



第33回 上尾市街づくり推進会議

会 議 録

日 時 令和6年3月21日(木) 午後2時00分から
場 所 上尾市役所 議会棟4階 全員協議会室

<p>1 開会挨拶</p> <p>桑原主幹</p> <p>深堀会長</p>	<p>○第33回上尾市街づくり推進会議 (司会進行 都市計画課 桑原主幹)</p> <p>まずは、本日の出席者数についてご報告いたします。</p> <p>上尾市街づくり推進条例施行規則第2条第5項の規定では、「会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない」とされております。</p> <p>本日の会議には、委員数14名全員が出席しておりますので、会議の開催要件を満たしておりますことをご報告いたします。</p> <p>それではここで、深堀会長より開会のご挨拶を賜りたいと存じます。深堀会長よりお願いいたします。</p> <p>《深堀会長 開会挨拶》</p>
<p>2 報告事項</p> <p>桑原主幹</p>	<p>ありがとうございました。</p> <p>続きまして、次第2の「報告事項」でございます。報告に先立ちまして本日の資料の確認を行います。</p> <p>1点目、「第33回上尾市街づくり推進会議 次第」</p> <p>2点目、「上尾市街づくり推進会議 委員名簿」</p> <p>3点目、「第33回上尾市街づくり推進会議 座席表」</p> <p>4点目、資料1上尾市自転車のまちづくり基本計画の評価について(案)</p> <p>5点目、資料2上尾市自転車のまちづくり基本計画の評価について(案) 概要版以上5点でございます。</p> <p>資料が不足している方は、事務局までお申し付けください。</p> <p>それでは、本日の議事に入りたいと思いますが、上尾市街づくり推</p>

	<p>進条例施行規則第2条第4項の規定により「会長が議長となること」となっておりますので、これ以降の議事進行を深堀会長にお願いいたします。なお、本日の議事でございますが、審議事項はなく、報告事項のみとなっております。</p> <p>それでは、深堀会長よろしくお願いいたします。</p> <p>承知いたしました。しばらくの間、議長を務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。</p> <p>まず、本会議の会議録署名人につきまして、私の方から選任させていただきます。</p> <p>2号委員 林委員と3号委員 長澤委員にお願いいたします。</p> <p>次に書記でございますが、事務局の丸山主任にお願いいたします。</p> <p>なお、本会議は原則公開でご審議いただくことになっておりますので、ご協力をお願い申し上げます。</p> <p>それでは、本日の案件で非公開事項に該当するものがあるかどうか、事務局にお伺いします。</p>
中釜課長	<p>本日の案件の中には、非公開事項に該当する議案はございません。</p>
深堀会長	<p>ただ今事務局から、「非公開事項に該当する案件はない」ということで報告がありましたが、そのとおりとしてよろしいでしょうか。</p>
各委員	<p>『異議なし』</p>
深堀会長	<p>それでは、本日は非公開とする案件はなしということで進めさせていただきます。</p> <p>続いて、事務局に確認いたします。本日、傍聴を希望する方はいら</p>

	<p>っしゃいますか。</p>
中釜課長	<p>傍聴者が1名いらっしゃいます。</p>
深堀会長	<p>それでは、ただ今から傍聴者に入場していただきます。事務局の方、傍聴者を入場させてください</p> <p>《傍 聴 者 入 場》</p>
深堀会長	<p>議事に入ります前に、傍聴者に傍聴上の注意を申し上げます。</p> <p>先ほど事務局よりお配りいたしました「傍聴要領」をよく読み、遵守してください。また、「傍聴要領」に反する行為をした場合は、退場していただきます。</p>
深堀会長	<p>それでは、報告事項の「上尾市自転車のまちづくり基本計画の評価」について、担当課より説明をお願いします。</p>
都市計画課 大山主査 中嶋主任	<p>《上尾市自転車のまちづくり基本計画の評価について》</p> <p>「資料1」、「資料2」を用いて説明</p>
深堀会長	<p>ありがとうございました。資料1の報告書はページが分厚く、情報量も多いですが、なるべく時間を取ってさまざまな議論ができればと考えております。そして、最初に事務局から話があった通り、評価の中に「今後の自転車施策についてご意見いただきたい」ということですので、それも含めて積極的にご意見をいただければと思います。</p> <p>まずはこの計画の評価について、多くの情報を収集し整理していま</p>

市村委員	<p>すので、前半は内容に関して不明な点等ございましたら委員の皆様からお伺いしようと思います。そして後半は、「今後の上尾市の自転車施策はどのように進んでいくのか」という内容等も議論できればと思います。</p> <p>では、ご説明いただいた資料についてご質問やご意見等ございましたらお願いいたします。</p> <p>報告の最後の部分が少し気になりました。</p> <p>上尾市の取り組みとしては、「自転車交通分担率（以下、分担率という）は、ある程度の数値に達している」という説明でした。報告では分担率が34%ということですが、県内の他市町村はいかがでしょうか。それを踏まえて上尾市はどのような位置付けになるのでしょうか。先程の説明では「今後の分担率向上は考えなくて良い」とも聞きました。</p> <p>また、分担率が減少した原因が新型コロナウイルスの蔓延であるとも聞きましたが、資料1の19ページのグラフを見ると、若い世代の分担率は向上しており、高齢者は減少傾向です。「高齢者は自転車を使用せず、若い世代の方が利用している」という結果をどう評価していくか。上尾市の取り組みとして、もっと利用価値があるのではないかと思うのですが、19ページの結果について、事務局で何か気づきがあるようでしたら教えていただきたいです。</p>
深堀会長	<p>分担率に関しては、計画策定時の平成26年から数値としては減少する結果でしたが、元々の数値が高いため、今後はさらに数値を上げる努力というより、具体的な自転車利用等の問題をどのように扱うかということだと思いますが、他市と比べてどうなのかというニュアンスもありました。</p>

