

第7章 重点事業の概要

7.1 自転車走行空間のさらなる延伸

(1) 安全に通行できる自転車走行空間の整備にあたって

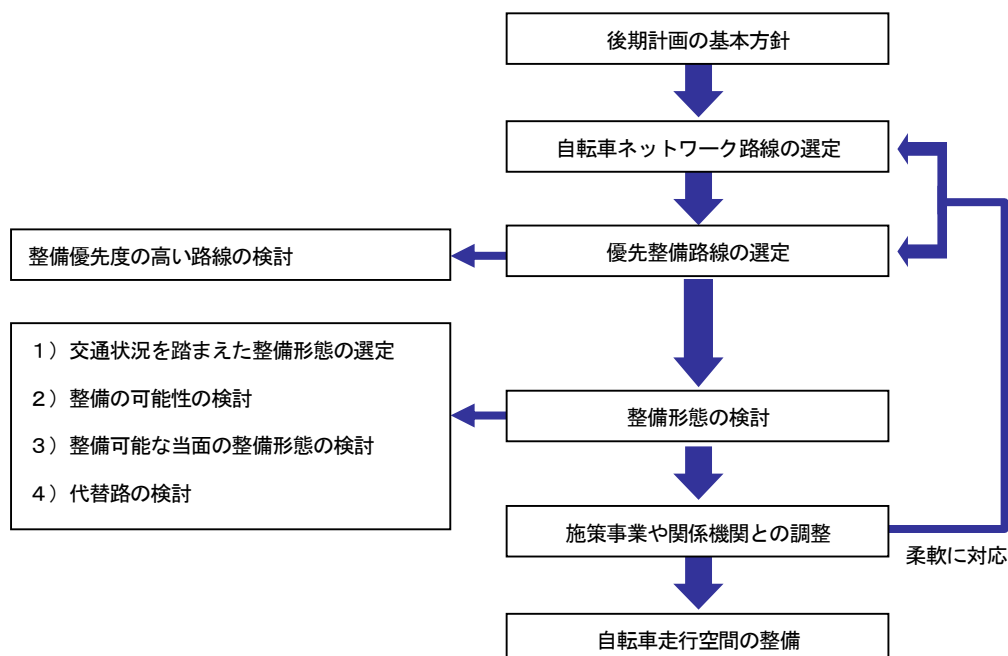
より一層安全で快適な自転車利用環境の整備を推進していくため、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(国土交通省・警察庁)及びこれを踏まえた「栃木県版自転車利用環境創出ガイドライン」(栃木県, 栃木県警察本部, 宇都宮国道事務所)の考え方, 本市の今後の施策事業の観点を踏まえて「自転車ネットワークの選定基準」を見直し, 新たな自転車ネットワーク路線及び整備手法を設定しました。

(2) 整備の考え方

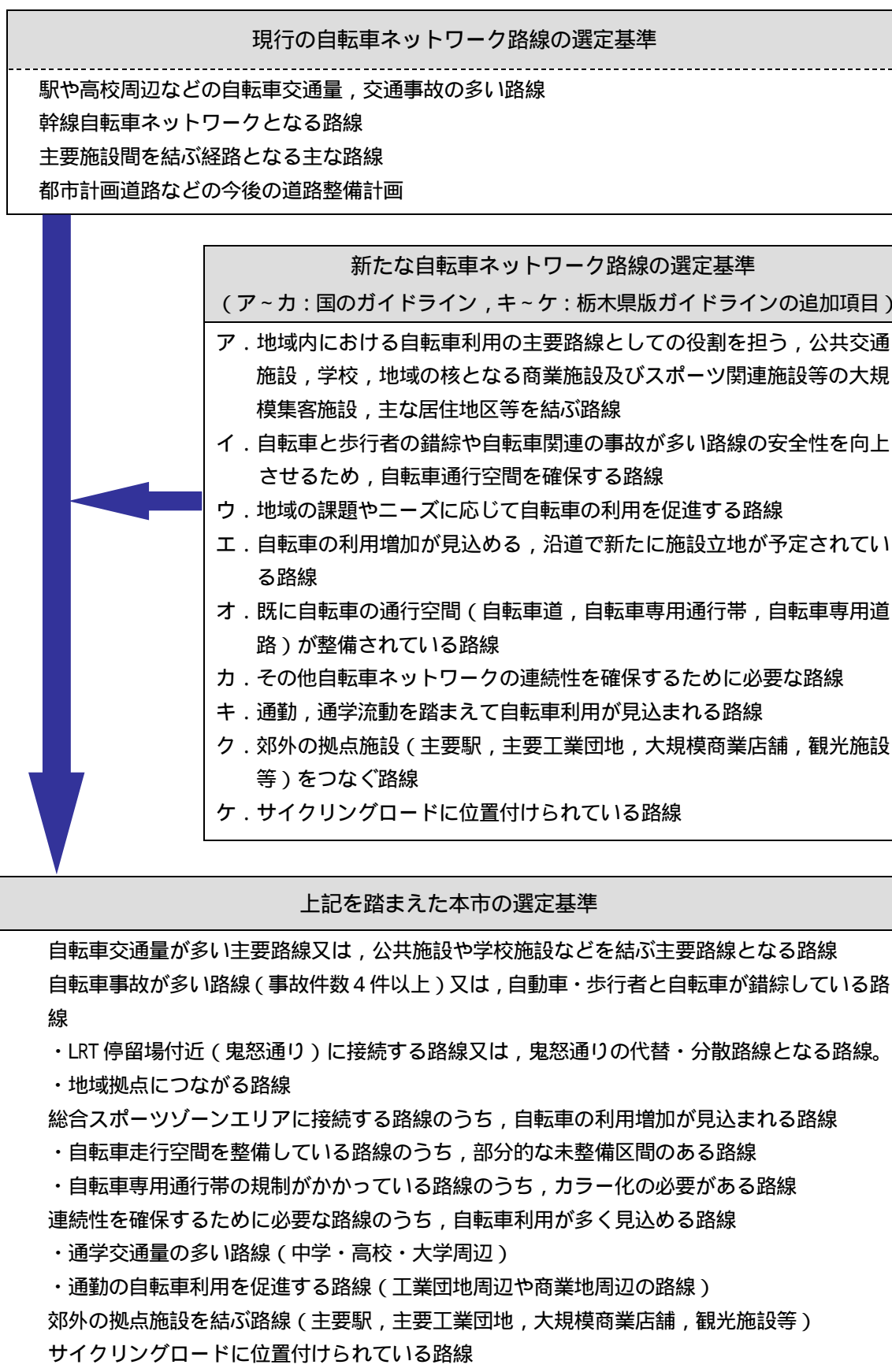
既存の自転車ネットワーク路線の見直しを図った上で, その中から後期計画5年間の整備路線(優先整備路線)を設定します。整備手法については, 視認性が確保できる低コストな「矢羽根」などを積極的に活用し連続性を図るとともに, さらなる延伸により, 自転車利用のさらなる安全性の向上を図ります。

