

(仮称) 自転車のまち推進計画
(素案)

サブタイトル

平成 22 年 月

宇 都 宮 市

目 次

第1章 推進計画策定の趣旨	1
1. 策定の目的	1
2. 計画期間	1
3. 推進計画の位置付け	1
第2章 自転車を取巻く背景と自転車利用のメリット	3
1. 宇都宮における自転車を取巻く背景	3
2. 自転車利用におけるメリット	9
第3章 現行計画の取組状況と課題	14
1. 宇都宮市自転車利用・活用基本計画について	14
2. 「走る」	15
3. 「止める」	20
4. 「借りる」	28
5. 「守る」	32
6. 「休む」「運ぶ」	34
第4章 推進計画の目標と将来像	36
1. 基本方針	36
2. 施策体系	37
3. 「自転車のまち宇都宮」の将来イメージ	38
4. 「自転車のまち宇都宮」の自転車利用への転換イメージ	41
第5章 施策事業の展開	42
目標 だれもが“安全”に自転車が使える ～安全性の向上～	42
目標 だれもが“快適”に自転車が使える ～快適性の向上～	47
目標 だれもが“楽しく”自転車が使える ～観光やスポーツの推進～	50
目標 だれもが“健康とエコ”に自転車が使える～健康の増進と環境保全～	57
「自転車のまち宇都宮」の推進	59
第6章 重点事業の概要	60
1. 新たな自転車走行空間の整備	61
2. 交通安全教室等の継続・拡充（第9次宇都宮市交通安全計画の策定）	76
3. 休憩スポットの創出（自転車の駅）	77
4. 鉄道駅周辺への駐輪場整備	79
5. 観光レンタサイクルの導入	81
6. モビリティセンターの整備	83
7. 自転車マップの作成	85
8. 自転車モニター事業の実施	87
9. その他の施策事業	88
第7章 「自転車のまち宇都宮」の実現に向けて	90

1. スケジュール.....	90
2. 評価指標.....	92
3. 推進体制・進行管理.....	94

1 策定の目的

本市では、平成15年に策定した「自転車利用・活用基本計画」に基づき、自転車走行空間の確保や駐輪場の整備等の施策について重点的に取り組んできました。

「第5次宇都宮市総合計画」においては、「自転車利用・活用の促進」を主要な事業として位置付けており、「宇都宮都市交通戦略」においても、自転車と公共交通機関との連携強化の必要性が示されるなど、自転車に関連する施策事業をさらに推進していく必要があります。

また、環境意識や健康志向の高まり、余暇活動の活発化等といった時代潮流に伴い、自転車を取り巻く環境や市民ニーズが多様化していることから、自転車に関する新たな施策の展開が必要です。

このようなことから、平成22年度に計画期間が終了する現行の「自転車利用・活用基本計画」の改定に併せ、自転車に関する総合的な計画として「(仮称)自転車のまち推進計画」を策定します。

2 計画期間

平成23年度から平成27年度までの5年間とし、10年後(平成32年度)を見据えた5年間の実行計画とします。

3 推進計画の位置付け

「第5次宇都宮市総合計画」の分野別計画に掲げる基本施策「円滑で利便性の高い総合的な交通体系を確立する」を実現するための計画とします。

また、総合計画や「宇都宮都市交通戦略」などにおける都市及び都市交通の将来像を実現するため、目標や課題、施策などの相互の関係を明確にした、戦略性の高い、実効性のある計画とします。

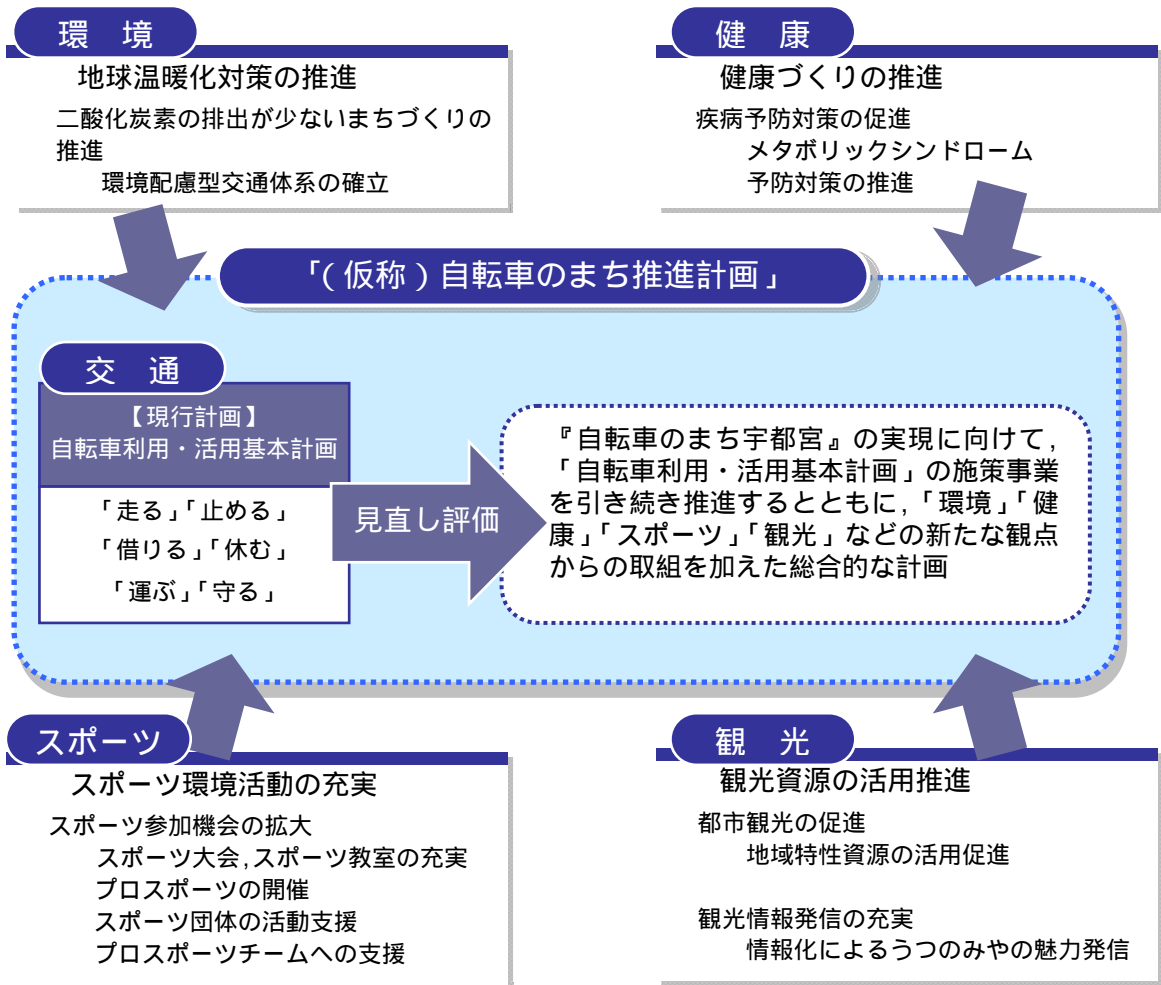


図 「(仮称)自転車のまち推進計画」の策定イメージ

1 宇都宮における自転車を取巻く背景

1.1 自転車利用に適したまち

(1) 宇都宮市の概況

北関東唯一の50万都市である本市は、面積は約416km²で、関東平野の北端、栃木県の中央部に位置しています。市街地を中心に平坦地が広がり、降水量は年間1,300～1,700mmで全国と比較すると少なく、また、冬季の日照時間が長いなど、自転車の利用に適した環境を持ったまちです。

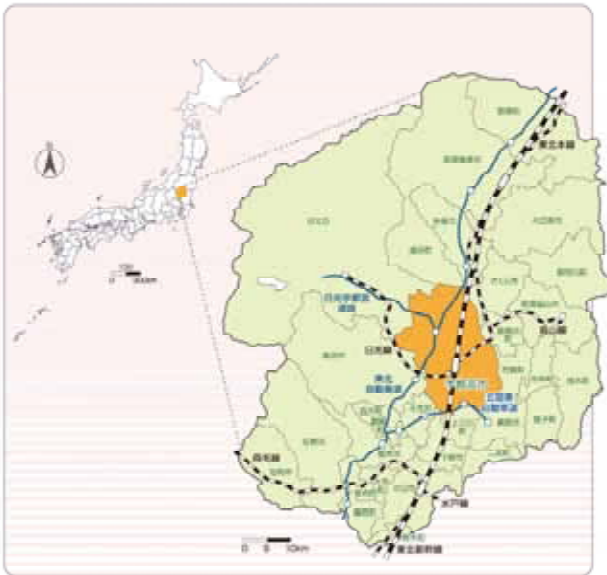


図 宇都宮市の位置

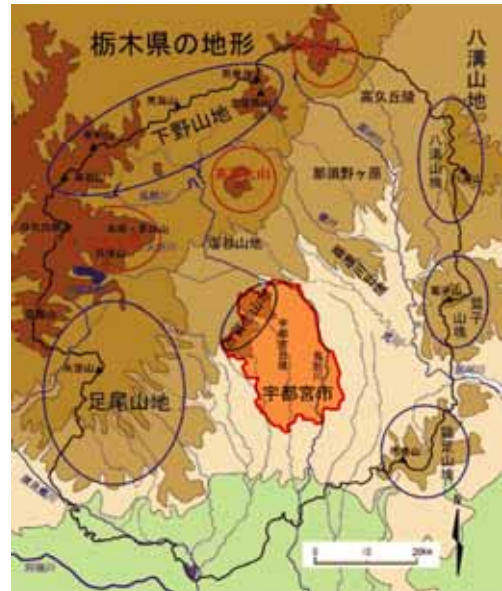


図 栃木県の地形

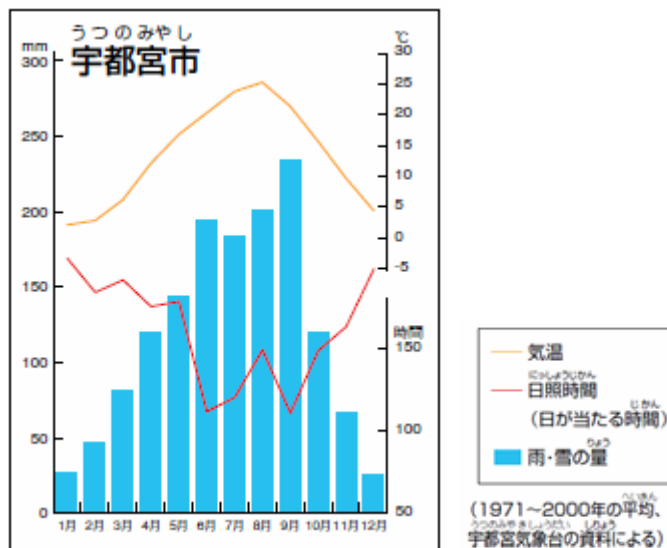


図 宇都宮市の日照時間

(2) 宇都宮市の道路ネットワーク

本市は、都心部を囲む「都心環状線」「内環状線」「宇都宮環状道路」の3つの環状道路と、都心部から郊外に延びる12の放射道路の道路ネットワークが形成されているなど、自転車利用にも適した道路環境を整備しています。

