

論文

日常と非日常の自転車活用 — 宇都宮市における自転車まちづくりの変遷 —

飯塚 裕介

2021年5月に閣議決定された「第2次自転車活用推進計画」では、サイクルツーリズムなどの「非日常の自転車活用」を推進する方針が打ち出された。こうした国の動向を踏まえて、本論では国内における「自転車まちづくり」の先頭を走る自治体の1つである宇都宮市を対象に、自転車まちづくりにおける「非日常の自転車活用」へのアプローチのあり方を整理・分析した。

その結果、初期の計画は日常生活の移動手段としての自転車利用を推進する内容が中心であったが、後期の計画では観光・レジャーなどの非日常の自転車利用も意識した施策が取り入れられるようになっており、「日常の自転車活用」から「非日常の自転車活用」へと段階的に転換を遂げて来たことが明らかとなった。

具体的には、2002年に策定された「宇都宮市自転車利用・活用基本計画」では、通勤・通学や買い物など日常生活の移動手段としての自転車利用を推進するため、自転車走行空間の整備や駅前駐輪場の確保などが重点施策として盛り込まれていた。2010年の「宇都宮市自転車のまち推進計画（前期計画）」でも同様の日常利用を推進する施策が中心だったが、自転車レースの誘致や観光PRなど非日常の自転車利用への着目もうかがえた。そして2016年の「宇都宮市自転車のまち推進計画（後期計画）」からは、観光客向けのサイクリングロード整備など非日常利用を直接的に推進する施策が盛り込まれるようになり、2021年の「第2次宇都宮市自転車のまち推進計画」では、日常利用と非日常利用の双方を推進するバランスの取れた計画となっていた。

キーワード：自転車まちづくり、栃木県宇都宮市、自転車活用推進計画、非日常の自転車活用

1. はじめに

1-1 背景と目的

2021年5月に閣議決定された「第2次自転車活用推進計画」では、自転車活用の推進に関する目標として表1に示す4つを挙げており、通勤や通学、買い物などの日常的な移動手段としての自転車活用に加えて、サイクルツーリズムなどレジャーや観光といった日常的ではない用途での自転車活用、すなわち非日常の自転車活用を推進することを方針として打ち出している(国土交通省2021a, b)。

表1 第2次自転車活用推進計画の目標
(国土交通省 2021a を元に筆者作成)

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事業
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
目標4	自転車事故のない安全で安心な社会の実現

自転車まちづくりに関わるこうした国の動向を踏まえて、本論では栃木県宇都宮市を対象に、自転車まちづくりの変遷と「非日常の自転車活用」へのアプローチのあり方を明らかにする。なお、栃木県宇都宮市はかねてより自転車のまちとしてのブランディングを進めており、市内で開催される「ジャパンカップサイクルロードレース」や「宇都宮クリテリウム」といった自転車レースには国内外から多くのファンが観戦に訪れるなど、国内における「自転車まちづくり」の先頭を走る自治体の1つである。

1-2 自転車まちづくりに関わる近年の国の施策

自転車まちづくりに関わる近年の国の施策としては、2012年11月に国土交通省道路局・警察庁交通局により「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が策定されており、2016年7月にはその改訂版が策定されている(国土交通省道路局・警察庁交通局2012、国土交通省道路局・警察庁交通局2016)。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」という考え方に基づき、自転車ネットワーク計画の策定や自転車通行空間の整備に関する標準的な考え方を示しており、以後これをもとに安全で快適な自転車利用環境の創出が推進されてきた。

また、2017年5月に自転車活用推進法が施行された。同法は自転車活用に関する基本理念を定め、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の設置や自転車活用推進計画を策定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を目的としたものである。

