

# 宇都宮市の自転車施策について

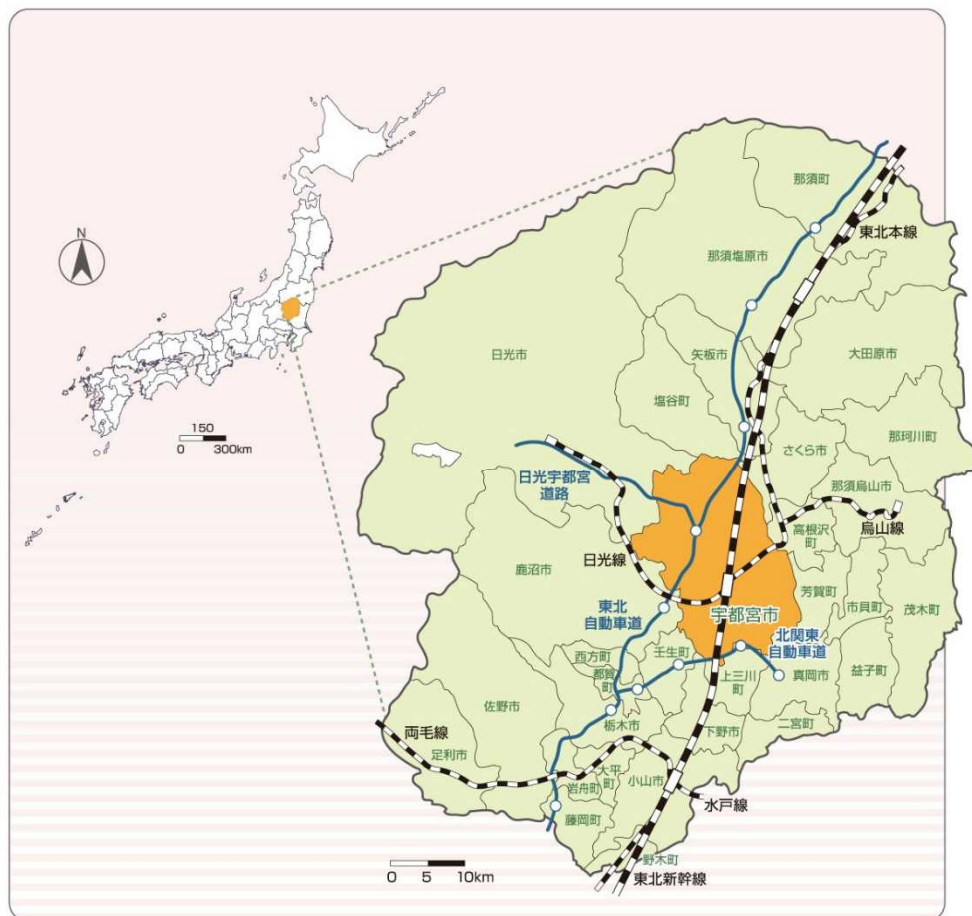
自転車のまち宇都宮を目指して



# 目 次

1. 宇都宮市の特徴
2. 宇都宮市の自転車通行空間の整備
3. 整備にあたっての課題や苦労点
4. 整備促進にあたっての既存の仕組み等の改善案
5. ルール徹底を促進する取組み
6. 整備事例の紹介

