

第2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12月20日（木） 午後1時15分～午後3時30分

○会 場：防災新館302・303・304会議室

○出席者

・委員（敬称略、50音順）

今井久、今中大臣、大山勲、鎌田誠一、絹代、功刀孝次郎、長倉富貴、早川誠司

・事務局

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、国際観光交流課総括課長補佐

・県関係等

政策企画課職員、リハビリ・パラレル推進室長、リハビリ・パラレル推進室職員、リニア環境未来都市推進室職員、消費生活安全課職員、交通政策課職員、財産管理課職員、防災危機管理課職員、健康長寿推進課職員、健康増進課職員、エネルギー政策課職員、耕地課職員課長補佐、景観づくり推進室室長補佐、景観づくり推進室職員、道路管理課課長補佐、道路管理課職員、都市計画課課長補佐、都市計画課職員、スポーツ健康課職員、県警本部交通企画課職員、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. 議 事

(1) 第1回委員会での意見について

(2) 計画策定に向けた調査について

(3) 計画の目的、目標、施策の方向性について

(4) その他

3. 閉 会

○内 容

1. 開 会

司会：事務局

2. 議 事

議長：今井委員長

【事務局】

本日、ご欠席されております委員には、事務局から、本日の資料内容につきまして、事前にご説明をさせていただいております。委員からは、あらかじめご意見を幾つかいただいておりますので、後ほど、議事の中でご報告させていただきます。

(1) 第1回委員会での意見について、(2) 計画策定に向けた調査について

議題について、事務局から資料説明（資料1、資料2、資料3）を行った。

【議長】

それでは、皆さんからご意見または質問を受けたいと思いますが、その前に、欠席の委員から意見をいただいているということで、それを先にお願ひします。

【事務局】

それでは、事務局より委員のご意見をご紹介します。

委員のご意見の中に、「資料2につきまして、この事故に関するデータを拝見いたしますと、自転車賠償責任保険等への加入の必要性、また、事故の大半を占めます子供や若者、そして、それらを指導し育てる保護者などへの自転車安全教育の必要性を改めて感じております」というお言葉をいただいております。

また、「ハード面の対策と並行いたしまして、ソフト面の対策の強化も必要だと考えております」というご意見をいただいております。

あわせて、委員からは、さいたま市における年齢別のサポート事例に照らして幾つかご意見をいただいておりますので、議事3の施策の方向性のところで、再度ご紹介させていただきます。

【議長】

ありがとうございました。それでは、皆さんからご意見、ご質問を受けたいと思います。よろしくお願ひいたします。

【委員】

資料2から少し聞いてみたいのですけれども、資料2の4ページのグラフについて、これは事前説明のときにも話題になったのですけれども、色々ところで自転車関連

の話があっても、第一当事者が自転車であるという事故データを、今まで私たちも見ることがなかったんですね。加害者が自転車で被害者が自動車もしくは二輪車という事故がどのように起きるのが気になります。警察に届け出があった事故だと思しますので、停車車両に追突したという事例であれば、これだけの高い割合にはならないと考えられますので、どういうシチュエーションで76%になっているかという詳細を教えてくださいと思います。通常、自動車や二輪車と自転車には速度差がありますので、渋滞中で停まっているところに自転車が衝突してしまったということなのか。横にある法令違反の種類グラフでも、105と母体数が違うんですね。151件と105件ですので、どういう状況でなってしまったのかわからないのですが、毎年40件近く起きていとなると、やはり自転車側の使い方にかなり気を使っていかないといけないのかと思います。

次のページに第一当事者となった151件の年齢層別のグラフがあるのですがけれども、かなり年齢層がきっちり分けられているというか、若年層からシニアの方まで含まれているので、均等に自動車に対して事故を起こしているのか。見慣れないデータなので私も見当がつかないのですが、もし、こういうことが多発しているようであれば、自転車の使い方というのに年齢問わずかなり気をつけなければいけないのではないかと思います。このデータだと、24歳未満が半数以上占めている結果になっていますので、渋滞、あるいは信号待ちで停まっている車やバイクに後ろから衝突するケースですかね。ちょっと私も想像がつかないんです。もしこの会場で、第一当事者が自転車で、車やバイクとどんな事故を起こしているのかをご存じの方がいらっしゃったら教えていただけたら嬉しいなと思います。

また、6ページの見出しのところに、自転車事故が発生する道路部位は、中央帯・路肩以外の車道が半数以上で最も多いとありまして、そもそも自転車が中央帯で事故を起こすことはほぼあり得ないので、ここは割愛してもいいのではないかと個人的に思います。中央分離帯で何かトラブルがあるというのは考えにくいので、道路構造別で車道が53.8%、形状別で見ると交差点がほとんどという形になるのですが、これは車道の中の割合として単路か交差点かをもう1度分け直したのがページとブルーのグラフになるのでしょうか。恐らく交差点で事故が起きていると思うので、もっと細かく、どんな状況で起きているのかというデータが出てきたら、対策をとりやすいのかと思いました。例えば、自転車が右側通行してきて、車からの視認性が落ちていて、交差点部分で接触をしてしまったとか、今後、自転車に対する教育をやっていかなければいけないと思うので、どういうシチュエーションで交差点の事故が起きているのかというデータがあれば、その後に有益かと感じました。

