

## 「自転車のまち推進計画」の取組状況を踏まえた今後の方向性について

### 1 現行計画の取組状況・・・別紙2参照

#### (1) 目標Ⅰ「だれもが“安全”に自転車を使える」

##### ① 取組状況

##### ア 安全な走行空間の確保

- ・ 自転車走行空間の更なる延伸については、自転車が安全に走行できるよう、自転車専用通行帯や矢羽根型路面表示などの整備手法により、令和元年度末までに約49.9km整備し、目標値57.7kmの8割を超えるなど着実に整備を進め、安全性の高い自転車走行環境を創出した。
- ・ 自転車走行における走行支障物件の撤去指導については、路肩などに置かれている走行支障物件の不法占用防止に向けて、広報紙やチラシでの周知・啓発、自転車販売店と連携した購入者への周知、ホームセンターへのポスター掲示など多角的な広報啓発活動を継続的に実施してきたことにより、自転車走行空間の安全性の向上が図れた。

##### イ 安全啓発活動の実施

- ・ 交通安全教室の充実については、子どもから高齢者まで、各世代に応じ、基本的な交通ルールや自転車の正しい乗り方などを指導するため、宇都宮ブリッツェンと連携した自転車安全利用教室（年間：7校程度）や子ども自転車免許事業（市内小学校：全70校）の開催など幅広い世代を対象に交通安全教室を開催しており、開催数が目標を達成するなど着実な事業の推進が図られたものの、自転車に関する交通事故件数は平成30年以降、増加傾向にある。
- ・ 自転車安全利用のための広報啓発活動の充実については、地域や高校生、警察等と連携しながら、自転車利用者に直接安全利用を呼びかける街頭指導を継続的に実施（年間：30回程度）し、ルール・マナーの向上に取り組んだ。また安心して自転車が利用できるよう、自転車保険の加入促進に向けて小学校から高校生とその保護者を対象に啓発チラシを配付して加入促進に取り組んできたものの、加入率は40%程度である。

##### ウ 安全を守る環境づくりの推進

- ・ ヘルメットの着用・普及の促進については、着用の重要性について広く周知啓発を行うため、小・中・高校生と保護者へのヘルメット着用促進に向けたチラシ配布や広報紙での啓発など継続的に幅広く周知啓発を行ってきたものの、ヘルメットの着用率は低い状況である。

#### ② 活動指標の達成状況（令和元年度末）

指標	前期計画		後期計画	
	目標値	H27	目標値	R元
自転車走行空間の整備延長	9.6km→25.4km	21.7km	21.7km→57.7km	49.9km
宇都宮ブリッツェンと連携した交通安全教室	16校/年間	8校/年間	—	7校/年間
スケアード・ストレイト方式による交通安全教室	6校/年間	14校/年間	—	14校/年間 ※H30実績

#### (2) 目標Ⅱ「だれもが“快適”に自転車を使える」

##### ① 取組状況と評価

##### ア 回遊性の向上

- ・ レンタサイクルの利用促進については、貸出場所の増設や電動アシスト付自転車の利用料金を値下げするなど、利便性の向上に努めた結果、レンタサイクルの利用者数

が令和元年度 47,590 人と前期計画の目標値 41,000 人を上回るとともに、毎年利用者が増加するなど、市内の回遊性向上に寄与した。

#### イ 中心市街地における利用環境の向上

- ・ 中心市街地における良好な通行空間確保と駐輪環境の向上については、市営駐輪場の利用者は令和元年度 124,990 人と目標の 70,000 人を大幅に上回った。
- ・ 放置自転車対策については、自転車の撤去台数が平成 26 年度の 1,840 台から令和元年度には 1,284 台に減少するなど、通常撤去や即時撤去の強化により放置自転車台数は減少しており、中心市街地の良好な通行環境を確保できた。
- ・ オリオン通りなどの駐輪環境の向上を図るため、慢性的に放置自転車が多いエリアへの駐輪スポット設置について、昨年度末から地元商店街との協働により、駐輪ラック設置の社会実験を実施している。

#### ウ サイクリストへのサポート

- ・ 自転車の駅の充実については、自転車の駅をサイクリングルート沿線の公共施設や観光施設、コンビニエンスストア等に設置を進め、令和元年度までに 55 箇所設置し、サイクリストが気軽に休憩できる環境の整備を行ったものの、自転車の駅の認知度や利用頻度はまだ低い。

