

コーディネーター ただ今から、事業番号1番、安全で元気な自転車のまちの推進についての審議を行います。お手元の公開審議の資料14ページをご覧ください。

それでは、事業所管部局の都市局と市民局は事業概要について説明をお願いします。

事業所管部局 それでは、安全で元気な自転車のまちの推進について、ご説明いたします。

自転車は、身近で便利な乗り物であることから、通勤通学、買い物、レジャーなど、日常の移動手段として利用され、重要な役割を果たしております。一方で、近年の自転車を取り巻く状況の一つとして、平成14年から平成24年までの10年間に起きた事故の割合を見ますと、全国の交通事故が3割減少する中、自転車の事故は2割を推移し、歩行者を相手とした自転車事故については約1.3倍と、増加傾向となっていることから、自転車を安全に利用するために、車道の通行を促進していることが挙げられます。

平成24年11月には、国土交通省と警察庁が策定した安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインにおいて、今後自転車にとって重要な路線では、車道通行を基本に整備する方針が示されました。また、平成25年12月に施行された改正道路交通法では、路側帯での走行は左側通行に限定、さらには本年6月施行の改正道路交通法では、悪質・危険な自転車運転者に対して講習を義務付けるなど、車両の感覚が薄れた、これまでの利用方法の、見直しの取組が進められております。

そのような状況の中、本市では安全で元気な自転車のまちづくりを積極的に推進するため、昨年度からハードとソフトの両面による自転車施策の総合指針となる、(仮称)さいたま自転車総合利用計画の策定に着手いたしました。この計画は、自動車に過度に依存しない交通体系の実現を目指し、自転車政策の柱である、「たのしむ」、「はしる」、「とめる」、「まもる」、の視点から、自転車に関するさまざまな取組を総合的に取りまとめ、本計画により自転車の位置付けを明確化し、さらなる自転車利用の促進、歩行者の安全性の確保を図り、本市の魅力と活力向上に資することを目的としております。

計画の構成としましては、昨年度検討し、本年4月に策定した基本理念や将来像などを定めた自転車まちづくり大綱と、今年度検討中の具体的な実施計画にあたります自転車まちづくりアクションプランからなり、これらを包括的に取りまとめ、総合利用計画といたします。また、平成28年度から平成37年度までの10年間取組を推進してまいります。

それでは、はじめに、自転車まちづくり大綱についてご説明いたします。

自転車まちづくり大綱では、なぜ自転車利用を積極的に推進するのかご理解いただくため、自転車利用の魅力について整理をいたしました。自転車の魅力としましては、まち中5キロメートル以内の短距離移動では、渋滞等の影響を受けず、近距離で最も早く移動が可能な交通手段であること、また、自転車は燃料を必要としないほか、車両本体の価格にかかる費用などが安いことによる経済面、週1回以上の自転車運動による体重減少効果による健康面、東日本大震災後の自転車利用割合の増加による防災面などに優れており、さらには地域経済の活性化や、環境負荷軽減効果などによる環境面にも有効な交通手段であ

と考えているところです。

次に、本市の特徴ですが、地形が平坦で、鉄道網が充実していることから、自転車が利用しやすい環境が整っており、そのため自転車の保有率が非常に高く、若者から高齢者といった幅広い世代の方が、駅までの通勤通学や買い物、日常的に自転車を利用していることが挙げられます。

一方で、自転車関連事故が非常に多く、放置自転車も減少傾向ではありますが、いまだ年間の撤去台数が2万台を超えております。加えて、自転車移動が最も早いとされる5キロメートル未満における自動車分担率は高く、渋滞緩和、環境負荷軽減のためにも、近距離での移動手段を自動車から自転車に転換できる取組がこれまで以上に必要であると考えております。また、市全域から市民を無作為に抽出して実施したアンケートの調査結果では、利用ルールの認知度は高いが、遵守度が低いことが明らかとなりました。自転車のルールを守る必要性が低いと認識している人が多い一方で、迷惑危険と感じている人も多く、自転車通行環境整備による車道通行促進だけでなく、ルール遵守の必要性を訴える実効性のある広報啓発活動が重要であると考えております。

