

## 第2回 那珂市自転車活用推進協議会 会議録

1 日時 令和2年2月19日(水) 午後1時30分～午後3時40分

2 場所 那珂市役所2階全員協議会室

3 出席者

(1) 委員

平田 輝満 委員(茨城大学大学院 理工学研究科 都市システム工学領域 准教授)  
絹代 委員(サイクルライフナビゲーター)  
日向 涼子 委員(モデル/サイクリスト)  
東ヶ崎 利信 委員(いばらきサイクリング協会 理事)  
峯岸 行生 委員(グリーンサイクル・さいと 代表)  
小林 大輔 委員(カミスガプロジェクト 代表)  
引田 克治 委員(住民代表(市内在住サイクリスト))  
國井 元耶 委員(木内酒造合資会社)  
宮野 尊晴 委員(磐城実業株式会社(なか健康センター))  
中村 浩 委員(茨城県政策企画部地域振興課 交流プロジェクト推進室長)  
石川 昭 委員(茨城県土木部道路維持課 道路保全強化推進室長)  
齋藤 茂雄 委員(茨城県常陸大宮土木事務所 道路管理課長)  
武田 信弘 委員(茨城県那珂警察署 交通課長)

(2) 幹事

企画部部长 大森 信之  
市民生活部部长 桧山 達男  
保健福祉部部长 川田 俊昭  
産業部部长 篠原 英二  
建設部部长 中庭 康史

(3) 事務局

政策企画課: 課長 益子 学、課長補佐(総括) 篠原 広明  
課長補佐(政策企画グループ長) 橋本 芳彦、主幹 住谷 峻司

(4) 委託事業者

株式会社 AN計画工房 西垣 聡之

4 欠席者

石川 浩通 委員  
鈴木 均 委員

5 会議内容

(1) 開会

○事務局(益子課長)

本日はお忙しい中、ご出席いただきまして、ありがとうございます。

それでは、定刻となりましたので、ただいまから第2回那珂市自転車活用推進協議会を開会いたします。

まず始めに、本日の資料の確認をさせていただきます。

皆様のお手元にお配りしております、配布資料でございますが、会議次第、委員名簿、席次表、【資料1】自転車の利用に関する意識調査の概要、【資料2】那珂市内の自転車関連の交通事故発生状況および自転車交通分担率、【資料3】那珂市の自転車利用における現状と課題、【資料4】那珂市自転車活用推進計画の骨子(案)、【資料5】自転車ネットワーク路線(案)、【資料6】PT検討ルート(案)、【参考資料1】那珂市自転車の利用に関する意識調査(市民アンケート)状況報告、【参考資料2】自転車の利用に関する意識調査(高校生アンケート)報告、【参考資料3】小・中学生クイズの概要 以上でございますが、不足等はございませんでしよ

うか。

あと1点、お願いがございます。

ご発言の際は、お手元にマイクがございますので、こちらをご使用いただきますよう、よろしく申し上げます。

このマイクは、発言の際に、「TALK」と書いてあるところの青いボタンを1回押していただきますと、赤いランプがつけます。赤いランプがつけましたらONの状態になりますので、ご発言いただいて、発言が終わりましたらもう1回押していただきますと、OFFに戻りますので、よろしく申し上げます。

それでは、次第の2 挨拶でございますが、平田会長より一言ご挨拶をお願いいたします。

## (2) 挨拶

### ○平田会長

お忙しい中お集まりいただきまして、ありがとうございます。前回の協議会では、那珂市の自転車活用推進計画策定に向けて、皆様から広範なご意見をいただきました。それを受けて、那珂市のプロジェクトチームは精力的に活動していると伺っております。

そして何よりも感心したのが、市民の皆様に積極的に情報発信をしていただき、意見募集も随時行っているということ。計画の策定段階から市民の皆さんを巻き込んで、意識を盛り上げていくというのは、これからは繋がっていくと思います。それでは、本日もよろしく申し上げます。

### ○事務局

それでは、次第の3番、絹代委員より「ご講演」をお願いしたいと存じます。

前回の協議会においては、「サイクルツーリズム」について、講演を行ったところですが、自転車活用推進計画の策定に当たりましては、健康や安全という視点も、重要な位置づけとなっておりまことから、今回、事務局よりお願いしたところでございます。

