

会 議 録

会議の名称		平成 30 年第 1 回自転車まちつくば推進委員会		
開催日時		平成 30 年 7 月 31 日 開会 10 : 00 閉会 12 : 20		
開催場所		つくば市役所 2 階 202 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	金委員、尾崎委員、松橋委員、坂本委員、藤澤委員、中嶋委員、広瀬委員、土子委員 (代理：菊地様)、萩原委員、丸山委員、藤倉委員、荒井委員、櫻井委員 (代理：岡田様)、吉富委員、高野委員、上野委員、長島委員		
	その他			
	事務局	中澤課長、中山課長補佐、坂入係長、倉持主任、上田主事		
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		(1) 各施策の平成 29 年度進捗状況と平成 30 年度事業方向性について (2) 自転車のまちつくばトピックス報告 (3) 自転車走行空間整備について		
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. 委員紹介 4. 議事 (1) 各施策の平成 29 年度実績・評価と平成 30 年度の方向性について (2) 自転車のまちつくばトピックス報告 (3) 自転車走行空間整備について ○宇都宮市視察報告について ○自転車走行空間ネットワーク路線の現況について ○自転車走行空間の考え方について 5. その他 ○自転車活用促進計画の他自治体の動向 ○つくば霞ヶ浦りんりんロードにおけるマナーアップについて 6. 閉会			

<審議内容>

1 各施策の平成 29 年度実績・評価と平成 30 年度の方方向性について

事務局から資料 No. 1 及び No. 1 別紙に基づいて説明した。その後、施策ごとに意見を頂いた。

【施策 1】

○委員：自転車安全利用は「安全教育」と「自転車走行空間整備」の 2 本柱であり、交通安全教育は重要であり、しっかりと進めなくてはならない。特に小中学生に対しての交通安全教育は、具体的な通行方法を「現地での通行指導」することが有効である。

○委員：交通安全教室の開催回数小学校では 147 回とあるが、中学校では 15 回になっていて、市内中学校に換算すると 1 校で 1 回程度と感じる。全校で実施したのか？それとも未実施の学校もあるのか？

●事務局：各中学校で 1 回ずつ実施している。

○委員：①大学生への交通安全教育が無い。つくばは大学が多い地域なのでその辺りを入れていただきたい。②進捗の指標が基本的にアウトプットの指標になっている。ベース調査まではする必要はないかと思うが、例えばどこかの小学校などで実施した結果、このように良くなった、というようなアウトカム指標が見えてくると良い。そういうものが見える検証方法も同時に考えていくとよい。③市が高校で交通安全教育をできない理由に「概要が定まっていない」とある。概要にも多々あり、ロジックが定まってないのか、実施手法・実施主体が固まっていないのかが挙げられる。これらを明確にしないと次に繋がっていかない。もしかしたら決まっているのかもしれないが、そのあたりを教えてほしい。

●事務局：小学校中学校はつくば市立ということで教育委員会などと連携しやすいが、高校は茨城県立ということで市との連携に距離感がある。

予算や実施主体の調整もあり、前に進みづらいつ感じている。

○委員：高校生や大学生は、一般の交通教育・啓発で指導していく議論がなされたがそれでは弱い。事故にあうのは高校や大学生が多い。委員会には筑波大学や高校の委員もいるので、市と協力関係を強化していただきたい。県立の高校については、いばらき自転車活用推進計画を策定している中でどう考えているか？

○委員：計画を策定している中で、高校生への交通安全教育をまさに議論している。今後、積極的に考えていくこととなる。

○委員：とすれば、市は、高校については茨城県の方で積極的に考えていく方向があるので協力して施策を考えていくべきである。大学はどうか？

○委員：筑波大学では毎年春と秋につくば市と中央警察署が連携し立哨指導を1回ずつ行っている。また10月の第一週に安全キャンペーンを実施しており、その中で自転車交通安全講習会をつくば市と連携して開催している。しかし、学内でキャンペーンを実施しても学生がなかなか集まってくれないという課題がある。

