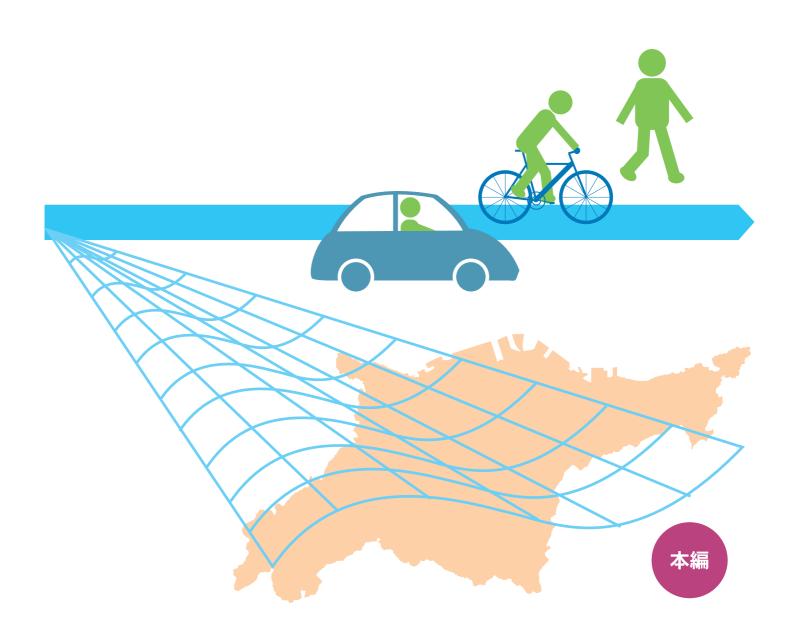


# 大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画

平成25年7月 大分市



# はじめに



自転車は、私たちの生活の中で身近で便利な乗り物として 広く利用されており、その需要は年々高まりつつあります。 また、平成23年3月に発生した東日本大震災においては、 都市の交通機能が麻痺する中、災害に強い交通手段として見 直されたこともあり、自転車の果たす多面的な役割は今後も ますます期待されています。

しかしながら、歩行者と自転車が歩道上で混在することの 多い我が国の道路状況下においては、自転車利用者の増加に 伴い歩行者との接触事故等が都市部を中心に多発しており、 事故防止に向けた早急な対策が課題となっています。

このような中、国や警察庁においては、自転車が車道を走るべき「車両」であることの意識付けや自転車利用環境の整備が適切に図られるよう、平成 24 年にガイドラインを示したところであり、現在、多くの都市では、これに沿った自転車ネットワーク計画の策定に向けた取組みが求められています。

大分市では平成18年に「大分市自転車利用基本計画」を策定し、自転車文化が薫るまち「バイシクルフレンドリータウン」の創造を目指して各種施策に取り組んでまいりました。

このたび策定いたしました「大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画」は、その一環として位置づけられるものであり、本計画内容の決定にあたっては、国が示すガイドライン等を基本とする中、全ての道路利用者にとってより良い自転車利用環境となるよう、国、県、市の道理管理者をはじめ警察、公共交通機関、市民等さまざまな分野の方々で構成する「大分市自転車走行空間ネットワーク整備推進協議会」等において、広くご意見をいただいたところです。

今後とも歩行者、自転車、クルマがより安心・安全・快適に通行できるよう、本計画をも とに関係機関等と連携してハード、ソフト両面から各種施策を展開し、自転車が似合うまち づくりを推進してまいりたいと考えておりますので、市民の皆さまには自転車の安全利用に ついて、より一層のご理解とご協力を賜りますようお願いいたします。

# <目次>

ı	概	姜	1
	1.	背景と目的	2
	2.	計画期間	5
	3.	対象地域	5
	4.	計画の位置付け	6
П	自	転車を取り巻く状況	9
	1.	自転車関連データ	10
	2.	道路交通法の改正	1 4
	3.	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライ	<b>ン</b> 15
		I hm az	
Ш		伏と課題	
	-	現状把握	
	2.	課題の整理	3 0
IV	゚゚ぇ゙゚	ットワーク整備計画	31
. •	-	ァー ァーク 延 Min P I C I 基本方針	
		計画目標	
	-	ネットワーク整備計画策定の手順	
		ネットワーク路線の抽出・評価・選定	
	-	整備形態の選定	
		ソフト施策	
	•		
V	事	業の推進	65
	1.	推進体制	66
	2.	<b>進行管理</b>	
VI	策	定の経緯	71
	4	₩`₩ <del>                                     </del>	7.0
	Ι.	推進体制	/ Z







# 1. 背景と目的

#### (1)国内の背景と動向

#### 1)施策背景

自転車は身近な移動手段として都市内交通等において重要な役割を担っており、健康や環境への意識の高まりを背景にその利用ニーズはますます高まっている。

近年、国内の交通事故件数は減少傾向にあるものの、全交通事故に占める自転車事故の割合は増加しており、その要因としては自転車が車両であるという意識の希薄化や走行空間の整備の遅れ等が考えられるなど、自転車に関する安全対策が喫緊の課題となっている。

### 2) これまでの動向

我が国において、高度経済成長期の自動車交通量の飛躍的な増加は、車道を走行していた 自転車と自動車との事故の増加をもたらした。

昭和 40 年代、国と警察庁では、このような状況を踏まえ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)を導入し、自転車と自動車の分離を推進した。

その結果、昭和 45 年以降の 10 年間では、交通事故死者数は半減し、自転車乗用中の交通事故死者数もこれに比例して減少したところであり、その後も緩やかな減少傾向をたどっている。一方、自転車が関係する最近の事故件数については、平成 12 年以降の 10 年間では約 20%減少したものの、全交通事故に占める割合は約 1.5 倍に増加した。

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走行空間の整備を推進した。

下表は、各モデル地区における整備前と整備後の 1km 当たりの自転車関連事故件数を集計し、整備形態別にどの程度効果が認められたかを検証したものである。

いずれの路線も事故が減少する中、特に自転車レーンについては、自転車走行空間の利用率が他の整備形態に比べて低いにも関わらず、事故の減少率は最も高い数値であった。このことから、自転車レーンの整備効果が相対的に高いことが判明した。

■モデル地区整備	備前後の事	骵件数比較	(98箇所·2	207路線)
	川 Hi 1久 Vノ 干	THA IT 4X JUHX	\ JU  -     . Z	

	《 II						
		自転車走行	自転車関連事故の整備効果				
整備形態	路線数	空間利用率	整備前	整備後	増減率		
		<b>※</b> 1	(件/年•km)	(件/年•km)	垣凞竿		
自転車道	28	84%	3.8	2.8	<b>-26</b> %		
自転車レーン	35	53%	3.7	2.4	-35%		
(自転車専用通行帯)	35	<b>※</b> 2	3.7	2.4	-35%		
自転車歩行者道	54	_	2.7	2.4	-11%		
(普通自転車歩道通行可)	34		2.7	2.4	-1170		
自転車歩行者道内の							
自転車通行位置の明示	90	69%	3.5	3	-14%		
(普通自転車の歩道通行部分)							

※1指定された自転車走行空間(整備後)を走る自転車の割合。

※2うち、自転車歩行者道が無い路線の利用率は76%である。

資料:国土交通省記者発表資料(H23.7.21)



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し、 自転車と歩行者の安全確保を目的とした総合的な対策の通達「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」(以下、「警察庁通達」)を、都道府県警や各関係機関に対 して行った。

平成 24 年 4 月、国と警察庁が事務局となって検討を進めてきた「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」より、「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-」が国と警察庁に提出された。

平成 24 年 11 月、国と警察庁は検討委員会の提言を踏まえ、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」 を策定した。

#### (2)大分市の自転車施策に関する現状と課題

#### 1)ハード施策の現状と課題

大分市におけるハード施策としては、平成 18 年に自転車レーン社会実験を行い、自転車 走行空間整備の有効性について検証した結果、その高い可能性を確認した。また、大分市で は、自転車事故の約9割が対自動車で、その内約6割が出会い頭の事故となっているが、こ れらの事故形態に対しても自転車レーン等の自転車走行空間整備は効果があることが国内外 の調査より明らかとなっている。

現在、河川沿いをはじめとするサイクリングロードや、都町東春日線の自転車レーン、県道大分港線及び別大国道や戸次付近の国道 10 号における歩道内分離など、自転車走行空間の整備により効果を挙げている路線もあるが、このような整備形態を計画的に広げて有機的な自転車のネットワークを構築することが求められる。

#### 2) ソフト施策の現状と課題

警察や交通安全協会をはじめ、各関係機関によるこれまでの取組みにより、大分市内の自転車関連事故の件数は減少傾向にある。しかしながら、自転車のルール・マナーが適切に守られていない現状や、自動車運転者の自転車に対する意識が不十分であることを踏まえ、既存の取組みを充実しつつ新規のソフト施策についても検討する必要がある。

#### (3)計画策定の目的

本計画は、国と警察庁が示したガイドラインに従い、各関係機関が一体となって自転車が車両であることの共通認識を持ち、自転車は車道の左側を走るという原則のもと、安心・安全・快適に走行できる環境づくりと意識づくりをハード・ソフト両面から進めるとともに、歩行者をはじめとする交通弱者はもとより、全ての道路利用者にとって安心・安全な道路環境並びに快適で利便性の高い自転車走行空間の創出を効率的かつ効果的に推進することを目的とするものである。



# ※ 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 自転車走行空間を効果的、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いる。

本計画は、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のものであり、路線の選定や整備形態の設定といったハード施策にとどまらず、交通ルールの周知や自転車マナーアップの啓発など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る。

また、本計画におけるハード施策は、市内全域にわたる自転車走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る。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、道路管理者が各関係機関と協議し、交通や社会状況等を総合的に勘案したうえで行うこととする。

なお、本計画に示す整備路線は、現時点における目指すべき理想の姿であるが、今後は国 等の動向も見据えつつ、計画策定後も存続する「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、ソフト施策と併せ継続 的に内容を充実・発展させていくこととする。





# 2. 計画期間

計画期間は、平成25年度から3年間を「ステップ1」、平成28年度から5年間を「ステップ2」、平成33年度以降を「ステップ3」と位置付ける。各ステップの最終年度に進捗状況のチェックと目標設定の見直しを行い、必要に応じて計画の見直しを行う。

#### 計画期間

	平成 <b>25</b> 年度	平成 <b>26</b> 年度	平成 <b>27</b> 年度	平成 <b>28</b> 年度	平成 <b>29</b> 年度	平成 <b>30</b> 年度	平成 <b>31</b> 年度	平成 <b>32</b> 年度	平成 33~以降 年度
計画期間	ス	テップ	1		7	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			0					0	

