

会 議 録

会議名	令和7年度第2回木更津市自転車活用推進委員会		
開催日	令和7年10月8日（水）	場 所	木更津市役所駅前庁舎 会議室1
時 間	午前10時00分～午前11時25分		
出席者	委 員：鬼塚信弘委員、鹿島良行委員(代理：坂口)、小林拓真委員、 深山宏樹委員、森浩文委員、神谷啓子委員、鳥海博之委員、 阿部厚司委員、渡邊孝雄委員、伊藤貴夫委員、井上勇委員、 住澤悠太委員、品川昭和委員、鈴木和代委員、大岩房之委員、 寺田巧実委員 事務局(都市整備部土木課)： 新井課長、高田係長、嶋埜主任技師、伊藤技師 委託業者：株式会社サンワコン 安野氏、玉村氏、小林氏、杉山氏		
議 題	(1) 開会 (2) 議事 ① 自転車利用に関する現状分析について ② 自転車利用に関するアンケート調査結果について ③ 自転車利用に関する課題について (3) その他 (4) 閉会		
公開・非 公開の別	全て公開		
傍聴者数	0名		
配付資料	1. 次第 2. 席次表 3. 資料1 自転車利用に関する現状分析 4. 資料2 自転車利用に関するアンケート調査結果 5. 資料2－1 市民アンケート結果 6. 資料2－2 中学生アンケート結果 7. 資料2－3 高校生アンケート結果 8. 資料2－4 みなトーク意見 9. 資料3 自転車利用に関する課題		
会議概要	別紙のとおり		

【会議の概要】

(1) 開 会

○事務局

それでは、時間になりましたので、始めさせていただきます。本日はお忙しい中、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。本日の司会を務めさせていただきます、土木課の高田と申します。よろしくお願いいたします。

ただ今より、令和 7 年度第 2 回木更津市自転車活用推進委員会を開会いたします。

本日の出席委員数は代理の方を除き、17 名中 14 名であり、附属機関設置条例第 6 条第 2 項に規定されている、半数以上の出席を得ておりますので、委員会は成立することをご報告させていただきます。また本日、鳥海委員は遅れての参加、鹿島委員の代理として坂口様に出席いただいております。

それでは早速、議事に入りたいと思います。「附属機関設置条例第 6 条第 1 項」に「委員長が会議の議長となる」とありますので、ここからの議事進行については鬼塚委員長にお願いします。

(2) 議 事

議事① 自転車利用に関する現状分析について

○鬼塚委員長

それでは議事を進行します。発言する場合には挙手をお願いします。

議事①「自転車利用に関する現状分析について」、事務局より説明をお願いします。

○委託業者(玉村)【資料 1】

資料 1 をご覧ください。木更津市の自転車利用に関する現状分析について説明します。

はじめに地勢について、上段の図は傾斜角度のデータを 250m 四方で整理したものです。黄色は傾斜が緩く、青、緑、ピンクになるにしたがって傾斜がきついことを表現しています。本市の地形は、鉄道沿線では平坦ですが、一方で市の南部・東部では高低差が大きくなっています。下段の図は土地利用状況を 100m 四方で整理しています。本市の土地利用は、木更津駅～巖根駅沿線を中心に建物用地が多く南部・東部では森林が多くを占めています。

資料 2 ページをご覧ください。人口について説明します。現在、令和 7 年度国勢調査がすすめられておりますが、今回の分析では現時点で公表されているデータで説明させていただきます。最新で公表されている現況値で、本市の人口は約 136,000 人であり、平成 17 年以降増加傾向にありますが、国立社会保障・人口問題研究所によると令和 22 年には減少すると予測されています。また高齢化率は増加傾向であり、一方で 15 歳未満の年少人口、15 歳～64 歳の生産年齢人口は、減少傾向にあります。

資料 3 ページ目は、人口の分布状況を整理しています。上段の図では令和 2 年人口密度を 500m 四方で示しています。赤いほど人口密度が高いことを表現しています。木更津駅、祇園駅等の周辺に特に人口が集積しています。下段の図では高齢化率を 500m 四方で示しています。

赤いほど高齢化率が高いことを表現しています。東清川駅周辺や金田地区、富来田地区に集積しています。

資料 4 ページからは交通基盤についてご説明します。まず、上段の道路ネットワークについて、市の主要な道路網は、広域的な幹線道路であるアクアライン・圏央道及び館山自動車道を軸に、東西・南北に配置されています。下段の公共交通ネットワークについて、鉄道 2 本、路線バス 18 系統のほか、富来田地区では自家用有償旅客運送ふくちゃんバスを運行しています。

資料 5 ページでは交通特性について説明しています。まず上段の交通分担について、本市の通勤通学時の交通手段として、自転車のみを使用している割合（代表交通分担率）オレンジ部分と、自転車と公共交通機関を組み合わせている割合（端末交通分担率）青部分、を合計した自転車の分担率の経年変化を見ると、平成 12 年から令和 2 年にかけて減少が続いています。令和 2 年には、県庁所在地の千葉市と比較すると、本市の分担率は約半数程度となっています。下段には令和 3 年度に実施された交通量調査結果を路線毎に掲載しています。

