

## 第1回 山梨県自転車活用推進計画策定委員会 議事録

○日 時：平成30年10月11日（木） 午後1時30分～午後3時40分

○会 場：ホテル談露館「アンバー」

○出席者

・委員（敬称略、50音順）

今井久、今中大介、大山勲、鎌田誠一、北方真起、絹代、功刀孝次郎、長倉富貴、早川誠司

・事務局

県土整備部長、県土整備部技監、道路整備課長、道路整備課道路企画監、道路整備課課長補佐、道路整備課職員、観光企画課長、観光部主幹、観光プロモーション課総括課長補佐、観光資源課総括課長補佐、観光資源課職員、国際観光交流課総括課長補佐

・県関係等

リビッック・パ・リビッック推進室職員、リニア環境未来都市推進室職員、交通政策課職員、県有林課職員、治山林道課職員、景観づくり推進室職員、道路管理課職員、県警本部交通規制課規制管理官、国土交通省甲府河川国道事務所調査第二課長

○会議次第

1. 開 会
2. 山梨県挨拶
3. 委員紹介
4. 議 事
  - (1) 計画の位置づけ
  - (2) 地域特性について
  - (3) 自転車に関する現状について
  - (4) 計画の方向性について
  - (5) 計画策定のスケジュール(案)
5. 閉 会

○内 容

1. 開 会  
司会：事務局

## 2. 山梨県挨拶（県土整備部長挨拶）

皆様方ご多忙の中、この山梨県自転車活用推進計画策定委員会の委員を快くお引き受けいただきまして、誠にありがとうございます。

ご案内のとおり、昨年5月に制定されました自転車活用推進法に基づき、各県版の自転車活用推進計画を定めていくこととされておりますが、山梨県の計画を策定していくために、皆様からご意見、ご指摘を賜るべく、この委員会を設置させていただいたものでございます。

山梨県は非常に色々な観光資源もあり、起伏に富んだ地形があり、2020年の東京オリンピックの自転車競技ロードレースの場としても採用していただき、富士五湖や八ヶ岳を初めとして、県内に非常に多くの自転車環境、観光サイクリングルートもある中で、自転車活用推進法自体が、決して観光のためだけとかそういうものではなく、自転車に関わること全てと言ってもいいわけではありますが、特色ある活用推進計画ということ考えたときには、山梨県につきましては、「サイクルスポーツ」や、「観光」というのが、いの一番に来るものだろうと考えているところでございます。

そういう意味で、県土整備部と、観光部、この両部で事務局をさせていただくこととしておりまして、是非、委員の方々には、貴重なご指摘、ご意見、ご示唆を賜ることをお願いしたいと思います。

委員の皆様には、お忙しい中お集まりいただいておりますので、早々に切り上げてご議論をお願いしたいと思っておりますが、何はともあれ、山梨県の各地域の特色を踏まえた、山梨県ならではの特色ある自転車活用推進計画にさせていただきたいと思っておりますので、何とぞよろしく願いいたします。

## 3. 委員紹介

### 【今井委員長】

皆さん、こんにちは。先ほどお話にありましたように、今回の策定委員会の委員長を務めさせていただくことになりました山梨学院大学の今井です。専門は経済学で、活動として実経済の活性化に係るような活動をしております。今日、今中委員におかれましてはバイクを持ってきていただきありがとうございました。自転車ということに関して言うと、私は山梨県のトライアスロン連合の会長をさせていただいており、自分自身もトライアスロン市民ランナーとしてやっていますから、県内で自転車に乗ることが多いのですが、今日は私以上に専門家がいらっしゃいますから、皆さんの意見を聞いてというところを中心に進めさせていただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

### 【今中委員】

初めましての皆さんもいらっしゃると思いますが、今中大介でございます。山梨県では、オリンピック・パラリンピックの推進にあたり、県のオリンピックの自転車競技ロードレースのアドバイザーをさせていただいております。山梨に来まして、もう20年少し過ごしておりますが、その前はプロとしてイタリアで4年間走っております。ツール・ドゥ・フランスも機会を得て走りました。山梨に来て、すごく自転車に適した県だなというのは本当に心からそう思っております。実際、信号が少なく、そしてフルーツ王国であるということで、広域農道が非常に整備されており、そこを走るだけでも本当に夢心地になる、そんな素晴らしい県です。この道路の管理・計画を含め、自転車の活用推進、大きな意味で変わっていかれば良いなど、微力ですが頑張りたいと思います。皆様どうぞよろしくお願いいたします。

### 【大山委員】

皆様こんにちは、山梨大学の大山と申します。私は専門が都市計画、地域計画ということで、どちらかという道路のハード面など、そちらの関係で呼ばれたのではないかと思いますけども、最近では、ソフト面でのまちづくりも研究・実践しております。特に、景観、美しい風景をどうやって作るかというようなこと、それからそれを進めるために、観光や地域住民の人たちをどういう風に巻き込んでいって、地域活性化をするかということ为主要に行ってきました。自転車は、今は全然乗っていないのですが、子どもの頃から大学生にかけての頃は自転車を自分で組み立て、部品加工、塗装までやったりして、何台も作っていました。こういう（今中委員のバイク）細いタイヤじゃなくて、太いタイヤの、ランドナーですね、それを作って、ツーリング、キャンプの道具を積んで、1日200kmとか走ったりしていたことが懐かしいのですが、今ランドナーは、サイクル雑誌を見てももう無くなってしまっていますね、ほとんどがマウンテンバイク。そんなことも懐かしく思い出しながら、委員会に参加したいと思います。よろしくお願いいたします。

### 【鎌田委員】

やまなし観光推進機構の鎌田と申します。この6月に就任いたしまして、山梨に参りました。とても素敵で自然が多くて、週末に出かけるのですが、つい車になってしましまして、観光の地域の情報をなるべく発信をして、そして山梨にお越しいただくことを行っているわけですが、だんだん自分が魅力にはまっているのかなと感じております。前の職場は東京にありましたが、そのときはほとんど電車、歩きだった

のですが、山梨に来て車が多くなりまして、体重の増加も感じておる次第でございます。よろしく願いいたします。

#### 【北方委員】

皆様、初めまして、北方と申します。東京から参りました。私は自転車に乗っているといいましても、本当に普通ママチャリですとか、子供乗せの電動自転車に乗っている自転車利用者です。そんな自分が、子供乗せ自転車に子供を乗せているときに車にぶつけられて事故をしたという経験から、今は保護者、園児に向けて自転車をどういう風にすれば安全に楽しく利用できるかというところで保護者目線に立った安全啓発の活動を立ち上げもうすぐ5年、約6000人の親子に指導だったり、講習セミナーなどを行っております。私は自転車の、こういうスポーツバイクではなくて、一般利用者の目線として、あと女性保護者の目線として、何かお役に立てればいいなと思っており、今日は楽しみに参りました。これからよろしく願いいたします。

