

自転車を通る現状・課題及び国・県の動向等

1 自転車を通る現状及び課題（国の「自転車活用推進計画」より引用）

自転車は環境にやさしいモビリティであるとともに、サイクリングを通じた健康づくりや余暇の充実等、人々の行動を広げ、地域とのふれあいや仲間とのつながりを取り持つコミュニケーションツールでもある。また、その利用目的は、買物や通勤・通学等幅広く、シティサイクルやスポーツタイプの自転車のほか、障害者も楽しむことができるタンDEM自転車やハンドサイクル等、様々な自転車が普及している。このような暮らしを豊かにする自転車を通り、現代社会が直面する課題は、次に示すように多様化している。

（都市環境）

家庭から排出される二酸化炭素の約3割が自動車から排出されている中、自動車による移動は、一人での利用が約8割、5km以内の利用が約4割を占めることから、地球温暖化対策や渋滞対策を進める上で、短中距離の自家用車利用を、公共交通機関の利用との組み合わせを含めた自転車の利用へ転換することが重要である。自転車の利用促進を図るためには、自転車の利用環境を整えることが必要であるものの、歩行者と自転車が分離された自転車本来の通行空間の整備は断片的なものにとどまり、その整備延長は、平成28年度末時点で、約1,300kmにすぎない。この結果、平成19年から平成29年の間に、自転車に関係する事故件数は概ね半減しているが、自転車対歩行者の事故件数は約1割の減少にとどまる等、自転車対歩行者の事故への対応が課題となっている。

このような状況にあって、全国の自転車の交通手段分担率は減少傾向にあり、特に地方都市圏は相対的に自転車分担率が低く、減少傾向も大きい。また、通学利用の多い未成年では自転車分担率が高いものの、成人後の利用は大幅に減少する傾向にある。さらに、路線バスの廃止等、地域公共交通サービスをめぐる環境が厳しさを増す一方、高齢者の運転免許証返納者数が年々増加し、高齢者の外出が減少する傾向がある。

今後、コンパクトシティの形成等のまちづくりを進める上で、身近でアクセシビリティの高い交通手段である自転車の利用促進は、地域を支える移動手段確保の観点から重要である。

（国民の健康増進）

糖尿病が強く疑われる人や、高齢者の要介護者等数が年々増加しており、メタボリックシンドロームやロコモティブシンドロームの予防等による健康寿命の延伸が大きな課題となる中、自転車は適正な運動強度を維持しやすく脂肪燃焼等に効果的であり、生活習慣病の予防が期待できるほか、年齢を重ねた時の歩ける身体づくりに資するものである。一方、子どもの体力・運動能力は依然として低い状況にあるとともに、積極的にスポーツをする子どもとそうでない子どもの二極化が顕著となっていることから、手軽に運動できる自転車を活かし、身近でスポーツの楽しさや喜びを味わうことができる環境づくりを進めることが重要である。

また、自転車による運動効果としてメンタルヘルスの改善も期待されており、健康経営の観点から自転車通勤が労働生産性の向上に寄与する可能性も秘めている。

さらに、タンDEM自転車やハンドサイクル等を活用した障害者スポーツは、障害者の生きがいやQOLの向上、健康長寿社会や共生社会の構築にも貢献するものであり、その推進が求められている。

（観光地域づくり）

高度に育成されたガイドが里山を丁寧に案内するサイクリングツアーが外国人観光客から高く評価される等、訪日外国人旅行者のニーズが、「モノ消費」から体験型観光の「コト消費」へ変化しており、滞在コンテンツの充実が求められている。一方、訪日外国人旅行者は、東京～大阪間の

いわゆるゴールデンルートに集中しており、インバウンド効果を全国へ拡大することが重要な課題となっている。

このような状況において、自転車を活用した観光地域づくりは有望視されているものの、サイクリストの走行ニーズが高い地域において、サイクリストの受入環境や走行環境が必ずしも十分整っていない等、サイクリング環境の整備が課題となっている。

(安全・安心)

平成 29 年中の自転車乗用中の死者のうち、自転車側に法令違反が認められた割合は約 8 割と高水準である等、利用者の安全意識の醸成が課題である。このような状況において、自転車の安全利用を図るためには、交通ルールの周知と安全教育を推進することが重要であるとともに、消費者が安全性の高い製品を購入することや、購入後に定期的な点検整備を行うことも重要である。

