

第4章 自転車を取り巻く環境変化

4.1 国の動向

1) 自転車に関連する各種法令等の創設・改正

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等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	創設・改正時期	創設・改正におけるポイント
安全で快適な 自転車利用環境 創出ガイドライン	H28.7 (改正)	<ul style="list-style-type: none"> ・段階的な計画策定方法の導入 ・暫定形態の積極的な活用 ・路面表示の仕様の標準化 等
自転車活用推進法	H29.5 (創設)	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車のIoT化の促進 ・サイクルツーリズムの推進 ・自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進 ・災害時における自転車の活用の推進
道路構造令	H31.4 (改正)	<ul style="list-style-type: none"> ・「自転車通行帯」を新たに規定 ・自転車道の設置要件の追加
道路交通法	R2.6 (改正)	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用時の信号無視や飲酒運転などの危険行為に対する厳罰化

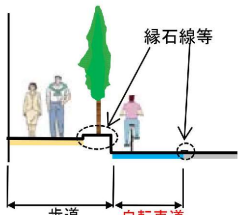
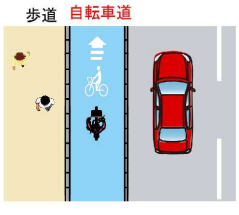
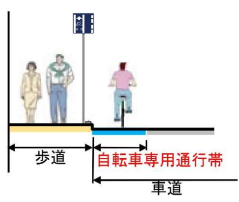
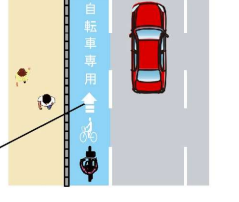
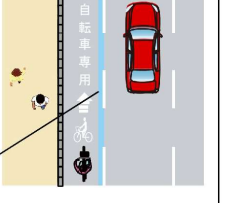


①安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

平成24年に国土交通省道路局と警察庁交通局により策定された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では、「自転車は『車両』であり、車道通行が大原則」であることを国内ではじめて明確化したうえで、面的な自転車ネットワーク計画の作成方法や、自転車通行空間設計の考え方等について提示されています。

このガイドラインでは、整備形態として、「自転車道」「自転車専用通行帯」「車道混在（矢羽根型路面表示）」の3つの整備形態を提示しています。

自転車通行空間の基本的な整備形態

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	 
自転車専用通行帯	   <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>[路肩・停車帯内の対策]</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p> <p>[車線内の対策]</p>

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月 国土交通省道路局・警察庁交通局）



このガイドラインの策定前に整備された自転車走行空間は、歩道側で確保（自転車歩行者道）されている事例が全国的に多く存在します。



自転車歩行者道の事例（宇都宮市いちよう通り）

このガイドラインにおいては、これまでに整備された自転車歩行者道の形態は暫定的なものと位置づけてありました。平成28年度の改定において、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。

■ガイドライン改定のポイント

- ⇒完成形態（本来の整備形態）による整備が当面困難な場合には、車道通行を基本とした暫定形態を積極的に活用
（ネットワーク計画対象路線においては、自転車歩行者道の活用は整備形態の選択肢から除外）
- ⇒自転車道は一方通行を基本

