

「(仮称) 宇都宮市自転車のまち推進計画後期計画」の策定について

◎ 趣旨

「(仮称) 宇都宮市自転車のまち推進計画後期計画」の策定に係る考え方について協議するもの

1 目的

「宇都宮市自転車のまち推進計画前期計画」の最終年度を迎えることから、これまで取り組んできた自転車走行空間整備や新たな自転車利用の機会の創出などを強化するとともに、自転車の観光振興や健康増進などのツールとして、幅広い活用の充実を図るため、国の動向にも考慮しながら、後期計画を策定するもの。

2 「自転車のまち推進計画」について

(1) 計画の位置づけ

- ・第5次宇都宮市総合計画改定基本計画
 - 分野別計画「円滑で利便性の高い総合的な交通体系を確立する」
 - 基本施策「自転車のまち宇都宮の推進」

(2) 計画期間

「宇都宮市自転車のまち推進計画」

- ・前期計画 平成23年度から平成27年度までの5年間
- ・後期計画 平成28年度から平成32年度までの5年間

(3) 前期計画の概要

自転車を安全で快適に楽しく利用できる「自転車のまち」の実現に向けて、“安全”“快適”“楽しく”“健康とエコ”の4つの施策の柱に設定するとともに、様々な事業を位置付けた自転車に関する総合的な計画

ア だれもが“安全”に自転車が使える ～安全性の向上～

→新たな自転車走行空間の整備，交通安全教室等の継続・拡充 等

イ だれもが“快適”に自転車が使える ～快適性の向上～

→自転車の駅の設置，鉄道駅周辺への駐輪場整備 等

ウ だれもが“楽しく”自転車が使える ～観光やスポーツの推進～

→観光レンタサイクルの導入，宮サイクルステーションの運営，
自転車マップの作成 等

エ 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～

→自転車通勤の促進 等

3 前期計画の課題について…**別紙**参照

(1) 安全

- ・道路幅員の状況により、自転車専用通行帯の幅員が確保できず整備が困難な路線や、事故の発生割合の高い交差点部において、安全性の高い整備手法が確立されていない。
- ・ルール・マナーについては、認知はしているものの、自転車専用通行帯の逆走や二人乗りなど、遵守しない利用者もいる。

(2) 快適

- ・鉄道駅周辺の駐輪場においては、駐輪場の待機者が発生しているとともに、街なかにおいては、違法駐輪が慢性的に発生している。

(3) 楽しく

- ・観光施設周辺のレンタサイクルの導入に至っていないことや、宮サイクルステーションのサービスの向上など、より自転車を楽しく利用できるサービスが求められている。

(4) 健康とエコ

- ・自転車モニター事業の試行実施により、健康増進につながる一定の効果は表れたが、具体的な取組に至っていない。

4 後期計画策定に向けた新たな視点

(1) 自転車を取り巻く環境変化

ア 自転車利用に関する法制度・枠組みの整備

- ・国による「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の策定
- ・道路交通法の一部改正

イ スポーツバイクの利用者の増加

ロードバイク等のスポーツバイクの販売台数が増加 H15 → H25 で約3.5倍
※自転車産業振興会「国内販売動向調査」

ウ 東日本大震災降の自転車利用者の増加

自動車の走行距離が減った人は約3割、自転車利用者が増加

※日本モビリティマネジメント会議「大震災による行動の変化に関する地域別アンケート」

(2) 本市の取組

ア 関連計画等について

- ・ネットワーク型コンパクトシティ（以下「NCC」という。）形成ビジョンの策定
⇒東西基幹公共交通の軸となるLRTと自転車ネットワーク路線の連携
- ・宇都宮市観光振興プランの策定（観光振興にあたり自転車の活用）
- ・第2期宇都宮市中心市街地活性化計画の策定（街なかにおける回遊性向上）
- ・第10次宇都宮市交通安全計画の策定に向けた取組（自転車のルール・マナー向上）
- ・自転車施策を日本一施策事業に位置づけ

イ サイクルイベントの充実

ジャパンカップの来場者の増加、シクロクロスやJプロツアーの開催

ウ 先駆的な取組

- ・近年、他都市が自転車に係る計画を策定する中、現行計画は全国的に先駆けて策定
 ※他都市動向：H20年に10自治体が策定→H26年に67自治体が策定
 ※栃木県において、自転車施策に係る計画を策定しているのは宇都宮市のみ
- ・H25年の1世帯あたりの自転車購入額が全国1位（総務省家計調査）

