

令和7年度 第2回 大分市自転車活用推進協議会 議事要旨

1. 日 時 令和7年8月6日（水）10時00分～11時30分
2. 場 所 大分市役所 本庁8階 大会議室
3. 出席者 別紙参照
4. 議 事
 - （1） 「大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画」見直しについて
 - （2） 「大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画」見直しの方向性について
 - （3） 自転車誘導サイン設置基準の改訂について

<議事要旨>

● 前回協議会のご意見に対する報告①「国道442号の自転車道について」

※前回協議会後に道路管理者(大分県)よりいただいた回答を事務局より報告。
[市 HP 掲載「令和7年度第1回大分市自転車活用推進協議会 議事要旨」参照]

番号	発言要旨	回答要旨
1	【委員】意見 自転車専用道路の幅員について、自転車のハンドルの幅は約60cmであり、対面通行となると2台分で1m20cmとなる。沿道の条件もあるだろうが、全体の幅員が2mしかないとなるとあまり余裕がない、危ないな、と感じる。	—

● 前回協議会のご意見に対する報告②「高校生のヘルメット着用について」

※委員より、高校生のヘルメットの着用についての取組をご提案いただいた件について、大分県教育庁が実施した、各高校や PTA 等が参加する地域会議における高校生のヘルメット着用に関する啓発について事務局より報告。その後、大分県教育庁学校安全・安心支援課より補足説明。

番号	発言要旨	回答要旨
1	【委員】 県立高校における自転車事故発生状況において、対自動車の事故が一番多いとのことだが、その原因や責任について、どちらが大きい、などのデータはあるか。 よく県外からいらっしゃった方から、車道で自転車に乗っているとすごく危ないので乗れないということをよく聞く。自転車側の交通マナーを良くしようということだとは思いますが、自動車のマナーもすごく悪いと思われる。	【委員】 事故の報告等見ると、必ずしも自動車だけが悪いというわけではなく、自転車が一旦停止をして、左右を確認して渡る、などの交通ルールをしっかり順守していれば防げたと思われる事故も多い。自転車側もそういったところに気を付けて運転する、そういった指導を心掛けることが重要であると考える。

		【委員】 私も大分の自動車の運転マナーは悪いと感じている。自転車に関わる仕事をしているが、学生の事故の案件は、ほぼ毎日持ち込まれている。10年くらい前までは、自動車と自転車の事故であれば、ほぼ10:0で自動車に責任があるとされていたが、最近は保険会社も厳密に査定を行うようになり、8:2若しくは7:3くらいの過失割合となっているように見受けられる。
2	【委員】 ヘルメット着用について街頭調査をされているが、こういった方法で実施しているのか。	【委員】 大分市内では大分駅と府内大橋に職員が直接出向いて、ヘルメットをかぶっているか、ヘルメットはかぶっているけど顎ひもを外していないか、あるいは、携帯電話等の「ながら運転」をしていないか等について、下校の時間帯の16時～17時くらいの約1時間程度調査を行っている。
		【委員】 調査をする時間帯は非常に大事であり、例えば昼に調査を行うと、ヘルメットの着用率は、通学時間帯の朝・夕と比べると半分以下になると思う。学生以外の全般的な調査などについては、目的に応じて、調査の時間帯をよく検討した方が良い。

議事（１）「大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画」見直しについて

番号	発言要旨	回答要旨
1	—	—

議事（２）「大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画」見直しの方向性について

番号	発言要旨	回答要旨
1	【委員】青切符について補足説明 青切符というのは、「比較的軽微な道路交通法違反について、一定期間内に反則金を納付した場合は、公訴が提起されない制度」、いわゆる刑事罰を受けないですむ、という制度である。誤解をしてほしくないのが、現在でも違反である、ということ。今の段階では自転車が悪質で危険性の高い違反をした場合には、いわゆる赤切符にて処理する形になるが、自転車に青切符が導入されることで、反則金を納めれば刑事罰を受けなくて済む、ということである。 取締りの方法などは警察庁のほうから文書などが来ていないため、こういった取締りになるのかはまだ説明ができない。 対象は１６歳以上となり、ルールを知らなくても検挙の対象となる。これからは、自転車ルールの啓発がより大切になる。 指導・警告の範疇等、警察庁からの文書等をもって、今後の協議会で情報提供できればと考えている。	—

