

第4章 自転車利用・活用にあたっての課題

4-1 個別課題の整理

ここでは、第1章で示した「施策の体系（図1.4参照）」ごとに課題を整理します。

(1)「A. 走る」に関する課題

①自転車ネットワークの形成

自転車ネットワークの形成にあたっては、宇都宮都市圏の都市交通マスタープランや総合都市交通施設整備計画調査などで位置付けられ、提案されているネットワークを基本としますが、現状においては市域全体にわたりネットワーク形成はあまり図られていないため、まずは実現性を重視したネットワークの形成を図ることが課題です。

また都心部での自転車ネットワークの形成にあたっては、歩行者自転車ネットワーク整備計画調査や中心市街地活性化基本計画の内容に十分配慮し、主として自転車交通量の多い東西交通上に位置付けることが課題です。

②自転車走行空間の確保

自転車走行空間の確保にあたっては、宇都宮都市圏の都市交通マスタープランを始めとする各種の計画・調査の内容を踏まえ、独立形態の空間を基本としますが、現状の幅員の中で、安全性に配慮した走行空間を如何に確保していくかが課題となります。

現状において問題になっている箇所や、走行環境の影響で交通事故の多い箇所は、安全な走行ができるよう速やかに対策を講じることが課題です。

とくに都心環状線内においては、歩行者との交錯が多くなるため、歩行者と自転車が互いに譲り合いと注意喚起ができるような環境づくりが課題です。

(2)「B. 止める」に関する課題

本計画は、上位計画や関連計画などで位置付けられている、街なかでの新規駐輪場や短時間駐輪スポットの整備、トランジットセンター^注の整備、サイクル&バスライド(C&BR拠点)の配置などについて、十分踏まえることとします。

注：他の交通手段に替える機能を中心とした複合施設で、過年度調査で位置付けています。

JR 宇都宮駅西口には大規模な既存駐輪場がありますが、空き容量はあまりなく、周辺での放置が多くなっています。放置自転車は通勤・通学目的が多く長時間となることから、新たな駐輪場の整備が課題です。

オリオン通り周辺の中心市街地は、自転車動線上に（放置扱いにならない）駐輪空間が殆どないため、買物客のための駐輪場整備の要請が大きく、一方で放置自転車の撤去台数が多くなっているため、利用率の低い既存駐輪場の利用向上や、自転車動線上への短時間駐輪場スポット整備などが課題です。

(3)「C. 休む」に関する課題

中心市街地活性化基本計画では、休憩するためのスペースやポケットパークの整備を図るとしてしています。また都市型観光推進のため観光ルートの整備を図るとしており、ルート上での休憩機能の整備は重要と考えます。

一方、これまで公共空間で自転車利用者が「休める」という特定の施設はあまり例がありません。しかしながら、今後、自転車利用者を増やしていくという視点からは付加価値として必要な機能と考えます。

このため、自転車利用者が多く集まる中心市街地（≒都心環状線内）に、自転車利用者が他の交通手段に替える場合に、休憩でき自転車修繕などができる施設を整備することが望まれます。また、中心市街地にアクセスする自転車利用者のために、中心市街地の周辺に、ちょっとした休憩ができる休憩スポットを整備することも望まれます。

(4)「D. 借りる」に関する課題

総合都市交通施設整備計画調査や自転車利用・活用促進方策調査において、レンタサイクルの導入を位置付けています。

一方、市内のレンタサイクルの現状は、森林公園などに見られるレクリエーションやレジャー型のみであり、通勤・通学や買物、業務などといった利用目的でのレンタサイクルはありません。また、放置自転車や高校生の卒業時の放棄自転車などが多く見られるため、これらのリサイクルが求められています。

このため、特に中心市街地回遊性を高める、リサイクルによる積極的なレンタサイクルの導入が課題です。レンタサイクルの大きな効用は、これを管理する駐輪場の容量にあります。オーナーサイクル（自己所有の自転車）に比べ1台あたりの駐輪スペースは概ね半分ですみ、また1台のスペースで正利用と逆利用^注ができることもメリットです。

注：正利用とは、たとえば自宅から最寄りの駅まで、逆利用とは、たとえば駅から学校までの利用です。

(5)「E. 運ぶ」に関する課題

自転車利用・活用促進方策調査において、サイクルキャリアシステム^注の導入を位置付けています。

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。

欧米や国内の一部では事業化しているところがあります。第4次総合計画で「サイクルシティ宇都宮」を標榜する宇都宮市にあつては、自転車の高度利用の一つとして、このサイクルキャリアシステムを導入することは十分意義があることと考えます。

