

令和3年度第1回三島市自転車活用推進協議会 議事録

【日時】 令和3年11月11日（木） 15:00～17:00

【場所】 三島市社会福祉会館4階 大会議室

【次第】

- 1 開会
- 2 あいさつ
- 3 会長の選任
- 4 議事
 - (1) 自転車活用推進計画の方向性について
 - (2) 三島市の自転車に関する現状と課題について
 - (3) 計画目標と施策・措置の方向性について
 - (4) 計画策定のスケジュールについて
- 5 閉会

【配付資料】 次第、規約、委員名簿

資料1 自転車活用推進計画の方向性（案）

資料2 自転車を取り巻く現状と課題

資料3 計画目標と施策・措置の方向性（案）

資料4 計画策定のスケジュール（案）

参考資料 1. アンケート調査結果（高校生）

参考資料 2. アンケート調査結果（市民）

参考資料 3. アンケート調査結果（観光客）

参考資料 三島市自転車通行空間ネットワーク整備計画－概要版－
／三島市自転車通行空間ネットワーク路線図

【出席者】 委員16名（うち代理出席1名）

小笹晃之委員、齊藤昌広委員、堀内明広委員、土屋貴紀委員、
渡部正一委員、紅野伸修代理（稲葉浩正委員）、神尾健司委員、
久保田尚委員、渋井慶次郎委員、前田智子委員、石橋みなこ委員、
渡邊靖乃委員、山下聖秋委員、栗原薫委員、松本徹也委員、高橋弦一委員
事務局11名

西川産業文化部長、畠商工観光課長、安藤土木課長、
地域ブランド創造室（石井室長、林主査、深野主事）、
市道・河川整備推進室（鈴木室長、岩田副主任技師）、
パシフィックコンサルタンツ株式会社※業務受託者

【会議の公開・非公開】 公開

【傍聴人の人数】 0名 ※新聞社2社の取材あり

【会議内容】

1 開会

2 あいさつ

3 会長の選任

事務局より久保田委員を会長に推薦し、全会一致で承認。

4 議事

(1) 自転車活用推進計画の方向性について

(2) 三島市の自転車に関する現状と課題について

(3) 計画目標と施策・措置の方向性について

○事務局から資料 1、2、3 により説明

○会長

- ・3種類の資料をそれぞれご説明いただきましたので、議論は分けていきたいと思います。まず資料 1 をご覧ください。方向性案ということで、趣旨、位置づけ、期間、区域、将来像、こういったことを今日共有できたらと思います。

○委員

- ・資料 1 の 2 ページ、計画の位置づけの案がございます。情報提供になりますが、県のほうで現在改定をしております自転車活用推進計画ですが、令和 4 年 3 月、今年度末に改定がなされる予定と担当部署からは聞いております。ただ、原案としますと既に形になっていまして、近いうちに市町さんのほうには原案をお渡しして、中身を確認、調整をさせていただくという段階だと聞いております。
- ・現状、推進計画の第 1 期のものがあるわけですが、大きくそれと変わっているという話は聞いておりません。ただ、オリンピック等が開催されたことを踏まえたレガシーとして引き継ぐことの取り組みなどが新たに改定版には盛り込まれるという話を聞いております。

○会長

- ・貴重な情報をいただきましてありがとうございます。ちなみに、記載としては令和 3 年度改定ということでよろしいですね。ありがとうございました。

○会長

- ・次に資料 2 に関するご質問に加え、書いていない、こういうことを調べたらいいのではないかと、そういうこともご意見をいただきたいということでしたので、ご発言いただければ幸いです。

○委員

- ・資料 2 の 6 ページ、明確なところは事務局としても調べていただけたと思いますが、免許保有者数の推移とありますが、保有者数は減っているのですが、三島市の登録台数を見ていただくと多分増えています。保有者数が減っていますが、台数のほうがわりと自転車の議論をする中では大事かなと。たしか台数は緩やかに増えていたと思います。特に軽が増えていまして、小回りが利く軽が増えているとか、それは自転車とバッティングすることなんですね。ここ 10 年で 2 割とか 3 割ぐらい黄色いナンバーが増えています。ど

ちらかというところの切り口のほうが現状分析としては適当なのかなという気がします。

- ・あとは、パーソントリップのデータで、14 ページですが、長泉とのつながりが強くなっているところなのですが、私の認識では、具体的に言うと御殿場線で学生が降りて、下土狩を通過して、自転車に乗って三島に来るとか、そういう方々が結構多いと私は伺っているのですが、主な太い線というのは、中身は何を意味しているのか、把握されていれば教えていただければと思います。

