

**宇 都 宮 市**

**自転車利用・活用基本計画**

**「取組施策の見直し」**

**平成19年12月**

**宇 都 宮 市**

## 目次

第1章 取組施策見直しの趣旨	1
1-1 計画見直しの趣旨	
第2章 施策の評価及び自転車利用の現状の把握	2
2-1 施策の評価	
2-2 自転車利用の現状の把握	
第3章 見直しの考え方	7
3-1 重点施策について	
3-2 その他の施策について	
第4章 施策の推進	8
4-1 「走る」	8
4-2 「止める」	11
4-3 「休む」	18
4-4 「運ぶ」	18
4-5 「借りる」	19
4-6 「守る」	21
第5章 次期改定について	24
《資料編》	25
○ 自転車走行空間の整備について	
○ 駐輪場の整備(案)	
(1)JR宇都宮駅西口駐輪場整備(案)	
(2)郊外型駐輪スポット整備パターン(案)	
(3)《参考》JR宇都宮駅東口駐輪場整備計画図(案)	
(4)《参考》JR雀宮駅東地区駐輪場整備計画図(案)	
○ 中心市街地の放置自転車の状況	
○ レンタサイクル実施概要	
○ サイクルキャリアシステムの事例	

# 第1章 取組施策見直しの趣旨

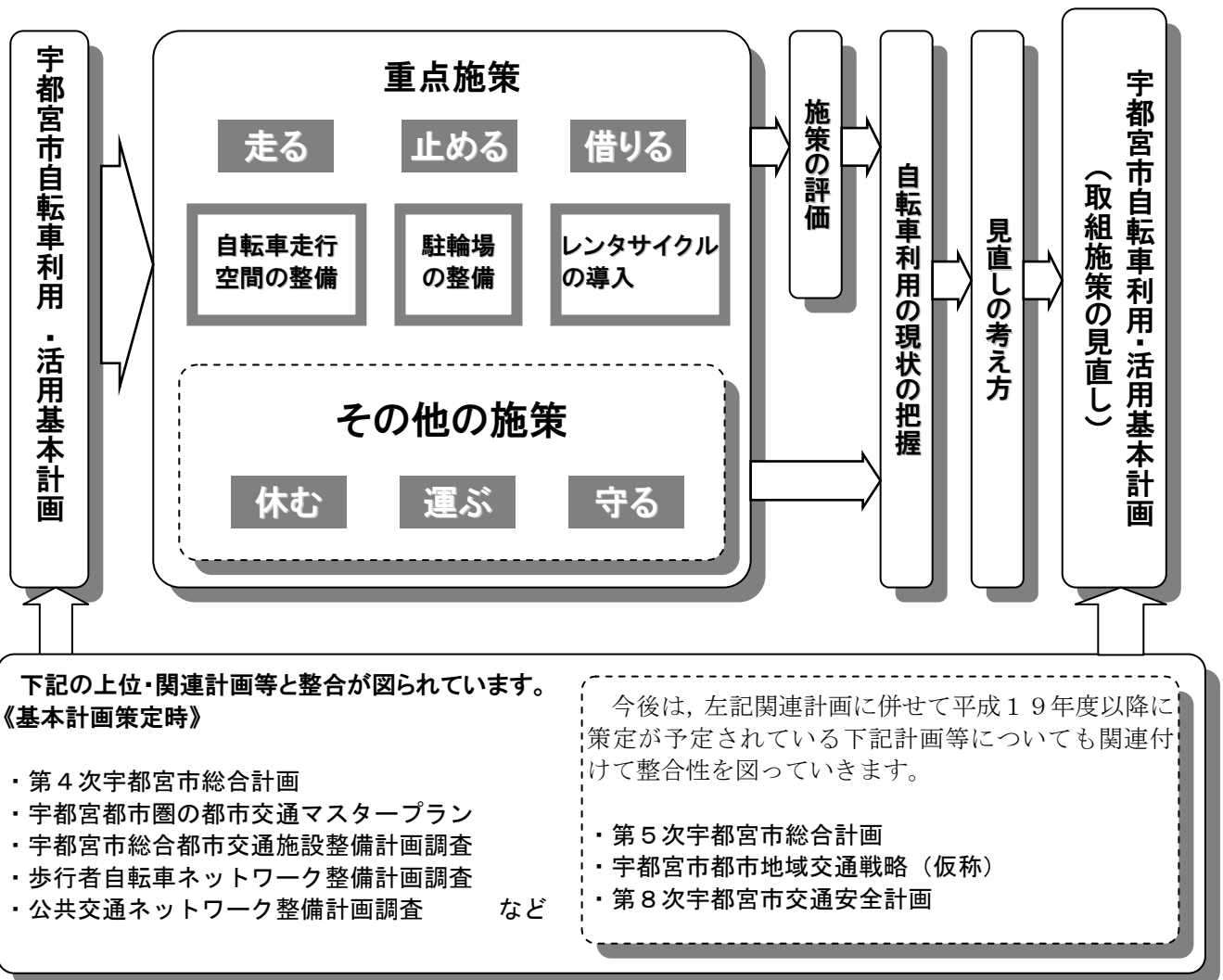
## 1-1 見直しの趣旨

平成15年度に、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、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位置付け、自転車のも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）を策定しました。

本計画は、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、取組んできましたが、策定調査から5年を経過し、高校生の自転車通学者数の減少など、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、各施策の取組みについて見直しを行うものであります。

なお、目標年次については、現計画の平成22年度とします。

「宇都宮市自転車利用・活用基本計画」取組施策見直しの流れ



## 第2章 施策の評価及び自転車利用の現状の把握

### 2-1 施策の評価

ここでは、現在（平成18年3月末現在）までに推進してきた重点施策について、基本計画に示された評価指標（内容）により評価する。

重点施策	評価指標（内容）及び達成状況や結果など		評価	
				理由
「走る」 自転車道の 整備	定量的	<b>【自転車道の整備率】</b> ・優先整備路線整備済み路線 都心部 6路線中 5路線 整備済み路線：宮島町通り，石町・八日市場通り， 競輪場通り，作新前通り，ユニオン通り西延伸 郊外部 1路線中 0路線 71%	概ね達成	整備率が70%を達成した
	定性的	<b>【自転車走行時の快適性】</b> （H19.6月実施） ・整備路線についてのアンケート調査結果 《自転車利用者》 自転車走行帯を知っている 53% 走りやすくなった 57% 整備を進めたほうが良い 63% 《ドライバー》 自転車走行帯を知っている 82% 走りやすくなった 37% 整備を進めたほうが良い 69%	概ね達成	自転車利用者の半数以上が（57%）、「走りやすくなった」との回答，整備についても，60%以上が「整備を進めたほうが良い」と回答している。
「止める」 駐輪場の 整備	定量的	<b>【駐輪場の利用率】</b> ・市営駐輪場の利用率の推移（H13⇒H18） JR西口周辺 93% ⇒ 89% JR東口周辺 83% ⇒ 92% 中心市街地 50% ⇒ 36% <b>【放置自転車台数】</b> ・放置自転車台数の推移（H13⇒H18） JR駅西口周辺 463台 ⇒ 263台 JR駅東口周辺 47台 ⇒ 44台 中心市街地周辺 378台 ⇒ 499台 《参考》市内の高校生徒数 21,596（H13）⇒18,265（H18）	（一部） 達成していない	JR西口においては，駐輪場の利用率は，減少している中，放置自転車も減少している。中心市街地においては，駐輪場の利用が減少する一方で，放置自転車が増加している。
	定性的	<b>【駐輪場の利用しやすさ】</b> （H18.5月実施） ・駐輪場利用者へのアンケート調査結果 利用しやすい 94%	達成している	利用者の多くが，利用しやすいと回答している。
「借りる」 レンタサイ クルの導入	定量的	<b>【レンタサイクル利用率】</b> ・利用率の推移（H15⇒H18） 34%⇒67%（一日利用） <b>【自動車利用から公共交通利用への転換者数】</b> ・16年11月実施のアンケートから推計 195名のうち12名（6.2%）	達成している	段階的な実験やPRなどにより利用者が増加している。
	定性的	<b>【レンタサイクル利用の満足度】</b> （H16.11月実施） ・レンタサイクル利用者へのアンケート調査 利用しやすい・まあまあ利用しやすい 82%	達成している	利用者の満足度が高く好評である。

