

第2次自転車ネットワーク計画(後期計画) 概要版

1. 計画の位置付け

- 本計画は、上位計画である「第6次宇都宮市総合計画」に基づき、本市の自転車を活用したまちづくりの方向性を示した「第2次宇都宮市自転車のまち推進計画(後期計画)」における個別施策の実行計画として位置づけ
- 「ネットワーク型コンパクトシティ(以下、「NCC」という)」の移動を支える日常移動および観光・回遊を担う「自転車ネットワーク」の姿を示すとともに、「第2次宇都宮市自転車のまち推進計画(後期計画)」の計画期間内(5年間)に整備する「優先整備路線」を選定
- 自転車活用推進法(H29.5)に基づく「自転車ネットワーク計画」として策定

2. 課題の整理と対応の方向性

- 自転車ネットワーク整備に関する課題について整理

主な課題	課題に対する対応の方向性	
自転車通行空間の「質」の不足	「量」から「質」への転換	・利用者の安全性・快適性・分かりやすさを重視した質的向上にも着目 ・自転車道や自転車専用通行帯といった自転車の専用空間の確保、交通状況に応じた整備形態の再選定などを進め、誰もが安心して利用できる自転車通行空間を確保
ネットワーク機能の再整理	NCCを支えるネットワーク機能の再整理	・拠点内の移動を支えるネットワークを強化 ・拠点間ネットワークについては、公共交通との連携を考慮し、路線の見直しを検討
都心部における自転車の通行空間のあり方	「街なか」における自転車通行空間の在り方	・自転車の通行位置や走行速度に配慮した通行空間の在り方を検討し、歩行者・自転車・自動車及安全かつ円滑に共存できる「街なか」空間を確保

3. 自転車ネットワーク計画

1) 目的

- 自転車がNCCにおける市民や来街者の移動手段として、通勤・通学、買い物などの日常生活に加え、観光や健康づくりなどの余暇活動においても幅広く活用され、誰もが安全で快適に自転車を利用できる「自転車のまち宇都宮」の実現を図る。

2) 構成

①拠点間を結ぶ幹線ネットワーク

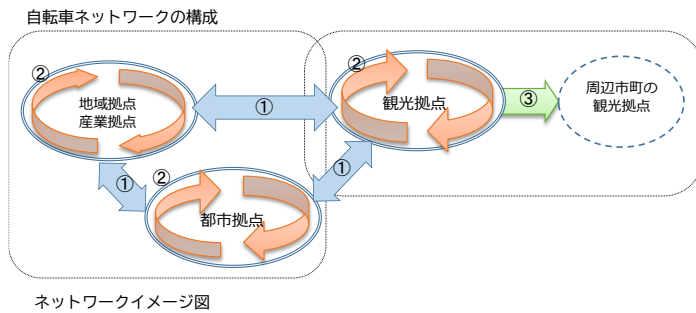
都市拠点や地域拠点、産業拠点、観光拠点間を結ぶ幹線道路を中心に形成し、道路ネットワークや公共交通ネットワークとの整合を図りながら構築

②拠点内を移動する地域ネットワーク

幹線ネットワークで結ばれる各拠点において、回遊性の向上や日常的な自転車利用の促進に資する路線により構成

③周辺市町を結ぶ広域ネットワーク

市内及び周辺市町の観光拠点等を結び、広域的な移動や回遊を支えるネットワーク路線により構成



3) 路線選定基準

路線を選定するにあたり、選定基準を設定

ネットワーク構成	選定基準
① 拠点間を結ぶ幹線ネットワーク	●都市拠点と地域拠点・産業拠点・観光拠点を結ぶ移動需要が高い路線 ●公共交通にアクセスする路線 ●日常生活における自転車需要が高く見込まれる路線 ●自転車通学時の安全確保が必要な路線 ●観光拠点内等の周辺路線
② 拠点内を移動する地域ネットワーク	●サイクリングロードや周辺市町へ跨るサイクリングルートとなる路線
③ 周辺市町を結ぶ広域ネットワーク	

4) 自転車ネットワーク案

選定基準に基づき、2050年を見据えたNCCの移動を支える「自転車ネットワーク」を延べ546km選定

※国道31km、県道204km、市道236km、その他73km
市道については、計画的な整備推進に向け「優先整備路線」を選定(4.優先整備路線 参照)

4. 優先整備路線

1) 優先整備路線の目的

- 「自転車ネットワーク」に位置付けた路線のうち、自転車需要や安全性、各種事業との関連性などの観点から、整備の優先度が高い路線を「第2次宇都宮市自転車のまち推進計画(後期計画)」の計画期間内(5年間:2030年まで)に整備する「優先整備路線」として選定し、「自転車ネットワーク」の計画的な整備推進を図る。

2) 優先整備路線の選定基準

- 自転車通勤・通学の需要が高い路線(学生の通学における主要路線等)
- 自転車事故が発生した安全性の向上が必要な路線(自転車関連事故多発路線等)
- 各種事業の進捗により自転車需要が高まる路線(道路事業に合わせて自転車通行空間の創出が可能な路線等)

3) 優先整備路線

- 優先整備路線の路線選定基準に基づき延べ30kmを「優先整備路線(新規整備)」として選定
- 既存の整備済路線についても、自転車通行空間の質の向上やガイドラインに合わせた整備への更新といった再整備を実施

5. 自転車ネットワークの整備手法

1) 自転車専用通行空間の整備手法

- 路線毎の交通状況を踏まえ「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき整備

	A 自動車の速度が高い道路	B A・C以外の道路	C 自動車の速度が低く 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安 ※	速度が50km/h超	A・C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	自転車と自動車を車道で混在

