

令和3年度第1回 那珂市自転車活用推進協議会 会議録

1 日時 令和3年12月14日(火) 午後1時30分～午後3時40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)

宮野 尊晴 委員(磐城実業株式会社)

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)

鈴木 均 委員(鈴梅輪業)

小林 大輔 委員(カミスガプロジェクト理事)

引田 克治 委員(住民代表(市内在住サイクリスト))

海老原 二良 委員(茨城県県民生活環境部 スポーツ推進課長)

松丸 哲也 委員(茨城県常陸大宮土木事務所 道路管理課長)

檜村 一隆 委員(茨城県那珂警察署交通課長)

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)

海老原 徹 委員(茨城県土木部道路維持課 道路保全強化推進室長)

(代理出席:見澤 正勝 様(茨城県土木部道路維持課 道路保全強化推進室 技佐))

(2) 幹事

企画部長 大森 信之

市民生活部長 飛田 良則

産業部長 浅野 和好

建設部長 今瀬 博之

教育部長 小橋 聡子

(3) 事務局

政策企画課:課長 篠原 広明、課長補佐(総括) 橋本 芳彦

課長補佐(政策企画グループ長) 和田 哲郎、主幹 坪 義彦

主幹 住谷 峻司

4 欠席者

小寺 隆一郎 委員(那珂市商工会青年部長)

5 会議内容

(1) 開会

○事務局

本日はお忙しい中、ご出席をいただき、誠にありがとうございます。

定刻となりましたので、ただいまから、令和3年度第1回那珂市自転車活用推進協議会を開会いたします。

私は、本日の進行を務めさせていただきます。那珂市政策企画課政策企画グループの和田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の協議会への参加についてでございますが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止の観点から、本日この会場に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

員及び海老原 徹委員につきましては、ウェブ形式でご参加いただいておりますので、よろしくお願いたします。

なお、海老原 徹委員につきましては、本日所用により出席ができないため、代理で、茨城県土木部道路維持課 道路保全強化推進室 技佐の見澤 正勝 様の参加となっておりますことを申し添えます。続いて、会議に入ります前に、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」のほか、右上に【資料1】と記載のあります「令和3年度那珂市自転車活用推進計画に掲げた施策の実績報告及び今後の取組について」、同じく右上に【資料2】と記載のあります「計画目標の達成状況について」、最後に、同じく右上に【参考資料】と記載のあります「市内で発生した自転車関連交通事故の状況について」をご用意させていただいておりますが、皆様 不足等はないでしょうか。また、ウェブでご参加いただいている皆様におかれましても、データで資料を送付させていただいているところですが、ご準備はよろしいでしょうか。

最後に、もう1点、お願いがございます。

会議において、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、お願いたします。

このマイクは、発言の際に、「トーク」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す。

赤いランプがつかましたらマイクがオン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、オフに戻りますので、どうぞよろしくお願いたします。

また、ウェブでご参加いただいている皆様につきましても、ご発言の際は、画面上のマイクのボタンをオンにしていただき、発言が終わりましたらマイクをオフにしていただきますようお願いいたします。

それでは、次第に沿って進めさせていただきます。

まず始めに、那珂市 先崎市長よりごあいさつを申し上げます。

(2) 挨拶

○市長

皆様こんにちは。那珂市長の先崎光でございます。本日は、お忙しい中お集まりいただき誠にありがとうございます。さて、本市では、昨年9月に委員の皆様のご多大なるお力添えをいただきまして、「那珂市自転車活用推進計画」を策定しました。改めてお礼を申し上げます。

計画策定後は、計画に掲げました基本理念「市民が自転車をたのしみサイクリストを迎えるハートのまち」の実現に向け、多くの市民の方に自転車を安全に楽しんでいただけるよう通行環境の整備やサイクルサポートステーションの確保等に取り組むとともに自転車をシティプロモーションの新たなツールとして活用し、全国にも響くような自転車のまちとなっていけるようサイクリングマップの作成やSNS等の様々な媒体を活用し、情報発信等に取り組んできたところでございます。

恥ずかしながら皆様のお手元に私の名刺を置かせていただきました。名刺にはサイクリング用のヘルメットを被った私の写真を掲載しています。県内の会議はもとより全国の会議に参加した際もこの名刺を配っております。また、あわせてサイクルジャージについても那珂市のロゴが入ったものを作成しました。これは、市役所のサイクリング仲間で統一したデザインのジャージを作成したのになります。

