

会 議 録

会議の名称		令和 2 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 2 年(2020 年)10 月 2 日 13:30~16:00		
開催場所		つくば市役所コミュニティ棟 3 階 会議室 A・B		
事務局(担当課)		都市計画部総合交通政策課		
出席者	委員	金委員長、渡副委員長、掛井委員(代理 小林氏)、松橋委員、飯田委員、藤澤委員、高岡委員、柏委員、葛山委員、飯島委員、藤倉委員、吉田委員、安藤委員、佐藤委員、内田委員、丹委員、小又委員、中根委員		
	その他	—		
	事務局	伊藤課長、細谷課長補佐、高橋係長、渡辺主査		
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		<ul style="list-style-type: none"> ・ つくば市自転車安全利用促進計画アクションプラン(以下:前期 AP)の現状について ・ 次期つくば市自転車安全利用促進計画アクションプラン(以下:後期 AP)の策定スケジュールについて ・ 後期 AP の骨子案及び前期 AP の実績評価について ・ 後期 AP つくば市自転車ネットワーク計画案について 		
会議録署名人		—	確定年月日	平成 年 月 日
会 議 次	<ol style="list-style-type: none"> 1 開会 2 市長挨拶 3 委員紹介 4 委員長挨拶 			

様式第 1 号

第	<p>5 議事</p> <p>(1) 前期 AP の現状について</p> <p>(2) 後期 AP の策定スケジュールについて</p> <p>(3) 後期 AP の骨子案及び前期 AP の実績評価について</p> <p>(4) 後期 AP つくば市自転車ネットワーク計画案について</p> <p>6 その他</p> <p>7 閉会</p>
<p><審議内容> ○：委員 ●：事務局</p> <p>(1) 前期 AP の現状について</p> <p>(2) 後期 AP の策定スケジュールについて</p> <p>●事務局</p> <p>資料 1、2 に基づいて、前期 AP の自転車安全利用促進計画における位置づけや、後期 AP の策定スケジュール案について説明をおこなった。</p> <p>○委員</p> <p>前期 AP が計画期間満了となった理由は。</p> <p>●事務局</p> <ul style="list-style-type: none">・理由は 2 つあり、ひとつは地域公共交通網形成計画が令和 2 年度改訂であり、その中に自転車も位置付けたいと考えており、その連携を十分にするために、後期 AP も今年度一緒にやったほうがいいということ。・もうひとつは、昨年度の 11 月につくば霞ヶ浦りんりんロードがナショナルサイクルルートに指定されたということで、それを十分に反映させることを目指した。 <p>(3) 後期 AP の骨子案及び前期 AP の実績評価について</p> <p>●事務局</p> <p>資料 3-1、3-2 に基づいて、前期 AP の実績及びそれを踏まえた後期 AP の</p>	

骨子案の説明を行った。

○委員

説明内容のほかに、つくば市の過去 5～10 年の自転車に関する施策の進捗状況に関する感想をもらいたい。

○委員

- ・つくば霞ヶ浦りんりんロードが完成し、NCR に指定されたことが大きい。
- ・自転車施策については、つくば市が先駆けて委員会などを立ち上げて進めており、その影響力は相当あった。
- ・子ども用のヘルメットの話も画期的で、かなり世界レベルに達しつつあると感じている。さらに、例えば、一般の市民でもヘルメットをコンビニで安く買えるようになっていくような施策が発展していく機運を感じる。

○委員

- ・ここ 10 年を見ていると全国的に自転車のレジャー色が強くなったと感じる。休日を見ているとロードレーサーが幹線道路を走っている。茨城県でも、ナショナルサイクルルートにつくば霞ヶ浦りんりんロードが指定され、県全体で自転車への意識はかなり高くなった。
- ・生活面では、地道にヘルメットをかぶっている小中学生は増え、家の近所でもマナーのいい通学生徒は増えた。
- ・これも地道だが、自転車専用通行帯が 10 年で整備されてきた。ネットワークとして整備されていないところがまだまだあるが、徐々に進んでおり、悪いほうには進んでいない。

○委員

- ・吾妻エリアで、自転車専用通行帯がたくさんひかれた。
- ・過去に、通行帯を走行時に街路樹が目の高さにきて危ないということ

様式第1号

委員会で発言した。最近、走行したところ改善していた。

- ・自身の生活圏は、2年前から東京都台東区になった。台東区、墨田区などを見ていると、車道のわきに自転車専用通行帯があるだけでなく、さらに、歩道の上にも、歩道を走るときには車道側を走ってくださということや、歩道上なら両方向に走ってよいということが頻度高く看板で示してあり感心している。
- ・ポイントとしては、自転車専用通行帯だけではなく、歩道でも正しい走行方法を発信し、車道と歩道が併用されるくらい自転車空間がたくさんあるということを目指してもいいのかなと考えている。

