

第 2 回 宇都宮市自転車利用・活用検討委員会 議事録（要旨）

日 時：平成 15 年 3 月 28 日 金曜日 午前 10 時～12 時

場 所：宇都宮市役所 14 階大会議室

出 席 者：下表のとおり

所 属 ・ 職 名		氏 名	出 欠
学識経験者	宇都宮大学工学部建設学科教授	古 池 弘 隆（会長）	
	共立女子大学家政学部助教授	青 木 英 明	欠席
国	国土交通省関東地方整備局宇都宮国道工事事務所長	木 村 守 二 代理：渡部 茂	
栃木県	企画部交通対策課長	関 澤 繁 代理：五十嵐 秀雄	
	土木部道路建設課長	高 橋 雅 行	欠席
	土木部道路維持課長	宮 崎 新一郎 代理：田村 穰	
	土木部都市計画課長	生 井 俊 夫 代理：岡田 孝一	
	土木部都市施設課長	関 口 行 雄 代理：岡 洋一	
	宇都宮土木事務所長	小 池 健 彦 代理：宮崎 一義	
警 察	栃木県警察本部交通部交通規制課長	大久保 芳 雄 代理：高橋 信夫	
バス事業者	社団法人栃木県バス協会専務理事	和 田 康 雄	欠席
商 工	宇都宮商工会議所理事	小 林 久 夫	
	宇都宮オリオン通り商店街振興組合理事長	入 江 操	欠席
自転車業界	栃木県自転車軽自動車商業協同組合宇都宮支部長	宮 本 清 市	
利用者代表	宇都宮地区高等学校交通問題地域連絡協議会代表	佐 藤 キ ミ	欠席
	宇都宮市中学校長会代表	堀 江 昌 子	
	栃木県バイコロジー運動推進協議会理事長	加 藤 恒 男	
	宇都宮市交通安全母の会連合会会長	広 田 宏 子 代理：丸田 倭文子	
	宇都宮中央地区女性ドライバークラブ会長	佐 藤 孝	
	(財)宇都宮市老人クラブ連合会会長	大 岡 邦 広 代理：加藤 光三郎	
宇都宮市	企画部長	小 平 良 長	
	建設部道路建設課長	五月女 賢	
	建設部街路課長	菅 沼 栄 一	
	建設部道路維持課長	水 間 稔	欠席

配付資料： 資料 1 基本計画の構成と検討スケジュール
 資料 2 施策の展開について
 付 自 転 車 利 用 ・ 活 用 基 本 計 画 （ 素 案 ）

質疑・応答・意見

事務局	資料 1・2 の説明
会長	オリオン通りの社会実験は二つの方策（自転車の走行レーンを設ける，降りて押して歩く）を行うのか。
事務局 委員	<p>現段階の案であり，地元や関係各課との協議の中で検討していきたい。</p> <p>社会実験の方策については多面的な協力が必要になるが，議論が難しい。いずれにしても，オリオン通りは昔から問題のある通りである。自転車走行帯は目でわかるのでかなり実績が上がると思う。いつ頃からどのような対応をとられるのか。</p>
事務局	<p>オリオン通り・ユニオン通りについては，JR 宇都宮駅の西口，東口の駐輪場などから，自転車交通がオリオン通りを中心に西へかなりの数が流れている。オリオン通りに代わるルートが東西方向にみつからない。大通りも車両が多く，歩行者も多いので回すのが難しい。このような現状の中で，特にオリオン通りについては交通バリアフリーの整備も検討している。いかに高齢者や障害者の方々が安心して買物できる道路整備をしていくか，一方では，自転車道をどう確保していくのかという，非常に悩ましい問題で妙案が見つからない。朝の時間帯は荷捌き車両の進入があり，買物客もいないので自転車の利用が考えられる。日中から夕方にかけては買物客が多く，しかもオリオン通りの両側に店舗が林立しているので歩行者や買物客が北側に行ったり，南側に行ったりして非常に回遊性のある道路なので限定して自転車道と歩行道を区分けするのも歩行者側からすると横断がしにくいという問題もあるので，まずは，地元の商店街の方々にどういう使い方がいいのか，あるいはこういった仕組みなら理解ができるのか，そういった第一歩からいろいろと協議を重ねる。あるいは高校側でどういった仕組みが望ましくて理解ができるのか，協議に耐えられるのかということも，両方相まってやっていかないと先に進めない。単に強制的にやっても一時しのぎで終わってしまって継続的なマナーやルールにつながらない。まずはそういったことを十分に協議する場を具体的に設けていきたい。</p>
会長	<p>二つの方策をどっちもやるということではなくて，こういう二つの方策があるということをもまず商店街あるいは学校側に投げかけてみて，意見をもらう。そういう仮定で高校生などから自主的にどうしようとか，あるいは商店街から意見が出されるとか，これ以外のアイデアがあるかもしれない。例えば，ずっと先の話になるかもしれないが，新交通が入れば大通りがトランジットモール化されて自転車の専用車線がそこで生み出される可能性も将来的にありうる。こういういくつかの代替案を関係の利用者や商店街に投げかけてみるという方向でお願いしたい。</p>
委員	<p>やるのであれば P I 方式でやってみてはどうか。ホームページやアンケート調査をやって，行政からの押し付けではなく利用者からの使いやすさが重要に</p>

