

○第1回 宮崎市自転車活用推進計画推進委員会を開催したので報告する。

※本会議は令和2年3月に「宮崎市自転車活用推進計画」を改訂して、初めての推進委員会

※各担当部署の取組の推進について、より質の高い取組へ継続的に見直しを図っていく必要があることから、標記推進委員会を毎年1回以上開催し、その中で計画全体の評価・見直しを実施することとしている。

○事務局より、資料2、資料3、資料4、参考1、参考2の各資料に沿った説明を行った。事務局説明概要と委員・オブザーバーより頂いた意見は以下の通り。

【配布資料】

- 資料1 宮崎市自転車活用推進計画推進委員会設置要綱
- 資料2 宮崎市自転車活用推進計画の概要
- 資料3 令和元年度の施策の主な実施状況
- 資料4 令和元年度の指標の達成状況
- 参考1 令和2年度の施策の主な実施状況
- 参考2 今後の動向と話題

■資料2 宮崎市自転車活用推進計画の概要

(事務局説明)

「宮崎市自転車活用推進計画」とは、自転車活用推進法第11条に基づき定めるものであり、幅広い関係者が一体となって、安全で快適な自転車利用環境の実現を目指すため、平成26年に策定した「自転車安全利用促進計画」を改訂・公表したものであり、本市の自転車活用推進施策に関する最上位計画として位置づけた計画。

○本計画の期間は、令和2年度から令和10年度までの9年間となっている。

(令和5年度に中間見直しを予定)

○本計画は、短期的には自転車関連事故の低減を目指し、長期的にはクルマから自転車へ転換することによる、交通渋滞や環境負荷の低減を目標に掲げている。

○計画のコンセプトと4つの柱として、「走る」「守る」「停める」「活かす」という4つの施策を掲げている。

「走る」

自転車が安全で快適に車道を通行できる道路交通環境を連続したネットワークとして形成するものであり、自転車通行空間整備を進めることとしている。

「守る」

『自転車は車道左側通行が原則』であることを、すべての道路利用者が理解し、実践できるように、様々な啓発活動を進めて行くこととしている。

具体的事例としては、小中学校等における交通安全教室の継続的な実施や、関係機関と連携した街頭での啓発活動、交通安全啓発を絡めた自転車イベントの開催などに取り組んでいる。

「停める」

利用しやすい駐輪環境を確保し、放置自転車の削減を目指すものであり、既存駐輪場への案内の強化や、放置自転車の移動整理などの取り組みを継続して実施していきながら、駐輪環境の充実に繋げていくもの。

「活かす」

観光・環境・健康などの観点から、市民や来街者が楽しく快適に利活用出来る環境の構築を図り、県内の他市町村と連携した自転車利用促進の施策を検討したり、公共交通との連携による自転車利用促進を図る等の取り組みを行うこととしている。

■資料3 令和元年度の施策の主な実施状況

(事務局説明)

- 1 ページは、計画のコンセプトと4つの柱として「走る」「守る」「停める」「活かす」を設定している。
- 2 ページからは、「走る」の取組であり、本市が主に進めているのは、自転車専用レーンと車道混在。(自転車の車道走行を誘導する、いわゆる矢羽根の設置)
- 3 ページは、宮崎駅東口から東に伸びる市道宮崎駅東通線の自転車専用レーンの整備状況。
- 4 ページは、自転車通行空間を確保するための現在の自転車通行空間の整備状況。令和元年度は青色で示した路線を整備済。
- 5 ページからは、「守る」の取組であり、市内の主要となる交差点等での、関係機関と連携した街頭指導、自転車通行空間の通行方法等に関する啓発チラシの配布の実施状況。
- 6 ページは、先ほどの5ページに加え、本課の取組として、愛媛県発祥のドライブマナーアップの取組である「思いやり 1.5m 運動」。
自転車は「車道をシェアする仲間」とであるという認識をドライバーに持っていただき、クルマで車道の自転車を追い越す際には、安全な間隔、速度をもって、思いやりのある運転に心掛けていただくことをお願いしているところ。
- 7 ページは、本課が主体となった自転車イベントの開催状況。
自転車の魅力発信と交通ルールの周知啓発を両輪で進めていくこととしており、昨年度は大淀川河川敷にて開催。イベント参加者からも自転車活用の意欲向上など肯定的なご意見をいただき、大変好評だった。
- 8 ページは、計画改訂時のパブリックコメントにあわせて実施した「自転車の安全利用や幅広い利活用についての意見募集」。
自転車関連でのヒヤリハットは交差点や路地の入口に多く、自転車・クルマの利用者に対して継続的な交通ルールの啓発・周知が必要。
- 9 ページは、「停める」の取組であり、本市では、条例にて自転車放置禁止区域を設定しており、市HPや広報チラシにて継続的な広報を実施しているところ。
放置自転車の移動整理の実施についても、昨年度は、約 1,300 台の移動保管を実施し、そのうち約 20%にあたる約 300 台を返還したところ
- 10 ページからは、「活かす」の取組で、日南海岸サイクルツーリズム協議会の取組を紹介。日南海岸サイクルツーリズムによる賑わいの創出を目的としており、事務局を日南市に構え国県市、サイクリング協会等で構成。企画部会・作業部会でツーリズムに関する企画・環境整備を進めているところ。
- 11 ページは、協議会の作業部会で昨年度に試行的に取り組んだ自転車通行空間整備の矢羽根設置(内海地区の市道日南海岸線)
- 12 ページは、一ツ葉地域の神話・歴史スポット、公園等を巡るサイクリングツアーの実施状況の紹介
- 13、14 ページは、H30.7~昨年度末まで宮崎交通(株)と本市が共同で実証実験を実施したシェアサイクルについてであり、公共交通を補完する交通機関としての有効性と、公共用地利用の有効性について検証・把握ができたところ。

