

第3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31年3月18日（月） 午後1時15分～午後3時30分

○会 場：ホテル談露館（1F：アンバー）

○出席者

・委員（敬称略、50音順）

今井久、今中大海、大山勲、鎌田誠一、絹代、功刀孝次郎、早川誠司

・事務局

県土整備部部長、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、観光部主幹、観光企画課課長、観光プロモーション課総括課長補佐、観光資源課課長、国際観光交流課総括課長補佐

・県関係等

リノビック・パワリノビック推進室職員、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、景観づくり推進室職員、道路管理課職員、都市計画課職員、スポーツ健康課職員、交通企画課職員

・民間団体

南アルプスマウンテンバイク愛好会

○会議次第

1. 開 会

2. 山梨県挨拶

3. 議 事

（1）報告事項について

- ・第2回委員会での意見と対応
- ・計画策定に向けた調査
- ・事例紹介：地域と連携した自転車（MTB）利用事例（楡形山における活動）

（2）計画の素案の内容について

- ・実施スケジュールと計画の見直し
- ・施策の方向性及び取組
- ・やまなし自転車ネットワークとモデルルート
- ・自転車通行空間の整備におけるローカルルールの方角性

（3）その他

4. 閉 会

○内 容

1. 開 会

司会：事務局

2. 山梨県挨拶

今、司会から話がありました、垣下部長は急用が入ってしまいまして、終わり次第こちらに駆けつけるということでございますので、代理としまして、私から一言、ご挨拶させていただきたいと思います。

第3回の計画策定委員会を開催させていただきます。

昨年10月にこの委員会を発足しまして、これで3回目でございますが、これまで、第1回におきましては、本県における自転車環境を取り巻く特性、現状と課題ということで、ご議論いただいたところでございます。それを受けまして、昨年12月の第2回委員会におきましては、私ども事務局から、この計画の目的、あるいは施策の方向性などについてご提案させていただきました。これを受けまして、委員の先生方からは、いろいろな意見を頂戴したところでございます。

例えば自転車に優しい県を目指すべきではないか、あるいは自転車と自動車共存できるような環境づくり、あるいはそれに基づく教育が必要であるというようなご意見も賜ったところでございます。

また、この計画は、ご議論いただく中で、だんだん裾野が広がってきたように私は感じておるところでございます。こういった施策を横断的に連携していくこと、また施策を進めていくためには、それぞれ優先順位を持って取り組んでいくことなども、ご意見をいただいたところでございます。

今回、第3回の委員会開催に当たりましては、先月、私どもの知事が交代いたしました、皆様ご存じのとおり、知事の公約の中に「サイクル王国やまなし」の実現というものが入ってございます。

平成27年ごろから、私ども県土整備部におきまして、自転車で何かおもしろいことができないのかなということで、いろいろな取り組みを進めてきました。これが山梨サイクルネット構想というような形で、28年にリリースさせていただいたところでございますが、その後、自転車活用推進計画を、法律に基づく計画として作ろうということで、これまでご議論いただいたところでございます。これが新しい知事のもとでは、新しい総合計画にも結びついていくということで、主要施策から県の総合計画へと格上げされるという形になってまいりました。ますます私ども山梨県の自転車施策というのが、追い風に乗っていくのではないかなと、非常に期待しているところでございます。

この委員会におきましては、今後、スケジュールの関係もございますので、いろいろなご議論をいただいて、ある一定の結論をお導きいただきたいと考えているところでございます。年度も跨ぎまして、来年度前半ぐらいには計画をまとめたいと思っておりますので、引き続き委員の皆様にはご協力いただきたいというお願いをいたしまして、開会の挨拶とさせていただきます。

本日はどうぞよろしくお願いいたします。

3. 議 事

議長

(1) 報告事項について

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】

資料説明、事例紹介、ありがとうございました。急がせてしまって、申しわけなかったのですが、大分概要はわかったかなと思います。

せっかく事例を紹介していただいたので、まず、事例に関して、何か質問があればお聞きしたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

【委員】

愛好会メンバーが55人いらっしゃるということで、これは全国各地にいらっしゃるのでしょうか。

【南アルプスマウンテンバイク愛好会】

首都圏が半分で、県内が半分です。

【委員】

その人たちは何を求めてその愛好会に入ったのでしょうか。

【南アルプスマウンテンバイク愛好会】

日本では、法令ではマウンテンバイクで山道を走っていいとも悪いとも言われておりません。好きなように走っていると、いずれ規制がかかってしまい、走れる環境がなくなるのではないかと危惧しているマウンテンバイカーが多く、その意識の

高い方々が、こういった関係をしっかり築こうと、愛好会に入ってくださいようになっております。

【委員】

今日はどうもありがとうございます。

個人的にもマウンテンバイクは、かなり体幹の筋肉も使いますし、健康という切り口では、メンタルを上げる効果がすごく高いので、心身の影響にもすごくいいものがあります。

ただ、お話しされていたように、トレイルランの方が山を荒らしてしまい、トライランが禁止になってきているとか、そういう流れもあり、例えばマウンテンバイクをこの山梨で活用していこうと思ったときに、フィールドがどれくらいあるのか。現実的にボランティアの皆さんに頼って、それを県として広げていくというのは厳しいと思います。ご存じの中で、山梨県内にどれくらい、皆さんが活動されているところ以外にも、活用できるフィールドの可能性があると、そういう情報を持っていらっしゃるか。もし県としてマウンテンバイクを活用していこうと思ったときに、何かアドバイスとなる情報があったら教えていただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

【南アルプスマウンテンバイク愛好会】

理想としましては、マウンテンバイク専用コースが県全体にたくさんあるということなのですが、それは非常にお金、時間もかかることですし、現実には難しいかなと思っております。ただ、初心者向けの小さな練習場というのが麓にある程度あって、あとは既存の山道、山道の中でも、登山で主に使われているところと、ほとんど使われていないところがあると思います。そんなに歩行者が多くない山道を再生させるなり、既に地元の方々が年1回程度清掃などを行っているような山道を活用させていただいて開放していくこととすれば、そんなに労力がかからず、お金がかからずにフィールドを広げていくことができると思っています。

現在は、一般の山道というのは、はっきりしないところもありますので、多くの方は余り走ろうとしません。実際は、山梨県内でいうと、鳴沢村のふじてんリゾートスキー場、八ヶ岳の麓のYBPというバイクパークなど、韮崎の山の中にもちょっとしたマウンテンバイクコースがありますが、そのぐらいしかない状態です。

【委員】

すばらしい発表をお伺いして、どんな形で計画に反映していこうかと、皆さんも今、考えているところだと思うのですが、マウンテンバイクができる環境の情報を、県がポータルサイトなり何か情報発信されるのであれば、その中に組み込んでいただくことで、より県民の方も使いやすくなるのかなと思います。今回もすばらしいマウンテンバイク型のイーバイクをお持ちいただいておりますが、ヨーロッパでは特に高齢のご夫婦が、こういったマウンテンバイク型のイーバイクに乗ってツーリングに出られるというのも、非常に多いケースで、タイヤが太いので転倒しにくいということもあり、オフロードだけでなく、オンロードでも安全に使えるものなので、何かいい形で組み込めたらいいなど、個人的に強く思います。

