

志賀準也 「自転車のまちを目指す宇都宮市」

宇都宮市は「餃子のまち」として広く知られているが、自転車に関する様々事業を通して「自転車のまち」としての宇都宮市を確立させようとしている。今回、宇都宮市が運営する、宮サイクルステーションで宇都宮市の自転車事業やその現状について伺った。

宇都宮市の自転車事業として最も有名なのは宇都宮ブリッツェンという自転車のプロチームだ。彼らは宇都宮市主催のレースに参加するだけでなく、サイクルピクニックという市民と一緒に宇都宮市をツーリングするという事業も行っている。

プロチームがあるという理由だけで「自転車のまち」を目指しているのではない。自転車に関心のある市民が多いという理由もあるようだ。宮サイクルステーションを訪れたのは平日の午後であったが、自転車愛好家が4,5名ほどいた。この宮サイクルステーションに登録すると、無料でシャワーやロッカールームを使えるほか、自転車のメンテナンスができるよう工具が揃っている。またレンタサイクルも行っており、一日1000円でロードバイクやクロスバイクを借りることができ、初心者も大歓迎といった姿勢であった。この事業は自転車の認識を「移手段」ではなく「趣味」に変えるための事業の一つといえる。

自転車に乗る人が増えれば、快適にサイクリングできる環境も必要になるが、この点についても宇都宮市は抜かりない。街の中心部へと伸びるいちょう通りには、青色の自転車専用レーンがあり、しかもそのレーンは「一方通行」と記されていて、快適なサイクリングのための環境づくりの一つとなっている。もちろん他にも、街の中心部にはいくつかの自転車専用レーンがあるが、問題点も存在するようだ。それは一方通行の自転車レーンという概念がまだ市民に浸透しきっていないということだ。一方通行であるのに対向してくる人や自転車専用レーンがあるのに歩道を自転車で走行しているのをよく見かけたのだ。

また自転車専用レーンがあるのは街の中心部だけではなく、4号線や競輪場通りにもある。これらもまた一方通行であるが、不思議と4号線では自転車専用レーンでの一方通行は守られているように感じたが、自転車専用レーンを通行する人があまりいないことに気が付いた。これの理由として考えられるのは、4号線の歩道が広いので歩道を自転車で走行していることや、4号線では車の流れるスピードが速く、交通量も多いため、スピードの出ないママチャリではかえって車道に面している自転車専用レーンを通行するのは危険だと感じるのではないかと、ということだ。どちらかといえばママチャリ利用者が多い現状にはあっていない事業ではないだろうか。「趣味」でスポーティなバイクに乗っている人しか自転車専用レーンを使っていないように感じた。

宇都宮市は「自転車のまち」になるための基盤ができつつあるが、ロードバイクなどのスポーティな自転車に乗る人よりも、いわゆるママチャリに乗る人のほうが多い。その多数派の自転車への認識は「移手段」であり、「趣味」ではない。いかにその認識を変えていくかが、「自転車のまち」としての宇都宮の確立の鍵だろう。