

宇都宮市自転車のまち推進計画（素案）に関するパブリックコメントについて

1. パブリックコメントの実施状況

(1) 意見の募集期間

平成22年10月25日（月）～11月24日（水）

(2) 意見の応募者数・件数

14名（26件）

(3) 提出方法の内訳

	郵送	ファクシミリ	Eメール	持参	電話	計
人数	0	5	6	2	1	14

2 意見の概要と市の考え方

(1) 「第4章 推進計画の目標と将来像」について（2件）

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	<p>「自転車のまち」が中心市街地を指している、その域内の交通戦略を展開しているような印象を受けるため、市全体を包括するような切り口が必要である。</p> <p>宇都宮市が車への依存が高い都市であるという現状を踏まえ、目標Ⅳ「だれもが“健康とエコ”に自転車が使える」には、身体や環境にやさしいライフスタイルを推進するため、「休車日の設定、ゆっくりズムの促進」を掲げ、具体的な取組として「自転車マップの作成」と「サイクリングロードの整備」「休憩スポットの整備」などを位置付けた方が全市的なものになると思う。</p>	<p>本計画におきましては、市民のだれもが安全に便利に楽しく自転車が利用できる、ひとや環境にやさしい自転車を活用したまちづくりを進めてまいりたいと考えております。</p> <p>ご意見をいただきました「自転車マップの作成」「サイクリングロードの整備」「休憩スポットの整備」につきましては、クルマ利用から自転車利用に転換することなどによる環境面、健康面への効果が期待できる施策でありますことから、今後、それぞれの施策事業を推進し、クルマに過度に依存する社会から、クルマと自転車や公共交通が共存する社会への転換を図ってまいります。</p>

2	<p>「自転車のまち宇都宮における自転車利用のイメージ」が理解できない。「業務」については、工業団地から駅が遠く、近い距離でのレンタサイクルの利用は考えられない。</p> <p>「買い物」については、鉄道やバスとレンタサイクルを利用し、わざわざ中心市街地に行くことはまずない。また、「観光」については、自動車ではなく、公共交通で来訪し、レンタサイクルで市内の観光施設を散策するイメージもあまり考えられない。</p> <p>自転車による買い物も観光も難しいと思うが、「中心市街地（もしくは中心街）のまちおこし」という文脈の中で、整理した方がよい。「まちおこし」なので、景観や街並み整備など総合的な施策が必要だと思う。</p>	<p>「自転車のまち宇都宮における自転車利用のイメージ」は、本計画が目指す将来の自転車利用のイメージを市民の方にもわかりやすくお伝えするために作成したものです。</p> <p>このイメージにある様に自転車が利用されていくためには、本計画に基づく施策事業を着実に推進するだけでなく、「宇都宮市景観計画」や「宇都宮市中心市街地活性化基本計画」などの他の計画とも連携しながら、長期的に自転車施策を継続していくことが必要であると考えております。</p>
---	---	--

(2) 「第5章 施策事業の展開」について（8件）

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
3	<p>自転車利用者の中で、高校生の比率が高いように思うが、公共交通が不便なために、長距離の通学を自転車に頼らざるを得ない状況もある。交通体系の中では、あくまでも公共交通を中心としながら、近距離の移動を自転車が担うことを前提とすべきであり、自転車のまちを推進するのと同時に、公共交通ネットワークを再定義することが必須である。</p> <p>特に、公共交通との連携については、サイクルトレイン（電車への自転車の乗り入れ）についてJRや東武鉄道などと実験を行ってはどうか。将来のLRTや連節バスなど、基幹公共交通でのサイクルトレイン実現を切に願う。</p>	<p>自転車と公共交通との連携は、利便性の高い交通ネットワークを構築する上でも大変重要であると考えております。</p> <p>本計画におきましては、公共交通との連携強化を施策事業のひとつとして位置付けており、駅までのアクセス道路における自転車走行空間の整備や新たな駐輪場整備を行うとともに、「サイクルトレイン」につきましても交通事業者と検討を進めてまいります。</p>

