

## 第 1 回岩手県自転車活用推進計画アドバイザー会議 議事概要

### 1. 日時

令和 7 年 11 月 19 日（水） 10 時 30 分～12 時 00 分

### 2. 場所

サンセール盛岡（3 階 瑞雲）

### 3. 出席者

別添出席者名簿のとおり

### 4. 議事

- （1）第 2 期岩手県自転車活用推進計画（素案）について
- （2）今後のスケジュールについて

### 5. 配布資料

- ・ 次第
- ・ 出席者名簿
- ・ 配席図
- ・ 岩手県自転車活用推進計画アドバイザー会議設置要綱
- 【資料 1】 第 2 期岩手県自転車活用推進計画（素案）
- 【資料 2】 第 2 期岩手県自転車活用推進計画（素案）について
- 【資料 3】 今後のスケジュールについて

### 6. 会議結果（構成員からの主な意見）

#### ○山口構成員

私が住んでいるのは、外国の方が多数住んでいる地域です。その方たちにも日本の交通ルールを学校で教えてはいると思うが、あまり徹底されてない。一時停止無視したり並走して走っているとか、自転車の整備不良が多くライトがついてないことも多いので、高校生だけではなく海外からの専門学校や大学生等にもあればいいと思います。紙マップも外国語のものがあればいいと思います。ネパールとか中国、台湾の学生がかなりいるので、そういったものもあればさらによくなると思います。

#### ○事務局（道路環境課）

指標につきましては、事故が多い高校生に着目をしているところですが、意見いただきましたように、外国人のルール徹底だとか、整備不良という話もございました。我々道路環境課だけでなく全庁的に、安全安心の分野で取り組んでいる関係課と連携しながら進めていきたいと思います。今年 5 月に公表した紙マップは、まずは日本語版ということで作成してみたというところがあります。今後、他言語化というところで、外国の皆様の手にとっていただけるように対応できればと考えています。

○宇佐美座長

関係課の取り組みについて触れられましたが、例えば資料 2-10「次期計画の施策（案）」に示されている新しい施策について、今回の計画では「反映済み」と記載されているものがありますよね。施策の中には、これまで県の計画で進めてきたものや、他の関係課が既に取り組んでいること、あるいは今後実施予定のものも含まれていると思います。そうした取り組みを、計画の中でうまく見える化し、連携の状況や進捗が分かるように示せると、より分かりやすくなるのではないかと感じました。

○渋谷構成員

ご説明ありがとうございました。資料 2 を確認しましたが、国の計画が大きく変更されていることになっています。整合を取ると記載されていますが、国の次期ビジョンでは目標が 5 つに増えており、私はこの方が望ましいと考えています。そのため、これに沿って内容を変更する必要があると思います。特に、国の方では新しく加わった調査や追加施策がかなり多くありますが、県の素案ではほとんど対応されていないように見えます。特に目標 4 の「脱炭素社会の実現」について、県計画には反映済みと記載されていますが、国の方がより先進的な内容を示しているため、十分に反映されていないのではないかと感じます。

また、通学対応は考慮されていますが、通勤については非常に利用者が多いはずで、国の方では「自転車通勤制度の促進」が明記されていますので、その採用が必要だと思います。そのためにはハード面だけでなく、ソフト面との組み合わせが重要です。国の計画では「利用環境」「交通安全」「ソフト施策」について幅広く記載されています。例えば、通勤手当については車には手厚く支給されていますが、自転車通勤手当はほとんどないのが現状です。欧米では、自転車利用を促進するために、自転車利用者に車以上の補助を行う制度もあります。こうした取り組みは、土木だけでなく環境部局も含めて検討する必要があると思います。さらに、パークアンドライドのように、列車を利用し駅から自転車で移動する仕組みも重要です。こうしたソフト施策を組み合わせることが必要であり、岩手らしさを活かした工夫も求められます。また、保険制度について紹介はされていますが、どうやって促進するのか、助成などの仕組みを設けることで、より改善できると考えます。まずは、考え方そのものを見直す必要があるのではないのでしょうか。国の方と整合を取るのであれば、単に計画期間を合わせるだけでなく、内容も国の計画に沿って改定する必要があると思います。

