

# 第2期鹿児島市自転車走行ネットワーク整備計画（素案）

令和6年3月

鹿児島市

# 【 目 次 】

1 概要	1
1.1 背景と目的	1
1.2 計画の位置づけ	2
1.3 計画期間	2
2 自転車利用の現状と課題	3
2.1 自転車を取り巻く環境	3
2.1.1 自転車に関する制度や施策の変遷	3
2.1.2 自転車活用推進計画	4
2.1.3 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	5
2.1.4 自転車走行空間の整備状況	6
2.1.5 自転車関連施策の取組状況	7
2.1.6 自転車走行空間の課題	11
2.2 本計画の方向性	16
3 自転車走行ネットワーク整備計画	17
3.1 整備計画の基本方針	17
3.2 対象区域	17
3.3 自転車ネットワーク路線の選定	18
3.4 自転車走行空間の整備形態	21
3.4.1 整備形態の選定フロー	21
3.4.2 整備パターン	22
3.4.3 自転車走行空間の整備における配慮事項	25
3.5 自転車利用ルール・マナーに関する啓発活動の推進	26
4 計画の推進	27
4.1 整備目標	27
4.2 進捗管理	27
参考資料	28
参考 1. 対象路線の区分図	29
参考 2. 自転車の歩道通行が認められている路線	32
参考 3. 自転車ネットワーク候補路線	34
参考 4. 自転車関連事故の発生箇所	36
参考 5. 最高速度制限の規制状況	38
参考 6. 第三次鹿儿島市交通バリアフリー基本構想における生活関連経路等	40
参考 7. 道路形態別の自転車の通行方法	42

# 1 概要



## 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移動手段、サイクリングなどのレジャーとして多くの人々に利用され、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。

## 1.2 計画の位置づけ

本計画は、「第二次鹿児島市公共交通ビジョン」等の上位計画に位置付けられている自転車通行空間の整備を推進するために策定するものであり、上位関連計画と整合を図りつつ、国が示すガイドラインや、国・県の自転車活用推進計画を踏まえた計画とする。

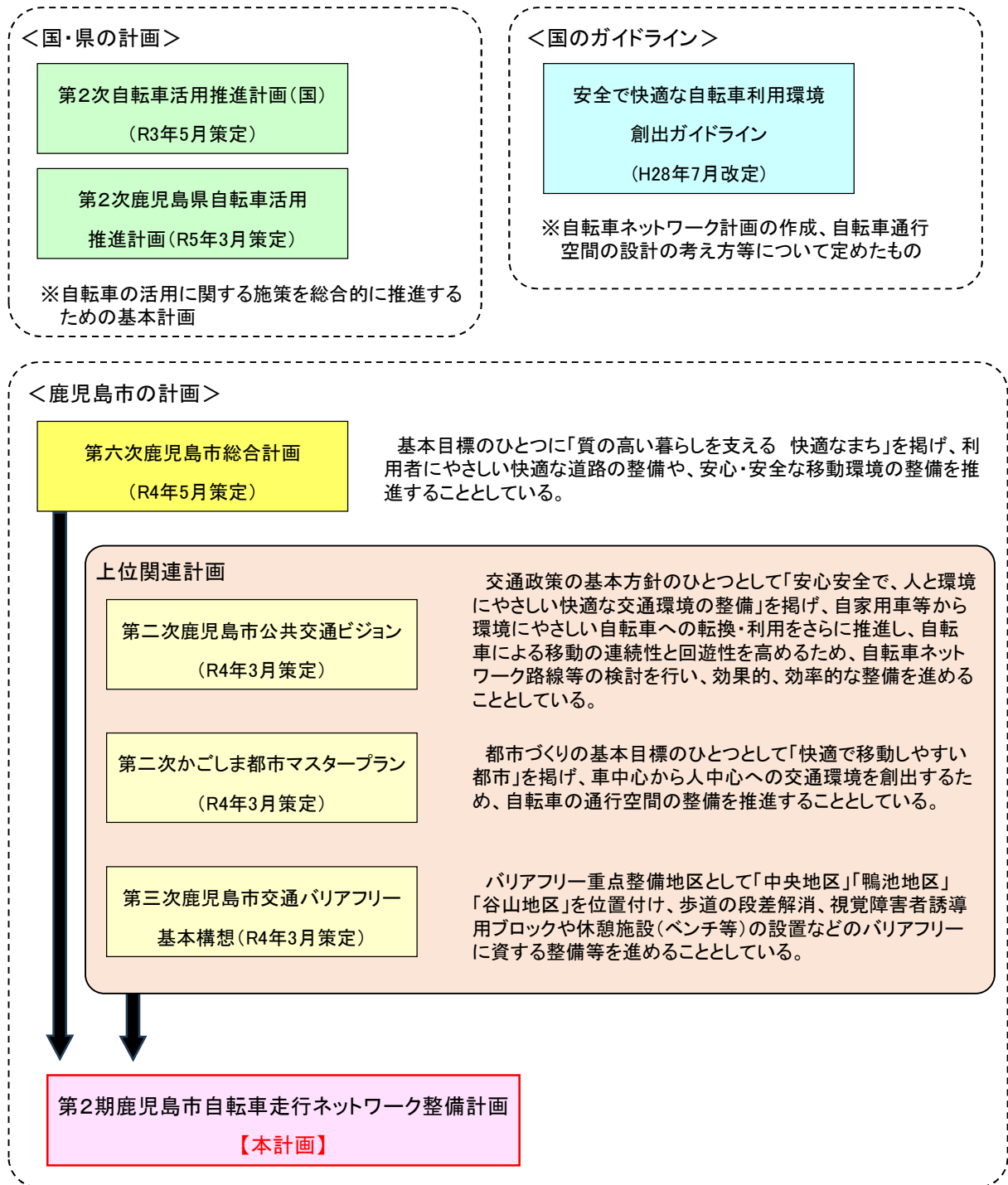


図 1.1 計画の位置づけ

## 1.3 計画期間

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

#### 2.1.1 自転車に関する制度や施策の変遷

前期計画の策定後、自転車活用推進法の施行や国のガイドラインの改定など、自転車に関する様々な取組が進められており、自転車を取り巻く環境は年々変化している。

表 2.1 自転車に関する制度や施策の変遷

年度	主な制度や施策等
平成 24 年度	「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の策定(国土交通省・警察庁) ・自転車ネットワーク計画の作成、自転車通行空間の設計の考え方 等
平成 25 年度	「鹿児島市自転車走行ネットワーク整備計画」の策定
平成 28 年度	「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改定(国土交通省・警察庁) ・車道通行を基本とした暫定形態(自転車専用通行帯、車道混在)の積極的な活用 ・矢羽根型路面表示の仕様の標準化 等
平成 29 年度	「自転車活用推進法」の施行 ・自転車の活用を総合的・計画的に推進 「かごしま県民のための自転車の安全で適正な利用に関する条例」の施行 ・自転車損害賠償保険への加入義務化、乗車用ヘルメット着用の努力義務化 等
平成 30 年度	「(国)自転車活用推進計画」の策定 ・自転車活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するための国の基本計画
令和元年度	「道路構造令」の改正 ・自転車通行帯の規定
令和 2 年度	「鹿児島県自転車活用推進計画」の策定 ・自転車活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するための県の基本計画
令和 3 年度	「(国)第2次自転車活用推進計画」の策定
令和 4 年度	「第2次鹿児島県自転車活用推進計画」の策定 ・サイクルモデルルート(南薩ルート、九州山口広域推奨ルートなど)の位置付け 等 「自転車指導啓発重点地区・路線」の選定 ・自転車利用の指導啓発活動等を重点的に実施する地区・路線を選定
令和 5 年度	「改正道路交通法」の施行 ・全ての自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用の努力義務化(R5.4～) ・一定の要件を満たす電動キックボードが、「特定小型原動機付自転車」として自転車と同様の空間を通行することになるなど、新たな交通ルールが適用(R5.7～)

※国：黒色、県：緑色、市：青色で表示

## 2.1.2 自転車活用推進計画

### (1) 第2次自転車活用推進計画（国）

国では、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、国民の健康増進など新たな課題に対応するため、交通安全の確保を図りつつ、自転車の利用を促進し、交通における自動車への依存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を平成29年5月に施行した。

令和3年5月には「第2次自転車活用推進計画」を策定し、下記4つの目標を掲げるとともに、目標ごとに実施すべき施策を定め、総合的かつ計画的な自転車活用の推進を図ることとしている。

表 2.2 目標及び実施すべき施策

<p><b>目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進</li> <li>2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進</li> <li>3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等</li> <li>4. シェアサイクルの普及促進</li> <li>5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進</li> <li>6. 情報通信技術の活用推進</li> <li>7. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施</li> </ol>	<p><b>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</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致</li> <li>13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出</li> </ol>
<p><b>目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進</li> <li>9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出</li> <li>10. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進</li> <li>11. 自転車通勤等の促進</li> </ol>	<p><b>目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進</li> <li>15. 多様な自転車の開発・普及の促進</li> <li>16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進</li> <li>17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施</li> <li>18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進</li> <li>19. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進(再掲)</li> <li>20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進(再掲)</li> <li>21. 災害時における自転車の活用の推進</li> <li>22. 損害賠償責任保険等への加入促進</li> </ol>

### (2) 第2次鹿児島県自転車活用推進計画

鹿児島県では、国の第2次自転車活用推進計画等を踏まえ、下記4つの目標を設定するとともに、目標ごとに実施すべき施策を定めている。

表 2.3 目標及び実施すべき施策

<p><b>目標1 自転車を快適に利用できる環境の整備</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 自転車通行空間の整備等の推進</li> <li>2. シェアサイクル等の普及促進</li> <li>3. 駐輪場の設置・拡充促進</li> <li>4. まちづくりと連携した総合的な取組の実施</li> </ol>	<p><b>目標3 サイクルツーリズムの推進による観光振興と地域活性化</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>7. サイクルツーリズムの推進</li> <li>8. 鉄道や空港と連携した受入環境の充実</li> </ol>
<p><b>目標2 自転車を活用した健康づくりの推進</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. 自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進</li> <li>6. 自転車通勤の推進</li> </ol>	<p><b>目標4 自転車事故のない安心・安全な社会の実現</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>9. 自転車の安全利用の促進</li> <li>10. 高い安全性を備えた自転車の普及促進</li> <li>11. 学校における交通安全教育等の推進</li> </ol>

### 2.1.3 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月に国土交通省と警察庁は、自転車通行空間の標準的な整備手法などを示した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定した。同ガイドラインにおいては、自転車は車道通行が原則であることを踏まえ、自動車交通量と速度に応じて、「自転車道」「自転車専用通行帯」「車道混在」の3種類での整備形態が示された。

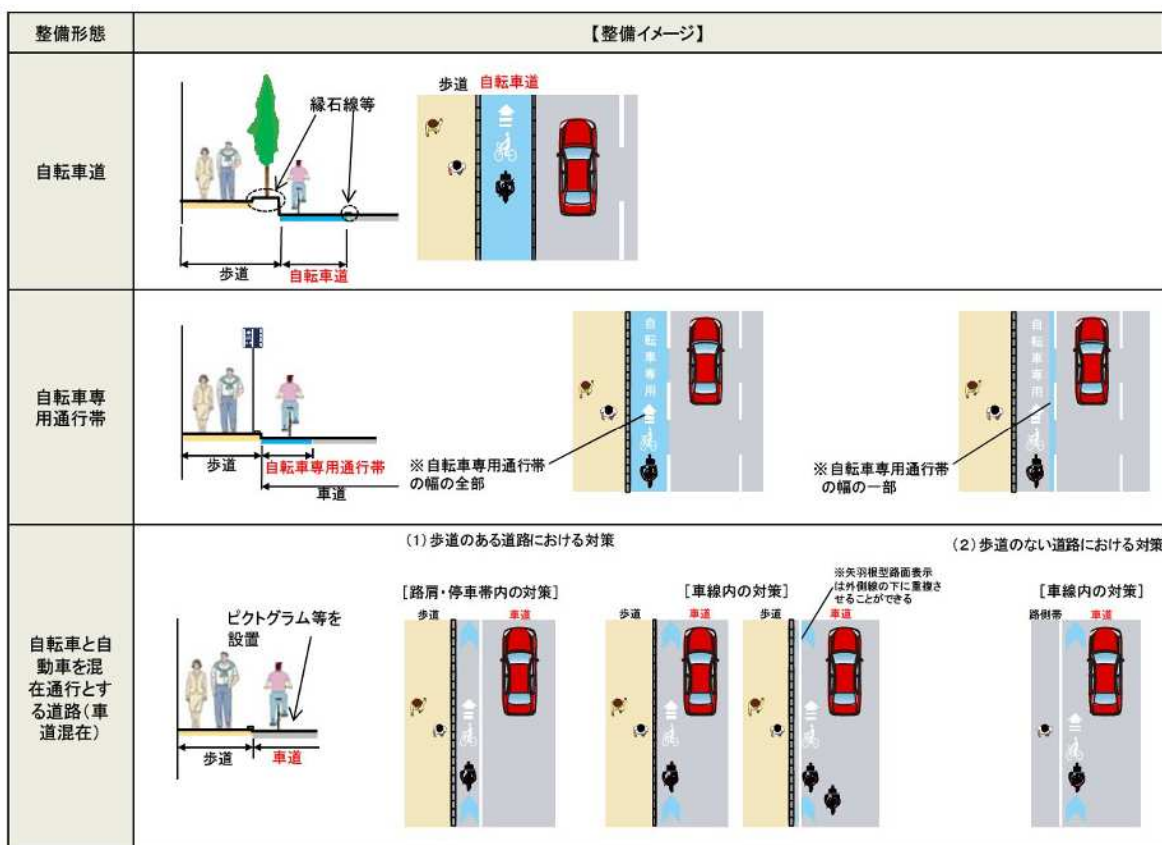
なお、これらの整備が当面困難な路線については、自転車と歩行者の交通量を勘案し、当面の整備形態として自転車歩行者道（「自転車が通行可能とされる歩道」をいう。）の活用を検討することとされたが、平成28年7月のガイドライン改定では、車道を通行する自転車利用者の安全性の向上を図るため、車道通行を基本とした暫定形態（自転車専用通行帯、車道混在）を積極的に活用する方針が示された。

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

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 国土交通省・警察庁）

図 2.1 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方



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 国土交通省・警察庁）

図 2.2 整備形態のイメージ

## 2.1.4 自転車走行空間の整備状況

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、令和5年度末までに約43.4km（進捗率89%）の整備が完了しており、ネットワーク路線の53%は歩道を活用した整備となっている。

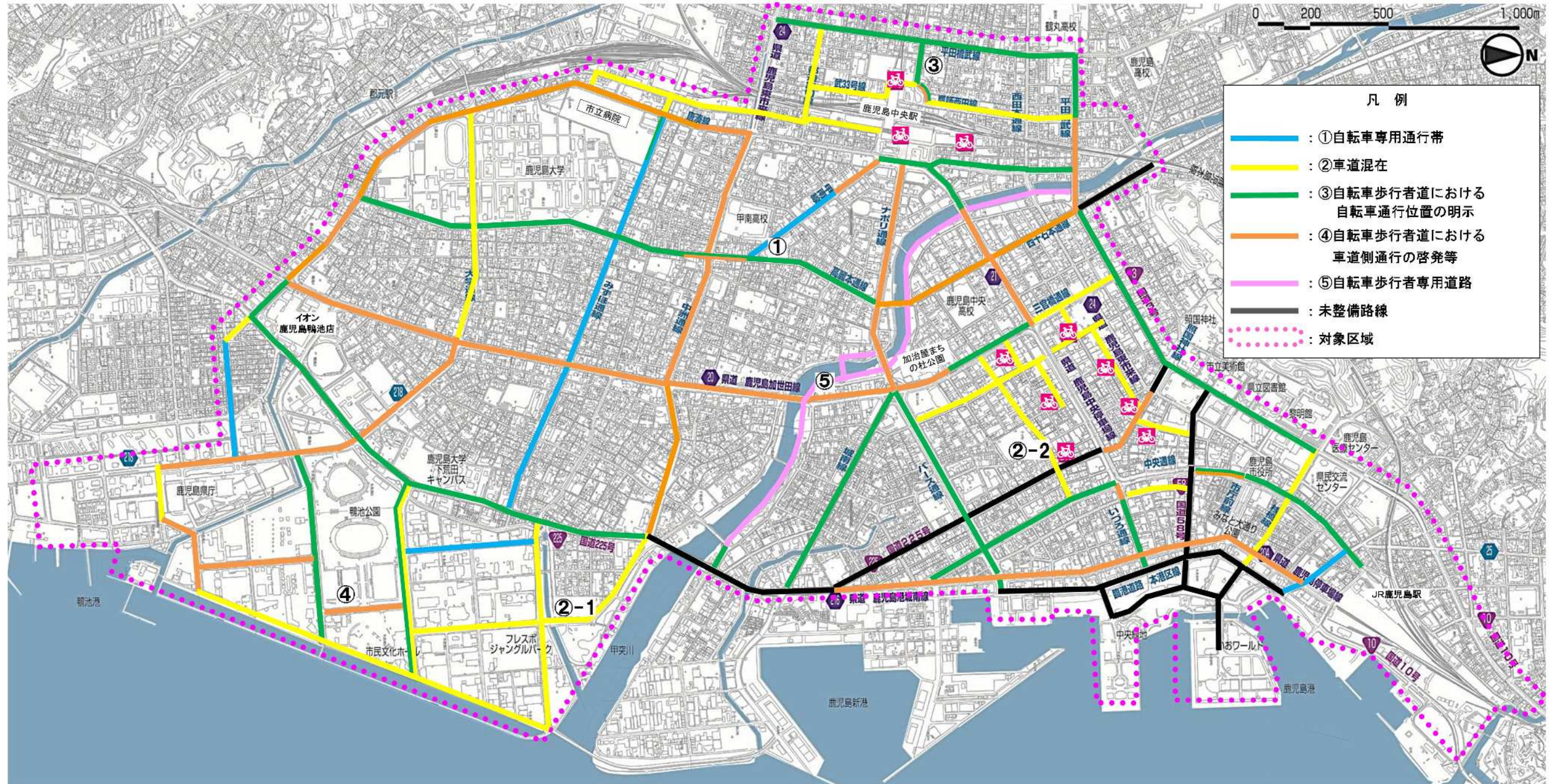


図 2.3 自転車走行空間の整備状況



## 2.1.5 自転車関連施策の取組状況

### (1) 自転車等駐車場

天文館周辺地区や鹿児島中央駅地区では、有料の自転車等駐車場(10箇所)を設置するとともに、その周辺を自転車等放置禁止区域に指定している。



天文館周辺地区

鹿児島中央駅地区

図 2.4 自転車等駐車場の配置

また、JR谷山駅や慈眼寺駅等では、土地区画整理事業や鉄道高架化に合わせて新たな自転車等駐車場が設置されるなど、現在、JR指宿枕崎線などの駅周辺に、合わせて12箇所設置されている。