(6)「F. 守る」に関する課題

自転車利用・活用促進方策調査においては、マナー向上策と、その一環としてのイベント、組織や人材の育成などを掲げています。一方、市内の自転車の交通事故状況は、「交差点で安全通行をしていなかった」の約34%、「一時停止や信号無視」の約39%など交通ルールの遵守の問題が目立ちます。

これらの問題を解消するためには、交通安全教育やPR活動などを通じた交通安全啓発活動の更なる充実が課題です。また、市内の自転車の交通事故を年代別でみると圧倒的に高校生が多く、事故原因の直接的な解決とともに高校生の交通ルール遵守やモラルの徹底が課題です。

4-2 課題のまとめ

課題のまとめは、次章の第5章「計画の考え方」の背景となる部分です。先の4-1「個別課題の整理」をまとめました。

(1)我が国の都市交通施策の転換と本市における自転車利用・活用促進の意義

①交通需要対応型の交通施設計画の限界

20世紀後半の我が国は急激な都市化の中で、期を一にしてモータリゼーションが進み、様々な都市問題・交通問題が発生しました。これらに対する従来の解消方法は、都市開発や急激な交通需要の増大に対応する交通施設整備と、そのための交通施設計画が主流でした。

21世紀の現在は、人口は減少し高齢化が進み、都市は成熟期を迎えようとしています。公共投資の余力が減少する中では、従来型の交通施設整備はますます難しくなっています。また、自動車依存型社会が抱える環境問題への反省や、分散拡大した都市構造のもつ中心市街地衰退の問題、高齢社会への対応、省エネルギー化などの時代の潮流により、社会や都市のあり方とあわせて、従来の自動車を中心とする需要対応型の交通施設整備が危ぶまれています。

こうした中、国においては、平成5年に続き平成13年に道路構造令を大幅に改正し、道路構造の基準において歩行者や自転車について明確な方向を示しました。

②交通需要調整型への転換と本市における自転車利用・活用促進の意義

以上のようなことから、我が国全体の都市交通施策は、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、本市が、環境にやさしい健康維持にも資する自転車の利用・活用のため、その推進を図ることは極めて重要であります。

(2)本市における自転車利用・活用促進のための必要性と可能性

①上位計画等による位置付け

上位計画である市の総合計画や都市交通マスタープランでは、都心部への自動車流入を抑制し、自転車を含めた他の交通機関の利用を促進することを位置付けています。

②自転車利用の現状

市街地を中心とした自転車利用の現状は、先の4-1「個別課題の整理」で示したように、ネットワークや需要に応じた走行空間の不足、都心部での放置自転車とその撤去にかかる問題、既存駐輪場の利用上の問題、高校生の自転車通学時の問題など解消すべき課題が多くあります。また一方で、自転車利用者を増やすための休む機能や貸す機能、運ぶ機能などの付加価値機能などの導入も課題です。

