

## 平成 30 年度 第 4 回 石岡市りんりんタウン構想推進委員会 会議録

1 日 時 平成 31 年 2 月 21 日 (木) 午後 2 時 00 分～午後 4 時 00 分

2 場 所 石岡市役所本庁 201 会議室

3 出席者 委員 11 名

### 4 会議内容

#### (1) 開 会

#### (2) 挨 拶

【会長】 委員会が始まる前に、駅西口周辺の市街地を歩いてきた。商店街はいわゆるシャッター通りとなっており、東口と比較して寂しいという感じで、今更ながらに驚いた。歩いている人は少ないが自動車は多く、素通りしているという印象である。商店街は大きく広がっており、気温が高い中を歩いていると汗が出るくらいであった。ヨーロッパの街を見ていると、このようなまちは、歩くには疲れるけど、自動車では駐車場を探す必要があり、自転車では気軽に立ち寄れるメリットもあり、自転車が使いやすいまちであると感じている。

今回の委員会が最終回となる。パブリックコメントを踏まえて修正された構想等について意見を出していただきたい。

#### (3) 議 事

【事務局】 配布資料 1, 2 に基づいて説明

【会長】 事務局説明でりんりんタウン構想の概要をつかんだ上で、ご意見いかがか。

【委員】 計画では市民の共感を得られるかどうか大切である。共感を得るためには、繰り返しの説明と政策に対する責任が求められる。また、観光資源からりんりんタウン構想を考えると、このまちに来ると手軽にサイクリングを楽しむことを伝えることが重要である。そのためには、ハード面の施策のみではなく、レンタサイクルの利用が可能な場所をアナウンスする等、ソフト面の施策も充実させることが重要であると感じている。

【委員】 パブリックコメントの意見を見ると、市民への呼びかけがまだ弱いと感じる。りんりんタウン構想とネットワーク計画の2つの計画があるが、計画策定の趣旨など市としてのメッセージが一般市民に対して伝わりやすいものにすべきではないか。

また、ネットワーク計画については、県のネットワーク計画がある中で、県と調整しながら、市のネットワークを計画している旨を説明する必要があるのではないか。

【事務局】 市民の方に自転車を活用してもらいたいという思いがあるので、分かりやすい表現となるように工夫していきたい。

【会長】 総花的な計画になっている印象がある。例えば、外部からのサイクリストを受け入れるような、りんりんロードをつなぐネットワークは充実しているように感じるが、市街地でどのように自転車を活用してもらうかといったネットワークは不足している印象を受ける。ネットワーク路線の中で、市民向け、来訪者向けのどちらかに優先順位をつけるのか、または、並行して進めるのかというところが分かりにくいと感じる。

【事務局】 2つの目標「暮らしの中の環境の整備」と「観光振興における自転車活用の推進」は同時並行で進めるべき目標と考えており、ネットワーク計画で選定した路線の整備優先順位については、来年度以降に担当部署で順位づけを行いながら整備していくものと考えている。

【委員】 構想は施策の概要にとどまっている印象である。10年間という計画の中で具体的にどのように進めていくのか、もう少し短期的に達成させる目標も示されると良い。また、矢羽の整備は5箇所とあるが、10年間で5箇所というのは少ないような気がする。

【会長】 37ページから42ページまでの「リーディングプロジェクト（重点事業）」のロードマップに関わることだと思われるが、いかがか。

【事務局】 41ページから示す「計画の実施スケジュール」で来年度から始まる施策が、早期着手と考えている措置であり、計画の進捗状況については、市民の皆様にも分かりやすくなるように進めていきたいと考えています。

【委員】 30 ページの「(2) 安全な走行環境の整備」の数値目標では、“矢羽・注意喚起標示等の設置エリア数を 5 箇所”と記載しているが、37 ページに記載の「リーディングプロジェクト（重点事業）」では、安全な走行環境の整備においては、“自転車ネットワーク計画の推進”としている。ネットワーク計画を推進するほうが、矢羽を 5 箇所設置するよりも大きな目標であるのに、なぜ数値目標は 5 箇所という小さい目標になってしまっているのか。

また、38 ページの安全教育の実施では、“幼少期から大人までの幅広い年齢を対象”と記載があるが、31 ページの施策の目標では“交通安全講習は小学生からが対象”となっている。保護者の方を通じて幼少期の自転車教育をしていくことも重要であるため、そのような推進もしていくべきである。

