

第2次 宇都宮市 自転車のまち推進計画(後期計画)の素案について

【趣旨】

「第2次宇都宮市自転車のまち推進計画(後期計画)」の素案をとりまとめたことから、その内容について協議するもの

○ 特にご意見いただきたいポイント

No.	内容
1	将来像や基本目標を捉えた後期計画の指標設定(スライド7および別紙1)
2	第2次宇都宮市自転車のまち推進計画(後期計画)の特徴(スライド9)
3	自転車ネットワーク計画の方向性(スライド10, 11)

○ 資料の構成

- 1 計画の概要 P 3
- 2 後期計画の基本方針 P 8
- 3 後期計画の施策体系 P 5
- 4 後期計画の各指標 P 6
- 5 後期計画の施策事業 P 7
- 6 後期計画の特徴 P 8
- 7 自転車ネットワーク計画について P 9
- 8 策定スケジュール P 13

添付資料

- ・別紙 1：各指標設定の考え方
- ・別紙 2：第2次宇都宮市自転車のまち推進計画（後期計画）素案（概要版）
- ・別紙 3：自転車ネットワーク計画（後期計画）素案（概要版）
- ・参考資料1：第2次宇都宮市自転車のまち推進計画（後期計画）素案
- ・参考資料2：自転車ネットワーク計画（後期計画）素案

1 計画の概要

(1) 計画の目的

前期計画の各種取組や環境変化等を踏まえた自転車施策の推進による「自転車のまち宇都宮」の更なる推進

(2) 計画期間

5年間（令和8(2026)年度から令和12(2030)年度まで）

(3) 計画の位置付け

自転車活用推進法第11条に規定する市町村計画

<上位計画>

【本市の自転車に関する計画】

<関連計画>

国
第1次計画（平成30年～令和2年）
第2次計画（令和3～7年）

自転車活用推進計画

整合

宇都宮市自転車利用・活用基本計画
（平成15年度～平成22年度）

栃木県（令和2～7年）

栃木県自転車活用推進計画

整合

自転車のまち推進計画
（前期：平成23年度～平成27年度）
（後期：平成28年度～令和2年度）

宇都宮市

第6次宇都宮市
総合計画基本計画

分野別計画
の具体化

第2次宇都宮市
自転車のまち推進計画
（令和3年度～令和12年度）

連携・整合

都心部まちづくりプラン

第11次宇都宮市交通安全計画

宇都宮市道路づくりプログラム

第3次宇都宮市観光振興プラン

第3次宇都宮市環境基本計画

健康うつのみやプラン

etc.

整合

<個別計画>

自転車ネットワーク計画

【安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン】
国土交通省が作成している自転車利用環境整備
事業に関する手引きにおいて策定を推奨

第2次宇都宮都市交通戦略

整合

【根拠法令】

自転車活用推進法 第11条

個別
計画

2 課題整理と後期計画の方向性

現行計画における施策・事業の進捗状況ならびに自転車を取り巻く環境の変化, 市民アンケート調査の結果を踏まえた課題(主なもののみ記載)を柱ごとに整理し, 中間見直しのポイント及びテーマを設定

	進捗状況	環境変化	アンケート結果	後期計画のポイント	後期計画のテーマ
基盤づくり		『人中心のまちづくり』の実現が国計画ビジョンに位置づけ ウォーカブルなまちづくり		まちづくりの進展に対応した自転車利用環境の整備	まちづくりを支える自転車利用環境整備 つなげる
	質の高い通行空間整備の必要性		通行空間への市民ニーズが高い 質の高い通行空間の整備が効果的	自転車通行空間の更なる拡充と質の向上	
		改正道路交通法を踏まえた通行空間整備が必要	良好な通行空間の確保が必要	良好な自転車通行空間の持続的な確保	
		交通結節施設の強化に伴う公共交通との乗り継ぎ促進が必要	駐輪場の整備拡大の市民ニーズが高い	公共交通との更なる乗継強化に向けた自転車利用環境の整備	
意識向上	自転車利用者以外への交通ルールやマナーの周知が必要	青切符の自転車への適用を踏まえた交通ルール遵守強化が必要 ウォーカブルなまちづくり	交通ルール・マナー周知が必要(自転車ユーザー・自動車ドライバー)	歩行者・自転車・自動車それぞれに対する交通ルールやマナーの周知・啓発	自転車利用意識の更なる向上 みらいへ
		次期自活計画において目標に脱炭素社会の実現が追加	自転車通勤促進が必要	自転車を活用した脱炭素型ライフスタイル・ワークスタイルの推進	
機会づくり		鬼怒川かわまちづくりにより整備されるリバースポットの環境整備と有効活用が必要		地域資源と自転車の連携・活用による更なる誘客促進	自転車と地域資源の連携による魅力向上 自転車の輪
	ブランド力向上に向けた情報発信の強化が必要	地域資源(アークタウン宇都宮や北西部地域体育施設など)を活用した魅力向上が必要	PRの強化が必要	「自転車のまち宇都宮」のPR強化	

