

## 第2回 栃木県自転車利用環境検討会議 議事要旨

開催日時：平成24年10月19日（木） 14:00～16:00

開催場所：栃木県庁研修館302研修室

出席者：宇都宮大学大学院教授	森本 章倫(座長)
栃木県地区交通安全協会女性部連合会会長	五十嵐 清江
栃木県教育委員会委員	岡田 豊子
宇都宮共和大学シティライフ学部教授	古池 弘隆
NPO法人自転車活用推進研究会理事長	小林 成基
栃木県警察本部交通部交通規制課長	石川 二三男
栃木県県土整備部 交通政策課長	福田 晴康
道路保全課長	横嶋 利光
宇都宮市総合政策部交通政策課長	芳賀 教人
建設部道路維持課長	星野 克美
小山市建設水道部土木課長	野寺 盛之
足利市都市建設部交通政策課長	津布久 公夫
国土交通省 関東地方整備局 宇都宮国道事務所長	小路 泰広

(敬称略)

### 議事

- (1) 前回会議での主な意見について
- (2) 栃木県版ガイドライン【素案】の考え方
- (3) 自転車走行空間に関する試験的実施、実態調査について
- (4) その他

### 座長挨拶

- ・ 明日から「JAPAN CUP」、「クリテリウム」、「バイコロジー・シンポジウム」があり、宇都宮にとって“自転車のまち”をPRするまたとない機会がやってきた。
- ・ 第1回目の検討会議では、宇都宮の自転車空間を良くするために、みなさまから具体的なご意見をたくさん頂いたが、ぜひ、第2回目の今日も活発なご議論を頂きたい。

### 議事要旨

- (1) 前回会議での主な意見について
- (2) 栃木県版ガイドライン【素案】の考え方

#### (委員A)

- ・ 委員Bが札幌市の件に関わっているということなので、趣旨や内容を聞きたい。

(委員 B)

- ・ 国の提言が出たので、提言に書かれている交差点の処理の仕方をそのままやってみようということになった。国道 230 号線（日交通量 3 万台の 4 車線道路）で、10 月 1 日～31 日の間社会実験を行っている。
- ・ 自転車通行帯は堆雪帯に作っている。夏場の堆雪帯は違法駐車の本拠地になっているので、自転車通行帯を作ってしまう、ということになった。
- ・ 今朝確認したところ、事故は起きておらず、安心している。
- ・ 夜になると路上駐車がが多く、屋間からここに車が駐車している場合もある。その対策として、境界白線をランブルストリップにして、車がそこを踏むと音がして、警告音が出るようにしている。
- ・ 警察や市から報告があり印象的だったことは、これができて 15 日、2 週間しか経っていないのに、このブルーで塗っていないところの道も、自転車が車道を走るようになったこと。北海道新聞の一面に載ったこともあるかと思うが、どうも自転車は車道を走るものだと、急激に理解が進んでいるようだ。逆走は極めて少なくなった。矢印が描いてあるので、逆走するケースはほとんどないということだった。
- ・ 実は、まだ 6 割以上の人は歩道を通っている。自信のある方や非常に素直な方はブルーのラインを走っているが、ブルーのラインがあっても、あとの人たちは歩道を走っている。特にタクシーの客待ちやトラックの荷捌きがあると、すぐ歩道にあがって歩道を通る。
- ・ 非常に重要なのは、車の運転手の方々が自転車を意識し始めている事。だから、完全なクルマ社会であっても事故が極めて起こりにくいのではないかと、という評価になっている。

(委員 C)

- ・ 最初に説明があったように、国のガイドラインが出るのが随分遅れている。
- ・ 栃木県の実態や特徴を踏まえたという所が少し気になっている。資料には自転車の逆走や、違法駐車などが載っていて、マナーが悪いというのが栃木県の特徴か。現状追認型で栃木県版のガイドラインを作るということになれば、非常に困ったことになる。実態を踏まえるだけでなく、札幌のように、栃木県から新しいモデルを発信していけるように、どう栃木県の特徴を出していくか、事務局に考えがあれば、方向性を説明してもらいたい。それをこの委員会で決めることなのかもしれないが。

