

第1章 計画の概要

1.1 計画策定の目的

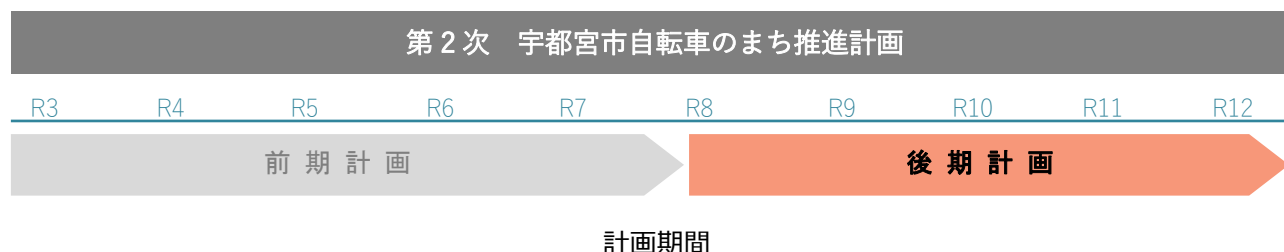
本市では、自転車を活用したまちづくりを推進するため、平成 14 年度に策定した「宇都宮市自転車利用・活用基本計画」、平成 22 年度に策定した「宇都宮市自転車のまち推進計画（前期計画）」、平成 27 年度に策定した「宇都宮市自転車のまち推進計画（後期計画）」、令和 3 年 5 月に策定した「第 2 次自転車のまち推進計画」（以下、「前期計画」という。）に基づき、24 年間にわたり各種施策事業を推進してきました。前期計画では、これまでの自転車を活用したまちづくりの成果を最大限活用しながら、本市が目指す NCC（ネットワーク型コンパクトシティ）における市民や来街者の移動を支え、誰もが健康で便利に楽しめる『自転車のまち宇都宮』の実現を目指し、自転車を利用する「基盤づくり」と「意識の向上」、「機会づくり」の目標を達成するため、6 つのプロジェクトを設定し、目標を様々な施策事業を展開してきました。

一方、前期計画の策定以降、国においては、令和 3 年 5 月の「第 2 次自転車活用推進計画」の策定を踏まえた令和 6 年 6 月の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改定に続き、令和 7 年 4 月の脱炭素化に向けた道路法の改正、令和 8 年 4 月から施行される改正交法では、交通違反に対する青切符が導入されるなど、誰にとっても、安全・快適に自転車を活用できる環境の実現が求められています。

このたび、前期計画の計画期間（令和 3 年度から令和 7 年度）が満了することを受け、自転車を取り巻く環境変化や施策の進捗状況を踏まえて、前期計画を見直し、「自転車のまち宇都宮」の推進に向けてより一層の事業展開を図るために、「第 2 次自転車のまち推進計画後期計画（以下、「後期計画」という。）を策定するものです。

1.2 計画期間

令和 3 年 5 月に策定した前期計画は 10 年後の令和 12 年度を見据えた令和 3 年から令和 7 年までの実行計画であり、本後期計画は、令和 8 年度から最終年度の令和 12 年度までの 5 年間の実行計画です。



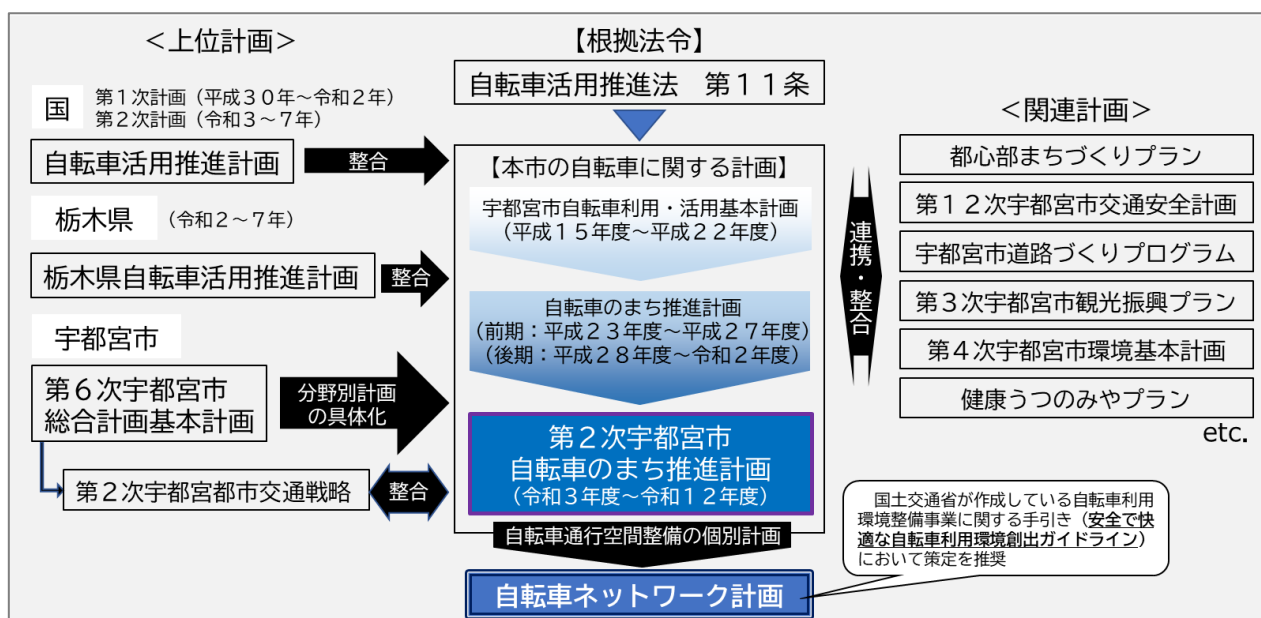
1.3 計画の位置づけ

1) 計画の位置づけ

本計画は、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。

また、本市においては、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として位置付けられ、第12次宇都宮市交通安全計画などとの整合、連携を図るものとします。

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)

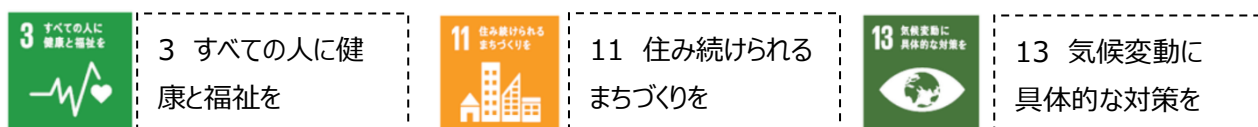
第十一条 市町村は、自転車活用推進計画（都道府県自転車活用推進計画が定められているときは、自転車活用推進計画及び都道府県自転車活用推進計画）を勘案して、当該市町村の区域の 実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（次項において「市町村自転車活用推進計画」という。）を定めるよう努めなければならない。

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。

2) 本計画と SDGs との関係

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」など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】



SDGs とは

持続可能な開発目標（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2016年から2030年までの国際目標です。

持続可能な世界を実現するための17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の誰一人として取り残さないことを誓っています。SDGsは、発展途上国のみならず、先進国自身が取り組むユニバーサル（普遍的）なものであり、日本として積極的に取り組むとともに、本市においては、SDGs 未来都市として、全庁を挙げてSDGsを推進しております。

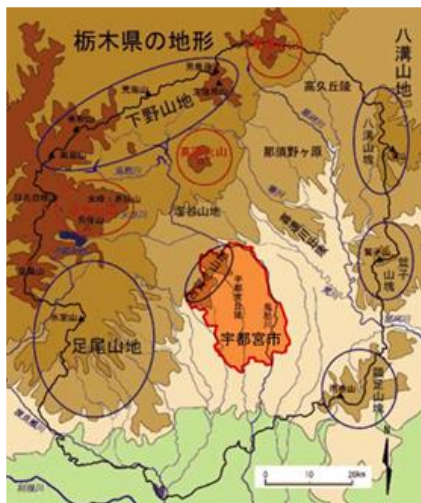


1.4 本市の自転車の概況

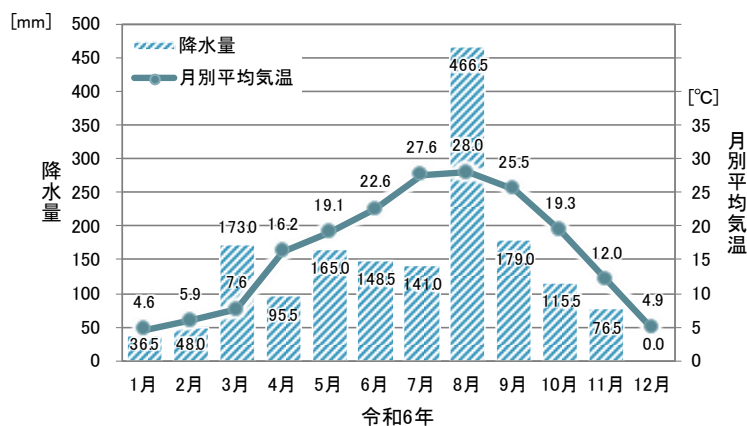
1) 市の概況

① 地勢

面積は約 416.85 k m²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

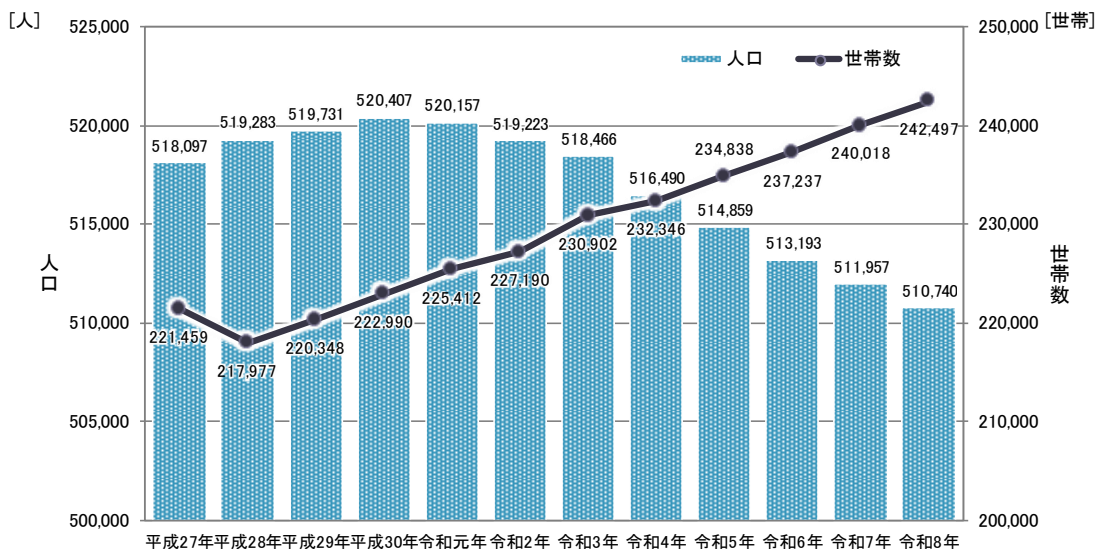


出典：気象庁ホームページ

本市の気象状況（降水量・平均気温）

② 人口

人口総数は約 51 万人であり、世帯数は約 24 万世帯です（令和 8 年 1 月 1 日現在）。平成 30 年をピークに人口は減少に転じています。

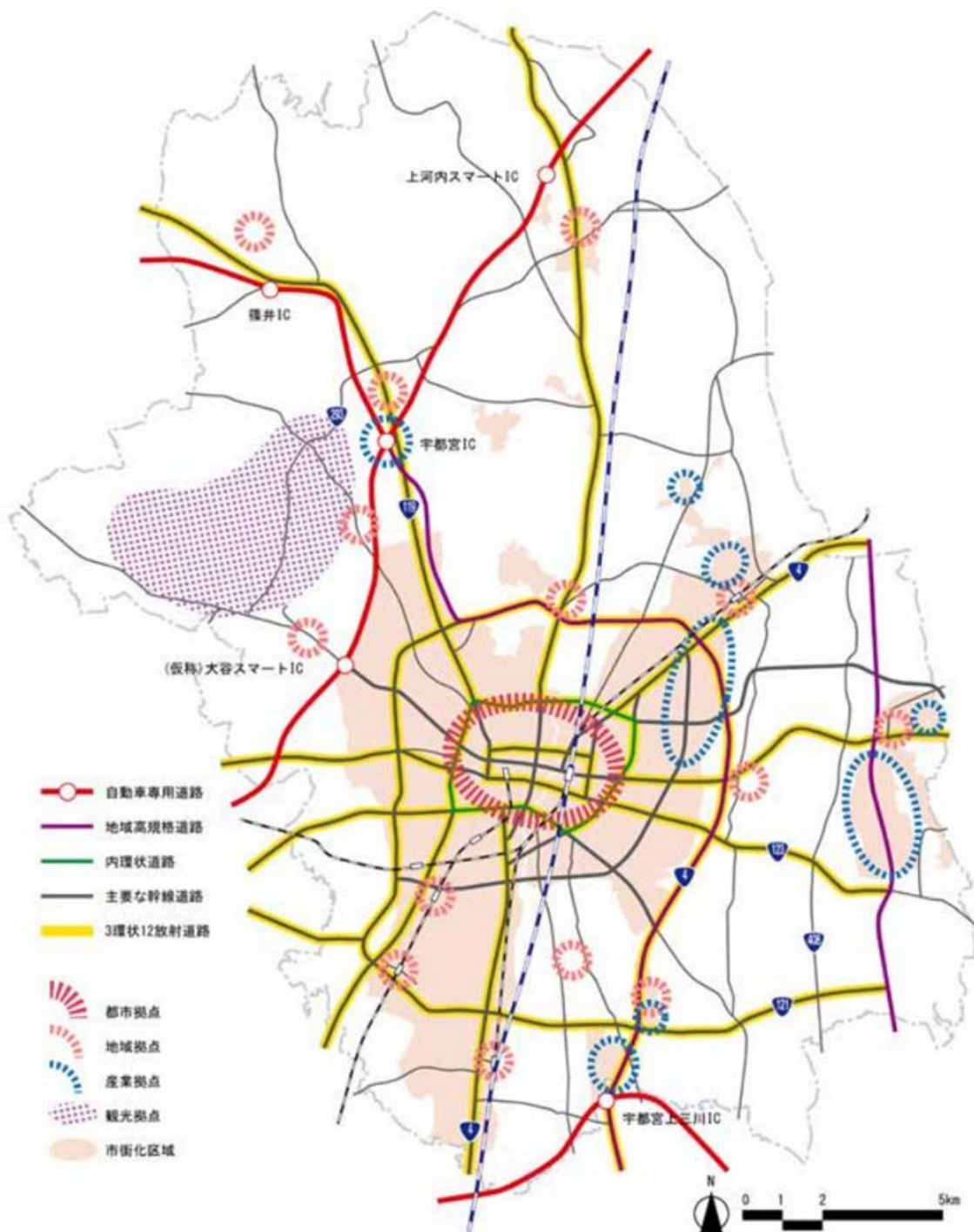


出典：宇都宮統計データバンク「総合統計」

本市の人口・世帯数の推移（令和 8 年 1 月 1 日現在）

③ 道路ネットワーク

誰も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。道路ネットワークの中心である都心部を囲む「都心環状線」、「内環状線」、「宇都宮環状道路」の3つの環状道路と、都心部から周辺市町に向かって延びる12の放射道路については、令和8年3月28日に全線がつながりました。