それでは、絹代委員よろしく申し上げます。

## (3) 講演「自転車で叶える健康 すべての前提条件となる「安全」(講師：絹代委員)

・パワーポイントによる説明(※資料配布)

## (4) 協議事項

### ○平田会長

それでは、早速ですが、「4の協議事項」に入っております。

協議事項の(1)市民アンケート等の結果と、(2)自転車活用推進計画骨子(案)につきましては、関連がありますので、一括で事務局より説明をお願いします。

### ○事務局より資料説明

(1) 市民アンケート等の結果について 【資料1、2】

(2) 自転車活用推進計画 骨子(案)について 【資料3、4】

## <協議>

### ○平田会長

限られた時間で、たくさんの調査や検討をされたと思います。

前回の現状の整理に加えて、市民アンケート、高校生アンケート及び事故発生状況の調査について説明いただきましたが、調査結果の内容について質問やご意見をお伺いしたいと思います。県でも他の市町村でも初めに現状を把握しますが、同じような傾向かなと思います。

### ○絹代委員

参考資料1の10ページに、「自転車での危険な経験の有無」という項目がありますが、この質問の趣旨がよく分かりません。自分が自転車に乗っている時のことなのか、あるいは、自分は車に乗っていて他人が乗っている自転車を危ないと感じたのか、主体がどちらなのでしょう

か。

車道を走っている時の、車の追い越しについても想定しているのでしょうか。また、その場合、自転車車が車道を走っている時に、自転車車が車を追い越したのか、自転車車が車道を走っている時に、車に追い越されるのが危険だったのか。どちらを捉えているのでしょうか。

更に、高校生アンケートの中で、走行位置について「交互」という項目がありますが、これは車道と歩道を交互に走っているという意味なのでしょうか。

○事務局

まず、市民アンケートの質問 16、危険な経験の有無についてですが、これはあくまでも主体は自転車に乗っている人ですが、加えて、他人が自転車に乗っている時にどう思うかということについて回答していただいたものになります。

車道を走っている時の車の追い越しというのは、第三者が、自転車車が車道を走っている時に車が自転車車を追い越す様子を見て、危険だと感じたという意味です。

○絹代委員

自分が車に追い越されて怖かったということではなく、第三者が自転車に乗っていて、車に追い越される風景を見て危ないと思ったということでしょうか。項目の主体が分かりづらいと思います。

○事務局

自分が経験して感じたこと、第三者を見て思うことのどちらも含まれています。

○平田会長

そこは識別できません。質問された方が何を想像して答えたかは、今となっては分からないと思います。いずれにせよ、注意書きは書いておいた方が良いかと思います。

高校生アンケートの「交互」についてはいかがでしょうか。

○事務局

「交互」については、歩道と車道のどちらも並走しているということです。

○平田会長

車道に出たり入ったりという意味ですか。

○事務局

1人の方が、場合によって、歩道を走ったり、車道を走ったりしている状況という意味です。

○平田会長

具体的にアンケートではどのように聞いたのでしょうか。交互走行を定義しているのでしょうか。

○事務局

交互という聞き方しかしていないので、私のイメージとしては、高校生は、車道をずっと走っているのか、歩道をずっと走っているのか、それともどちらも交互に走ってしまっているのかということで答えてくれたのだと思います。

○平田会長

確かに文脈でみると、両方利用するというように答えていると想像されますが、できれば注釈をつけていただきたいと思います。

アンケートによると、高校生の自転車保険の加入率は7割程度ですが、大体このくらいの割合になるのでしょうか。

○絹代委員

学生の方は、学校でPTAの指導などがあり、自分ではなく、親が入るケースが多いと思います。自転車通学をするためには、保険への加入が必須なところもあるので、加入割合は、ほぼ100%に近いと感じます。まちで聞いた結果とは違う結果が出ると思います。

○平田会長

高校生の自転車保険の加入割合については、市民アンケートの回答結果よりも多いです。実際はもっと多いかもしれないですね。本人が入っているか認識していない可能性もあります。