そのため、これらの問題を解消し課題を解決するため自転車利用・活用の適切な施策が必要です。

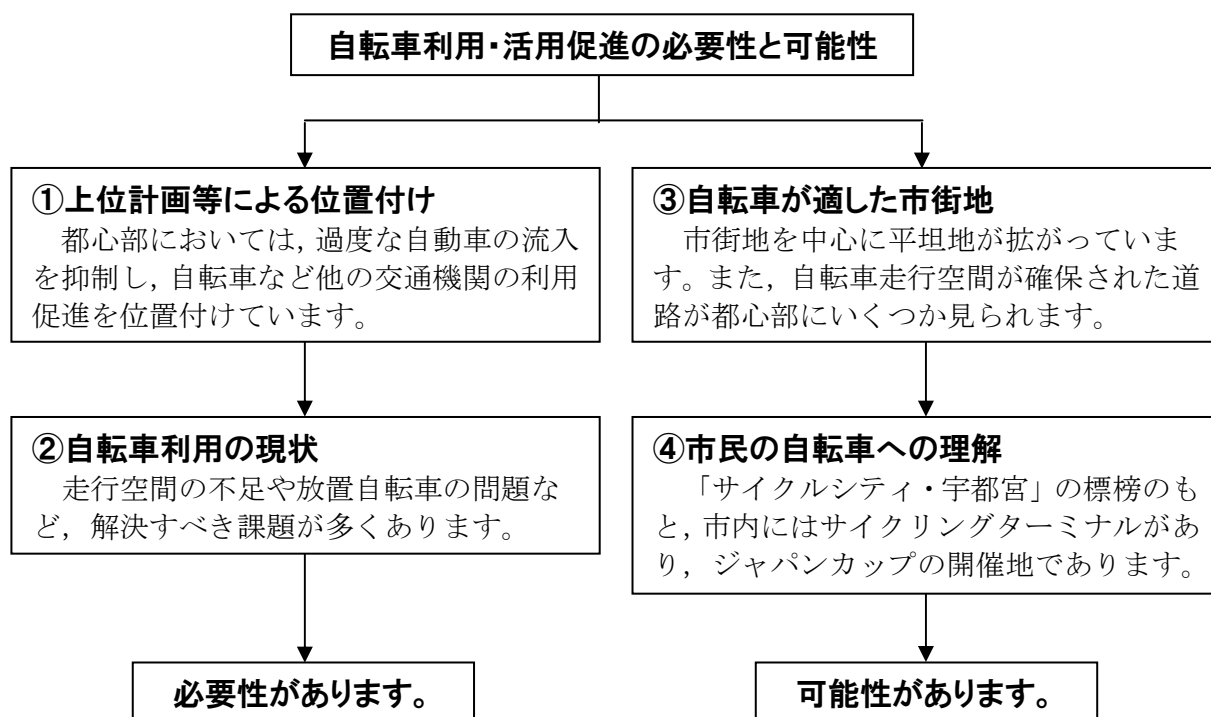
③自転車が適した市街地

本市の地形は市街地を中心に平坦地が広がっており、自転車の機能上適した環境にあります。また、いくつかの幹線道路等には自転車通行帯や自転車専用レーンがあるなど、自転車利用促進のための整備が積極的に行われ、自転車の利用しやすい道路もあります。このようなことから、本市における自転車利用・活用の促進は十分可能性があると考えます。

④市民の自転車への理解

本市は「サイクルシティ・宇都宮」を標榜し、全国に60ヶ所あるサイクリングターミナルの一つが市内の北西部にあります。またサイクルロードレース・ジャパンカップの開催地でもあり、市民の自転車に対する理解は高いと考えられ、自転車利用・活用促進の可能性があると考えます。