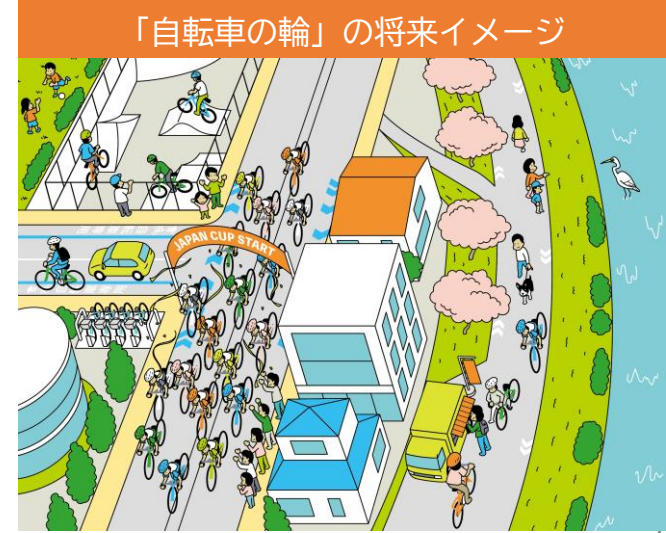
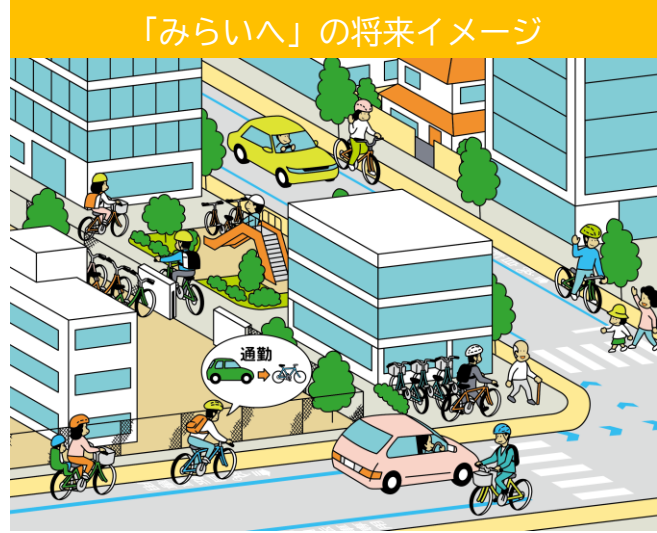
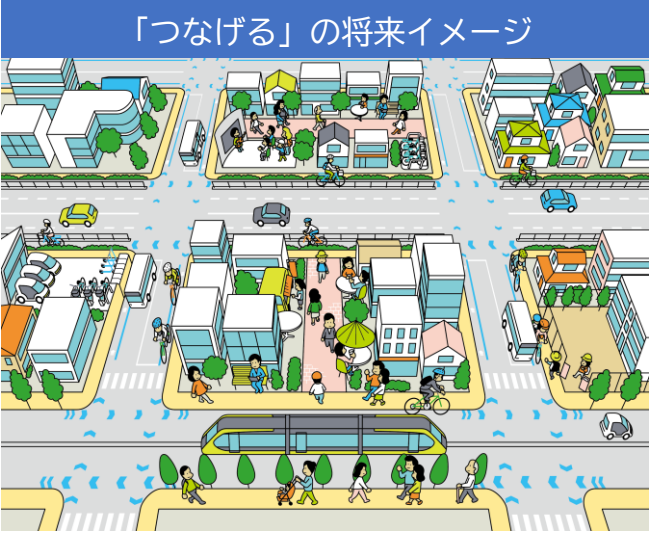
2 後期計画の基本方針

