

「宇都宮市自転車のまち推進計画 後期計画」概要版

1. 計画の概要

- (1) 計画策定の趣旨
だれもが安全で快適に楽しく自転車が利用できるとともに、ひとや環境にやさしい「自転車のまち」をより一層推進するため、後期計画を策定する。
- (2) 計画の位置づけ
第5次宇都宮市総合計画改定基本計画（後期基本計画）の分野別計画
「自転車のまち宇都宮の推進」を実現するための計画
- (3) 計画期間
平成28年度から平成32年度までの5年間

2. 自転車を取り巻く環境の変化

- (1) 自転車利用に関する法制度・枠組みの整備
 - ・国が「自転車利用環境創出がトライン」を策定
 - ・道路交通法の一部改正
- (2) 自転車利用者の増加
 - ・国内のスポーツバイク販売台数が増加
 - ・東日本大震災以降の自転車利用者の増加
- (3) 自転車利用者の意識変化
 - ・安全意識、健康意識、環境意識の高まりによる自動車からの転換意識向上
- (4) その他
 - ・超高齢社会の到来
 - ・自転車施策に取り組む自治体の増加
 - ・交通分担率（自動車）全国平均 44% 本市 63%

3. 自転車に関連する本市の取組

- (1) 主な関連計画
 - ・ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョンの策定
 - ・LRTの導入をはじめとした公共交通ネットワークの構築
 - ・第10次宇都宮市交通安全計画の策定
 - ・宇都宮市観光振興プランの策定
 - ・自転車施策を日本一施策事業に位置づけ
 - ・モビリティ・マネジメントの実施
- (2) 地域資源
 - ・ジャパンカップサイクルロードレース来場者の増加
 - ・宮サイクルステーションの利用者の増加
 - ・宇都宮ブリッツェンの躍進
 - ・日本一の自転車専用通行帯の整備延長
 - ・サイクリングロードの活用が見込める本市を縦貫する4河川

4. 市民意識調査（自転車利用者）

- ア. 自転車走行空間は走りやすいと思う割合（74%）
- イ. 自転車の交通ルールの認知度（70%）
- ウ. 自転車の駅の認知度（22%）
- エ. 自転車から公共交通に乗り換えやすいと思う割合（19%）
- オ. レンタサイクルにおける電動アシスト自転車の認知度（32%）
- カ. 宮サイクルステーションの満足度（96%）
- キ. 宮サイクルステーションのサービス拡充が必要だと思う割合（67%）
- ク. 長距離を走行するサイクリストの割合（76%）
- ケ. サイクリングロードを利用するサイクリストの割合（75%）
- コ. 自転車利用の安全対策の認知度（21%）
- ク. 「自転車のまち宇都宮」の認知度（56%）

