

第1章 計画の概要と本市の自転車の概況

1.1 計画策定の目的

本市では、自転車を活用したまちづくりを推進するため、平成14年度に策定した「宇都宮市自転車利用・活用基本計画」、平成22年度に策定した「宇都宮市自転車のまち推進計画（前期計画）」、平成27年度に策定した「宇都宮市自転車のまち推進計画（後期計画）」に基づき、17年間にわたり各種施策事業を推進してきました。

このような中、自転車を取り巻く環境については、市民の環境意識や健康志向の高まり、スポーツバイク・電動アシスト付自転車の利用の増加など利用ニーズが多様化しており、これらに対応した施策事業の展開の必要性が高まっています。また、本市のまちづくりを進める上でも、ネットワーク型コンパクトシティ（以下、「NCC」と表記）の形成やスマートシティの推進、公共交通ネットワークの構築、観光振興等と自転車施策との更なる連携が求められています。

国においては、平成29年5月に「自転車活用推進法」を制定し、それに基づく「自転車活用推進計画」を平成30年6月に策定しています。また、県においても、令和2年3月に「栃木県自転車活用推進計画」が策定されたところです。

こうした状況に的確に対応し、全国に誇れる「自転車のまち宇都宮」の更なる推進を図るため、NCCの形成や、誰もが安心して快適に移動できる交通ネットワークの構築など、まちづくりと一体となった自転車施策の総合的な展開を図っていくことを目的として「第2次宇都宮市自転車のまち推進計画」を策定するものです。

