

会 議 録

令和2年度 第2回 宇都宮市自転車のまち推進協議会

- 1 日 時 令和2年10月19日（月）午後2時30分～午後4時15分
- 2 場 所 14大会議室
- 3 出席者 別紙名簿のとおり
- 4 議 事
 - ・ 「(仮称)第2次宇都宮市自転車のまち推進計画」の骨子案について
 - ・ 自転車ネットワーク計画の策定に向けた考え方について
- 5 主な発言

(1) 「(仮称)第2次宇都宮市自転車のまち推進計画」の骨子案について

委 員

- ・ ネットワーク型コンパクトシティ（以下、NCC）を支える、という視点が非常に大事である。
- ・ 柱の1つである基盤づくりがそれに対応すると思われるが、内容はハード整備が中心であり、それらによって実現された姿があまり見えてこない。検討をさらに進め目指すべきイメージを明確にすべきと感じている。

→ 事務局

- ・ 現在、施策については関係課と調整しているところであり、次回以降の協議会でお示しする予定である。

委 員

- ・ 宇都宮市が「自転車のまち」という特徴を有していることから、自転車関連の施設を積極的に整備して欲しい。
- ・ ただし、自転車利用が増えすぎると公共交通の利用者が減ってしまうのではないかと懸念している。自転車利用が増えてくると、将来的には公共交通利用者は漸減傾向になっていくと考えているが、二次交通という側面でネットワーク充実に寄与することから、賛成ではある。
- ・ JR宇都宮駅東口での新たな駐輪場整備やバス停付近への駐輪スペースの整備などが進められており、今後、LRT停留場周辺にも駐輪スペースの整備をお願いしたい。具体的にどのように整備が行われるのか。
- ・ 青色で着色された自転車通行帯を通行する際に、ふらつきや左折時の巻き込みを考慮すると、車道での確保は安全性の観点から難しいようにも思われるが、自転車の事故は減っているのか、あるいは増えているのか。仮に増えているのであれば、どのような対策が考えられるか。

→ 会 長

- ・ 公共交通が大変厳しい状況にあることは理解しているが、競合という観点で自転車を捉えるのではなく、お話があったように二次交通としての観点から捉えてほしい。

→ 事務局

- ・ LRT では、主要な交通結節点となる停留場付近の駐輪場整備や利用促進を考えている。現在、停留場付近に駐輪場を整備することで、LRT の利用促進や利便性向上につながるので、周辺の空き地や民間施設駐輪場の活用も含めて、駐輪機能の配置や連携を検討しているところである。

→ アドバイザー

- ・ 宇都宮市のみのお話となるとデータがないので分からないが、全国的な傾向で見ると、交通事故総合分析センターに依頼した自転車事故全体のデータでは、2012年から2018年までは歩道上での事故割合は徐々に増加しているのに対し、車道での事故割合は2017年までは横ばいで、2018年には減少し、結果として、同年において歩道上11.4%であり、車道上8.7%を上回っている。また、クルマとの事故についてみても、2018年では歩道上9.7%で、車道上の8.4%を上回っている。恐らく、車道を走行する自転車は、車道では最弱者で自分の身を守るために危険性を認識しルールを守っているが、歩道を走行する自転車は歩行者や車いすの人、視覚障がい者に対して最強者であり、危険性に対して鈍感になっていて、ルール無視が多いと推察できる。
- ・ 交差点から進入する自転車を見ると、歩道からの自転車はクルマから認知されていないことも多いが、車道からの自転車は認知されやすい。認知リスクを考えれば、歩道走行の方がリスクは高い。
- ・ 上記を踏まえ、事故の件数を見ると車道走行は危険にもみえるが、歩道を走る自転車が緊張感を持たず走行していることも危険だと捉えている。

→ 会 長

- ・ 利用者の意識と事故の発生には乖離があるようにも感じている。
- ・ 事故が増えているのは、利用者が増えているという要因もあるが、ルール・マナーの問題も大きいと考えており、向上が求められる。
- ・ 歩行者と接触してしまうと賠償責任を問われるため、今後計画の中でも自転車の安全な利用を見直していきたい。

委 員

- ・ 機会づくりの一環として、「駅からサイクリング」を提案したい。JR 東日本と宮サイクルステーションが連携することで、市外の方にも「自転車のまち宇都宮」を知ってもらい、栃木県の魅力の再発見にもつながるのではないかと。「土浦駅からハイク」に好事例がある。

→ 会 長

- ・ 実際には、現状でもそのような取り組みを行っているかと認識している。宮サイクルステーションの指定管理者である柿沼氏に紹介をしていただきたい。

→ 委 員

- ・ 宮サイクルステーションの運営を行っている中で、本ステーションで自転車を借りて、市内観光だけでなく日光方面までの利用も把握できており、自転車を観光で利用したいという潜在需要はとても多いように感じる。

