

第6章

重点事業の概要

本計画の4つの柱に基づく具体的な取組の中から、以下の8つの施策を「重点事業」として位置付け、重点的に取り組むとともに、「自転車のまち宇都宮」を積極的にPRしてまいります。

4つの柱	重点事業
<p>目標Ⅰ 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"> 自転車の走行にとって安全・安心な道づくりの推進 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 	<p>新たな自転車走行空間の整備【拡充】 P 6 1</p> <p>新たな自転車ネットワーク路線において、自転車交通量や交通事故の発生状況等から整備の必要性が高い区間を抽出、より優先度が高い区間を「優先整備路線」に選定し、整備を推進してまいります。</p> <p>交通安全教室等の継続・拡充【拡充】 P 7 8</p> <p>交通安全教室や自転車運転免許事業等の拡充について、策定を進めている「第9次宇都宮市交通安全計画」の中で、具体的な実施手法や目標などを位置付けてまいります。</p>
<p>目標Ⅱ 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"> 自転車利用者が休憩できる空間の創出や公共交通の連携など、自転車利用が広がる環境づくりの推進 自転車の特性を活かす利便性の高い駐輪場の整備 	<p>休憩スポットの創出（自転車の駅）【新規】 P 7 9</p> <p>自転車利用者の休憩スポットとして、市の公共施設への自転車修理用の工具やスポーツバイク用のラック等の設置を推進するとともに、観光施設やコンビニなどへの展開を検討してまいります。</p> <p>鉄道駅周辺への駐輪場整備【拡充】 P 8 1</p> <p>都心部では、JR宇都宮駅周辺への駐輪場の拡充、郊外部では、JR雀宮駅、東武江曾島駅周辺において駐輪場整備に取り組みます。</p>
<p>目標Ⅲ 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"> 自転車に乗りたくなるような環境づくりの推進 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 	<p>観光レンタサイクルの導入【新規】 P 8 3</p> <p>観光施設等と連携した貸出場所の増設等に向けて、モデル事業の実施結果などを踏まえて、運営方法、運営主体のあり方などを検討し、観光レンタサイクルの本格実施に取り組んでまいります。</p> <p>モビリティセンターの整備【新規】 P 8 5</p> <p>モデル事業の実施結果などを踏まえ、自転車利用・活用を促進する戦略的な施設である「モビリティセンター」の本格的な整備に取り組んでまいります。</p> <p>自転車マップの作成【新規】 P 8 7</p> <p>自転車に乗りたくなるような環境づくりに向け、自転車マップを作成し、自転車を活用した観光ルートやサイクリングルートの提案、情報発信を行うことで自転車利用の促進を図ります。</p>
<p>目標Ⅳ 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"> 市民の健康増進や地球に優しいライフスタイルの推進 	<p>自転車モニター事業の実施【新規】 P 8 9</p> <p>宇都宮市内企業の従業員に通勤時等の積極的な自転車利用を依頼し、健康面などへの自転車利用の効果を検証する自転車モニター事業を実施するとともに、事業の成果や自転車通勤者の体験談を踏まえ、自転車利用の効果を広くPRしてまいります。</p>
<p>「自転車のまち宇都宮」の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車が様々な場面で利用される「自転車のまち宇都宮」のPRの推進 	<p>「自転車のまち宇都宮」のPR【新規】</p> <p>「走れば愉快だ宇都宮」の都市ブランドメッセージのもと、積極的に「自転車のまち宇都宮」のPRを行っていくとともに、自転車の持つメリットなどを広報啓発してまいります。</p>

1 新たな自転車走行空間の整備

1.1 施策の検討にあたって

新たな自転車走行空間の整備にあたって、新たな自転車ネットワーク路線を設定するとともに、自転車走行空間を整備する場合の標準整備パターンを定めました。

(1) 新たな自転車ネットワーク路線の設定

① 現行計画の自転車ネットワーク路線

現行計画においては、「宇都宮市都市交通マスタープラン（平成7年）」との整合性を図りながら、既存の道路ネットワークを活用し、「自転車交通量の多い路線」や「幹線となる路線」「主要施設間を結ぶ路線」などを自転車ネットワーク路線（都心部44路線、郊外部6路線）に設定しています。

② 新たな自転車ネットワーク路線の設定

現行計画の自転車ネットワーク路線を基本としながら、下記の調査結果等を踏まえ、都心部で57路線（追加路線は13路線）、郊外部で18路線（追加路線は12路線）の新たな自転車ネットワーク路線を設定しました。（P62、63参照）

<現況調査の結果>

現行計画では自転車ネットワーク路線となっていない、駅や高校周辺などの路線における自転車走行環境や交通量、交通事故の発生状況などの調査結果

<新たな道路整備計画>

都市計画道路などの今後の道路整備計画

<観光・サイクリングルート of 検討結果>

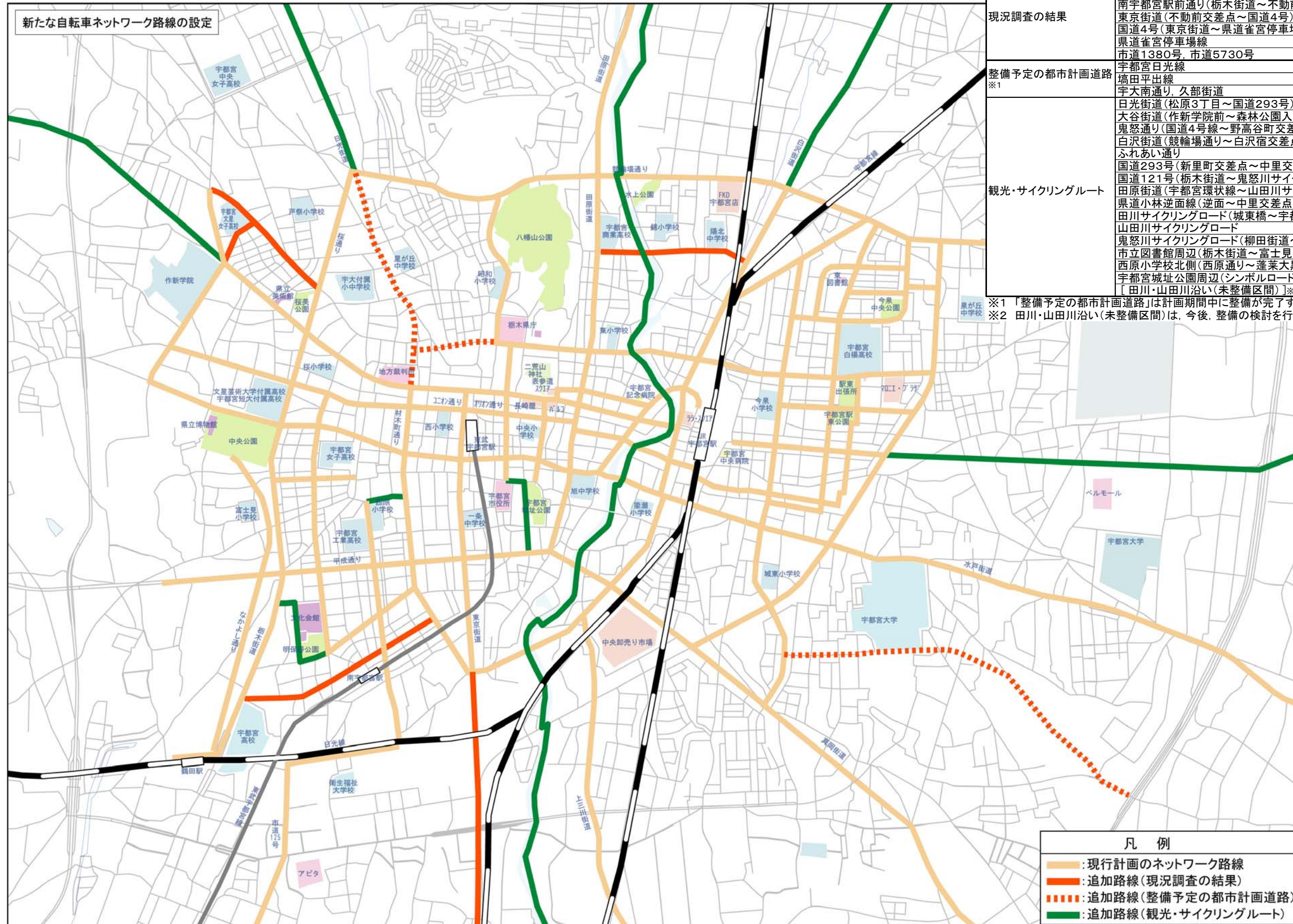
既存の観光施設やサイクリングロードを活用した観光・サイクリングルートの調査・検討結果

また、将来的には、主要な幹線道路を全てカバーするなど、市内全域への自転車ネットワーク路線の拡大を目指していきます。（P64「将来における自転車ネットワーク路線（イメージ）」参照）

(2) 標準整備パターンの設定

道路法（道路構造令）及び道路交通法の規定などを踏まえ、宇都宮市における自転車利用環境整備にあたっての理想的な自転車走行空間の標準整備パターンを作成しました。（P65参照）

○ 新たな自転車ネットワーク路線（都心部）



■ 現行計画の自転車ネットワーク路線への追加路線

分類	路線名
現況調査の結果	大錦橋通り(田原街道～白沢街道)
	文星女子高通り(大谷街道～文星女子高前, 護国通り～桜通り)
	南宇都宮駅前通り(栃木街道～不動前通り)
	東京街道(不動前交差点～国道4号)
	国道4号(東京街道～県道雀宮停車場線)
整備予定の都市計画道路※1	県道雀宮停車場線
	市道1380号, 市道5730号
	宇都宮日光線
	塙田平出線
	宇大南通り, 久部街道
観光・サイクリングルート	日光街道(松原3丁目～国道293号)
	大谷街道(作新学院前～森林公園入口)
	鬼怒通り(国道4号線～野高谷町交差点)
	白沢街道(競輪場通り～白沢宿交差点)
	ふれあい通り
	国道293号(新里町交差点～中里交差点)
	国道121号(栃木街道～鬼怒川サイクリングロード)
	田原街道(宇都宮環状線～山田川サイクリングロード)
	県道小林逆面線(逆面～中里交差点)
	田川サイクリングロード(城東橋～宇都宮環状線)
	山田川サイクリングロード
	鬼怒川サイクリングロード(柳田街道～宇都宮環状線)
	市立図書館周辺(栃木街道～富士見通り)
	西原小学校北側(西原通り～蓬萊大黒通り)
	宇都宮城址公園周辺(シンボルロード～平成通り)
[田川・山田川沿い(未整備区間)]※2	

※1 「整備予定の都市計画道路」は計画期間中に整備が完了する道路を表すものではない
 ※2 田川・山田川沿い(未整備区間)は、今後、整備の検討を行っていく予定

凡例

	現行計画のネットワーク路線
	追加路線(現況調査の結果)
	追加路線(整備予定の都市計画道路)
	追加路線(観光・サイクリングルート)

○ 新たな自転車ネットワーク路線 (郊外部)

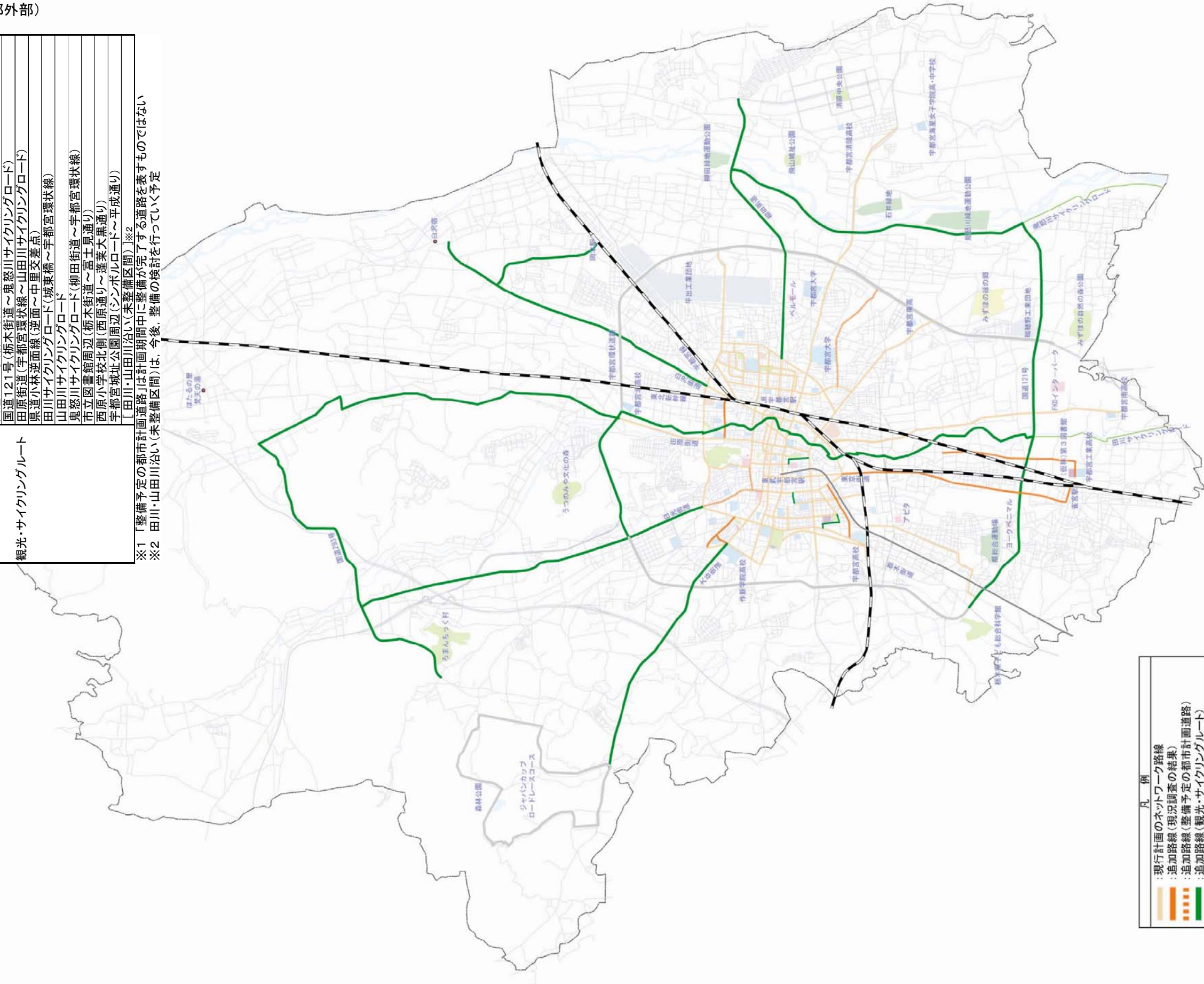
■ 現行計画の自転車ネットワーク路線への追加路線

分類	路線名
現況調査の結果	大幡橋通り(田原街道～白沢街道)
	文星女子高通り(大谷街道～文星女子高前, 護国通り～桜通り)
	南宇都宮駅前通り(栃木街道～不動前通り)
	東京街道(不動前交差点～国道4号)
	国道4号(東京街道～県道雀宮停車場線)
	県道雀宮停車場線
	市道1380号, 市道5730号
	宇都宮日光線
	宇都宮平出線
	宇都宮久部街道
整備予定の都市計画道路	日光街道(松原3丁目～国道293号)
	大谷街道(作新学院前～森林公園入口)
	鬼怒通り(国道4号線～野高谷町交差点)
	白沢街道(競輪場通り～白沢宿交差点)
	ふれあい通り
	国道293号(新里町交差点～中里交差点)
	国道121号(栃木街道～鬼怒川サイクリングロード)
	田原街道(宇都宮環状線～山田川サイクリングロード)
	県道小林逆面線(逆面～中里交差点)
	田川サイクリングロード(城東橋～宇都宮環状線)
観光・サイクリングルート	山田川サイクリングロード
	鬼怒川サイクリングロード(柳田街道～宇都宮環状線)
	市立図書館周辺(栃木街道～富士見通り)
	西原小学校北側(西原通り～蓬萊大黒通り)
	宇都宮城址公園周辺(シンボルロード～平成通り)
	〔田川・山田川沿い(未整備区間)〕※2

