



大分市

自転車走行空間 ネットワーク整備計画



令和3年3月

大分市 都市交通対策課

もくじ

第1章 概要

1. 背景と目的	1
2. 計画期間	4
3. 計画対象区域	4
4. 計画の位置付け	5
5. 「自転車活用推進計画」(上位計画)	6

第2章 自転車を取り巻く状況

1. 自転車事故	8
2. 自転車通行空間の自転車事故抑止効果	11
3. 道路交通法改正の経緯	14
4. 道路構造令の一部改正	14
5. 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」	15
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	16
7. 自転車を取り巻く状況のまとめ	17

第3章 大分市の現状と課題

1. 自転車利用状況	18
2. 人の動きと市民意向	20
3. 自転車事故	24
4. 「大分県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の制定	28
5. 大分市の現状と課題のまとめ	29

第4章 ステップ2の検証と課題

1. ハード施策の検証	30
2. ソフト施策の検証	33
3. 検証結果のまとめ	35

第5章 施策の方向性の検討

1. 課題等の整理	36
2. 方向性の検討	37

第6章 ネットワーク整備計画

1. 基本方針	38
2. 計画目標	42
3. ネットワーク整備計画策定の手順	43
4. ネットワーク計画	44
5. 整備形態の選定	50
6. 維持管理等	57
7. ソフト施策	58

第7章 事業の推進

1. 推進体制	64
2. 進行管理	65

第8章 資料編

1. 委員	66
2. 改定の経緯	67
3. 参考資料	68

1 背景と目的

(1) 国内の背景と動向

自転車は身近な移動手段として都市の交通等において重要な役割を担っており、国民の健康や環境への意識の高まりに加え、サイクリストがもたらす観光への経済効果、災害時における交通機能の維持、さらには新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止に向けた「新たな生活様式」の実践例の一つとしても着目され、その利用ニーズはますます高まっています。

そうした社会情勢や自転車事故の発生状況に応じて、我が国では下表に示すように自転車施策に関する様々な取組や対策が行われてきました。

■これまでの動向

時期	動向
高度経済成長期	・国内の自動車交通量が飛躍的に増加。 ・車道を走行する自転車と自動車との事故が増加。
昭和 45 年 8 月	・道路交通法の改正により、自転車の歩道通行が可能となる。 ・自転車の歩道通行を可能とする交通規制（自転車歩行者道）導入により、自転車と自動車の分離を推進。
昭和 45 年以降	・昭和 45 年以降の 10 年間で交通事故死者数は半減。 ・自転車乗用中の交通事故死者数も半減し、その後も緩やかに減少。
平成 20 年 1 月	・平成 12 年以降の 10 年間に於いて、自転車に関係する事故件数は 10 年間では約 20%減少したが、全交通事故に占める割合は約 1.5 倍に増加。 ・平成 20 年 1 月、国と警察庁は、自転車を取り巻く環境整備の一環として、全国 98 箇所を「自転車通行環境整備モデル地区」に指定し、地域の実情に合わせた自転車通行空間の整備を推進。 ・「自転車通行環境整備モデル地区」の整備前後の検証の結果、自転車通行空間の整備が自転車事故の減少に大きく貢献することを確認。 ※「第2章 2. (1) 国の公表データ」参照
平成 23 年 10 月	・警察庁は、自転車が「車両」であることの徹底を基本的な考え方とする、自転車と歩行者の安全確保を目的とした総合的な対策として、「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」を、都道府県警や各関係機関へ通達。
平成 23 年 11 月	・国と警察庁は、有識者等による「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」を開催。
平成 24 年 4 月	・前項の検討委員会は、「みんなにやさしい自転車環境 - 安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言 -」を国と警察庁に提出。
平成 24 年 11 月	・国と警察庁は、前項の提言を踏まえ、各地域において道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進めることを目的として「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下、「ガイドライン」）を策定。
平成 26 年 12 月	・国と警察庁は、有識者等による「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」を開催。
平成 28 年 3 月	・前項の検討委員会は、「『自転車ネットワーク計画策定の早期進展』と『安全な自転車通行空間の早期確保』に向けた提言」を国と警察庁に提出。
平成 28 年 7 月	・国と警察庁は、「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」からの提言、国土交通省国土技術政策総合研究所の調査・研究の成果等も踏まえ、ガイドラインのうち、「Ⅰ. 自転車通行空間の計画」、「Ⅱ. 自転車通行空間の設計」について改定。
平成 29 年 5 月	・自転車の活用により様々な課題に対応すること等を目的とした「自転車活用推進法」（平成 28 年法律第 113 号）施行。
平成 30 年 6 月	・「自転車活用推進法」第 9 条に基づいて、国は「自転車活用推進計画」を策定。

(2) 大分市における取組の経緯

大分市の自転車通行空間に関する取組として、平成18年に「自転車レーン社会実験」を行い、自転車通行空間整備の有効性について検証した結果、その高い効果を確認しました。

また、「自転車通行環境整備モデル地区」(市道都町東春日線)において自転車レーン※を平成22年4月に供用しました。

特に、大分市では、自転車事故の約9割が対自動車で、その内訳として約6割が出会い頭の事故(平成23年12月～平成27年12月末の集計)となっていました。出会い頭の事故に対して自転車レーン等の自転車通行空間整備は高い効果があることが国内外の調査より明らかとなっています。

自転車通行空間整備の高い効果が確認されたこと、国と警察庁が示すガイドライン、平成18年に大分市が策定した「大分市自転車利用基本計画」等を踏まえながら、有識者、市民代表、道路管理者、警察や関係団体で構成される「大分市自転車走行空間ネットワーク整備推進協議会」において検討を重ね、平成25年7月に「大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画」(以下、「本計画」)を策定しました。

既存の自転車ネットワークとして、大分川や大野川沿いのサイクリングロード、モデル地区として整備した自転車レーン、県道大分港線や別大国道及び戸次地区付近の国道10号における歩道内分離等がある中で、ヒアリングを含めた情報収集や分析等により課題を整理し、本計画では計画期間をステップ1～3に分け、段階的かつハード施策とソフト施策の両輪で取組を進めてきました。

1) ハード施策の経緯

ステップ1では、平成25～27年度までの3年間で自転車通行空間5kmを新規に整備することを目標として掲げ、主に大分市中心部において車道混在(自転車誘導サイン)タイプの自転車通行空間を整備しました。平成27年度末までに累計5.68kmの新規整備を行い、ステップ1の目標を達成するとともに、自転車のルール遵守や事故の減少、自転車通行環境の向上等について一定の効果を確認しました。

ステップ2では、ステップ1での効果や課題を整理しながら、平成28年度～令和2年度までの5年間で自転車通行空間20kmを新規に整備することを目標として掲げ、中心部及び郊外の高校周辺等において整備路線を抽出し、ネットワーク整備路線の拡大を目指しました。令和2年度終了時点で24.190kmを整備完了し、ステップ2の目標を達成しました。

■ハード整備の目標と実績(自転車ネットワーク整備)

(単位: km)

年度	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2
ステップ	ステップ1			ステップ2				
目標値	5			20				
実績値	計 5.68			2.995	4.090	3.810	5.540	7.755
				計 24.190				

※自転車レーン：自転車通行空間の整備形態の中で、「自転車通行帯」に該当します。後述するように「自転車通行帯」は、「自転車専用通行帯」、「普通自転車専用通行帯」、「自転車レーン」等の呼称がありますが、平成31年4月の道路構造令の改正により「自転車通行帯」が新設されたことを受け、本計画ではできるだけ「自転車通行帯」の名称を使用します。ただし、平成31年4月以前は「自転車通行帯」の名称そのものが無かったことから、道路構造令の改定以前の内容を記載または引用する場合は、引き続き以前の呼称を使用する場合があります。

2) ソフト施策の経緯

平成25年7月の本計画策定以降、自転車事故を減少させるため、自転車ルール・マナー啓発、自転車教室、交通安全教室、交通安全子ども自転車大会、自転車安全利用モデル校・モデルクラブ、体験型自転車講習、指導・取締、ヘルメット着用推進、ウィーラースクール、標語コンクール等、各主体等において様々なソフト施策が実施されました。

ステップ1では、平成25～27年度までの3年間で「自転車事故発生件数400件/年以下の定着化」を掲げ、目標の達成を目指しました。計画策定前の直近の5年間（平成20～24年）ではいずれの年においても400件を超える自転車事故が発生していましたが、ステップ1の3年間を通じて目標を達成しました。

ステップ2では、ステップ1の成果を受けて「自転車事故発生件数250件/年以下の定着化」を掲げました。ステップ2においては、平成29年に目標を達成できなかったものの、その他の年における自転車事故発生件数は250件を下回りました。

■ソフト施策の目標と実績（自転車事故発生件数の削減）

（単位：件）

年	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2
ステップ	ステップ1			ステップ2				
目標値	400件/年以下の定着化			250件/年以下の定着化				
実績値	356	284	255	231	288	244	229	218

※事故件数は暦年による集計

（3）計画の目的

本計画は、快適で利便性の高い自転車通行空間の整備（ハード施策）、市民の自転車ルール・マナーの向上（ソフト施策）により、全ての道路利用者にとって安心・安全な道路環境を創出することを目的とします。

計画の内容は、国と警察庁が示すガイドラインを踏まえつつ、上位計画である「大分市自転車活用推進計画」における「1. 安全で快適な自転車通行空間づくり」、「8. 安全な自転車等の普及促進」、「9. 自転車ルール・マナーの啓発」を進めるためのアクションプラン（下位計画）として、基本方針、整備の考え方、自転車ネットワーク路線の計画、ソフト施策の具体的な内容等を示します。

※本計画とガイドライン中の「自転車ネットワーク計画」との関係について

国と警察庁が示すガイドラインにおける「自転車ネットワーク計画」とは、安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示したものとされており、本計画の位置付けは、ガイドライン中の「自転車ネットワーク計画」の位置付けと基本的に同等です。

一方で、本計画では整備された路線を正しく利用することも重要であると考え、自転車ルール・マナーの周知啓発や指導等、道路を利用する全ての人に対するソフト施策も併せて盛り込んだものとしています。

本計画におけるハード施策は、市内全域にわたる自転車通行空間ネットワークの構築を目指すことから多大な費用と時間が必要となります。このため、路線の整備形態や整備時期の決定、整備路線の変更等については、道路管理者が警察や各主体等と協議し、交通量や社会状況等を総合的に勘案したうえで行うこととします。

また、本計画に示すネットワーク計画路線は、その全路線整備を最終目標としながら、社会情勢や国、警察庁等の動向も見据えつつ、「大分市自転車走行空間ネットワーク整備推進協議会」において必要に応じ適切なフォローアップを行うことで、ソフト施策と併せ適宜内容の充実・発展及び必要に応じた見直しを行います。

2 計画期間

計画の推進については、進捗状況のチェックや目標設定の見直し等を行うため、一定の期間を設ける必要があります。令和3年度からのステップ3については計画期間を「5年」とし、適宜進捗状況のチェックを行うこととします。

■計画期間

年度	H25～27	H28～R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8～
計画期間	ステップ1	ステップ2	ステップ3					
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

ステップ1:新規取組の試行的実施、検証期間(済)

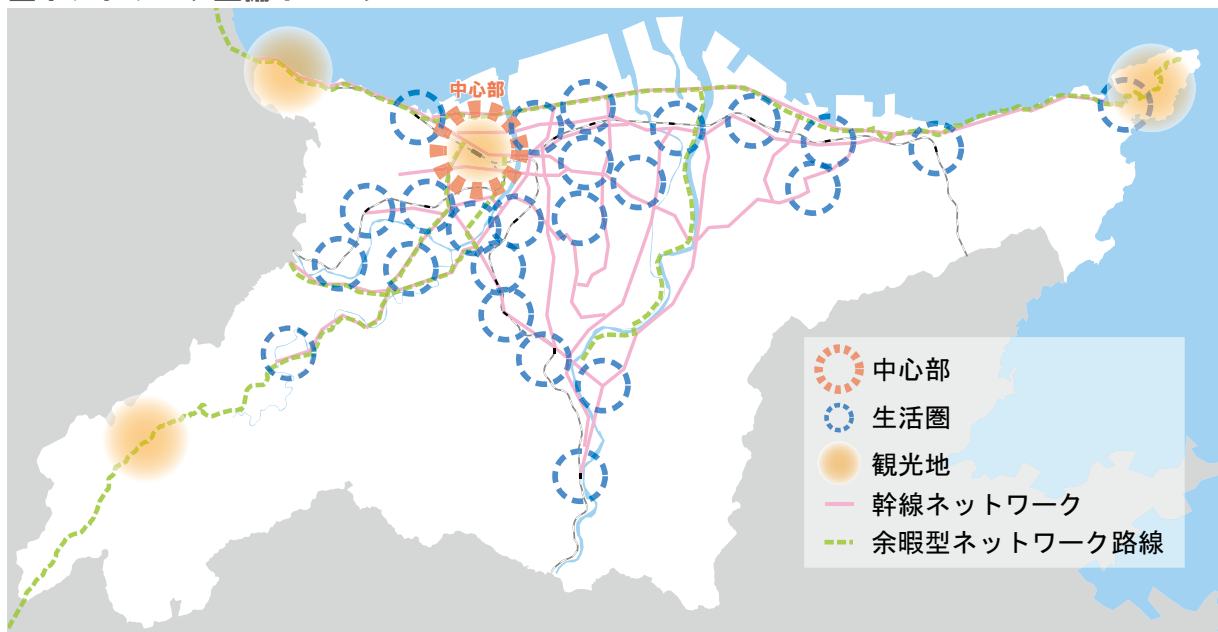
ステップ2:特に優先すべき整備路線や取組について決定し、本格的に実施する期間(済)

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

3 計画対象区域

計画対象区域は、大分市全域とします。

■ネットワーク整備イメージ





4 計画の位置付け

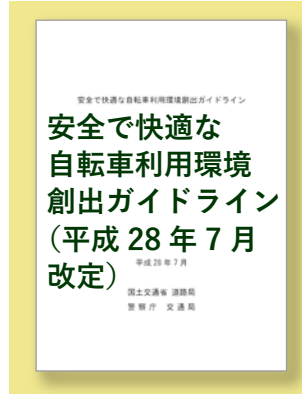
本計画は、「大分市自転車活用推進計画」の自転車通行空間の整備等に関するアクションプラン（下位計画）として位置付け、様々な上位関連計画と整合を図りつつ、国と警察庁が示すガイドライン等を踏まえた計画とします。

■計画の位置付け

＜国・県の計画＞



＜国・警察庁のガイドライン＞



＜大分市の計画＞



5 「自転車活用推進計画」(上位計画)

自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする「自転車活用推進法」(平成28年法律第113号)が平成29年5月1日に施行されました。

同法に基づき、国は平成30年6月に「自転車活用推進計画」を策定しました。この計画では、「観光」や「健康」といった新しい視点からの目標も大きな柱として位置づけられ、様々な取組が示されています。

その後、国の計画を踏まえ、大分県は令和元年12月に「大分県自転車活用推進計画」を、大分市は令和2年4月に「大分市自転車活用推進計画」を策定しました。

各自転車活用推進計画における本計画に関連する新たな内容としては、ナショナルサイクルルートの創設(国)、サイクリングルート(大分県)、自転車案内サイン整備の推進(大分市)等のほか、自転車ヘルメット着用の推進、自転車損害賠償責任保険への加入促進に関する内容等が示されています。

■「自転車活用推進法」及び「自転車活用推進計画」の経緯

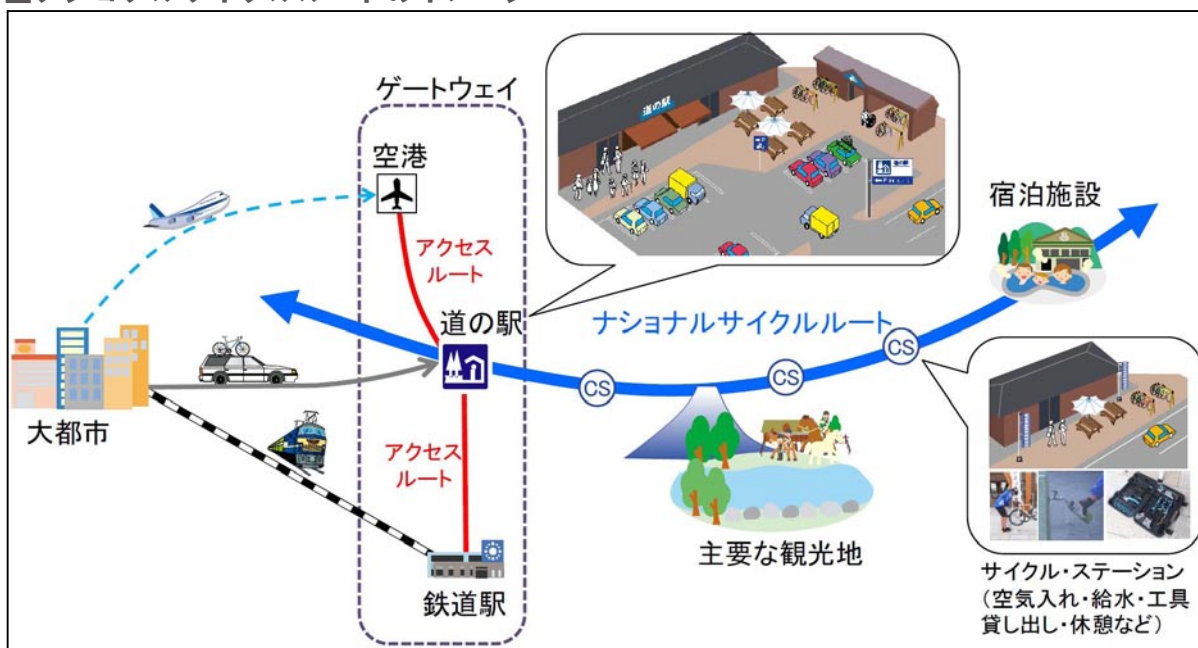
自転車活用推進法
(H29年5月施行)

自転車活用推進計画
(国)(H30年6月)

大分県自転車活用
推進計画(R1年12月)

大分市自転車活用
推進計画(R2年4月)

■ナショナルサイクルルートのイメージ



資料：国土交通省 自転車活用推進本部



■「Cycling OITA」に示されたサイクリングコース（大分市内）



資料：「Cycling OITA」ホームページを基に作成

■自転車案内サイン整備の推進

主なルートの起終点やルート上に、その設置場所の現状を踏まえてより効果的な手法を検討しながら、わかりやすい自転車利用者向け案内サインの整備を推進します。

○ブルーライン（愛媛県）



○地点標（愛媛県）



資料：「大分市自転車活用推進計画」

第2章 自転車を取り巻く状況

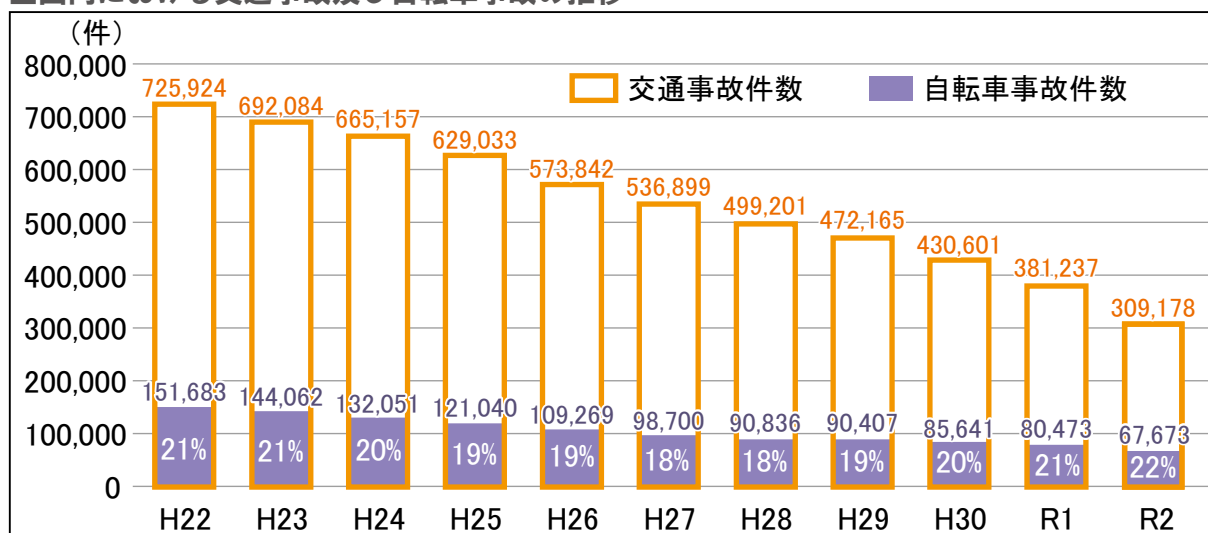
1 自転車事故

※令和2年の自転車事故データを追加・反映したため、パブリックコメント時点の素案とは一部内容や数値が異なります。

(1) 交通事故及び自転車事故

国内の交通事故件数及び自転車事故件数は減少傾向にあり、平成22年以降の10年間でいずれも半減しました。自転車事故件数の交通事故全体に占める割合は概ね20%前後で推移しており、大きな変化は見られません。

■国内における交通事故及び自転車事故の推移

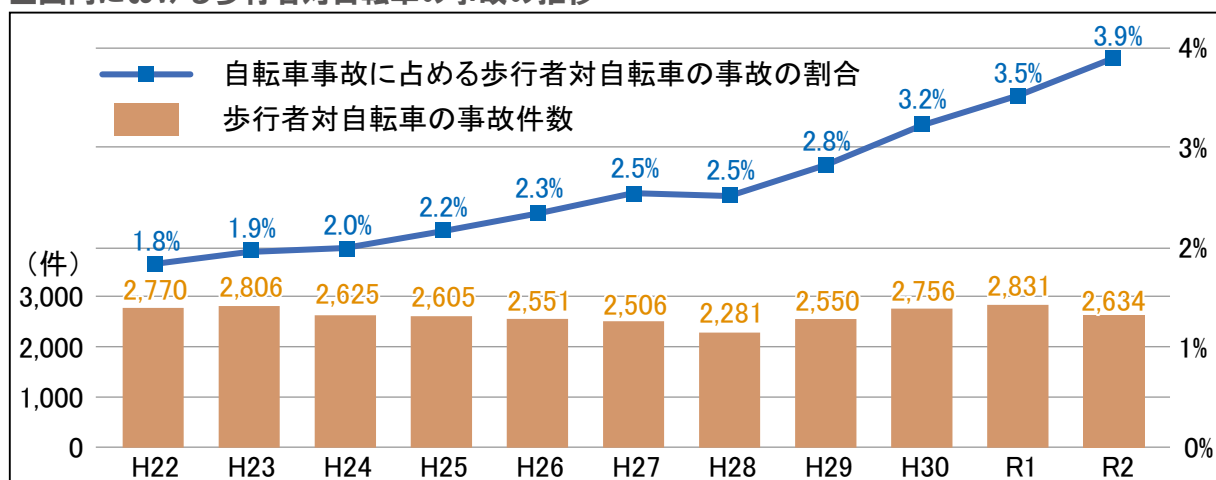


資料：交通事故統計（警察庁）を基に作成

(2) 歩行者対自転車の事故

歩行者対自転車の事故件数は、平成23年から平成28年まで減少傾向が見られましたが、その後は増加傾向となり、令和2年に再び減少傾向へ転じるなど増減を繰り返しています。歩行者対自転車の事故件数については際立って大きな変動はないものの、前項で示したように交通事故件数や自転車事故件数は半減したことから、自転車事故に占める歩行者対自転車の事故の割合は相対的に倍増しています。

■国内における歩行者対自転車の事故の推移



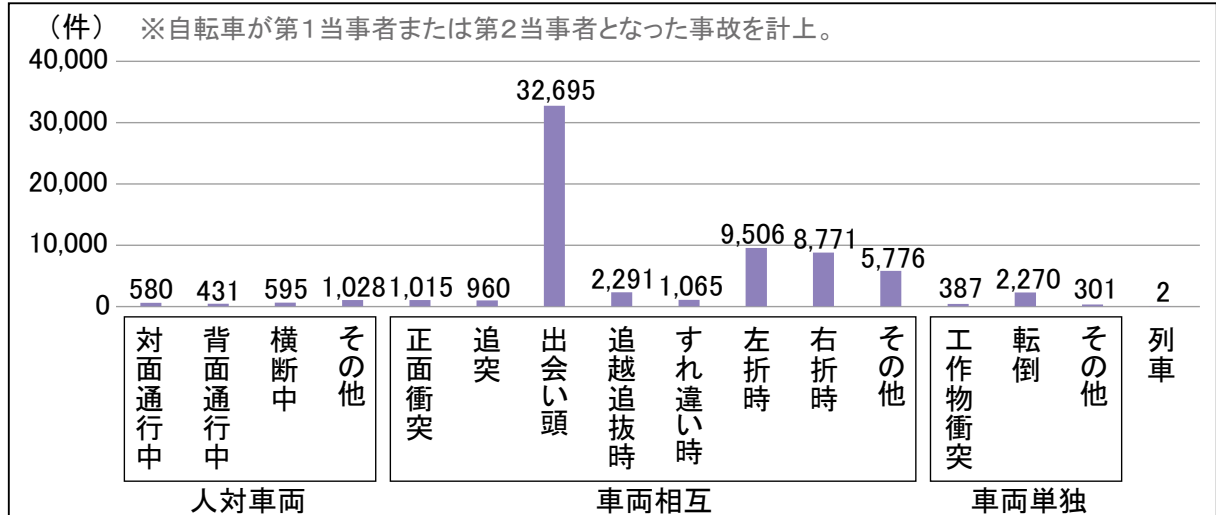
資料：交通事故統計（警察庁）を基に作成



（３）事故類型別の自転車事故（令和２年）

国内の令和２年における自転車事故を事故類型別に見ると、「出会い頭」、「左折時」、「右折時」の順に事故件数が多く、交差点部における事故が大部分を占めています。

■国内における自転車乗用者の事故類型別交通事故件数（令和２年）



資料：交通事故統計（警察庁）を基に作成

（４）自転車事故の高額賠償について

近年、国内の歩行者対自転車の重大な自転車事故において、自転車利用者が加害者となって高額な賠償責任が生じるケースが複数発生しています。自転車損害賠償責任保険により高額な賠償責任に備えることの重要性が広く認識されつつあります。

