

様式第1号

会 議 録

会議の名称		令和6年度第1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)6月26日 開会 14:00 閉会 15:30			
開催場所		つくば市役所本庁舎会議室 203			
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、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、松井委員、松島委員、前田委員、瀬谷委員、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 2名
非公開の場合はその理由					
議題		(1) アンケート調査計画(案)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 委員長挨拶				
	4 議事				
	(1) アンケート調査計画(案)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					
		自転車利用促進のため、様々な事業が進んできている。一番大きなところでは、サイクルパークつくばが11月3日にオープンして、非常に好評で、いいスタートを切っている。先日、現地を見てきたが、来ていた皆さんは、一番遠い人は豊橋で、川崎、横浜、埼玉と、各地から来ているようである。それぐらい求められていたものだと思う。サイクルパークができたからつくばに引っ越すことを考えているという人も出てきているようである。			

数としてはメジャーな競技ではないが、コア層に対してはしっかりと認知ができていと思う。弱虫ペダルサイクリングチームに応援していただいているが、彼らの努力で、BMXレーシングの定期レースが始まり、今年に入ってから月1回ペースで行っている。全日本に次ぐ規模の大会も開催された。これを1つのきっかけにして、自転車を盛り上げてもらいたい。広域レンタサイクルの貸出場所としても指定をされたので、どんどん活用していきたい。これが大きなトピックである。

もう1つは、シェアサイクル「つくチャリ」を3年前から実施している。今までの3年間は実証実験という位置づけでやってきていたが、利用率が想定より高かったので本格運行し、自転車やポートを増やしていく予定である。今は、ポートが23か所だが、50か所にする。自転車を58台から100台にしたい。うまく機能すれば、シェアサイクルは大きなまちでは来街者や市民の足になっている。そういう意味でもどんどん充実を図っていきたい。

所管は違うが、高齢者向けの電動アシスト自転車も好評である。対象年齢を70歳以上から65歳以上までに引き下げた。電動の二輪は5万円、三輪は12万円の補助を出している。

小さい話ではあるが、自転車通勤推奨の企画として、市役所職員に対して自転車通勤キャンペーンを実施した。国連に採択された「世界自転車デー」である6月3日に、職員に対して、自転車通勤してみようと促した。あまり激しくやらずに、やさしく働きかけたところ、やさしすぎたのか、アンケートに回答した職員は32人であったが、少しずつではあるが、自転車通勤の機運を盛り上げていきたいと思っている。

数年前に市内の事業者には自転車通勤について聞き取りを行ったが、散々な結果だった。事業者からは、従業員に危ないことはやらせられないというトーンだった。まだこういう認識なんだということを強く感じた。この意識を変えていくために、自転車の楽しさを打出していく必要があるということで、サイクルコミュニティ推進室は様々な取り組みを行っている。通勤の足が自動車から自転車に変わるということはいろいろな意味で価値があると思っている。粘り強く取り組みながら自転車のコミュニティを作っていきたいと思っている。

今日の委員会は、今まで議論していただいている自転車の計画の骨子を軸として、具体的な施策の方向性を議論していただく。ネットワークの計画についても方向性を決めていただきたい。ぜひ良い計画にして、この計画があったから自転車の普及が着実に進んだと思うようなものにしていただきたい。忌憚のない意見をいただきたい。

前回の委員会で委員から良い話をたくさん伺った。その中で1つ良いなと思ったのは、自転車に乗りに来る方で、学校に行きにくくなっている方が自転車で一緒に走ることで元気を取り戻すとか、委員からはポートランドの話があったが、笑顔が指標になっているという、そういう数値化できない良さがある。

たまたま資料の中に気候市民会議の提言書があったが、そちらの資料を見て思ったのは、地球の気候を守ろうとする人々の心も重要だということである。それがないと推進する意欲、元気が湧いてこない。これも数値化は難しいが、委員からいろいろな具体的な案をいただきたい。今日もそういう意見をお伺いしたい。