※1 「整備予定の都市計画道路」は計画期間中に整備が完了する道路を乗すものではない

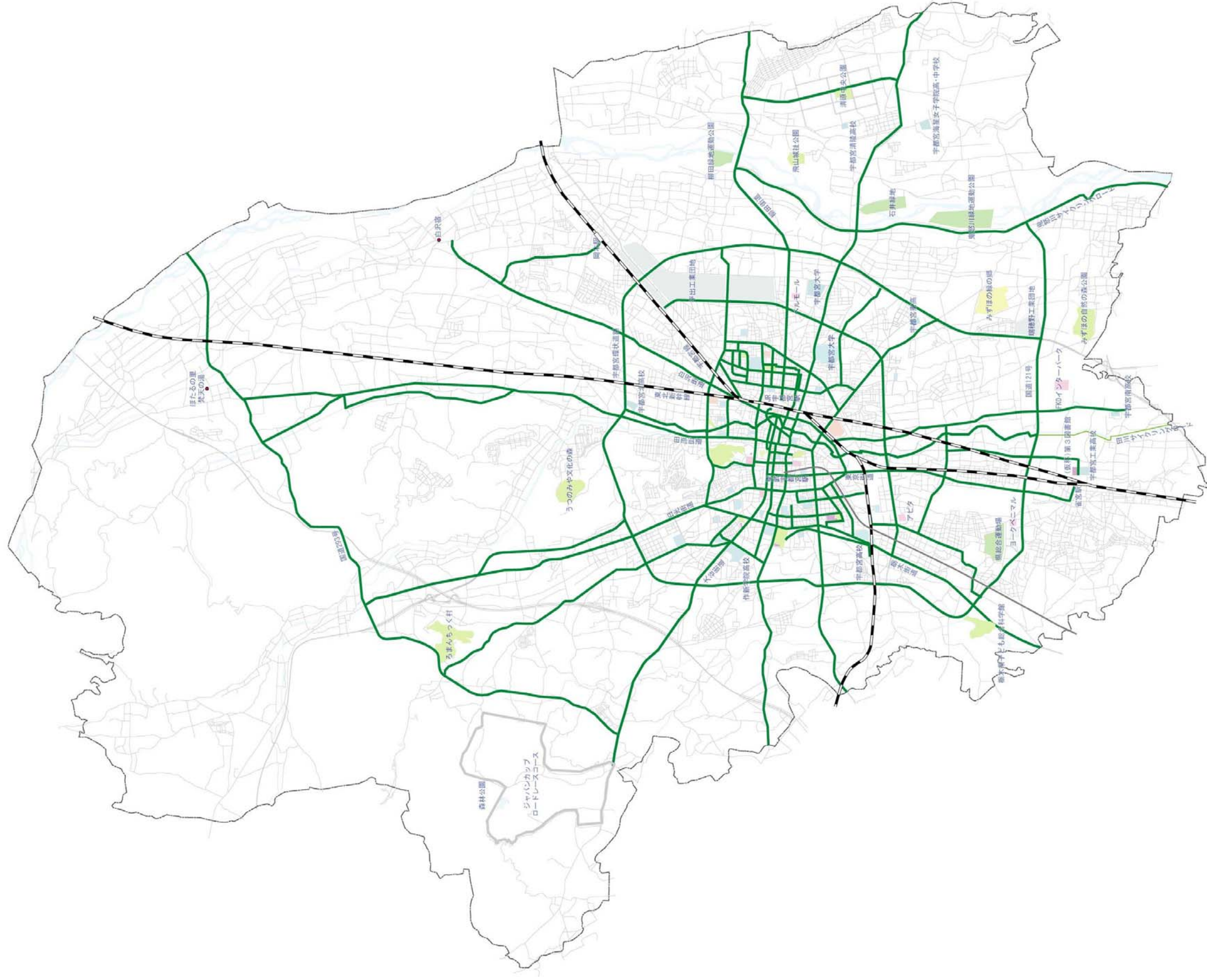
※2 田川・山田川沿い(未整備区間)は、今後、整備の検討を行っていく予定

新たな自転車ネットワーク路線の設定(郊外部)



- 凡例
- 現行計画のネットワーク路線
 - 追加路線(現況調査の結果)
 - ⋯ 追加路線(整備予定の都市計画道路)
 - 追加路線(観光・サイクリングルート)

○将来における自転車ネットワーク路線（イメージ）



※将来におけるネットワーク路線
 市内全域への自転車ネットワーク路線の拡大に向けて、「3環状12放射」を中心とした
 宇都宮市の道路ネットワークに基づき、将来的に自転車ネットワーク化を目指していく路線

○ 宇都宮市における標準整備パターン

	標準整備パターン	事例写真	概要	メリット・デメリット(○:メリット, △:デメリット)	特記事項
車道部	I 自転車専用通行帯 	(例:宇都宮市, 白楊高通り) 	<p><概要></p> <ul style="list-style-type: none"> ・車道内に、自転車が通行すべき部分を明確化した自転車専用の通行帯 <p><通行方法></p> <ul style="list-style-type: none"> ・一方通行 <p><幅員></p> <ul style="list-style-type: none"> ・1.5m以上(やむを得ない場合は1.0m以上) (道路交通法施行令第1条の2第4項) 	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車と他の交通との分離を図ることが可能であり、自転車のスムーズな通行が可能 ○自転車が歩行者と接触する危険性が低い ○既存道路の路肩を活用した整備が可能 △物理的分離構造ではないため、自転車と自動車とが接触する危険性がある △交差点内における断面構成、一方通行等を踏まえた交通処理が課題 	<ul style="list-style-type: none"> ・路面の色は、基本的に青色とするが、やむを得ない場合(景観条例の制約等)は、この限りではない ・通行帯内は一方通行のため、自転車利用者の利便性を考慮して、自転車歩行者道(歩道内の自転車通行可)の整備等に留意する ・自転車専用通行帯に自動車や駐停車した場合は、自転車の走行が阻害されるため、駐停車帯の確保や駐停車対策等を実施することが望ましい ・交差点内では、断面構成、一方通行を踏まえた通行方法の処理に留意する必要がある ・自転車専用通行帯として幅員1mを確保できない区間が、縦断方向に一部ある場合には路肩に交通規制を伴わないカラー舗装とする整備も考えられる
	II 自転車道 	(例:山口県周南市) 	<p><概要></p> <ul style="list-style-type: none"> ・緑石または柵等の工作物で自転車走行空間を連続して物理的に分離 ・道路の各側に設置 <p><通行方法></p> <ul style="list-style-type: none"> ・双方通行が基本 <p><幅員></p> <ul style="list-style-type: none"> ・2m以上(やむを得ない場合は1.5m以上) (道路構造令第10条第3項) 	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車と他の交通との分離を図ることが可能であり、自転車のスムーズな通行が可能 ○自転車が自動車及び歩行者と接触する危険性が低い △双方通行のため、すれ違い時に錯綜する可能性がある △交差点内における断面構成、双方通行等を踏まえた交通処理が課題 △高幅員道路における整備に限られる 	<ul style="list-style-type: none"> ・縁石や工作物が連続するため、沿道の出入り、荷捌き、ゴミ収集等に配慮する必要がある ・交差点内では、断面構成、双方通行を踏まえた通行方法の処理に留意する必要がある
	III 歩道がない場合の路側帯 	(例:宇都宮市, 八日市場通り) 	<p><概要></p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道のない道路に設けられた帯状の部分 <p><通行方法></p> <ul style="list-style-type: none"> ・一方通行 ・歩行者がある場合は、歩行者通行を優先 <p><幅員></p> <ul style="list-style-type: none"> ・0.75m以上(道路交通法施行令第1条の2第2項) 	<ul style="list-style-type: none"> ○通行部分の明示であるため軽微な整備で対応できる △物理的分離構造ではないため、自転車と自動車とが接触する危険性がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・路面の色は、基本的に緑色とするが、やむを得ない場合(景観条例の制約等)は、この限りではない ・自動車交通量が多い路線等では、自転車利用者の安全性を確保するために、注意喚起表示等(歩行者自転車注意等)の対策が必要である ・自転車は基本的に徐行とし、“自転車徐行”の路面表示を行うなど、歩行者との接触を防止する必要がある
歩道部	IV 自転車通行位置の明示(物理的分離・路面明示) 	(例:宇都宮市, いちよう通り) 	<p><概要></p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車歩行者道において自転車通行と歩行者通行の分離を図るために、縁石等の物理的な分離や道路標示等で通行位置を明示 <p><通行方法></p> <ul style="list-style-type: none"> ・通行位置が明示された部分を徐行(通行しようとする歩行者がないときは、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行することが可能) <p><有効幅員></p> <ul style="list-style-type: none"> ・3.5m以上 (自転車走行空間の設計のポイント/国土交通省等) 	<ul style="list-style-type: none"> ○走行位置が明確に区分されるため、歩行者・自転車通行が整序化される ○自転車が自動車と接触する危険性がない ○既存の自転車歩行者道を活用した整備が可能 △交差点内における、歩道内の交通処理(歩道のたまり空間等)が課題 	<ul style="list-style-type: none"> ・標準パターンでは、路面表示もしくは分離位置にポールを設置するが、やむを得ない場合(幅員の制約等)はこの限りではない ・自転車歩行者道の幅員は、道路の新設及び改築の場合、歩行者の交通量が多い道路にあたっては4m以上、その他は3m以上とする(道路構造令第10条の2)
	V 自転車専用道路 	(例:福島県棚倉町) (例:宇都宮市, スカイブリッジ遊歩道) 	<p><概要></p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車及び歩行者の通行専用の道路 <p><通行方法></p> <ul style="list-style-type: none"> ・双方通行が基本 <p><幅員></p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車専用道路3m以上(やむを得ない場合は2.5m以上) ・自転車歩行者専用道路4m以上(道路構造令第39条, 第40条) 	<ul style="list-style-type: none"> ○歩行者・自転車の専用道路であり、自動車と接触する可能性はない △自転車歩行者専用道路では走行位置が明確に区分されないため、歩行者・自転車の交通量が多い場合には、自転車と歩行者が錯綜する可能性がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車が通行する道路との接続箇所には、車止め等が必要である

1.2 施策概要

新たな自転車ネットワーク路線における整備の必要性が高い区間の抽出を行った上で、市が管理する路線のうち、優先度が高い区間について、「優先整備路線（15路線程度）」に選定し、本計画期間5年間において整備を推進していきます。

(1) 「整備の必要性が高い区間」の抽出

新たな自転車ネットワーク路線について、下表に示す評価基準から整備の必要性を評価し、国県道を含めて、整備の必要性が高い区間を抽出しました。

表 評価基準

評価指標	評価の考え方	
	都心部	郊外部
自転車交通量 (※1)	自転車交通量が非常に多い→◎ 自転車交通量が多い→○	自転車交通量が非常に多い→◎ 自転車交通量が多い→○
自転車の交通事故件数 (※2)	交通事故件数が非常に多い→◎ 交通事故件数が多い→○	交通事故件数が非常に多い→◎ 交通事故件数が多い→○
有効幅員不足率 (※3)	有効幅員不足率が非常に高い→◎ 有効幅員不足率が高い→○	有効幅員不足率が非常に高い→◎ 有効幅員不足率が高い→○
高校周辺の区間 (※4)	高校周辺の路線→◎	高校周辺の路線→◎
駅へのアクセス路線		駅へのアクセス路線→◎
必要性が高い路線	◎が1つ以上の路線	◎が2つ以上の路線

※1 平成21年度基礎調査、平成20年度栃木県社会実験時調査、平成17年度交通センサスの実測値
(平日午前7時から午前9時の2時間)

→都心部「非常に多い」= 1,000台以上、「多い」= 500台以上1,000台未満
郊外部「非常に多い」= 300台以上、「多い」= 100台以上300台未満

※2 平成19年度交通事故件数（第一、第二当事者が自転車）

→都心部「非常に多い」= 6件/km以上、「多い」= 4件以上6件未満/km
郊外部「非常に多い」= 10件/km以上、「多い」= 1件以上10件未満件/km

※3 自転車ネットワーク路線等の調査における調査区間の全ブロック数のうち、有効幅員が不足しているブロックの割合（ブロック=交差道路で区切られた街区、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）

