

第2次自転車ネットワーク計画 後期計画

目 次

第1章	自転車ネットワーク計画の概要	1
1.1	自転車ネットワーク計画とは	1
1.2	計画の位置づけ	1
1.3	計画区域および計画期間	1
第2章	自転車ネットワーク整備の取組経過	2
第3章	課題の整理と対応の方向性	6
3.1	自転車ネットワークを取り巻く現状	6
3.2	現状から見える主な課題	7
3.3	課題に対する対応の方向性	8
第4章	自転車ネットワーク	11
4.1	目的	11
4.2	構成	11
4.3	路線選定基準	12
4.4	自転車ネットワーク	12
第5章	優先整備路線	20
5.1	目的	20
5.2	路線選定基準	20
5.3	選定基準に基づく路線の抽出・選定	20
5.4	優先整備路線	21
第6章	自転車ネットワークの整備手法	24
6.1	自転車通行空間の整備手法	24
6.2	自転車通行空間の質の向上	25
6.3	サイクリングロード・サイクリングルートの整備手法	27
6.4	効果的・効率的な整備手法の検討	27
6.5	地域の交通状況に応じた整備手法の検討	27
第7章	自転車ネットワークの維持管理	28
7.1	既整備路線における自転車通行空間の維持管理	28
7.2	走行支障物件の撤去	28
7.3	路上駐停車対策	28
第8章	計画目標・進捗管理体制	29
8.1	計画目標	29
8.2	推進体制	29
8.3	進行管理体制	29

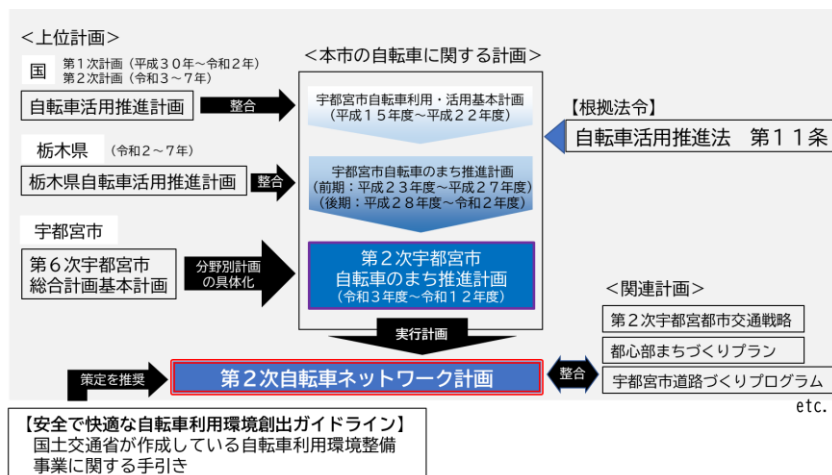
第1章 自転車ネットワーク計画の概要

1.1 自転車ネットワーク計画とは

「第2次宇都宮市自転車のまち推進計画」における基本方針に基づき、自転車がNCC（ネットワーク型コンパクトシティ）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、サイクリング・健康づくりなどの余暇活動を楽しむツールとしての自転車利用など多様な場面で活用され、誰もが安全で快適に利用できる「自転車のまち宇都宮」の実現を目指します。

1.2 計画の位置づけ

- 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られます。
- NCC(ネットワーク型コンパクトシティ)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」を選定します。
- 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」



1.3 計画区域および計画期間

本計画における対象地域は、宇都宮市全域とします。

計画期間は、「第2次宇都宮市自転車のまち推進計画（後期計画）」の計画期間と整合を図り、本計画の計画期間は令和12年度までの5年間と位置づけ、自転車通行空間の整備を進めます。

第2章 自転車ネットワーク整備の取組経過

これまで本市では、全国に先駆けて自転車に注目し、平成 14 年度に策定した「宇都宮市自転車利用・活用基本計画」、その取り組みを踏まえ平成 22 年度に策定した「宇都宮市自転車のまち推進計画（前期計画）」、平成 27 年度に策定した「宇都宮市自転車のまち推進計画（後期計画）」、令和 3 年 5 月に策定した「第 2 次自転車のまち推進計画」（以下、前期計画という）に基づき、誰もが安全で快適に楽しく自転車を利用できる「自転車のまち宇都宮」の実現を目指すため、自転車に関連するさまざまな取組を実施してきました。

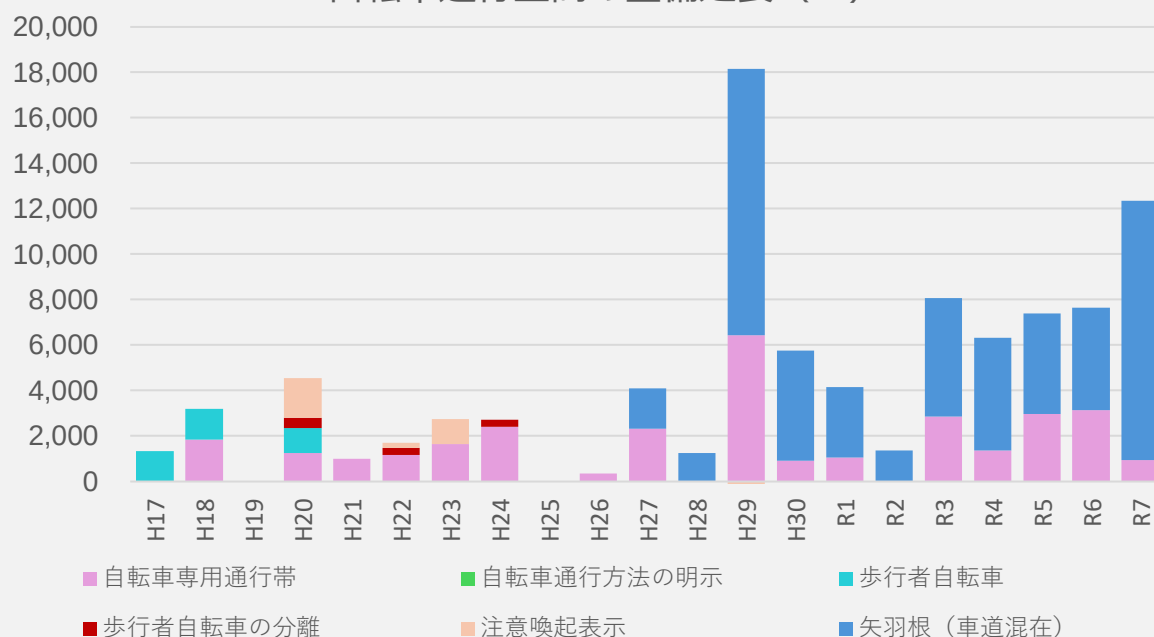
こうした取り組みの中の一つとして、安全な自転車利用環境を創出するため、自転車通行空間（自転車専用通行帯・矢羽根型路面表示）やサイクリングロードの整備を進めてきたところであり、令和 7 年度までに市内全域に約 93.1 km の自転車通行空間を整備しています。

また、国においても、健康増進や環境保全への意識の高まり、さらにはコンパクトシティに向けたまちづくりなどを支える移動手段として、自転車利用のニーズが近年一層高まっており、自転車が身近で安全で快適な移動手段としての役割を担えるよう、自転車に関連する各種法令等の創設・改正が行われています。

自転車通行空間の整備延長

年	ガイドライン準拠			ガイドライン準拠以外					総計(m)
	自転車専用通行帯	矢羽根（車道混在）	小計	自転車通行方法の明示	歩行者自転車	歩行者自転車の分離	注意喚起表示	小計	
H17	0	0	0	0	1,330	0	0	1,330	1,330
H18	1,850	0	1,850	0	1,350	0	0	1,350	3,200
H19	0	0	0	0	0	0	0	0	0
H20	1,250	0	1,250	0	1,100	0	1,750	2,850	4,100
H21	1,000	0	1,000	0	0	440	0	440	1,440
H22	1,170	0	1,170	0	0	0	200	200	1,370
H23	1,660	0	1,660	0	0	320	1,100	1,420	3,080
H24	2,420	0	2,420	0	0	0	0	0	2,420
H25	0	0	0	0	0	300	0	300	300
H26	350	0	350	0	0	0	0	0	350
H27	2,320	1,770	4,090	0	0	0	0	0	4,090
H28	0	1,260	1,260	0	0	0	0	0	1,260
H29	6,430	11,720	18,150	0	0	0	-1,100	-1,100	17,050
H30	920	4,850	5,770	0	0	0	0	0	5,770
R1	1,050	3,100	4,150	0	0	0	0	0	4,150
R2	0	1,370	1,370	0	0	0	0	0	1,370
R3	2,860	5,200	8,060	0	0	0	0	0	8,060
R4	1,360	4,970	6,330	0	0	0	0	0	6,330
R5	2,960	4,443	7,403	0	0	0	0	0	7,403
R6	3,137	4,514	7,651	0	0	0	0	0	7,651
R7	946	11,405	12,351	0	0	0	0	0	12,351
合計延長(m)	31,683	54,602	86,285	0	3,780	1,060	1,950	6,790	93,075

自転車通行空間の整備延長 (m)



