

会 議 録

1 附属機関の会議の名称 水戸市自転車利用環境整備審議会

2 開催日時 令和5年7月11日（火） 午後2時から

3 開催場所 水戸市役所4階 政策会議室

4 出席した者の氏名

(1) 委員

金利昭，三国成子，小林成基，市毛清一，和田幾久郎，田口美博，植田みどり，
澤畠政志，鈴木猛，竹渕俊和，辻井文男及び田辺隆文

(2) 執行機関

小田木健治，鬼澤英一，鴨志田創，坪井正幸，堀江博之，石井賢，篠原純一郎，
柳橋宏幸，丹治雅人，有金正義，平澤俊之，小田切幸司，大森幹司，相沢秀幸，
川上悟，江幡将行，宮内一樹，佐藤通及び川津圭太

(3) その他

欠席：平田輝満，金井香代子，坂場夏美，石原均，橋本則保，石川昭及び
平根英一

5 議題及び公開・非公開の別

議題

(1) 施策の実績報告（令和4年度実績，令和5年度中間報告）（公開）

(2) 自転車ネットワーク計画の中間見直しについて（公開）

(3) 令和6年度の方針について（公開）

6 非公開の理由

7 傍聴人の数（公開した場合に限る。） 0人

8 会議資料の名称

【配布資料】

資料1 施策の実績報告（令和4年度実績，令和5年度中間報告）

資料2 自転車ネットワーク計画の中間見直しについて

資料3 令和6年度の方針について

資料4 路面表示整備単価の現況について

別紙1，2 ネットワーク路線の見直し案

9 発言の内容

執行機関

本日はお忙しい中、そしてお暑い中、御出席をいただきありがとうございます。
ただいまから、令和5年度第1回水戸市自転車利用環境整備審議会を開催いたします。
本日の司会を務める、水戸市交通政策課長の川上と申します。よろしくお願いいたします。
はじめに、当審議会の会長____から御挨拶をお願いいたします。

会長

皆さん、こんにちは。お暑い中、お集まりいただきありがとうございます。
いつもなら歩いて市役所まで来るのですが、本日は暑いので、さすがに歩きでは来ませんでした。では、車で来たかというところ、本日は自転車で来ました。風を切って走って、多少涼しかったように思います。

はじめに二つ話題を提供したいと思います。

一つは、自転車利用環境向上会議について。これは、全国の自転車関係者が集う会議なのですが、本日いらっしゃっている____委員が会長を務められています。今年度は、11月の3日と4日に開催されます。場所は、仙台の名取です。____委員、そして____委員が中心となり、今では400、500人規模の集まりになっています。例年、水戸市にも参加いただいていた、令和元年度の会議では、水戸市の取組に対し、会長賞をいただきました。ホームページに概要が出ていますので、御確認ください。

もうひとつは、現在国で行われている、自転車通行空間整備のガイドラインの見直しについて。今年のはじめ頃から会議が開催されています。見直しの背景については大きく三つのポイントがあり、一つ目は、自転車の事故があまり減っていないこと。特に交差点部の事故が多く、単路部で、車に後ろから追突されるということもあるようです。二つ目は、電動キックボードについて。水戸市ではあまり見かけないと思いますが、都心部ではよく見るようになりました。自転車並みに対応していく必要があるだろうと考えられています。三つ目は、カーボンニュートラルについて。世界的に、カーボンニュートラルの取組において、自転車を活用していこうという動きがあり、自転車施策を強力に推進しているという現状があります。正直、見直しの途中経過を見ていても、この先どうなるか見えてきません。____委員と____委員は国の会議にも参加していらっしゃるの、何かあれば補足をお願いします。

こうした、国内外の自転車をめぐる動きがある中で、水戸市について、現場の問題を考えながら、自転車のポテンシャルを生かし、地域課題の解決等につなげていきたいと考えてところです。既に、資料は事前に送られていると思いますが、あらためて説明を聞いていただき、御意見をいただければと思います。本日は、よろしくお願いいたします。