事務局	<p>なってくるので、どうしたらいいのかという問いかけをやって意見を吸い上げて社会実験に持っていくのがよいのでは。</p> <p>平成 13 年度に委員の方をはじめ市民に P I 方式で提案しところ、自転車に対する利用の工夫などの意見がある程度もらっている。</p>
会長	<p>「止める」の施策と併せて検討していきたい。テレビで全国放送されたマナーの悪さを改善する方向で、P I 方式あるいはまちづくり団体や推進機構などの協力を得てよい方策を考えていただきたい。</p>
会長 事務局	<p>郊外部の優先整備路線である市道 125 号線は自動車の交通量はどうか。自動車の交通量も多い。市道 125 号の自転車の交通量が何故多いのかという と栃木街道が西側に通っているが、勾配がきついため市道 125 号を利用しているものと思われる。高校集積地に直線的に進むことができる経路でもある。</p>
会長 委員	<p>200m の区間であれば何とか歩道の整備をしていただきたい。</p> <p>8 章の行政の率先のところ自動車から自転車への転換とあるが、これは公共交通や自転車への転換ではないのか。</p>
事務局 会長	<p>修正する。</p> <p>県庁と市役所の間専用の自転車が何台かあると聞いているが、市や県の職員がどの程度知っているのか。自転車でいった方が速いのでは。</p>
事務局 委員	<p>放置自転車を活用した共有自転車が 10 台程度ある。その他にも業務上課で持っているところもある。</p> <p>中学校の場合は交通事故等に自転車に乗っている生徒が巻き込まれるケースが多くなっているため、ヘルメットの着用を呼びかけている。半数以上の中学校でヘルメットの着用を義務づけている。自転車に乗らせるか乗らせないかは校長の専決事項であり、ヘルメットの購入に関しては 2, 3 千円かかるので保護者への負担も大きいと聞いているが、命にかかわることなので極力ヘルメットとヘルメットに反射テープをつけることを義務づけている。特に今、心を悩ませているのは、歩行者と自転車が共有して使える道で子供や高齢者が自転車に巻き込まれて転倒する事故がある。自転車が加害者になるという事故が多い。本市でも音の出る交通信号が大分設置されているが、可動式の駐輪ラックを店舗の前に導入した時に盲人の障害になるようなことは避けていただきたい。</p>
事務局 会長	<p>歩行者の通行の妨げにならないように今後検討していく。</p> <p>交通バリアフリーの基本構想を作成する委員会が出た話で、点字誘導ブロックの上に自転車を止めている問題がある。心のバリアフリーといって障害者や高齢者に対して思いやる市民の意識改革が必要である。「走る」は全般的に物理的な走行空間についてであるが、自転車の通行の問題や自転車と歩行者の関係の問題があって、暫定的な走行空間では歩行者に対する配慮の問題は教育で解決するしかない。これは「守る」の施策に関することである。ヘルメットの着用についても利用者が自ら身を守ることで、転倒時など高齢者にとっても効果</p>

委員	<p>がある。小中学校では半数以上がヘルメットを着用しているが、高校生になるとかぶらないし、高齢者もかぶらない。そのあたりについて今後検討していただきたい。</p> <p>オリオン通りの社会実験はいろいろできることがあると思っているので、商店街あるいは学校側で協議を十分にやっていただければよい。特に商店街で自らできる施策があると思うので探っていきたい。可動式駐輪ラックについては、商店によっては店先に自転車を止めたくないという意見もあるので商店街の内部で調整をどうやっていくのかというテーマはある。中央の自転車通行帯については、安全で自由に歩ける歩行空間を自転車で分断するのはどうかと思うが、もう少し商店街と詰める必要があり、いずれにしても社会実験をやる必要はある。整備パターンで自転車歩行者通行帯を1.5m確保するということであるが、その中に電柱等がある場合、歩行者とすれ違うのに厳しいのではないかと。車道に自転車をはみ出すケースがあるのではないかと。こういう点についても検討していただきたい。既存の駐輪場の活用については、モビリティセンターとしての活用が考えられるが、実際にどういう機能を果たすのか、例えばまちの駅とかといったものであれば効果があると思う。いずれにしても現状の駐輪場には何もなく入りづらいので付帯設備の問題がある。さらに200m以上離れていけば利用しない。レンタサイクルについては興味があるが、どういう人を対象にするのか、例えば買物客か学生か観光客か。利用者によって使い方が違うのでもう少し詰める必要がある。</p>
会長	<p>1.5mの自転車歩行者通行帯に電柱がある場合、すれ違いができないという問題に対してどう対応するのか。</p>
事務局	<p>朝の自転車交通量の多い時間帯には1.5mの自転車歩行者通行帯だけ走行することは難しいので、交通規制と併用で検討していきたい。</p>
会長	<p>中央1丁目および中央小学校北は利用率が低いので、これの有効活用をすべきではないか。2時間無料を4時間無料にすると何か利用を促進するような方策がないか。ドイツのミュンスターの駅前の駐輪場には自転車の洗車装置が付いている。パンクなど自転車の修理もできる。モビリティセンターとの併用も考えられる。</p>
事務局	<p>駅などターミナルの駐輪場は長時間利用で利用率が高いが、一方で街なかの駐輪場は買物中心なので利用率が低い。自転車の利用特性から駐輪施設まで行ってそこから歩いて戻るということが難しい。誘導や指導では駐輪場利用が長続きしない。買物動線上に駐輪スポットを置かざるを得ない。既存の駐輪場の利用率を向上するための妙案はないが、他の機能を付加したり、無料の時間を延長することも考えていかざるを得ない。無人化については、既存の駐輪場の構造上、防犯上の意味から施設管理者をおかなければならない。</p>
会長	<p>短時間駐輪スポットについては、福島市の中心市街地の活性化ということで</p>