5. 現行計画（4つの施策の柱）の取組と評価

- だれもが“安全”に自転車が使える
 - ア. 自転車走行空間の整備
⇒整備により事故が抑制され有効な手段であるが交差点の事故が多い
【実績】整備延長 12.1km/5年間(累計 21.7km)【事故割合】出会い頭 61%
【整備路線の事故件数】整備前 22件→整備後 12件【目標達成率】81%
 - イ. 交通安全教室、広報啓発活動の実施
⇒交通安全教室の実施や道路交通法の改正などにより、ルール・マナーに対する意識が向上
【実績】交通安全教室（スクリーン方式）H26：9回/年
【道交法改正に伴う実態調査】並進や逆走による違反の割合 32%（H27）
- だれもが“快適”に自転車が使える
 - ウ. 自転車の駅の設置
⇒サイクリングルート上のコンビニエンスストアなどと連携しながら、自転車利用者をサポート
【実績】設置数 H22：0箇所→H27：44箇所/5年間【目標達成率】122%
 - エ. 駐輪場の対策
⇒JR宇都宮駅西口の駐輪場増設に伴い、利用者数が増加
【実績】（H24）2,984台→3,224台（240台増）【目標達成率】102%
【定期利用待機者】JR宇都宮駅 西口 88人 東口 373人（H26月平均）
⇒バス停付近へ駐輪場を整備し、サイクル&ライドを促進
【実績】（H22）3箇所→（H26）6箇所
【利用状況】平均利用率 64%（市内平均値）
⇒中心市街地で放置自転車が発生 505台/瞬間放置台数（H26）
- だれもが“楽しく”に自転車が使える
 - オ. レンタサイクルの充実
⇒貸出箇所の増設とともに電動アシスト自転車を導入（H23）
【実績】利用者数 H23：34,277人/年→H26：45,707人/年
【目標達成率】111% ※利用率（H26平均）普通自転車 94% 電動アシスト 41%
 - カ. 宮サイクルステーションの運営
⇒スポーツバイクのレンタルやセミナー等の実施により利用者が増加
【レンタサイクル利用者】1,173人（H26） H25比 138%
 - キ. 自転車マップの作成
⇒ジャパンカップコースや市内観光ルートを設定し、自転車利用者の周遊を促進
【実績】7,200部配布（H26）
 - ク. サイクリングロードの整備
⇒整備計画を策定し、田川・山田川サイクリングロードなどの整備に着手
- だれもが“健康とエコ”に自転車が使える
 - ケ. 自転車モニター事業の実施
⇒職員（4人）を対象にスポーツバイクを活用した自転車通勤を試行的に実施
【実績】モニター終了後、2人が自動車通勤から自転車通勤に転換

6. 導きだされた課題

- 安全
 - ア. 自転車レーンの整備により安全性の確保を図っているものの、事故の多い交差点などでの走行空間の連続性の確保が求められている
 - イ. ルール・マナーを認識している利用者は多いものの、約3割が並進や逆走等で違反しており安全利用の向上が求められている
 - ウ. 自転車の駅をこれまで44箇所設置してきたが、市民意識調査では認知度が低く、利用向上の対策が必要である
- 快適
 - エ. 本市が目指すNCC形成ビジョンやLRTの導入を見据えるとともに、自転車に対する利用意識の高まりを踏まえ、交通結節点の強化が求められている。また、特にJR宇都宮駅周辺の駐輪場においては定期利用の需要が高く収容台数が対応できていないため駐輪環境の向上が必要である
 - オ. 中心市街地においては放置自転車が慢性的に発生し、歩行者などの安全な通行を阻害しているため駐輪環境の向上が必要である
- 楽しく
 - カ. レンタサイクルについては普通自転車の利用率は高いものの、電動アシスト自転車の認知度が低く、利用促進の対策が必要である
 - キ. 宮サイクルステーションの利用者は増加しているものの、メンテナンスサービスなどのさらなるサービスの向上が求められている
 - ク. サイクリストの意識調査では、長距離走行の割合が高く、市内のみならず広域的に連続したルートの創出が求められている
 - ク. サイクリングロードを利用するサイクリストの割合が高く、連続的な整備が求められている
- 健康とエコ
 - ケ. 本市の交通分担率は自動車の割合が高く、環境負荷の低い移動手段の利用が求められている
 - ・移動手段として運動効果も高いことから、自転車を活用した健康づくりを促進する必要がある
- その他
 - コ. 「自転車のまち宇都宮」の認知度は約半数であり、さらなる自転車のまちの推進には周知・PRが必要である

