

会 議 録

会議の名称		平成 29 年第 1 回自転車のまちつくば推進委員会		
開催日時		平成 29 年 7 月 25 日(火)開会 13 : 30 閉会 15 : 45		
開催場所		つくば市役所消防庁舎 3 階会議室		
事務局 (担当課)		都市計画部総合交通政策課		
出席者	委員	【有識者】茨城大学 : 委員長, 筑波大学 : 副委員長, 国立環境研究所 【市民代表】つくば市区会連合会 【自転車利用者】チーム 36, 筑波大学学生課 【学校関係者】つくば市 PTA 連絡協議会, つくば市中学校長・高等学校長協議会 【自転車小売業】茨城県自転車商協同組合つくば支部 【行政機関】つくば中央警察署交通課, つくば北警察署交通課, 茨城県地域計画課, 茨城県土木事務所, つくば市 (都市計画部, 建設部)		
	その他			
	事務局	都市計画部総合交通政策課 : 課長中澤, 課長補佐中山, 係長細谷, 係長名田, 主任渡辺		
公開・非公開の別		<input checked="" type="checkbox"/> 公開 <input type="checkbox"/> 非公開 <input type="checkbox"/> 一部公開	傍聴者数	1 名
非公開の場合はその理由				
議題		(1) 自転車安全利用促進計画アクションプランの各施策の平成 28 年度実績・評価と平成 29 年度の取組について (2) 自転車走行空間の整備の方向性について		
会議録署名人		確定年月日	平成	年 月 日
会議次第	1 開会 2 委嘱状交付 3 挨拶 4 委員紹介 5 役員選出 6 議事 (1) 各施策の平成 28 年度実績・評価と平成 29 年度の取組について (2) 自転車走行空間の整備の方向性について 7 その他			

<審議内容>

○委員の紹介，委員長の互選を経て，議事開始。

委員長：改めまして，よろしくお願ひいたします。私は茨城大学工学部の都市システム工学科というところに所属しております，専門は交通政策や都市計画でございます。10年位前から自転車のことに取り組みだしまして，国のガイドラインにつきましても，全国の研究者仲間と一緒に携わってきております。その中で，つくばにあります国総研の方とも一緒にやってきており，その縁で，つくば市が自転車の計画を策定する時に，私も関係するようになったという経緯がございます。

思い出しますと，最初の自転車の計画が2010年だったと思いますが，震災の1年位前に自転車の基本計画ができました。その後，行動計画を策定し，その後，自転車の条例を策定し，現在の安全利用促進計画，アクションプランを策定するという形で進んできております。国の方もガイドライン，マニュアルが整備されまして，自転車活用推進法もでき，制度的には整ってきたというところであると思います。

つくば市は，10年前に基本計画を策定する時に，有志の方たちによる自転車のマップ作成や，安全の調査を実施するなど，長い歴史があると思います。このアクションプランに基づいて色々な施策を実施していただければ，自転車にいいまちができるだろうと思います。当初は，新潟や金沢等がかなり取り組みを進めていましたが，つくば市もトップのグループに入っておりました。今は全国的にいろいろな市町村が取り組んでおり，静岡，京都，愛媛等は，非常に頑張っております。ぜひ霞ヶ浦りんりんロードという素晴らしい道路もございまして，つくば市がいい自転車の町になるよう，皆さんに御議論をいただきたいと思っております。どうぞよろしくお願ひいたします。

○次第に従い委員長が議事進行。

委員長：それでは次第に基づきまして，議事を進行させていただきます。議事は2つございますが，初めに各施策の平成28年度の実績評価と平成29年度の取り組みについてです。現在の計画について経緯の説明をいただいてから資料を御説明いただければありがたいです。よろしくお願ひいたします。

