

自転車利用・活用基本計画の概要と施策事業の評価

1. 現行計画の経過

宇都宮市では、平成15年に都市部での自動車交通の渋滞悪化や地球環境保全意識の高まり、高齢社会の進展などの社会情勢の変化を踏まえ、自転車を都市内交通の一手段として位置づけ、自転車の持つ特性を十分に活かしたまちづくりを進めることを目的として「自転車利用・活用基本計画」（目標年次：平成22年度）を策定した。

この計画では、自転車を利用する場合の「走る」「止める」「休む」「借りる」「運ぶ」「守る」という行動形態の特性に着目し、なかでも、「走る」「止める」「借りる」の3つを重点施策に位置づけ、取り組んできた。その一方で、少子高齢化の影響などを受けた高校生の自転車通学者の数の減少など、自転車を取巻く環境の変化が生じてきたことから、さらなる自転車の利用促進を図るため、平成19年度に各施策の取組についての中間評価と見直しを行い、引き続き、重点施策を中心に推進を図っている。

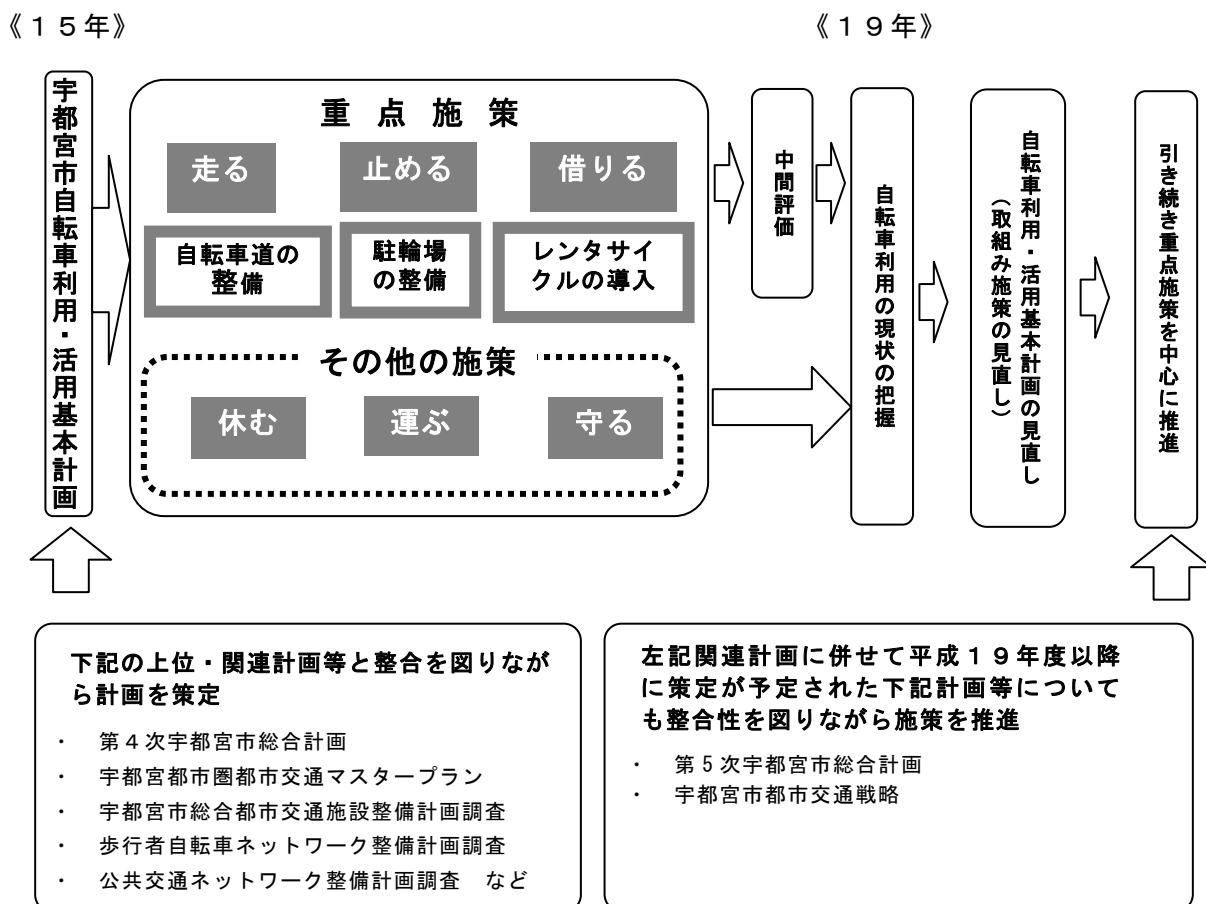


図1-1 宇都宮市自転車利用・活用基本計画の経過

2. 重点施策事業の取組状況と評価

平成15年に策定された「自転車利用・活用基本計画」では、「走る」「止める」「借りる」の重点施策について、活動指標や成果指標などの評価指標を設け、それぞれの事業の評価を行うこととしていることから、以下の現行計画に基づき、評価指標による評価を行う。

「宇都宮市自転車利用・活用基本計画」の評価指標

	評価指標	
	定量的指標	定性的指標
「走る」 自転車道の整備	・ 自転車道の整備率 ・ 自転車の交通事故件数	・ 自転車走行時の快適性
「止める」 駐輪場の整備	・ 駐輪場の利用率 ・ 放置自転車台数	・ 駐輪場の利用しやすさ
「借りる」 レンタサイクルの導入	・ レンタサイクルの利用率 ・ 自動車利用からの転換率	・ レンタサイクルの満足度

※ 「宇都宮市自転車利用・活用基本計画調査報告書」 P 1 1 3 参照

2. 1 「走る」(自転車道の整備)

(1) 施策方針

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、自転車の走行に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づけ、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」などを行う。

(2) 取組状況

平成15年に策定された「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」が整備されている。

表 2-1 優先整備路線の概要

整備(共用)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		
3 H18(H19.3)	ユニオン通りの西延伸(村木町通り~桜通り)	800m	カラー舗装・路面表示	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(戸祭台通り付近~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		
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~黒庁前通り)	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~手工北)	2カ所	路面表示	「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	路面表示		
9 H20(H21.3)	市道125号線(宮原球場西~扇南通り)	3カ所	路面表示	「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~宮理)	1,250m	カラー舗装	自転車専用通行帯	郊外部	
11 H21(H22.2)	白楊高通り(ヤマダ電機前~泉が丘交差点)	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ヶ所	誘導標	歩行者・自転車誘導サイン	
			30ヶ所	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	自転車専用通行帯	都心部	

H22.3月現在



自転車専用通行帯
(青色のカラー舗装)



自転車歩行者通行帯
(緑色のカラー舗装)

