

第1章 計画の概要

第2章 現状把握

第3章 前回計画の検証

第4章 国の方向性と本市の課題

第5章 基本計画

第6章 具体的な取組

第7章 自転車ネットワーク計画

第8章 推進体制

資料編

1 自転車ネットワーク計画の概要

本市の自転車通行空間に関する取組として、平成18年に「自転車レーン社会実験」を行い、自転車通行空間整備の有効性について検証した結果、その高い効果を確認しました。

また、「自転車通行環境整備モデル地区」(市道都町東春日線)において自転車レーンを平成22年4月に供用しました。

特に、本市では、自転車事故の約9割が対自動車で、その内訳として約6割が出会い頭の事故(平成23年12月～平成27年12月末の集計)となっていました。出会い頭の事故に対して自転車通行空間の整備は高い効果があることが国内外の調査より明らかとなっています。

自転車通行空間整備の高い効果が確認されたこと、国と警察庁が示すガイドラインや平成18年に本市が策定した「大分市自転車利用基本計画」等を踏まえながら、有識者、市民代表、道路管理者、警察や関係団体で構成される「大分市自転車走行空間ネットワーク整備推進協議会」において検討を重ね、平成25年7月に「大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画」を策定しました。

既存の自転車ネットワークとして、大分川や大野川沿いのサイクリングロード、モデル地区として整備した自転車レーン、県道大分港線や別大国道及び戸次地区付近の国道10号における歩道内分離等がある中で、ヒアリングを含めた情報収集や分析等により課題を整理し、段階的に取組を進めてきました。

このような経緯を踏まえ、本市では、計画全体の整合性を確保しつつ、施策のより効果的な推進を図るため、令和8年4月に「大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画」は、「第2次大分市自転車活用推進計画」にその内容を追加し、統合しました。

■統合のイメージ

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
大分市	大分市自転車利用基本計画(H18～)						大分市自転車活用推進計画						第2次大分市自転車活用推進計画				
												見直し					見直し
	大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画(H25～)																
			見直し				見直し						統合				

引き締める 自分の心と あごのひも

令和6年度標語コンクール ヘルメットの部 特別賞作品

2 ネットワーク整備の検証

(1) 位置付け

■位置付けと整備期間

位置付け	整備期間
試行・検証期間:新規取組の試行的実施、検証期間	平成25～27年度
優先・重点期間:特に優先すべき整備路線や取組について決定し、本格的に実施する期間	平成28～令和2年度
拡大・展開期間:市全体へネットワークや取組を順次広げる期間	令和3年度以降

(2) 令和3年度以降の実績

令和3年度以降は、拡大・展開期間として市全体へネットワークや取組を順次広げ、整備を進めてきました。

この5年間で自転車通行空間25kmを新規に整備することを目標として掲げ、中心部及び郊外の高校周辺等において整備路線を抽出し、ネットワークを拡大中です。令和6年度終了時点で24.239kmの整備を完了しており、令和7年度の整備予定と合わせると、5年間の目標を達成する見込みです。

■自転車ネットワーク整備の目標と実績

(単位:km)

年度	H25-H27	H28-R2	R3	R4	R5	R6	R7
目標値	5	20	25				
実績値	計 5.680	計 24.190	4.870	9.489	6.225	3.655	3.850 (見込み)
			計 28.089(見込み)				

自転車も スマホ見ちゃダメ！ 気をつけて

令和7年度標語コンクール 小学生の部 最優秀賞作品

(3) 検証結果

整備目標の25km(期間:5年間)は達成される見込みで、整備形態は自転車誘導サインが主体となっています。中心部では、さらなる整備が進んでおり、郊外部においても高校、駅周辺を中心に整備が進んでいます。一方で、計画路線のうち、関連工事の進捗の遅れ等のため、整備が実施されていない路線については、関係者と協議を行い整備を推進します。

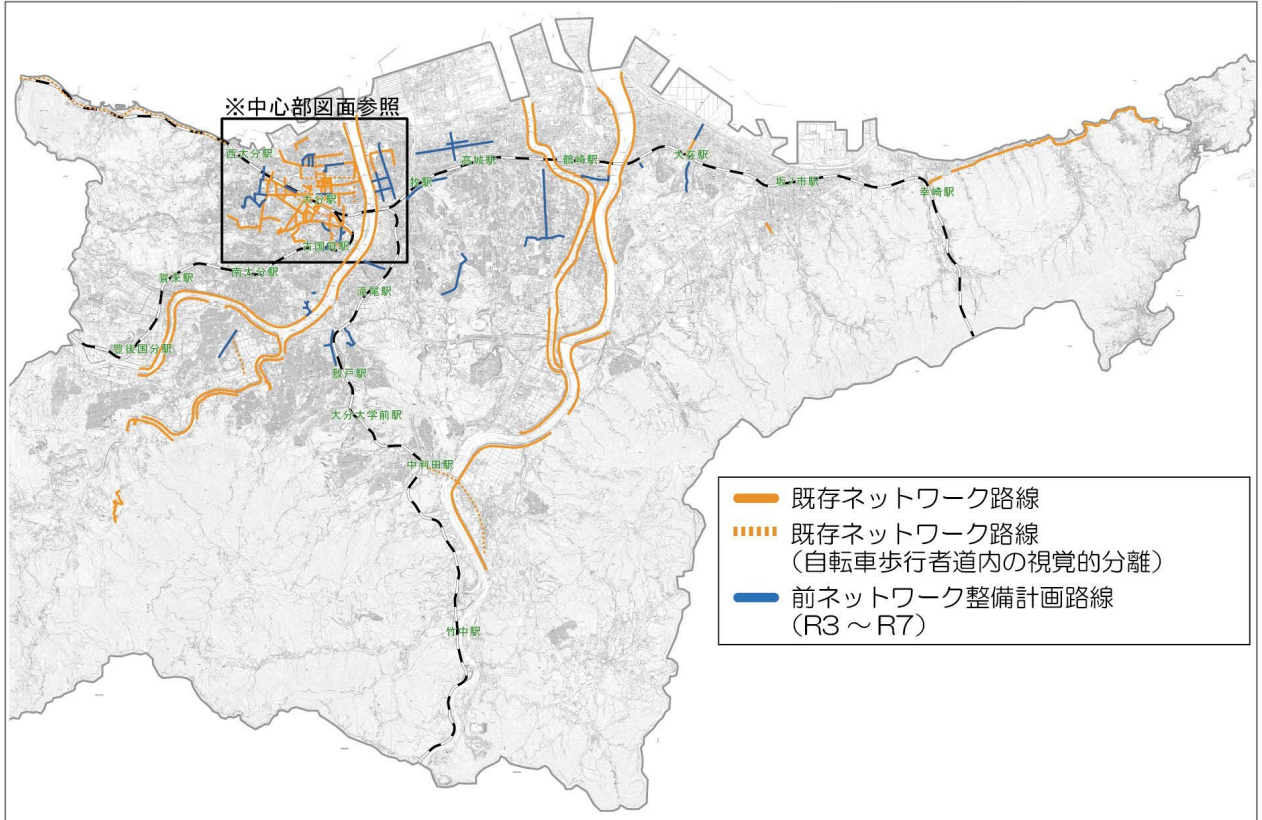
また、整備を進める中で、経年劣化への対応や、整備方法の再検討が必要な路線等の課題も出てきました。