<p>大山主査</p>	<p>また、分担率データのご意見については、市村委員と同じような感想を持つ方も他にいるのではないかと思います。高齢者における数値の減少は、新型コロナウイルスの影響により外出頻度が下がったことが原因の一端ではないかと思いますが、それは推測でしかないので、事務局から何か情報があればお答えをお願いします。</p> <p>分担率と今後の当市の自転車施策の方向性に関するご意見ですが、資料１の１８ページをご覧くださいと思います。</p> <p>まず、これまでの当市が作成してきた「上尾市自転車のまちづくり基本計画」におきましては、自転車は従来の移動手段での利用に加えて、健康や環境あるいは観光といった、自転車の活用により期待できる効果に目を向けて、全方位的に自転車の活用に向けた取り組みを検討、推進してきました。分担率は、資料に記された通り、平成２５年の約４０％から約３４％と減少しておりますが、埼玉県が公表する分担率、こちらでは自転車利用率として表記されておりますが、県全体で約２６％となっております。</p> <p>他市町村の数値に関しては把握しておりませんが、当市は、県内でも比較的高い水準で分担率は推移していると認識しております。このため、「今後も分担率をさらに向上させよう」ということがメインではなく、アンケート結果では、より身近な交通手段として多くの方が利用している状況が改めて確認できていることも踏まえ、移動・交通の手段として走行環境の整備を重点的に実施したいと考えております。</p> <p>また、１９ページのグラフについてですが、ご指摘の通り、若い世代においては分担率が非常に向上する結果になりました。</p> <p>その背景については、一概に「このような理由」といった想定ではございませんが、若い世代では自動車に代わる交通手段として、自転車をはじめとした様々なモビリティが普及しており、そうした中でや</p>
-------------	--

<p>深堀会長</p>	<p>はり利用しやすい自転車選ばれていることもあるかと推察します。</p> <p>このような状況から、分担率の割合の変化から数値換算すると、平成26年と比較して若い世代では約6000人の利用者が増加したという結果が出ているため、今後も特に若い世代が「自転車を安全に利用できるように」という観点で、交通安全教育等を早い時期から実施していくことが効果的であると考えております。</p> <p>ありがとうございます。</p> <p>高齢者はもう少し健康増進について考える必要もあるかもしれませんが、若い世代はマナーや交通安全を考える必要がある、ということが読み取れると感じました。他にはいかがでしょうか。</p>
<p>深谷委員</p>	<p>今回の調査期間は、平成26年度から令和5年度になるとおもいますが、年号が2つまたがりますので、年度表記を西暦で統一した方が分かりやすいと思います。</p> <p>2点目にサイクルイベントについてですが、同じように「自転車のまちづくり」をメインに考えている他県や県内の他市町村とイベントを共催することで、市民からさらに関心を受けることに繋がると思いました。</p> <p>3点目ですが、アンケートには既にあるのかもしれませんが、これだけ上尾市が「自転車のまちづくり」を重点政策として掲げていることが、市民にどの程度認識されているかという数値を知りたいと思います。</p>
<p>大山主査</p>	<p>まず1点目でございますが、年号表記と西暦表記の関係ですが、ご指摘の通り、西暦についても併記するように修正します。</p> <p>2点目のサイクルイベントについてですが、当市では平成25年度</p>

	<p>から4ケ年にわたり、サイクルイベントを実施してきました。「自転車のまち上尾」をPRしていく事業としては、一定程度の効果がありましたが、イベント開催にあたっての実行組織や予算面に関して課題も多いことから、現時点でのイベントの再開は考えておりません。</p> <p>3点目の「自転車のまち上尾」としての認知度についてですが、資料1の22ページをご覧ください。</p> <p>先程担当から説明させていただいた、「元気サイクル指数」といった指標を今回の計画で目標指標として掲げました。これは、いわゆる自転車利用の満足度といった定性的な市民の認識を数値化して評価したものになります。資料22ページの下部に《市民アンケート調査結果の比較》とあり、その5点目です。上尾市らしい自転車のまちとしての取り組みといったところが、認知度の評価に該当する項目であると考えますが、平成25年、計画策定当初のアンケート調査の結果と比較すると、令和5年においては、17%増加していると結果も出ており、これまでの施策取り組みの評価としては、認知度についても一定程度の効果はあったと認識しております。</p>
深堀会長	<p>ありがとうございます。今のようなお答えでよろしいですか。</p>
深谷委員	<p>3点目の回答についてですが、「上尾市らしい自転車のまちとしての取り組み」の項目が平成25年から17%増加ということで、少し寂しい数字だと感じる、もっとアピールができれば数字が伸びて、活性化に繋がると思いますが、いかがでしょうか。</p>
深堀会長	<p>「今後どのように市民に周知していくか」というご指摘だと思いますが、今回の議論を公表するということになっているので、折に触れて自転車の問題について市民に向けて情報発信して認知を深めていた</p>

