

鹿児島市自転車走行ネットワーク整備計画

平成25年5月

鹿児島市

【 目 次 】

1 はじめに	1
1.1 背景と目的	1
1.2 目標年度	1
1.3 対象区域	2
1.4 計画の位置づけ	3
2 自転車利用の現状と課題	5
2.1 自転車を取り巻く全国的な動向	5
2.2 鹿児島市における自転車を取り巻く環境	8
2.3 自転車走行環境の課題整理	12
3 自転車走行ネットワーク整備計画	13
3.1 整備計画の基本方針	13
3.2 ネットワーク路線の選定	13
3.3 自転車走行空間の整備計画	16
4 今後の推進に向けて	22
4.1 整備目標	22
4.2 進捗管理	22

(参考資料)

参考1. 対象路線の区分図	24
参考2. 自転車の走行に関する道路状況	25
参考3. 自転車交通量の整理	26
参考4. 自転車走行ネットワーク候補路線	27
参考5. 自転車関連事故の発生箇所図	30
参考6. 最高速度制限の規制状況	31
参考7. 鹿児島市新交通バリアフリー基本構想における生活関連経路	32



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

自転車走行空間のネットワーク化については、「鹿児島市公共交通ビジョン」において、重点戦略の 1 つとして位置付けられていることから、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としては、中心市街地と主要施設の分布する周辺部を含む下図の区域とします。



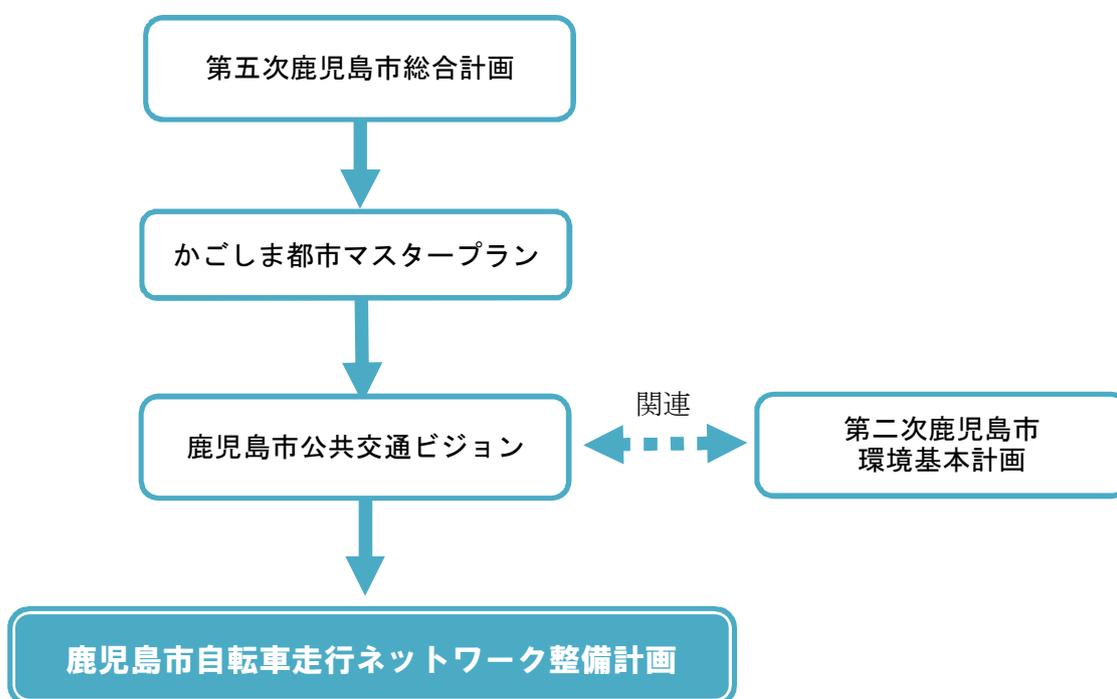
図 1.1 ネットワーク整備計画の対象区域

1.4 計画の位置づけ

鹿児島市においては、個性と魅力あふれるコンパクトな市街地を形成する集約型都市構造の実現に向け、クルマに過度に依存しない、公共交通を軸とした交通体系を構築するため、「鹿児島市公共交通ビジョン」を平成22年に策定しました。

この中で、基本方針の1つである「安全・快適で人と環境にやさしい交通環境の整備」の重点戦略の1つとして、「歩行者・自転車を優先した通行環境の整備」を位置づけ、公共交通と共に自転車の利用環境向上を図るなど、環境に配慮した交通行動の促進を図ることが示されています。

こうした施策を推進するため、整備計画を策定するものです。



上位計画

①第五次鹿児島市総合計画（平成24年度～平成33年度）

基本目標6 市民生活を支える機能性の高い快適なまち【まち基盤政策】

基本施策3 市民活動を支える交通環境の充実

単位施策Ⅳ 人と環境にやさしい交通環境の充実

歩行者・自転車を優先した安全・快適な交通施設の整備や車両等の低公害化・低燃費化の推進、環境に配慮した交通行動の促進など、人と環境にやさしい交通環境の充実を図ります。

地域別計画

2 地域の状況

I 中央地域（I）中央地区

中心市街地活性化基本計画に基づく、施策・事業の推進により、観光・交流機能の強化や商業の活性化、安心安全・快適な都市環境の創出を図ります。

②かごしま都市マスタープラン（平成13年度～平成33年度）

交通体系の基本方針

○人と環境にやさしい公共交通の機能強化

市街地を南北に走る鉄道、市電、地域間をネットワークする路線バスやフェリーなど公共交通のバリアフリー化を進めるとともに、徒歩・自転車・公共交通機関で日常的な生活が可能となる徒歩生活圏の形成を図るため、最寄の駅周辺やバスターミナル等の交通結節点における乗り継ぎ機能の強化や公共交通機関の優先施策の導入など公共交通の機能強化を図ります。

交通体系整備の方針

2 都市内交通体系

①道路整備◇歩行空間

・健康づくりへの意識の高まりなど多様化する市民ニーズに対応した自転車道路、ジョギングロード、ウォーキングロードなどの整備に取り組みます。

③鹿児島市公共交通ビジョン（平成33年度を目標）

基本理念 公共交通を活かした 歩いて楽しむ緑のまち かごしま

基本方針2 安全・快適で、人と環境にやさしい交通環境の整備

重点戦略2 歩行者・自転車を優先した通行環境の整備

推進施策2. 自転車走行空間の整備

主要拠点間を連絡する路線や自転車の通行量が多い路線において、自転車の通行部分を分離した歩道整備などを行う。

推進施策5. 自転車走行空間のネットワーク化

自転車による移動の連続性と回遊性を高めるため、既存の自転車走行空間のネットワーク化を図る自転車道等の整備検討を行う。

④第二次鹿児島市環境基本計画（平成24年度～平成33年度）

基本方針4 緑かがやく住みやすいまち

基本目標（5）公共交通を軸とした交通体系を構築します

●安全・快適で、人と環境にやさしい交通環境の整備

歩行者・自転車空間の確保、道路や車両等のバリアフリー化や待合施設の改善など、人にやさしい交通施設の整備を推進します。また、モビリティ・マネジメントの推進など、自動車から環境負荷の少ない公共交通への利用転換など環境に配慮した交通行動を促進します。

2 自転車利用の現状と課題



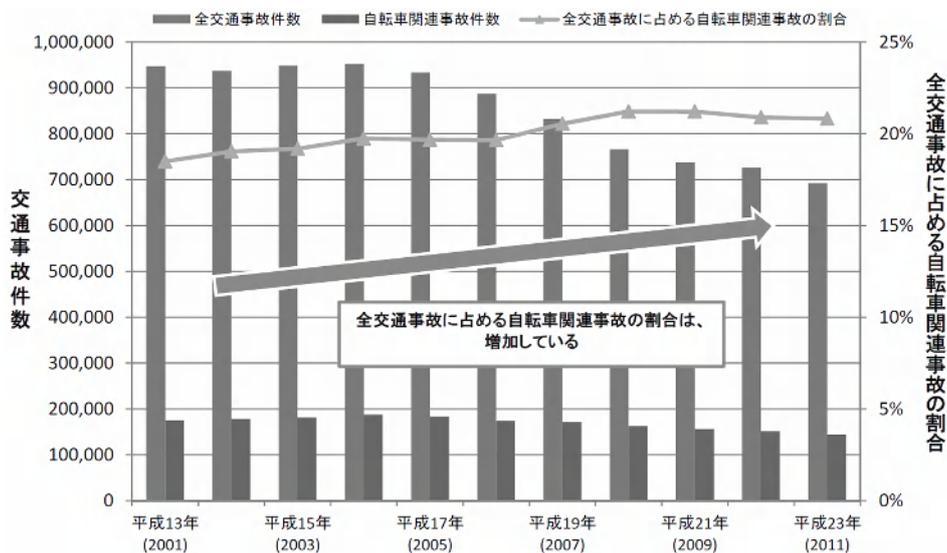
2.1 自転車を取り巻く全国的な動向

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。特に、東日本大震災以降、節電意識の高まりや公共交通機関のダイヤの乱れ等をきっかけにして、通勤等に自転車を利用する人が増えています。