【質疑】

（委員）

- 今後の高千穂通りの駐輪対策について今後どう考えているのか。

（事務局＋地域安全課 回答）

- ⇒高千穂通りについては、現在市条例で定める駐輪禁止区域外
- ⇒10月1日に周知を図り、宮崎駅周辺の駐輪場については本日16日に一斉撤去を実施。
- ⇒停める空間の確保のため、県と共通認識を図り周辺公園の公共ポートを見ながら対策を検討していきたい。
- ⇒来春には花を活かしたイベントを開催予定であり、条例区域ではないものの、イベントをきっかけに対策検討を進めていきたい。

（委員）

- 昨年度の交通安全協会の取組みを紹介。
- 学校や街頭などにおいて自転車の交通ルールの周知・啓発を実施。（安全教室の実施（250回程度）や、交通安全子供自転車大会等）

■資料4 令和元年度の指標の達成状況

- 1ページでは、本計画で設定している目標値についてを紹介。計画目標の達成状況を評価するため、短期目標の「自転車関連事故件数」と、長期目標の「自転車分担率」の目標を設定している。
- 2ページは評価について体系図で表したもの。計画のコンセプトである4つの柱、「走る」「守る」「停める」「活かす」に係る各々の4つの施策の達成状況を毎年調査で把握し、そこから、①自転車ネットワークの累計延長、②モニタリングポイントにおける自転車通行のルール遵守率、③MM（モビリティ・マネジメント）推進率（クルマから自転車などへの通勤手段の転換）、この3つの達成状況を毎年調査にて把握し、それらを基に、規定の評価時期に「短期目標」と「長期目標」を評価しようというもの。
- 3ページは、計画の最終的な指標を大指標とし、それを達成するための細かい指標としての中指標、小指標を設定しているというもの。小指標を以降説明していく。
- 4ページから8ページは、各関係部署の個別の施策の取組状況を調査し、評価シートにて整理したもの。
- 4つの柱毎に取組みを説明

「走る」

自転車ネットワーク、路面表示の設置など継続した取組を実施中。

「守る」

交通安全教室や街頭でのチラシ配布、イベントの開催など、継続してルールの周知・啓発に取り組んでいる。

「停める」

放置自転車の移動整理や継続的な広報について取り組んでおり、今後は新計画に位置付けた既存駐車場の案内・周知や、附置義務条例の見直しなどの検討が必要と考えているところ。

「活かす」

日南海岸サイクルツーリズム協議会など関係機関との連携の場をうまく活用し、自転車の新たな魅力づくり体制の構築を進め、サイクルトレイン等の導入や、実証実験を終えたシェアサイクル、健康づくりの観点からの自転車の利用など、これまでなかった新しい取り組みの検討を進めていこうとしている状況。