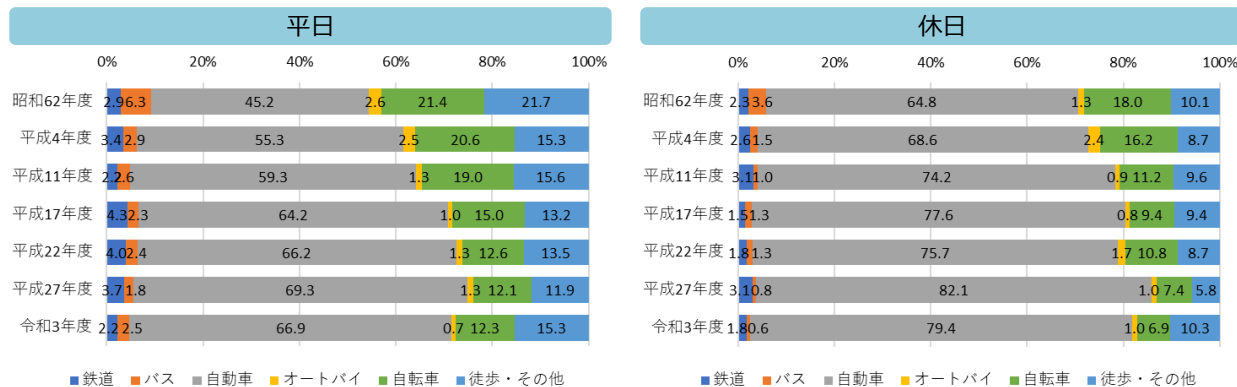


出典：第3次宇都宮市都市計画マスタープラン（平成31年3月）
本市の骨格道路整備構想図

④ 市民の移動手段

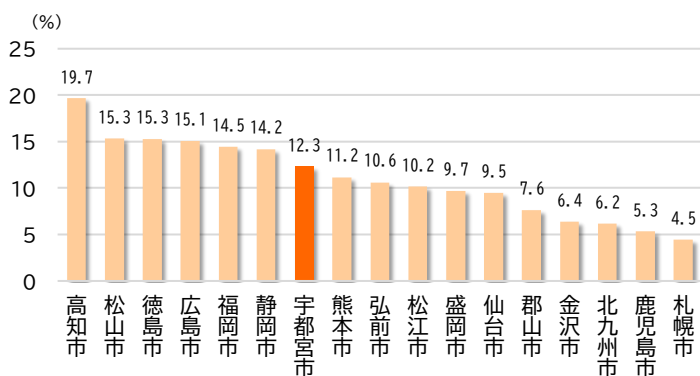
市民が移動する際の交通手段として、車を利用する割合が増え続けており、自転車を利用する割合は減少傾向にあります。

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。

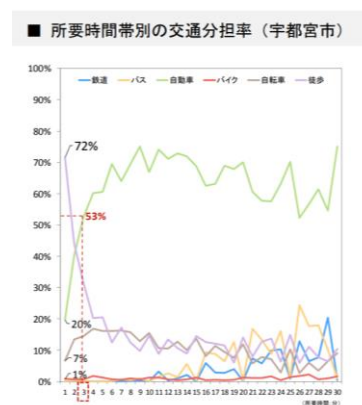


出典：全国都市交通特性調査を基に作成

本市の交通手段分担率の推移（上図：平日，下図：休日）

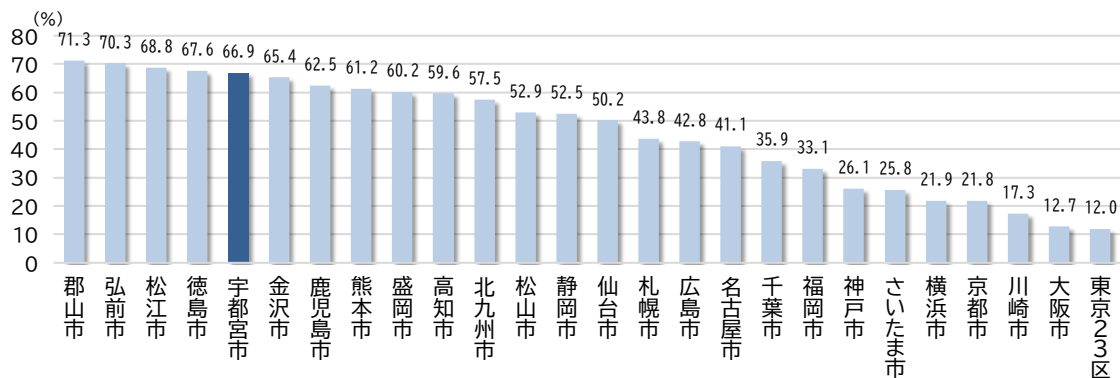


出典：全国都市交通特性調査を基に作成



出典：県央広域都市圏生活行動実態調査

自転車分担率（平日）の他都市との比較（R3）



出典：全国都市交通特性調査を基に作成

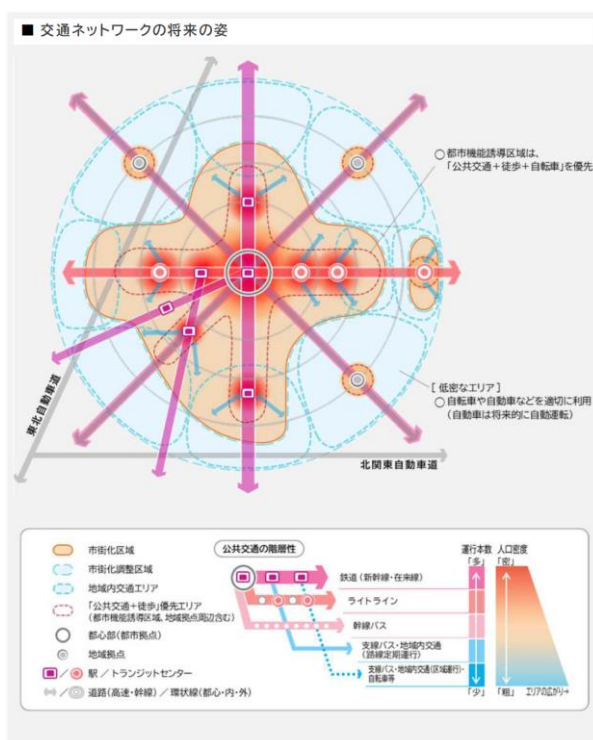
自動車分担率（平日）の他都市との比較（R3）

※分担率（交通分担率）：利用している交通手段の構成比率

2) 公共交通ネットワーク

NCC の形成を支えるため、ライトラインの導入やバス路線の再編、地域内交通の拡充など、階層性のある公共交通ネットワークの充実・強化を図ることにより、市民や来訪者など、誰もが市内のどこへでも自由かつ快適に移動できる環境を整備しています。

公共交通・徒歩・自転車と自動車が連携・共存できるバランスの取れた交通ネットワークの構築に向け、自転車関連では公共交通との連携強化を図るため、シェアサイクルの充実や駐輪場の整備など、自転車利用環境整備を進めています。



出典：第2次宇都宮市交通戦略（令和6年6月）

交通ネットワークの将来の姿



ライトライン



路線バス

3) サイクルスポーツ

① 宇都宮ジャパンカップサイクルロードレース

宇都宮ジャパンカップサイクルロードレースは、1990年（平成2年）にアジアで初めて宇都宮市で開催された「世界選手権自転車競技ロード競技」のレガシーとして、1992年（平成4年）に創設された歴史ある大会です。

初日の金曜日は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」、2日目の土曜日は、本市中心部の大通りをハイスピードで周回する「宇都宮ジャパンカップクリテリウム」、最終日の日曜日は、標高差185mを14回にわたって駆け上げる、アジア最高位のワンデイレース「宇都宮ジャパンカップロードレース」が実施され、世界トップ選手による本気の走りや国内チームが世界に立ち向かう走りを間近で体感することができます。

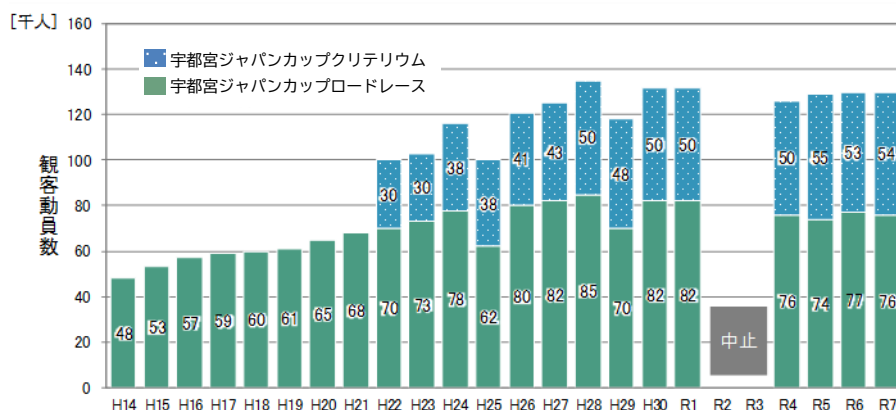
また、子どもたちによる「キックバイク大会」や「クリテリウムパレードラン」のほか、女子選手による「ウィメンズクリテリウム」など、幅広い方々が参加できる多彩な付帯レース・関連イベントも展開しており、2025年大会では3日間で延べ13万人を超えるサイクルファンが本市を訪れました。



宇都宮ジャパンカップクリテリウム



宇都宮ジャパンカップロードレース



宇都宮ジャパンカップ観客動員数の推移

② 宇都宮ブリッツェン

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」が平成20年10月に誕生し、本市をホームタウンとして活動しています。

「宇都宮ブリッツェン」は、JBCF（一般社団法人全日本実業団自転車競技連盟）主催の日本最高峰の自転車ロードレースツアーである「Jプロツアー」に参戦しており、2025シーズンでは4回目のチーム年間総合優勝を果たすなど、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・高校などを対象とした交通安全教室や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」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るほか、快適かつ安全にサイクリングしながら、観光地や豊かな農産物などの本市の魅力を楽しめるサイクルツアーも行っています。



交通安全教室

出典：Astemo 宇都宮ブリッツェン

③ 宇都宮競輪場

昭和25年に競輪場を開設し、毎年5月に開設記念競輪（GⅢ）「レジェンド神山雄一郎カップ」を開催しており、最高の競輪タイトル戦である特別競輪（共同通信社杯競輪（GⅡ），女子オールスター競輪（GⅠ）など）も数年に一度の間隔で開催しています。

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「市民に親しまれる競輪場」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を新設し、イベント会場として活用しているとともに、普段入ることができない競走路を歩けるバンクウォークや脱補助輪プロジェクト（自転車の乗り方教室）なども開催しています。また、平成30年にナイター照明を新設し、昼間とは違う雰囲気の中で楽しめるナイター競輪や夜遅くに開催しインターネット投票で楽しめるミッドナイト競輪も開催しています。



宇都宮競輪場メインスタンド



うつのみや KEIRIN フェスティバル

2) 基盤づくり

① 自転車ネットワーク整備プロジェクト

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を進めてきました。令和7年度末までの整備延長は93.1kmとなり、将来目標値123.3km（令和12年度）の75%を超えるなど着実に整備を進め、安全性の高い自転車通行環境を創出してきました。

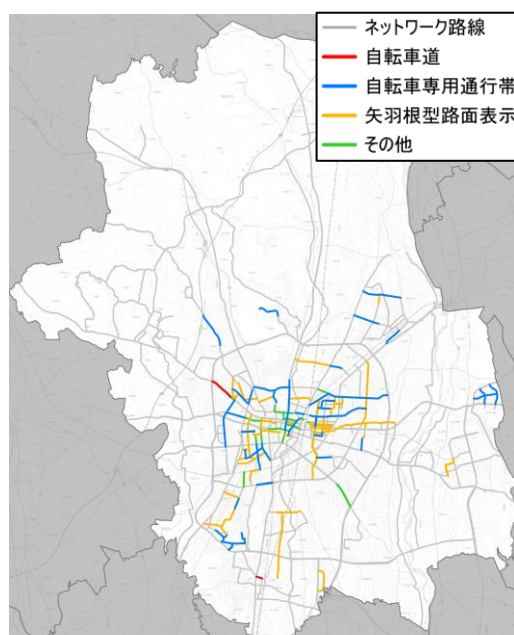
自転車通行空間の整備延長 (km)

実績値				目標値	
H23	H27	R2	R7	R7	R12
14.5	21.7	51.3	93.1	87.3	123.3

自転車通行空間の整備状況 (km)

整備形態	市道	県道*	国道*	合計
矢羽根型路面標示	55.2	14.6	19.0	77.0
自転車専用通行帯	31.1	7.1	0.6	38.8

※県道, 国道は令和7年3月末の実績



自転車通行空間の主な整備実績

サイクリングロード（鬼怒川，田川，山田川）については、計画的に整備を進めており、田川サイクリングロードは令和8年度に整備完了を予定しています。

このように、自転車を安全・快適に利用できる環境整備を進めてきましたが、市民の「自転車走行空間整備の満足度」は中間目標値27.7%（令和7年度）に対し、20.0%と低調な状況です。

自転車走行空間整備の満足度

実績値		目標値	
R1	R7	R7	R12
19.3%	20.0%	27.7%	36.0%

また、自転車通行空間を設置して一定年度の年数が経過した路線の中には、路面標示の劣化により視認性が低下している路線もあり、自転車利用者が本来通行すべき場所を認識しにくい状況もあります。

自転車ネットワーク整備プロジェクトの課題

- ・整備延長の拡大だけでなく、市民が満足する通行空間整備が必要です。
- ・自転車利用者が本来通行すべき場所を正しく通行できるよう、視認性が低下した路面標示などへの対応が必要です。

② 公共交通連携プロジェクト

自転車と公共交通が連携した利便性の高い移動環境を形成するため、鉄道駅やライトライン停留場、バス停留所周辺において駐輪場の整備を進めるとともに、市営駐輪場へのキャッシュレス決済導入などの利便性向上に取り組んだことで、市営駐輪場及びライトライン駐輪場の利用者数はコロナ禍の減少から回復傾向にあります。



ライトライン駐輪場
〈清原 TC 駐輪場〉



市営駐輪場の
キャッシュレス決済機導入

ライトライン停留場付近の駐輪場については、本市内の停留所 15 か所のうち JR 宇都宮駅駐輪場の利用圏域内にある 2 か所（宿郷停留場、駅東公園前停留場）を除く 13 か所すべての停留場付近に駐輪場を整備したことで、利用者が順調に伸びています。一方で、利用率が高く混雑している駐輪場もあり、対策が必要となっています。

交通結節点の駐輪場整備箇所数（箇所）

実績値		目標値	
R2	R7	R7	R12
54	72	77	87

市内駐輪場の利用者数（人／日）

実績値		目標値	
R2	R7	R7	R12
6,121		9,054	9,228

シェアリングモビリティの導入状況

また、中心市街地については、5 か所の市営駐輪場において、レンタサイクル事業を終了し、代わりにシェアリングモビリティの導入を拡大することで、回遊性の向上を図っています。

	令和4年度	令和5年度	令和6年度
電動アシスト自転車	50 台	100 台	307 台
電動キックボード	30 台	60 台	70 台
合計	80 台	160 台	377 台
ポート数	9 か所	37 か所	132 か所

自転車放置防止対策については、「放置防止指導」の継続的な実施や、定期的な撤去を実施することにより、鉄道駅やバス停留所周辺、中心市街地などの都市環境の向上を図りました。

公共交通連携プロジェクトの課題

- ・ライトライン駐輪場の利用状況については、開業から現在まで、増加傾向にあり、特に利用率が高く混雑している駐輪場への対策が必要になっています。
- ・引き続き各駐輪場の利用状況を調査し、既存の駐輪場などについて、ゆとりある収容台数の確保や利便性の向上に取り組む必要があります。