私は今年度になってからつくば市の田んぼや小川にドジョウを探しに行っている。そのきっかけは、筑波大学にお店を構えている某有名コーヒー会社の社長が家で飼っているドジョウを増やしたいということで、一緒に取りに行こうとなった。それに先立って私は調査に行ったが、今ドジョウが減っていてなかなか見つからなかった。3週間田んぼに通ってやっと見つけたのが、湧き水が流れ出ている小さな沢だった。ドジョウを見ても、昔はいっぱいたという話がたくさんある。農家の方からは、ここにはいそうだというところを案内してもらって面白かった。そこに自転車で行った。

普通の社会活動からそういうところに避難していく。第3、第4の自分みたいなものがある。そういうところまでつくば市は懐が広い感じがしている。川沿いは、災害があればそこから避難するのが普通であるが、日常において、職場から避難する。ドジョウと戯れる。そういうことができる。それもひとつの心の「気」をつくるというものがある。そうすると、良い景色があって、人の良い気をやると、いわゆる景気が生まれる。経済効果についてはほとんど語られないが、絶対にそういう効果がある。優良企業を誘致できる1つの指標になっている感じがする。海外ではそういうことが起こっている。つくばでも、そういった経済効果が人の「気」から生まれる、そういう市場が発生する土壤があると考えている。

今年度もよろしく願いたい。

4 議事

<審議内容>○：委員 ●：事務局

- ・（1）アンケート調査計画（案）について

●事務局：アンケート調査計画（案）について資料1にて説明

○委員長：質問があれば願います。

○委員：りんりんロードを走っているとこういうアンケートがあったりする。アンケートは良いと思うが、具体的に施策にどのように反映する予定か。今2つの選択肢で迷っていて、どちらか決めたいとか、そういうことがあるのか。

●事務局：アンケートについては、資料1に示しているとおり、データからわからない満足度や改善要望をアンケートで取得して、それを施策の骨子に反映できるものは反映していくことを考えている。

○委員：話題提供をしたい。「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインを改定した」という資料を配布している。国土交通省・警察庁でガイドラインを平成24年11月に作っている。28年7月に改定して以来改定していなかったが、昨日改定したものが発表された。道路空間の再配分をして自転車が走りやすい環境を作る方法、自転車専用通行帯に路上駐車されて使えないことがないようにしていく取組みを紹介している。今後つくば市で推進計画を作るに当たって参考にしていきたい。

A3で配ったものは細かい話なので、アンケートをじっくり見ていただくといろいろな案があると思うので、可能な範囲で事務局のほうで反映していただきたい。

A3の裏に書いているが、今回アンケートで概ねの傾向をつかむだけで終わらせるのはもったいない。「自宅から目的地まで安全・安心・快適に自転車で走れる道路空間が整備されるとよい」と回答している人に対して、具体的に危険と感じている路線や箇所はどこかを把握することもやっていいのではないかと。品川区、北区、文京区、川崎市など、いろいろなところでは計画を作る過程でアンケートにより把握している。具体的にこういう場所が危険という声を拾えるのであれば拾うと良いのではないかと。

下に水戸市や流山市の事例を書いているが、これ以外に、教育関係部局や通学路の安全点検の関係で、中学生が自転車で通うときの危険箇所を把握しているのであれば、そこと連携してうまくやっていると良いのではないかと。対応可能か検討いただきたい。

●事務局：最後の危険箇所の部分については、本日アンケートの委託事業者が来ているので回答いただく。

●委託事業者：アンケートを検討する際に、地図上にヒヤリハットの危険な箇所を落としてもらおうかと考えていたが、アンケートの回答としてQRコードでWEB回答を併用することを考えている。WEB回答の場合は地図上に落とすことが費用的にも時間的にも厳しいということで、今回は交通事故件数のところで危険箇所を把握することで対応しようと考えた。今回は地図上に落とすことは現段階では落とした形で提案させていただいた。

○委員長：そこは今回は深掘りできないのか。

●事務局：市民アンケートについては紙とWEBアンケートでの対応になるので、WEBアンケートでは対応は難しいと考えている。紙だけでもやるべきかについては事務局で検討したい。