自転車通行空間の整備延長の推移

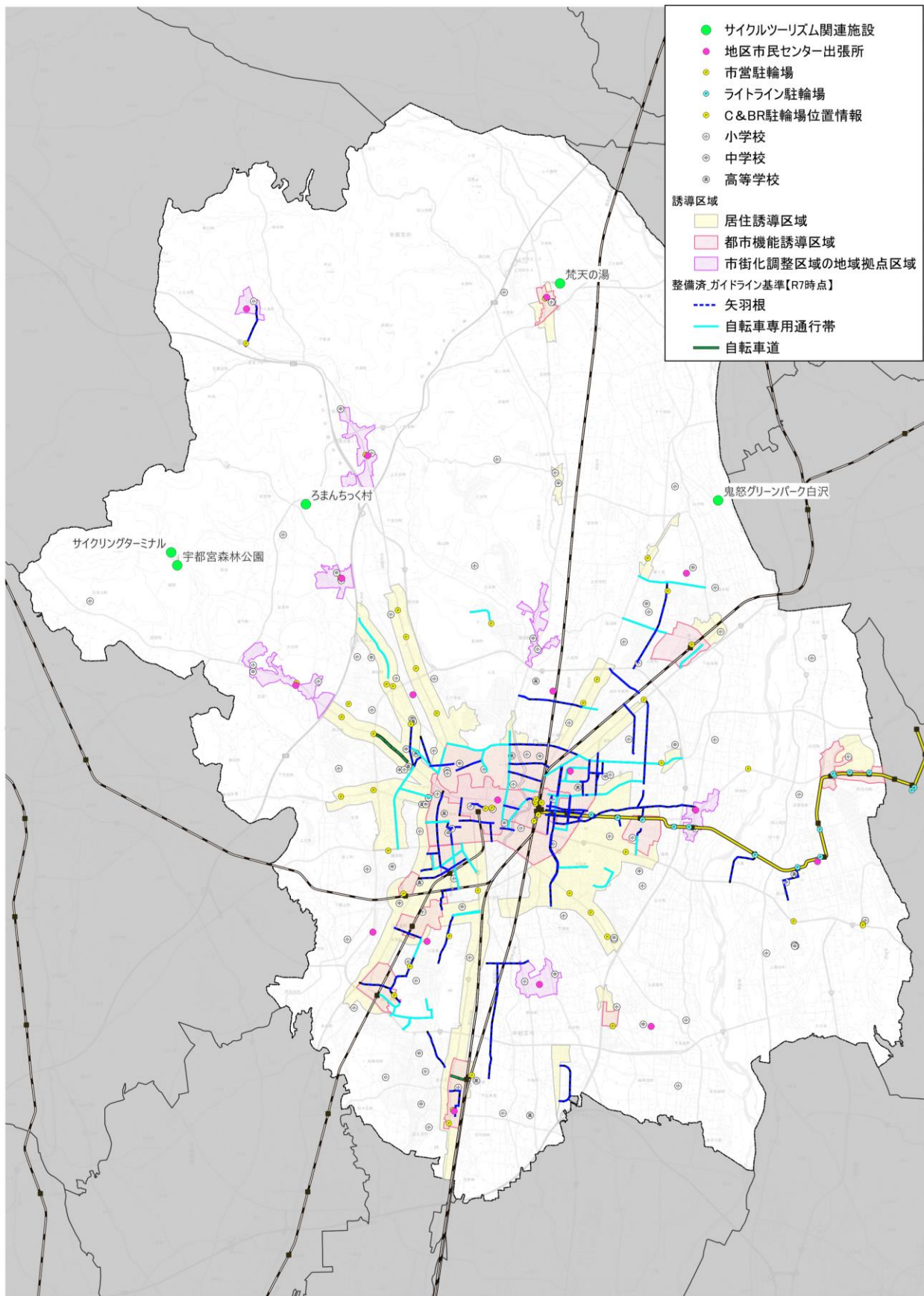
自転車に関連する各種法令等の創設・改正(改定)の概要

法令・技術指針	時期	創設・改正(改定)におけるポイント
安全で快適な 自転車利用環境創出 ガイドライン	H28.7(改定)	・段階的な計画策定方法の導入 ・暫定形態の積極的な活用 ・路面表示の仕様の標準化 ・自転車道は一方通行を基本とする考え方の導入 など
	R3.3(改定)	・交通量・速度に応じた整備形態選定の考え方を明確化 ・交差点部における自転車動線整理の考え方を追加
	R6.6(改定)	・既存道路空間を活用した自転車通行空間整備の考え方の明示 ・交差点部における自転車の安全対策・動線明確化の充実 ・維持管理(再塗装、視認性確保)を考慮した整備の重要性の明示 ・実務事例の更新・拡充による運用の明確化
自転車活用推進法	H29.5(創設)	・自転車活用を総合的・計画的に推進する基本法の創設 ・国および地方公共団体における自転車活用推進計画の策定 ・自転車のIoT化の促進 ・サイクルツーリズムの推進 ・自転車の点検整備を促進するための広報啓発などの促進 ・災害時における自転車の活用の推進
道路構造令	H31.4(改正)	・「自転車通行帯」を新たに規定 ・自転車道の設置要件の追加
道路交通法	R2.6(改正)	・自転車の危険行為に対する厳罰化(信号無視や飲酒運転など)
	R5.4(施行)	・すべての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務
	R5.7(施行)	・特定小型原動機付自転車に関する規定
	R6.11(施行)	・自転車のながらスマホの罰則強化、酒気帯び運転の罰則新設
	R8.4(施行)	・自転車への「交通反則通告制度(青切符)」の適用

自転車専用通行帯 	矢羽根（車道混在） 
自転車通行方法の明示 	自転車歩行者の分離 
注意喚起表示 	「歩行者自転車」※ 

自転車通行空間の整備形態

※これまで整備実績として取り扱ってきた「歩行者自転車」については、現行の自転車通行ルールに沿わないため、今後は新たな整備を行わない方針とします。



自転車通行空間 整備済※路線（R8.3 現在）
※国県道を含む，ガイドライン準拠の整備のみ記載

第3章 課題の整理と対応の方向性

国・県の自転車関連施策や市の上位計画など、現行計画策定以降の自転車を取り巻く環境の変化や自転車のまち推進計画における施策・事業の進捗状況並びに市民アンケート調査の結果を踏まえ、自転車ネットワーク整備に関する課題について整理しました。

3.1 自転車ネットワークを取り巻く現状

1) 自転車通行空間の整備進捗状況

後期計画策定時(令和7年度末)において、自転車通行空間は約93.1kmまで整備が進み、目標に対する整備率としては75.5%と着実に整備を進めています。

また、国のガイドライン改定(令和6年度)においては、自転車通行空間の質的向上や既存道路空間の有効活用が求められています。

2) ネットワーク構成

現行計画において、拠点間を結ぶ幹線ネットワーク、拠点内を回遊する地域ネットワーク、周辺市町と連携する広域ネットワークという3つの構造で整理し、市内全域に自転車ネットワークを構築しました。

3) 社会環境の変化

ウォーカブルなまちづくりの推進により、都心部では歩行者中心の空間再編が進んでいます。

また、国の方針として、「人中心のまちづくり」の実現や「自転車を徒歩や公共交通と並ぶ重要な交通手段」とする方向性が明示されました。

3.2 現状から見える主な課題

1) 自転車通行空間の「質」の不足

これまで整備延長の拡大を中心に進めてきた結果、一定の整備は進展しているものの、車道混在型の矢羽根型路面表示が多く、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割合は現状では限定的です。高齢者や初心者を含め、誰もが安全・快適に利用できる環境とするためには、自転車通行空間の質の向上を図ることが必要です。

また、市民アンケートより、自動車と空間を共有する矢羽根型路面表示においては、自動車との接触に不安を感じ、歩道上を走行する利用者が多いことが分かっています（計画本編参照）。

2) ネットワーク機能の再整理

自転車利用者の更なる促進のためには、目的地である駅、学校、公共交通へ向かうアクセスルートを拡充していくことが必要です。

交通手段としての自転車の役割を踏まえ、既存のネットワーク含め、路線を再整理することが必要です。

3) 都心部における自転車通行空間の在り方

「人中心のまちづくり」が進む中、歩行者と自転車、自動車が安全かつ円滑に共存できる「街なか」空間にふさわしい自転車通行空間の在り方を再定義することが必要です。

3.3 課題に対する対応の方向性

(方向性1)「量」から「質」への転換

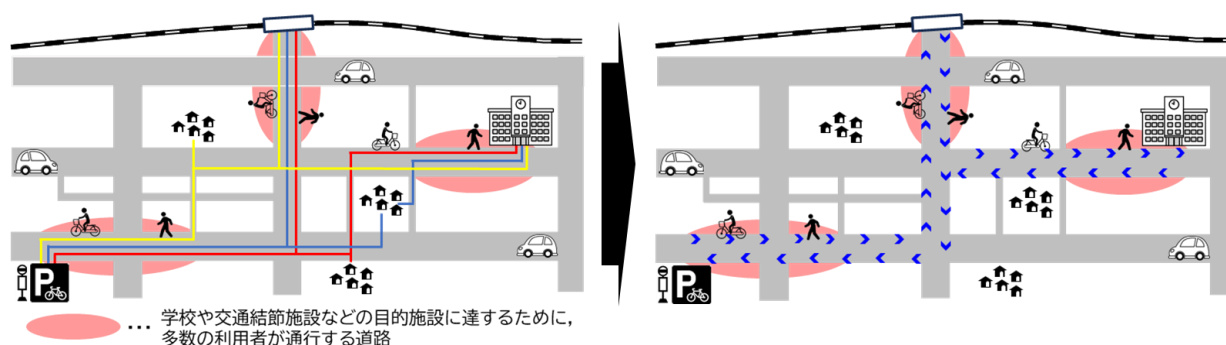
整備延長の拡大を図りつつ、利用者の安全性・快適性・分かりやすさを重視した質的向上にも着目し、自転車道や自転車専用通行帯といった自転車の専用空間の確保、交通状況に応じた整備形態の再選定などを進めることにより、誰もが安全・快適に利用できる自転車通行空間の確保を図っていきます。(具体的な内容については、p.25に記載)。