同法に基づいて自転車活用の推進に関する国の基本計画を定めた「自転車活用推進計画」が2018年6月に閣議決定された(図1)。同計画は社会情勢の変化を受けて2021年5月に「第2次自転車活用推進計画」へとアップデートされている。最新の「第2次自転車活用推進計画」では、4つの目標と22の施策が掲げられている。また、2018年8月には国土交通省自転車活用推進本部により「地方版自転車活用推進計画策定の手引き(案)」が策定された。これは地方公共団体における「地方版自転車活用推進計画」の策定を促進するため、計画を検討する際の手順や策定手法等を整理したものである。



図1 自転車活用推進計画 GOOD CYCLE JAPAN ホームページ
出典：国土交通省(2008)からの転載

一方、道路交通法は2020年、2021年、2023年と相次いで改正され、自転車保険加入の義務化やヘルメット着用の努力義務化など、自転車利用者の責任を明確化し、安全な利用を促す改正が行われた。また、2022年の道交法改正では電動キックボードに関する交通ルールが緩和され、新たな車両区分「特定小型原動機付自転車」の利用について運転免許が不要になったほか、条件付きながら自転車道や路側帯、歩道の通行が認められた(図2)。



図2 特定小型原動機付自転車の広報啓発リーフレット
出典：警察庁(2023)からの転載

ヘルメット着用については、ヘルメット着用の努力義務が、13歳未満の児童や幼児に被らせる保護者に対する努力義務から、自転車を運転する人全員に広げられ、「被るように務めなければならない」と規定された。

こうした改正を通じて、自転車の位置付けと利用者の義務が大きく変化していると言えよう。

2. 宇都宮市における自転車まちづくりの経緯

宇都宮市では、2002年(平成14年)に「宇都宮市自転車利用・活用基本計画」を策定したことを皮切りに、2010年(平成22年)「宇都宮市自転車のまち推進計画(前期計画)」、2015年(平成27年)「宇都宮市自転車のまち推進計画(後期計画)」、2021年(令和3年)「第2次宇都宮自転車のまち推進計画」と、自転車を活用したまちづくりを推進するため計画を次々と策定し、それに基づいて各種の施策を推進してきた。以下では資料を元に各計画の概要をまとめるとともに、計画期間終了までの取り組み状況と課題を述べる。

2-1 宇都宮市自転車利用・活用基本計画

(1) 計画の概要

「宇都宮市自転車利用・活用計画」は、都市部における自動車交通の渋滞悪化、地球環境保全意識の高まり、高齢社会の進展などを背景に、自転車を都市内交通の一手段として位置づけ、自転車の持つ特性を十分に活かしたまちづくりを進めることを目標として策定された。施策の6つの柱として「走る」「止める」「借りる」「守る」「休む」「運ぶ」を挙げている。計画策定は2002年(平成14年)、計画期間は2010年(平成22年)までの8年間であった。主な内容を表2に示す。

表2 宇都宮市自転車利用・活用基本計画の取り組み内容(宇都宮市(2010)を元に筆者作成)

「走る」	カラー舗装による自転車専用通行帯や自転車歩行者通行帯の整備 路面への注意喚起表示
「止める」	駅前等の駐輪場の整備
「借りる」	市独自のレンタサイクル事業
「守る」	交通安全教室、広報活動、運転適性指導などの啓発活動
「休む」	休憩や自転車修繕・リサイクル、まち情報・観光情報の提供などの機能を複合的に持つ「モビリティセンター」、休憩や自転車修繕ができる「休憩スポット」の整備検討
「運ぶ」	鉄道やバスへの「サイクルキャリアシステム」導入に向けた調査

(2) 取り組み状況と課題

上記の施策事業のうち「走る」「止める」「借りる」は、中心市街地活性化のための回遊性向上や自動車利用抑制による交通渋滞の緩和などに資するといった観点から重点施策とされた(図3)。宇都宮市(2010:14-35)によると、これら重点施策の取り組み状況と課題は以下の通りであった。

「走る」 都心部44路線、郊外部6路線の自転車ネットワークを形成、優先整備路線13路線中12路線の整備を実施などの取り組みを行ったが、道路幅員の状況などから、自転車交通量の多い路線でも自転車走行空間の確保が困難な区間が存在しており、自転車走行空間のさらなる拡充が課題。