将来像

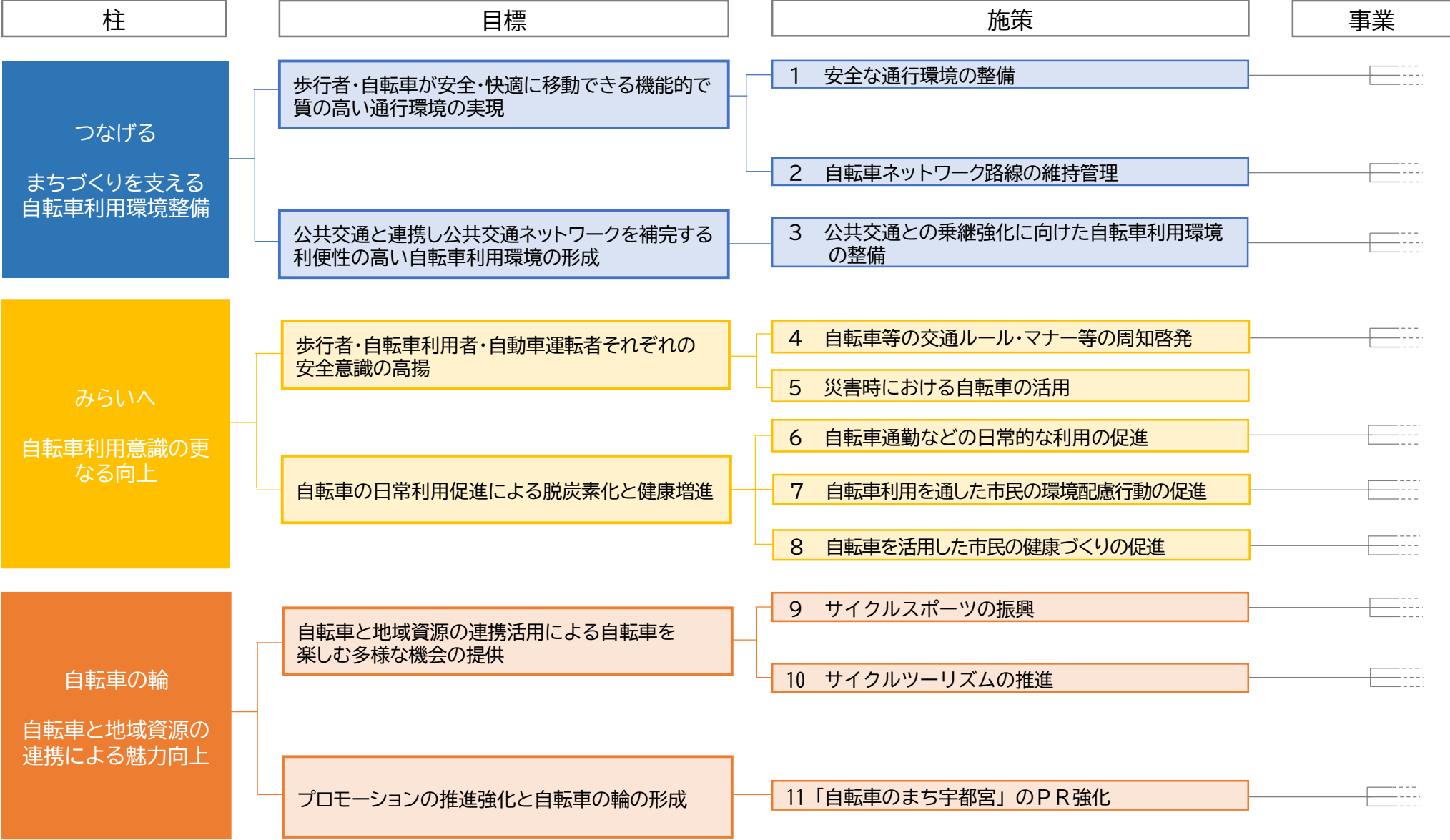
～自転車で人と公共交通とまちをつなげる～

NCCの更なる推進と**みらいへ**に向けた**自転車の輪**を広げ、
誰もが健康で便利に楽しめる「自転車のまち宇都宮」を実現

⇒ NCCの更なる推進に向けて、ウォーカブルなまちづくりの推進
や公共交通ネットワークの充実など、まちと暮らしが大きく変わる
転換期を迎える中、まちづくりの進展と連携した自転車施策・事業
の充実を図り、歩く・乗る・集うが調和した誰もが健康で便利に楽し
める「自転車のまち宇都宮」を実現する。



3 後期計画の施策体系



4 後期計画の各指標

※指標設定の考え方および目標値設定の根拠については、別紙1参照

○:アウトプット指標
●:アウトカム指標

全体	指標		基準値(R1)	現状値(R6)	(新)目標値
	総合的に宇都宮市は「自転車のまち」だと思う割合		27.2%	19.4%	30%
柱	目標	指標	現状値(R7)	【現】目標値(R12)	【新】目標値(R12)
つなげる	歩行者・自転車が安全・快適に移動できる機能的で質の高い通行環境の実現	○自転車通行空間の整備延長(総延長)	93.2km	123.3km	123.3km
		●自転車通行空間整備の市民満足度	20.0%	36%	36%
	公共交通と連携し公共交通ネットワークを補完する利便性の高い自転車利用環境の形成	○交通結節点(鉄道駅, ライトライン停留場, バス停等)の駐輪場整備箇所数	72箇所	87箇所	85箇所
		●駐輪場整備の市民満足度	26.2%	-	37%
みらいへ	歩行者・自転車利用者・自動車運転者それぞれの安全意識の高揚	○体験型の自転車安全利用教室の開催数	115回/年	-	150回/年
		●自転車事故発生件数	372件/年	270件/年	270件/年
	自転車の日常利用促進による脱炭素化と健康増進	○出前講座「自転車通勤のススメ」の開催回数	0~1回/年	-	12回/年
		●通勤目的の自転車分担率 ※通勤時の交通手段として自転車を利用している人の割合	12%	-	20%
自転車の輪	自転車と地域資源の連携活用による自転車を楽しむ多様な機会の提供	○体験型サイクリイベント開催数	29回	23回	30回
		●体験型サイクリイベント参加者数	4,737人/年	-	5,000人/年
	プロモーションの推進強化と自転車の輪の形成	○市の取組に関する情報発信・周知啓発回数	408件/年	195件/年	590件/年
		●「自転車のまち」のPRへの市民満足度	16.5%	-	30%

