

1 概要



1.1 背景と目的 >計画書 P1~2

自転車は、買い物や通勤・通学など日常生活の移動手段、サイクリング等のレジャーなどとして、子どもから高齢者までの幅広い年齢層に利用され、健康増進や環境意識の高まりなどを背景に、その利用ニーズが高まっている。

本市ではこれまで、平成25年度に策定した「鹿児島市自転車走行ネットワーク整備計画」に基づき、中心市街地やその周辺部において自転車走行空間の整備に取り組んでおり、令和5年度までに概ね整備が完了したところである。しかし、全交通事故に占める自転車関連事故の割合は増加傾向となっているほか、自転車利用者からは自転車走行空間の更なる整備が求められているなど、自転車を安全に利用できる環境づくりが急務となっている。

このことから、「第2期鹿児島市自転車走行ネットワーク整備計画」を策定し、引き続き、自転車で安全・快適に通行できるまちづくりを推進する。

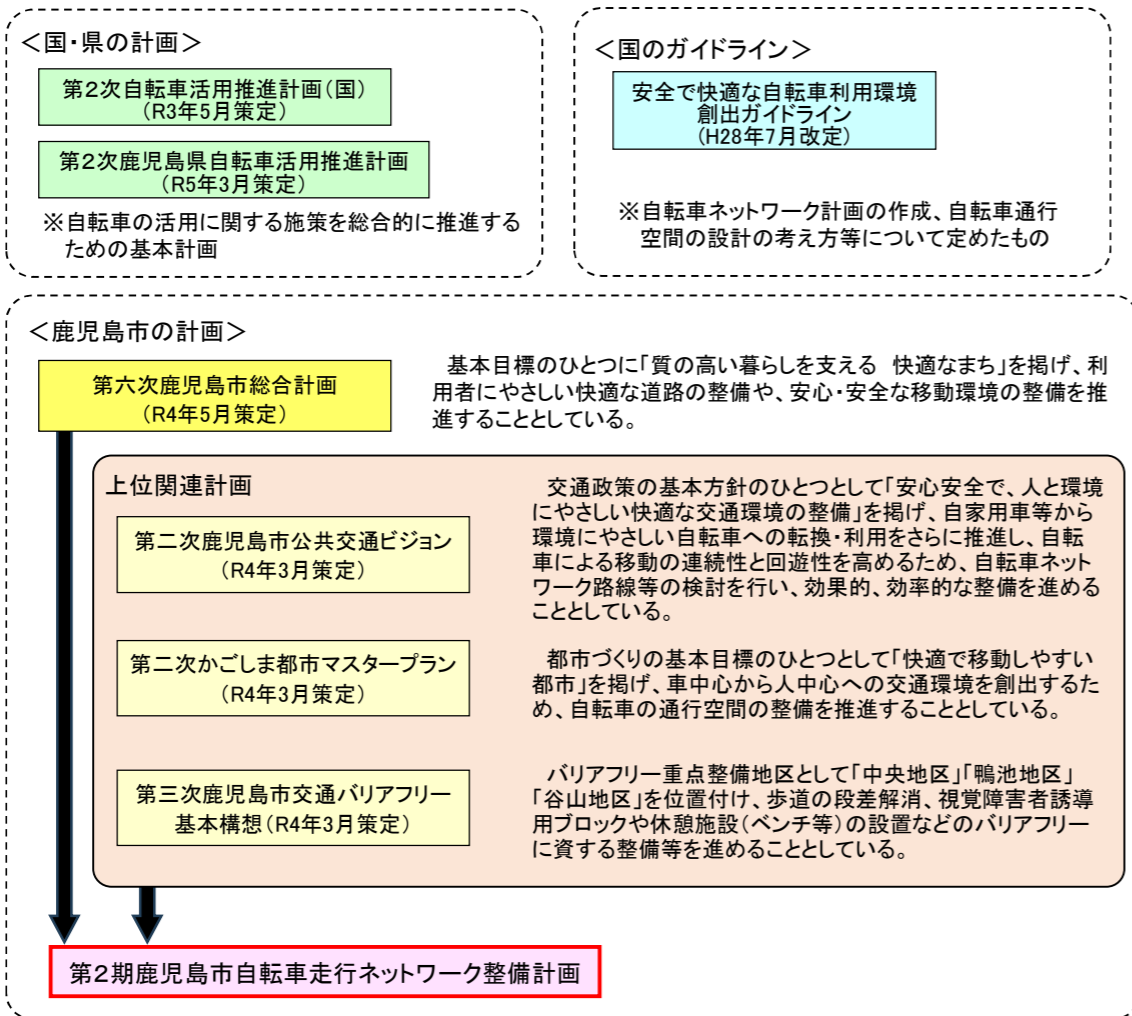


図 1.1 計画の位置づけ

1.2 計画期間 >計画書 P2

計画期間は、令和6年度から令和15年度までの10年間とする。

2 自転車利用の現状と課題



2.1 自転車を取り巻く環境

1) 自転車活用推進計画 >計画書 P4

国では、環境負荷の低減や国民の健康増進など新たな課題に対応するために「第2次自転車活用推進計画(R3.5)」を策定し、下記4つの目標を掲げ、総合的かつ計画的な自転車活用の推進を目指している。

- 【目標1】 良好な都市環境の形成
- 【目標2】 健康長寿社会の実現
- 【目標3】 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現
- 【目標4】 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