<<事務局より資料2・3を説明>>

委員長：少し補足をさせていただきます。「資料2」で説明がありましたが，資料2の最初のページをめくっていただきますと「施策1」があり，ここにそれぞれのメニューが書いてあり，その下に平成28年度の実績，課題・改善方針，平成29年度どういうことを実施していくのかということが書いてあります。この部分について少し補足をしますと，例えば「アクションプラン」の62ページ，ここが施策体系になっており，施策1が記載されています。この施策1に対してメニューが5つの記載されており，これが説明のあったことに対応をしています。個別にどのようなことをやるかということが記載されています。各メニューそれぞれに進捗指標というのがあり，小学生に対する教室の開催回数とかチラシの配布枚数といったことを書いています。各年度ごとに，目標数値が入っています。これに対して，平成28年度は目標通りに実施できたかどうかということについて，AやBなどで評価されています。

「アクションプラン」の129ページを見てください。このような計画に関しては，進捗管理をPDCA方式で行うということについて，皆様も身近なところで体験していると思

います。今日は、このチェックのところをやっています。平成28年度のチェックをして、平成29年度にアクションをしていくということでございます。市の担当からA、B、C、Dという自己評価をしていただき、課題・改善を書きいただき、今年度29年度はこのようにやっていくということを資料に記載しています。委員の皆さんからは、「平成28年度よくやってくれました、このとおり平成29年度も頑張ってください。」とか、「こういうところが足りないからしっかりやってください。」とか、そのような御意見をください。

「アクションプラン」に書かれた一つ一つの施策に対し、数値目標が書かれているので、細かく見て、多い、少ないをチェックすることは、1年ごとには必要はないと思います。身近なところで、「なんとなく自転車が増えてきた」、「自転車に乗りやすくなった」、「何か自転車に乗ろうという雰囲気が出ている」と感じられる、もしくは「自転車に乗ろうという感じがなく」、事故については後で警察さんに説明をしていただこうと思っておりますが、「自転車に優しいまちになっているか」など、身近なことについて体感的なところからも評価していただければと思います。御質問、御意見をよろしくお願いたします。

後で伺おうかと思っておりましたが、警察さんで何か事故関係や、あるいは少し特徴的なことなど、皆さんにお知らせしておいた方がいいことがありましたらお願いしたいのですが、いかがですか。

つくば中央警察署交通課長：自転車利用者の特徴としまして、小学校、中学校、高校とも夏休み期間中に入っているのですが、通学期間外に比べて、交通事故の件数が1.5倍ほど増えているという現状があります。学校に通っていない夏休み期間において、特別何かやっているとか、交通安全教育の機会があれば、少しでも事故が減らせると思っております。そういうことを考慮していただければと考えております。

委員長：ありがとうございます。つくば市の調査によりますと、本日も子供自転車安全利用教室が開催されております。去年、私も参加させていただきましたが、色々頑張っていると思います。交通事故件数が、夏休み期間は1.5倍ということですが、自転車に乗る子供も増えるということなのでしょうか？

つくば中央警察署交通課長：夏休みは、普段通学している通り慣れた道以外の道も通ったりするので、初めて通る道などが増えます。つまり、子供たちが今まで知らない場所に行動範囲が広がり、自転車での移動距離が長くなったりします。普段通り慣れた所は危ない場所も分かっているので大丈夫だと思いますが、今まで知らなかった場所において事故にあったり、遊びに行った先で事故にあったりなど、注意が足りなくて、ちょっとした事故にあってしまうということが傾向として見られると思います。

委員長：それは小学生ですか？

つくば中央警察署交通課長：小・中・高、限らずです。出会い頭の事故なども増えていますので、気を付けなければいけないポイントなどを周知していただければと思います。

委員長：夏休みに入る前に、子供の自転車の安全利用対策について、現場の交通安全指導教育に関わる方々と意見交換をしていただき、こういう対策ができるのではないかと

うことを考えていただきたいと思います。

施策1について、小・中・高を対象とした自転車安全利用教育がありますが、市内にも大学が2つほどありますが、大学生への教育が入っていません。今どのようになっているのでしょうか。