<参考>重点整備路線以外での整備状況

名称	整備主体	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

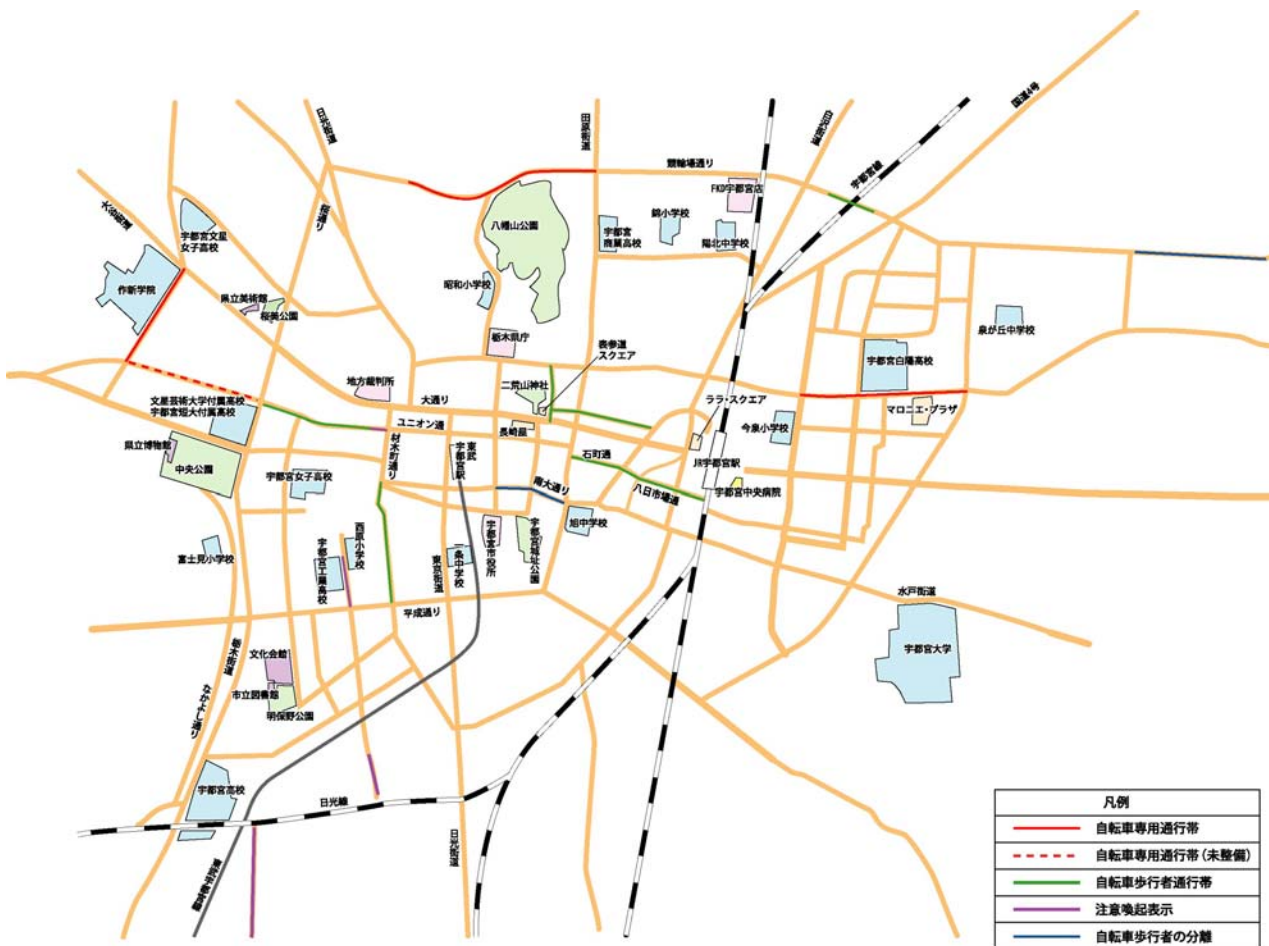


図 2-1 優先整備路線の整備状況

(3) 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る。 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る。
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% 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% ※自転車道を走行したこと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る。

(4) 今後の対応

「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る。

2. 2 「止める」(駐輪場の整備)

(1) 施策方針

① J R 宇都宮駅西口周辺の新規駐輪場整備

駐輪需要の高い J R 宇都宮駅西口周辺において駐輪需要に応じた新たな駐輪場を整備する。

② 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を整備する。

③ 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する。

(2) 取組状況

① J R 宇都宮駅西口周辺の新規駐輪場整備

平成 2 0 年度に J R 宇都宮駅西口周辺の歩道上にラック式駐輪場を整備 (1 8 0 台)



宇都宮駅西口周辺の歩道を活用したラック式駐輪場

② 既存駐輪場の利用促進・短時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 2 1 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時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。



商店街の空き店舗を活用した短時間駐輪スポット (高松市)

