

第4回（令和2年度第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8月26日（水）午後1時30分～午後3時00分

2 場所 那珂市役所4階庁議室

3 出席者

(1) 委員

①直接参加

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）

東ヶ崎 利信 委員（いばらき県サイクリング協会 理事）

峯岸 行生 委員（グリーンサイクル・さいと 代表）

引田 克治 委員（住民代表（市内在住サイクリスト））

内田 久紀 委員（茨城県県民生活環境部 スポーツ推進課長）

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）

松丸 哲也 委員（茨城県常陸大宮土木事務所 道路管理課長）

②WEB参加

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）

國井 元耶 委員（木内酒造合資会社）

③書面協議

宮野 尊晴 委員（磐城実業株式会社（なか健康センター））

鈴木 均 委員（鈴木輪業）

武田 信弘 委員（茨城県那珂警察署交通課長）

(2) 幹事

企画部長 大森 信之

市民生活部長 桧山 達男

産業部長 高橋 秀貴

建設部長 中庭 康史

教育部長 小橋 聡子

(3) 事務局

政策企画課：課長 益子 学、課長補佐（総括） 岡本 哲也

課長補佐（政策企画グループ長） 橋本 芳彦、主幹 住谷 峻司

主事 神永 光

(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

小林 大輔 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4回（令和2年度第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、今年度、新たに委員に就任された方がいらっしゃいますので、ご紹介をさせていただきます。

茨城県 県民生活環境部 スポーツ推進課長の 内田 様

次に、茨城県常陸大宮土木事務所 道路管理課長の 松丸 様

以上、2名の方に新たに委員に就任いただきましたので、よろしく願いいたします。

続きまして、本日の協議会への参加についてですが、新型コロナウイルス感染症の拡大防止の観点から、ご出席いただいている皆様のほか、絹代委員、日向委員、國井委員につきましては、WEBでご参加いただいておりますので、よろしく願いいたします。

このほか、宮野委員、鈴木委員、武田委員の3名につきましては、書面協議によりご意見をいただいておりますので、本日は出席されておられません。

続きまして、事務局としまして、谷口副市長にご出席をいただいておりますので、ご紹介いたします。

それでは、協議に入ります前に、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、

【資料1】第3回那珂市自転車活用推進協議会での意見に対する対応について

【資料2】パブリックコメントの結果及び対応について

【資料3】書面協議での事前意見について

冊子の【資料4】那珂市自転車活用推進計画（案）

以上でございますが、不足等はございませんでしょうか。

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、お願いいたします。

このマイクは、発言の際に、「TALK」と書いてある青いボタンを1回押していただきますと、赤いランプがつかまります。赤いランプがつかまりましたらONの状態になりますので、ご発言をいただきまして、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、よろしく願いいたします。

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

本日は、お忙しい中、ご出席いただき誠にありがとうございます。また、WEBで参加いただいている3名の委員の方もご参加いただきありがとうございます。

さて、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、第3回協議会は書面協議で開催させていただき、その際には「那珂市自転車活用推進計画（素案）」に対して、皆様から多くの貴重なご意見をいただきました。

そして、書面協議の際にいただきました意見等を踏まえ、本日、「那珂市自転車活用推進計画（案）」という形でお示しする運びとなりました。本日の協議事項は、前回皆様からいただいたご意見及びパブリックコメントでいただいたご意見への対応についてです。

今回が計画策定前の最後の協議会となりますが、新型コロナウイルス感染症の影響により、自転車に対する市民、国民の見方が変わってきているはずであり、特に首都圏においては、公共交通での移動による密を避けるために自転車にシフトしてきており、一方でそれによって新たに安全面の問題を生み出しているという話を伺っています。また、海外に目を向けると、コロナ禍を契機に、一機にポップアップレーンのようなものを整備するなど、自転車にシフトさせる取組みを進めている諸外国の事例もあります。

もともと自転車が持っていた社会的なメリット、アドバンテージを最大限生かすための施策を各国、各市町村が進めています。このような中で、地方部、特に茨城県において、「やはり自動車が安全で良い」という考えになっては良くないと思います。一方でこのまま何もしないで

