

様式第3号（第7条関係）

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7年9月12日（金）午後2時から午後4時まで

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、平田輝満、三国成子、小林成基、金井香代子、和田幾久郎、田口美博、
佐藤美律子、渡邊英一、川村英明、辻井文男及び田辺隆文

(2) 執行機関

大団要之、田沢春彦、潮田修一、春日剛、出沼大、上田航、大山裕己、有金正
義、須藤文彦、平澤俊之、川上悟、江幡将行及び佐藤通

(3) その他

欠席：深澤祐定、小森谷局子、古賀重徳、瀬谷尚男、高野清彰、成瀬真勝及び荒
井勝

オブザーバー：俵靖、大森直稀、吉岡博之、和田雅大、斎藤一記、足立貴之及び
永山晃右

5 議題及び公開・非公開の別

議題

(1) 水戸市自転車活用推進計画（第2次）骨子素案について（公開）

(2) その他（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 水戸市自転車活用推進計画（第2次）骨子素案

別紙1 水戸市自転車活用推進計画（第2次）骨子素案 施策一覧

別紙2 水戸市自転車ネットワーク計画（第2次）

別紙3 ネットワーク路線図

参考資料 ネットワーク路線図（基準ごと）

参考資料 シェアサイクル市内移動データ

- | | |
|-----|---------------------------|
| その他 | 自転車ルールブックの作成 |
| その他 | 「自転車の交通安全教育ガイドライン」骨子案について |
| その他 | 意見書 |

9 発言の内容

執行機関

本日はお忙しい中、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7年度第2回水戸市自転車利用環境整備審議会を開催いたします。
私、本日の司会を務めます交通政策課の川上と申します。よろしくお願ひいたします。
本日は、水戸市自転車活用推進計画（第2次）骨子案について、皆様に御審議いただきます。骨子案は、素案作成に向けたたき台でございますので、皆様からいただいた御意見をもとに、今後、計画の素案を作成し、次の審議会でさらに御審議いただきたいと考えております。よろしくお願ひいたします。

それでは、審議会の開催に当たり、当審議会の会長である____から御挨拶をお願いいたします。

会長

皆さん、こんにちは。____さん、____さんは遠いところありがとうございます。水戸はやっと少し涼しくなったが、本当に暑い夏でした。去年より暑いと思うし長かった。今日も暑いですね、といった時候の挨拶だけでは終わらせられるものではなくなっています。真剣に考える段階です。欧米などでは、強力に都市の脱炭素化を進めており、人中心で自転車がキーワードとなっています。我々は水戸市の自転車審議会として、本日は、今後の水戸市の自転車の第2ステージのかなり重要な内容となっている第2次計画について審議することとなっておりますので、積極的に意見を出してほしいと思います。

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。
それでは会長よろしくお願ひいたします。

会長

では、よろしくお願ひいたします。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。

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、____委員のお二方にお願いいたします。

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。

本日は、「水戸市自転車活用推進計画（第2次）骨子素案」について御審議いただきます。事務局から事前に資料が送付されているかと思いますので、要点を中心に事務局から説明していただきたいと思います。

また、本日出た提案は、言いつ放しにならないように、事務局でまとめて、提案に対する対応表を作つてほしいと思います。次回、提案にどう対応したかを分からぬといけません。

それでは、事務局から説明をお願いします。

執行機関

[資料説明]

会長

はい。資料に基づきポイントの説明をしてもらいましたが、最初の30分くらいは自由に質問や意見をもらいたいと思います。その後、私としても、皆様から御意見を伺いたいポイントがありますので、それについて話し合いをして、最後に、全体を含めて意見交換をしたいと思います。

冒頭に申し上げましたが、今回の2次計画が決まると5年間でやることが決まってきて、予算規模も決まっています。ここで議論してもらわないと、細かいものは別だが大きなものは後で組み入れることができません。ぜひ、大事なことはどんどん言ってほしいと思います。では、意見をお願いします。

____委員

骨子素案11ページのグラフについて、市内の全体の事故件数と自転車の事故件数を比較しているのですが、これを見ると、市内の事故は減っているが、その中で自転車の事故の割合は横ばいであるということが分かります。しかし、ここでこのグラフを出す意味があるか疑問です。車の対策がうまくいっているということを示したいのなら分かりますが、自転車の事故の割合が減っていないことを市民に知らせるという目的なのでしょうか。取組の効果という意味では、事故が減ってきたことを強調すべきだということを考えると、自転車事故に着目し、ピーク時を100として、推移をパーセンテージで示した方がよいと思いま

す。また、自転車事故件数は2022年から増えています。そのことを深刻に考えて、その対策や分析に取り組む必要があると思います。ただグラフを並べるのではなく、何を示したいか、ということを考えた方がよいです。