3) 意識向上

① 安全・安心プロジェクト

基本的な交通ルールや自転車の正しい乗り方などを学んでもらうため、幼児から高齢者までを対象とした交通安全教室の実施、警察と連携した自転車安全利用動画などの教材提供によるヘルメット着用の徹底、高校生に対する交通ルールの遵守働きかけ、自転車利用者に直接安全利用を呼びかける街頭指導などの様々な取組を実施しました。

取組により交通事故件数は近年、減少傾向にありますが、令和6年は高校生が関連する事故が前年に比べ増加し、高校生側が自動車などに巻き込まれる高校生側に法令違反のない事故が増加しました。

また、令和8年4月からは、改正道路交通法の施行により、自転車の交通違反に対する交通反則通告制度（青切符）が導入されたことから、自転車の交通ルールやマナーに対する関心が高まっています。



<小学生向け>



<高齢者向け>



<ブリッツェンと連携>

交通安全教室の開催状況

体験型自転車安全利用教室の開催回数（回／年）

実績値		目標値	
R2	R7	R7	R12
91	119	114	－

自転車に関連する事故発生件数（件／年）

実績値		目標値	
R2	R7	R7	R12
484	365	270 以下	－

安全・安心プロジェクトの課題

- ・幅広い年齢層に対して、自転車利用者はもとより、自転車利用者以外にも交通ルールやマナーの周知を図っていく必要があります。
- ・特に令和8年4月の改正道路交通法施行により、自転車利用における規定の交通違反が交通反則切符（青切符）の対象になったことを踏まえ、改めて制度の周知を徹底するとともに、法令遵守の重要性を周知啓発していく必要があります。

② 生活利用・健康プロジェクト

環境負荷の低減や交通渋滞の緩和などが期待される「自転車通勤」を促進するため、企業などと連携した周知啓発や企業に対する講座の開催などに取り組みました。

自転車を活用した市民の健康増進について、健康ポイント事業などを活用した自転車による健康増進の促進、プロスポーツチームなどと連携した介護予防教室の開催を行いました。その結果、健康ポイント登録者における自転車の1日あたりの平均走行距離は、中間目標値を大幅に上回りました。

災害時における自転車活用について、被災時の自転車などによる職員の参集を位置づけ、研修などを活用して周知しました。



出前講座「自転車通勤のススメ」



健康ポイント事業登録者における自転車の
1日あたりの平均走行距離 (km/日)

実績値		目標値	
R2	R7	R7	R12
2.9	5.8	3.3	3.7

健康のために意識して身体を動かす成人の割合
(%)

実績値		目標値	
H29	R5	R4	R12
男性：56.2 女性：48.3	男性：55.4 女性：41.2	男性：63.0 女性：60.0	—

生活利用・健康プロジェクトの課題

- 市民の健康ポイント事業への参加促進を図るとともに、自転車利用による健康面でのメリットの効果的な周知や通勤時の自転車利用の促進など、自転車を活用した健康づくりを促進し、市民の健康づくりに対する意識向上を図る必要があります。

4) 機会づくり

① サイクルスポーツ・ツーリズム推進プロジェクト

「自転車のまち宇都宮」のブランド力向上に向け、宇都宮ジャパンカップやシクロクロスを開催しています。また、ジャパンカップを活用した体験イベントや民間主体のサイクルイベントの実施、BMXなどのサイクルスポーツを楽しめる環境の整備により、サイクルスポーツの振興に取り組みました。その結果、令和7年には、自転車競技・サイクルイベントによる経済波及効果が過去最高になるなど、計画以上の成果となりました。

また、栃木県や関係市町、Astemo 宇都宮ブリッツェンなどが連携し県内に設定した4つのサイクリングモデルルートのうち、「おにハチ」及び「ルート NIKKO」に参画し、環境整備を実施しました。その他、市内観光地などにおける自転車での周遊促進、サイクリングルート沿線の休憩スポットや宮サイクルステーションの充実など、サイクリストへの支援を通じて、サイクルツーリズムを推進しました。



宇都宮ジャパンカップ（ロードレース）



シクロクロスの開催（R5、R6、R7 宇都宮開催）

自転車競技・サイクルイベントの開催数
(回/年)

実績値		目標値	
R2	R7	R7	R12
16	29	20	23

自転車競技・サイクルイベントによる経済波及効果
(ジャパンカップ) (億円/年)

実績値		目標値	
R2	R7	R7	R12
-	35.8	28.5	29.0

サイクルスポーツ・ツーリズム推進プロジェクトの課題

- ・ジャパンカップを活用したサイクルイベントの拡充に取り組み、引き続き、市民が身近にサイクルスポーツに親しめる機会を提供するとともに、自転車と本市が持つ地域資源や観光資源とを掛け合わせたイベントなど、ジャパンカップ以外のイベントの実施により、誰もが自転車を楽しめる機会の充実を図る必要があります。

② 自転車のまちPRプロジェクト

プロスポーツや多様なメディアを活用した情報発信や宮サイクルステーションの情報発信機能の強化、自転車マップの配布などにより、「自転車のまち宇都宮」のPRを行いました。その結果、「自転車のまち」の認知度に関しては、安定した推移ではないものの、目標値を超える年度もあり、概ね目標を達成できています。



Youtube アカウントへの動画投稿

大会フォトグラファーと連携した
SNS を活用した情報発信

パブリシティ等の情報掲載件数 (回/年)

実績値		目標値	
R2	R7	R7	R12
130	408	160	195

「自転車のまち」の認知度 (%)

実績値		目標値	
R2	R7	R7	R12
10.6	13.0	13.2	15.0

自転車のまちPRプロジェクトの課題

- ・より根強く「自転車のまち宇都宮」を認知してもらうとともに、ファン層拡大などの裾野の拡大を図るため、「自転車のまち宇都宮」のブランド力向上に向けて、ジャパンカップに関する情報に限らず、自転車関連情報全般のPRの強化に取り組む必要があります。

5) 評価結果

「第2次自転車のまち推進計画」の推進にあたっては、前期計画5年間において、それぞれ施策の進捗状況を評価する「活動指標」と、施策の実施効果を評価する「成果指標」を設定し、毎年取組状況の確認・評価を行ってきました。

① 活動指標

活動指標は7項目あり、交通結節点駐輪場整備箇所数や自転車競技・サイクリイベントの開催数といった指標の数値は若干目標値を下回っていますが、その他の指標については、目標達成に向けて着実に事業が推進されており、概ね順調に推移しています。

前期計画の活動指標の達成状況

指標	実績値		目標値		達成状況 (R7実績)
	R2	R7	R7	R12	
1 自転車通行空間の整備延長	51.3km	93.2km	87.3km	123.3km	◎
2 交通結節点駐輪場整備箇所数	52箇所	72箇所	77箇所	87箇所	○
3 自転車安全利用教室の開催回数	91回/年	119回/年	114回/年	-	◎
4 健康ポイント事業登録者における自転車の1日あたり平均走行距離	2.9km/日 (R1)	5.8km/日	3.3km/日	3.7km/日	◎
5 自転車競技・サイクリイベントの開催数	16回 (R1)	29回	20回	23回	◎
6 広域モデルルートの設定数	0ルート	2ルート	1ルート	2ルート	◎
7 自転車に関するパブリシティ等の掲載件数	130回/年 (R1)	408回/年	160回/年	195回/年	◎

② 成果指標

成果指標は6項目あり、自転車通行空間整備の満足度や健康のために身体を動かす成人の割合といった指標の数値は目標値を下回っています。市民のニーズを踏まえた自転車通行空間の整備、自転車通勤など日常的な自転車利用の促進や健康ポイント事業の普及などの取組の強化が必要です。その他の指標については、目標達成に向けて着実に事業が推進されており、概ね順調に推移しています。

成果指標の達成状況

指標	実績値		目標値		達成状況 (R7実績)
	R1	R7	R7	R12	
1 自転車通行空間整備の満足度	19.3%	20.0%	27.7%	36.0%	△
2 市内駐輪場の利用者数	8,436人/日	8,452人/日	9,054人/日	9,228人/日	○
3 自転車に関連する交通事故件数	484件/年 (R2)	365件/年	260件/年 以下	-	○
4 健康のために意識してから身体を動かす成人の割合	男 56.2% 女 48.3% (H29)	男 55.4% 女 51.2% (R5)	男 63.0% 女 60.0% (R4)	-	△ (R5実績)
5 自転車競技・サイクリイベントによる経済波及効果	28億円	35.8億円	28.5億円	29.0億円	◎
6 「自転車のまち」の認知度	11.4%	13.0%	13.2%	15.0%	○

③ まとめ

前期計画の施策の取組状況や活動指標・成果指標に基づき評価した結果は以下の通りです。

評価結果のまとめ

	評価結果
基盤づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・整備延長は順調に伸びていますが、市民の満足度は低調です。 ・路面標示の劣化による視認性の低下などにより、自転車利用者が本来通行すべき場所を認識しにくい状況にあります。 ・ライトライン停留場付近の駐輪場を13か所整備するなど、計画どおりに整備できており、想定以上の利用率となっています。
意識向上	<ul style="list-style-type: none"> ・令和6年については、前年と比較して事故件数が増加しており、自転車ユーザーに非がない事故が増加しています。 ・健康ポイント事業の促進などにより、目標値を下回る結果となったものの、健康のために意識して体を動かす成人の割合は年々増加傾向にあります。
機会づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・宇都宮ジャパンカップについては、令和7年度に過去最高の経済波及効果となるなど、計画以上の成果となっています。 ・「自転車のまち宇都宮」のPRの充実は図られたものの、自転車のまち宇都宮の認知度は年度ごとにばらつきがある状況です。

「前期計画の取組状況」からの課題

●基盤づくり

- ・整備延長の拡大だけでなく、市民が満足する通行空間整備が必要です。
- ・自転車利用者が本来通行すべき場所を正しく通行できるよう、視認性が低下した路面標示などへの修繕対応が必要です。
- ・既存の駐輪場などについて、ゆとりある収容台数の確保や利便性の向上に取り組む必要があります。

●意識向上

- ・幅広い年齢層に対して、自転車利用者はもとより、自転車利用者以外にも交通ルールやマナーの周知を図っていく必要があります。
- ・自転車を活用した健康づくりを促進し、市民の健康づくりに対する意識向上を図る必要があります。

●機会づくり

- ・ジャパンカップ以外のイベントの実施により、誰もが自転車を楽しめる機会の充実を図る必要があります。
- ・「自転車のまち宇都宮」のブランド力向上に向けて、ジャパンカップに関する情報に限らず、自転車関連情報全般のPR強化に取り組む必要があります。

2.2 市民アンケート調査

1) 調査概要

令和7年度に、自転車の利用意識を把握するためのアンケート調査を実施しました。

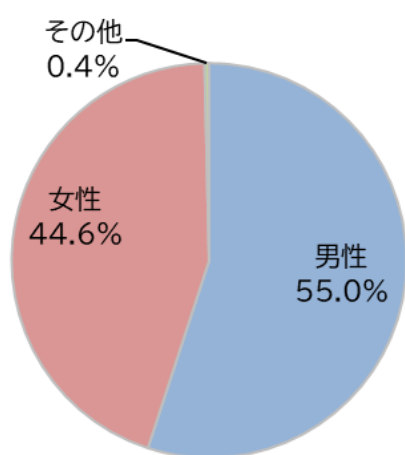
調査名称	移動手段に関する市民アンケート調査
調査方法	2次元バーコード付※調査票（紙面）の配布 ※WEB 回答も受付
調査対象	宇都宮市内の18歳以上 （世帯配布（世帯あたり2名）を無作為抽出） 計1,500世帯 3,000人
調査日時	配布：令和7年8月8日（金）～回収期限：9月3日（水）
回収率	有効回答数817件（回収率31.7%）

2) 調査結果

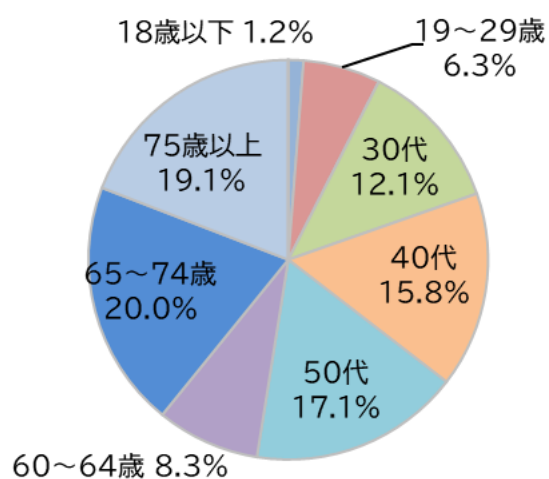
① 回答者の属性

男女比は、男性 55.0%、女性 44.6%でほぼ均等であり、バランスの取れたサンプル構成となっています。

年代比は、30代～60代を中心に幅広い世代から回答が得られており、中高年層の比率が高い構成となっています。



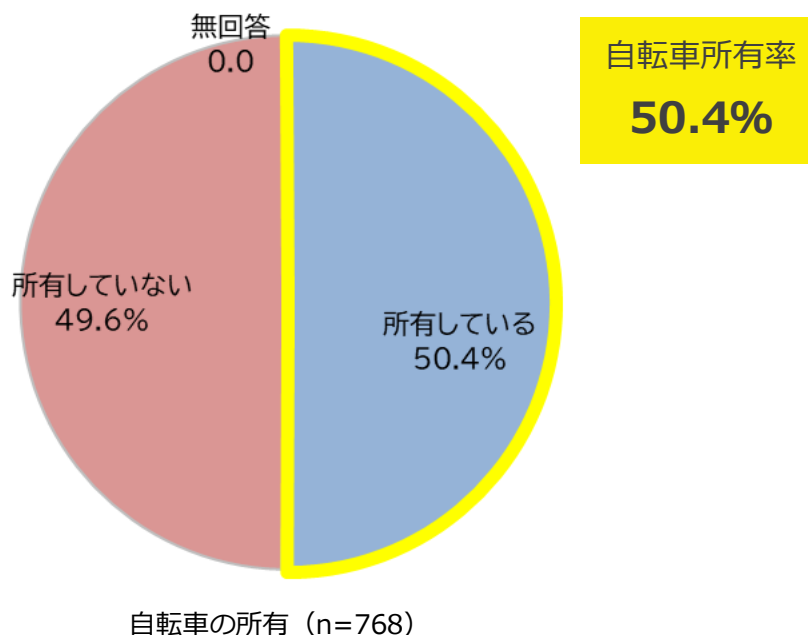
性別 (n=816) ※有効回答数



年代 (n=815)

