

令和元年度 第1回さいたまはーと推進協議会 会議録

日時 : 令和元年5月30日(木) 14:00~16:00
場所 : 与野本町コミュニティセンター 多目的ルーム(大)
出席者: 別紙のとおり

1. 開会

事務局 司会進行、事務局職員紹介、配布資料の確認

2. 委員の紹介 事務局より新規および変更となった委員の紹介

(新規) モビリティジャーナリスト 楠田悦子氏

(変更) 【前】埼玉県県民生活部広聴広報課 副課長 山下弘晃氏
【後】埼玉県県土整備部県土整備政策課 副課長 水谷信哉氏

【前】東武鉄道株式会社 大宮駅長 眞塩 誠一氏
【後】東武鉄道株式会社 大宮駅長 山野井秀一氏

3. 議事

(1) 「さいたま自転車まちづくりプラン ~さいたまはーと~」に掲げる各施策の取組状況について

事務局 資料1、2、3、4に基づく説明

松原委員 サイクリングマップについて、マップ使用者がSNSにアップする際、ハッシュタグに使える短いキャッチコピーなどマップを一言で表現できる呼称があると良い。

事務局 今後、サイクリングマップを作成する際は、そのような工夫を取り入れることを検討したい。

楠田委員 Mobility as a Serviceという言葉がよく使われているように、移動手段単体ではなく、公共交通を含め様々な移動手段を合わせてどのような移動をしてもらうかを考えるようになってきている。民間IT企業の乗換検索

の中で、鉄道やバスと連携し、どのように最終的な目的地へ向ってもらおうか、さらには移動データを活用し、どのような転換をしていくか実証実験していくと良いと思われる。

事務局 さいたま市のシェアサイクル実証実験で使用している自転車にはGPSを搭載しており、走行時のデータを収集することが可能となっている。そのビッグデータをさいたま市と事業者と共有し、様々な移動手段との連携や活用等を検討していきたいと考えている。

古倉委員 埼玉県は自転車保有率が全国2位と非常に高く、一般の方はすでに自転車を持たれていると思われる。シェアサイクルはどのような目的で乗られるのかを明確にしなければならない。通勤で使用するならば駅前、買い物で使用するならばショッピングセンター等に必要となる。また、買い物の場合は前後のカゴが必要になるなど、用途によって自転車のサイズ、種類、付属品なども考える必要がある。ターゲットを明確にすることでよりシェアサイクルの利用促進が図れる。先にシェアサイクルありきではなく、何のためにシェアサイクルがあるのか、絶えず考える必要がある。また、自転車イベントにシェアサイクルで来場してもらうなど各施設と連携し、より自転車で来てもらう工夫も必要と思われる。

事務局 シェアサイクルを利用されている方々や、利用シーンをイメージし、住宅地、駅前などサイクルポート設置場所について検討していきたい。イベントについて、シェアサイクルの認知度が低いことから、イベントの際はシェアサイクルの臨時ポートを設置するなど促進を図りたいと考えている。

楠田委員 台湾のシェアサイクルは目的が明確となっている。シェアサイクルも公共交通の一環として整備され、ラスト1マイルの交通機関として定義付けされており、MaaSにも組み込まれている。そのような海外の事例を参考にされるのも良い。

北方委員 他自治体でも高齢者の交通安全教室が話題によく挙がる。高齢者の自動車免許の返納が増えていく中で、移動手段が自転車に移行していくと思われる。しかし、徐々に自転車に乗る方も多いと考えられるので、高齢者向けの交通安全教室にも力を入れてほしい。また、年齢別の自転車事故の死傷者数としては、高校生が非常に多いとされている。中高生への教育方法としてスクエアドストレートを採用されているが、その効果検証が必要だと思われる。自転車の安全利用については、

継続していくことが重要だと考える。学校別の交通安全ワークショップなど他の教育方法も考えられる。

楠田委員 自動車教習所で高齢者の自動車免許返納後の移動手段の紹介をお願いできないか。また自動車ドライバーに対し、自転車利用者とのコミュニケーションの取り方や自転車道等の周知、自転車の選び方などの情報を発信する協力をしてもらうことも考える。

安全啓発冊子については、危険性だけでなく、自転車の持っている効果や環境面、健康面、誰でも乗れるというメリットも記載してほしい。また、免許返納後のことも考えると自転車には乗り続け健康寿命を延ばす、ということも記載することが必要。高齢者の方へ向けては、体に合ったものを選ぶ、ヘルメットをかぶる、安全な自転車を選んで自転車事故を減らしていくというような取組が必要となる。

