

# 安心・安全・快適な 自転車走行環境の整備について

宇都宮市 建設部 道路保全課

## 1. はじめに

### 「宇都宮市の概要」

宇都宮市は、関東平野の北部に位置し、市街地を中心に平坦地が広がる地形となっています。

また道路については、都心部を囲む「都心環状線」「内環状線」「宇都宮環状道路」の3つの環状道路と、都心部から郊外に延びる12の放射道路の道路ネットワークが形成されているなど、自転車利用にも適した道路環境にあります。

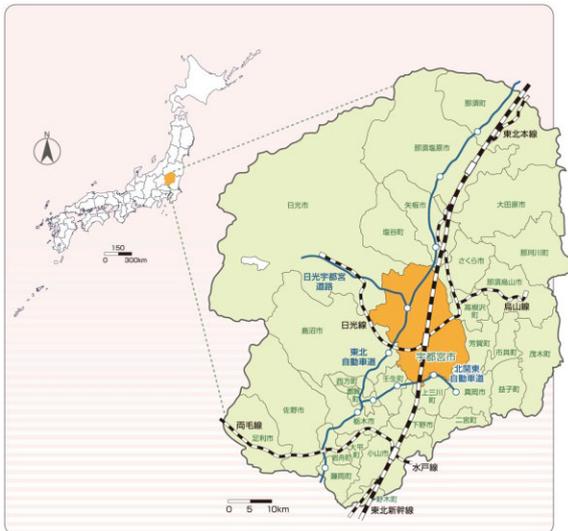


図 宇都宮市の位置

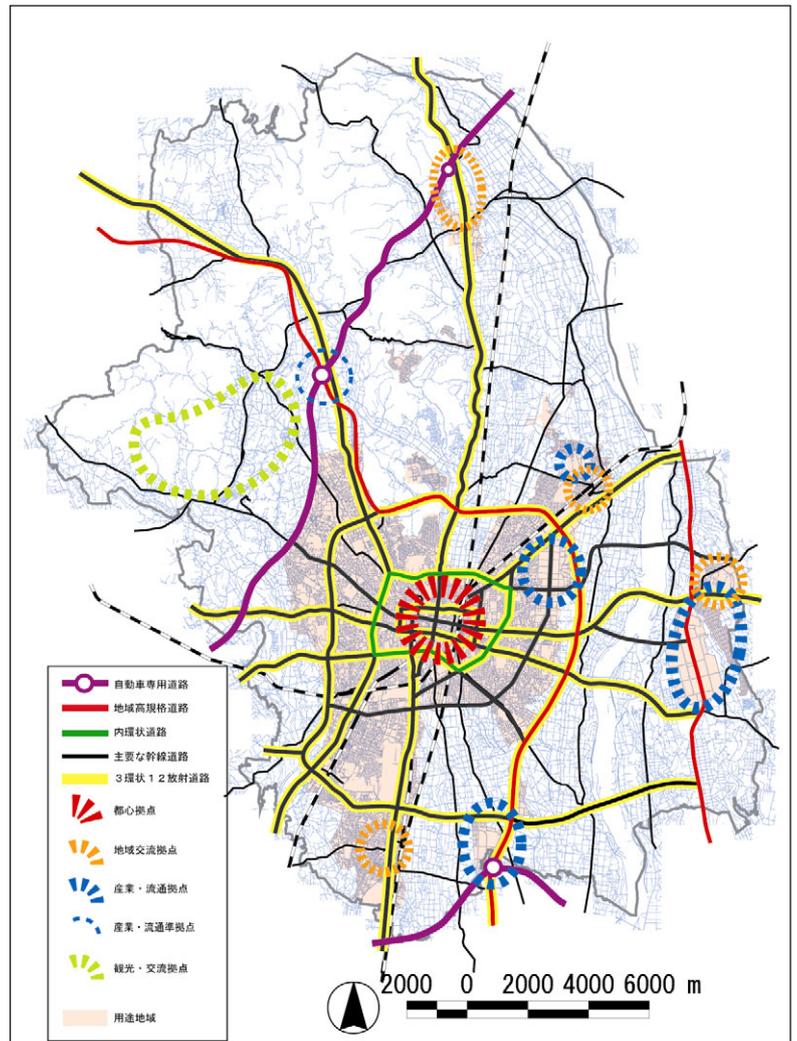


図 宇都宮市の道路ネットワーク

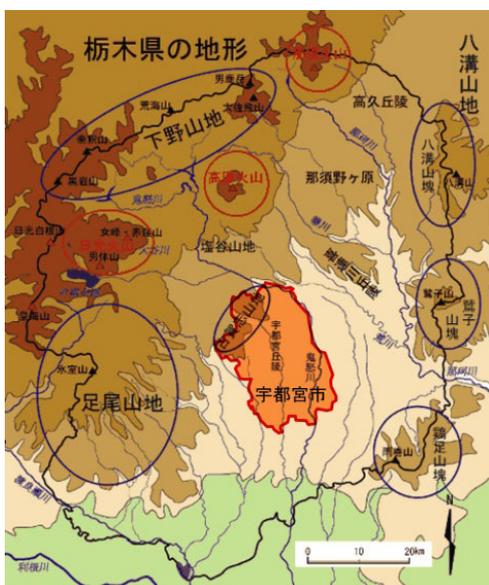
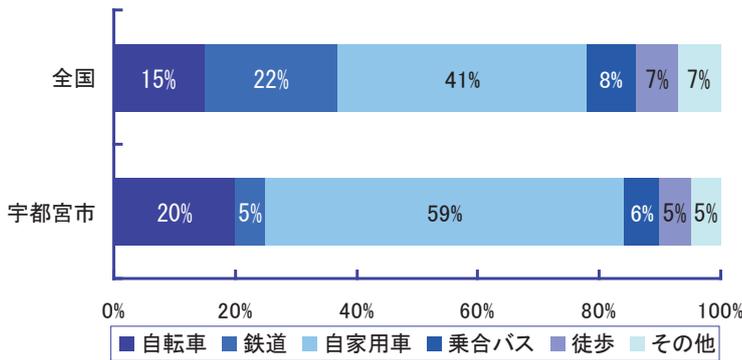


