

様式第1号

会 議 録

会議の名称		令和5年度第2回自転車のまちつくば推進委員会		
開催日時		令和6年(2024年)3月19日 開会 13:00 閉会 13:00		
開催場所		つくば市役所本庁舎会議室 204		
事務局(担当課)		都市計画部総合交通政策課サイクルコミュニティ推進室		
出席者	委員	渡委員長、松橋副委員長、原委員、藤田委員、古平委員、井上委員、篠委員、藤澤委員、岩切委員、矢部委員、永田委員、松島委員、前田委員、中山代理、沼田代理、杉山委員、岡田代理、大里委員、富田委員、伊藤委員、吉沼委員		
	その他	—		
	事務局	根本次長、細谷課長、高橋室長、田山係長、河野主任、飯泉主事		
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名		
非公開の場合はその理由				
議題		(1) 計画策定の背景について (2) つくば市の現況と課題について (3) 計画の方向性について (4) 計画策定に向けて実施する調査について (5) 自転車通行空間の整備の方向性について (6) 計画策定までのスケジュールについて		
会議録署名人		—	確定年月日	令和 年 月 日
会議次第	1 開会			
	2 市長挨拶			
	3 委員長選出			
	4 議事			
	(1) 計画策定の背景について			
	(2) つくば市の現況と課題について			
(3) 計画の方向性について				
(4) 計画策定に向けて実施する調査について				
(5) 自転車通行空間の整備の方向性について				
(6) 計画策定までのスケジュールについて				
5 その他				
6 閉会				

## 2 市長挨拶

委員にご就任、継続いただき感謝する。

市では、サイクルコミュニティ推進室を作ったのが令和3年度で、4年目の年度となる。職員も頑張っているが、皆さんからご助言いただき、市に変化が生まれてきている。

国は道路交通法を改正してヘルメットを努力義務化したが、それより以前からつくば市では取組を進めており、児童用ヘルメットの補助金制度を創設していた。また、シェアサイクル「つくチャリ」を整備し、本年4月以降ポート数を倍増させていこうと考えている。高齢者を対象とした電動アシスト自転車購入補助（最大15万円補助）として、全国的にも見られないような補助金を用意した。自転車競技を盛り上げようということで、弱虫ペダルサイクリングチームと連携したコラボマンホール制作や、ラッピングバス運行による安全啓発を実施している。

昨年11月に筑波東中学校跡地が「サイクルパークつくば」としてオープンし、スタートとしてはいい出だしと考えている。BMXコースを多くの方が利用して、引っ越しの動機づけになっているという話もちらほら聞いている。地元の筑波高校とももっと連携していこうという話があがっている。

先日、宇都宮市に話を伺った。宇都宮市は日本で一番強いサイクリングチームがあり、様々な大会が開かれ、対外的には「自転車のまち」として認識されている。しかし宇都宮市としては意外と満足していないようで、「最近はお隣のつくば市のほうが様々な取組を進めており羨ましい」という話を聞いた。皆さんのお力でそのような取り組みが生まれてきていると思っている。

今回は、計画の中にはCO<sub>2</sub>削減、環境負荷低減、健康、渋滞緩和、地域の魅力を作る、観光があり、これらはもちろん大事なことであるが、職員とも議論していて一番大事にしたいと思うのは、そもそも自転車は楽しい乗り物であることをもっと伝えることをやることであり、スローガンも考えて、「Pedaling Our Green Tomorrow」という表現にした。グリーンという言葉にはさまざまな要素がある。環境だけでなく、より健康的な生活であるとか、楽しさであるとか、そういったことも含めて表現できる場所だと思っている。ここにいる皆さんは自転車を楽しんでいる方がたくさんいるのではないかなと思う。太いタイヤのバイクを買われた委員、ご自分でカスタムして乗られている委員、ガチでロードに乗っている委員もいらっしゃる。それぞれだと思う。いろいろな楽しみ方があると思う。それを行政が画一的にこうでなければいけないとか、そういうのではなく、乗っているとご機嫌になるというようなことからつなげていくのが、あり方として望ましいのではないかな。安全も環境ももちろん大事であるが、地球環境のために自転車に乗りましょうというよりは、楽しいから乗っていて地球環境も

変化していく。もちろん若い世代はそういうことがトレンドとして、ファッションとなったりする要素もあると思う。いずれにせよ、行政が強制したりするものではなく、もっと内側から湧き出てくる自転車の楽しさを伝えていければと思っている。

今日お話しする計画案もあくまで案である。前述のような視点から多くのご意見をいただき、修正を加え、まだ行政的で硬いというような意見も言っていたが、意味のある計画、実効性のある計画にしたいと考えている。文言だけ立派で誰も実践しない計画では意味がない。

今回皆さん方に直接自転車に乗っていただくこともお願いしたいと思っている。できればBMXを体験していただくような機会を作りたい。体験しないとわからない。私も初心者コースしか許可されなくて大きいコースは走らせてもらえていないが、何度か手順を踏めば大きいコースも走らせてもらえるということである。みんな楽しさを共有して計画を作っていければよいと思っている。