資料 6 ページは令和 3～5 年の自転車関連事故の発生場所をプロットしています。主に木更津駅周辺や県道沿いに集中しています。

資料 7 ページは主要施設の立地状況と通学路を整理しています。木更津駅を中心に、公共施設や商業施設が多く集積しています。また私立小学校を除いて、各小学校で通学路が指定されています。

資料 8 ページをご覧ください。ここからは本市の自転車利用の動向について説明します。まず、市営自転車駐車場については、木更津駅、巖根駅、東清川駅、馬来田駅に設置されており、木更津駅及び巖根駅は有料、東清川駅及び馬来田駅は無料となっています。自転車駐車場の利用にあたっては、利便性が高い木更津駅東口第 2 自転車駐車場 1 階、木更津駅東口第 3 自転車駐車場 1 階、木更津駅東口第 4 自転車駐車場は、毎年抽選申込となります。抽選対象外の自転車駐車場は利用登録申請により利用が可能です。

資料 9 ページをご覧ください。本市内の放置自転車の撤去数は概ね 150 台前後で推移しています。「(3) レンタサイクル」以降の内容については、前回委員会でお示ししたものと同様のため割愛させていただきます。

以上で資料 1 の説明を終わります。

○鬼塚委員長

ただ今説明がありましたが、何か質問、意見があれば挙手をお願いします。

よろしいですか。無いようですので、議事①については以上で終了します。

続いて、議事②「自転車利用に関するアンケート調査結果について」、事務局より説明をお願いします。

議事② 自転車利用に関するアンケート調査結果について

○委託業者(玉村)【資料 2、資料 2-1、資料 2-2、資料 2-3、資料 2-4】

お配りした資料は 5 種類ありますが、A3 版資料 2 の概要版で説明します。資料 2-1～資料 2-4 はそれぞれの調査の詳細であり割愛させていただきます

今回、アンケートは「市民アンケート」、「中学生アンケート」、「高校生アンケート」の３種類を実施しました。「市民アンケート」は 2,000 票配布して回答は 599 票、「中学生アンケート」は 700 票配布して回答は 630 票、「高校生アンケート」は 630 票配布して回答は 458 票となっています。

それでは具体的に調査結果について説明します。市民、中学生、高校生で比較できる内容のものについて抜粋しています。

まず、「自転車利用時に危険を感じたこと」という質問については、「危険を感じたことがある」が、各アンケートとも 6～7 割を占めているという状況でした。続いて、自転車利用時に危険を感じた方に対して、具体的にどういった危険を感じたのかについて尋ねたところ、全体としては、「車やバイクとの接触」はもちろんですが、「自転車同士の接触」や「歩行者との接触」も多い状況でした。その他に濡れた路面、凸凹な路面等「路面状況」についても意見が多い状況です。続いて、「自転車走行空間の満足度」というところでは、特に市民アンケートでは、「やや走りにくい」、「走りにくい」が、5 割近くを占めているという状況になっています。

続いて 2 ページ目を説明します。まず、「法改正に対する認知度」について、本調査では「自転車安全利用五則」、「自転車保険加入の義務化」、「ヘルメット着用の努力義務化」、「スマホ運転、飲酒運転の罰則強化」、「自転車交通違反に対する青切符」の 5 つについて、それぞれ「知っている」、「知らない」をお伺いしたところ、「自転車保険加入の義務化」や「ヘルメット着用の努力義務化」、「スマホ運転、飲酒運転の罰則強化」に関する認知度は高いが、「自転車安全利用五則」や「自転車交通違反に対する青切符」に関しては、認知度にばらつきがあります。

次に、「ヘルメット所持・着用状況」について、中学生は「着用している」が約 7 割ですが、市民や高校生では 3 割未満という状況になっています。加えて、一番下の図の「ヘルメット着用への抵抗感」については、中学生は 4 割で、市民や高校生に関しては着用していないのも含めまして、約 6 割が着用に対して抵抗感があると回答しています。

続いて、3 ページをご覧ください。ここでは「自転車に必要な施策・支援」についてお伺いしています。全体として「自転車の通行空間の整備」、「駐輪場、駐輪スペースの整備」が多くなっています。また、市民の方については、「学校における交通安全教育の推進」も多くなっています。中学生では、「通学時のヘルメット着用の義務化」や、「ヘルメット支給」が多い状況です。

最後に市民アンケートの結果について掲載しています。まず、「自転車の利用頻度」について、「利用しない、または利用しなくなった」が約 7 割を占めている状況です。自転車を利用される方に対して、お伺いしたところ、自転車を利用する理由は、手軽に使える、早く移動できる、健康に、運動不足解消が多い状況です。また「普段の一回の利用時間」について、「1 時間未満」が 9 割を占める状況です。次に、「レンタサイクルの利用状況」について、「知らない・利用したことがない」が約 8 割を占めています。「木更津市の自転車等放置禁止区域の認知度」について、「知らない」が、木更津駅周辺で約 6 割、巖根駅周辺で約 8 割を占めている状況です。