○委員

委員に、ここ10年のつくば市における自転車に関する交通事故の発生状況について伺いたい。

○委員

- ・過去10年のつくば市の自転車事故統計をまとめたものは、残念ながらない。
- ・比較はしていないが、県平均で人身事故の中で自転車が絡むものの中で割合は、つくば市内で3～4ポイントほど高い。
- ・事故は、やはり車と自転車が交わる場所、歩道から車道に出るところでの自転車の直進と車両の右左折の事故が多い。

○委員

- ・ここ10年、自転車レーンがかなり整備されてきたということは感じる。
- ・自転車レーンを走っていて、時々レーンに車が止まっていて、車道に大きく出ないといけないことがある。
- ・過去に自転車整備に関わっていたことがあり、当時、自転車が不安全な状態で走っていることが多いと感じ、問題意識をもっている。
- ・ヘルメットについては、大人がヘルメットをかぶって手本を見せない

といけない。今後それを実現する施策ができればよいと思っている。

○委員

- ・つくば市は前から言っているが、道路のネットワークが充実している
ので、もっと自転車レーンがひけると考えている。東京都ですべてでき
ていることだ。遅滞なくもっとやってほしいと思っている。ただし、今、
数名に聞いたところでは、つくば市の自転車施策は、それでも委員の
実感としては進捗しているとおっしゃっている。

○委員

- ・前期 AP から削除されるメニューについて、安全利用教育は、まだ行き
届いていない中で安易に削除していいのか。その証拠に、自転車事故の
数の減りは一番鈍い。
- ・施策9「温室効果ガス排出量削減」関係についても、つくば市は SDGs
の宣言都市になっている中で安易に削除してよいのか。
- ・後期 AP の案について、全国の色々な事例を参考にされたと思うが、
どの地域、都市の成果を参考にしているのか。ほかの都市も、
施策の成功には背景があり（例：しまなみ海道のジャイアントによる
スポンサード）、安易には模倣できない。
- ・つくば市は、都市計画の段階では、先進的だったが、この10年間は
全国的に話題に上がったものがなく残念だ。
- ・インスタグラムコンテストは、スマホのながら運転を助長するのでは
ないか。慎重に進めてもらいたい。

●事務局

- ・高校生の安全教育に関するメニューを削除しているが、「全ての市民に
対する出前講座」ということで新たな形で安全教育を推進したい。この
項目だけではないが、黄色の部分は「削除予定」となっているが、発展的
解消やさらなる効果が見込める施策への転換になっている。

様式第1号

- ・ Co2削減についても、職員市民の自転車通勤を促進することはすなわち、車からの移動方法の転換であり、Co2削減推進になる。施策自体は残っていくので、ないがしろにするということではない。
- ・ 参考事例については、自治体職員への直接のヒアリングをする等、調査の上、後期 AP に活かしている。
- ・ インスタグラムコンテストの件だが、「筑波山と自転車とりりんロードが映っている写真」と条件をつければクリアできると考えている。

○委員

インスタグラムコンテストについて、スマホ関係は指摘いただいた懸念事項もあるので、実行の際には配慮してもらいたい。

○委員

こういった取り組みは、ひとつのイベントとして、試行的段階を経て AP に位置付けたほうがいいのではないか。

○委員

- ・ 高校生のため交通安全教育が、全世代向けになっているというのは、私もおかしいと思う。いま自転車に乗って危ないのは高校生と大学生。それを重点的に実際にはやらないといけない。
茨城県の管轄だから手が出ないという話が何回か出てきた。高校に関しては、県が所管している県立高校は、県がやっていただいているのではないか。私立も含めてやっていただければいいと思う。
- ・ 筑波大学が委員で入っているので、実際には大学生もなんとかしたいと前から言っている。茨城大学でも自転車事故が増えている。大学も少ないのだからやればいい。
- ・ 交通マナーの向上には、街頭指導が一番効く、それを入れるようにぜひしてもらいたい。通行帯を整備したところで、特に通学路が大事になる。そのために、それを担う応援団、コンソーシアムが必要だという話を

していた。

- ・メニューに入っていないが、ドライバーの教育をどう考えているか、ドライバー教育で全国的に盛り上がっているのが「1.5m 運動」であり、啓発ステッカーが流行っている。
- ・以前にきちっとやっていたところが薄まって消えかかっているのが気になる。交通安全教育についてはこの点大事なので検討していただきたい。

