

第3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8月4日（金）14:00～

場 所：宇都宮総合福祉センター 10階大会議室

出席者：別紙 委員会名簿参照

開会

古倉会長挨拶

- ・ 本日は駅前からレンタサイクルを借りた。様々な都市を自転車で走ってみているが、宇都宮は自転車を走るスペースが沢山あると感じている。ただ、安全に走るためには、様々な施策を展開し、お膳立てをする必要があるが、基本的な基盤が揃っている都市はなかなかないと思う。そのために自転車のまち推進計画ではソフトとハードの施策を総合的に考える必要がある。私が調査したもので、自転車利用者と自動車利用者にアンケートをしたところ、自動車利用者の方がもっと自転車利用を推進すべきだという考えの人が多かった。宇都宮だけでなく他の都市でも駅前に自転車を停めている人と郊外の施設にいる自動車利用者に聞いてみると自動車利用者の方が自転車に対する期待が高い。宇都宮は自転車利用の推進が大いに期待できる地域であると思う。皆様のご協力を得ながら、自転車のまち推進計画を策定していきたいと考えている。

（1）基本方針と施策事業の展開の修正について（資料1）

古倉会長

- ・ 今回の施策の体系案では、施策事業を4つの柱に整理しているが、「安全」にも「快適」にも該当するような施策事業については、まずは、一番関連が強い柱に整理したということで良いのか。

事務局

- ・ 今回は一番関連が強い柱に整理した。複数の体系が該当するものについては、再掲とすることも検討したいと考えている。

古倉会長

- ・ これで良いのか若干皆様ご議論いただく必要はあるが、市民に対するわかりやすさからすると、一応代表的なものに整理しておくというのはわかりやすくて良いのではないのか。

渡辺委員

- ・ 「自転車のまち」としてPRしている都市があれば知りたい。また、宇都宮市の放置自転車の状況はどのような状況なのかを教えていただきたい。

事務局

- ・ 放置自転車の状況は、平成13年度の段階で中心部において約900台の放置自転車があったが、

現在では400台程度に減ってきている。一方で、中心市街地商店街の一部では、放置自転車が多い状況であることから、短時間駐輪スポットの整備などにより改善を図っていきたい。

- ・ 「自転車のまち」は様々な都市でPRされている。堺市は、自転車のメーカーがあり、企業と連携した取組もある。徳島市、高松市など宇都宮と同じような規模で、「自転車のまち」として取り組んでいる例もある。

三宅委員

- ・ 宇都宮市の将来像、あるべき姿がわかりやすくなった。2ページ目の表現であるが、一番左に目標があり、「誰もが安全に安心して便利に自転車が利用できるとともに」とある。ここが4つの柱のうち「安全」「快適」「楽しく」の目標を受けてのことだが、次の「環境にも配慮した自転車が利用できるまち」という部分がよくわからない。「健康とエコに」を受けた表現なのだろうが受け方が違うのではないか。
- ・ 「安全」「快適」「楽しく」は結果としてハードウェアの整備だが、「健康とエコに」は人に対するアプローチだと思う。これを受けているのであれば、「人や環境に優しい自転車を愛するまち」という表現はどうだろうか。検討してもらいたい。

古倉会長

- ・ 「健康とエコに」とその他の目標とは確かに言葉の性質が異なるが、語呂を合わせたことで市民に快く響いていく感じが出ているのではないかと思う。

事務局

- ・ 事務局としても悩んだ部分であるが、環境と健康はキーワードとしてぜひ使っていきたいと考えている。ご指摘のように「安全」「快適」「楽しく」と「健康とエコに」は若干性格が違ってくる。ご提案の「人や環境に優しい」という考え方もう一度整理したい。