○委員長：紙も併用なのか。

●委託事業者：紙とWEBの併用で考えている。紙だけであれば対応可能である。そういう方向で考えたい。

○委員長：警察の立場から見た自転車環境と自転車の活用について、促進しようとしているが、そのようなことに関係するアンケート項目について、警察の立場から項目を増やしたほうが良いというようなことがあるか。

○委員：警察では、交通事故の発生実態は細かく地図に落としてデータとしては持っている。自転車が第一当事者側とか、自転車同士の事故とか、大きなデータで分析にコストを要する。また外に出せる出せないがある。ざっくりしたデータであれば県警本部で分析したデータは出せるが、何歳の人がどこで事故をしたという情報は個人情報に関わるので、協力できる範囲は限られてくる。大きな事故の発生実態は、県警の防犯アプリ「いばらきポリス」に事故の発生実態のマップもリンクして出せる機能がある。
外に発表されると限られたものになるが、事務局内部での資料として外に出さないということであれば相談には応じる。どういうデータを欲しいということを御相談いただければ、本部と相談して出せるデータは可能な限り出したい。それを施策のための基礎資料と

しつつも、最後に出すデータにはそれは出さないという形であれば協力できる。うまく使っていただきたい。

個人的に思ったのは、アンケートの訂正案で、最寄りの駅までの選択肢をつくば市内は全部ＴＸの選択肢になっているが、荃崎地区に住んでいる方の多数は牛久駅にアクセスする。牛久駅に至る道の安全性という話になれば、牛久駅を選択肢に入れたほうが良いのではないか。

○委員：アンケートの利用状況のところで、店舗をやっていると、防犯登録をしていないとか、所有権がついたまま、先輩から受継がれてきたからずっと使っているとか、所有者がわからない状態で乗っている方が多い。そうすると店舗に来た際に困ることが多い。防犯登録をしなければいけないことや、自分の自転車の利用状況、自分の自転車がどういう状況なのかがわかると良い。アンケートをした人にとっても防犯登録は必要な項目ということがわかると思うので、そういうものが入っていると利用状況を把握するのに良いと思う。

●事務局：そういった項目は必要だと思うので、検討して入れていきたい。

<審議内容>○：委員 ●：事務局

・（２）施策及び措置について

●事務局：施策及び措置について資料2にて説明

○委員長：項目についてや、各項目の具体的な内容についての御意見をいただきたい。

気になるのは、「サイクルフレンドリーな環境づくり」は重要だと思っているが、幅が広い項目である。この委員会ではサイクルフレンドリーなことを実際に実施している方がいると思う。つくば市に合った事例があれば教えていただきたい。それ以外でも、項目自体の妥当性でも結構である。その２つの観点から御発言をいただきたい。

○委員：セーフティのところで、安全な自転車の通行環境を作るためには自転車だけでは解決できない。自動車の方々の認識を変えていかないとうまくいかないのではないか。

既に自転車に乗っている人が一生懸命自転車のことをやっても変わらないと思う。ぜひとも取り組みとして自動車に対する働きかけ、それは例えばウエルネスのところで自転車通勤の促進、クルマからのスイッチが起こってこないと自転車のロードシェアは上がってこない、そのあたりを具体的なアクションとして何か措置のところに入ってくると良いと思った。

サスティナブルのところはつくば市民にすごく刺さる項目だと思う。ポートランドでも自転車に乗るということは直接的なプライベートアクション、環境危機に対する行動なんだということを言って自転車に乗っている。そのぐらいサスティナブルというところで突っ込んだ言い方をしても良いのではないかな。それがいろいろ組み合わせさせてくるとサイクルフレンドリーな環境ができてくるのではないかな。次の議題のネットワークでもできてくるのではないかな。

○委員長：それに関連して伺いたい。免許更新で講習を受けたが、自転車に関する安全項目や動画が増えている気がする。警察でも自転車向けの自動車運転者への対策は増えているのか。

○委員：自転車はクルマから見ると交通弱者なので、もし自転車とクルマの事故が起きた場合に可罰性は、通常のクルマ同士の事故よりも、クルマに対し罰則が重くなる。自転車に限らず、交通弱者の保護ということで、車の運転手に対しては周囲に配慮した運転を繰り返しお伝えしている。