<p>長澤委員</p>	<p>だくことが重要かと思います。その他ご意見がありましたらお願いします。</p> <p>自転車ネットワーク計画に基づく整備計画について、資料２の整備概要として、「３２キロの区間に自転車レーンを整備する」とされていますが、結果は１０．３キロ整備になっております。私としては「１０年間で約１０キロしか整備できていない」と感じます。１年間に換算すると１キロです。延伸距離に限度がある等の何か特別な事情があったのであれば教えてください。</p> <p>また、資料での表記が、道路の管理者別で色分けされていますが、市民は普段から国道、県道、市道という種類を意識して自転車に乗っているわけではないです。「自転車レーンが平成２５年から令和５年にかけて、どれほど延伸した」という表記にした方が、市民は整備に関して実感が湧くと感じます。整備結果の表記を市道に限定しないで、「上尾市内の自転車レーンは、国道、県道、市道合わせて○キロ延伸した」という表記をしていただいた方がよろしいかと思います。</p> <p>また、現在上尾市では、公園の指定管理者制度を取り入れており、複数年公園を管理しながらイベント等を企画するということも踏まえて、指定管理者制度ができていると思います。</p> <p>先程の質疑で、「予算面でも課題がありイベント開催が難しい」という話がありましたが、指定管理を受けた管理者にそのような義務も負っていただくことで予算についての課題は解決できると感じます。そのような取り組みを行うことで市内のさまざまな公園が周知されて、「近くに公園があるので自転車に乗って行こう」と自転車を活用するきっかけにもなります。自転車レーン整備の情報だけではなく、整備した先を見据えて、自転車の活用推進についても、いま以上にアピールする必要があると感じます。</p>
-------------	---

<p>深堀会長</p>	<p>ご意見としては、整備率の示し方についてと自転車レーンの整備だけでなく、市内の公園を拠点としたイベント等も自転車活用に絡めていくという提言だと思いますが、これについて事務局いかがですか。</p>
<p>大山主査</p>	<p>まず自転車レーンの整備進捗についてですが、年間の整備距離が約1キロという数値に対する結果を「進んでいる」もしくは「遅れている」これをどのように捉えるかご意見はさまざまかと思います。</p> <p>当市としても、自転車レーンの整備する際は、自転車が通行する箇所ということを明確化する他、道路交通法に基づく交通規制も警察と協議する必要があると思います。このため、予算面の事情を踏まえ、路線ごとの自転車レーン整備に対する効果を検討しながら、年間で約1キロの整備を進めてきたところです。</p> <p>2点目の整備進捗の示し方ですが、国道、県道といった当市が管理していない道路の自転車レーンの整備状況に関するご意見だと思いますが、ご指摘の通り、自転車レーンあるいはネットワークを利用する市民が国道や県道、市道を意識することはなく、ネットワークとして国道、県道も含めて形成していくという観点で、市内の国道、県道どのように自転車レーンが整備されているか調査して、整備進捗についてお示しできるよう検討します。</p> <p>3点目の自転車活用による施設等のPRについてご意見ですが、これまで実施をしてきたサイクルイベントにおいても、当初は上尾丸山公園を中心に開催してきましたが、回数を重ねるごとに、周辺の商業施設や、あるいはサテライト的に市内の公園にイベント関連の施設をスポットで設けて、それらを周遊するような取り組みを行いながら自転車のPRについて実施してきました。</p> <p>また、自転車を活用するにあたり連携できる施設等をサイクルマップに掲載して紹介しておりまして、こちらもホームページ等で市民に</p>

	<p>周知しておりますので、引き続き自転車と連携した取り組みについても推進していきたいと考えております。</p>
深堀会長	<p>ありがとうございます。今のようなお答えでよろしいでしょうか。</p>
長澤委員	<p>道路交通法の話になると、事務局の回答の通りです。整備においては、もちろん道路交通法がベースになりますが、一昨年に千葉県八街市において通学路で児童が死傷する事故がありました。その道路は幅員が足りないため、路側帯が設けられず、白線も引いてない生活道路でした。この事故をきっかけに、全国の自治体では、道路交通法上で必要な路側帯の有無に関わらず左側に実線を引き、ドライバーに対して「歩行者、自転車は白線の内側を通行するので寄ってはいけない」という意識付けをする対策を取りました。「あくまでも道路交通法に基づいた自転車レーンの幅員がないと駄目だ」と言うのではなく、自転車レーン整備については継続して進めていき、プラスアルファとして用地買収等を行わなくても、現状の道路に実線を引いたり、グリーンベルトを設けて自転車・歩行者の安全性を高める施策を進めることが必要で、それも含めた安心できる自転車レーンの整備が進んでいることについてもアピールを今以上にしていかがでしょうか。</p>
深堀会長	<p>ありがとうございます。「何キロ延伸ということを目標にするよりも、実質的に自転車の安全を確保するような空間と自転車通行帯の見せ方を工夫すべきだ」というのは、ご意見の通りではないかと思います。国交省のガイドラインにもありますが、道路の幅員拡幅を伴う整備については非常に大変だと思います。</p> <p>そんな中で自転車通行帯が明確に自動車のドライバーに伝わっているのか、また矢羽根の車道混在型の意味や配慮すべきことも伝わって</p>

いるかという問題も気になるところです。

こういった問題は難しいところではあると思います。一番大事なことは自動車が混雑する道路等では自転車に対して危ない状況をもたらすことがないように、通行帯を明示するということだと思います。