1.2 計画期間

本計画は、令和3年度から令和12年度までの10年間の計画期間とします。ただし、今後の社会環境等の変化を見据えて、5年後に中間見直しを行うこととします。



1.3 計画の位置づけ

1) 宇都宮市総合計画に掲げる基本施策等を実現するための計画

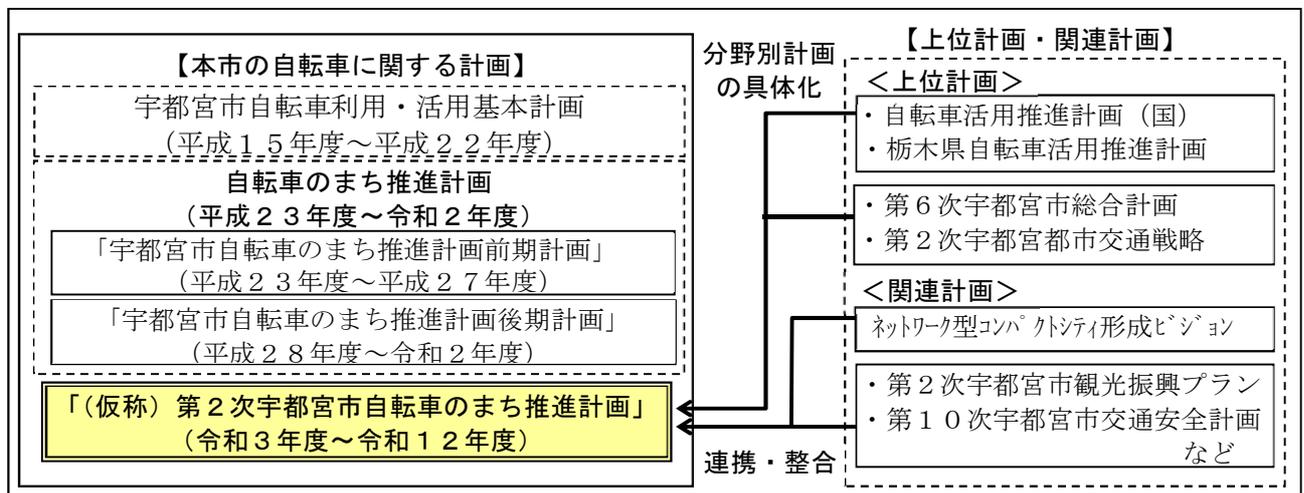
本計画の本市の上位計画・関連計画における位置づけは以下の通りです。

- ・第6次宇都宮市総合計画の分野別計画『交通の未来都市』の実現に向けての基本施策である「誰もが快適に移動できる総合的な交通ネットワークを構築する」を実現するための計画です。
- ・第2次宇都宮都市交通戦略の基本方針に掲げる「多様な交通手段を『つくる』」、「交通手段と交通手段を『つなぐ』」、「状況に応じて適切に交通手段を『つかう』」、「交通の利用を『ひろげる』」を実現するための計画です。
- ・第2次宇都宮市観光振興プランの基本戦略「宇都宮らしさを追求した観光資源の磨き上げの強化」、「周辺都市等との広域連携の推進」の実現、及び第10次宇都宮市交通安全計画の施策の柱「市民一人ひとりの交通安全意識の高揚」、「地域と連携した道路交通環境の整備」、「地域における道路交通秩序の維持」の実現に資するための計画です。

2) 計画の位置づけ

平成29年5月に施行された「自転車活用推進法」第11条の規定に基づく市町村自転車活用推進計画です。

計画の位置づけ



<参考> 自転車活用推進法について

(自転車活用推進法の基本理念)

自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする



(自転車活用推進法の市町村自転車活用推進計画に係る規定)

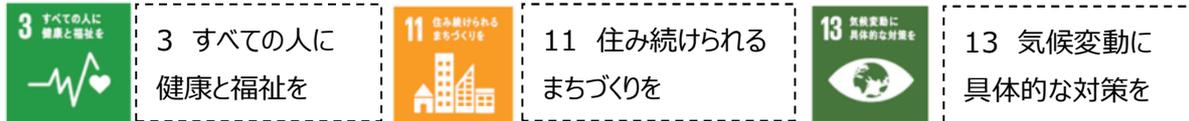
第十一条 市町村は、自転車活用推進計画（都道府県自転車活用推進計画が定められているときは、自転車活用推進計画及び都道府県自転車活用推進計画）を勘案して、当該市町村の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（次項において「市町村自転車活用推進計画」という。）を定めるよう努めなければならない。

2 市町村は、市町村自転車活用推進計画を定め、又は変更したときは、遅滞なく、これを公表するよう努めるものとする。

3)SDGs への貢献

本計画に掲げた自転車の活用推進により、「健康・福祉」「安全・安心」「魅力創造・交流」「環境」「交通」等において効果を上げることで、SDGs に貢献します。

【本計画の推進により貢献が期待される SDGs の目標】



<参考> SDGs について

SDGs とは、「Sustainable Development Goals」の略で、2015年9月の国連サミットで採択された2030年までの長期的な開発の指針「持続可能な開発のための2030アジェンダ」における「持続可能な開発目標」であり、国際社会共通の目標です。

持続可能な世界を実現するための17の目標と169のターゲットから構成されており、経済、社会、環境をめぐる広範な課題に対する総合的な取組が示されています。このうち、自転車の活用推進によって、「健康・福祉」「安全・安心」「魅力創造・交流」「環境」「交通」などに貢献することが期待されます。



