

第1回（仮称）自転車のまち推進計画策定懇談会 議事録（概要版）

日 時：平成22年3月19日（金） 13:30～15:00

場 所：宇都宮市総合福祉センター 大会議室

出席者：委員19名 ほか

開 会

宇都宮市横松副市長あいさつ

- ・ 本市は市街地を中心に平坦地が広がっており、自転車の利用に適した環境であることから、自転車の利用が多く、これまでも自転車のまちとして歩んできた。
- ・ 1990年の世界選手権自転車競技大会の開催を契機として、毎年秋にはアジア最高峰のサイクルロードレースであるジャパンカップが開催されている。
- ・ 平成15年には、自転車走行環境の改善や放置自転車問題などに対応するため、「自転車利用・活用基本計画」を策定し、これまで、自転車走行空間のカラー舗装や駐輪場の整備、レンタサイクルの導入などを進め、自転車のまちづくりに取り組んできた。
- ・ 近年では、環境意識や健康志向の高まりなどから自転車に対する評価が高まっており、自転車を取り巻く環境も大きく変化している。また、都市における有効な交通手段として、「誰もが利用できる環境にやさしい交通ネットワーク」を目指してまちづくりを進めているところだが、本市では、地域密着型のプロスポーツである「宇都宮ブリッツェン」が発足し、市民の環境や自転車への関心が高まっている。
- ・ 本市の貴重な資源でもある自転車をまちづくりに活かし「エコ・サイクルシティうつのみや」を目指していくために「環境」「健康」「観光」「スポーツ」などの様々な視点から、自転車に関する新しい計画の策定に取り組んでいきたい。
- ・ これまでもアンケート調査を含めて様々な意見を伺っている。自転車のまちの推進にあたっては、市民、交通事業者、行政の連携の下、一体となった取り組みが求められることから、委員の皆様には、ご意見ご議論をいただきたい。

会長選出

事務局（宇都宮市交通政策課）

- ・ 事務局提案として、国の「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」の委員であり、自転車交通に対し、高い見識をお持ちで、様々な研究をされている、株式会社住信基礎研究所研究理事の古倉委員にお願いしたい。

古倉会長あいさつ

- ・ 平成18年度の内閣府の現地調査で宇都宮市を対象に自転車に関する調査を実施し、様々な問題点や課題を勉強させていただいた。
- ・ 私の専門は小さな分野から言うと自転車政策であり、自転車にピンポイントに絞り交通

政策を研究させていただいている。また、京都大学では法科大学院にて景観法や都市計画法などの法制度を講義させていただいている。

- ・ ニューヨークでは2900km, ロンドンやパリでは900kmや600kmの自転車の走行空間がある。最近ではソウルにおいて207kmを2012年までに作るという計画を作り、国内では静岡市が283kmを2025年までに整備する計画である。走行空間に関しては、各市が競い合っている。
- ・ 宇都宮市は走行空間に適した道路を見つけられると思うが、走行空間を競うのだけではなく、走行空間を何に使うのか、どういう目的で使うのか、ソフトの面を頭に入れて総合的に考えていくのが自転車のまちの推進計画としてふさわしいのではないか。
- ・ ハード、ソフトの整合性が取れた計画がこれから必要である。

古倉会長

- ・ 議題5の「(仮称)自転車のまち推進計画の策定について」, 事務局から説明願う。

事務局(宇都宮市交通政策課)

【資料2「(仮称)自転車のまち推進計画の策定について」に基づき説明】

古倉会長

- ・ ただいまの説明について、質問等があれば、お願いしたい。
- ・ 計画期間は5年となっているが、理由はあるのか。また、前回計画の期間はどのくらいだったのか。

事務局(宇都宮市交通政策課)

- ・ 前回の計画期間は8年であった。長期的な視点から見ながらも、短期的に確実に実行できる計画としていきたいという考えから、今回の計画期間は5年とした。

古倉会長

- ・ その他に質問がなければ、議題6の議事に入りたい。
- ・ 議事(1)「自転車利用・活用基本計画の概要と施策事業の評価」について、事務局から説明願う。

事務局(宇都宮市交通政策課)