さらに、東日本大震災の被災地では、発災後の移動手段として自転車の利用が増加していること等を踏まえて、自転車が有する機動性を活かすことにより、さらに災害時における地域の安全・安心を向上させることが必要である。

2 国・県の動向

(1) 道路構造令の一部改正 (H31.4)

【新たな視点】

- ・ 自転車走行空間の整備形態 など
⇒ 自転車を安全かつ円滑に通行させるため設けられる帯状の車道の部分として「自転車通行帯」に関する規定を新たに設けることにより、新たに整備する道路における「自転車通行帯」の設置の推進を図るもの

(2) 「自転車活用推進法」の制定 (H29.5) 及び国の「自転車活用推進計画」策定 (H30.6)

【新たな視点】

- ・ 自転車の IoT 化の促進 (IoT を活用した駐輪場やシェアサイクルの運営の効率化)
- ・ サイクルツーリズムの推進 (官民連携によるサイクリング環境の整備, 広域的なサイクリングルートの整備)
- ・ 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進 (定期的な点検整備の周知啓発)
- ・ 災害時における自転車の活用の推進

【「自転車活用推進計画」の目標及び施策】

| | |
|--|---|
| 1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成 | 3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現 |
| ア 自転車通行空間の計画的な整備の促進 イ 路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保 ウ シェアサイクルの普及促進 エ 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進 オ 自転車の IoT 化の促進 カ 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備 | サ 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致 シ 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出 |
| 2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現 | 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現 |
| キ 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進 ク 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出 ケ 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進 コ 自転車通勤の促進 | ス 高い安全性を備えた自転車の普及促進 セ 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進 ソ 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施 タ 学校における交通安全教室の開催等の推進 チ 自転車通行空間の計画的な整備の促進 (再掲) ツ 災害時における自転車の活用の推進 |

(3) 県道路交通法施行細則の一部改正 (R 元. 12)

【新たな視点】

- ・ タンデム自転車の県内の公道走行が可能
⇒ サドルとペダルが2組ずつある2人乗りの自転車「タンデム自転車」は、健常者が前に乗ることで視覚障がい者の外出機会の増加にもつながることから、県の自転車活用推進計画においてもタンデム自転車の普及啓発を行うこととしている。

(4) 「栃木県自転車活用推進計画」の策定 (R2. 3)

【栃木県自転車活用推進計画の目標及び施策】

| | |
|---|--|
| 目標1 自転車を利用しやすい快適な“とちぎ” | 目標3 サイクルツーリズムで成長する“とちぎ” |
| ア 誰もが安全で快適に通行できる道づくり等の推進 イ 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進 ウ 路外駐車場等の整備及び違法駐車取締りの推進 エ シェアできる自転車の導入推進 | キ サイクルツーリズムの推進 ク 自転車関連イベントの開催等 ケ シェアできる自転車の導入推進（再掲） |
| 目標2 自転車で楽しく健康な“とちぎ” | 目標4 自転車を安全に利用できる安心な“とちぎ” |
| オ サイクルスポーツ(自転車を利用した運動)の促進 カ 自転車を活用した健康づくり | コ 交通事故ゼロを目指す交通安全活動の推進 サ まちづくりと連携した総合的な取組の推進 シ 万が一に備えた自転車保険加入の促進 ス 災害時における自転車の活用 |

(5) 道路交通法の一部改正 (R2. 6)

【新たな視点】

- ・ あおり運転の厳罰化（自転車にも適用）
⇒ 他の車の通行を妨害する危険な「あおり運転」について、最高で5年以下の懲役を科すなど罰則を強化。これまで法的に定義されていなかったあおり運転について「妨害運転」と規定し、幅寄せや急ブレーキ、執ようなクラクションなどで危険を生じさせると取締りの対象となる。自転車についても車と同じように厳しい罰則を科すことにしており、14歳以上であれば悪質な場合は刑事罰を受ける可能性がある。

(6) 新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」における自転車通勤・通学の一層の推進 (R2. 6)

