

## 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 策定体制

### ■大分市自転車活用推進協議会 委員名簿(令和7年3月時点)

所属・役職	氏名
大分県立芸術文化短期大学 国際総合学科 教授	疇谷 憲洋
大分工業高等専門学校 都市・環境工学科 教授	田中 孝典
九州旅客鉄道株式会社大分支社 副支社長	藤井 秀一郎
一般社団法人 大分県バス協会 専務理事	望月 郁男
大分市タクシー協会 会長	早瀬 勇治
公益財団法人 大分県交通安全協会 専務理事	筒井 啓祐
国土交通省 大分河川国道事務所 副所長	甲 斐 猛
大分県 土木建築部 道路建設課 参事監兼課長	瀬戸 祐介
大分中央警察署 署長	足達 竜二
大分東警察署 署長	原田 克宣
大分南警察署 署長	佐藤 隆俊
大分県 教育庁 学校安全・安心支援課 課長	佐藤 潔
大分市 教育委員会 教育部 教育監	野田 秀一
大分市 土木建築部 部長	姫野 正浩
大分市 都市計画部 部長	後藤 哲秀
大分市自治会連合会 理事	糸永 隆章
医療法人輝心会 大分循環器病院 副院長	内田 和宏
市民代表	河合 知美
市民代表	児玉 憲明
市民代表	廣瀬 菜美子

## 2 策定経緯

### ■策定経緯

年度	月日	策定経緯
令和6年度	6月5日～ 6月21日	大分市の自転車利用環境に関するアンケートの実施
	10月3日	第1回 大分市自転車活用推進協議会
	11月20日	第2回 大分市自転車活用推進協議会
	1月15日～ 2月14日	パブリックコメントの実施
	3月5日	第3回 大分市自転車活用推進協議会

### ■変更経緯

年度	月日	変更経緯
令和7年度	6月5日	第1回 大分市自転車活用推進協議会
	8月6日	第2回 大分市自転車活用推進協議会
	11月5日	第3回 大分市自転車活用推進協議会
	1月13日～ 2月12日	パブリックコメントの実施
	2月25日	第4回 大分市自転車活用推進協議会

### 3 アンケート調査結果

#### (1) 調査の概要

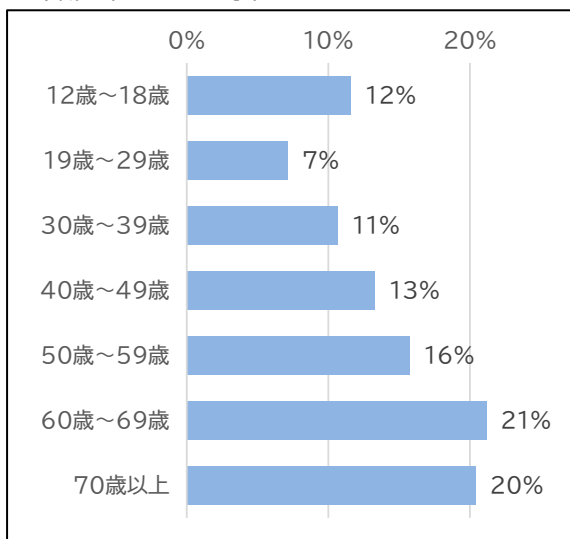
本市の自転車利用環境や市民の利用状況を把握するため、アンケートを実施しました。

##### ■調査の概要

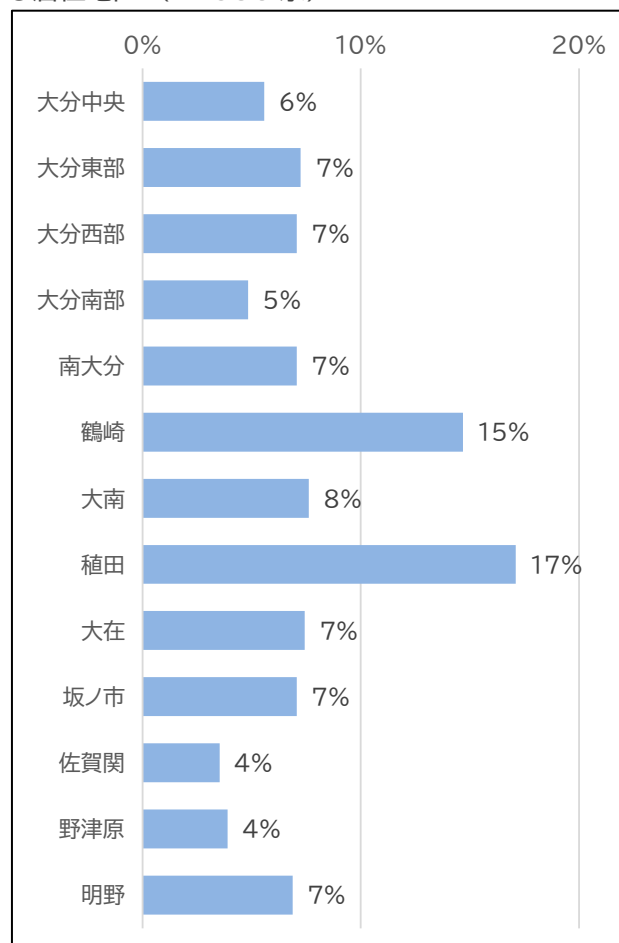
名 称：大分市の自転車利用環境に関するアンケート  
 方 法：郵送またはWEB 回答  
 期 間：令和6年6月5日～令和6年6月21日  
 対象者：大分市内に住む12歳以上の市民  
 発送数：1,500 部  
 回収数：541 票(うちWEB 回答179票)  
 回収率：36.1%