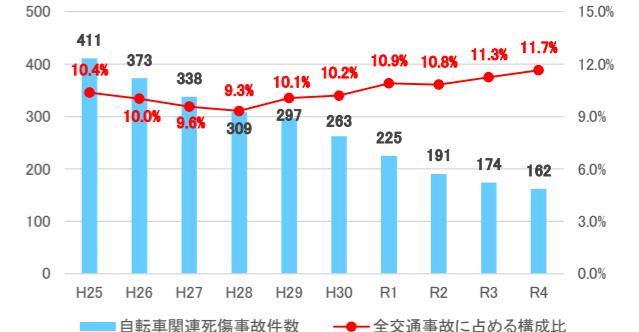


図 2.1 鹿児島市の自転車関連死傷事故件数

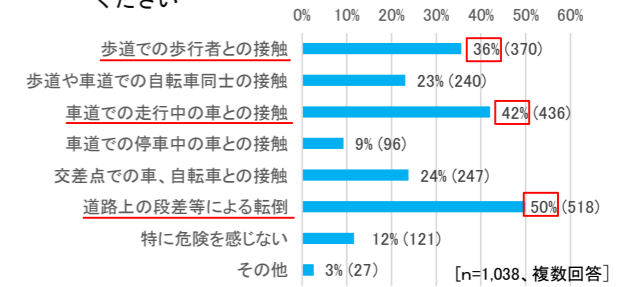
2) 自転車関連事故の推移 >計画書 P11

鹿児島市における近年の自転車関連事故件数は減少傾向にある中で、全交通事故に占める構成比は増加傾向にある。

3) 自転車利用者へのアンケート >計画書 P14~15

本市の自転車利用者を対象にしたアンケートでは、道路上の段差による転倒や、車道走行時の車両との接触に危険を感じたとの意見が多く確認された。また、多くの方が自転車で歩道を通行している状況であり、歩行者との接触に危険を感じていることから、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を推進する必要があることが確認された。

Q1: 自転車を利用する際に危険を感じた場面を教えてください



Q2: 歩道付きの道路を走行する場合、どの位置を走行することが多いですか。

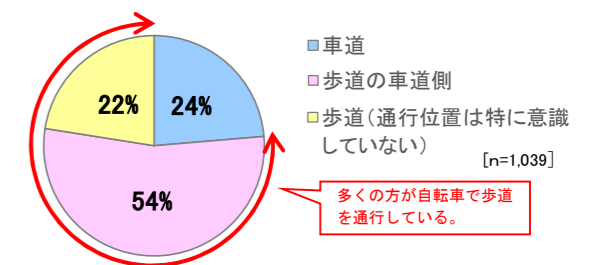


図 2.2 自転車利用に関するアンケート結果

2.2 本計画の方向性 >計画書 P16

- 安心・安全な自転車利用環境を構築するために、自転車ネットワークのエリアを拡大し、継続的に自転車走行空間の整備を行う。
- シェアサイクルやサイクルツーリズムなどの関連施策を踏まえてネットワーク路線を選定し、効果的・効率的に整備を行う。
- 自転車は車道通行が原則であり、車道上に自転車走行空間を確保することを基本としつつ、道路構造や市民の利用実態等を踏まえ、必要に応じて自転車歩行者道を活用した整備を行うなど、安全に通行できる自転車ネットワークを構築する。
- 自転車利用のルール、マナーに関する啓発活動を推進し、自転車の安全利用に対する理解の促進を図る。