持続可能な開発目標（SDGs）における17の目標

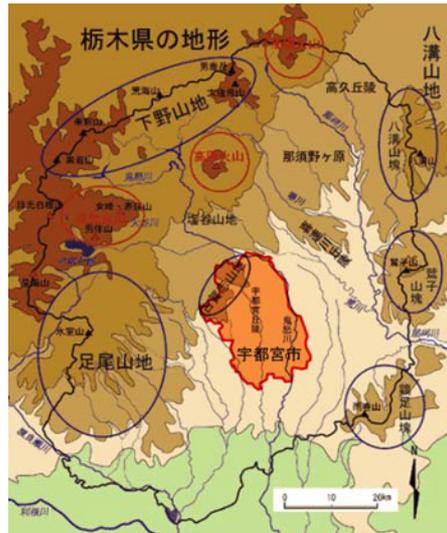


1.4 本市の自転車の概況

1)市の概況

①地勢

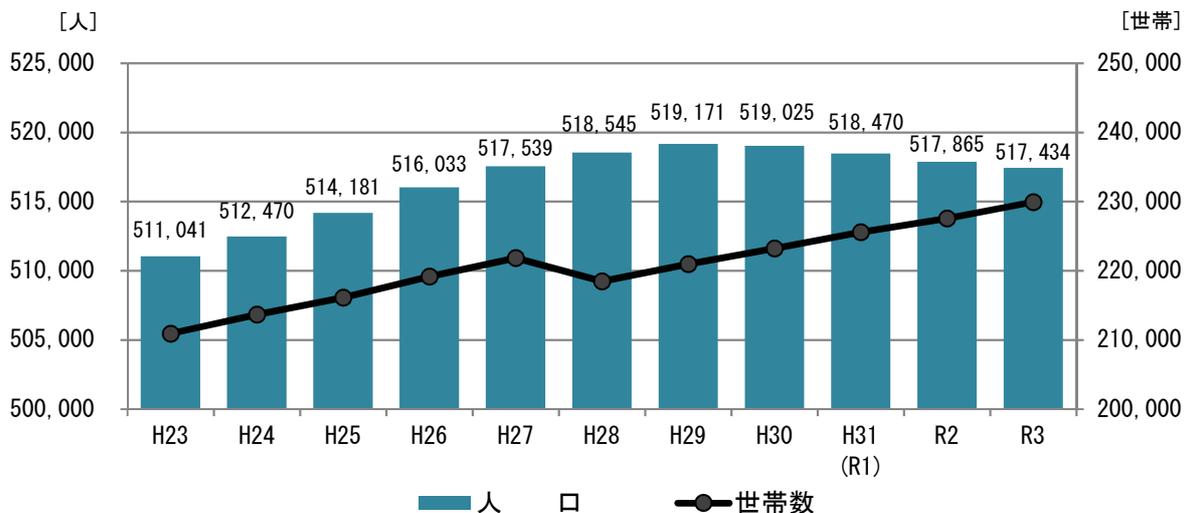
本市の面積は約 416.85 k㎡で、関東平野の北端、栃木県の中央部に位置しています。市街地を中心に平坦な土地が広がり、冬季の日照時間が長いなど、自転車の利用に適したまちです。