- 「止める」 宇都宮駅西口の駐輪場整備、12 箇所の郊外型駐輪スポットの整備、既存駐輪場の利用促進などの取り組みを行ったが、宇都宮駅周辺をはじめ中心市街地では依然として駐輪所が不足しており、ニーズに応じた駐輪場・駐輪スペースの確保が課題。
- 「借りる」 市内 4 箇所の市営駐輪場に 110 台のレンタサイクルを導入したが、宇都宮駅周辺では恒常的に台数が不足しており、拠点の増設や台数の増加が課題。

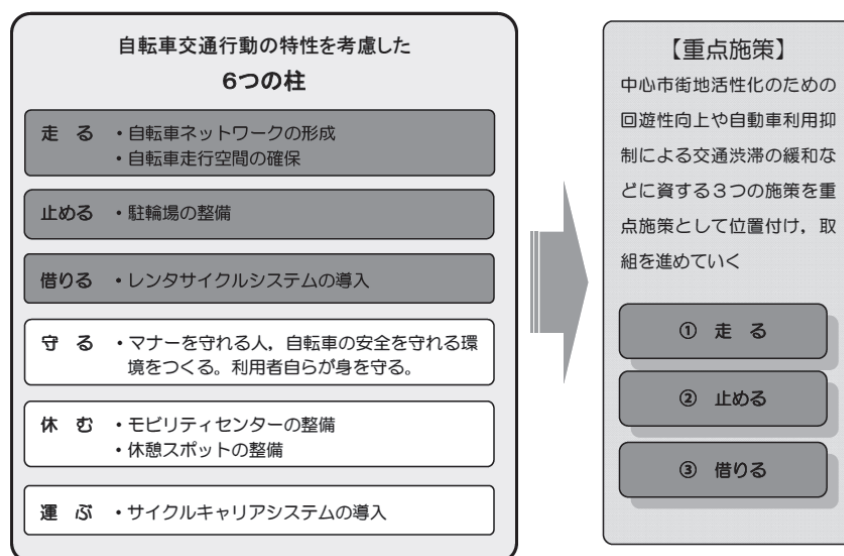


図3 宇都宮市自転車利用・活用基本計画「施策の展開」

出典：宇都宮市(2010:14)からの転載

2-2 宇都宮市自転車のまち推進計画(前期計画)

(1) 計画の概要

「宇都宮市自転車利用・活用基本計画」の計画期間が終了する2010年(平成22年)に、同計画の取組状況と課題を踏まえて「宇都宮市自転車のまち推進計画(前期計画)」が策定された。本計画では、だれもが安全に便利に楽しく自転車が利用できるとともに、ひとや環境に優しい自転車を愛するまち、「自転車のまち宇都宮」の実現を目指して、「だれもが“安全”に自転車が使える」「だれもが“快適”に自転車が使える」「だれもが“楽しく”自転車が使える」「だれもが“健康とエコ”に自転車が使える」の4つを施策の柱として、それぞれの取組方針を設定した(図4)。計画期間は2015年(平成27年)までの5年間とされた。主な内容を表3に示す。

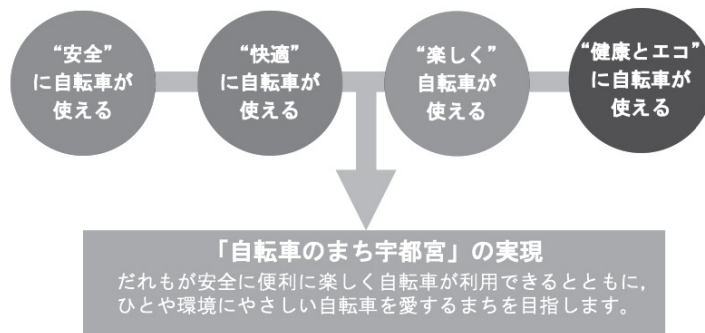


図4 宇都宮市自転車のまち推進計画「4つの施策の柱」

出典：宇都宮(2010:36)からの転載

表3 宇都宮市自転車のまち推進計画(前期計画)の主な内容

(宇都宮市(2010)を元に筆者作成)