【議長】

先ほど楡形山でトレイルが3本あるとおっしゃっていましたが、それは人があまり通らないところをマウンテンバイク用にとという事例ですか。

【南アルプスマウンテンバイク愛好会】

その3本に関しましては、歩行者がかなり少ない山道になります。

【議長】

もともと山道だったので、歩行者もいるかもしれないですがトラブルはないですか。

【南アルプスマウンテンバイク愛好会】

今のところは皆無です。

【議長】

山道だけでも、ほとんど人が通らないところをトレイルにしたら、楡形山みたいになりそうだとするのは山梨県の中に結構ありますよね。

【南アルプスマウンテンバイク愛好会】

山ほどあると思います。今利用されている山道のほうがもう本当に少ないです。

【議長】

可能性としては非常にあるということですよ。

【委員】

私自身がシマノというマウンテンバイクの変速、あるいは駆動関係をやっている会社にいまして、イーバイクのユニットもつくって、世界に輸出している会社なのですが、そこでマウンテンバイクがちょうど90年代にブームになっていたときに、シマノのパーツの開発のテストライダーとしても私は走っていました。その頃はすごくマウンテンバイクが多く、ロードバイクよりはるかに多かったです。

ただ、走るフィールドが少なく、私は開発関係で大阪の山を走っていたのですが、やはり山梨でも走ろうと思ったときに、走るフィールドがなく、使われなくなってきたという状況があります。今おっしゃった楡形山、そして富士北麓地域、あるいは八ヶ岳方面の特定の場所というのを、ある程度、県として活用していこうという地域を決めていただければ、それはそれでおもしろいことになるのかなと思っています。

イーバイクの話が委員からありましたけれども、今回、ツール・ド・フランスを、昨年、県として視察に行ってみまして、そこで、やはりイーバイクはかなり使われています。どう使われるかという、ツール・ド・フランスは自分の足で、選手が到達する峠まで早目に上がって応援するというスタイルがあるんですが、もともとロードバイクで一生懸命上っていった方々が、だんだん高齢になって、自分のパワーで行きにくくなる。でも、イーバイクだったら、航続距離が長いものは100キロ以上走れますので、そういった山々まで走って行って、ロードで走っていく皆さんと同じように上って観戦できます。これは33万円でした。

ロードバイク自体が、現在は電動変速システムになっていまして、それは100万円越えです。それに比べたら33万は高いのですが、もともとマウンテンバイクに乗っていた方は、30万、40万が普及してきた中では、これが普通だよという感覚になっていきます。県内でもある特定のところで普及しているようなマウンテンバイク、イーバイクが交通手段として使われる、あるいは興味の対象になっていくということがあれば、これからイモビリティの社会になっていく、車も電動になっていく、さまざまなものが電化していく中で、これは交通手段の一つとしても、活用度があるということで、参考までに申しました。

【議長】

確かにロードに比べて完成車で 33 万円というと、まあまあ普通の値段という感じですかね。

せっかくイーバイクを持ってきていただいたので、何か情報提供とかありますか。

【南アルプスマウンテンバイク愛好会】（弭間氏）

世界的にはイーバイクはかなり人気が出ていて、非常にスポーツ愛好者の幅が広がっていると聞いておりますし、実際、日本は特に高齢化が進んでいますので、ロードバイクよりも取っつきやすいかなと思います。そんなに坂を頑張ることがなくても、半分か半分以下の力で上れるようになります。

【議長】

実際にメンバーの方で、イーバイクの方もいるのですか。

【南アルプスマウンテンバイク愛好会】（弭間氏）

そうですね。自転車メーカーの方もメンバーにありまして、たまにイーマウンテンバイクを持ってきてくださって、山で実際に使っております。

【議長】

わかりました。

【委員】

ここで一旦整理しなきゃいけないと思うのですが、まず、イーバイクにおいて、日本では電動アシストバイクは 24 キロでアシストがゼロにならなければいけない法律があります。ロードレーサーにこういったモーターをつけた場合、時速 24 キロでただの重いバイクになってしまうので、ロードレーサーにイーバイク化するのは、現状余りメリットがないです。

マウンテンバイク型のものだと、サスペンションがついており、転倒しにくいといったこともあって、高齢者の方が一般道で使うときに、ゆっくりこぎながら行くという点で、時速 24 キロ以下というところが、マウンテンバイクはメインの速度域になってくる種類の自転車なので、とてもメリットがあります。

それが 1 個目のメリットで、ただ、高齢になってきて脚力が落ちた方が、突然イーバイクのマウンテン型のもので乗ってトレイルに出してしまうと、ハンドルの操

作、悪路の上を走るといった技術、体幹の感覚は別なので、いきなりオフロードに出られるかという、私たちはちょっと練習してからにしましょうかという部分があるのですが、そういった意味で、まずイーバイクの活用というのがひとつあります。あとマウンテンバイクという種類の乗り物に、もう少しフォーカスを当ててもいいのかなというのがひとつ。今日お話しいただいた中でも、安全というお話があったと思います。

お子さんなども交えて体験イベントをやっているということなので、恐らく悪路の上をちゃんと走ろうとすると、十分なテクニックが必要になってくる。脚力もそうですし、テクニックも養われるので、そういうところで習ったお子さんは、ちゃんと道を走れるようになると思います。

そういった意味で、興味を持ってくださるお子さんを交えて、もし可能であれば、マウンテンバイク教室みたいなものをたくさん開いて、そこで経験した子供たちは、オフロードだけでなく、オンロードもちゃんと走れるようになるし、体の発達もきちんとできるよという切り口で、マウンテンバイクを使ってもいいのかなというのと、イーバイクが加わったことで、マウンテンバイクという形の乗り物にも、もう一回フォーカスを当ててもいいのかな。その中で興味がある人がいたら、皆さんに教えていただくなり、テクニックを養って、ぜひオフロードのすばらしさも一緒に味わってほしいなと、ちょっと段階を経て考えたほうがいいかなと思いました。

【議長】

高齢者のお話が出て、思ったのですが、マウンテンバイクでも2種類というか、足で走るトレイルでも、ハイキング的なものと、結構急なものがあります。ハイキング的なものというのは、比較的、高齢者の方がオフロードで楽しめるというところかな。多分、楡形山のものは結構急だと思います。ですから、導入編で、ハイキング的に楽しめるというような整理というのも、まずは必要かなと思いました。

【委員】

質問というよりも、補足と感想です。前から山梨の魅力を生かしながら、そういった自転車と結びつけるという点では、やっぱり都会ではなくて、農山村、山岳、山、これが最大の魅力だなと思います。それに対して、確かにマウンテンバイクは全く抜け落ちていたなと思います。県の自転車活用推進計画の中には、ぜひこれを入れるべきだなと思います。