今年の10月には市独自のサイクリングイベントの開催を予定しておりましたが、新型コロナウイルスの感染拡大状況により残念ながら中止となりました。しかしながら来年3月に改めて実施できるよう現在調整しているところです。また、今年11月7日には、那珂総合公園を発着点として、毎年好評をいただいている「ハーフセンチュリーいばらき大会」が開催されまして、県内外から約160人の方に参加いただき、大きな盛り上がりを見せました。

なお、今年の大会の際には、市のキックオフイベントをあわせて実施させていただきまして、本日オンラインで参加いただいている絹代委員、日向委員のお二人に参加いただき、華やかなキックオフイベントを開催することができました。さらに今年の大会の際には、いばらきサイクリングナビゲーターの篠様に大会に参加いただきました。このように毎回大会が盛り上がっ

ているところでございます。大会主催者であるいばらきサイクリング協会の皆様の努力は当然でございますが、大会参加者の皆様の思いが非常に温かい、そういった大会が那珂市で開催され続けていることに対しましても心からお礼を申し上げたいと思っております。

自転車利用環境の整備につきましては、既にお気付きの方もいらっしゃるかと思いますが、市内の道路の路面上に矢羽根、ピクトグラムを設置しました。これからも設置を進めていきます。このように計画に基づいた自転車活用推進は着々と進んでおりまして、本日は市がこれまで取り組んでまいりました内容について事務局から報告させていただく予定でございます。

なお、委員の皆様におかれましては、令和3年12月16日までが任期となっておりますが、今後本協議会の委員構成等につきましては、改めて検討する予定でございます。委員の皆様におかれましては、平田会長のもと建設的なご意見を賜りましたこと改めてお礼申し上げます。

それでは、本日も専門的なお立場から忌たんのないご意見を賜りたいと思っております。

本日もどうぞよろしくお願い申し上げます。

(3) 委員紹介

○事務局

ありがとうございました。

続きまして、3 「委員紹介」でございます。

今年度の人事異動などに伴い、複数名の委員の方につきまして、変更がございましたので、改めて委員の方々のご紹介をさせていただきたいと存じます。

大変恐縮ではございますが、お手元の委員名簿の順で、「自己紹介」の形でお願いしたいと存じます。それでは、会長より、よろしくお願いいたします。

<委員自己紹介>

○事務局

皆様、ありがとうございました。

続きまして、当協議会の「幹事」及び「事務局職員」の紹介をさせていただきます。

<幹事、事務局自己紹介>

○事務局

最後に、私、政策企画課 政策企画グループ長の 和田 と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

(4) 協議事項

○事務局

それでは、4 協議事項に移らせていただきます。

ここからの議事進行は、那珂市自転車活用推進協議会設置要綱第5条第1項の規定により、会長が議長となることから、会長をお願いしたいと存じます。

会長、よろしくお願いいたします。

○会長

会議に入る前に一言ご挨拶させていただきます。

先程、市長の挨拶にもあったように、計4回の会議における委員の皆様からのご意見及びパブリックコメントにおける市民の意見をふまえて、昨年9月に「那珂市自転車活用推進計画」が策定されました。計画策定後1年余りが経過し、状況はどうなっているのかなと気になっていたところでした。また、市から各種イベントの案内をいただいていたので、精力的に取り組まれていることは存じておりました。さらに、本日の協議事項の中でご紹介があると思っておりますが、安全確保のための路面の整備についても既に12kmの延長を整備しており、個人的にはこのスピード感はすごいなと感じているところです。

本日は茨城県警から貴重な事故関連のデータも頂いており、改めてお礼申し上げます。

言うまでもないですが、計画を策定して終わりになっては駄目で、計画を作り、それを実行に移し、きちんと1年に1度関係者でレビューをして、良いところはそのまま良いですし、取り組んでみてはじめて分かることもあると思います。那珂市にとって初めての取組ばかりで、手探りでやられているのかなと感じていますが、関係者の皆様から専門的な意見を頂き、合意形成を図りつつ、見直すべきところは見直すといった改善をしていく、いわゆるPDCAサイクルをまわしていくことが、より良い自転車の通行環境を創るための唯一の最善の道だと思っています。そういう意味でも、本日は、計画策定後、初めてのレビューの会議ですが、ぜひ今までどおり、皆様から忌たんのない建設的なご意見を多方面から頂ければ幸いです。それでは、本日もよろしくお願いいたします。