2	【委員】 外国人の対応についてお伺いしたい。中心部を自転車で走っていると、外国から来られた方が、集団・並走等で移動されているのを見かける。そういった方々に対して交通ルール・マナーがどの程度お知らせできているのか。 チラシの多言語対応や、外国の方が多く集まる事業所や学校などに向けたマナーアップ教室の開催といった対応を行っていただきたい。 実際に今、どのように対応されているか伺いたい。	【事務局】 多言語対応については苦慮するところではある。 外国から来られた方に、直接できることは少ないが、現在は、レンタサイクルを借りに来られた方に、県警が作っている多言語化された「自転車安全利用五則」を活用しながら、周知等を行っている。
3	【委員】 「大分県自転車革命」のチラシによる啓発等、大変いい取組だと思っているが、電動モビリティについてはどのような対応を行っているのか。 東京などでは電動モビリティの利用が増えているが、一方、外国では使用を禁止する国が出てきている。 電動モビリティの使用ルールについても、こういったチラシ等に明記するべきだと思う。	【委員】 「大分県自転車革命」のチラシに記載の二次元コードから繋がるサイトでも電動モビリティについての説明はしている。 また、このような啓発と同時に、今年、数件検挙を行っている。 店舗等にて対面で購入する場合には説明等がしっかりされていると思うが、通販等で購入される場合などは、ルール等を理解しないまま、使用している方も見受けられるため、広報していくことが大事だと感じている。
4	【委員】 資料2の12ページに示した学校の整備希望路線についてお聞きしたい。 限られた予算はあるかと思うが、整備の順番は、「交通量が多い」、「こ	【事務局】 資料に示している路線は、大分市がこれまで整備した路線、現在整備を検討している路線などを示したうえで、そのほか希望がありますか、ということでお聞きした学校の整備

	の路線は通学する生徒が多い」等の状況を考慮して整備の優先順位を決める、ということによいか。	希望路線になる。 整備計画路線については、学校の利用実態等も聞きながら、そして、国・県道の整備計画も踏まえながら、事故の発生状況や交通量等も確認し、今後の4年間こういったところを整備していくかを検討していきたい。
5	【委員】 概要版のハード施策のところについてお聞きしたい。 1つ目は、ハード施策とは一般的に、自転車道をハード的に作る、自転車誘導サインを付けていく、といったものをハード施策というものと理解している。「自転車歩行者道を『自転車ネットワークを補完する経路』と位置付け」とあるが、新たに位置づけるのか、それとも、今あるネットワークの中の自転車歩行者道をこのように位置づけて進めていくのか、そこについて教えてほしい。 2つ目は、自転車歩行者道を位置付けることによって、サインをどのように変えていくのか。概要版2枚目の右下に基本的な整備形態が示されているが、車道内に何かを整備するのではなく、歩道内に何か線を引く、そんなイメージなのか。	【事務局】 ハード施策については、現計画の中で、概要版に記載の3つの整備形態を整備するものをハード施策、これを整備しましても、ルールが行き届いていなければ正しい使い方がされない、ということで、併せてソフト施策というものを進めており、現計画の書きぶりの中で「ハード施策の方向性」ということで記載させていただいている。 委員のおっしゃるとおり、ハード施策とは3つの整備形態の整備を指している。 ネットワークを補完する自転車歩行者道については、今大分市が計画路線として挙げている路線の整備を進めていく中で、自転車歩行者道として指定されているものについては、一定の自転車が通る場所が確保されていることから、そこについては少し優先度を下げて、それ以外のものをまずは整備を進めていきたいと考えている。新たに自転車歩行者道の整備を進めていく、ということではなく、現状の自転車歩行者道というものがこれまでの計画図の中で示されていなかったため、それを示したうえで、それ以外の計

		画路線をまずは進めていきたいと考えている。 ただし、自転車歩行者道に指定された路線についても、整備をしないということではなく、利用の実態等考慮したうえで、整備を検討していきたい。
6	【委員】意見 資料2の12ページに示された高校に聞き取りした整備希望路線について、ネットワークの整備をしているので、これまで整備した路線と併せて記載したほうが、見る方が理解しやすいのではないか。	—
7	【委員】 ネットワークの整備の検討のところで、高校へのアンケートや国や県の整備計画を中心に路線を抽出する、とあるが、一般の方々への自転車通行空間ネットワークの周知も大切である。 一般の方々が利用されているのが、駅や近所のスーパー、大きな商業施設といったところになる。施設の駐輪場といった場所を活用しながら、ネットワークや矢羽根の周知といった、一般の方に向けた取組も大事ではないかと思う。	【事務局】 ネットワークの整備については、高校生の利用が多いといったところで高校周辺、そして、一般の方も含めた利用が多いところで駅周辺を中心に進めたいと考えているが、交通量や事故の発生状況等を踏まえ、路線を選定していきたいと考えている。 駅周辺等、ネットワークが整備されたところを、一般の方が通行することで左側通行や自転車誘導サイン等の周知が進み、実践していただくことで、整備されていないところにおいても、ルール等が広がっていくものと考えている。

