

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 令和8年4月27日（月）～5月17日（日）

(2) 意見の応募者数 5名
 意見数 28件

(3) 提出方法の内訳

	郵送	ファクシミリ	Eメール	持参	計
人数		2	3		5

2 意見の処理状況

区分	処理区分	件数
A	意見の趣旨等を反映し、実施設計に盛り込むもの	2件
B	意見の趣旨等は、実施設計に盛り込み済みと考えるもの	11件
C	実施設計の参考とするもの	3件
D	実施設計に盛り込まないもの	0件
E	その他、要望・意見等	12件
計		28件

No.	区分	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	C	「自転車のまち」を実現した際のデメリットや懸念点についても記載すべきではないか。	「自転車のまち」の実現により利用者の増加が見込まれる一方、事故や放置自転車の増加が課題となるため、本計画では、交通安全教室等により歩行者・自転車利用者・自動車運転者それぞれの安全意識の向上を図るとともに、放置自転車対策等を進め、安全で快適に自転車を楽しめる環境の実現を目指している。
2	B	自転車利用者を増やすためには、サイクリングではない部分をアピールすべき。	本計画は、サイクリングといった余暇活動だけでなく、誰もが自転車を健康で便利に楽しめる「自転車のまち宇都宮」の実現に向けて、まちづくりを支える自転車利用環境整備を図る「基盤づくり」、自転車利用意識の更なる向上を図る「意識向上」、自転車と地域資源の連携による魅力向上を図る「機会づくり」の3つの柱のもと、各施策・事業を位置づけております。

3	B	自転車走行レーンについて、車道側に設けるのではなく、いちよう通りのように歩道側に専用レーンを増やすことを積極的に検討してほしい。	P 5 7 施策①「安全な通行環境の整備」のうち、事業①と事業②のとおり、後期計画においては、引き続き、自転車ネットワーク計画に基づいた自転車通行空間の新設整備を進めていくとともに、誰にとっても安全で快適な通行空間となるよう、道路改良や歩道のバリアフリー化などの様々な機会を捉え、歩行者・自転車・自動車それぞれの通行空間が分離された質の高い自転車通行空間の整備に取り組むこととしております。
4	C	自動車の対面通行を前提とした自転車レーン整備だけでなく、「自動車の通行を対面通行から一方通行に変えて、歩行者・自転車を主にした道路整備」といった選択肢についても記載してほしい。	P 5 7 施策①「安全な通行環境の整備」のうち、事業②のとおり、後期計画においては、誰にとっても安全で快適な通行空間となるよう、道路改良や歩道のバリアフリー化などの様々な機会を捉え、歩行者・自転車・自動車それぞれの通行空間が分離された質の高い自転車通行空間の整備に取り組むこととしております。 ご意見の対面通行から一方通行にし、自転車通行空間を生み出すことについては、道路の規制を広く面で考慮し調整する必要があることや周辺住民の方々にご理解いただく必要があることなど、課題が大きいため、趣旨等につきましては、今後、質の高い自転車通行空間の整備していく中で、参考にさせていただきます。
5	B	自転車専用通行帯や矢羽根型路面標示については、自動車との距離が非常に近い箇所が多く、危険だと感じる。 単に路面標示を設置するだけでなく、物理的な分離や減速を促す設計など、実効性のある安全対策を検討していただきたい。	P 5 7 施策①「安全な通行環境の整備」のうち、事業①と事業②のとおり、後期計画においては、引き続き、自転車ネットワーク計画に基づいた自転車通行空間の新設整備を進めていくとともに、誰にとっても安全で快適な通行空間となるよう、道路改良や歩道のバリアフリー化などの様々な機会を捉え、歩行者・自転車・自動車それぞれの通行空間が分離された質の高い自転車通行空間の整備に取り組むこととしております。

