

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11月18日（火） 午後2時から4時30分まで
- 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、小森谷局子、佐藤美律子及び渡邊英一
 - (2) 執行機関
坪井正幸、小野隆、田沢春彦、潮田修一、堀江博之、石井浩之、上田航、大山裕己、有金正義、須藤文彦、平澤俊之、小林雅史、川上悟、江幡将行、鈴木翔及び佐藤通
 - (3) その他
欠席：深澤祐定、古賀重徳、川村英明、瀬谷尚男、高野清彰、成瀬真勝、荒井優、辻井文男及び田辺隆文
オブザーバー：俵靖、木下祐樹、長井来樹、吉岡博之、中島啓輔、斉藤一記、島根崇及び永山晃右
- 5 議題及び公開・非公開の別
議題
水戸市自転車活用推進計画（第2次）（素案）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 水戸市自転車活用推進計画（第2次）（素案）
 - 資料2 水戸市自転車利用環境整備審議会委員からの意見と対応
 - その他 金沢における自転車通行空間の整備効果事例

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3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です。よろしくお願いいたします。

前回の審議会は、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、様々な御意見をいただきました。

本日は、水戸市自転車活用推進計画（第2次）（素案）について、皆様に御審議いただきます。素案については、皆様から御意見をいただいた上で、庁内において政策会議に諮った後、市民に対し、意見公募手続を進めてまいる予定です。よろしくお願いいたします。

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。

9月の審議会の際に様々お話をしたので今回は短めにしますが、まずは、国の第3次自転車活用推進計画がかなり具体的になってきました。今までと骨格、考え方が違ってきました。

あと、先日、名古屋で開催された自転車利用環境向上会議で色々学ぶことができました。せっかくなので、主催者である____さんから会議の内容がどうだったか報告をお願いしたいと思います。

____委員

10月31日から11月1日の2日間の開催で617名の参加がありました。様々な自転車活用の話がありました。私は、国の自転車活用推進本部の方と警察庁の方と、パネルトークでこれからの自転車活用の話をしました。その中でも青切符が関心が高い話題だったと思います。青切符は基本的に取り締まるということではなく指導するものであり、取り締まるということではないということです。____さんも参加予定で、一番名古屋に縁があったのですが、当日はけがで参加できませんでした。

あと、名古屋市長からも、これからどのように活用を進めていくかお話をいただきました。会議の開催地になった都市は、今後の経過をよく見られていくこととなります。また、国の計画について大きく変わっていたのは、計画にビジョンを入れたことです。どんなまちにしていきたいかというビジョンを入れたことが大きな目玉でした。

これは宣伝になりますが、11月21日に金沢自転車ネットワークの勉強会があります。WEBでも参加できます。以前、金沢市では国、県、市、警察が道路のことをバラバラで取り組んでいたのが、私が直接調整していて大変でした。この調整を一堂に会してやろう、常にコミュニケーションをとれるようにしようということにしました。そうすることで、道路行

政が進みます。この金沢自転車ネットワーク協議会の取組が、今年の6月に国の自転車活用推進本部から、自転車活用推進功績者表彰を受けました。今回の勉強会では、普段自転車の取組を進める際に市民とどうやって進めているか県から発表があるので、興味がある方はWEBで御覧いただければと思います。

会長

市からも2名が参加していたと思うので、学んだことなど教えてほしいです。

執行機関

2日間で、複数の分科会に参加しました。その中では、これからは一本完成された整備路線が求められることが分かりました。また、自転車専用通行帯等の具体的な手法や用地交渉、管理者同士の協議の進め方なども勉強になりました。全体を通して、今後の整備について大変参考になりました。その他、名古屋市の自転車活用推進計画の位置付けについて、名古屋市のビジョンは総合計画で示しており、自転車活用推進計画は総合計画における自転車政策部分の詳細を示すものという名古屋市長の話が参考になりました。

会長

いろいろ学んだようですが、それが、今回の素案に生きているかどうか、よくチェックしていきたいと思います。

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願いいたします。

会長

では、よろしく願いいたします。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10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）（素案）」について御審議いただきます。

お手元に、自転車活用推進計画（第2次）（素案）という厚めの資料が用意されておりますが、これは委員には事前に電子データで送りましたか。

執行機関

はい。事前にメールにてデータをお送りしています。

会長

PDFデータだったので、もしかして見られなかった方もいたかもしれません。今回は前回の審議会で出た意見とその対応もまとめてもらいました。今まではあまりなかったものですが、国の審議会などではあるので今回は付けてもらいました。

これから事務局から説明してもらいますが、丁寧に説明すると時間がなくなります。意見交換の時間を90分くらい取りたいので説明は20分をお願いしたいと思います。意見交換に入る前に、まず、前回の意見に対してどう対応されたか、これでよいか見てもらいたと思います。気になる部分については、詳細を説明してもらおうこととしたいと思います。その後、全体を通しての質疑の時間にしたいと思います。それでは、20分で説明をお願いします。

執行機関

[資料説明]