(方向性2) 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するとともに、拠点間の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します。

① 拠点内の移動を支える路線の強化

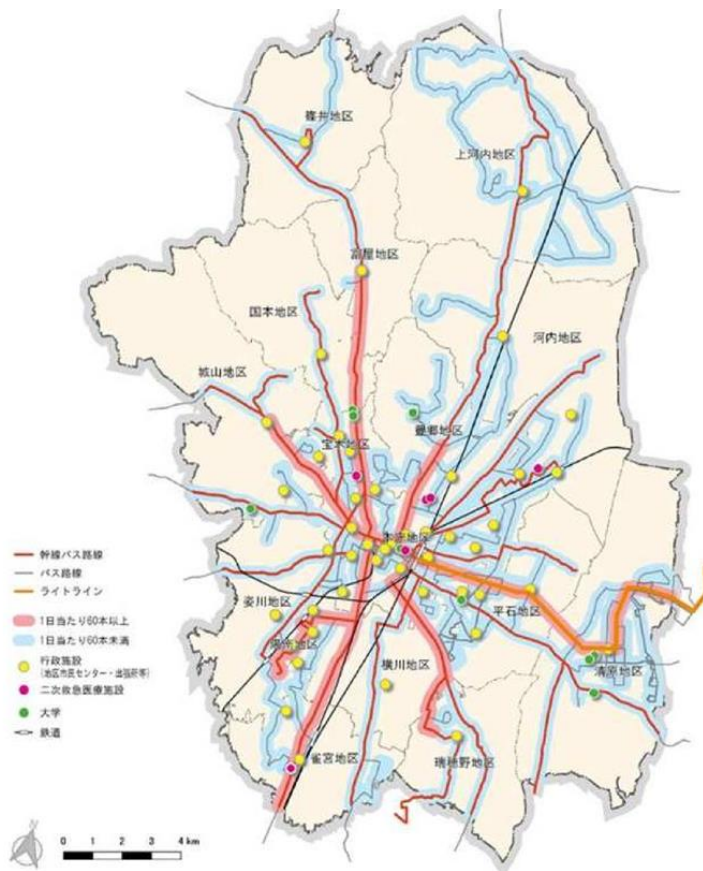
多様な自転車利用者が目的地まで安全に移動できるネットワークを構築し、拠点内での回遊性を高めることで自転車利用の増加を図るため、各ターゲットに応じた路線を拡充します。



ターゲット	方向性	路線の考え方
通学利用 (中学生・高校生)	中学生・高校生の通学時の安全を確保	・中学生、高校生における学校周辺の主要な路線 ・鉄道駅駐輪場やサイクル&バスライド用駐輪場、トランジットセンターなどへのアクセス路線
通勤利用	自転車通勤を促進 ⇒公共交通との乗継強化 ⇒通勤時の安全を確保	・鉄道駅駐輪場やサイクル&バスライド用駐輪場、トランジットセンターなどへのアクセス路線
日常利用	居住地から目的地までの安全を確保(連続性)	・ショッピングセンターや病院周辺など日常的な自転車交通量が多い路線

② 各拠点と都市拠点を結ぶアクセス路線の検討

拠点間の移動は公共交通を主とし、重複する自転車ネットワーク路線などについては、公共交通のサービス水準や自転車利用実態（自転車通学など）を踏まえ、統廃合や削除を検討します。

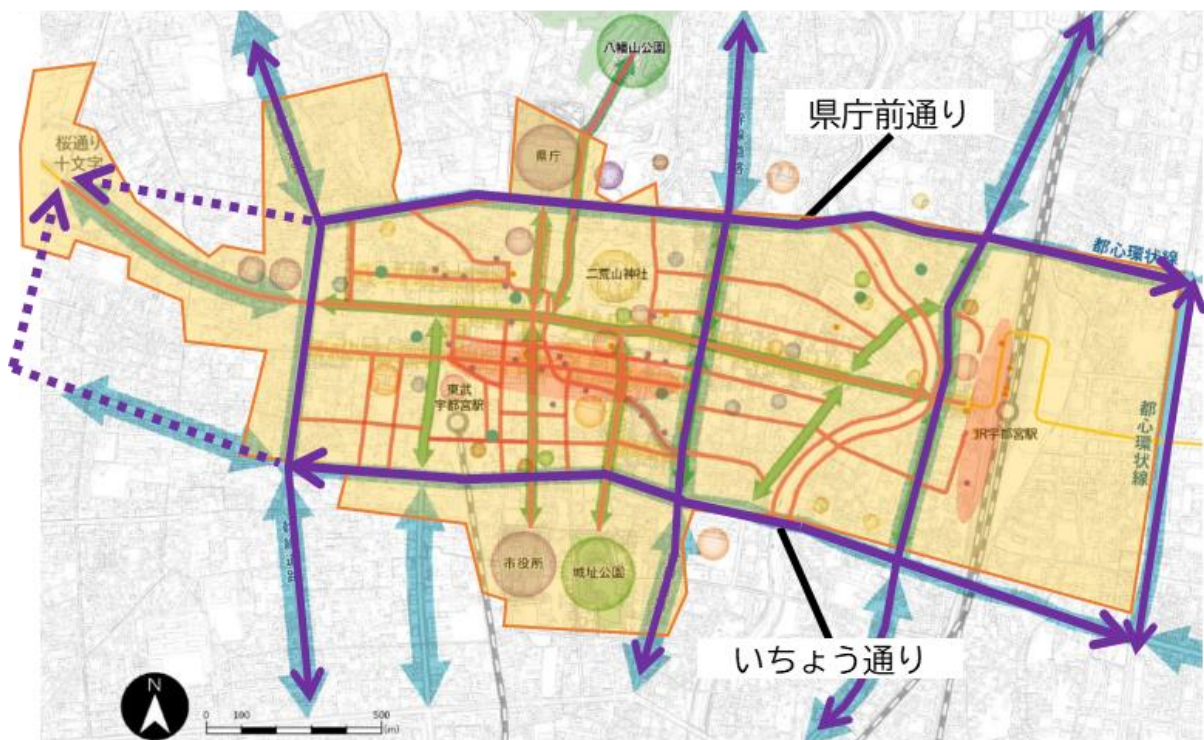


幹線バス路線の運行頻度（出典：芳賀・宇都宮地域公共交通計画）

（方向性3）「街なか」における自転車通行空間の在り方

歩行者中心のウォーカブルなまちづくりとの整合を図りながら、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・自動車が安全かつ円滑に共存できる「街なか」空間を確保していきます。

また、整備手法においては、ガイドラインによる整備のみならず、「街なか」空間などの道路の使われ方や利用状況などを踏まえ、本市独自の整備手法についても検討します（関連：p.27 地域の交通状況に応じた整備手法の検討）。



街路空間の使い方イメージ（案）

分類	道路空間の使い方	整備形態・整備方法等
通過 ↔	多くの自転車利用者が通行する主要な路線	
	歩行者、自転車、自動車をそれぞれ分離	自転車道、自転車専用通行帯 等
	※いちょう通りについては、通過路線として先行整備 ※ ←.....→ ライトライン西側延伸後の振替路線としても機能することを想定	
回遊 ○	歩行者・自転車双方が安全に通行できるエリア	
	・自転車と自動車の混在（歩行者とは分離） ・歩行者と自転車の混在、自転車の速度の抑制	・矢羽根（車道混在） ・ピクトグラム 等
抑制 ●	歩行者の利用を主とする路線・エリア	
	自転車は押し歩き	降車を促す路面表示 等

第4章 自転車ネットワーク

4.1 目的

「第2次自転車のまち推進計画（後期計画）」における基本方針に基づき、自転車がNCC（ネットワーク型コンパクトシティ）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ることを目指します。これにより、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」の実現を目指します。

4.2 構成

自転車ネットワークは、路線の機能や役割に応じて、3つのネットワークにより構成します。

① 拠点間を結ぶ幹線ネットワーク

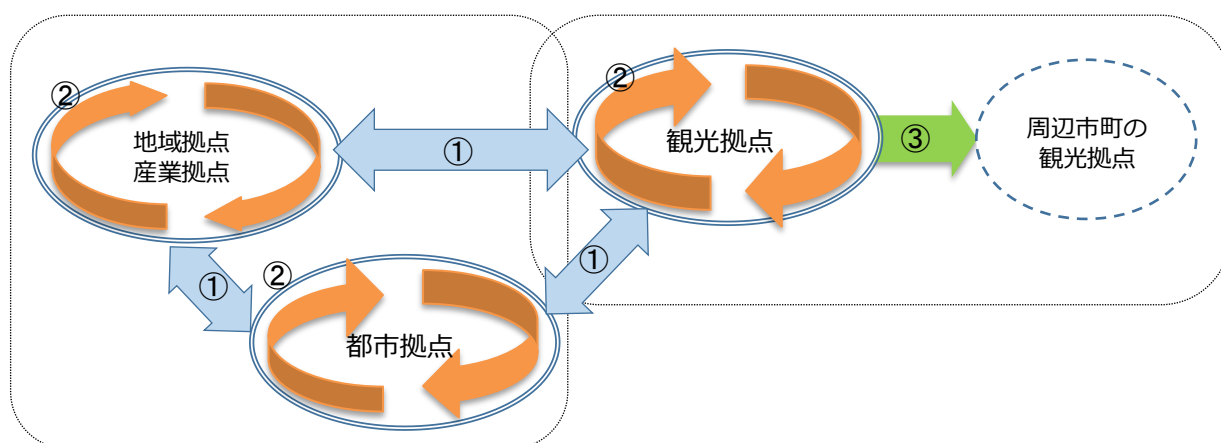
- ・都市拠点や地域拠点、産業拠点、観光拠点間を結ぶ幹線道路を中心に形成し、道路ネットワークや公共交通ネットワークとの整合を図りながら構築します。