○宇佐美座長

今の質問ですが、そもそも国の自転車活用推進計画と県が行う活用推進計画の意味合いの話の先に示さないとといけないと思います。国が計画を示しているものは、県に対してどれだけ影響を及ぼすものなのか、まずその辺りの話から答えていただけるといいと思います。

○事務局（道路環境課）

ご意見いただきました内容について、国の計画が県の計画にどのぐらい影響を及ぼすかっていうところと、どれだけ県計画に盛り込めるかっていうところを再度整理しながら、検討を進めていけばと思っています。

○宇佐美座長

少しでも書いてあったら反映済みとも読めてしまいました。県としてこの計画をどう作っていくところが、最初にわかるような見せ方というのが大事なかなと思います。ありがとうございます。

○成島構成員

通行空間の強化について、非常に前向きな姿勢を示していただいていることを嬉しく思いながら拝見しました。この取り組みに伴って通行空間の整備が進めば、交通事故も減少するのではないかと思います。目標値が 125 件以下とされていますが、もう少し高い目標を設定してもよいのではないかとというのが私の感想です。もう一つ、二戸で勤務していた頃、街中を自転車で走っている人はほとんどいませんでした。市町村で計画を策定しているのは 3 か所のみで、他の地域では「自転車なんて使わない」という考えが根底にありと思います。都市部以外でも「自転車を使おう」という意識を広げる必要があるのではないのでしょうか。市町村に対しても、立派な計画でなくてもよいので、まずは小さな取り組みから始めてほしいと思います。例えば、公共施設に行っても自転車をどこに止めればよいかわからないという状況です。そもそも「自転車がない」ことを前提にまちづくりが進められているため、こうした視点を取り入れるきっかけになるのではないかと思います。

○事務局（道路環境課）

ご意見ありがとうございます。先ほどの通行空間の整備についてですが、今回 150km という目標を掲げている理由は、これまで市町村計画であった盛岡市や北上市のネットワーク計画や県管理道路区間の整備を進めてきたことに加え、サイクリングルートの整備も内容に含めたためです。この 5 年間で、これまでの予算規模などを勘案し、150km という目標値を設定しています。また、整備が進むことで交通事故件数も減少するのではないかとのご意見をいただきました。現在は、令和 12 年度までに 125 件以下という目標値を、関係課と調整のうえ設定しています。先ほどのご発言は、この数字について「もう少し踏み込んでもよいのではないか」という趣旨でよろしいでしょうか。

○成島構成員

踏み込んでも構わないのですが、125 件という数字が「それだけ事故が起きても仕方がない」という印象を与えてしまわないか、少し気になっています。もちろん、啓発活動や整備の取り組みは進められていますが、「今より 20 件減らします」というだけでは、やや弱い印象を持たれるのではないかと思います。

○事務局（道路環境課）

ありがとうございます。ちなみに 125 件以下というのは、第 11 次岩手県交通安全計画における目標値でございまして、こちらに整合を図っているところがございます。先ほどいただいたご意見は、関係課にも共有させていただきます。

○成島構成員

今、説明いただいた旨を出典として書いていただければいいと思います。

○宇佐美座長

目標というものをどう考えるかという点を、しっかり示しておく必要があると思います。規模感や数字の意味が伝わらないと、「この数字は何を表しているのか」という疑問が残ってしまいます。

例えば、事故の話でいえば、他のところでも示されているものはありますが、通行空間整備にサイクリングルートが加わり、150km という延長になったわけです。しかし、もともと自転車ネットワーク計画では、街中の安全な通行空間を整備することを目的としていました。特に、自転車の死亡事故は人口が集中している地区で9割程度発生しており、そうした地域にネットワーク計画を作り、しっかり整備していくという考え方で進めてきました。そこに観光やサイクリングの要素が加わり、しまなみ海道など全国で取り組まれているようなサイクリングルートの整備も含まれるようになりました。そうすると、合計値として150km と示すだけでよいのかという疑問があります。全体の数字を示すこと自体はよいとしても、内訳として「サイクリングルートはどれだけ」「ネットワーク計画部分はどれだけ」という情報も必要ではないでしょうか。さらに、事故の話でいえばネットワーク計画を作った地域で整備を進めた結果、事故件数がどう推移したのかという検証も必要です。この計画を進めた後に効果を評価することが難しくなります。目標値の考え方や設定の根拠をしっかりと持つことが重要だと思います。成島さんが先ほど出してくださった意見は、非常に良い視点だと感じています。

