

### 第3回奈良県自転車活用推進会議 議事録

日時：令和5年3月15日（水）14：00～16：00

場所：ならまちセンター 会議室2・3・4

#### 委員からの主な意見

##### （1）評価指標の令和3年度実績について

###### 1）指標11：市町村版自転車活用推進計画の策定自治体数

（藤本委員）

・策定自治体数が1村のみは少ない。今後の策定を考えている自治体がたくさんあるのは心強いが、都市部の自治体がないように思う。全国的には、都市部の方が計画を策定されているところが多い。特に都市部の市町に計画策定の働きかけを行っていただきたい。

（山中議長）

- ・計画を策定する市町村にとってのハードルは自転車ネットワーク計画の部分なので、市町村にやる気がないとなかなか難しい。
- ・他県では、自転車ネットワーク計画の立案に県の道路部局が色々サポートしているところもある。都市部では国土交通省が手伝ってくれることもあると思うので、国と連携できるとやりやすい。
- ・NCRが通る市町村は自転車活用推進計画を策定することになっているので、NCRを進めているところではルートのある市町村に計画の策定を働きかけている動きがある。
- ・観光のツーリズムを進めたいところでは、民間企業等と組んで、そういうことをやりたい事業者を集めた座組から始めることも考えられる。
- ・どこから進めていくかという話も戦略になると思うので、検討をお願いしたい。

###### 2）指標12・13：自転車事故の発生件数

（三船委員）

・交通安全について啓蒙しているが、事故件数は増えていて啓蒙のし甲斐がない。子どもから高齢者まで交通安全に予算を割いていることは想像できるが、事故が増えているのであれば、方法を変えることも考える必要があると思う。

##### （2）措置の取組状況と今後の取組内容（案）について

###### 1）措置6：サイクルトレイン等の実施に向けた検討

（山中議長）

- ・出発・終了地点となるゲートウェイの整備が重要。島根県の松江しんじ湖温泉駅はサイクルトレインがあって、駐車場やホテル、温泉もあって、そこを出発地点にする人が増えているという話をよく聞く。
- ・駅を拠点化し、自転車で来たら何か始められる場所、泊ってスタートできるとか、電車と自転車を組み合わせて家族で遊べるとか、そういう使い方を戦略的に考えていくこともあると思う。近鉄でサイクル

トレインを通年実施できるなら、そういう使い方も一緒に促進していくと良い。

## 2) 措置 8 : レンタサイクルへの支援

(藤本委員)

- ・最近、サイクルツーリズムとして色々な場所でレンタサイクルが増えているが、奈良県は動きが鈍いように思う。最近導入されているところはほとんど E-Bike で、ヨーロッパではスポーツタイプのかなり大きなバッテリーを積んだタイプが主流になっている。

## 3) 措置 11 : 自転車観光などの情報発信の充実

(山中議長)

- ・奈良県の自転車関連のHPを近くリニューアルして、自動翻訳で英語に対応したものになるとのことだが、自動翻訳の際に間違った情報に翻訳されると困る。特にレンタサイクルやホテルなど、基礎的な情報は県が頑張って収集しているので、自動翻訳で固有名詞を含めてそのリストが正しく翻訳されているか確認しておく必要がある。

(佐野委員)

- ・サイクルラックに自転車がかかっていなければ、何に使うものか分からない人も多い。自転車関連の紹介では、一般の人には分からない言葉や物がたくさんあるので、自転車そのものを紹介することだけでなく、サイクルラックも含めて周りのことも紹介するなど、面白くできることもあると思う。

(山中議長)

- ・県でステッカーを作ってサイクルラックに貼る取組なども面白いかもしれない。サイクルラックに貼ってもらって、一般の人が自転車に関連するものだと認識してもらうこともPRになると思う。

(古倉委員)

- ・サイクルツーリズムを楽しむための施設や設備について、サイクリストだけが分かるようにするのではなく、どういう趣旨のものか簡単なもので構わないので、一般の人にも分かるような説明があれば、サイクリスト以外の方もサイクルツーリズムを振興しているのであればやってみようという気になるかもしれない。

(山中議長)

- ・海外からの訪問者は、街に自転車マークがあふれていれば、この街は自転車を迎えているという雰囲気を感じる。

## 4) 措置 20 : 生活道路におけるゾーン 30 などによる安全対策の実施

(三船委員)

- ・オランダにはハンブが多く設置されている。日本でもハンブは設置されているが、オランダと比べるとほとんどのハンブで意味をなさないぐらいの勾配と高さになっていることが多い気がする。

(古倉委員)