→都心部・郊外部「非常に高い」= 81%以上、「高い」：61%以上80%以下

※4 現地調査による。ただし宇都宮工業高校は移転先の周辺を対象とする

「整備の必要性が高い区間」として抽出された路線は、下表に示す58路線です。

表 整備の必要性が高い区間一覧（都心部）

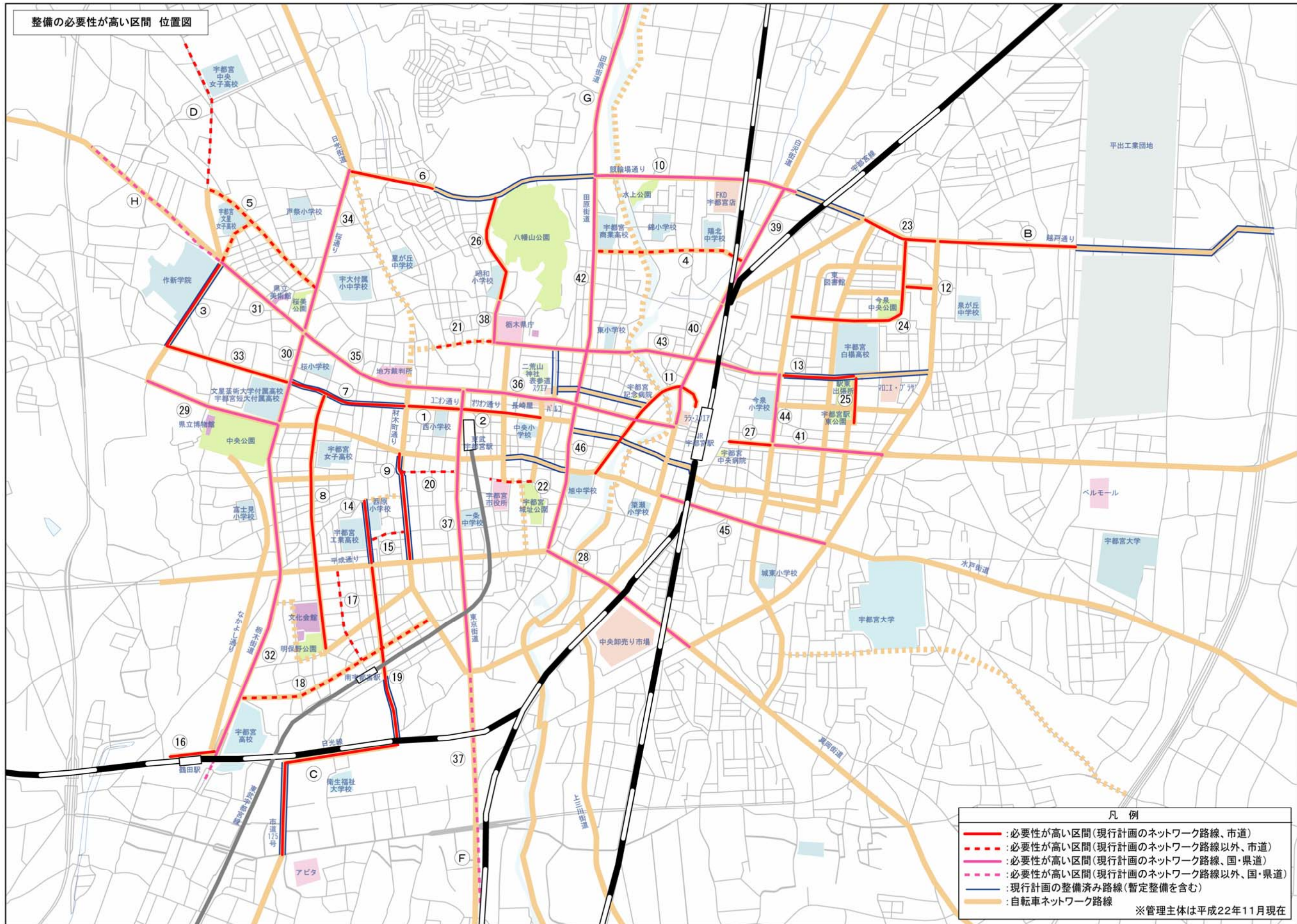
区間	管理主体	路線名	評価			
			交通量	事故	幅員	高校
1	市	ユニオン通り（材木町通り～東京街道）	◎	○	◎	—
2	市	オリオン通り（東京街道～バンパ通り）	◎	◎	—	—
3	市	作新前通り	—	—	◎	◎
4	市	大錦橋通り（宇商通り～白沢街道）	—	—	◎	◎
5	市	文星女子高通り（大谷街道～文星女子高前，護国通り～桜通り）	—	—	◎	◎
6	市	競輪場通り（松原3丁目交差点～下戸祭2丁目付近）	○	—	◎	—
7	市	ユニオン通り西（睦町交差点～材木町通り）	○	◎	—	—
8	市	陽西通り（西大寛2丁目付近～富士見通り）	○	—	◎	—
9	市	材木町通り・蓬莱大黒通り（いちょう通り～平成通り）	—	○	◎	—
10*	市	競輪場通り（大曾2丁目交差点～竹林町交差点東）	○	—	◎	—
11	市	上河原通り（天神1丁目交差点～JR宇都宮駅前西口）	◎	○	—	—
12	市	宇都宮東消防署南側	—	○	◎	—
13	市	白楊高通り（元今泉町交差点～白楊高校南付近）	○	—	—	◎
14	市	西原通り（西原小西側～平成通り）	—	—	◎	—
15	市	西原小南側（西原通り～蓬莱大黒通り）	—	—	◎	—
16	市	羽生田街道（栃木街道～鶴田駅）	—	—	◎	◎
17	市	南宇都宮駅北（平成通り～南宇都宮駅前通り）	—	—	◎	—
18	市	南宇都宮駅前通り（栃木街道～不動前通り）	—	—	◎	◎
19	市	西原通り・宮の原通り（平成通り～宮原球場通り）	—	—	◎	—
20	市	もみじ通り（蓬莱大黒通り～東京街道）	—	◎	—	—
21	市	県庁前通り（清住町通り～県庁西交差点）	—	◎	—	—
22	市	市役所前通り（市役所北側～本丸通り）	—	—	◎	—
23	市	競輪場通り（今泉新町交差点西～東署南交差点）	—	—	◎	—
24	市	宇都宮白楊高校北側（弁才天橋～競輪場通り）	—	—	◎	—
25	市	マロニエプラザ西側	—	—	◎	—
26	市	県庁西通り（警察本部前～競輪場通り）	○	—	◎	—
27	市	鬼怒通り（JR宇都宮駅前東口～東宿郷交差点）	—	◎	—	—
28*	市	平成通り（今小路通り～国道4号）	○	—	◎	—
29	県	鹿沼街道（鹿沼街道入口～桜通り）	—	—	○	◎
30	県	桜通り（中央公園～桜2丁目交差点）	—	◎	◎	◎
31	県	大谷街道（桜2丁目交差点～作新学院前）	◎	—	○	◎
32	県	栃木街道（中央公園～宇都宮高校）	—	○	◎	◎
33*	県	旧鹿沼街道（作新前通り～睦町交差点）	—	—	◎	◎
34	県	桜通り（松原3丁目交差点～桜2丁目交差点）	—	○	◎	—
35	県	大通り（桜2丁目交差点～池上町交差点）	◎	○	—	—
36	県	大通り（池上町交差点～宮の橋交差点）	◎	○	—	—
37	県	東京街道（池上町交差点～西原交差点）	○	◎	—	—
38	県	県庁西通り（県庁西交差点～警察本部前）	○	—	◎	—
39	県	白沢街道（今泉交番前交差点～竹林町交差点）	—	○	◎	—
40	県	奥州街道（宮の橋交差点～今泉交番前交差点）	◎	◎	—	—
41	県	鬼怒通り（東宿郷交差点～峰町交差点）	—	◎	—	—
42	県	田原街道（大通り1丁目交差点～大曾2丁目交差点）	○	—	—	◎
43	県	宇都宮向田線（県庁西交差点～元今泉交差点）	◎	○	—	—
44	県	宇都宮向田線（元今泉交差点～東宿郷交差点）	—	◎	—	—
45	県	宇都宮笠間線（南大通4丁目交差点～平松町交差点）	—	◎	—	—
46	県	宇都宮結城線（大通り～平成通り）	◎	◎	—	—

※管理主体は平成22年10月現在（平成22年11月にNo10, 28は県道, No33は市道に移管）

表 整備の必要性が高い区間一覧（郊外部）

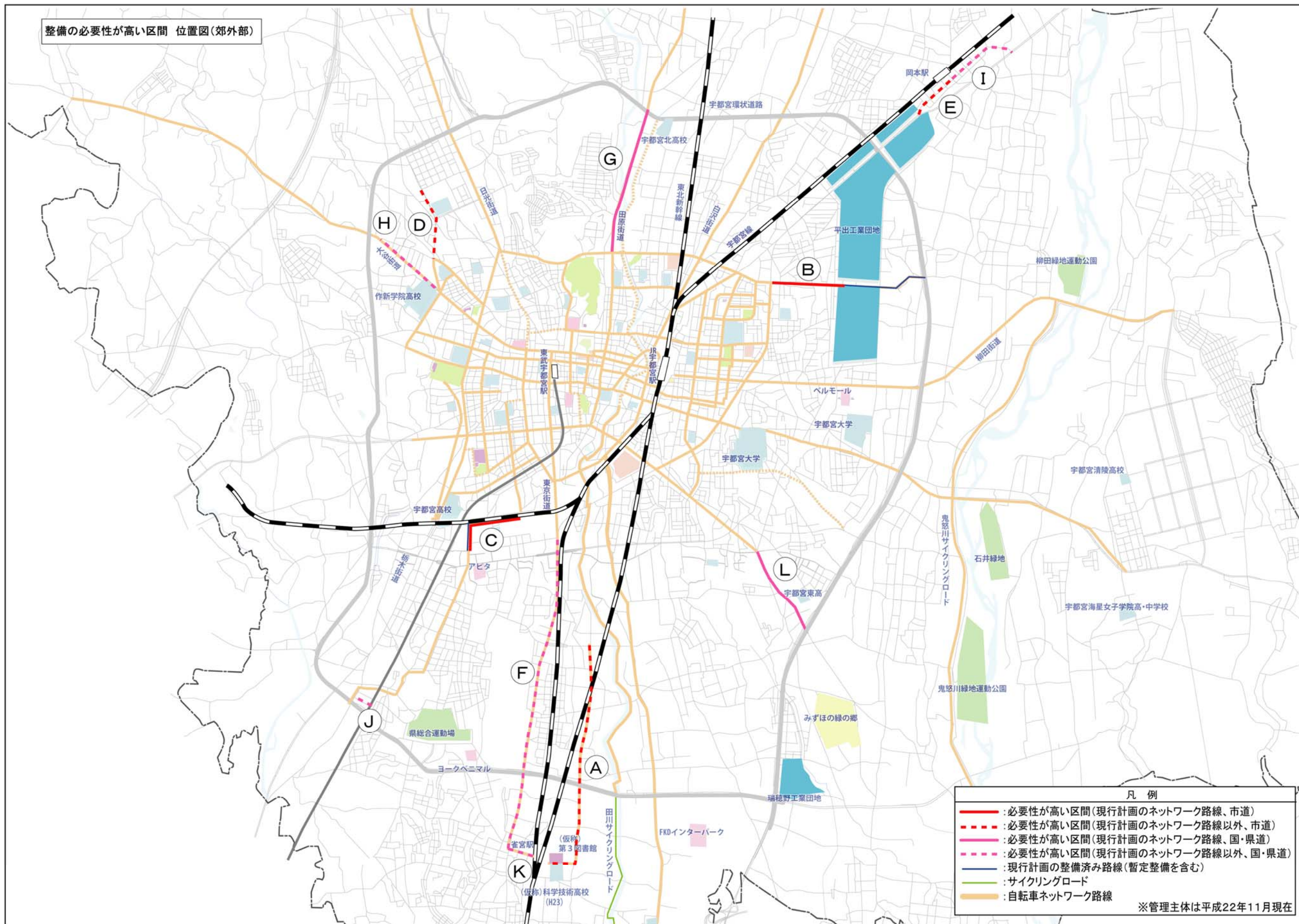
区間名	管理主体	路線名	評価				
			交通量	事故	幅員	高校	駅
A	市	市道 1380 号, 5730 号	—	○	○	◎	◎
B	市	越戸通り	◎	○	◎	—	—
C	市	宮原球場通り	◎	○	◎	—	—
D	市	護国通り・中央女子高校周辺	—	○	◎	◎	—
E	市	市道 20171 号	—	○	◎	—	◎
F	国	国道 4 号	○	◎	◎	—	—
G	県	田原街道	◎	○	◎	—	—
H	県	大谷街道	—	○	◎	◎	—
I	県	県道宇都宮河内線	—	○	◎	—	◎
J	県	県道西川田停車場線	—	○	◎	—	◎
K	県	県道雀宮停車場線	—	○	—	◎	◎
L	県	真岡街道	—	○	◎	◎	—

整備の必要性が高い区間 位置図



- 凡例
- : 必要性が高い区間(現行計画のネットワーク路線、市道)
 - - - : 必要性が高い区間(現行計画のネットワーク路線以外、市道)
 - : 必要性が高い区間(現行計画のネットワーク路線、国・県道)
 - - - : 必要性が高い区間(現行計画のネットワーク路線以外、国・県道)
 - : 現行計画の整備済み路線(暫定整備を含む)
 - : 自転車ネットワーク路線
- ※管理主体は平成22年11月現在

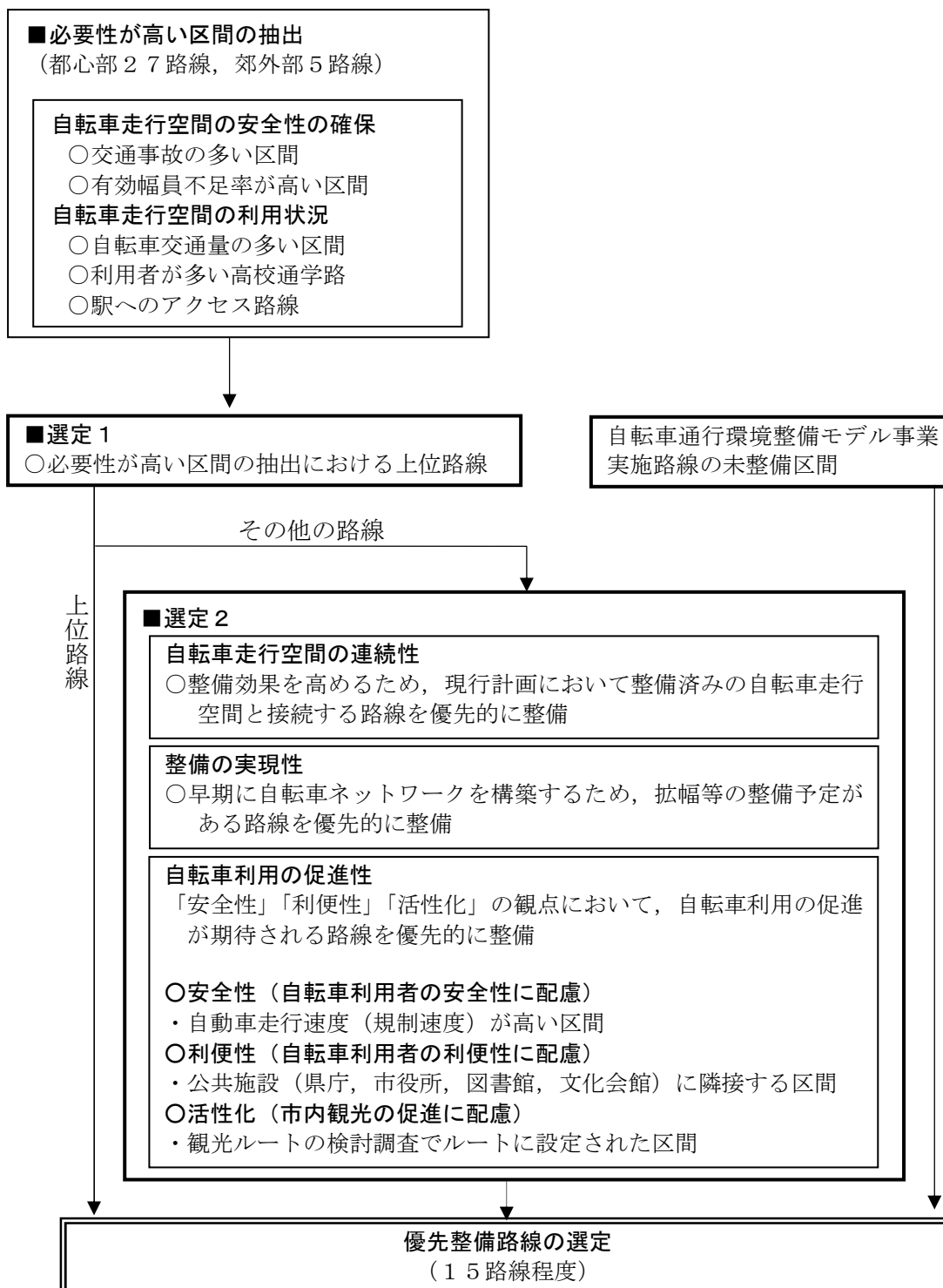
整備の必要性が高い区間 位置図(郊外部)