「だれもが“安全”に自転車が使える」
自転車走行空間の確保、安全啓発活動の実施、安全を守る環境づくりの推進
「だれもが“快適”に自転車が使える」
自転車利用のネッ、新たな駐輪場の整備
「だれもが“楽しく”自転車が使える」
レンタサイクルの拡充、スポーツ・観光等との連携、プロスポーツとの連携
「だれもが“健康とエコ”に自転車が使える」
自転車通勤の推進、新たなライフスタイルの推進

(2) 取り組み状況と課題

宇都宮市(2016)によると、本計画の取り組み状況と課題は以下のようなものであった。

「だれもが“安全”に自転車が使える」の取り組みとしては、自転車走行空間の確保と交通安全教室、広報啓発活動の実施が取り組まれた。このうち自転車走行空間の確保については、整備により事故が抑制され有効な手段であることが実証されたものの、交差点での出会い頭の事故が多く、走行空間の連続性の確保が課題となった。また、交通安全教室、広報啓発活動の実施については、ルール・マナーを認識している利用者多いものの、約3割が並進や逆走等で違反しており安全利用の向上が課題とされた。

「だれもが“快適”に自転車が使える」の取り組みとしては、自転車の駅の設置と駐輪場の対策が行われた。このうち自転車の駅の設置については、サイクリングルート上のコンビニエンスストアなどと連携しながら自転車利用者のサポートを行ったが、市民の認知度が低く、利用向上が課題となった。駐輪場の対策としては、JRA 宇都宮駅西口の駐輪場やバス停付近など、交通結節点での駐輪場整備を進めたが、宇都宮駅周辺については通勤・通学の需要が高く、また中心市街地では放置自転車が

慢性的に発生し、歩行者などの安全な通行を阻害していることから、駐輪環境のさらなる向上が課題とされた。

「だれもが“楽しく”自転車が使える」の取り組みとしては、レンタサイクルの充実と宮サイクルステーションの運営、自転車マップの作成、サイクリングロードの整備が行われた。このうちレンタサイクルの充実では、貸出箇所の増設とともに電動アシスト自転車の導入が進められた。その結果、利用者数は増加したが、電動アシスト自転車の認知度は低く利用促進が課題となった。サイクリングロードの整備では、整備計画を策定し、田川・山田川サイクリングロードなどの整備が着手されたが、広域的に連続したルートの創出が課題とされた。

「だれもが“健康とエコ”に自転車が使える」の取り組みとしては、自転車モニター事業としてスポーツバイクを活用した自転車通勤が試行され、市職員数名が自動車通勤から自転車通勤に転換を果たした。宇都宮市の交通分担率は自動車の割合が高いことから、環境負荷が低く運動効果も高い自転車の活用を促進することが課題とされた。

2-3 宇都宮市自転車のまち推進計画(後期計画)

(1) 計画の概要

2016年3月策定。前期計画の策定から5年が経過し、安全意識の高まりなど自転車を取り巻く環境が変化してきていることから、安全利用の推進などの項目が見直された。また、横断的に様々な事業を展開するため、前期計画で掲げられた4つの施策の柱に加えて、「だれもが自転車で“つながる”」が新たな施策の柱として設定された(宇都宮市2021:14-32)。主な内容を表4に示す。

表4 宇都宮市自転車のまち推進計画(後期計画)の主な内容
(宇都宮市(2021)を元に筆者作成)