アンケートの説明は以上です。

○鬼塚委員長

ただ今の説明について、何か質問、意見があれば挙手をお願いします。

○大岩委員

通常、レンタサイクルは、市外から来た方が交通手段として使うものかと思いますが、実際、こういった利用者が多いのでしょうか。

○神谷委員

観光協会の神谷です。木更津駅前の観光案内所での貸し出しは、木更津市民以外の方もいらっやいますし、観光以外では、仕事で使われるという方もいらっやいます。

○鬼塚委員長

他にありませんか。

それでは私から質問させていただきたい。先ほどの現状分析や、今の②の説明とも関連しますが、無料の駐輪場を利用している方は、どれくらいいるのでしょうか。①と②に関連するような傾向として、もし分かれば教えていただきたい。

○事務局

今回、調査した駐輪場は市営の有料駐輪場であり、その他は、市の管轄ではない部分です。民間の駐輪場も一部あると認識していますが、どこに、どれだけ民間の駐輪施設があるかというのは、市としては把握しない状況です。

○鬼塚委員長

ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

また、後でその他ご意見を伺うとして、議事②についてはこれで終了とします。

次の議事③「自転車利用に関する課題について」、事務局より説明をお願いします。

議事③ 自転車利用に関する課題について

○委託業者(安野)【資料3】

資料3をご覧ください。自転車利用に関する課題です。今までの資料にあった社会的動向、自動車利用に関する現状、またアンケート調査結果等を踏まえて、自転車利用に関する課題というものを事務局版として提示させていただいています。また、点線囲みで「実施すべき施策の方向性(例)」を示していますが、こちらも庁内で協議できているものではなく、コンサル案として、提示させていただいています。本日、皆さんからいろいろご意見をいただいた中で、最終的に施策を詰めていきたいと考えています。

課題につきましては、1回目の委員会で目標として掲げている「都市環境」、「健康」、「観光」、「安全・安心」の4つの視点で整理しています。

（１）都市環境に関する課題

交通環境については、アンケートやみなトーク等で、かなり自転車による走りにくさについての意見が多いです。こちらの要因は、本市は早くから市街地整備がなされており、車社会に対応するため、自転車の通行空間が確保された道路が少ないという状況になっています。また、市民アンケート結果では、「自転車を利用しない・利用しなくなった」という方が 7 割であり、その理由としては、自転車を持っていないということもありますが、「他の交通手段のほうが便利」、「自転車利用の必要性を感じない」と回答した方が多くなっています。

また、自転車通行空間の満足度では、「とても走りやすい」、「走りやすい」が 1 割未満であるのに対して、「走りにくい」、「やや走りにくい」が 5 割を占めています。こちらについては、高校生と中学生では若干答えにばらつきがあり、市民の方については、走りにくいという方が多くなっています。また、先ほどあったように、市民と高校生の 7 割、中学生の 6 割が、自転車に乗っていて「危険を感じたことがある」と回答しています。その原因としては、「車やバイクとの接触」、「道の凸凹による転倒」が多くなっています。現在、富士見通りではシンボルロードとしての快適な歩行空間の形成に合わせて、自転車通行空間の確保を進めています。こういった状況を踏まえ、交通環境に対する課題としては、「移動手段としての自転車利用の役割を啓発するとともに、自転車を安全・快適に利用できるように、本市の道路事情に応じた自転車通行空間の確保及び適切な維持管理が必要です。」としています。実施すべき施策の方向性(例)としては、「自転車通行空間の計画的な整備」、「自転車通行空間の適切な維持管理」、「路上駐車への対応、違法駐車取締り強化」、「地域の移動手段としての自転車利用の推進」、が考えられます。

続いて、レンタサイクルです。令和 3 年度からレンタサイクル事業を開始しています。観光案内所での貸し出しは年 500 台程度で推移していますが、一方で市民アンケート結果では、レンタサイクルを「知らない・利用したことがない」が 8 割を占め、また、自転車を利用する人の片道 1 回当たりの利用時間は、「1 時間未満」が 9 割を占めています。こういった状況を踏まえて、課題としては、「レンタサイクルは、しっかり管理されている反面、借りる場所や返す場所、利用時間が限定されているなど気軽に利用しにくい面もあり、利用者のニーズに柔軟に対応できるシステムの導入が必要です。」としています。実施すべき施策の方向性(例)としては、「レンタサイクルの利用環境の向上、シェアサイクルの導入」、「公共交通との連携」等が考えられます。

次に、2 ページ目、駐輪場です。自転車等放置禁止区域の設定に関する認知度は低いです。また、自転車利用に向けた必要な施策として、「駐輪場・駐輪スペースの整備」と答えた方が、市民、高校生、中学生ともに一定数います。課題としては、「本市では、放置自転車のレンタサイクル利用を行っていますが、放置自転車の撤去・保管には費用もかかることから、駐輪場を適切に確保するとともに、放置自転車の防止に向けた市民への意識啓発が必要です。」として、実施すべき施策の方向性(例)については、「自転車駐車場の確保」、「放置自転車対策の広報・啓発」、「放置自転車の取り締まり強化」といったところが考えられます。