執行機関

ありがとうございました。

本日は、令和4年8月30日以来の審議会であり、その間の役職者の変更及び人事異動など

により、委員の皆さまの顔ぶれが大幅に変わってございます。

つきましては、本日、____委員が急遽御欠席のため、____委員から、順番に御所属とお名前を自己紹介形式で頂戴したいと存じます。

それでは、____委員から自己紹介をお願いします。

各委員

〔自己紹介〕

執行機関

ありがとうございました。

それでは、本日の議事に入りたいと思います。議事の進行につきましては、規定により、会長が議長となり、執り行います。

会長、よろしくお願いいたします。

会長

では、よろしくお願いいたします。はじめに、事務局から本日の会議の出席者数について報告をお願いします。

執行機関

委員定数19名、出席委員12名で、委員の半数以上が出席されておりますので、規定により、本日の審議会は成立いたします。

以上、御報告いたします。

会長

ありがとうございました。本審議会につきましては、市の規程により、会議録を作成し、原則公開となりますので、御承知おきください。

次に、本日の審議会の議事録署名人を指名いたします。____委員、____委員のお二方をお願いいたします。

お二方には、会議録の公開前に、内容の確認をお願いしたく存じます。

それでは、議事に入ります。次第を見ていただきますと、本日は、議事が3件ございます。

まずは、施策の令和4年度実績報告及び令和5年度中間報告について、事務局から御説明をお願いいたします。

執行機関

〔資料説明〕

会長

ありがとうございました。

それでは、説明のあった部分について、皆様から御意見をいただければと思います。それ以外でも、何か自転車に係ることについて御意見をいただければと思います。

委員

25 ページ記載の 7 件目の事故ですが、この横断歩道に信号はあるのでしょうか。

執行機関

信号はありません。

委員

自転車は見落とされがちなので、今後の指導の中で、横断歩道を渡る際の左右の確認を啓発していただきたい。また、ドライバー側も、横断歩道の手前で速度を落とすなどして安全確認をしていただきたいので、今後の啓発の中に取り入れていただければと思います。

会長

当初、自転車は車道を走らせるということを進めようとした際に、それは危ない、事故が起きたらどうするという意見がありましたが、水戸市よりも先に自転車通行空間整備を実施していた金沢では、事故が減っていました。今回、皆様に事故形態を見ていただいているのは、実際に整備した場所で事故が起きているのかどうかをチェックしていただくためでもあります。整備路線で事故が起きていますが、これは、車道左側を走っていて起こった事故ではございませんでした。これまでの事故を踏まえても、歩道走行や車道逆走時に事故が起きています。整備した路線において、車道左側を正しく走っていれば事故が減るということを皆様に確認していただいています。

整備が始まってからしばらく経ちましたが、水戸市は粛々と取り組んできました。12 ページを見ていただきますと、整備済の箇所が目立ってきました。皆様においても、矢羽根や自転車マークを目にするようになったのではないかと思います。また、整備した路線では、事務局の方々が、立哨指導を続けております。自転車通行空間整備と指導を両方進めてきたことで、市民の方もマナー良く走ってくれるようになったと思います。その結果が 20 ページの遵守率に出ていると思います。早くに整備した千波 2 号線や幹線市道 39 号線は 8 割を超えており、最近整備した幹線市道 24 号線は 56 パーセント、12 号線は 75 パーセントとなっています。80 パーセントを超えていたら、とてもよいと思います。全国的には 5 割、6 割が多いのが現状です。幹線市道 24 号線が低いので、この原因をよく分析してほしいと思います。

水戸市は、ここ一年で、自転車の利用の部分に力を入れてきたと思います。従来よりも、利用を推進するような施策が増えたと思います。例えば、デンマーク式自転車ゲームをやろうとしたり、大学生と連携してパンフレットを作ったり、イベントの検討をしたり、シェア

サイクルを始めたりして、自転車の利活用に力を入れるようになってきました。当初、自転車通行空間を整備していなかったときは難しかったが、整備が進んできて、ルールやマナーの啓発にも力を入れてきて、いよいよ利活用に力を入れていく。私はよいことだと思います。

また、茨城大学との連携や、高校生ボランティアや民間事業者と連携した通行指導など、他の団体や組織との連携することもよいと思います。通行指導については、事務局の方々が先頭に立って、毎月、本当に大変だと思います。今後、整備箇所が増えていくと、事務局の方々だけでは難しくなるので、ボランティアや民間事業者との連携が必要になってくると思います。他の団体や組織への広がりが出てきていることが、変わってきたことだと思います。

