

1 はじめに



1.1 背景と目的

自転車は買い物や通勤・通学など日常生活の交通手段、サイクリングなどのレジャーなどとして、多くの人々に利用されており、最近では、環境に優しく、快適・手軽な乗り物であることや、健康志向、東日本大震災後の節電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ます。

一方、自転車が安心して走行できる自転車走行空間の不足や、自転車利用者による通行ルールの低い遵守状況などから、特に歩行者と自転車の事故件数が増加傾向にあり、歩行者・自転車が安全に利用できる環境を整備することが求められています。

鹿児島市における走行空間の整備としては、これまで、甲突川左岸の自転車歩行者専用道路の整備や平成20年1月に自転車通行環境整備モデル地区に指定された「パース通り地区」の「中央通線」や「パース通線」において、自転車通行部分を分離した歩道整備などを進めてきたものの、それらは必ずしも、相互の連続性が確保されていない状況となっています。

このようなことから、クルマから自転車への転換による環境負荷の低減や自転車の安全で快適な通行を確保し、自転車で走りやすいまちの実現に向けて、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、自転車走行ネットワーク整備計画を策定するものです。

1.2 目標年度

目標年度は、「鹿児島市公共交通ビジョン」と同じ、平成33年度とします。

1.3 対象区域

自転車走行ネットワーク整備計画の対象区域は、下図の区域とします。



図 1.1 ネットワーク整備計画の対象区域

2 自転車利用の現状と課題



2.1 自転車を取り巻く全国的な動向

1) 近年の自転車利用動向

自転車は環境負荷の低い交通手段であることや、健康志向の高まりを背景に、その利用ニーズが高まっています。

2) 自転車に関連する事故

近年の交通事故件数は減少傾向にある中で、全交通事故に占める自転車関連事故の割合は増加傾向にあります。

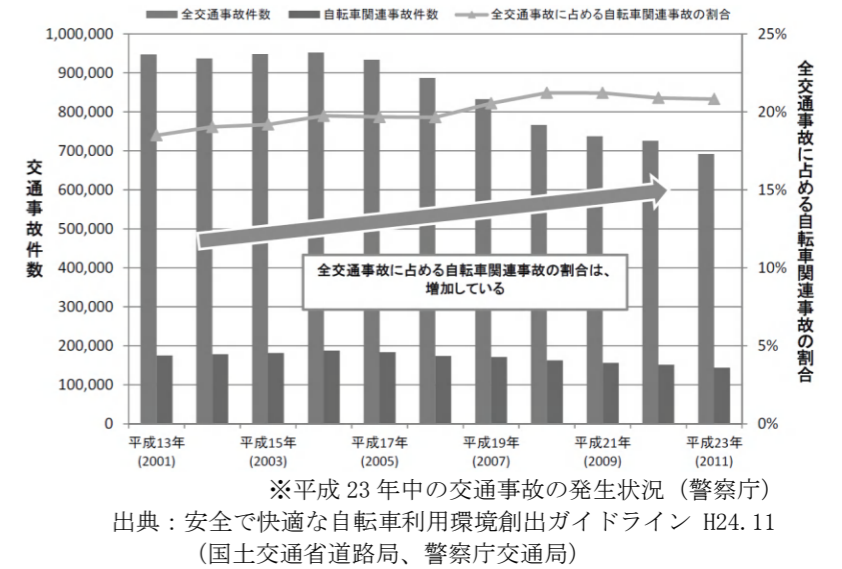


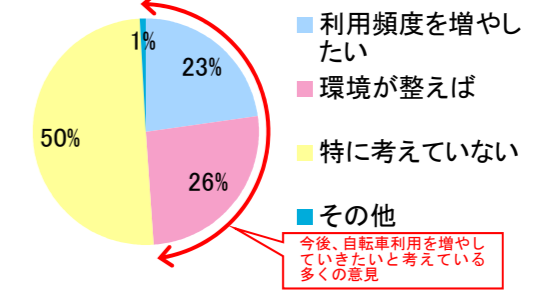
図 2.1 全事故件数及び自転車関連事故件数の推移

2.2 鹿児島市における自転車を取り巻く環境

Q: 将来的に自転車の利用頻度を今よりも増やしたいと思いませんか。

1) 地形的な特性と自転車利用に対する意向

鹿児島市中心部は、城山公園等の自然を多く含む地区ですが、概ね平坦な地形であり自転車の利用に適しています。また、市内の自転車利用者等を対象にしたアンケートでは、将来的に自転車利用頻度を増やしたいと考えている意見が多く確認されています。