ステップ1:新規取組みの試行的実施、検証期間

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

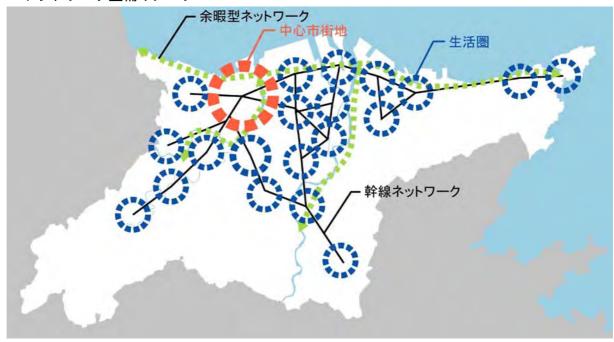
ステップ3:市全体へネットワークや取組みを順次広げる期間

# 3. 対象地域

本計画における対象地域は、大分市全域とする。

理由は、中心市街地や生活圏、それらを結ぶ幹線道路、余暇型のネットワークを整備する という方針が上位計画である「大分市自転車利用基本計画」において示されており、本計画 においても、この方針に従うためである。ネットワーク整備のイメージを下図に示す。

ネットワーク整備イメージ



5

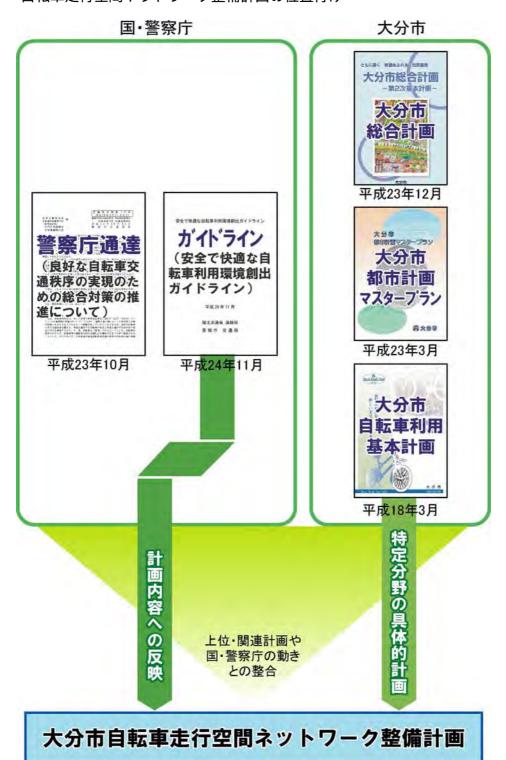


# 4. 計画の位置付け

#### (1)計画の位置付け

本計画は、国と警察庁が示すガイドライン等を踏まえながら策定を行った。なお、本計画は「大分市総合計画」、「大分市都市計画マスタープラン」、「大分市自転車利用基本計画」の下位計画に位置付けられる。

自転車走行空間ネットワーク整備計画の位置付け



6



#### (2)上位・関連計画

①大分市総合計画(平成23年12月)

大分市の最も上位に位置付けられる計画である。関連する内容としては、以下の項目が挙げられる。

<P134 「人にやさしく美しい都市空間の創造と整備」> 歩行者、自転車、自動車が混在する市街地の道路については、高 齢者や障がいのある人、子どもなどの歩行空間や自転車空間を十 分に確保できるよう、歩道の広幅員化、段差の解消、点字ブロッ クの適正配置などバリアフリーに配慮した道路整備に取り組み ます。



#### < P 136 「自転車利用の促進」>

自転車を安全・快適に利用できる環境づくりに努めます。

自転車への乗換えや他の交通機関との連携を促進する仕組みづくりを進めます。

#### ②大分市都市計画マスタープラン(平成 23 年 3 月)

市民の身近な意見を取り入れた大分市の将来像を描き出し、その 実現に向けた都市計画の基本的な方針を定めることを目的としてい る。関連する内容としては、以下の項目が挙げられる。

#### <P33 「a. 自転車道」>

- ・環境にやさしく、利便性、機動性などの特性がある自転車を活かしたまちづくりを進めるとともに、大分川や大野川などの自然環境を活かした自転車道の整備を推進します。
- ・現況の道路の状況、位置づけや地域の特性などを十分に配慮し、 特に自転車及び歩行者の交通利用が多い道路については、通行 の安全性と円滑のため、自転車レーンの設置を検討します。





#### ③大分市自転車利用基本計画(平成 18 年 3 月)

大分市において、環境にやさしい、機動性が高い、健康増進に役だつ「自転車」に着目し、その利用を促進することで、環境、健康、モータリゼーション等に関連する様々な問題の解決を目指すとともに、ルール・マナーの啓発や自転車利用空間の整備、放置自転車対策、併せて観光、地域振興なども視野に入れ、自転車を活かした特色あるまちづくりを推進し、ひいては、自転車文化が薫るまち「バイシクルフレンドリータウン」を創造しようとする取組みを進めていくこととしている。



関連する内容としては、以下の項目が挙げられる。

- ・「 自転車に快適に乗れるまち おおいた」における「安全・快適ネットワークづくり」
- ・「 自転車に乗る人が楽しく、やさしいまち おおいた」における「互いに思いやる心づ くり」





# Ⅱ自転車を取り巻く状況



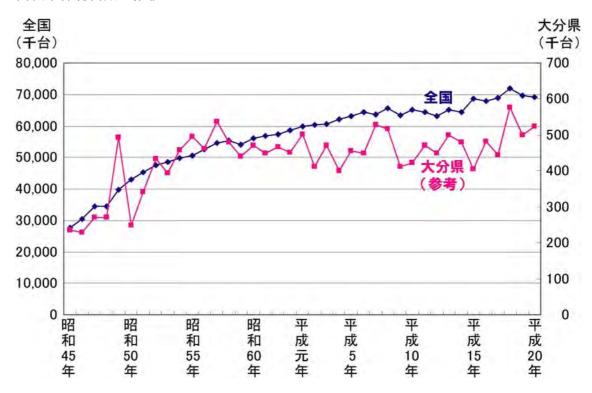
# 1. 自転車関連データ

ここでは主に全国の自転車関連データを示す。大分県や大分市の主なデータは「 現状と 課題」で示す。

# (1)自転車保有台数

全国的に見て自転車保有台数は増加傾向にあり、大分県も同様の傾向を示している。

#### 自転車保有台数の推移

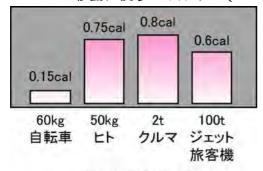


資料:(社)自転車協会

# (2)エネルギー効率

自転車はエネルギー効率が非常に高い。

1km の移動に使うエネルギー (cal/g)



(移動手段と重さ)

資料:自転車博物館



#### (3)自転車事故

#### 1)自転車事故の傾向

国内における全交通事故の件数は 10 年間で約 73%まで減少しているものの、自転車関連事故は 82%までしか減少しておらず、自転車対歩行者事故に限れば 155%まで増加している。内訳の割合の増加率を見ると自転車関連事故は 113%、自転車対歩行者事故は 212%まで増加している。

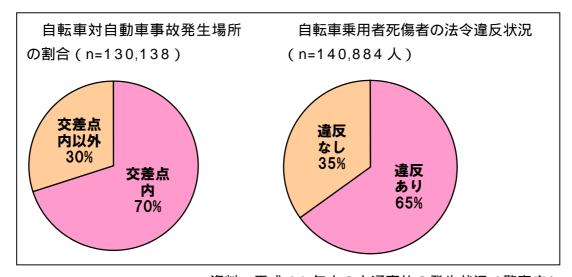
#### 自転車事故の傾向

	平成13年		平成	23年	事故の	割合の
	件数	割合	件数	割合	増加率	増加率
	1	2	3	4	(3/1)	(4/2)
全交通事故	947,169	100%	691,937	100%	73%	100%
自転車関連事故	175,223	18%	144,018	21%	82%	113%
自転車対歩行者事故	1,807	0.19%	2,801	0.40%	155%	212%

資料: 平成23年中の交通事故の発生状況(警察庁)

# 2) 自転車乗用中の交通事故で死傷した人に関する法令違反の状況

自転車対自動車事故の約70%は交差点内で発生しており、自転車乗用車死傷者の法令違反 状況は約65%である。



資料:平成23年中の交通事故の発生状況(警察庁)

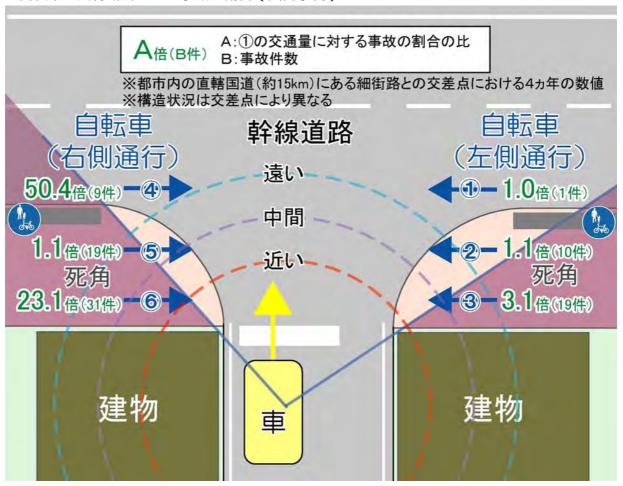


#### (4)事故対策へ向けた分析について

幹線道路へ車が進入する場合を例として、自転車の通行状態により事故の危険性へどの程度影響があるかを分析した結果、車から最も遠く、かつ見えやすい のケースが最も事故の割合が低いことが、国内外の実際の事例により明らかとなっている。

幹線道路に進入する車は、右側から走行してくる車両を最も意識することから、自転車も車と同様に意識しやすいという面があり、事故の発生原因の主な要因である不注意や見落とし防止の面からも、車と同様の流れに沿った車道の左側走行の場合が最も事故を減らすことができると考えられている。

自転車の走行場所による事故の割合(国内事例)



資料:(次ページに記載)



以下に国内事例と海外事例の比較を掲載する。いずれの場合も歩道における事故の割合と 車道を逆走した場合の事故の割合は、車道を正しく走行した場合に比べて事故の割合が高く なっている。

### 自転車の走行場所による事故の割合(国内事例と海外事例の比較)

	進行方向	<b>3</b>	国内事例 ※1	海外(アメリカ)事例 ※2		
	(車に対して) ※4	事故件数	交通量に対する 事故の割合の比 (①基準)	事故割合 (n=207)	交通量に対する 事故の割合 ※3 (①基準)	
① 車道		1件	1.0倍	12%	1.0倍	
② 歩道(車道側)	同じ	10件	1.1倍	7%	2.3倍	
③ 歩道(建物側)		19件	3.1倍	790	2.5][	
④ 車道		9件	50.4倍	26%	2.2倍	
⑤ 歩道(車道側)	逆	19件	1.1倍	41%	13.7倍	
⑥ 歩道(建物側)		31件	23.1倍	4190	13./10	
⑦ 反対車線側、不同	明分	_	_	約14%	_	

- ※1 (社)交通工学研究会の交通工学講習会資料(平成20年7月4日)を元に作成。
- ※2 米連邦交通省連邦ハイウェイ庁作成の"Pedestrian and Bicycle Crash Types of the Early 1990's"p111に記載された細街路から交差点へ進入時における事 故のデータを元に作成。
- ※3 アメリカにおける交通量の割合(歩道:車道=1:4)
- ※4 「同じ」は、国内事例では左側通行、海外事例では右側通行。



# 2. 道路交通法の改正

#### (1)背景

国内における自転車利用者は歩道通行を当然のように考えている人も多く、本来のルールを知っていたとしても守られていない実態があるなど、法規範と利用実態の乖離が著しい。 このことが、近年増加する自転車関連事故の中でも特に対歩行者事故の増加が顕著である原因の一つとなっている。

