



「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

令和 7 年 8 月

都市計画部 都市交通対策課

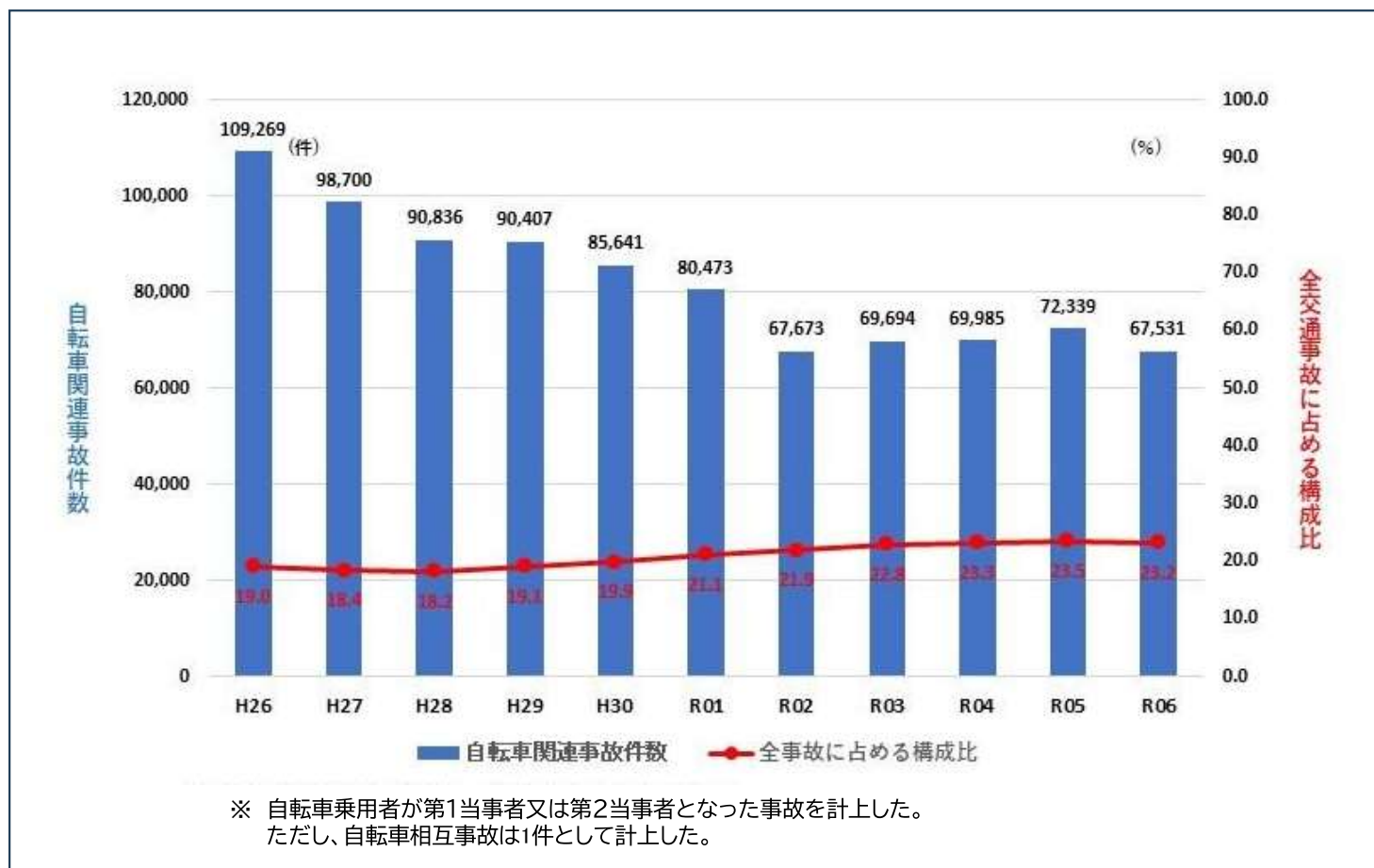


自転車走行空間ネットワーク整備計画の検証

1. 自転車を取り巻く状況①

〈自転車事故（全国）：自転車関連事故件数の現状〉

- 平成26年から令和2年まで減少したが、令和3年以降は**増加傾向**にある。



資料：警察庁

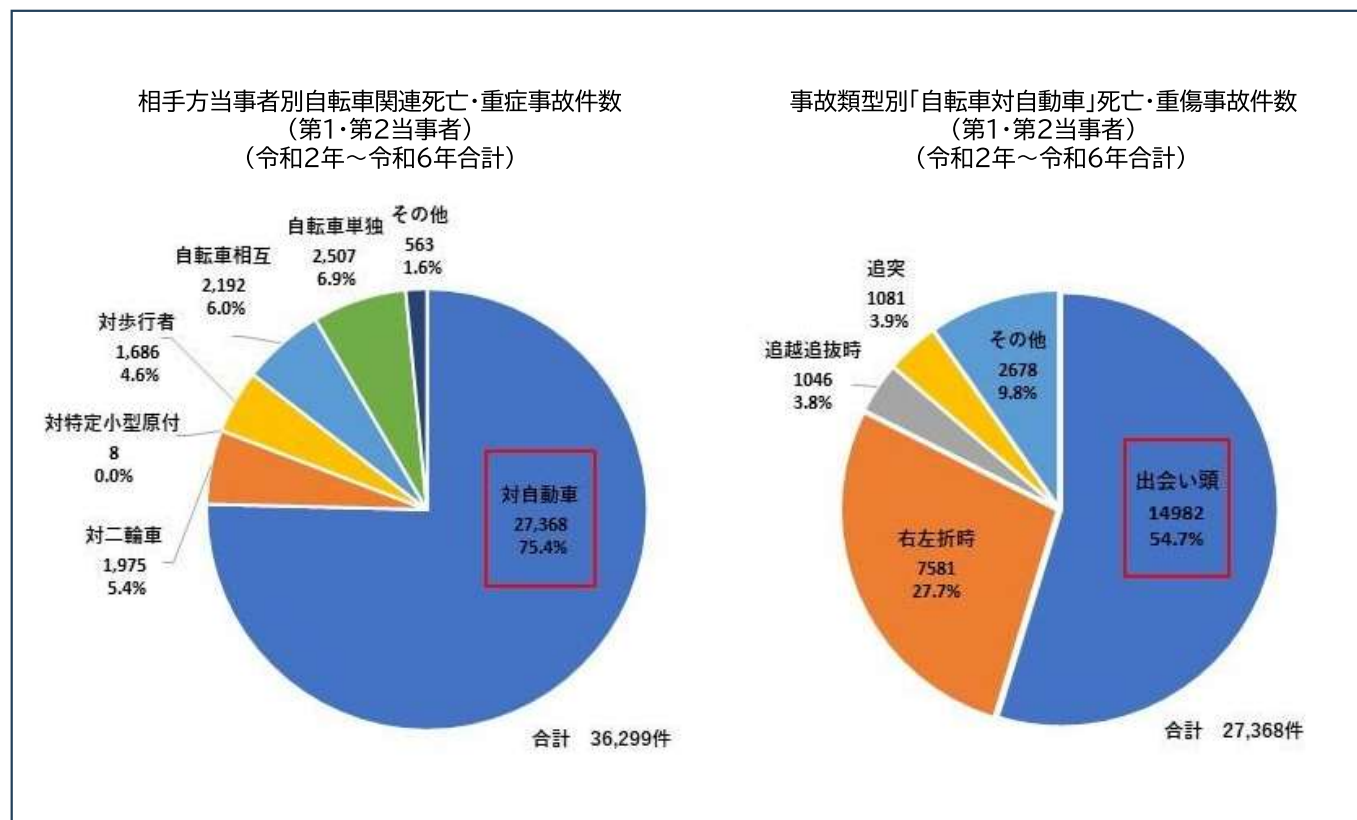


自転車走行空間ネットワーク整備計画の検証

1. 自転車を取り巻く状況②

〈自転車事故（全国）：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。



資料：警察庁



自転車走行空間ネットワーク整備計画の検証

1. 自転車を取り巻く状況③

〈令和3年度以降の自転車に関する道路交通法の主な改正〉

令和5年4月

- すべての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化

令和5年7月

- 電動キックボード等の交通方法に関する規定

令和6年11月

- スマホ運転、酒気帯び運転の罰則強化

令和8年4月(予定)