写真 2.1 市営谷山駅自転車等駐車場

### (2) シェアサイクルの推進

自家用車等から環境にやさしい自転車プラス公共交通への転換を促進し、CO<sub>2</sub>排出量の削減、中心市街地の回避性の向上、観光の振興を図るため、平成27年3月にコミュニティサイクル「かごりん」を導入し、令和5年2月末まで運用した。

また、令和5年4月には、シェアサイクル「かごりん」が供用開始され、スマートフォンアプリを利用して貸出、返却、支払いができるようになったほか、電動アシスト付き自転車となった。



写真 2.2 シェアサイクル「かごりん」

表 2.4 シェアサイクルの概要(令和6年1月29日現在)

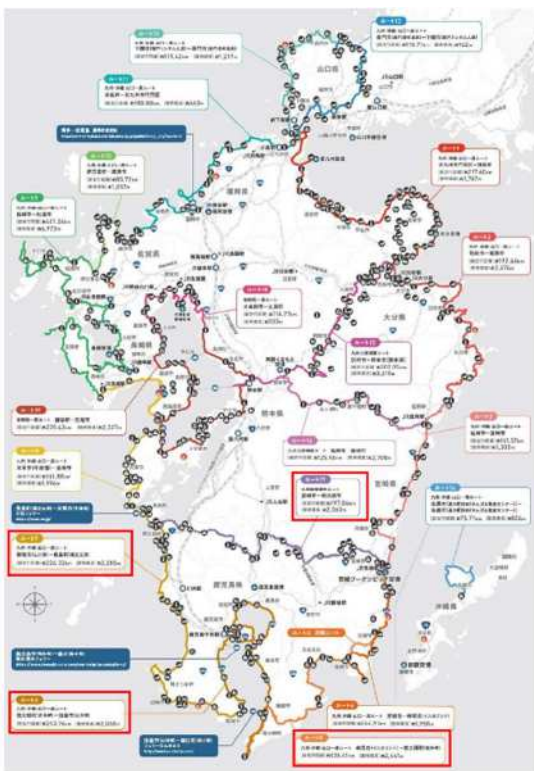
運用時間	24時間、年中無休
サイクルポート	28箇所
自転車	215台(電動アシスト付き自転車)

### (3) サイクルツーリズムの推進

サイクルツーリズムとは「サイクリング・自転車」と「観光・旅行」を組み合わせたものであり、自転車に乗りながら、地域の自然や地元の人々、食事や温泉といったあらゆる観光資源を五感で感じ、楽しむことを目的としたツーリズムのことである。

九州・山口サイクルツーリズム推進委員会では、平成30年度から九州・山口各県、経済界と連携し、九州・山口が「走ってよし、訪れてよし」の魅力的なサイクリングエリアになることを目指し、県域を跨ぐ広域推奨ルートを設定をはじめとする取組を実施している。

また、鹿児島県サイクルツーリズム推進協議会では、鹿児島市域を含むルートとして、「南薩ルート」及び「錦江湾奥ルート（九州・山口広域推奨ルートの一部）」等をサイクリングルートとして認定し、走行環境整備などのサイクリスト受入環境の整備等を推進することとしている。



【九州・山口広域推奨ルート】



【南薩ルート】



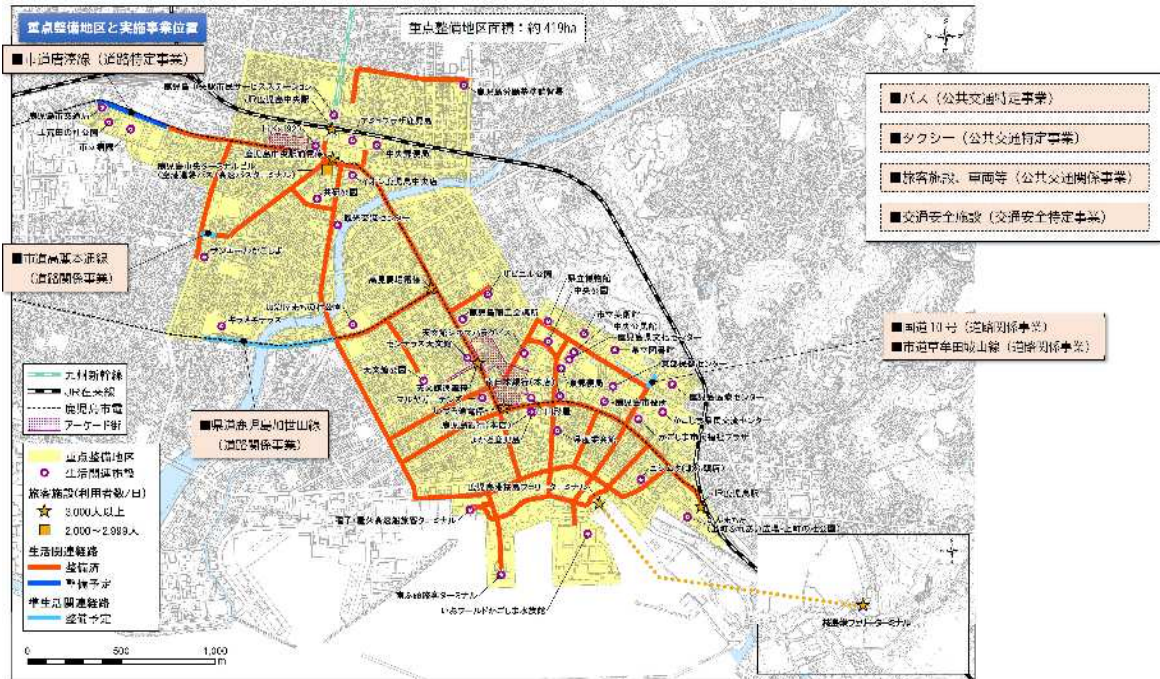
【錦江湾奥ルート】

出典：第2次鹿児島県自転車活用推進計画(R5.3 鹿児島県)を基に作成

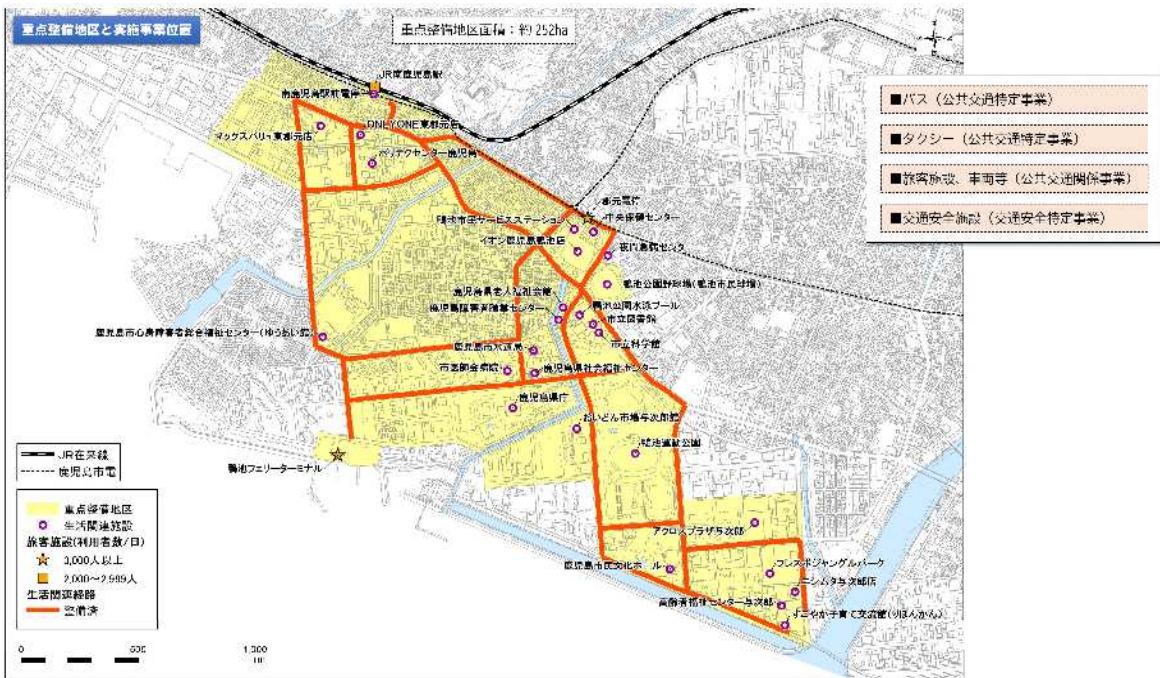
図 2.5 サイクルモデルルート

#### (4) 第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想

高齢者や障害者等すべての人が安心して移動できる環境を実現するため、第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想（令和4年3月策定）に基づき、重点整備地区（中央地区・鴨池地区・谷山地区）の生活関連経路等において、歩道の段差解消や視覚障害者誘導用ブロック設置等のバリアフリー化に取り組んでいるが、同地区では、利用者の安全性を高めるために、自転車走行空間の整備により歩行者と自転車の適切な分離を図る必要がある。



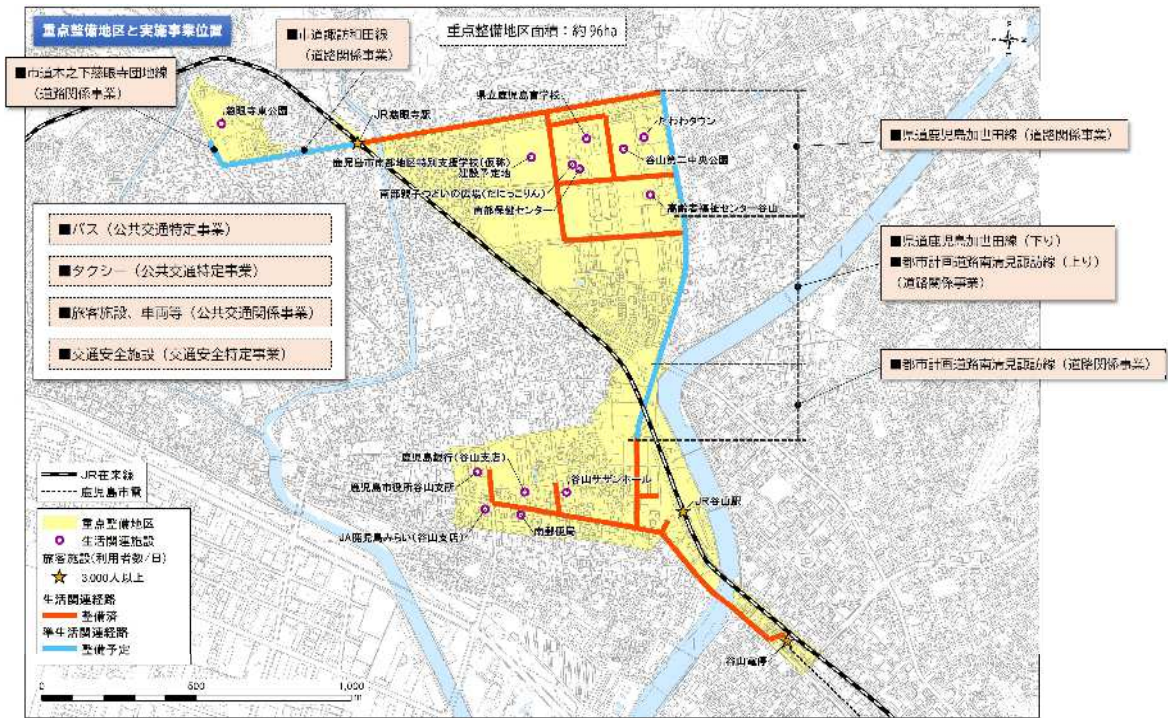
【中央地区】



【鴨池地区】

出典：第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想(R4.3 鹿児島市)

図 2.6 バリアフリー重点整備地区



### 【谷山地区】

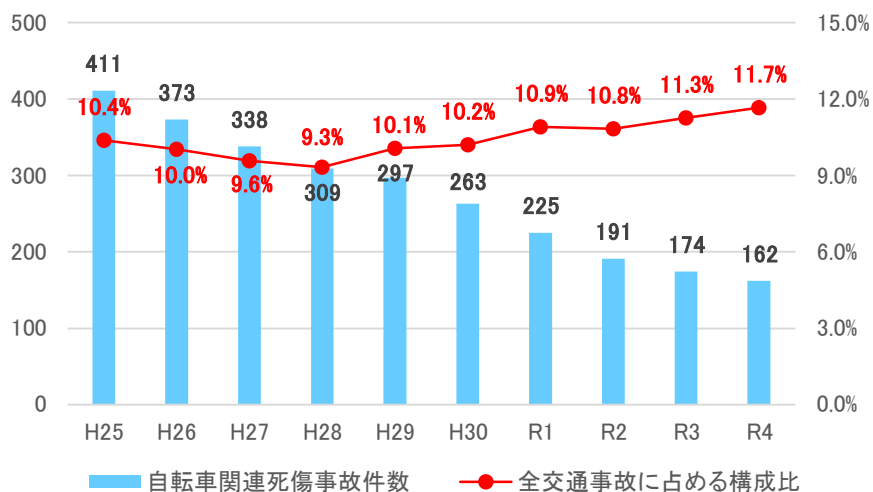
出典：第三次鹿兒島市交通バリアフリー基本構想(R4.3 鹿兒島市)

図 2.6 バリアフリー重点整備地区

## 2.1.6 自転車走行空間の課題

### (1) 自転車関連事故の推移

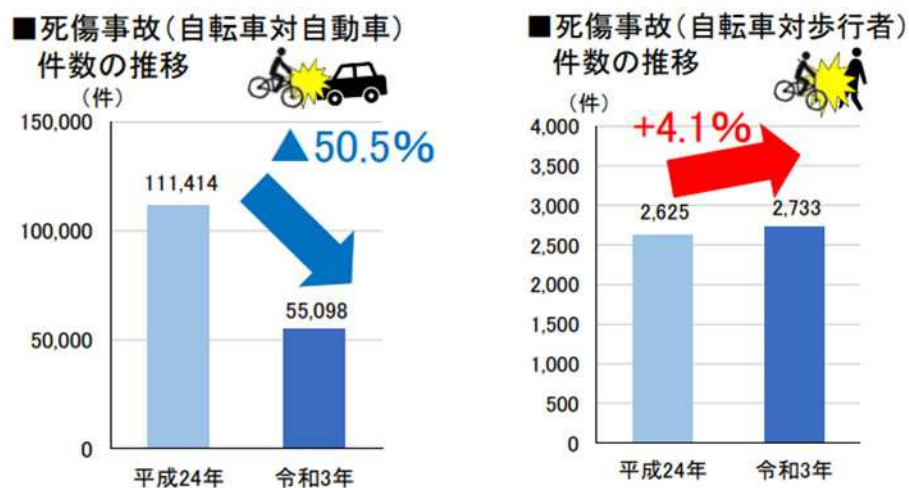
鹿児島市における近年の自転車関連事故件数は減少傾向にある中で、全交通事故に占める構成比は増加傾向にある。



出典:鹿児島県警察

図 2.7 鹿児島市の自転車関連死傷事故件数

自転車関連の死傷事故のうち「自転車対自動車」は大幅に減少しているが、「自転車対歩行者」は増加しており、歩道における自転車と歩行者の交錯を解消する必要がある。



出典:第1回安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会(R5.2 国土交通省)

図 2.8 自転車関連死傷事故件数の推移

## (2) 自転車の安全利用について

自転車の基本的な交通ルールを周知するため、平成19年度に「自転車安全利用五則」が策定された。その後、道路交通法の改正によりすべての年齢層に対してヘルメット着用が努力義務化されたことなどを踏まえて令和4年11月に改定された。

# 改定した 自転車安全利用五則 を守りましょう!

### 1 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先

「車の仲間」である自転車は、歩道と車道の区別がある道路では車道通行が原則です。車道を通行する場合は、左側に寄って通行しなければなりません。



「普通自転車歩道通行可」の標識・標示がある場合、普通自転車は歩道を通行できます



歩道を通行できる場合は、車道寄りの部分をすぐに停止できる速度で通行します。歩行者の通行を妨げるときは一時停止しなければなりません。



### 2 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認

信号機のある交差点では、信号に従って安全を確認し通行しましょう。



道路標識等により、一時停止すべきとされている場所では、必ず一時停止し、安全を確認しましょう。



### 3 夜間はライトを点灯

夜間は必ずライトを点灯しましょう。



### 4 飲酒運転は禁止

自転車も飲酒運転は禁止です。



### 5 ヘルメットを着用

自転車を利用するすべての人は、自転車事故による被害を軽減するために、乗車用ヘルメットを着用しましょう。幼児・児童を保護する責任のある人は、幼児・児童を自転車に乗せるときには、乗車用ヘルメットを着用させるようにしましょう。



