特集　宇都宮は自転車のまち

ジャパンカップサイクルロードレースとクリテリウム、シクロクロスが「自転車のまち」を牽引する！

歴史を知ってレースを楽しもう！

「自転車のまち宇都宮」を代表するイベント「ジャパンカップサイクルロードレース」と「クリテリウム」、晩秋から初冬に開催されるオフロードレース「シクロクロス」。これらのレースについて、宇都宮市経済部の都市魅力創造課・魅力創造グループ主任主事の薄井伸也さんと河又巨樹さんに教えていただきました。お2人の話を基に、これらの歴史と現在、そしてこれからをご紹介します。

昨年度のジャパンカップサイクルロードレース（写真提供：ジャパンカップサイクルロードレース実行委員会）

自転車ブームをつくった「ジャパンカップ」

ジャパンカップサイクルロードレース（以下「ジャパンカップ」）が宇都宮市森林公園をコースとして開催されるようになったきっかけは、平成2（1990）年の世界選手権でした。

世界中から集まった強豪たちが力を競い合ったこのレースには、選手やスタッフだけでなく、各国からメディア関係者も宇都宮を訪れ、全世界に向けて『UTSUNOMIYA』を発信してくれました。

当時は自転車レース＝競輪のイメージが一般にはまだまだ強かった時代でしたが、この世界選手権をきっかけに、宇都宮市民の中にもロードレースへの興味が、少しずつ膨らんでいきました。

世界選手権のレガシーを受け継いで、宇都宮市が主催するジャパンカップサイクルロードレースが始まったのは、平成4（1992）年のことでした。世界中のトップアスリートが集まる、アジア唯一のトップカテゴリーのレースは、自転車ファンからの注目を集めることとなりました。

平成20（2008）年にはプロサイクルロードレースチーム「宇都宮ブリッツェン」が誕生します。その頃から、アマチュアがスポーツサイクルに乗ってトレーニングする姿を、あちこちで見るようになりました。市内のスポーツサイクルショップも、徐々に増えて行きました。

ジャパンカップの魅力は、何よりも「一流アスリートの活躍を、間近で見ることができる」ということでしょう。1周10・3キロ、標高差185メートルのコースを14周するレースでは、これまでも数多くのアスリートがしのぎを削り、彼らをひと目見ようと、全国から数多くの自転車ファンが集まって来ます。毎年必ず見に来る人も少なくありません。

ジャパンカップや、自転車のロードレースの魅力が、徐々に市民の間に広がりつつあった平成22（2010）年、中心市街地をコースとしたクリテリウムが初めて開催されました。これがきっかけとなって、宇都宮は自転車のまちへと変身した――そう言っても過言ではないでしょう。

中心市街地を疾走する「クリテリウム」

自転車のロードレースは、通常は郊外で開催されることがほとんどです。理由はいくつかありますが、レース中は交通規制をする必要があることも、その一つです。関心が高くなったといっても、欧米に比べれば日本の現状です。そのため、多くのレースで郊外をコースに設定しているのです。

ただし、郊外をコースとすることで、一般市民が間近でレースを楽しむことは難しくなります。ファン拡大のための大きなネックの一つでした。

そんな時にスタートしたクリテリウムは、宇都宮市中心市街地の大通りという、まさに「街のど真ん中」を数多くの自転車が疾走するものでした。市街地を交通規制して自転車レースを開催するなど、その時点では日本全国のどこも実現していませんでした。

宇都宮市経済部都市魅力創造課・魅力創造グループの薄井伸也主任主事（右）と河又巨樹主任主事（左）

少しずつ人気が高まっている宇都宮シクロクロス（写真提供：宇都宮サイクルスポーツ推進委員会）

第1回のクリテリウムには、多くの人がコースの沿道でレースを見守りました。そして、たくさんの自転車がまさに飛ぶようなスピードで目の前を走り抜ける光景に、観客たちは歓喜の声を上げました。

第1回クリテリウムが、新たな時代の幕開けでした。市民のスポーツサイクルへの興味も高まり、今では愛好家たちのツーリングや練習する姿を路上に見ることは、宇都宮の日常風景になっています。

