

栃木県自転車活用推進計画（素案）

第1章 総論

- 1 栃木県自転車活用推進計画
 - (1) 計画の位置付け
 - (2) 関連計画
- 2 計画の期間

第2章 自転車に関する栃木県の現状と課題

- (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
- (5) 健康づくり・スポーツ活動
- (6) 自転車関連イベント
- (7) サイクルツーリズム
- (8) 自転車関係する交通事故
- (9) 災害時における自転車の活用

第3章 計画の目標

- 1 国の自転車活用推進計画における目標
- 2 本計画の目標

第4章 施策の展開

- 1 目標から各施策への展開
- 2 各施策と具体的措置

第5章 計画の推進

- 1 推進体制
- 2 本計画のフォローアップ及び見直し

第1章 総論

1 栃木県自転車活用推進計画

(1) 計画の位置付け

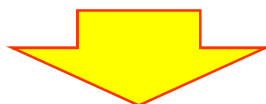
自転車を取り巻く現状や課題が多様化する中、国においては、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、平成29(2017)年5月に「自転車活用推進法」を施行しました。また、平成30(2018)年6月には、同法律に基づき「自転車活用推進計画（以下、国計画という。）」を策定し、自転車の活用を推進しています。

同法律第10条において、都道府県は、国計画を勘案して、当該都道府県の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるよう努めなければならないとされています。

このことから、本県においても、同法律第10条に基づく「栃木県自転車活用推進計画（以下、本計画という。）」を策定しました。

本計画は、本県における自転車施策に関する基本計画です。

平成29(2017)年5月1日 自転車活用推進法の施行
平成30(2018)年6月8日 自転車活用推進計画の閣議決定



本県の実情に応じて定める

栃木県自転車活用推進計画

本県における自転車施策に関する基本計画

(2) 関連計画

本計画は、県政の基本指針を定めた栃木県重点戦略「とちぎ元気発信プラン」をはじめ、県の各部局等が所管するそれぞれの分野ごとに策定した各種計画と整合を図っています。

○総合戦略・地方創生・国土強靱化

- ・とちぎ元気発信プラン
- ・とちぎ創生15戦略
- ・栃木県国土強靱化計画

○交通安全分野

- ・栃木県交通安全計画
- ・栃木県交通安全実施計画
- ・栃木県交通安全県民運動計画
- ・自転車総合対策推進計画

○環境分野

- ・栃木県環境基本計画
- ・栃木県地球温暖化対策実行計画

○保健福祉分野

- ・栃木県健康増進計画
- ・栃木県高齢者支援計画
- ・とちぎ子ども・子育て支援プラン

○観光分野

- ・とちぎ観光立県戦略

○県土整備分野

- ・県土づくりプラン
- ・とちぎの都市ビジョン
- ・都市計画区域マスタープラン

○教育分野

- ・栃木県教育振興基本計画
- ・栃木県スポーツ推進計画

2 計画の期間

本計画の期間は、栃木県重点戦略「とちぎ元気発信プラン」の計画期間（2020年度まで）及び次期重点戦略の予定期間（2021年度～2025年度）を踏まえ、2020年度から2025年度までの6年間とします（図1）。

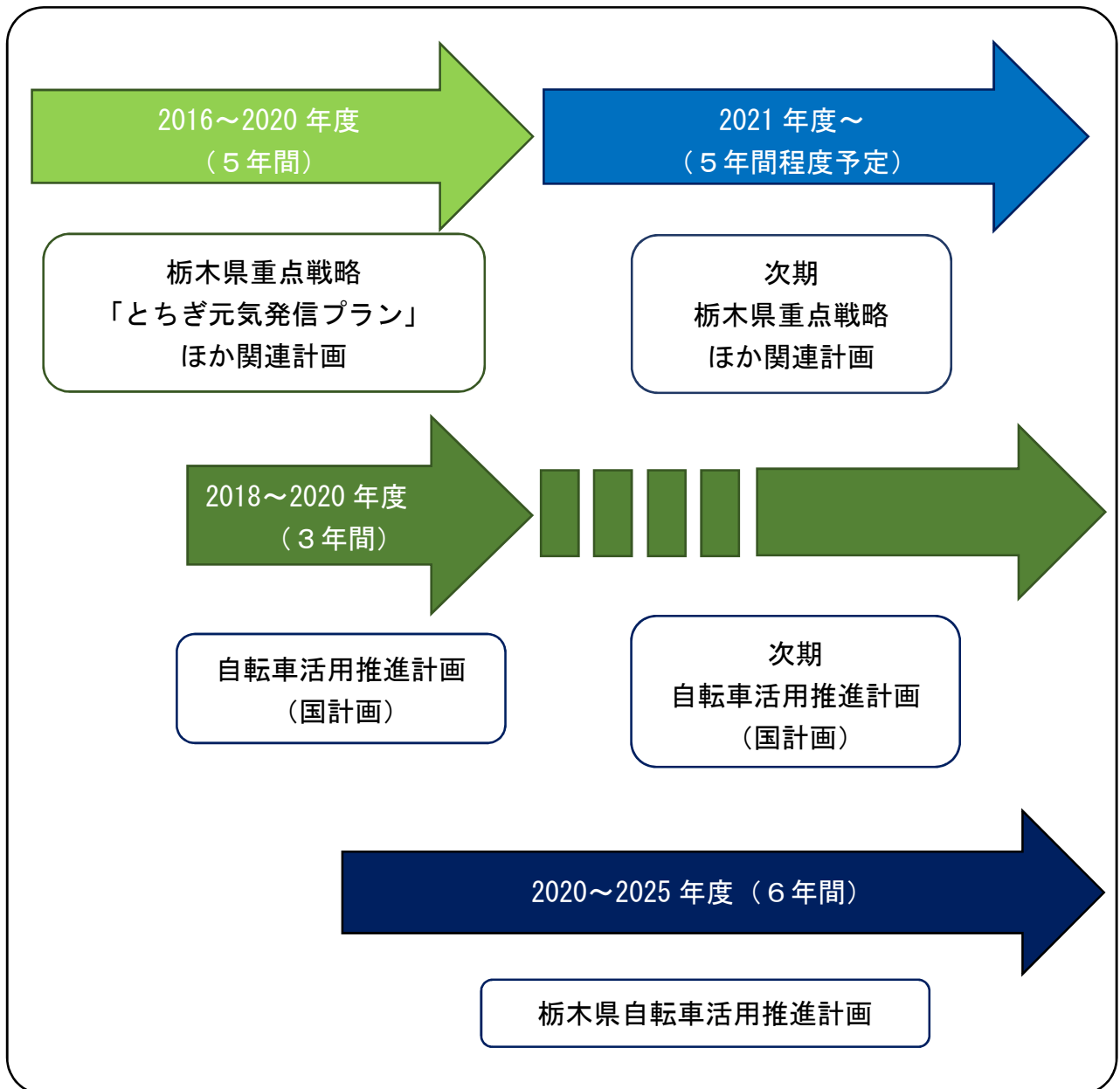


図1 計画期間のイメージ

第2章 自転車に関する栃木県の現状と課題

本計画を実効性のあるものとするため、自転車に関する本県の現状と課題について、国計画を参考に、「利用環境」「健康」「観光」「安全安心」の4つの視点から整理・把握します。