「だれもが“安全”に自転車が使える」
自転車が安全に走行できる長く連続した道路環境を創出する。自転車のルール・マナーの意識を高め安全利用につながるよう啓発活動のさらなる充実を図る。
「だれもが“快適”に自転車が使える」
街なかにおける自転車を利用した回遊性の向上と駐輪環境の充実を図る。自転車利用者の休憩施設の充実など多様な自転車利用につながる環境づくりを推進する。
「だれもが“楽しく”自転車が使える」
サイクルスポーツの振興や楽しく自転車利用ができる環境づくりを推進する。自転車のまちづくりに係る取組への市民理解の促進を図るため、啓発活動や環境づくりを推進する。
「だれもが“健康とエコ”に自転車が使える」
環境の不可の低減や健康増進につながる自転車利用の拡大に取り組む。
「だれもが自転車で“つながる”」
自転車と公共交通がつながることで自転車利用の拡大を図る。都市や観光地が自転車であつながり、広域的に周遊できる環境づくりを推進する。

(2) 取り組み状況と課題

宇都宮市(2021:14-32)によると、本計画の取り組み状況と課題は以下のようなものであった。

「だれもが“安全”に自転車が使える」については、前期計画に引き続いて自転車専用通行帯や矢羽根型路面標示などの整備、交通安全教室の開催などの安全啓発活動が実施されたほか、ヘルメット着用の重要性についてのチラシ配布や広報誌での啓発などが行われた。ネットワーク型コンパクトシティ(NCC)の形成に向けて道路環境のさらなる整備と、ヘルメット着用や自転車保険加入の意識を高めることが課題とされた。

「だれもが“快適”に自転車が使える」については、レンタサイクルの貸出場所の増設や配置台数の調整などの利用促進を図ったが、利用者ニーズを踏まえ、利用時間や貸出場所などさらなる利便性向上を図る必要があるとされた。また、駐輪場については、中心市街地における駐輪スペースの新設や既設駐輪場の収容台数の増設といった駐輪環境の向上を図ったが、老朽化等に伴う市営駐輪場の再整備と合わせた運営方法の見直し検討などが今後の課題とされた。自転車利用者の休憩施設としてサイクリングルート沿線の公共施設や観光施設、コンビニエンスストア等に「自転車の駅」を整備する取り組みが行われたが、認知度の向上と利便性の向上が課題とされた。

「だれもが“楽しく”自転車が使える」については、前期計画に引き続きプロスポーツとの連携や宮サイクルステーションの充実などが進められた。ジャパンカップの魅力向上のため、ジャパンカップコースを含めた森林公園の整備などにより、自転車の走行環境の向上や観戦環境の充実することや、「自転車のまち宇都宮」のブランド力向上に向けた情報発信・PRを行うことが課題とされた。

「だれもが“健康とエコ”に自転車が使える」については、啓発パンフレットや出前講座の開催などによる自転車利用による環境や健康に対する効果等の情報提供を通して、自転車通勤の促進を図った。

「だれもが自転車で“つながる”」については、バス停周辺への駐輪場整備により公共交通との連携を強化する取り組み、市外の観光地などにつながる広域サイクリングルートの設定、サイクリングルートの整備やサイン表示等の設置などを行った。宇都宮市で整備が進められているLRT 停留所付近への駐輪場整備、サイクリングルートやサイクリングロードを活用した広域的な周遊促進を図ることが課題とされた。

2-4 第2次宇都宮市自転車のまち推進計画

(1) 計画の概要

2021年5月策定。2021年から2030年までの10年間を計画期間とし、5年後に中間見直しを行うとしている。

これまでの取り組み状況や市民ニーズ、自転車を取り巻く環境変化から導出した課題(自転車の安全性向上や利用促進、自転車を活用した健康増進・観光振興など)に対応した計画推進を図るため、自転車を安全・快適に利用できる「基盤づくり」と一人ひとりが安全・安心に自転車を利用するための「意識の向上」、様々な場面での自転車を活用できる「機会づくり」の施策事業を効果的に組み合わせながら一体的に推進するという方針が示された(図5)。

