部分と、移動手段以外の目的、今お話いただいたような楽しむ BMXサイクルスポーツで

あるとか、サイクルツーリズムであるとか、そういった部分で活用していくものはこの4の「魅力に触れる仕掛けづくり」という形で整理していきたいという形で、プランの中で自転車をすべて移動手段としてとらえているわけではなく、今この茅ヶ崎の特性に合った移動、生活の中でというところの表現の中で書かしていただいているという形になっております。

○福田委員

ありがとうございます。この資料の中で言うところの1丁目の1番地に移動手段って書かれているので、果たしてそこから入って下に落ちて言うのがどうなのかなど。

それであれば例えば「地域に合った乗り物」というような表現も一つとしてあるのではないかと思ったので、意見させていただいたということです。

○松本委員長

そういう観点で読み直すと、この1章の地域特性に合った移動手段の文章を読んでいくと、何か生活に欠かせない存在みたいな、もう少し大きなことを書いてもいいのかとふと思った次第です。

他に何かございますでしょうか。

○新谷委員

茅ヶ崎市観光協会の新谷です。難しい話は分かりませんが、この「自転車健康都市～いつまでも自転車に乗って楽しみ続けられるまち 茅ヶ崎～」っていうのは、素晴らしいコピーだなと思いました。

ただ自転車利用される方が、自転車に乗って目的地に着いたときに、駐輪場がなかなかいっぱいだったりするという現実問題があります。

あと、私は乗ってないですが、電動自転車はラックが2段になると、重たくて上に上げられないんですって。そのこともあって、市民みんな自転車は健康にいいのは分かっていますが、なかなか乗りきれなくて、結局車に乗っちゃっている方も多いと思います。

例えばなんです、素人考えなんです、例えば自転車に乗ったらポイントがつくとか、今、市の方でポイントサービスをやってるじゃないですか。あれでやるとポイントがつくとか。あれを一生懸命貯めて、有効にそのポイントを使う方も多い世の中になってきているので、自転車に乗ったら何かそんなサービスがあるようなものがあると、自転車に乗る人も、車よりも自転車だったらポイントがつくなら、自転車に乗ろうとなるんじゃないかと。楽しくないと。ただ乗ってくださいって言っても乗れない。

今自転車を止めるのも大変なので、パッと自転車に乗ってパッと置いて、買い物してまた乗ってっていうのが、自転車のいいところだと思うので、そういう駐輪場の問題とそういうポイントサービスがあったら、これ言っていることは間違いないと思うんですけど、利用しやすくなるんじゃないかなと素人考えで思いました。

○松本委員長

ありがとうございます。尼崎で交通マナーのアプリを作ってポイントサービスをやったという事例がありますが、論文にもあったんですが、結構お金がかかると。その辺はうまくやれば、つくれなくはないと。

ただ、市の財政を考えるとそこまで風呂敷を広げるのは厳しいかと思った

りもしながらも、色々国の補助金とかあるんでそこはウォッチしながら、何かあれば事務局に情報提供するとかそんな形でよろしいでしょうか。

エンジニアなので、バックヤードのコストのことも頭の中に入っているのでそう思いました。

○新谷委員 素人の考えですよ

○松本委員長 大丈夫ですよ。色々追い求めておっしゃっていただく方が、逆にそういう補助金とか出てきた時に「これ茅ヶ崎さんこないだの案件いかがですか」とか話は持ち出せるので、本当、自由に言っていただいた方がよろしいかと思えます。事務局いかがでしょうか。

○事務局 健康づくりであるとか、そういったボランティアに対するポイントという形で全国的に取り組まれてる事例があるということも承知はしておるんですが、茅ヶ崎市では現状取り組まれてないという状況でもございますので、庁内の他部局との連携も含めて、今後の課題として検討させていただければと思います。

○古倉委員 一昨年度、滋賀県の草津市でそのポイントを差し上げる実験をやりました。200台のモニターの方に、ICタグを貼っていただいて、その商店とかスーパーとか学校とか職場、合計8ヶ所にその読み取り装置を置きまして、1回20ポイントから1回80ポイントまで、20ポイントは20円、80ポイントで80円、それを差し上げるということをやりましたところ、結構皆さんそのポイントを利用していただいたという経緯がございます。それは当然その財源が、そういう補助金を受けてやった事業ですから可能だったんですが、ただもう少しわかっていただけとすれば話は、もう少し先の話になりますけど商業事業者さんも車で来ていただく方と、自転車で来ていただく方の売り上げが、本当は1回あたりでは、車の方が多いんですが、1週間あたりですと自転車で来られる方って結構回数が多いもんですから、ほぼトントンぐらいになってる。

つまり自転車で来ていただいた方が駐車場の面積、あるいは管理費用が削減できるとか、そういうメリットもありますので、そういったことを訴えて、将来的な話になるかもしれませんが、商業事業者さんの協力で20ポイント80ポイントではなかなか難しいかもしれません。例えば5ポイントとか10ポイントと気持ちだけでも少し励みになって、自転車利用が盛んになってそれで買い物に行かれる時に車で行かずに、運動することによって健康が増進するところに繋がっていくかなと。そういう例もございますので、将来的にはご検討いただくとありがたいなと。以上です。

○松本委員長 ありがとうございます。何か他にございますでしょうか。

○古倉副委員長 先ほどの移動手段のみかというご意見。移動手段としての位置付けなのかっていうそういうことです。

確かにおそらくこの第3章の4番で、いわゆる非日常的な利用方法というのを提案されてると思えますので、それも含めますとやはり今までの移動

手段というものだけでとらえるんじゃなくて例えば第1章の1の黒い1ポツ、そこで移動手段、交通手段として広く市民の皆さんに親しまれているとともに、例えばサイクリングとか楽しみあるいは運動の手段として、生活の中で欠かすことができない存在。そういう意味をちょっと文章に入れると、つまり交通手段というのとそれからサイクリングなり、楽しみなり、運動の手段というのは並列して読み込めるんじゃないかと、入れていただくのと今の福田さんがおっしゃったことも成り立つんじゃないかと思います。以上です。