次に、現在取り組んでいる主な自転車施策についてご説明いたします。本市では、自転車まちづくり政策を進める上で、「たのしむ」「はしる」「とめる」「まもる」を四つの大きな柱とし、取り組んでおります。

「たのしむ」につきましては、スポーツやレジャーの視点から、ツール・ド・フランスさいたまクリテリウムをはじめとした自転車関連イベントの開催や、大宮駅周辺で展開しているコミュニティサイクルなど、自転車を活用して楽しむことができる施策を進めております。

「はしる」につきましては、自転車が安心安全に通行できる環境の創出と、快適に市内を移動できるネットワークを作るため、平成26年度から平成35年度までの10年間で、約200キロメートルの自転車通行環境の整備を目指し、既に進めているところです。

「とめる」につきましては、自転車駐車環境の充実を目的とし、自転車駐車場の確保と市営駐車場の効果的で効率的な管理運営、放置自転車の監視と撤去を継続していくこととしております。

「まもる」につきましては、ルール遵守の徹底を目的とし、イベントでの自転車乗り方教室、交通安全教室を開催しております。小学4年生を対象として、自主的に基本的な交通ルールを体得させる子ども自転車運転免許制度を平成24年度から実施し、安全な乗り方の周知も図っているところです。また、市立中学校、高校では、スタントマンによる模擬交通事故を見学するスケアード・ストレイト教育技法を用いた交通安全教室などを実施しております。

自転車総合利用計画の検討にあたりましては、これらの自転車施策を含め、総合的かつ有機的に進めるために整理を行い、再構築を図ってまいります。この計画では、自転車の魅力を活かし、現状の問題、課題を解決していくため、目指すべき将来像と達成度を確認

するための目標を設定し、自転車活用の基本的な考え方としましては、交通体系における自転車の役割を明確にするため、近距離で最も重視する交通手段、市民の健幸を増進し、環境にやさしい交通手段としております。また、計画の基本理念としましては、自転車は市民の日常生活に深い関わりがある移動手段であること、余暇や観光など、幅広い活用が期待できるなど、政策推進のために、地域のさまざまな主体を巻き込んだ連携が不可欠であることから、市民、事業者、行政の協働をうたっております。

さらに、本市の特徴としましては、幅広い層から移動目的に自転車が利用されていること、自転車利用者だけでなく、歩行者、自動車運転者も含めた相互理解が必要であることから、誰もが安全安心、快適に自転車が利用できるまちづくりを進めることとしました。これらの考え方に基づき、目指すべき計画の将来像として、人と環境にやさしい安全で元氣な自転車のまちさいたまを掲げております。

将来像の実現手法としましては、「たのしむ」「はしる」「とめる」「まもる」を計画の四つの柱とし、施策を総合的に進めることとしております。

ここまですでに4月に策定した自転車まちづくり大綱になります。ここからは、大綱を踏まえて、今年度検討を始めております具体的な施策である、自転車まちづくりアクションプランになります。アクションプランを策定する上では、まずは全庁的にハードとソフトの両面から実施している既存事業を洗い出し、そこに職員からの提案や、この計画の検討を行っている学識経験者、関係団体など外部委員の意見、また市民の皆さんからは、タウンミーティングや大綱の検討にあたり実施した市民アンケート、さらには大綱策定に向け実施しましたパブリックコメントなどにおいていただいたさまざまな声を、四つの柱である「たのしむ」「はしる」「とめる」「まもる」の視点で整理し、確定させた後、最終的には自転車まちづくり大綱で定めた計画目標に対し、目標値を定めてまいります。

