

令和6年度第3回柏市交通政策審議会

1 開催日時 令和6年11月15日(金曜日)午後3時00分から午後4時30分

2 場所 上下水道局 401・402会議室

3 出席者

(1) 委員 (出席17名)

本会場出席者：藤井委員，大沢委員，宮崎委員，間宮委員，櫻井委員，
中嶋委員，松丸委員，平塚委員，小川委員，内田委員，
松本委員，永田委員，阿部委員

欠席者：知久平委員，高橋豊顕委員，小瀧委員，大塚委員，
高橋直資委員，小林委員，吉崎委員，高橋直人委員

WEB出席者：伊東委員，太田委員，渡邊委員，中野委員

オブザーバー出席者：蒲澤氏（東武バスセントラル株式会社），
栗原氏（阪東自動車株式会社）
小林氏（国土交通省関東運輸局）

(2) 事務局

柏市 交通政策課

(3) 傍聴者数

7名

(4) 報告事項

地域公共交通部会の協議内容について
資料4に基づき，事務局より説明を行った。

(5) 議題

- ・(仮称)柏市自転車活用推進計画の策定について
資料5-1，資料5-2及び資料5-3に基づき，事務局より説明を行った。

主な質疑は以下のとおり

【藤井会長】

今後のスケジュールとして、今回の審議会後いつまでに意見すれば良いのか等、パブリックコメント前後の予定について事務局から説明してほしい。

【事務局】

パブリックコメントを12月16日より行うため、11月中に皆様からご意見をいただきたい。いただいたご意見を反映した上で、パブリックコメントを行う。パブリックコメントで受けたご意見を踏まえた上で、2月の答申時に報告する。

【小林氏】

シェアサイクルの利用回数が増加した場合に自転車分担率に影響があるのか。

【事務局】

シェアサイクルの利用回数は分担率に反映される。
公共交通との連携については、サイクル&バスライドを想定している。バス停留所付近にシェアサイクルのステーションを設置し、自宅近くからバス停までシェアサイクルを利用し、バスで最寄り駅まで移動するというものを検討している。

【中嶋委員】

交通事業者の立場として、「まもる」の部分について述べたい。
バスを運行する中で運転士は常に予測しながら運転しているが、自転車の急な飛び出しに対する急ブレーキでの車内転倒事故や、お客様がバスを降りる際の自転車のすり抜け走行による衝突事故など、自転車が原因の事故が多く発生している。
市の交通政策として自転車の活用を推進していくのであれば、自転車側の安全対策と周知を強化していただきたい。例えば実際の事故事例を紙ベースによる周知だけでなく、可能であれば SNS や動画配信する等を検討してほしい。

【事務局】

机上だけでなく、交通安全講習を市内 21 か所／3 年、年間 7 か所行っている。
中学生を対象にスケアード・ストレイト（スタントマンを使った演技）でマナーの向上に向けた講習を実施している。その他、幼児、小学生に対しても講習を 39 回開催している。

【藤井会長】

自転車通行帯であればそれなりの運用の仕方があるが、矢羽根であると自転車の走行空間に関して、路側帯がはっきりしている所とそうでない所があるなど、色々なケースがある。自転車が矢羽根を見て通行する際に、バス停等の境界等で様々な問題が生じてしまう。
公共交通と自転車が安全に走行する為にも、アプローチとしてどのような形が出来るのか検討してほしい。

【松丸委員】

「はしる」についてうかがいたい。目標値として約 10 年の間に自転車の舗装による整備延長は 7km から 22km の約 3 倍という目標数値があるにもかかわらず、自転車の分担率が、現況 12.7%に対して、目標が「現状維持」とされているが、その理由をもう一度伺いたい。
また、「まもる」についてうかがいたい。交通安全教育を令和 5 年度の実績として 39 回実施しているが、実施した中での受講人数、年齢層も詳しく示してほしい。目標の「現況より増加」について、具体的数字を示してほしい。

