

基礎調査からみた自転車利用の現状と課題

1. 自転車走行環境の現状と課題

1. 1 現状

(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る。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る。

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るが、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る。

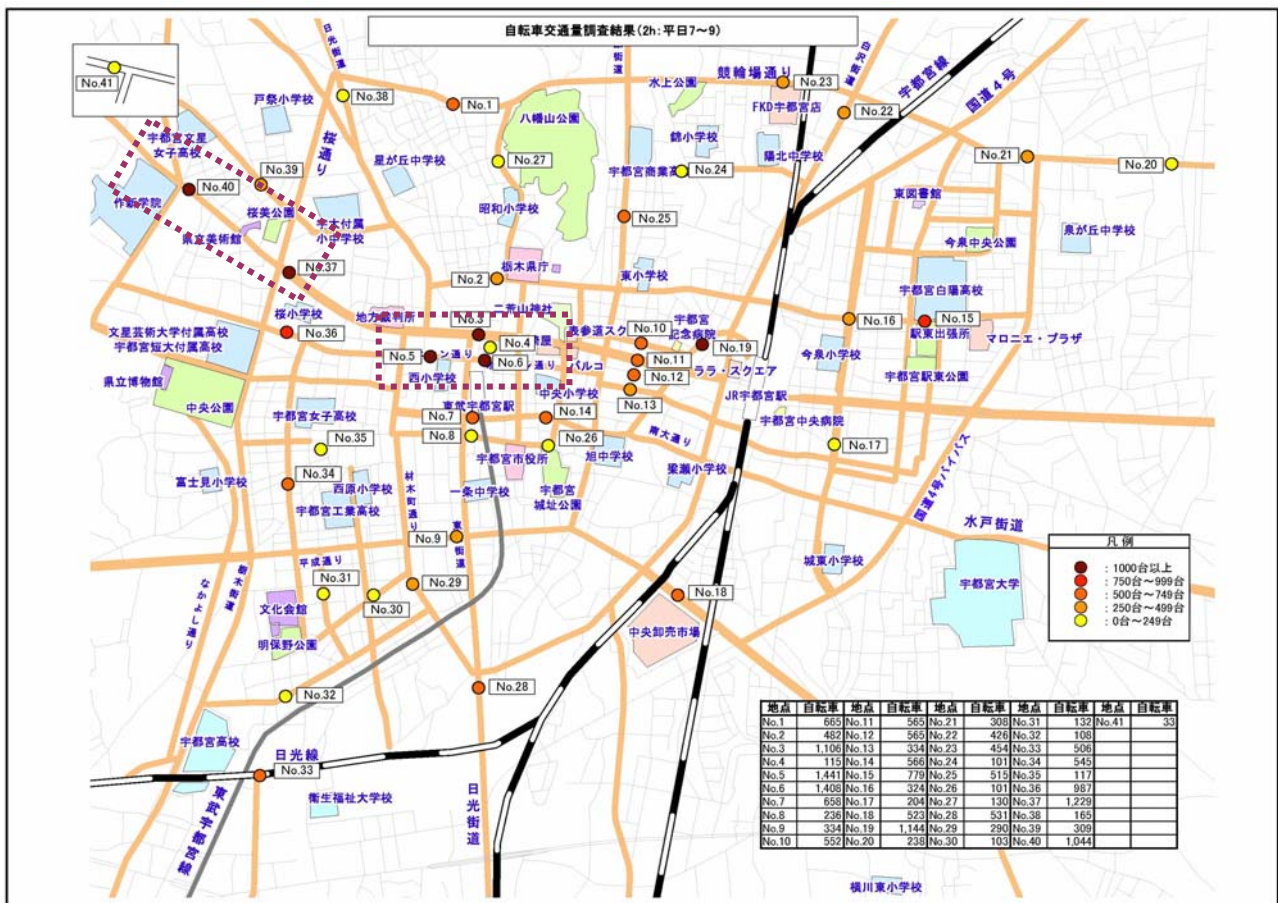


図 自転車交通量

(2) 自転車走行空間

交通量が多く、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る。

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る。



図 有効幅員の不足率

※「自転車歩行車道の有効幅員が 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の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

1. 2 課題

「交通量」「有効幅員不足率」の他、「交通事故の発生状況」などを踏まえながら、優先的に整備を行っていくとともに、現況の道路幅員などから自転車走行空間の確保が困難な場合については、代替路線の確保などの対応策を検討する必要がある。

2. 駐輪場の現状と課題

2. 1 JR宇都宮駅周辺

(1) 現状（一時利用の需給バランス）

JR宇都宮駅西側では、JR宇都宮駅西口、ララスクエアなど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るが、JR宇都宮駅西口駐輪場は収容台数一杯の状態である。

また、JR宇都宮駅東側では、JR宇都宮駅東口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（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る。