議事（3）自転車誘導サイン設置基準の改訂について

番号	発言要旨	回答要旨
1	—	—

その他

番号	発言要旨	回答要旨
1	【欠席委員】事前に頂いた質問を事務局より紹介 ①2026年4月より自転車の交通違反に対して青切符が導入される。信号無視、逆走、スマホ運転等の重大な過失に対する導入は賛成できる。しかし、道路によって自転車が車道を走るべきとされると危険を感じることもあり、横を走ったトラックに吸い込まれそうになるような道路ではたとえ矢羽根の道でも歩道を走りたくなる。矢羽根をつける道を再検討してはどうか。例えば大道のスーパーメロンの横は歩道が広いですが、矢羽根がついている。 ②また、警察の方も取り締まりをどのようなケースとするのか言及して頂きたい。 ③さらにドライバーに対して以前大分でも検討していた、自転車の横を通るときには1.5mあける思いやり運動を再度行ってみてはどうか。	【事務局】 ①歩道がある道路への矢羽根設置の再検討については、自転車や自動車の利用の実態を考慮し、整備路線の選定を行う。議事(2)での説明のとおり、来年度からの新たな計画では、標識等により自転車の歩道通行が可能となっている路線については「自転車ネットワークを補完する経路」として位置付け、それら以外の路線の整備を優先して進めていきたい。 ②青切符の取り締まりのケースについては、さきほど、大分東警察署より、青切符の導入について御説明いただいたが、具体的な取り締まりのケースについては、詳細が分かり次第、本協議会への情報提供をお願いしたいと考えている。 ③自動車ドライバーに対する自転車への思いやり運動については、令和3年度から5年度まで、大分市自転車走行空間ネットワーク整備推進協議会が主体となり、自動車ドライバー向けの啓発活動を実施していたが、センターラインが黄色の路線では、自動車が自転車を追越す際にセンターラインをはみ出して走行することが禁止されているといった課題があった。令和6年5月24日に改正された道路交通法によると、「車道で自転車を追い越す車に自転車との間隔に応じた安全な速度での走行」が義務付けられていることから、その啓発については、警察と協議してまいりたい。

2	【委員】 自転車歩行者道の路線については、車道の誘導サインは設置しないということか。	【事務局】 自転車誘導サインが整備されていない路線で、普通自転車通行可の指定を受けた、いわゆる自歩道については、今後は、整備をしない、ということではなく、整備の優先順位を下げたい、と考えている。ただし、路線によっては歩道の幅が狭くて危険な歩道もあるため、その状況や、実際に自転車がどこを通っているかなどを見ながら、整備路線の検討をしていきたい。
3	【委員】意見 考え方に異論はないが、乗る自転車の種類によって変わってくる。 歩道の幅があるからと言ってロードバイクで歩道を走れば、歩行者にとって大変危険である。幅員に対する実際の利用者の走り方など、バランスを見ながら検討していただきたい。	—
4	【委員】意見 朝日生命ビルの前にシェアサイクルのポートがあるが、あそこの歩道の管理はどこがしているのか。 有料でも一般の市民に自転車を置けるような駐輪場があれば良いな、と思っている。	【事務局】 国道であり、国の管理となっている。シェアサイクルは市が占用申請し、置かせていただいている。

5	【委員】 シェアサイクルを利用されている方でヘルメットをかぶっている方を見たことがない。シェアサイクルに関するヘルメットの考え方を教えてほしい。	【事務局】 シェアサイクルの運営に関しては、(株)ドコモ・バイクシェアが行っているが、ヘルメット着用に関しては、サイズが合わないなどの安全性の問題、人が被ったものを使用するといった衛生上の問題、そして盗難の問題等があり、利用者に準備していただくよう考えており、利用者にもアプリ上などで、そのように周知をしている。 以前、事業者が他の地域において、試験的にヘルメットを置いて貸し出す取り組みを行ったが、利用者はほとんどいなかったと聞いている。 そういったことから、利用者に準備していただく、ということで考えている。
---	---	---