#### エ サポート制度の創出

- ・ 自転車利用に係る民間企業などに対する支援については、民間企業の活力を取り入れた自転車のまちづくりを推進するため、バス事業者等へのバス停付近への駐輪場整備の支援に取り組むとともに、民間事業者と連携した駐輪環境整備を進めた。

### ② 活動指標の達成状況（令和元年度末）

指標	前期計画		後期計画	
	目標値	H27	目標値	R 元
レンタサイクル拠点・利用者数	4 箇所→14 箇所 31,000 人 →41,000 人	7 箇所 45,582 人	—	8 箇所 47,590 人
自転車の駅の設置数	36 箇所	44 箇所	—	55 箇所
鉄道駅周辺の市営駐輪場 収容台数	7,912 台 →8,512 台	8,692 台	—	8,390 台
中心市街地における 市営駐輪場の利用者数	—	46,162 人	70,000 人/年間	124,990 人

### (3) 目標Ⅲ「だれもが“楽しく”自転車を使える」

#### ① 取組状況と評価

##### ア プロスポーツとの連携・宮サイクルステーションの充実

- ・ ジャパンカップサイクルロードレースの開催及び周辺環境の向上については、大会の魅力向上に向けた取組と受け入れ態勢などの開催環境の向上に向けた整備等により、10 万人を超える観客が観戦するなど、国内外からの恒常的な誘客を促進するとともに、「自転車のまち宇都宮」のブランド力向上に大きく寄与した。
- ・ プロ選手と連携した自転車教室やサイクルイベントの開催については、宇都宮ブリッツェンと連携し、自転車利用の楽しさや交通ルールの周知、健康増進などを目的とした自転車教室やサイクルイベントを多角的・継続的に実施した。
- ・ 宮サイクルステーションの充実については、本市の自転車利用促進の拠点施設として、スポーツバイクのレンタルやスポーツバイクセミナー等を実施しており、「自転車のまち」のシンボルとして自転車のまちのブランド力向上に寄与しているが、来館者数は令和元年度 3,969 人と目標 6,200 人の 6 割にとどまっており減少傾向にある。

#### イ 自転車のまち宇都宮のさらなるPR

- ・ 自転車のまちのPRについては、自転車のまちのブランド力の向上が図れるよう、「自転車のまち宇都宮」のシティブロモーションとしてシンポジウムの開催や広報紙・HP、メディア等を活用した継続的なPR活動を行ってきたが、市民の「自転車のまち」に対する満足度は目標値の50%に対して27.7%と低い水準であった。
- ・ サイクルイベントの開催及び開催支援については、シクロクロスやサイクルピクニック、ブルベ等に対して継続的な開催支援・広報活動を行い、自転車を活用した交流人口の拡大や誘客を促進してきたが、令和元年度にツール・ド・とちぎが終了し、ブルベの後援活動も終了となった。

#### ② 活動指標の達成状況（令和元年度末）

指標	前期計画		後期計画	
	目標値	H27	目標値	R元
モビリティセンター利用者数 (宮サイクルステーション)	—	5,194人	5,692人/年間 →6,200人/年間	3,969人

#### (4) 目標Ⅳ「だれもが“健康とエコ”に自転車を使える」

##### ① 取組状況と評価

##### ア 環境負荷の低減

- ・ 自転車通勤の促進については、工業団地立地企業を対象としたアンケート実施、啓発パンフレットの作成、企業や従業員を対象とした出前講座の開催（累計：6回）などにより、自転車利用による環境や健康に対する効果等の情報提供を行い、自転車通勤の促進に向けた取り組みを進めてきたが、従業員の通勤手段の転換にはあまり結びついていない。

##### イ 健康増進のPR

- ・ 健康増進への情報発信については、自転車通勤の促進の取り組みと連携して、企業や従業員を対象とした出前講座において自転車利用による健康増進の効果などのPRを実施している。また健康ポイント事業においても、自転車の走行距離に応じたポイント付与を開始し、参加者数が順調に増加していることから（令和2年5月末現在：18,692人）、健康のための自転車利用に関する市民意識は高まっている。