- ・ハンブに関する意見としては、当事者の運転手の他に、周辺住宅から特に夜間に高速で走る車の騒音で眠れないという意見が多い。例えば、オランダのデータでは、30km/h を下回れば自転車の交通

死亡者が0になるというデータが示されており、交通安全対策上、具体的な数字を出して有効であるということを示すと少しは理解いただけると思う。

(山中議長)

- ・単路部のスピードが出るところにハンブを設置すると効果はあるが、苦情が出る可能性が高くなる。横断歩道はドライバーにとって速度を落として当たり前の場所なので、近年は横断歩道に設置するハンブ「スムーズ横断歩道」を全国で推進しており、今後各地域の実験結果が出てくると思う。

#### 5) 措置 21：自転車通勤の促進

(藤本委員)

- ・自転車通勤を促進することは良いことだが、奈良県に限らず、どこも啓発だけで終わっていることが多い。もう少しインセンティブが必要だと思う。例えば、認定を取った事業者には県の入札で優遇することなども考えられる。

(山中議長)

- ・会社のインセンティブもあるが、実際に乗ってくる人のインセンティブもある。通勤手当の見直しなど、企業の総務担当に働きかける必要がある。

(古倉委員)

- ・企業へのアンケート調査では、企業が自転車通勤に積極的になれない理由は、自転車が危ないという交通事故の懸念が多く6～7割くらいで、単に見かけ上危険そうだというような主観的な判断に基づいている。警察庁のデータでは、10万人あたりの死傷者数や10万人あたりの死者数で比べても自動車の方が自転車より4～5倍高い。そういうデータをきちんと示して、事故の可能性はクルマに対して極めて低いということをしっかり理解してもらうことが大前提。
- ・企業は、自転車通勤を拒否はしないが積極的にも進めないところが多いので、事故の懸念に対するデータを正しく示して、少しずつ理解が進むようにすることが一番だと思う。
- ・自転車の日常利用の阻害要因の半分以上が雨であるが、朝の通勤時間帯で時間雨量1ミリを超える雨量の平日の日は、年間でも十数日程度でおおよそ5～6%程度なので、雨は現実にはそれほど大きな障害になっているわけではない。マイナス面をまず払拭してもらうことが必要である。
- ・ガソリン代を通勤距離4kmとして燃費から計算すると、自転車通勤の方が年間約20,000円程度、得をするというメリットもある。
- ・具体的な数字を示して理解してもらわないと抽象的な議論になるので、データを集めて説得していくことが非常に大事だと思う。
- ・企業がその気にならないと進まない。それが進んでから次に通勤手当を上げるなどの話になっていくと思う。

(山中議長)

- ・情報は集まりつつあるが、誰かが説明して説得しないと見てくれと言っても見ないと思う。
- ・自転車の事故の場合は、自動車と違って保険もややこしく、労災の規定をどう扱うか、自動車は考えているが自転車は考えていない企業が多い。

・色々な障壁があって手間がかかるという話もいろいろなところで聞くが、庁内でどの部局が担当するのか検討いただきたい。環境部局が担当することも考えられる。

#### 6) 措置 22 : 自転車に乗り始める際の親子交通安全教室の開催

措置 32 : 市町村の実施する自転車の安全対策の実施に向けた支援

(藤本委員)

・自転車教室について、幼稚園児や保育園児には、まず自転車の楽しみ方を知ってもらう、自転車を楽しんでもらうところからはじめて、ルールやマナーを身に付けてもらう形が大切なので、ぜひ取り入れてもらいたい。

(山中議長)

・自転車に限らず小学校 1 年生の交通事故が多発していることが最近話題になっているので、小学生が自分で行ける方法を教えた方が良いという話もある。それと自転車の“楽しい”ということを組み合わせていくことが大切だと思う。

#### 7) 措置 25 : 高齢者の自転車安全対策

(古倉委員)

・しっかりルールを学習してもらうことが大前提になるので、なぜそうなっているのかというルールの根拠をセットで教材に入れていただくと良いと思う。高齢者だけではなくて一般の人と同じように、どうしてそうなっているかを分かりやすく伝える内容も入れて安全講習が進められるようになればと思う。

・歩道上ではなぜ徐行あるいは車道側を通らなければいけないのか。歩道上の事故の約 6 ~ 7 割は対車で、沿道の駐車場や店舗等の駐車場から出てくる車が歩道を横切る時にぶつかる。車道側を通っていれば少し空間が開いているし、徐行をしていれば事故が起こっても被害が少ない。左側通行にもクルマとの正面衝突ではなく、横道から出てくるクルマとの死角になるという理屈があって事故の実態もあるので、データをしっかり示して理解が進めば遵守率は高くなる。遵守率が高くなると事故が少なくなることにつながる。

(山中議長)