3 自転車走行ネットワーク整備計画



3.1 整備計画の基本方針 >計画書 P17

- ◆ 安全で快適な自転車通行環境の創出
- ◆ 自転車の安全利用の促進

自転車の利用状況や関連施策等を踏まえて、新たな整備エリアやネットワーク路線の選定を行い、自転車が安全で快適に通行できる環境を創出するとともに、自転車利用ルールの周知・啓発に取り組むなど、ハードとソフトの両面により、自転車で安全・快適に通行できるまちづくりを推進する。

本計画と SDGs の対応



3.2 対象区域 >計画書 P17

本計画では、これまで整備を進めてきた中心市街地エリアに加え、バリアフリー重点整備地区における利用者の安全な通行環境の確保の観点やシェアサイクルの推進などの観点から、既存整備区域を一部拡大するとともに、新たに谷山エリアを追加する。

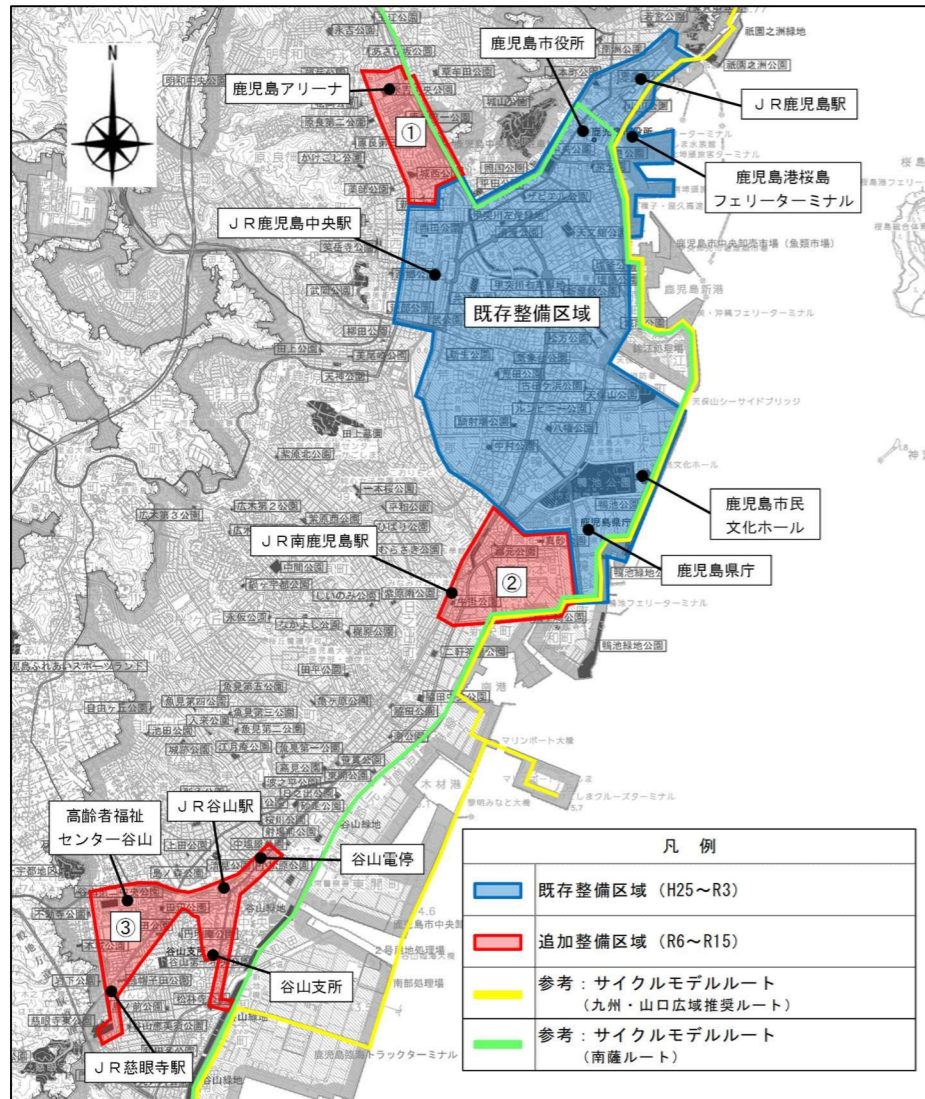


図 3.1 対象区域

3.3 自転車ネットワーク路線の選定 >計画書 P18

対象区域における自転車ネットワーク路線は、安心・安全な自転車通行空間の整備の視点、シェアサイクルの推進の視点、サイクルツーリズムの推進の視点による候補路線の抽出を行い、公共施設等への接続やネットワークの連続性なども考慮したうえで、路線の選定を行った。