いては、そういった状況になってしまいますので、そうではない姿を本計画に入れ込む、または、計画策定後もP D C Aを回して、計画を運用しながら改善していくことも必要だと思います。新型コロナウイルス感染症によるパラダイムシフトを前向きに捉えて、自転車を有効活用していただければと思います。

WEB会議も慣れてきたところではありますが、本日のようなハイブリット型の会議形式の場合、WEBを通じて発言しづらい部分も大きいと思います。

幸いWEB参加の3名の委員の方はアグレッシブな方ばかりなので大丈夫だとは思いますが、何か不具合があればすぐにお申し付けいただき、大いにご意見をいただければと思います。

では、本日もよろしく申し上げます。

(3) 協議事項

○平田会長

それでは早速ですが、「3の協議事項」に入ってまいります。

協議事項の(1)第3回那珂市自転車活用推進協議会での意見に対する対応について、(2)パブリックコメントの結果及び対応について、(3)書面協議での事前意見について、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) 第3回那珂市自転車活用推進協議会での意見に対する対応について【資料1】

(2) パブリックコメントの結果及び対応について【資料2】

(3) 書面協議での事前意見について【資料3】

- ・(1)(2)について事務局より説明。結果を受けて【資料4】那珂市自転車活用推進計画(案)に反映。
- ・(3)委員3名(宮野委員、鈴木委員、武田委員)から本日の資料について事前にいただいたご意見を紹介。

<協 議>

○平田会長

最後の協議会ですので、積極的にご意見をいただければと思います。

ただいま、第3回協議会(書面協議)を実施した際にいただいた意見と対応についてご説明いただきましたが、その他の内容も含めて、意見があればいただきたいと思います。

○東ヶ崎委員

資料2の意見ナンバー6への対応のところで、「サイクルトレインの運行」についてJRに要望しているということですが、要望に対するJRの考え方についてお伺いしたいと思います。

○事務局

「サイクルトレインの運行」について、水郡線沿線の市町村で構成する「茨城県水郡線利用促進会議」での活動を通じて、JRに対して毎年要望していますが、JRからは実現は難しい

という回答をいただいています。

○東ヶ崎委員

過去に何度かJ Rが運行するサイクルトレインに県のサイクリング協会が乗っかってイベントを実施した経緯もありますので、実現できないことはないと思います。

○事務局

確かに過去に実施したことはあると伺っております。今後、県のサイクリング協会と力をあわせてJ Rにプッシュしていければと思います。

○内田委員

県としても、自転車を列車にそのまま乗せたいという意見を色々ところで頂いており、J Rに対しサイクルトレインの運行について要望しているところです。しかしながら、J Rからは「安全面・コスト面から実現は難しい」という話をいただいております、なかなか進んでいない状況です。一方で他自治体においては実施している例もありますので、県でも市町村と連携し、水郡線を含め、具体的にどこの路線になるかは分かりませんが、実現したいと考えております。

○絹代委員

サイクルトレインの運行について、対応（回答）の中で「特別な持ち込みエリアを確保した専用車両が必要」と記載されていますが、現状で自転車をそのまま持ち込み可能で運行している列車において、改造をしていないところの方が多いと思います。

埼玉県の秩父鉄道や、高知県の土佐くろしお鉄道は、曜日や時間帯等を限定して持ち込めるようにしており、特に車両の改造まではしていないと思います。ラッシュ時やこの列車はダメといった制限を設けて運行していますが、車両の改造がマストではないと思います。実際に市民の日常生活にあわせて自転車を乗せて運行している事例をリサーチしてもよいのではないかと思います。

○平田会長

県の内田委員からご説明がありましたコストの課題とは、車両の改造のためのコストということでしょうか。

○内田委員

絹代委員がおっしゃったように、特に車両の改造をしなくても運行できると思いますが、私がJ Rから伺っている話としては、「駅が対応できるかということと併せて、安全面の部分で他のお客様がたくさん乗車している中で自転車をそのまま乗せることは難しい」と説明を受けています。J Rに対して「時間帯や車両を分けて運行してほしい」という要望はしていますので、引き続きそのような要望をしていきたいと考えております。