(事務局)

- ・ 「特徴を踏まえて検討する」と記載しているが、逆走等については、ルールの徹底やマナーの向上等の戦略をもった形で臨んでいきたい。

- ・ 県の特徴としては、観光施設や自転車利用者数等を特徴として捉えながら、整備の形態を決めていきたいと考えている。

(座長)

- ・ 悪い実態に合わせるというよりは、各自治体で行っている自転車施策や、都市政策、交通政策等の反映が必要。前向きに考えた時に、こういった特徴を持たせるのかという議論をすればいいのかと思う。

(委員 B)

- ・ p.5 に「基本方針・計画目標（案）」があるが、「安全・快適」については当たり前のこと。「エコ・健康」は自転車の場合には後からついてくるもので、意識して何かする必要はないのではないかと。真ん中の「観光・スポーツ」の、観光については本気なのだろうか、ということが気になる。
- ・ 自転車ネットワークの構築についての会議なので、「どういう走行空間をどういうネットワークで作るか」ということに議論がいくが、自転車は大体一日 23 時間以上止まっているもの。自転車をどこに止めるのか？というのが観光でも問題。
- ・ 相当レベルの高い自転車が走り始めているように感じる。30 万円くらいする自転車をどこかに置いておいて、のんびりお茶を飲んだり、そばを食べたり、神社にお参りすることはありえない。道を作って、「観光のためです、来てください。」と言ってもくるはずがない。「観光」をここで謳うのであれば、自転車利用者を長時間滞在させる仕掛けを持たせなければならない。
- ・ 前日も言ったが、二荒山神社に行っても、自転車を置くところがどこにもない。30～40 万円する自転車は、人が見ているとか、監視カメラがあるとか、ラックがあるようなところにしか置かない。ヨーロッパには鍵のかかる自転車のロッカーがある。そこまでいかないと観光には役に立たない。そういったことを意識したアウトプットが必要。
- ・ レンタサイクルを利用するにしても、レンタサイクルを借りると責任を感じる。どこかに置いておいて、誰かにいたずらされないか、盗まれたりしてはいけないと思う。旅の途中で、万が一のことがあったら、すごく嫌な思いをする。
- ・ “自転車のまち栃木県”になるためには、その辺まで配慮しなければならない。道のネットワークの整備を考えていく上で、観光地の整備だとか、安全に安心して管理を任せられるような駐輪の体制を一行加えておいて、整備を進めてもらいたい。

(座長)

- ・ 宇都宮市は自転車のまちづくりを行っていて、スポーツバイクのラックを作ることに対して、市が助成することを昨年度議論していたが、続きがあれば宇都宮市の方からコメントをお願いしたい。

(委員D)

- ・ スポーツバイクのラックの設置に市が助成するシステムを作って、今、募集を行っているところ。間もなく第1号ができる。
- ・ コンビニに協力してもらい、自転車の駅ということでラックを作っており、かなり好評を得ている。セキュリティの面では、鍵は利用者の責任になっており、長時間保管するシステムにはまだ至っていない。
- ・ 「ジャパンカップ」期間中はスポーツバイクも多いので、場所を確保して警備員を付けて確保している。通年的にやっていくことに関しては、ご意見をいただきながらの検討課題である。

(座長)

- ・ 駐輪場ではなく、“自転車の駅”と言っているので、駅のように色々な人が利用するというので、駐輪監視の中で、セキュリティも上がっていくという狙いを作りたい。

(委員C)