○渋谷構成員

指標の話が出たので、追加で申し上げます。資料の 2-19 ページになります。まず、1 期計画についてですが、目標値だけが記載されていて、どこまで達成できたのかが示されていません。本来は達成状況を明記し、その結果を踏まえて2期計画を策定するべきですが、現状では達成度がわからないため、2 期計画の根拠が不明確になっています。さらに、達成できなかった項目については、きちんと分析を行う必要があります。分析をしないまま同じことを繰り返しても意味がありません。資料には記載がありますが、例えば「150km 整備する」という目標について、本当に実現可能なのかという疑問が残ります。どのように改善して150km を達成するのか、その具体的な方策を示す必要があると思います。

また、目標値の見直しについてですが、参加人数の目標が以前は4,000 人だったものが減らされています。コロナ禍で実施できなかった事情は理解できますが、コロナが収束した後に目標を下げる理由は納得できません。前回の計画では、コロナがなければ4,000 人を目指していたはずなので、少なくともその水準を維持するべきだと思います。

さらに、サイクルツーリズム推進に関する指標で、市町村数を用いていますが、これは意味が薄いと感じます。例えば宮古市で1箇所整備すれば「1市町村」とカウントされますが、延長との関係がわからなくなります。可能であれば総延長を示し、どこまで達成したかを明確にするべきです。難しい場合もあるかもしれませんが、そうした示し方をしないと、将来的な進捗が見えなくなります。国の新しい計画を踏まえて指標を再検討する必要があるのはもちろんですが、現行の指標についても考え方の整理が必要だと思います。

○宇佐美座長

国の計画で示されている内容に対して、県としてどの程度取り組むのかという点については、前回の計画から単に変更するだけでなく、追加の検討が必要になる場合もあると思います。また、指摘いただいたように、現行の指標や数値がなぜそのようになっているのかをしっかりと分析し、そのうえで今後の方向性を考えることが重要だと認識しています。

いただいたご意見は、目標値の設定や指標の考え方を見直すうえで非常に参考になります。現時点で即答できる部分は限られますが、分析の必要性や国の新しい計画との整合性を踏まえ、次期計画の検討過程で反映していくことを考えるべきかと思います。

○事務局（道路環境課）

達成度合いが分かりにくいという点については、ご指摘のとおりだと思います。分析についても、不足している部分があり、その点を認識していますので、改めて検討を行いたいと考えています。また、自転車関連大会の参加者数についてですが、現在は目標値を 2,000 人としています。しかし、コロナはすでに収束している状況ですので、この目標値についても再度検討したいと思っています。

○宇佐美座長

はい、ありがとうございます。今回の計画は「利用環境」「健康づくり」「観光振興」「安全安心」という 4 つの分野で構成されています。その中で、自転車関連大会の参加者数という指標がありますが、県民の自転車利用をしっかりと促進するという観点から考えると、通勤利用等のようにもっと幅広い側面があるのではないかと思います。

例えば、自転車に親しむ機会を増やすことです。大会や本格的なサイクリングだけでなく、軽い運動や気軽なサイクリング、いわゆる「ポタリング」といった楽しみ方もあります。こうした取り組みは健康づくりだけでなく、観光やまちづくりにも効果があると考えます。大会の開催や参加者数を増やすことはもちろん重要ですが、それと同時に、県民がいかに自転車に関わる機会を持てるかという視点をもっと重視してもよいのではないのでしょうか。そう考えると、目標値は 4,000 人にとどまらず、6,000 人、8,000 人といった規模を目指すべきだと思います。そもそもこの計画は「自転車利用・活用の推進」が目的ですので、その本質に立ち返る必要があると感じます。事務局としてはどのようにお考えでしょうか。方向性を伺えればと思います。

