

令和7年度ちがさき自転車プラン推進委員会 会議録

議題	(1) 委員長・副委員長の選任 (2) 第3次ちがさき自転車プラン（自転車活用推進計画）令和7年度市の取り組み状況について
日時	令和8年3月19日（木）14時00分～16時00分
場所	茅ヶ崎市役所本庁舎4階 会議室1
出席者名	委員：久木 文美、山口 美紀、大八木 和也、青木 正美、鈴木 健司、佐藤 たる子、斉藤 里美、関本 敏明、平松 民平、財部 茂、杉本 裕介、古倉 宗治 (欠席委員) 委員：山田 裕介、朝倉 利之、福田 三朗、国分 宏樹、松本 修一、山本 真之 (事務局) 都市部：部長 深瀬 純一 都市部都市政策課：課長 菊地篤、課長補佐 錦織多可志、主査 松谷絵美子 くらし安心部安全対策課：課長 石井智裕、課長補佐 吉川宗孝
会議資料	<ul style="list-style-type: none"> ・次第 ・議案趣旨書 ・資料1 委員名簿 ・資料2 ちがさき自転車プラン推進委員会規則 ・資料3 第3次ちがさき自転車プラン（自転車活用推進計画）令和7年度市の取り組み状況について ・別紙 令和7年度主要な取り組み
会議の公開・非公開	公開
非公開の理由	
傍聴者数	3名

(会議の概要)

1. 議題

(1) 委員長・副委員長の選任

菊地課長 : これより「令和7年度 ちがさき自転車プラン推進委員会」を開催いたします。本来は規則第5条に基づき委員長が議長となるところではありますが、委員長選任前でございますので、引き続き事務局で進めさせていただきます。

それでは、議題1「委員長・副委員長の選任について」に移ります。今回の委員長・副委員長の選任につきましては、お配りしております「ちがさき自転車プラン推進委員会規則」の第4条に基づき選任を行います。

初めに、委員長・副委員長について自薦・他薦等ございましたらお願いいたします。

事務局（都市政策課） : ここで事務局より提案してもよろしいでしょうか。前回に引き続き委員長に文教大学 松本委員、副委員長にNPO法人自転車政策・計画推進機構 古倉委員をお願いするのはいかがでしょうか。

菊地課長 : ただいま委員長に松本委員、副委員長に古倉委員の推薦がありました。みなさまいかがでしょうか。

【異議なし】

菊地課長 : 意見がないようでしたら委員長につきましては松本委員、副委員長につきましては古倉委員をお願いいたします。

それでは古倉副委員長は中央の席にお移りください。それでは新たに選出されました古倉副委員長より一言ご挨拶をいただきたいと思っております。

古倉副委員長 : 副委員長に任命されました古倉でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

1点目ですね、茅ヶ崎市内のこの自転車事故の件数は私の方で把握していませんが、全国ですと、去年、2025年が6万7,470件ということになっており、聞かれても数字がわかりにくいと思いますが、これはここ50年間の自転車事故の件数では最低です。一番少ない数字になっております。

ただし、全体の事故の件数ですと、全交通事故の件数が減ってきておりますので、それで見ますと23.5パーセントということで、これもここ50年間では最高の割合です。つまり件数は最低ですけど、自転車事故の割合は最高であるという、どちらの数字を取ったらいいのかわかりませんが、それぞれ評価によって異なると思っております。

やはり他の交通安全対策が進んできたのに対して自転車の方は、それにつれて減ってきていないというふうな理解ができるんじゃないかと思っておりますので、引き続き安全対策には非常に重要なポイントがあると思っておりますので対策も考えていただく必要があるかと思っております。それと同時に、自転車の利活用の推進も必要だと思っております。

それからもう1点、国の第3次自転車活用推進計画が2026年度早々に決定されるということになっています。そこでは自転車のビジョンですね、茅ヶ崎市も大分昔からビジョンを採用されてやってきておられますが、今まで国の計画にビジョンというのはなかったんです。

つまり自転車に対する哲学と申しますか、自転車をどう考えるかがなかったのですね。

それが新たに生まれて、それに基づいて相当立派な計画ができております。ただ高齢者対策とかそういったものの比重が非常に低いことになっておりますので、今後の課題かと思えます。

それから、青切符が4月から皆さん方お聞きになっておられると思えます。反則金制度が適用になるということですね。これも事実、自転車事故は突出してきており、割合が高くなってきておりますので必要ですが、マスコミが取り上げているものは、あまり正しく報道されてないという部分がございます。自転車の取り締まりもしっかりやっていただく必要があるのですが、悪質とか危険な行為にのみ重点的に取り締まるとこういうことになっており、それ以外は指導、警告をするということを徹底したいということに警察の方でもなっておりました。マスコミが報道されたものでは、青切符が切られるというような感じを皆様もたれておられますと、茅ヶ崎の自転車推進が滞ってしまうという危険もあると思えますので、そういったことを踏まえながら皆さんとも、議論を進めていきたいと思えます。

以上、冒頭のご挨拶よろしくお願いたします。

事務局（都市政
策課）

ありがとうございます。

なお、委員長であります松本委員におかれましては、本日欠席となっておりますので、事務局よりその旨をお伝えさせていただきたいと思えます。

それではこれより先は、ちがさき自転車プラン推進委員会規則第5条第1項の規定により、委員長に議事の進行をお願いするところではありますが、欠席ですので、規則第4条第3項に基づき古倉副委員長をお願いいたします。

古倉副委員長：

それでは松本委員長に代わりまして、私の方で進めさせていただきたいと思えます。それでは報告1ということでございます。

第3次茅ヶ崎自転車プラン（自転車活用推進計画）令和7年度市の取り組み状況に移らせていただきます。事務局より説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

事務局（都市政
策課）

それでは事務局より説明をさせていただきます。

お手元に、右上に資料3と書いてある資料と、別紙と書いてあるカラーの資料、こちらを2点ご用意いただければと思えます。今回内容が少し多くなっておりますので、初めに方向性1についてご説明をさせていただき

ればと思います。

それでは資料3の、第3次茅ヶ崎自転車プラン（自転車活用推進計画）令和7年度市の取り組み状況についての資料をご覧ください。

まず今年度は、第3次茅ヶ崎自転車プランの計画の初年度となっております。

こちらの表ですが、まず一番上に方向性1、「思いやりの心づくり」ということで、4つの方向性ごとにそれぞれ取り組み内容、あとは表の主要な取り組み、そして計画に記載されている事業と短期のスケジュールを記載しております。

スケジュールにつきましては、右上に凡例ということで、実施、試行、検討・準備の3つで表しております。ここまでの内容については既に計画に掲載している内容となっております。

そして表の右2列については、主要な取り組み毎に、「令和7年度市の実績」「今後の方向性」を記載しています。

計画は市や市民、関係機関など様々な実施主体で進めることとなっておりますが、本日は「令和7年度の市の実績」と「今後の方向性」について、主要な項目に絞って紹介をいたします。

それでは、方向性1、思いやりの心づくりに移ります。まずこちらの方向性1、思いやりの心づくりは、3つの取り組み内容と5つの主要な取り組みがあります。

主要の取り組みは、①-1すき間ない交通安全教育の実施をご覧ください。こちら令和7年度の実績としましては、令和8年4月施行の交通反則通告制度について、広報紙や市内の小中高等学校、事業所を通じて周知を行いました。

また3つ目に記載をしております、ライフステージに応じた交通安全教室、こちらについては、保育園や小中学校、自治会や事業所などで実施をしました。

また4つ目の自転車止まれステッカー大作戦、こちらにつきましては別紙をご覧ください。1、自転車止まるステッカー大作戦ですが、小学校の授業なんです、小学生が危険と感じた交差点に自分たちがデザインした注意喚起のステッカーを設置して、自転車の安全な利用を呼びかけ、自転車の交通事故減少を目指す取り組みとなっております。昨年度まで、市の14校で既に実施をしております、今年度は柳島小学校で実施をしてきました。当日ですが、児童が約80名、地域から約30名ご参加いただきました、柳島小学校の学区内36ヶ所にステッカーを貼ってきました。

本事業は、信号機等のハード整備とは性質は異なりますが、学校ですが、地域の皆様にかなり主体的に深く参加いただくことができ、一緒になって地域の安全について考えたことが大きな成果になったかなと考えております。

また資料に戻りまして、資料3の今後の方向性なんですけど、こちらの事業につきましては、関係機関や関係団体、民間企業等と連携しながら、引き続き取り組みを実施していきたいと考えております。

続きまして、資料①-2地域、関係団体との協働による啓発活動をご覧ください。令和7年度の実績としまして、まず民間事業者と連携をして、新たな交通安全教室の手法を検討してきました。具体的にはヤマト運輸の協力のもと、中学校3校で、交通安全教室でトラックを実際に持ってきていただいて、ドライバーの視点を体感してもらうことができました。こちらの方向性については記載のとおりとなります。

続きまして、資料②-1と書いてあります、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育の推進に移ります。こちら令和7年度の実績としまして、これまで小学校3年生の自転車教室に加えて、一般財団法人茅ヶ崎地区交通安全協会の監修指導のもと、新たに小学校5年生を対象とした実車を使用した交通安全教室を行いました。今後の方向性につきましては記載のとおりとなっております。