4	<p>バス停付近への駐輪場整備については、往路のバス停に止めた自転車を復路のバス停から取りに行くことを踏まえて考えて欲しい。</p> <p>基幹バス路線の道路では、道路幅も広く、中央分離帯があったり、横断歩道も少ないため、反対側に渡るには大きく迂回しなければならない。市の条例として「公共交通の停留所の〇〇m以内に横断歩道を設置すること」等を定めるなど、歩行者や自転車利用者側に立った道づくりをしていただきたい。</p>	<p>バス停付近への駐輪場整備につきましては、バス停留所の設置状況や道路状況などを十分踏まえるとともに、道路管理者とも連携を図りながら、利便性の高い整備を目指してまいります。</p>
5	<p>便利な交通手段として、乗り捨てできる「レンタサイクル」の魅力は高い。パリの「ヴェリブ」のように、市内に数百か所の貸出拠点を設置し、数千台の自転車を配備するなど、将来の宇都宮でのサービスのあり方をより具体性を持って議論し、積極的に実証実験を行うことも必要ではないか。</p>	<p>本計画では、現在、市内4箇所の市営駐輪場で実施しているコミュニティサイクル(レンタサイクル)の増台や貸出場所の拡充、宿泊施設等と連携した観光レンタサイクルの導入など、レンタサイクルの拡充策を施策事業に位置付けております。</p> <p>まずは、既存のコミュニティサイクルの利用範囲の拡大などに取り組みながら、本市の環境に適したコミュニティサイクルの拡充を目指してまいります。</p>
6	<p>現在、鬼怒川サイクリングロードは、北端は柳田大橋までとなっているが、さらに北側の国道293号まで一部舗装されている道路がある。国や県とも連携しながら、将来的な鬼怒川サイクリングロードの延伸を検討していくべきではないか。</p>	<p>本計画においては、スポーツとして自転車を楽しめる環境づくりや自転車利用による健康増進に向けて、既存のサイクリングロードを活用した整備を施策事業のひとつとして位置付けております。</p> <p>いただきましたご意見は、今後の施策事業検討の際の参考とさせていただきます。</p>

7	<p>宇都宮市は関東平野の開口部に位置し、川がたくさんあることが特徴であり、サイクリングルートの設定とサイクリングロードの整備では、できるだけ川とかかわりを持たせた方が良い。</p> <p>計画に位置付ける川としては鬼怒川、西鬼怒川、山田川、田川、姿川の5河川、補足的には谷田川、奈坪川、江川がある。</p> <p>また、「休憩スポット」については、地区市民センターなどの公共施設ではなく、河川沿いにトイレ、避雷所を併設したポケットパークを整備することが求められていると思う。</p>	<p>本計画では、本市の特徴を活かした施策展開が必要であると考えておりますことから、鬼怒川、田川、山田川の既存サイクリングロードを活用したサイクリングルートの創出などを施策事業として位置付けております。</p> <p>いただきましたご意見は、今後の施策事業検討の際の参考とさせていただきます。</p>
8	<p>広域的視点に立ち、関東平野の河岸を走るサイクリングロードに宇都宮市が位置していることを強調したらどうか。対外的には、上流の目的地としてジャパンカップ・サイクルロードレースが行われる「自転車のまち宇都宮」をアピールしたらどうか。</p> <p>また、推進体制にある国・県と連携し、関東平野を流れる主要河川管理道路をサイクリングロードとして整備し、自転車による環境や身体にやさしい「ゆっくりズムの促進」を行ったらどうか。国の地球温暖化防止に向けた取組と連携していくことも大きな広がりになる。</p>	<p>自転車に関する施策につきましては、市内だけでなく広域的な視野を持って、国や県と連携しながら推進していくことが重要であると考えております。</p> <p>いただきましたご意見は、今後の施策事業検討の際の参考とさせていただきます。</p>
9	<p>日常生活での自転車利用を推進するためには、「近距離のクルマ利用」を自転車に転換させる施策が必要である。スーパーや百貨店での日常の買い物も自転車利用者には特典を与えるなど、商業者と一緒に施策を考えてはどうか。</p>	<p>本計画では、商店街等と連携した駐輪場やレンタサイクル利用者に対する特典の提供等を施策事業のひとつに位置付けております。今後、中心市街地商店街等とも協議を行いながら、実現化に向けて取り組んでまいります。</p>
10	<p>自転車普及イベントの実施について、自転車レースの実施団体は会場探しに苦慮していると思う。自転車レースを主催している実施団体にPRし、例として挙げられている道場宿緑地などを会場とするイベントを誘致してはどうか。</p>	<p>自転車普及促進イベントの実施につきましては、行政として既存施設を開放するなど、宇都宮ブリッツェンなどのイベント主催者の支援を行うことを考えております。今後の実施状況などを踏まえながら、他の実施団体へのPR等を行ってまいります。</p>