- ・ また、「駅からサイクリング」の考え方に近いものとして、この秋からe-バイクの貸し出しをスタートさせている。告知やPRが十分にできていないことから、まだあまり認知されていないのが実情である。
- ・ 宇都宮は古くからの史跡等も存在することから、それらの周遊も含めた自転車利用は期待できると思う。

アドバイザー

- ・ 前回と比較して、全体の方向性が分かりやすくなっていることに加え、ネットワーク型コンパクトシティで移動手段を主軸に打ち出していることに対して、他の自治体の自活計画にはない独自性があり、個人的には高く評価している。一方で、何点かお願いしたいこともある。
- ・ NCCを主軸にする以上は、この計画の中において自転車が果たす役割、つまりこれと自転車の関係をどこかに明記し、説明した方が良く考える。
- ・ NCCを支える点とあるが、数値的に言うのは難しいかもしれないが、自転車でどこまでをカバーできているのかを割合で示してはどうか。例えば、群馬県の自転車推進計画では、駅勢圏として駐輪場から自転車はどの程度カバーすべきかを示している。
- ・ 市民ニーズへの対応とあるが、市民意識に関して、調査により自転車とクルマの使い分けに関する考え方や意識構造まで踏み込むことで、クルマから自転車への転換を阻害しているものが見えてくれば、分かりやすく有効な施策が出てくると考えられる。
- ・ これまでの取組の継続・拡充とあるが、これらの各種取組について、現状でどのような課題が残されているのか、そしてこれを今回どのような施策でカバーしていくかを明確にした方が良く考える。

→ 会長

- ・ 方向性が分かりやすくなったことは同意見であり、とりまとめにおいては事務局側の苦労もあったと思われる。NCCと自転車はこれまで別々の動きをしていたが、今回視点に含めることで、庁内の連携も取れていることを感じられた。
- ・ NCCの中での自転車の将来の姿については、具体化する中でさらに明らかにしてもらえればと考える。
- ・ これまでの現行計画も含めてどのような課題があったか、それを踏まえて今回どのような計画とするかという連続性に、分かりやすさを持たせることが必要と考える。

→ 事務局

- ・ NCCの中で自転車の果たす役割という意味では、他の交通を補完する移動手段として考えている。
- ・ 自転車とクルマのすみわけを考慮し、クルマからの転換として自転車を少しでも選んでもらえるような取り組みが必要と考えている。

会長

- ・ これまで、NCCは公共交通中心で検討を進めてきたことは否めない。本当は歩行者までを含めた総合的な計画となるべきものである。
- ・ このため、本計画においては、NCCの流れも汲みながら、一連としての自転車の役割を考えなければいけないと考える。

(2) 自転車ネットワーク計画の策定に向けた考え方について

委員

- ・ 自転車ネットワークについては、栃木県に限らず、河川空間を活用したサイクリングが充実しており、通勤やスポーツなど幅広い目的で利用されている。
- ・ 宇都宮市でも、田川の河岸は自転車ネットワークが整備されているが、山田川の付近でネットワークが途切れていたり、途中で砂利道の区間があったりするなど、分かりやすい一連のネットワークが確保できていないと感じる。これらを解消することで、南北に長い自転車ネットワークの形成につながると思う。
- ・ 近年は取組を廃止したと聞いているが、以前は群馬県の前橋市からディズニーランドまで自転車で行く事業が存在していた。自転車ネットワークが広域的に繋がればこのような展開も考えられるし、交通結節点と結び付ければ多様な利用が生まれるのではないかと。
- ・ 大谷地区をはじめとした市北西部は、周遊がイメージできる矢印が描かれている。当該エリアは、ジャパンカップのコースもあり、森林公園は我々が指定管理者となっている。当該エリアはサイクリストの聖地として1年中利用が多いことから、年間を通して清掃等で走行環境を維持しなければならない。エリアは緑が鬱蒼と茂っており、冷却効果を得られている一方で、路面に陽が当たりやすく、苔の発生等もあり滑りやすいという問題を抱えている。これらの問題がクリアになった形で維持できればと考えている。

→ 会長

- ・ 自転車ネットワークが連続していないことが問題として挙げた。
- ・ また、ルート上の走行性の面から見た森林公園周辺の管理連携の話もあった。これらは宇都宮市だけの範疇ではないため、関係者との連携が必要である。特に、昨年は大雨でジャパンカップのコースの復旧に時間を要したが、今後も同様のケースが増えていく可能性もあるので、整備だけではなくメンテナンスの面も自転車ネットワークの中で考えてもらいたい。
- ・ 本件は道路建設課ではなく道路保全課の内容かもしれないが、状況を把握していれば共有してもらいたい。