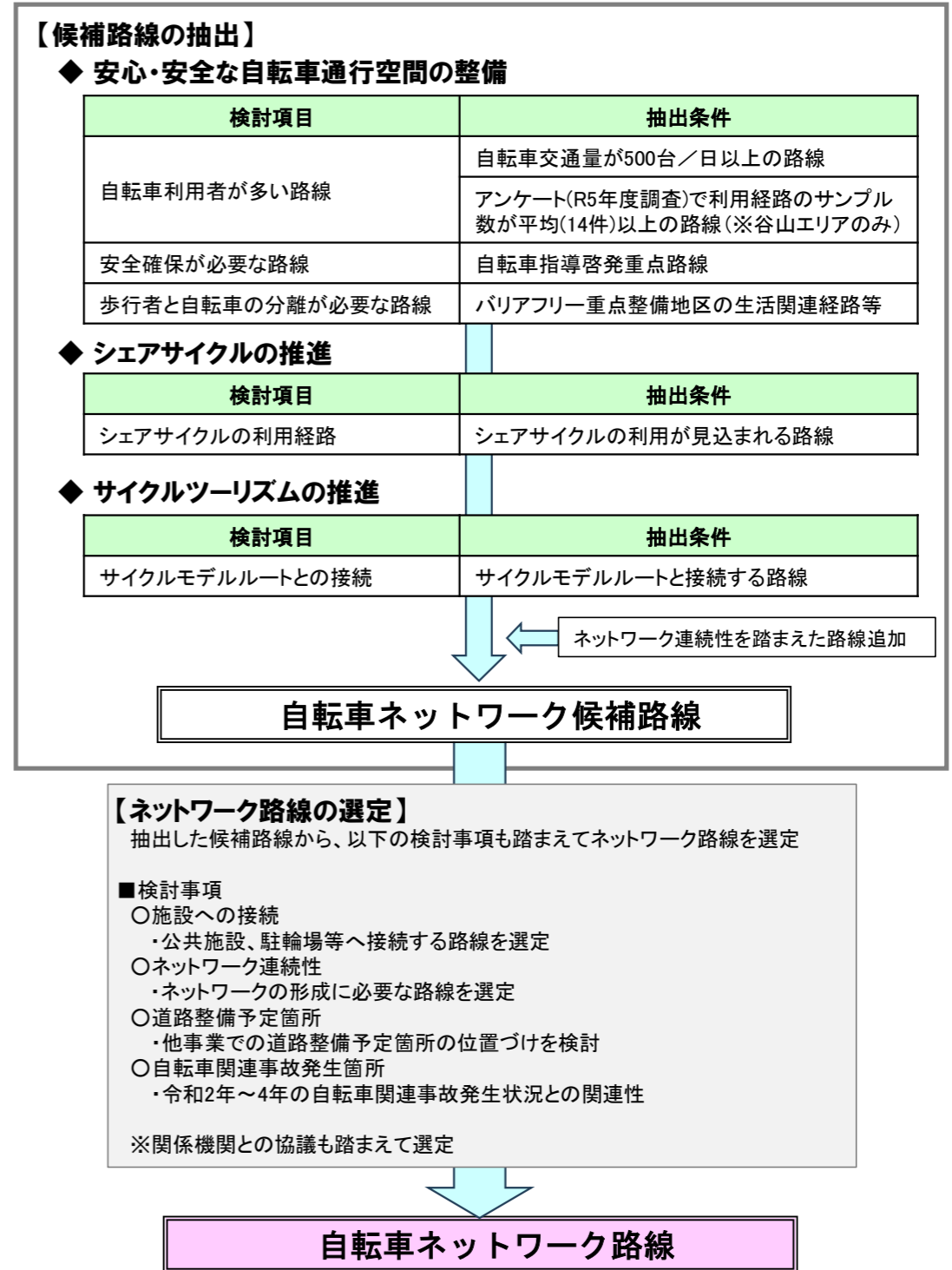


図 3.2 ネットワーク路線の選定方法

3.4 自転車走行空間の整備形態

3.4.1 整備形態の選定フロー >計画書 P21

自転車は車道通行が原則であり、国のガイドラインに基づき、車道を通行する自転車の安全性向上の観点から自動車の速度や交通量に応じた完成形態での整備について検討を行う。ただし、道路空間の再配分等を行っても完成形態での整備が当面困難な場合には、歩道の活用も含めた暫定形態での整備を検討することとする。