※アンケート調査（駐輪場利用者、高校生、県庁職員、市役所職員）、平成21年11月実施

図 2.2 自転車に関する意向調査結果

2) 自転車走行環境の課題

- ・自転車利用の増加への対応や利用推進を進めていくにあたり、安全な自転車走行空間の整備が必要
- ・歩道における歩行者の安全を確保するため、自転車利用者の通行ルールの徹底が必要
- ・細街路においては、歩行者・自転車・自動車が安全に共存する環境整備が必要
- ・整備済みの自転車走行空間を有効活用して走行空間を連続化し、ネットワークを構築することが必要
- ・空間的な制約を考慮しつつ、自動車ドライバーにも適正な速度の走行と自転車の通行ルールを理解してもらい、安全な共存環境を形成していくことが必要



### 3 自転車走行ネットワーク整備計画

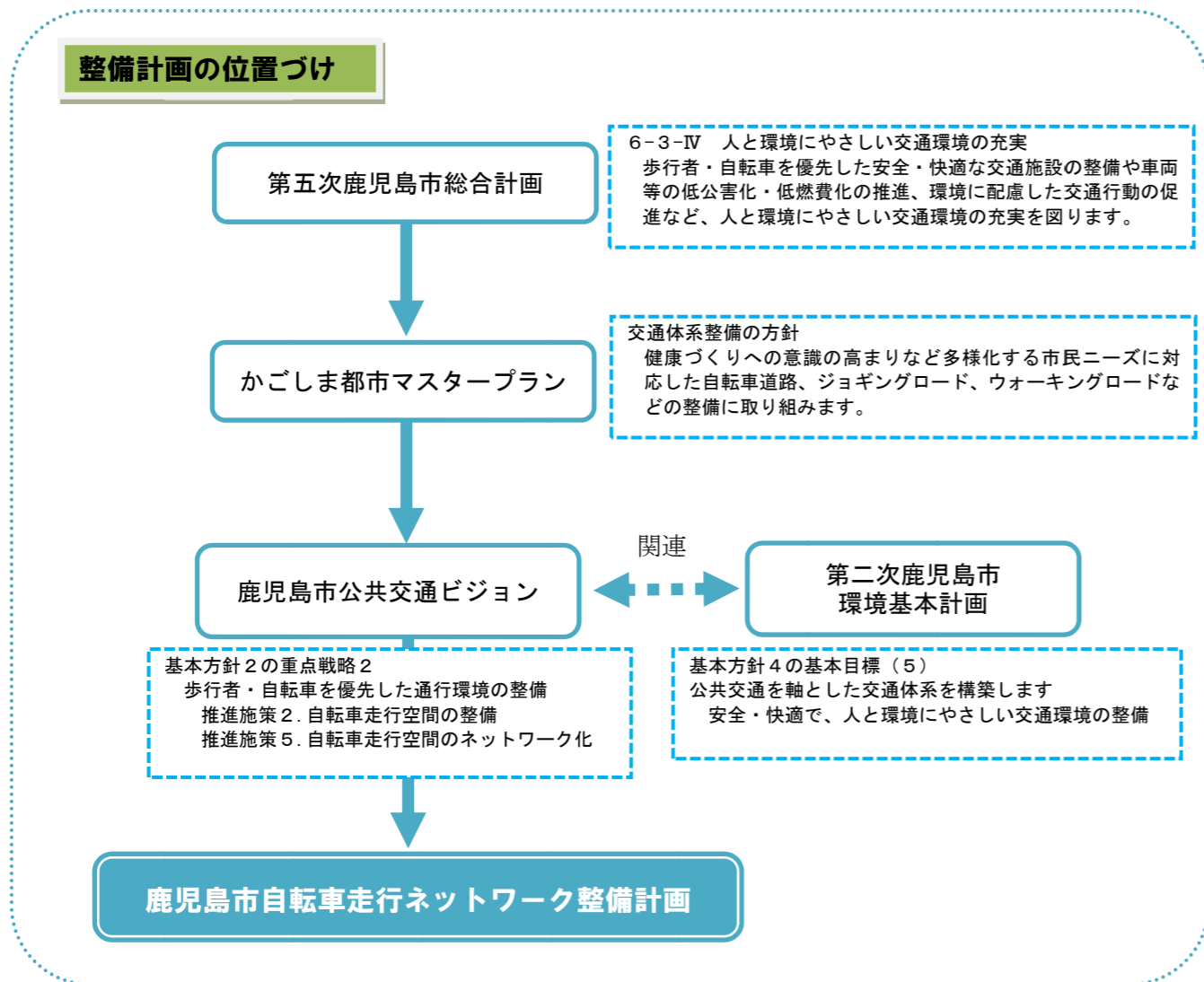