■国内における自転車事故の高額賠償事例

判決認容額※	自転車事故の概要					
	加害者 (自転車)	被害者	発生場所	時間帯	被害状況	判決日時等
9,521万円	男子 小学生 (11歳)	歩行者 女性 (62歳)	歩道と車道の 区別のない 道路	夜間	自転車と歩行者の正面 衝突。 頭蓋骨骨折等、意識不 明の重体。	神戸地方裁判所 平成25年7月4日
9,266万円	男子 高校生	自転車 男性 会社員 (24歳)	自転車横断帯 のかなり手前 付近の車道	昼間	車道の斜め横断が原因 の自転車同士の衝突。 重大な障害（言語機能 の喪失等）	東京地方裁判所 平成20年6月5日
6,779万円	男性	歩行者 女性 (38歳)	交差点の 横断歩道上	夕方	加害者がペットボトル を片手に下り坂から交 差点に進入して歩行者 と衝突。 脳挫傷により3日後に 死亡。	東京地方裁判所 平成15年9月30日

※判決認容額：裁判における判決文で加害者が支払いを命じられた金額のこと（金額は概算額）。
上記裁判後の上訴等により、加害者が実際に支払う金額とは異なる可能性がある。

**(5) 自転車事故時の自転車の法令違反状況（令和2年）**

国内の令和2年における自転車事故時の自転車の法令違反有無の割合を見ると、「法令違反あり」が65%と「法令違反なし」を上回っています。

■国内における自転車の法令違反の有無別事故件数（令和2年）

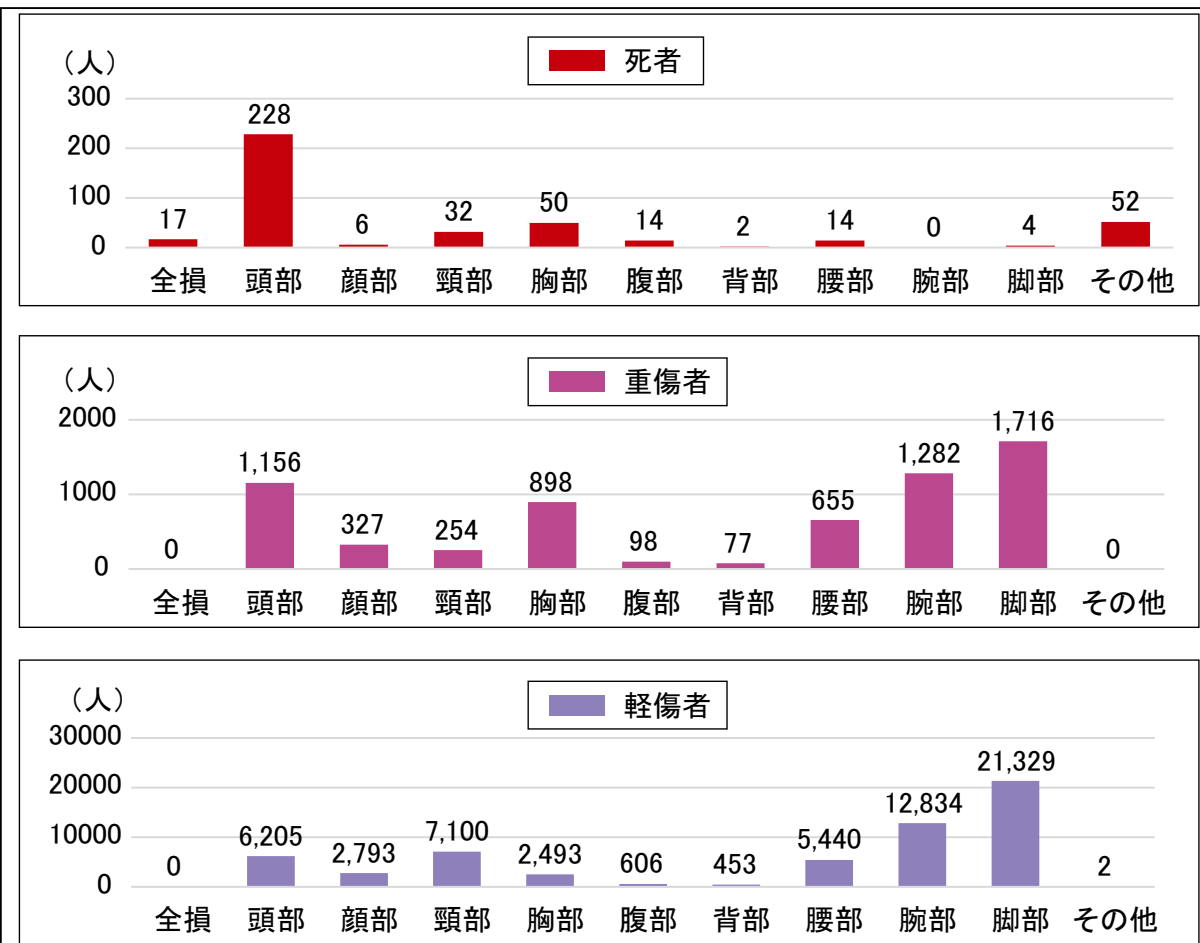
※自転車が第1当事者または第2当事者となった事故を計上。



資料：交通事故統計（警察庁）を基に作成

(6) 自転車乗車中の損傷部位別死傷者数（令和2年）

国内の令和2年における自転車乗車中の損傷部位別死傷者数を見ると、重軽傷者は「脚部」の損傷が最も多いのに対し、死者では「頭部」が致命傷となっているケースが最も多い状況です。

■国内における自転車乗車中の損傷部位別死傷者数（令和2年）

※「損傷主部位」とは、損傷程度が最も重い部位で、死者については致命傷の部位。

※「全損」とは、損傷が多数あり、致命傷が複数ある場合をいう。

資料：交通事故統計（警察庁）を基に作成



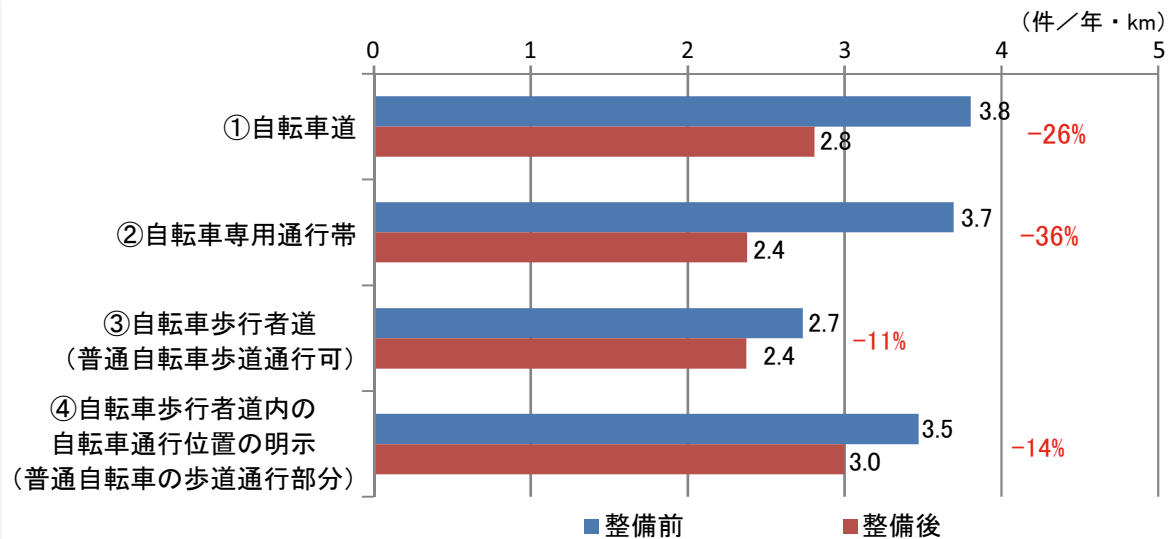
2 自転車通行空間整備の自転車事故抑止効果

(1) 国の公表データ

国土交通省の資料によれば、平成20年1月に指定された全国98箇所の自転車通行環境整備のモデル地区において、いずれの自転車通行空間の整備形態においても、整備後に自転車事故が減少したことが示されているほか、さいたま市の自転車専用通行帯や宇都宮市の車道混在（矢羽根）においても整備後に自転車事故が減少したことが示されています。

■自転車通行空間整備による自転車事故の抑止効果について

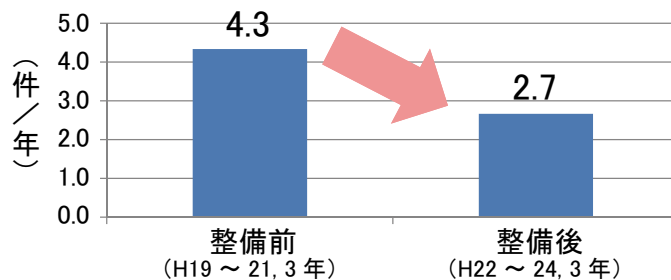
■モデル地区の自転車関連事故件数の整備前後比較



【原典：国土交通省資料、H23.7.21 発表資料】

■自転車専用通行帯整備前後の事故件数

(さいたま市 一般県道蒲生岩槻線 整備延長 L=500m、平成22年3月供用)

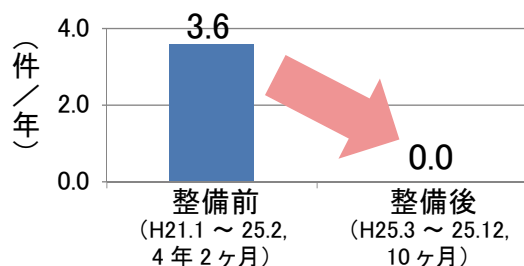


【原典：国土交通省国土技術政策総合研究所調べ】

■車道混在（矢羽根）整備前後の事故件数

(宇都宮市 国道4号 整備延長 L=約1km、平成25年3月供用)

※整備後の事故データは1年のみであり、引き続き効果を把握する必要がある。



【原典：宇都宮国道事務所 記者発表資料】

資料：第2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 資料2（国土交通省）

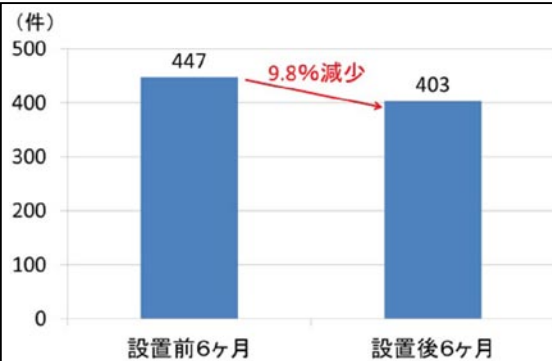


(2) 警視庁の公表データ

警視庁は、平成28年度に東京都内で整備された車道混在型（東京都での呼称は「自転車ナビマーク」）の自転車通行空間整備路線について、平成29年度に整備効果を調査しました。

整備前後の6ヶ月間における自転車が関与した人身事故の件数については、設置前6ヶ月間は447件でしたが、設置後6ヶ月間は403件となり、9.8%減少していることが示されています。32箇所の調査地点では、自転車の逆走の減少等の効果も確認されています。

■自転車ナビマーク設置路線整備前後の自転車事故発生件数の比較（平成28年度整備路線）



○自転車ナビマーク



○自転車ナビライン



資料：警視庁ホームページ

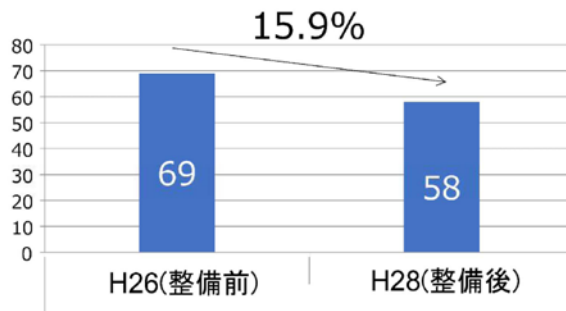


(3) さいたま市の公表データ

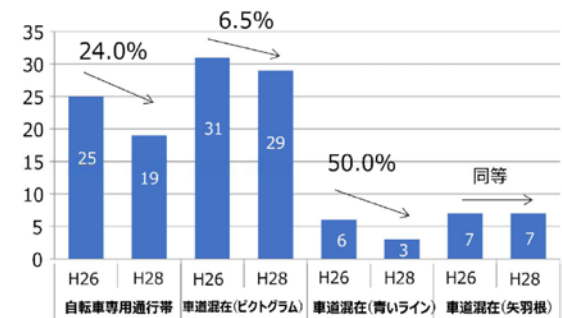
さいたま市は、平成27年度にさいたま市内で整備された複数の整備形態による自転車通行空間整備路線について、整備前後の自転車事故発生件数を比較しました。その結果、車道混在（矢羽根）において事故件数が同等だったものの、その他の整備形態においては事故件数は減少しています。

■自転車通行空間整備前後の自転車事故発生件数の比較（平成27年度整備路線）

○ H27 年度整備路線（全体）



○ H27 年度整備路線（整備形態別）



○ 自転車専用通行帯



○ 車道混在（矢羽根）



資料：さいたま市ホームページ（平成30年度 第1回さいたまはーと推進協議会 資料2）



3 道路交通法改正の経緯

自転車に関連する道路交通法の改正が継続的に行われています。平成20年以降に施行された道路交通法等の改正の経緯を以下にまとめます。

■自転車に関連する道路交通法改正の経緯

施行時期	改正内容
平成20年 6月	● 道路交通法の改正 ・ 自転車が歩道を通行できる場合の条件を明確化 ・ 歩行者も「普通自転車通行部分」をできるだけ避けて通行する努力義務を追加
	● 道路交通法施行令の改正 ・ 車両通行帯の幅員の下限の緩和（1.5m→1.0m）
	● 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の改正 ・ 自転車専用通行帯の原付の通行禁止 ・ 道路標示「普通自転車歩道通行可」の新設
平成22年 12月	● 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の改正 ・ 規制標識「普通自転車専用通行帯」の新設
平成25年 12月	● 道路交通法の改正 ・ 軽車両の路側帯通行に関する規定の整備 ・ 自転車の検査等に関する規定の新設
平成27年 6月	● 道路交通法の改正 ・ 自転車運転者講習に関する規定の整備
令和2年 6月	● 道路交通法施行令の改正 ・ 自転車の「あおり運転」（他の車両の妨害運転）を危険行為に追加

4 道路構造令の一部改正

（1）改正の背景等

自転車の通行空間が必要な道路において、必要な幅員が確保できない等の理由から整備できていない状況が多数生じている一方で、近年、普通自転車専用通行帯（幅員1.5m以上）の整備により事故の減少等の効果が確認されていることを踏まえ、「自転車専用通行帯」の設置推進を図ることを目的として、道路構造令の一部が改正（平成31年4月施行）されました。

（2）改正の概要

①「自転車通行帯」の新設

自動車と自転車の交通量が多い道路

- ・ 第三種または第四種の道路（自転車道を設ける道路以外）



自転車通行帯（1.5m以上）を車道の左寄りに設ける（地形その他の理由によりやむを得ない場合を除く）

- ・ 停車帯を設ける道路は停車帯の右側に設ける。
- ・ 自転車通行帯の幅員は、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1.0mまで縮小できる。
- ・ 自転車通行帯の幅員は、自転車の交通の状況を考慮して定める。

②「自転車道」の設置要件追加

- ・ 自転車道の設置要件に「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」を追加。

③その他

- ・ その他所要の改正。



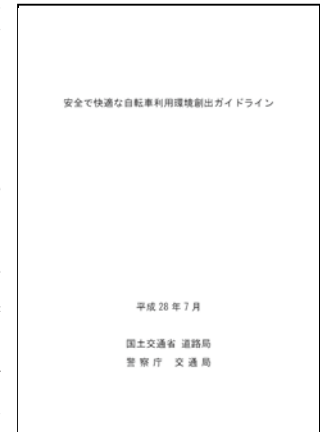
5 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

(1) ガイドラインの目的と経緯

平成24年11月、自転車通行空間の整備と併せ、全ての道路利用者に自転車の通行ルールを徹底するなど、ハード、ソフトの両面から取組を行い、自転車が安全で快適に通行できるとともに、歩行者の安全性が高まるような自転車の利用環境を創出することを目的とし、ガイドラインが国土交通省と警察庁から示されました。

ガイドライン公表後、自転車ネットワーク計画を策定した自治体は一部にとどまっていることや、安全な自転車通行空間の整備が緩慢な現状等を鑑み、安全で快適な自転車利用環境の創出を促進するため、平成26年12月、国土交通省道路局と警察庁交通局は、有識者からなる「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」を開催しました。同委員会の検討と提言を受け、平成28年7月にガイドラインが改定されました。

ガイドラインは、今後得られる技術的な知見や法制度の改正等を踏まえ、順次改定していく予定とされています。



(2) ガイドラインの概要

ガイドラインでは、主に以下に示す内容が示されています。

■ガイドラインの概要

はじめに

本論

I. 自転車通行空間の計画	計画策定手順、技術検討項目、計画検討体制 等
II. 自転車通行空間の設計	単路部の設計、交差点部の設計
III. 利用ルールの徹底	利用ルールの周知・遵守促進方策、指導・取締り 等
IV. 自転車利用の総合的な取組み	駐停車・荷捌き車両対策、放置自転車対策 等

参考資料

資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月、国土交通省、警察庁）

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

新型コロナウイルス感染症の感染拡大の懸念を受けた「新しい生活様式」の実践が求められる中で、自転車の重要性が増しています。

「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」（令和2年3月28日新型コロナウイルス感染症対策本部決定、令和2年5月25日変更）において、感染の拡大を防止するため、政府及び地方公共団体は、自転車通勤を含め人との接触を低減する取組を自ら進めるとともに、事業者に対して必要な支援等を行うこととされたことを踏まえ、国は各都道府県・政令指定市他関係機関と連携して、自転車通勤・通学の一層の促進を図ることとし、下記の取組を推進する方針を令和2年6月18日に示しました。

■自転車通勤・通学の促進に関する当面の取組について

＜新しい生活様式＞



○新型コロナウイルス感染症の感染拡大の懸念を受けた「新しい生活様式」の実践。

自転車の重要性

1. 通勤・通学における自転車の活用の推進について

(1) 企業・団体等における積極的な自転車通勤制度の導入の促進について

- 企業・団体等における積極的な自転車通勤制度の導入
（「自転車通勤導入に関する手引き」（自転車活用推進官民連携協議会）の活用等）
- 「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの周知

(2) 交通安全に関する広報啓発活動の推進について

- 自転車の交通ルール・マナー
- 自転車ヘルメットの着用
- 点検整備の促進 等

啓発の
一層の強化

+

- 自転車損害賠償責任
保険等

加入促進

2. 自転車通行空間の整備の推進について

- 自転車通行空間 ▶ 一層の整備

3. シェアサイクルの拡大

- 公共用地等へのポートの設置促進
- サイクルポートへの案内看板の設置促進

資料：国から地方公共団体への事務連絡及び報道発表資料を基に作成
（令和2年6月18日、国土交通省）



7 自転車を取り巻く状況のまとめ

本章のまとめとして、課題等を整理します。

■自転車を取り巻く状況のまとめ

項目	現状等	まとめ、課題等
自転車事故 (全国)	交通事故及び自転車事故は減少傾向にあるが、歩行者対自転車の事故はあまり減っていない。	歩行者対自転車の事故を減少させるため、適切な自転車通行空間整備等が求められる。
	出会い頭の事故が最も多い。	
	自転車事故の高額賠償事例が複数見られる。	自転車損害賠償責任保険の重要性が認識されつつある。
	自転車事故時において、自転車の65%が法令違反あり。	自転車ルール・マナーの浸透が求められる。
	自転車事故の損傷部位と死傷者の関係を見ると、頭部の損傷が致命傷となっているケースが最も多い。	自転車事故発生時においては、自転車ヘルメット着用が命を守ることにつながる可能性が高い。
自転車通行空間整備の自転車事故抑止効果	国、警視庁、地方自治体等の公表データによれば、自転車通行空間整備により自転車事故の減少が認められる。	自転車通行空間整備による自転車事故の抑止効果があると考えられるが、自動車の駐停車に関する課題も含め、個別の道路状況や交通事情を適切に判断して対応することが必要。
法令やガイドライン	法令やガイドラインが適宜改定されている。	法令やガイドラインの改定を踏まえ、取組内容の調整が必要。
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	新型コロナウイルス感染症の感染拡大を防止するため、自転車通勤・通学に関する取組の一層の推進が求められている。	企業・団体等における積極的な自転車通勤制度の導入促進、交通安全に関する広報啓発活動の推進、自転車通行空間の整備の推進等が求められている。



第3章 大分市の現状と課題

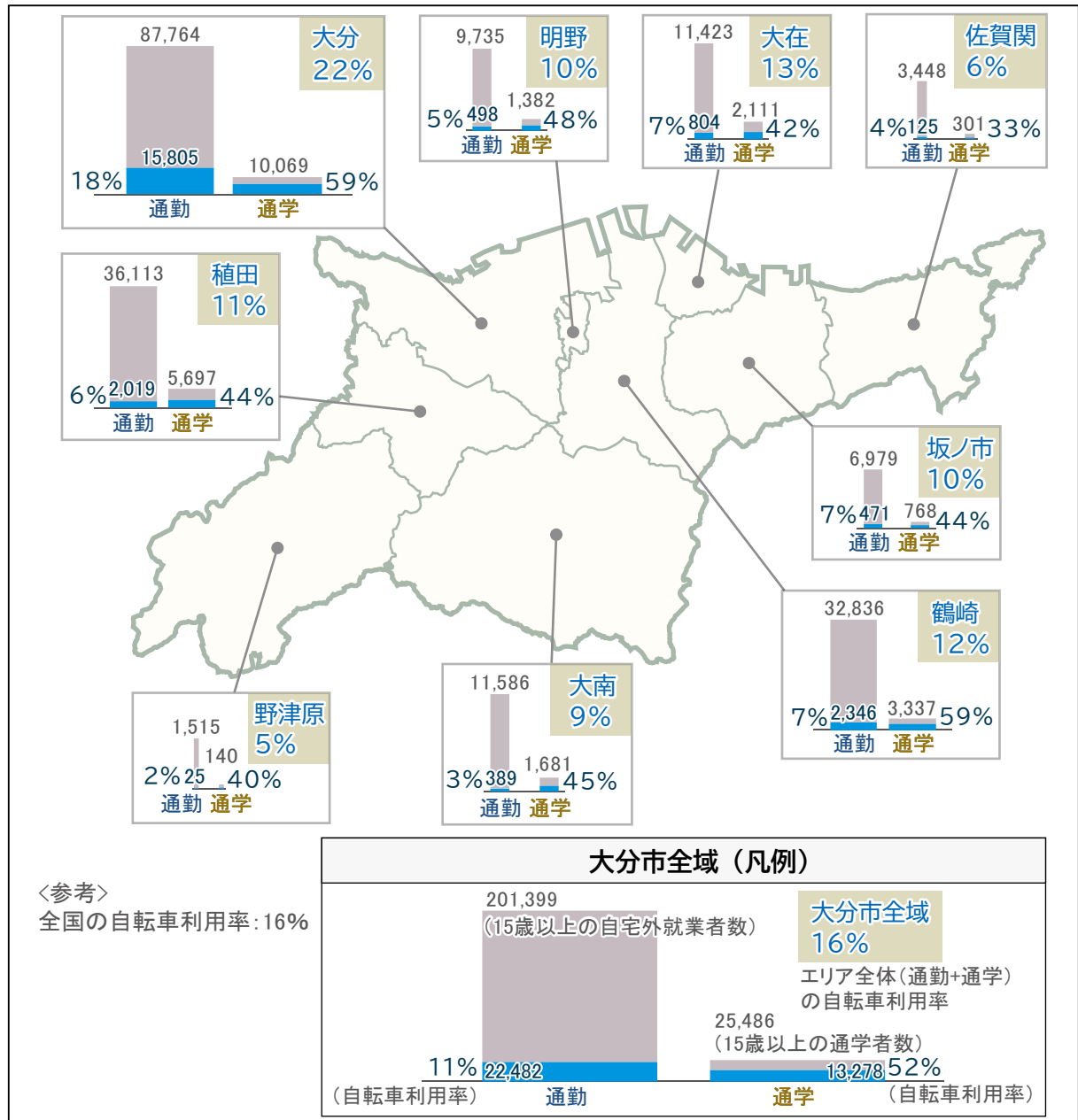
1 自転車利用状況

(1) 自転車利用率

大分市の自転車利用率※は、平成22年国勢調査によれば16%と全国平均と同じ値です。地域別に見ると、大分地区が22%と最も高く、佐賀関地区と野津原地区が5%前後と最も低い状況です。その他の地区は概ね10%前後となっています。

