

様式第1号

会 議 録

会議の名称		令和6年度第3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)11月22日 開会 10:00 閉会 12:00	
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	渡委員長、松橋副委員長、藤田委員、古平委員、篠委員、井上委員、藤澤委員、岩切委員、矢部委員、永田委員、松井委員、前田委員、瀬谷委員(代理:赤穂補佐)、杉山委員(代理:鈴木次長)、片野委員(代理:柳町次長)、大里委員(代理:根本次長)、富田委員(代理:山田次長)、伊藤委員(代理:植木次長)、吉沼委員(代理:久保田次長)	
	その他	—	
	事務局	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		<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) つくば市自転車活用推進計画(案)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	委員長・市長挨拶	
	3	議事	
	(1)	つくば市自転車活用推進計画(案)について	
	4	その他	
	5	閉会	
2 委員長・市長挨拶			
委員長			
<p>一昨日まで1週間アメリカのニューヨークとシリコンバレー、ワインの産地のナパバレーに行ってきた。2017年にも同じ地域を視察した。今回のツアーで一番大きな違いがあったのが、道路のどこにでも自転車道があったということである。アメリカの場合は、自転車道が緑色であった。歩道や車道に人が座る場所ができていた。つまり人優先の道路になっていた。</p> <p>前回の訪問と違うのは、まちなかでは車のスピードが落ちていた。また、1度まちを徒歩と車で回って、1日3万歩ぐらい歩いたが、そのときにパトカーのサ</p>			

様式第1号

イレンが全く聞こえなかった。前はパトカーがとても多かったので、そのような変化があった。車の意識も変わっているという気がした。

道路に座る場所があり、そこにみんなが滞留しており、人のまちという印象があった。

一番大きな感想としては、シリコンバレーとつくば市が似ているということがある。都市の近くに農園やワインの産地があり、自然が豊かである。また研究所や企業が集中していて、それらが自然とうまく融合している印象である。鉄道も活用されていて、プラットホームで青空市のようなマルシェを行うなど、そういう活動がそこかしこで見られた。つくば市に帰ってきたらシリコンバレーとの共通性を感じたことで、つくば市はより自分にとって住みやすいまちだという感想を持った。

そのような素養のあるつくば市で自転車の活用推進計画が今日で一旦終了するが、今まで皆様に議論やアイデアを提供していただき、だいぶ良い計画になった気がする。今日はその最終の確認ということで、これから進めさせていただく。

市長

今、つくば市の姉妹都市グルノーブル市の市長が来ていて意見交換を行い、自転車の話もした。どうやってまちの中で自転車を普及させるのかという議論を行った。この2日間一緒にいたのだが、向こうも先進的な取り組みを行っている。

今から3年前にグルノーブルはヨーロッパのグリーンキャピタル（グリーン首都賞）というEUの中で環境に配慮した取り組みを特に推進する都市に選ばれた。自転車通勤の促進もそのプログラムの中で行った。これはつくばでもやろうとしていたがなかなか進まない。3年前、グリーンキャピタルのプロジェクトで取り組みを始めるまでは、グルノーブル市民の自転車通勤割合は6%であった。つくば市役所でも4%なので、それほど変わらない。グルノーブルでは2年間取り組みをして自転車通勤割合は18%にまで上がり、3倍になったということ去年グルノーブルで聞いてきた。現在では22%になっているとのことで、ものすごい勢いで増えており、市民の行動変容が進んできている。やればできるのだと感じた。

つくば市のサイクルコミュニティ推進室ができた3年前に、市内の企業に聞き取りを行った。どうすれば自転車通勤が増えるか、丁寧なアンケート調査を実施した。筑波大学からは言われなかったが、かなり多くの企業や機関から、そんなものは促進できないという厳しい声があった。（自転車通勤は）危ない、社員が事故に遭ったらどうするんだ、道路もでこぼこでよくないと言われて、全然進

様式第1号

まない状況だった。当時とはこの数年で社会状況も異なると思うが、やる気になって、具体的な施策も合わせて実施すれば変化が起きていくだろう。

22%というと、5人に1人以上が自転車通勤しているということである。そうになると雰囲気も、まちの景色もそれなりに変わってくるのではないかと。

つくば市でもそういうものの入口として電動アシスト自転車の補助事業を実施しており、好評である。つくチャリを10月から本格運用し、ポートも43か所、自転車を100台、約2倍にして、早速活用され、9月に比べ、10月で（利用回数は）1.6倍になったようである。まず環境を整えるということが大事だと思っている。そういう環境を整えて、自転車に乗ってもらう機会を作れば乗るニーズはあるし、乗りたいと思う人もいるということだと思ふ。

