

会 議 録

会議の名称		平成28年度第 2 回自転車のみちつくば推進委員会		
開催日時		平成29年 1 月23日 開会 午後 2 時 閉会 午後 4 時25分		
開催場所		つくば市役所 6 階全員協議会室		
事務局 (担当課)		企画部総合交通政策課		
出席者	委員	茨城大学：委員 (委員長), 筑波大学：渡委員, 区会連合会, 江戸委員, りんりんプロジェクト：有野委員, P T A連絡協議会, 羽方委員, 筑波大学：土子委員, 北地区交通安全母の会連合会：鮎川委員, つくば中央警察署：武田委員, つくば北警察署：平井委員, 茨城県：前田委員 (代理 船田), つくば市：吉場委員 (環境生活部), 長島委員 (まちづくり推進部), 鈴木委員 (建設部), 小峰委員 (企画部)		
	その他			
	事務局	総合交通政策課：小又課長, 伊藤補佐, 岡野係長, 細谷係長		
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	0 人
非公開の場合はその理由				
議題		つくば市自転車安全利用促進計画アクションプラン平成28年度の進捗状況及び自転車ネットワークについて		
会議録署名人		確定年月日	平成	年 月 日
会議次第	1 開会			
	2 挨拶			
	3 議事			
	(1) 自転車安全利用促進計画アクションプラン進捗状況について			
	(2) 自転車ネットワークについて			
4 その他				
5 閉会				

様式第1号

<審議内容>

挨拶

五十嵐市長

市長の五十嵐です。委員の皆様，日頃から御協力ありがとうございます。

私自身，自転車をよく使い，以前は市役所まで自転車で来ることを多くありましたが，市長になってからはこれができないところです。

自転車活用推進法が制定されました。国によるいろいろな形での自転車施策の展開を期待する一方で，いい施策展開をするのは自治体がどの程度本気を出すかということが重要になってくると思っています。

議員時代，クルマよりも自転車の方が移動しやすいと市民が実感するようなきっかけになればと思い，東大通りと西大通りの一車線を自転車専用レーンにすることを関係者と話し合いました。実現には至りませんでした，つくば霞ヶ浦りんりんロードも開通し，自転車にとって走りやすいまちはもちろん，自転車道が選ばれるまちになって行く必要があります。排気ガスを出すクルマよりも自転車の方がいいと，少しずつ変わってきていると思います。自転車の魅力をどんどん伝えていけば，自ずと自転車利用者も増えていくと思います。

最近はおくばもクルマがずいぶん混雑するようになりました。ほかの移動形態を選択させていくような御議論をぜひ率直にいただいて，実行可能で変化が間近に見えてくるような計画をお願いします。

金先生はじめ委員の皆様へたいへんお世話になりますが，ワクワクするような計画をどうぞよろしく願いいたします。

金委員長

委員長の茨城大学の金です。よろしく願いいたします。

市長は自転車に対して非常に御理解があると思います。ワクワクするような計画をつくってほしいという大きな期待もいただきましたので，市長を応援するため，今後も皆様と一緒に頑張っていきたいと思っています。

全国的な話題を2つ申し上げますと，自転車活用推進法ができたことで，つくば市としてはこの法律をどういうふうに使っていくかということを考えなくてはいけないと思います。

それから，自転車利用環境向上会議が今週末に静岡で開催されます。これは自治体やNPOなど自転車に関わる全体的なネットワークで今回5回目です。第1

様式第1号

回が金沢市で、順に宮崎市、宇都宮市、京都市で開催されてきました。最初の2回目ぐらいまでは参加者を探さなければいけないような状況でしたが、今回は申込みが350を超え、自治体や現場の方の取組のパネル紹介なども行われます。ぜひ、そろそろつくば市で開催していただきたいというのが私の期待です。

つくばはかなり自転車に関して先頭を走ってきたと思います。ただ一気にいろいろな自治体がやり始めましたので、もたもたしていると追い越されてしまうかもしれません。前に進めるための御意見を皆様よろしくお願いします。