続いてゼロカーボンシティです。本市は 2050 年までに二酸化炭素排出量の実質ゼロを目指

す「ゼロカーボンシティ宣言」を行っています。一方で、本市は自動車への依存度が高く、市民アンケート結果でも、「自転車を利用しない・利用しなくなった」と答えた方が 7 割に及んでいます。ただし、一方で、今後の移動においては、買い物、趣味、通勤・通学であれば、自転車利用に転換する可能性もある中で、課題としては、「自転車は、地球環境にも家計にも優しい乗り物であり、自転車利用への転換を図っていく必要があります。」として、実施すべき施策の方向性(例)については、「身近な移動における自転車利用の推進」、「エコ通勤、エコ通学の推進」、「自転車購入への補助、自転車のリサイクル利用」等が考えられます。

(2) 健康に関する課題

まず、健康というところで、自転車の走行は有酸素運動となり、生活習慣病予防や、健康寿命の延伸が期待されます。また、市民アンケート結果では、自転車を利用する理由として、「健康に良い、運動不足解消」と答えた方も多くなっています。課題としては、「市民の健康維持のため、通勤・通学や買い物など、日常的に自転車を利用しやすい環境づくりが必要です。」としています。実施すべき施策の方向性(例)については、「健康増進の広報・啓発」、「身近な移動における自転車利用の推進(再掲)」、「エコ通勤、エコ通学の推進(再掲)」、「自転車の利用に応じた地域通貨の発行」等が考えられます。

3 ページ目のスポーツです。本市ではスポーツを通じたまちづくりを推進するため、「木更津トライアスロン大会」を実施しており、毎年、多くの参加者がいます。一方、令和 4 年に市が実施した「スポーツに関する意識調査」では、週に一回以上スポーツをする人は約 3 割と少なく、20 歳代以上の各年代では、「過去 1 年間にスポーツを行わなかった」という人が多くなっています。課題としては、「自転車はジョギングやランニングに比べて足や膝への負担が少なく、ケガをしにくいメリットがあり、趣味や運動の機会としても自転車利用を推進することが必要です。」として、実施すべき施策の方向性(例)については、「国際的なサイクリング大会の開催」、「海浜公園等の有効活用による身近なスポーツ環境の創出」、「身近なサイクリングイベントの開催」等が考えられます。

(3) 観光に関する課題

まず、市内観光については、サイクルツーリズムと観光産業を連携することで、飲食店や宿泊施設、観光スポットの利用者が増えるとともに、地域の魅力を広く発信できるということで、経済的な効果も期待されます。本市では地域の魅力を体感できる 7 つのサイクリングコースを設定しています。一方、東西に長い地勢で台地や丘陵地があり、坂道があって自転車が利用しにくい環境もあります。課題としては、「本市の観光資源は東西に広く分布しており、観光振興に自転車を組み込むためには、鉄道やバスの公共交通機関との連携が必要です。」として、実施すべき施策の方向性(例)については、「レンタサイクルの利用環境の向上、シェアサイクルの導入(再掲)」、「サイクリングマップの更新・充実」、「公共交通との連携(再掲)」、「休憩所や店舗へのサイクルラックの設置」、「地域産業との連携」等が考えられます。

広域連携については、南房総市と連携して、「房総半島サイクリングガイドブック」を作成して、自転車に関する様々な情報発信を行っています。また、千葉県サイクリング協会では、

各支部で特色あるイベントを実施しています。観光面において複数の自治体が連携することで、滞在時間や消費額の増加が期待されるとともに、多様な観光資源を活かした広域的なプロモーションも可能になります。これらを受けて課題としては、「自転車通行空間の整備効果を高めるためにも、複数の自治体が連携して広域的な自転車活用の取組を行っていくことが必要です。」としています。実施すべき施策の方向性(例)については、次のページになりますが、「近隣都市と連携したサイクリングコースの整備」、「サイクリング協会と連携した広域的なサイクリングイベントの開催」、「サイクリングコースの広報活動」等が考えられます。

(4) 安全・安心に関する課題

自転車事故に関しては、令和 5 年中に市内で発生した自転車事故は 60 件、うち 2 件の死亡事故で、負傷者数は 58 人です。また、アンケート調査では、自転車利用時に危険を感じたことがある方が、かなり多いという状況です。このため、課題としては、「自転車と歩行者がお互いに安全に通行できる環境を整備するとともに、自転車は「車両」であることの周知徹底を図ることが必要です。」として、実施すべき施策の方向性(例)については、「自転車通行空間の計画的な整備(再掲)」、「安全性の高い自転車の普及」、「自転車の安全点検の実施」等が考えられます。