韓委員 荒川河川敷での自転車事故について、スクアードストレートの事業者と一緒に事故動画を作成したことがある。恐怖を実感することだけでなく、具体的に起きる事故のケースを考え、それを再現し、そして危険回避のためどうすればよいのか、ということを考え動画を作成した。例えばスクアードストレートを行う学校では、学校の近くで危険が考えられる場所での再現を行い、危機回避にはどうすればいいのかなど、どのような見せ方をするかが重要だと思われる。

また、チャイルドシート付き電動アシスト自転車については、様々なサイクルイベントのアンケートの中で、チャイルドシート付き電動アシスト自転車が怖い、という答えが多い。子どもを守る方面に意識が行きがちだが、加害者にもなり得るという意識付けも徹底した方が良い。

渡邊委員 高齢者の自転車安全教室については、さいたま市危機管理課にて認証を目指しているセーフコミュニティの一環として行われている。危機管理課との連携が必要だと思われる。そこで行われる高齢者への交通安全教育としては、シミュレーター使用するなど、高齢者へ体力低下を自覚してもらうことが大切であると思われる。

また、人材育成は非常に重要である。自転車安全利用模範推進員や職員向けの自転車安全講習を行っているが、市民の中で安全教育を担えるリーダーのような方を育てることも必要ではないか。

松原委員 交通安全教室に参加することはハードルが高く感じられる。フェイスブックや Youtube などには自転車安全な乗り方を紹介してくれるコンテンツがあり、自転車まちづくり推進課がそのような情報を共有、発信するだ

けでも効果はあると思う。

川島委員 今後の取組予定として、一番効果的なものは実習だと思う。冊子をもとに、実走行の中での怖さやコミュニケーションの取り方、技術の必要性を気付くことができると思われる。そのような実施施策をどう行うかを考えていただきたい。親子で参加でき、技術練習ができるワークショップが非常に人気である。さいたま市から他県へ出向いて参加することも多い。そのような民間団体の活動を場所や資金的に支援することでさいたま市民が優先的に参加できるような方策を検討いただきたい。

古倉委員 自転車安全冊子を含めメリハリをつけることが大事である。埼玉県は中学生事故件数が日本 1 位、高校生事故件数 2 位、高齢者 1 万人あたり事故件数 2 位となっている。事故の多い世代や形態に応じた講習等、対応が必要だと思う。

小嶋委員 自転車安全冊子の内容に自転車保険について記載すべきである。また、子どもの交通安全教室にも自転車保険について触れることもいいのではないか。事故を起こさないことが一番ではあるが、自転車保険を通じ、今まで起きた悲惨な事故についても考えてもらうこともでき、子どもへの教育としても保険の話があると良いと思われる。

大森委員 高校生から高齢者まで、安全教育に加えて自転車の楽しさを一緒に教えることも重要ではないか。教育の手法としても、冊子、実習、ワークショップなど多岐にわたり、費用対効果なども検討する必要がある。

事務局 皆様のご意見に賛同するところが多々ある。
さいたま市内の各所管がそれぞれの目的をもってその事業を行っている。健康意識したものであればそのような内容になる。また参加者の要望に応じて内容を変更することもあると思われる。自転車の安全啓発についても様々なチャンネルをもって行うこともよいと考えているところもある。例えば、中高生への安全啓発として学校教育の中での安全教育以外に、スポーツクラブを通じた安全教育を行うことでより効果を高めることができる可能性など、課内でも検討している。さいたま市として共通認識を持つ必要もあり、来年度のさいたまはーとの改定もあり、整理、検証を行いながら関係所管課との連携を強化していく必要があると考えている。

楠田委員 体に合った自転車を開発し、普及してもらうことも今後必要だと思う。例えば子乗せ自転車は現在の形が安全な形なのかという疑問もある。自転車

車両、利用者の教育、道路の安全性の三位一体の安全性を考える必要がある。様々な移動手段が今後道路を走行する可能性がある中で、安全な道路、交差点を検討する研究チームを設置するなど、研究を推進していただきたい。

古倉委員 電動アシスト自転車を利用した高齢者のアンケートによると、行動範囲や外出頻度が上がる効果が確認できている。一方、危険性について、事故率は低くなっている。また、法令違反の点においても、信号無視、一時停止無視等の割合においては一般自転車と変わりはない。電動アシスト自転車を使用することで積極的な外出をしていただき、認知症予防や生活習慣病の予防につながると考えられる。

