



1. 自転車を取り巻く状況

〈自転車事故（全国）〉

- ・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。
- ・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。

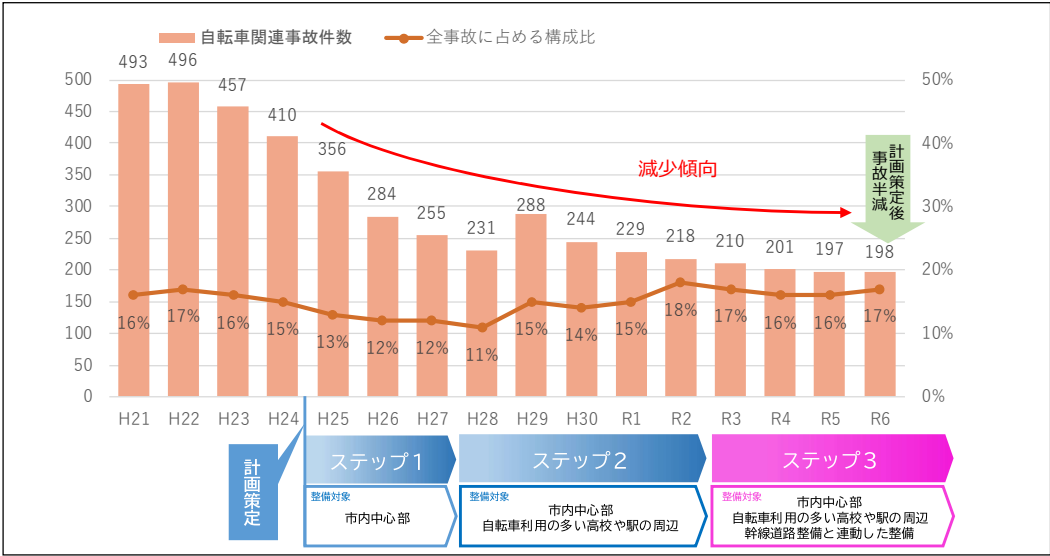
〈令和3年度以降の自転車に関する道路交通法・条例の主な改正〉

- ・ヘルメット着用が努力義務化、スマホ運転・酒気帯び運転の罰則強化等。
- ・令和8年4月より青切符による取り締まり導入。

2. 大分市の現状

〈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。



〈自転車利用状況〉

- ・自転車は、自家用車次いで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。

3. 自転車通行空間ネットワーク整備の状況

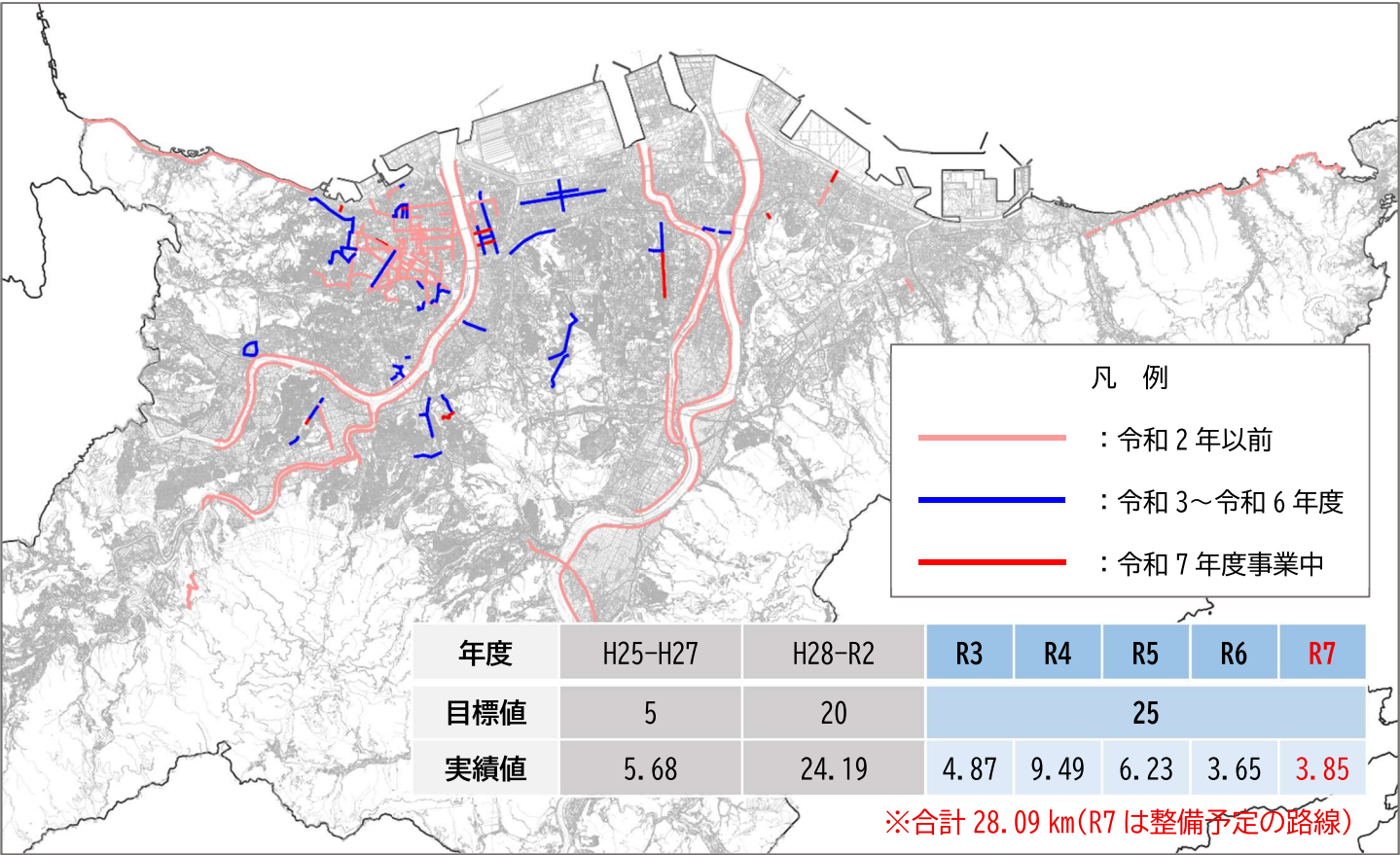
(1) 位置付けと目標

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

- ・整備延長が28.1km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、道路管理者や警察をはじめとする各主体が相互に協力しながら自転車ネットワークの拡大を図った。

(3) 整備箇所



(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が進んで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。



「第2次大分市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ります。	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

設定項目	数値目標	
	現状	目標