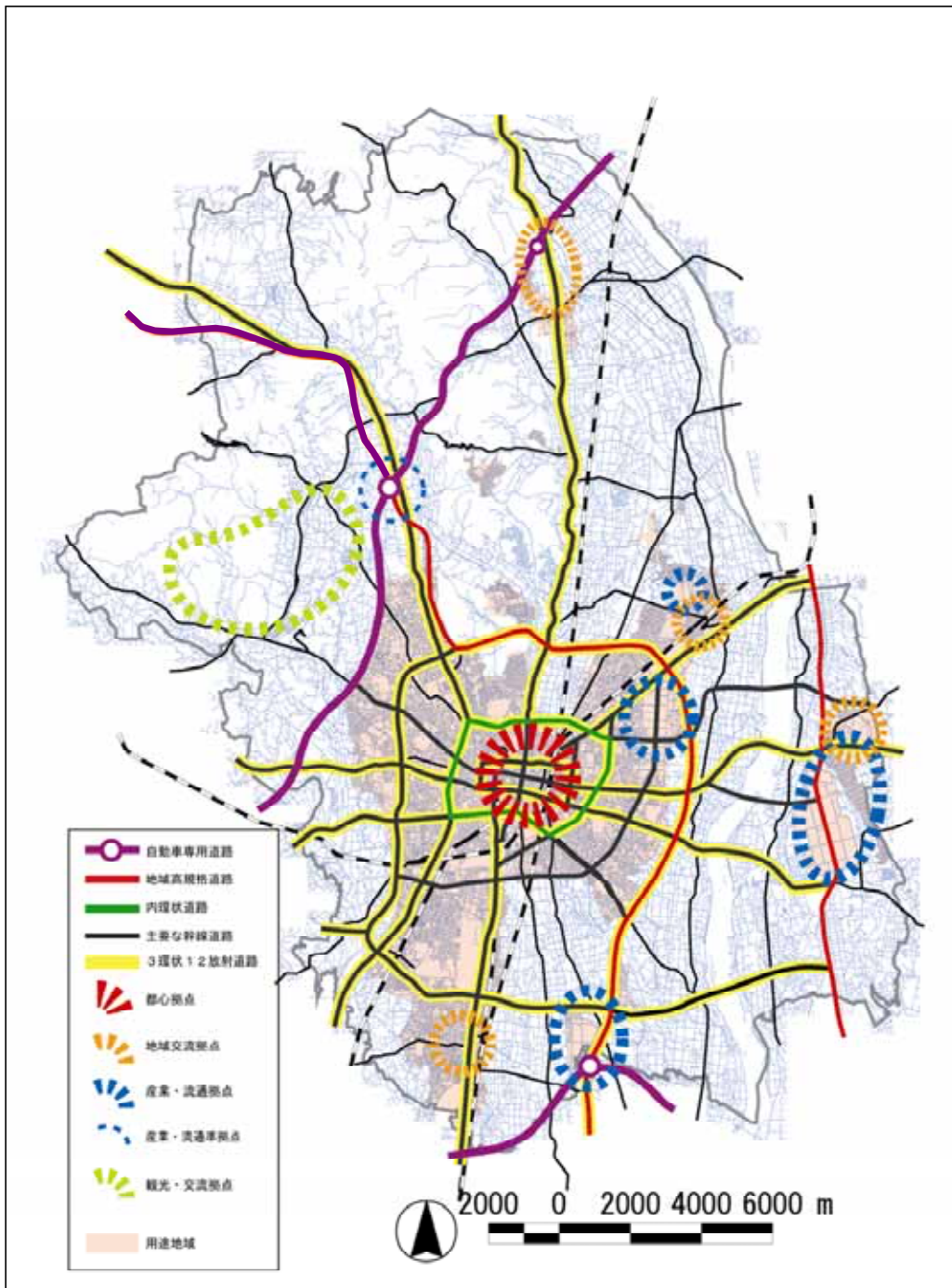
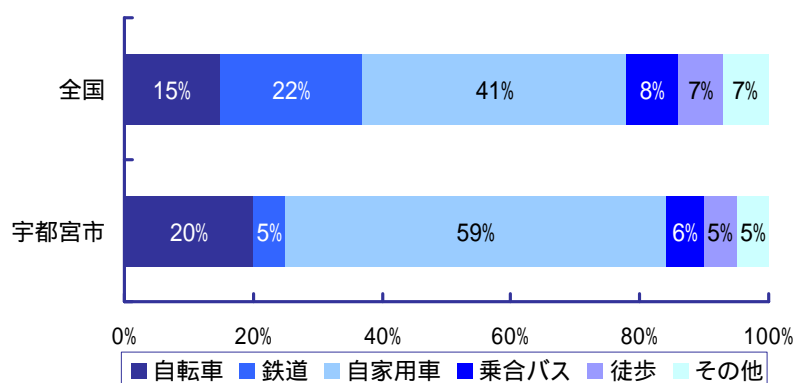


図 宇都宮市の道路ネットワーク

1.2 自転車利用が盛んなまち

(1) 自転車の利用状況

このような自転車の利用に適した環境などから、通勤・通学時の交通手段分担率データからも分かる通り、全国平均と比較して、自転車を利用する人の割合が高いまちとなっています。



出典：平成12年国勢調査

図 宇都宮市の交通分担率

(2) 高校生の自転車通学者数

市内の高校生に占める自転車通学者数の割合は、約8割と非常に高い水準となっています。

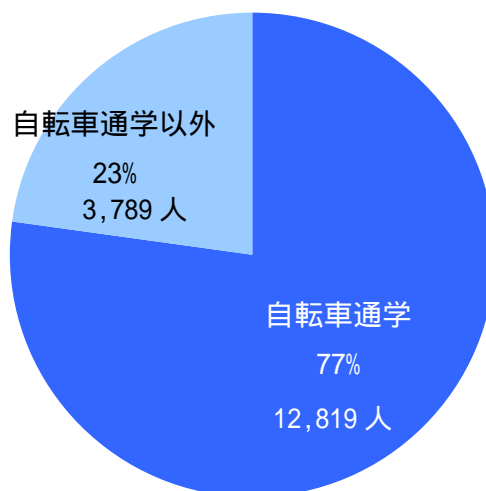


図 宇都宮市内の高校における自転車通学者の割合（平成21年度）

1.3 自転車スポーツが盛んなまち

(1) ジャパンカップ・サイクルロードレース

「ジャパンカップ・サイクルロードレース」は、ツール・ド・フランスなど本場欧州で活躍する世界トップクラスの選手が一堂に会するUCI(国際自転車競技連合)公認の大会で、アジアで最高位の自転車ロードレースです。

本市では、平成4年以降、毎年、森林公園周回コースで「ジャパンカップ・サイクルロードレース」が開催されており、全国から自転車ファンが集まるまちでもあります。



写真 ジャパンカップの状況

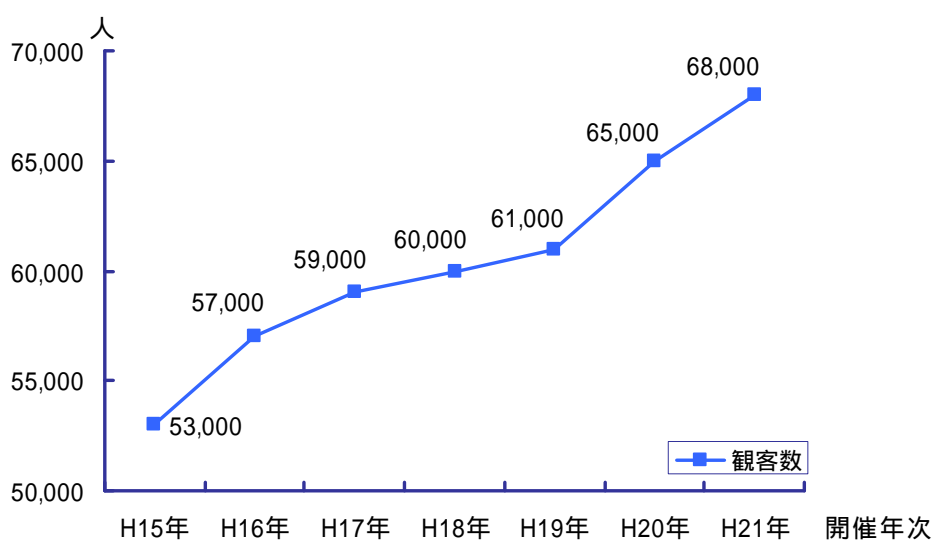


図 ジャパンカップ観客動員数の推移

(2) 宇都宮ブリッツェン

本市は、平成20年10月に誕生した日本初の 地域密着型 プロロードレースチーム「宇都宮ブリッツェン」の活動拠点となっており、深く自転車にかかわっているまちです。

また、「宇都宮ブリッツェン」は、市内の小学校等を対象とした交通安全教室や市民参加型のサイクルイベント「うつのみやサイクルピクニック」を開催するなど、交通安全の推進や自転車の普及にも取り組んでいます。



写真 2009サイクルピクニック開催風景

選手と一緒に自転車で宇都宮の自然や観光スポットを楽しむイベント

(3) 宇都宮競輪場

本市では、昭和25年に競輪場が開設され、毎年5月に記念競輪「宇都宮ワンダーランドカップ争奪戦」が開催されており、平成22年8月には全日本選抜競輪も開催されています。

また、平成21年4月にはメインスタンドの全面改築が完了し、スタンド内には「市民に親しまれる」をコンセプトに、シアターホールや一般開放型レストランが新設され、イベント会場として活用されるなど、様々なシーンで自転車が市民生活に密着しているまちといえます。



写真 宇都宮競輪場メインスタンド・シアターホール

(4) 作新学院自転車競技部

作新学院高校自転車競技部がインターハイなどで毎年好成績を収め、多くの競輪選手を輩出しているなど、市民レベルでも自転車スポーツが盛んなまちであるといえます。

作新勢、自転車で2種目優勝 沖縄インターハイ

(8月1日 15:54)



全国高校総体「美ら島沖縄総体2010」第5日は1日、沖縄県各地で行われ、[自転車](#)で作新勢が2種目で優勝を飾った。

スプリント決勝では坂本将太郎が決勝で岐阜一の武藤総征を2-0で下して優勝。坂本、田中悠輝、西村宗一郎の3人で出場したチームスプリントでも頂点に立った。作新は学校対抗で3位に入った。

写真 全国高校総体「美ら島沖縄総体2010」(下野新聞)

2 自転車利用におけるメリット

2.1 自転車のメリット

自転車を利用することは、「健康増進」「快適性」「経済性」「環境負荷」「交通安全」などに様々なメリットが考えられます。そのメリットを「利用者」「まち」「企業」に分類して取りまとめました。