○松本委員長

ありがとうございます。大体こんな感じでいいでしょうかね。

先ほどから古倉さんから3章の話とかが出始めたので、次にいきましょう。それでは2章の2、基本的な考え方から3章まちづくりの方向性ごとの取り組みまで、事務局で説明をお願いいたします。

○事務局

それでは資料1の概要版をご覧ください。第2章の2 基本的な考えに移ります。

今回この将来の都市像を実現していくためには、自転車を最大限に有効活用するために、これまで以上に自転車の利用を促進する必要があります。そして促進するにあたり、安心・安全、そして快適に自転車に乗れる環境は必要不可欠であると考えます。

そういったことから、第2次ちがさき自転車プランにありました「3つのまちづくりの方向性」の取り組みを発展させながら継続していくことが必要と考えています。

また前計画の策定時以降、自転車活用法の施行をはじめ、様々な社会情勢の変化があったことを受け、将来の都市像の実現に向けて、4つの方向性に整理し、現状と課題を踏まえながら取り組みを設定していきます。具体的なまちづくりの方向性と取り組みにつきましては第3章をご覧ください。

今回、まちづくりの方向性としまして「1 おもいやりの心づくり」「2 風を感じる空間づくり」「3暮らしにとけこむ仕組みづくり」4「まちの魅力に触れる仕掛けづくり」の4つを考えています。

前回の委員会の際には、「3暮らしに活かす仕組みづくり」「4自転車を活用したまちづくり」としていましたが、将来の都市像の実現に向け、より市民の皆様に関わりやすい形とするために、3に「暮らしにとけこむ仕組みづくり」、そして4に「まちの魅力に触れる仕掛けづくり」に整理をしています。具体的には「3暮らしにとけこむ仕組みづくり」につきましては、自転車を移動手段ととらえ、通学や通勤、買い物など日々の生活の中で、自転車を利用する機会が増えることを目指していきたいと考えております。そして取り組み内容としましては、災害時における自転車活用について、自転車を1つ手段として考えることや、日頃から備えるものであるという考えから、今回は「4自転車を活用したまちづくり」としてしまし

たが、今回は「3暮らしにとけこむ仕組みづくり」に位置付けを変更しています。

また「4まちの魅力に触れる仕掛けづくり」につきましては、移動手段としてだけでなく、まちの魅力を発見したりですとか、リフレッシュしたりと自転車に乗ること自体を楽しむ人が増えること、自転車に乗ることを目的とする人が増えることを目指していきたいと考えています。

それぞれ4つのまちづくりの方向性につきまして、お話をさせていただきます。

まず1つ目の「おもいやりの心づくり」に移ります。こちらにつきましては、目指す姿のイメージとしましては、自転車の利用者が自発的に交通ルールを守ってる。そして、思いやりの心を育むことで、歩行者・自転車・自動車に限られた空間を譲り合っていて、その結果自転車関連の事故が減少していることを目指すということで、おもいやりの心づくりとしています。現状と課題につきましては、こちら資料の方に記載のとおりで、前回の委員会で整理した内容となっております。

そしてそれを実現するための取り組み内容としまして3つ挙げています。1つ目が交通安全教室の実施や啓発活動による自転車ルールの周知徹底、2つ目としまして他者への思いやり精神の醸成、3つ目は自動車ドライバーへの啓発としています。

続いて2つ目「風を感じる空間づくり～走行空間・駐輪場の確保～」に移ります。まず目指す姿としましては、市の道路事情や走行空間、そして自転車走行空間の整備や駐輪場が整備されていることで、歩行者、自転車利用者が茅ヶ崎の風を感じながら、誰もが安全で安心して、ストレスを感じることなく移動できる環境になっていることを目指して、風を感じる空間づくりとしています。

自転車利用に関する現状と課題につきましては、前回の委員会で整理した内容をこちらに記載しています。そして取り組み内容としまして3つ挙げています。1つ目として、法定外路面標示等を活用するなどすることで自転車の走行空間の整備、そして2つ目として利用しやすい駐輪場の整備・運営、3つ目は放置自転車の解消を挙げています。

続きまして3つ目「暮らしにとけこむ仕組みづくり」としましてこちら日常での利用促進、有効活用としています。

こちら先ほども少しご説明させていただきましたが、目指す姿としましては、市民の方々が日々の生活の中で、自転車を利用する機会が増えている。そしてシェアサイクルの活用や、公共交通との連携を図ることで、日々の暮らしの中で、自転車を利用しやすい仕組みが構築されていることを目指すということで、暮らしにとけこむ仕組みづくりとしています。

それに対する自転車利用の現状と課題につきましては、こちらに記載のとおりとなっております。それに対する取り組み内容としまして4つ挙げて

います。1つ目が健康づくり等に着目した自転車の利用促進施策の検討などを行う自転車利用機会の創出、2つ目は自転車のまち茅ヶ崎のPR、3つ目は公共交通機関との連携、そして4つ目、こちらが今回3に位置付けを変更しております災害時における自転車の活用となります。

そして最後4つ目に移ります。こちら「まちの魅力に触れる仕掛けづくり」ということで自転車を楽しむ機会の創出としています。

目指す姿としましては、先ほども少しご説明させていただきましたが、移動手段としてだけではなく、自転車に乗ること自体を楽しむ人が増えていて、そしてサイクルツーリズムの推進など、自転車に乗りたくなるような工夫をすることで、自転車でまちを回遊する来訪者が増え、そしてまちがにぎわっていることを目指すということで、まちの魅力に触れる仕掛けづくりとしています。

自転車利用に関する現状と課題につきましては、前回の委員会で整理した内容をこちらの資料に記載しています。そして取り組み内容としましては2つ挙げています。1つ目は自転車のまち茅ヶ崎のPR、2つ目はシェアサイクルの活用ですとかサイクルツーリズムの推進など、自転車を活用したにぎわいづくりを考えています。