- 青切符による取締り導入（令和8年4月から）

〈令和3年度以降の自転車に関する条例の主な改正〉

令和3年4月

- 自転車通学生のヘルメット着用が努力義務化

令和3年4月

- 自転車保険加入義務化

令和5年4月

- すべての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化



大分県警察

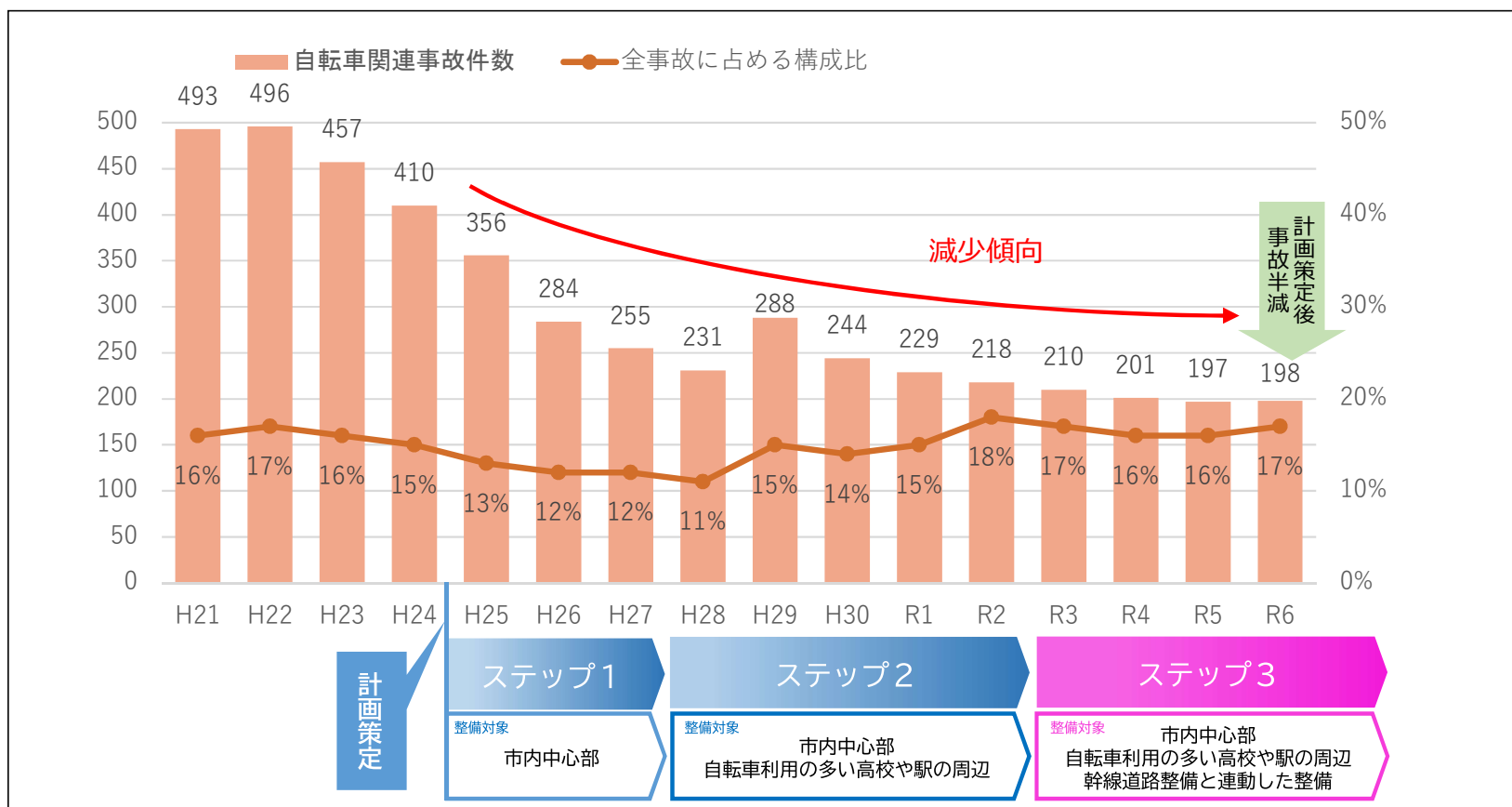


自転車走行空間ネットワーク整備計画の検証

2. 大分市の現状①

〈自転車事故（大分市）〉

- 本市における自転車関連事故の件数は減少傾向にある。



※自転車乗用者が第1当事者又は第2当事者となった事故
ただし、自転車相互事故は1件として計上した

資料：大分県警察資料を基に作成



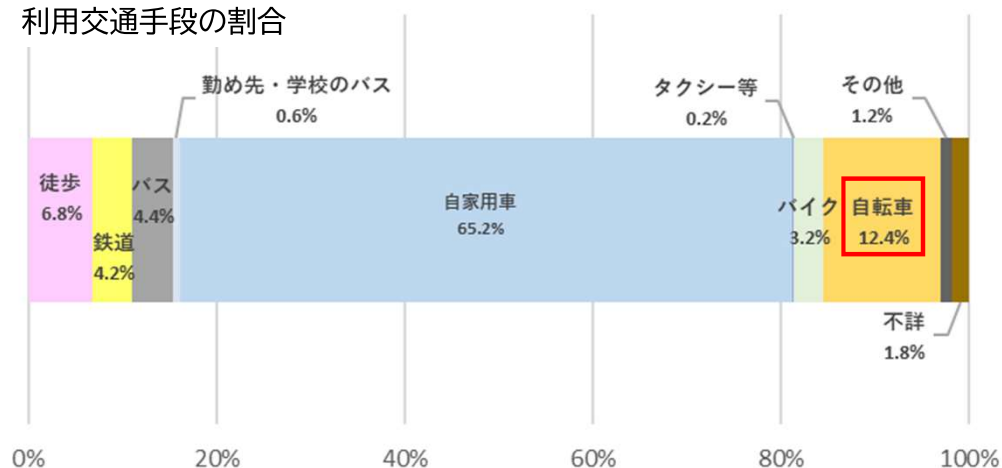
自転車走行空間ネットワーク整備計画の検証

2. 大分市の現状②

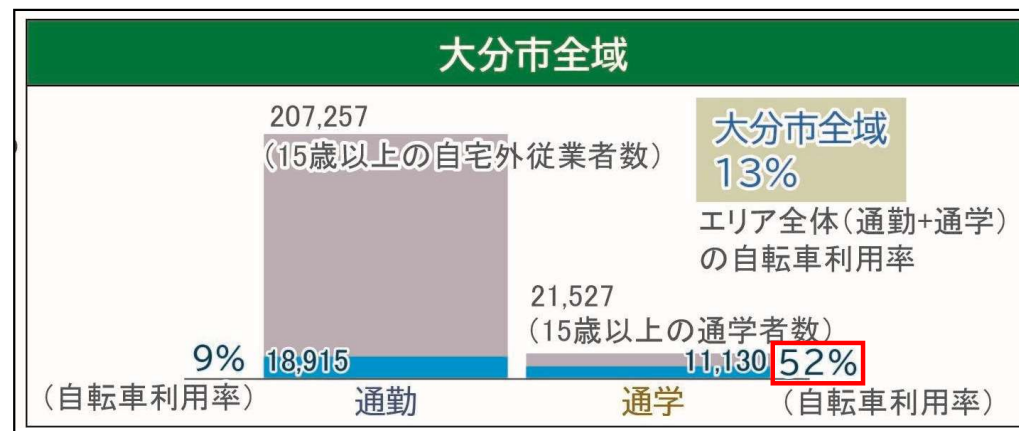
〈自転車利用状況〉

- 自転車は、自家用車に次いで2番目に利用が多い重要な交通手段となっている。
- 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。
- 自転車利用者のうち96%は本市内での移動となっている。

利用交通手段の割合