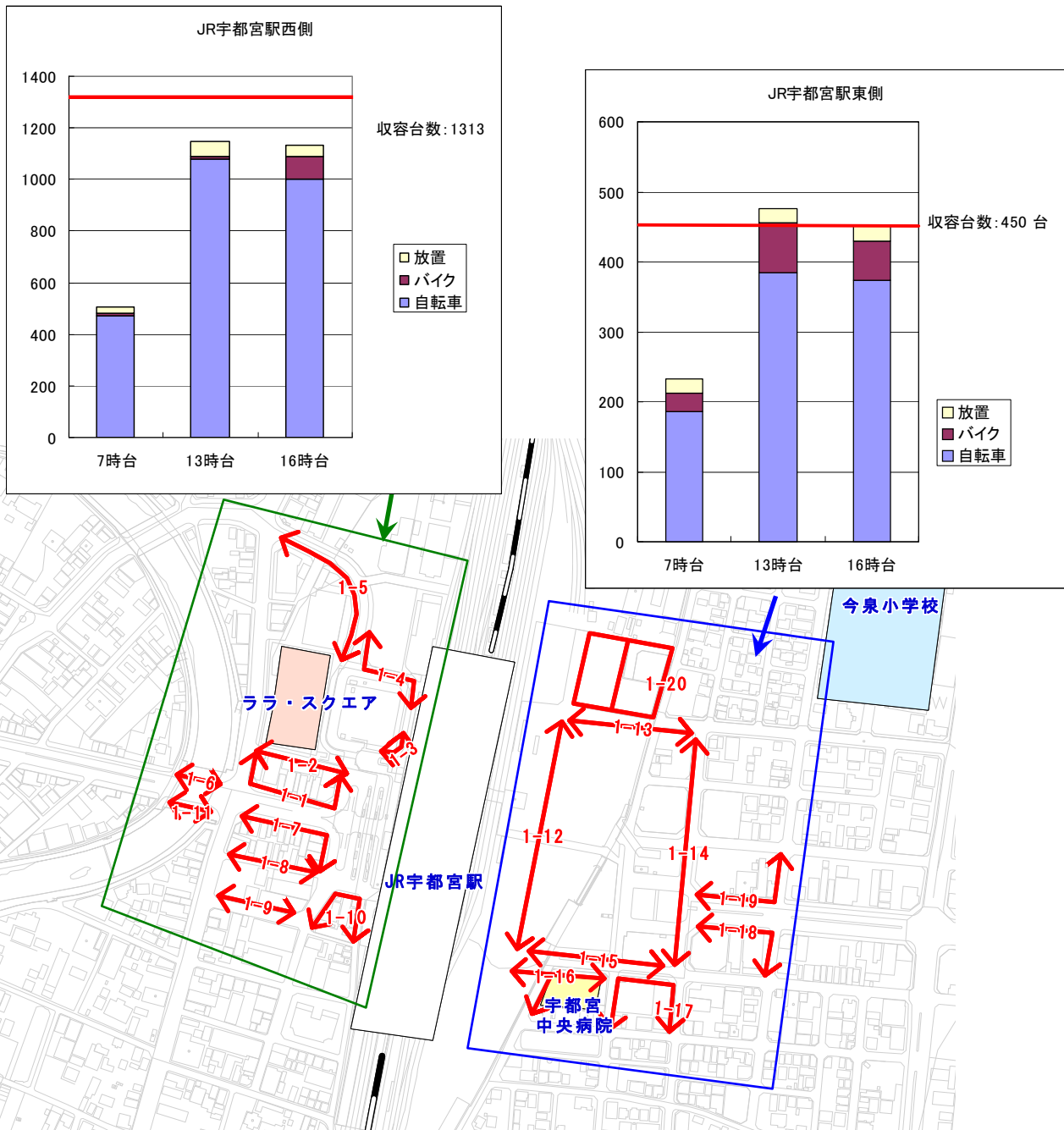


図 総駐輪需要と需給バランス（JR宇都宮駅周辺）

注）赤線区間は放置自転車台数をカウントした区間

(2) 現状（定期利用の需給バランス）

J R宇都宮駅東口では、定期利用の収容台数は約1,800台、西口では約2,500台と非常に大規模な駐輪場が整備されているが、定期利用の申込者数はほぼ容量の上限一杯で推移している。