もう1つは、幹線道路では明確に通行帯を示していますが、生活道路の中では、例えばゾーン30やゾーン30プラスといった施策で自動車のスピードを少しでも落すことで、安全を確保するというふうに総合的に考える必要があるのかと思います。

あと、先程「市が整備した道路だけでなく、他のどこに通行帯があるか示すべきだ」という話がありましたが、自転車にとってどこが危険な場所であるかを、近年はDX化が進んだことで、さまざまなデジタル技術を活用して情報提供する時代になっておりますので、それによって自転車がそもそも危険な場所を走行しないような配慮をすることができます。自転車レーンの延伸距離に関する情報だけではなく、自動車の挙動や実態としてどこが危険であるか等、危険になりうる条件もさまざまです。そのような細かいところを踏まえて、自転車の安全をどのように確保するかという議論が必要であると、今のご意見を聞いて感じております。

大山主査

これまで当市では、自転車ネットワーク形成といった観点から、主に都市計画道路などの幹線道路を中心として、自転車通行を明確化するための整備を実施してきました。

今ご意見をいただいた点については、生活道路の安全対策等も含めて検討しなくてはならない課題であると認識しております。議長からも話があったような、国土交通省が公表している「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」も参考にしながら、生活道路における自転車通行区分の明確化といった取り組みについても、今後の課題と

<p>深堀会長</p>	<p>して検討していく必要があると考えております。</p> <p>そのような情報を、市民参加で作ることも非常に重要だと思います。さらに、サイクルツーリズムの話にもなりますが、走ってよい場所やどこに危険であるかといった情報をうまく提供できるとマップとしても非常に機能の高い情報提供になるかと思います。</p> <p>それについては、市民からさまざまな情報をいただいて、どこがおすすめのサイクリングルートになるかということも検討できたり、観光だけではなくて、安全面や歩行者との空間の使い分け等も含めてもいろいろと誘導できるのかと思います。</p>
<p>長澤委員</p>	<p>今議長から話が出たゾーン３０について付け加えさせていただきたいです。ゾーン３０とは、ある区域を定めて、区域内は道路幅員に関わらず、時速３０キロの速度制限を実施するものです。</p> <p>このゾーン３０から自転車レーンを経由して、また次のゾーン３０へ移動することが可能になると、市内でも広域的に自転車が安心して走行できる場所が増えてくると思います。</p> <p>また、そのような取り組みを市民に周知することで、自転車を活用して外出しようという機会も増えてくると思いますので、まずは自転車を走行しやすい環境作りという意味でも、ゾーン３０を含めた整備についても、市民にアピールしていただけるとよろしいかと感じます。</p>
<p>中釜課長</p>	<p>こちらの自転車ネットワーク計画では、整備範囲として市道３２キロに対して、１０年間で約１０キロを整備したという報告になっております。また、当市では自治会や小学校等にもご意見をいただき、通勤通学などで危険な区域に対してグリーンベルトやゾーン３０を設置して、市民の安全に配慮した施策を今までも行っておりましたが、長</p>

<p>深堀会長</p>	<p>澤委員のおっしゃる通りで、これまでの安全対策について市民への周知が少し足りと今のご意見を聞いて感じておりますので、今後は各部局で持っている情報をどのように活用できるかを検討したいと考えております。</p> <p>ありがとうございます。自転車だけにフォーカスするのではなくて生活道路や歩行者、自動車等のもう少し周辺を一体と捉えたアピールが必要であるという説明であったかと思います。</p> <p>その他のご意見はいかがでしょうか。</p>
<p>市村委員</p>	<p>この30キロというのは、10年間で整備するという作成目標があつて行ったのではないのですか。</p> <p>今後も含めて30キロ整備に向けていつを到達点にするのか、報告書作成にあたって、今後の自転車レーン整備について示されておりましたが、よろしいのでしょうか。</p> <p>2点目として、観光に関する意見になるのか分りませんが、東西のサイクルロードを結ぶ、新たな自転車専用道路ができればいいと思います。自転車で陸橋を超えるのも非常に困難であることと、東西のサイクルロードができることで、市内だけでなく他市町の皆さんもさらに上尾市を知っていただけると感じます。</p> <p>3点目ですが、資料に添付しているイラストでは全てヘルメットを被っておりません。資料を使いまわしており、修正は難しいかもしれませんが、今後報告書が公表されるのであれば、ぜひヘルメットを被ったイラストになればいいと思いました。</p>
<p>内田委員</p>	<p>ただいま、市村委員もおっしゃっていましたが、私も自転車に乗る立場ですが、なるべく自転車レーンを走ろうと意識しますが、その際</p>

	<p>に自転車が対向して走ってくることが度々あります。これについては、厳密には違反にはなるのではないかと思います。このような自転車走行のルールやマナーについて、市民はどの程度認知しているのでしょうか。</p> <p>また、資料２の４ページに自転車運転免許取得講習会の取り組みについて説明の記載がありますが、講習会は今も定期的に行われているのでしょうか。また、講習会は上尾警察署と連携して実施しているのでしょうか。</p>
深堀会長	<p>市村委員からのご意見、次に内田委員のご意見として順番に事務局にご回答いただきたいと思います。いかがでしょうか。</p>
大山主査	<p>初めに市村委員のご意見で、自転車ネットワーク計画の整備に関してですが、これは策定時の示し方が良くなかったと反省するべき点ですが、計画期間である１０年間に３２キロを整備するというものではなく、当市として自転車レーンを整備してしかるべき場所がこの路線である、という範囲を示したものでございます。</p> <p>今年度で計画期間が終わり、今後はネットワーク計画で位置付けられ、整備ができていない路線について、どのように整備を進めていくかという課題が残りますが、計画で位置づけられている範囲をベースにしながら、さらにどこを重点的に整備していくか、どのような整備手法を用いるのが効果的か、ということと併せて、計画当初に整備した自転車レーンについても、維持修繕等をする必要があるため、予算等を踏まえながら検討していく必要があると考えております。</p> <p>２点目の東西サイクリングロードを結ぶような新たな自転車専用道路の整備についてですが、自転車専用道路としての整備は難しいところではございますが、現在当市の東西を結ぶ都市計画道路について、</p>