○事務局

- ・今手元にはございませんが、三島の統計という中で登録台数は毎年統計調査させていただいておりますので、確認して掲載したいと思います。
- ・ご指摘がありました 14 ページのパーソントリップの関係でございますが、おっしゃられたとおり、御殿場線、長泉自体からも三島駅を拠点として使われている方が多いと思われるので、そちらからの移動ということで自転車を使われている方がいらっしゃるという形になっております。ただ、データとしてどのぐらいの割合かというのはお示しできるようなデータがございません。

○委員

- ・返納者の話が出ていますが、高齢者の方で車をやめて自転車、アシストバイクに切り替えるとか普通の自転車に切り替える方が多いのですが、どちらかというところの事業に盛り込む話ではなくて、公共のインフラというか、バス、電車にどちらかというところのいざなうべき対象者だと思いますので、ちょっとこのデータとこの切り口は今回とはそぐわないのではないかと感じております。
- ・実際に高齢者の自転車の移動は非常に危険を伴います。三島は比較的高齢者が多くて、自転車を利用していただいている人も多いのですが、自転車は上体を維持するのも大変ですし、意外と手間がかかるんです。自転車を維持したり、いい状態で安全に乗るといったことが比較的難しいのではないかと思いますので、今回のこの切り口はちょっと合わないかなという印象を持ちました。
- ・それと、来訪者のアンケートで、どういうものがあってほしいかみたいな、34 ページ、ここでスタンプラリーやポタリングの数が多いという形になっているのですが、そもそもマウンテンバイクのアウトドアアクティビティを目的にして三島市に来る人が今いない。なので、逆にそんな人たちがこんなに書いているのかと逆に驚いたぐらいなんです。もともと今既存でこういったものはちょっとずつ行われているんです。それに対して来られている方が多いし、認知もありますので、この数字が伸びるのは自然かなと。今、三島が持ち合わせていないものがここに出てくるというのは比較的面白い数字かなとは思っています。もちろん書かれていますのはマウンテンバイクだけではないですが、マウンテンバイクが出ているじゃんと思った次第です。
- ・公共交通から自転車に乗り換えるというのですが、これは正直、地方では難しいとおもっています。今般コロナに際して自転車業界は非常に儲かったという話が出ています。これは 2100 億円だからすごい数字で好景気に沸いていると。全然実感がないのですが。実際にスポーツバイクよりも、実用車、ママチャリのほうは相当売れています。関東の同業者のデータから考えると非常に売れています。公共のインフラをもともと使っていて、そこか

ら乗り換える、もしくはもともと交通網が充実していて、近距離で使っていた人が自転車に乗り換えるというのは重々考えられます。あと、都会のほうが交通が多いので乗りにくい側面もあるのですが、深夜でも明るかったりとか、比較的乗りやすい環境なんですね、道路の状態が。なので、ちょっとこれは難しいかなと。目指しても数字が見られないかなという感覚があります。

○会長

- ・いくつか重要なポイントをご指摘いただきました。今の段階で事務局からお答えすることはありますか。

○事務局

- ・ご意見踏まえまして、もう少しここは深掘りしていけたらなと考えます。

○会長

- ・論点として受け止めたいと思います。

○委員

- ・資料 2 の 15 ページ、交通事故の発生件数ということで、高校生の事故が多いと言われているのですが、まず第一には事故に遭わないように気をつけましょうということ伝えるのですが、最近、気を付けなくてはということは自転車加害者になり得るという視点をもっとしっかり持たないと、高校生自身が加害をしてしまっ、お年寄り等にけがを負わせてしまうとか、最悪の場合死に至らせてしまうというのも時には発生しておりますので、事故の内容について、被害を受けないか、または将来的には加害者にならないためにはどうしたらいいか。また、高校生からは外れますが、最近では配達員の方が周りに合わない運転の仕方をしてまちの中で迷惑な行為をしているということがありますので、やはり自転車と、従来、既存の自動車との共存を図るという意味では、自転車のモラルというものも非常に大事になってくるのかなと思いましたが、そのあたりも加えていただくと今後の計画を立てるのにいいのではないかと思います。

○事務局

- ・今の交通事故の発生事故の内容についてももう少し深掘りできるかどうか検討してまいりたいと思います。被害者ではなく、加害者になる可能性もあるというのはもちろんそのとおりでございます、その観点からも、例えば保険加入の促進とか、そういうことも含めて必要性を考えていきたいと思います。