資料: 令和2年国勢調査を基に作成



資料: 令和2年国勢調査を基に作成



自転車走行空間ネットワーク整備計画の検証

3. 自転車通行空間ネットワーク整備の状況①

(1) 計画期間の位置付けと目標

年度	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
計画期間の位置付け	新規取組の試行的実施、検証期間			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					市全体へネットワークや取組を順次広げる期間				
整備対象	・ 市内中心部			・ 市内中心部 ・ 自転車利用の多い高校や駅の周辺					・ 市内中心部 ・ 自転車利用の多い高校や駅の周辺 ・ 幹線道路整備と連動した整備				
計画目標 (整備延長)	5 km			20 km					25 km				

(2) 令和3年度～令和7年度の整備実績

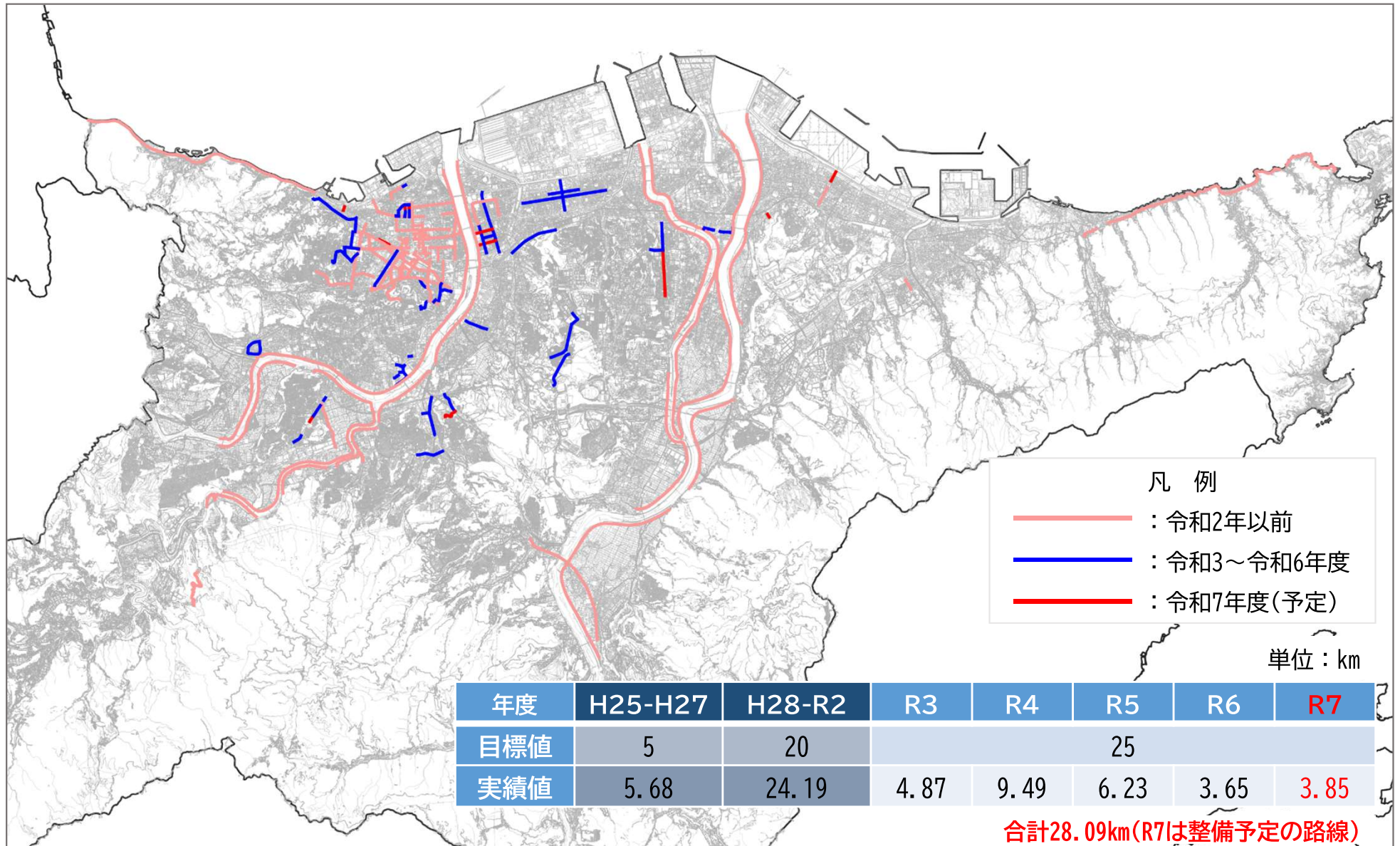
- 令和7年度分の整備が完了すれば、整備延長が**28.1 km**となり、整備目標を達成する見込みである。
- 中心部ではさらなる整備を推進するとともに、郊外部においては高校、駅周辺を中心に、自転車ネットワークの拡大を図った。
- 国道、県道等の幹線道路においては、道路拡幅等の道路整備と連動し、自転車ネットワークの拡大を図った。



