

第4回奈良県自転車活用推進会議 議事録

日時：令和6年1月23日（火）14:00～16:00

場所：Bonchi 3階大会議室

委員からの主な意見

（1） 評価指標の令和4年度実績について

1） 指標1：サイクリングルートの整備延長（京奈和自転車道）

指標8：自転車通行空間の整備延長（県管理道路のみ）

（藤本委員）

- ・車道混在での矢羽根、自転車専用レーン、専用道などの物理的に分離されている場合など、整備内容の内訳も分かると良い。

（山中議長）

- ・整備内容の内訳は集計してほしい。

2） 指標2：自転車の休憩所の認定数

指標3：サイクリストにやさしい宿の認定数

参考指標：サイクリストにやさしい駐車場の認定数

（古倉委員）

- ・自転車の休憩所、サイクリストにやさしい宿、サイクリストにやさしい駐車場については認定数を指標としているが、使われ方が重要であり、指定数のみならず、利用者数などの指標が必要。
- ・サイクリングに参加される方の日帰り率は高く、サイクリストにやさしい宿に泊まっていただくための施策を考えていくために、施設の利用者数等のデータ取得も検討してはどうか。利用があまり進んでいないのであれば、なぜ進んでいないのかをヒアリング等で明らかにすることも必要。
- ・サイクリストにやさしい駐車場は良い制度だと思うので、協力施設をもっと増やしてほしい。
- ・協力施設にはどのようなものを設置したらどのようなメリットがあるのか、使われ方とセットで施設側にも提案し、また、そのメリットを理解してもらい協力施設が増やせると、より良い制度になると思う。

（山中議長）

- ・施策のやり方やPRなど、どこに問題があるかヒアリングすることは重要だと思う。また、フォローアップや、今後の計画の見直しでは、どんな情報をどのように集めてくるか工夫がいる。

（2） 措置の取組状況と今後の取組内容（案）について

1） 措置1：広域的な周遊観光サイクルルートの整備推進

（三船委員）

- ・奈良盆地を周回するようにサイクリングロードが確立されつつあるが、サイクリストにやさしい駐車場や宿などの立地位置が、このルートと一致していない。

- ・実際に、宿の魅力などを出し切れておらず、リピーターが少ないのではないと思うが、そのような点を踏まえ、どのあたりに駐車場や宿があれば、ルートとうまく繋がるのかなど、もう 1 度再考する余地がある。

- ・周回ルートは距離が長いので、普段ママチャリに乗っている方や 50km 走ったら十分でしょうという方たちは、このルート上にあるほとんどのポイントを恐らくまともに見れずに帰ることになる。また、残りのポイントを見るために、改めて奈良に通っていただくにはよほどの魅力を感じていただけないと難しいと思う。

(山中議長)

- ・ツアーとしてどのようなパターンでやるのかということは重要であり、それを県が頑張るのか、もしくは一般の方や企業からツアーの情報などがどんどん出てくるように誘導するような作業が理想。

(藤本委員)

- ・滋賀県はビワイチを推進するためにビワイチ推進室というのがあり、そこに配属された方は、必ず自転車に乗って外出されている。奈良県の担当者にも自転車に乗って、実際にコースを走って楽しんでいただきたい。

- ・サイクリストの方に宿泊してもらうには、宿泊せざるを得ないようなルートを作る必要がある。

- ・サイクリストの目線で見ると、奈良県は、十津川村、上北山村、下北山村、大台ヶ原など、南部の山間部のほうが魅力的であり、そこまで行こうと思ったら絶対宿泊しないと行けない。

- ・サイクリストにやさしい宿は、南部の山間部にも実はある。上級者向けなので、きっちりしたルート整備は不要だが、マップやちょっとした標識の設置程度の PR で良いので取り組んで欲しい。

(古倉委員)

- ・イギリスでは、観光用に作ったルートの利用者の半分以上が日常用に使われている。

- ・周遊観光サイクルルートの整備が、観光利用だけでなく、日常利用にも貢献できることも、今後考えていく必要があるため、交通量を測定するときに自転車の種類も把握し、日常利用がどの程度あるのか把握してはどうか。

2) 措置 2 : 農村周遊自転車ルートの整備

(古倉委員)

- ・海外は農村の景観を楽しむということが重視されており、もっと進めていただきたい。

3) 措置 5 : サイクルステーションの利用促進

(古倉委員)

- ・利用状況をこれから把握していくべきだと思う。

4) 措置 6 : サイクルトレイン等の実施に向けた検討

(古倉委員)