○事務局

絹代委員のおっしゃる通り、市内の那珂高校、水戸農業高校の先生に確認したところ、通学にあたっては保険に入るという指導をしているとのことでした。

○平田会長

各高校で指導しているという事実についても、もし書けるのであれば、それを参考に7割という答えも判断ができると思います。他にいかがでしょうか。

○中村委員

小中学生クイズの対象について、中学生第8学年とありますが、これは中学2年生、3年生のどちらに該当するのでしょうか。

○事務局

当市では、小中一貫教育を採用していることから、7年生が中学1年生、8年生が中学2年生ということになります。

○平田会長

小中学生クイズについて、「原則、車道を走らなければならない」と聞かれたら、答えは○だろうと感じますが、逆に歩道と書かれると引っかかったりするのかなと思います。

○絹代委員

小中学生クイズの設問についてですが、「やむなく自転車で歩道を走る場合は、歩道の真ん中を走らなければならない」と聞かれると、みんな×を選択すると思います。

実際には、歩道を走ってはいけないので、「やむなく自転車で歩道を通行する場合」というように言葉を調整していただきたいと思います。

「走る」という言葉を使ってしまうと、歩道を走ってもよいと思ってしまうので、例えば、「自転車で歩道を通行する場合は、歩道の左側を通行しなければならない」と聞いて、○を選択した場合は不正解。なぜなら、自転車が歩道を通行する場合の正しい通行位置は車道寄りです。そういう聞き方が良かったかなと思います。

○中村委員

小中学生クイズについて、どういうシートで調査したのか分かってよいと思います。

○平田会長

おそらく安全教育などで、ちょっとしたクイズ形式で、話もできるし、可能性があるのかなと思います。細かいところを皆さんにフィードバックしていただきたいと思います。

こういうところで、ミスリードする言葉はあってはならないことなので、これを見て、聞き手側がルールを理解していないと言われてしまっってはならないと思います。

言葉づかいは、一言一句丁寧に、間違わないようお願いしたいと思います。

資料2の事故データについてですが、ここ10年くらい全国的に自転車関連事故の件数は減っている状況です。減少要因については、自動車走行量の減少や自動車の安全装備の普及による

事故全体の数が減っていたり、または学生の数が減っていたりと様々なことが考えられるとは思いますが、武田委員から補足があれば、説明をお願いします。

#### ○武田委員

事故データについては資料2の通りでして、2019年の事故について統計をとってみましたが、自転車関連の発生は7件で、2018年と比較して11件減っている状況です。ただし、重傷事故が2件発生しています。2018年は、軽症者ばかりでしたが、2019年は重傷者が2件でした。

統計上は、重傷事故の2件は右折時に発生したものです。その他は出会い頭に発生したものです。事故件数が減少している傾向について、何が原因なのかは分かりませんが、警察の方でも那珂市内の小中学校は、ほぼ100%自転車の交通安全教室を開催している状況です。多少はそういう影響もあるのかと認識しています。

#### ○平田会長

ありがとうございます。2019年が7件。死亡事故はないということですね。

実際の走行安全性はどうかというところは、変わったかと言われるとそうでもないかという気がします。これをもって、自転車利用環境整備をやらなくていいということにはならないと、皆さんも感じられていると思います。

事故データはこのようになっているが、統計に上がってきていない事故も当然あると思います。全国的に出会い頭での事故が多いということと、ユーザーが若いので、事故にあうのも若い方が多く、交差点での発生件数が多い状況です。重要なのは、資料2の3ページにある事故形態です。詳細に出して頂き、ありがたいですが、絹代さんの講演にもあった通り、逆走や歩道から出てくるときに車から見えない、これは事故の基本原則です。死角から出てきて事故になるというのは原理原則です。自転車についても、見えている自転車には注意する。これまでのデータの通り、那珂市も逆走、歩道走行の事故が多いという傾向が見えてきます。本来は、交通量あたりの事故数、つまり発生確率に直さないで正確なところは見えてきませんが、これを見ても、歩道を走っていれば安全だということにはなりませんし、逆走すると事故になりやすいということになるのではないのでしょうか。