実は南アルプスマウンテンバイク愛好会の方も、苦勞されていると思うのですが、マウンテンバイクは道を荒らす、登山者とのトラブルを起こす。どうしてもそちらのほうの心配が先になっていて、ちょっと心配ですけども、規制ということになって、走れるところが少なくなるというのが多いと思いますね。実は先ほどの楡形山の道もそうですけれども、現状もう管理がされていない、人が通れないようなところでは。そこをマウンテンバイクの方たちと一緒に歩けるようにしました。

昔、穂見神社という神社があって、その古道は昔から祭りのときにはみんな地元の人が歩いていたのですが、それも復活できた。荒らすのではなくて、入ることによって、山梨県の場合は、管理がうまくいく道が、相当、山のようにあるだろうと思います。山梨の山が半分ぐらい県有林です。ということは、県が本気になってこれをやれば、本当に山梨の目玉になる可能性があるということだと思います。

あと、今日幾つかの取り組みによるメリットがあるというお話があったのですが、個人的には、獣害対策にもかなり効果があるのかなと思っています。今も里山のところに人が入らなくなっていますけれども、地元の方たちと一緒に山に入りますよね。そうすると、これは獣害対策になる可能性もありますし、いろいろな課題が解決することになると思っています。

【委員】

資料2の自転車の第一当事者の年齢層の割合につきましては、とても興味深く、且つ貴重なデータだと思いました。

【委員】

MTBは山梨県独自の「観光xスポーツx自然」をアピールする意味でもとても可能性があると感じています。特に若者に人気のエクストリームスポーツ（Xゲーム）と言われるスポーツは米国でも人気が高くプロスポーツ化されているがMTBもその一つです。子供向け、競技志向向け、自然と親しむ人向け、といろいろな展開の可能性があり放置されている私有の山林の管理を条件に使用を許可する人もいるのではないのでしょうか。

【議長】

ぜひ計画の中に盛り込んで、県の本気度が問われるというご意見です。よろしくお願ひいたします。

時間も押していますので、2つ目の議事に入りたいと思います。2つ目、計画の素案の内容について、今日のメインになりますけれども、まず、事務局の説明をお願いします。

(2) 計画の素案の内容について

1) 実施スケジュールと計画の見直し、施策の方向性及び取組

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】

スケジュールに関してということで、内容を説明していただきましたけれども、何かご質問、ご意見等ございましたら、お願いいたします。

【委員】

観光の項目、最初のページの中ほどあたりに、サイクルトレイン、あるいはサイクルバスの導入の検討というのがありますけれども、房総半島でB. B. BASEという、自転車専用の車両が連結して運行されていて、主に週末の利用が多いのですが、それが榛名山のヒルクライムというMt. 富士ヒルクライムに準ずるような規模のイベントに向かって走っていくという計画があると聞いています。こういったものを、Mt. 富士ヒルクライムも呼ぶということを進めていただければいいなと思います。

ヨーロッパでは自転車を駅で押して持っていく、自転車をそのまま列車に積み込むことができます。長期的にはそういうところまでいけばいいんですが、日本ではなかなか難しいところもあると思いますし、県をまたぐJRのどこかでそういう運行というのもあればいいんですが、まずはそういった運行ができたらいいなと思いました。

【議長】

これは短期の計画になっていますが、具体的に何か県としてお持ちですか。

【事務局】

ここで検討という形になっておりますので、まず、どんなことができるのかなというところの手始めとしまして、検討するというところで短期の予定です。

【議長】

検討が短期ということですか。

【事務局】

そうですね。ただ、具体的な話を進めていくには、先ほど委員の方からお話がございましたように、榛名山のヒルクライム、これは通称ハルヒルというらしいのですけれども、これには高崎市のほうが積極的にB. B. BASEを導入しようという形で、行政が主体で動いているようですね。そこで、本県におきましても、県内屈指のヒルクライムイベントでありますMt. 富士ヒルクライム、これに向けて、どういった列車の運行ができるのかというところを考えていくという、少し検討の段階に入っていくのかなと思っております。

ただ、この3月からは、中央線の特急列車が富士急行線に定期的に乗入れるということもございますので、JR東日本さん、富士急行さんとの連携もございませう。そういったところを行政が後押しできるのかなと、個人的には思っておりますので、そういうところを取っ掛かりとして、検討段階に入っていければいいのかな、そんな形を考えています。

【議長】

県が積極的にJRとか富士急さんに働きかけないと、なかなか実現しないのではないのでしょうか。

【事務局】

当然運行するのはJRさんですけれども、よし、やろうという気持ちの部分、やはり行政がある程度主体にならないと、動き出さないのかなと思うところはあると思います。

これはずっと継続的にやるかどうかというのは、まだちょっとJRさん側の意見も聞かないとわからないのですが、まずは、社会実験的に、イベントで臨時列車みたいなものを走らせてみて、その使い勝手、利用者、そういうものを一回把握してみようかなと思います。

【委員】

ささいなことなのですが、アンケート調査をやっていますね。この中にも、自分の自転車で来る方、レンタサイクルを借りる方がいます。自分の自転車で来る方は結構多くて、しかも自家用車で来るという方が多いということ、多分これはクロスすると、ほとんどの人が自分の自転車を自家用車に積んでくる方が多い。となる

と、それを列車のほうに振ると、どのぐらい需要があるのかということ、かなりの需要がこれからありそうだという結果が出てきそうですので、クロス集計をして、ぜひJRにも働きかけていただければと思います。

【議長】

ただ、富士山界限は、相当観光客が来ていますからね。来ていないというと、非常にこれは受ける。ニュースでやっていたのですが、三陸沖に線路が開通して、やっぱりよかったという意見と、人が乗るのかなという意見があって。でも、そこでサイクルトレイン化して、観光に使おうというような動きがあるという話をしていたので、増発ということになるかもしれない。ぜひ、そういうサイクルが実現してほしいなと思います。

【委員】

関係団体のヒアリングでは、結構しょっぱい反応があったようだったので、難しいかなと思いましたが、せっかくオリンピックがあるので、オリンピックの観戦に向けて、自転車をお持ちの方、海外の方もお越しになりますし、何か観戦の方のためのもの、また、今年はテストイベントが7月21日にあると思います。この計画の策定がその頃になると思うので、短期といても、来年1年という、すごく短いものですが、テストイベントで映像配信もあると思います。ロンドンオリンピックのときも、有名選手が走っていました。

何よりこのオリンピックという機会、山梨県のルートが世界に映像配信されるというのは、すごく大きいことだと思います。うまくやれば、富士山はそもそも有名で、プラスすばらしい景観があるということが知れ渡ると、インバウンドの方がお越しになる可能性もあると思います。なので、ロードレースコースの景観整備があるのですが、何としても、映像配信される前に、あの土地に行ってみたいと思ってもらえるような仕掛けや、東京ではないけれども、観戦に行こうと思ったださる世界の方を誘致できるような情報発信も事前にできると、こんないい機会はもう二度とないと思いますので、サイクリング王国を目指すのであれば、オリンピックをきっかけにインバウンドを呼び込めるというのを、柱にさせていただけたらいいと思います。