続きまして③-1、自動車ドライバーへの自転車の車道走行等に関する啓発活動についてご覧ください。こちらの令和7年度の実績としまして、茅ヶ崎警察署によるシルバードライバーを対象にした講習会を実施しました。

また、本委員会の委員でもある文教大学松本先生の研究室において、ドライブレコーダーを搭載した自転車を用いて、自転車目線でのヒヤリハットデータを収集する調査が市内で行われ、こちらにも調査協力をしました。今後の方針につきましては調査結果を基礎資料として活用していくとともに、ドライバー向けの啓発事業について調査研究を行っていききたいと考えております。

その他につきましては実績及び今後の方向性については記載のとおりとなっております。

事務局から方向性1については以上となります。

古倉副委員長： ありがとうございます。

今ご説明がございましたけど、これにつきまして委員の皆様方からご質問等ございましたらお願いしたいと思います。なお、ご質問、それ以外でも本日ご参加の皆様方から自転車に関する取り組みについて、各団体、或いはその個人として、どういうことを取り組んでるかというご報告などご紹介ありましたら、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

1つだけ私の方で、大分私も昔から茅ヶ崎市の自転車活用推進計画の委員として参加させていただいてるんですけど、全国でも、この市民とか事業者さんに役割を分担している計画は非常に少なく、そのほとんどが、市が何やるか公共団体なり誰がやるかということに終始徹底しており、市民の皆さん、或いは事業者の方々が、どういう取り組みをしているというもの

がなかなか計画中に入ってきてないということがございます。そういう点でもこの茅ヶ崎の自転車プランは非常に全国的にもユニークな計画であるという私は理解しておりますので、ぜひ皆さん方からご質問等ございましたらお願いしたいと思います。更にそれぞれの皆さん方の団体等で取り組みがございましたらご紹介いただければありがたいと思います。

ではよろしくお願いたします。

齊藤委員 : 小出地区の推進協の会長やってるんですけども、先ほどありました自転車止まれステッカー大作戦ということで、2、3年くらい前で小出小も参加させていただいたんですけども、地域の会議とかの時に、ステッカーを貼ったところがもうすごく薄くなってきてしまっていて、わからなくなってきたりしているのですが、あれはまた新しくするとか、貼り替えるとかいうことはあるのでしょうか。

結構地域の方がそれを色々見てくださってるっていうことがいろいろな会議でわかってるので、その辺のところはどうなのかと思ひまして質問させていただきました。

古倉副委員長 : ありがとうございます。今、斎藤委員の方からご質問ございました。

私の方も、別の大阪市の放置自転車が非常にたくさんあるところに、子供たちの描いた「放置自転車をしないでね」というステッカーを地面に貼り付けるということがございました。そうすると、その翌週くらいからほとんどそこに放置自転車がなくなると。子供たちの目線で、「子供が見てるよ」と「大人しっかりしてね」というふうなお話があると非常に効果が高いと思いますが、やはりそうしますとだんだん上を走る車やその他ございますので消えてくるということもあります。この辺について、今後の方針といたしますか、どのようにされるか、市のご説明を伺うことができたらと思います。よろしくお願いたします。

事務局（都市政 事務課） : ご質問ありがとうございます。

市の方でも一度貼ったステッカーについて、実は他の地区でも少し剥がれてしまってるというご連絡等いただくことが正直あります。

ご連絡いただいた際はステッカーも在庫の方がどうしても限りがあるところではありますが、気づいたときとか、点検等で気づいたとご連絡をいただいた時は、現地を確認させていただいて適宜貼り替えの対応をさせていただいている状況であります。

古倉副委員長 : ありがとうございます。このステッカーというのは車のタイヤが上を通っていくような形になってるんですか。それともなるべくそういうところを避けて真ん中くらい外れたところに貼る等、そういう何か特別なご配慮はあるんですか。

事務局（都市政 事務課） : 基本的には自転車、車道の左側走行になってますので、道の左側に貼るようしております。

場所については、やはり車が多いところですかは剥がれやすいって

う傾向がこれまでであるんですけども、やはり子供たちが危険と感じたところに貼るというところを大切にしていますので、やはりまずは子供たちが見つけたところを優先して貼ってるっていうような状況ではあります。その中でできるだけ車にかからないように工夫しながら貼っているところではあります。以上です。

古倉副委員長： ありがとうございます。よろしいですか。

斉藤委員： はい。私も2、3年前一緒に参加させていただいたんですけども、やはり子供たちがすごく一生懸命やってシールを貼っていたので、また今聞いて、貼り替えが必要な時はもし在庫があれば、貼り替えられますっていうお話いただけたので、確認してまた連絡させていただきます。よろしく願いいたします。

古倉副委員長： ありがとうございます。

しっかりこれから対応していただけるということですのでぜひよろしくお願いしたいと思います。ありがとうございます。

他にご質問なりご意見等ございますでしょうか。

平松委員、どうぞ。

平松委員： 初めてなんで、どのとこで質問していいかわからないんですけどご容赦ください。

我々老人なので、どっちかという自転車運転するよりも、自転車に危ないと感じる被害者、という大げさだけど、これでいつも出てくるのは、歩道を走る自転車が非常に危ない。特に今アシストもついてますから、スピードが出るんですね。我々弱者っていうか高齢者が歩道を安心して歩けるようになっていないので、どうしたらいいかっていうのはよくわからない。どういう啓発活動したらいいのかな。

僕もバス乗りますけども、バスに乗っていると（自転車が）車道普通に走っていると非常に邪魔と言ったらおかしいのですが、バスが抜けないんですね。

だから、こちらから見ると非常にいらいらしてしまっ。だけど（自転車は）歩道を歩いて歩道行けて言う、歩道を歩く人から見ると、自転車が非常に危ない。あちらを立てればこちらが立たず、ですけども、そこら辺は日本全体で見て、どういう啓発の方向があるのかっていうのがよくわからないので、何か工夫があれば教えていただきたいと思います。

古倉副委員長： ありがとうございます。

今回の第3次の国の計画の中でも高齢者の安全対策っていうのは結構ありまして、自転車に乗る方とそれから自転車が高齢者との事故を起こさないように、とこういふ2つの対策が書いてあるのですが、例えばその啓発とか教育をもっとしっかりしましょうということ、どういう点をやるのかという点については、あまり明確に書いてないところがあります。

茅ヶ崎でもやはりそういう問題はずっと昔から言われておると思います

けれども、その辺のところは対策として何か考えておられますでしょうか。よろしくをお願いします。

事務局（安全対策課）： ご質問ありがとうございます。安全対策課の吉川と申します。今ご質問の件、歩道を自転車で走行するということにつきましては、道路交通法の中でも、13歳未満、70歳以上、またその他例外規定もごさいますけれども、そういった限定される方々が歩道を自転車で走行できるような規定はごさいます。

ただ、原則やはり車道の左側を走るということになりますので、まず交通安全教室の中では自転車は、「車道の左側を走ってください」というような啓発教育をしてごさいます。

でも、仮に自転車を、歩道で走る場合には、当然その徐行という形で、歩行者の方の安全を確保できるような距離を取ってあげることや、スピードを抑える、そういったことに注意してくださいというような形、やはりこれ基本だと思いますけれども、歩行者のための歩道ですので、歩行者の方の安全確保について、そこは注意をしているというところでごさいます。以上です。

古倉副委員長： ありがとうございます。

今、平松委員のご質問は具体的に何か啓発活動しておられますかという話を言っておられたと思うので、その辺はいかがでしょうか。

事務局（安全対策課）： 具体的な部分においては当然、交通安全教室がやはり市のですね、こちらの教育の柱の一つでごさいますので、その中で参加されてる方々への呼びかけというのが一番メインとなります。

その他についてはそれぞれのキャンペーンです。自転車のマナールールっていうところでの呼びかけというところでの周知になります。

古倉副委員長： ありがとうございます。

平松委員： 平松です。

そうすると、車道を見てると、右が逆走禁止って書いてあるのでこれは納得できるんです。歩道には同じように言うと、「歩道を走るな」とか、極端に言うとね、そういうのは行き過ぎなんで、そういうことまでは書かないってことですね、簡単に言うと。答えにくいかもしれないけど。

事務局（安全対策課）： 歩道は原則、やはり歩行者のための道路ということですので、そこをあえて歩行者のための道路、自転車走行禁止というところまでは、なかなかその物理的にも難しいのかなというふうに思っております。

平松委員： わかりました。

古倉副委員長： 国の道路交通法では、「歩道通行可」という標識があったり、高齢者や子供の場合など例外がありますが、先ほど少しご説明ありましたけど、そういうところは自転車が走ってもいいけど、ただし、徐行すると。徐行っていうのは警察庁のご指導の数値では大体時速8キロぐらい前後とこう言わ

れてるようでございます。8キロぐらいですと、大人が早足か早めにジョギングよりはちょっと低いスピードで走ってくるという規定があります。

ですから、それをしっかり守っていただくのと、もう1つ大事な点は、歩道の中心線よりは車道寄り、歩道が例えば3メートルあったら1.5メートルの中心線があるとそこより車道寄りを徐行。さっきの話で徐行してくれとこういうふうな規定がございますので、そういう話も含めて徹底していただくと、もっと自転車に対し歩行者がもう少し安全に走れるんじゃないかなと思います。