- ・ヨーロッパでは列車に自転車のマークが表示されており、先頭か最後尾のどちらかに自転車の絵が描いてある。その車両には、一般客を気にせず堂々と自転車を持ち込める。そういった案内ができること良

い。

5) 措置 7 : 自転車を利用した周遊観光を支える拠点施設の充実を図るため、認定の推進
(佐野委員)

- ・このごろ奈良県内でもカフェやレストラン等で自転車ラックを置いているところがすごく多くなっている。ならクル・サポーターへ登録していただいたら情報を提供しますよ、発信しますよということを、アピールしてはどうか。

6) 措置 8 : レンタサイクルへの支援
(藤本委員)

- ・奈良県は、昔ながらのママチャリを貸し出ししているところが多く、レンタサイクルがあまり目立っておらず、レンタサイクルの印象がない。
- ・全国のサイクルツーリズムを進めているところでは e-bike (スポーツタイプの電動アシスト自転車) が増えており、これにより周遊範囲も広がり、多少アップダウンや距離があっても一般の人でも回れるようになっている。そのため、レンタサイクル事業者に対し、e-bike の導入を進めてもらえるような後押しの方策などを実施してほしい。

(山中議長)

- ・石川県ですすめられている、駅でシェアサイクルにつながる、あるいはレンタサイクルにつながるというのが、奈良県のパターンになれば、活性化につながると思う。
- ・自転車で広い範囲を巡ることを都市型の観光として使い、e-bike を利用すればさらにその幅が広がる。
- ・金沢はシェアサイクルの「まちのり」のプレゼンスが高く、着いたら皆さん「まちのり」みたいな感じの使い方になっており、それで周遊するのが一番効率的というイメージになっている。奈良も雰囲気としてはそれに近いと思うので、要所となるポイントでプレゼンスを高める作業が必要かと思う。

7) 措置 10 : 自転車マップの作成
(古倉委員)

- ・ならクルルートはストーリーがしっかりしており、例えば「かぐや姫ルート」の由来、ストーリーみたいなものを考えながら走行すると、楽しくなるので、ストーリー性をもっと強調しても良いのではないかと思う。

(藤本委員)

- ・サイクリングマップ作成時に県内の自転車好きの方々に協力していただき、実際に走っていただいたり、情報を集めていただいたりするなどの取組みもやってほしい。
- ・サイクリングマップには、どこにきつい坂があるとか、坂道に関連して等高線や陰影、標高グラフ、坂のきつさを表す不等号のような記号などで表現した坂道の情報は自転車にとってすごく大事な情報である。また、トイレや自転車店の場所の情報もほしい。

8) 措置 17：市町村版自転車活用推進計画（自転車ネットワーク計画）等の策定支援

（山中議長）

- ・奈良県下では、市町村の自転車活用推進計画、道路ネットワーク計画の策定が進んでいない。
- ・国のガイドラインの見直し準備の中でも、市町村の自転車活用推進計画、特に自転車ネットワーク計画の作成が進まないという話があった。
- ・歩道のない細街路で自転車にきちんと左側通行をしてもらうだけで事故が減るという結果が、金沢や京都などで出ている。また、高校や小学校の周りの自転車が多いところで、左側通行させるような矢羽根を設置するだけでも効果があり、面的に対策できる可能性もあるので、ぜひ市町村にはこのような取組みも含めた計画策定を進めてほしい。
- ・シェアサイクルを公共交通とみなすといった議論もあり、公共交通だと言ってしまうと使える場所、置ける場所が変わってくる。これは公共交通とみなしましょうみたいなことを、市町村の自転車活用推進計画の中で位置付けてもらえると、シェアサイクル普及の後押しになる可能性もある。