#### 【絹代委員】

皆さん初めまして、サイクルライフナビゲーターの絹代です。今は自転車を軸に、色々なことに携わっております。自転車、特に女性に対する普及であったり、お子さんに対する自転車教室であったり、また自転車を使った地域おこしみたいなことにも取り組んでいます。今回自転車の活用推進計画を作るということですが、国の自転車活用推進計画策定に対します有識者委員のメンバーにも入れていただきまして、色々議論をしてまいりました。その前には、安全で快適な自転車の利用環境に関するガイドラインづくりで北方委員と有識者としてご一緒させていただいておりますし、今中委員とはいたるところでご一緒させていただいております。私自身レースやイベントなどのMCもやりますし、皆さんと実際に一緒に走ったりもします。また今も生後3か月の子供を預かって頂いております、子連れで来させていただいているのですが、一人の母親として、赤ちゃんや幼稚園児がいるので、そういった母親の目線からも歩道上の安全など、そのようなものを皆様をお願いしております。山梨とのつながりに関しては、富士ヒルクライムのMCを何年間もやらせていただいております、プライベートで自転車を持ってきて、フルーツライン、甘利山、そういったところを走らせていただいております。非常に美しい地域ですし、またスポーツ・アクティビティとして、また暮らす人の足として、色々な面で自転車が活用されればいいなと思っております。私自身の今までの経験を踏まえて、色々とお手伝いさせていただければと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

### 【功刀委員】

皆様初めまして、山梨県商工会青年部連合会、現在会長を務めさせていただいております功刀と申します。私の自転車の思い出というのは高校時代に、野猿返し（地元の急坂）を何分で登れるかと、そういう競争をやっていたような、それ以来はちょっと、かなり縁が遠いですが、この委員に選定していただき光栄に思っております。私は、地域の小規模事業者の代表として、そして地方創生の最後の砦と言われております団塊ジュニア世代の代表として、このような会に携わらせていただくことになりました。それを、それぞれの地域の団体の皆に還元していけたらと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

### 【長倉委員】

山梨学院大学現代ビジネス学部の長倉と言います。よろしくお願いいたします。私の専門はスポーツマネジメントということで、今山梨学院に来て11年目になるのですが、ヴァンフォーレ甲府、WJBLの山梨クインビーズのアドバイザーとして、また、体育協会、レクリエーション協会や色々なスポーツ関係団体の方と連携して、学生の教育あるいはスポーツを通して地域を活性化させたり、色々な豊かさを生み出せるような活動ができれば良いなと思って活動しております。経歴としましては、アメリカの大学院にスポーツマネジメントを勉強し過程を修了する時期にソルトレイクシティのオリンピックがありまして、組織委員会のスタッフとして、1年ほど働いていた経歴があります。その時にスポーツボランティア600人ほどにトレーニングをしたりスケジュール管理をしたりという仕事をしておりました。東京オリンピックが近づいている中で、今、スポーツボランティアの養成事業で、インストラクターとして県内外で関わっておりまして、東京オリンピックのボランティアもトレーニングのセッションに入る予定になっております。自転車についてはロードバイクを2年前から買ってやるぞと気合を入れたものの、グランfond八ヶ岳のグルメコースに参加し、初っ端から坂が上れず、めげまして、なかなか厳しかったです。ちょうど昨日横浜に行きまして、ベイライドという電動サイクルのシェアサイクルを遊んできたのですが、私はこちら向きかなと思っているところです。よろしくお願いいたします。

### 【早川委員】

山梨県自転車競技連盟の理事長を務めています、早川と申します。勤務先は甲府工業高校に務めておりまして、普段は高校生の自転車競技の育成に努めております。私は、大学を卒業後、山梨にいて、すでに34年経ちますが、山梨県というのは、関東近県では競技場といえば競輪場がほとんどのなか、唯一アマチュアの自転車競技

場を持っている県でありまして、先ほど今中委員から話がありましたように、この辺では非常に環境のいい道路もたくさんあり、生徒たちも最近、長距離レースで優勝するケースが非常に多く、県外では「山梨に行けばロードは優勝できるのか」という問い合わせが最近増えています。先ほど今井委員長にはお話したのですが、熊本から「山梨学院大学で自転車をやってみたい」ということで問い合わせがありまして、過日、AO試験を受けて、ついこの間合格したというような連絡を受けました。そんな感じで、今自転車が非常に盛り上がっている時期に来ていますので、これを機会に私としては、自転車競技の方が専門ですが、自転車競技を通じて、今、競技場にはたくさんの小さな子供たちも大勢集まっておりますので、自転車を通じた連携が結べればいいなということを考えております。今日は皆さんの話を聞いて、何か結びつけることがあれば、自転車活用につながっていくのではないかと考えておりますので、色々ご意見いただいて、私も考えさせていただければと思います。よろしくお願いいたします。

#### 4. 議 事

議長：今井委員長

##### (1) 計画の位置づけ

議題について、事務局から資料説明（資料1）を行った。

##### 【議長】

計画の位置づけについて、何か質問、ご意見ありましたらお聞きしたいと思います。

・・・

無いようであれば私から。県の最上位計画であるダイナミックやまなし総合計画には、自転車に関する事項は分散されているのでしょうか。

##### 【事務局】

自転車の計画は、山梨県にはありません。自転車計画策定は今回が初めてあり、自転車施策に関する最上位の計画として位置付けております。

また、富士北麓地域の山梨サイクルネット構想は、富士五湖周辺のモデルコースを設定したり、案内看板を設置していますが、県全体の計画としては初めてであります。

##### 【議長】

ありがとうございます。

次の議題に移りまして、後ほど質問、ご意見を伺いたいと思います。それでは、議題（２）、（３）についてまとめて説明をお願いします。

## （２）地域特性について、（３）自転車に関する現状について

議題について、事務局から資料説明（資料２、資料３）を行った。

### 【議長】

簡潔に説明していただきありがとうございます。何か質問、コメント等ありましたらよろしくをお願いします。

### 【委員】

健康のところで、健康寿命が長いけれども運動習慣がないと。山梨県民は運動しなくても長寿だという話がありましたが、運動習慣のある人の割合を見ると、20代の女性が極めて低く、男性の方は高い。かなり面白い動きがありまして、この20代の男性がこのまま年をとってくれば、とても元気だと思うのですが、県として、どうして健康寿命が長いと見ているのか。ボランティア活動に積極的にトライされている気質があるとか、何か引きこもらないみたいなものがあるのかなと。もし何かこれに、こうじゃないかなというデータがあつたら教えていただけたらと思います。

国の推進計画では、健康というところが自転車に取り込まれています。各自治体、自転車を使った健康寿命の増進というところに、すごく積極的に興味を持たれていて、国としても医療費が43兆円を超えた今、健康寿命の長さって非常に大切なところだと思います。もしここがうまく伸ばせたら、山梨は自転車で健康だよと、アピールも全国に対してできますし、そういう体のいい素地があれば、ここへ出してもらえたらいいのではないかなと感じました。

あと、6ページの事故の発生状況ですが、もし可能であれば、年齢別にどれくらいの年齢層の事故が多いのかということと、死亡を含める重傷を負った方の事故の中で、交通ルールを守っていなかった方の割合はどれくらいあるのかということ。あと、事故の種類にしても、自転車対歩行者、自転車対車、自転車対自転車と色々あると思うので、どれが増えているという傾向があれば、交通安全を図る中でも、少し方向づけがしやすいのではないかなと思いました。

1ページ前の道路状況のところですが、そもそも山梨県内では、今自転車ネットワーク計画を立てているような自治体はあるのでしょうか。

## 【事務局】

(自転車ネットワーク計画を策定している自治体は、) まだ、ありません。

## 【委員】

まだないのですね。恐らく、本部にも言われたと思いますが、今後、この推進計画を策定していく中では、自転車ネットワーク計画と両輪でやってほしいという話もあったと思います。路肩が狭いというお話もここであり、恐らくは路肩が狭いということは、生活道路が多いのかなと思いますので、安全な自転車が走行できる場所をどう確保するかというところを少し見られたらなと思います。計画の中で、観光面を重く位置づけるというお話がありました。そういう特徴があるのは素晴らしいことだと思います。