ただ、1点だけ申し上げますと、歩道を自転車が何で徐行しなければいけないのかとか、何で車道寄りを走らないといけないのかというその辺の説明も一緒にしていただけるともっとしっかり理解できるのかなと思います。歩道上の自転車事故について全国の数字しか私は把握していませんが、約65パーセントから70パーセントが車です。自転車と車の事故が歩道上で起こっているんです。確か1万件ぐらい歩道上の事故が自転車事故あったと思いますが、そのうちですね、6千件から7千件ぐらいは、車と自転車が歩道上で事故ってるんですね。なぜかっていうと、例えば沿道のコンビニの駐車場から出てくるときに、徐行してない自転車が近づいていくと急にバーンとぶつかってしまうとか、沿道の駐車場入ろうとして左折して車が入ってくる時に徐行してないと、自転車自身が危ない、こういうことがあったりですね。それから車道寄りを走るっていうのは当然ですけど、沿道の駐車場から車が出てくるときに車道寄りを走っていると、視覚的には自転車が認識できます。ところが、そのぎりぎり建物寄り走ると、もうほとんど認識できずに出会い頭に事故が起きてしまう。そういう点も含めてしっかり、何で歩道を走るときに徐行して、或いは車道寄り走らないといけないかのルール（をご説明していただきたい）。ルールって歩行者を守るためでも当然あるんです。自分自身を守ってもらうためにも、そのルールがあるということをしっかり認識してもらって、それに基づいて運転してもらって余計に理解が進むんじゃないかなと思いますので、その辺もつけ足して恐縮ですけどお願いしたいと思います。

平松委員 : わかりました。知らなかったのはですね、歩道上走る場合は車道寄りを走るっていうのは、僕は今初めて聞きました。知らなかった私が悪いかもしれないんだけど、それは多分皆さん知らなくてね。歩道はいけないっていうのはわかっているんだけど、走るならもう縦横無尽にどこでも行っちゃうわけですよ。だから車道側を走るっていうのをもう少し徹底すればね、歩道上でも歩行者分離ができるんじゃないかって気がしました。以上です。

古倉副委員長 : ありがとうございます。1点だけ、車道は今茅ヶ崎市でも車道上の走行空間を整備しておられて、車道が走りやすくなるように努力しておられると思いますのでそれは後からまたご説明よろしく申し上げます。

ドライバーの教育というのは、自転車のドライバー、今の話と裏返しの話になりますが、ドライバー向けの自転車に対する運転とかその他の教育ってというのはしっかりしていただいているのでしょうか。今のご質問の延長だと思います。

事務局（安全対策課）： ドライバー向けの講習としましては、特に高齢者の方向けでシルバードライビングスクールという形で、茅ヶ崎警察署の方が主催ということで実施しております。やはり運転技術というところの再確認、認知機能も含めてその動作機能なども再確認していただくようなきっかけとしてのシルバードライビングスクールというのを毎年実施してございます。

当然枠が限られてるっていうところございますが、ここをちょっと広げていくような形といたしますか、充実させていくような形も考えていきたいと思っております。以上です。

古倉副委員長： ありがとうございます。

1点だけ付け加えて申し上げますと、車と自転車の車道上の事故でハンドル操作をドライバー側が誤って事故起こるのは、0.1パーセントぐらいしかございませんで、ハンドル操作を誤るのではなくて、自転車が見えなかったと言います。例えば、駐車車両があってその前に自転車があって、それが見えなかった。要するに、認知ミスのケースが大体8割以上だというふうに聞いております。

つまり、ハンドル操作を誤る、例えばその車が自転車を追い越す時に前の自転車が通ってるところをちゃんと認知してるわけですから、認知ミスが起こらないので、その追い越す時にそのハンドル操作を誤って引っかけてしまうというのはほぼないですね。全国でも数十件さっき言いました6万何千件ある中の数十件ぐらい車道ですね。

ですからむしろ、その何に気をつけないといけないかっていうと、ドライバーさんは自転車の存在という認知をちゃんとしっかりしてもらおうという、そういう点をしっかり教育していただくと、事故が少なくなっていくという可能性があると思うので、そういった点を含めてよろしく願いしたいと思います。

大八木委員： 今先生のお話を聞いていると、自転車は歩道を走る時に車道側を走るというお話ですと、歩道の真ん中から右側を走っていいってことですか。

古倉副委員長： 対面から来る自転車との関係から言うと、左寄り、幅が狭いですけど左寄り、それからお互いに走るとこんな感じになると思います。徐行しますから走るというよりは通行するという言い方が正しいかもしれませんが、そういうことになりますね。

大八木委員： 歩道内でも左側走るものだと思っていました。先生のお話聞くと、歩道内では車道側をとると、車と同じように、左側車線を走った場合は、歩道上ではゆっくり徐行しますが右側を走るようになりますよね。そういうことですよね。

- 古倉副委員長： はい。
- 大八木委員： その時に私たちの認識ですと、今までは歩道内でも真ん中から分けて左側をと思っていたんですけど、今のお話だと右側ってなったんで。当然、逆走する自転車もあるかもしれないんですけど、今の先生のお話ですと右側、車道側を走りなさい。
- 古倉副委員長： 車道の右側通ってはいけませんね、当然。例えば歩道上で走れる場合は徐行しますから、そんなにスピードが上がってないということを前提としまして。車道寄りの半分の部分、おそらく向こうから自転車が来るとすればお互い左側を通過して分けるとこんな感じになるんじゃないかと思いません。
- 大八木委員： そうすると、歩道内でクロスしてしまうのでは。
個人的には私も自転車乗ったりするので、ふと疑問に感じてしまったというだけです。ありがとうございます。
- 古倉副委員長： まず歩道を通られる場合の安全のためにも車道寄りを走らないと、沿道から出てくる車との接触が起こる可能性があるということです。
あとはどの辺を走るかっていうのは確かにおっしゃるとおり、狭い範囲の中で車道半分の車道寄りですと、ほとんど1.5メートルとかそういう範囲ですから、明確にこの左側右側ってちょっと言いづらい部分はないわけではないと思います。以上です。
- 事務局（安全対策課）： 今まさに歩道の車道側ということで、イメージとしては、やはり自転車も車両でございますので、車道に近い方ですね、走っていただくっていう意味で、歩道の車道側ってということで整理をされてるということでございます。以上でございます。
- 古倉副委員長： ありがとうございます。他に疑問に思っておられたことありましたらどうぞ聞いていただければと思いますがいかがでしょうか。よろしいですか。
すみません、各事業者さんなり市民の団体の方で、今まで取り組みでこういったことをやってきたよ、という何かこういうご報告ありましたら少し簡単にご紹介いただいても結構かと思いますがございますか。
昔ちょっとお伺いしました自転車商協同組合で、小学校に自転車を持ってきてもらって点検されたというそんな話もありましたけど、今年は特にそういったことはございませんか。
- 財部委員： 今小学校はやってないですね、高校通学用の高校の自転車の点検を、今は鶴嶺高校と西浜高校、全部1,500、1,700台ぐらいですか。
年に一遍PTAの要請で、自転車組合から相当な人数を出して点検はしています。そういう活動はしています。
さっきのルールの話ですけども、細かい話ですみませんが、前にイオンのところの交差点、あと保健所のところの交差点が歩車分離になりまして、「自転車はどれを守ればいいんだ」とお客さんに質問されたんですよ。

要は歩道が青の時は、車両は赤ですよ、2ヶ所は。その時に歩道を走ってきた自転車をそのまま行くわけです。だけど車道走ってきた自転車はどうすればいいんだって。それを警察の方に、出来たときに私が質問したら、返事がなかったんですよ。警察の方も多分わかってなかったと思うんですよ。その時は。

古倉副委員長： 私もうろ覚えですが、間接的に聞きましたのは、歩道を自転車がいわゆる走行じゃなくて通行になると思いますが、その場合は歩行者用の信号に従うと。それから当然、その車道を走ってきた自転車は歩行者用の信号ではなくて、普通の一般の信号に従うとこういう話だったと思います。具体的なその場所のそのイメージがちょっとわからないので。

財部委員： 要は今日警察の方が来てたら欠席だったもんだからあれなんですけども、うちのお客さんが車道走って、車道の信号機を守ったら警察官に怒られたんですよ。「歩道が赤だから渡っちゃ駄目」と。でも「俺は車両だぞ」って言ったらしいんですけど、それでも怒られたらしいんですよ。だからそのところを言われたから警察と交通安全協教室かなんかで一緒になった時に、来た方に尋ねたら、「じゃ帰って調べます」って言われたっきり返事がないんですよ。未だに私はその答えをもらってないんで。という質問をしましてごめんなさい。

事務局（安全対策課）：そこは私もすごく気になっていて、警察の交通課の方にも以前お聞きしたことがあります。

基本的に車道走っている自転車は車両ですので、今回のイオンの前もそうなんですけども車道の方ですね、信号に従うということを伺ってます。

ただ一方で、歩道を走っている自転車については、歩行者用の信号に従う。ですけれども、あくまで歩行者という扱いなので、横断歩道を渡るときに降りて渡っていただくというこの大きな原則。車道を走ってれば車両、歩道を走っていれば歩行者ということで、横断する場合には、降りて渡ると、その2つは伺っております。