○会長

それでは早速ですが、「4の協議事項」に入ります。

協議事項の(1)施策の実績報告及び今後の取組について、(2)計画目標の達成状況について、一括して事務局より説明をお願いします。

○事務局より資料説明

(1) 施策の実績報告及び今後の取組について【資料1】

(2) 計画目標の達成状況について【資料2】、【参考資料】

・(1)(2)について資料に基づき事務局より説明

※(1)、(2)の説明終了後、会場にて市内の自転車通行環境整備箇所(矢羽根及びピクトグラムを設置した箇所)の動画を放映

<協議>

○会長

ご説明いただきありがとうございました。

整備箇所の動画についても、これを見れば、まだ現地を見られていない委員の方も自転車で走行した時の見え方、感覚が分かったかなと思います。

私も、本日、会議の前に整備箇所を車でまわりました。基本的には茨城県が策定したガイドラインに則って、矢羽根やピクトグラムを設置しているようですが、個人的に気になった箇所がありましたので、この会議の中でご質問させていただきたいと思います。

また、茨城県警から提供いただいたデータをもとに参考資料を作成していただきましたが、自転車関連の交通事故の発生件数は2018年に18件、2019年に7件、2020年が16件となっています。

2020年に発生した事故件数は、矢羽根を設置する前の件数ですので、これをもとに矢羽根の設置について議論できるわけではないですが、全国的には事故件数は徐々に減少している状況だと思います。おそらく那珂市の事故件数は、毎年、10件台、1桁台で推移しているのではないかなと思います。つまり、ランダムな発生件数になっていますので、直近の3年だけをみて、何件増えたという議論は難しいと思います。しかし、重要なのは、日本の常識、世界の非常識のような感じで、歩道を自転車が走るというのは、日本特有の状況だということだと思います。もちろんそのような状況になった背景はあるのですが、ただ歩道を走れば安全かというところでもないです。那珂市においても事故が発生している場所をみると歩道内で多くの事故が発生していることが分かります。特に交差点部で出会い頭による事故が多く発生しています。また、単路部であっても、横から自動車が突然出てきて、自転車が跳ねられた事故も多いと思います。これはいわゆる交差点部のようなものです。歩道であれ、車道であれ、自動車が進行する方向と反対の方向に自転車が逆走する場合、自動車から見えづらくなるため、横から出てくる自動車に跳ねられてしまいます。そういった現象により多くの事故が発生していることから、国では、自転車は本来の通行位置である車道の左側を通行した方が良いだろうという考えのもと、従来からの方針を転換しているところです。那珂市においても原則は車道に自転車を出して安全に走ってもらおうということで取組を進めている段階です。

しかし、参考資料の4ページをみると、事故にあった自転車の走行状況について、歩道の逆走が最も多く、次に歩道の順走が多くなっているのですが、一方でルールどおりであるはずの

車道の順走についても4件の事故が発生しております。

ただし、4件の事故について詳細をみると、内3件はそもそも歩道の設置されていない道路で発生しています。そのため、歩道か車道かという議論は当てはまりません。ですので、正確には自転車交通量を考慮した事故率をみなければ議論はできませんが、歩道を通りするのは必ずしも安全ではない、かといって車道順走であれば絶対安全かということではありません。今年9月には死亡事故も発生しております。こういう事故が発生して悲しいで終わりではなく、ちゃんと分析をして、こういった死亡事故が今後発生しないように対策するというのが我々の使命だと思います。

死亡事故が発生した場所は、「那珂市自転車ネットワーク計画」で観光系ネットワーク路線として位置付けられた路線であり、広めの自歩道があって、車道にはほとんど路肩がない悩ましい構造の道路です。亡くなられた方は、おそらく、薄暮時に車道を順走で通行していたのですが、残念ながら大型トラックに後ろから追突され、亡くなられたということです。

事故当時、ヘルメットを着用していなかったことも死亡要因の1つではあると思いますが、目の前に自転車が走っているのにもかかわらず、スレスレを時速50～60kmで追い越すという行為自体をなくすような意識作り、自動車のドライバーに対する安全運転の啓発も必要だと思います。

那珂市内を走るドライバーの方に、思いやりを持っていただき、自転車に対する配慮をしながら走ってもらうことの先に、こういった事故がなくなっていくのだと思います。そのためにも、この事故をきっかけに、今後このような事故がないように自転車の運転者、自動車のドライバー双方に対し安全運転の啓発を進めていただければと思います。

私自身も自転車に頻繁に乗るのですが、夜間に自転車に乗るのは正直怖いと感じています。

自動車から見えていないのではないかと不安になります。そのため、自転車の後部に自光式のライトを設置していますし、着用しているリュックにも自光式の点滅ライトを装着しています。後部にライト等を付けずに夜間に車道を自転車で通行するのは怖いと思います。そのため、車道を自転車で通行する際、自転車の運転者は、そのような対策をする必要があると感じています。

