

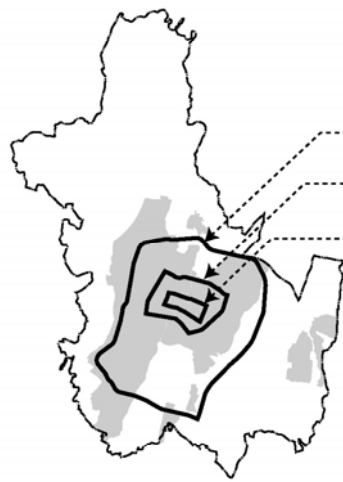
**宇 都 宮 市**

**自 転 車 利 用 ・ 活 用 基 本 計 画 調 査**

**報 告 書**

**平 成 1 5 年 3 月**

**宇 都 宮 市**



	面積	周長
外環状線	73.4km <sup>2</sup>	33.5km
内環状線	11.1km <sup>2</sup>	13.5km
都心環状線	2.1km <sup>2</sup>	6.6km
<hr/>		
全市	312.2km <sup>2</sup>	
市街化区域	83.2km <sup>2</sup>	



## 目次

第1章 計画の趣旨と位置付け	1
1-1 計画の趣旨	1
1-2 計画の位置付け	2
1-3 計画の体系	3
第2章 上位・関連計画等との整合性の確保	5
2-1 上位計画	5
2-2 関連計画など	5
2-3 宇都宮市交通バリアフリー基本構想	11
第3章 自転車利用の現状の把握	13
3-1 実態調査による現状の把握	13
3-2 現地調査による現状の把握	32
第4章 自転車利用・活用にあたっての課題	35
4-1 個別課題の整理	35
4-2 課題のまとめ	37
第5章 計画の基本方針	39
5-1 計画の考え方	39
5-2 計画の基本方針	40
5-3 目標年次	43
第6章 施策の展開	44
6-1 「A. 走る」	44
6-2 「B. 止める」	58
6-3 「C. 休む」	71
6-4 「D. 借りる」	79
6-5 「E. 運ぶ」	85
6-6 「F. 守る」	88
第7章 重点施策	91
7-1 重点施策の抽出	91
7-2 優先整備路線の整備施策	92
7-3 新規駐輪場の整備施策	100
7-4 短時間駐輪スポットの整備施策	104
7-5 郊外型駐輪スポットの整備施策	108
7-6 レンタサイクルシステムの導入	109
第8章 施策の推進	110
8-1 施策推進のための方策	110
8-2 整備効果の指標	113
資料編 本計画策定にあたっての検討体制	114
資-1 平成13年度	114
資-2 平成14年度	116

# 第1章 計画の趣旨と位置付け

## 1-1 計画の趣旨

我が国の都市交通施策は、従来の自動車を中心とする需要対応型の交通施設整備から、今後は需要調整型へと転換されることが予想され、長距離交通は公共交通、短距離交通は徒歩や自転車が重視されようとしています。

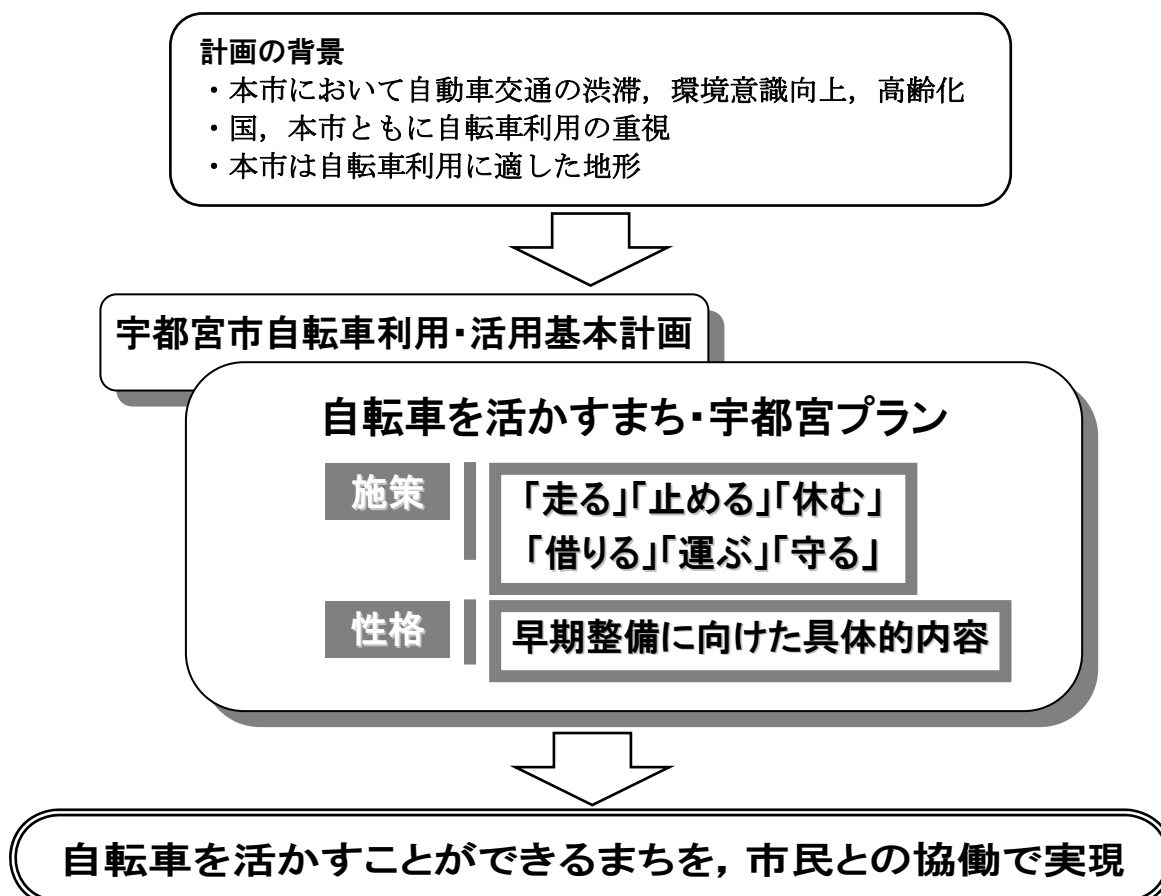
このような中、本市においては、都市部での自動車交通の渋滞悪化や地球環境保全意識の高まり、高齢社会の進展など、近年の社会環境の変化を踏まえ、自転車を都市内交通の一手段として捉え、その利用・活用を図ることが重要であります。また、本市は市街地を中心に平坦地が広がり自転車に適しているため、自転車利用・活用の可能性は高い状況にあります。