#### (2) 属性

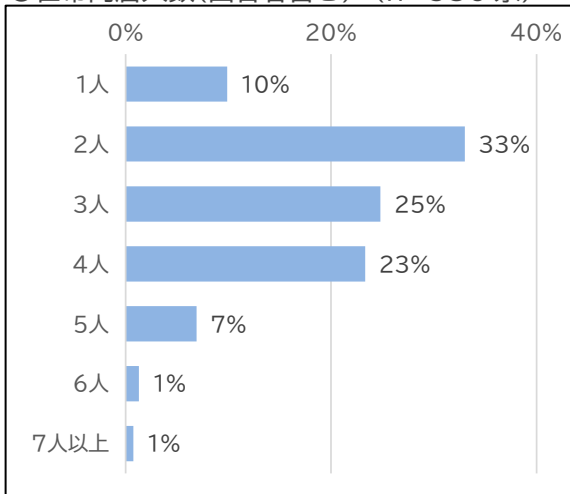
○年齢 (n=534 票)



○居住地区 (n=538 票)

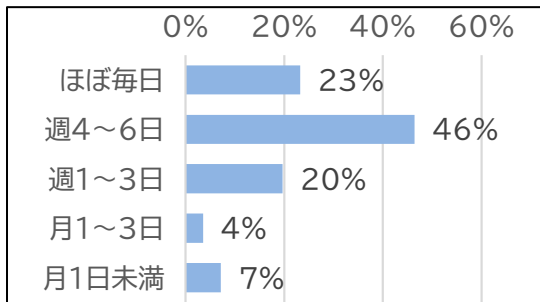


○世帯同居人数(回答者含む) (n=536 票)



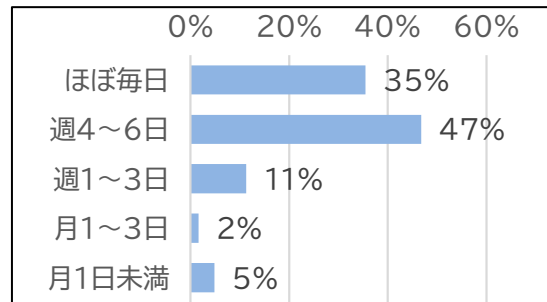
(3) 自転車利用頻度

①通勤 (n=56票)



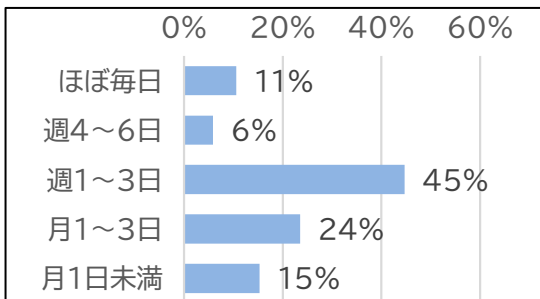
平均移動距離:4.6km

②通学 (n=62票)



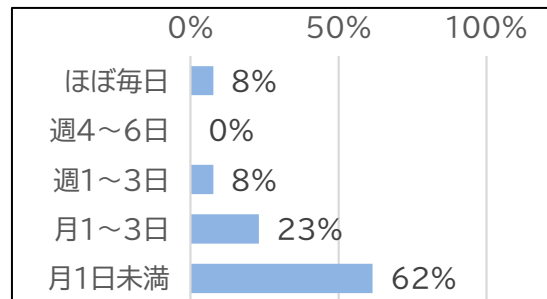
平均移動距離:4.2km

③買い物 (n=85票)



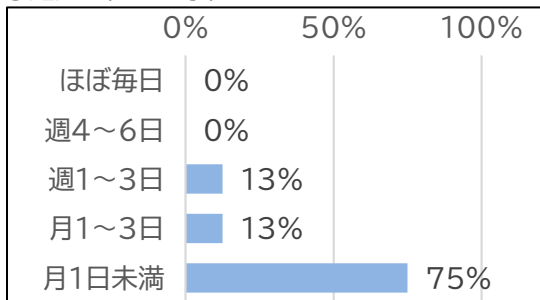
平均移動距離:1.9km

④通院 (n=13票)



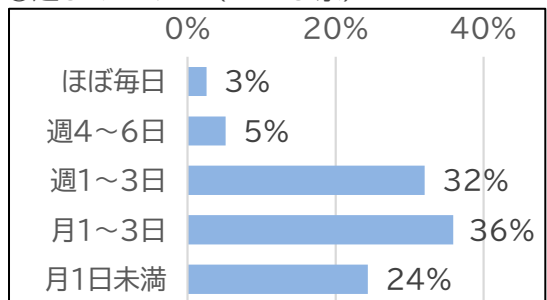
平均移動距離:3.8km

⑤送迎 (n=8票)