また、大分市の通勤者の自転車利用率が11%であるのに対し、通学者の自転車利用率は52%と高い割合を示しています。

■大分市内の自転車利用率（15歳以上の自宅外就業者及び通学者）



＜参考＞
全国の自転車利用率: 16%

資料：平成22年国勢調査（※利用交通手段は10年毎の調査のため、計画改定時点の最新データ）

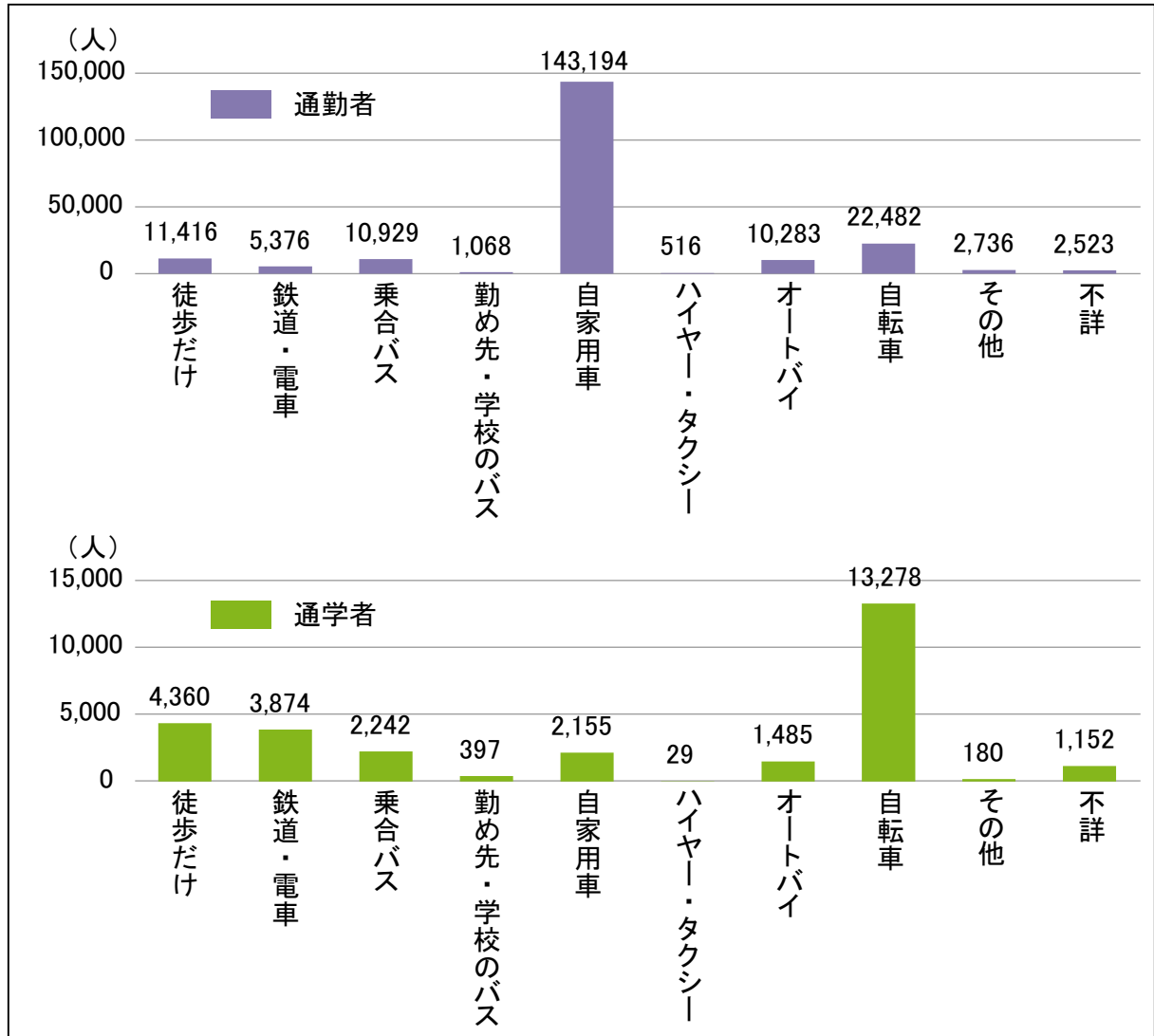
※自転車利用率：「通勤や通学時に自転車を利用している割合」と独自に定義します。多く引用される「自転車分担率」は、出発地から目的地までの主な交通手段の分担率（代表交通手段分担率）です。「自転車分担率」では、家から鉄道駅までの自転車利用やシェアサイクル等の末端交通が率に反映されないことから、これらを反映させるため、独自に定義しました。



(2) 交通機関別通勤・通学者数

大分市の自転車利用者における通勤者と通学者数を交通機関別に見ると、通勤者は自家用車が最も多く、通学者は自転車が最も多くなっています。

■大分市内の交通機関別通勤・通学者数



資料：平成22年国勢調査（※利用交通手段は10年毎の調査のため、計画改定時点の最新データ）

(3) 自転車保有台数

「大分市の自転車利用環境に関するアンケート(平成31年3月上旬～令和元年5月末)」(以下、「アンケート」)の集計結果を基に、回答者の世代別の偏りと実際の世代別人口比を考慮して補正した結果、1世帯当たりの自転車保有台数は1.224(台/世帯)と推測されます。この値に221,469世帯(住民基本台帳※平成31年3月末現在)を乗じた結果、大分市全体では約27万1千台の自転車があると推測されます。

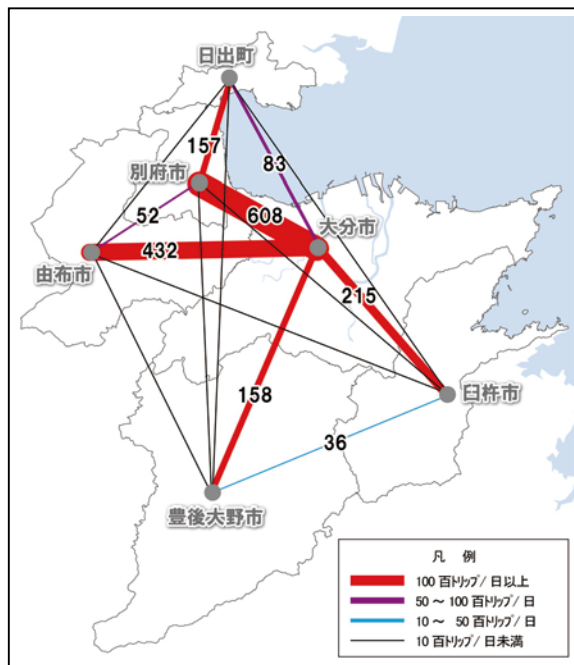
なお、自転車数の推計はアンケート調査に基づくことから、あくまでも目安であり、一定の誤差が生じている可能性があります。

2 人の動きと市民意向

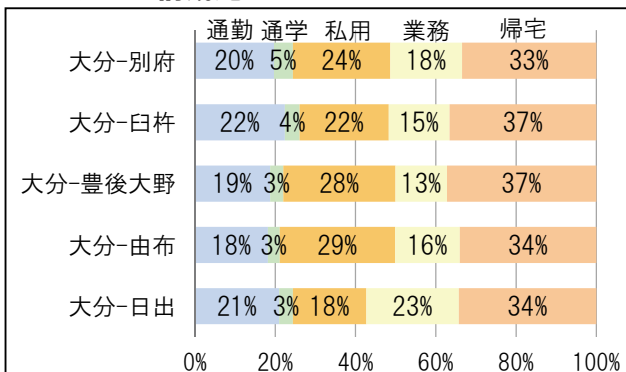
(1) 周辺自治体間の人の動き（すべての交通手段）

大分市周辺自治体間の人の動きは、大分市を中心とした移動が多く、特に「大分市⇄別府市」、「大分市⇄由布市」の移動が多くなっています。移動の目的は自治体によって特に大きな違いは見られません。

■大分市周辺自治体間の人の動き



■大分市と周辺自治体間における移動の目的別トリップ構成比



資料：大分都市圏総合都市交通計画（平成 27 年 9 月）

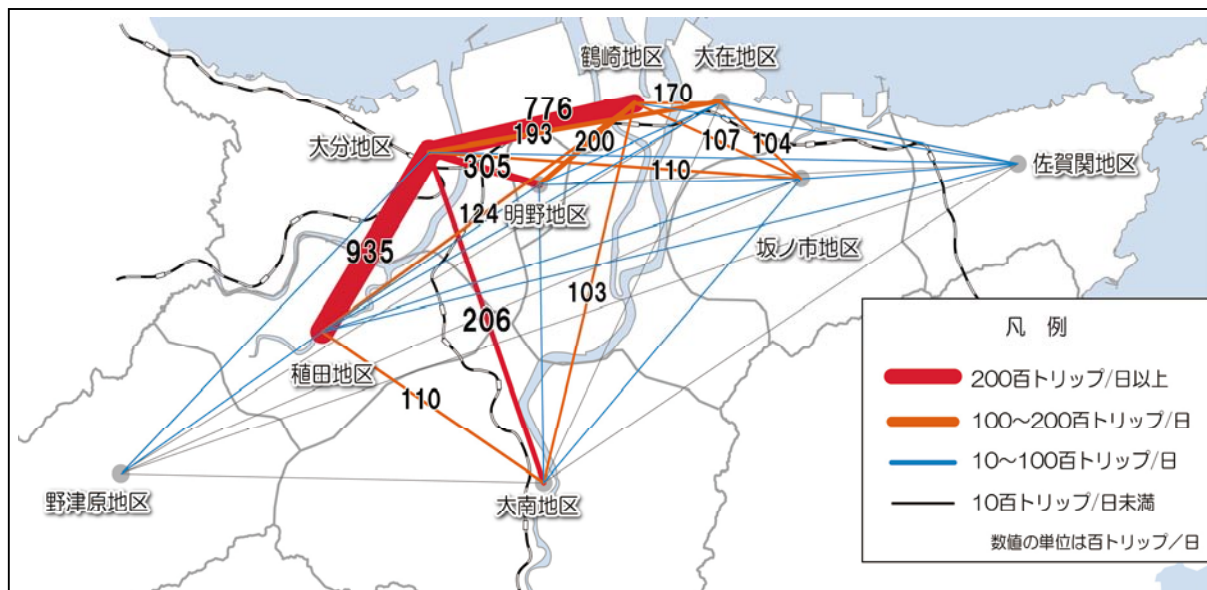
原典：H25 大分都市圏パーソントリップ調査※【本体調査】

※パーソントリップ調査：「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような時間帯で」「どのような交通手段で」移動しているか等についての調査です。

(2) 大分市内地区間の人動き（すべての交通手段）

大分市内地区間の人動きは、大分地区を中心とした移動が多く、特に「大分地区⇄植田地区」、「大分地区⇄鶴崎地区」の移動が多くなっています。

■大分市内地区間の人動き



資料：大分都市圏総合都市交通計画（平成 27 年 9 月）

原典：H25 大分都市圏パーソントリップ調査【本体調査】



(3) 自転車の主な移動先

アンケートの自転車での移動先に関する世代別のクロス集計によれば、自転車を多く利用する10代は「駅の駐輪場」や「学校」の割合が特に高く、20代以上においては「職場」、「駅の駐輪場」、「スーパー・商店等」等の割合が高い傾向にあります。

■アンケート結果「大分市内の自転車での移動先」(世代別)

自転車の移動先	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	90代 以上
職場	0%	60%	44%	40%	30%	28%	9%	0%	0%
仕事上の客先等	0%	0%	0%	7%	3%	2%	2%	0%	0%
駅の駐輪場	50%	50%	30%	13%	23%	14%	4%	0%	0%
中心市街地の公共駐輪場	0%	20%	26%	3%	10%	18%	4%	0%	0%
バス乗り場の近く	0%	10%	0%	0%	3%	0%	2%	0%	0%
学校	92%	10%	4%	20%	0%	0%	0%	0%	0%
幼稚園・保育園	0%	0%	4%	7%	3%	2%	0%	0%	0%
塾	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
知人・友人宅	25%	0%	7%	3%	10%	12%	22%	40%	0%
大規模商業施設	17%	10%	7%	0%	10%	4%	13%	0%	0%
商店街	0%	10%	7%	0%	13%	4%	7%	0%	0%
スーパー・商店等	25%	30%	48%	30%	50%	58%	42%	0%	0%
銀行	0%	0%	15%	13%	17%	34%	24%	0%	0%
郵便局	0%	0%	11%	7%	7%	24%	22%	10%	0%
病院	0%	0%	4%	7%	0%	8%	18%	30%	0%
娯楽施設	17%	10%	7%	0%	0%	4%	2%	0%	0%
官公庁(支所等含む)	0%	10%	0%	0%	0%	4%	0%	0%	0%
公園	0%	0%	7%	3%	0%	6%	7%	10%	0%
公共施設(図書館、ホール等)	0%	10%	4%	3%	0%	4%	0%	10%	0%
公民館	0%	0%	0%	0%	0%	14%	7%	10%	0%
観光地・サイクリングルート	0%	20%	4%	0%	10%	4%	7%	0%	0%
その他	0%	0%	4%	7%	7%	2%	13%	10%	100%
有効回答数	12	10	27	30	30	50	45	10	1

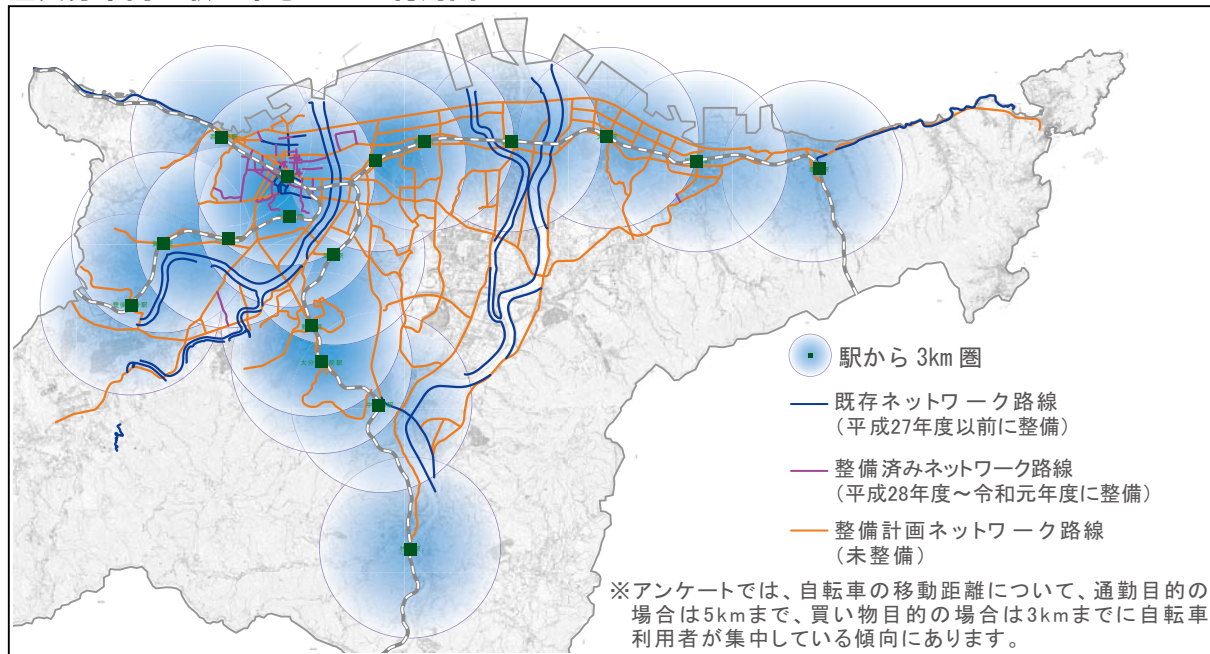
※複数回答のため、割合の合計は100%以上。

資料：大分市の自転車利用環境に関するアンケート（平成31年3月上旬～令和元年5月末、大分市）

(4) 駅を中心とした自転車利用圏

駅を中心とした自転車の利用圏のイメージを示します。駅から3kmの利用圏を描くと、市街地の大部分は利用圏に入ると考えられます。

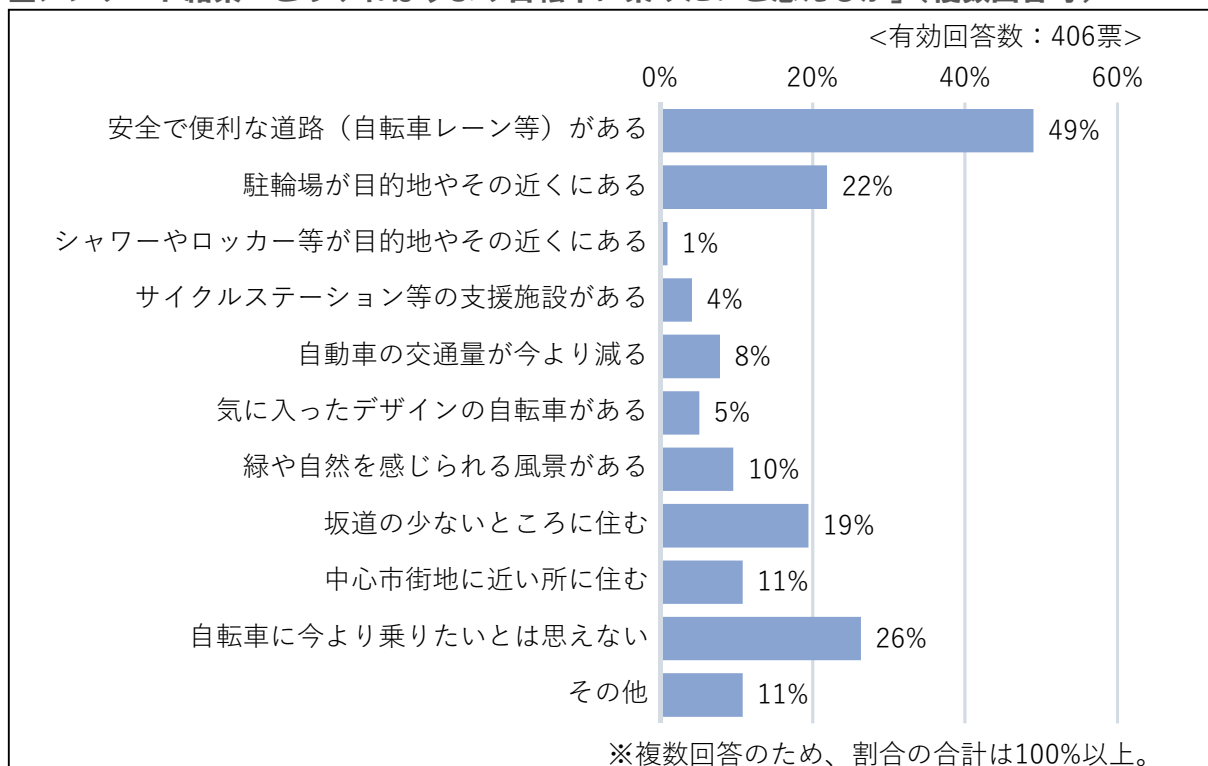
■大分市内の駅を中心とした利用圏



(5) 自転車利用促進に関する意向

アンケートにおいて、自転車にあまり乗らない方だと思える回答者へ、どうすれば今より自転車に乗りたくなるかと思えるかを尋ねた設問では、「安全で便利な道路（自転車レーン等）がある」と答えた回答者が最も多く、半数近くを占めています。

■アンケート結果「どうすれば今より自転車に乗りたくなるか」（複数回答可）



資料：大分市の自転車利用環境に関するアンケート（平成31年3月上旬～令和元年5月末、大分市）



(6) 自転車ルール・マナーに関する意向

アンケートにおいて、今後、大分市の自転車利用環境がどうなれば良いと思うかを項目別に尋ねた設問の集計結果では、「自転車のルール・マナー啓発や交通安全教育等の推進」の平均点が最も高く、次いで「自転車専用の道路を増やす」となっており、本計画の重要性が市民意向に現れています。

また、自由回答でも自転車のルール・マナーに関する意見が最も多く、全世代への自転車のルール・マナーの教育・周知が求められています。

■アンケート結果「今後、大分市の自転車利用環境がどうなれば良いと思うか」

回答を、そう思う（5点）、少しそう思う（4点）、変わらない（3点）、あまりそう思わない（2点）、全くそう思わない（1点）、分からない（除外）として集計。

今後の自転車関連事業	平均点
(1) 自転車専用の道路を増やす	4.36
(2) 大規模な駐輪場をさらに増やす	3.44
(3) 小規模な駐輪場を分散して増やす	4.07
(4) 駐輪場を有料化する	2.29
(5) サイクルステーションをつくる	3.19
(6) シェアサイクルのポートを増やす	3.36
(7) 自転車スポーツの競技施設を増やす	2.82
(8) サイクルフェス等の自転車関連イベントのさらなる拡充	2.96
(9) サイクリング環境の充実	3.49
(10) サイクルトレインの実施	3.37
(11) 自転車を活用した健康づくりに関する情報提供	3.68
(12) 自転車の利用促進等の広報活動	3.66
(13) 自転車のルール・マナー啓発や交通安全教育等の推進	4.42
(14) 災害時に自転車を活用できる取組や情報提供の推進	4.24

資料：大分市の自転車利用環境に関するアンケート（平成31年3月上旬～令和元年5月末、大分市）

■アンケート結果「自由回答」

意見	意見数
自転車ルール・マナーの改善に関する意見	68票
自転車のルール・マナー違反の具体的な指摘、自転車ルール・マナーの教育・周知等が必要（全世代）、特に中高生の自転車のマナー改善が必要 等	
自転車走行空間の整備に関する意見	44票
自転車走行空間等の道路整備が必要、交差点や歩道の段差を無くすか小さくする、道路の凹凸が多く自転車が走りにくい 等	
自転車利用環境の変化や現状に関する意見	

資料：大分市の自転車利用環境に関するアンケート（平成31年3月上旬～令和元年5月末、大分市）

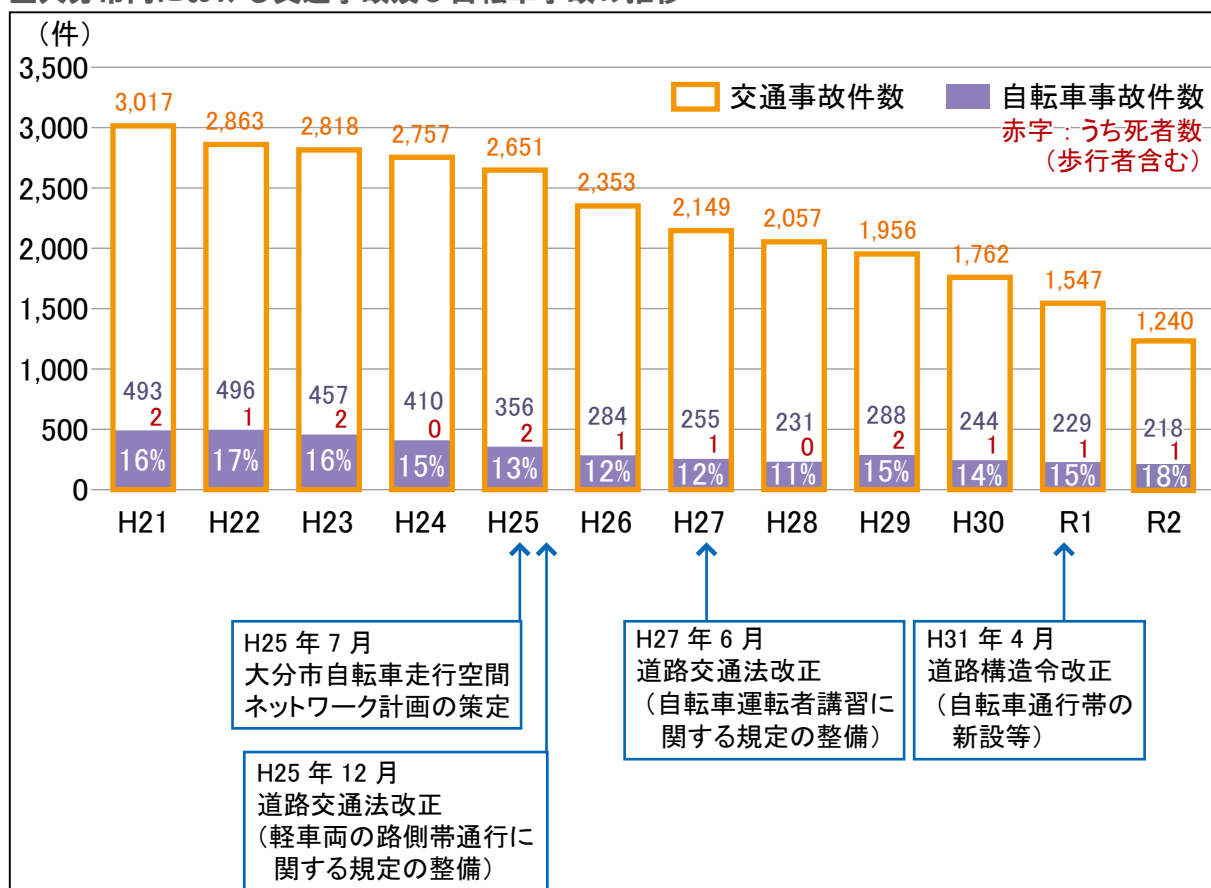
3 自転車事故

※令和2年の自転車事故データを追加・反映したため、パブリックコメント時点の素案とは一部内容や数値が異なります。

(1) 交通事故の推移

大分市内の交通事故件数及び自転車事故件数は減少傾向にあり、平成21年に比べて令和2年は半数以下となっています。自転車事故件数の交通事故全体に占める割合は概ね15%前後で推移していましたが、令和2年は18%と近年では最も多くなっています。