ただ、観光で自転車を使っていこうという場合には、ヒルクライマーを呼ぶというよりは、お金を落としてくれるような女性とかファミリー層とか、そういったところを呼び込んでいかないと。地域の方にはお金が落ちないと賛同してくれない方もいらっしゃると思うので、そういう層を呼び込んでいく形になると思います。女性、お子さん、インバウンドの方々といった方に、安全に走れるエリアをまず作っていかないと、観光としてうまくいかないということになると思いますので、道路状況で今厳しいということがあるのであれば、安全というところもしっかり幹に入れた形で計画をつくっていただけたらと感じました。

あと、9ページに、自転車の利用環境で、通勤・通学時の交通分担率が出ていますが、逆に通勤・通学以外の交通分担率では、自転車を使われているのかなというのが少し気になりました。お買い物の足だったり、ちょっとした用事の足だったり、そういったところで、2キロ先のコンビニに行くとかスーパーに行くときに、車ではなく自転車を使ってもらうことで排出ガスも減らせますし、シャッター通りが減らせるといった経済効果もあると思いますので、通勤・通学以外のところもちょっと見てみたいなと思いました。

自転車道という表現が9ページ、10ページに出てきますが、この自転車道というのは、先ほどお話があった10ページの甲府市朝日周辺地区の取り組みのこの写真に写っているもので、道路交通法上は自転車歩行者専用道路で、工作物で仕切られたものがあるということですね。

これは恐らく、この整備状況の中の0.4%というところになると思うのですが、自治体で色々開きがあって、歩道上に自転車歩行者道として自転車の通行空間を設けているところもあり、また、国が今そこに補助金を出してしまっているそうで、ここも議論しなければいけないところだと思うのですが、現状、県民の方がどこを走ってい



るのか、歩道上を通行する習慣があるのか。今後、何が必要なのかというところも、リサーチをしていった方がいいと思いました。

恐らく、北方委員も一緒にやっていたガイドラインのときに、この写真の中で、この自転車歩行者専用道路というのが縁石で区切られているように見えると思いますが、縁石で区切られたものだと、視覚的にかなり恐怖を感じてしまって、歩道に上がってしまう人が多いことや、一般の方の概念だと対面通行されると思うので、逃げ場がなくなって、歩道に結局逃げってしまうという事例もありますので、できれば専用通行帯とか、ナビライン、矢羽根というものにしていただけたらなと思いました。

また、どういう形で整理していくかというのも議論できたらいいなと思います。

11 ページの自転車の利用環境に、免許返納者というのが出てきて、これが今、あちこちの自治体で議論されていて、自動車の免許を返納したから自転車に乗り換えてという話になると、もう間に合いません。運動習慣がない方が多いということだったので、体が慣れていない方が、もう車の運転が無理だから自転車に乗り換えようとすると、判断能力も落ちている、脚力や体の能力も落ちているということで、非常に危険なことになってしまう。

願わくば、免許返納する年齢になる前に、せめて50代ぐらいから体づくりを始めていただいて、免許返納したときに、自転車にシフトするというのがベストですので、この免許返納者数というの、高齢者というのが問題になっているのであれば、ちょっと丁寧に議論を進めたほうがいいと思います。

早い段階から自転車に乗っていただくと、股関節の可動域が広くとられることにより、体幹を安定させる筋肉が鍛えられ、転倒して大腿骨を骨折し寝たきりになるようなケースがすごく減ります。そういう意味で、ぜひやっていただけたらなと思います。

あとは、山梨県は非常にインバウンドが多いということで、恐らくインバウンド対応というのが必要になってくると思うのですが、インバウンドの方こそ日本の交通规则を知らないの、当然左側通行も身につけていませんし、他の地域で日本人を見て、歩道を一緒に走るようになってしまったインバウンドの方が増えて危険になってしまったケースもあります。インバウンドの方に、どうやってルールを伝えて、一緒に安全に走っていただけるのかといったことも、議論をしていただけたらなと思います。

#### 【議長】

ありがとうございました。幾つか質問がありましたが、その前に、今の質問に絡めたことでもいいですし、またコメントでもいいですし、委員からお話を聞きたいと思えます。

## 【委員】

先ほど委員がおっしゃったこと、うまく実現していきたいなというところが本当に多くて、主に感じたのは、やはりこれから5年、10年先のことを見込んで、私も50代ですけども、自転車を乗り過ぎているので何とか保っており、委員長も頑張っておられます。そういう方は結構いらっしゃるのですが、やはり今一気にできれば、サイクル県と名乗っている県がほかにも山口とか、様々な知事さんが推進していくという県がありますけれども、山梨はまさに自転車には最適な場所ですね。ロケーションがある、富士山がある。先ほどのインバウンドを含め、皆さんが首都圏から来て、すぐに大自然を感じることができる。そして、観光に車で回るとか、あるいは公共機関で回る以外に、やはり自転車で回ると。例えばちょっと脚力がついてくると、富士五湖のうちの幾つかを巡ることができる。半年ぐらい頑張っていくと、富士五湖を全部回ることができるぐらい脚力がつきます。40代、50代でもつくのです。

ですから、できればブルーライン、ナビラインとかを含め、矢羽根など、自転車を通るということを、広く県内の基幹になるような道路はもちろんです。本当は狭い道こそ、それらのラインを引いていただいて、自転車も共存するんだよと示していただきたい。そのことによって、車のドライバーに「共存していく」という意識が生まれれば、自転車を活用していくという県の目標に向かって、大きくプラスになっていきますので、幹線道路だけじゃない、観光道路だけじゃない、通学路、それから細い道、広域農道ですね、そういったところも含め幅広く一気にできれば。自転車を活用するという方向でラインを引いていただけたらと思います。

それから、やはりCO2の削減とか、健康寿命という話がありましたけれども、これは本当に、山梨県はちょっと夏が暑いので、そこで自転車というのがなかなか難しいところもあるかもしれない。冬も寒いよねという声があるかもしれませんが、一旦活用し始めると、ある程度の気候には対応できるようになりますし、少し高台にお住まいの方々も多いですから、シェアサイクルの活用というのを、本当なら一気に、県内、例えば30箇所ぐらいあれば良いですね。利用できる観光名所は、富士山の周辺ですね。富士五湖、特に山中湖、河口湖あたりではシェアサイクリングをかなりのインバウンドの方が使う。行くたびに驚くのですが、すごく利用されている。

これを、その地域はもちろん、さらに推進していくのですが、甲府駅からその周辺、あるいはちょっと高台の集落があるようなところを含め、資料に写真がありましたが、電動アシストのドコモのシェアサイクリング、あれは一つの方法ですね。どんどん技術は革新していつているので、もっと良いものもあるかとは思いますが、そういうものを活用しながら、一気に自転車活用を推進している、全国でもトップレベルの県だと示せるようにしていければ良いなと個人的に思いました。安全に走れるルート

も作っていただくというのも大事なことだとは思いますが、それら全てを含め、オリンピック・パラリンピックも来ますし、山梨県民の皆さんが参加できるような大きなイベントを開催する。そして、より県民の意識を高めてもらうというところを含め、この委員会がやっていくことの後押しになるようなことを、こちらから発信し、そして参加していただいて、さらに高めていくということができればいいなと思いました。

皆さんの気持ちがひとつになっていくような、良い委員会になると思いますので、自分自身もこの場に来て、皆さんと顔を合わせることによって、その気持ちがより高まってきましたので、今後に向けて邁進していけるように頑張っていきたいと思えます。

