

第2回富山県自転車活用推進検討委員会の概要

- 1 日時 平成30年10月26日（金） 10:00～11:30
- 2 場所 富山県民会館3階 304号室
- 3 出席委員 17名（代理出席含む）

4 主な意見

（1）全般について

- 条例骨子案や計画案の概要は網羅的によくまとめられていると思うが、県は広域的な立場で取り組むということになるので、具体的な取組みを考える場合には市町村との連携が不可欠であり、これを実効性あるものとしていくためには、各市町村でも計画の策定などを考えていく必要がある。
- 計画の目標は大変わかりやすくまとめられておりこれでよい。県の推進計画ができることにより各市町村の意識も高まると思うので、早く策定していただきたい。
- あらゆる交通（移動）手段の中で、自転車についてどういう機能・役割を持たせていくのかということを県民に再認識してもらうことが必要。そのため、計画において、総合的な交通体系やモーダルシフトの中で自転車をどう位置付けるのかを（目標または施策の一部の中で）検討する必要がある。

（2）自転車にやさしい都市環境の形成

- 道路のL字側溝について、既製品の側溝だとちょうど側溝部分と道路の間を自転車が走る形になるが、先日行った宇都宮市では幅が狭いL字側溝を使用しており、あまり中央線によらない形で自転車が走行できるようになっていた。自転車と車とが道路をシェアできるような道路構造をご検討いただければと思う。
- シェアサイクルについて市の方でも導入を考えていきたいが、市として提供するサービスは市の区域内にとどまる一方で、利用者は市町村域を跨いで自転車を利用するので、理想論になるが、利用者が市町村ごとに登録等の手続きを必要とするのではなくシームレスで利用できるようなサービスがあるとよいと思う。
- 本県では小中学校の通学路を中心として自転車歩行者道の整備が全国の中でも進んでいると思うが、自転車歩行者道が途切れた時にその後自転車がどこを走ればよいのかというネットワークとして自転車走行環境を考えることが必要。
- 街中の自転車走行空間の整備とともに、それを広域的に（県内を東西に）つないでいる道路のうちの本だけでも自転車が安心して走れるようになれば、いろいろなイベントや通勤通学でも自転車の活用範囲が広がるのではないか。
- 今後、走行環境を整備していくに当たり、いずれは自転車が車道を安全に走行できる方

向を進めていくのか、それとも自転車歩行者道の整備を進める方向でいくのか、県の方で原則的な方針を定めて、その方針の適用が困難な場合はそれぞれの市町村で個別に対応を考える、といったルールを打ち出すことができればよいと思う。

(3) 自転車を活かした健康づくりの推進

- 自転車を利用することが健康増進につながることを効果的にPRしながら普及していくことが大事である。
- 近年、健康づくりへの関心が高まってきている一方で、昨年県で実施した県民意識調査によると、「自分の体力に不安を感じている」と回答した人が55%、「普段、運動不足を感じている」と回答した人は80%以上というのが実態であり、また、30代、40代の働き盛りの人の運動意識が低いことが課題となっている。そのため、平日は運動するための時間がなかなか確保できないこうした働き盛りの世代の人が日頃の通勤手段として自転車を活用するような取組みを推進していただきたい。
- 富山マラソンの開催を契機にランニングをする人が増えているという実態があるので、サイクリングイベントの開催を通じて自転車利用者を増やしていくことが健康づくりにもつながっていくのではないかと。
- 現在、県内在住の人30～35人ほどを対象として、健康づくり・睡眠に関する講義や体験メニューを組み合わせたツアー（2泊3日、3泊4日の健康合宿）を行っているが、体験の方はインドアの限られたものしかできておらず、参加者からはアウトドアの体験への要望が高い。アウトドア系の体験メニューの一つとしてサイクリングが考えられるが、天候に左右される面が大きい、使用する自転車をどう手配するかという課題がある。特に海外から来られる方は、日本の医療関係は非常に先進的であると感じておられるので、富山県では健康づくりツアーを行っているということを発信することができれば、県外からも人を呼び込めるのではないかと。

(4) サイクルツーリズムの推進

- サイクルトレインに関して、駅構内の階段部分にスロープが若干でもあれば階段で自転車を運ぶ際にずいぶん違うので、ご理解をお願いしたい。
- 湾岸サイクリングコース等に引いてある「ブルーライン」について、普段自転車に乗らない人にとってはこれが何なのか分からないようだ。自転車のマークの表示を等間隔に入れるなど、自転車が走る道であることを分かるようにしていただき、自転車が通行することを前提とした道づくりを進めてもらいたい。
- サイクリングコース沿線のカフェやコンビニにサイクルラックを配備するとよいと思う。通常のサイクルラックは金属（スチール）製のものが多いが、富山県の県産材を活用して立山の形をかたどった木製のサイクルラックにすれば話題性があると思う。例えば、山梨県の富士山周辺の道の駅では富士山の形をしたサイクルラックが置かれており、そこで写真を撮影する人も多いので、サイクルラック一つをとっていても有効な観光資源となり得るのではないかと。