以上のような背景を踏まえ、本市は、環境にやさしい健康維持にも資する自転車を積極的に利用・活用することを目的に、「宇都宮市自転車利用・活用基本計画」を策定するものであります。

本計画は、タイトルを「自転車を活かすまち・宇都宮プラン」とし、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」という六つの行動形態の特性に着目し、それぞれを柱とした施策を推進していくものです。

計画の性格は、早期整備に向けた具体的内容とし、自転車を活かすことができるまちを、市民との協働で実現していきます。

図 1.1 「宇都宮市自転車利用・活用基本計画」の趣旨



## 1-2 計画の位置付け

宇都宮市自転車利用・活用基本計画は、主として以下の三点について位置付けます。

### (1) 上位・関連計画等と整合が図られた計画

本計画は、「第4次宇都宮市総合計画（平成9年度策定）」や「宇都宮都市圏の都市交通マスタープラン（平成7年度策定）」など、上位計画の趣旨を踏まえ、また、過年度に策定された関連計画や、検討された調査などの内容と整合を図ります。

### (2) 今後、自転車の利用・活用環境整備にあたっての基本となる計画

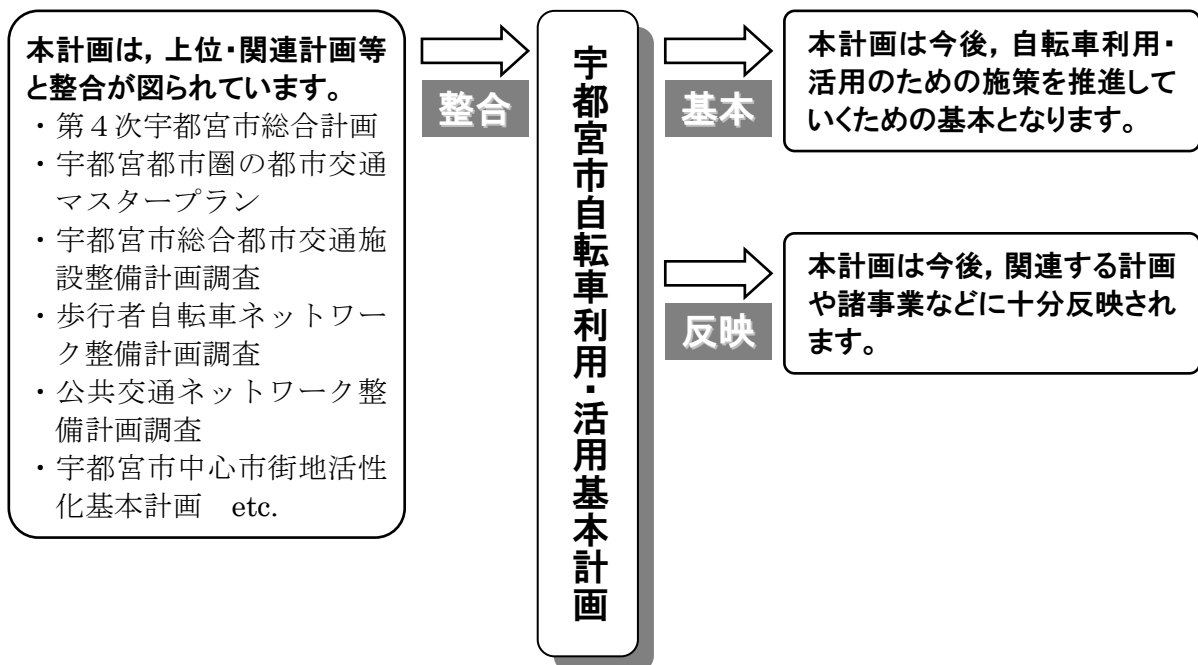
本計画は、本市が今後自転車利用・活用のための施策を展開し、都市交通の望ましい環境整備を図る上での基本となる計画です。