■整備形態の柔軟な対応例（完成形態が自転車道の場合）



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月 国土交通省道路局・警察庁交通局）



②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。

また、自転車活用推進法の目的に則り、自転車活用推進計画が平成30年6月に策定されました。

自転車活用推進法の概要

<p>目的・基本理念 (1・2条)</p> <p><目的></p> <ul style="list-style-type: none"> 基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進すること <p><基本理念></p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車による交通が、二酸化炭素等の環境に深刻な影響を及ぼす物質及び騒音・振動を発生しないという特性並びに災害時において機動的であるという等の特性を有すること 自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼすこと 交通体系における自転車による交通の役割を拡大すること 交通の安全の確保が図られること 	<p>基本方針 (8条)</p> <p>①自転車専用道路・自転車専用通行帯等の整備 ②路外駐車場の整備、時間制限駐車区間の指定見直し ③シェアサイクル施設の整備 ④自転車競技施設の整備 ⑤高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備 ⑥自転車安全に寄与する人材の育成及び資質の向上 ⑦情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化 ⑧交通安全に係る教育及び啓発 ⑨自転車活用による国民の健康の保持増進 ⑩学校教育等における自転車活用による青少年の体力の向上 ⑪自転車と公共交通機関との連携の促進 ⑫災害時の自転車の有効活用体制の整備 ⑬自転車を活用した国際交流の促進 ⑭観光旅客の来訪の促進その他の地域活性化の支援 等の施策を重点的に検討・実施する</p>
<p>国等の責務 (3・4条)</p> <ul style="list-style-type: none"> 国は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定、実施する 地方公共団体は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、区域の実情に応じた施策を策定、実施する 国・地方公共団体は、情報の提供等を通じて、基本理念に関する国民・住民の理解を深め、かつその協力を得るよう努める 	<p>自転車活用推進計画 (9～11条)</p> <ul style="list-style-type: none"> 政府は、基本方針に即し、目標及び講ずべき必要な法制上・財政上の措置等を定めた自転車活用推進計画を閣議決定で定め、国会に報告する 都道府県、市区町村は、区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努める
<p>公共交通関係事業者の責務等 (5～7条)</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車と公共交通機関との連携の促進等に努め、国・地方公共団体が実施する自転車活用の推進に関する施策に協力するよう努める 国、地方公共団体、公共交通関係事業者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて相互に連携を図りながら協力するよう努める 	<p>自転車活用推進本部 (12・13条)</p> <p>国土交通省に自転車活用推進本部を置き、本部長は国土交通大臣、本部長は関係閣僚をもって充てる(併せて国土交通省設置法の一部改正(附則5条))</p> <p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> 5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする(14条) 自転車活用推進を担う行政機関の在り方について等の検討(附則2・3条) 市区町村道に加え、国道及び都道府県道についても自転車専用道路等を設置するよう努める旨の自転車道の整備等に関する法律の一部改正(附則4条)

施行期日:公布の日(平成28年12月16日)から6月以内で政令で定める日(附則1条)

出典：自転車活用推進法（国土交通省 HP）



③道路構造令

道路構造令の一部が平成31年4月に改正され、自転車を安全かつ円滑に通行させるため「自転車通行帯」に関する規定を新たに設けられました。これにより、新たに整備する道路において「自転車通行帯」の設置の推進を図ることを目的としています。

本来、自転車専用の通行空間を確保する必要があるにもかかわらず、必要幅員を確保できない等の事情により整備できていない状況が多数生じていることや、自転車専用通行帯の設置によって自転車関連の交通事故件数の減少や道路利用者の不安感の低減等の効果が確認されていることが、改正の背景として挙げられています。

自転車に関する道路構造令の改正(平成31年4月25日施行)

背景・必要性

- 過去10年間で、交通事故件数全体が約4割減少する中、自転車対歩行者の事故件数は約1割の減少にとどまっており、歩行者・自転車・自動車が適切に分離された自転車通行空間の整備が重要。
- 用地上の制約から、自転車道の整備は全国的に進んでおらず、幅員がより狭くてすむ自転車専用通行帯(道交法に基づく通行区分の指定)について、道路構造令に新たに「自転車通行帯」として位置付け、自転車通行空間の整備を加速する必要。
- 道路構造令の改正を踏まえ、地方公共団体において、都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準を定める条例の改正について手続き中。

改正概要

- 歩行者・自動車から自転車の通行を分離する必要がある場合には、自転車通行帯を設置。
- ただし、自動車との関係で自転車の安全性を確保する必要がある設計速度60km/hの道路には、引き続き、車道との間を工作物により分離した自転車道を設置。



効果

- 用地確保の観点から自転車道の整備が困難であった道路においても自転車通行空間の整備の可能性が拡大。

出典：自転車利用環境の整備(国土交通省 HP)



