

平成27年度 第2回 宇都宮市自転車のまち推進協議会

日 時 平成27年10月13日（火）午前10時00分から正午まで

場 所 宇都宮市役所入札室

出席者 別紙名簿参照

内 容 1 開会

2 挨拶

3 議事

(1)「第1回宇都宮市自転車のまち推進協議会」等での意見に対する考え方について

(2)「(仮称)宇都宮市自転車のまち推進計画後期計画」の策定に係る施策体系及び評価指標について

4 閉会

【主な発言・意見】

議事

(1)「第1回宇都宮市自転車のまち推進協議会」等での意見に対する考え方について

<古倉アドバイザー>

- ・自転車施策をたてるにあたり、自転車を都市交通として位置付けるだけでなく、目的と手段を明確にする必要がある。また、自転車都市として、よりレベルの高いスローガンを設定していく必要がある。

<事務局>

- ・後期計画の策定において、目的と手段を明確にするとともに、自転車都市としてより高い目標を設定していきたい。

<古池会長>

- ・市で現在策定を進めている第10次交通安全基本計画の検討においても、「高齢者と自転車」というキーワードが重要視されている。
- ・高齢者になると自動車の運転が困難となるため、自動車に代わる交通手段として高齢者に自転車を勧めてはどうか。

<三宅委員>

- ・「通勤利用の拡大や公共交通の利用につながる施策について、積極的に取り組んでいく」とあるが、通勤・通学目的で自転車を利用している方など、具体的なターゲット層を絞ることで、自転車の分担率を上げることができると考える。

<河合委員>

- ・健康保険組合が肥満者を痩せさせるために、インセンティブを与える手法を使い始めている。自転車を活用した健康増進施策においても、インセンティブを効果的に用いるとよいと思う。

(2)「(仮称)宇都宮市自転車のまち推進計画後期計画」の策定に係る施策体系及び評価指標について

別紙1：新たな施策の柱の考え方について

<島崎委員>

- ・「レンタサイクルの電動アシスト自転車の認知度が低い」と記載があるが、レンタサイクルの電動アシスト自転車の利用状況はどうか。
- ・レンタサイクルにおいて、高齢者でも利用しやすい電動アシスト自転車の料金が300円と、普通自転車と比べて高額なため、レンタル料金を減額できないか。

<事務局>

- ・平成23年に導入してから利用者数は伸びており、年間で約8,000人が利用している。H26年度の普通自転車の利用率が93%であることに対し、電動アシスト自転車が40%と低いため、例えば高齢者の交通安全教室において電動アシスト自転車を活用するなど、PRにつなげていきたい。

<河合委員>

- ・健康増進を目的として、「運動内容は何でもよいのでプラス10分運動」を推奨している。また、そのような場で自転車に乗ることが健康増進につながるということを、アピールしてはどうか。今までは歩くことを推奨していたため、今後は自転車利用も推奨も併せてはどうか。住民と接する機会が多い保健師などと連携を図り、自転車利用を住民に推奨していく方法も考えられる。

<古池会長>

- ・保健師のような他の分野の方々と連携していくことは、ぜひ検討してほしい。

<事務局>

- ・連携し、強化していきたい。

<古倉アドバイザー>

- ・新たな施策の柱である「つながる」は、他都市にはない独自性のある発想である。一方で何と何をつなげていくのが複雑に見えるため、内容の整理が必要だ。
- ・「公共交通とつながる」もあるが、「車と自転車のつながり」もある。パークアンドサイクルライドとしてコインパーキングと自転車の組み合わせも検討するなど、移動距離による自動車と自転車の使い分け方や、互いの共存の仕方を考えていくべきである。

<古池会長>

- ・「延べ整備延長20.5km」とあるが、この整備延長は市内の自転車レーンの延長距離を示しているのか。

国・県と連携を図り、自転車走行空間の整備に取り組むことで、さらなる連続性の確保につながり、市民が自転車を利用しやすい環境づくりにつなげることができると考える。新たな柱の「つながる」において、国や県との行政間のつながりも視野に入れながら進めてほしい

<事務局>

- ・「20.5km」とは、市が管理している市道における延長距離を示している。
- ・県や国とは、今後もより連携を図っていく。

<加藤委員>

- ・「つながる」における取組方針として、市民の自転車利用の機会を創出するために「自転車の日」を設定するとあるが、自転車は日常的に利用するものであるため、「週」や「月間」単位で設定してはどうか。
- ・日本自転車普及協会では、5月を自転車月間としており、サイクルロードレースなどを自転車月間に開催している。

<古池会長>

- ・「自転車の日」を「週」で設定するのか「月間」で設定するのかは今後検討してほしい。

- ・海外の事例として、「ノーマイカーデー」といった日を設定し、自動車ではなく自転車を利用してもらう機会を創出の創出も参考にしてほしい。

別紙2：施策体系（案）について

<三宅委員>

- ・自転車の走行環境を向上させるために、路肩などにある側溝を道路の中心に移動させることは可能であるのか。

<加藤委員>

- ・部分的な電柱のみの撤去は可能であるのか。

<事務局>

- ・側溝は継続的に使用していくと土砂などが堆積するため、維持管理を行いやすい路肩に設置するのが基本である。また、今までは歩道上に側溝を入れて蓋を上にかぶせていたが、蓋のがたつきなどが生じてしまうことから、現在では歩車道境界ブロックの下に側溝を設けて、自転車の走行を妨げない整備をとっている。

- ・電柱については、道路改良工事にあわせて、民地の中や歩道の端に電柱を移設する取組を行っているものの、沿線の住民の同意がなければ電柱の移設はできないため、道路改良工事を行うといったきっかけがなければ、電柱を移設することは難しい。