○委員

交通事故の説明資料の中にありました、車道を順走していた40代の男性が命を落とされた事故についてお伺いしたいのですが、この事故については、自動車の左折時の巻き込み事故等ではなくて、後ろからトラックに追突されたということでしょうか。資料にあった車両相互の追越追抜事故に当たる事故ということでしょうか。

今回の資料に、自転車関連交通事故の発生件数のうち約70%程度が歩道を通りしている際に事故にあったというデータがありましたが、歩道を逆走していた自転車が自動車と接触するというのは良くあるケースです。そのため、車道を通りした方が、事故に遭う可能性が少ないということで話が進んでいると思うのですが、そのような中、車道順走していて後ろから自動車に追突されてしまったというのは大きな問題ですし、何か対策を検討しなければならないと思います。

○委員

私から、今年9月に発生した死亡事故について、ご説明します。

〈事故当時の状況を説明〉

○委員

ご説明いただき、ありがとうございました。

通常、私達が自転車の通行位置等についてお話する際には、多くの事故が自転車で歩道を通りしていたため、自動車から見えにくい状況となり事故に遭われていることから、車道を通りしていれば、自動車からの視認性が高まり、事故に遭いにくくなることを説明しています。

そのような中、那珂市では、矢羽根の設置を進めており、また、本当に素晴らしいと感じたのが、矢羽根を設置する前に市内の約15,000世帯に矢羽根の趣旨を説明するためのリー

フレットを回覧したことです。そういった行動を通じて、今後は自動車のドライバーの方も車道の左側を自転車が通行するかもしれないと構えてくれるかもしれません。ただし、同時に自転車にリフレクターを設置したり、視認性が高い服を着用する等の自転車側の対策も必要だと思います。通常、私達がロードバイクに乗る際には、自転車の後部に自光式の赤いライトを付けています。そういったことを啓発する広報を自転車の運転者側に対しても進めていかなければならないと感じました。同時に車高が低いお子様向けの自転車に関しては、お子様は歩道を自転車で通行してもよいこととなっていますが、歩道が設置されていない路線もありますし、特にお子様は、大人と比較して、より視認性が低いため、リフレクターやライトを点けるということも交通安全教室の中であわせて積極的に発信していただきたいと思いました。

○会長

市では、矢羽根を設置する前に市内の約15,000世帯に説明用の広報資料を回覧したということですが、この短期間でやれることはやっていると感じます。歩道を通行しているときであっても、街灯がない箇所も多々あり、歩道が暗い箇所もありますので、仮に歩行者が歩道を通行していた際に、そこを自転車が通行した場合、歩行者が危険な目にあうことになります。

そのため、自転車のことだけ考えていてもいけません。茨城県の歩行者の方は、そのことを良く認識されているからなのか、歩行者が自光式のペンライトを持っていたりします。夜間に歩行者も自転車もライトで自分の存在をアピールするというのをせざる得ない環境にあると思います。そういったことを啓発する取組を地道に進めていくしかないと思います。

○会長

先程の事故状況の説明の中で、今回死亡事故が発生した場所で、常陸大宮土木事務所と協議し白線の引き直しを検討されているといった話がありましたが、このことについて、補足等がありますでしょうか。

○委員

現在、那珂警察署と協議をしているところですが、白線の引き直しについては、今回の事故発生場所だけではなく、それ以外の場所でも引き直しを進めているところです。

○会長

それは、路肩の幅を更に確保するために白線を引き直すということですか。

それとも、消えかかっている箇所について引き直しをされているということですか。

○委員

消えかかっている箇所の白線を引き直しています。

○会長

分かりました。今回、那珂市内の道路を走ってみて、違和感を覚えたのが、時速50km規制の路線が多いことです。時速50kmで規制することに何か特別な意味があるのでしょうか。

私個人の感覚ですと、路肩のない道路を自転車で走る場合、時速50km規制というのはバランスが悪いと感じます。白線についても、少し規制速度を下げることにあわせて、車道側に白線を狭める等の物理的な対策を講じることにより、自動車の速度を落とさせるということが重要だと思います。時速50km規制の路線を時速70kmで走行する自動車も見受けられますし、先程、事務局から説明のありましたバードラインについても自動車で走りやすい路線ですので、どうしてもスピードが出てしまうと思います。白線等の目に見える構造物によって視覚的に速度を落とさせるとか、あるいは規制速度を時速40kmにするとか、又は時速30km規制をかけるとか、そういった強いメッセージを出さないと中々変わらないと思います。