5 後期計画の各施策事業

つなげる

まちづくりを支える自転車利用環境整備

目標 歩行者・自転車が安全・快適に移動できる機能的で質の高い通行環境の実現

自転車利用者が安全で快適に自転車を利用できるとともに、歩行者を中心としたすべての道路利用者と共存していくために、**自転車通行空間の整備延長拡大**はもとより、**学校や交通結節施設付近のネットワーク化**や歩行者・自転車・自動車それぞれの通行空間が適切に分離された**質の高い通行空間の整備**などを推進する。

《主な事業》

- ・ 自転車通行空間等の新設整備【**拡充**】**重点**
- ・ 既整備路線における質の高い自転車通行空間の再整備【**新規**】**重点**
- ・ ゾーン30プラス【**新規**】
- ・ 既整備路線における自転車通行空間の計画的な維持管理【**拡充**】

目標 公共交通と連携し公共交通ネットワークを補完する利便性の高い自転車利用環境の形成

NCCの形成に向けて、ライトライン駅西側延伸やバス路線の再編など、公共交通ネットワークの充実が図られる中においても、自転車と公共交通が効果的・効率的に連携した利便性の高い移動環境を形成するため、**ライトライン停留場付近などへの駐輪場整備やモビリティハブの設置、シェアリングモビリティの普及促進**などを推進する。

《主な事業》

- ・ ライトライン停留場付近の駐輪場環境の向上【**継続**】**重点**
- ・ 路線バス停留所付近の駐輪場整備【**継続**】**重点**
- ・ モビリティハブの設置【**新規**】
- ・ シェアリングモビリティの普及促進【**継続**】

みらいへ

自転車利用意識の更なる向上

目標 歩行者・自転車利用者・自動車運転者それぞれの安全意識の高揚

令和8年4月から自転車の交通違反に対する交通反則通告制度(青切符)が導入され、自転車の交通ルールに対する遵守意識の高まりが期待されることから、歩行者・自転車利用者・自動車運転者それぞれが互いに交通ルールやマナーを理解し、安全で安心な移動環境を形成するため、**交通安全教室の実施**や**市SNS等を活用した周知啓発**などを推進する。

《主な事業》

- ・ 学校やプロスポーツチーム、民間企業等と連携した交通安全教室の開催【**継続**】**重点**
- ・ 市公式SNS等を活用した自転車利用者への効果的な啓発の実施【**新規**】
- ・ (仮称)「宇都宮市自転車安全利用推進事業所」の認定事業の実施【**新規**】

目標 自転車の日常利用促進による脱炭素化と健康増進

日常生活における移動手段としての自転車利用を促進し、市民の健康意識の向上や環境負荷の低減を図るため、**市内企業等と連携した自転車通勤の促進**や**自転車による市民の健康増進、環境配慮行動の促進**に取り組む。

《主な事業》

- ・ 企業等と連携した自転車通勤の促進【**継続**】**重点**
- ・ 【再掲】(仮称)「宇都宮市自転車安全利用推進事業所」の認定事業の実施【**新規**】
- ・ 健康ポイント事業等を活用した自転車による健康増進【**継続**】
- ・ みやエコ・アクション・ポイント事業を活用した自転車による環境配慮行動の促進【**新規**】

自転車の輪

自転車と地域資源の連携による魅力向上

目標 自転車と地域資源の連携活用による自転車を楽しむ多様な機会の提供

世界で活躍するトップ選手が多数参戦する自転車ロードレースの国際大会である「**宇都宮ジャパンカップ**」の開催や新たにBMX関連施設が整備される「**アークタウン宇都宮**」・「**北西部地域体育施設**」の活用、民間企業等と連携した自転車の楽しさを伝える**参加型のサイクルイベントの実施**、**サイクリングロード沿いの利用環境整備**に取り組むことで、市民や来街者に対し、自転車を楽しむ様々な機会を提供する。

《主な事業》

- ・ 宇都宮ジャパンカップサイクルロードレース等の開催【**継続**】**重点**
- ・ 宇都宮ジャパンカップ等における参加型レース・イベントの開催【**拡充**】**重点**
- ・ 多様なサイクルレース・イベントの誘致・開催【**拡充**】
- ・ 鬼怒川サイクリングルート沿川のリパースポット整備【**新規**】

目標 プロモーションの推進強化と自転車の輪の形成

多様なメディアを活用した情報発信や**民間企業等と連携した市民への周知啓発**を推進することで、宇都宮ブランドである「自転車のまち宇都宮」の市内外への認知度向上と市民のシビックプライドの醸成を図る。

《主な事業》

- ・ プロスポーツや多様なメディアを活用した情報発信【**拡充**】**重点**
- ・ 民間企業等と連携した自転車のまち宇都宮の周知啓発【**新規**】
- ・ ターゲットに合わせた自転車のまち宇都宮の周知啓発【**新規**】

6 後期計画の特徴

【取り巻く環境の変遷】



- ライトライン開業
- バス路線再編
- 第2次交通戦略 etc.



- ウォーカブルなまちづくり
- 改正道路交通法 etc. 2030年



■ ライトライン駅西側延伸 etc.