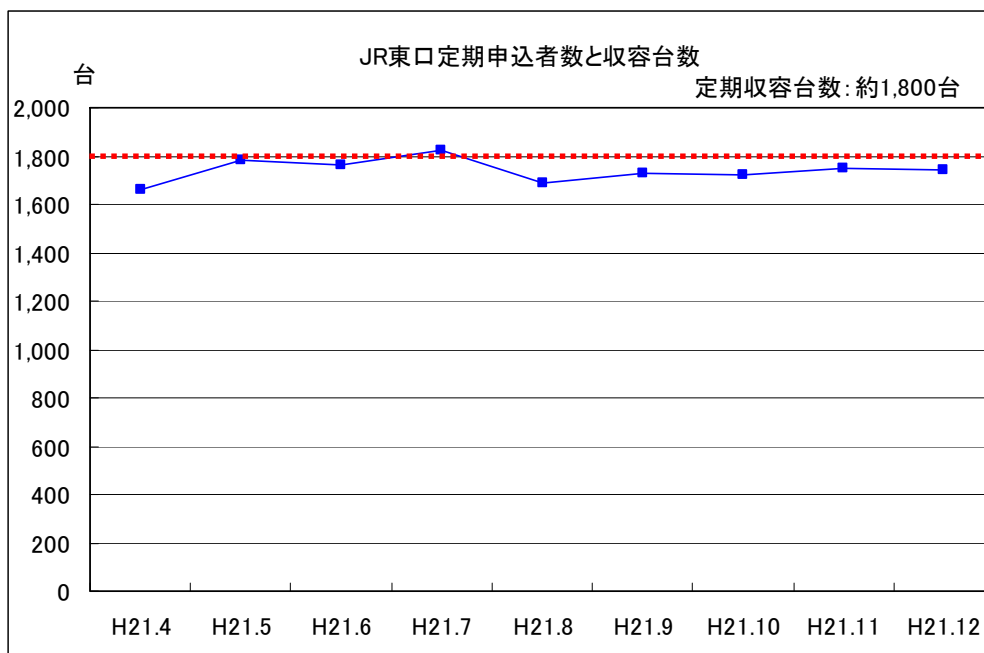


図 2-1 JR 宇都宮駅東口の定期利用者と収容台数

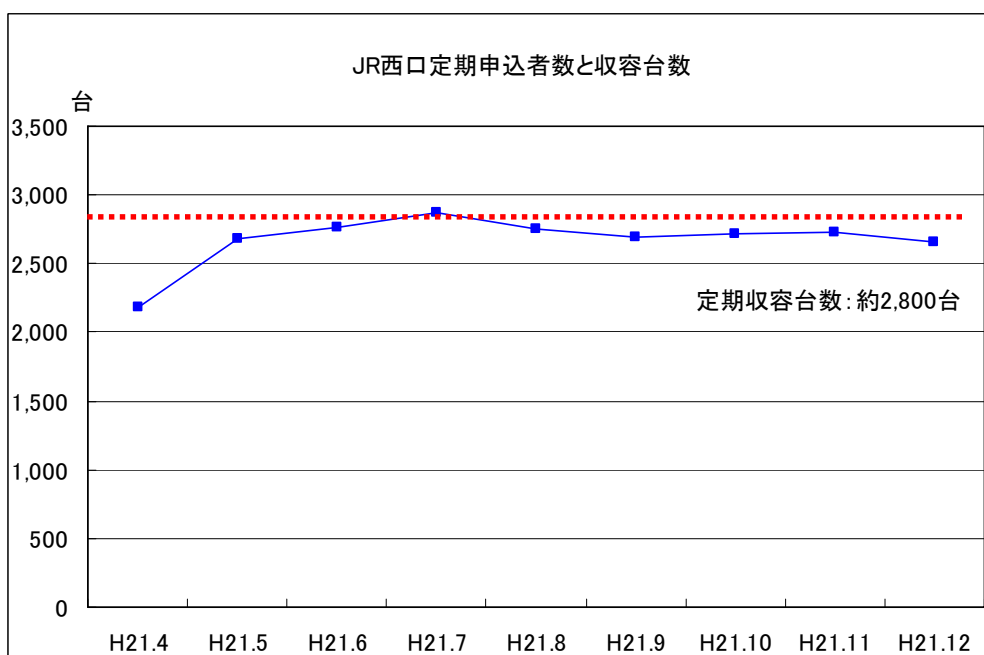


図 JR 宇都宮駅西口の定期利用者と収容台数

(3) 課題

J R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。平成22年6月にはJ R宇都宮駅東口に暫定駐輪場が整備されることで一定の改善が見込まれるものの、今後の容量変動を見極めながら対策を検討していく必要がある。

2. 2 中心市街地

(1) 現状（一時利用の需要バランス）

宇都宮市中心市街地では、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、中心市街地では、十分な駐輪場容量が確保されていない状況となっている。