執行機関

御意見を踏まえて、データの見せ方については整理いたします。

委員

実は、事務局には2日前に金沢市でのデータの見せ方を参考にお教えしました。市民にどう伝えるかを見せ方で工夫すべきだと思います。自分たちがやってきたことでどうなったのか。金沢では地域の状況を分析して改善してきましたが、水戸市もこれまでやってきたことを伝えるべきです。うまくいっていないことがあるとしたら、地域の中の死角があるのかかもしれません。もうちょっと細かく分析しないと、次の計画に生かせないと思います。

会長

確かに、分析があと少し足りていないと思います。あと、計画全体のストーリーが分からぬ。何をして、どうなって、そこから何をしたいのか、もう少しつつこんで分析して文章化することを事務局に考えてほしいと思います。

委員

委員の指摘に関連して、自転車事故の人口10万人当たりのデータですが、水戸市は周辺市町村から自転車に乗る高校生などが集まっているので、水戸市の人口だけで見るのが正しいのかよく分かりません。グラフを見ると国や県と比べて水戸市だけ変な動きをしています。他との違いを分析する必要があると思います。また、事故のデータに関して、事故がただ増えているという記載は再検討した方がよいと思います。あと、学生の現住所などが分かれば、また違う分析ができるかもしれません。

委員

ネットワーク路線の選定基準の5番目は沿道で新たな施設が設置されることが見込まれる路線ということですが、別紙3の図を見ると、千波湖の西側はパークPFIの施設ができることと市街地への回遊性向上が指摘されている中で、具体的に路線が選定されていません。自転車などの交通手段は有効なものになるので優先すべきだが、市道か県道か分からぬが、全然線が引かれていません。図を見ると千波湖の東側のみネットワーク路線になっています。国のガイドラインに考え方があるのにパークPFIが考慮されていないのはいかがかと思います。考慮して路線を選定すべきであると考えます。

執行機関

ネットワーク路線については、いただいた御意見も参考に整理させていただきます。

委員

まちなかから千波湖西側にアクセスするには自動車の交通量が多く、自転車が道路に出るには結構危険な状況となっているので、現実問題としてそれができるか疑問はあります。また、偕楽園から陸橋を通るとしても、自転車は降りる必要があり、実際通れない形となっています。商工会議所でも、中心市街地と千波湖周辺の融合を図り、都市型公園としての回遊性を高めるために歩行者道路を整備すべきと提言しているが、自転車も同じだと考えます。自転車と歩行者合せて考えて、まちの回遊性を高める手段が求められていると思います。確かに、学校の通学や連続性なども大事ですが、普通の道路と同じような感覚で整備するのとは違った目的を持って整備することも必要であると思います。

委員

千波湖の話と関連して、水戸市でサイクリングをおすすめできる場所としては那珂川、桜川、千波湖、逆川となると思う。市街地で自転車通行空間を整備するのは大事だが、逆川などを整備すると市の魅力度もアップできるかなり強力な路線になるのではないかと思います。とりあえずネットワーク路線に位置付けて、整備できるときに整備するということでもよいのではないかでしょうか。観光や日常の快適性、災害時の避難路として都市計画上も重要なと考えますがいかがでしょうか。

執行機関

学校の通学路や事故の多い場所をメインに選定しましたが、御意見いただいた路線についても、観光目的など、自転車を楽しむ路線ということで、ネットワーク路線に位置付けるべきか府内関係課から意見をもらいながら検討させていただきます。

ただ、ネットワーク計画は、自転車は車道の左側を走ることが原則となっている中で、道路整備をする上で、その方向性を示すためのものであります。大きな意味で、川沿いも当然自転車の環境として大事ではありますが、車道のための計画という部分は御承知おきいただきたいと思います。

会長

今、逆川緑地の話がありました。とても魅力的とありましたが、私は逆川緑地を自転車で走ってほしくないです。歩行者がゆったりと歩く環境となっているので、千波湖や桜川などと同じように整備したり、自転車通行空間を整備するのは個人的には反対です。自転車を入れない場所、歩行者のみの場所も大事だと思います。どこでも自転車を走らせればよいという話ではありません。そのことを頭に入れていてほしいと思います。人を集め、集めない、自転車を走らせる、走らせないなど、メリハリを付けてほしいと思います。

委員

骨子素案 14 ページの交通ルールの認識について、交通安全教室の受講状況で、70 歳以上はほとんど受講していないとなっているが、そもそも受講というのは何をやったことを指

すのか分かりません。

執行機関

アンケート調査の中では、受講について定義付けはしていません。事務局としては、小中学生が受けている交通安全教室などをイメージしていましたが、結局は、回答者それぞれの受講のイメージになってしまっています。