(3) 自転車走行空間の検討手順

自転車走行空間の検討手順を以下に示します。



(4) 後期計画自転車ネットワーク路線の選定基準



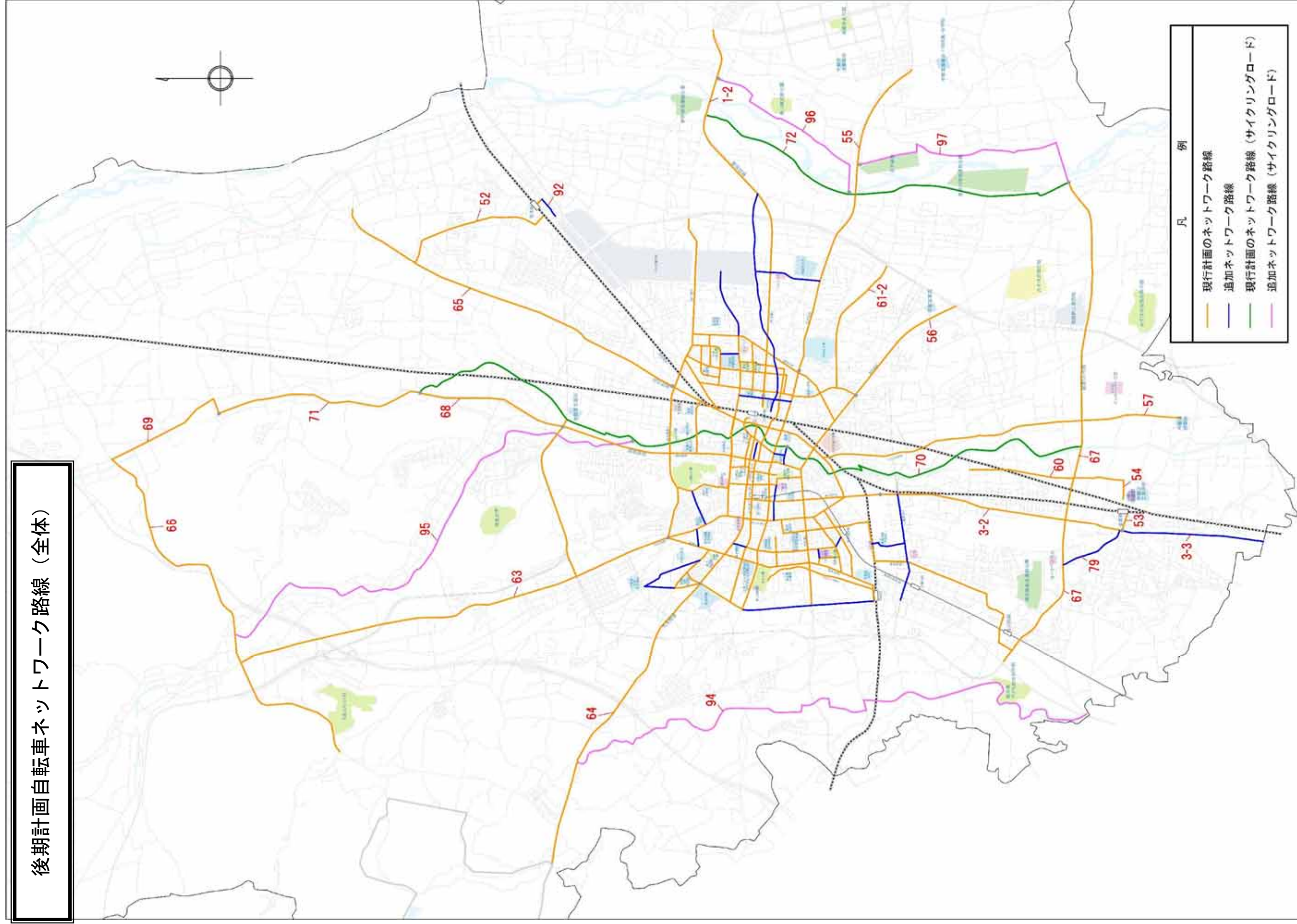
(5) 後期計画自転車ネットワーク路線の追加

後期計画自転車ネットワークの選定基準に基づいて設定した、新たな自転車ネットワーク路線は以下の通りです。(: 追加設定した自転車ネットワーク路線)

表 新たな自転車ネットワーク路線一覧

No.	路線名	No.	路線名
1	1 鬼怒通り	43	清住町通り
	2 鬼怒通り	44	今泉3号線(東図書館前バス通り)
2	1 埴田平出線	45	1 県庁西通り
	2 県庁前通り		2 県庁西通り
	3 白楊高前通り	46	1 富士見通り
3	1 国道4号バイパス	47	2 富士見通り
	2 国道4号バイパス		1 西原通り
	3 国道4号バイパス	2 宮の原通り	
4	1 競輪場通り	48	昭和通り
	2 競輪場通り	49	文化会館西側の道路
	3 競輪場通り	50	西原小学校北側
5	奥州街道	51	宇都宮城址公園周辺
6	白沢街道	52	ふれあい通り
7	1 上河原通り	53	(県)雀宮停車場線
	2 上河原通り	54	宇都宮工業高校北側
8	白楊高北側	55	水戸街道
9	宇都宮東消防署南側	56	真岡街道
10	1 宇都宮駅東公園の西側通り	57	上三川街道
	2 宇都宮駅東公園の西側通り		1 宮の原球場通り
11	市立東図書館東側遊歩道	58	2 宮の原球場通り
12	今泉中央公園北側遊歩道		3 緑が丘通り
13	田原街道(宇商通り・東通り・今小路通り)	59	田原街道
14	栃木街道	60	市道1380号線
15	1 作新前通り	61	1 宇大南通り
	2 作新前通り		2 久部街道
16	1 護国通り	62	1 文化会館北側の道路
	2 護国通り		2 文化会館北側の道路
17	大通り	63	日光街道
18	鹿沼街道	64	大谷街道
19	平成通り	65	白沢街道
20	なかよし通り	66	国道293号
21	羽生田街道	67	国道121号
22	1 材木町通り・蓬菜大黒通り	68	田原街道
	2 材木町通り・蓬菜大黒通り	69	県道小林逆面線
	3 不動前通り	70	田川サイクリングロード
23	1 東京街道	71	山田川サイクリングロード
	2 東京街道	72	鬼怒川サイクリングロード
24	旭陵通り・川向銀座通り	73	陽南通り
25	1 シンボルロード	74	1 鶴田宝木線
	2 シンボルロード		2 鶴田宝木線
26	1 今泉小学校東の南北通り	76	宇都宮白楊高校東側
	2 今泉小学校東の南北通り	77	南宇都宮駅北西路線
	3 今泉小学校東の南北通り	78	がんセンター東側
27	1 南大通り・いちよう通り	79	若松原南北線
	2 南大通り・いちよう通り	80	泉が丘通り
28	スカイブリッジ	81	1 柳田街道
29	1 駅東の南北遊歩道		2 柳田街道
	2 駅東の南北遊歩道	82	1 宇大工学部西側
30	駅東の東西遊歩道		2 ベルモール東側
31	赤門通り	3 ベルモール北側	
32	旧鹿沼街道	83	松原通り
33	1 ユニオン通りの西延伸通り	84	星が丘通り
	2 ユニオン通り	85	大曾通り
	3 オリオン通り	86	和尚塚通り
34	日野町通り	87	市役所前通り
35	1 陽西通り	88	もみじ通り
	2 陽西通り	89	東雲通り
36	石町通り・八日市場通り	90	旭中学校東側道路
37	JR高架下に繋がる路線	91	旭中学校南側道路
38	宮島町通り	92	岡本駅前通り
39	パンパ通り・御橋通り・本丸通り	93	大町通り
40	大錦橋通り	94	姿川サイクリングロード
41	南宇都宮駅前通り	95	田川サイクリングロード北部
42	1 文星女子高通り	96	鬼怒川サイクリングロード周回ルート北部
	2 文星女子高通り	97	鬼怒川サイクリングロード周回ルート南部