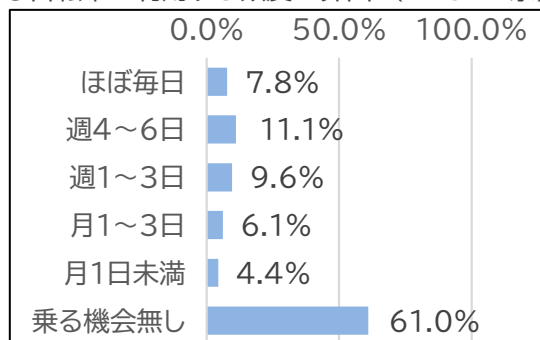
平均移動距離:13.5km

⑥遊び・レジャー (n=78票)



平均移動距離:6.7km

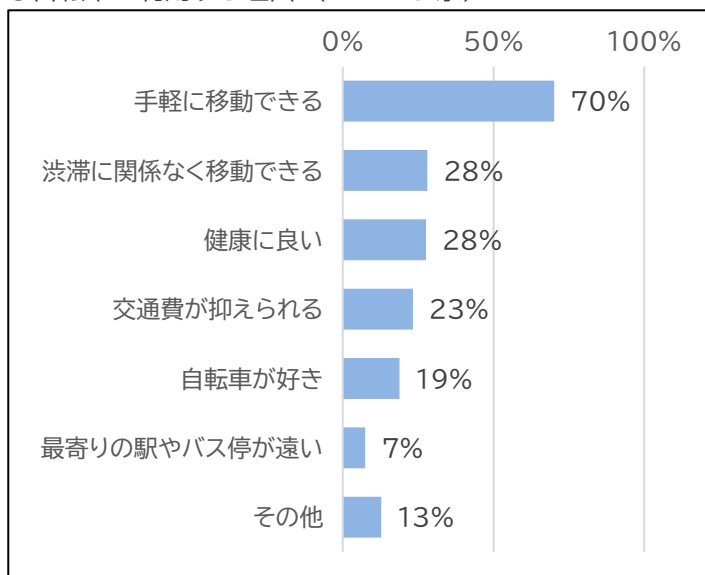
○自転車を利用する頻度の算出 (n=541票)



※①~⑥の設問の1つ以上に回答したうち、最も利用頻度が高いものから算出

## （４）自転車を利用する理由

○自転車を利用する理由（n=228票）

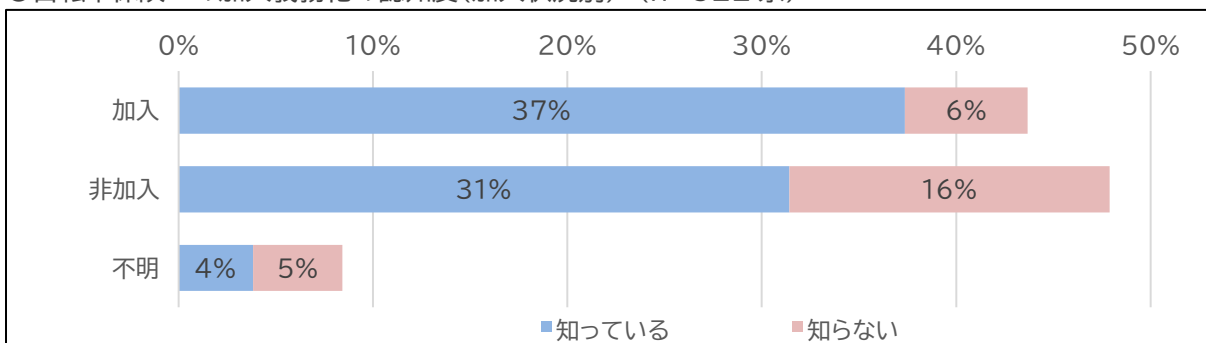


○「その他」の内訳(2票以上を抜粋)