- ・ 国土交通省内の自転車活用推進本部の取組として、新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」において自転車の活用が推奨されていることを踏まえ、自転車通勤・通学の一層の推進を図ることとしている
- ・ 企業等への自転車通勤導入の促進
企業等が過度な負担なく、円滑かつ適切に自転車通勤制度を導入できるように、「自転車通勤導入に関する手引き」の活用や、チラシの配布、HPにおける情報発信等により、企業・団体等による自転車通勤制度の導入を促進
- ・ 「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト
自転車通勤を積極的に推進する事業者の取組を広く発信するとともに、企業活動における自転車通勤や業務利用を拡大するため、「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトを創設

3 本市の関連計画等

(1) 上位計画

ア 第6次宇都宮市総合計画 (H30.3)

【目標及び施策】

| | |
|-------------------------|--|
| I 「子育て・教育の未来都市」の実現に向けて | IV 「魅力創造・交流の未来都市」の実現に向けて |
| ア スポーツ活動環境の充実 | エ 都市ブランド戦略の推進 オ 都市の魅力の発掘・創出・ブラッシュアップ カ 観光地・大谷の地域活性化の推進 |
| II 「健康・福祉の未来都市」の実現に向けて | V 「産業・環境の未来都市」の実現に向けて |
| イ 健康づくりの推進 | |
| III 「安全・安心の未来都市」の実現に向けて | VI 「交通の未来都市」の実現に向けて |
| ウ 交通安全対策の充実 | キ 公共交通ネットワークの充実 ク 自転車利用環境の充実 |

イ 第2次宇都宮市都市交通戦略 (H31.3)

【目標及び施策】

| | |
|---------------------------|--------------------------|
| 1 多様な交通手段を「つくる」 | 3 状況に応じて適切に交通手段を「つかう」 |
| ア 自転車や歩行者が快適に移動できる環境を整備する | ウ 安全・安心な交通環境を整備する |
| 2 交通手段と交通手段を「つなぐ」 | 4 交通の利用を「ひろげる」 |
| イ 多様な交通手段の乗り換え施設を整備する | エ 新たな移動サービスを活用して交通を充実させる |

(2) 関連計画等

ア ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン (H27.2)

【目標及び施策】

| | |
|---|---------------------------|
| I 拠点形成と拠点間の連携・補完により持続的に発展する都市 | IV 自然環境や農地と市街地が有機的に連携した都市 |
| ア 交通結節点の整備のため | |
| II 本市の特性を生かした産業・観光を維持・発展させる都市 | V 効率的で健全な都市運営を実現する都市 |
| イ 交流人口を増加させるため | |
| III 交通ネットワークが整備された利便性の高い都市 | |
| ウ 公共交通を利用しやすい環境づくりのため エ 自転車を利用した移動を増加させるため | |

イ 第2次宇都宮市観光振興プラン（H30.3）

【目標及び施策】

| | |
|------------------------------|--------------------------------|
| I 宇都宮らしさを追求した観光資源の磨き上げの強化 | Ⅲ 県内観光のハブ機能の強化及び周辺都市等との広域連携の推進 |
| ア 大谷地域の再創生 イ 個性あるツーリズムの推進 | エ 広域連携の強化 |
| II 戦略的な情報発信とプロモーションの推進 | IV 官民一体となったおもてなしの充実 |
| ウ インバウンドの推進 | オ 国内外からの観光客受入体制の整備 |

ウ 第10次宇都宮市交安全計画（R28.6）

【目標及び施策】

| | |
|--|--------------|
| 1 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚 | 4 救助・救急対策の推進 |
| ア 各年代の特性に応じた段階的及び体系的な交通安全教育の推進 イ 自転車利用者への交通安全教育の推進 ウ 交通安全広報啓発活動の推進 | |
| 2 地域と連携した道路交通環境の整備 | 5 被害者対策の推進 |
| エ 自転車利用環境の総合的整備 | |
| 3 地域における道路交通秩序の維持 | |
| オ 自転車の交通事故を防止するための地域活動の推進 | |

(4) 関連事業等

- ・ 東西方向の基幹公共交通となる LRTの整備（駅東区間：R4 開業予定）
- ・ 国際的自転車競技「ジャパンカップサイクルロードレース」の継続的な開催（令和元年度までに28回開催）
- ・ 健康ポイント事業において、「歩く」だけでなく「自転車」もポイント付与の対象（R2.5.31 現在：18,692人）

3 自転車を巡る現状・課題及び国・県の動向等を踏まえて留意・検討すべき事項

(1) 自転車を巡る現状及び課題

(都市環境)