#### 3.1 整備計画の基本方針

- 歩行者・自転車・自動車が安全、快適に通行できる環境の創出
- 自転車走行のルール遵守の徹底

全ての道路で自転車通行空間を整備することは現実的ではないため、自転車の交通実態や道路の状況を考慮するなどしてネットワーク路線を選定し、その選定した路線について、既存の道路空間の中で、歩行者・自転車・自動車が安全、快適に通行できる環境を創出します。

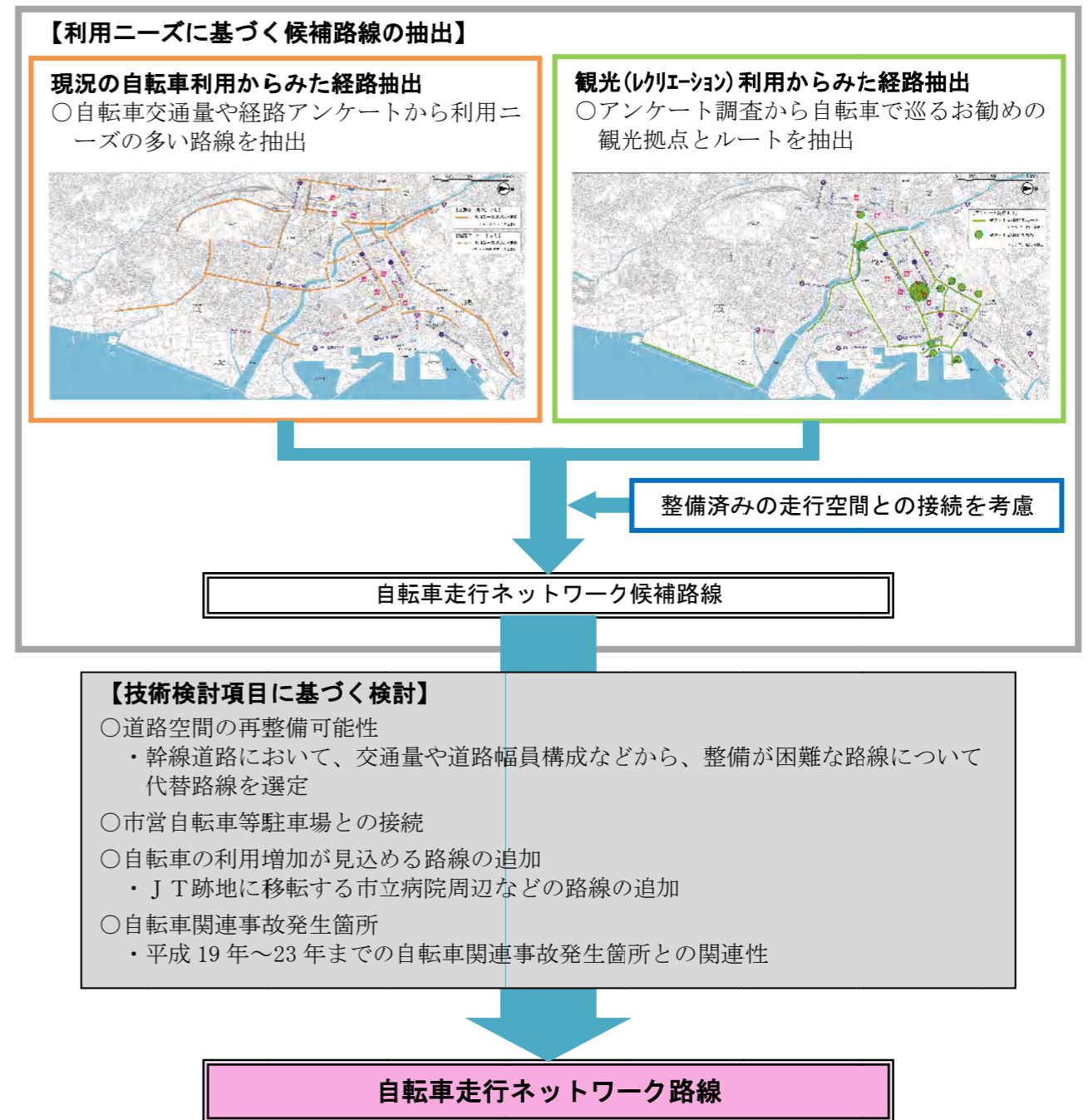
また、自転車は車道の左側通行が原則であることや、歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行することなど、自転車走行のルール遵守の徹底を行います。