### 【議長】

委員である我々の自転車愛というものもある気がします。ありがとうございました。

先ほどの質問に関して、幾つかお答え願いたいのですが、一つは健康寿命に関して。健康寿命日本一に山梨県がなったのは2001年の頃。そのときに山梨大学が健康寿命の実態調査をやっている状態で、私もメンバーでした。健康寿命というのは65歳とか、70歳の平均自立期間です。高齢者を対象にして、どのくらい寝たきりにならなくて生きているというところが、山梨県は1番だった。調査したときに、幾つか切り口があって、仕事をしている割合というのはまず多いですね。ですから、農業も含めて、結構高齢者も仕事をしている。仕事が良いというのも一つあるし、また、無尽みたいなソーシャルネットワークですね。やはり地域とのつながり、震災で明らかになった「絆」、そういうもので無尽という習慣があって、地域ごとに集まって、今まではネガティブなものとして捉えられていましたが、今だと比較的良いものですね。無尽が何で良いかというところまでは調査は及ばなかったのですが、でも少なくとも無尽をやっている人はたくさんいて、無尽が楽しいというほど寝たきりにならなかったという調査結果も出ていました。その辺がもしかしたら影響しているのかもしれませんが。あとは、事務局でお願いします。

### 【事務局】

色々貴重なご意見、ありがとうございます。

議長にお答えいただいたところも一つ健康寿命の要因ではありますが、他に何か考えられますかという話であれば、このデータが出た時点で、農家で体を動かす機会が多いことなど、運動はしていないけれど、体を動かしているという状況もあるので、健康寿命というのが高いのでは、という意見もありました。

**【委員】**

BMIはどうですか。肥満度、メタボリックシンドロームもあると思います。

**【事務局】**

今データがありませんが、先ほどから幾つか他のデータもあったほうが良いという話もありますので、ご意見につきましては、お示しできるよう準備したいと思います。

**【議長】**

BMIに関しては、低過ぎるのも良くないというのは言われています。ですから、高い値に関しては、恐らく健康寿命に関して影響はなく、低過ぎると健康寿命にマイナスになると思われます。

**【委員】**

それだけ元気であれば、すごく体が良いというデータも出てくるのではないかと。もし出てきたら、それも使えるのではないかなと思います。

**【事務局】**

そういうことで、また人口が増えたりすると良いなと思っていますし、良い景色を見たり、良い空気を吸ったりしていることで、寿命が延びているということもあれば良いかなと思います。

**【委員】**

今、人口減少に関しては、我々も住んでいて、50代になってくると、だんだん心配になっていくところもありますが、観光という意味では、活動的なアウトドアを楽しむことができる県としては、本当に首都圏から近いので、少しでもそこに活路を見出すようなことになっていけば良いなと思っていますし、SNSの発信は常にしております。

**【議長】**

ありがとうございました。

では、先ほどの委員の意見について、幾つかコメントがありましたので、事務局で受けていただいてもよろしいですか。

### 【事務局】

道路の状況や買い物に自転車を使うなどの利用状況につきましては、また次の機会までに調べまして、お答えできるようにしたいと思います。

### 【議長】

その他、何か質問、コメントなどありましたらよろしくお願いします。

・・・

無いようなので、私のほうから一つ。現状に関して、色々イベント系の取り組みなどが書かれているのですが、例えば、私も普段は週末ぐらいしか自転車に乗らないのですが、山梨県で、スポーツツーリズムというか、一般に自転車に乗っている人というのは、大きく、道志のほうはオリンピック道路、神奈川に来て、また帰ってしまうとか。あとは大垂水峠、高尾のほうから来て、向こうに行く、富士川沿いをずっと下って行く、あと八ヶ岳のほうがあって、その辺がどのくらい、週末でもいいんですけども、サイクリストがいるか。なかなか難しいと思うのですが、人数が増えている、減っている、県外から来ている人がどのくらいいるか。県外から来ても、多分そのまま帰ってしまうという人がほとんどです。

その辺を個人的には知りたいなと思うのですが、サイクリストの通行量調査みたいなものはできるのでしょうか。

### 【事務局】

観光部署とも話をしながら、できるかどうか確認したいと思います。

### 【委員】

リクエストになります。資料2の6ページで、委員からもリクエストがありましたが、県内の事故、自転車の事故状況で、私は甲斐市のバス通り、沿道近くに住んでいるのですが、かなり細い(路肩が狭い)道路が2本並行していて、感覚的にすごく自転車事故が多いと思います。近所の方も自転車に乗って、軽自動車のミラーにひっかけられて、頭を打って亡くなられたり、隣のお子さんが自転車で事故に遭ったりと、本当に身近に事故が多いので、この自転車の事故が、どこで、どういう道幅の、どういう状況で起きているかを詳しく知りたいと思います。自転車事故の発生場所、道幅、原因などの情報があれば、安全・安心な自転車道路の環境整備につながられるのではないかと思いますので、もし得られるようでしたら、その情報をいただきたいと思います。

## 【事務局】

全てわかるかという点と難しいかもしれませんが、代表的なものについて、わかる範囲で分析していきたいと思っております。

## 【委員】

資料3のほうで、お伺いします。

山梨県のサイクリング動向が1ページにあって、サイクルネット構想が掲げられていますが、ハード対策で矢羽根等の路面標示を用いた自転車走行時の表示を県内に広めて、ドライバーに周知することをしっかりやっていただきたいと思っております。色々なところで矢羽根を描いていただいたり、専用通行帯を作っていたりしていますが、ひどいところでは専用通行帯の上に路上駐車が起きてしまって、全く自転車が走れないところがあるのが現状です。

ハード対策を整備すると同時に、ソフト対策で、ドライバーに対する周知、整備後の一般の自転車に乗っている方々への周知も必要で、ソフト対策でもやっていただきたいことがあると感じました。

また、色々な自治体がモデルルートを作り、県内に人を呼び込もうと動いていますが、サイクリングルートに関する安全のガイドラインが、日本には存在していません。ネットワーク構想の中に、市街地を中心とした、自転車の安全の通行マップを作るといったガイドラインもありますが、サイクリングブームになってくると、それがない状態で、自然豊かなところであればあるほど、落ち葉が多くあって滑りやすかったり、ひび割れや崖、色々な危険なところが増えてきます。

特に、インバウンドの方ですと、一人で山の中に入って、他の方が誰もその存在を知らない状況もありますので、並行してサイクリング環境の安全をいかに守っていくかということもやっていただけたら、トップランナーになれるのではないかと感じます。

愛媛県がブルーラインを引く事業をやっています。ブルーラインは、ここは推奨しているサイクリングルートですよ、と道を迷わないようにするためのものであり、それ以外の意味はないんですね。

峠になると、ブラインドコーナーがあります。全てに対して色々なことをやっていくのは無理だと思いますが、危険だと思われるところ、人を呼び込みたいところには、最低限の安全が守れて、特にドライバーに、自転車がここに来るよという注意喚起をするという観点で、例えば、無灯火でトンネルに入ってくる地元の方が多いので、トンネルの入り口にライトを必ずつけてくださいという表示をする、電池でライトをつけている方は、電池やバッテリーがなくなったら何も見えない存在になってしまうた

