様式第1号

会 議 録

会議の名称		令和6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)10月8日 開会 14:00 閉会 16:00		
開催場所		つくば市役所コミュニティ棟 会議室1		
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	松橋副委員長、藤田委員、原委員、小林委員、古平委員、井上委員、藤澤委員、岩切委員、矢部委員、永田委員、松井委員、松島委員、前田委員、杉山委員、片野委員、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、中村室長、柳田係長、河野主任、飯田技師		
公開・非公開の別		☒ 公開	☐ 非公開	☐ 一部公開
傍聴者数		0名		
非公開の場合はその理由				
議題		(1) 市民アンケート調査結果を踏まえた現状と課題について (2) 施策及び措置について (3) 自転車ネットワークの検討について		
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	副委員長挨拶		
	4	議事		
		(1) 市民アンケート調査結果を踏まえた現状と課題について		
		(2) 施策及び措置について		
	(3) 自転車ネットワークの検討について			
	5	その他		
	6	閉会		
2 市長挨拶		今回もさまざま議論していただく。 最近の市の取り組みを紹介する。10月1日からつくチャリが本格運用を開始した。今までは試験運用であったが、想定を超えるいい利用の数字だったので本格運用した。台数も100台でほぼ倍増、ポートも23か所から43か所と約2倍に増設した。市民の足としてだんだん認知されつつあると思っている。Xに書い		

様式第1号

たら、乗りにくいのを何とかしろとか、でこぼこの道を直せなど、いろいろ言われた。でこぼこの道の大多数は、市道は結構頑張っただけで直しているが、そうでない部分もあるので、そういうことも含めてネットワークの整備というのはいろいろな側面からやっていく必要があると改めて感じている。

18歳までを対象にヘルメットの補助をやっていたが、大好評で、8月にはいっぱいになってしまった。自転車に乗るときにみんなヘルメットを被っているかと言えば、茨城県では20%ぐらいである。ほとんどの人は被っていない現実がある。来年度は対象を全年齢にヘルメットの補助を広げて、自転車に乗るときはヘルメットを被るのは当然で、髪型が崩れるという話ではなく、みんな被るということにしたい。

高齢者向けの電動アシスト自転車も、去年は70歳以上だったが、非常に好評だったので65歳以上に対象年齢を引き下げ、今広くいろいろな人に使ってもらっている。

気候市民会議でいろいろな御提案をいただいた。自転車通勤をもっとということもあったので、6月の世界自転車デーに合わせて市役所の職員を対象に自転車通勤デーをやってみたが、暑い時期ということもあり、まだまだという状況であった。こういうものは何度もやっていくことが必要だと思う。粘り強くやっていきたいと思っている。

そういうことの一環ということではないが、市役所の中で公用自転車として電動アシストを3台導入した。近くの公務の場合には自転車に乗れば、公用車の予約も大変なので、いいのではないかと。市役所の中でも自転車の推進をいろいろな形で取り組んでいるが、もっと踏み込んでできる取り組みがあるのではないかと考えている。

今回は4つのスコープ、サステナブル、ウエルネス、コミュニティ、セーフティということで掲げているが、もっと踏み込んだほうがいいのではないかと。ということも含めて、計画の中で本気で推進するにはまだまだできるのではないかと。ということもどんどん御意見をいただき、その上で市としてどういことができるかというプロセスで行きたいと思う。議論をどんどんしていただき、それを受け止めながら、そういったことで本当の利用につながっていくのではないかと考えている。

サステナブルとかウエルネスとか書いてあるが、自転車の利用が広がっていくことで、地球にもやさしい、自分の健康にもいい、活発にいろいろな活動ができることはみんなの幸せにつながるのだと思っている。それを押しつけるのではなく、そういうグリーンシフトを起こしていくことによってみんなが楽しくなっていく、幸せになっていくということで、力づくで我慢してやるとか、暑いのに死ぬ思いをして自転車を漕ぐのではなく、自転車に乗ったほうが楽しく

様式第1号

て幸せだよねというメッセージを市役所としてももっと伝えていければよいと思っている。ぜひ皆さんに今日も活発に議論していただきたい。後で議事録は全部読ませていただく。よろしくお願ひしたい。