計画に示された課題及び課題への対応を表5、表6に示す。

表5 第2次宇都宮市自転車のまち推進計画に示された課題一覧

出典：宇都宮市(2021:67)を元に筆者作成

【取り組み状況からみた課題】
a 交通事故削減に向けた安全な自転車走行空間整備、交通安全教育の充実
b 通勤・通学、買物等の日常生活及び観光などの余暇活動における自転車利用の促進
c 市民ニーズを踏まえた自転車関連施策の推進及びPR強化
【市民意識からみた課題】
d 自転車を安全・快適に利用できるレンタサイクル、自転車走行空間整備、駐輪場整備
e 自転車の交通ルールやマナーの向上
f ジャパンカップの認知度や自転車に対する健康意識を活かした利用促進
【環境変化からみた課題】
g 身近な交通手段としての利便性・安全性の向上
h 自転車を活用した健康増進・観光振興
i 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)

表6 第2次宇都宮市自転車のまち推進計画に示された課題への対応

出典：宇都宮市(2021:68)を元に筆者作成

・基盤整備(ハード)
自転車ネットワーク整備
LRT 停留場や主要バス停付近の駐輪場整備
駐輪場等へのICカード導入
シェアサイクルの導入 など
・意識醸成(マインド)
自転車利用ルールの周知・啓発
自転車通勤の促進
自転車を活用した市民の健康増進 など
・機会提供・PR(ソフト)
ジャパンカップの開催・魅力向上
サイクルスポーツの振興
サイクルツーリズムの推進
自転車関連施策や「自転車のまち」のPR
宮サイクルステーションの充実 など

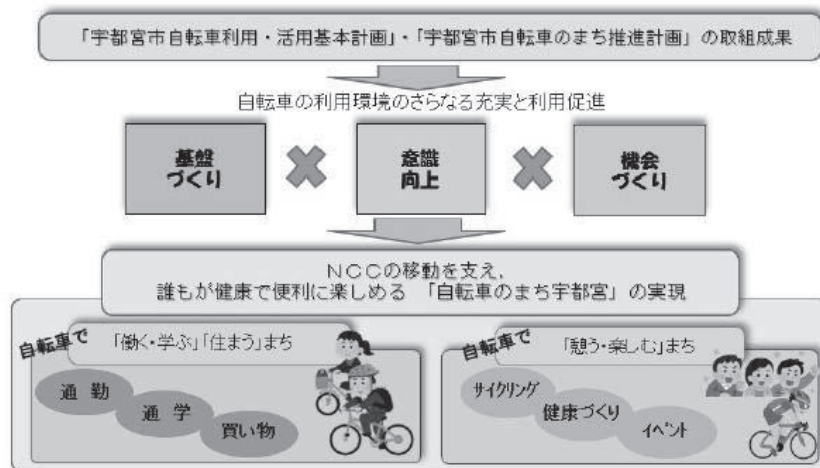


図5 第2次宇都宮市自転車のまち推進計画「計画の全体イメージ」

出典：宇都宮市(2021:70)からの出典

3. 日常と非日常の自転車活用の観点から見た各計画の特徴

本章では、前章で概観した各計画の内容およびその進捗状況について、日常と非日常の自転車活用の観点から考察する。

3-1 宇都宮市自転車利用・活用基本計画

宇都宮市自転車利用・活用基本計画で重点的に取り組まれている3つの施策は、通勤・通学や買い物など日常の移動手段として自転車を活用するための環境整備を目的としており、「日常の自転車活用」を中心とした計画となっている。

3-2 宇都宮市自転車のまち推進計画(前期計画)

宇都宮市自転車のまち推進計画(前期計画)の策定に当たり、宇都宮市長の佐藤栄氏は次のように述べている。

本市においては、平成15年に「自転車利用・活用基本計画」を策定し、自転車走行空間の確保や駐輪場整備などに積極的に取り組んできました。しかしながら、近年自転車は、環境保全意識や健康志向の高まりなどから注目を集め、自転車を取り巻く環境やニーズは大きく変化しており、さらなる施策展開が必要となっています。(宇都宮市2010:2)

このように、宇都宮市自転車のまち推進計画(前期計画)の策定の背景には、環境保全意識や健康志向の高まりを受けて、自転車の利用環境に対するニーズが大きく変化したに対応する必要があったことが伺える。また、佐藤氏は

