

■第2回安城市総合交通会議における委員からの主な指摘事項と対応について

議題（1） 自転車活用推進計画の素案について

主な質問・指摘事項	回答・対応方針
<p>＜愛知県タクシー協会＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 13の施策が示されているが、施策毎に現状がどうなっているのかを整理し、それに対して目標値を示すほうが分かりやすいと思います。 	<p>＜事務局＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 基本目標ごとに目標値を設定することを検討しましたが、定量的に示せない施策もあるため、バックデータとして整理しながら、目標値は自転車の利用促進に対する満足度を設定いたしました。
<p>＜愛知県交通対策課＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ● p.16の自転車を取り巻く法制度の制定に、愛知県の条例を記載してもよいのではないかと思います。 ● p.18の人口の説明文の中で、55市町村中13位となっていますが、愛知県は54市町村のため、修正をお願いします。 ● p.28のH28年度以降にレンタサイクルの総利用回数が減少している原因が分かれば教えていただきたいです。 ● p.47の基本目標①に情報通信技術の活用によるMaasの実現と示されているが、具体的に施策に反映されていないので、検討していただければと思います。 ● p.71の施策⑫災害における自転車活用の推進については、「まもる」ではなく「かわる」が適しているのではないかと思います。 	<p>＜事務局＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ご指摘のとおり、記載いたしました。 ● ご指摘のとおり、修正いたしました。 ● 令和2年度は新型コロナウイルスの感染拡大の影響による落ち込みと考えられます。また、令和2年度以前の減少傾向については、明確な理由は把握できておりませんが、自転車の老朽化による台数の減少や利用形態の変化といった要因も影響しているのではないかと思います。 ● 施策③シェアサイクルの普及、施策④駐輪場出入口のICカード化等の情報通信技術の活用検討、施策⑤鉄道やバスなどの他交通手段への乗継の利便性向上などが関連する施策ではありますが、現在具体的にMaasの実現についてお示しできる施策はありません。しかしながら、本計画期間は10年と長期を見据える必要があることから、Maasの実現についても今後検討していく必要があるものの1つとして基本目標に掲げております。 ● 「まもる」と「かわる」の両方を設定いたしました。

<p><市民代表></p> <ul style="list-style-type: none"> ● p.28 のレンタサイクルの利用減少については、新型コロナウイルス感染拡大の影響が利用者が減った要因の1つだと思いますが、自転車の購入等による違う要因もあると思います。 ● あんくるバスと連携して、中心市街地から少し離れたところ(スーパー等)にもレンタサイクルのポートがあれば良いと思います。 ● p.42 のアンケート結果でもありますが、大人の方でも自転車のルール等を知らない方もいますので、そういう方たちにルール等を周知することが必要であると思います。また、道路交通法についても、分かりやすいものを作成していただきたいと思います。 ● 市内の繁華街には自転車が入れないようなルールを作ったり、駐車場や駐輪場を整備し、街中はレンタサイクルとあんくるバス以外は通らないようにして、散策できるようになったら良いと思います。 ● 損害賠償責任保険は1年より長くならないでしょうか。 	<p><事務局></p> <ul style="list-style-type: none"> ● レンタサイクルにつきまして、現状や課題を整理いたします。 ● 現状のレンタサイクルの運用は、管理人が必要であり、ポートを増やすことは難しいと考えます。今後は、無人で運用できるシェアサイクル等の新しいシステムの導入を研究していきます。 ● 子供だけではなく、大人向けの乗り方講習や交通安全についての啓発につながる施策を検討いたします。また、道路交通法を周知する方法についても検討いたします。 ● 交通とまちづくりは密接な関係にあるため、一概に方向性を定めることは難しく大きな課題ですが、そのような視点を忘れずに検討いたします。 ● TS保険は、点検・整備された自転車に付帯した自転車保険でありますので、1年ごとに定期的な点検・整備が必要であると考えています。また、TS保険以外にも、様々な保険がありますので、上手に保険制度を活用していただきたいと思います。
<p><市民代表></p> <ul style="list-style-type: none"> ● レンタサイクルが減少しているということでしたが、市民は、CO2を出さない移動方法として自転車利用に関心が高いと思われますので、どのように周知し、利用していただくかを考えることが重要だと思います。また、シェアサイクルが導入されれば、より便利になって利用者が増えてくると思います。 ● 街中を走る自転車が増えると危険なので、より安全かつ便利に自転車を利用できるように、自転車通行空間の整備等、ハード面について検討していただきたいと思います。 	<p><事務局></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 世間はシェアサイクル導入の傾向にありますので、家庭で持っている自転車と上手に併用できるような啓発活動を検討いたします。 ● 自転車ネットワーク計画において、現状の道路形態の中で、自転車を安全に利用するためには、どのような整備形態が良いのかを検討いたしました。

