

## 「自転車ネットワーク路線」の整備状況と整備効果について

## 1 自転車ネットワーク路線について

自転車ネットワーク路線は、安全で快適な自転車走行空間を効果的、効率的に整備することを目的として設定したものであり、本市においては、駅や高校周辺などの自転車通行量や交通事故の多い路線、観光・レジャーやLRTなどの主要な施策事業などの観点などから路線を選定し、「宇都宮市自転車のまち推進計画後期計画（以下、「後期計画」）」（平成28年3月策定）に位置づけたものである。

この自転車ネットワーク路線の整備にあたっては、駅や学校周辺などを結ぶ主要路線や自転車事故の多い路線、整備済路線との連続性などを考慮して優先整備路線を設定し、重点的に整備に取り組んでいる。

※ 後期計画における活動指標

自転車走行空間の整備延長		
H27 実績		H32 目標
21.7 km	⇒ (36.0km 整備)	57.7 km

2 自転車ネットワーク路線の整備状況について 別紙 2

後期計画に位置づけた優先整備路線について、現況の道路幅員や交通量などの道路状況に応じ、自転車専用通行帯や矢羽根型の路面表示などの整備表示を用いて、整備を行っている。

《自転車走行空間の市道の整備内訳》

整備手法	H27 年度末		後期計画期間 (H28・29 年度) における整備	合 計 H29 年度末（見込み）
			①自転車専用 通行帯	12.0km
②矢羽根	1.8km	⇒	13.0km	14.8km
③その他	7.9km		-1.1km <sup>※3</sup>	6.8km
合 計	21.7km		18.3km (整備率：50.8%) <sup>※1</sup>	40.0km (整備率：69.3%) <sup>※2</sup>

※1：5か年の整備延長目標に対する整備率

※2：H32目標年度における整備延長目標に対する整備率

※3：整備済み路線の整備手法更新による延長減

### 3 整備効果の検証について

自転車走行空間の整備効果を検証し、今後の整備の参考とするため、整備前後の自転車の走行状況や意識の変化等について調査を実施した。

#### (1) 調査内容

自転車走行空間を整備した路線の整備前と整備後において、ビデオ調査を実施し、自動車や自転車の交通量・走行速度・走行位置、自動車の駐停車台数などについて調査を行うとともに、沿線自治会及び高等学校に対し、自転車走行空間整備に対する感想や満足度に関するアンケート調査を行った。

- ・調査時期：各路線の自転車走行空間整備前と整備後
- ・ビデオ調査実施時間：平日 6:00~18:00
- ・アンケート調査 自治会 1,930件 (回収 982件 回収率 50.9%)  
学生 1,100件 (回収 1,094件 回収率 99.5%)

#### (2) 調査対象路線 **別紙3**

様々な整備手法についての効果検証を行うため、下記の4路線の調査を行った。

- ①市道4号線(いちょう通り)：自転車歩行者道内の分離整備
- ②市道18号線(陽西通り)：矢羽根型路面表示
- ③市道28号線(西原・宮の原通り)：道路幅員の再配分による自転車専用通行帯整備
- ④市道4866号線(鹿沼街道)：自転車専用通行帯整備

#### (3) 調査結果 **別紙4**

##### ア) ビデオ調査結果

- ・自転車専用通行帯や矢羽根型路面表示などの自転車走行空間を走行する自転車の割合が高くなった。
- ・自転車の通行方向が順走である左側通行率が高くなった。
- ・自動車は、センターライン寄りを走行するようになるとともに、駐停車台数も減少した。

##### イ) アンケート調査結果

- ・自転車通行者は安全で走りやすくなったと感じている人の割合が多い。
- ・矢羽根型路面表示を行った沿線住民については、狭い道で自転車が走行することを危険であることから、満足度が低い。
- ・自転車の交通ルール・マナー向上に関する意識啓発が必要であるとの意見が多かった。

⇒ 上記の結果より、自転車走行空間を整備することで自転車利用者の意識も変化し、車道や左側通行が促進されるなど、全路線において、歩行者・自転車・自動車の通行の円滑化が図られたが、依然として、自転車が車道を走行することに対する不安を感じている市民も多い。

### 4 今後の取組について

自転車走行空間を整備することによる効果が大きいことから、今後も引き続き、現況道路の状況に合わせ、自転車専用通行帯や矢羽根型路面表示により、自転車走行空間の整備を進めるとともに、自転車の交通ルールやマナーについても周知・啓発していく。