#### 3.2 ネットワーク路線の選定

##### 基本的な考え方（選定方針）

- ① 現況の自転車交通量や利用経路を十分に勘案して、利用ニーズに適合した自転車ネットワークを形成します。
- ② 幹線道路に限らず、非幹線道路（生活道路）を含めて、歩行者や自動車通行環境との全体的なバランスを考慮した、自転車ネットワークを形成します。



(図 3.2 参照)

図 3.1 ネットワーク路線の選定方法

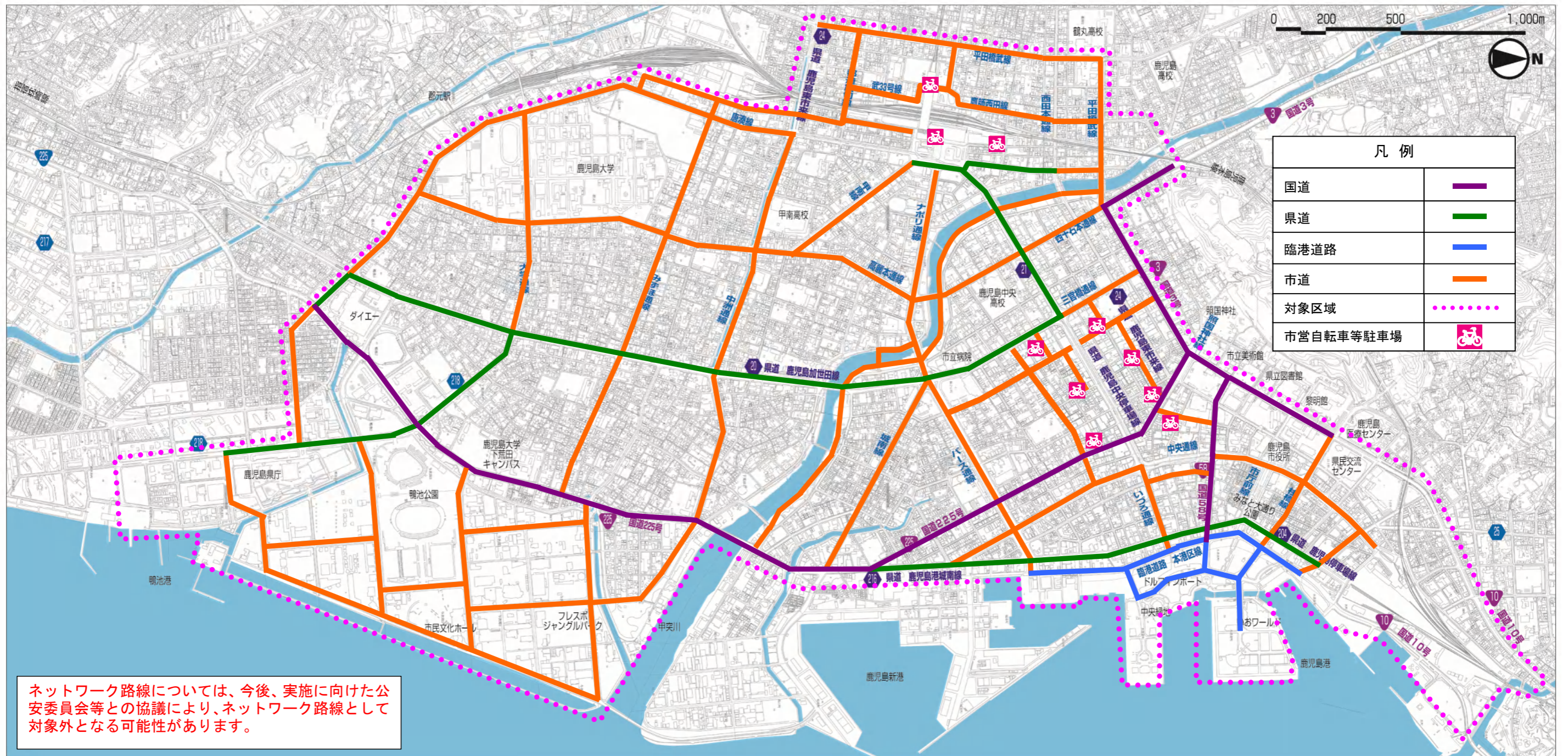


図 3.2 自転車走行ネットワーク路線

### 3.3 自転車走行空間の整備計画

#### 1) 基本的な考え方(整備方針)

自転車は「車両」という大原則に基づき、車道を活用した整備を基本としますが、車道部に自転車走行空間の確保が難しい場合は歩道等を活用し、当面は歩道空間内において、歩行者と自転車の安全な通行位置を誘導する整備手法を用いながら自転車走行ネットワークを構築していくこととします。

