

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

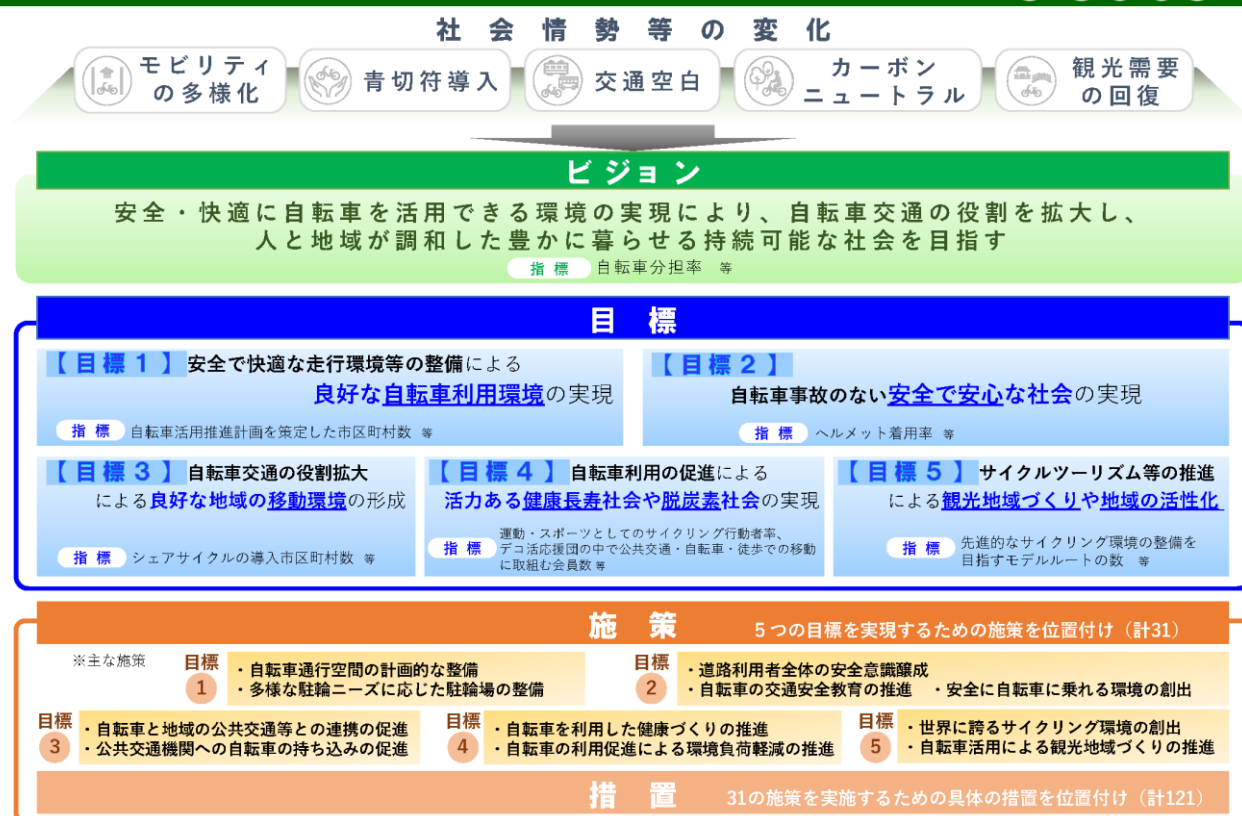
自転車を「身近な交通手段」として活用することにより、環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることを鑑み、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的として、自転車活用推進法が平成29年5月に施行されました。

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

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。



対応

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。



改定ポイント② 路上駐停車対策

課題

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。



対応

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。

- <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。
- <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。