3 副委員長挨拶

今日、議事進行を担当させていただく。主役は委員の皆さんなので、活発に御意見をいただきたい。変わった意見や過激な意見でも大歓迎である。遠慮せず御発言をいただきたい。

4 議事

<審議内容>○：委員 ●：事務局

- ・（1）市民アンケート調査結果を踏まえた現状と課題について
- ・（2）施策及び措置について

●事務局：市民アンケート調査結果を踏まえた現状と課題について資料1にて説明
施策及び措置について資料2にて説明

○副委員長：御意見等があればお願ひする。

資料1にはアンケート調査結果があり、最後に課題がまとめられている。資料2で施策と措置とあった。

セーフティについては下支えということで、レイアウトで上のほうにしたほうがよいのではないかという意見が前回あったが、順番としては4つ目で下支えでという説明であった。ご意見があればいただきたい。これを文章で、下支えするものなのでセーフティはここに置いてあるということを書いていただく必要があるのではないか。セーフティを上を持っていったほうがよいという意見はあるか。

○委員： 下支えしているという意味合いとしてはすごくよいと思う。

○副委員長：下支えを支持する御意見をいただいた。

施策の中に措置がある。そういったものを見ていただき、御意見をいただきたい。

○委員： 資料1で、市民と中学生に分類されているが、1ページの分類から

すると、市民の中の内数が16歳以上と中学生という分け方だと思う。公表するときに合わせるのであれば、2ページ、3ページの左側は「市民」ではなく「16歳以上」にしたほうが誤解を招かないのではないか。

前回市民ベースで把握したほうがいいのではないかという話もあったので、それが結局どういうアンケートをしたのかがわからない。なおかつ、若干漠然とした、自転車の通行空間が危ないなどの意見が出てきたというところまではわかるが、冒頭市長からの話にもあったが、でこぼこの道を何とかしろとか、市道では頑張っているということは、残るところは県道や幹線道路について市民が思うところがあるのだと思うが、それを自転車専用通行帯として整備すべきだといくのか、それとも自転車歩行者道のでこぼこを直すことで解決するものなのか。日常利用の方にとっても観光利用の方にとっても安全な通行空間を整備していかなければならないと思うが、具体的にどこの場所がネックになっているのかということがアンケートで拾えているのであれば、それを反映していかなければならないのではないか。

アンケート結果を参考資料につけていただくとか、つけられないのであれば机上配布限りという形で出していただき、主な結果の速報はいいが、具体的にどんな意見がどの場所から出てきたのかがわかるようにしたほうが、市民の皆様もより具体的な議論をしやすいと思う。

●事務局：アンケートについては地図をつけるということで実施している。その結果については整理の仕方について検討しているところである。アンケート結果については共有させていただきたい。

○委員：セーフティの自転車安全利用の促進のところで、個人的に肌感覚で気になるのは、バイアスがかかっているかもしれないが、外国籍の方の自転車のマナー、ルールが気になる側面がある。その人たちへのルールやマナー向上の周知啓発がカバーできるとよりいいのではないかと最近思う。

○副委員長：歩道上に自転車の通行空間と歩行者の空間を分けているところがあるが、ペイントが剥がれていてよくわからなくなっている。もっと指示してわかるように書いてくれるとよいという話が職場で

出ていた。日本語で書いてあってもわからないところがあるので、サインで誰でもわかるように、自転車の使い方や、どこをどう走ったらいいかということがわかるようにできると、外国人のマナーにも役に立つのではないかと。言葉でたくさん説明を書くのが大事だという話になりがちだが、わかりやすいことも大事である。

●事務局：現状では外国人を特別に取り上げる対応は意識していなかった。路面表示や英語表記、あるいは交通安全教室について関係部署と情報共有した上で検討していきたい。

○委員：警察としては、企業から外国人の技能実習生が新規に入ったので講習をお願いしますと言われれば派遣したり、大学などから要請があれば都度職員を派遣して交通安全教室を実施したりしているが、自発的に申し出ていただいた団体、企業に対してである。警察から探し出してどうですかと伺いを立てるような余力がない。市役所で把握している情報で、ある程度お膳立てをして、この日、警察に協力いただけるかと申し出ていただければ可能である。

