

平成27年度 第1回 宇都宮市自転車のまち推進協議会

日 時 平成27年7月16日（木）午後3時30分から午後5時まで

場 所 宇都宮市役所14階 14C会議室

出席者 別紙名簿参照

内 容 1 開会

2 挨拶

3 議事

・「宇都宮市自転車のまち推進協議会設置要領」の改正について

・「(仮称)宇都宮市自転車のまち推進計画後期計画」の策定について

4 閉会

【主な発言・意見】

宇都宮市荒川副市長 挨拶

- ・宇都宮市においては、市民の自転車利用が大変多く、アジア最高峰のジャパンカップの毎年開催や、地域密着型のプロスポーツチーム、宇都宮ブリッツェンに活躍していただいております。自転車をテーマに捉えてまちづくりを展開している。
- ・自転車の総合計画としては、平成22年「自転車のまち推進計画」を策定し、これに基づき、自転車レーンの整備や宮サイクルステーションの運営など展開している。
- ・これらは平成22年から開始し、今年度で終了年を迎え、これから後期計画を策定していきたいと思っているが、前期計画の5年間のなかで自転車を取巻く環境が変わってきている。
- ・まず、全国的に「健康」の観点から老若男女問わず自転車利用者が増えた。
- ・一方で、自転車関連の重大な交通事故が高齢者を中心に発生してきている。
- ・これらを踏まえて、今日お集まりの先生方にはそれぞれの専門の立場からご意見、提案等いただければと思う。よろしくご審議の程をお願いしたい。

会長選出

<事務局>

- ・事務局提案としては、本協議会の円滑な運営にあたり、昨年度まで会長を務めていただきました宇都宮共和大学の古池委員をお願いしたいと考えている。

<委員>

- ・異議なし

<事務局>

- ・古池委員にお願いすることとする。

<古池会長>

- ・これから後期計画を策定していくが、思い起こすと平成15年から始まった「自転車利用・活用基本計画」の時代から、宇都宮市は他市に先駆けて自転車に注目し、様々な施策を展開してきた。「自転車のまち推進計画」の5ヵ年も過ぎ、成果を上げてきている。自転車レーンについては日本一長く整備しており、中学校では3年前から自転車通学者のヘルメット着用が義務化されている。高齢者に対してもヘルメットを数千個配布している。
- ・そのような中で人口10万人当たりの自転車事故の減少率は、2007年から12年だったと思うが、全国的には40数%の減少で、栃木県は石川県と並んで最も減少率が高く、安全なまちということになっている。
- ・自転車の利用環境は東日本大震災を一つの契機に大きく変化しており、自転車が見直され、様々な都市で自転車の計画が進んでいる。
- ・宇都宮市は先行して取組んでいるが、さらに自転車の利用環境の確保を進めていくべきである。
- ・自転車のまち推進計画の後期計画の協議が今日から新たにスタートするが、参加者の皆さまには新しい提案等を頂きたいと思っている。
- ・特に、利用者が増えたというだけに、事故の問題が増えてきている。宇都宮はこれまで努力をしているが、これから「安全」の側面も大きいと思っている。
- ・来年度から、全国的に交通安全5ヵ年計画が新たに策定される。
- ・宇都宮市では第1回目の第10次交通安全計画の検討がスタートし、その中でも自転車と高齢者が大きなテーマとなっている。
- ・本協議会では、「安全」「快適」「楽しく」「健康とエコ」に自転車を使えるまちにしていきたいし、それによって本市が掲げている「住めば愉快だ宇都宮」の実現に向けて邁進していきたい。
- ・また、日本で初めてのLR Tの建設が始まる予定であり、2019年には開通する予定である。そのような中で、自転車の役割はどうなるのか。自転車と公共交通の連携などについても、今年の新しいテーマになるとと思っている。
- ・ぜひ、新しい時代に対応した「自転車のまち推進計画」を作り上げたいと思っているので、皆様のご協力をお願いしたい。