次に意識啓発です。現在、再整備中の木更津交通公園について、楽しく遊びながら交通に対する正しい知識や道徳等を学ぶことができると良いと考えられます。また、アンケート結果では、市民、高校生、中学生ともに、保険加入の義務化、ヘルメット着用の努力義務化、自転車危険運転の罰則強化等の認知度は高い状況にあります。一方で、ヘルメット着用に関しては抵抗感もあり、実際にヘルメットを着用している人は少なく、意識と行動の乖離が見られます。また、自転車活用に関する必要な施策としては、市民では「学校における交通安全教育の推進」、中学生では「通学時のヘルメット着用の義務化」、「ヘルメットの支給」が多くなっています。これらを受けて、課題としては、「自転車を安全に利用するために、ルールの周知徹底を図るとともに、様々な年代に対応した安全教育や意識啓発の場・機会づくりが必要です。」として、実施すべき施策の方向性(例)については、「自転車に関するルール・法令等の周知設定」、「交通公園の有効活用」、「学校での交通安全教室の開催」、「高齢者に対する自転車講習会の開催」、「自転車安全利用に関するコンテストの開催」、「企業や高校等と連携したオリジナルのデザインの作成」、「木更津市公式 YouTube への動画公開」等が考えられます。

最後の 5 ページ目、災害時の対応です。大規模な災害が発生した際には、自動車や公共交通機関による移動に制約が生じることがあります。実際、東日本大震災の時には、帰宅や物資輸送、捜索の手段として自転車が活躍しました。課題としては、「災害に強い乗り物としても、自転車を活用することが必要です。」として、実施すべき施策の方向性(例)については、「災害自転車の利用」、「ノーパンクタイヤの導入」等が考えられます。

課題の説明としては以上です。

○鬼塚委員

ただ今説明があったことについて、何か質問、意見があれば挙手をお願いします。また、各

団体としての意見があれば、合わせて挙手をお願いします。

○阿部委員

各アンケートの資料について説明いただけると思っていたのですが、先ほどのアンケートに関する説明は、全般的な総論だと思います。大切なのはアンケートの自由記述等にかかれている生の声であると思います。そこにはかなりネガティブなことが書いてあると思いますが、それらを踏まえて、課題等を捉えていく必要があると思います。ご説明いただいた課題を踏まえ、各アンケートの自由記述の特徴的な点について、分かれば教えていただきたい。

アンケートの集計について、対象者を都市部とそれ以外を分けるべきだと思います。木更津高校生の半分は市外から通学していますが、市外の生徒は木更津市ではなく、自分の居住地を思い描いて回答した可能性があります。みなトークの意見は木更津市民だと思いますが、こちらは市民対象のアンケートとは別物かどうかを教えていただきたいです。

鬼塚委員長

事務局、お願いします。

○事務局

私から何点か説明させていただきます。ご質問趣旨は、市民アンケートの最後に自由記述欄に関する、意見のまとめと課題の抽出でよろしいでしょうか。

○阿部委員

はい、お願いします。

○事務局

回答のあった 599 票中 232 件に自由記述の回答がありました。その中で、「都市環境」、「健康」、「観光」、「安心・安全」の分類分けについては、232 件中 107 件が「都市環境」についてです。これについてはハード面の指摘であり、自転車の通るところが欲しい、駐輪場、シェアサイクルについての意見が 107 件ほどありました。「健康」についてはほとんどありませんでした。「観光」については 16 件程度であり、「安心・安全」は 70 件程ありました。「都市環境」のハード面については道路を含めて、駐輪場、シェアサイクルもあり、想定外に幅が広いと思っています。「安心・安全」というところでは、マナー、モラル、ルールを守らない等の意見が非常に多かったと認識しています。

その他の意見も含めて、特に注目したい意見についてお話しさせていただきます。

まず、交通環境について、シェアサイクルで、バス停などに返却するポイントを設置してほしいという意見がありました。バスの本数が少なく運賃も高いので、代替手段としてシェアサイクルが欲しいという意見も多くありました。また、バス停に駐輪場がある良いという意見がありました。「健康」については、自転車通勤の手当を推奨してほしいという意見がありました。「観光」については、バスの土日運行が少ないのでレンタサイクル等も使えると良いとい

う意見がありました。あと、アクアラインを自転車で走行したいという、非常に興味深い意見がありました。サイクルツーリズムの中で、疲れた時に閑散の時間帯であれば鉄道車両に乗せて帰って来ることができるようなケアがあると助かるという意見もありました。「安全・安心」については、青切符導入前に、事前に、「それはダメですよ」というような指導をいただけたら非常に助かりますという意見がありました。ヘルメット購入について、補助事業の開始と、新入生が購入するタイミングにずれが生じていたという意見がありました。また「スケアード・ストレイト」というスタントマンを使った事故再現による教育を千葉県内で実施しており、百聞は一見にしかずという言葉もありますが、こういった事業を取り入れることができれば充実した教育になるという意見がありました。

4 つの目標以外のその他の意見について紹介します。多く挙げられたのは、自転車の一時停止自体を取り締まることができないかという意見や、木更津市は坂が多いので電動自転車の購入を補助してほしいという意見を 5 件ほど確認しています。最後になりますが、今までメンテナンス等で利用していた自転車屋が閉店して困っているという意見がありました。

○鬼塚委員長

何か補足説明はありますか。

○委託業者(玉村)