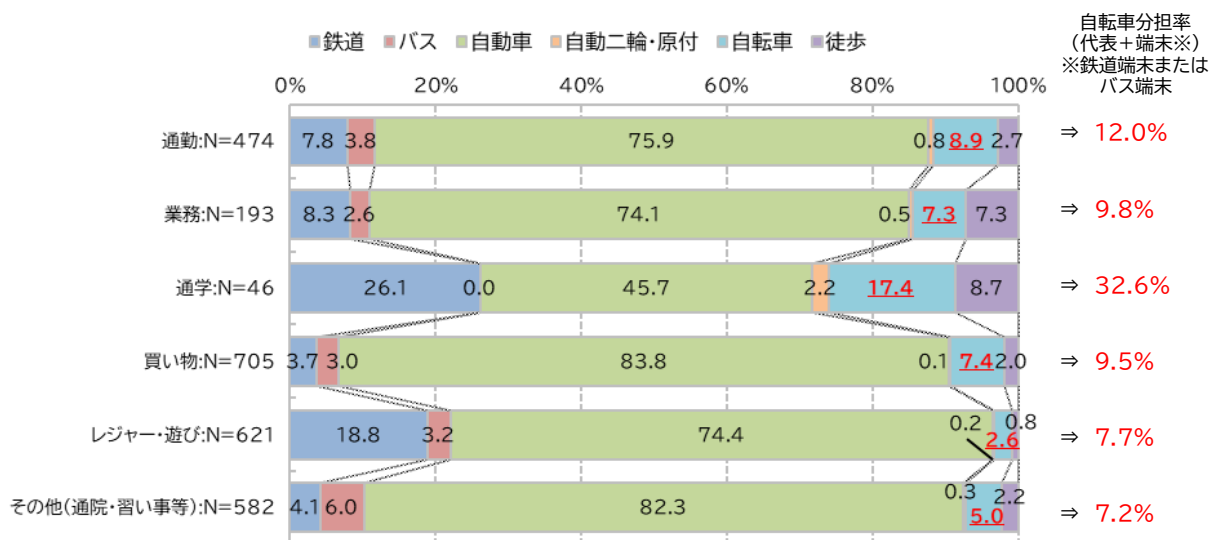
② 自転車の所有

自転車の所有率は高く、市民の多くが移動手段として自転車を所有しています。



③ 外出目的別の代表交通手段分担率

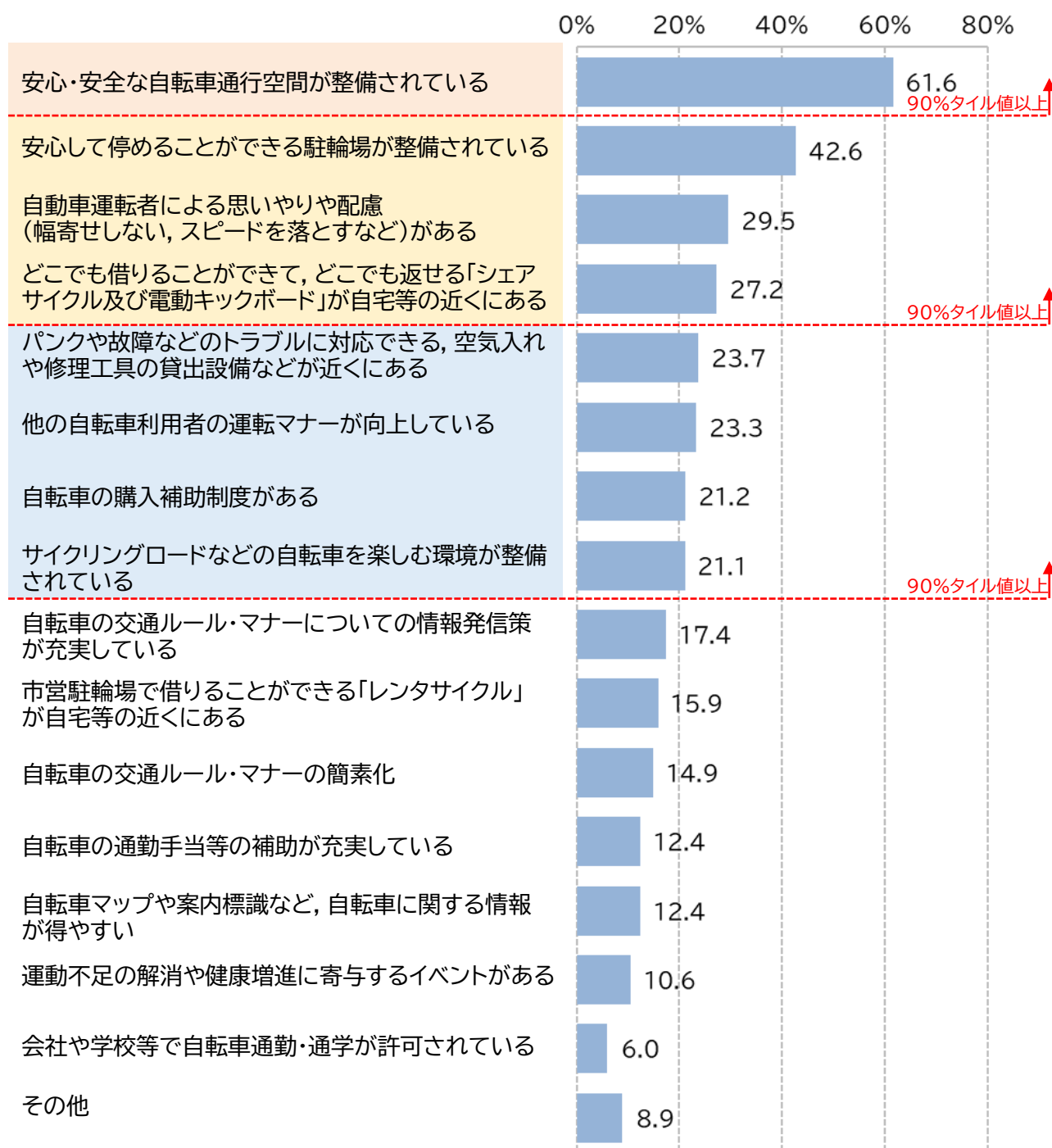
代表交通手段または端末交通手段（鉄道またはバス）として自転車を利用する人の割合は、通勤目的で 12.0%，買物目的で 9.5%となっています。一方、自動車の分担率は通学以外の目的において7割以上を占めており、自動車への依存度が高い交通構造になっています。



注) 代表交通手段の抽出：複数手段利用のうち、以下の優先性に基づき1つの手段を選定
 優先性：【高】鉄道>バス>自動車>自動二輪・原付>自転車>徒歩 【低】
 なお、“代表+端末”の自転車分担率は、鉄道端末またはバス端末の合計として集計
 外出目的別の代表交通手段分担率

④ 自転車を利用するために必要な環境・条件

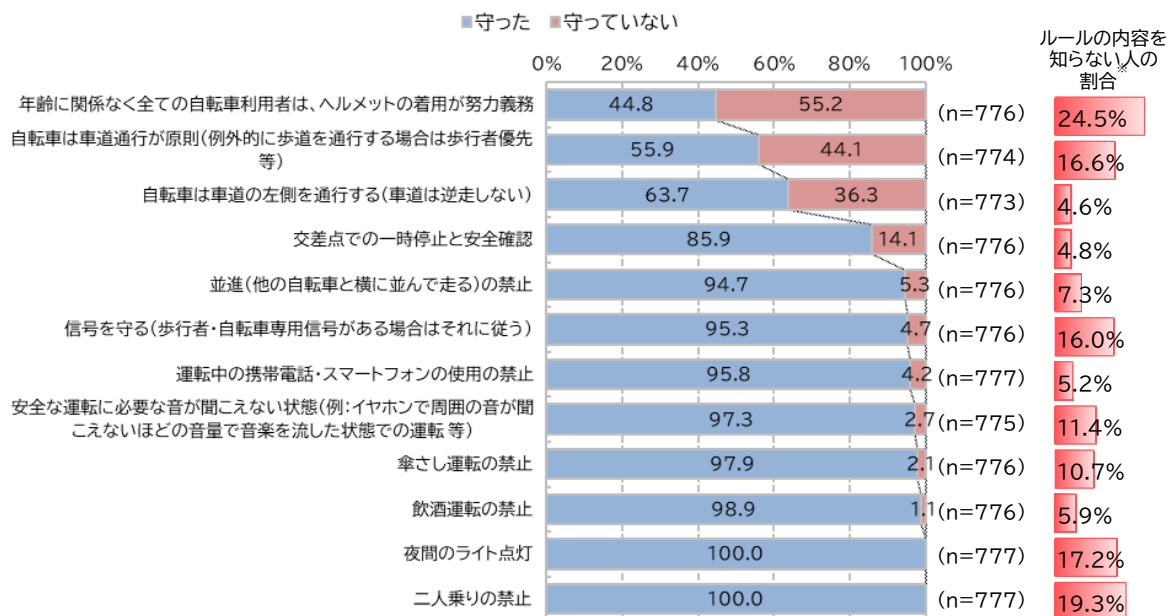
自転車利用促進の観点では、環境・条件へのニーズとして、「自転車通行空間」が最も高くなっています。次いで、「駐輪場」、「ルール・マナー（自転車利用者や自動車ドライバーの配慮）」、「シェアリングモビリティ・自転車購入補助」、「トラブル対応」、「サイクリングロードなどの楽しめる環境」へのニーズが高くなっています。



自転車を利用するために必要な環境・条件 (n=817)

⑤ 自転車交通ルールの遵守状況およびルールの認知状況

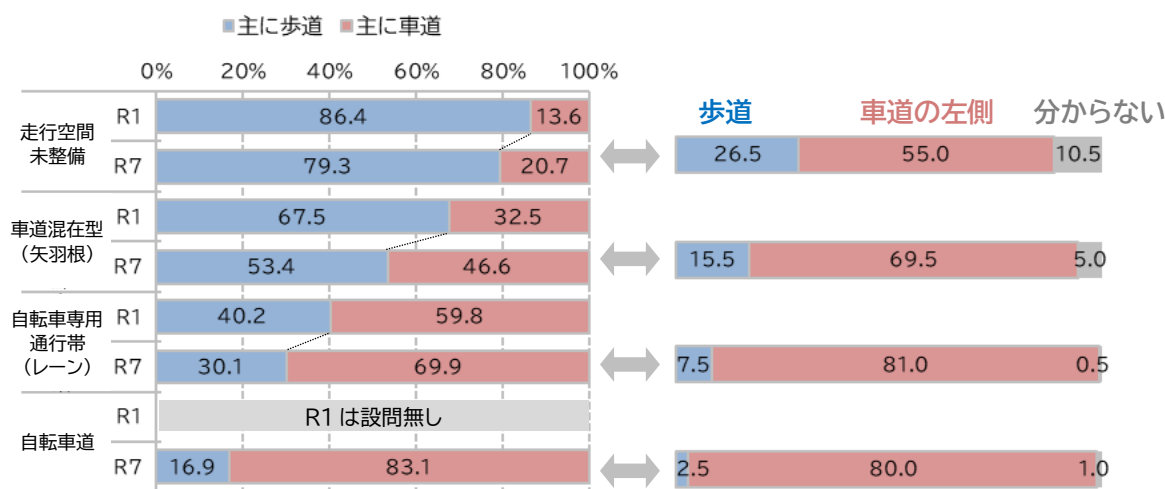
「ヘルメット着用」、「車道通行原則」、「逆走」、「一時停止」は守られていない割合が高くなっています。「ヘルメット着用・車道通行原則」はルールを知らない人が存在し、「逆走・一時停止」はルールを知りつつも守られていない状況です。



自転車交通ルールの遵守状況およびルールの認知状況

⑥ 自転車での通行空間（主な走行位置）と通行位置の理解

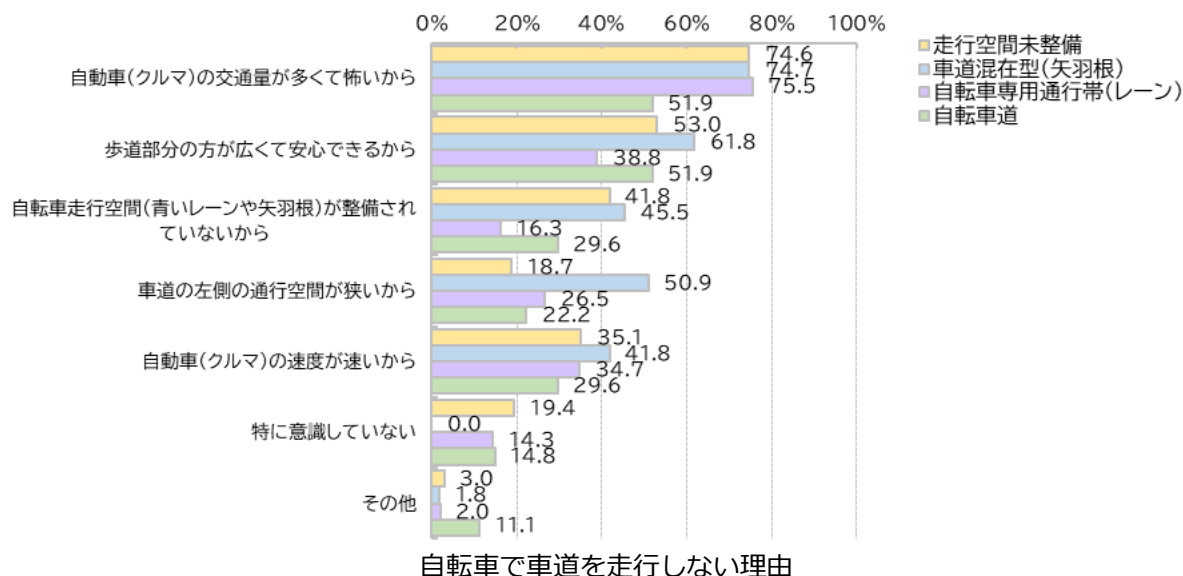
令和元年度に比べ、車道（または自転車通行空間）通行の割合が増加しています。また、自転車道ほど歩道通行の割合が低くなっています。しかし依然として、通行空間未整備の8割、車道混在型の5割、自転車専用通行帯の3割は主に歩道を通行しており、特に、通行空間未整備、車道混在型の2~3割は本来車道と理解しつつ、主に歩道を通行している状況です。



自転車での走行空間（主な走行位置）【左】・自転車の走行位置の理解【右】 (n=200)

⑦ 自転車で車道を走行しない理由

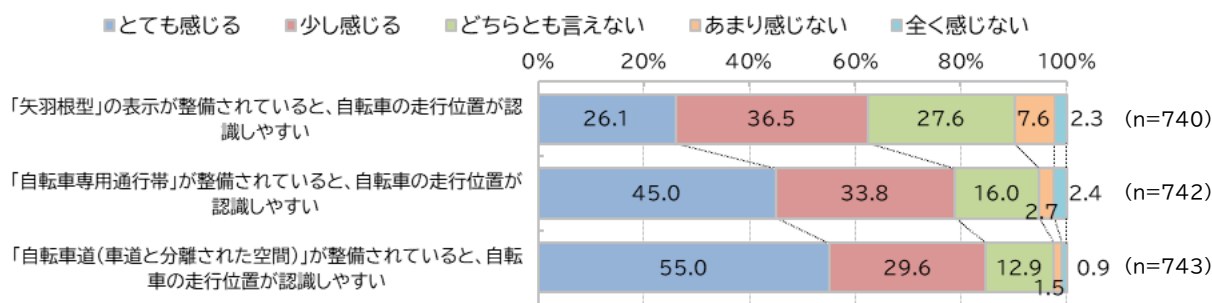
自転車で車道の左側を走行しない理由は、「自動車（クルマ）の交通量が多くて怖いから」、「歩道部分の方が広くて安心できるから」が多くなっています。



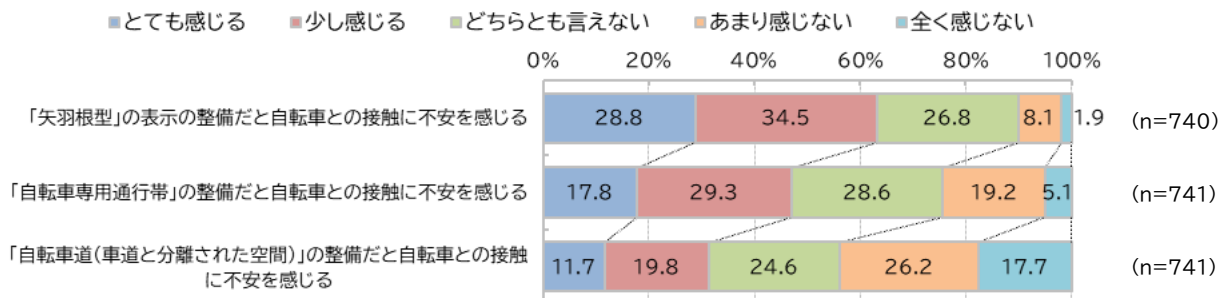
⑧ 自動車ドライバーからみた自転車通行空間別の評価

自動車ドライバーは、自転車道ほど自転車の走行位置が認識しやすく、接触の不安が少ないと感じています。また、矢羽根型でも6割が自転車の走行位置が認識しやすいと回答しています。ただし、6割程度は接触の不安を感じています。