【資料3「自転車利用・活用基本計画の概要と施策事業の評価」に基づき説明】

古倉会長

- ・ ただいまの説明について、質問等があれば、お願いしたい。

大森委員(安田委員代理)

- ・ 自転車の計画を策定するにあたって、コンパクトシティや渋滞、公共交通の利用促進など

の観点を踏まえ、これらの整合を図りつつ整備を進めていくことになると思うが、計画の狙いをどこに絞っているのかお聞かせ願いたい。

- ・ 観光面におけるアピールや中心市街地の回遊性を高めていくことなど、計画を整理していく中で分岐点が出てくると思うが、今回はどのようなコンセプトで計画を検討していくのか。

事務局（宇都宮市交通政策課）

- ・ 今回の考え方の根幹となる部分であり、いろんな側面から計画を捉える必要がある。自転車を如何に走りやすくするかが主眼であるが、市内の方、市外の方いろんな利用者の存在もある。公共交通と連携し、自転車の利便性を高めることと、観光面と連携するなど、自転車でまちの魅力を高めることの2本の柱があり、それらを連携させながら進めていく必要があると考えている。

古倉会長

- ・ レンタサイクルの自転車は、より良いものにしていくことが必要である。ママチャリでは、距離もスピードも出ないが、電動アシスト等では、より移動範囲も広くなり様々な効果が期待できる。質の良い自転車を導入することにより、自転車利用が促進される。また、個人所有の自転車ももっと良いものに変えていくなどの議論もある。前回の計画ではそのような視点はあったのだろうか。

事務局（宇都宮市交通政策課）

- ・ 前はそこまでの視点はなく、検討していなかった。当時は放置自転車対策という視点からレンタサイクルを導入してきた経緯があり、現行レンタサイクルは放置自転車を活用したものである。今回の計画では自転車をより使ってもらえるための視点からもレンタサイクルの充実を検討していきたい。

古倉会長

- ・ 借りるだけではなくて、自分で良い自転車を持つことで放置自転車も減るだろうし、遠くまでいけるので車の代わりにも使えるなどのメリットもある。そのような面もこれから考えていければと思う。

柿沼委員

- ・ レンタサイクルの利用率は高いということが分かるが、事故の件数はどうなっているのだろうか。自転車保険も、保険会社が撤退している状況もあるが、一部車の保険で対応できるものもある。

事務局（宇都宮市交通政策課）

- ・ レンタサイクルはTSマーク付帯保険に加入している。交通事故は平成20年の事例で申し

上げると3件程度発生している。いずれも利用者が被害者になる事故であり、加害者と話し合っただけで解決しているため、TSマーク付帯保険による支払いはないが、安全面の周知など、今後の課題として考えていきたい。

古倉会長

- ・ レンタサイクルだけでなく、保有している自転車にも保険があることをPRしていくべきであろう。高校生が加害者の損害賠償請求の事例もある。マナーの徹底も必要である。

出井委員

- ・ 重点整備路線のカラー舗装をしてある路線をよく使うが、電信柱がカラー舗装内にあつて、非常に不便である。電線類の地中化対策などで対応できないものか。

事務局（宇都宮市交通政策課）

- ・ 現行の空間内で考えると困難な状況であるが、指摘の路線は都市計画道路で拡幅の予定があり、計画的に進めているところである。
- ・ 電柱の移設については困難なところもあり、具体的な計画はないが、計画策定にあたっては、高校生などに対し、ヒヤリハットなどのアンケート調査を実施しており、短期的にどのような対応が出来るのか、検討材料として進めていきたいと考えている。

古倉会長

- ・ 走行空間を設けた時に障害物のあることは全国的にも大きな問題となっている。一朝一夕では出来るものではないが、ユーザーの視点からいろんなニーズを挙げてもらうことも重要だろう。