自転車走行空間ネットワーク整備計画の検証

3. 自転車通行空間ネットワーク整備の状況②

(3) 整備箇所





自転車走行空間ネットワーク整備計画の検証

3. 自転車通行空間ネットワーク整備の状況③

(4) まとめ

- 整備状況

〈中心部〉

- 中心部は整備が進んでいる。

〈郊外部〉

- 郊外部においては整備を進めているものの、未整備箇所も多く、また、学校からの要望も寄せられていることから、今後も学校や駅周辺の継続的な整備が必要である。

- 課題

- 令和7年度の整備完了時点において、整備率は約3割にとどまり、約7割が未整備の状況である。
- 現計画策定時からの検討事項である自転車歩行者道の取扱いについては、引き続き検討が必要。
- 計画策定から10年以上経過しているため、維持管理の取組が必要である。



「自転車走行空間ネットワーク整備計画」の見直し

A. ハード整備の方向性

- 自転車事故も順調に減少してきており、今回の見直しでは、ハード整備の方向性に大きな変更はしない。市全体へのネットワークを広げる取組を引き続き行う。
- 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、他のネットワーク計画路線の整備を優先的に行う。

〈整備の位置づけ〉

令和3年度～：市全体へネットワークや取組を順次広げる期間

〈自転車活用推進計画の基本方針と目標〉

基本方針：だれもが安全・快適に自転車を利用できるまちの実現

分野	目標	施策
都市環境	都市の自転車利用環境の向上を図ることにより、便利で快適、きれいなまちをつくれます。	1. 安全で快適な自転車通行空間づくり 2. 便利で適切に利用される駐輪環境づくり 3. 交通施策と連動した便利で多様な仕組みづくり