○会長

- ・その観点を検討していただいて、計画に盛り込めることがあったら盛り込んでいただければと思います。

○委員

- ・今自転車の交通事故の話がありましたが、一般的な感想ですが、自転車のほうが危ない乗り方をしているというのがあるのですが、車の方もなぜ自転車が車道を走っているのかみたいな、車の方も交通ルールをよくわかっていないところもあるので、それも 1 つ課題かなと思っています。
- ・あと、他県から来た人が、三島に来て得られるものは何だということで、走りやすさとい

うよりも、ハードが整っているのはすごく大事なのですが、ソフト面ですね。どういうサービスを提供するかというところの観点、観光という観点もあるのですが、そういうところも含めていくと非常にいいと思います。ハコモノだけ作って終わるというようなところにしたくないですね。

○事務局

- ・おっしゃるとおり、自動車運転者も含めて、道路空間を利用する皆さん、自転車も含めて、自動車を含めての意識の変革が必要ではないかと感じております。
- ・ソフト面でということがございましたが、例えば観光資源で申し上げますと、結局地元の方が認知許容しませんと、ただの迷惑な方がいっぱい来たみたいな話、観光公害と言われるような世界に近くなってしまいますので、そういう意味で市民の皆様の自転車の利活用及びその認知認識の向上というのは非常に大切だと感じておりますので、併せてその辺の啓発活動も計画の中で推し進めていければと思っている次第でございます。

○会長

- ・非常に重要な点ですね。

○委員

- ・まず1点目は、先ほどあった事故の話ですが、高校生の話が今出ましたが、私が今一番気にしているのが電動アシストに乗るお母さんというのが、アシストを借りて結構スピードが出たり、出だしてクッと出たりということで、非常に自分の自転車に乗る能力を超えて走っている方が大変多いのではないかとというのが一番今怖いなと思っています。学生であれば例えば学校で教育することができると思うのですが、お母さん方、そういう方にどうそういうことを周知教育していくのか、その場がないのではないかとすると、その辺何か市のほうでそういう場を提供するというのがあるといいのかなというのが1点です。
- ・もう1つは、先ほどサイクリストの話が出たのですが、本当に自転車に乗る人というのは多分三島の中を走らずに、三島から伊豆のほうへ行ったり箱根のほうに行ったりということで、単なる通過点だと思っていて、そういう方々をどうするのかという話と、あとはサイクリストではなくて、三嶋大社ですとか、柿田川湧水ですとか、源兵衛川ですとか、その辺の三島のまちなかをふらふらしたいのに、歩くのは何だからレンタサイクルを借りようかというポタリングをする方と、これは全く多分違うベクトルなので、そこはレイヤーを分けて考えていったほうがいいのかと感じております。

○事務局

- ・まず、交通事故発生件数についての視点については、高校生の部分というのはかなり意識して今回調査させていただいたところでありまして、自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会のほうで伺ったときに、業界団体の方からも、いわゆる中学生から高校生になったところの事故率が多いということでご指摘を頂戴しておりましたので、今回あえて高校生向けの調査を深掘りさせていただきました。ここの視点で電動アシストのお母さん方というのがだいぶ浸透してきているようですので、そのところの交通教育に関してどういう形のものができるかというのを検討させていただきたいと思います。たしか新聞報道等で、思いのほか出足が自分の思った以上に電動アシストは出てしまうという報道もございますので、そこを加味した上での交通教育がどういうタームでできるのか、

これを配慮拝察させていただきたいと思っております。

- ・サイクリストと一般観光客の二次交通としての自転車というご発言だったかと認識しておりますが、このレイヤーを分けてというはまさしくそのとおりであると私どもも認識しております。今回のアンケート調査の中では、いわゆる一般観光客が三島でシェアサイクル等々を利用した場合と、自転車を持ってきて三島駅等を起終点にして恐らく三島市程度の面積ですとおっしゃるとおりすぐにスポーツバイクに乗るサイクリストは範囲外に出てしまいますので、軽く 30km、50km 行ってしまいますので、そこは分けて考えるべきだと私どもも考えておりますし、ただ通過点という意味ではなく、多くの場合は伊豆半島等への入口として起終点になるだろうという考えを持っておりますので、その観点からレイヤーを分けてもちろん考えていきたいと考えております。