第3章まちづくりの方向性と取り組みにつきまして説明は以上となります。

○松本委員長 それではこちらの2章2と3章に関して、委員の皆様から何かご意見をいただければと思いますがいかがでしょうか。

○猶野委員 市民公募の猶野と申します。自転車を最大限に、楽しく、あるいは促進する必要があるんですけども、そのためにはやはり安心とか安全とか、そういったものが、全てがそうですが、安心とか安全がなくして、平常だとか平和な日常づくりっていうのはないと思います。私はあまり自転車に乗る方じゃないんですけども、というか持ってないので、というのはやはり自転車が怖いので乗れないっていうところがあるんですけど、その1つには、やはり道路の出会い頭で自転車が出てくるんじゃないかなって思うことですか、自分がドライバーとして見ていて、こんなこと言っているのか分からないですが、特に小さい子どもさんですか、お年寄りの方は、結構なお年寄りの方で一部の方だと思うんですが、あまり左側を走ってなくて、道路の真ん中を走ってしまって、そしてこちらが来ているのにも気がつかないとか、それから本当に乗ることに対してのルールを知っているのかなって思うのが、とても大きいんですけども、ですからやはり交通ルールは、小さい頃から小学校、中学校、高校くらいまで、高校生なんて特に無謀なことをするので、高校生まで、それからやはりそういった基本的なものがあっての大人もそうですが、あと私たちくらいの年齢になると、自転車の交通ルールなんて知らないっておっしゃる方もいらっしゃるんで、そういった高齢者というか、そういう方達に

対する安全教室、そういったものも必要になってくるのかなと思います。

交通安全教室イコール警察が出ていってということではなくて、そうするとやはり警察が出ていくと、色々な協議機関との、折衝やアポイントだとかそういったものを取るのも大変ですので、もっと簡単にビデオだとかを作って、簡単に見られる。小学校だったら、学校の中の道徳時間とかそういうものを活かしたりすることもできると思いますが、大人になっても何らかの形で、今は思いつきませんが、もっと参加しやすい、それこそ先ほどおっしゃったポイント制をつけてもいいのかなと思います。そういったポイントをつけて、交通安全教室に参加していただくとか、そういったこともいいんじゃないのかなと思います。

○松本委員長

ありがとうございます。

これに関してはどうしましょう。事務局何かございますか。

○事務局

安全対策課石井と申します。改めてよろしく申し上げます。

ただいま委員の方からご意見あったとおり、交通安全教室はどの時代にあっても、年齢を問わず決して欠かすことのできない非常に大事な取り組みではございます。

市としても様々な取り組みをしてきているところではございますが、その成果といいますか、残念ながら事故をゼロにするところにはいかず、また今お話の中にもございましたとおり、やはり日常の生活の中で、どきっとしてしまうようなことも多々あるという現状もございます。

これをどうこの課題を解決するかというのも非常に難しい取り組みではありますが、お子さん達は、やはり大人の背中を見て育つ。これはいつの時代も間違いない。ただ、その子どもの見本になるべき親世代の方達が、交通ルールをしっかりと守ってお子様たちに、お伝えできているかっていう実態も1つございます。

そうしたものを1回で全てのものをクリアにはできませんが、やはりその世代の特性に合った、交通安全教室なのか。また別の手法なのかは検討していかなければいけません。やはり世代を問わず、こうした交通安全のルールというものをしっかりと一人ひとりがご認識いただいて、そして、日常生活の中で守って実行してもらうという取り組みを市としても、今後も引き続き、取り組み自体はしっかりとさせていただくところではございます。今日の審議会の中で、こういう取り組みをやっていきますと具体策までお答えはできないところでありますが、やはり市としても非常に大きな課題としては認識してございます。1つでも事故を減らし、そしてルールをしっかりと守っていただくような取り組みをしっかりと行っていきたくて考えてございます。

○松本委員長

ありがとうございます。後述するオープンハウスの話などのコンテンツに入れるとか、色々あると思うので、これから走りながらブラッシュアップしていけばいいのかなと聞いていた次第でございます。

○佐々木委員 初めまして。会議に初めて参加させていただきます茅ヶ崎市青少年育成推進協議会の佐々木と申します。よろしくお願いいたします。

今の意見で、この自転車プランとは関係ないかもしれませんが、まちづくりの方向性のやはり自転車利用ルールの周知徹底というところで、さっきの件とよく似ていることなのですが、実は私、朝の学校の登校の見守りをやっております。4月から自転車法が改正になりまして、自転車の左側をすとか、自転車の道路のところを歩くとか、また横断歩道を自転車が通るときは押して歩く、子どもが登校してなどのルールが作られたと思うんですが、前からあったのかもしれませんが、小学生とか特に高校生はやはり学校でそういう変わるからあるよって習ったのかもしれないですが、意外と小学生・中学生・高校生は、朝だから小中学生は自転車じゃないですが、高校生なんかは割と一列になって守っているんですが、やはり守ってないのは大人なんですね。いつも見守りをやっていて「ここで止まって」とか言うと子どもは言うのと素直に聞くんですが、「横断歩道を歩いて渡ってください」とか言っても大人は朝急いでいるので、そのまま行ってしまうとか、ルールを知らないっていう大人も多いと思います。

やっぱり30代40代親世代の、子どもの親世代がなかなかルールを周知してないっていうのを日々感じています。それで、やはり学生さんとか小中学生は学校でそれを、交通安全のルールを、教室を学ぶっていう機会は多いと思うんですが、大人はそこに参加しないと、なかなか知れないっていう実態があると思うので、例えばそういうビデオを作って、例えばジェイコムだったりとか、テレビ神奈川とか、割と主婦層とか目に触れるところで報道するとか、そういうわかりやすくメディアで流すっていうのも一つの方法であったり、あとYouTubeだったりとか、そういう方法もあるのではないかなと思います、やはり大人にもうちょっと、そういうルールを周知徹底できたらいいかなって日々思っております。以上です。