め、自転車を守るという視点での色々なハード、ソフト対策をやっていたらと思います。

2ページ目に、自転車競技環境があって、山梨にしかない一般者向けの競技場、国際基準のBMXコースがあるというのは、本当に素晴らしいことだと思います。

本来スポーツで自転車を活用して体を良くしようとするためには、ある程度のスピードで、ある程度の距離を走ることが必要になってきます。競技場にこぞって、県民みんなが行くというのは難しいので、スポーツ、健康に関する施策はしっかり立てていただきつつ、ぜひ一般の県民の方がフィットネスとして自転車を楽しめるような環境づくり、提案など、例えばここを1周走ると、体重何キロの人で何キロカロリーぐらい消費をして、例えば糖尿病予備群の方だったら、こういうシーンを入れていくと、血糖を減らせるので良いですよというガイドラインを作ってみる、誰でもやってみようと思ってくれるような提案を一緒にしていただけたらと思います。

今、あちこちで競技環境というのが言われていますが、自転車のイベントをやりたい、レースを誘致したい、でもレースのトレーニングをする場所がないというのが現状です。

山梨県は、自然豊かな環境なので、トレーニングに繋がるような走り方ができるサーキットのようなものの提案が全国に先がけてできれば、せっかく東京オリンピックがここを走るわけで、日本全国から注目されることになると思います。ロードレースの開催日は7月のオリンピックオープニングの日のため、テレビで取り上げられる可能性も非常に高くなりますので、スポーツ走行ができるサーキット提案が山梨でできたら、国際基準のBMXコースと一緒に胸を張れるものになると思います。

私が各地で一番強くお願いしているのが、4ページにある交通安全教育です。先ほど、委員からも事故が多いというお話をいただきましたけれども、今年になってから、自転車が加害者になった事故も多く聞きますし、自転車が車道を走っていたから車に轢かれてしまった事件も、つい先日起きました。車道を走っていたからといって、ドライバーに轢かれてしまうという、非常に厳しい事故でした。

ヨーロッパの、自転車を積極的に活用している国では、小学校の授業の中で自転車の教育があります。小学校を卒業する前に自転車のルール、基本的なテクニック、振る舞い方は全てたたき込まれて、彼らは大人になっているのですね。

日本では、自転車に関しては交通ルールを知らない人がほとんどです。ですが、国の推進計画では、今99.6%の学校で交通安全教室をやっているということがわかりました。99.6%が安全教育を受けて、ほとんどが知らないということは、今の安全教育が本当に身になっていないことのあらわれだと思いますので、ぜひお子さんたちが確実に吸収できるような効果の上がる安全教室を計画していただきたいと思います。私自身も自転車教室をたくさんやっており、すごくエネルギーも必要ですが、しっかり

エネルギーをかけてやれば、お子さん達はすごいスピードで吸収してくれます。形どおりのものではなく、皆さんが吸収できるものを計画していただき、それができる体制をつくっていただきたいと思います。

また、幼児を対象とする教室というのが今現在ないようです。日本全国で自転車の低年齢化で、2歳、3歳からペダル付きの自転車に乗っているお子さんもいます。できれば、保護者がいる環境下で幼児に対する自転車教育ができる仕組みをつくればと思います。保護者が交通ルールを知らない。知らないルールを子供に教えてしまう。その結果、みんなが知らないまま成長するという、悪いループができておりますので、幼児に教えながら一緒に保護者の方も聞いていただく、幼稚園を巡回するようなシステムがあればいいと思います。

可能であれば、母子手帳を渡すときに、社会のルールをわかりやすいパンフレットと一緒に渡して、保護者になったら、お子さんにルールを伝える義務があるという啓発を行うとか、低年齢のうちにしっかりそういった芽を植えつけるような工夫をしていただけたら良いと思います。

例えば、ヘルメットを被らなければいけないということは、ほとんどの人が目にしたことがあると思います。左側通行というのも、絶対誰かしら一度は見たことがある。でも、なぜやらないかという、何でやらなきゃいけないかがわかっていないんです。右側通行すると、車に轢かれる可能性が増えてしまうことを伝えると、皆さん納得してくれます。リーフレットのつくり方も、何でヘルメットが必要なのがわかるような形でつくっていただく。その質を重視した交通安全教育のシステムが、この計画の中に盛り込まれたらいいなと思います。

6ページの災害時の自転車活用がしっかり盛り込まれていてすごいなと思いました。

実際に災害時にガソリンがなくても確実にたどり着ける自転車は、東日本大震災でも活躍しましたし、効果があるのは明らかです。バイヤーを含め、災害時も活用していただきたいですが、同時に、災害時でも自転車に乗れるように、日常から自転車に乗っていただくことも、必要になると思います。うろたえて避難のときに乗ったりしますと大事故が起きますので、それも含めて一緒に考えていただけたらと思います。

最後に、8ページにヤマト運輸電動アシスト付自転車として、カーゴバイクが載せられています。車から自転車にシフトしていくということは、こういったカーゴ自転車と呼ばれている荷物を運ぶ自転車をもっと普及させる必要があります。

ただ、カーゴ自転車というのが非常に曖昧で、普通自転車ではない軽車両、普通自転車ではない自転車に関しては、ルールがない状態です。ヤマト運輸やカーゴバイクを使われるところにもルールを徹底していただくということが必要であると思います。



こういった自転車は歩道に上がることができませんので、モデルとなるような運用をしていただくことが必要であると思います。ハンディキャップを持たれている方用の自転車、高齢者の方が転倒しない三輪の自転車も、今人気が出てきています。ただ、そういったものは駐輪スペースがなかったり、どこを通ったら良いかわからなかったりという問題もありますので、ぜひユニバーサルデザインのどんな自転車でも走れる、山梨県内であればうまく使えるようなまちづくりをしていただけたら、トップランナーになれると感じました。

また、山梨県はタンDEM走行が解禁になったはずなのですが、そんな明るいニュースがここに盛り込まれていないのがちょっと残念だと思いました。国の会議の中でも、障害を持たれている方でも自分の力で移動する器具があるということで、障害者の方の自転車というのも守っていこうという議論がありました。そういうことも計画の中に組み込んでいただければ、移動用の自転車の活用として、それに必要なことも検討していかれたら良いと思います。

#### 【議長】

ありがとうございました。

先ほど、交通安全に関してお話ありましたけれども、委員から何か。

#### 【委員】

山梨県（事務局）の観光をメインに考えていきたいという話を伺って、それはすごく良いなと思っているのですが、やはり委員もおっしゃっていたのですけれども、観光をメインにするということは、それだけの人があるということ、そしてインバウンドの観光客もこれだけ多いということ。交通安全、事故を起こさないための安全教育を専門にしている者としては、交通事故に関して、年齢はどうなのだろう、どういう場所で、どういう原因で事故が起きているのだろうということが、この資料を見させていただく中で、少々気になっていたもので、その資料がなるべく細かくあるといいなと思います。

今後のことだと思いますが、ネットワーク計画をつくっていく上でも、その自治体がどういう傾向の事故事例があるから、それに伴って、どういう方向で整理しているか、となる全てのもとが、私は事故データだと思うので、教えてもらいたいと思っています。

それに基づき、資料2の4ページですが、他の自治体では、小学4年生ぐらいまでに、ほぼ全ての学校で自転車の勉強を、時間は多く割けていないと思いますが、子供にさせて、それで運転免許証を発行する取り組みなどをやっていますが、正直、免許

を取った子供たちが、その後どうなっているかという、逆走してみたり、加害者になったり、そういう事例も多くあるので、やはり小学生には、しっかり一度は学ぶ機会が必要だと思います。ぜひ全部の小学校で一度はその機会をつくってもらいたいというところと、交通事故全体の占める割合からすると、もともと若者と高齢者というのが半数近くを占めています。特に、中高生の自転車事故というのが課題にされていて、いかに彼らにヘルメットを被らせるかなど、被害者、加害者にならないような教育が必要とされている中で、中高生の教育というのがなされているのかな、というのが、気になりました。