### (3) 今後、関連する計画や諸事業などに十分反映される計画

本計画では、道路空間における自転車走行空間の確保、駐輪場や駐輪スポットの整備、休憩スポットの整備、レンタサイクルシステムやサイクルキャリアシステム<sup>注</sup>の導入、そして利用者の安全性とマナーの向上などを施策として掲げていますが、これらの施策を推進するにあたっては、関連する計画や諸事業に本計画が十分反映されるよう調整を図り、効率的かつ効果的な投資ができるものとします。

注: サイクルキャリアシステムとは、鉄道やバスなどに自転車利用者が自転車を持ち込み、目的地まで運んでもらい、自転車に乗り換えることができるシステムのことで。

図 1.2 計画の位置付け



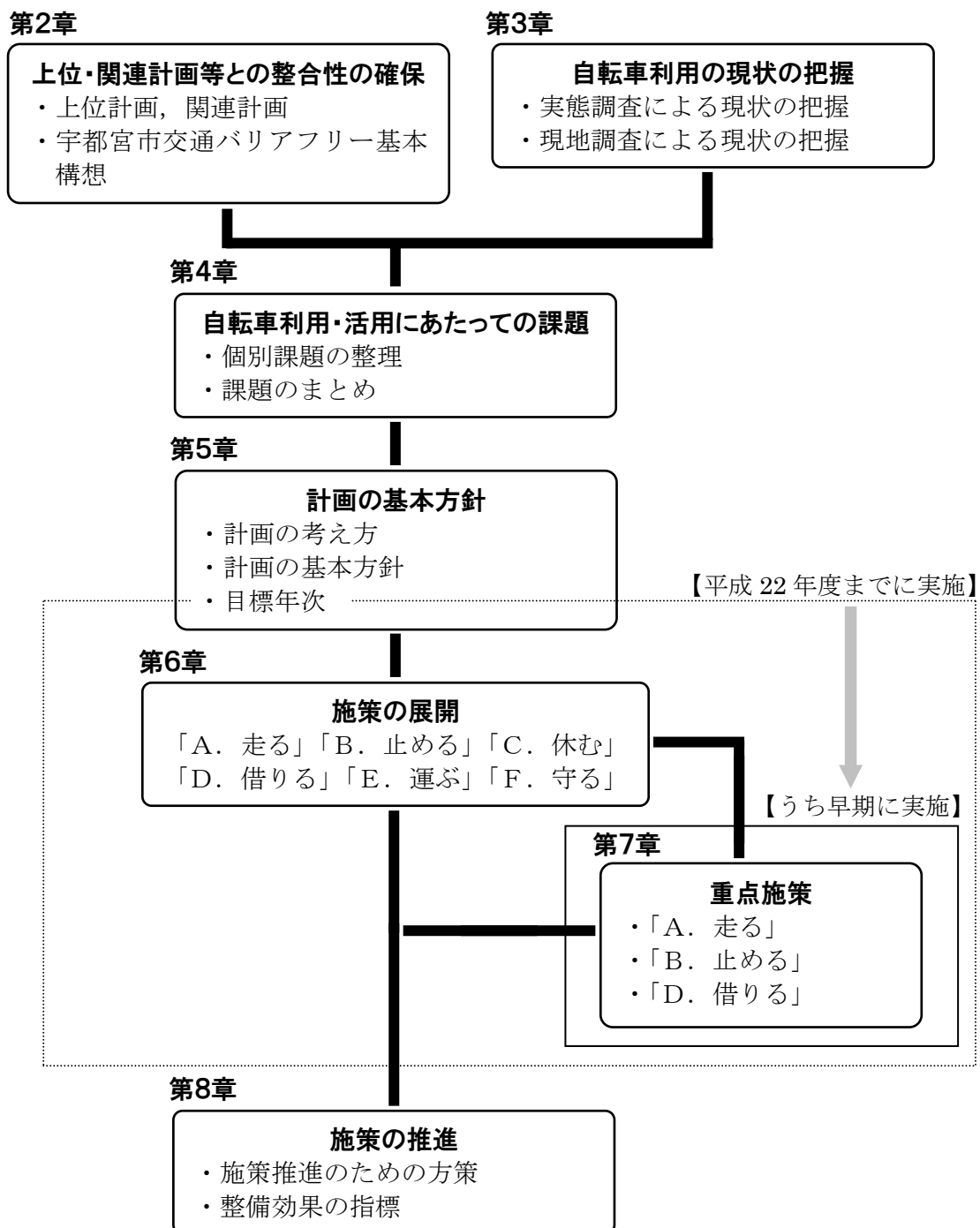
## 1-3 計画の体系

### (1)本計画全体の体系

本計画は、まず上位・関連計画等との整合性を図りつつ、現状を把握した上で、課題を整理、その課題対応のために、自転車利用・活用を進める際の計画の基本方針を設定しました。また、基準年次は平成15年度とし目標年次は平成22年度に設定しました。