議事

1. 「宇都宮市自転車のまち推進協議会設置要領」の改正について

<加藤委員>

- ・事務局が「総合政策部交通政策課」から「建設部道路建設課」に移った関連性は。

<事務局>

- ・これまで、交通政策課でソフト施策、道路保全課でハード整備を担ってきたものを一本化し、より推進できる体制とした。

<古池会長>

- ・自転車施策を一本化して道路建設課へ持ってきた。交通政策課ではバス事業や公共交通を行っていることから、今後も連絡調整は続けていく。

2. 「(仮称) 宇都宮市自転車のまち推進計画後期計画」の策定について

<刑部委員>

- ・自転車施策を日本一と位置付けるのであれば、総合的なまちづくりとして条例化が必要ではないか。
- ・小中学生や高齢者の自転車の教育問題や自転車に関する学術研究など、自転車の産業という面で自転車のメーカーを誘致し、自転車産業を起しやプロの人材育成なども必要ではないか。

<事務局>

- ・他都市において、安全に対する取り組みの条例化は進めているところがある。本市が条例を策定するのであれば、安全だけに特化したものではなく総合的なまちづくりに関する条例が必要である。また、条例化により市民の意識向上につながることから、今後検討していく。

<古倉アドバイザー>

- ・条例化に関して参考の話になるが、兵庫県では事故が多いため保険を義務化しており、堺市では自転車に乗る際にヘルメットの着用を条例で義務化している。
- ・また、安全の面だけではなく、他の都市にないような施策の展開が必要だ。
- ・例えば、調べた限り1～2都市であるが、「自転車計画を策定するものとする」と条例に位置付け、その条例に基づき自転車計画の根拠を定めるというやり方がある。
- ・さらに、自転車の位置付けについて、自転車が健康・環境に良いことに鑑み、都市交通の重要な交通手段として位置付けるということがある。

- ・安全の面に限らず、他の都市にないような総合的な施策の展開を検討していくべきである。

<古池会長>

- ・他都市で実施している条例も参考にしながら条例化の検討も視野に入れてもよい。

<三宅委員>

- ・4つ目の柱の「健康とエコ」に関する事で、地球温暖化に伴い二酸化炭素をこの5年間で削減していかなければいけない中で、自動車の二酸化炭素排出量が多い背景を踏まえ、交通手段を自動車から自転車へ転換していく必要がある。日本で一番ガソリンの消費量が多いといわれている宇都宮で、自転車に転換してもらう意義は非常に大きいため、環境の切り口を全面に出していくべきである。また、「健康とエコ」の「エコ」はエコロジーではなくエコノミーにとらえられるため、「健康と環境」にしてはどうか。

<加藤委員>

- ・前期計画において、柱の一つである「健康とエコ」で過去5年間進めてきており5年間の成果もあるため、4つ目の柱を「健康と環境」に変えてしまうのではなく、「健康とエコ（環境）」にしてはどうか。

<古池会長>

- ・柱の名称を「健康と環境（エコ）」としてはどうか。
- ・「環境」の側面がこれまでは本計画で活かせてこなかったのではという思いがある。
- ・過去5年間の実績を残すことに加え、自動車の二酸化炭素排出量が多い都市から脱自動車という思いをこめ、環境の側面を今後表にしていく必要もあるだろう。
- ・庁内で最終的な計画となるまで、今後も議論していきたいと考える。

<加藤委員>

- ・安全の面の強化していく点で、「道路交通法の改正を踏まえる」という事であるが、これは6月1日の道路交通法改正を指しているのか。

<古池会長>

- ・6月の改正法だけではなく、前回の改正分の話も含めて、県警から話があればお願いしたい。

<石山委員（緑川委員代理）>

- ・6月に改正したのは、悪質な自転車の交通法違反をした者に対して、有料の講習を義務化した。
- ・前は、自転車の車道の左側通行について改正している。
- ・以前は車との接触の危険性から歩道上の走行を一部考えられていたが、歩道上を自転車が走行することにより歩行者との接触が危惧されることから、原則通り自転車は車道通行が推奨されることになった。
- ・自転車走行空間整備を進めていく中で、自転車が走りやすい幅員を確保できていない場所に関しては、道路改良も含めて検討していただきたい。