私自身、親になったら自転車を学ぼうというスローガンをもとにプロジェクトを立ち上げて、5年間ぐらい保護者と幼児安全教育をやってきました。自治体は、パンフレット、チラシをつくって完成というところがあって、その監修もさせてもらっているんですけども、そこが本当にスタートで、そこから行動変容を起こすためのプログラム制度というのを、一緒に築かせてもらえたら嬉しいなと思っています。

そしてもう一つ、今はソフト対策の部分だったんですが、ハード対策の部分でいきますと、愛媛や伊豆半島は「思いやり 1.5メートル運動」というものを行っていて、自転車に乗っている人たちだけでなく、車のドライバーたちに、思いやりを持って乗ってもらおうという活動をしている自治体もありますので、参考にしながら進めてほしいなと思いますし、ハード対策の部分では、日本の人がわからない自転車道、自転車走行空間というものは、日本人でさえわからないということは、外国の観光客さんはもっとわからないと思います。

とある自治体では、インバウンド向けで色々頑張りたい、道路整備したいとおっしゃっている参考で映し出された道路標識が「左側通行」や「自転車専用通行帯」と漢字で書かれていたりとか、そういうのを見ると、外国の方目線の整理がなされているのだろうか、という話なんかもさせてもらっています。

そういう観光、オリンピックを目指して、色々な人にわかりやすいルールを学ぶための標示というのを、いま一度私も考えさせてもらいたいなと思います。以上です。

#### 【議長】

ありがとうございました。

今も整理というお話があったんですけども、現状と課題みたいなもので、山梨県の道路について、何かありますか。

#### 【委員】

山梨の特徴という話ですが、山梨は近くのコンビニに行くのにも車を使うくらい車

社会で、歩行者が多く歩いているのは、駅前と学校の周辺くらいです。一方で、国の政策は、自転車専用道を整備して、矢羽根をつけているんですが、それらに偏って、それだけでやっていくということでは、山梨県の実情とはちょっと合わないかなと感じています。

南アルプス市など幾つかの地域で、自転車で地元の方たちと地域を回遊してもらうコースを考えていただいています。良い道がたくさんあります。細い道、農地の中の道、そういうところを繋いでいけば、観光だけでなく日常の住民利用も含めて山梨の魅力を活かした良いコースができるのではないかと思います。

残念なのは、ネットワークが繋がっていないということです。そういうちょっとした箇所を重点的につないでいく、自動車だと4mの道路幅員が必要ですが、自転車だったら赤道（狭い道）を使えば、幾らでもできる感じがする。その辺で、山梨らしさ、山梨の特徴、特性というところをうまく盛り込めるといいかなと思います。なかなか道を広げるのは難しいですがこれはこれで地道に長期的に取り組む必要があります。

もう一つは、車をいじめて自転車の空間をつくるというような発想の転換も必要かなと思います。例えば、既存の道路の拡張は難しいので、もし出来るのであれば一方通行にして歩道・自転車のための空間を広げることを、これも難しいとは思いますが、できることからやっていくことも必要だと思います。いずれにしても重点地区を決めて整備していくことが重要かなと思います。

自転車のコースづくりは観光客への施策に片寄りがちですが、観光客を受け入れてお金を落としていただくという発想ではなくて、地域の住民の方たちと一緒にその地域をどう盛り上げていくのかということを考えて、地域の方たちにも自転車で楽しんでもらうことをやった上で、観光として受け入れるという形にしていかないと、何か住民の方たちは、お客さんが来て迷惑だという話になってしまう。小さなことで良いので地元住民の方たちと一緒にイベントも必要だと思います。

#### 【議長】

ありがとうございました。

私も自転車に乗っていて、やっぱり中途半端だと感じます。たまに良いところがあるので、重点地域、ここの地域だったら、すごく乗りやすいというところがあったら良いかなと今の話を聞いて思いました。

先ほど教育の話が出て、方向性ということで何かありませんか。

## 【委員】

皆さんの話を受けて、気がついた点があります。まず、母親に自転車の教育をするということですが、資料3の2ページの右下に載っています自転車競技の環境ということで、競技場というのは、ブレーキのないトラックレーサーで練習するところなのですが、境川競技場は競輪場と違って、アマチュアが使いやすい形になっているわけですが、県内の人から見れば、敷居が高くてなかなか行く場所ではないなということをやっと耳に挟んだものですから、アピールが弱いのかなということを変えていきました。

山梨県では、県体育祭りで、その大会を利用して、幅広く色々な方に自転車に乗ってもらおうということで試みたのですが、今年は、幼稚園で年少者を集めてみたところ、最近ではストライダーという、ペダルのない自転車、残念ながら岡山のほうでストライダーで死亡事故が起きたという話は今年あったのですが、ストライダーが人気です。バランス感覚をとるには、格好の自転車なのかなと思っています。子供を乗せると、母親も来るんですね。母親も一緒になってという意識はなく、トラックのコースを走ってタイムを競おうという設定で設けたのですが、「みんなで一緒に走らないですか」というお母様たちがいまして、みんなストライダーに乗っていました。

ストライダーで親も来るのだったら、競技的にも将来選手にもつながるだろうし、自転車競技にも、ちょうど人が集まるイベントの中で行うのも良いと思って、今度行うときには、自転車教育も進めていきたいという気持ちはありました。

そして、2ページにあるオリンピックのコースですが、このオリンピックコースは、今後これを機に、山梨も観光として色々な形でレガシーとして残していく道路になると思いますが、道志みちを走ったことがある人はわかると思うのですが、非常に状況は良くない感じがして、今年の夏、オリンピックのコースと決まってから、高校生が走りましてところ、観光バスとの接触で死亡事故が起きてしまったのですが、これからはますます、このコースには多くのサイクリストたちが入ってくると思います。

そういった意味では、道路整備もそうですが、先ほど委員がおっしゃったように、健康のバロメーターじゃないですが、ここまで走れば何キロカロリーという提示も面白いと思いましたし、ただ、ブームで乗り始めて、体力がなくて乗るのでは、やっぱり非常に危険な部分もあるので、トレーニングも必要ですが、そのコースの中に休憩どころを定期的に用意して、休める状況を確保するとか、これは県でというよりも、その地域の市町村でやっていただければいいのかなと感想を持ちました。

あと、山梨の地域性のところで思ったことなのですが、歩行者、自転車と分けられているのですが、郊外の基幹になる道路については、拡幅するような場合には、さっ

き皆様方がおっしゃったように、道路のほうをあげ、自転車専用レーンを作ってもらったほうが、より快適に通勤などに生かせるのではないかという感想を持ちました。色々話を聞きながら、考えていきたいと思います。

**【議長】**

わかりました。

それでは、時間も大分過ぎていきますので、次に進んで、計画の方向性ということで、事務局から説明をお願いいたします。

**(4) 計画の方向性について**

議題について、事務局から資料説明（資料4）を行った。

**【議長】**

計画の方向性ということで、これまでのまとめという意味合いだと思いますが、何かご意見ありますか。

**【委員】**

この計画の方向性で観光を重点にスポットを当てると、とても難しいのかなと思います。インバウンドを含めて、違う地域から来たときに、地域特性として道が狭くて、そんなに色々なところができない。でも、観光に使わざるを得ないという部分もあって、定時的なアクセスって山梨県は意外と、地元住民の方は車で動きますから、公共機関を利用しないがゆえにバスがほとんど走っていません。