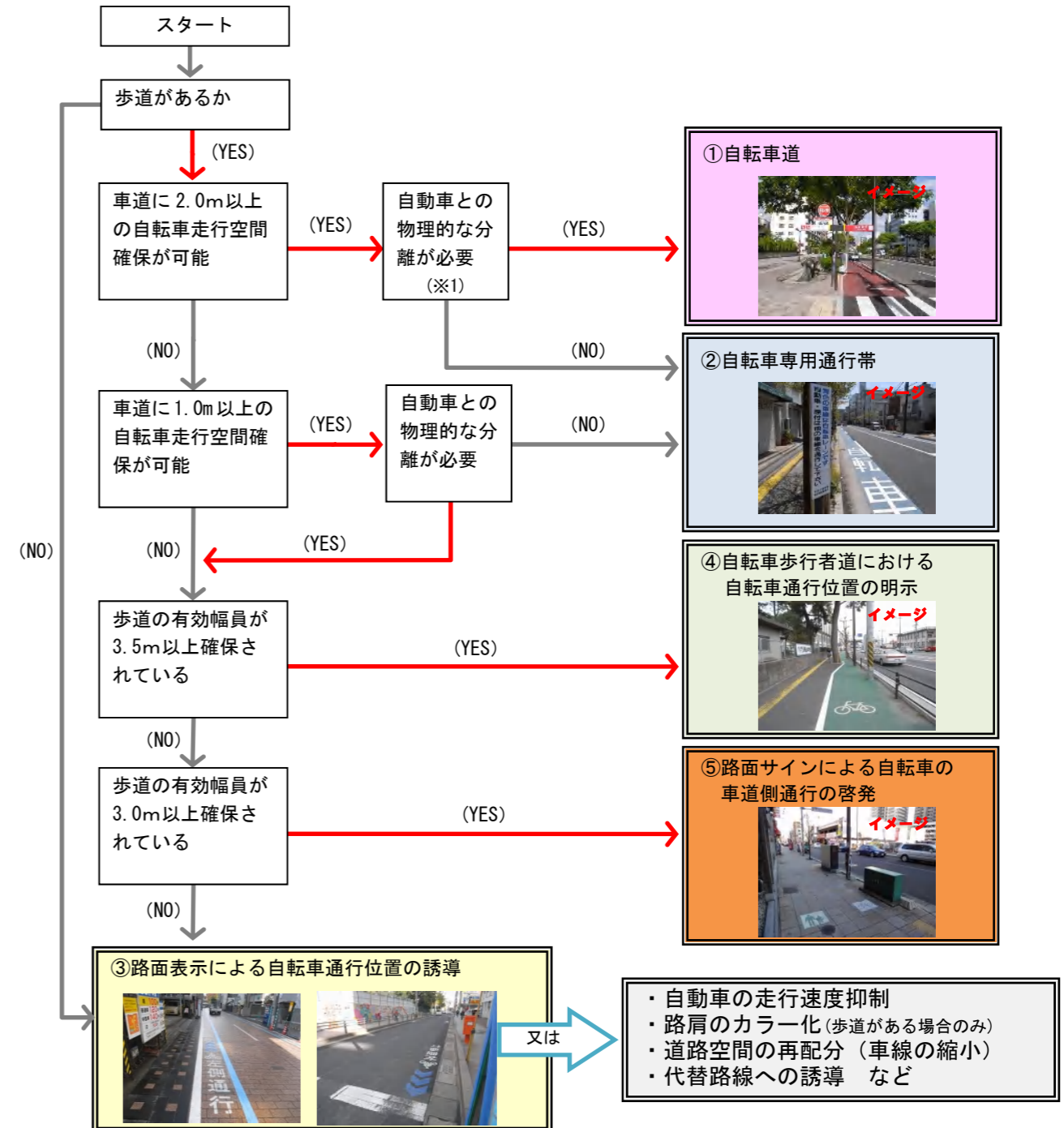
#### 2) 整備パターン

表 3.1 整備パターン

種類	整備イメージ	整備事例	概要	幅員
車道上の整備	① 自転車道		・道路内において、縁石線・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整備	2.0m 以上 (1.5m まで縮小可)
	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	1.0m 以上 (1.5m 以上が望ましい)
	③ 路面表示による自転車通行位置の誘導		・車道の左側部において、交通規制を伴わないで、自転車の通行位置を示す路面表示を設置	路線状況に応じて検討
歩道上の整備	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通行と歩行者通行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	有効幅員 3.5m 以上
	⑤ 路面サインによる自転車通行の啓発		・自転車歩行者道において、自転車の通行位置を啓発するための自転車マークなどを路面に設置	有効幅員 3.0m 以上
専用道路	⑥ 自転車専用道路		・自転車および歩行者の通行空間として独立して設ける ・河川敷等において主に用いる	自転車専用道路 3.0m 以上 (2.5m まで縮小可)

#### 3) 整備手法の選定フロー

下図のフローにより整備手法を検討することとしますが、現場の状況や実施に向けた公安委員会等との協議により、フローによる整備手法が難しい場合は、整備手法を見直し、可能な整備を行うものとします。なお、電線地中化等の改築工事がある場合は、別途、道路空間の再配分を踏まえた検討をすることとします。