(2) 優先整備路線の選定

「整備の必要性が高い区間」のうち市が管理する路線（平成22年度に市道に移管予定の路線も踏まえた都心部27路線，郊外部5路線）の中から，以下の流れにより優先整備路線を選定しました。

① 選定の流れ



② 選定結果

上記の検討結果から選定した，都心部 1 2 路線，郊外部 3 路線，計 1 5 路線に，「自転車通行環境整備モデル事業」実施路線の未整備区間である「いちよう通り」を加えた 1 6 路線を優先整備路線に選定しました。

表 優先整備路線（選定 1） : 優先整備路線

区間	路線名
1	ユニオン通り(材木町通り～東京街道)
2	オリオン通り(東京街道～パンバ通り)
4	大錦橋通り(宇商通り～白沢街道)
5	文星女子高通り(大谷街道～文星女子高前, 護国通り～桜通り)
16	羽生田街道(栃木街道～鶴田駅)
18	南宇都宮駅前通り(栃木街道～不動前通り)
33	旧鹿沼街道(作新前通り～陸町交差点)
A	市道 1380 号, 5730 号

※「33. 旧鹿沼街道」は平成 2 2 年度に市道に移管予定

表 優先整備路線（選定 2） : 優先整備路線

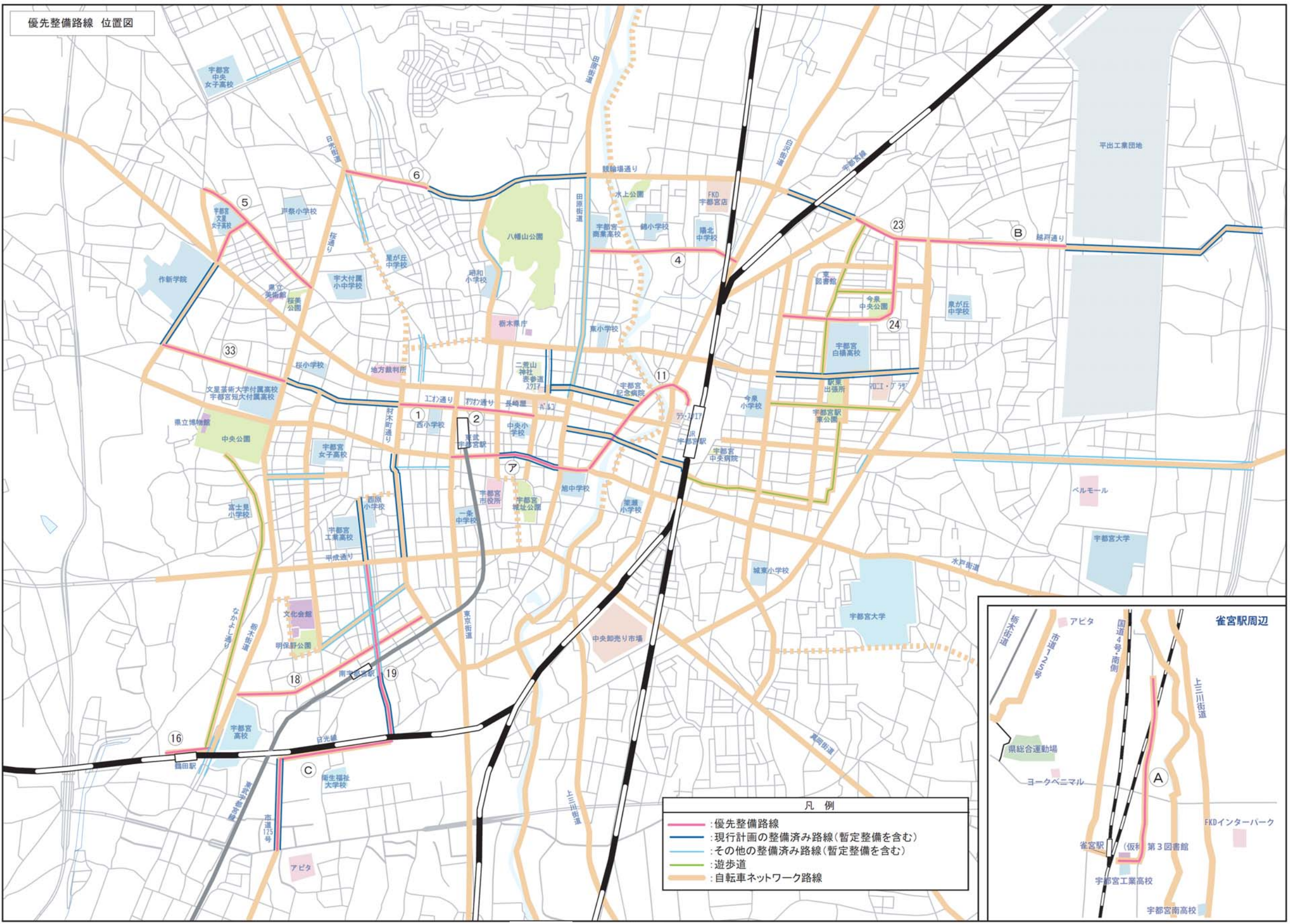
区間	路線名	連続性	実現性	促進性			選定
				規制速度が高い	公共施設周辺	観光ルート	
都心部	6 競輪場通り(松原 3 丁目交差点～下戸祭 2 丁目付近)	○	○	○	-	-	○
	8 陽西通り (西大寛 2 丁目付近～富士見通り)	○	-	○	○	-	-
	9 材木町通り・蓬萊大黒通り (いちよう通り～平成通り)	-	○	○	-	○	-
	11 上河原通り(天神 1 丁目交差点～JR 宇都宮駅前西口)	○	○	○	-	○	○
	12 宇都宮東消防署南側	-	-	○	-	-	-
	15 西原小南側 (西原通り～蓬萊大黒通り)	○	-	-	-	-	-
	17 南宇都宮駅北 (平成通り～南宇都宮駅前通り)	-	-	○	-	-	-
	19 西原通り・宮の原通り(平成通り～宮原球場通り)	○	○	○	-	-	○
	20 もみじ通り (蓬萊大黒通り～東京街道)	○	-	-	-	-	-
	21 県庁前通り (清住町通り～県庁西交差点)	-	○	○	○	○	-
	22 市役所前通り (市役所北側～本丸通り)	-	-	-	○	○	-
	23 競輪場通り(今泉新町交差点西～東署南交差点)	○	○	○	-	-	○
	24 宇都宮白楊高校北側(弁才天橋～競輪場通り)	○	○	○	-	-	○
	25 マロニエプラザ西側	○	-	-	-	○	-
	26 県庁西通り (警察本部前～競輪場通り)	○	-	○	○	-	-
28 鬼怒通り (JR 宇都宮駅前東口～東宿郷交差点)	-	○	○	-	-	-	
郊外部	B 越戸通り	○	○	○	-	-	○
	C 宮原球場通り	○	○	○	-	-	○
	D 護国通り・中央女子高校周辺	-	-	○	-	-	-

※促進性については、「規制速度が高い」、「公共施設周辺」、「観光ルート」のいずれかに該当する路線を促進性が高い路線としました。

※「C.宮原球場通り」については，道路整備と併せて整備するものとします。

表 優先整備路線（自転車通行環境整備モデル事業実施路線の未整備区間）

路線名
ア. いちよう通り(東京街道～中央通り, 今小路通り～上河原通り)

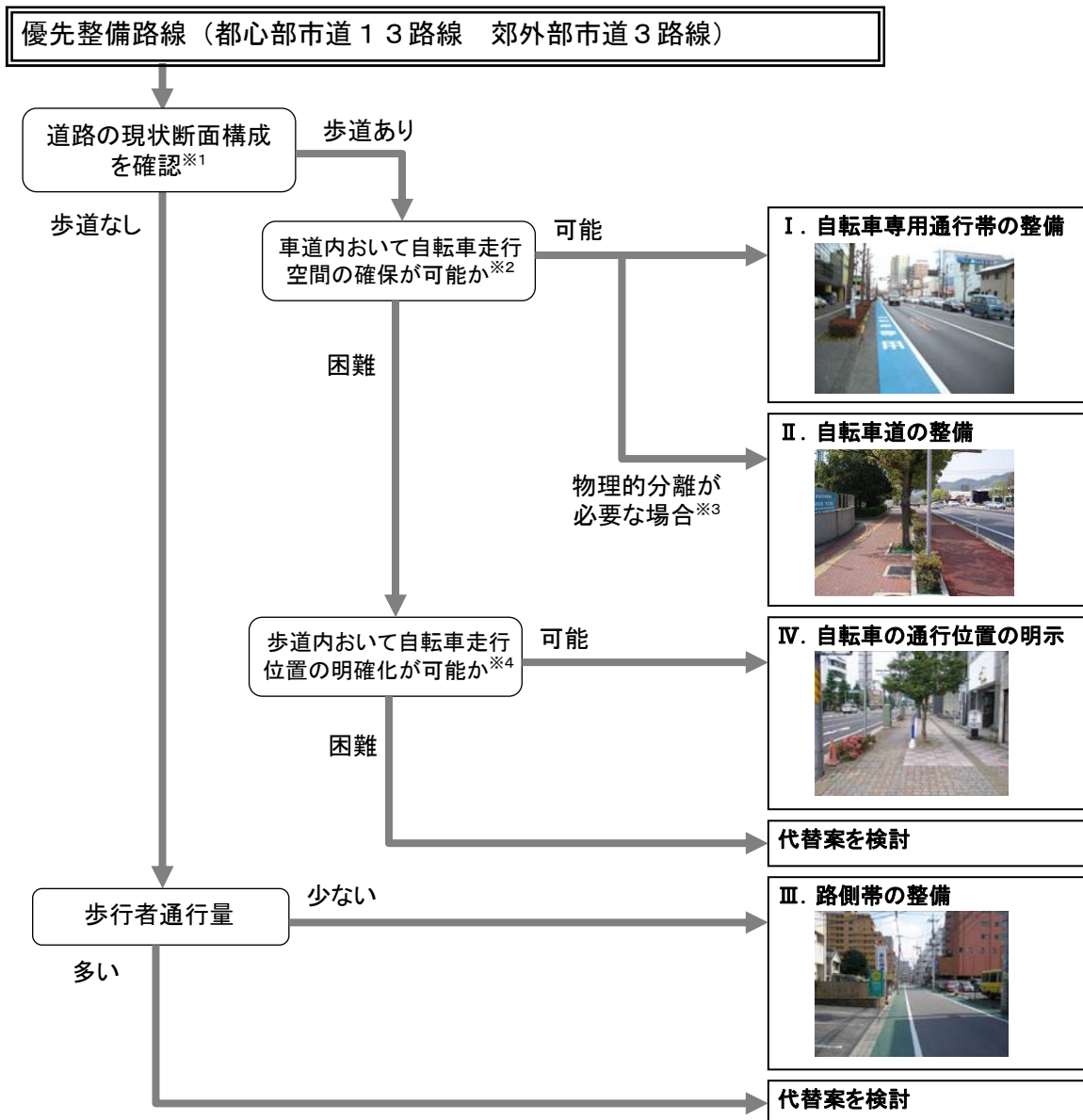


(3) 整備計画の検討

① 基本的な考え方

車道空間に自転車走行空間を確保することを前提とし、困難な場合には歩道上として、標準整備パターンによる整備を検討します。

② 検討の流れ



※1 歩道を有する道路にあっても、自転車走行空間は、可能な限り車道内に確保する

※2 【自転車走行空間確保の考え方】

- ・自転車専用通行帯:1.0m以上(道路交通法施行令の特例値)
- ・自転車道:1.5m以上(自転車道幅員の特例値)

※3 【物理的分離が必要な場合の考え方】

- ・自動車の走行速度が高い場合や、大型車交通量が多い場合
- ・他の自転車道との接続や、自転車走行の実態から双通行が望まれる場合 等

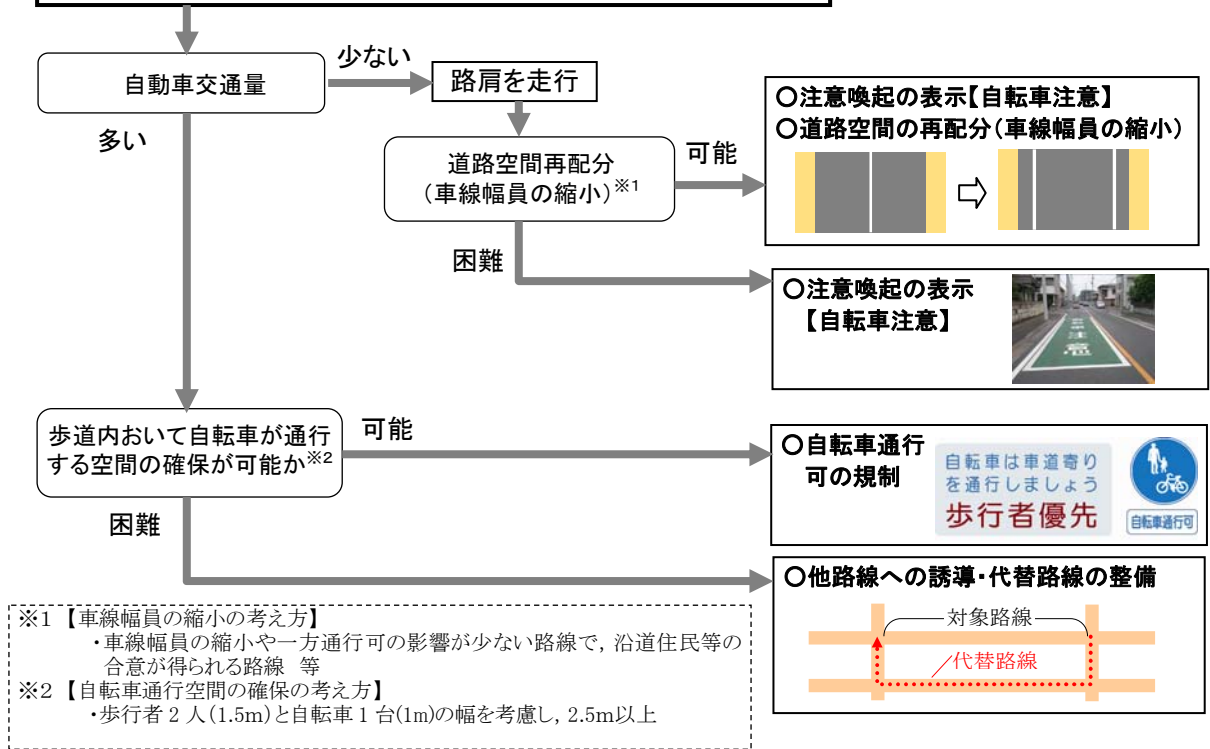
※4 【自転車通行位置の明確化の考え方】

- ・3.5m以上(自転車走行空間の設計のポイント/国土交通省等)