・公共交通機関が不便	4票
・こどもの自転車の練習 または遊び	3票
・歩くより楽	2票
・車の免許が無いから	2票

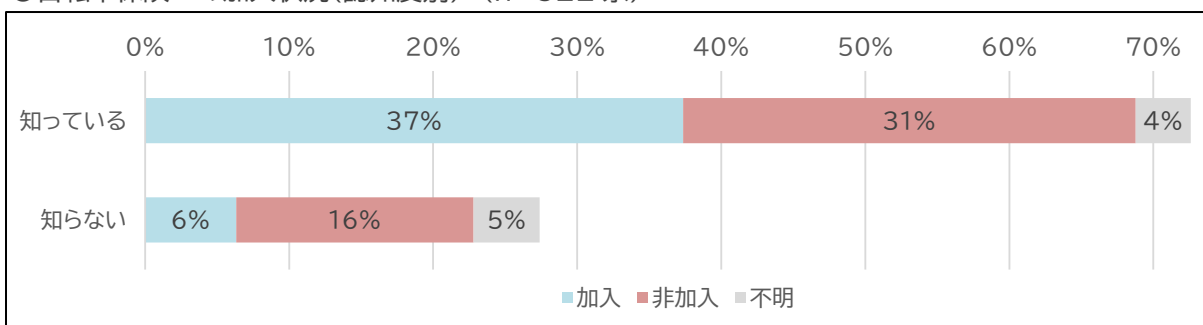
## （５）自転車保険

○自転車保険への加入義務化の認知度(加入状況別)（n=522票）



※グラフは、全体の票数(522票)に対する割合で表示している。

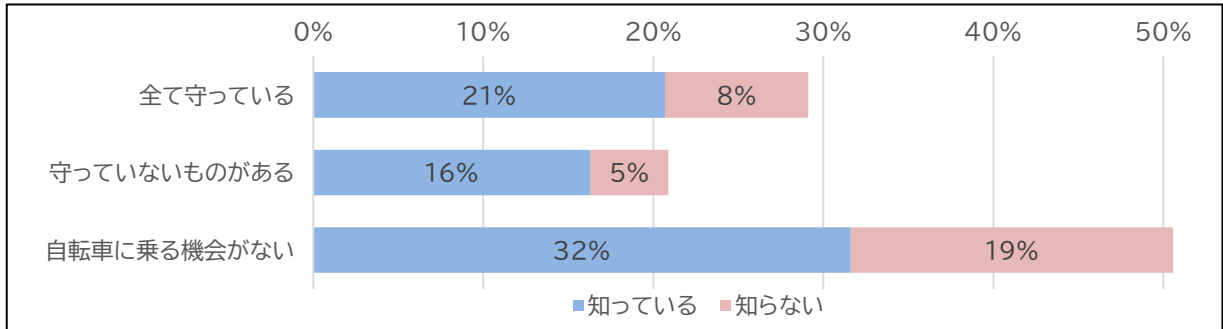
○自転車保険への加入状況(認知度別)（n=522票）



※グラフは、全体の票数(522票)に対する割合で表示している。

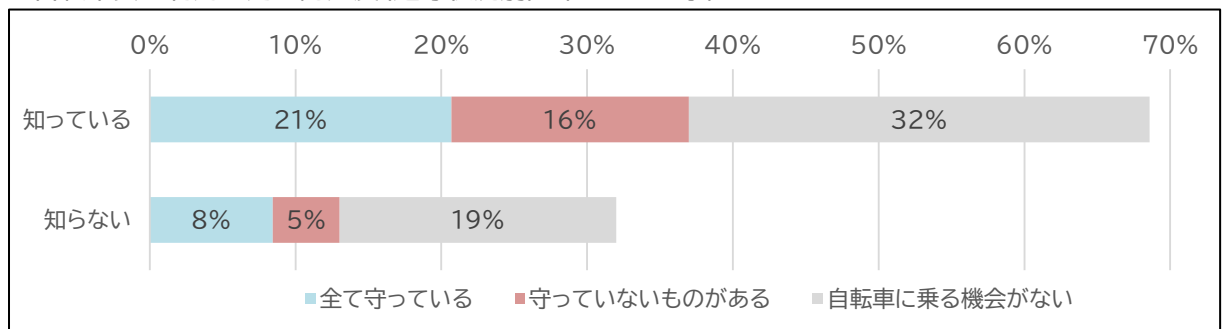
## (6) 自転車安全利用五則

○自転車安全利用五則の遵守状況(認知度別) (n=525 票)



※グラフは、全体の票数(525 票)に対する割合で表示している。

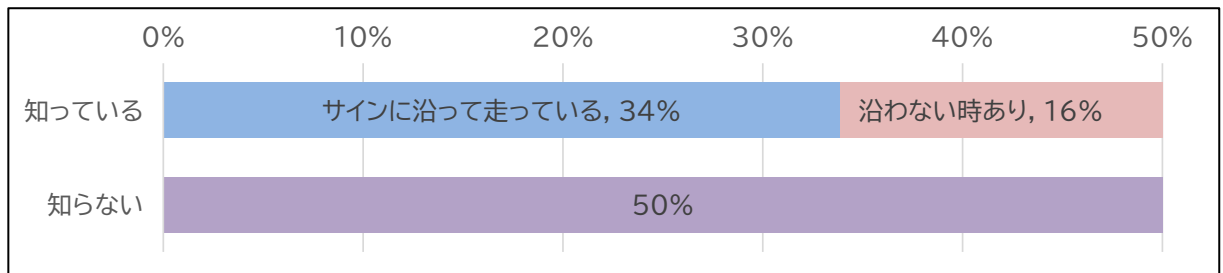
○自転車安全利用五則の認知度(遵守状況別) (n=525 票)



※グラフは、全体の票数(525 票)に対する割合で表示している。

## (7) 自転車誘導サイン

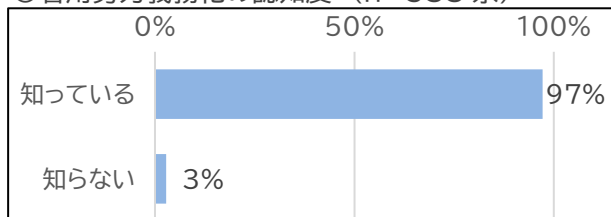
○自転車誘導サインの認知度(遵守状況別) (n=496 票)