地域経済への効果は、26億円以上

観光産業という観点からも、ジャパンカップには大きな期待が寄せられています。昨年（2017年）のクリテリウムは約4万8千人、森林公園でのレースには約7万人が訪れて、自然とレースを満喫しました。チームプレゼンテーションを含めて3日間の期間中の経済効果を試算すると、約26億1600万円にもなるそうです。宇都宮市の観光産業にとって、最重要イベントの一つと言っていいでしょう。

運営は、行政やスポンサー企業だけでなく市民も協力する、オール宇都宮体制です。特にクリテリウムには、中心市街地活性化委員会に属する中心部の商店が立哨などでボランティア活動を行っています。レースに対する理解も徐々に進み、2016年からは商店街の要望も加味してコースを伸張しました。

今年のジャパンカップは、

10月19日（金） チームプレゼンテーション（オリオンスクエア）
20日（土） クリテリウム（大通り）
21日（日） ロードレース（森林公園）

の3日間のスケジュールで開催します。参加選手は、過去最高の約120人を予定しています。今年から規定が変わり、昨年までの70人から大幅に増えたことで、よりスリリングなレースが期待できそうです。

新しい魅力「宇都宮シクロクロス」もスタート

宇都宮サイクルスポーツ推進委員会が主催する「宇都宮シクロクロス」は、クリテリウムの5周年を記念して市民参加イベントとして開催されたのが始まりです。2016年には全日本選手権を誘致し、トップアスリートが戦う場となりました。さらに2017年はジャパンカップ同様の国際レースとなり、現在にいたっています。

今年の開催は12月15日（土）、16日（日）。ろまんちっく村内に障害物を有する2・5～3キロのオフロードコース（未舗装）が造られ、選手は速さと技を競い合います。森林公園のロードレースや中心市街地のクリテリウムとは一味違った面白さが味わえるレースです。転倒して自転車を破損するケースも少なくありませんので、ピットエリアでのメカニック修理等も見どころです。

シクロクロスは、もともとは1900年代に、冬の間のトレーニングの一環として始まりました。それが現在では自転車レースの一つとして、世界中で行われています。

宇都宮市ではまだ始まったばかりですので、ジャパンカップに比べれば知名度が低く、自分でやる人も多くはありません。けれども競技自体の歴史は長く、レース会場がコンパクトで見やすいため今後は宇都宮でもファンが増えるものと思われます。

シクロクロスにはいくつかのカテゴリーがありますが、トップカテゴリーには昨年は男性70人、女性30人が参加しました。また、初めて外国からも9人が参加し、海外からの注目が集まっていることを感じさせました。

シクロクロスの主催である宇都宮サイクルスポーツ推進委員会では、より多くの人に興味を持ってもらい、競技を支えてもらうために、スポンサー企業を募集していますので、興味を持った方は、ぜひ問い合わせてみてください。

※　※　※

ジャパンカップサイクルロードレースとクリテリウム、そしてシクロクロスという、それぞれ特徴のある三つのレースを毎年開催している宇都宮市。レースの人気の高まりとともに自転車ファンも増えています。スポーツサイクル専門店の数も、同じ規模の自治体と比べるとかなり多く、これも「自転車のまち」のバロメーターと言えるでしょう。また産業という観点からも、観光や販売など多くの点で、宇都宮市を活性化させていると言ってよいでしょう。

会員企業の皆さまも、安全安心に考慮しながら、健康で楽しい自転車ライフを味わってみてはいかがでしょうか。

中心市街地を疾走するクリテリウム
（写真提供：ジャパンカップサイクルロードレース実行委員会）

シクロクロスに関する問合せ
宇都宮サイクルスポーツ推進委員会 事務局
（下野新聞社ソーシャルスポーツ部内）
☎028-625-1145

通勤・通学・レジャーなど幅広い活用を

「自転車のまち」の実現に向けて、宇都宮市が取り組む施策

宇都宮市では、よりよいまちづくりの一環として、自転車を活用した「自転車のまち宇都宮」を推進しています。今回は、宇都宮市建設部道路建設課サイクルシティ推進グループの田﨑和則係長と野中裕介主任主事に取材し、お2人の話をもとに主要な施策をご紹介します。