6	B	市内の道路では縁石や段差が多く、自転車で走行しづらい箇所がある。自転車走行面の平坦性や連続性についても重視していただきたい。	P 5 7 施策①「安全な通行環境の整備」のうち、事業②のとおり、後期計画においては、誰にとっても安全で快適な通行空間となるよう、道路改良や歩道のバリアフリー化などの様々な機会を捉え、歩行者・自転車・自動車それぞれの通行空間が分離された質の高い自転車通行空間の整備に取り組むこととしております。
7	C	自転車通行空間整備を5年間で30kmは少ないのではないか。現状の93.1kmについても非常に少ないと感じる。	本市の自転車通行空間の整備延長については、全国でもトップクラスとなっており、特に自転車専用通行帯の規制延長については、中核市で1位となっております。 こうした中、本計画においては、P 5 7 施策①「安全な通行環境の整備」のうち、事業①と事業②のとおり、引き続き、自転車ネットワーク計画に基づいた自転車通行空間の新設整備を進めていくとともに、誰にとっても安全で快適な通行空間となるよう、道路改良や歩道のバリアフリー化などの様々な機会を捉え、歩行者・自転車・自動車それぞれの通行空間が分離された質の高い自転車通行空間の整備に取り組むこととしております。
8	B	象徴的な自転車優先道路を作ってはどうか。例えば一車線を自転車専用にするなど。	P 5 7 施策①「安全な通行環境の整備」のうち、事業②のとおり、後期計画においては、誰にとっても安全で快適な通行空間となるよう、道路改良や歩道のバリアフリー化などの様々な機会を捉え、歩行者・自転車・自動車それぞれの通行空間が分離された質の高い自転車通行空間の整備に取り組むこととしております。
9	A	小中学校の児童・生徒が多く利用する路線の自転車ネットワーク路線への位置づけについて、もっと手厚くすべきではないか。	小中学校付近の路線について再精査し、以下の路線について、自転車ネットワーク計画に位置付けることとします。 ・市道2572号線（錦小学校付近） ・市道1524号線（姿川第2小学校付近） ・市道605号線（国本中央小学校付近） ・市道2006号線（雀宮中学校付近）

10	E	鬼怒川サイクリングロードのうち、周回ルートでは、見通しの悪い場所などにゴミや不法投棄が目立つ箇所がある。定期的な巡回や清掃、不法投棄防止の注意喚起など、環境維持への取り組みを強化していただきたい。	現在、鬼怒川においては、河川機能を維持するため、河川管理者である下館河川事務所が定期的に河川巡視を行い、河川や堤防の状況を確認しております。 いただいたご意見については、下館河川事務所と共有させていただくとともに、引き続き、鬼怒川沿川の環境が維持されるよう、河川管理者との情報共有を密に図ってまいります。
11	E	河川堤防のサイクリングロードは飽きる。	河川堤防のサイクリングロード以外にも、栃木県や周辺市町と連携し設定した広域モデルルートの「ルート25」や「おにハチ」、その他市内主要な観光資源を巡るサイクリングルートなどを設定しており、宮サイクルステーションやサイクルイベントなどで配布している「自転車マップ」により周知啓発を図っております。
12	B	自転車通行帯は自動車駐停車禁止にするべきではないか。	本計画においては、P58の事業③「路上駐停車対策の検討」のとおり、安全な通行環境を確保するため、警察と連携し、自転車専用通行帯における停車抑制対策や違法駐車取締りなどの強化について、検討してまいります。
13	B	街路樹の整備や休憩可能な日陰空間の確保など、気候変動を前提とした自転車インフラ整備も必要ではないか。	本市では、P69の事業⑤にあるとおり、自転車利用者の休憩スポットである「自転車の駅」を市内のコンビニエンスストアや飲食店等72箇所に設置しており、今後は、こういった施設の認知度向上に向け、効果的な周知啓発を実施してまいります。
14	E	市内の商業施設や公共施設を含め、屋根のない駐輪場が多いと感じる。また、店舗入口から遠い場所や入りづらい場所に設置されているケースもあるが、自転車利用促進の観点から改善	市内の商業施設のうち、大型店舗等については、自転車駐車場の附置義務により、自転車駐車場の設置を義務付けておりますが、設置場所や整備形態等については、施設設置主体が判断しております。 また、公共施設については、施設ごとに駐輪場整備の必要性を検討したうえで、利

