

会 議 録

1	会議名	令和7年度 第2回 宇都宮市自転車のまち推進協議会	
2	日 時	令和7年11月26日（水）午後3時00分～午後16時30分	
3	場 所	宇都宮市役所本庁舎14階 A会議室（オンライン併用）	
4	出席者	別紙名簿のとおり	
5	議 事	第2次宇都宮市自転車のまち推進計画の中間見直し骨子（案）について	
6	主な発言	委員	・ 現行の425kmの計画における、拠点間、広域、拠点内ネットワークという分類は今後どうするのか。LRTの西への延伸を踏まえ、市中心部の回遊路線等を細かく検討するとのことだが、今回の見直しでは何を考えているか。
		事務局	・ 拠点間ネットワーク、広域圏ネットワーク、拠点内ネットワークという考え方は踏襲しつつ、不要な路線があれば削除も検討し、まちづくりの進展を踏まえて、不足している部分については路線を追加する。
		委員	・ 自転車通勤の促進は重点テーマの1つだが、自転車通勤の促進は数字的にどの程度進んでいるか。進んでいない場合は何が足りないのか。
		事務局	・ 通勤における自転車利用割合について数字は捉えられていない。 ・ 自転車通勤の推進は大きな課題であり、今後取り組むべき効果的な取り組みだと捉えているため、具体的な事業の位置づけと、評価の仕方をしっかり検討し次期計画につなげていく。
		委員	・ 漫然と整備延長の問題ではなく、自転車通勤が増やすためにはどのエリアに自転車通行帯を作るべきか検討し、利用者のターゲットを定めていく必要があるのではないかと感じている。
		委員	・ 単純な整備延長の話ではなく、自転車専用通行帯や自転車専用道が必要であることがこのアンケート調査から読み取れる。 ・ LRTの開通により、従来自動車通勤していたが、自転車で最寄りの停留所まで行き、LRTに乗車する人が増えていることが研究等から明らかになっている。自宅から職場まで自転車で通勤する市民のための走行環境も必要な一方で、LRT等の他モードと連携し自転車を端末交通として利用する人もいるため、いくつかの利用分類を想定する必要がある。
		事務局	・ 中心市街地では、通行空間等を面的に充実させる方針を今後示していく。自転車通勤の通勤利用の需要を高めていくには、鉄道やバスとの連携が必要なため、動線や駐輪場対策を検討する。 ・ ネットワーク型コンパクトシティを推進していく中で、都市機能誘導区域を設定しているので、端末交通としての自転車で拠点駅から企業等に向かってもらう、または回遊してもらう等メリハリをつけた路線設定を行う。こういった思想は第3次自転車計

			画に向けても引き続き充実を図っていく。
		委員	・第2次宇都宮市自転車のまち推進計画の後期の見直し時にはLRT西側延伸が完成していないため、第2次計画で更に進めていくことになる。
		委員	・ハード・ソフト両面から自転車通勤を推進していく必要がある。 ・ハード面では、市民がどの程度の距離までであれば自転車通勤してもいいと考えているか(距離)と、どの地域が通勤需要の高い地域なのか(地域特性)を考える必要がある。まんべんなく施設を作るのではなく、どの場所にどのような施設を作るべきか、よく検討する必要がある。 ・ソフト面では、企業が自転車通勤を推進するというスタンスを広げていく必要がある。健康増進や脱炭素化推進等に関する企業の態度を、行政がともに形成していくというスタンスを明確にしてほしい。
		委員	・LRTが整備される前は市内東側の工業団地に行く人の多くは、自動車では渋滞に巻き込まれるため自転車を利用していた。現在はそれがLRTに転換し、時間通りに快適に行くことができる。LRTからのラストワンマイル、あるいはファーストマイル的な末端交通利用も考えていく必要がある。 ・宇都宮が推進しているネットワーク型コンパクトシティというのは、今世界的な流れであることを踏まえ、企業は「通勤費を出すから自転車で来い」というスタンスではなく、LRTをうまく使うべき新しい局面であると認識している。
		委員	・LRTと自転車の連携については今後検討いただきたい。 ・企業が自転車通勤に積極的になれない理由は「交通事故への懸念」であるが、宇都宮市の事故の実態を調査し、誤りであることを発信してほしい。 ・全国的に事故の発生を比べると自転車は自動車よりも少なく、徒歩と同程度となっている。
		委員	・矢羽根ではなく自転車専用帯や自転車道を増やすことによって通勤者の事故の危険性が減るので、その点も期待している。
		委員	・LRTの各停留所に駐輪場を設けたことが、乗車率にも大きく寄与している。西側延伸に関してもぜひ期待している。自転車からLRTに乗り換えて駅や学校に行く等、様々な利用の仕方がある。 ・アンケートの結果の中で、鉄道、バスという区切では、LRTは鉄道に分類されているのか。
		事務局	・LRTは今回の聞き取りにおいては鉄道に分類されている。