#### ② 活動指標の達成状況（令和元年度末）

指標	前期計画		後期計画	
	目標値	H27	目標値	R元
出前講座開催数（H30設定）	—	—	8回（累計）	6回

#### (5) 目標Ⅴ「だれもが“つながる”自転車を使える」

##### ① 取組状況と評価

##### ア 公共交通との連携強化

- ・ 交通結節点における自転車利用の促進については、ネットワーク型コンパクトシティの形成やLR Tの導入をはじめとした公共交通ネットワークの構築を見据え、整備を進めているLR T沿線についてもトランジットセンター等への駐輪場設置について具体的な検討を進めている。また、バス停付近への駐輪場は令和元年度末で12か所に整備されており目標とする13か所の9割以上を達成した。

##### イ 広域的な周遊促進

- ・ 広域的なサイクリングルートの設定については、サイクリストのニーズを踏まえ、周辺市町と連携して市外の観光地などへつながる広域サイクリングルートを6ルート設定するとともに、自転車マップの作成やホームページ等への掲載などルートのPRを図ってきたが認知度がやや低い。

- サイクリングロードの整備延伸については、新たに広域的に連続した快適な自転車走行空間を確保し、日常利用のほかレジャーなど多様な自転車利用を促進するため、鬼怒川サイクリングロード周回コース（約8km）や山田川サイクリングロード（約6km）の整備、ルート案内などのサイン表示等の設置を進めた。

## ② 活動指標の達成状況（令和元年度末）

指標	前期計画		後期計画	
	目標値	H27	目標値	R元
バス停付近への駐輪場整備箇所数	—	7箇所	7箇所→13箇所	12箇所
LRT停留場付近への駐輪場整備箇所数	—	—	停留場付近への駐輪場設置に向けて、民間事業者との連携を図りながら、段階的に整備を進めていく。	
自転車マップ配布数	—	40,200部	—	66,300部

## 2 現行計画の総括

### (1) 事業の進捗評価【19事業（重点事業9事業）】

- 事業の進捗評価については、19事業のうち「自転車走行空間のさらなる延伸」を始めとした7事業は順調に進んでおり、「交通安全教室の充実」など11事業は概ね順調に進んでいる。「自転車のまちのPR」の1事業が遅れている状況である。
- 重点事業については、9事業のうち「自転車走行空間のさらなる延伸」など4事業は順調に進んでおり、「交通安全教室の充実」など4事業は概ね順調に進んでいる。「自転車のまちのPR」の1事業が遅れている状況である。
- 計画全体でみると、19事業のうち18事業が「順調」・「概ね順調」であり、重点事業においても9事業のうち8事業が「順調」・「概ね順調」であることから、「宇都宮市自転車のまち推進計画」については概ね計画通り事業が進捗しているものと考えられる。
- 現計画の事業については、基本的には新たな計画においても、それぞれの進捗状況を踏まえ継続的に取り組む必要があるものと考えられるが、今後検討する新たな計画の基本理念や施策体系、目標設定等を踏まえて、内容の見直しや他事業との組み合わせ等の検討を行う必要がある。

（下線は重点事業）

評価	評価内容	事業数 （重点事業）
◎	順調に進んでいる（事業の達成度が8割以上）  「 <u>自転車走行空間のさらなる延伸</u> 」,「 <u>自転車走行における走行支障物件の撤去指導</u> 」,「 <u>レンタサイクルの利用促進</u> 」,「 <u>中心市街地における良好な通行空間確保と駐輪環境の向上</u> 」,「 <u>ジャパンカップサイクルロードレースの開催及び周辺環境の向上</u> 」,「 <u>健康増進への情報発信</u> 」,「 <u>サイクリングロードの整備延伸</u> 」	7 (4)
○	概ね順調に進んでいる（達成度6割以上8割未満）  「 <u>交通安全教室の充実</u> 」,「 <u>自転車安全利用のための広報啓発活動の充実</u> 」,「 <u>ヘルメットの着用・普及の促進</u> 」,「 <u>自転車の駅の充実</u> 」,「 <u>自転車利用に係る民間企業などに対する支援</u> 」,「 <u>プロ選手と連携した自転車教室やサイクルイベントの開催</u> 」,「 <u>宮サイクルステーションの充実</u> 」,「 <u>サイクルイベントの開催及び開催支援</u> 」,「 <u>自転車通勤の促進</u> 」,「 <u>交通結節点における自転車利用の促進</u> 」,「 <u>広域的なサイクリングルートの設定</u> 」	11 (4)
△	遅れている（達成度6割未満）  「 <u>自転車のまちのPR</u> 」	1 (1)