このように、28 ページの「施策の体系」と 30 ページからの「施策内容」と 37 ページからの「リーディングプロジェクト（重点事業）」で一貫していない印象を受ける。もう一度、整理してほしい。

【事務局】 各施策で優先的に進める主な措置をリーディングプロジェクト（重点事業）としています。38 ページに掲載する「⑥安全教育の実施」では、幼少期からどのように実施するかなど課題が残っているが、施策体系や施策内容の項目と内容の調整を行います。30 ページの「(2) 安全な走行環境の整備」の数値目標である矢羽 5 箇所とは、計画期間 10 年のうちに 5 エリア整備するといったもので、計画を進める中でエリアを定めていきたいと考えています。表記について、「箇所」を「路線」に変更します。

【委員】 28 ページからの施策の体系表の中でもどれがリーディングプロジェクトであることを示したほうが分かりやすくなるだろう。

【事務局】 市民の方にも分かりやすくなるように工夫します。

【委員】 市としては、「暮らし」「観光振興」の両面から同時進行すべきだと考えており、また、それぞれの施策についても市民目線の分かりやすいものとなるように整理していきたい。

【委員】 誰もが見て簡単で、共感できるような計画としてほしい。

【委員】 県ではネットワーク計画を自転車活用推進計画の中に包含しており、国も同様であるため、できれば石岡市でも同様の構成にしてほしい。

ネットワーク計画に整備形態が記載されている。基本的には国のガイドライ

ンに基づいて進めていくことになると思うが、特に、観光色の強いルートでは“水郷筑波の自転車走行環境整備ガイドライン”も参考にして柔軟な対応をとってもらいたい。

また、県では計画のフォローアップを1年に1度行っていく予定であるが、石岡市ではどのようなスケジュールで進めていくのか。

**【事務局】** りんりんタウン構想とネットワーク計画の合本については、製本の工夫をします。整備形態も“水郷筑波自転車走行環境整備ガイドライン”を参考にしていきます。

なお、計画のフォローアップは、石岡市でも毎年行っていく予定です。

**【委員】** 県でもネットワーク計画は策定中であり、確定したものではないため、ネットワーク路線は今後も調整して選定してほしい。

各施策の数値目標をどのように決めているのか不明確である。指標として「人口集中地区の通勤目的自転車分担率」を挙げ、H22年の7.4%からH32年には8.6%まで上げる目標としているが、すでにH31年であり、現在がどれくらいの分担率になっているかも分からない。ネットワークや矢羽の整備箇所も具体的に路線を示すべきではないか。

**【事務局】** ご指摘のあった指標「人口集中地区の通勤目的自転車分担率」は、国勢調査の結果を使って設定しています。県の自転車活用推進計画でも同様の指標としているため、整合を図りながら検討していきます。

具体的なネットワークの整備箇所については、国などからの交付金も見据えながら検討していきます。

**【会長】** 国の自転車活用推進本部との連携は現時点であるのか。

**【事務局】** 今後、国の動きがあり次第、連携したいと考えていますが、来年度は市単独で、できる範囲の取組を進めていく予定です。

**【委員】** ネットワーク路線について、石岡市街から恋瀬川サイクリングコースに接続していない。また、石岡市街から八郷を結ぶネットワークも鬼越峠は急勾配であり、自転車で小学生が利用することは難しいのではないか。

**【会長】** 恋瀬川サイクリングコースに接続するルートは、まち蔵藍を経由するルートを決れば解決するように思われるが、いかがか。

- 【委員】 世界のナショナルサイクルルートを見ると網目状のネットワーク路線を目指しており、どこからでも周回できるルートとなることを理想としている。
- 【委員】 このネットワークは、地図上で設定したものであると感じる。
- 【会長】 この地図上のルートは、使う人や使っている自転車のカテゴリーが異なるということですね。
- 【委員】 国道 6 号の歩道は広いため、その歩道の一部を整備して自転車に使うことは可能ではないか。そうすれば街なかを走行する必要もなくなる。
- 【会長】 この計画では、商店街の回遊性を確保するために街なかを走ってもらいたいという目的もある。カテゴリーが異なるというのは、街なかは市民が回遊しながらママチャリで走るようなルートであり、広域的にはロードバイクのような利用が想定され、現計画ではそれらが一緒になっている。自転車の種類や利用者によって利用できるルートに制限は生じるが、まずはルートを引くことが重要なのではないか。
- 【委員】 街なかを走るルートはこれで良いが、本格的なサイクリストにとっては、高浜駅周辺のルートが魅力的である。
- 【委員】 霞ヶ浦は石岡市の大きな資産である。運動公園もレンタサイクルがあり、拠点としてふさわしいので、自動車交通が多いかもしれないが、ここを結ぶルートもネットワークに加えてもらいたい。
- 【会長】 確かに街なかと恋瀬川を結ぶルートが不足しているように感じる。ネットワークとして追加は可能か。
- 【事務局】 ネットワークを多く入れることは理想であるが、優先エリアを設定し、段階的に整備していくこととなる。ご指摘のあった街なかと恋瀬川を結ぶルートは、ネットワークとして追加を検討していきます。
- 【委員】 運動公園は、施策の「レンタサイクルを活用した地域振興」にもつながる拠点である。
- 【事務局】 運動公園にはすでにレンタサイクルがあるので、レンタサイクルを増やすと