<p>深堀会長</p> <p>小嶋委員</p>	<p>全路線ではありませんが、自転車通行帯という形で自転車通行箇所を明示する路面標示を実施しております。そのような路線について「自転車ではこのルート走行すると市内の東西へ移動しやすい」というPRを行うこともできるのではないかと感じております。</p> <p>3点目の報告書に掲載したイラストについてですが、いただいたご意見を踏まえて、誤解等を招かぬような対応を検討したいと考えております。</p> <p>続きまして、内田委員からいただきましたご意見ですが、ヘルメット着用や自転車の逆走等については、ルールとして道路交通法で定められております。ヘルメット着用はすべての自転車利用者に対して努力義務となっており、自転車の通行については、原則車道を左側通行するものとなっております。また、このような自転車走行におけるルールやマナーの周知については、当市の交通政策部局から、これまでも交通安全教育を実施しながら周知啓発を行っておりますが、ご意見をいただいた講習会の開催については、当初上尾警察署やぐるサイクリブの皆様にもご協力いただき、進めてきたところですが現在では自転車運転免許証の交付は、実施していないと聞いております。</p> <p>講習会についてのご意見は、資料の中でも平成25年から平成29年まで開催されたと記載されていたと思います。それから最近の法改正も含めて、若い人がどんどん利用しようとしている環境で、いずれかの啓発について進めていく必要があるというのは、他の誰もが思うのかなと感じます。</p> <p>また、自転車ユーザーだけではなくて、自動車ユーザーにも免許更新の講習等で、自転車の問題を強調していただければいいと思います。</p> <p>すごく膨大な量の分析をされて、いろいろ勉強になりました。資料</p>
-------------------------	--

2の5ページに記載している図は、都市のコンパクト化ということで将来都市構造の図かと思いますが、先程の説明では、「自転車を交通手段にシフトさせていく」ということですが、鉄道やバスに接続する手段として自転車があるのか、あるいは自転車とそれらをどうミックスして複合的な交通手段を作っていくのか。また、図中には市内の各拠点が設けられていますが、この各拠点が大きなネットワークの節になって、「自転車がどのように活用されるのか」といったことも今後のアクションプランの中に入れていただくといいかと思います。

もうひとつ、ゾーン30についてですが、これはある意味、地域の中の限定的な場所でどう安全を確保するかという考え方だと思いますので、ゾーン30をどのようにネットワークの節に繋げていくのかを考えることが重要ではないかと思いました。

そういった中で、やはりネットワークっていう考え方がポイントになってきて、先程の観光ルートにも繋がりますし、交通手段との連結をどのように有機的に考えながら繋げていくかが重要になると思いますので、それらを今後も視野に入れて、地域構想を発展していただきたいと思います。

例えば、「瓦葺地区から自転車使って税務署に向かうにはどのルートを活用するのが良いのか」というような疑問に対して市民は具体的な課題を感じるのではないかと思います。

自転車、電車、バスをどのように活用していくのかといった身近な問題を抱えている市民は多くいると思いますので、常にネットワークの網目をどのように有効に結節点を設定して、交通手段と結び付けていただきたいと感じます。

深堀会長

最初のネットワークをコンパクトシティのなかでどのように続けるかという話についても、都市計画マスタープランの位置付けの中でバ

<p>大山主査</p>	<p>スの利用率が芳しくないため、何とか自転車の利用を促進して、公共交通を使っていくことに特化したのかと個人的に思いました。</p> <p>ただ、観光や地区内の交通安全という問題、それから長距離の移動をバスに依存せず自転車を活用することを叶えるネットワークと自転車整備の方向にレイヤーがいくつかあるのかなと、どれかに特化するのではなく、それぞれに対してどのように考えていくか、目的別の自転車施策のようなものを整理するといったかと思いました。</p> <p>まず、コンパクト・プラス・ネットワークという当市の将来都市構造に対する自転車の位置付けについてのご質問ですが、こちらは、市民の皆様にとって身近な行政サービスを提供している各支所や駅周辺、そのような場所の周辺地区を「拠点」として位置付け、それらを公共交通で結びネットワークを形成する、その上で各地区が持つ特色や生活利便サービスを補完し合いながら、生活利便性を向上させていく、ひいては持続可能な都市経営に資する取り組みとして推進しているものでございます。</p> <p>ここで、この将来都市構造の中で、自転車につきましては、現行の都市計画マスタープランでは、公共交通を補完する移動手段という位置付けをしております、これまでは「自転車のまち上尾」として自転車活用によるまちづくりを将来都市ビジョンとして掲げてきましたが、今後はよりコンパクトなまちづくりを進めるという観点から、自転車のみにフォーカスする、すなわち自転車を主要な交通手段にシフトさせるということではなく、公共交通として軸となるコミュニティバスなどのエリア交通の再編などによる移動機会の確保等についても推進するということにしております。そして、そのための施策として、先程の説明でもご紹介させていただきました「サイクル&バスライド」という取り組みを今年度から実施しておりますが、拠点となる支所ま</p>
-------------	--