○委員：高校生の交通安全指導は、つくば市内の高等学校、中等教育学校は合わせて8校あるが、どの学校でも春・秋の交通安全運動の期間には立哨指導等で指導を、また、年間必ず1回は自転車の安全な乗り方教室や整備点検講習を実施している。自転車は気軽に乗れるものの、一つ間違えば危険なものであるといった意識が十分子供たちの中に浸透していない部分もある。教育に関しては、外部の方からの指導は効果があるので、マナー、保険加入等も含めて行政の側からも積極的に中学・高校へ適切な内容のアプローチをしていただけたらと考えている。

○委員：自転車の交通違反取締りはどの程度実施しているのか？高校生くら

いになると交通ルールを知ってても守らない点の一部に見られるので少し自転車を取り締まっていた方がいいのかなど。

○委員：自転車の交通取締りについては、厳密に言えば「信号の違反」「注意をしたにもかかわらず繰り返し違反する」などの悪質性がより高いものを中心にして行っているのが現状。先日、歩行者と自転車が衝突して歩行者が亡くなる事故を受け、駅前では自転車への交通指導を実施した。無灯火走行の自転車が多いが、そもそもライトのない自転車に乗っていたり、ライト整備もされていない自転車もあった。つくばならではの、ルールを知らない外国人も確認できた。注意すれば検挙にいたるまで悪質化というとは違って、大学生高校生はある程度の知識はあり、悪いことはわかっているといった軽い気持ちの部分もあると想定している。ただ、外国の方はルールを全く知らないといった現状もあるので、やはり、私たちとしては現場で継続的にやっていくとともに、その前段階の自転車の整備関係等は他団体との協力を求めながらやっていくしかないのかなというのが現状である。

○委員：警察の方がいるかないかで全然違う。市内の要所要所、あるいは自転車レーン整備を行ったところではぜひ、警察の方、協力団体を含めて継続的に行っていただきたい。

【施策3・4】

○委員：自転車関係の施策を進めていくうえで、応援団のようなものはぜひ必要だと考えている。先行している金沢市や新潟市では、自転車愛好家を含めた自転車の応援団があって、その方たちが自転車レーンや交通安全教育への意見だけでなく手伝いや街づくりにも関わっている。こういった自転車の応援団をつくば市でも作っていただきたい。また、施策4の取り組みの参考として、イギリスでは交通指導者を小学校に必ず1人配置するなどの制度がある。そういった安全利用

を推進する体制をつくばでも作っていただきたい。

【施策5】

○委員：つくばの特殊性としてペDESTリアンデッキがある。これは通常の自歩道というよりは非常に特殊なものなので非常に慎重な設計をしていただきたい。下手にやると自歩道で同じ問題が起こってしまうし、シェアードスペースといってもなかなかうまくいかない。

○委員：自転車レーンを中心地（吾妻地区）に関して、自転車レーンの逆走はある意味悪質な違反と考えて取り締まってもよいのではないかと個人的な意見ではあるが、こういったところで取り締まりをうけると、学生がSNSで取り締まられたことを広げ、マナーを守っていく流れが変な形ではあるが推進されていくのではないかと考えている。

○委員：自転車レーン逆走車を検挙することはもちろん可能だと思われる。そもそも、基本的な考え方としては、自転車利用者は自動車等運転者と違いまして免許制度を前提としてないので、検挙することでそこまでの厳罰を処すかとなると、社会的な情勢からみるとその基準はなにか？となると実際問題としてそこまでやるものなのかとなると疑問点が生じる。ただ、実際にその危険な状態を放置するわけにはいかないのももちろん取り締まりはしていきたい。

○委員：自転車レーン整備した後の交通安全教育と現地の指導であるが、毎回警察に出て行っていただくわけにはいかないと思うので、そういうときのために通行指導に参加してくれる応援団のような協力してくれる方々が必要である。

【施策6】

○委員：放置自転車の定義は、違法駐輪なのか？長期間の駐輪場駐車を含むのか？どこまでを対象範囲としているのか？また、ペデでは、コンビニ前とかに駐輪が見られるが、ああいったものを対象としているのか