■大分市内における交通事故及び自転車事故の推移



資料：「大分県警察本部 交通企画課提供データ」及び「大分市 都市交通対策課データ」を基に作成

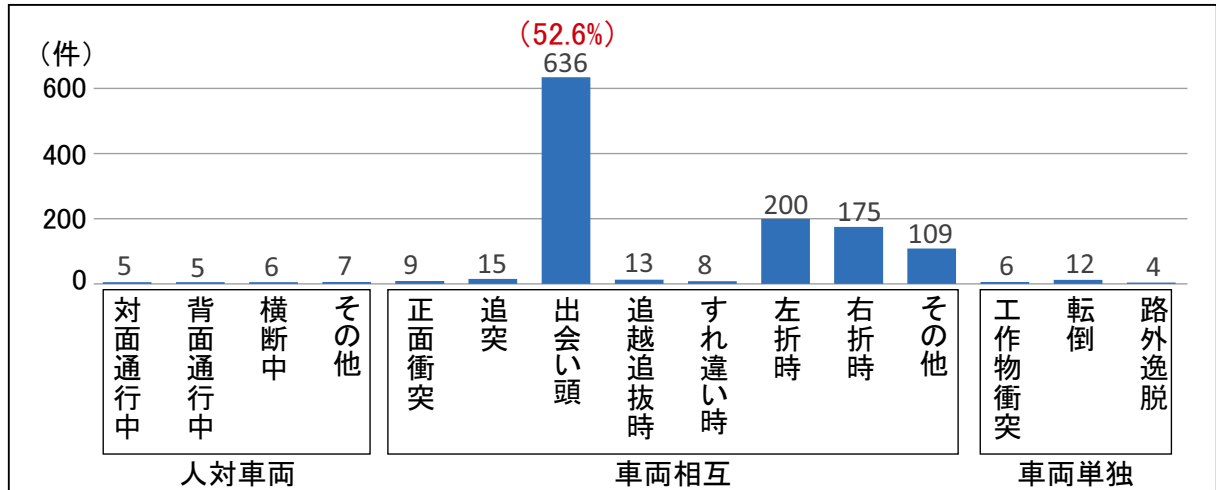


(2) 自転車関連事故の内訳

1) 事故の類型

大分市の平成28年～令和2年の5年間における自転車事故を事故類型別に見ると、「出会い頭」、「左折時」、「右折時」の順に事故件数が多く、交差点部における事故が大部分を占めています。特に「出会い頭」の事故は52.6%と半数以上を占めています。

■大分市における自転車事故の類型別交通事故件数（平成28年～令和2年）

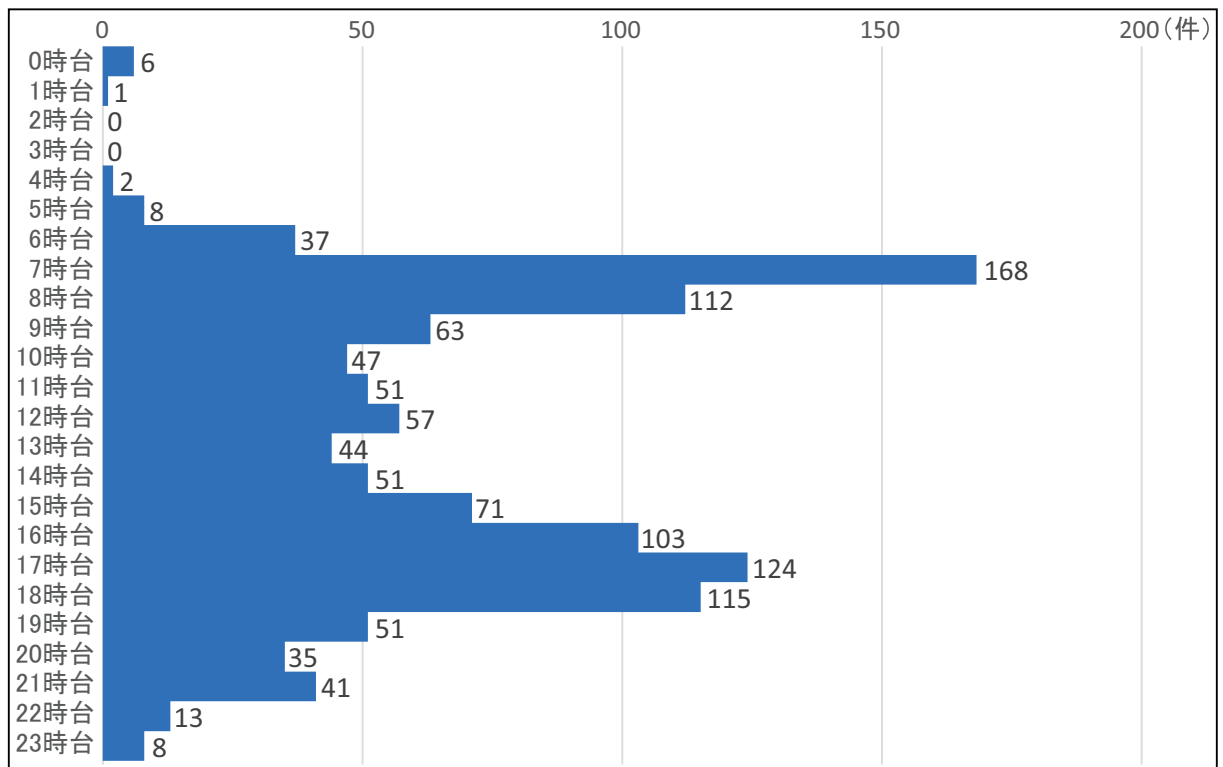


資料：大分県警察「みんなの事故防止マップ」ホームページを基に作成

2) 事故の時間帯

大分市の平成28年～令和2年の5年間における自転車事故が発生した時間帯は、7時台が最も多く、次いで17時台と通勤・通学時間帯に多く発生しています。

■大分市における自転車事故の時間帯（平成28年～令和2年）



資料：大分県警察「みんなの事故防止マップ」ホームページを基に作成



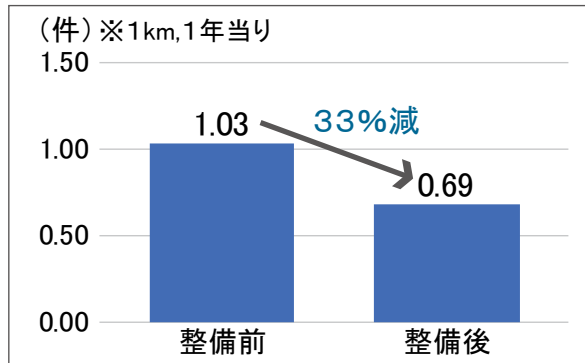
(3) 事故発生状況の分析

1) 自転車通行空間整備前後の事故発生件数の比較

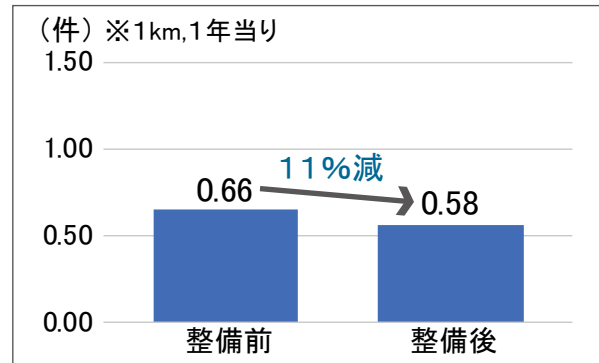
ステップ2 整備路線の整備前後において、1km かつ 1 年当りの事故件数を整備形態別に比較します。車道混在（自転車誘導サイン）の整備前は 1.03 件 /km 年に対し、整備後は 0.69 件 /km 年と 33% 減少しています。自転車歩行者道内における通行空間の分離の整備前は 0.66 件 /km 年に対し、整備後は 0.58 件 /km 年と約 11% 減少しています。

■大分市における自転車通行空間整備前後の事故発生件数の比較（平成 27 年～令和 2 年）

○車道混在（自転車誘導サイン）



○自転車歩行者道内における通行空間の分離



○車道混在（自転車誘導サイン）

整備年度	整備延長 (km)	事故件数 (件)						整備前			整備後		
		H27	H28	H29	H30	R1	R2	整備延長 × 年数	事故件数	1km, 1年当り	整備延長 × 年数	事故件数	1km, 1年当り
H28	1.845	0	1	2	0	0	1	3.690	1	0.27	7.380	3	0.41
H29	5.530	7	3	4	3	9	5	16.590	14	0.84	16.590	17	1.02
H30	5.325	11	4	9	4	1	3	21.300	28	1.31	10.650	4	0.38
R 元	5.540	2	4	2	4	1	2	27.700	13	0.47	5.540	2	0.36
合計	12.700	18	8	15	7	10	9	41.580	43	1.03	34.620	24	0.69

■ : 整備前 ■ : 整備後

(33% 減)

○自転車歩行者道内における通行空間の分離

整備年度	整備延長 (km)	事故件数 (件)						整備前			整備後		
		H27	H28	H29	H30	R1	R2	整備延長 × 年数	事故件数	1km, 1年当り	整備延長 × 年数	事故件数	1km, 1年当り
H28	1.150	1	1	0	1	0	0	2.300	2	0.87	4.600	1	0.22
H29	0.760	0	0	1	1	1	1	2.280	1	0.44	2.280	3	1.32
H30	0.000	0	0	0	0	0	0	0.000	0	-	0.000	0	-
R 元	0.000	0	0	0	0	0	0	0.000	0	-	0.000	0	-
合計	1.910	1	1	1	2	1		4.580	3	0.66	6.880	3	0.58

■ : 整備前 ■ : 整備後

(11% 減)

資料：大分県警察「みんなの事故防止マップ」ホームページを基に作成



2) 歩行者対自転車の事故

大分市内において、歩行者対自転車の事故は毎年数件程度発生しています。その中で自転車通行空間整備後の路線における件数は平成28年～令和2年まで0件となっています。

■大分市における歩行者対自転車の事故発生件数（平成28年～令和2年）

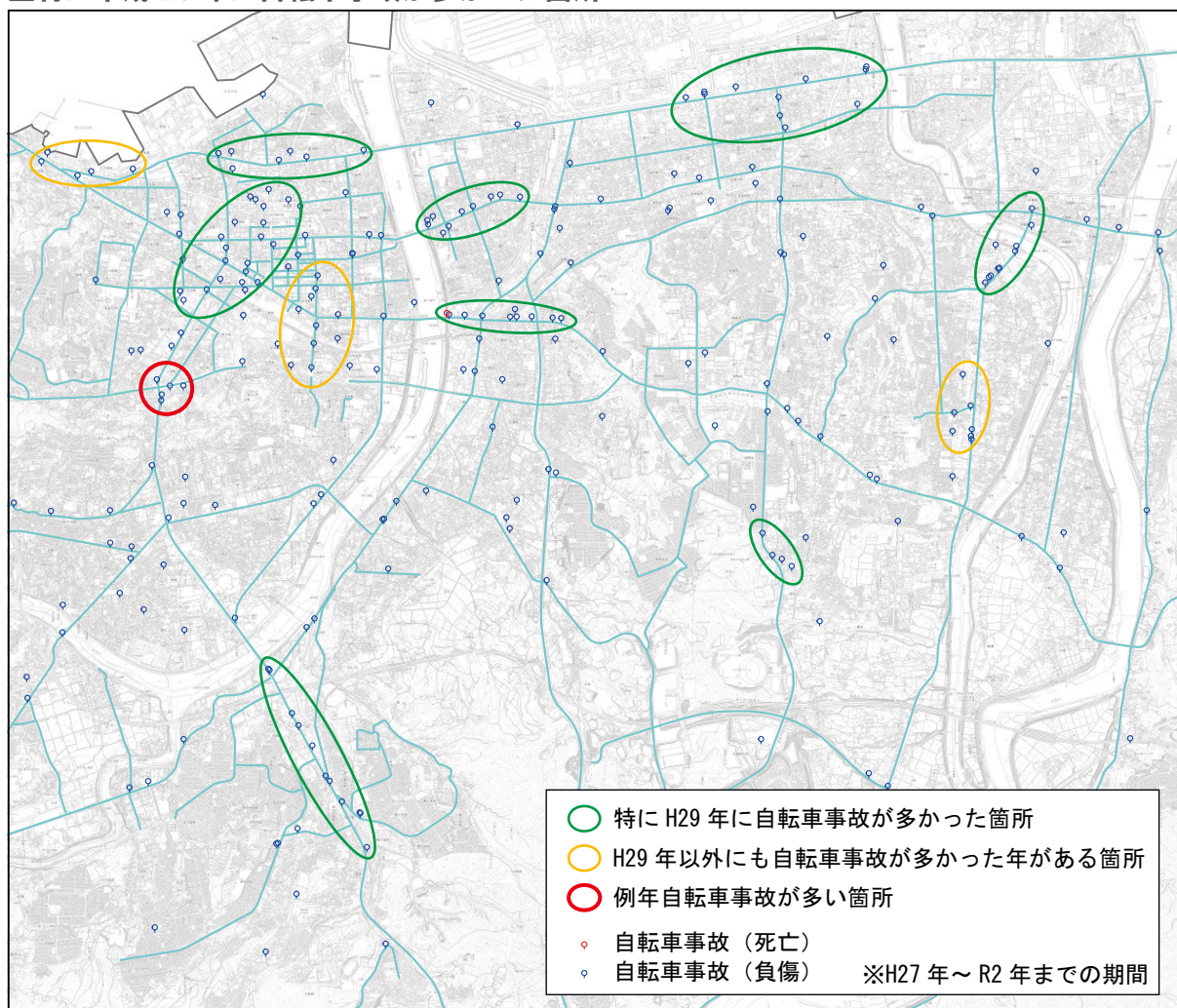
発生年（年）	H28	H29	H30	R1	R2	備考
歩行者対自転車の事故件数（件）	2	7	4	4	4	自転車通行空間整備後の路線における件数は0件

資料：大分県警察「みんなの事故防止マップ」ホームページを基に作成

3) 平成29年の自転車事故について

ステップ2の計画期間（平成28年度～令和2年度）において、平成29年の自転車事故件数が突出していた理由を探ります。特に平成29年に自転車事故が多かった箇所は、中心市街地の周辺や中心市街地から離れた場所に見られます。これらの場所において平成29年における特殊事情は確認できていません。また、平成29年3月に大分駅周辺総合整備事業が完了しましたが、直後の4月に事故が増えた訳でもないことから、現在のところ平成29年に自転車事故が多かった理由は不明です。

■特に平成29年に自転車事故が多かった箇所



資料：大分県警察「みんなの事故防止マップ」ホームページを基に作成

4 「大分県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の制定

令和2年12月、大分県では、自転車の利用に係る交通事故の防止及び被害者の保護を図り、もって県民が安全に安心して暮らすことができる地域社会の実現に寄与することを目的として「大分県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が制定されました。

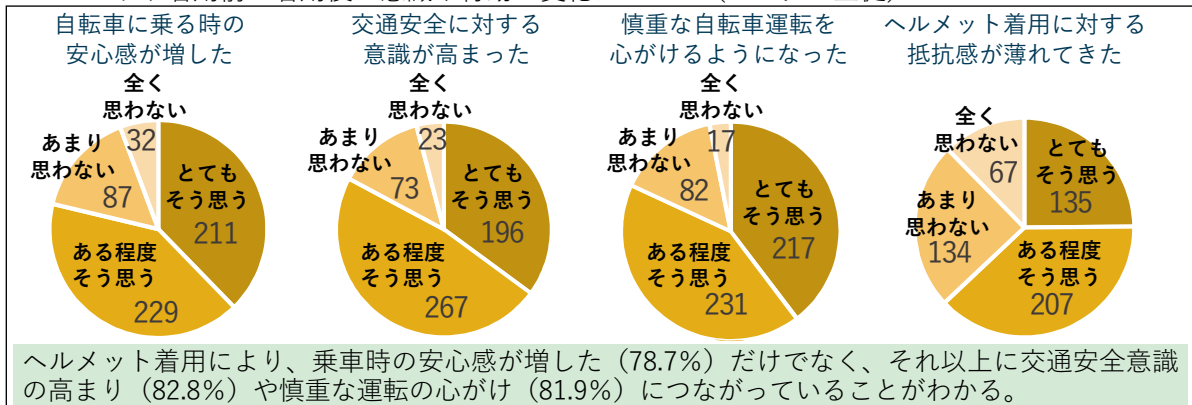
この条例では、自転車利用者は反射材や交通事故の被害を軽減するための器具を使用すること、特に自転車通学生は自転車ヘルメットを着用するよう努めることなど、自転車利用時の安全上の措置について定められるとともに、自転車利用者は自転車損害賠償責任保険等に加入することが義務付けられています。

この条例の制定に先立ち、大分県では、令和元年から「県立学校自転車通学生ヘルメット着用推進事業（モニター事業）」が実施され、令和3年度から県立高校における自転車通学生のヘルメット着用が義務化されることとなっています。

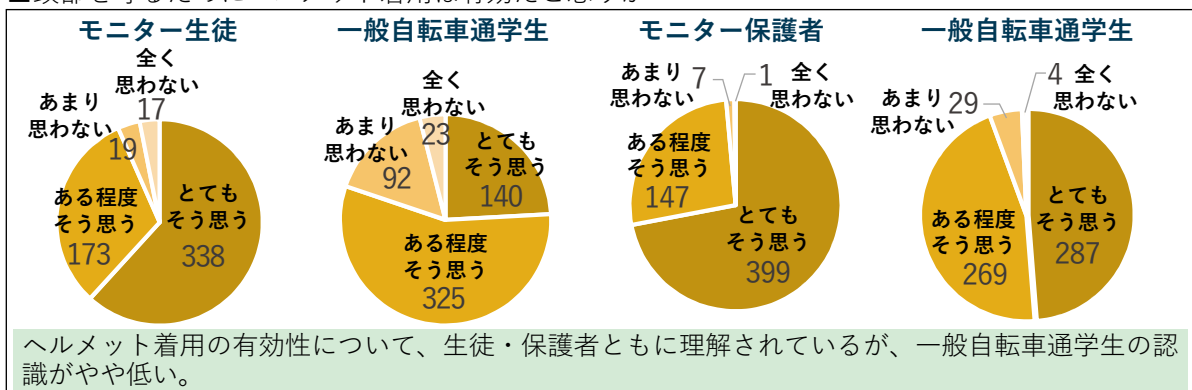
■県立学校自転車通学生ヘルメット着用に関するアンケート調査結果（抜粋）

- 調査趣旨： 自転車通学生のヘルメット着用に関し、ヘルメット着用モニターや一般自転車通学生及びそれぞれの保護者の意識等を把握し、自転車通学生（高校・特支高等部）全員のヘルメット着用に向けた取組を円滑に推進するため実施
- 調査対象： モニター 562名、モニターの保護者 557名、
（回収人数） 一般自転車通学生 589名、一般自転車通学生の保護者 595名
- 調査時期： 令和元年9月～10月

■ヘルメット着用前と着用後の意識や行動の変化について（モニター生徒）



■頭部を守るためにヘルメット着用は有効だと思うか



■ヘルメット着用を自転車通学生全員に広げるために必要なこと

○主な意見（モニター生徒）

- ▶自転車事故の危険性やヘルメットの有効性を理解させる
- ▶ヘルメットの有効性を教える講習会や講演会を行う
- ▶ヘルメット着用を義務化する
- ▶ポスターやチラシを作成する
- ▶モニター生がヘルメット着用の意義を伝える
- ▶ヘルメットのデザインや色を豊富にする

○主な意見（モニター保護者）

- ▶自転車事故の危険性やヘルメットの有効性を生徒とともに親にも理解させる
- ▶ヘルメットの有効性を教える講習会や講演会を行う
- ▶ヘルメット着用を義務化する
- ▶ヘルメット着用が当たり前という意識を持たせる
- ▶高校生が着用したくなるようなヘルメットを揃える
- ▶安価で良質なヘルメットを販売する
- ▶新聞やテレビなど多くのメディアに取り上げてもらう



5 大分市の現状と課題のまとめ

本章のまとめとして、課題等を整理します。

■課題の整理

項目	現状	課題等
自転車利用状況	自転車利用者数及び自転車利用率は大分地区が最も多く、中心部に近いほど自転車利用率が高くなる傾向にある。	中心部における未整備路線に加え、幹線道路のさらなる自転車通行空間整備が求められる。 →ハード施策へ反映
人の動き	大分地区を中心とした移動が多く、特に「大分地区⇄植田地区」と「大分地区⇄鶴崎地区」の移動が多い。	
自転車の移動先	10代は「駅の駐輪場」や「学校」が多く、20代以上は「職場」、「駅の駐輪場」、「スーパー・商店等」が多い。	駅や学校周辺の路線におけるさらなる自転車通行空間整備や、職場や商業施設が集積する中心部等の自転車通行空間整備が求められる。 →ハード施策へ反映
駅を中心とした自転車利用圏	駅から3kmの自転車利用圏において、市街地の大部分が含まれる。	
自転車利用促進に関する意向	今以上に自転車に乗るための条件のとして、安全で便利な自転車通行空間の整備が最も望まれている。	自転車通行空間整備の重要性が確認された。今後も積極的なハード施策推進が求められる。 →ハード施策へ反映
自転車のルール・マナーに関する意向	自転車のルール・マナーに関する回答や意見が最も多い。	既存の取組を充実しつつ、全世代への自転車のルール・マナーの教育・周知が求められる。 →ソフト施策へ反映
自転車関連事故	自転車事故は減少傾向にある。 交通事故全体に占める自転車事故の割合は概ね15%前後で推移しているが、令和2年は近年では最も多かった。 自転車事故の類型は出会い頭が最も多く、時間帯は通勤・通学時間帯の朝・夕が多い。 自転車通行空間を整備した路線において、整備前に比べて整備後の自転車事故件数は減少しており、整備効果が見られる。 平成28年～令和2年の歩行者対自転車の事故は年間数件程度で推移しており、自転車通行空間整備後の路線においては0件となっている。	大分市の事故の現状や、自転車通行空間の整備による自転車事故の抑止効果がみられると考えられること等を踏まえ、さらなる自転車通行空間の整備が求められる。また、今後も継続的かつ効果的なソフト施策の実施が求められる。 →ハード施策、ソフト施策へ反映
大分県の条例制定	大分県では「大分県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」制定され、自転車ヘルメット着用推進や自転車損害賠償責任保険への加入促進に向けて動き始めた。	自転車ヘルメット着用推進や自転車損害賠償責任保険への加入促進が求められる。 →ソフト施策へ反映

1 ハード施策の検証

(1) ステップ2の位置付けと目標

■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

■整備内容

中心部及び郊外の高校周辺等において整備路線を抽出し、ネットワークを拡大する。

■目標

●目標1：自転車ネットワーク整備延長：20km（平成28～令和2年度 整備実績目標）

(2) ステップ2の実績

ステップ2では、特に優先すべき整備路線や取組について決定し、本格的に整備を進めてきました。平成28年度～令和2年度までの5年間で自転車通行区間20kmを新規に整備することを目標として掲げ、中心部及び郊外の高校周辺等において整備路線を抽出し、ネットワークを拡大中です。令和2年度終了時点で24.190kmの整備を完了し、ステップ2の目標を達成しました。

■ハード整備の目標と実績（自転車ネットワーク整備）

（単位：km）

年度	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2
ステップ	ステップ1			ステップ2				
目標値	5			20				
実績値	計 5.68			2.995	4.090	3.810	5.540	7.755
				計 24.190				

(3) ステップ2の検証結果

ステップ2の計画路線と整備路線は次ページ以降に示します。整備目標の20kmは達成見込みで、整備形態は自転車誘導サインが主体となっています。中心部は大幅に整備が進み、郊外部の整備は一部にとどまっています。整備を進める中で、経年劣化への対応や、整備方法の再検討が必要な路線等の課題も見えてきました。