### ヘルメットはあなたの命を守ります!

ヘルメット非着用で自転車事故により亡くなった人の約6割は頭部を損傷しています(平成29年～令和3年合計)。また、ヘルメット非着用時の致死率は、着用時と比べて約2.2倍も高くなっています。自転車事故による被害を軽減するためには、頭部を守ることが大変重要です。

◆自転車乗用中のヘルメット着用状況別の致死率  
(平成29年～令和3年合計) (警察庁資料より)

ヘルメット着用  
0.26%

ヘルメット非着用  
0.59%

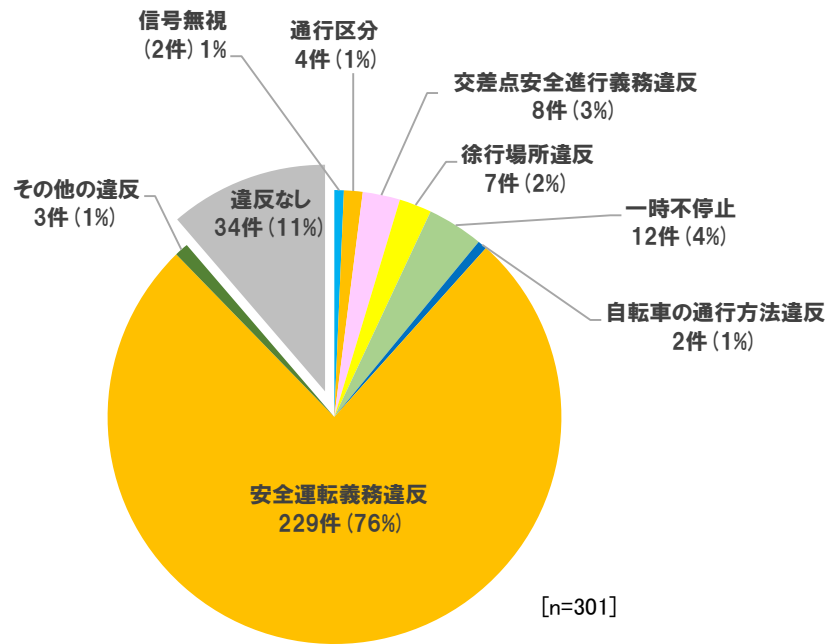
約2.2倍!

※致死率とは死傷者のうち死者の占める割合をいう。

出典：鹿児島市HP

図 2.9 自転車安全利用五則（改定後）

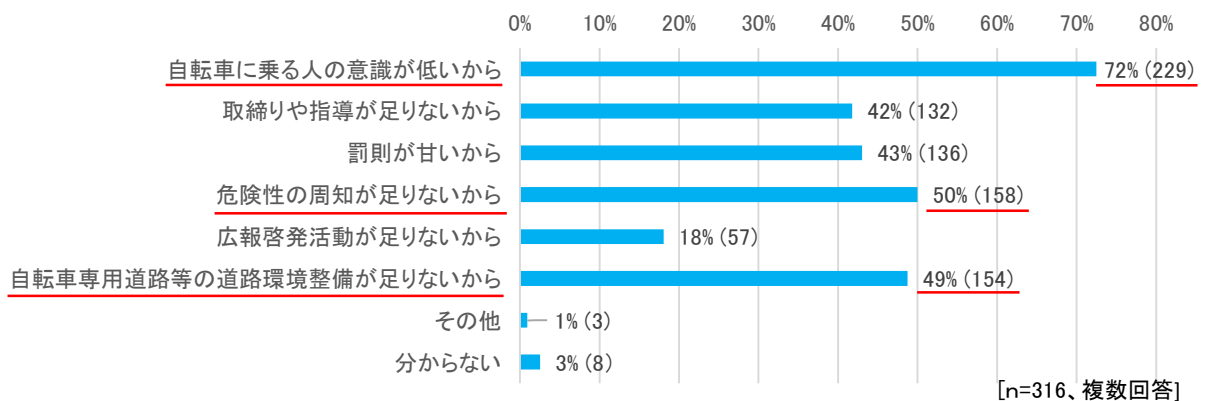
鹿児島県内では、自転車乗用中の人身事故の約9割で、自転車側に交通ルールに反する通行がみられており、自転車利用者の遵法意識の低さが課題となっている。



出典:鹿児島県警察(R4)

図 2.10 自転車乗用中の人身事故における自転車側法令違反

令和5年度に実施したまちかどコメンテーターへのアンケートでは、自転車乗車中の法令違反が多い理由として、「自転車に乗る人の意識が低いから」、「危険性の周知が足りないから」との回答が多く、自転車利用者のマナー、危険性の更なる周知が必要なが分かった。また、「自転車専用道路等の道路環境整備が足りないから」との意見も多く見られ、道路環境の更なる整備が必要ながも分かった。



出典:令和5年度「まちかどコメンテーター」アンケート調査結果

図 2.11 自転車乗車中の法令違反が多い理由

### (3) 自転車利用者へのアンケート

概要	自転車の利用状況や課題を把握するため、自転車利用者を対象としたアンケート調査を実施
実施時期	令和5年7月3日～7月28日
対象者	整備予定地区内の自転車利用者（有効回答数1,049人） ※市営駐輪場利用者、かごりん利用者、高校生、県庁職員、市役所職員

#### ① 自転車の走行ルートを選択理由

自転車の走行ルートを選択理由として、「歩道が広い」や「歩行者が少ない」と答えた方が多く、走行ルートとして、走りやすい歩道を選択している傾向が確認された。

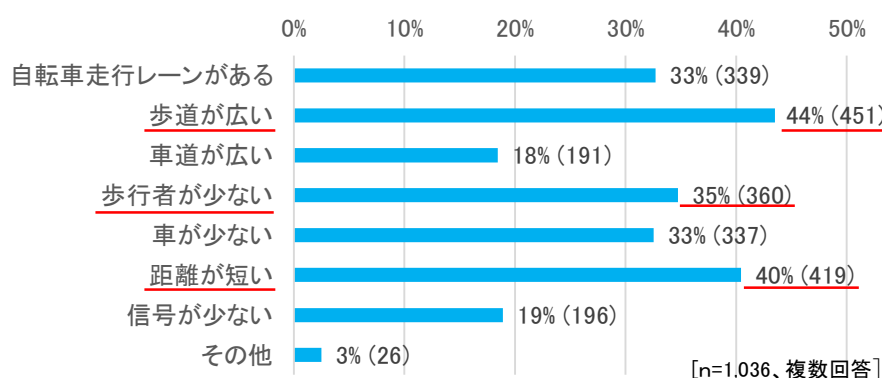


図 2.12 自転車の走行ルートを選択理由

#### ② 歩道付の道路における走行位置

歩道付の道路における走行位置について、前回調査時（H21）と比較して、「車道」や「歩道の車道側」を走行すると回答した割合が増加しているものの、車道を走行する方は約24%に留まっている。

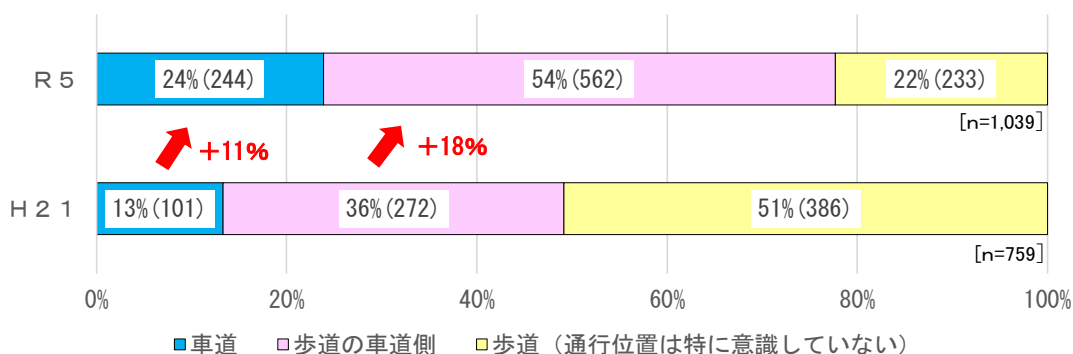


図 2.13 歩道付の道路における走行位置



### ③ 自転車利用時に危険を感じた場面

自転車利用中に危険を感じた場面として、「歩道での歩行者との接触」や「車道での走行中の車との接触」と回答した方が多く、自動車・自転車・歩行者の適切な分離を推進する必要があることが確認された。また、「道路上の段差等による転倒」との意見も多いことから、道路端部における段差の解消なども合わせて検討する必要があることが確認された。

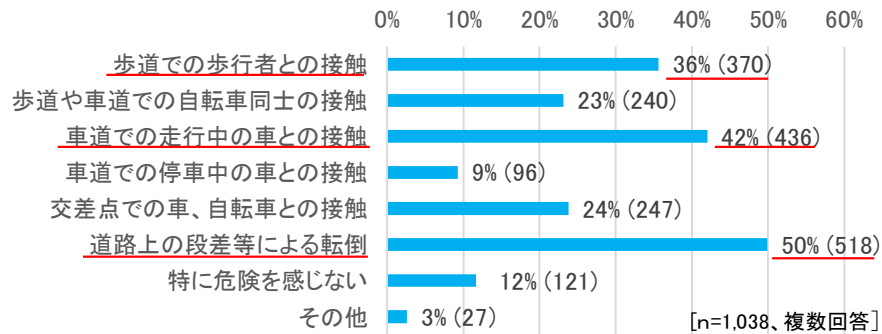


図 2.14 自転車利用時に危険を感じた場面

### ④ 自転車走行空間の整備意向

自転車専用通行帯などの自転車走行空間の整備を、約 83%の方が希望している。

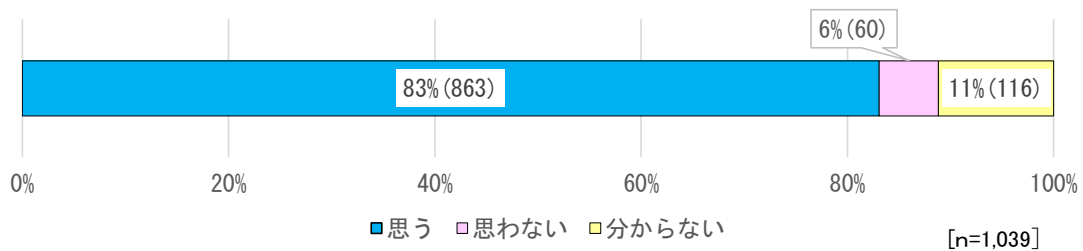


図 2.15 自転車走行空間の整備意向

## 2.2 本計画の方向性

自転車通行環境の課題と本計画の方向性を以下のとおり整理する。

	主な現状・課題	本計画の方向性
自転車走行空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市における自転車関連の死傷事故は減少傾向にあるが、全交通事故に占める構成比は増加している。また、全国的に、自転車対歩行者の死傷事故が増加している。 [P11]</li> <li>シェアサイクルや、本市域内を通過するサイクルモデルルートの設定など、自転車を活用した施策が推進されている。 [P4,7,8]</li> <li>バリアフリー基本構想に基づく生活関連経路等では、利用者の安全性を高めるために歩行者と自転車の適切な分離を図る必要がある。 [P9,10]</li> <li>前期計画における自転車ネットワーク路線は約89%の整備が完了。 [P6]</li> <li>ガイドラインの改定により、車道通行を基本とした整備形態での整備方針が示されているが、ネットワーク路線の53%は歩道を活用した整備となっている。 [P5,6]</li> <li>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。 [P14,15]</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
自転車利用のルール・マナー	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車乗用中の人身事故の約9割で、自転車側に交通ルールに反する通行がみられており、自転車利用者の遵法意識の低さが課題となっている。 [P13]</li> <li>自転車の歩道通行が常態化している。 [P14]</li> <li>道路交通法の改正により、全ての年齢層に対する自転車乗用時のヘルメット着用が努力義務化された。 [P3]</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>

### 3 自転車走行ネットワーク整備計画



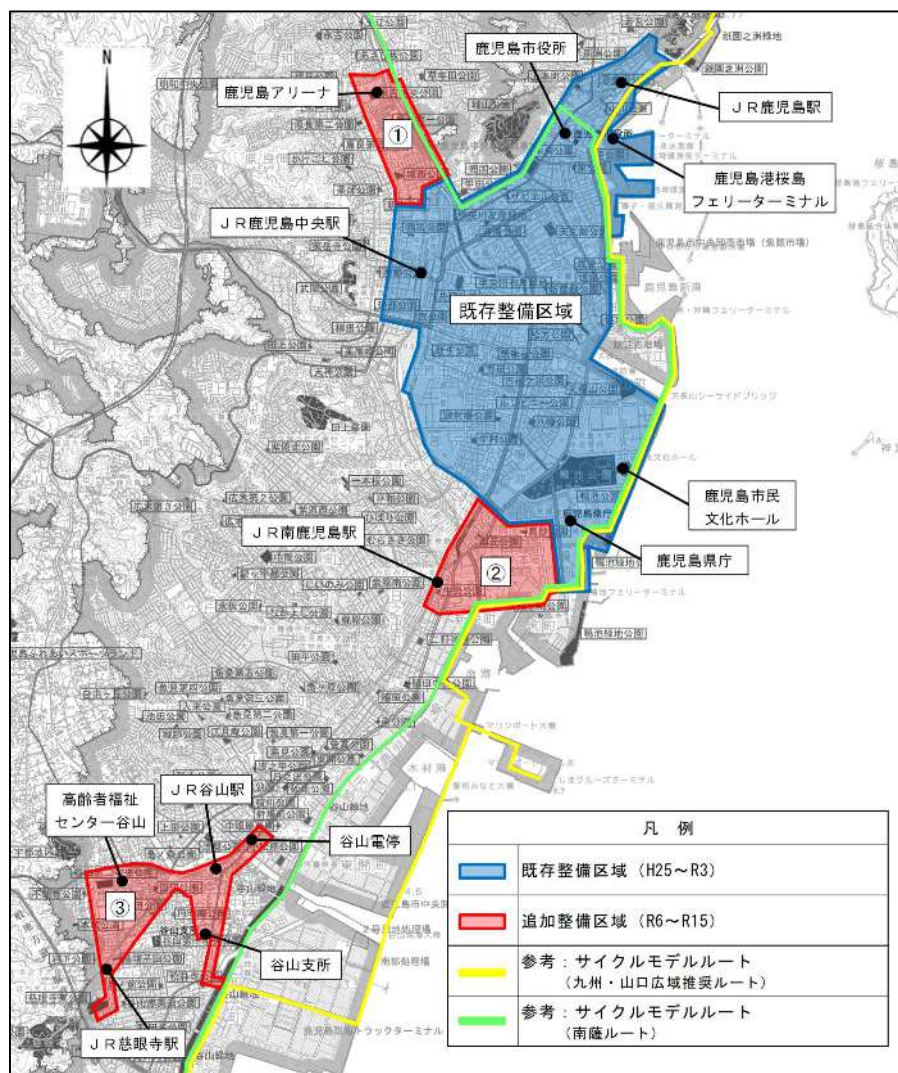
#### 3.1 整備計画の基本方針

- ◆ 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。

#### 3.2 対象区域

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。



##### 【追加整備区域の概要】

##### ① 城西エリア

- ・シェアサイクルのサイクルポートを設置済
- ・公共公益施設を含む  
(鹿児島アリーナ)  
(かごしま環境未来館)

##### ② 鴨池エリア

- ・バリアフリー重点整備地区
- ・鉄道駅や市営駐輪場を含む

##### ③ 谷山エリア

- ・バリアフリー重点整備地区
- ・公共公益施設を含む  
(谷山支所)  
(谷山サザンホール)
- ・鉄道駅や市営駐輪場を含む
- ・高校などの教育施設が多く  
自転車の需要が高い