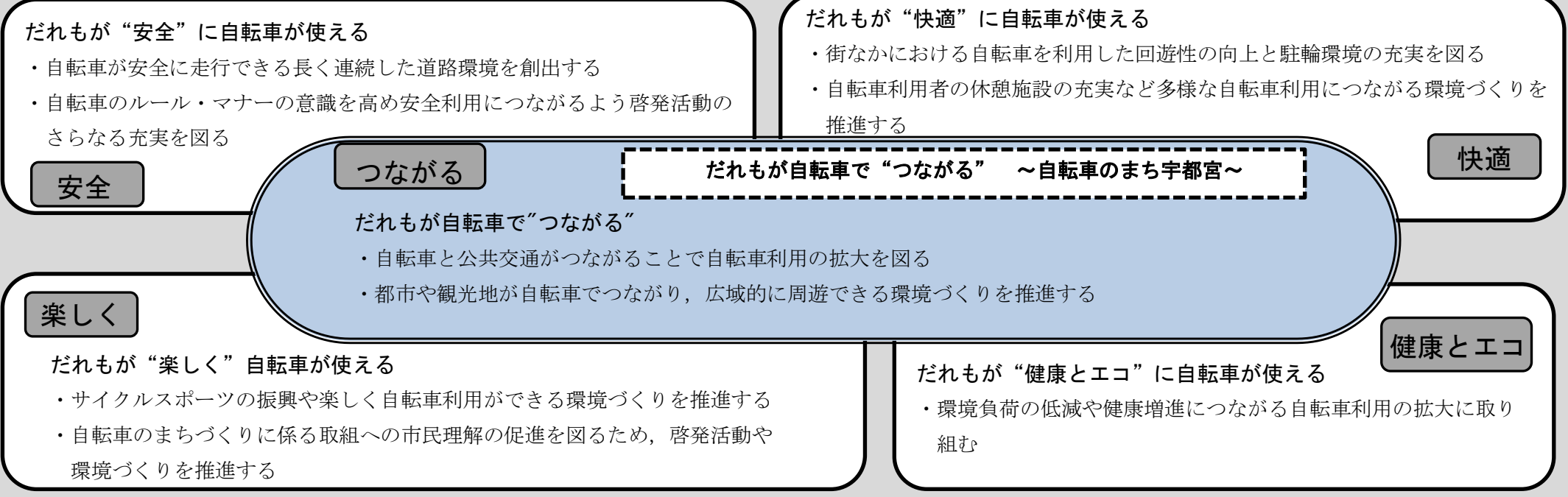
7. 強化する取組の視点

- ・自転車レーンがつながる
- ・自転車と公共交通がつながる
- ・自転車と都市や観光地がつながる
- ・自転車利用で健康とエコにつながる

新たな施策の柱【自転車をつながる】を設定

8. 取組方針

後期計画における5つの柱を設定



施策体系

| 柱 | 取組方針 | 施策事業 | 具体的な取組 | 位置付け | 重点事業 | 取組内容 | |
|---------------------|---|-----------------------------|---------------------------------|--|-----------|---|--|
| Ⅰ 安全 | <ul style="list-style-type: none"> ・自転車が安全に走行できる長く連続した道路環境を創出する。 ・第10次交通安全計画と連携を図りながら、自転車のルール・マナーの意識を高め安全利用につながるよう啓発活動のさらなる充実を図る。 | 1 安全な走行空間の確保 | ア 自転車走行空間のさらなる延伸 | 拡充 | ◎ | ・自転車が安全に走行できるよう、「矢羽根」などの新たな手法を活用し、交差点の自転車走行位置の明示などの整備を進めることで自転車レーンの連続性を確保するとともに、さらなる延伸により、自転車事故を抑制し、安全性の高い自転車走行環境を創出する。 | |
| | | | イ 自転車走行における走行支障物件の撤去指導 | 新規 | | ・自転車が安全に走行できるよう、路肩などに置かれている走行支障物件の撤去指導や周知啓発を行い、自転車走行空間の安全性の向上を図る。 | |
| | | 2 安全啓発活動の実施 | ウ 交通安全教室の充実 | 拡充 | ◎ | ・子どもから高齢者への各世代を対象に基本的な交通ルールや自転車の正しい乗り方などを指導する交通安全教室を実施する。特に、高校生に対する「スケアードストレイト方式の交通安全教室」や高齢者に対する「自転車シミュレーター」を活用した自転車教室の実施回数の増加を図るとともに、「子ども自転車免許事業」として小学4年生に対する学科及び実技試験の実施に加え、交通ルールの振り返り学習を継続的に行うなど交通安全教室の充実に取り組む。 | |
| | | | エ 自転車安全利用のための広報啓発活動の充実 | 拡充 | | ・街頭活動による自転車利用者への交通ルール・マナーの指導について、自転車交通量の多い交差点などに加え、今後、新たに自転車走行空間の整備路線において自転車レーンの走行方法を啓発するなど、さらなるルール・マナーの向上を図る。 ・安心して自転車が利用できるよう、自転車保険の加入を促進のための広報活動を実施する。 | |
| 3 安全を守る環境づくりの推進 | オ ヘルメットの着用・普及の促進 | 拡充 | | ・ヘルメットの着用促進に向けて周知啓発や「ろまんちっく村」などと連携したヘルメット着用者への特典サービスの提供事業を実施するとともに、今後、新たに自転車販売店等と連携したヘルメット購入時の割引サービスなどに取り組み、ヘルメットの普及を促進することにより、安全性の向上を図る。 ・自ら自転車ヘルメット着用のモデルとなって、その有用性を広く市民に周知する者を「自転車ヘルメット利用推進員」として任命する取組を推進する。 | | | |
| Ⅱ 快適 | <ul style="list-style-type: none"> ・街なかにおける自転車を利用した回遊性の向上と駐輪環境の充実を図る。 ・自転車利用者の休憩施設の充実など多様な自転車利用につながる環境づくりを推進する。 | 1 回遊性の向上 | ア レンタサイクルの利用促進 | 継続 | | ・JR岡本駅の再整備とあわせてレンタサイクルを導入するなど、貸出場所の拡充に取り組むとともに、効率的な運営に向けて、先進事例（広告収入など）の調査・研究を行う。また、電動アシスト自転車の利用促進を図るため、周知啓発を行うとともに、利用実態を踏まえ、利用料金の見直しなどを検討する。 | |