一口に外国人と言っても、学生や企業の研究員、技能実習生などさまざまなので、すべて警察で把握するのは難しい。市役所の協力をいただければ、より交通ルールの浸透が図れると思う。

○副委員長：違反を見かけたときにどのように注意するか。言葉が通じないとどうしようもない。いくつかの言語で、こういうことは違反であるとか、危険を与える行動は駄目なことを伝えるだけでも十分だと思う。いろいろなコミュニケーションが役立つ方向に行くとよい。外国人の運転が危ないからと断絶するような話にならない方向で知恵を出せるとよいと思う。

○委員：資料2の17ページ、東大通りの車道混在の写真で気になったが、議題としては(3)のところに出てくると思うが、つくばの幹線道路は交通量が多く、ここをママチャリで走るイメージが湧かない。施策及び措置のところでのこの写真が入っているというのは、市としてはどのように考えているのか気になった。

国のガイドラインが青い矢羽根を示しているが、外国人への対応を考えると、特につくばは国際的なまちなので自転車のピクトグラムは併用したほうがよいのではないかと。

●事務局：自転車ネットワークの整備関係については議題（3）で議論していただきたい。その結果を受けて、こちらの写真に何を載せるべきか、変更もあるかもしれない。

○委員： 資料2の3ページ、プロジェクトの方向性について、これに紐づく施策をいくつか書いていただいているが、例えば8ページのシェアサイクルの利用促進がスコープ2のウエルネスのグループに入っているが、3ページの方向性で見ると、要素例でシェアサイクルはコミュニティに入っている。

10ページのサイクルイベント等の実施がスコープ2のウエルネスに施策としては入っているが、要素のほうではコミュニケーションのところイベント促進等とある。なかなか難しいかもしれないが、これは意図的なものなのか。

●事務局：シェアサイクルの部分については誤っている。後ろの施策と措置のメニューと合わせる。

イベントについては、イベント促進とスポーツ・レク、どちらに入るのかというところが、要素例という表現ではあるが、わかりにくいところもあるので、施策、措置のメニューと合わせるようにしたい。

○委員： 資料2の15ページ、サイクルパークの説明があった。昨年オープンして、私も時々自転車で行く。BMXは土日にごく賑わっていていい感じである。逆に言うと、普通のサイクリストの方はほとんど見かけない。まだまだ周知が足りないと思う。一般のサイクリストにもPRし、普通に利用できる施設であるといいと思う。

自転車のイベントは年1回、11月に行われているが、できればシーズンごとに何か仕掛けを作るとよいと思う。

●事務局：サイクルパークつくばは自転車拠点としてBMX以外のものについても出していかなければならないと思っている。昨年度から今年度にかけて、茨城県にも協力いただき、りんりんロードの中にサイクルパークへの案内看板を出したりしている。今年度から指定管理として始まったので、地域の団体の皆様も含めて、ツアーをどんどんやっていければと思っている。

○委員： サイクルパークつくばのイベントが11月3日にあるということで、1年目と2年目は現地に行けていなくて、実際に行ったことがなくて私は知らない。今年はこのイベントで仕事をするようになっていて、地域のお客さんもこのイベントのことはまだ誰も知らない。私もまだ発信していない。どのように発信していけばいいか後で聞こうと思っていたところである。

BMXのレースがあったり、ちょっとしたイベントがあったりするというのは何となく聞いてはいるが、どんなイベントかわからない。第1回目、第2回目は天気も良く、市長が大喜びだったというぐらいには聞いているので、今年も晴れるとよいなという程度だった。知っておきたいと思っていた。

●事務局： PEDAL DAY GOについては、市の広報チラシの配布を最近始めさせていただいた。指定管理者がホームページを公開している。つくば市の記者会見でも出していければと考えている。広報はこれからどんどんやっていく。ぜひSNSを使って発信していただくと大変ありがたい。現状はそういう状況であると認識したので、改めて指定管理者と広報を積極的にやっていきたい。

○副委員長：我々委員が協力できるとすれば、ホームページを広めていただければそれぞれのチャンネルで広報することができると思う。週明けにできるのか。今すぐできる状態なのか。