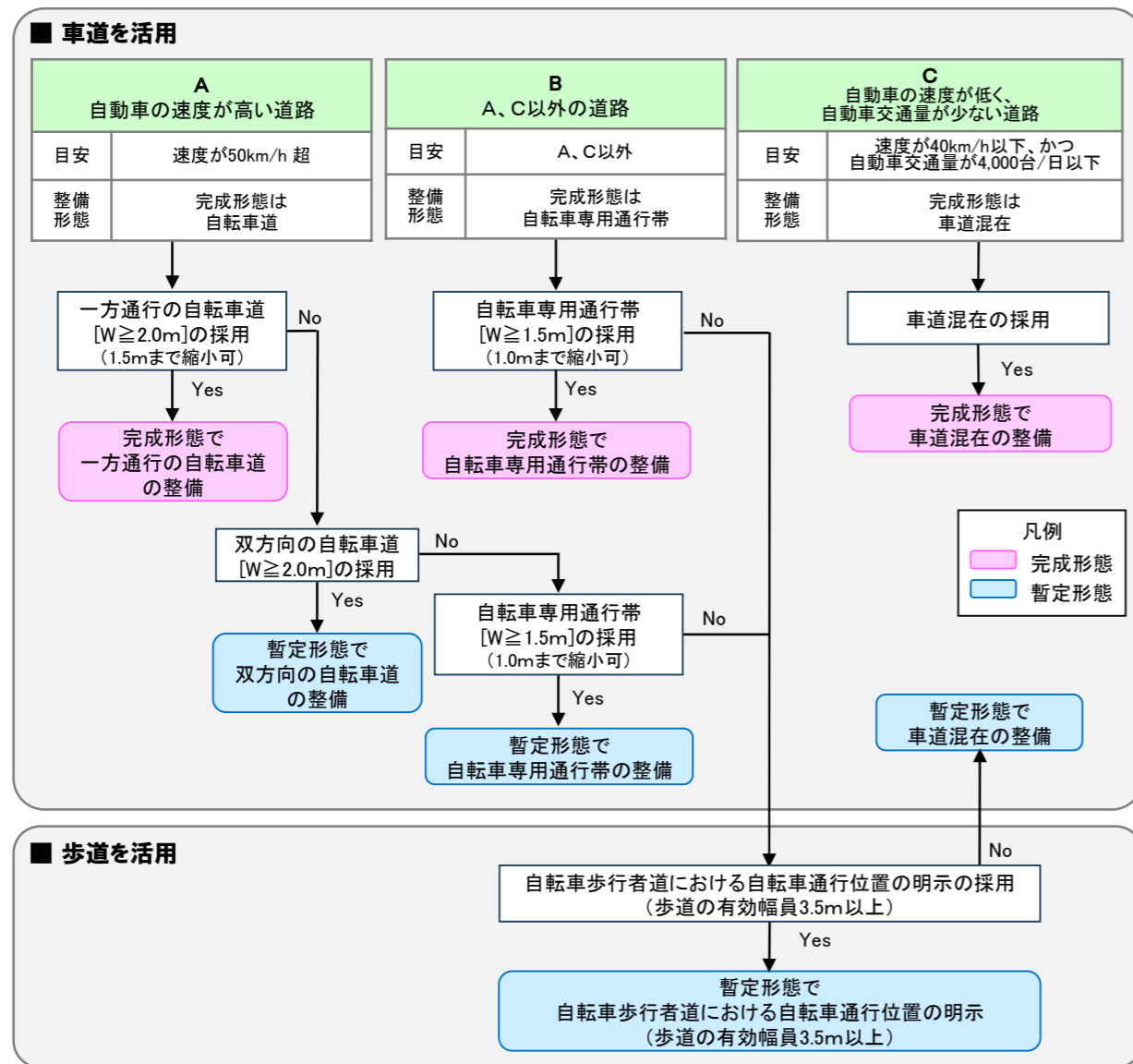


図 3.3 整備形態の選定フロー

※道路利用者のニーズや、道路や交通の状況等を勘案して必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道で、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯で整備することができる。

※道路交通状況や実施に向けた公安委員会との協議等により、フローに基づく整備形態の選定が難しい場合には、現場状況に応じた整備を行うことができる。

3.4.2 整備パターン >計画書 P22

表 3.1 整備パターン

種類	整備イメージ	整備事例	概要	自転車走行空間の幅員	
車道上の整備	① 自転車道		縁石・柵等の工作物により物理的に分離された自転車専用の走行空間を設置。	一方通行： 2.0m以上 (やむを得ない場合 1.5m以上) 双方通行： 2.0m以上	
	② 自転車専用通行帯		車道内において、公安委員会が自転車専用通行帯の交通規制を実施し、道路標示及び道路標識を設置。	1.5m以上 (やむを得ない場合 1.0m以上)	
	③ 車道混在 (自転車と自動車を車道で混在)	歩道あり		車道内において、自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するための路面表示を設置。	1.0m以上 (やむを得ない場合 0.75m以上)
		歩道なし			路線状況に応じて検討
	④ 自転車歩行者道 における自転車通行位置の明示			自転車歩行者道において、自転車と歩行者の分離を図るために、道路標示等で自転車の通行位置を明示。	1.5m以上 ※歩道の有効幅員 3.5m以上
歩道上の整備	⑤ 河川管理用 通路等		自動車の通行が限られた通路において、路面標示により自転車の通行位置等を示す。	路線状況に応じて検討	
その他					