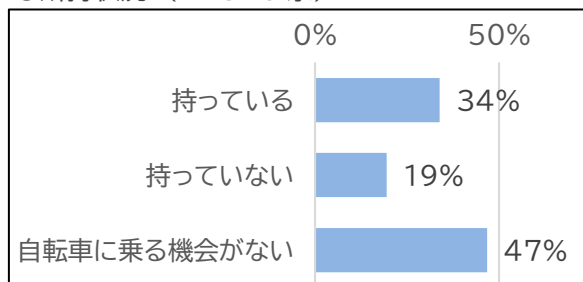
※グラフは、全体の票数(496 票)に対する割合で表示している。

## (8) 自転車ヘルメット

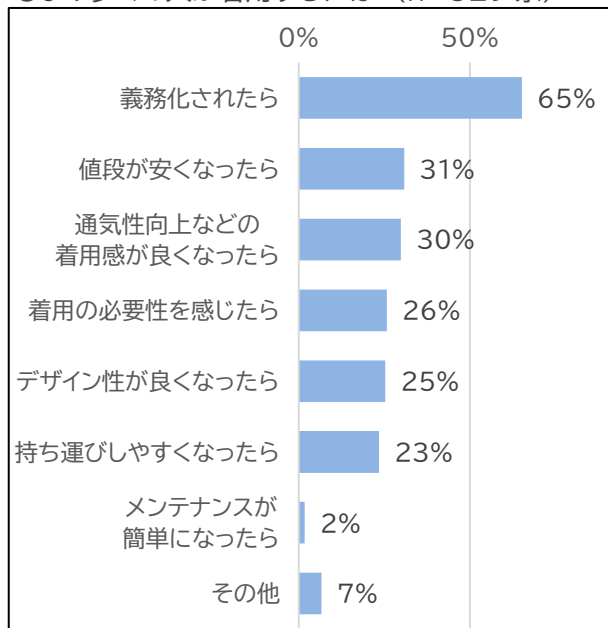
○着用努力義務化の認知度 (n=533 票)



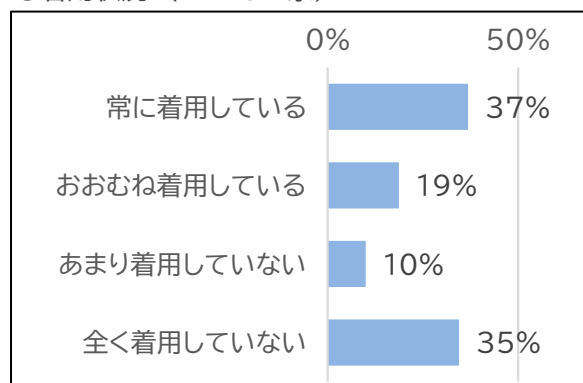
○所持状況 (n=520 票)



○より多くの人々が着用するには (n=529 票)

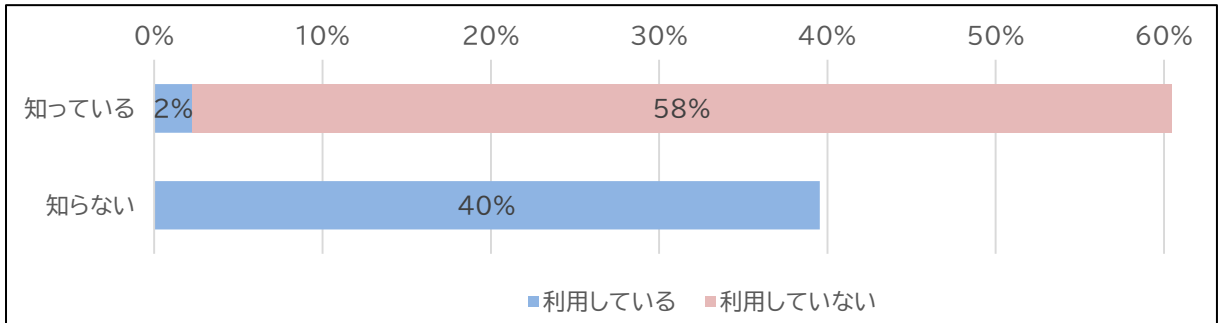


○着用状況 (n=252 票)