○委員

- ・ランドマーク（モニュメント）の設置にお金を使うことは疑問。つくば市内でりんりんロードに接する部分は広く、そのインターフェースを充実するための方法が必要。
人の居場所を作り、多少の商業施設をつくるといった（かすみがうらキッチンや土浦市の駅施設を真似する必要はないが）、プレイスメイキングを施したつくば市らしい拠点の作り方がある。
- ・全国的に検討が始まっている「パークレット」という小さな公園的施設、休憩所、商業施設を作るプロジェクトもある。これをりんりんロード沿いに展開するほうが現状に合っている。
- ・小貝川沿いの堤防施設における自転車道を想定した取り組みや石岡市、牛久市とのサイクリングに関する広域連携も考えてもらいたい。

○委員

- ・デザイン、作り方、周辺との連携について、委員には詳しいご意見があると思うので、事務局は別途お聞きして、どう反映させるかということを考えてほしい。

●事務局

- ・しまなみ海道とビワイチにはモニュメントがあり、集客に一役買っているが、りんりんロードにはない。そういったものを拠点整備と合わせて検討すべきと考えている。拠点整備を表明できるレベルでの検討はまだ

行っていないため、先行的にランドマークに関する事項を骨子案として記載した。場所としてはりんりんロード周辺を中心に考えていきたい。

- ・近隣市町村との連携は、土浦市や石岡市は自転車ネットワーク計画が策定されていて、茨城県も策定しているため、議題4で取り扱う自転車ネットワーク計画では先行計画をフォローして、連携が図れるような形でお示しする。

○委員

- ・安全が基本なので大事。県でも自転車計画を作っているが、安全対策、教室などは高校生、大学生を対象にしている。実際やっているのは教育局だが、安全教育をやったり、チラシ・DVDを学校に持って行ったりしている。

つくば市の計画に、県の上記のような事業を盛り込んで、成果として入れてもいいのではと考えている。

○委員

よいことであるので、つくば市は茨城県と調整して進めてもらいたい。

○委員

- ・高校生への現地指導が大切だという話は、同意する。逆に、誰もが自転車利用者に対し、この乗り方はおかしい、危険だよと言える状況を作ってあげることが重要で、それをだれがやるかを考えることが必要と感じた。
- ・プロサイクリストチームの活用について、生活面での自転車利用について、サイクルチームが学べることももちろんあるが、それだけでいいのかと感じた。もっと違うプレーヤーも入ってくる必要がある。
- ・サイクルレスキュー施策は必要だと思っている。
- ・施策7、8あたりにスポーツサイクルの視点があるが、最終的に生活面での自転車利用にどう落とし込むか、その波及のさせ方を盛り込む必要があるのではないかと考えている。

●事務局

- ・レジャーの生活面への落とし込みについては検討しており、例えばサイクルレスキューはだれでも使える制度として位置付けており、特に外出先で中高生の自転車がパンクした時などに利用してもらうことも想定している。
- ・サイクルサポートステーションもレジャー関係でスタートしたが、ヘルメット持ったままでも店舗等に入っていいことを表明するものであり、ヘルメット着用の推進等、遠回しだが、生活面への波及も期待できると考えている。

○委員

- ・生活面への落とし込みは重要。
- ・利活用とか、そういうものをやり始めると、そちらのキラキラ的なものが前面に出てきて、生活面や安全が相対的に薄まってしまふことが全国各地で起こっている。かたや安全面は気を抜けば死に至り、気を抜けない。交通安全や交通体整備等安全面は忘れずにやってもらいたい。

○委員

- ・話題が中心部、都市部に偏っている。旧村部では、自転車は生活の道具。ここで話題になっていることが周辺部に浸透していくのかな、と危惧する。周辺部の利用者の目線で、自転車をどう取り上げるかということ盛り込んでいただけるとよい。
- ・交通安全立哨をすると、通勤している車がスピードを出している。一般市民も自転車の安全運転に関する啓蒙活動に取り組んでももらいたい。

○委員

- ・周辺部のことも頭に入れてもらいたい。
- ・私が常々言っているのが、周辺部だと集落内の幹線道路は歩道がない

状態で通学路になっている。車がばんばん通っている中、小学生がへばりつくように登校している。これはどう考えてもおかしい。

そういうところをほうっておいて、自転車どころではない。県もツーリズムで県道に矢羽根を引いているが、その前に集落前の県道、通学路をなんとかしてほしい。当然考えているとは思いますが、これをやらずにツーリズム、矢羽根と施策を展開していてもしょうがない。