自転車のメリット「5K」

		健康増進	快適性	経済性	環境負荷	交通安全
利用者のメリット	健康に良い	日常生活で適度な運動が可能で、健康に良い乗り物です。				
	お金がかからない	比較的購入費が安いとともに、維持管理費用がほぼ不要で、さいふにやさしい乗り物です。				
	目的地の制約がない	駐車場がない場所でも、直近まで利用できる乗り物です。				
	時間の制約がない	いつでも利用できる乗り物です。				
	楽しい	四季の移り変わりや、そよ風などを感じながら、楽しく利用できる乗り物です。				
	手軽につかえる	走りながら気づいた沿道の店舗などに気軽に立ち寄ることが出来る乗り物です。				
	通勤ラッシュがない	電車の待ち時間や通勤ラッシュを避けることができる乗り物です。				
安全に使える	自動車からの転換により、交通事故に遭遇する機会を減少することが期待できる乗り物です。					
まちのメリット	環境にやさしい	排気ガスを出さないため、環境負荷の低減効果が高い乗り物です。				
	交通渋滞の緩和	自動車からの転換により、交通渋滞の緩和が期待できる乗り物です。				
	まちの活力の創出	小さな店舗などにも立ち寄りやすいため、街の活性化が期待できる乗り物です。				
	まちのイメージアップ	自転車利用環境が整備されることで、路上駐車車の減少や自転車を利用した観光促進などが期待できる乗り物です。				
企業のメリット	経費の削減	通勤手当の削減や駐車場の土地代等の削減など、会社経費の削減が期待できる乗り物です。				
	企業イメージの向上	自転車などによるエコ通勤に取り組むことで、社会貢献を通じたイメージアップ、従業員の健康増進が期待できる乗り物です。				

2.2 具体的な自転車利用のメリット

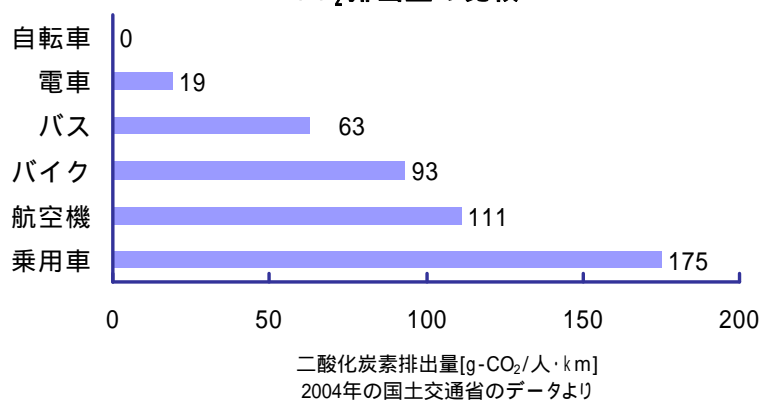
(1) 環境面

自転車は環境負荷の少ない乗り物

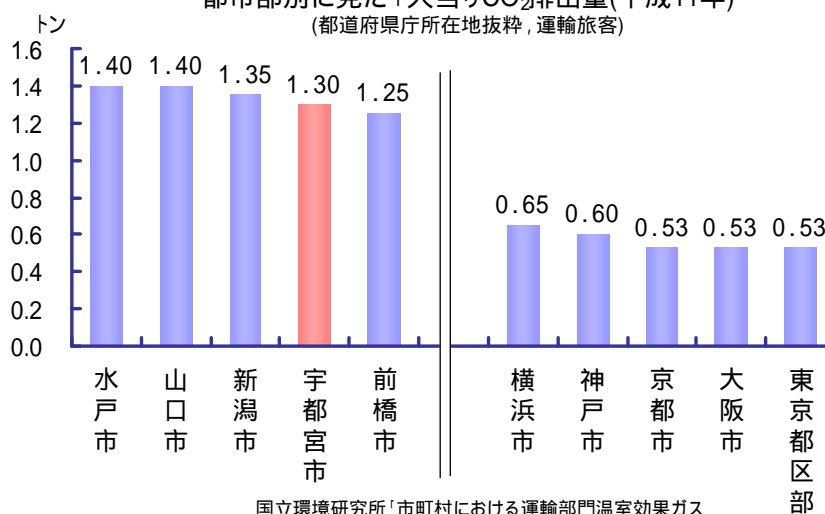
自転車は、自動車などと異なりガソリンなどの化石燃料を必要としないことから、CO₂排出量も0であり、環境に優しい乗り物です。

本市の一人当たりのCO₂排出量は、県庁所在都市の中で4番目に多くなっており、自転車の活用による環境負荷の軽減が必要となっています。

CO₂排出量の比較



都市部別に見た1人当たりCO₂排出量(平成11年) (都道府県庁所在地抜粋、運輸旅客)

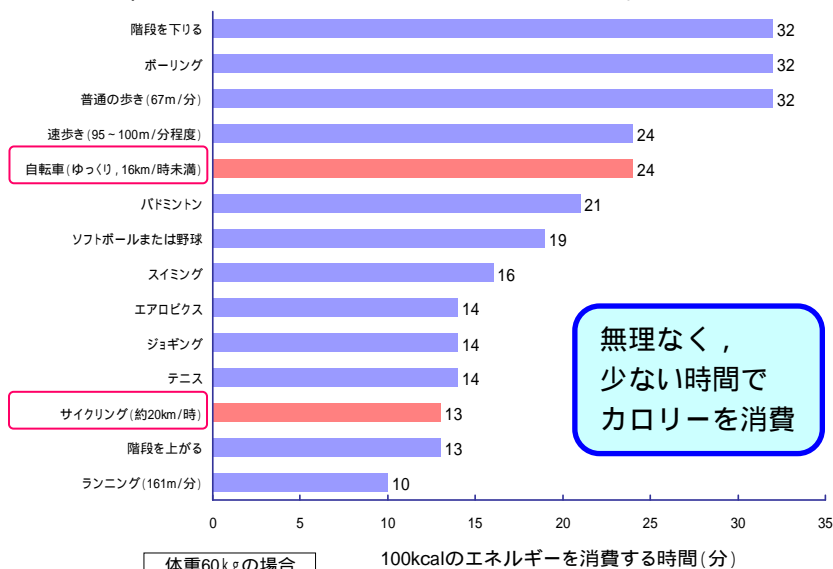


国立環境研究所「市町村における運輸部門温室効果ガス
排出量推計手法の開発および要因分析」より作成

(2) 健康面

自転車は日常の中で健康づくりができる乗り物

自転車は、移動しながら適度な運動をすることができます。日常の生活で利用することで、自然に健康づくりができる乗り物です。



出典：健康づくりのための運動指針2006 厚生労働省

図 活動内容別の100kcalのエネルギーを消費する時間

健康に良い自転車

平成15年度の国全体の生活習慣病に関する医療費は、約10.4兆円で、国民医療費の32.1兆円の約32%を占めています。

生活習慣病を防ぐには、1日30分程度、中位程度の負荷が掛かる有酸素運動が効果的であるといわれており、適度な負荷が掛かる上に時間や場所の制約が少ない自転車利用は健康増進や生活習慣病防止に効果的であるといえます。

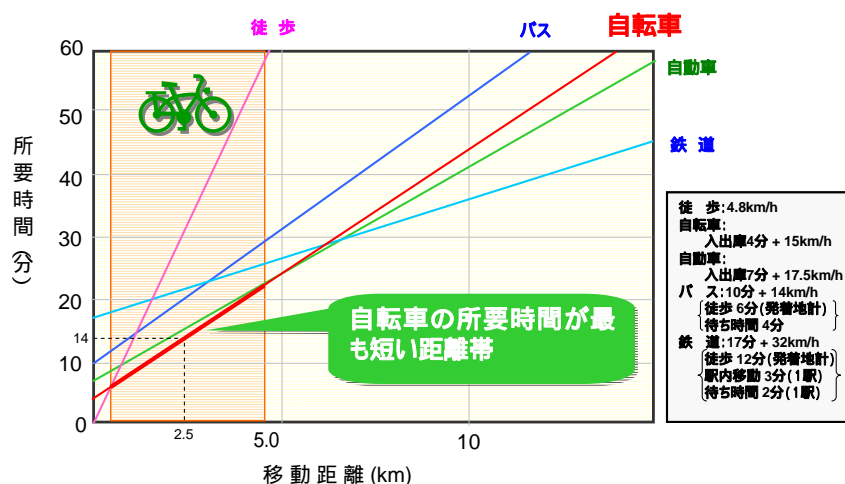
	自転車	ジョギング・徒歩	スイミング
場所の制約	なし	なし	場所が限定
時間の制約	なし	なし	時間が限定
行動範囲	広い	比較的広い	狭い
運動持続時間	長い	比較的短い	比較的短い
運動強度の調整	可能	限定される	限定される
ひざ・腰への負担	軽い	重い	比較的軽い
医学的安全性	高い	比較的高い	血圧・狭心症など

出典：山崎元ら「中高年のためのスポーツ医学」(世界文化社)により整理

(3) 快適性

自転車は短距離なら一番快適な乗り物

自転車は5 km程度の短距離の移動において、鉄道やバス等の公共交通機関および自動車よりも所要時間が短くなっており、都市内において最も時間的かつ経済的にも有効な交通手段として位置付けられており、中心市街地の回遊性を高める手段としても期待ができます。



出典：新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会

(4) 経済性

自転車は経済性に優れた乗り物

自転車は維持費があまりかからない経済的な乗り物です。例えば、毎日クルマを10 km利用した場合、1年間の燃料費は4万円以上かかり、その他にも税金や車検費用などで、クルマの維持費は年間で12万円以上となります。自転車を利用すれば、燃料費や税金などの費用はかかりません。

表 クルマと自転車の年間維持費

	クルマ	自転車
ガソリン代	43,800 円	-
自動車税	39,500 円	-
車検費用	41,290 円	-
合計	124,590 円	0 円

想定条件は、毎日平均 10 km 利用、車両は排気量 2,000cc、燃費 10km / ㍓、ガソリン単価 120 円 / ㍓、車検費は 1 回 82,580 円（自動車重量税、自賠責保険及び検査手数料）、2 年に 1 回のため 1 / 2 を計上

売り上げの増加

宇都宮市の中心市街地での買物行動の調査結果によると、郊外店への自動車での来店者に比べ、中心市街地への自転車での来店者の方が1週間あたりの来店回数及び買物金額が大きくなっており、自転車の来店者を増やすことも商店街にとって売り上げを増加させる手段のひとつといえます。

郊外店の買物金額より高い

		週当たり来店回数 a	1回の買物（平均）		買物回数（週）	
			荷物または袋の数 b	買物金額 c	荷物または袋 a×b	買物金額 a×c
郊外店	自動車	1.4	2.8	7,789 円	3.92	10,905 円
中心市街地	自転車	3.4	1.8	3,691 円	6.12	12,549 円

回答者 郊外店 350，中心市街地店 184 うち、荷物や金額に回答のあった者
 出典 平成 18 年度(財)土地総合研究所等受託都市再生モデル調査（宇都宮市対象の調査）に基づき古倉作成

