



大分市

自転車走行空間 ネットワーク整備計画

自転車ルール

知っていますか？

自転車安全利用五則

- ① 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- ② 車道は左側を通行
- ③ 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- ④ **安全ルールを守る**
- ⑤ 子どもはヘルメットを着用

※「自転車安全利用五則」とは、道路交通法に定められた自転車のルールを国民に分かりやすく伝えるために、大きく5つに整理されたものです。自転車の安全利用促進を目的に、全国共通で活用されています。

自転車の安全ルール

- ◆ 飲酒運転は禁止
- ◆ 二人乗りは禁止（幼児 2 人同乗用自転車やタンDEM車等、大分県道路交通法施行細則で認められる場合を除く）
- ◆ 並進は禁止（標識で認められている場合を除く）
- ◆ 夜間はライトを点灯
- ◆ 信号を守る
- ◆ 一時停止の標識を守る

※傘さし運転、携帯電話を使用しながらの運転、ヘッドホン等大音量の音楽を聴きながらの運転も、大分県道路交通法施行細則で禁止されています。

※歩道を走っても良い例外

- ・ 標識で認められているとき。
 - ・ 13 歳未満の子ども
 - ・ 70 歳以上の高齢者
 - ・ 身体の不自由な人
 - ・ 車道が危険なとき。
- が自転車を運転するとき。

自転車は
車道が原則 **歩道は例外**
車道の左側を通行

自転車安全利用五則ではありませんが...
大人もヘルメットを着用しましょう。

安全な距離の目安は 1.5m

車も気をつけてください。

子どもは

ヘルメットを着用

歩道は

車道寄りを徐行 **歩行者優先**



バイシクルフレンドリータウン ～自転車が似合うまち～の創造



大分市 都市交通対策課

お問い合わせ

大分市 都市計画部 都市交通対策課 〒870-8504 大分市荷揚町 2 番 31 号
MAIL : tosikotu@city.oita.oita.jp TEL : (097) 537-5690 FAX : (097) 536-7719



令和3年3月

大分市 都市交通対策課

背景と目的

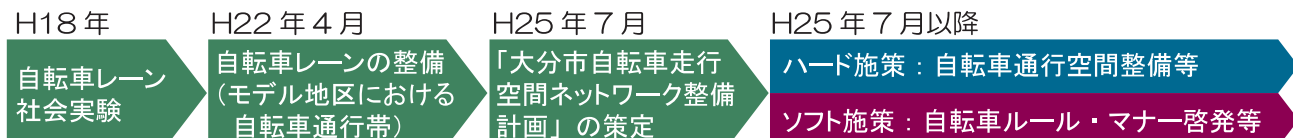
●背景

自転車の重要な役割

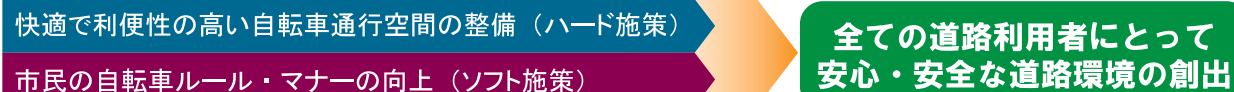
- 身近な移動手段
- 健康 ○環境 ○観光への経済効果
- 災害時における交通機能の維持
- 「新たな生活様式」の実践例の一つ

利用ニーズの高まり

●大分市の取組状況



●目的



計画期間等

年度	H25~27	H28~R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8~	
計画期間とステップの位置付け	ステップ1 新規取組の試行的実施、検証期間	ステップ2 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	ステップ3 市全体へネットワークや取組を順次広げる期間						
進捗状況のチェック、目標設定の見直し等	済 ○	済 ○	(適宜進捗状況をチェック)				見直し ○	-	

※計画対象区域：大分市全域

計画の位置付け

本計画は、「大分市自転車活用推進計画」の自転車通行空間の整備等に関するアクションプラン（下位計画）として位置付け、「おおいた創造ビジョン2024」（大分市総合計画）や「大分市都市計画マスタープラン」をはじめ様々な上位関連計画と整合を図りつつ、国と警察庁が示すガイドライン等を踏まえた計画とします。