# 宇都宮市の位置

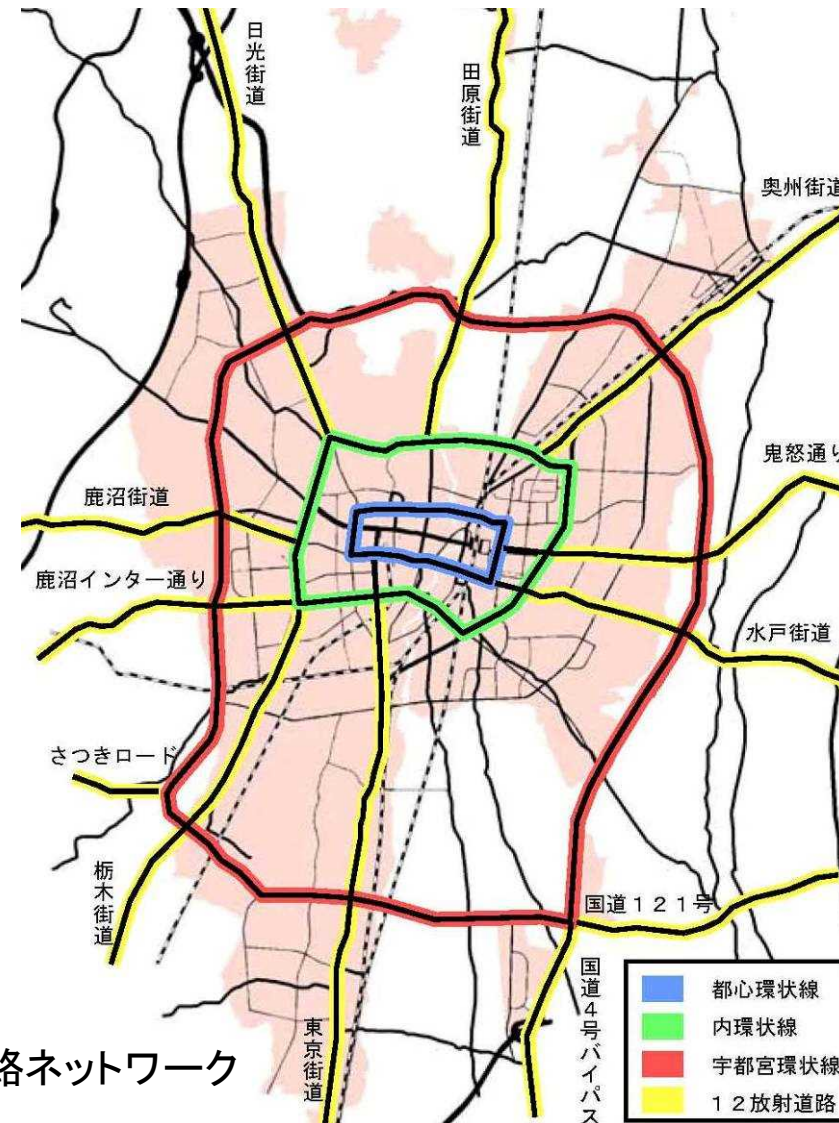


- 東京より北へ約100km
- 人口：約51万人
- 面積：約416万平方キロメートル

# 1. 宇都宮市の特徴

## (1) 自転車利用に適したまち（都市構造等）

- 市街地を中心に広がる平坦地
- 雨量は全国平均と比較して少ない
- 冬季の日照時間が長い
- 充実した道路環境

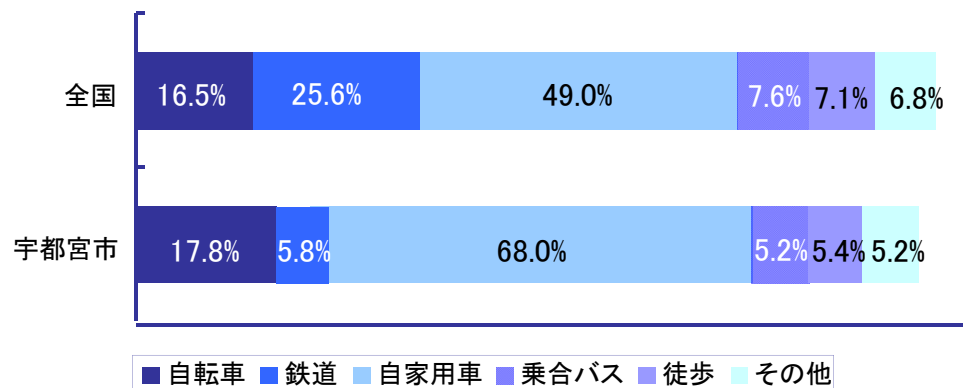


3環状・12放射道路の道路ネットワーク

## (2) 自転車利用が盛んなまち

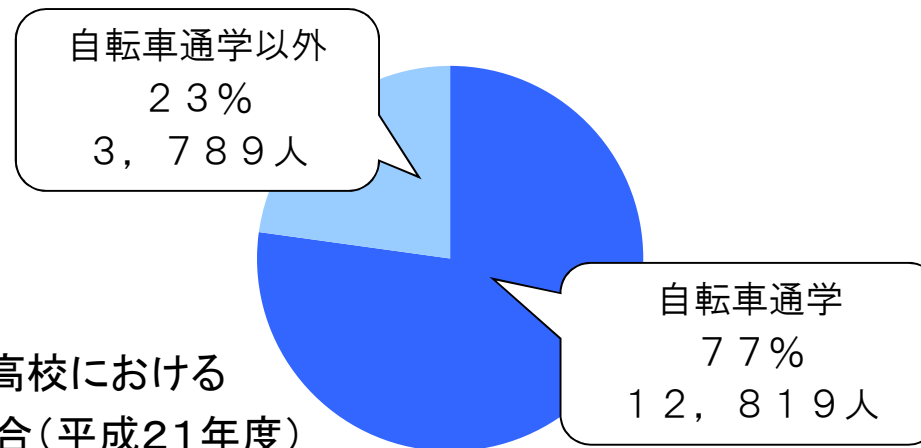
- 通勤・通学に自転車を  
利用する人の割合  
が全国平均と比較し  
て高い
- 市内の高校では、  
約8割が自転車通学

