

## 自転車ネットワーク計画の策定に向けた考え方について

### 1 これまでの自転車ネットワーク計画の取り組み

- ・ 「宇都宮市自転車のまち推進計画」は自転車活用推進法（H29.5）に基づく法定計画であり、「自転車ネットワーク計画」を位置付けることとされている。
- ・ H28年3月に、当時の国、県の動向や本市の各種施策事業の観点を踏まえ、「自転車ネットワーク計画」を策定し、自転車走行空間やサイクリングロードの整備を進めてきた。
- ・ 自転車走行空間（矢羽根型路面表示や自転車専用通行帯）の整備前後の分析から、左側通行率の向上や自動車通行位置が中心寄りになるなど、安全性向上につながる効果が示されている。
- ・ サイクリングロードの整備は、サイクルスポーツの振興に加え、市内外のサイクリング拠点を結ぶ広域ルートの一部として構築することで、サイクルツーリズムへの活用が期待される。
- ・ 今後も引き続き、安全で快適に利用できる走行環境の創出を図るため、継続的に整備を進めていく必要がある。

### 2 第2次計画における自転車ネットワークの位置づけ

- ・ 第2次計画において、「ネットワーク型コンパクトシティの市民の移動を支え、誰もが健康で楽しく便利に暮らせる『自転車のまち宇都宮』の実現に向け、「基盤づくり」と「意識の向上」、「機会の提供」を一体的に推進していくことを掲げている。
- ・ 第2次計画の着実な推進を図るため、「基盤づくり」の一つである「自転車ネットワーク計画」は、第2次計画の最も重要な基盤として整備していくとともに、その他の様々な取り組みと一体的に取り組んでいく。

### 3 自転車ネットワーク計画（素案）の策定に向けた考え方について

本市が目指す「ネットワーク型コンパクトシティ」の実現に向け、これまでの後期計画自転車ネットワーク計画を最大限に活用しながら、自転車の活用特性に基づく自転車ネットワーク路線を検討していく。

#### □ 本市の自転車活用特性

##### (1) 「働く・学ぶ」「住まう」まち ～“生活利用”手段として活用～

日常生活における通勤、通学や買い物などにおいて、徒歩とともに身近な交通手段として「歩いて暮らせるまちづくり」を支えるとともに、さまざまな公共交通と連携することで、より広域的なネットワークの構築を図っていく。

- ▷ 公共交通（鉄道駅、LRT停留場、バス停）との連携に資する路線 等
- ▷ 各拠点部における市民の日常生活の身近な移動を支える路線 等
- ▷ 拠点と拠点を結節させる路線 等

##### (2) 「憩う・楽しむ」まち ～“楽しむ”手段として活用～

サイクリングや健康づくり、サイクルイベントなどにおいて、自転車を単なる移動手段として活用するだけでなく、観光拠点などにおける国内外に誇る魅力的なサイクリング環境の創出や周辺市町のサイクリング拠点への回遊性につながるルート設定の可能性をもつ路線強化を図っていく。

- ▷ 観光拠点周辺の路線とそのアクセス路線 等
- ▷ 道の駅などサイクリング拠点への回遊性をもつサイクリングロード 等
- ▷ 周辺市町のサイクリング拠点へアクセスできる路線 等

#### 4 優先整備路線の選定について

- ・ 自転車ネットワーク計画に位置付けられる路線の中から、以下の特性をもつ路線を「優先整備路線」として選定する。
- ・ 選定される「優先整備路線」は、第2次計画における計画期間である2030年までの整備を目標として、優先的かつ計画的に整備を進めていく。

##### □ 優先整備路線選定基準（案）

- ▷ 自転車による通学・通勤など交通量が多く、自転車利用が多く見込まれる路線  
選定路線例：トランジットセンターまでのアクセス路線 等
- ▷ 自転車事故件数が多く、安全性を高めることが必要となる路線  
選定路線例：5年間（H25年～H30年）における自転車関連事故が多発している路線
- ▷ 各種事業との関連により、自転車利用状況が大きく変化することが見込まれ、それら利用ニーズへ対応するために整備が求められる路線  
選定路線例：観光拠点内の周回路線やそれらへのアクセス路線 等

#### 5 自転車ネットワーク路線の整備手法

##### (1) ガイドラインに基づく自転車走行空間の整備手法

生活利用における自転車ネットワーク路線の整備については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（H28.7 国交省・警察庁）に基づき、路線毎の交通状況を踏まえた整備手法を検討する。

##### □ 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

##### <交通状況を踏まえた整備形態の選定の考え方>

	A	B	C
交通状況	自動車の速度が 60km/h 超	A・C以外の道路	自動車の速度が50km/h 以下、 かつ自動車交通量が4,000台以下
整備形態 (完成形態)	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在 (矢羽根型路面表示など)
整備例	大谷街道 等	競輪場通り 等	市役所北側東西路線 等

※ 必要に応じて暫定形態として、整備形態を変更することを可能としている。

##### (2) サイクリングロードの整備手法（舗装整備とサイン整備）

河川管理者、交通管理者と協議の上、河川管理用通路を舗装整備するとともに、走行案内看板や路面表示等を行う。

##### (3) 新たな整備手法

- ・ 自転車ネットワーク路線を効率的、効果的に整備を進めるため、上記整備手法に加え、新たな整備手法について検討を進めることとする。
- ・ 自転車走行空間整備については、ガイドラインに示される整備形態のみならず、路線毎の特性（交通量や道路構成など）に応じて、路面表示の間隔、大きさ等を見直すなど、コストを削減した整備手法を検討していく。
- ・ また、観光拠点の周遊などに利用されるサイクリングルートとなる路線については、矢羽根型路面表示の設置などガイドラインに示される整備手法では周辺の景観や路線の特性に調和しない場合もあるため、路面表示による整備手法のみならず、道路全体の車線構成を再配分するなど、効果的整備手法を検討していく。

## 6 整備済路線の維持管理

- ・ 本市では、H17年より自転車走行空間整備に取り組んできたところであり、整備後10年以上経過している路線や、国策定によるガイドラインの制定、改訂により、様々な手法で整備された路線が存在する。
- ・ 今後、それら路線の薄れた区画線の修繕や統一的な整備手法への更新を、道路の舗装修繕と一体的に行うなど、効率的に維持管理を進めていく。

## 7 自転車ネットワーク計画の構成

以下に掲げる「自転車ネットワーク計画の構成（案）」により、自転車ネットワーク計画を策定することとし、第2次計画の検討に合わせて、今後も検討を進めていく。

### □ 自転車ネットワーク計画の構成（案）

- ① 自転車ネットワーク計画策定に向けた考え方  
→ 本市の自転車活用特性に基づき、策定に向けた考え方を示す
- ② 自転車ネットワーク路線の選定  
→ ①に掲げる方向性に基づき、自転車ネットワーク路線を選定する
- ③ 優先整備路線の選定  
→ ②に掲げられる路線のうち、整備の優先度が高い路線を抽出する
- ④ 自転車ネットワーク路線の整備手法  
→ ②に掲げられる路線について、整備手法の方向性を示す
- ⑤ 整備済みの自転車ネットワーク路線の維持管理  
→ 既に整備済みの路線について、維持管理手法の方向性を示す
- ⑥ 自転車ネットワーク計画の推進目標  
→ 計画期間（10年間）における整備目標を設定する

## 第2次自転車ネットワーク路線図（素案）