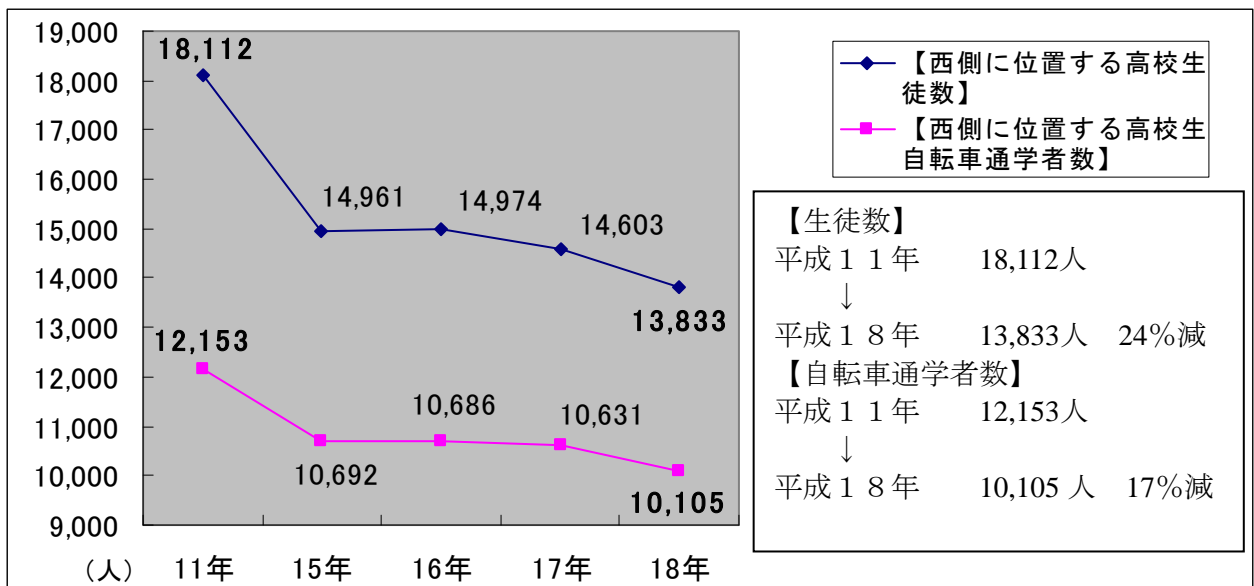
## 2-2 自転車利用の現状の把握

### (1) 高校生の自転車通学の状況

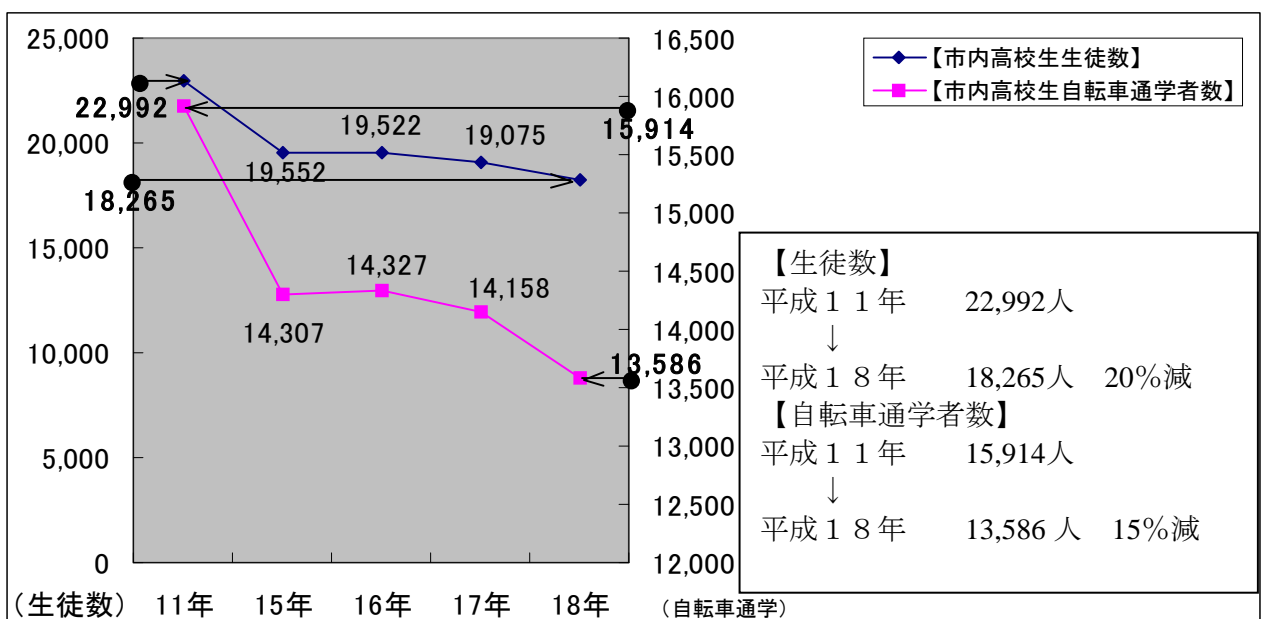
「A. 走る」 「B. 止める」 「C. 休む」 「D. 借りる」 「E. 運ぶ」 「F. 守る」

JR 宇都宮駅から約 2～3km 西側の都心部周辺に集積する高校（9 校）では、半数以上の学生が自転車で通学しています。しかしながら、少子化に伴い市内高校生徒数が年々減少しており、それに比例して自転車通学者数も減少しています。

西側の都心部周辺に集積する高校（9 校）の生徒数及び自転車通学者の推移



市内高校（15 校）の生徒数及び自転車通学者の推移



## (2) 駐輪場の利用状況(利用率)

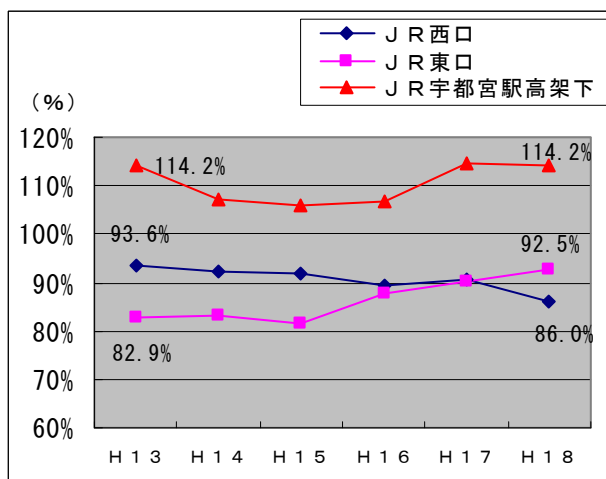
「A. 走る」	「B. 止める」	「C. 休む」	「D. 借りる」	「E. 運ぶ」	「F. 守る」
---------	----------	---------	----------	---------	---------

JR 宇都宮駅周辺駐輪場のうち JR 宇都宮駅西口駐輪場の利用率については、年々減少傾向にあり、その他周辺駐輪場は、増加しています。

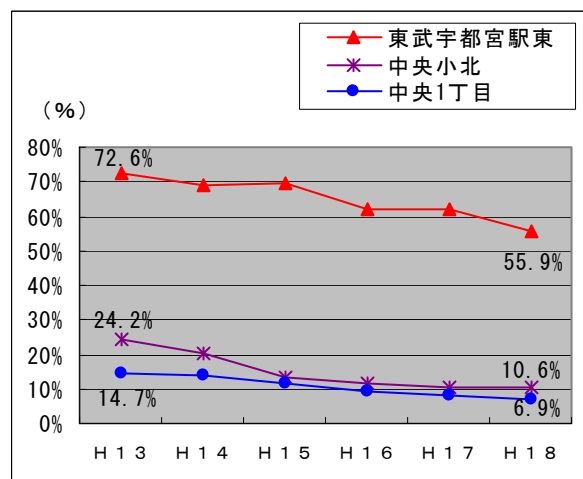
一方、中心市街地にある東武宇都宮駅東駐輪場、中央小北駐輪場、中央1丁目駐輪場の利用率においては、いずれも減少しています。