古倉副委員長：今の点もですね、もう今から5、6、7、8年と警察庁といろいろ大分議論があつて。何かというと、歩道で横断歩道を渡るときに自転車が降りて渡るのか、それとも乗って渡るのかというのも大分議論がありました。本当は原則、押して渡ることなんですけど、ただ状況によっては徐行の延長で徐行していただいて乗って渡っていただくのはあり得るんじゃないかとかいうふうなお話あったような気がいたします。すみません、それ以上に私も答えができない。失礼しました。

事務局（都市政策課）：それでは続きまして、資料3の2ページ目、方向性の2、風を感じる空間づくりについてご説明いたします。

まずこちらの方向性なんですけど、3つの取り組み内容と3つの主要な取り組みがございます。

こちらについても主要なものについてご紹介させていただきます。

まず初めに、④-1 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に移ります。

令和7年度の実績としまして、茅ヶ崎市幹線道路維持保全計画、こちら自転車ネットワーク計画なんですけど、自転車ネットワーク計画を形成するための整備計画になります。こちらも見直しを着手しているところであります。

また自転車走行空間の整備としましては、別紙のカラーの資料をご覧ください。自転車走行空間の整備になります。今年度は道の駅の整備に伴いまして、鉄砲道の柳島2丁目交差点から国道134号までの区間の矢羽根の整備を実施しました。こちらの平面図にお示した通り、こちらの区間361メートルについて、矢羽根の整備を行っております。実際これによる具体的な自転車走行量のデータなど、ちょっと定量的なデータの測定は行ってませんが、矢羽根の設置による自転車の走行位置と進行方向が視覚的に明確化することができたかなというふうに考えております。

また道の駅という拠点に対しまして、ネットワークの整備が一步進んだというところで、本市の自転車プランのサイクルツーリズムということで掲げておりまして、その基盤が着実に進んでいるというふうに考えております。今の走行空間の整備につきましては、今回お配りしてあります資料の方には記載してないのですが、県道30号戸塚茅ヶ崎線というところがありまして、藤沢市の市境から国道134号に続く道なんですけども、そちらの自転車走行空間の整備が3月に完了する見込みというふうに聞いております。こちらの走行空間の整備等につきまして今後の方向性については、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に基づき、自転車の走行空間の整備を実施していきたいというふうに考えております。続きましてまた資料3に戻りまして、⑤-1 利用しやすい駐輪場の整備・運営に移ります。

今後こちらについて市の実績としまして、今後整備を予定しております新栄町第1自転車駐車場について、手法の検討を行うとともに、現行の施設についてもラックの改善など、一部を改修しました。

また今後については引き続き調査研究をしながら取り組みを進めていきたいと考えております。こちらの方向性につきましてその他の実績及び今後の方向性については記載の通りとなっております。

事務局からは以上です。

古倉副委員長：

ありがとうございました。

結構たくさん書いてありますからすぐにご意見いただくのはなかなか難しいかと思いますが、今ご説明ありました点につきまして、ご質問がございますでしょうか。

私の方からですね自転車の整備、④-1 ですか、整備が進んでるとこうい話ですが、全体で何キロメートルぐらい進んだとかがってなんかそうい

うのはわかりますでしょうか。

つまり茅ヶ崎市の中で、この自転車の走行空間、写真にあるような竣工写真でございますが、こういうふうなものがどの程度、或いは自転車専用レーンがどの程度加えてるかっていうその辺のご説明はいかがでしょうか。

事務局（都市政
策課）： 市内の計画自体は4万5,604メートルを予定しております。そのうち市内の整備延長ですが、現在1万7,321メートルということになっておりまして、整備率は約38パーセントという状況になっております。こちらに国、県道が含まれておりまして、市道ですと約26.4パーセントということになっております。以上です。

古倉副委員長： ありがとうございます。

4分の1ぐらいが市道ということですけど、その整備率というのは、水準的にはどうなんでしょうか。全国で比べると進んでるような感じもいたしますが、あまりそれ比較されたことはないですか。

事務局（都市政
策課）： 【頷き】

古倉副委員長： はい、わかりました。さっき申し上げました国の第三次のこの春に決める計画の中で、具体的な数字が書いてあって、8千キロメートルの整備があって、それで1.2万キロメートル、全国でこういうその空間を整備したいとこういう話があるようですから、それに比べると結構整備率としては、高いんじゃないかなというふうに私は感じました。今急に言われた数字なので、何とも評価しづらい部分ありますけど。いかがでしょうか。

青木委員： いわゆるママチャリも近所では乗るんですけど、基本スポーツサイクルで、藤沢から横浜通勤等で走ったりはしているんで、歩道を走るってことは本当によっぽど路上駐車が多とか、駅前とか何かそういう時に、ちんたらゆっくり駅前を走るってことはあるんですけど、やはり基本的に幹線道路の車道走っているんで、矢羽根であるとかレーンとか、そういったものがどんどん整備されているのは本当に実感しております。

ただ、この色んな道路ができていく中で、例えば高架ができるとか、アンダーパスができるとかっていうと、これ茅ヶ崎は関係ない話でごめんなさいですけど、自転車通行禁止のアンダーパスが戸塚の駅前とかできたりして結構自転車が走りにくくなったな、なんて思うこともあったりするんですけども。

茅ヶ崎に関しましては、僕東海道沿いに住んでいますんで、茅ヶ崎方面に来るときは東海道をバートと走ってくるんですけども、本当にそういった自転車レーンとかの整備が進んで、なおかつ車の運転もするんですけども、車側がその自転車レーンがあるから、路上駐車を避けようであるとか、そこに対する自転車への意識が高まってくれてるんで、対、車の運転手さんに関しては意識も高まってきているのかなと思うんですけども、

そういった意識改革はやっぱりこの自転車を安全に、そして快適に走らせることへの肝になっちゃってるんじゃないかと思うんですね。それについて整備を先にしていけば、意識もどんどん変わってくると思うので、引き続き整備の方よろしく願いいたします。

古倉副委員長： ありがとうございます。走る側からこの整備っていうのは、有効であるというふうに今、お話をいただきましたので、ぜひこれからも進めていただきたいなと思います。

やはり全体の中でどの程度自転車に配慮した道路があるかって、このパーセント、さっき出ましたような数字ですね。非常に重要な数字だと思うんですが、日本の国内であまりこういう全体の道路の中で何パーセントこういう自転車に配慮した整備を進めている、例えばペンキが塗ってある、ある空間ではあるかもしれませんが、そういうのが何パーセント配慮しているんだというそういう割合が高くなればなるほど、その街の中で自転車に対する道路空間での配慮がなされてるなというのは、全国でも示すことができると思いますので、ぜひ整備水準の明示についてよろしく願いしたいと思います。ありがとうございます。

その他、駐輪場の話や自転車の放置の話なんかも出ましたけど、この辺り関本さんの方は何かお気づきの点はございますか。駐輪場の受託をされておられますが。

関本委員： そうですね。駐輪場に関しましては、一時コロナのまん延で外出自粛ですとかそういったものがあつたときは、かなり利用される方、通勤も減って、利用率が減ったんですけれども、ここにきて、大分回復してきています。コロナ禍前まではまだなかなかいかないんですけれども。利用者としては、内訳としては、通勤をされる方は、なかなか回復していない。やっぱり働き方が変わったっていうのもあるのかもしれないんですけれども、一方で一時利用者につきましては、コロナの前よりは、利用率が上がっている状況です。

あと、そういった部分もあって先ほど事務局の方から話があつたんですけれども、駐輪場の方の新栄町の第1、これが安全対策課さんと連携した中で整備に入るっていうこともありまして、その受け皿として、新栄町第2の方のラックの修繕とか、そういったものは、市と協議しながら、行つてるところです。以上です。

古倉副委員長： ありがとうございます。

通勤通学だけでなく買い物とか、その他の利用も結構増えているというふうにお話でした。非常に有効活用されているなというふうに感じました。ありがとうございます。

他にこの部分でいかがでしょうか。もうちょっとこういうふうにして欲しいとか何かご希望ございますでしょうか。

さっき自転車よく乗っておられると山口さん、何かその感想があれば願

いしたいと思いますけど。

山口委員 : 私はあんまり茅ヶ崎の駐輪場が空いているイメージが実はなくて、使い方もよくわからず、例えばあの駅前のラスカのところにも併設の駐輪場があるんですけど、1回も使ったことがなく、電車に乗る時は家から自転車で本当は行きたいんですけど、何か停め方もわからないし、そこでもし停められなかったときに、電車に乗れなくなってしまうので、歩いて行くんですね。なので、わかりやすく説明とかあったらと、私の年齢でもうそう思うってしまうので、ご年配の人で自転車使いたいけど、停め方もよくわからないよねっていう人もいらっしゃるんじゃないかなと思うのと、さっきから法律の走り方っていうのを皆さんがお話されているときも、「んー。」と思って聞いていたんですけど、私知らないことばかりで、でも自転車よく乗っていて、そういうのって、こういう場に来てらっしゃる方は自分から探しに行こうと思うと思うんですけど、私今まで探したこともなくて。でも聞きたくないっていうわけじゃなくて、そういうのがどこを見れば本当普通の人ができるのかなんて思いました。以上です。