○松本委員長 ありがとうございます。これに対して事務局何かありますか。

○事務局 ご意見ありがとうございます。今ご意見ございましたとおり、まさに本当に親御さんたちの心にどう届けるかという手法を、しっかりと考えていかなければいけないと思っております。

単に一度見ていただいてそれをそのまま覚えていただけるかとなるとそれもなかなか難しいというのが現実でございますので、本当に皆さんの心の中に届ける手法というのを、検討していくとともに先ほどお話ございましたが、この審議会の中でも色々なご意見をちょうだいしながらよりよい手法を、見だしていければと思っておりますので、何かお気づきの手法がございましたら、ご提案いただきますと非常に市としてもありがたいと考えてございます。以上でございます。

○松本委員長 ほかに何かありますか。

○古倉副委員長 今のお話で、去年から茅ヶ崎市で自転車通勤者についての調査をさせて

いただいて、共催でさせていただいてるんですけど、自転車通勤者が一番自転車について問題にしていることってやっぱりルールを守らない。これは通勤者そのものも自分でもそう思ってますし、それから通勤者とは別の自転車通勤してない人もそう思ってる。一番割合が高い。では、どうしたらそのルールを守るようになるんですかっていうアンケートも同じアンケートで聞きましたところ、通勤者全体 200 名ぐらいご回答があり、その中で一番多かった約 8 割の方がルールの根拠、何でそのルールができ上がってるかという、これを説明していただきたい。

そうすればもっと心に響くと、こういうお話でございましたので、7 割から 8 割が今の回答だった。次の選択肢は 3 割とか 2 割ぐらいですから、圧倒的に自転車のルールはなんで右側通行が悪いのって、それはここで前にもご説明したかもしれませんが、時間かかりますので省略しますけど。そのようにルールの根拠なり、ルールをなぜそういうルールがあって、守った方がより安全なのかというそっち側の方で、単にルールだから守れ、規則だから守れというのではなくて、何でそうなるかということを理解した上だと、守ることについての持続性が出てくるというのはございました。

ですからその辺を私の方でもペーパー作っていますので、もしよろしければまた後からご提案差し上げたいと思います。

○松本委員長

何か他にございますでしょうか。

○福田委員

今の交通安全ですとか、ルールですとかっていうところの部分に関連するんですが、交通安全のルールといった警察がっていうお話があったと思います。一般的なところであるんですが、私どもが関係しているプロロードレースチームの宇都宮ブリッツェンってプロロードレースチームがあるんですが、そちらの方は警察の方と連携して、ルールは警察の方が教えて、やっぱり自転車の乗り方そのもの、自転車がどう曲がるの、どうやったら効率的に止まれるの、安全に止まれるの、自転車がどうやったら段差を簡単に越えられるんですかっていうような、自転車を扱う技術を、彼らが子どもたちに教えたりですとか、年配の方に教えたりですとか、当然、我々も自転車を販売するだけではなくて、実は伊豆の国市の方の施設では、幼稚園ですとか、小学校に出向いて、自転車の乗り方を指導させていただいたりというような活動も実はやらせていただいています。事故に遭わないためには、ルールもそうなんですけど、安全に止まれる、曲がれる自転車をコントロールできるっていう技術を身につけるっていうのも非常に重要なことだっというような取り組みも、実際にやっているとあります。我々もそういった事例を持っていますし、我々の仲間でもそういった取り組みしてるところがありますので、もし茅ヶ崎さんの方でも何かそういったもの、我々持っているノウハウがお役に立てることがあれば、また色々な意見交換させていただければと思います。

○松本委員長 ありがとうございます。

○田中委員 自転車組合の田中と申します。私どもで毎年小学校と高校で自転車の無料点検、有料の場合もありますが、やっている中で関係者の方から、我々は点検するんですが、乗り方教室も一緒にやって欲しいという要望があります。私ども人数的にも、また交通安全のルールとか資格とか、色々な問題があるのでそこはお断りしてるんですが、市や警察の方で、昔は小学校入学すると必ず一年生を対象に乗り方教室をやってました。それは今やっているかどうか。

それと点検やって学校に行くんですけども、ほとんどが不良というか、故障というか、不備の自転車が8割です。1000台あると。特に高校生の場合は、もう大人と一緒にスピードが出ますので、基本的には点検と調整まではやるんですが交換は各お店に行ってもらいます。そういうところも非常に事故に遭わない。また、快適に安心に乗るには、やはりちゃんとした自転車に乗っていただきたいという。我々、市内の高校、30年前から点検、調整やってますけども、非常に何回やっても、毎年そういう不備な自転車、ベルがついてない、ブレーキが切れている、切れたり効かなかったり、チェーンがだぶだぶで緩んじやった、空気もあまり入ってないと、そういうことが多いので、やはり小学生ぐらいから、先ほど皆さん中でルールの話がありましたけども、正しく乗る、正しく乗らないと事故も起きるし、楽しくないということなので、その辺をもう少し社会一般に知らしめる方法を考えていただきたいなと思います。以上です。

○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。

○古倉副委員長 1点だけぜひお願いしたい点があるんで、第2章の2の基本的な考え方の1つ目の最後の方に「安心安全」という言葉が並んでると思います。これ安心・安全というのは全然違う。違うといいますが、「安全」は事故が起こらないという、「安心」は事故が起こらないけど、乗っていて快適、つまり心配なく運転できるという意味であります。なぜそのことを申し上げているのかと言うと、外国の話で恐縮ですが、外国の話ですと安全っていうのは相当程度、実現できてきているんですが、いくら自転車で専用レーンがあったとしても、横をびゅんびゅん車を通り抜けて、事故は起こらないんですけど、安心して乗ってられないとこういうのが、そうするとやはり自転車利用そのものが、いくら安全であっても安心して乗れないので促進されないと、こういう問題点で。今その安心を追求するっていうのは、世界的にも追求されているのです。そこで大事な点は、この第3章のその1の「おもいやりの心づくり」。このおもいやりの心づくりという表題はおそらく私は色々な自転車計画を見えますけど、「おもいやり」っていう言葉とか「心づくり」ってないです。非常にユニークなフレーズだと私は思っています。その中で何が言いたいかといいますと、安全の方はもっと物理的に走行空間とかしっかりしたものを作れば確保できるんですが、安心と