水戸市の幹線市道39号線、駅南通りのデータを2年分くらい県警から出していただいた時とほとんど同じ傾向です。どこでもそうだと気付かされました。

事故発生位置のマップはどうでしょうか。利用が多いところで事故が多いと思いますが、幹線や交差点が多い印象を受けます。

次の協議事項は、ネットワーク計画についてなので、重点的に対策していく際には、事故データを参考に計画をつくっていただければと思います。ヒヤリハットもどこまで正確かは分かりませんが、ここは危ないなというところがあれば言っていただければと思います。

#### ○絹代委員

全国的に、自転車関連事故は10代がとても多いですが、事故による重傷者は高齢の方が多いという傾向があります。

茨城県警のデータから、10代の自転車関連事故が多いことは分かりますが、茨城県の中で高齢者に属する方々がどれくらい自転車を使っているのでしょうか。自転車に乗っている方が少ないのにこれだけの事故件数があるとしたら、軽症だったとしても高確率で事故が起こっている可能性があります。

これから、自動車の運転免許返納をして、自転車に乗り換えようと思っているシニア層の方が増えてくる可能性があるのだとすれば、事故件数がぐっと増えて、更にシニア層は重傷傾向にあることから、良くないことになる可能性があります。その可能性を踏まえた上で、計画を練っていただいた方がよいのかなと感じました。

#### ○平田会長

ありがとうございます。引田委員は普段から自転車に乗られていると思いますが、那珂市の高齢者の利用状況についてどのような印象をお持ちでしょうか。

○引田委員

私は自転車に乗っている時間が早いものでして、その時間に自転車に乗っている方にあまり会わないというのが正直なところです。

○平田会長

自転車利用の促進をどんどんしていったら、今の少ない事故件数であっても、事故の確率が高いということになるので、そこはケアしていただきたいと思います。

高齢者の方は、原則車道を走る場合、皆さん従って車道を走っている印象があります。これから自転車利用を促進していった場合、車道を走っていただくのが一番よいですが、安全に走っていただけるように周りの車がケアできるかどうかが重要になってくると思います。

茨城県だからというわけではないですが、自転車への安全講習ばかりではなく、自動車への教育も必要だと思います。皆で道路空間をシェアして安全に使うということは重要ですので、その意識付けは加えていただければと思います。

本日、事務局サイドが一番確認していただきたいと考えているのが、資料3と4でして、資料3で、現状の課題を「日常生活・心身の健康」、「自転車利用環境」、「サイクルツーリズム・交流」の3つの課題に整理したのを受けて、資料4で大きな基本理念、下に基本方針を2つ掲げ、そこに繋がるような基本目標を3つ設定しています。その3つそれぞれに対して、①～⑨の施策の項目を、あげております。

よく考えていただいて、オリジナルティあふれる理念と方針を考えてくださったという印象を持っていますが、実効性の面からアドバイスをいただけるとありがたいと思います。

骨子(案)について、小林委員はどのような印象をお持ちでしょうか。

○小林委員

よいと思います。

○齋藤委員

私は、道路の整備・管理をする立場であります。自転車ネットワーク路線の整備について、どこまでのレベルが必要なのか、いま一つ分かりません。

例えば、歩行者であれば歩道をつくるのが最終目標ですが、自転車の場合は歩道ではなくて車道に通行空間をつくるというのが、理想形なのでしょう。

今回示していただいた、基本目標2に書いてある内容を見ると、どちらかというと観光、ロードレーサーのための矢羽根、道路標識のかなという印象を受けます。では一般の方が狭いところを走っているのに対して何ができるのか、どのレベルまで理想形として考えたらよいか分かりません。

○平田会長

ありがとうございます。次の協議事項のネットワーク計画とそれに続く整備形態のところ議論することになると思いますが、まずは、自転車ネットワーク路線の整備について、事務局サイドのご意見をいただきたいと思います。

○事務局

基本的には、整備といっても、現道を利用する形で、矢羽根や、生活道路でいうと、ピクトグラムやブルーラインなどを表示していくということイメージとして持っています。予算の面もあることから、自転車専用道路をつくることについては考えていません。