図 4.1 本市における自転車利用・活用促進の必要性と可能性

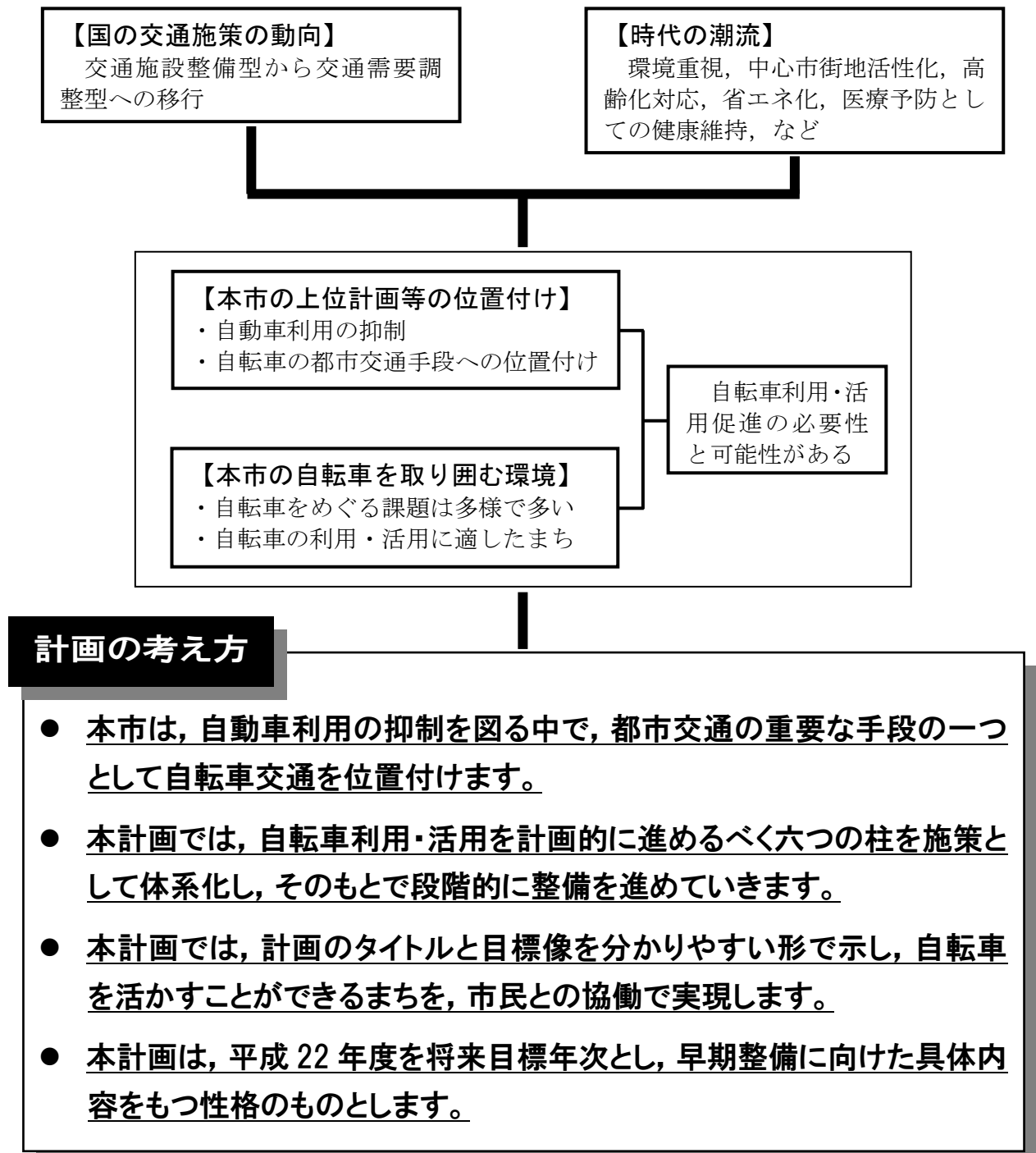


第5章 計画の基本方針

5-1 計画の考え方

前章の第4章「自転車利用・活用にあたっての課題」から、計画策定にあたっての考え方を以下の通り設定します。

図 5.1 計画の考え方



5-2 計画の基本方針

(1) 自転車利用・活用を計画的に進めるための体系化

先の基本方針にもとづき、自転車利用・活用を計画的に進めるために、自転車の行動形態の特性に着目し「走る」、「止める」、「休む」、「借りる」、「運ぶ」、「守る」の六つの柱を施策として体系化します。