国のほうでも各地域でも自転車と健康、スポーツをどうするかというのは、すごく悩んでいるところだと思います。

どこもサイクルスポーツという切り口で切れてしまうのですが、実際のところは、県民の方がレジャーとして自転車イベントに参加をする、日常で自転車をよく

使うようになる、ちょっとしたイベントを行うという部分も、サイクルスポーツの一環だと思います。

自転車競技施設における健康増進イベントと切ってしまうともったいないので、ぜひ観光のところと重複して書くようなものでもいいと思います。観光としてのイベントなど、県民の方が参加しやすい形を整えて、県民の方が自転車を楽しむようにする、何か健康スポーツと観光をばっきり切らないで、うまく県民の方向けのものと一緒にやっていただけたら、市町村も一緒に動いていただきやすいのかなと思いました。以上です。

【委員】

県民に対しての話が~~編~~代委員からありましたけれども、信玄公祭りの中で、信玄公ロードレースをパレードの最初にやっております。去年は20分でしたが、今年はオリンピックに向けてという意味もあるので、30分程度まで時間を延ばしていただきましたが、その中で、市民参加のパレードを行おうと思っています。これが1時間程度に長くなっていけば、100人、200人、300人というような規模の、県民の皆さんのパレードができると思うのですが、やはり県の代表的な、お祭りやイベントに自転車の領域を絡めていただくというところで、なるべく県民の皆さんにも自転車に近い存在になっていただくということができればいいなと思います。

あとはメディアでの発信は、本当に大事なところで、例えば自転車が盛んな地域として栃木県、特に宇都宮です、そちらには山中湖に10年前、チームができて、今2億5,000万円以上の運営費で1年のレースを行うような、あるいは地域のイベントをやっていくようなチームができていますので、うまく地域に密着できれば、これは安全指導にもつながると思います。

また、サイクルトレインの話がありました。サイクルトレイン、やはりMt.富士ヒルクライムは1万人参加しますし、今おっしゃったような効果が非常に多いと思うので、ぜひこれは榛名山に対抗してやっていただければいいかなと思います。

あとは、テストイベント、オリンピック本番ではヘリコプターが飛ぶと聞いております。ツール・ド・フランスの画像をご覧になった方がいらっしゃるとすれば、観光も絡めてツール・ド・フランスというのは行われているので、空撮でその地域の景観を映していく。フランスだとお城や湖が映ります。湖というところが山中湖、そこにオリンピックのモニュメントがあって、湖畔に例えばカヌーを並べて五輪のマークをつくる、組織委員会とも相談していただいて、どこまで実現できるの

かというところがありますが、あるいは、サイクリストがインスタグラムを投稿するための写真が撮れるようなモニュメントを設置できるとしたら、早目にこのテストイベントに向けてつくっていただいて、そこに向かってサイクルトレインも走っていくというところ、全てが相乗効果で回っていくような方策を、考えていただければいいなと思いました。

もう一つ、オリンピックで、この244キロを1つのライン上でつないでいくというのは、今までのオリンピック自転車ロードレースの中にはなかったと聞いております。ほとんどが周回コースで終わらせている。それが、国際自転車連合のたつての願いもあって、東京都内から富士山に向かって走っていくということが希望され、実現した。これは本当に世界的に大きなことです。

オリンピックは、東京都内以外でも開催されますが、自然とか景観を全面的に映していく、メディアに発信できるといったら、この自転車のロードレース、本当に願ってもないチャンスなので、うまく活用していただければと思います。

【委員】

観光については目玉があり、大変期待していますが、一方で、この上がった熱を、観光とまちづくり環境ということの短期、長期という部分からすると、観光はどちらかという短期でオリンピックまで続くと思うのですが、まちづくりの中で気になったのが、歩道を狭めて自動車通行空間を確保すること、これは本当に可能なのでしょうか。逆に、狭いときは相当、市町村と協議を重ねないと、安全確保は難しいのではないかと感じましたので、これは長期なのか中期なのか、ここには位置づけがなかったもので、質問を含めて伺えればと思います。

【議長】

歩道を狭めて自動車空間を広めるという話なのでしょうけれども。

【委員】

合意がとれるかということですよ。

【委員】

そうです。相当連携していかないと、市町村が、いえいえ、そんなこと受けませんということにならないようにしておかないといけないと思います。

【事務局】

今回の計画の中では、ローカルルール、これから説明させていただくのですが、ローカルルールの設定はしたいと考えております。設定すること自体は、短期で取り組んでいきますが、先ほど委員の方がおっしゃられたように、それから先の整備ということになりますと、いろいろなところとの協議がございますので、取り組み自体は、我々は中期であったり長期であったりという、考え方をしておりますので、まず、ローカルルールを今回の計画の中でつくり、実際の整備は、いろいろなところとの協議をさせていただくというような対応を考えております。

【事務局】

歩道を狭めてと書いてありますが、特に狭めることを検討しているわけではなく、自転車の通りやすいように、路肩部分をすこし広くとりたいと考えており、後の資料の幾つかで説明させていただきますので、またそこで見ていただければと思います。

【議長】

だとすれば、表現をちょっと優しく変えたほうがいいのかと思います。

【委員】

今、日本の流れとして、歩道が広ければ広いほど自転車が増えてくると、自転車が飛ばしてしまいます。広い歩道が、例えば、私が妊娠していたり赤ちゃんを連れていると、自転車が横をすぐすり抜けていくので広い歩道ほど怖いのです。歩道空間を狭めて自転車を車道におろして、走る自転車は路肩を走ってもらう、歩道は歩く人だけの安全な場所にするというのが、今の日本のいい流れ、考えのある自治体さんが、今進めている方向の整備なので、悪いことではなく、歩行者を守るためのものなので、きっちり説明していただければいいと思います。今の状況だと、視覚障害者の方が歩いていると、すぐ横を自転車が抜けて、白い杖を折られてしまうケースも、日本は世界で一番多いということで、問題になっています。できる限り、歩道を安全に歩ける場所にしてほしいというのが、私たちの願いですが、しっかりと説明しながら、誰の安全を守るためのものなのかを併記していただくと、納得していただきやすいと思いました。

先ほどのロードレースコースの件に絡めて、すごくいいコースですが、観戦するときに、どこで見るのかというのがものすごく難しいコースです。うまく誘致しな

いと、山梨県のエリアで誰も見ないという状況も想定されないわけではない。みんなゴール、競技場に入ってしまうかもしれないので、しっかり広報していかないと、レースも見られるし楽しめますよという情報発信であったり、この中には、ロードレースコースのPR及び情報発信がありますが、ぜひ観光のサイクリングルート、観光スポットの情報発信に力を入れてもらいたいと思います。

観光は、中期という形になっているのですが、ロードコースの発信だけしてしまうと、ちょっと片手落ちになる可能性もあるので、その後も生かせるような形で、県として、自転車で楽しめるという情報を、ぜひ家族向けも踏まえて出していたら、その後につながりやすいのかなと思いました。