<船木委員>

- ・バス協会では県とタイアップし、本日（H27.10.13）から1週間「エコ通勤ウィーク」を行っており、地域住民や企業に参加してもらいながら、環境負荷低減に取り組んでいる。こうした取組も参考に、自動車通勤から自転車通勤に切り替えてもらう施策を検討してはどうか。

<古池会長>

- ・バス協会ではバス利用デーとして、毎月「1日・15日」を設定してその日限定で利用できる割引率の高いバスカードも発行している。

<古倉アドバイザー>

- ・エコ通勤の促進については、通勤デーとして定めた日のみを対象とする施策ではなく、企業等の具体的なターゲットに絞り、自転車通勤のルート案を提示するなど、戦略的のあり無理なく継続できるような施策を進めていく必要がある。

<古池会長>

- ・エコ通勤に関してヨーロッパでは、「自転車の日」として「ノーマイカーデー」を設定し、普段自動車しか利用しない方々に公共交通や自転車の利用を促し、その価値を見出してもらうような取組を進めている。
- ・また、日本では東日本大震災の発生で自動車や電車が利用できない状況で、自転車の利用価値が見直されたことから、首都圏などでは自転車利用者が格段に増加した。自転車に触れる機会を創出することは有効であると考えます。

<河合委員>

- ・肥満社員などの健康増進に積極的に取り組んでいる企業を対象に、健康増進課などと連携して自転車モニター調査を実施してはどうか。
- ・高齢者にとって、問題は、体を動かさなくなることなので、電動アシスト自転車は移動手段として新たに加わることで、体を動かす機会が増えて健康増進につながると思います。

<古池会長>

- ・高齢者に移動手段として電動アシスト車を利用してもらい、外出機会を創出することも大きな意義だ。電動アシスト自転車は、健康増進につながるのか。

<古倉アドバイザー>

- ・運動量で考えると、普通自転車の運動量が3.5wに対して、電動アシスト自転車の運動量は3.0wと大差がないため、電動アシスト自転車にも運動効果があるというデータがある。

<古池会長>

- ・安全面に関して、交通安全教室の実施回数を増やすよりも、講義内容を強化していく必要がある。
- ・オリオン通りの安全対策については長年の課題となっており、対策があまり進んでいない。

<平野委員（森崎委員代理）>

- ・オリオン通りにおいて、自転車と歩行者の接触事故が起こりやすいと考えられるため、自転車の乗り入れの規制をかけて、商店街内は押して歩いてもらうのはどうか。

<古池会長>

- ・最近では「押しチャリ」という言葉が流行り始めている中、オリオン通りのように歩行者や自転車が交錯している商店街においては、自転車を押して歩くように推進する運動を行っていく必要があると考える。

<古倉アドバイザー>

- ・関西地方で行ったアンケートにおいて、「自転車を押して歩ける距離」について質問したところ、約半数の方の回答は、我慢してでも押して歩くことができるのは100m程度という結果であった。

<加藤委員>

- ・オリオン通りで、社会実験として歩行者と自転車を分離して走行させる取組を行っていたが、結果はどうであったのか。

<事務局>

- ・平成23年度に実施し、歩行者と自転車を分離させて安全な走行空間を確保しようとする取組みであり、アンケートにおいても高い評価をいただいた。その結果を受け、翌年度に路面表示を行ったが抜本的な解決には至っていない。

<菊池委員>

- ・各学校において指導は繰り返し行っているが、改善が見られないようならば根本的な対策が必要と思う。

<古倉アドバイザー>

- ・オリオン通りに関しては、自転車が速度を落とさずに走行していることが見受けられるため看板等を設置したり、オリオン通りの迂回路を走行してもらうなどの対策の必要がある。

<平野委員（森崎委員代理）>

- ・自転車をより快適な環境で利用してもらえるように、自転車が走行する路肩の段差解消などにも、力を入れてほしい。

<事務局>

- ・路肩のアスファルトとコンクリートの段差については、自転車走行空間整備と併せて舗装面の修繕を行っていく。
- ・また、路肩における、乗り入れの段差解消ブロック等（道路と敷地の段差をなくするため

に、駐車場などの出入口前の道路上に置くブロック)については、接触により自転車が転倒してしまう事例があるため、ブロックの設置者に対する撤去指導を強化していきたい。

<古池会長>

- ・ブロックの撤去指導について、交通管理者として、警察では何か取り組んでいることはあるのか。

<石山委員 (緑川委員代理)>

- ・道路交通法の76条で道路上における放置禁止行為が法で定められてはいるが、今までに強制的に撤去した事例はない。

<事務局>

- ・市内全域において、路肩に段差解消ブロックを設置せずに歩道を切り下げていただけるように、粘り強い交渉を重ね段差解消ブロック等の撤去に取り組んでいきたい。

<古池会長>

- ・マスコミを効果的に活用し、広く市民に周知してもらう必要がある。

<古池会長>

- ・宮サイクルステーションは、市民に加えて首都圏からの自転車愛好家も訪れる場所となり、多くの方に認知されるようになってきた。また、「まちの駅」として申請したところでもある。しかし、現在の宮サイクルステーションは十分なスペースが確保できていない状況であるため、今後「宮サイクルステーションの拡充」を検討してほしい。宮サイクルステーションは「自転車のまち」の象徴であるため、協議会としてはより一層サポートしていきたいと考えている。

- ・自転車のまちとして今後より発展させていくにあたり、民間企業との連携や支援が必要となることから、協議会委員に一般の民間企業、例えば観光に携わっている企業の方々も協議会のメンバーに加えていくこととしたい。

⇒ 参加者一同 賛同

<事務局>

長時間にわたり、ご意見ありがとうございました。本日いただいた意見を踏まえ、次回の自転車のまち推進協議会に向けて検討を進めていく。