○事務局（道路環境課）

これまでは自転車関連の大会という部分に重点を置いていたところがありました。先生のご意見のように、県民の皆さんに自転車に親しむイベントや、盛り上げるための取り組みも視野に入れることが重要だと感じます。大会だけでなく、気軽に参加できる企画や楽しめる機会を検討しながら、今後の計画に反映できればと思います。

○宇佐美座長

私は町を歩くのが好きでよく出かけています。持っている自転車は折りたたみ自転車で、車に積んで出かけ、歩くのが少し大変だなと思うときに、折りたたみ自転車で街を巡ることがあります。思い切り走るというより、ゆっくりと街並みを楽しみながら回る感じです。こ

うした楽しみ方も含めて、いろいろなスタイルを見せていけるといいと思いますし、それに県民の皆さんも共感してくれると嬉しいですね。

#### ○今野構成員

ご説明、ありがとうございました。資料 2-10 ページに記載されている国の次期計画の改定内容と、県の計画との関連についてご説明いただきましたが、その中で「目標 3 モビリティの多様化」にある公共交通機関との連携強化は特に重要な視点だと感じています。国の施策として「公共交通機関への自転車の持ち込み促進」が掲げられていますが、県の計画にも反映と記載されています。読み進めると、例えば鉄道事業者とのサイクルトレインなどの取り組みが、公共交通機関との連携というより、観光振興や地域活性化の文脈で位置づけられているように見えました。この点について、国の施策との結びつきや方向性が、やや分かりにくい印象を受けました。目標や施策は、それぞれ独立しているわけではなく、相互に関連していると思いますが、書き方や整理の仕方によって、趣旨や適用範囲が大きく変わってしまう可能性があります。公共交通機関への自転車持ち込みという考え方一つをとっても、観光目的と日常利用では意味合いが異なりますので、そのあたりを整理していただくと、より分かりやすい資料になるのではないかと感じました。また、連携強化という点については、単に自転車を交通機関に持ち込むだけでなく、二次交通との結節機能を強化し、自転車を活用する仕組みを整えることも重要だと思います。そのためには、ハード面だけでなく、ソフト面での対応も含めて検討することが有効だと考えます。こうした取り組みにより、県民の皆様が自転車を利用しやすくなり、公共交通との組み合わせによる移動が促進される仕掛けをつくることができると思います。

ぜひ、このような視点も含めてご検討いただければ、私どもとしても非常にありがたいと考えております。どうぞよろしくお願いいたします。

#### ○宇佐美座長

私が思い浮かべるのは、広域サイクリングルートにおいて「ゲートウェイ」という考え方を掲げている点です。こうしたゲートウェイが公共交通の結節点となり、そこから自転車で移動する仕組みは非常に有効だと思います。また、サイクリングルートの一部では鉄道への自転車持ち込みを想定した取り組みも含まれています。このほかにも、公共交通との連携を強化するためにどのような方策が考えられているのか、あるいは追加で検討できることがあるのかについて、コメントをいただければと思います。

#### ○事務局（道路環境課）

先ほど、公共交通機関への自転車持ち込みについてお話しいただきましたが、仕掛けの検討というご提案もありましたので、今後、そうした仕組みを導入できればと考えております。また、JR 様と連携しながら、サイクルトレインの取り組みや協力体制の強化を進めていきたいと考えております。さらに、宇佐美先生から話がありましたように、広域サイクリングルートの一部区間では、三陸鉄道を活用し、自転車を乗せて移動する仕組みを導入しています。今後、内陸部においても、いわて銀河鉄道様や JR 様と連携しながら危険箇所への対応を進め、相互に協力・提携していければと考えております。

○宇佐美座長

はい。その辺はぜひやり取りをしていただければ嬉しいです。よろしくお願いします。

○安部構成員

2-17 ページの青切符についてですが、来年 4 月から施行される予定です。この件については、自転車組合のホームページ、日商連のサイトに詳しい情報が掲載されていますので、ご覧いただきたいと思います。内容はかなり充実しており、違反になる行為や具体的な対応などが詳しく説明されています。また、講習会が先日あり、警察の方とも意見交換をしました。その際、警察庁で新しい資料を作成して配布していただけたのかと期待していましたが、予算の都合で難しいとのことでした。そのため、現時点では日商連のホームページを参照していただくのが最も確実です。皆さんまだご覧になっていない方も多いと思いますので、ぜひ確認していただき、関係者にも共有していただけたらありがたいです。