これらを踏まえ、自転車に関連する交通秩序を回復するため、関係省庁と連携した自転車の安全利用促進のための総合的対策の推進と並行して道路交通法の改正が行われた。

#### (2) 道路交通法改正の要旨

平成20年6月1日に施行された道路交通法等の改正の要旨について、以下にまとめる。

#### 1)道路交通法改正

自転車が歩道を通行できる場合の条件を明確化

- ・道路標識等により歩道を通行できることとされている場合 (変更なし)
- ・運転者が児童及び幼児、70歳以上の高齢者、一定の障害を有する身体障害者の場合
- ・車道又は交通の状況からみてやむを得ない場合(道路工事や駐車車両等のために車道の 左側部分を通行することが困難な場所を通行する場合)

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

#### 2) 道路交通法施行令改正

車両通行帯の幅員の下限を 1.5 m から 1.0 m へ引き下げ (限られた道路空間を自転車のために再配分しやすくすることで、自転車の通行環境整備促進を期待している)

#### 3)道路標識、区画線及び道路標示に関する命令改正

自転車の専用通行帯における原動機付自転車等の通行を禁止(自転車の安全確保) 道路標示「普通自転車歩道通行可」の新設(自転車の運転者が歩道を通行する場合にお ける走行空間の認識を容易にするため)

普通自転車歩道通行可の標示





# 3. 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

#### (1)「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」について

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みを行い、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た。

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成24年11月)

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン 平成 24 年 11 月 国土交通省 道路局 警察庁 交通局

# (2)ガイドラインが示す主な内容

前項で示した目的を踏まえ、ガイドラインの本論では以下の主な内容が示されており、これを踏まえて本計画の策定を行った。

#### 【本論】

- . 自転車通行空間の計画
- . 自転車通行空間の設計
- . 利用ルールの徹底
- . 自転車利用の総合的な取組み

なお、この中で、「 . 自転車利用の総合的な取組み」については既に大分市で策定済みの「大分市自転車利用基本計画」に該当することから、本計画では触れないこととする。









# 1. 現状把握

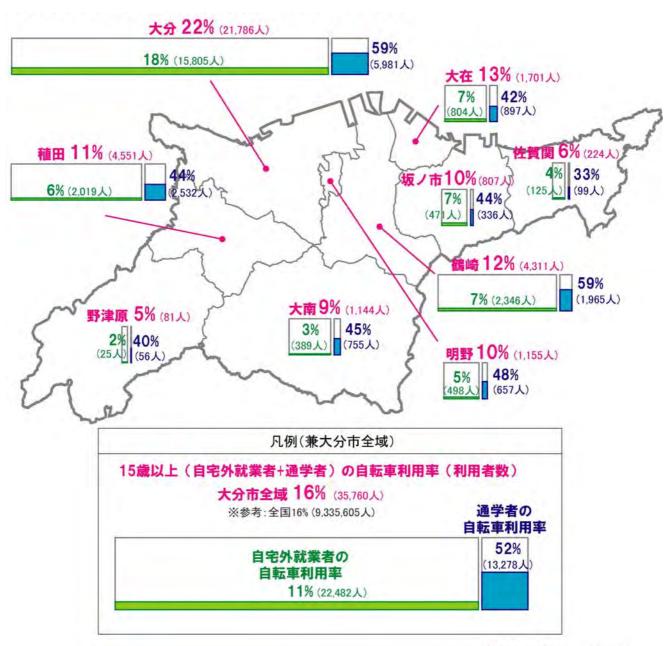
#### (1)自転車利用状況

#### 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ある。 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。その他の地区は概ね 10%前後となっている。

また、大分市の自宅外就業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る。

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)



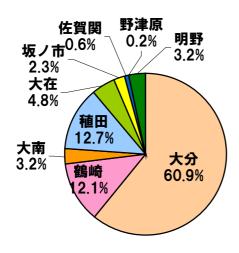
資料:平成22年国勢調査



# 2) 自転車利用者の地区別割合

自転車利用者の地区別割合を見ると、大分地区が 60.9%と最も多く、次いで稙田地区の 12.7%、鶴崎地区の 12.1%となっている。

大分市内の自転車利用者の地区別割合(n=35,760人) (15歳以上の自宅外就業者及び通学者)



資料:平成22年国勢調査

#### 中央通り街頭啓発活動



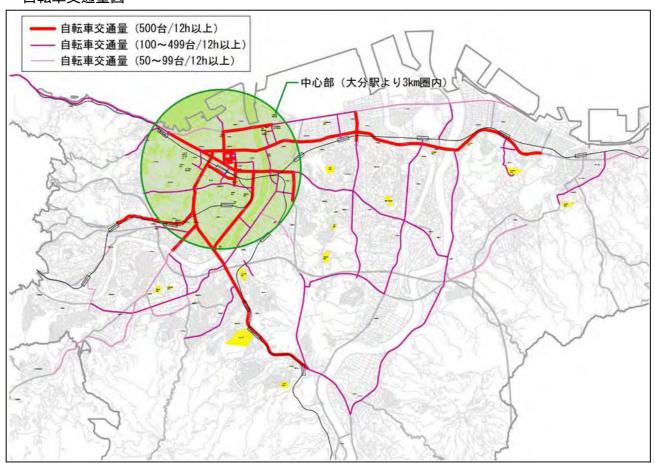


# (2)自転車交通量

自転車交通量は下図に示すように、大分市中心部に集中するとともに中心部へ流入する幹線道路も多くなっている。その他、主要な道路は一定の自転車交通量が見られる。

なお、道路交通量調査は地点毎に行われることから、路線毎の交通量表示は各地点の交通 量から独自に判断して作成した。

# 自転車交通量図



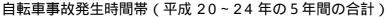
資料:平成 17 年道路交通センサス、 平成 23 年大分市道路交通量調査、 平成 24 年道路交通量調査

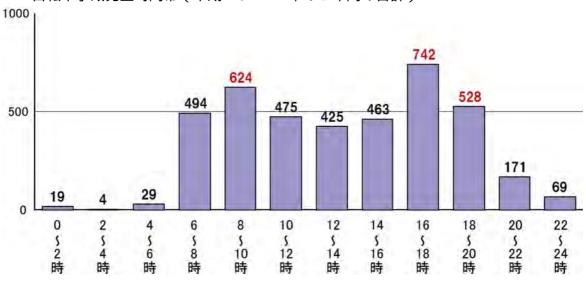


### (3)大分県内における自転車事故の発生状況

### 1)事故発生時間帯

県内では日中の時間帯において事故が多く発生している。その中でも特に 8~10 時及び 16~20 時の通勤・通学時間帯において事故が多く発生している。





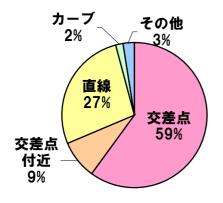
資料:大分県警察資料を元に作成

#### 2)道路形状別死傷者数

県内の自転車事故による死傷者の約 68%が交差点及び交差点付近で自転車事故に遭遇している。

# 道路形状別自転車事故死傷者数

(平成24年、n=698)



資料:大分県警察資料を元に作成



# (4)大分市内における自転車関連事故の発生状況

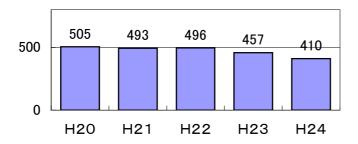
# 1)事故の推移

大分市内における自転車関連事故の推移を見ると、自転車関連事故の件数は減少傾向にあり、負傷者数も同様の傾向を示している。死者数は平成24年には0件を達成している。(ただし、自転車の単独事故による死者数は含まれていない。)

### 事故の推移<大分市内>

単位:件

					- <u> -7</u> .
	H20	H21	H22	H23	H24
発生件数	505	493	496	457	410
負傷者数	510	492	506	442	409
死者数	4	2	1	2	0



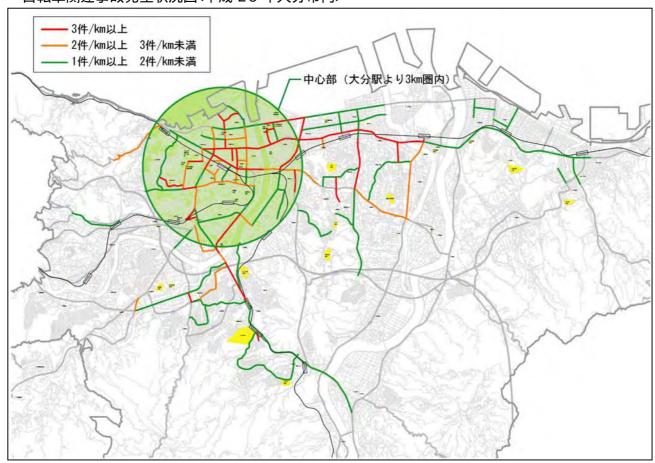
資料:大分県警察資料を元に作成



# 2)事故発生路線

下図は、平成 23 年の 1 年間における 1km 当り自転車関連事故発生件数を路線毎に色分けしたものである。自転車関連事故は、自転車利用の多い中心部や、中心部に流入する幹線道路で特に多く発生している。

# 自転車関連事故発生状況図<平成 23 年大分市内>

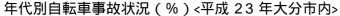


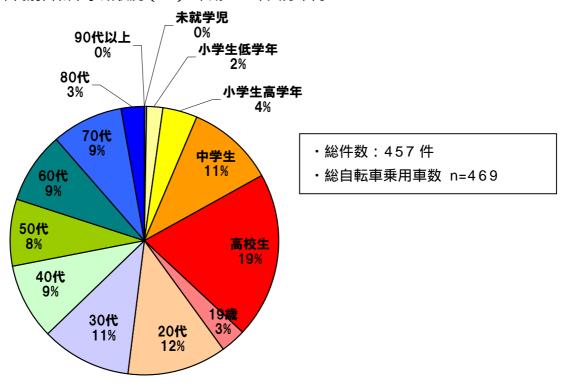
資料:大分県警察資料を元に作成



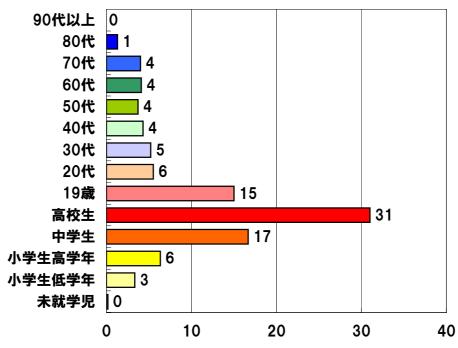
# 3)年代別割合

大分市内の自転車事故の内訳としては、中高生が多く、特に高校生の自転車事故の割合が高い。また、下図の1歳幅当りにおいては、中高校生の自転車平均事故人数が突出している。