ニュースでもあったが、自転車も被害者、守られる側ではなく、加害者に十分なり得る。

自転車に切符を切れるようになった。交通切符は3種類ある。赤切符は即裁判になる切符である。青切符は交通の反則切符といって、車で一時不停止、信号無視は反則金を払うというものである。点数切符はヘルメットをかぶらないで原付きに乗ったとか、ベルトをしていないとか、そういう点数だけの切符がある。

茨城県でも自転車の違反で、特に悪質なものを、例えばお祭りの中に危険を承知で自転車で突っ込んで走るとか、即事故につながる危険な行為ということで、それは赤切符で即裁判になる可能性がある処理をしよう、または携帯電話を片手に信号無視するとか、携帯電話を片手に逆走するとか、通行区分違反をするとか、そういったものに対して厳正に処罰するという意味で、赤切符を警察庁と協議して

切れるようになった。

さらに警察庁では近い将来、反則切符で、自転車に対しても簡単な反則金による処理で自転車に対して締め付けというか、交通ルールを守っている方に関しては関係ない制度であるが、自転車が普及すれば普及するほど不心得者も目立つことは致し方ないし、意識の高い方ばかりではない。どうしてもルールを守らない層に対して両輪でルールを守ってもらわないと、一部の不心得者のせいで自転車全体が否定されることになってしまう。

クルマに対して、交通弱者の保護を訴えつつも、自転車はクルマに対しては交通弱者かもしれないが、歩行者に対しては交通弱者ではない。自転車同士であっても軽車両の仲間なので、交通ルールを守ろうというアプローチを両輪でやっている。昔は交通弱者なので守ろうとしていたが、自転車が加害者となる事故も増えている。

統計的な話をする、残念ながらつくば市内は県内の中では自転車が当事者になる事故の割合が非常に多い。筑波大学の学生が関係している事故も結構ある。特につくば市は自転車の普及を推進しつつ、法律を守るということのアプローチを両輪でやっていかないと、ただ増えただけで、ルールを守らない人がたくさん出てしまうと自転車のまちが散々たることになるかもしれない。そうならないために私たちも努力するが、皆さんにも御協力いただきたい。

まだ反則金で済むように本庁で決まっただけで、具体的に煮詰まっていない。もしこういった会合で機会をいただければ御説明させていただく。引き続きこういった有意義な会議にお招きいただき、機会をいただきたい。

ヘルメットの普及推進に補助金をつくば市で出しているが、ヘルメットも今は努力義務であるが、いずれ義務化されるのではないかと。今のうちから、通勤で自転車を使う動きがあるというが、公務員は市民の模範とならなくてはいけないので、努力義務だからつけなくていいという考えの方がいたら、市民の模範としてヘルメットを自ら率先して被っていただきたい。つくば署員も全員ヘルメットを被っている。御協力をよろしくお願いしたい。

○委員 : 警察の方が言われたことには大賛成である。自転車は加害者になることもある。

ここに書いている項目に関しては良いと思うが、一番上がサステイナブルになっているが、セーフティが上になるのではないかと。

サステイナブルに関して言うと、私が計算したところでは、みんなが自転車に乗るよりも4人がプリウスに乗り合わせたほうがエネルギー消費量は少ない。自転車はイコールエコだと思うが、じっくり計算するとそうではないこともある。

○委員：委員長から提言書の御紹介をいただいたので、補足説明したい。
提言書については、昨年度、無作為抽出で選ばれた50人の市民が、6回にわたり、ゼロカーボンで住みよいつくば市を実現しようというテーマで、市と市民にはどのような取組みや施策が必要となるか、それを提言書という形でまとめて市に提出していただいたものになる。

こちらの提言書については、今日の会議が始まる前にすべて市で対応するという約束をしている。74の提言があるが、すべてロードマップを作成して進捗管理をしていくということで庁内でも決定しているところである。