那珂市として、本気で自転車を主である交通手段として活用を推進していこうと思うのであれば、そのくらいやらないと変わらない世界があると思います。

○委員

自転車は車道を通行するのが原則です。私も自転車の事に関わるようになって、自転車目線で考えてみたり、また、私も普段自動車を運転しますので、自動車目線で自転車をみるようにしているのですが、やはり、自動車のドライバーが自転車のことを思いやり、自転車の運転者は後ろから自動車が来るということを自覚して乗っていないとこういった事故が起きてしまうのかなと思います。ハード的な整備、例えば、自転車通行帯や矢羽根の設置等については急にはできるものではないです。そのような中、那珂市は凄いなと思ったのが、1.5m思いやり運転の周知に係る取組についてです。矢羽根の趣旨についても、多くの世帯に対して周知されていると感じますが、ドライバーは自転車に対して思いやりをもって運転する、自転車の運転者は自動車が後ろから来ることを想定して、反射材を装着する等、自分を目立たせることをする必要があります。そういった部分をどんどん啓もうしていくことによってこういった事故は減らせるのではないかと思います。

○会長

1.5m思いやり運転については、愛媛県が発生の地だったかと思いますが、この取組は非常に分かりやすい取組だと思います。

例えば、こういったデザインの看板を道路に設置することはできないのでしょうか。又は、キャンペーン期間中に沿道で、このデザインの看板を職員等が持って周知するというのもよいかなと思います。

むしろ、県の施策として、全県的に取り組んでみてもよいのではないのでしょうか。那珂市内を走っている自動車のドライバーは那珂市民だけとは限りません。市内を通過する幹線道路もたくさんありますので、通過交通もあります。そのため、市民のみを対象に啓発に取り組んでいてもしょうがないと思います。そういう意味では、県の施策として取り組んでもよいのではないかと感じます。

○委員

茨城県の自転車活用推進委員会の際にも、会長からそのようなご指摘を頂いておりまして、県としましても、少しずつ動き始めているところです。今の段階では、まだ確実性はないのですが、例えば、免許の更新時に講習受講者はビデオを見るかと思うのですが、その際に自転車の視点といいますか、県としては、自転車活用を推進するうえで施策として矢羽根の設置を進めており、県内の道路の路面に矢羽根がどんどん増えていますよ、また、矢羽根というのはこういう趣旨のもので自動車のドライバーの方も十分に理解を頂き、一緒に安全、安心に共存しましょうという意識を啓発するためのツールを作成する方向で県警に働きかけをしております。これについては、なるべく実現させたいと思っております。

○委員

今月に約1年8か月振りにJR上菅谷駅前で「カミスガ」という歩行者天国のイベントを開催しました。その際、私は上菅谷駅前の交差点で作業をしており、1日を通して周辺を見ていて思ったことがありますので、お話をさせていただきます。

小学校高学年、中学生の子供達の自転車の乗り方についてですが、3～5人程度の集団で並進している傾向が見受けられ、見ていて危ないと感じました。多くは車道、歩道双方にまたがる形で並進していました。一方で小学校低学年の子供達は親と徒歩で来る傾向がありますので、あまりそういった場面は見受けられませんでした。

○会長

高校生の並進もよく見受けられます。通学時に友達とお話したいということなのだろうと思いますが、見ている側は危ないと感じます。おそらく危険だという意識が本人達にないからやってしまうのだと思います。その辺の教育をどのように浸透させるのかが悩ましいところです。例えば、水戸市では、矢羽根のほかに路面に並進禁止とか逆走禁止という文言を表示しています。そういった分かりやすいメッセージを路面等の見やすい場所に表示するというのも手段として有効かなと思います。

○委員

計画目標の中で、自転車関連事故の発生件数について、目標値として0件を掲げていますが、これは誰もが理想として描くところでありますが、それを文字にして掲げることはとても勇気がいることだと思います。目標達成に向けて、いかに安全に誘導していくのか、0件にもっていくためにはどうしたらよいか、現在歩道を通行している方が車道に出た際に自動車と接触して事故にあわれている方が多いと思うのですが、そういった今の原因に対応した交通安全教室や情報発信ができてきているのかというところが心配になりました。

一般的に、現在の交通安全教室では、パッケージ化されて伝えられているケースが多いため、その地方の実情に即した内容に砕いて分かりやすく、その年代の子供達に伝わるように発信できているのかと疑問に感じました。

