

佐野市自転車活用推進計画

令和 5（2023）年 3 月

栃木県佐野市

はじめに

自転車は、日常生活における移動手段として子どもから高齢者まで幅広い世代に利用され、近年、健康増進、環境負荷の低減、観光振興など様々な効果をもたらすツールとして、また、その機能性から災害時の移動手段として注目されています。さらに情報通信技術の発展や自転車保険の加入義務化など、自転車を取り巻く社会情勢も著しく変化しております。このような中、国において



令和3(2021)年5月に自転車活用推進法に基づく第2次自転車活用推進計画が策定され、自転車を活かしたまちづくりの推進やサイクルツーリズムの推進、自転車事故のない安全・安心な社会の実現等の方針が示されました。

本市においては、平成30(2018)年度に策定した第2次佐野市総合交通マスタープランのテーマであります「交通手段の役割分担と連携による持続可能な交通体系の確立」に向け、交通や福祉、教育等、様々な分野と連携しながら、市民の移動手段の維持・確保を進めていく方針を掲げてまいりました。

また、2050年までにCO2排出量を実質ゼロにする「ゼロカーボンシティ」を目指すことを昨年、宣言いたしました。その実現に向けた取組みにも繋がってまいります。そして、本市の北部に広がる自然は多くの観光客が訪れ、大変魅力のある場所となっております。中山間地域を含む通称「奥佐野」の魅力発信も期待されるとともに、佐野・田沼・葛生地区のまちなかへの集客にも繋がられるなど、自転車を活用したまちづくりは大いに可能性を秘めていると考えております。

これらの状況を踏まえ、本市のまちづくりに大きく貢献するツールとして自転車を位置づけるとともに、安全・安心・快適に自転車を利用していただけるよう、令和5年度から4年間で実施する事業を明らかにした「佐野市自転車活用推進計画」を策定いたしました。

今後は、市民の皆様をはじめ、本市を訪れる多くの方々が健康で楽しめるようなまちづくりを進めてまいります。

令和5年3月

佐野市長 金子 裕

目 次

第1章 計画の策定にあたって	1
1.1 背景と目的	1
1.2 計画区域	1
1.3 計画期間	1
1.4 SDGsの推進	2
1.5 計画の位置づけ・上位計画・関連計画	2
第2章 本市の概況及び自転車の利用実態と課題	13
2.1 地勢	13
2.2 道路交通網・公共交通網	14
2.3 自転車の利用実態	17
2.4 自転車の利用環境	19
2.5 サイクルツーリズムの現状	22
2.6 運転免許の保有・返納の状況	26
2.7 自転車事故の状況	27
2.8 自転車関連の交通ルール・自転車条例の状況	29
2.9 本市の健康に関する状況	33
2.10 自転車と環境問題について	34
2.11 自転車利用者アンケート	35
2.12 災害時の自転車の活用について	37
2.13 今後に向けた課題の整理	38
第3章 基本方針と目標	39
3.1 基本方針・取組計画	39
3.2 方針1 安全・快適に利用できる自転車ネットワークの整備	40
3.3 方針2 サイクルツーリズムの推進	65
3.4 方針3 交通安全対策の実施	67
3.5 方針4 自転車利用による健康増進と環境負荷の低減	70
3.6 方針5 災害時の自転車の活用	71
第4章 計画の進捗管理	72
4.1 評価指標の設定	72
4.2 事業の推進体制	72
4.3 スケジュールと事業実施主体	73
用語解説	75
付属資料	77

第1章 計画の策定にあたって

1.1 背景と目的

自転車は、手軽で利便性が高く、経済的で環境にもやさしい移動手段として、子どもから高齢者まで幅広い世代にわたり、日常生活の足に利用されています。近年、自転車を活用することで健康づくりや観光振興だけでなく、地域活性化にもつながることが注目され、「自転車を活かしたまちづくり」が各地で検討され始めています。

国は、平成29(2017)年に自転車活用推進法を施行しました。この法律では、環境負荷の低減、国民の健康増進、交通混雑の緩和を図る身近な交通手段、災害時の移動手段として自転車活用の推進が基本方針として掲げられ、平成30(2018)年には「自転車活用推進計画」が閣議決定されました。また、栃木県においても同法の基本方針に基づき、令和2(2020)年に「栃木県自転車活用推進計画」を策定しました。

本市においては、平成30(2018)年度に策定した第2次佐野市総合交通マスタープラン(以下「交通マス」という。)で、「安全で快適な自転車ネットワークの形成推進」、「自転車の利活用促進に向けた取組の検討」、「学校教育施設等への自転車ネットワークの形成推進」を実現するため、自転車活用の基本方針を定めたところです。

関東平野の北部に位置する本市は、中・南部を中心に平地が広がり、北部は中山間地域になっています。特に市東部に位置する標高242mの唐沢山は、ヘアピンカーブが続く急坂コースでヒルクライム(登坂競技)愛好者に人気があります。一方、市街部では、自転車利用に適した平坦な土地であるという特性から、まちづくりや観光、スポーツ振興等の視点における自転車に関する様々な活用が考えられます。

こうした特徴を踏まえ、自転車ネットワークの基盤整備や、自転車を活用した観光振興・環境負荷の低減・健康増進・交通安全等を推進し、持続可能な社会を実現するため、「佐野市自転車活用推進計画」を策定します。

1.2 計画区域

本計画の対象区域は、佐野市全域とします。

1.3 計画期間

本計画の計画期間は、令和5(2023)年度から令和8(2026)年度の4年間とします。これは、国の自転車活用推進計画と栃木県自転車活用推進計画の次期計画が令和8(2026)年度からであり、本市はその内容を踏まえ次期計画が作成できるように、終期を1年ずらしています。

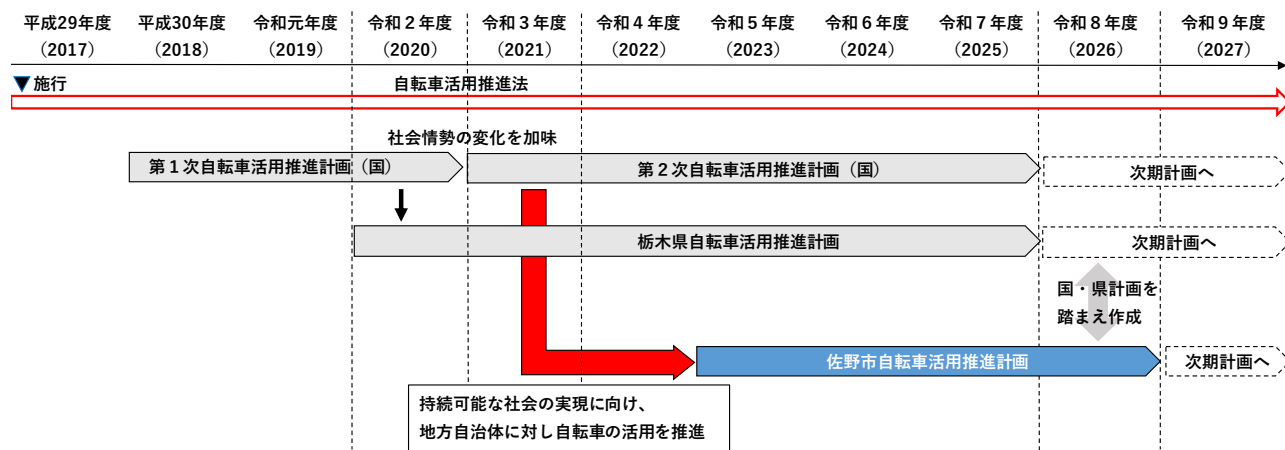


図1 佐野市自転車活用推進計画の期間

1.4 SDGsの推進

SDGs(Sustainable Development Goals)は経済、社会、環境が調和した持続可能で誰一人取り残さない社会の実現を目指す世界共通の目標です。佐野市自転車活用推進計画では、基本方針とSDGsの17の目標との関連性を示し、施策の推進を図り、SDGsの目標の達成につなげていきます。

【佐野市自転車活用推進計画に関連するSDGs】



1.5 計画の位置づけ・上位計画・関連計画

本計画は、自転車活用推進法第11条に基づく市町村自転車活用推進計画であり、国及び県の自転車活用推進計画の内容と整合を図り、本市の実情を踏まえ作成します。また、上位計画・関連計画との連携を図ります。

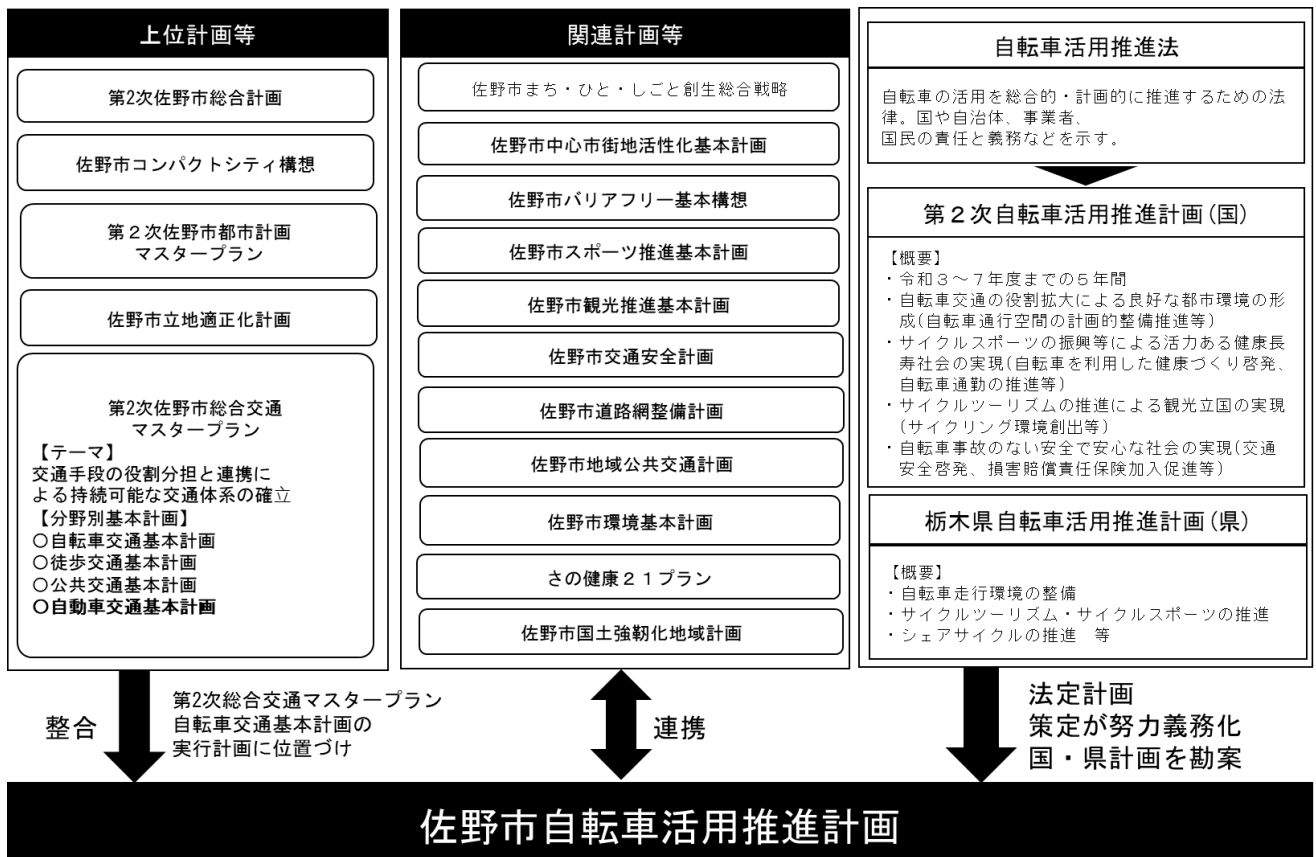


図2 計画の位置づけ・上位計画・関連計画

○関係法令等

(1) 自転車活用推進法〔平成 29(2017)年 5 月施行〕

同法では、自転車のメリットを活かし、どのように活用していくか、「自転車の活用を総合的・計画的に推進」するため、国や地方公共団体、事業者、国民の責任と義務などを示しています。

項目	内容
目的	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（第一条）
基本理念	<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・振動を発生しないものであること、災害時において機動的であること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（第二条）
法律の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○国等の責務（第三～四条） <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 ○公共交通関係事業者等の責務（第五～七条） <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 ○自転車活用推進計画（第九条） <p>政府は、自転車活用の総合的かつ計画的に推進するため、自転車活用推進計画を定めなければならない</p> ○市町村自転車活用推進計画（第十一条） <p>市町村は、自転車活用推進計画（都道府県自転車活用推進計画が定められているときは、自転車活用推進計画及び都道府県自転車活用推進計画）を勘案して、当該市町村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。</p> <p>⇒市町村自転車活用計画策定の努力義務</p>

[出典：国土交通省ホームページをもとに作成]

(2) 第2次自転車活用推進計画〔令和3(2021)年5月閣議決定〕

国は、自転車活用推進法の理念を踏まえ、平成30(2018)年に自転車の活用と推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るための基本的な計画として、自転車活用推進計画(第1次計画)を策定しました。令和3(2021)年5月には、社会情勢の変化等を踏まえ、第2次計画(計画期間:令和7(2025)年度まで)が閣議決定されました。計画には4つの目標と22の自転車活用施策が示されています。

第2次自転車活用推進計画の概要



1. 総論 ※関係団体等の意見聴取、計画の骨子に関するWEBアンケート(総回答数4,997)、パブリックコメント(総意見数69)を通じて幅広く意見を求めた上で策定。

(1) 自転車活用推進計画の位置付け
自転車活用推進法に基づき策定する。
我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画

(2) 計画期間
長期的な展望を視野に入れつつ、**令和7(2025)年度まで**

(3) 自転車を巡る現状及び課題

第1次計画からの社会情勢の変化等

コロナ禍における生活様式・交通行動の変容

○コロナ禍で、通勤・配達目的等の自転車利用のニーズが高まっている。

自転車通勤の開始時期
都市部の自転車通勤者のうち、4人に1人がコロナ流行後に自転車通勤を開始
新型コロナウイルス流行後 **23.0%**
新型コロナウイルス流行前 77.0% (n=500)
(※損害保険料 R2.7アンケート調査より)

情報通信技術の発展

○交通分野でもデジタル化が更に進展する可能性。(複数の交通モードやまちづくりとの連携等)

MaaS (Mobility as a Service)
出発地 目的地
一つのサービスとして複数(後乗・予約・決済) ※勤務の移動目的とも一体化

高齢化等も踏まえた「安全・安心」

○健康や生きがいの観点から、高齢者、障害者等にも対応した様々な自転車の普及を更に進める必要。
○配達目的等での自転車利用者が増加する中、危険な運転を防止するなど、安全の確保が課題。
○自転車対歩行者の高額賠償事故が発生。一方、保険加入促進について、都道府県等の取組も進展。

脱炭素社会の実現に向けた動き

新たな低速小型モビリティの登場(自転車通行空間への影響)

2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

第1次計画からの主な強化措置

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

施策

1. 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進
2. 自転車通行空間の計画的な整備
3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
4. シェアサイクルの普及促進
5. 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進
6. 情報通信技術の活用による推進
7. 生活道路での道路交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施

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

施策

8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
9. 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
10. 自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進
11. 自転車通勤等の促進

目標3 サイクルツーリズムの掛軸による観光立国の実現

施策

12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
13. 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

施策

14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
15. 多様な自転車の開発・普及【新規】
16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
17. 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
18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
19. 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進(再掲)
20. 自転車通行空間の計画的な整備(再掲)
21. 災害時における自転車の活用の推進
22. 損害賠償責任保険等への加入促進【新規】

○地域の「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、以下に取り組み。
・計画の質の向上(ネットワーク路線の計画への位置付け等)
・計画に基づく取組の実施のフォロー(整備事例の効果分析)等

○安全で快適な自転車通行空間の創出のため、都市部を中心に計画策定し整備を推進。
(利用者の多様性、将来に渡る使われ方等に留意しガイドラインも見直し)

○自転車利用環境の向上等のため、情報通信技術の活用を強化。
・データを活用した計画策定への支援
・自転車通行空間の整備状況等のオープンデータ化による経路検索等への活用
・シェアサイクルへのMaaSやAIの活用 等

○企業の自転車通勤のための環境整備を更に推進。
・「自転車通勤導入に関する手引き」の見直し
・環境整備のための支援策の具体化 等

○サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。
・商業施設(コンビニ等)等と連携した受入サービスの充実
・サイクルツーリズムを含む体験型・滞在型コンテンツの推進
・マウンテンバイクのコース整備や森林の保全管理等の推進

○サイクリングルートの持続的な廃止を推進。
(ナショナルサイクリングルート等の整備、JNTOサイト等を活用した情報発信)

○高齢者、障害者等も含め、身体に合った多様な自転車の開発・普及を推進。
○身体に合った自転車選びをアドバイスする人材を通じ、適切な自転車購入を支援。

○交通安全の啓発の対象・機会について、以下を新たに計画に明記し推進。
・対象: 配達員や自動車運転者を含む道路利用者全体、(小学校以上の学校教育に加え)未就学児やその保護者
・機会: 自転車購入時等、自動車運転免許更新時講習(高齢者講習)

○条例策定支援のほか、自転車販売店等を通じて保険加入を促進。

持続可能な社会の実現に向け、自転車の活用の推進を一層図る

4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

○関係者の連携・協力 ○計画のフォローアップと見直し ○調査・研究、広報活動等 等

図3 第2次自転車活用推進計画の概要
〔出典:国土交通省ホームページ〕

(3) 栃木県自転車活用推進計画〔令和2(2020)年3月策定〕

栃木県においては、自転車通行空間の整備や交通安全活動のほか、健康や観光などの新たな視点を加えた「栃木県自転車活用推進計画」を策定しました。栃木県の自転車施策の基本となるこの計画では、「自転車を利用しやすい快適な“とちぎ”」、「自転車で楽しく健康な“とちぎ”」、「サイクルツーリズムで成長する“とちぎ”」及び「自転車を安全に利用できる安心な“とちぎ”」の4つの目標を掲げ、13の施策と具体的な取組を示しています。



図4 栃木県自転車活用推進計画の概要
〔出典：栃木県ホームページ〕

○上位計画

上位計画では「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現に向けた全市・広域的にネットワーク化された道路・交通体系の整備方針が示されています。

(1) 第2次佐野市総合計画基本構想・中期基本計画〔令和4(2022)年3月策定〕

期間：令和4(2022)年度～令和7(2025)年度

項目	内容
将来像	水と緑にあふれる北関東のどまん中 支え合い、人と地域が輝く交流拠点都市
推進テーマ	定住促進
行政経営方針	効率的な行政経営、持続可能な財政運営、職員の能力向上、市民との協働
基本目標	<ul style="list-style-type: none"> ① 魅力ある産業で賑わう活力あるまちづくり ② 新たな流れの創造による賑わうまちづくり ③ 健やかで元気に暮らせるまちづくり ④ 豊かな心を育み、学び合うまちづくり ⑤ 快適により安全で安心して暮らせるまちづくり ⑥ 美しい自然、環境と調和するまちづくり ⑦ 市民参加による自立したまちづくり
土地利用の基本方針	<ul style="list-style-type: none"> ① 地域の特性を活かした土地利用を推進 ② 新たな産業基盤の整備 ③ 賑わいと魅力のある中心市街地及び周辺地域のコミュニティ拠点の整備 ④ 貴重な歴史資源・景観を大切にし、それらを活用して文化的風土を高め育てる ⑤ 定住と子育てのできる基盤の整備・確保 ⑥ うるおいのある住環境・生活空間を確保 ⑦ <u>コンパクトシティ構想による全市・広域的にネットワーク化された道路・交通体系を確立</u> ⑧ 山や河川の豊かな自然を大切にし、緑と水に親しむ空間を確保
まちづくりの基本理念	進化する佐野市 選ばれる佐野市
施策横断的な取組	コンパクトシティの推進、SDGsの推進、スマートシティの推進
自転車交通に関する記述	基本目標5 快適により安全で安心して暮らせるまちづくり 政策3 都市機能の充実したまちづくり 施策2 公共交通網の整備 ◆公共交通ネットワークの形成 ・公共交通空白地域の縮小に向けた検討 ・ <u>輸送の連携を図り、一体的なネットワーク構築</u> ・隣接市との交通サービス相互利用に向けた検討 ◆公共交通の利用促進 ・公共交通の利便性向上、利用促進 ・ <u>誰もが利用しやすい公共交通の環境整備</u> ・AI機能を有するMa a Sなど、デジタル技術の活用検討 ◆交通結節点の機能強化 ・主要な駅の利用しやすい環境を整えるための検討 ・パーク&バスライドの拠点として、新都市バスターミナルを整備して、高速バスをより利用しやすい環境にする

(2) 第2次佐野市都市計画マスタープラン〔平成31(2019)年3月策定〕
 期間：令和元(2019)年度～令和20(2038)年度

項目	内容
都市計画のテーマ	豊かな資源と人が育む 交流都市 佐野
対象区域	主に都市計画区域
自転車交通に関する記述	<p>○都市計画の基本目標</p> <p>(1)「拠点連結(いもフライ)型都市構造」の構築</p> <p>(2)魅力と活力にあふれた広域交流拠点づくり</p> <p>(3)安全・安心で都市活力を支えるまちづくり</p> <p>(4)水と緑が薫る快適な居住環境の創出</p> <p>(5)豊かな自然や歴史・文化を活かした景観形成</p> <p>○公共交通ネットワークの方針</p> <p>◆交通結節点の機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内主要駅の駐輪場整備による鉄道の利便性向上 <p>◆公共交通の機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車依存からの転換 <p>○道路ネットワークの方針</p> <p>◆幹線道路</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市間を結ぶ道路、都市活力軸を構成する道路、広域都市軸を構成する道路の機能整備・拡充、西部幹線整備推進 <p>◆補助幹線道路</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路の補完、快適な歩行者空間創出、まちづくり支援等 ・歩道の確保等の整備により統一感のある道路景観形成 <p>◆生活道路、歩行者・自転車ネットワーク</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちなかゾーンの主要な交通結節点及び学校・病院などの周辺では、安全で快適に通行できる歩行者や自転車の空間整備とネットワークの形成 ・北部や市街地後背地の山間部、河川空間等、サイクリングロード配置 <p>○交通需要管理の方針</p> <p>◆適切な交通手段への誘導</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅へのアクセス改善や駅前広場、駐車場、駐輪場整備による鉄道利用の促進 ・公共交通利用促進による自動車交通から公共交通へ移動手段の転換 ・自動車から自転車への転換を図るため、民間事業者によるシェアサイクルの導入 <p>◆まちなかゾーンにおける交通システムの確立</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通によるまちなかゾーンへのアクセス性向上、歩行者・自転車ネットワーク充実等、まちなかを回遊できる交通システム確立 <p>◆交通弱者への配慮</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用促進等、交通手段の選択肢確保 <p>◆官民協働による施策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民、事業者、行政など多くの主体が連携し、交通需要を管理する各種施策を効率的に運営
交通に関する重点項目	<p>○道路ネットワークの強化</p> <p>○交通結節点の強化</p> <p>○公共交通の機能強化</p> <p>○歩行者・自転車ネットワークの形成</p>

将来都市構想図

①面の構想

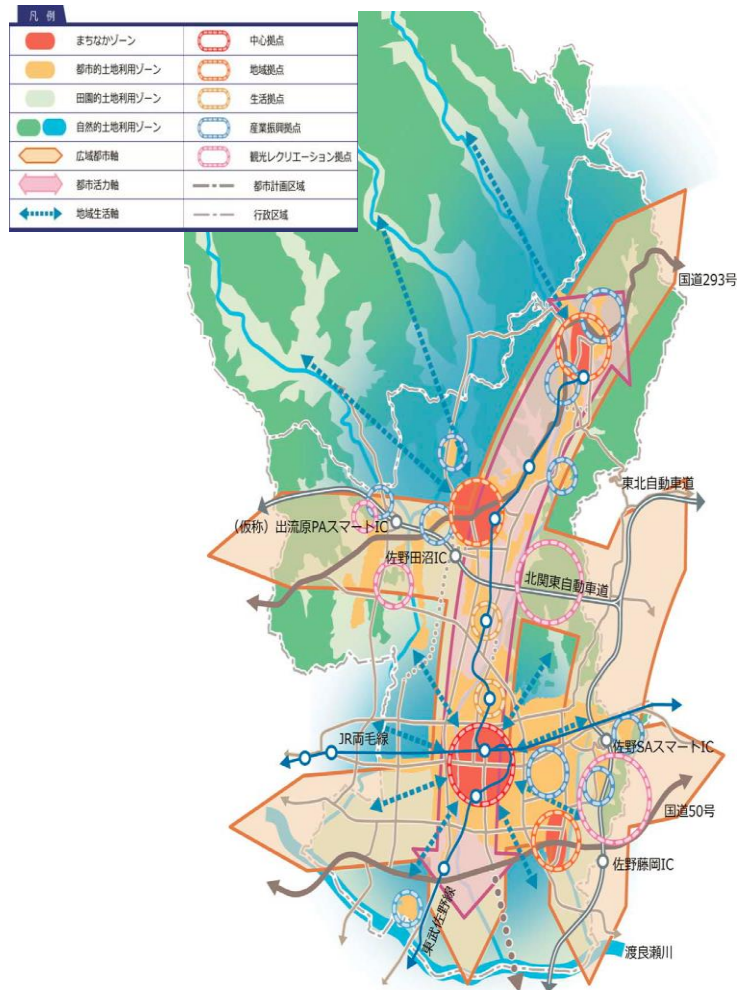
- ◆市街地…まちなかゾーン、都市的土地利用ゾーン
- ◆市街地外…田園的土地利用ゾーン、自然的土地利用ゾーン

②軸の構想

- ◆広域都市軸…広域的な道路交通及び公共交通ネットワーク
- ◆都市活力軸…拠点間を結ぶ公共交通と産業地を結ぶ幹線道路
- ◆地域生活軸…郊外部や中山間地域などの集落等と市街地を結ぶバスや道路網

③ 拠点の構想

- ◆中心拠点…中心市街地（佐野駅から佐野市駅周辺一帯）
⇒都市機能が集積し、利便性の高い交通環境を有する拠点
- ◆地域拠点…田沼市街地、葛生市街地、佐野新都市
⇒都市機能が比較的集積し、公共交通により中心拠点と連携可能な利便性のある拠点
- ◆生活拠点…堀米駅、吉水駅周辺
⇒公共交通により、中心・地域拠点の都市機能が比較的容易に活用でき、良好な居住環境を創出する拠点
- ◆産業振興拠点…産業用地確保、既存工業・産業団地の機能強化
- ◆観光レクリエーション拠点…みかも山公園、唐沢山城跡、唐沢山県立自然公園、国際クリケット場等



(3) 第2次佐野市総合交通マスタープラン

期間：令和元(2019)年度～令和20(2038)年度

項目	内容
対象区域	佐野市全域
テーマ	交通手段の役割分担と連携による持続可能な交通体系の確立
全体方針	<ul style="list-style-type: none"> ○交通手段の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・交通弱者の方でも移動が可能となるような交通手段を確保 ・デマンド交通等の導入による、公共交通空白地域の解消 ・公共交通や自転車などを利用した交通ネットワークの形成 ○交通手段の役割分担の整理 <ul style="list-style-type: none"> ・距離や目的に応じた適切な交通手段への誘導 ○既存ストックを活用した交通環境整備 <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道や道路等の既存ストックを最大限有効活用 ・交通結節点の強化や環境整備
自転車交通の基本方針	<ul style="list-style-type: none"> ○拠点内・拠点間の移動手段として位置づける ○<u>自転車交通の安全性・快適性の向上</u>
自転車交通の基本目標	<ul style="list-style-type: none"> ○基本目標1 拠点内のネットワークの構築 ○基本目標2 拠点間ネットワークの確立 ○基本目標3 拠点外の学校教育施設や観光施設へのネットワークの確立 ○基本目標4 多様な交通手段が共存可能な道路空間の確保
重点項目	<ul style="list-style-type: none"> ○結節点整備 <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅等交通結節点の機能強化 ・駅前広場及びアクセス道路の整備 ○道路網整備 <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者、自転車ネットワークの整備 ・多様な交通手段の共存可能な道路空間の確保 ・都市の活力を高めるための道路整備 ・都市計画道路の見直し ○TDM*(Transportation Demand Management)施策 <ul style="list-style-type: none"> ・朝夕通勤ピーク時間シフトの検討 ○モビリティ・マネジメント <ul style="list-style-type: none"> ・自動車(自家用)利用からの転換を促す市民意識醸成の促進 ・観光客への交通手段の情報提供強化 ・<u>自転車の交通ルール遵守とマナー向上の促進</u>

※TDM：自動車利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市や地域レベルの交通渋滞等、様々な交通問題を改善するための手法

○関連計画

佐野市道路網整備計画

期間：令和3(2021)年度～令和20(2038)年度


項目	内容
対象区域	佐野市全域
位置付け	上位計画を踏まえた本市の道路網整備のアクションプラン
自転車交通における骨格となる路線図	<p>○交通マスにおける自転車交通の基本目標等を基に骨格となる路線図を設定。</p>  <p>Legend:</p> <ul style="list-style-type: none"> 骨格となる路線 (Skeleton routes) 都市機能誘導区域 (Urban function guidance area) 居住誘導区域案 (Residential guidance area plan) 小学校 (Elementary school) 中学校 (Middle school) 高等学校 (High school) 短期大学 (Junior college)

図5 自転車交通における骨格となる路線図

○その他上位・関連計画

本市の各種計画から、「自転車交通に関連する課題等」と「自転車交通に関連する施策」を整理します。自転車交通とまちづくり・公共交通・観光等の各種施策を踏まえた事業展開を図ります。

各種計画 (策定年次)	自転車交通に関連する課題等	自転車交通に関連する施策
佐野市 コンパクト シティ構想 (H31(2019).3)	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通ネットワークと道路ネットワークの連絡性向上 ・歩行者や自転車の空間整備とネットワーク化 	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通ネットワークの再構築 ○公共交通の利便性の向上
佐野市立地 適正化計画 (R3(2021).3)	<ul style="list-style-type: none"> ・魅力あるまちなか等の形成 ・歩きやすいまちづくり ・誰もが快適に移動できる公共交通利用環境の充実 ・交通結節点の利便性向上 	<ul style="list-style-type: none"> ○駅前広場の拡充と活用方策の検討 ○拠点内外における自転車ネットワークの構築 ○シェアサイクル等の新たなモビリティの導入検討 ○交通結節点の機能強化、待合環境等の向上 ○交通結節点及びその周辺のバリアフリー化
佐野市まち・ひと・しごと 創生総合戦略 (R2(2020).3)	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通ネットワークとの連携 ・市街地周辺の集落等から市街地へ移動しやすい手段を確保 ・まちづくり、観光、福祉等さまざまな分野と連携した公共交通網整備 	<ul style="list-style-type: none"> ○コンパクト・プラス・ネットワーク（いもフライ型都市構造）の推進
佐野市中心 市街地活性化 基本計画 (R2(2020).8)	<ul style="list-style-type: none"> ・まちなかにおける、安全で快適な徒歩・自転車の動線確保 ・まちなかへの回遊性・アクセス性向上 ・バリアフリー化への対応 	<ul style="list-style-type: none"> ○まちなかの回遊性の確保 ・市道1級1号線整備事業 等 ○まちなかへのアクセス性向上 ・まちなかシェアサイクル事業 ・生活路線バス運行支援事業 ・次世代交通システム調査(推進)事業 ・バス交通整備事業
佐野市バリアフリー 基本構想 (H29(2017).3)	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー化された道路ネットワーク形成 	<ul style="list-style-type: none"> ○道路事業 ・佐野駅前線における歩道の自転車歩行者通行区分表示や点字ブロックの修繕 等 ○ソフト事業 ・自転車走行や駐輪に関するマナー向上活動実施 等
佐野市スポーツ 推進基本計画 (R4(2022).3)	<ul style="list-style-type: none"> ・サイクルツーリズムの推進 	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通機関と連携したサイクルツーリズム推進体制の支援 ○地域におけるサイクリスト受け入れ環境の充実 ○中山間地域の緑豊かな環境を生かしたサイクルイベントの開催
佐野市観光 推進基本計画 (R4(2022).3)	<ul style="list-style-type: none"> ・スポーツツーリズムとの連携 	<ul style="list-style-type: none"> ○サイクルツーリズム県南地域モデルルートの活用とPR