●事務局：ホームページは公開している。チラシもでき上がっている。協力いただくと大変ありがたい。

○副委員長：この後、改めてホームページを皆さんにお知らせいただきたい。

○委員： PEDAL DAY GOは今年3回目だと思う。1回目より2回目、2回目より今年のほうが楽しみにしている。1回目は、市長さんが言われたようにいい天気で、芝生のところでたくさんイベントをやっていて楽しかった。そういうことを私たちが伝えたからかもしれないが、私の周りではPEDAL DAY GOを楽しみにしている人が多い。今年も楽しみにしている。一部の人は知っていて、その周りに伝えればどんどん伝わっていくと思う。続けていってほしい。

様式第1号

今年はいただけるキャップは去年と違うのか。そういう楽しみもある。

●事務局：違う。色が変わったり、デザインが変わったりする予定である。

○委員： 先着 200 名か。

●事務局：確認する。

○委員： 宣伝しておく。

○委員： PEDAL DAY GO は第1回目からで、次も参加する予定である。自転車に興味がある人だけが集まっているイベントになりつつあると思う。第1回目は平沢官衙遺跡で開催して、ロケーション的にも散歩がてら休日を楽しむために訪れた人も何かやっているということで、いろいろな自転車にふれあったり食べたりということが見受けられたが、パークになってくるとBMXのイベントが開催されていて、自転車関連の感じが強いので、平沢官衙遺跡のように、自転車と関係ない人が来ても楽しめるようなイベントや雰囲気を作れると、コミュニティに関しても自転車をやっている人だけのコミュニティではなく、初心者ややったことがない人も関わり合えるような、融合ができるようなコミュニティづくりができると、よりお互いを考えるきっかけになると思う。そういう要素もイベントに含めていければよいと思う。

●事務局：まさにそのとおりである。ぜひそういったところを実現できるように考えている。今年度については企画を固めているので、第3回実施後の反省や見直しと合わせて、翌年度以降反映できるようにしていきたい。

○委員： 去年私は行けていないが、部下がこのイベントにお邪魔してチラシ配布などの啓発活動をやらせていただいた。今年も同じようにチラシ配布は可能か。

●事務局：去年もやっていたそうなので、今年も構わない。ぜひご協力したい。

○委員： この場で周知したいことがある。11月から法改正の関係で、自転車に対する罰則が強化される点が2点ある。

1点目は、酒気帯び運転の禁止。自転車は今まで酒気帯び運転は駄目とは言われていたが、酒酔い運転と言って自転車に乗れないぐらいの酩酊状態でない限り罰則はなかった。法改正によって車と同様の呼気、ほろ酔いでちょっと影響が出るぐらいでも検挙、裁判になる可能性がある。大幅に変わった。このイベントでサイクリストとわかる方にビールを提供して、事故を起こして警察に検挙されたとなると、酒類提供ということで、提供した店舗側が明らかにサイクリストとわかる服装の人に提供すると罰則の対象になってしまう可能性が出てくる。周知広報させていただく。

2点目は、自転車のながら運転の罰則が強化される。スマホを見て運転していただいただけでは今まで切符を切られなかったが、スマホで通話しながら、見ながら運転している行為自体が即切符の対象になってしまう。もちろん検挙規準で何秒以上という基準はある。筑波大学の周りで学生を指導したが、学生は平気で自転車をながら運転している方もいる。今までは厳重注意でおしめいただいたが、即切符になってしまう。この話は皆さん御存知ないと思う。国会で変わって、周知期間を経て、間もなく施行される。皆さんからもこの話をぜひ伝えていただきたい。

イベントを主催する市役所も酒類を提供する機会があるのであれば、車と同様にサイクリストと明らかにわかる方に提供するのは大きなリスクがあるので厳に慎むようにと主催側から申し入れないといけない。例えば歩行者と自転車の事故は結構ある。この前も高齢者のシニアカーに自転車が突っ込んで怪我させたということがあった。もし飲酒運転していると責任を取らされて何十万円の罰金ということになってしまう。死なせた場合は実刑ということもあり得る。周知していきたい。