そのもとで六つの施策を展開し、そのうち早期から重点的に取り組んでいく施策について、その内容を第7章で掲げています。

図 1.3 計画の構成



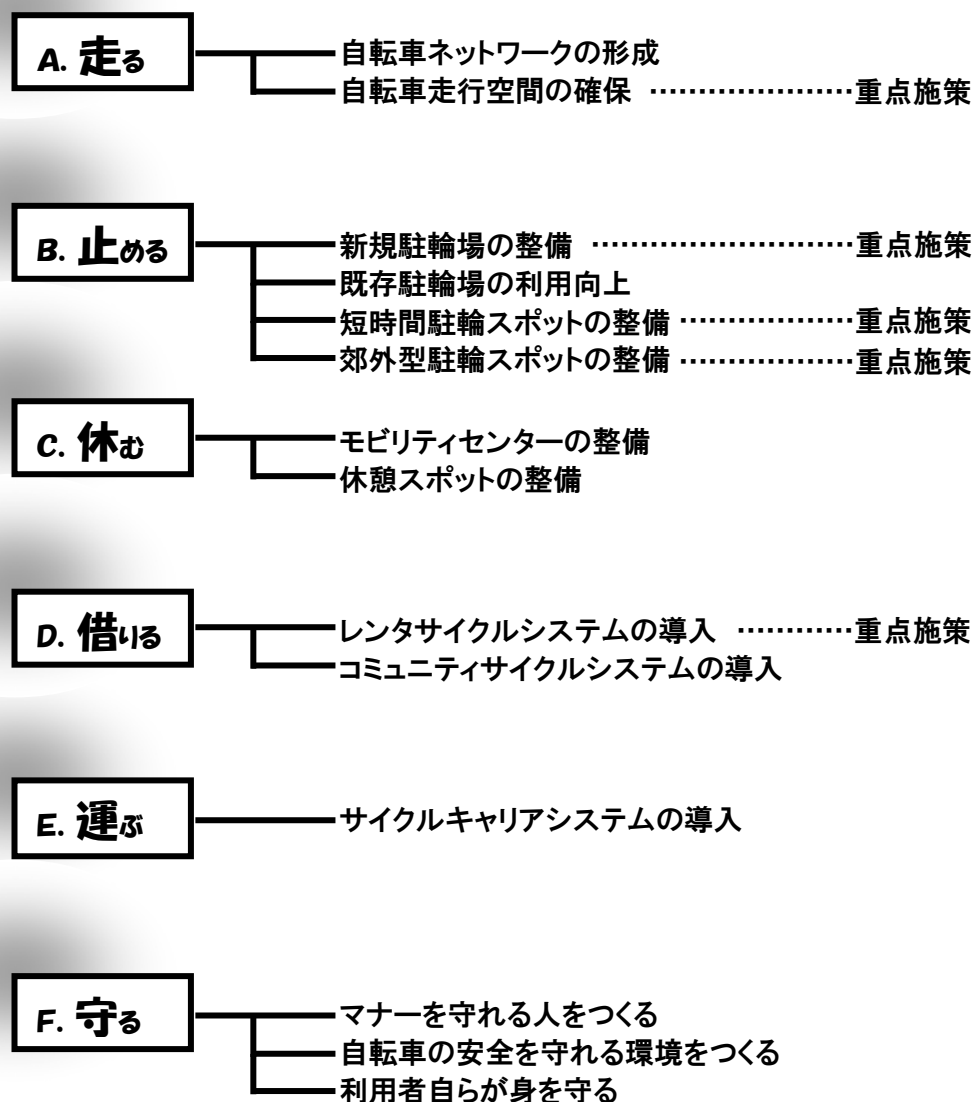
## (2) 施策の体系

施策は、自転車の交通行動の特性を考慮し、以下のA～Fに示す六つの柱によって体系化しています。各柱は、更にいくつかの枝に分かれ、施策の明確化を図っています。

都心部への自転車利用者の集積による中心市街地活性化や、自動車利用抑制による都心部での自動車交通渋滞の緩和などが緊急的な課題であることから、六つの柱のうち「A. 走る」、「B. 止める」、「C. 借りる」を重点施策としました。

まず、自転車の交通行動の基本である「走る」と「止める」の環境を、都心部で向上させることが重要と考え、都心部内の自転車走行空間や、JR 宇都宮駅西口での新規駐輪場、オリオン通り周辺での短時間駐輪スポットなどの整備を位置付けました。さらに都心部での自動車利用抑制のため、郊外型駐輪スポットの整備（サイクル&バスライド）や、レンタサイクルシステムの実験などを位置付けました。

図 1.4 施策の体系



## 第2章 上位・関連計画等との整合性の確保

### 2-1 上位計画

#### (1)上位計画における自転車利用・活用に関する内容

「第4次宇都宮市総合計画（平成9年度策定）」においては、歩行者・自転車ネットワークの整備とその専用道路化，街なかでの駐輪場の整備，交通安全対策・交通事故防止，環境に配慮したライフスタイルへの理解，違法駐輪の防止，サイクルスポーツの推進と「サイクルシティ宇都宮」の形成などを掲げています。

「宇都宮都市圏の都市交通マスタープラン（平成7年度策定）」においては，過度な自動車依存型の都市構造を改め，鉄道やバスといった公共交通，徒歩や自転車といった私的交通の利用の促進も図るとしており，とくに，本市の都心部は交通の需要を管理する計画を進め自動車の流入を抑制し，他の交通機関への転換を掲げています。その一つに自転車利用の促進を位置付けています。