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。



※平成23年中の交通事故の発生状況（警察庁）

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン H24.11（国土交通省道路局、警察庁交通局）

図 2.1 全事故件数及び自転車関連事故件数の推移

特に、自転車対歩行者の事故は、最近10年間で約1.6倍に増加しています。



※平成23年中の交通事故の発生状況（警察庁）

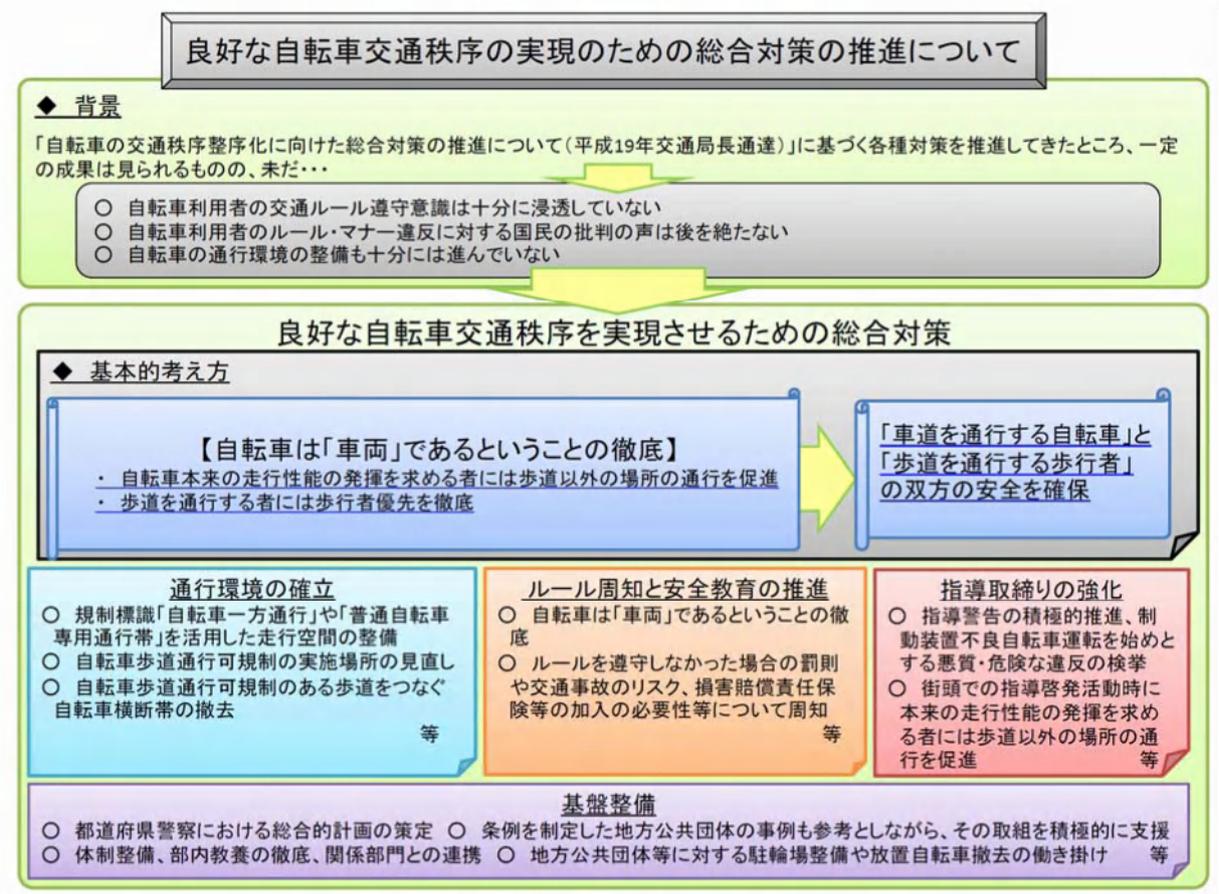
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン H24.11（国土交通省道路局、警察庁交通局）

図 2.2 自転車対歩行者事故に関する近年の傾向

3) 自転車の通行方法

昭和 35 年制定の道路交通法において「自転車は車道の左側部分を通行」とされていましたが、昭和 40 年代の交通事故の急増を受け、歩道（指定された区間）において、自転車の通行が認められました。また、同時期に、自転車走行空間の確保のために、自転車道や自転車専用通行帯が規定されました。

警察庁は平成 23 年 10 月 25 日に、自転車は車両であることを柱とした「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」通達を示しています。



出典：良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進（平成 23 年 10 月）（警察庁）

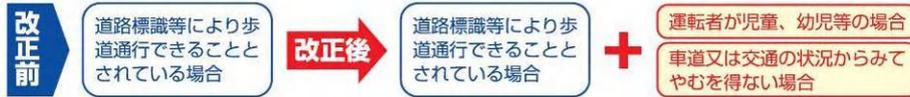
図 2.3 良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進（H23. 10. 25 通知）

- 歩道通行ができるのは、
 - ①道路標識等で指定された場合
 - ②運転者が児童、幼児等の場合
 - ③車道又は交通の状況からみてやむを得ない場合



※ただし、警察官や交通巡視員が、歩行者の安全を確保するために必要があると認めて指示したときは、歩道を自転車に乗って通行してはいけません。

- 歩行者も「普通自転車通行指定部分」をできるだけ避けて通行する努力義務



出典：自転車安全利用チラシ（(財)全日本交通安全協会・警察庁）

図 2.4 普通自転車の歩道通行に関する規定（H19. 6. 20 公布 H20. 6. 1 施行）

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
 - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - 夜間はライトを点灯
 - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
5. 子どもはヘルメットを着用（努力義務）

図 2.5 自転車安全利用五則（H19. 7. 10 警察庁交通局交通対策本部決定）

① 自転車は、**車道が原則、歩道は例外**

道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられています。したがって、歩道と車道の区別のあるところは車道通行が原則です。

【罰 則】 3 カ月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金



② **車道は左側を通行**

【罰 則】 3 カ月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金



自転車は道路の左端に寄って通行しなければなりません。

③ **歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行**

歩道では、すぐに停止できる速度で、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければなりません。

【罰 則】 2 万円以下の罰金又は科料



出典：自転車安全利用チラシ（(財)全日本交通安全協会・警察庁）

図 2.6 自転車の通行方法に関する主なルール（一部抜粋）

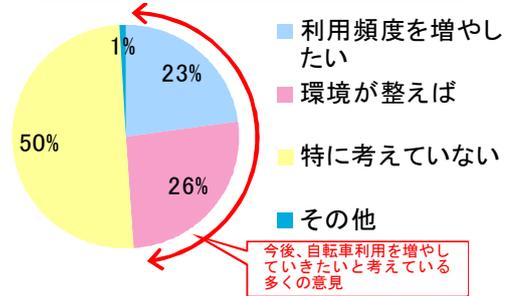
2.2 鹿児島市における自転車を取り巻く環境

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、橋梁部等を除き、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。

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すか。



※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 2.7 自転車に関する意向調査結果

2) 自転車通行環境整備のモデル地区

国土交通省と警察庁との合同による、自転車通行環境整備モデル地区事業として全国で 98 地区、鹿児島県内では 3 つの通りを称して、「鹿児島市パース通り地区」が平成 20 年 1 月 17 日に指定され、自転車と歩行者を分離し、それぞれの通行の安全の確保を図るため、自転車の走行位置を明示する整備等を平成 22 年度末に完了しました。