○委員： 啓発活動の資料は用意してあるのか。

○委員： 警察署にはチラシはある。本部から要求して取り寄せている最中である。どんどん配っているので、自転車屋に置いていただくとよい。

様式第1号

○委員： 我々の関係者のほうでは、啓発活動については組合からも提供がまだない。メディアや新聞で発表されているのでわかっているが、もっと早く出していただきたい。県警のほうで用意して、市民に配布してほしい。もう3週間もたたずに実施される。どういう見解をお持ちか。

○委員： 県警があって、警察署がある。私どもも再三県警に要求して、警察庁でもチラシを作って、県警でもチラシを作っている。私たちはチラシを独自に作る予算がないので、この間、要求してたくさん来た。随時配れるところから配っていききたい。

○副委員長： ある日突然変わっても対応できない。周知期間が設けられているとお互いやりやすいと思う。

○委員： スポーツ自転車はスマホをセッティングして見ているケースがあるが、それもながら運転になるのか。

○委員： 自動車もそうだが、固定している場合であれば、それ自体を即違反とみなすかということ、推奨はしないが、ナビ画面を見ながら事故を起こした場合、それが立証された場合はより重い過失になってしまう。違反として切符を切るのと、事故を起こしたときに責任を取るということは分けて考えていただきたい。法律としては禁止されている。例えば自動車でテレビを走行中に見られるようにする装置自体は違法であるが、それ自体が罰則で画像注視で切符を切るかということ、現状の法律では切らない。ただ、いけないことにはなっている。事故を起こした場合にはより重い罰が下る可能性がある。警察としてはやめていただきたいと広報しているところである。

<審議内容>○：委員 ●：事務局

・（3）自転車ネットワークの検討について

●事務局：自転車ネットワークの検討について資料3にて説明

○副委員長：ご意見を願います。

○委員： 遅れて来て申し訳ない。この話は非常に重要だと思うが、サステナ

ブル、ウエルネス、コミュニティ、セーフティと書いてあるところで、前回も同じことを申し上げたが、事務局としてはサステナブルが一番重要で、セーフティは重要ではないとお考えなのか。

○副委員長：直前にこの中で議論があったが、セーフティに関しては全体を下支えするものということでこの位置づけにしたということで説明があった。その説明について、原委員からそういう説明が文章で書いてあるのであればよいのではないかということだった。その説明がない状態で、この図だけを見せられるとそういうご指摘になるのはそのとおりだと思うが、そういう意図があってこういうレイアウトにしたという説明を受け、何となくわかりましたということになった。

○委員：セーフティが一番下なのであれば大きくしてもらおうとか、考えてもらいたい。自転車はそんなにサステナブルではない。変えたほうがよい。

○副委員長：その点に関しては文章と両方を見て、どこがどういう位置づけでされているかということを確認していただき、その上で御意見をいただきたい。

○委員：路線の選定をされているが、幹線道路を指定されている。例えば東大通りでは自転車は歩道の上を走れるとおっしゃっているのか、車道を走れとおっしゃっているのか、どちらか。

●事務局：日常のネットワークの内容について、つくば駅周辺と研究学園周辺をエリアとして指定している。県道が多い。市道関係で整備しようとする路線をつなごうとすると県道が入ってくる形になっている。ご質問にあった東大通り、西大通りについて、自転車ネットワーク補完路線という形で、自転車ネットワークそのものよりは、それを補完する路線として設定するものである。交通量や規制速度などで整備手法が決まるものであるが、現状、つくば市の東大通り、西大通りについては歩道が広く、歩道上の視覚的な分離が図られているので、そちらをいかしていきたいと考えている。

○委員：そうすると、歩道の1段上がったところを走ると思うが、原則自転車

は車道というのがあった上の話である。上を走ると段差が多くて危ない。歩行者と自転車の事故が起こりかねない。はっきり分離してもらおうようお願いしたい。最後の絵に分離するような絵が描いてあるが、歩道を優先して走りなさいということであればなるべく分離をしていただきたい。