| | | | 2 中心市街における利用環境の向上 | イ 中心市街地における良好な通行空間の確保と駐輪環境の充実 | 拡充 | ◎ (新規) | ・駐輪場の利用促進のための周知啓発を引き続き行うとともに、放置自転車対策の強化に取り組む、良好な歩行者や自転車の通行空間を確保する。 ・市民ニーズに即した歩道上の空きスペース等を有効活用した駐輪場の確保や、地元商店街などと連携を図りながら駐輪場の設置について検討するなど、駐輪環境の充実に取り組む。 |
| | | | 3 サイクリストへのサポート | ウ 自転車の駅の充実 | 拡充 | | ・自転車利用者の休憩スポットである自転車の駅について、これまで重点的に取り組んできたコンビニエンスストアへの設置に加え、新たに飲食店などへの設置を進めることで自転車利用環境の向上を図る。 |
| | | | 4 サポート制度の創出 | エ 自転車利用に係る民間企業などに対する支援 | 拡充 | | ・民間の活力を取り入れた自転車のまちづくりを推進するため、バス停付近への駐輪場整備の支援に引き続き取り組むとともに、商店街へのラック設置の補助制度を見直し、駐輪環境の充実のほか、自転車の利用促進にもつながる新たなサポート制度の創出に取り組む。 |
| Ⅲ 楽しく | <ul style="list-style-type: none"> ・サイクリススポーツの魅力づくりや楽しく自転車利用ができる環境づくりを推進する。 ・自転車のまちづくりに係る取組への市民理解の促進を図るため、啓発活動や環境づくりを推進する。 | 1 プロスポーツとの連携・宮サイクルステーションの拡充 | ア ジャパンカップサイクルロードレースの開催及び周辺環境の向上 | 拡充 | ◎ (新規) | ・ジャパンカップサイクルロードレースをさらに充実させるとともに、世界規模の大会の誘致に取り組むなど、「自転車のまち宇都宮」のブランド力を一層向上させる。 ・新たにJR宇都宮駅からジャパンカップコースを結ぶルートに案内誘導のサインや路面標示を検討するなど、来訪者へのサービスの充実に取り組む、ジャパンカップを活用した誘客を促進する。 | |
| | | | イ プロ選手と連携した自転車教室やサイクルイベントの実施 | 継続 | | ・宇都宮ブリッツェンと連携した自転車教室の開催に加え、新たに宇都宮競輪場を活用した競輪選手によるサイクルイベントについても取り組み、競輪選手によるサイクルイベントを実施するなど、プロ選手とのふれあいを通じた自転車の魅力向上やルール・マナーの習得などに取り組むことで自転車利用を促進する。 | |
| | | | ウ 宮サイクルステーションの充実 | 拡充 | ◎ | ・本市の玄関口であるJR宇都宮駅に隣接している宮サイクルステーションにおいて、利用者ニーズを踏まえたメンテナンスなどのサービスの充実に取り組む、自転車のまちのシンボルとして広く市内外へPRし、利用者のさらなる増加を目指す。 | |
| | | 2 「自転車のまち宇都宮」のさらなるPR | エ 自転車まちのPR | 新規 | ◎ (新規) | ・市民一人ひとりが自転車のまちづくりに対する愛着や誇りを持ち自転車を利用できるよう「自転車の日」などを設定し、市民意識の醸成を図るとともに、自転車のまちのブランド力を高めるため、自転車関連企業との連携のあり方についても検討するなど、「自転車のまち宇都宮」のシティプロモーションとして市内外に広くPRする。 | |
| オ サイクルイベントの開催及び開催支援 | 継続 | | | ・シクロクロスの開催やサイクルピクニック、ブルベなどに対する支援等に取り組むとともに、その他自転車競技（ツールドとちぎ、国民体育大会など）の実施にあたり、県など関係機関と連携を強化し、「自転車のまち宇都宮」を広く市内外にPRすることで自転車を活用した交流人口の拡大や誘客を促進する。 | | | |