各種計画 (策定年次)	自転車交通に関連する課題等	自転車交通に関連する施策
佐野市交通 安全計画 (R4(2022).3)	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者及び自転車の安全確保と 遵法意識の向上 ・自転車利用環境の総合的整備 	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等 への加入促進 ○安全で快適な自転車通行空間の確保 ○道路利用者の自転車に関する安全意識の 醸成 ○道路や交通状況に応じた自転車走行空間 の整備 ○適正な自転車の駐車に関する啓発活動並 びに放置禁止区域、放置規制区域、公共施 設等への放置自転車撤去等の推進
佐野市地域 公共交通計画 (R4(2022).3)	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通空白地域における、鉄 道駅やバス停留所までの移動手 段 	<ul style="list-style-type: none"> ○地域の施設等を活用した駐輪場整備とサ イクル&バスライドの促進
第2次佐野市環境 基本計画 (R4(2022).3)	<ul style="list-style-type: none"> ・CO₂排出量の削減 	<ul style="list-style-type: none"> ○ COOL CHOICE SANO ・近距離での移動手段として徒歩や自転 車を推奨
さの健康 21 プラ ン(第2期計画) (H26(2014).3)	<ul style="list-style-type: none"> ・運動習慣の増加 	<ul style="list-style-type: none"> ○ウォーキング等の運動や日常生活にお ける身体活動量の増加等、適切な生活習慣 の啓発
佐野市国土強靱 化地域計画 (R2(2020).8)	<ul style="list-style-type: none"> ・災害時の自転車の活用 	<ul style="list-style-type: none"> ○大規模災害時の帰宅困難者や観光客の有 効な移動手段として活用が期待されるこ とから、自転車の利用環境整備の推進を する

第2章 本市の概況及び自転車の利用実態と課題

2.1 地勢

北部の田沼地域及び葛生地域は、中山間地域が縦長に広がり、県道沿いに集落が点在しています。南部の佐野地域は、ほぼ全域が平坦な地域です(図6)。

北部の中山間地域は、四季折々の豊かな自然環境に恵まれており、南部は、鉄道駅や佐野新都市バスターミナル周辺に市街地が形成され、その市街地を取り囲むように田園地帯が広がっています。

生活関連施設は、佐野、田沼、葛生地域の中心・地域拠点に集中しています(図7)。

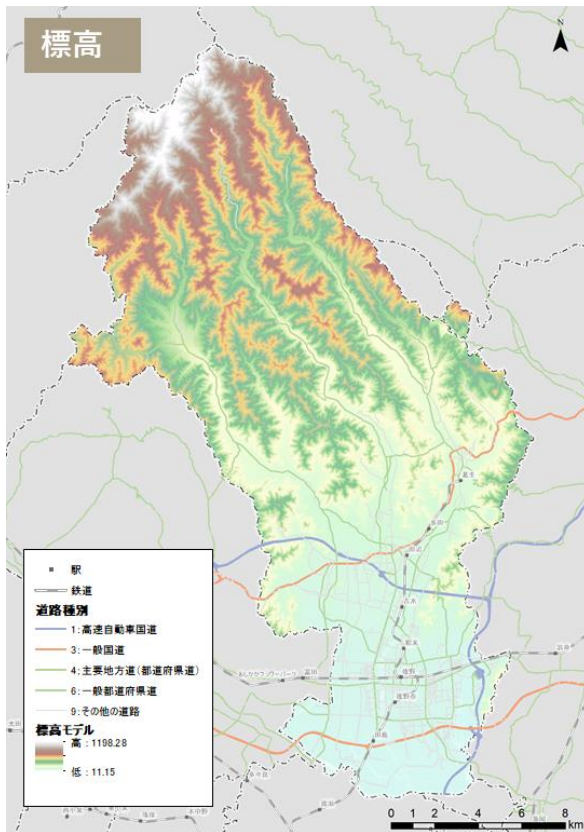


図6 本市標高図

[出典：基盤地図情報数値標高モデル(国土地理院)より]

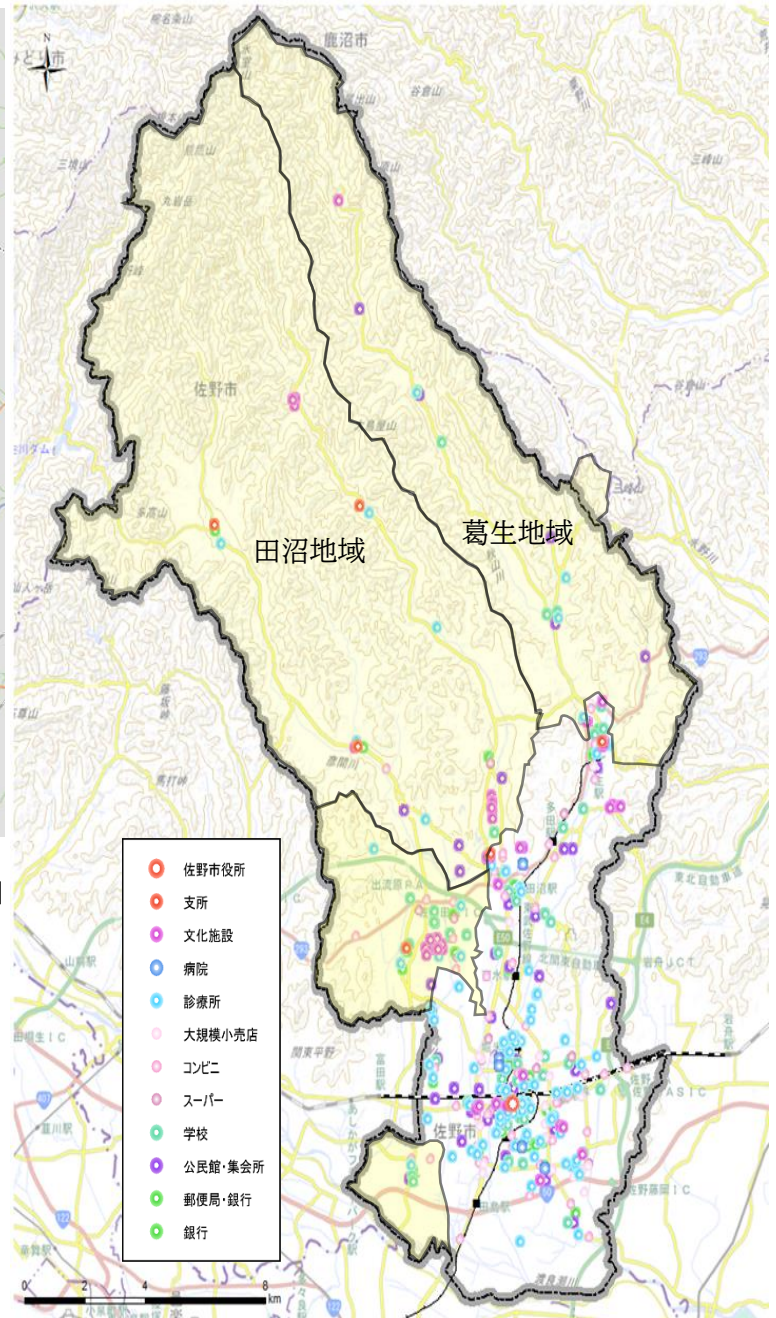


図7 本市主要施設配置図

2.2 道路交通網・公共交通網

① 道路交通網

本市は南北に縦断する東北自動車道と北関東を東西に横断する北関東自動車道が交差し、市内に4つのインターチェンジがあります。また、国道50号や国道293号等の主要な幹線道路を有し、交通の要衝といえる立地条件となっています。

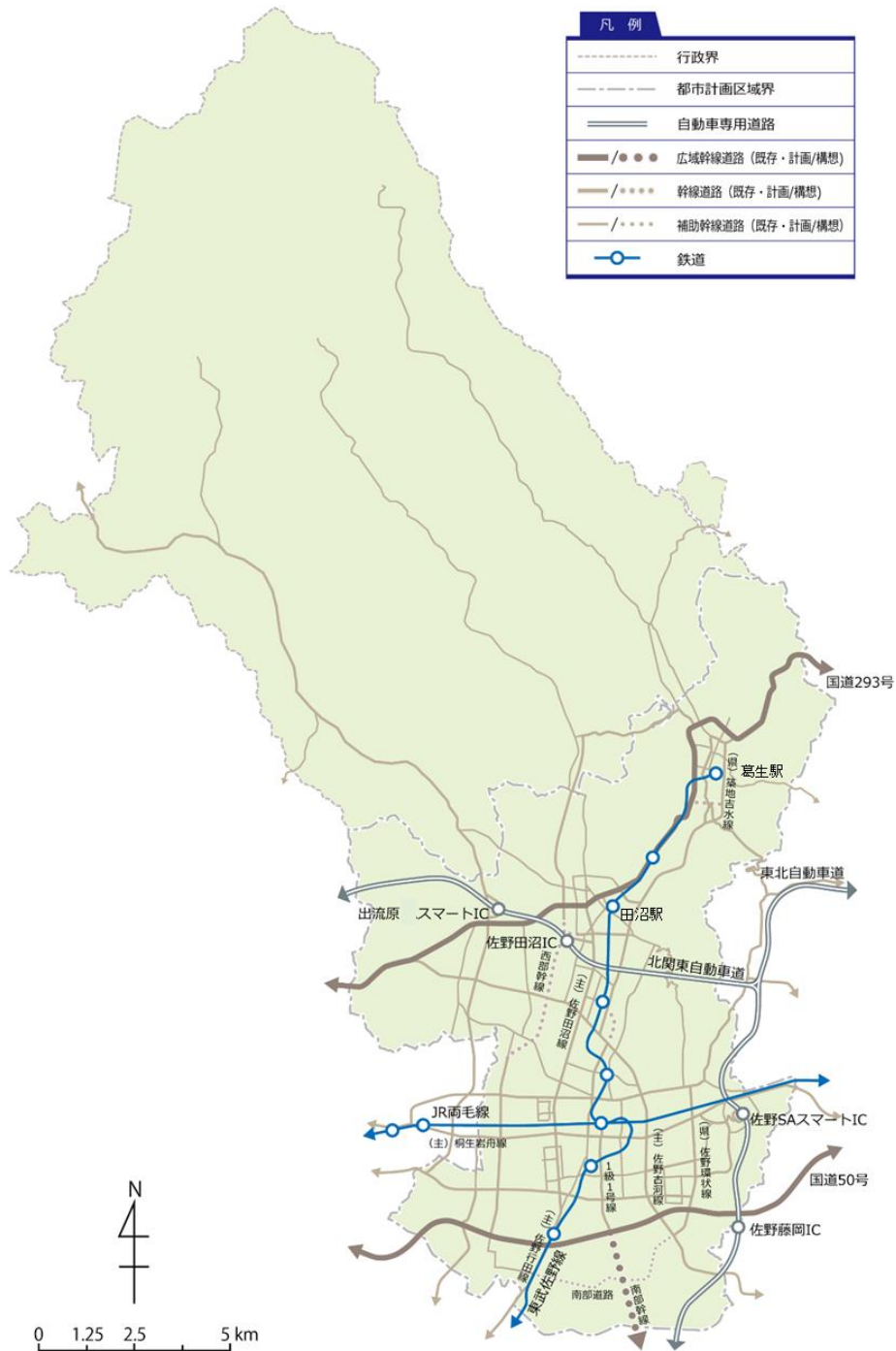


図8 本市の道路交通網

②公共交通網

本市と首都圏を結ぶ地域間公共交通として鉄道(JR両毛線・東武佐野線)、高速バスが運行しています。高速バスについては、佐野新都市バスターミナルから東京や大阪、名古屋、仙台等の主要都市に向けて運行しています。

地域内公共交通としては、路線バス、デマンド交通、タクシーが運行しています。路線バスは佐野市生活路線バスと佐野新都市線が運行しており、デマンド交通は、葛生・田沼地域の中山間地域や佐野地域の郊外部を中心に令和2年度から新たに運行を開始しました。

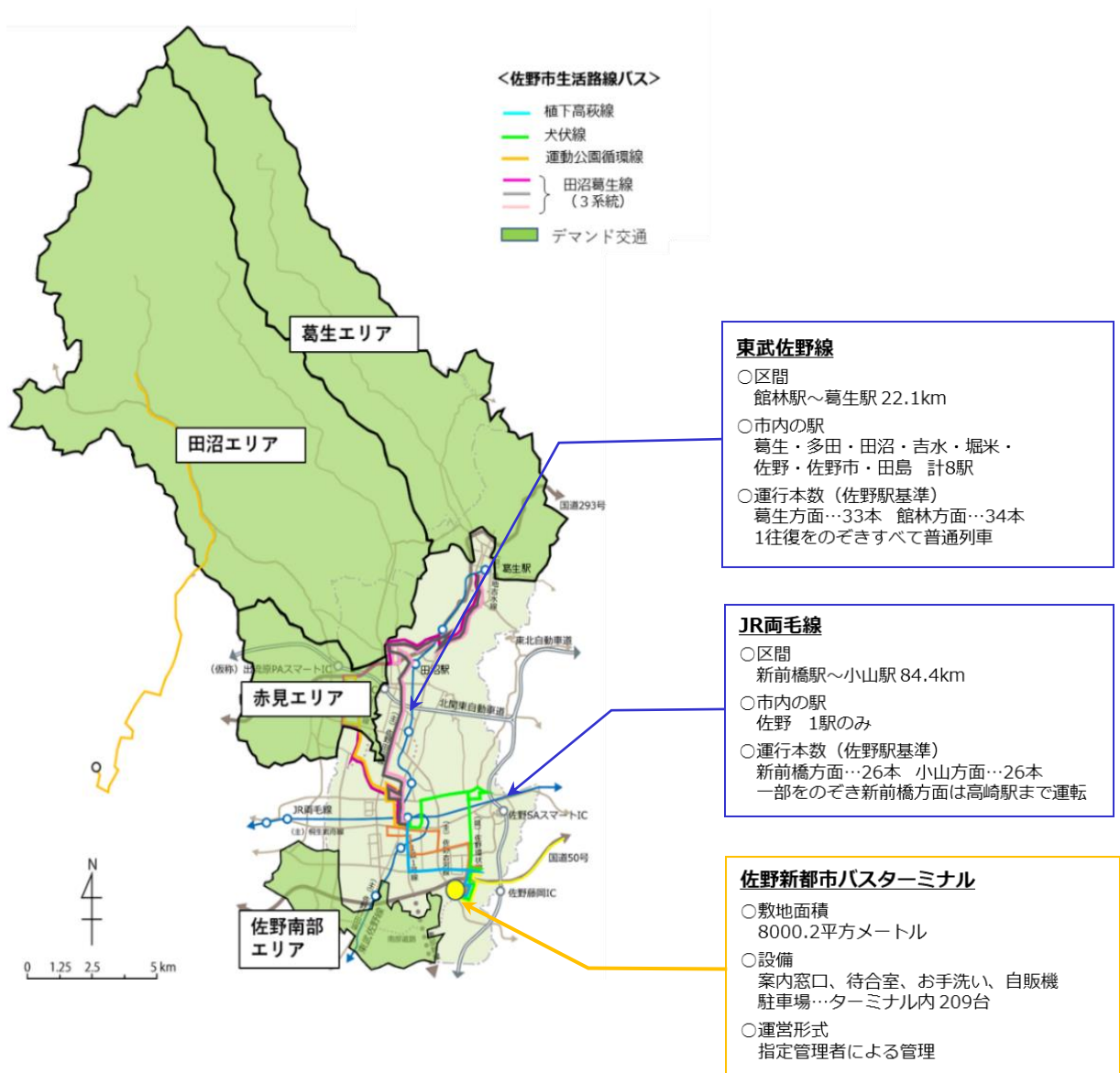


図9 本市の公共交通網

③公共交通の利用状況

令和2(2020)年度は、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響を受け、公共交通全体で利用者が大幅に減少しました。令和3(2021)年度は回復傾向にありますが、感染症拡大以前の水準までは回復していない現状です(図10)。

(単位：人)

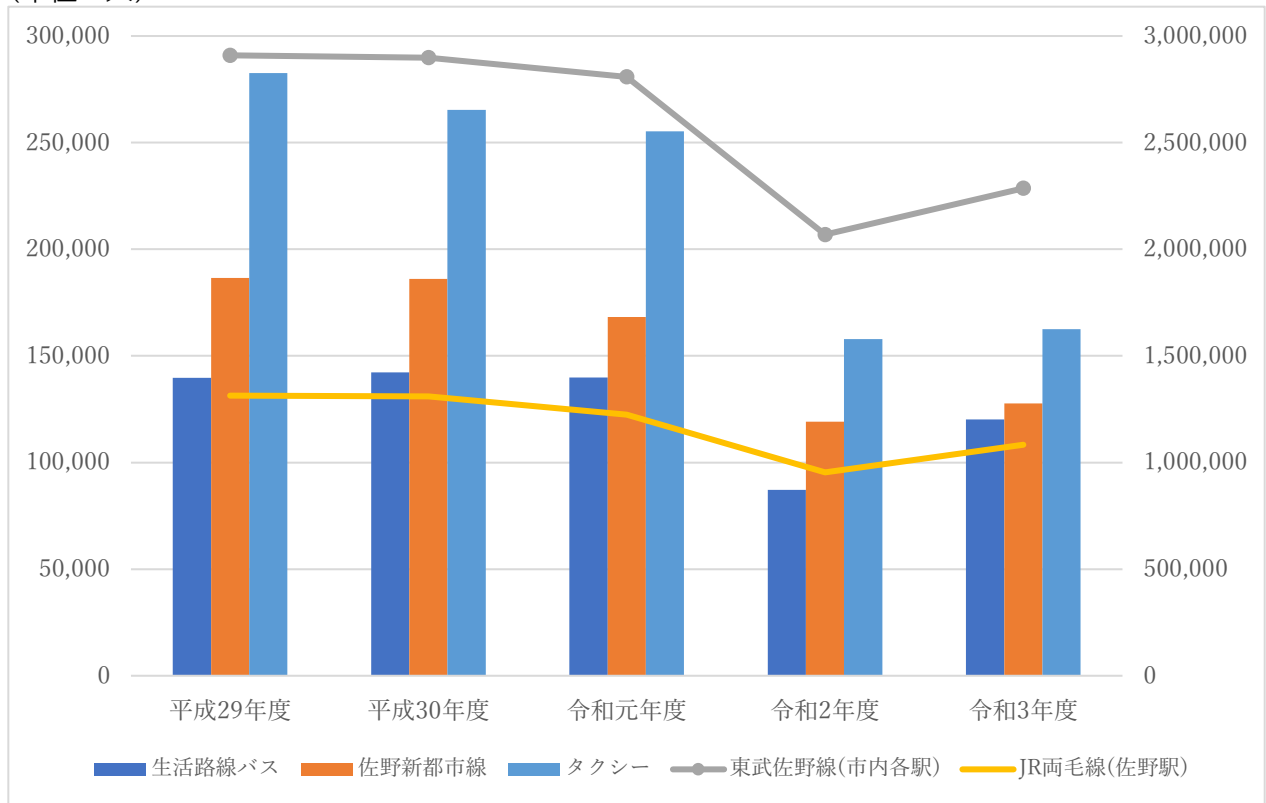


図10 市内の公共交通の利用状況

2.3 自転車の利用実態

平成 20(2008)年度に実施した、「佐野市総合交通体系調査」によると、本市の交通行動における代表交通手段は、二輪車(自転車を含む)が 11%に対し、自動車が 73%と高い割合になっています(図 11)。

一方、通学においては、平成 30(2018)年度に策定した交通マスによると、市内高等学校への通学手段として自転車が約半数を占めています(図 12)。中学生については、令和 4(2022)年度に実施した教育委員会の調査によると、部活動での利用を含めて、ほぼ全ての生徒が自転車を使用しており(表 1)、通学においては自転車が多く利用されています。また、令和 2(2020)年度に策定した、「佐野市立地適正化計画」における「コンパクトなまちづくりに向けた市民アンケート調査」によると、自転車利用の目的地として最も回答が多かったのは「日常の買い物」で、次いで「公民館・集会所・コミュニティ施設」「市の窓口」「通院」と続いています(表 2)。

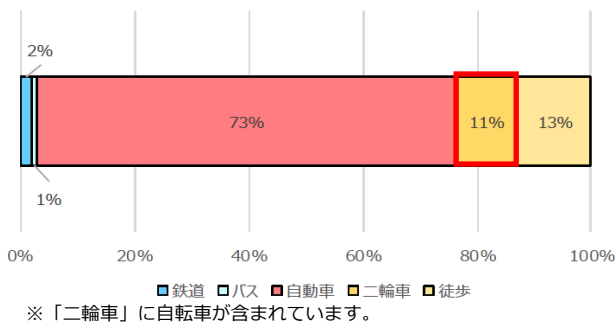


図 11 佐野市の交通行動における代表交通手段
[出典：平成 20(2008)年度 佐野市総合交通体系調査]

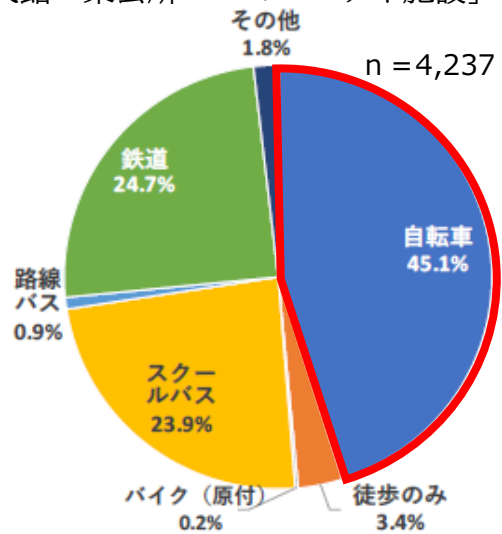


図 12 佐野市内高校通学方法
出典：平成 30(2018)年度 第 2 次佐野市総合交通マスタープラン

単位：人

学校名	生徒数	自転車通学者数 (許可証交付者)	交付割合 (%)
城東中学校	336	336	100.0
西中学校	321	320	99.7
南中学校	520	519	99.8
北中学校	599	599	100.0
赤見中学校	197	197	100.0
田沼東中学校	336	307	91.4
葛生中学校	77	77	100.0
常盤中学校	43	43	100.0
あそ野学園義務教育学校	243	243	100.0
計	2,672	2,641	98.8

表 1 学校別自転車通学許可証交付者数

目的/交通手段	自動車 (自分で運転)	自動車 (自分以外が運転)	バイク・原付	バス	鉄道	タクシー	自転車	徒歩	その他	行くことがない
①食料品・日用品を買うための日常の買い物	536	155	10	5	2	1	69	80	0	5
②買回り品を買うための買い物	476	165	4	15	13	1	26	14	2	10
③飲食店(レストラン、喫茶店、カフェなど)	437	172	4	5	7	0	18	20	3	19
④通院(総合病院)	411	110	2	5	2	5	19	10	2	50
⑤通院(医院、診療所など)	459	102	6	3	0	1	30	26	1	23
⑥通勤・通学(仕事先・学校など)	338	18	3	5	18	1	23	24	0	69
⑦市の窓口(市役所・出張所など)	456	81	7	4	1	0	39	25	0	14
⑧図書館・文化施設	312	47	3	3	2	0	28	20	0	97
⑨公民館・集会所・コミュニティ施設	273	29	2	0	0	0	44	101	1	106
⑩スポーツ・運動施設	286	48	3	0	0	1	14	16	1	136
⑪保健施設・福祉施設	218	30	2	0	0	0	8	6	1	177
⑫幼稚園・保育園などの子育て関連施設	139	19	0	0	0	0	10	13	1	213

表 2 目的別の交通手段 単位：人

出典：令和 2(2020)年度 佐野市立地適正化計画
(コンパクトなまちづくりに向けた市民アンケート調査)

○日常の自転車移動の状況

「コンパクトなまちづくりに向けた市民アンケート調査」の結果によると、日常の自転車での移動は「佐野中央地域」内の移動が最も多く、次いで「田沼地域」内、「佐野東部地域」内が多くなっています。また、地域間の移動では「佐野中央地域」と「佐野東部地域」間の移動が多いという結果になっています(図13)。

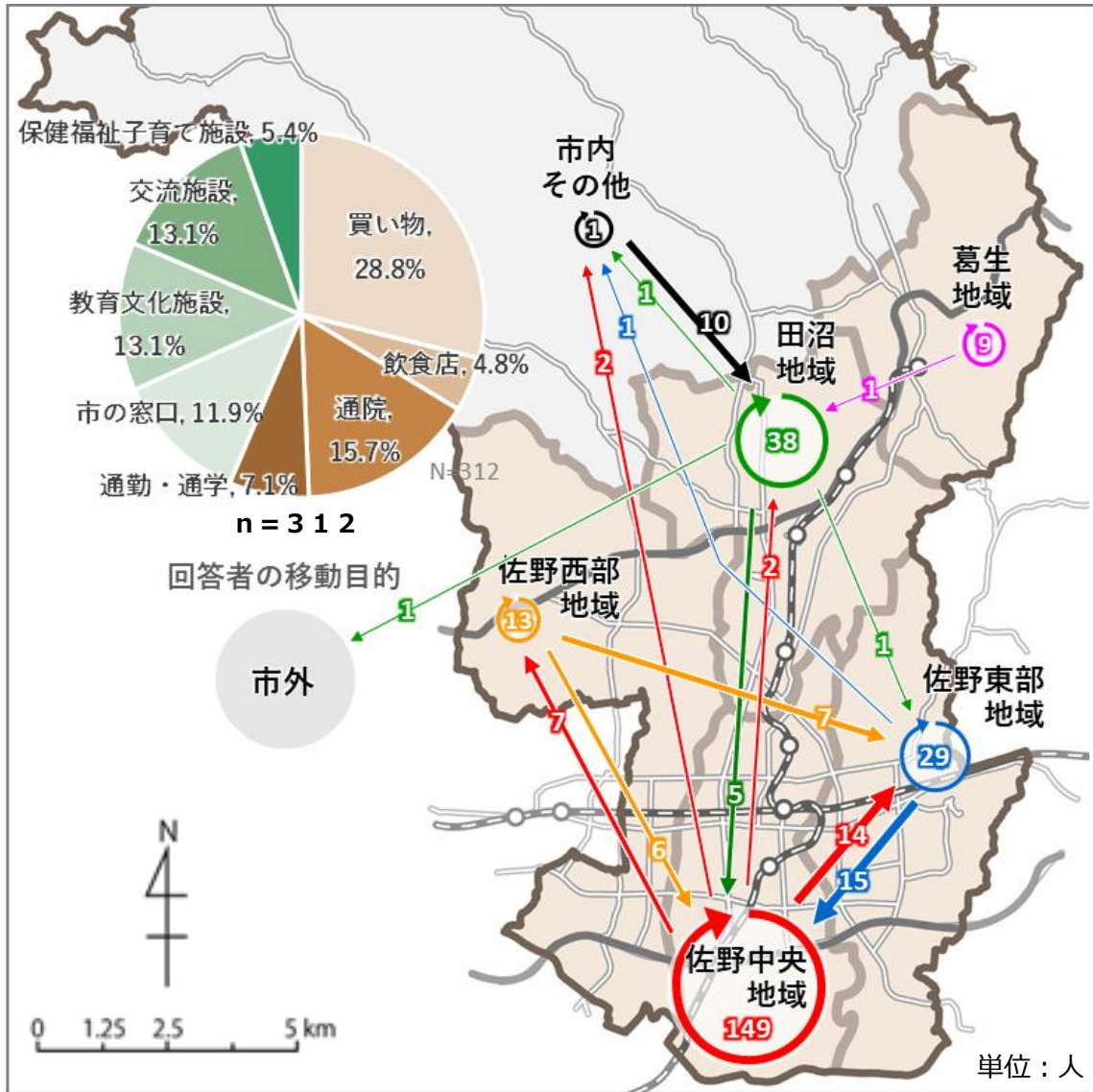


図13 日常の自転車での移動状況
 (出典：令和2(2020)年度 佐野市立地適正化計画
 (コンパクトなまちづくりに向けた市民アンケート調査から作成))

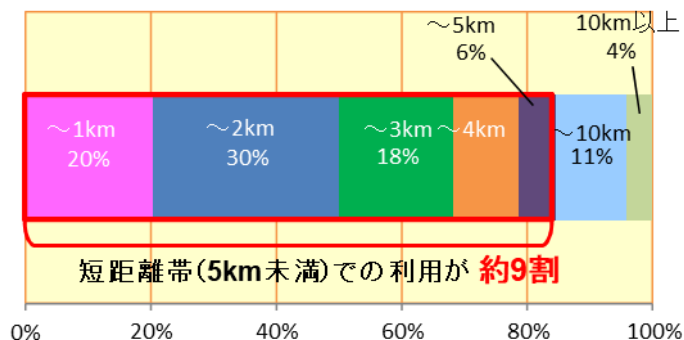


図14 自転車のトリップ長分布
 [出典：平成22(2010)年全国都市交通特性調査(国土交通省)]

2.4 自転車の利用環境

①駐輪場と放置禁止区域

市内の鉄道駅周辺の駐輪場の状況については、葛生駅周辺に1箇所、田沼駅周辺に3箇所、吉水駅周辺に2箇所、佐野駅周辺に5箇所、佐野市駅周辺に1箇所あります(図15)。その内、市営の駐輪場は佐野駅前自転車駐車場と城山公園駐輪場の2箇所、収容可能台数はそれぞれ636台と62台です。

また、放置自転車対策として、佐野駅周辺に自転車放置禁止区域[※]及び放置規制区域[※]を設けています(図16)。

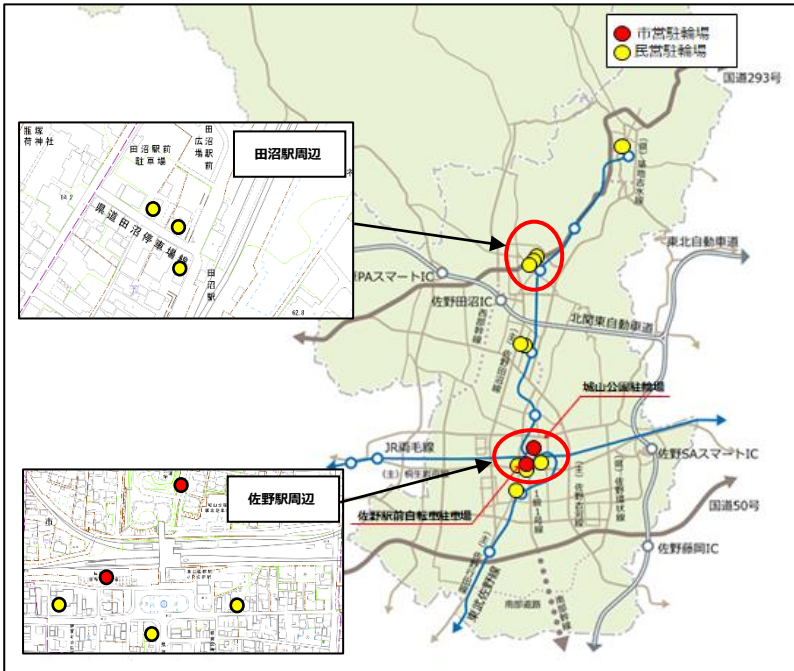


図15 市内の駐輪場整備状況

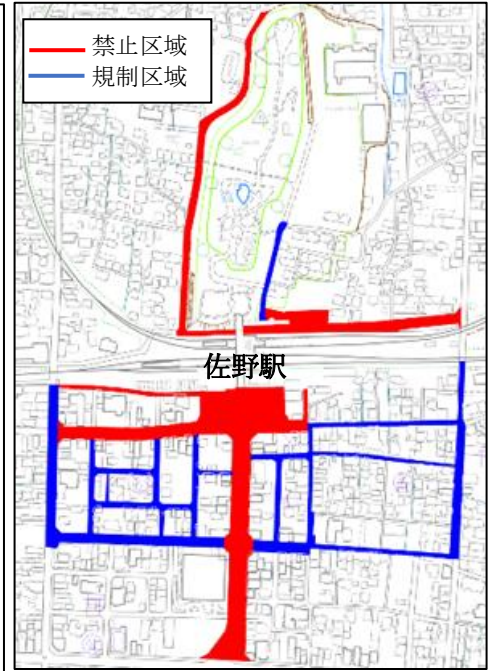


図16 自転車放置禁止区域・規制区域

※禁止区域：区域内の放置自転車を市が撤去・保管できる
 規制区域：市は区域内の放置自転車の所有者に対し、当該自転車の移動を命ずることができる

②放置自転車撤去台数の推移

平成24年に自転車放置禁止・規制区域を佐野駅北側に拡大して以降は、市内の放置自転車の台数は減少傾向にあります(図17)。しかしながら、令和3年度も年間28台の放置自転車があり、その大部分は佐野駅南口に放置されたものでした。