幹線道路ではないところはいくつか指定があるようだが、自転車に慣れている人は車が少ないので狭い道を走る。車がたくさん走っているところを自転車が走るところに指定するのは危険である。そういうところは歩行者も多い。なるべく分けて、自転車は裏道を走ったほうがよいという、そういう道を指定したほうが安全になると思う。走っていても段差が少なく、走りやすくなる。裏道を指定したほうが有効ではないか。

自転車道として指定されるのであれば、車が走りにくくなるような設定をするとよい。例えばりんりんロードは自転車がスピードを出しにくいような杭を打ってある。そういうことは車に対してはできないと思うが、車をなるべく減らした道を作り、そこを自転車が走れるような設定にすると自転車と自動車の分離ができ、安全性が高まって走りやすくなるのではないか。

○副委員長：交通量が多くないところを指定してはどうかということと、自転車を走りにくくするぐらいなら、車を走りにくくするほうがよいのではないかというご意見だったと思う。同じような意見、あるいは違う意見があればお伺いしてから事務局にお聞きしたい。

○委員：委員の意見に概ね賛成である。私は日常的に自転車通勤をしているので、車が多い東大通り、西大通りに行くよりも、車通りが少ない裏道をどれだけつないで走れるかということを常に意識して走っている。そのほうが走りやすいし、車道を走っているのも車からもよく見えるし、事故も少ないと思う。のどかな裏道をつなげたネットワークを作っただけだととても走りやすくなると思う。

歩道整備に関して、東大通り、西大通りのような幹線道路だと歩道もさほど歩行者が歩いていない。車ばかりが使っているような道路である。そこは歩道空間を自転車の走行帯としてきちんと整備するのであれば活用してもいいのではないか。そうすると段差問題や、例えば東大通りから北大通り、南大通りに入る車が止まらずに左折できるレーンがあるので、横断歩道を渡ることになるので、そこで

の出会い頭の事故が懸念される。法律的には横断歩道があるので自転車、歩行者が優先なのだが、車としてもそこで止まるのは後ろから追突される怖さもあるので、間違いなくコンフリクトが起きると思う。そのあたりをちゃんと整備してくれるのであれば許容できると感じる。そう考えると、むしろ整備にお金がかかるのではないかと感じた。

委員の自転車はサステナブルではないという意見に対しては反対である。自転車は大いにサステナブルな乗り物だと私は考えている。

○委員： 私は夕方から夜、朝方、4時、5時から自転車に乗る。裏道は暗すぎて、今の季節から4月ごろまでは危険だと思う。季節で全く違うので、路面もそうだが、本当に真っ暗になるので灯りのことを重要視しないと道路を走れないと思う。

○副委員長： いろいろ工夫の余地があると思う。

○委員： 東大通りは大きい歩道があって、歩行者用と自転車をレーンとして分けてあるが、自転車は時速何キロまで出しているのか。

○委員： 自転車に法定速度はないので、警察で何キロまでOKと言うわけにはいかない。

東大通り、西大通り、南大通りの常時左折可の交差点が多いのは事実である。毎日のように交通課として人身事故で嫌になるぐらいである。昨日も何件もあった。非常に危険な交差点ということは認識している。正直、警察としては常時左折可の交差点はなくなってしまえばいいと思っているぐらいの交通事故発生件数である。歩行者もはねるし、通勤時間帯、退勤時間帯は特に多いのだが、薄暮時、朝は急ぐあまりに、自転車は歩行者に比べて早いので、自動車側としても視界に入ってきた瞬間に事故になってしまう。時速20キロ、30キロで横断歩道を渡ってくる物体を人間は即座に認識できない。安全確認が足りずに左折し、巻き込んで衝突することが結構ある。つくば市内の人身事故は、去年は555件で、自転車に関係するのは107件であり5件に1件は自転車絡みである。そのぐらい自転車事故が発生している中で、常時左折可がいかに多いかは私も危惧している。警察としては危険を訴えて道路管理者に対策をお願いする

しかない。お金がないし、そもそも部署が違う。自転車が気をつけても車のほうが注意不十分だと、交通弱者が優先されるのだが、事故になってしまう。危惧している。実際に事故が起きていることは共有したい。