ここで五十嵐市長は所用により退席。

ここから自転車のまちつくば推進委員会設置要項第5条第2項に基づき、金委員長が会議を進行。

3 議事

(1) 自転車安全利用アクションプラン進捗状況について

事務局から資料1、資料2-1、資料2-2をもとに説明。

委員長：・前回委員会で皆様からいただいた御意見・アイデアは、連携促進はじめそれぞれいかされているようです。

- ・こうした各施策の進捗状況を見て、よくやっているところ、もう少し頑張るべきところについて、御意見をお願いします。

土子委員：・資料2-1の施策2、自転車安全利用を促す啓発活動の中で行われたヘルメットの“かぶるならどっち”調査の結果をこのあと活用できないでしょうか。

- ・小学校・中学校はBのタイプ（中学生の定番タイプ）のものが支給されていますが、こどもたちはAのタイプ（ロードバイク向け）のものをかっこいいし、かぶりたいと思っている。
- ・通学と私生活でヘルメットを2つ持つようなことも無くせると思うので、安全性に差が無ければ、つくば市で今後支給するのをAのタイプに変えるということはできるのでしょうか。

様式第1号

金委員長：事務局からお答えください。

岡野：総合交通政策課の岡野です。

事務局：・資料2-2の12ページに、調査の集計結果を掲載しています。

- ・対象は516人。Aタイプ（ロードバイク向けのスポーツタイプ）を選んだ人が約82%、422人。Bタイプ（中学生定番タイプ）を選んだ人が約18%、94人となりました。
- ・年代別で比較すると高校生・中学生は、定番タイプをかぶるんだという意識が強いようで、大人・小学生以下の年代とは選択傾向がかなり異なります（高校生・中学生はBタイプを選ぶ割合が高い）。
- ・Aタイプの導入については、前回委員会での意見（カッコいいヘルメットで着用促進）をもとに、この結果も示して教育局と協議をしました。
- ・結果としては、中学生がBタイプを選ぶ傾向が比較的高い、Aタイプは費用が高い、校則で着用が義務化されているためほぼ100%の着用率であるにも関わらず高額なヘルメットに変更するのがどうなのか、などが課題となり、継続検討という状況になっています。

委員長：・費用の差はどれくらいですか。

岡野：・Aタイプは市販価格で一個あたり5千円以上。まとめて調達すれば3千円～4千円の間くらいとメーカーに確認しています。

- ・今つくば市が支給しているヘルメットは一個あたり2千円程度のため、千円以上の差があることとなります。

土子委員：・中学生はBタイプを多く選んでいますが、実際にかぶっているためこれでなければ駄目という先入観があるからだと思います。

- ・中学生・高校生に対しては、どういう理由で調べているかをよく説明してアンケートしないと正確にわからないと思います。
- ・今回の結果だけで中学生・高校生の選択傾向を判断しない方がいいと思います。

様式第 1 号

金委員長：・前回の委員会では、ヘルメットは安全のために絶対にかぶってもらわないと困るが、かっこ悪いのでかぶらない場合も多い。
・かっこいいヘルメットならかぶるだろうという議論でした。
・Aのスポーツタイプの方が趣向に合うという結果は明らかに出ていますので、引き続き検討をお願いします。

金委員長：・筑波大学が自転車通学安全モデル校に再指定されたことについて、御説明をお願いします。

土子委員：・【資料2-3】により説明

- ・モデル校に指定されているのは、平成25年から筑波大学が、次いで平成28年に私立大学2校が加わり現在3大学という状況です。
- ・指定された主な要因は、全国ではじめてICタグで学生の自転車を全て登録管理するシステムを導入したところ です。
- ・このシステムには16,000台の情報が登録され、それぞれの自転車にICタグを貼り付け、機械で読み取ると誰の自転車かわかります。
- ・筑波大学は学生の放置自転車が問題で、この機能を使うと放置自転車が誰のものかすぐにわかり、パソコンにその情報をつなげば自動的に所有者にメール連絡がいきます。
- ・徐々に効果が現れ以前と比べだいぶ自転車放置は改善されました。
- ・ICタグに盗まれたことを登録すれば、その自転車の発見にも役立ちますし、大学以外の施設に放置された自転車が学生のものか学外者のものかの判別などにも役立っています。
- ・このほか、自転車のリサイクルもやっています。学内に卒業生が放置してしまい、大学で処分する自転車が毎年1,200台になります。
- ・この対策として、卒業後使わない自転車は大学側で譲り受け、新入生に安く販売しています。その台数は200台くらいです。