自転車に関する栃木県の現状と課題

利用環境

- (1) 交通手段としての自転車
 - 交通手段別の移動距離と所要時間の関係
 - 通勤・通学時の交通手段分担率
 - 県内温室効果ガス・部門ごとの排出量
- (2) 自転車通行空間
 - 歩行者と分離された自転車通行空間
 - 大規模自転車道
- (3) 駐輪場
 - 駅周辺における自転車の放置台数・自転車等駐車場の設置状況
- (4) シェアサイクル・レンタサイクル
 - 県内の状況

健康

- (5) 健康づくり・スポーツ活動
 - 健康寿命
 - 肥満者の割合
 - 本県成人のスポーツ活動実施率
 - 身体活動で消費するエネルギー

観光

- (6) 自転車関連イベント
 - 県内に本拠地を置く2つの地域密着型サイクルロードレースチーム
 - 県内で開催される自転車関連イベント
- (7) サイクルツーリズム
 - 本県の立地条件・資源
 - 観光客入込数・宿泊数・外国人宿泊数

安全安心

- (8) 自転車に関係する交通事故
 - 自転車事故の発生状況
 - 自転車事故の賠償事例
- (9) 災害時における自転車の活用

(1) 交通手段としての自転車

自転車は、温室効果ガスを排出しない環境にやさしい乗り物であり、短距離では、他の交通手段と比べて所要時間が短く、最も効率的な移動手段です（図2）。

しかしながら、本県はくるま社会であり、自転車による通勤・通学の交通手段分担率は、約10%と全国に比べて低い状況です（図3）。

平成25（2013）年における本県の温室効果ガスの排出量のうち、自動車から発生する量は、全体の約21%を占めています（図4）。

地球温暖化対策や渋滞対策を進める上で、短中距離の自動車利用を、公共交通機関の利用との組み合わせを含めた自転車の利用へ転換することが重要です。



図2 交通手段別の移動距離と所要時間の関係

【出典：新たな自転車利用のあり方を考える懇談会資料（国土交通省）】

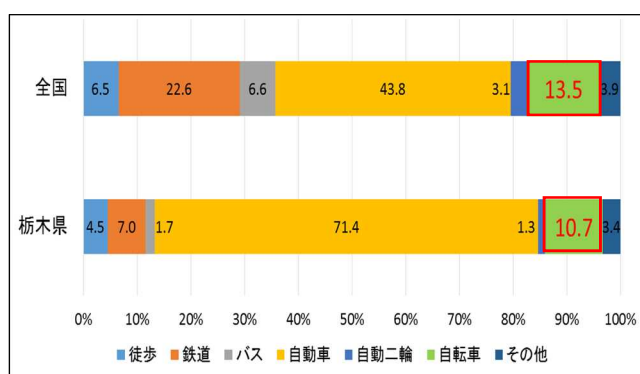


図3 通勤・通学時の交通手段分担率

【出典：平成22年国勢調査結果に基づき作成】

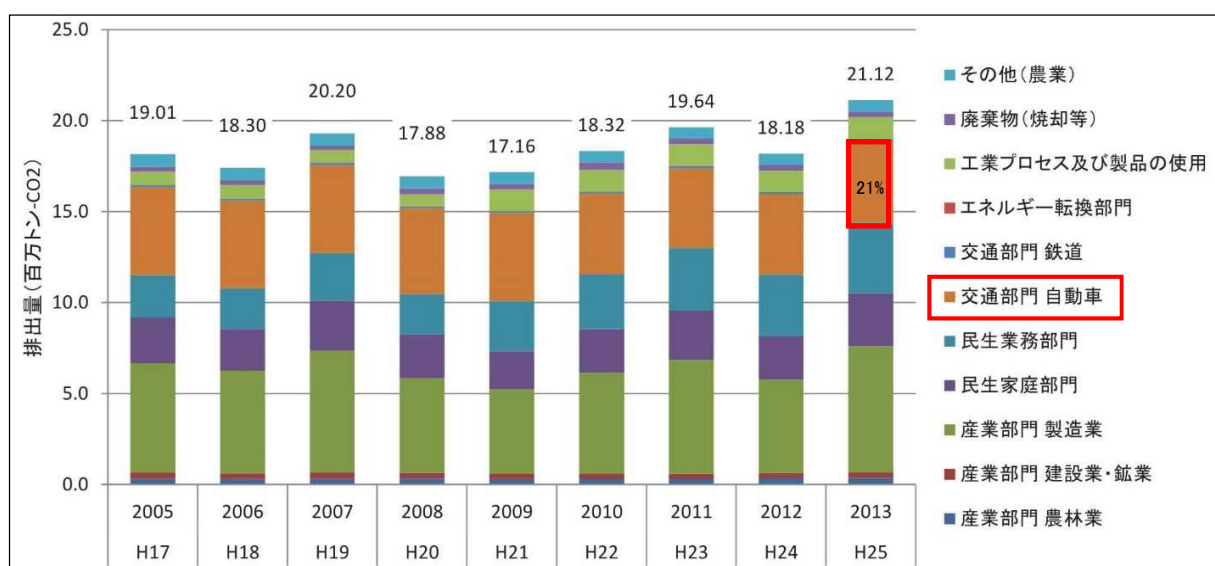


図4 県内温室効果ガス・部門ごとの排出量の推移【出典：栃木県地球温暖化対策課調べ】

(2) 自転車通行空間

歩行者と分離された自転車通行空間は、主に4つの整備形態があり、県内においては、計約126kmが整備されています(図5)。

また、本県では、3路線の大規模自転車道が県道として認定され、河川の堤防等を利用して整備されています(表1)。

今後は、ネットワーク化や計画的な整備が求められます。





自転車専用道路	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在	計
 3.0m以上 自転車専用道路	 緑石線等 歩道 自転車道 車道	 歩道 自転車専用通行帯 車道	 歩道 車道	(km)
全 国 70	160	480	1,540	2,260
栃木県 0	1	97	28	126

図5 歩行者と分離された自転車通行空間(H31.3.31時点)

【出典：全国値は国土交通省道路局・警察庁交通局調べ、栃木県値は栃木県道路整備課調べ】

路線番号	県道名(通称名)	起点	終点	延長
289	二宮宇都宮自転車道線 (鬼怒川自転車道)	真岡市大道泉 (県道栃木二宮線分岐)	宇都宮市柳田町 (県道宇都宮向田線分岐)	約25km
313	渡良瀬遊水地壬生 自転車道線 (黒川思川自転車道)	野木町渡良瀬遊水地	壬生町大字壬生甲 (国道352号交点)	約8km
402	桐生足利藤岡自転車道線 (渡良瀬川自転車道)	足利市小俣町 (群馬県境)	栃木市藤岡町藤岡 (県道栃木藤岡線交点)	約21km