10

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。

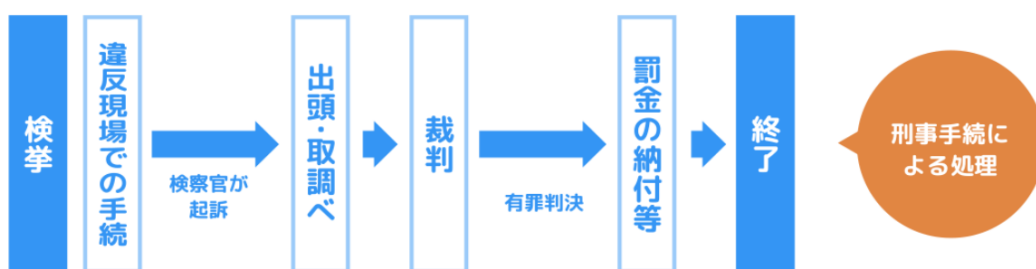
令和5年4月には、すべての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務となりました。自転車を運転する方はもちろん、同乗する方にもヘルメットをかぶらせるように努めること、また保護者などの方は、児童や幼児が自転車を運転する際にヘルメットを着用させることに努めることが定められました。

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れました。

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、タンデム自転車（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。

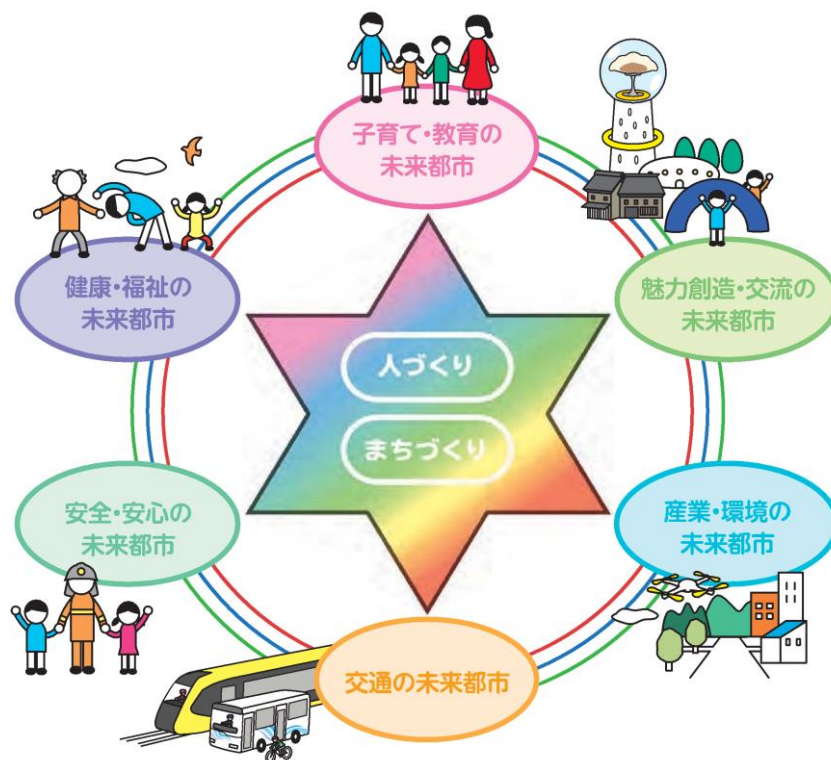
【まちづくりの基本方向】

- 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 地域資源の魅力を創造・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】

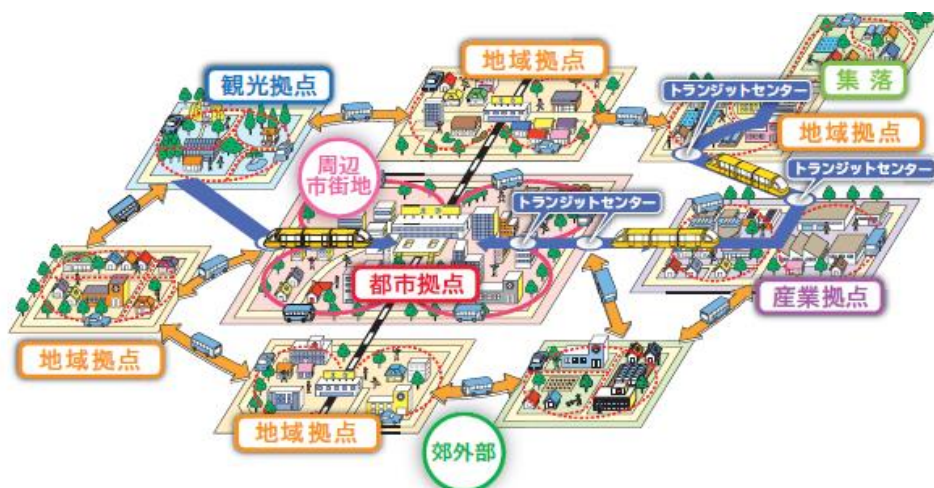
本市のこれまでの成り立ちや地域の持つ歴史・文化、地域コミュニティなど、それぞれの地域が持つ個性や特性を生かしながら、今後の人口規模・構造の変化に適合した本市独自の多核連携型による都市空間の姿である、NCCの形成を目指します。

