

会 議 録

1	会議名	令和7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7年7月2日（水）午後2時00分～午後3時40分	
3	場 所	宇都宮市役所 14階 14A会議室	
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の進捗状況について (2) 第2次宇都宮市自転車のまち推進計画の中間見直しについて	
6	主な発言	(1) 第2次宇都宮市自転車のまち推進計画の進捗状況について	
		委員	・ 矢羽根型路面標示については、こういった基準で整備しているのか。整備されてはいるが、走行する際に危険だと感じる箇所もある。（7ページ）
		事務局	・ 国で示している整備形態の選定基準を基にしている。 → 自転車道：自動車の速度が50km/h超の道路 → 自転車専用通行帯：速度が40km/h超、50km/h以下の道路 → 車道混在（矢羽根型路面標示）：速度が40km/h以下、かつ自動車交通量が4,000台以下の道路 ・ この基準は近年示されたもので、それ以前に整備された道路では、幅員等の道路状況によって、制約が生まれている部分もある。 ・ 今後、道路の改良に合わせて、交通量等の情報を基に矢羽根型路面標示から自転車専用通行帯への質の向上等を図っていきたい。 ・ 矢羽根型路面標示は、自転車ユーザーおよび自動車ユーザー双方に対して、自転車が走行する場所の意識づけにもなる。
		委員	・ 整備延長が全国トップクラスという表現は曖昧、全国の自転車走行空間の整備延長約7,000kmのうち、専用通行帯は2～3%であり、この数字に対して宇都宮は何kmなのかという表記の仕方が定量的トップクラスであることが示せる。（8ページ）
		事務局	・ 計画書へ反映できるよう検討する。
		委員	・ 2024年の自転車の交通事故の特徴として、自転車事故の発生場所で歩道の割合について、栃木県が20.9%（全国14.8%）と全国トップ、また、自転車が第一当事者となっている事故の割合について52.7%（全国23.8%）とも全国トップ。 ・ あくまで栃木県のデータではあるが、宇都宮市の事故データによる特徴も捉えたうえで、歩道での事故対策や自転車利用者の過失対策など、データに即した対策等を検討するとよい。（14ページ）
		事務局	・ 今年度の調査業務委託のなかで、検討していく。

6	主な発言	委員	<ul style="list-style-type: none"> ・ 栃木県の数字＝宇都宮市ではないので、栃木県庁とも調整して、検討してほしい。 ・ 生活安心課にも共有し、交通安全審議会でも検討してほしい。
		事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 承知した。
		委員	<ul style="list-style-type: none"> ・ 停留場に隣接した駐輪場により、利用者も安定している、今後も駐輪場の増設や未整備停留場への整備検討をお願いしたい。 (1 1 ページ)
		委員	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通との連携については、パークアンドライドなどの駐輪場整備等が必要であることから、今後も行政とライトレール株式会社とで連携して拡大して欲しい。
		委員	<ul style="list-style-type: none"> ・ ライトライン利用者のうち、どの程度の人が自転車で来たのか調べられないか。 ・ ヨーロッパや群馬県の計画では、自転車利用圏域は2～3kmと出ているが、ライトライン停留場付近駐輪場利用者の利用圏域は何kmなのか、定量的に把握することが重要である。
		事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今年度の調査業務の中で、どこから駐輪場に来ているのかは調査する予定 ・ ライトライン利用者の中の自転車利用者の割合については、LRT整備課をはじめとする関係課と調整して、把握できるか検討する。
		委員	<ul style="list-style-type: none"> ・ 企業の自転車通勤の促進に向けては、ソフト施策だけでなく、ハード施策が必要ではないか。 <p>例えば、サブスクで電動アシスト付自転車が手に入るとか、企業の駐輪場に電動アシスト付自転車の充電ポートの設置を支援するとか。(1 5 ページ)</p>
		事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中間見直しの課題にも捉えている部分なので、有効な施策を検討していく。
		(2) 第2次宇都宮市自転車のまち推進計画の中間見直しについて	
		委員	<ul style="list-style-type: none"> ・ 来年4月施行の改正道路交通法について、警察ではどの程度の実行を予定しているのか。
		委員	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現時点で、ご紹介できる情報はない。
		委員	<ul style="list-style-type: none"> ・ オリオン通りは車道なのか、歩道なのか。

6	主な発言	事務局	・ 日中は自転車のみ入れる道路となっているが、構造上は車も走行できる道路となっている。
		委員	・ 当該計画の所管は道路建設課となっているが、「意識向上」については、生活安心課や健康増進課が主幹であり、「機会づくり」は、スポーツ関連部署が主幹であるなど、施策が非常に多岐に渡るので、連携して取り組んでほしい。
		委員	・ 「基盤づくり」の最終形に向けて発生する工事等で変化する環境に合わせた意識啓発が経過に合わせてできるとよい。
		事務局	承知した。
		委員	・ 視察で訪れたブダペスト、ウィーンにおける先進事例の共有 → ハード施策 自転車が車道を走りやすい環境づくりとして、2車線ある道路の1車線を自転車道にし、自転車を便利にして、自動車を不便にすることで、自動車から自転車への転換を促進
		委員	→ ソフト施策 自動車ユーザーに対して、自転車とは1.5m離隔を取るよう啓発し、自転車が安心して走行できるようにすることで、自転車ユーザーの増加を促進 ・ ハードとソフトをセットで施策を検討することが重要なので、計画の中間見直しの中で検討すべきである。
		事務局	・ 参考とさせていただく。
		委員	・ 課題から施策で目指す姿までのストーリーを市民にわかりやすく伝えて欲しい。(38ページ) ・ 計画は市民に伝えるためのものでもあるので、自転車利用によるメリットを定量的に示すほか、2030年に目指す自転車のビジョンを明確に示すなど、わかりやすい表現等を意識してほしい。
		事務局	・ 承知した。