○委員

- ・周辺部に住んでいるが、ロードレーサー等が増え、我が物顔で集落内を走られており、危険である。
- ・生活の中では、高校生が実感としては、最も走行方法、ヘルメット着用を守っていない。高齢者への教育だが、そういう教育を受ける機会がない。
- ・りんりんロードへのアクセスルートについては、つないだルートに付加価値（プラスアルファ）を考えないと効果がでない。小田地区あたりに、サポートセンター的なものがあればいいなとは思っている。
- ・筑波山口のレンタサイクルは、利用した時にサドルがさびびて高低の調整できなかった。扱っているのが、バス会社なので、自転車の乗り方についての指導もない。多分、シェアサイクルもそうだが、置きっぱなしになるので、各種調整を自分で、となったときに、それができない人にはどうなのかと感じる。
- ・サイクルサポートステーションについては、登録店舗が現場でわかりやすくなるようなのぼり、掲示物等を積極的に設けてほしい。

●事務局

- ・レンタサイクル、シェアサイクル、サイクルサポートステーションに関するご指摘については、検討させていただく。
- ・小田地区について情報を共有したい。つくば市の小田小学校が3～4年前に廃校になり、地元の有志の方々が法人化して、小田小交流プラザと

して運営している。りんりんロードからも近く、そこを宝篋山に向かうハイカーやサイクリストの休憩施設として、週末のみだが9月4日より事業が展開されている。

(4) 後期 AP つくば市自転車ネットワーク計画案について

●事務局

資料4-1、4-2に基づいて、後期 AP における自転車ネットワーク計画の考え方について説明を行った。

○委員

資料4-2で、ペDESTリアンデッキがネットワークから抜けているが、非常に重要な機能があり、どのような位置づけになっているか。

●事務局

ペDESTリアンデッキについては、今後の整備面の理由からあえて省いている。国が定める路面整備のガイドラインは、一般的な道路について位置付けられているものであり、ペDESTリアンデッキはその範疇に入らず、国庫補助を受けた整備はできないため。

ただし、資料3-1でペDESTリアンデッキの整備については、別建てで整備について位置付けている。

○委員

- ・新都市中央通りが指定されていてもおかしくないと感じた。小中学校が多く立地しており、子供が高校に進めば、そこを走る自転車が増える。
- ・鉄道は自転車との相性がいい。レンタサイクル・シェアサイクルを駅間で利用できるようにすれば利用があるのではと感じている。

●事務局

新都市中央通りはネットワークを形成するには有効と感じるが、県道であり、今回は骨子案であるため、入っていないが、今後この図をもとに

県と調整していきたい。

○委員

- ・路線設定の考え方について、国のガイドラインを見ているとのことだが、基本の考え方は、ネットワークに入るのは事故が多いところ、通学路、自転車の交通量が多いところであり、それが出てきていないのが奇異である。
- ・通学路安全プログラム等、ほかの部署で問題に取り組んでいても、後期APに集約して載せればいい話があり、資料4-2は一般の作り方ではない。
- ・いろいろな財源措置等でできないということで、ネットワークに入れても4年間で整備できないのであれば、完成形を示し、そのうち4年間はここをやる位置付けるのが通常である。事故や通学路や交通量の多いところは誰でもそこからやれとなる、そこを抜いて、ツーリズムのようなどころ、周辺部のできやすいところばかり位置付けているという印象。やる必要があるのはどっちかということを考えてほしい。
- ・路線だけでなく整備形態も示してほしい。

○委員

- ・前意見に賛成。ネットワーク計画の考え方とは、自転車交通量や事故が多い路線に対して、それを減らすために行政が誘導したい道路を入れるもの。今回の路線の指定されたところを見ると、効率的に移動することを最優先にされている感がある。
- ・生活の足となる路線が反映されていない。通学路はやはり重要な路線として選定した方がいい。そういったところから空間整備を始めるということは、安全面からも重要である。
- ・西・東大通はどう整備するのかは疑問である。路肩も狭い、速度も高い。自転車走行空間を確保するのは全国的に最難関で、解があるのかなとい