こちらが「たのしむ」の施策を整理した、15の個別方策の案です。内訳としましては、継続すべき既存事業が3事業、既存事業を継続しつつ拡充すべき事業が1事業、新規事業が11事業となっており、計画の目標である利用増加、事故減少、満足度向上に対して、関連性の高さや市民アンケートにより必要性が高いとの回答があった点を考慮し、評価の設定を行っているところです。

次に「はしる」の施策を整理した、5つの個別方策の案です。既存事業を継続しつつ拡充すべき事業が2事業、新規事業が3事業となっております。

次に「とめる」の施策を整理した、10の個別方策の案です。継続すべき既存事業が4事業、既存事業を継続しつつ拡充すべき事業が6事業となっております。

次に「まもる」の施策を整理した、11の個別方策の案です。既存事業を継続しつつ拡充すべき事業が6事業、新規事業が5事業となっております。

四つの柱全体では、41の個別方策の案となり、内訳としましては、継続すべき既存事業が7事業、既存事業を継続しつつ拡充すべき事業が15事業、新規事業が19事業となっております。今後はこの施策案を基に、現状の課題を的確にとらえ、解決につながる施策を

関係機関等と調整を行いながら、アクションプランとして取りまとめてまいります。

今後のスケジュールですが、10月頃には自転車総合利用計画の素案として取りまとめ、庁内や外部の学識経験者や関係団体の委員のご意見を伺い、12月頃には計画案に対するパブリックコメントを実施し、今年度中の策定を目指してまいります。

最後に、この自転車総合利用計画を基に、自転車によるまちづくりを進めた効果をイメージ図で表現いたしました。市民の暮らしの中で、効果としましては、適度な運動につながり、健康が保持増進されるほか、健康になることで企業、行政の医療負担の軽減につながります。また、自動車から自転車に転換することで経済的負担が軽減され、風や季節の移り変わりが体感でき、心豊かな生活が送れる他、地域の魅力が再発見できます。まちの中での効果としましては、交通ルールやマナーを守り、自転車が正しく利用されることで、歩行者が安心して歩けるやさしいまちになります。同じく自動車から自転車に転換することで交通渋滞が緩和されるほか、二酸化炭素の排出量が抑制され、環境にやさしいまちになります。さらに、自転車が人とまちをつなぎ、賑わいと活気があるまちになるなど、さまざまな効果が期待されます。

事業概要については以上でございます。

コーディネーター ただ今事業所管部局から説明がありました安全で元気な自転車のまち推進事業につきまして、改革担当部局から論点の説明をお願いします。

改革担当部局 自転車は環境にやさしく、健康増進や災害時にも役立つ優れた乗り物で、またさいたま市の地形が比較的平坦であることから、以前から自転車の利用が盛んだと聞いております。そこで、自転車の安全かつ快適な通行環境を計画的に整備するため、「さいたま市自転車ネットワーク整備計画」が昨年策定されました。この事業は、自転車政策を推進することで、さいたま市の魅力と活力に寄与し、ブランド化に資するものだと思っております。そこで、資料15ページの下段にもございますように、最初の論点として、これまで実施してきた「自動車に過度に依存しない交通体系の実現のための、取組について」の確認をしたいと思っております。

次に論点の2番目として、今後の具体的な取組としての、「アクションプランの策定に向けた取組について」の議論をしたいと考えております。

論点の3番目として、交通ルールを浸透が不可欠ということで「自転車関連事故の減少に向けた取組について」の議論をしたいと思っております。

コーディネーター 今、説明があった論点に従って審議をお願いします。

改革担当部局 それでは、資料では19ページの下段ですが、自転車政策の「たのしむ」「はしる」「とめる」「まもる」の四つの柱の一つ「はしる」の通行環境の中で、自転車ネット