そういうことを補完していくとすると、観光型を中心にするのか、もう一つは、健康保険組合の破綻問題があって、市町村はどんどん自転車に乗りなさい、健康のためですよとやりたいと思うんですが、乗り手は地元の方なんです。どっちを中心がこの基本計画が、両方というのはなかなか難しいのかな。ちょっと調べていただくことになるんですが、軽自動車の保有率って、関東近県、例えば群馬とか埼玉とかと比べても、高いのかなと思います。つまり道が狭いので、大きな車は1台、家族皆1人1台と言われているエリアですので、移動にはそういったものを利用されるとすると、それをどういうふうに変更して、ルールづくりをして、観光であれば標示などは、日本語じゃ全く意味をなしません。京都、大阪で台風が来たときに一番海外からの民泊のお客からクレームが出たのは、誰も英語で対応できないのかって、日本人独特の文化が出ていましたので、標識は何か国語を出すんですかというように、簡単ではない。

観光にシフトすると、そちらにどうしても寄りざるを得ないということがあると感じました。

**【議長】**

ありがとうございました。

今回、自転車の活用に関して最上位ということで、どちらに軸足という話があったんですが、全体なんですかね。中でも優先順位があるのでしょうか。

**【事務局】**

この委員会の中でご議論いただければとは思いますが、我々としては、今のところは観光をメインに考えていたところですが、ご意見もありますので、そればかりではなくて、総合的に取り込んでいきたいと思っています。

**【議長】**

今の立場的にいえば観光ですよ。

**【委員】**

私は北杜市の三景園というところで、20年間キャンプ場を営んでいます。そういった自治体に根づいて商売をしている観点から言わせていただきますと、今回、この動きというのは、非常に前向きに捉えています。キャンパーの方が自転車にも非常に興味があるし、自転車を持ってくる人もいます。若い人たちの間でも、東京から自転車で来たという人もいたりしますので、流行ってきているというか、根づいているという風潮があるのは、薄々感づいていました。

そういう観点からすると、委員に、ものすごく適した環境だとおっしゃっていただいていたことに関しましては、非常にワクワクするような気持ちであります。

実は、私も15年ぐらい前にレンタサイクルをかじったことがあり、キャンプ場のお客さんに自転車を貸しておりました。そうしたら、ちょっと遊びに行ったらすぐに故障して、何とかしてくれと言われて。家族経営なので、お客さん対応でてんやわんやで、急遽人に頼んで行ってもらったり、そんなことをしていると、これをやるにはもう1人工必ずついていないと、故障、お客さんに何かあるときには、保証できないなど感じて、もうすぐにやめちゃったのですけれども、本当はやりたいんですよ。

ただ、それが儲かるか儲からないかという話であって、儲からなければ、レンタサイクルは運営すべきでないと思っています。

私からお願いしたいのは、資料3の3ページですが、今、県内でシェアサイクル等が展開されており、観光地などで利活用されているというところで、表がございませうけれども、この表にある各所で、実際儲かっているのかと。どれぐらいの需要があつて、私も20年間このキャンプ場という仕事をやっていますから、一応の流れみたいなものはわかるつもりではいるのですけれども、人工とか勘定したときに、プラスになっていないんじゃないかな。そうならないときに、客寄せの一つで呼ぶのであれば、儲からなくても、プラマイゼロぐらいに持っていく仕組みをつくって提供していかないと、根付かないかなという考えでおります。

まずデータの収集として、今この表にあるところだけでも結構ですので、細かい金額まではいいですが、どれぐらいの需要があつて、幾らぐらいお金が動いているかということ、マイナスでもいいので出していただきたいと思っております。

また一つ、事例1で、レンタサイクル、道の駅富士川の事例につきましても、これはお客さんを喜ばすためにやるのはいいけれども、実際どうなのかということを知りたいなと思ひました。

**【議長】**

ありがとうございました。

**【事務局】**

いずれにしてもわかる範囲で調べて、また次の機会にでもお知らせできるようにしたいと思います。

**【議長】**

ありがとうございます。

レンタサイクルというよりも、個人的な少人数のツアーでしょうか。自転車を提供しながら、流行っている場所を、といった。東京なんかでは流行っていますね。山梨ではないですが、今やろうとして動いているところもあつたりして、そういう可能性があるような気がします。

**【委員】**

これは県が策定する最上位の計画ということですので、観光をアピールするポイントとして、重点的にするのは全く異論はないのですが、全ての分野をカバーしていかないと、市町村が独自の推進計画をつくる際に、県がカバーしていないものを作りにくいことになると思ひます。余り細かいことを盛り込み過ぎると、膨大な資料

で市町村がフォローできなくなってしまうような懸念も感じるので、大事な部分をしっかりと、色々なものをカバーすることが大事じゃないかと思います。

せっかく県の自転車活用推進計画なので、県民のためというのが大前提だと思います。県民が地域のために観光客を受け入れて、お金を落としてもらおうという視点もあると思うんですけども、まず自転車を推進することが、山梨の経済や地域にどういうメリットがあるかというところで、例えばこの資料4の3ページに、「自動車から自転車へ利用を促進し」ということが、自転車推進計画としてはいいですけども、例えば山梨県の石油、ガソリンスタンド、自動車関係の方からすると、利益に反したところにもなってくると思います。

石油関係の方と「こんな計画あるんです」と話をしたときに、ガソリンスタンドの協同組合、石油商業協同組合の方たちに、逆に協力をいただき双方の利益になることができるんじゃないか、という話になりました。シェアサイクルの置き場にしたり、サービスを提供できるステーションにする、自転車を整備できるようなちょっとしたトレーニングを受けてもらうなど、山梨県内のガソリンスタンドの方たちに、自転車の計画に協力いただき、そういう山梨経済を活性化するような計画と連携できる山梨オリジナルのものもぜひ取り入れていって、市町村レベルではできない、県ならではの計画を立てられたら良いのかなと感じました。

#### 【議長】

ありがとうございました。では引き続き、お願いします。

#### 【委員】

色々なところでサイクルステーション、そういうサイクルスポットをつくっているんですけども、変換バルブというのがあって、スポーツバイクってフランス式と言われているバルブを使うんです。ただ、ガソリンスタンドでも、フランス式に変換する、変換バルブというものがあれば、自転車の空気が簡単に入れられます。色々な自治体に、例えばガソリンスタンドに「仏式の変換バルブあります」みたいなことを掲げていただけると、ポンプ式の空気入れがなくても、ガソリンスタンドで簡単にスポーツバイクに空気が入られるので、そういった取り組みをやっていただいて、立ち寄る方が、ちょっとそこでジュースを買う、休憩して何か買う、そういうスポットになってきたら、新たに何かを作るのはすごく大変だと思うんですけども、今あるものを活用できるので、すごく良いんじゃないかなと思います。

あと、シェアサイクルは、そもそも儲からないものというのが世界でも常識だったと思います。「ヴェリブ」は、もう何十年かかっても無理だという話で、「モバイク」



は中国で利益を出していますが、中国は特殊な状況もあるので、シェアサイクル、都市型ものは儲かるというよりも、交通手段として提供していく種類のものということになるのかなと思います。

利益が出るものとしてやっていくのは、今ガイドツアーのお話があったのですが、色々な土地でガイド付ツアーというのをつくっていく。ただし、ガイドさんがそれを職業として食べていかれるほどの稼働率はまだまだ見込めないというのが課題ですけれども、よりお金をしっかり落としていただいて、その土地を楽しんでもらって、ファンになってもらうと思うと、その土地をガイドできる人の存在というのが必要というのが、今の日本の課題だったりします。