金委員長：・前回の委員会では筑波大学生のマナーの悪さが話題になったところですが、いろいろな活動をされていることがわかりました。
・交通安全母の会では、保護者とこどもの安全教室を開催したよう

様式第1号

ですが、これはどのような内容ですか。

鮎川委員：・平成28年11月に菅間小学校で、高齢者、保護者、子どもたちを対象に、学校、警察署、市の協力を得て行いました。
・内容は、自転車の乗り方の指導、高齢者の感覚の疑似体験、反射材の効果、シートベルトをしないとどうなるかの体験などです。
・参加者は約80名でした。

金委員長：・地域でのこのような活動を続けてほしいと思います。
・次にスケアードストレート技法を用いた交通安全教室は、大人には教育効果があるが、小さい子どもには注意してその技法を用いる必要があると聞いています。警察署でのお考えはいかがですか。

武田委員：・県警で実施する場合は、主に高校生以上を対象にします。
・小さい子どもに恐怖を直視させるのはよくないという考え方です。
・ある程度成熟した年代以上、中学生の高学年から高校生・大学生くらいを対象にするのが効果的ではないかと思います。

金委員長：今回のスケアードストレートの主催者は誰ですか。

岡野：茨城県教育委員会です。

金委員長：・外国の交通心理学の研究で、小さい子どもに刺激が強いものを見せると、自分には関係が無いという心理状態になることから逆効果という成果があるようです。
・最新情報も集めて適性年齢も検討しながら行くとよいでしょう。

金委員長：・市長が公約に掲げられた都市型レンタサイクルとは、コミュニティ型のレンタサイクルということでよいのでしょうか。

岡野：・会員登録した人が複数のポートに返却できるようなコミュニティ型のレンタサイクルという考え方と確認しているところです。

様式第1号

金委員長：・つくば霞ヶ浦りんりんロードの補足を茨城県からお願いします。

船田代理：・資料2-2をもとに以下の内容を説明。

同資料6ページ（サイクルモード2016）

同資料8ページ（つくば霞ヶ浦りんりんロード開通式）

船田代理：・つくば市では自転車の取組の中に温室効果ガス削減も掲げていますが、例えばシャワー設備の設置など、職員が自転車通勤しやすいような取組を行っていますか。

岡野：・新庁舎の建設と合わせてシャワー室を設置しています。

金委員長：・つくば市の場合（職員）はマイカー通勤と自転車通勤とを比較して自転車通勤が不利になる状況は無いと聞いていいのでしょうか。

岡野：・詳しい検証はしていませんが、自転車もクルマと同じ通勤手当が適用されますので、燃料費がかからないなど間違いなく得する部分があります。

金委員長：・自転車通勤を促進する対策をしている民間企業もありますので、参考にして前に進めるようにするとよいと思います。
・大規模な駐車場がある茨城県庁でも参考にしてほしいと思います。

金委員長：・つくば市の温室効果ガスの削減状況を教えてください。
・減らすことができていますか。

岡野：・原発事故後、火力発電所の稼働が増えて電力排出係数が上がりました。
・その結果つくば市からの排出量は若干増えていますが、排出係数を同じにして比較すれば、少しずつ減らせているという結果になります。
・なお、つくば市の排出目標は市民一人あたりの単位で設定しています。

様式第1号

金委員長：・つくば霞ヶ浦りんりんロードは、利用促進の案内はたくさん聞かえてきますが、一般道や農道との交差点の問題など、その辺の対策は進んでいるのでしょうか。

船田代理：・旧りんりんロードと霞ヶ浦周辺の道路の約180kmを「つくば霞ヶ浦りんりんロード」として整備を進めています。

- ・県では一般道との交差点の改善を進めているほか、矢羽根をはじめとする路面表示を設置するなど、歩行者にも配慮しながらできるだけ快適に走れるような対策を進めています。
- ・つくば市内の旧りんりんロードの部分は、交差点でのストップ・アンド・ゴーが非常に多いとライダーから指摘を受けています。
- ・交差点は100箇所以上あるため全部は無理ですが、一般道側の交通量が少ないところは自転車優先にし、また交通量が多い交差点は立体交差にするなどの整備に向けて協議を進めているところです。
- ・自転車専用の道路には変えずに、少しでも利便性を向上させるよう取り組んでいます。