後期計画自転車ネットワーク路線 (全体)



(6) 優先整備路線の選定

後期計画自転車ネットワークに設定した路線の中から、以下の基準により優先整備路線を選定しました。

① 選定基準

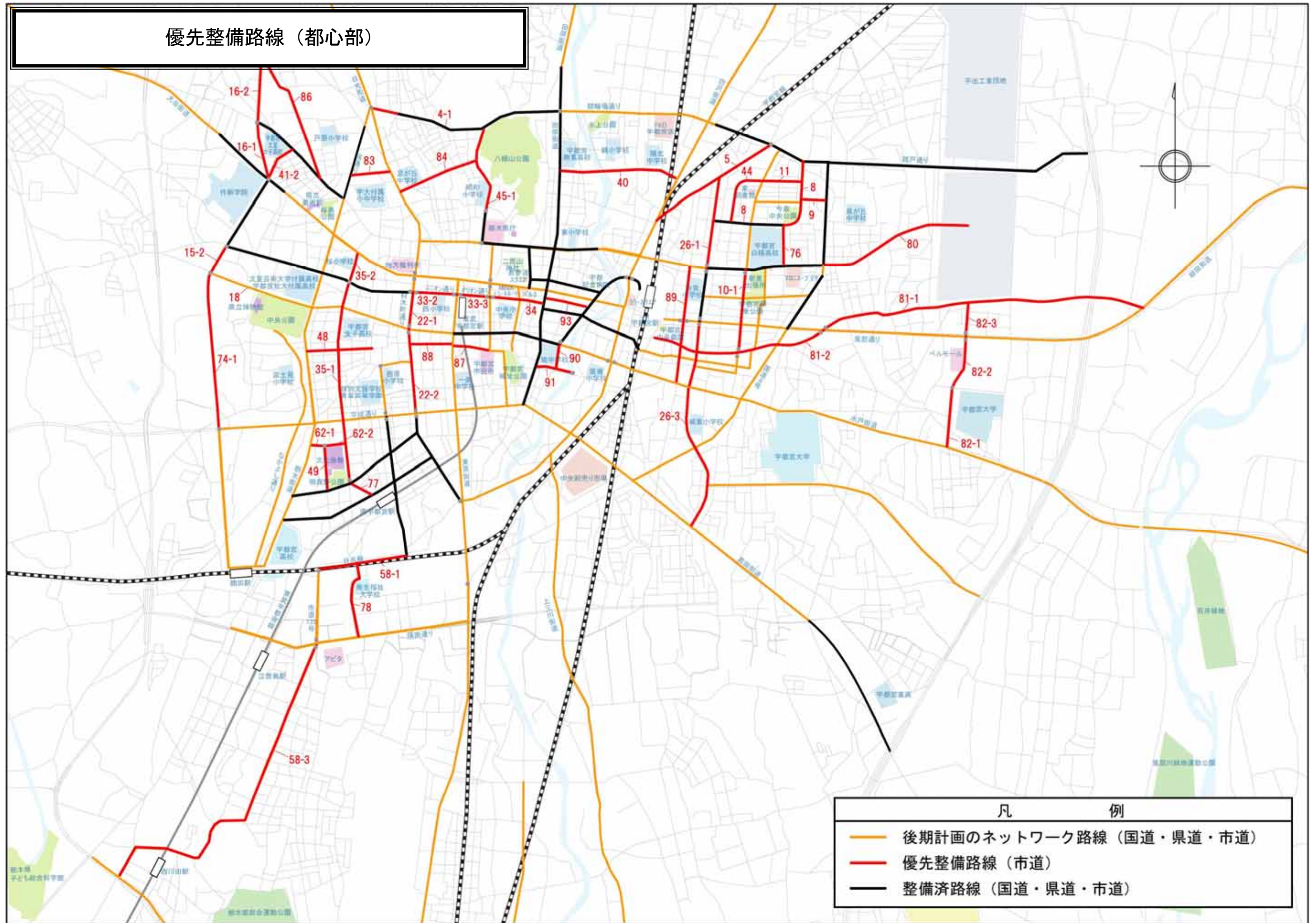
A 交通量	駅，学校周辺などを結ぶ自転車利用の主要路線 自転車交通量が多く，整備の優先度が高い市街地の路線 陽西通り，護国通り 等
B 事故件数	自転車の事故件数が多い路線 競輪場通り，東雲通り 等
C 連続性	整備済み路線との連続性を確保するために必要な路線 白楊高の北側道路，泉が丘通り 等
D 施策連携	L R Tの主要な停留場につながる路線や総合スポーツゾーン 周辺など，各施設を結ぶ主要な路線 宇大工学部の西側道路，緑が丘通り 等