会長

ポイントをおさえて、端的に説明いただきました。聞き足りない部分については御意見いただき、追加で説明いただきたいと思います。

今回の素案は立派な形になっているが、この後の予定はどうなっていますか。

執行機関

今回の審議会の意見を踏まえて修正し、庁内で政策会議に諮り、年明けに意見公募手続を行う予定です。

会長

前回は粗々の方針的なものでしたが、今回は内容が仕上がってきました。確認ですが、これは国の第3次計画の内容をある程度取り込んでいますか。

執行機関

現時点で国から公開されている内容は反映しています。

会長

素案2ページの計画の位置付けにおいて、国の計画についても記載があります。国の計画については現在策定中だが、現段階の内容が国のホームページに公開されています。今後はこうなるということが示されています。スケジュールとしては、年内に詰めて年明けにパブコメを行い、年度内に内容が決定するということになっています。そして、来年度に閣議決定するようになっていました。そういった中で、2ページに記載されているのは国の2次計画となっていて、国の3次計画の内容は入っているのか気になりました。先ほど、入っているというお答えでしたので、国の第3次計画について、事務局がポイントとして着目し、反映したところはどこかありますか。

執行機関

国が、計画の中に改めてビジョンを設けたことは注目しました。市の計画としては、上位計画に総合計画があり、総合計画において、市全体のまちづくりのビジョンが示されています。本計画は本市が自転車政策の部分はどう進めるかという詳細を示した計画となりますので、自転車の活用を市がどう進めていくか見て伝わるように、目指す姿のページなどはイラストなども活用しました。

また、国では、計画の方針の4番目に位置付けていた安全の項目を2番目に変更する予定なので、本計画でも安全の項目を基本方針の2番目に位置付け、引き続き、1番目に位置付けた自転車通行空間整備のハード事業とルール啓発などのソフト事業を両輪で進めていくというところを示しました。

会長

事務局に期待したいのは、国が公開している資料を審議会場で配ってほしいです。

そして、国の計画について大事なことを三点申し上げますが、まず一点目は安全が格上げになりました。これまでは通行空間整備が最初であって、安全は四番目にありました。その前にサイクルツーリズムがありました。こんな馬鹿なことはないと言ってきました。それが、二番目に格上げになりました。このことはかなり大きいです。目標の順番は関係ないとの説明でしたが、そうであれば、安全を上にしても問題ないと言ってきました。やはり、国の計画の悪影響は大きくて、県や他の市町村も含め、水戸市も国の計画に従い安全は四番目としていました。なので、前回の審議会場で重点的に議論して、今回、安全が二番目になっています。

二点目はビジョンです。どういう将来にしたいのかということです。これまでの計画は施策集でした。施策をたくさん提示して、国民に対して、将来は自分で作ってくださいとなっていました。諸外国の計画にはビジョンがあります。それがないと自転車をどうするか分からないはずで。現在、国でビジョンの文案を作っています。

三点目は優先順位を付けるということです。国の計画には優先順位はありませんでしたが、御当地の状況に合わせて優先順位を付けるというような言葉が入ってきました。かなり変わってきました。普通に考えれば当初から分かっていたことですが、大きい変化です。

もう一点追加で申し上げますとすれば、成果指標です。あまり役に立たない成果指標にしている事例が多いです。アウトカムがダメでアウトプットが正しいという議論もありましたが、考え方を変えていこうという話になっています。分からないときはガイドラインにある程度従えば良いと思います。御当地のことを検討していればよいと思います。ガイドラインだけでなく、プラスアルファを考える必要があります。

それでは、前回の審議会の意見と対応という資料がお手元にあります。委員ごとにまとまっているので、自分の箇所を見てもらって、自分としてこれで良いのかチェックしてほしいと思います。対応がこれでよいのか、もっと突っ込んでほしいのか、一人ずつチェックしてほしいです。委員の皆さんいかがでしょうか。私の部分は後でまとめて発言します。

___委員

___さんの発言について、整備路線の選定基準とはどういったものがあるのでしょうか。

執行機関

選定基準については、素案 29 ページを御確認いただければと思います。現行計画もほぼ同じ基準となっています。

___委員

市道だけの基準でしょうか。県道や国道もこの基準に基づくということでしょうか。

執行機関

水戸市のネットワーク路線には国道及び県道も含めており、ネットワーク路線として選定する際は、同様の基準で選定しております。

___委員

県道も国道も一緒に検討する体制になっているのでしょうか。

執行機関

ネットワーク路線への位置付けについては、各管理者と協議を行っています。

___委員

金沢で国道を整備する場合、その都度協議体を組織していて、とても手間でした。いつでも話せる体制があるとよいと思っています。国、県、市の担当者が、予算のことも含めていつでも話せる体制を作っておくとよいです。計画があっても、国、県、市で時期や予算が合わなくて進まないということがあるので気になって質問しました。

会長

計画の中に、国、県との進め方などの記載はありますか。

執行機関

素案 27 ページからの自転車ネットワーク計画についての項目の中に、実施主体が市と各道路管理者であることや、整備形態を各道路管理者と協議の上で選定することを記載しています。

会長

素案 65 ページに計画の推進体制とありますが、ここに国とか県も入っているということによいのでしょうか。

執行機関

行政の中に含めております。

会長

できるなら、国、県、市とか道路管理者とか書いてあった方がよいと思います。あと、____さんが言っているのは、組織を作った方がよいということですよ。

____委員

役割だけ書いてもことが進まないです。道路管理者と警察が毎年4、5回は検討会をやるとかしないと、市の中でも縦割りだったりするのに、国や県も含めるということになると、情報交換する機会をつくらないと進んでいきません。体制をしっかり作っていくということが必要です。現在、国において、県単位で道路管理者などが情報交換する金沢のような組織をつくるようにしていく方針であるということを知っています。

会長

何か検討するときに、関係機関と協議するのは当たり前のことです。それだけではなく、定期的に会合の場を持って、あらかじめ情報共有、連携の体制を構築しておくこととスムーズだということです。国もその方向で指導することになっています。まだ始まってはいません。今の時点では、国、県や警察と担当部署間の交流はできていますか。