図 3.1 対象区域

### 3.3 自転車ネットワーク路線の選定

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。

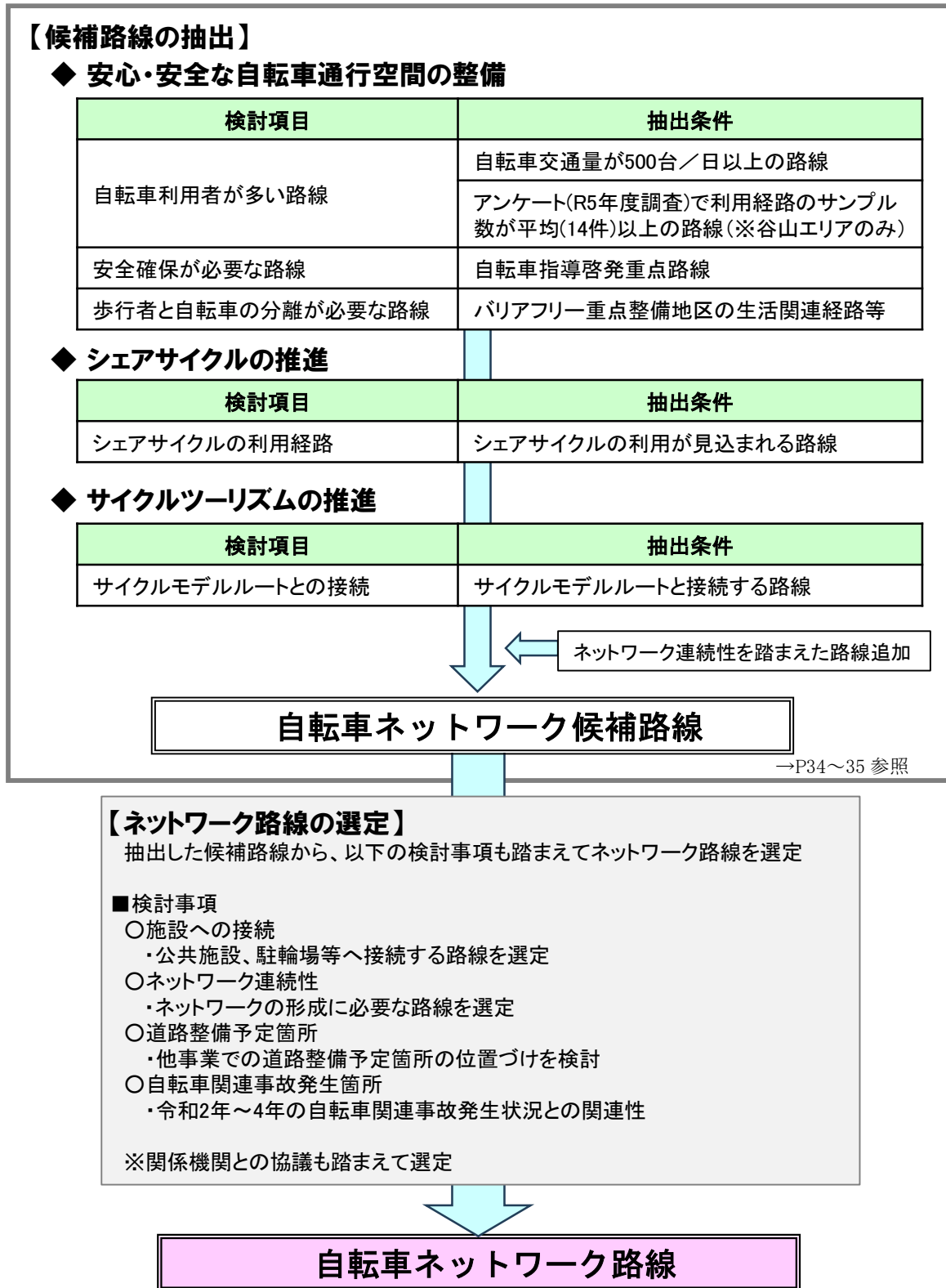


図 3.2 ネットワーク路線の選定方法

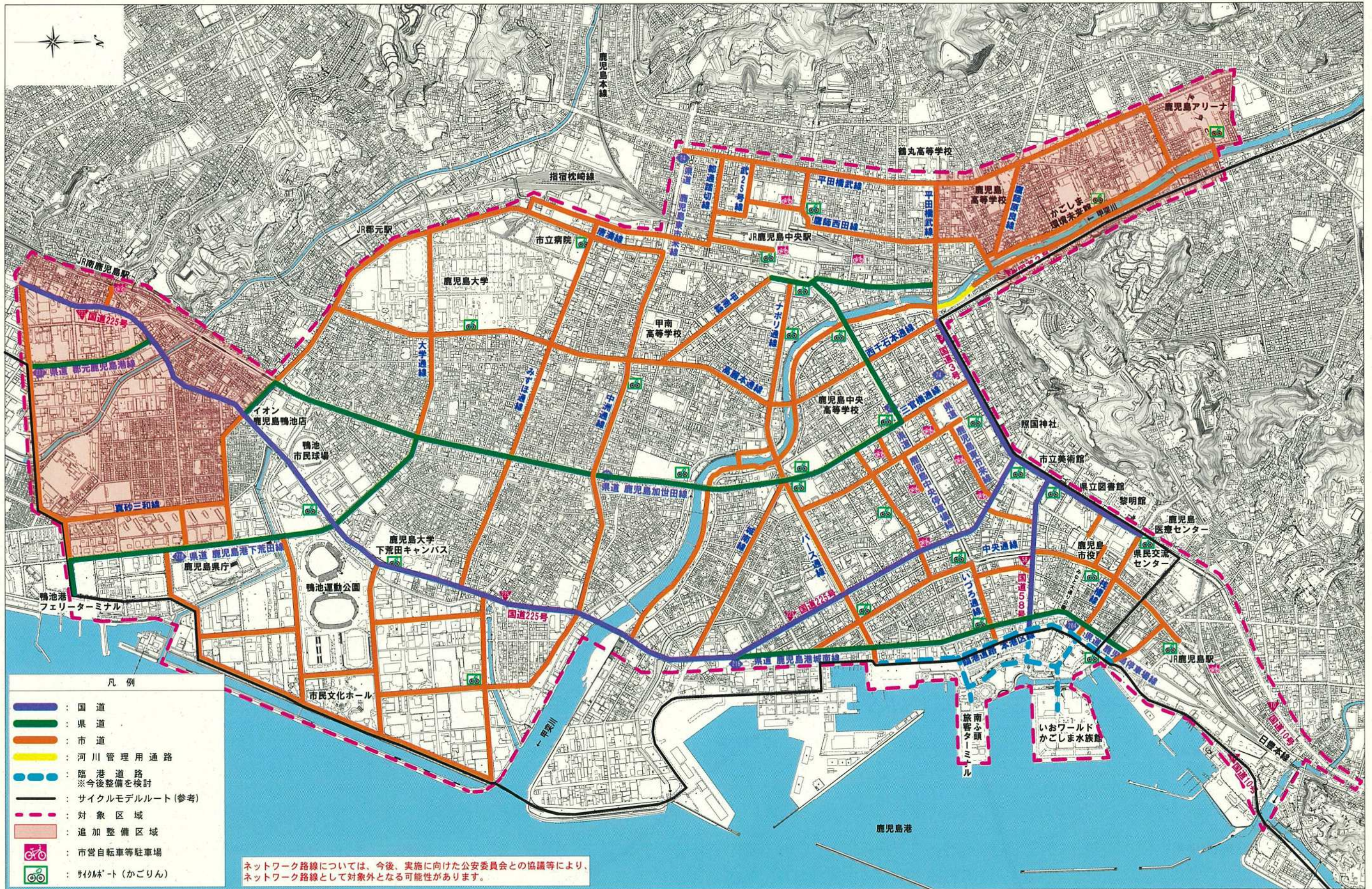


図3.3 自転車ネットワーク路線（中央エリア）

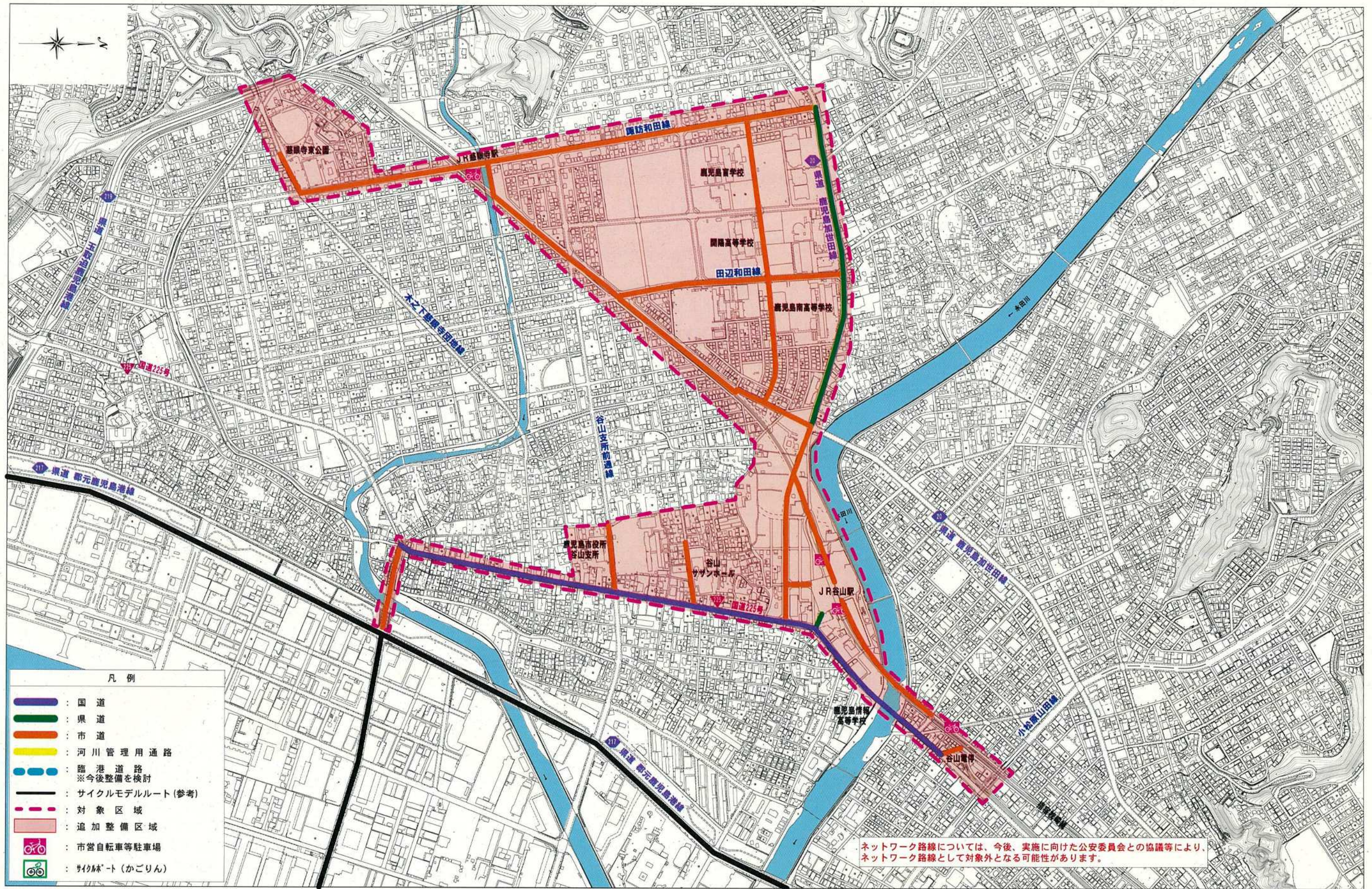


図3.4 自転車ネットワーク路線(谷山エリア)

### 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

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。

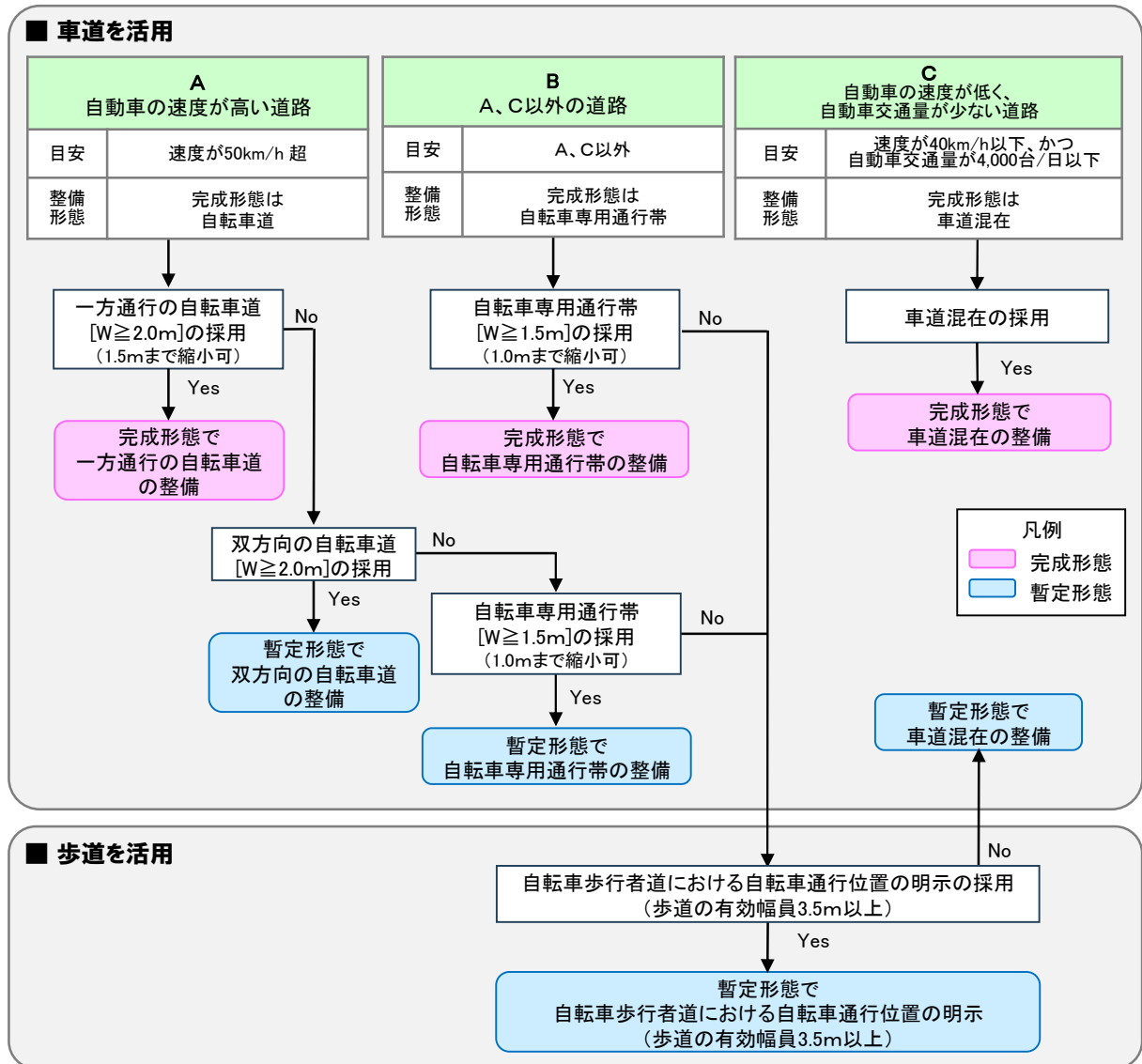


図 3.5 整備形態の選定フロー

※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

自転車走行空間の整備パターンを以下に示す。

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	交通規制	自転車の通行方法	備考	
車道上の整備	①自転車道		緑石・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)  双方向通行：2.0m以上	自転車道であることを示す道路標識(「自転車用道路」(325の2))を設置。	一方通行又は双方向通行 (※一方通行の場合は一方通行規制が必要)	—	
	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の設置。	1.5m以上 (やむを得ない場合 1.0m以上)	自転車専用通行帯であることを示す道路標識(「専用通行帯」(327の4))及び道路標示(「専用通行帯」(109の6))を設置。	一方通行(自動車と同方向)	・路上駐停車が見込まれる区間では、駐停車対策の検討が必要(車道側へのラバーポールを設置や、違法駐車取締りの強化等)	
	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)	—	一方通行(自動車と同方向)	・自転車歩道通行可の規制が実施されている路線で車道混在の整備を行う場合には、公安委員会において規制の必要性を再確認する。
		歩道なし			路線状況に応じて検討	—	一方通行(自動車と同方向)	・コンパクトな矢羽根型路面表示(W=0.4m:右図参照)を設置できるものとする。 
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	普通自転車歩道通行可であることを示す道路標識「自転車及び歩行者専用」(325の3)及び通行すべき部分を指定する道路標示(普通自転車の歩道通行部分(114の3))を設置。	双方向通行かつ通行位置が明示された部分(車道寄り)を徐行	・「普通自転車の歩道通行部分」の交通規制を実施する場合には、白色実線(幅:15cm)で道路標示を設置する必要がある。 ・歩道延長が長い場合には、概ね30m間隔で自転車のピクトグラムの設置を検討する。 ・歩道の出入口部にラバーポールの設置を検討する(右図参照)。	
その他	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、路面表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	—	双方向通行 (※歩行者用道路(自転車除く)の規制がある場合には、道路の左側端を徐行)	・歩行者と混在した通行空間となるため、歩行者の安全に配慮する必要がある。	