■ステップ2（ハード施策）の検証結果

分類	検証結果
整備延長	○目標20kmを達成 ・一部計画路線の整備ができなかったが、その他の路線を整備 ・自転車誘導サインによる整備（自転車歩行者道を除く）
中心部	○全体的に整備が大幅に進捗 ○高校周辺は一定程度整備が進捗 ○一部は自転車歩行者道による整備
郊外部	○生活圏における高校周辺、駅周辺の整備が一部にとどまる ○一部は自転車歩行者道による整備
その他	○初期に整備した路線は経年劣化が見られる ○石系舗装の路線について、整備方法の再検討が必要 ○自転車歩行者道の取扱いの検討が必要

[illegible]

※中心部図面参照

市道大在駅通り線
(誘導サイン)

主要地方道坂ノ市中戸次線
(誘導サイン)

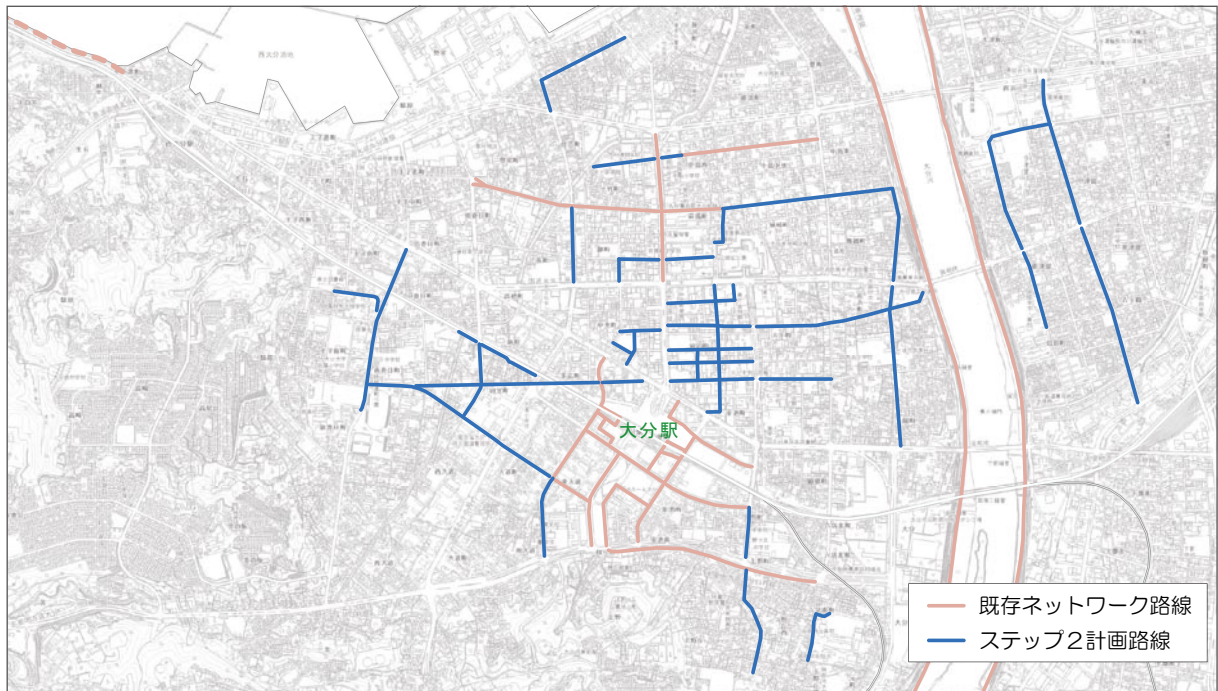
市道上宗方玉沢線
(自転車歩行者道内の視覚的分離)

— 既存ネットワーク路線
 ● ステップ2整備箇所
 — ステップ2計画路線
 — ステップ2整備済み
 - - - ステップ2整備済み
 (自転車歩行者道内の視覚的分離)

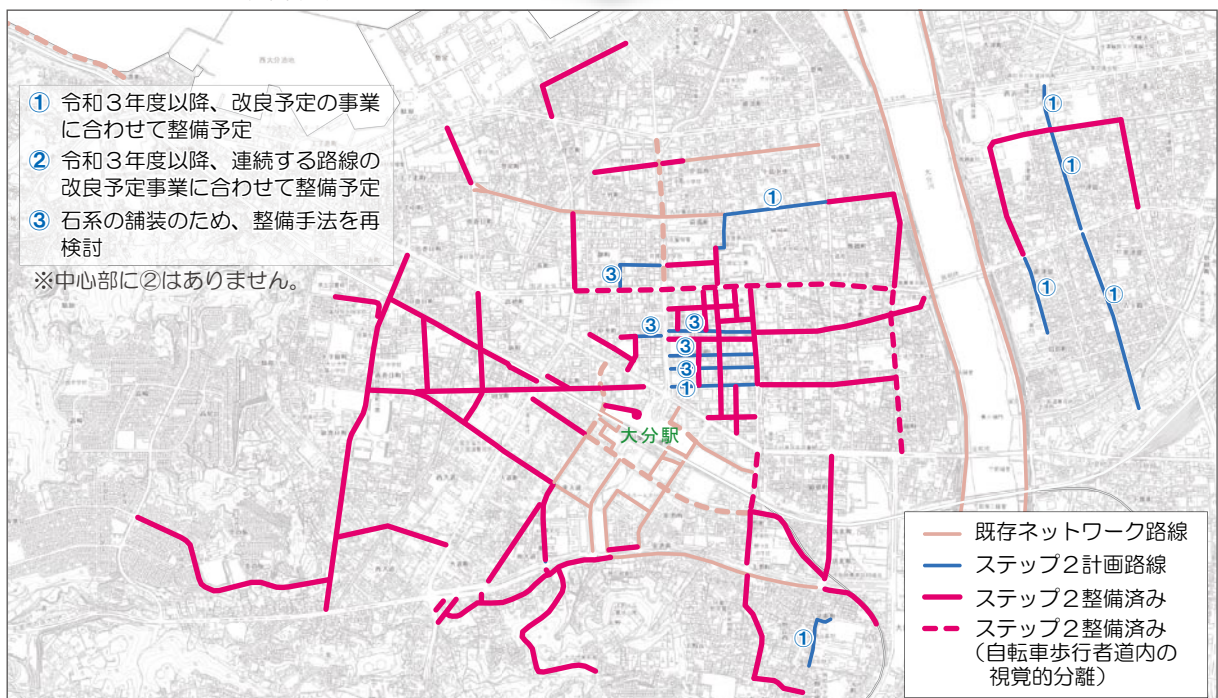
① 令和3年度以降、改良予定の事業に合わせて整備予定
 ② 令和3年度以降、連続する路線の改良予定事業に合わせて整備予定



■ステップ2計画（中心部）



■ステップ2整備実績（中心部）





2 ソフト施策の検証

(1) ステップ2の位置付けと目標

■目標

●目標2：自転車事故発生件数 250 件 / 年以下の定着化

(2) 令和元年度の実績

ステップ2では、各主体等が継続的にソフト施策に取り組んできました。例年、取組内容は概ね共通していることから、令和元年度の実績を掲載します。なお、令和2年度については、新型コロナウイルス感染症の感染拡大等の特殊事情により中止となった取組もあります。

■取組実績の概要

事業		対象者							
事業主体	内容	幼稚園	小学生	中学生	高校生	一般	高齢者	事業者	教職員
大分県バス協会	バス協会会員事業者への周知徹底							○	
	会員事業者に対する広報活動							○	
大分県タクシー協会	ルール・マナー啓発							○	
交通安全協会	自転車教室		○	○	○				
	交通安全教室	○	○	○	○				
	自転車シミュレーター活用の自転車教室		○	○	○	○			
	子供自転車大会		○						
警察署	自転車教室		○	○	○		○		
	モデル校、モデルクラブ		○	○	○		○		
	体験型自転車講習				○	○			
	指導・取締					○			
大分市生徒指導研究会	ルール・マナー啓発			○					
高等学校指導連合会	車種調査				○				
	マナーアップ推進				○				
大分県学校安全・安心支援課	ヘルメット着用推進モニター事業				○				
	自転車通学指導セミナー								○
	高等学校交通安全教育推進連絡会議								○
	学校安全研修推進事業								○
大分市生活安全・男女共同参画課	交通安全啓発					○			
大分市児童生徒支援室	交通安全指導の徹底		○	○					
大分市都市交通対策課	自転車マナーアップ教室		○	○					
	マナーアップ推進モデル校				○				
	ウィーラースクール		○						
	まちづくり出張教室					○			
	標語コンクール		○	○	○	○	○		



(3) ステップ2の実績

ステップ2では「自転車事故発生件数 250 件 / 年以下の定着化」を掲げました。平成 29 年は達成できなかったものの、その他の年においては 250 件を下回りました。

■ソフト施策の目標と実績（自転車事故発生件数の削減）

(単位：件)

年	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R 元	R2
ステップ	ステップ1			ステップ2				
目標値	400 件 / 年以下の定着化			250 件 / 年以下の定着化				
実績値	356	284	255	231	288	244	229	218

※事故件数は暦年による集計

(4) ステップ2の検証結果

ステップ2では平成 29 年を除き、自転車事故発生件数 250 件 / 年以下を概ね達成しました。各主体等により、様々な取組が展開されており、一定の効果を上げていると考えられます。検証から見てきたこととして、前ページの取組実績の概要に示すように、高校生以下の取組が充実している一方で、一般・高齢者向けの取組が少ないこと等が挙げられます。

■ステップ2（ソフト施策）の検証結果

分類	検証結果
自転車事故発生件数	・ 250件／年以下の定着化をおおむね達成 ※平成 29 年のみ達成ならず（理由不明）
その他	・ 各主体等により様々な取組が展開されている ・ 高校生以下の取組が充実している一方で、一般・高齢者向けの取組が少ない ・ 各主体相互のさらなる情報共有と連携が必要



3 検証結果のまとめ

■検証結果のまとめと課題（ハード施策）

分類	ハード施策の検証結果	考察と課題
整備延長	○目標20kmを達成 ・一部計画路線の整備ができなかったが、その他の路線を整備 ・自転車誘導サインによる整備（自転車歩行者道を除く）	<中心部> ・概ね整備が完了。 ・令和2年度で整備出来なかった路線等、利用状況も考慮しつつ継続的な整備が必要。 <郊外> ・生活圏における高校・駅周辺の整備が必要。 <その他> ・生活圏をつなぐ幹線道路の整備が必要。 ・維持管理等の取組が必要。
中心部	○全体的に整備が大幅に進捗 ○高校周辺は一定程度整備が進捗 ○一部は自転車歩行者道による整備	
郊外部	○生活圏における高校周辺、駅周辺の整備が一部にとどまる ○一部は自転車歩行者道による整備	
その他	○初期に整備した路線は経年劣化が見られる ○石系舗装の路線について、整備方法の再検討が必要 ○自転車歩行者道の取扱いの検討が必要	

■検証結果のまとめと課題（ソフト施策）

分類	ソフト施策の検証結果	考察と課題
自転車事故発生件数	○250件／年以下の定着化をおおむね達成 ※平成29年のみ達成ならず（理由不明）	・既存の取組の継続が必要。 ・一般・高齢者向けの取組強化が必要。 ・各主体相互のさらなる情報共有と連携等について、新規取組も視野に入れながら検討が必要。
その他	○各主体等により様々な取組が展開されている ○高校生以下の取組が充実している一方、一般・高齢者向けの取組が少ない ○各主体相互のさらなる情報共有と連携が必要	

第5章 施策の方向性の検討

1 課題等の整理

第2章のまとめ	自転車を取り巻く状況	項目	課題等
		自転車事故(全国)	歩行者対自転車の事故を減少させるため、適切な自転車通行空間整備等が求められる。 自転車損害賠償責任保険の重要性が認識されつつある。 自転車ルール・マナーの浸透が求められる。 自転車事故発生時においては、自転車ヘルメット着用が命を守ることにつながる可能性が高い。
		自転車通行空間整備の自転車事故抑止効果	自転車通行空間整備による自転車事故の抑止効果があると考えられるが、自動車の駐停車に関する課題も含め、個別の道路状況や交通事情を適切に判断して対応することが必要。
		法令やガイドライン	法令やガイドラインの改定を踏まえ、取組内容の調整が必要。
		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	企業・団体等における積極的な自転車通勤制度の導入促進、交通安全に関する広報啓発活動の推進、自転車通行空間の整備の推進が求められている。
第3章のまとめ	大分市の現状と課題	項目	課題等
		自転車利用状況及び人の動き	中心部における未整備路線に加え、幹線道路のさらなる自転車通行空間整備が求められる。特に幹線道路は道路管理者である国や県との連携が必要。
		自転車の移動先及び駅を中心とした自転車利用圏	駅や学校周辺の路線におけるさらなる自転車通行空間整備や、職場や商業施設が集積する中心部等の自転車通行空間整備が求められる。
		自転車利用促進に関する意向	自転車通行空間整備の重要性が確認された。今後も積極的なハード施策の推進が求められる。
		自転車のルール・マナーに関する意向	既存の取組を充実しつつ、全世代への自転車のルール・マナーの教育・周知が求められる。
		自転車関連事故	大分市の事故の現状や、自転車通行空間の整備による自転車事故の抑止効果がみられると考えられること等を踏まえ、さらなる自転車通行空間の整備が求められる。また、今後も継続的かつ効果的なソフト施策の実施が求められる。
第4章のまとめ	これまでの取組の検証と課題	大分県の条例制定	自転車ヘルメット着用推進や自転車損害賠償責任保険への加入促進が求められる。
		項目	課題等
		ハード施策	<中心部> - 概ね整備が完了。 - 令和2年度で整備出来なかった路線等、利用状況も考慮しつつ継続的な整備が必要。 <郊外> - 生活圏における高校・駅周辺の整備が必要 <その他> - 生活圏をつなぐ幹線道路の整備が必要。 - 維持管理等の取組が必要。
		ソフト施策	- 既存の取組の継続が必要。 - 一般・高齢者向けの取組強化が必要。 - 各主体相互のさらなる情報共有と連携等について、新規取組も視野に入れながら検討が必要。



2 方向性の検討

◆ステップ3の位置づけ

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

◆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

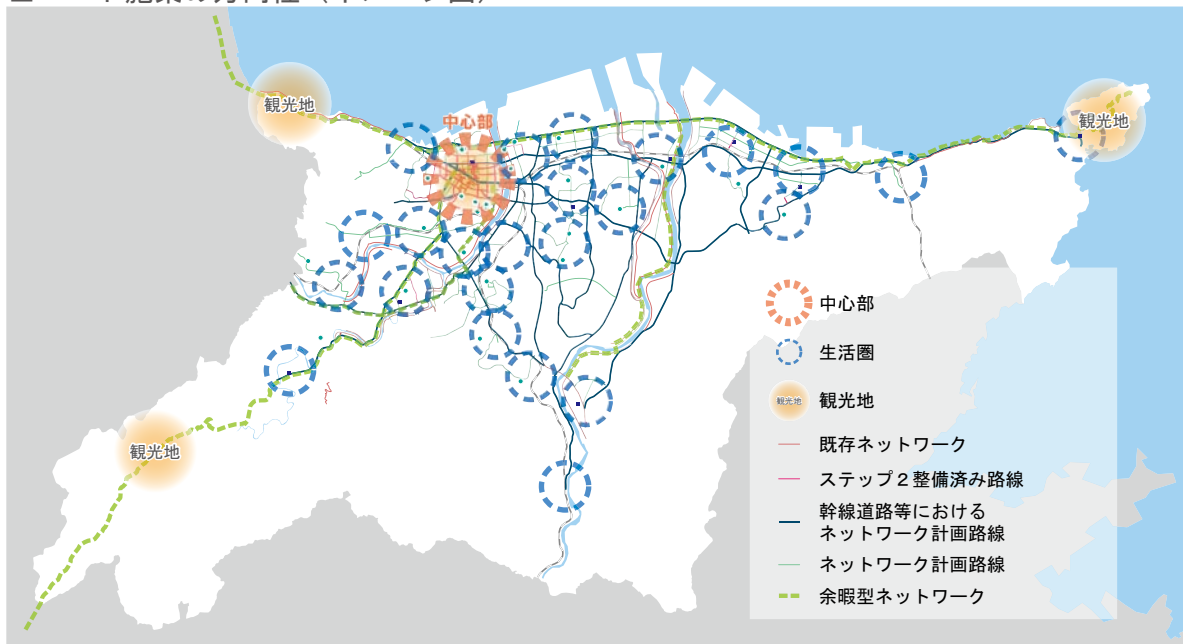
■路線の選定等について

方向性を踏まえつつ、事故の現状や交通量などの諸条件を総合的に判断し、路線や整備形態の選定等を行う。

■検討事項

- 他事業や各主体相互の連携
- 維持管理方法の検討
- 進捗管理方法の再検討
- 自転車歩行者道の扱いの検討等

■ハード施策の方向性（イメージ図）



※「生活圏」は、地域の拠点として多くの自転車利用が想定される支所・駅・高校等の施設周辺における自転車の近距離の移動範囲を、概念として示すものです。

◆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实施
- 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

1 基本方針

(1) 基本方針の設定

「大分市自転車活用推進計画」で定められた基本方針に基づき、ハード施策、ソフト施策それぞれについて、以下の基本方針を設定します。

■基本方針



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

ハード施策の基本方針

具体的な取組

○ 安全で快適な自転車
通行空間づくり

- (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

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

ソフト施策の基本方針

具体的な取組

○ 安全な自転車等の
普及促進

- (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

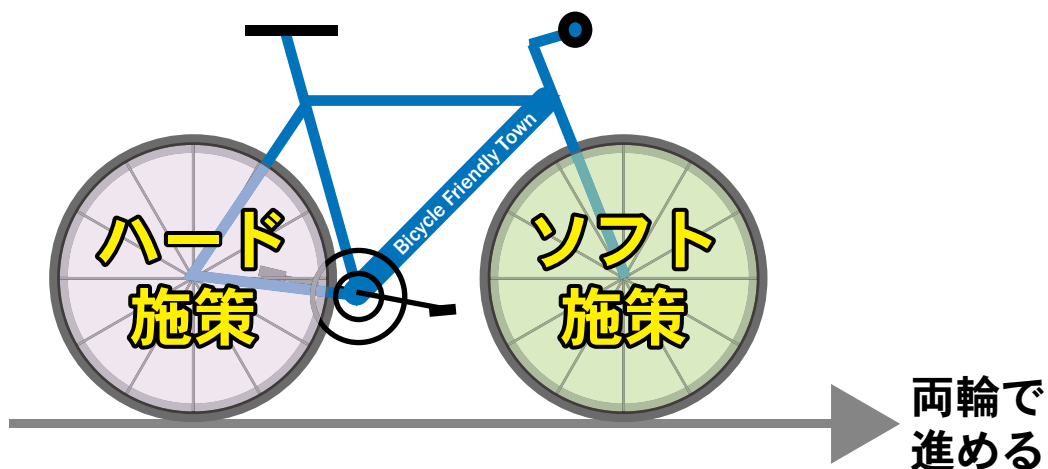
○ 自転車ルール・マナー
の啓発

- (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

(2) 基本方針の推進イメージ

自転車通行空間を適切に整備したとしても、適切に利用されなければ安全性が確保できず、快適性や利便性も損なわれてしまうことから、ハード施策とソフト施策の両輪で取り組むことによって、安全で快適な自転車利用環境の創出を図ります。

■ハード施策とソフト施策の両輪による推進イメージ





(3) ハード施策の方向性

「大分市自転車活用推進計画」の中で、目標1「自転車で 便利で快適、きれいなまち おおいた」の実現に向けて示された施策をもとに、「安全で快適な自転車通行空間づくり」をハード施策の基本方針とします。

前章までの検討を受け、具体的な施策の方向性としては、①中心部、②高校・駅周辺、③幹線道路等の日常生活で利用する路線の充実、大分県が示すサイクリングルート等の余暇型ネットワーク路線における観光・健康目的で利用する路線の充実、整備済み路線の維持管理や自転車通行空間が適切に利用されるための取組等について、各道路管理者や警察をはじめとする各主体相互の連携を図りながら取り組みます。

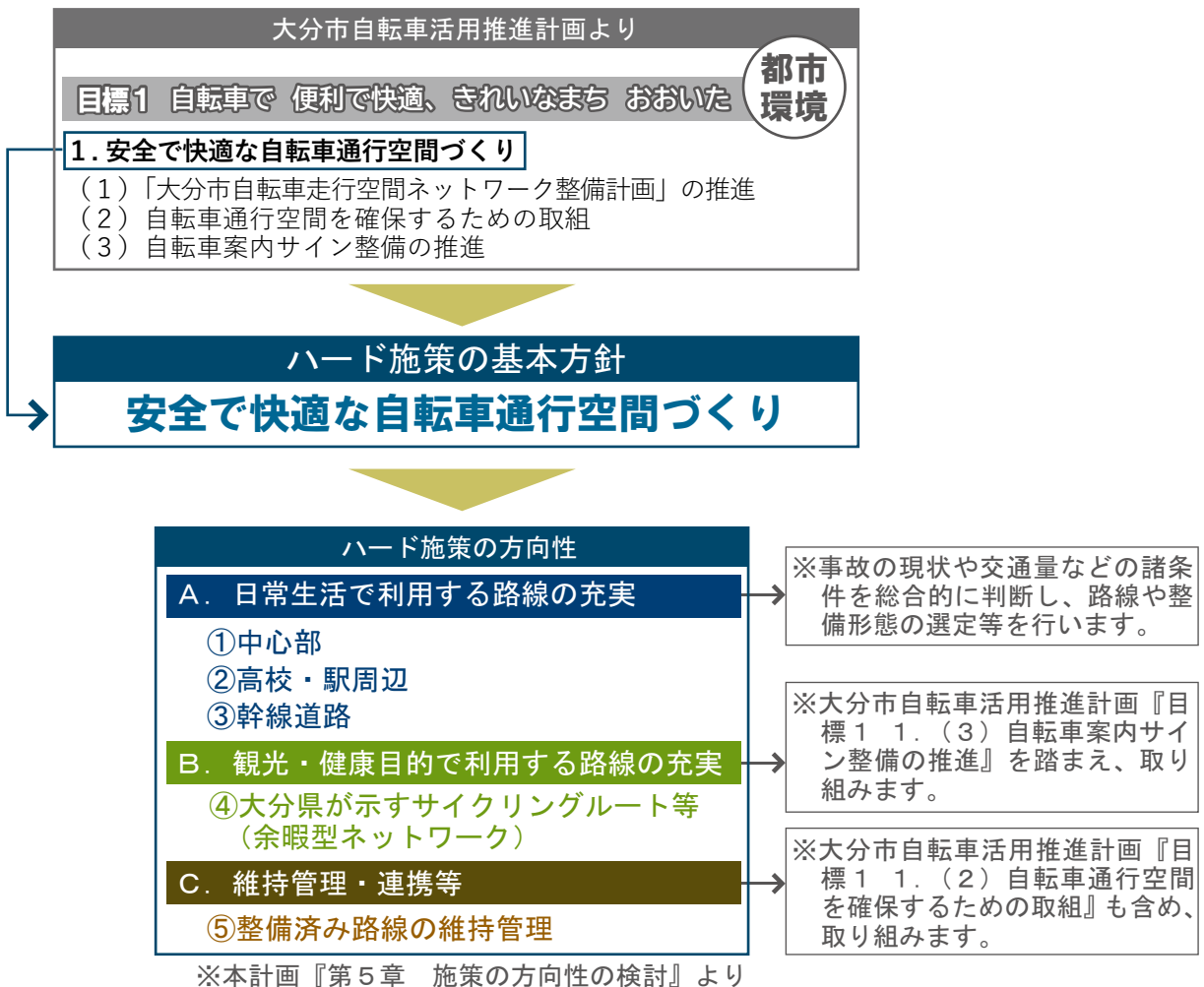
■ステップ3の位置付け

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

■ハード施策の基本方針とステップ3の方向性



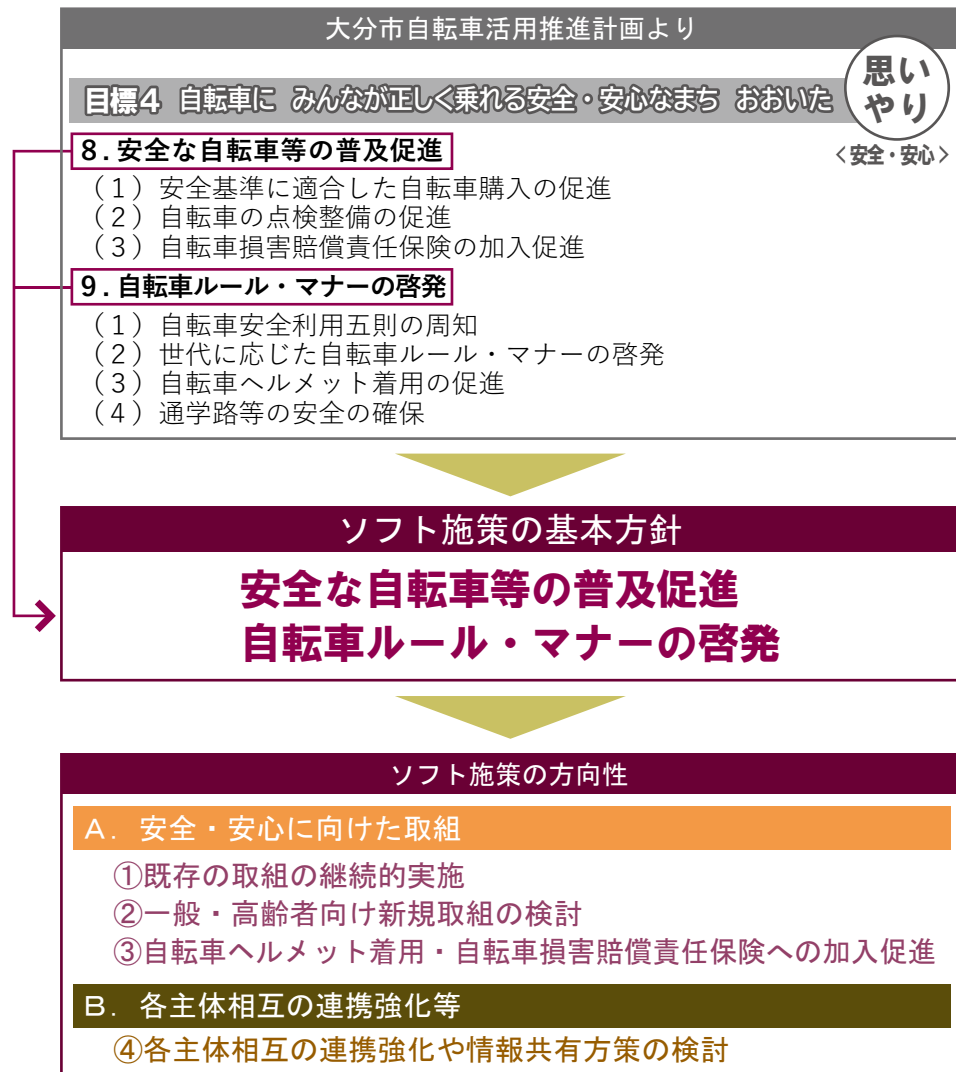


(4) ソフト施策の方向性

「大分市自転車活用推進計画」の中で、目標4「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」の実現に向けて示された施策をもとに、「**安全な自転車等の普及促進**」及び「**自転車ルール・マナーの啓発**」をソフト施策の基本方針とします。