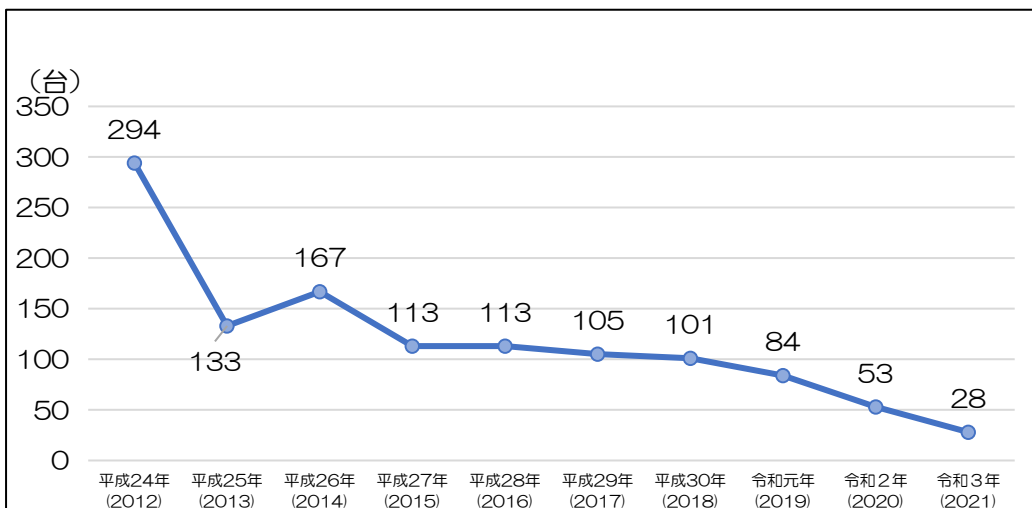


図17 市内放置自転車撤去台数の推移

③自転車通行空間の整備状況

本市には自転車専用通行帯が県道に3箇所、市道に7箇所あり、総延長で約7.1km整備されています(図18)。主に通勤・通学での自転車利用が多い道路を中心に整備されていますが、部分的であり、今後計画的に整備を行っていく必要があります。



写真1 自転車専用通行帯
(県道75号栃木佐野線)

図18 自転車専用通行帯整備状況(令和4年10月時点)

④サイクル&バスライド

徒歩圏外からでも自転車を活用して生活路線バスが利用できるよう、停留所付近に駐輪場(写真2)を設置し、自転車・バス両方の利用促進を行っています。現在、佐野市内でサイクル&バスライドを実施している駐輪場は、運動公園停留所周辺にある無料駐輪場と、佐野駅停留所周辺にある市営駐輪場の2箇所のみです(図19)。また、生活路線バスの停留所周辺に公共施設の駐輪場が多数存在しています。



写真2 サイクル&バスライド用駐輪場
(運動公園周辺)



図19 サイクル&バスライド用駐輪場位置図

⑤無料サイクルスタンド

本市の観光施設や商業施設の駐車場に、無料のサイクルスタンドが設置されています。これは、自転車を通じて地域活性化を目指す市内の民間団体「サイクルタウンさの推進委員会」が、サイクリストの為に設置したもので、令和3(2021)年度末時点で市内24箇所に設置されています(図20)。

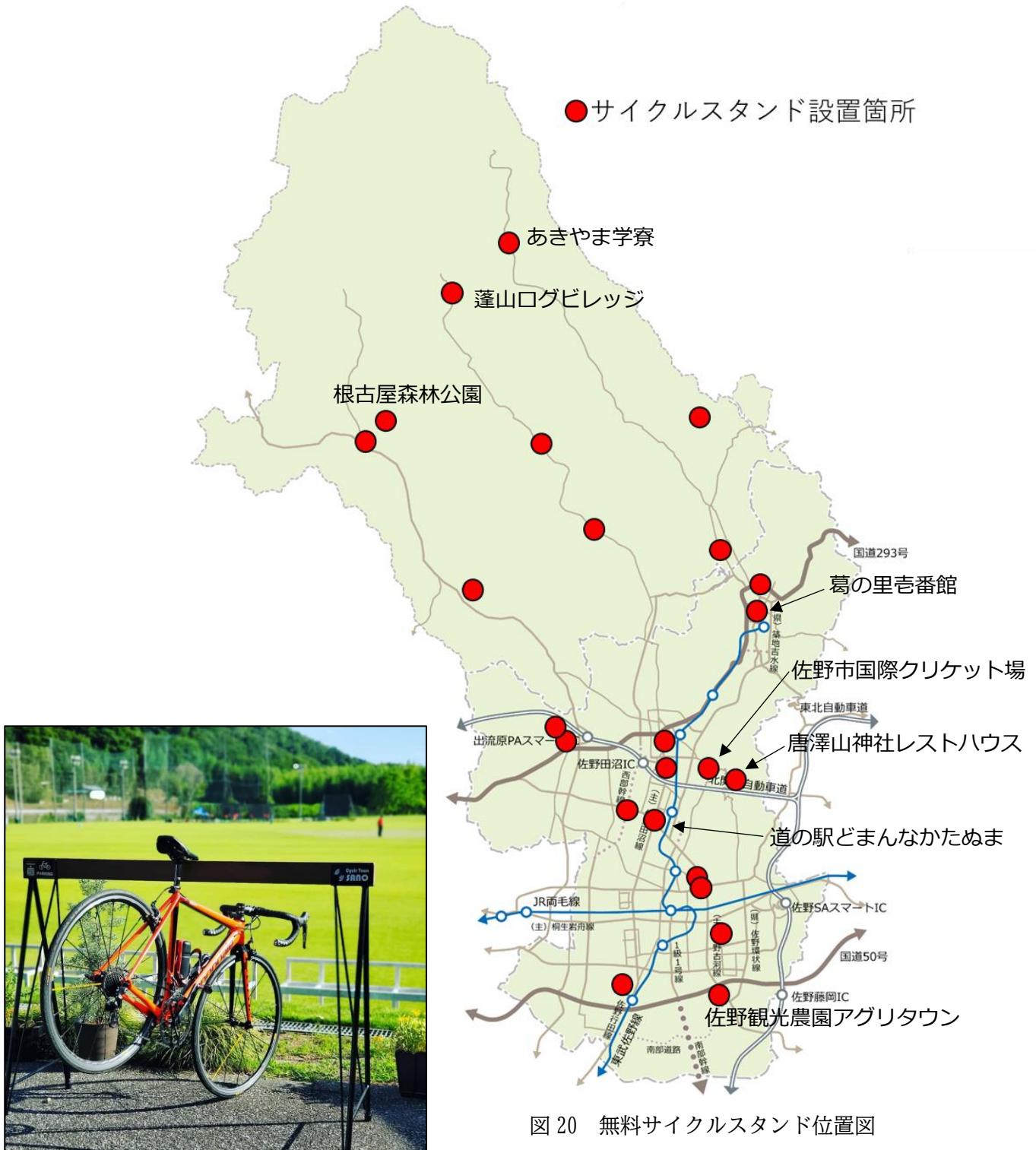


写真3 無料サイクルスタンド

2.5 サイクルツーリズムの現状

①本市の観光の概況

本市は、日本名水百選に選ばれた「出流原弁天池湧水」、かたくりの花が群生する「三轟山(みかもやま)」、国指定史跡である「唐沢山城跡」などの自然・歴史・文化的財産が各所にあります。また、食の分野では「佐野らーめん」や「いもフライ」等がご当地グルメとして人気があり、商業分野においては佐野藤岡IC付近にアウトレットモールや大型商業施設が集中しており、首都圏からの誘客に大きく貢献しています。

観光入込客数は、宇都宮市、日光市、那須塩原市に次ぐ県内第4位となっていますが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度以降は大きく減少しています(図21)。

本市に観光目的で来訪した人の居住地(都道府県)として、最も多いのは「東京都」で、次いで「埼玉県」、「神奈川県」が多く、首都圏からの来訪者が多いことがわかります(図22)。来訪した際の交通手段としては、「自家用車」が大きな割合を占めています(図23)。本市の来訪目的としては「ショッピング」が最も多く、次いで「飲食」、「サイクリング、ウォーキング、スポーツ」が多い状況です(図24)。

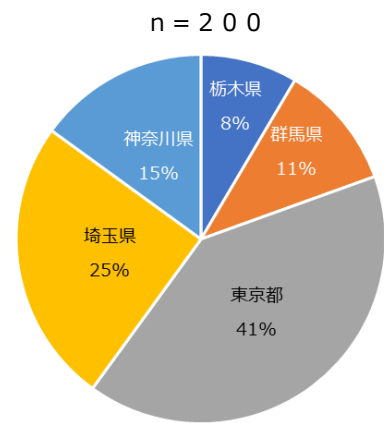
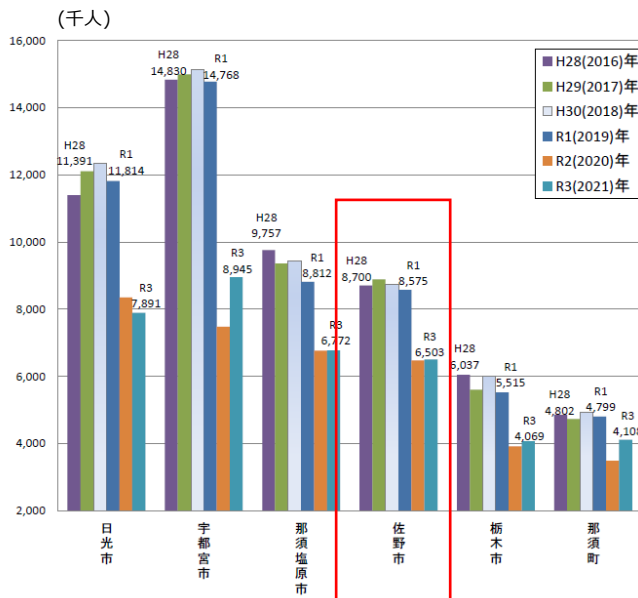


図22 本市来訪者の居住地

[出典：平成29(2017)年観光WEBアンケート調査より作成]
※ 本市に来訪経験のある200名を対象に実施

図21 市町村別観光客入込数の推移(上位6市町)

[出典：令和3(2021)年栃木県観光客入込数・宿泊数推定調査結果]

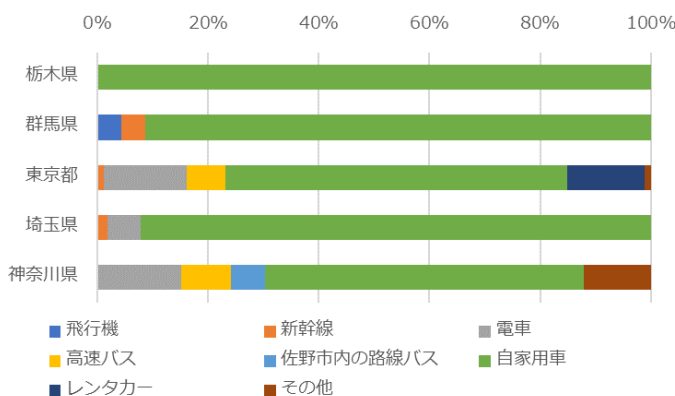
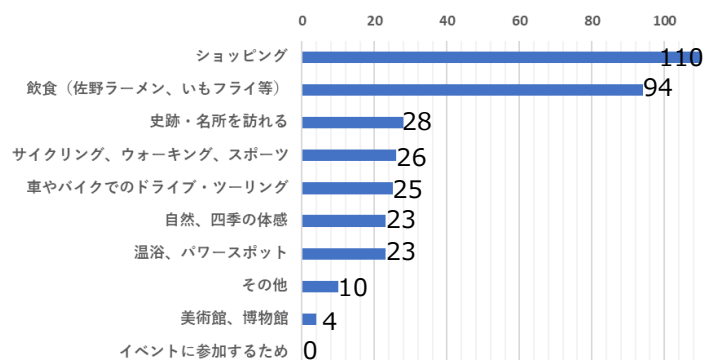


図23 本市を来訪した際の交通手段

[出典：平成29(2017)年観光WEBアンケート調査より作成]

MA, n = 200



単位：人

図24 本市の来訪目的

[出典：平成29(2017)年観光WEBアンケート調査より作成]

②サイクリングロード

1. 秋山川・仙波川サイクリングロード

本市を流れる秋山川・仙波川沿いの一部区間にサイクリングロードが整備されています(図 25・26)。秋山川沿いに延長約5 kmと、仙波川沿いに延長約1 km整備されており、川や季節の花を観賞しながら、サイクリングを楽しむことができます。

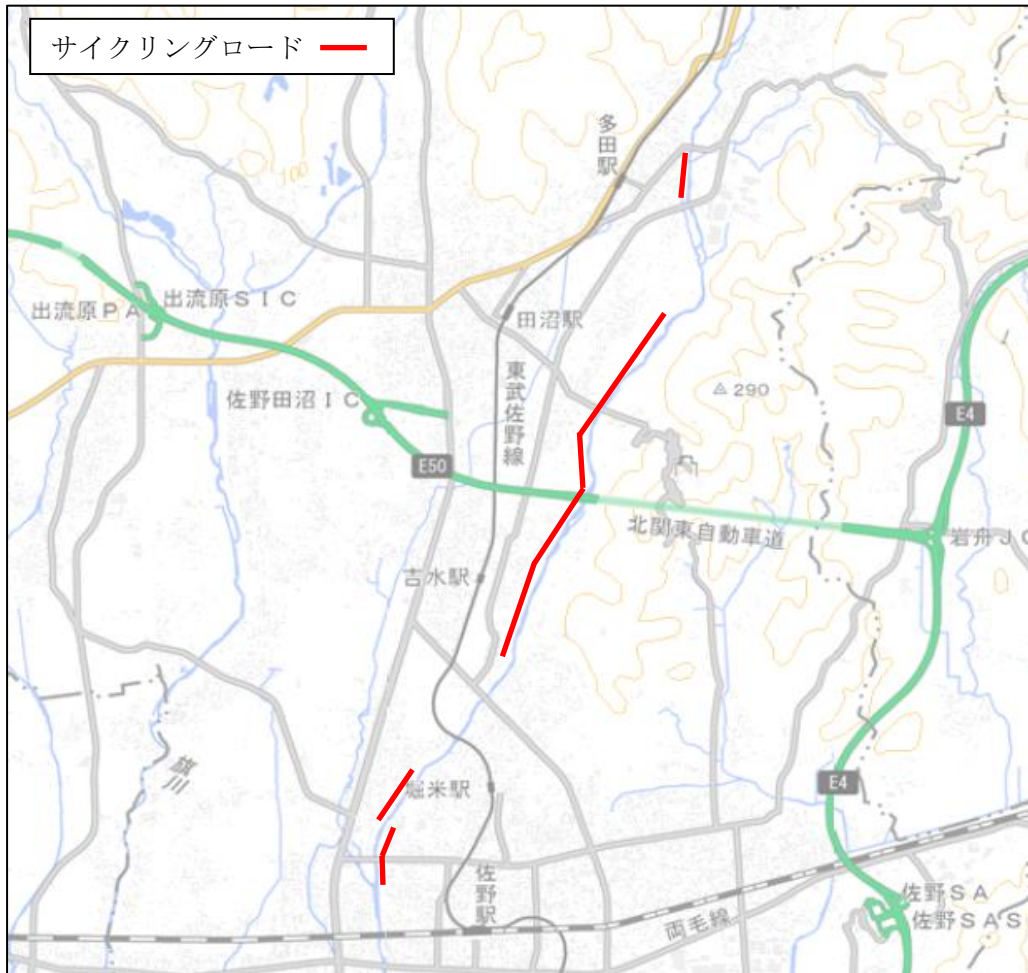


図 25 秋山川サイクリングロード図
[出典：国土地理院地図より作成]



図 26 仙波川サイクリングロード図
[出典：国土地理院地図より作成]



写真 4 秋山川サイクリングロード(堀米町)

2. 栃木県南地域モデルルート

県南地域サイクルツーリズム推進協議会(学識・民間・県・関係市町)は、自転車の走行環境、サイクリストの受入環境整備のため、栃木県南地区におけるサイクルツーリズムのモデルルートを設定しました(図 27)。名称については一般投票の結果、「ワタラセ8(はち)」に決定しました。

佐野市においては、サイクリストに人気の唐沢山等がルートの一部に設定されています。このモデルルートを活用した、市の観光施設や商業施設へ誘客する取組として、マップの作成等の検討を行っています。



図 27 県南地域モデルルート「ワタラセ8」

③ レンタサイクル

佐野新都市バスターミナル周辺にある結婚式場「アルシオーネ・コート佐野」では、レンタサイクルのサービスを実施しています(図 28)。高速バスで佐野市に来た観光客が、市内周遊する際の1つの移動手段として利用されています。また、令和4年11月より、佐野市観光物産会館においても、電動自転車によるレンタサイクルサービスを開始しました。

また、佐野駅前においては「しのはら自転車預り所」がレンタサイクルサービスを実施しており、鉄道で本市を訪れた方の2次交通として利用されています。



図 28 レンタサイクル「佐野チャリ」リーフレット

写真 5 レンタサイクル

④ サイクルスポーツイベント

令和4年3月に、サイクルタウンさの推進委員会主催のイベント「第1回唐沢山ヒルクライム」が開催されました。唐沢山の山道 400m(図 29)を走行するレースイベントで、県内外から 50 名の参加がありました。



写真 6 唐沢山ヒルクライム

図 29 第1回唐沢山ヒルクライム コース図

⑤ 宇都宮ブリッツェンとの連携

佐野市は、自転車ロードレースのプロチーム「宇都宮ブリッツェン」の運営会社であるサイクルスポーツマネジメント株式会社と連携協定を締結しています。この協定は、サイクルスポーツを通じて地域の活性化や、市民の健康づくりを推進するものです。

2.6 運転免許の保有・返納の状況

「令和3(2021)年交通年鑑」によると、佐野市内の運転免許保有人口は83,444人(人口全体の72.5%)で、栃木県全体の平均72.4%とほぼ同じ割合です。一方、運転免許の自主返納者数は、令和3年の実績で427件あり、近年増加傾向にあります(図30)。

また、「自転車の安全利用促進委員会」が平成30(2018)年に高齢者を対象に実施したアンケート調査によると、運転免許の返納を考える条件として「自転車道が整備され、自転車で安心して走行できるようになる」と回答した人は全体の35.0%でした(図31)。

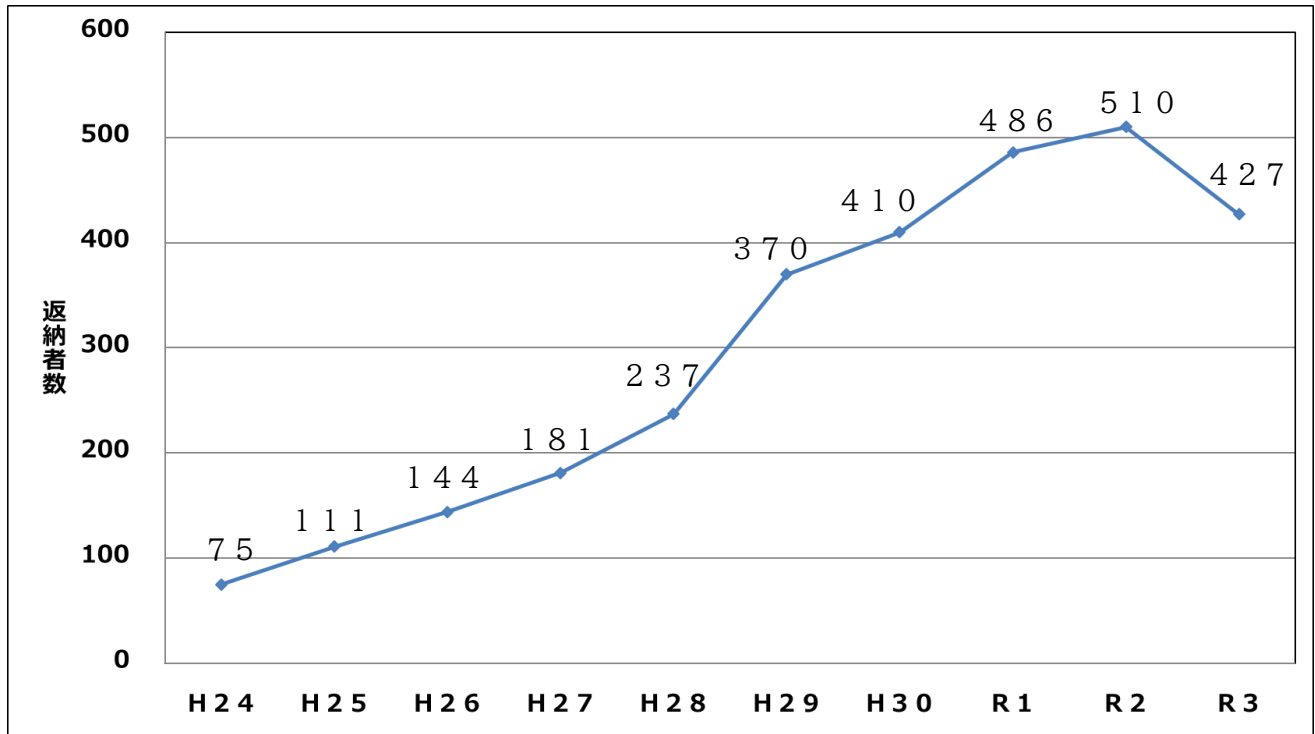


図30 佐野市内 運転免許自主返納件数推移
[出典：令和3(2021)年交通年鑑(栃木県警察本部)より作成]

クルマを運転している人にお聞きします。どのようなことが実行されれば、クルマの免許を返納しようと思えますか？

(MA, n=223)

1	公共交通機関が無料になる	39.0%
2	自転車道が整備され、自転車で安心して走行できるようになる	35.0%
3	自転車・電動アシスト自転車の購入補助が支給される	26.5%
4	公共交通機関のダイヤの本数が増える	22.4%

図31 運転免許の返納を考える条件
[出典：高齢者の自転車と自転車利用に関する調査2018]

2.7 自転車事故の状況

①全国的な自転車事故の状況

令和 2(2020)年の自転車事故全体は、令和元(2019)年に比べて 15.9%減少しています。しかし、交通事故全体における自転車事故割合は微増(0.8%)となっています。過去 11 年のデータを見ても平成 28(2016)年を境にして自転車事故割合は少しずつ増加傾向が見られます(図 32)。

また、令和 2 年の年齢層別自転車事故発生件数は、16~19 歳が最も多く、次いで 75 歳以上が多い結果となっています。一方、死亡事故件数については、60 歳以上の割合が全体の約 8 割であり、高齢者による死亡事故が大部分を占めています(図 33)。

また、自転車対歩行者事故における衝突地点別死者・重傷者数を見ると、歩道での事故が 4 割以上の割合を占めています(図 34)。一方、自転車対自動車事故で最も多いのは交差点内で、全事故の約半数の割合を占めています(図 35)。

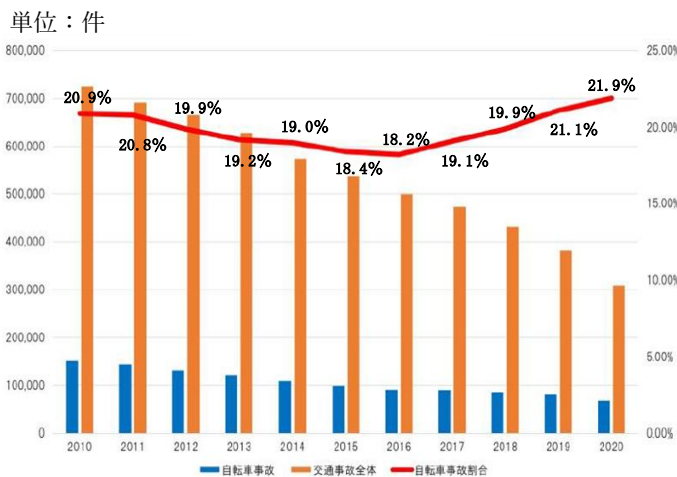


図 32 自転車事故・交通事故の推移(全国)
 (出典：交通統計(令和 2 年度版)公益財団法人
 交通事故総合分析センターより作成)

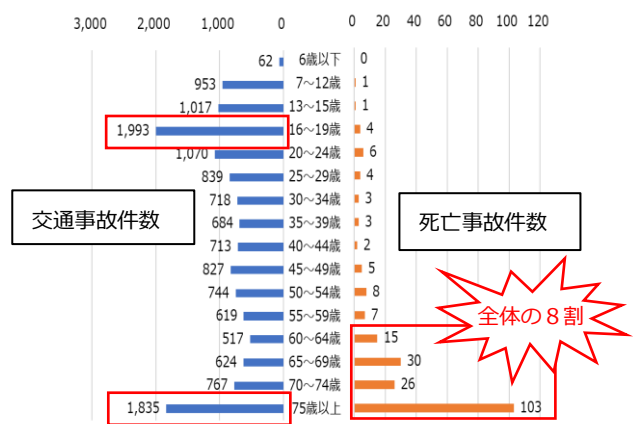


図 33 令和 2 年中の年齢層別・当事者別
 自転車事故発生件数(第 1 当事者)
 (出典：交通統計(令和 2 年度版)公益財団法人
 交通事故総合分析センターより作成)

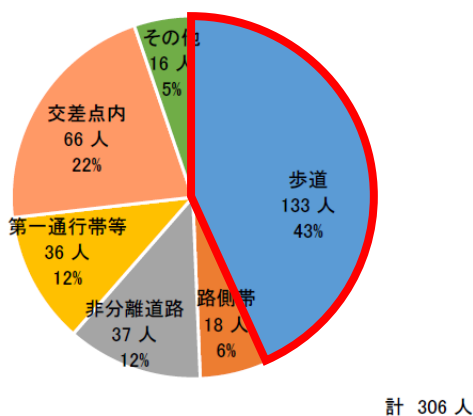


図 34 令和 2 年中の自転車対歩行者事故における
 衝突地点別歩行中死者・重傷者数
 (出典：令和 2 年における交通事故の
 発生状況等について(警察庁交通局))

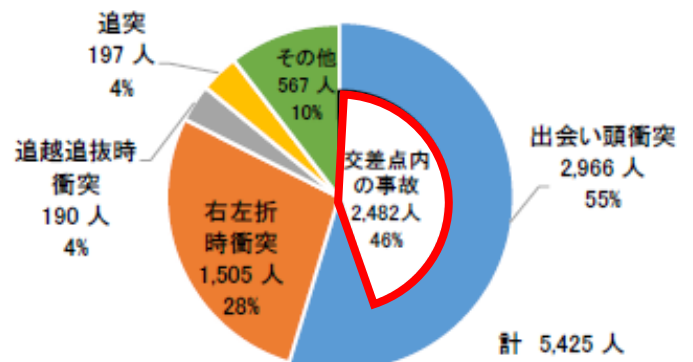


図 35 令和 2 年中の自転車対自動車事故における
 事故類型別自転車の死者・重傷者数
 (出典：令和 2 年における交通事故の
 発生状況等について(警察庁交通局))

②本市の自転車事故の状況

佐野警察署管内における自転車事故による死傷者・負傷者数は、令和3年は合計62件で、令和2年と比較し15件減少しましたが、依然として高止まりしています(図36)。

階層別に当事者数をみると、「高齢者」が21人(33.9%)で最も多く、次いで「高校生」が10人(16.1%)で2番目に多くなっています(図37)。

原因別では、「運転操作不適」が26件(41.9%)で最も多く、次いで「違反なし」が22件(35.5%)で2番目に多くなっています(図38)。

また、人口10万人当たりの通行目的別死傷者数を見ると、13歳から18歳の通学時の自転車事故の割合が多く、中高生の通学時の交通安全が課題となっています(図39)。

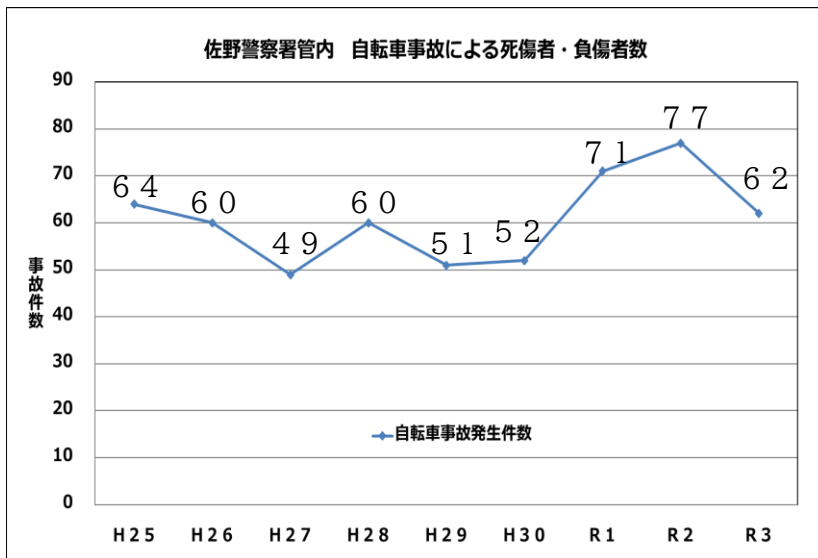


図36 佐野警察署管内 自転車事故による死傷者・負傷者数
[出典：令和3(2021)年交通年鑑(栃木県警察本部)より作成]

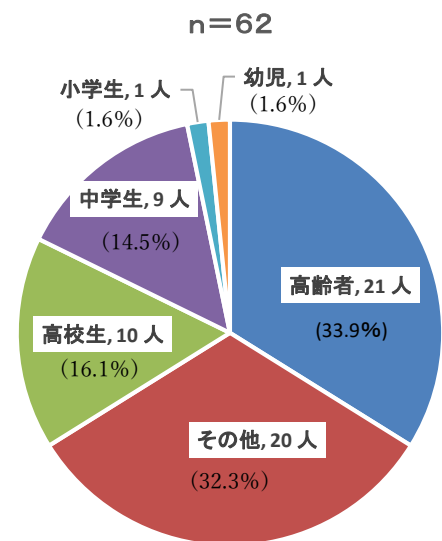


図37 階層別事故発生状況(当事者数)
[出典：令和3(2021)年交通年鑑(栃木県警察本部)より作成]

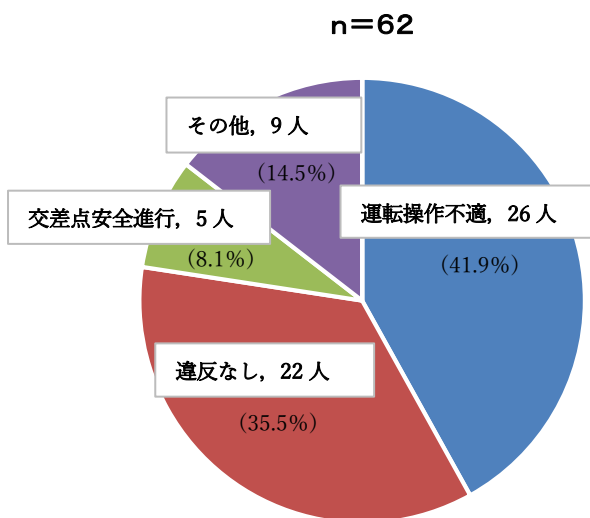


図38 原因別事故発生状況(当事者数)
[出典：令和3(2021)年交通年鑑(栃木県警察本部)より作成]

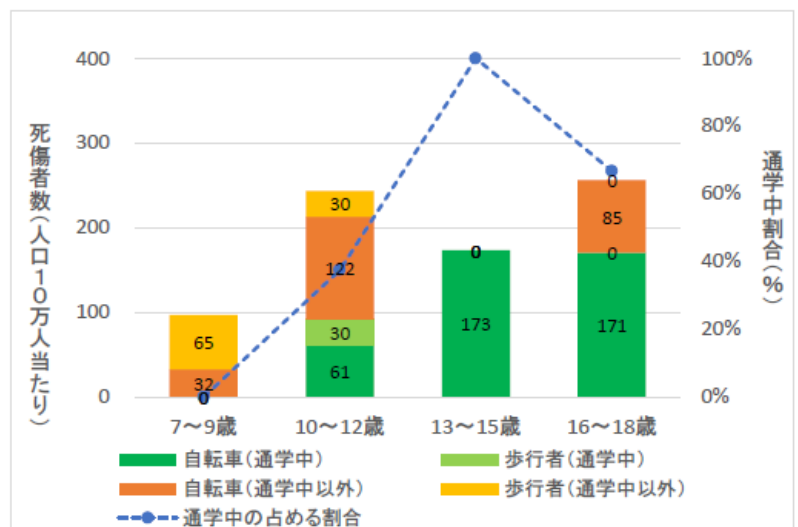


図39 小中高生の人口10万人当たりの通行目的別死傷者数(H26)
[出典：公益財団法人 交通事故総合分析センター]

2.8 自転車関連の交通ルール・自転車条例の状況

①自転車安全利用五則(令和4年11月1日交通対策本部決定より)