7ページでは平和通りの自転車通行空間のお話があったと思います。私は駅から歩いてきたのですが、駅を出てすぐのところは、施工後と書かれている写真と同じように分離をされていると思うのですが、この図には矢印がないのですが、そこも恐らく含まれるということですよ。

【事務局】

完全分離ではなく、歩車道となっています。

【委員】

工作物がきちっとしていないということなんですね。駅を出てすぐのところは自転車と歩行者が完全分離でなくても視覚的にしっかり分けられている形になっていて、自転車側は対面通行でかなり幅が狭く、歩行者側はもう少し幅がとられていたのですが、自転車の駐輪がものすごい量駅前に並んでいまして、駐輪場なのかと思って見てきたのですが、恐らく駐輪場ではなく、駐め始めた方がいたから次々と自転車を駐めていった形なのかなと思いました。今後整備していく点線がついているので、自転車通行空間の横に大量の駐輪をしない対策をすれば、自転車が増えていくのを予想して、同時に展開されたほうがよいと思いました。

ガイドラインでは、自転車道に関しても双方向通行ではなく一方通行を推奨する形になっていると思うのですが、色々な考え方の相違もありまして、自転車道の双方向通行になっているところが多いです。

図には点線があるので、自動車道の最終計画をつくっていくよというのがあるのですけれども、今後も同じような形態で整備をしていくのか、あるいは一方通行にした分離の自動車道になるのか、車道部分の路肩を拡幅して自転車専用通行帯にするか、などの方向性が決まっているのか、もしご存じであれば教えていただきたいと思いました。

【議長】

○今井委員長 ありがとうございます。事務局で何か回答できるのであればお願いします。

【事務局】

まず4ページの自転車が加害者になった原因については、安全義務違反が一番多いということなのですが、安全義務違反の中で動静不注視とあって、事故相手を認

識しながらその危険性を軽視して、その動きに注視しなかったことが原因になった事故というものが含まれると聞いております。

また、イヤフォンをしながら「止まれ」を無視して、そのまま衝突してしまうなど、信号無視と同じなのかもしれませんが、そのようなことがあったというように考えております。このグラフでは、加害者となっていますけれども、同時に被害者としてカウントされている、ダブルカウントも含まれております。

【委員】

事故原因をつくった、例えば一時停止をとまらず自転車が飛び出してきて車にはねられた場合は、自転車側が加害者にカウントされているということですね。

【事務局】

加害者にもなり、被害者にもなります。

【委員】

了解しました。ありがとうございます。

【事務局】

また、6ページのグラフでは、例えば交差点の事故についてもシチュエーション別に分けてみたらどうだろうということなので、わかる範囲で調べて、計画に反映していきたいと思えます。

続いて、7ページですけれども、この点線は、矢羽根などが今整備されていますよということをごさいますて、自転車道をつくるというようなことではございません。今のところ自転車道をつくるというのは、県内の道路は余り広くないものですから、これほどの整備ができるところは限られておりますので、現状ではこれ以上の計画はないと考えております。

【委員】

この地図上では、紫が矢羽根ですよ。赤が自転車道とわざわざ色分けされていて、赤の点線が交番の前まで行くところに関しては、自転車道を最終計画としてつくるよという趣旨の図になっているのですが、決まっているわけではないということですか。

【事務局】

今、紫までが整備されているのですが、その先が現在計画中でございまして、ここについては現在、国のほうで整備をしておりますので、協議をしながら、どんなことができるかを協議していきたいと思います。

【委員】

了解しました。ありがとうございます。

【議長】

ありがとうございました。委員お願いします。

【委員】

今の委員と同じところでもあるのですがけれども、資料2の5ページ目、年齢別事故発生割合、自転車の交通事故の情報を欲しいということで、用意してくださり感謝いたします。

この表だけを見ると、全事故に対する若い人の割合がすごく高く見えるのですが、実際の自転車利用者に対しての事故割合と考えると、もしかしたら違うかもしれないと思います。これだけ見れば、若者はやっぱり事故が多いよねとミスリードしてしまうように思えるのですが、実際のところはどうかのですか。例えば1,050件事故があるうちの20%近くが15歳以下ということですがけれども、もともとの自転車利用者、例えば山梨県の場合、中高生で自転車を使う人が多いので、もともとの総数が多い場合は、事故件数ももちろん多くなりますよね。その辺の割合がわからないのですが、調べていて何か情報があれば教えていただきたいと思います。