中学生と高校生のアンケート結果ですが、こちらは市民アンケートに比べると回答数は少ないですが、どちらも多いのは、自転車の走行区間に対しての意見が多いです。実際に走っているので、「専用道路を作ってください」、「道の段差を低くしてください」そのような意見が多いと認識しています。あと、先ほど話にもあった「ヘルメットは大切であり着用してほしい」という意見がある一方で、他の子が着用していないのになぜ私だけという意見もあり、補助や指導の必要性が、意見として多いです。

○委託業者(安野)

都市部とそれ以外の区分ですが、今回、時間に限りがあったため単純集計をお示ししましたが、市民アンケート調査票の設問「お住まいの地区」とクロス集計をかけることで、地域との関係性が出るものと考えています。

○鬼塚委員長

そういうことでよろしいでしょうか。

他にいかがでしょうか。

○事務局

先ほどの木更津高校生は市外が多いということについてですが、木更津高校に確認すると、自転車で通学しているのは市内の生徒が多いということでした。本来であれば市内の生徒を抽出して、あるいは木更津市内に限ってという説明をした上で、調査することがより適当か

もしれませんが、木更津高校に通っているという点で、木更津市内に関する意見をいただいていると考えています。

○鬼塚委員長

他にいかがでしょうか。

○伊藤委員

君津土木事務所の伊藤です。道路管理者の立場で発言させていただきます。

アンケート結果の資料では、自転車通行空間の整備、道路の凸凹が多いという生の声があります。土木事務所としても、順に、改善や舗装のやり直しを実施していますが、多くの箇所があり整備が追いつかず、優先度が高い箇所から順次整備を実施している状況です。というのも、舗装のやり直し等はどうしても車の走行が優先になってしまうためです。

自転車環境について、「自転車専用道を作ってほしい」という生の声がたくさん見られましたが、申し訳ありませんがこれは事実上困難です。県内に設置されている自転車専用道はほとんど川縁であり、河川の管理用道路や堤防の上を舗装して、自転車道として利用しているところはいくつかあります。しかし純然たる自転車専用道はないかと思います。逆に、これから新しく自転車専用道をつくろうとすると、土地を買って舗装して道路をつくることになりますが、事実上、予算・時間的にも困難です。

千葉県で実施している自転車道整備には、矢羽根の表示があります。道路には様々な路面標示がありますが、青い矢印を道路の路肩に連続的に整備して、自転車に通行してもらう空間を表示しています。木更津市にはなく、周辺でも限定的です。千葉県内でもまだ限定的ですが、千葉市にはあります。

広域的な自転車専用道として、ご存じの方もいらっしゃると思いますが、銚子市から和歌山市までの太平洋岸自転車道を国土交通省が整備しています。銚子市から九十九里、勝浦、野島崎の灯台を回って、館山、そして浜金谷まで、海沿いが対象になります。

矢羽根の路面表示は、50mに1カ所設置し、路肩へ看板の設置を実施することがあります。例えば、観光に特化した自転車道の場合には休憩スポットや、QRコードのついた代表的な施設の案内看板があります。

千葉市には多くの矢羽根表示がありますが、その中には「自転車は原則左側を通ってください」という看板がたくさんあります。同じ矢羽根でも、誰をターゲットにするかで実施することが違います。木更津市には都市部と郊外の広大な山地がありますが、最終的にどこにどのような表示を置くことかを検討することも大事だと思います。

○鬼塚委員長

今の意見に対して何かありますか。

○大岩委員

経済部長の大岩です。観光面がメインとなりますが、本市ではアカデミアパーク整備を進

めており、自転車のサイクリングコースに指定されています。自転車専用道では無いとしても、より自転車が通ることができるよう積極的に整備していただきたいと思います。

○鬼塚委員長

他にどうでしょうか。

○住澤委員

木更津警察署交通課長の住澤です。アンケートの最後の自由意見のところで、取り締まり、交通ルールの徹底に関する意見が多数ありましたので、紹介します。9月に警察庁から、自転車のルールブックというのが公開されています。これは、警察の指導取締りに関する方針や、どういうことが違反になるのか、といういわゆるルールと警察の方針をお示ししています。また、警察から学校の方に指導もしていますが、事実、手が回っていません。学校や企業側にしても、授業日数等の問題もあり、おそらく年に一回指導をできるかどうかかと思います。警察、行政が連携して、交通ルールに関しては、街頭活動も含めて行っていますが、警察官の人員もご存知の通り少ないです。これだけの警察官の人員で、街頭活動をして、市民の皆さんに交通ルールを周知するというのは無理です。その中で、どうやってルールを周知していくかを突き詰めていくと、それぞれの団体の中で、自発的にルールを知る努力をしていただく必要があります。警察も周知に向けて活動していきませんが、どうしてもカバーできない部分があり、自転車のルールブック、公開されている資料をそれぞれ勉強していただきたいと思います。資料含め、警察としても周知をしていきますので、皆様方からも広げていただけると幸いです。よろしくお願いします。

○鬼塚委員長

他にどうでしょうか。

○鹿島委員(坂口代理)