いうのは乗る人の気持ちを怖がらせないという重要なポイントです。おもいやりの心づくりは、これは当然その自転車に乗ってる人も、自転車以外に対するおもいやりを持ってちゃんとルールを守ることがありますし、それから逆にドライバーの方も、ドライバーから自転車に対するおもいやりの心、この2つがあって初めて安心。みんなその状態が生まれるとこういう話、ストーリーになると思います。

だとすると、大事な点はこの1点だけなので、いわゆる「リスペクト」される。つまり自転車の運転者がちゃんとルールを守ってマナーを守って運転してくれてるなということをやちゃんと他から、つまりこれは他の道路利用者が見て、しっかり守って運転する人が多いなと思ったら逆にそういったその自転車利用者をいわば保護するという配慮して運転しようかなとこういう気持ちになってくるとこれはお互い様の問題ですね、しっかりそのルールを守ってくれば、当然その他の方からも見ても、あれだけ一生懸命ルールを守ってるんだから我々も配慮してあげよう。逆に言えばそのルールを守ってない人がいっぱいいると、そのためにどうして私はその配慮をしなければいけないこういう気持ちを起こさず、この心づくりってまさにそういうところが重点にあると思うんです。

ですから、さっき親御さんの背中を見てという話が出ましたが、やはり他の人がちゃんと守ってることを見ると、自分もやっぱりそれに対する配慮しようという気持ちありますから、おもいやりの心づくりっていうのはまさに単にそのドライバーを教育するあるいは自転車を教育する。というそういうものだけではなくて、やっぱりお互いがその信頼関係を保てるような、リスペクトされるような行動を提案するといいますかね、そういうやり方をしてお互いが尊重しておもいやりの心づくりを形成するとそういうのはやっぱり本当にあるべき姿じゃないかと思いますので。

ちょっとそういう方面からも書き方というのは、今後のやり方というのを考えていただいたら、よりその効果のあるものが出てくるんじゃないかと思います。以上です。

○松本委員長

ありがとうございます。事務局何かありますか。

○事務局

今、古倉委員からお話いただきましたように、「1 おもいやりの心づくり」の現状課題の中でも、歩行者、自転車、自動車ドライバーそれぞれがお互いの立場を理解して、限られた道路空間をシェアするという形の中で、自転車だけでなく、自動車、歩行者も含めて、同じ道路空間を共有する存在として尊重し合えるような形の取り組みをこれから進めていきたいという形で考えております。

○古倉副委員長

1点だけ、やっぱり安心して自転車利用者が乗ろうと思うと、ちゃんと自転車自らがルールを守らないと安心して乗れないと思います。

○松本委員長

ありがとうございます。

それでは第4章推進体制、評価手法について事務局より説明をお願いします

○事務局

ます。

それでは第4章「推進体制評価指標」に移ります。

資料1の概要版をご覧ください。初めに「1 推進体制」ですが、第3次ちがさき自転車プランは、市民・事業者・そして市が連携を図り、協働により施策を進めていきます。

またこちらのちがさき自転車プラン推進委員会につきましては、継続して開催し、計画の進捗の確認や、施策の見直し等を行っていく形で継続して開催していきたいと考えております。

2つ目評価指標につきましては、こちらにつきましては、お手元に資料2と書かれております「第3次ちがさき自転車プランにおける評価指標について(案)」、もう1つ資料に参考資料と書いてあります「評価指標の測定方法例」、こちらの2つをお手元にご用意をお願いいたします。

評価指標につきましては、資料2「第3次ちがさき自転車プランにおける評価指標について」に沿ってご説明いたします。

まず1で進捗状況の確認方法につきまして説明いたします。5年後に中間評価、そして10年後の計画期間の満了時に事後評価を実施し、プランの進捗状況を確認していきます。将来の都市像やまちづくりの方向性に対して、進捗を判断するために指標を設定していきたいと考えております。設定する指標につきましては、明確な数値の指標ではなく、市民アンケート結果等のデータや取り組み内容、定量的な評価そして定性的な評価をもとに社会情勢の変化を考慮しながら評価を行っていききたいと考えております。

そして2つ目、評価指標に移ります。今見ていただいている資料2の評価指標についての資料に記載しているのがそれぞれの項目ごとに将来の都市像と指標を書いております。計画につきましては、こちらのよう形での掲載を事務局では考えていますが、今私がお話しする説明の中では、測定方法の例についても少しお話をさせていただきます。

そちらにつきましては、先ほど合わせてご用意いただいております資料2参考資料「評価指標の測定方法例」に記載していますので、そちらもあわせてご覧いただければと思います。

資料が行ったり来たりして申し訳ないですが、計画に記載する案としましては、2の評価指標、そして私のお話をする中の測定方法の例ということで参考資料をご用意させていただいております。

評価指標につきましては、まず総合指標につきましては、達成したいものとしては「将来の都市像」となります。先ほど委員の方からもご意見をいただいているところではありますが、将来都市像「自転車健康都市～いつまでも自転車に乗って楽しみ続けられるまち茅ヶ崎」と仮で置いていますが、こちらの実現の進捗状況の判断としまして指標を3つ考えております。

まず1つ目としまして、「自転車健康都市」の実現に向けて、市民・事業者・市がそれぞれの立場で取り組みを進めているというのを考えております。測定方法としましては、主に市民アンケート調査を考えております。

例えばですが、市民アンケート調査の中で「市民は自転車を利用することに積極的に取り組んでいると思いますか」という問いに対して、「思う、やや思う」を選択する人の数値の変化を考えております。

また指標の2つ目としまして、「市内で自転車を利用しやすくなった」と実感する市民が増加しているというのを考えております。測定方法の例としましては市民アンケート調査を考えております。例えばアンケートの中の設問で「日常市内を自転車で移動する際にどの程度満足されていますか」という問いに対して、「満足、やや満足」を選択する人の数値の変化を図っていきたいと思っております。

