

## 自転車まちづくり～宇都宮市を拠点に～ 宇都宮大学国際学部国際文化学科 内田絢子

### 1. 日本、宇都宮での自転車の存在

現在、日本において自転車は幅広い世代に使用されており、2008年時点での自転車保有台数は約6900万台になる（自転車協会 HP 資料、2013年6月9日現在）。日本での自転車利用は膨大であり、都市、地方都市を問わず5km以内の中長距離手段として使用されている。また近年、健康的でリーズナブルであると注目され、自転車誌が毎月多数出版されている。宇都宮市でも私を含め大学や高校の通学、通勤に多くの人々が自転車を使用している。放課後になるとオリオン通りは学校帰りの自転車と歩行者が入り乱れた状態となるのを何度か見たこともある。

自転車は、手軽で免許もいらず、環境にやさしい、駐輪も車に比べると場所をとらない、交通渋滞の緩和とメリットがあり、多様化する交通手段として現在の日本でも注目を浴びはじめているが、歩行者との事故、車両との事故、自転車同士の事故の増加、違法駐輪として街の景観を乱すデメリットもある。宇都宮市では、交通、観光、プロスポーツ、教育と多様な観点から自転車についてのアプローチをしており、「自転車のまち宇都宮の推進」は各市町村から注目されている。我々にとって身近である自転車がどのように行政と絡んでいるのか。自転車はこれからどのような位置づけになっていくのか。都市の交通が多様化していく中、事故を減らし、よりよい都市生活をつくる為に日本は自転車に対する問題をどう解決していけばよいのか。都市計画に自転車政策を組み込み、実施してきた宇都宮市を軸にして見ていく。本稿では交通の政策について詳しく調査した。

### 2. 「自転車のまち推進計画」自転車の先進都市宇都宮

宇都宮市では、「第5次宇都宮市総合計画」において「自転車利用・活用の促進」を主要事業として位置付けており、分野別計画に掲げる基本施策では「円滑で利便性の高い総合的な交通体系を確立する」ための計画として、2010年に「自転車のまち推進計画」を策定した（宇都宮市 HP 宇都宮市自転車のまち総合計画第1章-2013年6月10日現在）。2011年度から2015年度の5年間の計画期間である。自転車をめぐる基本施策について2013年6月14日、宇都宮大学工学部都市計画研究室の教授であり、宇都宮市都市計画審議会会長でもある森本章倫教授に話を伺った。教授によれば、自転車の活用について、宇都宮市総合計画、都市計画マスタープラン、宇都宮交通計画、交通戦略会議、道路計画、自転車の利活用計画これらすべてを連携することで都市を計画するうえで基礎になる上位概念であるコンパクトシティを支える体系ができ、バス、電車、車、自転車など多様な交通を組み合わせることで実現する。自転車の利活用計画はこの計画の連携の一部になっている、という話であった。

宇都宮市は自転車を活用したまちづくりを進めるため、だれもが「“安全”に自転車が使える」「“快適”に自転車が使える」「“楽しく”自転車が使える」「“健康とエコ”に自転車が使える」ことを目標に、4つの施策の柱を設定し、「自転車のまち宇都宮」の実現を図っている。具体的な方法は自転車走行空間の設備、サイクルステーションや自転車の駅の設置、駐輪場の拡張である。

### 3. 自転車走行空間の設備

自転車通行空間設備（自転車専用レーン）は2008年度時点で自転車が走行する場所を青または緑で塗り、自転車が走る空間を歩行者、道路と区別するためのものである。整備された道路は13,078kmにも及ぶ（自動車レーンネットワーク設備-宇都宮市）<sup>i</sup>。自転車通行空間設備に至った背景は2つある。1つ目は、「宇都宮市道路見える化計画」である。「道路見える化計画」とは今まで不透明な道路建築をするのではなく、重要な場所から効率的かつ計画的に市民に見える形で行おうという計画である。自転車の部門では走行する位置を「見える化」している。

2つ目は、2008年に国土交通省が公布した道路交通法の改正案である。自転車は、1960年代頃に多発した事故を防ぐために暫定的に歩道にあげられ、そのことにより歩道を走るため意図的にスピードを遅くした、日本独自の自転車、「ママチャリ」が誕生した。そしてママチャリ＝自転車という意識が根付いたため自転車＝「車両」という意識が希薄してしまった。その為自転車と歩行者の事故が増え、国土交通省は<sup>ii</sup>例外を除き、「歩道が設けられた道路では車道を通らなければならない」と改正した（国土交通省HP）。

この2つを受け、宇都宮市では公共交通ネットワークとの連携を図るために工事を進めている状況である。2006年から2008年の間で整備済みである道路における自転車事故発生率の変化では、一部を除いて事故発生率の減少があり自転車レーンの成果が見られた。増加した一部の道路での事故要因、また、整備後も事故が発生した要因は、整備が途切れている交差点での事故、自転車利用者が右側通行をしたこと、整備後も歩行者レーンを使用していることなどが挙げられる。