表1 大規模自転車道

【出典：道路現況調書(栃木県)】

(3) 駐輪場

駅周辺における駐輪場の設置が進んだこと等により、駅周辺の自転車の放置台数は全国的に減少しています（図6）。

県内の市（全14市）においては、駅周辺における自転車等駐車場は112箇所あり、自転車の収容能力は33,000台以上となっています（表2）。

一方、公共交通の利用に関する県民へのアンケートでは、「バス停近くの駐輪場等の整備」を要望する声が多い¹⁾状況です。

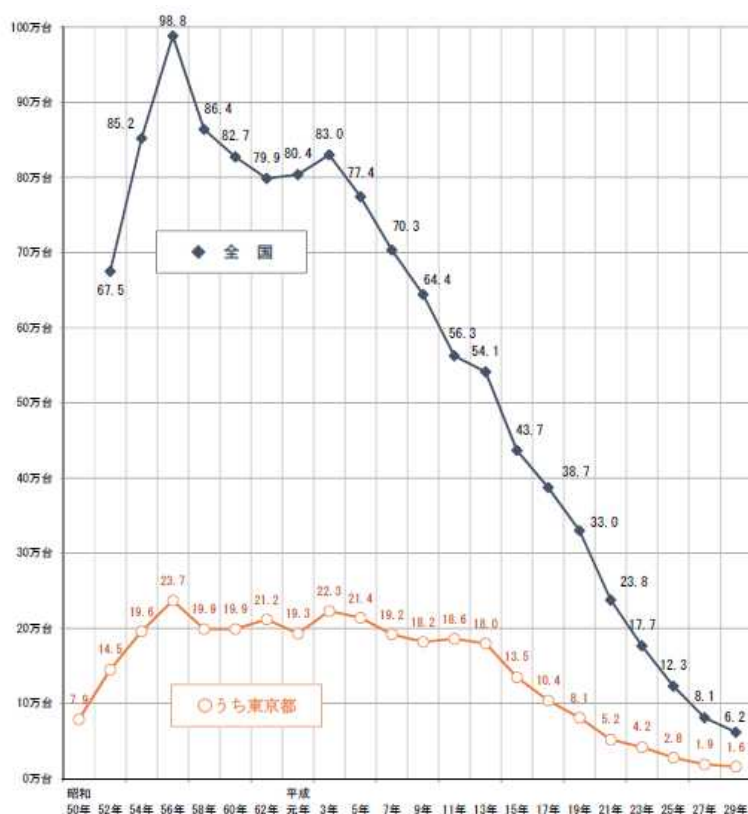


図6 全国の駅周辺における自転車の放置台数の推移 (平成29年)

【出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果（国土交通省）】

都道府県名	市区町村数 (772/912)	箇所数	収容能力(台)	
			自転車	原付等
栃木県	14	112	35,750	2,216

表2 駅周辺における自転車等駐車場の設置状況 (平成29年8月末)

【出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果（国土交通省）】

1) バス利用・運行環境整備マニュアル（栃木県）

(4) シェアサイクル・レンタサイクル

本県におけるシェアサイクル・レンタサイクルは、県内 21 市町において、市町・市町観光協会等の団体・鉄道事業者により運営されている(表 3)ほか、民間事業者によっても運営されています。

自転車は公共交通とともに公共性を有するモビリティであり、都市部や観光地における二次交通としても注目されています。

市町名	導入団体等	市町名	導入団体等
日光市	日光シェアサイクル(日光商工会議所)	佐野市	市観光協会
	奥日光サイクルシェア(日光自然博物館)	小山市	市観光協会
大田原市	市観光協会		小山市シェアサイクル
矢板市	城の湯やすらぎの里(矢板市)	下野市	市観光協会
那須塩原市	まちなか交流センター(那須塩原市)	壬生町	町観光協会
那須町	黒田原地区まちづくりセンター(那須町)	野木町	町観光協会
宇都宮市	宇都宮市レンタサイクル	真岡市	真岡鐵道 真岡駅
鹿沼市	まちの駅 新・鹿沼宿(市観光物産協会)		久保記念観光交流館(市観光協会)
さくら市	和い話し広場(さくら市)	益子町	真岡鐵道 益子駅
那須烏山市	市観光協会		道の駅 ましこ(益子町)
	大金駅前観光交流施設(那須烏山市)	茂木町	真岡鐵道 茂木駅
足利市	市観光協会	市貝町	道の駅サシバの里いちかい(市貝町)
栃木市	市観光協会	芳賀町	芳賀温泉ロマンの湯(芳賀町)

表 3 市町・観光協会等の団体・鉄道事業者により運営されているシェアサイクル・レンタサイクルの状況

【出典：栃木県交通政策課調べ(R1.10)】

(5) 健康づくり・スポーツ活動

本県の健康寿命は近年上昇しています（図7）が、肥満者の割合は全国値より多く、男性では30歳以上で3割以上と高い水準です（図8）。

日頃から体重の増減を把握し、食事や運動などの生活習慣に気をつけることが大切です。

本県の成人の週1日以上のスポーツ活動実施率は、緩やかな上昇傾向にあり40%台を推移している（図9）ものの、特に30代から50代のいわゆる「働き盛り世代」の実施率が低い状況にあります（図11）。