具体的な施策の方向性としては、①既存の取組の継続的实施、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等について、各主体相互の連携強化や情報共有方策の検討を図りながら取り組めます。

■ソフト施策の基本方針とステップ3の方向性



※本計画『第5章 施策の方向性の検討』より



(5) 基本的な考え方

「大分市自転車活用推進計画」の目標4に示す「思いやり」は、安全・安心な道路空間の創出にとって重要なキーワードです。車は自転車に、自転車は歩行者に、常に他者への「思いやり」を持って道路空間を分けあう意識が、交通安全や円滑な交通にとって大切です。ハード・ソフト両面において、この考え方を意識しながら取り組みます。

■優先する道路利用者のイメージ

歩行者	○小学生以下の児童 ○ベビーカー、障がいのある方、高齢者等 ○中高生～大人	
自転車	○小学生以下の児童 ○未就学児を乗せた親 ○高齢者 ○中高生～大人	
車	○バス ○タクシー ○一般車両	

■ハード施策とソフト施策の基本的な考え方

ハード施策の基本的な考え方

＜ネットワークの早期実現＞

○新規整備を行う道路については、自転車通行空間整備の検討を行う。

既存道路への自転車ネットワーク整備は課題が多く、時間がかかるのはやむを得ないが、新規整備を行う道路において自転車通行空間の確保を積極的に推進することで、自転車ネットワークの早期実現を目指す。

＜整備形態の選定＞

○自転車は車道の左側を通行するという原則に沿った自転車通行空間の整備を行う。

車両である自転車は車道の左側を走るという原則に沿った、自転車道、自転車通行帯、車道混在の3つの整備形態を基本として自転車通行空間の整備を推進する。やむを得ず自転車歩行者道内での歩行者と自転車の分離を行う場合は、自転車ネットワークの暫定的な整備形態と位置付ける。

ソフト施策の基本的な考え方

＜ルール・マナーの実践＞

○自転車は車道の左側を通行するという原則に沿った道路利用を促す。

自転車通行空間を整備するだけでは、すべての人が正しく利用するとは限らず、逆走などが発生して危険な場合があることから、様々なソフト施策の推進により、車両である自転車は車道の左側を走るという原則や歩道走行時のルール等を市民に広く認知させるとともに、実践につなげることを目指す。

＜お互いに配慮する市民意識（思いやり）の醸成＞

○すべての道路利用者がお互いに配慮する意識づくりを目指す。

自転車通行空間が未整備の道路においても、歩行者、自転車、自動車のすべての道路空間利用者が自転車のルール・マナーについて理解し、お互いに配慮する市民意識（思いやり）を持つことを目指す。



2 計画目標

(1) ハード施策の計画目標

ステップ1では、自転車のルール遵守や事故の減少、自転車通行環境の向上等について一定の効果を確認しました。

ステップ2では、中心部及び郊外の高校周辺等において整備路線を抽出し、ネットワーク整備を推進したことで、特に中心部において整備が大きく進みました。

ステップ3の今後の取組として、基本方針に従い、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。

■ハード施策の計画目標

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)

(2) ソフト施策の計画目標

ステップ1では、ソフト施策の目標である自転車事故発生件数400件/年以下の定着化を達成しました。

ステップ2では、同様に250件/年以下の定着化を掲げ、概ね達成しました。ステップ3の今後の取組として、基本方針に従い、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。

■ソフト施策の計画目標

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)



3 ネットワーク整備計画策定の手順

ネットワーク計画策定に当たって、路線毎の様々な条件をもとにネットワーク検討ベース図を抽出し、各路線を評価指標に基づき個別に評価することで各路線の重要度を把握し、これをもとにネットワーク路線の選定を行いました。整備形態は、ガイドラインや各路線の実情を踏まえながら選定します。

■ ネットワーク整備計画策定の手順

① ネットワーク検討ベース図の抽出



② 評価指標に基づく路線の評価（概要）

1) 既存のネットワーク

既存の自転車通行空間は整備済みとして整理

2) 今後の整備を目指すネットワーク

定量評価（ポイントで評価）

- **交通量**
自転車交通量を区分して評価
- **危険箇所**
関係機関による指摘箇所を評価
- **自転車事故の現状**
自転車事故の現状から評価
- **事業予定箇所**
進行中または着工予定の事業路線を評価
- **駅や高校等へ向かう路線**
幹線道路と駅や高校等を結ぶ路線を評価
- **観光利用に資する路線**
観光利用に資する路線を評価
- **東西方向の幹線道路**
東西方向の幹線道路を評価

定性評価（総合的に検討）

- **道路の現状を踏まえた整備可能性**
整備の実現性を考慮（必要に応じて整備形態検討時の検討結果をネットワークへフィードバック）
- **小中学校との輻輳箇所**
小中学生の登下校時に自転車と輻輳する箇所の路線のあり方を検討し、必要に応じて迂回する代替路線を検討
- **代替路線**
必要に応じて代替路線を検討
- **ネットワーク連続性**
連続性確保のための路線追加を検討
- **幹線道路整備検討必要箇所**
長期的視点で将来的な整備の必要性を検討
- **整備優先度**
概ね中心部→幹線→生活圏の方向性

精査

- **道路管理者等の各主体による協議**
評価等を踏まえ、道路管理者等の各主体による協議、精査（必要に応じて適宜実施）

③ ネットワーク路線の選定



④ 整備形態の選定

後述の整備形態の選定方法に基づいて整備形態を選定（※整備形態は、整備時に改めて詳細に検討して決定）

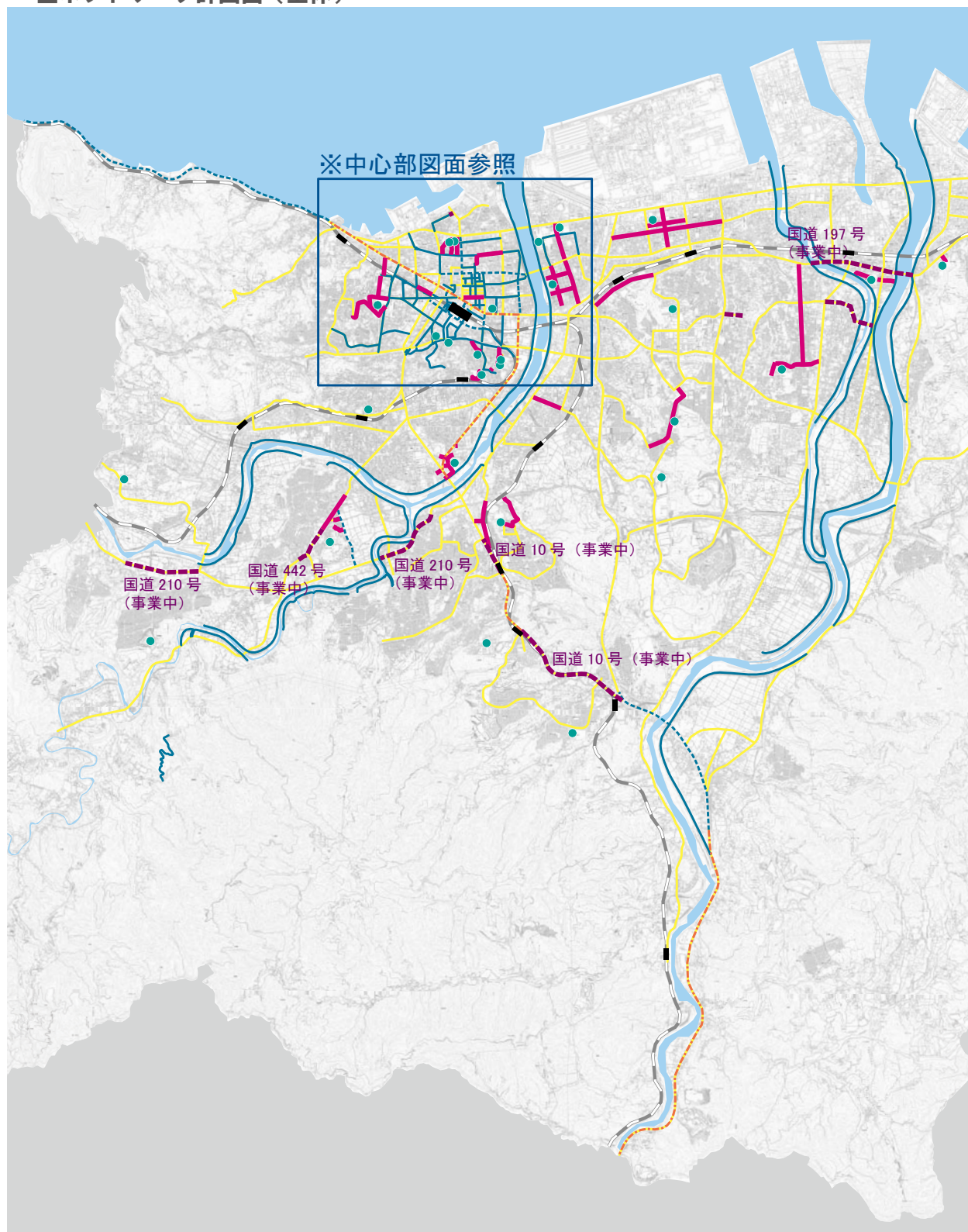


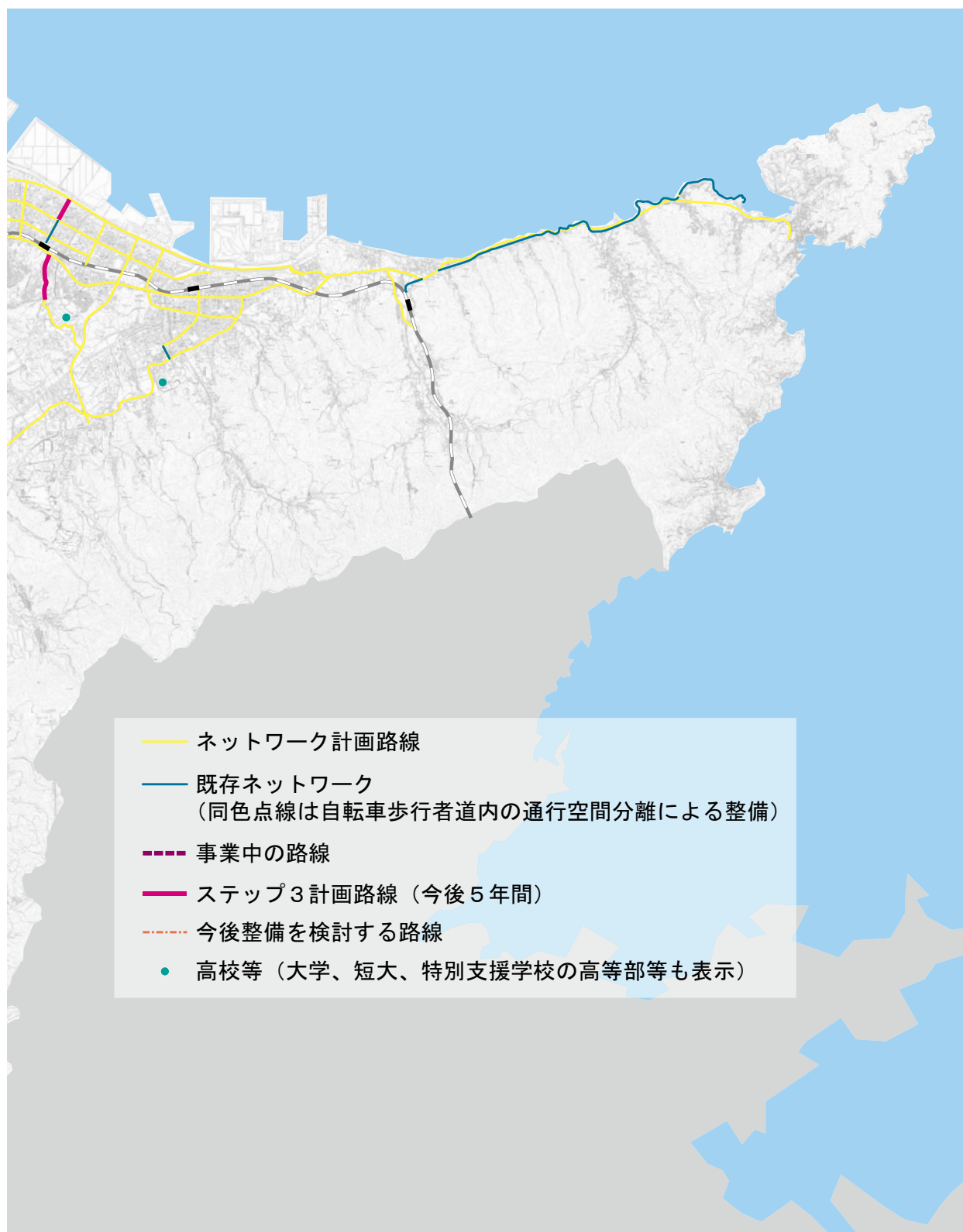
4 ネットワーク計画

(1) ネットワーク計画

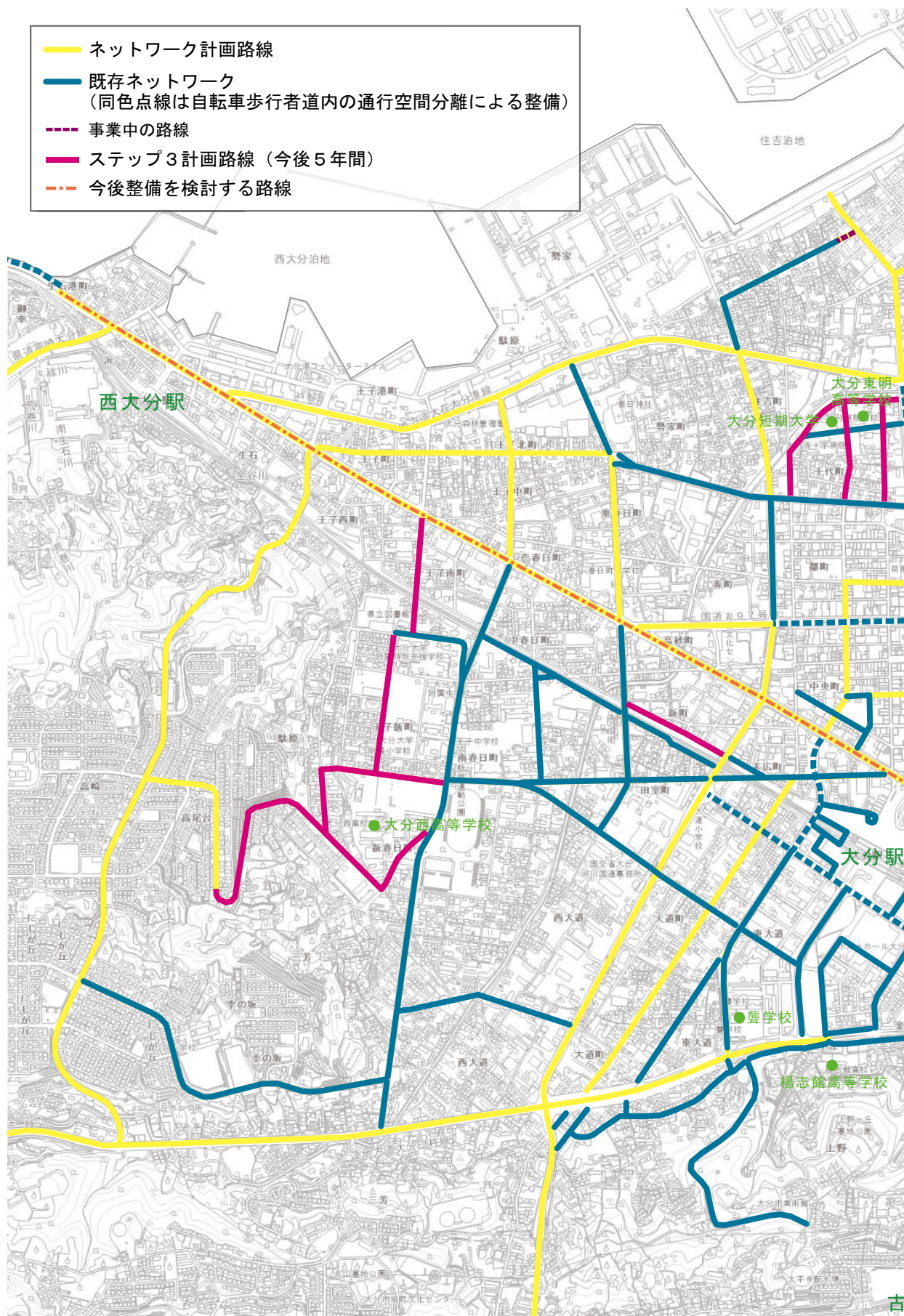
旧計画において抽出・決定されたネットワーク計画路線について、現状や諸条件を総合的に判断しつつ、新たに定めた基本方針、整備の方向性、国・県道・市道それぞれの道路管理者等の各主体による協議を踏まえ、ステップ3に向けてネットワーク計画路線を更新しました。