#### (2)本計画との整合性の確保

上位計画の内容を踏まえ，自動車利用の抑制を図る方策の一つとして，自転車交通を都市交通手段として位置付けます。また，公共交通や徒歩などとの接続性を十分なものにすることで，自転車利用・活用の促進を高めます。

### 2-2 関連計画など

関連計画などとの整合性の確保は，先に示した「施策の体系（図1.4参照）」の各項目にしたがい，表形式で整理しました。

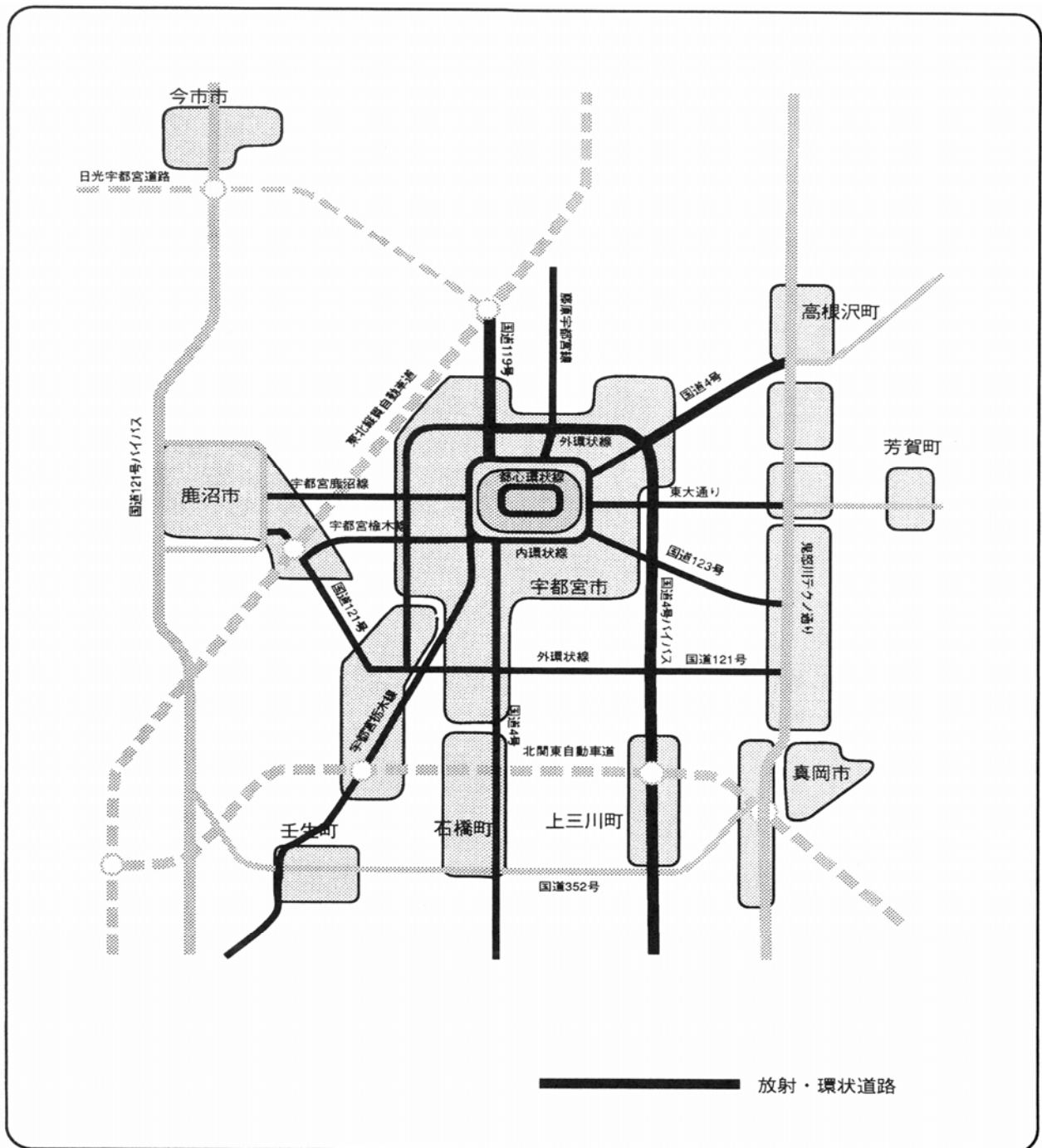
#### (1)「A. 走る」に関する事項

	自転車ネットワークの形成	自転車走行空間の確保
・都市交通マスタープラン (H7)	○ センターハートを中心とした3環状12放射道路網の整備 ○ 幹線自転車道ネットワークの構築 ○ 歩行者・自転車ネットワーク計画	○ 歩行空間と自転車走行空間の分離
・総合都市交通施設整備計画調査 (H7-9)	○ 道路の利用状況，主要施設の分布状況，現道幅員等から幹線自転車ネットワークの提案	○ 都市計画道路とその他の道路における断面構成 ○ 危険箇所の改良整備の必要性
・都市計画道路整備計画基礎調査 (H9)	○ 目的に対応した利用経路及び都市計画道路網を踏まえて立案	○ ピーク時専用空間確保の実験のための実現可能性の高い路線の抽出
・歩行者自転車ネットワーク整備計画調査 (H10)	○ 都心地区内に歩行者自転車専用道路の確保 ○ 幹線自転車ネットワークの整備	○ 歩道の整備，自転車・歩行者通行区分の分離，適当な道路幅の確保，路面の平坦化，見通しの改善
・中心市街地活性化基本計画 (H10)	○ 中心市街地の歩行者・自転車ルート の整備，釜川の親水空間や他の散策路等のネットワーク化	○ 利用経路における自転車の走行性，安全性の確保