※1 自動車との物理的な分離が必要な場合とは、自動車の走行速度が50km/hを超える場合や警察と協議の上、分離が必要であると判断した場合

図 3.3 整備手法の選定フロー

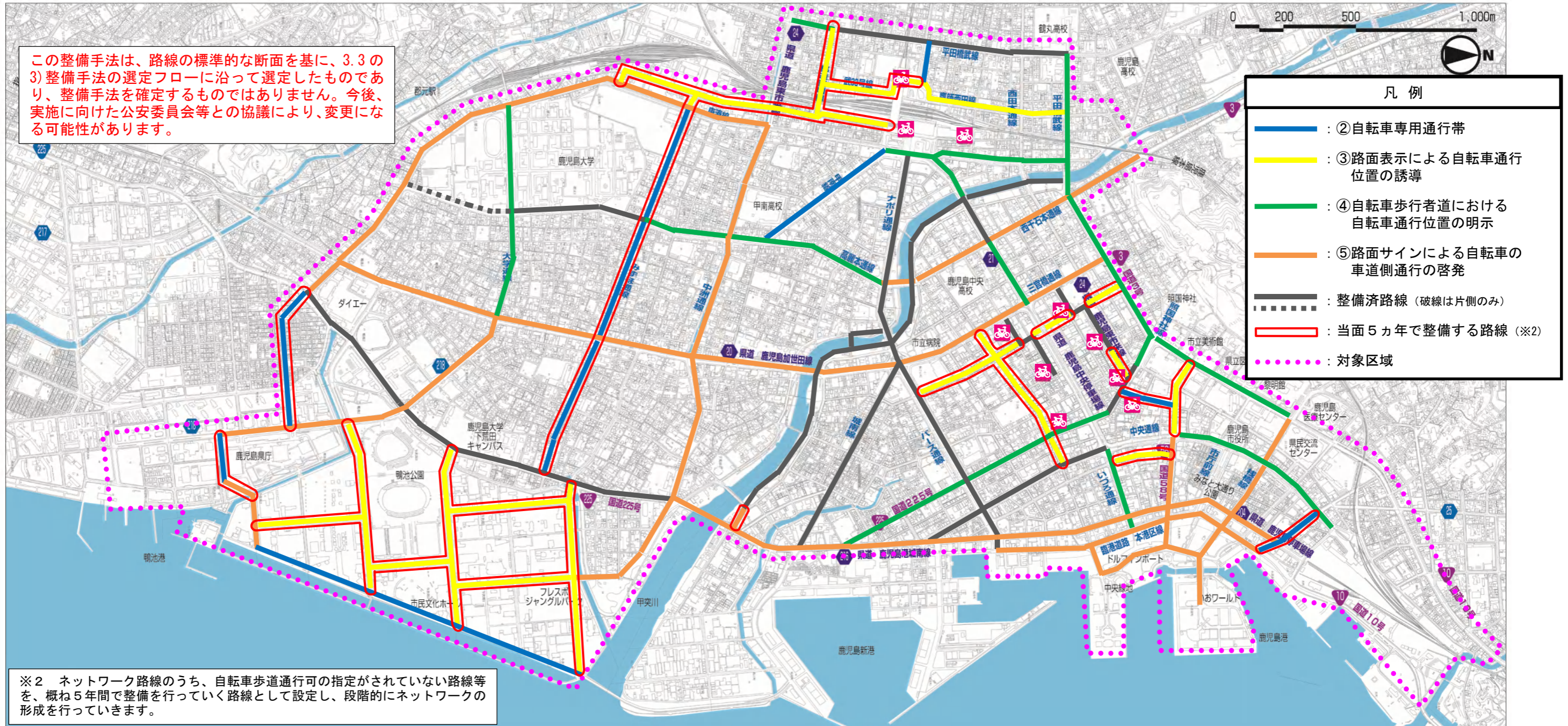


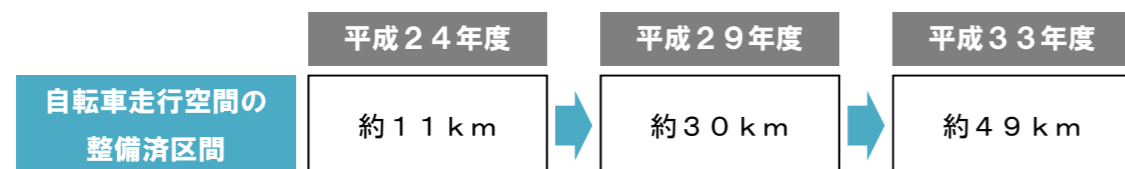
図 3.4 自転車走行ネットワーク路線の整備手法

## 4 今後の推進に向けて



### 4.1 整備目標

「鹿児島市公共交通ビジョン」の目標年度と同じく、平成 33 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ていきます。



### 4.2 進捗管理

整備計画の推進に際しては、(仮称)鹿児島市自転車走行ネットワーク調整連絡会を設置し、国や県の道路管理者、警察等との連携・役割分担による整備、および計画の進捗状況等の確認を行い、必要に応じて計画の見直しを行いながら推進していきます。

また、街頭における自転車通行ルールの啓発キャンペーン等によるルール・マナーの啓発活動とあわせた総合的な取組を行いながら、本整備計画の更新や各路線の整備内容への反映を行っていきます。

なお、計画の進捗状況等についてはホームページ等で公表していきます。