

第3回岐阜県自転車活用推進計画検討委員会 議事概要

1. 日時

令和元年9月13日（金）13時30分～15時00分

2. 議事

(1) 岐阜県自転車活用推進計画（案）について

3. 議事概要

委員の意見及び事務局の回答は以下のとおり。

- 計画の全体像を分かりやすくするため、概要版を作られる予定はあるか。
→概要版を作成する予定である。
- 施策によっては数値目標などのアウトプット指標が設定されているが、どこに書いてあるのか分かりにくい。今後フォローアップとして指標をチェックしていくうえでも、計画の最後に数値目標をまとめて再掲するなど工夫して欲しい。
→各分野でスケジュールや担当課をまとめている表に数値目標を加えたり、数値目標だけで別表を作るなど、対応を考える。
- 全体を通して岐阜県として誇れる内容はどこになるか。
→長良川サイクルツーリズムなどが岐阜県らしい取組みのひとつと考える。
- 長良川サイクルツーリズムは「清流の国ぎふ」らしい取組みだと思う。長良川サイクルツーリズムの部分を際立たせるような書き方をしてもよいと思う。
→長良川サイクルツーリズムでは、現在、沿川市町とも相談をしながらマップの作成を検討している。マップの完成が計画の公表に間に合えば、参考資料として計画に添付するなどしたい。
- すべての道の駅にサイクルステーションを作られるのか。
→道の駅のサイクルステーション化は全県的に取組みたいが、道の駅の立地条件などにより自転車利用が見込めない場所もあるため、現状を把握したうえで進めたい。
- 自転車活用推進計画の期間は5年だが、現段階で10年先、20年先のビジョンはあるか。5年後の姿を示せると分かりやすいと思うがどうか。
- この計画の場合は、アクションプランもマスタープランもひとつの計画にまとめられており、この計画に掲載されている施策すべてを5ヶ年で実施するものではないため、それらの内容を分けるのは難しいと思われる。
- 現状と課題の解決を目指した計画になっているか、疑問に思う箇所がある。例えば p33 の「岐阜県は点検整備の間隔が長い」というデータに対して、施策では何を指すか記載がない。保険の加入率についても数値が出ているが、これよりも上を目指すのか目指さないのか気になった。全国平均を目指すとか、明記していただいた方がよい。
→加入率の向上は交通安全意識の向上として捉えることができる部分もあるが、加入率の向上と交通事故の減少は必ずしもリンクするものではないので、目

標を設定することは難しいと考えている。

- 一部自治体では保険加入を義務化しているところはあるが、県として義務化は難しいのだろうか。岐阜県でも自転車の保有台数は自動車と同じくらい多い状況だが、自転車に乗っている方は、自転車事故で大きな賠償責任を負うケースがあるという感覚がないと思う。交通法令もすべてを把握しているわけではない。義務化を検討して欲しい。
- p33 では、『京都府や兵庫県、大阪府など保険加入を義務化している府県の加入率は高くなっています』とあるが、義務化しても50～60%の加入率である。義務化もあまり意味がないようにも思える。
- とはいえ、義務化している府県の加入率のパーセンテージは比較的高くなっており、まったく効果がないわけでもない。
 - 公立高校等では、点検整備を自転車通学の条件とするなど、指導が行われている。今後もこういった取組みを継続し、積極的に広報周知をしていくということが今回の計画に位置付ける施策である。
- 鉄道の廃線敷を活用した歩行空間の創出などについて財政的な支援をしてもらえるか。
 - 国交省では、計画に位置付けられたハード整備は交付金の重点配分の対象とすると聞いている。まだ実例がなく具体的なことはお伝えできないが、来年度の概算要求の対象となると思う。国交省以外の省庁においても、自転車活用推進に向けた新たな制度や支援策を打出しているので、県はそういった制度等を市町村担当者に紹介するなど支援したい。
- 「インバウンド向けガイドツアーについて」とあるが、こちらは日本人を対象とした民間の取組みは含めず、インバウンドに特化したものなのか。
 - インバウンドに特化した施策を推進している。インバウンド向け以外では、サイクルフェスティバルの支援や国際的なサイクリング大会の誘致に対する支援などがある。
- p63 施策 11 措置(5)がインバウンドに特化したものであるのであれば、タイトルをインバウンドに特化したものに変えるとよい。
- 計画の位置付けについて、p2 に『本計画は・・・、市町村が自転車活用推進計画を策定する際の指針となるものにします。』とある。しかし、この計画案は、県という大きい行政単位だからこそその施策もあり、この内容を市町村計画に反映させて展開していくことは難しいのではないか。
 - すべて反映することは難しいと考えている。自転車活用推進計画では、国・県・市町村それぞれの役割があり、また、国よりも県、県よりも市町村の方がより地域性がでる計画になると思う。国の計画を見ながら市町村計画を策定することはなかなか難しいと思うので、より地域性のある県の計画を参考にいただければと考えている。市町村の計画はまちづくりの部分が具体的になるなど、県の計画とは特徴が違うものになると考えている。
- そうであれば、指針という表現に違和感がある。
 - 指針という表現について再検討する。

○養老鉄道沿線の揖斐川町、池田町でレンタサイクル協議会を立ち上げ「養鉄トレクル」というレンタサイクルを設置している。レンタサイクルは交付金により導入したが、その予算がなくなろうとしている。よい取組みだが、補助金がなくなって継続が難しいという状況である。県として、よい取組みに対して補助を出していただけるか。

→車内の設備について補助メニューがあるが、現在のところレンタサイクルの設置に対する補助メニューはない。

○おそらく今後は協議会として、補助を要望していくことになると思う。よい取組みは継続できるような環境づくりを県として検討して欲しい。

○補助金は、初期投資に対するものであることが一般的である。経済的に自立できるものもあるかもしれないが、よいものだとしても採算が取れない取組みに対する支援の課題もある。

→道路管理者として走行環境を整備する場合も同様の課題がある。道路を整備する補助金があるが、維持管理の段階では独自の財源を確保しなければならない。自転車活用を推進していくうえでも同様の課題があることは認識している。

○市町村計画はいつ頃に策定されるか。

→自転車活用推進法では、県、市町村の計画の策定は努力義務に位置づけられており、必ず策定しなければならないものではない。地域特性によっては自転車施策がなじまない市町村もあるため、市町村計画が策定される時期は決まっていない。現在、県で把握しているところでは、計画策定の予定がある市町村はない。県の計画策定が、市町村計画策定の促進につながると考え、できるだけ早く県計画を策定しようと進めているところである。

○長良川サイクルツーリズムや中山道のインバウンドなど、県計画の施策を推進する際には、市町村との連携が必要になってくるため、市町村計画も策定されて欲しい。

○p54の図について、長良川サイクルツーリズムという言葉を変えて、清流サイクルツーリズムに変更してはどうか。そうすれば、木曾川沿い、揖斐川沿い、飛騨川沿いなど、展開が広がると思う。また、長良川サイクルツーリズムの中に岐阜県のような取り組みが含まれていることを示すp54の図表は馴染まないと思う。

→p54の図表は、観光振興の施策である「長良川サイクルツーリズム」「関ヶ原古戦場」「中山道」の文字を強調したので誤解を招くような見え方になっているのかもしれない。この図は、県内全域で様々な取り組みが行われていることを示すために作成した。図の見せ方を検討したい。

また、清流というキーワードで全体を取りまとめると、さらに岐阜県らしさに繋がるので、今後の展開の参考にさせていただく。

以上