令和3年度から令和7年度の計画路線と整備路線は次ページ以降に示します。

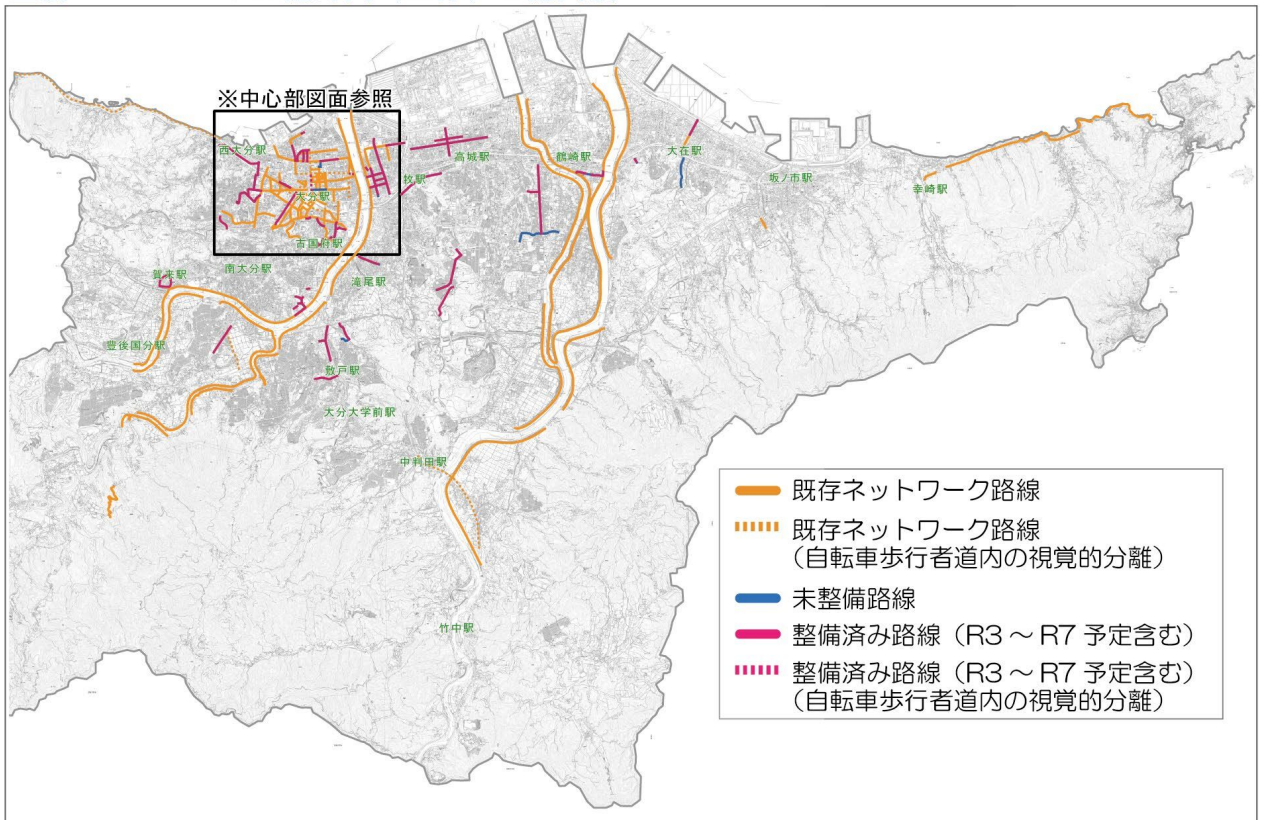
■令和3年度から令和7年度の検証結果

分類	検証結果
整備延長	○目標 25km を達成する見込みです。
中心部	○全体的に整備が進捗している。 ○一部は視覚的分離された自転車歩行者道による整備である。
郊外部	○高校や駅周辺で整備が進捗している。
その他	○初期に整備した路線のサインは経年劣化がみられる。 ○順調に整備を進めてきたが、いまだ未整備のネットワーク計画路線が多く残っている。未整備の路線には、自転車歩行者道となっている路線も多く含まれるため、その取扱いの検討が必要である。