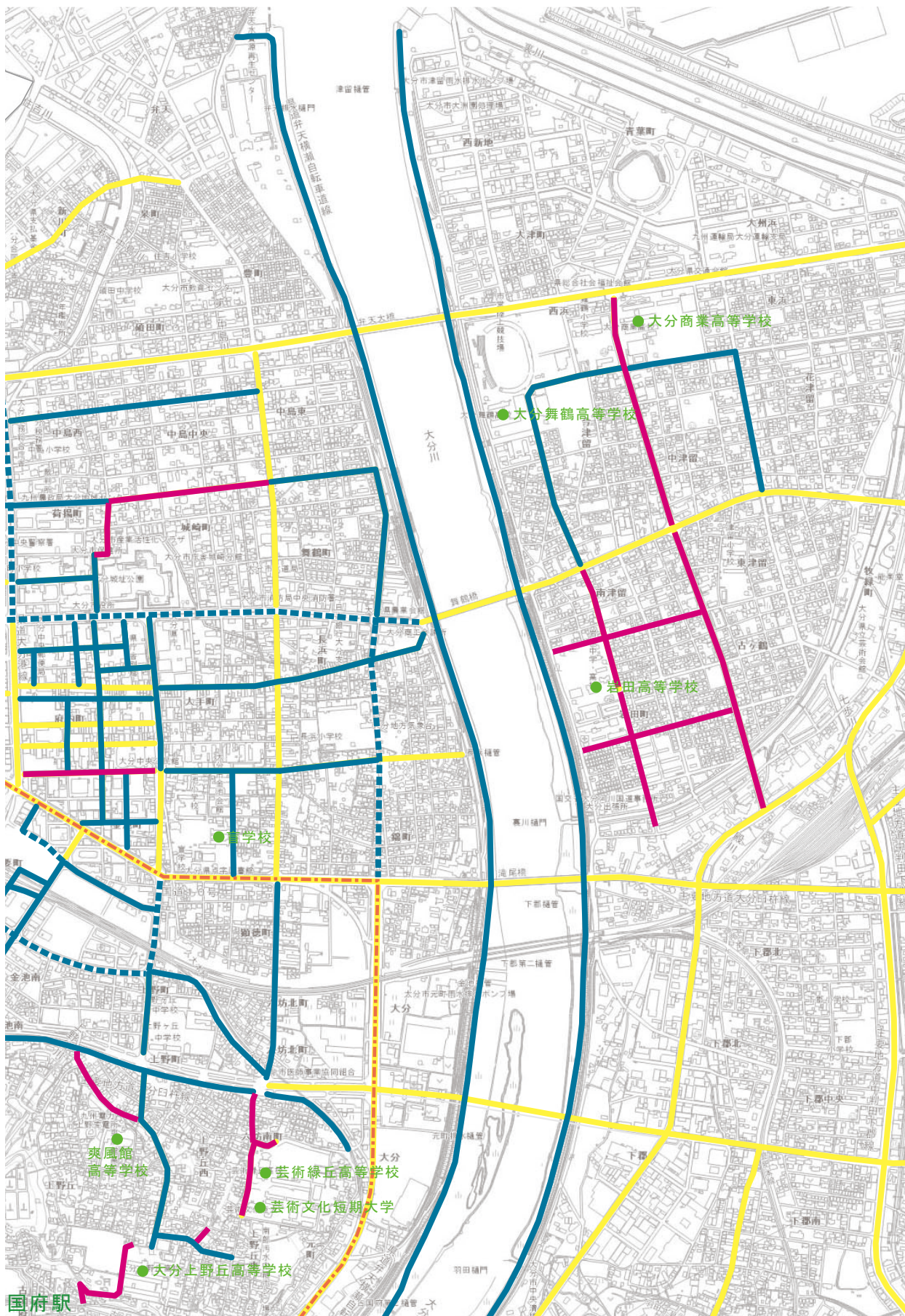
■ネットワーク計画図（全体）





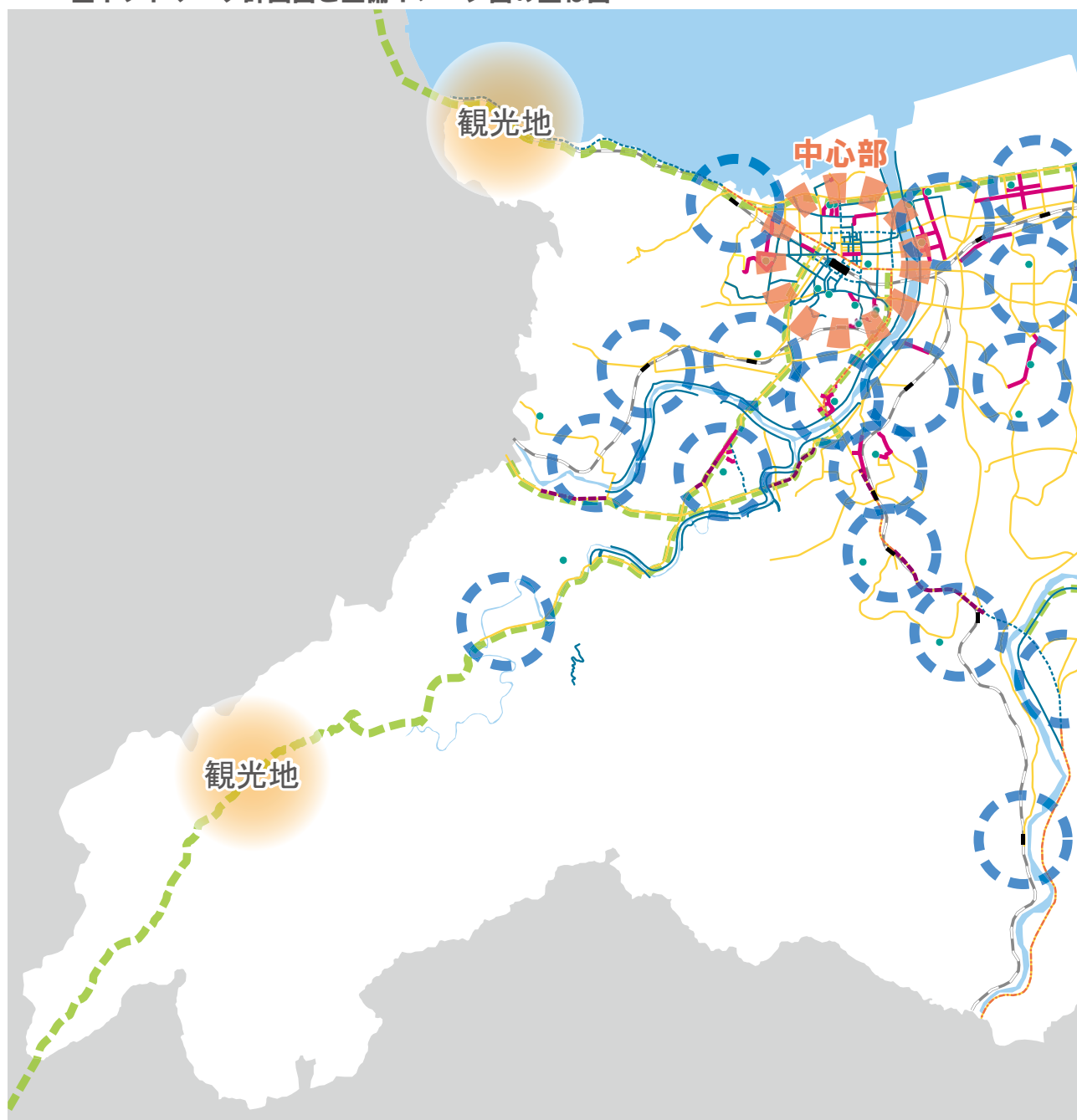
■ネットワーク計画図（中心部）

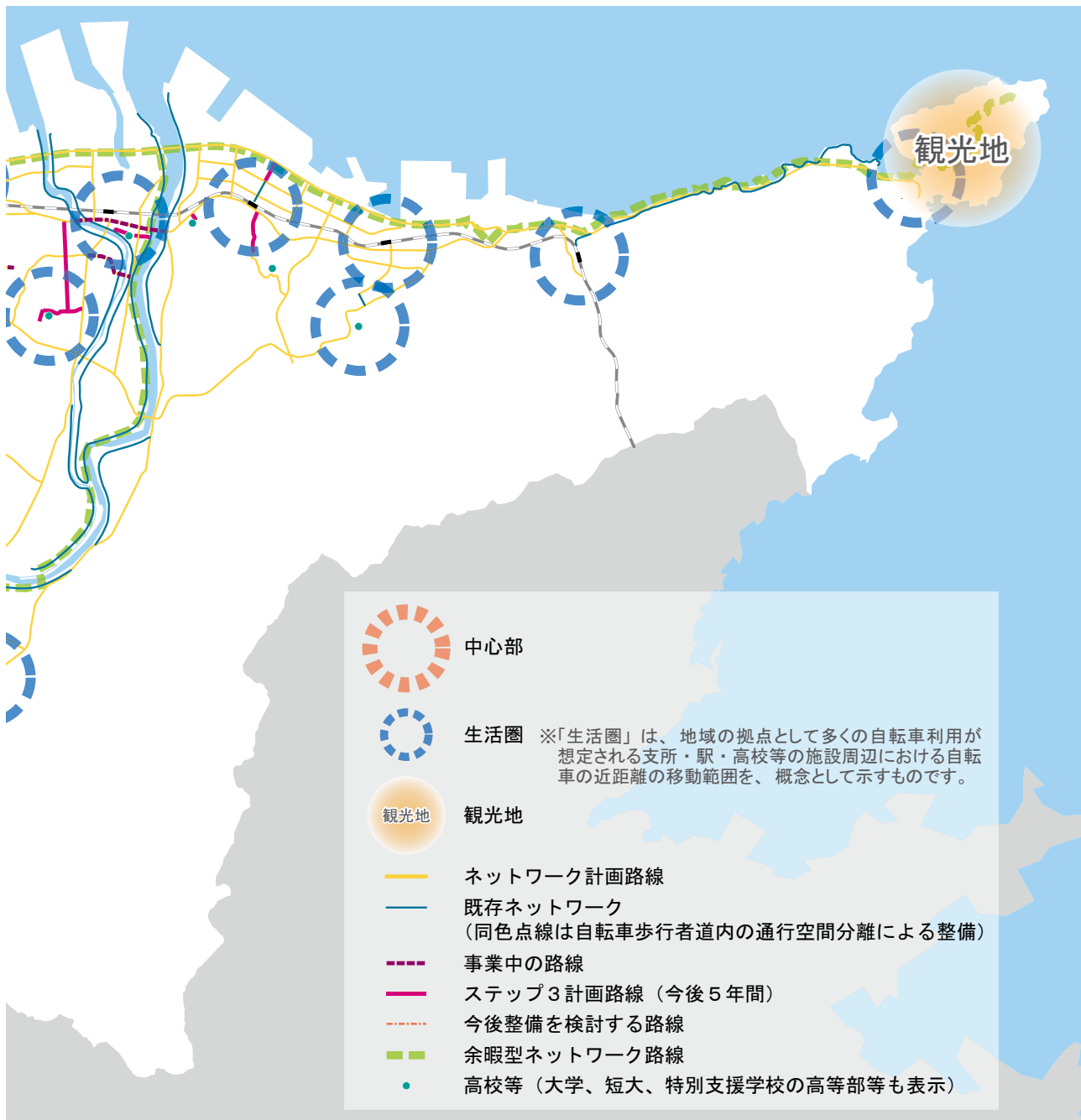






■ネットワーク計画図と整備イメージ図の重ね図



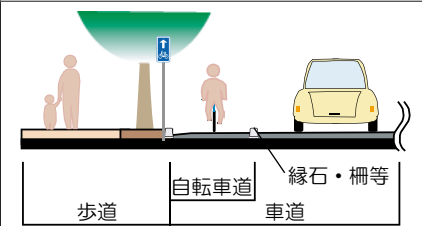
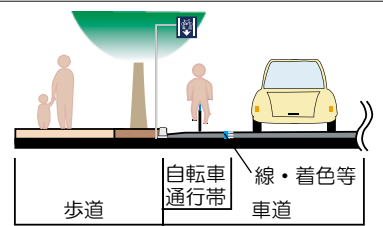
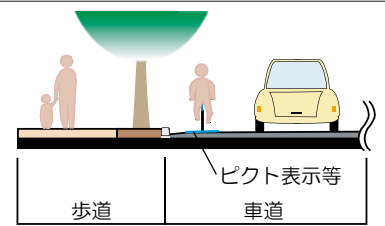
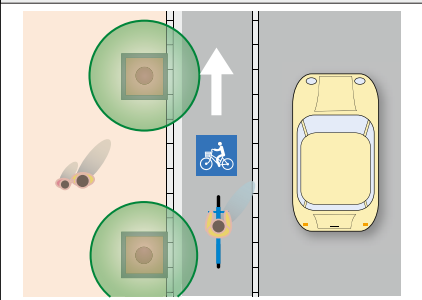
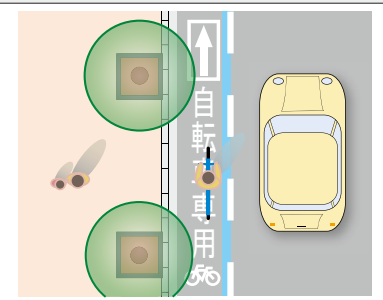
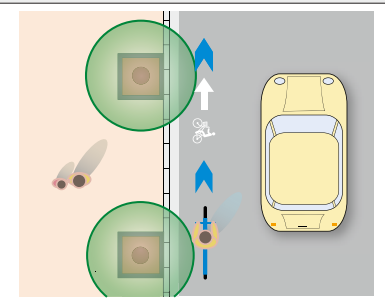


5 整備形態の選定

(1) 基本的な整備形態の概要

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、自転車は車両であるという原則を踏まえ、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。

■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
		
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）。 ・縁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。

※自転車歩行者道について：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（I-18）」によれば、「やむを得ず自転車通行空間として歩道のみを活用せざるを得ない場合には、その区間を自転車ネットワーク路線からはずし、自転車ネットワークを補完する経路として活用することを検討するものとする。」とされています。



(2) 基本的な整備形態の詳細

1) 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二輪又は三輪の自転車で、他の車両を牽けん引していないもの（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いう。

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。



2) 自転車通行帯（自転車レーン）

自転車通行帯は、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るときは、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。



3) 車道混在（自転車誘導サイン）

車道混在は法定外表示で、自転車の走行すべき空間（車道の左側）を路肩のカラー化や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」等の様々な呼称があり、大分市では「自転車誘導サイン」と呼んでいます。

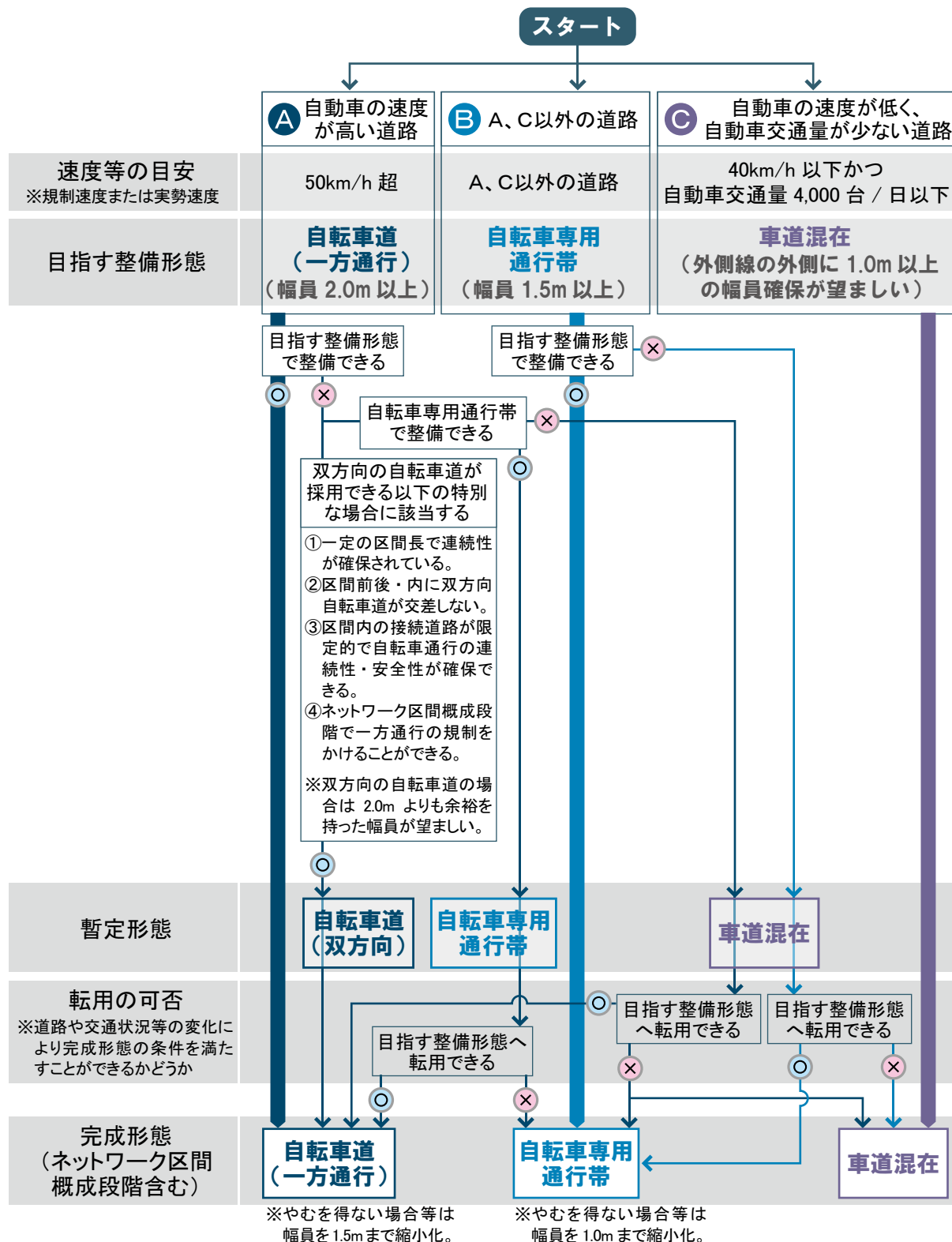
車道混在では自動車と自転車が道路空間を共有するため、自動車が自転車の通行空間として示された部分へ進入することは可能ですが、自動車は自転車に配慮しながら通行する必要があります。基本的には自動車と同一方向への一方通行（車道の左側）ですが、補助標識として軽車両（自転車）を除くとされている一方通行の道路では、自転車の進行方向を一方通行とは逆向きに標示する箇所が生じます。

（３）整備形態の選定

自転車通行空間の整備形態は、以下のフロー図による考え方を基本とし、整備路線の状況等を総合的に判断して選定します。

■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。



資料：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（I-17）」を基に作成



(4) 余暇型ネットワークの整備手法

余暇型ネットワークの整備手法として、愛媛県等に整備されているブルーラインの事例があります。ブルーラインは主要な地点をつなぐ道しるべとしてサイクリングルート上に青いラインを整備するもので、サイクリストの利便性や快適性を向上させる自転車案内サインです。主要な交差点のみに部分的に整備する事例（山口県）も見られます。なお、ブルーラインは車道混在と同様に法定外表示です。

■自転車案内サイン整備の推進（再掲）

主なルートの起終点やルート上に、その設置場所の現状を踏まえてより効果的な手法を検討しながら、わかりやすい自転車利用者向け案内サインの整備を推進します。

○ブルーライン（愛媛県）



○地点標（愛媛県）



資料：「大分市自転車活用推進計画」

■主要な交差点におけるブルーラインの部分的な整備



資料：（山口県にて撮影）

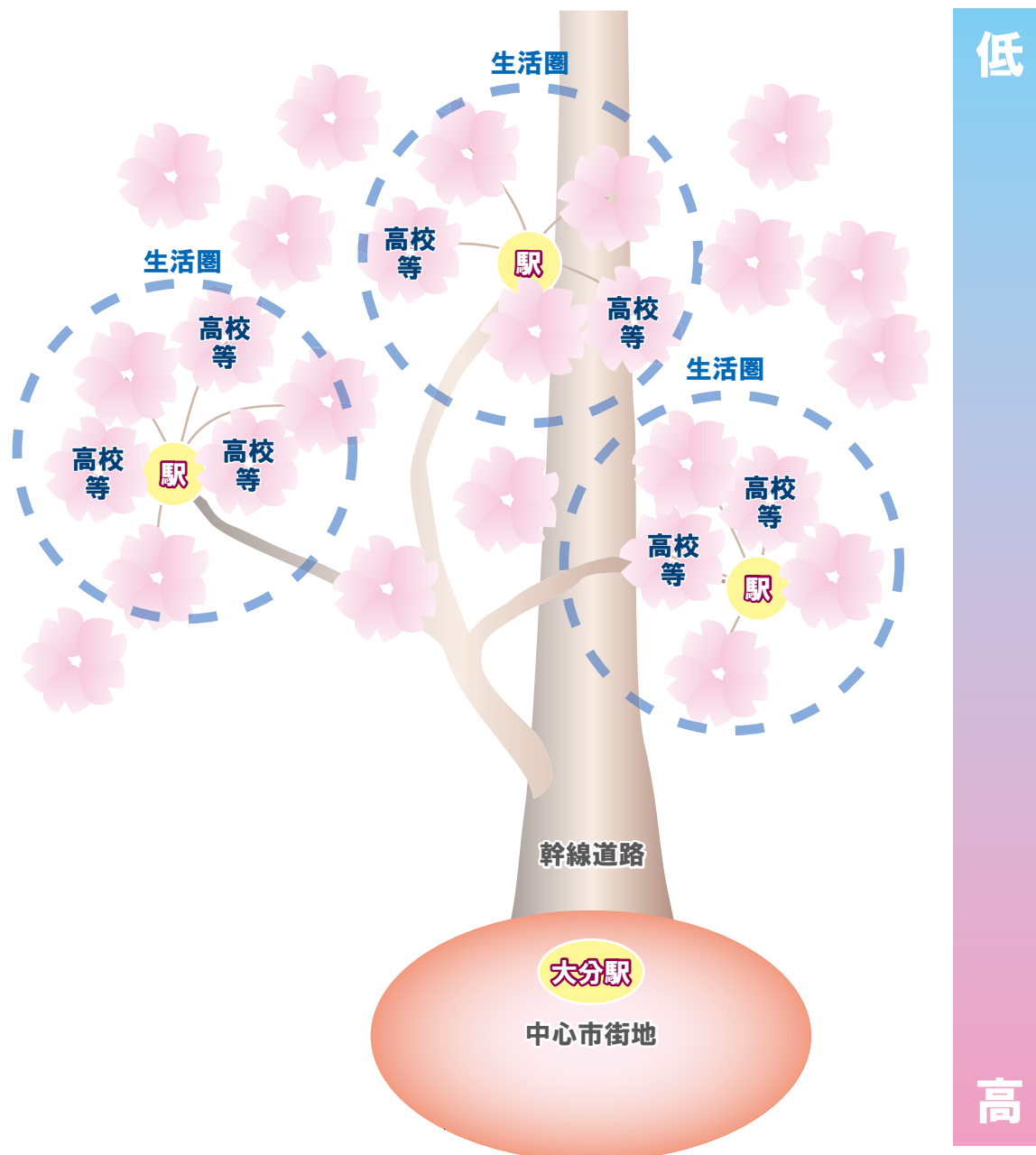


(5) 整備優先順位について

自転車利用者は中心市街地へ集中する傾向にあり、次いで幹線道路、生活圏となっています。自転車利用者が集中する順に自転車ネットワークの整備を行うことで費用対効果が高まると考えられることから、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。

同一の幹線道路であっても中心市街地に近い区間は優先順位を高める方向で検討しますが、評価指標による評価の内容を含め、様々な要素を総合的に考慮しながら設定します。

■整備優先順位イメージ





6 維持管理等

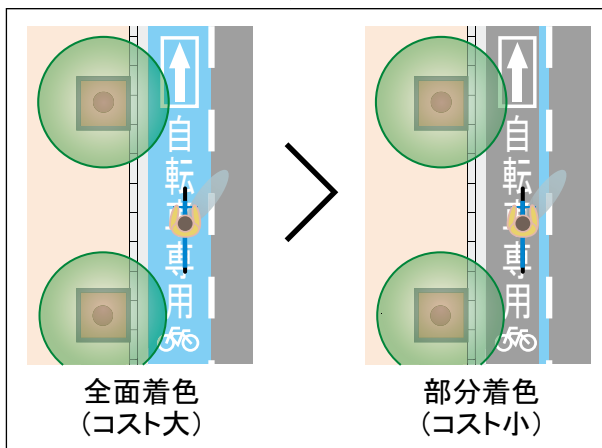
維持管理のコストは、整備方法や製品のグレード、耐久年数、整備箇所の交通量、整備箇所の現状等、様々な要素が影響するため、整備方法の検討時にはこれらの要素を総合的に判断しながら決定します。

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。

その他、「大分市自転車活用推進計画」やガイドラインに準じ、自転車通行空間が適切に利用されるための取組を検討するとともに、道路の整備や改修時において自転車の通行を前提とした側溝や排水柵のグレーチング等の製品を選定するなど、道路管理者をはじめとする各主体等と整備を担当する部署等で連携して取り組みます。

■整備方法の検討例（自転車通行帯）



7 ソフト施策

(1) 世代・対象者別の取組

自転車利用者は、自転車ルール・マナーを理解して歩行者への「思いやり」を持つとともに、自転車通行空間を正しく利用することが大切です。自動車のドライバーも同様に自転車ルール・マナーについて正しく理解し、自転車や歩行者へ「思いやり」を持って運転することが大切です。

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する必要があることから、世代・対象者別に取組を整理します。

1) 幼稚園児等

幼稚園の世代は、保護者と一緒に外を歩いて交通ルールを学び始める年代です。

主に、警察と交通安全協会が幼稚園からの要請を受けて、幼稚園児を対象とした交通安全教室を実施しています。交通安全教室では、安全な道路の歩き方等の基本的なことを中心に実施しています。

今後も交通安全教室を継続して実施するとともに、幼稚園児とその保護者を対象に自転車に安全に乗ることの大切さを教えるための取組について検討します。

■交通安全教室



2) 小学生

小学生は自転車に乗れるようになって行動範囲も広がる時期です。自転車の乗り方や自転車ルール・マナーをこの時期からしっかり学ぶ必要があります。

主に、警察と交通安全協会が自転車教室を実施して、自転車の乗り方だけでなく、自転車の基本的な交通ルールについても指導しているほか、「交通安全子ども自転車大会」への児童の参加、交通安全イベント等における自転車シミュレーターを活用した啓発活動、「自転車安全利用モデル校」の指定、大分市による「おでかけ自転車マナーアップ教室」の実施と自転車セーフティーカードの配布、「OITA サイクルフェス !!!」の開催に合わせた市内の小学校におけるウィーラースクール※の実施等、自転車安全利用五則をはじめとした自転車の大切な知識を身に付けて実践できるよう様々な取組を行っています。特に、小学生は学年によって能力の違いが大きいいため、学年のレベルに合わせながら指導や教育を行っており、今後も継続して取り組みます。

※「ウィーラースクール」とは、ベルギー発の自転車教室で元々は自転車競技の底辺拡大を目指すものですが、日本独自の自転車を取り巻く事情を考慮し、自転車の知識、交通ルール・マナーだけでなく、自転車操作技術の習得とその向上を楽しく伝えるものとなっています。



■自転車教室



■交通安全子ども自転車大会



■自転車シミュレーターの活用



■おでかけ自転車マナーアップ教室、セーフティーカード



氏 名	大分 太郎
小学校	大分市立●●小学校
交 付	令和 元 年 ● 月 ● 日

このよう
交通ルールを守ります。

自転車マナーアップ教室に参加し
自転車の交通ルールと正しい
乗り方を学んだことを証します。

大分市自転車
セーフティーカード

大分市自転車走行空間ネットワーク整備推進協議会

じてんしゃあんげんりよう
自転車安全利用5則

- ①自転車は、車道が原則、歩道は例外
(13歳未満は歩道を通行することができます。)
- 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

■ウィーラースクール





3) 中学生・高校生

中学生・高校生は、自転車の運転能力は十分高く、大人と変わらない状況判断ができるようになり、最も自転車を利用する機会が多い世代です。

自転車安全利用五則、ヘルメットによる頭部を守ることの重要性、自転車は重大な事故の加害者にもなり得るリスクがあること等を理解して、安全に自転車に乗る習慣を身に付け、大人になっても継続して正しい自転車ルール・マナーを実践できる素地を固める必要があります。

主に、警察と交通安全協会による自転車教室、交通安全教室、交通安全イベント等における自転車シミュレーターを活用した啓発活動を実施しているほか、大分地区高等学校指導連合会によるマナーアップ推進、大分市による「大分市自転車マナーアップ推進モデル校」※の指定等、各主体が重点的に取組を展開しており、今後も継続して取り組みます。

※「大分市自転車マナーアップ推進モデル校」とは、自転車マナーアップを推進するモデル校のことで、自転車シミュレーター等を活用した自転車交通安全教育の実施や、学校、生徒会等と連携した街頭啓発活動等、自主的な取組を推進しています。

■「大分市自転車マナーアップ推進モデル校」指定状況及びモデル校における交通指導の状況

年度	指定高校		
H20	大分西		
H21	大分商業	大分西	
H22	大分商業	大分東明	
H23	大分上野丘	大分東明	
H24	大分高校	大分豊府	情報科学
H25	大分工業	大分鶴崎	大分豊府
H26	大分西	大分東	大分南
H27	岩田	大分雄城台	鶴崎工業
H28	大分上野丘	大分東明	情報科学
H29	大分工業	大分高校	大分鶴崎
H30	岩田	大分東	大分南
R1	大分東明	大分雄城台	鶴崎工業
R2	大分工業	大分商業	情報科学



■自転車シミュレーターの活用





4) 一般

学生の年代を過ぎると、自転車を利用する割合が減少して自動車を利用する割合が増えますが、自動車のドライバーの立場でも自転車ルール・マナーを正しく理解し、自転車や歩行者へ「思いやり」を持って安全運転に努めることが求められます。また、保護者の立場で自転車の正しい知識を子どもに伝えることも大切です。

主に、警察と交通安全協会による自転車シミュレーターを活用した啓発活動、体験型自転車講習、大分市によるまちづくり出張教室や交通安全啓発等について、今後も継続して取り組みます。また、児童・生徒を対象とした「おでかけ自転車マナーアップ教室」への保護者の参加を促すとともに、保護者を対象とした自転車教室の開催、自動車のドライバーに対する自転車に配慮した運転の心がけの周知啓発等、一般向けの実践の充実について検討します。

■街頭指導・広報の様子



5) 高齢者

高齢になると、身体機能の衰えから自転車を運転する能力も下がってきます。一方で、運転免許を返納する高齢者が増加することに伴い、高齢者にとって自転車がますます重要な移動手段となることが見込まれます。