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

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」の検討見直し

A.ハード施策の方向性

- 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を行う。

B.計画目標

- 第2次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。

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」、「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。

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。

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。

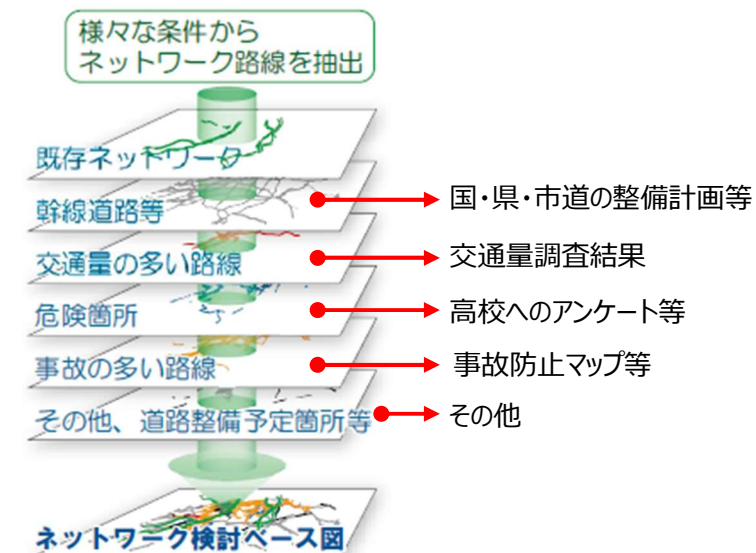
現「自転車走行空間ネットワーク整備計画」の
維持管理等に関する記載事項

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。

現「自転車走行空間ネットワーク整備計画」の
ネットワーク整備計画策定の手順



現「自転車走行空間ネットワーク整備計画」の
基本的な整備形態

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・帯等	歩道 自転車通行帯 緑・帯等	歩道 自転車道 ピクト表示等
平面図	平面図	平面図
特徴 ・幅員は2.0m以上（やむを得ない場合は1.5m以上）。 ・緑石や帯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。	特徴 ・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。	特徴 ・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。