委員

4月からの青切符に備えて、スマホのながら運転などが罰金になるということをもっと周知する必要があると思います。しかし、今の受講状況ではそもそもルールの理解状況もあやしいです。

会長

これは、現行計画の中でも対応しなくてはならないことだと思います。事務局や警察から意見をもらいたいところだが、その前に手元に配った資料を見ていただければと思います。「自転車ルールブックの作成について」という資料ですが、これは4月の青切符をどうするかということについて警察が出したものです。1週間前に出た内容です。国民から4月からどうなるかという声がたくさんあって、具体的に現場ではどうするかを警察が公表したものです。これは概要版だが本編も公開されています。資料の説明はしませんが、これに関して警察や市から何かありますか。

オブザーバー

特にありません。施行までに指示が出ますので対応してまいります。付け加えるとすれば、小中高の全校で交通安全指導は行われています。小学校低学年は歩行時のルール、高学年は自転車の乗り方、中学生は自転車の走行ルール、高校生はそれらに加えて原付などのルールを指導しています。法改正の話は、今年度の教室では特に触れていません。

執行機関

市としても、どういう行為が青切符の対象となるかということは理解しているが、実際どのように運用されるか情報をを集めている状況です。現時点で何かをやっていけるほどの情報を市では持っていないというのが現状です。

会長

朝夕などを中心に、悪質なものは捕まるが、そうでなければ指導警告とされています。私としては、個人的には歩道の安全を守るために、ほとんど捕まえてよいと思っています。一部の人たちは、自転車に乗る人が萎縮するので捕まえるべきではないと言うが、私はそうは思いません。市の実情を勘案して、どういう準備が必要で何をどうするか考えてみてほしいと思います。この法改正の背景は、国でも色々と計画を進めてきたが、安全がおろそかにな

っているということだと思います。市については、今度の2次計画でしっかり考えてほしいと思います。

もう一枚資料の交通安全教育ガイドラインは今年度中に発出されるものです。現状の安全教育では不十分ということで新たにつくられました。官民連携で____さんも____さんも携わっています。

____委員

青切符についてはあまり心配する必要はありません。なぜなら、人員的に警察に取り締まるパワーがないからです。警察庁と何年も仕事をしてきて分かってきたのは、結局、子どもたちはよいが、大人については、安全教育をきちんと受ける人はよいが、受けない人はどうやってもだめだということです。そういう人たちに対応するには、違反行為を現場で注意するしかありません。世の中で事故の起きる場所は決まっています。しかも時間帯も決まっています。事故がよく起きる所で警察官が官民連携で取締りを実施します。まずは捕まえはせず注意するだけです。目に余る行為やスマホのながら運転などは住所、氏名、生年月日を聞いて記録を残します。大抵の人はその場所を毎日通っているので、今度捕まつたら反則金だと指導します。その結果、違反が減り、事故が起きないという効果が生まれます。事故が起きる場所で事故が減れば、事故はなくなります。警察も人員が限られています。民間の協力も必要だが、自転車利用者が、これはまずいとなればよいのです。制度的には罰金ではなく反則金であり、自分が違反を認めるということです。これが大事です。二度とやらないということで反則金を払います。もうやらないと反省します。ただし、警察官から逃げたり、違反を繰り返す人は捕まえます。基本的にはながらスマホは厳しくします。2回目以降はちゃんと反則金を取ります。子どもたちは一度指導されれば2度とやりません。あとは踏切の突破は危険なので厳しく切符を切れます。違反の複合体は記録に残します。違反者がマイナンバーや免許証持っていればよいが、誰だか分からない場合は、自転車の防犯登録で誰かは分かります。一回注意を受けたら二度とやらないということが前提になっています。それでも事故が減らなければもっと罰則を強化することになると思います。

____委員

今のような内容は、この場に出ているから理解できるが、それを市民にどう伝えるかが大事で、関係者にはちゃんと広めてほしいです。捕まえることが目的ではなく、事故を減らすことが目的ということを関係者と広めてほしいと思います。

____委員

市民に対しては相当脅かしておいた方がよいと思います。歩道を通っただけで捕まえるようなことなど、新聞やテレビでは厳しいことを言っています。それはそれでよいと思います。

会長

_____さんをはじめ、市民の方には、心配だという声に対して警察や市がどう対応するかを見てほしいと思います。ちなみに、高校では何か動きはあるでしょうか。

委員

スマホのながら運転はもちろんだめだが、車道左側通行についてはやりにくい場所もあります。市民を脅すという話もありましたが、田舎だと狭い道で左側通行も危ない場所があり、そういう場所を自転車で通学する子どもたちに対し、正義感の強い一般の方から苦情の電話がかかってくることがあります。しかし、危ないので左側通行を子どもたちにさせるわけにもいかず、すると、電話したのにルールを守っていないと更に言われます。そういうことから、脅しておけばというのは言い過ぎかと思います。