宇都宮市の交通分担率



出典：平成22年国勢調査

宇都宮市内の高校における  
自転車通学者の割合(平成21年度)



### (3) 自転車スポーツが盛んなまち

- ジャパンカップサイクルロードレース世界トップクラスの選手が一堂に会する、アジア最高位の自転車ロードレースの開催地





## ●宇都宮ブリッツェン

平成20年10月，宇都宮で日本初“地域密着型”プロロードレースチーム「宇都宮ブリッツェン」が誕生，自転車の普及に尽力している



選手と一緒に楽しめる「サイクルピクニック」の様子



選手による「ウィーラースクール」の様子

## 2. 宇都宮市の自転車通行空間の整備

「宇都宮市自転車利用・活用基本計画」

平成15年3月策定



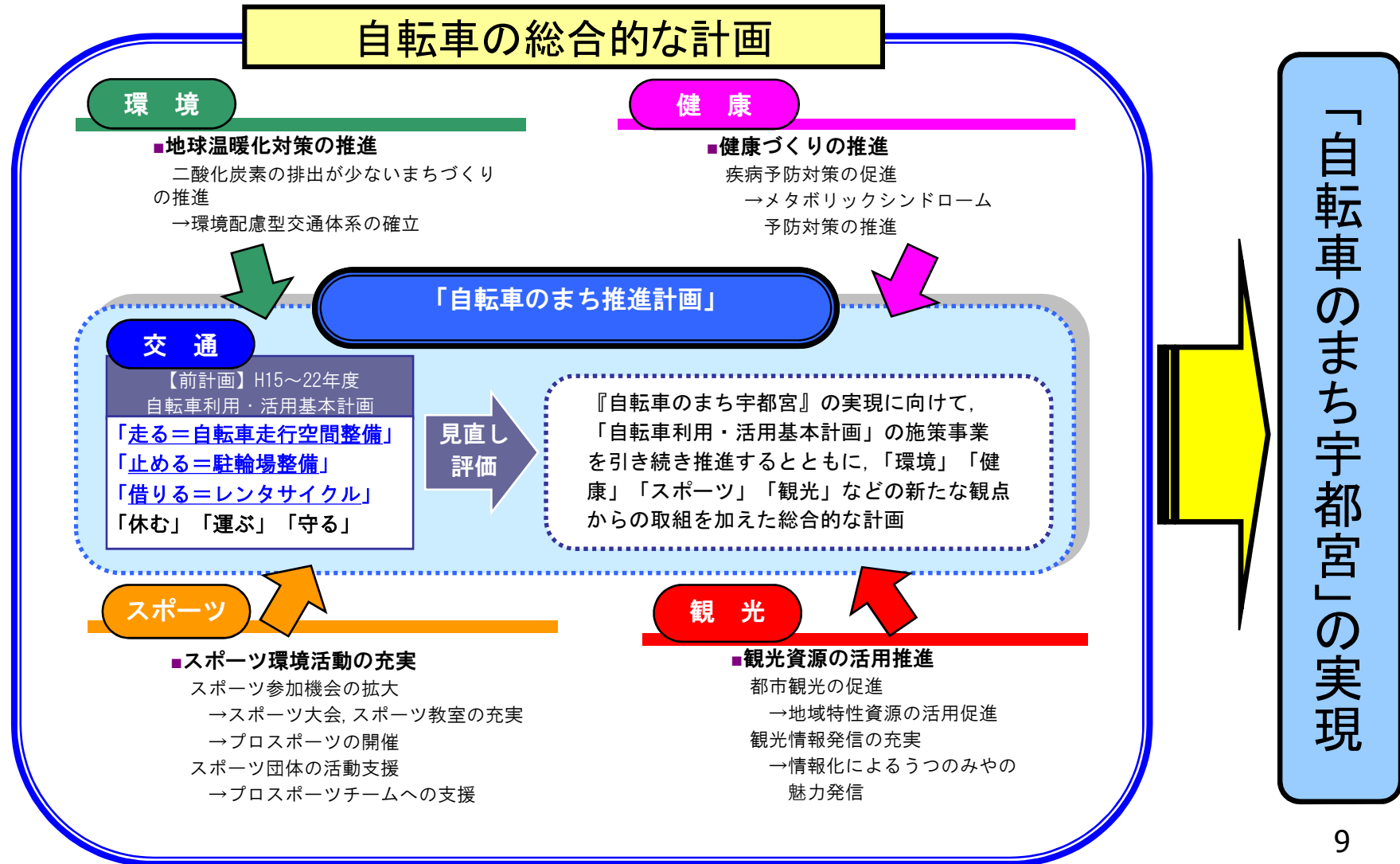
「宇都宮市自転車のまち推進計画」

平成22年12月策定



# 「自転車のまち推進計画」の概要

## (1) 推進計画のコンセプト



## (2) 推進計画策定の基本方針・目標

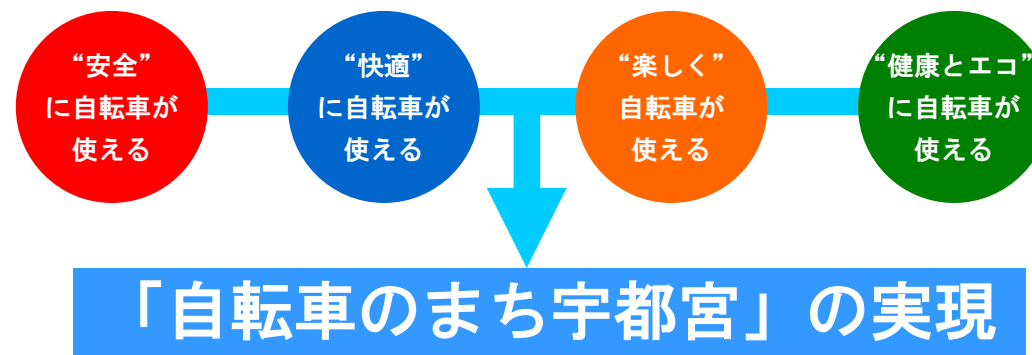
- 計画期間：平成23年度～平成27年度  
10年後を見据えた5年間の実行計画