事務局：大学生など成人した一般の大人に対しては、自転車安全利用教育のメニューには入っていないのが現状です。逆に、大学生などは一般の大人として、「アクションプラン」の67ページに記載しております「自転車サポーター制度」の方に含み、一般の大人で良い乗り方をする人たちとして育てていきたいという施策があります。

委員長：現在の計画を作る時に、「大学生のことが抜けていますね。」ということを経験して一回話し合ったことがあると思います。大学生に対する自転車安全利用教育が入っていない理由は忘れてしまいましたが、その時に議論をしたのが、大学生に関する自転車安全利用教育の指導については、施策3や4、「サポーター」とか「コンソーシアム」のところで取り組んでいきますということだったと思います。

施策3や施策4の評価がDということで、今年度、取り組んでいきますということでしたが、筑波大学さんであるとか、委員の代表の方などから、我々もできることはやりますよ、一緒にやりますよという声をいただき、ぜひ進めていただきたいという風に思います。コンソーシアムなどについて、協力体制を組んでいきたいと思いますという声も以前にあったかと思います。皆様から他にどうでしょうか？

筑波大学学生生活課：先ほど大学生への教育の話がございまして、一応、大学でもつくば市や警察署との協力をいただきながら、秋に交通安全キャンペーンを実施しております。その中で学生に対し、自転車の交通安全について周知しております。また、自転車交通安全教習会という事業を実施しております。その中では自転車シミュレーターを使用しております。大学生にもなるといった感覚はありましたが、実際ここ2年ほど実施し、学生からは、改めて自転車シミュレーターを体験することで、自転車の運転について安全に心がけなければならないということに気づきました、という声もございました。引き続き大学生に対する事業は実施させていただこうと思っておりますが、委員の皆さんの協力もいただきまして、新たな企画を考え、自転車の安全利用について周知徹底していけたらと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

委員長：有識者から全体に対する評価やコメントをいただきたいと思います。

副委員長：全体的な話と個別な話を含めてお話しします。ひとつはまちづくり的な視線ということで、「自転車安全利用促進計画」や「アクションプラン」の中で、面としてどうするかという視点が欲しいです。自転車のルートというのは線上で、どうしても意識が線の上だけにいきがちですが、面的な意識が必要だと改めて思いました。

つくば中央警察署交通課の話聞いても、夏休みになると普段行かないところに行く、これは通学とか通勤といった線的な決まった場所間での移動だけでなく、いわゆる回遊的な移動です。買い回りなどの回遊行動もあります。おそらく、自転車利用を促進していけばいくほど、まちの中を回遊することが増える。新しいルートを発見することは良い面もあると思いますが、その分、出会い頭の事故なども増えると思います。面的な対策はなかなか難しいと思いますが、そのような意識が必要だと思います。どの施策

でそれをカバーするのは分かりませんが、施策は色々なところに入ると思います。

また、全体的な話として、「霞ヶ浦りんりんロード」について、つくば市から、つくば市以外を含めて、もう少し「りんりんロード」へのアクセスポイントを充実した方がよいと思います。つくば市内でも「りんりんロード」へ自転車で行くのは大変ですので、車で自転車を積んで行って、自転車を下ろしてといった、パークアンドライドで利用できる方がよいです。つくば市に接するところに、そのようなパークアンドライドや、車の駐車を増やすことは、自転車利用の促進とは、一見相反することに見えますが、ひとつの交流人口を増やすことにつながります。「りんりんロード」沿いの交流人口を増やすことにより、県外からのインバウンド、あるいは海外からのインバウンドにつながります。

あとは、外国ということですと、筑波大学は非常に外国人が増えています。これは見た目にも強く感じます。短期の留学生も増えてきており、その場合の英語のパンフレットの充実、パンフレットだけではなくウェブサイトも含め、必要になってくるのかなと思います。

最後に、身近なところとしては、この「りんりんロード」へアクセスする道路について、確か反町公園の南側が入っていると思いますが、最近できた道がテクノパーク桜、春風台の所から「りんりんロード」に直結しています。その周辺の道路に自動車や、自転車通行が増えています。自転車が側溝の蓋の上を走っており、それを自転車が不安視しながら走っています。また、そのようなところに自転車専用の色彩の表示がなかったりします。そういうところをもう一回見直したほうがよい。車で通ると側溝の蓋がいつも割れていて心配をしています。