まちと暮らしが大きく変わる転換期

自転車の移動手段としての役割が増加

「**基盤づくり**」, 「**意識向上**」, 「**機会づくり**」の3本柱のもと、**まちづくりと一体となった「自転車のまち宇都宮」を推進**

- ・ライトライン停留場付近の駐輪場整備
- ・シェアリングモビリティの導入 etc.

第2次自転車のまち推進計画
(前期計画)

前期計画の取組をブラッシュアップ

歩行者や自動車との共存
自転車の安全利用促進

まちと暮らしが大きく変わる2030年代に向け、**人中心の移動体系の構築を促進する**ため、誰にとっても安全で快適な通行空間整備とルール遵守等による交通安全の確保の**ハード・ソフト**両面から取り組む。

【後期計画において強化する部分】

目標: 歩行者・自転車が安全・快適に移動できる機能的で質の高い通行環境の実現

目標: 歩行者・自転車利用者・自動車運転者それぞれの安全意識の高揚

第2次自転車のまち推進計画
(後期計画)

2030年代に向けた基盤づくり

自転車が徒歩や公共交通と並ぶ重要な交通手段の1つとして確立し、自転車がウォーカブルなまちづくりやライトライン駅西側延伸などの本市まちづくりの効果を最大限高める役割を担う

2030年代の自転車の役割

7 自転車ネットワーク計画について（後期計画の方向性）

【方向性1】「量」から「質」への転換 ◆後期計画において実施

○自転車通行空間における質の向上

⇒ 自転車・歩行者・自動車それぞれの通行空間が分離された
質の高い自転車通行空間の整備を推進

後期計画の取り組み事例：いちよう通り



現況の幅員内で道路空間の再配分を実施

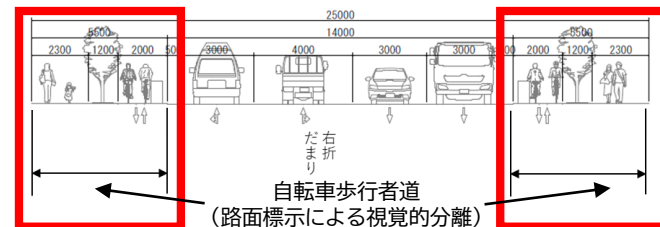
- ・自転車歩行者道から自転車道（物理的分離）へ
- ・一方通行の自転車道
- ・走行の障害となる地上電力設備等の移設

【効果】

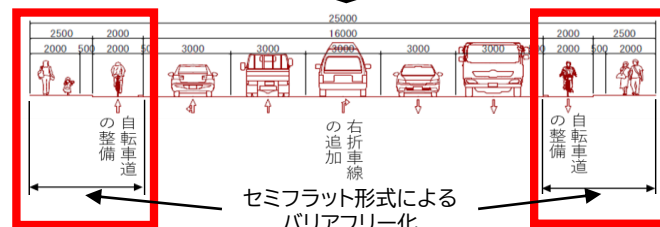
- ・歩行者と自転車の衝突機会減少
- ・自転車同士の接触低減

⇒歩行者自転車双方に安心な空間ができる

【現況】



【改良後】

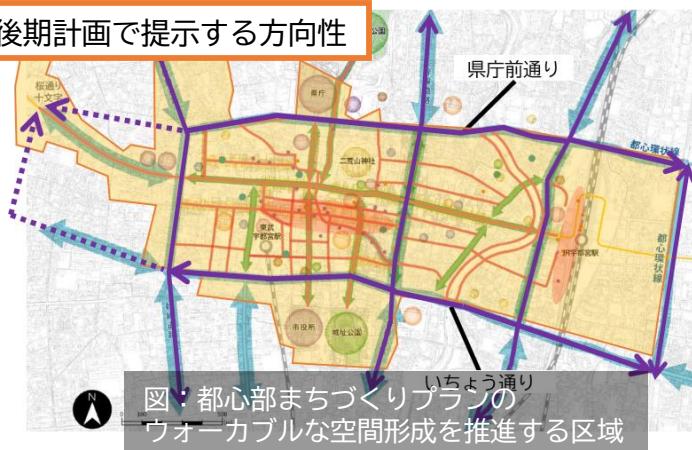


【方向性2】「街なか」における自転車通行空間の在り方 ◇後期計画において検討

○「街なか」における自転車の通行空間

⇒ ウォーカブルなまちづくりが推進されるなか、歩行者と自転車の双方が安全に通行できる空間の在り方を検討

後期計画で提示する方向性



図：都心部まちづくりプランの
ウォーカブルな空間形成を推進する区域

分類	道路空間の使い方	整備形態・整備方法等
通過 ←→	多くの自転車利用者が通行する主要な路線	
	歩行者、自転車、自動車をそれぞれ分離	自転車道、自転車専用通行帯 等
	※いちよう通りについては、通過路線として先行整備 ※ ←.....→ ライトライン西側延伸後の振替路線としても機能することを想定	
回遊 ○	歩行者・自転車双方が安全に通行できるエリア	
	・自転車と自動車の混在（歩行者とは分離） ・歩行者と自転車の混在、自転車の速度の抑制	・矢羽根（車道混在） ・ピクトグラム 等
抑制 ●	歩行者の利用を主とする路線・エリア	
	自転車は押し歩き	降車を促す路面表示 等