→ 委員

- ・ 現行のジャパンカップのコースは、管理者が民間や市、林道と関係者が複雑化している。コースの整備や維持管理については、ジャパンカップ開催前に道路維持業務として清掃業務を行っている。
- ・ コース内の路線で役割分担が変わってきてしまうことは問題と考えており、自転車ネットワークの指定路線として位置づけることで、将来的には市で管理するなどの方法を取っていくことも考えている。

委員

- ・ 10年間の計画期間の中で、公共交通連携プロジェクトのタイムスケジュールはどのようなイメージか。

→ 事務局

- ・ 公共交通連携プロジェクトは、検討したものに対して、できることから取り組んでいくことを考えている。

→ 会 長

- ・ 5年間で中間見直しを予定しているのので、10年間の計画期間の中でも、適宜チェックする機会はあるものと考えている。

アドバイザー

- ・ ネットワーク路線の選定でいくつかの基準が設けられているが、個々の路線はどういう利用目的で選定しているのか。例えば、非日常のサイクリングや日常の通勤や通学、買い物など目的ごとにより利用距離や必要ルートが変わってくる。もちろんネットワークなので、連続的である必要はあるが、それぞれの路線ごとに利用目的があり、その説明があった方が良くはないか。これらがネットワークを構成して、つながっているとすることが分かりやすい。
- ・ この場合において、NCCを考える際に、居住誘導区域ではネットワーク密度を高める、という考え方はあるのではないか。
- ・ 優先整備路線選定基準で提示されている客観的な指標からネットワーク路線を選定することは問題ないが、他の視点として国交省では自転車通勤促進宣言企業を選定していたり、地域では自転車安全推進校といった事例もある。これらの地元の努力・機運も加味した選定基準なども考えてはどうか。

→ 会 長

- ・ 現時点では回答までは求めないので、今後の検討課題としたい。

委 員

- ・ 年齢とともに、自転車ですぐ進むことが難しくなってくるのではないかとと思われる。健康機能も劣ってくるので、意識向上のプロジェクトの中で、それらの対応は考えられないか。

→ 会 長

- ・ 高齢者の自転車利用にはそのような問題もあると思う。まずはルール・マナーの遵守が第一であるが、安全な自転車利用ができるのであれば、健康ポイント事業の活用等もあるし、今後は医療費削減にもつながる可能性がある。

委 員

- ・ 矢羽根型路面表示等の自転車走行空間を整備した箇所が分かるようなマップはHP等で公表しているか。公表しているのであれば、新学期に生徒などに安全な利用経路を示すことに役立つのではと感じる。特に清原工業団地周辺の高等学校で、自転車走行空間の整備が見受けられなかったような気がしている。産業道路の開通により混み合っているため、整備していないのかもしれないが、途中で途切れると戸惑ってしまうため気にかかっている。
- ・ ヘルメットも安全確保の面から重要である。中学では着用が守られているが、高校になると着用しなくなってしまう。想像するに、「ヘルメットはカッコ悪い」という意識からくるものではないだろうか。自転車に乗る際にはヘルメットを着けるということを何とか意識づけられないか。
- ・ バスやLRTと自転車との連携を高められないか。現状では、バスにはキャリアが付いていないし、車内持ち込みも難しい。LRTの計画では、車内に自転車持ち込みが可能と思われるスペースも確保されているが、それほど広いスペースではない。そういった中で、学生が利用しやすい形での連携のあり方などに関して何かそういう考えがあるとありがたい。

→ 事務局

- ・ 自転車走行空間の整備箇所はHPで公表しているので、そちらで確認いただくことができる。

→ 会長

- ・ ヘルメット着用は、宇都宮市では中学までは義務化されているが、高校では義務化されていない。この部分の対応が必要である。なお、他県の事例として、愛媛県ではヘルメットの無料配布などの取組が行われており、着用率も高いという話を聞いている。
- ・ 自転車の公共交通への積載について、欧米では事例があるが、日本では難しいようにも感じている。

→ 委員

- ・ 先ほど話のあったLRTに自転車を積載すると、一般の方にとっては乗り降りがしにくくなる。案として、レイニープランやオフピーク時での積載を許可するなどは考えられる。市とも連携しながら検討を進める。

委員

- ・ まちなかの回遊の際には、駐輪できる場所がないことから、駐輪スペースの確保など対策の検討が必要である。
- ・ 現在、高校生の自転車利用状況を把握するアプリを開発しているところである。早ければ年内には高校に紹介する予定である。

→ 会長

- ・ 訪問する店舗の前に駐輪が出来ればいいが、必ずしも駐輪スペースがあるわけではなく、かと言って、市営駐輪場までわざわざ停めには行かないであろう。オリオン通りでの駐輪スペースなど、官民連携で検討していければと考えている。走る場所と同様に、停める場所も重要である。