個人的な意見だが、裏道を案内したらいいという話があるが、多分日常使いで使う方は裏道を知り尽くしているからいいと思うが、観光という側面から言うと、裏道はよほどわかりやすい案内をしない限りは通ってくれない。観光客向けには大きい道を案内するしかないと思う。地元の方は知っているが、外から来た人はわからない。例えば市道から県道に入るとき、案内の連続性があるか。私は牛久に住んでいるが、牛久から自転車をつくばに行くときに、果たしてネットワークの表示に連続性があるのか課題があると思う。個人的には大きな通りを通ってもらい、その安全性を道路管理者として整備していくほうが正しいのではないか。

○副委員長：いろいろな意見を伺えて面白い。

「正しい」という部分の言葉尻を捕えるようで申し訳ないが、いろいろ選べたほうがいいと思う。観光客向けには大通り、夜など光がないときは大通り、明るい時間帯で地元の道がわかる人は裏通りを活用したらいい。それが役に立つ人がいるのであればお知らせしていくということで、両立できるような案をうまくやっているとよい。正解を求めてしまうと対立してしまう。うまくできるとよいと思う。

自由左折の部分が危険だということがこれだけ共有されているのであれば、その部分では看板でお知らせするなり、何か方法がないか。そのテーマだけでも意見交換して進めていけると、つくばの住みよさという観点で見たときには結構大事だと思う。そういった機会を市のほうでも考えていただきたい。そういう話をすると、すぐにこれはどこの課がやるのか、警察がやるのか、市がやるのかという話になってしまうかもしれないが、市民の安全という観点で出てきた意見であるので、これを見て市長がその気になってくれるとよいということで、議事録には皆さんの意見を入れていただきたい。

ネットワークに関してほかにご意見はあるか。

○委員： 誤解を恐れずに言うと、竹園に自転車専用通行帯で青くペイントさ

れているところがある。矢羽根よりは自転車の人たちは意識的にも安全と感じると思うので、逆走がすごく多い。安全が保障されている幅、1mぐらいだが、そういう逆効果もあると最近感じている。東大通りで矢羽根を逆走しようと思う人はいないだろうが、結構逆走を見る。うまく対策できるといいと肌感覚として感じている。

○副委員長：ところどころ案内する看板はあったほうがいいという気がする。誰でもパッと見てわかるピクトグラムも大事だと思う。

○委員： 資料3はページ番号をつけてほしい。

今回ネットワークの議論になる上で、最初にお話した内容だが、国交省と警察庁が出している「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が今年の6月に改定されている。自転車通学路の対象路線は選定の考え方として挙げてもいいのではないかと提示されている。今回、せっかく中学生に特化してアンケートを取って、どこが危ないかということも挙げていただいているはずなので、そういったことを反映しないのはもったいないのではないか。GPSとか、携帯電話を中学生が持っていなかったら反映されないし、人口が多いところばかり対策しますということをつくば市はメッセージとして出しているのかなと見えてしまう感じの議論になってしまっていると思う。日常利用で通学で日々危ない思いをしながら使っている中学生の気持ちになって、どこを整備すべきか。車道混在がいいのか、自転車専用通行帯がいいのか、自転車道としてきちんと整備したほうがいいのか、歩行者が全然歩いていないので歩道がガタガタしているところをちょっと直せばいいのではないかとか、必ずしもお金をかけなくても、ガイドラインにきっちり合致するような形でやらなくても、うまくやるやり方はあるのではないか。その具体的なものを次回でも出していただけると、近くに住んでいる市民の方とか、ここはこうしたらいいのではないかという具体の議論に進みやすいと思う。

議論を蒸し返すようだが、サステナブルの話があったが、下支えということからすると、資料2の4ページはサステナブルが全部を包含するようになっているが、サステナブルが一番上でもよいが、セーフティが上から下まで全体を包含する、サステナブルもウェルネスもコミュニティもそれを実現するためには安全な道がちゃんとできていないと成り立たないということであれば、セーフティが全

体を包含するようなイメージで作ったほうが、より今回のアンケート結果も反映されているという意味合いになると感じた。

○副委員長：サステナブル、セーフティのほかに、ウエルネス、コミュニティを並びで言うのか、どれを大きくするかというところは議論が尽きないところはあると思う。今いただいたレイアウトの考え方ももう1回検討していただきたい。