執行機関

国、県、警察の担当窓口とはつながっています。定期的な会合は行っていませんが、案件が生じた時には、決まった窓口とその都度協議できる体制にはなっています。

会長

そういう組織を作った方が、この計画自体が進めやすくなります。今、市の事務局にお話

していますが、私は本来県が進めるべきだと思っています。今日は県の担当課は来ていないのでしょうか。

執行機関

本日は欠席しています。オブザーバーもいません。

会長

県の担当課に、県が主体となって、定例の協議会をつくることを検討してほしいと私が言っていたと伝えてください。

今、____さんの意見についての話になっていますが、____さんは意見への対応について何か言いたいことはありますか。

____委員

事務局の回答のとおり進めていただけたらよいと思います。

____委員

人身事故のデータについて、人身事故の内容について教えていただきたいです。

執行機関

人身事故については自転対自転車、自転車対歩行者、自転車対自動車のデータとなっています。自損、物損は含まれていません。

____委員

金沢の計画では、自損事故も含めていたと思います。自転車は、近年、保険に入っている人が増えていて、警察に届けないと保険がでないということで、自損事故の件数も少ないですが把握できるようです。

会長

最近は自損が増えているようです。国も注目しつつあると思います。自損事故のデータは気にしておくとうよいと思います。

____委員

自損事故は、圧倒的に高齢者が多いです。

会長

高齢者はちょっとしたことでも事故になります。できれば自損事故のデータを集めて、注視していてもよいと思います。今後必要になってくると思います。

次に、____さん、いかがでしょうか。

___委員

私の意見への対応で足りないと思ったのは、学校での道徳の授業という部分です。茨城県は自動車大国なので、自転車のメリットを小さな頃から教えることが大事だと思います。薬物の教育は必ず全校で実施しています。交通安全教室については、果たして全校でやれているのでしょうか。年に一回は必ずやるというような仕組みになっているか疑問です。ちゃんと学校でシステム化して、全校で安全教室を実施していくということを示していくのがよいと思います。

執行機関

生活安全課で実施している交通安全教育については、要請を受けて行っています。学校のカリキュラムではやっていません。学校の授業の時間を空けてもらって対応しています。全校全生徒にはできていません。

___委員

全校全生徒が毎年受けるべきということではありません。何年生の時は必ずやるとか、小学校6年間で一回とか、三回とか、中学校でもう一回やるとか、システム化してきちんと学んでもらうということをお願いしたいです。現状は、おそらく、毎年要請する学校とそうでない学校があると思います。

会長

小学校のうちには必ず一回は交通安全教育を受けることとなっているのでしょうか。まったく受けずに中学生になる生徒もいるのでしょうか。

執行機関

道徳の授業というお話もありましたが、教育の一環で実施ということになると、おそらく教育指導要領の範ちゅうになります。本日は教育指導要領の所管課がこの場にはいないので実際の状況は答えにくいところではございますが、現在、教育の一環としての実施がないとすれば、教育指導要領に記載がないということになります。

会長

少なくとも、小学生のうちには一回、中学生で一回はやるべきだと思います。現在、市ではそうっていないのでおかしいということです。絶対、一回は受けておかないといけないということです。

___委員

そのとおりです。必ずしも道徳でやれということではありません。あくまで事例としてお話ししました。

___委員

今のお話に関連することですが、まず、国もできていないということがポイントです。国の検討体制に文部科学省を巻き込めていないという現状があります。文部科学省が動かないと、カリキュラムに入れられず、学校の先生が教えるという体制を作ることができません。現状、学校教育の中で教えるということは難しいです。そして、警察の方を呼んで講演してもらおうとしても、道交法は子どもには難しすぎます。例外だらけなので。車道を通っている時は車両用信号で歩道は歩行者用信号に従うとか、横断帯のことなどは子どもたちには難しい話です。先生も理解できていないと思います。先日、警察庁から、分厚い自転車のルールブックを出しましたが、知識のある関係者以外で、あれを読んで理解して実践できる人はいないと思います。A41枚ならまだしも、あんなにページがあるものを、一般の方が読んで理解するのは無理だと思います。ようやく青切符を始めることができそうなので、国は、第3次計画で安全を2番目に上げることができました。国交省の道路局の中に自転車活用推進本部があって、自分のテリトリーのことはスムーズに進められますが、警察とか教育とかについては権限がありません。協力を求めることしかできていません。ようやく警察庁も何かしなければということで、青切符を導入することになったので、国交省も安全を2番目に上げることができました。ただ、国のビジョンの中で、教育のやり方については触れられていません。国の計画に記載がないことを、独自に市でやるのは大変なことだと思いますが、市長が号令をかけて、教育長や警察と協力したらできなくはないと思います。

国のビジョンについて言うと、医療のことも触れられていません。厚生労働省のハードルは高いです。先進国の自転車計画は健康医療のことが2番目にきています。厚労省は「健康日本21」の中で歩くことまでしか触れられていません。

それでも、今やれることをやろうということにはなっています。警察庁の青切符について教育プログラムを作っています。しかし、どんなに立派なプログラムができて、どこで教えるかがはっきりしていないと使えません。学校でやるとまでは言えていません。一応、文科省に総合学習の時間でできないかということと言えます。市で総合学習の時間にやるとして、教える能力がある先生がいなかったとしても、専門家を呼べばできると思います。

あと、関連して、自転車を進めるに当たっては、環境へのメリットも前提になってくると思います。活用を進める理由の背景には温暖化とかも入っていると思いますが、自転車に乗るとCO₂が減るのではなく、車から置き換えられるので効果が出るのです。国は過度な自動車依存からの脱却を呼びかけています。市の計画についても、過度な自動車依存からの脱却ということをもっとストレートに記載してよいと思います。