(4) 代替案の検討

標準整備パターンによる整備が困難な場合は、以下のとおり代替案を検討します。

歩道内において自転車走行位置の明確化が困難な道路



歩道が無く、歩行者通行量が多い道路

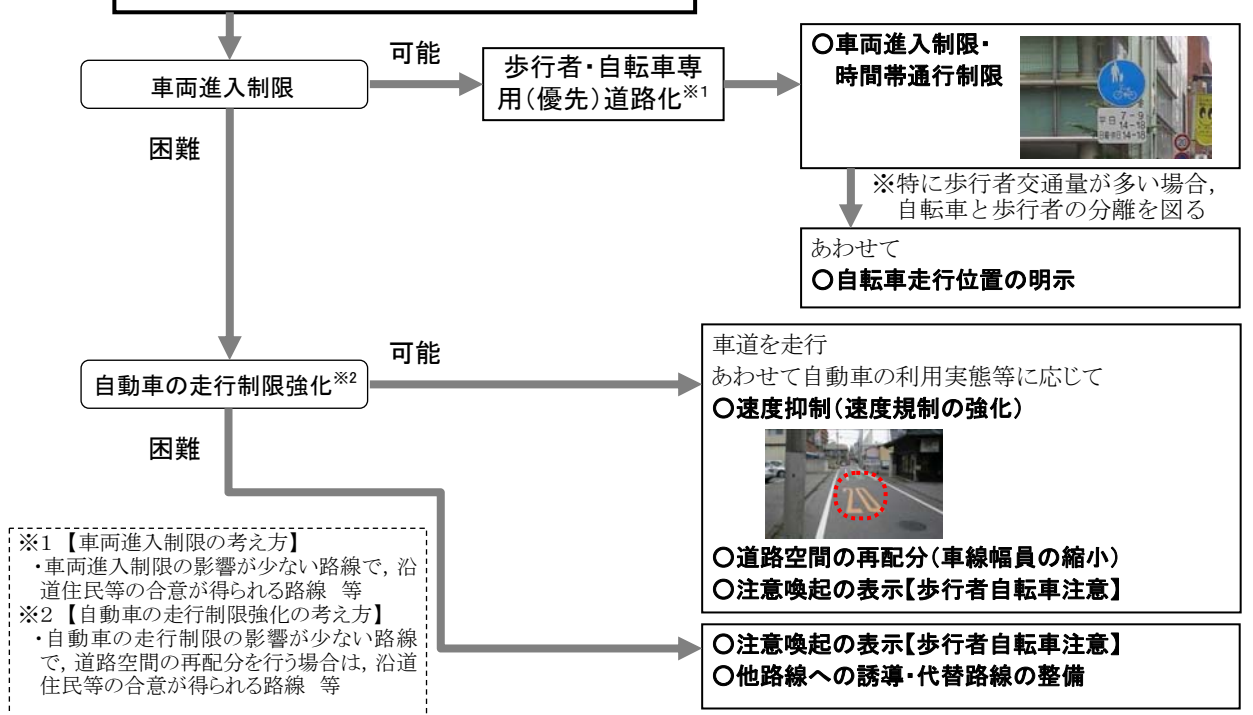
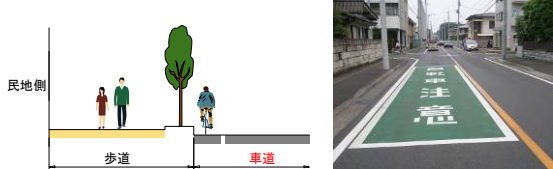
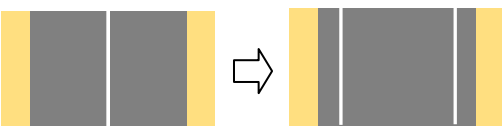

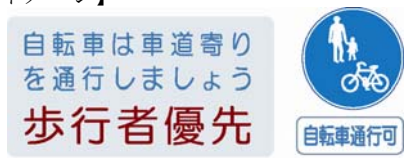
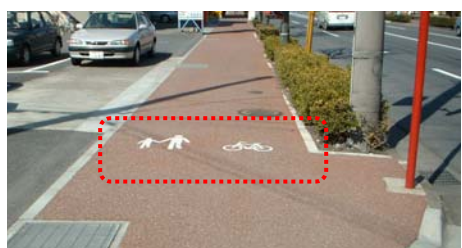


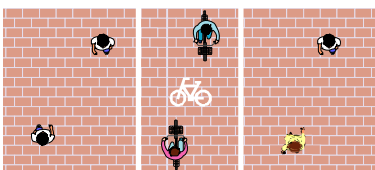

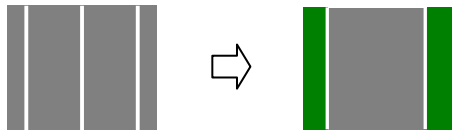
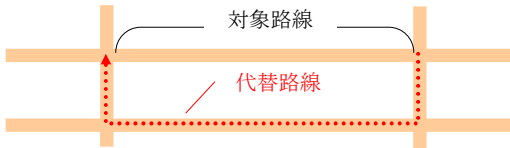


表 代替案の内容

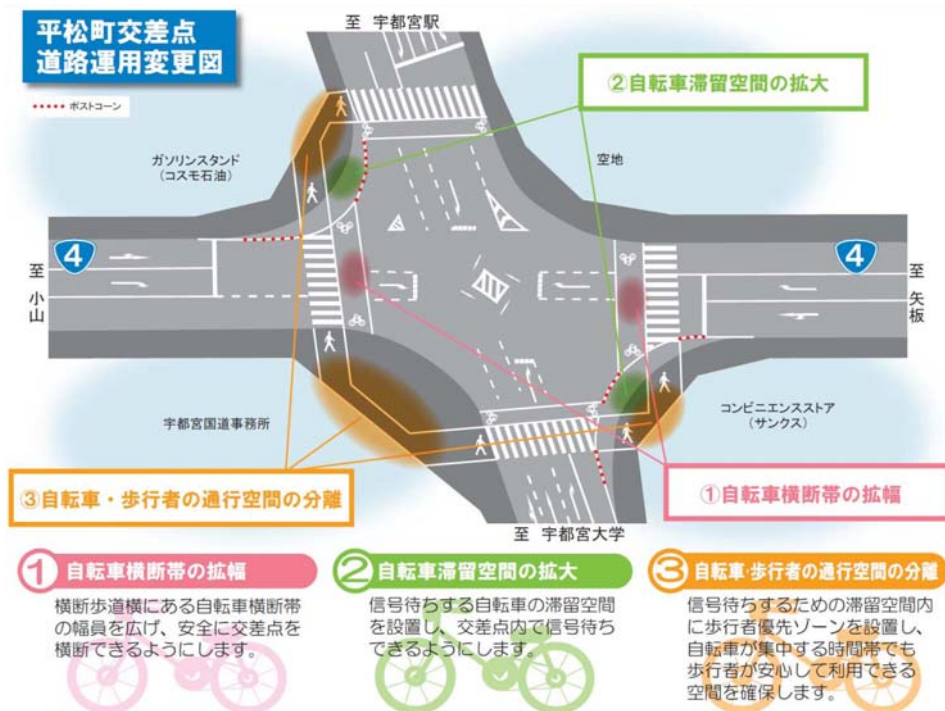
歩道内において自転車走行位置の明確化が困難な道路	歩道が無く、歩行者通行量が多い道路
<p>○注意喚起の表示</p>  <p>○道路空間の再配分(車線幅員の縮小)</p>  <p>○自転車通行可の規制</p>  <p>【標識イメージ】</p>  <p>【自転車通行位置の明示をする場合と統一のピクトを路面表示し、誘導】</p>  <p>事例：前橋市</p>	<p>○注意喚起の表示</p>  <p>○車両進入制限・時間帯通行制限</p>  <p>○自動車の進入制限がある路線における自転車通行位置の明示</p>  <p>○速度抑制</p>  <p>○車道を走行 ※車線幅員の縮小(一方通行化)</p> 
<p>○他路線への誘導・代替路線の整備</p> 	

(5) 交差点部及びバス停付近の整備

交差点部及びバス停付近の整備パターンは、国や県が行った社会実験の実施結果などを参考に検討を進めます。

■整備事例（交差点）

- ・国道4号平松町交差点 社会実験



■整備事例（バス停付近）

- ・県道藤原宇都宮線（東通り） 社会実験



2 交通安全教室等の継続・拡充

2.1 施策概要

① 交通安全教室の継続・拡充

現在、宇都宮市内の幼稚園や保育園、小・中学校と老人クラブなどの高齢者を対象に実施している交通安全教室を継続して実施するとともに、高校生や成人などへの対象者の拡大や宇都宮ブリッツェンなどと連携し、「ウィーラースクール」の開催を市内に広げていくなど、効果的な実施手法を検討していきます。

② 自転車運転免許事業の継続・拡充

市内の小中学校を対象に実施している「自転車運転免許事業」を継続して実施するとともに、警察と連携しながら、高齢者等への対象者の拡充を検討します。また、自転車免許取得者への特典の提供など、参加者の拡大に向けた取組を検討していきます。



宇都宮ブリッツェンによる「ウィーラースクール」

氏名	宇都宮 花子	№	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			

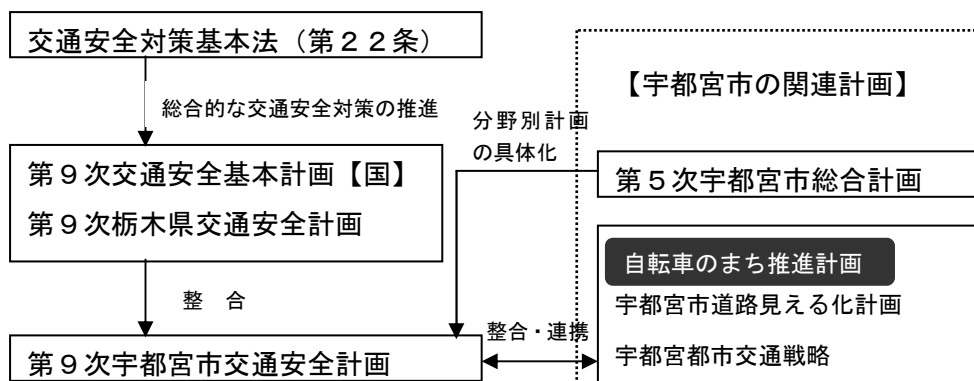
自転車運転免許事業

2.2 「第9次宇都宮市交通安全計画」の策定（平成23年5月策定予定）

交通安全教室や自転車運転免許事業等の拡充については、現在、策定を進めている「第9次宇都宮市交通安全計画」の中で、具体的な実施手法や目標などを定めていきます。

■ 第9次宇都宮市交通安全計画

「交通安全対策基本法」に基づく総合的な交通安全対策を推進するための計画



3 休憩スポットの創出（自転車の駅）

3.1 施策概要

休憩スポット（自転車の駅）については、まずは、市の公共施設（地域自治センター・地区市民センター等）への自転車修理用の工具や空気入れポンプ、スポーツバイク用のラック等の設置を推進するとともに、自転車を活用した観光ルートやサイクリングルートの検討状況を踏まえながら、観光施設やコンビニエンスストアなどへの展開を検討していきます。

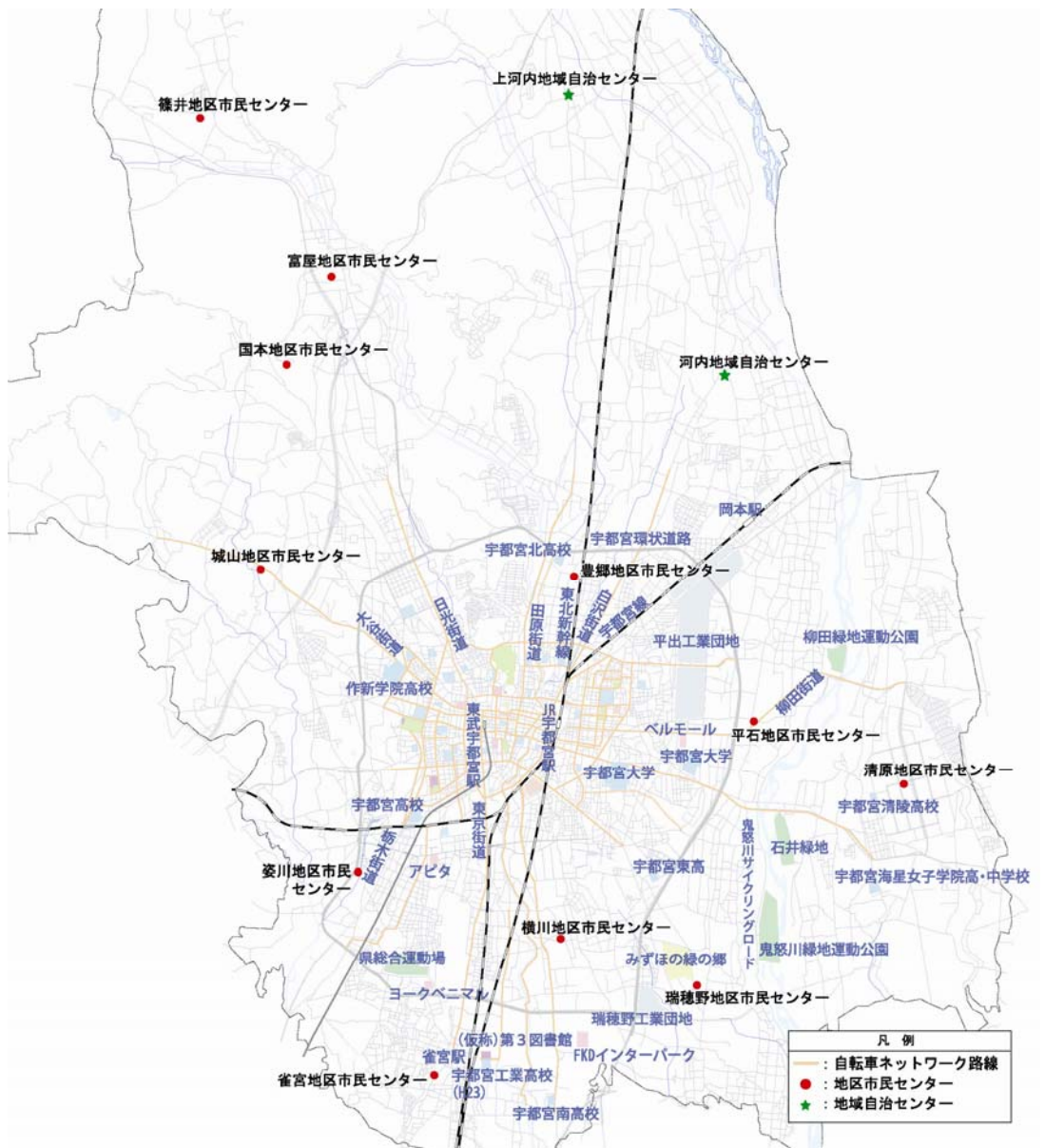


図 休憩スポット（自転車の駅）候補地点（地区市民センター等）

3.2 休憩スポット（自転車の駅）のイメージ

既存の施設に自転車の修理工具や空気入れポンプ、スポーツサイクル用のラック等を設置することにより、「自転車の駅」として、自転車利用者が休憩できるスポットを創出していきます。