自転車走行空間の整備

最近、道路に青い線が引かれていることに気がつきましたか？（写真1）

これは自転車専用通行帯の表示です。この青い線が引かれているところは、自転車だけが走ってよい部分です。自動車はもちろん、バイクの通行も禁止されています。

また、線ではなく矢羽根の形を路面に表示しているところも、増えています（写真2）。これは専用通行帯ではありませんが、自転車の通行するところを表しています。この部分は車やバイクなどの通行が禁じられていませんが「自転車が通りますよ」ということを自転車利用者とドライバー双方に走行位置を示す役割を果たしています。

田﨑係長はこれらの表示について「昨年度の段階で市道の約40キロの長さを整備できています。市の計画では2020年までに57・7キロを整備する予定ですので、約7割が整備済みであることになります」と説明します。順調に整備が進んでいるようです。

では自転車走行空間はどうして必要なのでしょうか。

野中主任主事によれば、

「従来は、歩道（指定された区間）の自転車通行が認められていました。しかし近年になって『自転車は車両なので、車道を走ってもらうよう徹底する』ことになりました」とのことです。

変わった理由はさまざまですが、自転車の性能が上がってスピードがでるようになって、自転車と歩行者が事故を起こした時に大けがをする可能性が高まったことも、その一つです。

本来であれば道路を拡幅し、歩行者と自転車と自動車がそれぞれ別の場所を通行できるのが良いのですが、すべての道路を拡幅できるわけではないため、自転車専用通行帯を設置したり、矢羽根型路面表示の整備を進めているところです。

「安心して自転車に乗ることができれば、通勤通学、買い物など日常での利用がさらに広がりますし、サイクリングなど趣味としての自転車を始める人も増えることを期待しています」（田﨑係長）

特にレジャーでの利用の促進を図るために、市ではサイクリングロードの整備にも取り組んでいます。

「自転車ファンのために『宇都宮自転車マップ』を発行し、モデルコースや名所などを紹介しています。その中にも、サイクリングロードが掲載されています。鬼怒川や田川、山田川などの河川堤防を活用したサイクリングロードを巡るのも楽しいですよ」（野中主任主事）

写真1／自転車専用通行帯

写真２／矢羽根型路面表示

進む公共交通とのリンク

一昨年、国会で自転車活用推進法が成立しました。それを受けて国でも、自転車活用推進計画を策定。これからは、国を挙げて自転車の利用しやすい環境づくりが進められます。

宇都宮市では以前から、日常的に使うことができる「自転車の駅」（写真3）の設置や、公共交通と自転車のつながりを強化するためのサイクル・アンド・バスライド（写真4）の推進を行なっています。

「自転車の駅は、サイクリングをする方が休憩できるように自転車をかけられるように自転車をなんとなく『危ないもの』と捉えてしまう人は少なくないと思いますが、交通ルールやマナーを守って、正しい乗り方をすれば、安全で便利な移動手段だということを、企業の方々にも知っていただきたいと考えています」（田﨑係長）

宇都宮市建設部道路建設課サイクルシティ推進グループの田﨑和則係長（右）、野中裕介主任主事（左）

社会人が自転車についての知識を得る機会は、そう多くありません。この出前講座は、従業員の福利厚生としても、また生涯学習の一環としても有益なものと言えるでしょう。

※　※　※

駆け足で見てきましたが、市では他にもさまざまな施策を行なっています。検索サイトで「自転車のまち宇都宮」とキーワードを入力すれば、さまざまな情報にアクセスできます。ぜひ試してみてください。

駐輪ラックを設置したり、修理工具を常備したりしています。今年3月末現在で51カ所設置しています。その多くはコンビニなどにご協力いただいていますので、食事や買い物、トイレ休憩などにも利用できるようになっています」（田﨑係長）