会長

脱自動車という表現が入っていないという御意見ですが、入っていないのでしょうか。

執行機関

素案20ページに自転車の活用に向けた課題をまとめており、その中で、自家用車による移動により温室効果ガスが排出されているため自転車への転換が必要だと記載しています。

会長

軽く書いてありますね。見逃してしまいます。

___委員

ビジョンという考え方をすれば、計画の最初の方で触れてもよいと思います。

会長

SDGs のことにも触れて、もう少し記載してもよいのではないのでしょうか。

執行機関

SDGs については、素案 1 ページに記載があります。また、素案 3 ページに、自転車の特性として、環境にやさしい乗り物であるということを記載しています。

会長

全く書いてないわけではありませんが、小項目で扱うのではなく、1 ページ目くらいからしっかりと書いてもよいのではないのでしょうか。総合計画にも脱自動車のようなことが書いてあったような気がします。上位計画で書いてあるならここでも書けるのではないのでしょうか。

執行機関

総合計画の中でも環境についての記載がありますので、その内容を踏まえながら、記載の仕方については検討したいと思います。

___委員

検討いただければ十分だと思いますが、計画の内容は市民への教育になります。例えば、安全については、警察に任せっぱなしにはできなくなってきています。警察のマンパワーにも限界があるので、青切符の導入に当たり、民間の努力を国が求めています。同じように、何か外出するとなれば自動車のエンジンをかけてしまうような市民に対し、自動車を自転車に置き換えようと呼びかける文章にしてほしいです。市民に呼びかけるようにしないと進まないと思う。

会長

上位計画で書いてないことを書くのは無理ですが、書いてあるならできるだけ書いてほしいと思います。できれば 1 ページ目に入れてほしいです。

そして、小学校等で交通安全教育を全員が聞くべきと思いますが、本当に全員が聞いていないのかどうか不明確なら状況を調べておいてほしいです。子どもたちへの教育ということについては京都市が進んでいるので、状況を調べて、水戸市でも取り入れることを検討してほしいと思います。

___委員

小学校で交通安全教育を受けているかどうか、この場の方々が分からないなら、多分受けていないのではないかと思います。金沢では小学校3年生で全員受けます。あと、私や___さんが参加している官民連携の協議会では、警察庁で青切符を始めということで、交通ルールブックを出しました。現実問題として、全ての方に交通教育はできません。しかし、自転車は3歳までが大事です。デンマークでは、3歳までに自転車に乗らないと、一生自転車に乗らないという考えから、3歳までの未就学児の教育を大事にしています。ルールを教えるというよりは、社会性を身につけることが目的です。例えば、キックバイクを使って、止まれで止まるなどについて教育をしています。次に大事なのは、小学校6年生までには教えないと、道交法上13歳以上は車道通行することとなるので、車道通行の仕方を教える必要があります。車道では、後方確認や車との関係などありますので、そういうことまで教育しないと、13歳になっていきなり車道に出て走ることはできません。高学年までにできていないと大変なことになります。中学生や高校生になって事故に遭うのは、実践的な教育ができていないので、とっさに反応ができないからだと思います。国の方針に沿ってはい間に合いません。市でどうやるかを考える必要があります。官民で協力する事例も出ています。水戸市で子どもを健やかに育てるなら、自転車教育は、幼稚園の時から工夫してやっていく必要があります。京都でも、デンマーク式教育を行う際に、いきなり交通公園で大規模にやったわけではなく、モデル的に幼稚園でやっていたものを拡げていきました。現在、プロポージャーで、自転車屋さんなど、スキルがある方たちがやっています。段階を踏んでやっていかないといけないと思います。小学校での教育体制もつくっています。中学校では自転車通学が始まるので、身近な道路のことを教材にするなどしています。ただインフラを整備しただけではよくなりません。事故が起きれば、危ないから乗るなど親も乗せなくなってしまいます。自転車だけの問題ではありません。車に乗る人についても、自転車を追い越すときは1.5メートル空けるとか、なるべくスピードダウンするとか、教育する必要があります。警察だけに任せるのではなく、自分たちのまちをどうしていくか考えないと先に進みません。教育の見直し、体制づくりを、水戸市から始めてみるのはいかがでしょうか。

会長

今の内容について全部対応するのは難しいと思います。デンマーク式教育はやるということで、それはよかったと思いますが、従来型の学校の交通教育が不完全だということが分かりました。新しいことを始めなくとも、従来の交通教育について、回数や受ける学年などを決めて、しっかりとやるべきだという意見でした。まず、現状どうなっているのか確認した上で、京都を参考に、具体的な取組内容について改めて検討してほしいです。

___委員

水戸市に交通公園はあるのでしょうか。

___委員

水戸市にはないです。隣町のひたちなか市にあります。

会長

あとはつくば市にあります。水戸市にはないです。

これまで出た交通安全教育についての意見は重要なことなので、審議会の意見として事務局に伝えたいです。従来型ベースの取組でもよいので、交通教育をより進めることを検討してほしいと思います。

執行機関

素案 46 ページに、児童向けの教育推進などの新規事業も含め、安全教育や学生への啓発等に取り組むことを記載しています。ただ、全校全児童に対して実施することは、限られた予算及び人員の中ではなかなか難しいです。___委員からも文科省の動きを教えてくださいましたが、全ての子どもへとなると、やはり国に動いてもらわないと難しいです。もし市で実施するとなっても、国からの補助等の仕組みがなければ難しいです。しかしながら、限られた予算の中でも、児童向けの教育は行っていきたいということで、今回、新規事業として位置付けたところでございます。