現状や検証を踏まえた課題等 ※詳細は本編参照

自転車を取り巻く状況と課題	自転車事故（全国） 自転車通行空間整備の 自転車事故抑止効果 法令やガイドライン 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	※以下の項目に関する取組等が必要 ○適切な自転車通行空間整備 ○自転車損害賠償責任保険の加入促進 ○自転車ルール・マナーの浸透 ○自転車ヘルメットの着用促進 ○個別の道路状況や交通事情に応じた対応 ○法令やガイドラインの改定を踏まえた取組内容の調整 ○企業団体等における自転車通勤の促進
	大分市の現状と課題 自転車利用状況及び人の動き 自転車の移動先及び駅を中心とした自転車利用圏 自転車のルール・マナーに関する意向 自転車関連 大分県の条例制定 自転車事故	※以下の項目に関する取組等が必要 ○自転車通行空間整備（中心部の未整備路線、幹線道路、駅や学校周辺等） ○既存取組の充実、全世代への自転車のルール・マナーの教育・周知 ○継続的かつ効果的なソフト施策の実施 ○自転車ヘルメット着用推進、自転車損害賠償責任保険への加入促進
取組の検証と課題	◆ハード施策	中心部 ○概ね整備完了 ○整備出来なかった路線等、利用状況も考慮した継続的な整備 郊外 ○生活圈（高校・駅周辺等）における整備 その他 ○生活圈をつなぐ幹線道路の整備 ○維持管理等
	◆ソフト施策	○既存の取組の継続 ○一般・高齢者向けの取組強化 ○各主体相互のさらなる情報共有と連携等（新規取組も視野に入れた検討）

ハード施策の方向性へ
ソフト施策の方向性へ

ソフト施策

●世代・対象者別の取組

自転車ルール・マナーは、世代や対象者に応じて適切かつ効果的に啓発します。また、「自転車通勤導入に関する手引き」を活用し、企業・団体等における積極的な自転車通勤制度の導入を促進します。



●自転車ヘルメット、自転車損害賠償責任保険

大分県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例

- 自転車利用者は安全上の措置を講ずること（自転車通学生は自転車ヘルメット着用が努力義務）
- 自転車損害賠償責任保険等の加入義務

大分県や各主体等が相互に協力しながら

- 自転車ヘルメットの着用促進
- 自転車損害賠償責任保険の加入促進

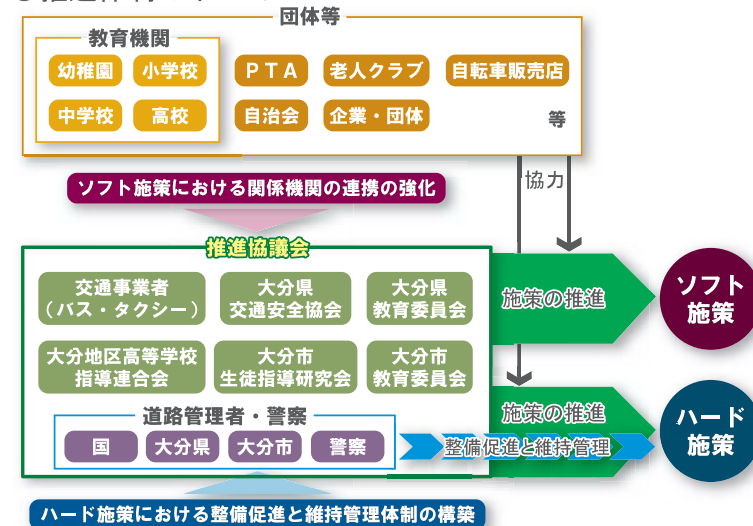
●各主体の連携等

既存の取組の充実や新たな取組の検討と併せて、各主体のさらなる情報共有と連携を図り、相乗効果が得られるような取組を検討します。

推進体制

「大分市自転車走行空間ネットワーク整備推進協議会」（以下、「推進協議会」）は、事業を推進する主体として、ハード施策、ソフト施策の両方に取り組みます。推進協議会は年度毎に1回以上開催し、事業の予定、進捗状況、結果について報告または検証します。年度毎に実施するPDCAサイクルにおいて、計画の検証や取組内容の改善等を図ります。

○推進体制のイメージ



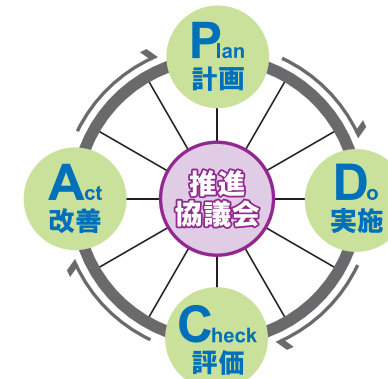
OPDCAによる推進イメージ

推進協議会メンバー

- 学識経験者
- 市民代表
- 学校関係者
- 交通事業者（バス・タクシー）
- 交通安全協会
- 教育委員会（県・市）
- 警察
- 行政（国・県・市）※主に道路管理者

【年度毎の協議内容】

- ・前年度の実施内容の報告・検証
- ・推進協議会開催年度の取組予定の報告 等



整備形態の選定

●基本的な整備形態

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、自転車歩行者道内における通行空間の分離を整備形態として選択できるものとします。自転車歩行者道については、今後の道路改良時に改めて整備手法を検討します。

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)
断面図	断面図	断面図
平面図	平面図	平面図
特徴	特徴	特徴