【自転車の走行位置の認識しやすさ】



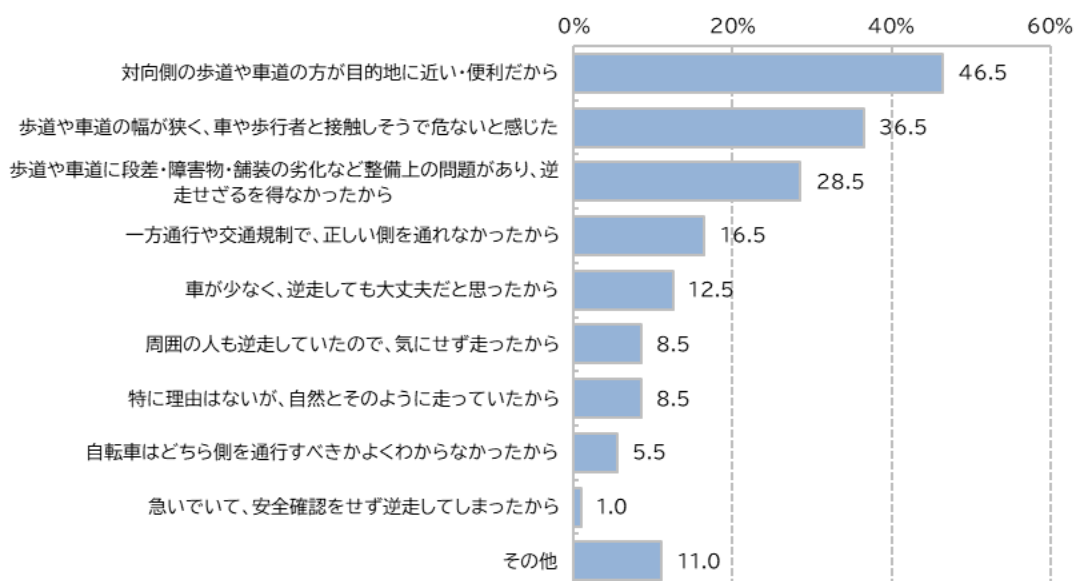
【自転車との接触に対する不安】



自動車ドライバーからみた自転車通行空間別の評価

⑨ 自転車で逆走する理由

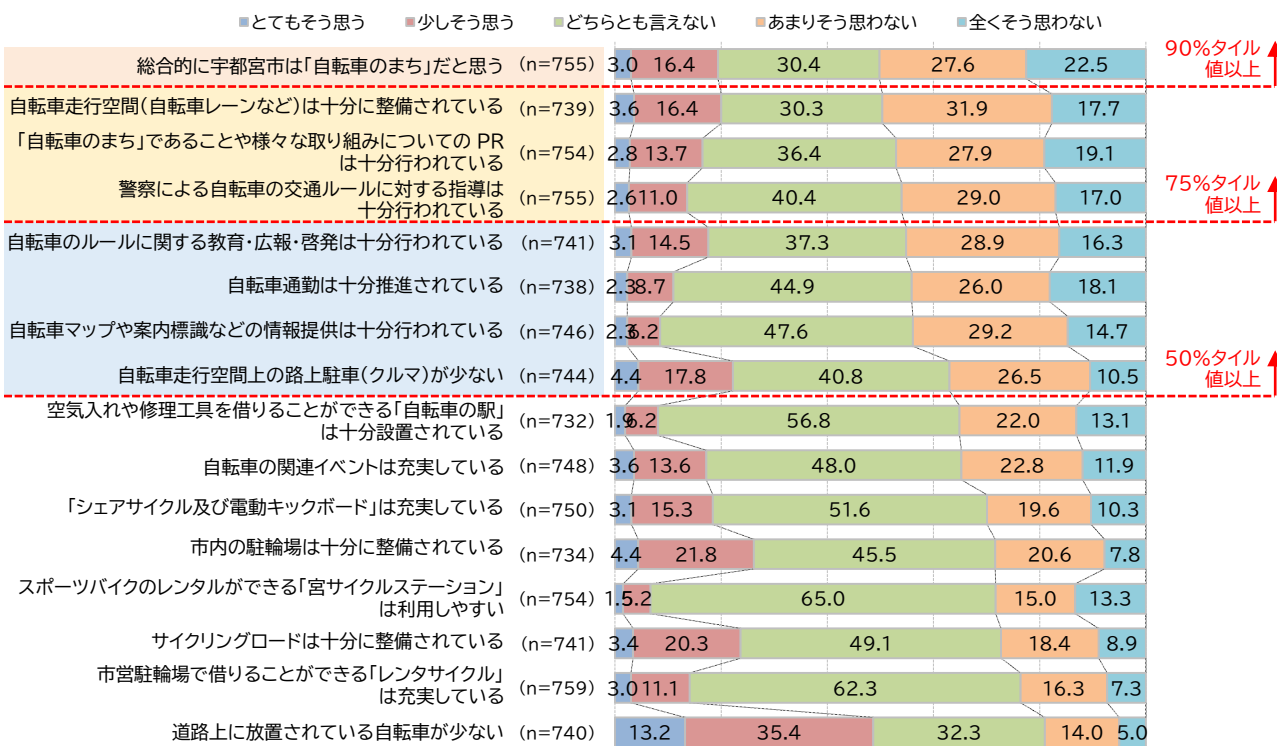
「逆走」する理由は、「対向側の歩道や車道の方が目的地に近い・便利」が最も多くなっています。一方で、整備上の問題により逆走せざるを得ない場合が3割程度存在しています。



自転車で逆走する理由 (n=200)

⑩ 宇都宮市で推進している自転車のまちに対する評価

「自転車のまち」としての総合的な評価（シビックプライド）が最も低く、次いで自転車走行空間、プロモーション、ルール・マナー、自転車通勤の推進などに関する評価が低くなっています。



宇都宮市で推進している「自転車のまち」に対する評価

3) まとめ

以上をまとめると、市民アンケート調査結果からみた課題は以下の通りです。

市民アンケート調査結果と課題

① 自転車の利用促進に関する調査結果		課題
(1)自転車の所有	自転車の所有率は高く、市民の多くが移動手段として自転車を保持しています。	<ul style="list-style-type: none"> ● 自動車依存が依然として高く、自転車や公共交通への転換促進が必要 ● 自転車の利用促進には、通行空間整備や駐輪場整備、自動車ドライバーから自転車利用者への配慮増進、シェアリングモビリティの拡大などが効果的
(2)外出目的別の代表交通手段分担率	代表交通手段または末端交通手段（鉄道またはバス）として自転車を利用する人の割合は、通勤目的で12.0%、買物目的で9.5%である。一方、自動車の分担率は通学以外の目的において7割以上を占めており、自動車への依存度が高い交通構造になっている。	
(3)自転車を利用するために必要な環境・条件	自転車利用促進の観点では、環境・条件へのニーズとして、「自転車走行空間」最も高い。次いで、「駐輪場」、「ルール・マナー（自転車利用者や自動車ドライバーの配慮）」、「シェアリングモビリティ・自転車購入補助」、「トラブル対応」、「サイクリングロードなどの楽しめる環境」へのニーズが高い。	
② 自転車の安全利用に関する調査結果		課題
(1)自転車交通ルールの遵守状況およびルールの認知状況	「ヘルメット着用」、「車道通行原則」、「逆走」、「一時停止」は守られていない割合が高い。「ヘルメット着用・車道通行原則」はルールを知らない人が存在、「逆走・一時停止」はルールを知りつつ守られていない。	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車利用者がルールを守れていない事項がある ● ヘルメット着用率が低い ● 通行空間の質が高いほど車道通行の割合は増加する傾向にあり、自動車ドライバーの不安軽減にも寄与する
(2)自転車での走行空間（主な走行位置）と走行位置の理解	令和元年度に比べ、車道（または自転車通行空間）通行の割合が増加。また、自転車道ほど歩道通行の割合が低い。しかし依然、走行空間未整備の8割、車道混在型の5割、自転車専用通行帯の3割は主に歩道を通行（特に、走行空間未整備、車道混在型の2～3割は本来車道と理解しつつ、主に歩道を通行している）。	
(3)自転車で車道を走行しない理由	自転車で車道の左側を走行しない理由は、「自動車（クルマ）の交通量が多くて怖いから」、「歩道部分の方が広くて安心できるから」が多い。	
(4)自動車ドライバーからみた自転車通行空間別の評価	自動車ドライバーの視点からは、自転車道ほど自転車の走行位置が認識しやすく、接触の不安が少ない。矢羽根型でも6割が自転車の走行位置が認識しやすいと回答（ただし、6割程度は接触の不安を感じている）。	
(5)自転車で逆走する理由	「逆走」する理由は、「対向側の歩道や車道の方が目的地に近い・便利」が最も多い。一方で、整備上の問題により逆走せざるを得ない場合が3割程度存在。	
③ 自転車のまち推進に関する調査結果		課題
(1)宇都宮市で推進している自転車のまちに対する評価	「自転車のまち」としての総合的な評価（シビックプライド）が最も低く、次いで自転車走行空間、プロモーション、ルール・マナー、自転車通勤の推進、情報提供に関する評価が低い。	<ul style="list-style-type: none"> ● 市民に自転車のまちと認識されていない ● PR、通行空間整備、自転車通勤の促進は自転車のまちの認識向上に効果的

2.3 自転車を取り巻く環境変化

1) 国の動向

健康増進や環境保全への意識の高まり、さらにはコンパクトシティに向けたまちづくりなどを支える移動手段として、自転車利用のニーズが近年一段と高まっています。

自転車が身近で快適・安全な移動手段としての役割を担えるよう、自転車に関連する各種法令等の創出・改正が行われています。

自転車に関連する各種法令等の創設・改正の概要

法令	時期	概要
自転車活用推進法	H29.5 (創設)	・自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とした法律
第3次自転車活用推進計画	R8.5 (策定)	・自転車活用推進法第9条に基づく計画 ・令和12年までに目指すビジョンが追加（自転車を徒歩や公共交通とならぶ重要な交通手段の一つとして確立、公共交通との連携の強化、人中心のまちづくりの実現など） ・目標に「移動環境の形成」や「脱炭素」の視点が追加
道路法	R7.10 (改正)	・道路法に「脱炭素化」の基本理念が追加 ・道路脱炭素化基本方針において「自転車など環境にやさしい移動手段への切り替えを進めること」を位置付け
道路構造令	H31.4 (改正)	・「自転車通行帯」を新たに規定、自転車道の設置要件の追加
安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	H24.11 (策定)	・自転車ネットワークの計画方法や空間設計の考え方などの指針
	H28.7 (改正)	・道路空間再配分などによる通行空間整備の例示
	R6.6 (改正)	・自転車専用通行帯における路上駐停車対策の強化 など
道路交通法	R2.6 (改正)	・自転車の危険行為に対する厳罰化（信号無視や飲酒運転など）
	R5.4 (施行)	・すべての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務
	R5.7 (施行)	・特定小型原動機付自転車に関する規定
	R6.11 (施行)	・自転車のながらスマホの罰則強化、酒気帯び運転の罰則新設
	R8.4 (施行)	・自転車への「交通反則通告制度（青切符）」の適用
ナショナルサイクルルート制度	R1.9 (創設)	・日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、ソフト・ハード両面から一定の水準を満たすルートを国が指定する制度

① 自転車活用推進法

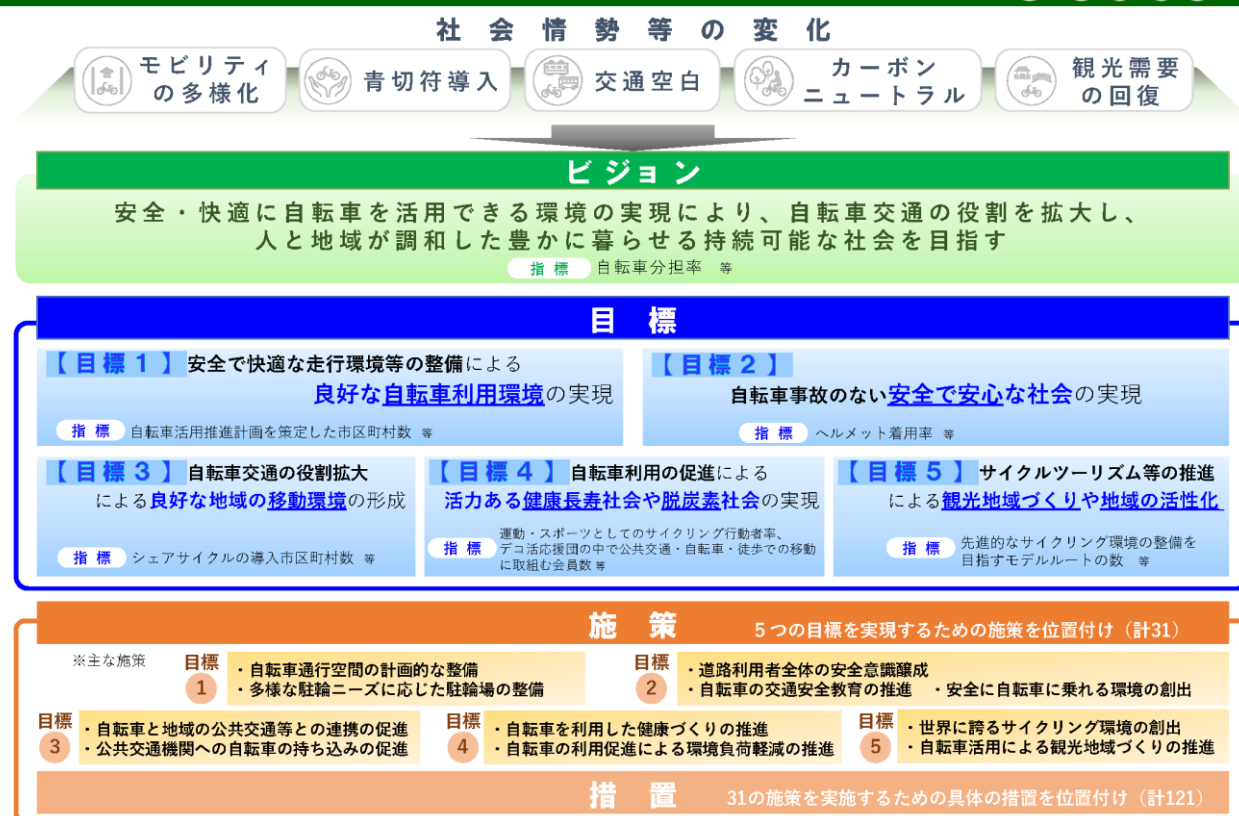
自転車を「身近な交通手段」として活用することにより、環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることを鑑み、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的として、自転車活用推進法が平成29年5月に施行されました。

② 第3次自転車活用推進計画

自転車活用推進法第9条に基づき定める、わが国の自転車の活用の推進に関して基本となる計画であり、令和8年5月に「第3次自転車活用推進計画」が策定されました。

第3次自転車活用推進計画では、「安全・快適に自転車を活用できる環境の実現により、自転車交通の役割を拡大し、人と地域が調和した豊かに暮らせる持続可能な社会を目指す」というビジョンのもと、「良好な地域の移動環境の形成」や「脱炭素」の視点が新たに加わった5つの目標と31施策が位置付けられており、令和12年に向けて「自転車を徒歩や公共交通とならば重要な交通手段の一つとして確立、公共交通との連携の強化」などの方向性が示されています。