___委員

現状はおっしゃるとおりなのだと思います。しかしながら、2027年に愛媛県でペロシティが開催される頃には、自主的に推進していく自治体は出てくると思います。本当に浸透させていくことを考えたら、対象は未就学児です。ルールなんて教えなくてもよいのです。自転車に楽しく乗ることが一番大事です。また、自転車の特性として、自転車は手続き記憶です。いくら本を読んでも自転車には乗れません。自転車に乗るという体験を未就学児の段階でやらないと、自転車通学が始まったときに事故だらけになってしまいます。幼児期の体験は本当に重要です。そのためには、市民に呼びかけて、市が市民ぐるみでやろうとする動きを見せるべきです。市がすべき役割があります。できることしかできないのは分かります。国の方針を待たずにやる自治体も出てきているので、乗り遅れない方がよいと思います。

会長

予算や人材が限られていることは分かります。少なくとも、交通教育の現況については分かっているといけません。交通教育については京都市が先進地なので、市で調べて、予算や内容で水戸市でできるものを探してください。あれもこれもやってくれということではありません。

___委員

金沢市もあまり予算はない状況ですが、バス代をかけて小学3年生を交通公園まで送迎

しています。また、マナー検定というものをやっています。他の自治体を参考に、ある程度の予算でできることを検討してみたいかがでしょうか。

会長

ぜひお願いします。交通教育が不十分であるという意見でした。

続いて、___委員いかがでしょうか。

___委員

前は、都市計画との連動という意図で発言しましたが、意図と違う意見となっています。国の方針には従えばよいと思いますが、水戸市の計画なので、水戸市として、どのような都市計画をしていくのが大事です。自転車計画の目指す姿というのは、まさしく都市計画だと思います。来年の春にオープンする千波湖西のパーク PFI は、都市計画においても目玉の一つだと思いますが、私の意見に対し、整備しにくい道路形状とか、交通量を測るとか、交通政策課的な回答となっています。整備する路線については、必要性をよく考えるべきだと思います。都市計画部、公園緑地課などと連動して、2ページにもありますが、都市計画マスタープランとかも反映させて路線選定をしていくべきだと思います。

会長

都市計画で重要なものを造っているなら、当然、そこへのアクセス手段として自転車が想定されるのに、ネットワークに入っていないのがおかしいということでしょうか。

___委員

経済循環ということ考えると、新しい施設ができるのに、現状、車しかアクセス手段がないので、歩行者とか自転車を考慮する必要があると考えます。

執行機関

委員の御発言の意図を正しく受け取れていなかったことは申し訳ございませんでした。ネットワーク計画については、庁内で調整の上、都市計画など、関連する計画と連携させていきたいと思っています。ネットワーク計画は道路上への矢羽根や自転車通行帯の設置といったハード整備についての計画であり、今後5年間で整備ができる可能性が高い路線を選定しているものでもあります。しかし、委員御指摘のとおり、新しくできる施設への自転車でのアクセスについて考えることも重要ですので、自転車でのアクセスルートとして、歩道押し歩きなども含めた推奨ルートを、ネットワーク計画とは別に市民に示せるようにしたいと考えています。

会長

ネットワーク計画には位置付けないが、新しくできる施設に自転車で行けるような方法を示すということによろしいでしょうか。

執行機関

サイクルマップなど、何らかの形で市民にお示ししていくことを検討してまいります。

____委員

施設がオープンしたらそういった声が出るので、その前に準備した方がよいと思います。回答の中では、ネットワーク計画への位置付けを検討すると書かれています。ネットワーク計画でも、推奨ルートでも、言い方は何でもよいのですが、いずれにしてもアクセスできる環境を整えるべきだと考えています。

会長

事務局の回答では、整備が必要であれば位置付けるとありますが、必要であることは分かっているのに、なぜ位置付けないかという御意見ですね。

____委員

それもそうですが、正直、ネットワーク計画と推奨ルートの差がよく分かりません。とにかく、自転車でアクセスしやすい環境を整えればよいと思います。

____委員

アメリカのポートランドでは、ネットワーク計画に子どもがよく行く場所も考慮されています。図書館、スポーツ施設、学校、公園などは自転車でアクセスする施設となっています。そして、例えば公園へアクセスする道は、他の道とは色違いで示されています。それは、車が完全に入ってこない道だということを分かるようにしています。自転車で公園などにアクセスすることは当たり前なので、ネットワーク計画に入れないということがおかしいと思います。

執行機関

本計画におけるネットワーク計画は、国、県、市道でどのように自転車通行空間を整備していくか、各道路管理者と協議して作ったものとなります。素案 29 ページにおいて、路線の選定基準を示しているところがございます。現在も、現行のネットワーク計画に基づき、矢羽根の整備を進めております。まずは、毎日自転車を使う高校生の通学路を重点的に整備することとし、優先整備路線を定めて整備を進めてきたところがございます。通学路については、まだ整備が終わっていません。本計画においても、引き続き、まずは子どもたちが通学に使う路線を優先的に整備を進めていきたいと考えているところがございます。