④道路交通法

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を定めた「改正道路交通法」が令和2年6月から施行されており、自転車についてもクルマと同じように厳しい罰則を科すことが明示されています。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、新たに危険行為と規定されました。

自転車運転者講習の対象となる危険行為

信号無視

遮断踏切立入り

指定場所一時不停止等

歩道通行時の通行方法違反

制動装置（ブレーキ）不良自転車運転

酒酔い運転

その他の危険行為

- 通行禁止違反
- 交差点安全進行義務違反等
- 歩行者用道路における車両の義務違反（徐行違反）
- 交差点優先車妨害等
- 通行区分違反
- 環状交差点安全進行義務違反等
- 路側帯通行時の歩行者の通行妨害
- 安全運転義務違反

自転車運転者講習制度のながれ ※受講命令に違反した場合…5万円以下の罰金

1 自転車運転者が危険行為をくり返す
●3年以内に2回以上

2 交通の危険を防止するため、都道府県公安委員会が自転車運転者に講習を受けるように命令

3 講習の受講
●講習時間：3時間
●講習手数料：5,700円（標準額）

自転車安全利用五則

1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外
2. 車道は左側を通行
3. 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
4. 安全ルールを守る
 - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - 夜間はライトを点灯
 - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
5. 子どもはヘルメットを着用

自転車による交通事故でも、自転車の運転者に多額の損害賠償責任が生じるおそれがありますので、生じた損害を賠償するための保険等に加入するようにしましょう。

出典：警察庁広報資料

自転車の危険行為の啓発パンフレット



2) 自転車活用推進計画の策定

自転車活用推進法の目的に則って平成30年6月に策定された自転車活用推進計画では、以下の4つの目標を掲げ実施に取り組むこととしています。

- ・ 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
- ・ サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現
- ・ サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現
- ・ 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

また、これに併せて平成30年8月には「地方版自転車活用推進計画 策定の手引き(案)」が国土交通省 自転車活用推進本部によって示されています。本手引きでは、国の推進計画の目標達成に向けて検討が必要な事項として18の施策を提示しています。

自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策



目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成	目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現
<p>1. 自転車通行空間の計画的な整備の促進 【指標】自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数 【実績値】0団体(2017年度) → 目標値 200団体(2020年度)】 【指標】都市部における歩行者と分離された自転車ネットワーク構成市町村数 【実績値】1市町村(2016年度) → 目標値 10市町村(2020年度)】</p> <p>2. 路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保</p> <p>3. シェアサイクルの普及促進 【指標】サイクルポートの設置数 【実績値】852箇所(2016年度) → 目標値 1,700箇所(2020年度)】</p> <p>4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進</p> <p>5. 自転車のIoT化の促進</p> <p>6. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備</p>	<p>11. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致</p> <p>12. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出 【指標】先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートの数 【実績値】0ルート(2017年度) → 目標値 40ルート(2020年度)】</p>
目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現	目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現
<p>7. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進</p> <p>8. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出</p> <p>9. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進</p> <p>10. 自転車通勤の促進 【指標】通勤目的の自転車分担率 【実績値】15.2%(2015年度) → 目標値 16.4%(2020年度)】</p>	<p>13. 高い安全性を備えた自転車の普及促進 【指標】自転車の安全基準に係るマークの普及率 【実績値】29.2%(2016年度) → 目標値 40%(2020年度)】 【指標】自転車乗用中の交通事故死者数※ 【実績値】480人(2017年度) → 目標値 第10次交通安全基本計画の計画期間に、自転車乗用中の死者数について、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを目指す。(2020年度)】 ※(13~17の関連指標)</p> <p>14. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進 【指標】自転車技士の資格取得者数※ 【実績値】80,185人(2017年度) → 目標値 84,500人(2020年度)】 ※(13,14の関連指標)</p> <p>15. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施</p> <p>16. 学校における交通安全教室の開催等の推進 【指標】交通安全について指導している学校の割合 【実績値】99.6%(2015年度) → 目標値 100%(2019年度)】</p> <p>17. 自転車通行空間の計画的な整備の促進(再掲)</p> <p>18. 災害時における自転車の活用の推進</p>