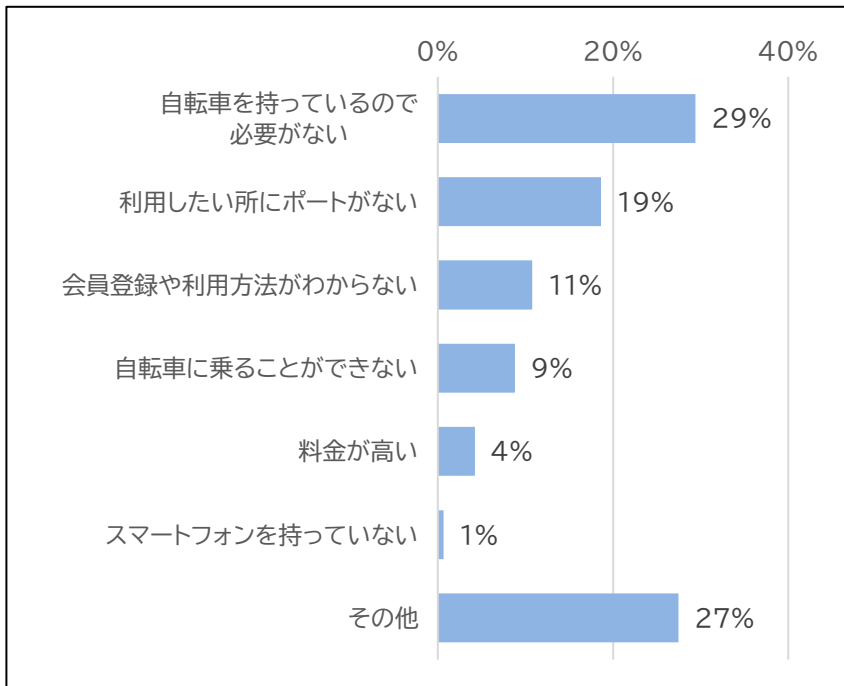


（9）おおいたサイクルシェア

○「おおいたサイクルシェア」の認知度(利用状況別) (n=531 票)



○知っているが利用していない理由 (n=306 票)



## (10) 大分市の自転車関連取組の重要度と満足度

※割合、重要度、満足度は、「わからない」を除いて算出した。

### ○総合評価

設問	重要度	満足度
1 自転車が走行しやすい環境の整備	4.6	2.4
2 バスが利用しやすくなるバス停付近の駐輪場の整備	3.7	2.5
3 シェアサイクルの普及促進	3.2	2.9
4 OITAサイクルフェス等の自転車イベントの実施	2.9	3.0
5 自転車の利用による様々なメリットの情報発信	3.6	2.9
6 自転車で観光しやすい環境の充実	3.8	2.7
7 自転車のルール・マナーの啓発	4.6	2.5
8 自転車ヘルメットの着用促進に向けた取組の実施	4.4	2.8

※重要度と満足度は、選択肢(①重要、②やや重要、③普通、④あまり重要ではない、⑤重要ではない)について、それぞれ重要な方から5点～1点を割り振った点数の平均値である。(「⑥分からない」は除外)

#### (1) 自転車が走行しやすい環境の整備

(「わからない」を除くn=498票)

重要度	票数	割合
重要	358	72%
やや重要	98	20%
普通	34	7%
あまり重要でない	5	1%
重要でない	3	1%
わからない	19	-

(「わからない」を除くn=410票)

満足度	票数	割合
満足	9	2%
やや満足	38	9%
普通	164	40%
やや不満	89	22%
不満	110	27%
わからない	79	-

#### (2) バスが利用しやすくなるバス停付近の駐輪場の整備

(「わからない」を除くn=473票)

重要度	票数	割合
重要	147	31%
やや重要	152	32%
普通	98	21%
あまり重要でない	55	12%
重要でない	21	4%
わからない	42	-

(「わからない」を除くn=327票)

満足度	票数	割合
満足	10	3%
やや満足	15	5%
普通	170	52%
やや不満	61	19%
不満	71	22%
わからない	156	-

#### (3) シェアサイクルの普及促進

(「わからない」を除くn=431票)

重要度	票数	割合
重要	61	14%
やや重要	93	22%
普通	169	39%
あまり重要でない	77	18%
重要でない	31	7%
わからない	84	-

(「わからない」を除くn=290票)

満足度	票数	割合
満足	9	3%
やや満足	25	9%
普通	202	70%
やや不満	31	11%
不満	23	8%
わからない	189	-

#### (4) OITAサイクルフェス等の自転車イベントの実施

(「わからない」を除くn=433票)

重要度	票数	割合
重要	44	10%
やや重要	65	15%
普通	184	42%
あまり重要でない	87	20%
重要でない	53	12%
わからない	85	-

(「わからない」を除くn=290票)

満足度	票数	割合
満足	14	5%
やや満足	28	10%
普通	217	75%
やや不満	17	6%
不満	14	5%
わからない	195	-

## (5) 自転車の利用による様々なメリットの情報発信

(「わからない」を除くn=481票)

重要度	票数	割合
重要	108	22%
やや重要	142	30%
普通	161	33%
あまり重要でない	49	10%
重要でない	21	4%
わからない	38	-

(「わからない」を除くn=357票)

満足度	票数	割合
満足	7	2%
やや満足	31	9%
普通	256	72%
やや不満	44	12%
不満	19	5%
わからない	128	-

## (6) 自転車で観光しやすい環境の充実

(「わからない」を除くn=479票)

重要度	票数	割合
重要	140	29%
やや重要	165	34%
普通	122	25%
あまり重要でない	33	7%
重要でない	19	4%
わからない	39	-

(「わからない」を除くn=348票)