特にこの会議と関係があるところが、太枠で囲んである部分が自転車に関連するところになる。ゼロカーボンという切り口で提言をいただいたものにはなるのだが、一方で、自転車のまちを推進していくためにも、またこの計画とも非常に親和性が高い提言になっていると思うので、ぜひこの提言の内容を計画の中に、どのような形で盛込んでいくのかというのはこれから委員会の議論になると思うが、こちらの資料に示されている施策なのか、措置の部分なのかはわからないが、個別計画のほうにもいずれかの形で提言を内包していただければ良いと思っている。

○委員長：この赤い枠の中で気になるのは、歩行空間と自転車の移動の環境との共存。あとは、日影がない。これはベンチに座る場合も同様である。自転車のレーンとしても同様。このあたり、恐らく屋根つきの道路という話もあったが、街路樹の剪定にも関わってくる。あまり剪定をし過ぎず、日影ができやすく配慮していくこともある。そういったところにも関わると思う。

措置の中で言うと、この話はどこかに組み込めるのではないかな。事務局はいかがか。

●事務局：気候市民会議の調整は、ロードマップは今後作られていくと聞いている。そちらの担当となっているので、そちらの状況とこちらの計

画を合わせながら、サスティナブルのところになるか、それぞれ検討の余地はあると思うが、歩調を合わせて検討した上でできるようにしたい。

<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

○委員長：自然災害など、災害が想定されると思うが、避難に自転車を使うことについては推奨されているのか。

●事務局：特段市のBCP関係には記述はないが、災害時にクルマを使って移動されると渋滞してしまうので、自転車を活用ということはあると思う。国の計画でも、災害時でも自転車の利用に関する項目はあるようであるので、そういった方向性になっていくのではないかと考えている。

○委員長：災害のときの移動で自転車を使うということもネットワークに関係していくということか。マップの中でも災害のルートと重ね合わせられるのか。

●事務局：そういったデータがあるかどうかを含めて庁内関係各課に問い合わせをした上で確認して検討したい。

○委員長：ネットワークの考え方と選定方針について意見があればお願いします。

○委員：自転車に乗っている人は比較的幹線道路を避ける傾向がある。東大通りなど車通りが多いので、なるべくそこを通らなくてもよい道を工夫して通っている人が多いと思う。繁華街があるからそこに行くというのも確かにそうなのだが、通っている道は必ずしも表通りではなく、裏を通っている可能性が高い。考慮したほうがよい。

○委員長：実態的なデータはあるのか。

●事務局：実際に通っているルートに関するデータは持ち合わせていない。

○委員長：将来的には重要なものである。スマートシティとかつくば市のこちらの関係もあるが。現在のところはわからないということである。

○委員：私も同感である。幹線道路は避けて、裏の走りやすい道を選んで走っている。

大きな方針として、幹線道路沿いの特に東大通りとか歩道上にそういう形での整備を進めていくのか、幹線道路に保護された自転車走行空間を作っていく方針なのか、そのあたりが見えない。例えばロンドンではサイクルスーパーハイウェイみたいに幹線道路沿いにはしっかり幅を取って整備している。昔はクワイエットウェイといって住宅街を通す比較的静かなところを、そこはシェアスペースで車と混在するところが多いが、そういう形で整備をしていた。

幹線道路沿いはこういう整備の仕方をして、サイクリストが好んで使う静かな道をネットワークに活用していくということをはっきりさせたほうが良いのではないか。特に自転車の活用を増やしていくためには弱者にやさしくないとする野が広がっていかない。よりやさしい形になっていくと良いのではないか。

○委員長：海外では、道路の機能面について、グリーンウェイとか、道路の性格というか、キャラクターをはっきり出して計画している。そういうことが求められる。それは自転車の通行の話だけでなく、歩く人にもある。そういう1つのカテゴリーというか、キャラクターづけが必要なのではないか。それで実際のデータがどうなのかわからないが、実際にそういうことが起これば、そういう選択肢も増えると思う。重要である。

○委員：実際によく通る道のデータが把握できないという話をしていたが、自転車乗りがよく使っているアプリの中にヒートマップがある。自転車に乗っていてこのアプリを使った人がどれぐらい通ったのかというものが地図上に履歴として線で出てくる。そういうのも使ってみてはどうか。