○委員

- ・この基本的な自転車の活用推進ということで、非常にもろ手を挙げて賛成ですが、三島市内（三島駅から）5km 圏内を見たときに、道路事情がよくない。道が狭いですよね。特に市内は狭い。こういう脱炭素から見ても非常にいいことで、もろ手を挙げて賛成なのですが、そこら辺の関連する道路の整備、ここをどうお考えなのか。このほうがもっと早くやらなければいけないのではないか。即これは道路を改修しろ、拡幅しろというのは非常に難しいということは十分承知をしていますが、これをやる前提で並行して考えないと、こればかりやって素晴らしいんだけど、実際事故が起きてしょうがないとか、いろいろなことが発生するのではないか。その辺をお聞きしたい。

○事務局

- ・昨年の 6 月に自転車通行空間ネットワーク整備計画を土木課で策定しています。ご指摘いただいたように三島の道は非常に狭いところが多いわけですが、整備の段階といたしましては、暫定的に、最近皆さんもごらんになったと思いますが、車道に自動車混在で、矢羽根という青い矢印の標示を行っております。自転車の通行帯、これは完全に自動車と分離した自転車道、そういった整備のパターンもあるのですが、三島市の既存の道路につきましては、共存させる混在型の矢羽根の整備を中心にやっていく計画になっております。これから整備していきます都市計画道路、幹線道路につきましては、自転車道の最終的な完成形としては検討していきたいと考えています。
- ・今ネットワーク計画の中では、駅を中心に 2km 圏内に絞っておりますが、約 12km ほどネットワークに盛り込んでおりまして、昨年からは矢羽根の路面標示を始めておりますが、今後整備していきますが、今年度約 1.2km 整備をしていきます。令和 2 年スタートで、10 年ぐらいかけて、暫定形ではありますが、12km の区間、自転車が車と共存する形にはなりますが、安全に通行できる空間の整備をやっていきたいと思っております。

○会長

- ・それでは、資料 3 に行きましようか。計画目標と施策・措置の方向性（案）ということで、こういうことを盛り込んでいったらいいのではないかとということが、特に 2 ページにかなり具体的なことが書いてあります。計画目標は 1 ページです。これについて何かこういうことが抜けているのではないかと、そういうご指摘があればいただきたいと思います。

○委員

- ・国の目標が4つあるのは、国なのでさまざまな視点でやりたいということですが、それに合わせてこれは各市町村は4つとも視点を置く必要があるのでしょうか。

○事務局

- ・4つとも全部視点を持たなければいけないという決まりがあるわけではないのですが、現状の状況ですとか、アンケートの結果を踏まえまして、やはり国に沿うような形には結果的にはなるのですが、この4つの視点でそれぞれ取り組みを考えていくといいのかなというところで事務局としては整理させていただいたところでございます。

○委員

- ・市民としては、安全・安心が大事だなと思っていて、今既に利用している人たちが例えばヘルメットをしていないとか、事故があると、それを軽減するのはわかるのですが、今使っている人たち以上に、例えば通勤で自転車を使ってもらおうとか、観光で自転車を誘致するとか、自転車利用を増やす目的だったら、なぜそれをやるのかという理由がすごく知りたいなと思っていて、国がこれを促進するから三島もやりますでは納得が薄いというか、三島としては健康のために通勤に利用してほしいとか、観光で収入が見込めるからとか、観光資源があるから自転車を誘致するみたいな、そういうきちんとしたビジョンがあまり見えない。印象なのですが、全部まんべんなく、やれるところを三島としてできるところを網羅したみたいな感じに見えてしまっていて、その中で優先順位をつける必要があるのかなという気がします。

○会長

- ・これは議論していく中でだんだん優先順位も皆さんの中で決まっていくと思いますので、そういうことで絞っていくことにしたいと思います。

○委員

- ・目標4のところ、サイクリング受入環境の向上ということなのですが、三島市民の税金を使って三島で走らない人のためのゲートウェイ機能向上というのが本当に三島の税金を使ってやることなのかというのはいまもしかしたら疑問を呈する人がいるのではないかと。例えば県がここを拠点にして伊豆ですとかほかの静岡のエリアに行くサイクリストを増やすために拠点にする。それは県がやるというのはわかるのですが、伊豆ですとか、富士に行く人に対して三島がお金をかけて三島駅にいろいろバイクピットの整備だとか、そういうのが本当に必要なのかというのは、まさに今のお話もあると思うのですが、やはりビジョンがどこにあるのかなというのは感じるところです。
- ・もう1つは、目標3のサイクルスポーツの振興というのも、これも三島としてなぜサイクルスポーツなのかというのがあると思うんです。ブリヂストンがいるというのはわかるのですが、ブリヂストンの、例えば中学校ですとか小学校は既にいろいろなところで提携をされていて、そこで本当にサイクリストが育つような、そういう連携をしているというのだとわかりやすいと思うのですが、例えばベロドロームは伊豆市でしたか、伊豆市だと完全にそういうトレーニングをする環境があるので、それを使ってやりましょうというところとすごくわかりやすいと思うのですが、三島市はブリヂストンがあるというだけしか理由がない