第2次自転車活用推進計画 目標（抜粋）

ハード施策の方向性

R8

R9

R10

R11

市全体へネットワークや取組を順次広げる期間

- 市内中心部
- 自転車利用の多い高校や駅の周辺
- 幹線道路整備と連動した整備



「自転車走行空間ネットワーク整備計画」の見直し

B. 計画目標

- 第2次大分市自転車活用推進計画に定められた25 km/5年を計画目標とする。

整備延長：25km（令和7年度～令和11年度）

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＞

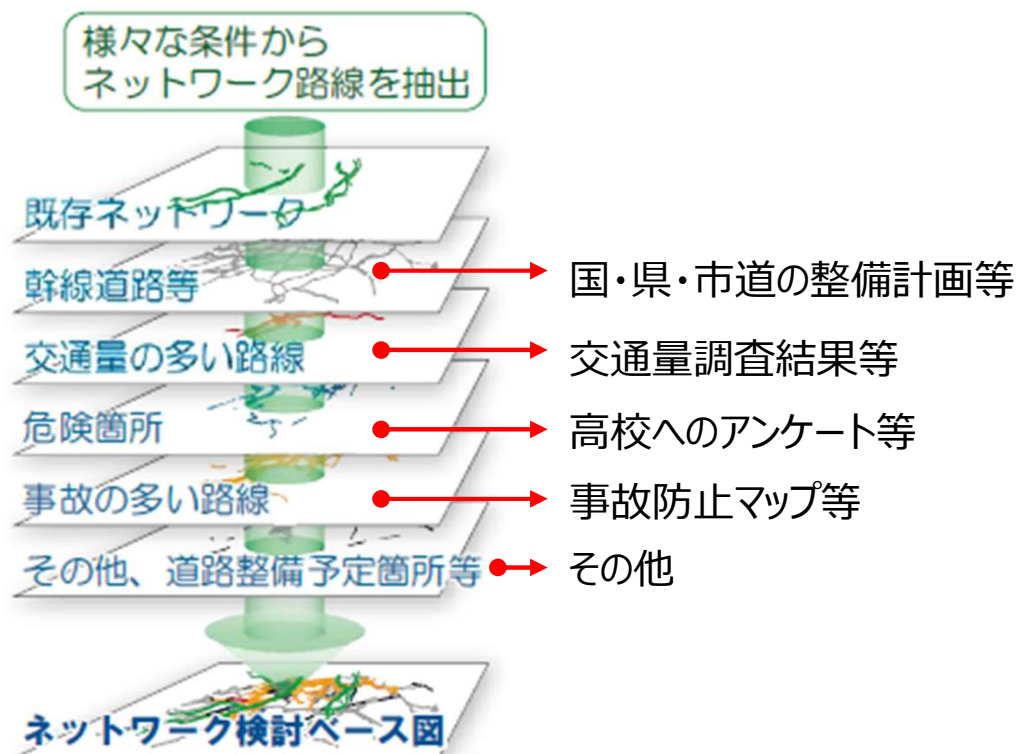
第2次自転車活用推進計画 評価指標（抜粋）



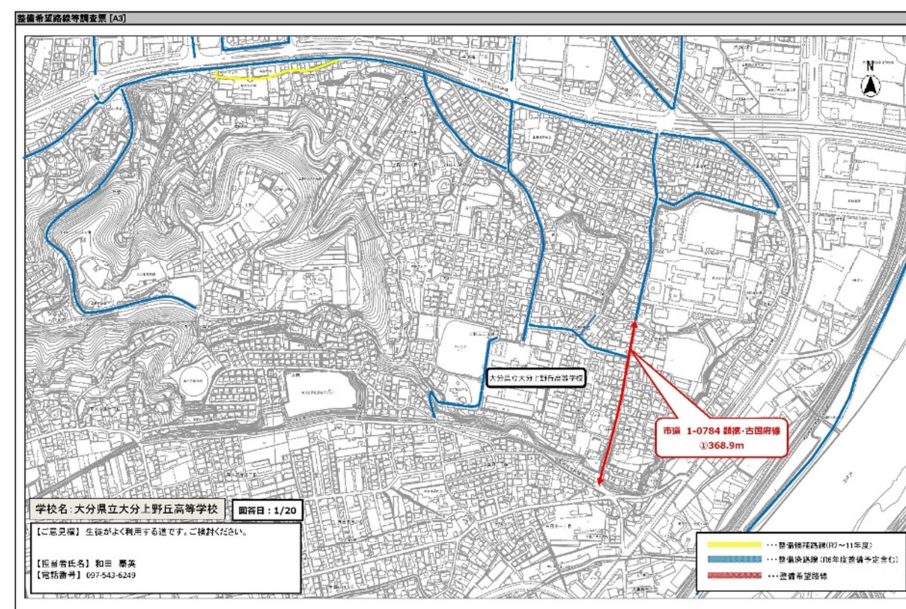
「自転車走行空間ネットワーク整備計画」の見直し

C. ネットワーク整備計画の検討

- ハード整備の方向性における「自転車利用の多い高校や駅の周辺」、「幹線道路整備と連動した整備」として、「高校へのアンケート」及び「国・県・市道の整備計画」を中心に路線を抽出し、必要に応じて、事故発生状況等の諸条件を考慮しながら、次期整備路線の選定を行う。



高校へのアンケート結果(抜粋)