(2) 今後の方向性

施策の柱	今後の方向性
安全	<p><b>【自転車走行空間の整備推進と自転車ネットワークの見直しが必要】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車で安全に走行できるよう、自転車走行空間の整備をさらに進めるとともに、市民の移動実態、公共交通との連携強化等を踏まえた自転車ネットワークの見直しや効率的・効果的な整備手法の検討を進めていく必要がある。</li> </ul> <p><b>【交通安全教室の継続的開催及び自転車保険加入促進・ヘルメット着用促進が必要】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通安全教室を継続的に開催するとともに、クルマの運転者に対する啓発活動の強化や自転車保険の加入促進、ヘルメットの着用促進に取り組んでいく必要がある。</li> </ul>
快適	<p><b>【レンタサイクルの事業運営の見直しと利便性向上が必要】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・レンタサイクルの効果的・効率的な事業運営やICTの導入やシェアサイクル化など、利用者の利便性の向上について検討していく必要がある。</li> </ul> <p><b>【駐輪場の再整備・管理運営・利便性向上の検討が必要】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駐輪場について、老朽化に伴う再整備の考え方や利便性・効率性向上のためのICT活用・管理運営のあり方などについて検討する必要がある。</li> </ul> <p><b>【駐輪スポット・自転車の駅の設置が必要】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・オリオン通りなどの駐輪環境の向上を図るため、地元商店街と協働で駐輪スポット設置について検討していく必要がある。</li> <li>・自転車の駅について、サイクリングルート沿線への設置拡大とともに、周知・PRの強化を図っていく必要がある。</li> </ul>
楽しく	<p><b>【ジャパンカップコースの活用及びジャパンカップを活かしたPRが必要】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ジャパンカップやそのコースを活用した「自転車のまち宇都宮」の魅力発信や誘客促進を図るため、年間を通じた走行環境や安全性確保を図るとともに、ブランド力を活かした広域的なPR活動を行っていく必要がある。</li> </ul> <p><b>【宇都宮ブリッツェンと連携した自転車教室等の開催が必要】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・宇都宮ブリッツェンと連携した自転車教室・サイクルイベントの開催、幅広い市民に参加してもらえるような教室内容の検討や参加しやすい環境づくりに取り組む必要がある。</li> </ul> <p><b>【宮サイクルステーションの機能拡充の検討が必要】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・宮サイクルステーションのレンタサイクルの更新や情報発信機能の充実、レンタサイクルを活用したサイクリングツアーの開催など、多様な利用者ニーズに対応できるよう、「自転車のまち宇都宮」の拠点施設としての機能拡充や施設規模等について検討していく必要がある。</li> </ul> <p><b>【自転車のまち宇都宮の積極的・効果的な情報発信が必要】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車のまち宇都宮の認知度向上のため、メディア等を活用しながら様々な自転車に関する取組の周知に努めるとともに、宇都宮ブリッツェンを始め民間事業者と連携した市内外への情報発信、SNS等を活用したプッシュ型の情報発信など、効果的なPR方法を検討する必要がある。</li> </ul>
健康とエコ	<p><b>【自転車通勤の促進・健康増進のPRが必要】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車通勤の促進について、引き続き企業・従業員等を対象とした出前講座を開催するとともに、雇用者側のメリットについてもアピールするなど、内容の充実を図る必要がある。</li> <li>・自転車通勤の促進と合わせた健康ポイント事業への加入促進を図るとともに、全ての市民を対象に健康増進のための自転車利用のPRを強化する必要がある。</li> </ul>