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します。

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などを結び、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します。



4.3 路線選定基準

自転車ネットワークの路線選定にあたっては、前述の3つのネットワーク区分と路線の役割を踏まえ、日常生活における利用実態や安全性、公共交通や観光施策との連携状況などを総合的に勘案します。

① 拠点間を結ぶ幹線ネットワーク

A 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

主に3環状12放射道路を形成する主要な幹線道路や都市拠点と地域拠点・産業拠点・観光拠点間を結ぶ道路

② 拠点内を移動する地域ネットワーク

B 公共交通にアクセスする路線

鉄道駅駐輪場、サイクルアンドライド用駐輪場(バス停留所、ライトライン停留場)、トランジットセンターなどへ接続する道路

C 日常生活における自転車需要が多く見込まれる路線

都市機能誘導区域や居住誘導区域、市街化調整区域の地域拠点区域などの人口が集中する場所や、ショッピングセンターや病院など自転車交通量が日常的に多い道路

D 自転車通学時の安全確保が必要な路線

自転車通学における主要道路や小学生の通学路と錯綜する道路

E 観光拠点内等の周辺路線

観光資源へのアクセスと拠点内の回遊導線となる道路

③ 周辺市町を結ぶ広域ネットワーク

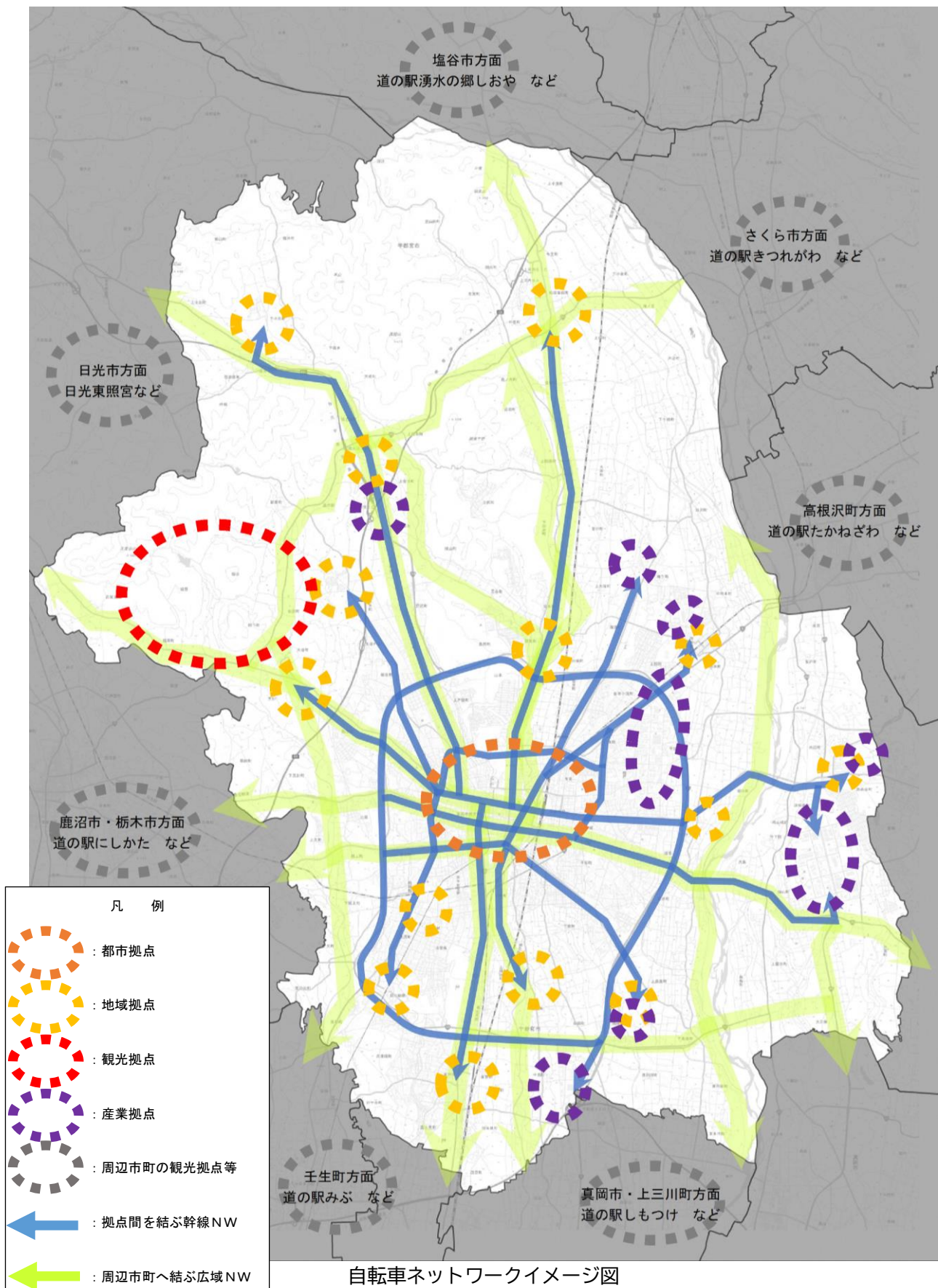
F サイクリングロードや周辺市町へ跨るサイクリングルートとなる路線

河川沿いのサイクリングロードや本市の観光拠点と周辺市町の観光拠点などを結ぶ、広域モデルルートに該当する道路

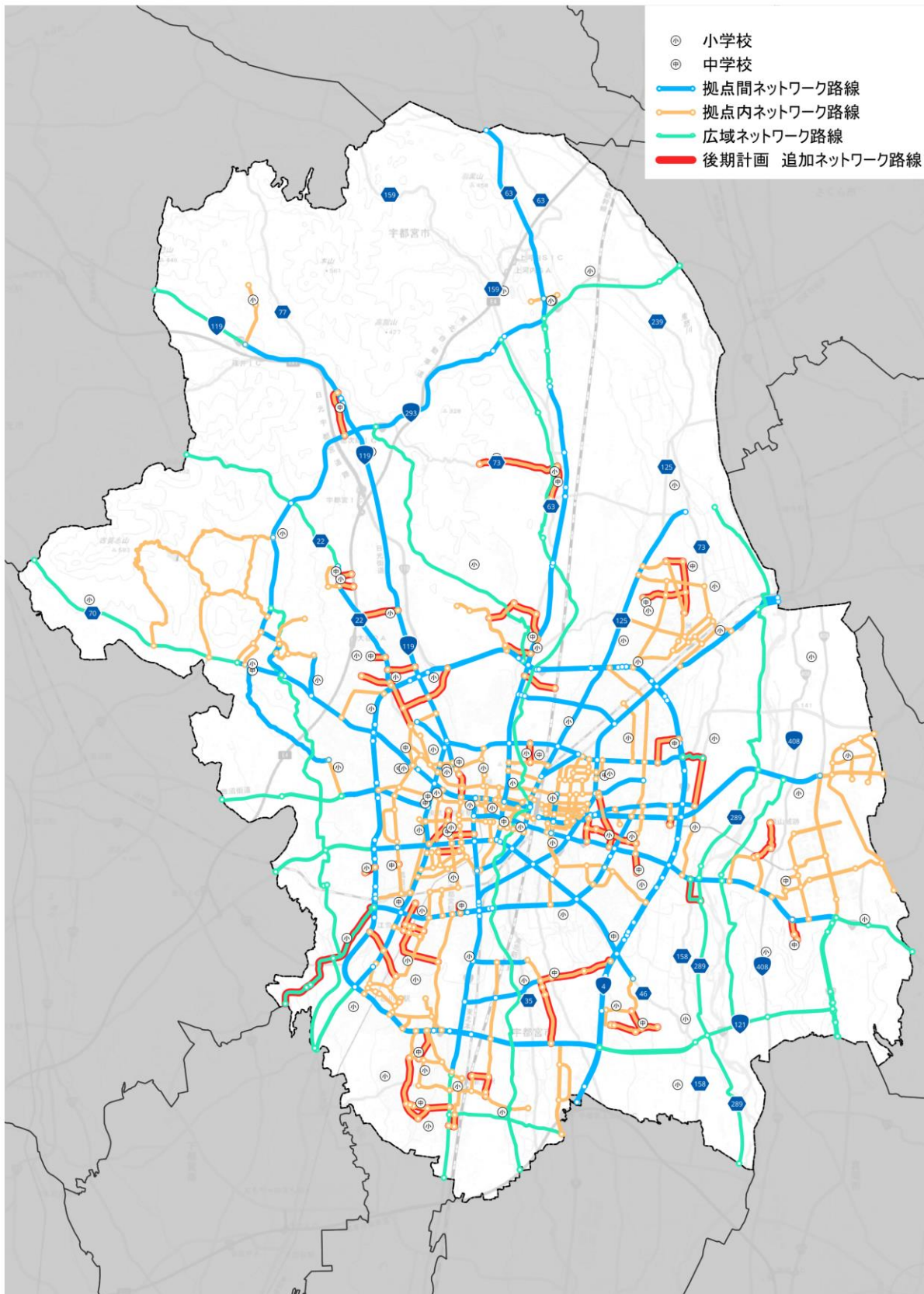
4.4 自転車ネットワーク

前項における生活利用自転車ネットワークとサイクリングロード・サイクリングルートの路線選定基準に基づき、2050年を見据えたNCC(ネットワーク型コンパクトシティ)の移動を支える「自転車ネットワーク」を延べ546km選定します。(内訳 国道31km、県道204km、市道238km、その他73km)。