他に何か御意見等ございますか。

私自身、幹線市道 39 号線や御茶園通りを走っていると、逆走や高校生の並走を見かけます。並走はドライバーが嫌がると思います。一方、ドライバー側は自転車に配慮してくれるようになったように思います。横断歩道で止まってくれる車も増えたと思います。

委員

20 ページに記載されている 4 路線について、自転車の利用台数の調査はしていますか。

執行機関

資料20ページに小さい文字で観測条件を参考に記載しておりますが、この観測時間内における自転車通行台数についてはデータがございます。まず、千波 2 号線については、午前 7 時20分から 8 時20分の 1 時間に407台の自転車が通行しております。続いて、幹線市道39号線については、午前 7 時から 9 時の 2 時間に661台の自転車が通行しております。続いて、幹線市道24号線については、午前 7 時から 8 時30分の 1 時間30分に386台の自転車が通行しております。最後に、幹線市道12号線については、午前 7 時から 8 時30分の 1 時間30分に314台の自転車が通行しております。

委員

台数の推移は分かりますか。

執行機関

例年同じような台数で推移していますが、近年、微増しています。

委員

自転車に乗ってみたいくなるまちづくりということを考えると、自転車の利用台数というのは重要な指標となってきますが、水戸市は頑張っていると思います。日本の自転車販売台数は、2010年くらいに1,000万台に達してから、右肩下がりになっています。去年は600万台を切りました。世界的には、コロナ禍の移動手段ということもあり、自転車販売台数は増えているにもかかわらず、日本だけ売れていない。理由としては、フランスやドイツ等では、

コロナ禍において、多額の予算を組んで、想像を絶するくらいに自転車施策を推進したことが挙げられます。その取組は、コロナ後もそのまま残っています。だから、どんどん自転車を買おうという動きがあるのですが、日本では、自転車に乗ろうという掛け声は掛けたものの、それを後押しするような取組をやってこなかった。

もう一つ、気になるデータがあるのですが、それは子ども用の自転車の販売も激減していることです。敵は、任天堂とスマホです。それらに完全に負けているのです。自転車のことだけでなく、日本という国の力が試されています。国では、法律を作って、計画も作っていますが、予算は増えず、自転車のネットワークもつながっていないところが多々あります。自転車に乗りたいという環境が出来ていません。そんな中で、水戸市は頑張っていると思います。せっかくここまでやってきたので、もうちょっと大胆に踏み込んでやった方がよいと思います。今までと同じ流れではなく、もっと加速してほしい。ぜひ頑張っていたきたいと思います。環境がよくなって、みんなが自転車に乗りたくなったということを検証する必要があるので、自転車利用者数は、引き続き調査してください。

会長

私としては、水戸市は肅々と頑張ってきて、これからは利用の部分頑張っていると思っていましたが、____委員からは、もっと加速してほしいという意見がありました。もっと加速すれば、水戸はもっと良くなるという叱咤激励でした。

それでは、公募委員のお二人は、何か御意見等ございますか。例えば、自分の周りは走りやすくなっているとか、まだまだ走りにくいとか、自転車利用が増えているとか、もっと頑張してほしいとか、そういったことも含めて、御意見や御質問等いただけたらと思います。

委員

私はほぼ毎日自転車に乗りますが、自転車通行空間を整備していただき、乗りやすくなったと実感しております。本日の資料を見る限りでも、水戸市は頑張っていると思います。

7ページのデータを見ると、保険加入率 100 パーセントの中学校がある一方、千波中、見川中は低いです。今後、データを活用していくと書いてありますが、加入率 100 パーセントの中学校は成功例だと思いますので、その事例を、千波中や見川中に生かしていければと思います。万が一のことを考えると、個人的にはやはり保険は必要だと思いますので、加入率を上げるために、データを活用していただければと思います。

執行機関

今回の県の調査では、加入率が低い原因までは分析できておりません。高いところはなぜ高かったのか、低いところはなぜ低かったのか、引き続き分析したいと思います。参考の情報にはなりますが、今回の調査では、アンケート調査も並行して実施しており、保険に加入していない理由として多かったのは、保険があることを知らなかった、保険があることは知っているが、加入の仕方が分からないという理由でした。こういったことも加入率の低さの原因と考えられます。この結果も踏まえ、引き続き分析を進めてまいります。