施策の柱	今後の方向性
つながる	<p><b>【自転車と公共交通との連携強化が必要】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利便性の高い公共交通ネットワークの構築に合わせて、鉄道やLRT、バスと連携した駐輪場整備を進めるとともに乗継の利便性向上を図る必要がある。</li> </ul> <p><b>【広域的サイクリングルートの設定及び利便性の高いサイクリングロードの整備推進が必要】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域的なサイクリングルートについて、国のモデルルートへの設定を目指し、県や周辺市町と連携を図りながら安全対策や案内看板設置等の走行環境の整備や自転車の組み立てスペースや休憩所の設置など、受け入れ環境の整備、ルート沿線の魅力づくり等について検討を進めていく必要がある。</li> <li>・鬼怒川や田川等のサイクリングロードの整備を進めるとともに、自転車ネットワークや広域サイクリングルートとの接続など、利便性の高い自転車ネットワークの構築などについて検討していく必要がある。</li> </ul>

### (3) 成果指標の達成状況

指標	基準値	目標値	実績（R元）	目標値との差
自転車に関連する交通事故件数	H22：629件 H27：429件	320件以下	H28：354件，H29：342件 H30：409件，R元：428件	+108件
自転車交通分担率	H22：17%	25%	R元：13.3%	-11.7%
市民満足度	H22：29.6% H27：26.7%	50%	R元：27.7%	-22.3%

#### ○ 自転車に関連する交通事故件数

- ・ 自転車関連の交通事故件数は、H29年までは減少していたが、H30年以降は増加傾向にある。交通事故削減に向けた安全な自転車走行空間整備とルール・マナーの周知・啓発、安全教育の充実が必要である。

⇒ 自転車走行空間を約49.9km整備し、クルマと自転車の走行位置を明確化したことで、クルマ対自転車の事故は減少しているが、自転車の単独事故は増加している。単独事故が増加した理由は様々な原因が考えられるが、「平成29年における交通死亡事故の特徴等について」（平成30年2月警察庁）によると、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割と高水準であるなど、利用者の安全意識の醸成が課題となっている。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、安全な自転車走行空間の整備と合わせて、自転車利用者に対する交通ルールの周知及び安全教育の推進に取り組んでいくことが重要であると考えられる。

#### ○ 自転車交通分担率

- ・ 昨年度実施した市民意識調査の結果では、自転車の交通分担率は低下している。安全・快適な自転車走行空間整備や公共交通との連携強化、市民への啓発活動などの取り組みを充実・強化し、自転車の利用促進を図ることが必要である。

※R2実施予定の国勢調査において数値を把握する予定

⇒ 自転車の交通分担率の低下については、本市のみならず全国的に自転車の交通手段分担率が減少傾向にある。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クルマ社会が進む地方都市においては成人後の自転車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中、移動手段をクルマに頼らざるを得ない高齢者が増加しており、高齢ドライバーによる事故が社会問題となっている。

少子・超高齢・人口減少社会が進行する中、自転車通学者の減少や高齢者のクルマ利用の増加等が進み、相対的に自転車の交通分担率が減少しているものと考えられる。

今後、ネットワーク型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と考えられることから、安全・安心な自転車走行空間整備や公共交通との連携強化、市民への情報発信・啓発活動、自転車通勤の促進等を進めることで、自転車の利用促進やクルマからの利用転換を進めていくことが必要であると考えられる。

## ○ 市民満足度

- ・ 昨年度実施した市民意識調査の結果では、市民満足度は27.7%と低い水準で推移している。市民自転車に関する満足度が向上するよう、施策事業の推進と合わせた市民に対するPRの強化が必要である。

⇒ 自転車競技や各種自転車イベントの認知度は高く、その一方で自転車の駅や自転車マップなどの認知度は低い状況にある。また「安心・安全な走行環境の整備」、「安心して駐輪できる駐輪場整備」、「ルール・マナーの向上」といった市民の自転車利用に身近な施策事業に関しては不十分との意見が多いことから、低水準の市民満足度となっているものと考えられる。

市民の自転車への意識・関心の高まりや電動アシスト付き自転車・ロードバイクの普及などによる利用ニーズの多様化等により、自転車施策に対する要求水準が高まっていることで相対的に満足度が上がりにくい状況が生まれていることも想定されるが、施策事業に対する認知度が低いことも大きな課題であると考えられる。

本市においては多様な自転車施策を展開しており、自転車に対する市民満足度の向上を図るためには、満足度の低い施策事業の着実な推進とともに、多様な施策事業についての市民の認知度を高めることが重要であり、認知度や評価が高いジャパンカップや宇都宮ブリッツェンと連携した情報発信など、市民に対する効果的なPR活動を行っていくことが必要であると考えられる。