・左側通行とか歩道の車道側とか、シンプルな情報を伝えていく作業だと思うが、ルールは分かっているけど本当にそれを実践しているかどうか重要である。

#### 8) 措置 29 : ヘルメット着用促進に向けた広報啓発

(古倉委員)

・自転車の事故は、年齢が高くなるにつれて死亡率が高くなる。原因は頭部外傷が圧倒的に多いので、高齢者のヘルメット着用はぜひ進めていただきたい。

(山中議長)

・事故に遭った場合、ヘルメットを着けていたか着けていなかったかで全然違う。頑張って周知していくことが必要だと思う。

## 9) その他

(藤本委員)

- ・公共交通との連携が弱い。サイクリストにやさしい駐車を否定するわけではないが、全体的に車寄りに見える。車から自転車、公共交通への転換をしていかないといけないし、自転車は公共交通と上手く連携することで実力が発揮できる。駅からの二次交通の手段として自転車は便利なので、上手く連携できる仕組みを考えてもらいたい。公共交通の利用促進と自転車の利用促進を共に考えることが大事だと思う。
- ・サイクルラックはサドルをかけるタイプが多いが、女性には持ち上げることが大変という話も聞く。今後、E-Bike が増えていくことを考えると、前輪を挟むタイプの導入も考えられる。

## (3) SNSを活用した自転車周遊促進策について

(佐野委員)

- ・“周遊”という言葉は、もっと身近に自転車を使ってもらうことで考えると、自転車でその辺を楽しんでいるだけの人にとっては、ハードルを高くしてしまっている面もあると思う。「私は自転車をこのように楽しんでいる」という投稿を受け付けるスタンスを取っていけば、もっと違う形の情報も入ってくると思う。
- ・交通の便が悪く、バスも電車も無い、車で行っても駐車する所がない祭りが県内には多い。そんな時に自転車はどうかという提案ができれば、一つの観光ツールとしてサイクリングを発信できると思う。

(山中議長)

- ・観光客が自転車というツールを選択肢に思い浮かべるかどうかは鍵だと思う。
- ・駅やホテルからレンタサイクルやシェアサイクルが使えることを PR して、それを上手く体験として SNS にあげてもらい、今はハイユーザーが多いけれど、そういう体験もどんどん投稿されるような仕掛けを作る、広げる方法を考える必要があると思う。何か別のハッシュタグを作ることも考えられる。

(古倉委員)

- ・サイクリストより多い自転車の日常ユーザーを誘導し、サイクリングに参加してもらいような SNS にしていくことも必要だと思う。
- ・自転車の日常ユーザーは少なくとも自転車に乗っている人なので、親しみがあってサイクルツーリズムに参加する余地は十分高い。
- ・高齢者や女性の参加、県外者など、対象者の拡大を検討してもらいたい。
- ・なるべく奥まで誘導して発信を広げていこうか、初心者でも行けるような地域や、自転車でしか行けない、車や公共交通ではなかなか行きにくい地域など、色々な視点から地域の拡大を検討してもらいたい。
- ・良いところの情報だけでなく、大変なところや回避して欲しい部分という情報もセットで提供することを検討してもらいたい。

(山中議長)

- ・海外では駐車場のない店のチケットを配っている事例がある。歩いて行くより自転車で行く方が多く回

ることができる。

- ・峠まで上がるなどのチャレンジができる場所で自転車が集まるスポットを作るといったマニアックな戦略もあると思う。自転車で峠まで上がることがメッカになっている。有名な峠だと、写真を撮ってくれる人が峠の途中で構えていて、カッコいい写真を撮ってくれて、峠の上で売っているところもあるらしい。

(佐野委員)

- ・奈良の場合は、大阪府との境にある暗峠がそのメッカになっている。大阪から上がってくる時に、1回も自転車を降りずに上がれるかというチャレンジができる。

(三船委員)

- ・フォロワー数が1000人程度のInstagramはほとんど誰も見ていないことと一緒に思う。リーチ数は、フォロワー数が少ない割には多いと思うが、フォローしてもらわないと次に進まない。アカウントを見ると、ほとんどが誰かの投稿した写真の紹介という形になっている。オリジナルの投稿がないと見られないと思う。毎日投稿する、エリア別でみると全然投稿されていない市町もあるので、そういうところを徹底的に投稿するなど考えられる。サイクリストを上手く絡めていく方がフォロワー数は増えるし、フォロワー数が増えると、何か発信した時に響くと思う。

#### (4) その他

(山中議長)

- ・上手い話という話と合わせて、これは上手いかなかったというような話も重要なので、教えてもらいたい。ダメだった事例からも色々と考えていきたいと思う。

以上