毎年秋には森林公園を舞台にアジア最高位のサイクルロードレースである「ジャパンカップサイクルロードレース」を開催し、全国から多くの自転車ファンが訪れているとともに、日本初の地域密着型プロロードレースチーム「宇都宮ブリッツェン」が宇都宮市を拠点に活動しています。このような自転車に関する取り組みや活動は、「餃子」「カクテル」「JAZZ」と並んで、宇都宮市の魅力を高める貴重な個別ブランドであります。(宇都宮市 2010:2)

とも述べており、地域で開催されている各種の自転車レースや地域密着型プロロードレースチーム「宇都宮ブリッツェン」を地域の個別ブランドとしてまちづくりや地域振興に活かそうという姿勢、すなわち「非日常の自転車活用」も意識されているが、具体的な取り組み事例は多いとは言えない。

3-3 宇都宮市自転車のまち推進計画(後期計画)

後期計画から新たに加えられた「だれもが自転車で“つながる”」の取り組みのうち、市外の観光地などにつながる広域サイクリングルートの設定、サイクリングルートの整備やサイン表示等の設置などは自転車による観光の促進を意図したものであり、後期計画から「非日常の自転車活用」に向けた取り組みが積極的に進められていたことが分かる。

後期計画の策定にあたって、宇都宮市長の佐藤栄一氏は次のように述べており、余暇活動としての自転車に着目した計画であったことが伺える。

現行の前期計画の策定から5カ年が経過し、安全意識の高まりなど自転車を取り巻く環境が変化してきていることから、安全利用の推進に加え公共交通との連携や広域的な周遊のツールなど、日常的な移動手段の他、余暇活動としても幅広く事業の充実を図るため、「自転車のまち推進計画後期計画」を策定しました。

また、当時、宇都宮市および芳賀町は宇都宮駅と芳賀町の工業団地を結ぶLRTの整備を目指した取り組みを本格化させており、2016年1月に国土交通省に「軌道運送高度化実施計画」を申請して、同9月に認定を受けていた。本計画の課題とされた項目のうち、ネットワーク型コンパクトシティ(NCC)の形成に向けて道路環境の整備や、LRT停留所付近への駐輪場整備などはこの動きを踏まえてのものであった。これについて前出の佐藤氏は次のように述べている。

本市が目指す将来の都市像として掲げる「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成の要となる「LRT」につきましても、官民連携の運営会社を設立するなど、本格的な整備に向けて大きく動き出したところであります。今後は、「つながる」の柱の下、LRTやバスなどの多様な交通手段との連携を強化する自転車ネットワークを設定し、子どもから高齢者までの快適に移動できる「交通未来都市うつのみや」の実現を目指し、誰もが自転車でつながり、全国に誇れ「自転車のまち宇都宮」を推進してまいります。(宇都宮市 2016:2)

なお、前期計画からの変更点のうち、「だれもが“安全”に自転車が使え」や「だれもが“快適”に自転車が使え」に関するものの一部は、前期計画後に策定された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(国土交通省道路局・警察庁交通局2012)に対応したものと考えられる。

3-4 第2次宇都宮市自転車のまち推進計画

自転車ネットワーク整備や公共交通との連携強化により、自転車を利用するNCC(ネットワーク型コンパクトシティ)の実現を目指す取り組みが始まった。これにより自転車を交通手段として利用する市民や来街者の移動を支え、健康で便利に楽しめる「自転車のまち宇都宮」の実現を目指している。

また、観光などの余暇活動における自転車利用の促進、ジャパンカップの認知度を活かした利用促進、サイクルツーリズムの推進、自転車関連施策や「自転車のまち」のPRなどが課題への対応として盛り込まれており、前計画に比べて「非日常の自転車活用」に関する施策が多く取り入れられた計画となっている。