※ 分離の必要性については、各地域において交通状況等に応じて検討することができる

2) サイクリングロード・サイクリングルートの整備手法

- 田川や鬼怒川、姿川(大谷地域)の未整備箇所について、河川管理者や交通管理者と連携しながら、段階的に整備
- 安全で快適に走行できるよう、安全走行の注意喚起やルート案内などのサイン表示の設置を検討

3) 効果的・効率的な整備手法の検討

- 関連事業(無電柱化事業等)との調整を行いながら同時整備を行うことを検討

4) 地域の交通状況に応じた整備手法の検討

- 国・県の指針等を踏まえながら、地域の交通状況に応じた整備手法について検討

6. 自転車ネットワークの維持管理

1) 既整備路線における自転車通行空間の維持管理

- 「自転車専用通行帯」や「矢羽根型路面表示」の塗装剥離の修繕など適切な維持管理に努め、ガイドライン策定以前に整備された路線については、修繕などのタイミングに合わせて現行のガイドラインに沿った整備へ更新

2) 走行支障物件の撤去

- 自転車の安全な通行空間を確保するため、自転車通行空間の整備に合わせて、沿線住民や店舗に対してのチラシ配布などにより周知啓発を図る
- 無電柱化事業など、走行支障物件に関連する事業と連携を図る

3) 路上駐停車対策

- 路線における駐停車需要の状況によっては、駐停車や荷捌きスペースの確保など対策を検討

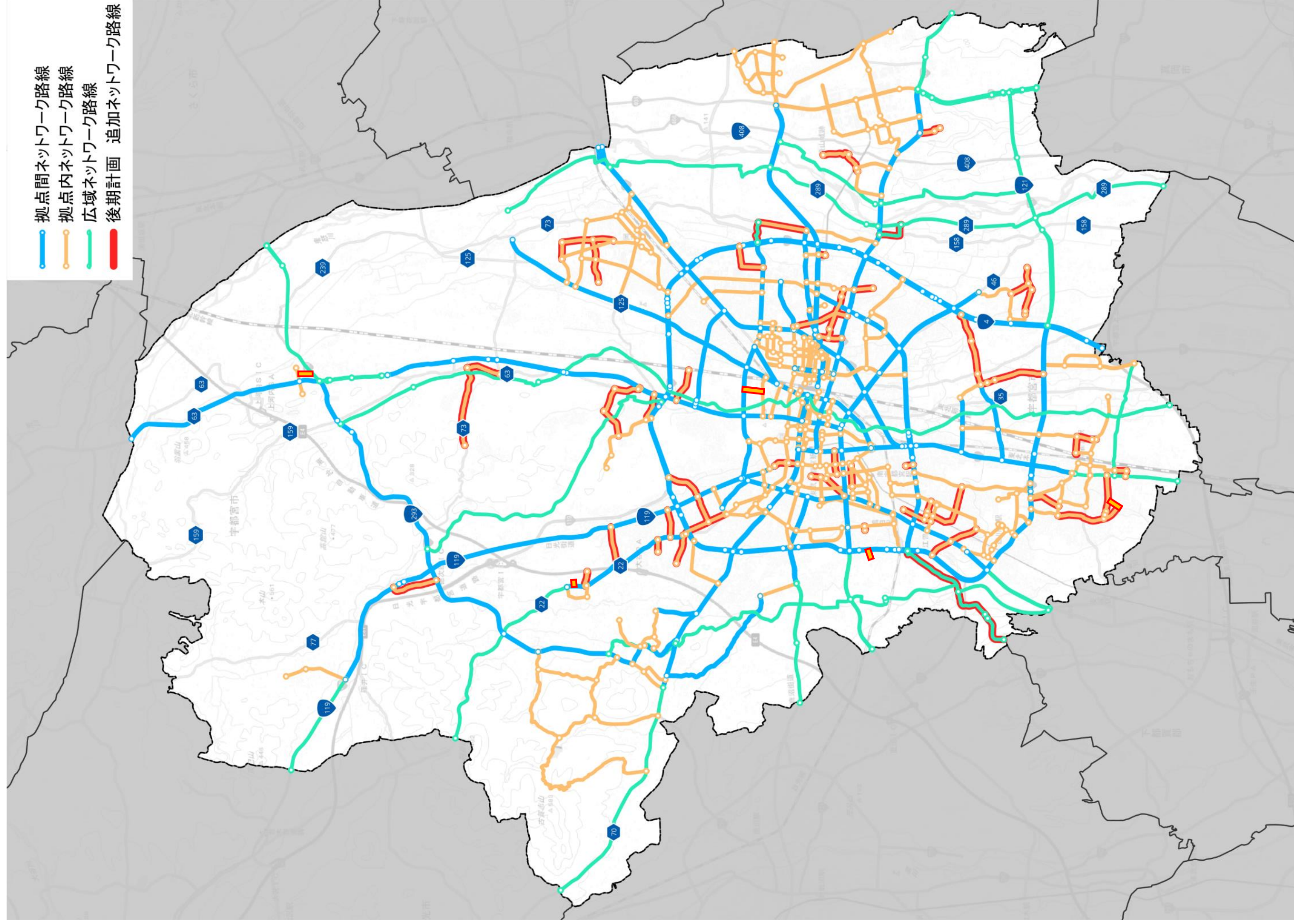
老朽化により視認性が悪化した矢羽根



自転車の走行支障物件例



宇都宮市自転車ネットワーク計画



優先整備路線図