色々な面でネックになるところが段々見えてくると思いました。

委員長：ありがとうございました。事務局から、回答がありましたら、この後まとめてお答えいただければと思います。線から面といったところでは、議事の2番目に走行空間整備の方向性についてということがあります。その中でエリアの話もでてきますので、その考え方にも関わってくると思います。

それから、「りんりんロード」に関するパークアンドライドについては、茨城県で「霞ヶ浦りんりんロード」を扱っていると思いますので、県の方からもお考えがあれば伺いたいと思います。

英語のパンフレットやウェブサイトで外国人向けの自転車のルール、マナーを伝えることについては、事務局からコメントがいただければいいと思います。

最後の道路のこと、いわゆる局部の話に関して、自転車に限らず道路の維持管理において、そのような問題が起きたところには、早めに対応できるような仕組みがあればいいと思います。関連する委員の方でお考えなどあれば、教えていただきたいと思います。

事務局：先ほどの線から面ということは、今後の課題ということになるかと思います。外国人向けのルールやマナーにつきましては、本日お配りしておりますサイクリングマップは、正式に製本して出しているわけではありませんが、英語版がございます。国際交流協会というようなところで、欲しい方にお配りしておりますので、若干の啓発はできているという状況ではございますが、今後充実していきたいと考えております。

委員長：先ほど、筑波大学で大学生向けの啓発活動をおこなっているということでしたが、外国人の方々に対してはどういうことをやっていらっしゃるのでしょうか？

筑波大学学生生活課：筑波大学につきましては、「Safety Guide」という冊子を作っております。これは自転車に限らず、盗難とか身の危険について起こりうること、大学の相談窓口などが諸々書いてある冊子です。これを毎年更新して作っております。新入生には配っております。もちろん留学生に、先ほど渡先生からもありましたとおり、どんどん留学生が増えているものですから、英語版を作っております。これを新入生に配る形をとっております。また、短期の留学生にはオリエンテーションを行っており、そちらで注意喚起をしています。

委員長：そうでしたら、外国語による啓発活動は、つくば市、大学関係、その他で協働して、市で作っている安全に関する色々な資料を、大変だとは思いますが、大学で翻訳してもらい、使っていただけたらと思います。そこは協力してやっていただければよろしいのではないかなと思います。

茨城県地域計画課：副委員長から、「りんりんロード」へのアクセスポイントのお話がありました。実際、「りんりんロード」の周辺などは、特につくば側はご周知のとおり、休憩所の近くに駐車スペースが若干ございます。また、霞ヶ浦周辺はりんりんロード並みの駐車スペースを設けてありません。公園の駐車場をサイクリストたちがよくわかっており、そこに車を停めております。今後、我々もりんりんロードの魅力を色々な所に広めるとなると、先生のおっしゃるとおり車で来る方も増えますので、土木事務所あるいは地元の自治体と連携して、どうしていくかということが大きな課題であると認識しております。

松橋委員：せっかくですので申し上げます。主にこの資料についてはその通りだと思う部分が多かったです。

1点目は施策の3、4がD評価だということで、ここはPDCAサイクル回すにあたって、施策の組み換えをしてもいいのではと思いました。施策2のメニュー1の自転車の安全利用サポーター制度なども結構近いのではないかと思います。このままそれぞれ施策3、4を継続して事業を育てるということも、前向きな考え方ですので頑張ってくださいという感じもあります。

2点目として、施策6と関係すると思いますが、日頃、生活していて、研究学園の駅前の無料駐輪場などを見ていて、結構マナーが悪いです。できるだけ駅の近くに停めたくて、駐輪スペースをはみだしたり、乱雑に突っ込まれたりしてしまうことで、自転車を動かす体力のある人ならいいですが、そうでない人は大変な思いをしています。凶々しい人は適当に停めてすぐ電車に乗っていってしまうとか、自転車を駐輪スペースからはみだして通路に止めているなどの事例が結構あります。乱雑に停まっていると、つられてどんどん乱雑になってしまうところがあります。整理整頓をするということと、ちゃんと停めてもらうための声掛けなどを続けていると、自転車をスマートに使える雰囲気づくりに役に立つのではないかと思います。