委員

左側通行させられない道があるのは行政の責任です。しかし、道を直すには相当なパワーが必要です。

委員

水戸市は広いので、ネットワークのメインは中心部となっています。田舎は狭い道路のままで、そこを一番危惧しています。子どもたちは、安全ではないが、その道を通らないと遠回りになってしまいます。

委員

青切符の指導はどこでもやるわけではなく、重点的にやるエリア以外は野放しになります。しかしながら、青切符導入で、子どもたちが真面目に考えるようになります。今までより自転車のルールを考えてくれるようになります。自転車は車と同じだと気付いてくれればよいのです。実際、違反しても注意されなかったということもあると思うが注意されたらやめようということです。車道は危ないという意見があったからだと思いますが、フライング気味に歩道を通っていても捕まらないという情報が出てしまっています。4月までにで何とかしないとということではなく、4月から始まるということに向けて今から心の準備をして、4月からは緊張して走って、注意されたら素直に従ってもらえば大丈夫です。

委員

そのあたりの話は、交通安全教室を開くと子どもたちからよく質問が出ます。その際、警察からは明確な回答が得られてはいないです。

委員

道路交通法が悪いです。現状とかみ合っていない部分が多いです。

会長

色々難しいところはあると思います。水戸市でも中心部と郊外は違うと思います。自転車ネットワークについて、実際、自転車の環境のところで、郊外部で困っている所もあるのかと思いますが、そのあたりの取り扱いはどうなっているでしょうか。

執行機関

ネットワーク路線を検討するに当たり、エリア選定を行いました。水戸駅、赤塚駅といった自転車利用の多いところを選定しました。それ以外でも、自転車の交通量や事故件数などの客観的なデータからケアが必要な部分はネットワーク路線に含めました。引き続き、水戸市の中心部だけではなく、全体的に事故件数などを集めて適宜必要性を検討し、途中で見直しなど改善を図ってまいります。

会長

交通安全教育ガイドラインに戻りますが、交通安全教育はこれまでいろいろやってきたものの、もうちょっと頑張らなければならないということで作られることになります。このガイドラインは年度内に発出されるので、この内容も計画に反映してほしいと思います。ライフステージごとに教育するというのがポイントです。水戸市は小中高とやってきたが、大学生はやっていないです。シェアサイクルを使っているのは大学生が多いというなら何かやるべきです。見ていると相当逆走もしています。高齢者もどうするかもガイドラインに入っています。交通安全教育で成功している京都市や金沢市では、民間の団体が教育に取り組んでいます。官民の連携です。水戸市でも J A F と連携して通行指導などやっているが、ガイドラインを参考にしてみてほしいと思います。

委員

ガイドラインで一番重要なのは、今まで子供の教育はやってきたが、これからは大人に対しても行うべきということを示したことです。運転免許を持っていても逆走したりする人もいます。大人は子供の見本となるべきです。子供もは教育するが大人はしなくていいではなく、大人の行動を子供も見てるので、大人がしっかりやっていくべきです。

先ほど、学校の先生から市民から指摘を受けるとありました、やはり、自転車の問題だけではなく、自転車は横を 60 キロの車が走っていて怖いと歩道を走るので、まちづくりのなかで車のスピードダウンをするなど、まち全体で考える必要があります。水戸市で実際事故を起いている現状を見ていると、車と逆向きで走行する自転車と車との出会い頭事故が 50 パーセント以上を占めており、学生にはきちんとその部分を説明して、ルールを守るというより、事故のリスクがあることをちゃんと教えてほしいと思います。

委員

交通量が多いところで危険なところは少ないです。むしろ交通量の少ないところが危険です。大きい通りではルールに従った通り方を教えられますが、細い路地は無理です。自転

車走行の危険性はケースバイケースが多いので、強く脅すとありましたが、その対応はちょっと厳しいです。まずは自分の命を第一に考えてほしいということを伝えます。逆走ですが、対面で前から来る車は分かるからあまり怖くなく、後ろから来る見えない車の方が状況が分からず怖いです。