いう観点からも活用していきます。

【会長】 運動公園と高浜をつなぐルートはいかがか。

【委員】 運動公園と BRT との連携は視野に入れているのか。

【会長】 BRT の横に自転車専用レーンを整備することは難しいか。

【事務局】 BRT は遮断機でコントロールして一般の車道を横断しているが、自転車が走った際にその遮断機能がない状況になるため、車道の横断は危険と考えます。

【委員】 つくばりんりんロードも同様な状況であり、自転車が車道を横断するのは危険のようである。

【会長】 このネットワーク路線に追加することは難しいですね。

【委員】 構想の目標である「暮らしの中の環境の整備」と「観光振興における自転車活用の推進」を進めることを大前提として、施策を選んでいる状況である。計画の目的をしっかりと踏まえ、大筋からそれない計画として進めてもらいたい。

【会長】 ご指摘のあったネットワーク路線の見直しは、再度、検討課題として対応していただきたい。

【委員】 40 ページ⑪のタイトルには「市単独開催」とだけ記載されているが、「サイクルフェス、ツーリングイベントの市単独開催」に見直してはいかがか。29 ページの主な措置の記載がそのままになっていると思われる。

【事務局】 そのように修正します。

【委員】 県と同時並行で連携しながら計画策定・調整を進めてきた県内市町村では初めての計画である。伝わりにくい表現になっていた部分もあると思うので、修正を加えていきたい。また、市単独で進める事業ではないので、近隣市町村とも連携を取りながら進めていきたい。

【委員】 37 ページの「③サイクルラックの拡大・普及」の石岡市産木材の活用では、「石岡モデルを作成し、全国に対して販売する」までを目標として明記し、本

市の産業としての視野も入れてほしい。

【会長】 サイクルラックは解体して持ち運ぶなど、需要はこれから伸びるのではないか。

【会長】 恋瀬川サイクリングコースは個性のある魅力的なコースであると思っている。このコースをぜひ活かしてもらいたい。参考資料 3 の「恋瀬川サイクリングコースの充実」について事務局より説明をお願いしたい。

【事務局】 配布参考資料 3 に基づいて説明

【委員】 恋瀬川サイクリングコースでも危険な場所もあるので、注意喚起が必要である。

【委員】 危険であるため、看板を立ててもらったという経緯はある。

【委員】 恋瀬川サイクリングコースは、県の計画も含めてネットワーク路線に含まれているが、矢羽が引かれる予定はあるのか。整備形態が景色と合わないのではないか。環境に合わせて整備形態も選ぶようにしてほしい。

【委員】 全体に矢羽等を引く必要はないのではないか。ただし、車道を横断する箇所など、必要性がある箇所には整備が必要と考える。

【委員】 ガイドラインを全てとらえるのではなく、その地域性を踏まえた整備を進めていただきたい。

【委員】 道案内の管理委員会に理事として参加している。誤りのある看板があるが、予算の関係で更新整備できていない箇所がある。市で予算を組み、案内看板を更新してほしい。

【事務局】 除草で予算が無くなるというのが現状である。かすみがうら市とも連携を取りながら予算を確保していきたいと考えています。

【会長】 サイクルクラブを設立するという提案があるが、みなさんいかがか。

【委員】 市民の中でサイクル仲間を増やしていく機会になる。その核となる団体が市

公認というとなれば、やりがいもあると思う。クラブの中から安全教室等のサポーターが出てくると良いのではないか。

【全員】 サイクルクラブを設立することで同意。

【事務局】 本日で推進委員会は終了となります。皆様のご意見を踏まえ、会長の一任をいただいた後、構想として発行いたします。どうもありがとうございました。

## 5 閉 会

以上