また、主な取組の中で未就学児に対する交通安全教育というのがあって素晴らしいと思うのですが、一般論として親世代が自転車に関するルールを知らないため、親が率先して間違った見本を見せている等、親が誤った方向に子供を誘導しているケースが多いです。

私が住んでいるまちでは、親が無灯火で走ったり、逆走したりとおそらく、家族の中で間違ったルールが伝授されているのが現状だと思います。そのため、親世代から子供に正しい情報が伝授されるよう誘導することが、とても大切なことだと思います。

私の住むまちでは、チラシを作成しても親が読んでくれない、また子供達にも交通安全教室があまりできなくて情報が届いていないということから、ポスターを作成しようという動きになっています。長い時間、継続的に並べているものであれば、目に留まりやすいのではないかとということで、例えば、ヘルメットを被らないと事故に遭った際にどうなるのか、右側を走っていると車に轢かれやすいよといったこれをやらないとこんな怖いことになるということを啓発する内容のものを、皆がよく見る場所に設置していこうということで話が進んでいます。

これから自転車利用者を増やしていく中で、同時に自転車関連事故の発生件数0件を目指すのであれば、夜間は反射材を着けましょうとか、絶対にライトを点けましょうといったピンポイントの内容を投げ続ける方法を模索することがとても大切なことだと思います。

○会長

ピンポイントで働きかけるコンテンツが何かあればよいですね。

一気にたくさんの情報を投げかけても相手には伝わりづらいと思いますので、例えば、毎月1個テーマを決めて、それをアピールし続けるといったことができたと思います。オリジナリティあふれるツールがあると良いですね。市役所内部でも部門横断的に取り組んでいただけたらと思います。

○委員

死亡事故に関して、事故に遭われた方はヘルメットを被っていなかったということですが、私のように普段自転車に乗る者からすると、やはりヘルメットを被ることは命を守るためにとっても重要なことだと思います。ここの部分をどうやって周知徹底していくのかということだと思います。再発防止のため、こういった痛ましい事故があったことについて外部に情報として出していった方がよいと思います。

○会長

全国的にも自転車のヘルメット着用率は低い状況です。そのため、市のオリジナルな取組ができたらいいと思います。単に被らないと危ないということだけではなく、例えば、「ヘルメット被っていない人は格好悪いね」といった視点でもヘルメット着用を啓発する等できたら面白いと思います。

○委員

気になったのが、資料に掲載されていた交通安全教室の写真の中で、小学生が皆同じデザインのヘルメットを被っていますが、このヘルメットは那珂市オリジナルの指定デザインなのでしょうか。

○幹事

那珂市では、小中学校の児童・生徒にヘルメットを被せています。小学生については、ヘルメットの購入費の半額補助を実施していますが、中学生については自転車通学者が多いため、ヘルメット購入費の全額を補助しています。

○会長

小学生が被っている黄色いヘルメットは市が半額補助をして配っているということですか。

○幹事

はい。

○委員

つまり、子供たちは、好きなデザインのヘルメットを選べないということでしょうか。

○幹事

選ぶこともできます。

○委員

いわゆるサイクリストが被るようなベンチレーションがしっかりとしたヘルメットを選択することもできるということですか。

○幹事

小学生の被っているヘルメットについては、徒歩での通学で事故にあった際に身体を守るためのヘルメットです。標準的な仕様のもを教育委員会が用意して希望をとり、購入してもらうというものになります。

○委員

愛媛県は、自転車に乗車する方のヘルメット着用率が非常に高いことで知られています。

愛媛県では、子供達が、自分達が格好良いと思うモデルを提案して購入することができます。サイクリストが被るベンチレーションがしっかりとしていて、軽量でかつ通気性もよいものについても選ぶことができ、子供達がそういったデザインのヘルメットを被っています。いわゆるドカヘルのようなヘルメットは子供達が嫌い、なかなか被ってくれないそうです。また、そのような経験から将来ヘルメットを被ってくれなくなるそうです。そのため、ヘルメットの使用率が落ちるというのが今の日本の傾向としてあると思います。愛媛県では、子供達が格好良く快適で被りたいと思うデザインのヘルメットを、自分達が選び、それを学校指定にするという取組を進めた結果、状況が変わったと伺っています。子供達が、自分達が格好良いと思うヘルメットを選んで着用することができれば、ヘルメットに対する嫌悪感が薄れ、その先のヘルメット着用率の向上に結び付くのかなと思います。那珂市の皆さんがヘルメットを被りたいと思うような、格好良い側への誘導、実はこんなに快適なんだと思えるような誘導が必要ではないかなと思いました。そのような「ヘルメット大作戦」を実践できれば、那珂市らしい結果が出るのではないかと思います。