- 基本方針：

①交通手段としての利便性を高める  
○走行・利用環境の改善  
○他の交通手段との連携強化

②自転車でまちの魅力を高める  
○健康度・環境度アップ  
○自転車目的の来街者増 等

- 計画目標：自転車のまち推進計画「4つの施策の柱」



# (3) 施策体系

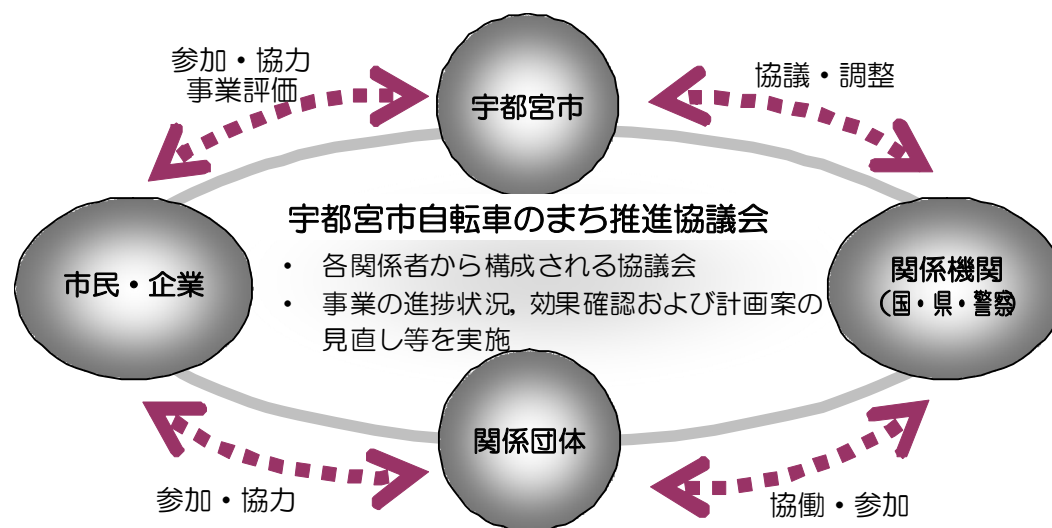
4つの柱に  
基づく施策体系

25の具体的な  
取組を位置付け

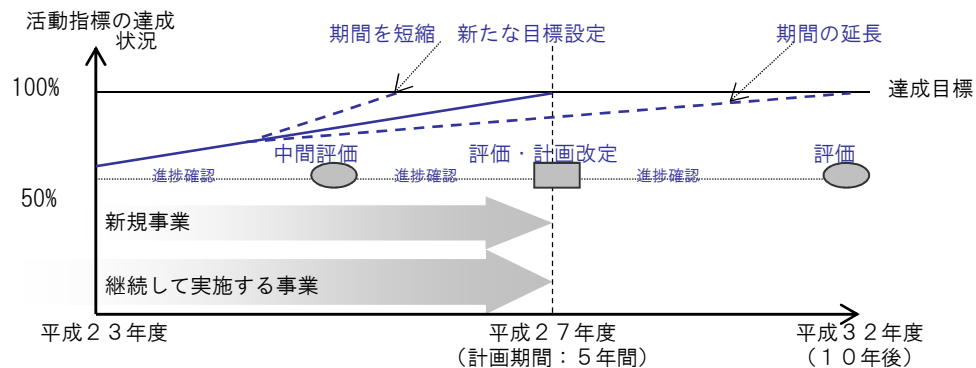
目標	4つの柱	施策事業	具体的な取組
<p>「自転車のまち宇都宮」の実現</p> <p>だれもが安全に便利に楽しく自転車を利用できるとともに、ひとや環境にやさしい自転車を愛するまちを目指します。</p>	<p><b>目標Ⅰ</b> だれもが“安全”に自転車が使える</p> <p>～安全性の向上～</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車の走行にとって安全・安心な道づくりの推進</li> <li>自転車のルール・マナーを守ることができる人づくりや自転車の安全を守る環境づくりの推進</li> </ul>	<p>(1) 自転車走行空間の確保</p> <p>(2) 安全啓発活動の実施</p> <p>(3) 安全を守る環境づくりの推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎新たな自転車走行空間の整備【拡】</li> <li>自転車サインの整備【拡】</li> <li>◎交通安全教室等の継続・拡充【拡】</li> <li>広報啓発活動の継続・拡充【拡】</li> <li>安全安心な自転車用具の普及促進【拡】</li> <li>交通安全施設の設置【継】</li> <li>放置自転車対策の継続・拡充【拡】</li> </ul>
	<p><b>目標Ⅱ</b> だれもが“快適”に自転車が使える</p> <p>～快適性の向上～</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車利用者が休憩できる空間の創出や公共交通（バス、鉄道、タクシー）との連携など、自転車利用がにつながる環境づくりの推進</li> </ul>	<p>(1) 自転車利用のネットワーク化</p> <p>(2) 新たな駐輪場の整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎休憩スポットの創出（自転車の駅）【新】</li> <li>公共交通との連携強化【拡】</li> <li>◎鉄道駅周辺への駐輪場整備【拡】</li> <li>バス停付近への駐輪場整備【拡】</li> <li>短時間駐輪スポットの整備【新】</li> </ul>