【事務局】

年齢別の利用者数は把握していなかったものですから、これでは確かに足りないと思います。例えば0歳から15歳というのは、免許を持たない年代の人の割合を示していきまして、16歳から24歳は、バイクの免許は取れるのですがけれども、大学生くらいまでであり通学利用が多いと考えられます。黄色につきましては、25歳から65歳、ちょうど働き盛りで、通勤に自転車を利用している。確かに利用者数がわかればよかったのですが、割合についてはわからないのが現実です。

【委員】

事故に対して若者が多いという事実はわかったので、これだけでも貴重なデータだと思うのですが、さらにその全利用者に対してどのくらいの割合で事故が起きるかまでわかるとよいと思います。

【事務局】

そのようなデータがあれば、確認したいと思います。

【委員】

ありがとうございます。

【議長】

事故の話が続きましたが、委員は他県のことを幾つか知っているのですが、これを見たときに、山梨やばいよ、という話になったと思うのですが、他の県と比べみると、山梨県の特徴などがわかるので、他の県とも比較していただければと思います。

【事務局】

次回までにわかるようであれば、調べておきたいと思います。

【委員】

事故の年齢の話があったのですが、一般的に10代の事故が非常に多くて、ただし重傷事故になったときに、ぐっと65歳以上の割合が上がるというのが全国的な傾向でして、そういう意味では、そのとおりの感じなのですが、15歳未満が全自転車事故と死亡重傷事故の割合としてあまり変わっていません。一般的に事故が増える高校1年生、16歳から24歳は減ってはいるのですが、ちょっとした接触事故がお子さんたちにとっても多いのだとすれば、中学生・高校生の自転車教育をしっかりとやらせたほうがいいのかと感じました。母体が1年間に20件ぐらいの事故があつて、そのうちの15%ということなので、件数としてはそれほど大きくありませんし、骨折なども重傷には入ると思いますが、10代の方々に関しては、念頭に入れてしっかりとやったほうがよいなと感じました。

【議長】

ありがとうございます。委員、高校生の自転車利用で何か情報があるようでしたら、教えていただければと思います。

【委員】

自転車加害者になりやすいということで、数年前から自転車競技者に対しても、競技者のライセンスに保険が付帯されるようになりました。実際に活用もされています。事故の原因には、前方不注意が多く、なぜ加害者になっているかという、停まった車にぶつかるケースが非常に多くて、幅員が狭い道路ですと、その左側をすり抜けようと、相手側の車に傷をつけてしまったというケースも多くて、警察を呼ぶ結果になって、これも事故のひとつに含まれているのではないかと考えられます。

そして、10代の事故の多さということについては、やはり不注意で車と接触する場合は、特に中学生以下は多いのでしょうけれども。私は高校で自転車競技を見ており、普段から安全を重視して練習しているわけなのですが、そういったことが欠けると、事故につながるケースが多くて、特に高校1年生で自転車競技を始めた段階だと、前方に対してあまり意識が向いていないということがありますから、交通量の少ないところで練習したり、色々と考えてやっていますけれども、それでもなかなか事故がなくなる。やっぱり運動神経の悪い子だと、感覚的にそういう事故を引き起こすのかなということもありますし。また、クラブではそのように安全指導をしているわけなのですが、クラブに入っていない、一般の自転車店で行っているクラブチームが最近けっこう増えていまして、そういったところでの安全指導も今後必要なのかと思っています。

【議長】

ありがとうございました。

【委員】

私は、普段からトレーニングとして自転車で走ることが多いのですが、県内の中高生が逆走するようなケースが非常に目立ちます。自分自身も注意したいのですが、立場的なところもあるので、ちょっとにくいところもあります。他県では恐らくもう少し教育をされているのかと思いますが、していないですか。

【委員】

全くないです。

【委員】

ないですか。逆走されると正面衝突になりますよね。車ともそうですし、自転車に乗っている人間とも正面衝突するということがあつて、機転を利かせて大きく避ける

のですけれども、教育が足りていないと感じるのは、特に中高生に見受けられます。これは大人になっても影響することだと思うので、早く検討して対策することが必要だと思いました。

【議長】

ありがとうございます。それは路肩をということですか。歩道もだめなのですよ。

【委員】

歩道は逆走にならないです。

【委員】

路肩が多いですね。本当に目立ちます。

【議長】

わかりました。ありがとうございます。

【事務局】

安全教育も計画の中に織り込まれておりますので、実施していければよいと思っております。

【委員】

私も、車の運転中や歩行者の立場でも、危ない場合が多くて、一旦停止を無視して狭いところから出てくるとか、前を走っている自転車が後ろも見ないで横断してくるとか、色々あります。