現在、交差点にも整備を施しているため、これからの課題として自転車利用者の交通法の遵守やマナーの向上、自転車レーンに対する理解向上させることなどが挙げられる。だが、自転車に対する宇都宮市市特有のマナー、道路交通法が適する場所、例外の場所の曖昧さなどによって、自転車利用者に対する確固たる正しいマナーが浸透するためには時間がかかると思われる。

### 4. おもてなしレンタルサイクルモデル事業

宇都宮市はレンタルサイクルの利用を拡大するために宿泊施設に市から自転車を貸し出し、各ホテル無料で宿泊者に貸し出している。2010年10月15日から実地し現在まで持続している。現在この事業を行っている6ホテルに2013年6月27日に電話でインタビューを行い、貸出数や各ホテルでの利用状況を確認してみた。以下はその結果である。

表：宇都宮市内ホテルの自転車利用状況

実施施設	設置数	利用状況
宇都宮東武ホテルグランデ	5台	月平均約10件
宇都宮東ホテル	3台	月に多い時で20～30件、少ない時で5～10件
東花ホテル	3台	月平均15件
ホテル東日本宇都宮	3台	月平均10台
ホテル・デル・ソル	5台	月約30台
ホテルアーバングレイス宇都宮	10台	企業秘密

利用状況は予想以上に多かった。だが、市での HP での宣伝や各ホテルの宣伝の効果はあまりなく、宿泊客が実際にホテルを訪れて、レンタルサイクルの存在に気づき利用する方がほとんどだという話であった。また、一番利用が多いホテル・デル・ソルは駅から遠いため、利用者が多いのではないかと推測する。各ホテルでは利用状況は月に1回、市の交通政策課に報告している。

## 5. 海外の自転車まちづくり

「地域とグローバリゼーション」の視点と、自転車も関与している公共交通、特に宇都宮で注目されている LRT 事業が海外の都市を参考にしている点に注目して、海外での自転車の政策についても少し触れ、今後宇都宮や日本全国で応用できるかどうか検討したい。

まず、アメリカのポートランドを例に挙げたい。ポートランドは、車の導入が盛んとなり車中心社会となっているアメリカにおいて 1970 年代から公共交通を積極的に導入し、自転車用の道路や公園を整備していた。自転車雑誌に「全米ベストサイクリングシティ」として表彰されたこともあり、実際行われている具体策は、自転車道路の拡張、自転車用の標識、LRT に自転車持ち込みスペースを設ける、“Bike Box” の取り組みなどがある。

Bike Box とは交差点の部分に、自転車専用のボックス状のスペースを設けることであり、この中で自転車は信号待ちするようになっている<sup>iii</sup>（写真参照）。写真から分かるように車の停止線より前になっており、車による巻き込み事故の防止になっている。日本で参考にできる策もいくつかあるが、日本に適用することは難しいと感じる。理由の一つは、自転車の形態の違いである。ポートランドではスポーツ用のサイクリングが主流であるが、日本では大多数のママチャリと近年増加してきたスポーツ用の自転車が利用されている。この2つはスピードが全く違うのでどちらかを軸に置かなければ成り立たない。もう一つは、自転車利用人口の違いである。人口百人当たりの自転車保有台数は日本が 68 人、アメリカが 44 人である（自転車産業振興協会「自転車統計要覧」2009, 9 月）。この数字をみても差は明らかだが、日本とアメリカの国土面積を考えると更に日本での自転車人口の多さを推測できる。

## 6. 市民の声（パブリックコメント）と「ヴェリブ」の可能性

宇都宮市によって、宇都宮市自転車のまち推進計画に関するパブリックコメントが 2010 年 10 月 25 日～11 月 24 日で募集され 26 件（14 名）の応募があった。全体の傾向として政策の問題点や改善してほしい部分での要望が多かった。公共交通と連携して行うサイクルトレイン（自転車を電車に持ち込む）、雨の日の対策、バス付近の駐輪場整備（交通の転換）、レンタルサイクル場を増やし「乗り捨て」を行う環境を整えること、交通教育の強化など多くの要望があった。

宇都宮市ではこれらの意見を考慮し、実施に至ったものもある。具体的な例として自転車マップの作成、休憩スポットの整備、自転車左側通行を指示する矢印などである。この調査から行政側がパブリックコメントを有意義に活用していることが伺えた。市民から寄せられたパブリックコメントの中で私が注目したのは、レンタルサイクルを使い宇都宮市に自転車ネットワークを構築、乗り捨てができる環境を整えてほしい、という声である。宇都宮市では、駐輪場や宮サイクルステーション（自転車利用者の利便性向上施設）、上記でも述べた

おもてなしレンタルサイクルモデル事業で指定されたホテルなどでレンタルサイクル事業を行っているが、目的地で「乗り捨て」はできず、借りた地点に返却することが必須である。

パブリックコメントで寄せられた意見を現在実施しているのはパリの<sup>iv</sup>「ヴェリブ」である。パリで

は約 1,500 ヶ所のスタシオンと呼ばれる駐輪場で、約 2 万台の自転車を年中無休、24 時間稼働可能にしている (France guide フランス観光開発機構オフィシャルサイト HP ) この 24 時間稼働というのは、車を使用していない、または使用ができなくて公共交通を利用している市民にとっては、深夜の交通手段として、車や公共交通機関しか使用しない人も電車や道路が混雑している状況下では大変魅力的であると考ええる。