1 自転車は車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先

- ・道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられています。したがって車道と歩道の区別があるところは車道通行が原則です。
- ・そして、道路の左側に寄って通行しなければなりません。
- ・歩道を通行できる場合は、車道寄りの部分を徐行しなければならず、歩行者の通行の妨げる場合は一時停止しなければなりません。

2 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認

- ・信号機のある交差点では、信号が青になってから安全を確認し、横断しましょう。
- ・一時停止のある交差点では、必ず一時停止をして、安全を確認してから横断しましょう。

3 夜間はライトを点灯

- ・夜間はライトを点けなければなりません。
- ・自転車に乗る前にライトが点くか点検しましょう。

4 飲酒運転は禁止

- ・お酒を飲んだときは、自転車に乗ってはいけません。



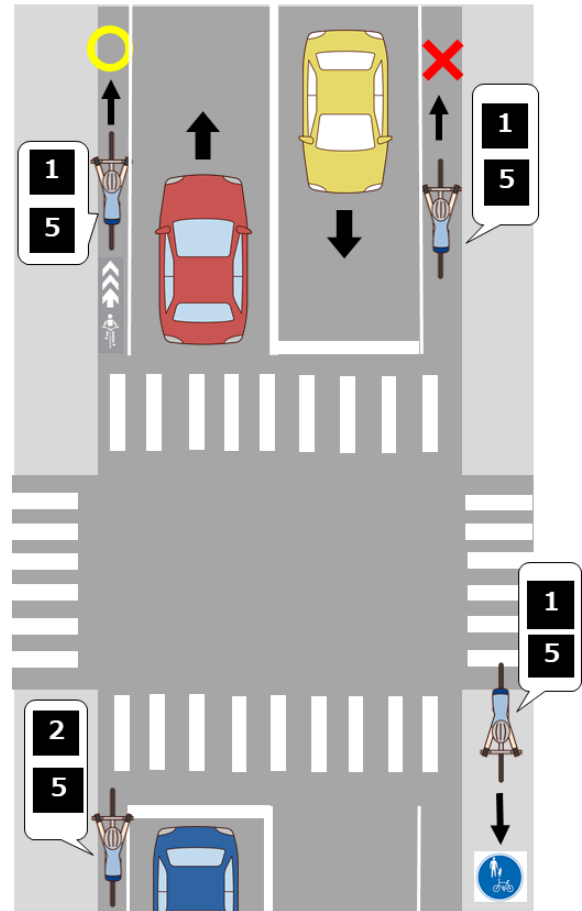
5 ヘルメットを着用

- ・自転車に乗るときは、乗車用ヘルメットを着用しましょう。
- ・幼児・児童を保護する責任のある方は、幼児を幼児用座席に乗せるときや幼児・児童が自転車を運転するときは、幼児・児童に乗車用ヘルメットをかぶらせるようにしましょう。

運転する時



幼児用座席に乗せる時



【参考】自転車が描かれている主な標識

<規制標識>



自転車
通行止め



普通自転車
専用通行帯



自転車専用



自転車及び
歩行者専用

<指示標識>



自転車横断帯



横断歩道・自転車横断帯

★こんな運転もやめましょう★

- ・傘を差し、物を担ぎ、物を持つ等の視野を妨げ、又は安定を失う恐れのある方法で運転をしてはいけません
- ・携帯電話で話をしたり、メールをしたりしながらの運転をしてはいけません

[出典：警察庁ホームページを参考に作成]

②栃木県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例

栃木県は自転車利用者をはじめ、県民が安全に安心して暮らすことのできる社会を実現するため、自転車の安全で適正な利用の促進や自転車損害賠償責任保険等への加入義務を盛り込んだ条例を制定しました(令和3年12月22日公布)。

1. 主な内容

- 県の責務、自転車利用者の責務、県と市町村との協力、事業者の役割の明確化
- 自転車の安全で適正な利用に関する教育、乗車用ヘルメットの着用、自転車の点検・整備
- 自転車損害賠償責任保険等への加入義務及び加入の確認等に関わる努力義務

2. 施行年月日

令和4(2022)年4月1日

※ただし、自転車損害賠償責任保険等への加入義務及び、自転車小売事業者等による加入の確認等に係る努力義務については、令和4(2022)年7月1日から施行。

【栃木県自転車の安全で適正な利用促進に関する条例】 ※一部抜粋

(乗車用ヘルメットの着用等)

第10条 自転車利用者は、自らの安全を確保するため、乗車用ヘルメットを着用するよう努めるものとする。

2 学校の設置者は、児童、生徒又は学生が自転車を利用するときは、当該児童、生徒又は学生に乗車用ヘルメットを着用させるよう努めるものとする。

3 保護者は、その監護する未成年者が自転車を利用するときは、当該未成年者に乗車用ヘルメットを着用させるよう努めるものとする。

4 高齢者の家族は、当該高齢者に対し、乗車用ヘルメットの着用その他の自転車の安全で適正な利用に関する事項について必要な助言をするよう努めるものとする。

5 事業者は、その事業活動において従業員が自転車を利用するときは、当該従業員に乗車用ヘルメットを着用させるよう努めるものとする。

6 自転車貸付事業者は、その貸付けの用に供する自転車の借受人に乗車用ヘルメットを着用させるよう努めるものとする。
(自転車の点検及び整備)

第11条 自転車利用者は、その利用する自転車について、必要な点検及び整備(自転車の本体及びブレーキ、前照灯、反射器材その他の装備の安全性を確保するために必要な点検及び整備をいう。以下同じ。)を行うよう努めるものとする。

2 保護者は、その監護する未成年者が利用する自転車について、必要な点検及び整備を行うよう努めるものとする。

3 事業者は、その事業活動において利用する自転車について、必要な点検及び整備を行うよう努めるものとする。

4 自転車貸付事業者は、その貸付けの用に供する自転車について、必要な点検及び整備を行うよう努めるものとする。
(自転車損害賠償責任保険等への加入等)

第12条 自転車利用者(未成年者を除く。)は、自転車損害賠償責任保険等に加入しなければならない。ただし、当該自転車利用者以外の者により、当該利用に係る自転車損害賠償責任保険等への加入の措置が講じられているときは、この限りでない。

2 保護者は、その監護する未成年者が自転車を利用するときは、当該利用に係る自転車損害賠償責任保険等に加入しなければならない。ただし、当該保護者以外の者により、当該利用に係る自転車損害賠償責任保険等への加入の措置が講じられているときは、この限りでない。

3 事業者は、その事業活動において自転車を利用するときは、当該利用に係る自転車損害賠償責任保険等に加入しなければならない。ただし、当該事業者以外の者により、当該利用に係る自転車損害賠償責任保険等への加入の措置が講じられているときは、この限りでない。

4 自転車貸付事業者は、その貸付けの用に供する自転車の利用に係る自転車損害賠償責任保険等に加入しなければならない。ただし、当該自転車貸付事業者以外の者により、当該利用に係る自転車損害賠償責任保険等への加入の措置が講じられているときは、この限りでない。

(自転車損害賠償責任保険等への加入の確認等)

第13条 自転車小売事業者は、自転車を販売するときは、当該自転車を購入しようとする者(以下「自転車購入者」という。)に対し、当該自転車の利用に係る自転車損害賠償責任保険等の加入の有無を確認するよう努めなければならない。

2 自転車小売事業者は、前項の規定による確認により、自転車購入者が自転車損害賠償責任保険等に加入していることを確認できないときは、当該自転車購入者に対し、自転車損害賠償責任保険等への加入に関する情報を提供するよう努めなければならない。

3 事業者は、その従業員のうちに、通常の通勤の方法として自転車を利用する者がいるときは、当該従業員に対し、当該自転車の利用に係る自転車損害賠償責任保険等の加入の有無を確認するよう努めなければならない。

4 第2項の規定は、前項の場合について準用する。

5 自転車貸付事業者が業として自転車を貸し付けるときは、その借受人に対し、当該自転車の利用に係る自転車損害賠償責任保険等の内容に関する情報を提供するよう努めなければならない。

③自転車安全利用についての意識

栃木県が実施した「令和3(2021)年度とちぎネットアンケート・自転車の安全利用について」の結果によると、条例の施行前ですが、「自転車保険の加入状況」については26%が「加入していない」と回答しています(図40)。また、「自転車の整備・点検頻度」については「自分で定期的を実施」と回答した人は24%で(図41)、「ヘルメットの着用」については「いつも着用」と回答した人は8%でした(図42)。

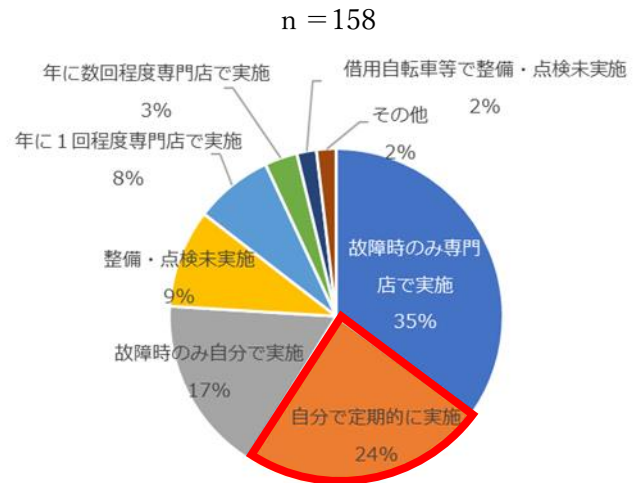
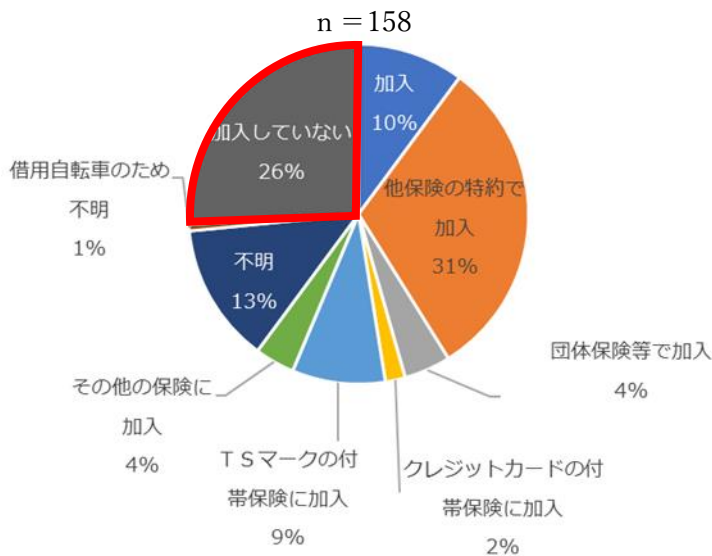


図40 自転車保険の加入状況

〔出典：令和3(2021)年度とちぎネットアンケート結果より作成(自転車の安全利用について)〕

図41 自転車の整備・点検頻度

〔出典：令和3(2021)年度とちぎネットアンケート結果より作成(自転車の安全利用について)〕

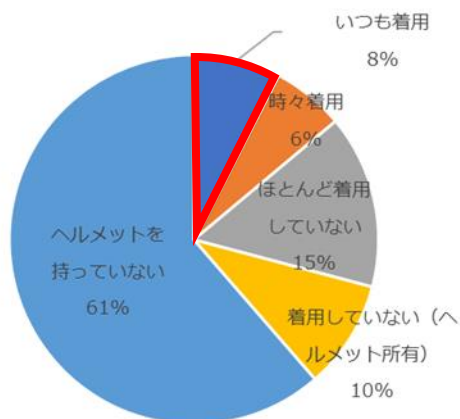


図42 ヘルメットの着用について

〔出典：令和3(2021)年度とちぎネットアンケート結果より作成(自転車の安全利用について)〕

④自転車事故の高額賠償事例

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3)。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。

No.	年月・場所等	内容	賠償額
1	平成15年9月 東京地裁 歩行者との事故	男性が夕方、ペットボトルを片手にスピードを落とさずに下り坂を走行して交差点に進入。横断歩道を横断中の主婦(38歳)と衝突し、主婦は脳挫傷により3日後に死亡した。	賠償額 6,779万円
2	平成17年11月 横浜地裁 歩行者との事故	夜間、無灯火の上、携帯電話を操作して片手運転の女子高校生(16歳)が、前方を歩行中の看護師女性(54歳)に追突。被害女性は手足に痺れが残って歩行困難になり失職した。	賠償額 5,000万円
3	平成17年9月 東京地裁 バイクとの事故	男子高校生が朝、赤信号で交差点の横断歩道を走行中、旋盤工の男性(62歳)が運転するオートバイと衝突。男性は頭蓋骨折で13日後に死亡した。	賠償額 4,043万円
4	平成19年4月 東京地裁 歩行者との事故	男性(37歳)が昼間、信号表示を無視して高速度で交差点に進入し、青信号で横断歩道を横断中の女性(55歳)と衝突。女性は頭蓋内損傷等で11日後に死亡した。	賠償額 5,438万円
5	平成19年7月 東京地裁 歩行者との事故	中学生(15歳)が無灯火で歩道を走行中、歩行中の男性(62歳)と衝突。男性は転倒して頭部を強打し、死亡した。	賠償額 3,000万円
6	平成20年6月 東京地裁 自転車同士	男子高校生が昼間、自転車横断帯の手前から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員(24歳)と衝突。男性会社員に重大な障害(言語機能の喪失等後遺障害1級)が残った。	賠償額 9,266万円
7	平成21年7月 大阪地裁 自転車同士	出勤途中の女性(60歳)が交差点を一時停止せず左折しようとした際、直進してきた自営業女性の自転車と衝突。自営業の女性は肩骨折等の重傷を負った。	賠償額 1,300万円
8	平成25年7月 神戸地裁 歩行者との事故	男子小学生(11歳)が夜間、帰宅途中にマウンテンバイクで坂道を20~30キロで爆走し、散歩中の女性(62歳)と正面衝突。意識不明の重傷を負わせた。(事故の原因が自転車の安全走行に対する児童への十分な指導をしていなかった保護者にあるとして、保護者に損害賠償を命じた。)	賠償額 9,521万円
9	平成26年1月 東京地裁 歩行者との事故	男性(46歳)が信号表示を無視して交差点に進入し、青信号で横断中の女性(75歳)と衝突。女性は頭部を強打し、5日後に死亡した。	賠償額 4,700万円

表3 自転車事故の高額賠償事例
[出典：(一財)岡山県交通安全協会ホームページ]

2.9 本市の健康に関する状況

①運動習慣の状況

本市の特定健康診査受診者における運動習慣がない割合は 57.4%で、全国と比較し 1.4%低い状況です(図 43)。一方、メタボリックシンドローム該当者及び予備軍の割合は 29.9%で、全国より 1.7%高く、栃木県平均より 0.3%高い状況です(図 44)。

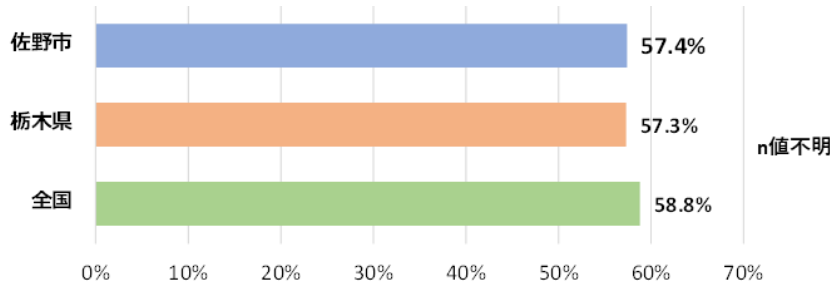


図 43 1日30分以上の運動習慣がない割合(2015年)
[出典：第2期佐野市国民健康保険保健事業実施計画]

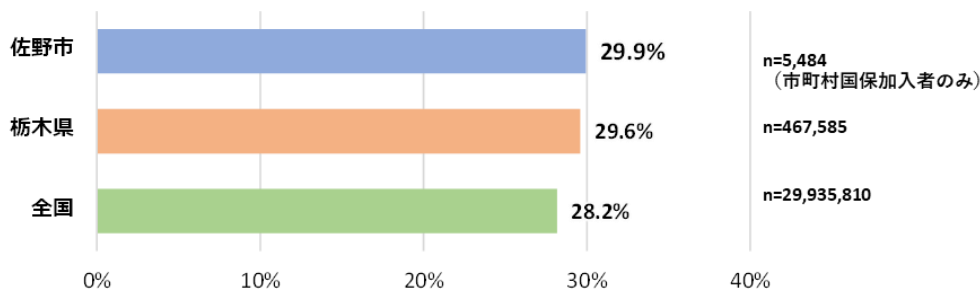


図 44 メタボリックシンドローム該当者及び予備軍の割合(2019年)
[出典：栃木県特定健康診査・特定保健指導実施状況報告書]

②自転車と健康増進

軽い負荷による自転車の走行は、「普通歩行」や「ゴルフ」等よりも活動の強度(メッツ)の値が高いとされています(図 45)。自転車による移動は適度な運動となり、生活習慣病予防の効果があります。

身体活動で消費するエネルギー								
	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	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 45 身体活動で消費するエネルギー
[出典：健康づくりのための身体活動基準 2013(厚生労働省)]

2.10 自転車と環境問題について

国土交通省のホームページによると、令和 2(2020)年度における日本のCO₂排出量(10 億 4,400 万トン)のうち、運輸部門からの排出量(1 億 8,500 万トン)は 17.7%を占めています。自動車全体では運輸部門の 87.6%(日本全体の 15.5%)、うち、旅客自動車が運輸部門の 48.4%(日本全体の 8.6%)、貨物自動車が運輸部門の 39.2%(日本全体の 6.9%)を排出しています(図 46)。

また、1 人を 1 km 輸送する際に排出する CO₂の量は、自家用車が 131 g、航空機が 133 g、バスが 109 g、鉄道が 28 gとされています(図 47)。新型コロナウイルス蔓延の影響で、公共交通機関による輸送量が一時的に減少したため、バスや鉄道については、例年より高い数字になっていますが、依然として自家用車と比較すると、CO₂の排出量が少ないことがわかります。自転車についても、CO₂を全く排出しないため、環境にやさしい移動手段として注目されています。

本市は 2050 年までに CO₂排出量を実質ゼロにする「ゼロカーボンシティさの」の実現を目指すことを宣言しました。CO₂排出量削減に向けて、自転車の活用を推進します。

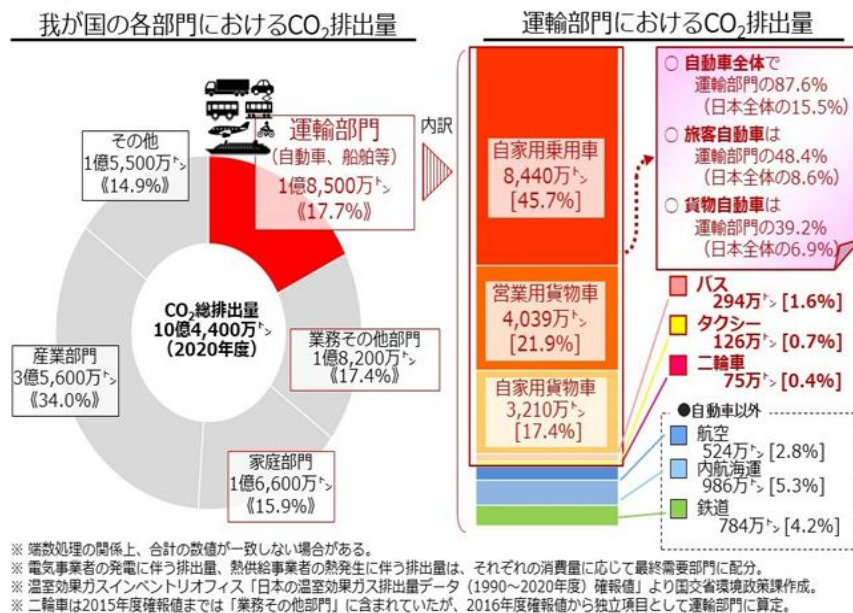


図 46 運輸部門における二酸化炭素排出量

[出典：国土交通省ホームページ「運輸部門における二酸化炭素排出量」]

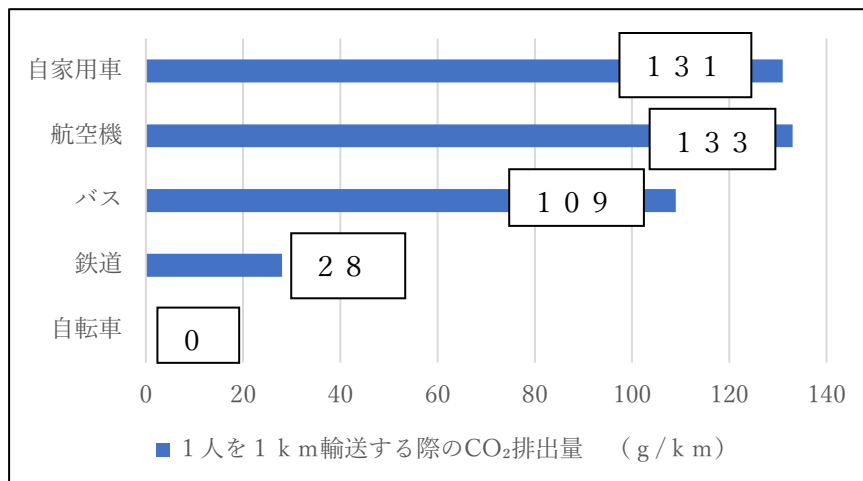


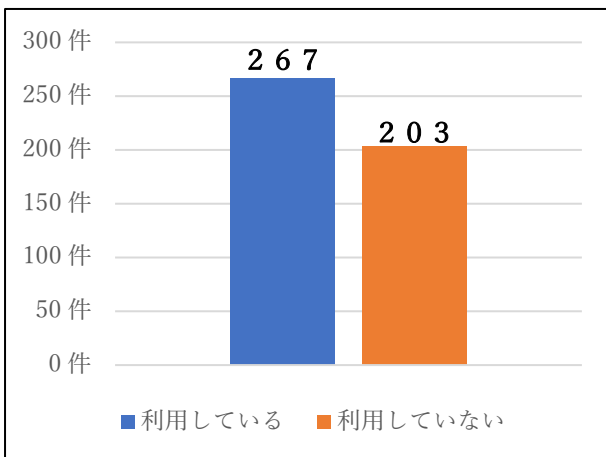
図 47 1 人を 1 km 輸送する際の CO₂ 排出量

[出典：国土交通省ホームページ「運輸部門における二酸化炭素排出量」を参考に作成]

2.11 自転車利用者アンケート

令和4年7月に佐野市内の高校へ自転車で通学する高校3年生を対象に、「自転車に関するアンケート調査」を実施しました。自転車通学時の経路や、自転車を利用して危険と感じる場所、自転車に関する条例に対する認識などについて質問し、624名に配布し487名(回収率78.0%)から回答を得ました。

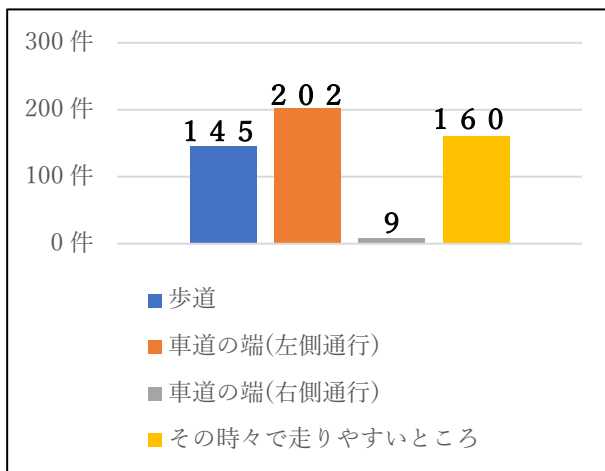
【アンケート集計結果】※未回答や複数回答があり、回答数と回答者数(487名)が一致しません。
(問1)通学以外で自転車を利用していますか？利用している場合、主な目的地を記載してください。



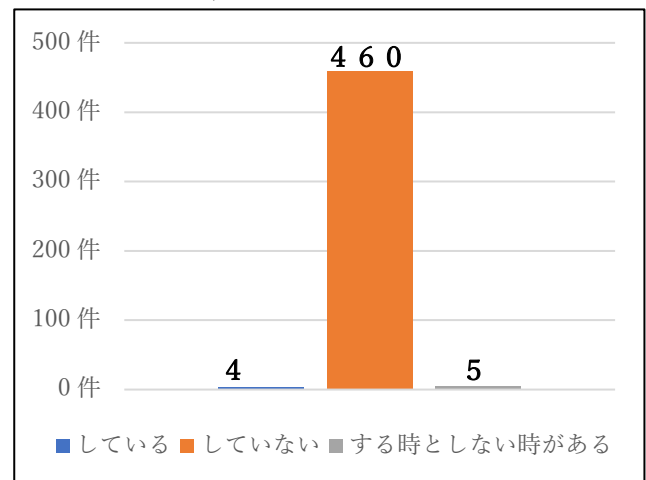
主な目的地で多かった回答

- ・塾(35件)
- ・遊びに行く時(26件)
- ・イオンモール佐野新都市(25件)
- ・コンビニ(22件)

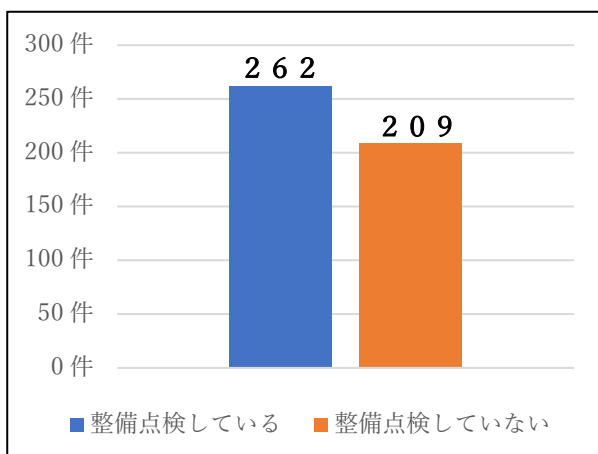
(問2) 自転車で移動する際、どこを走りますか？



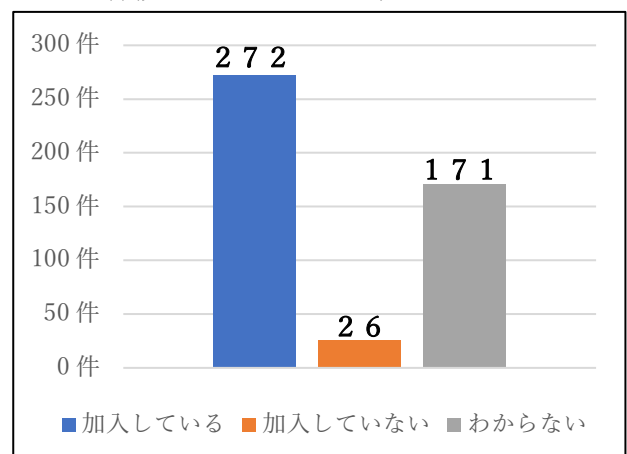
(問3) 自転車で移動する際、ヘルメットを着用していますか？



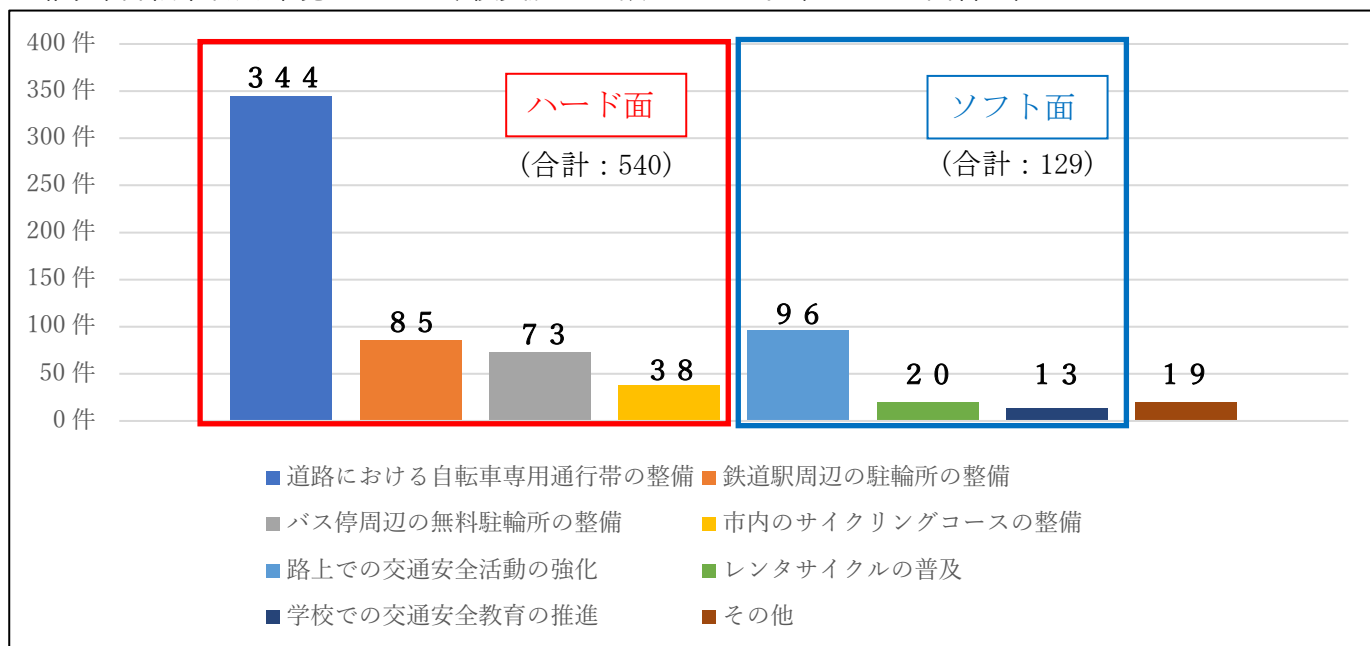
(問4) 自転車を安全に利用するために、日常の整備・点検を行っていますか？



(問5) 自転車事故において相手方に賠償を補償する保険に加入していますか？



(問6) 自転車利用環境において今後実施して欲しいこと。(2つまで回答可)



その他の意見

- ・ 帰宅の際暗くて危険なので、街灯を増やして欲しい
- ・ カーブミラーを整備して欲しい
- ・ 自転車の左側通行を徹底して欲しい。細い道ですれ違う時危険
- ・ 道路の雑草を刈って欲しい
- ・ 車が止まってくれない
- ・ 車が自転車専用通行帯を使わないで欲しい
- ・ 佐野駅周辺に駐車している車が邪魔
- ・ 金吹町周辺の道が狭いため、改善して欲しい
- ・ 吉水新田周辺は、左側通行を守らない人がいて危険。徹底して欲しい
- ・ 歩道や車道まで伸びている草木を、通行に支障が無いようにして欲しい
- ・ サッカー部、ラグビー部が5列くらいで通学していて危険
- ・ バスを無料にして欲しい
- ・ 車の運転が危険
- ・ 夜ウォーキングする人にライトを持って欲しい
- ・ 道を広くしてきれいにしたい
- ・ ヘルメット着用を義務にして欲しい
- ・ 車道から歩道に移動する際、段差が大きくて危険な時がある
- ・ 道がへこんでいる箇所が危険
- ・ サイクリングロードの整備
- ・ 砂利道を少なくして欲しい
- ・ 信号をつけて欲しい

※「自転車通学時の経路、自転車を利用していて危険と感じる場所」の集計結果は自転車ネットワークの整備の頁(P45・49)にまとめています。

2.12 災害時の自転車の活用について

平成 23(2011)年に発生した東日本大震災の際は、ガソリンの供給不足が発生し、一時的に自家用車での移動が困難な状況となりました。また、令和元(2019)年東日本台風による豪雨災害においては、本市は河川の氾濫により甚大な被害を受けました。特に道路状況においては、土砂の堆積や道路の寸断等により、一時的に自家用車やバス等の公共交通機関での移動が困難な状況となり、市民生活に大きな影響が出ました。これらの災害を教訓に、道路状況に左右されない被災時の移動手段の確保が課題となっています。



写真 7 令和元(2019)年東日本台風の被害で寸断された道路(水木町)