- 小評価指標の総括としては、昨年度の計画改訂を終えて、まだ具体的な取り組みに着手できていない指標もあるので、実施主体とともに今後検討していきたいと考えているところ。
- 9ページからは中評価指標について。先に説明した3つの指標を毎年調査し、数値で評価するものとしている。
- 10ページは「宮崎市自転車ネットワークサイン指針」。新計画の改訂に合わせて、国の定めるガイドラインに沿った自転車ネットワークサイン指針へ改訂済。
(法定外である矢羽根等の基本的な事項をまとめたもの)
- 11ページは、一つ目の小評価指標の自転車ネットワークの累計延長。前計画をベースとして新たな自転車ネットワーク路線を選定(追加・削除)した。
- 12ページは、これまでの整備延長について。新計画での自転車ネットワークの路線延長は170km(うち、市道は126km)であり、これまで自転車ネットワーク路線内を約16.7km整備済(約10%)
- 13ページは、新計画で設定した重点整備路線について。自転車ネットワーク路線の中でも、自転車関連事故が多い路線など、4選定指標で該当する路線を選定し、「重点整備路線」として設定しているというもの。令和元年度末時点で、約16.5km(24%の整備率)であり、今後10年間を目途に優先的に整備を行っていくものとしている。
目処としては、今後は年間約5kmの整備を進めて行く予定
- 14ページは、自転車ネットワークの累計延長の目標値評価シート。前年度以上の整備延長を目標値としている。
- 15、16ページは、2つ目の評価指標の、自転車の交通ルールの遵守に関する指標。
市内中心部の通行空間整備済み(H25)の2箇所(県庁の東側の本町通線、北側の恵美須通線)において、モニタリングポイントを設け、車道左側通行を守っている自転車の割合を数値評価するもの。
- 16ページでは整備前との比較を円グラフで表したもの。本町通線は法定の自転車レーンということもあり、自転車誘導レーンである恵比須通線より遵守率が高いことがうかがえる。遵守率は、通行空間を整備していなかった平成25年3月と比べると、かなり遵守されてきている状況。また、どちらの路線においても、車道の左側走行という遵守率は上がってきてはいるが、車道の右側を走行する逆走も見られており、車道の逆走は大変危険で法令違反なので、遵守率を上げるだけではなく、逆走を無くするという点でも意識したルールの周知・啓発を行っていききたいと考えているところ。
- 17ページは、ルールの遵守率の目標値評価シート。前年度以上の遵守率を目標としており、軒並み順守率が向上してきているところ。
- 18ページは、3つ目の評価指標の、MM(モビリティ・マネジメント)推進率。
「交通混雑の緩和」や「環境負荷の低減」に向けて、市役所では、クルマ・バイクによる通勤ではなく、できる限り公共交通機関や自転車等で通勤するように継続して啓発を行っている。特に毎週水曜日はノーマイカーデーと位置づけ継続した取り組みを実施しており、その取組もあって、昨年度はMM推進率が向上、自転車だけでみても自転車通勤の割合も上がってきているところ。
- 19ページは、MM推進率の目標値評価シート。前年度以上の数値となることを目標としているところだが、令和元年度については、H28年度と比較してほぼ横ばいとなっている。
- 20ページ以降については、今回は評価の対象外だが、参考に紹介
- 21ページは、短期目標である自転車関連事故件数について、県警より提供いただいた昨年のデータを位置図に落とし込んだもの。

- 22ページは、これまでの事故件数の推移を表したものであり、年々件数は減少傾向にあることがうかがえる。
- 23ページは、実際に自転車通行空間整備の有無と事故件数を関係性の示したもの。整備だけが要因ではないと思うが、事故件数減少に一部寄与しているということはどううかがえるもの
- 24ページは、実際の路線をみて連続性をもって整備することによって、事故件数の低減に繋がっているケースの紹介。
- 25ページは、長期目標の自転車分担率について。クルマから自転車利用へ転換することで交通混雑緩和・環境負荷低減を図るものであるが、現在実施中の国勢調査2020の結果公表（来年11月頃を想定）を受けて評価する予定。本市における全交通手段の中での通勤通学に自転車がどれだけ利用されているかを分析することとしているので、来年の委員会では評価実施予定。

【質疑】

（委員）

- 「停める」の「既存駐輪場への分かりやすい案内の設置」の取組みについて、検討中とのことだが、具体的にはこういった取組を行うものなのか。
また、先ほど令和元年度に移動保管台数が1,333台、その内返還台数が278台とのことだったが、これは既存の駐輪場における実績なのか。意図的に捨てている人が多いのではないか。実情と今後の対策を教えてください。

（事務局＋地域安全課 回答）

- ⇒既存駐輪場に案内・誘導するために地図アプリ等のインターネットを活用した駐輪場情報の提供を想定している。
- ⇒先の実績は既存駐輪場での実績であり、実情としては、例年移動保管した内の返還台数は20%～25%で推移しており、今後は自転車販売時における啓発実施を考えていかなければならない。
- ⇒先の移動保管台数1,333台の内訳は、条例で定める放置禁止区域内が249台、それ以外が1084台となっている。