古倉副委員長 : ありがとうございます。

今のおそらく2つぐらいあると思います。1つは駐輪場の入り方とか使い方ですね。それともう1つ、空いているかどうかですね。その辺がよくわかるとより使えるかなという感じがするんですけど、この辺はいかがでしょうか。事務局の方で何か駐輪場については、事務局の担当者は整備の担当じゃないですかね。

事務局 : 【頷き】

古倉副委員長 : わかりました。ぜひ恐縮ですけど駐輪場の満空表示みたいな、これ今やっているのですかね。駅前の駐輪場満空表示といいますか。わからないのですかね。

事務局 : 【頷き】

古倉副委員長 : どうぞ、関本さん。

関本委員 : 市営の駐輪場ということで限定させてお話をさせていただきます。ラスカの駐輪場とかいうのは市営ではないので、使い方とか私もわからないんですけども、駅に一番近い南口のところに、幸町自転車駐車場。本当に南口のロータリー降りて左の徳洲会の方に向かう一方通行、あそこ行っていただくと右側に幸町自転車駐車場があるのですけれども、そこにつきましては使い方についてはどこの駐輪場も一緒ですけども、一時的に使いたい場合は、券売機が1回100円というものがありますので、入る時にその券売機で100円の料金を払うと、一時利用券が出ますので、それをシルバー人材センターの会員さんとかが立っているんで、そういった方に見せて入っていただいて、出るときも、それを見せていただいて、帰るといって使い方となっています。今の幸町の自転車駐車場ですけれども、そこに

については非常に利用者が多いので、シルバー人材センターのホームページから「猫の目」というシステムがあるんですけども、そこからただとっていただくと、現在満車ですとか、何階までが満車ですとか、そういったような表示はされるようになっております。

ただ、それ以外の駐輪場につきましては、そこまでまだ満車で停められないってことはあまりないので、そういった情報は出していません。

古倉副委員長： ありがとうございます。

外国の話で恐縮ですが、ヨーロッパなんか行きますと、その地域全体で官民間わず、全体でこの駐輪場は道路上に矢印があって、この駐輪場は何台空いているとか具体的に台数まで表示されているようなケースもあったりして、システムの的にでき上がっているケースが結構あります。

そういうのがあると結構使いやすいかないかなという感じはいたします。茅ヶ崎市の方でもぜひ、将来に向かってそういう検討されるともっと中心市街地の活性化にも貢献できるんじゃないかなと思います。ありがとうございます。

青木委員： 多分利用者からすると、今空いているかどうか手元でわかるのは良いんですけど、それが予約できるかどうかなんですよね。30分後にこの自転車駐輪場使いたい。でも、今空いているけど行ったら満車だとこれが一番困るんで、スマートフォンを使ったり等、その辺はわかりませんが、運用面としては予約ができる、これがベストだと思ってしまいます。以上です。

古倉副委員長： ありがとうございます。シェアサイクルはあらかじめ予約できるようになっていますので、そういうシステムを少し応用しながら、駐輪場の管理もこれから進めていただくと、よりもっと皆さん方に愛される駐輪場になるのかなと思います。ありがとうございます。

いかがでしょうか。やり取りが駐輪場に偏ってしまいましたけど、走行空間も含めて他に何かございましたら。

よろしいですか。とりあえず先に進めさせていただいて、そのあともう1回その何か全般にご質問していただければと思います。

次に方向性3について、よろしく申し上げます。

事務局（都市政策課）： 続きまして、方向性3暮らしに溶け込む仕組みづくりについて、ご説明させていただきます。

はじめに、こちらについては4つの取り組み内容と6つの主要な取り組みがあります。まずはじめに⑦-2、健康づくり等に着目した自転車利用促進をご覧ください。

今年度は通勤ではありませんが、職員の公務中の自転車利用の促進を進めてきました。

また、自転車通勤推進企業宣言プロジェクト、こちらは国の自転車活用推進本部が企業活動での自転車通勤や業務利用を拡大するために創設した

もので、市が事業者として引き続き宣言企業に認定をされました。

今後の方針としては、引き続き職員向けの自転車利用のメリットをPRしていくとともに、健康づくり等に着眼した自転車の利用促進策を検討していきたいと考えております。

続きまして⑦-3、自転車利用方法の提案による自転車利用促進をご覧ください。こちらでは、今年度新たに電動アシスト自転車試乗会を行いました。こちらの詳細につきましては、カラーの別紙3、別紙をご覧ください。こちら3の電動アシスト自転車試乗会ですが、茅ヶ崎環境フェアというイベントの中で、パナソニックサイクルテック株式会社協力のもと、電動アシスト自転車試乗会を実施しました。

具体的にはトラックを持ってきていただいて、約20種類の自転車をパナソニックさんの方に持ってきていただいて、実際ご自身が乗ってみたい気になる自転車について、その場で乗って、坂道なんかも発進して、乗り心地を体感していただくというものになります。

当日なんですけども、電動アシスト自転車に初めて乗る方もかなり多くいらっちゃって、体感なんですけど、7割程度かなというふうに思っております。本当に多くの新しく乗る方にお越しいただいたなというふうに思っております。

また先ほどもちょっとお伝えしましたが、自転車の種類が20種類近くですね、シティーサイクルですとか、子乗せ自転車ですとか、マウンテンバイクですとか、本当に多くの種類があったため、ライフスタイルに合った自転車を試乗いただくことができたかなというふうに考えております。

また、気軽に乗っていただくことを目指していたため、当日アンケート等はあえて実施を行わなかったのですが、参加者の方から、「漕ぎ始めがスムーズで全く力が入らないですね」とか、「実際もっと重いイメージがありましたけど、そこまでではないですね」ですとか、あとは距離については、例えば70歳ですが、「自転車を電動アシスト自転車にしてみたら移動距離が変わりました」ですとか、「免許返納するとどうしても移動距離が短くなるので、少しでも範囲が広がる電動アシスト自転車は良いと思う」などと感想をいただくことができました。

なので、今回このイベントで新たに電動アシスト自転車について少し体感していただく良い機会になったかなというふうに考えております。

その他、方向性3暮らしに溶け込む仕組みづくりにつきまして、実績ですとか今後の方向性については記載のとおりとなっております。

事務局からは以上です。

古倉副委員長： ありがとうございます。

今の方向性3は、シェアサイクルとそれから健康増進のための自転車通勤等の推進。それから、自転車利用方法の提案ということで電動アシスト自転車の試乗会をやったなどの実績のご報告でございました。

いかがでしょうか。ご質問等ありましたらお願いしたいと思います。

このシェアサイクルについては何か新しいことはございましたか。実績は、点検されたという現状確認が中心ですか。

事務局（都市政策課）： シェアサイクルにつきましては、引き続き事業者と連携しながら、設置に向けて、協議を進めているところであります。

古倉副委員長： まだ本格実施ではなかったですか。まだ本格実施ではなく、実験段階ですか。シェアサイクルは。

事務局（都市政策課）： シェアサイクルについては、事業者が既に運営をしています。

古倉副委員長： はい、わかりました。この中でシェアサイクルに乗られたことがある方いらっしゃいます。

久木委員： はい。久木です。茅ヶ崎じゃなくて東京ではありますけど。茅ヶ崎ではないです。

古倉副委員長： ありがとうございます。まだ茅ヶ崎では浸透してっていない（のでしょうか）。宣伝をしていただいて、自転車の活用促進お願いしたいと思います。さっきから国の話ばかり出して恐縮ですが、第3次の新しい計画の中では、シェアサイクルという言葉が40ヶ所ぐらい出てきてまして。なぜいいのかって言いますと、もちろん自転車が持つ健康とか環境によ性格と、もう一つは誰でも使えるという、公共性がある。その自転車プラス公共性のある、非常にレベルの高い自転車とこういうふうなことになってございますので、ぜひそういう利用の促進もお願いしてきたいのかなと思います。

特にシェアサイクルはご存知かと思いますが、自転車の放置ですね、返さないと、料金がどんどん自分のそのカードから落とされてしまいますので、返さないといけませんから放置するという、自転車の放置が非常に少なくなるということとかですね。

それから絶えずシェアサイクルは点検されてますので、車体が悪そうに見えても一応点検されてますので点検が行き届いてるとか、それから保険がかけられてますので、事故が起こった場合もその一定のですね、保障がされるということですね、そういう意味でシェアサイクルというのは結構自転車の中でも、安全性とかそれから、利用のしやすさとかそういった点でもいいということになりますので、そこに今後の方向性の中で交通空白地帯解消となっておりますけれども、公共交通がなかなかカバーできないような地域もシェアサイクルによってカバーすることができる可能性があるということでございます。ぜひまた皆さん方のご利用ですね、お願いしたいと思います。

それからあと健康、通勤ですね、こういったものについて、茅ヶ崎市も宣言プロジェクト企業と市役所もなっておられるということでございます

が、市役所の方で自転車の通勤というのは大分進んでおるように感じますが、いかがですか。皆さんにお勧めするからには市役所もどんどん進んでるところというお話をしていただいた方がいいと思いますが、いかがでしょうか。