年度 場所	許容台数	H 1 3	H 1 4	H 1 5	H 1 6	H 1 7	H 1 8
J R 西口	2,984 (H17) 2,877	93.6%	92.2%	92.0%	89.5%	90.6%	86.0%
J R 宇都宮駅 高架下	300	114.2%	107.3%	105.8%	106.7%	114.8%	114.2%
西口小計	3,284 (H17) 3,277	92.6%	90.8%	90.4%	89.7%	91.8%	88.8%
		3,036 台	2,975 台	2,964 台	2,894 台	3,014 台	2,915 台
J R 東口	2,290	82.9%	83.3%	81.5%	87.9%	90.2%	92.5%
		1,900 台	1,908 台	1,867 台	2,012 台	2,072 台	2,125 台
東武宇都宮駅東	1,080	72.6%	69.0%	69.7%	62.1%	62.2%	55.9%
中央小北	400	24.2%	20.5%	13.3%	11.6%	10.7%	10.6%
中央1丁目	386	14.7%	13.9%	11.6%	9.2%	8.1%	6.9%
中心部小計	1,866	50.2%	47.1%	45.6%	40.3%	39.9%	36.1%
		937 台	879 台	850 台	752 台	745 台	673 台

JR 宇都宮駅周辺駐輪場の利用率の推移



中心市街地駐輪場の利用率の推移



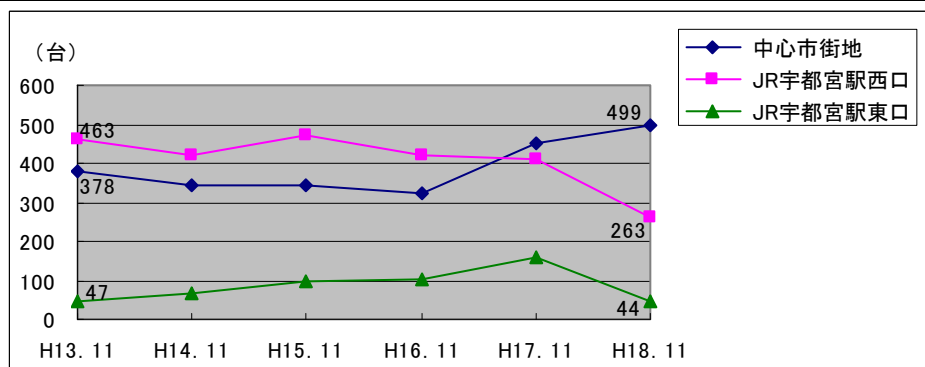
### (3) 放置自転車の状況

「A. 走る」	「B. 止める」	「C. 休む」	「D. 借りる」	「E. 運ぶ」	「F. 守る」
---------	----------	---------	----------	---------	---------

JR 宇都宮駅西口周辺の放置自転車については、年々減少しており、一方、中心市街地では、増加傾向にあります。

市内の放置自転車の推移 (台/瞬間)

地域 \ 年度	H 1 3	H 1 4	H 1 5	H 1 6	H 1 7	H 1 8
JR 西口周辺	463	421	471	422	409	263
JR 東口周辺	47	66	97	103	157	44
中心市街地	378	342	344	321	450	499



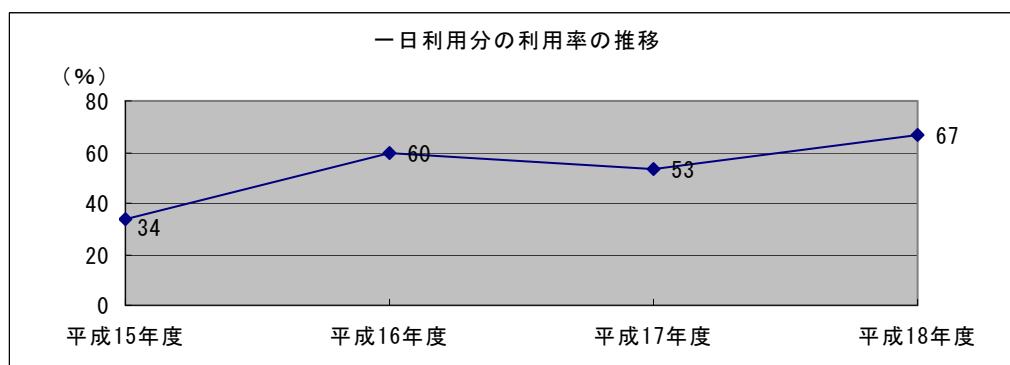
### (4) レンタサイクルの状況

「A. 走る」	「B. 止める」	「C. 休む」	「D. 借りる」	「E. 運ぶ」	「F. 守る」
---------	----------	---------	----------	---------	---------

一日利用については、有料化（平成17年度）に伴い利用率は、減少したが、平成18年度は、PRなどにより増加している。また、平成18年度には、駐輪場の有効活用を図るため定期利用を実施している。

利用率の推移 (1日平均)

年度	設置台数	日平均利用台数	利用率 (日平均/設置台数)	延べ利用者数	
H 1 5	50 台	17 台	34%	2,259 人	
H 1 6	80 台	48 台	60%	17,247 人	
H 1 7	80 台	42 台	53%	14,999 人	
H 1 8	合計	120 台	65 台	54%	20,559 人
	一日利用	60 台	40 台	67%	14,559 人
	定期利用	60 台	25 台	42%	6,000 人



## (5)自転車の交通事故

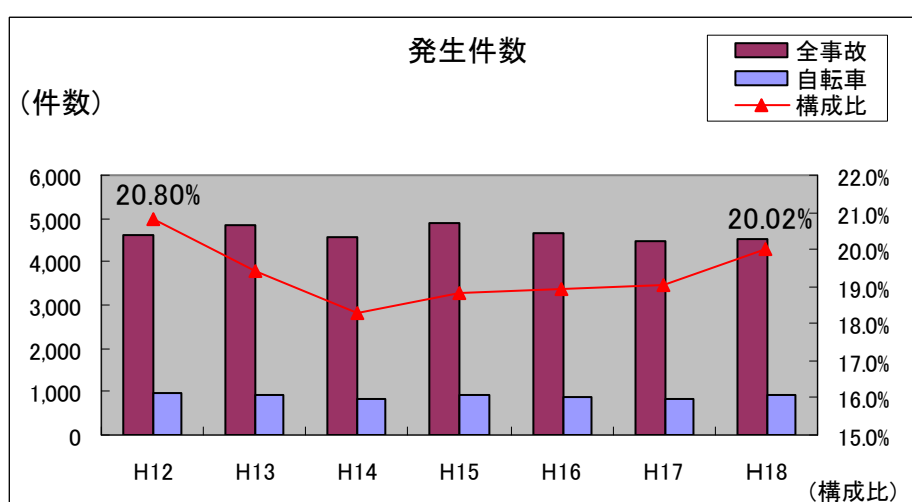
「A. 走る」 「B. 止める」 「C. 休む」 「D. 借りる」 「E. 運ぶ」 「F. 守る」

### ○事故発生の推移

自転車の事故発生件数は全事故に対して約20%となっておりほぼ横ばいである

事故の発生件数の推移

年間		H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
発生 件数	全事故	4,604	4,830	4,556	4,887	4,678	4,483	4,510
	自転車	957	937	832	919	885	853	903
	構成比	20.80%	19.40%	18.26%	18.80%	18.92%	19.03%	20.02%

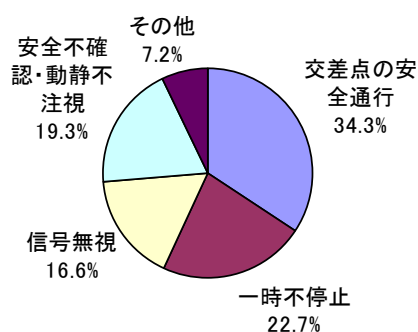


### ○事故原因の推移

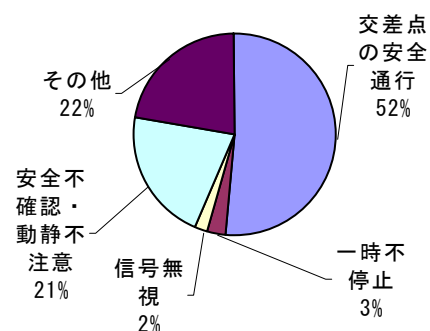
自転車の事故原因は、平成12年と平成18年の状況を比較すると「交差点の安全通行」が約20ポイント増加しており、事故原因の半数を占めている。