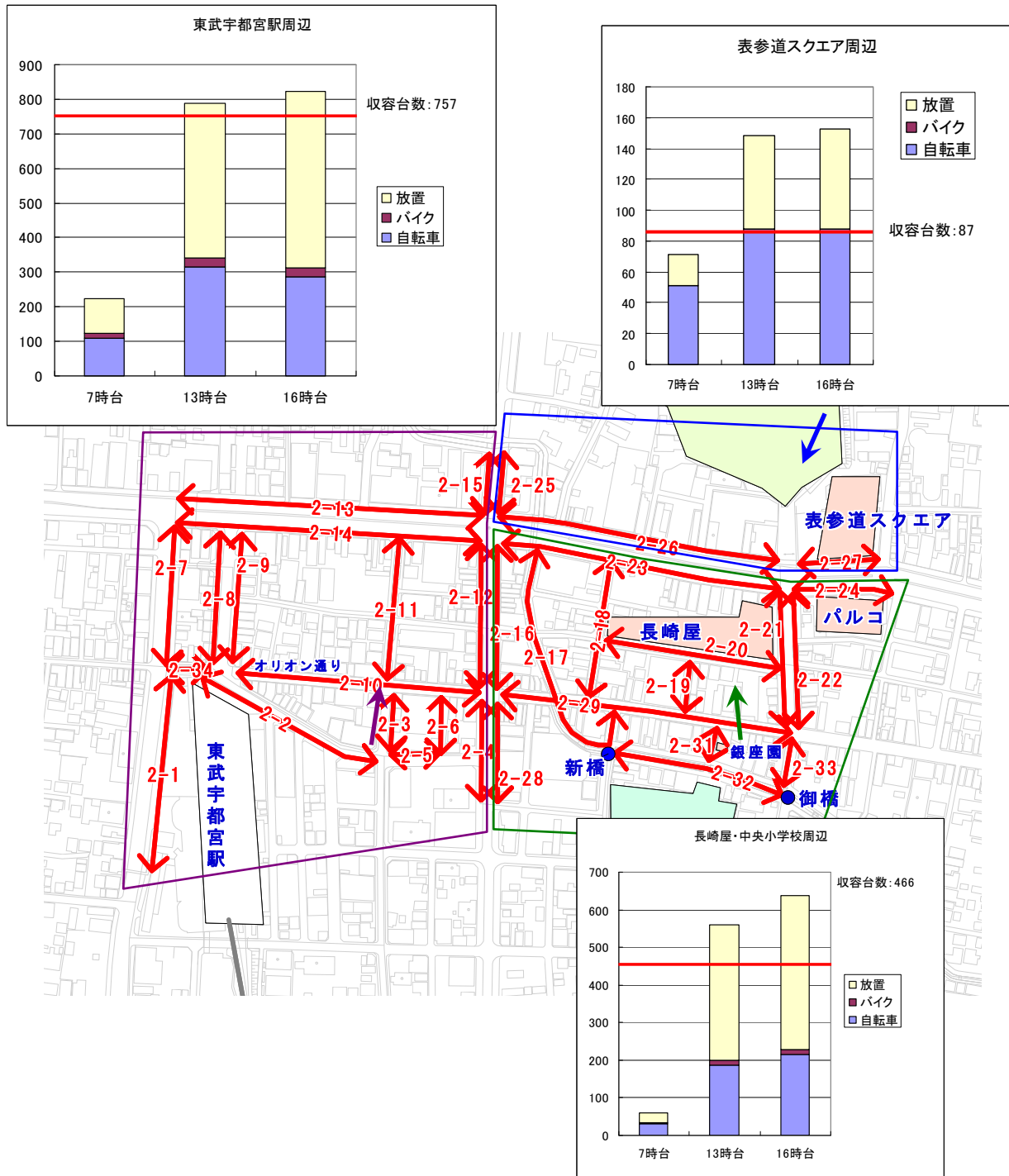
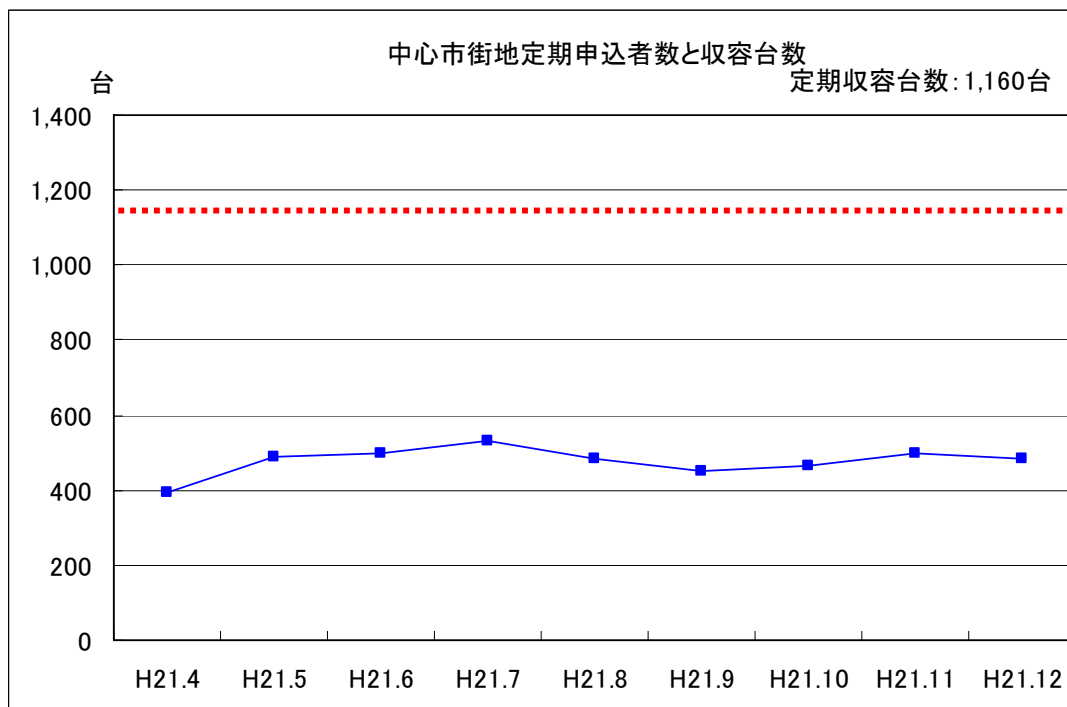


図 総駐輪需要と需給バランス（宇都宮市中心部）

注）赤線区間は放置自転車台数をカウントした区間

(2) 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台となっているが、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は約600台の余裕がある状況となっている。