金委員長：・サイクリングロードといいつつ実際には自転車と歩行者の道路なので、そのことによる問題が起こらないように茨城県が中心になって進めてもらいたいと思います。

- ・警察に確認したいのですが、自転車歩行者専用道路も道路交通法が適用になるということでしょうか。

平井委員：・適用されます。

- ・つくば霞ヶ浦りんりんロードですが、交差点は非常によく改善されています。
- ・管轄警察署の交通課長としては、照明がほとんど無く夜間非常に暗いことが気になっています。
- ・観光では夜間利用者はほとんどいないでしょうが、住民の方も使う道路なので、少なくとも交差点などには照明が必要だと思い

様式第1号

ます。

有野委員：・つくば霞ヶ浦りんりんロードは、全体的にはよくやっていると思いますが、地元にお住まいの方からは、筑波地域は危ない自転車からイタチやイノシシまでいろいろなものが出没するので、そこで暗い道を通学に使うお子さんが心配だという声を聞きました。
・照明を設置して道を明るくするという改善をぜひお願いします。

有野委員：・現状のつくば市のレンタサイクル利用状況を、市ではどのように評価されているのでしょうか。

岡野：・つくば駅と筑波山口のレンタサイクル利用は、合計で年間4,100人です。
・つくば駅は近年利用者が大きく増えており、自転車5台を増車します。
・今後、自分の自転車で駅に来る人とレンタサイクルで駅から移動する人が増えると、駐輪場の面積を増やさないと対応できなくなります。
・そうならないよういずれは、市長が公約に掲げるような都市型のレンタサイクルシステムの導入が必要な状況と捉えております。

有野委員：・私もつくば駅のレンタサイクルを使わせてもらいました。
・駅に近く便利でしたが、受付・案内はわかりづらいものでした。
・少ない人数でバスの案内などもやりながらの対応で無理も無いと思いましたが、もう少しおもてなし感があるとよいと思いました。
・シェアリング（都市型のレンタサイクル）は、西の地方だと受け入れられやすいと感じます。
・つくば市ではそうした事例などは調べましたか。

岡野：・都市型レンタサイクルシステムで全国的に実績のある民間会社から聞き取り調査を行いました。
・世田谷の事例からは、放置自転車をリサイクルしてレンタサイクル用にし、定期駐輪場月極料金程度でそれを貸し出すと、利用者は自転車購入費用が要らず得になる。大学が多い世田谷では大学生が利用してくれる。

様式第1号

- ・このような状況でうまく回っていることは把握しました。
- ・つくばは、世田谷とは状況が違うところもありますので、さらにほかの事例なども調べて、つくばに合ったものを考えていきたいと思っています。

有野委員：・私は、JR西日本がやっている「駅リンクン」というシステムが非常に合理的だと思っています。駅で借り月額数千円（月額の定期駐車料程度）で済むというものですが、通勤・通学に使う自転車を買わず済みますので、関西人らしい合理的な考え方に合っているのだろうと感じました。

- ・岡山市では駅前にいくつかレンタサイクルのポート（置場）があって、交通系ICカードを利用して1回100円くらいで直ぐに借りられます。
- ・自転車が常に循環しますので、大きな駐輪場も必要ありません。ポートに偏って集まった自転車は軽トラックで再配置されます。
- ・つくば市もこのようにダイナミックにできると面白いと思います。