会長

自分の命は自分で守るとの考えは正しいです。現場の指導はいろいろと難しいことがあると思うので、警察、市、学校で連携して考えてほしいです。

委員

骨子素案 14 ページの中にある交通安全教室というのは、自転車の 5 則は教えていると思うが、スマホのながら運転とか自転車の併走、二人乗りの禁止とか傘を持っての片手運転、進路変更とかのところも教育で教えていると思います。その中で、進路変更で、路上に車が止まっている時に、右側から追い抜く時に事故になる危険性が高いが、手信号で右に行くと示す場合、手信号を自動車ドライバーが認識しなければなりません。その教育も必要だと思います。手信号もやり方が決まっているらしいが、サイクリストの中では独自の手信号を使っていることもあるらしいので、それもドライバーに教えることが必要だと思います。あと、矢羽根があって、自転車がそこを通るが、自動車が左折する際、左に寄せる時に矢羽根の上にのってもよいということも教えるべきです。それと、横断歩道で歩行者がいて自動車が止まった際に、自転車は車間を詰めすぎると自動車にぶつかってしまうことも教える必要があると思います。

会長

全部現場で教えるのはなかなか難しいと思います。手信号は交通規則にあるが、実際は全然やっていません。やっているのは自転車乗りだけで、数パーセントしかやっていません。矢羽根がある道路をどういう風に自動車は通るべきかもドライバーに教えるべきであり、教習所で免許を取る人に自転車の通行帯が描かれた場所で教えることをやるべきです。

委員

私は県警本部で交通安全教育をやっていました。幼稚園、小学校、高齢者向け、様々やってきましたが、警察が来てやるのは、インパクト重視のイベント的なものとなっています。交通ルールを詳しく解説することはできていません。イベントとしてしかできない中で、どうやって定着させるかが課題だと思います。そのためには、家庭での常日頃の教育が一番大事だと思います。交通安全運動の期間中に、水戸駅のペデストリアンデッキでチラシやノベルティグッズも配ったり、ロボットの観客に配ったり、最近は市民会館のイベントで配るともしていますが、チラシを全体に行き渡らせることはすごく難しいです。警察はそういうなかで活動をしています。また、ある保護者が、私自身よく分かってないので子どもに自転車を教えられないと言っていました。家庭に浸透させるのが一番だが難しいことだと思います。

います。お母さんに教えるのはすごく難しいです。自転車の安全教育は、学校で、警察が来る時だけではなく、環境問題や道徳的な問題として普段から扱ってもよいと思います。学校での機会を大事にしてほしいです。あと、チラシもただ配るだけでは意味がありません。説明があるなしで効果も違います。子どもたちにチラシを配る時は、朝礼の時などに先生から説明をもらいながら配ってほしいです。骨子素案の施策の中で市報を使って周知とあるが、高齢者は市報をよく読んでいます。市報は町内会の方は全戸配布なので、市報をうまく活用することはよいと思います。その時は、制度がこうなりましたではなく、クイズ形式にするなど、興味を引くようにして、または連載などにしたら、効果が上がると思います。

会長

これまでの体験から来る思いとアイデアがあつてありがたい御意見でした。こういう積み重ねがあつて、国や警察でガイドラインを作つてもっとやっていくという状況があります。委員と連携して意見をもらう機会をもっとつくつてもよいと思います。

委員

話を計画本体に戻しましょう。この骨子素案はだめだと思います。現行計画の反省がありません。前から比べて自転車に乗る人が減っているし、車の利用率が増えている。何のために1次計画をやつたのでしょうか。骨子素案5ページをみると、自転車通行空間整備済路線が3割となっています。結局全部終わらせなければ効果が出ないということなのでしょうか。2次計画で予定している路線のリストがあったが、考え直してはどうでしょう。あれもこれもやるのでなく、どれか一本にしたらどうでしょう。

整備実績として、地図上はできていることとなっているが、実際歩いてみたらネットワークがつながっていないところがあります。線上はできているが現実的にはできません。水戸駅南口の橋を渡った先の交差点は矢羽根がありません。駅南中央交差点のところが自転車横断帯になっています。これでは、矢羽根を走ってきた自転車が、横断帯を通ることになっているからネットワークとして間違っています。車の信号を見て矢羽根を走るが、横断帯があっては、その部分だけは歩行者信号を見て走れとなつて直すべきです。ネットワーク路線図を拝見していて思うが、やるなら、路線は端から端までつなげなければならない。完成しきっていない道を使っている人は、ルールを守つて走ろうというふうにはなりません。整備するなら一本を完成させて初めて成り立つのだと思います。だから、1次計画は間違っていると思います。駅前の道を完結させ、同じように千波湖周辺とかも完結させるとか、2次計画で途中で迷わないような道を完成させておいて、そこで結果をみないとダメだと思います。人間は想像力が乏しいから、道は現実的にできてみないと評価ができません。無いものを評価はできません。せっかく整備したが自転車が走っていないと路駐されてしまします。高校生が通るところは路駐は無くなります。完成して、自転車が走るから意味があります。数字上はできているが実際はつながっていないものは評価できません。市役所も県も国も警察もここだけはちゃんとやる、ここはみんな安全に通つているという、完成形で一本作ればよいと思います。それを期待しています。