③ 郊外型駐輪スポット整備

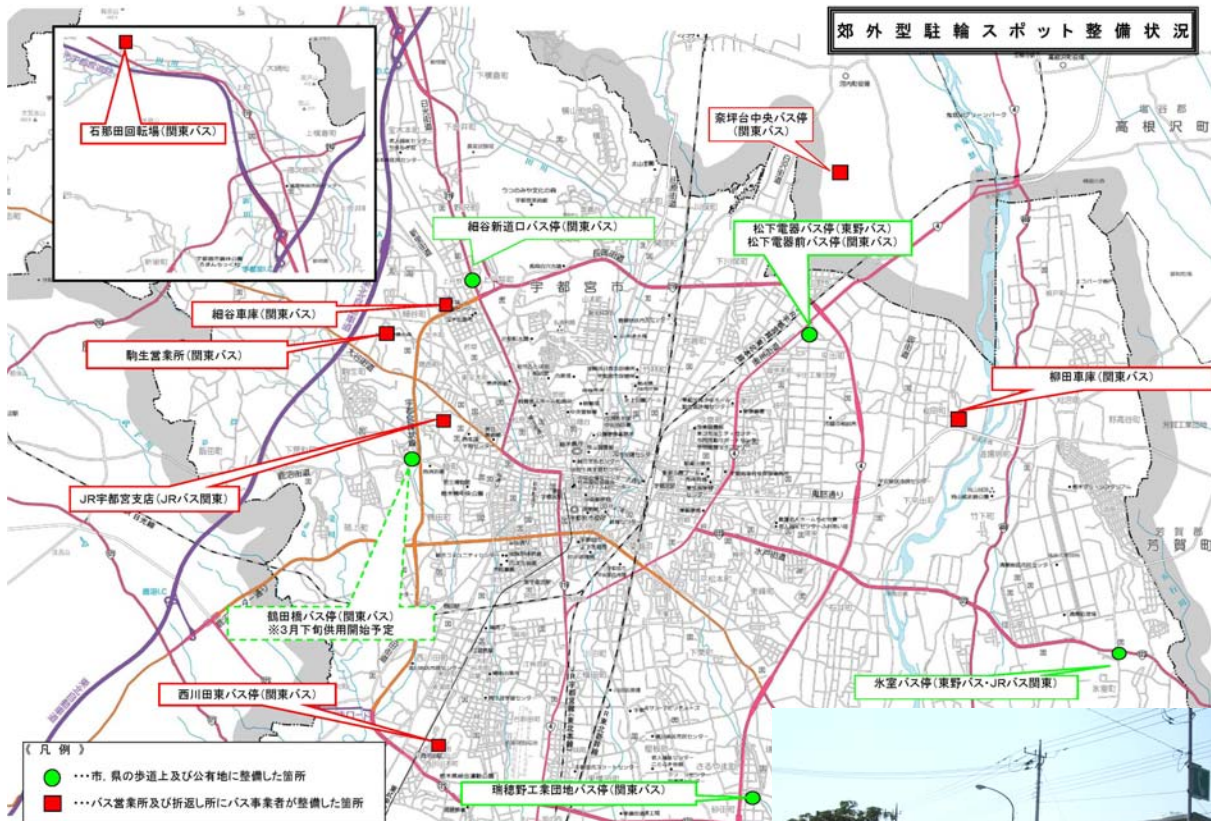
国県道や市道上のバス停周辺への郊外型駐輪スポットの整備を推進するとともに、新たな補助制度を創設するなど、バス事業者による営業所・車庫への駐輪スポットの整備を促進。

表 2-2 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	奈坪台中央バス停回転場	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(予定)	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>



瑞穂野団地バス停付近の郊外型駐輪スポット



表 2-3 駐輪場の利用状況

	収容台数	H15	H19	H21
JR西口	2,984	2,647	2,575	2,745
		92.0%	86.3%	92.0%
JR宇都宮駅高架下	300	317	334	354
		105.8%	111.2%	118.0%
JR宇都宮駅西口歩道	180	-	-	245
		-	-	136.1%
西口小計	3,464	2,909	2,909	3,344
		88.6%	88.6%	96.5%
JR東口	2,290	1,867	2,176	2,282
		81.5%	95.0%	99.7%
東武宇都宮駅東	1,080	752	581	549
		69.7%	53.8%	50.8%
中央小北	386	51	40	52
		13.3%	10.3%	13.5%
中央1丁目	400	46	25	27
		11.6%	6.3%	6.8%
中心部小計	1,866	850	646	628
		45.6%	34.6%	33.7%

上段:利用台数/日

下段:利用率

※H21の実績は4月から12月までの9ヵ月間

	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
中心市街地	1,714	1,581	1,379	1,432	1,129	1,167	1,103	503	477	425	378	342	344	321	450	499	482	478	317
JR宇都宮駅西口	215	598	137	237	402	388	304	459	408	442	463	421	471	422	409	263	245	177	42
JR宇都宮駅東口	296	68	105	147	130	77	113	85	31	35	47	66	97	103	157	44	71	31	59
JR雀宮駅	908	1,061	1,182	1,125	929	13	12	11	8	7	18	16	15	5	31	20	21	35	5
JR鶴田駅	40	14	3	30	63	66	52	73	2	1	0	0	6	2	19	22	24	22	10
東武南宇都宮駅	35	34	32	40	45	37	41	27	21	4	5	3	3	3	3	0	2	2	0
東武江曾島駅	99	92	46	83	90	85	86	97	82	76	55	50	63	52	49	51	4	3	4
東武西川田駅	189	233	115	110	107	107	128	103	75	54	42	45	35	25	2	2	1	1	2
合計	3,496	3,681	2,999	3,204	2,895	1,940	1,839	1,358	1,104	1,044	1,008	943	1,034	933	1,120	901	850	749	439

