

第 2 次 宇 都 宮 市  
自 転 車 の ま ち 推 進 計 画  
後 期 計 画

令 和 8 年 6 月  
宇 都 宮 市



# 自転車に乗るって良いこと、大事なこと

自転車を適切に利用することで、市民の皆さんや地域にとってたくさんの良いことがあります。だからこそ宇都宮市では、自転車を徒歩や公共交通とならぶ大事な移動手段として考え、市民や来街者の皆さんの移動を支え、誰もが健康で便利に楽しめる『自転車のまち宇都宮』を実現します。

## みんなの移動や生活を支える大事な手段

自転車は、特別な目的のための乗り物ではなく、社会のあらゆる人々にとって身近な手段であり、子どもから大人まで、市民の皆さんの日常生活の移動で使っている大事な手段です。



宇都宮市の

- ・ 高校生の 7 割が自転車を利用
- ・ 市民（18 歳以上）の 2 割が自転車を利用

出典：宇都宮市「令和 7 年度市民アンケート調査（n=817）」、「令和 7 年度高校生アンケート調査（n=1,672）」結果より作成

## 健康に良い

自転車による運動は、心身の健康の増進につながり、特別な準備や時間を必要とせず、無理なく続けられることが大きな魅力です。通勤や買い物といった日常の移動の中で自転車を利用することで、いつもの生活習慣の一つとして運動でき、忙しくて運動不足の現代人に適した運動方法と言えます。



- ・ 体重や体脂肪率の減少
- ・ 筋力の維持・増進



- ・ 適度な運動による気分・メンタルの向上



- ・ 糖尿病の発症リスクが 2 割減<sup>※1</sup>
- ・ 高齢者の機能的障害（要介護認定 1）の発生リスクが 3 割減<sup>※2</sup>
- ・ がんによる死亡リスクが 4 割減、<sup>※3</sup>

出典：自転車活用推進官民連携協議会「自転車通勤導入に関する手引き」及び以下の※1～3 より作成

※1：桑原啓介、澤田晋三、野間久司、本田徹、山本修一郎、中川徹、林健志、溝上哲也「Commuter Cycling and Risk of Type 2 Diabetes: A Cohort Study in Japan（通勤時の自転車利用と 2 型糖尿病リスク：日本におけるコホート研究）」、2022

※2：角田健司、永田康喜、神藤隆志、相馬優樹、北濃成樹、藤井悠也、大蔵倫博「Changes in cycling and incidences of functional disability and mortality among older Japanese adults（日本の高齢者における自転車利用と機能的障害および死亡率の変化）」、2025

※3：（グラスゴー大学（英国）等の研究）Carlos A Celis-Morales, et al. Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study. BMJ 2017; 357: j1456

## 家計に優しい

自転車はガソリン代がかかりません。また、健康増進により医療費の負担の軽減が期待できます。



宇都宮市の 3 人に 1 人が

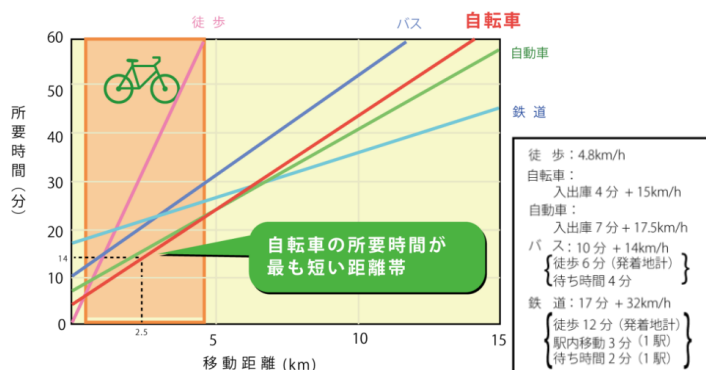
ほかの交通手段よりもお金がかからないことを理由に自転車を利用しています

出典：宇都宮市「令和 7 年度市民アンケート調査（自転車利用者 n=200）」結果より作成

## スムーズに移動できる

自転車は、道路渋滞の影響を受けにくく、都市内の数 km 程度の移動では、ほかの交通手段よりも早く目的地に到着できることが特長です。

また、自転車と公共交通を組み合わせることで、駅やライトライン停留場、バス停留所までのアクセスなどで「あと少し」の移動を補う役割を担います。



出典：自転車活用推進官民連携協議会「自転車通勤導入に関する手引き」  
＜交通手段別の移動距離と所要時間の関係＞

## まちとの距離が近くなる・楽しくなる

自転車は、まちを感じるのにちょうど良い速度で走ることができます。ちょっとしたまちの景色、季節の変化、地域のにぎわいなど、車では気づきにくい宇都宮の魅力に、自然と目が向くようになります。



自転車が趣味になると

- ・新しい生きがいや人生の楽しみが増える
  - ・人や社会のために役立ちたいという思いが強くなる
- といった心理的变化が生まれることにつながります※

出典：生方剛，谷木龍男，戸ヶ里泰典「サイクリストにおけるサイクリングの経験とフロー体験，心理的レジリエンスの関係」，日本健康学会誌（2023）より作成

## 環境にやさしく，まちにやさしい

自転車は、走行中に二酸化炭素などを排出しません。一人ひとりの自転車利用が、環境負荷の低減につながります。また、車と比べて必要な空間が小さくて済むため、コンパクトでヒューマンスケールのまちづくりにも寄与します。



- ・自転車の CO<sub>2</sub> 排出量はゼロ
- ・自家用車の CO<sub>2</sub> 排出量は 127 (g-CO<sub>2</sub>/人・km)

出典：国土交通省「運輸部門における二酸化炭素排出量（輸送量あたりの二酸化炭素の排出量（旅客）」より作成

## 目 次

|                |                |    |
|----------------|----------------|----|
| 第1章            | 計画の概要          | 6  |
| 1.1            | 計画策定の目的        | 6  |
| 1.2            | 計画期間           | 6  |
| 1.3            | 計画の位置づけ        | 7  |
| 1.4            | 本市の自転車の概況      | 9  |
| 第2章            | 現状と課題          | 15 |
| 2.1            | 前期計画の取組状況      | 15 |
| 2.2            | 市民アンケート調査      | 24 |
| 2.3            | 自転車を取り巻く環境変化   | 31 |
| 第3章            | 後期計画に向けた方向性    | 52 |
| 第4章            | 計画の基本方針        | 53 |
| 4.1            | 将来像            | 53 |
| 4.2            | 基本目標           | 54 |
| 第5章            | 施策事業一覧・指標      | 55 |
| 5.1            | 施策体系           | 55 |
| 5.2            | 「基盤づくり」～つなげる～  | 56 |
| 5.3            | 「意識向上」～みらいへ～   | 61 |
| 5.4            | 「機会づくり」～自転車の輪～ | 66 |
| 5.5            | 目標指標           | 71 |
| 第6章            | 推進体制と進行管理      | 72 |
| 6.1            | 推進体制           | 72 |
| 6.2            | 進行管理           | 73 |
| <付属資料>         |                |    |
| 第2次自転車ネットワーク計画 |                |    |
| 各種調査結果詳細       |                |    |