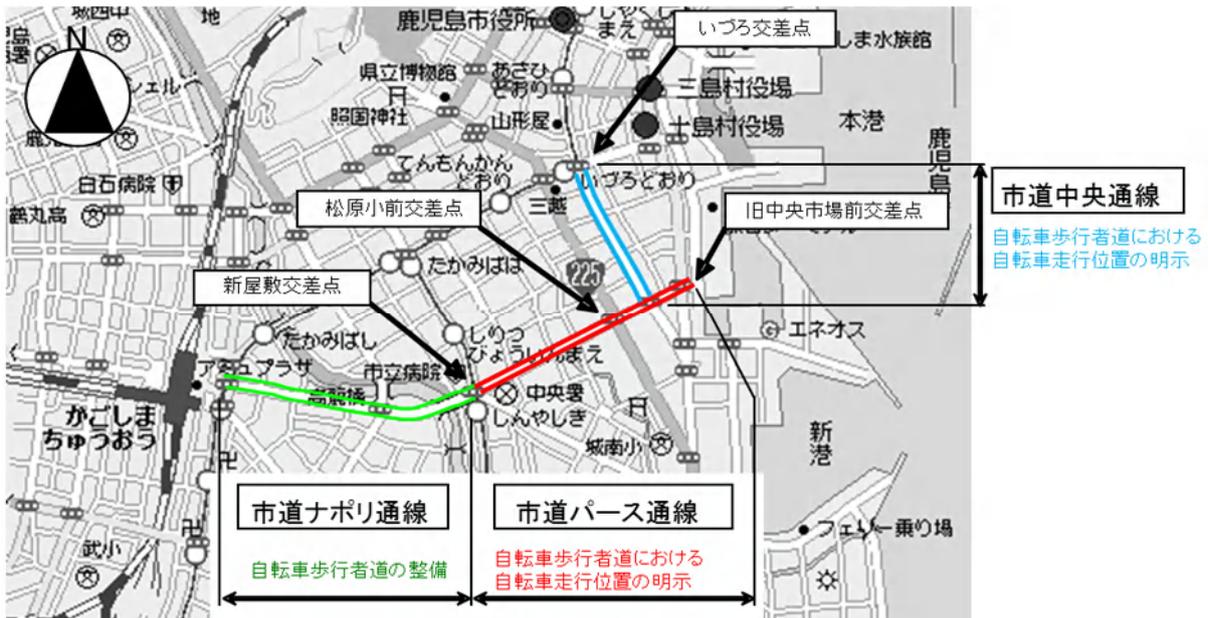


図 2.8 モデル地区（パース通り地区）における整備概要

3) 自転車等駐車場

自転車等の放置が特に多く見受けられる鹿児島中央駅地区や天文館を中心とする地区において、自転車等駐車場（10か所）を設置し管理しています。

併せて、その周辺を自転車等放置禁止区域に指定しています。

【天文館周辺地区】

【鹿児島中央駅地区】

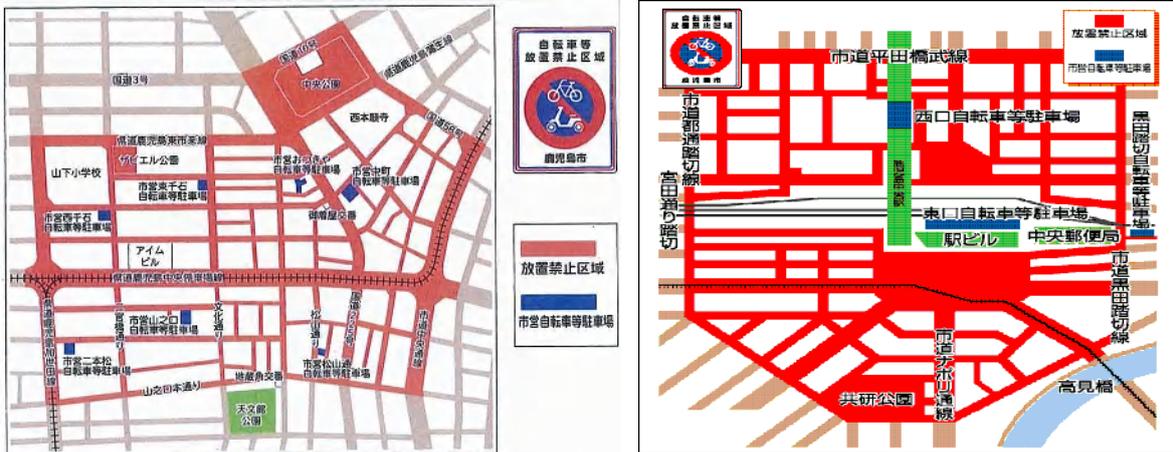
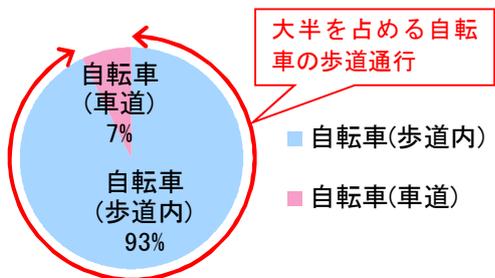


図 2.9 自転車等駐車場の配置

4) 自転車走行空間整備の必要性

(1) 通行状況

前述したように、近年は自転車と歩行者の事故件数が増加傾向にあり、本市においても自転車の歩道通行が常態化しており、歩行者等との交錯解消など対応が必要であります。



- ・ 歩行者・自転車交通量調査（H21.11.19 調査）における、自転車の通行位置（歩道／車道）別に集計を行った結果、調査箇所のうち約9割の自転車が歩道内を通行している状況が確認された。
- ・ 調査箇所のうち、通行位置別の自転車交通量は以下の通り
歩道：5,529 台/5h
車道：437 台/5h

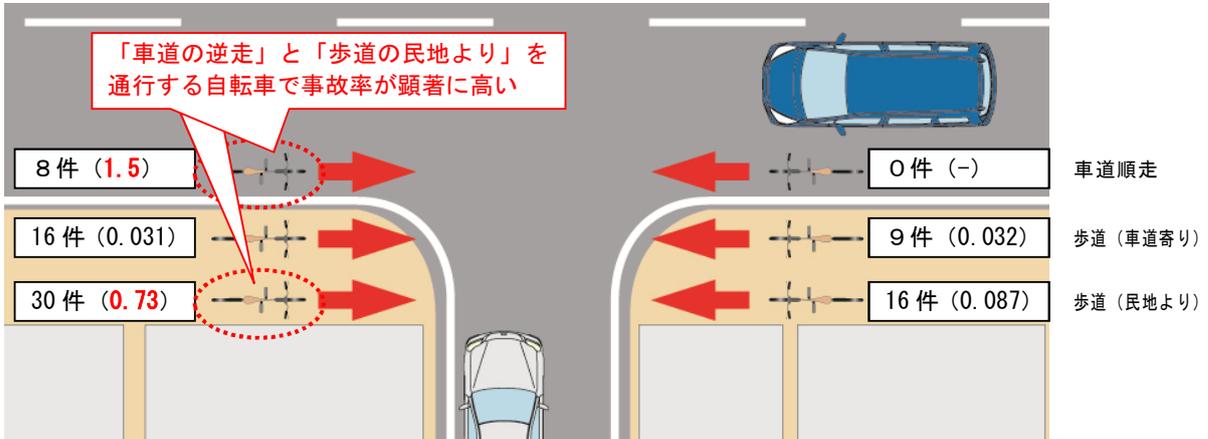
図 2.10 自転車の通行位置



狭い歩道における歩行者と自転車の交錯

(2) 交通事故関係

幹線街路と区画街路の交差点部における事故の発生状況として、進行方向や通行位置別にみた場合、自転車の通行ルールである「歩道通行の場合は車道寄りを走行」「車道通行の場合は左側通行」は、事故発生割合が低い傾向にあります。



* 都市内の直轄国道(約15km)にある細街路との交差点における、2002～2005年(4年間)の自転車関連交通事故件数及びその自転車交通量に対する比率を算出

* ()内数値は事故発生率(件/100万台)

* 構造状況は交差点により異なる

出典：交通工学 Vol. 47 No. 4 (交通工学研究会発行)