気がしていて、その辺を含めてどうやってこれを、なぜ三島なんだというのをつなげるのかというのは何か理由があったほうがいいのではないかと思います。

○事務局

- ・最終的にどこが出口かという、プライオリティというんですか、そこでこれからの議論にもなっていくと思うのですが、本計画を商工観光課のほうで担っているというところを考慮していただきますと、ある程度観光の側面も十分に考える中でこの計画を策定していきたいというところはもちろんございます。
- ・先ほどの話に戻ってしまうのですが、一般観光、二次交通というところも一方ではあります。それは三島のようなコンパクトシティで、旅行者が車を使うには若干というような土地柄といいますか、立地がありますので、そこを自転車を活用するというところに1つ意義が生まれるかなと感じております。
- ・もう一方で、オリンピック・パラリンピックの会場に東部地域になるということで、県のほうで自転車の聖地創造という観点から今動きが続いております。なかなか三島市が作る計画で、三島市の財源を使って、三島はちょっとしか走らないのではないかとというご意見もわかることはわかるのですが、自転車はすごく行動の範囲が広いのはご存じのとおりですので、それぞれの市町がそれを言い出すとなかなかつながっていかないものですから、そこはエリアとしては、アライアンスとして協働して考えていこうと。当然近隣市町と連携する中で、県とも協調する中でそこは推し進めていきたいと思っているところでございます。
- ・そういう意味も含めましてサイクリストを含んだ観光客の増加というところをできればアウトプットの1つにしていきたいと思っているところで、じゃあ何でサイクリストなんだというところで言いますと、わりと伊豆半島というのは首都圏から近くて、自転車輪行しても、三島を起終点にして50km、100km走っていただいて、例えば1日、2日かけて伊豆半島をめぐるっていただいて、また三島に戻ってきていただく。その間に三島にとどまらず、いろいろなところでお金を落とさせていただけるように、わりとサイクリストは、先ほどのアンケート調査にもあったように消費金額は高うございますので、その辺をターゲットにしていきたいという若干の目論見がございます。

○会長

- ・とても重要なご指摘だと思います。ただ、伊豆に行って、帰ってきて、そのまま新幹線に乗って帰ってしまうのではよろしくない。むしろ帰ってきて、三島でちょっと滞在してもらって何かお金を落としてもらうような仕掛けができるかとか、そういうことを含めてのご検討なので、そういうことでいいですかね。

○事務局

- ・そのような考えでよろしいと思います。
- ・それと、ご質問がございましたが、小中学校の教育に関わることでありますけれども、当然ブリヂストンサイクルさんとはそういう部分についても協力をいただく用意はお互いにあります。実はオリンピックまでは忙しくてなかなかそこをできなかったのですが、少し落ち着きましたらその辺についてはやらせていただきたいと。
- ・先ほどベロドロームの話が出て、伊豆市にはベロドロームがあるではないかというお話があったのですが、自転車については、トラックは確かにそこしかないのですが、フィール

ドは広がっておりますので、いろいろなところでスポーツサイクルをするのも可能かなと思っております。

- ・先ほどの説明で一部ございましたが、三島ジュニアスポーツアカデミーというのがございます。こちらで8種目ぐらいかと思いますが、適性に合わせた競技転向を促す事業があります。その中の1つとして自転車競技も取り入れさせていただいている中で、ベロドロームも実際に使わせていただいて、ジュニアを走らせるようなこともやっておりますので、市外の施設ではあるのですが、施設側のご協力をいただいておりますので、市町境にとらわれることなくそこは振興を図っていきたいと考えておりますので、申し添えさせていただきました。