3点目については、先週の土曜日7月22日に、国立環境研究所で夏の大公開というイベントを実施して、5,400人くらいお客さんが来ました。その際に、公共交通機関、無料バス、徒歩とか自転車で来た人には歩数計を差し上げますという事業を実施しました。多分大量に買えば1個200円くらいだと思いますが、そうすると結構自転車で来る人が増えてきて、今回の正確な数はわかりませんが、700台くらいは自転車で来たということで、1割くらいそうなればいいなという予想でしたので、比較的多いのかなと思います。

た。プレゼントをあげるにしても、イベントの時に自転車で市内を動いてみるという経験をすることにより、他の時も自転車を使ってみるかという効果もあるかと思います。お祭りのとき等も自転車をうまくアピールして、イベントの時に利用してもらうことをきっかけに、自転車利用が増えると良いなということを改めて思いました。このような取り組みをカーフリーデーとって、自動車に頼らない日を一日作ってやることで、色々な他の交通手段を使いましょうということで成立してますので、9月頃にカーフリーデーなどと併せて、自転車の利用促進ができるといいと改めて思いました。

4点目ですが、施策7でシャワー施設、自転車修理に関する情報提供等を検討という内容で、自転車の位置情報の提示というものがあるということでした。独自のシステムで提供するというのと併せて、その位置情報等は、他にも活用できると思いますので、そういった情報をうまく共有できるいいなと思います。何か全国向けにタイヤの空気を入れる場所や修理できる場所を、全国の自転車利用マップみたいなものがあるかどうかは知りませんが、つくば市内でのシステム利用に留まらずに、他にそういったシステムを開発したいという人にとってその位置情報そのものが財産になると思います。その情報を共有できれば、それほど労力がかからないで勝手に利用が進むということもあるかと思います。

委員長：今、様々な細かいご意見、アドバイスをいただきましたので、それを踏まえて進めていただきたいと思います。今までいただいた意見は総じて成果をきちっとあげているということで、今先ほどご報告があったような課題解決の方針に従って平成29年度を取り組んでくださいということでもよろしいでしょうか。

それで自転車の利活用推進のことについては、どうしますかという話もでしたが、委員会のメンバーの中にチーム36の方が入っていらっしゃいます。今日は御欠席ですが、こういった所で進めていこうという風に思います。なにか事務局でコメントはありますか？よろしいでしょうか。

時間がおしておりますが、議題1についてなにかあれば、最後の全体のところで発言をお願いいたします。ひとまず議事の(1)に関しては、先ほど申しましたように成果は概ね頑張ってやっているということで、資料に示されたとおりに平成29年度も引き続き進めてください。

それでは議事の2番目で、自転車走行空間の整備の方向性について事務局から説明をよろしくお願いいたします。

<<事務局から資料4・5を説明>>

委員長：今日の会議の予定は3時00分までということで、あと10分ほどですが、10分ほど延長させていただきたいと思います。

この議題については、前回1月の時の委員会で入れていた内容ですが、ハード整備がなかなか進まないという意見がございます。先ほど御説明にありましたとおり、実際の走行空間の整備について「アクションプラン」の106ページ前後に色々書いてあります。どのような路線がネットワーク路線の対象になるのか、対象路線の速度が一定の速度を超えるかどうか、交通量が何台か、といった判断基準で路線ごとの整備計画をこうしましょうというフローは記載されています。このフローチャートに従ってやればできるはずですが、現実には細かい現場の問題や予算の制約ということもあって、なかなか思うように進まないところがあるということです。そこで、走行空間の整備に関しては、