○平田会長

那珂市が重点的に取り組むかどうかは別として、せっかく市内に数多くの駅がありますし、水郡線の中でも空いている車両はあると思います。また、水郡線は自転車を乗せて絵になる路線でもあると思います。県としても進めているということですので、地元のサイクル関係者、市民等と一体でJ Rに対し、一緒に連携してやろうと持ちかけると良いのではないのでしょうか。

○平田会長

パブリックコメントについて、意見提出人数が3名と少なく残念に思いますが、事務局では、この協議会の会議の様態等について、積極的にホームページ、SNS等を通じて情報提供していただいています。しかしながら、市の取組みが市民に伝わるツールの構築というのは難しいということでしょうか。今後、計画策定後の情報発信については大きな課題です。情報発信については、パブリックコメントの意見提出人数が少ないことも含めて引き続き検討が必要だと思います。先にWEB参加の委員の方々に何か意見はありますか。国井委員はいかがですか。

○国井委員

パブリックコメントの意見ナンバー6で、サイクルトレインの運行について「下菅谷駅から常陸太田駅までの区間」と書かれていますが、何故その区間なのでしょう。下菅谷駅は無人駅ですが、対応できるのでしょうか。

○平田会長

たまたま下菅谷に住んでいる方からの意見だったのかもしれませんが、ただし、個別具体的な要望があれば、特に利用者のニーズがある区間を把握して、その区間を重点的にやることも可能でしょうか。日向委員はいかがですか。

○日向委員

この計画自体が、ウィズコロナの考え方に即しているのか確認させていただきたいと思います。今後、新型コロナウイルス感染症が終息すればこのままで良いと思いますが、例えば、資料4「那珂市自転車活用推進計画(案)」の35頁の「健康づくり」の面や54頁の「サイクルツーリズム」の面で、健康づくりの観点から言えば、現在、おそらくジムに通う人の数は減少しており、その一方で自転車に乗ろうという人の数は増えていると思います。サイクルツーリズムについてもイベントをPRするよりは、普段どうやって自転車に乗っていくのか、イベントをやるにしても、ロゲイニング、オリエンテーリングのような形をとるなどの対応が必要になると思います。

新型コロナウイルス感染症の影響により、特に関東地域の人々の意識は変わってきています。そうすると、今まで自転車に乗ったことがない人が健康づくりのために自転車に乗る場合、そのような方達に対してマナーの周知徹底ができていないという問題もあると思われます。このようなことを想定して計画に反映していくのか、それとも終息するというイメージで今までのままでよいのかを改めて確認させていただきたいと思います。

○事務局

日向委員のおっしゃるとおり、この計画書の中で、新型コロナウイルス感染症に配慮した取組みなどがあるかという点、あまり意識はしていません。現状として新型コロナウイルス感染症が長引くかどうか分からないことから、希望として、新型コロナウイルス感染症が終息し、これまでのような自転車利用があれば良いという思いがある中で計画を作成しています。ただし、一方でこのまま長引くという見解もありますので、本計画についてはPDCAサイクルの中で必要な施策の見直しなどを行い、常に最適なものに変更していきたいと考えています。

○平田会長

まずは通行空間の環境整備が重要だと思いますし、交通ルールの周知徹底などは変わらず必要だと思いますので、そのようなことから進めていただければ良いと思います。

コロナ禍だからこそ、人の意識も変わってきている気がしますし、終息したのかどうか分からない状態がしばらく続きそうな気もしますが、今だからこそ変えられることもあるかもしれないですね。終息するかしないかはともかく、これから先1～2年の間でやっておいた方が良くと思うこと、またはやるべきことはありますでしょうか。

○日向委員

新型コロナウイルス感染症が終息したとしても、皆さんの意識は多かれ少なかれ、変わっていくと思います。そのような中で、今後、自転車は重要視されると思いますので、その時にどうやって走ったら良いのか、単独走やジムの代わりに走る人の数は増えるでしょうし、その際に交通安全の部分、ルールを知らない人が走った時に、どのような事態になるでしょうか。