委員

私は、高校卒業以来、スポーツとして自転車に乗っており、今でも週に 300 から 500 キロメートル走っていますが、水戸市内ではスピードは出せません。それは、交通量が多いからです。しかし、矢羽根が設置されて、市内も走りやすくなりましたし、行政で通行指導をしているということを知り、感動しました。個人的には、逆走や歩道走行に対しては、教育が必要だと考えています。朝の 8 時くらいには、高校生を中心に逆走が見られます。大人も含めて、逆走している方を止めて、逆走です、危険です、と注意することもあります。しかし、ここ一年で逆走が減ってきたと感じています。まだ、御茶園通りでは、逆走や、急に道路を渡る自転車が見られます。しかし、私の高校時代と比べれば、自転車のルールやマナーへの意識は上がってきたと思います。それに、まさかシェアサイクルが水戸で始まるとは思いませんでした。頑張っている行政の方々には感謝申し上げます。

しかし、道路行政に対しては意見があります。まだまだ道路には段差があります。道路を整備する都合上やむを得ないのだと思いますが、路肩と車道の間に溝ができます。雨が降ると、溝が広がっていきます。私が乗るスポーツタイプの自転車は、タイヤ幅が 20 から 30 ミリで、ちょうど溝に入ってしまうます。普通の人から見るとただの溝だと思いますが、私からすると、縦溝というのは車輪がはまってしまい危ないです。かなり注意をして走っています。あと、路肩と車道の間にあるキャッツアイについて、設置する意味は分かるのですが、軽車両はどうしても路肩を走らざるを得ないことがあります、引っかかって転倒することがあります。実際に、私も転倒したことがあります。何とかならないかと思うことがあります。自転車に対する配慮がない整備だと思います。

他には、13 ページのルート案内について、設置に対しては感謝しておりますが、車道を走っていると気が付かない位置に設置してあるものもあります。文字が読みにくいこともあります。

会長

____委員の様な方に先導していろいろとやっていただくのもよいかと思います。ぜひ、事務局と密に連携して、いろいろとやっていただければと思います。

資料の 14 ページに、路線の維持管理をやるという記載がありますが、この中に、溝の修繕についての考えは含んでいますか。

執行機関

修繕については、道路事情に応じた自転車通行空間の整備という施策の中に含んでおります。道路事情には、広い、狭いということだけでなく、路面の状態も含めており、整備をする際は、路面の補修も含めて考えております。

会長

ルート案内というのは、県に準拠して市が整備したものがあるのか。

執行機関

市内にあるルート案内は、県が県のガイドラインに基づき整備したものとなります。

オブザーバー

御要望につきましては、状況を確認した上で対応したいと思います。

委員

デンマークの事例ですが、砂利等の路肩の異常について、自転車のプロの方が走って見かけたら、報告してくれる体制ができています。どこがどうなっているか具体的に知れないと分からないので、道路をシビアに見てくれる方が情報を提供してくれるシステムを作って、より良い状態を維持していくのがよいと思います。

本日、高校の先生がいらっしゃっているので、話題を一つ提供したいのですが、金沢で高校3年生に自転車教室を実施すると、以前はクラス全員が自転車に乗れたのですが、今では3人に1人が乗れません。補助輪付きで自転車教室をやることもあります。自転車に乗らない子や、危ないから親が乗せない子が増えています。水戸市でもデンマーク式自転車ゲームの実施を検討しているとのことですが、デンマークでは、3歳から自転車に乗らないと、乗らなくなる、乗れなくなると考え、3歳から乗せるようになりました。まずは、自転車の楽しさをゲーム感覚で教えます。そして、自転車により、社会性を身に付けることを目的としています。単に遊ばせているわけではありません。知らないうちにバランス感覚が身に付いたり、人とぶつからないようにコミュニケーションをとったりします。子どものうちから、自転車に親しむ、楽しいものだと思えるということが大事だと思います。