出典：国土交通省 HP



【指標】自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数

[実績値 0 団体(2017 年度) → 目標値 200 団体(2020 年度)]

【指標】都市部における歩行者と分離された自転車ネットワーク概成市町村数

[実績値 1 市町村(2016 年度) → 目標値 10 市町村(2020 年度)]

【指標】サイクルポートの設置数

[実績値 852 箇所(2016 年度) → 目標値 1,700 箇所(2020 年度)]

【指標】通勤目的の自転車分担率

[実績値 15.2%(2015 年度) → 目標値 16.4%(2020 年度)]

【指標】先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートの数

[実績値 0 ルート(2017 年度) → 目標値 40 ルート(2020 年度)]

【指標】自転車の安全基準に係るマークの普及率

[実績値 29.2%(2016 年度) → 目標値 40%(2020 年度)]

【指標】自転車乗用中の交通事故死者数

[実績値 480 人(2017 年度)

→ 目標値 第 10 次交通安全基本計画の計画期間に、自転車乗用中の死者数について、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを目指す。
(2020 年度)]

【指標】自転車技士の資格取得者数

[実績値 80,185 人(2017 年度) → 目標値 84,500 人(2020 年度)]

【指標】交通安全について指導している学校の割合

[実績値 99.6%(2015 年度) → 目標値 100%(2019 年度)]



3)「東京 2020 オリンピック」を契機としたサイクルスポーツへの興味・関心の高まり

東京 2020 オリンピックでは、新たに BMX のフリースタイル競技等が新たに種目に採用されました。これにより、新たなサイクルスポーツへの興味・関心が期待できます。



出典：東京 2020 オリンピック HP

BMX フリースタイル

＜参考＞新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」における自転車のあり方
令和 2 年 1 月以降の世界的な新型コロナウイルス感染拡大をうけ、「三つの密」を回避しながら、感染拡大防止と経済社会活動の両立を図る新しいまちづくりの必要性が高まっています。この対応のためには、ニューノーマルに対応した機能確保が必要不可欠であり、自転車の利便性を高めることは、「新しいまちづくり」を支える有用な移動手段としての働きが期待されています。

通勤・通学時の電車等の公共交通の利用を避ける動きがあります。そして、代替となる移動手段として、自転車利用のニーズが高まっています。

ヒアリングを踏まえれば、人や機能等を集積させる都市そのものの重要性に変わりはなく、国際競争力強化やウォーカブルなまちづくり、コンパクトシティ、スマートシティの推進は引き続き重要。こうした都市政策の推進に当たっては、新型コロナ危機を契機として生じた変化に対応していくことが必要。

- 大都市は、**クリエイティブ人材を惹きつける**良質なオフィス、住環境（住宅、オープンスペース、インターナショナルスクール等）、文化・エンタメ機能等を、郊外、地方都市は、住む、働く、憩いといった様々な機能を備えた**「地元生活圏の形成」**を推進
- **大都市、郊外、地方都市それぞれのメリット**を活かして魅力を高めていくことが重要
- 様々なニーズ、変化、リスクに対応できる**柔軟性・冗長性を備えた都市**が求められる
- **老朽ストックを更新し、ニューノーマルに対応した機能**（住宅、サテライトオフィス等）が提供されるリニューアールを促進
- 郊外や地方都市でも必要な公共交通サービスが提供されるよう、**まちづくりと一体となった総合的な交通戦略**を推進
- **自転車を利用しやすい環境**の一層の整備が必要
- 街路空間、公園、緑地、都市農地、民間空地などまちに存在する**様々な緑やオープンスペースを柔軟に活用**
- **リアルタイムデータ等を活用し**、ミクロな空間単位で人の動きを把握して、平時・災害時ともに過密を避けるよう**人の行動を誘導**
- 避難所の過密を避けるための**多様な避難環境の整備**