確かに教育は重要だと思うのですが、資料の対策の結論が全て安全教育のみにやや片寄っているようです。路肩が狭く避ける場所がない、左折するところの視認性が悪かったりと道路の問題も少なくありません。それから、3ページは県道と国道のみのデータであり、このデータは幹線道路しかないのですが、必ずしも事故が起こるのは交差点じゃないことが分かります。お店に入るために車が曲がる場所で、歩道あるいは車道を走っている自転車と接触したりします。側方余裕の不足など道路構造の問題も一言入れてほしいと思います。道路構造上、例えば車道と自転車道がきちんと分かれているところが相当数あれば、比較をして、どちらが事故が多いかというデータがとれるのでしょうけども、現状では自転車道がほとんどありません。自転車に冷たい道が多いです。ここで道路の課題も計画に入れてもらえば、例えばネット

ワーク計画や、自転車の通行空間整備、場合によっては自動車道を縮めて自転車の空間を広げるなど、そういう施策にも結びつけてほしいと思います。

【議長】

そうですね。ありがとうございました。

【事務局】

資料4で、説明していきたいと思っておりますけれども、資料4の15ページに道路の構造的なことで、路肩の幅員や路面表示等に対して、山梨県独自のローカルルールを作るということも、今後計画の中に入れていければと考えております。

【議長】

ありがとうございます。

【委員】

アンケートにおいて、考えたほうがいいかと思ったのですけれども、自転車利用目的が趣味、観光、日常と3つに分けられています。今後、これをベースに観光をメインに考えていくということで計画を練ると思うのですが、趣味と観光って違うのか、同じコースを走ったとして、人によって趣味であったり観光であったり、と答えると思うのです。走る方のスピードによって、トレーニングに近く走られるような方は自転車に乗るのが趣味だから趣味ですと答えるでしょうし、私は、走るのが楽しいけど、その途中を見ているから観光ですと答えるのですね。

走るのが楽しいから走りやすい場所にも来るけれども、その中に他県、違う地域から来る場合には、観光という要素が強くなって、人によって観光という意識で走っているのか、趣味で走っているのかというのが違い、お金を落としてくれるのは観光の意識で来ている方のお土産を買って帰るタイプであって、そういうところも見ながら、このデータを読み解いていったら、今後につながるかと思いました。

このアンケートをされた方の中で、県内の方がどれくらいの割合いるかという抽出はされてないですか。

【事務局】

やっています。

【委員】

日常利用を主目的とする県内回答者の居住地というところで、0%のところはものすごく多くてびっくりしてしまっただけなんですけど、例えば忍野村とか山中湖村の方が1人も答えていなかったのか、自転車に全く乗りませんという人がこんなに多いのか。0%ってこういうアンケートで見ないのですが、母体数が1,000ということで、いなかったのですかね。

【事務局】

そのようです。母体数が1,000 あれば何とかかなと思ったのですが、なかなか県内の方に答えていただけなかったということがあります。

【委員】

県内在住の方は母数の5%程度ですね。逆算していったら人数が出るのかと思いますが、現状として自転車を日常利用されている方の印象って、こんな感じでしょうか。

【事務局】

そうだと思います。甲府市周辺が主になっていると考えておまして、甲府市で日常利用として使われる方が多いというのは、このグラフからも見えるかと思いますが、0ということは多分ないのですけれども、少ないという状況ではあるかと思っております。

【委員】

ありがとうございます。

関連団体とのヒアリング調査で、観光だけでなくまちづくりについても行うようですが、歩行者との事故も実際に起きていますし、見ている限りでは、歩道上を走っている自転車も駅から県庁までの間でもいたので、歩行者側の方の意見として、まちを実際に使っている方々の、例えば一番弱者になる小さなお子さんを連れていらっしゃるお母さんや妊婦さんなど、そういったところにつながるような話が聞けたら一番よいと思います。あと、視覚障害者の方など、まちを普通に使っている方の自転車の印象、自転車への要望も同時にとっていかないと、自転車側からの計画になってしまうので、少しご配慮いただけたらいいかなと思いました。

【事務局】

参考にさせていただきます。

【議長】

ありがとうございました。

先ほどの趣味と観光の話が出て、私はロードバイクが趣味ですが、趣味が観光という人もいますよね。難しいですね。

【委員】

このアンケートの読み取りですけれども、先ほどの県内に住んでいる方は推計すると37人くらいですよね。母数が全然足りないので、あまり深読みしないで、これが通常の状態ですとは言わないほうがいいと思います。

2点質問ですけれども、1点目は、アンケートの調査項目の中に利用場所というのがあるって、どこに回答があるかというところ、5ページ目の山梨県の中で自転車で走行する市町村となっています。もう少し具体的に、どんな場所かというのを聞いているのか。もし聞いていけば、その内容が知りたいというのがあります。

2点目は、趣味と観光って、どちらか区別がつかないと思うのですが、ふらっと来てレンタサイクルで利用する方なのか、自分の自転車を持って来る方なのか。どういう自転車を使っているのか、出発地から目的地までの移動手段などは把握できているのですか。

