

1. 想定される課題

宇都宮市では車社会であり、市民が運動不足に陥りやすい現状がある。市は「自転車のまち」を掲げていて、自転車走行空間を整備している。そのため宇都宮市は自転車専用通行帯の距離が全国1位である。しかし、整備が十分とは言えず、自転車の利用促進には繋がっていないと思われる。この提案では、市民の自転車利用の促進および健康増進のために、自転車走行空間の整備と利用しやすいサイクリングコースや休憩所の設定について述べたい。

2. アンケート結果

宇都宮市の自転車利用状況を調査するため、Googleフォームを使用して7月下旬にアンケート調査を行った。大型商業施設であるベルモールとスーパーマーケットであるたいらや城東店の利用客を対象にした。加えて、所属大学の学生にも回答を依頼した。

女性32名、男性19名、その他1名、計52名の回答が集まった。10代、20代を中心に10歳未満から70代以上まで幅広い世代から回答があった。回答者のうち、自転車をほとんど毎日利用している割合が67.3%と高く、自転車を頻繁に利用する人からの回答が多かった。その他の質問項目についての回答は以下の通りである。また、通勤通学で自転車を利用している人の回答と趣味や運動に利用している人の回答には目立った違いは見られなかった。

市民が不便だと感じていることには、天候に左右されることや自転車専用道や道路の道幅など道路の整備に関することが多く挙げられている。また、自転車を利用したくなるように同じく道路の整備に関する事柄や駐輪場、レンタサイクルなどの自転車関連サービスの向上、ポイント制度の導入が期待されている。現在、宇都宮市内ではレンタサイクルの整備が進められていることや、自転車を利用することで獲得できるポイント制度が導入されていることを踏まえて、私たちは自転車が利用しやすい道路の整備や、天候に左右されにくくなる工夫について注目した。