○絹代委員

生活道路に、ブルーラインを引くということですか。

○事務局

案としては考えています。

○絹代委員

ブルーラインは、国としての位置付けがほぼありません。しまなみ海道がサイクリングコースを示すために引いたのがブルーラインですが、国としても、ブルーラインは、自転車を守るほどの意味がないと考えているようです。

一方で、矢羽根は、自転車の通行位置を示すことでドライバーに自転車のスペースを空けてもらうという価値があります。

なお、先程、齋藤委員からロードレーサーのための矢羽根という話がありましたが、矢羽根は、実際には生活道路で使おうとしていたものです。それが、サイクリストを守るために、サイクリングコースにも引こうということになってきたものになります。

ブルーラインについては、よく検討された方がよいと思います。

○事務局

県の方でも、ガイドラインをまとめているので、そちらを参考にしながら検討していきたいと思います。

○平田会長

県の方針も、まずは現時点のストックを活用して自転車ネットワークを拡大するという事です。

早期にできるところは矢羽根を引いて、ブルーラインという考え方はなかったと思います。ルートを示すという意味はありますが、基本は矢羽根を引くという形で整備が進むと思います。

○石川委員

目標が3つあり、これからだと思いますが、目標年度はどういった設定を考えているのでしょうか。

○事務局

計画としては、はっきりと決まっていますが、5年間の計画をつくったうえで更に、随時期間を延長する方向で考えています。全体としては10年くらい必要かなと思っています。

○平田会長

計画期間を5年間に設定し、計画を策定後、5年が経過した後もう一度見直しを行うということでしょうか。

また、10年というのは、今回策定する計画の中で、ネットワーク計画を整備するにあたり10年くらいかかるということでしょうか。

○事務局

ハード整備の部分については、予算の面もあるので、時間が必要だと考えています。

○平田会長

ネットワーク計画をどこまで書き込むかにもよりますが、長期的にやることを意思表示しておきつつ、予算制約も考慮した短期の計画を作り実行していくことが重要だと思います。長期計画も定期的に見直しながら、県の計画期間とも一定程度は歩調を合わせた方がよいと思います。

○中村委員

資料3の課題の整理の中のツーリズム・交流の欄に「観光における市内9駅の有効活用」という項目がありますが、ここでイメージされているのは具体的にどのようなものでしょうか。

また、資料4では、日常生活と観光振興の2つの視点で色分けされており、この色分けでいくと基本目標の1は安全面の話だと思いますが、ツーリズム系では安全面を意識しないということでしょうか。

ハード整備は両方にまたがるが、教育はツーリズム系にはいかにないよう見受けられますが、

ツーリズム、観光系では観光利用者に対する安全教育というのも必要だと思いますし、その一方で、ツーリズムで見てもハッキリと色分けできない部分もあるのではないのでしょうか。

このことについて、どうお考えなのかお伺いしたいと思います。

○事務局

おっしゃる通り、一番左側は安全教育について掲載しており、真ん中がハード整備について掲載しています。ハード整備は市民向けの整備と、当然サイクリスト向けの整備も含めるので、真ん中に跨る形で位置付けをしております。

一番右側がサイクルツーリズムという形ですが、観光利用者向けに安全利用の教育は必要だと思いますが、両方でやるような位置付けをしていきたいと思います。

○平田会長

中村委員からの1点目の質問、9駅の利用活用について、事務局から何かあればお願いします。

○事務局

資料4でいくと、真ん中の⑥番に書いてあります、公共交通機関の連携の中で、シェアサイクルを駅に設置し、電車で来られた方が、シェアサイクルを利用して散策してもらうということも考えています。

更に、⑧番のサイクルツーリズムによる地域の活性化のところで、資源を活用した周遊サイクリングルートの構築、地域資源の中に駅も含まれています。

○中村委員

シェアサイクルについては、今、水戸市がやっています。報道でも取り上げられており、その辺の動向をよく研究されたほうがよいと思います。

○平田会長

水戸市は、ドコモなどと連携してシェアサイクルを進めていますね。

規模は違いますが、水戸市の取組を参考にしながらやっていただけたらと思います。

○絹代委員

資料4の基本目標の3、サイクルツーリズム施策で、目標値がサイクリングイベント参加者数となっていますが、ハーフセンチュリー茨城が全てを担うということでしょうか、あるいは市がサイクリングイベントを実施し、その参加者数を目標値としているのでしょうか。