事務局（都市政策課）： はい、そうですね。茅ヶ崎市ではもちろん自転車通勤宣言プロジェクトということで、自転車通勤を広めていきたいなというふうには思っております。ただ駐輪場（の課題）ですとか、別の担当課にはなるんですけども、そういったところで、検討は行っているところではあります。

古倉副委員長： はい、ぜひ市民の皆さんにお勧めすると同時に市役所の方でもぜひ推進していただければと思いますのでよろしくお願ひしたいと思ひます。

いかがでしょうか。ご質問等ですね、ご意見なりありましたらお願ひしたいと思ひます。

それからあと電動アシスト自転車の方ですけど、私の方からちょっと申し上げますと、価格が高いというのは当然あります。大体普通自転車に比べると4、5倍ぐらいの値段になるんじゃないかと思ひます。これがですね、意外と安全対策に効く。電動自転車はスピードが出過ぎて危ないと皆さん思っておられるかもしれませんが、さっき試乗された方のご報告がありましたけど、発進が非常にスムーズでふらつかない。このふらつくというのはやっぱり自転車にとって一番危険な性能でございまして、弱点でございまして、電動アシスト自転車ですと特に発進時等、坂道なんかもふらつかないというのがありますので、そういう意味で安全性の確保できるという点。それから信号機ですね。信号機で或いは一時停止の時に一旦止まります。普通自転車に乗っておられる方っていうのは、やっぱり再発進がちょっとしんどいのですが、電動アシスト自転車ですと、まさに発進の時にアシストが非常に高くなる、2倍になるということがありますので、容易に一時停止や信号遵守ができるという性格を持ったものでございまして。それをちゃんと理解していただいて利用していただけると非常にいいと。

さらに、さっきの高齢者の話が出ましたけど、自転車の利用の距離が伸びるということで、高齢者の免許返納にも繋がるということになっております。私の調査した袋井市というところで普通自転車の1.6倍ぐらい、大体普通自転車ですと限界距離が2.5キロぐらいなんですけど、電動アシスト自転車だと3.8キロぐらいまで平均的に行ってもよいという、100人の高齢の電動アシスト自転車利用者に対するアンケート調査があります。そういう結果が出ておりますので、そういう意味でも免許返納による安全向上に寄与できると感じもします。

ただ、歩道をスピード上げて走られるという方では、子供の自転車などスピード上げるということになってしまつて危険性が出ますので、それは法令を守つて走つていただくということになるんじゃないかなと思ひま

す。

すみません、ちょっと私の方で申し上げ恐縮です。他にいかがでしょうか。

それから自転車の利用距離が伸びるとですね、非常に中心市街地の活性化とまちづくりにも寄与できます。鈴木さん、何か自転車の活用についてここに出ておりますけど、もっとこんなふうに活用したらいいとか或いは街の力をふやすにはどうしたらいいかと何か自転車について何かご感想あればお願いしたいと思います。

鈴木委員 : 私もごく最近なんですけどもアシスト自転車に取り替えました。取り替えた時は初めて乗るということで、今、副委員長から非常に安全性が高いと言われたけど、初めの時に、漕ぎ始めが一気にぐあっと踏んだ時に行きましましたから、こんなに危険なのかなと思ったんですけど、それをしっかりとブレーキをかけて踏み出せば、そういうのもないなど。こうしなきゃいけないというのは実感として受けたわけですから、やはり前々から出ておりますように、自転車に乗る場合、やはりルールを守ってというのが一番基本じゃないかなということで前の話に戻ってしまうんですけども、歩道を走る際、これも私はアシストに変えてから、本来でしたらもう歩道走ってもいい歳なんですけども、あえて車道を走るようにしてます。というのはやっぱり、普通の手がかりが全然違ってきますから、やはり歩行者には迷惑かけられないなということで常に車道を走るように、心がけて進めているというような状態ですね。

古倉副委員長 : ありがとうございます。非常にいいお話をお伺いしてよかったなと思います。ありがとうございます。

本当は電動アシスト自転車の特徴で申し上げなかったんですけど、低速、つまり低速時にふらつかない、というメリットがあります。徐行しても普通自転車ですとどうしてもふらついて、かえって自分が危なくなるという可能性があるんですけど、電動アシスト自転車ですと徐行すると一定のふらつきはなくなりますので、徐行が容易にできるという特徴があります。ただあまりその使い方をする方はいらっしやらないので、あまり強調はできないと思います。もし、危ない時に（歩道に）上がっていただいてもこれやむを得ないと思いますが、上がって走るときに電動アシスト自転車の特徴を生かして徐行していただくとより安全に走れるかなというふうに思いますので、ぜひそういう点も配慮いただければいいのかなというふうに思います。

よろしいですか。お時間も大分ですので次、方向性の4です。

事務局（都市政策課） : はい、それでは方向性の4、まちの魅力に触れる仕掛けづくりのページをご覧ください。

こちらは2つの取り組み内容と、5つの主要な取り組みがあります。

まず初めに、⑪-2 自転車を活用したライフスタイルの提案について、をご覧ください。こちら令和7年度の取り組みとしまして、これから開催になるんですが、2市1町で開催する湘南アーバンスポーツフェスタというものがございまして、その中でBMXを始めたいと思っている子供たち向けのスポーツ体験交流イベントを開催する予定となっております。

今後につきましては引き続き、イベントなどを活用しながら、ライフスタイルの提案を行っていくとともに、手法についても検討していきたいと考えております。

続きまして⑫-2のサイクルツーリズムをご覧ください。それについて今年度は、パートナーシップ協定を締結しているスルガ銀行と協力をして、自動車で市内の観光スポットや施設を紹介する動画としてウェブ記事を、SNS等を用いて発信を行いました。今後につきましては、SNSでの情報発信だけではなく、より広くサイクルツーリズムの周知を行うために、イベントの開催など新たな事業を検討していきたいと考えております。

その他の実績及び今後の方向性については記載のとおりとなります。事務局からは以上です。

古倉副委員長： ありがとうございます。今のところでちょっとわかりにくいのがBMXっていうのは初めて聞かれる方もいらっしゃるかもしれないので、ご説明いただくとよろしいんじゃないかと思えます。

事務局（都市政策課）： BMXは競技オリンピックの種目にもなっているスポーツの一種なんですけども、茅ヶ崎市でスポーツのアンバサダーになられてる内藤寧々選手というの選手がいて、BMX幾つか種類があるんですけども、例えばフリースタイルパークというものですと、複数のジャンプ台があるパークと呼ばれる競技のエリアがありまして、その中で、制限時間内に可能な限りトリックっていう技を披露して、難易度ですとか完成度ですとか独自の技を競う。技も色んな種類があるんですけども、自転車に乗って、トリックっていう技を生み出すっていうそういう競技となっております。すみません、わかりにくければ申し訳ありません。以上です。

古倉副委員長： ありがとうございます。おそらく今回のオリンピックで、スノーボードで空中に飛んで回転したり、そういうのを自転車でやるとそういうイメージじゃないかと思うんですが、多分あの画像で見られたことあると思いますけど、そういうイメージで、自転車でスポーツをやっている。これもやっぱり自転車の幅広い活用の1つかと思いますので、そういうことも含めて自転車で何ができるか。要するに市民の方がなるべく幅広く自転車に対して興味を持っていただけるイベントとか、そういったものを推進していきたいというご説明でございました。いかがでしょうか。

平松委員： 平松ですけど、2つ意見があります。

1つはね、BMXって思い出したんですけども、茅ヶ崎は海もあります

けども、丘陵地帯もありますよね、非常にね。だから、そういう運動するには僕ももうちょっと若いときはよく行ったんですけど里山公園とか、あちらの堤の方ね、あれは都会にはなかなかない。しかも海じゃなくてですね。すごくいい所。自転車にとってもものすごくいい所だと思うんですよね。あっちの方でこそね、自転車専用道路とまではいかないけども、何か茅ヶ崎の売りになるような、本当にみんなのためになるのができんじゃないかと思うので、何かひと工夫あればいいなと思って。

もう1つはですね、やっぱり人と共存するのはすごく大事だと僕は思うのですが、その時にいつももう自転車、歩道を走っていると後ろからチリンチリンと（ベルを）やるんでね。「邪魔だ、邪魔だ」みたいな感じですね。本当はそういうつもりじゃなくて、「危ないからちょっと気をつけくださいよ」っていうつもりでやってると思うんですよ、本人はね。だけどチリンチリンってなんかね、「どけ、どけ」みたいなフォン（＝クラクション）みたいですね。車の場合は、例えば左に曲がる時はね、フォン（＝クラクション）じゃなくて、「曲がりますよ、曲がりますよ」と言いますよね。だから自転車にも、チリン、チリンじゃなく、「通りますから、気を付けて気にしてくださいね」っていう、その中間的なベルじゃないやつがないのかなと思って、自転車メーカーさんをお願いしたいんですけど。以上です。

古倉副委員長： ありがとうございます。

例えば公園みたいな、要するにその海でないところでもそういうBMXに限らず自転車競技ができるようなそういう施設が考えられないのかということと、それから要するに、自転車のチリンチリンというベルに代わるようなもうちょっとこう優しいのがないのかなとこんなような話ありますけど。いかがでしょうか。おわかりになってる範囲で、事務局の方でお答えいただけますでしょうか。