会長

デンマーク式自転車ゲームについては、ぜひ実行してほしいです。商工会議所でもいろいろとやっているの、連携できるところは連携していったほしいと思います。

____委員の話にあったのは、自転車で走っている方が、現場の意見を上げるということです。ヨーロッパでは普通に行われているようです。事務局の方でも、自転車をかなり乗っている方がおりますので、ぜひ現場の視点で考えていただきたい。

委員

確認したいのですが、4月からヘルメット着用が努力義務となり、ヘルメットの着用率は変化があったのでしょうか。

あと、プレジデントホテルの件は、前回の審議会でも出ていましたが、その時の意見を受けて、行政の方が対応してくださったことは評価したいです。

もう一つ、シェアサイクルについて、どのような保険が付与されているのか確認したいです。また、ヘルメットもシェアすることだとすれば、前の人が汗かいて使ったものは使いたくないということもあると思いますが、状況はどのようなになっているのでしょうか。

執行機関

まず、シェアサイクルについてお答えいたします。

保険については、手元に詳細を確認できる資料がないため、後ほど確認してお答えしたいと思います。

ヘルメットについては、現在、シェアサイクル用に、水戸駅北口の地下駐輪場の窓口でヘルメットの貸出しを行っています。しかしながら、衛生面の問題や、サイズが合わないなどにより、利用率は低いです。全国的なシェアサイクルとヘルメットの課題となっています。

ヘルメットの着用率については、担当部署から回答させていただきます。

執行機関

ヘルメットについては、学校での指導を行っていますが、劇的に増えてはおりません。高校生を中心に、子どもたちの10から15パーセントが着用しているような状況です。警察と連携し、駐輪場付近でヘルメットを着けていない子に理由を聞いたところ、髪形が気になる、暑いなど、様々な意見が出ました。販売しているヘルメットを調べると、カッコいいデザインのものもありますので、今後、我々が管轄している駐輪場にヘルメットを置いてみて、着けやすいヘルメットもあるということをPRしていきたいと考えています。併せて、ヘルメットを着けることで自分を守るということを教育していく必要がございますので、学校での指導の際に、より深く説明していきたいと思います。

執行機関

先ほどのシェアサイクルの保険の件で補足させていただきます。

全国的に展開しているシステムを使用しており、全国的に同様の保険となります。例えば、死亡・後遺障害で5千万円、入院日額3千円など。他に、賠償責任保険として、対人対物共通で3億円の保険金が支払われます。

会長

____委員にお伺いしたいのですが、保険の加入やヘルメットのことで、学校側でどのようなことをしているか、何か補足がありますか。

委員

保護者の方が学校にいらっしゃる入学式や合格者説明会において、自転車保険への加入についてお話しています。必ず話すのが、自転車事故の高額賠償で9,521万円という事例があり、自分の身に起きたらどうしますか、という話です。個人的に、子どもたちの保険を加入するのは保護者ですので、保護者に対する啓発が大事だと思います。

ヘルメットについては、やはり努力義務という段階なので、校則で必ず着けないといけないとするのも難しいです。本気で取り組むならば、県教育委員会が主体となって、各学校にヘルメットを着けさせなさいと言ってくだされば、現場では動きやすいです。また、ヘルメットについても、保護者の方への啓発が必要だと思います。あと、家から直接学校に通う子

どもたちは着けやすいと思いますが、電車であて、駅から自転車という場合に、どうやってヘルメットを持ってくるか、保管するかという課題があります。こういったことで悩んでいる学校もあります。私の学校の生徒で、ヘルメットを着けていなかった子に、どうして着けないのか聞いたら、暑くて大変だと言われました。汗だくの生徒を見ると、着けろとは言にくいです。しかし、着けていればリスクを減らせるので、やはり着けさせたいという思いはあります。

会長

保護者に伝えるということは大事だと思います。

委員

大人が率先してヘルメットを着けて、社会全体で子どもたちに示していくということも必要だと思います。

委員

愛媛県の松山市では、県が高校生にヘルメットを配りました。努力義務となる前から取り組んでいます。実際に松山に行って驚いたのは、電車に乗っている高校生がヘルメットを持って電車に乗っていたことです。ヘルメットは邪魔かもしれませんが、持つのが当たり前になれば持ちます。高齢の方も着けている人が多かったです。当たり前になれば着けるということだと思います。金沢でも、ヘルメットを持った方を見かけるようになりました。みんなが当たり前になれば、邪魔なものではなくなると思うので、地道に頑張っていければと思います。