もう一度どのように進めるかきちんと考えようということで、今回の資料を用意してもらいました。

まず、このアクションプランでは大きなネットワークは抽出されていますが、その中で優先順位がつけられていません。また、整備形態についても各路線の整備形態を決めるフローチャートはできていますが、路線ごとの具体的な整備形態は決まっています。そのために、なかなか進められないところがあり、また、現場の問題も色々あるということで、具体的に考えていこうということです。

全体の考え方は説明にあったとおりですが、これについてご意見をいただきたいと思えます。

ひとつ気になるところは、本日の資料4の最後のページに記載のあるエリアについて、つくばの一番の中心部ですが、ここに中心地区自歩道という表示があります。その一部に自転車専用レーンが引かれています。中心地区の自歩道と表示されているのは、自歩道になっているので整備の必要はないということでしょうか。

事務局：中心地区の自歩道とは、東大通り・西大通り、東西の大通りには含まれている中のエリアの道路です。現在の交通量等を考えますと、まず、すぐに車道に専用レーンをひくだけでは、自転車を車道には、なかなか下せない場所だということと考えております。このままでいいのかどうかということについて、結論は出しておりません。おっしゃっているのは赤い色のついた自歩道ですか？

委員長：いいえ、ピンク色の部分です。

事務局：ピンク色で色付けをしている自歩道については、そのまま何もする必要がない路線と決めているわけではありません。現状を記載しているだけです。

委員長：そこが気になっていました。私の感覚からすると、この中心地区の自歩道は、おそらく自動車の交通は片側一車線で、車は40キロくらいで走っているところだと思います。その部分は、自歩道で歩道があっても、車道混在で、車道に自転車を下ろせばそのまま普通に走れるのではないかと思います。

事務局：実際この青い自転車専用レーンがひいてあるところも自歩道になっているところがあります。

金委員長：わざわざ自転車専用レーンとして整備してもいいですが、整備しなくても、多分、そのまま車道を走る、歩道から降りるとすれば普通に走れると思います。

つくば市建設部：現状ですが、学園地区内は自転車レーンが引いてある部分が5,250m、今年度2,200m新たに引いて、29年度末で7,450mとなる予定であります。学園地区が50年たっているというところで、道路維持課で歩道の整備と歩道・舗装のリニューアルを併せて一緒に考えるということで整理をしております。先生がおっしゃるとおり、いくつか問題がありまして、交差点のところをどうするのか、駐車場や店舗の出入り口のところをどうするのか、そういった部分の整理を警察や公安委員会と行った上で、自転車レーンをひくための協議を実施し、その後半年後に実際線をひくような状態でございます。

委員長：生活道路の中は大丈夫だと思っています。つくば市を横に走っている東西の県道24号があります。このように歩道も広く、歩行者もいっぱいあるところは、私は車道に下ろしていいと思っています。ただし、そういう道路については、意見が色々あるところであろうと思います。全国各地では、国道6号や国道4号など相当な交通量のところでもどんどん自転車専用レーンをひいています。ですから、少しそういう先進地の事例を見ながら、つくばをどうしていくのかということを考えてみる必要があると思っています。なにか整備の進め方について御意見や御質問があればよろしく願いいたします。

国環研：つくば駅を中心にする空間で、現在自転車専用レーンをひいているところを見ますと、駐車車両はそれほどありませんが、停車車両はけっこうある場所もあります。全面的に自転車専用レーンをひいた時に、停車車両があつて追い越すことが結構怖いという部分があります。可能であれば、停車するためのブース、停車するための柵を設けて、こういうところに停車して搬入や搬出などをして欲しいということを示すことまでやっていると、本当の意味で自転車専用レーンとして機能するのではないかと思います。

