

会 議 録

1	会議名	令和８年度 第１回 宇都宮市自転車のまち推進協議会	
2	日 時	令和８年６月８日（月）午後１時１５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 １	「第２次宇都宮市自転車のまち推進計画（後期計画）」（素案）に関するパブリックコメントへの対応について	
	主な発言	委員	・ ８ページ１３番について、温暖化が進む中で、非常に大切な視点である。 ・ 市で取り組む「自転車の駅」の設置が関連すると思うので、意見に対する市の考え方に記載してはどうか。
		事務局	・ 意見に対する市の考え方に追記する。
		委員	・ クーリングシェルターについても記載してはどうか。
		事務局	・ 内容について確認し、意見に対する市の考え方に追記する。
		委員	・ １２ページ２１番について、自転車は歩道も含めて、左側通行と認識していたが、歩道は双方向通行可能なのか。
		委員	・ まず、歩道が通行可能かどうかに関わっており、通行できるかどうかは年齢、交通状況等によっても変わってくる。 ・ また、普通自転車歩道通行可の規制がかかっているならば、自転車は左側・右側どちらの歩道も通行することができる。 ・ ただし、歩道通行時は車道寄りを徐行していただくことになっている。
		委員	・ ただいま話に上がった１２ページについて、２１番２２番ともに、計画で対応するのは困難だと思うが、市として関連する取り組みを「意見に対する市の考え方」に記載してはどうか。
		事務局	・ 計画に位置付けている交通ルールやマナーについての周知啓発に関する取り組みで対応する考えを記載する。
		委員	・ ３ページの１番について、軽自動車税の減収による影響が少ないことをもっと具体的に示してはどうか。 ・ また、各種メリットについても可能な限り、具体的な数値で示してはどうか。
		委員	・ 関連事業等で算出している既存の数字などを利用して示してはどうか。
		事務局	・ 可能な限り具体的に示せるように検討する。
		委員	・ ９ページ１５番について、駐輪している自転車がライトライン利用者なのか周辺商業施設の利用者なのかはわからないが、ライトライン停留場周辺については、駐輪場を整備しているので、意見の区分をＥではなくＢとしてはどうか。

	事務局	「意見に対する市の考え方」に駐輪場整備について記載し、区分については、Bに変更させていただく。
議 事 2	「第2次宇都宮市自転車のまち推進計画」の令和7年度実績と今後の方針について	
主な発言	委員	5月末に閣議決定された国の「第3次自転車活用推進計画」と整合が図れているかどうか確認いただき、修正等の対応が必要であれば、修正していただきたい。
	事務局	- これまで、国の「第3次自転車活用推進計画」の策定に向けた会議等の資料を確認しながら、本計画の策定を進めてきた。 - 大きく修正が必要なものがあれば対応していく。
	委員	- 国の第3次計画については、ハード対策と併せて、ソフト対策に取り組むこととしている。 - 本市計画においても、位置づけはあるが、特に意識向上と機会づくりについては、力を入れて取り組むべきと考える。
	委員	- ご意見のとおり、インフラ整備のみを進めるのではなく、マナー向上などのソフト対策にも併せて取り組まなくては、交通事故の減少などは図れない。 - また、こうした中、26ページの機会づくりの指標については、パブリシティの掲載件数は大きく目標値を上回っているが、「自転車のまち」の認知度はそこまで大きくない。 - 関係機関等と連携し、ブランドとしての確立と更なる認知度の上昇を図っていただきたい。
	委員	「青切符」制度の適用を受けて、車道を通行することに不安を感じ、自転車利用者の減少も考えられる。 - 自転車利用者だけでなく、自動車ドライバー側の配慮も必要なので、自動車ドライバーへの交通ルールやマナーの周知啓発にしっかり取り組んでほしい。
	委員	自動車ドライバーへの周知啓発について、警察としてお考えを聞かせていただきたい。
	委員	- 自転車に関連する事故の約7割に自転車側に何らかの法令違反行為があることが今回の交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）の導入の要因となっている。 - こうしたことから、自転車利用者の安全意識を高めるために、交通安全教育に取り組んでいる。 - しかしながら、ご意見のとおり、自動車ドライバー側のマナー意識の向上や交通ルールの理解も必要であるので、今後も幅広く柔軟に教育の場を設けていかなければならないと認識している。 ※ 警察では、自転車の交通違反を認知した場合は、現場での指導警告が基本となる。ただし、その違反が交通事故の原因となるような他の車両や歩行者にとって危険性・迷惑性の高い違反のときは、検挙の措置を講じることとなる。

		委員	・ 「青切符」の導入により、ネガティブな話題が多いが、今まで議題にさえならなかったことが人々の中で話に上がるのは、前進しているとも考えられる。 ・ ただ、人々は「青切符」導入により、乗りづらいと感じている。 ・ これまで、自動車などの強者優先の構造であったものが、「青切符」の導入などからも読み取れるように、歩行者や自転車などの弱者優先に変わってきている。 ・ 市としても、人々が自転車に乗りたくなるよう、「自転車に優しいまちづくり」を目指して取り組んで欲しい。
		委員	・ 日本だけでなく、世界的に見ても、先進国は、歩行者や自転車、公共交通といった「人」中心のまちづくりへ移行していった。 ・ こうした中、宇都宮市は歩きたくなるまちづくりを掲げており、自転車の計画としても、この流れを汲み取って進めていく必要がある。
		委員	・ 今後の3次計画に向けた方向性として提案する。 ・ 計画の策定にあたっては、「アウトプット」の評価に留まっている。 ・ 本来計画で狙うべきターゲットを明確にするため、シビックプライドや快適度などをロジックで作し、評価するロジックモデルによる評価も取り入れていくべきである。
		委員	・ これまでは、数字にしやすいもので指標を設定してきたが、「Well-being（ウェルビーイング）」などもあるので、今後は、ロジックモデルなどを用いて、指標を設定していく必要がある。
		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	・ これまでの議論を踏まえると自転車の活用が推進には、「自転車に優しいまちづくり」と「自転車が優しいまちづくり」が達成される必要があるので、今後も総合的に自転車施策を推進して欲しい。