委員

高校生にヘルメットを配布するという取組は、ぜひ茨城県でもやっていただきたい。学校としても、いただいたものだから、大事にしないで、着けなさいと指導できます。

会長

ありがとうございました。他に御意見等なければ、先に進めたいと思います。

続いて、自転車ネットワーク計画の中間見直しについて、事務局から説明をお願いします。

執行機関

〔資料説明〕

会長

説明の途中ですが、ネットワーク候補路線やA路線、B路線について、説明していただいてもよろしいですか。

執行機関

水戸市自転車活用推進計画の 59 ページ，第 4 章が自転車ネットワーク計画となっております。水戸市では，自転車ネットワーク計画に基づき，自転車通行空間整備を行っております。整備路線を選定するに当たり，計画書 61 ページにある基準に基づき，ネットワーク候補路線を選定します。候補路線の中から，より早期に整備が必要だと考えられる路線を A 路線，B 路線として選定し，整備を推進します。A 路線は，路肩が広いなど，整備の実現性が高い路線，B 路線は，整備を推進する必要があるが，形状が特殊であるなど，整備手法の検討が必要な路線と位置付けております。

今回の見直しは，自転車通行空間整備の必要性が高いと考えられるネットワーク候補路線や B 路線を A 路線に見直すものです。

会長

今回の見直しは，後退する話ではなく，前進する話だということです。整備を加速させるための見直しということで皆さんよろしくお願いします。

では，引き続き説明をお願いします。

執行機関

〔資料説明〕

会長

ありがとうございました。

従来のネットワークでは，国道 50 号が優先整備路線と位置付けられていましたが，なかなか整備が難しいということで，現状，高校生が大勢通行している裏通りを優先整備路線に位置付けて整備した上で，その道を使ってもらおうということによろしいでしょうか。

執行機関

はい。水戸駅方面から移動する高校生の安全を確保することが狙いです。

会長

今回の見直しは，特に問題ないと思います。願わくは，国道 50 号の整備を進めたいところですが，そう簡単ではないということで，現実的な整備を行っていくということです。

他に御意見等ございますか。

無いようなので，先に進めたいと思います。続いて，令和 6 年度の方針について，事務局から説明をお願いします。

執行機関

〔資料説明〕

委員

前の話になってしまうのですが、資料の別紙2の中で、水戸女子高の前の青い道と、その先の赤い道は繋がらないのでしょうか。何か理由があって繋がらないのでしょうか。

執行機関

現在のネットワーク計画では、色の付けた路線を優先的に整備することとしております。色のついた路線については、自転車の通行量が多いという状況があります。

委員

誘導がなくなると戸惑ってしまうということはないでしょうか。

執行機関

現状は、交通量が多い路線を優先しております。色のついてない路線は自転車の通行が少ない路線ではありますが、路線の状況については注視していきながら、今後の状況を踏まえて、優先整備路線にするかどうか、検討してまいります。

委員

ぜひ検討してください。状況がこの先も同じ保証はありません。

会長

ありがとうございました。

他に御意見等ございますか。

無いようなので、先に進めたいと思います。議事は全て終わりました、その他協議事項として、路面表示整備単価の現況について、事務局から説明をお願いします。

執行機関

〔資料説明〕

会長

ありがとうございました。

矢羽根等の整備単価が上がっているということで、費用が2倍になれば、計画した路線の半分しか整備できないということにもなります。

事務局としては、今年度は様子を見ていくということですか。

執行機関

本日、何か結論を出すということではございません。あくまでも、現状の説明ということですが、A路線については、郊外部の延長が2.7キロメートルしかないのです、この部分だけ基準を変えるのはあまり意味がないと考えております。しかし、今後、B路線を整備していく際には郊外部が増えてきますので、どうしていくかということを、皆様と協議させていただければと考えております。

会長

こういう問題は全国にあるはずで。私のところにも、様々なところで、間隔を広げるかどうか、矢羽根を細くするかどうかの検討段階に入っていると情報が入っています。私としては、国交省に、ガイドラインの見直しの中で考えてほしいと思っています。私も情報収集します。