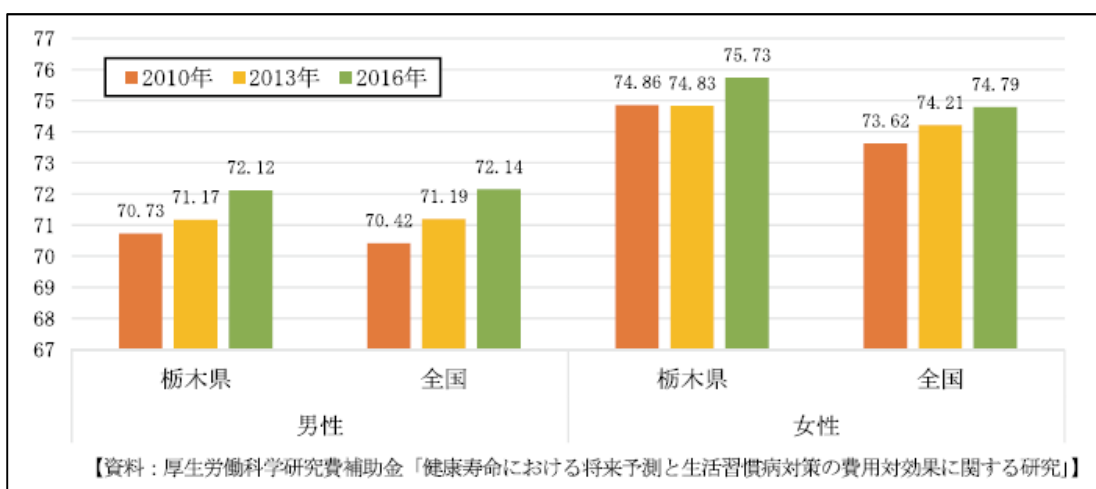


図7 健康寿命

【出典：栃木県保健医療計画（7期計画）（栃木県）】

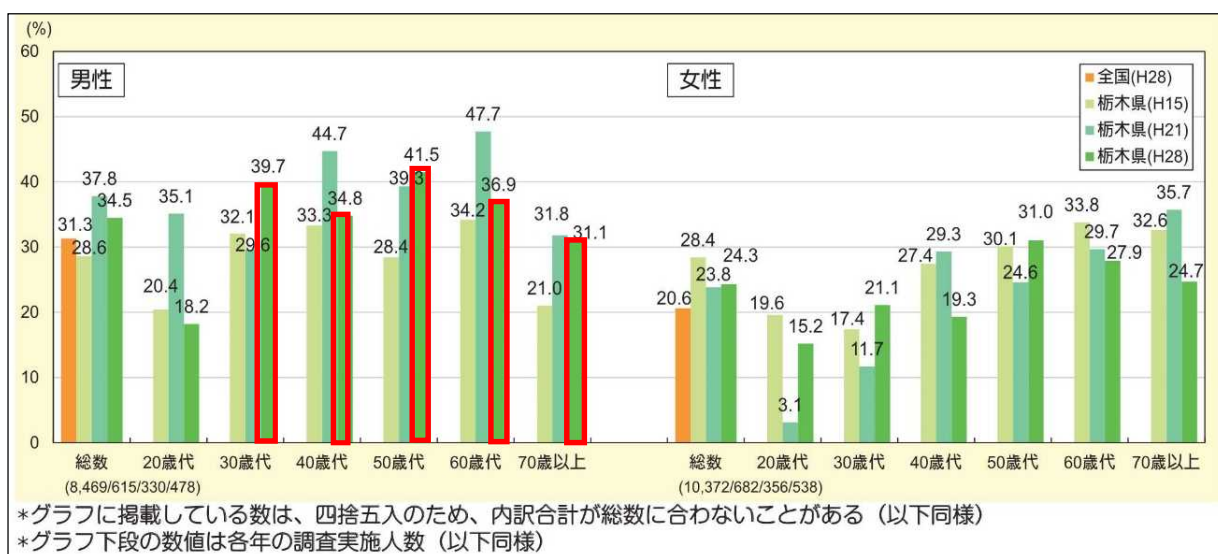
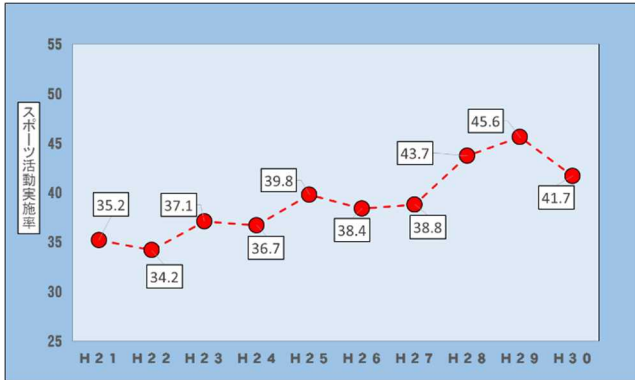


図8 肥満者の割合

【出典：平成28年度県民健康・栄養調査結果（栃木県）】

このような中、手軽に運動できる自転車を活かし、身近でスポーツの楽しさや喜びを味わうことができる環境づくりを進めることが重要です。

自転車は、適正な運動強度を維持しやすく（図 10）脂肪燃焼等に効果的であり、生活習慣病の予防が期待できるほか、年齢を重ねた時の歩ける身体づくりに資するものです。



	普通歩行	速歩	水泳	自転車(軽い負荷)	ゴルフ	軽いジョギング	ランニング	テニス(シングルス)
強度(メッツ)	3.0	4.0	8.0	4.0	3.5	6.0	8.0	7.0
運動時間(メッツ・時)	10分	10分	10分	20分	60分	30分	15分	20分
運動量(メッツ・時)	0.5	0.7	1.3	1.3	3.5	3.0	2.0	2.3
体重別エネルギー消費量(単位:kcal)								
50kgの場合	20	25	60	55	130	130	90	105
60kgの場合	20	30	75	65	155	155	110	125
70kgの場合	25	35	85	75	185	185	130	145
80kgの場合	30	40	100	85	210	210	145	170