財部委員 ： 自転車組合の財部ですけども、自転車のベルはあれしか駄目みたいです。もっと強烈なのはできると。本当に「どけっ！」ていうような音を出すことは可能だそうです。普通ですと、乗ってる方が、「すみません、通してください」って言う方が一番簡単ですよっていうメーカーの話でした。

私もあのベルの音は本当に感じたんですよ。私が歩いて後ろから鳴らされたら腹立ちますもんね。それをメーカーに言ったら、音は強烈な音は出せるけども、あれ以上やさしい音はなかなか難しいですという返事いただきました。だから乗ってる方が、それはもう「すみません、通してください」って言葉で言った方が確実ですよっていう返事でした。そういうわけです。

古倉副委員長： はい、どうぞ。

鈴木委員 ： 今のそのとおりですね、私も自転車乗って前に人がいた場合は、そのまま「右から追い越しますよ」というように声をかけるようにしています。

そうすると本当にお互いが気持ちよく通行できるかなということ、できればそういうことには心がけてやったつもりです。

古倉副委員長： ありがとうございます。それはね、なんていいますか、ルールというよりマナーみたいなものですよね。

やっぱり自転車もさっきの共存していかなければいけないとこんなお話の中でやはり非常に重要なポイントかと思えますので、ルール・マナーを啓発される時も、やっぱり自転車と他の交通手段の共存をなるべく図って、調和が取れたような利用の仕方っていうのを検討していただいて、皆さん方に自転車利用者にも啓発していただきたいと思いますが、特に何かございますか。事務局の方で今までやってこられた啓発の中で、そういう他の交通手段との関係で調和が取れたような運転について啓発されたというのは、何かございますか。

事務局（安全対策課）： ルールだけでなくマナーの重要性っていうのは非常にご指摘のとおりだと思います。

ルールだけではやはり交通環境というのは、よくなりませんので、今おっしゃっていただいたような、後ろからのこういう声かけなどについては、日頃の交通安全教室の中でも、自転車のルールと合わせてお互いが気持ちよく、その道路環境を利用できるように思いやりを持って行動しましょうというようなことがお伝えしてるところでございます。

古倉副委員長： ありがとうございます。

さっきからちょっと議論が出てまして歩道をね、歩行者がやっぱり主役ですので、特に歩道を通るときはやはり自転車の方は歩行者に対する配慮っていうのは絶対必要かと思えます。ルールとマナーも今のようなお話であらうかと思えます。

1点だけ私のところにある大阪のメーカーから器具を送ってこられまして、それを見るとですね、電池を入れるのですがそのボタンを押すと、さっき言われた、割と大きいよくと通る声で「すみません、自転車を通していただけますか。ありがとうございます」ってそういうふうな声がるんですよ。もちろんベルはつけないといけないと思いますが、ベル以外にそれをつけてですね。

ただちょっと言い方が、そういう声が大きいもんですから、あんまりこう申しわけなさそうに言ってるものじゃないものですから、ちょっと改良したほうがいいと思いますが、そういう器具もあることはあります。ご存知ですか。何かこれをぜひ普及したいとおっしゃるから、確かにいいと思いますけどただ、やはり歩道であまり大きい声出して、後ろから歩行者をびっくりさせると、やっぱり色んな問題出てくるんで十分ご注意された方がいいというふうに思ったとは申し上げました。

すみません、それからさっきのBMXの施設みたいな、そういったもので何か茅ヶ崎市で、スポーツ的なバイクの運用について何かやっておられ

る或いはこれからあり得るかなど、何か思われるようなもの、何かございますでしょうか。計画の中で何か特に入っていましたか。第3次の自転車推進計画の中では特にそういうことは書いてないですか。

事務局（都市政
策課）： そうですね。
今回を開催するBMXの体験会については、実は2市1町藤沢市茅ヶ崎市寒川町と合同でやっております、会場自体は藤沢市の場所という形になっております、茅ヶ崎市の方では施設がないものでして、藤沢市でやるという状況ではあります。

古倉副委員長： ありがとうございます。茅ヶ崎市内では、そういう施設がないけれども2市1町で共同してやっておられるということ。どうぞ。

財部委員： 柳島の高速の高架下に昔BMXが走れるコースがあったような気がしたんですけれども今はもうなくなってしまったんですか。

あと寒川にありますよね。これにBMXのコースありますよね。あそこよく大会開いていますもんね。茅ヶ崎もそうですね、どっかの高架下のどこに何か。

事務局（都市政
策課）： 財部委員おっしゃるとおりですね、ゆめわくわく公園といった公園がございますが、その部分にですね、コースのような形のものがあるんですけども、本当に直線で行って直線で帰ってくるような形の、そういうようなコースですね。ちょっと大会とかができるようなものではないものでございます。

あと寒川町さんの方では、中央公園の方に、確かしっかりしたものが作られていたところを記憶しているところでございます。

古倉副委員長： ありがとうございます。そのようなところでよろしいでしょうか。あとどうぞ。大八木委員どうぞ。

大八木委員： 観光協会大八木です。

今の話の中で、⑪-2体験会の実施予定これいつですか。教えてもらえると助かります。

事務局（都市政
策課）： よろしいですか。
体験会はですね3月22日日曜日になっております。申し込みは既に締め切っているというふうに聞いております。22日に藤沢市の秩父宮記念体育館3階サブアリーナというところで開催されるということで聞いております。以上です。

古倉副委員長： ありがとうございます。

引き続きね、イベントで自転車の使い方といいますか利用についてね、幅広く推進していただければと思います。ありがとうございます。

他に、斉藤委員どうぞ。

斉藤委員： マナーと気持ちの問題のところなんですけど、今日文教大学の松本先生がいらっしゃったらお願いしたいなと思ってはいたんですけども。私小出小の子供たちの見守りの方もしているんですけども、文教大学の

対あるんですね。

それと夜間なんか無灯火の自転車ですと全然その認識できないとか色々な問題点があり、必ずカーブミラーを見ると同時に、それを参考にして一時停止をちゃんと励行するというようなこともやっていただく必要あるんじゃないかと思います。そのガイドラインの中にはそういったことも入ってます。具体的にそういうガイドラインを参考にしながら、徹底して教育をこれからお願いしたいなと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

財部委員 : すみません。

古倉副委員長 : どうぞ。

財部委員 : 自転車組合からですけれども、先ほどから青切符、反則金制度という話が最初からそういうお話から入られたんですけれども、皆さん自転車の道交法ってご存知ですか。何歳以上の人が何歳以下の子を乗せてもいいですって答えられますか。

いろいろ細かいことを全部把握している方ってまずいないと思うんですよ。それで副委員長さんが最初に言われたのは、そう厳しくやるんじゃなくてまず指導から入るっていう話になっていたんで。

今は小学校中学校、そういう学校には配っているんだけど一般の私らはほとんど知らないと思うんですよ。その自転車の法規を。私らも対象にした、何か配るパンフレットみたいなものは、この前回覧版で回ってきたからね。ちょっとしたものが。だけど、あんな案が少ない項目じゃないと思うんですよ。もっと詳しくってやるとすごいことになっちゃうと思うんですけども、その辺はどうお考えになっていますか。

古倉副委員長 : いかがですか。

事務局（安全対策課） : ご意見ありがとうございます。自転車のルールについては非常に細かく規定されております。それについては、取り締まりというのはやはり警察ですので、道路交通法の所管である警察の方でまずは指導。その指導に従わない場合はその取り締まりということで、青切符であったりという状況になります。

我々やはり大事なものは、1人でも多くの方にその交通ルールのその基本的なところですね。一番大きなその自転車安全利用5則ということで、例えば左側通行、或いはその交差点で信号機の指示に従うとか飲酒運転はしない、ヘルメット着用、夜間は灯火するというその大きく五つの自転車安全利用5則をまず、少なくとも皆様にさせていただくっていう必要性があると思ってます。

その交通安全教室っていう1つの柱ではあるのですが、それでは当然ご指摘のとおり、行き渡らないということもございまして、今後例えばプッシュ型という形で、皆様の方でもグループLINEであったりとかメーリ

ングリストなども持っていらっしゃると思いますので、そういったツールを活用させていただきながら、広く周知をしていったりですとか、出前講座のように皆様が寄り合いなどでお集まりになるときに、我々警察と一緒に参加させていただいて、そこでお話をさせていただくような、そういった草の根の活動と、いわゆる電子媒体を使った広く周知していくような、そういったものを併用して、今後やっていきたいと思っております。以上です。

古倉副委員長： ありがとうございます。去年11月には警察庁のガイドブックは、行政だけじゃなくて、シェアサイクル事業者とかその他の学校も、官民が連携してそれぞれの立場で、それぞれのできることをやるところというふうなことが書いてございまして。例えば自転車販売するときに、それぞれ必要なルールを購入者にパンフレットを渡すとかそういうふうなことも書いてあったように思いますから。徐々にそれが徹底されてくるのじゃないかなと思います。