会長

ネットワーク計画の作り方は、国のガイドラインに基づいたとしても、難しいところがあります。

続いて、____さん、いかがでしょうか。

___委員

手信号は実施率が低いという認識だけでよいのか気になります。手信号の教育の実施に向けた検討を進めていただけると、自転車関連事故が減ると思います。

また、最近、横断歩道で歩行者が立っているとドライバーが停止するようになったので、そういうことも自転車を運転する方が認識していれば、追突事故も減ると思っています。

あと、素案37ページに、整備路線の維持管理として路肩の清掃とありますが、ブラン付の道路清掃車が回遊して、路肩のゴミや草を掃除していますが、排水にゴミが詰まって水たまりができて、自転車がそれをよけようとして、事故になるということが増えているので、もう少し路肩の清掃に力を入れてほしいと思います。

会長

手信号については、確かに自転車に乗る方に教えたいのも分かりますが、どういった手信号がよいのか、はっきり決まっていません。道路交通法にある手信号については、片手運転となるため危ないです。手信号はなかなか扱いにくいテーマです。

また、自動車の動きと追突のリスクについては、交通安全教育の中で教える必要があると思います。実際に運転する時に危ないことは、どこかのタイミングで教育の機会をつくり、徹底的に教えるべきです。

続いて、___委員、いかがでしょうか。

___委員

整備路線の対象が道路法の道路だということは理解しました。しかし、利用者サイドからみたサイクリングロードは道路法の道路だけでなく、公園や川の土手のような気持ち良く走れる道も含まれます。

あと、先ほど話に出ていましたが、水戸市には交通公園がありません。つくば市では市が造っている交通公園があるので、水戸市も交通公園を整備して、子どもや高齢者に自転車の利用の仕方を教える拠点とするのがよいと思います。

また、素案23ページの自転車に乗ってみたいくなるまちのイメージイラストは、まさに千波湖だと思います。公園の整備については、パーク PFI で民間の力も使えるようになっていきますので、公園緑地課とも連携して、交通公園の整備や緑の中のサイクリングロードの整備を、将来的に目指してほしいです。駅近くにある公園としては日本一だと思っているのですが、そのポテンシャルを生かしきれっていません。もっと活用できると思います。県の PFI、市の PFI が千波湖で行われるのだから、さらに、サイクリングロードや交通公園の整備を行ってもよいと思います。次の5年間でやれとは思っていません。将来的な整備でよいと思います。しかし、将来にやると計画に載せないと、将来はないと思います。20年後まで想定する計画などに、一筋の光として入れてほしいです。水戸市はポテンシャルがあるのに、このままではつくば市に県庁所在地をとられてしまうと思っています。千波公園をもう少し生かせば、まだまだ良い都市になります。水戸は、県庁所在地でも人口26万人しかいません。県庁所在地として魅力度を上げるための一つの布石にもなると思うので、一筋の光とし

て計画の中に入れてほしいと思います。

会長

交通公園は、交通教育の場としてよいと思います。計画の中に、交通公園について記載することはできませんか。

執行機関

自転車活用推進計画はソフト施策中心の計画となっており、ハード整備として、矢羽根や通行帯は位置付けますが、道路の新設や公園の新設のような内容は想定しておりません。

会長

都市計画マスタープランなどと連動していますよね。

執行機関

ネットワーク計画の策定に当たっては、市道については庁内関係課と調整しております。

会長

この計画は、水戸市の自転車の横断的な計画なのではないですか。

執行機関

そうですが、新しい道路の整備を位置付ける計画ではございません。

会長

道路も作らなければ、公園も作らないということでしょうか。

執行機関

道路の新設や公園の新設は、この計画では想定しておりません。

会長

既存の公園を使って何かやるということもできないのでしょうか。

執行機関

予算規模や実施可能性などについて、想定外の内容になります。

会長

交通教育のために、交通公園はあった方がよいと思いますし、他の地域では作られています。交通公園については、どこの計画に書いてもらえばよいのでしょうか。

執行機関

今回、この計画の策定に当たり、審議会に諮問させていただいておりますので、答申の際に、交通公園の建設について検討するように記載していただくことになるかと思えます。

会長

答申書には書くとして、それ以外に、こういう議論があった、こういう意見があったということをどこかに書けないのでしょうか。この計画の中に残しておきたいです。

執行機関

計画の中に書くのは難しいです。この計画は、あくまで、今後5年間、市がどのように自転車活用を進めていくかを示すものとなります。

___委員

京都市では、交通公園を整備するに当たり、交通政策課ではなく、自転車活用推進室を作りました。そうすることで、教育のことも含め、自転車に関することが一括して行えるようになりました。水戸市の交通政策課という組織では、なかなか踏み込めないこともあるのだと思います。自転車活用推進室などのような組織を作らないと、今の市役所の仕組みでは、なかなか物事が進めにくいのだと思います。

会長

方法として、まず、答申で付言するということがあります。もう一つ、交通公園のことをコラムとして入れられないでしょうか。

執行機関

ひたちなか市の交通公園の所管はどこだったでしょうか。

オブザーバー

自動車安全運転センターとあって、警察庁所管の法人が運営しています。

執行機関

つくば市の交通公園はどのように使われているのでしょうか。

___委員

公園内に信号や横断歩道が整備されていて、警察OBが指導していたりします。

会長

つくば市の交通教育の中に交通公園は位置付けられています。

執行機関

つくば市の小学生が皆通って教育を受けるような施設ということでしょうか。

___委員

私の子どもが通っていた学校では、一時期そこで自転車の実技指導を受けていました。今はやっていないようです。

執行機関

今回作成している計画は、市の個別計画として、総合計画や他の個別計画に基づいております。総合計画は10年先まで水戸市をどのようにしていくか位置付けられており、たとえ個別計画に交通公園を造ると記載したとしても、総合計画に位置付けていないことができないようになるものではございません。