休憩スポットのイメージは以下の通りです。

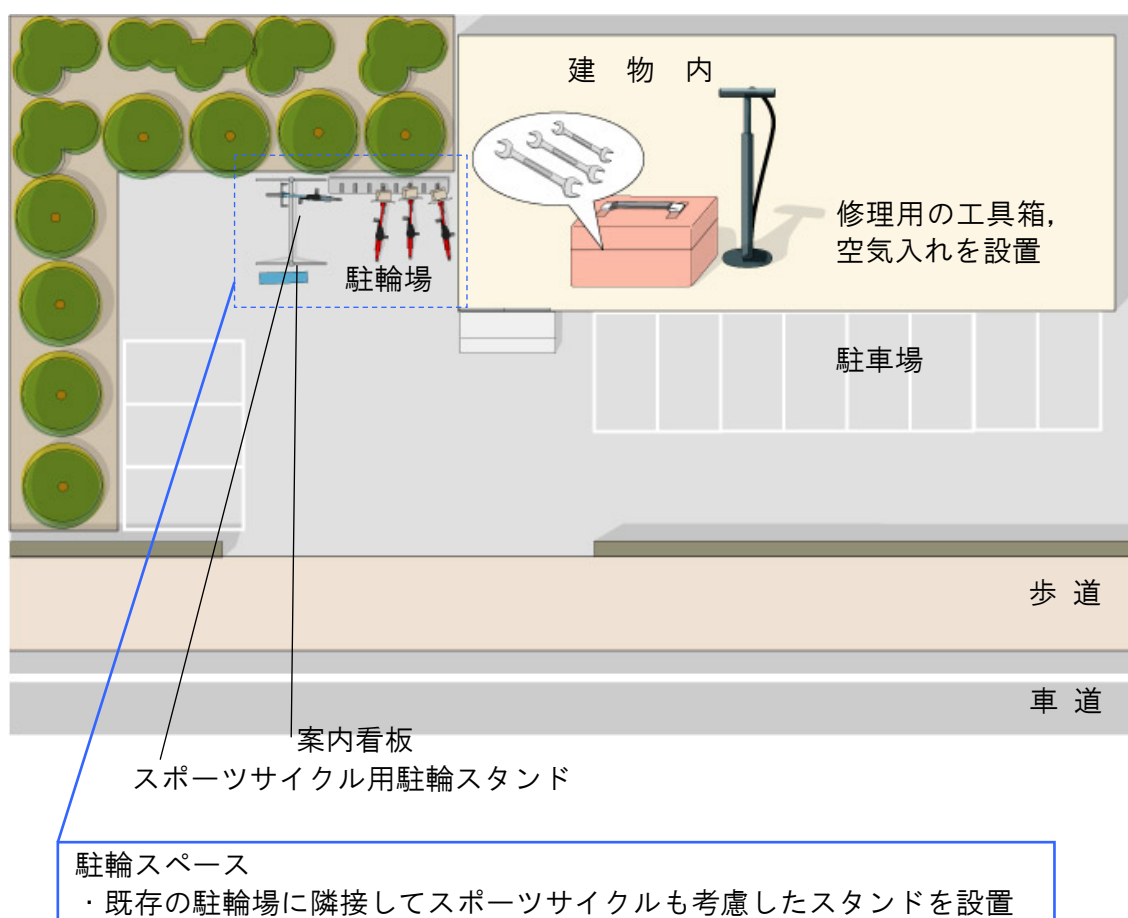


図 休憩スポット（自転車の駅）のイメージ（公共施設）

4 鉄道駅周辺への駐輪場整備

4.1 施策概要

(1) 都心部の駅（JR宇都宮駅）

JR宇都宮駅西口及び東口市営駐輪場の定期利用待ちや周辺の放置自転車を解消するため、JR宇都宮駅周辺の現状を踏まえながら、歩道上や市有地などを活用し、駐輪場の整備に取り組みます。

整備検討中の箇所	
西口	市営西口駐輪場の拡充
	ララスクエアの東側の歩道上
東口	市営東口駐輪場の拡充

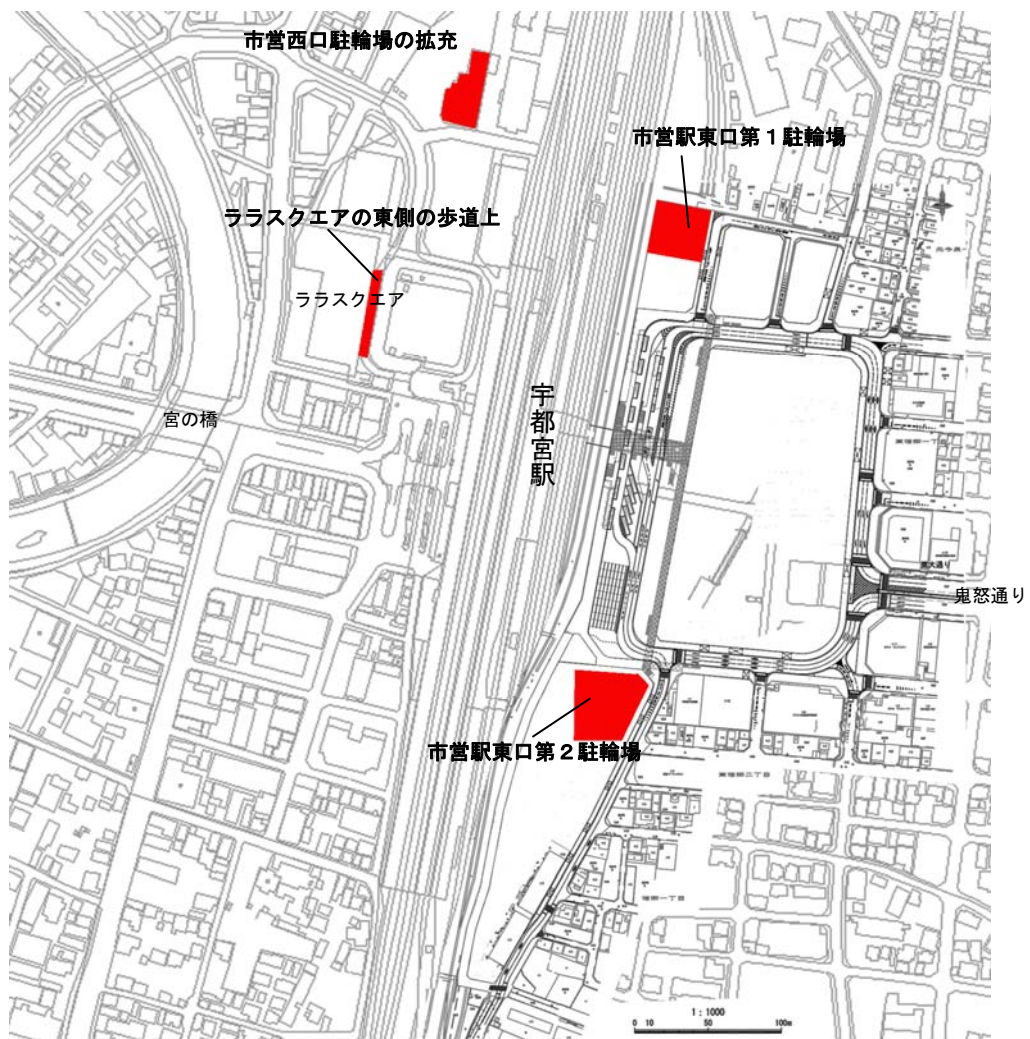


図 JR宇都宮駅付近の駐輪場整備の候補地

(2) 郊外部の駅（JR雀宮駅・東武江曾島駅）

JR雀宮駅については、東口周辺の整備において約450台の市営駐輪場を新設するとともに、西口駅前広場の整備を踏まえながら必要な駐輪場の確保に取り組みます。

また、東武江曾島駅周辺については、市道を暫定的に駐輪スペースとして活用していることから、現在の駐輪状況に応じた駐輪場整備に取り組みます。



図 雀宮駅付近の駐輪場整備の候補地



図 江曾島駅付近の駐輪場整備の候補地

5 観光レンタサイクルの導入

5.1 施策概要

市内の宿泊施設や観光施設へのレンタサイクル設置に向けて、平成22年度から実施するモデル事業の実施結果などを踏まえて、観光レンタサイクルの運営方法、運営主体のあり方などを検討し、観光レンタサイクルの本格実施に取り組んでいきます。

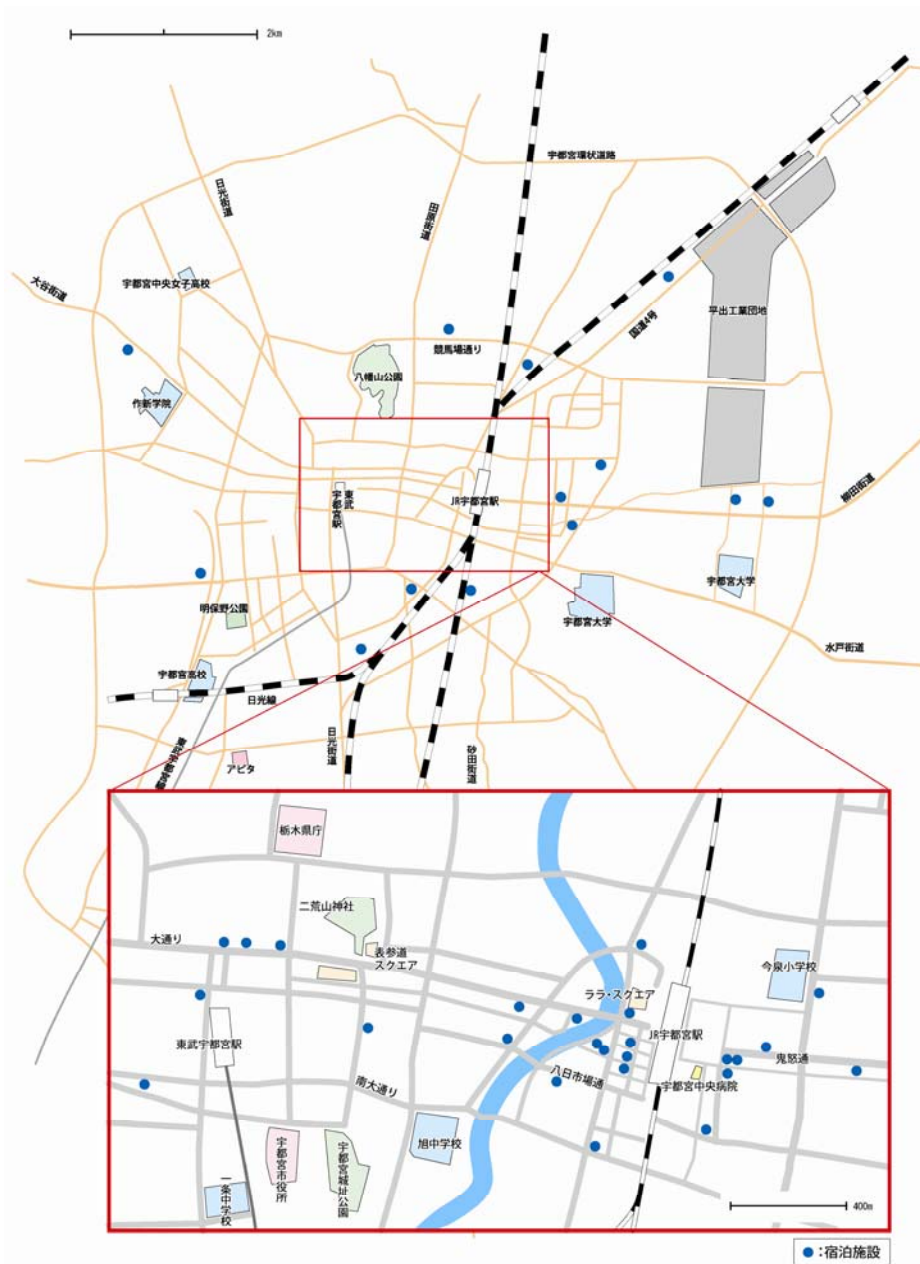


図 観光レンタサイクル導入候補となる宿泊施設の分布状況

5.2 おもてなしレンタサイクルモデル事業の概要

平成21年度に実施した利用者アンケートでは約7割が市外からの来街者であり、また、観光やビジネスへの利用意向が高いことが分かりました。

このため、ホテル・旅館に宿泊する来街者のレンタサイクルへのニーズがあると考えられることから、宿泊者を対象とした観光レンタサイクルの実施を検討するためのモデル事業を実施しています。

<実施概要>

① モデル事業実施期間

平成22年10月から1年間

② 事業内容

宿泊施設に、市が用意したレンタサイクルを設置し、宿泊者に無料で貸し出すとともに、利用者へのアンケート調査を実施

③ 貸出し場所

中心部周辺の宿泊施設6箇所（「実施施設位置図」参照）

④ レンタサイクル台数

合計24台（各宿泊施設に3台～5台程度）

⑤ 利用時間

宿泊当日及び翌日の利用で、各宿泊施設のフロント対応時間内

図 おもてなしレンタサイクル実施施設位置図

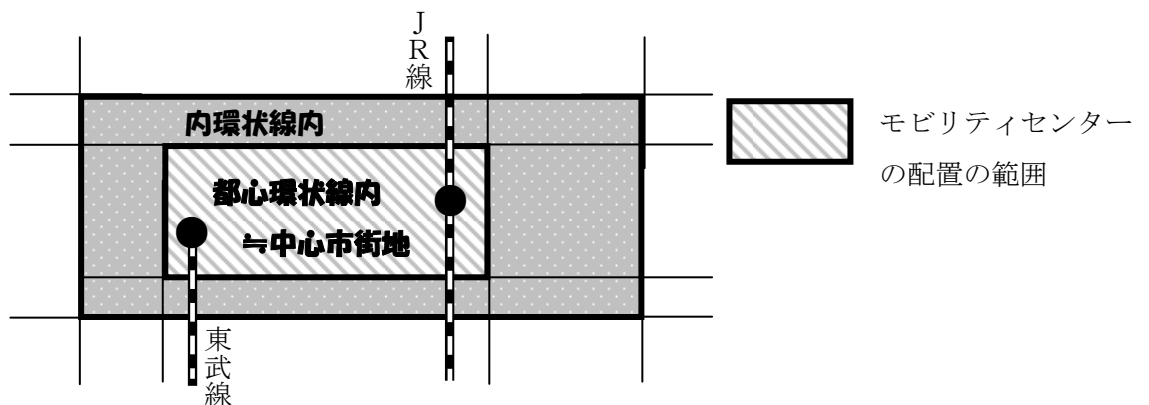


6 モビリティセンターの整備

6.1 施策概要

現行計画の「休む」の施策においては、「モビリティセンター」整備の検討が位置付けられています。これまで、現行計画に基づき、自転車利用者を中心に多くの人が集まるJR宇都宮駅周辺や中心市街地に、自転車の利用・活用の促進のための戦略的な拠点として、休憩や自転車修繕・リサイクル、まち情報・観光情報の提供などの機能を複合的に持つモビリティセンターの整備について検討してきました。