【事務局】

平成 10 年度から平成 30 年度で自転車の分担率は下がっているが、鉄道の分担率

は増えている。鉄道の分担率が増えることは悪いことではなく、良いことと捉えている。自家用車から自転車への転換を理想的と捉えている。交通環境を整備しても、全ての人々が自転車に転換するわけではないため、過去 20 年で減少しているものを維持することが現実的に好ましいと考えた。

【藤井会長】

優先的に整備する路線においては、自転車の利用率が高くなると事故率が高まるということで、自転車が危険な乗り物と考えられてしまう。そのため、まずは安全側の整備を基軸に置いて整備計画を立てる必要がある。

【事務局】

交通安全講習の実施区分は、
幼稚園・保育園 → 18 回 (840 名)
中学生 → 7 校 (3,449 名)
高齢者 → 14 回 (583 名)
合計 39 回 (4,872 名) である。

【間宮委員】

39 回の回数の中には、幼稚園・保育園、中学生、高齢者への講習回数だけで小学生は入っていないのか。入っているのであれば、もっと多いのではないかと。また、年 1 回の交通安全講習を行っていると思うが、防災安全課だけで児童生徒に対する教育を担うには荷が重すぎるのではないかと。ヘルメット着用率も低いと考える。学校教育の一環として講習を行っていくべき。学生に教えるのであれば、教育の中で行って割合を上げてほしい。そうでなければ、ヘルメットの着用率も上がらない。

(自分が学校の安全講習に参加しても) 「ヘルメットを付けて乗りなさい」と言っている先生がヘルメットを付けずに自転車に乗っており、一貫性が伴っていない。次年度に向けて学校の授業の中で講習を組み込むべきと考える。

【藤井会長】

教育委員会に情報共有を行い、声をあげていただきたい。
努力義務だとしても、自治体がしっかり取り組んでほしい。

【事務局】

2024 年 10 月時点で、千葉県のヘルメット着用率が 6.5% で、全国ワースト 2 位と熊谷知事の記者会見で発表した。
柏市は、今年度 8 月 1 日よりヘルメット補助金を活用しており、現在約 2,400 件の申請を受けている。目標 4,000 件に対して、残りの 1,600 件も 2 月までに達成する見込みである。令和 7 年度においても、千葉県は補助の継続を行う意向がある。記者会見のデータで、(ヘルメットを) 持っていない人が 72% と示されたため、保持者増加の促進を取り組みたい。

【藤井会長】

ヘルメットに関して、シェアサイクルについては基本的に置いていない。そうい

った面で今後の運用に向けたアプローチを市として様々な取り組みを行っていると思うが、今回の計画の現況値 5%からどのように上げていくか、前向きに検討してほしい。

【伊東委員】

分担率のパーソントリップ調査に関して東京都からのデータになっているが、柏市だけのデータを示すことはできないか？

【事務局】

今回のデータは、柏市だけのデータである。

【伊東委員】

「とめる」の指標について、定期利用と一般利用の点で活用の仕方でも 100%達成できているといった点をもう一度説明してほしい。

【事務局】

利用率の収容台数に対して毎日停める人ばかりではないので、仮に 120%の収容台数に対して許可を出したとしても、運用面で対応できると考えている。

【伊東委員】

120%は何を割ったものなのか？時間帯によって、利用率も変わると思うが、定期利用だけに絞り、一時利用者を含めない理由は何か？

【事務局】

一時利用の利用率をつかみ難いため定期利用に絞った。

【伊東委員】

定期利用の利用者を増やしたいのか？

許可率が高い所は、キャパシティを増やして収容台数を増やすのか？

そうすると、許可率の割合は下がると思うが…。

【事務局】

適正配置ということで、利用率が高い箇所の整備を進め、利用率が低い箇所は、縮小して効率的な運用をしていきたいといった理由から平均 100%と目標を設定した。

【藤井会長】

違法駐輪といった問題がある中で駐輪場の適正利用率を考えなくてはならない。しかし、現状は一時利用を含めた分担率のデータがないため、定期利用とそこから溢れたデータから適正配置を検討する必要がある。