委員	<p>商店街が自ら店先に駐輪スペースを確保している。東京の吉祥寺の商店街（武蔵野市）では歩道を利用して商店の近くに止めさせている。地元の商店街と十分に議論をして検討していただきたい。レンタサイクルについては、どうい 人を対象にするかによって対応が違ってくるのではないか。もう少し利用意向 調査等を行う必要がある。ヨーロッパの街では駅前にレンタサイクルがあるので それを借りて観光ができる。都市観光を推進していく上で有効である。</p>
会長	<p>オリオン通りの中央に自転車通行帯を設置することは商店街の協力がないと 現実には難しい。3 mの幅があると自転車が大量に入ってくる可能性があるの で歩行者の安全上問題がある。</p>
事務局	<p>走行レーンを設ける方策1についてはいろいろ問題があるにしても、押して 歩く方策2は規制にあたって警察官を常時立たせるわけにもいけないので、ど うしたらいいのかという問題がある。ガードマンやシルバーの人材を利用する のか。やっぱり一番重要なのは学校側の対応ではないのか。ひとつ考えられる のは、学生たちが自分たちで自分たちの仲間の行動を規制するという、教育活 動の一環としてやってはどうか。社会実験の実施については、そのようなこと も十分に調整していただきたい。「走る」は優先整備路線7路線を提案してい ただいた。オリオン通りの社会実験はP I方式はじめ市民を交えて検討してい く。「止める」は駅西口での新規駐輪場の設置、オリオン通り周辺では既存駐輪場 の有効活用、短時間駐輪スポット、サイクル&バスライドの提案、レンタサイ クルについても試行実験をやる方向である。具体的な利用者の需要を踏まえて やるべきである。「守る」は自転車の安全やマナーを守る。これらの施策の方向 性について当委員会として了承いただきたい。</p>
会長	<p>自転車利用・活用基本計画はできるだけ市民に分かりやすいよう、自転車の 行動特性から6つの柱を立てた。まずは、走行環境である「走る」の部分の整 備に努める。自転車利用者にとって自分がどこを走っていいのかが明確にされ ることで利用しやすい環境が生まれる。それは「守る」部分にもつながって いく。「走る」、「止める」、「借りる」を中心にやっていきたい。「守る」は教育面の部 分も重要である。「休む」については走行環境がある程度整備された後にニーズ を把握して進めていきたい。駅などのターミナル部分においては長距離で自転 車やバイクを利用しているので、雨の日などはいろんな機能があれば乗り換え に便利である。修繕機能を併せ持った施設を検討する。「運ぶ」については早速 に実施するのは難しいが、新交通などへの導入を検討していく。</p> <p>宇大生卒業論文「個人の自転車利用履歴が違法駐輪に及ぼす影響に関する研 究」では、低年齢期にヘルメットの着用を守っていた高校生は違法駐輪をしな い傾向にあるという結論が出された。自分の身を守るという意味からもヘルメ ットの着用を推進していただきたい。最後に重点施策のうち「走る」、「止める」 については、オリオン通りは地元商店街の協力、走行空間については国や県の</p>

<p>事務局</p> <p>会長</p> <p>事務局</p>	<p>関係者および交通管理者の協力が必要である。21 世紀における自転車の役割は大きい。宇都宮市は地形的に自転車を利用しやすい環境にあるので、自転車利用・活用の推進に向けてこの成果が活かされることを願って当委員会における議論を終わりにしたい。</p> <p>当委員会の意見を踏まえ、部分的に計画を修正する部分もあるので事務局にご一任いただきたい。</p> <p>計画の報告書は一般の市民にどの程度周知するのか。</p> <p>今後は庁内の合意形成により基本計画を策定し、市民に対してもご報告していきたい。</p>
---------------------------------	--