私は会議には出られないが、議事録はすべて読んでいます。読んだ上で気になるところは担当課に話をするので、皆さんからご意見をいただき、さすがつくば市の自転車の計画は突き抜けていると言われるものができるとうよいと思っている。ぜひよろしくお願ひしたい。

### 3 委員長選出

渡委員を委員長に選出

松橋委員を副委員長に指名

○委員長：市長から熱いお話があった。私も同感である。今回の委員会名も「自転車のまちつくば推進委員会」ということで「推進」という文字が入っている。自分事として自転車のまちを考えていくことは、最重要だと思っている。本日の資料を見るとそういったキーワードが多い。グリーンの話もつくばらしく、本委員会を引っ張っていく重要なキーワードであると感じた。私は自転車を1台買い足して、どこでも走れる自転車にした。街なか用も含めて計4台になった。このまちを出来るだけ魅力的にしたいと思っている。

今回新たに市内で実践活動されている3名の委員にも参加いただき、さらにこの委員会が強化されたと感じた。つくば市は全国に先駆けて様々な取り組みをしてきた。主体的に考えていく、楽しいことをこの自転車の委員会で考えるということで、全国に先駆けた取り組みになると感じている。ぜひよろしくお願ひする。

#### 4 議事

<審議内容>○：委員 ●：事務局

- ・（１）計画策定の背景について

●事務局：計画策定の背景について資料1にて説明

○委員長：ご質問があればお願いします。特にないようであるので、次の議題に入る。

<審議内容>○：委員 ●：事務局

- ・（２）つくば市の現況と課題について

●事務局：つくば市の現況と課題について資料2にて説明

○委員長：膨大だが、よい資料で大変参考になった。ご質問があればお願いします。

○委員： レンタサイクル・シェアサイクルの利用者の声は、どのような事項があがっているか。

●事務局：利用者の声は、データとして取得しているわけではない。

レンタサイクルについては、コロナ禍前までは毎年利用が増加傾向にあったが、コロナ禍以降は減少した。観光動態は回復傾向が見られるが、レンタサイクル利用者数は、以前の状況までは回復していない。利用者の方からは好意的な声は聞こえていない。

シェアサイクルについては、コロナ禍のスタート時期（令和3年度）との比較にはなるが、市民にシェアサイクルが浸透し、利用者数が伸びている状況である。月によって利用者数は上下するが、気候の影響ではないかと推察する。

○委員： シェアサイクルの自転車モデルについて、利用可能な年齢層が限られているのではないかと。春先に、大学生がご家族でつくばに来られる方がよく見られるが、そのときもこの1モデルだけでよいのか。また、私も実際に乗ってみたが、乗り心地が悪かった。今年の9月

で実証実験は終わるが、その後どのように進めていくのか。

- 事務局：シェアサイクル「つくチャリ」は、ご認識のとおり現状1モデルのみである。車輪は小さいが、子どもが乗るには大きいサイズであり、大人のためのモデルになっている。

また、使用時には、スマートフォンとクレジットカード等のキャッシュレス決済が必要になるため、子どもたちは物理的に使えない状況もあり、1モデルで進めている。

検索サイトで検索すると、「つくチャリ 乗りづらい」という予測変換が出ており、乗りづらいと感じている利用者がいらっしゃるのは事実である。しかしポジティブに捉えていて、つくチャリ利用の事故は、これだけ利用されているのに今まで発生していない。その理由は、乗りづらいが故に皆さん安全に使っているのではないか。私も自分で使うが、逆に安全に注意して使っている。

先ほど市長が、つくチャリ倍増と申し上げた。議会判断後にはなるが、本事業を継続・台数を倍増することはほぼ決定している。モデルについては現状1モデルを想定しているが、今のご意見を踏まえて今後のあり方については検討していきたい。

- 委員： 私も利用したが、非常に乗りづらかった。シェアサイクルで転んでしまい、私が運営する店舗に助けを求める人が来店している実態もある。シェアサイクルに関する事故がないというよりは、事故は発生しているが、事務局まで報告されていない状況や利用者が自転車本体に対して諦めている状況があるのではないか。

- 委員： シェアサイクルがあること自体は良いことで助かっている。ただし、シート位置が悪くしがみついて乗らないといけなかったりと乗り心地には課題がある。シートの角度を変えるだけでも相当変わるのではないか。

- 事務局：先ほど「ポジティブに事故がない」と申し上げたが、転んでいる利用者はいる状況と認識した。大きな事故が起きていないというのが正解かもしれない。

BMX 体験会という話が先ほど市長からあったが、同様にシェアサイクルも体験機会を設けることにより実践的な意見がいただけると思う。次回以降の課題とさせていただきたい。

○委員：「自転車のながら運転」等の交通違反に対し、反則金を課す取締りの導入を盛り込んだ道路交通法の改正案が2024年3月5日閣議決定し、2026年には施行される可能性がある。シェアサイクルに関して乗り心地も大切なことだが、「ながら運転」に対する取組を意識したほうがよいのではないか。

