

【宇都宮市自転車のまち推進計画後期計画（H28.3策定）抜粋】

(4) 後期計画自転車ネットワーク路線の選定基準

現行の自転車ネットワーク路線の選定基準
① 駅や高校周辺などの自転車交通量、交通事故の多い路線
② 幹線自転車ネットワークとなる路線
③ 主要施設間を結ぶ経路となる主な路線
④ 都市計画道路などの今後の道路整備計画



新たな自転車ネットワーク路線の選定基準 (ア～カ：国のガイドライン，キ～ケ：栃木県版ガイドラインの追加項目)
ア. 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う，公共交通施設，学校，地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設，主な居住地区等を結ぶ路線
イ. 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため，自転車通行空間を確保する路線
ウ. 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
エ. 自転車の利用増加が見込める，沿道で新たに施設立地が予定されている路線
オ. 既に自転車の通行空間（自転車道，自転車専用通行帯，自転車専用道路）が整備されている路線
カ. その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線
キ. 通勤，通学流動を踏まえて自転車利用が見込まれる路線
ク. 郊外の拠点施設（主要駅，主要工業団地，大規模商業店舗，観光施設等）をつなぐ路線
ケ. サイクリングロードに位置付けられている路線



上記を踏まえた本市の選定基準
① 自転車交通量が多い主要路線又は，公共施設や学校施設などを結ぶ主要路線となる路線
② 自転車事故が多い路線（事故件数4件以上）又は，自動車・歩行者と自転車が錯綜している路線
③ ・LRT 停留場付近（鬼怒通り）に接続する路線又は，鬼怒通りの代替・分散路線となる路線。 ・地域拠点につながる路線
④ 総合スポーツゾーンエリアに接続する路線のうち，自転車の利用増加が見込まれる路線
⑤ ・自転車走行空間を整備している路線のうち，部分的な未整備区間のある路線 ・自転車専用通行帯の規制がかかっている路線のうち，カラー化の必要がある路線
⑥ 連続性を確保するために必要な路線のうち，自転車利用が多く見込まれる路線
⑦ ・通学交通量の多い路線（中学・高校・大学周辺） ・通勤の自転車利用を促進する路線（工業団地周辺や商業地周辺の路線）
⑧ 郊外の拠点施設を結ぶ路線（主要駅，主要工業団地，大規模商業店舗，観光施設等）
⑨ サイクリングロードに位置付けられている路線