2030年代に向けた検討

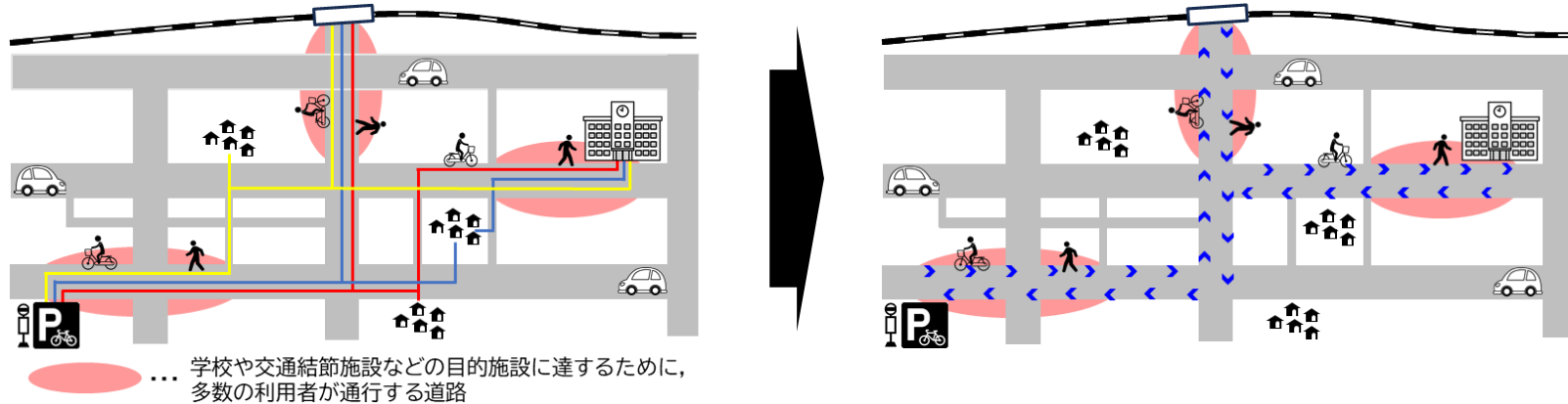
・「街なか」における街路空間の使い方に合わせた回遊路線の選定
・質の高い自転車通行空間整備に伴う既存の平行路線等の統廃合

7 自転車ネットワーク計画について（後期計画の方向性）

（方向性3）NCCを支えるネットワーク機能の再整理

① 拠点内の移動を支える路線 ◆後期計画において実施

⇒ 学校周辺の通学路における主要導線や交通結節点に到達するための主要導線を拡充

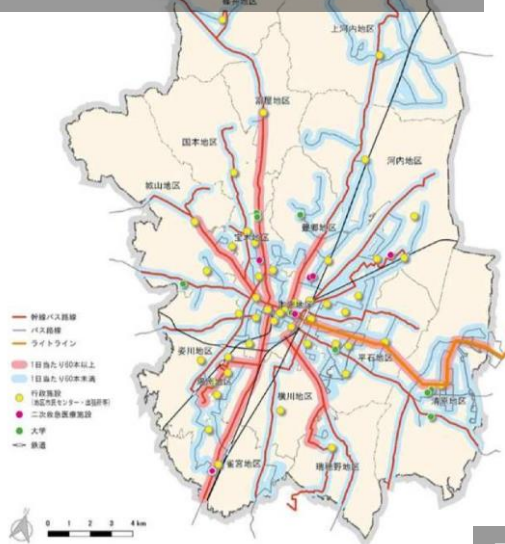


② 各拠点と都市拠点を結ぶアクセス路線

◇後期計画において検討

⇒ 拠点間の移動は公共交通を主とし、重複する自転車ネットワーク路線などについては、公共交通のサービス水準や自転車の利用実態（高校生の自転車通学利用等）を踏まえ、統廃合や削除を検討

図1：幹線バス路線の運行頻度（芳賀・宇都宮地域公共交通計画）



具体例：岡本駅周辺

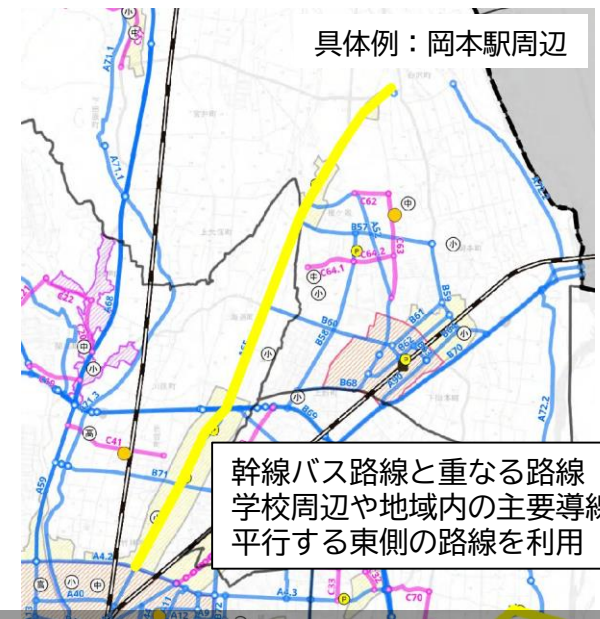


図2：自転車ネットワークにおいて精査予定の路線(黄色)