【事務局】

そこまで詳細な調査内容にはなっておらず、利用する地域につきましても、市町村単位で答える調査となっております。

こちらの集計結果が出たばかりで、分析をしている時間もなかったというところまでございまして、詳しいことにつきましては、次の委員会の機会に紹介したいと思います。

【委員】

Web アンケートなので、簡単にできますね。もし加えられるのだったら、質問を少し加えてみて、さらに票数を増やしていくということもやったらいいかと思います。

【議長】

ありがとうございます。

【委員】

まだ追加で色々な調査をされるのでしたら、家庭の自転車の保有台数、あるいは保有率、使用率を調べていただきたい。私も甲府に住んでいるのですが、電柱が道路際に出ている箇所が多いです。車は、対面で通行できない狭い道路は、入り込んで待っていますよね。そこを若い学生さんが自転車で通れば、当然、車と接触するケースで事故率が高いのではないかと思います。これは想定ですからわかりませんが、保険は相手方が特定できないと対応できないものなので、保険の利用率が高いというのは、そういうことでの事故が多いのかなと思います。

もう1つありまして、非常に坂が多いのですよ。下るときは早いのですが、上りは押して帰らなければいけないところが結構ありますので、近隣の方が自転車を必要としているのかどうか。例えば、神奈川の私の友人も、買って1カ月で自転車を放棄したようです。知らないで行ってみると、その辺の坂の状態とか、我々ももう60です。体力からすると、本当に山梨の実態はどうなのだろうというのが、ちょっと見えていないという気がします。

【議長】

ありがとうございます。

【委員】

私は、田舎に住んでいるものですから、こういった事故というのは想定しづらい。本当に人口密度が少ないところで、道幅も広くて、そういったリスクというものが思いつきづらいところに住んでいるのですが、それぞれの地域でケースも違うと思うので、それぞれの行政区に同じような質問を投げかけてみて、どういう返答が返ってくるかというのも必要じゃないかと思いました。

【議長】

ありがとうございました。それでは、時間もありますから、次に移りたいと思います。

2つ目の、計画の目的、目標、施策の方向性ということで、事務局から説明をお願いします。

(3) 計画の目的、目標、施策の方向性について

議題について、事務局から資料説明（資料4、資料5）を行った。

【議長】

ありがとうございました。委員からお預かりした意見を申し上げます。

【事務局】

委員は、さいたま市で自転車安全教育の施策、取り組み等に関わっており、年齢別のサポートなども行っているということです。それらを参考にさせていただきたいというご意見がありました。具体的には、安全防災に関する取り組みのところで、資料4の17ページの施策の関連になると思いますが、未就学児の保護者、特に子供が2人以上いる保護者を対象に、子育てパパママ自転車アシストプロジェクトという、子育て支援に絡めた交通安全教育と自転車の利活用を目的としたサポートを行っているということです。

それと、20ページの関連の施策になりますが、以前から小学生には自転車運転免許の交付という取り組みを行っているようでして、今年度からはさらに、さいたま市立の中学、高校の計61校の1年生を対象に、交通ルールを教える研修会を開催し、修了者に独自の自転車運転免許証を交付する取り組みも始めているとのこと。これらはあくまで一例にすぎませんが、このような取り組みによって、ソフト面での対策強化が必要だというご意見をいただいております。

【議長】

ありがとうございました。それでは、皆さんからご意見、質問等を受けたいと思います。

【委員】

まずは、何年先までの計画なのかというところが、まだ示されていないのかと思います。個人的には、国の活用推進計画も2020年までの短い計画になっており、山梨県で自転車を実際に使っている方が少ないという状況を加味して、短い計画で色々な状況を踏まえて方向修正しながら進まれたほうがいいのかと思いました。

あと、メインがサイクルツーリズムになるということなのですが、例えば、現状で11ページに観光をまとめられているのですが、オリンピックコースになるということで、県の「山梨を全力で走る」サイトを拝見したのですが、ツーリズムというよりはスポーツに寄っていて、一般の方がこれに行こうというよりは、既にやっていらっしゃる方が、スポーツの幅を広げようかという、敷居がちょっと高めなサイトかなという印象がありました。