	<p><b>目標Ⅲ</b> だれもが“楽しく”自転車が使える</p> <p>～観光やスポーツの推進～</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車に乗りたくなるような環境づくりの推進</li> <li>観光との連携やサイクリングスポーツの振興による新たな自転車の魅力づくりの推進</li> </ul>	<p>(1) レンタサイクルの拡充</p> <p>(2) スポーツ・観光等との連携</p> <p>(3) プロスポーツとの連携</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◎観光レンタサイクルの導入【新】</li> <li>コミュニティサイクルの拡充【拡】</li> <li>◎モビリティセンターの整備【新】</li> <li>観光・サイクリングルートの整備・創出【新】</li> <li>◎自転車マップの作成【新】</li> <li>サイクリングロードの整備【拡】</li> <li>商店街等との連携策の実施【新】</li> <li>ジャパンカップのPRの実施【継】</li> <li>自転車の普及促進イベントの実施【新】</li> </ul>
	<p><b>目標Ⅳ</b> だれもが“健康とエコ”に自転車が使える</p> <p>～健康の増進と環境保全～</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市民の健康増進や地球にやさしいライフスタイルの推進</li> </ul>	<p>(1) 自転車通勤の推進</p> <p>(2) 新たなライフスタイルの推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>モビリティマネジメントの実施【拡】</li> <li>自転車通勤に関する職場環境の改善【新】</li> <li>◎自転車モニター事業の実施【新】</li> </ul>
<p>「自転車のまち宇都宮」の推進</p>			<ul style="list-style-type: none"> <li>「自転車のまち宇都宮」のPR【新】</li> </ul>