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。

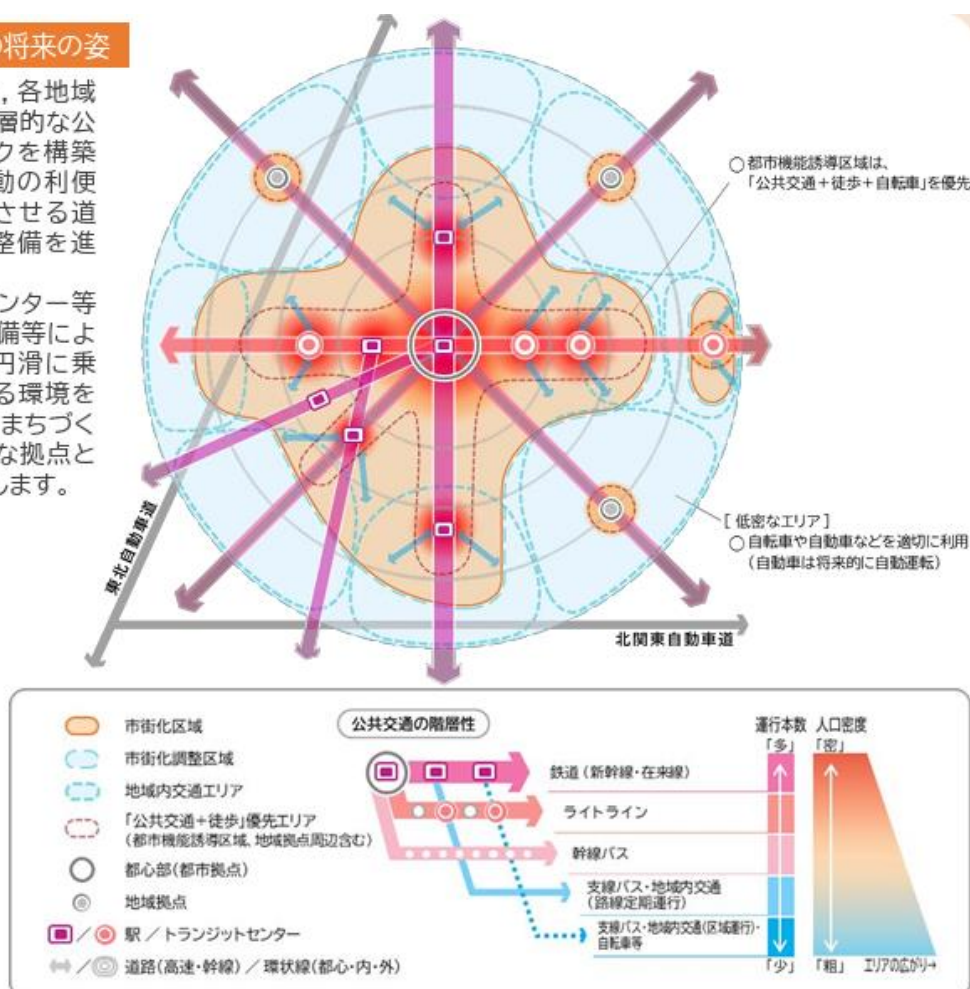
【基本理念】

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

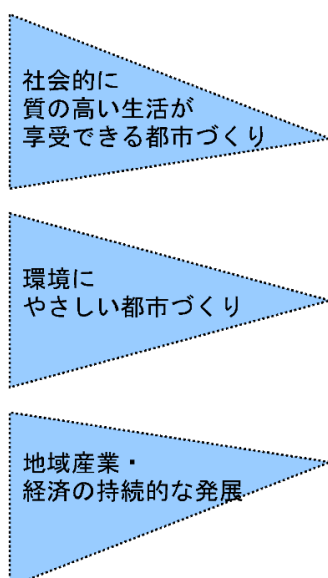
10年後の都市交通の姿

【ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン】