JR東日本木更津統括センターの坂口です。私からは3点ほどお伝えしたいと思います。

まず1点目ですが、先ほどの市民意見の中に列車に自転車が乗り入れればいいのかというお話がありましたが、確かにそういう側面もありますが、現行のルールではそれはできません。もし乗せる場合には、車輪等を外して、カバーをかけて乗っていただくこととなります。朝夕の混んでいる時間帯に自転車を乗せることによって他のお客様の迷惑になる点から、自転車そのままでは乗り入れはできない状況です。一方でJRでは、普段使いと観光のすみ分けをしており、木更津のトライアスロン等、自転車を競技として使うお客様に関しては、自転車のまま乗り目的地まで行っていたという鉄道を運行しています。浜金谷ではサイクルトレインといって、四半期に一回ぐらいですが、そのまま自転車で乗っていただくような形の列車を運行しています。ただし、いつも3、4名と少ないことから、今後とも継続できるかどうかということになります。

2点目は、11ページのサイクリングコースと、千葉県のサイクリングコースは、弊社がまだ

把握していなかったため、参考にさせていただきたい。

3点目は、資料3の2ページの駐輪場について、駐輪場の確保であれば、巖根駅には少しスペースがあります。関係会社との調整は必要ですが、ご相談いただければ、関係各所につなぐことができると思います。

○鬼塚委員長

他にどうでしょうか。

○森委員

千葉県サイクリング協会の森です。先ほど矢羽根の話がありましたが、自転車に乗る立場からすれば非常によく目立っており、車を運転する方からもよく分かるのではないかと思います。自転車が走るところ、という意識付けとしても良いと思っています。この施策を重点項目として行っていただきたいと思っています。

重点的に行っていただきたいのは安全教育です。先ほど住澤委員より、「各自で公開されている資料を確認してほしい」とありましたが、資料を拝見すると結構な量があります。やはり、「こういうことは危険であり、危険だからこうしよう」という意識を持つことが必要であり、右側通行の危険性や、一時停止をしない危険性を、映像等も使って学校で注意喚起を実施していただきたいと思っています。中学校で自転車通学が始まり、高校に行くと身体も大きくなるので、特に安全教育をやっていただきたい。なかなか安全教育のところまで手が回らないという話ですが、安全が一番重要であり、交通手段としての自転車は、中高生にとっては非常に重要です。このアンケートは、中学校、高校各一校が協力しています。まず1校ずつでも、なんとか安全教育を実施できないかと思っています。

○鬼塚委員長

他にいかがでしょうか。

○大岩委員

経済部長の大岩です。経済部としても様々な事業を続けていますが、資料3に記載している「実施すべき施策の方向性(例)」に書いてある事業は、実際にやっているものが殆どであり、新しい進展性が見られません。コンサルの方でも、もう少し具体的なものがあれば入れていただきたいと思っています。赤字で書いてある課題についても、経済部門としてどう関わっていくか検討している段階です。

阿部委員に伺いたいですが、サイクリストの目線から今掲げてある施策以外に、あると良い、または参加したいイベント等があれば、教えていただきたいと思っています。

○阿部委員

私はこの場にいる寺田委員とは以前に他自治体のサイクルツーリズムによる地域振興等でもご一緒させていただいたこともあり、また、おそらくサイクリング協会の森委員とともに

今日のメンバーの中で一番自転車に乗っているサイクリストだと思いますので、それを踏まえたお答えをさせていただきます。

まず、先ほどの矢羽根について少し補足説明させていただきますと、矢羽根はあくまでも、自転車も自動車も走行可能な車道混在のマークとして設置され、車が走行することもあります。自転車しか走れない自転車専用道といったハード整備は困難ですが、矢羽根やブルーラインなどが道路に表示されていると、ドライバー側に「自転車が走る」ことを伝えることができ、ドライバーへの安全意識が醸成され安全対策の効果が期待されると思います。

そして大岩委員からの質問についてですが、まずはこうしたドライバーへの安全意識喚起という視点も必要だと思います。これは、実際にトラックドライバーさんに自転車に乗ってもらい、どれほど自転車の走行が怖いかを体験してもらうような事例も他の地域ではありますので一方的な視点ではなく、様々な目線で物事を捉えることが大事だと思います。

またこれまで自転車関連でご相談を受けてきた他の自治体にもお伝えしている課題や対策を紹介させていただきます。先ほど安全対策とありましたが、こちらは市民向けの安全マナー講習などのインナーサイド的な視点になっていますが、一方で外部からのツーリストに向けた対策などのアウターサイド的な視点も重要でサイクルマップの作成や矢羽根等による環境整備があります。サイクリストウェルカムという言葉があるのですが、これはサイクルツーリストだけではなく地域住民も気軽に自転車で立ち寄れる場所の目印として、サイクルラックやのぼり旗などの設置を推進している自治体や団体があります。

サイクルラック作製にあたっては、サステナブルな視点で未利用材木を材料として使うこともあります。また、ドリンクと軽食がとれるサイクリストの休憩スポットを整備しているところもあります。

これらは1つの自治体だけではなく、上総4市や市原市など、近隣自治体との広域サイクル連携が重要となります。木更津だけで実施しても、ツーリズムにはあまり効果がありません。近隣自治体との連携を意識し、道路整備等も含めて、シームレスにツーリズムを実施する必要があります。