今、ナショナルサイクルルートの検討を行っておりまして、視察団もヨーロッパに出たのですがけれども、各国のナショナルサイクルルートは、基本的には、サイクリスト向けのものではなくて、しっかりとガードしてあげて誘導してあげなければいけない人たちを対象につくる。

サイクリング王国というのを目指していくのであれば、ここにも書かれているように、家族連れや女性、そういった方でも安心して楽しめる場所でない、なかなか広がっていかないと。オリンピックは、本当にいい広報の機会なので、観光スポットは中期になっているのですがけれども、なるべく早期に手をつけて、情報をこの機会に出していただいて、ぜひ観戦も山梨のエリアを使っていただく、また、イベントもやっていくということではあるのですが、なかなかきついコースなので、こういった切り口のイベントができるかわからないですが、ぜひ足のいいサイクリスト向けだけではなく、いろいろな方が楽しめるような切り口も検討していただいて、幅広く山梨県をアピールしていただきたいなどに思います。以上です。

【委員】

短期目標でオリンピックというのが物すごく重要なターニングポイントになってくるとことはわかっているのですが、この計画をしっかりと進めていくためには、やはり県民への意識、自治体での温度差のないように、進めていただきたいというのが願いです。

長期的になってくると思いますので、僕も、こうやって自転車に熱い人たちと接していると、熱くなっているなというところはあるのですが、自治体の市の職員さんとかにも話をしても、ああ、そうですかみたいな感じなので、着実に、これは山梨県全体でやっているということで、例えば私は北杜出身ですがけれども、オ

リンピックを富士山のほうでやられるから、俺らに関係ないやという人が、できるだけ少ないようにアピールしていったら、山梨県全体として、一つとして進められたらいいのかなというのが、一つお願いです。

私からは、1つ意見なのですが、災害防災について、先ほど南アルプスマウンテンバイク愛好会の方からもご紹介いただいたように、災害時には非常にマウンテンバイクは役立つという話です。私も現役の消防団員として、災害時、火事があったときは、現場に行くと、こぞって車で来るわけですが。そうすると、道路、最前線につけた者勝ちだみたいな形で、それまで行くのにたどり着けなかった、そうやって悔しい思いといったらおかしいですけども、役立てなかったという人もかなりいるのです。

甲府の市街地でもそうだと思うのですが、自転車があると、柔軟性が生まれてくるといってもありますし、実際普段の消防活動でも、自転車で済ませられることは全然自転車で済ませていいのではないかなと思いますし、普及させるためには、各消防団の所有で、積載車に自転車をつけたりするのも、一つの方法だと思っています。

【委員】

3点あります。1つが景観整備というところが、ロードコース周辺となっていますが、他にないですね。例えば首都圏からほとんどの方が来ているのですけれども、どこに自転車で行こうか、こういう景色の中を走りたいということで、景観づくりがとても重要なのですけれども、例えばまちづくり環境のところに、重点地域の設定、市町村版自転車活用推進計画、ネットワークがありますけれども、これも観光に絡んできますので、景観整備をしていくのが重要なかなと思います。

今来ているお客さんは、調査によると、かなり県外広く、あちこち来ています。細かい話になりますけれども、それぞれの市町村でもう既に景観計画が動いています。その中の重点公共施設というところで道路を指定して、その景観を一生懸命整備するというので、甲州市や幾つか道路が指定されていますけれども、自転車としては今までなかったです。実を言うと、自転車という視点で見ると、このあたりが少し重点的に県の施策にも反映させていただければいいと思います。これが1点です。

それから、もう一つが、シェアサイクルとかレンタサイクルについて、これも調査の結果、儲からないから余りやらないし、これからもやる気がないという答えだ

ったのですけれども、やはり、収益は要らないけれども、交通施策の一つとして考えるということがあります。

ただ、これは市街地の通勤通学の公共施策もそうなのですけれども、観光にもかなり期待ができると思います。山梨に電車で来ると、ほとんど二次交通がないような状況で、そこにレンタサイクルが入ることによって、新たな観光地、今まで見向きもされなかったような資源が資源になっていたり、新しい観光地づくりに向かう可能性があります。現状だと儲からないということですが、もう少し公共施策に支援をしながらやっていくということが必要じゃないかなと思いました。

3点目は、今日南アルプスマウンテンバイク愛好会の方のお話を聞いて、マウンテンバイクという言葉が入ってくるとは思いますけれども、今のお話だと地域と連携した自転車利用の促進ということで、健康・スポーツの中にあるところは、マウンテンバイクということを入れていただくと、実は、幾つか課題があつて、今日お話があつたように、利用の強化の問題をどうするかとか、モデルコースを積極的にマウンテンバイクとしてもつくっていくということもあります。かなりアウトタイプ、スポーツのイメージが大きいのですが、どうも普通の林道を対象にして基本的なこと、軽いものもかなり需要が大きいということで、観光にも結びつくということですから、地域との連携ということだけではなく、そのあたりも取り組み内容に入れていただけるといいと思いました。以上です。

【委員】

先ほど委員のほうからありましたが散髪屋さんが消防団にいらっしゃって、本当に消防車に搭載してもらえれば、消火栓の扱い方を忘れていたりして、すぐに消防団が行けば、また違うのにという部分もあると思うので、それはぜひ進めてもらえればと防災の面で思いました。

【委員】

第一当事者、第二当事者ともに、0-15歳、15-24歳などの子ども、若者層が多いことから、資料5の2ページ目、安全・防災の施策として、「自転車の通行ルールについての啓発活動」や、「学校等における交通安全教室の実施強化」のなかで、保護者、若年層への自転車を含む交通安全教育が必要と改めて感じております。

WEBアンケートの分析や、関係団体などへのヒアリングなども多数行われ、自転車を取り巻く様々な立場の方の考えを考慮した計画は、共感が持たれます。

このように、この計画にはハード面はもちろんですが、ソフトに関する記載が重要と感じております。

【委員】

サイクルトレイン・サイクルバスについては観光面だけでなく、日常生活で利用する人もいると考えます。特に、塾帰りや遅い時間に自転車に乗らないとならない中高生も多く、夜間運転していて危ないと思うことは多い。行きは自転車で帰りはバスに自転車を載せて帰れるような自転車掲載可能なバスは必須であると思う。2月14日にも高校生の自転車事故のニュースがありました。

バスの運行自体が山梨県内では限られたルートしかないものの、塾が集まる甲府駅の夜の時間発だけでも増便するなど試験運用してもよいとおもいます。

自転車活用推進の県の取り組みを県民に周知するパンフレットやHPの作成をすすめることも必要で、県のオリパラ推進室と連携してオリンピック関連イベントでのコラボイベントの開催やパンフレットの配布などしてもよいと思います。