斎藤委員

- ・ 「交通安全教室の継続、拡充」という施策事業について、高校の現場の話をさせていただくと、栃木県警に交通安全教室を実施してもらっている。宇都宮市内で何らかの形で自転車を使う学生が多いが、高校を卒業するとすぐに免許を取って自転車には乗らなくなる。卒業生になぜ自転車に乗らないのか聞くと、カッコ悪いとか自動車の方が便利と言う。
- ・ 都会では車の必要性はあまりないが北関東ほどの家庭でも絶対必要となる。しかし、車がなければいけないというイメージや先入観もあるのではないか。交通安全教室では、大人になってもいかに自転車が役に立つかということも伝えていってはどうか。この計画に、宇都宮は自転車をとっても大切にするというイメージ的な部分をもっと有れば良いと思う。

古倉会長

- ・ 安全面と自転車利用のメリットの両方をしっかり教育していく、自転車と自動車の使い分けのノウハウを教えるというのはどうだろうか。

事務局

- ・ 安全面だけでなく自転車のメリットをPRするということはぜひやっていきたい。計画の記載の仕方を工夫して、取り組んでいけるようにしたい。

加藤委員

- ・ 雨の場合の対応はどのように考えているのか。

古倉会長

- ・ 雨のときに公共交通として対応できるものはないのかという質問だと思う。中国では、夕方スクールが来た時に、自転車に乗っている人はポンチョを着ていた。前輪から荷台まで覆うようなものである。また、茅ヶ崎市では高校生がレインウェアのファッションショーをやった例もある。

事務局

- ・ バス停付近での駐輪場整備に積極的に取り組んでいきたい。その日の天候などにより、あるときは遠くまで自転車で行く、あるときは近くで停めてバスに乗るなど、公共交通と連携をとるということを検討していきたい。自転車をバスや電車に乗せる取組にもつなげていきたい。

古倉会長

- ・ レンタサイクルの利用も考えられる。帰りに雨が降れば、別の交通手段を選択することもできる。

滝田委員

- ・ 学生で初めて宇都宮に来たとき、交通マナーが悪いことに驚いた。高齢者が信号を無視する場面もあり、町内会など小さなコミュニティで高齢者に交通安全教室をしたほうが良いと思うがどうか。

事務局

- ・ 高齢者については老人クラブで説明する機会を作っている。できるだけ身近に交通安全教室に参加できる機会を作っていきたい。

古倉会長

- ・ 安全やルールだけでなく、自転車利用のコツみたいなものも伝えられると良い。

出井委員

- ・ 今回の施策案は細かいところまで考えられていてとても良い。小さな施策提言や自転車タクシーも取り入れられている。公共交通との兼ね合いをみながら検討して欲しい。
- ・ 質問が2点と要望がある。ひとつは前回の施策体系案のところでは、推進体制の構築が新しい施策としてあげられていたがなくなってしまったのか。2点目は休憩スポットの創出、自転車の駅という取組とモビリティセンターの整備との違いがわからないので教えて欲しい。
- ・ また、要望として、安全啓発のなかで自転車に乗る人に向けてだけでなく、自動車に乗る人に対しても自転車のまちを意識した安全教育をして欲しい。

事務局

- ・ 前回の資料では、施策事業のひとつとして推進体制の構築を位置付けていたが、すべての施策に関連することであり、次回ご提示する計画全体の素案の中で、推進体制について盛り込みたいと考えている。
- ・ 休憩スポットの創出については、コンビニや公共施設などに広域的に、網の目のように自転車利用者が休憩できる場所を作っていこうとするものである。一方で、モビリティセンターは、観光やプロスポーツの情報を提供するなど、様々な機能を有する拠点施設として整備するものである。
- ・ 自動車運転者へのアンケートでは、自転車が車道を走ることによって自動車は運転しづらくなるが、安全な自転車走行空間を整備して欲しいとの回答をもらっている。自動車に乗る人からみた自転車という視点を考え、今後、啓発の機会を検討していきたい。

舟木委員

- ・ バス、鉄道との連携強化の中でバスキャリアシステムの導入に向けて交通事業者と検討を進めるといふものがあるが、これは、例えばサイクリングロードとの接続や過疎地域での活用といったものを想定しているのか。