自転車が第一当事者となった事故原因の推移

《H12》



《H18》



## 第3章 見直しの考え方

### 3-1 重点施策について

#### (1)「走る」

交通事故の多い箇所や走行環境の整っていない箇所については、速やかに対策を講じること、また、都心部で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の注意喚起ができるような環境づくりが必要です。

#### (2)「止める」

JR宇都宮駅西口周辺では、依然として放置自転車があり、歩行者を阻害している状況にありますが、利用状況等に変化が見られるため整備規模、位置の再検討が必要です。

オリオン通り周辺の中心市街地は、利用率の低い既存駐輪場の利用向上や、利用動線上での短時間駐輪場スポット整備などが必要です。

#### (3)「借りる」

無料から有料、定期利用の実施など段階的に実験を実施しており、一日利用の増加など利用者から好評を得ていることなどから、レンタサイクルの本格導入に向けての検討が必要です。

### 3-2 その他の施策について

#### (1)「守る」

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52%、「一時停止や信号無視、安全不確認など」の約26%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さらなる充実が必要です。

## 第4章 施策の推進

### 4-1 「走る」

#### 4-1-1 自転車走行空間の整備

##### (1)優先整備路線の選定基準

優先整備路線は、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）の中から以下の選定基準により選定します。

##### 優先整備路線の選定基準

- ① 現計画により優先整備路線とされている路線
- ② 車道上において自転車の走行に危険な箇所がある路線
- ③ 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

今回の見直しにおいて8 路線（P 9）を選定しました。

##### (2)走行空間確保の考え

優先整備路線ごとに走行空間の確保に努めます。

- 道路拡幅による走行空間の確保は、抜本的なハード整備を伴うことから、当面現状の道路幅員の中での確保を基本とします。確保にあたっては、現況の道路幅員に即して、分離型→混合型→暫定型の順で検討します。
- 現況の道路幅員に対する整備パターンの適用基準は、交通管理者と協議して定めます。

##### (3)今後の整備方針

優先整備路線については、出来るだけ早急な対応を目指し、整備終了後においても引き続き対策の必要な箇所についての整備を進めます。

##### (4)オリオン通りにおける適切な走行空間の確保

オリオン通りについては、高校生等の通学経路として、朝・夕の自転車交通量が非常に多い特徴があり、下校時は高校生が一斉に駅方面へと走行することで買物客と接触するなど、社会問題となっています。

そのため、自転車利用者のモラル向上を図る必要があり、学校や商店街など地域と一体となった体制作りが不可欠なことから地域との意見交換などを行い、より良い対策を講じ安心して通行できる空間の確保に努めます。

優先整備路線の概要

■都心部の自転車ネットワークを形成する重要な路線

通称（区間）など	管理区分	整備概要				整備の必要性 （選定基準）
		位置	幅員 (m)	区間 (km)	パターン（P25参照）	
※県庁前通り・白楊高通り （ヤマダ電気前～泉が丘交差点）	市	車道上	0.9	1.0	《分離》 カラー舗装（b） 【自転車専用帯】	・自転車と自動車の通行が多く、自転車の走行に危険があることから、走行区分を明確化する必要がある。 （②）
材木町通り・蓬萊大黒通り （南大通り～平成通り）	市	車道上	1.0	0.8	《暫定》 カラー舗装（a） 【自転車歩行者通行帯】	・道路拡幅の工事が予定されているが、自動車と自転車の通行が多く危険であり、安全性を確保するため、緊急な対策の必要がある。 （①）
※南大通り （市役所入口～N T T中河原ビル西側）	市	歩道上	—	12箇所	《分離》 ・自転車と歩行者の分離（d） ・路面表示 【自転車専用】	・自転車と歩行者の通行が多く、歩道上における自転車と歩行者との輻輳により危険があるため走行帯を明確化し注意を促すことが必要である。 （③）
赤門通り （大通り～県庁前通り）	市	車道上	1.0	0.3	《混合》 カラー舗装（a） 【自転車歩行者通行帯】	・歩道が未整備であり自転車の走行に危険があることから安全性を確保するため、緊急な対策の必要がある。 （②）
旧鹿沼街道 （睦町交差点～作新前通り）	市	車道上	1.2	0.9	《分離》 カラー舗装（b） 【自転車専用帯】	・自転車専用帯（白線のみ）は有るが学校が集中する路線であり自転車と自動車の通行が多く危険であることから走行区分を明確化する必要がある。 （②）
西原通り	（平成通り～宇工北）	市	—	2箇所	《暫定》 路面表示（c） 【自転車注意】	・自動車と自転車の通行が多い路線であるが、道路拡幅整備も困難であり、また車道の幅員が狭くカラー舗装化も難しいことから、緊急に注意喚起の表示が必要である。 （②）
	（宮の原小南～日光線）	市	—	2箇所		

■郊外部の自転車ネットワークを形成する重要な路線

市道 125 号線など （宮原球場西～陽南通り 200m区間）	市	車道上	—	2箇所	《暫定》 路面表示（c） 【自転車歩行者注意】	・自動車と自転車の通行が多い路線であり、現計画において道路の拡幅による歩道整備が必要とされているが、当面は緊急的に注意喚起の表示が必要である。 （①）
※競輪場通り （越戸郵便局～宮環）	市	車道上	0.9	1.25	《分離》 カラー舗装（b） 【自転車専用帯】	・自転車と自動車の通行が多く、自転車の走行に危険があることから、走行区分を明確化する必要がある。 （②）

《参考》※・・・「自転車走行環境緊急対策箇所」：「自転車の通行に係る危険箇所について（平成 19 年 2 月 19 日付け警察庁丙規発第 7 号）」に基づき、自転車の通行について緊急に対策を実施すべき箇所



## 4-2 「止める」

### 4-2-1 新規駐輪場の整備

#### (1) JR宇都宮駅西口周辺の新規駐輪場の整備について

当初計画では、JR宇都宮西口において、800台～1,000台規模の新たな駐輪場が必要とされましたが、放置自転車や駐輪場の利用状況から必要台数の再検討が必要です。

#### (2) JR宇都宮駅西口周辺の放置自転車及び駐輪場の利用状況

平成13年から平成18年の推移を見ると、JR宇都宮駅西口周辺の駐輪場の利用台数は、減少していますが、放置自転車についても減少しています。

駅周辺の利用台数・放置台数の推移

場所	年度	収容台数(台)	利用台数 (利用率：%)		放置台数 (台/瞬間)
JR宇都宮駅西口 周辺 (高架下駐輪場 含)	13年度	2,877	2,693	93.6%	463
	14年度	2,877	2,653	92.2%	421
	15年度	2,877	2,647	92.0%	471
	16年度	2,877	2,574	89.5%	422
	17年度	2,984	2,670	89.5%	409
	18年度	2,984	2,573	86.2%	263
	13⇒18(増減)	↑107	↓227	↓7.6%	↓200

注：空き台数の（構成割合）は、収容台数を母数としている。

JR宇都宮駅西口周辺の時間帯別及び長時間の放置台数

区分 年月	瞬間放置自転車台数			長時間放置自転車台数
	午前7時の 瞬間台数(台/瞬)	午前10時の 瞬間台数(台/瞬)	午後7時の 瞬間台数(台/瞬)	午前10時～午後7時 までの長時間放置台 数(台/9時間)
13年6月	—	557	526	266
19年6月	98(A)	216(B)	209(C)	104(D)

#### (3) JR宇都宮駅周辺西口における駐輪需要

現状の放置自転車は約200台であり、駐輪場の空き状況最小で約20台を考慮すると、JR宇都宮駅西口に、新たに約200台（P12参考）を収容できる駐輪場を整備する必要があります。