良質なオフィス、テレワーク環境の整備



居心地の良いウォーカブルな空間の創出



都市空間へのゆとり（オープンスペース）の創出

出典：新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性の検討について（国土交通省）

新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性（概要）



4.2 県の動向

1) 栃木県自転車活用推進計画の策定

栃木県は令和2年3月に「栃木県自転車活用推進計画」を策定し、「自転車施策の総合的・計画的な推進による「自転車先進県とちぎ」のさらなる発展」を目指すこととしています。

栃木県自転車活用推進計画【概要】

令和2(2020)年3月
栃木県

総論(第1章)

○栃木県における自転車施策に関する基本計画(自転車活用推進法第10条に基づく都道府県計画)
○計画期間は、次期プラン(県政の基本指針)の期間を考慮し、2020~2025年度(6年間)

自転車に関する栃木県の現状と課題(第2章)

利用環境

(1) 交通手段としての自転車
(2) 自転車通行空間
(3) 駐輪場
(4) シェアサイクル・レンタサイクル

健康

(5) 健康づくり・スポーツ活動

観光

(6) 自転車関連イベント
(7) サイクルツーリズム

安全安心

(8) 自転車に関係する交通事故
(9) 災害時における自転車の活用

計画の推進(第5章)

○市町との連携・官民連携
○計画は定期的にフォローアップ・見直し

目標(第3章)と施策(第4章)

◆目標1 自転車を利用しやすい快適な“とちぎ”

施策1 誰もが安全で快適に通行できる道づくり等の推進【自転車通行空間整備等】
施策2 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進【公共交通と連携した駐輪場整備等】
施策3 路外駐輪場等の整備及び違法駐車取締りの推進【適切な規制・積極的な取締り等】
施策4 シェアできる自転車の導入推進【レンタサイクル事業支援等】

《指標》歩行者と分離された自転車通行空間の整備延長(県管理道路):55km[2020年度]
自転車の交通手段分担率(通勤通学):現状の水準(11.8%)より上昇[2020年度]

◆目標2 自転車で楽しく健康な“とちぎ”

施策1 サイクルスポーツ(自転車を利用した運動)の促進【都市公園のサイクリング施設の充実等】
施策2 自転車を活用した健康づくり【スポーツ関係団体と連携した広報啓発等】

《指標》本県成人の週1日以上スポーツ活動実施率:現状の水準(51.9%)を維持[2020年度]

◆目標3 サイクルツーリズムで成長する“とちぎ”

施策1 サイクルツーリズムの推進【魅力的なサイクリング環境(モデルルート)の創出等】
施策2 自転車関連イベントの開催等【参加型イベントの開催等】
施策3 シェアできる自転車の導入推進(再掲)

《指標》観光客入込数:9,700万人[2020年度] モデルルート:県内全域に拡大[2025年度]

◆目標4 自転車を安全に利用できる安心な“とちぎ”

施策1 交通事故ゼロを目指す交通安全活動の推進【交通安全教室の開催等】
施策2 まちづくりと連携した総合的な取組の推進【自転車通行空間整備(再掲)等】
施策3 万が一に備えた自転車保険加入の促進【保険加入の広報啓発等】
施策4 災害時における自転車の活用【災害対応職員の参集手段としての利用等】

《指標》自転車に関係する交通事故の件数:800件以下[2025年]

自転車施策の総合的・計画的な推進による
「自転車先進県とちぎ」のさらなる発展

出典：栃木県自転車活用推進計画（令和2年3月）

【成果指標】

- ・ 歩行者と分離された自転車通行空間の整備延長（県管理道路）
現状[2018年度] 53km ⇒ 目標値[2020年度] 55km
- ・ 自転車の交通手段分担率（通勤・通学時）
現状[2010年度] 11.8% ⇒ 目標値[2020年度] 現状の水準より上昇
- ・ 本県成人の週1日以上スポーツ活動実施率
現状[2019年度] 51.9% ⇒ 目標値[2020年度] 現状の水準を維持
- ・ 観光客入込数
現状[2018年度] 9,544万人 ⇒ 目標値[2020年度] 9,700万人
- ・ モデルルート
現状[2019年度] なし ⇒ 目標値[2025年度] 県内全域に拡大
- ・ 自転車に関係する交通事故の件数
現状[2019年] 1,059件 ⇒ 目標値[2025年] 800件以下



2)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、視覚障がい等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。

タンデム自転車 公道走行が解禁に!!