1歳幅当たりの平均事故人数(人)<平成23年大分市内>



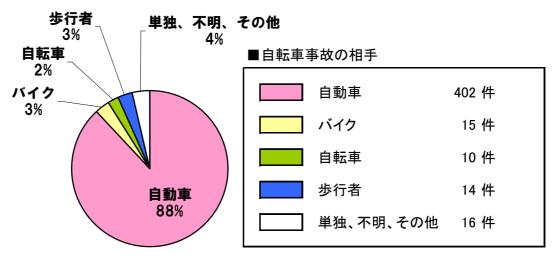
資料:大分県警察資料を元に作成



#### 4)自転車事故の相手

大分市内の自転車事故の相手は、「自動車」が88%と最も多く、その他の項目は3%以下である。

自転車事故の相手<平成23年大分市内>

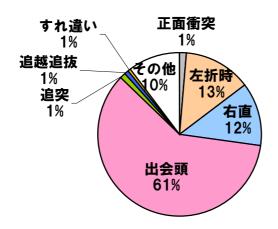


資料:大分県警察資料を元に作成

# 5)対自動車事故の内訳

前述の通り、大分市内の自転車事故の約9割は対自動車の事故であるが、その内訳を示したものが下図のグラフである。「出会頭」が61%と最も多く、次いで「左折時」が13%、「右直(右折対直進)」が12%となっている。

類型別自転車事故(対自動車、n=402)<平成23年大分市内>



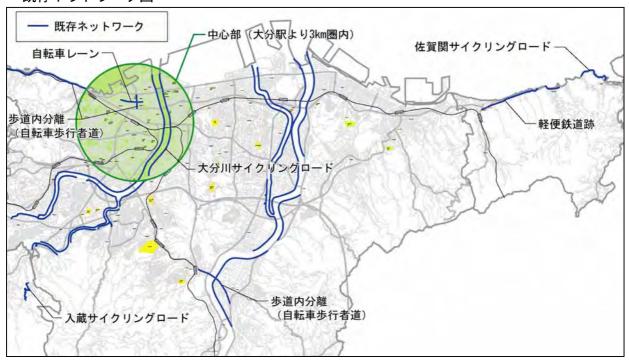
資料:大分県警察資料を元に作成



# (5)既存ネットワーク

大分市内の既存の自転車走行空間ネットワークは、下図に示すように大半が河川沿いやサイクリングロードなど余暇型のネットワークが中心となっているが、通勤・通学にも利用されている。自転車レーンとしては都町東春日線、歩道内分離としては県道大分港線と国道 10号の戸次付近が整備済みである。

#### 既存ネットワーク図



資料:大分市都市交通対策課資料を元に作成



# (6)高校生アンケート結果

アンケート名称: 高校生の自転車利用に関するアンケート

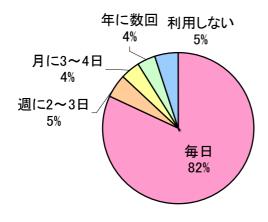
実施機関:大分県 生活環境企画課

対象者:大分県内の高校生 実施時期:平成24年5月

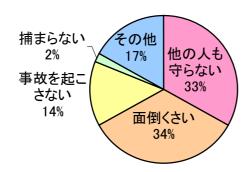
データの内容:大分市分のみ抽出して再集計

サンプル数: n=9,123 名

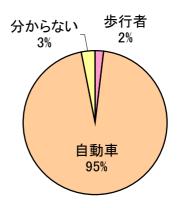
#### 自転車の利用頻度



# 交通ルールを守らない理由



#### 自転車の法的定義(認知度)

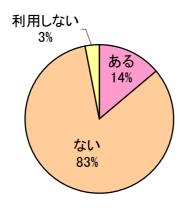


#### 交通安全講習等の受講経験

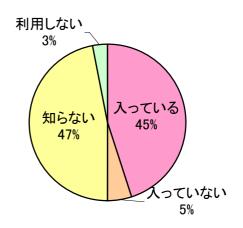




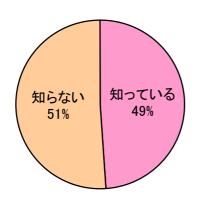
# 自転車利用時に注意を受けた経験



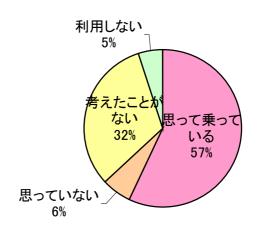
### 自転車保険加入の有無



中高生への高額賠償事例の認知度



保護者等に迷惑をかけない思いで 自転車に乗っているか

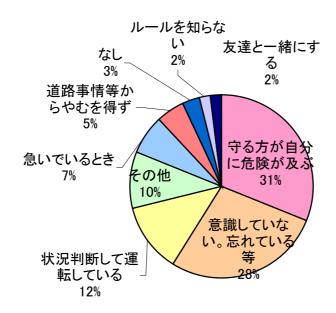




ルール認知・遵守状況

		知ってい	る	ルールを	
			自転車に 乗らない	知らなかった	認知率
自転車は車道通行が原則 歩道は例外	29%	58%	6%	7%	93%
車道は左側を通行する	50%	31%	5%	14%	86%
歩道上を通行できる3つの場合	30%	28%	3%	39%	61%
歩道は歩行者優先で道路寄りを通行 歩行者を妨げる場合は一時停止	55%	24%	5%	16%	84%
二人乗りをしてはならない	82%	11%	5%	2%	98%
「並進可」の標識がある場合以外は 並んで通行してはならない	38%	46%	5%	11%	89%
夜間はライトを点灯して 通行しなければならない	87%	6%	6%	1%	99%
一時停止の標識がある交差点は 一時停止と安全確認が必要	50%	34%	5%	11%	89%
携帯電話での通話やメール画面を 見ながら運転してはならない	73%	20%	6%	1%	99%
両耳にヘッドホン(イヤホン)をして 音楽などを聴きながら運転してはならない	69%	23%	5%	3%	97%
「歩行者・自転車専用」の信号機に 従わなければならない	74%	10%	5%	11%	89%
「自転車横断帯」がある場合は 自転車横断帯を通行しなければならない	54%	25%	5%	16%	84%

# 交通ルールを守らない理由(n=1,134)





# 2. 課題の整理

現状を踏まえ、主要な課題について整理し、各施策へ反映させる。

# 課題の整理

項目	現状	課題
自転車利用状況	中心部に近いエリアの自転車利用率は他のエリアに比べて大きく上回り、 15歳以上の自宅外就業者及び通学者の自転車利用者数は大分地区のみで大分市全体の60%に達する。	中心部に近いエリア及び幹線 道路の優先的な自転車走行 空間整備が求められる。 →ハード施策へ反映
自転車交通量	中心部に近いエリア及び中心部に流入する幹線道路の自転車交通量が 多い。	
既存ネットワーク	余暇型のネットワークが中心に広範囲に広がっているが、市街地や幹線 道路で整備された路線は非常に少なく、ほとんど未整備である。	
自転車関連事故	中心部に近いエリア及び中心部に流 入する幹線道路の自転車関連事故 が多い。	
	自動車との事故類型は出会頭が最 も多い。	適切な自転車走行空間整備 形態の整備が求められる。 →ハード施策へ反映
	自転車事故の相手は約9割が自動 車である。	自動車の自転車に対する意 識啓発が求められる。 →ソフト施策へ反映
	年代別では特に中高校生の割合が 高い。	中高生に対するソフト施策の 充実が求められる。
高校生の ルール・マナー	自転車のルール・マナーを知っている割合はほとんどの項目で高い割合を示しているが、ルールを守っている割合は項目によっては3割程度と非常に低い項目もある。	→ソフト施策へ反映



# Ⅳネットワーク整備計画

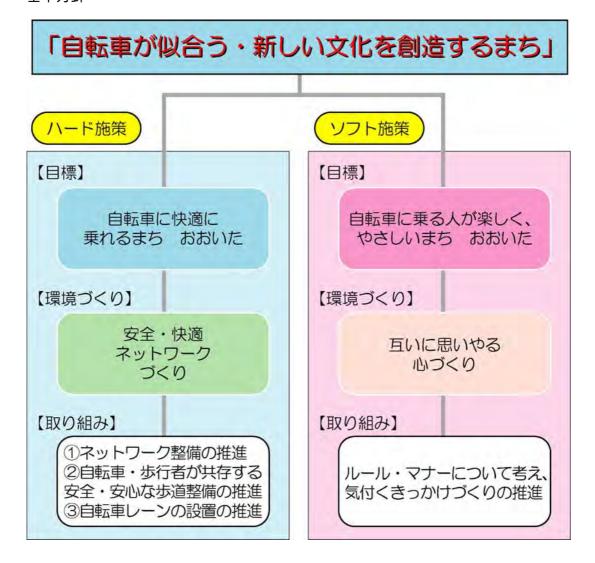


## 1. 基本方針

#### (1)基本方針の設定

「大分市自転車利用基本計画」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する。

#### 基本方針





#### (2)基本方針の推進イメージ

全国の自転車走行空間が整備された箇所においても、逆走をはじめとするルールとは異なる走行により危険なケースが見られる。このように、自転車走行空間としてハードを整備するだけでは不十分であり、市民が整備された自転車走行道路空間をルール・マナーに従って正しく利用するためには、ルール・マナーの周知啓発などのソフト施策をハード整備と並行して行っていく必要がある。

ハード施策とソフト施策の両輪による推進イメージ





#### (3)基本的な考え方

1)ハード施策・ソフト施策共通の基本的な考え方

基本方針の中で、ソフト施策に関する環境づくりとして「互いに思いやる心づくり」を掲げた。事故の無い大分市を目指すには、車優先の考え方から脱却し、交通弱者に配慮する意識を持つことが特に重要である。

それぞれの立場で誰を優先して道をゆずり、どのように道路空間を分け合う意識を持つのかについてのイメージを以下に示す。交通弱者を優先して道路をゆずる意識を持つことで「互いに思いやる心づくり」を目指す。

具体的には、自転車は歩行者を優先する意識、車は歩行者と自転車を優先する意識が必要である。

この考え方はソフト施策の推進だけでなく、ハード施策においても念頭に置きながら推進 することとする。

#### 優先すべき道路利用者のイメージ

交通弱者		〇小学生以下の児童	
	步行者	○ベビーカー、障がいを持つ人、高齢者等	高
		〇中高生~大人	
		〇小学生以下の児童	
	自転車	〇未就学児を乗せた親	優先する
Jan 1	日料牛	〇高齢者	意識の 順位
	La Carte	O中高生~大人	NX III
		Oバス	
	車	Oタクシー	任
, <b>I</b>		〇一般車両	



#### 2) ハード施策とソフト施策毎の基本的な考え方

ハード施策及びソフト施策については、各関係機関との協議を踏まえ、以下の基本的な考 え方に基づいて整備や取組みを推進する。

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

#### ○新規整備を行う道路については、自転車走行空間整備の検討を行う。

#### 〈ネットワークの早期実現〉

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、少なくとも新規整備を行う道路には確実に自転車走行空間を確保することで、自転車ネットワークの早期実現を目指す。

#### ○自転車は車道の左側という原則に沿った自転車走行空間の整備を行う。

#### <整備形態の選定>

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、自転車レーン(自転車専用通行帯)、シェアドレーン(車道の共有)の3つの整備形態を基本として自転車走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暫定的な整備とし、将来的には3つの整備形態を目指すこととする。