走行する道のことをはじめ、不安に思う声はあると思いますので、ルールの周知徹底がまずは優先事項になるのではないのでしょうか。サイクルツーリズムについてはもう少し後回しでも良いのではないのでしょうか。ひとまず、イベントなどは置いておいて、交通安全に関する部分を優先的に進めていった方が良くと思います。

○平田会長

確かにそう思います。資料3の宮野委員の提案にも「ルールの周知や交通教室の開催も大事ですが、ドライバーの理解やサイクリストのマナーなどを分かりやすく図などで知らせることができるツールを作成することを提案します」とあります。新型コロナウイルス感染症による影響で、もし自転車の利用が増える場合、今まで自転車を利用しておらず、交通ルールを十分に理解していない人達が路上に多く出てくるのが想定されます。ハード整備はすぐにできるものではないので、まずは、そのような方々に対し、短期的に交通ルールを周知し守ってもらうための対策を進めていかなければなりません。従来型の交通安全教室では限界があると思いますので、宮野委員からご指摘があった新しいツールの作成が必要だと思います。

近隣市町村の取組みを挙げると、石岡市がデンマーク方式による子ども向けの交通安全教育を実施していますね。

○絹代委員

デンマーク式の自転車教室は、未就学児に交通ルールを浸透させるというのではなく、自転車が子どもと社会がつながる最初のツールという考え方にに基づき、自転車に乗ることにより、社会との交流を始めさせようというものです。交通ルールについては、小学生になってからきちんと理解できるようになり、完全に理解できるようになるのが10歳、11歳という概念のもと、未就学児については徹底的に周りの人との距離を測ったりということを行って、社会との交流のツールである自転車の乗り方をまず身に付けてもらい、その後に学校教育の中で交通ルール等を学ぶというものです。まちを自転車で安全に走るための交通ルールを理解した良識のある人に育て上げるというプランの中で実施しているものになります。そのまま日本に当てはめることはできないとは思いますが、今回の計画の中に、「施策④交通安全意識の醸成」の主な取組みとして「未就学児に対する交通安全教育の実施」が入っており、現状だと親である大人たちもそういったプロセスを経っていないのが日本の最大の問題であり、今の日本の状況を考えながら実施するのであれば、保護者にもルールをしっかりと伝える、保護者が立会いのもと行う、または母子手帳を配る時にそういうルールを配っていくとか、次の世代に変わった時に入れ替われば、次の世代では自転車の乗り方や交通のマナーが分かるので良いかなと思います。

そのようなことを踏まえて、石岡市では、未就学児と保護者を対象に「デンマーク式自転車教室」を実施しようという流れになっています。

また、話を少し戻すと、今コロナ禍で大変な状況になっていますが、県境をまたぐ動きが可能になってから、自転車に乗る人の多くが動き始めている状況です。

ただし、あまり遠方へは行かずに近県で小さなグループや一人で自転車で走ることが増えており、皆が行き先を探している状況です。

計画の基本方針が、「走行空間の整備」、「ルールの徹底」、「交流」と3つありますが、個人的には、この3つの方針はコロナ禍であってもなくても大きく変わらない柱だと思います。

ただし、日向委員がおっしゃるように、大型に人を集めるイベントなどではなくて、どんな風に走ると楽しいという提案であったり、あるいは乗れない方に対して、少人数で乗り方や楽しみ方が分かるような、小さなイベントを行っていく等、やり方を考えなければならないと思います。

現在、観光が壊滅的な状況になっており、観光バスを使った大型の観光が一切できない中で、自転車は唯一勝ち目があるツールだと思います。まちをしっかりと見られてファンも増やせるし、かつ密にならない空間でその土地を楽しむことから、チャンスがあると思います。

那珂市は、距離的に東京からも近いですし、土地の利は十分にあり、広報の仕方によっては多くのサイクリストに来てもらえる可能性が十分にあると思います。

また、ルールを守れるように徹底することと、健康という切り口で自転車を乗り方からしっかりと提案していけば、「自転車×健康」は、コロナ禍の前よりも、ニーズが高く、多くの興味を集めている状況にあると思います。健康増進については施策の中に入っていますが、情報発信や、たくさん集まらなくてもどんなことをしたら良いのか分かるような形を考えながら進めていけばよいのではないのでしょうか。