優先整備路線の選定

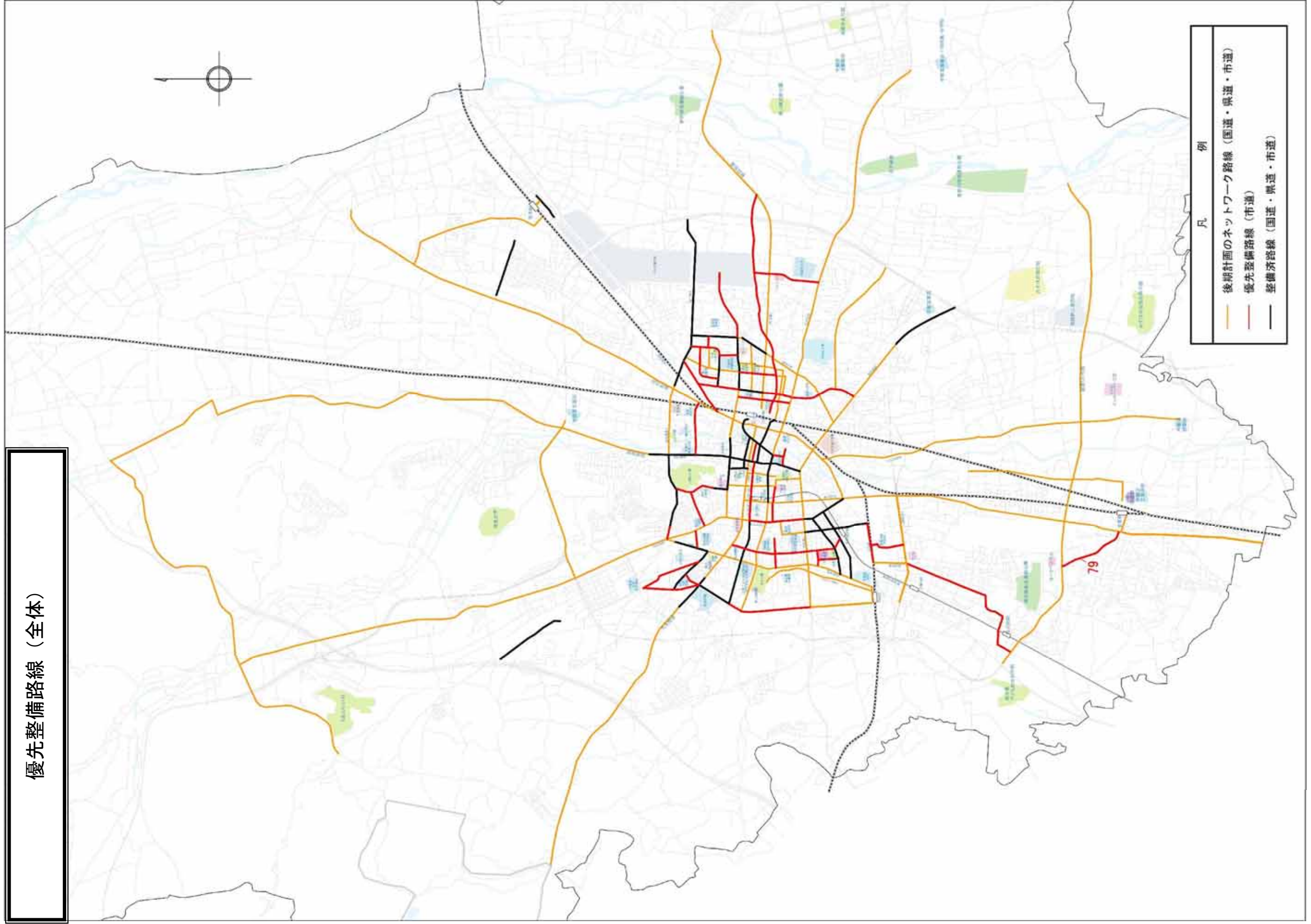
② 選定結果

No.	路線名	A 交通量	B 事故件数	C 連続性	D 施策連携	No.	路線名	A 交通量	B 事故件数	C 連続性	D 施策連携
4	1 競輪場通り	○		○		62	1 文化会館北側の道路	○			○
5	奥州街道	○		○			2 文化会館北側の道路	○			○
8	白楊高北側	○		○		74	1 鶴田宝木線	○		○	
9	宇都宮東消防署南側	○		○		76	宇都宮白楊高校東側	○		○	
10	1 宇都宮駅東公園の西側通り	○		○	○	77	南宇都宮駅北西路線	○		○	
15	2 作新前通り	○		○		78	がんセンター東側	○			○
16	1 護国通り	○		○		79	若松原南北線	○			○
	2 護国通り	○	○	○		80	泉が丘通り	○	○	○	○
22	1 材木町通り・蓬菜大黒通り	○	○	○		81	1 柳田街道	○	○		○
	2 材木町通り・蓬菜大黒通り	○	○	○			2 柳田街道	○	○		○
26	1 今泉小学校東の南北通り	○	○	○	○	82	1 宇大工学部西側	○		○	○
	3 今泉小学校東の南北通り	○	○	○	○		2 ベルモール東側	○		○	○
33	2 ユニオン通り	○		○		83	3 ベルモール北側	○		○	○
	3 オリオン通り	○	○	○			松原通り	○			○
34	日野町通り	○	○	○		84	星が丘通り	○			○
35	1 陽西通り	○	○	○		86	和尚塚通り	○		○	
	2 陽西通り	○	○	○		87	市役所前通り	○	○		
40	大錦橋通り	○		○		88	もみじ通り	○	○		
42	2 文星女子高通り	○		○		89	東雲通り	○		○	○
44	今泉3号線	○		○		90	旭中学校東側道路	○		○	
45	1 県庁西通り	○		○		91	旭中学校南側道路	○		○	
48	昭和通り	○	○			93	大町通り	○		○	
49	文化会館西側の道路	○		○							
58	1 宮の原球場通り	○		○	○	※No.はP60の自転車ネットワーク路線と同じNo.を示す。					
	3 緑が丘通り	○	○		○						

優先整備路線（都心部）



優先整備路線（全体）



(7) 自転車走行空間整備形態の検討

① 検討の流れ

栃木県版ガイドラインを踏まえ設定した、以下の自転車ネットワーク路線における「自転車走行空間の整備形態の選定の考え方」に基づき、検討を行うものとします。

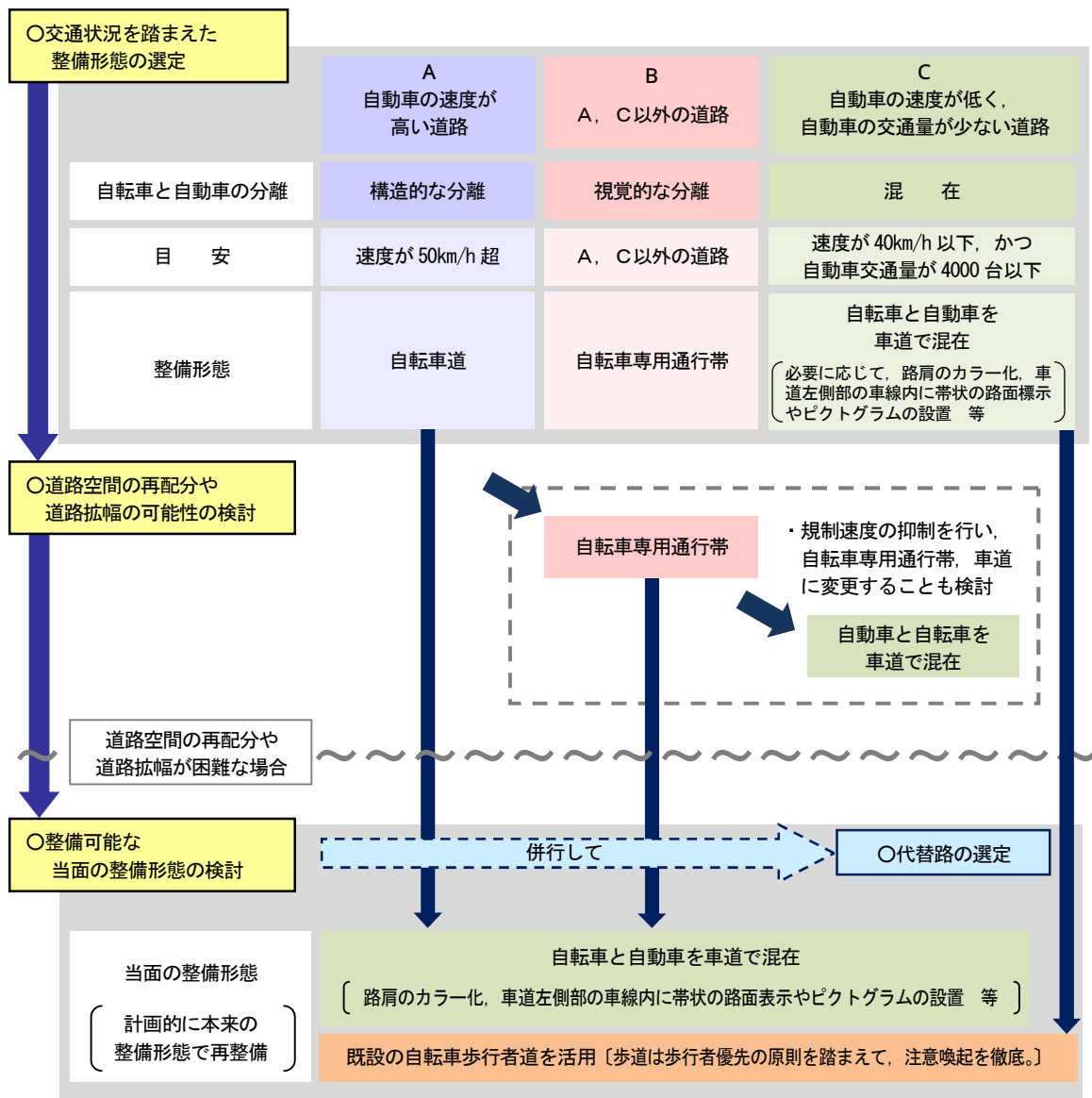


図 自転車走行空間の整備形態の選定の考え方

② 宇都宮市における標準的な整備形態

	整備形態	施工方法	整備事例
A	自転車道	自転車走行空間と自動車走行区間を構造的に分離	 <p>(栃木県 大谷街道 ※整備中)</p>
B	自転車専用通行帯	自転車走行空間を視覚的に分離	 <p>(宇都宮市 旧鹿沼街道)</p>
C	車道混在	車道混在 (矢羽根の設置)	 <p>(宇都宮市 南宇都宮駅前通り)</p>