また、交通安全という視点で、子供乗せ自転車に乗る保護者がハイスピードで歩道を通行している状況等も認識した上で検討を進めていただきたい。

○委員長：P.12の通学利用について、市外に向かう通学の方は主に高校生と考えてよいのか。

●PCKK：年代層の属性まではついていない。今後調査する話があるので、その中ではどのような年代層が自転車を利用されているかというところは把握できると思う。

○委員長：子どもが日常的に多く自転車を利用しているということは、つくば市を体験する日常的な観光として、このまちを好きになるか嫌いになるかという体験の要因になる気がした。

●PCKK：その視点もしっかりと見て検討を進めたい。

○委員長：具体的な施策は、次の資料で説明があるので、次に進めさせていただく。

<審議内容>○：委員 ●：事務局

・（3）計画の方向性について

●事務局：計画の方向性について資料3にて説明

○委員長：本資料は重要で、本日の最重要議題だと認識している。特にP.4、P.5の表、人間的な未来を目指す、このような方針である。そういった観点からご意見、ご希望、ご質問があればお願いします。横文字のキーワードは世界的な1つのキーワードになっている。P.5の左側のつくば市未来構想は、つくば市全体の構想の中から

ここに4つ挙げている。スコープも世界的なキーワードで、右はつくば市独自の欄になると思う。このあたりのことについてご意見、アイデアをお伺いしたい。

○委員： 計画の方向性はよいと感じている。欲を言えば、もう少し具体的にになるとよい。

ポートランドは、つくば市長も好きなまちだと思うが、例えば2030年までに自転車のモードシェアを25%にするという具体的な目標を出している。環境負荷低減の具体的な数値など、現段階では踏み込んだことは要らないかもしれないが、つくば市も具体的な数値目標を掲げられるとよい。

五十嵐市長の挨拶で「自転車に乗るのは楽しい」と言われたのは同感である。ポートランドの市役所に取材したときに Fun is a ease、楽しくないと継続しないとっていた。「環境負荷を低減させるために自転車で行こう」という考えではなく、自分事化して自発的に自転車通勤をする人が増えていくのではないか。

インフラの整備とソフト施策の整備はセットで行われている。インフラの整備に関して、1970年にオレゴン州がオレゴンバイシクルビルという法律を整備した。内容は、州間高速道路の1%の予算を自転車のインフラ整備に振り向けるというものである。ウィラメット川という大きな川の西側に3車線、3車線の高速道路が通っていたものを、まちなかのダウンタウンの路線を撤去し、迂回させて、緑のウォーターフロントパークにした（当時法案を通したトムマッコール知事の名前がついた公園）。その頃から少しずつ整備しているため、現時点で300マイルの自転車ネットワークが市内に整備されている。五十嵐市長が冒頭挨拶にて「突き抜けている計画に」と言われていた。それぐらいラジカルなことを考えられると格好いいと思う。

○副委員長：P. 5に環境負荷低減ということで、「渋滞緩和等」と記載いただいているが、ゼロカーボンやカーボンニュートラルを記載したほうがよいのではないか。エネルギーを使わない乗り物はこの先ゼロカーボンにする上で期待されている。それをしっかり打ち出したほうがよいのではないか。

駐車場や駐輪場でも同様であるが、渋滞緩和対策として車の通行をしやすくすると自転車が使いにくくなる場合がある。「渋滞緩和

等」と記載することは微妙な気がしており、自転車が快適に使える場所を作っていくと言うほうが重要ではないか。

○委員： 交通安全の研究をしている立場から言う。資料2の P. 8、市民の意見で「通学路等の子どもの安全対策」「自転車専用道路や歩道の整備」に意見が多い。P. 12、自転車利用者の移動目的で、市内移動のうち「自宅－通学」が 21.3%、市外移動のうち「自宅－通学」が 38.2%と結構な割合を占めている印象である。資料3の P. 2、市の関連計画との整合ということで、通学路の安全点検、自転車や交通安全という観点からすると他の部局で実施されていると思う。

それを踏まえ、資料4の市民 1000 票や市外来訪者向け 200 票程度のアンケートのみの回収としているが、市内の中学校や高校、大学に自転車で行われている方の意見はこの調査で拾えるのか。別途効率的に把握できる方法を検討したほうがよいのではないか。

○委員長： 「人間的な未来」という方針はよいと思う。

P. 5、魅力あるまちを作るということとサステイナブルは他人事を感じられる。カーボンニュートラルもそうであるが、いつか誰かがやってくれるだろうという感じで捉えられているような気もする。どのように自分事にしていくか。楽しさ、グリーン、体験することの楽しさ等キーワードがもう少し欲しい。この後委員の皆様からそのあたりのキーワードをいただきたい。

○委員： 資料3について、私も P. 5に自転車に乗る楽しさをうまく入れられないかと考えていた。小中学生の話もあったが、小中学生の通学時の事故は、割合としては少ない。それは道路環境のよさや、通学路安全点検で地域の方のお力をお借りして走行環境のまとめをしていることもあると思う。

子どもたちに安全に自転車に乗るということを学校で注力して教育していることの表れであるが、一方で、自転車を使う多くの世代が楽しさを教えてきたかということには首をひねっている。安全は大切で、これまでどおりきちんと取り組みたいが、子どもたちに楽しさを伝えられていなかったと反省している。計画で位置付けられる楽しさについて、内容をかみ砕いて子どもたちに伝えていくのは教育局の仕事になるため考えていきたい。