○会長

- ・そういう点にも注意しながら進めていきたいと思えます。

○委員

- ・自転車を使うということは大賛成で異議はありませんが、素朴な質問をさせていただきます。この自転車を使うというのは、ここにも書いてあるとおり、健康、観光、環境の整備とか、今話を聞いていますと観光目的のほうかなと感じたのですが、私は初め、市民の健康のために自転車を使えというようなつもりでいたのですが、自転車にもいろいろ、マウンテンバイク、スポーツタイプの自転車、我々が普段使っているママチャリ、そういう種類がいろいろありますから、それぞれの自転車の特性があって、スピードが出る車とか、普通のママチャリはある程度電動でもスピードは出だしは出ますが、スピードは遅いですから、それがまちに混在するというか、車両とも一緒になって、特に広小路駅周辺の道は私は日ごろ見ているのですが、自転車はちょっと自分では怖くて使えない状態です。特に自転車の交通ルールは難しいです。この中で本当に自転車の交通ルールを知っている人はまずいないと思えます。本当に難しいんです。そういうわけで、観光が主か、健康が主かちょっと知りたいなと思って。
- ・私は健康志向で、賛成です。ですが、道路整備ね。先日も三島の旧道で事故がありまして、その場所は電柱がずっと並んでいるのですが、発生時間は別にしまして、やっぱり電柱の地中化も大事なのではないかと思います。
- ・あと教育のほうもね。
- ・私の質問としては、市民の健康が大事か、外部から観光で来る人の利便性とか、お金を落とすのが目的か、ちょっと知りたいと思えます。

○事務局

- ・本日の資料1のスライド4番が今のご質問に答えられるような内容かなと思うのですが、健康か観光かというところは、どちらがプライオリティが上という形にはしておりません。両絡みでスパイラルに表現させていただいております。市民の健康、これも健康度を上げていくことも大変必要なので、市民の自転車利用も上げていきたい。一方で、観光目的の二次交通の利用も上げていきたい。ここはどちらが上ということには今表現としてはなっておりません。
- ・その下支えとして安全・安心な道路空間ですとか、道路空間についてはハード面は一足飛びにはよくなりませぬので、どうしても交通安全教育等々で補っていかなければいけない

ところが当面非常に大きいのではないということで、通行空間、都市環境、こういう自転車通行環境の上に安全・安心な教育等が乗っかってきて、理解度が高まって初めて自転車が市民にとって安全に乗れたり、観光客がご利用になっても市民にも迷惑にならない、迷惑に思わないとか、観光客にとっても安全なエリアということが言えるかなということで、こちらのよな表現になって、これが事務局案ではございますが、上位計画で市が目指す将来都市像に寄与するのではないかと、こういった立てつけになっております。

○委員

- ・計画期間が令和4年度から8年度ということで5年後にこの計画の評価をするという時期が訪れると思われて、資料3の3、4、5ページに施策のひな型を出していただいておりますが、1つ1つの計画の中におよそ5年後までに何を達成するというような行動目標、もしくは教育分野になるとどのような行動変容が見られたかという部分、そういうことをあらかじめ設定して、それをやるための施策手段だよ、そういうことがわかるようにしておくと、後から見直したときに、あのときはああだったということが明確になるかなと思いますので、そこがわかるような計画書としての作り方というものを心がけていただくと市民にもわかりやすいですし、後から評価するということにおいても思い出しやすいかなと思うので、計画書の作り方というところを工夫していただければいいかなと思いました。

○会長

- ・ご提案をいただきましたが、そういうことでよろしいですかね。では、そのように努めていただきたいと思います。

○委員

- ・自転車活用推進計画というのは事務局が国土交通省の道路局でございます。自転車には様々な省庁が関わっているのですが、文科省、国交省だけでは当然できる施策ではない。関係省庁が集まった中での推進本部の事務局を道路局がやっているというのは非常にそれなりの意味がありまして、今まで自転車政策を見ていると、自転車は下に降りたり、上に上がったり、歴史の繰り返しで、今道路行政もマインドチェンジを。道路行政の変わろうとしている一番大きなところは日本の道路空間はあまりに無機質であると。私も2年前、ヨーロッパを1週間ぐらい回っていろいろ道路空間を見てきましたが、ヨーロッパでできることは日本で同じようにできるかというところ、そうではないですし、ヨーロッパと日本では全く歴史も違うのですが、あまりにも日本の道路空間は無機質だということところが、発想をちょっと転換していきましょうというところがあります。
- ・ゾーン30プラスとか、面的に、線だけでは今の三島も成果を上げていない、そのままの街区が残っている。それは道が狭いのでそれは当然のこと、線だけでは勝負できないので面で勝負しましょうというのが今の道路局の考え方でありまして。線で矢羽根を引くのは限界までやるのですが、自転車専用通行帯、いろいろ、これも道交法と道路法で呼び方が違うのですが、一応できる範囲での空間整備しかできない、道路管理者はですね。なるべくやろうとはするのですが、それは本当のまちづくりを変えていく中で、三島市も駅周辺の再開発をやられたりしていますが、街区を抜本的に入れ替えるというふうにやっちゃいけないと厳しいので、そういう面では三島市さんはここに焦点、ターゲットを当てて、ここ