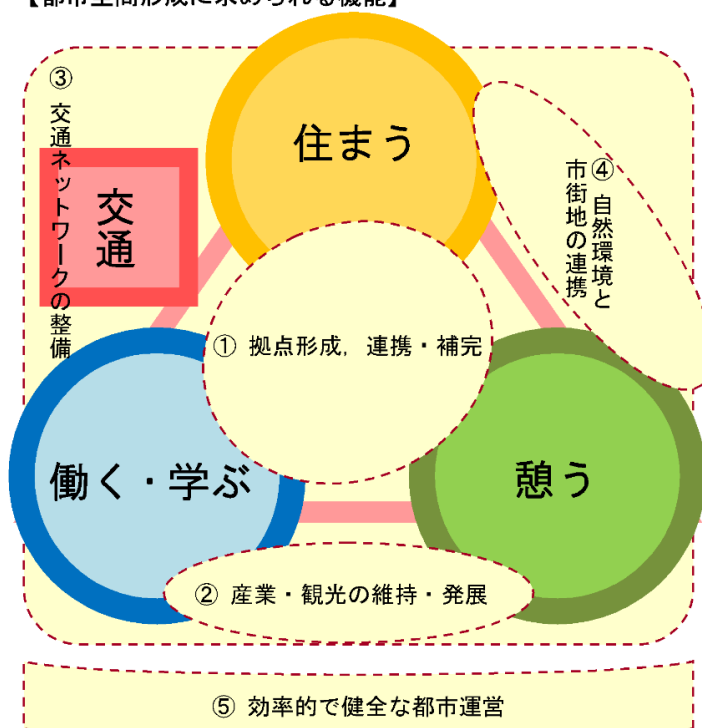
将来予想されている少子・超高齢化，人口減少のなかで持続的に発展できるまちづくりを進めていくため，2050 年を見通した長期的な視点で，これからのまちづくりに求められる機能を備えた都市構造のイメージと，その実現のための具体的な推進方策を示す「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」を策定しました。