●余暇型ネットワークの整備手法

ブルーラインは、サイクリストの利便性や快適性を向上させつつ、サイクリングルート上の道しるべとなる自転車案内サインです。

○ブルーライン（愛媛県）

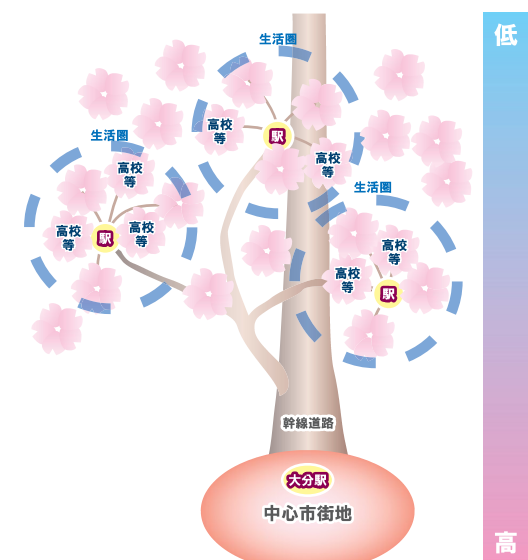


●維持管理等

整備方法の検討時には、維持管理のコストに関する様々な要素を総合的に判断しながら決定します。また、劣化した箇所の適切な補修・修繕等の実施等について、各主体間で連携して取り組みます。

●整備優先順位イメージ

自転車ネットワーク整備の優先順位は概ね中心市街地→幹線道路→生活圏（駅・高校等）の順としますが、様々な要素を総合的に考慮しながら設定します。



基本方針 ※大分市自転車活用推進計画より



バイシクルフレンドリータウン ～自転車が似合うまち～の創造

目標 自転車で 便利で快適、 きれいなまち おおいた	目標 自転車に みんなが正しく乗れる 安全・安心なまち おおいた
ハード施策の基本方針	ソフト施策の基本方針
◎安全で快適な自転車通行空間づくり	◎安全な自転車等の普及促進 ◎自転車ルール・マナーの啓発
具体的な取組	具体的な取組
(1) 「大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画」の推進 (2) 自転車通行空間を確保するための取組 (3) 自転車案内サイン整備の推進	(1) 安全基準に適合した自転車購入の促進 (2) 自転車の点検整備の促進 (3) 自転車損害賠償責任保険の加入促進 (1) 自転車安全利用五則の周知 (2) 世代に応じた自転車ルール・マナーの啓発 (3) 自転車ヘルメット着用の促進 (4) 通学路等の安全の確保

ハード施策の基本方針
安全で快適な自転車通行空間づくり

ソフト施策の基本方針
安全な自転車等の普及促進
自転車ルール・マナーの啓発

ハード施策の方向性

A. 日常生活で利用する路線の充実

- ①中心部
- ②高校・駅周辺
- ③幹線道路

B. 観光・健康目的で利用する路線の充実

- ④大分県が示すサイクリングルート等（余暇型ネットワーク）

C. 維持管理・連携等

- ⑤整備済み路線の維持管理

ソフト施策の方向性

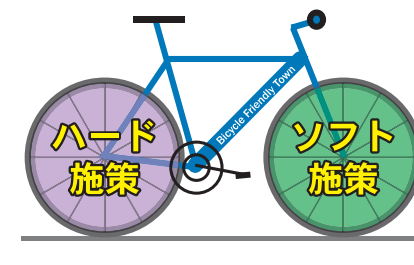
A. 安全・安心に向けた取組

- ①既存の取組の継続的実施
- ②一般・高齢者向け新規取組の検討
- ③自転車ヘルメット着用・自転車損害賠償責任保険への加入促進

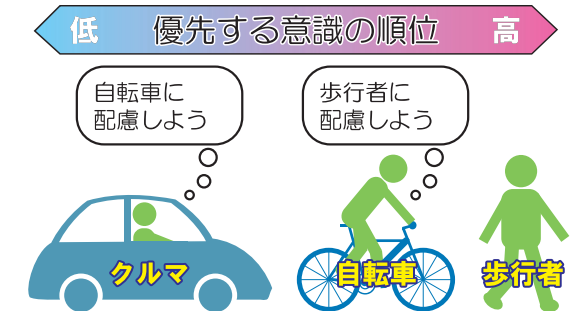
B. 各主体相互の連携強化等

- ④各主体相互の連携強化や情報共有方策の検討

■基本方針の推進イメージ



■優先すべき道路利用者のイメージ



計画目標

ステップ3計画目標① 自転車ネットワーク整備延長：25 km

（令和3～7年度の5年間における整備実績目標）

市全体へネットワークを広げます。特に、今後はこれまで取り組んできた中心部や高校・駅周辺に加え、幹線道路における整備に向けて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ネットワークの拡大を目指します。

ステップ3計画目標② 自転車事故発生件数 220 件 / 年以下の定着化

（令和3～7年の5年間）

自転車事故を減らすために、取組の継続や新規取組の実施等、ソフト施策のさらなる充実を図ります。特に、自転車事故が重大な事故とならないよう、今後はヘルメット着用推進に力を入れるとともに、万が一自転車が加害者となった場合に備え、自転車損害賠償責任保険の加入促進を図ります。