はやっていきますというのを計画の中に書いてもらうとか、そういう三島市でないといけないことは計画の中にぜひ書いていただいたほうがいいかなと思います。

- ・さっきヨーロッパとの対比みたいな話をしましたが、三島には東海道、旧国道1号もある。国道1号がありますが、そういう歴史と、通過交通も多い中で、歴史もある道もあるんですね。まさにそういうところをうまく使って自転車政策を仕掛けていただいている。結構ストロングポイントはあると思うので、ぜひそこは書いていただきたい。
- ・国道1号も相当程度無機質な空間なので、事故も多い。三島市さんがもし協力していただければ、あの沿道空間を使って新しいバスの乗り換え空間とか、そういうものは一緒にやっていただけるのであればぜひやっていただきたい。
- ・あと、地方版の自転車活用推進計画の策定の手引きというものがあって、それを見ていらっしゃるのかもしれませんが、手引きの中でも地域の特性、それぞれの自治体の特性に応じて項立ては変えてもらって構わないと書いています。計画の全体像として、そのままきれいに並べていただいているのですが、全然崩してもらって構わないと思います。そこは秩序を無理やり壊せと言っているわけではなくて、多分三島さんは項立てを崩して、入れるべきものは追加していただいて、自由に書いていただいたほうがわりと通じがよくていいかなと思います。

○会長

- ・温かい激励と受け止めていただければ幸いです。
- ・ほかにももしよろしければ、今日はこの辺でよろしいですか。大変貴重なご意見をいただきましたので、引き続き事務局におかれましてはよろしく願いいたします。

(4) 計画策定のスケジュールについて

○事務局から資料4により説明

○会長

- ・というスケジュール案でございますが、何かございますでしょうか。よろしいですか。こういうスケジュールで、事務局も大変だと思いますが、よろしく願いいたします。

(全体質疑)

○会長

- ・以上で議事としては終了ですが、何か全体を通して皆様からご発言はございますか。

○委員

- ・自転車どうのということではないのですが、今日の出席者のメンバーを見ていますと、鉄道関係はよろしいのではないかと思いますのですが、バスとタクシーの方が出ていらっしゃるが何とも意見の言いようがないという状況ではないかと私は思います。私も地元のバスの関係でいろいろな形で取り組んでいるのですが、直接自転車がどうのこうのとおっしゃると、バス関係がもっと減るのではないかなという感じがするんです。そういうところから十分進める過程で、あるいは今日ご出席の皆さんもそうですが、十分コンセンサスを得ながらやっていかないと、何だ、俺の客を自転車に変えるのかと言わんばかりだろうと私は察しています。十分そこら辺も考慮して、コンセンサスを得ながら進めてほしいと思

います。

○会長

- ・お気遣いいただきまして大変ありがとうございます。今後ともよろしく願いいたします。

○委員

- ・今のお話ですが、バスとか電車とかタクシー、自転車は全然万能ではなくて、すごく行ったところでトラブルで止まってしまったり、あの道を、あの山を下りてきたいんだけど、上まで登るのはちょっと。片道で行けたらいいんだけど、帰りは嫌だなとか、誰かの力を借りるとより楽しめるスポーツです。伊豆箱根のサイクルトレイン、僕も使ったことはありますが、初心者のお客さんたちが、本当は修善寺まで行きたいんだけど、往復だとしんどい。だけど、行って、サイクルトレインで帰ってくる。全然敵対するものではなくて、有機的につながっていけばもっともっと面白いことができるのではないかなと思っています。東海バスさんが自転車を積んで修善寺間ができるとか。
- ・僕は移住者なんですね。この中で僕たちは自転車が好きな人たちというか、自転車をもっと広げたい、自転車をやりたいという人間なのですが、こちらに移住してきた理由は、三島が自転車にとって非常に素晴らしい場所なんです。僕はマウンテンバイカーなのですが、ロードバイクも乗ります。どちらに乗っても非常にフィールドを作りやすいですし、もしここで山の中にフィールドができれば、例えば箱根の上から降りてこられるパブリックトレイルができれば、東海バスで降りてこれるのではないかな。これ1個で実を言うと何回もお客さんが来る仕掛けができる。観光とかイベントは時代で変わってくるので、魅力的なコンテンツも毎年毎年引き出す脳みそが必要だと思うのですが、これはなかなか難しい。じゃあ誰がやるんだと。でも繰り返しそこに行ける場所、訪れる場所を作って仕掛けていくことができれば、都心からの距離ということを考えても、かなり面白いことができるのではないかと感じています。