ワーク整備計画とございます。これについて、今までの具体的な取組とはどういったもの  
でしょうか。

事業所管部局 今日「さいたま市自転車ネットワーク整備計画（以下、「整備計画」とす  
る）」を別途ご用意させていただきました。

これにつきましては、平成 24 年 11 月に国土交通省と警察庁が自転車ネットワークの計  
画作成やその整備、通行ルールの徹底等を進められるように、安全で快適な自転車利用環  
境を創出するガイドラインというものを出示しておりますが、それを受けて、歩行者と自転  
車の安全確保、自転車利用の促進による環境負荷の軽減、ネットワークの連続性、快適性  
確保による地域の魅力向上の三つを基本方針として、自転車が安心安全に通行できる空間  
の創出と、快適に市内を移動できるネットワークを形成するために、平成 26 年 4 月に策定  
しました。

スピード感を持って進めていこうということで、平成 35 年度までの 10 年間で約 200 キ  
ロメートルの自転車レーンの整備を計画的に実施していくことが盛り込まれています。こ  
の計画に基づき、これまで約 20 キロメートルの整備が完了しています。

改革担当部局 今ご説明のあった 200 キロメートルの自転車レーンは「整備計画」の 14 ペ  
ージに記載されているものが該当区間ということによろしいのでしょうか。

事業所管部局 はい。「整備計画」の 14 ページに赤で図示した道路をネットワーク路線と  
して設定しています。

補足ですが、緑の点線につきましては、別途レクリエーションルートということで、自  
転車に乗って風を体感していただくような、余暇的な楽しみ方ができるようということ  
で、別途 50 キロメートルほど今後検討していく路線ということで定めているところです。

改革担当部局 ここで書かれてある路線で、おそらく道路の大きさや幅などによって道路  
標示されているものが異なっているように思いますが、すみわけはどのようになっている  
のでしょうか。

事業所管部 「整備計画」の 15 ページにある整備の進め方という項目をご覧ください。1  
5 ページには自転車道というパターンが示されています。16 ページの上側には、自転車専  
用通行帯、またその下側に車道混在、17 ページでは歩道内通行という 4 つのパターンがあ  
ります。道路の幅員などによって整備の仕方をそれぞれに応じて変えております。

まず自転車専用道については、さいたま市では事例はないのですけれども、路肩の幅が 2  
メートル以上確保できる場合となります。

路肩の幅が 1.5 メートル以上確保できる場合は、「整備計画」の 16 ページの上にある自

転車専用通行帯ということで、これもいわゆる交通規制がかかるような整備形態で、道路に自転車専用の通行帯という文字が書かれる整備の仕方となります。

また、路肩が1メートル以上1.5メートル未満の場合は、「整備計画」16ページの下、整備のイメージの左側にあるような、青いブルーのラインを引きます。路肩の幅が60センチメートルから1メートルの場合は、矢羽根という矢印を表示します。路肩の幅が60センチメートル未満の場合は、自転車のマークを図式化したピクトグラムというものを整備します。

また「整備計画」の17ページの整備イメージについては、歩道の中に、自転車を歩行者と分けていくというのは、かなり慎重に定めていかないといけないのですが、既存の道路で歩道が広い場合については、このように歩行者と自転車を分けていくような整備をしていきます。

改革担当部局 道路の幅によって、整備イメージが4種類ほどあって、おそらくルール等がそれぞれ違うと思いますが、これについては後で議論したいと思います。

改革担当部局 資料20ページの下段に「さいたま自転車まちづくり大綱」の計画の将来像として、「人と環境に優しい、安全で元気な自転車のまち さいたま」と記載されています。これを実現するための手法のひとつとして、自動車も含めて全ての方が交通ルール・マナーを守ることが定められています。例えば、旧中山道や国道17号新大宮バイパスなどさいたま市内は車の交通量が多いところがありますが、この計画を進めることで、例えば自動車の交通量の絶対量が減り、まち中も快適に自転車で走れるようなまちづくりを進めていくもの、とらえてよろしいでしょうか。