- ・ 地球温暖化対策や渋滞対策を進める上で、短中距離の自家用車利用を、公共交通機関の利用との組み合わせを含めた自転車の利用へ転換することが重要
- ・ 自転車の利用促進を図るためには、自転車の利用環境を整えることが必要であるが、自転車対歩行者の事故への対応が課題となる
- ・ コンパクトシティの形成等のまちづくりを進める上で、身近でアクセシビリティの高い交通手段である自転車の利用促進は、地域を支える移動手段確保の観点から重要

(健康増進)

- ・ 自転車は適正な運動強度を維持しやすく脂肪燃焼等に効果的であり、生活習慣病の予防が期待できるほか、年齢を重ねた時の歩ける身体づくりに資するものである
- ・ 子どもの体力・運動能力向上を図るうえで、手軽に運動できる自転車を活かし、身近でスポーツの楽しさや喜びを味わうことができる環境づくりを進めることが重要
- ・ 自転車による運動効果としてメンタルヘルスの改善も期待されており、健康経営の観点から自転車通勤が労働生産性の向上に寄与する可能性も秘める
- ・ タンDEM自転車やハンドサイクル等を活用した障害者スポーツは、障害者の生きがいやQOLの向上、健康長寿社会や共生社会の構築にも貢献するものであり、その推進が求められている

(観光地域づくり)

- ・ サイクリングツアーが外国人観光客から高く評価される等、訪日外国人旅行者のニーズが、「モノ消費」から体験型観光の「コト消費」へ変化しており、滞在コンテンツの充実が求められている
- ・ 自転車を活用した観光地域づくりは有望視されているが、サイクリストの走行ニーズが高い地域において、サイクリストの受入環境や走行環境が必ずしも十分整っていない等、サイクリング環境の整備が課題

(安全・安心)

- ・ 平成 29 年中の自転車乗用中の死者のうち、自転車側に法令違反が認められた割合は約 8 割と高水準である等、利用者の安全意識の醸成が課題
- ・ 自転車の安全利用を図るためには、交通ルールの周知と安全教育を推進することが重要
- ・ 自転車が有する機動性を活かすことにより、災害時における地域の安全・安心を向上させることが必要

(2) 国・県の動向

ア 国の計画との整合・調整

- ・ 国・県が策定した計画に位置付いている施策のほとんどは、本市の計画において既に実施しており、次期計画においても事業の拡充等を検討し、引き続き事業を実施していく。
- ・ また、「自転車の IoT 化の促進」や「サイクルツーリズムの推進」、「自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進」、「災害時（自然災害や新型コロナウイルスなど）における自転車の活用の推進」、栃木県道路交通法施行細則の一部改正における「タンデム自転車公道走行解禁」に伴い「タンデム自転車の活用」については、新たな視点として事業化を目指した検討を行う必要がある。

イ ガイドラインや道路構造令、道路交通法の一部改正への対応

- ・ 自転車を安全に利用できるよう、暫定形態の積極的な活用や自転車通行帯の設置など自転車走行空間の早期確保に向けてさらなる整備を推進していく。また、自転車の危険運転をなくすため、国が危険運転に対して厳罰化したことに伴い、本市においても自転車利用者が交通ルールを遵守するよう、周知・啓発に取り組んでいく必要がある。

(3) 本市の関連計画等

ア 上位・関連計画との整合・調整

- ・ 本市の上位・関連計画において、自転車が担う役割については、「交通ネットワークの構築」や「安全・安心な交通環境」、「健康増進」、「観光振興」など多岐の分野にわたっており、本市の目指すまちづくりの実現に向けて自転車は欠かせないツールの 1 つであることから、様々な分野での横断的な連携強化を図っていく。

イ 関連事業のさらなる推進

- ・ 「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成に向けて、今後の交通環境の変化を的確に捉え、LRTやバス、自転車など多様な交通手段との連携を図っていく。
- ・ 本市の自転車活用における最大の魅力である「ジャパンカップサイクルロードレース」を継続的に開催してだけでなく、今後は、当コースを含めた森林公園全体の機能再編や大谷地域の再創生に自転車を関連づけた誘客促進を図っていく。
- ・ 「健康ポイント事業」については、平成 30 年 4 月にサービス開始以降、着実に参加者数を増やしており、市民の健康意識も醸成していることから、この機運を活かし、自転車を活用した健康づくりの推進を図っていく。