指標の3つ目としまして「市内で自転車を利用する市民が増加している。」こちらの測定方法の例としましては、市民アンケート調査で設問「茅ヶ崎市内で日常の外出で主に利用する交通手段は何ですか」に対して「自転車」を選択する人の数値の変化を考えております。

このような形で、総合指標につきましては、3つの指標を考えております。

続いて(2)まちづくりの方向性ごとの指標に移ります。まず1つ目の「①おもいやりの心づくり」につきましては、まず目指す姿につきましては、先ほどの第3章の部分で少し触れておりますが、目指す姿としましては、自転車利用者が自発的に交通ルール守っている。そして、“おもいやり”の心を育むことで、歩行者と自転車、自動車が限られた空間を譲り合っている。その結果、自転車関連の交通事故が減少して、歩行者、自転車利用者、そして自動車ドライバーなど誰もが安全、安心そして快適に移動できる生活環境になっていることを目指していきます。

これに対する進捗状況の判断として、指標を3つ考えています。1つ目としまして、「多様な市民が自転車のルールやマナーを学ぶ機会が提供されている」というのを挙げております。測定方法につきましては、交通安全教室の受講者数が例として挙げられます。

2つ目としまして「自転車利用者が事故のリスクを知ることで事故を未然に防ぎ、自転車関連の交通事故が減少している」というのを挙げております。測定方法としましては、「自転車に関連する交通事故件数など」が挙げられます。あとは市民アンケート調査で、交通事故に関する調査というのも測定方法の1つになってくるかと思えます。

指標の3つ目としまして、「歩行者・自転車・自動車等が道路という公共空間をともに使うという自覚を持ち、お互いに配慮し、そして交通ルールを守って利用している」というのを挙げております。測定方法としましては、市民アンケート等が挙げられます。例えば設問「日常的に自転車で走

る道で歩道と車道が分かれているところでは、どのようにしていますか。歩道と車道を走る割合を数値で答えてください。」というアンケートに対して、「車道が5割以上」を選択する人の数値の変化といったことが挙げられます。

続きまして2つ目「風を感じる空間づくり」に移ります。こちらにつきまして、まず目指す姿として「本市の道路事情を踏まえた走行環境、自転車走行空間の整備や市民の駐輪場の利用状況などを踏まえた駐輪場が整備れることで、歩行者、自転車利用者が茅ヶ崎の風を感じながら、誰もが安全・安心でストレスを感じることなく移動できる環境になっている」ことを目指します。こちらの目指す姿に対する進捗状況の判断として指標を3つ考えております。1つ目としましては、「自転車走行空間や駐輪場など、自転車の使いやすい環境の整備が進められている」と挙げております。測定方法の例としましては、ネットワークの整備延長状況など実績が例として挙げられます。

評価指標の2つ目としまして「自転車での移動について走りやすいと感じる市民が増加している」となります。測定方法としては主に市民アンケートが想定されます。例えばアンケートで「日常お使いの道路での自転車の走りやすさに満足されていますか」というアンケートに対して「満足、やや満足」を選択する人の数値の変化などが考えられます。

3つ目としまして「駐輪場や駐輪スペースが適切に利用されていて、路上駐輪が減少している」ということを挙げております。

測定方法としましては、例えば市民アンケート調査の設問の中で、「駐輪場の数、スペースに満足されていますか」に対して「満足、やや満足」を選択する人の数値の変化や駐輪場の利用実績などが例として考えられます。

続いて3つ目の「暮らしにとけこむ仕組みづくり」に移ります。まず目指す姿としまして、先ほどもお伝えしましたが「通学、通勤、買い物など日々の生活の中で、自転車を利用する機会が増えている。そしてシェアサイクルの活用や公共交通との連携を図ることで、日々の暮らしの中で自転車を利用しやすい仕組みが構築されている」状態を目指します。

これに対する進捗状況の判断としての指標は3つ考えております。まず1つ目としましては「自転車の魅力や活用方法が発信されていて、自転車の利用を促進する取り組みが行われている」ということを挙げております。

測定方法としましては、自転車の有効活用・利用促進策の取り組みの回数などが考えられます。

2つ目「お出かけの際に移動する方法として、自転車を選ぶ市民が増加している」となります。測定方法としましては、例えば市民アンケートの中で「天候に問題がない日に茅ヶ崎市内へ外出する場合に外出の手段についてどのように考えますか」という問いに対して、「まず自転車」を選択す

る人の数値の変化を見ていくなどが挙げられます。

指標の3つ目としまして「通勤や業務に自転車を活用する市民・事業者が増加している」というのを挙げております。測定方法としましては、市民アンケートの中で、例えば「自転車を利用する目的をお答えください」という問いに対して「通勤」を選択するその数値の変化などが考えられます。

最後4つ目「まちの魅力に触れる仕掛けづくり」に移ります。まず目指す姿としまして「移動手段だけではなく、自転車に乗ること自体を楽しむ市民が増えている。そして自転車に乗りたくなるような工夫をすることで、市民のみならず自転車でまちを回遊する来訪者が増え、人が行き交うまちがにぎわっている」状態を目指します。

これを図る指標としまして、こちらも3つ考えております。1つ目がサイクリングスポーツやサイクルツーリズムなどに関する広報活動が市内外に発信されていて、そして自転車の楽しさをPRする取り組みが行われているかどうか。こちらの測定方法につきましては、サイクリングスポーツやサイクルツーリズムに関する広報活動の回数などが考えられます。

また2つ目としまして、シェアサイクルの利用促進や新しい自転車利用の取り組みが進められ、市民以外から自転車でまちを楽しむ人が増加しているかどうかということも挙げております。こちらの測定方法につきましては、シェアサイクルの利用回数などが考えられます。