- ・ 栃木県のネットワークにおける市と県の関係が気になっている。県全体で考えると、観光地や市町村の間を結ぶことがメイン。大多数の自転車利用者は毎日の通勤、買い物に使う。そういう人たちが利用する自転車のネットワークは、まちの中、まちとまちの間にある。各自治体で、まちの中の生活道路、通勤通学のルートとして考えていかなければならない。
- ・ 県としても、日常生活で利用するネットワークと、観光や、まちとまちを結ぶような長距離ネットワークをどう結び付けていくかが、まだ十分見えてこないところがある。県全体なので広域的にならざるをえない。
- ・ 毎日の生活に使う、安心して安全に乗れるような自転車走行空間の定義が必要ではないか。

(座長)

- ・ 「県としてのガイドライン」ということに注目すると、観光地の間を結ぶ、市と市を結ぶという言葉も出てくる。日常生活からすると、市の内部の自転車道路をどうするか、という話もでてくる。これらは両輪だと思う。
- ・ 県の基本方針を作る話は、粗々だが原案がでている。これに対して、各自治体の方向性との合致しているのか、また市の特徴を加味してほしいなどの意見があれば伺いたい。

(委員E)

- ・ 前回、まちの中の道が狭いということで、どのような標示をしていったらいいのかとい

ことで意見を言わせてもらった。p.18 に写真で、狭い道路にはこういった形で標示を  
する方法もあるとお示しいただいたので、参考にさせてもらいたい。

- ・ 当市は栃木県内で人口 10 万人あたりの交通事故の発生件数がワースト 1。原因を警察  
と調べたところ、出会い頭の事故が多い。出会い頭の事故の中には、自動車対自動車、  
自動車対自転車もある。事故の多い交差点の状況を確認すると、見通しが悪い。交差点  
の片方に自動販売機があり、車が自動販売機の前まで行ってしまう。自転車も歩道を走  
っているのに、横からぶつかってしまう。自転車が車道を走っていれば、少なくなるの  
かもしれない。標示も大事だが、自動販売機などの障害物の撤去等も含めて考えなけれ  
ばならない。
- ・ 観光について想定しているのは、市内観光として自転車で回ること。当市は市中央に川  
が流れており、そこに全長 49km のサイクリングロードがある。サイクリングロード  
から市において観光される方もいるが、目的地まで到着したら自転車を畳んで電車で帰  
る方も多いようである。
- ・ そこに汗を流すような施設があったらいいと聞いている。駐輪場の話が出たが、他にも、  
スポーツ・観光の施設整備の中に、快適性を得るための施設があったらいいのではない  
かと感じている。

#### (委員 F)

- ・ 当市では、自転車専用通行帯の整備を進めている。駅東口から東の方に運動公園があり、  
そこまでの自転車専用通行帯の整備を県と市で継続中。
- ・ 当市には 4 車線道路はほとんどない。p.18 に載っている写真のとおり状況の場所ば  
かり。グリーンベルトを付けて、自転車の走行位置を明示している。しかし、その先に  
電柱があるなど不自由がある中で、安全が図れるのか懸念される。電柱は、民間が率先  
して、「自分の敷地の中に入れて安全を図っていきたい」という状況にはならない。現  
在は、民間の方のご理解をえながら、自転車・歩行者道を確保していく形で、通勤通学  
対策を行っている状況。
- ・ 当市には西側に川が流れている。その両側の堤防がサイクリングロードになっていて、  
そこに千本桜を目指して桜を植えている。現在 1,500 本程度であり、今後 2,000～  
3,000 本と増やし、桜ロードを整備しようと考えている。観光を兼ねたサイクリングロ  
ードを整備しようとして現在動いているところ。
- ・ 当市から西側に橋があり、そのそばに市役所がある、南に行くと国道 50 号があり、そ  
こまではサイクリングロード。国道 50 号から西に行くと、総合公園や、市で作った道  
の駅がある。そういった連携で観光も兼ね備えた桜ロードを楽しんでもらうような形の  
整備を行っている。
- ・ 川沿いを南下していくと遊水池につながる。桜ロードをつなぎながら、観光を備えたサ  
イクリングロードを整備していきたい。暗中模索ではあるが整備しているところ。