事務局

- ・ 神奈川県バス事業者では、観光向けにバスキャリアシステムを導入している。宇都宮としては観光だけでなく様々な場面、通勤通学、日常利用で公共交通と連携できればと考えている。現段階では、特に絞り込みはせず、今後、交通事業者の方と検討していきたいと考えている。

古倉会長

- ・ バスへの自転車の持ち込みに関しては前橋の取組が有名である。
- ・ 事務局には、委員の意見を踏まえながら、基本方針と施策事業の展開について、最終的な取りまとめをお願いしたい。

(2) 自転車走行空間の確保について(資料2-①, 2-②)

(3) 観光ルート・サイクリングルートの設定(資料3)

出井委員

- ・ 整備計画の作成の中には、自転車専用レーンは1.0メートル以上との記載があるが、3ページでは自転車専用レーンは1.5メートル以上となっているがこれはどういうことか。
- ・ また、狭い道路などについても自転車優先道路の設置を推進するべきではないか。

事務局

- ・ 基本的な考えとしては、宇都宮市としては1.5メートル以上の自転車専用レーンを整備していきたい。しかしながら、現状は十分な幅員がない道路もあることから、やむを得ない場合は1.0メートル以上とするという規定を適用して、できるだけ多くの自転車専用レーンを作りたいと考えている。
- ・ また、狭い道路などにおいて自転車専用レーンを整備するために、道路空間の再配分や交通規制を

適用するには沿道住民の合意も必要であることであることから、社会実験を実施して住民の意見を伺うなど、具体的な検討をしていきたい。

古倉会長

- ・ 1. 5メートル以上を確保するのが一番良いが、そうすると自転車専用レーンが整備できる道路が少なくなるという矛盾が出てくる。できるだけ多くの自転車専用レーンを作ることが大切で、幅の問題と言うよりは専用レーンそのものが、しっかり有ということが非常に大事であると思う。多少無理をしても1メートル以上という規定もあるのでできるだけ多くの自転車専用レーンを作るべきというのが私の個人的な意見である。
- ・ それから社会実験はぜひやってもらいたい。実験前後で良くなったかどうか、安全性が向上したか調査することができる。

出井委員

- ・ 観光ルート、サイクリングルートについて、自転車マップに表示する施設案というところで街中回遊ルートと市街地と郊外観光地を結ぶルートのところで休憩施設は必要ないとあるがいない理由を聞きたい。
- ・ また、市営駐車場とは車の駐車場か。もし駐車場であれば市街地と郊外観光地を結ぶルートやサイクリングルートを結ぶルートにも表示が必要ではないか。
- ・ 「姿川沿いに古代を訪ねるコース」とあるがこれはどこを拠点に走るルートを設定したのか。
- ・ 新しく作るサイクリングルートには、鶴田駅を拠点に始まっているルートもあることから、鶴田駅にレンタサイクルをぜひ置いて欲しい。

事務局

- ・ 休憩施設については、遠方から車で来る方のために休憩施設や拠点の設定が必要という考え方を取っている。一方で、街中のルートや市街地と観光地を結ぶルートについては、休憩施設がいないという意味ではなく、観光施設自体を休憩などができる拠点として考えているため、別途、休憩施設は必要ではないという表記になっている。表記としてわかりにくいことから、他のルートについても休憩施設が必要と表記したい。
- ・ 市営駐車場のところで、車で来て自転車を利用することを想定して駐車場の情報を載せることを考えているが、駐車場の情報に関しては広く他のルートでも情報を表示する方向で検討したい。
- ・ 姿川沿いの観光ルートに関しては、拠点としては栃木県の子ども総合科学館やみずほの自然森林公園を拠点としながら回るルートを考えている。「姿川沿いに古代を訪ねるコース」は、参考として掲載した文化財マップルートの名称であるが、これから様々なご意見を聞きながら、具体的なネーミングやイメージなども含めて、さらに具体化を図りたい。
- ・ 郊外部の駅に関しても、コミュニティサイクル、レンタサイクルの拡充を検討しなければいけないと考えている。