- あいの風とやま鉄道のサイクルトレインの実施には感謝しているが、人手をかけて列車への自転車の積込みや固定をするのがかなり大変なように感じられた。地铁のサイクルトレインのように自分で自転車を支えられるような、もっと気楽に乗れるようにしていただけたらと思う。
- 本県のサイクリングコースを考えた際、「海から山へ」ということが大きな特徴であると考えられるので、常願寺川河川敷をもっと整備して自転車で走れるようにしてはどうか。また、もっと山の方へコースを伸ばしていったらどうかと思う。
- 湾岸サイクリングコースの四方や岩瀬地域に多くあるポールにぶつかって転倒される方が多い。車止めも確かに必要だが、自転車が走行するのに支障となっているのでこれを外せるようにしてもらいたい。
- サイクルトレインはいい取組みだと思うので、その認知度をもっと高めていく必要がある。現在は、初めて自転車を電車で載せようとする周囲の人からどう思われているだろうかという勇気があるような感じだと思うが、「自転車を載せて移動することは賢い使い方である」といった啓発をしていくことが必要ではないか。
- まずは認知度を高めていくことが重要。例えばサイクルカフェの拡充について、サイクルラックを設置する店舗が増えれば、サイクリストにとって便利なだけでなく、カフェを運営する側も受入れの体制をサイクリストに寄り添った見方でできるのではないかと思う。また、サイクルラックも高岡銅器製のものなど、事業者側が設置したくなるようなものを作ってみてはどうかと思う。
- サイクル電車の活用は観光の面で非常に重要であり、PRが大事。私自身地铁でサイクル電車が10年前から行われていることをこの委員会に出るまで知らなかった。今ある電車と自転車とを活用した観光ルートを設定し、それをPRして知っていただくということを強化していくべき。その中で、海も山も走れる「上級編」ということで移動に高山線を使ってもらおうといったふうに、サイクル電車と観光との連携は十分考えられるのではないかと思う。
- 外国人サイクリストの受入れを考えた場合、これらの方はレンタサイクルを借りるよりも自分で自転車を持ってこられることが多いので、富山きときと空港や富山駅などの「入口」となるところで外国人サイクリストに分かりやすいルートの表示をするなど、既存のものを活用しながら入口部分でしっかりとしたおもてなしをすることによって海外からの人を呼び込めるのではないか。
- 「琵琶湖一周サイクリング」に行った人から話を聞いたが、たまたま修理で立ち寄ったホームセンターにもサイクルラックが設置されているなど、「自転車ウエルカム」の雰囲気街中に非常にあふれていたそうである。湾岸サイクリングコースの起点と終点の氷見市と朝日町は温泉地でもあり、自転車で走った後は温泉に入りたいという声も聞くので、カフェだけではなく温泉宿や日帰り入浴施設にもサイクルラックを設置するなど、沿線から「自転車のみなさんウエルカム」という雰囲気がもっと出てくるとよいのではないか。
- 民間の自転車店ではサイクリングのイベントを企画していたり、サイクリストのコミ

ユニティの場となっているとのことなので、自転車店をサイクリングマップやホームページに載せるなどして情報の集約をしていただくとよい。

- サイクルツーリズムの推進は誘客の一つとして歓迎すべきものであるが、自転車を電車に載せることを考えた場合、一般の乗客の方と自転車とのスペースのすみ分けをどうするかという点、列車は万一の場合に急ブレーキをかけざるを得ないが、他のお客さんにけがをさせるのではないかという安全面の懸念がある。他県の例も研究しているが、別の車両を整備してお客様と自転車を分けて載せたり、あるいは相当のマンパワーをかけながら自転車を保護するといった形で運営されているのが現状である。例えば、自転車をトラックに載せて運搬し、人は列車で移動してもらうという発想は現実として難しいのか、サイクリストの方が自分の自転車を預けるということに抵抗があるのではないかという心配もある。

(5) 安全で安心な自転車社会の実現

- 先日、高校生が自転車で有沢橋を高岡方面に走行しており、その際はドライバーが自転車に対して非常に気遣って走行していたが、「車道は自転車も走行する」ということを啓発する表示が道路にしてあるとよい。
- 愛媛県では「思いやり 1.5m運動」ということで自転車の走行の安全に配慮した取り組みが行われているが、県内のドライバーが自転車に対して邪魔だと思わずに優しい気持ちで運転できるように、運転免許の取得時や免許更新時の講習の機会を利用するなどして教育を行うべきではないか。
- 目標 4（安全で安心な自転車社会の実現）の内容は教育の視点が強いように思われるが、これに加えて自転車販売店や流通業者と連携した自転車ユーザーに対する安全利用の啓蒙という視点も必要ではないか。
- 「自転車は原則車道を走行」と言われているが、これは「自転車が車道を走ってもドライバーの方は迷惑だと思わないでください」という趣旨であり、「全ての自転車利用者が車道を走りなさい」という趣旨ではない。自転車歩行者道であればもちろん自転車は走行可能であり、ただし、その際は歩行者に注意して走行することが必要であること、あるいは、歩道であっても児童（13歳未満の子供）や70歳以上の高齢者の方や障害者の方は自転車で走行してよいことも合わせて啓発していき、自転車利用者が危険な目に遭うことのないようにしていかなければならない。