また、「自転車ネットワーク計画」に関しては、しっかりとしたネットワーク計画を作成されており、これから、那珂市は走りやすい土地に変わると思います。

そもそも、茨城県は自転車の走行環境整備に力を入れていますので、その県と歩調を合わせてやっていくというところでも信頼感がありますし、走行環境整備を進めながら、情報発信をすれば勝ち目があるのではと思います。

最後に一点質問です。計画期間について、令和2年～11年までとされておりますが、おそらく10年の間に状況はどんどん変わると思います。しかし、計画書の中に、計画の見直しの時期の目安が書かれていないので、どのようなビジョンでこの壮大な計画を進めていくのかが気になりました。

国の「自転車活用推進計画」も来月また見直しの会議があるのですが、自転車は興味のない人も多い分野ですので、時期を短めに切って見直しをした方が、その土地の人に受け入れられる効果もある計画にできるのではないかと思います。計画の修正について、どのように考えているのか教えてください。

○平田会長

計画の見直し時期について、事務局では、もともと中間年での見直しを考えていたと思います。一方で短期的な計画の見直しは必要だと思いますが、いかがでしょうか。

○事務局

資料4「那珂市自転車活用推進計画（案）」の1頁に、本計画の計画期間を10年間と記載しています。これについては、もともと計画期間を5年間で考えていたところですが、市議会に報告していく中で、ハード整備もしっかりとやっていくべきだというご意見をいただいたことから、ある程度の期間を設定しなければハード整備は進められないという事情もあり、期間を10年で設定しました。

先程、計画内容の見直しも必要というご意見をいただきましたが、資料4「那珂市自転車活用推進計画（案）」の79頁にPDCAサイクルについて記載しており、計画を実際に推進しながらその都度評価をし、見直しをしていきたいと考えています。もともとは、計画期間である10年間の中で中間年となる5年目に見直しをすると記載していましたが、中間年ではなくその都度短いスパンで、例えば1年後に取り組んだ結果を踏まえて見直しをするという考え方であります。

そういう意味で見直しの時期は計画書に掲載せず、その都度見直していくというスタンスで考えているところです。

○平田会長

その都度見直すというのは、毎年このような外部の協議会を開催するという意味でしょうか。

○事務局

毎年定期的実施するかどうかはともかくとして、1年間の実績を踏まえて、市内部での見直し、協議会を開催したうえで見直しをするのか、見直しのやり方については、まだはっきりと決めてはいませんが、機動的に見直し作業を進めていきたいと考えています。

○平田会長

多くの市町村では、毎年、見直しのための委員会を実施していますよね。

毎年、形式的に開催するというのも良くないとは思いますが、外部の方に見ていただくことによるメリットはあると思います。

今いただいたご意見を踏まえて、計画書に見直しの時期を掲載してもよいのではないのでしょうか。

○平田会長

先程、デンマーク方式の自転車教室はかなり長い時間かけて進めていくというお話がありましたが、施策の持続性は重要だと思います。そのような取組みも進めつつ、一方で、短期的に最低限の交通ルールを守ってもらうためのツール開発というのも独自に考えてもよいのではないのでしょうか。

宮野委員からの提案については、サイクリストのマナーなどを図で分かりやすく示すということですが、何故自転車が交通ルールを守らないと危険なのかということ個人が納得して理解すれば自然に守るでしょうし、ヘルメットも被ると思います。それをどうやって、多くの人に分かりやすく伝えられるかということについては色々な工夫ができると思います。

これについては、もし、新型コロナウイルス感染症の影響により、自転車利用が増えるとすると、すぐに取り組まなければならないことだと思います。健康を意識すると自転車に乗ろうとするでしょうし、免疫をつけたいという気持ちも分かります。あまり過大にリスクを植え付けるのは良くないと思いますが、健康は重要だということをPRするのは悪くないと思います。その点も短期的に取り組めば良いと思いますし、イベントについてもそのような点をPRしながら実施できれば良いと思います。