次頁に続きます。

	自転車ネットワークの形成	自転車走行空間の確保
・公共交通ネットワーク整備計画調査 (H12)	○ C&R(鉄道駅や幹線バス路線等と駐輪場による公共交通利用圏域の拡張)	
・自転車利用・活用促進方策調査 (H12)	○ 公共交通機関との連携に留意した、総合的かつ体系的な自転車道路ネットワークの形成	○ 歩行者・自転車・自動車夫々の安全性やバリアフリーに配慮した自転車走行空間整備、及び自転車走行空間確保のための工夫も加味した整備

図 2.1 都市交通マスタープランによる「3環状12放射道路網」の位置付け



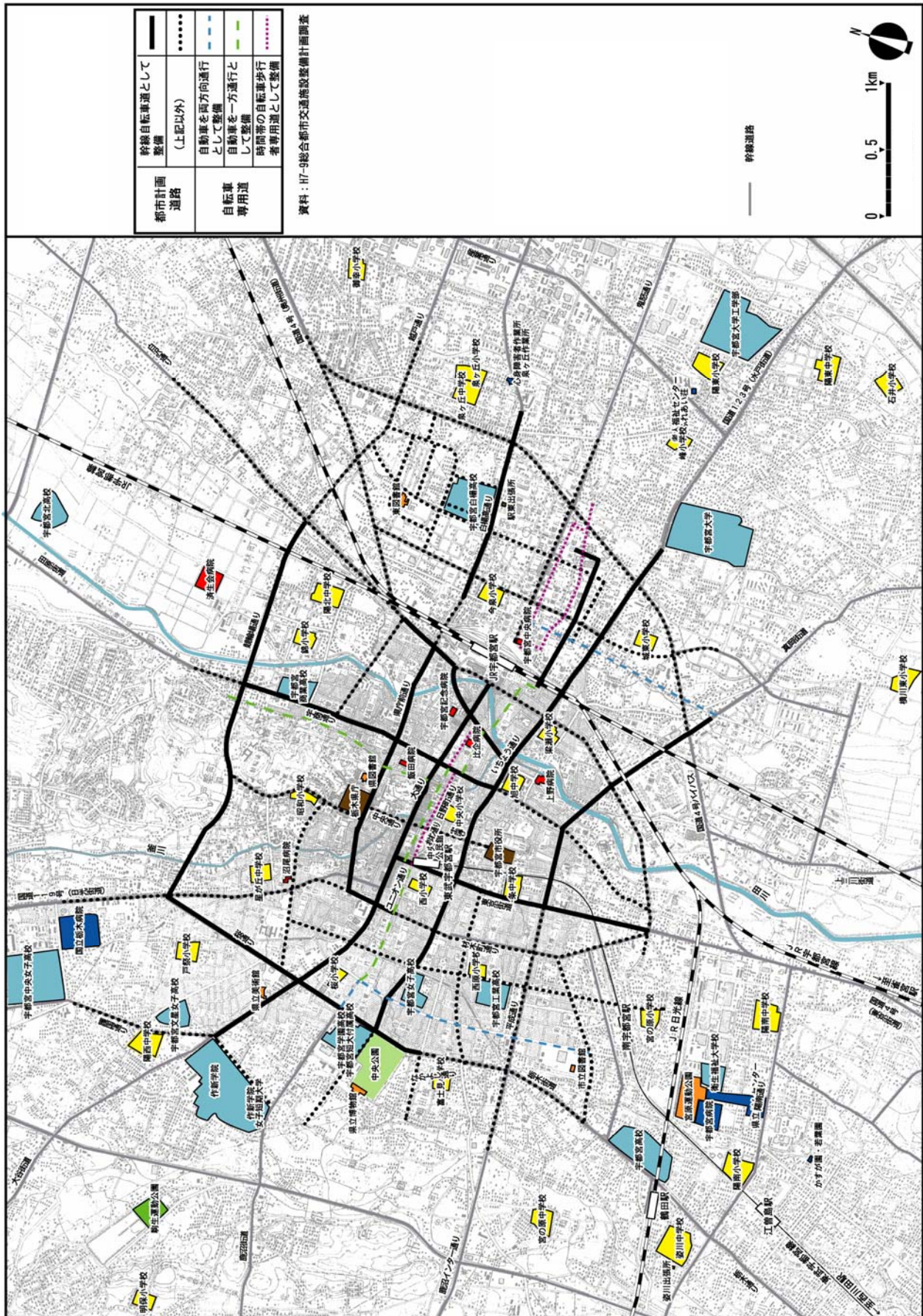
出典：平成7年度 都市交通マスタープラン

図 2.2 都市交通マスタープランによる「歩行者・自転車ネットワーク」の位置付け



出典：平成7年度 都市交通マスタープラン

図 2.3 総合都市交通施設整備計画調査による「幹線自転車ネットワーク」の提案



資料：平成7～9年度 総合都市交通施設整備計画調査

## (2)「B. 止める」に関する事項

	新規駐輪場の整備，短時間及び郊外型駐輪スポットの整備
・都市交通マスタープラン (H7)	○ 公共交通利用促進のためのトランジットセンター内に駐輪場を整備
・総合都市交通施設整備計画調査 (H7-9)	○ 鬼怒左岸センター地区及び都心西地区のトランジットセンターに基幹バスとの乗り継ぎに便利な駐輪場を整備
・自転車利用・活用促進方策調査 (H12)	○ 多様な利用状況・需要に応じた，適切な駐輪場の配置

## (3)「C. 休む」に関する事項

	モビリティセンターの整備，休憩スポットの整備
・中心市街地活性化基本計画 (H10)	○ 中心市街地での休憩スペースや憩いの空間確保，ポケットパークの整備
・自転車利用・活用促進方策調査 (H12)	○ ネットワーク上の既存の公園を活用したり，休憩所を新設するなど，現況を踏まえた効率的な拠点の整備

## (4)「D. 借りる」に関する事項

	レンタサイクルシステム及びコミュニティサイクルシステムの導入
・総合都市交通施設整備計画調査 (H7-9)	○ 効率的な運用を考えたレンタサイクルシステム導入可能性の検討
・自転車利用・活用促進方策調査 (H12)	○ C&R の考え方にもとづき，公共交通利用促進にも寄与する，利便性の高いレンタサイクルシステム，また主に都心部におけるコミュニティサイクルシステムの整備検討