を教えていただきたい。

●事務局：基本的につくばセンター周辺の放置自転車禁止区域が決まっています、わかりやすく言えばセンター広場、駅前エリアが条例による禁止区域となっている。そのエリア内で駐輪している自転車は監視員が発見次第即時撤去となっている。

○委員：放置自転車撤去台数という指標について、放置自転車を撤去することが目標なのか、無くしていくことが目標なのかが分からない表現になっている。これは逆にたくさん放置してくれればたくさん撤去でき、目標達成になってしまうのではないか。もっと大事なのもそもそも放置させないことが重要であり、そういう取り組みが欠けている印象をうける。放置させない取り組みを行ったうえで、撤去していく流れでないと変な方向へ向かってしまう。

【施策7】

○委員：いばらきサイクルサポートステーションが増えているということで、自転車乗りからはありがたい話で感謝する。このステーションで設置されている空気入れ等の整備について、こういう整備はどのくらいの頻度で誰が行っているかを教えていただきたい。現在筑波山口に固定の空気入れが設置してあるが、この空気入れのチューブが壊れていて修理してもらったものの、違うチューブがついている。空気を入れてみるとタイヤより先にチューブが膨らみ破裂の恐れがある。レンタサイクル利用者など自転車に詳しくない方もいるので、そういう方が気づかずに使用してしまうと危ないと感じている。

●事務局：設置されている備品は、自転車ラック、修理工具、空気入れで、茨城県からその施設に貸与されているものである。昨年度6月ごろに各施設の点検を行った。そこで不備があれば、茨城県から自治体を通じて交換等の対応を行った。

【施策 8】

○委員：自転車利用を促進だけしても、自転車の通行帯整備と安全教育のができていないと混乱と事故が起こるだけなので、両立して進めていただきたい。またレンタサイクル・シェアサイクルを本気で考えるならば、電動アシストが非常に有効。利用範囲も広がるので、車種を検討するとよい。

【施策 9】

○委員：つくば環境スタイルなどで環境を大事にしているが、この施策はクルマから転換させるために位置付けているものか？

●事務局：クルマから転換させるための施策である。

○委員：ノーマイカーデーなどの年にこの時期にやることになっているからやってみた、といった取り組みでは意味がない。きっかけとして位置づけ、メリットを周知し、しっかり誘導しなくてはならない。

○委員：TX で来てそこから自転車に乗って通勤しているユーザーなどは、なかなかこういった委員会に出てくる機会がないので、自転車ユーザーとのコミュニケーションの機会、広くユーザーの話を聞く機会はもっとあってもいいのかなと思っている。例えば4の指導者の育成項目は、そういったところを介してどういう風に自転車を使っているかとか、より使いやすくするためにどうしてほしいかとか、そういうコミュニケーションの場所にしたいほうが、一方通行で指導するのではなく、また、組織で進めるよりも、話し合いを進めていくことで施策3・4にも繋がっていくのかなとも感じる。

○委員：先ほどから出ている「場」とか「応援団」とか「自転車のコミュニティ」とか、そういったものを作る時期に来ているのだと思う。そこを考えていただきたい。

【施策 10～12】

○委員：サイクリングマップについて、一番の点は外側が固いか、固くないかである。自転車乗りは後ろのバックポケットに入れるのでどうしてもマップが湿ってしまう。なので、こういう紙（つくば霞ヶ浦りんりんロードのマップ）だと後半になると湿ってしまい全然使えなくなってしまうたり、破けてしまったりする。そういう点を自転車乗りに対応した形になっていただき、特にりんりんスクエアなどで配布していただけるともっと自転車乗りに来ていただけるのかなと感じる。

○委員：多くの方にまず利用していただくということと経費の都合があり、このようなデザインにしている。ハードカバーは、例えば土浦がハードカバーで作成している。その辺は県と市町村の役割の中でやっていけたらと考えている。