サイクルツーリズムの目標が、サイクリングイベントの動員数でよいのかという疑問があります。ハーフセンチュリー茨城は、どんなに調べても実態がよく分かりません。コースも出てこないし、専用のウェブサイトもありません。そこはもう少し、施策になるような形でやってもらえたらよいのかなと思います。

更に、シェアサイクルの導入とありますが、サイクルツーリズムをやろうという中で、今後市として取り組むのでしょうか、民間の店舗と手を組んでやるとかそういうことは考えているのでしょうか。

もう1つ、自転車のルールを守ってみんなで安全に乗ろうという目標がありますが、交通安全教育の充実の中に、自転車マナーの向上に向けた啓発とあります。現状おそらく問題なのはほぼルールでして、歩行者に対してベルを鳴らすなどもルール違反になります。

一方で、マナーは、口汚い言葉を吐くとか、感じの悪い追い抜きをするなどそういうことになりますので、目指す方向を具体的に描かれた方がよいのではないのでしょうか。

○事務局

サイクリングイベントの参加者数については、現状那珂市の中で実施しているサイクリング関連のイベントは、ハーフセンチュリー茨城ですので、そちらを現状値としました。

今後は、計画を策定したうえで、周遊のサイクルイベントを市としてやっていくことを考え



ています。そういったものを含めて目標設定をしていきたいと思ひます。

○絹代委員

あくまでも目標はイベントなのでしょうひか。

○事務局

ここは、サイクルイベントの参加者数を考えていますが、ご意見を受けて再度検討していきたく思ひます。もう1点、シェアサイクルについてですが、現状シェアサイクルやレンタサイクルは那珂市の中で営業しているものはありませんが、例えば、なか健康センターさんと協力して何か実施するようないことも考えています。

○絹代委員

シェアサイクルも金額設定など色々あるとは思ひますが、観光で来られた方が使えるようないシェアサイクルをやるという考え方でよいのでしょうか。

○事務局

市民が日常生活で使うことも考えられますので、観光面と日常利用の両面で考えています。

○平田会長

先程、ご指摘があったマナーについては、よくある間違いです。

○事務局

1番の交通安全教育の1つ目と2つ目が、ルールに対応というイメージで考えています。ルール以外のマナーも一元的に書かせていただきましたが、言葉の使い方も含めて整理をしたいと思ひます。

○日向委員

高校生の自転車保険の加入率は高いですが、一方でヘルメットの着用率は5%です。

どういった内容の自転車保険に加入されているのか分かりませんが、保険によってはヘルメット着用していない時に怪我をしても何も補償されないということがあると思ひます。

高校生のヘルメットの着用率5%というのは、学校側から保険と同じように着用の指導をしているが、それでも被らないのか、それとも、着用に対して重要視していないのかどちらなのでしょうひか。

○事務局

そこまで確認をしていませんが、高校の先生からお話を伺ったところでは、ヘルメット着用まで含めた保険ではないという認識でおります。高校生を見ても、ほとんど被っていない状況ですので、そのように捉えています。

○日向委員

自分が学生時代のことを考えても、被らないのはよく分かりますが、親御さんが保険に加入できるくらいなので、金銭的な問題ではないと思ひます。

高いものを選ばなければ買えると思ひます。状況として、先生がそんなに着用を押ししていないにしても、安全面という意味でヘルメットを被っているかどうかで頭の怪我が変わってくることから、市から学校側に指導した方がよいと思ひます。

○平田会長

ありがとうございます。言い忘れましたが、アンケートやヒアリングを実施して終わりではなく、この結果をフィードバックして、継続的に教育的指導というひか、お互いの意見交換を含め、どういふところに問題があり、どういふふうひに解決するひか、小中学校を含めて連携しながらやっていたきたいと思ひます。