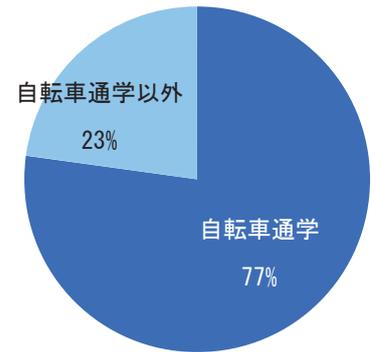
図 栃木県の地形

自転車の利用については、通勤・通学時の交通手段分担率（図－1）からも分かる通り、全国平均と比較して、自転車を利用する人の割合が高いまちとなっています。

また、市内の高校に通学する自転車通学者の割合は、約8割（図－2）と非常に高い水準となっています。



図－1 宇都宮市の交通分担率

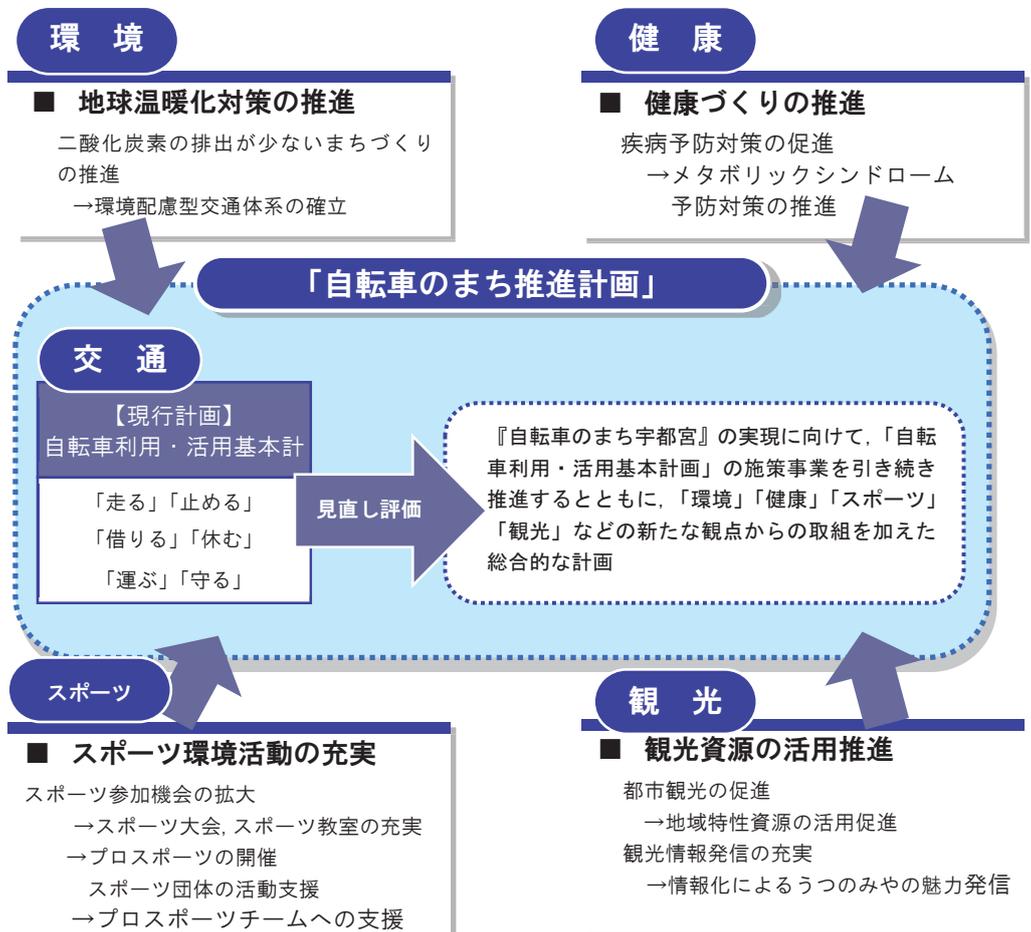


図－2 宇都宮市内の高校における自転車通学者の割合（平成21年度）