「サイクル・アンド・バスライドは、バスを利用する方が、自宅からバス停まで自転車で往復できるように設置した施設です。バス停付近の歩道上や公園敷地内に駐輪場を整備するほか、バス会社や金融機関・病院などにご協力いただき、順次整備を進めています」（野中主任主事）

市は平成22（2010）年に「自転車のまち推進計画」を策定、現在は平成27（2015）年に中間見直しを行い策定した後期計画を推進しています。今回ご紹介した施策は、大きなビジョンの下で計画的に整備が進められているのです。

写真3／自転車の駅（宇都宮市役所内）

宇都宮市が発行している「宇都宮自転車マップ」

「自転車通勤促進基礎調査」を読むと

ところで、こうした施策を市民はどのように受け止めているのでしょうか。

昨年、宇都宮市内の工業団地や中心部にある企業429社を対象に「自転車通勤促進基礎調査」が行われました。回答は1883件（回答率42・7％）でしたので、有意な結果と考えて良いでしょう。この調査結果を簡単にご紹介します。

従業員の主な通勤手段は自動車が68％でもっとも多く、逆に自転車利用は9％にとどまっています。特に工業団地の企業では自動車が90％超に対し自転車が4％でした。

自転車通勤を促進するための企業の取り組みをみると、積極的に奨励している企業は5％と低い数字でしたが、承認している企業は83％と、ほとんどの企業が従業員の自転車通勤を認めていました。奨励していない理由は「特にない」（47％）、「通勤時の交通事故の危険性」（30％）が目立ちます。また、自転車通勤している従業員に対する支援として「駐輪場の確保」（48％）、「自転車通勤手当ての支給」（28％）でした。

また、この調査では、企業が自転車利用促進に期待することは「従業員の健康増進」（59％）、企業が行政に望む施策は「自転車走行空間の整備」（56％）、「雨天時の代替手段としての公共交通の充実」（43％）、「マナーやルールを守るための交通教育の実施」（22％）などの結果が出ています。

田﨑係長は「奨励企業が5％にとどまるなど、現状の厳しさを実感しました。しかし調査は今回が初めてであり、今後の課題を浮き彫りにしてくれましたから、これを参考として施策を進めていきたいと考えています」と話します。

調査結果を見ていくと、企業が行政に望むことは、おおむねすでに市が施策を進めている分野であるとわかります。今後、LRTの整備が行われることで、公共交通と自転車のつながりはいよいよ重要度を増すでしょう。そのためにも、市にはなお一層の施策の充実が求められているようです。

「今年度、企業を対象とした自転車利用促進のための出前講座をスタートさせました。自転

写真4／瑞穂野工業団地にあるサイクル・アンド・バスライド

交通規則・ルールを守って楽しく乗ろう！

警察に聞く「安全のための5つのポイント」

「自転車のまち宇都宮」をご紹介する今回の特集。最後に、もっとも大切なポイントをご紹介します。交通ツールと安全安心について、栃木県宇都宮中央警察署交通総務課長の酒巻祐警部に話をうかがいました。安全で楽しい自転車生活のために、参考にしてください。

自転車を安全に利用するには

自転車を乗る際には、次の5つのポイントを忘れないでください。

1　「自転車は車道」が原則、歩道は例外です。

自転車は、歩道と車道が区別されている場合には原則車道を走ってください。また道路に外側線（道路の路肩寄りに引かれている線）がある場合は、その内側を走ってください。

2　自転車は左側通行です。

自転車は「車両」ですから、道路を走る場合には特に指示や指定がないかぎり、左側を通行してください。右側通行は「逆走」です。

3　歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行してください

歩行者と自転車が混在して通行するところでは、あくまで「歩行者優先」です。自転車は車道寄りを徐行してください。

4　安全ルールを守ってください

飲酒運転や2人乗り、並進などは絶対にしないでください。

また、夜間は必ずライト（前照灯）を点灯してください。ライトについては「色は白色または淡黄色」「明るさは夜間、前方10メートルの距離にある交通上の障害物を確認することができること」と定められています。また尾灯または反射板も必ずつけてください。