(3) 課題

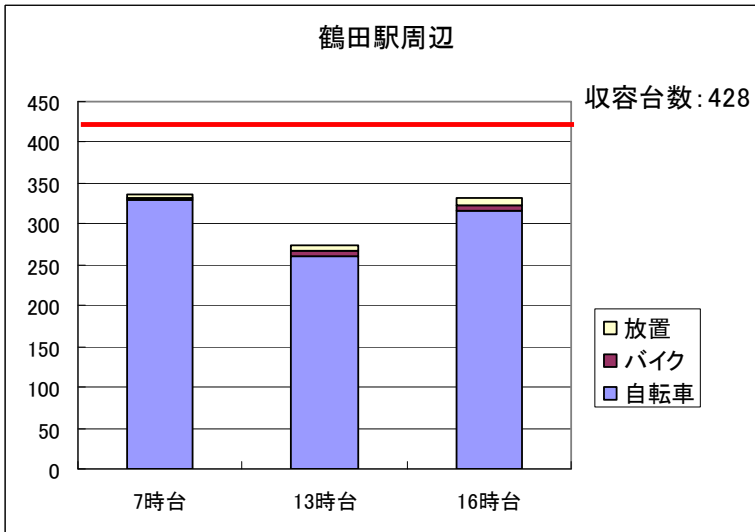
中心市街地では、一時利用において、収容台数を上回る総需要があり、また、全体的に総需要における放置自転車の割合が高い。

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る。

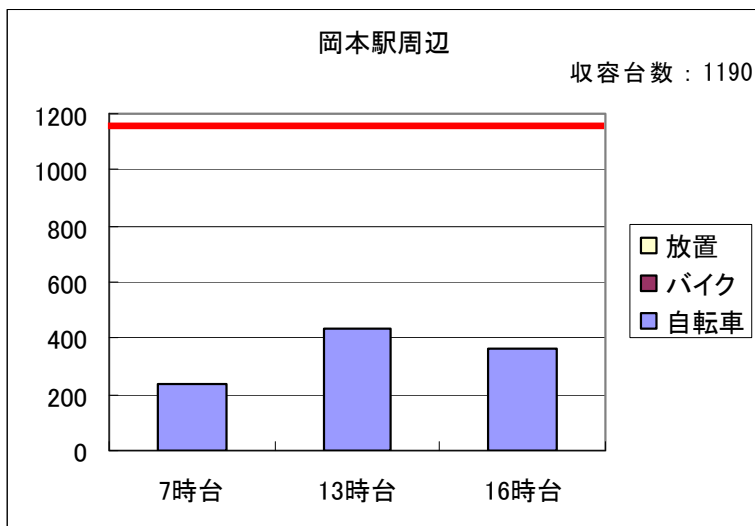
2. 3 郊外部駅周辺

(1) 現状（需給バランス）

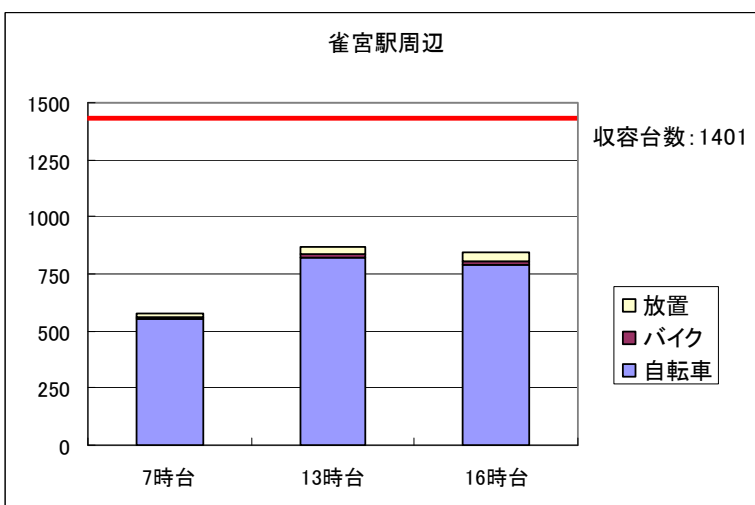
JR 鶴田駅、岡本駅、東武南宇都宮駅、江曾島駅、西川田駅周辺では、放置自転車の台数は少なく、各駐輪場においてもほぼ総需要に応じた収容台数が確保されている。



用途：自転車バイク併用
 設置主体：宇都宮市
 料金：有料
 敷地形態：一般公有地
 構造：立体自走式
 管理：有人（常駐）

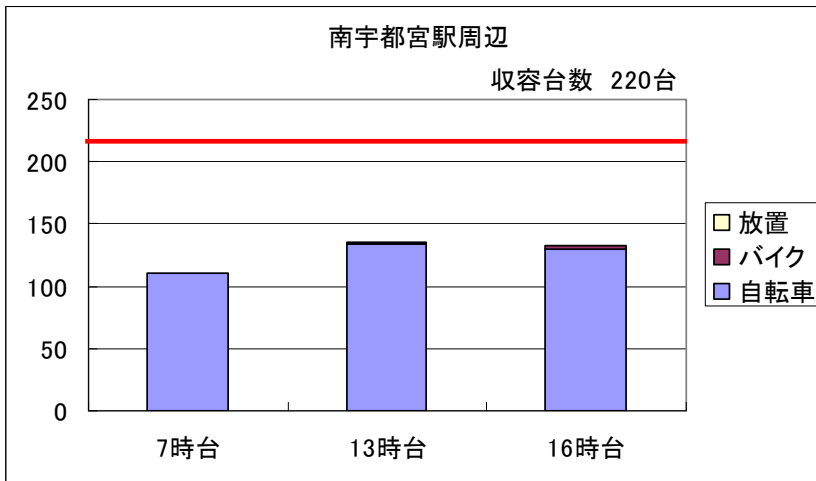


用途：自転車バイク併用
 設置主体：①民間
 ②宇都宮市
 料金：①有料
 ②無料
 敷地形態：①民有地
 ②一般公有地
 構造：①平面式屋根付
 ②平面式屋根なし
 管理：①有人（適宜）
 ②無人