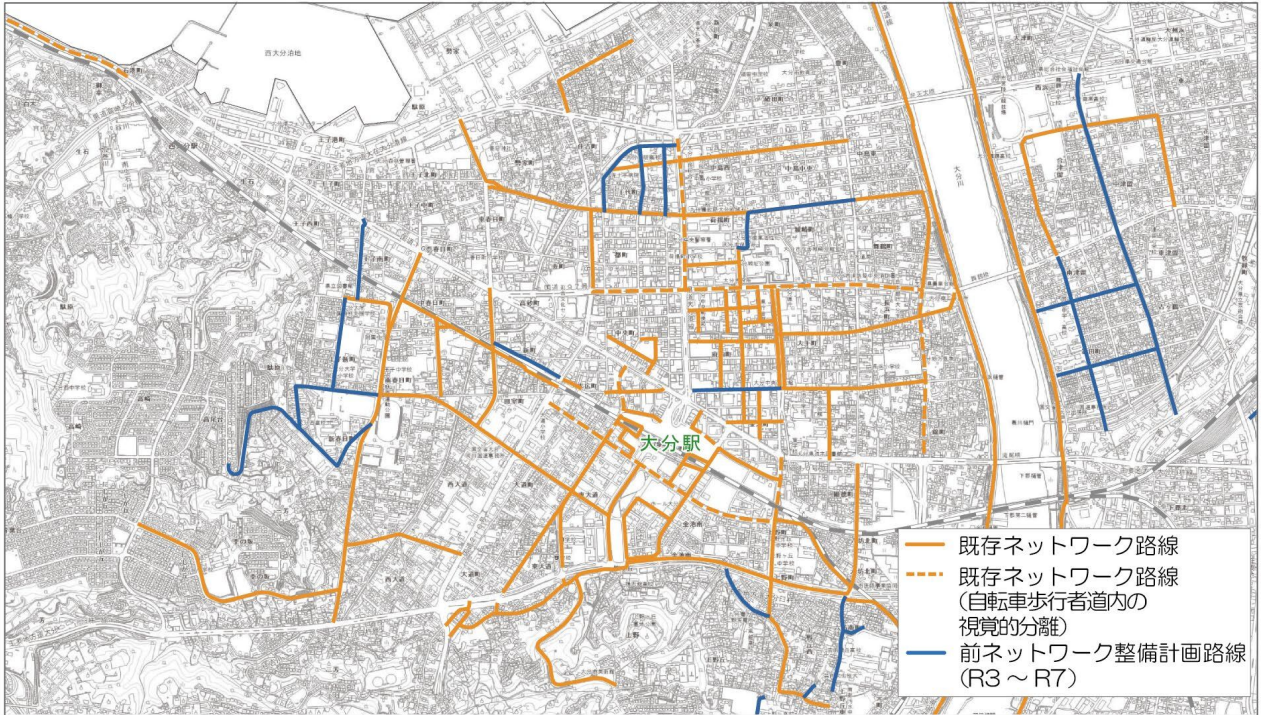
■前ネットワーク整備計画（全体）



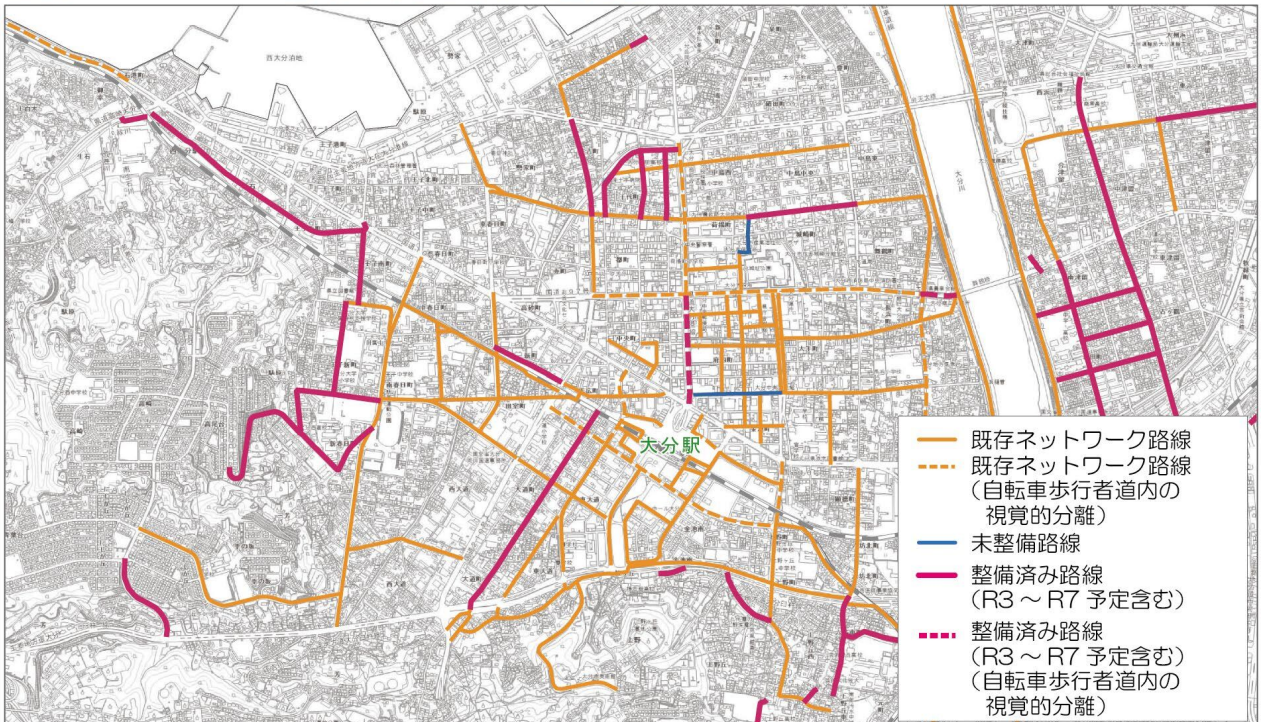
■前ネットワーク整備計画（全体）整備実績



■前ネットワーク整備計画（中心部）



■前ネットワーク整備計画（中心部）整備実績



3 課題等の整理

近年の自転車を取り巻く環境や現状、本市におけるこれまでの取組を踏まえて、自転車ネットワーク整備に当たっての課題を整理します。

(1) 自転車関連データ（全国）：第2章「現状把握」より抜粋

項目	現状	課題等
自転車関連事故件数	平成25年から令和2年まで減少してきましたが、令和3年以降は増加傾向にある。	自転車の事故を減少させるため、引き続き自転車通行空間整備等が必要である。
自転車関連死亡事故・重傷事故の種類	自転車対自動車の死亡・重傷事故について主に交差点において死亡・重傷事故が発生している。	