(8) より効果的な自転車走行空間の展開に向けて

自転車ネットワークに定めた路線については、今後、より効果的な整備の展開を図るために、整備の優先度が高い路線「優先整備路線」における整備順序の設定や整備手法の検討等を行っていきます。また、今後も引き続き、国県道との連携も行っていきます。

なお、今回定めた自転車ネットワークについては、本市の施策事業や関係機関との調整などを踏まえて柔軟に対応することとします。

7.2 交通安全教室の充実

(1) 事業概要

自転車利用者が「車両」としての交通ルールやマナーを十分に理解できるよう、子どもから高齢者まで、各世代に応じた交通安全教室の充実に取り組みます。

(2) 具体的な取組の展開イメージ

①小学生に対する交通安全教室

小学4年生を対象に交通ルールや安全な乗り方の習得を目的とした講習や実技試験等を行う子ども自転車免許事業を実施するとともに、免許取得後も継続して交通ルールを学ぶ機会を提供し、交通ルールの定着を図ります。



写真 子ども運転免許証

②中学・高校生に対する交通安全教室

スタントマンにより事故を再現し、恐怖を実感することで交通ルールを遵守することの大切さを体感させるスケアードストレイト方式の交通安全教室を実施します。



写真 スケアードストレイト方式交通安全教室

③成人・高齢者に対する交通安全教室

警察と連携した自転車教室や自転車シミュレーターを活用した自転車教室を実施します。



写真 シミュレーターを活用した自転車教室

(3) 事業推進

《スケジュール》

	H28	H29	H30	H31	H32
①	実施				
②	実施				
③	実施				

7.3 中心市街地における良好な通行空間の確保と駐輪環境の充実

(1) 事業概要

市営駐輪場の利用促進や放置自転車対策の強化に取り組み、良好な通行空間を確保するとともに、歩道上の空きスペースなどを活用した駐輪場の確保や、地元商店街などと連携を図りながら駐輪場の設置について検討するなど、駐輪環境の充実に取り組みます。

(2) 具体的な取組の展開イメージ

①市営駐輪場の利用促進

市営駐輪場が適切に利用されるよう周知啓発や案内誘導を実施します。

②放置自転車の撤去の強化

放置自転車の即時撤去の実施など放置自転車対策を強化します。



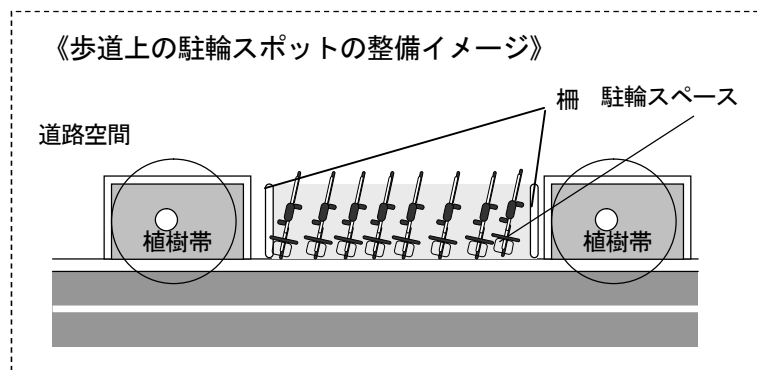
写真 駐輪場への案内誘導の状況



写真 違法駐輪の撤去状況

③市主体による駐輪スポットの確保

市民ニーズや通行実態などを踏まえ、歩道上の空きスペースなどの活用し、駐輪場の整備に取り組みます。



④商店街や民間企業などの整備に対する支援

商店街や民間企業などが駐輪場を整備する際の支援制度の見直しなど，駐輪環境の充実に取り組みます。

表 (参考) 駐輪場整備のための補助金制度の例

	補助対象要件	金額
東京都 目黒区	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅から約 200m以内 ・ 収容台数 50 台以上 ・ 継続して 3 年以上運営 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場建設費、駐車器具整備費の 3 分の 1 以内 ・ 上限額は平置式 500 万円、立体式 1,000 万円
京都市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅またはバス停留所から約 250m以内 ・ 収容台数 10 台以上 ・ 継続して 5 年以上運営 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 土地取得費を除く、建設費及び駐車器具整備費が対象 ・ 補助額は「建設費及び駐車器具整備費の合計額」又は「自転車 1 台当たりの整備費の基準単価に収容台数を乗じて得た額」のいずれか低い額の 2 / 3 ・ 限度額は 400 万円

⑤民間施設などに対する駐輪場の附置義務の見直し

民間施設などの駐輪場の附置義務に対する設置台数の増や対象施設の拡大の検討など
の見直しに取り組みます。

表 (参考) 駐輪場付置義務対象施設と必要台数の例

自治体	遊技場	小売店舗	飲食店	学習施設	病院	金融機関	映画館
宇都宮市	15 m ² 毎に 1 台	20 m ² 毎に 1 台	-	-	-	25 m ² 毎に 1 台	-
東京都墨田区	10 m ² 毎に 1 台	20 m ² 毎に 1 台	20 m ² 毎に 1 台	15 m ² 毎に 1 台	15 m ² 毎に 1 台	25 m ² 毎に 1 台	-
京都市	15 m ² 毎に 1 台	20 m ² 毎に 1 台	20 m ² 毎に 1 台	20 m ² 毎に 1 台	25 m ² 毎に 1 台	25 m ² 毎に 1 台	30 m ² 毎に 1 台

(3) 事業推進

《スケジュール》

	H 2 8	H 2 9	H 3 0	H 3 1	H 3 2
①	実施				
②	実施				
③	検討		実施		
④	検討		実施		
⑤	検討		実施		

7.4 ジャパンカップサイクルロードレースの開催及び周辺環境の向上

(1) 事業概要

ジャパンカップサイクルロードレースをさらに拡充させるとともに、世界規模の大会の誘致に取り組むなど「自転車のまち宇都宮」のブランド力の一層の向上を図ります。また、ジャパンカップコースを活用し、来訪者へのサービスの充実に取り組み、広域からの恒常的な誘客を促進します。

(2) 具体的な取組の展開イメージ

① ジャパンカップサイクルロードレースの充実

ジャパンカップサイクルロードレースをさらに充実させるとともに、世界規模の大会の誘致に取り組むなど、「自転車のまち宇都宮」のブランド力の一層の向上を図ります。

② ジャパンカップコースを活用した誘客促進

J R宇都宮からジャパンカップコースを結ぶルートに案内誘導のサイン表示や路面標示の設置などを検討するなど、来訪者へのサービスの充実に取り組み、ジャパンカップを通じて誘客を促進します。

