

第3回取手市自転車活用推進会議 議事録

1. 開催日時 令和4年3月25日(金) 14:00~16:00

2. 開催場所 取手市役所 議会棟 大会議室

3. 推進会議委員

(敬称略)

No.	委員役職	所属組織	所属組織役職	委員氏名
1	会長	取手市バイロロジー運動推進協議会	会長	小嶋 吉浩
2	副会長	筑波大学	教授	岡本 直久
3		自転車ツーキニスト		疋田 智
4		取手市小中学校 PTA 連絡協議会	会長	角田 知巳
5		取手市商工会	女性部長	成島 久美子
6		取手警察署	交通課長	土井 孝彦
7		取手市スポーツ協会サイクル部	部長	蛭原 茂夫
8		日本競輪選手会茨城支部	支部長	戸邊 裕将
9		茨城県自転車競技連盟	理事	北見 裕史
10		東日本旅客鉄道(株)	取手駅長	吉田 征行
11		関東鉄道(株)	施設課長	渡辺 敬史
12		取手市議会	議員	染谷 和博
13		国土交通省関東地方整備局利根川上流河川事務所 守谷出張所	出張所長	作田 大
14		国土交通省関東地方整備局利根川下流河川事務所 取手出張所	出張所長	作左部 敏幸
15		国土交通省関東地方整備局下館河川事務所 藤代出張所	調査課長	永井 一郎
16		茨城県スポーツ推進課	課長	海老原 二良
17		茨城県竜ヶ崎工事事務所	道路整備第二課長	吉岡 博之
18		茨城県自転車競技事務所	所長	角田 浩美
19		取手市	副市長	吉田 雅弘

4. 出席者

委員

(敬称略)

No.	委員役職	組織名	役職	氏名	備考
1	会長	取手市バイコロジー運動推進協議会	会長	小嶋 吉浩	
2	副会長	筑波大学	教授	岡本 直久	
3		自転車ツーキニスト		疋田 智	
4		取手市商工会	女性部副部長	増田 美子	代理
5		取手市スポーツ協会サイクル部	部長	蛭原 茂夫	
6		茨城県自転車競技連盟	理事	北見 裕史	
7		東日本旅客鉄道(株)	取手駅 駅長	吉田 征行	
8		関東鉄道(株)	施設課長	渡辺 敬史	
9		取手市議会	議員	染谷 和博	
10		国土交通省関東地方整備局 利根川下流河川事務所取手出張所	出張所長	作左部 敏幸	
11		国土交通省関東地方整備局 下館河川事務所	調査課	岡部 勉	代理
12		茨城県スポーツ推進課	課長	海老原 二良	
13		茨城県竜ヶ崎工事事務所	道路整備第二課 係長	高橋 伸一	代理
14		取手市	副市長	吉田 雅弘	

事務局

1		取手市まちづくり振興部	部長	野口 昇	
2		取手市まちづくり振興部 産業振興課	課長	海老原 輝夫	
3		取手市まちづくり振興部 産業振興課	課長補佐	数藤 弘人	
4		取手市まちづくり振興部 産業振興課	主事	廣瀬 唯	
5		取手市まちづくり振興部 産業振興課	主事	森田 博暉	

5. 会議の定足数等、会議の成立に関する事項

取手市自転車活用推進会議設置要綱第6条第2項及び4項の規定により、委員11名、代理人3名、合計14名の出席をもって、本会議は成立する。

6. 会議及び会議録の公開又は非公開の別

取手市自転車活用推進会議の会議及び会議録については、取手市自転車活用推進会議設置要綱第6条第6項及び「取手市審議会等の会議の公開・会議録の作成に関するガイドライン（令和3年4月1日施行）」に基づき、原則として公開する。

7. 議事内容

① 議案第1号 自転車活用推進施策目標に基づく実施施策の検討について

1) 自転車を活用した市民の健康増進

2) 自転車交通の役割拡大に向けた自転車通行空間の整備

〔賛否の決定等、議事の結果に関する事項〕

別紙資料のとおり、全員賛成で承認

〔委員発言内容〕

○委員

自転車を活用した市民の健康推進の中の、自転車通勤の推進ということなんですが、取手市の企業の中で自転車通勤がどの程度されてるとかそういうデータをお持ちなんですか。

○事務局

取手市内の各企業様における自転車通勤の状況ですが、具体的な数字などの把握は行ってない状況です。

○委員

市役所内ではどのような状況でしょうか。

○事務局

すみません、詳しい数字は把握出来てないんですが、1割に満たない程度になると思います。今後、広めていけるようにしたいと考えております。

○会長

私からも要望しておきますが、今、駅前にサイクルステーションというすばらしい一体型の自転車の駐輪場が出来てますよね。あれの利用率とか、あるいはその近辺の民間の駐輪場とかの利用率、あと東口の線路下、国道6号線の下に無料の駐輪場の利用率もですね、ぜひ、調査してもらいたいと思います。よろしくをお願いします。