第3次自転車活用推進計画(案)の概要



出典：令和7年度第4回自転車の活用推進に向けた有識者会議 配布資料

第3次自転車活用推進計画(案)の概要

③ 道路法（道路の脱炭素化など）

2050年カーボンニュートラルの実現に向けた道路の脱炭素化の取組が進められており、令和7年10月に道路法が改正され、道路法に「脱炭素化」の基本理念が加えられ、国の道路脱炭素化基本方針において「自転車など環境にやさしい移動手段への切り替えを進めること」が位置付けられました。

④ 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省道路局、警察庁交通局）」は、自転車ネットワーク計画の作成方法や自転車通行空間の設計の考え方などが示された技術的な指針です。



「自転車は車道通行を基本」とし、自転車ネットワークに位置付けた路線では、自転車歩行者道に依存しないこととしています。

このガイドラインは令和6年6月に改定され、これまでの面的なネットワーク構築のために自転車の車道通行を基本とした暫定形態で整備する手順の例示などに加え、歩行者・自転車・自動車が適切に利用できるように限られた道路空間を再配分することで自転車道や自転車専用通行帯を整備する手法、自転車専用通行帯における路上駐停車対策など、質の高い自転車通行空間整備のための指針が追加されました。

改定ポイント① 空間再配分

課題	対応
<p>本ガイドラインを踏まえて、車道混在を中心に自転車通行空間の整備が進んできたが、限られた道路空間の中で、自転車道や自転車専用通行帯の整備は不十分。</p>  <p>自転車道 自転車専用通行帯 車道混在 (矢羽根型路面表示)</p>	<p>限られた道路空間の中で、現地状況に応じた柔軟な再配分等を行うことによる自転車道や自転車専用通行帯の整備手法を例示。</p>  <p>現状</p> <p>再配分後</p>

改定ポイント② 路上駐停車対策

課題	対応
<p>都内などでは、整備した自転車専用通行帯の機能が、路上駐停車によって損なわれている状況。</p> 	<p>都道府県警察と道路管理者が連携して取組む対策内容を充実。</p> <p><取締> 自転車専用通行帯をふさぐ違法駐車についての取締りを積極的に推進。</p> <p><停車帯等> 自転車の安全かつ円滑な通行の確保に支障がないよう、必要に応じて停車帯等を設置。</p> 

出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の概要・改定のポイントについて
改定のポイント

⑤ 道路交通法

道路交通法の改正により自転車利用のルールが変化しています。

令和2年6月より、自転車利用時の信号無視や飲酒運転などの危険運転の厳罰化が定められ、自転車についても自動車と同じように厳しい罰則を科すことが定められました。一例として、ほかの車両を妨害する目的で、執拗にベルを鳴らすなどが、新たに危険行為となりました。

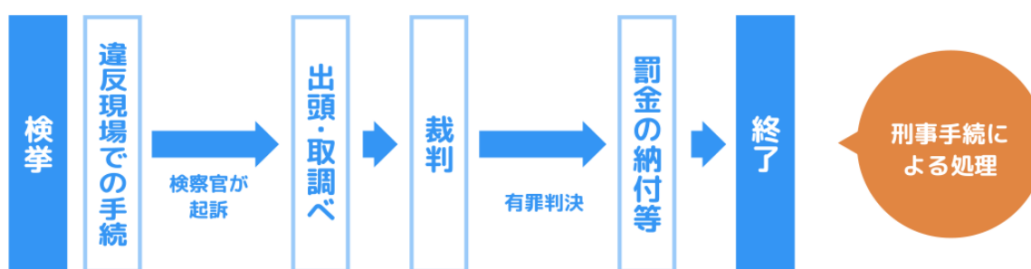
令和5年4月には、すべての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務となりました。自転車を運転する方はもちろん、同乗する方にもヘルメットをかぶらせるように努めること、また保護者などの方は、児童や幼児が自転車を運転する際にヘルメットを着用させることに努めることが定められました。

令和5年7月には、特定小型原動機付自転車の交通ルールなどに関する規定が定められました。通行する場所として、車道と歩道または路側帯の区別があるところでは車道を通行すること、特例特定小型原動機付自転車に限り、道路標識などにより歩道を通行できるとされているときはその歩道を通行できることなどが定められています。

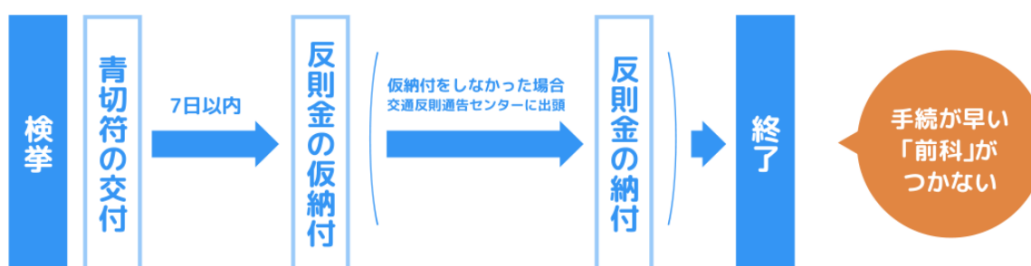
令和6年11月には、自転車運転中のながらスマホの罰則が強化され、スマートフォンなどを手で保持して、自転車に乗りながら通話する行為、画面を注視する行為が新たに禁止され、罰則の対象となりました。また、自転車による酒気帯び運転の罰則が新たに加わりました。

令和8年4月には、自転車の交通違反に対して交通反則通告制度（青切符）が導入され、自転車の運転者（16歳未満の者を除く）による一定の違反が青切符による処理の対象となりました。

●従来の手続



●青切符の導入後



出典：警察庁ウェブサイト

従来の手続と青切符の導入後の手続の違い

⑥ ナショナルサイクルルート制度

サイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図ることを目的として、ソフト・ハード両面から一定の水準を満たすサイクリングルートが指定されています。第1次ナショナルサイクルルートとして、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」(茨城県)、「ビワイチ」(滋賀県)、「しまなみ海道サイクリングロード」(広島県、愛媛県)の3ルートが選定され、第2次ナショナルサイクルルートとして、「トカプチ400」(北海道)、「太平洋岸自転車道」(千葉県～和歌山県)、「富山湾岸サイクリングコース」(富山県)の3ルートが選定されました。



出典：国土交通省ウェブサイト

ナショナルサイクルルートの概要と位置図

ナショナルサイクルルートの指定要件

ナショナルサイクルルートの指定要件としては、安全・快適な走行環境、多様な交通手段に対応したゲートウェイや休憩できる環境が整備されていることなどが挙げられています。

また、新たなルートの指定の有無の確認については、国の自転車活用推進計画期間内に1回とし、3～5年ごとに実施することとしています。

観点	指定要件
1. ルート設定	① サイクルツーリズムの推進に資する魅力的で安全なルートであること
2. 走行環境	① 誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること
	② 誰もが迷わず安心して走行できる環境を備えていること
3. 受入環境	① 多様な交通手段に対応したゲートウェイが整備されていること
	② いつでも休憩できる環境を備えていること
	③ ルート沿いに自転車を運搬しながら移動可能な環境を備えていること
	④ サイクリストが安心して宿泊可能な環境を備えていること
	⑤ 地域の魅力を満喫でき、地域振興にも寄与する環境を備えていること
	⑥ 自転車のトラブルに対応できる環境を備えていること
	⑦ 緊急時のサポートが得られる環境を備えていること
4. 情報発信	① 誰もがどこでも容易に情報が得られる環境を備えていること
5. 取組体制	① 官民連携によるサイクリング環境の水準維持等に必要な取組体制が確立されていること

出典：ナショナルサイクルルート制度（国土交通省）

ナショナルサイクルルートの指定要件

2) 県の動向

① 栃木県スポーツ推進計画2030

栃木県は栃木県自転車活用推進計画と栃木県スポーツ推進計画を統合した「栃木県スポーツ推進計画 2030」を令和8年3月に策定しました。本計画により、スポーツ関連施策と自転車活用関連施策を一体的に推進することとしています。

② サイクリングモデルルートの設定

栃木県では、令和2年3月に策定した「栃木県自転車活用推進計画」に基づき、県内に4つのモデルルート及び連携ルートを設定しています。各ルートは、観光分野や交通分野における学識者、旅行事業者などの観光事業者、自転車関連の有識者などを委員とした協議会において設定されており、宇都宮市は「おにハチ」及び「ルート NIKKO」に参画しています。

栃木県におけるサイクリングモデルルート

地域	ルートの名称	ルートの概要
県北	ナス1	那須連山の雄大な景色や社寺などの地域資源を巡るルート
県東	おにハチ (宇都宮市参画)	那珂川や八溝山の里山など高低差が楽しめる中級者向けルートや鬼怒川サイクリングロードなどの初心者向けルートで構成されるルート
県南	ワタ8	渡良瀬川・思川のサイクリングロードや各市町の見所を巡るとともに、唐沢山などのアップダウンも楽しむことができるルート
県西	ルート NIKKO (宇都宮市参画)	古賀志山や中禅寺湖といった雄大な自然や世界遺産などの歴史的文化遺産を巡るルート

出典：栃木県ウェブサイト

③ 「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の制定

栃木県では令和4年4月より、「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が制定されました。本条例では、自転車乗車時のヘルメット着用の努力義務化や自転車利用者の自転車損害賠償責任保険加入の義務化が定められています。

④ 自転車の多様性の拡大

栃木県では令和元年12月より、タンDEM自転車（ペダルが縦列に取り付けられた二人乗り自転車。後方に乗る人はハンドル操作が不要なため、視覚障がいなどハンディキャップのある方でも乗車が可能）の公道走行が解禁されました。

3) 本市の動向

① 上位計画・関連計画が目指す都市像

自転車関連の上位・関連計画として、「第6次宇都宮市総合計画改定基本計画（後期基本計画）（令和5年2月）」、「第2次宇都宮都市交通戦略 後期計画（令和6年6月）」、「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）」、「都心部まちづくりプラン（令和6年2月）」、「道路づくりプログラム（令和7年3月）」、「第11次宇都宮市交通安全計画（令和3年6月）」、「宇都宮市カーボンニュートラルロードマップ（令和4年9月）」、「第3次宇都宮市観光振興プラン（令和5年2月）」などを策定しています。

【第6次宇都宮市総合計画改定基本計画（後期基本計画）】

市民・事業者・行政などの構成員が一体となってまちづくりに取り組むための基本的な考え方や2050年を目標年次として目指す将来の姿を示し、これからのまちづくりの指針となる「第6次宇都宮市総合計画」を策定しました。令和5年には、策定から5年が経過し、後期基本計画として改定が行われました。

総合計画では、重点課題が解決された望ましい状態を「まちづくりの基本方向」として示しています。

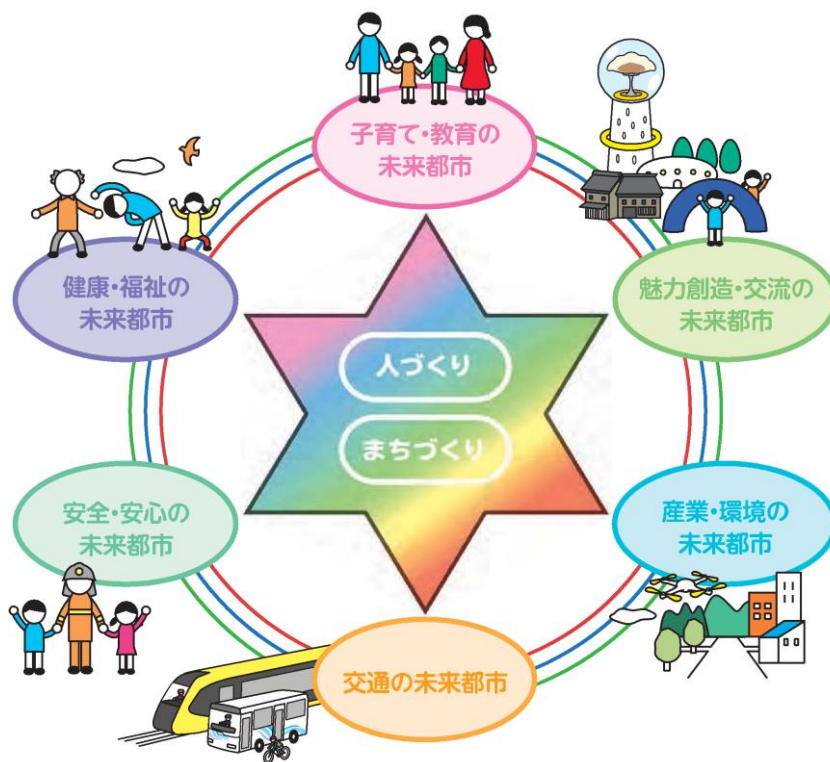
【まちづくりの基本方向】

- ① 子育てができる環境が整い、次世代の「人づくり」が充実し、誰もが生涯にわたって主体的に学ぶことができる「子育て・教育の未来都市」の実現
- ② 医療・福祉が充実し、誰もが健やかで生きがいを持って自立した生活を送ることができる「健康・福祉の未来都市」の実現
- ③ 危機への備えが万全で、地域のつながりや支え合いが大切にされ、日常生活において誰もが不安なく、安全・安心を実感して暮らせる「安全・安心の未来都市」の実現
- ④ 地域資源の魅力創造・発信し、人や情報が行き交い活力が生まれる「魅力創造・交流の未来都市」の実現
- ⑤ 地域の確固たる経済力の維持・発展と環境に優しい都市の実現が両立する「産業・環境の未来都市」の実現
- ⑥ 魅力ある都市空間の創造と骨格の強い交通ネットワークが構築された「交通の未来都市」の実現

【都市空間の姿】

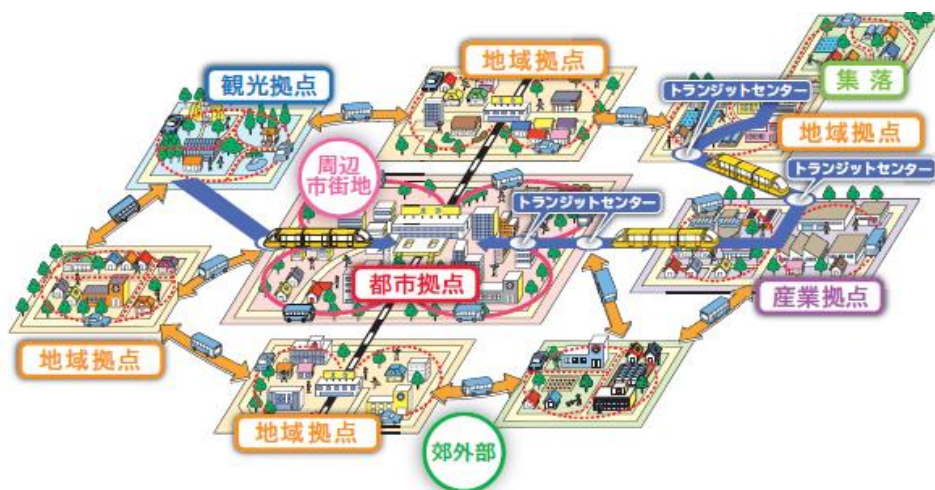
本市のこれまでの成り立ちや地域の持つ歴史・文化、地域コミュニティなど、それぞれの地域が持つ個性や特性を生かしながら、今後の人口規模・構造の変化に適合した本市独自の多核連携型による都市空間の姿である、NCCの形成を目指します。