7 自転車ネットワーク計画について（方向性を踏まえた路線選定）

○ 路線選定基準(赤字:現行計画からの追加) ※選定基準が複数該当する路線については、主な理由を基準に分類した

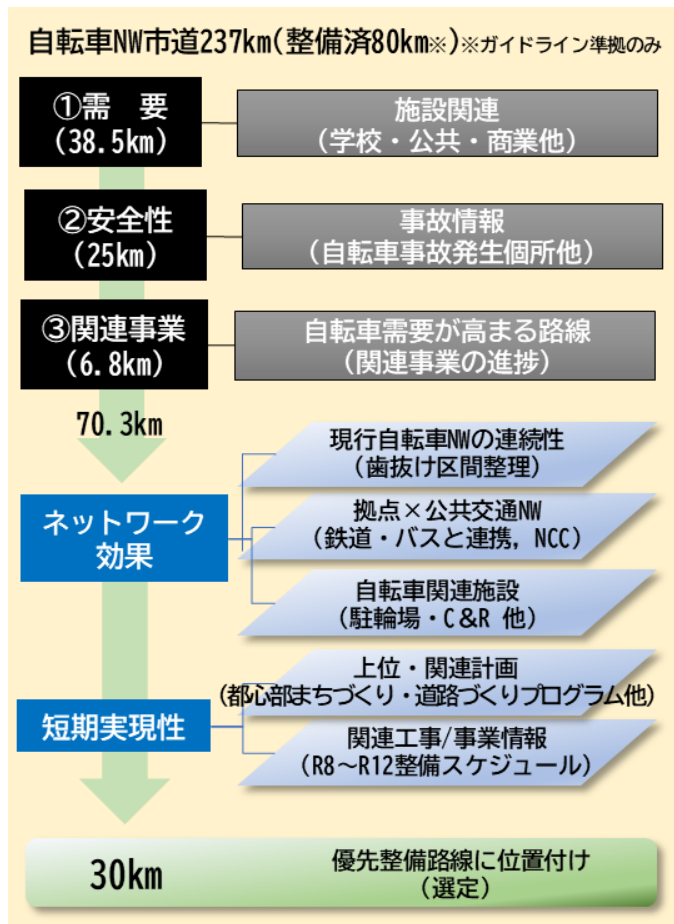
	選定基準（現行）	具体内容（現行）	中間見直し	精査※
拠点間	①都市拠点と地域拠点・産業拠点・観光拠点を結ぶ移動需要が高い路線	主に3環状12放射道路を形成する主要な幹線道路をはじめとした、拠点間を結ぶ路線	再精査し、変更なし	-
拠点内	②公共交通にアクセスする路線	鉄道駅駐輪場やサイクルアンドバスライド用駐輪場、トランジットセンターなどへのアクセス路線	再精査し、必要な路線を追加	+9.8km
	③日常生活における自転車需要が多く見込まれる路線	都市機能誘導区域、居住誘導区域、地域拠点区域など人口が集中する場所 ショッピングセンターや病院、運動公園周辺など日常的な自転車交通量が多い路線	再精査し、必要な路線を追加	+12.6km
	④自転車通学時の安全確保が必要な路線	小学生の通学路と自転車通学する中学生・高校生の通学路が錯綜する路線	中高生の通学路の安全を確保する	+22.6km
	⑤観光拠点内の周遊路線	ジャパンカップサイクルロードレースコースや観光拠点内における観光資源間を結ぶ路線	観光拠点内のみならず、市内の観光資源へのアクセス路線を追加	+1.3km
広域	⑥サイクリングロードや周辺市町へ跨るサイクリングルートとなる路線	河川沿いのサイクリングロードや本市の観光拠点と周辺市町と観光拠点等を結ぶ路線	モデルルートを追加	+4.4km
追加			計	+50.7km
精査			道路新設や周辺道路の利用状況を鑑みて代替路線を設定し、既存NW路線は削除	-1.9km

○ 自転車ネットワーク

2050年を見据えたNCCの移動を支える「自転車ネットワーク」を延べ

544km選定（内訳 国道31km, 県道204km, 市道236km, その他73km）

7 自転車ネットワーク計画について（優先整備路線）



自転車ネットワークに位置付けられる路線の中から、後期計画(～R12)の整備目標として、整備の必要性が高い路線を抽出し、「優先整備路線」として位置づけ、自転車ネットワーク路線の計画的な整備推進を図る。