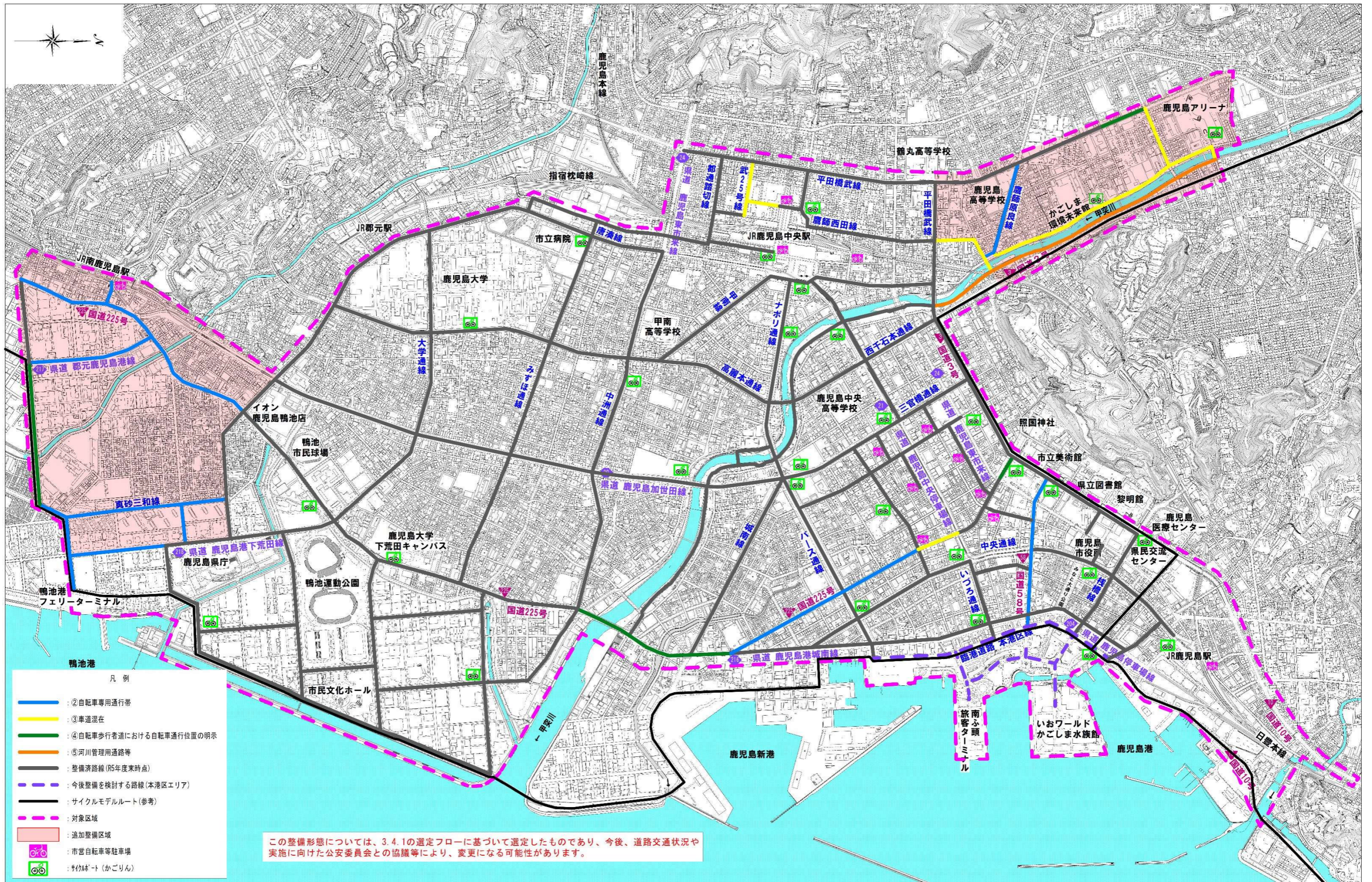


図 3.4 自転車ネットワーク路線の整備形態 (中央エリア) ▶ 計画書 P23

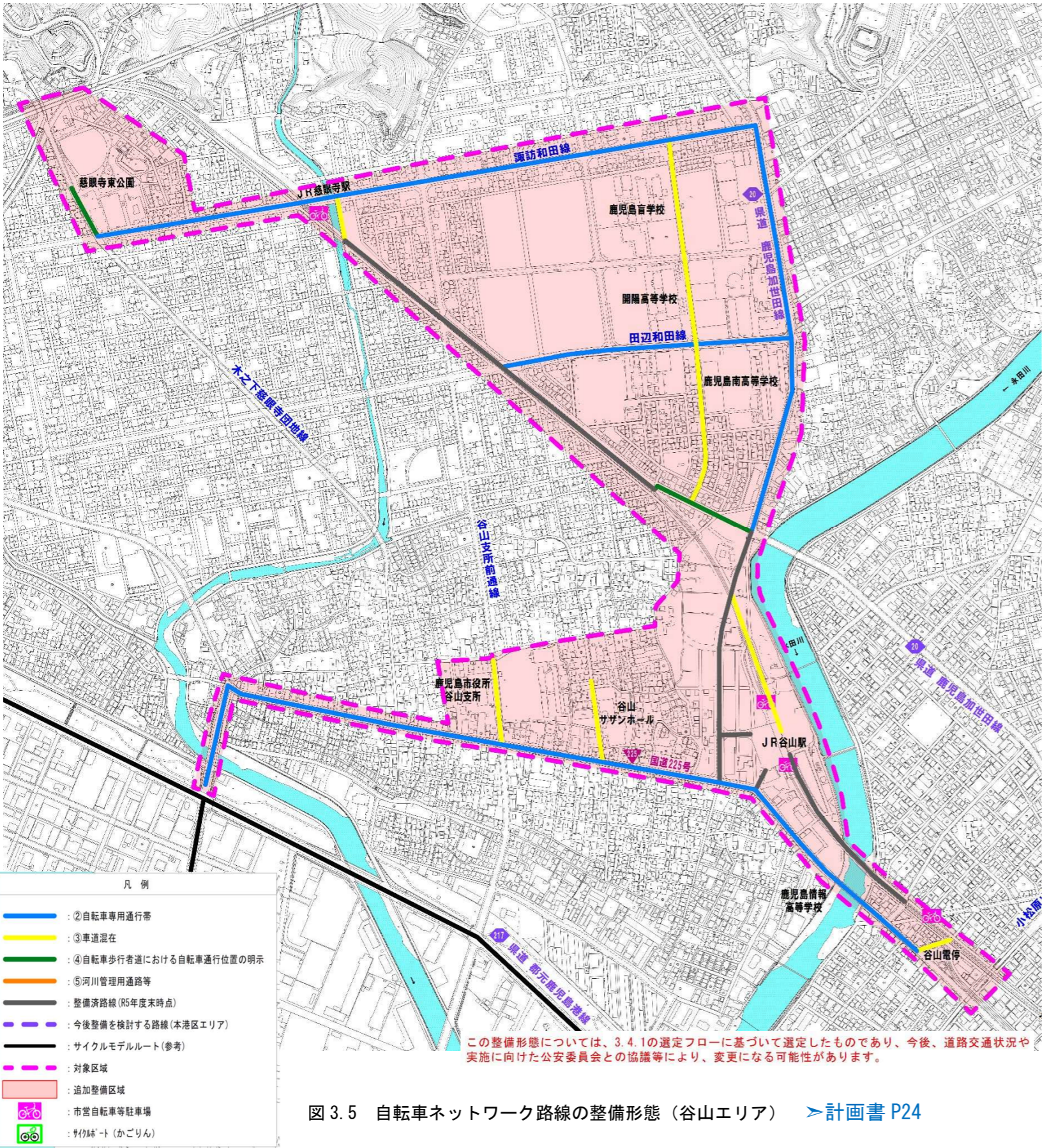


図 3.5 自転車ネットワーク路線の整備形態（谷山エリア） >計画書 P24

3.4.3 自転車走行空間の整備における配慮事項 >計画書 P25

- ・整備にあたっては、限られた道路幅員の中で自転車走行空間を確保するために、中央帯や車線の幅員など道路構造の見直しを検討する。
- ・側溝についてはエプロン幅が狭く自転車走行空間を広く確保できるもの、グレーチングについては自転車のタイヤのはまり込みを抑制するため蓋の格子形状等を工夫したものへの置き換えなどを検討する。