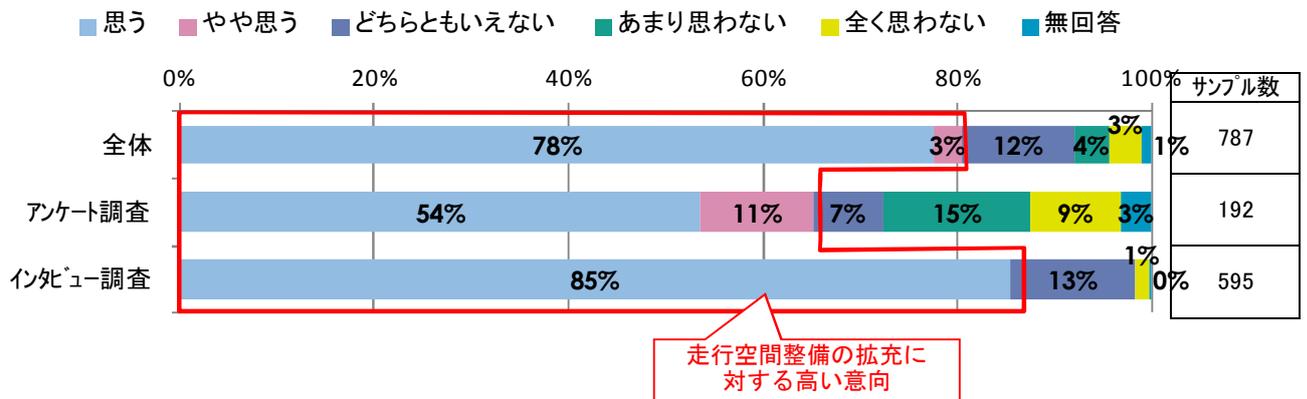
図 2.11 小交差点における事故の状況

(3) 自転車利用者の意向

平成24年度に天文館地区で実施した自転車走行空間の試行整備について、自転車利用者を中心に行ったアンケート調査では65%の方が整備の拡充を求めています。

また、歩行者を対象に行ったインタビュー調査では85%の方が整備の拡充を求めています。

問：車道における自転車走行空間の整備を他の地区や路線でも整備を進めたほうが良いと思いますか

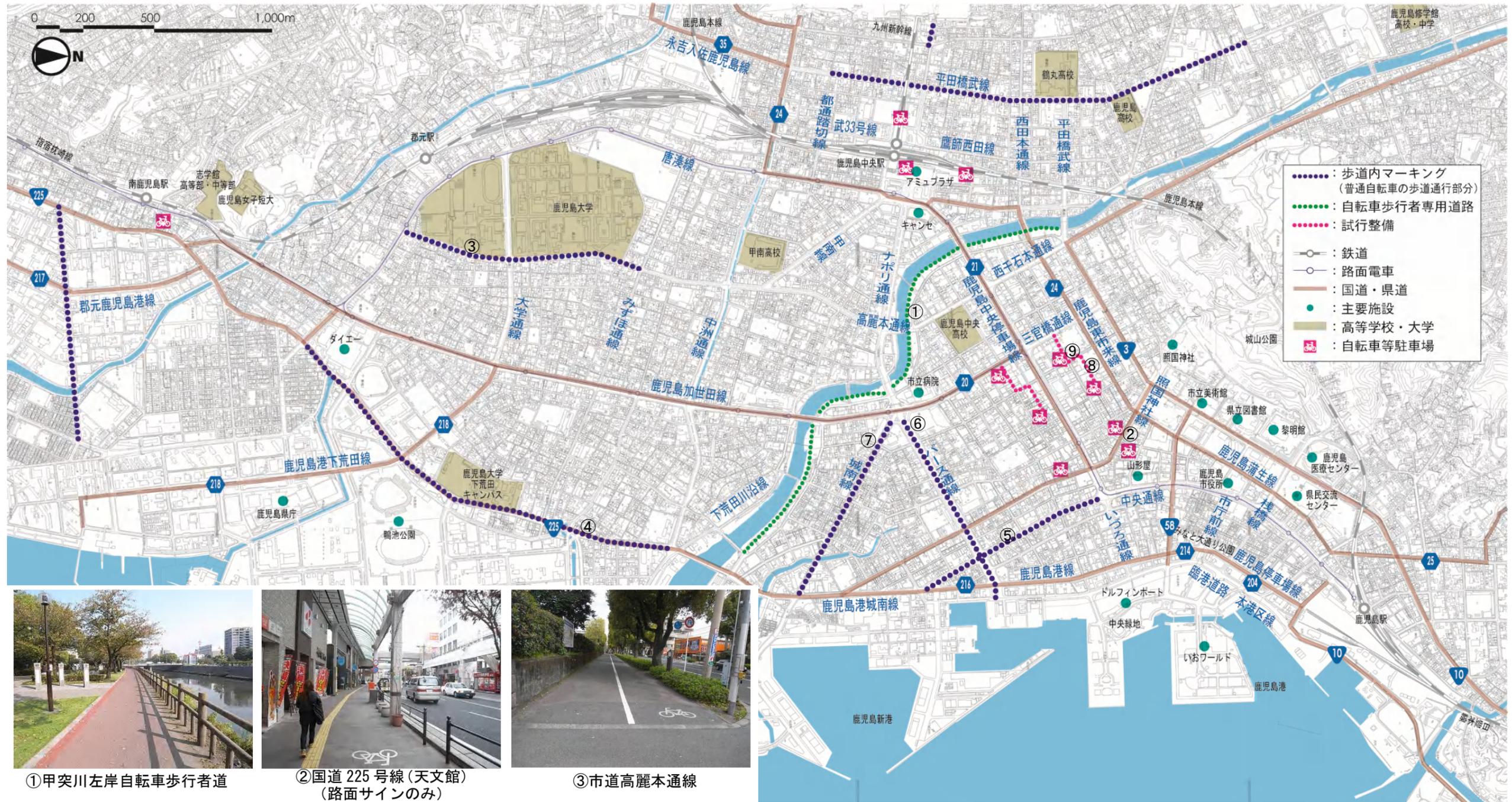


* アンケート調査(自転車利用者、近隣住民、通り会、町内会)：平成24年11月13～21日配布、郵送回収(回収率19.2%)

* 歩行者インタビュー調査：平成24年11月13～15日実施

* 歩行者インタビュー調査では、「思う」「どちらともいえない」「思わない」の3択で実施

図 2.12 試行整備の拡充に対する意向



①甲突川左岸自転車歩行者道



②国道225号線(天文館)
(路面サインのみ)



③市道高麗本通線



④国道225号線



⑤市道中央通線



⑥市道パース通線



⑦市道城南通線



⑧市道ザビエル線



⑨市道二官橋3号線

図 2.13 鹿児島市の中心部における自転車走行空間の整備状況

2.3 自転車走行環境の課題整理

自転車利用実態等を踏まえ、鹿児島市における自転車走行環境の課題は以下のように整理されます。

	現況の自転車利用状況や問題点	ネットワーク整備に向けた検討課題
自転車の 利用ニーズ	○将来的に自転車利用頻度を増やしていきたいと考える意向が多く、自転車の利用ニーズが高まっている状況にある。	今後の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って、安全な自転車走行空間の整備が必要である。
自転車の 通行マナー	○多くの自転車が歩道走行を中心としている状況にあり、歩道空間内で歩行者との錯綜が発生している。	歩道における歩行者の安全確保に向けて、自転車の通行ルールの徹底が必要である。
生活道路への 流動集中	○一部路線では、幹線道路以外の生活道路に自転車利用が集中しており、特別な安全確保が図られていない状況にある。	細街路においては、分離された歩道や信号交差点等が少ないことから、歩行者・自転車・自動車が安全に共存する環境整備が必要である。
断片的な自転車 走行空間	○一部路線で自転車走行空間が整備済みであるが、整備区間が断片的で連続性が確保されていない状況にある。	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していくことが必要である。
道路交通実態からみた空間的な制約	○現況の幅員構成や自動車・歩行者の交通量等から、道路断面の再編を行える路線は限られており、自転車走行空間を整備するためには、空間的な制約が高い。  自動車交通量が多く再編整備の難しい路線 (県道鹿児島東市来線 山下小学校付近)	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である。



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。

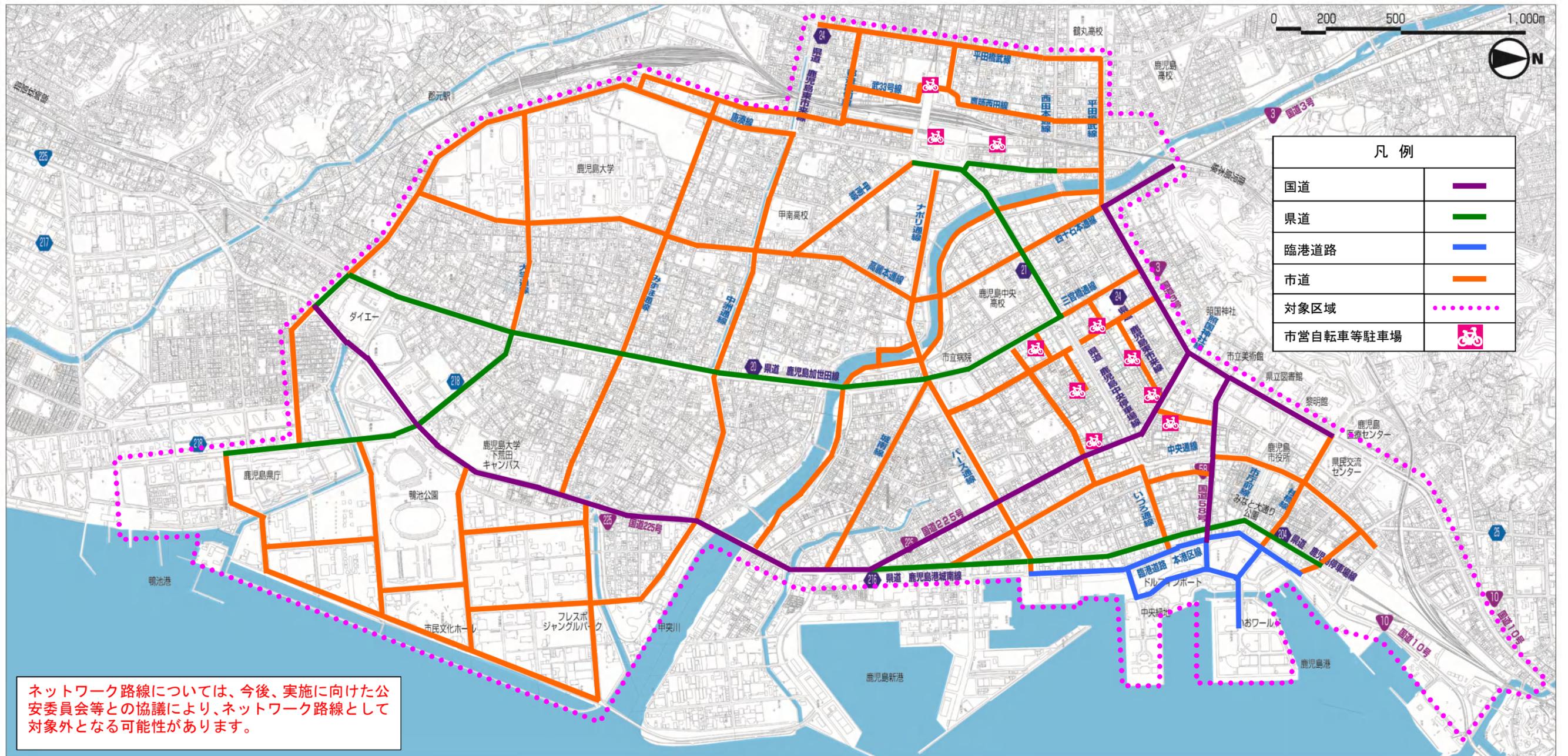


図 3.2 自転車走行ネットワーク路線

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」である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。

- ① 既存の車道及び歩道空間内での空間再編を優先的に検討し、過度なハード整備が伴わないこととする。

※本計画は、市街地形成が進行した自転車利用の多い中心市街地活性化基本計画区域を中心とした範囲としており、自転車道を整備する際、拡幅等による新たな自転車道の確保は困難であるため。