(委員 G)

- ・ 委員 B がおっしゃったように、自転車も二極化している。一つは 40~50km/h で走るような自転車であり、走行距離 100km 単位のトリップ。そうなると県の方での整備が必要。一方、自治体で観光となると、サイクリングロードを使って観光拠点を回るようなトリップが対象となる。30~50 万円する自転車で走ろうか、と思うと少し物足りないのではないか。
- ・ 駅から西側に高校が 4~5 校あり、高校生が東から西へ向かって、商店街を大挙して走っているという問題がある。まず、その高校生対策とママチャリ対策が、まちの中の自転車対策。まちの中の日常的に使う自転車の対策を整備している。
- ・ 市の観光拠点を回すような、少し高い自転車で風を切って楽しんで走るという観光も今後は目指していきたい。自転車の駅なども作っている。そういうところがつながってくればいいが、道路整備はまだ時間がかかりそう。

(座長)

- ・ 現状がよくわかった。それぞれの市で、現状の課題と優先すべきところがあるかと思う。ぜひ、進めて行ってほしい。

(委員 F)

- ・ 自転車レーンの逆走について。矢羽表示を路面にするので、矢羽の進行方向については通常に走る。それを逆走してきた方に対しては、矢羽を少し上げてハンプをすることによって、「これは走ってはいけない」という意思表示を伝えることにより、方向性を決めた形での走行ができるのではないかと。

(委員 B)

- ・ 市の現状の課題が高校生ということだったが、見ていてそうだろうと思う。コペンハーゲンに「グリーンウェイブ」というのがある。自転車で時速 20km で走っているとまちの端から端まで全部青信号で行ける。
- ・ 警察との綿密な打ち合わせが必要になるが、例えば、高校生が東から西に行くルートで、日本発の「グリーンウェイブ」を作ってみてはどうだろうか。高校生なら 20km/h ではなく 15km/h がいいと思う。ヨーロッパは 20~25km/h で走るのが当たり前だが、日本はそれより少し遅いので 15km/h でいいと思う。
- ・ 一本これを作れば、おそらく日本中から宇都宮に見に来るだろう。子供たちもそういうスピードで、みんなでちゃんと並んで走れば、スムーズに行けるということが分かると、色々なところで応用が利くのではないかと。教育的にもどうだろうか。

(委員 H)

- ・ 確かに西側に高校がかなりある。高校生だけでなく中学生もいるので、時間的に集中する。
- ・ やはり事故に関しては懸念している。提案されたような素晴らしい道路ができれば、自転車で通学するための通学路として徹底してほしい。自転車だと、抜け道で好きな道、早い道を行きたいとなってしまうため、通学路を利用するように徹底するルールができればいいと思う。
- ・ バスなどの公共交通もかなりの本数がでている。バスレーンと重なる場合には、「バスが止まっているときは、必ず後ろで止まっていること」など、ルールが受け入れられて、マナーとしても意識できるようになれば、他県に対しても自信を持って言えるようになるのではないかな。

(座長)

- ・ グリーンウェイに効果的な路線が選定できれば、非常に面白い試みだと思う。大通りは難しいかと思う。いちよう通りで社会実験を行うが、そちらはもう少し今の話に近いように思う。そういったことを合わせて、色々な路線をまず見て、どこが一番効果的なのかを考えていくのがいいだろう。
- ・ いろいろな意見をもらって、完全にまとめきれないが、今回の一番大きな宿題をもう一度確認する。p.5~6 に原案ができています。「素案」と書いてある基本方針・計画目標、ネットワーク路線の選定。ここで確定するわけではないが、みなさんからいただいた意見を加え、もしくは修正するような形でまとめていく方向性でいいだろうか。

(委員 D)