エネルギー消費量は、強度(メッツ)×時間(h)×体重(kg)の式から得られた値から安静時のエネルギー量を引いたものです。全て5kcal単位で表示しました。

図 9 本県成人の週 1 日以上スポーツ活動実施率

図 10 身体活動で消費するエネルギー

【出典：H30 栃木県県政世論調査結果（栃木県）】

【出典：健康づくりのための身体活動基準 2013(厚生労働省)】

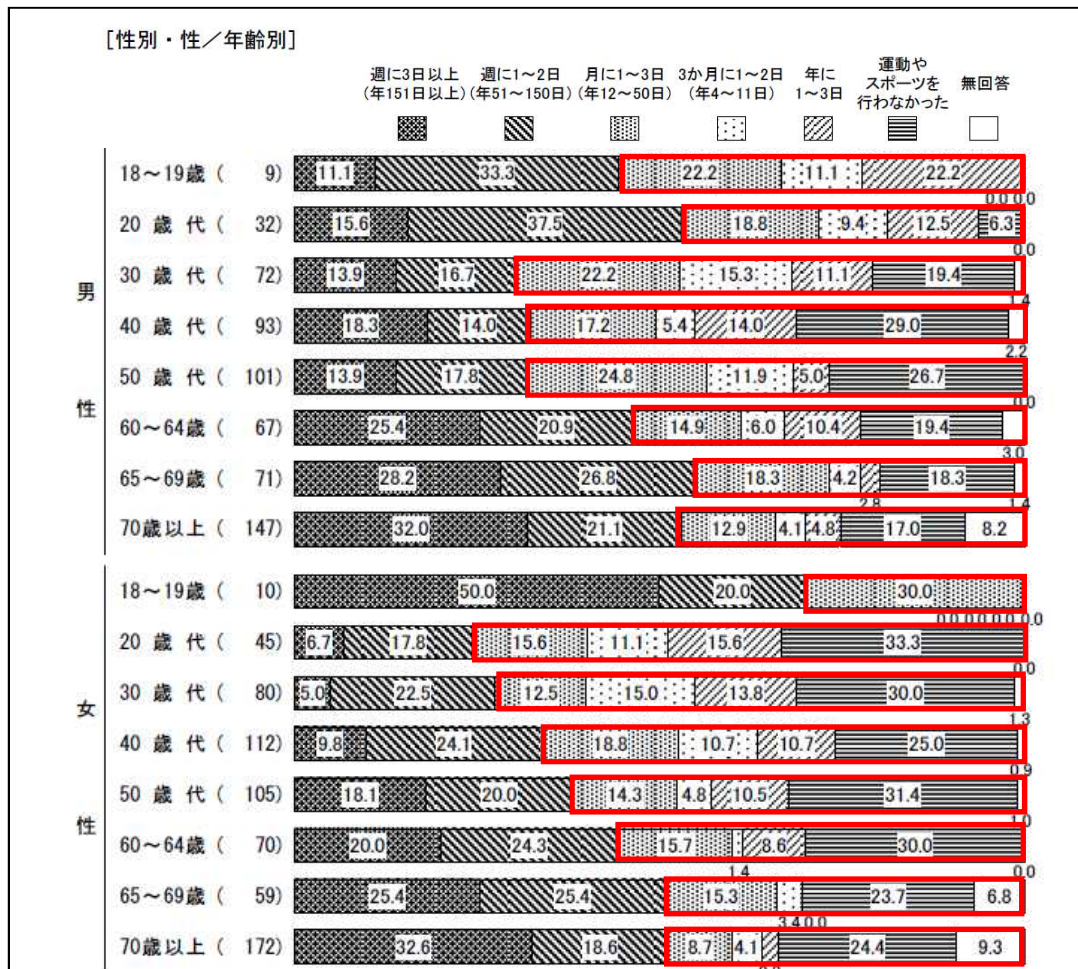


図 11 本県成人のスポーツ活動実施率

【出典：H30 栃木県県政世論調査結果（栃木県）】

(6) 自転車関連イベント

本県は、2つの地域密着型サイクルロードレースチームを擁し（図12）、公道を走行する国際的ロードレースや国内最高峰のロードレースシリーズが多数開催されるなど、サイクリススポーツが盛んな地域です。

また、県民が参加できるサイクルイベントも通年にわたり県内各地で開催されています（表4）。

これらの自転車関連イベントの経済効果は大きく、地域活性化に資するものであり、今後とも各種イベントを展開していくことが求められます。

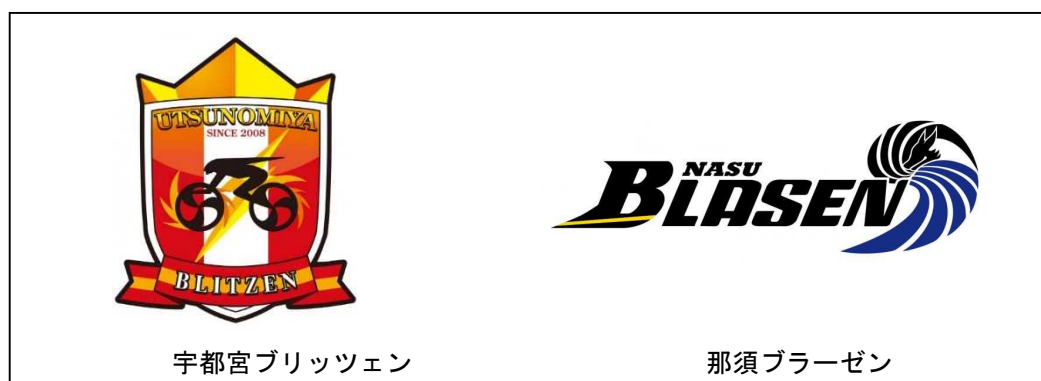


図12 県内に本拠地を置く2つの地域密着型サイクルロードレースチーム

【出典：栃木県HP】

【1. 豊富なレースの開催実績】			
■国際自転車競技連合（UCI）公認レース			
① ジャパンカップサイクルロードレース (宇都宮市・1992年～)		② ツール・ド・とちぎ (栃木県全域・2017年～)	
■全日本実業団自転車競技連盟（JBCF）主催レース 2018年Jプロツアー ※全22戦中8戦開催			
① 宇都宮クリテリウム(宇都宮市)		② 宇都宮ロードレース(宇都宮市)	
③ 那須塩原クリテリウム(那須塩原市)		④ 那須ロードレース(那須町)	
⑤ 大田原クリテリウム(大田原市)		⑥ やいた片岡ロードレース(矢板市)	
⑦ チームタイムトライアルチャンピオンシップ(栃木市)		⑧ タイムトライアルチャンピオンシップ(栃木市)	
【2. 通年で開催されるサイクルイベント】			
4月	・うつのみやサイクルピクニック(宇都宮市) ・咲くライド・さくら市(さくら市) ・鬼怒川温泉のんびりポタリング (日光市)	5月	・ツインリンクもてぎ7時間エンデューロ(茂木町) ・日光春ポタ(日光市)
7月	・那須高原ロングライド(那須町)	8月	・やいた八方ヶ原ヒルクライムレース(矢板市)
9月	・ツール・ド・NIKKO(日光市)	11月	・ツール・ド・おやま(小山市) ・温泉ライダーin喜連川温泉(さくら市)

表4 県内で開催される自転車関連イベント

【出典：ツール・ド・とちぎタイムス第3号（H30.12発行）（ツール・ド・とちぎ実行委員会）】

(7) サイクルツーリズム

本県は、東京から60～160kmの首都圏北部に位置し、県内を南北に貫く東北縦貫自動車道や東北新幹線、東西に横断する北関東自動車道があり、首都圏や隣県からのアクセスに優れています(図13)。

雄大な山々から清らかに流れる河川や緑豊かな里山、田園などが織りなす四季折々の風景を県内随所に見ることができるなど、自然と身近にふれあえる環境があり、また、長い歴史の中で生まれ、現代に守り伝えられてきた歴史的価値の高い世界遺産など、貴重な資源が数多く存在しています(写真1～3)。

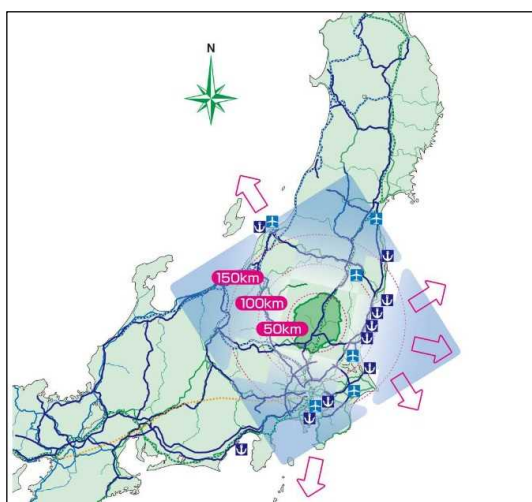


図13 恵まれた立地条件にある栃木県
【出典：とちぎ元気発信プラン(栃木県)】



写真1 男体山と中禅寺湖
【出典：栃木県HP】



写真2 史跡 足利学校
【出典：栃木県HP】



写真3 雲巖寺
【出典：栃木県HP】

本県の観光客入込数等は順調に増加していますが、東京圏からの日帰り圏内に位置していることなどから、宿泊数の増加に結び付いていない傾向にあります（表5、図14～15）。