(2) 大分市の自転車利用実態：第2章「現状把握」より抜粋

項目	現状	課題等
利用交通手段	自転車利用者のうち 96%は本市内での移動となっている。	中心部における未整備路線に加え、市内の移動に日常的に利用される道路のさらなる自転車通行空間が必要である。
自転車利用率	自転車の利用率は減少傾向にある。ただし、通学者の利用率は 52%と高い割合を示している。	主な自転車利用者である通学者の要望を反映した自転車通行空間整備が必要である。
自転車事故の現状	本市における自転車関連事故の件数は減少傾向にある。	これまでの取組の結果、本市の事故は減少傾向にある。近年の事故発生件数は年間 200 件程度となっており、引き続き自転車通行空間の整備が必要である。

(3) これまでの取組

項目	現状	課題等
中心部	全体的に整備が進捗している。	利用状況を考慮しつつ継続的な整備が必要である。
郊外	高校や駅周辺で整備が進捗している。	未整備箇所も多く、また高校からの要望が寄せられているため、さらなる整備の推進が求められている。
その他	いまだ未整備の計画路線が残っている。	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車歩行者道の取扱いの検討が必要である。 ・自転車誘導サインの設置基準の見直し等による整備コストの縮減が必要である。
	初期に整備した路線は経年劣化がみられる。	<ul style="list-style-type: none"> ・今後、経年劣化による補修路線の増加が見込まれる。 ・自転車誘導サインの設置基準の見直し等による維持管理コストの縮減が必要である。

4 ネットワーク整備計画

「安全で快適な自転車通行空間づくり」を通じて、自転車利用環境を高め、利用の促進を図ることで「だれもが安全・快適に自転車を利用できるまちの実現」を目指します。

(1) ネットワーク整備計画の方向性

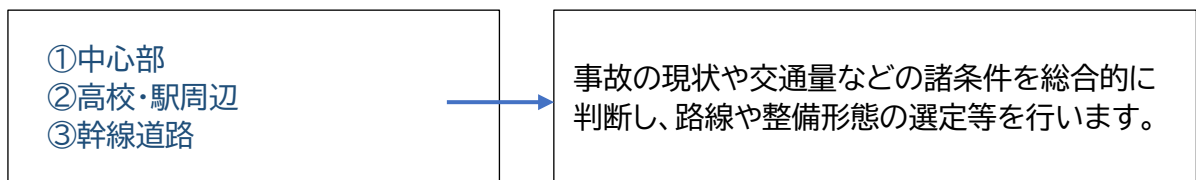
前節までの課題の整理や検討を受け、具体的な施策の方向性としては、ネットワーク計画のさらなる推進による「安全で快適な自転車通行空間づくり」が必要であるため、令和3年度以降の位置付けや整備の方向性を継続し、①中心部、②高校・駅周辺、③幹線道路等の日常生活で利用する路線の充実や、④整備済み路線の維持管理等について、各道路管理者や警察等と連携を図りながら取り組めます。

■位置付けと整備期間(再掲)

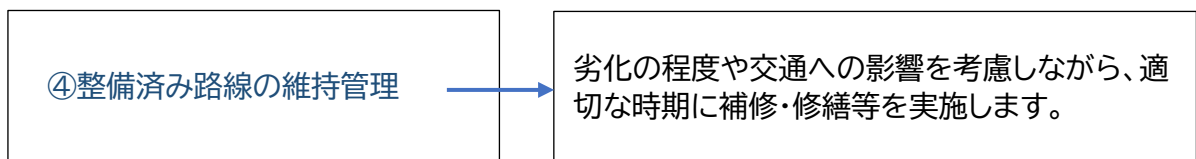
位置付け	整備期間
試行・検証期間:新規取組の試行的実施、検証期間	平成 25～27 年度
優先・重点期間:特に優先すべき整備路線や取組について決定し、本格的に実施する期間	平成 28～令和 2 年度
拡大・展開期間:市全体へネットワークや取組を順次広げる期間	令和 3 年度以降

■整備計画の方向性

○日常生活で利用する路線の充実



○適切な維持管理の実施



二重ロック いつでも愛車 守ります

令和 7 年度標語コンクール 高校生の部 最優秀賞作品

(2) ネットワーク整備計画の基本的な考え方

本計画の目標に示す「思いやり」は、安全・安心な道路空間の創出にとって重要なキーワードです。自転車利用者だけでなく、歩行者や自動車運転者など、すべての道路利用者がお互いに尊重し合える環境づくりが求められており、通行位置の明確化や安全性の確保を通じて、誰もが快適に通行できる道路空間の整備を進めます。

■ ネットワーク整備計画の基本的な考え方

【ネットワークの早期実現】

○ 新規整備を行う道路については、自転車通行空間整備の検討を行う。

既存道路への自転車ネットワーク整備は課題が多く、時間が必要ですが、新規整備を行う道路では自転車通行空間の確保を積極的に推進することで、自転車ネットワークの早期実現を目指します。

○ 自転車歩行者道が整備された路線の活用

自転車歩行者道が整備された路線を「自転車ネットワークを補完する路線」と位置付け、その他の未整備の路線の整備を優先することで、自転車ネットワークの効率的な整備を行います。