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

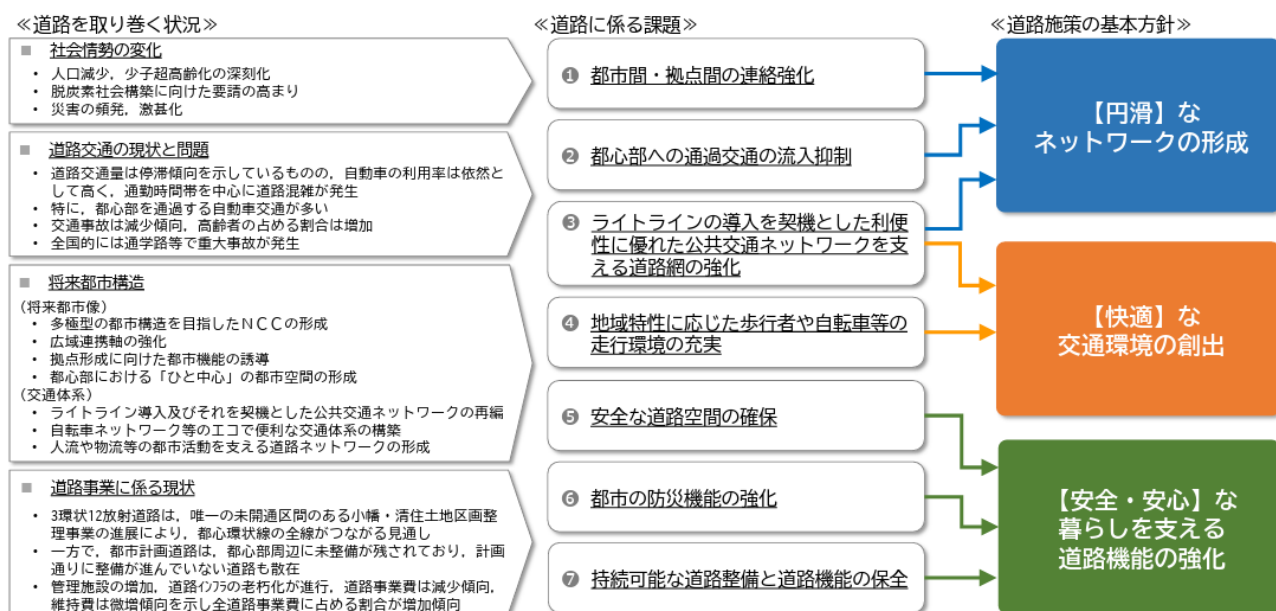
【道路づくりプログラム】

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



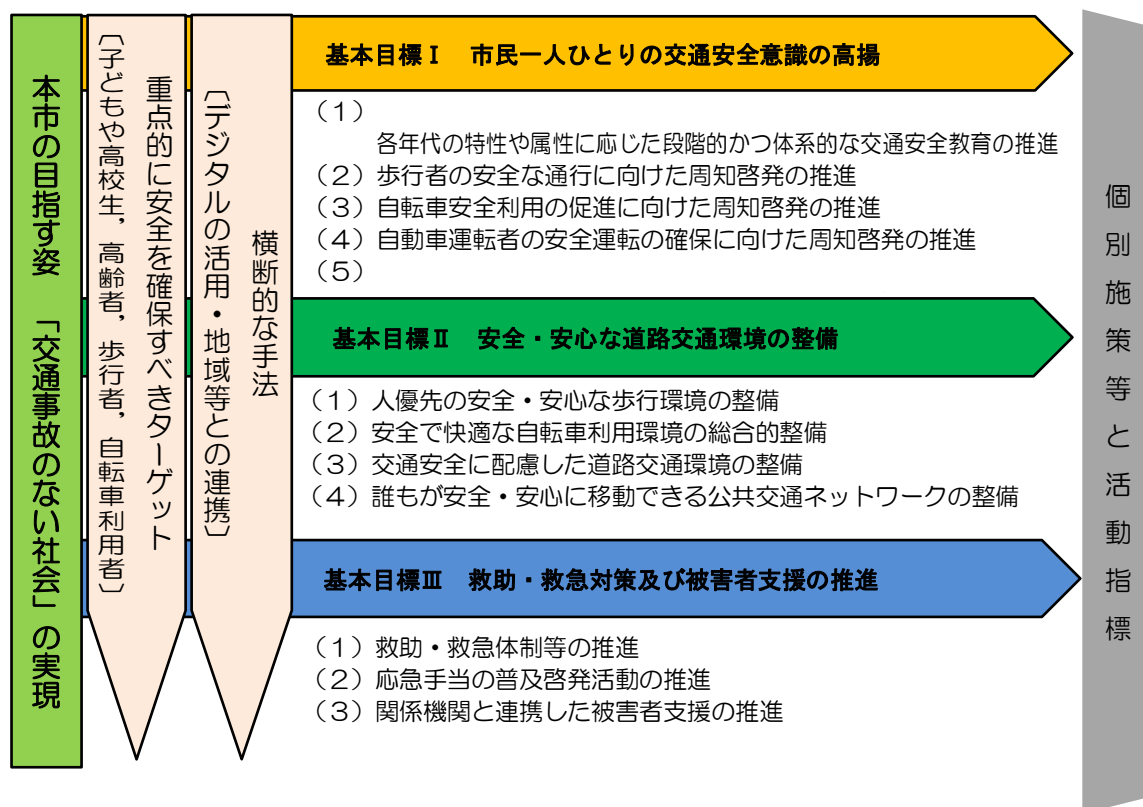
出典：宇都宮市道路づくりプログラム

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」が策定されました。

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、都心部のウォークラ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。