1) 自転車ネットワーク（全体階層）

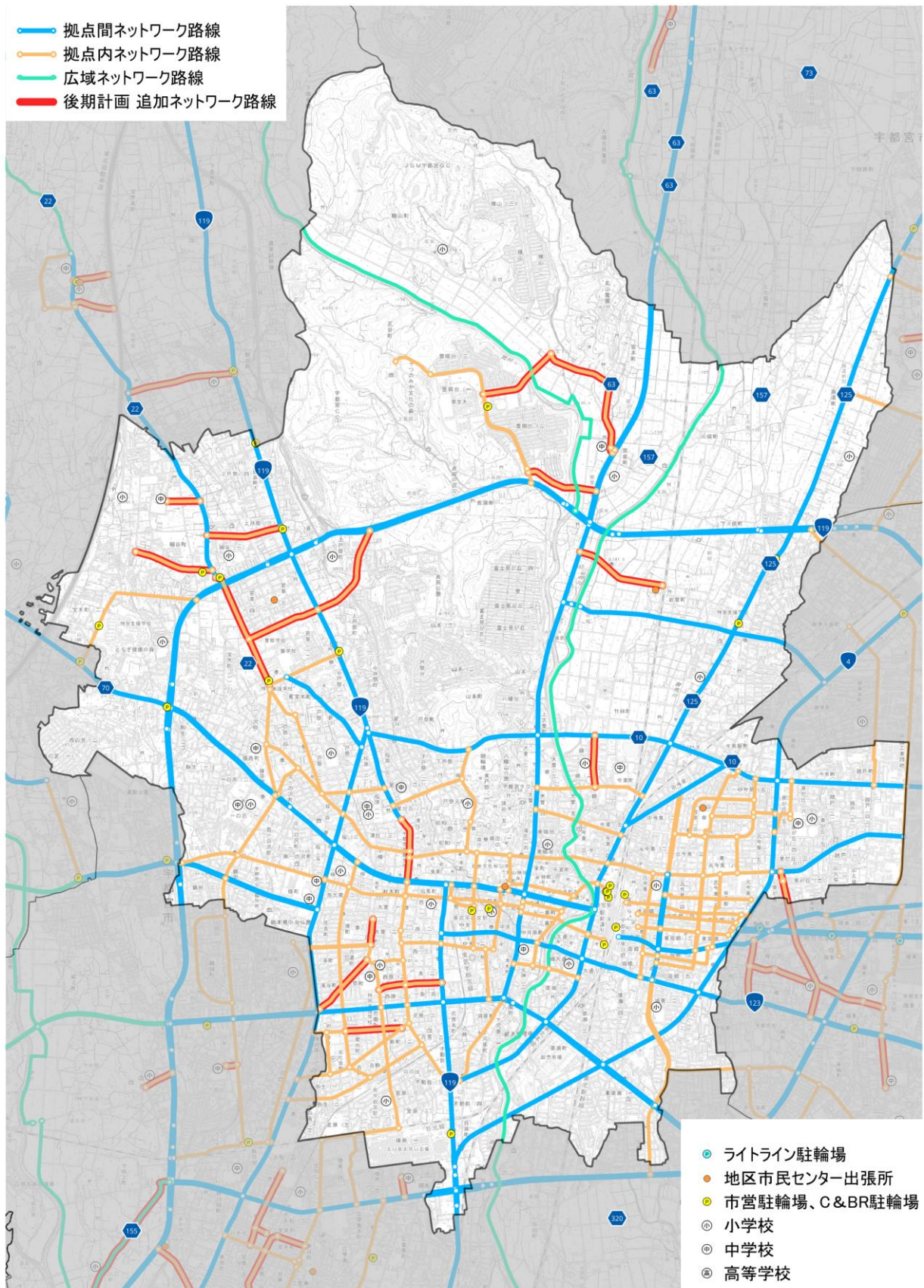


2) 自転車ネットワーク（全域）



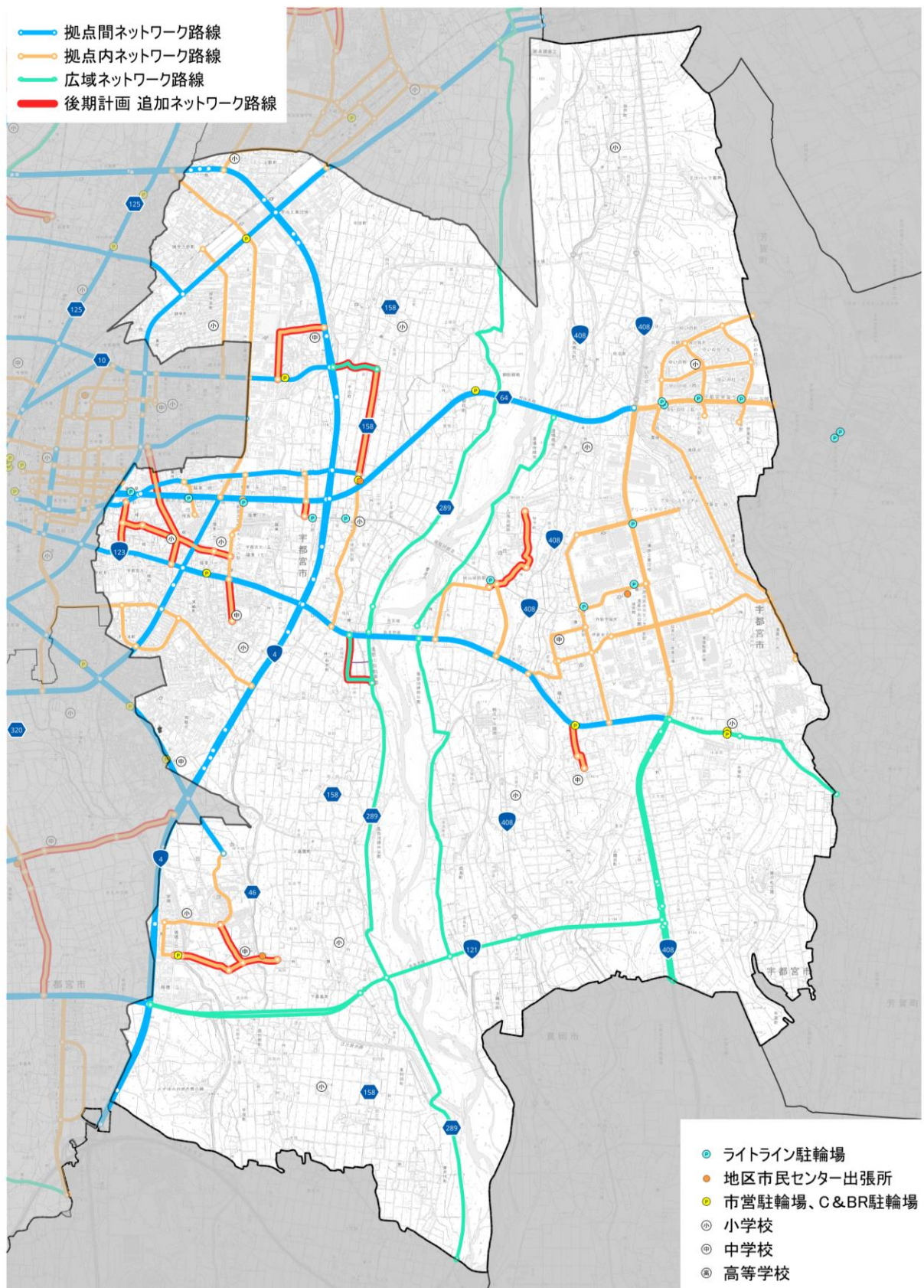
自転車ネットワーク（全域）

3) 自転車ネットワーク（中央部）



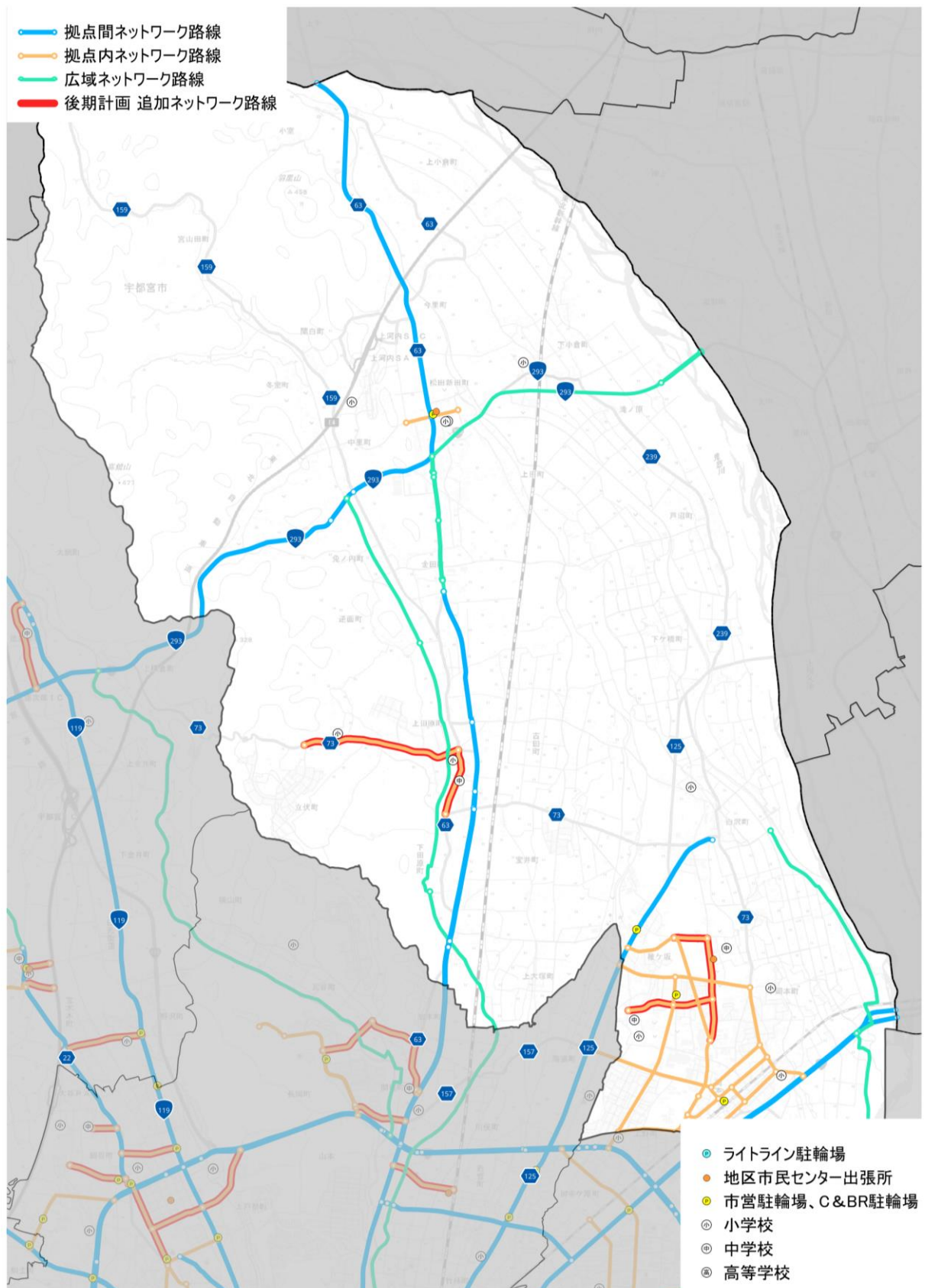
自転車ネットワーク（中央部）

4) 自転車ネットワーク（東部）



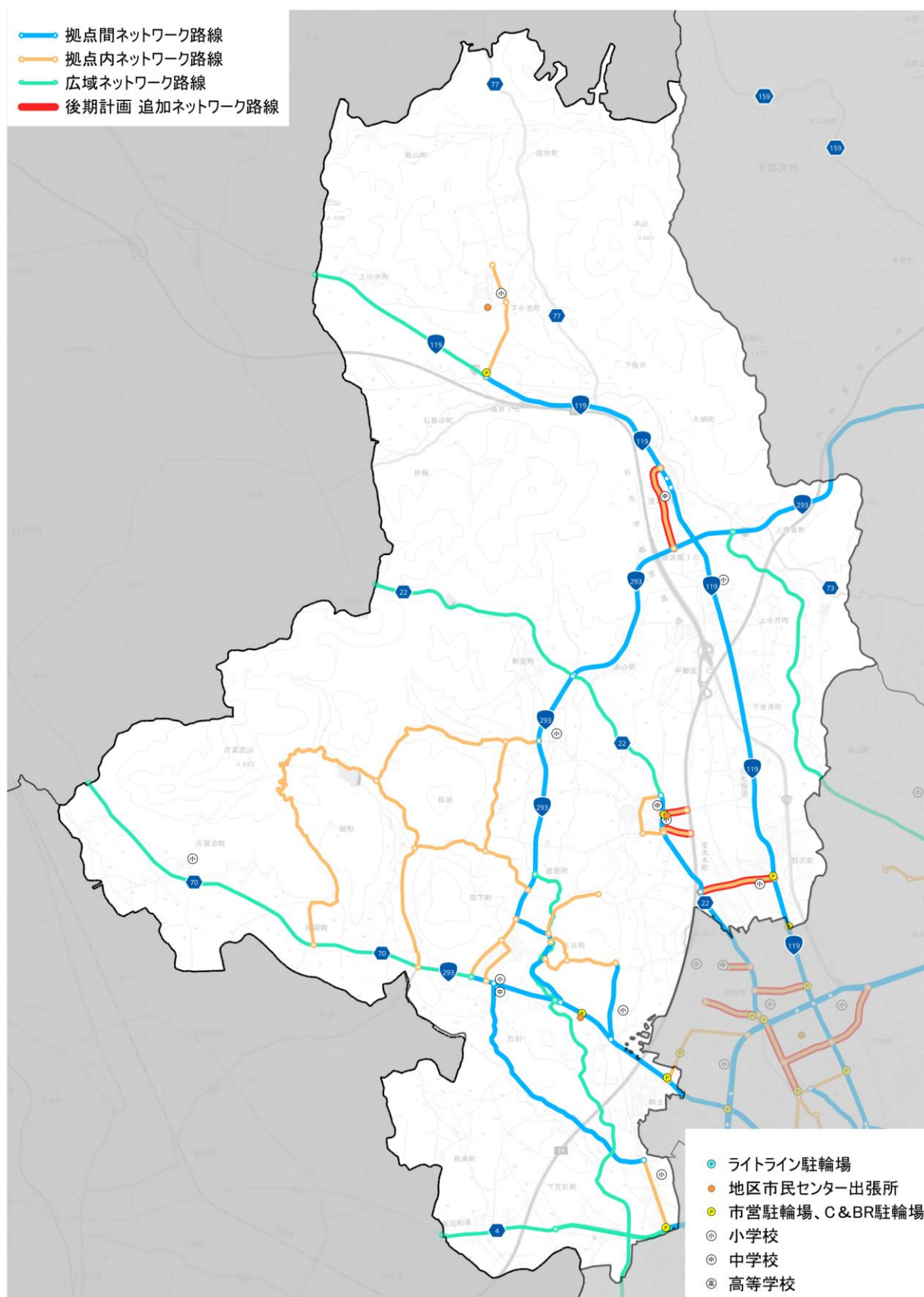
自転車ネットワーク（東部）

5) 自転車ネットワーク（北東部）



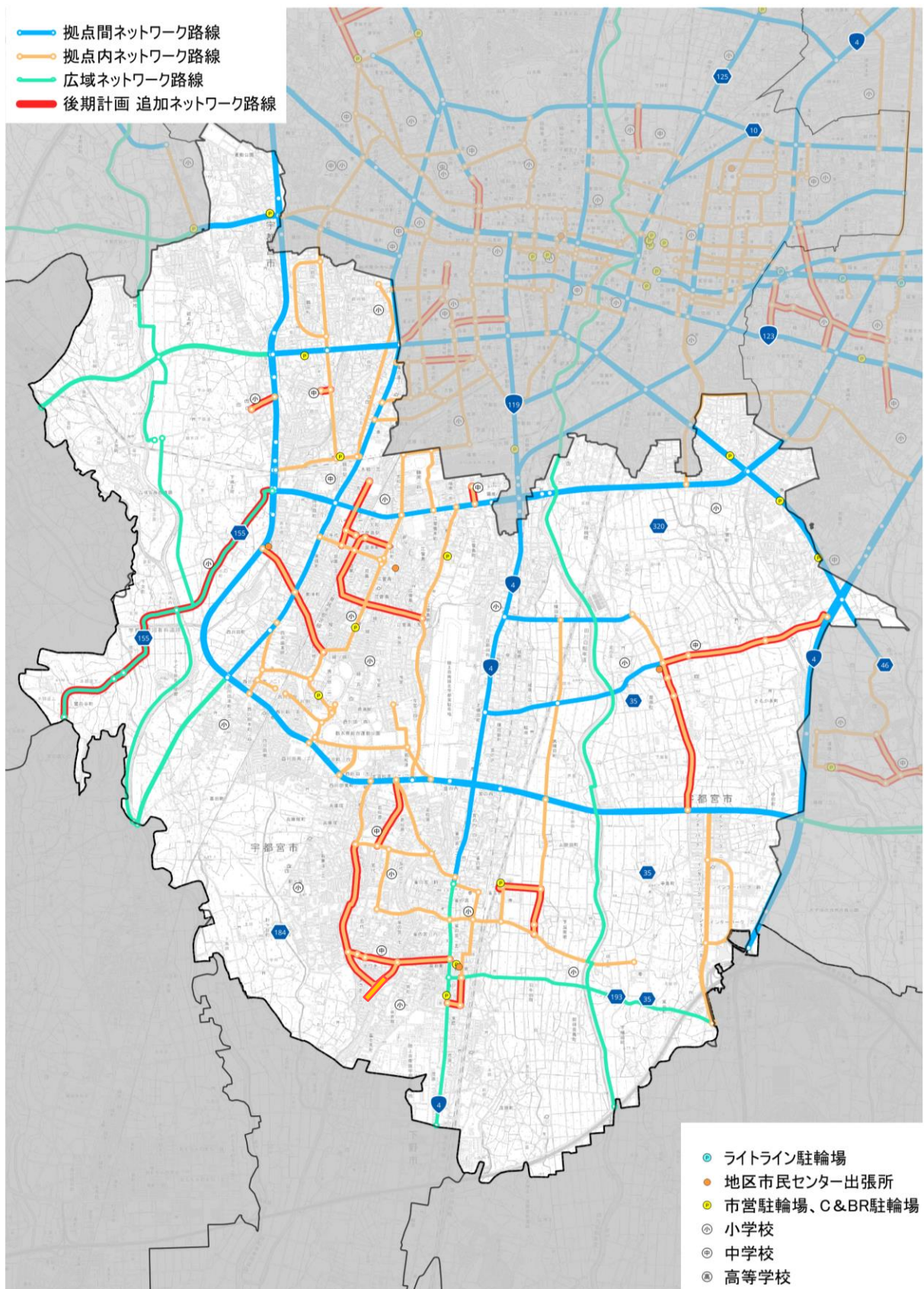
自転車ネットワーク（北東部）

6) 自転車ネットワーク（北西部）



自転車ネットワーク（北西部）

7) 自転車ネットワーク（南部）



自転車ネットワーク（南部）

第5章 優先整備路線

5.1 目的

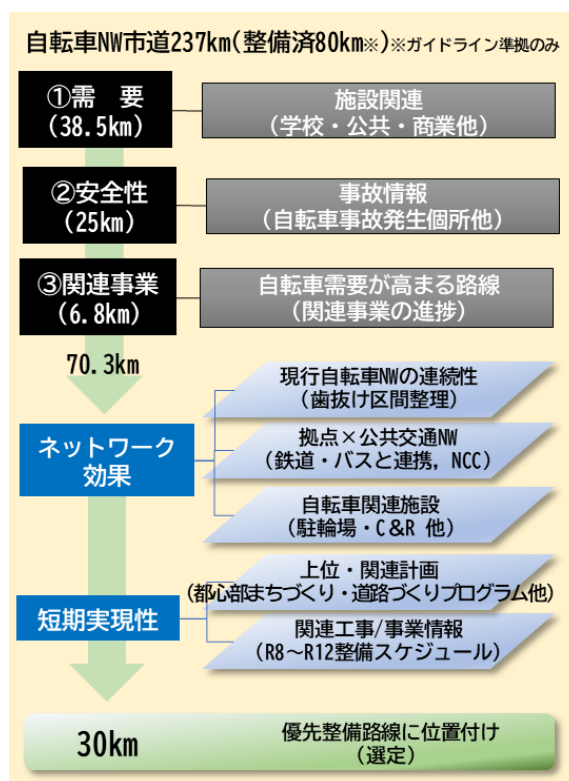
「自転車ネットワーク」に位置付けた路線のうち、自転車需要や安全性、各種事業との関連性などの観点から、整備の優先度が高い路線を「第2次宇都宮市自転車のまち推進計画（後期計画）」の計画期間内（5年間：2030年まで）に整備する「優先整備路線」として選定し、「自転車ネットワーク」の計画的な整備推進を図ります。

5.2 路線選定基準

- 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 など）
- 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 など）
- 各種事業の進捗により自転車需要が高まる路線（道路事業に合わせた自転車通行空間の創出が可能な路線 など）