図 モビリティセンターの配置の範囲（現行計画）



本計画では、これまでの検討状況や平成22年度から実施するモデル事業の実施結果などを踏まえ、本格的に「モビリティセンター」の整備に取り組んでいきます。

6.2 「自転車利用者の利便性向上モデル事業」の概要

「モビリティセンター」の本格的な整備に向けて、JR宇都宮駅西口にモデル施設を設置し、利用者のニーズの把握や施設に求められる機能などを明らかにするとともに、より快適に自転車を利用できる環境を創出するためのモデル事業を実施しています。

<実施概要>

① モデル事業実施期間

平成22年10月から平成24年3月末まで

② 事業内容

下記の事業により、アンケート調査等を実施し、利用者のニーズ等を把握

- ・ 施設設備の提供
- ・ 「自転車のまち宇都宮」のPR、情報発信
- ・ 施設を活用したイベント（スポーツバイク教室、自転車フィットネス教室など）の実施

③ 施設名称

宮サイクルステーション（宮CYCLEステーション）

④ 施設所在地

J R宇都宮駅西口（川向町632-17）市営駐輪場西側

⑤ 施設設備

- ・ シャワー，トイレ，休憩スペース
- ・ 自転車の修繕・洗浄スペース
- ・ 観光やサイクルスポーツに関する情報スペース



図 平成22年10月にオープンした「宮サイクルステーション」

7.1 施策概要

自転車に乗りたくなるような環境づくりに向けて、自転車マップを作成し、自転車ネットワーク路線やサイクリングロードを活用した観光ルート、サイクリングルートを提案、情報発信を行うことで自転車利用の促進を図ります。

7.2 観光ルート・サイクリングルートの設定

ロードバイクに乗った上級者や買い物や通勤・通学に自転車を利用する一般利用者など、様々な自転車利用者を想定し、観光ルート、サイクリングルートを設定します。

観光ルート	市外居住の一般利用者の回遊性を高めるとともに、市内居住者の自転車利用の促進にもつながるルート 市外居住の自転車愛好者、一般利用者の利用を中心に、JR宇都宮駅と郊外観光地を結ぶルート
サイクリングルート	市内外居住の自転車愛好者の利用を中心に、中心市街地からのアクセス性や拠点となる施設の立地状況を踏まえて設定するルート

	市内居住者	市外居住者
上級者 (競技参加者等)		
中級者 (自転車愛好者)	サイクリングロード	市街地と郊外 観光地を結ぶルート
初級者 (一般利用者)		中心市街地回遊ルート

図 ルート別利用対象者の概念

宇都宮自転車 MAP

走れば
愉快だ
宇都宮
UTSUNOMIYA



宮サイクルステーション(宇都宮駅前)



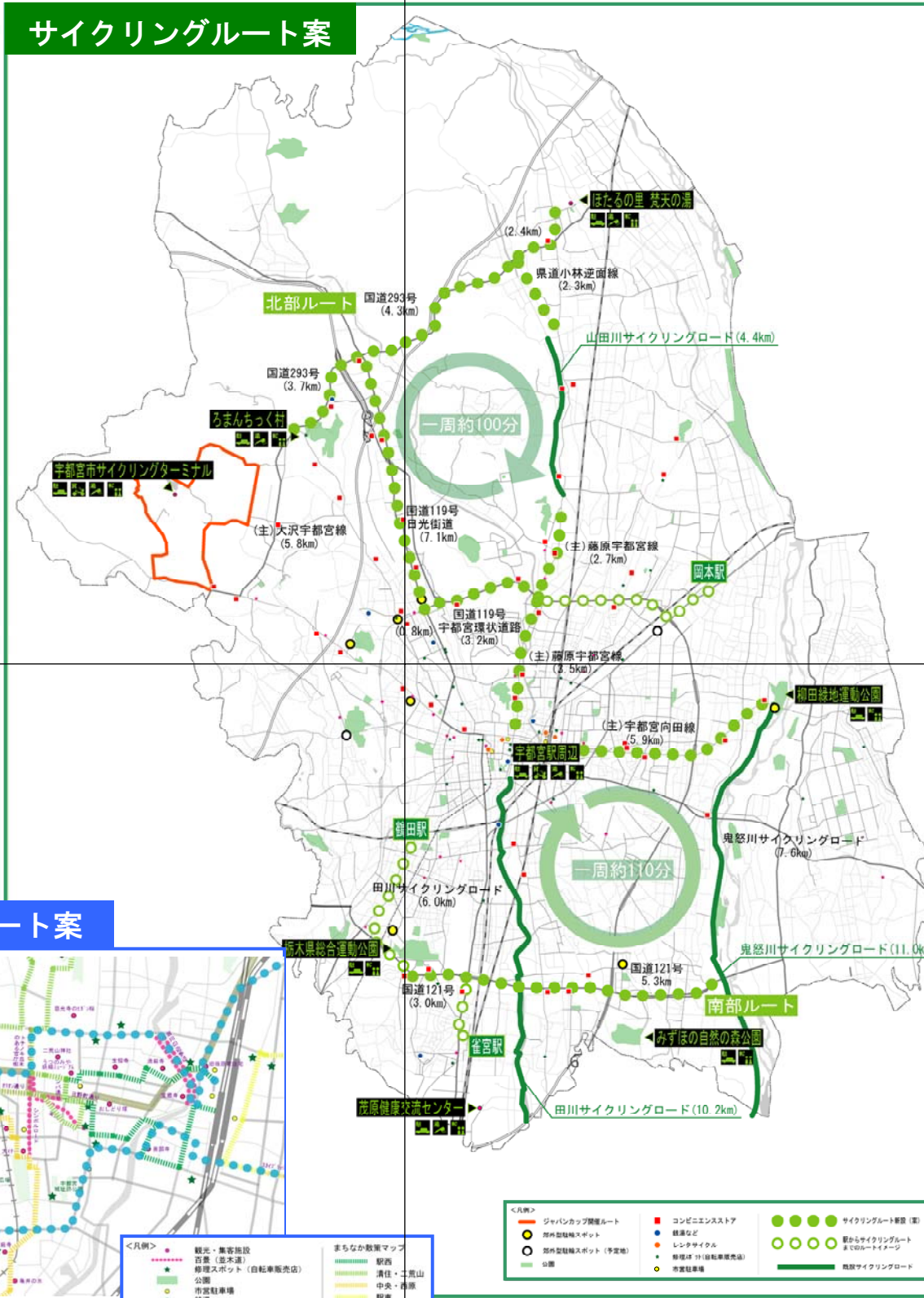
シャワー、トイレ、休憩スペース、自転車の修繕・洗浄スペースが完備されている他、観光やサイクリングに関する情報スペースがあります。また、スポーツバイク教室や自転車フィットネス教室が定期的で開催されています。

レンタサイクル情報

- 利用時間：午前8時から午後9時まで
- 貸出は、以下の市内4か所の駐輪場で行っています。返却は、貸出した駐輪場だけでなく、以下の4か所のいずれの駐輪場でもできます。
JR宇都宮駅西口駐輪場
JR宇都宮駅東口駐輪場
中央小学校北駐輪場
東武宇都宮駅東駐輪場
- 利用できる人：中学生以上
- 利用料金：1日1回100円
- 利用方法：
 - 各駐輪場の窓口にある「レンタサイクル使用申請書」に必要事項を記入し、「レンタサイクル使用証」と「自転車のカギ」を受け取ってください。
 - 自転車を利用する前に、必ず各自で安全点検を行ってください。
 - 利用中は、自転車を適切に管理し、破損・紛失・盗難などがないように注意してください。
 - 返却時は、各駐輪場の所定の場所にレンタサイクルを置き、速やかに係員にカギを返却してください。



サイクリングルート案



観光ルート案



宇都宮市内の観光施設

・ろまんちっく村



宇都宮市の農林公園として整備された施設で、園内には、フラワードーム(温室)、クア施設・露天風呂、宿泊施設、地ビールレストラン、ハーブ園や散策が楽しめる四季の森等があり、多くの来場者で賑わっています。

・ほたるの里 梵天の湯



大露天風呂をはじめ、ジェットバス、寝湯、サウナ、砂風呂、家族風呂を完備し、農産物等の展示販売コーナーがある。名産「ゆず」を使ったソフトクリームが人気。

・宇都宮森林公園



宇都宮市森林公園は、赤川ダムを中心にキャンプ場・バーベキュー場・サイクリングロード・トリムコースなどがあり、釣りやハイキングも楽しめるアウトドアスポットです。

・大谷景観公園



古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法(古都保存法)施行40周年を記念して、財団法人古都保存財団等10の団体で構成する「美しい日本の歴史的風土100選実行委員会」が進めていた「美しい日本の歴史的風土100選」の選考の結果、本市の「大谷寺・大谷石探掘跡」が準100選に選ばれました。

・栃木グリーンスタジアム



栃木県グリーンスタジアムは、「県民ひとり1スポーツ」の定着化と、ニーズに沿ったスポーツ施設の整備充実を図るなかで、サッカー・ラグビー人気の高まりを受けて全国的規模の大会や国際大会が開催可能なサッカー・ラグビー場として平成5年3月にオープンしました。サッカー天皇杯やラグビー東日本社会人リーグ等の会場にもなっています。

・白沢宿



奥州街道第一宿の白沢宿の風情を満喫できる七福神巡りを紹介。コース距離は約2.71kmで2時間の行程。宇都宮市内で完結する唯一の七福神巡り。

・とちのきファミリーランド



ジェットコースターに大観覧車等、楽しい乗り物いっぱいの遊園地。木々に囲まれた池でのんびりボートを漕いでみるのも一興です。入園無料。

8 自転車モニター事業の実施

8.1 施策概要

宇都宮市内に事務所がある企業への協力依頼を行い、企業の従業員に対して通勤時などにおける積極的な自転車利用を依頼し、日々の自転車の利用状況と体力測定・健康診断等を合わせて実施していきます。

また、モニター事業の実施結果や市民への自転車利用による健康面等への効果に関するアンケート結果などをもとに、自転車の効用や効果をPRするための基礎資料を作成し、市のホームページや広報紙などを通して効果を公表していきます。

8.2 モニター事業の実施イメージ

(1) モニターの登録

協力いただけるモニターの方には、事前に個人の基本データ等を登録してもらい効果把握の基本データとします。

【登録するデータ】

◇住所・氏名 ◇ニックネーム ◇身長・体重等

(2) 利用実績の登録

1日（あるいは1週間単位）で、自転車を利用した実績を記入してもらいます。

【記録用紙への記入】

日付	走行距離 (km)	走行時間	目的
○月△日	5km	10分	通勤
○月△日	2km	5分	買い物
○月△日	1km	5分	業務
...

(3) 実施効果のフィードバック

モニター個人の取組に対するモチベーションを維持するため、クルマ利用から自転車に転換したことなどによる環境、健康への効果を個人ごとにフィードバックしていきます。

図 実施効果のフィードバックのイメージ

「モビリティマネジメント」交通診断カルテ

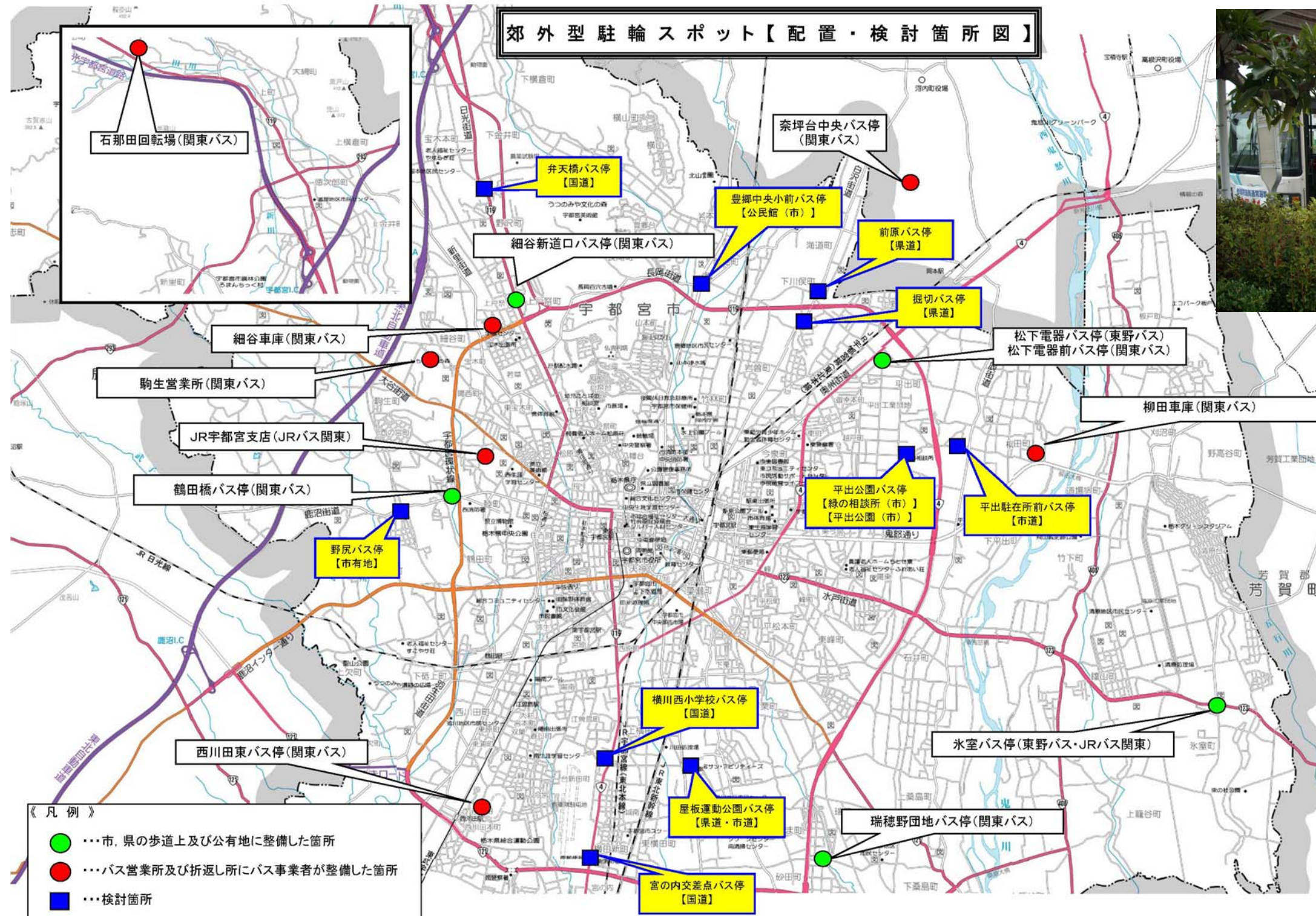


9 その他の施策事業

(1) バス停付近への駐輪場整備

郊外部の主要なバス停付近を対象に、郊外型駐輪スポットの整備を行います。

国や県、バス事業者と連携しながら、道路上や路線バスの営業所・車庫等への整備を推進するとともに、幹線バス路線沿線のバス停付近の民間商業施設と連携しながら、施設の既存駐輪場の活用や敷地への駐輪スポットの整備についても検討していきます。