満足度	票数	割合
満足	10	3%
やや満足	33	9%
普通	192	55%
やや不満	65	19%
不満	48	14%
わからない	137	-

## (7) 自転車のルール・マナーの啓発

(「わからない」を除くn=504票)

重要度	票数	割合
重要	354	70%
やや重要	84	17%
普通	61	12%
あまり重要でない	4	1%
重要でない	1	0%
わからない	15	-

(「わからない」を除くn=423票)

満足度	票数	割合
満足	25	6%
やや満足	24	6%
普通	188	44%
やや不満	87	21%
不満	99	23%
わからない	63	-

## (8) 自転車ヘルメットの着用促進に向けた取組の実施

(「わからない」を除くn=504票)

重要度	票数	割合
重要	290	58%
やや重要	125	25%
普通	75	15%
あまり重要でない	6	1%
重要でない	8	2%
わからない	17	-

(「わからない」を除くn=397票)

満足度	票数	割合
満足	24	6%
やや満足	39	10%
普通	217	55%
やや不満	61	15%
不満	56	14%
わからない	89	-

## (11) 自由回答

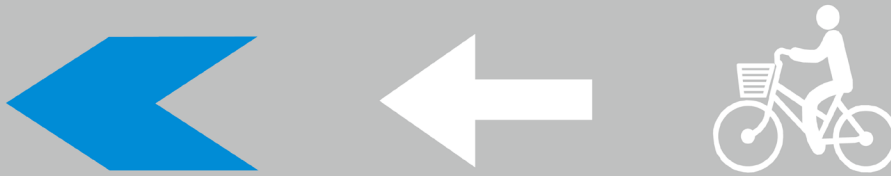
ご意見等の内容	意見数
○自転車マナーの改善に関する意見 自転車マナーの改善が必要(すべての世代、学生、高齢者、小学生等)、 自転車のルール違反への罰則強化が必要 等	63
○自転車通行空間の充実や改善に関する意見 自転車通行空間の充実や改善が必要、自転車通行空間への車の駐車対策が必要、 自転車通行空間の凸凹を改善してほしい、自転車の車道走行は怖い 等	43
○ヘルメット着用促進に関する意見 着用促進をさらに啓発する、着用義務化が必要、購入補助が欲しい、 デザインの良いヘルメットや髪型に配慮したヘルメットがあると良い 等	12
○駐輪場の充実・改善に関する意見 駐輪場を増やしてほしい、駐輪場の質を向上させてほしい 等	10
○シェアサイクルに関する意見 シェアサイクルを拡大してほしい、シェアサイクルでのヘルメット貸与 等	8
○ドライバーのマナー改善に関する意見 ドライバーへの自転車ルール啓発も必要 等	5
○歩道の改善に関する意見 自転車に乗る高齢者や小学生等の交通弱者のために歩道の凹凸をもっと減らしてほしい 等	3
○自転車施策(全般、その他)に関する意見 大分市の自転車施策を評価・期待している、「おおいたあるとつく」のような 自転車アプリの導入 等	15
○自転車施策へのネガティブな意見 郊外では自転車施策に興味がない 等	3
○その他の意見 バスレーンやBRTが必要、バスを充実させる、バイク駐輪場を増やしてほしい、 次世代モビリティ(電動キックボード等)の活用 等	16

## 4 自転車誘導サインの仕様

### <車道混在（自転車誘導サイン）のデザイン>

自転車誘導サインは交差点間の始点・終点部に設置し、その設置間隔が30mを超える場合には、中間部に矢羽根のみを30m以内の間隔で設置する。

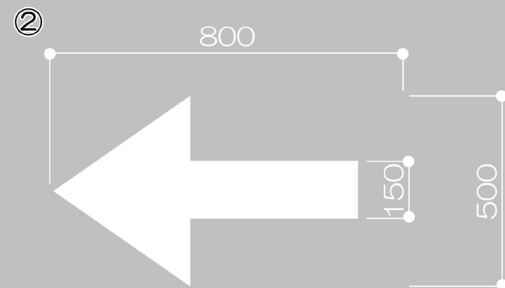
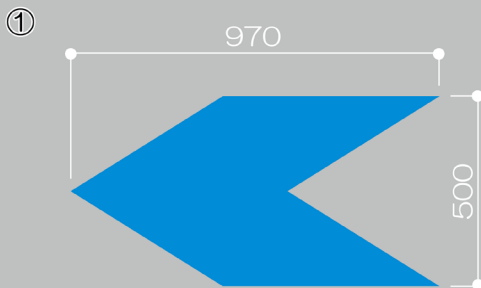
#### ◎交差点間の始点・終点部



#### ◎中間部：矢羽根のみ



### <寸法・材料>（単位：mm）



#### ◆着色に使用する材料

- ①： 熔融式区画線または熔融シート ライトブルー（※日塗工色 E65-60P～E69～50T 同等色）
- ②： 熔融式区画線または熔融シート 白色
- ③： 熔融シート 下地なし 白色