また、講習会ではヘルメットの重要性についても警察の方から説明がありました。西署交通課長のイワノ様が実演を交えて説明してくださり、非常に印象的でした。豆腐を使った実験で、ヘルメットの有用性を分かりやすく示していただきました。ヘルメットに入れた豆腐を落とすと無傷ですが、豆腐だけを落とすと潰れてしまうという実験で、頭部保護の重要性が一目で理解できました。こうした実演は非常に効果的で、参加者からも「これを見たら絶対ヘルメットをかぶろうと思う」という声がありました。このような取り組みを、今後の会議や啓発活動でも取り入れることで、ヘルメット着用率の向上や交通事故防止につながるのではないかと思います。非常に良いアイデアだと感じました。

○宇佐美座長

はい、ありがとうございます。まず、達成度合いの指標についてですが、確かに市町村で「1箇所整備すれば1件」とカウントされる現状では、取り組みの効果が見えにくいというご指摘はそのとおりだと思います。岩手県は広域であるため、こうした書き方になった背景はありますが、今後はゲートウェイ的な拠点をどこに設置するか、そこからサイクリングルートはどう展開するかといった、効果につながる配置を検討する必要があると考えています。単に「置けばよい」という発想ではなく、目標達成に結びつくような配置計画を指標に反映できるよう、見直しを検討したいと思います。

次に、施策 8 の学校における安全点検についてですが、現状では「100%実施」というアウトプット目標になっています。しかし、ご指摘のとおり、アウトカムとしての効果をどう捉えるかが重要です。例えば、点検後に危険箇所の改善に向けた取り組みがどれだけ行われたか、学校側から意見書や報告書を提出してもらうなど、実施後のフォローアップを仕組み化することが必要だと考えます。こうした改善状況を把握できる指標を追加することで、単なる実施率ではなく、実効性のある評価につなげたいと思います。現時点でお答えできる範囲ですが、いただいたご意見は非常に重要ですので、次期計画の検討にしっかり反映していきたいと考えています。

○事務局（道路環境課）

先ほどご指摘いただいた、市町村数のカウント方法についてですが、確かに現状では案内看板などを一つ設置すれば「一件」として扱われており、どこに設置するのかという点が明確に示されていないというのはおっしゃるとおりだと思います。先ほどいただいた「ゲートウェイ的な拠点を明示する」というご助言を踏まえ、改めて確認・検討したいと思います。

また、学校における安全点検については、アウトカムが分かりにくいというご指摘をいただきました。先生からご提案いただいたように、点検後の書面での照会や、安全対策がどのように実際に活かされているかを把握できる仕組みを指標に反映できればと考えています。この点についても、少しお時間をいただき検討を進めたいと思います。

○事務局（道路環境課）

指標について、さまざまなご意見をいただきありがとうございます。今回、実績や原因などの説明が不足していたこと、また目標値の考え方について十分にお伝えできなかったことを、反省しております。ある程度の考えをもって設定はしておりますが、もう少し丁寧に説明できるようにしたいと思っています。その点については、次回以降の説明にしっかり反映させていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○宇佐美座長

ありがとうございます。日頃からしっかり考えて取り組んでいただいていると、私も強く感じています。今回のご指摘は、見せ方の部分が中心だと思いますので、引き続きよろしくお願いいたします。

最後に一点補足させてください。先ほど成島さんから、市町村で自転車活用推進計画を策定しているのが3市程度しかないという話がありましたが、これは非常に重要なポイントだと思います。県としてできることを進めるのはもちろんですが、県全体として、市町村をしっかりと巻き込み、自転車の取り組みを進めることが大切です。この計画は、通勤・通学時の安全確保だけでなく、観光や健康づくりなど幅広い分野に関わるものですので、都市部だけが対象というわけではありません。市町村が計画を作りやすいようなサポートを検討していると伺っていますので、その取り組みもぜひ見える形で示していただけると良いと思います。

(2)今後のスケジュールについて

- ・意見なし