金委員長：・自転車安全利用促進計画アクションプラン全12施策については、全体としてはよく取組ができています。

- ・それでは、ここからは次の議事に移りたいと思います。

(2) 自転車ネットワークについて

事務局から資料3，参考資料1，参考資料2-1，参考資料2-2，参考資料2-3をもとに説明。

金委員長：・前回の委員会でも、ソフト対策はつくば市ではよくできている。今後ハードについて少しがんばりが必要だという議論がありました。

- ・そこで今回は、自転車ネットワークをどう進めていけばよいか、ご意見いただきたいと思っています。

様式第 1 号

- 金委員長：
- ・ 昨年 7 月に改正された安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインで国は、暫定形態でいいので自転車走行スペースを車道に設けなさい。そのための路面表示はブルーのラインだけでもよいなど、整備しやすいように示したところでは。
 - ・ そのほか先ほど市長から車線の一部を自転車専用にするようなお話もありましたが、このガイドラインでは自動車の速度抑制や一方通行など自動車に優先的に割り当ててきたスペースを自転車に活用することも示しています。
 - ・ 宮崎市では、矢羽根の表示など暫定形態でどんどん自転車通行帯の整備を進めています。
 - ・ 国道 6 号線にも整備されています。大型車が通り通行速度も速い道路ですが、私が自転車で走ったところではかなり走りやすく、怖くありません。
 - ・ 以上が事務局説明の補足です。

- 金委員長：
- ・ つくば市の自転車ネットワークについて私は、きちんと整備された道路が多いので、今後はどんどん自転車通行帯を表示していけばいい状況だと思います。
 - ・ 東と西の大通りは、広い歩道を利用して自転車と歩行者を区分するにしても、そのほか大部分の道路は矢羽根表示などを設置してスペースをつくってあげればよいと思います。
 - ・ 歩くスペースの確保も難しい周辺集落内の道路などを除けば、つくばはほとんどの道路で整備ができると思います。
 - ・ ただし、実際の現場では（自動車出入りが多い施設に面する部分など）どう整備すればよいか困っている場所もあるようです。
 - ・ そういう箇所を私に連絡していただければ、研究者仲間からアイデアを募りますし、警察署との調整なども協力します。

- 長島委員：
- ・ 停車帯がとれるような道路は進めやすいと思います。
 - ・ 新しくつくっている道路は、自転車歩行者道として歩道をつくっていますので、車道側に余分なスペースは無いと思います。
 - ・ 研究学園地区内のペDESTリアンデッキも自転車と歩行者が共存

様式第 1 号

できる箇所もあれば、歩行者しか通れないようなところもあります。

- ・したがって、歩行者が多く歩くところは歩道内で分離することも含めて全体的に路線を調べながら進めていくのがよいと思います。

金委員長：・ペDESTリアンデッキはイベントができるような構造の場所もありますので、押し歩きも考えるべきだろうと思います。

- ・ガイドラインでは、自転車歩行者通行可の許可は外すのが自転車ネットワークの原則になりますが、幅員の広い歩道では歩道上を自転車と歩行者に区切るということもあるかと思います。
- ・ただし、カラーリングだけだと実際には区分にならないことがありますので、この点はどうしたらいいのかというところです。
- ・いずれにしても東・西大通りを除いて通行速度が40km-50kmの道路であれば、車道混在でどんどん整備して行けるとと思いますので、個別の箇所の問題で止まることが無いよう、相談して早めに解決策を見つける仕組みを早くつくるといいと思います。

鈴木委員：・自転車歩行者通行可の許可は外すのが原則とのことですが、つくば市内の多くの道路は12mの幅でつくっています。路肩含む車道幅が7mと2.5m幅の両側歩道になります。

- ・7m幅の車道に矢羽根を設置すると車の通行帯が阻害されるので現実的では無いです。車道幅は9mで考えざるを得ないです。
- ・(9mの車道幅が無い場合で)歩道幅が3mに満たなければ車道混在にせざるを得ないと思いますが、3m以上の幅の歩道であれば自転車通行を可にするのが現実的だと思います。

金委員長：その道路の車速はどのくらいですか。

鈴木委員：40km-50kmだと思います。

金委員長：・その場合、十分な車道幅があれば自転車専用通行帯、幅が無ければ矢羽根で車道混在というのが、国のガイドラインの考え方です。

様式第 1 号

- ・つくばで進めるためには、ここをどうするかはっきりさせないといけない部分だと思います。
- ・つくばが今後、車社会からの脱却を掲げ、公共交通、自転車、歩行者を優先していくなら自動車の混雑は仕方が無いという考え方があるかと思いますが、いかがでしょうか。