(5) 全体

自転車のメリットは時間節減と節約

現在、自転車通勤をしている方に対するアンケートでは、自転車通勤に感じているメリットとして、通勤時間の削減、交通費の節約、運動不足解消が高い数値を示しています。

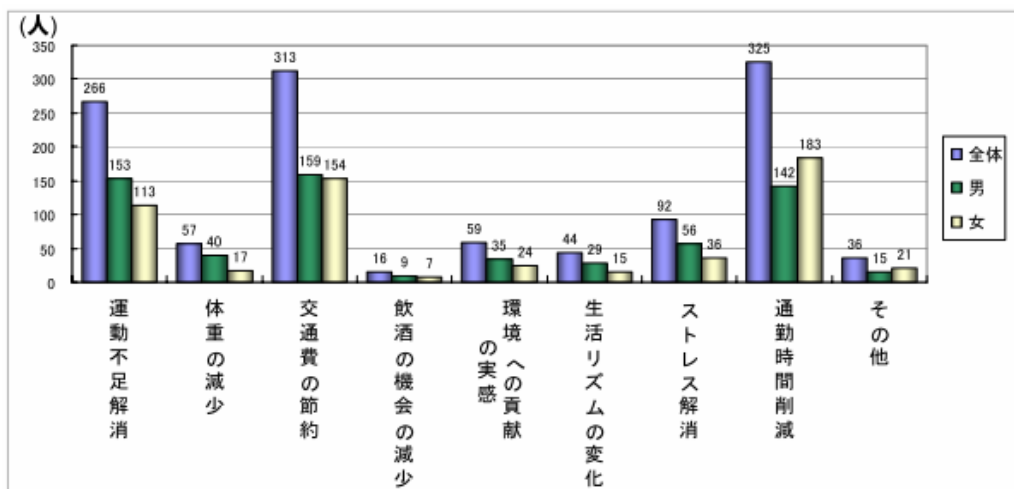


図 自転車によるメリット

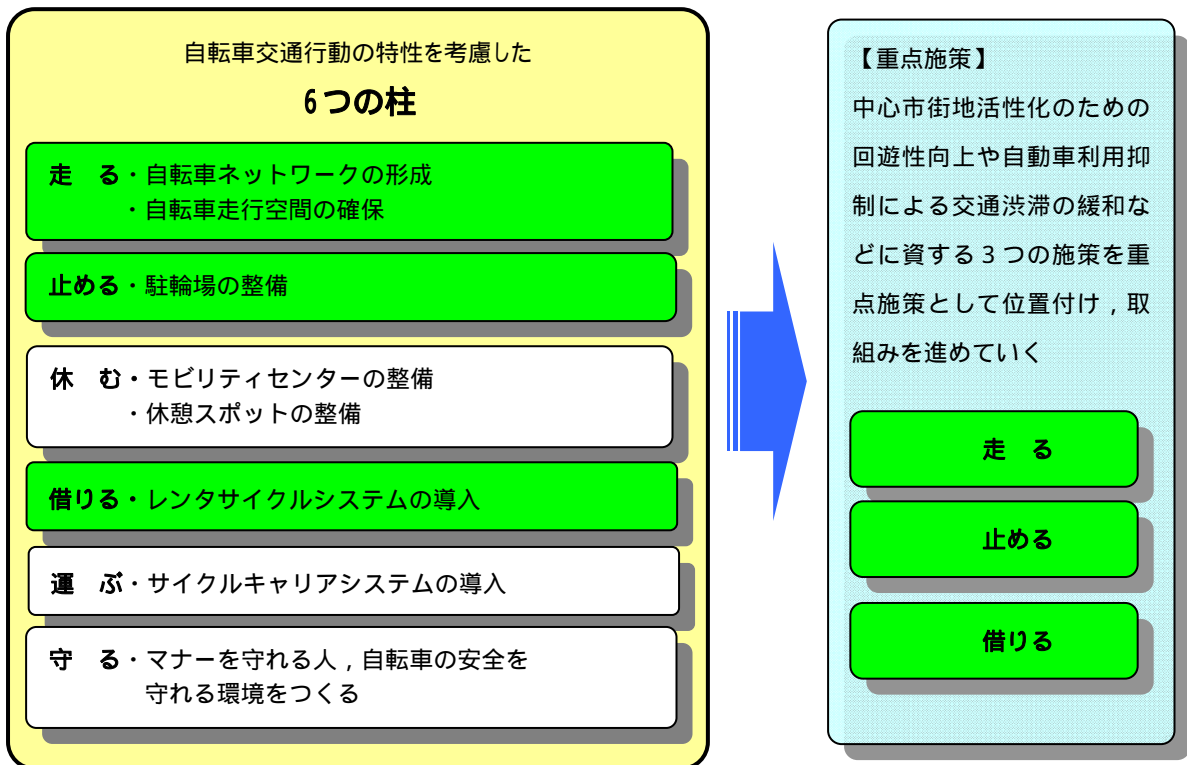
出典 「自転車通勤者の実態と安全意識に関する調査」 社団法人 自転車協会

1 宇都宮市自転車利用・活用基本計画について

1.1 趣 旨

- 名 称 「宇都宮市自転車利用・活用基本計画」
- 策定年次 平成14年度
- 策定背景 都市部での自動車交通の渋滞悪化
地球環境保全意識の高まり
高齢社会の進展など
- 目 的 自転車を都市内交通の一手段として位置付け，自転車のもつ特性を十分に活かしたまちづくりを進めること
- 目標年次 平成22年度

1.2 施策の展開



2	「走る」
---	------

2.1 現行計画の取組状況

(1) 施策内容

自転車ネットワーク路線（44路線）及び郊外部の路線（6路線）の中から、危険な箇所がある路線や自転車走行と歩行者との輻輳があり危険と考えられる路線などを優先整備路線と位置付け、現況の道路幅員に即して、カラー舗装による「自転車専用通行帯」や「自転車歩行者通行帯」、路面への「注意喚起表示」などを整備するものです。

(2) 取組状況

平成15年に策定した「自転車利用・活用基本計画」および平成19年度の「取組施策の見直し」にて選定した優先整備路線については、13路線中12路線が整備済みであり、カラー舗装による「自転車専用通行帯」及び「自転車歩行者通行帯」が総延長7,880m、5路線で路面への「注意喚起表示」を整備しました。

表 優先整備路線の概要

	整備(供用)年度	名称	路線延長等	整備手法		備考
1	H17(H18.3)	宮島町通り (赤門通り～上河原通り)	630m	カラー舗装	自転車歩行者通行帯	都心部
2	H17(H18.3)	石町・八日市場通り	700m	カラー舗装	自転車歩行者通行帯	都心部
	H18(H19.2)	JR高架下に繋がる路線	200m	カラー舗装	自転車歩行者通行帯	都心部
3	H18(H19.3)	ユニオン通りの西延伸 (材木町通り～桜通り)	800m	カラー舗装・路面への注意喚起表示	自転車歩行者通行帯・「自転車歩行者注意」表示	都心部
4	H18(H19.2)	競輪場通り (戸祭谷通り付近～田原街道)	1150m	カラー舗装	自転車専用通行帯	都心部
	H18(H19.1)	競輪場通り(JR高架部)	350m	カラー舗装	自転車歩行者通行帯	都心部
5	H18(H19.2)	作新前通り	700m	カラー舗装	自転車専用通行帯	都心部
6	H20(H21.1)	材木町通り・蓬萊大黒通り (平成通り～南大通り)	800m	カラー舗装	自転車歩行者通行帯	都心部
7	H20(H21.2)	赤門通り(大通り～県庁前通り)	300m	カラー舗装	自転車歩行者通行帯	都心部
8	H20(H21.3)	西原通り(平成通り～宇工北)	2カ所	路面への注意喚起表示	「自転車注意」表示	都心部
	H20(H21.3)	西原通り(宮の原小南～日光線)	2カ所	路面への注意喚起表示	「自転車注意」表示	都心部
9	H20(H21.3)	市道125号線 (宮原球場西～陽南通り)	3カ所	路面への注意喚起表示	「自転車歩行者注意」表示	郊外部
10	H20(H21.3)	越戸通り(越戸郵便局～宮環)	1,250m	カラー舗装	自転車専用通行帯	郊外部
11	H21(H22.2)	県庁前通り・白楊高通り	1,000m	カラー舗装	自転車専用通行帯	都心部
12	H21(H22.3)	南大通り(市役所入口～NTT中河原ビル西側)	440m	路面表示(白線)	自転車・歩行者分離サイン	都心部
			22箇所	誘導標	歩行者・自転車誘導サイン	
			30箇所	路面表示	歩行者マーク, 自転車マーク	
13	未定	旧鹿沼街道 (睦町交差点～作新前通り)	900m	カラー舗装	自転車通行帯	都心部



自転車専用通行帯（越戸通り）



自転車歩行者通行帯（宮島町通り）

< 参考 > 優先整備路線以外での整備状況

名称	整備主体	カラー舗装	整備手法
岡本駅前通り（主要地方道宇都宮河内線）	県	カラー舗装	自転車専用通行帯
岡本駅北交差点～岡本小学校北交差点	市	カラー舗装	自転車専用通行帯

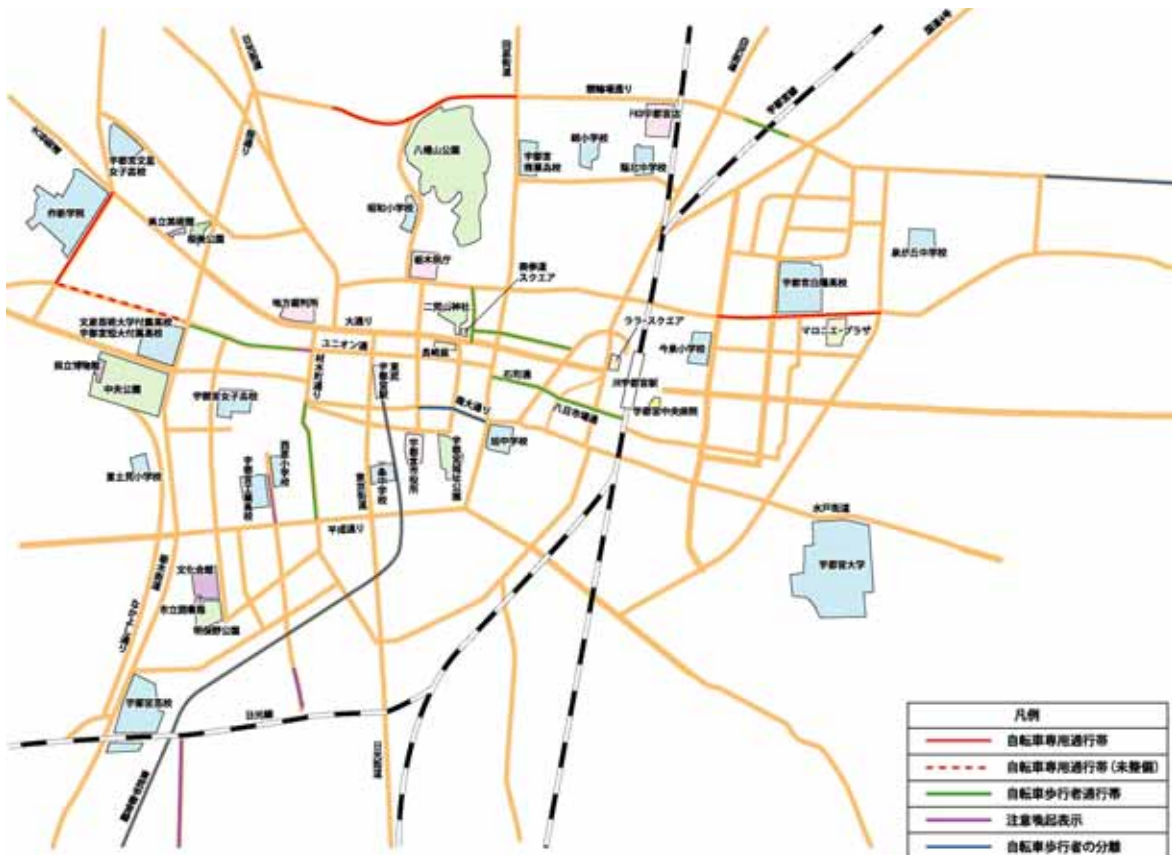


図 優先整備路線の整備状況

2.2 施策の評価

評価指標及び達成状況・調査結果等		
定量的	<p>自転車道(優先整備路線)の整備率 都心部 11路線中10路線 郊外部 2路線中 2路線 整備率92%</p> <p>自転車の交通事故件数 カラー舗装施工年度前後の人身事故件数 13件 8件 平成17～18年度に整備した路線における自転車と歩行者に関する事故件数 (出典：宇都宮市道路見える化計画)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 優先整備路線の整備率は9割以上となっており、自転車走行空間の確保が推進されています。 カラー舗装した路線において人身事故件数が減少しています。
定性的	<p>自転車走行時の快適性 (自転車通行帯に対する意識) 自転車利用者へのアンケート調査 (H19.6月実施) 「走りやすくなった」 57% 「整備を進めたほうが良い」 63%</p> <p>高校生へのアンケート調査 (H21.12月実施) 「(どちらかというと)走りやすい」 80% 「整備を進めたほうが良い」 91% 自転車道の走行経験がある高校生の回答</p>	<ul style="list-style-type: none"> 自転車通行帯に対する評価は、自転車利用者通学等で自転車道を走行した経験がある高校生から高い評価を受けています。