2.13 今後に向けた課題の整理

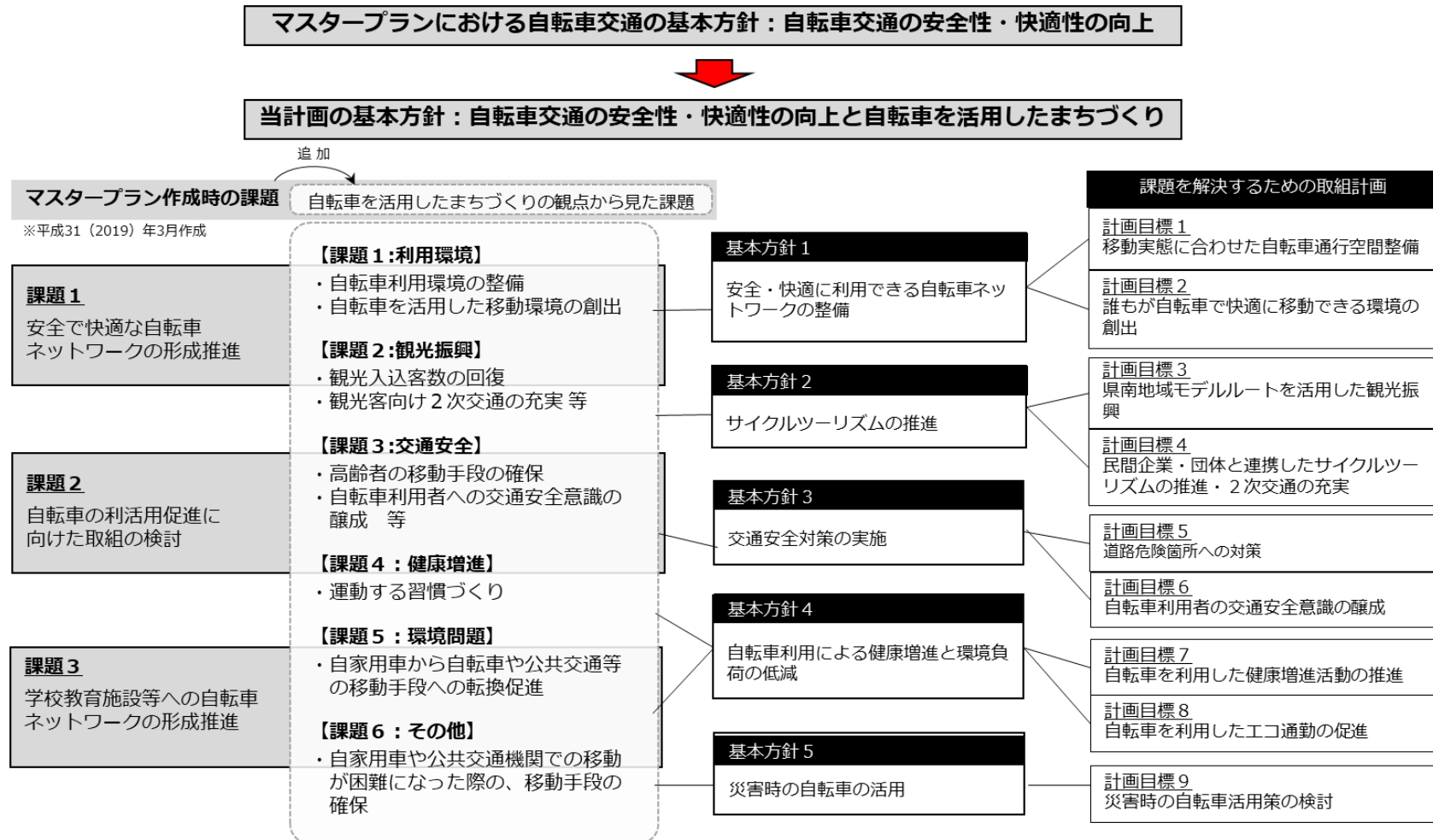
佐野市における自転車の利用環境や実態を踏まえ、まとめた課題は以下のとおりです。

項目	現況	課題
利用環境	<ul style="list-style-type: none"> ・佐野市道路網整備計画で骨格、整備優先箇所が設定されている (P10) ・自転車専用通行帯が約 7.1 k m整備済(P20) ・鉄道駅周辺、バス停留所周辺に駐輪場が整備されている。(P19、P20) 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用環境の整備 ・自転車を活用した移動環境の創出
観光振興	<ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルス感染症の影響で観光入込客数が減少 (P22) ・首都圏からの来訪者が多い(P22) ・来訪の際の交通手段は自家用車が大きな割合を占めている (P22) ・秋山川・仙波川沿いにサイクリングロードが整備されている(P23) ・県南地域モデルルート(ワタ8)の設定(P24) ・レンタサイクル事業を市内3箇所で開催している (P25) ・民間企業・団体による自転車を活用した取組がある (P25) 	<ul style="list-style-type: none"> ・観光入込客数の回復 ・観光客向け2次交通の充実 ・サイクリングロードの活用 ・モデルルートから本市の集客施設等への誘導 ・民間企業・団体との連携
交通安全	<ul style="list-style-type: none"> ・運転免許返納者の増加(P26) ・自転車事故による死傷者・負傷者数の高止まり (P27, 28) ・高齢者・高校生の事故が多い(P27、28) ・自転車移動時、大半の人がヘルメットを未着用(P35) ・自転車損害賠償責任保険等の未加入者が一定数存在(P35) 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の移動手段の確保 ・自転車利用における危険箇所の把握 ・保険未加入者、ヘルメット未着用者への指導・啓発 ・自転車利用者への交通安全意識の醸成
健康増進	<ul style="list-style-type: none"> ・全国と比較しメタボリックシンドローム者の割合が高い(P33) 	<ul style="list-style-type: none"> ・運動する習慣づくり
環境問題	<ul style="list-style-type: none"> ・交通行動における代表交通手段は、二輪車(自転車を含む)が 11%に対し、自動車は73%と高い割合である (P17) 	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用車から自転車や公共交通等の移動手段への転換促進
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模な災害発生時、自家用車や公共交通機関での移動が困難な状況となった(P37) 	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用車や公共交通機関での移動が困難になった際の、移動手段の確保

第3章 基本方針と目標

3.1 基本方針・取組計画

交通マスでは自転車交通における基本方針を「自転車交通の安全性・快適性の向上」としています。当計画では「安全性・快適性の向上」に加え、自転車活用による観光振興・健康増進等を見据え、基本方針を「自転車交通の安全性・快適性の向上と自転車を活用したまちづくり」とします。交通マス作成時の課題や自転車を活用したまちづくりの観点から見た課題を踏まえ、各方針と取組計画を以下のように整理します。



3.2 方針1 安全・快適に利用できる自転車ネットワークの整備



安全・快適に利用できる自転車ネットワーク実現のため、取組計画を以下のとおりに定めます。

計画目標1 移動実態に合わせた自転車通行空間整備
<ul style="list-style-type: none"> ・自転車事故の状況や利用者アンケートの結果等により、自転車交通における危険箇所や自転車交通量の多い箇所を把握します。 ・自転車通行空間について、ネットワーク化することにより、連続性のある計画的な整備を行います。 ・自転車通行空間の整備形態については、道路構造令等に基づき、実際の道路状況を鑑み決定します。
計画目標2 誰もが自転車で快適に移動できる環境の創出
<ul style="list-style-type: none"> ・サイクル&バスライドを推進し、公共交通と連携した自転車移動環境を創出します。 ・タンDEM自転車の普及啓発を行います。

【計画目標1】移動実態に合わせた自転車通行空間整備

自転車ネットワーク計画

安全・快適な自転車通行環境の実現のため、自転車通行空間の計画的な整備について示した、自転車ネットワーク計画(40頁から63頁)を定めます。

(1)自転車ネットワーク計画の方針

道路利用者の安全性の確保
<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者と自転車を適切に分離した自転車通行空間を整備することで、歩行者・自転車・自動車同士の安全性向上を図ります。
自転車利用の連続性・快適性の確保
<ul style="list-style-type: none"> ・通勤や通学、買い物といった日常利用においてよく利用される路線や、拠点内・拠点間を結ぶ路線等を選定し、ネットワーク化することによって、自転車利用の連続性・快適性の確保を図ります。
サイクルツーリズムの推進
<ul style="list-style-type: none"> ・既存のサイクリングロードや、中山間地域のサイクリングに適した路線を選定し、走行環境の向上を図ります。

(2) 自転車ネットワーク計画の対象範囲

佐野市道路網整備計画では、拠点間や拠点内を自転車で安全・快適に移動することを目的として、自転車交通における骨格となる路線を定めており、この骨格を基本に現況に見合った自転車ネットワークの検討を行います。

「日常の自転車利用の利便性や安全性を高める地域」については、今後自転車通行空間を整備する路線を選定するため、一定の交通量のある都市計画区域内とします。

また、「サイクルツーリズムを推進する地域」については、市街部は既存のサイクリングロードがあり、中山間地域は自然豊かなサイクリングに適した地域が広がっているため、市街部と中山間地域両方を含む市内全域とします。

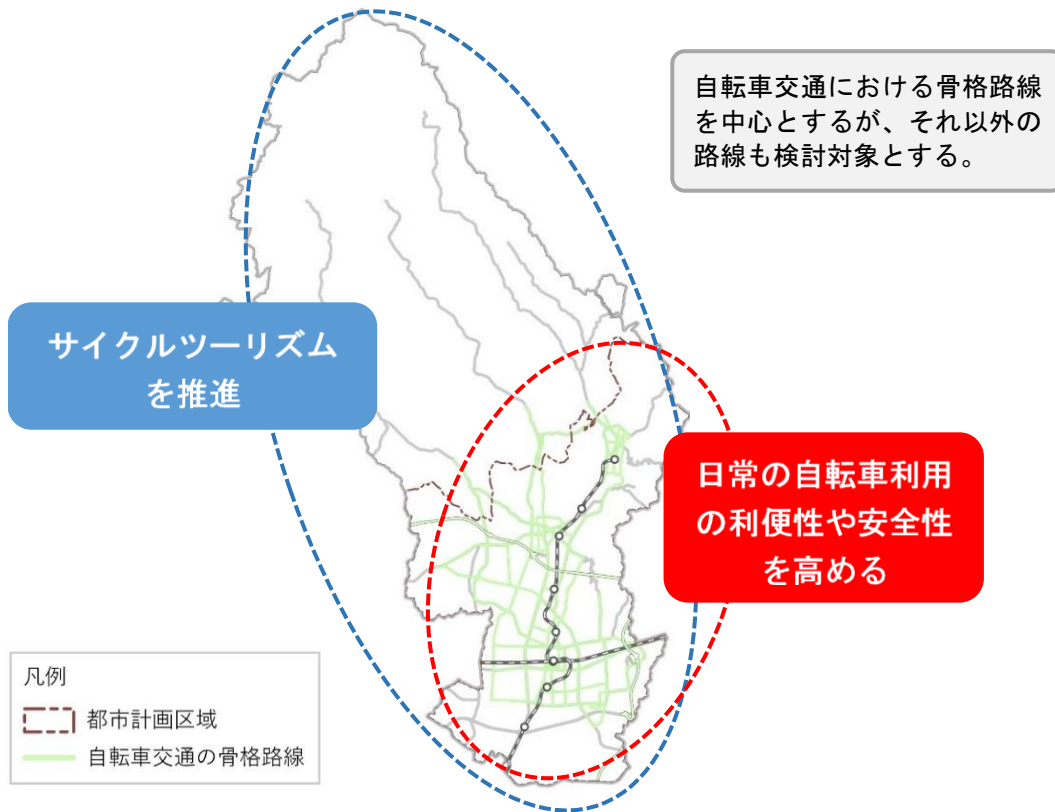


図 48 自転車ネットワーク計画の対象範囲

(3) 自転車ネットワーク路線の選定

日常の自転車利用の利便性と安全性を高めるエリア

自転車ネットワーク路線は、「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・警察庁、平成 28(2016)年 7 月改定)」(以下、国のガイドライン)に基づき、自転車の利用状況や安全性、自転車通行空間の整備状況等を踏まえて選定します。

生活利便施設のアクセス路線や、自転車利用の多い路線、自転車事故の多い路線等は、安全性・快適性の観点から自転車通行空間の計画的な整備が必要です。そのため、施設立地や通学利用実態等を要件とした利便性の観点による選定と、自転車関連事故発生や危険箇所を要件とした安全性の観点による選定を行い、それぞれの要件を重ね合わせることにより、整備ニーズの高い路線を抽出します。

さらに、すでに自転車専用通行帯が整備されている路線や、連続性を確保する路線等を付加したものを、本市の自転車ネットワーク路線とします。また、交通マスや「佐野市道路網整備計画」との整合を図りながら選定を行います。

サイクルツーリズムを推進するエリア

サイクルツーリズム推進の観点から、栃木県南地域モデルルートに指定されている路線や、主要な観光施設のアクセス路線を選定します。

自転車ネットワーク路線の選定要件

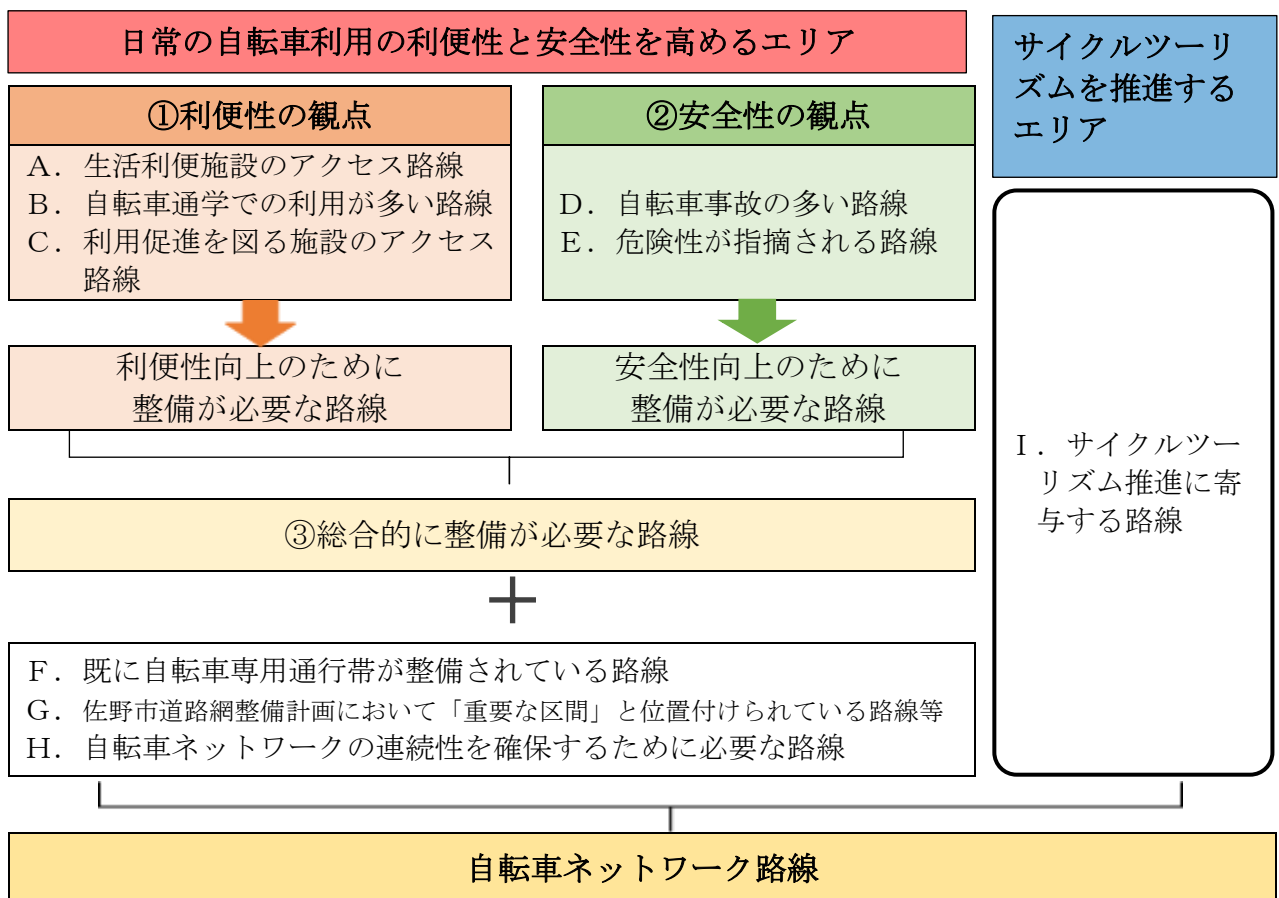


図 49 自転車ネットワーク路線の選定フロー図

①利便性の観点による路線選定

A. 生活便利施設のアクセス路線

生活便利施設が集積するエリア内は自転車の利用者のほか、歩行者、自動車の交通量も多くなることが考えられるため、施設の沿線路線及び施設の集積する拠点同士を結ぶ路線を選定します。

- ・生活便利施設が1kmメッシュ内に6件以上※あるエリア内の施設沿線路線
- ・生活便利施設が1kmメッシュ内に6件以上※あるエリアを結ぶ路線

※1kmメッシュあたりの平均施設数（5件）を超えるメッシュを生活便利施設の集積エリアと設定

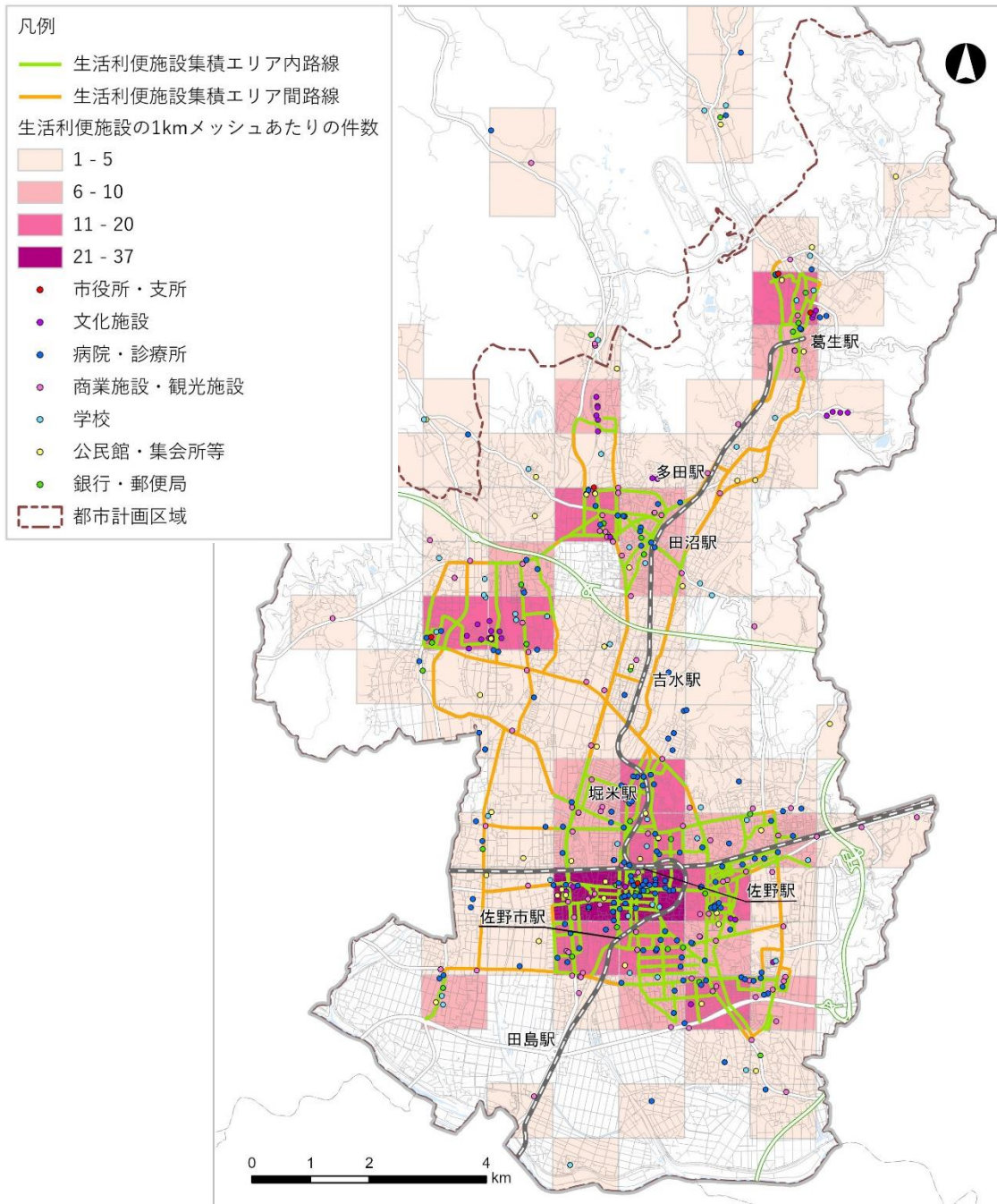


図 50 生活便利施設集積エリア内及びエリア間の路線

前頁の結果、生活利便施設のアクセス路線を以下のとおり選定しました。

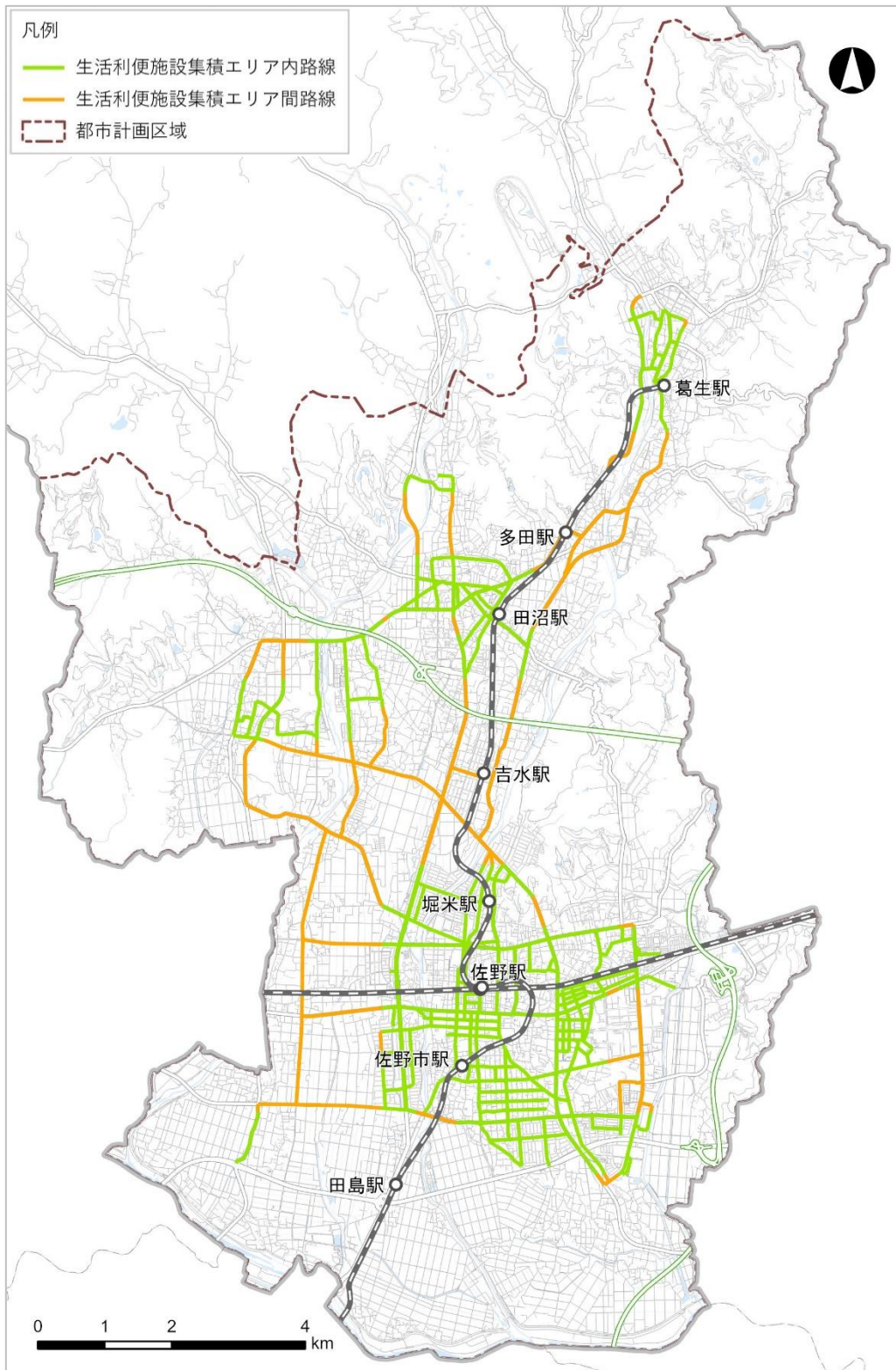


図 51 生活利便施設のアクセス路線 選定結果

B. 自転車通学での利用が多い路線

自転車は市内の高校生の主要な通学手段となっています。安全性・快適性の向上が求められるため、自転車通学での利用が多い路線を抽出します。

・ 高校生が通学で利用している路線（高校生アンケートより）

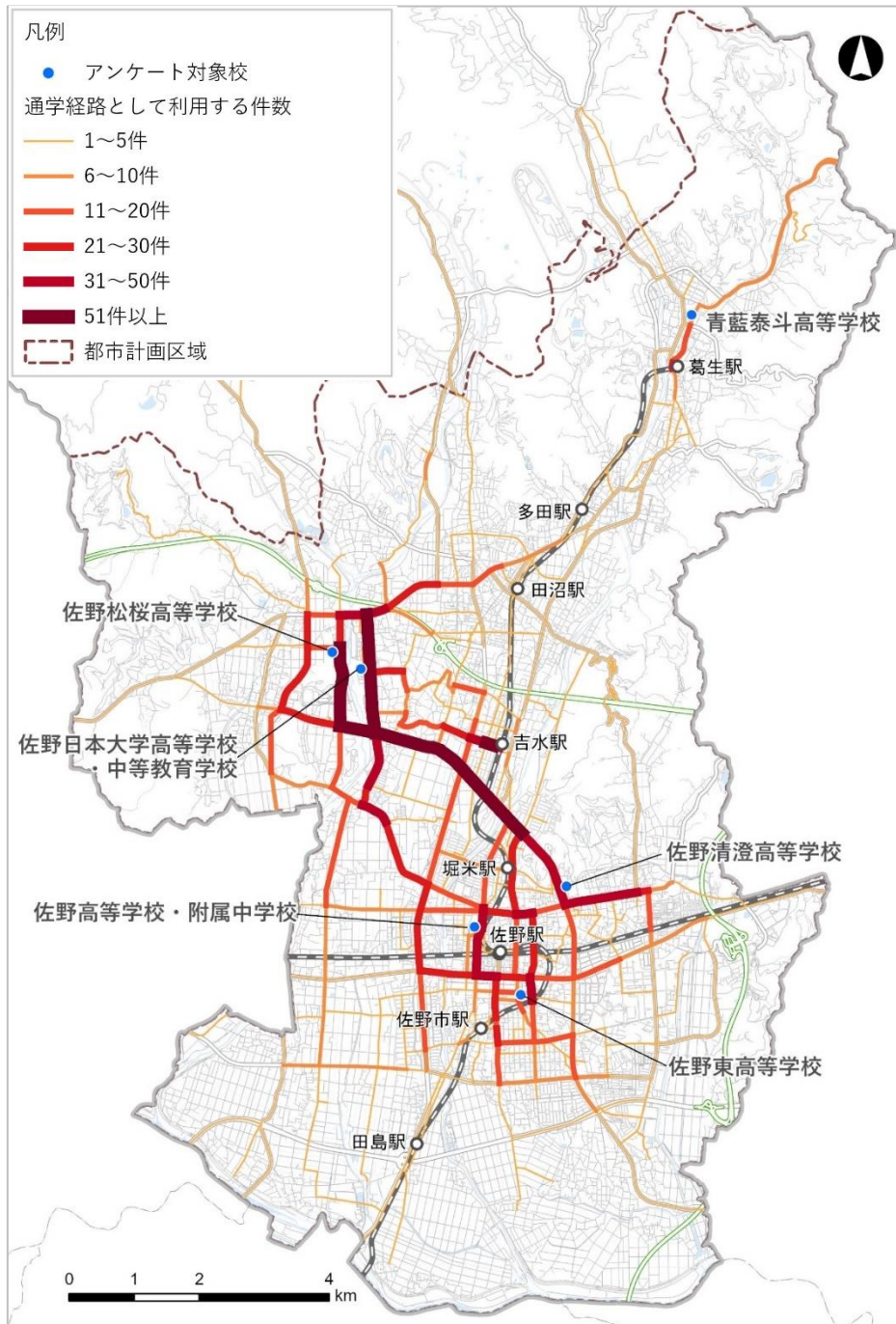


図 52 自転車通学での利用が多い路線

C. 利用促進を図る施設のアクセス路線

生活路線バス停留所の周辺にある公共施設駐輪場を利用し、サイクル&バスライド用の駐輪場の増設をします(P64 参照)。

サイクル&バスライドの駐輪場と住宅地とのアクセス路をネットワーク化することで、サイクル&バスライドの利用促進を図ります。

・サイクル&バスライド駐輪場より 2km圏域^{*}の居住地を結ぶ路線
^{*}佐野駅駐輪場定期利用者の居住地が1~2km圏域に最も多いことから、半径 2kmを利用圏域と想定する