## ソフト施策の基本的な考え方

#### ○自転車は車道の左側という原則に沿った道路利用の実践を促す。

#### 〈ルール・マナーの実践〉

自転車走行空間を整備するだけでは、全ての人がすぐに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、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を認知させるとともに、 様々なソフト施策の推進により実践につなげる。

#### ○全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。

#### 〈お互いに配慮する市民意識の醸成〉

自転車走行空間が未整備の道路においても、歩行者、自転車、自動車の全て 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 る市民意識を持つことを目指す。



## 2. 計画目標

#### (1)計画目標1(ハード施策)

目標1:自転車ネットワーク試験的整備延長:約5km(ステップ1)

(平成 25~27 年度 整備実績目標)

ステップ1(3年間)の当面の目標として、自転車走行空間を試験的に約5km整備し、その効果や課題を整理しながら今後のネットワーク整備路線の検討を行う。なお、ステップ1終了時にはその後のステップ2におけるネットワーク整備目標を新たに設定する。

#### (2)計画目標2(ソフト施策)

目標2:自転車事故発生件数400件/年以下の定着化(ステップ1)

(平成 25~27年 3年間を通じての維持目標)

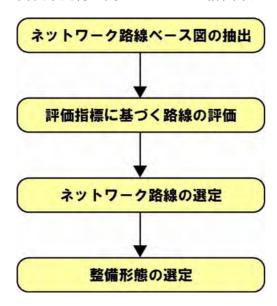
ステップ1の段階においては、ハード整備がまだ整っていない状況であることから、ソフト施策による目標設定として、3年間を通じて事故発生件数400件/年以下に抑え、定着化させることを目標とする。なお、事故発生件数は警察署での集計の都合上、年度ではなく年での目標設定とする。



# 3. ネットワーク整備計画策定の手順

幹線道路や、路線毎の様々な条件をもとにネットワーク路線ベース図を抽出し、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う。整備形態の選定は、ガイドラインや各路線の実情を踏まえながら行う。

自転車走行空間ネットワーク計画策定の主な流れ





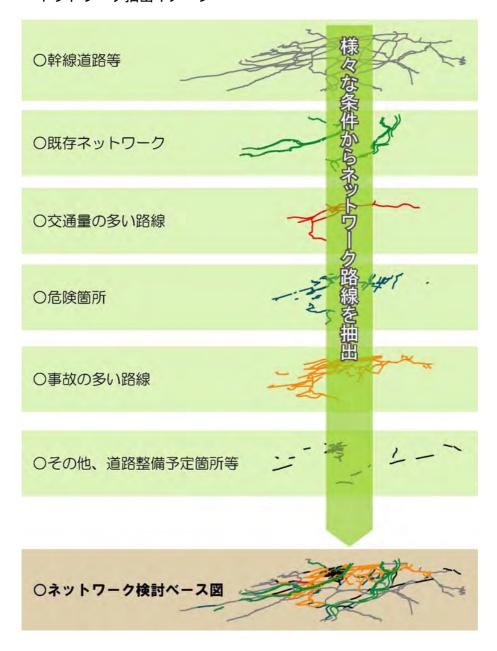


## 4. ネットワーク路線の抽出・評価・選定

#### (1)ネットワーク路線の抽出イメージ

大分市内の路線における様々な条件を整理し、重ね合わせることでネットワーク路線の検 討のベース図を抽出する。

ネットワーク抽出イメージ





#### (2)評価指標によるネットワーク選定

ネットワーク検討ベース図をもとに、各路線の現状等から以下の手順で各路線を評価し、 ネットワーク路線選定の基礎資料とした。

<b>=17</b>	/Hh 1:5	シャ曲	$\boldsymbol{\sigma}$	ᄪᆖ
- 64° (	ШЛ	3 化汞	יכט	慨要

定量評価

<b>には、一般などのは、これを表現しています。 これを表現しています。 これをままままままままままます。 これをまままままままままままままままままままままままままままままままままままま</b>	評価基準(案)
<b>既存のネットワーク</b> 既に自転車走行空間が確保されているもの	整備済みとして追加
<b>交通量</b>	自転車交通量を区分し、
自転車交通量が500台/12h以上は分離が必要。	区分ごとに評価
<b>危険箇所</b>	指摘箇所を1ポイント
教職員、バス事業者指摘箇所、警察署等	として評価
事故の現状	事故件数、事故密度(件/km)
平成23年中の自転車関連事故状況	から評価
事業予定箇所	事業実施または予定箇所を
進行中または近年着エする事業計画	1ポイントとして評価
<b>駅等(主要施設)などへ向かう路線</b>	駅・高校等へ向かう路線を
幹線道路と駅等(主要施設)を結ぶ路線	1ポイントとして評価
<b>観光利用に資する路線</b>	観光利用に適している路線を
観光利用に資する路線としての評価	1ポイントとして評価
東西方向重要幹線	東西方向の重要幹線を
東西方向の重要幹線(南北方向は既存ネットワーク有り)	1ポイントとして評価
上記ポイントの合計により、各路線を評価する。	

定性評価(調整項目

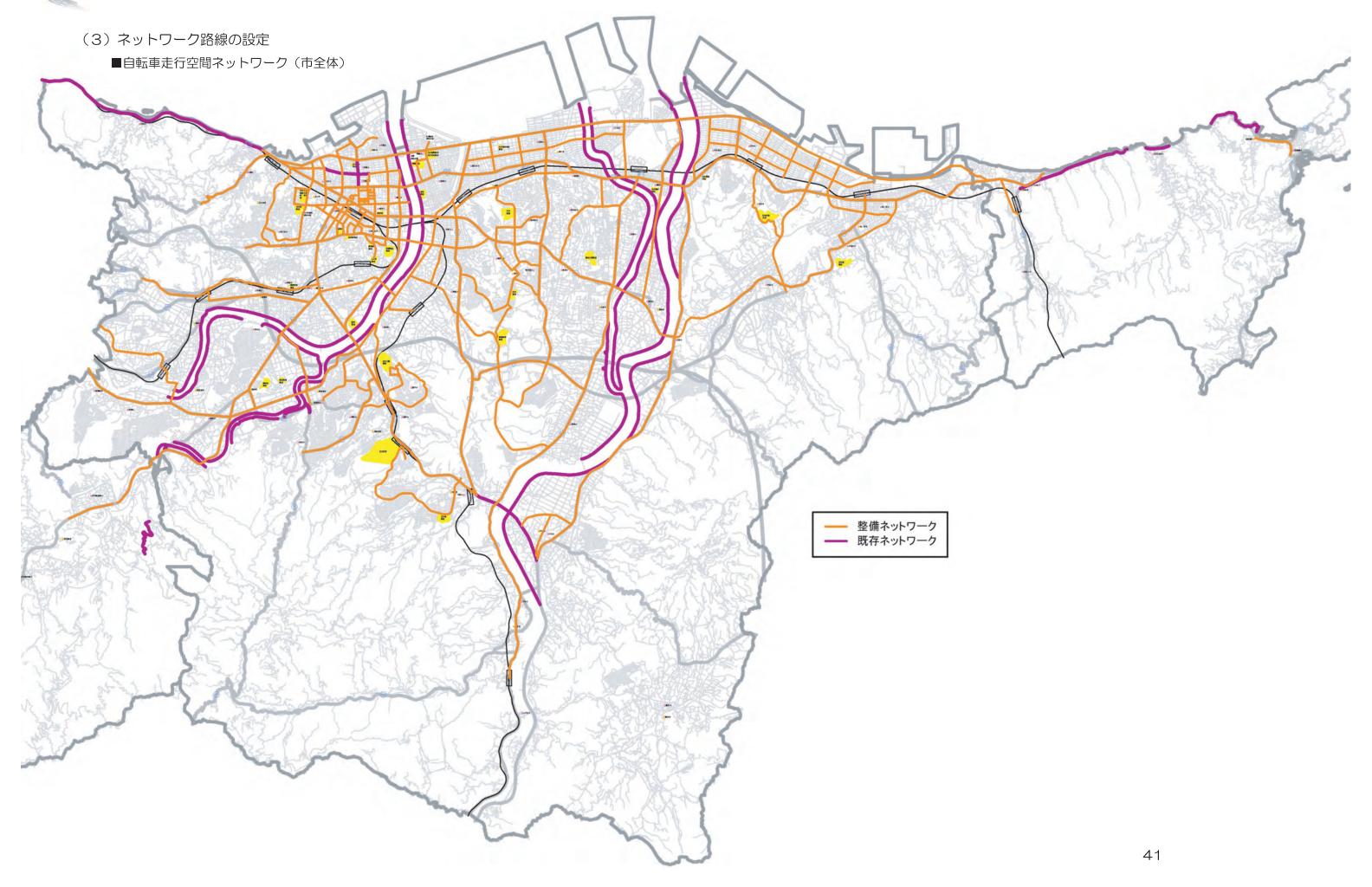
道路現状(自転車歩行者道の有無含む)	整備優先順位や整備形態の
整備の実現性を優先順位に反映	検討時に詳細に検討し、ネット
整備可能性	リークヘフィードバックする
道路現状を踏まえ、整備形態毎に可能性を探る	
小中学校との輻輳箇所	迂回可能な場合は
小中学生の登下校時輻輳箇所の路線のあり方を検討	代替路線を検討
代替路線	必要に応じて代替路線
代替路線を検討	を検討
ネットワーク連続性	連続性が求められる
連続性確保のための路線追加の検討	箇所を調整
幹線道路整備検討必要箇所	※必要に応じて計画
長期的視点で将来的な整備の必要性を検討	策定後も行う。
整備優先度	評価も勘案しながら
概ね中心部→幹線→生活圏の方向性	整備優先度を検討
それぞれの項目を総合的に検討し、実現可能なネットワー	クについて
具体的に検討する。	