5.3 選定基準に基づく路線の抽出・選定

上記、路線選定基準に基づき、下記のフローにより抽出し、路線を選定しました。



5.4 優先整備路線

路線選定基準に基づき延べ30kmを「優先整備路線（新規整備）」として選定します。また、新規整備とは別に既存の整備済み路線についても、道路改良工事などに合わせて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します。

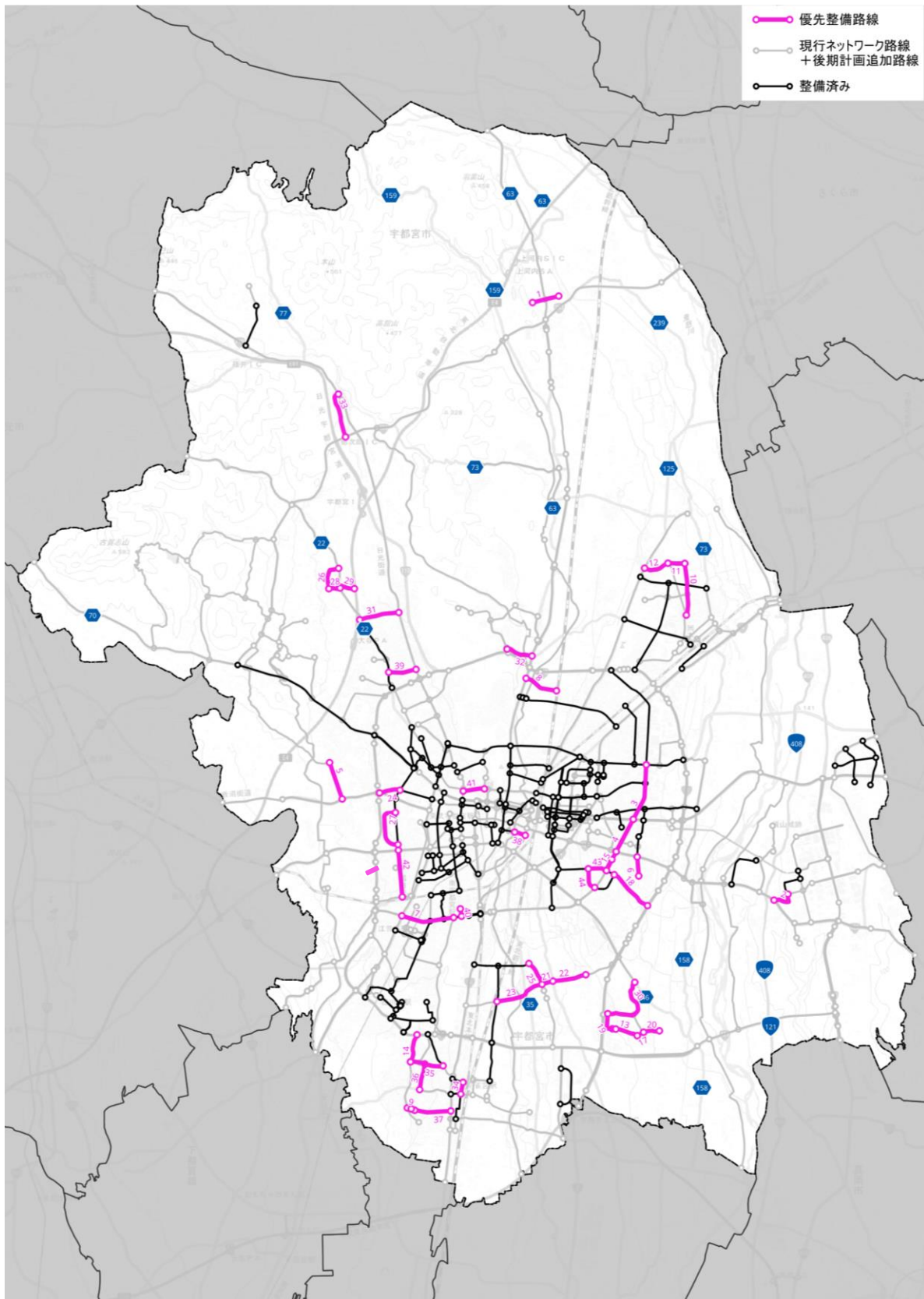
具体路線：いちょう通り、宇都宮日光線（一条）



いちょう通り：自歩道内分離→自転車道

宇都宮日光線(一条)：緑舗装→ガイドライン準拠

- ※ 整備にあたっては、市施策事業の進行管理や補助などの関係機関との調整などを踏まえながら、計画的に整備を推進します。
- ※ 再整備路線については、上記以外にも状況に合わせて具体路線を検討し、随時整備を推進します。



優先整備路線（全域）

優先整備路線一覧

No.	路線番号	道路愛称等	路線選定基準			延長(m)
			1)	2)	3)	
1	市道10010号線ほか	上河内自治センター前通り	○			720
2	市道1152号線		○			200
3	市道1175号線	産業通り(競輪場通り～鬼怒通り)			○	950
4	市道1175号線	産業通り(鬼怒通り～国道123号線)	○		○	400
5	市道1314号線	明保通り	○			1,000
6	市道1524号線		○			290
7	市道1692号線		○	○		500
8	市道17号線	陽南通り		○	○	800
9	市道1804号線	北高通り	○			900
10	市道1997号線	安塚街道	○			100
11	市道20039号線	河内中央通り	○			1,400
12	市道20042号線		○			450
13	市道20570号線ほか		○			600