○会長

「ヘルメット大作戦」のようなキャッチーなフレーズは良いですね。また、市民の方に当事者意識を持ってもらって、自分で考えてもらうということが必要だと思います。市民の皆さんにどうすればヘルメットの使用率が上がるのか対策を考えていただくワークショップのような取組を経由して、そこで提案があったものを市が施策として実施することができれば、同じ取組であっても効果が違うと思います。

○委員

我々が大会を開催する際は、参加者が乗車する自転車について、必ず、ベル、リフレクター、

ライト等が装着されているか確認し、装着していない場合は大会に参加させないといったことを行っています。

○会長

単なる楽しむイベントということではなく、イベントを通じて安全教育ができるのが理想ですよね。

○委員

自動車のドライバーに対する思いやり運転の周知啓発については、那珂市が起爆剤になり、全県的に取り組んで行く必要があると思います。

県、警察等と連携して、県全体で取り組んでいかなければならないと思います。

私自身、自転車乗車中にトラック等にスレスレを追い抜かれるといった怖い思いを何度も経験しています。そのため、そういった自動車のドライバーに対する思いやり運転の周知啓発等を行ってから、初めて世界に対してサイクリングロードをPRしていくべきだと思います。

私は自宅がある城里町から職場があるひたちなか市まで自転車で通勤することがありますが、その際、周囲の自転車利用者の方をみていると、年齢関係なく無灯火で自転車に乗っている方がとても多い印象を受けます。そのため、対策として、短いセンテンスでこういうことをやればこんな良いことがあるといった情報発信ができればよいと思います。

○会長

私もドライバーに対する思いやり運転の周知啓発等については、全県的に取り組む必要があると思います。

○委員

自転車のマナーについては、学校教育に係る問題だと思います。私が住む瓜連地区の場合は、学生のTSマークの加入率が100%です。学校の方から自転車損害賠償保険に加入しない者については、自転車の乗り入れを禁止するといった措置を実施しており、そのため、瓜連地区は20年近く学生のTSマークの加入率が100%です。これについては、教育・しつけに繋がることだと思いますし、その影響が瓜連地区の子供達は挨拶もしっかりできていると思います。

○幹事

那珂市内には中学校が5校在りますが、中学生の自転車損害賠償保険の加入率は平均で約93%程度です。また、市立の那珂第四中学校についても自転車損害賠償保険への加入の義務化をしております。そのほかの学校についても加入を推奨しております。

○会長

保険への加入を強制するかは学校ごとの判断ということですね。

茨城県でも自転車損害賠償保険への加入を促進するため条例を制定していますよね。

○委員

茨城県では条例を制定していますが、県民の自転車損害賠償保険への加入については、努力義務としているところです。

○会長

義務化ということもできるのであれば、やっていければ良いと思います。

○副会長

短期間でかなり進捗しているようで驚いているところです。

施策の項目的にも、「基本方針2 交通ルールを守ってみんなで安全に乗ろう」に係る施策が多いので、サイクリスト並びに自動車のドライバーの方も含めて交通安全というものに関して

の意識がとても高い印象を受けます。計画の期間が令和11年までとなっていて、中長期的な長い期間ですので、イベントのような施策については、有識者の方から意見を頂いて盛り上げていくことは可能だと思います。那珂市を全国的な自転車のまちとして発信していくためにも交通ルールを守らせるということに特化していくのがよいのではないのでしょうか。

また、未就学児に対する「デンマーク式自転車教室」のようなものを大人に対してもできないかなと思います。

例えば、自動車の運転免許更新時に自転車に乗る側の話をするとか、ドライバー側の目線での話をするとか、交通ルールに対する意識を高く持てるまちづくりを那珂市から発信していただけたら全国に広がっていくと思います。そうすれば、皆が気持ちよく自転車に乗ることができると思います。また、自転車専用の運転免許を作るというのも面白いアイデアだと思います。

○会長

那珂市の交通安全教育は凄いなと思わせるプロモーションができればよいなと思います。

○委員

死亡事故が発生した場所の近くに弊社があります。暖かい時期になると自転車で来店されるお客様が増えるので、今回事故があった道路を通られて来店されるお客様も多いと思います。

そのため、街灯を増やすといった対策ができればと思います。後は交通ルールについて周知ができればと思いますし、弊社としてもお手伝いできることがあればと思います。

○会長

関係者で連携し抜本的な改善策を検討していければ良いと思います。

○委員

いくつか質問があります。

矢羽根の整備を行った路線について、観光系ネットワーク路線を中心に整備を進めている印象を受けたのですが、これは整備のしやすさからこの路線の整備を進めているのか、あるいは、あえて観光利用の路線を整備していこうという意図があるのかどちらでしょうか。