<p>中嶋委員</p>	<p>で自転車で移動していただき、そこからエリア交通等に移り換えて移動していただくような、そういった移動機会の確保といった観点から、このような取り組みを実施しております。</p> <p>「サイクル&バスライド」については、今後新たな候補地の選定と設置可能性についても検討してまいりたいと考えております。</p> <p>先程、内田委員から「講習会があったらいいな」という意見に私も同感です。市役所周辺にも矢羽根の自転車レーンが設けられていますが、歩道を走行することが多いです。理由としては自動車が怖くて走れません。子どもを後ろに乗せていたり、小学生に自転車レーンを走行させることも非常に危険だと感じます。西口のように歩道内に歩行者と自転車が分かれているということができれば随分と安全に走行できると感じます。</p> <p>自転車の逆走についても非常に多く見受けられます。自転車に関するマナーやルールを知らない大人は少ないと思いますが、実践できていないと感じています。</p> <p>小中学生や高齢者は講習会に参加して教育を受けることで、マナーやルールの向上に繋がります。例えば、学校と一緒にゴミ拾いを行うことでポイ捨ても減っていき上尾がきれいになりました。そのような予算を清掃活動から自転車の講習会に変えることも必要ではないかと感じました。</p>
<p>深堀会長</p>	<p>ありがとうございます。まさにその通りだと思います。物理的に自転車走行のスペースが少ない状況で、複雑に区分しても一般の方には分かりにくいと思います。また、講習会についても、何年間か開催期間があったようですが、やはり継続することが大切であると思いますし、新しい状況を踏まえていろいろと伝えていくというのは、予算の</p>

<p>大山主査</p>	<p>都合もあるかと思います。開催の頻度を考えながら、観光についても自転車を結びつけるために、イベントを工夫したり、交通公園を作らないまでも、こんな社会になっていくということを市民に周知していく必要があると感じます。</p> <p>ただいまご指摘いただいた点については、自転車の安心・安全な利用に向けて、非常に重要な課題であると認識しております。当市の都市計画マスタープランにおいても、「自転車を移動・交通手段として、周辺環境整備に重点を置く」と記載していますが、周辺環境整備とは、「単に自転車レーンを整備する」ことや「ネットワーク化をする」ということだけではなくて、そこを適切に使っていただくことも含めて、交通ルールの周知啓発は必要です。今のようなご意見やアンケートの中でも多く交通ルールに対して声をいただきましたので、交通部局にも情報共有しながら、整備とルールを連携して対応していけるよう取り組んでいく必要があると考えております。</p>
<p>深堀会長</p>	<p>ありがとうございます。以前講習会にご協力していただいていたのは、ぐるサイクラブさんだったと思いますが、このような団体ではノウハウや知識を持って実施できていたと思うので、そこを大切に使っていただくといいかと思います。</p>
<p>長澤委員</p>	<p>今の意見について、私からもひとこと言わせてください。</p> <p>講習会の開催ですが、講習会に来てくださる方はルールやマナーを理解されている方がほとんどです。本当に理解していない方に対する啓発は、今まさに違法行為をしているタイミングで行わないと効果はありません。しかしながら、「走行中の自転車に停止を促して、指導することは、警察官以外は行ってはいけない」と聞きましたので、市から</p>

	<p>も交通部局を通して警察に「上尾は自転車のまち」として推進していくので、地域と一体となって、現場での啓発を許可いただけるように、提言していただけると、地域活動としてもやりやすいかと感じました。</p>
大山主査	<p>この場で具体的にどのようにできるかを申し上げることはできませんが、このようなご意見についても、交通部局と連携を図りながら、対応を検討させていただきたいと思います。</p>
深堀会長	<p>まだ、ご発言できてない方からご意見等はございますか。</p>
蓮見委員	<p>資料２の６ページ、（２）その他の施策の検討の②についてですが、自転車利用増進に向けた施策として、「身近な移動手段の確保に向けた支援施策の必要性あり方についての検討」とありますが、これからの話になるかと思いますが、具体的に調整補助金のようなものを想定しているのでしょうか。</p>
大山主査	<p>ただいまのご質問ですが、資料１の３６ページをご覧ください。現時点では、具体的な施策を示すものではございませんが、今回のアンケートを実施する中で、自転車利用環境向上のために必要な取り組みについて、「自転車通行空間の整備改善が必要」といった声を多くいただきましたが、その他には免許返納者への電動アシスト自転車の購入補助やシェアサイクルの導入、子育て世帯の電動アシスト自転車の購入補助といった個別の施策に関するご意見もあったことから、市民の皆様から実際に意見が出ておりますので、このような施策の必要性については、検討していく必要があるものとして記載しております。</p>
蓮見委員	<p>予算の関係もあると思いますが、私の周りでも、何か購入する際に、</p>