ただし、電線地中化計画等がある場合については、道路空間の再配分を検討することとする。

- ② 車道部に自転車の「専用の走行空間（自転車道、自転車専用通行帯）」を確保することを基本とする。

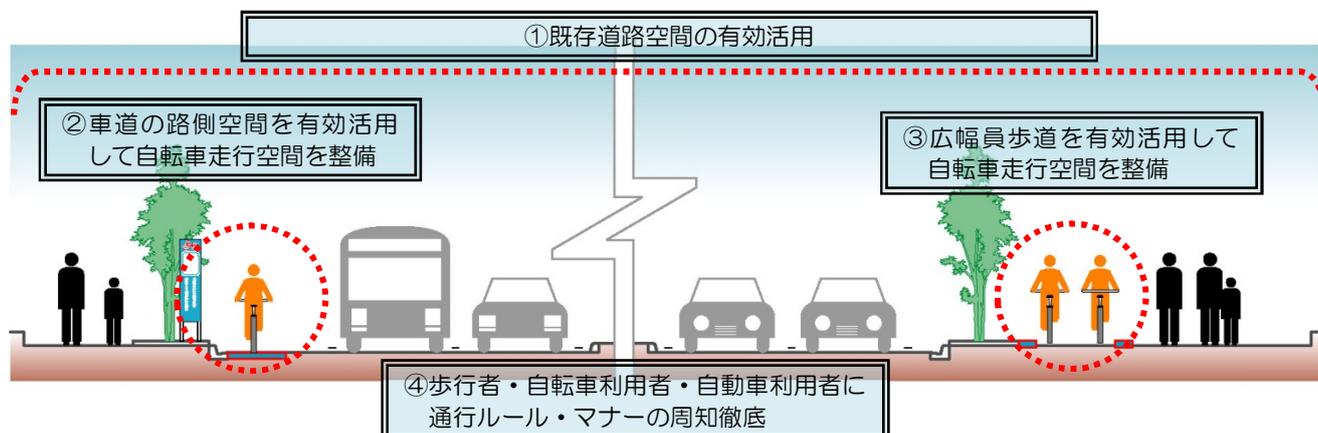
※自転車は「車両」であり、車道の左側を通行することが原則であり、正しい通行ルールを誘導・徹底させていくため。

- ③ 車道部に「専用の走行空間」の確保が難しい場合は、既存の自転車歩行者道を活用し、当面は自転車走行位置の明示や、歩道内での分離等を検討する。

※歩道活用の整備手法は当面の暫定的な扱いとし、自動車交通量の経年的な変化等を勘案しながら、車道空間の再編可能性等を継続的に検討していく。

- ④ 走行空間整備に加え、道路空間を通行する歩行者・自転車利用者・自動車利用者に対し、安全な通行ルールやマナーの周知徹底を行う。

※ドライバーに対しても、自転車が車道を通行することの認識を向上させ、適切な走行速度の遵守や路上駐車禁止などの徹底を推進していく。



2) 整備パターン

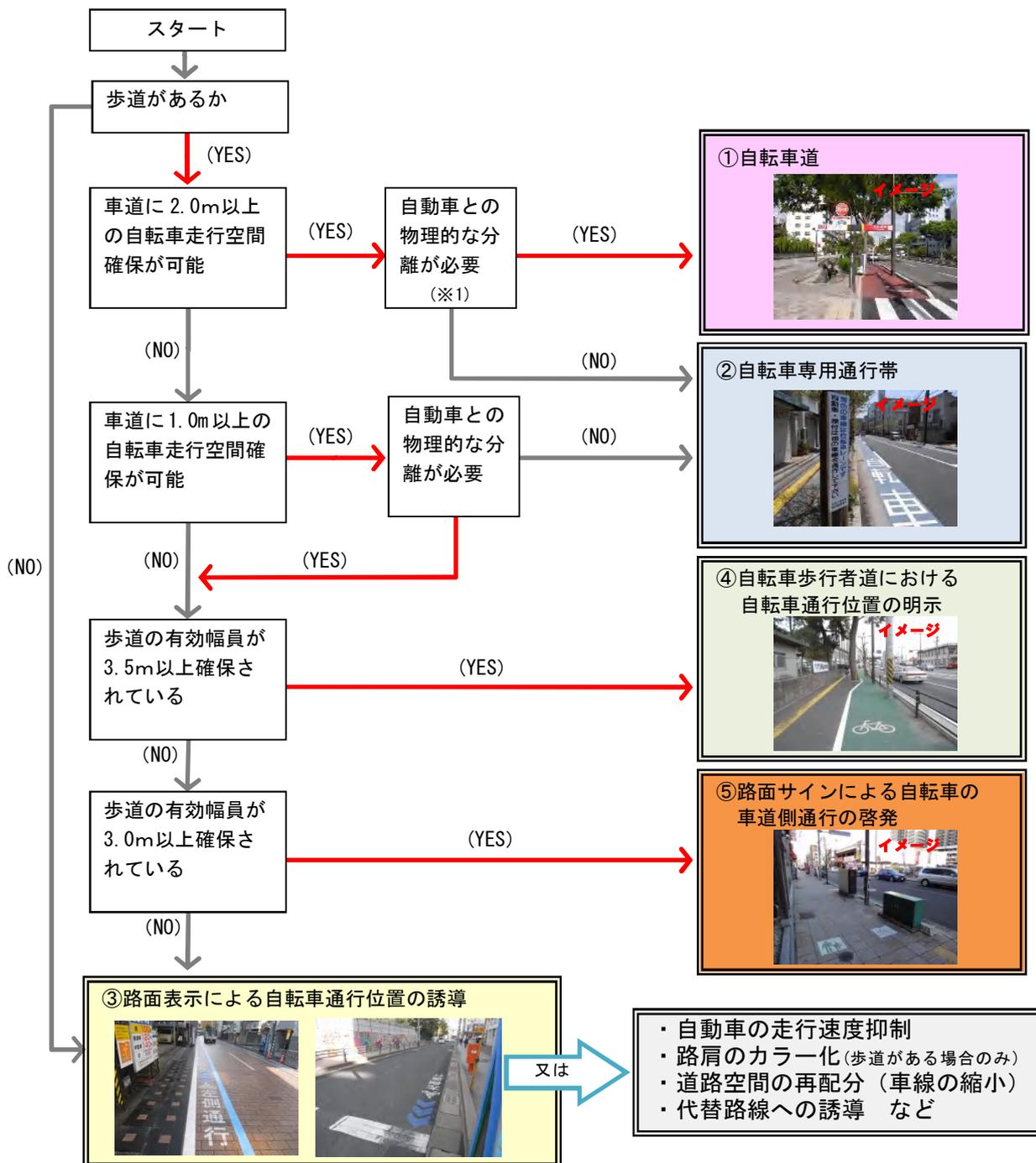
自転車走行空間の整備パターンを以下に示します。

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	通行方法	交通規制	特徴
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 (やむを得ない場合は1.5mまで縮小可能)	相互通行又は一方通行 (※一方通行の場合は交通規制が必要)	自転車道であることを明確にする場合、道路標識「自転車専用」(325の2)を設置	・自転車と他の交通との分離を図ることが可能であり、自転車のスムーズな通行が可能 ・自転車が自動車及び歩行者と接触する危険性は低い ・広幅員道路における整備に限られる ・大幅な改良が伴い、整備費が高額となる
	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)	一方通行(自動車と同方向)	自転車専用通行帯の指定	・自転車走行空間を明確にすることができる ・自転車と歩行者が接触する危険性は低い ・自転車と自動車が接触する危険性が残る ・自転車の通行が駐停車車両に妨げられるおそれがある
	③路面表示による自転車通行位置の誘導		・車道部の左側部において、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	路線状況に応じて検討 (法定外表示)	一方通行(自動車と同方向)	-	・自転車走行ルールを周知することができる ・自転車と歩行者が接触する危険性は低い ・整備が容易 ・自転車と自動車が接触する危険性が残る ・自転車の通行が駐停車車両に妨げられるおそれがある
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	相互通行かつ通行位置が明示された部分(車道寄り)を徐行	普通自転車歩道通行可及び普通自転車通行部分の指定	・自転車の走行位置が明確に区分される ・自転車と自動車が接触する危険性は低い ・自転車と歩行者が接触する危険性が残る ・自転車の優先道路と勘違いする可能性がある ・先事例では歩行者を含め、自転車の通行位置の遵守状況が低い
	⑤路面サインによる自転車の車道側通行の啓発		・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	相互通行かつ車道寄りを徐行	普通自転車歩道通行可の指定	・自転車走行ルールを周知することができる ・自転車と自動車が接触する危険性は低い ・自転車と歩行者が接触する危険性が残る ・整備が容易 ・先事例では自転車の通行位置の遵守状況が低い
専用道路	⑥自転車専用道路・自転車歩行者専用道路		・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 (やむを得ない場合は2.5mまで縮小可能) 自転車歩行者専用道路4.0m以上	相互通行または一方通行 (※一方通行の場合は交通規制が必要)	自転車専用道路であることを明確にする場合、道路標識「自転車専用」(325の2)を設置	・自動車から独立した空間であり、安全性が高い ・適用可能な路線に限られる

