「（仮称）第２次宇都宮市自転車のまち推進計画」の検討の方向性について

別紙１

◎　「（仮称）第２次宇都宮市自転車のまち推進計画」の検討の方向性

＜＜ネットワーク型コンパクトシティを支える「自転車のまち」を目指す＞＞

自転車を活用したまちづくりのフロントランナー都市として，これまで進めてきた取組の継続・拡充を図りながら，自転車に対する市民ニーズへの対応や国・県などの環境変化に対応した施策の見直しを進めることにより，ネットワーク型コンパクトシティを支える「自転車のまち」のより一層の推進を図る。

【1　これまでの取組の継続・拡充】

・NCCに対応した自転車ネットワーク構築
・自転車事故の削減のための教育・啓発活動
・ジャパンカップの魅力向上・活用
・「自転車のまち宇都宮」のPR
・自転車と公共交通との連携強化　など

【2　自転車に対する市民ニーズへの対応】

・自転車走行空間整備の推進
・安全性向上のための交通ルールの周知・啓発
・駐輪場，レンタサイクルの利便性向上
・自転車施策の市民へのPR
・健康意識の高まりを捉えた自転車利用促進　など

【3　環境変化に対応した施策の見直し】

・短中距離移動の自転車への転換
・改正された交通ルールの周知
・サイクルツーリズムの推進
・自転車通勤の促進
・自転車の IoT 化の促進　など

【4　ネットワーク型コンパクトシティを支える「自転車のまち」の推進】

・徒歩・自転車・公共交通で暮らせるまちづくり
・日常生活や余暇活動を支える自転車ネットワーク構築
・サイクルスポーツを活用した都市の魅力づくり
・都市ブランドとしての「自転車のまち宇都宮」のPR　など

＜＜自転車を利用する「基盤づくり」・「意識の向上」・「機会の提供」を一体的に推進＞＞

自転車事故の削減や日常的な利用促進，観光地等の周遊など「自転車のまち」の実現に向け，誰もが安心して快適に利用できる「基盤づくり」とともに，その基盤を一人ひとりが安全，便利に利用するための「意識の向上」や，誰もが様々な場面で自転車を活用できる「機会の提供」を一体的に推進していく。

４　上位計画等から見た「自転車のまち」の姿

【目指すべきまちの姿】

〔総合計画〕
・ネットワーク型コンパクトシティの形成
・日常生活において誰もが不安なく，安全・安心を実感して暮らせる
・地域の確固たる経済力の維持・発展と環境に優しい都市
・地域資源の魅力を創造・発信し，人や情報が行き交い活力が生まれる

〔都市交通戦略〕
・多様なライフスタイルに対応した低コストで効率的な移動手段の確保
・階層性のある公共交通ネットワークの構築
・バリアフリー化された安全な歩行空間や自転車走行空間の整備

【「自転車のまち」の姿】

・利便性，経済性，環境・健康への効果など，自転車の持つ特性が理解され，安全・快適な利用環境のもと，ネットワーク型コンパクトシティにおける市民の足として多様な場面で自転車を活用
・自転車と公共交通との連携が図られ，徒歩と自転車・公共交通で生活が可能

１　「自転車のまち推進計画」（平成２３年度～令和２年度）の推進状況

【推進状況の評価】

○「自転車のまち推進計画」は着実に推進（19 事業中 18 事業が概ね予定通り実施）
・自転車走空間整備 49.9km（目標 57.7km・整備率 86.5%）
・ジャパンカップ（2 日間で約 13 万人が観戦）
・レンタサイクル，自転車の駅，C＆BR　など

○成果指標は未達成
・自転車事故件数は増加傾向，交通分担率は低下，市民満足度は横ばい

成果指標	基準値	目標値	実績	備考
自転車が関連する交通事故件数	H22:629 件 H27:429 件	320 件以下	R1:428 件	・H30 年以降は増加傾向
自転車交通分担率	H22:17%	25%	R1:13.3%	※市民意識調査結果
市民満足度	H22:29.6% H27:26.7%	50%	R1:27.7%	※市民意識調査結果

【課題】

・安全性向上，利用促進，認知度向上のための取組強化が必要
（自転車走行空間整備，安全教育，ジャパンカップの魅力向上，公共交通との連携等）

２　市民意識調査結果（R1.12 実施，回答 1,171 件）

【調査結果】

〔安全・快適〕
・「自転車走行空間整備が十分でない」（47.2%）は「十分である」の 2.4 倍
・「自転車ルールの啓発が十分でない」（46.5%）は「十分である」の 3.1 倍
・レンタサイクルのサービス拡充や機能向上の要望
・「駐輪場の整備が十分でない」（33.7%）は「十分である」の 1.4 倍

〔楽しく・つながる・健康〕
・ジャパンカップの認知度は 79%と高く，自転車関連イベントの満足度も高い
・自転車が「健康増進につながる」という認識は 9 割を超える

〔成果指標に関する事項〕
・外出時の交通手段においてクルマの分担率は 77%と高く，自転車保有率も 19～74 歳では約 5 割にとどまる（18 歳以下の保有率 96%）
・自転車利用の限界距離は 3～5 km程度との回答が最も多い（28%）
・自転車利用に必要なこと　自転車走行空間の整備　67%
駐輪場の整備　49%
交通ルール・マナー向上　43%

【市民意識から見た課題】

・自転車走行空間整備，駐輪場整備，安全教育に対する市民ニーズへの対応
・「ジャパンカップの認知度」や「自転車に対する健康意識」を活かした利用促進
・「クルマ依存からの転換」のための自転車の活用

３　国・県などの環境変化

【環境変化】

○国による「自転車活用推進法」・「自転車活用推進計画」
・短中距離の自転車への転換
・自転車による体づくり，健康長寿社会の構築
・サイクルツーリズムの推進
・交通ルールの周知，安全教育の推進など
（新たな視点）・自転車の IoT 化促進
・サイクルツーリズム推進
・災害時の自転車活用推進など

○「栃木県自転車活用推進計画」
（新たな視点）・タンデム自転車の普及啓発　など

○道路交通法一部改正
（新たな視点）・あおり運転の厳罰化

○「新しい生活様式」における自転車通勤・通学の推進

【環境変化から見た課題】

・本市が国・県に先駆けて取り組んできた交通手段としての利便性向上や自転車による都市の魅力向上の充実・強化
・国の計画や法令改正等を踏まえた施策の見直し（IoT 化，サイクルツーリズム，交通ルールの周知等）