古池委員

- ・ 駐輪場の現行計画であるが、結構うまくいっているという感じがある。ただ、駅周辺における駐輪場利用率はいいが、中心市街地の駐輪場利用率が低い。ここが課題となっている。
- ・ JR西口周辺の駐輪場利用率は路上駐輪場の利用率が136%と高く、目的地に近いところに停められている。市街地も目的に近いところに整備していくことが必要である。
- ・ 会長から所有ということについて話があったが、安いママチャリなどは放置につながる可能性が高い。かつては自転車の盗難も多く、鍵をつけていないなど利用者の問題が大きかった。そのため、質の良い自転車を持つことは大きな意味がある。
- ・ 柱の一つとして「守る」があるが、「マナーを守る」に加え、「身を守る」「盗難から守る」などいろんな意味で「守る」というのはある。
- ・ 高齢者には、電動アシスト自転車が便利であり、高齢化社会に向けて自転車の質を上げていくことや、マナーを守ることも重要であるが、自転車の事故に遭わない仕組みも重要である。その点で、県警が去年から取り組んでいる高齢者にヘルメットを無料配布する事業は大きな意味がある。

古倉会長

- ・ それでは、議事(2)の「基礎調査からみた自転車利用の現状と課題」と議事(3)の「宇都宮市の自転車に関する特長・メリット」について併せて事務局から説明願う。

事務局（宇都宮市交通政策課）

【資料4「基礎調査からみた自転車利用の現状と課題」資料5「宇都宮市の自転車に関する特長・社会環境と自転車のメリット」に基づき説明】

古倉会長

- ・ 駐輪場の定期利用の待ちがあるようだが、駐輪場の総需要を減らすために、駅に近い人は歩いてきてもらうなどの対策は考えていないのか。

事務局（宇都宮市交通政策課）

- ・ 駐輪場の利用促進を進めてきた結果、需要が増えてきている。そこにどう対応するかという状況である。

古倉会長

- ・ 欧州だと、公共交通の利用促進のため、駅まで自転車で来る人を歓迎する考えがあるが、直近の人は徒歩と位置づけている。ある都市のアンケートによると、放置自転車所有者の3割は、駅近くから来ている人が多いというデータもある。また、駅から500mくらいであれば、歩いていく方が早く着く。そのことを告げてから質問すると、半分程度の方が早くつくのであれば歩くと回答している。駅直近の場合歩いた方が早いというデータをPRすれば需要抑制にもつながる場面もある。

出井委員

- ・ 今まで、子どもが何回か自転車を盗まれている。過去には、岡本駅に放置されているといった連絡があり、取りにいったことなどがある。放置のかなりの数は、盗難車ではないか。

杉山委員（塚野委員代理）

- ・ 県警では放置自転車は、現場を確認したときに車籍番号などで所有者を確認している。防犯登録されていれば所有者が特定できるので、連絡して取りに来てもらっている。かつては、自転車の盗難被害の台数は高校生や中学生を中心に多かったが、近年はだいぶ減少している。

古倉会長

- ・ 盗難対策としてはどのようなことをやっているのか。

杉山委員（塚野委員代理）

- ・ 盗難対策としては、鍵を2つかけるツーロック運動などを行っている。被害の可能性として長時間止めている場合やゲームセンター前などに止めていると被害にあいやすい。やはり、管理者のいない駐輪場は被害が多い現状がある。

古倉会長

- ・ 多少遠くても、管理者のいる駐輪場を利用してもらうことが望ましいということか。

古倉会長

- ・ オランダなどは自転車の台数に対する盗難の割合は5%とか6%となっており、日本は0.5%であるため、日本よりも一けた大きくなっている。自転車自体が高価であることが原因と考えられるが、安易に放置してしまうと盗難されてしまうという状況がある。アメリカでもそうだが、皮肉なことに盗難が多いので放置自転車の抑制につながるということもある。

古池委員

- ・ ツーロックを励行すると盗難率は下がる。盗難に遭うのは鍵をつけていない人が多い。また、見つかっても取りに行くのが面倒くさいといった感じがあり、これも自転車が安いことが原因ではないか。

古倉会長

- ・ 日本の自転車は欧州に比べると価格が安く、安い分たくさん売れる。鍵をロックしない人も多い。ある程度、質が良く安全な自転車に乗ってもらう方が、盗難に気をつけるようになる。
- ・ 駐輪場を拝見してみると、端の方に意外と高価な自転車を置いている人もいる。自転車を大事にすることにより放置自転車もなくなるし、ブレーキ等の質も良いため安全に乗れるということがある。