もうひとつあります。走行空間の手順については、資料のとおりだと思います。ただ、都市マスタープランやビジョンのほうでは、研究学園の縦の軸と、TXの方に伸びたような軸を中心とする核のようなものを示した絵がありますが、今回そうして見てみると、新都市中央通りのところが走行空間になっているという風に見えます。一方で、その通りには商業施設からの出入りとあまり分離されていないところがあります。駐車場からたくさん車の出入りがあるような、吊り下げとか切り開きがあるような運用がされているようなタイプの道路だったりします。ほかにも、TXの線路沿いの道路には、あまり交差点もなく、停車せず走れるような道路もあると思うので、そういうものも含めてTX沿線のエリアだけではなくて、軸とのつなぎ方について、新都市中央通りだけでいいのかということを含めて検討の余地があるのかなと思いました。

委員長：他に走行空間の件についていかがでしょうか？

副委員長：つくば駅を中心とする空間の中で、中央通りと東大通りと北大通り、南大通りの周辺は、確か県の方で街路樹について新しい方針がでたはずですが。その中で、植栽とかをできるだけ無くすという話を、出入り口の視野を広げるという意味での安全性の確保の要望を道路管理者に出していたので、そういうところとの関連を考慮した方がよいのかなと思います。

委員長：そのような県道などの見直しの時に自転車のことをどうするかという話にはならないのでしょうか？

副委員長：その会議には、私も出席していました。特にそういう議論はありませんでした。街路樹と植栽帯の話だけでした。

土浦土木事務所：いつもお世話になっております。確かに、街路樹のことをどのようにしていくかということで議論いただきました。進め方は、今は揉んでいる状態のものです。その中で、例えば自転車のことができれば、合致してやっていくことはできますので、協

様式第1号

議してやっていくことは可能だと思います。

委員長：都市部で、ある程度幅員がきちんとあるというところに関しては、街路樹の見直しといった空間のスペース配分のところをぜひうまくしていただきたいと思います。

つくば市建設部：地区内の市道に関してですが、自歩道の認定がかかっているところを皆さんが歩くと、相当狭いと感じると思います。それは、植栽が大きくなりすぎ、根上がりが起きていることが原因です。実際歩道には、1枚30cmのタイルが9枚あり、幅員が2.7mあります。しかし、植栽がある部分は、幅員が1mから1.2mくらいしかありません。現在の道路構造令ですと、車いすがすれ違える構造が取れないような状態があります。そのため、植栽については、学園地区内は伐採をして、歩行者優先の部分を考えて、歩道幅員を完全にとっていこうという方向です。ただし、全部植栽をとってしまうのではなくて、公園に緑や植物があるような場所について、道路にある植栽は撤去しようという検討し、現在道路の植栽帯の伐採を行っている場所が一部あります。

委員長：その時に、2.7mから最大6mの歩道のために、自転車は歩道に入れないという話はするのでしょうか？

つくば市建設部：学園地区内の通称「亀の甲」といわれる、通過交通を入れない道路をつくりましたが、この部分については、全て自転車レーンをつけるような計画で、今年度2.2キロ実施する予定であります。

委員長：歩道が2mしかとれないようであれば、自転車は当然、車道しか走れないと思います。また、植栽に関しては、交通の観点からいって、通常、特に交差点周りには設置しないというのがよいと思います。

他にいかがでしょうか？走行空間の整備については、先ほど見てきたような自転車安全利用のための施策にそって利活用のこと考えていろいろやっていっても、そのベースとなる走行空間が無いと、楽しくもないし安全でもないということであると考えています。利活用の前提は、ハードの路線整備と交通安全のソフトな教育指導である、ということできっかりやっていただきたいと思います。走行空間について、少し個別の具体的な検討を進めていただくということをお願いいたします。議事としては以上です。

全体を通して言い残したことなどありましたらよろしくお願ひいたします。最後にまとめて副委員長をお願いしたいと思います。

副委員長：参考資料2のパフレットを初めて見ましたがすごくいいと思います。先ほど面的なまちづくりについて申し上げましたが、広域的な霞ヶ浦りんりんロードがあって、その周辺のいろんな資源の話や、今回の施策の話、視覚的によくわかります。すごくいいと思います。全国的に配布する案はありますか？

委員長：最後は渡委員のお褒めのお言葉で終わりたいと思います。マイクをお返しいたします。