サイクルコミュニティ推進室が公用自転車を3台用意した。100回以上使われているようである。近隣の移動に対して公用自転車を使っていくという空気が少しずつできつつあると思っている。

先般、自転車通勤ウィークを市役所の中で実施した。少しずつでも自転車をみんなが使っていき、意外といい乗り物だ、乗ると楽しいということを経験してもらうことが大事だと思っている。環境のためということもあるが、自転車に乗っていると楽しい、便利だということを経験してもらうような取り組みが大事だと思っている。

もう一つグルノーブルで面白いと思ったのは、グルノーブル市立の自転車学校を新しく作ったことである。お年寄りから子どもまで自転車の乗り方や、雨の日はどうしたらいいとか、夜はどのように走るかとか、具体的なことも含めて教えている。自転車に乗れない人もいたので乗り方を教えてもらうところから、いろいろなノウハウまで教えてくれるような場所がある。日本で自転車通勤しない理由の1つに雨の日に対応できないというものがある。雨でも全く濡れないようにレインコートを着れば大丈夫であるのだが、そういうこと等、学べることもたくさんあると思っている。

今月頭にはPEDAL DAY GOを行い、昨年よりも多くの人に来てもらい賑わっていた。確実に自転車シーンの動きが出てきたと思っている。ぜひ皆さんにはこれからどんどん楽しく自転車に乗っていただき、格好良いなとか、自転車は素敵だなと思うようなシーンを増やしていきたい。

委員長

私の挨拶で海外の感想を伝えたが、一昨日まで1週間ほどニューヨークなどに行ってきた。カルフォルニア大学のデービス校は一番最初に自転車を大々的に取り入れたところである。そこに行ったときに、景色が相当変わっていた。2017年に行ったときは、自転車道はなかったが、ニューヨークのマンハッタン

様式第1号

の真ん中まで緑色の自転車道があった。車のマナーが非常に良くなっていた。歩道と車道に人が座るパークレットができた。それによって人と車と自転車が融合していた。さらに民間企業がそれをかなり支援している。

我々が日ごろお世話になっている会社がニューヨークにもあるし、シリコンバレーにもあるのだが、その会社が大々的に投資をして市民にも食事を提供する食堂をハイラインに作ったり、川沿いのピアという棧橋にも一般の方も来るような場を作り、そういうところに自転車が走ったりしている。食事朝から提供している。つまり、ウェルネス系の支援を大企業が行っている。シリコンバレーでも同様の支援を行っている。

シリコンバレーではコンピュータとスマホの会社にも行ったのだが、そこもショップとカフェがあり、周辺に椅子やテーブルが用意されていて、自転車もあった。先ほど述べた会社に至っては観光に訪れる人のためのビジターセンターまで作って、会社の図書館等があり、そこにカフェがあり、観光客への自転車の貸し出しを行っている。社員も日本のママチャリに会社のカラーをつけたもので、出勤に利用しているかはわからないが、それを使って周辺でレクリエーションしながら仕事をしている。

つくばとの共通性は、シリコンバレーから少し行ったところにナパバレーというワインの産地があって、その周辺との関係性で常にシリコンバレーやサンフランシスコでファーマーズマーケットが行われている。田園都市、農園都市とハイテクな都市が融合している。そこには自然があり、自転車道と、グリーンウェイという昔から整えられた緑道で自転車が走っている。車道と自転車道が並走している。そのネットワークが小さなまちの中で 200km ぐらいできている。そういうところはつくば市が目指す方向に似ているし、若干先を行っている。

つくば市もかなりそういった（自転車先進）都市に近づいているし、それ以上の良さもあると思うので、この計画がそういう方向に進んでいくと良いと思っている。

市長

今回の選挙で柱の1つにグリーンシフトを明確に掲げた。グリーンシフトというのは緑への転換をどうしていくかということであるが、グリーンというのは木の話だけではない。自転車に関連したアプローチもすごくある。そのときに皆さんが自転車を楽しく当たり前に使っている環境にしていくと同時に、地域経済や、新しく雇用が生まれたり、そういった方向に行けば良いと思っている。