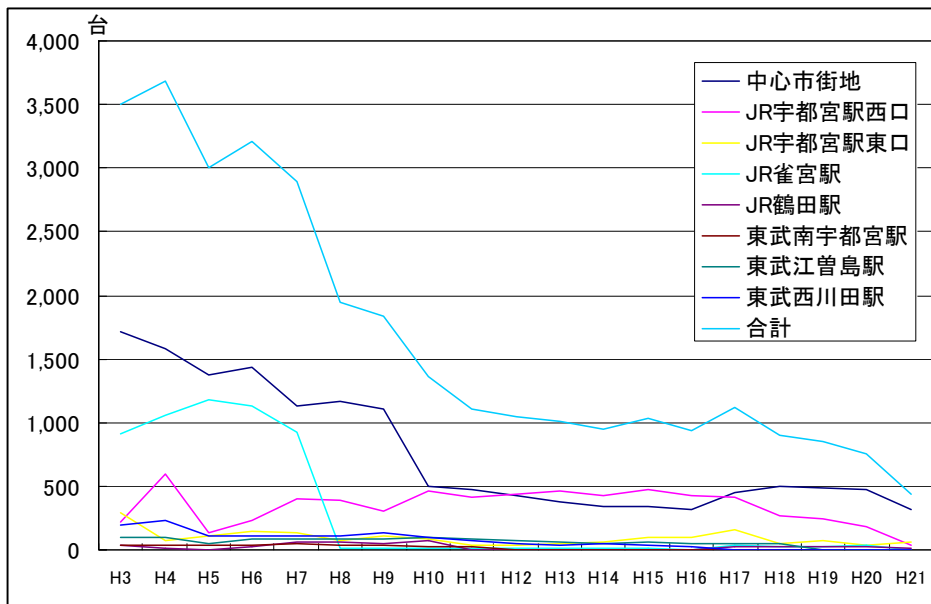


図 2-2 地区別の放置自転車台数

(3) 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) J R 西口周辺 89% → 89% → 97% (H21の西口ラック式駐輪場利用率は136%) J R 東口周辺 82% → 95% → 100% 中心市街地 46% → 35% → 34% ※H21の実績は4月から12月までの9ヵ月間 <表2-3 駐輪場の利用状況></p> <p>放置自転車の台数(H15→H19→H21) J R 西口周辺 471台 → 245台 → 42台 J R 東口周辺 97台 → 71台 → 59台 中心市街地 344台 → 482台 → 317台 ※各年度11月晴天時の瞬間放置台数 <図2-2 地区別の放置自転車台数></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るが、中心市街地の利用率は低調である。 ・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るが、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る。
定性的	<p>駐輪場の利用しやすさ(施設利用に対する意識) 利用者アンケート調査 (H21. 9月実施) 利用しやすさ 「(まあ) 利用しやすい」 78% 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る。

(4) 今後の対応

宇都宮駅周辺の駐輪場については、収容台数に対してほぼ100%利用されている状況にあることから、今後の需要増加に対する対策を検討していく必要がある。一方で、中心市街地においては、既存駐輪場の利用促進や放置自転車の撤去を継続して行いながら、買物や観光など、中心市街地の自転車利用者のニーズに応じた駐輪スペースの検討が必要である。

郊外型駐輪スポットについては、バスのサービス水準が高い路線などについて、今後も整備を促進していくとともに、路線沿線の公共施設の活用など、新たな整備手法を検討していく必要がある。

2.3 「借りる」(レンタサイクルの導入)

(1) 施策方針

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を導入する。また、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し、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ながら、本格導入を図る。