精査

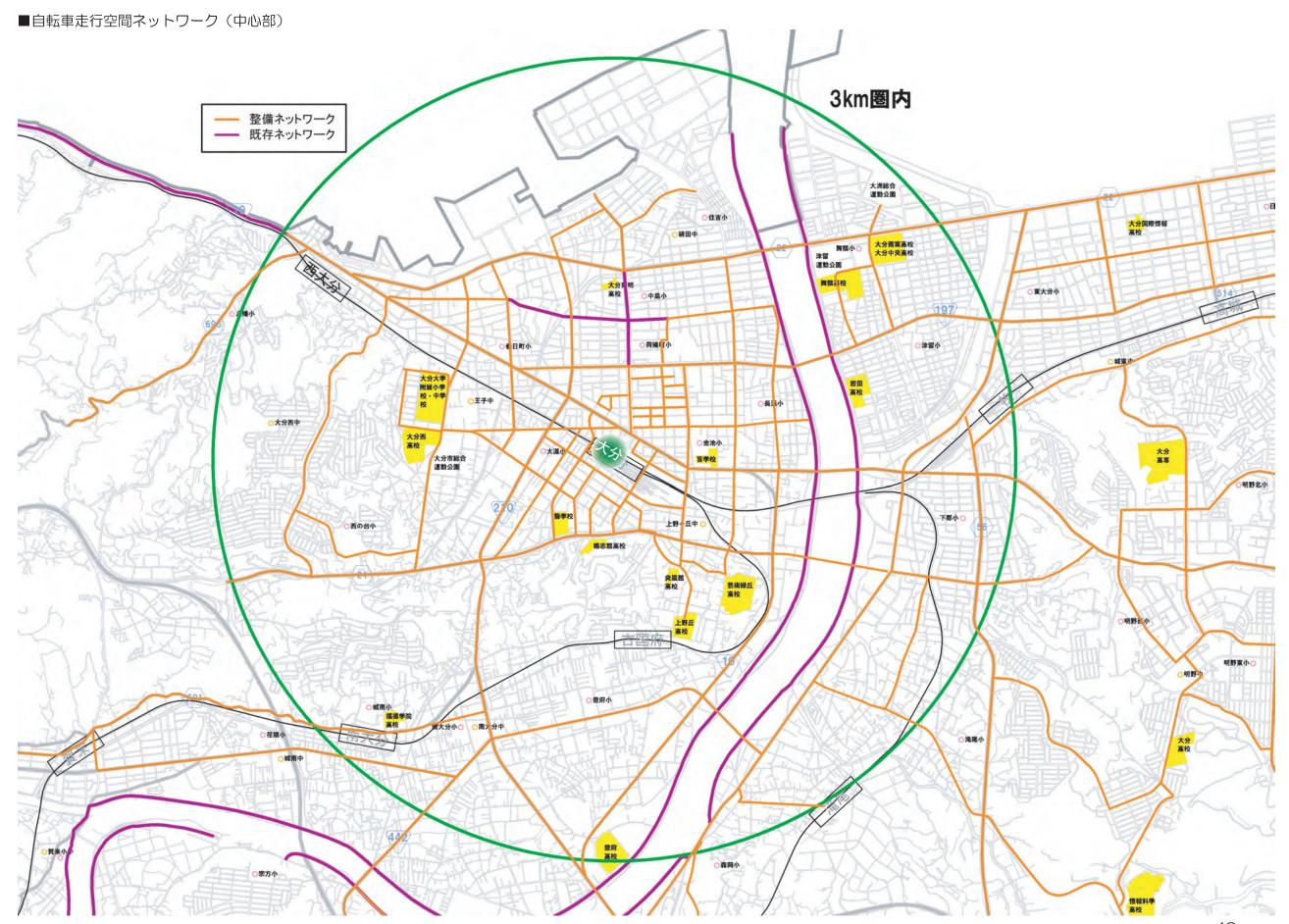
道路管理者との協議(精査)	※必要に応じて計画
評価等を踏まえ、道路管理者と協議、精査	策定後も行う。

## ネットワーク路線の決定











## 5. 整備形態の選定

#### (1)基本的な整備形態

自転車は車両であるという原則に基づき、整備形態は以下の3つを基本とする。ただし、 やむを得ない事情がある場合に限り、自転車歩行者道内における走行空間の分離を当面の整 備形態として整備する。整備形態選定の考え方については後述する。

自転車走行空間の基本的な整備形態

部分	種別	図		内容
	A		構造	自転車が通行するための空間として、縁石や柵などの構造物によって物理的に分離された道路の部分。 なお、道路構造令では「道路の部分」とされているが、道路交通法では「車道の部分」とされている。
	自転車道	自転車道 車道	行形	相互通行が可能。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。
			幅員	2m以上 (やむを得ない場合は 1.5mまで縮小可)
	ê 自B		構造	自転車の専用通行帯を道路標 示等により示したもの。
道	転車自 専転 用車		走行形態	一方通行。自転車レーン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レーンを通らなければならない。
	通して	歩道 レーン 車道	幅員	1.5m以上 (やむを得ない場合は 1.0mまで縮小可)
	ç Ž C		構造	自転車の走行すべき空間を路肩 のカラー化やピクト表示等により 示したもの。
	ェアドレーン等	サガゴ マグラト 標示 車道	走行形態	一方通行。自動車と走行空間を 共有するため、自転車が走行す べき空間へ進入することは可能 であるが、自動車は自転車に配 慮しながら通行する必要がある。
	₹ '	<b>学</b> 足 手足	幅員	



#### 1)A 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、縁石や柵などの構造物によって物理的に分離された道路の部分である。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。相互通行が可能であり、幅員は 2m 以上(やむを得ない場合は 1.5m まで縮小可)とされている。

なお、本計画では車道側への整備を推進する(事例写真は歩道側に整備された自転車道)。

#### 該当法令

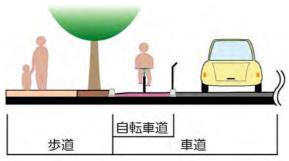
#### 【道路交通法 第2条 第1項 第3号の3】

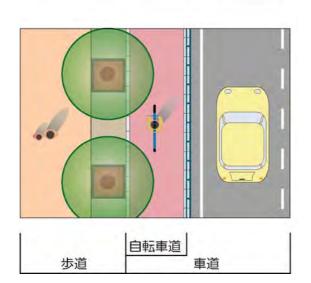
自転車の通行の用に供するため縁石線又はさくその他これに類する工作物によって区画された車道の部分をいう。

#### 【道路構造令 第2条 第2項】

専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさく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。

#### 自転車道整備イメージ





事例写真(福岡県飯塚市)





#### 2) B 自転車レーン(自転車専用通行帯)

自転車レーン(自転車専用通行帯)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ある。自転車レーン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レーンを通らなければならない。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)とされている。

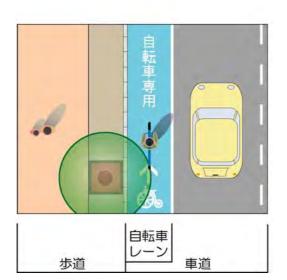
#### 該当法令

#### 【道路交通法 第20条 第2項】

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。

自転車レーン整備イメージ





事例写真(都町東春日線)





#### <大分市の条例による独自基準>

道路交通法に規定されている自転車専用通行帯(自転車レーン)は現実的な整備手法として期待されるところであるが、道路構造令ではその位置付けは示されていないことから、大分市の独自基準として条例化した。(平成25年4月1日より適用)

#### 【大分市市道の構造の技術的基準等に関する条例 第7条 第9項】

歩道を設け、並びに自転車道及び自転車歩行者道を設けない道路には、自転車の安全かつ円滑な通行を確保するために必要がある場合においては、車道に接続する路肩に自転車専用通行帯(専ら自転車の通行の用に供することを目的とする帯状の路肩の部分をいう。)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、この限りではない。

#### 【自転車専用通行帯を設置する場合の考え方】

#### 1)自転車専用通行帯の整備できる箇所

歩道が整備され、自転車道、自転車歩行者道が整備されていない道路において、快 適な自転車走行空間を確保する必要がある場合、または「大分市自転車走行ネットワーク整備計画」における整備路線として位置付けられた箇所を整備する場合は、路肩に自転車専用通行帯(自転車レーン)を設けることができる。

#### 2)自転車専用通行帯の幅員

路肩を自転車専用通行帯(自転車レーン)とする場合の幅員については、自転車走行安全上必要な幅員として 1.5m 以上とする。ただし既存道路の幅員等、地域の状況に応じてやむを得ず 1.5m の幅を確保できない場合は、1.0m まで縮小することができる。

#### 3)関係機関との協議

路肩を自転車専用通行帯(自転車レーン)として整備するうえでは、関係機関と十分協議を行うものとする。

#### 4)歩道の位置付け

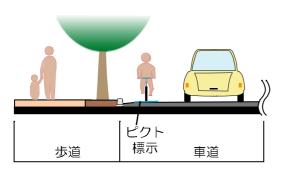
「歩道を設け、並びに自転車道及び自転車歩行者道を設けない道路」とは、原則、現況歩道がある場合又は歩道が新規に整備される場合のことをいう。ただし、歩道が整備されておらず、やむを得ず自転車専用通行帯(自転車レーン)を整備する必要がある場合は、路肩を歩行者の通行空間として確保し、その車道部分に整備することができる。

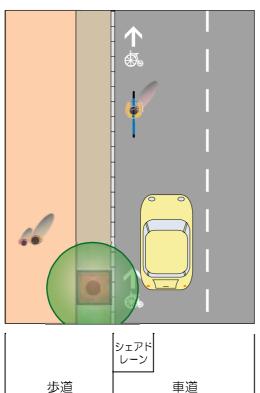


## 3) C 車道の共有(シェアドレーン等)

車道の共有(シェアドレーン等)は、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ある。自動車と自転車が道路空間を共有するため、自動車が自転車の走行空間として示された部分へ進入することは可能であるが、自動車は自転車に配慮しながら通行する必要がある。基本的には自動車と同一方向への一方通行(車道の左側)であるが、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ることもある。なお、本整備形態は法定外標示である。

シェアドレーン整備イメージ





事例写真



資料:金沢市(自転車走行指導帯)



#### (2)整備形態の選定方針

警察庁による「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」の通達等を踏まえ、自転車を車道に走らせることを基本とする。 ただし、以下の表に従い検討を行ったうえで道路現状その他の事情により車道側への整備が困難であると判断される場合は、自転車歩行者道の活用も検討する。

## ■整備形態の選定手順

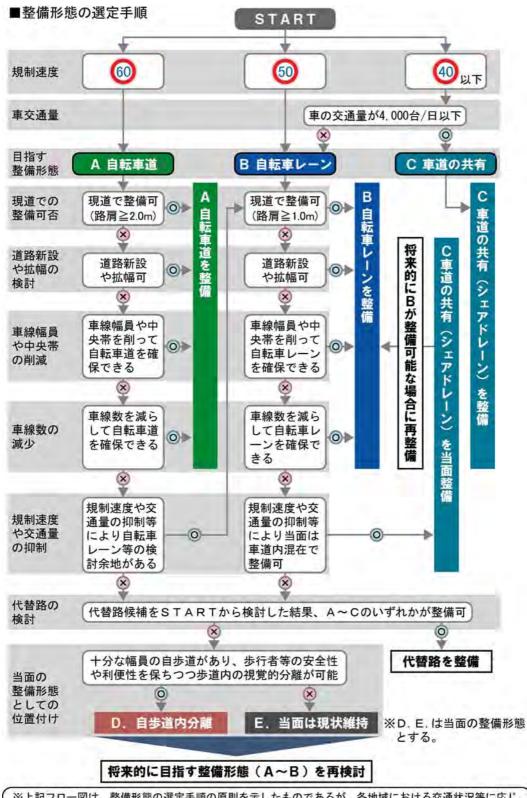
※「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」による国と警察庁への提言及びガイドラインより