自転車道を整備するのはお金がかかるが、無駄な投資ではない。どうせ道路工事はしているので、自転車道を整備していくことに投資をする方が未来にはつながるだろう。そういう全体感を持って、先生のお話のように地域の経済とつな

様式第1号

がっついていき、自転車に乗ってファーマーズマーケットに行ってみようとか、そういう動きになると良い。

1年ぐらい前、周辺市街地の取組みで、吉沼でマルシェをやっていたら、花園にあるバイクショップのサイクルチームが来て、いろいろ買ったりして楽しんでいた。すごく良い楽しみ方をしてくれていた。地域を感じる意味で自転車という移動手段はとてもいいと思う。それが地域や新しい人の流れにつながっていく。点としての自転車というよりは、自転車によっていろいろな面が作られていくと思っている。そういうことを頭に入れたまちづくりを行っていく必要があると思う。

まだまだ遅れているとは思いますが、この数年で確実に世界中で（自転車に関する）変化が起きていると思う。この流れをちゃんと捉えて、自転車の面でもつくばは相当面白いことをやっている、これなら自転車に乗ってみたいと思えるいろいろな取組みへ積極的に投資をしていきたい。ぜひよろしく願います。

3 議事

<審議内容>○：委員 ●：事務局

- ・（1）つくば市自転車活用推進計画（案）について

●事務局：つくば市自転車活用推進計画（案）について資料1～4にて説明

○委員長：御意見等があれば願います。

○委員：前回の意見への対応の状況を教えていただき、よくわかった。

自転車ネットワークの整備と聞いて、すぐに道路のこととは認識できなかった。レンタサイクル、シェアサイクルのことかと思った。自転車を貸したり借りたりするコミュニティ的なネットワークのことかと思ったが、自転車ネットワーク路線と書いてあるので道路のことであるとわかった。そのことに違和感を覚えた。

今ある幹線に沿って整備していき、枝葉の路線は後からということとは仕方ないと思うが、研究学園の周りはこちら10年ぐらいたくさん道路が整備されたが、今のところ自転車は歩道を走るようになっている。ポールを立てて車が入れないようにしており、結構危険である。でき上がった車道と歩道のセットに対して、後から自転車のレーンを追加する考えのように見える。今の道路を見ると、歩道が非常に広く、ほとんど人が歩いていない道路が結構ある。最初に道路を作るときに、その時点で自転車のレーンを作っておかない

と、後からの対応は青い線を引くぐらいしかできなくなってしまう。道路を設計する段階で、車道と歩道だけでなく、最初から自転車道を入れるようにしていただきたい。そうすれば後から整備する必要もなくなるし、使いやすい道になると思う。

道路がネットワークでつながっていくのはありがたいが、段差には気をつけていただきたい。つくばの場合はあまり坂がないので、坂に対してはそれほど問題にはならないが、東大通りなどの歩道のところはすごく盛り上がっているの、力を入れて漕がないと上がれない。段差があれば突っかかって走りにくくなる。危険である。段差がないような道路の品質にも気を配っていただけるとありがたい。

委員長からアメリカの話があった。私も以前はよく外国に行っていたので自転車の様子を見てきた。一番違うところは駐輪場である。日本の場合、駅前の駐輪場はどこもパンパンに入っている。研究学園もそれがすごく気になる。海外に行くとガラガラである。あと3%自転車の利用者を増やしたいと考えたときに、駐輪場がないというのは大きな障害である。駅まで自転車で来たいが、置くところがないのは問題ではないか。

資料に駐輪場の利用状況のグラフがあり、利用状況の水準はあまり戻っていないような書き方をしていたが、肌感覚では前より増えているような気がしている。P.26のグラフを見ても、つくば駅は213千台から184千台と駐車台数は減っているが、駐輪場の整備状況によってもかなり違っていると思う。研究学園や万博記念公園、みどりの駅は全て駐車台数が増えている。整備状況をもっとよくすると利用者は増えるのではないか。置けないから乗っていけないという人がかなりいるのではないか。駅だけではないが、駐輪場の整備も合わせてやっていただけるとよい。