○会長

- ・新しいアイデアをいただきましたので、どうぞよろしく願いいたします。

○委員

- ・私たちは5年ぐらい前かな、沼津河川国道事務所が音頭を取りまして、沼津、三島、清水町、函南の、市の代表とか、いろいろな主だった人が集まって、自転車活用空間会議というのをやっているんです。清水町で2回やって、三島で1回やりまして、今年と去年はコロナの関係で中止になりましたが、それは主に子どもたちの通学、高校生の通学路の安全確保、施設の整備、現在もう始まっております。清水町の付近、特に徳倉橋の架け替え、幅、通行帯、それはもう既に始まっています。
- ・国道1号線、県道三島沼津線も矢羽根が書いてあります。あれも多分その一環でやってくれたのではないかなと思っておりますが、そちらの会議とこの会議との関連性というのはあるのですか。

○委員

- ・関係ないと言ったら申し訳ないのですが、キャッチアップして連携できるようにさせていただきたいと思います。

○委員

- ・先ほどは三島市民、納税者としてお話しさせていただいたのですが、私もサイクリストですので、三島の駅に起点となるものが整備されるというのは本当に望んでおります。
- ・というのと、自転車を通じて地域を活性化させるというのは会社としても今重点的に取り組んでおりますので、こちら三島市さんの取り組みに積極的に当然関わっていきたくて思っておりますので、つけ加えさせていただきます。

○委員

- ・恐縮ですけど、ちょっとお話しさせていただきますと、今市民の方の足を守るということで、公共交通は非常に厳しい環境にあります。先ほどデータにもありましたように、人口もどんどん減ってきますので、こういった形でツーリズムをしていただいて、サイクルツーリズムで国内外を問わず、インバウンドのお客様、外のお客様が流入してくるということは非常に経済効果は大きいと思います。
- ・河口湖のほうで自転車競技のヒルクライムという大きなイベントがあります。これは何千人という方が富士山を上り下りするイベントになりますが、実はその前後になりますと、周辺の旅館さんはすべて満杯になりまして、高速バスの需要もかなり伸びるというようなこともありますので、経済効果というのは非常に大きいと思います。ですので、我々、あくまでも公共交通としてはなかなか厳しいところがあるのですが、そういったところの落ちる部分を補うという意味で非常に大きいと思いますので、協力させていただきたいと思います。
- ・もう1つ、先ほどグリーン帯の自転車交通帯のお話がありました。路線バスも狭いエリアをかなり走っております。自転車の専用の道路を作っていただいて、そこに専用帯を設けていただくのはいいのですが、今既存の道路に青い線を引いていただいています。これは実はバス停もかなりあります。こういった中で、実はトラブルも結構ありまして、我々はもちろん利用者がいるからバス停に停めるということになりますが、それを自転車の方が車道のほうに出て抜いていく。しかも列をなして右に行かれたりすると、我々はウインカーを出すと、何だ邪魔をするのかと。お前らが邪魔じゃないかというようなことでトラブルも実は結構あります。ですので、我々こういったサイクルツーリズムは非常に賛成です。我々も稼がせてもらうチャンスがありますので賛成なのですが、これとセットで、安全の啓蒙活動という市民の方にも外から流入してくる方にも両方啓蒙活動を、ぜひ安全意識の啓蒙というのをやっていただいて、譲り合いが取れるような、公共交通とサイクルツーリズムがうまく共栄できるようなモデルプランになればいいなと思っています。我々も頑張りますので、よろしく願いいたします。

○会長

- ・非常に素晴らしい言葉をいただきましたので、ぜひそれをご検討いただければと思います。
- ・それでは、今日の第1回は非常に有意義な会議だったと思います。事務局は大変だと思いますが、受け止めていただいて、次回につなげていただきたいと思います。

5 閉会