主に、警察と交通安全協会による高齢者を対象とした自転車教室、自転車安全利用モデル老人クラブの指定等について、今後も継続して取り組みます。また、高齢者を対象とした実技指導を含めた講座等、高齢者向けの取組のさらなる充実について検討します。

■高齢者向けの自転車教室の様子





5) その他（企業・団体等）

自転車利用により、生活習慣病の予防やメンタルヘルスの改善が期待できるほか、労働生産性の向上に寄与する可能性も秘めているとされていることから、企業・団体等における自転車通勤を促進する必要があります。また、新型コロナウイルス感染症の影響により「新しい生活様式」の一環として、自転車利用の促進が位置付けられているところです。

「自転車通勤導入に関する手引き」（自転車活用推進官民連携協議会）を活用した企業・団体等における積極的な自転車通勤制度の導入促進や、「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの周知により、通勤における自転車の利用促進と併せて従業員向けの安全教育による自転車ルール・マナーの浸透を図ります。

■「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの概要

自転車通勤を導入する企業・団体を自転車活用推進本部長（国土交通大臣）が認定し、自転車通勤の取組を広く発信（事業所単位で申請可）

	宣言企業	優良企業
認定要件	以下の3項目全てを満たす企業・団体 ①従業員用駐輪場を確保 ②交通安全教育を年1回実施 ③自転車損害賠償責任保険等への加入を義務化	自転車通勤者が、100名以上又は全従業員の2割以上を占め、先進的な取組を行う宣言企業から、独自の積極的な取組や地域性を総合的に勘案し、特に優れた企業・団体を認定
期間	5年間有効（更新可）	宣言企業の有効期間（更新可）
認定ロゴ		

資料：報道発表資料（国土交通省）

■自転車通勤導入に関する手引き



自転車通勤制度導入のメリット（手引き内容抜粋）	
事業者のメリット	従業員のメリット
- 経費の削減 - 生産性の向上 - イメージアップ - 雇用の拡大	- 通勤時間の短縮 - 身体面の健康増進 - 精神面の健康増進

資料：自転車活用推進官民連携協議会



(2) 自転車ヘルメットの着用促進

自転車の死亡事故では頭部を損傷する割合が高く、子どもに限らずすべての人が自転車に乗る際にヘルメットをかぶることが望ましいことから、自転車ヘルメットの着用とその意義を市民に幅広く周知します。

大分県では、「大分県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が制定され、自転車利用者は反射材や交通事故の被害を軽減するための器具を使用して安全上の措置を講ずること、特に自転車通学生は自転車ヘルメットを着用することが努力義務とされていることから、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を促進します。

(3) 自転車損害賠償責任保険の加入促進

自転車は手軽な交通手段として子どもから高齢者まで幅広く利用されている一方で、歩行者との接触により自転車が加害者となる重大事故等が発生しています。全国的にも高額な賠償責任が生じている事例が複数あり、万が一に備えて自転車損害賠償責任保険への加入が求められています。

大分県では、「大分県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が制定され、自転車利用者は自転車損害賠償責任保険等に参加することが義務化されていることから、自動車保険の特約として付帯するものや TS マーク付帯保険などの自転車損害賠償責任保険等に関する情報提供に努め、その加入を促進します。

(4) 各主体のさらなる情報共有と連携による効果的な取組の検討

現在、本協議会の構成する各主体において、様々な取組が展開されています。各警察署や交通安全協会、学校と市が連携して街頭啓発活動を行うなど、これまでも各主体が連携した取組も行われているところです。

今後は、それぞれの取組の充実や新たな取組を検討することと併せて、各主体が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。

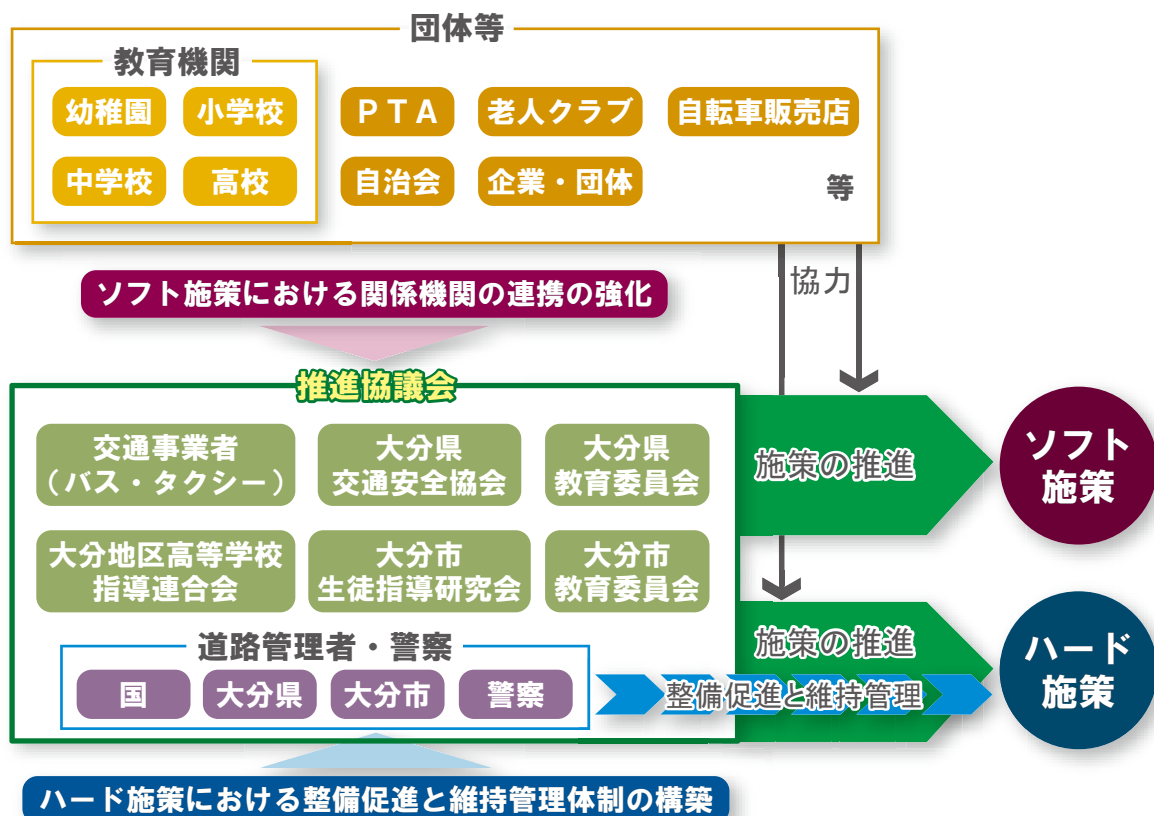
1 推進体制

ハード施策とソフト施策の実施に向けた推進体制のイメージを以下に示します。「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。

ハード施策は、道路管理者と警察が協力して自転車通行空間の整備等に取り組むとともに、推進協議会全体としても進捗や整備状況を確認しながら進めていきます。

ソフト施策は、各主体の立場から様々な取組を行うとともに、取組内容や成果を確認しながら進めていきます。特にソフト施策においては、すべての市民が自転車ルール・マナーを理解して安全かつ快適に自転車を利用できるよう、教育機関や各種団体等にも協力頂きながら進めていきます。

■推進体制のイメージ

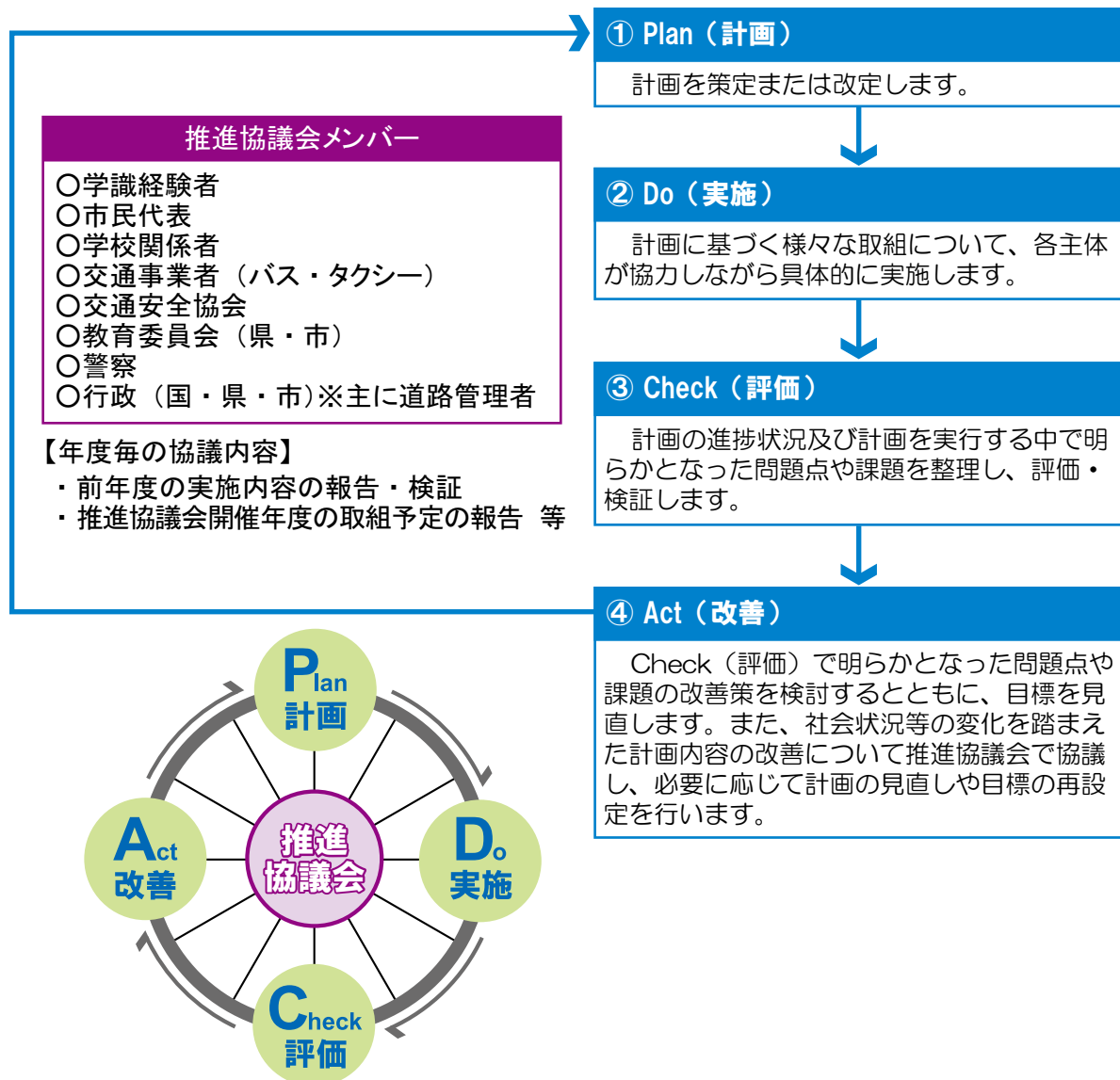




2 進行管理

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。下図に示す進行管理のPDCAサイクルを毎年度実施する中で、計画そのものの検証や取組内容の改善等を図ります。

■進行管理イメージ



■ステップ毎の進行イメージ



1 委員

■大分市自転車走行空間ネットワーク整備推進協議会 委員

	氏 名	所属・役職
会長	田 中 孝 典	国立大分工業高等専門学校 都市・環境工学科 教授
副会長	吉 村 充 功	日本文理大学 工学部 建築学科 教授
委員 (順不同)	杉 原 正 晴	(一社) 大分県バス協会 会長
	漢 二 美	(一社) 大分県タクシー協会 会長
	足 立 雅 彦	(公財) 大分県交通安全協会 専務理事
	簗 田 祐 二	大分県教育庁 学校安全・安心支援課 課長
	松 田 雄 一	大分地区高等学校指導連合会 理事長
	石 田 博 巳	大分市生徒指導研究会 事務局長
	内 田 和 宏	市民代表
	和 間 恵	市民代表
	廣 瀬 菜美子	市民代表
	河 合 知 美	市民代表
	伊 藤 康 弘	国土交通省 大分河川国道事務所 副所長
	藍 京 誠 治	大分中央警察署 交通第一課 課長
	二 宮 伸 弘	大分東警察署 交通課 課長
	吉 良 誠 一	大分南警察署 交通課 課長
	渡 辺 輝 光	大分県 大分土木事務所 所長
	高 橋 芳 江	大分市教育委員会 教育監
	末 松 広 之	大分市 市民部 部長
	清 水 剛	大分市 土木建築部 部長
	姫 野 正 浩	大分市 都市計画部 部長



■作業部会委員

氏 名	所属・役職
平 川 厚 志	(一社) 大分県バス協会 大分バス(株) 営業本部自動車部長
林 征 志	(一社) 大分県バス協会 大分交通(株) 自動車部長
渡 邊 憲 一	(一社) 大分県タクシー協会 専務理事
須 藤 浩 孝	(公財) 大分県交通安全協会 企画指導室 室長
後 藤 寿 子	(公財) 大分県交通安全協会 企画指導室 主査
豊 田 悟	大分県教育庁 学校安全・安心支援課 指導主事兼課長補佐
松 田 雄 一	大分地区高等学校指導連合会 理事長
石 田 博 巳	大分市生徒指導研究会 事務局長
管 谷 滋 志	国土交通省 大分河川国道事務所 調査第二課 課長
村 谷 栄 俊	大分中央警察署 交通第一課 交通規制係長
河 野 洋 一	大分東警察署 交通課 規制係長
藤 澤 浩	大分南警察署 交通課 交通安全教育係長
大 村 敬 司	大分県 大分土木事務所 企画調査課 課長
河 野 幸 次	大分県 都市・まちづくり推進課 主幹
竹 中 克 敏	大分県 道路保全課 副主幹
青 木 将 悟	大分市教育委員会 学校教育課 児童生徒支援室 指導主事
矢 田 裕 二	大分市 生活安全・男女共同参画課 主査
戸 次 俊 裕	大分市 土木管理課 専門員
豊 島 舜	大分市 道路建設課 技術員
羽 田 克 己	大分市 道路維持課 参事補
三ヶ尻 政 信	大分市 都市計画課 専門員
篠 原 智 子	大分市 まちなみ整備課 専門員

2 改定の経緯

■改定の経緯

年	月日	改定の経緯
令和2年	7月1日	推進協議会 作業部会 第1回会議
	7月15日	推進協議会 第1回会議
	11月13日	推進協議会 作業部会 第2回会議
	11月24日	推進協議会 第2回会議
	12月17日～ 1月24日	パブリックコメント
令和3年	3月10日	推進協議会 第3回会議(書面開催)

3 参考資料

■「自転車安全利用五則」啓発チラシ

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、ヘッドホン等で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。

自転車は
車道が原則 歩道は例外
車道の左側を通行

※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
くださいね。

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



■自転車道 路面表示（ピクトグラム）計画（大分県）

自転車道 路面表示（ピクトグラム）計画

※ガイドライン：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月）

1. 路面等（舗装材、舗装色）

■目的：自転車道であることを明確にし、安全で快適な自転車通行空間を確保する

【ガイドライン（Ⅱ-1、5）】

- ・自転車の安全性を向上させるため、平坦性の確保、通行の妨げとなる段差や溝の解消に努め、滑りにくい構造とするものとする。
- ・帯状路面表示及び矢羽型路面表示の色彩は青色系とするが、景観にも配慮し設定するものとする。

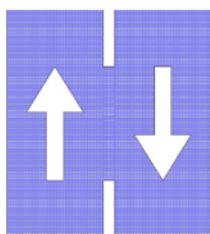
舗装面は着色（ガイドラインに基づき青色系を基本とする）し、自転車通行空間であることを明確にする。地域の景観特性や沿道状況を踏まえ、関係者と十分な調整を行い決定する。

自転車道の舗装は、平坦性を確保するとともに、カラー舗装化する際はすべり抵抗性や耐久性を考慮した材質を選定するものとする。

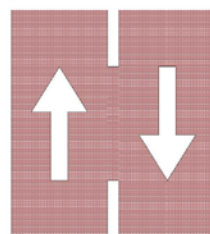
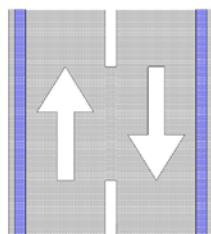
○自転車道の着色は青色系を基本とし景観に配慮して設定する。

○カラー舗装化する際はすべり抵抗性や耐久性を考慮した材質とする。

路面着色（基本タイプ）



路面着色（景観配慮タイプ）





2. センターライン

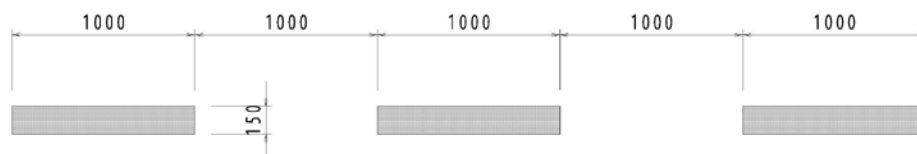
■目的：双方向自転車道における左側通行の啓発

【ガイドライン（Ⅱ-14）】

- ・双方向の自転車道においては自転車の交錯を防ぐため、道路路面表示「中央線（205）」を設置するものとする。

「中央線（205）」の実線とすると路面排水不良等の懸念があることから、左側通行を啓発するための路面表示としては破線のセンターラインを設置する。なお、「中央線（205）」における破線の間隔は5.0mとなっているが、自転車の車体寸法を踏まえて設定するものとする。

○センターラインは破線（長さ1.0m×幅15cm）で1.0mの間隔をあける。





3. ピクトグラム

■目的：自転車道であること及び自転車道における進行方向を示す

【ガイドライン（Ⅱ-3～5）】

- ・自転車のピクトグラムは、自転車の進行方向に対して左向きとし、進行方向を示す矢印との組み合わせを標準とし、これらの色彩は白系色を基本とするものとする。
- ・自転車のピクトグラムは、法定外表示のため、自転車利用者とドライバーの双方に誤解を与えないよう、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」で定められた道路標示「普通自転車歩道通行可（114の2）」と類似したデザインとしないものとする。
- ・自転車のピクトグラム及び併記する矢印は、後述する矢羽根型路面表示と同様の理由から幅0.75m以上とし、外側線に重ならないように設置することが望ましい。
- ・帯状路面表示及び矢羽根型路面表示の色彩は青系色を基本とするが、景観にも配慮して設定するものとする。

3-1. 自転車ピクトグラム

○デザイン

「普通自転車歩道通行可（114の2）」と類似したデザインとしないため、「かご付き自転車十人」とする。

○大きさ

双方向の自転車道では幅員2.0mのうち、センターラインや縁石等が含まれていることから、片側に配置する空間は0.8m程度になると考えられる。また、自転車道（自転車専用の通行空間）であることを踏まえ、大きさについては、自転車利用（もしくは歩行者）に対する視認性や、中央線や外側線等との重なりを考慮し、50cm×50cmを基本とし、整備空間の状況等を踏まえて効果的な大きさとする。

○配色

自転車走行空間のネットワークとしての連続性を保つとともに、自転車走行空間であることを認知しやすくするため青系色とする。なお、ピクトグラムの配色は舗装色に対して視認性が得られるタイプを設定するものとする。

○配置

主要交差点など自転車道の出入口となる箇所に、自転車道であることが確認できるように自転車ピクトグラムを配置するものとする。その他の箇所として、車両乗入部等の開口部において自転車の流入量が多いと想定される場合等に必要に応じて配置することが考えられる。



○デザインはかご付き自転車+人とする。(下記と類似したデザインとすること)

○大きさは50cm×50cmを基本とする。

○配色は青系色を基本とする。



3-2. 矢 印

○大きさ

大きさについては、自転車利用者に対する視認性や「2-1. 自転車ピクトグラム」で示したピクトグラムとのバランス等を考慮して長さ 1.0m×幅 50cmとする。

○配 色

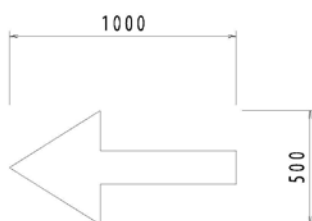
白系色を基本とし、舗装色等を考慮して視認性の高い配色とする。

○配 置

主要交差点など自転車道の出入口となる箇所に、自転車ピクトグラムと合わせて進行方向を確認できるように矢印を配置するものとする。単路部等においても断続的に方向を示すため、10~20m程度毎に配置(自転車ピクトグラムの連続を避けるため矢印のみ)することが望ましい。なお、双方向自転車道では、上下線の矢印を並列で配置するものとし、ピクトグラムのまとまりを持たせるとともに、「1. センターライン」と合わせて左側通行であることを啓発するものとする。

○大きさは長さ 1.0m×幅 50cmとする。

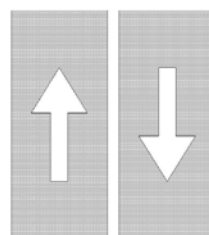
○配色は白系色を基本とする。



自転車ピクトグラムとの配置例



双方向自転車道の配置例



4. 注意喚起ピクトグラム

自転車専用の走行空間として整備する自転車道においても、①自転車歩行者道への流出部や②バス停付近では「歩行者」との接触の恐れがある。また、③沿道施設への乗入として設けた開口部では「自動車」が自転車道を横断すること考えられる。

このように自転車利用者が注意して走行すべき箇所については、注意喚起ピクトグラムを配置するものとする。

○大きさ

大きさについては、自転車利用者に対する視認性を考慮し「2-1. 自転車ピクトグラム」で示したピクトグラムとあわせて、50cm×50cmを基本とする。

○配色

注意喚起のイメージカラーでもある赤黄系色を基本とするが、文字やマークの視認性や景観との調和を考慮し、オレンジでの配色も考えられる。

○配置（用途）

【歩行者注意】自転車歩行者道への流出部や横断歩道等、歩行者との接触の恐れがある箇所の手前に配置する。

【バス停注意】バス停付近では、歩行者の滞留や横断等により自転車道へ進入する恐れがあることから、注意喚起としてバス停手前に配置する。

【自動車注意】交差点部や大型商業施設の車両乗入部等、自動車が自転車道を横断し、危険性の高い箇所の手前に配置する。

○大きさは50cm×50cmを基本とする。

○配色は赤黄系色を基本とする。（下記と類似したデザインとすること）





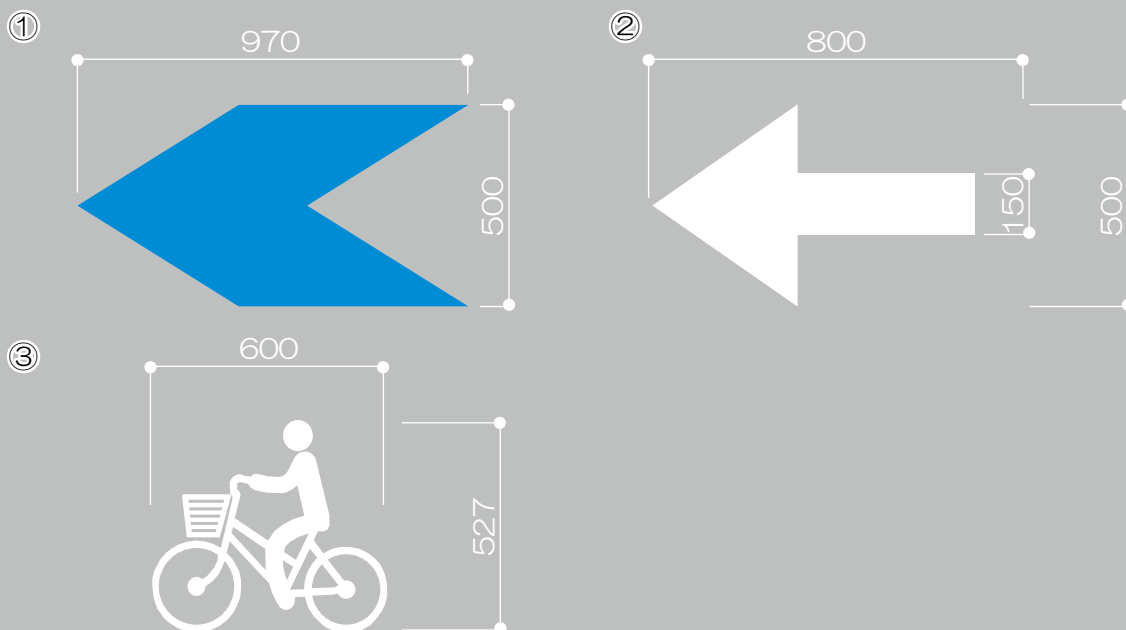
■車道混在（自転車誘導サイン）の仕様

＜車道混在（自転車誘導サイン）のデザイン＞



※路面表示の設置位置は、始点部、終点部、設置間隔は概ね30m間隔に設置する。

＜寸法・材料＞（単位：mm）



◆着色に使用する材料

- ①：溶融式区画線（防滑 / 再帰反射） ライトブルー（※日塗工色 E65-60P～E69～50T 同等色）
- ②：溶融式区画線（防滑 / 再帰反射） 白色
- ③：溶融シート（再帰反射） 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。