輝く人の和 つながるまちの環 魅力と夢の輪 うつのみや



出典：第6次宇都宮市総合計画

「将来のうつのみや像（都市像）」のイメージ図



* 多核連携型：複数の階層からなる集約拠点を設定し、それら核間の連帯を通じて都市機能を維持・強化することを狙った都市構造

* ネットワーク型コンパクトシティ：中心市街地やそれぞれの地域拠点、産業・観光拠点にまちの機能を集約（コンパクト化）し、それらを利便性の高い公共交通などで連携（ネットワーク化）した都市

出典：第6次宇都宮市総合計画

NCC（ネットワーク型コンパクトシティ）のイメージ図

【第2次宇都宮都市交通戦略 後期計画】

本市では、目指す都市の姿である「NCC（ネットワーク型コンパクトシティ）」の形成に向けて、平成31年3月に策定した「第2次宇都宮都市交通戦略」に基づき、各取組が進められてきました。現行計画の策定から5年が経過し、これまでのNCCの形成状況や「人口減少・少子超高齢化の進行」、「デジタル化の急速な進展」といった最近の時代潮流の変化などを踏まえ、令和6年6月に「第2次宇都宮都市交通戦略（後期計画）」が策定されました。

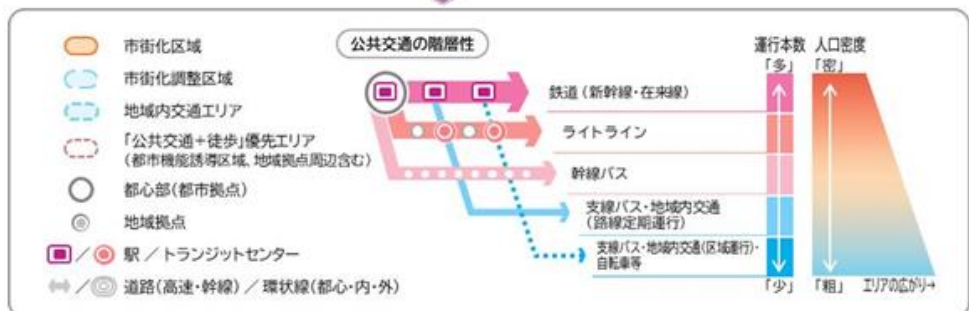
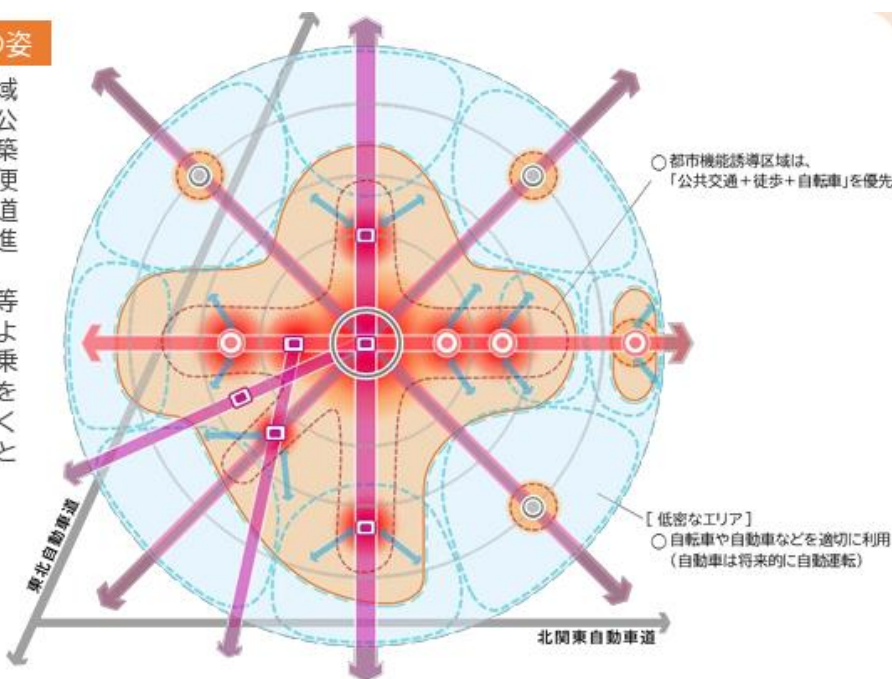
集約型の都市構造であるNCCの実現に向け、道路・公共交通ネットワーク整備を通じて、住民と来訪者などの活発な交流を促進し、魅力と活気にあふれた潤いのある暮らしを創出します。

【基本理念】

多様なライフスタイルを支え、誰もが移動を通して、より豊かで便利に安心して暮らすことができる「交通未来都市うつのみや」

交通ネットワークの将来の姿

移動の「軸」として、各地域の特性に応じた階層的な公共交通ネットワークを構築するとともに、移動の利便性・快適性を向上させる道路ネットワークの整備を進めます。
 駅・トランジットセンター等の交通結節点の整備等により、交通手段間を円滑に乗り継ぐことができる環境を構築するとともに、まちづくりの核となる新たな拠点としても有効に活用します。



出典：第2次宇都宮都市交通戦略 後期計画

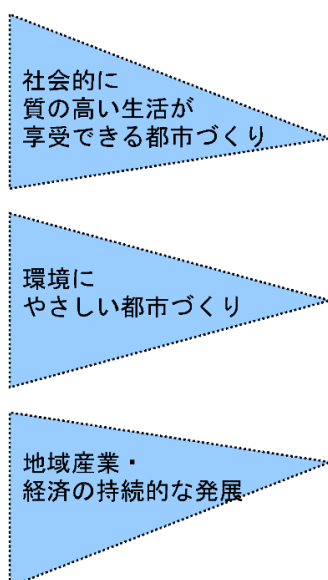
10年後の都市交通の姿

【ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン】

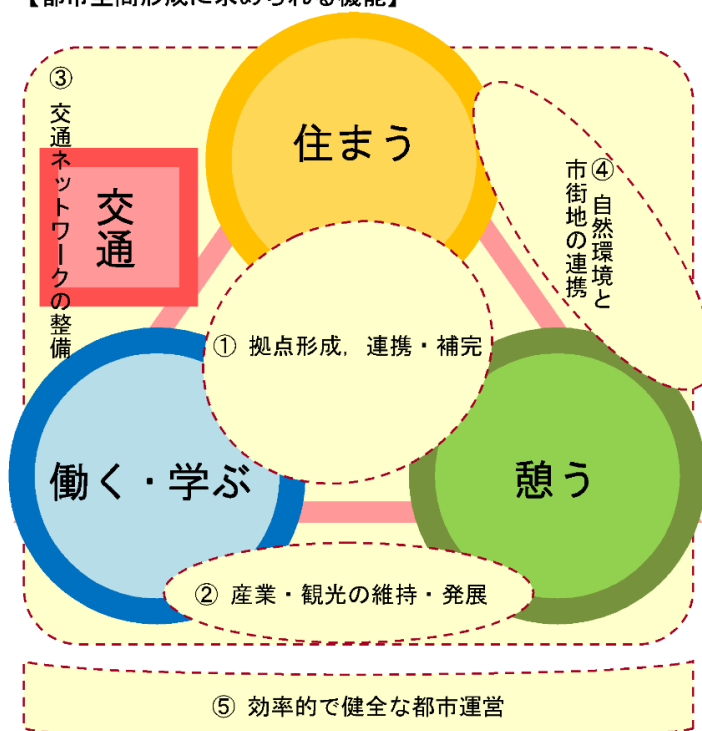
将来予想されている少子・超高齢化，人口減少のなかで持続的に発展できるまちづくりを進めていくため，2050年を見通した長期的な視点で，これからのまちづくりに求められる機能を備えた都市構造のイメージと，その実現のための具体的な推進方策を示す「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」を策定しました。

まちづくりの方向性を市民と共有することで，将来にわたって市民生活の質を維持・向上していくことを目指しています。

【社会潮流】



【都市空間形成に求められる機能】



実現するための都市の姿
『ネットワーク型コンパクトシティ』

【『ネットワーク型コンパクトシティ』実現のための5つの柱】

- ① 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
- ② 本市の特性を生かした産業・観光を維持・発展させる都市
- ③ 交通ネットワークが整備された利便性の高い都市
- ④ 自然環境や農地と市街地が有機的に連携した都市
- ⑤ 効率的で健全な都市運営を実現する都市

出典：ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン

今後のまちづくりの理念

【都心部まちづくりプラン】

本市においては、「NCC（ネットワーク型コンパクトシティ）」の形成を推進する中、市全体をけん引する「都市拠点」の形成をより一層推進することが重要であることから、JR宇都宮駅西側へのライトライン延伸を見据え、令和4年2月に「都心部まちづくりビジョン」を策定し、都心部のまちづくりを推進しています。本ビジョンの実現に向け、「街なかの空間」において、多様な都市活動を支えるまちの機能を充実させ、人中心の居心地の良いウォーカブルな空間に変えていく官民協働のまちづくりを推進すべく、令和6年2月に「都心部まちづくりプラン」を策定しました。



出典：都心部まちづくりプラン

街なかの空間と街路空間との関係性とまちづくりの視点

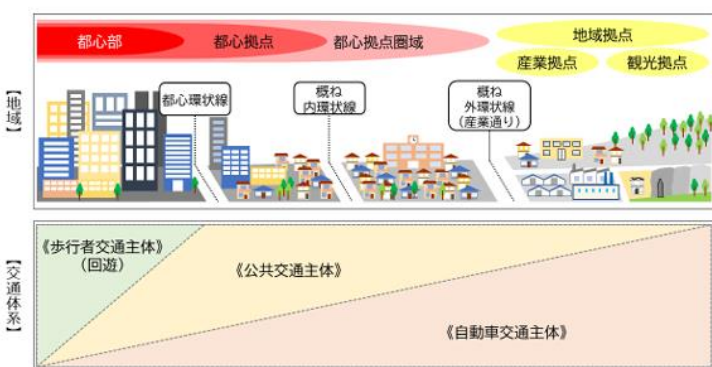
まちづくりの4つの視点と取組方針

まちづくりの視点	まちづくりの取組方針
視点①：街路空間の使い方	方針Ⅰ：人と自転車，自動車，公共交通などが共存できる街なかの空間を目指した「街路空間の使い方」の強化・改良
視点②：街路空間のデザイン	方針Ⅱ：地元や民間事業者が中心となった官民協働による居心地が良い街路空間の形成
視点③：都市機能	方針Ⅲ：地域経済循環や地域共生，脱炭素化，防災など都市全体の課題に対応した多様な都市活動を支える都市機能の充実・強化
視点④：交通機能	方針Ⅳ：街なかにおける人やモノの移動を円滑にするまちづくりと連携した駐車場・荷さばきの適正化及び公共交通と連携した多様な端末交通の利用環境づくり

出典：都心部まちづくりプラン

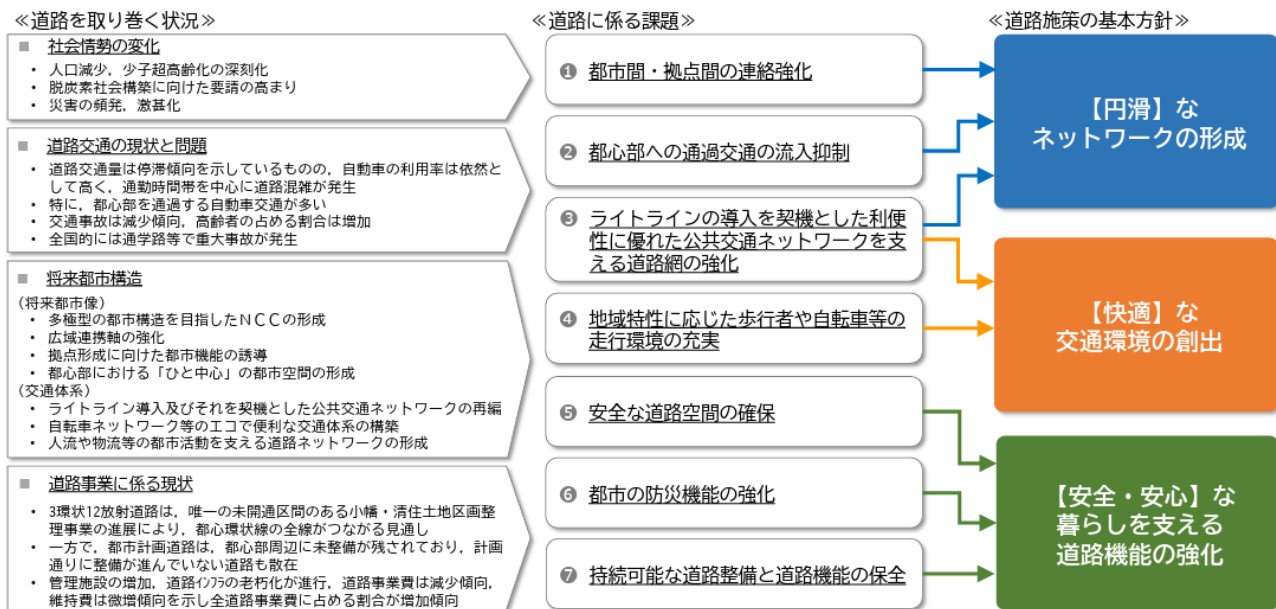
【道路づくりプログラム】

本市においては、公共交通やひとを中心とした将来の交通環境を見据え、多様な交通手段から地域に合わせ最適に組み合わせた交通体系（ベストミックス）の構築に向けて、効率的・効果的に道路事業を推進するため、道路施策の基本方針や今後10年間の事業スケジュールなどを示す「宇都宮市道路づくりプログラム」を策定しています。計画の期間は、令和7年度から令和16年度の10年間としています。



出典：宇都宮市道路づくりプログラム

目指す交通体系



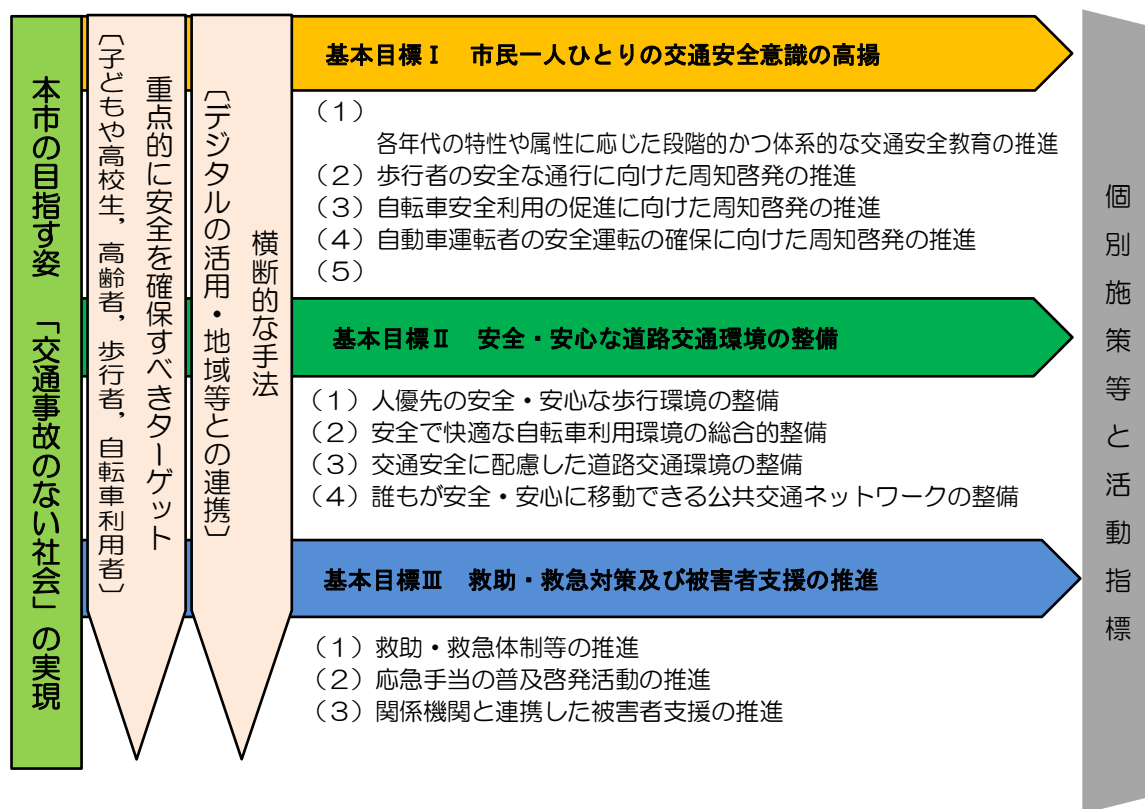
出典：宇都宮市道路づくりプログラム

道路に係る課題と道路施策の基本方針

【(仮称) 第12次宇都宮市交通安全計画】

「自転車のまち宇都宮」の実現に向けて自転車専用通行帯などの自転車の利用環境が整備されている中、令和8年4月1日からは改正道路交通法が施行され、自転車の交通違反に交通反則通告制度（青切符）が適用されたことなど、これまで以上に、自転車利用者における交通ルール遵守、マナー向上が求められている状況などを踏まえ、国の掲げた「第12次交通安全基本計画」に則り、「第12次宇都宮市交通安全計画」の策定が進められております。