○絹代委員

あと一点、資料4「那珂市自転車活用推進計画(案)」の77-78頁の施策の実施主体に、「県、市、民間事業者」といった役割分担がありますが、市の部分は政策企画課が全てを担うのでしょうか。例えば、健康面の取組みであれば保健課、子どもの教育面の取組みであれば教育課等市の中でも横断的に進めていかないと限界が来てしまうと思いますし、形があるものにならないと思います。市が実施する施策については、市の中でも各関係課が請け負ってくれるということでしょうか。

○事務局

計画書に掲げた施策の全てを政策企画課で実施することは出来ませんので、部局横断的な推進体制が必要であると考えています。本日は市の関係する部署の方にも参加していただき、各施策に関係する部署は幹事という形になっていただき、市全体で施策を推進していきたいと考えています。

○平田会長

本計画をまとめる際には若手のプロジェクトチームが横断的に関わってきたベースがありま

すので、そういった活動についても継続的に行っていくと良いのではないのでしょうか。

仮に部署を異動してもプロジェクトチームとして、計画の継続性を確保できるようにすればより良いと思います。好きな人が集まってやるという取組みは良いので、是非続けていただければと思います。

○平田会長

石川委員はいかがでしょう。【資料1】の6頁にあるコメントで、「市以外の道路管理者に求める整備水準」とありますが、常々課題だと思えるのが、市のネットワーク計画に位置付けられている県管理の道路について県がどういう形で整備していくかということです。これについては、現状としてまずは市が考えたものを県がどう受け取るかという段階だと思います。

【資料1】の6頁の対応（回答）の中で、「県と協議していく」と回答していますが、他の市町村も含め、県としてどのように整備を進めていきたいとか、市に対する要望、今抱えている問題点などがあれば教えていただきたいと思います。

○石川（昭）委員

今年、神栖市が自転車活用推進計画を策定しましたが、神栖市では、工業地帯における通勤の安全を確保できるよう、国道124号について、優先的に矢羽根の整備等を進めてほしいと要望されています。那珂市においても、計画に位置付けたネットワーク路線のうち、具体的にどの路線を売りにしたいのか、自転車活用推進計画の次に具体的な行動計画を作成し、こういう順番で整備を進めていくという、10年間の計画期間の中での整備路線の優先順位付けが重要になってくると思います。また、今後予定されている県植物園のリニューアルオープンや、市内にお寺や名所などが多数あるかと思えるので、そのような場所と如何にネットワーク路線をリンクさせるのが重要だと思います。まずはどこを売りにしていくかということです。

県においても4つのモデルルートを持っており、県では、現在、筑波山関係の峠に特化したルートを案内するための仕掛けづくりを検討しています。そのような特別なセッティングをすると非常に良いと思います。交通安全の次に重要な要素になりますが、市でどこを売りにするのが重要ですので、行動計画の中でPDCAをまわしていただければと思います。

○平田会長

資料4「那珂市自転車活用推進計画（案）」の71頁に、ネットワーク路線の対象路線が掲載されていますが、優先的に整備を進めていかなければならない路線をまだ検討しきれていないと思います。事務局と事前に打合せをした際に、優先路線、整備の順序は早めに検討する必要があると話をしました。

また、検討の方法についても、事務局内で検討し県と協議するのか、あるいは市民の方の意見を踏まえながら検討するのかといったやり方の部分も気になります。

本日の協議会で、今後どうやって進めていくのかは決められないと思いますが、他の市町村でも、具体的な走行環境の整備が始まった際に、沿線の方から「なんだこれは」というような意見をいただくことがあると伺っております。整備する段階においても、沿線の人達に事前に説明し、場合によってはそこでフィードバックをもらって整備形態を多少変えるくらいのこと

があっても良いと思います。

今後、優先する路線の決定及び整備形態について、どのように関係者と連携を図りつつ進めていくのかは、重要だと思います。日本全体の取組みの中で弱い部分だと思いますので、県と連携しながら進めていただければと思います。

○平田会長

ネットワーク計画については充実したものができたと思います。

また、那珂市の路線は、他の市町村と比較して、幅員的に余裕があり、比較的自転車にやさしい空間だという印象を持っています。そのため、車道混在型で矢羽根を整備する、いわゆる暫定形態での整備だけではなく、最低1～2mの自転車通行帯等が設置された、完成形態でのネットワークを連続的に整備できるのではないかと考えています。ですので、最初からあきらめずに質の高い走行空間を整備していただければと思います。