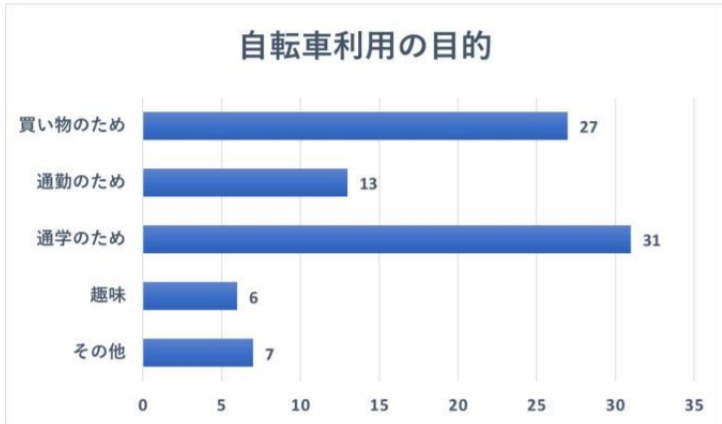


図1 自転車利用の目的

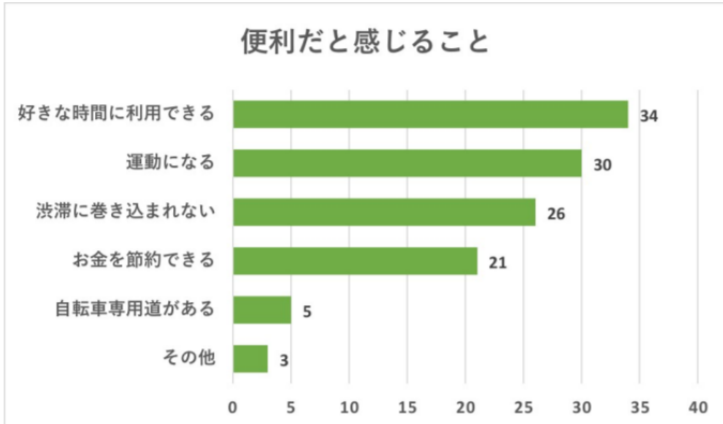


図2 自転車利用で便利なこと

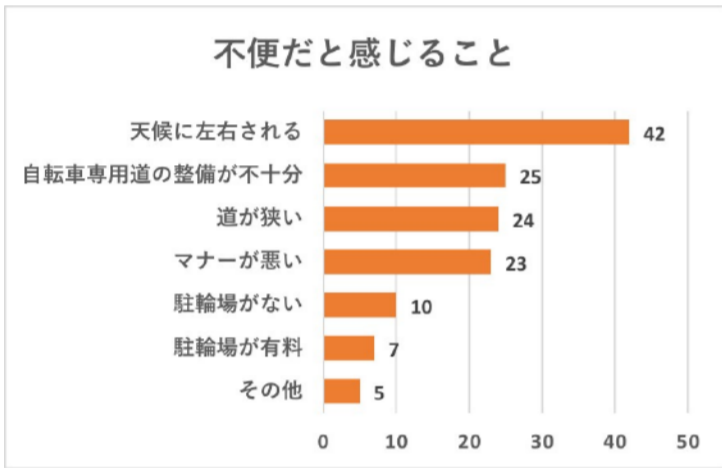


図3 自転車利用で不便なこと

どうしたらもっと自転車を利用したくなるか。(自由記述)

- ・自転車道を増やす。
- ・狭い道を整備して広くする。
- ・駐輪場を充実させる。
- ・交通マナーを改善する。
- ・自転車を利用することで、ポイントをもらえるようにする。
- ・レンタサイクルを増やす。
- など

4. 提案

1) サイクリングコース

宇都宮市内における自転車走行空間の現状をもとに、市民が日常的に自転車で運動しやすくなるようなサイクリングコースを考案した。宇都宮駅を中心に東側と西側で区域を分け、2つのサイクリングコースを作成した。市民の継続的な運動につながるために、一周の所要時間が長すぎない30分のコースである。安全に自転車が利用できることを重視したコースであるが、コース内の整備不十分な箇所は今後10年で安全な自転車構想空間の整備が必要である。

宇都宮駅の西側のコースはもともと整備されている自転車専用通行帯を生かして考えた。これは松原3丁目交差点、桜2丁目交差点、大通り1丁目交差点、大曾2丁目交差点を結ぶルートである。私達が提案する西側のコース内で自転車道が全く整備されていないのは桜2丁目交差点、大通り1丁目交差点間である。この道路は駅前に向する通りであり、交通量も人通りも多い。そのため歩道が広く確保されており、自転車歩行者道であることから歩道を自転車と歩行者で視覚的に分けることのできる区間であると考えた。自転車と歩行者で歩道を色分けし、お互いが接触することがないように工夫することを求める。歩道を自転車と歩行者で分けることは宇都宮市の走行空間整備位置図のその他に分類されている道を参考にしたものである。特徴として歩道を自転車が通行できる場所では、その空間を色分けすることで車も歩行者も自転車も独立して空間を確保出来ることが挙げられ、こうすることで歩行者と自転車の双方が安全に通行することが可能となると考えた。

次に東側の地域では矢羽根型路面表示の箇所が多く見受けられ、安心して通行できるという点はあまり満たせていないという現状から、自転車専用通行帯のある区間を優先的に利用したコースを考えた。東側は元今泉町交差点、産業道路入口交差点、泉ヶ丘通りと産業通りの交差点、たいらや城東店付近の交差点を結ぶコースである。自転車が安全に走行できる空間を取り入れようとしたが、宇都宮駅東側の地域は西側と比較して自転車走行空間の少なく、より広範囲で整備が必要であることがわかる。平松町交差点・産業道路交差点間は歩道を自転車が通行できる自転車歩行者道であるため、歩道に歩行者と自転車の色分けを行うことを提案する。また産業道路入口交差点から南北に通る産業道路では道幅にある程度の余裕があり、一部矢羽根型路面表示が整備されている区間もある。そのため今後10年で自転車専用通行帯に変えていくことも可能であると考えた。



3. 宇都宮市における自転車走行空間の現状

図4は宇都宮市内の自転車走行空間を示した地図である。自転車専用通行帯(地図上の青線部分)は、車が通ることができない自転車専用の通行帯であり、道路上に青色や茶色などで示されている。自転車が走行するための幅が確保されているため、比較的安全であると思われる。矢羽型路面表示(地図上の黄線部分)は自転車の通行動線を示したものである。自転車専用の走行空間ではないため自動車も矢羽型路面表示の上を走行することがあり、他の走行空間よりも危険である。宇都宮市内でのその他の走行空間(地図上の緑線部分)は歩道内に自転車走行空間がペイントされたものなどが見られた。自転車道(地図上の赤線部分)は緑石や柵などの構造物で自転車用の走行空間が区切られたものだが、宇都宮市の中心部には存在しない。