【整備形態の選定】

○ 自転車は車道の左側を通行するという原則に沿った自転車通行空間の整備を行う。

車両である自転車は車道の左側を走るという原則に沿った、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の3つの整備形態を基本として自転車通行空間の整備を推進します。やむを得ず自転車通行空間として歩道のみを活用せざるを得ない場合は、視覚的分離による通行空間整備を検討します。

(3) ネットワーク整備計画の計画目標

これまで、段階的に自転車通行空間の整備を進めてきており、「試行・検証期間」と位置付けた平成25年度から平成27年度では、自転車のルール遵守や事故の減少、自転車通行環境の向上等について一定の効果を確認しました。

「優先・重点期間」と位置付けた平成28年度から令和2年度では、中心部及び郊外の高校周辺等の優先的なネットワーク整備を推進したことで、特に中心部において整備が大きく進みました。

「拡大・展開期間」と位置付けた令和3年度以降では、中心部や高校・駅周辺に加え、幹線道路整備と連動した整備等、市全体へネットワークを広げる取組を進めてきました。今後も、各道路管理者や警察などの各主体が相互に協力しながら、さらなるネットワークの拡大を目指します。

なお、自転車ネットワーク整備延長の数値目標については、本計画の評価指標に基づき、25km/5年を計画目標とします。

■評価指標(再掲)

設定項目	数値目標		計画目標との主な関連性			
	現状	目標	目標1	目標2	目標3	目標4
①自転車ネットワーク整備延長	28.3 km (R2～5年度)	25 km / 5年	都市環境	健康	観光	思いやり <安全・安心>
②自転車を週5日以上利用する市民の割合	18.9 %	20 %	都市環境	健康	観光	思いやり <安全・安心>
※「大分市の自転車利用環境に関するアンケート」による把握（令和11年度実施予定） ※計画期間5年間での目標とする						
③自転車ルール・マナー啓発活動の回数	33.5 回 (R2～5年度平均)	35 回 / 年				思いやり <安全・安心>
④自転車事故の件数	206 件 (R2～5年平均)	年間210 件以下	都市環境			思いやり <安全・安心>

■計画目標

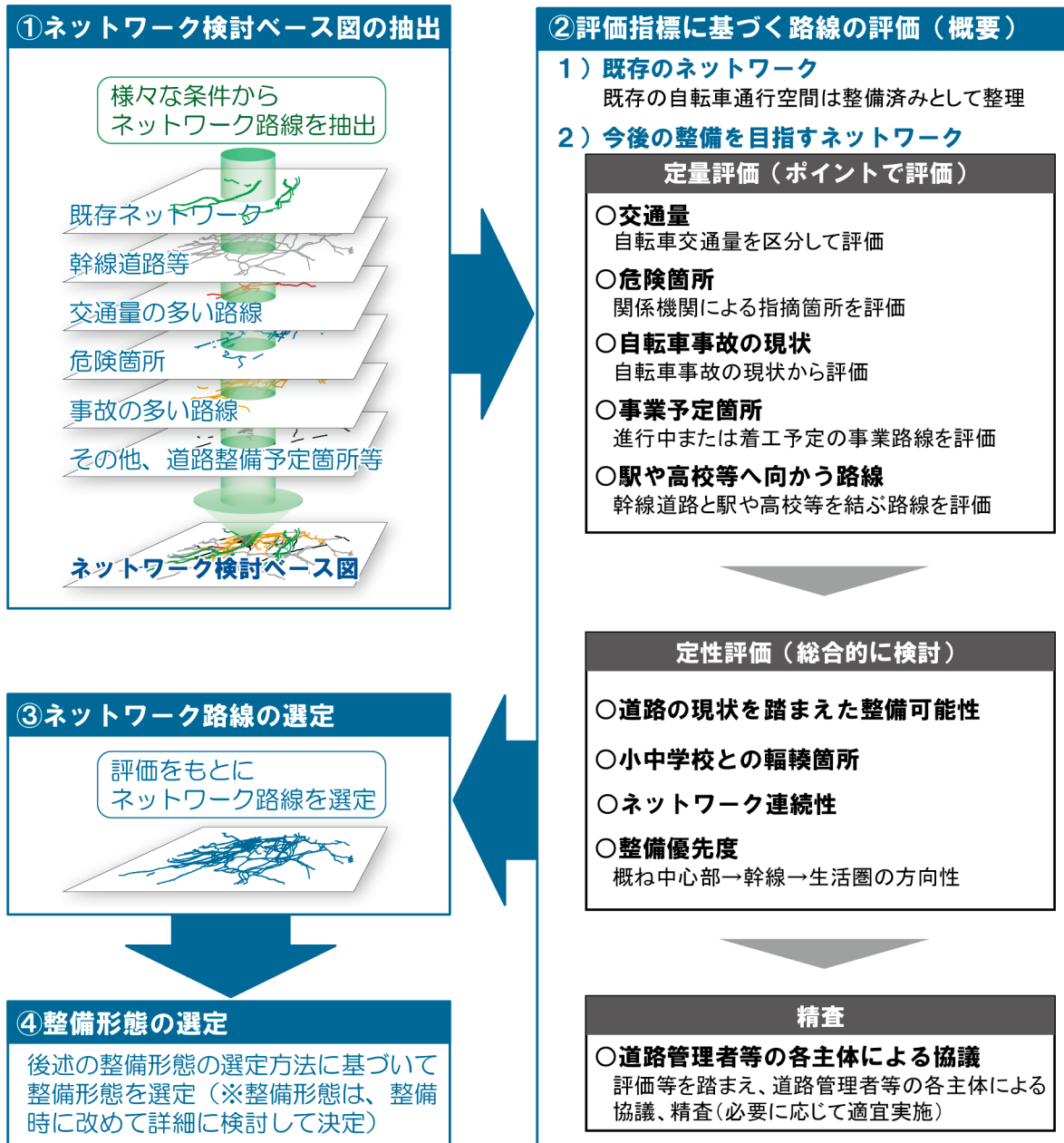
自転車ネットワーク整備延長：25 km/5年

※令和7～11年度の5年間における整備実績目標

(4) ネットワーク整備計画の策定手順

ネットワーク整備計画策定に当たっては、路線ごとのさまざまな条件をもとにネットワーク検討ベース図を抽出した上で、各路線を評価指標に基づき個別に評価することで各路線の重要度を把握し、これをもとに整備計画路線の選定を行いました。整備形態は、ガイドラインや各路線の実情を踏まえながら選定します。