今後は、需要台数を基に小規模で、利用者の利用形態や料金設定などに配慮した駐輪場を整備します。例えば、駅に近い歩道上（※1）への短時間利用型の駐輪場の整備も一つの手法であると考えられます。また、上記のような整備を行う場合は、撤去の強化を図る必要があります。

※1 平成17年4月1日の道路法施行令の一部改正に伴い、自転車駐車が道路付属物として位置付けられ、道路敷地内における自転車駐車場の整備が可能となった。

《 参 考 》

《平成15年度「自転車利用・活用基本計画」策定時》

J R宇都宮駅西口においては、既設の駐輪場では収容できない多くの放置台数がある

現状の放置台数算出

H12～H13の短時間駐輪台数比較

瞬間台数 or 逆+正利用台数  
約550台以上 or 約800台

宇都宮市の自転車に関する施策  
本計画実施による自転車利用の増加

最小で約550台、最大で800台

J R宇都宮駅西口においては、新たに約800台～1,000台の駐輪需要があると設定

現在の駐輪場利用状況や放置状況の調査

現状の放置台数算出

H17～H18の短時間駐輪（放置）台数比較  
H17：409台⇒H18：263台

瞬間台数 (B+C)/2 or 逆+正利用台数 (A+D)  
約210台以上 or 約200台

駐輪場の空き状況（平均）  
定期利用：最小（6月）で 21台  
年 間 で 149台  
一時利用：最小（4月）で 2台  
年 間 で 78台

約210台

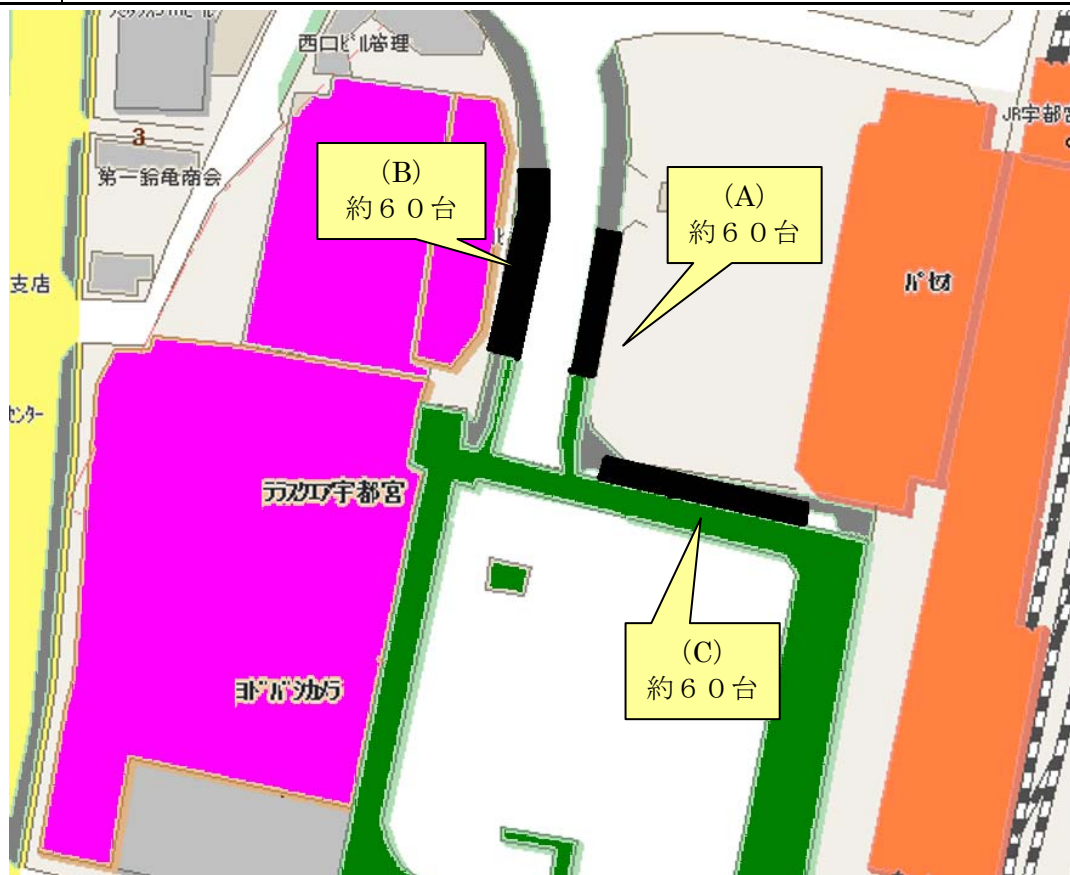
- ・ H13→H18の駐輪場利用率の比較  
92.2%⇒86% (6.2ポイント減少)
- ・ 市内高校生の自転車通学者数の減少  
15,914⇒13,586 (H11⇒H18) 14.6%減  
※2,328名減

再度調査した結果、J R宇都宮駅西口周辺において、約200台の駐輪スペースの確保が必要

#### (4)JR宇都宮駅西口周辺の整備について

現在のJR宇都宮駅西口周辺の放置状況や駐輪場の利用状況から、算出した駐輪需要を考慮すると、既施設への増設、歩道上での整備が考えられことから、下記によりそれぞれを比較しました。

整備手法	現駐輪場の増設		隣接駐車場（市有地）敷地を含めた増設整備		歩道上への整備（P26）	
コスト	増設のため比較的安価	△	増設のため比較的安価	△	電磁ロック式ラック駐輪場のため安価	○
問題点等	・現敷地は、空きスペースがないため、高層化となるが、現施設（3階）を超える高層化は構造上不可能	×	隣接駐車場（自動車）は土日の利用が多いため駐車台数（敷地）を減らす事は困難	×	「道路法施行令」の改正により歩道幅員が確保されれば整備が可能（歩行部2m以上）。また、歩行者専用道のため施設までは、自転車を押して通行するルールを徹底する必要がある。	△
利用しやすさ	—	—	従来どおり	○	商店や駅に近いため利便性は高い	○
景観	—	—	従来どおり	○	歩道上のため多少、景観が損なわれるが現在の放置の状況からは改善が見込める。	△
総合評価	・構造上の問題で整備が不可能である。	×	・駅周辺の駐車（自動車）台数を減少させる事は困難である。 ・増設工事中の駐輪場の一部閉鎖など問題点もある	△	・低コストである。 ・現在の放置状況から近隣商店等への一時的な利用も見受けられることから利用が見込まれる。 ・地元協議調整が必要	○
結論	駐輪場の整備については、今後、歩道上への整備を検討します					



## 4-2-2 中心市街地既存駐輪場の利用の向上

### (1) 中心市街地における放置自転車の撤去強化と既存駐輪場への誘導

オリオン通り周辺の中心市街地においては、放置自転車が大きな問題となっています。  
(P29参照)

今後は、商店街や警察等と意見交換を行いながら放置自転車禁止区域を中心に撤去強化を図り、あわせて走行マナーや既存駐輪場への誘導を図るなど従来からの対策法とあわせて、新たな対応方策について検討をおこない、その地区の状況に応じた対策を講じて行きます。

中央1丁目駐輪場、中央小学校北駐輪場、東武宇都宮駅東駐輪場のそれぞれから約200mの範囲内に放置されている自転車は、これら既存駐輪場に誘導することとします。

中心市街地の利用台数・放置台数の推移

場所	年度	収容台数 (台)	利用台数(台) (利用率：%)		放置台数 (台/瞬間)
中心市街地 (オリオン通り 周辺)	13年度	1,866	936	50.2%	378
	14年度	1,866	879	47.1%	342
	15年度	1,866	850	45.6%	344
	16年度	1,866	752	40.3%	321
	17年度	1,866	745	39.9%	450
	18年度	1,866	673	36.1%	499
	13⇒18(増減)			↓263	↓14.1%

### (2) 中心市街地の既存駐輪場の利用向上策

中央1丁目駐輪場や中央小学校北駐輪場は、一時利用を呼びかける案内板の設置や、中心部でのイベント開催時などの無料化を図るなど、当該駐輪場のPRする施策を講じるとともに、商店街と協力を図りながら、より良い利用向上策について検討していきます。