<古池会長>

- ・幅員の狭い箇所での整備方法として「矢羽根整備」があるが、以前に宇都宮国道事務所が市と連携し国道4号で日本初の矢羽根整備を実施した事に関して、今月に国交省でスキルアップセミナーが開催され、国道4号の取り組みがイノベーション部門で優秀賞を受賞した。新しく拡幅ができない上、自動車の交通量が多い場所で、自動車と自転車を共存して走らせているが、2年半経っても事故が一度もないため非常に評価される整備方法であると考えられる。

<友田委員（早野委員代理）>

- ・国道4号における東警察署付近の道路において矢羽根を整備した結果、交通事故が発生しておらず、有効性があると考えている。
- ・ガイドラインで示す車道混在型整備の目安40km/h以内より当該道路の規制速度は速いが、新国道4号が並行しており、大型車がそちらを通行するため、国道の割には大型車両が少ない点からも自転車が車道通行しやすい環境にあった。
- ・昨年度より効果検証のため自動計測を取り入れているが、自転車の歩道逆走が目立つため、自転車の車道走行を促していく必要がある。
- ・今後、計測の仕方にも、速度計測等課題があるため、改良を加えながら施策に反映していきたい。

<古池会長>

- ・実際に車道・歩道を自転車がどのくらいのスピードで何台がどの方向に走っているかを計る手段がなかったが、国道事務所で日本初の計測器導入もあり表彰につながったと考える。
- ・今まで歩道しか走っていなかった自転車が少しずつではあるが、車道に移り始めたように見てとれるが今後継続的に調査していく必要がある。
- ・そのほか、何か意見があればお願いしたい。

<大島委員>

- ・ロードバイクの利用者が増えてきているなかで、ロードバイクの速度の速さが気になる。
- ・歩行者が多いオリオン通りに関して、自転車はどのような指導をしているのか。

<古池会長>

- ・オリオン通りについては交通安全審議会の方で毎回議題に出ているが手を出せていない状況である。
- ・夕方、高校生が東武駅前からオリオン通りにかけてスピードを出して走行しているため、危険と感じている。
- ・高校生だけに限らず、自転車を正しく利用してもらうための教育やルール・マナーに力を入れていく必要がある。

<大島委員>

- ・オリオン通りは歩行者専用道路にあたるのか教えてほしい。

<石山委員（緑川委員代理）>

- ・オリオン通りの交通規制に関して、歩行者専用道路の規制はかかっているが普通自転車は除くとなっているため、自転車は徐行しながら走行できる。

<古池会長>

- ・こういった安全の面に関することは、今後も議論していきたい。

<柿沼委員>

- ・オリオン通りの現状に関して、取り締まりも重要であるが自発的な啓蒙やマナーに力を入れていく必要があり、学生の方々に何がどう危険なのかを理解してもらう必要がある。また、広くまんべんなく自転車の安全を推し進めていく方法もあるが、象徴的なオリオン通りを集中してやるのも一つの手である。

<古池会長>

- ・商店街において、自転車を押して歩かずに走行することは全国的においても例外的であるため、今後議論する必要がある。

<柿沼委員>

- ・PTAで出た話であるが、交通マナーについて高校生の自転車が話題に上げられるが、一方で横断歩道において止まる車がどれだけいるのかといった交通事情もあるため、

自転車以外も含めたマナーの向上に努めていく必要がある。

<古池会長>

- ・自転車や自動車、歩行者の各々が交通市民であるため、各々の義務を果たしていく文化をつくっていく必要がある。
- ・安全の面で意見がある方がいれば、お願いしたい。

<平野委員（森崎委員代理）>

- ・自転車走行空間の整備において、日光街道のような道路幅員が狭い場所をどのように整備していくのか、また自転車走行のルールが分からない大人も多いため、ルールやマナーの周知に力をいれていく必要があると考える。