①「走る」、「止める」の柱

自転車利用者の基本行動は「走る」と「止める」であり、まずこれが重要な柱となります。

②「休む」、「借りる」、「運ぶ」の柱

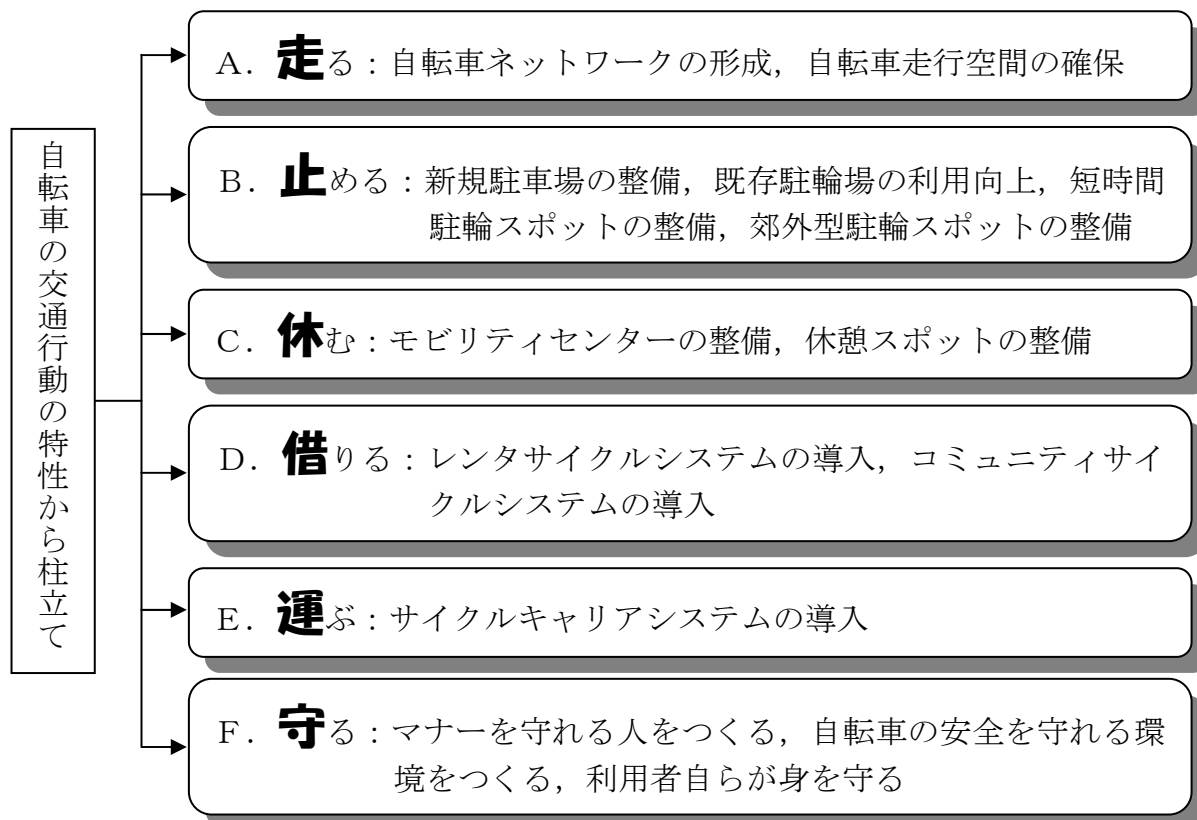
「走る」、「止める」だけでは、これまでの自動車優先の社会から自転車交通への転換は難しく、転換促進のため自転車利用者への付加価値的なサービスの提供が必要です。そこで「休む」、「借りる」、「運ぶ」といった柱を掲げます。

③「守る」の柱

一般に、自転車利用者のマナーが低下してきていると言われるのは、自動車優先の道路整備に続き歩行者のための歩道整備があつて、自転車利用のための整備があと回しになった結果といえます。