このように自転車活用を掲げている自治体では、まち全体で「自転車にやさしいまちである」ことを前面に出し、シビックプライドにまで高め上げていくと地域住民による意識も高まっていくと思います。ただし急にここまで高めることは難しいと思うので、まずは目標として「サイクリストウェルカム」や「自転車にやさしいまち」のようなテーマ設定をすることも良いと思います。こういった活用ができると、すごく良い計画になると思います。

○鬼塚委員長

他にいかがでしょうか。

○鈴木委員

市民協働部長の鈴木です。市民協働部では交通行政にかかわる仕事もしており、警察と連携して、交通安全についての啓発をしています。やはりどのように交通安全意識を高めていただくか、市民に伝えていくか、大変難しいと感じています。

自転車活用推進計画について、安全に自転車に乗ることが大前提だと思います。来年度、市民協働部で交通安全計画を更新する時期になりますので、本日の委員会やアンケート結果を踏まえ、自転車活用推進計画と交通安全計画をリンクする必要があると考えています。

また、中学生がヘルメットを被らないという話がありました。昨年度、ヘルメット購入の補助を始めましたが、想定より反応がない印象でした。昨年度は補助を年度初旬にスタートしましたが、学生はすでにヘルメットを購入している状況でした。2月にはかなり補助申請が多く、課題は周知であると思っています。今年度は、中学校の入学式時に、ヘルメット購入補助事業についてPRしたいと思っています。

○鬼塚委員長

他にいかがでしょうか。

○寺田委員

都市整備部長の寺田です。先ほど阿部委員から、以前、他自治体で一緒にさせていただいたという話がありましたが、私は県から派遣されており、4月から木更津市に赴任しております。以前は成田空港の周辺の自治体に派遣されていましたが、その際に、成田空港周辺で、特に南側の九十九里方面、海まで抜ける部分のサイクリングコースの検討や、複数自治体と連携したサイクルツーリズムの検討を阿部委員とさせていただきました。その際も、周辺の自治体で連携したイベントの開催や、サイクリングコースの設定などの取り組みを実施しており、本計画についても、阿部委員からお話があったように、木更津市単独ではなく、周辺自治体と連携した日常の道路整備やイベント活動が必要と感じているところです。

本委員会では、この木更津市の自転車活用計画を策定については、現状分析やアンケート結果を踏まえて、先ほどコンサルから施策の方向性を少し提案いただきました。それを踏まえて、今後、計画を具体化する中で、なかなかこの会議の場だけでは、管理機関や本委員会の委員との協議や、関係市町村の事業等の意見交換の時間を確保することは困難です。今後、個別にヒアリングを実施して、きちんと皆様の意見を踏まえて本計画に盛り込んでいく必要があると感じました。次回に向けて、スケジュールを事務局から説明いただければと思います。

○事務局

今回の議題等、アンケート結果の案件等も含め、第3回委員会までに、分科会もしくは個別にヒアリング等をさせていただいて、素案を作成する予定です。

○寺田委員

ありがとうございます。前回、スケジュールの提示がありましたが、少し丁寧に、もう少し時間をかける必要があると感じています。

○鬼塚委員長

他にどうでしょうか。

各委員からご意見をいただきましたが、やはりこの後、どうやって進めていくかがポイントだと思います。それぞれの団体に課題がありますが、共通の課題もあります。私としては時系列的に整理したい。例えば、現状で実施できる、近い時期に実施できる事業の整理をすると同時に、全体や個別の課題を整理していくと思います。事業の整理方法について、事務局はどうお考えになっていますか。

○事務局

今、お話しいただいた通り、実施の案については、短期的なもの、中長期的なものに整理して、今後提示させていただきたいと思います。

○鬼塚委員長

他によろしいでしょうか。

それでは、無いようですので、議事③については以上で終了します。

以上で本日の議事については全て終了しました。円滑な進行にご協力いただき、ありがとうございました。

進行を司会にお渡しいたします。

(3) その他

○事務局

鬼塚委員長、ありがとうございました。

それでは、次第(3)その他について、事務局から1点連絡があります。次回の会議の日程ですが、先ほど寺田委員からありました通り、個別にヒアリングや分科会等を開催して、第3回委員会を開催したいと思います。現時点では、開催時期は11月下旬、または12月ごろを目指していますが、個別ヒアリングや、また、委員の皆様にも話をお聞きしたいと考えており、開催時期が変動する場合があります。開催の詳細については、ある程度まとまり次第、皆様に連絡させていただきますので、よろしくお願いします。

事務局からは以上ですが、その他、皆様から何かございますか。

(4) 閉会

○事務局

無いようですので、以上で令和7年度第2回木更津市自転車活用推進委員会を閉会します。委員の皆様、本日はお忙しい中ご出席いただき、誠にありがとうございました。

第2回木更津市自転車活用推進委員会の内容について、上記のとおり確認する。

令和7年10月18日

木更津市自転車活用推進委員会委員長 鬼塚 信弘