また、サイクルサポートステーションについてですが、市民の方だとあまりサイクルラックを利用しないのかなと思いますので、観光目的での利用者を想定して進めている取組なのかということを確認したいと思います。

このほか、「ライドアラウンド in central いばらき」における那珂市のスポットを訪問した方の数については、1日だけ来られた方なのか、あるいはリピーターの方も含まれている数なのか、県内外の内訳についてもデータがあるのであれば、確認させてください。

最後に大塚製薬との連携協定について、これは他の市町村でも協定を締結されているところは多いかと思いますが、私の知る限り、多くの市町村では、協定に基づく取組として水分補給や熱中症対策とかそういった項目についての勉強会を実施されているのが大半だったかと思います。那珂市で自転車関連では何か連携されている取組があるのか確認させてください。

○事務局

まず、ネットワーク路線についてですが、観光系を優先しようということではなく、当初は生活系、通学系のネットワーク路線についても視野に入れて整備していこうと考えていたところですが、しかし、他の工事の兼ね合いもありまして、当初整備を予定しておりました通学系ネットワーク路線等について、整備を先送りにしたという経緯があります。次年度につきましては、市民の方が利用する路線について重点的に整備できたらと考えております。

○事務局

「ライドアラウンド in central いばらき」の実績データについては、資料として示したデータが全てです。まだ、終わったばかりのイベントでして、今手元にあるデータは資料にある実績データのみです。また、大塚製薬との連携協定についてですが、令和2年度に協定を締結しましたが、これまで、自転車関連に特化した施策を何か実績としてできたかということ、現状

できてはいません。ただ、市がサイクリングイベント等を実施する際に、大塚製菓と一緒に出席していただき、健康増進に関連する商品を参加者に配る等の健康面でのPRを取組としてできたらよいなというところで検討しておりました。

なお、サイクルサポートステーションにつきましては、主に那珂市をサイクリング目的で来訪された方のためのおもてなし施設という意味合いで確保に努めているところではございます。

○委員

サイクルサポートステーションは良いものだとは思いますが、地元の方に自転車が浸透していかないと、サイクリストが観光目的で来訪されても、100%は楽しめないと思います。

そのため、並行して地元で自転車が密着するような取組を進めていかなければならないと感じました。

○事務局

サイクルサポートステーションの確保については、簡単な年次計画を作成し、それに基づき、重点的に確保するエリアを検討しています。今年度につきましては、市内でも市民が多く住んでいる、いわゆるまちうちのエリアを中心にサイクルサポートステーションの確保に努めているところです。これには狙いがありまして、「那珂市自転車活用推進計画」の基本理念「市民が自転車をたのしみ、サイクリストを迎えるハートのまち」のとおり、まずは市民が自転車を楽しむという視点が重要なのではないかということで、ポタリングの推進とあわせて、市民が気軽に立ち寄れる休憩施設の確保を優先すべきという考えのもと、市民が多く住む市街地エリアを中心にサイクルサポートステーションの確保に努めているところです。

○会長

他にご意見等はございませんか。

それでは、ただ今各委員からいただきました意見等を踏まえつつ、今後の施策の検討を進めていただけたらと思います。

(5) その他

○会長

それでは、次に移りたいと思います。

(5) その他について、事務局より説明をお願いします。

○事務局

事務局から皆さまへ2点ご報告がございます。

1点目が、委員の改選についてです。

今年12月16日に委員の皆様の任期が満了することに伴い、今後、委員の改選等を予定してございますので、お含みおきいただきたいと思います。

なお、委員の改選につきましては、来年4月付けで検討しております。

2点目が、今後実施予定のサイクリングイベントのご案内でございます。

協議事項の中で触れさせていただきましたが、来年3月に一度開催を見送りました、市単独のグルメライドイベント及びデンマーク式自転車教室について実施する方向で調整中ですので、その旨お知らせします。以上です。

○会長

ありがとうございました。

ただ今事務局より説明があった件についてご意見等がございましたら、お願いいたします。

<意見なし>

○会長

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

(6) 閉会

○事務局

長時間にわたり、慎重なご審議をいただき、誠にありがとうございました。

以上をもちまして、令和3年度第1回那珂市自転車活用推進協議会を終了いたします。

皆様、本日は、大変お疲れ様でした。

以上