2.3 現状と課題（平成21年10月基礎調査から）

(1) 自転車交通量

自転車交通量の多い地点は、大通り・オリオン通り・ユニオン通り・南大通り・大町通り・競輪場通りなどで、中心市街地で自転車交通量が多くなっています。特に、東西方向の路線で自転車交通量が多くなる傾向があります。

また、中心市街地から離れるに従って、自転車交通量は減る傾向にありますが、宇都宮文星女子高校周辺・作新学院周辺等の高校付近で自転車交通量が多くなっています。

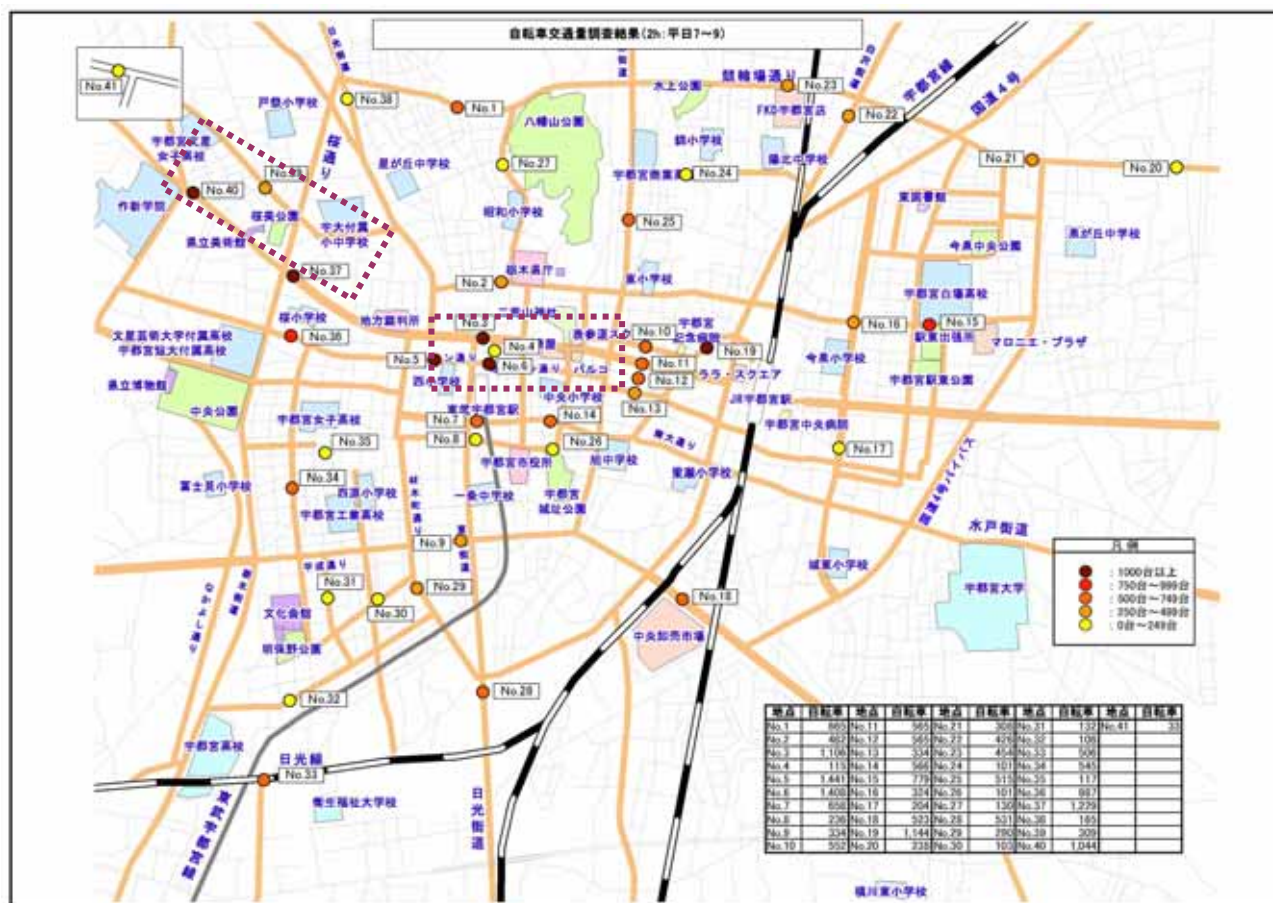


図 自転車交通量

(2) 自転車走行空間

交通が多く、有効幅員不足率が高い区間は、作新学院周辺の桜通り以西の大通りおよび中心市街地であるオリオン通り・ユニオン通りとなっており、これらの区間は有効幅員を確保することが急務と考えられます。

また、優先整備路線として自転車道の整備を行ってきた路線においても一部有効幅員不足率が高い区間があり、連続性を確保する必要があります。



図 有効幅員の不足率

「自転車歩行者道の有効幅員が 3.0m以上」または「自転車専用通行帯が 1.5m以上」の確保されている区間を自転車走行する有効幅員が確保されている区間とし、路線全体の延長から有効幅員が不足している割合を算出

(3) 課題

「自転車利用・活用計画」では、重点整備路線について、できるだけ早急な対応を目指して整備を推進してきたが、道路幅員の状況などから、自転車交通量が多い路線においても自転車走行空間の確保が困難な区間がある。今後は、そのような区間についても対応策を検討するなど、自転車走行空間のネットワーク化を図っていく必要があります。

3 「止める」

3.1 現行計画の取組状況

(1) 施策内容

駐輪需要などを踏まえ，下記の新たな駐輪場を整備するものです。

ＪＲ宇都宮駅西口周辺の新規駐輪場整備

駐輪需要の高いＪＲ宇都宮駅西口周辺に駐輪需要に応じた新たな駐輪場を整備

既存駐輪場の利用促進・短時間駐輪スポット整備

中心市街地のうち，オリオン通り周辺において，既存駐輪場の利用の向上を図るとともに商店街などの近傍の自転車動線上に駐輪スポットの整備を検討

郊外型駐輪スポット整備

郊外の主要なバス停の直近や関連計画で配置が提案されている「サイクル&バスライド」拠点に郊外型駐輪スポットを整備

(2) 整備状況

ＪＲ宇都宮駅西口周辺の新規駐輪場整備

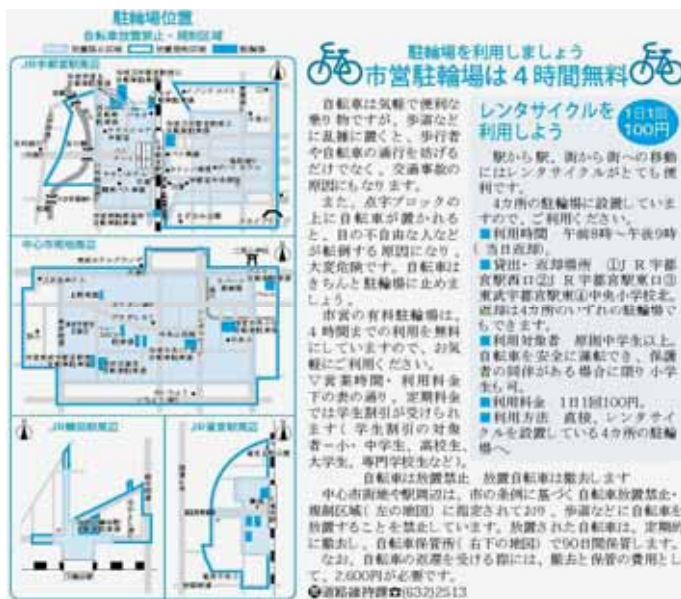
平成２０年度にＪＲ宇都宮駅西口周辺の歩道上にラック式駐輪場を整備（１８０台）しました。



写真 宇都宮駅西口周辺の歩道を活用したラック式駐輪場

既存駐輪場の利用促進・短期間駐輪スポット整備

市営駐輪場の利用促進や中心市街地の回遊性の向上に向けて、無料時間の拡大(平成21年度から2時間→4時間)を行うとともに、既存駐輪場の利用促進や短期間駐輪スポットなどの整備について中心市街地商店街と意見交換を実施するなど、検討を進めてきました。



市営駐輪場の周知・PR
(広報うつのみや 平成22年3月号)

郊外型駐輪スポット整備

国県道や市道上のバス停周辺への郊外型駐輪スポットの整備を推進するとともに、新たな補助制度を創設するなど、バス事業者による営業所・車庫への駐輪スポットの整備を促進してきました。

表 郊外型駐輪スポットの整備状況

	設置年度	バス停名(運行本数)		整備主体	駐輪台数	補助*
1	H19	氷室	60本	県	20台	-
2	H19	細谷新道口	110本	県	10台	-
3	H21	細谷車庫(33台増設)	135本	関東バス	45台	
4	H19	駒生営業所	149本	関東バス	25台	-
5	H20	柳田車庫(拡充)	45本	関東バス	15台	
6	H15	JRバス宇都宮支店	30本	JRバス関東	15台	-
7	H20	西川田東	74本	関東バス	15台	
8	H20	奈坪台中央バス回転場	19本	関東バス	15台	
9	H20	瑞穂野団地	39本	市	16台	-
10	H21	松下電器	80本	市	13台	-
11	H21	石那田回転場	59本	関東バス	20台	
12	H21	鶴田橋	167本	市	12台	-