- ・ 先程から、広域的なネットワークと都市内ネットワークの話が挙がっている。役割として都市内ネットワークの基本的な考え方や、都市間を結ぶネットワークの路線設定の考え方がある。都市間ネットワークの考え方についてはここで具体的に示す必要があるのではないかな。市町村と県の役割分担ではないが、ガイドラインとしての役割も一度整理した方がいいのではないかな。

(座長)

- ・ p.6 に「栃木県で追加、①②③」とある。先程から出てきているサイクリングロード、観光施設、都市内の話とあるが、そういった目で再整理をした中で、栃木県らしい特徴が出てくればいいと考える。先程の議論を加えるということではないかな。
- ・ 次の会議でもう少し詳しいものが出てくるだろうが、事務局的には今日の議論はこのあたりでいいだろうか。

(事務局)

- ・ 今回いただいた議論を参考にしながら、次回の会議で再整理した形で示せればと思っている。

(3) 自転車走行空間に関する試験的实施、実態調査について

(委員 H)

- ・ 交差点処理に関する試験的实施について。具体的な場所は決まっていないのか。

(事務局)

- ・ 具体的な場所については、候補地をあげている段階で現在調整中。

(委員 H)

- ・ 先程、話が出たような高校生が多い場所だと、交差点で待つときにどうしても広がってしまう傾向がある。実験を行うならば、周知徹底を行って頂きたい。
- ・ 周知をするのにある程度の期間をもらいたい。自転車が集中した時に、滞留が何mくらいつながるのか想定されないと難しい。
- ・ 高校生には、学校の方からきちんと指導をしたい。連携をお願いしたい。

(座長)

- ・ 試験的实施箇所の選定に関して、あまり自転車の交通量が多い場所だと、滞留するスペースがなく難しいと考えている。調整をした上で、試験的实施の前に関連機関、特に高校に伝える。

(委員 C)

- ・ ピクトグラム案として、自転車と矢印が出ている。一般的な考え方では、できるだけ混乱を避けるためには、わかりやすく方向を示すというのがある。また、できるだけ統一する必要があるように思う。ピクトグラムや矢印の考え方についてはどうか。

(委員 B)

- ・ 法定外の標示というので、みなさん喜んで好きなように作っているのが現状。整備する上で意識しているのは車から見えるかどうか。東京都のナビマークについては、車が40km/h以上のスピードでピクトグラムが視認できるように考えて作っているようだ。
- ・ 私は本末転倒だと思っている。むしろ、車のスピードを下げさせることを考えなければいけないと考えている。
- ・ ピクトグラムについては、栃木県も宇都宮市もすでに作っている。特段、問題ないと思

っている。

- ・ 自転車のマークと方向を示す矢印のセットということであれば、そんなに効果は変わらない。むしろ、一番効いてくるのは頻度。露出頻度が低いと逆走も増える。目立たせ方はいろいろな工夫がされている。
- ・ 11~12日に金沢で会議をやってきたが、結論的に言われたのがまず路面に書くこと。自転車は標識では見えないため、路面標示が前提。
- ・ そして、現場で教えること。中学や高校で校長先生が毎日一生懸命、訓話をしたり、先生が教えたりするが、やはり現場に行ったときに混乱が起きている。現場で教えなければいけない。
- ・ 非常に効果的なのが、地元のボランティアのお母さんたちと、ご高齢の男性、警察OBとの周知活動。金沢では、最初の一週間は続けてやって、数日空けてまたやって、一週間置いてまたやる、という繰り返しを何度もやった。警察のご協力を得て、必ず制服の警官に立ってもらう、これが非常に効果的だと言っていた。現場で繰り返し教えて、ある意味で強制力を少し働かせた方がいい。
- ・ 教える人への打ち合わせを疎かにすると、現場でそれぞれ勝手に教えてしまうので、混乱が深まる。指導する側が綿密に会議を開いて、基本的なルール等を勉強して、さらに何を教えたらどんな効果が現れるかまで、みなさんが納得した上でやる必要がある。
- ・ 金沢市でも半日くらい走ってみたら、逆走もいるし、高校生も下校時にばらばらになっていた。ただ、朝の通学時は見事。赤信号で止まると停止線にきちんと並んで、はみ出さない。色が塗ってある、線が引いてある、下にピクトグラムがあることで、自分たちはここにいればいいんだと分かっている。作った当初から何度も教えている、これは非常に重要。
- ・ 子どもたちが守っていると、大人も引きずられて守るようになる。
- ・ やればよくなることは分かっているので、きちんと計画的に実施してほしい。教育委員会や学校側、公安委員会と警察、市、地域の人たち、商店街の人たちの理解がないと前に進めない。
- ・ 金沢にはいろんなところから、いろんなグループが見に来ている。宇都宮もきっと近い将来、そうなるだろうと思う。