○委員長：最初から道路を設計するというのは今回のネットワーク上ではあるのか。段差等は今回の整備である程度改善可能なのか。

駐輪場についての計画はこのネットワーク計画の中に入っていないようであるが、そのあたりを事務局からお知らせいただきたい。

●事務局：ネットワーク路線の中で新しい整備をする道路があるかどうかということであるが、市道については新しく整備するものはない。既存の道路の中で、道路の再配分、路肩を広くしたり、そういった部

分の整備については含まれている。

県道では、研究学園駅の北の方に茨城県が自転車道を新しく整備予定で工事の途中のところがあり、それは含まれている。

道路の段差については、歩道の部分になるが、道路管理者、茨城県とつくば市と協議になると思う。

駐輪場の整備については、計画のP.54、つくばエクスプレス各駅周辺の駐輪場整備ということで、施策を進めていければと思っている。駐輪場があふれているという件については、新型コロナウイルス感染症の影響の前までに戻っていない部分もつくば駅についてはあるかもしれないが、もともとの駐輪のスペースに対して自転車の量が多いというところがあるかもしれない。

P.52 で示されているように、放置自転車の撤去の数が一定数あるので、そういった運用をしつつ、適正な駐輪スペースについては担当課と協議し、進めていきたいと考えている。

○委員 : サイクルパークつくばの関連で質問したい。125号線の陸橋からサイクルパークに入る入口は出入りされているのか。もし出入りされているのであれば、そこに設置されている看板がいまだに筑波東中の看板になっているので、看板の更新を検討いただきたい。

○委員長 : 以前もそのことは話題になった。軽微な話であるが、今回のこの計画の範囲で改善可能か。

●事務局 : ジオパーク室と連携し、筑波山ゲートパークへの看板の付け替えをできるところからやろうとしているところである。この看板が撤去されるかどうかについては、そちらの部署と確認したい。可能であれば対応したい。

○委員 : 自転車は楽しい乗り物ということや、冒頭に外国の事例の話があった。単に移動するだけでなく、話をしながら移動できるということも楽しい部分があると思う。自転車が並走するのはマナー違反、ルール違反であるが、ネットワークの整備をするときに、縦になって通過すればいいというだけだとあまり楽しいイメージがない。十分な幅がある区間に関しては、幅が十分あることがわかるような形でネットワークの絵を示せないか。

○委員長：前回の議論と今回の計画書について相対的に御意見はあるか。

○委員：委員の皆さんが見て、前回の意見にちゃんと対応しているかどうかということはそれぞれ御意見をいただければ良いと思っている。私としては、一応対応状況としてこの資料には応えていると思ったが、今回ここで応えたからよしとするのではなく、伝えられた思いは今後実際に進めていく上でも大事にしてほしいと感じた。

○委員長：それはぜひ願います。

スケジュールのところで「すべての路線で」という話があったが、2025年度の検討の中にすべての路線というのはP.87のネットワーク路線、幹線道路的な路線についてのすべてという意味なのか。それとも、そこから細街路まで含めた検討を来年度に行うのか。

●事務局：今回の計画で設定している自転車ネットワーク路線のことについてである。

○委員：P.95に指標が載っている。主な指標なので、それ以外に、駐輪場における現状がどうなっていて、どうするのかということが入っていない。入れるのかどうかの判断は別途あると思う。

セーフティのところで、3か年平均というのは合っているのか。現況値、令和5年で104件、3か年だと令和4年から令和6年、今年はまだ終わっていないが、それを平均しているのか。

トータルの整備延長が30.5kmとあるが、P.78からP.86まで全部足した数値がそれになっているのか。それよりもさらに優先度が高く、令和12年度までに終わるものが優先度が高いという認識でやっているのか。

アンケートで今回把握しており、ネットワークの計画には反映できなかったが必要であれば見直していくと言っているのは、この30.5kmの中には入らずに、外なので、恐らく優先度も高くないとされてしまうのだと思うが、「必要があれば」というのを誰がどう判断していくのか。計画を見直すというプロセスを経るのか、それともこの委員会の場で事後報告をしていくのか。せっかくこういった場で諮ってやったのだから、そこには漏れたものについて「やっておきます」と言っている、やるかどうか担保されない。通学路の安全とか、せっかくアンケートで拾った危険な箇所はちゃんと