栃木県道路交通法施行規則の一部改正により、タンデム自転車の公道走行が可能になります。

タンデム自転車とは?



二人乗り用としての構造を有し、かつ、ペダルが縦列に設けられた自転車のことです。

何が変わった?



今まで、指定された道路に限り走行可能でしたが、「一般公道」で走行可能になります。

いつから?

○ 令和元年12月1日から、公道走行が可能となります。

どんな特徴があるの?

- 一般的な自転車と交通ルールが異なります。(裏面参照)
- 一般的な自転車と運転感覚が違うので注意が必要です。
- 視覚障害のある方も自転車走行を楽しむことが出来ます。

走行する際の注意点は?

練習



止まるよ

ほかい

発進・停止・右左折時等には、声を掛け合いましょう。

声掛け

裏面のルールをよく確認し、十分練習をしてから道路へ。

栃木県警察本部

交通規制上の注意点

タンデム自転車は「普通自転車」ではありません。

自転車とは

タンデム自転車など
普通自転車の規格外の自転車



普通
自転車



タンデム自転車は道路交通法上、リアカーや人力車と同じ「軽車両」に該当するので、「普通自転車」と交通ルールが異なる場合があります。

通行できない道路に注意!



X

通行不可

- 歩道は通行できません。
- 左の標識があるところも通行できません。
- 車道の左側を通行しましょう。

補助標識をよく確認して通行しましょう!

例 車両進入禁止



- 補助標識で示す「自転車」は「普通自転車」のことです。
- 左の場合、「普通自転車」は進入できますが、タンデム自転車は進入できません。

自転車を除く

←

補助標識

栃木県警察本部

出典：栃木県警察本部



4.3 本市の動向

1)新たな公共交通「LRT」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、LRT の開通が予定されています。

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 宇都宮駅西方面への延伸も検討しています。



出典：LRT 公式 HP「MOVE NEXT うつのみや」

芳賀・宇都宮 LRT の運行ルート




主な5カ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ます。トランジットセンターをはじめとする停留場付近に駐輪場が整備されることにより、LRTと自転車のスムーズな乗り換えが可能となります。



※イメージパースのため、車両・施設配置等については変更の可能性があります。

出典：LRT公式HP「MOVE NEXT うつのみや」

LRT 停留場（トランジットセンター）のイメージ

<p>送迎スペースや駐車場を整備。 送り迎えも もっと便利に</p>  <p>トランジットセンターをはじめ、送迎スペースを設ける停留場（例：下竹下停留場）では、家族の送り迎えも便利になります。</p>	<p>停留場の近くに駐輪場を整備。 自転車を置いて すぐ乗れる</p>  <p>よりLRTを利用しやすくするため、公有地の活用や民間企業との連携を図り、全ての停留場近くに自転車の駐輪場を整備します。</p>	<p>バスネットワークを充実。 LRTやバスが つながり 行動が広がる</p>  <p>LRTを整備し公共交通の軸をつくることで、そこを走るバスの一部を郊外部などに割り振ることにより、バスの本数やコースを増やすなど、バスネットワークを充実させます。</p> <p><small>(2018年11月時点／詳細は国の認可等を経て決定)</small></p>
--	---	---

出典：LRT公式HP「MOVE NEXT うつのみや」

LRT と他の交通手段との連携のイメージ



2)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等を提供しています。

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

4.4 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
 - ・ 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（自転車のIoT化，サイクルツーリズム等）