古倉会長

- ・ 各ルートの愛称や名称を作ると良い。例えば都心部に向かうときベルリンではR（アール）という放射状のルートに1号線、2号線と番号をふったり、C（シー）という環状線に1号線2号線と番

号をふったりする。地域にふさわしい名称をつけると自分がどこを走っているのかもわかる。市民が使いやすいようにするのが良いと思う。

事務局

- ・ 今後わかりやすい表示を考えていきたい。

古池委員

- ・ 歩行者にとっても安全に歩けるという視点がここに入っているのか気になる。優先整備路線にユニオン通り、オリオン通りが入っているのは非常に結構だと思う。ただ、ユニオン通りには2本線が引いてあるがオリオン通りは1本線、これは何を意味するのか。代替路線のことか。
- ・ それからもう1点、先進国の中でショッピングストリートを自転車が走るのはいない。自転車を乗せない、通るのがいけないのではなく押して歩いていく。1キロ足らずだからそこを乗って走ることではなく、急いでいる人は回り道をすれば良い。マナー重視の視点、安全な自転車のまちという考え方が大切であり、高校生にはもっと厳しい指導も必要であると思う。仙台の一番通りは誰も自転車に乗っていない。きちんとしたルール作りのソフトの部分、走行空間というハードの部分を組み合わせてモデルとなるような施策にならないか。

事務局

- ・ オリオン通りについて、当面の緊急的な対策、代替案として、南大通りや新たに整備された道路への迂回案を検討している。しかし、根本的な解決にはならないと考えている。早急には難しいが、市では、オリオン通りの歩行者自転車のあり方を中心市街地の活性化の観点からどうすべきかなど、様々な視点からオリオン通りの問題を検討している。まずは社会実験的なものを検討し、商店街の皆さんのご意見も聞いていきたい。

古倉会長

- ・ それでは、事務局には、できる限り委員の意見を反映できるよう資料の修正などについて検討をお願いしたい。

(4) 実施・検討スケジュール案について

(5) 評価指標案について

(6) 計画名称の検討について

渡辺委員

- ・ 質問ではないが、資料4の実施スケジュールでは、短時間駐輪スポットの整備、商店街との連携策について、平成24年度までの検討の後に、平成25年度の実施とある。ぜひ、前倒しで実施して欲しい。

事務局

- ・ 平成25年度の中でも早期に実施するなど努力していきたい。

三宅委員

- ・ 資料5の自転車の利用者増加の評価を大事にしたいと思うが、国勢調査、世論調査ではあまりにマクロ過ぎて施策の効果が評価できないと思う。影響がある場所で定点観測を実施し、効果をみるというやり方も追加して欲しい。

古倉会長

- ・ ニューヨークでは同じ箇所でも何年も定点観測している。自転車の走行台数を視ている。そういう方法もあるかと思うので検討して欲しい。
- ・ 自転車モニター事業の参加者数とあるが、具体的に参加者の脂肪がどれだけ減ったとか、エコ通勤に参加した企業は健康保険の費用負担が減ったとか、効果が実証されれば、それが成果指標になるかはわからないが良いデータになると思う。自転車通勤を推進すれば、従業員のメタボが改善し、健康保険の費用負担が減るとなればもっと参加企業が増えるのではないか。

出井委員

- ・ 自動車が多い宇都宮のまちを子どもが安心して通学できるまちに、高齢者が自転車に乗って健康に歳をとれるまち、子どもたちを安心して外で遊ばせることができるまち、空気が綺麗で交通事故がないまちにしてみたい。

古倉会長

- ・ では、事務局には、委員の意見を踏まえ、実施スケジュールや評価指標について検討を進めていただきたい。また、計画名称については、懇談会委員の皆さんの積極的なご提案をお願いしたい。
- ・ それでは、本日の議事は全て終了した。皆様のご協力により、議事をスムーズに進行することができ、感謝申し上げます。