（佐野委員）

- ・マップづくりの中で、各市町村がそこにいる住民の人たちをモデルにして、いろいろな発信作業をするのも良いと思う。

9) 措置 21：自転車通勤の促進

（古倉委員）

- ・JKA の補助金を受け、茅ヶ崎で自動車通勤をしている方に、スポーツタイプも含めた電動アシスト自転車を貸出し、自転車通勤を3カ月間やっていただいた。その結果、自転車通勤は非常に良かったという声が多く、良さを理解してもらうことが大事だということが分かった。
- ・企業が自転車通勤を積極的にやらない一番の大きな理由は、交通事故への懸念である。茅ヶ崎でも、企業の懸念点として、自転車事故が多いというのが最も多く、他のアンケート調査でも、交通事故の懸念割合が多くなっている。
- ・20歳～59歳までの自転車事故による死傷者数、死者数は、自動車で事故にあう確率は自転車の4～5倍ぐらいある。一般的な話だけではなく、このような統計結果を示すことで懸念を払しょくしてもらい、企業に考えを変えてもらうなど、何を気にしているか、それに対して具体的にこうだということをしつかり理解してもらうことが大事だと思う。
- ・企業30社程度のアンケートで、自転車通勤で困っている点と自動車通勤で困っている点の両方を聞いたところ、自転車通勤での事故の懸念もあるが、自動車通勤での事故の懸念も相当高かった。自動車通勤も本当は事故の危険性の方が高く、また、企業もその懸念で困っているということから、国土交通省のチラシに加えて、このようなデータもあるということをしつかり啓発することで、自転車通勤が広がるのではないかな。

（山中議長）

- ・ある程度の割合の人は自転車通勤の方が便利で、自転車通勤をしたい人もいるが、通勤手当や自転車で来られない場合の通勤手段についてルールが作られていないために自転車通勤できないケー

スも考えられる。

- ・通勤手当の制度として、堂々と普通に自転車通勤できるような仕組みにし、当たり前自転車で来れるという会社にしてほしいと思う。
- ・自転車通勤のアンケート調査で、ルールづくりで困っていると、禁止してるとか、そのようなことを挙げていただき、自転車通勤の推進に関心を持っているのであれば、どんなルールになってるのかなど具体的に確認するのが良いと思う。

(三船委員)

- ・自転車通勤しましょうよと言っている人が、先陣を切って自転車通勤することで、他の方にも自転車通勤が広がるのではないかと。
- ・遠くからでも普通に自転車通勤できる方もいるので、例えば雨の日は電車通勤も可能とか、状況によってスーツを着るときは自動車でも良いなど、臨機応変にできるような制度ができると良い。

(藤本委員)

- ・自転車通勤については、滋賀県でも自転車通勤社会実験をやっており、2年ほど前まで県で実施し、現在は日野町でも実施されている。
- ・自転車に乗る機会を作るとはすごく大事だと思う。日野町では自転車で通勤される方を募集してスポーツ自転車に乗っていただいた。県の社会実験時は電動アシストも使っていた。日野町で貸し出しをしたスポーツ自転車は、それを気に入ってそのまま借りの方がかなりいた。

10) 措置 23：教職員向けの交通安全教室等の開催

措置 24：自動車教習場における教育の実施

措置 25：高齢者向けの安全教室の実施

措置 26：地域交通安全活動推進委員等による指導啓発活動の推進

措置 27：交通安全に関する指導技術の向上

措置 28：自転車安全利用五則の活用等による通行ルールの周知

措置 29：ヘルメット着用促進に向けた広報啓発

措置 30：交通安全意識向上を図る広報啓発

措置 31：自転車運転者講習制度の着実な運用

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

措置 33：ドライバーに対する安全啓発の実施

措置 34：公務員に対するルールの遵守の徹底

(古倉委員)

- ・ルールの広報啓発ばかりが中心となっている感じがする。自転車教育は、自転車のメリットや価値をもう少し理解してもらえるような、活用してもらうために安全に乗ってもらう、かつ自転車の効果をしっかり啓発してもらうという、ルールの話とバランスの取れたやり方が必要だと思う。
- ・ルールを教える場合には、『歩道を通行する場合、自転車の歩道上の事故の6割から7割ぐらいは車との事故であり、なおかつ出会い頭事故が圧倒的に多い。自動車が駐車場から歩道を横切って

出てくるときに、歩道を通行する自転車は、車道寄り、かつ徐行でないとこのような事故が起こる。』、『歩道を通行する場合、車道よりを徐行しなければいけないのは、歩行者のためだけではなく、沿道から出てくる自動車との出会い頭事故を回避するためであり、そうしないと自分自身が危ない。』、また、『自動車が脇道から車道に出てくるとき、自転車は左側通行していることを前提として右を中心に見ているが、そこへ右側通行をしている自転車が左からやってくると、当然出会い頭事故が起こる。』、など、具体的な歩道や車道でのルールの根拠に関する話を紹介し、なぜ右側通行をしてはいけないのかなど理由も教える必要がある。

- ・ルールの根拠をセットで教えないと説得力がなく、また、ドライバーに対しても、自転車の良さや必要性についての教育も必要だと思う。

(山中議長)