《今後、検討する利用向上策》

- ・使用料金について⇒
  - ・学割などの新たな料金設定の導入
  - ・無料時間の延長（現行：2時間無料）
- ・促進策について⇒
  - ・イベント開催時における無料開放の拡大
  - ・商店街の協力を得ながらのポイント制の導入  
など

## 4-2-3 短時間駐輪スポットの整備

### (1) 中心市街地周辺における放置自転車の状況

中心市街地（オリオン通り周辺）の放置禁止区域内における放置自転車は、平日の17時で1,000台を超えています。

中心市街地における放置台数：平成19年9月26日（水）・28日（金）

調査日 \ 時間	11時(台数/瞬間)	13時(台数/瞬間)	15時(台数/瞬間)	17時(台数/瞬間)
6日	658	696	725	1029
28日	670	850	898	1126

(※調査日は、東武百貨店においてイベントが開催されていた。)

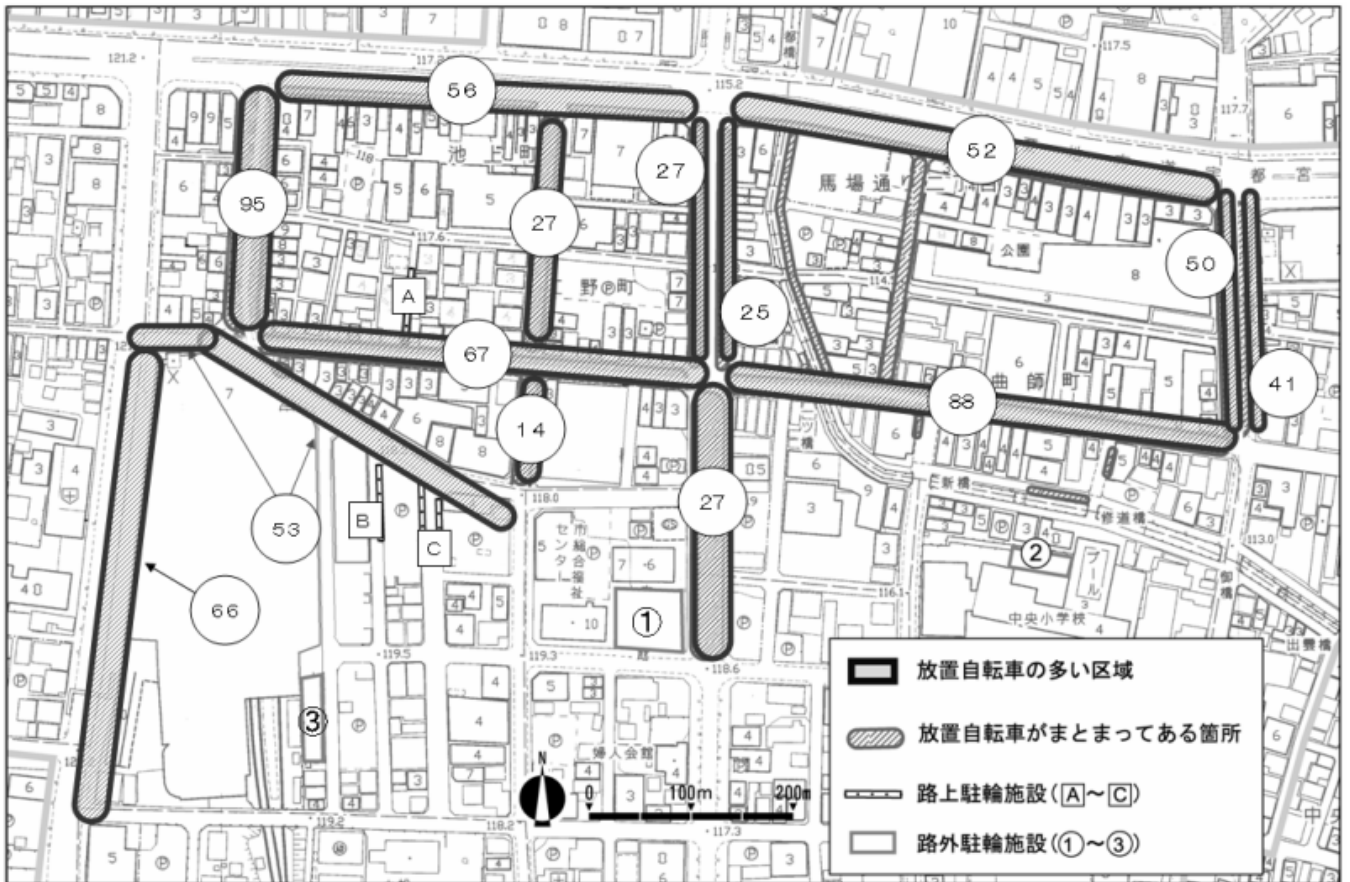
## (2)短時間駐輪スポット整備の必要性

自転車を目的施設の直近に駐輪するという、ドア・ツウ・ドアという自転車の特性から、目的施設の直近の歩道上を活用した短時間駐輪スポットの整備を行う必要があります。

これにより、商店街の近くでは買物客の利便性が高まり、無秩序な駐輪がなくなることで街並みの景観が良くなります。

このようなことから地元商店街をはじめ、警察や道路管理者等と協議を行いながら、連携・協力のもと整備を推進します。

オリオン通り周辺の放置自転車台数の状況



平成19年9月26日(水)・28日(金)に調査

## 4-2-4 郊外型駐輪スポットの整備

### (1) 郊外型駐輪スポットの配置の考え方

郊外型駐輪スポットは、バス利用の促進と自動車利用の削減を図ることを目的に郊外のバス停などの付近に配置します。

また、利用しやすい駐輪場とするため、出来るだけ上屋のある駐輪場を整備します。

### (2) 郊外型駐輪スポットの整備検討状況

平成19年度までに2箇所を選定し整備を進めています。

今後も、自転車からバスへの乗り換えが快適に行えるような箇所を選定し、整備を進めていきます。

#### ●バス停付近の歩道上の整備

##### 【整備計画及び整備検討箇所】

区分	道路名	バス停留所名	運行本数 (平日・往復)	バス停付近における 自転車の駐輪状況など	整備(計画)箇所 及び整備主体
1	石井街道	氷室	27本	現地調査:10台 (歩道橋下)	H19年度整備予定 (県)
	(国道)	(清原東小付近)			
2	日光街道	細谷新道口	110本	現地調査:4台 (歩道橋下)	H19年度整備予定 (県)
	(国道)	(細谷歩道橋付近)			
3	市道402号	瑞穂野団地	60本	現地調査:8台 (歩道)	歩道上に整備計画中 (市)(P27)
	(市道)	(瑞穂駐在所付近)			
4	日光街道	弁天橋	110本	現地調査:20台 (歩道)	整備検討中 (県)
	(国道)	(晃宝小入口付近)			
5	鹿沼街道	野尻	170本	現地調査:10台 (市道)	整備検討中 (県・市)
	(県道)	(砥上団地入口付近)			
6	市道125号	緑二丁目	150本	以前営業所があり、利用者が多かったことから、整備によりバス利用者が増加すると考えられる。	緑ヶ丘小学校歩道橋下などに整備検討中
	(市道)	(旧江曾島営業所付近)			
7	市道125号	緑三丁目			
	(市道)	(旧江曾島営業所付近)			

#### ●バス営業所等への整備状況及び整備検討箇所

また、以下のようなバスの折返し所や車庫などにも駐輪場の設置をバス事業者に働きかけていきます。

区分	バス停留所名	事業者名	実施状況
8	山王団地折返し所	関東バス	計画
9	細谷車庫	関東バス	整備済
10	駒生営業所	関東バス	整備済
11	西原車庫	東野バス	検討
12	西川田東バス停	関東バス	計画
13	柳田車庫	関東バス	整備済
14	宇都宮支店	JRバス関東	整備済



## 4-3 「休む」

### 4-3-1 モビリティセンター・休憩スポットの整備

#### (1)モビリティセンターの整備

モビリティセンターは、自転車利用を促進する戦略的な拠点であり、主な機能は、自転車のトランジット機能、メンテナンス機能、ケア・サービス機能、付加価値機能サービス機能、などです。