今後は、本県を訪れる観光客の滞在性・周遊性を高めることで、より多くの経済効果を地域に波及させる必要があり、また、外国人観光客を本県に呼び込むことが必要となっています。

区 分	H25 2013	H26 2014	H27 2015	H28 2016	H29 2017	H30 2018	H30-29 増減	H30/29 比
入 込 数	85,425	87,115	90,525	90,923	92,768	95,436	2,669	102.9
宿 泊 数	7,807	7,875	8,277	8,120	8,360	8,269	▲91	98.9

表5 観光客入込数・宿泊数の推移 [単位：千人、%]

【出典：平成30（2018）年栃木県観光客入込数・宿泊数推定調査結果概要（栃木県）】

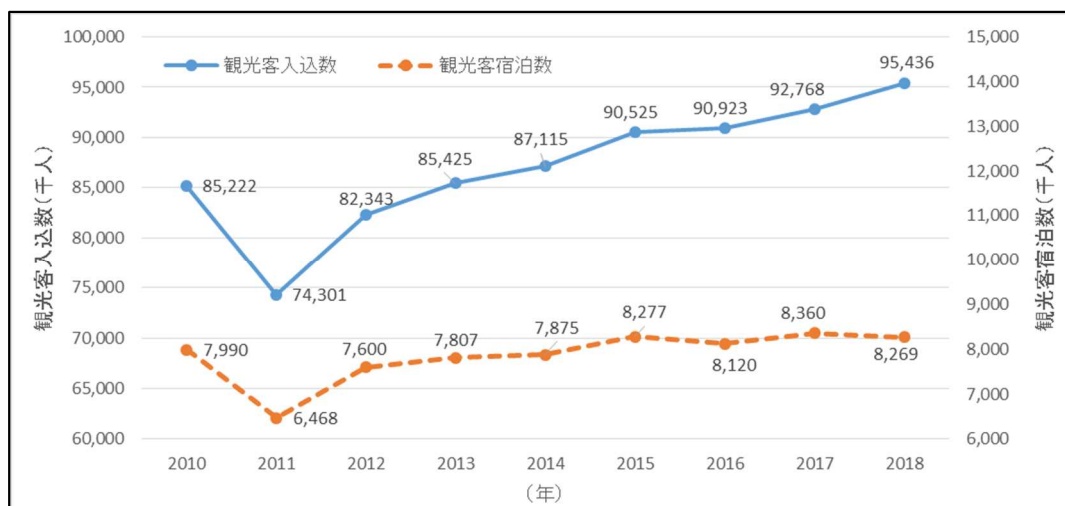


図14 本県の観光客入込数・宿泊数の推移【出典：栃木県観光交流課調べ】

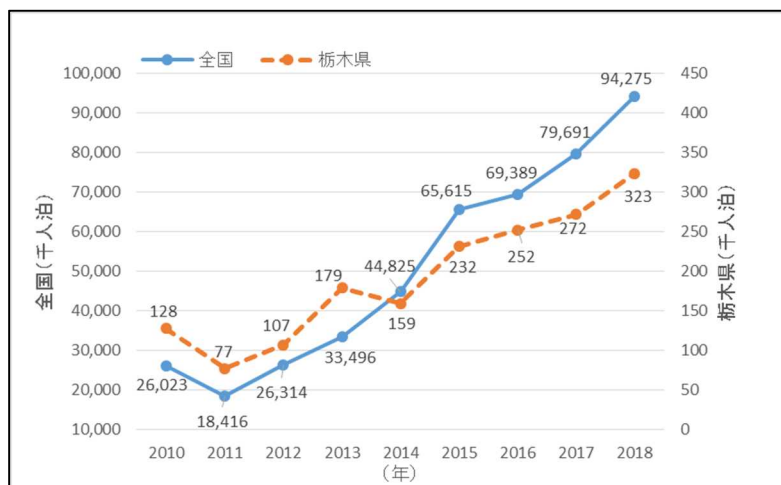


図15 外国人延べ宿泊者数（栃木県・全国）【出典：観光庁】

外国人観光客のニーズが「モノ消費」から体験型観光の「コト消費」へ変化し、滞在コンテンツの充実が求められている中、自転車は、爽快感・雰囲気や自然を肌で感じられ、徒歩とも自動車・公共交通とも異なるスケールで周辺環境の認識が可能であるため、外国人観光客の来訪を促進できる可能性があります（図 16）。