最後3つ目、移動手段としてだけではなく、自転車に乗ること自体を楽しむ市民が増加しているかどうかと挙げております。測定方法としましては、例えば市民アンケートの中で「自転車を利用する目的をお答えください」という問いに対して「趣味・レジャー」「健康増進・体力づくり」を選択する人の数値の変化を見ていくということが挙げております。

今回、事務局より提案させていただいたとおり明確な数値目標ではなく、あくまで市民アンケート結果や取り組み内容を元に、社会情勢の変化を考慮しながら評価をしていくという形で、提案をさせていただいています。事務局から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した。推進体制と評価手法に関して、事務局に確認なんですけど、評価指標のこの案については、今回評価指標の方向性として第2次のような数字べったりっていうのを辞めるというところだけオーソライズしとけばいいのか、今日全部説明が入っていたので、中のディテールまで議論をするのかどちらにいたしましょう。

○事務局

評価指標の設定測定方法例といたしましては、あくまで現状、事務局の方で想定しているものとなりますので、実際に5年後の中間評価で事後評価の際に、もっと違う指標で見るんだということであれば変更することは、構わないものだと考えております。

ですので、今回ご議論いただきたい内容といたしましては、この総合指

標として「こういった市民が増加している」であるとか、「そういったところで図っていく」という部分でその数値目標を定めずにやっていくという部分、そこをご議論いただければと思います。

○松本委員長

了解いたしました。

では、こちらの推進体制と評価手法の大枠の議論に関して、皆様からのご意見をいただければと思います。よろしくお願いします。

○猶野委員

市民公募の猶野です。④まちの魅力に触れる仕掛けづくりの2番目「シェアサイクルの利用促進や新しい自転車利用の取り組みが進められ、市内外から自転車でまちを楽しむ人が増加している」の測定方法で、シェアサイクルの利用回数などを書いてあるんですが、今現在のシェアサイクル、私は茅ヶ崎市内ではあまり見たことがなくて、できれば場所とかの増加の実績ですとか、そういったものも入れていただければいいかなと思うんですが。

○事務局

ありがとうございます。正直なところ確かに今茅ヶ崎市内シェアサイクルポートはかなり少ない状況にはなっております。そういったポートの拡大であるとか、また利用回数についても例えば市内の移動で利用された方の回数を見るですとか、また市外から茅ヶ崎市に御来訪された方の回数を見るですとか、見方というのは色々出てくるかと思えます。

今後、中間評価までの5年間で色々取り組みを進めていく中でまたどこで評価をしていくかというのは議論をしていきたいというところで考えております。

○松本委員長

他に何かございますでしょうか。

○古倉副委員長

昔に比べますと例えば自転車の分担率の目標値を設定したり、そういったのが昔はあったんですが、今も国の計画の中では例えば「自転車通勤の自転車の分担率」が挙げられていたりしていますが、むしろ私は今回の考え方の方が賛成と言いますか、好きです。というのはこれ外国でもそうですけど、目標値を設定して、それがそのまま満たされたっていうのはあんまりないです。ないといいますが、むしろどの程度伸びているか、例えばコペンハーゲンなんかもそうですけど、やっぱり自転車アカウントがありますけど、もちろん100%っていうのは最初に行き着くところではあるんですけど、別に100%を目標とするよりはその順番にどう移動してきたか。例えば逆に悪くなってる指標があったら、その分を来年度は重点的にやるとか、そのように実施する施策の軽重といいますか、そういったものを知る1つの方法として使われてるということが多くなってると思いますので。こういう考え方自身はいいんじゃないかなと思いますが、国から言うと不満かもしれませんが、多分それほど大きな問題はないというかむしろこの方が分かりやすくいいんじゃないかという気がします。

ただ1点だけ、個々の資料の議論は今後ということなので、気にかかるとこだけ言いますと、1ページの(2)おもいやりの心づくりの中で「ルー

ルを守ってるかどうか」についてはこの3番目の歩道、車道原則というその部分のルールだけ見てるようですけど、まちの中でルールを守っているかどうかというのどこかで入れた方がいいかもしれません。持ってる人が、どういう認識をされてるかということが分かるようにあった方がいいかもしれません。あるいは何かこの車道が原則というところだけを取り上げて、少し総合性にかけるなという感じがします。例えば一番基本的な信号とか、一時停止とか、一番わかりやすい。そういうのも少しあった方が、わかりやすいのかなという感じがします。

車道が原則っていうのはなかなか一般の方にわかりにくい部分はあると思いますので、信号だったら絶対。

あと、2ページ目の真ん中ぐらいの③取り組み回数の取り組みの定義がどういうものを取り上げるのかって言うのはこれから課題だと思います。他のところでもこういう施策の取り組み回数というのを上げたりしているんですが、見てみると色々なものをごったに入れ込んで、何でもかんでも入れてるようなところもあったりします。それは担当者の誠意の問題かもしれませんが、わかりにくい部分があるかなという感じがしました。

それから他のところは、通勤それから自転車に乗ることを楽しむ部分の、これ自身が増加してるかってこれは複数該当でいいんですよね。つまり通勤だけに特化してるあるいはレジャーで楽しむことに特化してるとういうことだけを質問すると偏った見方になると思いますので。以上です。

○松本委員長

ありがとうございます。裏事情を話すと、評価指標の件は、前回と違うような話で作りますよっていう報告だけして、この別添の資料出さないつもりだったんです、事務局としては。イメージをつけてもらうには、やっぱり何かサンプル1つ2つ欲しいよねっていうことを僕が3日前に言いました、そこで急ぎで作っていただいたっていう面があるんで、まだ不備がたくさんあるのはわかってると。それは今回ではなく後日精査させてくださいという整理で議論をさせてください。事務局、何か補足ありますか。