【議長】

今ちょうどシェアサイクルのお話が出たので、最後に未来プロジェクトということで、シェアサイクルに関する取り組みを1つ紹介したいと思います。

これはCOCプラスといって、地の拠点大学による地方創生事業という文科省からの委託事業で、山梨県内の全ての大学と一緒にあって、目指すところは地元定着、その一環として県内の企業と学生と一緒にあった課題に取り組むというプロジェクトをやっています、その一つがシー・シー・ダブルさんという会社と、県内の学生たちが、最初の目的は、実際に起業しようというところからだったのですが、最終的には半年間ぐらい、課題に対して、実際にプランを立てるところまでに今至っています。

シェアバイク、甲州市で実際に県内利用をやっていますけれども、こんな効果があつて、実際に次の31年度プロジェクトの予定とありますけれども、このときにはぜひ実施に向けて何かできたらという形で動いていくということで、一つ、学生も絡んで、企業も絡んで、こんな計画もありますよということで、紹介させていただきました。

計画に関してはよろしいでしょうか。では、引き続き説明をお願いいたします。

(2) 計画の素案の内容について

2) やまなし自転車ネットワークとモデルルート

議題について、事務局から資料説明（資料6）を行った。

【議長】

自転車ネットワークとモデルルートに関して、ご意見をお願いします。

【委員】

素朴な質問なのですがすけれども、ネットワーク計画で選定した路線とモデルルートは、イコールですか。最初にネットワーク計画の話だと思って読んでいて、途中からモデルルートに変わっていて、やまなし自転車ネットワークとモデルルートエリアになっているのですけれども、これはモデルルートが全てネットワーク計画になるというところでしょうか。

【事務局】

まず11ページ目になりますけれども、1から5までのいろいろな条件を重ね合わせて、エリア別に、左側の八ヶ岳高原エリア、富士川流域エリア、これは点線になっておりますが、ネットワーク軸を表現しています。そのネットワークとして、今度は実線部分、富士北麓エリアとこのオリンピックレガシーロードエリアについては、そこをモデルルートとして、この計画の中で設定するというので、今後この点線で表現されている部分についても、モデルルートとして考えていきたいと思いますという表現になっています。

【委員】

そうすると、ネットワーク計画に基づいた総合環境の整備に関しては、実施されるのでしょうか。冒頭にも語ってあるのですがすけれども、ネットワーク計画というのは、市町村がつくられることが多くて、生活圏内の事故が多いエリアなどでネットワーク路線として選定し、総合環境の整備を行われるケースが多いです。

今回、自転車活用推進計画ができて、県単位でネットワーク計画をサイクリングルートにも広げていこうという動きが出てきていて、ほかの自治体さんでもネットワーク路線を生活空間ではなく、県や市でもサイクルルートに設定しているところがあるのですがこの資料からだと理解しにくいのですが。

【事務局】

モデルルートは、結構広域的なルートになると思います。12 ページを見ていただくと、基幹ルートや地域ルートになっておりまして、どちらかという、青い線がモデルルートのイメージを我々は持っています。市町村でつくっていただく自転車ネットワーク計画につきましては、その中にモデルルートも入ってくると思いますし、そこから先ほど言った事故が多かったところ、安全を考慮しなければいけないようなところを、市町村の計画の中に、ネットワーク計画として取り組んでいきたいと思っていますので、ネットワーク計画の一部に、県でいうモデルルートも入ってくる可能性はございます。

県は広域的にモデルルートを設定していこうと思っていますし、そのところどころで、市町村のネットワーク計画が入ってくるのかなと考えているところです。

【委員】

このネットワーク路線の候補というのが2 ページ目にあって、やまなし自転車ネットワーク策定におけるネットワーク路線の候補というのがあるのですけれども、これはネットワーク路線をつくって総合環境の整備をして、それとはまた別に、モデルルートという概念がある形ですか。

【事務局】

まず、「ぐるり・富士山」という、富士山をぐるっと回るものと、オリンピックコースレガシーとしてのロードレースコースが成功して、モデルルートとして既に決めましたということにしたいと思っています。この2 つについては、今まで計画もありましたし、ロードレースコースも決まっているということから、まずはモデルルートとして設定したいと思っていますところでは。

その他のところについては、今からモデルルートを考えていきたいと思っていますし、その中で、ネットワーク計画が立てられるような路線があるとなれば、ネットワーク計画として取り組んでいきたいという、2 段階で考えているところがございます。

【委員】

この2 ページにやまなし自転車ネットワーク計画路線選定というのがあるのですけれども、あくまで、やまなし自転車ネットワーク路線というのは、できたらやるもので、まずはモデルルートの策定が先に来るという感じなのですね。

【事務局】

そうです。

【委員】

了解しました。他の自治体さんで、モデルルートを、ネットワーク計画に基づいて県が整備するというのが今出てきているので、もし先にうたわれるのであれば、サイクリングのルートに関しても、ネットワーク路線として選定をして整備をされたら、安全ですし、いいのかなと思います。

サイクリングロードというのが、非常に立ち位置が難しい、自転車歩行者専用道なのか、河川管理道路なのか、こういった種類の道路をそれぞれサイクリングロードとされているのかというところが、私は不勉強で存じ上げていないのですけれども、このあたりも、サイクリングロードだったところも、ナショナルサイクルルートを組み込んでいく可能性がありまして、どんな路面表示、サインを出すのかというのでやっているのですけれども、サイクリングロード内に関しては、車に対する警告が要らないので、矢羽根もかなり長いスパン、広いスパンで入れていく形になるとは思うのですけれども、このサイクリングロードというのがどういう種類の道路なのか、どういう安全、配慮をしながら組み込んでいくのかも少し議論できればと思います。自転車歩行者専用道だった場合、スピードの上限はなく、徐行義務も自転車にはないようなのですけれども、当然歩行者がいたり、犬の散歩をされている方もいたりしますので、安全面の配慮をしないと、また事故が起きて、荒川のように釘をまかれるとか、そういった事件も起こりかねませんし、安全面も配慮しつつ、モデルルートの整備をされたらいいかなと思いました。以上です。

【委員】

関連して、1 ページの図は、一番重要な考え方を示していると思うのですけれども、この中では、広域サイクリングルートをつくり、拠点をつくり、重点エリアをつくるけれども、あとは市町村がやってねという感じです。これだとネットワークのイメージになっていなくて、市町村の計画というのは、考え方として、2 ページ以降の内容が、ちゃんと成立するように書いたほうがいいかなと思いました。

例えば、今まで議論があった重点エリアというイメージは、どちらかというとも市町村がやるのかもしれませんが。もう少し小さなエリアの中で、重点的に自転車が観光でも、それから市街地の日常生活でも、重点的に少し走行環境をよくして、そこにお客さんに来てもらおうとか、そういうイメージをしていたのですが、この重点

エリアでは、もう、事故の多いところの安全対策だけです。そうすると、どちらなのかなという感じがします。

それから、11 ページのモデルルートエリアはちょっと大き過ぎです。重点エリアの内容を少し変えるのか、モデルルートエリアという言葉が入って表現されるのか、整理されたほうがいいかなと思います。