渡邊委員 高齢者は毎日買い物に出かけるが、自転車の利用を見ると、ふらつきが非常に怖い。転倒の危険性が低い 3 輪車を普及させることも検討した方がよい。その場合、止める場所の確保も必要となってくる。安心して乗れる自転車として電動アシスト 3 輪車を研究対象するなど、どのような自転車を研究すべきか検討してほしい。

楠田委員 高齢者がいきなり自転車に乗車すると危ない。乗り続けられる体づくりが重要となってくる。通勤利用などを促進することも重要である。3 輪自転車については首が振れるものとそうでないものがあるなど、運転の経歴によって選べるものが異なる。3 輪自転車の研究も必要があると思われる。自転車に乗れなくなった場合の紹介として、シニアカーの選択肢も必要であると思われる。

藤倉委員 お客様で 20~30 年前に購入した自転車に乗っている方もいるが、現在はサイズがあっていない場合も多い。一方、3 輪の電動アシスト自転車でも現状 15~25 万円する。また高齢者向け小径で足つきもよく、フレームの低い電動アシスト自転車もあるが、両者とも高齢者は金銭的な問題で購入しない。開発しても乗ってもらえなければ意味がない。買いやすい、使いやすい、安全な自転車が必要。倒れないロボットの技術を採用し、倒れないオートバイが今、開発研究されている。しかし、自転車にその技術を搭載し開発しても非常に高価になり商品にならない。商品化の可能性、実用性も考えて自転車の開発をお願いしたい。

事務局 高齢者になる前から自転車に乗っていただくことも重要な目標である。高齢者が体に合っていない自転車に乗っている問題はこちらとしても認識している。自転車安全冊子にコンテンツとして載せるなど対策を考えてい

きたい。

楠田委員 駐輪ラックにはまらない自転車等、様々な形態の自転車が利用できる駐輪スペースの確保を念頭に置かれてはどうか。

事務局 現在、駐輪場の改修と合わせて垂直式 2 段式ラックの導入を進めているが、従来型に比べ専用面積が少なくなる。新しいラック導入時に平場の駐輪スペースを広げ、ラックに入らない 3 人乗り電動アシスト自転車等の自転車を置けるスペースの確保を進めている。

北方委員 他自治体では「おもいやりゾーン」と題して、優先して子乗せ自転車の駐車スペースを確保しているところもある。さいたま市でも配慮いただきたい。
また、放置自転車の変換手数料だが、さいたま市は 1000 円という料金設定である。放置自転車 1 台あたり、撤去にどれほどの費用が掛かっているのか。

事務局 さいたま市では大宮駅東口に「おもいやりゾーン」として大型自転車専用箇所を確保している。
放置自転車の撤去費用については 1 台あたりおよそ 8000 円となっている。今後の手数料設定については適正価格等の議論を行っていきたいと考えている。

古倉委員 自転車優遇制度について、商業施設に自転車と自動車での来店者を比較すると、来店回数は自転車で来店する方が多く、また 1 週間あたりの売上額についても、商業施設によっては自転車での来店者が多い場合もあった。商業施設から見ても賑わいの創造や売上面でのメリットがあることを強調することで協力してくれることも考えられる。
駐輪場については、民間の駐輪場も含めたマップで利用状況が確認できると良い。一時利用者には非常に利用しやすくなると思われる。
駐輪場のサービスとして傘の貸出を行っているとのことだが、自転車走行時は傘をさせないため、ポンチョの貸出等も検討されてはどうか。
また、自転車駐車場の附置義務によって設置された自転車駐車場について、設置された自転車駐車場が使用されていない状況も散見される。空いてる場合は他の目的での有効利用など、弾力的な運用方法を検討してほしい。

韓委員 駐輪場の利用者サービスについてだが、自転車利用者でヘルメットかぶらない人が多いので、駐輪場にヘルメットラックがあればいいと思う。ヘルメ

ットを預ける仕組みがあれば、通勤等で自転車を利用する方もヘルメットを職場にもっていかなくてもよくなる。

大森委員 高齢者の自転車利用について意見が多く出た。また MaaS など、自転車と他の移動手段との連携も考えながら「さいたまはーと」を推進していくことが必要である。来年度の「さいたまはーと」の改定もあり、庁内の他部署との連携についてもお願いしたい。

4. その他

事務局 資料 4 に基づく説明

5. 閉 会

事務局 次回の開催日程は未定となっております。
日程が決まり次第、事務局より案内します。