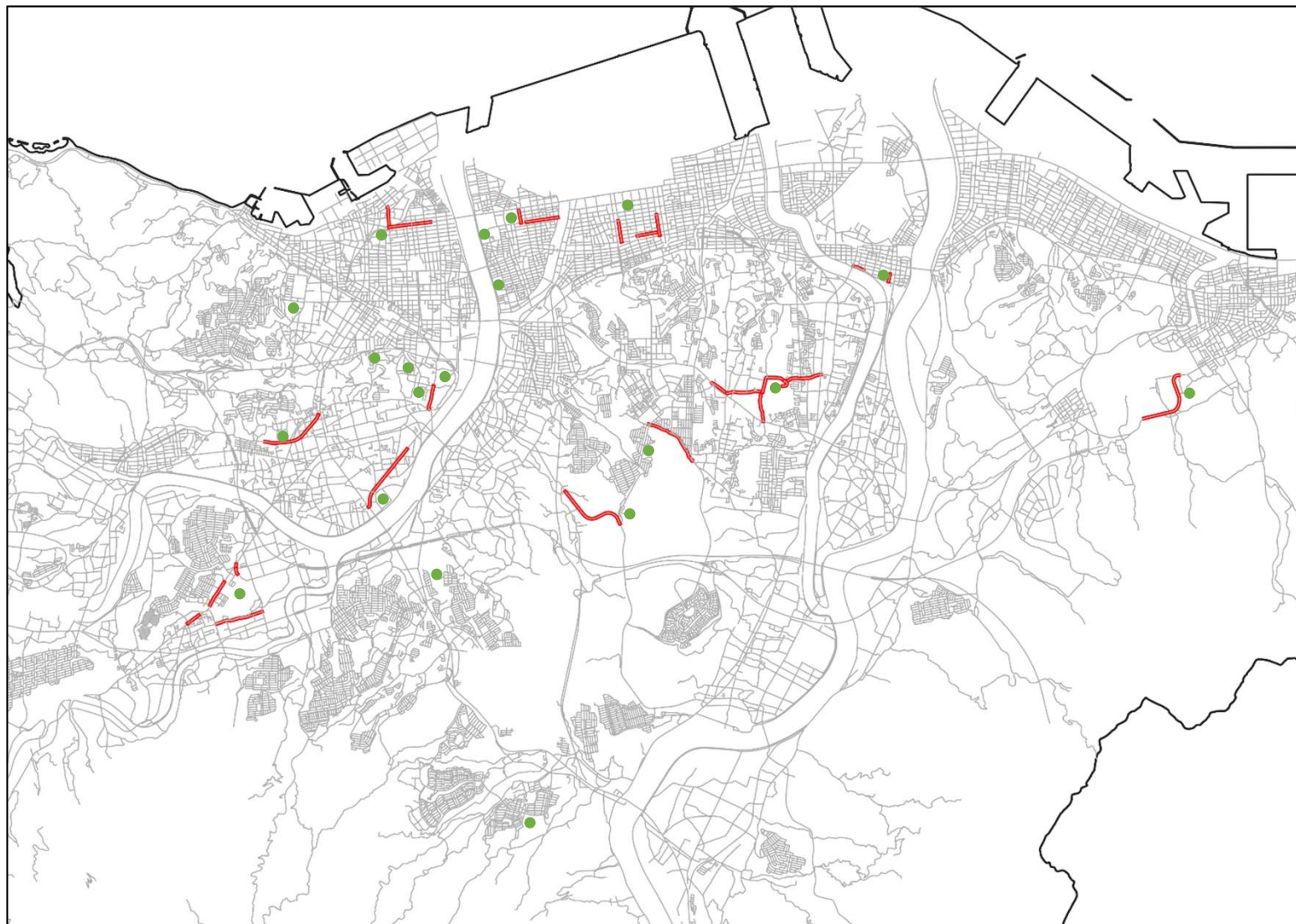
- 整備候補路線(R7~11年度)
- 整備済路線(R6年度整備予定含む)
- 整備希望路線



「自転車走行空間ネットワーク整備計画」の見直し

C. ネットワーク整備計画の検討

- 高校へのアンケート結果（まとめ）



■■■■ 整備希望路線

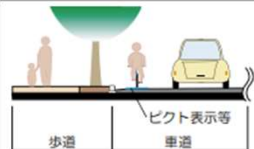
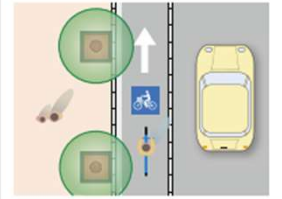
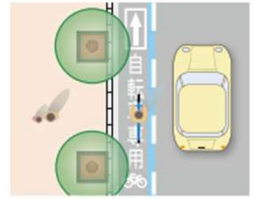
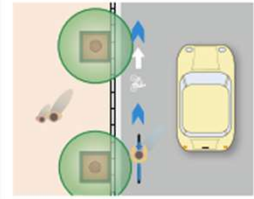
● 高校

「自転車走行空間ネットワーク整備計画」の見直し

D. 整備形態の選定

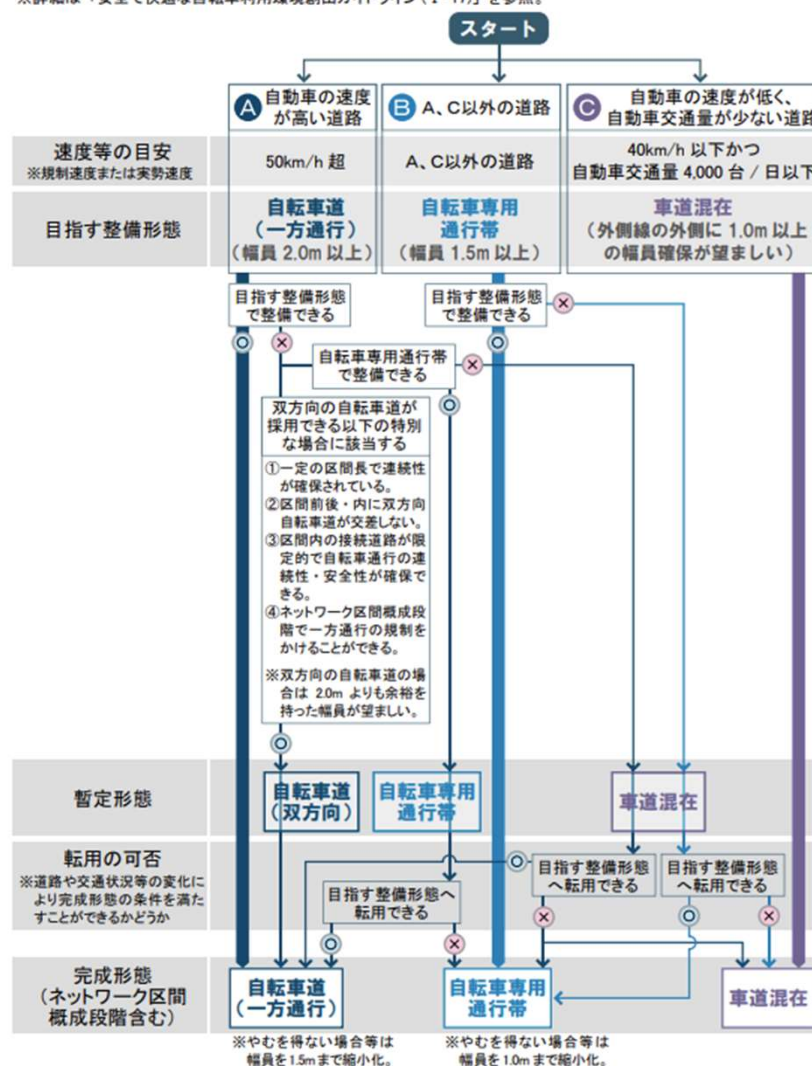
- 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」は令和6年6月に改定が行われたが、考え方に変更がないため、現計画のとおりとする。