5 その他

●事務局：今後の策定までのスケジュールであるが、12月に第3回と書いているが、議会对応の関係もあるので、11月末になる可能性が高い。改めて御連絡する。

次回の委員会を受けて、こちらである程度計画の案を固めた上で、1月からパブリックコメントを実施し、その結果を見た上で第4回委員会を行い、今年度内に策定という形を考えている。

参考資料2は計画の案になる。これまでお示ししたデータや、現段階での施策の内容やネットワークについてを落とし込んだものになっている。今日のご意見等も含めながらアップデートしていくが、概ねこういった形で書かれていく。参考までにご確認いただきたい。

○副委員長：最後にいただいたご意見について、事務局から願います。

●事務局：全部にお答えできるかわからないが、順番に事務局とから内容の説明をする。

事務局としては、自転車ネットワークは日常と観光に分けている。これは観光というよりは、シティサイクルやママチャリとスポーツバイクやロードバイクという分け方で考えている。

観光については、つくば駅を中心に市内に向かって放射状にルートを作って、りんりんロードや小貝川のほうにつなぐ道を作っている。その選定については、これまでつくば市で策定したサイクリングガイドや、委員の皆様にご試走していただいたコースをもとに作成している。こちらについてはこのルートで整備していくのがいいのではないかと考えている。

日常のネットワークについては、エリアの選定に対して、シェアサイクルなどで実際に使われている路線を特定するために線を引い

ている。裏道や細街路の話もあると思うが、暗いときの危険性の意見もあったが、国のガイドラインでは細街路を選ぶことは慎重に検討を要するという記載もある。交通事故や信号のない交差点の事故も懸念がされる。比較的そういった懸念のない大きめの市道を選んでいくことを基本に考えていて、そちらでネットワーク路線を引かせていただいている。

県道部分については路線としてつなぐために引かせていただいた。こちらの整備については茨城県様と協議していく形になるので、路線としては設定した上で、整備形態については今後協議していきたい。

自転車通行レーンについては広く青く塗っていると逆走が頻繁に起きてしまうかもしれないということで、他市の事例で、自転車レーンにピクトグラム路面表示、矢羽根ではなく、自転車マークに矢印がついたものをつけている事例がある。そういう事例を参考にやっていくのが望ましいのではないかと考えている。

中学生のアンケートを実施し、学校周辺の話が出た。こちらについては今回自転車ネットワーク計画のほうでは路線を特定してお示ししているものもある。その他のところに「自転車ネットワーク路線に該当しない路線においても通行空間の整備が必要になった場合」ということで書いている。この部分が中学生関係、通学路関係を含んだものである。施策のほうで交通安全プログラムと連携しながらと書かせていただいている。中学生のアンケートの部分についてはそちらの施策と合わせて実施していく。この資料の中では、通学路関係のところも対象にしているということが見えないので、通学エリアの中の路線という形で、路線を特定するような形にはならないが、記述していきたい。

こういった考えのもとで引いた路線になる。日常系と観光系のネットワーク路線というところで今回お出しさせていただいた。こちらを基本とさせていただきたいと思っている。

○副委員長：個人的な意見になるが、日常利用を中心に引いたということと言うと、駅周辺の自転車利用が結構多いと思う。新都市中央通りの研究学園駅からみどりの駅にかけての部分、県道になってしまうが、日常的な自転車利用の範囲を広げていくという観点で言うと、そこがしっかりつながっていくと利用者は多くなる気がする。昔整備された道路よりも比較的新しく整備された道路の中で自転車の位置

様式第1号

づけをしっかりと取っていけると魅力的な感じがする。

○委員： 市長の話にもあったが、サステナブル、セーフティなどの概念図の中に自転車によって人が幸せになったり楽しくなるということがキーワードとして入っていて、そこを目指していく、そのためにこれがあるということがわかるとよいと思った。

○副委員長： 2ページの図の中で伝わるようにということである。
以上で本日の議題はすべて終了となる。

閉会

●事務局： 以上で、令和6年度第2回自転車のまちつくば推進委員会を閉会する。

以上