| 柱 | 取組方針 | 施策事業 | 具体的な取組 | 位置付け | 重点事業 | 取組内容 |
|-------|---|--------------|---------------------|------|-----------|--|
| 健康とエコ | ・環境負荷の低減や健康増進につながる自転車利用の拡大に取り組む。 | 1 環境負荷の低減 | ア 自転車通勤の促進 | 拡充 | ◎ | ・民間企業に対するモビリティマネジメント（過度な自動車利用から公共交通への転換の促進）と併せて、自転車通勤の効果を体感できるモニター事業に取り組み、自動車通勤から自転車通勤への転換を促進することにより、環境負荷の低減や健康増進を図る。 |
| | | 2 健康増進のPR | イ 健康増進への情報発信 | 新規 | | ・モニター事業の結果などを踏まえ、保健指導や健康教育などを活用し、新たに自転車利用による健康増進への効果を市民に広くPRし、健康増進の意識の向上を図ることで自転車利用を促進する。 |
| つながる | ・自転車と公共交通がつながることで自転車利用の拡大を図る。 ・都市や観光地が自転車でつながり、広域的に周遊できる環境づくりを推進する | 1 公共交通との連携強化 | ア 交通結節点における自転車利用の促進 | 拡充 | ◎ | ・本市が目指すNCCの形成やLRTの導入を見据え、トランジットセンターなどの主要なLRT停留場付近に駐輪場を新設するとともに、将来的にLRTへのオフピーク時における自転車積載の可能性などについて検討し、公共交通と自転車のつながりを強化することで、自転車利用を促進する。 ・JR宇都宮駅における駐輪場の利用状況や待機者数を踏まえるとともに関連事業などを見据え、駐輪場の拡充整備について取り組むとともに、バス停付近への駐輪場整備を推進し、駐輪環境の向上を図る。 ・サイクルキャリアを搭載したタクシーの普及促進について検討を進めるなど、公共交通と自転車の連携を強化することで、さらなる自転車の利用環境の向上を図る。 |
| | | | イ 広域的なサイクリングルートの設定 | 拡充 | | ・広域的な周遊促進につながるよう、新たにサイクリストのニーズを踏まえ、市外の観光地とつながる広域的な周遊ルートを設定し、自転車マップや宮サイクルステーションなどで広くPRする。 |
| | | 2 広域的な周遊促進 | ウ サイクリングロードの整備延伸 | 拡充 | ◎ (新規) | ・鬼怒川、田川、山田川などのサイクリングロード整備により、新たに広域的に連続した快適な自転車走行空間を確保し、日常利用のほかレジャーなど多様な自転車利用を促進する。 |