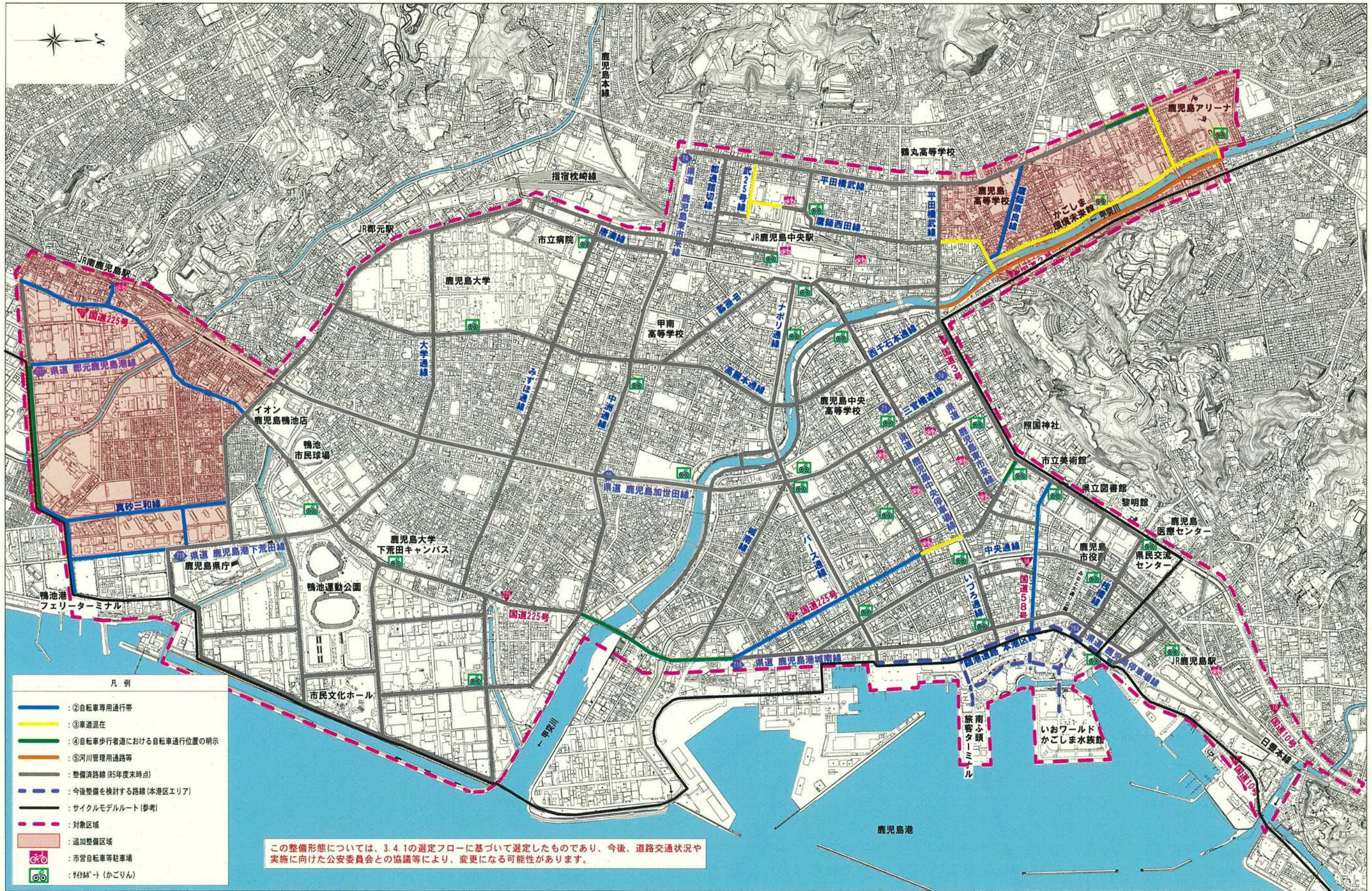


図3.6 自転車ネットワーク路線の整備形態 (中央エリア)

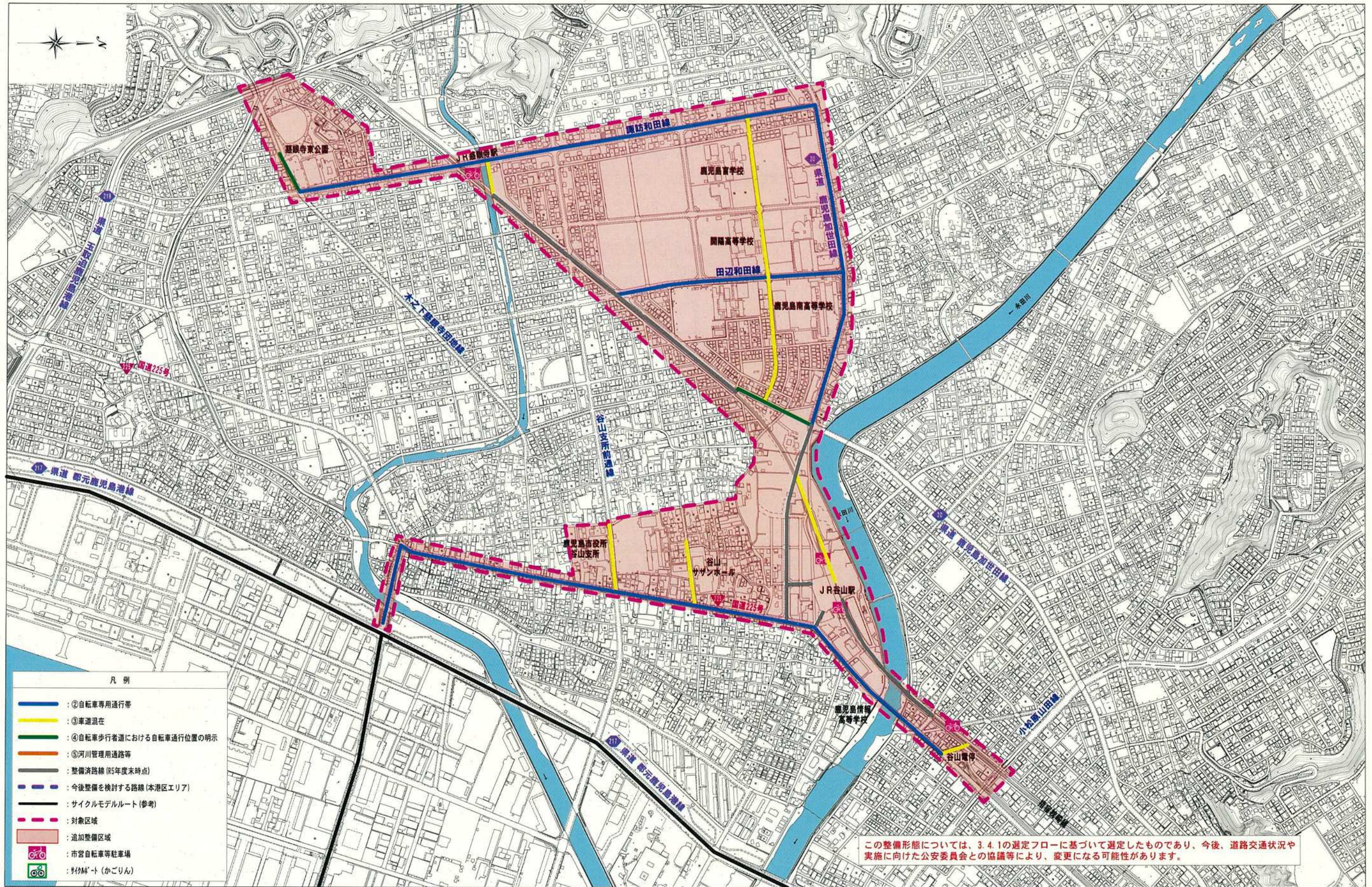


図3.7 自転車ネットワーク路線の整備形態(谷山エリア)

### 3.4.3 自転車走行空間の整備における配慮事項

- ・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。
- ・車道端部の路面については、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、及び滑りにくい構造となるよう検討する。
- ・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。[図 3.8][図 3.9]
- ・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。[図 3.10]

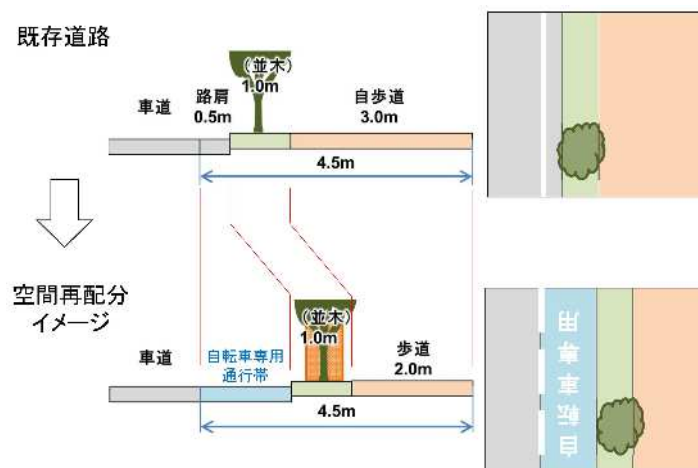


出典:安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(H28.7)

図 3.8 側溝をエプロン幅の狭いものに置き換えた事例



図 3.9 グレーチング蓋の格子の形状を工夫した事例



出典:第1回安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会(R5.2 国土交通省)

図 3.10 道路空間再配分のイメージ

### 3.5 自転車利用ルール・マナーに関する啓発活動の推進

自転車の安全利用に係る啓発活動や交通安全教育などを通して、自転車の安全で適正な利用を推進する。

#### (1) 学校や地域における交通安全教育

自転車の安全利用を浸透させるために、子どもから高齢者に至るまで、それぞれの年齢等に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を実施する。



写真 3.1 交通安全教育

#### (2) 自転車安全運動キャンペーン

警察や地域団体と連携し、毎年、自転車指導啓発重点路線を中心に街頭キャンペーンを実施する。



写真 3.2 自転車安全運動キャンペーン

#### (3) 自転車安全運転リーフレット、チラシ活用による周知広報

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等があることを理解してもらうため、チラシ、リーフレットを活用した周知、啓発活動を実施する。

- ① 市内の小中高校、大学、関係団体、各コミュニティ協議会へのリーフレット及びチラシの配布、指導依頼
- ② 自転車での活動が広がる市内の全額入学高校生へリーフレットの個別配布
- ③ 市内の自転車販売業者、貸付業者へ来店者への注意喚起依頼



出典：鹿児島市 HP

図 3.11 自転車安全利用五則チラシ



出典：自然社

図 3.12 リーフレット

## 4 計画の推進



### 4.1 整備目標

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。

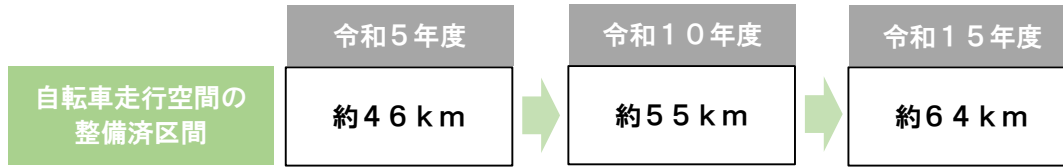


図 4.1 整備目標

### 4.2 進捗管理

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を開催し、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。

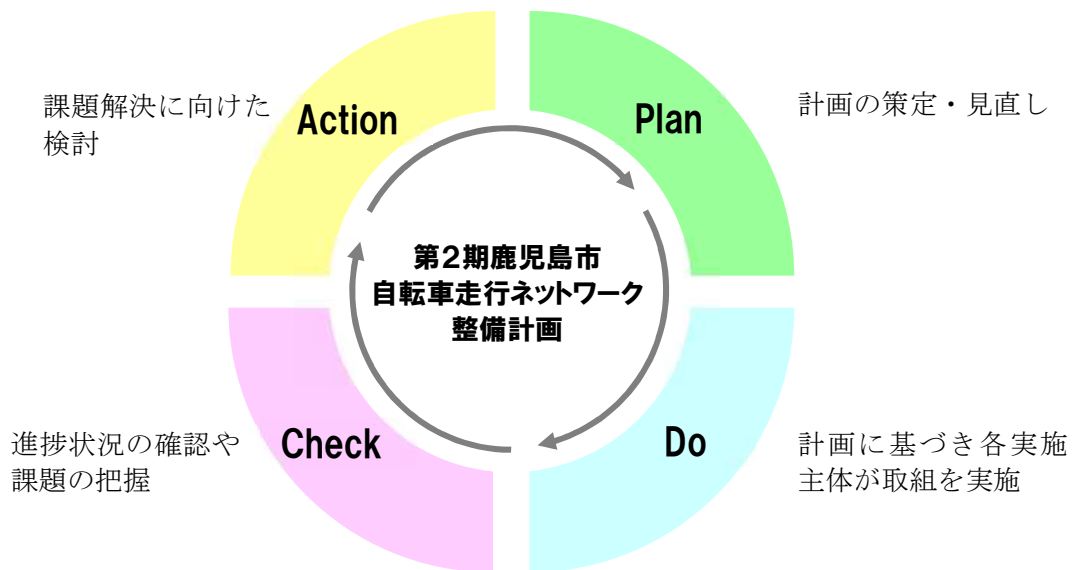


図 4.2 PDCAサイクル

## 參考資料

参考1-1. 対象路線の区分図(中央エリア)



図 参.1-1 対象路線の区分図(中央エリア)

参考1-2. 対象路線の区分図(谷山エリア)

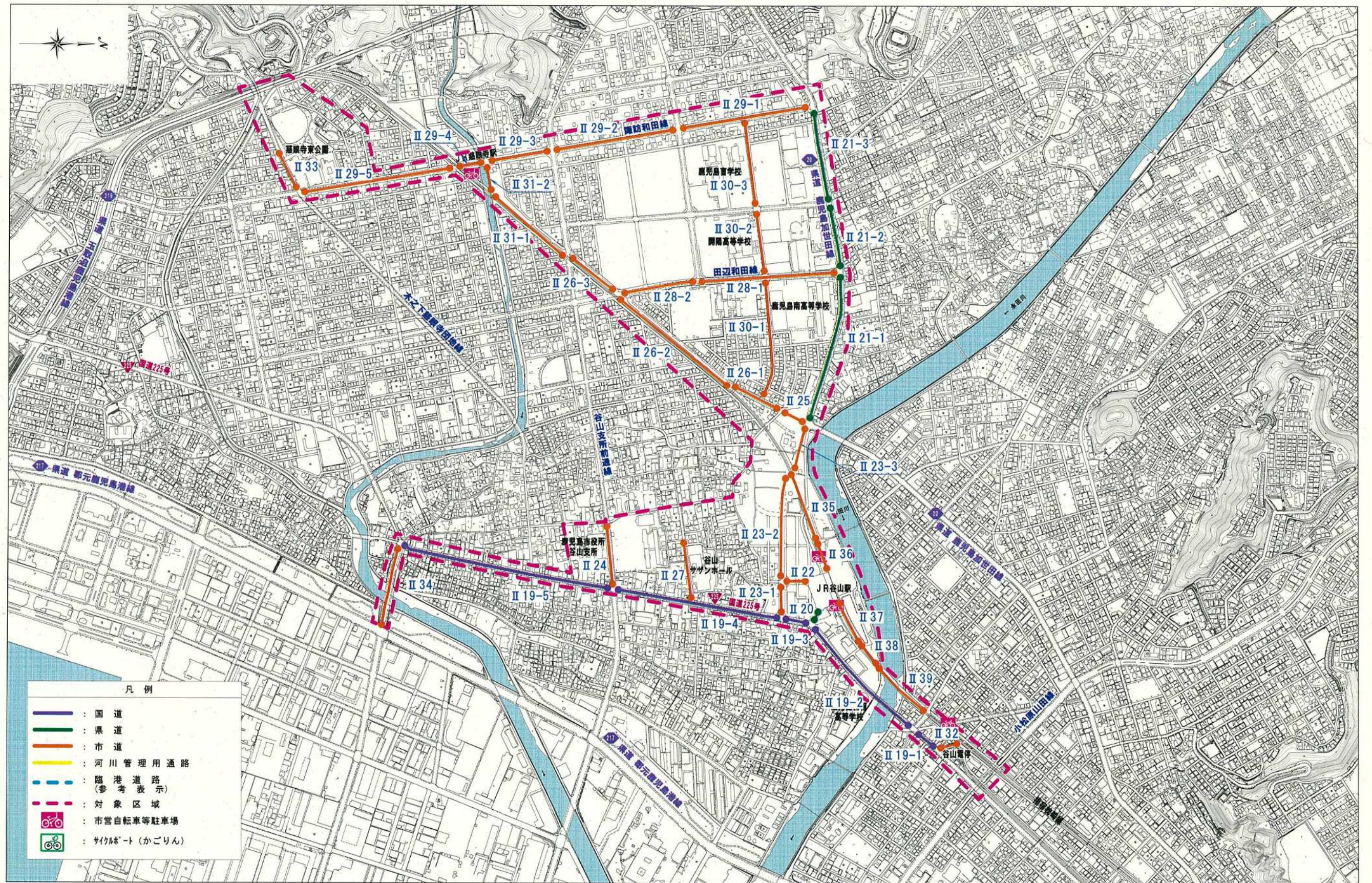


図 参.1-2 対象路線の区分図(谷山エリア)



参考 1.3. 対象路線の区分図（路線一覧表）

表 参. 1 路線一覧表

番号	区分	路線名称	延長(m)
II 1-1	市道	新照院川沿線	960
II 1-2	市道	新照院川沿線	80
II 2	市道	新上橋線	50
II 3	市道	原良草牟田線	270
II 4	市道	草牟田川沿線	190
II 5	市道	鶴尾橋線	50
II 6-1	市道	城西岩崎橋線	200
II 6-2	市道	城西岩崎橋線	900
II 7	市道	鷹師原良線	460
II 8	市道	鷹師西田線	250
II 9-1	市道	城西線	210
II 9-2	市道	城西線	410
II 9-3	市道	城西線	400
II 10	県河川	甲突川左岸管理道路	210
	国道		0
	県道		0
	県河川		210
	臨港道		0
	市道		4,430
	計	中央エリア〔城西エリア〕①	4,640

番号	区分	路線名称	延長(m)
II 11-1	国道	225号	560
II 11-2	国道	225号	430
II 11-3	国道	225号	250
II 12-1	県道	郡元鹿児島港線	360
II 12-2	県道	郡元鹿児島港線	210
II 13	市道	南郡元12号線	80
II 14-1	市道	南港1号線	340
II 14-2	市道	南港1号線	640
II 15-1	市道	真砂三和線	200
II 15-2	市道	真砂三和線	540
II 15-3	市道	真砂三和線	120
II 16	市道	鴨池新町2号線	160
II 17	市道	南港2号線	150
II 18	県道	鹿児島港下荒田線	600
	国道		1,240
	県道		1,170
	県河川		0
	臨港道		0
	市道		2,230
	計	中央エリア〔鴨池エリア〕②	4,640