それから、2 ページ目もこのように書かれてしまうと、市町村は何もやらないかなという感じがしまして、エリア、ネットワーク路線をどういうふうに設定しますかというところで、事故の多いエリア、その他は配慮するというところしかやらないでしょう。今までやってきたことが、はしごを外される感じがするのですけれども、ちょっと書き方を検討していただければと思います。

【議長】

11 ページのネットワークで、いろいろな地域にネットワークのモデルというのをエリアとして指定しました。私としても、次の運用面では、幾つかの自治体が共同してやっていかないとならない。それをうまく共同して、目指すところはモデルルートをつくることになるのかもしれないですけれども、うまく次に続けるように、実際にやってくれるかどうかというところが非常に疑問で、しっかりやっていただきたいなと思います。

【委員】

だんだん広域から小さい地域になってくると、市町村の連携がとても重要です。ですから、市町村が手を挙げて、うちがやるよというような計画になってほしいなと思います。今、候補になりそうな自治体を書いていないのは、これから市町村に働きかけて、決めていこうということですよね。その辺が、よし、やってやろうというような感じになるような内容にしていいただければと思います。

【議長】

では、次の説明に移っていただきたいと思います。よろしくお願いします。

(2) 計画の素案の内容について

3) 自転車通行空間の整備におけるローカルルールの方向性

議題について、事務局から資料説明（資料7）を行った。

【議長】

これに関して、何かご意見ありますでしょうか。

【委員】

4ページの路面表示のローカルルールというのは、これは今後どのように運用されるのでしょうか。例えば先ほどのエリアだけ決めてモデルコースができたとする、全てこれをつけなさいというようなものなののでしょうか。

【事務局】

今回ローカルルールを設定して、モデルルートがこの計画の中で考えていくということですので、基本はこのモデルルートに対してローカルルールを適用して、矢羽根、ピクトグラムを設置していきたいと考えております。

【委員】

個人的な意見になってしまいますけれども、そもそもこういう矢羽根というのは、本来は、自転車道路の通行帯にしたかったが、幅が狭くて仕方がないので矢羽根が出てきたと思います。都市部で必要になったということだと思えるんですけども、田舎の路線の中での効果とは、自動車の運転者に対して、自転車がよく走る道路ですよということを認知されるものだと思うのですが、どのくらい効果があるのか、かなりお金もかかると思いますので、限られた予算になりますから、それが足かせになって、これしかできませんでしたということにならないように、余り運用を厳しくしないほうがいいかなという個人的な意見です。

【委員】

先ほどの安全確保で、前の資料の中で9ページのところで、エリアを選んで重点的に安全対策というのは、甲府市が中心に事故が多いということが、通勤・通学に使われているということだと思えるのですが、最初の1ページに出てくる、甲府の中でも広いエリアですので、矢羽根を含めて、委員がおっしゃったように、ここの歩道をきちんと安全確保してくださいというのは理解します。

一方で、山梨大学の周辺の道路は、ほとんど車の対向ができないようなところに向かっている、矢羽根は設定できないと思います。そういったときには市町村と連携して一方通行を増やすとか、何か安全対策をしないと、矢羽根で全て解決するのは、理解しがたいかなと感じます。

【委員】

事前の打合せがあったときに、僕は非常にいいことだと思って、例えば1ページの自転車と歩行者の走る歩道が歩行者と自転車の事故が多くて、僕は紛らわしくて嫌なので、車道に出して自転車を走らせたいなという気持ちはあります。最後の映像は、走っていればちょうどいいと思うのですけれども、ただ、自転車を安全に走らせるという意味では、非常に効果的だと思うのですけれども、計画の中期的な話の中に、自転車の免許という話もありましたけれども、今度は、先ほどの道路は、歩行者を守るために自転車を車道に出したほうがいいと思います。自転車を車道に出すと、今度は自動車と自転車のトラブルが起きるわけで、ドライバーの立場からすると、自転車は非常に邪魔な存在でもあります。たまには悪質な幅寄せとかというトラブルも、生徒も危険な目に遭ったときもありますけれども、そういうことで考えれば、自転車の免許証だけではなくて、ドライバーも自転車に優しく対応できるよう、海外に行くと、自転車に対するドライバーの法規制があるわけです。国全体で考える法整備の話だと思うのですけれども、そういうこともやっていかないと、なかなか自転車と自動車の共存というのは難しいのかなと感じています。

【議長】

山梨で一番自転車に乗っている委員、何か意見はありますか。

【委員】

確かにたくさん乗っておりますが、今は高校生のほうが乗っていると思います。

私自身が、山の手通り、左右4車線の狭い道路に面して通ることが多いです。そこに矢羽根が適するかどうかというところも、議論にあるのだと思うのですが、通行しにくいところこそ、やはり自転車も通るというのを示していただくというのは、一つ大事なことだとは思っています。

実際にそこをどう活用していくか、本当は道路をもう少し広げて、片方を拡幅できればいいのですが、それは現実的に難しいところで、やはり皆さんの意識を持ってもらうというところで、矢羽根を狭いところでもなるべく活用していく。委員がおっしゃられた一方通行の導入もしつつ、本当に有効な対策というところにつなげていただければと思いました。

【委員】

まず、資料が非常にわかりにくくて、何に対して、何があるのかが理解できていないのですが、例えば資料の1ページ目に、やまなし自転車ネットワーク計画路線はできたらできるというレベルのものというお話があったのですけれども、モデル

ルートについては、ガイドラインに基づく整備を基本とし、それ以外の国道及び県道において、自転車の走行しやすい道路構造を採用するという事なので、この冊子はモデルルート以外のものに対するものなのか、どこに対するものなのかというのが、資料ではわかりにくいというのが疑問です。

そのほか、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインというのも、かなり難航したものでして、お話があった車道混在という矢羽根が一番コストがかからないのと、1ページに写真を入れていただいているのですが、自転車道という工作物で仕切ったものをつくられると、視覚的に怖くて走らなくなります。結局歩道に逃げてしまうので、自転車道ではなく、みんなができる車道混在というのがつくれるように、ルールをすごくやわらかくして、車道混在でオーケーだからみんなつくってねという形のガイドラインを、2回目につくり直したという経緯があります。

先日、ほかの講習会で、いろいろなショップさんを招いてお話をしていたときにも、自転車道というのがどうにも怖いので、縁石、工作物というのをつからない道に変えてもらえませんかという陳情が、私のところに来たのですが、自転車道は、ユーザーからするとちょっと使いにくいものだったり、落ち葉が落ちているときに掃除しにくかったりという難点もありますので、現実的には専用通行帯か車道混在という形になると思います。

先ほどから、狭い道に車道混在のピクトを置くべきなのかという議論があったのですが、何でも、何でルートに描くかという点、ドライバーさんに幾ら啓発をしようとしても、なかなか届かないので、路面に描いてしまっただけで、誰でもそこを使う人たちは自転車でも車でも、ここは自転車が行く道なのだとわかるようにしていこうというのがこのピクトグラム、矢羽根の意味です。