- ・電線地中化など道路改良を計画する場合には、道路空間の再配分を含めた自転車走行空間の確保について検討を行う。



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(H28.7)

3.5 自転車利用ルール・マナーに関する啓発活動の推進 >計画書 P26

学校における交通安全教育や、警察等と連携した街頭キャンペーン、ならびにリーフレットやチラシを用いた周知広報など、自転車利用ルール・マナーに関する啓発活動を実施し、自転車の安全で適正な利用を推進する。



交通安全教育の実施状況

4 計画の推進



4.1 整備目標 >計画書 P27

令和15年度までを目標として、本整備計画に示す自転車走行空間の整備を段階的に進める。

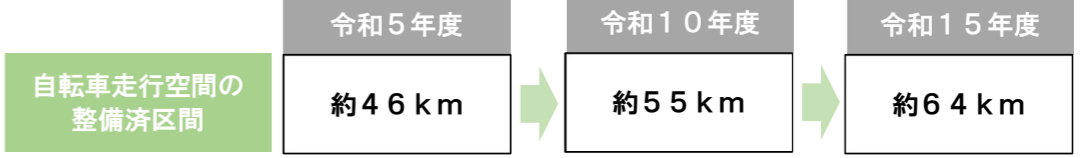


図 4.1 整備目標

4.2 進捗管理 >計画書 P27

整備計画の推進を図るために、道路管理者や警察などの関係機関で組織する鹿児島市自転車走行ネットワーク調整連絡会を定期的に開催し、実施にあたっての調整や進捗状況の確認、課題の整理等を行うとともに、必要に応じて計画の見直しを行うなど、PDCAサイクルを踏まえた進捗管理を行う。また、計画の進捗状況等についてはホームページでの公表を行う。