

令和6年度第2回柏市交通政策審議会

1 開催日時 令和6年8月5日(月曜日)午前10時00分から午前11時40分

2 場 所 上下水道局 401・402 会議室

3 出席者

(1) 委員 (出席 22 名)

本 会 場 出 席 者：藤井委員，伊東委員，大沢委員，宮崎委員，知久平委員，
高橋豊顕委員，間宮委員，櫻井委員，小瀧委員，
大塚委員，小林委員，吉崎委員，太田委員，松丸委員，
平塚委員，渡邊委員，小川委員，内田委員，松本委員，
阿部委員，高橋直資委員

欠 席 者：中嶋委員，高橋直人委員，永田委員

W E B 出 席 者：中野委員

オブザーバー出席者：和田氏（松戸新京成バス株式会社），
佐川氏（国土交通省関東運輸局），

(2) 事務局

柏市 交通政策課

(3) 傍聴者数

3 名

(4) 議題

(仮称)柏市自転車活用推進計画の策定について

資料 4，資料 5-1，資料 5-2 及び資料 5-3 に基づき，事務局より説明を行った。

主な質疑は以下のとおり

【間宮委員】

前回発言した矢羽根が薄くなって消えていることについて、早速記載いただいた。良い方向に進んでおり嬉しく思っている。

「つかう」でレンタサイクル、シェアサイクル導入について、記載しているものは自転車本体のみである。自転車には、ヘルメットが付きものである。

シェアサイクル、レンタサイクルのポート等にどのような管理で設置していくか、そこも合わせて実用化していただきたい。

「まもる」では、様々な場所に市役所の方が学校に出向いて交通安全教室を開いていただいている。道の駅ではマナーアップライブという形で出向いていただいている。

気になったのは、P. 67 の左下の写真については私も参加したことがあり、高齢者の交通安全講習会は高齢者を招いての講習会であった。

他の交通安全教室は指導される方がその場所へ出向いて講習会を行っている。

高齢者を呼んで講習会を開くということは、そこへ行ける方が受けられることが前提条件になる。高齢者のサークル、グループの団体はたくさんあるので、そういう場所へ出向いての交通安全教室が広がるとよいと思う。

幼児、小学生、中学生、高校生を対象にしたスケアードストレートはあるが、成人に対しての交通安全の講習会がない。

ぜひ成人の方、勤務先に出向くのかかわからないが、日々の仕事に向かうために自転車を使おうというメッセージを発信されるならば、そこへも交通ルールを合わせた発信が欲しい。

【事務局】

シェアサイクルのヘルメットについて、現状は 1 台 1 台にヘルメットを常設されていない。

人それぞれ頭の形やサイズが違うので実現は難しいと考えている。

市内のレンタサイクル事業者で貸し出す際にはヘルメットの貸し出しも一緒に行っているが、シェアサイクルについては、今普及している都内でも課題があると認識している。事業者との調整の中でそのあたりの促しをさせていただきたいと考えている。

【事務局】

「まもる」について、計画（案）には記載がないが、一般向けに令和 5 年度は計 33 回の講習会を開催している。

これは町会等で企画されているものになる。

【間宮委員】

町会の集まりに私も出たことはあるが、成人の方はあまりいない。

高齢の方である。自転車通勤を勧めるのであれば、企業への働きかけを検討いただきたい。

【事務局】

高齢者や一般の方に対しての講習会の企画については検討して進めていきたい。

【藤井会長】

自治体としてもカーボンニュートラルで自家用車から公共交通、自転車へモビリティを変えていくときに、交通手段を変えることを積極的に実施している企業に優先的に働きかけるなど、方法はいくつかあると思う。

事務局で検討いただきたい。

【知久平委員】

保育園の保護者が 2 人の子どもを乗せて、電動自転車ですごいスピードで走っていて危ない。

保育園の保護者会のときに交通安全教室をやるとよいのではないかな。

【事務局】

幼児に対しての講習会を行っている。その際、保護者に対しても安全に関する講

習ということで参加いただいている。

昨年度は数が少ないが、17 回程度開催している。

市内の数を考えると箇所数的に回り切れていない。回数、エリアの拡大を含めて実施していきたい。

【藤井会長】

電動アシスト付き自転車は踏み込んだときにいきなりスピードが出る。

歩行者との速度差があり非常に危険である。

自転車の特性も含めて学ぶところに生かしていただきたい。

【吉崎委員】

P. 54、B. B. BASE の話で我孫子市が出てきたが、我孫子市は現在、商業観光課が中心になって国の補助金を使ったレンタサイクル、24 時間 IC カードで受け付けることを検討している。

もともと柏市、印西市と連携する予定であったが、国からまずは我孫子市でという話があった。例えば手賀沼で注意看板を立てるのにも我孫子市側と柏市側とバラバラのものが立っていてもしょうがない。