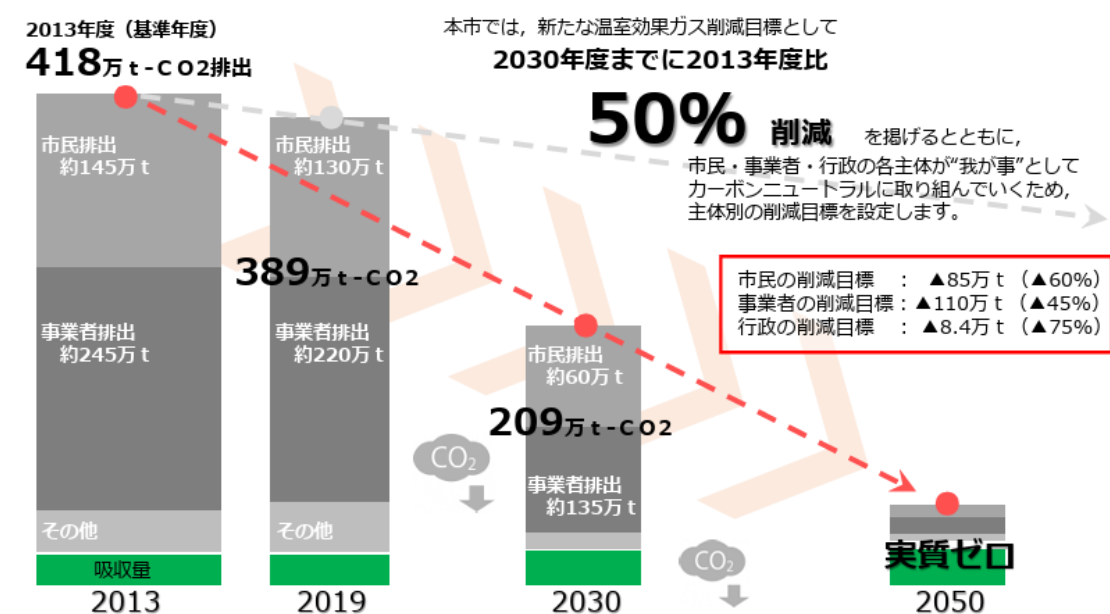
出典：第12次宇都宮市交通安全計画

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います。



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！



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！



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！



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

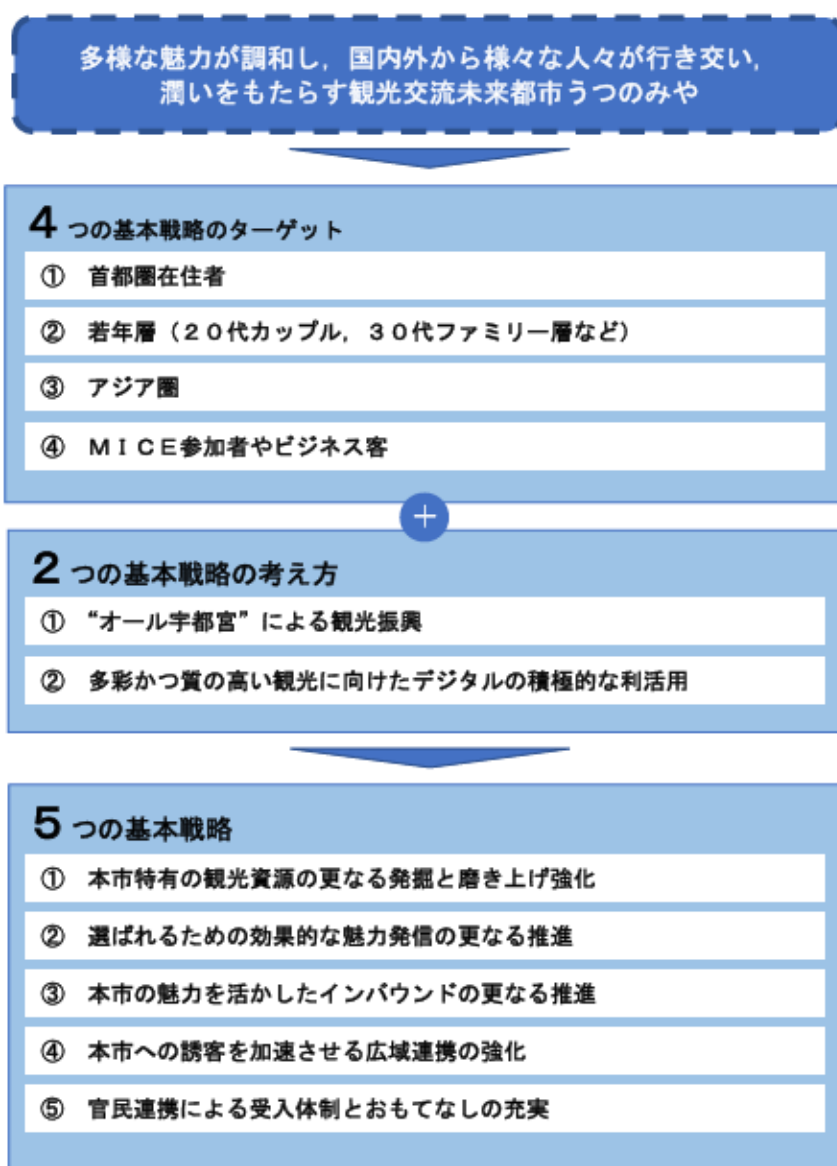
出典：宇都宮カーボンニュートラルロードマップ

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。



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。