自転車を活用した観光地域づくり（サイクルツーリズムの推進）は全国的に有望視されています。

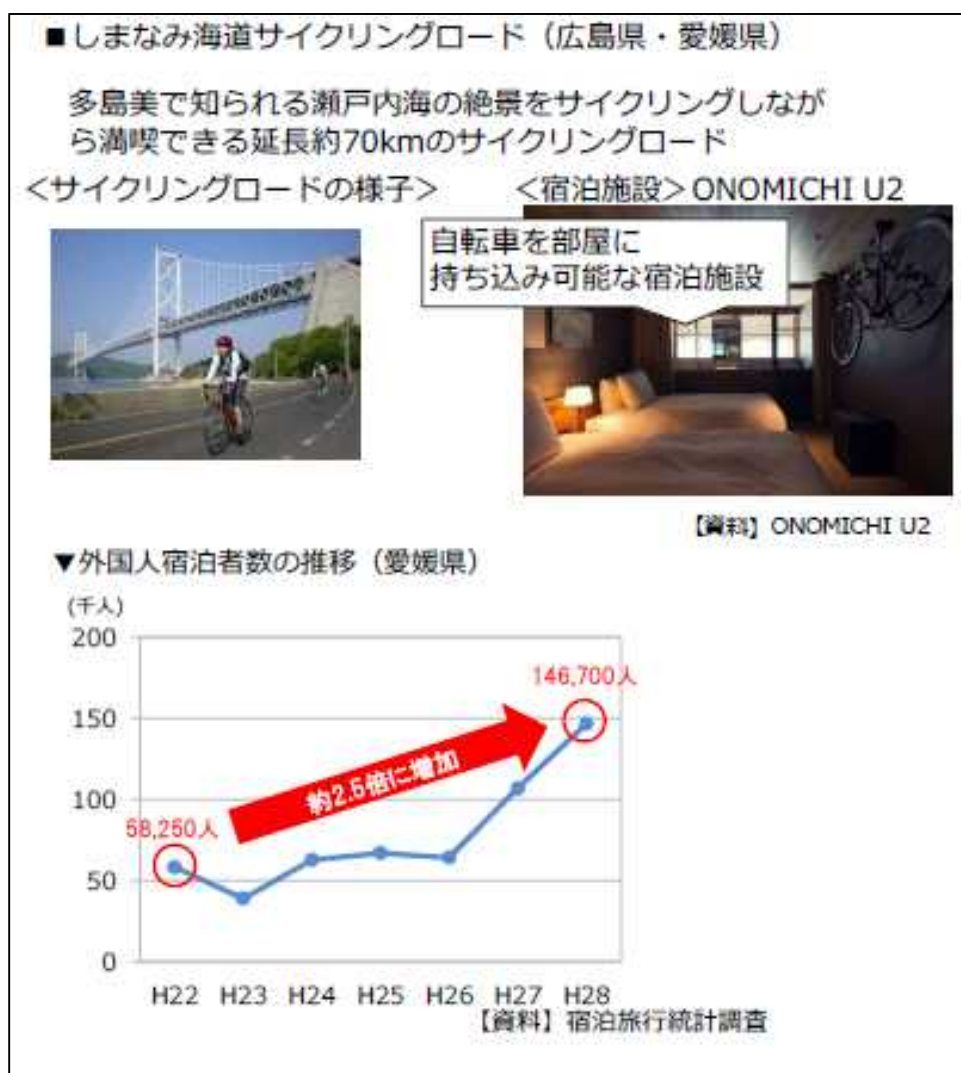


図 16 しまなみ海道サイクリングロード（広島県・愛媛県）の例

【出典：国土交通省資料】

(8) 自転車に関係する交通事故

本県における全事故の件数は減少傾向ですが、全事故に対する自転車事故の比率（構成率）は、発生件数、死者数、負傷者数ともに横ばいです（表6）。

また、平成29年中の全国における自転車乗用中の死者のうち、自転車側に法令違反が認められた割合は約8割と高水準である等、利用者の安全意識の醸成が課題です。

このような状況において、自転車の安全利用を図るためには、交通ルールの周知と安全教育を推進することが重要です。

加えて、近年では、自転車利用者が加害者となる事故の損害賠償において、加害者側に高額な賠償命令が出ています（表7）。被害者救済の観点から、自転車の利用者等に対して、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進する必要があります。

区分	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
発生件数（構成率）	1,245 (16.7)	1,076 (16.8)	1,012 (16.0)	880 (16.0)	839 (17.2)
死者数（構成率）	18 (17.8)	14 (13.7)	18 (18.4)	7 (9.2)	15 (15.8)
負傷者数（構成率）	1,224 (13.0)	1,062 (13.2)	994 (12.6)	877 (12.7)	822 (13.6)

(注)構成率は全事故に対する比率を示す。

表6 自転車事故の発生状況【出典：交通年鑑（栃木県警察本部）】

賠償額 (万円)	裁判所	判決日	被害者	被害内容	加害者・過失
9,521	神戸	平成25年7月4日	女性62歳	歩行者 後遺障害	小学生(11歳) 無灯火
9,266	東京	平成20年6月5日	男性24歳	自転車運転 後遺障害	男子高校生 通行違反
6,779	東京	平成15年9月30日	女性38歳	歩行者 死亡	男性 交差点進行
5,438	東京	平成19年4月11日	女性55歳	歩行者 死亡	男性 信号無視
4,746	東京	平成26年1月28日	女性75歳	歩行者 死亡	男性 信号無視

【出典：一般社団法人日本損害保険協会】

表7 自転車事故の賠償事例【出典：国土交通省資料】

(9) 災害時における自転車の活用

東日本大震災時は、交通機関の混乱やガソリン等の燃料の供給遅れが発生し、県民生活に影響を及ぼしました。

自転車が有する機動性を、災害対応の様々な局面で必要に応じて活かしていくことが必要です。

第3章 計画の目標

1 国の自転車活用推進計画における目標

国計画においては、自転車の活用の推進に関する4つの目標と18の施策が定められています。

国の自転車活用推進計画の目標

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

- 1 自転車通行空間の計画的な整備の促進
- 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
- 3 シェアサイクルの普及促進
- 4 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
- 5 自転車のIoT化の促進
- 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

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

- 7 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
- 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
- 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
- 10 自転車通勤の促進

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

- 11 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
- 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

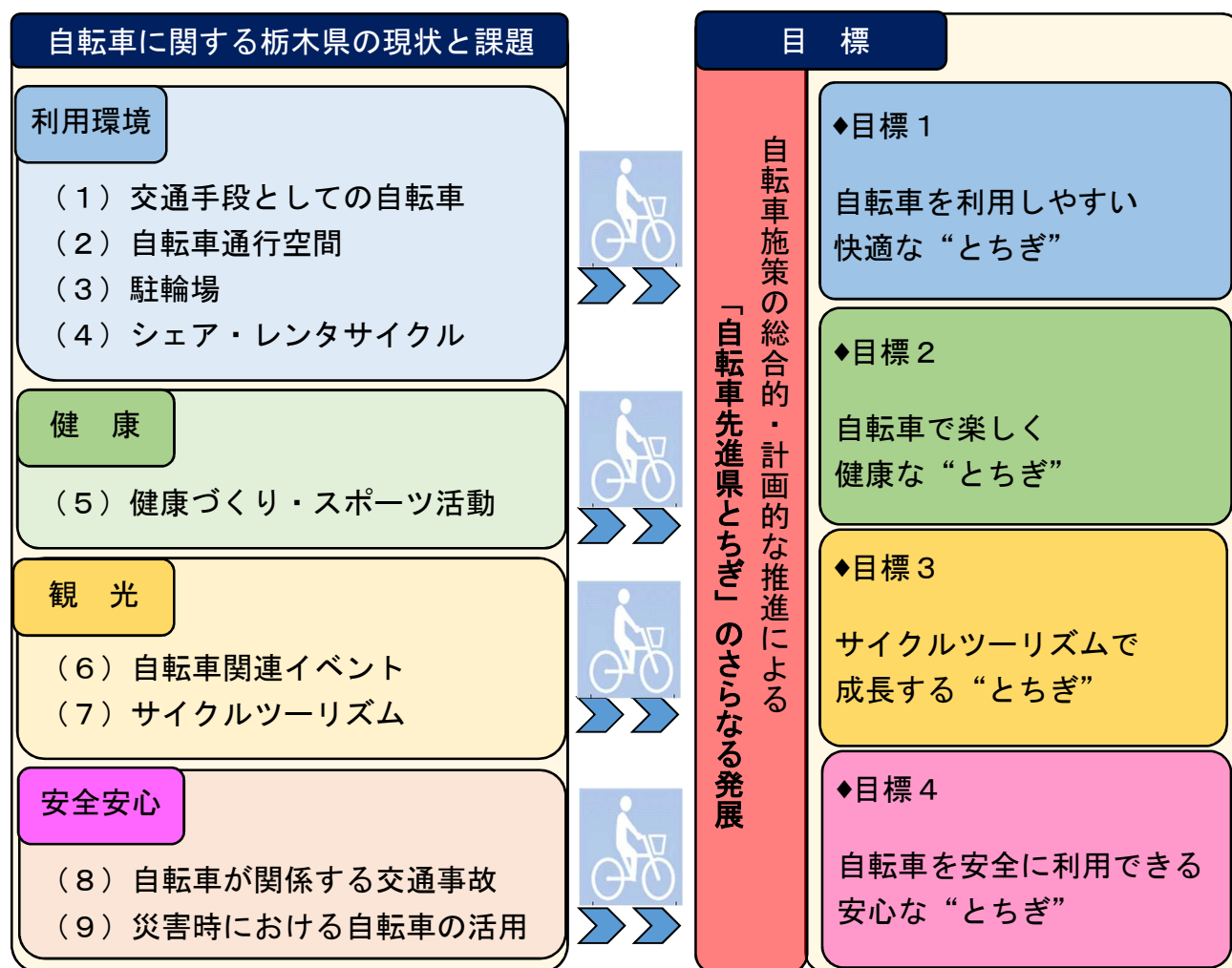
目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- 13 高い安全性を備えた自転車の普及促進
- 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
- 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
- 16 学校における交通安全教室の開催等の推進
- 17 自転車通行空間の計画的な整備の促進（再掲）
- 18 災害時における自転車の活用の推進