○事務局より資料説明

(3) 自転車ネットワーク路線(案)について【資料5、6】

<協 議>

○平田会長

ありがとうございました。細かいルート選定はこれからということですが、まずは選ぶ視点についてです。国のガイドラインに従って全ての案を参考に生活系と観光系のネットワーク路線を設定されています。

観光も周遊と観光に位置付けられると思うが、観光はどちらかと言えば広域の観光系、周遊は市内の観光・レジャーといったところでしょうか。

○峯岸委員

ルート案について、将来的にサイクリングルートのマップのようなものを配布されると思いますが、県外の方にも分かるように、ポイントごとの距離や、試走時のかかった時間などを入れた方がよいと思います。更に、危険な場所などの情報も入るとよいのではないのでしょうか。

○平田会長

それはネットワークをつくり、利用する時に非常に重要なことだと思います。

○絹代委員

計画や目標ではサイクルツーリズムで人を呼びたいということですが、なかなか一般のサイクリングでは、観光目的の方をまちに呼ぶことは難しいと思います。

ストーリー性を打ち出すと書いてありますが、例えばせっかくこんなにハートを使用しているのですから、コースをハート型にできないのでしょうか。

ハートを走りに行くなど強烈な理由がないと、全国の中から、茨城県的那珂市を選んでくれないと思います。もちろん路面状況なども大切だと思いますが、選んでもらうための強烈な那珂市らしさが必要なのではないのでしょうか。

計画の中で、今回はイベント参加者数を目標とされていましたが、おそらく市としては日常的に来てくださる方を増やしたいと思いますので、ここに行かなければできない経験を考えて、そこから案を出してもよいのではないのでしょうか。

計画において、市民が日常生活の中で、移動手段として自転車を使ってほしい、または健康のためなどの目標もあったと思いますが、市民の方がここを一周すれば、エネルギーをどれくらい消費できる、または、環境にやさしいなど、ジャンルを分けて提案する、目標を決めてコースを考えるという形があってもよいと思いました。

コースを見ていて、一本ルートをつなげたらハートのような形になるのではないのでしょうか。

ハートはよいモチーフなので、そこを活かしてストーリーをつくってもよいのではないのでしょうか。

例えば、石岡市では、恋瀬川というサイクリングロードがありますが、とても狭いルートで、その特異的な狭さが「すれ違いができないので、恋が生まれる」といわれるところにつながっています。そのようなものがあってもよいのではないのでしょうか。

また、ネットワーク路線に関しては、事故データを盛り込んで考えていると思いますが、事故多発地域とネットワーク路線がイコールではないので、こちらに呼び込んで、事故多発地域を迂回させようという形で考えられているのでしょうか。そのあたりも市民生活の中で上手く使ってもらえればよいのではないのでしょうか。

○事務局

那珂市の基本理念にも「ハートのまち」ということがあるので、検討したいと思います。

○平田会長

地味な計画ばかりではなく、キャッチーな気を引くものもよいのかもしれないので、考えていただきたいと思います。

○引田委員

ハートは地形をイメージしてのハートなのでしょうか。  
心や真ん中ということかと思っていました。

○事務局

どちらの意味も含めています。まごころという意味も含めていますし、ハートの形をしていることも活かしていければと思います。

○引田委員

横断ルートがあるのなら、縦断ルートがあってもよいのではないのでしょうか。  
個人的にはバードラインの使い方かなと思います。

○峯岸委員

普段自転車に乗っていて深刻な問題がトイレです。コンビニで借りてもよいのですが、那珂市も郊外に行くと、コンビニがないところもあるので、お寺やJRの駅など使用できる施設が案内されていると親切なのではないのでしょうか。

また、私は、普段、自転車で、メインルートを避け、田んぼや畑、ちょっとした地元の方と触れ合える小道を走っています。そういったルートを入れてもよいのではないのでしょうか。個人的にそういう道を猫の道と呼んでいます。全部でなくてもいいが、そういう道を一部入れると、那珂市のハートが伝わって良いのではないのでしょうか。