本市の地形

②人口

本市の人口総数は約 52 万人であり、世帯数は約 23 万世帯です（令和 3 年 4 月 1 日現在）。平成 29 年をピークに人口は減少に転じています。



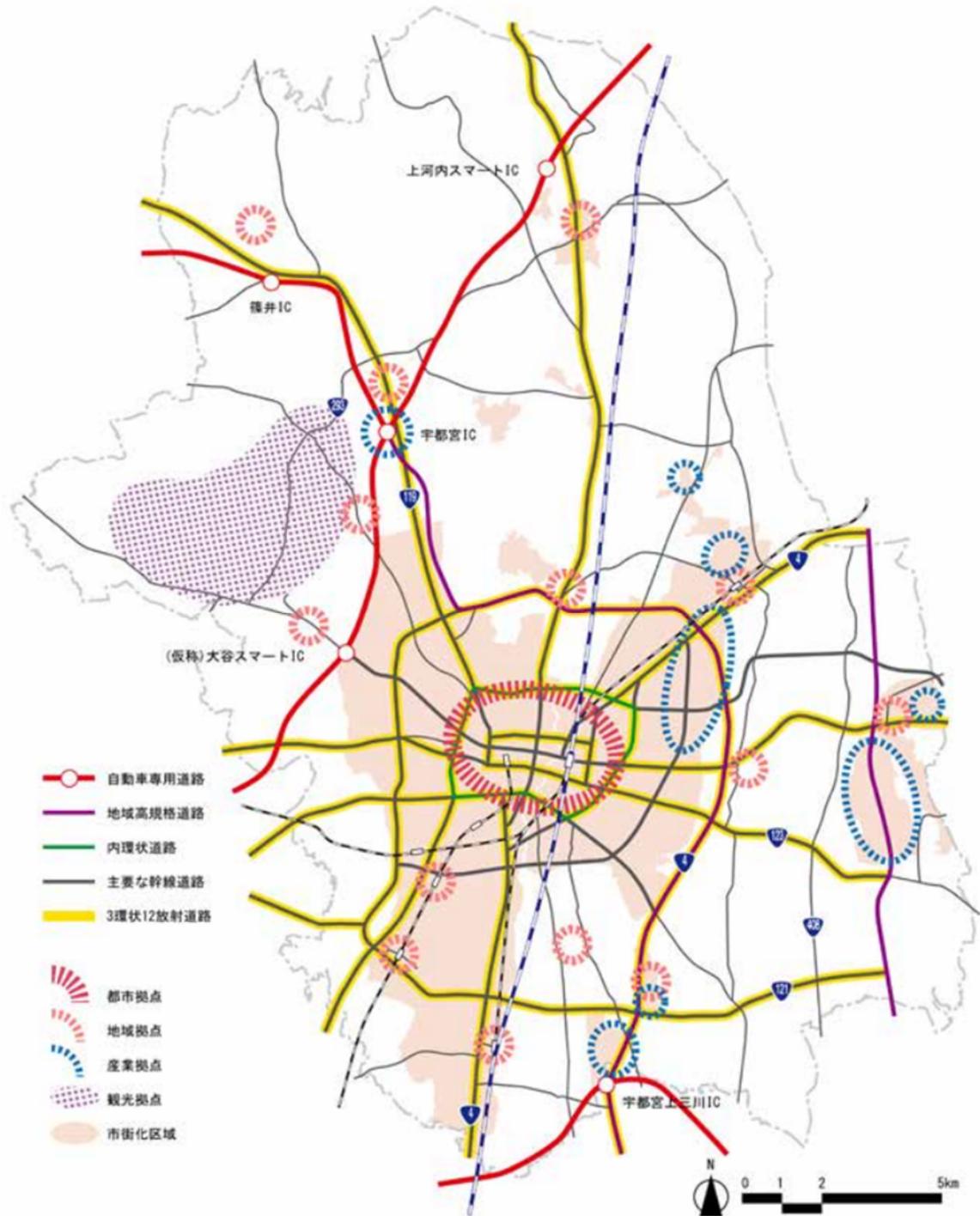
出典：宇都宮市人口統計

本市の人口・世帯数の推移



③本市の道路ネットワーク

都心部を囲む「都心環状線」「内環状線」「宇都宮環状道路」の3つの環状と、都心部から郊外に延びる12の放射道路ネットワークが形成されているなど、クルマや自転車などが便利で快適に移動できるよう道路環境を整備しています。