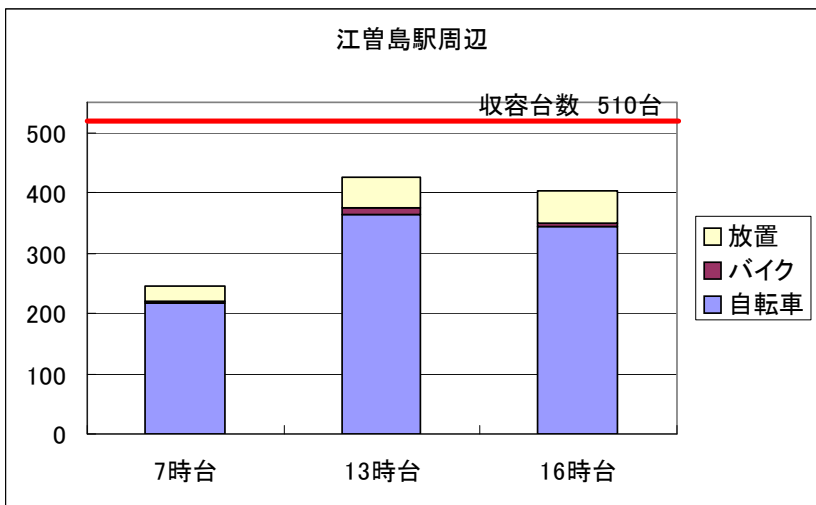


用途：自転車バイク併用
 設置主体：民間
 料金：有料
 敷地形態：民有地
 構造：立体自走式
 平屋式屋根付
 管理：有人（常駐）

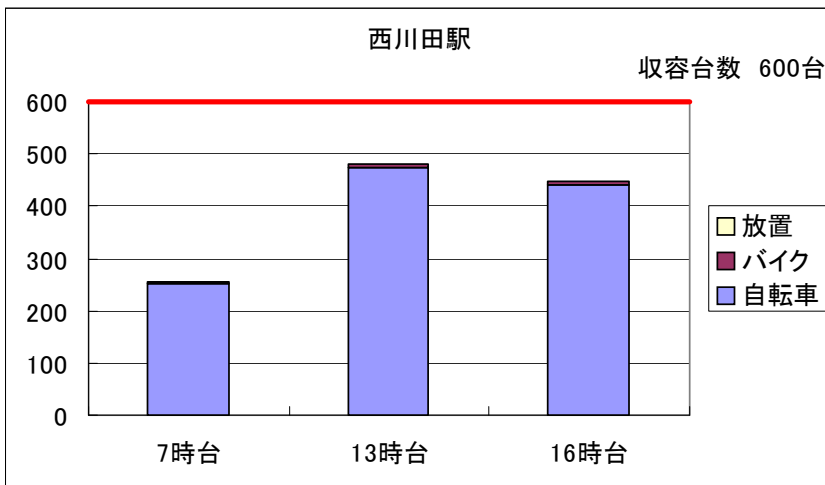
図 郊外部 JR 駅周辺の駐輪場利用台数と収容台数



用途：自転車バイク併用
 設置主体：宇都宮市
 料金：無料
 敷地形態：一般公有地
 構造：平面式屋根なし
 管理：無人



用途：自転車バイク併用
 設置主体：宇都宮市
 東武鉄道
 料金：無料
 敷地形態：道路敷
 鉄道用地
 構造：平面式屋根なし
 管理：無人



用途：自転車バイク併用
 設置主体：宇都宮市
 料金：無料
 敷地形態：一般公有地
 構造：平面式屋根なし
 管理：無人

図 郊外部東武駅周辺の駐輪場利用台数と収容台数

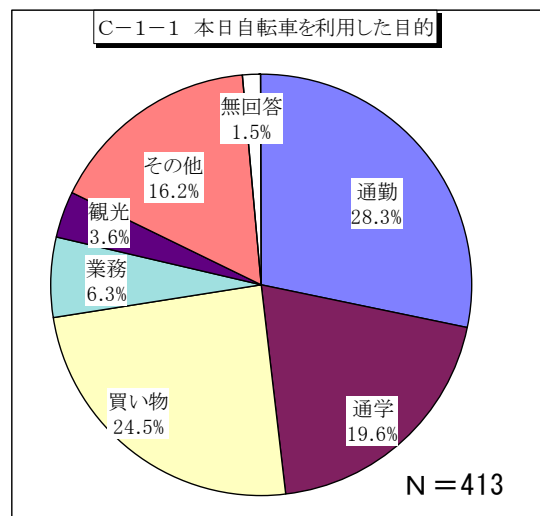
(2) 課題

郊外部の駅周辺では需給バランスが確保されているが、一部では、市道を暫定的に駐輪スペースとして活用していることから、今後は、安定した収容台数の確保に向けて恒久的な整備を検討する必要がある。