(2) 短時間駐輪スポット

中心市街地（オリオン通り周辺等）において、空き店舗の状況および活用可能な道路空間などの調査を行うとともに、社会実験を実施するなど、中心市街地商店街と連携して短時間駐輪スポットの整備に取り組んでいきます。



図 中心市街地の空き店舗の状況（平成22年8月1日現在）

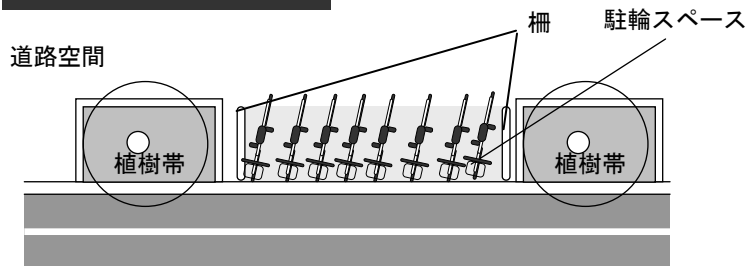
《短時間駐輪スポットの整備イメージ》

整備イメージ例（空き店舗）



写真 商店街の空き店舗を活用した短時間駐輪スポットの事例（高松市）

整備イメージ例（路上）



1 スケジュール

以下のスケジュールに基づき、計画的に施策事業を実施していきます。

I. だれもが“安全”に自転車が使える ～交通安全性の向上～		H23	H24	H25	H26	H27
(1) 自転車走行空間の確保	◎新たな自転車走行空間の整備<拡充>	整備(15路線)				
	自転車サインの整備<拡充>	整備				
(2) 安全啓発活動の実施	交通安全教室等の継続・拡充<拡充>	継続・拡充				
	広報啓発活動の継続・拡充<拡充>	継続・拡充				
(3) 安全を守る環境づくりの 推進	安全安心な自転車用具の普及促進<拡充>	検討				
	交通安全施設の設置<継続>	実施				
	放置自転車対策の継続・拡充<拡充>	継続・拡充				
II. だれもが“快適”に自転車が使える ～快適性の向上～		H23	H24	H25	H26	H27
(1) 自転車利用のネットワー ク化	◎休憩スポットの創出(自転車の駅)<新規>	実施	検討	拡充		
	公共交通との連携強化<拡充>	検討・実施				
(2) 新たな駐輪場の整備	◎鉄道駅周辺への駐輪場整備<拡充>	整備 (宇都宮駅・江曾島駅)	検討(その他)			
	バス停付近への駐輪場整備<拡充>	検討	整備			
	短時間駐輪スポットの整備<新規>	検討	整備			
III. だれもが“楽しく”自転車が使える ～観光やスポーツの推進～		H23	H24	H25	H26	H27
(1) レンタサイクルの拡充	◎観光レンタサイクルの導入<新規>	モデル策	本格導入			
	コミュニティサイクルの拡充<拡充>	拡充				
(2) スポーツ・観光等との連 携	◎モビリティセンターの整備<新規>	モデル策	検討・本格整備			
	◎自転車マップの作成<新規>	作成				
	観光・サイクリングルートの創出<新規>	実施				
	サイクリングロードの整備<拡充>	検討				
	商店街との連携策の実施<新規>	検討	実施			
(3) プロスポーツとの連携	ジャパンカップのPRの実施<継続>	実施				
	自転車の普及促進イベントの実施<新規>	実施				

IV. だれもが“健康とエコ”に自転車が使える ～健康の増進と環境保全～		H23	H24	H25	H26	H27
(1) 自転車通勤の推進	モビリティマネジメントの実施<拡充>	実施				
	自転車通勤に関する職場環境改善<新規>	検討				
(2) 新たなライフスタイルの推進	◎自転車モニター事業の実施<新規>	検討	実施	実施結果のPR		

「自転車のまち宇都宮」の推進	「自転車のまち宇都宮」のPR<新規>	実施				
----------------	--------------------	----	--	--	--	--

2 評価指標

2.1 基本的な考え方

本計画が、市民が自転車を“安全に”“快適に”“楽しく”“健康とエコに”使えることを目標とすることを踏まえた評価指標を設定します。

各目標に対して、重点事業の進捗状況を確認する整備延長などの「活動指標」に加え、この計画による効果が市民にもわかりやすくなるよう、自転車利用者の増加などの「成果指標」を設定します。

2.2 指標の設定

施策事業の展開における4つの柱について、施策の進捗状況进行评估する「活動指標」と、施策の効果を評価する「成果指標」の2つの指標により、事業の進捗状況进行评估し、施策の効果を継続的に把握します。

4つの柱	活動指標（重点事業） 5年後（平成27年度）	成果指標 （継続的に成果を把握）
I. だれもが“安全”に 自転車 が使える 《施策事業》 自転車走行空間の確保 安全啓発活動の実施 安全を守る環境づくりの推進	<input type="checkbox"/> 自転車走行空間の整備延長 《目標値》 9.6 km ⇒ 25.4 km <input type="checkbox"/> 交通安全教室等 →宇都宮市交通安全計画で設定	■交通事故件数 警察の交通事故データから、市内全体や自転車走行空間の整備を行った路線の自転車に起因する交通事故の変化を把握します。 ■自転車利用者数 国勢調査や世論調査などから、市内や自転車走行空間の整備を行った路線の自転車利用者数の変化を把握します。 ■CO₂の削減量 上記の自転車利用者数の状況から、自動車からの転換によるCO ₂ 削減量を推計します。 ■市民の満足度 市民へのアンケート調査により、自転車施策などに関する満足度を把握します。
II. だれもが“快適”に 自転車 が使える 《施策事業》 自転車利用のネットワーク化 新たな駐輪場の整備	<input type="checkbox"/> 自転車の駅(休憩スポット)の整備数 《目標値》 36箇所新設 <input type="checkbox"/> 鉄道駅周辺の駐輪場収容台数 《目標値》 7,912台 ⇒ 8,512台	
III. だれもが“楽しく” 自転車 が使える 《施策事業》 レンタサイクルの拡充 スポーツ・観光等との連携 プロスポーツとの連携	<input type="checkbox"/> レンタサイクル拠点・利用者数 《目標値》 4箇所 ⇒ 14箇所 31,000人 ⇒ 41,000人 <input type="checkbox"/> モビリティセンター利用者数 《目標値》 モデル事業から設定 <input type="checkbox"/> 自転車マップ配布枚数 (実績値)	
IV. だれもが“健康とエコ” に自転車 が使える 《施策事業》 自転車通勤の推進 新たなライフスタイルの推進 プロスポーツとの連携	<input type="checkbox"/> エコ通勤実施企業数 《目標値》 4企業 ⇒ 10企業 <input type="checkbox"/> 自転車モニター事業参加者数・実施効果 (実績値)	

2.3 「チャレンジ目標」

この計画では、「自転車のまち宇都宮」の実現に向けて、計画期間である5年間において、重点事業の活動指標の目標達成に向けて取り組みながら、概ね10年後には、以下の目標が達成され、市民の皆さんが、「自転車のまち」として誇れる宇都宮市となるよう積極的にチャレンジしていきます。

自転車の交通分担率（通勤・通学）



※現在値は、平成12年国勢調査「常住地による利用交通手段（就業者・通学者数）」

※自転車の交通分担率25%は中核市におけるトップ水準

市民満足度（自転車を使いやすいまち）



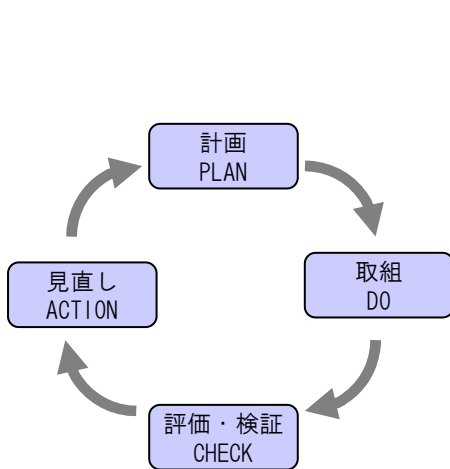
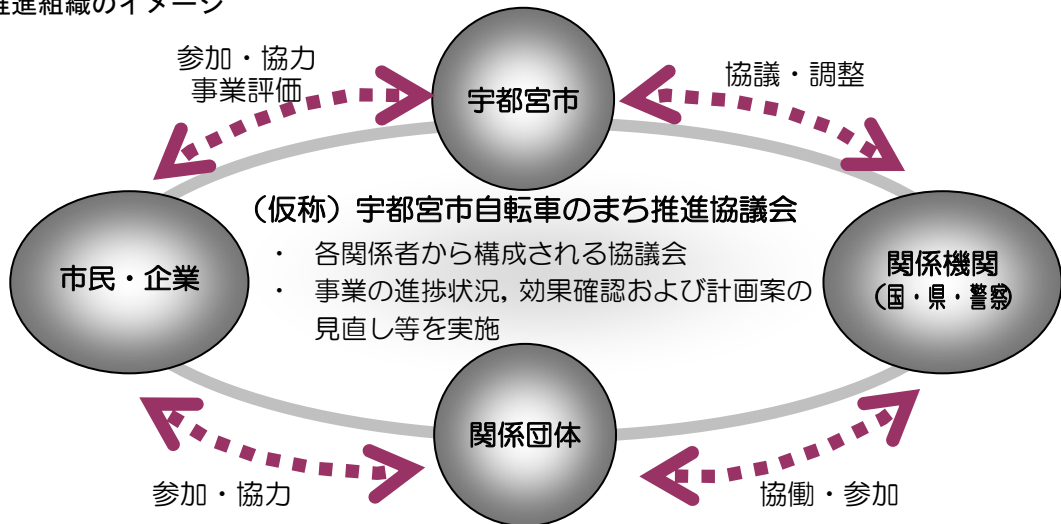
※現在値は、第42回市政に関する世論調査（平成21年度）「宇都宮市は自転車を使いやすいまちだと思いますか」の質問に対する「そう思う」「ややそう思う」の回答割合

3 推進体制・進行管理

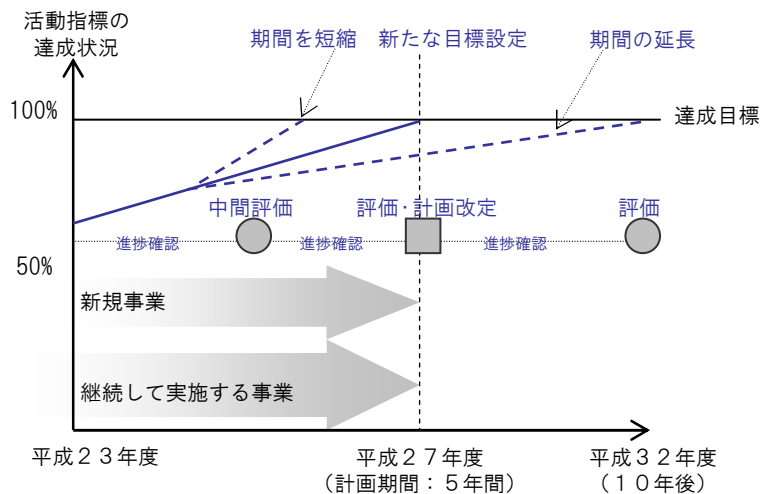
施策事業の実施に向けて、庁内の横断的な組織を構築し、施策事業の具体的な推進を図ります。

また、「宇都宮市自転車のまち推進計画」に位置付けた施策事業について、市民、事業者、行政が連携して計画を推進することができるよう、本計画の策定懇談会の構成メンバーを中心に、市民代表や関係機関などによる「(仮称)宇都宮市自転車のまち推進協議会」を設置します。協議会は、本計画(Plan)に従った取組(Do)対して、活動指標、成果指標により施策の進捗状況を評価・検証(Check)し、必要に応じて計画案の見直し(Action)を行います。これにより、確実な計画の推進を図ります。

◆推進組織のイメージ



◆取組のPDCAサイクル



◆計画の推進イメージ

付属資料編

○ 「自転車のまち推進計画策定懇談会」の設置（平成22年3月19日）

自転車のまち推進計画策定懇談会委員名簿

委員区分		所属・役職	氏名	備考
学識経験者		株式会社住信研究所研究理事 (京都大学法科大学院客員教授)	古倉 宗治	会長
		宇都宮共和大学シティライフ学部教授	古池 弘隆	
関係団体	自転車業界	栃木県自転車軽自動車商業協同組合宇都宮支部長	島崎 庄二 (橋本 丈三)	
		栃木県自転車競技連盟理事長	大島 研一	
		NPO法人栃木スポーツコミッション理事	柿沼 章	
	利用者	栃木県バイコロジー運動推進協議会理事長	加藤 恒男	
		宇都宮市交通安全推進協議会連合会会長	鹿嶋 晋	
		宇都宮地区高等学校交通問題地域連絡協議会代表	斎藤 崇	
	交通事業者	社団法人栃木県バス協会業務部長	船木 孝男	
		東日本旅客鉄道株式会社大宮支社企画室長	大森 郁雄	
		東武鉄道株式会社経営企画部課長	山本 健一 (堀越 昭彦)	
	その他	宇都宮商工会議所常務理事	渡辺 政行	
		NPO法人うつのみや環境行動フォーラム理事長	三宅 徹治	
		財団法人栃木県保健衛生事業団健康増進部長	河合 寛	
宇都宮観光コンベンション協会コンベンションチーフ		斉藤 幸		
市民代表	一般公募委員	出井 昌子		
	一般公募委員	滝田 祥子		
行政	国	国土交通省関東地方整備局宇都宮国道事務所副所長	早野 英人	
	栃木県	栃木県県土整備部都市計画課長	縫田 政雄 (熊倉 雄一)	
		栃木県警察本部交通部交通規制課長	杉山 良治	
事務局	宇都宮市総合政策部交通政策課			

<開催状況>

	開催日	主な検討内容
第1回	平成22年3月19日	(1) 自転車利用・活用基本計画の概要と施策事業の評価 (2) 基礎調査からみた自転車利用の現状と課題 (3) 宇都宮市の自転車に関する特長・社会環境と自転車のメリット (4) (仮称) 自転車のまち推進計画基本方針等について
第2回	平成22年7月2日	(1) 基本方針と施策事業の展開(案)について (2) 自転車走行空間の確保に関する検討状況について (3) 評価指標について
第3回	平成22年8月4日	(1) 基本方針・施策事業の展開の修正について (2) 自転車走行空間の確保について ・新たな自転車ネットワーク路線の設定 ・新たな自転車走行空間の整備 (3) 観光ルート・サイクリングルートの設定 (4) 実施・検討スケジュール案について (5) 評価指標案について (6) 計画名称の検討について
第4回	平成22年9月30日	(1) 「(仮称) 自転車のまち推進計画」の素案について (2) 計画名称等について

○ 行政計画素案の確定(平成22年10月20日)

○ パブリックコメントの実施(平成22年10月25日から11月24日)