③ ジャパンカップコース周辺における拠点整備

森林公園の周辺の現状分析やサイクリストを誘客する上での課題等を抽出するとともに、必要な機能や規模などを精査し、ジャパンカップコース周辺における自転車の利用活用を促進できる拠点整備に向けて取り組みます。



写真 ジャパンカップサイクルロードレース



図 ルート案内路面標示イメージ

(3) 事業推進

《スケジュール》

	H 2 8	H 2 9	H 3 0	H 3 1	H 3 2
①	実施				
②	実施				
③	検討	実施			

7.5 宮サイクルステーションの充実

(1) 事業概要

本市における自転車利用の拠点施設として、スポーツバイクのレンタルやスポーツバイクセミナーなどこれまで実施してきたサービスを継続するとともに、利用者ニーズを踏まえてさらなるサービスの充実などに取り組み、自転車のまちのシンボルとして広く市内外にPRします。

サービスの充実と合わせて、将来的な施設規模・機能の拡充などの必要性について新たに検討します。

(2) 具体的な取組の展開イメージ

①宮サイクルステーションの充実

サイクリストや市民ニーズを踏まえたメンテナンスサービスなどさらなるサービスの充実に取り組みます。

<宮サイクルステーションの実施状況>

【施設設備】

休憩スペース、自転車の修繕スペース、更衣室、シャワー、ロッカー、トイレなど

【実施内容】

- ・スポーツバイクの貸出
- ・スポーツバイクセミナーの実施
スポーツバイクのメンテナンスの方法やサイクリングでの走行方法を指導
- ・自転車や観光情報の提供 など



写真 宮サイクルステーション

②施設拡充の検討

J R 宇都宮駅西口周辺地区整備基本構想などとの整合を図り，機能や施設の拡充を検討します。

第4回 宮サイスポーツバイクセミナー

パンク修理講座

4/23 (Sat) 19:00～20:00

第4回 「パンク修理講座」

スポーツバイクのパンク修理をメインに日々のメンテナンスをブリアーのメカニック指導のもと実演を交え体験していただきます。

日程 → 2014年4月23日(水)
 時間 → 19時～約20時
 場所 → 宮サイクルステーション
 料金 → 500円
 定員 → 12名
 受付期間 → 2014年4月11日～4月21日
 申し込み方法 → 電話、来館、Eメール
 (詳しくは裏面に記載)
 ※定員になり次第終了



図 パンク修理講座

写真 宮サイセミナーの開催

(3) 事業推進

《スケジュール》

	H 2 8	H 2 9	H 3 0	H 3 1	H 3 2
①	実施				
②	検討		実施		

7.6 自転車のまちのPR

(1) 事業概要

市民一人ひとりが自転車のまちづくりに対する愛着や誇りを持って自転車を利用できるよう、「自転車の日」などを設定し、市民意識の醸成を図るなど、自転車のまち宇都宮のPRに取り組みます。

(2) 具体的な取組の展開イメージ

①自転車の日の設定

市民一人ひとりが自転車のまちづくりに対する愛着や誇りを持って自転車を利用できるよう自転車の日を設定し、市民意識の醸成を図るとともに、自転車のまちのブランド力を高めるため、シティプロモーションとして「自転車のまち宇都宮」を市内外に広くPRし、発展につながる取組みを進めます。



図 (参考) 自転車の日の事例(愛媛県)

愛媛県内全市町村で毎年「愛媛サイクリングの日」を制定し、県全域でサイクリングイベントを開催

(3) 事業推進

《スケジュール》

	H28	H29	H30	H31	H32
①	検討		実施		

7.7 自転車通勤の促進

(1) 事業概要

自転車通勤の促進に向けて、民間企業に対する「モビリティ・マネジメント」()を継続し、自転車利用による環境や健康に対する効果などについて情報提供を行うとともに、自転車通勤の効果を体感できる「モニター事業」に取り組み、自動車通勤から自転車通勤への転換を促進し、環境負荷の低減や健康増進を図ります。

過度に自動車に頼る状態から、公共交通や自転車などを適切に利用する方向へと自発的な転換を促す取組

(2) 具体的な取組の展開イメージ

①モビリティ・マネジメントの実施

企業を対象にしたモビリティ・マネジメントの実施にあたり、自転車利用におけるメリットについてもあわせて周知啓発し、自転車通勤を促進します。

		環境 負荷	健康 増進	快適性	経済性	交通 安全
利用者の メリット	健康に良い		○			
	お金がかからない				○	
	目的地的制約がない			○		
	時間の制約がない			○	○	
	楽しい			○		
	手軽につかえる			○		
	通勤ラッシュがない			○	○	○
まちの メリット	環境にやさしい	○				
	交通渋滞の緩和	○				○
	まちの活力の創出				○	
	まちのイメージアップ				○	
企業の メリット	企業イメージの向上		○		○	
	経費の削減				○	



図 自転車利用に関する案内チラシ
自転車利用による環境や健康に関するメリット、安全運転に関する情報

②自転車モニター事業の実施

自転車は「健康や環境に良い乗り物」として認知されており，前期計画における施行的モニター事業の実施結果からも実証されています。

このことから，企業を対象に，自転車通勤のメリットを体験するモニター事業に取り組み，健康増進や環境負荷低減の効果などを踏まえ，自転車通勤を促進します。

<試行的モニター事業の実施結果>

市民や企業を対象としたモニター事業の実施に向けて，試行的に市職員を対象に自動車通勤から自転車通勤に切り替えるモニター事業を実施しました。

【実施概要】

- ・期 間：平成26年12月15日～平成27年2月20日（期間中の週3日以上実施）
- ・参加者：市職員4名
- ・使用した自転車：宮サイクルステーションのクロスバイク

【実施結果】

2ヶ月間の短期間であるものの，参加者4名の体重・体脂肪率等の健康面において改善効果が確認されました。

表 自転車モニター事業参加者数・実施効果（実績値）

参加人数		4人	
実施効果	健康指数 （平均値）	体重	- 2.1kg
		体脂肪率	- 1.6%
		腹囲	- 4.0 cm
	中性脂肪	- 6.5mg/dL	
CO2削減量（参加者合計値）		154kg	

(3) 事業推進

《目標》

①自転車モニター事業に関する目標

平成28年度において事業の具体的な手法等を協議する中で 数値目標を設定します。

《スケジュール》

	H28	H29	H30	H31	H32
①	実施				
②	検討	実施			

7.8 交通結節点における自転車利用の促進

(1) 事業概要

トランジットセンターなどの主要なL R T停留場付近に駐輪場を新設するとともに、バス停付近への駐輪場整備や、鉄道駅付近への駐輪場の拡充整備に取り組むなど、公共交通と自転車のつながりを強化することで、自転車利用を促進します。

(2) 具体的な取組の展開イメージ

①L R T停留場付近への整備

L R Tの整備とあわせて、トランジットセンターなど主要なL R T停留場付近に駐輪場を新設するとともに、将来的にL R Tへのオフピーク時における自転車積載の可能性について検討するなど、公共交通と自転車のつながりを強化します。