出井委員

- ・ 資料5の環境と自転車の中で、CO2排出量についての記述があるが、排気ガスの調査などはしているのか。

事務局（宇都宮市交通政策課）

- ・ ガソリン消費量などのデータでは全国で高位にあるなど、宇都宮市の自動車に関する指標については概ね高くなっており、自動車依存度が高いことが現れている。宇都宮市の大きな課題であると認識している。

古倉会長

- ・ それでは、議事(4)の「(仮称)自転車のまち推進計画基本方針等について」事務局から説明願う。

事務局(宇都宮市交通政策課)

【資料6「(仮称)自転車のまち推進計画基本方針等について」に基づき説明】

古倉会長

- ・ 議事(4)については、フリーディスカッションということで、計画の今後の方針について、ご意見・ご提案をいただきたい。

三宅委員

- ・ 計画の目標については定量的であることが望ましいと考えている。例えば、自転車の分担率を20%から25%にするとか、そうなる为实现のためのターゲットが明確になる。目標の数値と实现するためのターゲットを明確にしていかないと、数値が上がらないと思われる。今回の計画については、そういった考え方に基づいて検討していくべきではないか。

古池委員

- ・ 何を指標にするか大きな問題である。効果が出やすい指標が多いが、やはり市民のニーズに対応した指標が出ると良い。また、単に指標を達成すれば言いというものでもない。

古倉会長

- ・ アメリカでは、現行の分担率をいくりにするといった計画を立て、5年後に達成状況のチェックが入る。出来ない場合は出来ないことをきちんと公表している。どういう項目を設けるべきか議論していくべきである。

柿沼委員

- ・ 自転車専用レーンを作っても、大きな交差点だと一旦歩道にあがってしまう。そうすると、ドライバーの視界から一旦消えてしまい、急に視界に入ってくるので安全対策が必要である。

古倉会長

- ・ 自転車の利用促進は、自転車事故を増やす側面も持っている。利用促進と安全対策の両方の側面からの対応が必要だろう。

古池委員

- ・ 自転車の優先信号などを日本で先駆けてやって見るのもいいのではないか。

柿沼委員

- ・ 自転車に乗る側にもルールやマナーなどの問題もある。

古倉会長

- ・ 自転車に関する計画の目標設定は、分担率と交通事故の2本柱が多い。自転車が盛んになると走行距離あたりの事故率は下がるというデータもある。事故の件数自体は増えるかもしれないが、安全を向上させるような施策を平行して実施していくことなど、自転車利用を前向きに考えていくべきである。

河合委員

- ・ 高齢者は自転車でふらつきながら乗っている人が多い。また、本人がそれに気づいていない場合も多く、自転車専用レーンの整備など、それを鑑みて整合性を取らないと、自転車が人とぶつかることが心配である。高齢社会の進展を考慮していただいた方がいいのではないか。

古倉会長

- ・ 委員のご意見のように、歩行者をどう守るかが重要である。国の自転車走行空間モデル事業なども、歩行者と自転車を分離して安全を図ろうという方針であると思われる。
- ・ 以前、アンケート調査を実施したときに、まずは歩行者の安全性確保が必要であるとの意見が多かった。歩行者の安全を確保するとともに自転車の安全も確保していく方法を考えていかなければならない。

古池委員

- ・ 近年、歩行者と自転車の事故が増えている。歩道の上で歩行者と自転車がぶつかるということが問題となっている。今後の課題だろう。

古倉会長

- ・ 他にご意見がなければ、これで終了させていただき、事務局にお返しする。

事務局（宇都宮市交通政策課）

- ・ 最後にフリーディスカッションいただいた、今後の施策事業に関する意見については、ご意見や提言等あれば、別紙の「施策事業の展開等に関する意見・提言」に記入し、郵送等でお送りいただきたい。
 - ・ 次回の懇談会の開催については、日程を調整して各委員にご連絡させていただく。
- 以上で、第1回（仮称）自転車のまち推進計画策定懇談会を閉会する。