元々パリは観光資源が豊富で、世界各国から観光客が多く訪れるからこの方法が成功したと主張する人もいるが、先談で記した、アメリカのポートランドのように、魅力的な交通自体が、観光客、住人を問わず、人を惹き付ける可能性もあるのだ。駐輪場の土地を確保することは難しいし、莫大な費用がかかると予想されるが、現在問題になっている違法駐車による街の景観の崩れ、宇都宮市の「自転車の利用、活用の促進」で政策に含まれている現在 4 ヶ所である駐輪場を 14 ヶ所に増やす、といった駐輪場の拡大など、近い将来ではなく 10 年後、20 年後を見据えた将来を考えれば、この方法を宇都宮市で実施する可能性を考慮する必要があると考える。

## 7. 考察

宇都宮は日本の他の都市と比べ自転車に対する政策が進んでいることが調査で理解できた。私の地元の水戸市と宇都宮を、簡単であるが比較してみると、水戸市では、自転車レーンを見たことが無く、駅前の商店街や高校への道など自転車と歩行者が乱雑して通っている印象があり、また路肩も狭く、自転車が車道に出ることも難しい。宇都宮は交通ネットワークの中に自転車が組み込まれていることが実感でき、また、ママチャリもサイクリング用のスポーツ自転車も活用できる街になってきている。交通、観光、レジャーなど多方面での自転車に対する政策がよく見えた。

しかし、まだ問題点がまだ存在すると、実際に自転車で市内を走っている立場として感じている。例として、自分が多く使う 123 号線を考えてみると、小中学校の学区であり、児童が多く使用している道路であると共に、高校生や大学生もこの歩道を多く使用している。高校生や大学生の大半は自転車を使用しているが、路肩も歩道も狭く、自転車が路肩に出るとクラクションを鳴らされることも多々ある。森本教授にこのことを尋ねると、123 号線での自転車の事故は少ないと述べていた。自転車と車との接触による事故は自転車による事故の統計に入るかもしれないが、路肩に出た自転車を、避けたことで起きた車同士の事故は統計に含まれているのか、疑問に思った。123 号線のような道路が宇都宮をはじめ日本中に多く存在していると考えている。今までの自分は市民側からの意見しかもっていなかったが、元々車の為に設計された幹線道路に自転車利用空間を付けることは難関であることや、整理するための莫大な費用をどこから工面するのか、など役所側の意見も今回の調査で理解できた。迅速で効率よく予算内で市民の要望を聞くためには、行政側と市民の交流や意見の交換を積極的に行わなくてはならないと調査を通じて感じた。

どこにどのような自転車空間設備が必要なのか、昔のデータに頼るのではなく現在の市民のニーズを理解することが重要である。次に、海外の自転車のまちづくりを調査したことで世界各国でも多様な交通の中に自転車を組み込んでいることが理解できた。宇都宮市だけでなく日本が早急に自転車のまちづくりを考慮する必要があると感じた。だが、日本と海外では自転車の形態、人口、また地形など違いが多く存在する。今回は時間の関係で断念したが、次回また調査する機会があれば海外の自転車政策を更に調査し、日本にどのように応用すればいいのか模索したい。

本稿では、「自転車のまち宇都宮」のほんの一部である交通部門しか調査できなかった。実際に宇都

宮市が行っている自転車政策は観光からのアプローチ、地元のプロサイクルロードレース「宇都宮ブリッツェン」との連携、市内の小中学校での交通安全教室と活動は幅広い。これらの活動も機会があれば調査したいと考えている。

今回インタビューに応じ、貴重な資料を提供して下さった森本教授。電話でのインタビューであったにも関わらず詳細まで情報を下さった各ホテルの方にはここで感謝を述べたい。

i



左写真は栃木県宇都宮市天神1丁目 2013年6月7日筆者撮影

ii 1) 13歳未満の子ども、70歳以上の方又は身体の不自由な方が自転車を運転するとき 2)自転車の通行の安全を確保するため歩道通行することがやむを得ないと認められるとき。

①道路工事や連続した駐車車両などのために、車道の左側部分を通行することが困難な場合②著しく自動車の交通量が多く、かつ、車道の幅員が狭いなどのために、追越しをしようとする自動車などとの接触事故の危険がある場合

iii



サイクルロード ～自転車への道～HP、「忙しくても巻きこまれぬよう」(2013年6月27日現在) <http://blog.cycleroad.com/archives/51450974.html>

iv ヴェリブの仕組み

パリ市内には、レンタサイクルの貸し出しスポットが100以上設置され、何千台もの自転車が用意されている。300m歩けば貸し出しスポットがある計算で、乗ったり返したりが非常にスムーズに行うことが可能。年中無休、24時間営業。手続きは貸し出しスポットに行って、自動支払機で手続きをし、自転車をピックアップする。