<p>大山主査</p>	<p>補助金の有無について、SNSとかホームページを確認しながら検討する人が増えていると感じるので、このような取り組みは効果があると思うので、前向きに検討していただけたらありがたいです。</p> <p>ただいまのご質問で「新たな施策」に関連して、補助金というご意見もありましたので、補足いたします。</p> <p>当市ではこれまで、自転車利用者のヘルメット着用努力義務化を受けて、ホームページ等で周知啓発を行ってきました。その上で、さらなるヘルメット着用普及に向けて、具体的な制度設計としてはこれからになりますが、令和6年度に自転車用ヘルメット購入に対する補助金の事業制度が、先の3月定例会において予算承認されておりますので、この場でご報告させていただきますとともに、積極的な制度活用に向けた周知方法としても検討していく必要があると考えております。</p>
<p>深堀会長</p>	<p>ありがとうございました。その他にはいかがでしょうか。</p>
<p>市村委員</p>	<p>交通ルールの向上や交通事故減少に繋がる私からの提言を2つご意見させてください。</p> <p>1つは、防災無線で放送をする際に頭に「自転車のまち上尾からお知らせします」という一文をつけて刷り込むことで少しでも市民への意識付けになるのではないかと思います。</p> <p>もう1つは、小学生の下校時間に見回りで活用している「青パト」を利用する。普段は、車輦に付いているスピーカーで防犯に対する注意喚起をアナウンスしていますので、さらに交通安全に関する小学生でも理解できるような内容を加えていただけると交通安全教育に繋がると感じます。</p>

深堀会長	<p>ご提案ありがとうございました。これをご検討いただければと思います、他はいかがでしょうか。</p>
三浦委員	<p>今回の報告が「上尾市自転車まちづくり基本計画の評価」という10年間の取り組み評価になっていると思いますが、例えばシェアサイクルの活用や「自転車のまち上尾」として観光やレクリエーション、広域のネットワーク等、私も今まで議論を聞いていて気になる点があるのですが、そもそも計画が何を目指していて、それに対して10年の成果としてどう評価していくのかということと、最後のところに上尾市版の自転車活用推進計画を作成するのか否かの問いかけもあるのでご意見させてください。</p> <p>そもそも資料2の1ページにある「自転車のまち上尾」の目標・ビジョンとして、具体的に3点掲げられていますが、それを目指すために「自転車走行環境が快適になれば安全に乗れる」ということで自転車レーンを整備してきたと思いますが、結果を振り返ると、例えば分担率に関しては計画策定時から減少しました。その原因は、「上尾市は分担率が元々県内でも高い地域だった」という説明でしたが、埼玉県全体で見ると山地丘陵地もありますし、平坦地である県南部や中央部は、自転車の分担率が高くてしかるべきだと思います。</p> <p>その中で目標として、「自家用車に過度に依存しない街づくり」を目標にして進めてきた結果として、分担率が減少したというのは、やはり何か問題があるのではないかと思います。その原因がコロナによるものなのかは、はっきり断言できない気がしていて、これは私の感想になりますが、例えば、ここ数年で、今までは規制が緩やかで歩道を自転車が走れた、それがルールが厳格になり歩道は走れなくなったことが、まだ周知徹底されておらず、ルールを破る人が多いような気がします。私の知人でも、「車道を走るのが怖くて、もう自転車に乗りま</p>

せん」という人が何人もいます。

そういう国の政策や社会の変化により自転車を選ばない人がいる気もします。一方で、「それを乗り越えるための走行環境の整備ができているのか」という問題として、自転車レーンや自転車通行帯が安全に通行できる、他の交通手段を選ぶ人に対しても安全に手段を選べるような環境作りやマナー啓発という捉え方をしないといけないと思いました。資料1の資料編の9を見ていたら、1日1回以上、もしくは週3～4日以上自転車に乗る高齢者が大きく減少しています。そうであれば結果として、この10年で日常的な交通手段として自転車を使わなくなったということが、上尾市民の行動実態であると感じます。

逆に資料8を見ると、自転車を使わなくなった人は、自家用車に移行した方が多くなっていると思います。75歳以上の高齢者は自家用車で移動しないかもしれませんが、40代や50代では、自家用車に移行したと読み取れます。そうすると、そもそも目標として掲げた「自家用車に依存しない街づくり」という評価をはっきりしなければならないということが、「上尾市自転車まちづくり基本計画の評価」の大事な根幹であると思います。そこがはっきりしない状態で、自転車活用推進計画を策定しようとしても、対処療法的に実現可能な項目を羅列する計画作りになってしまうと思います。

都市計画マスタープランで、「拠点を広く分散してバスライドします」とか、いろいろなビジョンを示しておりますが、先程小島委員からご指摘があったように、実際に市民が選ぶコアな移動手段のなかで何を選択してもらおうと市がイメージしているのかが、明確に伝わらないと都市政策としては、何がやりたいのか分からないと思いました。

少し辛口ですが、わざわざ計画を策定して「上尾市＝自転車のまち」という、ある種ブランディングをしたいのであれば、他市町村でも記載されるようなありがちな内容ではなく、「上尾市は確かに平坦で自転