○委員長：郷土の風土をどう体験するかということにもつながる。ぜひそういうことができるとういと思う。

○委員：環境を話題にさせていただき、生活環境部としてもありがたい。市長も言われたが、CO<sub>2</sub>削減のために自転車に乗るということではなく、結果として削減できれば最高という表裏の関係になると思う。そのために、自転車を利用したくなったり、利用しやすくなるような方向性で計画は検討いただきたい。

本会議で施策の話は先になると思うが、今年度、気候市民会議という市民50人を対象に数回の会議でゼロカーボンについて提言をいただいている。その中に、自転車利用関係の提言をかなり出している。その提言を見ると、決してゼロカーボンにするためにという強制的な提言ではなく、むしろ自転車を利用するためにこういったことをしたほうがいいのではないかと提言が数多く見られる。関連計画にいくつか環境関係の計画もあるが、そこに気候市民会議からの提言もぜひ自転車活用推進計画にうまく盛り込んでいただくと環境サイドと自転車サイドのよりウィンウィンの関係になるのではないかと。

○委員長：よい話である。よろしく願います。

○委員：建設部は、渋滞緩和、駐輪環境、通行空間、自転車に限らずだが子どもたちに安全教育を担当している部である。駐輪環境や通行空間への苦情も結構ある。

駐輪空間では、つくば駅は有料駐輪場で、その他のTX3駅はすべて無料である。有料であればきちんと駐輪いただけるが、無料だと縦横無尽に駐輪されるため、有料にしてほしいというご意見をいただくことがある。

通行空間では、つくば駅周辺には自転車通行帯が設置してあるが、逆走が多い。交通ルールが浸透していない。建設部として様々な関わりがあるので、当部で把握している情報も自転車活用推進計画に入れていただき、よりよい計画にしていきたい。

○委員長：後ほどハードの説明もあるので、そういうところにつながるとよいと思う。

## 様式第1号

○委員：事務局を所管している都市計画部である。本計画が目指す将来像とか、P. 5の施策の4つのスコープに関しても相当事務局で悩んだが、まだまだ完璧なものではない。委員の皆様の意見をいただきながらブラッシュアップしていきたい。

○委員代理：施策の4つのスコープの中に、「コミュニティ」の「地域の魅力向上・賑わい創出」とあるが、観光という観点から言うと、つくば市には筑波山や桜川、小貝川、牛久沼、つくば霞ヶ浦りんりんロードなどの観光資源がある。そのような魅力を市内外の方に知っていただきたいと思っている。

現在、観光推進課では、昨年11月にオープンした「筑波山ゲートパーク」を中心に、北条の商店街を中心とした周遊コースを策定している。それを順次、市の広域的なものにしていければと思っている。観光の面に関しては本計画と整合、連携していければと思っている。

○委員：保健部では、健康づくりを推進する計画として健康つくば21がある。生活活動と運動、ながら運動で身体づくりという施策の1つに運動を取り上げているが、残念ながら、具体的にはウォーキングを推進しているという内容になっている。今後、健康つくば21の具体的な施策に自転車に乗ると楽しいということを落とし込みたい。私自身、自転車に乗っていたときに、月に1kgずつ体重が減っていたことを思い出した。乗らなくなってしまったのだが、そうするとまた1kgずつ増えていくというすごい結果を自分自身でも経験している。個人的な意見としてもできれば生かしたいと考えている。

○委員長：つくば市はセルフメディケーション的なことには取り組まれようとしているのか。

○委員：その分野については詳しくない。勉強する。

○委員代理：普段から個人的につくば市内でロードバイクに乗っており、自転車は好きなほうである。仕事では道路関係を整備している。自転車のまちづくり的には道路整備でご協力させていただきたいと思っている。

また、自転車の通行空間の整備では、路肩が広くないと通行していても危ない。歩道ではなく、路肩を通行していただくほうが安全であることを広く知っていただきたいと思っている。路肩を広くする整備の予算もだが、そういう計画を立てたいと考えている。本計画の目的や将来像の中には道路の整備についてあまり触れられていなかった。結果的に、健康や魅力の向上、賑わい創出の中で、その1つの施策に道路の整備も加えていただけるとありがたい。

○委員代理：私の実家はつくば市にあり、サイクルパークつくばとなった中学校の出身である。先ほど自分事として捉えるようにというご意見があったが、私も自転車通学で7km 走っていたので、そのときのことを思い出しながら話を伺っていた。

2点お話しさせていただきたい。1点目は、資料2と資料4の調査方法について、茨城県の自転車活用推進計画を策定するときに県民にアンケート調査を実施させていただいたが、その際に自転車を利用される方と利用されない方を分けて調査している。自転車を常に利用される方と利用されない方で目線が違っている。利用者と非利用者を分けて意向調査をされるのもよいのではないか。

2点目は、資料3のP.5の4つのプロジェクトについて、「地域の魅力向上・賑わい創出」のところは茨城県のほうでも重点的に広報させていただいているところであるが、いい施策をやっている、情報発信がないと一般の方々には伝わらないとよく言われている。つくば市と県と一緒に情報発信させていただき、自転車を利用される方だけでなく、一般の方々にも伝わるような情報発信の面で協力させていただきたい。