執行機関

現行計画のネットワーク路線については、まずネットワーク候補路線を選定し、そこからA路線、B路線と優先付けして整備してきました。____委員の言うとおり一本しっかりとやることも分かれます。市としては、まずは交通量の多い駅から高校までの路線を通すということでやってきました。おっしゃるとおり、実際、つながっていないところがあることは御指摘のとおりです。今回、第2次計画におけるネットワーク計画も作成しますが、まちなかのつながっていない部分、高校が集中する上市のところを整備し、安全に通学してもらうことを優先的に考えています。

会長

市として、まずは市の立場で回答できることが大事だと思います。完成された整備を一本見せることが大事ということも分かれます。かつては、とにかく整備しようということで、ネットワークを作るために、できるところからやっていこうとしていました。国も言うことが毎年変わります。市は、様々な制約や条件がある中でやるしかないという現状があります。

____委員

国のガイドラインの見直しをまた始める予定です。その際の私のテーマとして、完成させてから次をやれということを強烈に示していくつもりです。

会長

幹線市道39号線とか御茶園通りとか、できているところはあります。そこで矢羽根が認知されているところもあります。

今回、私から皆さんに意見を聞きたいことがあります。ここで追加の資料をお配りいたします。この骨子素案には、事前打ち合わせで事務局に言ったことは反映されていません。私が打合せで事務局に言ったこととして、まず、計画を読んでも響いてこないということを言いました。現行計画の評価総括が必要で、それがないのでストーリー性がありません。

____さんは分析、____さんは反省ということを言っていました。それらがないので、私は淡泊すぎて何も響きません。コンセプトにある自転車に乗ってみたいまちになるように思えません。具体的に言うと、達成水準を総括して明確に書かないとP D C Aが回っていないように見えます。その評価、反省の上でどうするかが書かれていないので、ストーリーが分かりません。計画の位置付けフローが書いてあるが、現行計画が書いていません。現行計画が抜けているように見えます。あと、計画の方向とあるが、内容はある程度分かるが、もうちょっとしっかりと書けるのではないかと思います。追加資料に参考で京都市を載せたが、評価が書いてあります。読んでいるとすっと入ってきます。フローチャートにはこれまでの自転車の計画からずっと継承されていることが分かります。これが普通だと思います。金沢市の計画もそうなっています。これについて、第1回の時に事務局との事前打ち合わせでも言いましたが、そのときは時間がなくて書けないのかと思いました。しかし、時間のあるなしではないと思います。もうちょっとストーリーが分かるように書いてほしいです。でない

と分かりにくいです。他市を見て書いてほしいと思います。金沢市は市民が読んでも分かりやすいです。もっと、水戸市が何をしたいかはつきり書いていいと思います。このあたり、 さんはどう思いますか。

委員

内容が難しくて分からぬというのが正直なところです。

会長

分かりました。 委員はいかがでしょうか。

委員

現行計画の策定時に委員として携わっていなかつたため、流れが分からずコメントしにくいです。

会長

分かりました。 さんはいかがでしょうか。

委員

現行計画がどうであったか、そして、2次計画がどう変わったかが大事です。骨子素案の14ページの自転車アンケートは回答者がどこの道路を走っているかはバラバラです。なぜアンケートを採ったのかが明確ではありません。例えば、左側通行がどのエリアで高いかを調べて、まちなかはできているとか分析してはどうでしょう。金沢では、まちなか、高校の周辺など、エリア単位で調査しました。私は京都の調査もやりましたが、京都は幹線道路だけでなく、細街路も左側通行を推進して事故も減りました。あと、金沢ではネットワーク計画を市民に示しています。短期、中期、長期で路線を分け、短期は3年以内にやるということを、市民に知らせます。そうすると、高校などから、この道路を短期にしてくれという要望が出たりします。市民も巻き込んでいくとよいと思います。市民にどのように伝えるか、左側通行を守れるところと守れないところもあるなど、いろいろ考えることができます。これは向上しているということが見せられるデータの取り方がよいと思います。

会長

この骨子素案は、市の庁内で使う施策集に見えます。もっと市民に対して、水戸市は自転車をこうしていくんだということを示せるような書き方にできると思います。

委員

1次計画も市民の何パーセントが読んでいるかは分かりませんし、この手の計画はあまり市民は読まないとも思っています。別のもので、市報なんかは分かりやすく作成されていて、自転車の施策もPRされています。何をやってきたか分らない方も多いので、事故の数