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

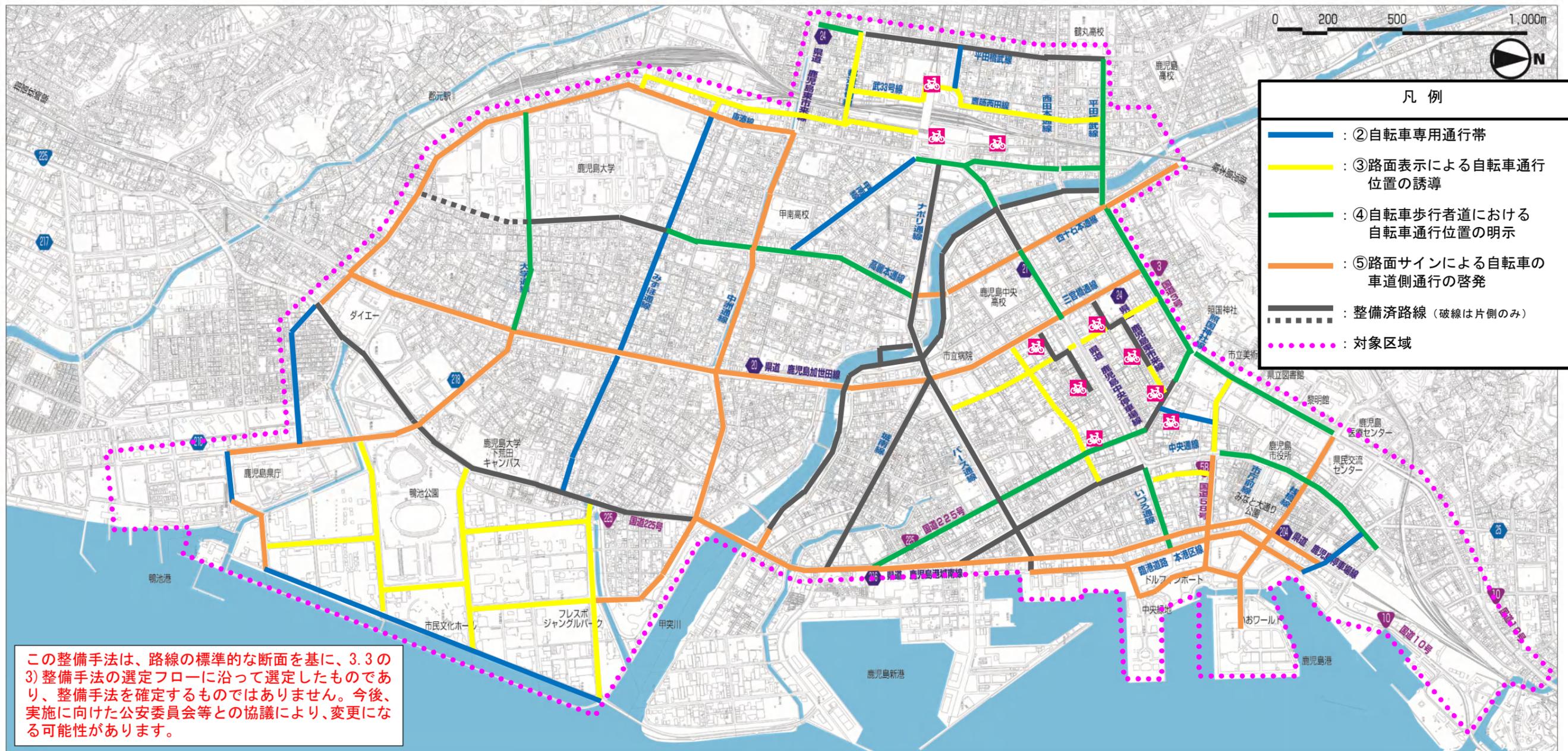


図 3.4 自転車走行ネットワーク路線の整備手法

4) 整備スケジュール

ネットワーク路線のうち、自転車歩道通行可の指定がされていない路線や鹿児島市新交通バリアフリー基本構想（H24.3）における生活関連経路の整備が予定されている路線について、概ね5年間で整備を行っていく路線として設定し、段階的にネットワークの形成を行っていきます。

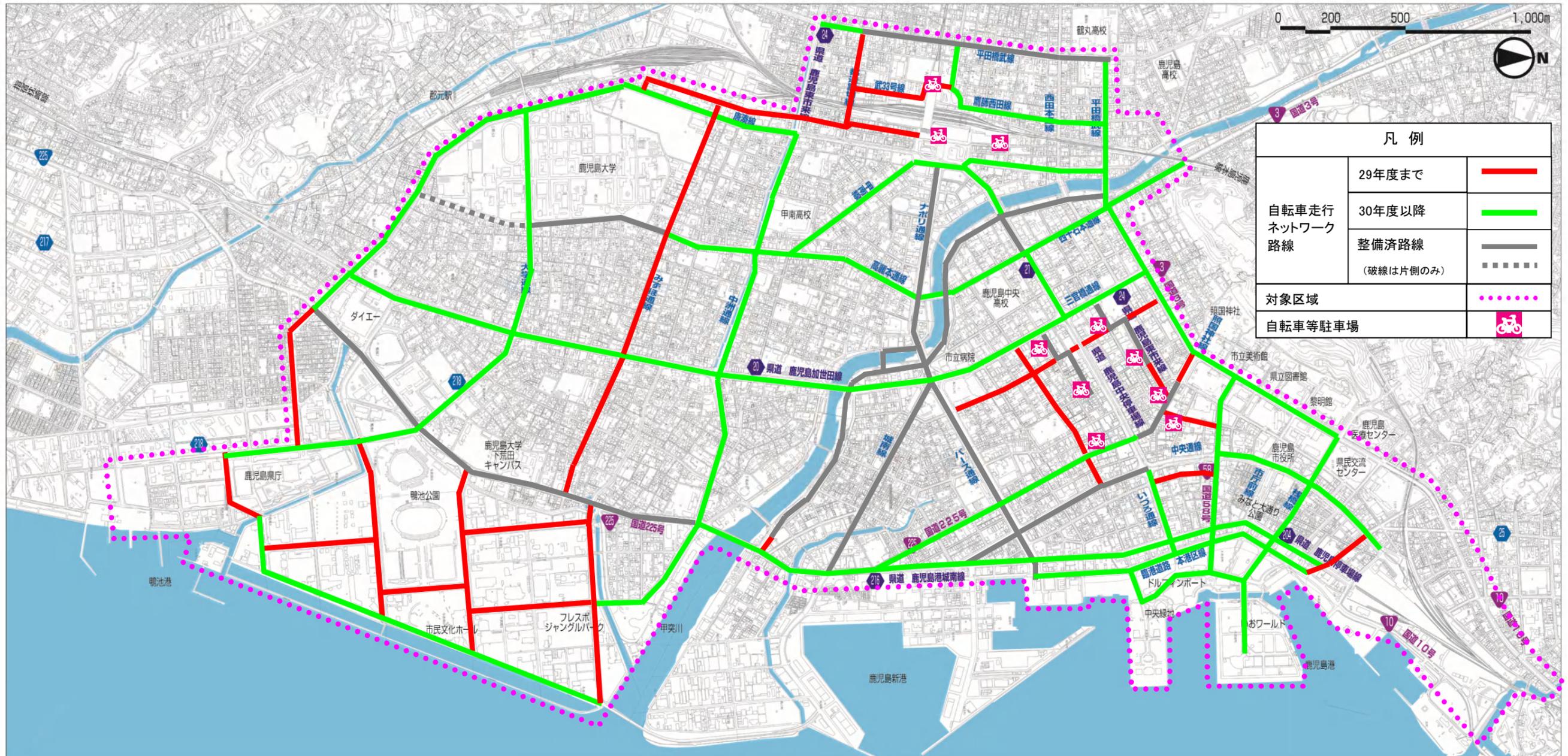
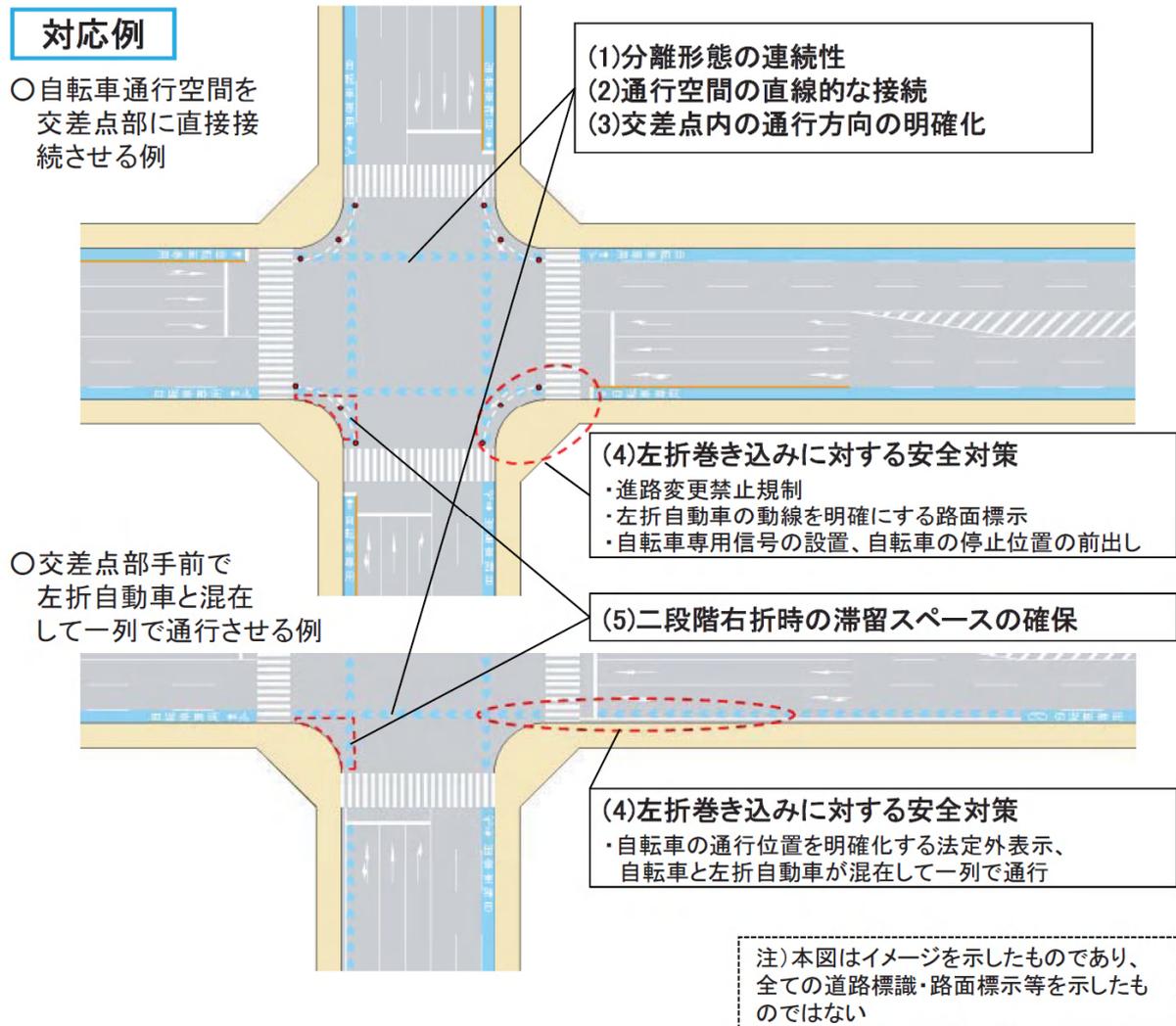