（委員）

- 他都市の事例を見ても、大きい駐輪場は違法駐輪が増加する傾向があり、むしろ小さい駐輪場を整備してはどうかという意見もあるが、そういった予定・方向性は市としてあるのか。

（事務局 回答）

- ⇒回遊性向上を図るため、今後議論が必要と考えている。

■参考1 令和2年度の施策の主な実施状況

- 1 ページは、引き続き連続性を持った自転車通行区間の整備の推進
- 2、3 ページは、すべての道路利用者に対する交通安全教育や通行ルール啓発の実施について。今年度は市内の中学校の各クラス向け、高等学校に対しては全生徒向けに啓発チラシの配布を実施。特に、宮崎市郡東諸県地区高等学校 生徒指導連絡協議会にはご協力いただき、この場を借りてお礼。
- 4 ページは、自転車魅力発信と安全教育を絡めた自転車イベントの実施について。自転車ツーキニスト正田氏をゲストとして呼びし、安全教育実施後、青島地区でのライドイベントを実施する予定。
- 5 ページは、駐輪対策の状況について。橘通第3駐輪場の廃止と、アミュプラザみやぎの開業に合わせた民間の駐輪場整備も進んでいる。高千穂通りについては、関係機関と情報共有を図りながら、今後の重要な課題として協議を続けていく。
- 6 ページは、5月の自転車月間に合わせて自転車の利便性向上・利用促進を図るため、市広報みやぎに特集を掲載した件。(コロナにて配布が急遽キャンセルに・・・)
- 7 ページは、現在、鋭意作成中である宮崎市版のサイクリングマップの紹介。
- 8 ページは、昨年度実施した実証実験を経て、本市で現在作成中である「都市再生整備計画」について。

都市再生整備計画とは、都市の再生に貢献し、道路の通行者・利用者の利便の増進に資するものとして、事前に道路管理者・公安委員会と協議し、都市再生整備計画にサイクルポートを位置付けた場合、道路占用許可の特例が活用できるもの。

通常の道路の占用許可の基準であれば、道路の敷地外に余地が無くてやむをえないものだけが許可されるもの(無余地性の基準)だが、まちの賑わいの創出等に必要であるという観点から、その「無余地性の基準」の適用が免除される。

実際に交通事業者が、公共用地(道路・公園)に今後シェアサイクルを設置する場合、通常の個別の占用申請の協議・調整が円滑に進むことが期待され、本市としても、公共交通を補完する機能としてとらえている「シェアサイクル」の普及を促進していきたい。

【質疑】

(委員)

- 今年度予定していた自転車関連イベントについて紹介
- コロナの影響で中止へ(少人数なポタリング等が多少あるものの大規模イベント×)

■参考2 今後の動向と話題

- 1 ページからは、自転車関連の記事等についての紹介。コロナ禍の通勤時の3密を裂けるため、電車やバスに代えて自転車を利用する人が増加しており、宮交 PiPPA の利用回数も増加している様子。整備不良が原因の事故防止の観点からの定期的な点検整備の周知と、今後の自転車通行空間整備と保険加入率向上等の取り組みも求められている。
- 2 ページは、道交法改正に伴うあおり運転の記事で、自転車も対象に追加されたというもの。
- 3 ページは、宮崎県議会にて自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例が可決されたもので、来年度4月からは損害賠償保険への加入が義務付けられる。
- 4 ページは、自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会について紹介。(宮崎市も平成30年11月の会創設時に加入済)
- 5 ページは、九州地方知事会の取組みを紹介。サイクルツーリズムを推進するため、現在九州一周広域サイクリングルートを検討中。宮崎県内の設定済のモデルルートも含んでいるところ。

- 6ページは、NPO 自転車活用推進研究会が実施した、コロナ収束後の自転車利用に関するアンケート結果を紹介。（コロナ禍前後で自転車利用者が約20%前後増加傾向）
- 7、8ページは、自転車活用推進計画関連の今後の国の動向を紹介。国土交通省は、シェアサイクル導入促進に係る固定資産税の減免など、特例措置制度の創設を総務省に対して要望しているとのこと。

【質疑】

（委員）

- 自転車を推進していく上で、市街地部と郊外部を分けて考える必要がある。
- 市街地部は買い物等が目的のもの。（あくまで手段）
- 郊外部は自転車愛好家が走るもの。（走ることが目的）
- 車と自転車を分離させ、自転車レーン整備や走行する路面の舗装補修等、環境整備が必要。

以 上