番号	区分	路線名称	延長(m)
II 19-1	国道	225号	90
II 19-2	国道	225号	400
II 19-3	国道	225号	90
II 19-4	国道	225号	470
II 19-5	国道	225号	590
II 20	県道	谷山停車場線	40
II 21-1	県道	鹿児島加世田線	430
II 21-2	県道	鹿児島加世田線	190
II 21-3	県道	鹿児島加世田線	270
II 22	市道	(都)谷山駅南通線	60
II 23-1	市道	(都)南清見諏訪線	80
II 23-2	市道	(都)南清見諏訪線	290
II 23-3	市道	(都)南清見諏訪線	130
II 24	市道	谷山支所前通線	170
II 25	市道	辻之堂本城線	60
II 26-1	市道	谷山第二地区35号線	140
II 26-2	市道	谷山第二地区35号線	400
II 26-3	市道	谷山第二地区35号線	140
II 27	市道	北麓7号線	160
II 28-1	市道	田辺和田線	380
II 28-2	市道	田辺和田線	220
II 29-1	市道	諏訪和田線	370
II 29-2	市道	諏訪和田線	350
II 29-3	市道	諏訪和田線	180
II 29-4	市道	諏訪和田線	80
II 29-5	市道	諏訪和田線	430
II 30-1	市道	谷山第二地区4号線	340
II 30-2	市道	谷山第二地区4号線	190
II 30-3	市道	谷山第二地区4号線	240
II 31-1	市道	谷山第二地区15号線	260
II 31-2	市道	谷山第二地区15号線	70
II 32	市道	西清見37号線	50
II 33	市道	木之下慈眼寺団地線	90
II 34	市道	松崎卸本町線	220
II 35	市道	区画道路6-22号線	180
II 36	市道	区画道路6-9号線	90
II 37	市道	区画道路10-1号線	120
II 38	市道	特殊道路4-1号線	60
II 39	市道	西清見47号線	180
	国道		1,640
	県道		930
	県河川		0
	臨港道		0
	市道		5,730
	計	谷山エリア(③)	8,300
	国道		2,880
	県道		2,100
	県河川		210
	臨港道		0
	市道		12,390
	合計	追加整備区域(①+②+③)	17,580

番号	区分	路線名称	延長(m)
1-1	国道	国道225号	420
1-2	国道	国道225号	1,130
1-3	国道	国道225号	780
1-4	国道	国道225号	560
1-5	国道	国道225号	680
1-6	国道	国道225号	650
2-2	国道	国道3号	660
3-1	国道	国道10号	660
4-1	国道	国道58号	310
4-2	国道	国道58号	330
5-1	県道	鹿児島加世田線	560
5-2	県道	鹿児島加世田線	870
5-3	県道	鹿児島加世田線	380
5-4	県道	鹿児島加世田線	450
5-5	県道	鹿児島加世田線	910
6-1	県道	鹿児島中央停車場線	930
7-2	県道	鹿児島東市来線	360
9	県道	鹿児島停車場線	490
10	県道	鹿児島港線	600
11	県道	鹿児島港城南線	600
12-1	県道	鹿児島港下荒田線	550
12-2	県道	鹿児島港下荒田線	480
12-3	県道	鹿児島港下荒田線	200
14	臨港道	臨港道路(本港区線)※参考表示	1,180
15	臨港道	臨港道路(南北ふ頭線)※参考表示	430
16	臨港道	臨港道路(南ふ頭支線)※参考表示	400
17	臨港道	臨港道路(本港中央線)※参考表示	110
18	臨港道	臨港道路(北ふ頭支線)※参考表示	370
20-1	市道	中央通線	810
20-2	市道	中央通線	830
21	市道	いづろ通線	290
22	市道	ナポリ通線	880
23	市道	パース通線	890
24	市道	甲南線	620
26-1	市道	中洲通線	1,000
26-2	市道	中洲通線	620
27-1	市道	みずほ通線	1,050
27-2	市道	みずほ通線	610
28-1	市道	大学通線	440
28-2	市道	大学通線	460
29	市道	三官橋通線	350
30	市道	西千石本通線	370
31-1	市道	高麗本通線	470
31-2	市道	高麗本通線	700
31-3	市道	高麗本通線	370
31-4	市道	高麗本通線	570
31-5	市道	高麗本通線	440
32	市道	鷹師線	150
33-1	市道	唐湊線	1,110
33-2	市道	唐湊線	1,000
34	市道	城南線	880
35	市道	郡元真砂線	600
36	市道	鷹師西田線	580
37-1	市道	平田橋武線	1,230
37-2	市道	平田橋武線	580
39	市道	鹿児島中央駅西口線	280
40-1	市道	甲突川自転車歩行者道1号線	120
40-2	市道	甲突川自転車歩行者道2号線	220

番号	区分	路線名称	延長(m)
40-3	市道	甲突川自転車歩行者道3号線	440
40-4	市道	甲突川自転車歩行者道4号線	250
40-5	市道	甲突川自転車歩行者道5号線	340
40-6	市道	甲突川自転車歩行者道6号線	660
41	市道	緑地帯6号線	90
42-1	市道	与次郎ヶ浜中央線	470
42-2	市道	与次郎ヶ浜中央線	590
43	市道	与次郎ヶ浜6号線	390
44-1	市道	与次郎ヶ浜2号線	550
44-2	市道	与次郎ヶ浜2号線	400
45	市道	与次郎ヶ浜25号線	360
46	市道	与次郎ヶ浜13号線	760
47	市道	鴨池新町20号線	100
48	市道	鴨池新町22号線	200
49	市道	運動公園線	750
50	市道	文化ホール通線	300
51	市道	与次郎ヶ浜8号線	480
52	市道	鴨池与次郎ヶ浜線	760
53	市道	与次郎ヶ浜12号線	410
54	市道	棧橋線	490
55	市道	易井2号線	50
57	市道	滑川通3号線	190
58	市道	桜島棧橋線	40
59	市道	広馬場1号線	250
60	市道	山之口通3号線	110
61	市道	天神馬場3号線	210
62	市道	中央町4号線	290
63	市道	国鉄車両管理所前線	820
64	市道	唐湊地下道線	50
65	市道	上荒田8号線	60
66	市道	天神馬場2号線	120
67	市道	二官橋3号線	240
68	市道	ザピエル線	370
69	市道	二本松馬場2号線	120
70	市道	二官橋4号線	560
71	市道	萩原小路2号線	140
72	市道	泉10号線	40
73	市道	甲突川右岸河川管理道路	130
74	市道	高麗2号線	60
75	市道	都通踏切線	400
76	市道	武33号線	140
77	市道	武25号線	240
78	市道	武32号線	190
79	市道	武21号線	40
80	市道	山之口通2号線	530
81	市道	山下2号線	90
82	市道	山下1号線	70
	国道		6,180
	県道		7,380
	県河川		0
	臨港道	※臨港道路の延長は除く	0
	市道		32,860
	計	既存整備区域(④)	46,420
	国道		9,060
	県道		9,480
	県河川		210
	臨港道	※臨港道路の延長は除く	0
	市道		45,250
	自転車ネットワーク路線	計(①~④)	64,000

参考2-1. 自転車の歩道通行が認められている路線(中央エリア)

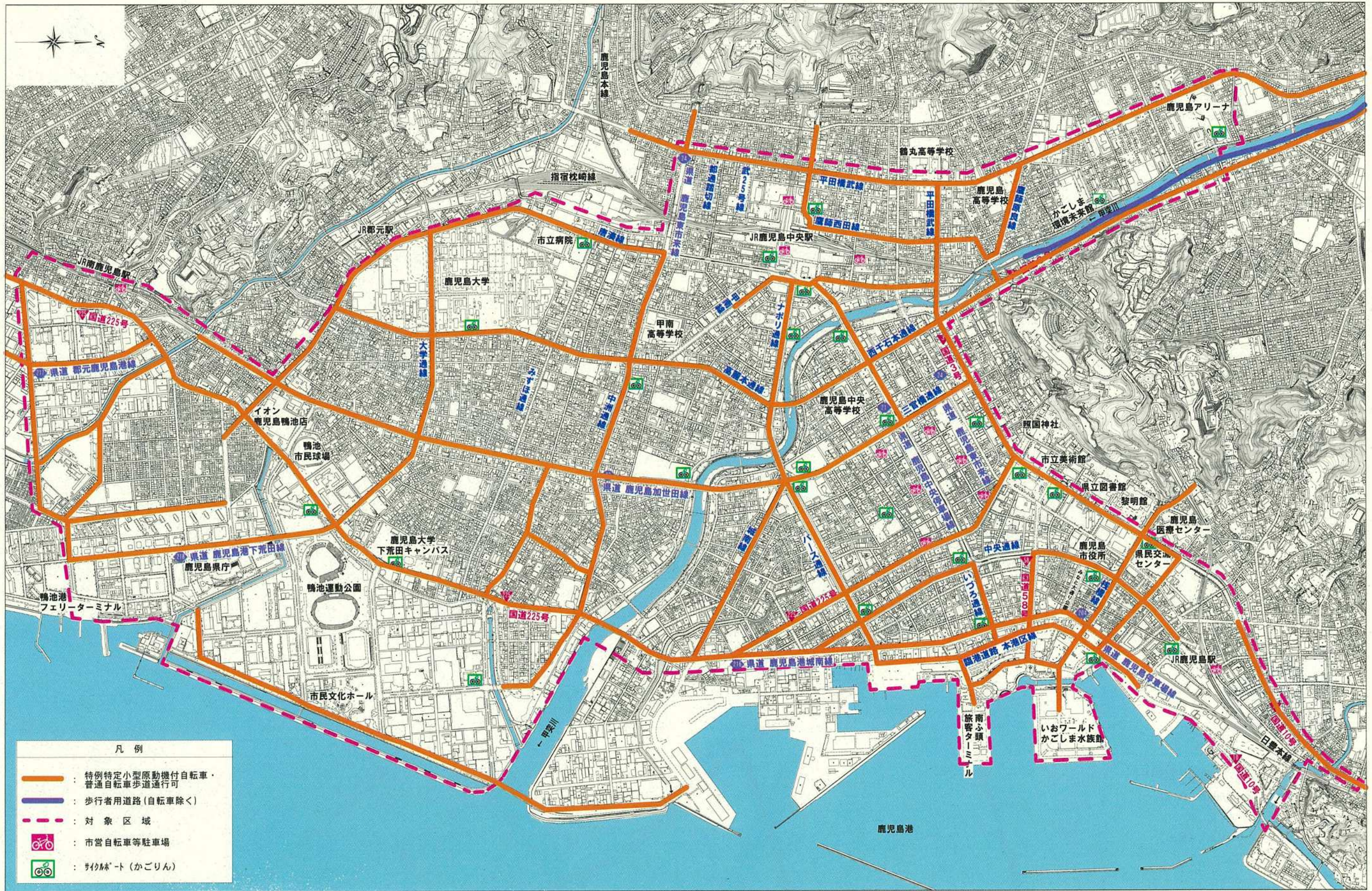


図 参. 2-1 自転車の歩道通行が認められている路線(中央エリア)

※交通規制が実施されている路線を掲載

参考2-2. 自転車の歩道通行が認められている路線(谷山エリア)

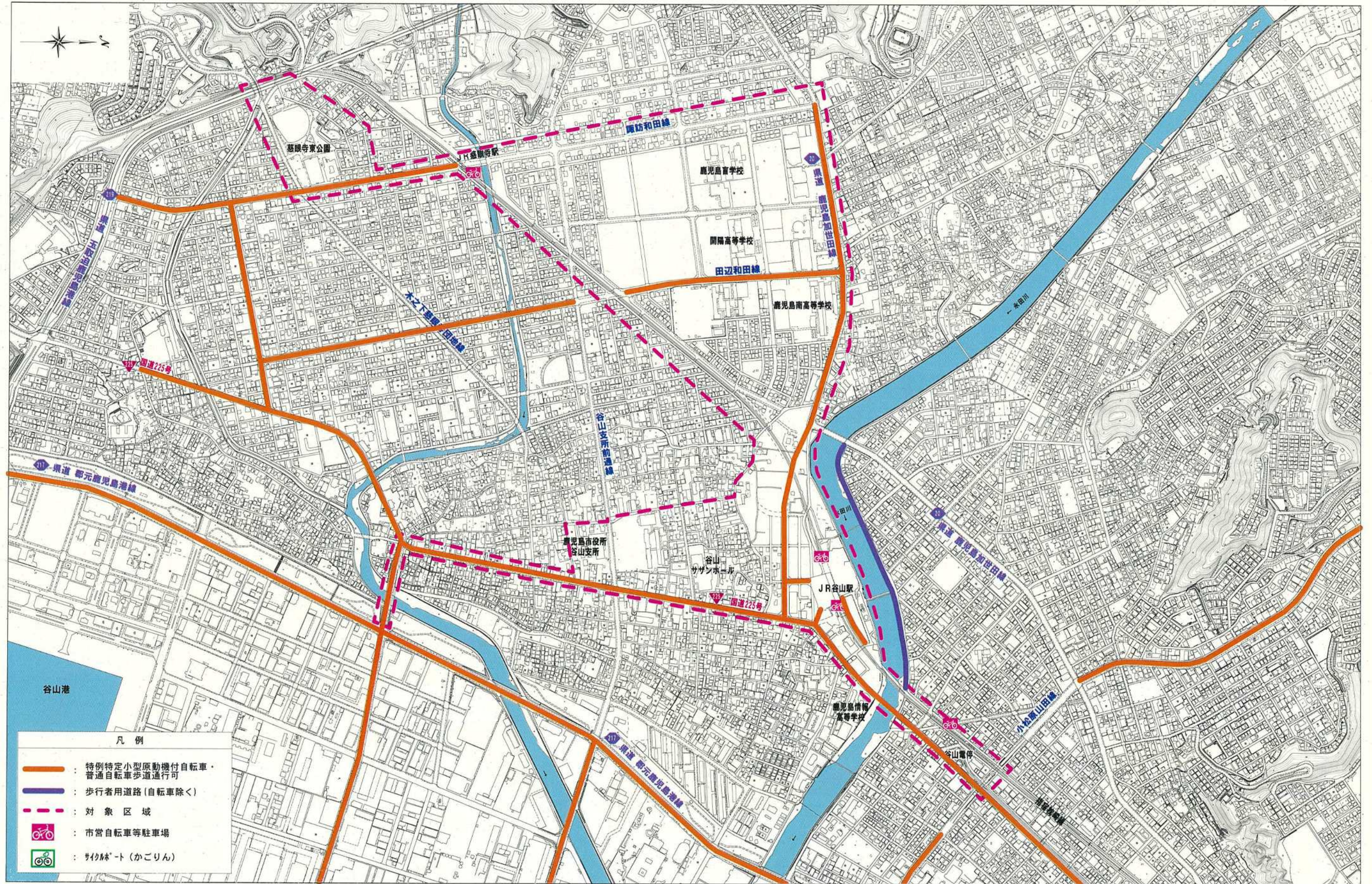


図 参. 2-2 自転車の歩道通行が認められている路線(谷山エリア)