出典：第3次宇都宮市都市計画マスタープラン（平成31年3月）

本市の骨格道路整備構想図

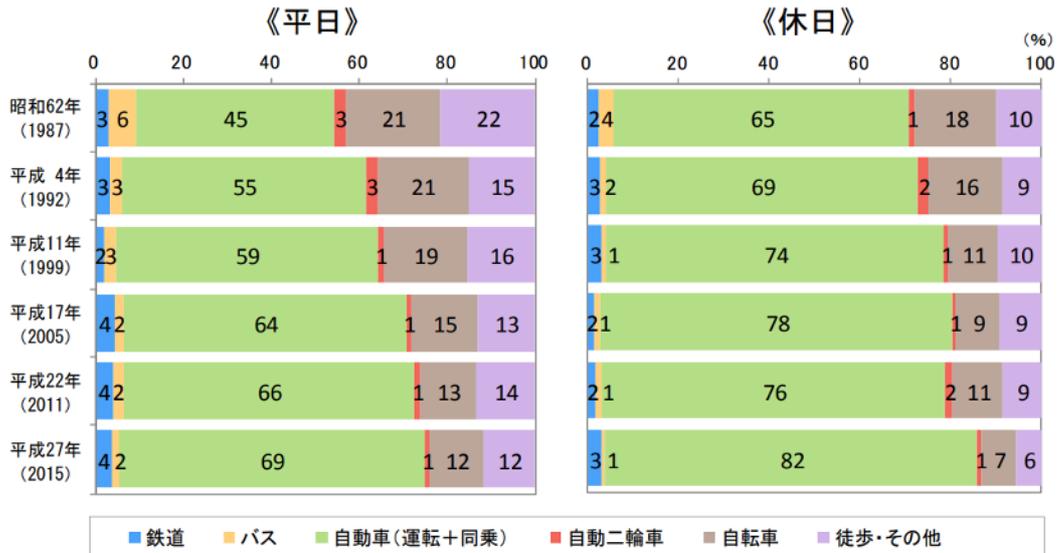


④市民の移動手段

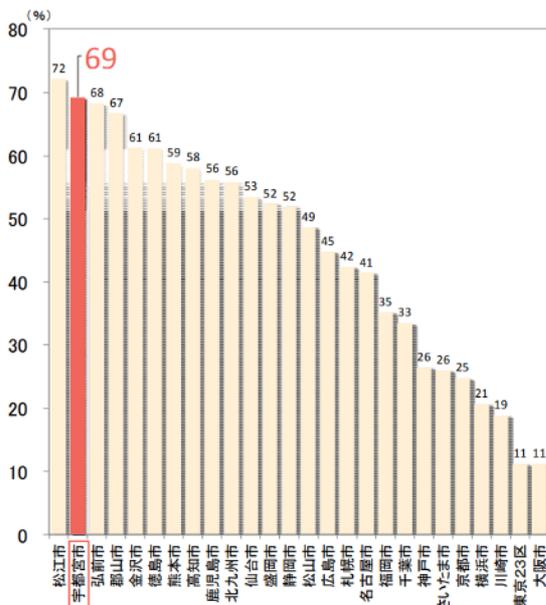
市民が移動する際の交通手段として、車を利用する割合が増え続けており、自転車を利用する割合は減少傾向にあります。

