

「宇都宮市自転車のまち推進計画 後期計画」 骨子（案）

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ガイドライン」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 49% 本市 68%

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. ฝึกอบรมロードを利用するサイクリストの割合（75%）
コ. 「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. 自転車の駅の設定
⇒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&ライトを促進
【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 310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、自動車から自転車への転換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

健康とエコ
ケ. 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
コ. 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
- ・自転車で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

だれもが“安全”に自転車が使える

- ・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
- ・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

安全

だれもが“快適”に自転車が使える

- ・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

快適

だれもが自転車で“つながる” ~自転車のまち宇都宮~

だれもが自転車で“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

だれもが“楽しく”自転車が使える

- ・サイクルスポーツの振興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

楽しく

だれもが“健康とエコ”に自転車が使える

- ・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

健康とエコ