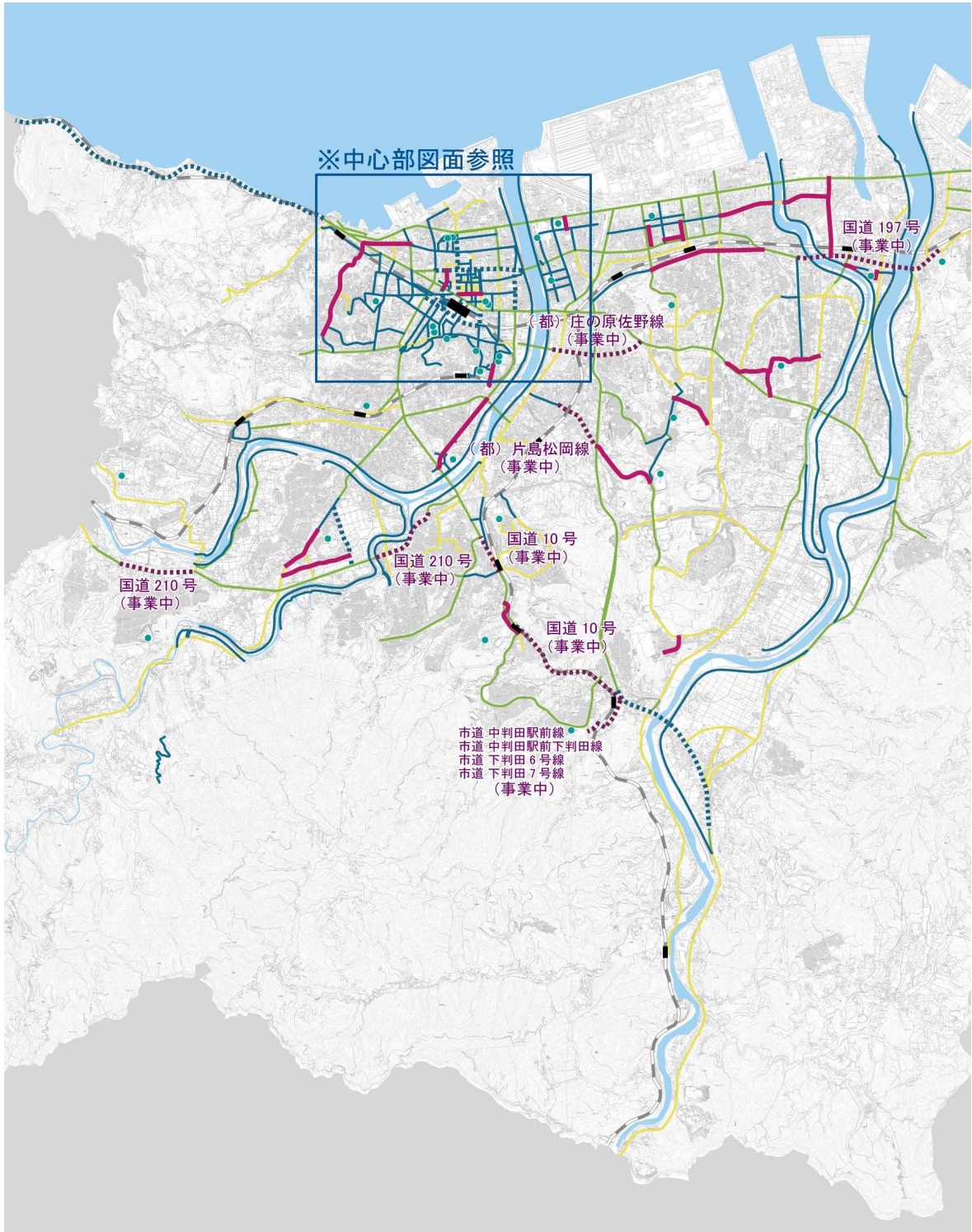
■ ネットワーク整備計画の検討



(5) ネットワーク計画

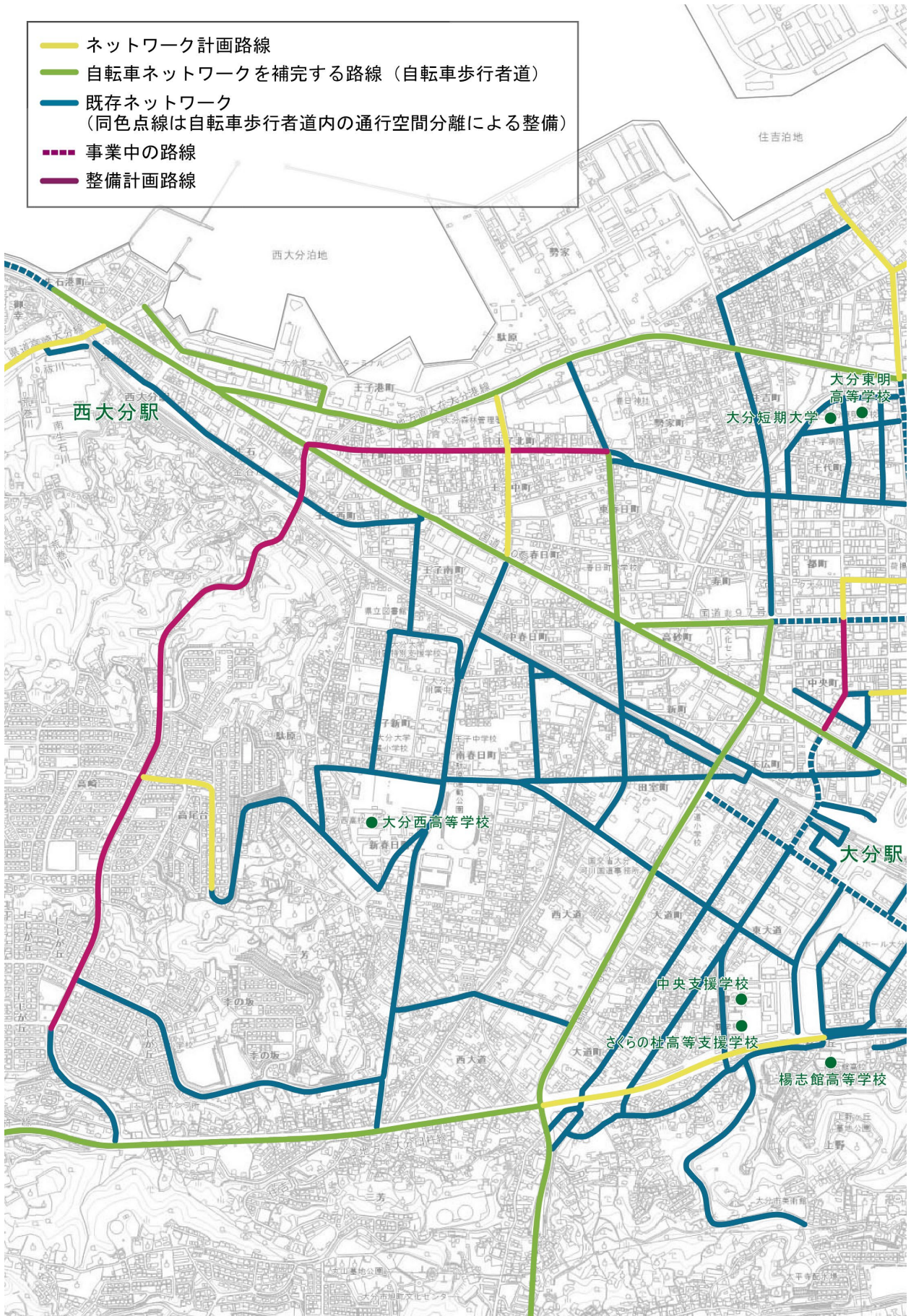
抽出・決定された整備計画路線について、現状や諸条件