事業所管部局 はい。資料17ページにもありますが、まち中において、5キロメートル以内の移動であれば、自転車が意外と早く目的地に着くというデータがございます。車に乗られている方は、自転車を追い抜いたけど、いつの間にかまた自転車に迫り着かれているというのをどこかで経験されたことがあると思いますが、ちょっとそこまで移動するのに、車でなくて自転車を使っただけならという思いもあります。今後、自転車の利用が進めば、自動車の交通量が減り、快適に自転車が乗れるような環境が進んでいくのではないかと考えています。

改革担当部局 この計画を進めることで、自転車を利用する人が、自然に気付くというようなことを促すということでしょうか。

事業所管部局 はい。

改革担当部局 この計画を具体的に進めるため、今年度アクションプランを策定しようとしていますが、論点の2番目であるアクションプラン策定に向けた取組についてお聞きします。

自転車総合利用計画の期間が10年ということで進めていますが、経緯と最終的な計画目標と、今後のスケジュールを教えてください。

事業所管部局 アクションプランを策定していく上で、ハードとソフトの両面から取り組んでいます。

まずは、各所管で進めている既存の自転車関連の施策を全庁的に洗い出すところから進めております。職員提案や、学識経験者、関係団体など外部委員の意見、また市民の皆さまからお声をいただいて、現在164の提案をいただいたのですが、それを個別事業として整理した中で、41の事業にしたところです。

今後につきましては、庁内の関係各課に課題や実現性等についてのヒアリングを実施しながら、自転車利用の割合、交通事故の件数の減少、快適性、安全性、ルール、マナー、情報提供、市の取組の、5つの自転車施策への満足度、そういったものに対して、目標の数値を設定し、学識経験者、関係団体など外部委員のご意見を聞くとともに、パブリックコメントを実施いたしまして、今年度中の策定を目指しています。

改革担当部局 アクションプランに取り組むうえで、成果や効果を出すための工夫について何か考えていますか。

事業所管部局 現状の課題を的確にとらえまして、解決につながる施策を地道に進めていくことがやはり自転車においては大事だと考えています。先ほど自転車のレーンの整備のことをお話ししましたが、場合によっては青色の表示は何のためか目的がまだ広く浸透していないこともあると思っております。そういうこともPRしていくことがすごく大事だと考えております。

改革担当部局 1970年頃から自転車の交通施策として、歩道を自転車が走っていいという標識が整備されて、自転車歩行者道にしているところが結構あるということですが、実際そこを自転車で走ってみますと、段差等がありまして、決して走りやすいという環境ではないというのと、それから歩道を自転車が走っていいというのは不思議な国だという外国の方の評価もあると聞いております。交通政策の見直しということも含めまして、ハード整備だけではなく、ソフトの見直しも必要なのではないかと考えます。

論点の3番目ですが、自転車関連事故の減少に向けた取組について、対歩行者との事故が増加している理由と、国交省とか警察が策定した「安全で快適な自転車利用の環境創出ガイドライン」の中で「自転車にとって重要な路線」ということがいわれていますが、そ

れはどういったものなのか、お伺いしたいと思います。

事業所管部局 自転車は車両だという意識が希薄化してきていると感じております。自転車は車両なので歩道ではなく車道を走るという意識を持つことが大事だと思います。自転車ネットワークを整備することで、自転車は車道を原則走っていただきたいと考えております。「自転車にとって重要な路線」の選定にあたっては、自転車が多く通行している道路、また自転車に関連する事故が多い路線を選定してございます。10年で200キロメートルを整備する計画ですが、1日でも早く進めることが大事ではないかと考えています。

改革担当部局 ルールを守って自転車が左側通行している中で、路肩駐車をしている車が結構あると感じます。自転車道の種類によってはどうしても歩道に乗り上げざるを得ないとか、車道に出ざるを得ないというところもあると思いますが、例えば取り締まりをするところとの連携などはどのように考えていますか。