様式第1号

う感じ。もう少し考え方を変えたほうがいい。

○委員

- ・ なるのためにネットワーク化を考え、何と何と結ぶのかを考えないとネットワークとして機能しない。また、ネットワークには拠点が必要、線と線を結ぶだけではネットワークにはならない。
- ・ 生活とレジャー／スポーツをはっきりと区別することがこれからの自転車を考えるうえで大事。それを整理せずにやっている範囲では効果的な結果は得られない。生活面、趣味面、ロードレーサーを主としたスポーツ面、3種類の目的、形態の混在するところに事故が多発している。
- ・ 藤澤委員も言っていたが、レンタサイクルは、サドルが回らない、リムが曲がってふらふらする等整備不良を感じる。
- ・ アクセスルートについては、今回工事するルートより、旧道をずっと走って筑波高校周辺に出るルートが田園風景豊かで走りやすい。走りたいと思いきうところをネットワークにしてもらいたい。

(5) 全体質疑

○委員

- ・ 自転車通学のある学校（小中学校）からの教育指導がなっていない。車道の左側通行を徹底しないと危ない。目の前でそういう事故があった。
- ・ 高齢者はふらふらして自転車に乗れないとか、末端の自転車利用を考えもらいたい。周辺地域に合った施策を展開してほしい。

○委員

- ・ 全体の議論の焦点が安全面に偏っている。聞いていると、委員会全体で自転車に乗る人がいなくなればいいと考えているようにも感じる。
- ・ 自転車を使えば環境にいい、使えばその人が楽しく生きられる等、ポジティブな面についてももう少しフォーカスしてもいいのではないか。

様式第 1 号

- ・生活面からレジャーへシフトしているという話については、生活面で自転車に乗る人が減っているのではないかと。車利用も増えている印象がある。
- ・自転車の交通事故を大きく問題視しているが、自動車利用からの転換で自動車事故が減ることは考えないのか、また、自転車利用のメンタルヘルスへの好影響などのプラス面も考えるべきでは。
- ・インドアでのオンライン活動が増えている昨今、インスタコンテストのようなアウトドアのオンライン活動の話はよいと感じた。

○委員

- ・発言の前半部には誤解がある。交通事故等安全にフォーカスしているのは、今の交通施策が自動車に有利で自転車が不利になっているからだ。昨今は、大人が子どもに対して自転車に乗るなど指導し、自転車に乗ったことのない人が増えている。自転車のあるべき走行環境ができないから事故を起こすし、ひいては乗らなくなる。それをなんとかしたい。
- ・資料の 3-1 内の後期 AP 各メニューの指標について、いわゆるアウトプットになっていてアウトカムが消えている。環境や健康を図るのは困難だが、事故数とか交通ルールの遵守率は定点観測して図り、改善を指標として位置づけることが大事。事故の観点は大事。警察に協力してもらい、つくばの事故をグラフだけでなく、詳細なデータをつくば市には入手してほしい。
- ・水戸の幹線道路の 17-18 件の事故実績のほとんどが、通行帯を逆走しているとか、歩道を逆走しているもの。全国的にはそういうものがでてくる。後期 AP を定める前に、事故の状況は調べてほしい。

○委員

- ・資料 3-1、新メニュー案 1-5 「全世代に向けた安全教室」に関連し

様式第1号

て、静岡県で、小学6年生を交通安全リーダーとした事例があり参考となる。

- ・自分の息子が通学に使っていた自転車は、乱暴に使われて不具合があった。点検整備で飛躍的に使いやすくなった。無料点検と修理費の見積が得られるような機会をアピールできると良い。
- ・新メニュー案8-3「シェアサイクル」について、民間のものに本格的に取り組むことは評価したい。公共交通網計画や駐輪場とも関係する。使いやすい場所に駐輪できるように調整できると良い。指標は、収支率でなくて導入台数で良いのではないか
- ・新メニュー案5-2「危険箇所の改善」について、指標は、苦情件数ではなく、苦情対応して改善した件数が良いのでは。

○委員

- ・後期APについては勉強されており、隙がないという印象。悪くいえば総花的だ。アイデアはないが、全国にないつくばのオリジナル施策を1つくらいものがあればよい（公共交通との連動、電動アシスト自転車関連など）。
- ・新メニュー案5-2「危険箇所の改善」について、陥没伐採等、道路管理者がやるべきことしか書いてない、自転車事故がどこであって、自転車のヒヤリハットのものがどこにあるのかななどをベースにした改善を考えてみてはどうか。道路の対策であれば自身の所属する研究所で相談に乗る。
- ・シェアサイクルについては、ターゲットをだれにするか絞らないと条件的に厳しく、計画が難しい、頑張ってもらいたいけど道は険しいのでは。

○委員

- ・安全教育に関して、さくら交通公園や自動車学校、JARIのコース等

様式第1号

を活用するなど地域連携をした施策を行ってほしい。

以上