5 後期計画の取組

(1) 後期計画の考え方

- ・これまで“安全”“快適”“楽しく”“健康とエコ”の4つの柱の下、様々な事業を推進してきたところであり、これらの課題や評価を踏まえ、後期計画においても、引き続き、事業の推進を図るとともに、新たな視点を考慮し、自転車走行空間の整備や街なかにおける駐輪環境の向上策などについては取組を強化していく。
- ・また、本市が進めている東西基幹公共交通の軸となるLRTなどと後期計画の整合性を踏まえ、新たに施策の柱を追加し、自転車と公共交通のさらなる連携強化による、自転車の利用促進を図る。

(2) 後期計画における主な取組みと強化すべき点

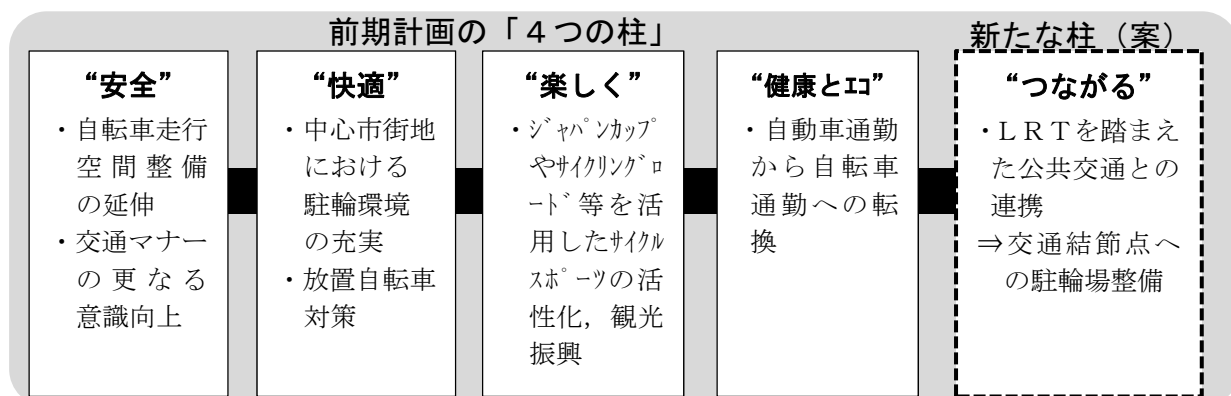
施策の柱	主な取組事業	後期計画において強化すべき点
安全	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車走行空間整備の拡大 ・交通安全教室や街頭指導などによる交通マナーの更なる意識向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車専用通行帯の整備が困難な路線や交差点部において、国のガイドラインを踏まえ、新たな整備手法を活用し、整備の拡大を図る。 ・道路交通法の改正を踏まえ、ルール・マナーのさらなる周知啓発に取り組む。
快適	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の駅の拡大 ・中心市街地での駐輪環境の向上 ・放置自転車対策 	<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地において、違法駐輪が依然と発生していることから、駐輪ニーズを踏まえ、商店街や企業と連携した駐輪環境の向上を図る。
楽しく	<ul style="list-style-type: none"> ・レンタサイクルの拡充（街なか、観光施設） ・宮サイクルステーションの充実 ・自転車マップの作成 ・サイクリングロードの整備（サイクルスポーツの活性化） 	<ul style="list-style-type: none"> ・観光施設周辺へのレンタサイクルの導入を図るなど、自転車による観光振興を強化する。 ・宮サイクルステーションやサイクリングロード等の地域資源を活用し、サイクルスポーツの活性化を図る。
健康とエコ	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車モニター事業の実施（自転車通勤に切り替えることによる健康増進） 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車モニター事業の実施により、自転車利用のメリットを効果的にPRし、自動車通勤から自転車への転換を図る。

(3) 新たな施策の柱の設定

本市が目指すNCCの形成にあたり、東西基幹公共交通の軸となるLRTなどの交通結節点や地域拠点、自転車ネットワーク路線との整合性を図ることが重要であることから、新たな施策の柱（案）として誰もが自転車で多様な移動手段と“つながる”を設定

施策の柱	取り組み事業	後期計画において強化すべき点
つながる 【新規】	・NCCを踏まえ自転車と公共交通が連携できる環境づくり	・LRTを中心とした自転車と公共交通との連携強化や、地域拠点へつながる路線の安全性やアクセス性の強化

(4) 後期計画における施策体系（イメージ）



6 スケジュール

平成27年	8月下旬	自転車のまち推進委員会・協議会の開催（第2回） →施策事業の展開，評価指標について
	10月	自転車のまち推進委員会・協議会の開催（第3回） →計画素案の作成
	12月	関係部長会議，政策会議， 計画素案の作成，パブリックコメントの実施
平成28年	2月	自転車のまち推進委員会・協議会の開催（第4回） →計画案の作成 庁議付議 ⇒計画策定