事業所管部局 違法駐車であれば、警察の取り締まりは不可欠です。

先ほどもご説明しましたが、自転車は車両だという意識を持つことも大事だと思います。例えば、自動車を運転している場合、前方に止まっている車を追い抜こうとする時、後ろの安全を確認してから追い抜く習慣があると思います。自転車も前方に障害物があれば、徐行か停止して、後方の安全を確認して追い抜くことが普通にできるように、これからは、そういったことの発信も大事なところなのではないかと考えております。

改革担当部局 様々なところと連携でまちづくりを進めるという説明がありましたが、自転車を買ったときに、例えばメーカーや販売店にまで関わっていくことは今回の計画で取組として考えているのでしょうか。

事業所管部局 そういったことも含めて、これから整理してアクションプランの中に取り組んで、総合利用計画としてまとめていきたいとは考えています。

改革担当部局 「安全で元気な自転車のまち」の推進では、交通ルールの遵守は必要不可欠ですが、必ずしも交通ルールが浸透しているとは言えないと思います。6月に道路交通法が改正されまして、自転車の講習制度もできたようですが、3カ月経過して、何か変化はありましたが、あるいは市としての更なる取組についてどのように考えていますか。

事業所管部局 今年6月の法改正をうけ、自転車のルール違反が危ないというリーフレットを交通安全教室や啓発、広報活動時に配布して、自転車安全利用についての理解を促進しているところです。制度的なところでは、14の危険行為を新たに定めまして、またその



危険行為を繰り返す、悪質な自転車利用者への講習というのも制度があらためて新たに設けられております。

改革担当部局 交通安全教室などで、利用者にアンケートを取るなどして、実施前後の理解の違いを取組にフィードバックするということはしていますか。

事業所管部局 交通安全教室につきましては、交通防犯課が主体となって行っております。一番多いのが小学校で、小学校以外にも公民館でなど多様な場所で行っております。受講者の年齢層、生活環境や交通環境について事前の打ち合わせの中で意見交換を行っており、地域や年齢などに応じた内容で、教室を実施しています。

また、高い年齢層の教室の場合には、小テストを実施して、受講者に自身の理解度を確認していただくとともに、講習の中で理解が足りないようなところがあれば、次の講習で、分かりやすいようなものを入れることで、見直しなどを行っています。

改革担当部局 イヤホンを入れたまま自転車を運転している方や、後方を確認しないで急に車道側に出てくるとか、利用者の意識不足やマナー違反がかなり問題だと思います。環境の整備と合わせて、交通ルールを浸透させることがこれから自転車がより良く使われるためには、必要だと考えます。安心安全の確保の観点も含めて、これについて市全体で取り組む必要があると思いますが、最後ですので、都市局長にそれについての考えを伺いたいと思います。

事業所管部局 自転車は子どもから高齢者まで、幅広い年代の方が乗れる物です。自分の年代、自分の視点だけで政策を語ってしまうと、他の視点を見失ってしまうので、注意しながら進めてまいりました。例えば、車道通行はあくまで原則であって、車道通行に自信のない方のことも考えて、歩道を今までどおり通っても良いということも合わせて考えながら政策をまとめております。

端的に言いますと、一人でも健康な市民を増やすということが政策の目的です。自転車に乗りますと、われわれなんかの世代ですと、私も今より10キロぐらい太っていましたが、体重が落ちています。それを維持するために週に1度はかなり長い時間自転車に乗ります。そういうことをやっていただくと、さいたま市にこんなきれいな場所があったんだとか、気付いてもらえるというようにいいことが重なっていきます。そういう視点でも今までの政策もまとめています。