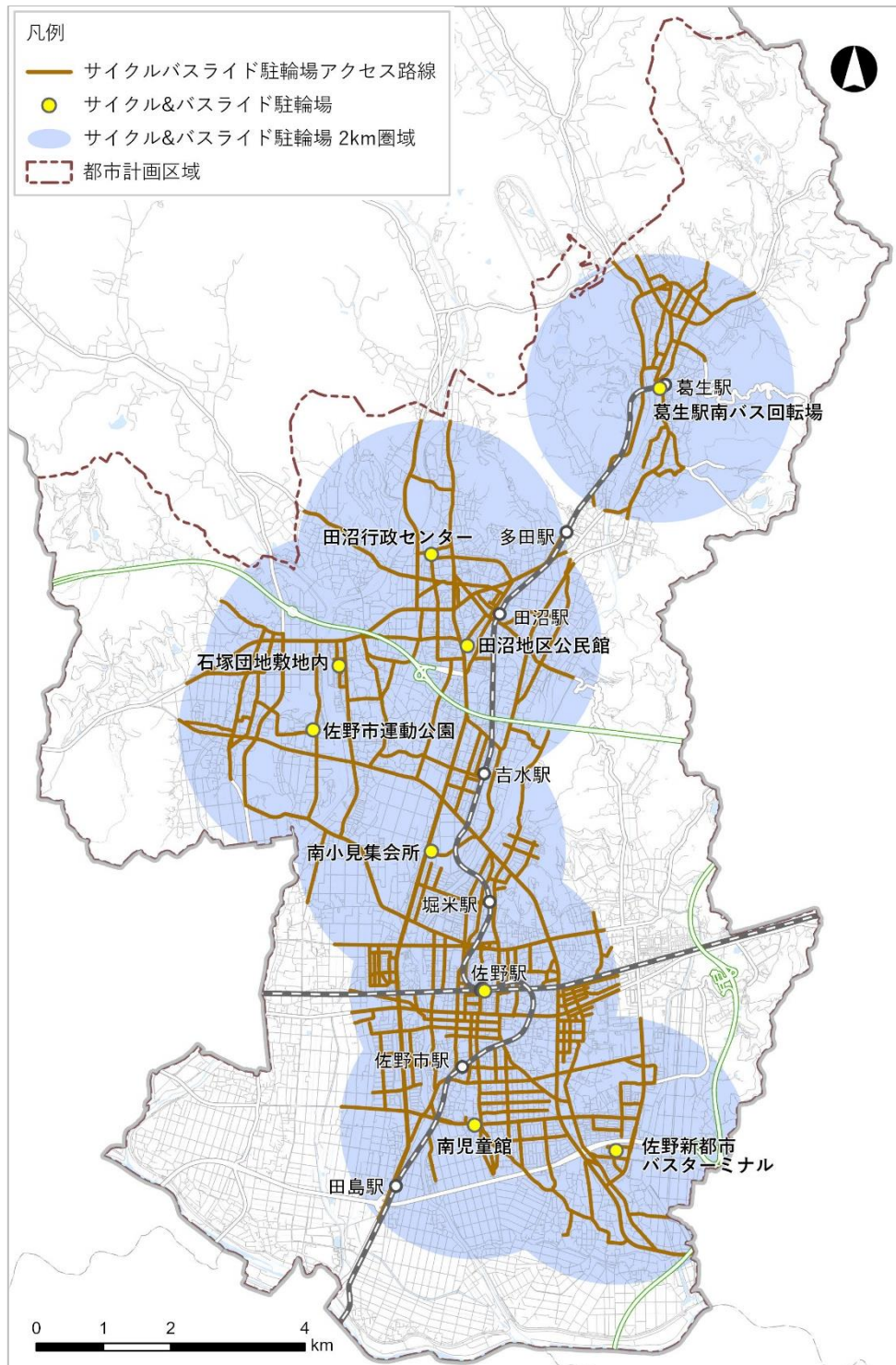


図 53 利用促進を図る施設のアクセス路線

【利便性の観点による路線の選定結果】

A～Cの重ね合わせにより、利便性の観点から整備の必要性の高い路線を抽出しました。

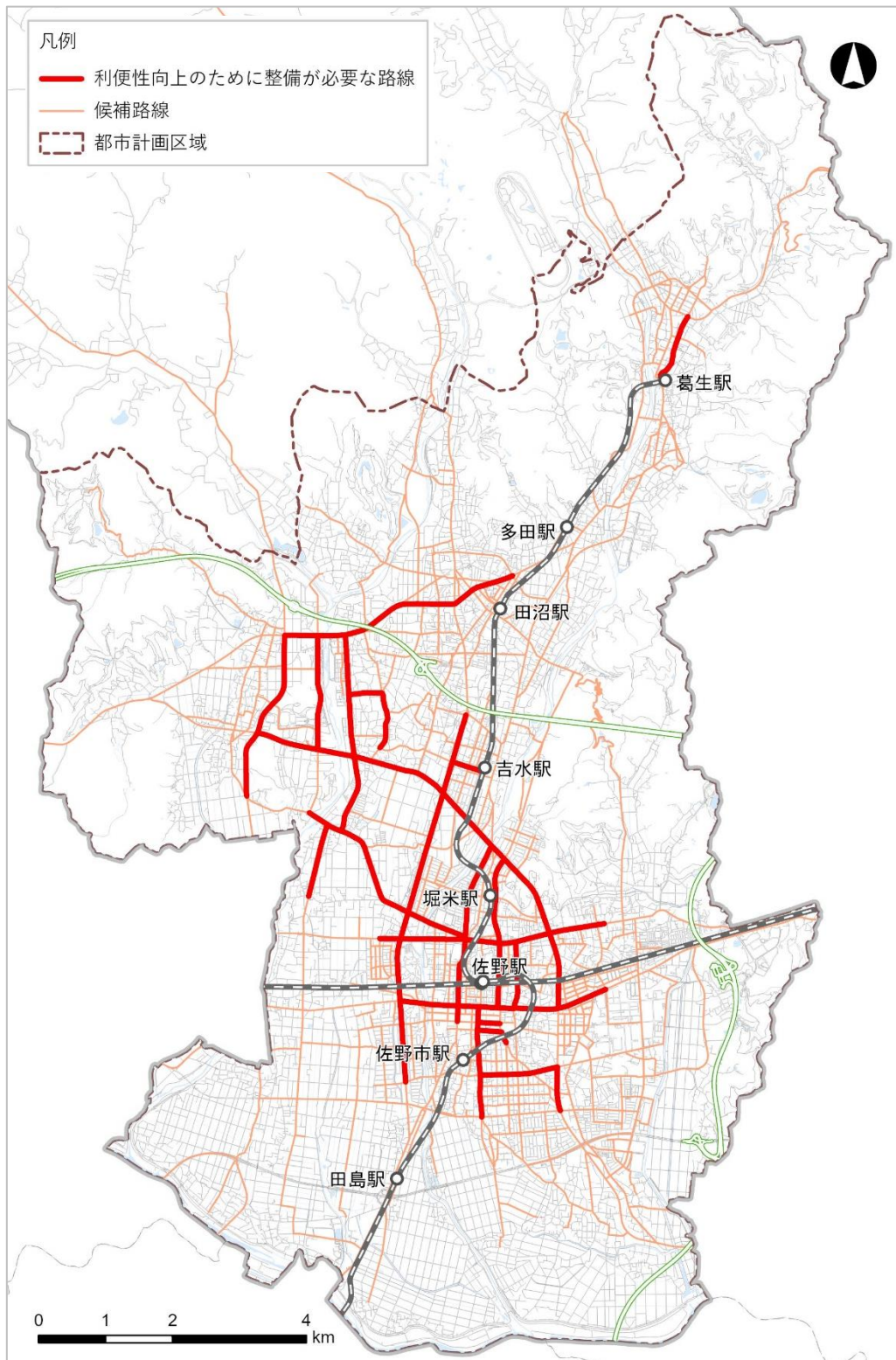


図 54 利便性向上のために整備が必要な路線

②安全性の観点による路線選定

D. 自転車事故の多い路線

自転車関連事故が多く発生している路線を抽出します。

- ・路線内で1kmあたり1件以上^{※1}の事故が発生する幹線道路（国道・県道）
- ・半径50m^{※2}の範囲で、複数の事故が発生している区間・交差点

※1 複数事故の発生する幹線道路では3年間で平均0.8件/kmの事故が発生していたことから、平均を超える1件以上とする

※2 一般的な交差点（交差道路の幅15~30m, 横断歩道5.0m×2, 滞留長30m×2）を想定し半径50mに設定する

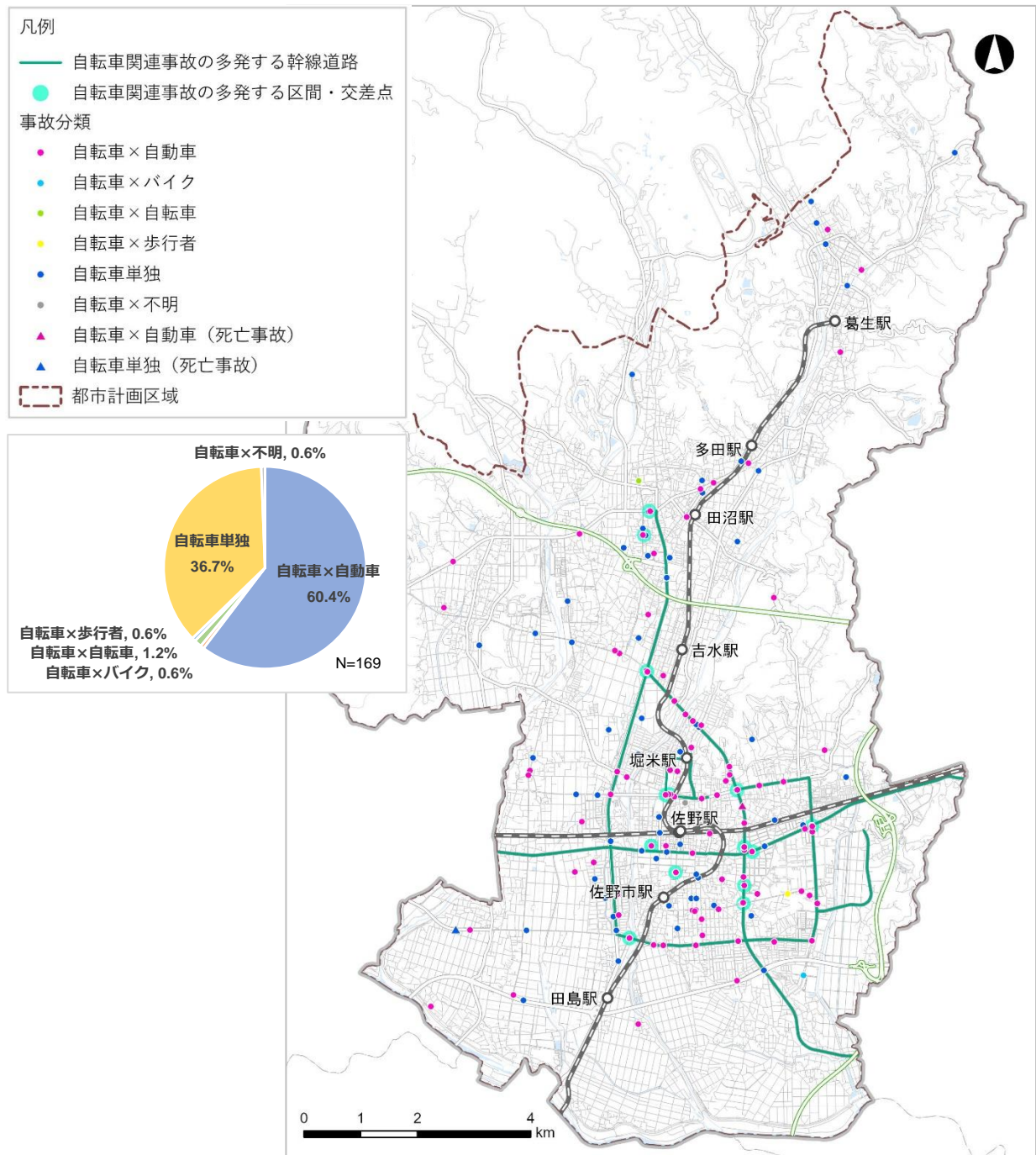


図 55 自転車事故の多い路線

[出典：栃木県警察 交通事故発生マップ(平成30年度～令和2年度)より作成]

E. 危険性が指摘される路線

自転車利用者が危険を感じる路線を抽出します。

・ 高校生が自転車通学時に危険を感じている路線（高校生アンケートより）

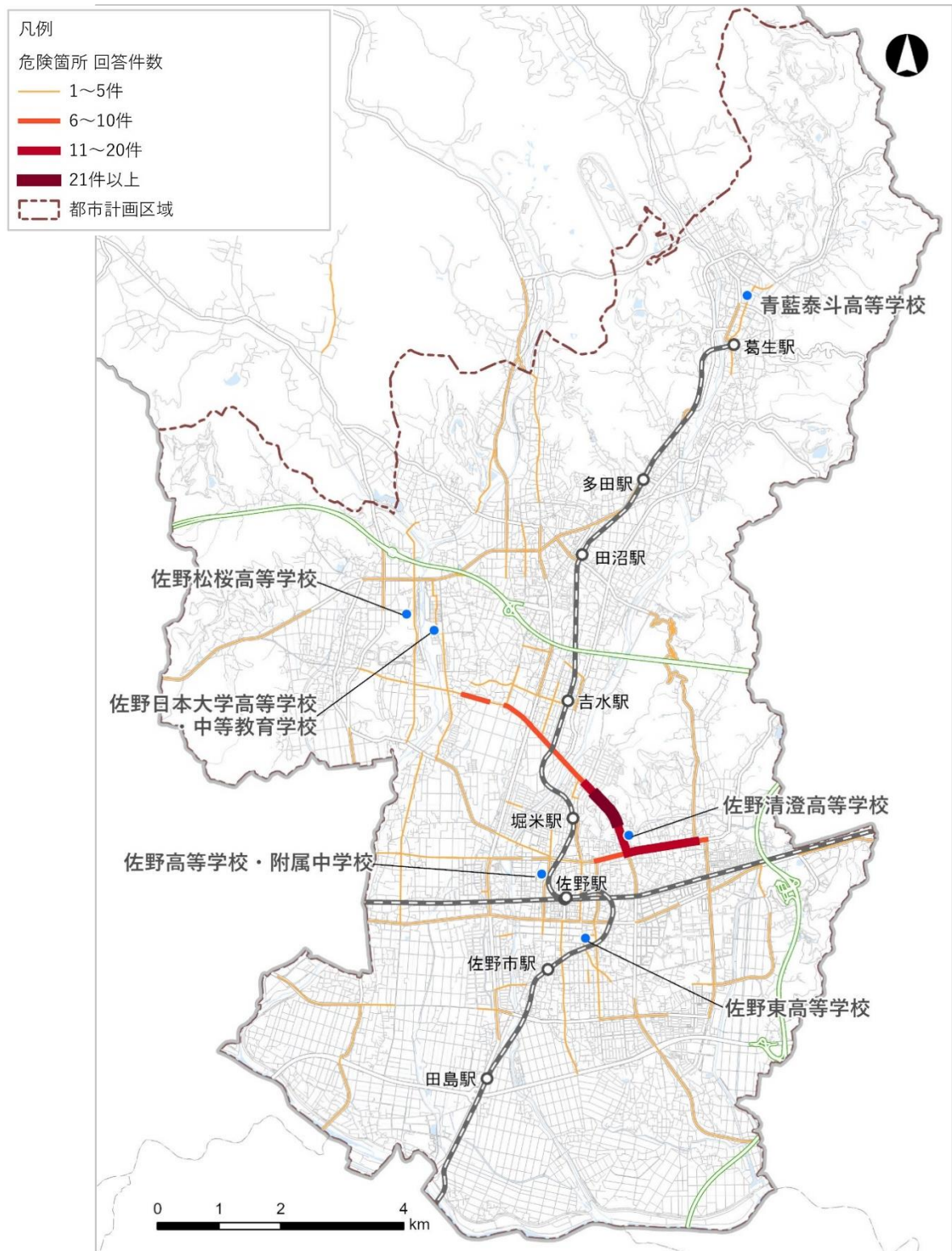


図 56 事故発生の危険性のある路線

【安全性の観点による路線の選定結果】

D・Eの重ね合わせにより、安全性の観点から整備の必要性の高い路線を抽出しました。

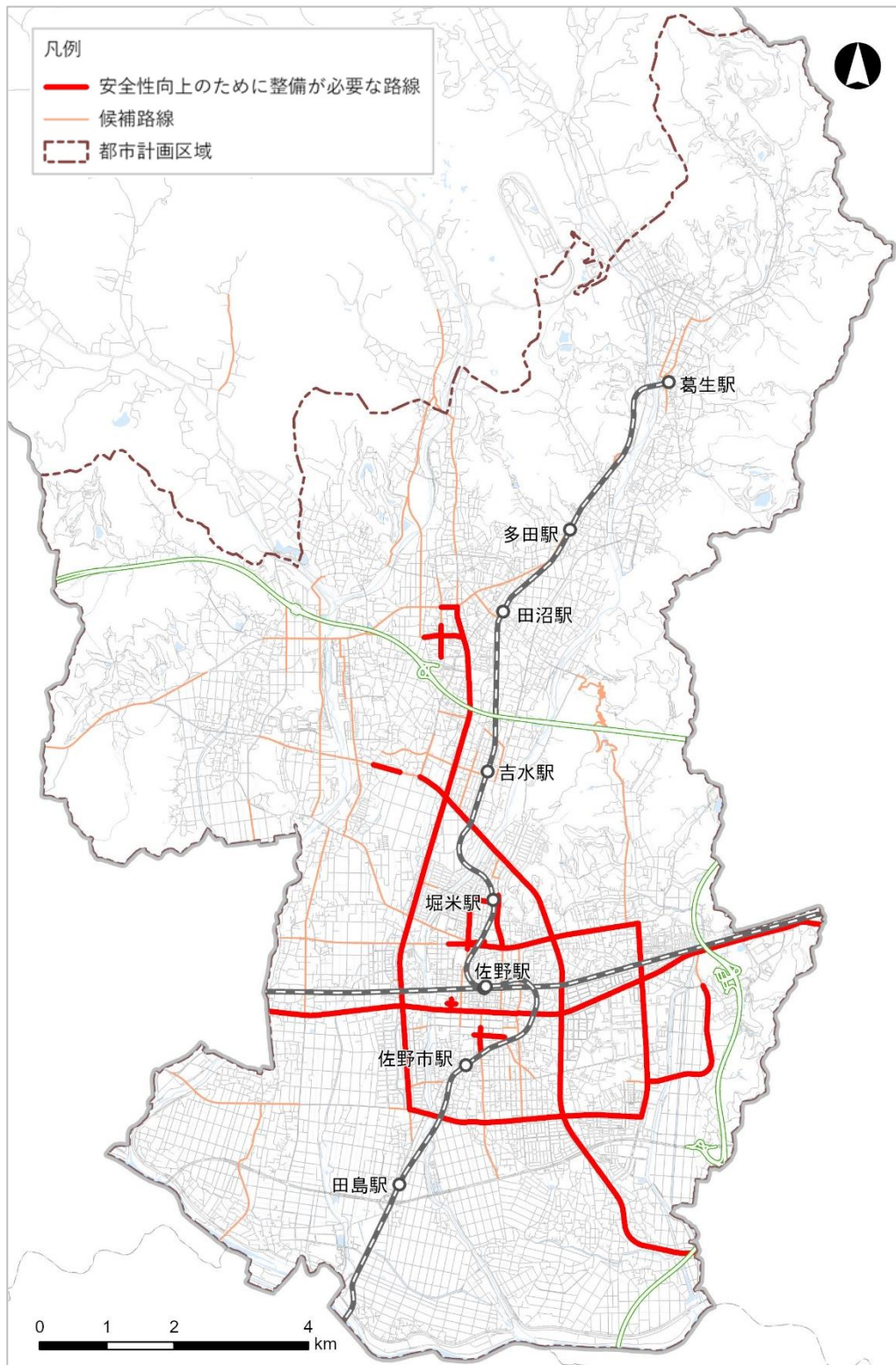


図 57 安全性向上のために整備が必要な路線

③総合的に整備が必要な路線

利便性、安全性の観点から整備の必要性が高い路線は以下のとおりです。利便性、安全性両方のニーズが高い路線は「総合的に整備が必要な路線」として整理します。

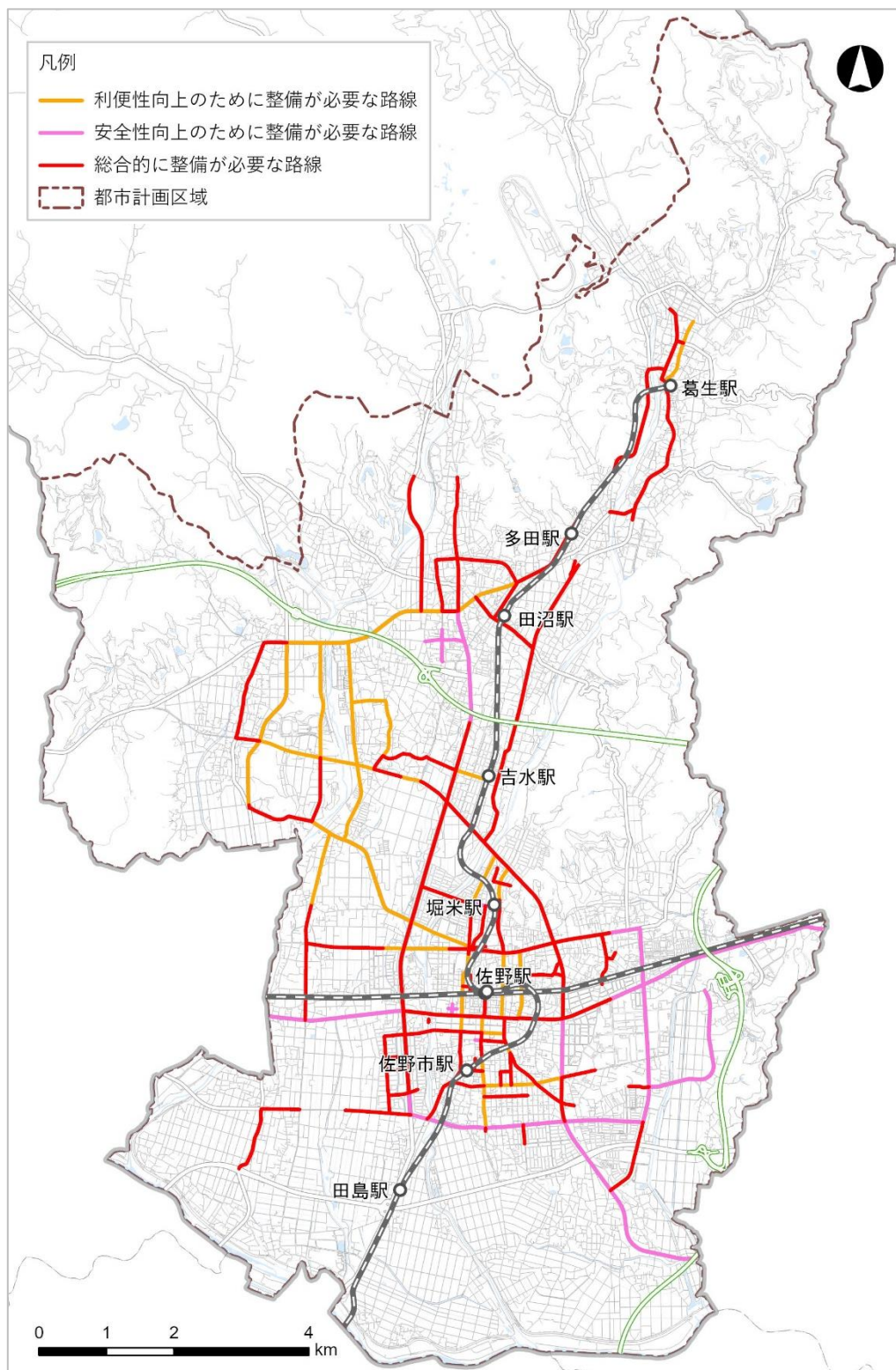
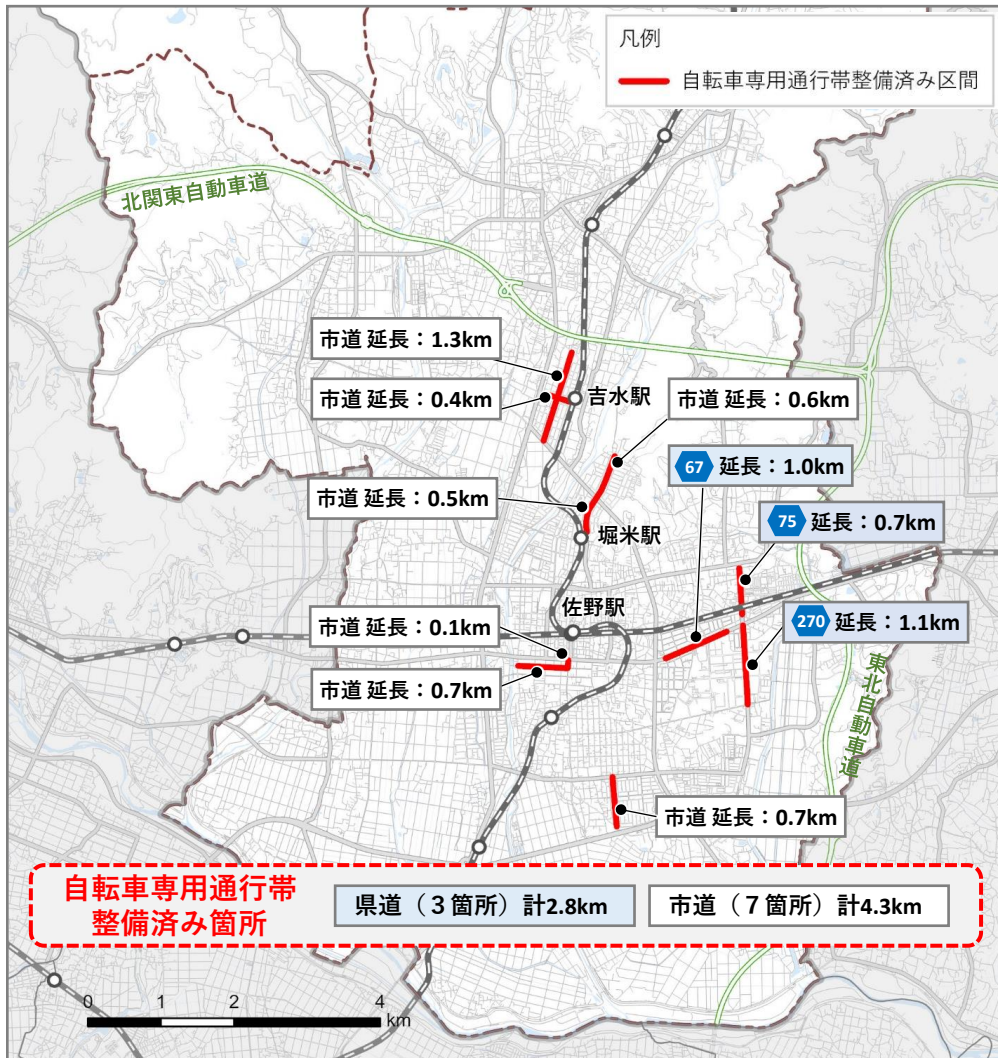


図 58 総合的に整備が必要な路線

F. 既に自転車専用通行帯が整備されている路線

既に自転車専用通行帯が整備されている路線は以下のとおりです。断片的な整備となっているため、ネットワーク路線に含めて、連続性のある自転車通行空間整備を図ります。



※ 道路交通法による普通自転車専用通行帯としての交通規制が実施されている区間（令和4年10月時点）

図 59 既に自転車専用通行帯が整備されている路線

G. 佐野市道路網整備計画において「重要な区間」と位置付けられている路線等

佐野市道路網整備計画における自転車交通の骨格路線のうち、「重要な区間」・「整備中」に位置付けられている路線や、都市計画決定されている道路の内、現在未整備の道路については、自転車通行空間を確保して整備を行うものとし、自転車ネットワーク路線に含めます。

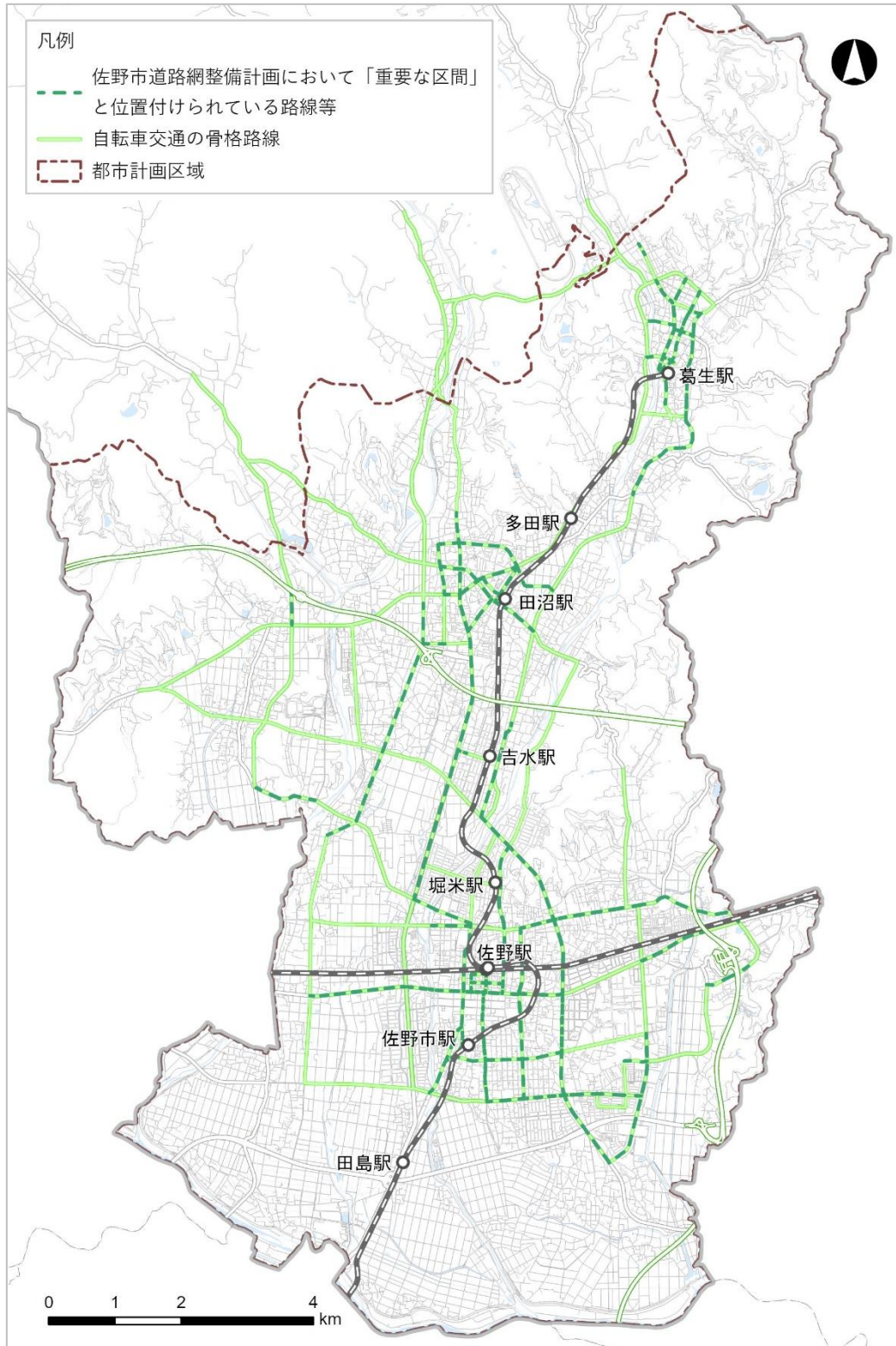


図 60 佐野市道路網整備計画において「重要な区間」と位置付けられている路線等

H. 自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

自転車通行空間を利用して快適に移動ができるよう、自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線を追加します。

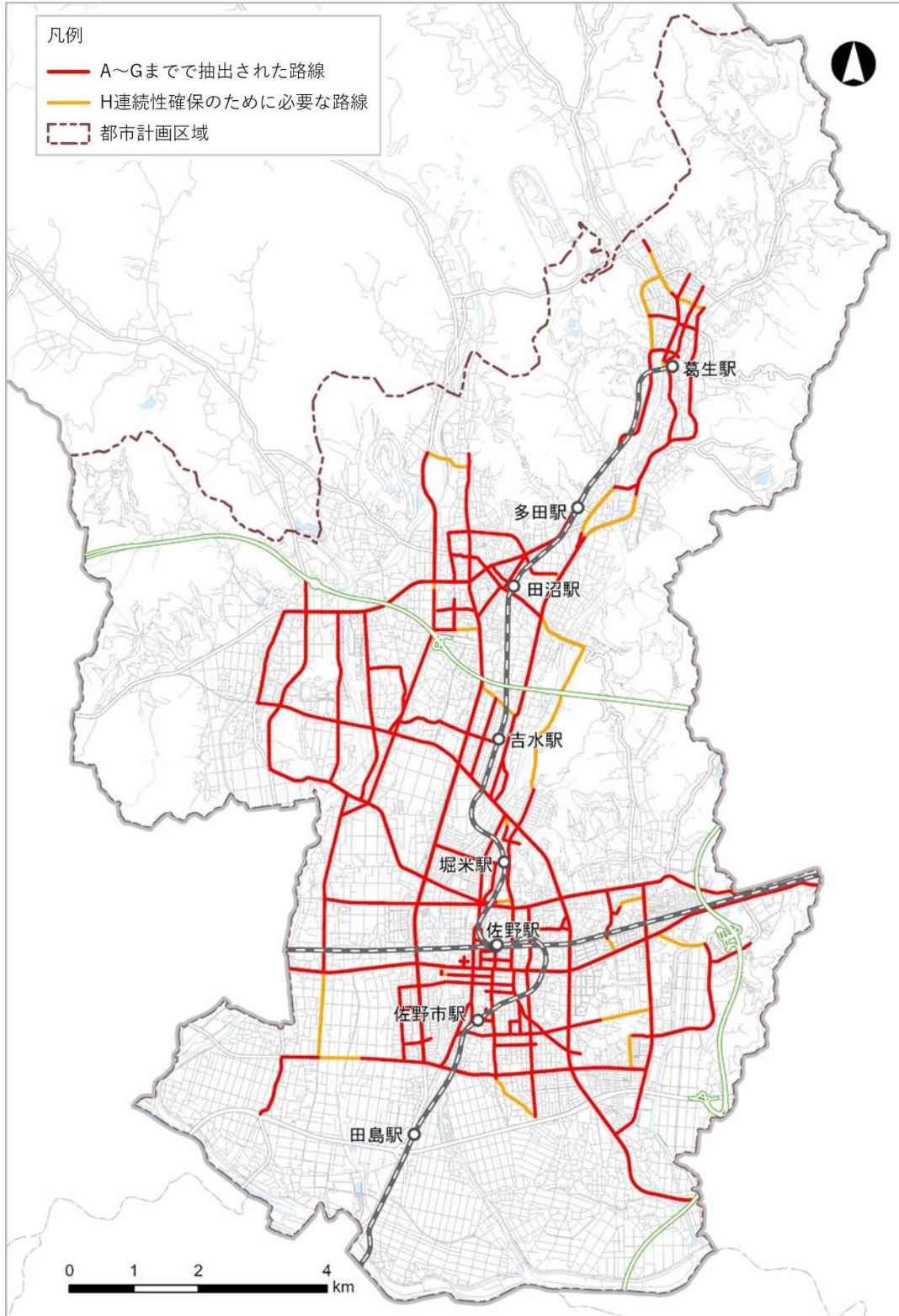


図 61 連続性を確保するために必要な路線

(A～Hまでの検討結果まとめ)

日常利用の観点による路線選定(日常路線)