委員

単価の問題を受けて、京都市では整備の見直しを行っています。他都市の事例を参考にしたり、実験的に整備方法を変えて整備をして、効果を検証したりしてみたい。ガイドラインは確かに大事ですが、単価が上がって出来ませんでは意味がありません。整備をした現場を検討材料にして、国と協議したり、他の事例を参考にしたりして、水戸市ではこういう整備をやりたいですという方針を審議会で諮ってほしいと思います。

委員

ポイントは二つあります。一つはメリハリをつけること。もう一つは交差点の対策。単路部については、入口さえ分かるようになっていれば、次の交差点までの間に、矢羽根が一つくらいあれば十分です。交差点から単路部に入るときに、入り方が分かるようになっていれば、そこからは次の交差点を目指すだけでよいのです。ガイドラインには10メートル間隔で設置と書いてありますが、メリハリをつけてやればよいと思います。この辺のことは、今度のガイドライン改訂に盛り込まれると思います。

会長

今度のガイドライン改訂には、この問題のことも盛り込まれるのですか。

委員

はい。

会長

途中経過を見る限りでは、特に触れているようには思えませんでした。

委員

今の時点では議題としては挙がっていませんが、検討はされています。

会長

この問題は取り扱わなければならないことだと思います。

国でも考えているということなので、ひとまず今年度は、資料を集めて、水戸市ではどういうやり方がよいか考えるということをしていただきたいと思います。国のガイドラインでは、矢羽根の大きさや間隔が標準形として定められていますが、特に幹線道路と生活道路の区別はされていません。また、ガイドラインには、地域の事情に応じて工夫することは構わないというようなことが書かれています。矢羽根や自転車ピクトグラムには、自転車の通行位置を自転車利用者やドライバーに示すという目的がありますが、その目的から外れなければ、工夫してもよいと思います。交差点や、細街路との接続部分、バス停表示などは大事にやる必要はあります。水戸市内を見ていると、けっこう密だなと感じる場所があります。間引いてよいという場所はけっこうあります。

また、ガイドラインに100パーセント準拠した路線と、80パーセント程度の路線では、やはり効果に差は出るとは思います。費用がかかることで、整備できない路線を放置することになり、それにより事故が起きやすくなるということも考えられます。もしかすると、全路線を80パーセントで整備した方が、市全体で見たときに事故が少なくなるということもあるかもしれない。今年度は、こういうことも考えてみたらよいと思います。

委員

今のガイドラインでも、全部これでやれと言っているわけではないです。地域の実情に応じて、メリハリをつけることはできるはずです。

委員

金沢は、裏路地については青矢羽根を使っていません。白い表示を使っています。それでも、左側通行の啓発効果が出ています。私がガイドラインの委員になったときに、この事例を出したので、ガイドラインの中で、同等の効果が出れば工夫してもよいと記載されました。なので、水戸市の実情を見ながら、整備手法を決めていければよいと思います。

執行機関

自転車通行空間整備については、国から補助金をいただきながら実施しておりますので、ガイドラインに基づく整備を原則としておりました。先ほど、メリハリをつけるべきという御意見をいただきましたが、これからのガイドライン改訂や、先進地での事例を参考にしていきたいと考えております。水戸市では、青矢羽根の他に、逆走禁止や並走禁止等の文字の路面表示も整備しており、これらも踏まえて、メリハリをつけた、実効性の高い整備手法について、皆様と一緒に考えていければと思います。引き続きよろしくお願いいたします。

委員

並進禁止の表示はしない方がよいと思います。

執行機関

この審議会の中でも、並進が危ないという意見をいただき、また、市に対しても、並走している自転車が危ないという意見をいただいております、整備したところでございます。

委員

今度の道路交通法改正の中で、並進についての取り扱いを議論していて、もしかすると、表示が無駄になる可能性もあります。

会長

例えば、サイクリングの際に親子で並んで走れず、楽しくないという意見もあります。

その他、御意見等ございますか。

無いようですので、本日の議事については終了いたします。皆様お疲れ様でした。それでは事務局にお返しします。

執行機関

会長、ありがとうございました。

それでは、以上をもちまして、令和5年度第1回水戸市自転車利用環境整備審議会を閉会いたします。長時間にわたる御審議ありがとうございました。