14	市道2241号線ほか		○			700
15	市道2505号線	若松原中学校 西	○	○		760
16	市道2690号線	産業通り(国道123号線～宇大南通り)		○	○	550
17	市道2722号線		○			100
18	市道3190号線		○		○	200
19	市道356号線	久部街道	○			1,100
20	市道402号線ほか		○			500
21	市道403号線ほか	瑞穂野中学校 南	○			400
22	市道465号線	横川むつみ通り	○			300
23	市道467号線	横川むつみ通り	○			900
24	市道477号線ほか	横川むつみ通り	○			1,300
25	市道4866号線	鹿沼街道	○		○	500
26	市道487号線ほか		○			650
27	市道5067号線ほか		○			800
28	市道5735号線		○			1,400
29	市道573号線	岩原通り	○			300
30	市道575号線	岡本街道中央小 南	○			400
31	市道5883号線ほか		○			1,700
32	市道607号線	晃宝通り	○	○		1,000
33	市道6114号線	長岡街道	○			700
34	市道6193号線	晃陽中学校 西	○			1,300
35	市道704号線	雀宮駅 西	○		○	300
36	市道749号線	五代小学校 北	○			900
37	市道750号線	五代小学校 西	○			700
38	市道778号線	安塚街道	○	○		1,000
39	市道85号線	築瀬小学校 南	○			300
40	市道868号線		○			740
41	市道972号線		○			200
42	都市計画道路3・4・106号	塙田平出線	○		○	300
43	都市計画道路3・4・112号	鶴田宝木線			○	1,225
44	都市計画道路3・4・124号	宇大南通り	○	○	○	350
45	都市計画道路3・4・135号	宇大東南通り	○			730