前出の佐藤市長は同計画の巻頭挨拶において

当計画では、自転車を利用して快適に移動でき、公共交通などと連携できる「基盤づくり」や自転車利用ルールの周知啓発など安全・安心に自転車を利用する「意識の向上」、広域なサイクリングルートの設定や市内観光地等の周遊など、自転車を楽しむ「機会づくり」の取り組みを効果的・一体的に推進し、誰もが健康で便利に楽しめる「自転車のまち宇都宮」を実現するために3つの柱を掲げました。(宇都宮市2021:巻頭挨拶)

と述べており、自転車の走行空間の整備等の「基盤づくり」、自転車利用ルールの周知啓発などの「意識の向上」と並ぶ主要な目的意識として、サイクリングや観光といった自転車を楽しむ「機会づくり」を挙げられていることが分かる。

4. 考察

以上より、最初に策定された宇都宮市自転車利用・活用基本計画は「日常の自転車活用」に特化した内容であり、次いで策定された宇都宮市自転車のまち推進計画(前期計画)も「非日常の自転車活用」を意識しつつも、具体的な施策内容としてはやはり「日常の自転車活用」に偏った内容であった。それに対して同(後期計画)からは「非日常の自転車活用」を推進する具体的な取り組みが盛り込まれ、最新の「第2次宇都宮市自転車のまち推進計画」では日常・非日常の両面から自転車活用を推進するバランスの取れた取り組みへと展開してきた。このように宇都宮市における自転車まちづくりは、日常の自転車活用から非日常の自転車活用へと段階的に転換を遂げたことがうかがえる。

〈参考文献〉

- 警察庁，2023，「特定小型原動機付自転車に関する交通ルール等について」<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/anzen/tokuteikogata.html> 2023 年 12 月 29 日閲覧
- 国土交通省道路局・警察庁交通局，2012，「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，2016，「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(改訂版)」.
- 国土交通省，2008，「自転車活用推進計画|GOOD CYCLE JAPAN」https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/good-cycle-japan/jitensha_katsuyo/ 2023 年 12 月 29 日閲覧
- 国土交通省，2018，「自転車活用推進計画」.
- 国土交通省，2021a，「第 2 次自転車活用推進計画」.
- 国土交通省，2021b，「第 2 次自転車活用推進計画の概要」.
- 宇都宮市，2002，「宇都宮市自転車利用・活用基本計画」.
- 宇都宮市，2010，「宇都宮市自転車のまち推進計画(前期計画)」.
- 宇都宮市，2016，「宇都宮市自転車のまち推進計画(後期計画)」.
- 宇都宮市，2021，「第 2 次宇都宮市自転車のまち推進計画」.

Bicycle Utilization in Ordinary and Extraordinary Situations

Changes of Bicycle Community Planning in Utsunomiya City

MESHITSUKA, Yusuke

An overview of the changes in bicycle city planning in Utsunomiya city reveals that while early plans focused on promoting bicycle use for daily transportation needs like commuting, going to school, and shopping, later plans incorporated measures to also promote recreational and tourism-related bicycle use.

Specifically, the 2002 "Utsunomiya City Basic Plan for Bicycle Use and Utilization" prioritized developing bicycle lanes and securing parking spaces around train stations to promote bicycling for daily transportation.

The 2010 "Utsunomiya City Bicycle Community Promotion Plan (First Term)" also centered on daily bicycle use promotion, but showed intention to leverage events like bicycle races and tourism promotion for non-routine bicycle use.

Starting with the 2016 "Utsunomiya City Bicycle Community Promotion Plan (Second Term)," direct policies were included to promote the recreational bicycle use, such as developing cycling routes for tourists.

The 2021 "Second Utsunomiya City Bicycle Community Promotion Plan" takes a balanced approach to promote both daily and recreational bicycle use. Therefore, Utsunomiya City's bicycle community development underwent a gradual shift from a focus on daily use to incorporating more non-routine use.

Key words : Bicycle Community Planning, Utsunomiya City, Bicycle Utilization Promotion Plans, Extraordinary Use of Bicycle