## (4) 推進体制・進行管理

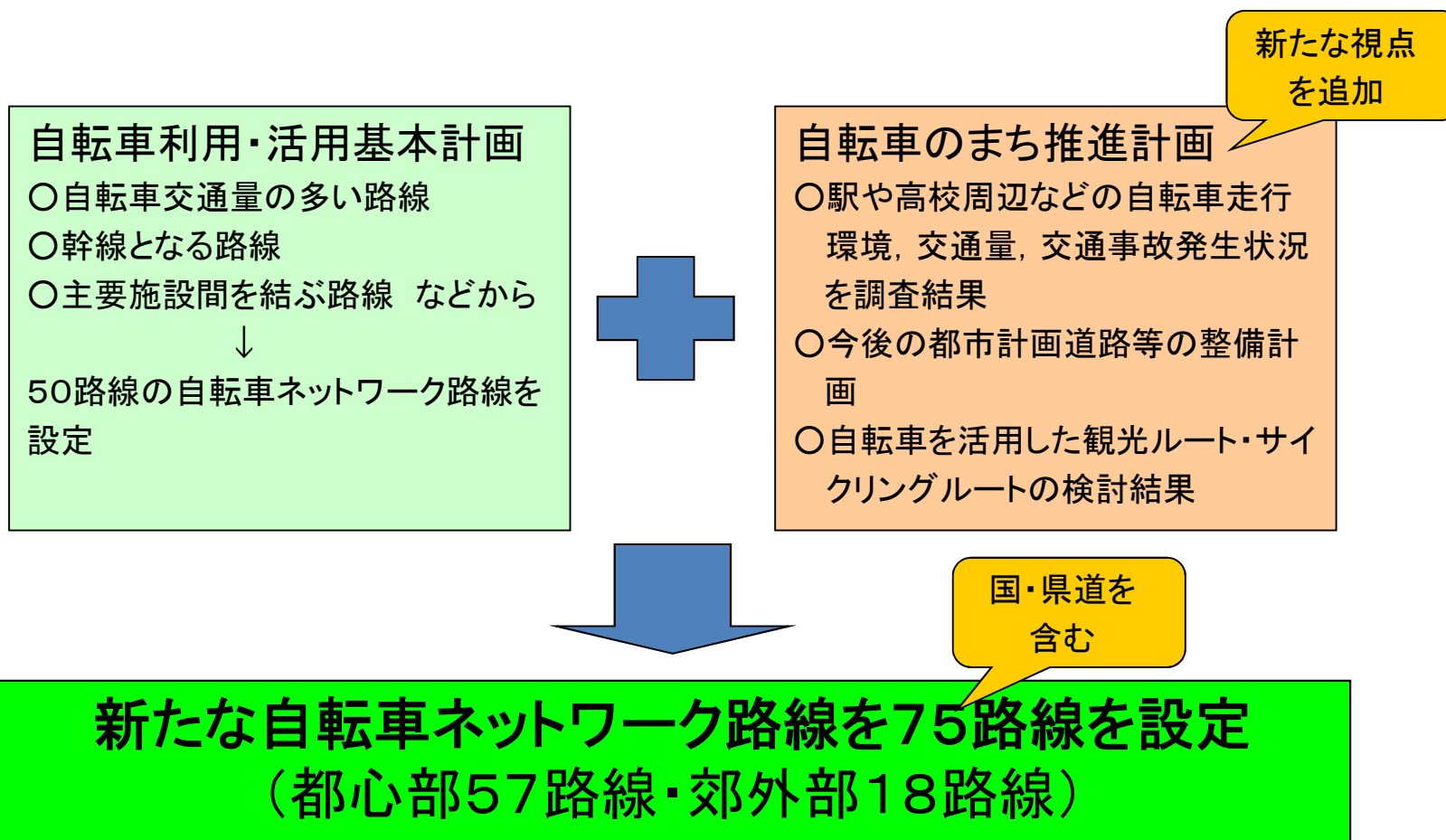
### ■ 推進組織



### ■ 計画の推進イメージ



# 自転車ネットワーク路線の設定



# <自転車ネットワーク路線(都心部)>



# 「優先整備路線」の選定

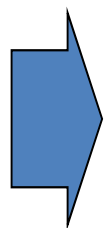
自転車交通量などから、整備の必要性を路線ごとに評価し、市が管理する道路の中から優先的に整備する路線を選定

整備の必要性を路線ごとに評価

＜評価基準＞

- 自転車交通量が非常に多い  
⇒平日7～9時 1,000台以上  
(郊外部は300台以上)
- 自転車の交通事故件数が非常に多い  
⇒6件/km以上  
(郊外部は10件/km以上)
- 有効幅員不足率が非常に高い  
⇒不足する街区の割合が81%以上
- 高校周辺の区間
- 駅へのアクセス路線(郊外部のみ)