A～Hまでの検討の内容を総合し、「日常の自転車利用の利便性と安全性を高めるエリア」における自転車ネットワーク路線を以下のとおり選定しました。

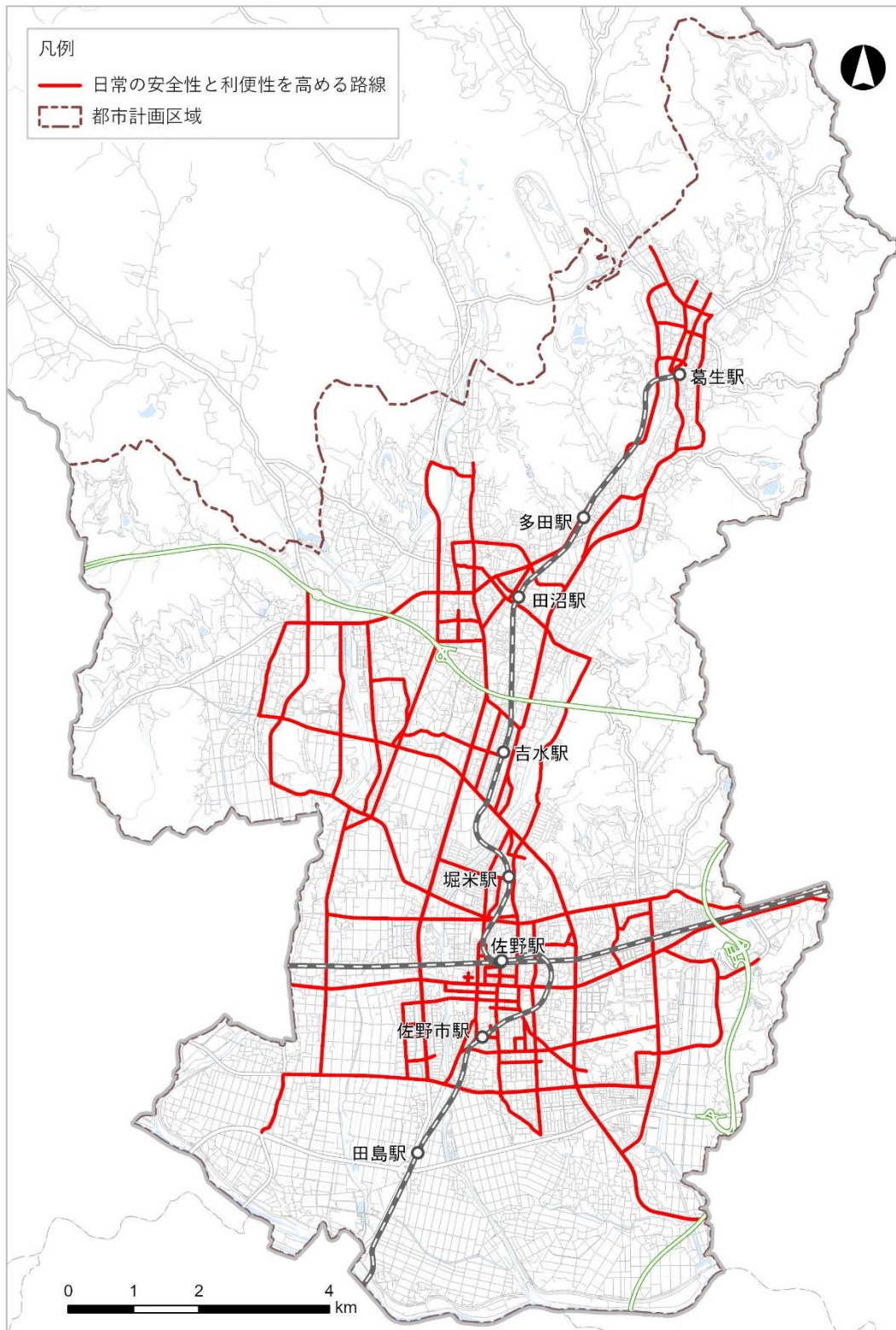


図 62 日常利用の観点による路線選定結果(日常路線)

サイクルツーリズム推進の観点による路線選定

I. サイクルツーリズム推進に寄与する路線

栃木県南地域モデルルート、秋山川・仙波川サイクリングロード、主要な観光施設のアクセス路線を選定します。

中山間地域の主要な観光施設である「あきやま学寮」「蓬山ログビレッジ」「根古屋森林公園」は、広い駐車場やトイレ、サイクルスタンド、飲食店があり、サイクリストの休憩施設として利用できます。

ネットワークの連続性を確保するため、接続路線も選定します。

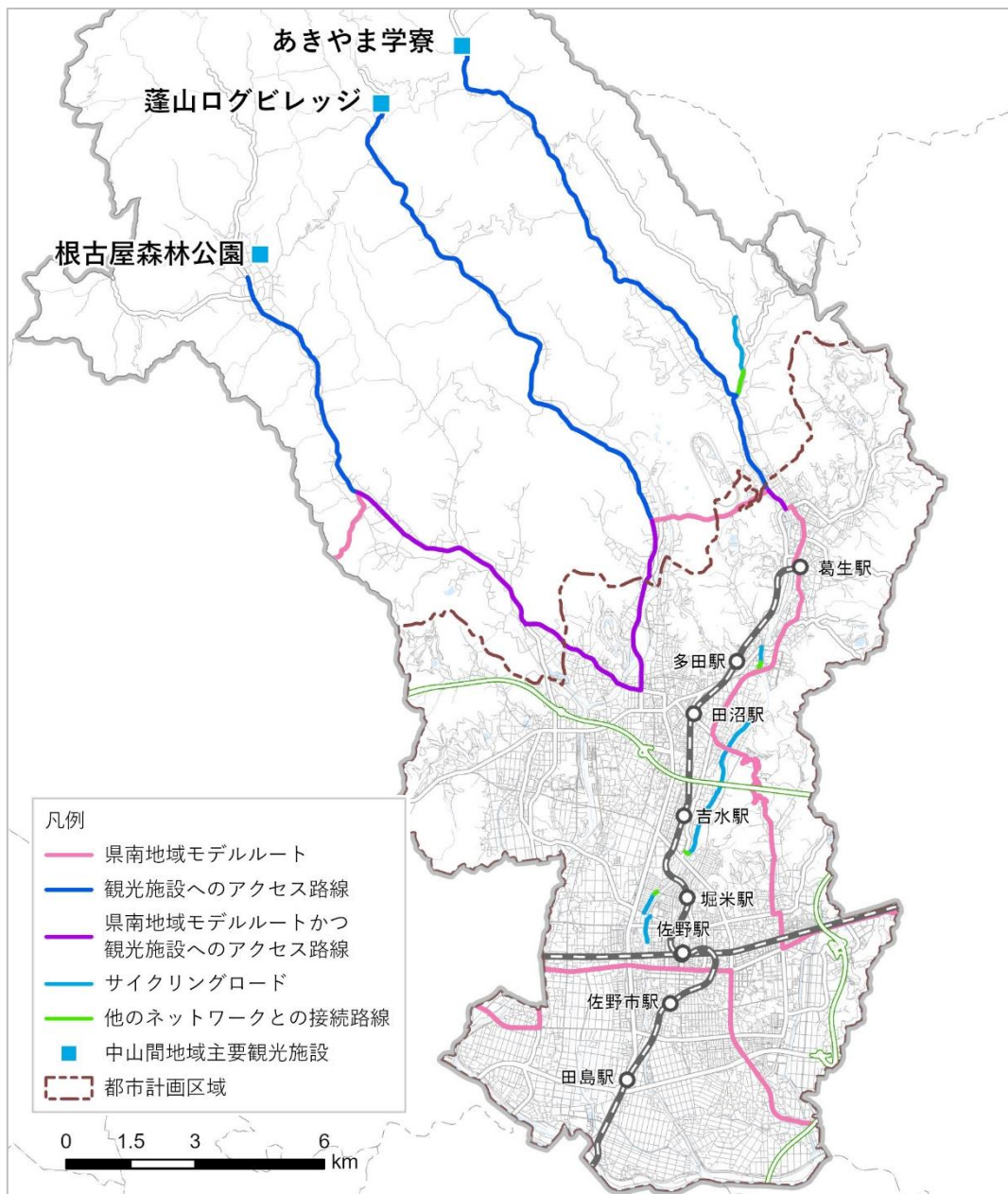


図 63 サイクルツーリズム推進に寄与する路線

自転車ネットワーク路線

A～Iまでの検討の内容を総合し、自転車通行空間整備の必要性の高い「自転車ネットワーク路線」を以下の図のように整理しました。

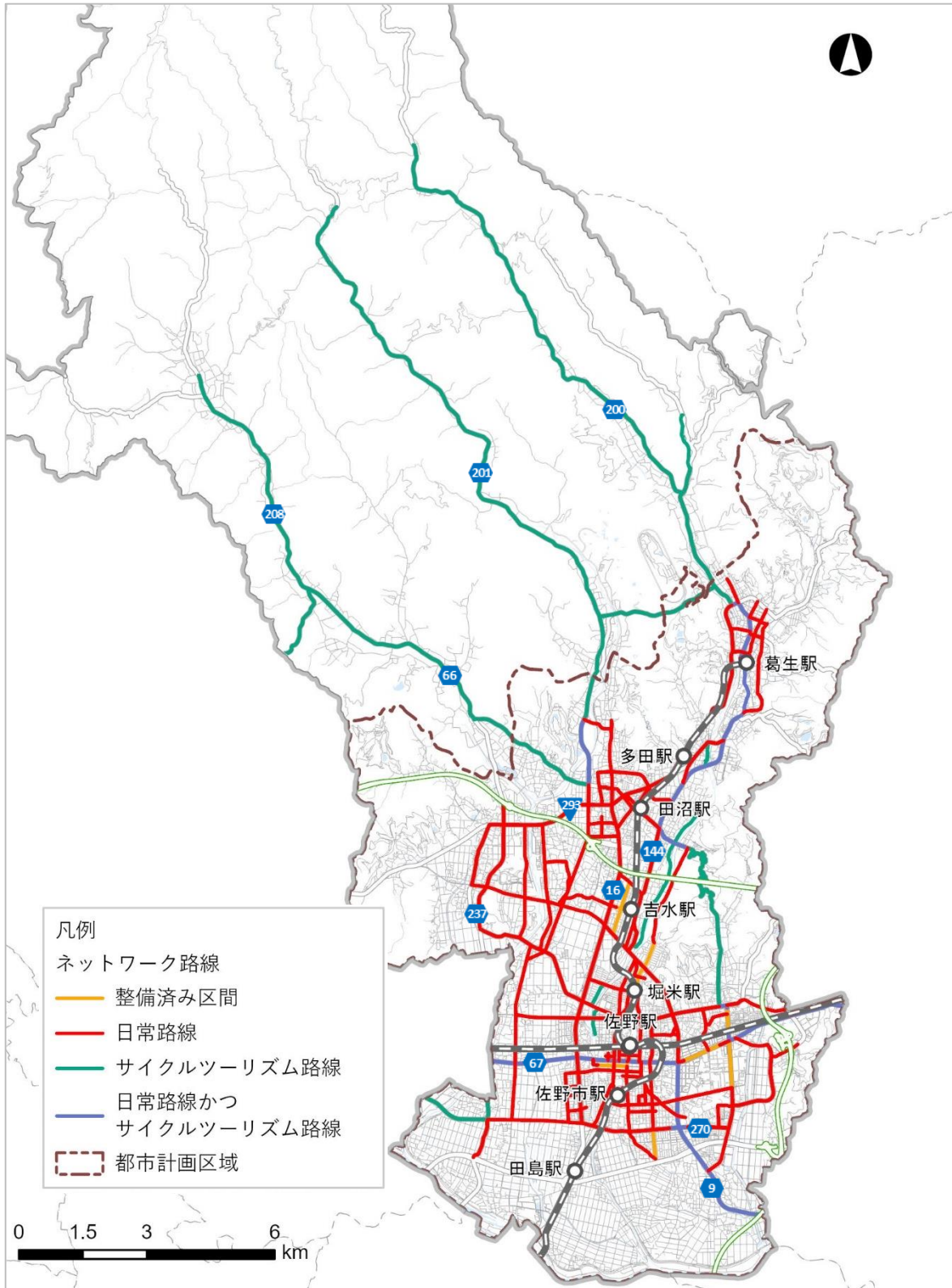


図 64 自転車ネットワーク路線

(4) 自転車ネットワーク選定路線一覧

種別	路線番号・路線名	管理	ネットワーク延長(km)
国道	293号	県	9.3
県道	7号佐野行田線	県	1.5
県道	9号佐野古河線	県	4.7
県道	16号佐野田沼線	県	6.7
県道	66号桐生田沼線	県	14.8
県道	67号桐生岩舟線	県	8.5
県道	75号栃木佐野線	県	1.2
県道	115号田沼唐沢山公園線	県	3.6
県道	123号葛生停車場線	県	1.5
県道	124号田沼停車場線	県	0.6
県道	126号栃木田沼線	県	1.8
県道	128号太田佐野線	県	1.6
県道	141号唐沢山公園線	県	7.3
県道	144号築地吉水線	県	5.8
県道	151号堀米停車場線	県	2.5
県道	175号山形寺岡線	県	4.6
県道	200号秋山葛生線	県	14.4
県道	201号作原田沼線	県	17.7
県道	202号仙波鍋山線	県	0.6
県道	208号飛駒足利線	県	2.4
県道	210号柏倉葛生線	県	0.6
県道	215号佐野停車場線	県	0.3
県道	223号寺岡館林線	県	1.5
県道	237号赤見本町線	県	5.6
県道	270号佐野環状線	県	10.7
県道	345号葛生船越線	県	2.9
市道	1-1	市	1.7
市道	1-2	市	1
市道	1-3	市	3
市道	1-4	市	0.4
市道	1-5	市	0.9
市道	1-9	市	2.2
市道	1-11	市	1.3
市道	1-12	市	2.8
市道	1-14	市	1.4
市道	1-15	市	2.7
市道	1-16	市	2.5
市道	1-17	市	1.1
市道	1-19	市	1.1
市道	1-101	市	0.8
市道	1-102	市	0.4
市道	2-101	市	1
市道	2-104	市	0.2
市道	2-105	市	0.6
市道	2-108	市	1.5
市道	2-110	市	0.7
市道	2-112	市	0.8
市道	2-127	市	1.5

表4 自転車ネットワーク路線一覧

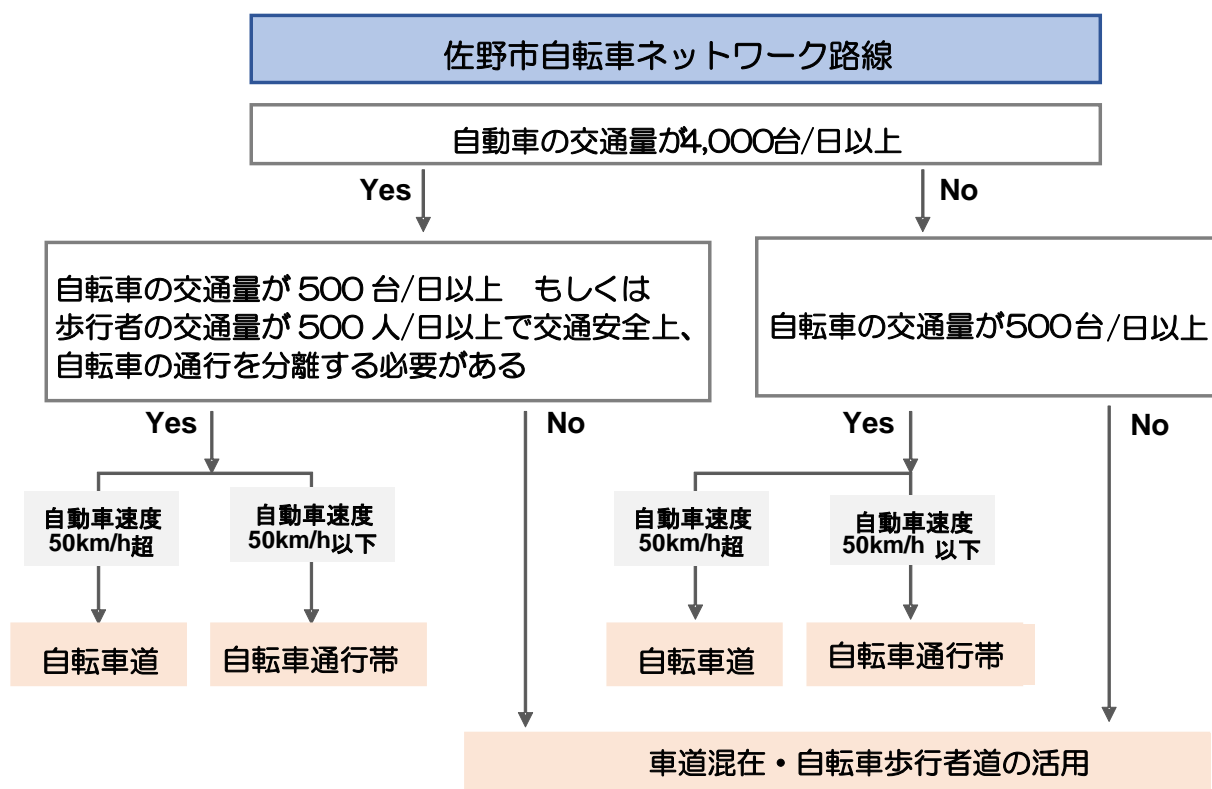
種別	路線番号・路線名	管理	ネットワーク延長(km)
市道	2-129	市	0.5
市道	2-134	市	0.8
市道	2-145	市	3
市道	2-147	市	0.5
市道	2-149	市	1.1
市道	2-150	市	1.3
市道	2-151	市	0.2
市道	2-202	市	0.6
市道	2-203	市	1.3
市道	2-204	市	2
市道	2-205	市	0.6
市道	2-206	市	1.2
市道	2-216	市	1.3
市道	2-219	市	0.7
市道	2-232	市	0.9
市道	2-333	市	0.6
市道	2-235	市	0.1
市道	1	市	0.3
市道	4	市	0.2
市道	12	市	0.6
市道	20(秋山川サイクリングロード)	市	0.4
市道	29	市	0.2
市道	33	市	0.4
市道	38	市	0.3
市道	41	市	0.4
市道	45	市	0.1
市道	48	市	0.4
市道	49	市	0.1
市道	53	市	0.5
市道	54	市	0.3
市道	佐野 57	市	0.3
市道	植野 57	市	0.6
市道	59	市	0.1
市道	60	市	0.3
市道	62	市	0.2
市道	植野 64	市	0.5
市道	堀米 64	市	0.4
市道	65	市	0.4
市道	堀米 70(秋山川サイクリングロード)	市	0.5
市道	佐野 70	市	0.5
市道	71	市	0.2
市道	75	市	0.1
市道	78	市	0.2
市道	81	市	0.1
市道	佐野 86	市	0.1
市道	赤見 86	市	0.1
市道	97	市	0.1
市道	104	市	0.2

種別	路線番号・路線名	管理	ネットワーク延長(km)
市道	106	市	0.3
市道	111(秋山川サイクリングロード)	市	0.3
市道	120	市	0.3
市道	127	市	0.1
市道	145	市	0.8
市道	130	市	0.5
市道	164	市	0.2
市道	173	市	1.2
市道	180	市	0.2
市道	184	市	0.5
市道	210	市	0.7
市道	217	市	0.9
市道	218	市	0.1
市道	231	市	0.5
市道	233	市	0.3
市道	359	市	0.1
市道	405	市	1.7
市道	1087	市	0.1
市道	1092	市	0.1
市道	1093	市	0.2
市道	1094	市	0.1
市道	1102	市	0.2
市道	1121	市	0.9
市道	2052	市	0.1
市道	2073	市	0.3
市道	2123	市	0.1
市道	3024	市	0.1
市道	3039(秋山川サイクリングロード)	市	1.1
市道	3041(秋山川サイクリングロード)	市	2.7
市道	4048	市	0.1
市道	4053	市	0.1
市道	4056(秋山川サイクリングロード)	市	0.4
市道	4076	市	0.4
市道	6097	市	0.7
市道	葛生 1-2	市	1
市道	葛生 1-4	市	0.3
市道	葛生 1-5	市	0.4
市道	葛生 1-6	市	1.5
市道	本町槐原停車場線	市	0.1
市道	中仙波鍛冶屋線(仙波サイクリングロード)	市	1.3
市道	万町築地線	市	0.4
市道	松井町岩崎線	市	0.6
市道	葛生 224	市	0.9
市道	新設	市	8.7

(5) 自転車ネットワーク路線の整備形態の選定

日常の自転車利用の利便性と安全性を高める路線

整備形態の選定にあたっては、道路構造令に基づいて、自動車・自転車・歩行者の交通量および、自動車速度等によって選定を行います。自転車道や自転車通行帯等の自転車の分離要件に当てはまらない場合には、道路状況等に応じて、車道混在や自転車歩行者道の活用により自転車の通行の安全性を確保します(図 65)。



※上記は目安であり、実際の道路状況等に応じて総合的に判断する

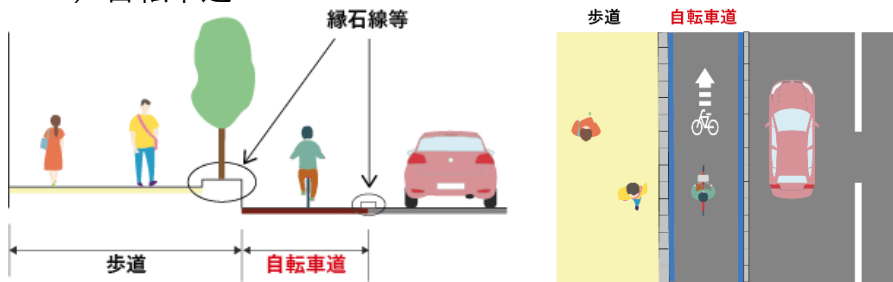
図 65 自転車ネットワーク路線の整備形態選定フロー

サイクルツーリズムを推進する路線

サイクリングの利用環境が向上するよう、路面の矢羽の整備や必要に応じて案内看板の設置等を検討します。

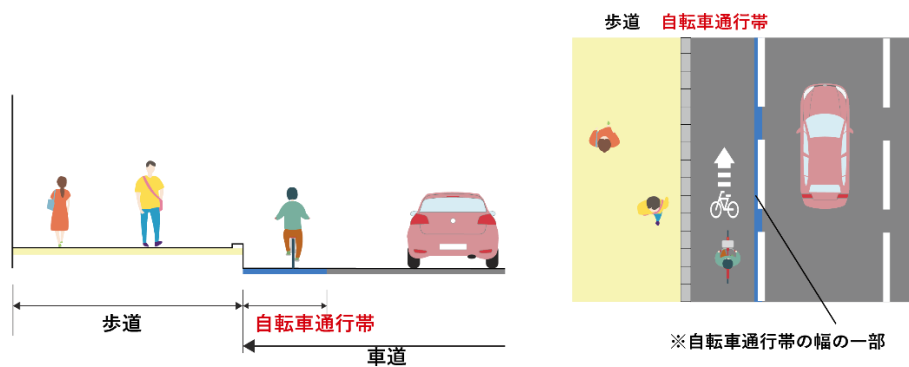
整備形態イメージ

1) 自転車道



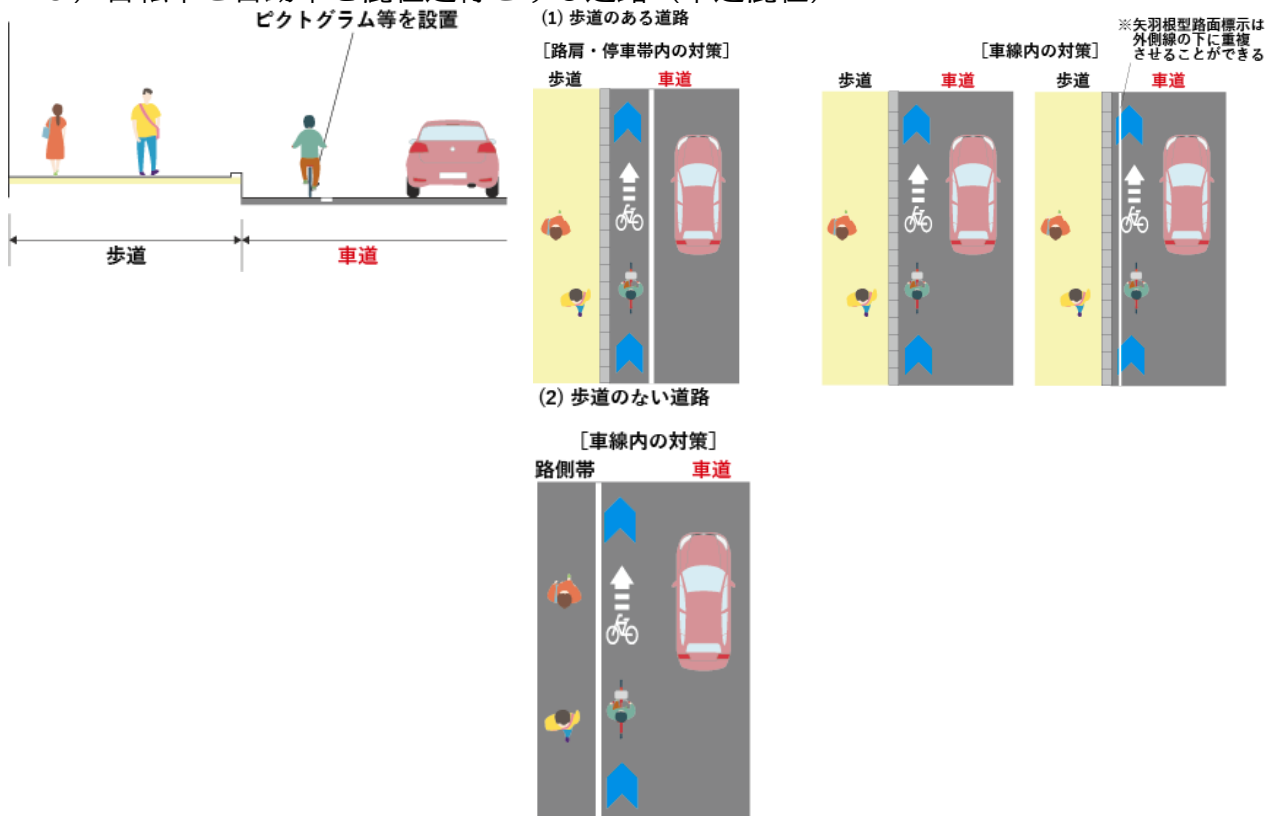
自転車道の幅員は2.0m以上確保することが望ましいが、やむを得ない場合は1.5m以上とすることができる。

2) 自転車通行帯



自転車通行帯の幅員は1.5m確保することが望ましいが、やむを得ない場合は1.0m以上とすることができる。道路状況等に応じて道路標識、道路標示、路面標示等による交通規制を実施し、専用通行帯として整備。

3) 自転車と自動車を混在通行とする道路（車道混在）



[出典：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・警察庁、平成28(2016)年7月改定)より]

(6)整備予定箇所

道路整備の重要度等を考慮し、自転車通行空間として整備する代表的な箇所は以下のとおりです。選定した路線以外の区間も、事業の進捗に応じて自転車通行空間の整備を進めていきます。

栃木県南地域モデルルートについては、路面に矢羽や誘導等の表示と、案内看板の設置を行います。

市道1級1号線は、自転車専用通行帯の整備を行います。

県道16号佐野田沼線については、路線を拡幅し、自転車通行帯の整備を行います。

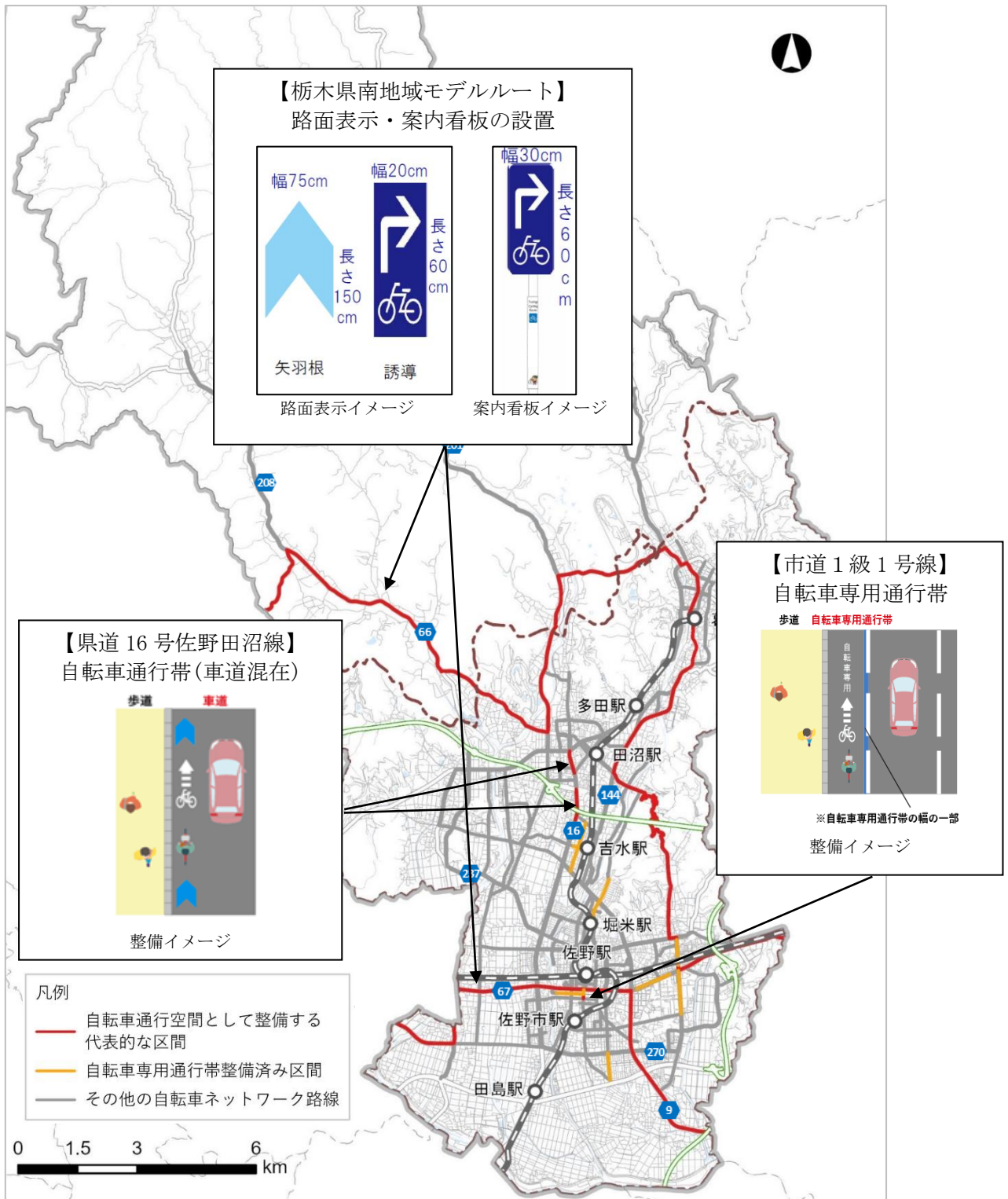


図66 自転車ネットワーク路線 整備予定箇所図

【計画目標2】誰もが自転車で快適に移動できる環境の創出

・サイクル&バスライドの推進

バス停の近くに無料の駐輪場を設置する、サイクル&バスライドを推進します。サイクル&バスライドは、自転車を活用しバス停へのアクセス性を高め、公共交通機関の利用を促進し、CO₂排出量の減少にも寄与します。

サイクル&バスライド用の駐輪場は、現状では佐野駅と運動公園周辺の2箇所のみですが、生活路線バスの沿線上の市有施設を中心に選定し、以下の表のとおり増設を図ります。

バス路線名	バス停	設置場所
田沼葛生線	葛生駅南バス回転場	葛生駅南バス回転場
	田沼行政センター	田沼行政センター
	田沼地区公民館入口	田沼地区公民館
	南小見集会所入口	南小見集会所
	石塚緑町団地北	県営石塚住宅敷地内
植下高萩線	佐野新都市バスターミナル	佐野新都市バスターミナル
	植野小学校入口	南児童館

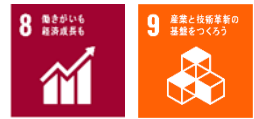
また、田沼行政センターは市外の高等学校のスクールバスのりばとなっており、スクールバスを利用して通学する高校生が駐輪場を利用しています。今後はサイクルスタンドの設置等、駐輪場の機能向上を検討して参ります。

・タンデム自転車の普及啓発

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。タンデム自転車の普及は視覚障がい者の外出機会の増加にもつながり、栃木県では令和元年より公道走行が可能となりました。タンデム自転車は普通自転車と異なり、自転車及び歩行者専用道路を通行できません。そのため自転車通行空間を計画的に整備し、タンデム自転車を安全に利用できる環境を整え、併せて普及啓発に努めていきます。

[出典：タンデム自転車公道走行解禁リーフレット(栃木県警察本部)より]