- ・京都府内では楽しんで乗って、事故に遭わないために運動能力をつけることや相手を気遣いながら自転車に乗れることなどを目指した教室が開催されている。次年度以降、その辺も踏まえ、全国の状況を見ながらやり方を考えてほしい。
- ・徳島市の自転車活用推進会議で、子乗せ自転車の乗り方、買い方をお母さんたちが知りたいといった話が出てきた。自転車屋では2人乗り、3人乗り、前乗せ、後ろ乗せとかいっぱいある中で、どのような自転車を買えば良いのかなどを指導されている店もあるようだ。県が自らやる必要はないかもしれないが、ホームページにもそのような情報を掲載し、気軽に相談できるようにしてはどうか。最近はそのようなYouTubeもあるらしい。

(藤本委員)

- ・自転車教育で今すごく注目されているのが、大阪の市民自転車学校プロジェクト、一般社団法人CCSPがある。主に京都市で幼稚園、保育園児向けに自転車教室を開催しており、ルールとかマナーだけではなく、ゲームをしながら楽しんで自転車に乗ってもらう、自転車のよさを知ってもらうことをメインにしている。また、中高生向けには、学区内でここが危ないというのを事前に調べて、そこでの走り方指導をされている。
- ・京都府美山などで開催しているウィーラーズスクールでは、主に子どもさん向けに自転車教室を開催しており評価が高く、かつ自転車屋さんと共同しているところもあるので、参考にしてみてもいい。

11) 措置 29 : ヘルメット着用促進に向けた広報啓発

(古倉委員)

- ・自動車のドライバーの中には、ルールを守っていない自転車のために、道路の中に幅員を設けるべきなのか、という疑問を呈する人が結構いる。そのような方の考え方を変えるため、自転車利用者もルールを守る姿を見せて、ドライバーからのリスペクトを獲得することが大事である。
- ・ヘルメットは命を守るという重要なポイントだが、ルールを守っていることの象徴でもある。ヘルメットの着用という外見から分かる行為により、ルールを継続して遵守していることを強調できたら良いと思う。

(3) 今後の方向性（案）について

1) 次期計画における指標と措置との体系化

(古倉委員)

- ・各指標の評価指標が施策のどれと結びついているのか、体系的に整理してほしい。
- ・もう少し県民にとってわかりやすい目標値を整理し絞り込むことで、その目標値とリンクした各論の指標が出てくると良い。すなわち、「自転車の利用率」と「交通安全」を柱にして、観光入込客数や自転車の利用者数を各論の指標として入れると体系が出てくる。その体系を受けて資料 1、2 の具体的な各論の施策が結びつくように整理すると全体の流れがわかると思う。

(山中議長)

- ・次期計画では、指標と施策とを体系化して整理することが必要である。
- ・体系的な整理をし、パフォーマンスも整理すると、やっていることが説明しやすいと思う。

2) 次期計画に向けた情報収集

(山中議長)

- ・教育関係について継続しており大変嬉しいが、パフォーマンスをどのように確認するかが難しい。
- ・参加者とか指導者、リピーターの人数、何人の人に最終的に伝わったか、あるいは総数などの目標値があって、5 年間でどの程度達成できたかなど、パフォーマンスを確認しながらやっていくことも必要と思う。
- ・また、パフォーマンスが上がる年代と、なかなか苦しい、人が集まるのが難しい年代など、少なくとも自分たちでどのような状態にあるかということを確認しながら整理してほしい。
- ・計画改定に向け、データを集めることとモニタリングしていくことは方針を定めるうえで、重要である。

3) 公共交通との連携

(藤本委員)

- ・今回のアンケート結果を見ても、県外から公共交通で来られサイクリングされている方が、案外多い。サイクリストにやさしい駐車場も良い取り組みだが、まず優先すべきは公共交通との連携。
- ・公共交通と連携させようと思うと、駅をサイクリングルートの起点・終点にするとか、駅前にサイクルターミナルを設けることも効果的と考えられる。
- ・自転車利用促進は、健康のためなどもあるが、大きいのは CO₂ 排出量削減のため。そのためには、自動車の利用を自転車や公共交通の利用に変えていくことを常に頭に入れて進めないといけない。
- ・日常利用で自動車から自転車、公共交通に転換してもらうことが大事であり、常にそれを頭に入れて施策を進めてほしい。

4) サイクリングのマナーアップ

(藤本委員)

- ・滋賀県ではピワイチマインドというのを作成し、単にスピードを出して回るのではなく、地元の景色やお

いいものを楽しみながらゆっくり回りましようとか、地元の人とサイクリスト同士が挨拶ましようとかとか、ルールを守って走りましようということを啓発しており、地元の人々の理解を深めようとしている。