本計画においては、デジタルを活用するとともに、地域、関係機関等と連携し、重要な課題である「子どもや高校生」「高齢者」「歩行者」「自転車利用者」の安全を確保するための取組を重点的に推進するほか、超高齢社会の進行などの社会情勢や、ライトラインをはじめとする公共交通ネットワークの充実や自転車のまち宇都宮の推進、都心部のウォークブルなまちづくりなど、本市の目指すまちづくりによる交通環境の変化に応じた交通安全対策を推進します。



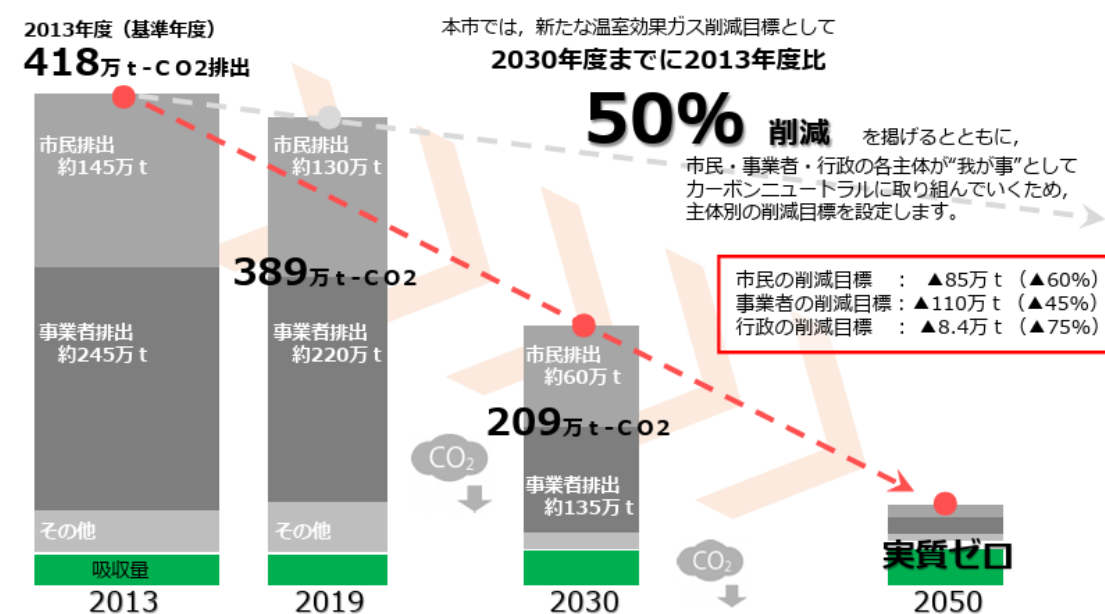
出典：第12次宇都宮市交通安全計画

施策体系

【宇都宮市カーボンニュートラルロードマップ】

2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、本市全体で長期的なビジョンを共有し、市民・事業者・行政が一丸となって脱炭素化に取り組んでいくことを目的として、令和4年9月に「宇都宮市カーボンニュートラルロードマップ」を策定しました。

「NCC（ネットワーク型コンパクトシティ）」を基盤とし、「もったいない」のこころのもと、「ひと」「もの」「まち」を大切にしながら、将来世代に残すことができる持続可能なまちをつくるため、「かえる」「つくる」「育てる」の3つのアクションを定め、カーボンニュートラルなまち“うつのみや”を実現することを基本方針としております。



出典：宇都宮カーボンニュートラルロードマップ

温室効果ガス削減目標

カーボンニュートラル実現のための3つのアクション

- 大胆に！ **かえる**

温室効果ガスが日常のあらゆる場面から排出されていることを意識して、脱炭素型のライフスタイル・ワークスタイルへ日々の行動を変えよう
- もっと！ **つくる**

環境にやさしい再生可能エネルギーをつくり、そして使おう
- みんなで！ **育てる**

脱炭素社会にふさわしいまちになるために本市の資源であるNCC、人材、緑、技術、パートナーシップなどをさらに育て、活用しよう

出典：宇都宮カーボンニュートラルロードマップ

カーボンニュートラル実現のための3つのアクション

【第3次宇都宮市観光振興プラン】

本市では、地域資源を最大限に活用し、魅力ある観光を総合的に推進していくため、「多様な魅力が調和し、国内外から様々な人々が行き交い、潤いをもたらす観光交流未来都市うつのみや」を観光都市像として、令和5年2月に「第3次宇都宮市観光振興プラン」を策定しました。

市の観光資源である餃子、ジャズ、カクテル、大谷、自転車、農産物など、豊富な資源を活用した観光による経済の活性化を図りながら、将来に渡って魅力と交流を創出する都市の実現を目指しています。

多様な魅力が調和し、国内外から様々な人々が行き交い、
潤いをもたらす観光交流未来都市うつのみや

4つの基本戦略のターゲット

- ① 首都圏在住者
- ② 若年層（20代カップル、30代ファミリー層など）
- ③ アジア圏
- ④ MICE参加者やビジネス客

+

2つの基本戦略の考え方

- ① “オール宇都宮”による観光振興
- ② 多彩かつ質の高い観光に向けたデジタルの積極的な利活用

5つの基本戦略

- ① 本市特有の観光資源の更なる発掘と磨き上げ強化
- ② 選ばれるための効果的な魅力発信の更なる推進
- ③ 本市の魅力を活かしたインバウンドの更なる推進
- ④ 本市への誘客を加速させる広域連携の強化
- ⑤ 官民連携による受入体制とおもてなしの充実

出典：第3次宇都宮市観光振興プラン

計画の全体像

本計画の関連計画などに示される目指す都市像から、自転車が担う役割を設定しました。

黒字：前期計画から踏襲 赤字：後期計画から追加

上位計画・関連計画が目指す都市像

〔総合計画〕

- ・ 子どもから高齢者まで、誰もが豊かで便利に安心して暮らすことができ、夢や希望がかなうまち「スーパースマートシティ」の実現
- ・ NCCの形成(「拠点化の促進」と階層性のある交通による「ネットワーク化の促進」により、市民が『住まう』『働く・学ぶ』『憩う』ことができる都市空間の形成)
- ・ 日常生活において誰もが不安なく、安全・安心を実感して暮らせる
- ・ 地域の確固たる経済力の維持・発展と環境に優しい都市
- ・ 地域資源の魅力を創造・発信し、人や情報が行き交い活力が生まれる
- ・ スポーツ活動への興味・関心を持ち、ライフステージ等に応じて楽しくスポーツ活動に取り組んでいる
- ・ 観光・スポーツなどの分野において市民、団体、事業者との連携や市域を超えた市町との広域的な協働によるまちづくりの推進に取り組んでいる
- ・ 市民の移動や生活の土台となる大通りを中心とした「街なかの空間」を変化させ、ビジョンが描くまちの魅力や価値の向上に取り組んでいる
- ・ 多くの人々に本市の豊富で多彩な観光資源で構成される魅力を訴求し、デジタルも活用しながら、交流人口の拡大と地球経済の活性化に資するよう観光交流未来都市を実現する

〔都市交通戦略〕

- ・ 多様なライフスタイルに対応した低コストで効率的な移動手段の確保
- ・ 階層性のある公共交通ネットワークの構築
- ・ 過度な自動車への依存を脱却し、公共交通と自動車交通が共存する誰もが快適に移動できる階層性のある総合的な交通ネットワークの実現
- ・ バリアフリー化された安全な歩行空間や自転車通行空間の整備 等

自転車が担う役割

- 安全・快適な自転車の利用環境が整備され、NCCにおける市民や来街者の移動手段として多様な場面で自転車を活用
- 自転車と公共交通との連携強化により徒歩・自転車・公共交通で生活が可能となり、過度なクルマ依存からの転換を促進
- 利便性・経済性が高い自転車の活用により、環境負荷の低減や市民の健康増進を促進するとともに、自転車を楽しむ機会の提供
- サイクルツーリズムやサイクルスポーツ(ジャパンカップ・アーバンスポーツ等)の普及など自転車を活用した都市の魅力向上

② 新たな公共交通「ライトライン」の開通

本市の推進する NCC の実現に重要な役割を果たす新たな公共交通として、2023 年 8 月にライトラインが開業しました。

運行ルートは、JR 宇都宮駅東口から芳賀・高根沢工業団地までの約 15km で、テクノポリス地区のような人口増加地域や清原工業団地、JR 宇都宮駅やベルモールといった地域の主要拠点を繋いでいます。また、JR 宇都宮駅西側への延伸も検討しており、2030 年代の開業を目指しています。

主要な 5 か所の停留場付近にはバスや車、自転車などの乗り換えが可能なトランジットセンターが設けられているほか、JR 宇都宮駅東口駐輪場の利用圏内にある 2 か所を除く 8 か所の停留場には駐輪場が整備されており、ライトラインと自転車のスムーズな乗り換えが可能となっています。



ライトレールの車両と停留場附帯の駐輪場



出典：ライトライン公式ポータルサイト

ライトラインの運行ルート

③ 駅東側のバス路線再編

本市では、令和5年8月より、JR宇都宮駅東側のバス路線の見直しを行いました。ライトラインの導入とあわせて、ライトラインと運行経路が重複する既存のバス路線をライトラインと接続する路線などに再配置しています。

また、ライトライン&バス経路検索サービス「乗ろうよ！ナビ」では、目的地までの経路情報に加え、「脱炭素社会への貢献度」や「健康面でのメリット」などの魅力を発信しています。



出典：宇都宮市ウェブサイト

再編されたバス路線図の概要

④ 地域内交通の導入

本市では、超高齢社会や環境問題などに対応するため、平成18年度に策定した「生活交通確保プラン」に基づき、公共交通空白地域などにおいて、新たに乗合タクシーなどを活用した「地域内交通」の導入に取り組んでいます。「地域内交通」とは、地域内の病院や商業施設、公共交通機関の拠点などを結ぶ乗り合いタクシーで、予約に応じて自宅と各施設をドア・ツー・ドアで結ぶ「デマンド方式」と、決められたルートと時間を運行する「定時定路方式」、自宅や目的施設付近に停留所を設置し、ルートを固定せず、予約に応じて運行する「ミーティングポイント型デマンド方式」の3つで運行しています。

令和8年3月時点で、17地区20路線で運行しており、市街地部の導入拡大に向けて検討が進められています。

⑤ 東部総合公園「アークタウン宇都宮」の開園

本市では、ライトライン沿線における新たな拠点として、アーバンスポーツを核としながら、多くの人が集い、にぎわい、楽しめる東部総合公園（アークタウン宇都宮）が整備され、令和8年3月に開園しました。初心者から上級者まで幅広い利用者層に対応するBMX フリースタイル専用パークやスケートパーク、3×3などのスポーツイベントに対応できる屋根付きの多目的広場などが整備されました。



アークタウン宇都宮



BMXパーク



スケートパーク

出典：宇都宮市

⑥ 北西部地域体育施設の整備

本市では、北西部地域における生涯スポーツ活動の拠点となる施設の整備に向けて策定された、「北西部地域体育施設整備基本計画」に基づき、体育施設の整備が行われています。本施設は、令和8年度中の供用開始を目指しています。

施設の機能・規模

施設機能・規模	
体育館 市域の配置バランスを踏まえて体育館（準拠点施設）を整備	運動場 体育館の付帯施設として多目的な運動広場を整備
○アリーナ	○テニスコート
○多目的室	○自由広場（健康遊具など配置）
○トレーニング室	
○ランニング・ウォーキングコース	
○更衣室、シャワー、トイレ	○BMX レースダート広場
○交流・利用者待機スペースなど	
○会議室、控室、医務室	

出典：宇都宮市 北西部地域体育施設整備基本計画

⑦ 「鬼怒川・小貝川かわまちづくり」計画への参画

「かわまちづくり」支援制度※に登録されている、「鬼怒川・小貝川かわまちづくり」計画（平成31年3月登録）において、令和7年8月に茨城県下2市（龍ヶ崎市，取手市），栃木県下5市町（宇都宮市，小山市，真岡市，下野市，上三川町）を加える変更登録がされ，宇都宮市も本計画へ参画することとなりました。

これにより，茨城県内のサイクリングルートとの連携強化や，栃木県内のサイクリングルートとの接続が図られることとなります。

※ 地域の「かわまちづくり」の取組を，河川管理者が支援する国土交通省の認定制度。水源地から河口まで様々な姿を見せる河川とそれに繋がるまちを活性化するため，地域の景観，歴史，文化及び観光基盤などの「資源」や地域の創意に富んだ「知恵」を活かし，市町村，民間事業者及び地元住民と河川管理者の連携の下，河川空間とまち空間が融合した良好な空間形成を目指しています。



出典：国土交通省 関東地方整備局ウェブサイト

https://www.ktr.mlit.go.jp/kisha/kisha_02612.pdf

鬼怒川・小貝川かわまちづくり計画変更の概要

⑧ 健康ポイント事業の開始

一人でも多くの市民が積極的に健康づくりに取り組むきっかけをつくり、「健康寿命の延伸」を図ることを目的として、本市では健康ポイント事業が平成30年4月から行われています。

18歳以上の市民を対象に、運動や健診の受診などの健康づくり活動に対してポイントを付与し、貯まったポイントに応じて協賛企業提供物品などを提供しています。

ポイント付与の対象となる活動は以下の4つです。

- ① 日常の運動：「歩く」、「自転車に乗る」
- ② 運動の継続：「個人目標の達成」、「1週間の目標活動量の達成」、
「日々の取組課題の達成」、「イベント参加」
- ③ 健康管理：「体重の計測」、「健診の受診」
- ④ 活動の成果：「体重の適正化」



出典：うつのみや健康ポイント

徒歩と自転車利用によるポイント付与のイメージ

活動量は、徒歩では歩数・距離・速さを、自転車では距離と速さを元に算出された「METs-h」という単位を使用

4) 自転車を取り巻く環境変化からみた課題

自転車を取り巻く環境変化からみた課題は以下の通りです。

「自転車を取り巻く環境変化」からみた課題

- 利便性・安全性の向上，健康増進・観光振興，新たな視点への対応が必要です。
 - ・ 身近な交通手段としての利便性・安全性の向上
 - ・ 公共交通との更なる連携強化などによる自転車交通の役割の拡大
 - ・ 自転車を活用した健康増進・観光振興
 - ・ 新たな視点への対応（脱炭素など）