○平田会長

是非参考にさせていただきたいと思います。

○宮野副会長

少し戻ってしまいますが、資料3の現状、鉄道の最後に放置自転車撤去台数が平均60台となっていますが、那珂市は撤去した自転車はどのように扱っているのでしょうか。

○事務局

撤去自転車については、条例に基づき、ある一定期間張り紙をして、連絡がない場合一時的に市役所に撤去し、そこからまた一定期間置き、持ち主が現れない場合リサイクルセンターに声かけし、パーツを使っただき、乗れない状況のものは大宮環境センターに処分している状況です。

○平田会長

放置されないように、大切に自転車を使っただきしたいと思いますし、自転車の整備自体をきちんとやってもらうことも安全上重要です。他にいかがでしょうか。

○石川委員

自転車ネットワーク候補路線の中に、他の市町村との境で矢印が終わっているルートがありますが、関係してくる市町村と調整しているのでしょうか。

○事務局

近隣の市町村と繋がるルートについて、特に調整はしていません。  
県北の里山ヒルクライムルートから、那珂市に繋げるルートを考えているところです。

○平田会長

是非、情報提供や意見交換ができるように早めの調整をお願いしたいと思います。

○小林委員

資料4の中で、観光入込客数の現状値243,400人というのは、資料3の地域資源の社寺、白

鳥飛来地、茨城県植物園などを合算しての人数なのでしょうか。

○幹事

手元に資料はありませんが、小林委員がおっしゃったように、那珂市の主要なイベントについての観光入込客数になります。

○引田委員

那珂市が、那珂川沿いで現在進めている「かわまちづくり」については、自転車をそこに置いて走り出す基地になると思っています。ネットワーク路線（案）の図面の中に、記載した方がよいのではないのでしょうか。

○事務局

「かわまちづくり」については、意識しているところです。  
地図に記載はしていませんが、ルートとしては考えています。

○國井委員

趣味で神社やお寺に行きますが、この地図を見ると那珂市にも神社やお寺があるので、そこを巡るサイクリングコースがあってもよいのではないのでしょうか。

御朱印巡りも流行っているので、そのルートをつくるのも面白いのではないのでしょうか。

先日、栃木に行った際、神社を目指すサイクリングルートあり、その所々に個人経営のパン屋やケーキ屋で、それぞれに自転車のラックが置いてあったのを、見かけました。目的地があるルートをつくってもよいのではないのでしょうか。

那珂市に来なければ、行けないルートを設定してほしいと思います。

○平田会長

コンテンツづくりは重要だと思います。本日いただいた様々なアイデアを参考にして、ネットワークで結ぶように検討していただければと思います。また、それを伝えるPRの部分もあわせて検討していただければと思います。

○絹代委員

菅谷地区拡大図の点線部分は計画道路ということですが、これは現在、道路を整備しているということですか。

新たに整備される道路について、ネットワーク計画の中に位置付けられる前提で整備しているということでしょうか。

○事務局

点線部分の路線については、今後、整備計画がある道路について、利用しやすいルートであることから、ネットワーク路線として位置付けたいと考えています。

○平田会長

私も色々意見はありますが、個別にさせていただきたいと思います。骨子（案）については、概ねよいと思いますし、偏りがないように見せ方を工夫して書いていただきたいと思います。

また、自動車に対する教育についても是非入れていただきたいと思います。全体的な方向性はこれでよいと思いますが、次回必要なら再検討していただいて、最終案とさせていただきたいと思います。

ネットワーク路線については、時間軸も含めて、ネットワーク路線を抽出し、どこを優先的に整備していくのか、構造、車道に矢羽根を引くのか自転車道をつくるのか。市役所の裏の路線もそうですが、那珂市内の道路は路肩も比較的広いところが多いのでしっかりとした自転車道の整備も十分に可能性があると思いますし、路上駐車への対策も併せて検討してほしいと思います。

以上、よろしいでしょうか。本日は意見等、色々いただきましたが、参考にして、次回もお願いしたいと思います。

(5) その他

○事務局

ありがとうございました。

次回、第3回協議会は4月に予定しております。

今回は、自転車活用推進計画の素案とネットワーク計画をまとめ上げたものをご協議いただく予定です。

日程等、詳細が決定しましたら、改めてご連絡をさしあげますので、宜しくお願いします。

(6) 閉会

以上