特に、目的地までの所要時間が3分の移動であっても自動車を利用する割合は50%を超えていることから、短時間の移動でも車が多く使われていることが一因と考えられます。

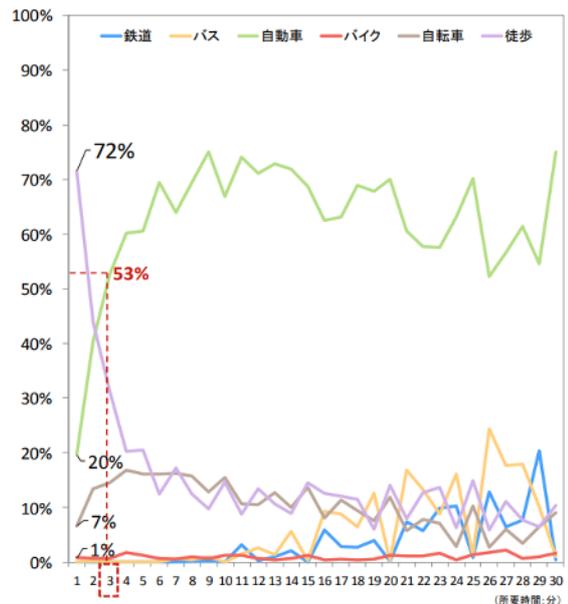
■ 交通手段分担率の推移（宇都宮市）



■ 自動車分担率（平日）の他都市との比較



■ 所要時間帯別の交通分担率（宇都宮市）



出典：[上図・下左図] 大都市交通センサス, [下右図] 県央広域都市圏生活行動実態調査
本市の移動手段



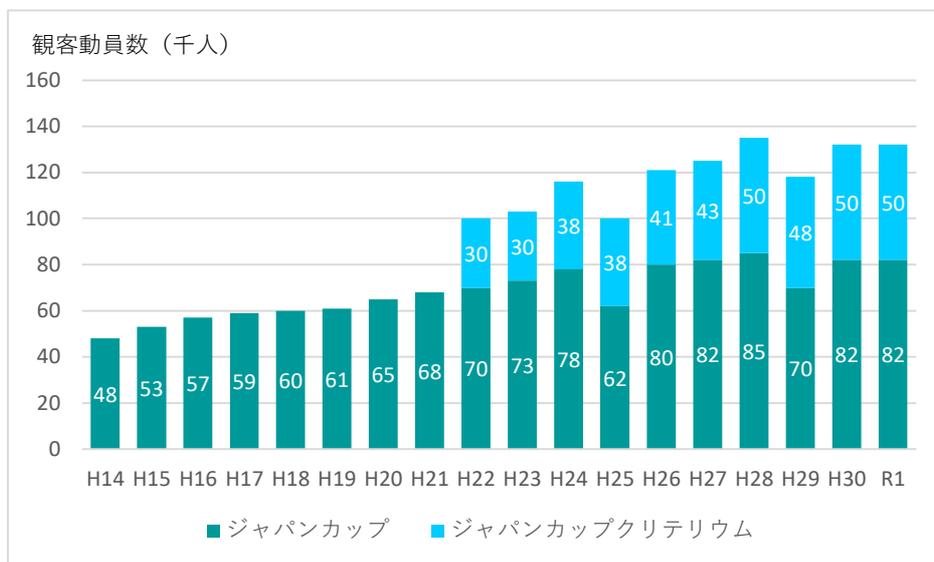
2) サイクルスポーツ

① ジャパンカップ

ジャパンカップサイクルロードレースは、アジア最高位のワンデイロードレースであり、ツール・ド・フランスやジロ・デ・イタリアといった世界の第一線で活躍する選手たちが集結し、その走りを間近で見ることができる、日本で唯一「UCI (国際自転車競技連合)」に認定されたロードレースです。

大会は例年3日間に渡り、全出場チームが顔をそろえる「チームプレゼンテーション」、本市中心部の大通りを周回する「ジャパンカップクリテリウム」、標高差185mの古賀志林道を疾走する「ジャパンカップサイクルロードレース」が開催されます。

その他、大会関連イベント等も実施されるなど「自転車のまち宇都宮」が誇る年に一度の自転車の祭典です。2019年大会では3日間で延べ13万人を超えるサイクルファンが本市を訪れました。



ジャパンカップ観客動員数の推移



(1)ロードレース

平成4年から開催されている「ジャパンカップサイクルロードレース」は、市西部の森林公園周回コースで毎年開催されています。現在は、1周10.3kmのコースを14周する総距離144.2kmのレースとなっており、標高差185m、つづら折りの古賀志林道を登るコースは難易度が高く見応えがあり、観戦者にとっても選手達の走りを間近に見ることができます。



2019 ジャパンカップサイクルロードレース

(2)クリテリウム

平成22年から開催されている「ジャパンカップクリテリウム」は、本市の中心部を貫く大通りを舞台としたレースです。コース1周の距離は2.25km程度と短く、観客たちは目の前を猛スピードで走る選手たちの姿を何度も見ることができます。



2019 ジャパンカップクリテリウム



<参考> オンラインでのジャパンカップについて

新型コロナウイルスの感染拡大を受け、「2020 ジャパンカップサイクルロードレース」は中止となりました。しかし、新しい生活様式の中でも、ジャパンカップを楽しめるよう、実際のジャパンカップコースを忠実に再現したバーチャルでのオンラインレース『デジタルジャパンカップサイクルロードレースうつのみや』が開催されました。

『デジタルジャパンカップサイクルロードレースうつのみや』は YouTube live で配信され、約23,000人が視聴しました。



『デジタルジャパンカップサイクルロードレースうつのみや』
のオンライン配信

②シクロクロス

平成26年から開催されている「シクロクロス」は、オフロードの周回コースで行われる自転車レースです。コースには人工の障害物が設けられ、見どころが多く、ロードレースとは違った楽しみが味わえるスポーツです。平成29年からは「UCI (国際自転車競技連合)」公認レースとして開催されています。



シクロクロス



③宇都宮ブリッツェン

本市は、平成20年10月に誕生した日本初の“地域密着型”プロサイクルロードレースチーム「宇都宮ブリッツェン」の本拠地であり、サイクルスポーツも盛んなまちです。

「宇都宮ブリッツェン」は、JBCF（全日本実業団自転車競技連盟）主催の日本最高峰の約20チームが参加する自転車ロードレース「Jプロツアー」に参戦し、これまでに3度の団体総合優勝果たすなど、日本トップクラスのサイクルロードレースチームです。