ルール違反やモラルの低下は、事故や他の交通機関への妨げにつながっています。「守る」という柱は必要不可欠です。

図 5.2 自転車の行動形態の特性から六つの柱を施策として体系化



(2)計画のタイトルと計画の目標像

先の基本方針にもとづき、計画のタイトルと目標像を示します。また、そのイメージを次頁の図 5.3 に概念図として示します。

①計画のタイトル

本計画のタイトルを以下のように設定します。

Cycle(自転車) , Use(活かす) , City(まち) , Utsunomiya(宇都宮)
「**自転車を活かすまち・宇都宮プラン**」

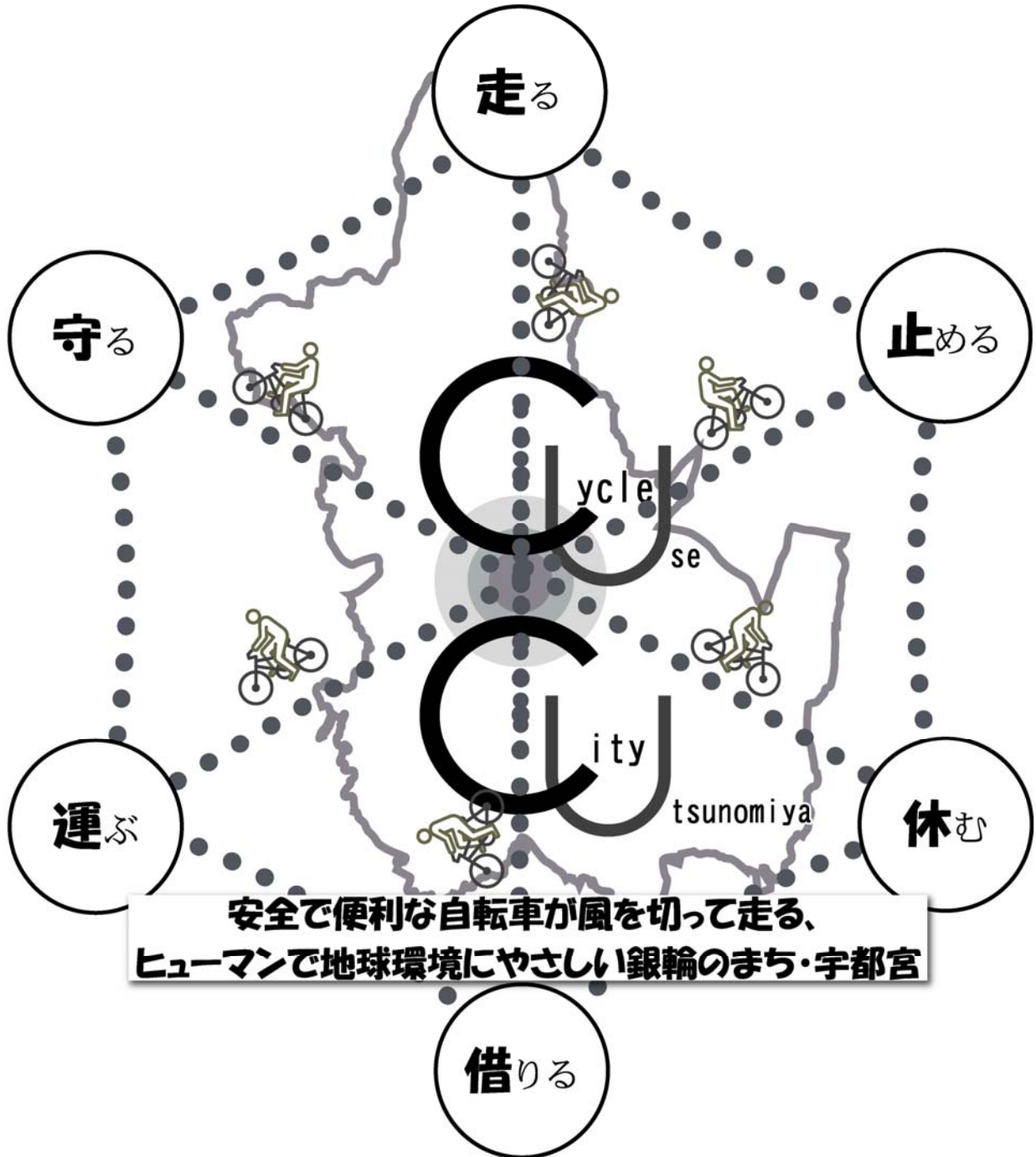
②計画の目標像

**安全で便利な自転車が風を切って走る、
ヒューマンで地球環境にやさしい銀輪のまち・宇都宮**

- 「**走る**」 : 歩行者と自転車双方にとって、安全で安心な道づくりを目指します。
- 「**止める**」 : 街なかには買物に便利な駐輪スポット、駅周辺などには鉄道やバスなどの公共交通機関の利用に便利な駐輪場の整備を目指します。
- 「**休む**」 : 街なかの休憩スポット、自転車やまち情報が提供できるセンター(立寄り施設)の整備を目指します。
- 「**借りる**」 : 中心市街地の移動や市内観光にも簡単に利用でき、まちの活性化にもつながるレンタサイクルの導入を目指します。
- 「**運ぶ**」 : 鉄道やバスなど公共交通機関への自転車の持込みを促進し、自転車と直結した公共交通体系の実現を目指します。
- 「**守る**」 : 自転車による交通事故の削減と歩行者にもやさしい安全で安心なまちにするため、自転車利用者のマナーの向上を目指します。

図 5.3 本計画のタイトルと目標像

自転車を活かすまち・宇都宮プラン



5-3 目標年次

(1) 基準年次と目標年次の設定

基準年次は本計画策定後の平成 15 年度とします。

目標年次は、上位計画である「第 4 次宇都宮市総合計画・基本構想」や「'96 宇都宮都市圏の都市交通マスタープラン」の目標年次と同じである平成 22 年度とします。

(2) 計画策定後の事業実施への移行

本計画策定後、事業が可能な施策については直ちに実施に移行するか、または実施に向けた準備を行います。

その他の施策については、事業実施の可能性を踏まえ、順次実施またはその準備へと移行していきます。

(3) 本計画の見直し

本計画は、おおむね 10 年後の本市の土地利用や交通構造を想定し策定するものです。したがって今後、交通構造等の変化があった場合にも柔軟に対応していく必要があります。そのため、5 年を単位に本計画の見直しを行い内容の更新を図ることとします。

次回の更新年度は、平成 18 年度を予定します。