## 2. 「自転車のまち推進計画」について

本市では、平成15年に策定した「自転車利用・活用基本計画」に基づき、自転車走行空間の確保や駐輪場の整備等の施策について重点的に取り組んできました。

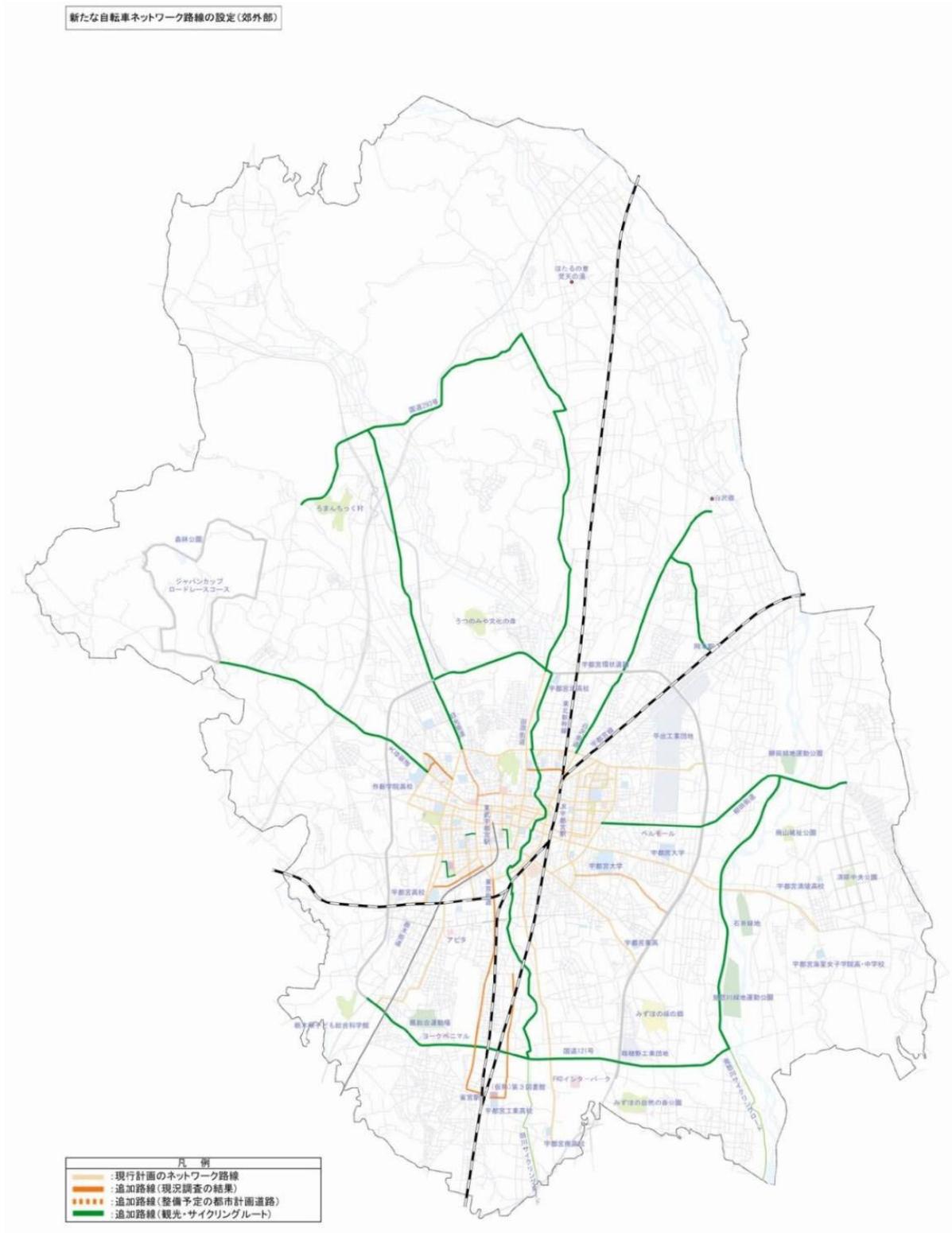
また、環境意識や健康志向の高まり、余暇活動の活発化などといった時代潮流の変化に伴い、自転車を取巻く環境や市民ニーズが多様化しており、自転車に関する新たな施策の展開が必要であると考えられることから、「自転車利用・活用基本計画」の改定に併せ、自転車に関する総合的な計画として平成22年12月に「自転車のまち推進計画」を策定しました。