(3) 「第6章 重点施策の概要」について（8件）

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
11	<p>いちよう通りの自転車走行帯域はタイトの振動で走行がとても困難である。区域を分けるだけでは足りないのではないかと。むしろ歩行者帯域の方が振動が少ないように見えるが、どう考えているのか。</p>	<p>いちよう通りにおける自転車走行空間の整備につきましては、国と警察庁から「自転車通行環境整備モデル地区」の指定を受け、自転車歩行者道において自転車と歩行者を分離する手法として、モデル的に整備したものであります。</p> <p>今後は、利用者のご意見などもお聞きしながら、さらに自転車が走りやすい環境の整備を目指してまいります。</p>
12	<p>岡本駅から白沢街道まで「ふれあい通り」という自転車歩行者専用道路がある。活用していくべきではないか。</p>	<p>ご意見をいただきました路線につきましては、本計画の「新たな自転車ネットワーク路線」に追加するとともに、今後作成する自転車マップ等に記載するなど、十分な活用を図ってまいります。</p>
13	<p>全ての道路に自転車専用道（レーン）は設置できない。「分離」を前提とせず、自転車、自動車、歩行者が相互に配慮、理解し「共存」することとのバランスを常に考えて欲しい。</p>	<p>本計画に基づきながら、自転車と自動車、歩行者にとって安全性の高い道路空間の創出に向けて、様々な道路環境に応じた自転車走行空間の整備を推進するとともに、自転車の走行ルールの徹底など、安全性の向上に向けた啓発活動を強化してまいります。</p>
14	<p>標準整備パターンの「自転車道」は基本的に不要で、「自転車専用通行帯」をベースに車道との境界線に凸凹をつけたり、境界線自体をかまぼこ型にすれば十分だと考える。</p>	<p>本計画では、車道空間における整備について、大型車の交通量が多いなど、物理的分離が望ましい場合は「自転車道」の整備を検討することとしております。</p> <p>いただきましたご意見は、今後の施策事業検討の際の参考とさせていただきます。</p>

15	<p>自転車の通行方向について、すべての自転車通行帯では、自転車左側通行の原則がわかる様、路面に進行方向を示す矢印を書いて欲しい。</p> <p>また、標準整備パターン「自転車通行位置の明示」を対面通行可とするのは絶対にやめて欲しい。ここを右側通行する自転車は、通行帯が途切れた地点から先では逆行自転車となってしまう。</p>	<p>左側通行が原則となる自転車通行帯では、進行方向をわかりやすく表示できるよう、いただいたご意見を参考にしながら、効果的な整備を検討してまいります。</p> <p>また、本計画では、車道内で自転車走行空間が確保できない場合、自転車歩行者道における「自転車走行位置の明示」を標準整備パターンのひとつとして位置付けております。現行の道路交通法におきましては、自転車歩行者道における自転車の相互通行は可能となっておりますことから、整備を行う場合には、その先の道路との接続状況などへの配慮が必要であると考えております。</p> <p>いただきましたご意見は、今後の施策事業検討の際の参考とさせていただきます。</p>
16	<p>交差点について、現行の自転車横断帯は、車道左側を直進する自転車の延長線となるような位置に移設して欲しい。</p> <p>交差点コーナー部には、2段階右折待ち自転車用のスペースを確保して欲しい。</p>	<p>交差点部における自転車走行空間の整備につきましては、国・県の社会実験の実施結果などを参考にしながら、連続性や安全性にも十分留意してまいりたいと考えております。</p> <p>いただきましたご意見は、今後の施策事業検討の際の参考とさせていただきます。</p>
17	<p>新たな自転車ネットワーク路線に楡木街道（栢木街道から平成通りまで）を加えて欲しい。</p> <p>この路線は、宮の原中学校へ自転車で通う生徒が朝晩通っているが、自転車専用レーンがなく、歩道も片側のみ、さらにその歩道は狭く、人一人歩くのがやっとであり、またどぶ板の上を通る箇所もある。中学校の子どもたちが通学する道路としては甚だ危険であるため、新たな整備路線としてネットワーク路線に加えるべきである。</p>	<p>本計画では、自転車利用の多い駅や高校周辺などにおける自転車走行環境や交通量、交通事故の発生状況などを調査し、新たな自転車ネットワーク路線に追加するとともに、その路線の中でも優先度が高い路線について、計画期間の5年間の自転車走行空間の整備を推進していこうとするものです。</p> <p>また、自転車ネットワーク路線以外の路線におきましても、ご指摘いただきました路線も含め、自転車通学がある中学校の周辺など、自転車や歩行者の安全確保が必要な箇所につきましては、地域住民や交通管理者と十分連携をしながら、安全性の高い道路空間の創出に取り組んでまいります。</p>

18	<p>これまでの交通教育は、子どもや高齢者などの交通弱者が中心となっている。ドライバーを含めた10代後半から50代の人たちへの教育を強力に進めて欲しい。</p> <p>まずは、警察や官公庁など、社会の指導的立場の人、次に、業務に自転車を使用する企業、自転車の関係団体、愛好団体など、意識を高く持つべき人から始めると良いと思う。</p>	<p>自転車利用の安全性の向上に向けて、安全啓発活動の実施は重要な施策のひとつと考えております。本計画では、現在、幼稚園や小・中学校、高齢者などを対象に実施している交通安全教室を高校生や成人などにも広げるなど、交通安全教室等の拡充を重点事業のひとつに位置付けております。</p> <p>いただきましたご意見は、今後の施策事業検討の際の参考とさせていただきます。</p>
----	---	--