図 3.4 自転車ネットワークにおける当面5年間で整備する路線

5) 交差点等の整備の考え方

交差点やバス停部の処理、分離工作物の形状、法定外の看板、路面表示のデザイン配置については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン H24. 11 (国土交通省道路局、警察庁交通局)」や警察との協議などを踏まえながら、安全性の高い整備を検討していきます。



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン H24. 11 (国土交通省道路局、警察庁交通局)

図 3.5 交差点処理の基本イメージ (一例)

6) その他

路面に着色する際の色彩については、警察庁の通達を踏まえ車道に整備する自転車専用通行帯などは、原則、青色系とします。また、自転車歩行者道における自転車通行位置を明示する際の色彩は、路線に応じて整備する際に道路管理者と警察が協議し、景観等に配慮しながら検討していきます。

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。



※目標値は路線延長で計測

図 4.1 整備目標

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。



啓発活動の実施風景 (H24.10 天文館地区)

參考資料

参考2. 自転車の走行に関する道路状況



図 参.2 歩道幅員と自転車の歩道通行が認められている路線の整理

参考3. 自転車交通量の整理

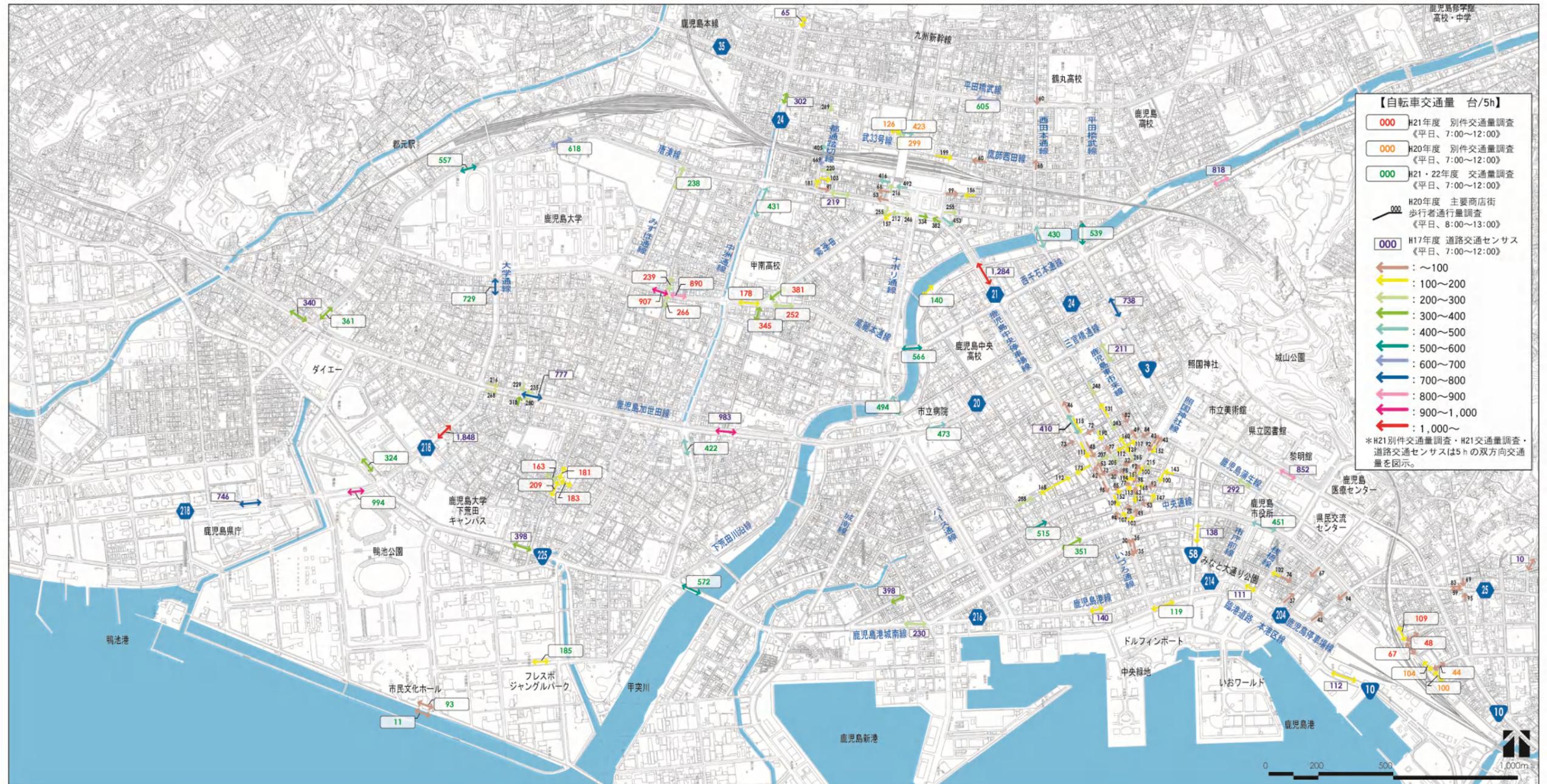


図 参.3 自転車交通量 (平日5時間)

参考4. 自転車走行ネットワーク候補路線

- ・自転車交通量や経路アンケートから利用ニーズの高い路線を以下の基準で抽出
 - 自転車交通量が400台/5h（80台/h）以上の路線
 - 経路アンケート（H21年度調査）から、サンプル数が20件以上の路線

