

第3章 後期計画に向けた方向性

第2章における現状と課題を踏まえ、後期計画に向けた3つ方向性を整理しました。

基盤づくり	前期計画からの 環境変化	前期計画の取組状況 ※【 】内は市民アンケート結果	後期計画に向けたポイント	まちづくりを支える自転車利用環境整備 の更なる推進が必要
	- 第3次自転車活用推進計画のビジョンとして、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が位置付け - 市として、都心部におけるウォーカブルなまちづくりと連動した自転車利用環境の整備を推進 - ライトライン駅西側延伸に合わせたNW整備の検討が必要	- 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 【自転車の利用促進には、通行空間整備が効果的／通行空間の質が高いほど車道通行の割合は増加／自動車ドライバーの不安軽減にも寄与／自転車のまちの認識向上に効果的】	①まちづくりの進展に対応した自転車利用環境の整備	
	- 国のガイドラインとして、質の高い自転車通行空間整備のための指針が追加 - 市として、道路づくりプログラムなどの道路施策と連携した自転車NWの強化を推進	- 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 【自転車の利用促進には、通行空間整備が効果的／通行空間の質が高いほど車道通行の割合は増加／自動車ドライバーの不安軽減にも寄与／自転車のまちの認識向上に効果的】	②自転車通行空間の質の向上	
	青切符の導入など、自転車利用ルールの変化にあわせて、自転車利用者が正しく走行できる通行空間整備が必要	視認性が低下（舗装の劣化）した路面標示への対応が必要	③良好な自転車通行空間の持続的な確保	
	- 市として、都市機能誘導区域において「公共交通＋徒歩＋自転車」を重視する方向性を明示 - 公共交通NWの充実やモビリティハブなどの交通結節施設の強化に伴い公共交通との乗継促進が必要	- 既存駐輪場等の利便性向上が必要 【自転車の利用促進には、駐輪場整備やシェアリングモビリティ拡大が効果的／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】	④公共交通との更なる乗継強化に向けた自転車利用環境の整備	
意識向上	- 青切符の自転車への適用を踏まえた交通ルール遵守強化が必要 - 多様なモビリティの普及を踏まえた交通ルール等の周知啓発が必要 - 市として、ウォーカブルなまちづくりの推進に向けた歩行者の安全確保を推進	- 自転車利用者はもとより、自転車利用者以外への交通ルールやマナーの周知が必要 【自転車利用者がルールを守っていない事項がある／ヘルメット着用率が低い／自転車の利用促進には、自動車ドライバーから自転車利用者への配慮増進が効果的】	⑤歩行者・自転車・自動車それぞれに対する交通ルールやマナーの周知・啓発	自転車利用意識の更なる向上が必要
	- 第3次自転車活用推進計画の目標に「脱炭素」の視点が追加 - 道路法に「脱炭素化」の基本理念が追加 - 市として、カーボンニュートラルを推進	- 市民の健康づくりに対する意識向上を図る必要 【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（再掲）／自転車通勤推進は自転車のまちの認識向上に効果的】	⑥自転車を活用した脱炭素型ライフスタイル・ワークスタイルの推進	
機会づくり	- 鬼怒川・小貝川かわまちづくり計画への参画により、河川と連携したサイクルツーリズム推進が期待 - 周辺市町と連携した広域モデルルートを活用が必要 - 新たな地域資源（アークタウン宇都宮や北西部地域体育施設など）を活用した魅力向上が必要	- ジャパンカップ以外に、誰もが自転車を楽しめる機会の充実が必要 「自転車のまち宇都宮」のブランド力向上に向けたPR強化が必要 【市民に自転車のまちと認識されていない／PRは自転車のまちの認識向上に効果的】	⑦地域資源と自転車の連携・活用による更なる誘客促進 ⑧「自転車のまち宇都宮」のPR強化	自転車と地域資源の連携による魅力向上が必要