■基本的な整備形態

自転車道	自転車通行帯 (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：庄の原佐野線側道（大分市）
断面図	断面図	断面図
 歩道 自転車道 緑石・塀等 車道	 歩道 自転車通行帯 緑・藍色等 車道	 歩道 ピクト表示等 車道
平面図	平面図	平面図
		
特徴	特徴	特徴
- 幅員は2.0m以上（やむを得ない場合は1.5m以上）。 - 緑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方向通行を適用できる。	- 幅員は1.5m以上（やむを得ない場合は1.0m以上）。 - 自転車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。	- 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。 - 一方通行。

■整備形態選定フロー（概略版）

※詳細は「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（I-17）」を参照





「自転車走行空間ネットワーク整備計画」の見直し

E. 維持管理等

- 方針に変更はないが、現状に合わせ、記載内容の見直しを行う。

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、様々な要素が影響するため、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、自転車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。また、**車道混在における自転車誘導サイン表示については、整備箇所の現状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。**

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。

大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画 維持管理等（P57 抜粋）



目次構成の検討

■第2次大分市自転車活用推進計画 変更案

第1章 計画の概要	第5章 基本計画
1. 計画と目的	1. 基本方針
2. 計画期間	2. 目標と施策の体系
3. 計画対象区域	3. 評価指針
4. これまでの経緯	第6章 具体的な取組
5. 計画の位置づけ	目標1に関する取組
6. 上位・関連計画	目標2に関する取組
第2章 現状把握	目標3に関する取組
1. 大分市の概況	目標4に関する取組（ソフト施策の取組）
2. 自転車の特性	第7章 自転車通行空間ネットワーク整備計画
3. 国内の自転車利用実態	1. ネットワーク計画の概要
4. 大分市の自転車利用実態	2. STEP3の検証と課題
5. アンケート調査結果	3. 方向性の検討
第3章 前回計画の検証	4. ネットワーク整備計画
1. 前回計画と国の計画との関連性	第8章 推進体制
2. 年度別取組状況の整理	1. 推進体制
3. 数値目標の達成状況	2. 進行管理
4. 目標ごとの評価	資料編
第4章 国の方向性と本市の課題	
1. 都市環境	
2. 健康	
3. 観光	
4. 思いやり〈安心・安全〉	

- 第7章にハード施策に関する内容を集約して記載する。
- 更新が必要な項目については、別途更新を行う。

■自転車走行空間NW整備計画

第1章 概要
1. 背景と目的
2. 計画期間
3. 計画対象区域
4. 計画の位置づけ
5. 自転車活用推進計画
第2章 自転車を取り巻く状況
1. 自転車事故
2. 自転車通行空間の自転車事故抑止効果
3. 道路交通法改正の経緯
4. 道路構造令の一部改正
5. 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」
6. 新型コロナウイルス感染症の感染拡大を受けた取組の推進
7. 自転車を取り巻く状況のまとめ
第3章 大分市の現状と課題
1. 自転車利用状況
2. 人の動きと市民意向
3. 自転車事故
4. 条例の制定
5. まとめ
第4章 ステップ2の検証と課題
1. ハード施策の検証
2. ソフト施策の検証
3. 検証結果のまとめ
第5章 施策の方向性の検討
1. 課題等の整理
2. 方向性の検討
第6章 ネットワーク整備計画
1. 基本方針
2. 計画目標
3. ネットワーク整備計画策定の手順
4. ネットワーク計画
5. 整備形態の選定
6. 維持管理等
7. ソフト施策
第7章 事業の推進
1. 推進体制
2. 進行管理
第8章 資料編