<p>深堀会長</p> <p>大山主査</p>	<p>車が利用されやすい地の利を生かして、自転車のまちを作っていくんだ」ということが明確に打ち出されることがあって、良いのではないかと思います。</p> <p>これは、ある種のシティブランディングに繋がるような、上尾市にとって大事な計画の一つだと思って、意見させていただきました。</p> <p>ありがとうございます。報告書に掲載しているデータについては、客観的な評価解釈ということも踏まえた上で、どのようにして自転車利用を推進するかについてももう少しメッセージとしてはっきりさせる必要があるというご意見だったかと思います。</p> <p>三浦委員からのご意見の最後にブランディングというお話もありましたが、まさに平成26年の計画策定当時は、「自転車のまち」という、ある種シティセールスの一環として実施してきた側面もあるものと認識しております。</p> <p>そういった中で、今回の評価にあたり、当初に掲げていた目標ビジョンの達成度合いの評価の視点については、いただいたご意見を踏まえて再考したいと考えております。</p> <p>一方で計画の策定当時は、各事業に対する事業指標を設けておらず、今回の評価については「事業をどのように実施したか」といった評価方法にしたところですが、アンケート結果などから、「市民の皆さんの行動手段が具体的にどのように変わってきているか」や「使われ方がどうであるか」といったところも読み取れる部分があるかと思いますので、今後も自転車施策を進めていくという上で、どのようにアンケート結果なども参考にできるかという視点も踏まえて、評価に反映できるように考えていきたいと思います。</p>
-------------------------	---

<p>深堀会長</p>	<p>少なくとも今のご発言で、当初の計画策定ビジョンには3つの大きな柱がありましたが、その結果についての評価は、最終的に判断したことを述べる必要があると思います。そもそもという話だったので評価の書き方を当初の目標と照らし合わせてどうだったかという総括でいいかと思います。</p> <p>また、高齢者が車道での走行を原則守るというルール of 厳格化により、自転車の利用を諦める判断をされる方もいらっしゃると思いますが、一方で活用方法やルールを順守した上で「健康のために利用したい」という高齢者もいるかと思います。自転車利用を押し付ける必要はないですが、「こういう方法や場所であれば自転車も使えるのではないか」といった情報発信ができれば良いかと思います。高齢者には自転車の活用方法を周知して、子どもや若い世代にはマナーやルールを教育していく、ように年代別でどのように自転車を使いこなしてもらうかをよく理解されている方から伝えていくことが重要だと思います。</p> <p>その他にご意見はありますか。</p>
<p>桑原主幹</p>	<p>本日は「上尾市自転車のまちづくり基本計画」の10年の総括ということで、主に計画の施策と成果についてご報告させていただきました。</p> <p>また、新たな課題等も浮き彫りになったことと、本日は委員の皆様から貴重なご意見等もいただきましたので、これらを踏まえて今後どのように具体的施策に反映していくかを検討したいと思います。</p> <p>本日は大変貴重なご意見をいただきましたが、今後は事業の成果と調査結果などをもとに、関連する計画の策定などに反映できるように関係課庁内横断的に対応できればと思っております。</p> <p>本日は、まだ議論等も絶えないかと思うので、本日のご意見を踏まえて改めてご報告させていただける機会があればと思いますの</p>

	<p>で、よろしくお願いいたします。</p>
須田委員	<p>都市整備部から、補足いたします。</p> <p>多くのご意見をいただきましたことと、まだ多分発言されていない委員もいらっしゃると思いますので、今回は年度が変わってからの開催になりますが、本日と同じテーマで、新たなご意見も伺いつつ、今後の方向性についてはまだ議論が足りない部分になりますが、さらに議論が深まるのではないかと思いますので、そのような提案をさせていただきました。</p>
深堀会長	<p>大変失礼しました。皆様から多くの意見がいただけたので良かったと思いますが、最初に言っていたことは、この10年の計画期間が終了したので、推進会議のなかでこちらの議論を継続するするのか、それとも終わりにするのかという素朴な疑問を持っていました。今後の施策についても次回に扱うということになりますが、議題として今後どのような扱いになるのかを事務局にお伺いしたいと思いますが、いかがでしょうか。</p>
中釜課長	<p>本来であれば、本日の会議はこの計画に対する評価の報告でしたが、先程須田委員から話があったように、この案件に関しては、皆様関心が高いことがわかり、10年の計画期間は今年度で終わりますが、今後も自転車レーンの整備等は引き続き継続していきますので、自転車施策についても推進会議においてご報告及びご相談していきたいと思っています。</p>
深堀会長	<p>どうもありがとうございます。そうしましたら、会議開会から2時間以上経過しておりますので、ご意見がある方については、また次回</p>

	<p>にご発言いただければと思います。</p> <p>傍聴者の方も途中でお帰りになられたということで、これで終了としたいと思います。委員の皆様方のご協力に感謝申し上げ、議長の任を解かせていただきます。</p>
<p>3 事務連絡</p> <p>桑原主幹</p>	<p>深堀会長ありがとうございます。議事につきましては以上でございます。</p> <p>続きまして、次第3「事務連絡」について、事務局からお伝えいたします。</p>
<p>中釜課長</p>	<p>本会議の開催でございますが、令和6年度は2回を予定しております。開催のご案内につきましては、開催日の約2か月前を目途に事務局からメールにて通知させていただきます。</p> <p>また、委員の皆様の任期が令和7年3月25日までとなっておりますので、次期委員の継続等につきましても、今後事務局からご確認させていただきますので、よろしくお願いいたします。</p>
<p>4 閉会</p> <p>桑原主幹</p>	<p>それでは、林副会長より閉会のご挨拶を賜りたいと存じます。林副会長、よろしくお願いいたします。</p> <p style="text-align: center;">《 林副会長 閉会挨拶 》</p>
<p>桑原主幹</p>	<p>ありがとうございました。以上をもちまして、第33回上尾市街づくり推進会議を終了いたします。皆様、大変お疲れさまでした。</p>

署名委員 長澤 不二夫

署名委員 林 隆