2. 4 (参考) アンケート結果からみた駐輪場利用者のニーズ

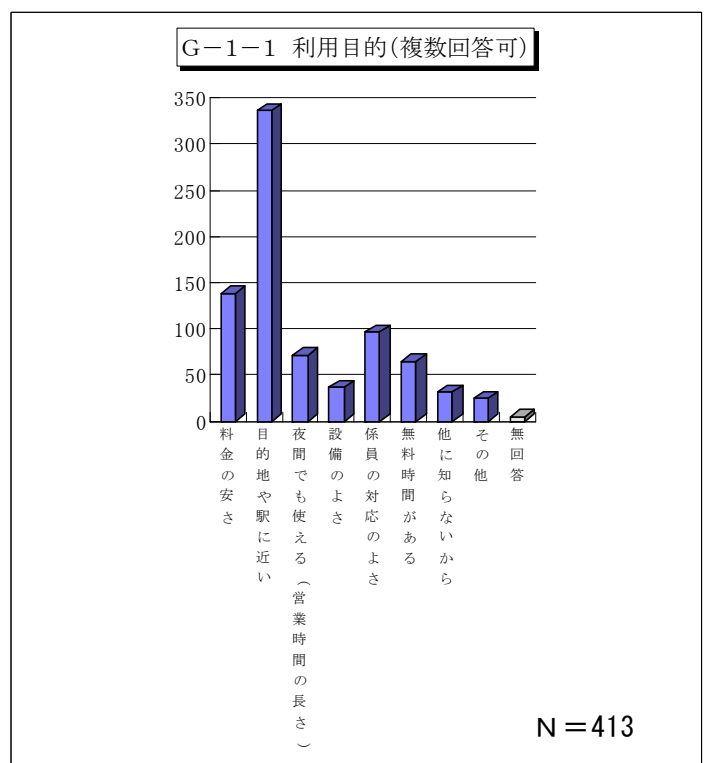
(1) 自転車を利用した目的

通勤・通学が約48%と最も多く、買い物が約25%と多くなっており、業務(約6%)、観光(約4%)は少ない。



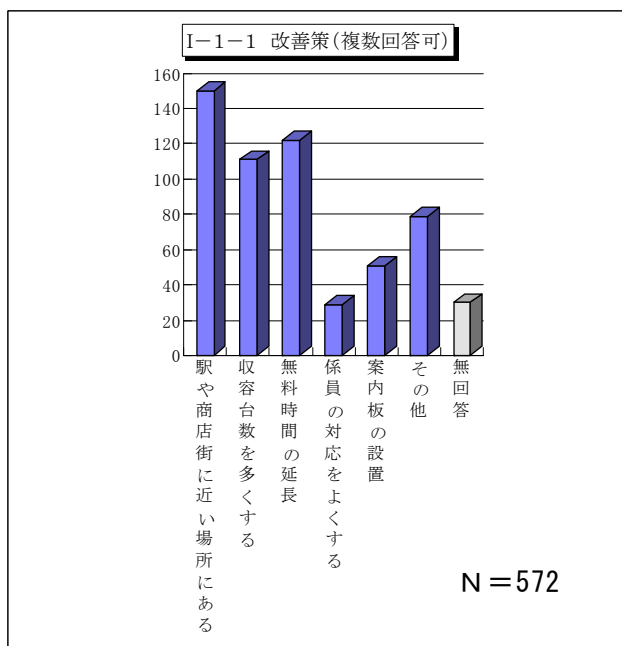
(2) 利用理由

目的地に近いが最も多くなっている。次いで、料金の安さが挙げられている。



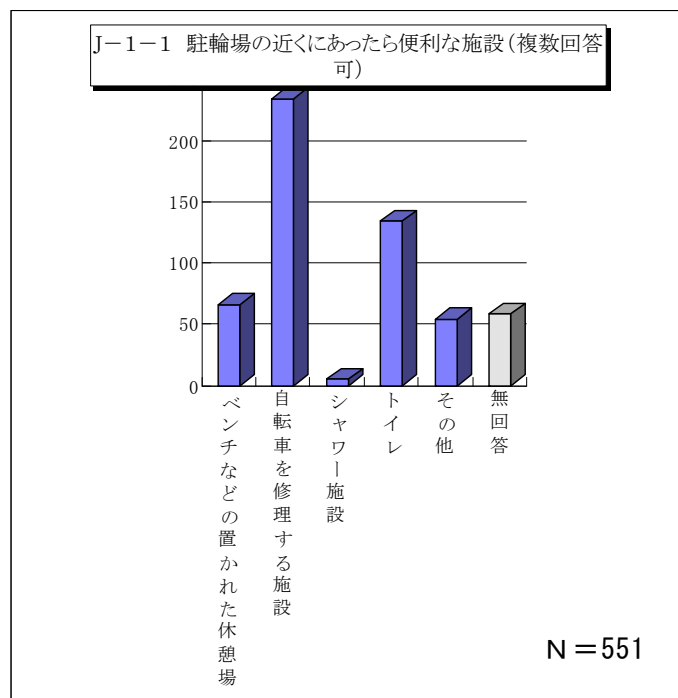
(3) 改善策

駅や商店街に近い場所、収容台数の増加、無料時間の延長などに対するニーズが高くなっている。



(4) 駐輪場の近くにあったら便利な施設

駐輪場に併設して欲しい施設として自転車の修理施設が最も多く次いでトイレとなっている。



(5) 課題

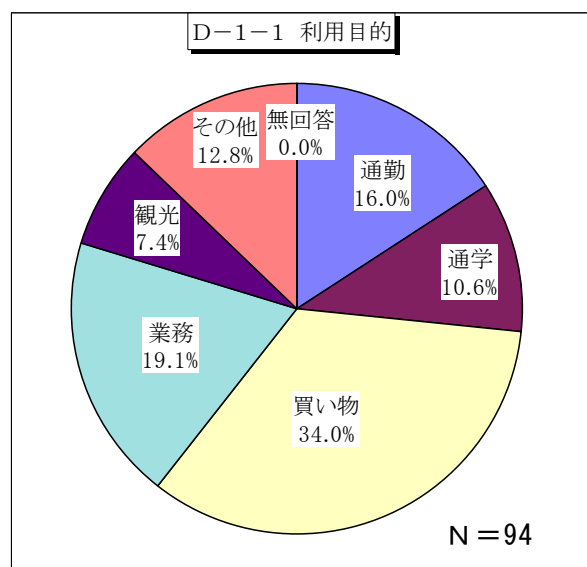