○引田委員

要望になりますが、パブリックコメントの中で「かわまちづくり」に関する意見がありました。その中で「河川敷内では建築行為が制限されているので難しい」というような回答がありましたが、今後、サイクリストが集まり発着点になる可能性を考慮して、河川敷の外のエリアにせめてトイレ等は設置していただきたいと思います。

○平田会長

「かわまちづくり」は国土交通省の主導で整備が進んでいますし、今年の台風19号の災害復興関連で、河川の堤防についてサイクリスト向けの通行空間を兼ねて強化が進んでいるのでしょうか。国土交通省と連携していけば良いと思いますが、事務局はいかがでしょうか。

○事務局

河川事務所からは、堤防の外であれば設置は可能というお話を伺っておりますので、堤防の外側にトイレを設置する方向で検討していきたいと思います。

○平田会長

サイクリングイベントについて詳しくありませんが、出発地から10km～20kmくらいのところに目的地があると自転車で行きたくなると思いますし、例え遠回りになったとしても、自動車と交差しないルートで行けるのであれば、子どもを連れてサイクリングを楽しみやすくなると思います。河川沿いは自転車で気持ち良く走ることができますので、積極的に活用してほしいと思います。

また、イベントについても、単なるイベントだけでなく、交通安全教育も絡めて、子どもと勉強しながら目的地に辿り着くといったイベントを検討しても良いと思います。

○松丸委員

自転車で走るのであれば、河川敷などは自転車にやさしい空間で良いと思いますが、那珂市

の県道や市道の空間はそこまで広くはないという印象を持っています。また、道路整備はある程度の時間が掛かりますので、計画期間である10年間で整備を進めていくとなると、現況の空間での整備が現実的になるかと思います。そのため、矢羽根の整備等でうまく対応していく方法しかないのかなと考えています。

○平田会長

走行環境整備の難しさはよく分かっていますが、だからこそ矢羽根の整備だけではない方法を考えていただきたいと思っています。コストは掛かるかと思いますが、メリットが大きい場合には、是非投資をしてほしいと思います。最後は投資が必要になると思います。また、できなくても検討し続けるという気持ちが必要だと思います。極端に言えば自動車を通行禁止にするとか、実際にやっているところもありますので、色々な可能性を考えて合意形成していければ良いと思います。

○平田会長

表紙の「いい那珂サイクル」のロゴマークは、市民向けのPRとして良いと思います。

また、サブタイトルも良いと思います。

他の計画と統一のとれたデザインになっています。

では、本日の議論をふまえて、必要であれば修正を行います。計画書の内容については、最終的に私と事務局にご一任いただくことでよろしいでしょうか。

それでは、本日の協議事項は全て終了しましたので、進行を事務局にお返しします。

(4) その他

<スケジュールについて>

○事務局

本日いただきましたご意見等については、計画への反映を行い、今後、事務局と会長で調整し計画策定に向けて進めてまいります。

完成後、委員の皆様へ計画書を郵送します。

<御礼の挨拶>

○谷口副市長

本日は皆様、長時間に渡り御議論いただきありがとうございます。

昨年12月から今日まで計4回にわたりご協議いただき、おかげさまで素晴らしい計画ができました。

今後は、基本理念である、「市民が自転車を楽しみサイクリストを迎えるハートのまち」の実現に向け、多くの市民が自転車を安全に楽しんで、自転車が市民に役立つよう進めていきたいと思っています。自転車をシティプロモーションの新たなツールとして最大限活用し、全国にPR、自転車のおもてなしのまちとなるよう頑張ってまいります。

また、新型コロナウイルス感染症の終息後、那珂市でサイクリングのイベントを開催したいと考えていますので、委員の皆様にも是非足を運んでいただき、那珂市の自転車活用が進んでいることを実感していただけるよう進めていきたいと思っています。

今後とも那珂市へのご指導ご鞭撻をお願い申し上げ、御礼の挨拶とさせていただきます。

以上