- ・取り組みの内訳として、自転車に貼れるようなステッカー、ティッシュなど、ビワイチマインドが書いてあるいろいろなグッズを作ったり、民間では認定証の配布を実施していたりする。
- ・輪の国びわ湖では、認定証の申請サイトへの登録の際に、画面にビワイチマインドと、この 3 つのうち守ろうと思うものに印をつけてくださいという質問が表示され、認定証の裏に印をつけてもらった項目のアイコンが入って送られる、といったことをやっている。
- ・自転車の理解を深めてもらうために、地元の人にも自転車に乗ってもらうことが大事である。

(山中議長)

- ・奈良を観光で回った人たちは地元とのつながりをイメージしていると思う。ツーリングの人たちはもっと田舎のほうに行きたいと思っておられるので、そこの仕分けをうまく考えておいたほうが良いと思う。
- ・ならクル自体、両方に絡みながら作ってしまっているので、メッセージがうまく伝わっていない気がする。

5) 県南部への展開

(佐野委員)

- ・やはり魅力は南部にあると強く考えているが、京奈和自転車道と世界遺産周遊サイクルルートには、サイクリストにとっては魅力的だと言われている奈良県南部が入っていない。
- ・ヒルクライムに行かれるサイクリストの方を見ても、コアな方は、走り出したらこんなの何ていうことない、という方のほうが多そうである。
- ・自転車走行上、南部のトンネルの中がすごく怖いので、県で対策を考えてもらいたい。

(藤本委員)

- ・トンネルは確かに怖く、避けたいと思うので、できるだけトンネルのないルートを選ぶことが多い。そのために旧道を選ぶことが多いが、旧道が廃道になって走れなくなっているところもあるため、サイクリストのことを考えたら、できるだけ旧道を残すようなことも考えてほしい。
- ・例えば京都府の栗尾峠は国道 162 号の周山街道にあり、すごく眺めが良いところだが、トンネルが新しく開通したあと、旧道は歩く人と自転車専用になっている。そのような例もあるので、ぜひ旧道の利用を考えてほしい。

(山中議長)

- ・バイパスを整備する際に、旧道を残して自転車ルートに使われている事例は結構あり、普通に生活道として残せば良い。

6) Strava 等のデータの活用

(山中議長)

- ・サイクルをする人はルートが Strava に入っていればそれでほとんど行けるので、フォローしておいたほうが良い。

- ・どんなところをハイユーザーたちが走っているかを見ることで、メッカになっているところがわかる。そのようなところにうまく誘導してあげる、あるいは民間の施設がうまくそのようなところに張りつくようにしてあげて、キャッシュポイントになるようにしてあげる、というように、民間に情報を提供してあげると良いと思う。

- ・特にハイユーザーの方々の人数は少ないが、落とすお金はそれなりに大きく、回数も多いので、人数ではなくて、密度の高い人をターゲットにする場合には、特に民間の人に情報提供して頑張ってもらおうというのが良いと思う。

(三船委員)

- ・Strava のサービスの中に、走っている人が多い道ほど青く染まるグローバルヒートマップというものがある。これを使えば、どの道をサイクリストがたくさん走っているかが分かるので参考になると思う。

7) 自転車の日常利用の促進

(佐野委員)

- ・一般の方々の日常的な自転車利用に対する施策が弱いのではないか。サイクリストとは少し違う使い方やアプローチの仕方が取り上げられると思う。

- ・ちょっとした買い物や、それこそゲートボールで運動場に行くときなど、一般の方たちが普段の生活の中で自転車を取り入れていくようになったら、交通ルールを守った自転車利用、安全で快適な自転車利用を進めていけるのではないかとと思う。

(古倉委員)

- ・サイクリストのみならず、日常利用者の方もサイクリングに引っ張り込むように、少し幅広に考えたほうがより参加人数が増えて良いのではないかとと思う。

8) 自転車の観光利用の促進

(古倉委員)

- ・観光客は使うお金も大きく、泊まっていてくれていることから、このような方々をもっと自転車に引っ張り込む手段も考えてほしい。

9) その他

(古倉委員)

- ・この計画はこういう思いで地球環境と健康増進のために作っているんだよ、という県民に対する訴えについての序文を県知事を書いていただけると、計画の効果と価値が上がるのではないかとと思う。先進国の自転車計画では通常みられるものである。

以上