(4) その他について（8件）

No.	意見の内容	意見に対する市の考え方
19	<p>国内外の先進都市を参考にしながら、路面電車とセットで考えて欲しい。</p>	<p>本計画においては、駅までのアクセス道路における自転車走行空間の整備やバス停付近への駐輪場整備など、「公共交通との連携強化」を施策事業のひとつに位置付けております。</p> <p>今後とも公共交通と連携した自転車施策の展開を図ってまいります。</p>
20	<p>県庁や市役所を訪問する機会が増えている。JR宇都宮駅からは徒歩で行くが、大通りの排気ガス、商店街に元気がないことが気になる。市内電車と貸出自転車を導入し、自転車社会にして緑を増やせば商店街も確実に活性化する。排気ガスを出す車は制限すべき。</p>	<p>ひとや環境にやさしい自転車や公共交通を活用したまちづくりを進め、クルマに過度に依存する社会からクルマと自転車や公共交通が共存する社会への転換を図ってまいります。</p>
21	<p>市内の一条中学校や旭中学校では自転車通学が認められていない。まずは、そういう小さなところから改革すべきではないか。</p>	<p>通学方法につきましては、通学距離や道路事情などを勘案して各学校が決定しております。</p> <p>ご指摘いただいた一条中学校、旭中学校につきましては、学区のほとんどが徒歩での通学が可能な距離であること、また、現在、自転車置き場がなく、学校の敷地が狭いため、新たに自転車置き場を設置することも困難なことなどから、原則、徒歩での通学としております。</p> <p>なお、一条中学校では、一部通学距離の長い生徒については、自宅が路線バスの沿線であることから、路線バスによる通学も認めております。</p>

No.	意見の内容	意見に対する市の考え方
22	<p>チャイルドトレーラは自転車道への乗り入れができない。自転車が転倒しても倒れない安全な乗り物であることから、法の改正をお願いしたい。</p>	<p>チャイルドトレーラを牽引する自転車につきまして、栃木県警に確認したところ、「国の道路交通法上、普通自転車に該当しないため、道路標識等で普通自転車走行可の歩道や自転車道は走行できない」旨の回答がありました。今後とも国などの動向の把握に努めてまいります。</p>
23	<p>タンDEM自転車は現在いくつかの県を除いて、一般道を走行できない。障がい者と一緒に自転車に乗れると、最近解禁になる県も出てきた。栃木県、そして宇都宮市はどうか。</p>	<p>タンDEM自転車につきましては、障がい者や高齢者でも利用できる魅力的な自転車であると考えております。そのため、イベント時などには、民間団体とも連携しながら普及促進に取り組んでいくとともに、公道での走行には、栃木県道路交通法施行細則の改正が必要でありますことから、交通管理者である栃木県警の検討状況を見極めてまいります。</p>
24	<p>鬼怒川柳田大橋の東側上流あたりにオフロードコースを作って欲しい。資金は企業のスポンサーを募ってはどうか。</p>	<p>本計画では、プロスポーツと連携しながら、道場宿緑地等の既存の公園施設などを活用した自転車普及イベントの実施を施策事業のひとつとして位置付けております。</p> <p>いただきましたご意見は、今後の施策事業検討の際の参考とさせていただきます。</p>
25	<p>自転車利用時に困るのは雨である。薄くて破れにくい素材で、コンパクトに携帯できる、安価な「自転車用のレインコート」をブリッツェンの方たちと共同で考案し、市内で販売する等、「雨対策」を楽しくすることを考えてはどうか。</p> <p>少なくとも、現状でもレンタサイクルや宮サイクルステーションなどの拠点では、レインコートを販売していただきたい。</p>	<p>自転車利用の促進や安全性の向上に向けて「雨対策」は重要であると考えております。</p> <p>いただきましたご意見は、今後の施策事業検討の際の参考とさせていただきます。</p>

No.	意見の内容	意見に対する市の考え方
26	<p>競輪場をサイクリスポーツの拠点として、市民向けのイベントなどに積極的に開放して欲しい。競技がないときなどは、子どもたちが自由に自転車に乗れる場所として開放するなど、活用方法を考えて欲しい。</p>	<p>宇都宮競輪場は市民に親しまれる施設を目指し、競輪開催状況に応じて市民活動団体等の事業にシアターホール、バンクなどの貸出を実施しております。また、小学生を対象にした自転車教室の開催や自転車愛好会等による記録会開催など、施設の多目的利用を推進しております。今後とも、市民ニーズを反映した多目的利用を検討してまいります。</p>