※仕様は、上記を標準とするが、道路状況等に応じて変更することができるものとする。

## 5 基本的な整備形態の詳細

### ■自転車道

自転車道は、自転車が通行するための空間として、縁石や柵等の構造物によって物理的に分離された道路の部分です。自転車道がある道路を自転車で通行する場合は、基本的に自転車は自転車道を通らなければならないとされています。双方向通行の整備形態も可能ですが、交差点での混乱を避ける等の理由から、ガイドラインでは「自転車道は一方通行を基本とする」とされており、双方向通行を選択する場合は条件が示されています。幅員は2m以上(やむを得ない場合は1.5mまで縮小可)とされています。

#### 【道路交通法】

第2条3の3 自転車道 自転車の通行の用に供するため縁石線又は柵その他これに類する工作物によつて区画された車道の部分をいう。

第63条の3 車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準に適合する自転車で、他の車両を牽引していないもの（以下この節において「普通自転車」という。）は、自転車道が設けられている道路においては、自転車道以外の車道を横断する場合及び道路の状況その他の事情によりやむを得ない場合を除き、自転車道を通行しなければならない。

#### 【道路構造令】

第2条2 自転車道 専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分を用いる。

第10条 自動車及び自転車の交通量が多い第三種（第四級及び第五級を除く。次項において同じ。）又は第四種（第三級を除く。同項において同じ。）の道路で設計速度が一時間につき六十キロメートル以上であるものには、自転車道を道路の各側に設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

2 自転車の交通量が多い第三種若しくは第四種の道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い第三種若しくは第四種の道路で設計速度が一時間につき六十キロメートル以上であるもの（前項に規定する道路を除く。）には、安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合においては、自転車道を道路の各側に設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

3 自転車道の幅員は、二メートル以上とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、一・五メートルまで縮小することができる。

4 自転車道に路上施設を設ける場合においては、当該自転車道の幅員は、第十二条の建築限界を勘案して定めるものとする。

5 自転車道の幅員は、当該道路の自転車の交通の状況を考慮して定めるものとする。

### ■自転車専用通行帯(自転車レーン)

自転車専用通行帯は、道路交通法に準じた呼称として「普通自転車専用通行帯」、通称「自転車レーン」とも呼ばれてきました。道路構造令では「自転車通行帯」の呼称で定義されています。

自転車専用通行帯は、自転車の専用通行帯を道路標示等により示したもので、自転車専用通行帯が表示されている道路を自転車で通行する場合は、基本的に自転車は自転車専用通行帯を通らなければならないとされています。自動車と同一方向への一方通行であり、幅員は1.5m以上(やむを得ない場合は1.0mまで縮小可)とされています。

#### 【道路交通法】

- 第20条 車両は、車両通行帯の設けられた道路においては、道路の左側端から数えて一番目の車両通行帯を通行しなければならない。ただし、自動車（小型特殊自動車及び道路標識等によつて指定された自動車を除く。）は、当該道路の左側部分（当該道路が一方通行となつていときは、当該道路）に三以上の車両通行帯が設けられているときは、政令で定めるところにより、その速度に応じ、その最も右側の車両通行帯以外の車両通行帯を通行することができる。
- 2 車両は、車両通行帯の設けられた道路において、道路標識等により前項に規定する通行の区分と異なる通行の区分が指定されているときは、当該通行の区分に従い、当該車両通行帯を通行しなければならない。

#### 【道路構造令】

- 第2条15 自転車通行帯 自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の部分をいう。
- 第9条の2 自動車及び自転車の交通量が多い第三種又は第四種の道路（自転車道を設ける道路を除く。）には、車道の左端寄り（停車帯を設ける道路にあつては、停車帯の右側。次項において同じ。）に自転車通行帯を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。
- 2 自転車の交通量が多い第三種若しくは第四種の道路又は自動車及び歩行者の交通量が多い第三種若しくは第四種の道路（自転車道を設ける道路及び前項に規定する道路を除く。）には、安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合においては、車道の左端寄りに自転車通行帯を設けるものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。
- 3 自転車通行帯の幅員は、一・五メートル以上とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、一メートルまで縮小することができる。
- 4 自転車通行帯の幅員は、当該道路の自転車の交通の状況を考慮して定めるものとする。

### ■車道混在(自転車誘導サイン)

車道混在は法定外表示で、自転車の通行すべき空間(車道の左側)をピクト表示等により示したものです。「自転車ナビマーク」、「自転車ナビライン」、「シェアドレーン」等のさまざまな呼称があり、本市では「自転車誘導サイン」と呼んでいます。

車道混在では自動車と自転車が道路空間を共有するため、自動車が自転車の通行空間として示された部分へ進入することは可能ですが、自動車は自転車に配慮しながら通行する必要があります。基本的には自動車と同一方向への一方通行(車道の左側)ですが、補助標識「自転車除く」が設置してある一方通行道路では、自動車の一方通行とは逆方向の車道上にも、「自転車誘導サイン」を設置します。



第2次大分市自転車活用推進計画  
令和8年3月(変更)

<お問い合わせ>

大分市 都市交通対策課  
〒870-8504 大分市荷揚町2番31号  
TEL (097)537-5969  
FAX (097)536-7719