<愛知運輸支局>

- 自転車推進計画において、計画に基づいて施策を実施する体制とこの安城市総合交通会議で協議する体制について、記載していただいた方が良いと思います。また、自転車活用のアイデアをいろいろとお持ちの市民や団体の方々がいるのであれば、そういう方の意見を計画に反映できる推進体制を考えていただきたいと思います。
- 自転車に関する現況データの整理が疎らであり、どのように方針・施策につながるのかが分かりづらいので、どういう人にどこで使ってもらいたいかを戦略的にもっと分かるようにしていただけると良いと思います。
- 整備路線について記載があるが、今までどのような整備等を実施してきて、これからどのような整備を実施していくのかの区別が分かりづらいと思います。
- 公共交通と自転車の連携を図ることについて、施策の中では、鉄道との連携しか考えていないように感じます。バスとの連携も考えているのであれば、例えば、バス停付近に駐輪場を設置するなど、市民の方がもっと自転車を身近に感じるような施策を検討する必要があると思います。
- 施策体系として、「健康づくり」、「意識づくり」、「空間づくり」の3つの柱の記載があるが、基本目標と実施施策の間を埋めるものが必要と思います。理念的なものと目指すべき姿があって、そこに向かうために仕組みづくりが必要であり、仕組みづくりをするのに、基本目標を立て、その目標に対して幾つかの施策があるという流れで記載する方が分かりやすいと思います。また、MaaSとシェアサイクルの関係も何をどう組み合わせるのかを明確に記載するとより分かりやすいと思います。
- 個々の施策内容について、「〇〇を検討します」や「〇〇を働きかけます」という施策が多く、もう少し具体的な施策が必要であると思います。
- P.47の基本目標③は、自転車活用の推進のために、安全・安心な環境整備を実施していくということだと思いますが、安全施設整備と自転車通行空間の違いとその意図について具体的に記載していただきたいと思います。

<事務局>

- 推進体制については、第5章に記載いたしました。
- 第2章の現況データの整理の方法を、エコサイクルシティ計画における空間づくり・意識づくり・しくみづくりの3つの観点ごとに、安城市の現況・市民意向・社会情勢をまとめ、課題を挙げる構造に変更いたしました。
- 整備路線の区別について、第2部 第2次自転車ネットワーク整備計画(改訂版)において整理いたしました。
- 公共交通と自転車の連携については、施策⑤に記載をさせていただきました。
- 現在具体的にお示しできる施策内容が無いため、MaaSとシェアサイクルの関係について明確に記載できておりません。
しかしながら、今後シェアサイクル導入を研究していく中で、シェアサイクルと他公共交通機関を含めたMaaSの導入についても研究をする意向でございます。
- 個々の施策について、具体的に取り組むべき施策や優先的に取り組む施策等を検討いたします。
- 基本目標③の記載内容を変更いたしました。

<ul style="list-style-type: none"> ● p.54,55 において、観光の視点が唐突に出てくる印象があります。観光に結び付けるなら、それまでの前段でももう少し整理が必要だと思います。また、道路整備において、通勤と観光でネットワークを分けている理由を教えてください。 ● p.57 において、整備形態の検討と記載があるが、検討なのか、施策なのかが分かりにくいと思います。また、整備形態の図が小さくて分かりづらいので、もっと分かりやすく記載していただきたいです。 ● 計画書の図表について、引用元がはっきりしないものが多いので、引用元を具体的に記載していただきたいです。 ● レンタサイクルで、担い手や経費の問題があると思いますが、廃止されるポートの必要性和廃止後の対応について、もっと議論する必要があると思います。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車ネットワーク整備路線の整理につきましては、第2部第2次自転車ネットワーク整備計画(改訂版)の中で具体的にお示しいたします。 ● 整備形態につきましては、第2部第2次自転車ネットワーク整備計画(改訂版)の中で具体的にお示しいたします。 ● 引用元について、記載いたします。 ● レンタサイクルの廃止されるポートについて、これまでの利用状況やニーズ等を踏まえながら、必要性や今後の方向性について、検討しております。
<p><会長></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車活用推進計画の位置付けをしっかりと整理すると良いと思います。また、現段階の構成は、課題に対応した目標や施策で整理されていますが、将来目指す理想のまちづくりとリンクさせながら、計画のストーリーを組み立てると良いと思います。 	<p><事務局></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 第3章において、課題とめざす都市像と基本目標との関連を図示いたしました。
<p><市民代表></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車利用者の意見を反映して、道路整備を実施していただきたいと思います。また、安城市は、他市に比べ自転車道は整備されている方だと思いますが、安全面においてまだまだ足りないところがありますので、自転車を推進していく方針であるならば、道路整備をしっかりと実施していただきたいと思います。 	<p><事務局></p> <ul style="list-style-type: none"> ● e-モニターによる市民意向や、PT 調査をはじめとする道路利用の現況を踏まえて、優先整備路線や整備手法をお示ししております。

<市民代表>

- 基本目標を立てる上で、市民アンケートに基づいて課題整理し、施策を検討していると思いますが、13の施策は、他市の事例を参考にされているのか、それとも、安城市で議論した中で出た内容なのか教えていただきたいです。
- 基本目標③については、5つの施策をやれば目標が達成されるものか、最終ゴールが見えにくいので、分かりやすくなるように検討していただきたいです。

<事務局>

- 他市の事例を参考にして検討しております。
- 基本目標ごとに目標値を設定することを検討しましたが、定量的に示せない施策もあるため、バックデータとして整理しながら、目標値は自転車の利用促進に対する満足度を設定いたしました。基本目標③に限らず、施策を実施することで市民の自転車利用促進に対する満足度向上を目指します。