■笠圃形態の選及于順	•		※「女主で快週な日転単利用	環境の創出に向けた検討委員会」による国	と言祭けへの提言及びカイトラインより
選定手順	道路条件	A:規制速度が高い場合	B;A,C以外の場合	C:規制速度が低く、 自動車交通量が少ない場合	備考
①道路交通状況を踏まえた整備形態	自動車と自転車 の分離の必要性	構造的な分離が 求められる道路	視覚的な分離が 求められる道路	混在が可能な道路	速度について 〇速度としては規制速度を用い るが、必要に応じて実勢速度
	基本的な 整備形態	自転車道	自転車リーン(自転車専用通行帯)	車道 (路肩のカラー化等)	を用いる。 〇自動車の速度が高い道路とは、自動車の速度が50km/hを超える道路とする。 〇自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路とは、自動車の速度が40km/h以下かつ自動車交通量が4,000台/日以下の道路とする。 ※ガイドラインより抜粋
②道路空間の再配分 や道路拡幅の可能 性の検討	自転車道 の検討	自転車道	4		●大原則(自転車は車道)に基づき、自転車を車道に走らせることを検討すること。
	自転車レーン の検討 		自転車レーン (自転車専用通行帯)		※規制速度の抑制を行い、自   転車レーン、車道の選択も
	車道での様々な 対策の検討			車道 (路肩のカラー化等)	検討すること。
		道路空間の再配分や道路	格拡幅が困難な場合は以下の	の当面の整備形態を検討	並行して代替路線を検討
③道路空間の再配分や場合における当面の		●既設の自転車歩行者道を活用 (歩道内視覚的分離)    歩行者   自転車   車道     全板であり、かつ自転車交通量がいったがり、かつか行者と自転車の交通量を踏まえて歩行者と自転車の交通量を踏まえて歩行者と自転車を分離する必要が無い場合に限る。   ※自転車に対して歩行者優先、徐行通行等を徹底するために通行ルールの周知等の安全対策を実施すること。	側通行、並進の禁止、自動車		



#### (3)整備形態の選定手順

整備形態については、長期的に見ると車の交通量をはじめ道路の利用状況が年々変動することから、道路設計を行う際に以下の整備形態の選定手順に従い、設定する。



※上記フロー図は、整備形態の選定手順の原則を示したものであるが、各地域における交通状況等に応じ、 上記フロー図に関わらず、よりグレードの高い整備形態を選定することができるものとする。 (例:制限速度が50km/hの路線に「A自転車道」を整備する。)

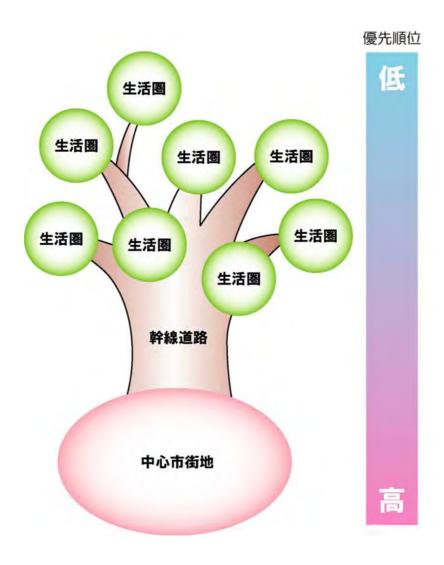


#### (4)整備優先順位について

総論で示したように、自転車事故の発生や自転車交通量は中心市街地に最も集中し、次いで幹線道路、生活圏となっている。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 生活圏の順とする。

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するが、 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する。

#### 整備優先順位イメージ



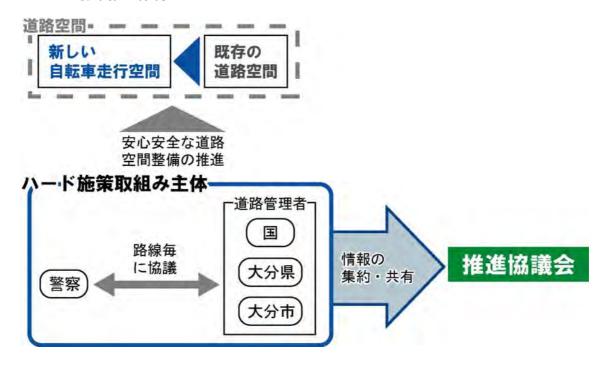


#### (5)ハード施策推進体制

ハード施策の推進体制は、国・県・市のそれぞれの道路管理者が警察と協議を行いながら、 新規道路整備時あるいは既存の道路空間における自転車走行空間整備により、歩行者・自転 車・自動車のすべての道路空間利用者にとって安心安全な道路空間整備を推進する。

取組み状況や整備の進捗状況については推進協議会で情報を集約し、共有する。

#### ハード施策推進体制イメージ





## 6. ソフト施策

前述したように、自転車走行空間ネットワークを構築しても、その利用が適切でなければ 安全性や利便性を損なうことから、新たに整備された路線や既存の道路を自転車がどのよう に走るべきかを自転車利用者だけでなく、歩行者や自動車の利用者も正しく理解し、安全な 交通に役立てる必要がある。市民や各関係機関によって構成される推進協議会において検討 を重ねながら、ソフト施策に関する取組みを整理した。

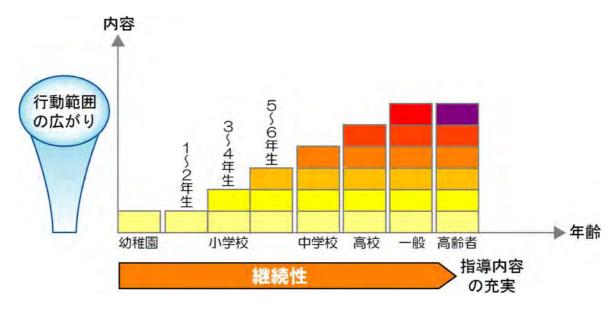
#### (1) 主な啓発内容と対象年齢について

様々な世代の啓発対象者に対し、効果的、効率的かつ継続的に啓発を行う必要があるため、 まずは主な啓発内容と対象者等の関係を整理する。

自転車のルール・マナーは継続的に指導を行う必要があることから、それぞれの世代毎に取り組む必要がある。また、各世代によって自転車運転能力や知識の学習能力等に差があり、一般以上においては車から自転車を見る視点も加わることから、世代毎に適した指導や啓発を行っていく必要がある。

以下の図は啓発内容と対象年齢のイメージを示したもので、年齢が高くなるに従って啓発 内容を充実していく必要があることを示している。

#### 啓発内容と対象年齢のイメージ





#### (2)年代別取組み

#### 1)幼稚園児~小学生

幼稚園児、小学1~2年生で自転車に乗ることが出来る子どももいるが、まずは安全に道路を歩くことを学ぶ必要がある。自転車への意識付けを含め、交通安全教育を行う。

小学3~4年生は自転車に乗り始める時期で、まだ自転車を操縦する能力が十分ではない という面で難しい世代でもある。自転車に乗る能力を高めるとともに、道路を安全に走る方 法を学ぶ必要がある。

小学 5~6年生は自転車に乗れる子どもがほとんどになってくる時期である。自転車の正 しい乗り方を実践するとともに、自転車の基本的なルールやマナーを覚える必要がある。

#### ○幼稚園児に対するルール・マナー啓発

横断歩道の渡り方など歩行者としての交通安全教育を実施するなかで、自転車のルール・マナー啓発を実施する。

交通安全カルタ取りゲーム



交通安全教室



#### 〇小学校自転車教室

自転車に乗り始めた小学校中学年を対象とし、自転車の乗り方を中心とした交通安全教室 を実施する。

#### 自転車教室





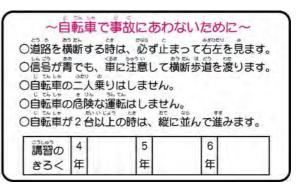


## ○自転車セーフティーカード【新規】

自転車のマナーアップを目的に、モデル校を指定し、小学校自転車教室をはじめとする1年間の交通安全教育を実施後、自転車セーフティーカードを交付する。

自転車セーフティーカードのデザイン案





#### 〇小学校おでかけ自転車マナーアップ教室

公道で自転車に乗り始める小学校高学年を対象に、自転車 安全利用五則など、必要な知識を身につけてもらうための教室 を実施する。

#### おでかけ自転車 マナーアップ教室



#### 〇交通安全子供自転車大会

小学校の代表児童による大会を実施することで、競技を通じ、 自転車の安全な乗り方や、交通ルールを学ぶ。

#### 交通安全子供自転車大会



#### ○交通安全イベント等におけるルール・マナー啓発

交通安全フェアなどのイベントにて、自転車シミュレーター 等を活用したルール・マナー啓発を実施する。

交通安全フェア





#### 2)中高生

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をできるようになる時期である。

自転車は車道を走るべきであるという原則を含めた自転車安全利用五則や、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を理解し、基本的な自転車のルール・マナーを実践する必要がある。

#### 〇モデル中学校の指定

自転車マナーアップを推進するモデル校を指定し、自転車シミュレーター等を活用した自 転車交通安全教育を実施し、学校、生徒会等と連携した街頭啓発活動等、自主的な取組みを 推進する。

#### 〇モデル高校の指定

自転車マナーアップを推進するモデル校を指定し、企業と連携のうえ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を実施し、学校、生徒会等と連携した街頭啓発活動等、自主的な取組みを推進する。

高校生自転車マナーアップフォーラム in 大分大学





自転車マナーアップポスター



市営駐輪場の清掃活動





#### 3)一般、高齢者

一般の世代は、自転車だけでなく車を利用する人が多いことから、自転車からの視点だけ ではなく、車から自転車をどのように意識すべきかを理解する必要がある。また、自動車の 免許を持たない人に対しては交通安全の啓発が不十分となるなど、課題もある。

高齢者の世代は、車の利用が減少して自転車の利用が増え始める時期である。また、自転 車操作の能力が衰えて危険性が増している時期でもあるが、その危険性を高齢者自身が十分 に認識していない場合も多い。

これらのことを踏まえ、道路を利用する全ての人に対し、交通安全意識を高揚させていく 必要がある。

#### 交通安全教室

高齢者を対象とした体感型高齢者交通安全教室を実施するなかで、自転車のルール・マナ - 啓発を実施する。

#### 事業者に対するルール・マナー啓発

自転車で通勤する従業員へルール・マナーの啓発を実施する。

#### 街頭啓発

関係機関や協力団体と連携し、街頭にて自転車利用者へルール・マナーの啓発を行う。ま た、ハード整備を実施した箇所にて自転車走行ルールの啓発を実施する。

#### 中央通り街頭啓発活動





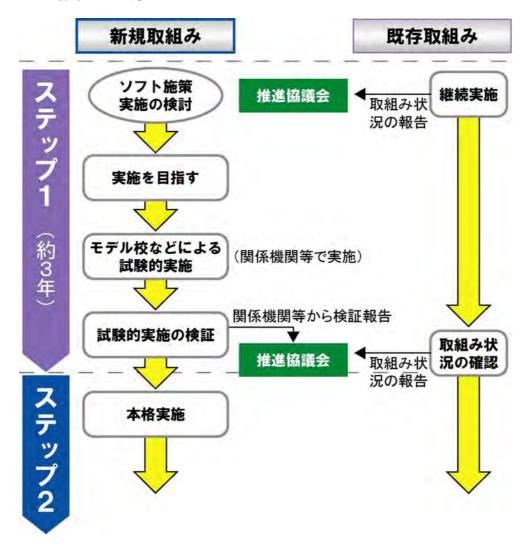




#### (3) ソフト施策の進め方

実施中の取組みについては今後も継続して取り組むこととする。今後実施が考えられる取組みについては、各関係機関と調整しながら実施するものを検討し、実施の方針となったものについてモデル校などの試験的実施を経たうえで本格的な実施を行う。

ソフト施策の進め方



モデル校における交通指導







#### (4)ソフト施策の3つの柱

ソフト施策は、自転車ルールの周知、遵守、指導や取締りの3つの柱により浸透していく と考えられる。ガイドラインを踏まえ、それぞれの柱を実施する主体について、以下に図示 する。