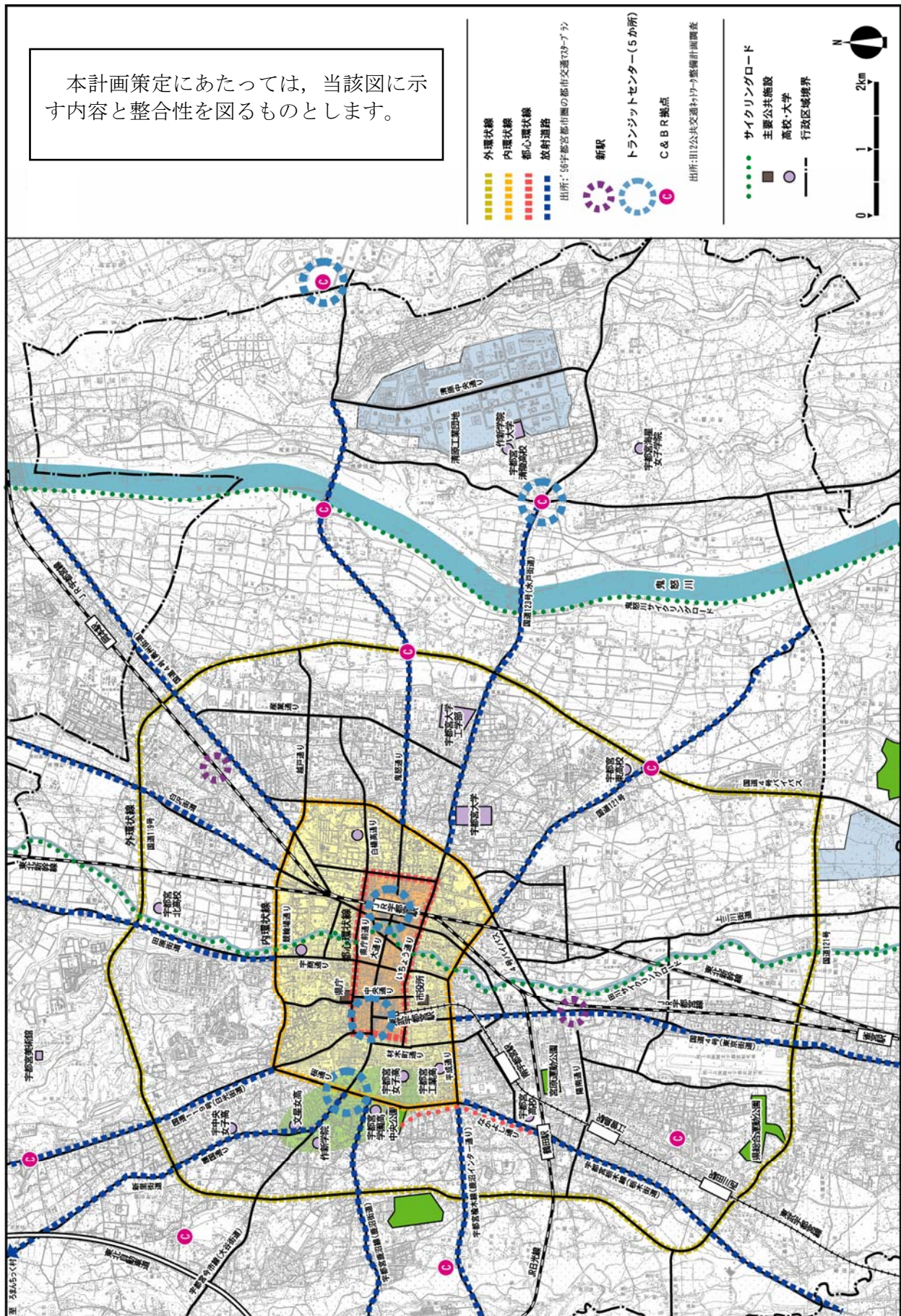
## (5)「E. 運ぶ」に関する事項

	サイクルキャリアシステムの導入
・自転車利用・活用促進方策調査 (H12)	○ 自転車の利便性を高めるシステム整備としてのサイクルキャリアシステムの検討

## (6)「F. 守る」に関する事項

	マナーを守れる人をつくる，など
・自転車利用・活用促進方策調査 (H12)	○ 交通安全教育や様々な啓発活動等実施の方向性検討
・第7次宇都宮市交通安全計画 (H13)	○ 平成13年度～平成17年度の5ヶ年度計画 ○ 自転車に関する部分での重点施策に，交通弱者の交通安全と，ドライバーの交通安全が掲げられている。

図 2.4 関連する諸計画などのまとめによる本計画都の整合性の確保



## 2-3 宇都宮市交通バリアフリー基本構想

本市では、宇都宮市交通バリアフリー基本構想の策定に向け取り組んでいます。