連携して意志合わせをお願いしたい。

サイクルツーリズムということで、外国人も市内に入ってくると思われる。

外国人向けのルールの規定や、看板を立てるなどご検討いただきたい。

民族柄もあり、フードを被って自転車を運転している方もいる。

外国人の目に付くような機会を作ったほうがよいと考えている。

【事務局】

我孫子市のシェアサイクルの動きについては認識を持っている。

我孫子市とも連携を図りながら進めていきたい。

【大沢委員】

P. 45、違法な路上駐車の削減に向けた広報活動は必要だと思うが、商業地域内ではスペースがない関係で荷捌きをせざるを得ない。

荷捌きルールを作って路上駐車を抑制するとか、路外駐車のスペースを駐車場事業者と連携して確保するなど、特に商業地域内の空間確保ということで、広報活動はソフトであるが、ハードのことも検討したほうがよいのではないかな。

【藤井会長】

情報提供ということでよいか。

自動車との関係ではトラックタイムプランとか、トラックがローディングする時間と自家用車を止めるところを変えるということもある。

自転車の通行帯は自転車が通行するために、通行時間が駅にアクセス型であれば、その時間帯は止めないような仕組みなど、運用の方法はいくらでも考えられる。

大沢委員からは場所も含めた運用の仕方ということであった。

特に柏市は商店街が密集しているので、その運用が厳しいというところでの指摘である。

道路管理者の中でぜひ検討いただきたい。

資料5－1について

【間宮委員】

私は交通安全推進隊を担当しており、毎朝、優先整備路線の⑧のど真ん中の交差点に立っている。

朝に増尾駅へ向かう自転車、送迎の車で多くの交通量がある。普段は静かな道だが、通勤通学時間帯の1時間だけ非常に混雑する。

それが整備路線に入っているのは嬉しい。

一方、歩行者目線、自動車目線でのアンケートの結果はとてもよいと思うが、自転車目線のアンケート調査結果が検討に入っていないことはどうなのか。

自転車に乗る方にとっては自転車の方の目線があると思う。

ルールを守る、守らないに関わらず、それなりの意見はあると思う。

それを外して利用者の視点の重要性を語ってはもったいない。

自転車目線もつけ加えていただければよかった。

自転車の逆走、危険な速度で歩道を走るとはやってはいけないことである。

「まもる」の視点では、このあたりのところが非常に重要である。

ルールさえ守っていれば不満の声は上がらない。

ぜひバランスの取れたアンケート調査の結果が欲しい。

ルールを守るところを強調した計画を実行していただきたい。

【事務局】

優先整備路線について毎朝立っている中での肌感覚と合致している部分があるということで、安心している。

アンケート調査結果については、今回の資料では歩行者と自動車の視点から自転車への不満を強めて出したものとなっている。

資料としては出ていないが、自転車利用者に対するアンケート調査は実施しており、利用頻度や利用実態、通行位置などの結果も整理している。

自転車利用者にとっても、車道の通行環境に対する満足度は低い。

通行環境の整備をすることにより、自転車利用者も車道を走ってよいという感覚を持っていただくことによって、歩行者、自動車、自転車の三者の目線にとってもよいということで話のアプローチとして計画を作らせていただいている。

【藤井会長】

全体の報告書をまとめる際にバランスが取れていることが読み取れるように準備していただきたい。

【阿部委員】

わかりやすい説明で嬉しく思っている。

自転車に対する方策は、環境問題を含めて自転車の利用を促進する視点があるとするれば、現在の自転車の利用者プラスアルファが指向されることになるので、自転車の利用はいいものだ、便利なものだということも含めて説得力のあるデータが欲しい。アンケートもそうだが、しっかりフォローしていただきたい。

9 路線を具体的な施策の対象としてご提案いただいているが、なぜここは入っていないのかとか、納得いかない人がいっぱい出てくる気がするので、データを公開

できるようにお願いしたい。

地域の人に関心が強い。10 番目と 9 番目ではそんなに差がない気がする。

その辺をはっきり出せるように準備をお願いしたい。

【藤井会長】

要望ということなので、データベースを含めて丁寧に対応していただきたい。

【松丸委員】

余談であるが、1912 年 8 月 5 日は、初めて日本でタクシーが走った日と言われている。有楽町で 6 台のタクシーが走ったのが 112 年前の今日である。

当時は 1 マイル 60 銭の料金であった。大工さんの日当が 80 銭～1 円の時代なので、タクシー 1 マイル乗るのに大工の日当を半分以上に使ったという高額であった。