上位計画・関連計画が目指す都市像

黒字：前期計画から踏襲 赤字：後期計画から追加

〔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 カ所の停留場付近にはバスや車、自転車などと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、18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

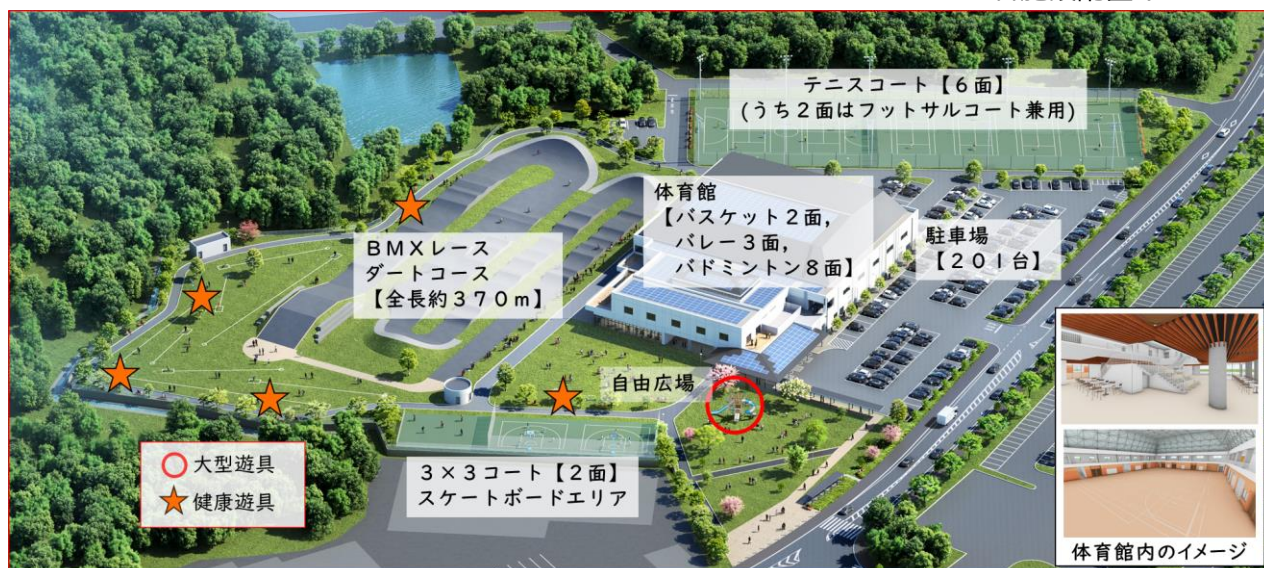


出典：宇都宮市

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。

各施設配置イメージ



*あくまでイメージであり、実際に整備される施設とは異なる可能性があります。

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になります。

※ 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）