(委員 H)

- ・ 宇都宮の大通りは景観地域として力を入れている。栃木県の観光地を対象にしたときに、世界遺産を目指しているとか、歴史的なところもたくさん抱えている。そのときにピクトグラムの設置の仕方についてはこれしかないのであろうか。金沢市も古い住宅建築があり、景観地区として整備されているところだが、そこにピクトグラムを配置するときの検討はあったのか。

(委員 B)

- ・ 検討した。色もベンガラ色のものを作ったり、白を加えて落ち着いた色合いのものを作ったりした。それでも、一面に色を塗ってしまうので、相当な抵抗はあった。
- ・ しかし、観光地であるがゆえに、まず良くしないと歩いて見てもらえない。自転車が速い速度で走っており、子供たちも怯えて歩くようでは好ましくない。
- ・ 着色は消えていいという前提で作った。2006 年暮れ～2007 年暮れの約 1 年間であちこちに作ったものがあるが、消えかけているところがたくさんある。しかし、消えても車線だけ残っていれば、みなさんもうルールがわかっているので慣れている。自転車はどこを走るのか、歩行者はどこを歩くのか、車はどこを走るのかを最初に市民に了解してもらおう。教育するときにははっきり書いた方がいいけれども、それを続けていく必要はなく、どこかで消えてしまっても構わない。消えたら車線以外は塗り直さないという方向でやった。ルールが浸透するまでは我慢する。そこを乗り越えなければ、歩いて暮らせるまちづくりは永遠にできないので、やむを得ない。

(委員 H)

- ・ ピクトグラムは誰が検討するのか。

(委員 B)

- ・ 美術や色彩についての専門家が検討するのが良いと思う。金沢市や京都もそうしている。
- ・ 文化的にも美術的にも、市民にも観光客にも合ったものを描いてほしいと依頼するのが一番いいと思う。
- ・ これは大衆協議には馴染まない。みんなで協議すると、結局、良いものはできない。

(委員 I)

- ・ いちよう通りは自転車がよく通るが、ピクトグラムが目立たないのではないかと。せっかくいいものを提案しているのだから、もう少し目立つようにしてほしい。

(委員 C)

- ・ これは 3 つのパターンを比較するもの。パターン 3 の青地に白が一番目立つということなら、そちらに誘導するには非常にいい方法。

(委員 G)

- ・ 区間 2 のところが目立たないということで申し訳ない。整備した当時は、まだここまで自転車を推進していこうという事ではなかった。自転車と歩行者を区分して、人に歩いてもらって、自転車で走ってもらおうという優しい気持ちでスタートした。あまり厳しく、指導という形はとってこなかった。

- ・ 全国的にブルーのレーンを作っていこうとなったので、パターン 1 は少し強制的にやってきた。1～3 のパターンで、どんな位置でどんな風に進めるのが良いか検討していきたい。

(委員 I)

- ・ パターン 1 のところで、ブルーレーンにゴミが散らかっていて通れない場合がある。

(委員 G)

- ・ 地元と協議して対策を予定している。

(委員 B)