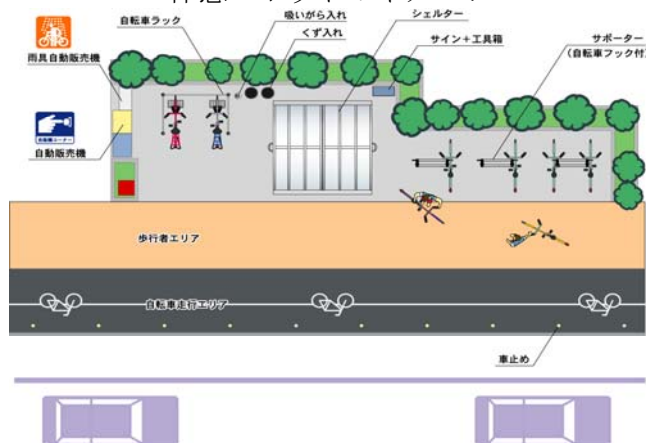
モビリティセンターのイメージ



#### (2)休憩スポットの整備

休憩スポットの主な機能は、駐輪スペース、ベンチ、掲示板（緊急の連絡先）などです。

休憩スポットのイメージ



#### (3)整備の考え方

モビリティセンターや休憩スポットの整備の考え方については、既設の駐輪場や空店舗などを活用するなど引き続き検討していきます。

## 4-4 「運ぶ」

### 4-4-1 サイクルキャリアシステム

#### (1)導入の考え方

鉄道やバスへの自転車の持ち込み時の車両内の混雑や事故の原因になる可能性が高いことや特殊な車両が必要となることなど課題も多くあります。

今後も事業主体となる交通事業者等と協議を行いながら可能性について調査をしていきます。

## 4-5 「借りる」

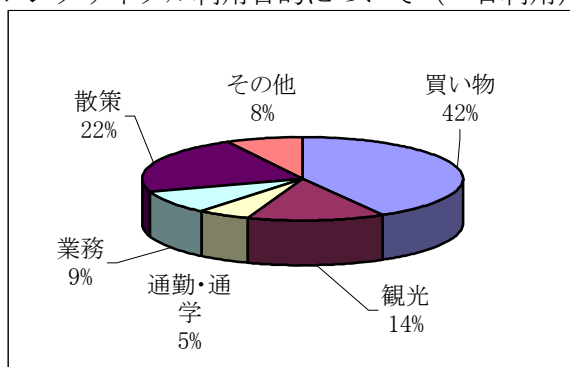
### 4-5-1 レンタサイクルシステム

#### (1) レンタサイクルシステム導入

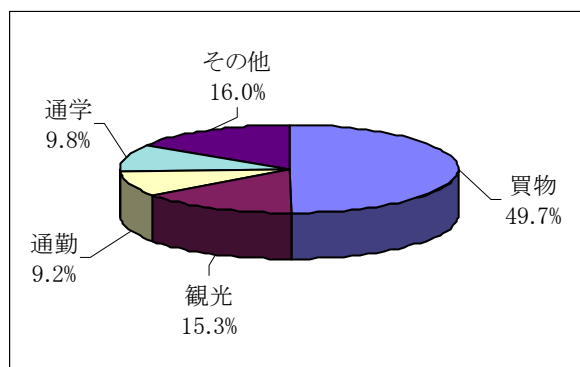
レンタサイクルの実験については、無料、有料化、定期利用など段階的に実験を行ってきましたが、買い物、観光での利用が多いことや近年では通勤通学での利用も増加しています。

今後は、管理・運営の効率化を進め本格導入について検討するとともに需要喚起のためのPRや利用者のモラル向上のための対応方策もあわせて検討していきます。

#### ● レンタサイクル利用目的について（一日利用）



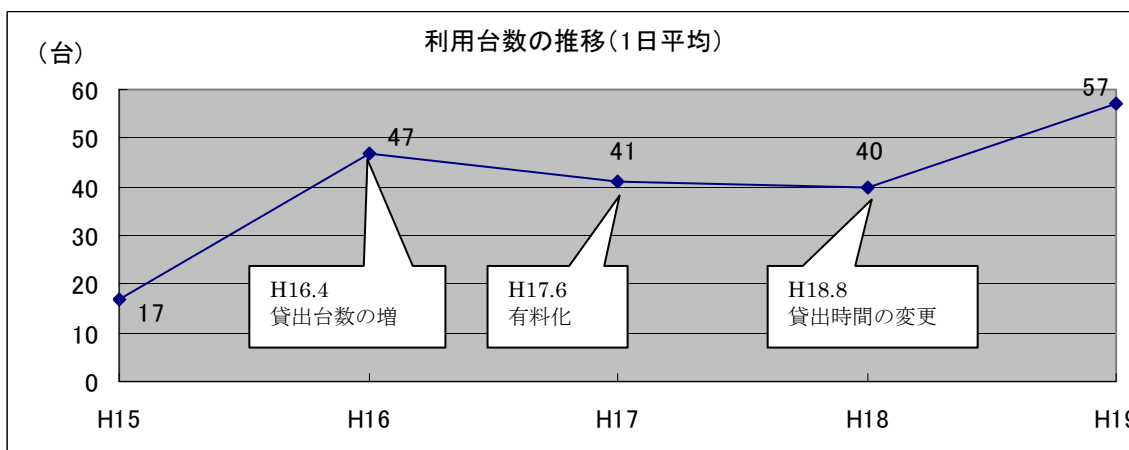
平成 16 年度アンケート調査



平成 18 年度アンケート調査

平成 16 年では、買い物、観光、散策などの利用で約 78% を占め、通勤・通学は僅か 5% であったが、平成 18 年では、通勤・通学で 19% となり大幅に伸びを示しています。

#### ● 一日利用について



当初、利用者は順調に伸びたが、平成 17 年度は有料化により多少減少した。しかし、その後、PR 等の効果により平成 17 年度後半からは、利用者が伸び始めています。

また、現在では、利用者の増加のため、一日利用自転車不足、貸出ができない状況も見受けられます。

#### ● 定期利用について

平成 18 年度	貸出台数	利用台数
	60 台	30 台 (最大：4 月契約分)

定期利用については、貸出（設定）台数 60 台に対して、30 台と利用が半数に留まっております。また、平成 19 年度から利用促進のために定期料金の値下げを行ったが利用は伸びていない状況にあります。

## (2) レンタサイクル本格導入

レンタサイクルの本格導入は、平成21年度を目標年次と設定します。

今後、レンタサイクルの本格導入にむけて、利用状況、運営コスト（管理費、修理費など）などを基に運営システムや事業主体等を検討します。

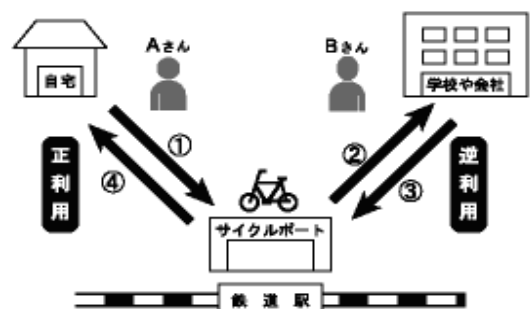
	現在のシステム (H19年4月現在)	利用状況					導入効果など
		H15	H16	H17	H18	H19	
一日利用	貸出場所：4箇所 貸出回数：60台 利用料金：1日1回100円 導入目的：中心市街地の回遊性向上，放置自転車対策 ※詳細はP30参照	17台 (無料)	47台 (無料)	41台 (有料)	40台 (有料)	57台 (有料)	利用は、着実に伸びており，利用についても買い物・観光から通勤通学までと市街地の回遊性の向上に役立っていると考えられるが，レンタサイクルの放置も問題となっており利用者のマナー向上が課題である。
定期利用	貸出場所：3箇所 (H18は，4箇所) 貸出回数：50台 (H18は，60台) 利用料金：3ヶ月 5,400円 ：6ヶ月 10,800円 導入目的：正・逆利用による駐輪場の有効活用，放棄自転車の抑制 ※詳細はP30参照	—	—	—	30台 (内：正利用1人，逆利用29人)	30台 (内：正利用0人，逆利用30人)	利用者の意向や利用率（約50%）からは，ある程度のニーズは確認できるが，導入目的である駐輪場等の有効活用が見られない