②バス停付近への整備

主要なバス停付近の市有地や民間施設などを活用しながら、駐輪場を整備します。

③鉄道駅付近への整備

利用状況や待機者数を踏まえるとともに、駅周辺地区の整備計画と整合を図りながら、将来の駐輪需要を見据え、拡充整備に取り組めます。

④サイクルキャリアの普及促進

タクシー業者と意見交換を行いながら、検討を進め、利用環境の向上につなげます。

(3) 事業推進

《目標》

①L R T停留場付近への整備に関する目標

事業の具体化を進める中で目標値を設定します。

②バス停付近の駐輪場の整備箇所数

(累計) H 2 7 : 7箇所 H 3 2 : 1 3箇所

《スケジュール》

	H 2 8	H 2 9	H 3 0	H 3 1	H 3 2
①	検討	実施			
②	実施				
③	検討	実施			
④	検討	実施			



郊外型駐輪スポット（瑞穂野団地バス停）



駐輪場の設置事例（富山ライトレール）

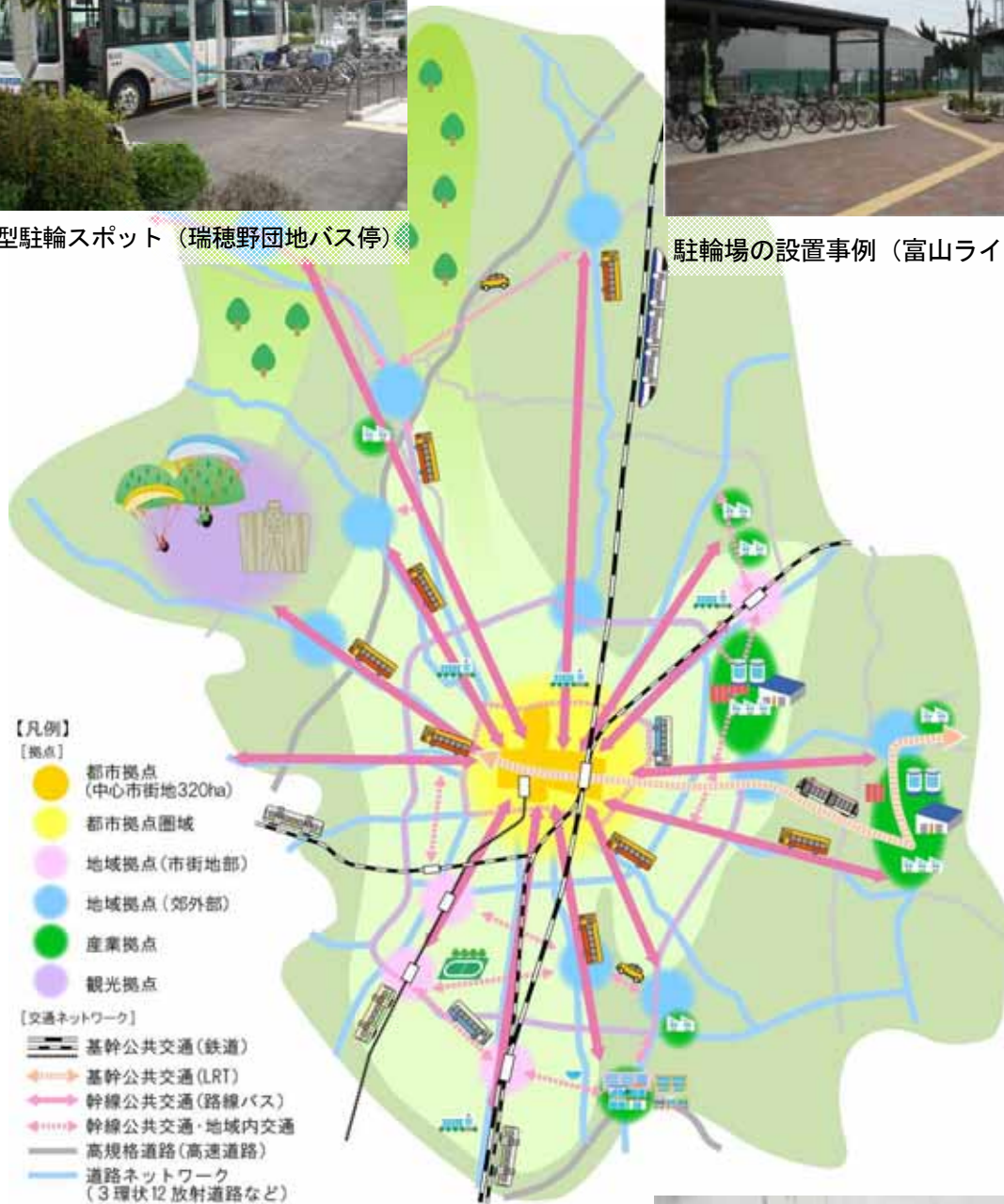


写真 JR雀宮駅東口



写真 サイクルキャリアを搭載したタクシー車両イメージ

図 交通結節点における自転車利用促進のイメージ
(背景図：NCC形成ビジョン【都市構造のイメージ】)

7.9 サイクリングロードの整備延伸

(1) 事業概要

「サイクリングロード整備基本計画」に基づき、田川・山田川などのサイクリングロードの整備と併せて、新たに広域的に連続した快適な自転車走行空間を確保し、日常利用のほかレジャーなど多様な自転車利用を促進します。

(2) サイクリングロード整備基本計画の概要

① 基本的な考え方

【目的】

本計画は、長く、連続した快適な自転車利用環境を効果的、効率的に創出し、自転車ネットワークの強化を図ることにより、自転車を活用したまちづくりをさらに推進するため、サイクリングロードの整備を計画的に進めるべく、整備の具体的な進め方を明らかにするものです。