もし、幅広く観光ということで、人を受け入れていこうという感じであれば、ロードバイクでヒルクライムをするような方だけでなく、家族連れを対象にするような、もう少し敷居の低いものも一緒に展開していったほうが、サイクルツーリズムとしてはいいのかなと思います。特に国がスポーツとしての自転車という言葉を使っているので、どうしても自転車競技に寄りがちなのですが、実際、例えばこの健康スポーツというカテゴリーでも、どちらかというところ、スポーツというよりはフィットネスに近い、日常の中で自転車を使って生活活動強度を上げていって、健康寿命を延ばそうとか、本来はそっちのほうに行くものなのですが、国の文言がサイクルスポーツ振興という言葉になってしまったので、どうしても引っ張られると、スポーツというところに寄りがちになります。自転車に乗っている方が少ない環境であれば、もっと敷居を下げていったほうが間口が広がるのかなと思います。前回、会議の最後に申し上げたように、観光を推していこうということでも、その土地の方が自転車を活用している状況にないと、なかなかサイクルツーリズムは成功しません。もっと県民の方に「自転車を試しに使ってみてください、乗ってみませんか」という歩み寄りが描かれていてもいいのではないかなと思いました。

そうなってくると、先ほどから話題になっている安全教育面ですが、例えば17ページに啓発ということがありますが、先ほどの事故のカウンタを見る限りでは、一番深刻なのは65歳以上の高齢者の方々です。そういった高齢者の方々に対して、ルールや基本的な走行テクニック、真っすぐ走ってブレーキを引いて止まらなきゃいけないところで止まる、という基本的な能力であったり、手信号を出せる能力であったり、後ろを見て、車が来ないか見る能力であったり、そういったものをどこかで養えるような形があったらいいのかなと思います。自動車免許を返納した後に、いきなり自転車に乗り換えられると大変危険なので、もっと50代、40代あたりから自転車を使ってみませんかという啓発と、最低限のテクニックやルールを知ってもらうための取り組みがあってもいいのかなと思いました。

また、幼児及び保護者への幼児同乗ルールの周知徹底という取り組みがあるのですが、現状、自転車の利用率が低いので、子供乗せ自転車もそれほど使われているのかというのがわからなかったもので、幼児同乗ルールをわざわざ立てるよりは、幼児及び保護者に自転車の乗り方とかルールを伝えていくという切り口のほうが、ふさわしいのかなと感じました。

あとは、15ページに委員の意見の中で、幅広くブルーラインを引いてほしいというのがありますが、ブルーラインというのは、道しるべにしかないので、自転車と車が共存できるように、ドライバーにアピールするようなピクトグラムや矢羽根標示にさせていただいたほうがいいのかなと思いました。

【議長】

ありがとうございました。

【委員】

非常に多岐にわたる項目がありますけれども、やはりサイクル王国やまなしというところが、スローガンになっております。大きな目標があり、そこにアイコン的に16、17 ページに様々な取り組みが書かれていました。それに紐づいた重点項目、あるいは優先順位なるものははっきりさせて、それに向かっていくということが大事だろうと思います。

まず、一般の方々に使っていただくということが、一番大事だと思います。委員がおっしゃっていましたが、「山梨を全力で走る」サイトは、6年前ぐらい前、私も関わらせていただいて、山梨に来られる方々、スポーツをやっている方々をもっと増やしたいというところから始まったのですが、もっと裾野を広げていく活動が大事になっていくだろうと思っています。

教育に関してもそうですし、県民の皆さんの理解を得るためには、オリンピックという存在は非常に大事です。時々、意見を聞かれた場合に言うのですが、信玄公まつりで自転車のロードレースをやりましたが、好感度、あるいは興味を持って見てもらえるようなものを積極的に活用していくことが重要だと思います。そこで、自転車っていいな、といった、爽やかさを感じられるように一般市民がパレードするようなものが加わってもいいと思いますし、より自転車を利用される環境とか安全などを含めて、取り組みをしていけばいいなと思います。まずは本当にわかりやすい状態をつくっていく、優先順位を決めていくということが大事だと思います。

【議長】

ありがとうございました。

お二方から、「やまなしを全力で走る」サイトの話が出ましたが、サイトがどのくらい使われていて、どういう効果があったというのは、検証しているのでしょうか。

【事務局】

あのサイトは、観光部の所管になっておりまして、閲覧数はデータがございますので、次回の委員会の折に、お示しすることができるかと思います。

【議長】

感覚としては、結構活用されているという感じですか。

【事務局】

どれくらいが活用されているかという点と難しいのですけれども、あまり多くはないのかと感じます。

【議長】

わかりました。他にご意見ありますか。

【委員】

大きな柱がサイクルツーリズムとサイクル王国やまなしの実現ということで、それに向かうために、観光まちづくりと環境の課題が重要だと思います。自転車ネットワーク計画の策定のところで、市街地の中で駅と住宅の間の通勤に使うような環境を課題としたネットワークを想定していると思うのですが、もっと広域に、観光まちづくりの課題も絡めてネットワークを検討することがいいかなと思います。

まちづくりとしてネットワーク計画に位置付けることで、補助金獲得の可能性も広がるので、そのようにしてさらに取り組みを厚い内容にしていってほしいかなと思います。観光だけだと、恐らく補助金が取りにくいですね。