※交通規制が実施されている路線を掲載

参考3-1. 自転車ネットワーク候補路線（中央エリア）

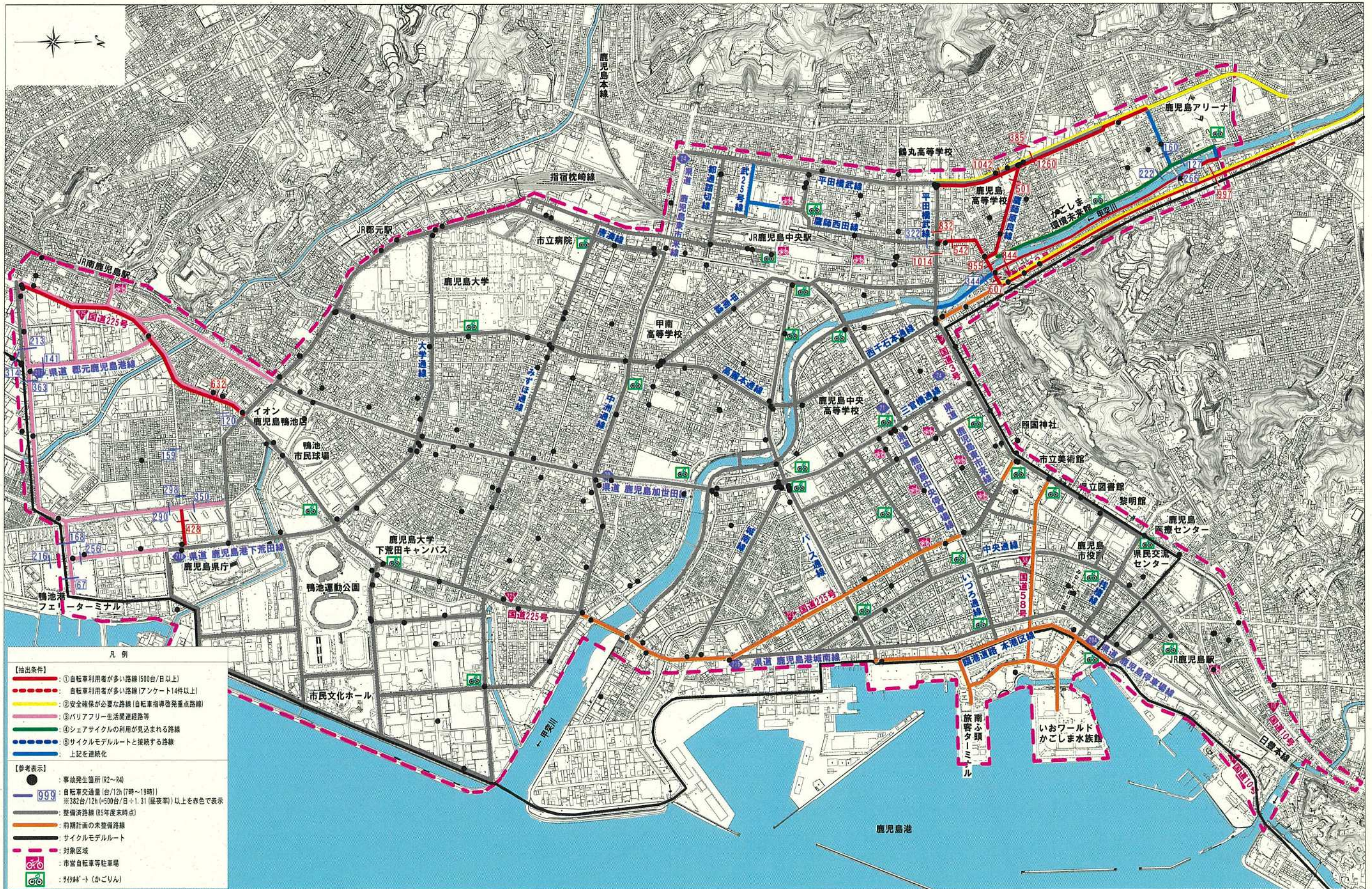


図 参. 3-1 自転車ネットワーク候補路線（中央エリア）

参考3-2. 自転車ネットワーク候補路線（谷山エリア）

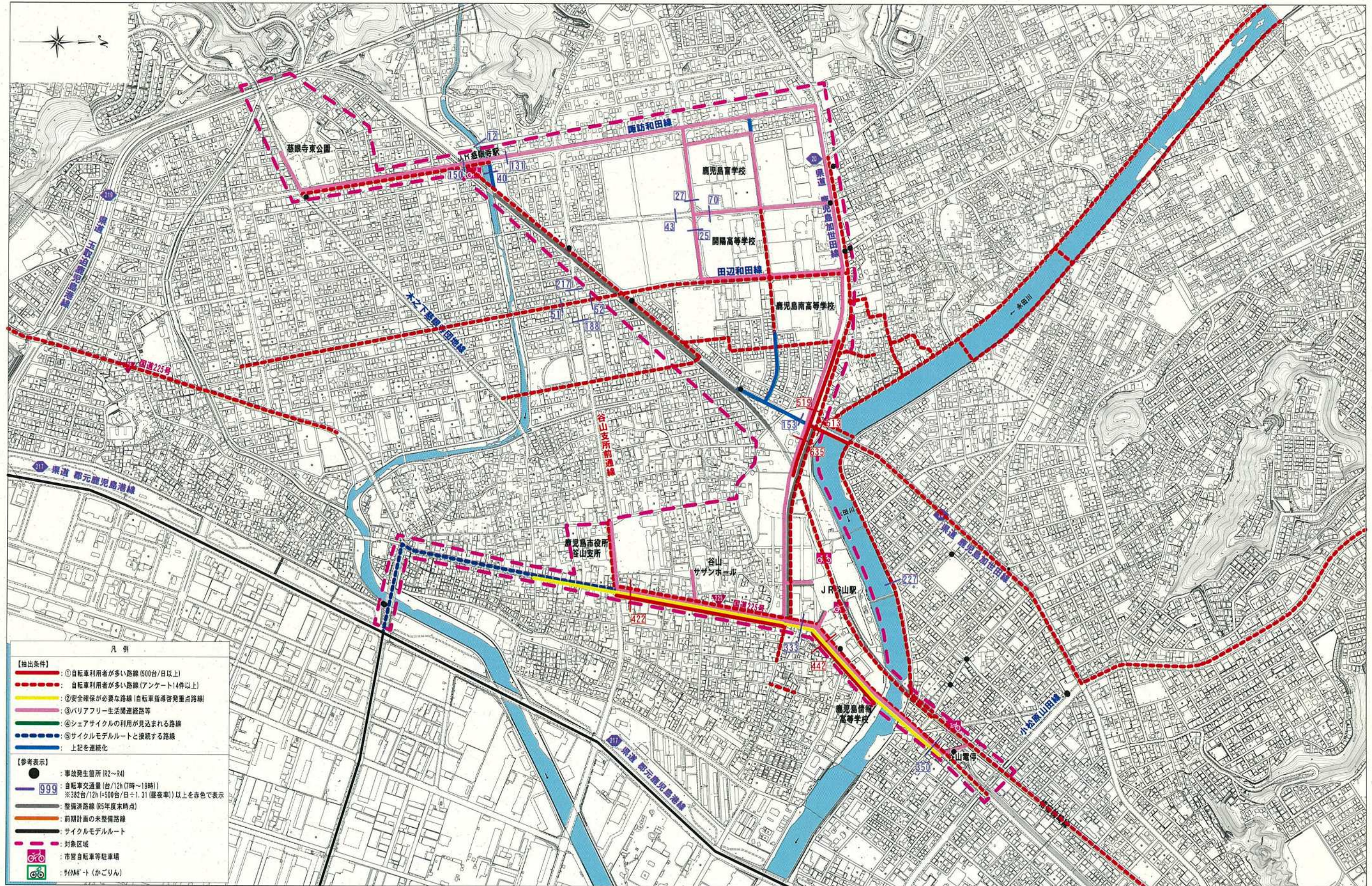
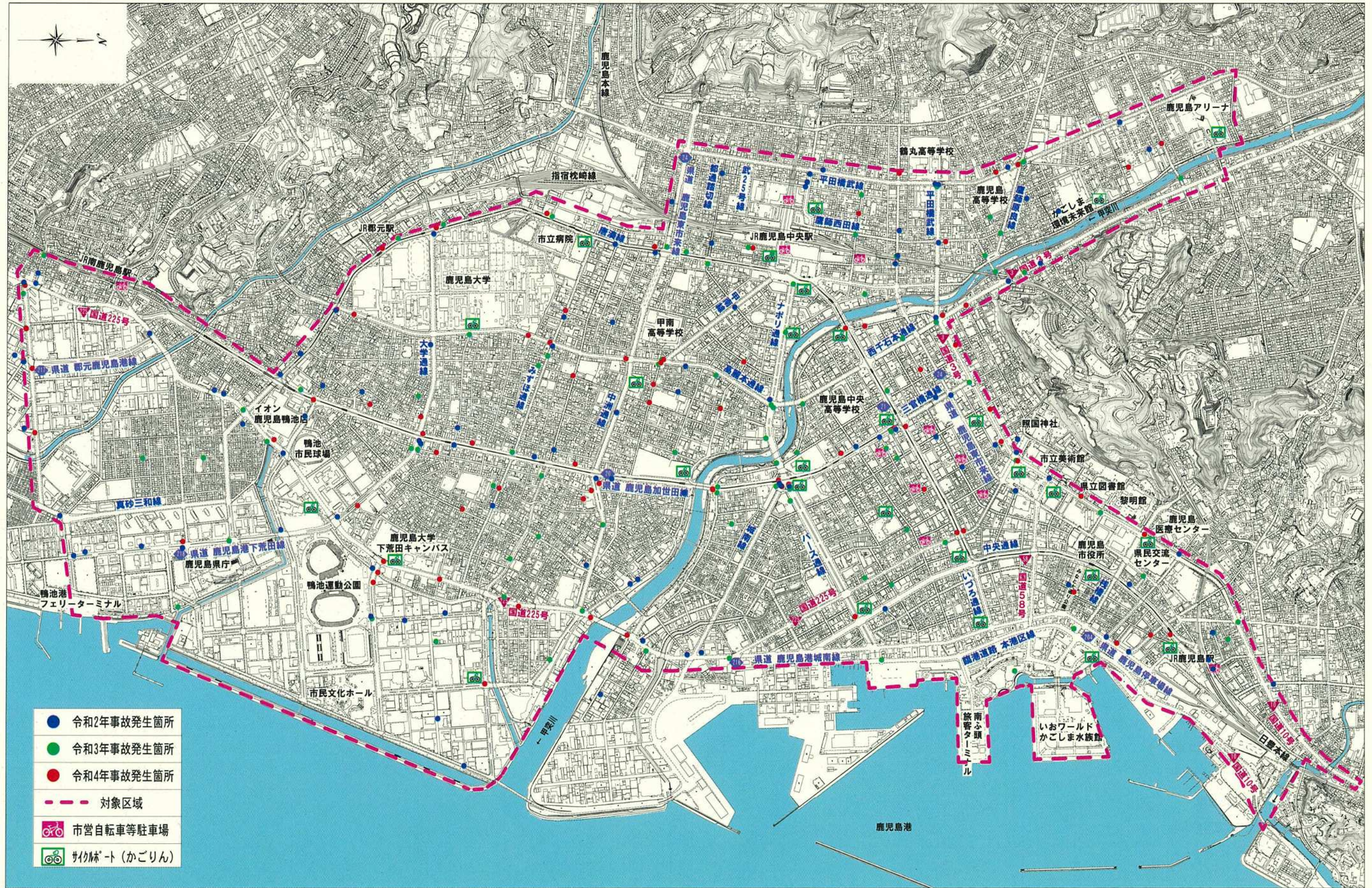


図 参. 3-2 自転車ネットワーク候補路線（谷山エリア）

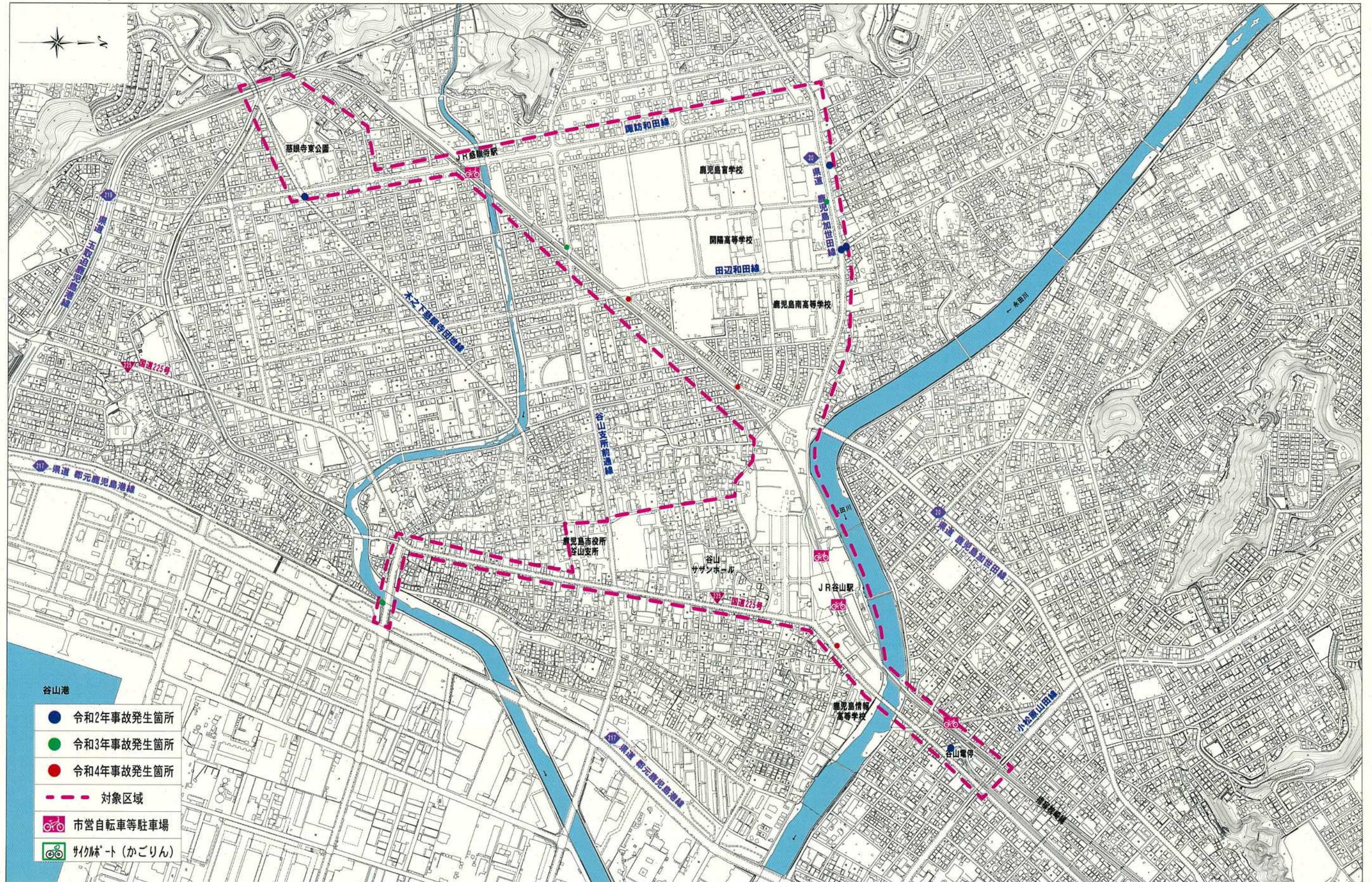
参考4-1 自転車関連事故の発生箇所(中央エリア)



出典:交通事故統計情報のオープンデータ(警察庁)を基に作成

図 参. 4-1 自転車関連事故の発生箇所(中央エリア)

参考4-2. 自転車関連事故の発生箇所(谷山エリア)



出典:交通事故統計情報のオープンデータ(警察庁)を基に作成

図 参. 4-2 自転車関連事故の発生箇所(谷山エリア)