### 3. 「自転車走行環境の整備」について

#### (1) 自転車ネットワーク

自転車走行環境の整備にあたり、道路ネットワークを基本とし、学校、公共施設などを結ぶ道路、自転車の交通量が多い道路を中心に「自転車ネットワーク」を形成しています。



#### 《参考》

自転車ネットワーク路線⇒ 都心部で 57 路線、郊外部で 18 路線

※ 内、優先整備路線 31 路線 (「自転車利用・活用基本計画」16 路線、「自転車のまち推進計画」15 路線)  
(優先整備路線⇒自転車交通量が多く、沿線に学校、公共施設が点在する道路)

## (2) 自転車走行環境の整備について

本市では、「自転車ネットワーク」を基本とし、「交通事故が多い区間」「有効幅員が不足している区間」「自転車交通量が多い区間」「高校周辺の区間」「駅へのアクセス路線」等をそれぞれ抽出し、優先整備路線と位置付け、現況の道路幅員に即して、カラー舗装による「自転車専用通行帯」や路面への「注意喚起表示」などの整備を行っております。



「自転車専用通行帯」(平成 24 年度整備)



「注意喚起表示」(平成 23 年度整備)

※当該道路の場合、平成 24 年に策定された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では、「車道混在」の整備手法（車道左側に自転車の走行方向を示すピクトグラム表示）に該当する。

また、平成 25 年度には、平成 24 年度に国土交通省と警察庁により策定された、「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、交差点内でも直進走行を促す矢羽根型の路面表示の設置を行いました。



「交差点内直進走行の矢羽根表示」(平成 25 年度整備)

### (3) 自転車走行環境整備における様々な課題

現在、「自転車専用通行帯」の整備を進めていく中で、沿線住民や商店による乗り入れブロックの不法占用や路上駐車など自転車の走行に支障となっている状況が見受けられています。

また、舗装面の老朽化やL型側溝の排水部のがたつきなど、「自転車専用通行帯」の整備の前に、基盤となる舗装面などの補修も必要となり様々な課題が発生しております。



乗り入れブロックの設置してある例



違法駐車車両のある例

そのため、設計計画時に沿線住民に対し、「乗り入れブロックの撤去」の周知や交通管理者に対し駐車違反の取締強化の要請、また、「自転車専用通行帯」整備前の道路面の補修についても、状況に応じた箇所ごとの補修を行いながら通行帯を整備しています。

しかしながら、ブロック撤去後の「乗り入れ口」への改良工事については、原因者負担で行う事となっているため、直ぐに改善がされないなど抜本的な改善には至っておりません。

### (4) 新たな取り組み

前項での課題などを解消するため、宇都宮市では、平成 26 年度から、交通管理者等と調整を図り、既存の道路幅員の中で、歩道と車道の幅員を再配分し、「自転車専用通行帯」を整備するなど新たな手

法により整備を推進しているところです。

### 【道路幅員再配分による自転車走行環境の整備】

① 整備前（平成 26 年 7 月ごろ）



② 整備中（平成 26 年 10 月下旬ごろ）



- 歩道をセミフラット化し乗り入れブロックの撤去を周知
- 車道を 3 m (片側) から 2.5 m に縮小 (警察協議による) し、センターラインの消去
- 歩道においては、「自転車通行可」の規制を廃止し、歩行者専用にする。(警察協議による)
- 車道寄りから官民境への電柱の移設

③ 整備完了（平成 27 年 3 月完成予定）



上記の整備については、歩道部、経年劣化による車道部の舗装及び L 型側溝の更新時期であった事や、近隣に学校や公共施設があり、地元自治会が協力的であった事などから工事を実施しています。

しかしながら、車道部・歩道部工事費や工時期間が長いいため沿線住民との合意形成を図る必要があるなど、多くの課題があります。

## 4. おわりに

現在、宇都宮市は、道路環境や状況により様々な手法で「自転車走行環境」の整備を推進していますが、一方では、自転車利用に関するルールやマナーについて、利用者の認識が十分でない状況にあります。

そのため、平成 25 年度より整備完了した路線に関し、声かけや自転車の安全利用の周知チラシの配布など、自転車利用者に向けて整備路線の PR を兼ねた街頭活動を行っているところです。

今後も、ハード・ソフトを両立し、「安心・安全・快適な自転車走行環境の整備」を推進したいと考えております。