【伊東委員】

一時利用者も含めて検討してほしい。

事故が減る事例を掲示していただいた中で、矢羽根によって事故が減る事例として、今回の資料は、歩車分離している所で大きい国道の内容であるが、柏市は細い道路

だったりするので、そぐわないと思う。

【事務局】

国交省の自転車計画の有識者会議でも、同じ議論がされている事は認識している。埼玉の事例でも、矢羽根型路面標示が事故を減らす効果があると記されている。車道混在については、国もガイドラインに落とし込んでいる。

【大沢委員】

分担率について、シェアサイクルを含めれば増えると思うが、本資料は代表交通手段の分担率であることから、例えば鉄道とシェアサイクルであれば電車が代表交通手段として記されてしまうため、整理するべきである。

自転車利用が増えているか評価する際に、「率」で評価しているため、全体の数からして自転車利用者の数が増えても、全体数が増えれば母数も増えるので、自転車の分担率は下がってしまう。そのため「率」より「トリップ数」の方が良いと考える。

「とめる」の適正配置については、「率」の所を100%が上限値でないことを丁寧に記すべきである。

「はしる」の15kmの整備において、優先整備路線については、都市計画道路も含めて新規でできる道路についても含めるのか。

【事務局】

優先整備路線の15kmは、あくまでも整備されている現道路のみである。

10年間の内、新設道路の中で対応が必要となれば、15kmにプラスする形で対応することになると思う。目標設定はあくまで現道ベースで考えており、まずは事故件数の多い箇所の整備を行って安全を確保することを主軸に精査していく。

【大沢委員】

新規でできる道路に関しても、安全性を踏まえたうえで整備してほしい。

【事務局】

「とめる」の適正配置について、定期利用者が毎日止める人ばかりではない点に加え、管理運用の中で現場で工夫して収容台数を増やしている。そのため、上限が100%の利用率ではない。しかし120%となると1台あたりのスペースが狭く、駐輪環境への不満に繋がるため100%に抑えていきたい。

【藤井会長】

「とめる」について、港区の駐輪場は、麻布や六本木など来る人によって自転車の利用層がそれぞれ違うため、エリアによって基準を変えて対応している。適正配置は、利用ニーズに応じた対応が必要になる。

- ・自動運転バスの実証実験（柏の葉地区）について
資料6に基づき、東京大学生産技術研究所の中野氏より説明を行った。

主な質疑は以下のとおり

【松丸委員】

自動運転レベルⅡまではドライバーの運転に対しての責任となるが、レベルが上がると製造メーカーの責任に問われるのか。

【東京大学生産技術研究所】

事故等の問題が発生した際には、責任が問われる可能性はある。ただし、事故が起きた原因で状況が変わる。車両の不具合によるものであれば、製造メーカーに責任が問われる可能性もあるが、整備不良やオペレーションの問題であればバス事業者に問われる可能性もある。

法適用制度的な検討は現在も進められており、政府でも自動運転時の事故の責任のあり方は議論されている。

現在まで自動運転の事故が起きてないので、判例等がないので、実際にどのようになるのかは不明ではあるが今後、注意深く状況を見守りながら、安全を最優先にして開発を進めていきたい。

【蒲澤氏】

東武バスでは自動運転レベルⅡで 2019 年から 5 年間運行しており、乗務員から（自動運転走行が）不安であるといった声は一切ない。

今後自動運転レベルⅣに切り替わるということで、今後とも乗務員が不安にならないようなシステム開発を期待する。

自動運転を動かすに当たり、乗務員に代わりシステムで全てを賄うのは中々難しいと考える。そこに関しては、自動運転について地域の住民の方にも認知していただくことも今後必要になってくる。

【藤井会長】

社会的な受容性を同時に上げていく点が新しい実験を社会で実装する上で非常に大事なことである。

また、公共交通の場でできる点が非常に重い意味を持つてくると考える。

ぜひ皆様方に新たなアプローチを期待していただきたい。

以上