を総合的に判断しつつ、基本方針、整備の方向性、国・県道・市道それぞれの道路管理者等の各主体による協議を踏まえ、今後に向けてネットワーク計画図を更新しました。

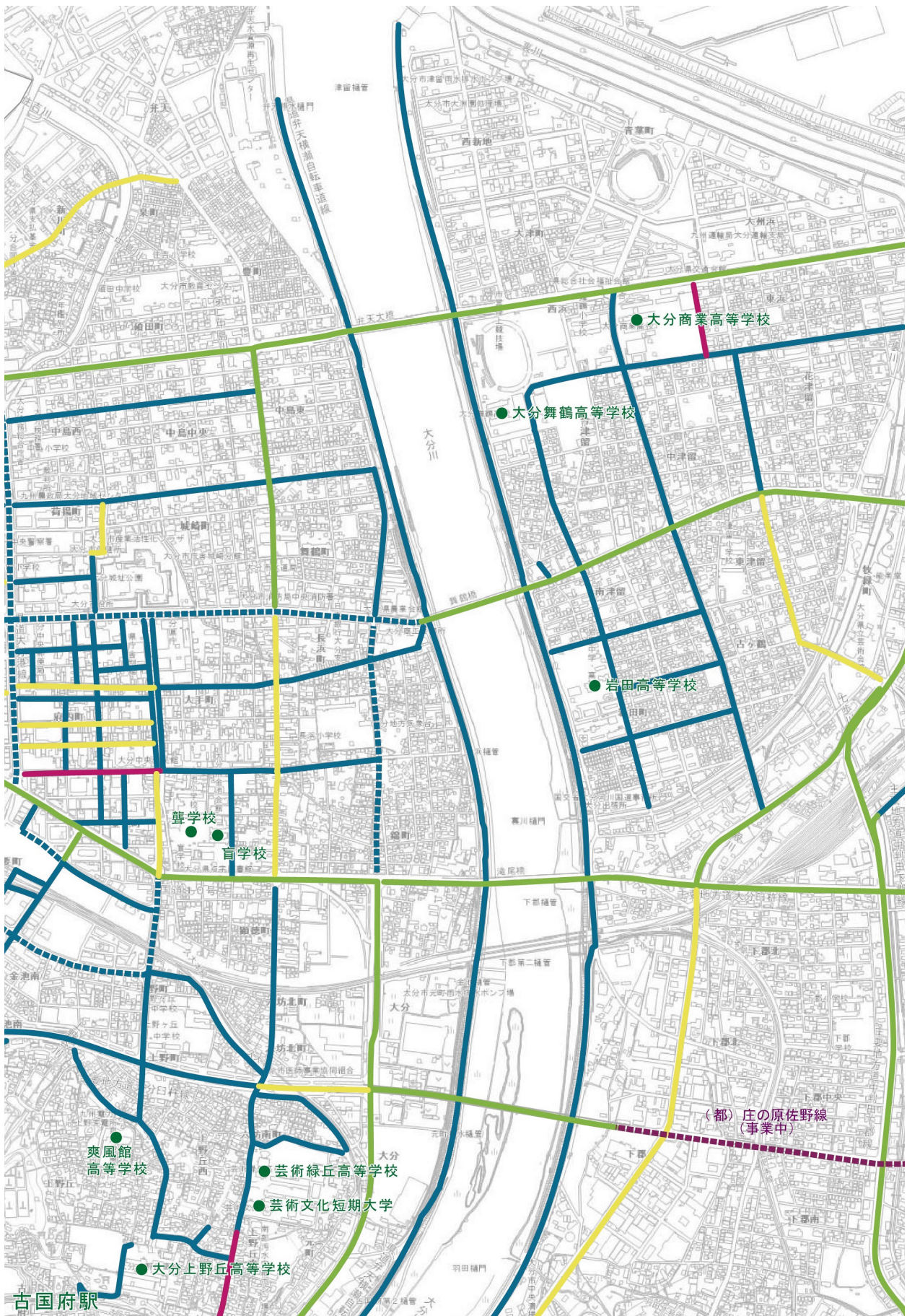
■ネットワーク計画図(全体)