2 本計画の目標

本県は、自転車関係イベントが多数開催されるとともに、平地と山地のバランスが良く変化に富んだサイクリングルート設定が可能であるなど、多くのサイクリストを惹きつける「自転車先進県」です。

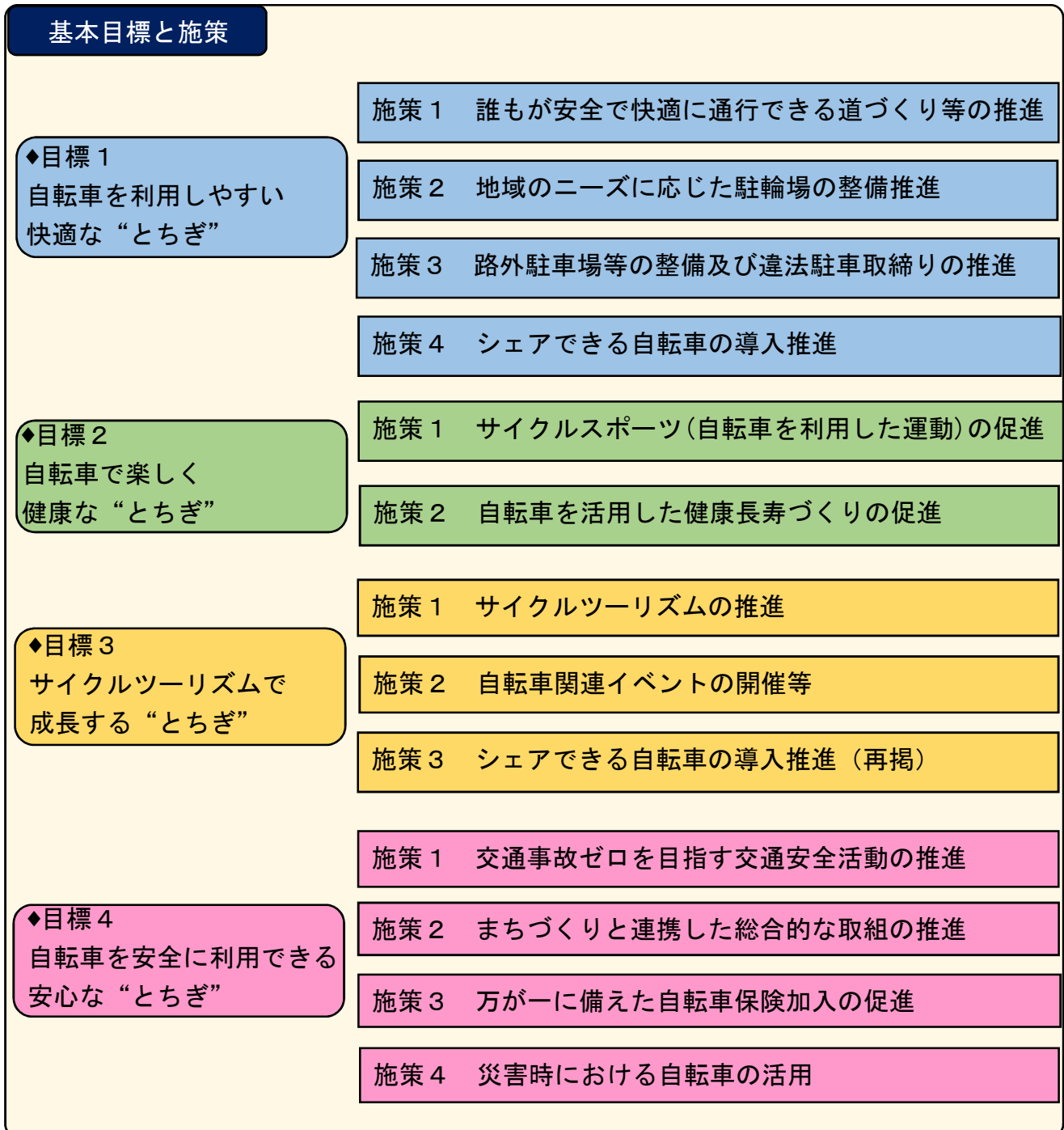
本計画では、自転車施策の総合的・計画的な推進による「自転車先進県とちぎ」のさらなる発展を目指すため、自転車に関する本県の現状と課題を踏まえた上で、国計画も勘案し、4つの目標を設定しました。



第4章 施策の展開

1 目標から各施策への展開

4つの目標に対し、様々な施策を総合的・計画的に展開します。



2 各施策と具体的措置

(1) 目標1の施策と具体的措置

◆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 など

施策2 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進

駐輪場の整備 など

施策3 路外駐車場等の整備及び違法駐車取締りの推進

適切な取締り など

施策4 シェアできる自転車の導入推進

レンタサイクル導入 など

成果指標

(2) 目標2の施策と具体的措置

◆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

公園の活用 など

施策2 自転車を活用した健康長寿づくりの促進

広報活動 など

成果指標

(3) 目標3の施策と具体的措置

◆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

サイクリングルート整備 など

施策2 自転車関連イベントの開催等

イベント開催 など

施策3 シェアできる自転車の導入推進（再掲）

レンタサイクル導入 など

成果指標

(4) 目標4の施策と具体的措置

◆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

交通安全教育 など

施策2 まちづくりと連携した総合的な取組の推進

ゾーン30 など

施策3 万が一に備えた自転車保険加入の促進

広報啓発 など

施策4 災害時における自転車の活用

移動手段として活用 など

成果指標

第5章 計画の推進

1 推進体制

(1) 庁内推進体制

本計画に基づく各種取組については、庁内関係課において連携を図り、総合的かつ計画的に推進します。

(2) 市町との連携・官民連携

本計画の推進にあたっては、市町との連携を図るとともに、民間の有識者や関連団体等と連携します。

2 本計画のフォローアップ及び見直し

(1) 計画のフォローアップ

本計画に基づく各種取組については、必要に応じて、民間の有識者や関連団体等の助言を受けつつ、その取組状況等に関するフォローアップを行います。

(2) 計画の見直し

計画期末までに、施策の効果に関する評価を行うとともに、社会情勢の変化等を踏まえて、計画の見直しを行います。