注意しないといけないのが、「コースをつくりました、マップができました、はい終わり」ではなくて、どのように実際に使われるものにするか、魅力的なものにすることが必要だと思います。その際、1つ目は、自転車通行空間整備と連携をしながら、単にコースをつくりましたではなくて、その後の使いやすいような空間整備をすることと絡めていくことが、必要かなと思います。

それから、色々な部署が連携し合って作らなくちゃいけないということが2つ目だと思います。

自転車通行空間整備だけを記載するとすれば、路肩を広げる、矢羽根をつくるとか、そこで終わってしまう可能性があります。そうではなくて、魅力的な自転車通行空間ということになると、例えば休憩所、展望する場所、あるいは景観をきちんとつくるといった、気持ちいい道をつくるのが大切です。ですが、そうすると単に道路行政だけでなく役所内の連携も必要になってくるでしょう、例えば、自然環境の中で自転車を走らせるということで、林道を走るということを知りたいんですけど、林道は許可が出ないことが多いと聞きました。自転車が走るということ、安全性のハードルが高くなって、そういうところで役所内の調整が必要になると思います。そのあたりまで踏み込んだ空間整備の内容にすることが必要かなと思います。

それから、一番重要なのは住民との連携です。ネットワーク計画をつくるときに、走って気持ちのいい道はどこでしょう、または、お客さんに見せたい場所はどんなと

ころがあるでしょう、ということを経験の住民の人たちと一緒にすることによって、住民の人たちも、自分たちでも休みに走ってみようとか、その地域の人たちが楽しんで自転に乗るからこそ魅力的な観光地になるという基盤づくりが重要だと思います。

【議長】

ありがとうございました。

【委員】

まず、観光についてですけれども、色々な調査結果を見ますと、河口湖とか峡南地域は観光で来ている人が大変多いのですが、非常に景色のいい北巨摩あたりでは、観光に行っていない。やはりどうしても山のイメージがあって、ハードルが高いのかという思いがありますけれども、山を登れば当然下りがあるわけで、横断的に走れば、比較的ビギナーの方でも十分通れるような道もたくさんあるので、そういう紹介はサイクリストたちから情報をいただいて、ホームページを利用して発信するのも一つの手かなと思います。そして、外国人観光客がホームページを見て、山梨っていい景色があるんだということになれば、それがまた旅行、観光につながっていくのかと思います。旅行会社にも情報提供して、企画を組んでもらうのもいいのではないかと感じます。

次に、安全、防災についてですけれども、先ほど、若い人たちの自転車が加害者になるケースが多いというので、競技者を見て憧れて、一般公道を我が物のように走っているライダーも見かけることがありますけれども、決して道路は自転車だけのためのものじゃなくて、自転車と車が共存するべきもので、そういった教育が必要なのだろうと思います。一番いいなと思ったのは、よく春の交通安全週間なんかありますが、先ほど委員のほうから、信玄公祭りで去年はレースをやったとありました。そういうところに春の交通安全週間をあわせ、各自転車を売るショップの方にもお祭りに協力していただいて、買ってもらう方にそういう教育を与えていくというのが効果的じゃないかと思いました。

3つ目が、健康スポーツのところで、国際規格に合致した自転車競技場施設の整備推進ということですが、山梨の「メデッタ」という雑誌に境川競技場が紹介されていますが、今は競技者だけじゃなくて一般の方も使いやすいようになっている。以前から使いやすかったのですが、競輪場に比べれば、非常に敷居の低い競技場なんです。利用者も最近増えていまして、こうした雑誌掲載なども契機に、さらに利用していただきたいわけですが、当然、施設は老朽化していきます。13年後には、山梨で国民体育大会が開催されるということで、自転車振興会のほうで補助を受けな

がら整備するということができますので、ぜひ日の高いうちからそういったアプローチをして、予算を獲得して施設をこのまま続けていけるように、県のほうでもご協力をお願いしたいと思います。

【議長】

ありがとうございました。

【委員】

これだけ多岐にわたる計画をつくると、事務局の方も大変ご努力されていると思うのですが、計画をつくって一安心というよりも、それをいかに実行していくか。各所管に分かれていることなので、所管部署に振るとしても、そこから実施すると、それぞれの部署のものになってしまう恐れがあるので、横の連携や互いの進捗状況、同じようなテーマでの相乗性など、いかにスムーズに連携をとって計画を実際に落とし込むかというところの工夫も少し考えていただかないと、絵に描いた餅だけに終わらせてはもったいないと感じています。

【議長】

ありがとうございました。同じようなことなのですが、やっぱり縦割りじゃないですか。事務局から説明を受けたときに、レンタサイクルを所管する部署がないんです、といったような話も多かったので、サイクル王国やまなしを目指すというもつとで、それぞれの部署で連携した組織を作るような形で進めていったらいいかなと思いました。