このことを踏まえ、宇都宮市の自転車走行空間をみると比較的矢羽型路面表示が多いことがわかる。そのため自転車走行空間は確保されていても、常に安全に走行できるとは限らない。矢羽型路面表示ではそこを車が通ることが可能であり、車社会である宇都宮市では矢羽型路面表示上を走行する自動車が多い。朝や夕方の通勤・帰宅ラッシュ時には特に自転車の走行が難しい。これらが自転車利用者が危険を感じる要因になっていると考えられる。加えて自転車走行空間が断片的であり、走行中に自転車用の走行空間がなくなってしまうことが多いことも問題点として挙げられる。写真1は宇都宮市内の矢羽根型路面表示の一例である。写真2は「その他」の走行空間にあたる、自転車歩行者道の一例である。



図4 宇都宮市自転車走行空間整備位置図 出典 宇都宮市ホームページ https://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/_res/projects/default_project/_page_001/014/228/soukoukuukan0403.pdf



←左:写真1
右:写真2

2) 休憩所

自転車を快適に利用できる環境を作るため、サイクリングコース内に2種類の休憩所を提案する。1つ目は信号待ちのときに利用できる簡易的な休憩所である。私たちが実施したアンケートによると、自転車を乗る際に天候に左右されることを不便だと感じる人が多いことが分かった。この結果を踏まえて、信号付近に晴れた日は日陰、雨の日には雨除けとして利用することができるような屋根や木などを簡易休憩所として設置することを提案する。この簡易休憩所は暑い日に日陰で水分補給などの簡単な休憩を取ることや、雨の日にレインコートを着るために利用するなどにも目的としている。屋根を設置したり木を植えたりするには、信号機付近にある程度の土地を確保する必要がある。そのため2023年9月時点で空間的余裕が比較的多くみられる、平松町、産業道路入り口、桜2丁目交差点付近などに簡易休憩所を設置するのが良いと考えた。木を植える場合は、木の枝や葉が信号機や周囲の道路標識を遮る可能性がある。定期的な管理が必要となる点は注意がすべきである。

2つ目は提案した2種類のサイクリングコース内に常設で設置する休憩所である。この休憩所は店舗の形態をとっており、飲料、軽食、レインコート、タオルなどのサイクリング中に必要になる物品の自動販売機やトイレなどを設置する。サイクリングコース内にすぐに立ち寄って必要なものを購入できる施設があることで安全で快適な自転車利用を促進できると考えた。また、このような休憩所があることで同じサイクリングコースを走行する人や自転車に乗ることを趣味としている人とのコミュニケーションが生まれやすくなる。市民が同じように運動に取り組む仲間を見つけることで、運動により親しみやすくなると考えた。物品の売上金は休憩所の運営費用として活用し、より充実した自転車利用環境の整備を目指していく。休憩所は新設する以外にも既存のコンビニエンスストアなどの店舗と協力してできるだけ費用を抑えることも視野に入れている。

5. まとめ

宇都宮市は自転車専用通行帯の距離が全国1位であり、「自転車のまち」として自転車のためのまちづくりにも力を入れてきた。しかしアンケートでは自転車利用に対して不便だと感じている人の意見も多く見受けられた。宇都宮市民の自転車利用の促進および健康増進のためには、既存の自転車走行空間を生かしたサイクリングコースの提案および自転車走行空間の改善、休憩所の設置が必要であると考える。身近に安心して利用できるサイクリングコースを提案することによって、自転車利用を促進することができる。現状では、サイクリングコース内の自転車走行空間は断片的であるため、自転車用の通行帯を整備して安全性を確保する必要がある。また、2種類の休憩所を設けることで、雨の日や暑い日でも自転車を利用しやすくなるだけでなく、自転車に乗る市民の交流の場となり、仲間と共に楽しみながら自転車で乗り、運動することができるようになる。このように、サイクリングコースや休憩所の設置は、自転車利用を促進し、運動不足を解消させ、健康増進につながるため、長期間かけてでも行っていくべきである。