○委員長：スマホなどのデータはお金がかかりそうなので今回取り入れるのは難しいと思うが、スーパーシティとかスマートシティのプロジェ

クトでそういうデータをこれからつくば市は使っていくと思われるので、その中に自転車の通行ルートをはっきり示してもらう。どういうところで休憩したのかも重要である。今のスマートシティ推進室の状況ではまだそういう検討には至っていない。

●事務局：詳しく把握していないが、スマートシティ、スーパーシティ関係ではデータの利活用を含めて、データ連携させて、EBPMをはじめとするところから、さらにデータを活用させて新たなサービスを生み出そうという取り組みをしている状況かと思う。そちらの状況を踏まえてスマートシティ、スマートシティ関係のデータに関する部分を取り込むことはできるかどうかを含めて事務局のほうで検討させていただく。アプリの情報は、調べて、取り込めることができるか併せて検討していきたい。

○委員：私はロードバイクのガチ勢みたいな形で、趣味としてロードバイクを楽しんでいるが、短距離のクルマの利用を自転車に置き換える、市民の足としての自転車活用と、趣味のロードバイクやクロスバイクで休みの日に家族や友人というのを分けて考える必要があるのではないか。全部をカバーすると、ニーズが違ったり、何がインセンティブになるかというのも違うので、そのあたりをうまく分けて考えないとすごい難しい問題になってくると思っている。

個人的には市民の足として自転車を推進するときに一番重要なのはセーフティで、東大通りのように路面に矢羽根がついていても、あそこを走ろうと思える人たちは恐らく少ない。東大通りは歩道が広いので、そこを色分けして、自転車と歩行者とあるほうが安全だと思う。ネットワークの部分と狙いを違う視点で見ないとうまくいかないのではないかな。

これはいつからかというのははっきりとはないが、最近自分が自転車に乗っていて思うのは、クルマ自体の自転車への理解は時間がかかると思うが、今車幅が広がってきている。5ナンバーの1695mmの幅というより、2.5リッターのSUVになると1800mmを超えてくるので、そういうのが2車線とか、狭いネットワークで裏道を行くよという、確かに交通量は少ないのだが、いざ来たときにすごいストレスを追い抜いていかれるとか、クルマが大きくなってきているのも如何ともしがたい問題だと思う。そのあたりも考慮しないと、事故のリスクは減っていかないだろう。クルマの横幅が大き

くなっているというのは大きな問題ではないかと感じている。

○委員長：すごく難しい問題である。車幅が広い。狭い道がつくば市は多い。駐車場もそうである。注意が必要になってくる。

ロードバイクとママチャリの方は世界が違う。私はロードバイクに乗っていたが、早く走る必要がなくなってタイヤを太くしたし、歩道を走れるところは歩道を走っている。それぞれの自転車のカテゴリーごとに、スピードも違うので、そのあたりをデータ化ができればよりはっきり見えてくるだろう。今は自動車と自転車が共存しなければいけないので、そのところが課題がすごくある。ネットワークにどうそれが関わるかわからないが、そういう意識は重要である。一律に自転車という形にしないほうがよいという気はしている。

私がよくやるのは、クルマに自転車を積み込んで、どこかに止めて、そこから短距離の周遊をする。そういう利用の仕方も恐らく増えているのではないかと思うが、なかなかそういうデータがない。駐車場の整備もネットワーク上に必要になってくる。

ネットワークにしても、使い方によると思う。単に線状で考えるのではなく、スポットと関係させる。道路の幅とかの中で考えることも必要である。

クルマの横幅の広がりはどうしようもない。多分中国とアメリカで売るためにクルマを大きくして、それを日本で売っているということだと思う。ほとんど5ナンバーは生産されない。日本の方はクルマの寸法をほとんど気にしない。外国のクルマを買うと必ずカタログの最初のほうにクルマのサイズが出てくる。そういう違いもある。それは今後止められないと思う。