○委員：私は個人的にロードバイクを楽しんでいる。一市民として4つのスコープの話を伺ったときに気になったことがある。普段日常生活の中で道路の渋滞に対してフラストレーションが溜まることが増えてきた。出身は大阪で、筑波大学に入学して20年つくば市に住んでいて、朝夕の渋滞がすごいと感じる。TX 沿線の人口が増えていて、つくば市の周囲のR8と言われているところは人口が減っているということは耳にしているが、人口が減っていると言われている場所や中心街以外の渋滞もすごい。また土日はコストコやイーアス周りの渋滞がひどい。県外、市外から週末訪れるべき場所であったり、平日は仕事に行くべき場所があったりするのだろうかなどは思う

ので、そういう人たちを自転車に置き換えるのは困難ではないかと考えるときに、どういう層をターゲットに、例えば企業や個人に対してどういうインセンティブを作りながらサステナブルの部分をやっているのか。個人的には具体案が見えなかった。ウェルネスやコミュニティ、セーフティに関しては時間がかかりそうだが、前期も市民委員をやらせていただいて、いろいろな情報をキャッチしていく中で見通しが持てて明るい未来が待っているのではないかと感じるものの、渋滞緩和の部分だけ市民としてもサイクリストとしても不安があるので、1点質問させていただきたい。

- 事務局：渋滞緩和というキーワードについてご意見もいただいたが、数パーセントの人が車から自転車に乗り換えても渋滞減少には根本的にはつながらないと認識している。つくば市では、それを上回る人口増加が起きており、正直夢物語のようなところは否めないと思っている。

事務局の共通認識として、「自転車に乗る楽しさ」が切り口になっているのではないかと考えている。みんなが自転車に楽しく乗って、少しずつ増えていけば、結果的にサステナブルの部分も達成できるのではないかと考えている。サステナブルに対してダイレクトではないが、具体的な解決策は、「楽しさ」が1つの答えではないか。

一方、本資料には「楽しさ」を記載していたつもりであったが、いつの間にか消えてしまっていた部分もある。重要な根幹であるため、次回までに楽しさの部分をより強く表すものにして、結果として4つのスコープに広げていけるようにしたいと思っている。

- 委員長：稲敷市や、つくば霞ヶ浦りんりんロード沿いの公園でサイクリストにインタビューすると、牛久市、龍ヶ崎市から車で来て、霞ヶ浦を周回している。いわゆるパーク&ライドのような移動をしている。多少はまちなかの渋滞緩和になると思う。少しずつそういう方が増えていくかもしれない。

- 委員：本計画は大事なことで、自転車に普段乗っている人間としては、4つのスコープに絞って計画してくださるのはとてもありがたい。コミュニティとセーフティに関する意見となる。つくば霞ヶ浦りんりんロード等の車が来ないような道であれば自転車に乗っていて楽しいと思うが、そのような道だけを走ることはできず、公道を

走らなければいけない。公道においては、車による幅寄せや車の大きさが理解できずに横を走行する人がいる。車による幅寄せは、つくば市に限らず、日本全国、世界中で問題だと思う。セーフティやコミュニティのところに自動車の運転手への啓発を入れることはできないのか。

例えば、愛媛県では「思いやり 1.5m 運動」を実施し、自動車等の車体にシールを貼っている。自転車がいれば 1.5m は離れなければいけないと日々頭に入っていけば、少しずつ浸透すると思う。

本委員会でも何度かそういう言葉が出ているが、将来的にはシェア・ザ・ロードのような看板を立てる等、具体的に進めることができれば、市内で自転車に乗っている身としてありがたい。

○委員長：自動車運転手に対する啓発は重要であると私も昔から考えていた。自動車免許更新に行った際、歩行者・自転車に対する注意喚起は相当増加している印象がある。自動車運転手への注意喚起の取り組みは、つくば市では既に取り組み済みか。

●事務局：シェア・ザ・ロードについては、愛媛県の実例から存じ上げている。つくば市では、弱虫ペダルと連携した「つくバス」を走らせている。市内で1台だけであるが、車体右側には「ヘルメットをつけよう」、車体左側には「自転車は左側を走って」、車体後方に「シェア・ザ・ロード」と車体を使った注意喚起をしている。市としては運転手への啓発は重要だと考えており、ラッピングバスに限らず、今後更に取組を広げていきたい。

○委員長：先ほど幅寄せの話があった。車体幅の広い車種が増加した影響もあると思う。運転手の方には相当注意してほしい。

○委員：自転車利用者と自転車非利用者に対して、それぞれ異なるアプローチが必要であると思う。また、自転車利用者の自転車に対する意識の違いもあると思う。移動手段として自転車をよく使っている人、趣味嗜好で自転車を活用している人では、アプローチの仕方が違い、それぞれへのアプローチが必要であると感じた。

「楽しさ」を伝える目的で、つくば市と一緒に、上郷地域に 10km のサイクリングコースを作り、参加者7名と上郷のまちを周遊するイベントを行った。内容としては、上郷のまちを自転車で周遊して、