		が必要ではないか。	用者の利便性等を考慮し、整備箇所等を判断しております。 本市としましては、主要なバス停留所やライトライン停留場付近へ駐輪場を整備し、自転車と公共交通が効果的・効率的に連携した利便性の高い移動環境を形成することで、自転車利用の促進を図ってまいります。
15	E	宇都宮ライトレール定期券売り場付近では、無断駐輪と思われる自転車が多く見受けられる。 近隣市営駐輪場の案内表示を分かりやすく設置するなど、利用者が適切な場所へ誘導される仕組みづくりをお願いしたい。	ご意見をいただきました売り場付近を含む「ウツノミヤテラス」におきましては、本市所有地を民間事業者に貸付け、民間事業者が施設整備を行い、管理・運営いただいているところであります。 当該店舗付近の放置自転車につきましては、施設利用者の安全性を確保するため、これまでも、事業者においてカラーコーン等による侵入抑制や張り紙による駐輪禁止である旨の周囲など、対策を講じてきたところです。 今後も、放置自転車の発生防止に効果的な対策を講じ適正な施設管理がされるよう、事業者に指示してまいります。
16	E	シェアリングモビリティを推進するのであれば、電動キックボードよりも自転車型シェアサービスを中心に整備していただきたい。	シェアリングモビリティについては、事業者が主体で運用しておりますが、現状、本市としては、シェアリングサイクルにのみ補助金を支出しており、導入実績もシェアリングサイクルが中心になっております。
17	B	2026年の自転車ルール改正に伴い、子どもだけでなく、全世代に対して交通ルールを学ぶ機会を設けるべきだと考える。	P62施策④「自転車の交通ルール・マナー等の周知啓発のうち、事業②「心身の発達段階に応じた交通安全教室の開催」とおり、後期計画においては、人の成長過程に合わせ、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージ及び国籍などの属性に応じた段階的かつ体系的な交通安全教室を開催することで、交通安全意識を高揚させ、交通ルール遵守やマナー向上を図ってまいります。

18	E	自動車優先の道路構造を変えなければならない。例として、左折レーンが2車線というのは自転車が直進できない。	本計画においては、自転車利用者だけでなく、歩行者や自動車運転者に対する交通安全教育を実施するなど、すべての道路利用者が交通ルールやマナーを理解し、思いやりをもって行動できる意識の向上を図ってまいります。
19	B	自転車を煽る自動車ドライバーもいるので、自転車は車道を走る物だということを運転免許更新時の講習に取り入れてほしい。	令和8年5月策定予定の国の自転車活用推進計画においては、自動車運転免許更新時講習において使用する教本の中で、「自転車安全利用五則」の遵守、自転車通行空間等について紹介するなど、自動車運転者に対する自転車の交通ルールや自転車の側方通過時の安全確保に関する教育を行っていくとされております。 また、本市におきましても、交通安全教育等の実施により、自転車を利用する人だけでなく、歩行者や自動車を運転する人も含め、すべての道路利用者が交通ルールやマナーを理解し、思いやりをもって行動できる意識の向上を図ってまいります。
20	E	片側2車線以上ある道路の場合、大型車は中央寄りの車線を走るように規制すべきではないか。	本計画においては、交通安全教育等の実施により、自転車を利用する人だけでなく、歩行者や自動車を運転する人も含め、すべての道路利用者が交通ルールやマナーを理解し、思いやりをもって行動できる意識の向上を図ってまいります。
21	E	自転車は歩道を含めて左側通行のみとするべきではないか。	いただいたご意見については、道路交通法等に関するものであり、本計画において対応することは困難であります。本市におきましては、自転車利用者だけでなく、歩行者および自動車運転者も含め、すべての道路利用者が互いに交通ルールやマナーを理解し、安全で安心な移動環境となるよう、P62の施策④のとおり、自転車の交通ルール・マナー等の周知啓発に取り組んでまいります。
22	E	交差点における自転車横断帯と歩行者自転車信号を	いただいたご意見については、道路交通法等に関するものであり、本計画において