○委員

自転車走行空間の話は、どうしてもこれ、環境整備の話はせざるを得ないと思うんですが、先ほどの報告事項の、片側2車線の道路の自転車の走行空間、このあたりからお話をしますと、これは一体どこを自転車が走ればいいのかというのがさっぱり分からないわけです。今から多分、計画の練り直しなんて不可能だと思うので、ちょっと愚痴っぽく言わせていただくと、まず歩道をあけるっていうのは不可能でありまして、歩道っていうのは歩道指定された以上、自転車を走らせることは出来ませんでして、通らせる場合は徐行運転が義務づけられておりまして、時速7.5キロ未満になるわけです。そうした中で自転車の有効活用というのは出来ませんで、さらに言いますと歩道の中っていうのは左側通行の規制というのは不可能なんです。必ず歩車道寄りの、右左を問わずという走り方をしなければならないってことになっちゃうので、どうしても独立した自転車レーンというのがやっぱり必要かなと思うんですが、車道でいっぱいなので、これがなかなか難しいのと、強いて言うならば、車道の左端を通るっていうのを矢羽根などで表すっていうのが、1番の有効手段なのかなと思うんですけど。どうもそれを想定した幅員にはなっておりませんので、これはいつも通り、どこにでもある、自転車が走りにくい国道ができるんだなと思わざるを得ないわけです。その上で自転車の走行空間をつくるというのは、一体どういう走行空間をつくるのかというのがよく分からないんですけど、初回あたりで述べさせていただいたとおり、自転車の安全の1丁目1番地の左側通行にあるわけで、その辺りを矢羽根を書いていく、これは生活道路なんかを書いていくっていうのが最も効果的だというのが分かっておりますので、そのあたりから力を入れていく必要があるのかなという気がします。それが、いろんなところに行くことができれば自然にネットワークってのは出来ていくと思うんです。その際に、候補路線の選定の考え方というのが、5つぐらいあると思うんですが、市民生活に効くと思われるのは、自転車通行路の通学路。通学路の対象路線というのを、ネットワークの中に入れるというお話なんです。これは何かというと、通学路で、高校生や中学生が自転車を使うというのはよく見られる風景なんですけれど、朝の通行量と、それから夕方の通行量っていうのは全く変わるわけです。自転車の通行っていうのをどういうふうにマネジメントしていくかっていうのが、1番安全に効くということがあるわけです。この辺りを自転車の通行するところ、朝はここで、例えば夕方はここで、みたいなものを決めて、左側通行というのを守らせるみたいなことをやっていくと、安全という意味でも、自転車の有効活用という意味でも効果的なのかなという気がします。それからもう一つ、ちょっと前に戻るんですけど、小・中学校における交通安全教育の取組状況について、これも

有効活用の中に含まれると思うんですが、小学生が多いのはいいんですけど、中学生の自転車教育は非常に少ないなという印象です。自転車というのは、中学生と高校生が一番事故を起こすわけです。スピードが出るようになりますので。なおかつ、小学生っていうのは文句なく、歩道通行が可能というふうに法律で定められているので、歩道通行が可能イコール左側通行右側通行の教育が出来ないということなんです。それで、中学生から初めて左側通行というのが言える、それから、自転車は車両なんだということが教えられるということがありますので、中学生になって中学校での自転車教育っていうのを徹底していただくと、事故などもすごく減るんじゃないかなと。車にとっても自転車にとっても有意義だという気がいたします。これはイコール通行路線の真っ当な使い方にも、効果的に出てくると思われるので、一緒に考えていただくといいのかなという気がいたしました。大体以上です。

○副会長

前半のほうのお話でいうと、集客施設へのアクセス手段ということで、自転車を徐々に位置づけて広げていくのかなというイメージです。市役所っていうお話もありましたけども、JRの取手駅もありますし、市内には関東鉄道さんの駅もたくさんありますので、そういう公共施設やスーパーマーケット、奥様たちの足としてその周辺のアクセスを中心に、今、疋田先生がおっしゃったように、安全性を確保したエリアを徐々に徐々に広げていくようなやり方なんだろうなと思います。もう一つ、これも市民向けなんですけど、健康増進という話がありましたが、多分これは、この自転車ネットワークという考えに基づいて、モデルルートを設定しながら広げていくんだろうなと思います。そのときに考えなくてはいけないなと思うのは、連続性が大事だと思うんです。なるべく、一つモデルケースと言ったときに、どこか1か所だけすごく狭隘なところがあったり、変に道路を渡らなきゃいけないところがあるとか、そういうことのないように配慮が必要だろうなと思いますし、せっかく利根川がありますので、そういうルートを前提に、設定していけばいいのかなと思います。あともう一つは、電動アシストっていう話もありますが、日本の文化として、男坂女坂っていう文化が必ずあるわけです。山にある神社とか、愛宕神社とかそういうところが有名ですけども、そう考えると、ひょっとしたら男性用のルートと女性用のルートはちゃんと用意しておかなくてはいけないのかなと、ちょっと思いついたところなんです。よろしくお願いします。

○委員

3回目ということで、前回もしかししたら話題になったかもしれない項目なので大変申し訳ないのですが、安全安心の面の関係で申し上げます。今委員さんのおっしゃってることはまさしくだということもありますし、県では自転