農家や卵の収穫などを体験してもらうものである。今まで車移動だった休日の遊びも自転車を使った休日の遊びに変化し、自転車の楽しさも伝えられるのではないかと感じている。

前は上郷だったが、地域ごとに周遊コースを作ることで自転車の楽しみ方を伝えられると思う。

また、アップサイクルした自転車を貸し出しする取組を実施している。新しい自転車ではなく、今まで使っていたものをアップサイクルした自転車を使うものである。このようなサステナビリティの活動に賛同してくれた方に、市内で使える「クラフトつくば」という地域通貨 500 円分を付与するキャンペーンを実施した。市内のみで使えるクラフトポイントを付与することで、地域の活性化につながるのではないかと考えたことが実施した理由の1つである。

自転車で移動し、お店に行ったことが証明できるものがあれば、クラフトポイントを付与するなど、エコな活動と地域通貨をつなげることで自転車利用者を増やしていけるとよいのではないかと。

また、教育施設が多いことは、つくば市の特徴でもある。ヨーロッパでは小学校や中学校の教育の一環として自転車整備が取り入れられている。日本では行われていないが、自転車の動く仕組み、止まる仕組み等の論理的思考にもつながっていくような教育価値を、自転車整備を通して伝えることもできるのではないかと。

○委員： 私は 2007 年に千葉からつくば市に引っ越し、自転車に楽しく乗りたくて自転車屋になった。今でも乗れる日は毎朝自転車に乗っているが、最近は渋滞がひどいため、乗る時間帯が早まってきており、今は朝 4 時 40 分から乗っている。その際、良い点として発見できた事が何点かあった。例えば路肩で危険と感じていた轍が、次に走行した際には修繕されていた。また、つくば市は暗く怖い路線が多いが、街灯が設置され、走りやすくなった区間も多くある。

先日 4 年ぶりにつくば霞ヶ浦りんりんロードを走った際、沿線のトイレが非常に綺麗になっていた。不衛生で行きたくないと思っていたが、初心者の方たちを連れて遊びに行けるようになった。

この委員会のように自分でも改めて市内の変化を話すことができる機会があるとこれからもよくなるのではないかと。これからも参加していきたい。

○委員： 私は茨城県在住ではなく、埼玉県に住んでいる。いばらきサイクリ

ングナビゲーターを2021年から務めて、県内のいろいろなところを走らせていただいております、どちらかというとスポーツサイクルとして自転車を楽しんでいる。資料を拝見し、「コミュニティ」の自転車観光、レンタサイクル、シェアサイクルは、市外に向けている印象があったが、市民に向けた「コミュニティ」を浸透させていったほうがさらに広まっていくのではないかと感じた。普段からスポーツとして自転車を楽しんでいる人は放っておいても勝手に自転車に乗る。市民の小学生、中学生、高校生に対し、自転車の楽しさに気づききっかけを作ってあげないといけないと思う。市としてイベントを主催し、市内で自転車に興味を持ってもらえるようなコミュニティを作るともっと自転車人口が増えていくのではないかと。道路整備等のハード面、さらにソフトの面も提供して、普段自転車を移動手段としか楽しまない方に自転車の楽しさを広げていく手段になるのではないかと。

○委員長：確かに自転車は走るという概念しかない。自分はどちらかというと走るよりも、動く椅子ぐらいにしか考えていないが、途中で止まってよそ見をする事が楽しい。メンタル面の1つの癒しみたいなものも伝わるし、さわやかさといった体験をすると、それがやみつきになるという感じになるのだろうか。

○委員：まちぐるみで自転車の素晴らしい会議を開いている市町村は、全国にもなかなかない。せつかくこの場があるので、今後も具体的な何か広められるようなコミュニティを作り上げるとよいと思っている。

○委員：古い資料だが、日本自転車産業振興会が調査した2021年の全国の自転車のシェアが、自転車、俗にいうママチャリが61.8%、電動アシスト車が10%、スポーツ車が9%という統計がある。これからいわゆる「ママチャリ」の方たちにいかに楽しく利用していただけるかというのが一番問題かなと思っている。

○委員：PTAの立場から、子どもたちの通学路の安全を第一に考えている。例年、学校からの依頼で各地区から通学路の危険箇所を挙げていただき、学校を通して要望を出しているが、予算の関係もあり、なかなか進んでいないのが現状である。通学路もそうだが、楽しく自転

車に乗るということであれば、ハード面の整備は必要なのではないかと思う。どうしてもハードのことばかり考えてしまい恐縮である。

私が通った旧筑波東中学校に素晴らしい施設ができたので、これからの地域活性を期待している。

○委員長：ハード面については後で説明がある。

○委員：ハード面とソフト面という話もあったが、ポートランドでは6月、7月、8月が自転車活用推進月間になっていて、NPOがカレンダーを用意している。例えば朝何時に集まってグラベルライドをやるなどで、数えると期間中に812件のイベントがあった。市民がカレンダーを使ってコミュニティのライドをやっている。そのライドもスポーツ系のものから、マイケル・ジャクソンが好きな人は音楽を爆音で鳴らしながら走るから集まるとか、スタートレックのコスプレで集まるとか、ドーナツ屋をはしごするライドとか、多種多様である。自転車という共通項だけあれば、あとは何でもくっつけられるということで、来年授業で学生たちとそういうカレンダーを作りたいと思っている。ぜひ皆さんに使ってもらえるようなものを作りたい。