優先整備路線の選定基準

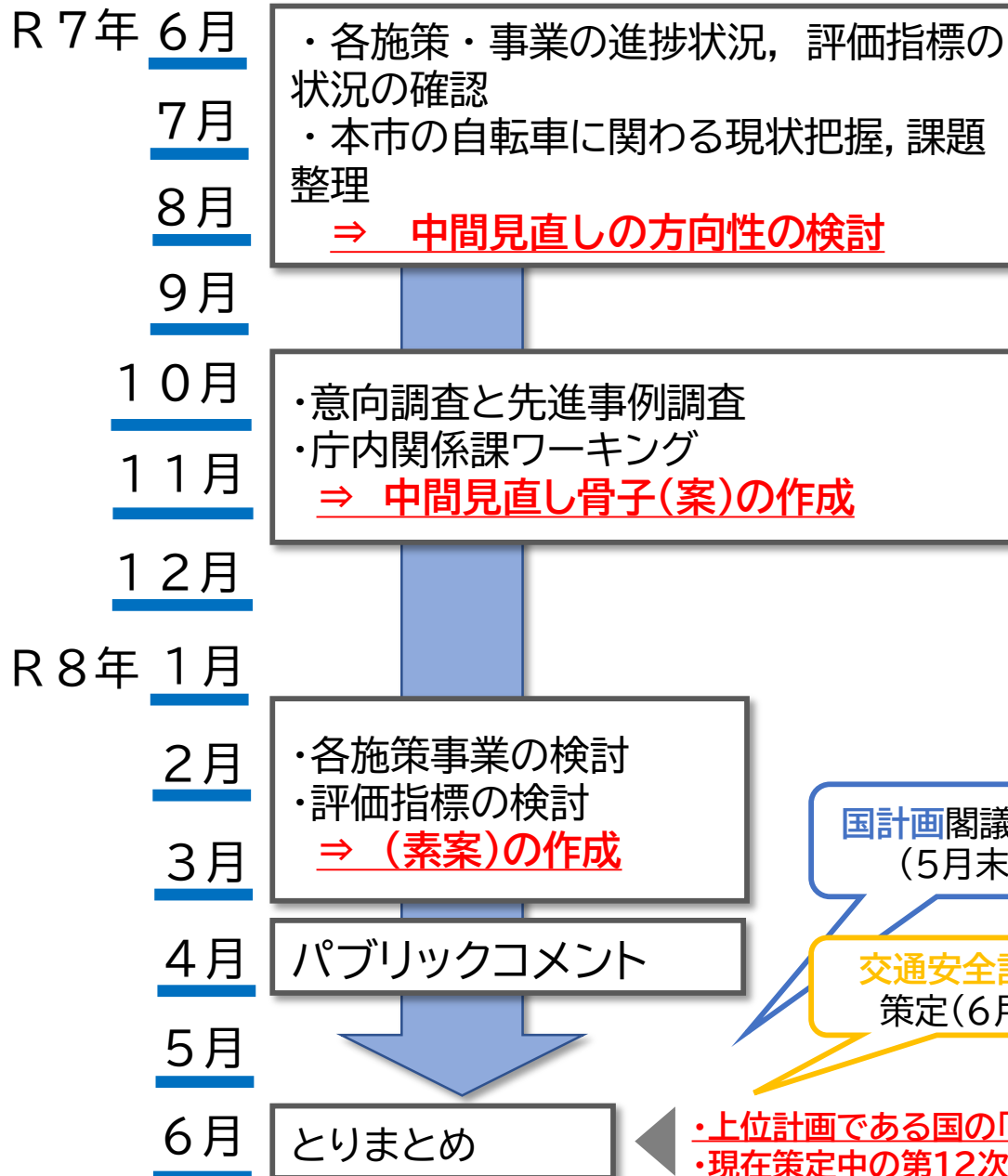
- ①自転車通勤・通学の需要が高い路線
(前期計画) トランジットセンターへのアクセス路 等
(後期計画) 学生の通学における主要路線 等
- ②自転車事故が発生した安全性の向上が必要な路線
(前期計画) 自転車関連事故多発路線 等
(後期計画) //
- ③各種事業の進捗により自転車需要が高まる路線
(前期計画) 観光拠点内の周遊路線 等
(後期計画) 道路事業に合わせて自転車通行空間の創出が可能な路線 等

指標: 自転車通行空間の整備延長

新規整備 30km (他事業関連: 6.8km, 単独事業: 23km) ※6.0km/年 (▼1.2km/年)
再整備 1.7km (いちょう通り, 宇都宮日光線(一条))

交付金の状況や国県の整備状況, 関連事業を踏まえながら, 計画的に整備を推進
再整備路線については, 上記以外にも状況に合わせて具体路線を検討し, 随時整備を推進

8 策定スケジュール



宇都宮市自転車のまち 推進協議会

第1回 協議会(R7.7.2)
・各施策の進捗状況, 評価指標の状況の確認等
・中間見直しの方向性

第2回 協議会(R7.11.26)
・骨子(案)について
(将来像, 目標, 施策体系, NW計画中間見直しの方向性)

第3回 協議会(R8.3.30)
・素案について
(目標指標, 重点事業, 施策事業, NW計画)

第4回 協議会(R8.5)
・後期計画の確認

・上位計画である国の「自転車活用推進計画」と一部整合している指標があるため
・現在策定中の第12次交通安全計画と連動する指標があるため