※有効幅員の不足:自転車歩行者道:3m未満  
路肩:1.5m未満,路側帯:0.75m未満

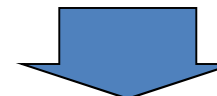


＜選定1＞

評価基準の該当数が多い路線を選定

- 都心部=2つ以上の路線
- 郊外部=最多の路線

8路線を選定



＜選定2＞

その他の路線を以下の視点から選定

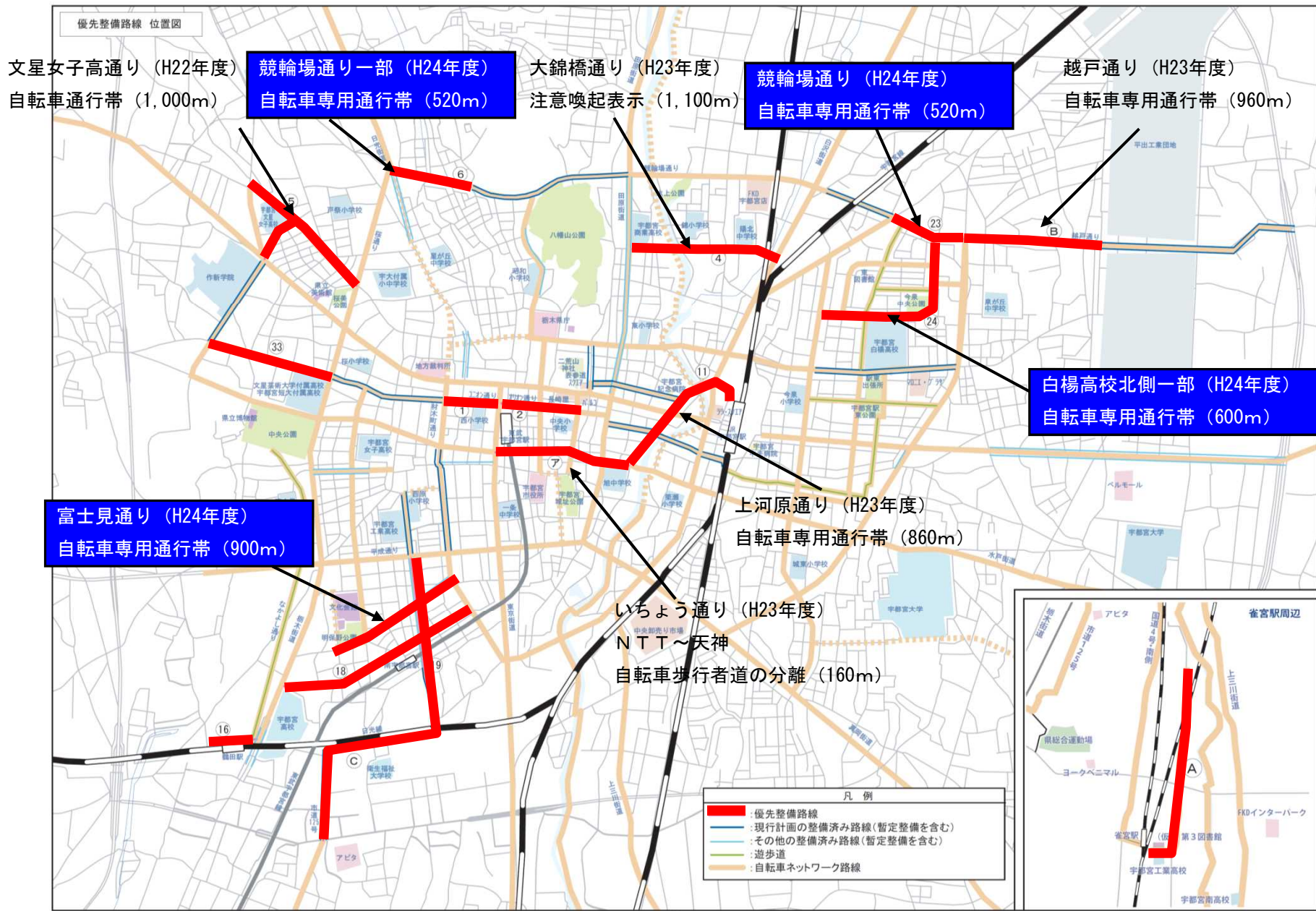
- 自転車走行空間の連続性
- 整備の実現性
- 自転車利用の促進性
  - ・安全性(自動車走行速度)
  - ・利便性(公共施設に隣接)
  - ・活性化(観光ルート等に該当)