○委員長：完全に遊びの世界である。

先ほど発信という話があったが、委員から発信のためのグッズを見せてもらった。カバンとかハンカチとか。

○委員：これ（ハンカチ）はポートランド市の交通局が自転車関連のイベントで、ガイドをやるともらえるものである。これ（イラスト）が自転車ルートになっている。緑色は自転車レーンがある路線。「Neighborhood Greenways（ネイバーフッド・グリーンウェイ）」といって自転車通り、自転車優先で走れる小さい道である。青色が幹線道路沿いでしっかり自転車レーンがある路線。ここの道を自転車の人は走ってくださいということをプロモーションして配って実際に使ってもらおうということをやっている。

○委員長：今後の話だと思うが、今回の計画としても何かそういう楽しさに関する情報発信をいろいろな手法で進めていく、それも1つの課題で



はないか。

遊び的な企画は施策というより個人とかお店でそれをするとか、そういうことも重要であるような気がする。そういう遊び心が市民の間からもっと出てくるとよい。

<審議内容>○：委員 ●：事務局

- ・（４）計画策定に向けて実施する調査について

●事務局：計画策定に向けて実施する調査について資料4にて説明

○委員長：先ほどもご意見をいただいたがほかにあるか。特になければ、次回委員会で検討する。

<審議内容>○：委員 ●：事務局

- ・（５）自転車通行空間の整備の方向性について

●事務局：自転車通行空間の整備の方向性について資料5にて説明

○委員長：今回の委員会のタイトルで「自転車のまちつくば」ということで、事業促進というキーワードをあえて外したが、前回、前々回の委員会、2014年の委員会からずっとハード整備については検討してきた。ハード整備に関しては、長期的な計画でずっと継続しているということであるのか。何らかの形でハード整備を少しずつでもやっていくということか。そういう背景の資料ということか。

●事務局：今までつくば市は自転車ネットワーク計画をきちんと作っていない。過去、前委員長の頃の委員会から自転車ネットワーク計画の概念図は作っていたが、きちんと策定されてはいなかった。今回はゼロベースで新たなものに作る事となる。

一方で、ゼロとは申し上げたが、つくば市内でも茨城県のほうでネットワーク計画を作って、既に自転車ネットワークの矢羽根や自転車専用通行帯を整備している。近隣の自治体でも自転車ネットワーク計画を策定しているので、近隣の自治体との連動性も見ながら作るものになる。その際、資料のスライド1が、国が示した大前提に

## 様式第1号

なる。ただ、つくば市の特性を踏まえるとスライド2にあるような、国の今の方針には合っていないのだが、利用者の安全のためにはこういった整備方法をやっていくことはいかがかというものになる。

○委員長：参考資料1が全国的な措置の形態のガイドラインか。

●事務局：参考資料1は我々とコンサルでまとめたものになる。100%合っているとは言い切れない部分があるため、参考資料という位置づけになっている。概ね法律とトレンドを捉えたものである。参考資料1の赤部分が、国として示しているもので、今回提示しているのは赤部分の左側列の部分の整備方法である。国のガイドラインには合っていない方法であるが、市としての実現手法を考えている。

○委員長：今後、つくば市版の道路断面の図を作っていくのか。

●事務局：本表は委員会内で認識を一致させていただくために作成したものである。本委員会で作るのは断面図ではなく、つくば市の地図に、この路線はこの整備形態をやったらよいのではないかというものを皆さんと一緒に作っていく形になる。

○委員長：参考資料を参考につくば市版の計画案を作っていくということか。ここまで詳細ではなくて、計画としての案を作るということか。

●事務局：そうである。ゼロベースで皆さんと一緒に考えていくのが理想であるが、時間が限られているので、事務局で案を作り、皆さんで詰めていきたい。

○委員長：参考資料は見やすく理解しやすい。参考資料自体が1つの情報発信として重要なツールになるのではないか。自転車の環境整備を進めているという発信になる気がする。

●事務局：つくば市の地図に対象路線と整備形態を整理するときには、この表の一部を抜粋したものをつけてわかりやすく理解してもらえたらよいと考えている。

○委員長：ご意見はいかがか。

○委員： P. 2の東大通りや西大通りの例が示されている。車道とは別に自転車の走行空間を整備するということであるが、赤枠の自転車道のように物理的に自転車通行空間と歩行者通行空間を分けないと結局何も変わらない。ただ歩道にごちゃごちゃと歩行者も自転車もいて、双方向に走るといった状況が生まれると思う。「左側は自転車」と方向を示した形で整備していかないと意味がない。

問題は交差点である。車の事故は出会い頭が多い。オランダだと連続させて、高さを歩道の高さで整備して、ハンプを作って、車からは視覚的にも歩道が連続しているので物理的に速度が落ちる形で整備されている。そこがセットで整備されないと、何も変わらないように見えてしまう。