評価指標

| 柱 | 活動指標（5年後の目標）平成32年度 | 成果指標（5年後の目標）平成32年度 |
|-------|---|--|
| 安全 | 自転車走行空間の整備延長〔継続〕 ・自転車事故の抑制につながる効果的な取り組みであることから整備延長を指標に設定する。 ≪市道≫【現状値】21.7km/累計(12.1km/5ヵ年) ⇒ 【目標値】57.7km/累計(36.0km/5ヵ年) | ○自転車関係する交通事故件数〔継続〕（発生件数/年） 【現状値】429件 ⇒ 【目標値】320件以下 ※第10次交通安全計画より ○自転車交通分担率≪チャレンジ目標≫〔継続〕 【前期計画当初】20% ⇒ 【目標値】25% ※国勢調査における通勤・通学での自転車の利用割合 ※現状値：17%（H22年度実績） ○市民満足度≪チャレンジ目標≫〔継続〕 【前期計画当初】29.6% ⇒ 【目標値】50% ※市政世論調査における「自転車を使いやすいまち」の質問に対する回答割合 ※現状値：26.7%（H27年度実績） ≪チャレンジ目標≫ 前期計画策定時に10年後の平成32年を目標年次とし、「自転車のまち宇都宮」を目指すため、より高い目標値を設定した。 ・自転車交通分担率：中核市トップクラスの分担率を参考に設定 ・市民満足度：世界トップクラスの自転車施策に対する満足度を参考に設定 |
| 快適 | 中心市街地における駐輪場の利用者数〔新規〕 ・中心市街地には放置自転車が散在しているため、既存の駐輪場の利用を増やすことで、放置自転車の抑制や安全な通行空間を確保できることから、駐輪場利用者数を新たに指標として設定する。 【現状値】253,094人/年間 ⇒ 【目標値】282,000人/年間 | |
| 楽しく | 宮サイクルステーション来館者数〔継続〕 ・さらなるサービスの向上が求められており、セミナーの充実や市内外への情報発信などPRに取り組むことから来館者数を指標に設定する。 【現状値】5,692人/年間 ⇒ 【目標値】6,200人/年間 | |
| 健康とエコ | 自転車モニター事業（参加者数等）〔継続〕 ・自動車通勤から自転車通勤への転換を図るためには、自転車利用のPRが必要であることから、環境意識の向上や健康増進などの効果が体感できるモニター事業を指標に設定する。 数値目標については、平成28年度において事業の具体的な手法等を協議する中で設定 | |
| つながる | 駐輪場整備箇所数〔継続〕 ・NCC形成ビジョンやLRT導入を見据えた交通結節点の強化が求められており、主要なLRT停留場やバス停付近に駐輪場の整備を進め公共交通との連携強化を図ることから、駐輪場整備箇所数を指標に設定する。 バス停：【現状値】6箇所/累計(4箇所/5ヵ年) ⇒ 【目標値】12箇所/累計(6箇所/5ヵ年) LRT停留場：数値目標については、事業の具体化の検討を進める中で設定 | |