字や左側通行遵守率など、もう少しやってきたことでよかったですところは見せつつ、やっていないところは埋めていけばよいと思います。市民がやってほしいと思うこととか、水戸市も最近渋滞が目立ってきたので、自動車の数を減らす対策ができるといいかもしれません。みんなで自転車を乗っていける施策、車道混在型ではない施策、2次計画に入っていますが、一歩先を進んだフルスペックの自転車通行空間整備をやってほしいです。確かに、本気度を見せつつ、これからを目指す姿を見せるにはこの骨子素案は淡泊すぎると思います。自転車の利用者を増やす工夫ができるとよいと思います。いい素材は多くあります。市だけではだめです。国道50号も銀杏坂の歩道のところに色は付けてあるが、放置されています。だったら消してしまってもよいのではないかと思ったりもします。そこを県も一緒になって、水戸市は本気で自転車に取り組んでいるので、まちなかの活性化など、そういう総合的な施策の中で自転車もしっかりとやっていくとよいと思います。自転車政策を推進するタイミングとして今はよいと思うので、国県市、市民も一体になってやってほしいと思います。

会長

一步進んで、車も減らすという政策が総合計画との兼ね合いの中でできるのか、気にはなります。あと、フルスペックの自転車通行空間整備とあったが、国ではこれまでできるところから車道混在型で整備を進めてきましたが、結局安全ではないため、自転車は歩道を走ります。自転車を車道に出すには安全な道路が必要です。できるだけ、せめて自転車専用通行帯を整備すべきとなってきています。そして、車は速度を落として距離を空けて自転車を追い越すということを法律にするなど、その辺も考えてやってほしいです。計画の最終バージョンではよくなるのだと思います。

骨子素案の18ページの方針で、環境が二つの意味で書いてあります。これは分けないとダメだと思います。あと、四つの方針の中で、交通安全が最後になっています。1番は通行環境で、2番目を交通安全としてほしいです。安全にしないと活性化もツーリズムもありません。この順番にしたのは、何かお考えがあるのでしょうか。

執行機関

国及び県の計画の並びに揃えています。

会長

国の計画から間違っていると思います。確かに国の計画は目標1は通行空間、2番目がスポーツ、3番目がツーリズム、4番目は安全となっています。国の計画では市町村はそのとおりにする必要があるのでしょうか。

委員

順番を守れということではなく、あくまでも国としてこういったことをしっかりとやることを示しているものなので、順番は変えても問題ありません。

会長

変えてよいとのことだが、国が示してしまうと、市も国の順番に従わなければならぬと考えてしまうところがあります。また、県の計画も交通安全が4番目となっており、市町村は県のとおりにやらないと県に睨まれると思っています。

オブザーバー

県としても順番を変えてはならないということは考えていません。

会長

ほかの自治体でも、交通安全を第一にしなければならないと言っても、県がそうなっていないのでできないと言うところがありました。市内の主要な路線には県道も多いです。県は郊外部に矢羽根を引いているが、まちなかの必要なところに引いてと言ってもお金がないと言ってやってくれません。それは県はサイクルツーリズムが一番と言っているからです。それはそれでよいが、自転車の現場に関しては、通行空間と安全が無いといけません。1回目の審議会で、事務局は基本方針の並びに関して優先度と関係はないと言っていました。であれば直してほしいです。そして、国、県がよいと言っているのでできますよね。

執行機関

審議会の総意として御意見いただければ検討させていただきます。

委員

私は一般市民として参加していますが、行政のこういった会議は形だけで非常につまらないものと思ってきました。しかし、皆さん各方面からの強い気持ちが伝わってきて、非常に感動しています。私は自転車が好きな一般市民ですが、付け焼き刃的な交通安全対策はイラッとするところがあります。例えば、自転車ネットワーク計画ですが、専用通行帯を作るとあるがこれはいつやるのでしょうか。5年後でしょうか。10年後でしょうか。じれったいところがあります。私はツーリズムや通勤通学にしても、道路が安全なら勝手に自転車に乗ると思います。御茶園通りなど路側帯が広く矢羽根が引いてある路線など、あのようなところなら安心して自転車に乗れます。市内は渋滞が多いので自転車を使うと便利だが、怖いから通勤では乗りません。私も、自動車が好きというわけではないですが、通勤では自動車に乗っています。整備するにはまずお金の話にはなってしまうと思いますが、ぜひ安全な道路を作ってほしいです。そうすれば自動的に自転車に乗りります。あと、勝手な持論ですが、自転車のスピードが遅いと思います。オランダとかはママチャリのスピードが早いです。20キロ以上出ていて車と速度差がないので、車も注意します。日本は10キロくらいしか出しません。むちやくちやな考えだと思いますが、日本では安全教室の中でスピードを出す指導をしてほしいです。また、サドル高が低いためにスピードを出せていないと思います。サドルが低いと健康も害します。適正なサドル高をみんなに教えてほしいです。スピードが出れば車も注意します。さらに青切符にも期待しています。歩道を走れないと思って車道を走る