最後に、利用者に安全に自転車に乗っていただくことが最も重要なことなので、そのことを重点的に今後はやっていきたいと思っております。

コーディネーター 時間の関係もありますので、議論を終結したいと思います。

今の審議についてご意見のある方は、挙手をお願いします。

市民委員 交通体系の整備ということ、この三つの論点の中で今非常にソフトの話が多くなされたと思うんですが、ソフトはソフトで大事だと思うんですが、ソフトは自治会も学校も、それから医療機関でもスポーツ振興関係でもできますけれども、ハードをどうするかということが、この論議の中で、お互いに身内の議論だから突っ込まないんでしょうけれども、少しハードの議論が足りないという感じがします。例えば県道、国道、例えば背骨のように通っている県道 2 号線なんか、まだ危ないところいっぱいあります。こういう点は、県道、国道に対するハード面の自転車施策、ここは市としてどのように関わっているかという議論は日常的に聞きたいと思っています。

もう一つ、一度に言っちゃいます。アクションプランの 2 の中に、放置自転車の撤去ということがあります。これは強化すると。これは、さいたま市は条例を作っているのですか。それはいつできましたか。県は既に去年あたり見えていますけども、市でも、これは人のものを寄せるわけですから、条例がなくしてはできないはずですよ。そこら辺のご説明と、それからはじめのハード面、ここを市民としては聞きたいところです。

事業所管部局 ネットワーク整備計画を定める上で、国土交通省の担当者等と意見を交わしながら決めた経緯があり、また、今年度国道 17 号でこのネットワーク整備計画を整備していくということにもなっていることもあり、国道だから知らないというようなことではないと考えております。

放置自転車については、さいたま市が平成 13 年に合併をしたときには既に、それぞれの市で撤去条例があったと記憶しております。さいたま市になっても、撤去する根拠となる条例は、引き続きそれらの条例に基づいて撤去はしております。

平成 13 年 5 月 1 日条例第 205 号ということで、さいたま市自転車等放置防止条例のなかで放置自転車の撤去の根拠となる条文が定められております。

コーディネーター ほかにご意見がある方はいらっしゃいますか。

市民委員 施策とそれから策定について、あと視点についてご説明を聞いてきたんですけども、最後のほうでちょっとあったんですが、確かに今自転車を日本の社会で、年齢が 3 歳ぐらいからもう 70 歳 80 歳までという、年齢層の幅のある車両を利用する交通社会に初めて日本はやっと入ってきたなという視点をまず持たなければこの策定は。というのは、昭和 30 年代から車社会、交通社会になったといっても、バイクと車を筆頭とした 16 歳 15 歳以降のもので、免許を取るための交通とかルールとか教えているが、自転車について初めて乗るときの教室というのは、今は小学校でやっていますよとか、さっき言っていたが、私たち大人も含めて、初めて自転車に乗る技術を教わるのは、どこでどのように教わって

きた、今の日本の社会、日本人は利用してきたのか、という視点に立つことが大事かなど。例えば 3 歳の子どもだって、お父さんかお母さんに自転車を買ってもらったと。じゃあその場所はどこでやっているのか。家の前の道路ですね。車も入っている、バイクも走ってくる。さてどこで行こうか、公園か。公園は自転車乗り入れ禁止だよと。じゃあどこで日本人は自転車に乗ることができるようになったのか。分からないようにやればいいじゃないか。これで安全だ、ルールだ、マナーを教えてくれるとって小学校で乗り始めて、走り始めた子どもにはやっていくという視点は、立つ視点が本当に車社会に移行するという視点が、日本の国策もそうですが、市ばかりでなくて、やっと自転車に乗って罰則で罰金も取って教室もやるという時代に今大きく変化している時代だと思います。その視点は、さいたま市は先取った、国に先取った施策を考えていく方法を策定する必要があるかと思えます。3 歳児の子どもが自転車に乗る場所はどこなのか。どこに行けば教わって、大人はできると。ルールまででなく、まず自転車についての仕組みよりも、ルール、乗り方でもです。そういう視点からの安全教室、マナー、ルールの視点を持たなければ、これは、ハード面は問題点がいくらかでもありますが。一つはオランダのを見たことがあるのですが、母親が道路で教えるにあたって、教える場所が規定されているのです。家族が。それから自転車に乗って道路を走るまで許可をしないという。そういうのはなぜかという、ルールやマナーが大事であること以前に、まず道具ですね、スキーに乗るのと同じように。とかたちの視点を持ってもらいたいと思えます。ちょっと長くなりました。ありがとうございます。