*宇都宮市公共交通利用環境整備事業費補助金を活用した整備 <平成22年3月現在>

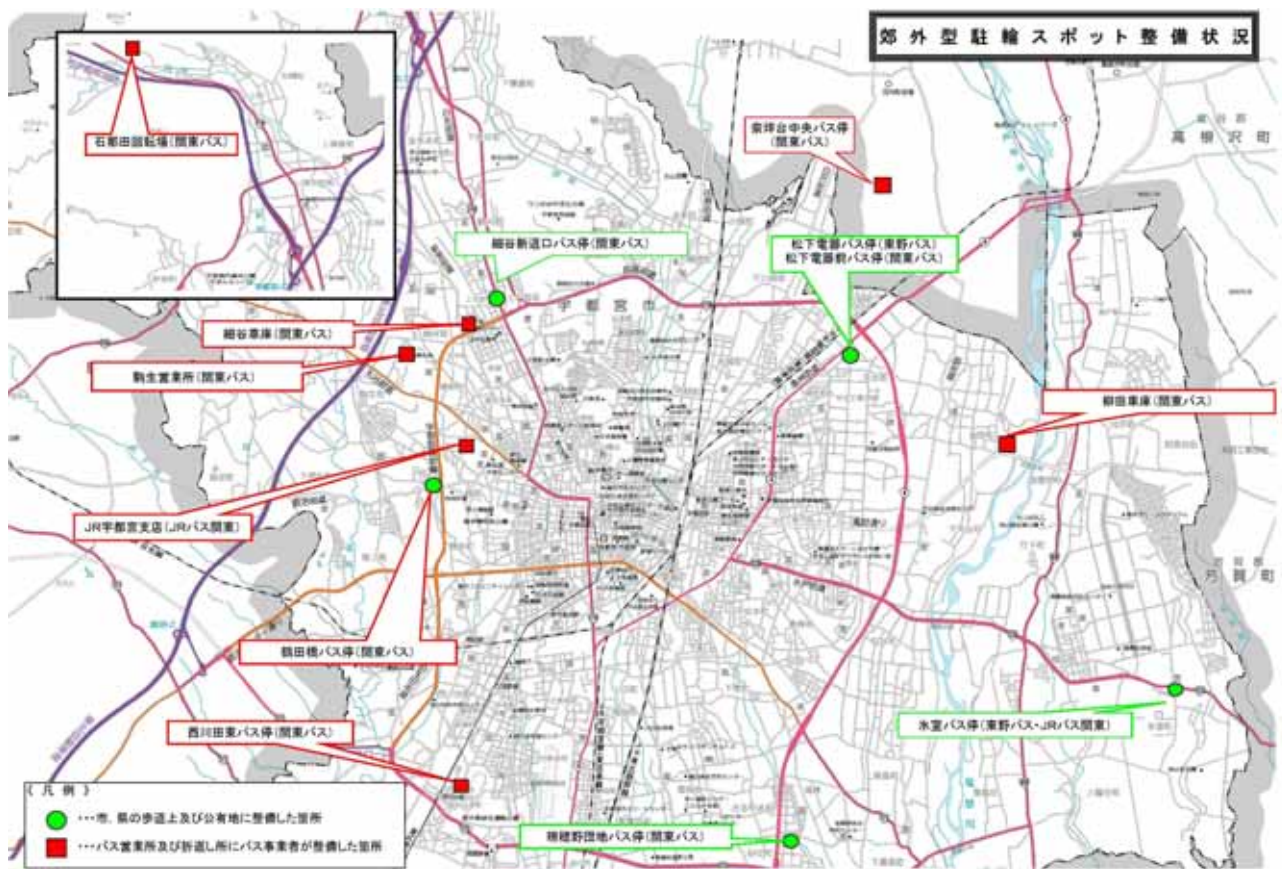


図 郊外型駐輪スポットの整備状況



写真 瑞穂野団地バス停付近の郊外型駐輪スポット

3.2 施策の評価

評価指標及び達成状況・調査結果等		
定量的	<p>駐輪場の利用率(H15 H19 H21)</p> <p>J R西口周辺 89% 89% 102% (H21の西口ラック式駐輪場利用率は136%)</p> <p>J R東口周辺 82% 95% 99%</p> <p>中心市街地 46% 35% 33%</p> <p>放置自転車の台数(H15 H19 H21)</p> <p>J R西口周辺 471台 245台 42台</p> <p>J R東口周辺 97台 71台 59台</p> <p>中心市街地 344台 482台 317台</p> <p>各年度11月晴天時の瞬間放置台数</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ ラック式駐輪場を整備したJ R西口周辺や東口周辺では利用率が向上していますが、中心市街地の利用率は低調です。 ・ J R西口周辺の放置自転車はラック式駐輪場の整備効果などにより大幅に減少していますが、中心市街地は、無料時間の拡大などから減少傾向にあるものの依然として高い水準にあります。
定性的	<p>駐輪場の利用しやすさ (施設利用に対する意識)</p> <p>利用者アンケート調査(H21.9月実施)</p> <p>利用しやすさ 「(まあ)利用しやすい」78%</p> <p>満足度 「(やや)満足」86%</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐輪場利用者の施設に対する評価、満足度は高い水準にあります。

3.3 現状と課題（平成21年10月基礎調査から）

(1) JR宇都宮駅周辺

現状（一時利用の需給バランス）

JR宇都宮駅西側では、市営JR宇都宮駅西口駐輪場の他、ララスクエアなどの商業施設に駐輪場が整備されており、放置自転車を加えたピーク時の総需要（1,148台）に対して、収容台数は1,313台と駐輪場容量は確保されていますが、市営JR宇都宮駅西口駐輪場は収容台数一杯の状態です。

また、JR宇都宮駅東側では、市営JR宇都宮駅東口駐輪場が整備されていますが、放置自転車を加えたピーク時の総需要（476台）に対して、収容台数は450台となっており、収容台数を超える需要が見られます。

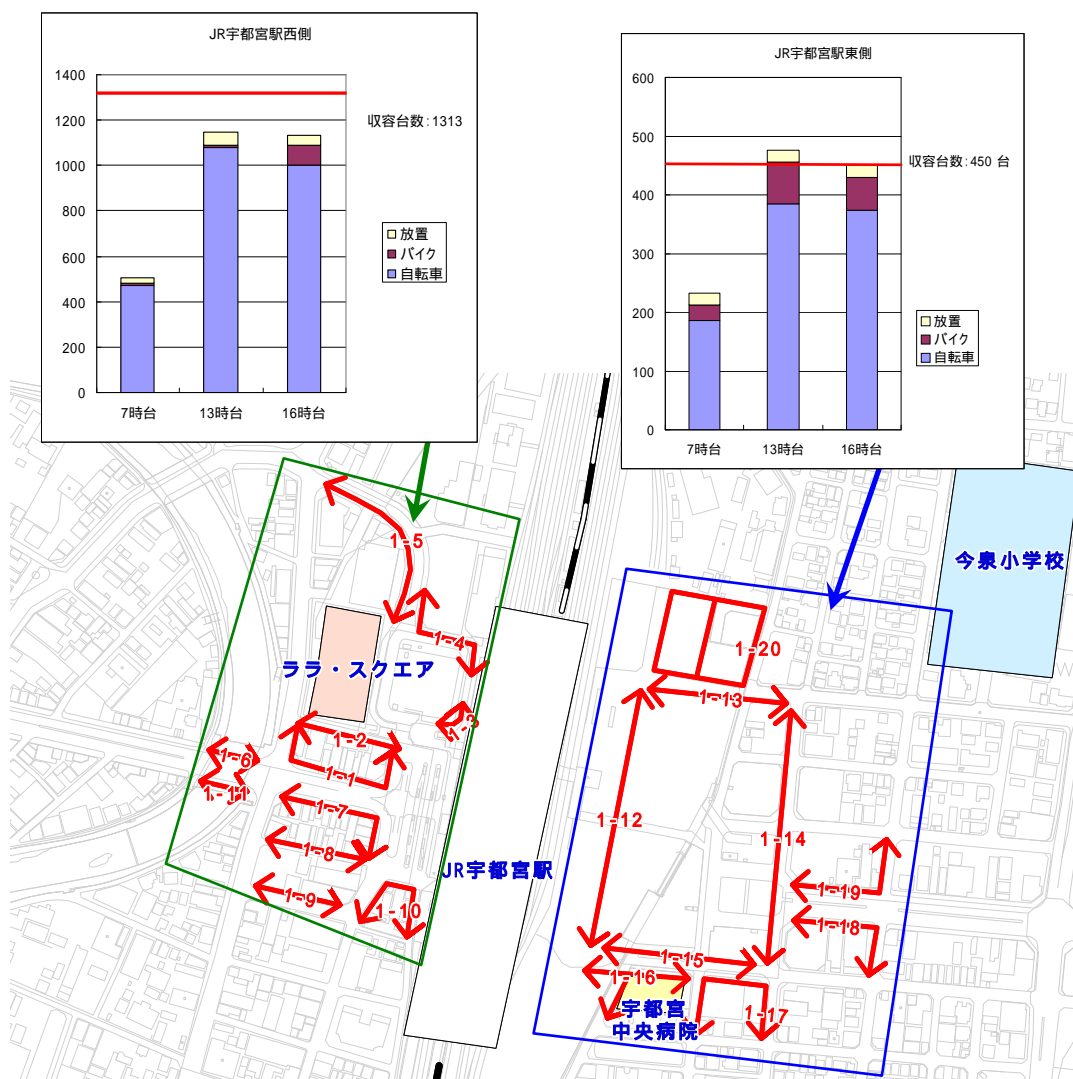


図 総駐輪需要と需給バランス（JR宇都宮駅周辺）

注）赤線区間は放置自転車台数をカウントした区間

現状（定期利用の需給バランス）

定期利用の収容台数は、市営ＪＲ宇都宮駅西口駐輪場は約２，５００台、市営ＪＲ宇都宮駅東口駐輪場は約１，８００台となっていますが、定期利用の申込者数はほぼ収容台数の上限一杯で推移しています。

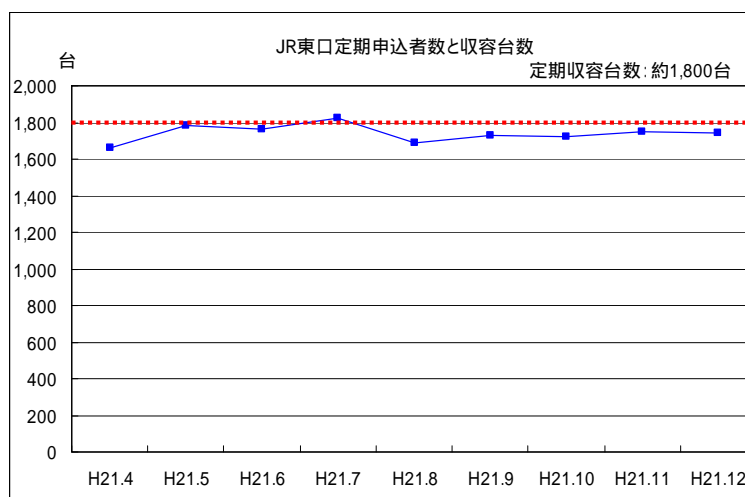


図 JR 宇都宮駅東口の定期利用者と収容台数

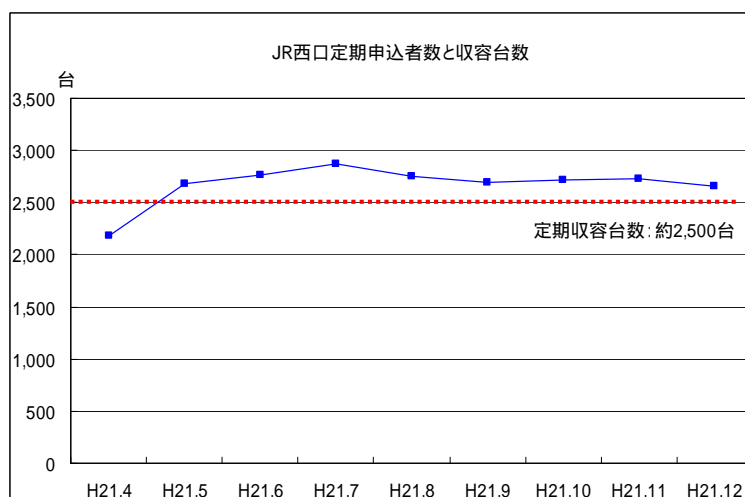


図 JR 宇都宮駅西口の定期利用者と収容台数

課題

市営ＪＲ宇都宮駅西口と東口の駐輪場は、一時利用、定期利用ともに収容台数一杯の需要があり、定期利用においては、順番待ちをしている利用者が１００名前後いる状況であることから、早急に対策を検討していく必要があります。