あと、委員が言われたように、地域の話を知っておくのは重要だと思います。県として進めるとなると、なかなかそういかないんですよ。だからといって、自治体に投げても、またうまくいかないような気がするので、地域コーディネーターみたいな役割の人、地域の中で核になるような人がいて、民間とか一般の人とか学生とか、そのような人の意見を吸い上げたり、それぞれの地域で情報収集したり、そういったスキームみたいなものができればいいかなと思いました。

【委員】

これだけ多岐にわたると、なかなか進まないだろうという感じがするので、重点的なモデル地区をつくって、そこを集中的にやる。そうすると、それを例にして波及していく。その辺も必要かと思います。

【議長】

ありがとうございます。

【委員】

観光を一番最初に置くということであると、これだけ多岐にわたる計画において、この委員会では観光のほうはそれほど詰められないと思いますので、何かワーキンググループとか、もう少し観光について色々な方の意見をいただきながら詰めるところがあってもいいのかと思いました。今拝見した中では、割とスポーツ寄りのツーリズムの展開が多くて、人を呼ぼうと思うと、立ち寄りスポットが重要だったり、観点が変わってくるので、もう少し別組織でそういったところも詰められたらいいのかと思いました。

あと、思いやり1.5メートル運動ですけれども、実際に1.5メートルとらないと追い抜くことができないというプレッシャーもあり、なかなか賛同してくれる人が少ないんですね。実際に1.5メートルとれるかどうかというのも心配ですし、だめだったとき、何か言われるんじゃないかというのがあるって、実は私も結構びくびくしているのですけれども、ある程度の距離を置いて追い抜こう、みたいな、他県に追従して1.5メートルというのではなく、色々な方が協調してもらえて、狭い道でもそれが可能な書き方であったり、ムーブメントの起こし方をしたほうが、最終的には賛同してくれる方が増えるので、そこも車社会であればあるほど、考えられたほうがいいのかと思いました。

1.5メートル確保する、もしくは徐行になっているのですが、徐行すると追い抜けないということもありまして、書き方を山梨ルールで構わないと思うのですが、仲間を増やせる切り口を考えて、実効的な運動にしてもらえたらいいと思います。

【議長】

ありがとうございます。

【委員】

今のお話で、山梨って比較的、都内とか交通が集中する地域に比べると、意外に幅寄せも少ないんです。自分が目立つ格好で走っているから、皆さん避けていただけるのかもしれませんが、反対車線に行っちゃうぐらい避けてくれる方が意外に多い。これは気持ちの問題、心の問題だと思うのです。相互に思いやっているという気持ちがあれば、1.5メートルとかそういうものも必要ないのかもしれませんが、その意味でも、皆さんにちゃんとシェアしている、共存しているんだということを示すと

いうことは、本当に大事だと思うので、メディアも使いながらしっかりと、山梨県は自転車に優しいということ、また、皆さんが自転車を使いやすい状態になるように、意識的な面でもうまく誘導していただければと思います。

【議長】

ありがとうございます。先ほどの観光の話について、委員いかがですか。

【委員】

自転車の観光というのは、私は非常に大切であると思います。どうしても2次交通がないので、例えば、ここから武田神社に行くにしても自転車が必要だと思いますので、いいことだと思うのですが、一方で、先ほどからおっしゃっているように、非常に道路が狭いにもかかわらず、一定の地区でも、一方通行が他県に比べて少ないのかなと思います。しかし、自転車を走らせるところについても、観光的な部分において、一方通行を含めた道路整備だけでは事故も減らないか、という現実もありますので、そういうことも考えていかないといけないと思います。

【議長】

ありがとうございます。

【委員】

山梨日日新聞で山中湖の取り組みとして、サイクリングロードのオリンピックコースの入り口のところで、公園に自転車を駐めるスペースを作ったり、そういった活動をしている方がいるということで、小規模かもしれないのですが、素晴らしいことだと思いました。一方で、オリンピックのコースということで、その地域に泊まりたいといって予約が殺到しているのですが、もう既にリピーターの方がたくさんいるから無理だとお断りしているというような現状もあります。オリンピックのときだけは、爆発的に人が来ることは間違いないのですが、それを観光や地域にお金を落とさせるだとか、そういった競争が始まっていると感じていまして、来てくれることは嬉しいのだけれども、受け皿としてまだ道はほど遠いかと思っていて、やはり地域と全てのものが連携してやっついていかないと、うまくいかないんだろうということを感じております。

【議長】

ありがとうございました。それでは、議題の3番は終了ということで、4番のその他に移りたいと思います。

(4) その他

議題について、事務局から資料説明（資料6）を行った。

【議長】

スケジュールの案が紹介されましたけれども、これに関して質問やコメントがございましたら、お聞きしたいと思います。

よろしいでしょうか。このようなスケジュールで進めるということで、心置きください。

それでは、予定されていた議事は全て終了したということで、進行をお返しします。

3. 閉 会

司会：事務局