ただ、さっき言われたように、青切符そのものはですね、交通反則金制度は113種類ありますんで、その113種類をすべてその専門でない人がパッと理解するのはまず不可能だと思いますから、さっきのお話を前提としますと、警察官なりもちろんその専門の方がご指導されて、特に街頭で右側通行してる人が、警察官が注意して「駄目ですよ」って、或いは「無灯火の人駄目ですよ」とこう言われて、それを無視してですね、今まで無視しても、警察官がそれを取り締まる方法がなかったのですが、注意した上で聞かなかつたらこれはもう完全に青切符を切る。つまりこれを悪質っていうふうに見なされるように書いてありますんで。警察庁の通達といいますか説明ではですね。

ですから、聞かなかつたらそれは青切符切られることになります。指導・警告を聞いて、右側通行の人が左側通行に転換してちゃんと行ってくれば、それは別に何のお構いもないといいますか、そういうシステムになっている。つまり、警察官の指導に従わないのは悪質とみなされて、青切符を切られるところというふうな順番になっているので、そういったことも含めて本当はね（説明があるとよい）。

ただ、あんまり警察が自ら取締の限界性を言うのはなかなか言いづらいところもありますので、一応説明するとそういうふうな状況になっているということのようでございます。その辺が、一発ですぐ取り締まるってこういう話でもないところも、本当は少し理解していただかないと、逆にその自転車利用がシュリンクしてしまうということになると困るなという部分があります。その辺うまく理解してもらえようような浸透が必要なのかなと思っております。ご担当の事務局の方も、ぜひそういったことも含めてですね、あまり大っぴらには言えないと思っておりますけど、悪質または危険というのは取り締まるんですよということは、即取り締まりがないというそう

いうニュアンスで理解していただくと、利用促進と安全対策が調和する、そんな感じになるかと思います。よろしくお願ひしたいと思ひます。以上です。

皆さん何かござひますか。今までのところで色々お話しが出ましたけど、例えば走行空間を設け、バスがちょっと追ひ越しにくいとか、そういったことを含めてコメントいただければと思ひます。

杉本委員 : 神奈川中央交通の杉本です。

先ほど平松委員の方からも、自転車があるとバスが抜けなくてというお話しもあったかと思ひますけど、弊社といたしましても、やっぱり事故を起こさないっていうところが会社としての最重要事項になっております。

あとは一方で、自転車との共存というのも必要だと感じておりますので、引き続き自転車もバスも、うまく走行できるようなことを目指して進めていければいいのかなと思ひます。以上です。

古倉副委員長 : ありがとうございます。昔バスの運転手さんにヒアリングをしたことがあって、その時に自転車走行空間があると、逆に自転車がそこ走ってくれて、バスの予見可能性といいますか、安心とかどうかあれですけど安心して通れると。ですからやっぱりそういう走行空間がちゃんと設定される場所は比較的自転車の行動がそこを通過してくるということ。

ところがそれがないとどこを通るかわからない、怖いというようなこともありましたのでね。その辺早く走行空間を作っていた進めていただけるとより安全とか、バス会社としても安全に運行していただけるかなと思ひます。

他にいかがでしょうか。特にござひませんか。他にご紹介なり、何かござひましたらご発言をお願ひしたいと思ひますが。

それではありがとうございます。予定した議事は以上でよろしいですか。

ありがとうございます。

その他何か一般論で結構でございますけど、何かござひますでしょうか。委員の皆さん方からこんなこと気にかかるとか、こんなことどうなんだろうというのがありましたら、この際ですからご発言いただければと思ひます。どうぞ。

久木委員 : 久木です。もう自転車活用推進計画が第3次なので、ちょっと私が知らないだけかもしれないんですけど、前提として、この茅ヶ崎市っていうのは自転車の事故が多いのかどうかっていうところが、わからないなっていうところと、あとはシェアサイクルの推進というのがありましたけど、その想定されているユーザーとかその促進していきたい人達っていうのが誰なのかなっていうのがあって。市民が使うっていうのは何かあんまり私の中でイメージがなかったんですね。外からいらした方が、電車から降りて車ではなく、自転車で回って欲しいっていうところなのかなという

ふうにお見受けしたんですけれども、実際のところ何をねらってるのかっていうところが知りたいです。

あと、個人的に全体を聞きながら思ったのは、この計画っていうのはわからないのですが、車から自転車に人を動かしていきたいっていう目的があるのかなと思うのですけれども、その時にやっぱり駐輪場の使いやすさが良くなればですね、もっと自転車で行こうかなというふうに自分自身が思うかなっていうのは先ほどからいくつかお話が出てましたけれども、予約ができる、空いてるっということがわかっているとか、あとはやっぱり券売機について、自分の財布に100円がないっていう時が結構あって、さっきまでSuicaで帰ってきたのに、お財布から小銭を出すって別の行動をしなければいけないので、すごい小さなことなんですけどものすごくそこが全部Suicaで済んじゃうみたいなことになると、何かこう、全然体験としては変わってくるかなっていうのがあって。すごい小さなことなんですけれども、体験が良くなるともうちょっと自転車で行こうかなっていうところになるかなっていうのがありました。

今日はありがとうございました。

古倉副委員長： ありがとうございます。

今3つございましたけど、まず事故の状況ということはいかがでしょうか。どうぞ。

事務局（安全対策課）： 自転車に関する事故というのは茅ヶ崎市で言いますと、昨年令和7年の1月から12月という暦年ではございますが、399件ということで、すべての人身事故、734件のうち、約54パーセントということで半数以上が自転車に関する事故でございます。

この傾向というのは、神奈川県内で言いますと、神奈川県平均が約25パーセントから30パーセント程度自転車が占める割合ということからすると、非常に自転車に関する事故が多いというのが茅ヶ崎市の特徴でもございます。

このためやはり今の交通安全教育も自転車に関するところはかなり力を入れてやっているところではありますが、なかなかその減少には繋がっていないというのが、もどかしさとしてはあるんですけれども、市としての特徴としては、自転車事故が多い状況でございます。

それと駐輪場の部分での利便性の向上というのは、日頃からやはり市民の方から、ICカード電子決済などもご要望いただいているところでございます。現行有人管理による券売機によって管理しているところで運用させていただいているのですが、当然そのICカード導入やりますと手数料をですね、事業者側として負担するというのもございまして、収支なども考えながら、今その導入の部分については継続的に検討しているところでございます。以上です。

古倉副委員長： ありがとうございました。1点だけ私の方で付け加えるとしますと、事

故の状況です。54パーセントと、確かに神奈川県下でも高いということなんですけど自転車利用率といいますかこれも神奈川県でとトップですよ、確か。ですから、利用が増えればですね当然（事故も増えます）。例えば自転車利用がゼロだったら、自転車事故もゼロになるわけですから、そういう意味で自転車利用がある反面を示してるものじゃないかと思うんです。ただそうは言っても高いのはよくないことは確かですので、安全対策をやっていただいているというので、走行空間を作っていただいて、安全安心して走っていただけるよう環境をこれから整備されるんじゃないかなと思います。

それからシェアサイクルですけど、マイサイクルと借りるサイクル、つまり借りる自転車と自分の持っている所有自転車と二つあるとこういう理解の中でですね、マイサイクルが多い土地というのは、確かに住民の方はそれを使うことが多いと。来訪者はシェアサイクルを使うということが多く、というかほとんどそうせざるをえないというそんな感じで、すみ分けていると思います。ただし住民の方もですね、シェアサイクルのポート、つまり停める場所がたくさん増えてくると、例えば駅まで自転車で今日は乗って来てないけど、駅前にポートがあって、そこから自宅の近くまで借りたいという方はそれを使うということもありえますし、或いは自宅の近くに、といってもシェアサイクルを使うその距離はアンケート調査で私の方で調べましたけど、大体200メートルぐらい以内にポートがあると使うでしょうけどそれを越えると使う率が落ちてきますけど、そういう自宅のすぐ近くであれば、駅までわざわざ駐輪場に入れる必要がなく駅前のポートにポンと置いておけばそれで済む、そういう使い方もあるとこんな感じでございます。

久木委員 : ありがとうございます。

終バスが終わった後に自転車で帰るとかもできるということですよ。ありがとうございます。

古倉副委員長 : ありがとうございます。そのようなところで他にいかがですか。よろしいですか。

結構いろいろ皆さん方一通りご発言いただいたかと思いますが、一応そのようなところでご説明が終わりまして、議事は以上となりますけど、事務局からお願いをしたいと思います。

事務局（都市政策課） : 本日はご出席いただきましてありがとうございます。またいろいろな貴重なご意見をいただきまして、ありがとうございます。事務局より2点ほど事務連絡をさせていただきます。

まず1点目ですが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、会議終了後に事務局から今日出席いただい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。何か修正等の意見がありましたら、期間を設けさせていただきますので、その期間内に事務局の方までご

連絡をいただければと思います。

また2点目としまして、次回の会議についてとなります。次回は来年度また1回開催を予定してます。詳細につきましては、また決まり次第皆様にご連絡をさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

事務局の方からは以上です。

古倉副委員長： ありがとうございます。次回の時に今回出てきたいろんな意見ございますがそれも少しまたね、それに対してどういうふう考えたかっていうのを、その後の対応というのを少しフォローしていただけるとありがたいのかなと思いますのでよろしくお願いいたします。

それではちょうど時間も参りましたので、以上をもちましてちがさき自転車プラン推進委員会終了ということでさせていただきます。

どうも本日はありがとうございました。