夜間外出の際には、服装もなるべく明るい目立つ色にすると、事故防止という点でも効果的でしょう。

交差点での信号遵守と一時停止・安全確認も守ってください。これは自転車だけでなく、歩行者でも同じです。

5　子どもはヘルメットを着用してください

ヘルメットの有無が生死を分けることも、あります。

もうひとつ、最近目立つ危険運転があります。スマホや音楽プレーヤーによる「ながら運転」です。通勤に自転車を使っている人の中には、音楽を聴きながら走る人を見かけます。けれども外の音が聞こえない状態で走るのは、大変危険です。

ながら運転は安全運転義務違反で罰則もあります。絶対にやらないでください。

自転車の事故の多くは「不注意」が原因

残念ながら、自転車の事故は決して少なくありません。

宇都宮市内で昨年度発生した自転車の人身事故は、342件でした。県内では832件でしたから、半数近くは宇都宮で起こったことになります。そのうち162件が子ども、高校生、高齢者以外の事故となっています。つまり、社会人の事故が約半分を占めているのです。

事故の際に、自転車側にも何らかの過失があることが少なくありません。例えば、歩道を走っていた自転車が自動車と事故を起こすケースがあります。これは、自動車がコンビニや駐車場などに入ろうとした時などに発生しています。自動車も不注意ですが、自転車側も無理にすり抜けようとしたり、別のことに気を取られて自動車に気づかなかったりしていることが多いのです。

人と自転車の事故では、自転車側が加害者となるケースが目立ちます。最近の自転車はスピードも出ますから、ぶつかった時の被害は大きくなりがちです。歩道を走る場合には「車道寄りを徐行」の原則を忘れないことが肝心です。

事故に備え、保険にも忘れずに加入を

万が一事故を起こしてしまった場合は、たとえその場では軽傷、無傷に見えたとしても、実は大きなダメージを受けていることも考えられます。ですから軽い事故に思えた場合でも、必ず110番してください。勝手に事故現場を離れると、ひき逃げに該当してしまうこともあります。見た目だけで勝手に判断せず、警察を呼ぶことが、事故を起こしてしまった場合の鉄則です。

事故の際に頼りになるのは、保険です。

保険は、自転車を運転する人が忘れがちなことの一つです。最近では自転車保険を扱う保険会社も増えてきましたし、車の保険や生命保険、傷害保険などの付帯や追加で、日常賠償保険などに入ることもできます。万が一のために、保険に入ることをお勧めします。

自転車にはTSマーク制度があります。年1回、自転車安全整備店で整備を受けると、損害保険と賠償保険が付いたTSマークを受けられます。これは最大で5千万円の賠償責任補償を受けることができるものです。

どんなに注意して運転していても、事故を起こす可能性はゼロではありませんから、保険についてはしっかり確認し、もし入っていなければ入ることをお勧めします。

※　※　※

本誌読者の皆さまも、日常的に自動車を運転すると思います。ですから、自動車から自転車を見て「危ないな、邪魔だな」と感じたり、ヒヤヒヤすることも多いのではないでしょうか？　自転車に乗る時にはそれを思い出してみてください。きっと、より安全で楽しい自転車生活を楽しめると思います。

栃木県警では、自転車の安全な乗り方を普及させるために各種チラシを配布

自転車に関わる標識・表示

自転車関連の主な標識をご紹介します。

自転車一方通行

この標識がある場所では、自転車は矢印の方向にしか通行できません。めったに見ない標識ですが、いざという時のために覚えていてください。

普通自転車歩道通行可

この標識のある歩道では自転車も通行ができます。もちろん、歩行者優先を厳守してください。

普通自転車専用通行帯

普通自転車は、この標識で示された専用通行帯を通行しなければいけません。車道に書かれた青い線も、普通自転車専用通行帯の表示です。

信号機の標示

信号機に「歩行者・自転車専用」の標示がついている場合には、自転車もこの信号に従ってください。