- ・一日利用については，利用者が増加しており，一日利用の自転車が不足する日もある。  
また，利用目的（P19円グラフ）を見ると買い物のほか通勤・通学での利用についても増加している。
- ・定期利用については，利用のほとんどが逆利用であり，導入目的である。“正・逆利用による駐輪場の有効活用（下記《参考》参照）”の効果が見られていない事や実質オーナー制による自転車の利用のため，効率的な運用ができていない。
- ・今後は，本格導入に向けて，限りある駐輪場のスペースを考慮しながら一日利用レンタサイクルの増台のため，定期利用のあり方（廃止も含めた）を検討する必要があります。

### 《参考》

○正・逆利用による駐輪場の有効活用とは？

正利用者（自宅から駐輪場への利用 ①）と逆利用者（駐輪場から学校・会社などへの利用 ②）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し，また，1台分の駐輪スペースを有効に活用するもの。



## 4-6 「守る」

### 4-6-1 具体施策の展開

#### (1) マナーを守れる人をつくる

##### ◆交通ルールを遵守し正しい交通マナーを実践できる人をつくる

自転車は、手軽で便利な乗り物として広く普及していますが、正しい交通ルールやマナーを習得する機会は限られています。このため、地域や学校、警察などと連携し、自転車利用者の一人ひとりが、交通社会の一員であるということを自覚して、自己の安全を守ることができるよう「交通ルールを遵守し正しい交通マナーを実践できる人をつくる」方策を進めていきます。

交通ルールを遵守し正しい交通マナーを実践できる人づくりのための課題と対応策

区分	課題	対応策
交通安全教室等の開催	交通ルール・マナーに関する教育の強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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の開催</li> <li>・世代間交流交通安全教室の開催</li> <li>・高校生の死亡事故現場診断の実施</li> <li>・小学生や高齢者を対象とした自転車免許証制度の実施</li> </ul>
広報啓発活動の実施	交通安全意識の高揚を図るための広報・啓発の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小学校、中学校へのチラシ、ポスターの配布</li> <li>・広報車による広報活動の実施</li> <li>・オリオン通り街頭活動の実施</li> <li>・高校生の交通問題を考える会と連携した啓発活動の実施</li> <li>・広報紙、市ホームページを活用した広報活動の実施</li> <li>・自転車の安全利用に特化したホームページの作成</li> <li>・ヘルメット着用啓発パンフレットの作成、配布</li> </ul>
イベントの開催	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通安全運動の実施</li> <li>・小学生対象の交通安全啓発ポスターコンクールの実施</li> </ul>

※ゴシックは重点取組み

#### 「道路交通法での主なルール」

主なルール	該当規定	罰 則
◆酒気帯び運転の禁止	法第 65 条	5 年以下の懲役又は 100 万円以下の罰金など
◆安全運転の義務	法第 70 条	3 月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金
◆一時停止の標識のある交差点での一時停止の義務	法第 43 条	3 月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金
◆信号に従う義務	法第 7 条	3 月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金
◆傘さし運転の禁止	法第 71 条※	5 万円以下の罰金
◆夜間の無灯火運転の禁止	法第 52 条	5 万円以下の罰金
◆歩道での歩行者通行妨害の禁止	法第 63 条の 4	2 万円以下の罰金又は科料
◆並進の禁止	法第 19 条	2 万円以下の罰金又は科料
◆二人乗りの禁止	法第 55 条, 57 条	5 万円以下の罰金など

※法第 71 条に基づき栃木県道路交通法施行細則第 13 条により規定

## ◆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の開催

交通安全教育は、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる社会人を育成する上で重要です。

そのため、学校、警察等の関係機関、団体と連携を図り、それぞれのライフステージに合わせた生涯にわたる交通安全教育を推進します。

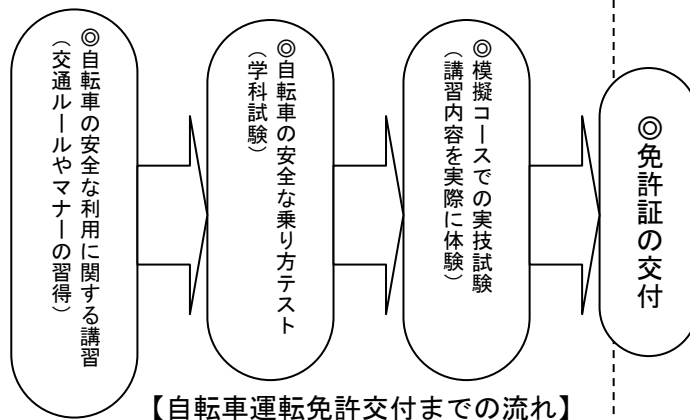
### 【実施概要及び実績】

交通安全に関する知識の普及及び交通安全意識の高揚を図るため、幼児向けの教室では寸劇や紙芝居、小学校では車や自転車を使った実験、高齢者向けには講話等、世代毎に様々な組み合わせで楽しく学べる教室を実施しています。 [H18年度の実績]

区分	幼児				児童		高齢者		合計	
	幼稚園・保育園		その他		小学校		老人クラブ	その他		
	園児	保護者	園児	保護者	児童	保護者				
実施数	80	9	7	6	14	0	101	14	3	234
受講者数	10,592	357	389	329	4,935	0	2,044	595	348	19,589

## ◆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、学科と実技試験による子ども自転車運転免許事業を実施します。



(表面)

氏名	No.
学校名	自転車運転免許証
小学校卒業まで有効	
交付	平成 年 月 日
交通ルールを守りましょう	
栃木県警察 宇都宮市	

(裏面)

自転車の安全な乗り方	
1	信号を守る。
2	交差点ではきちんと止まって左右を確認する
3	傘さし運転はしない
4	暗くなったらライトをつける
5	歩いている人に気をつけて運転する

【小学生自転車運転免許モデル事業】平成19年実施

身近な交通手段となっている自転車の安全な乗り方を習得させるために、小学校4年生を対象に、小学生自転車運転免許モデル事業を実施しました。



平成19年度実施校：瑞穂野南小学校、岡本北小学校、横川西小学校、中央小学校で218人

## ◆ヘルメット着用の推進

幼児や児童が自転車を利用する場合は、ヘルメットを着用するよう推進します。

また、ヘルメット着用の推進に関しては、今後もホームページなどでの広報や、安全教育などで積極的に推進していきます。

《参考》

### ◆◆ オリオン通り街頭活動 ◆◆

近年、自転車の関係する交通事故が多発し、また、歩行者への迷惑運転が横行しているなど自転車マナーの悪さに対する批判が高まっています。

自転車は便利な乗り物ですが、傘さし運転や2人乗りなどの交通ルールやマナーを守らなければ、被害者になるだけでなく、加害者にもなる乗り物です。

一人ひとりが正しい自転車利用を心掛け、安全なまちづくりができるよう、毎週月曜日に市内の高等学校・警察・地域が連携し、オリオン通りで自転車安全利用推進のための街頭活動を実施しています。



## (2)自転車の安全を守る環境をつくる

自転車利用者を守るために、引続き、カーブミラーなど交通安全施設の設置を始め、道路標識、防護柵、交差点改良などの整備を実施し、自転車利用中の事故や怪我などの防止策を図ります。

また、自転車が故障した場合でも早急に対応ができるよう各駐輪場を修理事業所等の案内所とするなどの検討を進めていきます。

## **第5章 次期改定について**

### **5-1 次回の改定時期について**

本計画の目標年次は平成22年に設定されています。そのため今回見直した，事業内容の推進とあわせて平成21年度に基礎調査を実施し，平成22年度に改定を行っていきます。

### **5-2 改定の概要について**

次期改定については，平成19年3月31日の市町合併において市域が広がったことなどにより，再度自転車の利用に関する調査を実施し，現計画を基本とした新たな計画を作るものです。