江戸委員：・周辺部ではそもそも歩道幅も無いが、拡幅も容易ではない。
・新しくつくる道路はそうした方がいいと思います。

金委員長：・通学児童の安全とか、これは自転車道をどうするか以前の問題なので、別にきちんと対策すべきと思います。

鈴木委員：・中心部でも同じです。歩道は植樹帯を入れて2.5mの幅しかなくすれ違いができませんので、改修する場合は植樹帯が問題になります。

金委員長：・スペースは歩行者が優先でよいと思いますが、自転車など交通と植樹をどちらが優先かは、環境であったり、親しまれる並木道であったりしますので、よく検討していただく必要があると思います。
・ただし、その場合でも自転車に関しては、今後は車道混在でどんどん進めた方がいいというのが私の考えです。

金委員長：・参考資料1としてお配りした自転車活用推進法では、自治体に推進計画の策定を求めています。つくば市自転車安全利用促進計画はこれにはおそらく該当しないと思います。
・国としてはその計画を定めた自治体の取組が進むようはじめのうちは予算を用意すると思います。
・これをどう受けていくか早めに検討した方がいいと思います。

金委員長：・渡委員，議論全体を通してのご意見や評価などをお願いします。

渡委員：・多面的に取り組んでいて、全体としてとても進んでいると思います。

様式第1号

道路スペースなどの議論が出てきたこともその現れだだと思います。

- ・しかし、市長が自転車で通勤しないというのは、まだまだ安全では無いということでもあると思います。
- ・全体として取組が少し弱いと思ったところは車利用者への啓発。安全にも関係してきますし気になりました。筑波大学では留学生の受け入れを増やしており、外国人にも車との関連で日本の法律の周知が必要になっています。
- ・それから防犯的な観点。つくば市は低木を配置して見通しをよくするなどした公園の防犯対策は先進的です。
- ・こうした中、つくば霞ヶ浦りんりんロードを細長い公園だと捉えると周辺からの目が届くようロードサイドにコンビニとか夜に明かりが灯るような施設がもう少しあるといいと思いますので、いばらき自転車サポートステーションの設置を進めていってほしいと思います。
- ・民間との連携、活性化、PRにもつながりますので、報告の中に加えてもらおうといいと思います。
- ・PRではつくばスタイルで紹介してもらおうといいと思います。
- ・メルボルンでは旅行者向けのレンタサイクル用にヘルメットを500円くらいで販売していて、これがお土産にもなり好評です。
- ・植栽は、全体の路線の中でどこを残して、どこを削るのか県とも調整して進めるとよいと思います。
- ・世界では、市街地の道路は車道をレストランの座席にするようなシェアスペースまで進んでいます。つくばもこうしたエリアを定めて、PR効果も含めて自転車・歩行者の施策を打ち出すとよいと思います。

金委員長：・これからは自転車だけでなく、歩行者、公共交通も考えて進めなければならないと思います。

- ・自動車がこれまで優先されてきましたが、今その考え方は違うというのが渡委員のお話かと思います。
- ・アメリカでも車道幅を狭めて歩行者や自転車に割り当てることが行われています。

様式第 1 号

土子委員：・シェアドスペースには賛成です。

- ・ただクルマを通れなくするというだけで無く、人とクルマとが目を合わせてゆずり合いができるような道路がつくば市のどこかにあるといいと思いました。

土子委員：・駅から竹園高校に通う生徒が多くいて、その様子を見ると土浦学園線を通る生徒とペDESTリアンデッキを通る生徒に分かれます。

- ・そこに自転車専用通行帯をつくとよいと思いました。

羽方委員：・私は周辺部に住んでおり自転車専用通行帯がつけられるような道路が近くにありませんが、自転車専用通行帯が整備されて環境がよくなることはいいことだと思います。

金委員長：・シェアドスペースが成り立つには、利用者が交通規則を順守することが必要です。

- ・つくばの自転車の取組全体は各施策が展開されていますので、本日のご意見・アドバイスを参考に引き続き進めてください。
- ・自転車ネットワークについては、現場での迷いや緑とクルマとの関係もあるようですが、つくばほどやれる道路環境が整っているところも無いと思いますので、ぜひ進めてください。

以上