■ネットワーク計画図(中心部)






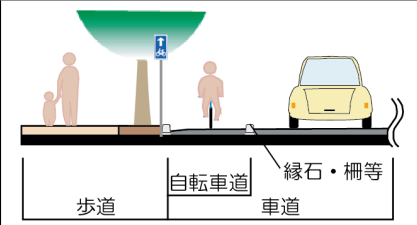
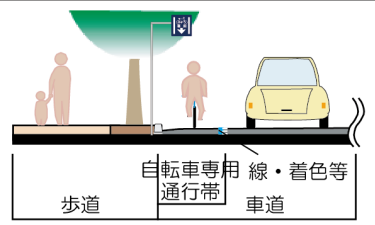
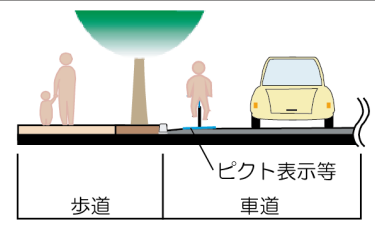
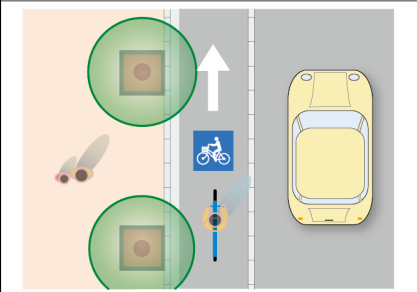
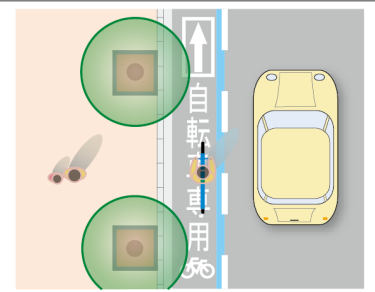
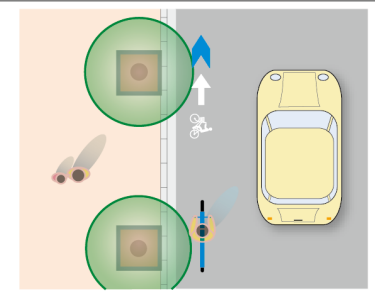


(6) 整備形態の選定

①基本的な整備形態の概要

「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、自転車は車両であるという原則を踏まえ、整備形態は以下の3つを基本とします。ただし、その整備が当面困難な場合は道路管理者の判断により、自転車歩行者道内における通行空間の視覚的分離を整備形態として選択できるものとします。

■基本的な整備形態(再掲)

自転車道	自転車専用通行帯 (自転車レーン)	車道混在 (自転車誘導サイン)
写真	写真	写真
		
資料：第1回 安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会配布資料（国土交通省）	資料：旧鹿沼街道（宇都宮市）	資料：市道 賀来2号線（大分市）
断面図	断面図	断面図
		
平面図	平面図	平面図
		
特徴	特徴	特徴
<ul style="list-style-type: none"> 幅員は 2.0m 以上（やむを得ない場合は 1.5m 以上）。 縁石や柵などの構造物によって物理的に分離。 一方通行が基本だが、条件によっては暫定的に双方向通行を適用できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 幅員は 1.5m 以上（やむを得ない場合は 1.0m 以上）。 自転車専用通行帯の破線付近に青い線を表示する、または通行帯全体を青く塗る方法がある。 一方通行。 	<ul style="list-style-type: none"> 車道内に自転車の通行位置を示す矢羽根型路面表示やピクトグラムを表示する。 左側通行。

(7) 維持管理等

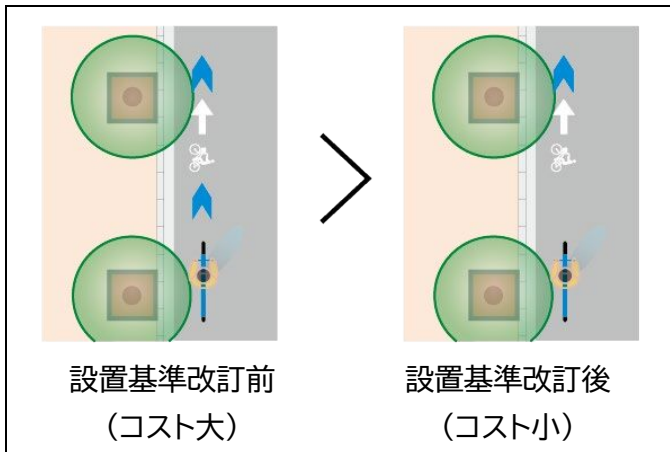
維持管理のコストは、整備方法や製品のグレード、耐久年数、整備箇所の交通量、整備箇所の現状等、さまざまな要素が影響するため、道路管理者による整備方法の検討時にはこれらの要素を総合的に判断しながら決定します。

例として、車道混在における自転車誘導サイン表示については、実情に応じて表示の間隔等を考慮しながら整備方法を検討します。また、自転車専用通行帯の自転車通行空間をすべて着色すると、整備コストや補修コストが高額になりますが、自動車側へ帯状に部分的に着色することで整備コストと補修コストが抑えられます。

劣化が認められる箇所については、劣化の程度や交通への影響を考慮しながら、適切な時期に補修・修繕等を行います。

■整備方法の検討例

【車道混在】



【自転車専用通行帯】