自転車が増えて、車道で自転車のスピードが出れば自動車も注意しながら走行するようになります。

会長

____さんとしての一つの自転車の理想的な姿を示してもらったところですが、この計画では理想が何か分かりません。ただ施策が書いてあるだけです。他市の計画では、ポンチみたいなイメージ図が書いてあります。そういう姿が書いてあればそれを見て分かります。

話は変わりますが、この審議会で色々と意見を言わせてもらっていますが、事務局もものすごくよくやっています。人数も少ない中で一生懸命やっています。やっていなくて怒っているわけではありません。

ちなみに、____さんとして、安全の順番を上にもってくることはよいでしょうか。

委員

それでいいです。安全だったらみんな自転車に乘ります。

会長

皆さんもよろしいでしょうか。

それでは、この審議会の総意として順番を変えてください。それにより、その後の内容も変わってくると思います。通行空間が1番目で安全が2番目でお願いします。あと、20ページの成果指標ですが、なかなか考えての設定だとは思うが、自転車に乗ってみたくなるまちづくりを掲げるとしたら、乗ってみたいかどうか満足度を聞くべきだと思います。満足度は成果指標で金沢市も京都市も使っています。アウトカムは実際には指標として難しい部分もあるとは思いますが、自転車に乗ってみたくなるまちづくりというコンセプトならば、乗ってみたいですかと聞いたものが指標に無いと筋が通らないと思います。

執行機関

成果指標については、御意見を参考に改めて検討させていただきます。

会長

あと、自転車保険の加入義務化を条例にしてもよいと思っています。茨城県は努力義務ですが、水戸市は義務化ぐらいしてほしい。とりあえず、先進地の金沢市や京都市、さいたま市を参照してほしいという意見です。

それと、____さんの意見へのコメントはありますか。

執行機関

自転車専用通行帯もしくは自転車道については、資料記載の路線について、計画期間内に整備に着手することを考えております。ネットワーク計画に記載の路線については、道路の改修などを行う路線もあり、その時期がはっきりしていないものもあるので、二重の投資と

ならないよう、進捗に合わせて5年間の中でやっていくことになります。また、国補助など、予算の制約もあることを御承知おきいただきたく思います。

会長

次の審議会で素案までできたら、ほぼ5年間の枠組みが決まってしまいます。後日でもいいので、反映してほしい意見は事務局にしてください。今日の意見、後日届いた意見に対してどう対応するかは事務局でまとめてください。

委員

私は県の委員長をやっています。那珂市もやっています。那珂市も、水戸市の現行計画を参考に安全を上位にしました。県もサイクルツーリズムに力を入れていますが、安全をおろそかにはしておりません。御安心ください。私としては、どの路線をどの形態で整備するかが一番気になっていて、優先路線をどう決めたのか、この辺をもう少し、市民に分りやすい説明があるとよいと思います。こういう現状がある、こういう声があるなど、実態も踏まえながら示してほしいと思いました。

会長

参考資料を見るとシェアサイクルが水戸駅の北側をすごく走っています。整備は南側を中心にやってきたので、このあたりどう考えるでしょうか。シェアサイクルをやっていくのはよいが、実際に走っているところはどうするのでしょうか。整備していないから歩道を走っているのだと思いますが、うまく考えてほしいです。

委員

名古屋で自転車利用環境向上会議をやります。市民、国、県、市、いろんな関係者が出る会議で、よければ参加してほしいです。内容が大事で、国交省と警察庁が講演します。青切符のことなど話します。私と____さんもパネリストとして、トーク形式でみんなが心配していることを聞くので、私たちに言ってもらえば当日聞いてみようと思います。あと、分科会ではテーマに安全教育があって、そこでは京都市の事例を扱います。市と警察の連携の話しです。どうやって連携してやっていくかということがテーマとなっています。テーマが六つありますが、以前は一日で全部やるために一つしか参加できませんでしたが、今回は、二日に分かれてやるので一人で二つ聞けるので是非参加してほしいです。ポスターセッションや企業展示があるので、そこで情報交換してもらって、活用してもらえたらと思います。

委員

この資料について説明が無かったので説明してほしいです。

執行機関

参考資料が一つ説明できておりませんでした。こちらの資料は水戸市のシェアサイクル

の今年6月の移動の軌跡データです。

会長

皆さんよろしいでしょうか。時間も過ぎているので、追加で何かあれば事務局に意見をいただきたいと思います。これで会議は終わりにします。

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7年度第2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。

次回は、本日の御意見をもとに作成を進める計画素案について御審議いただくこととしております。開催日につきましては、11月から12月を予定しております。よろしくお願ひいたします。