3.3 方針2 サイクルツーリズムの推進



サイクルツーリズム推進のため、取組計画を以下のとおりに定めます。

<p>計画目標3 県南地域モデルルートを活用した観光振興</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県南地域モデルルートを活用し、市内の集客施設等への誘客を目指すとともに、受け入れ体制の充実を図ります。
<p>計画目標4 民間企業・団体と連携したサイクルツーリズムの推進・2次交通の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・民間交通事業者と連携し、サイクルバス・サイクリートレインを推進します。 ・民間企業と連携し、市内のレンタサイクルサービスの充実を図ります。 ・民間団体と連携し、佐野市のサイクリングルートを紹介PRします。

【計画目標3】県南地域モデルルートを活用した観光振興

- ・県南地域モデルルートを活用した観光マップ・本市独自のルート作成

令和4年度に県南地域モデルルート「ワタラセ8」が設定され、今後はモデルルートを活用した、観光誘客の方策を検討します。その一つとして、モデルルート沿いにある観光・商業施設を記載した観光マップを作成しPRします(図67)。また、モデルルートから枝のように伸びる本市独自のルートの設定や、既に整備されている秋山川サイクリングロード等と連携し、サイクリストが本市を周遊するきっかけ作りをします。また、施設にサイクルスタンドを設置する等、サイクリング利用環境の向上に努めます。

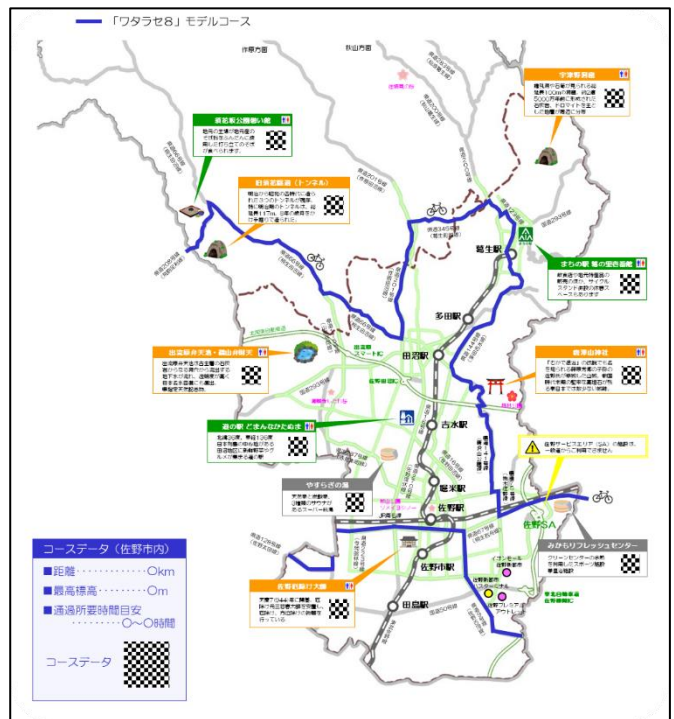


図 67 モデルルートを活用したガイドマップ(イメージ)

【計画目標4】民間企業・団体と連携したサイクルツーリズムの推進・2次交通の充実

- ・民間交通事業者等との連携
 - 鉄道事業者、バス事業者、レンタサイクル事業者、市が連携し、自転車と公共交通機関を組み合わせることで本市を来訪・周遊できるような取組を促進します。

(例) 高速バスとレンタサイクルのセット券販売の検討等

・レンタサイクルの推進

(一社)佐野市観光協会は電動自転車を10台購入し、佐野市観光物産会館やアルシオーネ・コート佐野に配置しました。令和4年11月よりレンタサイクルとしてサービスを開始し、市内の観光名所やグルメ店を周遊する2次交通として利用されています。今後はマップの作成等を行い、観光客向けに広くPRします。併せてレンタサイクルの利用実績を踏まえた事業の拡充や、シェアサイクル導入の可能性についても検討をします。



写真8 レンタサイクル用自転車

・民間団体と連携したサイクリングルートへのPR

本市の北部は自然が広がる中山間地域となっており、秋には紅葉等を楽しむため多くの観光客が訪れます。また、自転車での周遊を補完する林道も多数あり(図68)、サイクリストにとっても魅力のある場所となっています。今後は、それらの魅力を活用した本市独自のサイクリングルートを設定し、サイクルマップの作成等を進め、併せてルートの適切な維持・管理に努めます。ルートの設定及びサイクルマップの作成は、本市の中山間地域を「奥佐野」と呼称し、その魅力を広くPRしているサイクルタウンさの推進委員会と連携し、実施します。



写真9 林道長谷場閑馬線(道中の景色)

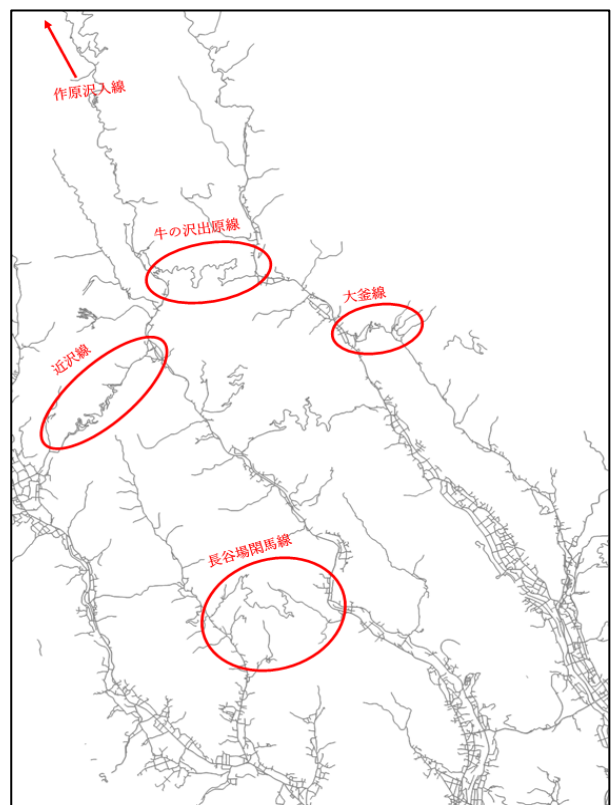


図68 佐野市北部にある自転車での周遊を補完する林道

3.4 方針3 交通安全対策の実施



自転車交通の安全対策のため、取組計画を以下のとおりに定めます。

計画目標5 道路危険箇所への対策
<ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用者が危険と感じる箇所の、交通安全対策を検討します。 ・小中学校の通学路の安全点検を実施し、危険箇所の把握に努めます。
計画目標6 自転車利用者の交通安全意識の醸成
<ul style="list-style-type: none"> ・小学生を対象に自転車乗り方教室を実施します。 ・「栃木県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の周知を徹底します。 ・街頭での指導啓発活動を実施します。

【計画目標5】道路危険箇所への対策

- ・高校生アンケートで危険と指摘が多かった箇所の安全対策
 高校生アンケートでは、県道16号・141号の一部区間において、自転車利用時に危険を感じるという意見が多数ありました。該当区間は歩道が「普通自転車通行可」となっていますが、「歩道が狭い」や「自転車通行空間が無い」等の意見があり、ハード面での対策が求められています。一方、「信号を無視する車が多い」や「車が一時停止をしない」等の意見も一定数あり、交通安全看板の設置の検討や、警察と連携した交通安全対策の取組を実施します。

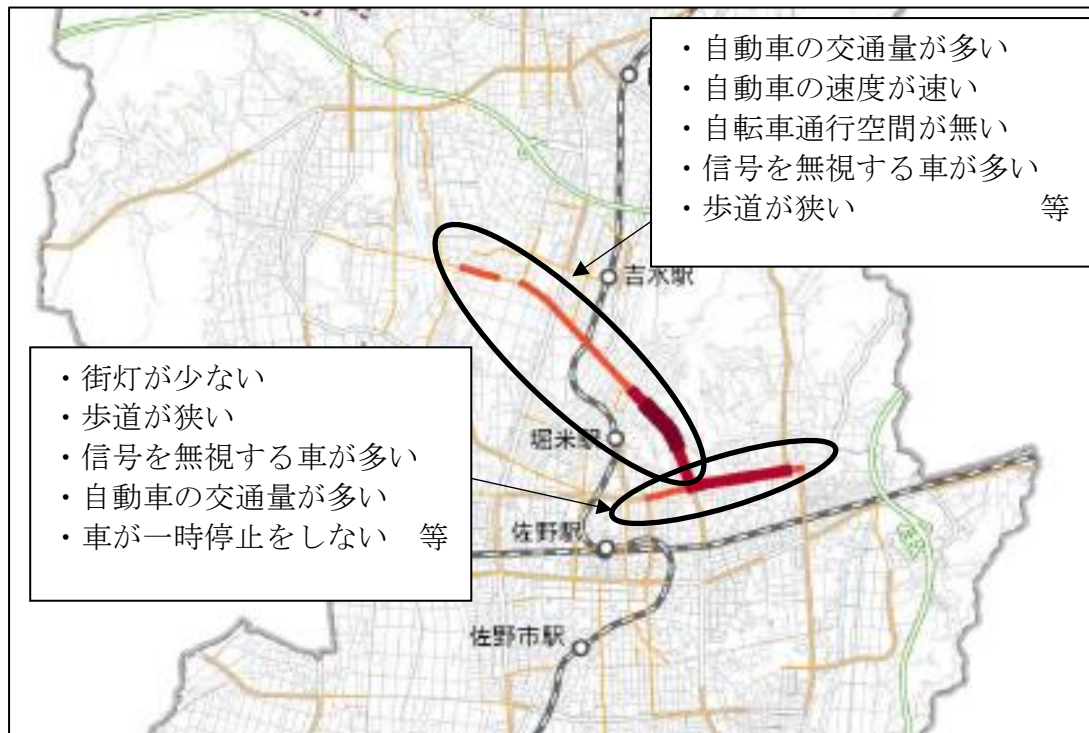


図 69 高校生アンケートで危険と指摘が多かった箇所
 [出典：令和4(2022)年高校生アンケート結果より作成]

・小中学校の通学路の安全点検の実施

佐野市通学路安全対策連絡協議会（警察・国・県・市等）は、年1回市内の小中学校の通学路を合同点検し、通学における危険箇所の把握に努め、対策について検討をしています。自転車交通における危険箇所については、現場の状況に応じて、自転車通行空間整備の検討や、注意喚起の看板の設置などの交通安全対策を図ります。

【計画目標6】 自転車利用者の交通安全意識の醸成

・自転車乗り方教室の開催

市内の小学生を対象に、自転車の乗り方教室を、市と警察で協力して開催しています。教室では実際に自転車に乗車し、ヘルメットの着用や交差点での左右の確認等、自転車を利用する上での交通ルール等を指導しています。本市は自転車事故の発生件数は増加傾向にあり、その原因として「運転操作不適」が大きな割合を占めています。小学生の内から自転車の操作や交通ルールに慣れ、自転車利用の機会が増加する中高生以降の事故発生リスクが軽減するよう、引き続き自転車乗り方教室の開催を推進します。

	実施回数	参加人数
平成28年度	15	924
平成29年度	16	1,436
平成30年度	17	1,784
令和元年度	18	1,241
令和2年度	15	592
令和3年度	16	586

表5 自転車乗り方教室開催実績



写真10 小学生を対象とした自転車乗り方教室

・「栃木県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の周知

令和4年4月1日に条例が施行され、同年7月1日より自転車損害賠償責任保険等への加入が義務化されました。保険の加入について、高校生アンケート調査の結果では、469人中26人が「加入していない」と回答し、周知が完全に行き届いていない現状です(参照P35)。そのため、条例について、市の公式HPや公式SNS・広報紙等の活用や、学校や保護者・自転車販売店等に対し広く周知を図ってまいります。

・街頭での指導啓発活動

市民の交通安全意識の醸成と交通事故防止の徹底を行うため、県と市が協力して、交通安全に関する街頭啓発活動を実施しています。運動の内容としましては、街頭で交通の監視を行い、歩行者・自転車・自動車の交通安全に関する指導を行っています。今後は「栃木県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の施行を受け、損害賠償責任保険等の加入や、自転車利用時のヘルメットの着用等についても、指導・啓発を行っていきます。

運動名	実施期間
春の交通安全県民総ぐるみ運動	10日間
秋の交通安全県民総ぐるみ運動	10日間
年末の交通安全県民総ぐるみ運動	21日間

表6 令和3(2021)年度 街頭啓発活動実績



写真11 交通監視の様子

3.5 方針4 自転車利用による健康増進と環境負荷の低減



自転車利用による健康増進と環境負荷の低減のため、取組計画を以下のとおりに定めます。

計画目標7 自転車を利用した健康増進活動の促進
<ul style="list-style-type: none"> 健康アプリと自転車活用の連携を検討します。 民間団体が主催するサイクルスポーツイベントと連携します。
計画目標8 自転車を利用したエコ通勤の促進
<ul style="list-style-type: none"> 自転車での通勤や、サイクル&バスライドによる公共交通と連携した通勤などを促進します。

【計画目標7】自転車を利用した健康増進活動の促進

- 健康アプリと自転車活用の連携検討
デジタル技術を活用し、健康アプリに自転車の活用に応じてポイントを付与するような仕組みの構築を検討します。
- 宇都宮ブリッツェンと連携した、サイクルイベントの開催
令和4年11月に、ランニングバイクを活用した未就学児向けの自転車教室を佐野市国際クリケット場で開催し、約150名の参加がありました。今後は宇都宮ブリッツェンと連携し、自転車を活用したイベント等の検討をしていきます。

Run Run Ride in SICC

ビギナー大歓迎
参加費無料

地面を蹴って走るランニングバイクで
クリケット場のフィールドを駆け抜けよう!!

2022.11.6 SUN 9:00~15:00
会場 佐野市国際クリケット場 - SICC -
(Sano International Cricket Ground)(旧田沼高校)

試乗会コース	午前・午後各1回開催 予約不要 / 参加自由!
スクールコース	午前3回、午後2回開催 予約制 各回定員20名まで
レース体験コース	午前・午後各1回開催 予約制 各回定員20名まで

【問い合わせ先】 佐野市スポーツ推進課 0283-20-3049

講師&Every Buddy Strider紹介
"Every Buddy Strider"は、幼児期に二輪車の楽しさに触れて基本的な操作や安全装置について知ることで将来の安全に備えることを目的とした活動です。
講師は、当日MTBパフォーマンスを披露するプロライダーの有機哲朗さんと守上大輔さんです。年間の100ヶ所以上の幼稚園や保育園で実施している人気のコンテンツです!

MTBパフォーマンス
バイクトリアル元世界チャンピオンであり、シルク・ドゥ・ヴレイユやマッスルミュージカルなどの舞台で活躍した有機哲朗さんと守上大輔さんによる自転車パフォーマンスユニット「K&D」がMTBパフォーマンスを行います!

時間: 9:15~9:30 及び 13:00~13:30 の2回公演

<p>試乗会コース</p> <p>ランニングバイクとは未経験児向けのペダルのない二輪車です。地面を蹴りながら二輪に乗ることで自然とバランス感覚が養われ、バランスをとるために必要な姿勢を鍛える効果があるとされています。試乗会コースは今まで乗ったことのない子やすでに持っている自由走り回りたい子向けになります。</p> <p>時間: 10:00~11:00 14:15~15:00</p>	<p>スクールコース</p> <p>ランニングバイクを持っているけどうまく乗れない、遊び方がわからないお子さんやまだ自転車かひたひたで乗れないお子さんにおすすめのスクールコースになります。</p> <p>時間: 10:00~10:30 10:45~11:15 11:30~12:00 13:30~14:00 14:15~14:45</p>	<p>レース体験コース</p> <p>ランニングバイクでレースに出たい! お友達と競争してみたい! 本格的なレースではないけれども、レースの醍醐味を感じてみたいお子さん向けコース! (注: レース経験者体験のため順位を決めません。)</p> <p>時間: 11:15~12:00 13:30~14:00</p>
--	---	---

その他について
ランニングバイクをお持ちの方はご持参いただくようお願いいたします。
ヘルメットのご着用をお願いいたします。
ランニングバイク、ヘルメットをお持ちでない方にはレンタルもご用意しております。(無料)
スクール、レース体験は基本事前予約ですが、空きがあれば当日エントリーも可能です。
新型コロナウイルス感染症の拡大状況等により開催中止となることもございますのでご了承ください。
中止の場合は、申し込み時に記載いただいたメールアドレスへご連絡いたします。
発熱、咳などの症状がある場合は本場及びイベントへの参加をお控えください。
*後述、午飯消費、必要に応じてマスク着用等の感染対策にご協力ください。

※マッパンカーも出店します!

▼スクール・レース体験申し込みについて
下記URLもしくはQRコードから佐野クリケットチャレンジ!!!ホームページより申し込みください。
<https://www.sano-cricket.net/information/2462/> 検索

図70 未就学児向け自転車教室チラシ

- ・民間団体が主催するサイクリスポートイベントとの連携

サイクルタウンさの推進委員会等の民間団体が主催するサイクリスポートイベントについて、今後も引き続き開催を支援し、自転車を利用した運動の推進を図っていきます。

開催日	イベント名	主催	参加人数
3月13日	唐沢山城跡ヒルクライム	サイクルタウンさの推進委員会	50名
11月6日	ツール・ド・奥佐野	サイクルタウンさの推進委員会	50名

表7 佐野市内で開催されたサイクリスポートイベント実績(令和4年)

【計画目標8】 自転車を利用したエコ通勤の促進

サイクル&バスライドの利便性を向上させることにより、自転車と公共交通機関を組み合わせ通勤ができるような環境づくりを推進します。また、市職員や市内事業者に対し、自転車や公共交通機関等を利用したエコ通勤の推奨を行っていきます。

(例) 『「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト』の活用

国が実施している自転車通勤を推進する企業・団体の認証制度。自転車通勤を導入する企業・団体を国土交通大臣が認定し、自転車通勤の取組を広く発信。



	宣言企業	優良企業
認定要件	以下の3項目全てを満たす企業・団体 ①従業員用駐輪場を確保 ②交通安全教育を年1回実施 ③自転車損害賠償責任保険等への加入を義務化	自転車通勤者が、100名以上又は全従業員の2割以上を占め、先進的な取組を行う宣言企業から、独自の積極的な取組や地域性を総合的に勘案し、特に優れた企業・団体を認定
期間	5年間で有効(更新可)	宣言企業の有効期間(更新可)
認定ロゴ		

表8 「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト 宣言企業・優良企業
(出典：国土交通省HPより)

3.6 方針5 災害時の自転車の活用



災害時の自転車の活用のため、取組計画を以下のとおり定めます。

計画目標9 災害時の自転車活用策の検討

- ・災害時の有効な移動手段として自転車の活用を検討していきます。

【計画目標9】 災害時の自転車活用策の検討

自転車は道路状況に大きく左右されずに移動が可能で、災害時の有効な移動手段の一つです。一方で、被災の状況によっては、自転車での移動が危険な場合も考えられます。それらを踏まえ、災害時の自転車の具体的な活用方法について、今後検討をしていきます。

第4章 計画の進捗管理

4.1 評価指標の設定

第3章で示した自転車の活用を推進する各施策において、成果の評価指標を次のとおり設定します。この指標は、当計画の最終年度である令和8(2026)年度末時点での目標値であり、毎年進捗状況を確認し、効果的・効率的な計画の推進を目指します。

基本方針	指標	現状 (令和3(2021)年度末)	目標値 (令和8(2026)年度末)
安全・快適に利用できる自転車ネットワークの整備	自転車ネットワーク路線における、自転車通行空間の整備延長(市道のみ)	4.3km	6.0km
	サイクル&バスライド駐輪場設置件数	2件	9件
サイクルツーリズムの推進	市内のレンタサイクルの年間利用回数	約1,000回	1,500回
	サイクルマップの作成・配布部数	一部	500部
交通安全対策の実施	自転車移動時にヘルメット着用している人の割合	1% (令和4(2022)年高校生アンケート結果)	20%*
	自転車利用者の内、損害賠償責任保険等に加入している人の割合	58% (令和4(2022)年高校生アンケート結果)	100%*
	市内の自転車事故による死傷者・負傷者数	62名	40名
自転車利用による健康増進と環境負荷の低減	市内で開催されるサイクルスポーツイベントの年間参加人数	50名	200名
	日頃の移動手段において自転車を利用している人の割合	— (平成20(2008)年度の佐野市総合交通体系調査では11%)	15% (令和5(2023)年度から「市政に関するアンケート調査」に項目追加)

※ 令和8(2026)年度に高校生アンケートを実施し、実態を把握する。

4.2 事業の推進体制

本計画の推進は、行政・民間事業者・市民が一体となり実施していきます。また、計画の策定(Plan)、施策の実施(Do)、効果の検証(Check)、検証結果を踏まえた改善(Act)のサイクルを回すことにより、効果的に計画を推進します。

4.3 スケジュールと事業実施主体

計画目標	具体的な内容	スケジュール						実施主体
		令和4 (2022)	令和5 (2023)	令和6 (2024)	令和7 (2025)	令和8 (2026)	令和9 (2027)	
【計画目標1】 移動実態に合わせた 自転車通行空間整備	○自転車通行空間の整備 【令和8年度までの整備延長(市道のみ)】 ・計6.0km		整備形態の検討		整備の実施			県、市(道路河川課)
【計画目標2】 誰もが自転車で快適に 移動できる環境の創出	○サイクル&バスライドの推進 ・バス停周辺の無料駐輪場を2箇所から9箇所に増設 ・田沼行政センター駐輪場の機能向上		駐輪場を増設し、継続的に実施					市(市民生活課)
	○タンDEM自転車の普及啓発			継続的に実施				市(都市計画課)
【計画目標3】 県南地域モデルルート を活用した観光振興	○県南地域モデルルートを活用した観光マップ・本市独自のルート作成 ・モデルルート沿いにある観光・商業施設を記載した観光マップの作成、PR、本市独自のルート設定		観光マップ作成		配布しPR			市(観光推進課)
【計画目標4】 民間企業・団体と連携 したサイクルツーリズム の推進・2次交通の 充実	○民間交通事業者等との連携 ・鉄道、バス、レンタサイクル等を連携させた、本市を来訪・周遊できる取り組みの促進			継続的に実施				民間企業・団体、 市(観光推進課)
	○レンタサイクルの推進 ・レンタサイクルサービスの実施。観光マップの作成。シェアサイクルの検討	レンタサイクルサービスの実施			マップ作成・PR			民間企業・団体、 市(産業推進課・観光推進課)
	○民間団体と連携したサイクリングルートのPR ・中山間地域の林道等を活用した本市独自のサイクリングルートの設定。サイクルマップの作成	サイクリングルート設定			マップ作成・PR コースを随時改良・更新			民間団体、市(観光推進課)
【計画目標5】 道路危険箇所への対策	○高校生アンケートで危険と指摘の多かった箇所の安全対策 ・警察と連携した交通安全対策の実施			継続的に実施				警察、市(市民生活課)
	○小中学校の通学路の安全点検の実施 ・通学路の安全点検を実施し、通学における危険箇所の把握。対策の検討			継続的に実施				佐野市通学路安全対策連絡協議会(警察・国・県・市等)

取組計画	具体的な内容	スケジュール						実施主体
		令和4 (2022)	令和5 (2023)	令和6 (2024)	令和7 (2025)	令和8 (2026)	令和9 (2027)	
【計画目標6】 自転車利用者の交通安全意識の醸成	○自転車乗り方教室の開催 ・市内の小学生を対象に、自転車に関する交通ルール等の指導							→ 市(市民生活課)
	○「栃木県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の周知 ・保険の加入やヘルメットの着用等を、公式HPや公式SNS・広報誌等を活用し周知							→ 県、市(市民生活課)
	○街頭での指導啓発活動 ・街頭での交通監視の実施、歩行者・自転車・自動車の交通安全に関する指導の実施							→ 警察、県、市(市民生活課)
【計画目標7】 自転車を利用した健康増進活動の促進	○自転車を利用した運動の促進 ・健康アプリに自転車の活用に応じてポイントを付与するような仕組みの構築を検討							→ 民間企業・団体、市(健康増進課)
	○宇都宮ブリッツェンと連携した、サイクルイベントの開催 ・自転車を活用したイベントの開催							→ 市(スポーツ推進課)
	○民間団体が主催するサイクルスポーツイベントとの連携 ・民間団体が主催するサイクルスポーツイベントの開催支援							→ 民間団体、市(スポーツ推進課)
【計画目標8】 自転車を利用したエコ通勤の促進	○自転車を利用したエコ通勤の促進 ・市職員や市内事業者に対し、自転車や公共交通機関等を利用したエコ通勤の推奨							→ 市(環境政策課)
【計画目標9】 災害時の自転車活用策の検討	○災害時の自転車活用策の検討 ・災害時の有効な移動手段として自転車の活用を検討							→ 市(危機管理課)
	計画の総括・進捗管理	計画の策定 → 計画の進捗管理・指標の達成状況確認 → 次期計画の策定・推進						→ 市(都市計画課)

用語解説

【あ行】

○運転操作不適

運転操作ミスのこと。自転車の場合ハンドル操作ミスなど。

【か行】

○幹線道路

地域内の主要な地点を結び、道路網の骨格を形成する道路。

○コンパクト・プラス・ネットワーク

住まいと生活機能が近接しているまちづくり(コンパクトシティ)と、コンパクトシティと連携した公共交通ネットワーク構築のこと。

【さ行】

○サイクルツーリズム

自転車を活用した観光のこと。自転車に乗ることを目的とするものや、旅行やレジャーが主で、移動手段として自転車を利用するもの、自転車にまつわるイベント等の種類がある。

○自転車

道路交通法第 63 条の 3 に規定される「普通自転車」をいう。車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準に適合する自転車で、他の車両を牽引していないもの。

「内閣府令で定める基準」としては、次のように規定されている。

一 車体の大きさは、次に掲げる長さ及び幅を超えないこと

イ 長さ 百九十センチメートル

ロ 幅 六十センチメートル

二 車体の構造は、次に掲げるものであること

イ 四輪以下の自転車であること

ロ 側車を付していないこと

ハ 一の運転者席以外の乗車装置(幼児用座席を除く。)を備えていないこと

ニ 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること

ホ 歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと

○自転車専用通行帯

道路交通法第 20 条第 2 項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯。

○自転車通行空間

自転車が通行するための道路又は道路の部分をいう。

【た行】

○第一通行帯

片側二車線以上の道路で、一番左にある通行帯のこと。

○滞留長

信号交差点において、1回の赤信号で滞留する車列の長さ

○デマンド交通

利用者の予約に応じて運行するバスの運行方式。本市の場合、自宅等で乗降できるエリアを設定し、事前に登録申請があった利用者宅や既存のバス停、ごみステーション等で乗降を行い、エリアを出た後は、あらかじめ定められた乗降場所で乗降ができる

○道路構造令

道路法に基づき、道路を新設または改築する場合における道路の構造の一般的技術的基準を定めた政令

○都市計画決定されている道路

都市計画法第11条に基づき、都市計画に定められた道路

○トリップ長

出発地から目的地までの移動距離

【な行】

○2次交通

複数の交通機関等を使用する場合の、2種類目の交通機関のことを指す。

主に、鉄道駅から路線バスや自転車などを使って、学校や観光地などへ赴く交通手段のことが言われる

【は行】

○非分離道路

中央線等により道路の中央が定められていない道路

○ヒルクライム

山や丘陵の上り坂に設定されたコースを走るタイムレースのこと

【ら行】

○ランニングバイク

ペダルのない二輪車。自転車に乗る前の補助的な練習として利用される。乗り手が地面を蹴って移動する

○路側帯

歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によって区画されたもの

付属資料

佐野市自転車活用推進計画策定懇談会設置要綱

(設置)

第1条 自転車活用推進法（平成28年法律第113号）第11条第1項の規定に基づき佐野市自転車活用推進計画（以下「推進計画」という。）の策定又はその変更に当たり、その素案に関し意見を聴くため、佐野市自転車活用推進計画策定懇談会（以下「懇談会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 懇談会は、次に掲げる事務をつかさどる。

(1) 佐野市自転車活用推進計画策定委員会設置要綱（令和4年佐野市訓令第9号）第1条に規定する佐野市自転車活用推進計画策定委員会（以下「委員会」という。）が作成する推進計画又はその変更の素案に関し意見を述べること。

(2) 前号に掲げるもののほか、委員会が必要と認める事務

(組織)

第3条 懇談会は、委員15人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱する。

(1) 学識経験のある者

(2) 公共交通事業者

(3) 関係団体に属する者のうち当該団体の推薦を受けた者

(4) 関係行政機関の職員

(5) 前各号に掲げるもののほか、市長が必要があると認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、推進計画が策定され、又は変更される日までとする。

2 市長は、前条第2項第3号の規定に該当する委員が推薦を受けた団体を脱退したときは、その委員を解嘱することができる。

(会長及び副会長)

第5条 懇談会に会長及び副会長1人を置き、委員の互選によりこれらを定める。

2 会長は、会務を総理し、懇談会を代表する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 懇談会の会議は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 懇談会は、委員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。

3 懇談会は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求めて、その意見又は説明を聴くことができる。

(庶務)

第7条 懇談会の庶務は、都市建設部都市計画課において処理する。

(その他)

第8条 この告示に定めるもののほか、懇談会の運営に関し必要な事項は、会長が懇談会に諮って定める。

附 則

(施行期日)

1 この告示は、告示の日から施行する。

(会議の招集の特例)

- 2 この告示の施行の日以後最初に開かれる懇談会の会議は、第6条第1項の規定にかかわらず、市長が招集する。

佐野市自転車活用推進計画策定懇談会委員名簿

区 分	氏 名	所 属
会 長	長田 哲平	宇都宮大学 准教授
	湯浅 美由紀	東日本旅客鉄道(株)足利駅 駅長
	福澤 義勝	東武鉄道(株)佐野駅 駅長
	藤岡 孝二	ジェイアールバス関東(株) 佐野支店長
	大山 房夫	関東自動車(株) 佐野営業所長
	石川 和弘	サイクルタウンさの推進委員会
	吉田 直生	一般社団法人佐野市観光協会
	町田 裕之	佐野地区高等学校交通問題地域連絡協議会
	吉田 幸男	国土交通省関東地方整備局宇都宮国道事務所 所長
	高山 誠	栃木県県土整備部交通政策課 課長
	横尾 元央	栃木県県土整備部道路整備課 課長
	中村 資	栃木県安足土木事務所 所長
	高原 儀人	佐野警察署 署長

佐野市自転車活用推進計画策定委員会設置要綱

(設置)

第1条 自転車活用推進法(平成28年法律第113号)第11条第1項の規定に基づき佐野市自転車活用推進計画(以下「推進計画」という。)の策定又はその変更をするため、佐野市自転車活用推進計画策定委員会(以下「委員会」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条 委員会は、次に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 推進計画又はその変更の素案の作成に関すること。
- (2) 佐野市自転車活用推進計画策定懇談会設置要綱(令和4年佐野市告示126号)第1条に規定する佐野市自転車活用推進計画策定懇談会からの前号の推進計画又はその変更の素案に対する意見を検討し、推進計画又はその変更の原案を作成すること。
- (3) 前2号に掲げるもののほか、推進計画の策定又はその変更に関し必要があると認める事務

(組織)

第3条 委員会は、委員長、副委員長及び委員をもって組織する。

2 委員長は都市建設部長を、副委員長は都市計画課長を、委員は別表に掲げる職員をもって充てる。

(委員長及び副委員長)

第4条 委員長は、会務を総理し、委員会を代表する。

2 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるときは、その職務を代理する。

(会議)

第5条 委員会の会議は、委員長が招集し、委員長が議長となる。

2 委員会は、必要があると認めるときは、会議に構成員以外の者の出席を求めて、その意見又は説明を聴くことができる。

(庶務)

第6条 委員会の庶務は、都市建設部都市計画課において処理する。

(その他)

第7条 この訓令に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が委員会に諮って定める。

附 則

この訓令は、公布の日から施行する。

別表(第3条関係)

政策調整課長 市民生活課長 環境政策課長 健康増進課長 産業政策課長 観光推進課長
スポーツ推進課長 道路河川課長 教育総務課長

策定経過

時期	会議名等	備考
令和4年8月10日	第1回佐野市自転車活用推進計画策定委員会	
令和4年8月23日	第1回佐野市自転車活用推進計画策定懇談会	
令和4年10月20日	第2回佐野市自転車活用推進計画策定委員会	
令和4年11月4日	第2回佐野市自転車活用推進計画策定懇談会	
令和5年2月15日 ～ 令和5年3月17日	パブリック・コメント	

佐野市自転車活用推進計画

令和5(2023)年3月

発行 佐野市

編集 佐野市都市建設部都市計画課

〒327-8501 栃木県佐野市高砂町1番地

TEL 0283-20-3100

FAX 0283-20-3035

E-mail toshi@city.sano.lg.jp

URL <https://www.city.sano.lg.jp>