利用者が求めている改善策としては「駅や商店街に近い場所にする」が最も高い数値を示しており、駅周辺や中心市街地における駐輪場整備は、それぞれの自転車利用者のニーズを踏まえて検討する必要がある。

3. レンタサイクルの現状と課題

3. 1 アンケート結果からみたレンタサイクル利用者のニーズ

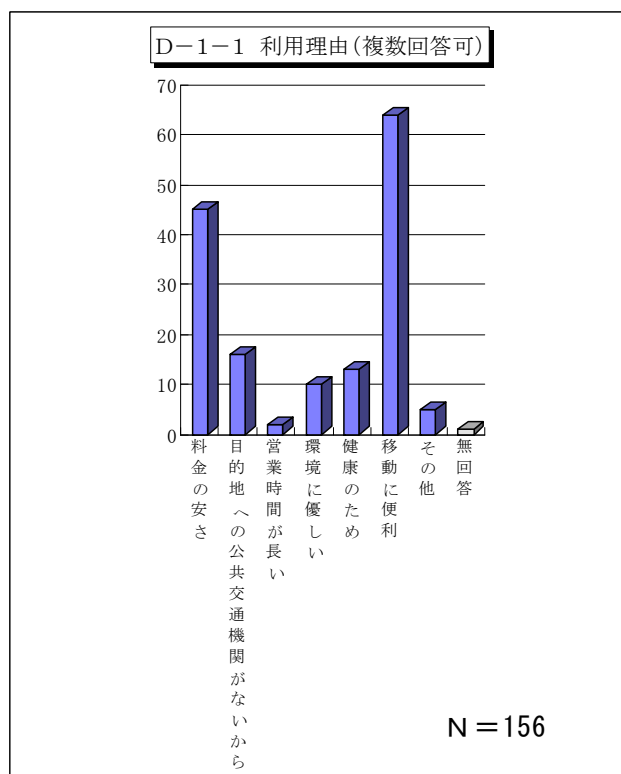
(1) 利用目的

買い物が約34%と最も多く、次いで、通勤・通学が約27%、業務が約20%割と高い割合を占めている。



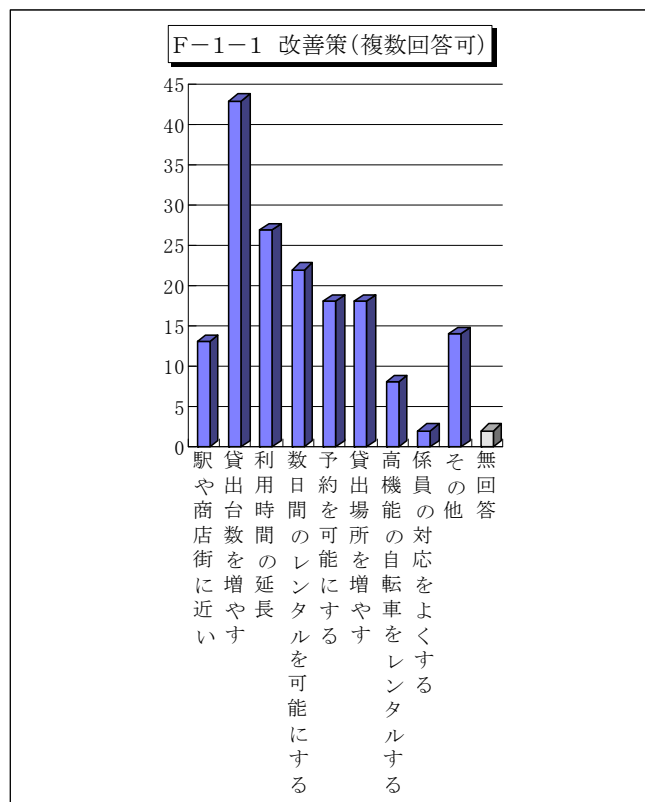
(2) 利用理由

移動に便利が圧倒的に多く、次いで料金の安さとなっている。



(3) 改善策

「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運用に関するニーズも多い。



(4) 課題

レンタサイクル利用者が求める改善策として、「貸出台数を増やす」が最も高い数値を示しているが、現在の駅周辺の市営駐輪場では、これ以上設置スペースを拡充することは困難な状況にあることから、利用者の目的に応じた新たな貸出場所の整備を検討する必要がある。