最後のこの計画の方向性の冊子で、観光が一番上に上げられています。色々な自治体がこういった計画をつくるのですが、観光をメインにしているところはないと思います。色々なことが難しいから、見直しを含むのだらうと思うんですけども、山梨の特殊性を示すために観光を上位に置くのも良いと思うんです。

ただ、課題なのは、自転車って少し特殊で、長野の方だったんですけども、マラソン大会をやったときには、大体地域の何とかちゃんのお父さん、おじさんがマラソン大会を走っている。ただ、自転車の大会に関しては、山梨で今行われている大会を見ると、グランfond級のロングライドが多いので、地域の何とかちゃんのパパ、ママがいるよという環境ではないんじゃないかと思います。マラソン大会のように、何とかちゃんのパパが出てくるから応援に行こうみたいな気運が出てくると、その地域はどんどん大会ウェルカムになっていって、その競技を迎え入れてくれるけれども、よそ者が来て走るだけだと、いつまでたっても「ああ、来る人がいるんだけどね、どうなんだろうね」のような、一歩離れた形になってしまう。なので、その土地の方が自転車に乗って、自転車が楽しいんだ、便利だな、体を変えてくれてありがたいなという感覚があって初めて、自転車観光地として盛り上がっていく素地ができるのではないかと感じています。

この項目の中には、観光がメインということで、安全性、いかに地域の方に自転車を活用してもらおうかという項目は少ないのかなと感じます。

個人的には、安全というものがしっかりして初めて成立するので、安全は、すごく大切だなと感じているんですけども、ぜひ、観光、サイクル王国やまなし、山梨の人たちも自転車を活用して、自転車の楽しさ、自転車を通じて山梨の魅力を知っているし、だからこそウェルカムな空気があって、サイクル王国やまなしができていくという絵が描けると一番美しいと感じます。

ぜひ自転車通勤に関して、推奨していただいたり、県庁は自転車通勤を許可されているのか、どれぐらいの方が自転車通勤されているのかわからないですけれども、ぜひそういった役所から提案していただくと良いと思います。

また、自転車保険、個人賠償責任保険の問題が、今各地で色々問題になっているんですけれども、今回の資料の中に保険の文字がなかったのも、自転車保険でなくても、個人賠償責任保険で全く構わないと思うのですが、安全を守るようなことも同時にやっていっていただけたらいいなと思いました。私からは以上です。

## 【委員】

観光というと住民は蚊帳の外で、観光客はお金を落としてもらう存在として観光客向けのことを考える。それでは、やっぱり魅力がなくて、地域の人たちが楽しんでいけるからこそ、観光客も楽しむ形で仕掛けていくことが大事だと思います。

県の計画という視点では、観光をメインにするというのは、私は良いと思います。ただこの計画は国の施策と繋がる必要があるのも、保険の話なども含めて広く自転車活用の課題と施策を網羅しているということが大事だと思います。

その中でも、観光になぜ期待ができるかということ、1つ目は、ネガティブな言い方だと、例えば北麓のインバウンド観光客の末端交通のニーズなどもう既に需要がたくさんあります。これに対応できていないということで、これに対応しなくちゃいけないということがあります。

2つ目は、自転車ならではの観光体験の魅力があります。山梨の特徴である農山村や自然環境を感じてもらうには、自転車ならではの感じる風景や空気感などに期待できる気がします。そして、県民・住民の人たちも、自転車によって地域の魅力を再発見するようなプログラムを組みながら観光に繋げていくことで官民協働のまちづくりが進展する期待も感じています。

それから、3つ目は、リニアへの期待です。観光への影響は、あまり期待できないといった意見もありますが、何もしなければ何も起きない。しかし頑張ればチャンスに転換できると考えています。課題としてはリニアの駅から県内各地の観光地に行こうとしたときに、交通手段がないことです。山梨の観光資源は広く分散しています。それを全部公共交通でつなげるというのはなかなか難しい。

公共交通と、自転車やバイクなど、様々な交通手段を複合させることが必要で、例えばですが、県内の拠点的な場所まではバスなど公共交通機関、その先は自転車やバイクやEVや自動運転シェアカーなどが担うような重点整備地区の施策など検討していくことも検討の余地があると思います。

## 【委員】

山梨県の人口のことで、この間ニュースで見たことで、その形でできるのかなとは思ったんですけれども、千葉県の一宮町というところが、今まで小学校の子供が少なく、だけど非常に移住者が増えてきたというニュースをやっていました。なぜかというと、若い世代がみんな移住してきたということです。一宮町何が良いんだというと、海の波がよくて、それでサーフィン目的に移住してくるという形で、生徒数、クラス数が増えたのだと、そんなニュースをやっていました。

山梨は自然環境が良くて、ロード、自転車を走るには非常に良いコースということで、この資料を見ますと、高齢者の割合が今後増加します。特に峡北、峡南と書いてありますけれども、そういうところに若い人たちが実際に移住してくれば、そういった問題も解消されるかな、というようなことを思いました。

実はうちのクラブに3年生の女の子の選手がいるわけですが、そもそもその子は愛知県の生まれで、お父さん、お母さんがすごく自転車が好きで、山梨の峡北地区の環境が好きで引っ越した経緯があったんですけれども、峡北などを中心に、峡北じゃなくてもいいんですけれども、自転車好きの若い人であれば、一家転住なんかもあり得るのかなと思います。そうすると人口にも、若干だけでも貢献できるのかなと感じます。

そしてあと、宇都宮市のジャパンカップ、2週間後にあるのですが、世界選手権が日本で行われたことをもとに、レガシーとしてレースを起こしていったのですが、2日間にわたってやるのですが、一般の市民レーサーが走るレースもあったり、海外のトップも集まって走る、国際、UCIの認めた大会に今成長しているんですけれども、一般のレースなんかも駅前を、山梨でいったら平和通りですかね、あそこを使って行うわけです。

今年の4月、信玄公祭りで、今中さんを中心にやっていただいた東京オリンピック記念式典ということで、若干20分ほどやらせてもらったという話を聞きましたけれども、宇都宮は5万人が、雨の中歩道に場所をとって、非常に盛り上がっているんです。

こういったことも、東京オリンピック2020が来るということで、もしこれがきっかけで、こういったイベントにつながる事ができれば、山梨県の自転車活用という意味で、他県等とは特化した何か生まれるのではないかなと感じました。

## 【議長】

ありがとうございました。

まだまだあると思いますけれども、大分時間がたってしまったので、ここで次のスケジュールということで説明をお願いいたします。

#### (5) 計画策定のスケジュール(案)

議題について、事務局から資料説明（資料5）を行った。

#### 【議長】

ありがとうございます。スケジュールに関して、ご意見ありますでしょうか。

#### 【委員】

関連団体ヒアリング調査ですけれども、これは第3回の委員会の後にという予定なのででしょうか。

#### 【事務局】

2回目以降を予定しておりますが、2回目の前にも行うかもしれません。

#### 【委員】

先ほどもお話ししたのですが、県内のガソリンスタンド等を利用するというのを盛り込むのであれば、関連しそうな団体のヒアリングはもう少し早目でも良いのかなと感じます。

#### 【議長】

その他はよろしいでしょうか。

それでは、本日予定された議事に関しては、皆さんから色々貴重な意見をたくさんいただいたということで、締めさせていただきたいと思います。

## 5. 閉 会

司会：事務局