参考5-1. 最高速度制限の規制状況（中央エリア）

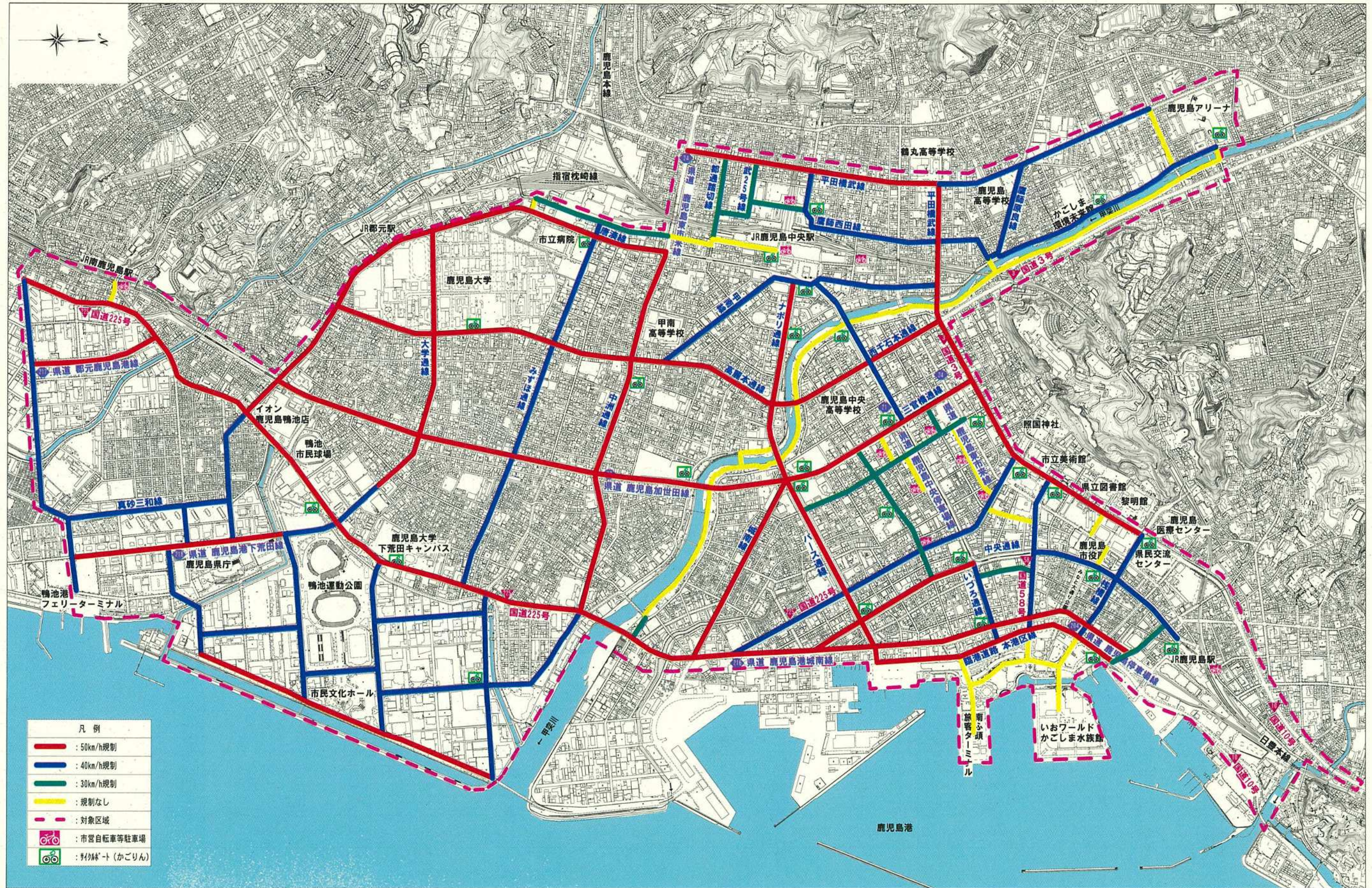


図 参. 5-1 最高速度制限の規制状況（中央エリア）



参考5-2. 最高速度制限の規制状況（谷山エリア）

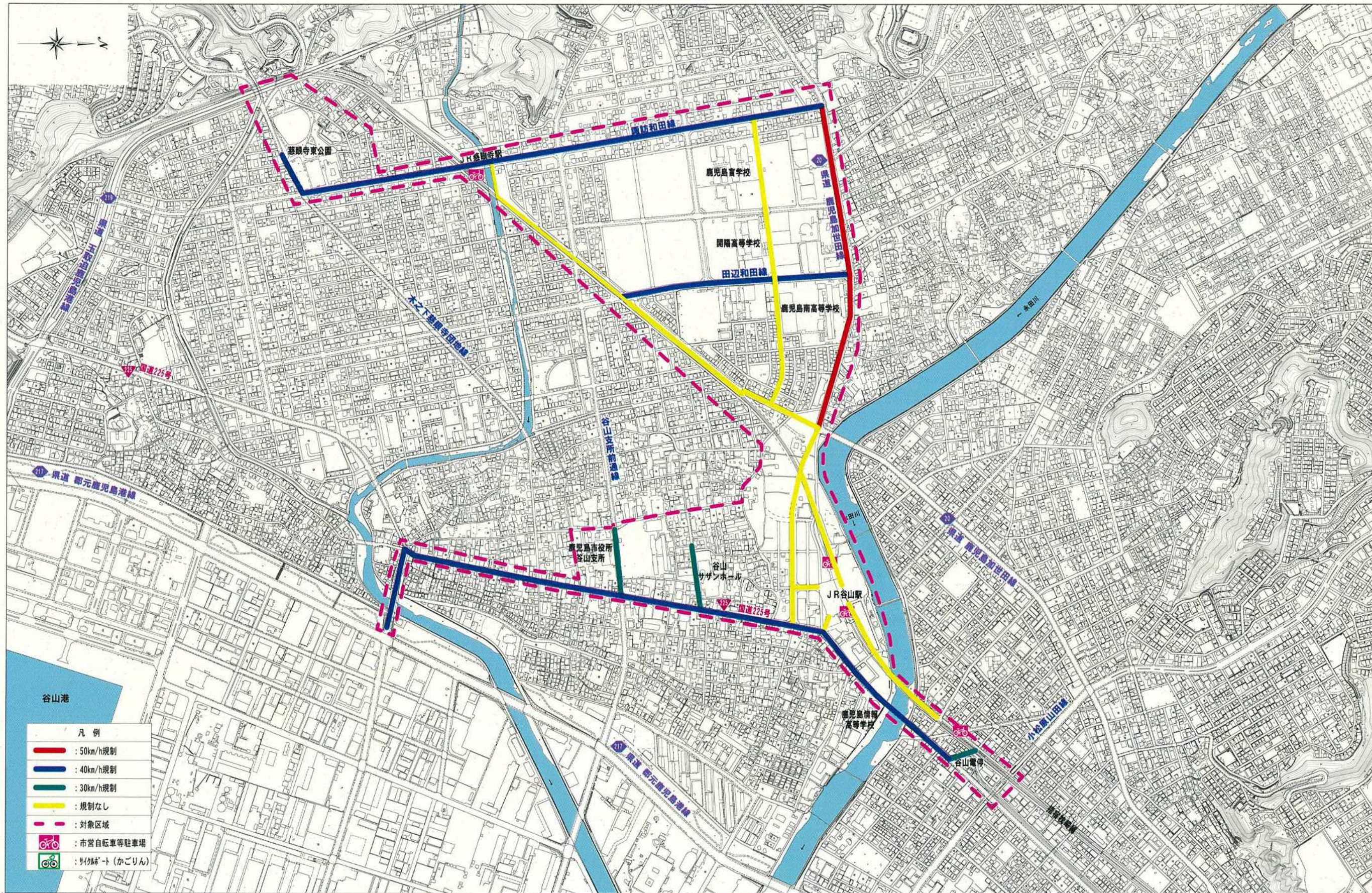
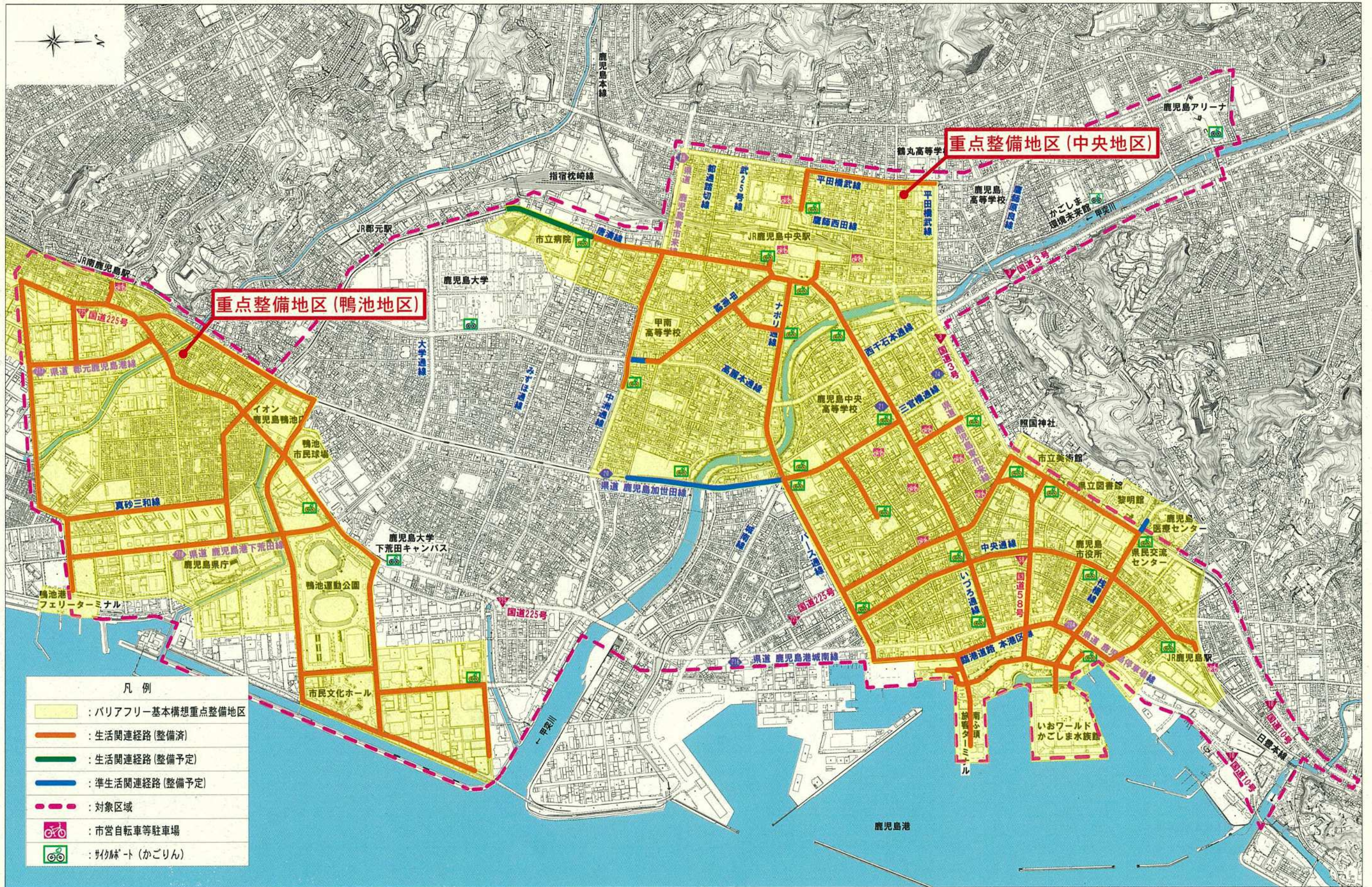


図 参. 5-2 最高速度制限の規制状況（谷山エリア）

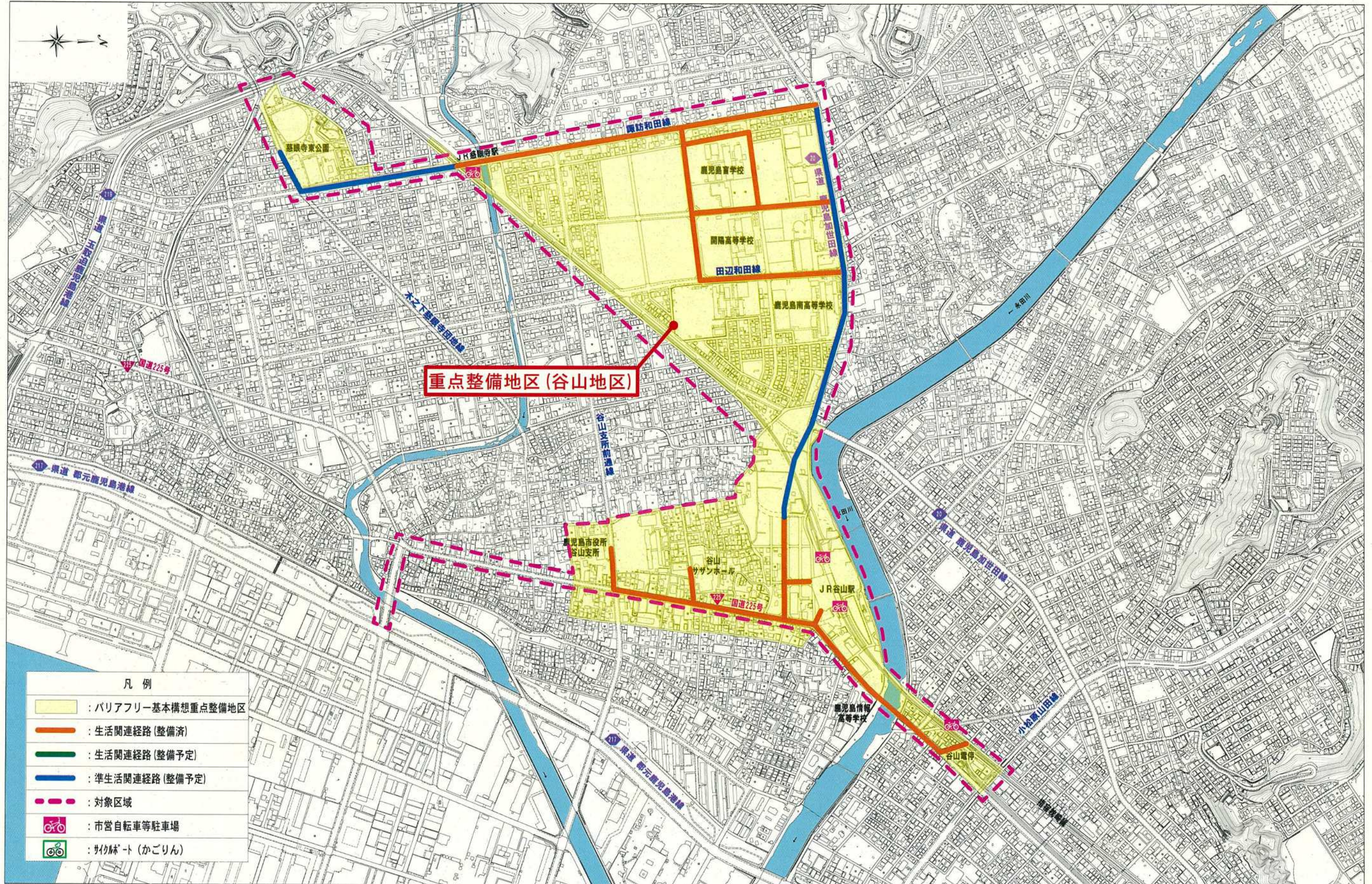
参考6-1. 第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想における生活関連経路等(中央エリア)



出典:第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想(R4.3)を基に作成

図 参. 6-1 第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想における生活関連経路等(中央エリア)

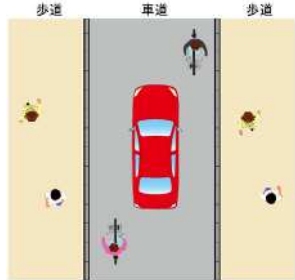
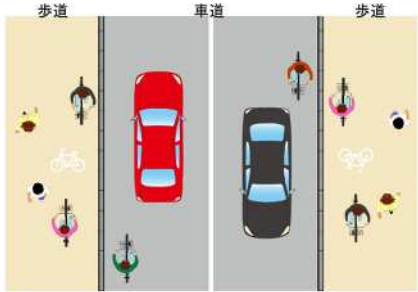
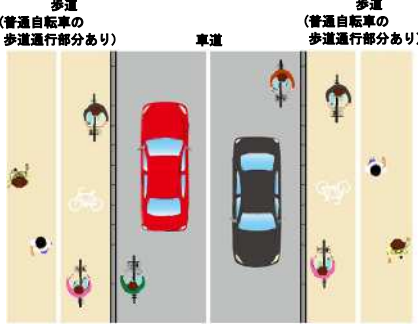

参考6-2. 第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想における生活関連経路等(谷山エリア)




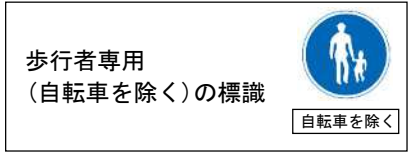


出典:第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想(R4.3)を基に作成

図 参. 6-2 第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想における生活関連経路等(谷山エリア)

## 参考 7. 道路形態別の自転車の通行方法

自転車の通行方法	イメージ図
<p>◆ <b>歩道と車道の区別のある道路</b></p> <p>① <b>車道</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車は、歩道と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければいけません。この際、自転車は、車道の左側端に寄って通行しなければいけません。</li> <li>「自転車除く」の補助標識がない一方通行の規制のかかった道路の場合、他の車両と同様、自転車も逆方向に通行することはできません。</li> </ul>	
<p>② <b>歩道</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>以下の場合には、歩道を通行することができます。 <ul style="list-style-type: none"> <li>○「普通自転車歩道通行可」の標識・標示があるとき。</li> <li>○自転車の運転者が、高齢者（70歳以上）や児童・幼児等（13歳未満）であるとき。</li> <li>○車道又は交通の状況に照らして当該自転車の通行の安全を確保するため当該自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき。</li> </ul> </li> <li>歩道を通行できる場合は、車道寄りの部分をすぐに停止できる速度で通行します。歩行者の通行を妨げるときは一時停止しなければなりません。</li> <li>歩道でほかの自転車と行き違うときは、速度を落としながら安全な間隔を保ち、歩行者に十分注意して、対向する自転車を右に見ながらよけるようにしましょう。</li> </ul>	
<p>※「普通自転車の歩道通行部分」がある場合</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車は、歩道内の道路標示により明示された普通自転車の歩道通行部分を双方向通行できます。</li> <li>普通自転車の歩道通行部分を通行する際は、徐行により通行しなければならず、歩行者の通行を妨げることとなるときは一時停止しなければなりません。ただし、普通自転車の歩道通行部分に歩行者がいないときは、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で通行することができます。</li> <li>普通自転車の歩道通行部分で、ほかの自転車と行き違うときは、速度を落としながら安全な間隔を保ち、歩行者に十分注意して、対向する自転車を右に見ながらよけるようにしましょう。</li> </ul>	
<p>◆ <b>路側帯と車道の区別のある道路</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車は、路側帯と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければいけません。この際、自転車は、車道の左側端に寄って通行しなければいけません。</li> <li>「自転車除く」の補助標識がない一方通行の規制のかかった道路の場合、他の車両と同様、自転車も逆方向に通行することはできません。</li> <li>路側帯のある道路では、著しく歩行者の通行を妨げる場合を除いて、道路の左側部分に設けられた路側帯（歩行者用路側帯を除く。）を通行できます。なお、路側帯内を通行する場合、歩行者の通行を妨げないような速度と方法で通行しなければいけません。</li> </ul>	

<p style="text-align: center;">自転車の通行方法</p>	<p style="text-align: center;">イメージ図</p>
<p><b>◆ 片側に双方向通行の自転車道のある道路</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車道のある道路では、自転車は自転車道を通行しなければいけません。このため、自転車道が設置されていない側を自転車は通行することはできません。</li> <li>自転車道内は左側通行しなければいけません。</li> <li>高齢者や児童・幼児等が運転する普通自転車は、自転車道が設置されていても、歩道を通行することができます。</li> </ul> <div style="text-align: right; margin-top: 10px;">  </div>	
<p><b>◆ 自転車専用通行帯のある道路</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車専用通行帯のある道路では、自転車は自転車専用通行帯を通行しなければいけません。</li> <li>双方向通行はできませんので、道路左側に設けられた専用通行帯を通行してください。</li> <li>高齢者や児童・幼児等が運転する普通自転車は、自転車専用通行帯が設置されていても、歩道を通行することができます。</li> </ul> <div style="text-align: right; margin-top: 10px;">  </div>	
<p><b>◆ 矢羽根型路面表示のある道路</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>矢羽根型路面表示は、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法定外表示のことをいいます。</li> <li>矢羽根型路面表示がある場合は、これらにならって通行してください。</li> <li>矢羽根型路面表示のある道路でも、「普通自転車歩道通行可」の標識・標示がある場合や、高齢者・児童・幼児等が運転する普通自転車は、歩道を通行することができます。</li> </ul>	
<p><b>◆ 歩行者用道路（自転車を除く）の規制のある道路</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車は、道路の左側端に寄って、特に歩行者に注意して徐行しなければなりません。</li> </ul> <div style="text-align: right; margin-top: 10px;">  </div>	

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)を基に作成

鹿児島市自転車走行ネットワーク整備計画（素案）

令和6年3月

鹿児島市建設局道路部道路建設課

T E L 099-216-1404

F A X 099-216-1400