車計画の次期計画第2期目の計画を策定してまして、間もなくパブリックコメントに入るといふ段階です。そのときに委員さんからいただいた中では、県がどちらかと言うとサイクルツーリズムにちょっと力点を置き過ぎて、それはそれで分かるのだけど、県の役割として、広域的なことも重要だが、やはり基本は安全安心だと。そのような中で、学校での安全教室の開催の話の中で、やはり私どものほうで委員さんから出たのが、意外と大人がルール違反をしていると。平気で右側を走ったり車道を走って、そういうのを子どもは見ているんだということがあるので、もちろん子どもの乗り方は大事なんですけども、改めて、コロナもあって密を避けられる移動手段ということで自転車の利用は増えてますし、改めてこの機会ですから大人も含めて、市民全員が、マナーを理解してもらうようなことを、メニュー化していただければいいのかなと思います。また、逆にドライバーの立場に立ったときに、たまにやはり自転車邪魔だなみたいな感じで、左側通行でもそれが正しいんでしょうが、そのようなことも思ったりするので、運転者に対する啓発なども、先ほど言った矢羽根を引くことによって、あるいは何か看板つくることによって、ここは自転車が多く走るところなんだと思わせるのも大事だと思います。それともう1点は、自転車が普及してきますと、昔使っていた自転車を急に引っ張り出して、走り出したら故障するとか、意外とそういうのがあるらしいんですね。やはり自分で直せる人ばかりじゃないと思いますので、その体制というか、とんでもない道路のど真ん中で故障したり、何かそういったときにも対応できるような仕組みを考えていったほうがいいのかないかなというふうに思いました。

② 議案第2号 現地視察・モデルコース試乗について

〔賛否の決定等、議事の結果に関する事項〕

別紙資料のとおり、全員賛成により承認。

〔委員発言内容〕

○会長

自転車はどこから借り入れるとかは決定しているのでしょうか。自転車を
お持ちでない方もいらっしゃるかもしれませんが。

○事務局

自転車につきましてはお手持ちの自転車がある方はそれをお持ちいただければ
と思うのですが、ない方につきましては、サイクルステーションで借り入れる
ことを想定しております。例えば電動アシスト付自転車を使用していたり、
タンデム自転車という2人乗りの自転車もありますので、今回のコース
であればタンデム自転車での走行も可能かなと思っておりますので、ゼ

ひこれを機会に、実際に2人乗り自転車も楽しんでいただきながら、走っていただこうかなという思いも持っています。もちろん普通の自転車、いわゆるママチャリ的なものになってしまう可能性もありまして、今現在サイクルステーションで貸出してる自転車が、マウンテンバイクなども台数に限りがあるので、参加者様の人数にもよりますが、その辺は御用意できるようにしたいと、そのように考えております。

○委員

情報提供なんですけど、今視察の予定として、5月の中旬ぐらいからということを考えておりますけども、小堀の渡しのパンフレットの裏のほうに、運動公園の配置図があるんですが、向かって右寄りの少年野球場のBとC及び、それより左手にある自由広場、多目的広場ぐらいのところを使って、5月21日の日曜日に1都6県の水防演習を、行うような形になっておりますので、その21日以降でお願いしたいというのと、平日だと実は後片付けとかそういうので、大型車が結構通ってるといふようなところもありますので、ちょっと日にちの設定をうまく調整していただければよいのかなと思います。あと、二つ目が、バイパスのほうから上流に向かってルートを設定しておりますけども、JRの常磐線のところだけは、くぐるような形になって、その部分に関しては自転車を降りていただいて行くような、要は階段でおりにいくような形になりますので、そこら辺は知っておいていただければなと思います。以上です。

○委員

今の内容に関連して質問なんですけど、行程にある、利根川から小貝川サイクリングロードは、既にルートとして市が管理、整備されてるといふか、自転車が普通に通行してもいいようになってるのでしょうか。歩行者の方の往来もあったり、いろいろ混在してるのでしょうか。

○事務局

茨城県と市のほうで、それぞれ管轄が分かれてる部分もあるんですが、確かにサイクリングロードとしているだけではなくて、やはり歩道との混在という部分も多くございます。自転車が走行する分には、先ほどの階段はあるんですが、それ以外は幅員がそこまで狭いわけではなく、見通しもいいところですし、その辺は自転車の方が歩行者に注意して走るとは十分可能なのですが、実際に今の置かれている取手市のサイクリング環境について、まさに委員の皆様にもいろいろな部分見ていただければというような思いもございまして、まずは現場を見ていただきながら、サイクリング、視察ができればいいと、そのように考えているところでございます。

○会長

私もそのルートはもう何回も走ってるのですが、とても気持ちよく走れま

す。当然歩行者の方もいらっしゃいますから、その点注意していただければ、何の問題もないと思います。

(4)基調講演

「電動アシスト自転車が中国で驚きの発展を見せた

～これは高齢化対策のヒントだ！～」

講師 疋田 智 先生（自転車ツーキニスト）