- ・ パターン 1～3 について。これから交差点の処理も含めて、考えていかなければならない。気になるのが、歩道に近い部分、車道と分離された部分、ずっと自転車で快適に走ってきてそれが切れた部分、交差点などで事故にあってしまう。
- ・ 交差点に近づいたときに、如何に車から自転車が見えるかを考えないとならない。そこに植栽等があると、例え背が低いものでも、子どもの場合見えない可能性がある。特に交差点付近で、車を運転している側から自転車が見やすいようにする配慮が必要。これは、ピクトグラムも同じで、クルマから見えないピクトグラムではダメ。

(4) その他

(座長)

- ・ 市を中心に現状を説明してもらったが、県からも聞かせてもらいたい。コメントや今日の議論を聞いて感じたことでも。

(委員 J)

- ・ 学校やショッピングセンターなど、集客数のあるところを結ぶ県道で、自転車専用通行帯の整備を進めている。
- ・ しかし、すべての箇所が整備できるかというと、そうではない。やはり地元と調整をすると、商店街は沿道を使って商売しているので、なかなか理解を得られない場合がある。もう少し方法を考えていきたい。
- ・ 県の方で狭い道路で、歩行者のあまりいないところについては、本来は歩道を作るが、そこまで時間とお金をかけていない。
- ・ 若干市街地からは離れるが、県では「ゆうゆう路肩」といって、路肩を広めにとり、そこに歩行者（通学者）、自転車を含めて通すような箇所もある。少し郊外では自動

車のスピードが上がるが、ゆうゆう路肩を通ると自転車利用者に安心感が出るため、そこを走っている。県でもゆうゆう路肩の走行を促している。

(委員K)

- ・ 都市間を連絡するネットワークは県の方で道路整備を行っているが、これまでは、自動車の交通量で車線を決め、交通量の実測値や将来推計値を出しながら整備してきた。
- ・ 自転車、歩行者の安全については同じように実績の数値を確認しているので、それらを見ながら、歩行者や自転車が少なければ歩道幅員 2.5m、あるいは自転車も相当数出ているとなると 3.5m、都市計画道路なら 4.5m として整備を進めてきたのが実態。それによって整備が連続すれば、歩道がつながっていく。つながっていくところを走行してもらう、というような整備の仕方だった。
- ・ 今まで、自転車も歩道を走ってもらって、車と自転車を分ける整備を行っていた。今後の道路整備の中では、県でも国からのガイドラインに沿った形で、車の利用空間をどうしていくのかを、みなさんから意見をいただきながら進めていきたい。
- ・ ネットワークについては、例えば宇都宮だと 12 本くらいの主要な幹線道路が南北に伸びている。3.5m の幅で歩道整備がされている状況の中で、提言を踏まえながら進めていきたい。
- ・ 縁石や電柱が入っている場所が多いので、急に車道側を走らせるのは物理的に無理な箇所もある。そういった難しいところはあるが、今後、整備を進める道路については、提言を踏まえながら整備ができればと思っている。
- ・ ネットワークについては、次の会議でもう一度話ができればと思う。

(委員L)

- ・ 一番気になったのは交差点部。やはり道路は車と自転車、歩行者が共存しているため、人の行動を見ながら、意思表示を捕らえて行動を起こしていく交通の流れがある。
- ・ 例えば、直進する自転車と左折する自動車がいる場合、車が左折をして巻き込んでしまう。自転車が車道を走った場合にはこのような危険が生じる。ごく当然の話だが、こういったところが一番重要だと思う。交差点部の処理が重要。
- ・ 高校生の通学時間帯、買い物客、通学の時間帯が自転車の事故が一番多い。時間帯まで考慮した対策が必要。
- ・ 栃木県の場合はどうしてもキャパがないといった話も出ていたが、こういったところの処理を思い切って、何かアクションを起こしていかないと、なかなか自転車というのは車道を走らない。当然、そのために実験を行うということになるのだろう。
- ・ 最近、京都に行った。大通りは 2~3 車線、広いところは片側 4 車線という道路が