(2) 取組状況

レンタサイクルの取組状況は以下のとおり。

表 2-4 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 2-5 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	17台	34%	2,259
H16	80台	48台	60%	17,247
H17	80台	42台	53%	14,996
H18	60台	40台	67%	14,599
H19	60台→72台(7月から)	59台	86%	21,535
H20	110台	78台	76%	28,299
H21	110台	87台	79%	23,941

※H21は12月末までの実績

● 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	25台	42%	6,000
H19	50台⇒38台(7月～)	21台	49%	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

(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→H20) 延べ利用者数 2,259人 → 21,535人 → 28,299人 利用率 34% → 86% → 76% <表 2-5 レンタサイクルの利用状況></p> <p>自動車利用から自転車利用への転換者数 利用者アンケート調査 (H16. 11月実施) 195名のうち12名が転換(6.2%)から推計 →28,299人(H20利用者数)×6.2%=延べ1,755人</p> <p>レンタサイクルの利用目的 利用者アンケート調査 (H21. 12月実施) 買物34% 通勤・通学27% 業務19% 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、H21から本格実施に移行している。 ・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る。 ・買物や通勤・通学など幅広く利用がされている。
定性的	<p>レンタサイクル利用の満足度(利用に対する意識) 利用者アンケート調査 (H21. 11月実施) 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る。

(4) 今後の対応

市営駐輪場を活用したレンタサイクルは、利用者数も順調に伸びており、需要が多いが、宇都宮駅周辺では恒常的に台数が不足している状況があることから、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る。

その他の施策の取組状況

3. 1 「守る」

(1) 施策方針

「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。

(2) 取組状況

① 交通安全教室

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。

表 2-3 安全教室の実施状況（平成16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				
H16	実施数	0	12	1	1	14	0	2	1	105 (230)	29	0	165
	受講者数	0	833	200	200	6,357	0	480	70	2,589	1,066	0	11,795
H17	実施数	86	8	6	8	20	2	1	0	90 (190)	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 (153)	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 (168)	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 (148)	14	3	283
	受講者数	13,101	1,115	156	74	16,317	0	0	0	2,079	371	902	34,115

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。

年度	活動日数								
		合計	教師	生徒	商店街	市職員	警察	その他	
17	年度計	27	549	139	239	16	109	46	0
18	年度計	31	657	167	217	8	149	59	57
19	年度計	32	778	225	275	12	168	55	43
20	4月	2	65	21	23	0	15	4	2
	5月	3	75	21	24	1	14	9	6
	6月	5	96	25	32	1	25	6	7
	7月	0	0	0	0	0	0	0	0
	8月	0	0	0	0	0	0	0	0
	9月	4	105	20	22	3	36	11	13
	10月	3	72	20	22	0	19	7	4
	11月	2	63	19	30	0	9	4	1
	12月	4	84	25	21	0	19	12	7
	1月	2	75	27	28	0	12	5	3
	2月	4	71	19	22	0	18	6	6
	3月	4	69	22	12	0	20	7	8
		年度計	33	775	219	236	5	187	71

* 7月 雨のため中止7日・14日

③ 子ども自転車免許事業

自転車を安全に利用するための交通ルールやマナーを習得するため、市内の小学校全校を対象

に、学科と実技試験による「子ども自転車免許事業」を実施。

年度	開催校	受講児童数	実施日
20	66校	4,567名	62日
21	68校	4,495名	61日

※平成20年度実施していない2校については学校が実施

2.3 「休む」

(1) 施策方針

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を行う。

(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く。

2.4 「運ぶ」

(1) 施策方針

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。

(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た。



鉄道車内持ち込みモデル事業の実施
(JR北海道、JR四国など)



自転車車載バス（神奈川中央交通）

3. 新たな計画策定に向けた課題

「自転車利用・活用基本計画」については、重点施策と位置付けた「走る（自転車道の整備）」「止める（駐輪場の整備）」「借りる（レンタサイクルの導入）」について、施策事業が推進されており、各評価指標においても一定の効果があったことが示されている。

新たな計画の策定にあたっては、重点施策における課題の対応策について検討を重ね、さらに推進を図っていくとともに、その他の「休む」「運ぶ」の施策についても具体的な推進に向けて検討を行っていく必要がある。また、施策事業の効果が、市民にわかりやすく、目に見えるものとなるよう、各施策事業に目標値を設定するなど、評価指標についても改善を図っていく必要がある。