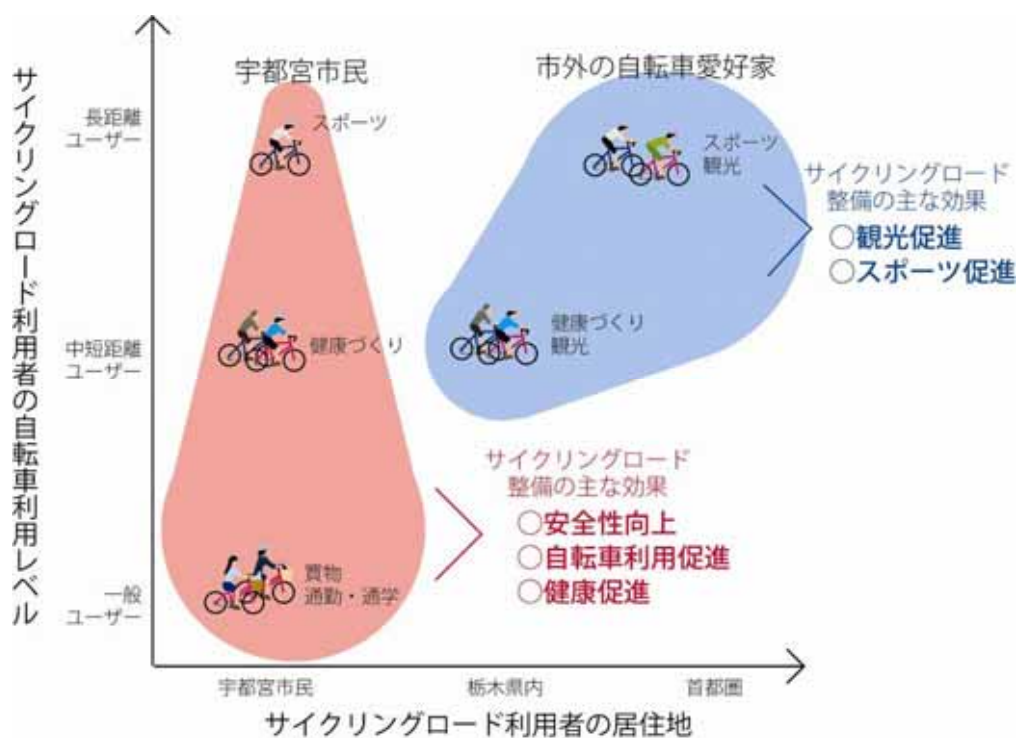


図 利用者属性毎のサイクリングロードの主な整備効果

【基本方針】

基本方針	基本的な考え方
<p>＜方針1＞自転車ネットワークの強化</p> <p>良好な自転車の利用環境を創出するため、自転車ネットワークの強化につながるサイクリングロードの整備を推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・既存サイクリングロードに接続するなど連続性のある空間を確保 ・安全で快適な自転車の利用環境を創出するための空間を確保
<p>＜方針2＞自転車の新たな魅力づくり</p> <p>観光施設やプロスポーツと連携しながら、自転車の新たな魅力づくりにつながるサイクリングロードの整備を推進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・サイクリングロードの起終点については、サイクリングの拠点に必要な休憩スペースや駐車場等がある観光施設を設定するなど、既存の観光資源を活用
<p>＜方針3＞既存ストックの有効活用</p> <p>田川、山田川、鬼怒川、姿川の一部区間に整備されているサイクリングロードなどの既存ストックを活用することにより、効果的、効率的に安全で快適な自転車走行空間を確保</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・早期の整備効果の発現を図るため、河川管理用通路を有効活用するとともに、管理用通路が分断されている場合などについても一般道や高水敷などを活用

【整備手法の考え方】

舗装整備

- ・河川管理用通路（天端幅3.0m以上）が市道認定されていない場合、道路法、道路交通法に基づき、自転車の専用空間として舗装整備（自転車歩行者専用道、自転車専用道）
- ・既に舗装されている場合には、道路法、道路交通法に基づき再舗装整備、またはサイン整備により自転車の通行位置を明示
- ・河川管理用通路を整備する場合で、河川水面への転落の恐れがある区間には、転落防止柵を設置（田川、山田川、姿川）



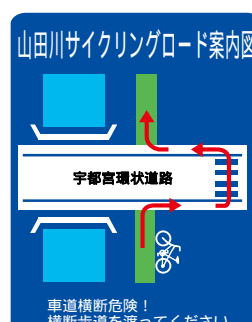
写真 田川サイクリングロード

サイン整備

河川管理用通路が車道として活用されている場合や一般道を活用する場合は、矢羽根等のサイン整備により、自転車の通行位置の明示や案内誘導、注意喚起を表示



路面ステッカーのイメージ

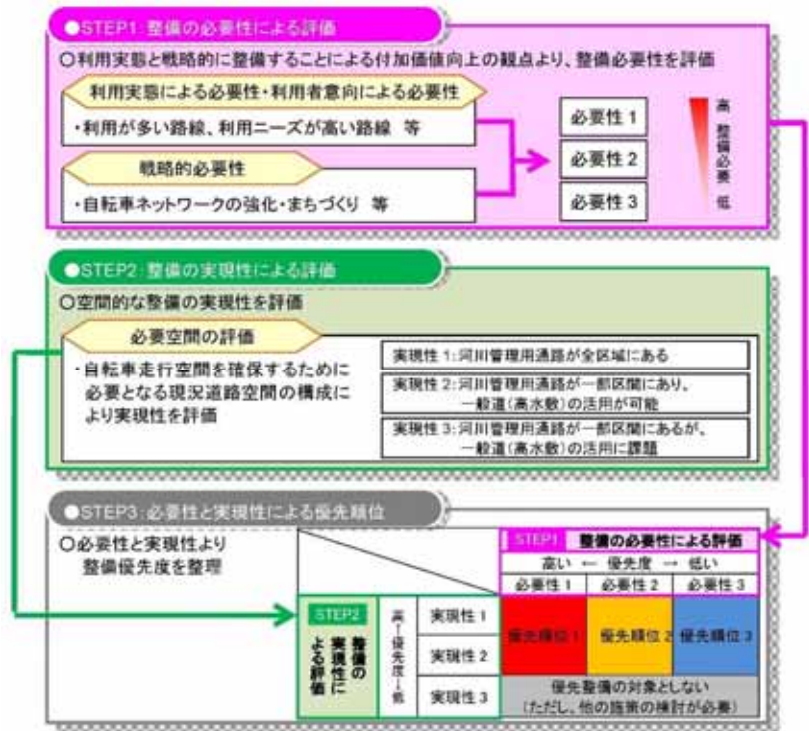


迂回路の看板イメージ

② 整備計画

【優先整備河川の選定】

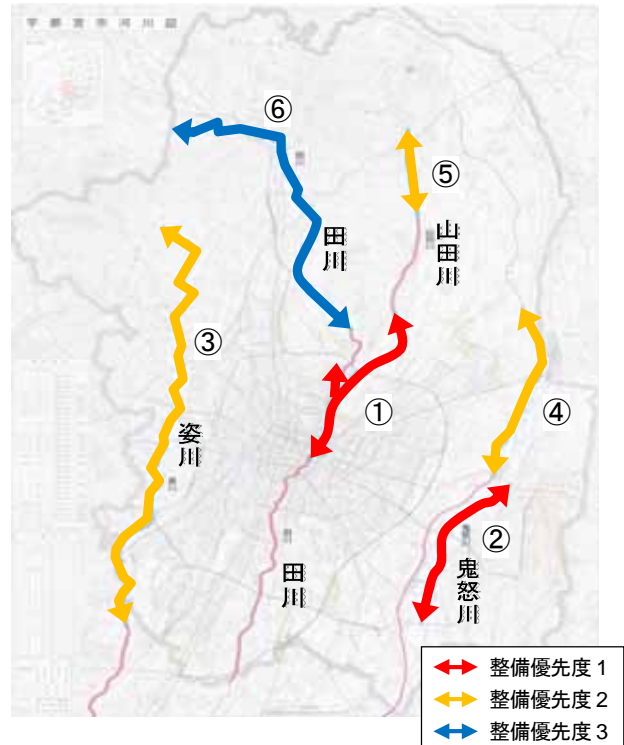
今後のサイクリングロード整備について、早期の整備効果の発現を図るため、整備の必要性和実現性の観点から各区間の評価を行い、整備の優先度が高い区間を抽出しました。



【整備の優先度】

各未整備区間の優先度を、以下のとおり設定しました。

- 優先度 1 : 「田川・山田川連結区間」
「鬼怒川左岸区間」
- 優先度 2 : 「姿川新設区間」
「鬼怒川右岸北伸区間」
「山田川北伸区間」
- 優先度 3 : 「田川北伸区間」



(3) 事業推進にあたって

整備着手した区間については引き続き整備を推進するとともに、河川管理者との協議等を実施し、未着手区間について具体的な整備手法や整備主体などを検討します。