		委員	・今後アンケートを実施する際には LRT と鉄道は分離してほしい。 ・駐輪場の利用者では学生が非常に多い。学校教育でヘルメットの着用を働き掛けていくべきではないか。自転車利用者としては生徒も市民と変わりはなく、学校教育が重要。
		委員	・ヘルメットの着用率は少しずつ増えているものの、まだ十分ではない。ヘルメット着用により安全性が向上するため、自転車の利用促進にも繋がっていく。より安全な走行環境が整備されれば利用が増えると思う。
		委員	・最近電動アシスト自転車が増えてきているが、計画に対するインパクトはあるか。どう考えたらいいか。
		委員	・電動アシストは補助の電源としてアシストするというだけのものであって、自転車と何ら変わりはない。乗る人が楽だというだけである。
		委員	・電動アシスト自転車であっても少なくとも乗らないよりは健康に良いのではないか。
		委員	・特に高齢者にとっては坂道が非常に楽になる。電動アシストを使う人は走行距離が伸びる。
		委員	・過去に別の自治体で調査を実施した結果によると、電動アシスト自転車の利用により、移動距離は 1.6 倍伸びることがわかった。外出が増えたかどうかは、変わらない人が約 4 割、増えた人が約 5 割となっていた。 ・電動アシスト自転車の利用を開始した場合、他の交通手段で何の利用を減らしたいかを問うと、一番多かったのは自動車で約 4 割、公共交通を減らしたいという人は 1 割弱となった。交通転換や、高齢者の運転免許返納の促進にも有効となる。 ・普通自転車と比較した場合電動自転車でも約 8 割の運動量は確保できるという研究結果もある。電動アシスト自転車はふらつかないため安全の観点でもメリットがある。一時停止した後の再発進が容易なので、逆に言えば信号停止や一時停止を励行できる。ライトも自動点灯があり、夜間でも安全である。ただし加速度がつくため、急激に速度が出る点が、歩道では危ないことがある。 ・総合的に考えれば、電動アシスト自転車で安全運転を励行するように持っていくことも戦略の 1 つである。

		委員	・サイクリストと非サイクリストでは走行空間に求めるレベルが異なり、車道混在型矢羽根では非サイクリストは怖さを感じるという意見もある。自転車専用道、自転車専用帯は、通勤通学等の非サイクリストに使っていただくのが重要である。優先整備路線の中で、利用者と利用目的が整理されているのは良い点である。道路空間の再配分は難しいと思うが、ぜひ頑張っていたきたい。 ・アンケート結果より、自転車のまちのシビックプライドが十分でないという説明があったが、栃木県外のサイクリストに聞くと宇都宮市は自転車がすごいという意見も聞くので、県内外で評価のギャップがある。外へのPRと内部へのPRは別物で、工夫をしたほうがよい。外部のサイクリストに評価されているということを市民に実感させる方法を考えるとよいのではないか。
		委員	・国道・県道・市道は管轄によって対応が違ったりするところがあるが、利用者にとっては同じ道である。ぜひ利用者の目線に立った整備をお願いしたい。 ・ジャパンカップやクリテリウムがあり、確かに全国的にも宇都宮の名前はサイクリストや自転車愛好家の間では知れ渡っているのではないか。宇都宮駅の周辺では高額なロードバイクが1日5,000円ぐらいで借りられ県外の利用者には人気である。こういった乖離を解消していきたい。 ・自転車を普段使いしている宇都宮市民にとっても宇都宮は自転車のまちとして誇りに思ってもらえるよう連携をさらに進めていければと思う。
		委員	・「公共交通との乗継強化に向けた自転車利用環境の整備」も重点施策とすべきでないか。 ・他市町との連携というキーワードがトーンダウンしているように感じる。そのあたりを意識していただきたい。(11ページ)
		委員	・隣や周辺市町との連携を大事にして、国道、県道、市町村道も利用者にとってはあまり市境は関係ないため、ぜひ栃木県に音頭を取ってもらって周辺の市町と連携を進めていただきたい。