当時 6 台ということで、お客様は富裕層を中心にご利用が多くあった。

さて、優先道路整備の路線の件で、事故率における 9 路線の設定のデータは非常に有益なデータである。

自転車の事故率が高い場所だと理解する。

自転車利用者に注意喚起するだけでなく、自動車のドライバーにもこのデータを用いて注意喚起をしたほうがよい。

双方で注意すれば事故率が下がると思う。

我々タクシー関係もこのデータを使わせていただき、社内の交通安全教育指導に使わせていただきたいが、構わないか。

自転車側、自動車側双方に啓蒙活動をこのデータを使ってやっていただきたい。

【藤井会長】

要望に応じていただけるということではいいか。

丁寧にバックグラウンドのデータを整理してほしいという話もあった。

意識啓発ということで、データがきちんとそろった段階で、間違いが出てはいけないので、よく精査してオープン化することを検討いただきたい。

【伊東委員】

事故データについて確認したい。

P. 7、市内の自転車事故の傾向というオープンデータを使われていると思うが、これは自転車が第一当事者になっているデータだけなのか、第二も入っているのか。

【事務局】

第一当事者、第二当事者それぞれが入っている。

【伊東委員】

そうすると、0～24 歳の 84 件は第一も第二も入っている件数か。

自転車がぶつかっていった事故と自転車がぶつけられた事故が混ざっているデータか。

【事務局】

そのとおりである。

【伊東委員】

全部で 84 件ある中で、歩行者対自転車事故が 18 件というのは、66 件は車にぶつかった事故ということか。

【事務局】

自転車に関わる全体の事故が 2022 年は 256 件あった。
そのうちの 84 件が 24 歳以下である。256 件をどのような事故なのか見ると、車対自転車と、歩行者対自転車が含まれている。
円グラフは歩行者対自転車を見たときに、どこで誰の事故が起きているかというところをご説明させていただいた。

【伊東委員】

気になっているのは、車対自転車の事故が 8 割以上と多い中で、事故が多い地点を指標の点数に入れて抽出している。
そうすると、矢羽根を整備することで逆に危険になってしまう箇所はないか。
最初のあぶり出しという意味ではこういうルートが候補になるという意味ではよいと思うが、車との事故が多いのはどういった原因なのか。
車道幅員が狭いのか、歩行者も自転車も交通量が多くて危ないのか、それが矢羽根によって安全性が高まるのか気になる。
現段階で候補としてはいいと思うが、ここから実際に、本当に矢羽根をどう整備すべきかというところは注意して検討していく必要があると思う。

【藤井会長】

P.4、矢羽根表示により期待できる効果として、自動車目線で言うと自転車が車道内を通行する注意喚起につなげる効果が期待できるとあるが、これが本当かというところも含めてということである。

松丸委員からも注意喚起の意識啓発に使えるという話があった。
自転車が単なる当事者という第一か第二かという扱いの中で、道路空間を使う方たちの交通モードによって事故が深度化してしまうところがある。
どの効果をターゲットにして注意喚起するのか。自動車目線から自転車が通行することをドライバーが認知することで速度の低下や安全注意喚起が図られるということにつながることを目標にしているのであれば、その辺の根拠を含めて整理をして、事故分析のところに自転車が第一当事者になるもの以外も含めた形で、トータル事故の削減に向けての取り組みとして位置づけているという論点を持っているということをきちんと説明しておかなければいけない。そういうご指摘である。
事務局は報告書をまとめる際の柱にしていきたい。

【伊東委員】

コメントだが、自転車利用者のアンケートのデータを拝見すると、ヒヤリハットに近いデータや、警察で取っている事故データもあるが、事故多発地点の場所がどういう原因で事故が起きているのかというところは自転車目線での事故の分析という意味で重要だと思う。
歩行者と車の事故も確認していかないといけないが、自転車の事故がどういうとこ

ろで、どういう状況で発生しているのか、どういう環境で起きやすいのか、どの場所がよく起きているのかは別途確認し、市としても対応をどうするか考えていかなければいけないと思う。

【藤井会長】

丁寧に対応しなければいけない。
アンケートの回答者がどの地域に属性があるかということも把握した上で、回答が上がっていない地域もあると、本来危ないところをどういう形でデータ分析しているのかというところが怪しくなることもある。
バックデータの確認をしていただきたい。

【大沢委員】

優先整備路線の抽出はどちらかというと必要性から抽出するという強い前提になっていると思うが、それだけで決めるのではなく、事業性からもアプローチしないといけないのではないか。
今回 15km 挙げてあるが、車道が車線によって構成されていないところや、歩道がないところがある。
そうなると必要性がある路線でも可能性として本当にそこを設定していいのかということがあると思う。
1 段階の優先整備路線、ネットワークとして必要なのはここだということを示すまでは必要性からでよいが、一方、実現化していくプロセスを取らなければいけないので、物理的な事業性や実現性という観点からもアプローチした上で、15km なのかを決めたほうがよいと思う。

【藤井会長】

重要な点である。
事務局は次回に向けて検討いただきたい。

以上