7路線を選定

## 優先整備路線16路線を選定

※未整備区間がある自転車通行環境整備モデル事業選定路線1路線を含む

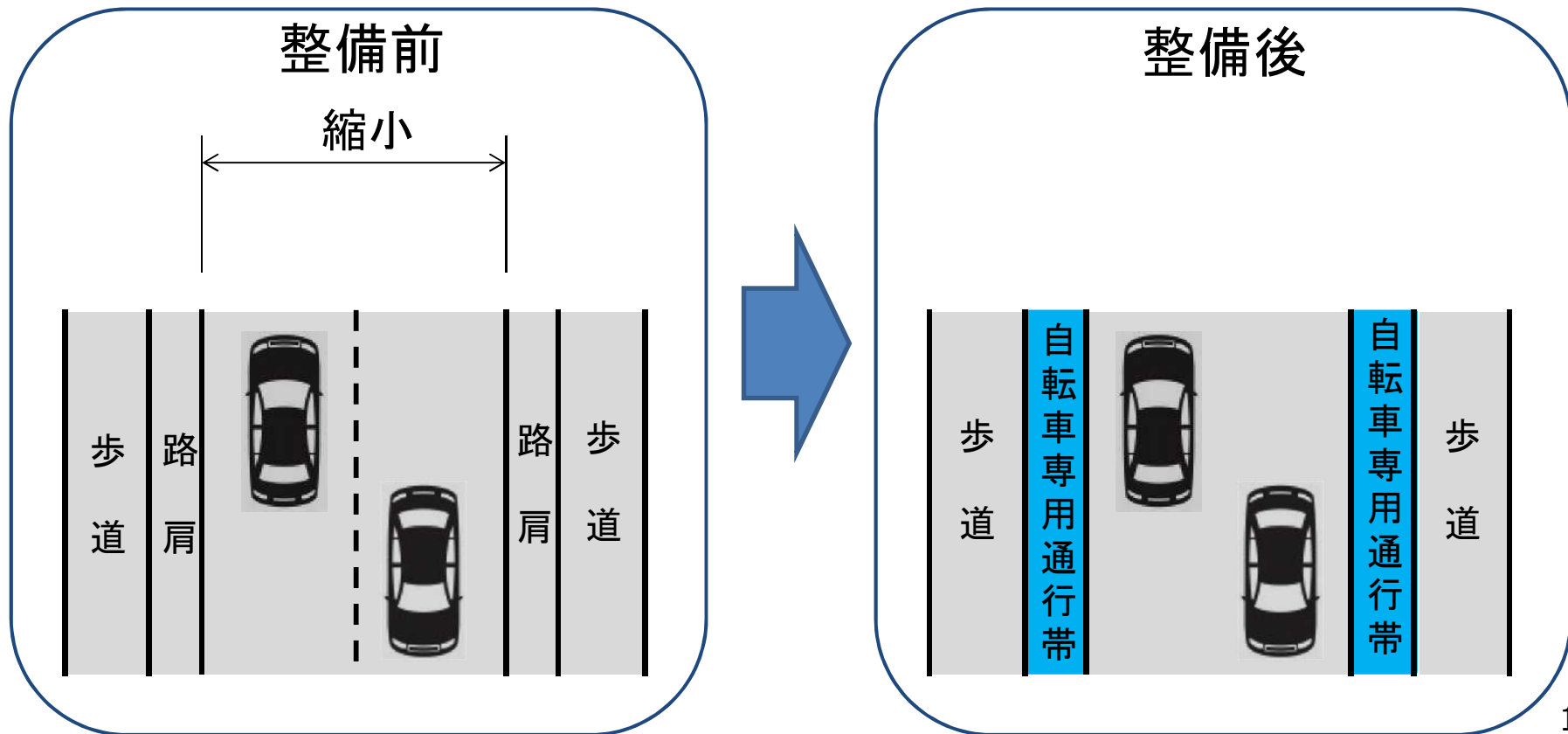
# <優先整備路線(市整備)>





### 3. 整備にあたっての課題や苦労点

- ・限られた道路幅員での再配分  
⇒車道幅員の縮小(センターライン消去など)



- ・置式鉄板(ブロック)などの対策  
⇒個人負担のため注意喚起を行っても撤去が進まない



- ・地域住民への周知  
⇒円滑に工事を進めることや整備後の利用について、地域住民への十分な説明と協力が不可欠



地域代表者への説明

- ・自転車専用通行帯の設置が難しい路線
  - ⇒自転車と歩行者の分離を行ったが、自転車と歩行者の混在が解消されていないため、利用者のマナー向上が重要。
  - ⇒将来的には自転車を車道へ下ろすことが必要。



- ・バス停の注意喚起表示と利用の実態

注意喚起の表示だけでは、マナー向上につながらない。  
(自転車がバスを追い越してしまうなど)



## 4. 整備促進にあたっての既存の 仕組み等の改善案

・ガイドラインでは、整備イメージなど、幅広い整備形態を示しているが、関係機関との協議により、整備手法が変わることもあることから、自転車道整備に関するより詳細な基準を示してほしい。

例

- ・道路空間の再配分に係る基準（パターン）
- ・路面表示の色に関する基準

## 5. ルール徹底を促進する取組み



自転車の安全利用のための街頭指導

(県警や高校生，地域住民と連携しながら実施)

# 市内の小学4年生を対象とした「自転車運転免許事業」

氏名	宇都宮 花子	No.	21-1-1
学校名	宇都宮小学校	自転車 運転 免許 証	
小学校卒業まで有効			
交付	平成21年11月30日		
交通ルールを守ります			
栃木県警察・宇都宮市			



スタントマンの実演による「スケアードストレイト」



# 6. 整備事例の紹介



# 整備前(H26年7月)



整備中(H26年10月)

市道28号線



整備完了(H27年3月予定)

市道28号線



整備完了(H27年1月)



市道28号線・市道15号線交差点部

整備完了(H27年1月)



二段階右折を促進させる，溜まり場

# 自転車走行空間整備の効果検証



## 固定ビデオ調査 (整備前後)

- 自転車交通量
- 自転車走行位置・方向
- 自転車走行速度
- 歩行者, 自動車との交錯状況など

ご清聴ありがとうございました。