<屋代委員（黒岩委員代理）>

- ・現在の県の道路整備は、特に小学校の通学路整備に力を入れており、自転車の走行空間整備について大々的に手がけることは難しい状況にあるため、少しずつ整備を進めていきたい。なお、今後、道路の新設や拡幅を行う際は、可能な限り路肩が1m確保されるように整備をすすめており、自転車走行に配慮した環境をつくりはじめているところである。

<古池会長>

- ・新しい柱である「つながる」に関して、公共交通と自転車の連携が重要になってくる中で、バスと自転車の連携をどう図っていく必要があるのか、何か意見があればお願いしたい。

<船木委員>

- ・市の交通政策課とタイアップし、サイクル&バスライドに取り組んでいて、色々な停留所で要望が多い箇所につくっており、一定の成果がでていていると考えている。
- ・自転車利用が増えるとマナーの悪さが浮き出てくることもあるので協議会の中で対策が必要である。

<古池会長>

- ・ニュースで挙がっていたが、国道246号（東京）でバスレーンに自転車を走らせる取り組みを行っており、これは参考にできる取り組みと考えるため、今後注目していく必要がある。
- ・海外では、バスレーンに自転車が走るのは当たり前である。バスと自転車の共存について、「つながる」の施策の中で考えていきたい。

- ・また、本日の協議をふまえ今後どのような方向で議論を進めていくの、意見を欲しい。

<福原委員>

- ・ネットワーク型コンパクトシティを押し進めており、LRTとの連携も図っていく中で自転車走行空間の整備は非常に大切なことであり、本日いただいた意見を踏まえて自転車のルールやマナーの強化にも取り組んでいきたい。

<古倉アドバイザー>

- ・全国的にも自転車施策を打ち出してきている中で、京都では「世界トップレベルの自転車共存都市」、静岡では「世界水準の自転車都市」と名を付けている。今後自転車のまちとしての特色を出していく必要がある。
- ・自転車の位置付けに関して、自転車の優劣を明確につけていく必要がある。例に挙げると、アメリカでは自転車と車は車道上で対等であるし、ヨーロッパでは自転車の方が強い立場にあるため、今後序列を明確化していく必要がある。
- ・「事故率の削減の目標」や「自転車の分担率をどれだけ上げるか」といった数値目標も可能であれば検討してみてもどうか。

<古池会長>

- ・今後、「歩行者・自転車・自動車」の位置付けを明確にしていく必要がある。
- ・また、高い目標設定を掲げ、市民一帯で取り組んでいく体制を整えていく必要がある。

<事務局>

長時間にわたり、ご意見ありがとうございました。本日いただいた意見を踏まえ、次回の自転車のまち推進協議会に向けて検討を進めていく。

平成27年度 第1回 「宇都宮市自転車のまち推進協議会」 出席者名簿

委員区分		所属・役職	氏名
学識経験者		宇都宮共和大学シティライフ学部教授	◎古池 弘隆
関係団体	自転車業界	栃木県自転車競技連盟理事長	大島 研一
		NPO法人栃木スポーツコミッション理事	柿沼 章
	利用者	栃木県バイコロジー運動推進協議会理事長	加藤 恒男
		宇都宮市交通安全推進協議会連合会会長	森崎 常正 (代理:平野副会長)
	交通事業者	一般社団法人栃木県バス協会業務部長	船木 孝男
	その他	宇都宮商工会議所常務理事	刑部 郁夫
		NPO 法人 うつのみや環境請行動フォーラム	三宅 徹治
	行政	国	国土交通省関東地方整備局宇都宮国道事務所長
栃木県		栃木県県土整備部交通政策課長	福田 晴康 (代理:屋代課長補佐)
		栃木県警察本部交通部交通規制課長	福原 泉 (代理:石山係長)
宇都宮市		宇都宮市建設部次長	福原 悟
◎ : 会長			
アドバイザー	株式会社三井住友トラスト基礎研究所研究理事 (京都大学大学院・麗澤大学講師)		古倉 宗治
事務局	宇都宮市建設部道路建設課		