●事務局：理想はすべて自転車道を作って、交差点部分も完全に分離することである。信号、高さも揃えられれば理想だが、予算には限りがあるので、少ない予算で最大限の成果を出す。そのためには全部を自転車道にするのは不可能だと思っている。仙台市や東大通りの例であれば比較的高くない予算でそれなりの効果を発揮できるのではないかと考えたのが始まりである。

それでも事故が起きる場所については特別な対策に予算をかける必要があるだろう。いいとこ取りのやり方ができたらよいという提案である。

○委員： 西大通り、東大通りの例が出ているが、車の左折レーンで横断歩道を渡らなければいけない危険箇所があり、解消されていかないと安全には走行できないのではないかと。より交通量の少ない住宅街の道をネットワークの通路にして、そこを矢羽根や自転車レーンで整備するほうが安全に走れる。

私は自転車通勤しているが、選ぶ道は幹線道路よりも住宅地の道のほうが走りやすく、選んで走っている。そちらを整備するほうが低い予算で国が示した形での整備が進められるのではないかと。ペDESTリアンデッキ、東大通り、西大通り等の大きい通りがあるのはつくば市の特徴である。そこを整備するのであれば、「つくば市、やるねえ」というレベルでやらないとちょっとお粗末なものになっ

てしまうのではないか。

○委員長：西大通り、東大通りについては大がかりに変える必要は、私はないと思っている。この案でよいのではないか。

●事務局：一方で、東大通りは茨城県の計画の中では車道混在で車道に矢羽根が整備されている。そういったところも今後どういった方法でやるのかは、今はダブルスタンダードのような形になっているが、歩道をこんな感じで走っていいとやっているし、車道も矢羽根を置いて走っていいとなっている。

○委員長：自分の場合、様々な道路状況に対応するために自転車を常に買い足している。道路を変えるのではなくて、自分の自転車を変えていくという手もある。

○委員：「ガイドラインの改定中」と資料1の欄外に書いてあるのだが、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国交省・警察庁）」の改定案については2024年3月21日までパブリックコメントを募集中で、誰でも意見を出せる状況である。もしガイドラインが実態に即していないからこういう改定をするべきではないということがあればパブリックコメントで意見を出していただいたほうがよい。

前のガイドラインからも一緒であるが、実勢速度50km/hを超えているような幹線道路であると矢羽根で車道混在させるというよりは、自転車道を整備していきましょうという方針なのかなと思っている。ホームページに出ているので見ていただければと思うが、ガイドラインの改定案の中に、幅員3.5mの自転車歩行車道を再配分して、幅員を少し縮めた2mぐらいの歩道と自転車道という形で再配分するという例も載っているので参考にしていきたい。

最近、自転車に青切符が導入されると報道されている中で、2018年6月25日に発生した、つくば市の歩道上で大学生の自転車と62歳の歩行者が衝突して歩行者が亡くなられた事故で、遺族の方の紹介されていた。宮城県仙台市の事例が好事例なのか。視覚的に分離さえすれば自転車対歩行者の事故は防げるのか。そういったものも検討していかなければならない。暫定的に今ある自転車歩行車道の活用可能性を検討することは否定しないし、この道路よりもむし

ろ狭い路肩の道路を中学生が自転車で通学しているところのほう  
が整備の優先度は高いと思う。右側に記載があるが、やむを得ずと  
言ったまま未来永劫完成形としてそれが目指すべき姿なのか、本来  
あるべき姿はどのようなのかということをちゃんと考えていくべきで  
はないかと思った次第である。厳しい意見だが、以上である。

○委員長：ご意見について事務局にて検討すること。委員から出た交差点の部  
分もつくば市独特の観点である。

<審議内容>○：委員 ●：事務局

・（6）計画策定までのスケジュールについて

●事務局：計画策定までのスケジュールについて資料6にて説明

○委員長：全部で5回の委員会になる。ご質問はあるか。ないようなので、最  
後の議題にうつる。

## 5 その他

○委員長：その他について何かあればお願いします。

○副委員長：自転車歩行者道に関する意見である。例えば電動キックボードの  
走行速度は、歩道6 km/h、車道20km/hと法令で決まっているが、  
電動キックボード利用者として歩行者が邪魔でなければ6 km/hで  
はなくてもよいというニュアンスの仕分けになっていた。非常にわ  
かりにくいいため、わかるような方法を考えて提案するようにしてほ  
しい。利用者に誤解を与えるぐらいであれば分けないほうがいいと  
思う。歩道上は基本6 km/hで走る。自己責任で20km/hでやるかど  
うかという状態のままのほうがむしろよい。自転車歩行者道の中で  
通行帯を区分するとした場合に、速度を利用者の責任にすると記載  
するのはよくないと思った。次回までに考えておいてほしい。

○委員長：他になければ、私の進行を終了する。ご協力感謝する。

閉会

●事務局：次回の委員会は6月の開催を予定している。後日メールでご連絡

様式第1号

する。  
以上で、令和5年度第2回自転車のまちつくば推進委員会を閉会  
する。本日はありがとうございました。

以上