また、逆走の自転車も多いことで、矢羽根を描いていただくと、進む方向性がわかるので、逆走しにくいのではないかとこの点もあり、私個人としては、このピクトグラムであったり矢羽根という矢印を描いていただくことのメリットは、十分あると思います。プラス、委員がご提案された一方通行、速度規制というものもやっていただくと、本当に安全に近づきますので、これも可能な限りご配慮いただけたらなと思っています。

このエプロン幅を狭くするというのも、細いタイヤの自転車に乗っている人間にとっては、もう非常にありがたい整備でして、進めていただければ、ぜひ進めていただきたいと思っています。

先ほどの矢羽根の間隔ですが、市街地でともかく啓発をしなければいけないところは、確かに10メートルとか狭い間隔で配置していただく必要があると思いますが、郊外であれば自転車が来るかもしれないよという警告になりますので、ご提案

いただいた40メートルというもので私はいいと思います。ただ、間隔が広がってくると、ちょっと視認性も落ちてくるので、できれば、この夜間視認性向上型という白、地方によっては黄色を入れているところもあるのですが、浮き上がりやすいような種類のものを使っていただけたらいいと思います。

自転車のピクトグラムも、確かに間隔が広いところであれば、長さが3倍というもののほうが視認しやすいという点があると思いますので、私自身は縦寸法3倍でいいと思います。ただ、これは表記が、6ページが山梨サイクルネットの幅が0.36メートルという表記になってしまっているのと、あと7ページは、間隔は市街地で10メートル、郊外で40メートルという書き方のほうがいいのかと思います。

なので、この最後の資料6と資料7が、対象となるものがちょっとわかりにくいので、もう一度ぜひ整理をしていただいて、優先度であったり、どこをどんなふうに整備するのかというのを上げていただけたらありがたいなと思います。以上です。

【議長】

先ほど委員から、車の運転手への啓蒙活動というか、教育というのが重要だという意見がありました。それに関して委員、何かいい事例はありますか。

【委員】

すごく難しく、地域によっては免許更新のときに、とにかく自転車は車の仲間というのをしつこく伝えてもらうとか、教習所で必ずそれを念押ししてもらうとか、そういったお願いを、免許を取る、更新するところに行っているところもあります。

日本で一番頑張っているのが金沢の路面表示で、そこからピクトグラムというのが全国的に広がったのですが、とにかく路面に描いてしまえば自転車の絵、一方通行、いろいろな指示が全部路面に描いてあります。あれぐらい路面に描いてあれば、ドライバーは守らざるを得ないし、自転車も自然と守らざるを得なくなってくるので、そういった形で路面に描くということは有効であると思います。ただし金沢は日本語で描いてしまっていて、インバウンドの方にはわからない表示になっているので、できる限り他の言語の方でもわかるような路面標示にしていくことが重要だと思います。

思いやり1.5メートル運動をやろうというのもありましたけれども、1.5メートルを強制するのはちょっと難しいにしても、自転車を追い抜くときにはどうしなけれ

ばいけない、交差点、車が合流するような道には、必ず自転車のマークが見えるように置く、ただ10メートル間隔、40メートル間隔で置くのではなくて、車が入ってきたときに、この道、この位置に自転車が来るといことがわかるような工夫を重ねていく、そういった道の描き方の設定も、重要なのかなと思います。

何よりも自転車に乗る人口が増えると、ドライバーさんも自転車が来るかなと思ってくれます。長い目で見ると、自転車を使う人口が増えることというのも、ドライバーさんの運転がよくなることにつながってくると思いますので、いろいろな方法で、安全で学校、また幼児に対するものも組み込んでいただいたんですけども、同時に、できる限り親御さんとか運転する方にも情報を届けるような形にして、同時にドライバーへの啓発もやっていただけたらなと思います。以上です。

【委員】

夜間視認は安全性のためにもつけたほうがよいと思う。

【議長】

確かに子供がたくさん乗っていれば、親としてはちゃんと運転しなきゃいけないなどという気持ちになるのかなと思います。他の方は、よろしいでしょうか。

それでは、大分時間もたちましたけれども、引き続き説明をお願いいたします。

(3) その他

1) 山梨県自転車活用推進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8）を行った。

【議長】

スケジュールに関しては、何かご意見ありますでしょうか。

【委員】

最後にお願いなのですが、先ほどの南アルプスの活動は非常にいいことと、前から考えていたのですが、台風後の道路で、練習に行きますと、流木とか大きな石とかがあって、危険な状況にある場合がある。自分で退けられるものはみんな退けるのですが、退けられないものなんかもあります。県有林とか、いろいろ場所によって違うと思うのですが、そういう場合には県ではどういうチェックをしているのか、先ほどの南アルプスの活動を見ていると、愛好家の方が、山が乱れているところを整地すると、非常に市と愛好家の方でいい関係ができているのかなと思うのですが、もし可能であれば、県のほうで、自転車の愛好家、マウンテンバイ

ク、ロードレーサーで山に行く人もそうなのですが、そういったものに気づいたときに、何か連絡を取り合って速やかに行動できれば、整地にもつながって、さらに県から発信することで、愛好家の方が自転車に乗って、ボランティア精神が最近非常に強くなってしまして、自転車愛好家の掘り起こしにもつながるのではないかと思うのですけれども、またそこも調べていただいて、発信できる方法があれば発信していただければ、ありがたいなと今回思いました。

【議長】

トレイルですか、それとも山道ですか。

【委員】

山道とか舗装になった山もそうです。

【議長】

事務局からは、何かありますか。

【事務局】

県道や国道、県で管理している道路につきましては、大きい道路になりますので、業者に頼んで、パトロールもやっています。林道だとか、細い道を想定されていると思いますので、どんな取り組み、連携ができるのかということも考えていきたいと思います。

【委員】

もう時間がないと思うので、短くお話しします。

甲府で、スクラム甲府という6つのスポーツを、野球、サッカー、ラグビー、陸上、自転車、バスケット、それを全て、午前中で元プロ選手が教えていくというスクールをやっています。その中で自転車が最近人気で、オリンピックの効果もあると思うのですが、子供たちがすごく自転車に興味で、そして何がしたいと聞いたら、もうレースがしたいという状況になっている。

やはり高齢者の皆さんの対策、あるいは県内全体の活用という意味で、サイクリストだけではなく、親しみのある存在に自転車をしていければ、最後の道路の矢羽根がそうですけれども、よりフレンドリーな状況にしていただければと思います。

昨日もシクロクロス富士川というイベントをやったのですが、キッズのクラスが一番人気で、早くに埋まって、ジュニアのクラスも盛況だったのですが、ここに

ながっていくような状況が生まれてきているなどと思いますので、短期目標として、中期、長期に向かっても夢があるのかなと私自身は思いました。どうぞよろしくお願い致します。

【議長】

事務局からは、以上でよろしいですか。

(3) その他

- 2) 自転車損害賠償責任保険等への加入促進に関する標準条例について
議題について、事務局から資料説明（参考資料2）を行った。

【議長】

ただいまの説明に関して、何か質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、予定された議事に関しては、皆さんから意見をいただいたということで、進行を事務局にお返しいたします。

以上