(2) 中心市街地

現状（一時利用の需給バランス）

中心市街地では、放置自転車台数を含めたピーク時の総需要に対して、長崎屋・中央小学校周辺では収容台数（466台）に対して総需要（639台）、表参道スクエア周辺では収容台数（87台）に対して総需要（153台）、東武宇都宮駅周辺では収容台数（757台）に対して総需要（823台）が見られ、十分な駐輪場容量が確保されていない状況となっています。

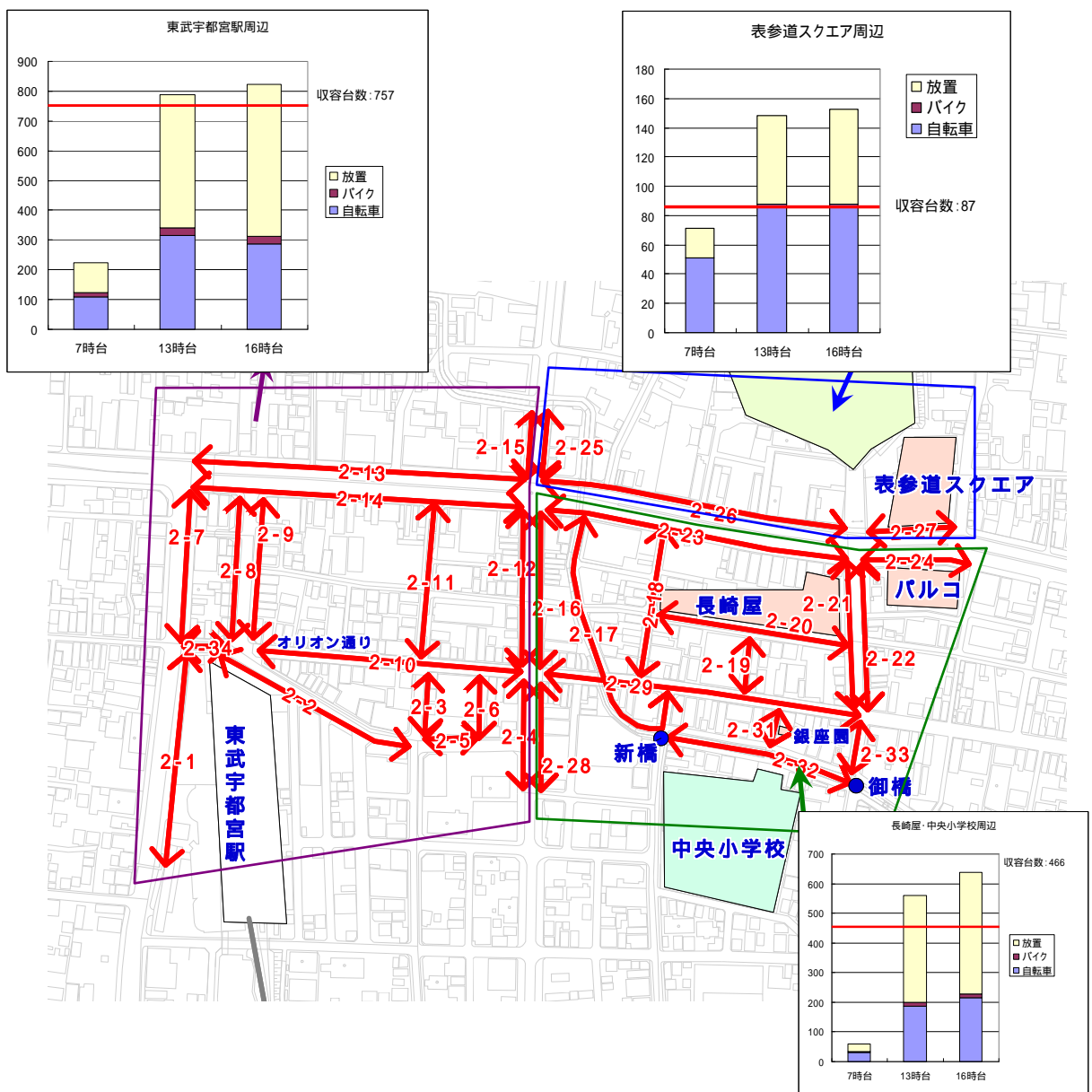
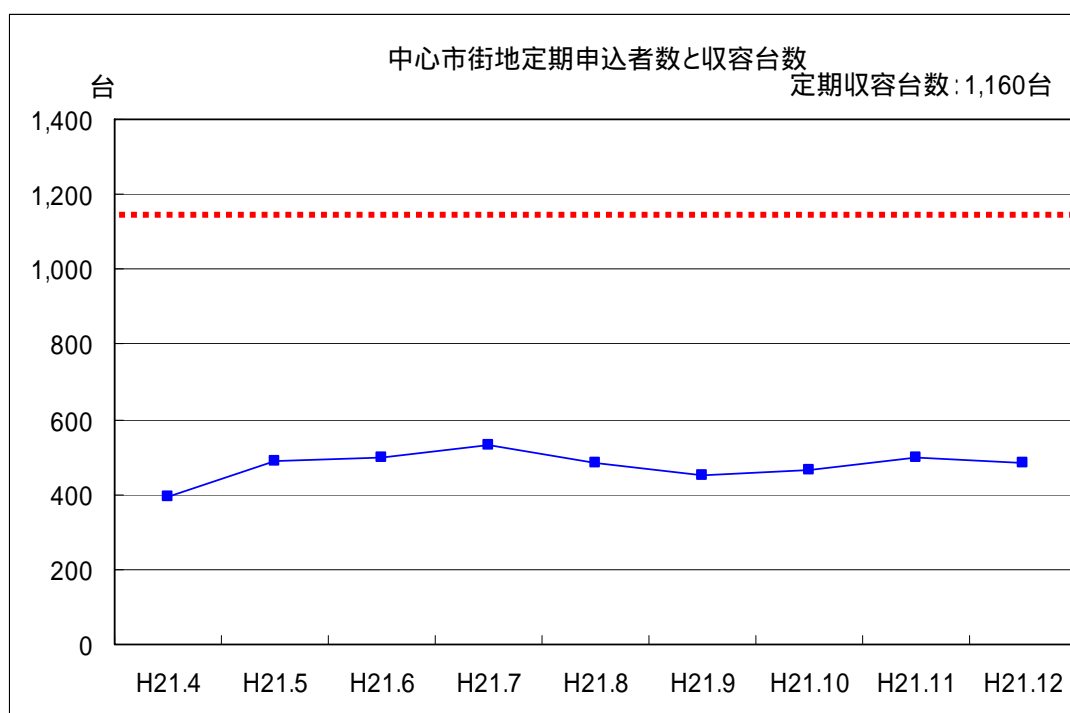


図 総駐輪需要と需給バランス（宇都宮市中心部）

注）赤線区間は放置自転車台数をカウントした区間

現状（定期利用の需給バランス）

中心市街地では、定期利用の収容台数は1,160台となっていますが、定期利用者の申し込み数は500人前後で推移しており、収容台数に対して約600台の余裕がある状況となっています。



課題

中心市街地では、一時利用において、収容台数を上回る総需要があり、また、全体的に総需要における放置自転車の割合が高くなっています。

定期利用の収容台数には余裕があることから、既存駐輪場の利用促進策や放置自転車を収容する仕組みづくりを検討するとともに、短時間駐輪スポットなど、買物や観光などの中心市街地の自転車利用者のニーズに応じた駐輪場の整備を検討する必要があります。

4	「借りる」
---	-------

4.1 施策内容

都心部での回遊性を高めるとともに、公共交通の利用促進などにもつながる、放棄自転車を活用した都市型レンタサイクルシステムについて、通勤・通学や買物、業務、観光など自転車利用の目的に応じたシステムとするため、試行実験の実施を通じて、運営システムや事業主体等を検討し、本格導入を行いました。

4.2 取組状況

表 レンタサイクルの取組状況

実施時期	取組内容等	台数・利用時間等
H15.7～ 12	無料で試行実験を開始	設置台数 50台 貸出場所 3箇所 JR西, 東武東, 中央小北 利用時間 9時から21時
H16.4～	貸出場所及び台数の拡大	設置台数 80台 貸出場所 4箇所 JR西, JR東, 東武東, 中央小北
H17.6～	有料化(1日1回100円)	
H18.4～	定期利用の実験開始 通勤通学等の「正・逆利用」による駐輪場の有効活用を目的に実施	設置台数 1日利用 60台 定期利用 60台
H18.8～	1日利用時間帯の変更	利用開始時間 9時 8時
H19.4～	定期利用設置台数の見直し	設置台数 定期利用 60台 50台
H19.7～	設置台数の見直し	設置台数 1日利用 60台 72台 定期利用 50台 38台
H20.4～	定期利用の廃止, 1日利用の拡充 当初見込みの5割程度と利用低迷していた定期利用を廃止し, 需要が高まっていた1日利用を拡充	設置台数 1日利用のみ 110台
H21.4～	本格実施 駐輪場業務との一体管理・運用	設置台数 JR西45台 JR東40台 東武東15台 中央小北10台

「正・逆利用」による駐輪場の有効活用

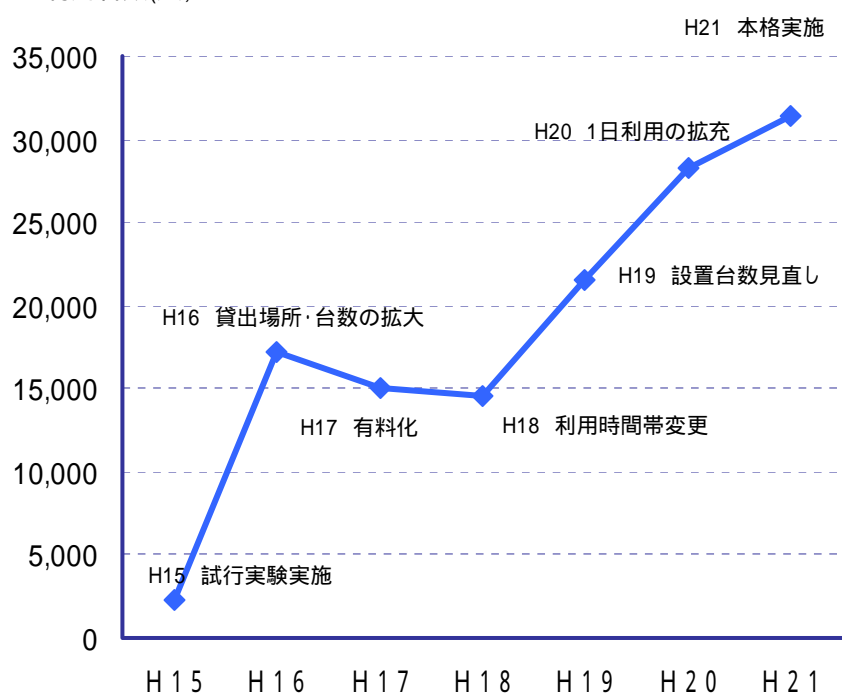
正利用者(自宅から駐輪場への利用)と逆利用者(駐輪場から学校・会社などへの利用)による利用時間帯の違いを利用し, 1台の自転車を複数人で利用することで, 駐輪スペースを有効活用するもの。