【全体について】

○委員：先ほど話にあったように西大通りの二の宮で自転車事故があった。去年の12/7にながら運転の自転車事故があった。そういうことはあってはならないと、みなそういっているにも関わらず実際には絶えないのが実情である。自転車に乗るということは、自分の体重に自転車の重量がかかる、それから速度が（歩行に比べて）倍、数倍になるわけで、そうすると速度の非常に大きなエネルギーは速度の2乗に比例する。このような危険性を知らない未熟な自転車乗りがたくさんいるということである。このような自転車乗りに対して資格を持った方や応援団のような方が、かつて居たようなその場で叱って諭す大人となり、それをいかに再現するかが課題になるのかと思う。施策2にあるヘルメット着用について自転車レーンを走る人、一般のシティサイクルの方も着用してほしい。ある程度の数に増えたとき、パッと見た時に何人かいるような状況になったとき、そういう人が叱ってもよいと思う。そういう人が地域・社会として躰けていくのも応援団の一つの

形だと思う。具体的な方法は多々あるが、私として提案できるのは、ヘルメット着用者を増やすのはどうか、と考えている。

○委員：1つ目は交通安全教育については「座学」と「運転技術、通行方法、点検方法、運転技術などを実技」として教育することが重要である。つくば市でも隣の会議室でシミュレーターの交通安全教室を開催している。つくば市はかなりそういう面では進んでいる。2点目に良き市民を育てること。交通安全教育、自転車教育を通じて良き市民を育て、子供の成長を促す取組がある。それがEUでは強い取組である。3点目は、幼児2人乗り自転車（子育て世代）への啓発である。前後に幼児を乗せている状態では、かなりの重量に達し、これが歩道を通行するのは非常に危険である。この辺は子育て世代に対して指導方法を研究している方もいるので、参考にしていきたい。4点目は、自転車の事故に関して、データをきちっと把握しまとめていただきたい。自転車のまちつくば行動計画からのデータを見たがあまりデータがない。県警から市でデータを頂いて、事故データの動向を整理した方がよい。単に数字だけではなくてどのような形態でぶつかったか、記述的な感じで見の方がよい。自転車の事故に関しては現在どういう動向になっているのか？

○委員：自転車事故に関しては減少傾向。つくば市内においては茨城県内の約1割を占めている状況。つくば市内の特徴としては、街灯や設備が整っている夜間でも明るいところほど事故が多い。明るいことで自転車利用者が集まり、人と人とが交差する場所が増えて、そこで事故が起きている。かえって夜間暗い場所は走る人が少なく事故が少ない。また、つくば市は左折レーン等特殊な交差点形状があり、その周辺でクルマと自転車がぶつかったり、歩行者と自転車がぶつかったりという事故が発生しているのが現状である。

○委員：安全利用で何が必要かといったら自転車利用のテクニック。今も、テクニックよりも自転車のほうが機能が上回っており、そこに追いついていない。でもそこを無視して、みな高品質自転車に乗ってスピードを出す、結果的に事故が起こることに結び付く。まずは徹底して技術をカバーする講習会等でテクニックを向上させるべき、そして、同時に教育でルールとマナーを教えていくべきである。

2 自転車のまちつくばトピックス報告

●事務局：資料に基づいて説明。

○委員：自転車利用環境向上会議という会議は、NPO や各企業、自治体も参加し、今年は堺で開催される。10/26-27 に開催し、誰でも参加できる。国の方も今年から経産省が参加し、情報交換の場としては非常に有意義な会議でなので、お時間ある方はどなたか、また、つくば市からも参加していただきたい。

3 自転車走行空間整備

●事務局：資料に基づいて説明。

○委員：ネットワークの路線順位の検討は、ちょっとここの議論だけではなかなかできないと思うので、一度ハード整備の議論を委員の中の専門家で集まって議論していただいた方がいい。P3 のフローが旧ガイドラインに基づくものであり、速度が 60km/h の路線は自歩道通行が望ましいと整理されてしまう。この点が、非常にまずいということでガイドラインが改訂された背景がある。全国、県も含めて改訂ガイドラインにそって自転車レーン等を整備しているという中であって、このフローだと自歩道が望ましい路線がほとんどになってしまうのはまずいので、この整理は考えたほうがよい。