会長

水戸市の自転車関係は、この計画が全て統括しているのだと思っています。ここに書けないならどうすればいいのか知りたいです。総合計画で検討するよう答申で言いますが、こういうのがあるというのをコラムで書けないのでしょうか。書いて、皆に知ってもらいたいです。そして、知った人から市に圧力をかけてもらおうと思います。

執行機関

コラムは、なるべく施策に直結するものを掲載するようにしています。交通公園の機能などについて、自転車のルールやマナーの啓発に関連するというのであれば、掲載できる可能性はあります。

___委員

京都市は自転車教育のための交通公園を造って、各小学校が交代で通っています。これは市長の英断です。同じようなことを他の自治体でもやっています。

___委員

交通公園はたくさんあります。しかし、今は下火になっています。20年くらい前に、一気につくられました。交通事故が多かった時期につくったのだと思います。

会長

交通教育の一つの手法として、交通公園はとても有効だと思います。せめてコラムで書いてほしいと思います。

続いて、___委員はいかがでしょうか。

___委員

通学路を優先的に整備していただいていることはありがたいです。まちなかは道路が混雑していて、なかなか難しいところがあると思います。水戸市内で、車道で自転車を抜くのはなかなか難しいです。やはり、安全な自転車の利用ということを考えたときに、安全に走れる道路は考慮してもらう必要があると思います。1.5m空けて追い抜くにはどうしたらよいか、自分も分かっていません。普段は、自転車の後ろをゆつくりついて行って、広がったところで抜いていますが、そのときには、後ろに何台も車がいるという状態です。全ての道路ということではなく、このルートなら大丈夫というルートをネットワーク計画の中で御配慮いただき、重点的に整備をお願いしたいです。

会長

1.5mの件は、ゆつくりついて行くことが正解です。いらいらして事故を起こすこともあるので、ハード整備も積極的にやっていく必要があります。

続いて、___委員はいかがでしょうか。

___委員

車の前を自転車が走っている場合は、ゆつくりついて行くしかありません。しかし、歩道に誰もいないとき、自転車は歩道を走ってほしいとも思ってしまいます。ぜひ、道路の整備を進めてほしいと思います。

会長

はい、ありがとうございました。

それでは、私の意見への対応で気になるところについて発言させていただきます。

素案24ページで環境の概念が2つあります。自転車に乗りやすい環境、環境にやさしい、とあり、市の回答としては、文脈から意味を読み取れるので修正不要とありますが、どうしても気になります。事務局は気にならないということでしょうか。

執行機関

文脈から違う意味の言葉と読み取れるので、特に気になってはおりません。

会長

自転車に乗りやすい環境の環境とはどういうことでしょうか。環境にやさしいの環境は何のことでしょうか。文脈から読み取れるんですね。説明してください。

執行機関

基本方針4の環境は、地球温暖化、脱炭素などが関係する、地球環境、気候的な環境ということで、基本方針1の環境は、自転車を利用する空間、利用環境ということの環境です。

会長

ということであれば、基本方針1は利用環境と書けばよいのではないですか。そう書いてはいけないのですか。

執行機関

書いてはいけないということはありません。

会長

ではそう書けばよいのではないかと思います。国のガイドラインには利用環境と書いてあります。私が言っても駄目だが、国がやっていることならやるでしょう。この表記を認めると、我々の国語力が疑われると思います。環境が利用環境を指しているなら、そう書けばよいのです。

それから、基本方針については安全が2番目になりましたが、素案20ページ、21ページについては、安全の項目が4番目のままです。

執行機関

基本方針の修正と連動できておりませんでした。修正いたします。

会長

それから、目指す姿が自転車に乗ってみたいくなるまちとあり、その実現のための基本方針と施策があり、成果指標があります。私は、自転車に乗ってみたいくなるまちを目指すなら、成果指標に、自転車に乗ってみたいくなったかどうかの満足度を入れるべきと言いましたが、修正されず現状のとおりとなっています。私はおかしいと思っていて、乗ってみたいくなるまちを目指すなら、乗ってみたいくなったか調べるのが当然だと思います。

執行機関

成果指標は、施策の実施状況や施策の効果を図るものとしています。自転車に乗ってみたいなくなったかどうかは、第3次計画策定時に、アンケート調査などにより、市民の声を聞くことはできると思います。第2次計画の成果指標につきましては、回答のとおりとさせていただきたいと思います。

会長

やっていることが不整合です。合理的ではありません。乗りたくなるまちを目指すなら、乗りたくなったかをチェックすべきです。データがとれるとれないは別のことです。毎年データをとるわけにはいかないと思うので、5年後にアンケートで聞いてみて、そのデータを見て評価すべきです。目標として入れておくのが理屈的に通ります。もしも乗ってみたいくなるまちになっていないという声があれば、それは方針や施策が間違っていることになります。方針や施策が間違っていないかどうかチェックすることは必要です。方針や施策が不十

分だったということを知られたくないのであれば入れなくてもよいとは思いますが。普通は入れます。非常に重要です。さいたま市や京都市、金沢市も意識の成果指標が入っています。当然です。従来はアウトカムは重視されなかったですが、今は重視されます。私は、自転車に乗ってみたいくなるまちになったかどうかを成果指標に入れるべきだと思いますが、皆さんいかがでしょうか。

___委員

アンケートのとり方について、京都では成果指標はネットですべてとっていて、毎回回答する人が違います。同じ人でやらないと意味がないように思います。その都度回答者が違うと、前を知らない人だった場合、前からどうなったか聞かれても分からないです。そのあたりを工夫してアンケートをとってくれば大丈夫です。