また、市内の中学・高校等を対象とした交通安全教室や市民参加型のサイクルイベント「うつのみやサイクルピクニック」の開催、本市からの委託事業である65歳以上の方を対象とした「いきいき健康自転車教室」の実施など、自転車の交通安全の推進や自転車の普及啓発のための地域貢献活動にも積極的に取り組んでいます。



出典：宇都宮ブリッツェン

宇都宮ブリッツェン



交通安全教室



出典：宇都宮ブリッツェン

いきいき健康自転車教室



④宇都宮競輪場

本市では、昭和25年に競輪場が開設され、毎年5月に記念競輪「宇都宮ワンダーランドカップ争奪戦」が開催されており、平成22年8月には全日本選抜競輪も開催されています。

平成21年4月にはメインスタンドの全面改築が完了し、スタンド内には「市民に親しまれる」をコンセプトに、シアターホールや一般開放型レストランが新設され、イベント会場として活用されるとともに、バンクウォークや補助輪脱着プロジェクト(自転車の乗り方教室)などが開催されるなど、様々なシーンで利用されています。



宇都宮競輪場メインスタンド



うつのみやKEIRIN ナイトフェスティバル



3)公共交通ネットワーク

本市は、将来的な少子高齢化や人口減少を見据え、「住まう」「働く・学ぶ」「憩う」ための都市機能をコンパクトに集約した拠点をつくり、それらを「交通」により補完・連携させたNCCの形成を目指しています。

快適で利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けて、東西の基幹公共交通となるLRT（次世代型路面電車システム）の整備やバスネットワークの再編，交通ICカードの導入を進めています。



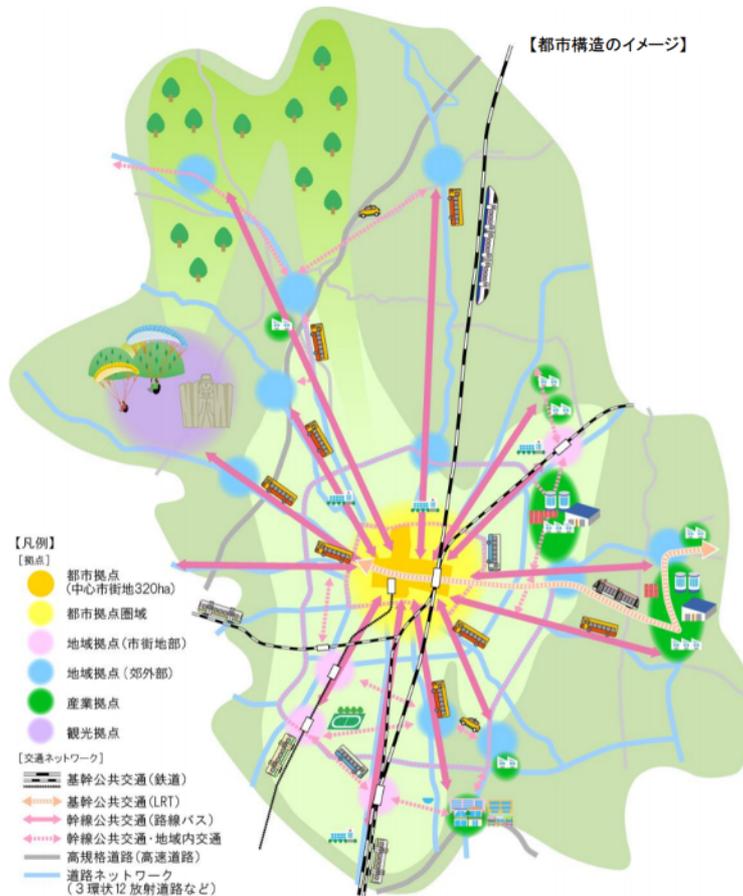
出典：LRT公式HP「MOVE NEXT うつのみや」

LRTの走行イメージ



※鉄道やバス，LRTを1枚のカードで利用できる
宇都宮市の地域連携ICカード
全国相互利用カードであるSuicaの機能に加え，
地域独自サービスの利用が可能

交通ICカード「totra（トトラ）」



【都市構造のイメージ】

出典：ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン（平成27年2月）

NCCのイメージ