対応しなければいけないのではないか。その最たるもので、市長や委員がおっしゃった、つくば市は象徴的なのだが、道がでこぼこしていることに対して、計画のどの部分で反映しているのか。国のガイドラインでは枝葉の繁茂、根上がり等により視認性及び自転車の走行性を妨げることがないようにということを書いているので、そういったこともやっていかなければいけないと思う。「維持管理していきます」ぐらいは書いているが、根上がりしているところの写真を入れて、こういったことについて計画的に対応していくということまで宣言を入れられるか検討してもよいのではないか。

- 事務局：P. 95 のセーフティの指標について、3か年平均の意味であるが、現況値 R5 については R3、4、5 の平均値になる。R12 については、R10、11、12 の平均値としてこの値を目指したいということにしている。

3か年平均としたことについては、単年度で上がった下がったという変化を見てもあまり意味がないと考えているため、3か年とさせていただいている。

整備延長については、今回設定したネットワーク路線は P. 78～P. 82 にネットワーク路線をそれぞれ設定しているところである。市道部分は整備済みが 10km、その中で路線に含まれているネットワークとして設定した路線の部分の市道が 30.5km という形になっている。令和 12 年度までを目標として市道部分については対応を考えている。

別途の施策として追加する部分については 30.5km の中には入っていないので、その部分については追加された場合、目標値も合わせて追加される形になると考えている。

道路の段差などについては、まずは反映されるかどうかについては、この計画についてはこれまでやってきた形を踏襲して、毎年度自転車のまちつくば推進委員会で事業の実施状況を報告させていただきたいと思っている。その中でいただいた御意見を順次反映し、PDCA を回して実施していく。全然進んでいないという状況が出ないような形でやっていきたいと考えている。

- 委員長：歩道の木の根上がりの整備、管理、道路のメンテナンス、街路樹のメンテナンスの事業は施策でも行われるのか。

●事務局：こちらは茨城県の管理している道路やつくば市で管理している道路等、諸々ある。県の道路については茨城県と調整という形になる。根上がりが起きている部分、例えば東大通りという枠組みではなく、この路線からこの路線の何百mとか、そういったものはサイクルコミュニティ推進室で調べるところからやっていこうと思っている。それを今年度これからできるのか、来年度に含むのかということにはなるが、実施していきたいと考えている。

○委員：自転車道の幅のことを言われたが、自転車は道交法では左端1列でということなので、広いからと言って2列では走れない。普通考えるとそうであるが、ここの道路はすごく広いので2列で走ってもよいという道路が作れば、法律的にどうかはわからないが、魅力的に見えて、楽しくて走りやすいということになるかもしれない。そういう特例ができるのであればアピールするとよい。

P.95 のサステナブルのところは3%ぐらい目標値を増やすということであるが、自転車の利用者を増やすというのはもちろん我々はやってほしいと思うが、サステナブルという意味ではむしろ車を減らすという意味なのではないか。歩行者、今まで歩いている人が自転車に乗り換えたと言ってもあまり嬉しくない。サステナブルという観点だとすれば、車がこれだけ減ったということがむしろ目標になるのではないか。この計画は自転車のことなのでこう書かざるを得ないかもしれないが、3%というのは少ない気がする。5%がいいのか、10%がいいのかはわからないが、控えめな数字のような気がする。

3%増やせるのかということであるが、先ほど駐輪場のことを申し上げたが、今自転車を利用している人が駅までの通勤で使っているのか、学校までの通学で使っているのか、買い物で使っているのかということ測らないといけない。アンケートでは出ていると思うが、駅に通勤する人の部分で2%増やそう、通学で0.5%増やそうということ考えないといけない。通学は学校が制限しているので増やせないと思う。買い物に行く道路を整備しようとか、駅の駐輪場を増やそうとか、何%増やすためには、通勤で使っている駅の利用者が何万人いるから、そのうちの何千人増やすということ、そのためにはさらに駐輪場がいくつ必要かということが計算できると思う。もう少し精密に目標値をブレークダウンするとよいのではないか。

様式第1号

○委員長：1ページはセーフティが基礎になっているという書き方であるが、P.95の表はサステナブルのグリーンが下まで行っているが、セーフティを上まで全部通したほうがいいのではないか。これは何か意図があるのか。