松井委員からいただいた件で、サステイナブルとセーフティの順番は、計画目標の中でとりあえずサステイナブルを先に持ってくるということがあったので、その順番になっている。今日の議論でもセーフティの話が盛り返してきている。上に持ってくるかどうかは別の話であるが、セーフティは当たり前に常に検討を更新していくことだと思う。今日、委員の意見を伺って、いろいろな項目が更新されていて、いろいろな検討がされている。常にセーフティがベースで、その上にほかの3つが重なっている、そういうイメージである。セーフティがベースにない限り、その上は成立しないということはこの表にうまく示せるとよい。

今回は推進委員会なのでセーフティは上に持ってこない形で良いと思う。今までこの委員会ですっとセーフティが一番上にあった。今回、私が委員長になってからは逆転している。それは重要なことなのでベースになるという図が示せると良い。市民の方がこれを見たときにそういう意見はあるはずである。

セーフティベースで、災害もそうだが、そういうことがあった上で、楽しいことが乗っかる、そういう示し方はどうか。

○委員：セーフティがしっかりベースにあるという見え方のほうが良い。ピラミッド型にするか、ヒエラルキーでなくても良いと思うが、土台がセーフティという形にはできそうな気がする。○原委員：幹線道路ではない細い住宅地の道を自転車のネットワークにしていたときの課題を海外ではどのようにしているかという、一応シェアードスペースになっているが、自転車と自動車が両方空間を共有している。オランダとかドイツも自転車ネットワークは自転車道路という呼び名になっていて、そこは自転車が基本的には優先的に通る。なるべくクルマは自転車優先道路ではないほうを走る。狭窄やわざとスピードを落とすようなデバイスがついていて、自転車や歩行者が比較的通りやすい形なので、自然とクルマの交通量が減ってくる。そうすると歩行者と自転車が遠回りしてでもその道を通るという形になってくる。

○委員長：道路デザインに関しても国土交通省で進めていると思う。そのようなことをつくば市でも取り入れたら良いと思う。

○委員：月1回程度サイクリングツアーを企画している。コミュニティの特にR8との関係で、ツアーのコースづくりを考えているが、つくば市の場合は幹線道路がメインで、特に研究学園、つくば駅をスタートするとコースづくりが難しい。せっかく都内あたりから輪行したり、駅でレンタサイクルを借りたりした方も、細かい道路はわからないので、実際は幹線道路を走っている。そういう点では、私も幹線道路は走らないコースを組む。破線でコースになっているが、細かいところも皆さんに提案していければ良いと思っている。

○委員長：実際に既にそういうことを提案されているのか。

○委員：我々がツアーを組む場合は、初心者が多いので、極力幹線道路は通らないコースづくりを心掛けている。

○委員長：実際の活動でそういうことを実施されているということである。そういうことも考慮に入れなければいけない。

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。

○委員：前回の委員会に出られなかったが、実は2月に脳内出血で入院し、1か月前に退院した。

以前はロードバイクに乗ってガンガン走っていたが、今も自転車に乗っているが、すごく弱くなった。自分は自転車弱者だと認識するようになった。道路が波打っていたり、溝があったりすると怖い。ところどころそういうところがある。つるつるの道路でないと怖くなってしまう。

アンケートでもあったが、そういう場所が固まって何か所かあるので、整備してもらえると自転車弱者にとっても走りやすい道になると思う。以前は自転車強者であったが、弱くなってしまったので、違った目で見られるようになった。考慮いただきたい。

○委員長：今回のネットワーク計画では道路の整備箇所も上がってくるのか。

●事務局：維持管理に関する部分をネットワーク計画に基づいてやっていくのが良いと思う。そういった箇所があればメール等で事務局にいただければ、そこも含めて次回の会議までに検討したい。

○委員長：つくば市では、自転車利用者からこの辺の道路は危ないという要望が入ったりすることはあるのか。

●事務局：サイクルコミュニティ室にも、わずかであるが、意見はいただいている。国道、県道があるので対応できる範囲は限られているところはあると思う。

○委員長：他になれば、私の進行を終了する。

様式第1号

6 閉会

- 事務局：以上で、令和6年度第1回自転車のまちつくば推進委員会を閉会
する。
次回委員会は9月を予定している。

以上