コーディネーター ご意見をありがとうございます。他にご質問等ある方はいらっしゃいますか。

市民委員 質問が 1 点とお願いが 1 点です。

まず質問ですが、計画の柱の中に「たのしむ」というのがありますけれども、この「たのしむ」に該当する課題なりニーズという説明をいただいていたので、そのところを教えていただきたいと思えます。既に自転車保有率が非常に高いというところで、わざわざ自転車の楽しみを教えて自転車に移行してもらう必要もないかというような地域特性の中で、わざわざこのような「たのしむ」ということを挙げているというところについて、ご説明いただければと思えます。

もう一点は、これは多分お願いになると思うんですが、こちらの説明資料のほうの 4 ページにもありますような、狭い歩道で危険な地域というのは、道路というのは、非常にたくさんあるかと思えます。10 ページにあるような、自転車ネットワークの策定の中で、危険性が高い路線、安全性確保が必要な路線といったときには、この自転車ネットワークから外れた部分でもこういった危険な路線、危ない路線、安全確保が必要な路線というのは、たくさん残ってしまうと思えますので、一気にはいかないとは思いますが、自転車

ネットワークに外れたからといってやらないということではなく、危険な地域、危険な路線というのは全てカバーするんだということを前提とした上で、その順番としてのネットワーク策定というところで考えていただければと思います。

1 番目のほうは質問ですので、お答えをお願いします。

事業所管部局 「たのしむ」の柱ですが、自転車に乗る方は自分なりの楽しみをお持ちだと思いますが、さらに自転車を利用していただきたいというような視点に立ったときに、例えば長距離を走れるような自転車というのは、普段皆さんが乗られているような、いわゆるママチャリと呼ばれている自転車がございますけれども、それではやはり自転車そのものの特性からは難しいものだと思います。そういったときに、例えば先ほどご説明しました「整備計画」で定めたレクリエーションルートをあらためてこれから決めていこうというようなことも含めて、まだ体験としてお持ちにならない方にとっても、世界を広げていくということも大事なところだと考えておりますので、「たのしむ」についても、柱とさせていただいているということでございます。

市民委員 1 点だけお願いです。2 番目の方のお願いでも申し上げましたように、安全確保、安全第一ということを考えれば、時間もお金も集中的に注ぐべきではないかと思うんですが、そういった中で優先度、優先順位というものを見たときに、楽しむと安全とどちらを優先するのかというのははっきりした上で事業を進めていただければと思います。

コーディネーター ありがとうございます。まだご意見ある方いらっしゃると思います。時間ですので、意見シートをご紹介させていただきたいと思います。

近距離の移動に自転車が良いことをもっとPRしても良いと思う。子ども以外にも定期的に講習や安全教育を行ったほうが良いと思う。また、自転車のまちづくりを進めることで、交通渋滞の緩和という説明があったが、決してそうは思わない。車道通行の増加により、車の往来が妨げになる可能性が高く、また走行スピード、運転技術が異なることで歩行者にも危険が及ぶ可能性がある。

ご意見をありがとうございます。今後の取組を検討する上で参考にさせていただきたいと思います。なお、取組の検討については、後日皆さまに郵送にてご報告をさせていただきたいと思います。また、本日の審議、質疑、ご意見については、後日さいたま市の公式ウェブサイトにて公開をする予定となっております。

以上で事業番号1「安全で元気な自転車のまち」の推進についての議論を終了とさせていただきます。

(了)