●事務局：この表現は悩んだところである。セーフティを土台とするということなので、セーフティの土台の上に乗っていることをイメージした。

○委員長：こちらとイメージ的にどうか。P.4もそうだが、これに違和感を持つ方がいるかもしれない。

自転車の法律が変わって、その後の状況を紹介いただきたい。その後、何らかの状況の変化、行動の変容が進んでいるのか。

○委員：交通課長をしているので啓発活動を今推進しているが、正直11月に変わったばかりなので、そもそもそのことを知らない人がたくさんいる。この前、筑波大学新聞の取材を受けた。実際に法律は変わったのだが、取り締まりをやって根絶させるというよりも、周知によってまずは知ってもらい、どうしても取り締まりせざるを得ない市民への最後の手段として取り締まる。飲酒運転の自転車を狙って大学生の飲み会を集中的にパトロールするというのはまだ早い。そもそも学生に故意がないというか、悪意がなくやっているところなので、まずは周知ありきである。

取り締まりは法律としてできる。どうしても悪質極まりないケース、飲酒運転の酒気帯び運転で人をはねてしまった。それは周知期間だから見逃すかということ、そんなことは絶対はない。ただ、自動車と一緒に集中的に狙ってやるようなシーンではまだない。まずは周知を徹底して行っているということをご理解いただきたい。

法律は変わったので、取り締まることはできるし、取り締まりの対象とはなるが、警察のスタンスとしてはまずは周知である。

○委員長：その件に関して、この計画の中でそういう項目があったが、どのようにするのか。この計画の中でも周知するような取り組みをするのかどうか。

様式第1号

●事務局：周知広報、啓発については計画の中にも記載している。どんどん実施していきたいと思っている。

○委員：つくチャリのポートの数が増えたということで、もっと増やしてほしいという声を周りから聞いている。それをどんどん進められると良いと思っている。

今のところ市の施設が中心だと思うが、店舗や宿泊施設、研究所の前の一角にも置ける可能性もあるのではないか。つくばでうまくいっているの、東京でもこういうほうが良いのではないかとっても良いのではないか。電源管理が不要という点ですごく良いと思う。

●事務局：つくチャリについては、おかげさまで多くの方に利用していただいているところである。ポートの設置については担当が飛び込み営業で商業施設やコンビニと調整をしているところである。協力していただいているところもあれば、お断りされたところもある。研究所にも訪問して置かせていただいたり、JAXA 前にも置かせていただいている。ポートを置きたかったけれど、適切なスペースがなかったところについては、公園に一旦置いているところであるが、随時店舗の協力がいただけるようであれば設置していきたい。

○委員長：ここで質問、御意見の収集は終了したい。

●事務局：事務局から、補足させていただきたい。道路の幅で、並走するのは難しいが、ツアーを組むルートの中で、休憩スポットで交流を深めるということを考えている。

サステナブルの目標値の話があった。こちらについてはつくば市が隔年で実施している市民意識調査の数値になっている。自転車活用推進計画ということで自転車の割合を増やしたいという思いでこちらを設定している。

数値について、少ないのではないかと御指摘であった。こちらはアンケートの性質上、回収率などの要素が絡むが、統計的に有意な差が出たと言える数字がこのあたりの数字ということだったため、この数値を未来構想のほうで設定するので、こちらを採用させていただいている。

様式第1号

○委員長：今回いただいた御意見については、計画案に可能な限り反映することでパブリックコメントに向かいたい。

時間の関係上、計画案に対する修正や意見の反映状況については委員長に一任いただき、パブリックコメントに臨みたいと考えている。よろしいだろうか。

○委員：異議なし。

4 その他

○委員長：その他について、各委員から何かあるか。
なければ、事務局にお返しする。

●事務局：参考資料でつけた策定までのスケジュールについて確認する。
第3回委員会を11月に行っており、これから計画案をパブリックコメントにかける。

パブリックコメントは1月の年明けすぐにかけられるよう動いている。1月から2月上旬の1か月間で意見を収集したいと思っている。

それが終わると、パブリックコメントの収集状況を踏まえ、2月中旬から下旬に第4回委員会を実施し、今年度中の策定を目指していきたい。

○委員長：本日の議題はすべて終了した。円滑な議事進行に御協力いただき感謝する。

5 閉会

●事務局：以上で、令和6年度第3回自転車のまちつくば推進委員会を閉会する。

以上