○委員：改訂ガイドラインは自歩道を完全にやめるという話になったと思うのだが、つくば市のネットワーク計画を見ても、歩行者や人っ子一人

いないような道路もあり、我々も実際少し悩んでいるところがある。歩行者の状況を見ながら自歩道でもとりあえず何かしら整備した方がいいところもあるので、そういった手法も有効性があるのか、という点を検討しているところであり、そこは一言付け加えさせていただく。自転車走行空間ネットワーク路線について、安全対策であればその区間だけやってもある程度効果がでるが、ネットワークとして各区間をつなぐというのであればそこを一気にやらないと意味がないということもあるので、もし専門家等知見のある人間で議論するときがあれば、ネットワーク路線はそもそもどういう考えで路線を設定したか、何に当てはまるからネットワークにしたんだとか、そういう根拠や概念が分かるものがあって議論が進む点に留意してほしい。どこからどこまで全部つなげなくてはいけないというときは、茨城県と一緒に考えないといけないと思うので、適したメンバー構成を考えなければいけない。

○委員：つくば駅周辺自転車レーン整備と宇都宮市の報告を見比べると、交差点のところで自転車レーンから歩道の上にあげるようなデザインが列挙されているので、円滑に走る観点から言うと問題かなと思う。自転車とクルマのどちらを優先するかといった観点でいったときに、明らかに自転車は優先されていないなといった話になってしまうので、そのバランスは見直していけるとよい。自動車が走る道にも色々なレベルがあるので、亀の甲の部分（つくば駅周辺地区）はそんなスピードを出して右左折がスムーズにしてクルマを流す場所ではなく、本来は東西大通りで近くまでいったうえで施設までアクセスするために入るものだと思うのだが、生活している人たちがクルマに乗って移動しているので自転車を邪魔だと意思決定してしまいがちですが、そこは本当に気を付けて検討したほうが良いと思う。

○委員：県警では、自転車の取り扱いをどう進めていくのか？

○委員：つくばは広いのだが、そもそも県内他の地区の道路形状・道路幅がやはり3m道路がほぼ占めている。そのうち1mを自転車道でとるとクルマが通るのが2m、クルマの幅が1.5-1.8m近くあるので混在してお互い安全かという現実的ではないのかなと、いうのが正直なところである。安全性を確保するのであれば歩道・自転車道・車道と区切ってしまうのが理想である。しかし、予算の問題で、自転車は車両の仲間になるので一概に車道で市街地は走ってくださいというと、安全性に疑問が残ってしまう。

○委員：つくばの道路形態は非常に稀である。具体的には、極めて道路が整備されている道路、東西大通り、それから左折可交差点、ペデストリアンデッキがある。これらはかなり特殊なので、すべてをガイドライン通りにやるのが良いのかというところが先ほどの議論で、私も同感であるけども、一方で他自治体からつくばに入ったとたんに車道ではなく自歩道というのも整合性が無く、これもまた困る。

4 その他（国の法令、計画。りんりんロードのマナーアップについて）

●事務局：りんりんロードの住民から、スポーツ自転車のマナーについて苦情が出ている。マナーアップを図ることのできるご意見を何でもいいので事務局に情報提供願いたい。

○委員：サイクリングロードと言われているものの9割は自歩道である。この道路には、歩行者もいればランナーもいて、自転車もいる。車道に付帯する自歩道の問題をそのまま丸抱えしている状況で、多摩川・荒川河川敷でいろんな問題が顕在化している。県でも利活用を推進しているが、推進する前提に「ルールとマナー」「対応策」がないと事故だらけになる。こここのところはよく考えて進めないと大変なことになるだろう。つくば市からあったように何かお考えがあれば事務局へお

聞かせください。

○委員：チーム36は自転車の利用促進という面なので、若干今回のテーマからずれるかもしれないが、レンタサイクルも筑波山口やB i v i に2か所、りんりんロードを生かしたツアーやイベント等を考え利用促進を図っている。サイクリングマップにある9のコースについても利用促進の観点から皆さんをガイドできるようなツアーを考えてまいりますので、よろしく願いいたします。

以上