この交通バリアフリー基本構想には、JR 宇都宮駅や東武宇都宮駅から、周辺の県庁や市役所、病院などを結ぶ特定経路等をバリアフリー化するための施策が盛り込まれています（特定経路等は図 2.5 参照）。

一方、本計画では、安全で快適な自転車走行空間を有するネットワークを、都心部と郊外で形成することとしました（第 6 章 6-1 参照）。

その結果、バリアフリーを図る特定経路等と自転車ネットワークが重なる道路が出てきました（図 2.6 参照）。これらの道路については、歩行空間を優先させることとしますが、その具体的な整備のあり方については、事業の段階で個別に検討を行っていきます。

図 2.5 宇都宮市交通バリアフリー基本構想における特定経路等

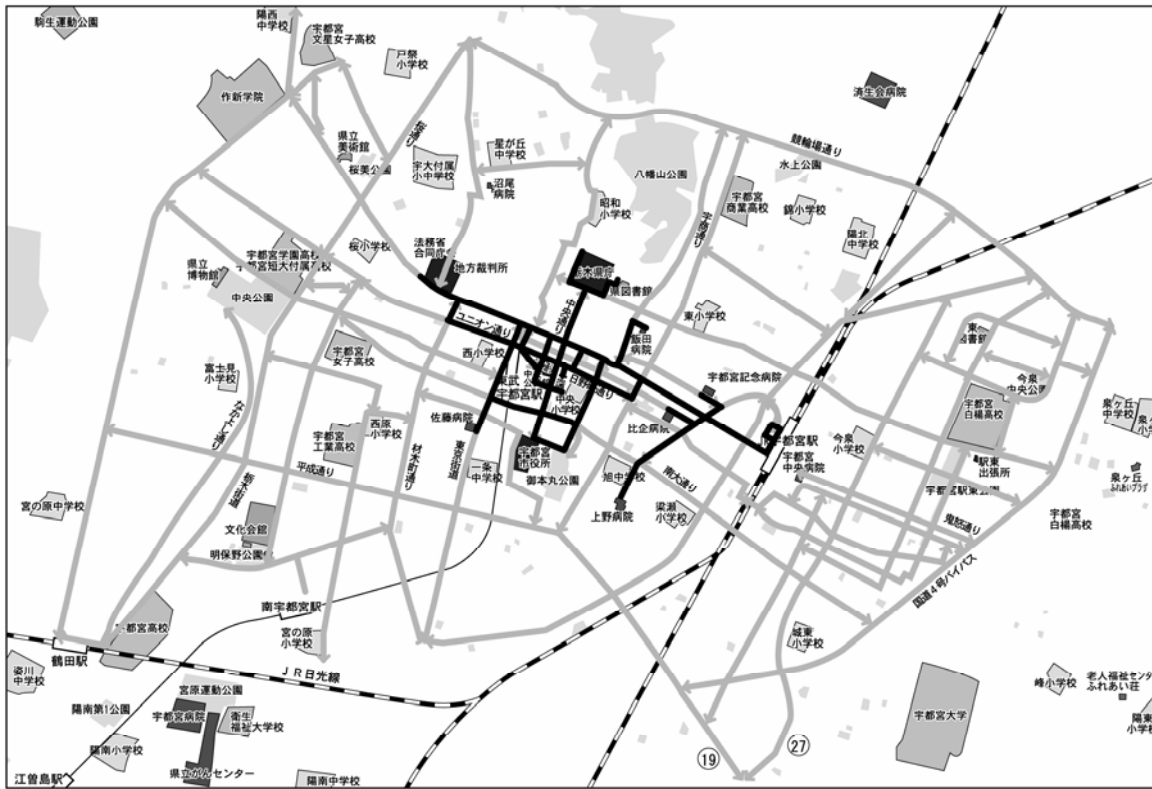


図 2.6 「特定経路等」と「自転車ネットワーク」が重なる道路