優先整備路線の選定基準

- 1) 自転車通勤・通学の需要が高い路線
- 2) 自転車事故が発生した安全性の向上が必要な路線
- 3) 各種事業の進捗により自転車需要が高まる路線

第6章 自転車ネットワークの整備手法

6.1 自転車通行空間の整備手法

1) 検討の流れ

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」に基づき整備します（自転車道・自転車専用通行帯・車道混在型矢羽根型路面表示など）。

なお、個別路線の整備形態は詳細に調査・設計したうえで、交通管理者と協議・調整のうえ決定します。

交通状況を踏まえた整備手法と整備事例

	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	車道混在 (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などに応じて検討することができる。

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

2) 本市の道路状況に応じた整備手法の検討

整備においては上記フローを基本としますが、道路の利用実態などを踏まえ、より質の高い整備形態（B 自転車専用通行帯→A 自転車道、C 矢羽根→B 自転車専用通行帯 など）を選択することとします。

6.2 自転車通行空間の質の向上

新たな整備延長の確保に加え、既存道路空間の再配分や構成の見直しにより、自転車通行空間の安全性・快適性を高めるため、質の高い通行空間整備を進めていく必要があります。

具体的には、交通量や道路幅員などの条件を踏まえ、車線や路肩の再配分、路面表示の改良、交差点部の走行位置の明確化などにより、限られた道路空間の中でも自転車が安心して走行できる環境の確保を図ります（後期計画における代表路線：いちよう通り）。

これまでの取組事例：鹿沼街道



整備前

【課題】

- ・ 学生（中高生・小学生）の通行が多い
- ・ 歩道と路肩が狭い
- ・ 車道の交通量が多い

⇒再配分により、根本的な解決が必要



整備後

【整備内容】

- ・ 電柱移設，歩道セミフラット化によるバリアフリー化
- ・ 幅員を再配分し自転車専用通行帯を整備
- ・ L型側溝について縁石と一体化された管渠側溝を採用（通行空間内にグレーチングなどが配置されることを回避）

⇒歩行者と自転車の錯綜状態を解消し，安全性・走行性が向上

後期計画における取組事例：いちよう通り



【整備内容】

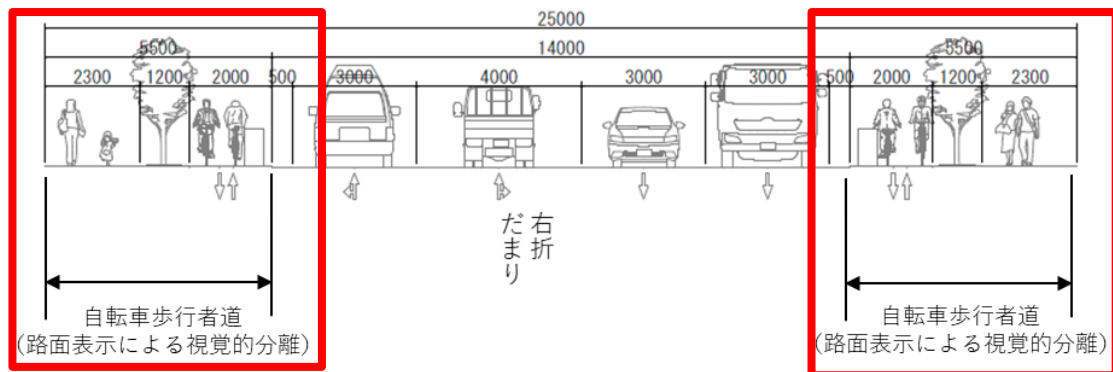
現況の幅員内で道路空間の再配分を実施

- ・自転車歩行者道から自転車道（物理的分離）へ
- ・一方通行の自転車道
- ・走行の障害となる地上電力設備などの移設

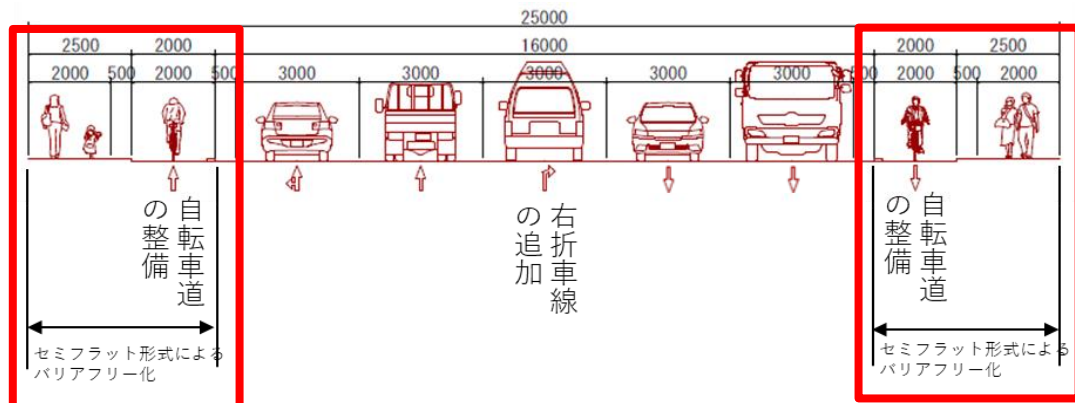
【効果】

- ・歩行者と自転車の衝突機会減少
 - ・自転車同士の接触低減
- ⇒歩行者自転車双方に安心な空間ができる

【現況】



【改良後】



6.3 サイクリングロード・サイクリングルートの整備手法

これまでに整備されたサイクリングロードなどとの連続性を図りながら，田川など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，段階的に整備します。

サイクリングロード・サイクリングルートを安全で快適に走行できるよう，利用状況に合わせて，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します。

6.4 効果的・効率的な整備手法の検討

効果的・効率的に自転車ネットワークの整備が進められるよう，関連事業（無電柱化事業 など）との調整を行いながら同時整備を行うことを検討します。

6.5 地域の交通状況に応じた整備手法の検討

国・県の指針などを踏まえながら，矢羽根の大きさやデザイン，設置間隔の工夫，周辺景観などとの調和など地域の交通状況に応じた整備手法について検討します。



仙台市事例：徐行・降車を促す路面表示



金沢市事例：細街路における「自転車走行指導帯」

第7章 自転車ネットワークの維持管理

7.1 既整備路線における自転車通行空間の維持管理

整備済みの「自転車専用通行帯」や「矢羽型路面表示」の塗装剥離の修繕など，継続的に安全な通行空間が確保できるよう適切な維持管理に努めます。

また，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していきます。



老朽化により視認性が悪化した矢羽根



現行ガイドラインに示される整備手法と不整合の路線

7.2 走行支障物件の撤去

歩行者や自転車などが安全・快適に通行できる道路空間の確保するため，適宜，走行支障物件の撤去指導を行うとともに，歩道の切り下げ工事や無電柱化事業など関連する事業と連携を図ります



自転車の走行支障物件例



無電柱化の実施例

7.3 路上駐停車対策

安全・快適な通行環境を確保するため，警察と連携し，自転車専用通行帯における停車抑制対策や違法駐車取締りなどの強化について，検討します。

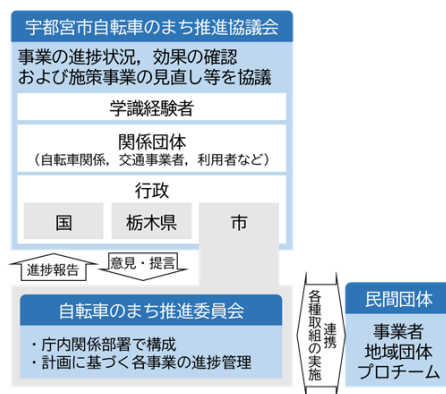
第8章 計画目標・進捗管理体制

8.1 計画目標

自転車通行空間の整備については、計画期間である令和 8 年度から令和 12 年度までの 5 年間で 30km を整備します（本編計画第 5 章参照）。

8.2 推進体制

「第 2 次宇都宮市自転車のまち推進計画（後期計画）」と同様に、自転車施策に係る多様な関係者で構成する「宇都宮市自転車のまち推進協議会」において、事業の進捗状況、効果確認及び施策事業の見直しなどを協議しながら、「自転車のまち宇都宮」実現に向けて、官民連携により各種取組を推進します。



8.3 進捗管理体制

「第 2 次宇都宮市自転車のまち推進計画（後期計画）」と合わせて、PDCA サイクルの考え方に基づき、本計画（Plan）に従った施策・事業の実施（Do）に対して、年度ごとに指標による進捗状況を評価・検証（Check）し、必要に応じて施策・事業の見直し（Action）を行い、着実な計画の推進を図ります。