会長

現状値が分からないなら空欄でもよいので、成果指標として入れてほしいというのが私の意見ですが、事務局の対応のとおりでよいという委員の方がいらっしゃれば御意見を伺いたいです。

特にないでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、私の意見に賛同いただける方はいらっしゃいますか。

(2名挙手)

___委員

事務局がそういう調査ができる予算を確保できるなら、やった方がよいのではと思います。

会長

調査自体は5年後にやりますよね。毎年やれとは言っていません。

それでは、審議会の意見として、成果指標に入れてください。検討してください。

執行機関

現状値が分からなければ空欄でもよいとのことでしたが、空欄はあり得ないと考えます。現状値がないのに、目標値をどう設定するかという課題もあります。

___委員

今から調べる必要がありますね。

会長

簡単にでも、今から調べてほしいです。それができないなら、目標値は定めなくてよいで

す。ただ、データはとるようにしてください。次につながるのです。ほかに、満足度を測れるような調査結果があれば、それを参考にできるとも思うのですが。

___委員

例えば、現状値は、間接的に読み取れるデータからつくっておいて、5年後はダイレクトにとる、というのはいかがでしょうか。

あと、次のアンケートでは、親として子どもを自転車に乗せたいですか、のような、親の立場での回答を求めても面白いかと思います。

会長

安全とか安心についても、質問の仕方に工夫の余地があります。

___委員

本日、事務局に事前にパワーポイントの資料を送ってありました。モニターお願いします。

通行空間を整備する前にやるべきことがあります。整備する前に利用者の声を聞き、整備した後の反応をとります。モニタリングの例をお示しします。これは、金沢大学前で観測した整備前後の左側通行遵守状況です。場所によって状況は異なるので、3箇所くらいでデータをとっておくとよいです。ほかにアンケートもやっていますが、整備前の状況も調べておかないと、その効果が分からないです。大事なことなのでやってほしいです。

会長

整備前後の調査が大事だということです。ありがとうございました。

先ほどの話ですが、指標については、非常に大事なもので今後のためにも絶対あった方がよいと思います。空欄でもよいので載せてほしいです。委員の皆さまも賛成しました。

あと、計画全体を読むとシェアサイクルが重視されているように感じます。シェアサイクルが大事だ、大事だと書いてあります。成果指標でも、シェアサイクルの利用回数を増やすとしています。そのために台数もステーションも増やすとありますが、それ自体はよいと思います。ただ、問題は、シェアサイクルをどこを通すかということです。通行帯、利用ルートの想定です。それと整合した形でステーションを配備するのでしょうか。当然そうだと思いますがそれが見えません。千波湖西には既にステーションがあります。ネットワーク計画を都市計画と連動させるべきという意見に対し、千波湖西側の道路は整備が難しいと言いましたよね。通行環境とサイクルステーションの設置は連動しているのかという問題があります。通行空間整備と連動する形でステーションを配備することを書いておかないといけないと思います。素案30ページにネットワーク路線がありますが、ここにシェアサイクルステーションを載せればよいと思います。将来的な設置箇所も載せれば、連動させているか分かります。

あと、駐輪場の施策では、シェアサイクルのことは記載がありますが、一般の駐輪場の話がどこに書いてあるか分かりません。シェアサイクルばかりで、自分の自転車を持っている

人に不公平です。シェアサイクルをやるのはよいですが、自分の自転車をとめる駐輪場のこともきちんと整理してください。

そして、そんなにシェアサイクルだと言うならば、色々なデータは一般自転車とシェアサイクルを分けて整理してください。事故や左側通行遵守などは、一般、通学、シェアサイクルを分けて調査すべきです。そうでないと、シェアサイクルが良いか悪いか分かりません。素案30ページに通行帯を整備すると書いてありますが、このままでは、通行帯はできず、サイクルステーションはどんどんできていきます。そして、歩道をシェアサイクルが走って、歩行者に危害を加えるということが危惧されます。私の一番の懸念です。

___委員

フルスペックの自転車道がよいのか、専用通行帯がよいのか。今の整備にラバーポールを付けるというやり方もあるかもしれません。自転車道などは、清掃の問題や緊急車両の寄せ方とか交差点の処理とか課題もあります。ネットワークのつながりも考慮する必要があります。慎重に考える必要はありますが、整備することは良いことだと思います。

あと、協議会のようなものをつくるというのは、人員に限りのある事務局にとっては仲間作りとしての意義があると思います。

時間がないので、他の意見は後で共有します。

___委員

金沢のネットワーク計画は、長期、短期の計画を示しているので参考にしてみてください。現物を置いていきます。

会長

最後に一言ある方はいらっしゃいますか。この後は、事務局で修正の上、どんどん先に進んで行ってしまうので、ここはちゃんとしてもらわないと困るとか、何かあればどうぞ。

___委員

この計画に書いたことが全てできればすごいです。完璧です。素晴らしいことです。非常によくできていると思います。期待しているので、頑張ってください。

会長

シェアサイクルを頑張るのはよいのですが、通行帯整備と一致しておらず、事故や歩道の混乱につながったら悲惨です。このままでは危ないです。

予定より時間がかかってしまいました。皆さん、長時間ありがとうございました。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3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。

委員の皆様から素案に対する追加の御意見がある場合、今月中は、随時お受けします
ので、事務局まで個別に御連絡ください。

今後のスケジュールにつきましては、意見公募の結果と意見への対応がまとめ次第、委員の皆様
に書面にて共有させていただきます。その後、会長と協議の上、答申書(案)の作成を進めてまいります。