表 レンタサイクルの利用状況

1日利用

年 度	設置台数	日平均利用台数	利用率	延べ利用者数(人)
H15	50台	1.7台	3.4%	2,259
H16	80台	4.8台	6.0%	17,247
H17	80台	4.2台	5.3%	14,996
H18	60台	4.0台	6.7%	14,599
H19	60台 72台(7月から)	5.9台	8.6%	21,535
H20	110台	7.8台	7.6%	28,299
H21	110台	8.6台	7.8%	31,357

延べ利用者数(人)



定期利用(H19年度末で廃止)

年 度	設置台数	日平均利用台数	利用率	延べ利用者数(人)
H18	60台	2.5台	4.2%	6,000
H19	50台 38台(7月~)	2.1台	4.9%	5,292

定期利用の延べ利用者数は、利用の多くが通勤通学であるため、「契約者数×平日日数」で算出

4.3 評価

評価指標及び達成状況・調査結果等		
定量的	<p>レンタサイクルの利用状況(H15 H19 H21)</p> <p>延べ利用者数</p> <p>2,259人 21,535人 31,357人</p> <p>利 用 率</p> <p>34% 86% 78%</p> <p>自動車利用から自転車利用への転換者数</p> <p>利用者アンケート調査（H16.11月実施）</p> <p>28,299人（H20利用者数）×6.2%</p> <p>= 延べ1,755人</p> <p>195名のうち12名が転換（6.2%）から推計</p> <p>レンタサイクルの利用目的</p> <p>利用者アンケート調査（H21.12月実施）</p> <p>買物34% , 通勤・通学27% , 業務19%</p> <p>観光 7%</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ レンタサイクル利用者は年々増加しており，平成21年度から本格実施に移行しています。 ・ また，自動車利用もの転換について一定の効果があつたことが推測できます。 ・ 買物や通勤・通学など幅広く利用がされています。
定性的	<p>レンタサイクル利用の満足度</p> <p>（利用に対する意識）</p> <p>利用者アンケート調査（H21.11月実施）</p> <p>満足度 「(やや)満足」81%</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者の満足度は高い水準となっています。

4.4 現状と課題

(1) アンケート結果からみた利用者のニーズ

現在のレンタサイクルに対する改善策として、「貸出台数を増やす」が最も多く、次いで、利用時間の延長・数日間のレンタルなどの運用方法に対する改善が求められています。

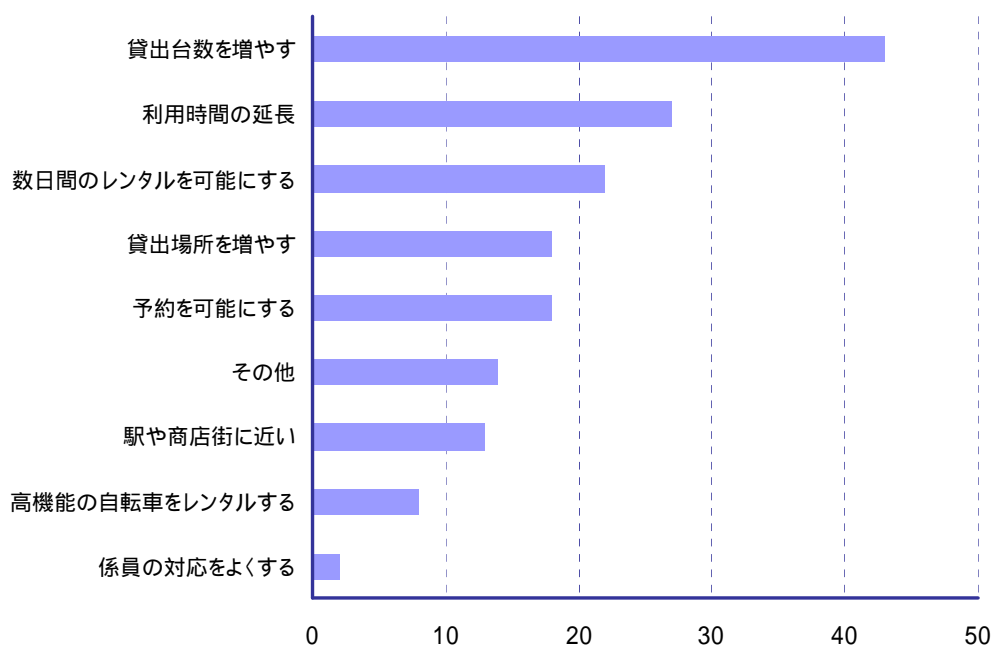


図 レンタサイクルに対する要望

(2) 課題

市営駐輪場を活用したレンタサイクルは、需要が高まっており、利用者数も順調に伸びていますが、宇都宮駅周辺では恒常的に台数が不足している状況にあることから、今後は利用者のニーズに応じた貸出拠点の整備などによるレンタサイクルの拡充を検討する必要があります。

5	「守る」
---	------

5.1 施策内容

「マナーを守れる人をつくる」「自転車の安全を守れる環境をつくる」「利用者自らが身を守る」を施策の基本とし、交通安全教室、広報活動、運転適性指導などの啓発活動を実施するものです。

5.2 取組状況

(1) 交通安全教室実績

幼児から高齢者まであらゆる世代に対応した交通安全教室を開催し、実施数および受講者数は年々増加傾向を示しています。市民に対する広報・PR活動は浸透してきています。

表 安全教室の実施状況（平成17年度以降）

年度	区分	幼児				児童				高齢者		その他	合計
		幼稚園・保育園		その他		小学校		その他		老人クラブ	その他		
		園児	保護者	園児	保護者	児童	保護者	児童	保護者				
H17	実施数	86	8	6	8	20	2	1	0	90	26	0	247
	受講者数	11,242	452	312	364	6,183	187	28	0	2,131	983	0	21,882
H18	実施数	80	9	7	6	14	0	0	0	101	14	3	234
	受講者数	10,592	357	389	329	4,935	0	0	0	2,044	595	348	19,589
H19	実施数	89	18	4	4	52	0	0	0	65	15	1	248
	受講者数	11,999	1,172	171	248	15,245	0	0	0	1,765	226	186	31,012
H20	実施数	91	18	7	4	68	0	0	0	78	14	3	283
	受講者数	13,101	1,115	156	74	16,317	0	0	0	2,079	371	902	34,115
H21	実施数	90	10	14	12	72	0	3	1	78	22	3	305
	受講者数	12,535	726	255	157	17,425	0	120	1	2,037	479	833	34,568

(2) オリオン通り街頭活動

市内の高等学校・警察・地域・行政が連携し、毎週月曜日、自転車安全利用を促進に向けた街頭活動を実施しています。

年度	活動日数	合計	教師	生徒	商店街	市職員	警察	その他
H17	27	549	139	239	16	109	46	0
H18	31	657	167	217	8	149	59	57
H19	32	778	225	275	12	168	55	43
H20	33	775	219	236	5	187	71	57
H21	28	513	131	112	0	178	41	51

5.3 課題

宇都宮市内で発生している、自転車に関連する交通事故は平成18年までは増加傾向となっていました。平成18年以降はほぼ横ばいとなっています。

表 自転車に起因する交通事故の推移

	H17	H18	H19	H20	H21
発生件数	143	243	223	227	212
死者数	3	1	2	2	2
負傷者数	142	248	226	226	213

単位：件，人

自転車が第1当事者となった事故原因別の推移

交通事故の内訳を見ると、交差点の安全走行や一時不停止といった交差点部での安全走行に関する交通事故が多くなっており、交差点付近の安全対策が必要と考えられます。

表 自転車に起因する交通事故の内訳

交差点の安全通行	一時不停止	信号無視	自転車の通行方法	安全不確認	その他
39	38	15	0	17	118
17%	17%	7%	0%	7%	52%

単位：件，人

出典：平成20年版 宇都宮市の交通事故

6 「休む」

6.1 施策内容

自転車利用者を中心に多くの人が集まる中心市街地に、自転車の利用・活用の促進のための戦略的な拠点として、休憩や自転車修繕・リサイクル、まち情報・観光情報などの諸機能を複合的に持つ「モビリティセンター」の整備、自転車利用の多い中心市街地周辺の幹線道路沿いなどへの簡単な休憩や自転車修繕ができる休憩スポットの整備について、既設の駐輪場や空き店舗、公共施設の活用などについて検討するものです。

6.2 取組状況

平成22年度に「モビリティセンター」の具体的な整備を検討するための自転車利用者の利便性向上に向けたモデル事業を実施し、モデル事業の実施を通じて、駐輪場利用者や自転車通勤者などのニーズを把握するとともに、新たな自転車利用の掘り起こしを行っています。

7 「運ぶ」

7.1 施策内容

鉄道やバスに自転車が持ち込めて移動ができる「サイクルキャリアシステム」の導入を図るため、事業主体となる交通事業者等と協議を行いながら実施の可能性について調査を行うものです。

7.2 取組状況

市内タクシー事業者の「サイクルキャリアシステム」の導入状況（1社10台）を調査するとともに、鉄道やバスの実施事例の調査などを行ってきました。



自転車車載バス（神奈川中央交通）

8 現行計画の取組状況と課題のまとめ（重点施策）

施策の柱・施策内容	課題	対応策
<p>「走る」</p> <p>自転車ネットワークの形成 都心部44路線,郊外部6 路線の自転車ネットワ ークを形成</p> <p>自転車走行空間の確保 優先整備路線の整備</p>	<p>道路幅員の状況などから,自転車 交通量が多い路線においても自転 車走行空間の確保が困難な区間が ある。</p> <p>今後は,そのような区間につい ても対応策を検討するなど,自転車走 行空間のネットワーク化を図って いく必要がある。</p>	<p>自転車ネットワ ークの拡充</p> <p>自転車走行空間 整備の推進</p>
<p>「止める」</p> <p>駐輪場の整備</p> <p>J R 宇都宮駅西口歩道上 駐輪場の整備</p> <p>既存駐輪場の利用促進</p> <p>郊外型駐輪スポットの整 備</p>	<p>< J R 宇都宮駅周辺 ></p> <p>市営駐輪場は,一時利用,定期利 用ともに収容台数一杯の需要があ る。また,定期利用においては順番 待ちをしている利用者が100名 前後いる状況であることから,早急 に対策を検討していく必要がある。</p> <p>< 中心市街地 ></p> <p>一時利用は収容台数を上回る総 需要があり,また,総需要における 放置自転車の割合が高くなってい る。短時間駐輪スポットなど,買物 や観光などの中心市街地の自転車 利用者のニーズに応じた駐輪場の 整備を検討する必要がある。</p>	<p>J R 宇都宮駅周 辺の駐輪場の確 保</p> <p>中心地市街地へ の利便性の高い 駐輪スペースの 確保</p>
<p>「借りる」</p> <p>レンタサイクルの導入</p> <p>市内4箇所の市営駐輪場 へのレンタサイクル導入</p>	<p>レンタサイクルの需要が高まっ ており,利用者数も順調に伸びてい るが,宇都宮駅周辺では恒常的に台 数が不足している状況にあること から,今後は,利用者のニーズに応 じたレンタサイクルの拡充を検討 する必要がある。</p>	<p>レンタサイクル の貸出拠点の増 設等</p>