○事務局

ありがとうございます。ただいまの古倉委員からいただいた「心づくり」のところに関しては、既存のアンケートで、使えるような項目はどこにあるかなというところで、現段階では整理しているところです。そのため、この歩道と車道の交通ルール、車道走行をしっかりと守ってますかっていうところが1つ。あと、先ほども委員の方からもご指摘ありましたように、自転車と自動車、歩行者がそれぞれがリスペクトするという部分もございますので、他のアンケート項目としては「自転車利用者の立場から自動車のルールが守られていますか」、逆に「自動車のドライバーから自転車のルールが守られていますか」というのを聞いている項目もありますので、そういった項目で、それぞれでどういったルールが守れてるかっていうのはお互いに見張るじゃないですけども、しっかりそこを図っていけるような

形ができればなというところ今イメージはしているところでございます。

仕組みづくり・仕掛けづくりの中の取り組みにつきましては、現段階では具体的にどういったものというのは、明確にできていないところではあります。仕組みづくりの中では、日常利用の中で使っていくモビリティマネジメントであるとか、そういった部分の取り組みが、3の仕組みづくりの中で図られていくものかなど。

仕掛けづくりのところにつきましてはサイクルツーリズムやサイクルスポーツ、そういった市内外に発信していく取り組みで、今委員おっしゃられたように市としてもこんなことをやりましたという思いを中間評価、事後評価の際に目いっぱいぶつけさせていただきますので、委員の皆様から、いやそれじゃ足りないよというところをしっかりとご評価いただければと思いますので、よろしく願いいたします

○松本委員長 ありがとうございます。

○古倉副委員長 他の国でもやってますけど、自転車の分担率をどうのこうのっていう議論ではなくて、例えば自転車を利用する距離、1週間当たりとか何でもいいんですけど年間とか、それが伸びる伸びないで、結局その分担率というのは例えば車の方がもっとどんどん増えていくと当然車の遠出っていうのは増えていくと、当然二つは下がったりする可能性もありますんで。そうではなくて、自転車を利用する距離トータルでもっとどんどん利用されたらこれ一つの促進の、指標なるというのもあります。

今あまりそういう議論はしないということなんですけど参考に、そういうことで結構指標を設定してるところも増えてきましたので、参考にしてください。以上です。

○松本委員長 ありがとうございます。一通り今日議論するところは終わったんですけど、全体を通して何かご意見ございますでしょうか。

その他ご意見がないようでしたら本日の内容を踏まえて、計画の策定作業を進めていこうということでよろしいでしょうか。

<意見なし>

○松本委員長 次回の委員会に向けて素案の案の作成をお願いします。

3. その他、閉会

○松本委員長 その他のオープンハウスの実施について事務局より説明をお願いします。

○事務局 それではオープンハウスの実施につきまして、右上に参考資料と書いてあります「第3次ちがさき自転車プランのオープンハウス(展示型の自由意見提案会)の実施についての資料をお手元にご用意お願いいたします。

この第3次ちがさき自転車プランを策定していくにあたり、市民の皆様へ次期計画を周知するとともに、広く意見を集めるために、次のとおりオープンハウスというものの実施を予定しています。

オープンハウスというのはどういったものかといいますと、こちら市民参

加の手法の1つとなります。

オープンハウスは、普段の説明会とは違って、商業施設などで不特定多数の方々に向け、計画の取り組みや概要のパネルを展示します。パネルを展示することで、事業の進め方に関する情報を多くの市民の皆さんに知っていただくとともに、ご意見を集めるというものになります。

今回、第3次ちがさき自転車プランについてもこちらのオープンハウスを実施していきたいと考えております。具体的な実施の期間につきましては、4月下旬から5月上旬を予定しております。

実施内容につきましては、第3次ちがさき自転車プランの概要をパネルで展示するという事になっております。例えば「こういう方向で計画を作ります」ですとか、まちづくりの方向性も取り上げて、今ご議論いただいたところもありますが、計画の紹介だけではなく、これまで委員会でも議論いただいている現状と課題を中心に、市民の皆様が意見を出しやすいような形で展示していきたいと考えております。

そのあと、会場で付箋等をご来場いただいた方にお渡しして、自由に「こんなことがあったらいいな」とか「こう思う」という意見を出していただくことを想定しております。

こちらは申し込み不要で入退場自由になっておりますので、たまたま通りかかった人に展示を見ていただいて、「こう思います」などの意見を出していただくような形をイメージしていただければと思っております。

当日は設置物に記載していますが、パネルを用意して市職員がそこに常駐し、内容のご説明をする形を予定しております。

実施場所につきましては茅ヶ崎市役所本庁舎の1階に市民ふれあいプラザというところがありますので、そこですとか、あとは市内4ヶ所程度で今実施を予定しております。

こちら詳細につきましては、決まり次第、改めて委員の皆様にもメール等でご案内させていただければと思っておりますので、まずはこういったオープンハウスの実施に向けて動いていきたいというところを、まずは皆様にご案内させていただければと思ってお話させていただきました。事務局からは以上となります。

○松本委員長

オープンハウスについて何かご質問とかございますでしょうか。前向きな話なので、あまり異議とかならないと思いますが、オープンハウスについては取り組みを進めるようお願いいたします。

その他何か言い残したこととか皆さんございますでしょうか。ないようでしたら最後に事務局よりお知らせをお願いします。

○事務局

それでは事務局より3点ほどお知らせをさせていただきます。

まず1点目としまして事後評価についてです。令和5年度の第2回委員会でご議論いただきました事後評価につきまして、委員長と協議の上、答申をいたしました。最終版を本日机上に配布しておりますのでご覧ください。

2つ目としまして議事録についてとなります。本日の会議の内容につきましては、会議終了後に、事務局から出席されている委員の皆様全員に対して、議事録の確認の依頼を行います。修正等の意見がありましたらその期間内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。

3つ目としまして、今後の委員会についてです。次回の委員会は本日の内容、そして4月下旬5月上旬に実施するオープンハウスの内容を踏まえて、計画の素案をお示しする予定です。会議の開催の時期は6月上旬頃を予定しております。また決まりましたら皆様にご案内させていただきますので、6月上旬頃を予定しているということで予定いただければと思います。

本日の内容をもとに、次期計画の作成作業を引き続き進めていきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。以上です。

○松本委員長

それでは本日の会議は以上となります。ありがとうございました。