ある。その端に、1~2m 程度の幅で破線が引いてあった。たぶん、あの破線は自転車が走行するための破線だと思う。しかし、そこに駐車車両がかなり停まっている。ドライバーはそこが駐車スペースだと誤解したのかもしれないが、駐車禁止の標識があったので自転車通行帯であろう。他の地域から行ったときには、その部分がなんだか分からない。通行部を示すのであれば、中途半端なことはやらずに、青色で自転車が走行すべき場所をとらえて、社会実験をやる。それが定着していったら、札幌の事例にあったように習慣化し、他のどこでも同じように車道を走るというストーリーができあがればいい。

- ・ 社会実験の際に警察官が出るとか、OB がでるとかという話も出たが、全面的に警察も対応していきたい。

(座長)

- ・ 道路管理者、交通管理者から非常に前向きな話をきけた。課題はたくさんあるけれど進めていきたいと思う。

(委員 A)

- ・ 先程、委員 B が紹介した金沢の会議に行ってきた。会議の中で宇都宮の事例が紹介された。高校生が信号待ちをしている写真が出されたが、間違いがあるという話になった。高校生が信号を守っている、これは普通ありえない、宇都宮はすごいと非常にほめられた。金沢が一番進んでいると思っているが、金沢の方が実は宇都宮に視察に来られて、そういったところを見て、宇都宮を目指していこうと取り組んでいると聞いた。非常に意外であると同時に嬉しく思った。お集まりのみなさんをはじめ、指導されている方々のおかげだと思っている。
- ・ 宇都宮は先進市と思われるし、国際的にも宇都宮は進んでいると評価されていると聞いた。第1回目にもあったように、宇都宮あるいは栃木が進んでいる地域だと期待もされるし、そう言ってもらえるようにぜひ進めていきたいと思っている。
- ・ 具体的にはネットワークの作成や、整備計画を決めて、様子を見ながら着実に進めていく。道路行政に携わる立場として進めていきたい。

(座長)

- ・ 今日は大きな話題が2つあった。
- ・ 1つ目はガイドライン。国のガイドラインは出るのが少し遅れているが、議論をしながら、栃木のガイドラインを出していきたい。
- ・ 委員 C からの指摘もあったが、栃木県の特徴をはっきりとみなさんと共有しているわけではない。引き続きやっていきたい。
- ・ キーワードとして、一つは都市間のネットワーク、県が中心になってやっていく話

と、都市内ネットワーク、市が中心になっていく話の両方があるが、利用者側からすると県道も市道もそれほど大きな違いがあるわけではない。こういう場を通じながら、お互いの連携をとっていくことがひとつ。

- ・ また、「観光」というキーワードが出た。検討会では走行空間の整備を議論しているが、駐輪空間についてもしっかり考えなければならなければ、観光という話にはならない。関連部署と連携をとってもらいながら、自転車の駅のようなものを作ってもらおうということではないかと感じている。
- ・ 2 つ目の実験については、必ず今年度中にやる。今日の視察も含めて色々見てもらいながら、ピクトグラムの議論も含めた具体的な調整を進め、いいものにしてもらいたい。
- ・ 「グリーンウェイブ」とか自転車のハンプの話等、新しい意見もいただいた。“日本初” というものが出来上がれば、注目度もアップするので、栃木県の中から1 つでも2 つでも“日本初” が出してもらえればいいと思う。金沢から宇都宮は本当にすごいと言われるように、みなさまからの尽力をお願いしたい。

(事務局)

- ・ 第1 回目と同様に、議事要旨は宇都宮国道事務所 HP に公表予定。議事要旨は後日、郵送等にて各委員に依頼させていただきたい。本日欠席された委員にも、別途議事要旨を送付させて頂く。
- ・ 次回、第3回検討会議の開催日時については、12 月に開催を計画している。日程等については、近日中に座長と調整の上、各委員に連絡させていただくのでご了承願いたい。

以上