#### ■ソフト施策の3つの柱

※ガイドラインを元に整理

〇ルールの遵守 ----主に市民

○交通違反に対する指導・取締り――主に警察

ソフト施策の3つの柱(イメージ)



中央通り街頭啓発活動





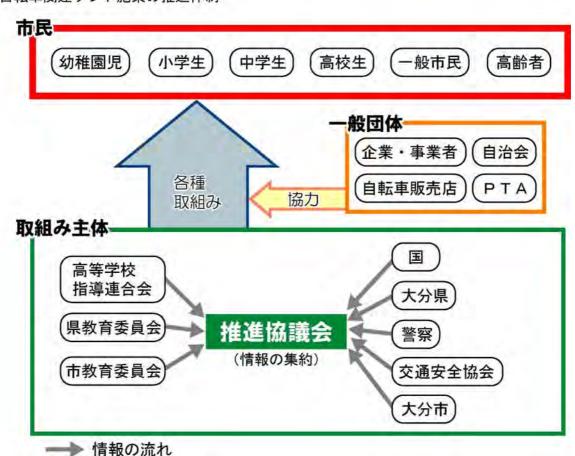


#### (5)推進体制

ソフト施策の取組みは、既に学校や各関係機関で行っているものも多いが、それぞれに独立して取り組んでいることから、対象者である市民に対し取組みが重複することも有り得る。このため、情報の共有を図りながら効果的、効率的かつ継続的に取り組むための推進体制について示す。各関係機関等で自転車に関する取組みを行う場合は、以下の推進体制図に基づき事務局へ情報提供を行い、一元的に情報を集約する。

なお、市民や民間企業をはじめとする一般団体などと取組み主体が連携、協力し、一体となった市民協働により事業を推進する。

#### ■自転車関連ソフト施策の推進体制



63



# V事業の推進

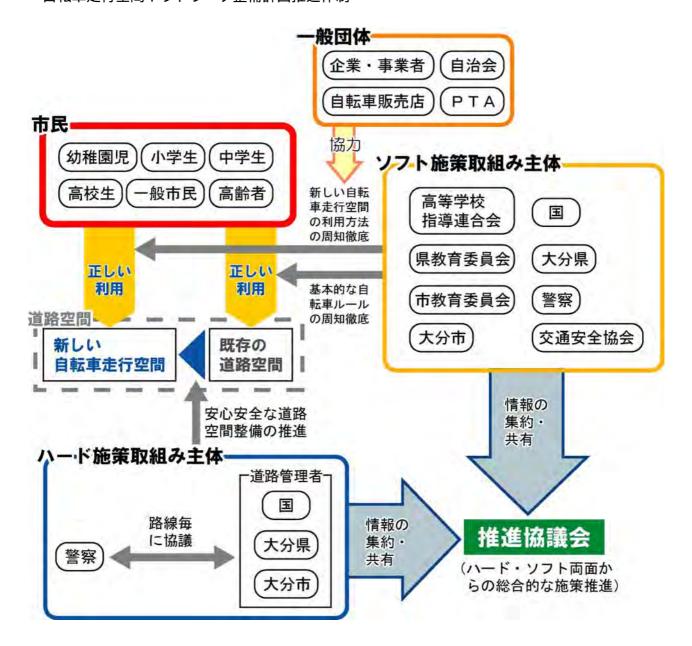


## 1. 推進体制

自転車走行空間の整備(ハード施策)と、道路空間の正しい利用方法の周知徹底等(ソフト施策)の2つの両輪で推進していくための体制について、下図の通り示す。

なお、推進協議会は計画策定後も存続し、計画の推進の進行管理を担う。

自転車走行空間ネットワーク整備計画推進体制





# 2. 進行管理

## (1)事業推進プログラム

各種取組みについて、整備時期に応じた取組みの段階をステップとして位置付け、取組み の検証時期や事業拡大についてのプログラムを以下の通り示す。

## ■事業推進プログラム

取組み 種別	対象者	実施施策	ステップ1 平成27年度 までの 約3年間	ステップ 2 平成32年度 までの 約5年間	ステップ3 平成33年度 以降
ハード 施策	全市民	自転車走行空間の整備	試験的整備及び 整備路線の検討	ネットワーク整備 を順次拡大	理想的な道路 環境の実現へ
		幼稚園児に対する ルール・マナー啓発	継続して実施		
		小学校自転車教室	継続して実施		
	幼稚園	自転車セーフティーカード	モデル核における試験的実施	実施校を 順次拡大	全校実施
	小学生	小学校おでかけ自転車 マナーアップ教室	継続して実施		
ソフト		交通安全子供自転車大会	継続して実施		
施策		交通安全イベント等における ルール・マナー啓発	継続して実施		
	中高生	モデル中学校の指定	モデル核の選定。 効果の検証	検証結果に応じ 取組み拡大検討	効果の高い取組 みを全校実施
	中向生	モデル高校の指定	モデル校の選定。 効果の検証	検証結果に応じ 取組み拡大検討	効果の高い取組 みを全校実施
	一般、 高齢者	交通安全教室	継続して実施		
	共通	街頭啓発	継続して実施		



## (2) PDCAサイクル

本計画の進行管理は、以下のPDCAサイクルの考え方を踏まえながら推進協議会を中心とした進行管理を行う。

#### ①Plan(計画)

本計画の策定を行う。

#### ②Do(実施)

計画に基づき、様々な取組みを各取組み主体が協力しながら具体的に実施する。

#### ③Check(評価)

計画の進捗状況及び計画を実行する中で明らかとなる問題点や課題を整理し、評価・検証する。

## ④Act(改善)

Check (評価)で明らかとなった問題点や課題の改善策を検討するとともに、目標の見直しを行う。また、社会状況の変化を踏まえた計画内容の改善について推進協議会で協議し、必要に応じて計画の見直しや目標の再設定を行う。

#### PDCA サイクルによる進行管理イメージ

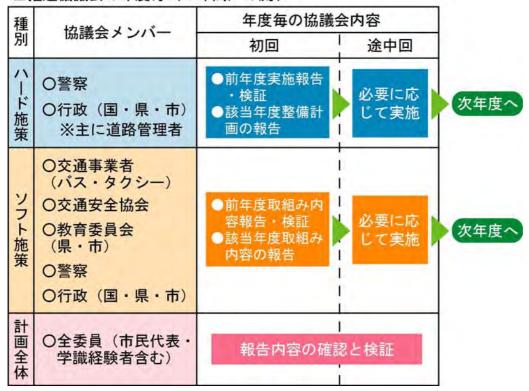




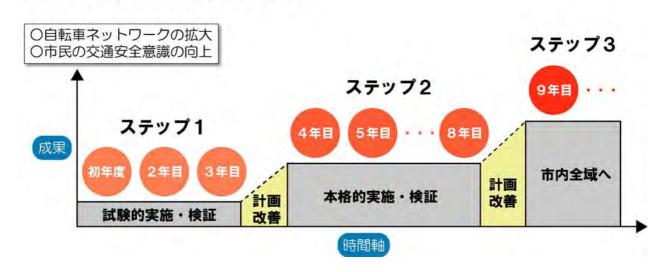
#### (3)進行管理の具体的なイメージ

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 検証する。この年間サイクルを毎年度行い、ステップ毎にこのサイクルを複数回進める中で 計画そのものの検証と見直しを図る。

#### ■推進協議会の年度毎(1年間)の流れ



#### ■推進協議会のステップ毎の進行イメージ





# VI策定の経緯



## 1. 策定委員

「大分市自転車走行空間ネットワーク整備推進協議会」において協議を重ね、その下部組織である「大分市自転車走行空間ネットワーク整備推進協議会 作業部会」においても様々な検討を行いながら本計画の策定を行った。以下にその策定委員の名簿を示す。

大分市自転車走行空間ネットワーク整備推進協議会 委員名簿

	氏 名	所属・役職					
会長	亀野 辰三	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 准教授					
委員(順不同)	幸重 綱二	一般社団法人大分県バス協会 会長					
	漢 二美	一般社団法人大分県タクシー協会 会長					
	内村 隆志	公益社団法人大分県交通安全協会 専務理事					
	蓑田 智通	大分県教育委員会 体育保健課長					
	松本 博文	大分地区高等学校指導連合会 理事長					
	内田 和宏	市民代表					
	河野 祐子	市民代表					
	廣瀬 菜美子	市民代表					
	河合 知美	市民代表					
	田中 育穂	国土交通省九州地方整備局 大分河川国道事務所 技術副所長					
	馬場 基	大分県警察本部 交通部参事官兼交通企画課長					
	佐藤 由布美	大分県警察本部 交通指導課					
	木戸 重文	大分県警察本部 交通規制課長					
	崎尾 敬	大分中央警察署 地域官兼交通官					
	宮﨑 眞一	大分県土木建築部 都市計画課長					
	亀井 敏和	大分県土木建築部 道路保全整備室長					
	三浦 享二	大分市教育委員会 教育監					
	仲摩 延治	大分市市民部長					
	生山 忠志	大分市土木建築部長					
	木村 忠孝	大分市都市計画部長					



# 2. 策定の経緯

平成 23 年以降、推進協議会、作業部会による検討、パブリックコメントによる意見の検討を踏まえ、計画の成案に至った。

#### 計画策定の経緯

年 (平成)	月	日	推進 協議会	作業 部会	検討内容		
23	12	16	第1回		規約、これまでの取組み、計画策定		
24	2	1		第1回	これまでの取組み、計画策定、協議会について		
	2	28		第2回	整備計画の目的、計画エリアの設定、啓発状況の把握		
	4	19		第3回	ネットワーク路線の抽出方法、啓発状況の共有		
	5	7	第2回		計画策定のプロセス、整備計画の目的、ネットワーク路線の抽出方法、啓発状況等		
	6	11		第4回	ネットワーク路線抽出方法、ソフト施策実施状況		
	9	28		第5回	自転車免許に関する取組み方策の検討		
	10	22		第6回	現状分析、評価指標の設定、ネットワーク設定の 課題		
	11	13		第7回	事故原因の分析、整備形態の整理、評価指標、 基本方針、計画目標等		
	11	27	第3回		基本方針、計画目標、ネットワーク路線、整備形態、ソフト施策等		
	12	14		第8回	ガイドライン、ソフト施策、整備形態、計画目標等		
	12	21	第4回		ガイドライン、ソフト施策、整備形態、計画目標等		
25	2	19		第9回	基本的な考え方、整備形態選定フロー、ソフト施 策の実施主体等		
	2	28	第5回		基本的な考え方、整備形態選定フロー、バス停付近の整備例等		
	3	22		第10回	素案について		
	3	28	第6回		素案について		
	4	24		第11回	協議会の報告、計画の周知方法		
	5	_			パブリックコメント(5月1日~31日)		
	6	7	第7回		パブリックコメントへの対応・回答等		



# 大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画

大分市 都市計画部 都市交通対策課

所在地	〒870-8504 大分市荷揚町2番31号						
TEL	代表(097)534-6111 直通(097)537-5690						
FAX	(097) 536-7719						
メール	tosikotu@city.oita.oita.jp						