		廃止してほしい。	対応することは困難であります。本市におきましては、自転車利用者だけでなく、歩行者および自動車運転者も含め、すべての道路利用者が互いに交通ルールやマナーを理解し、安全で安心な移動環境となるよう、P 6 2 の施策④のとおり、自転車の交通ルール・マナー等の周知啓発に取り組んでまいります。
23	B	自家用車のCO2排出量 が大きいという観点から、 車に乗っている＝偉い、自 転車に乗っている＝貧乏 人・自分より劣っている人 たちというドライバーの意 識を変えるべきではない か。	本計画においては、P 2 ～ 3 にあるよう に、自転車に乗ることによる様々なメリッ トを示しており、こうしたメリットを様々 な機会を捉えて普及促進してまいります。
24	B	環境問題を前面に出し て、自転車の有用性を示し てはどうか。 自転車利用によるダイエッ ト効果をもっとアピールし てはどうか。	本計画においては、P 2 ～ 3 にあるよう に、自転車に乗ることによる様々なメリッ トを示しております。 また、P 6 4 の事業②「企業等と連携し た自転車通勤の促進」の取組においては、 こういった自転車に乗ることのメリット を積極的に企業に示していくことで、自転 車通勤の促進を図ってまいります。
25	E	1990年の自転車世界 選手権の遺産をもっと生か すべきではないか。	本市においては、1990年にアジア で初めて「世界選手権自転車競技大会 ロ ード競技」を開催し、世界選手権をレガシ ーとして、1992 年に創設された「ジャパ ンカップサイクルロードレース」は、20 24年シーズンから大会名に「宇都宮」を 冠することで「宇都宮ジャパンカップサイ クルロードレース」として開催地を明確化 し、国内外への発信力を一層高めており、 本市を代表する国際スポーツイベントと して価値を高めながら、今年 33 回目の大 会を迎えます。 これまで積み上げてきた歴史を継承し ながら、大会を継続的に開催することによ り、「自転車のまち宇都宮」を更にPRし、

			ひいては、国内の自転車業界全体の未来の発展に寄与してまいります。
26	E	月間走行距離順位を他者と競えるような、自転車利用者の承認欲求を満たすイベントや取組を実施してはどうか。	本計画においては、プロスポーツチームと連携した体験型のサイクルイベントやアークタウン宇都宮や北西部体育施設におけるBMX関連施設を活用したイベントなど、様々なサイクルイベントを開催することで、市民や来街者に対し、自転車を楽しむ様々な機会を提供し、自転車利用者の増加を図ってまいります。
27	A	「宇都宮ブランドである「自転車のまち宇都宮」の市内外への認知度向上と市民のシビックプライドの醸成を図る。」とあるが、それによって宇都宮市民にどのようなメリットがもたらされるのか具体的に記載してほしい。	本市においては、宇都宮ブランドである「自転車のまち宇都宮」の市内外への認知度向上を図ることにより、自転車をきっかけとした来街者増加等によるまちのにぎわいづくりや、市民におけるシビックプライドの醸成などにつながるものと考えております。 ご意見の内容を踏まえ、上記の考え方をP70の上段に反映させていただきます。
28	E	生活保護を受けている人にとって自転車は不可欠な交通インフラであることから、自転車購入補助を出してはどうか。	生活保護における自転車整備費用の取り扱いにつきましては、高等学校等への通学用自転車や通勤用自転車の修理費を生活保護費の対象としております。