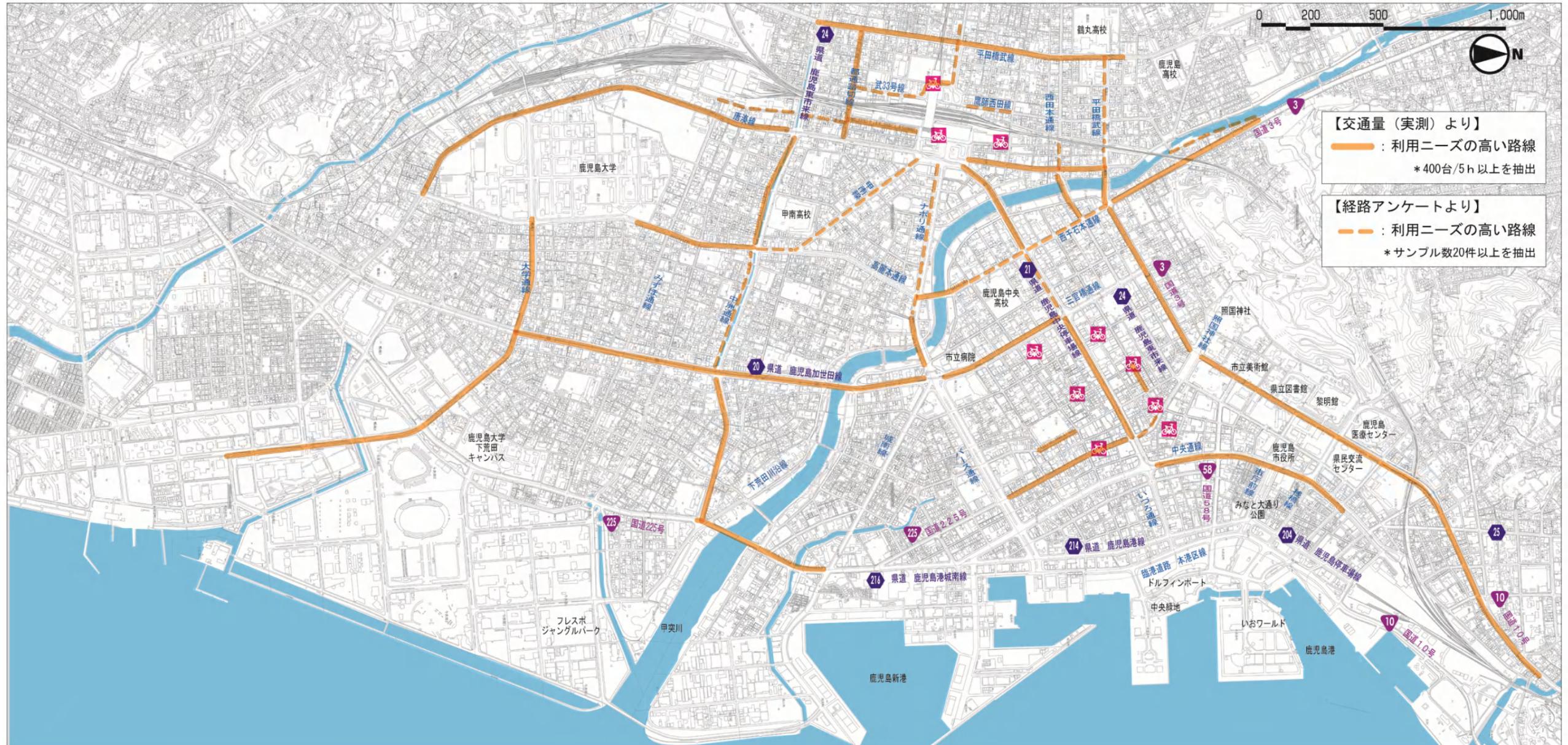
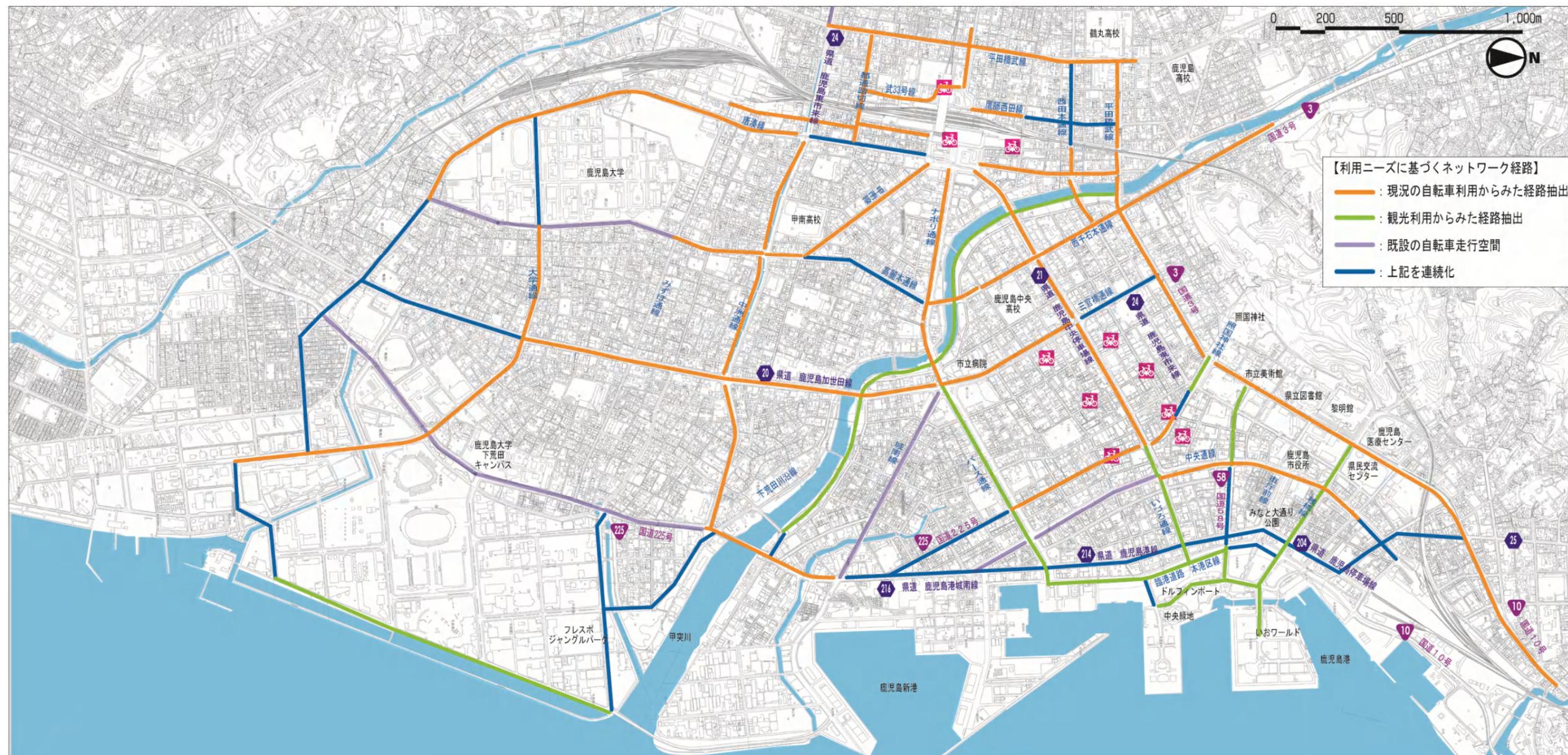


図 参.4 現況の自転車利用からみた経路抽出

- ・観光周遊における自転車利用を考慮し、観光拠点間を結ぶ路線を抽出
- アンケート（H21年度調査）から、お勧めルートが20件以上の路線



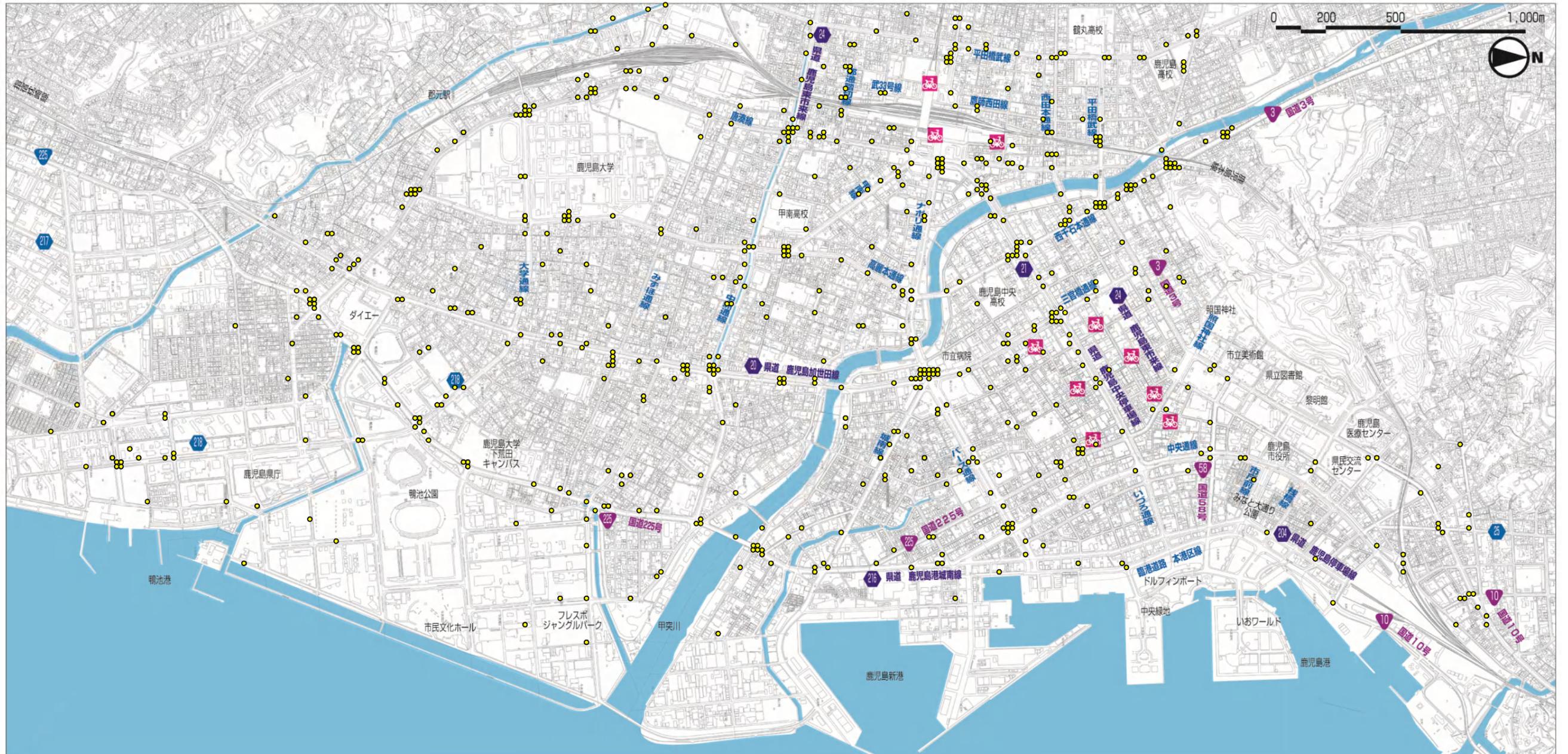
図 参.5 観光利用からみた経路抽出



※凡例の区分のうち、複数の要素が重なる路線については、上位の位置づけ（図中の凡例順）を優先して図示

図 参.6 利用ニーズに基づくネットワーク候補路線抽出

参考5. 自転車関連事故の発生箇所図



出典：鹿児島中央警察署、鹿児島西警察署資料

図 参.7 自転車関連事故の発生箇所図（平成19年～23年）

参考6. 最高速度制限の規制状況

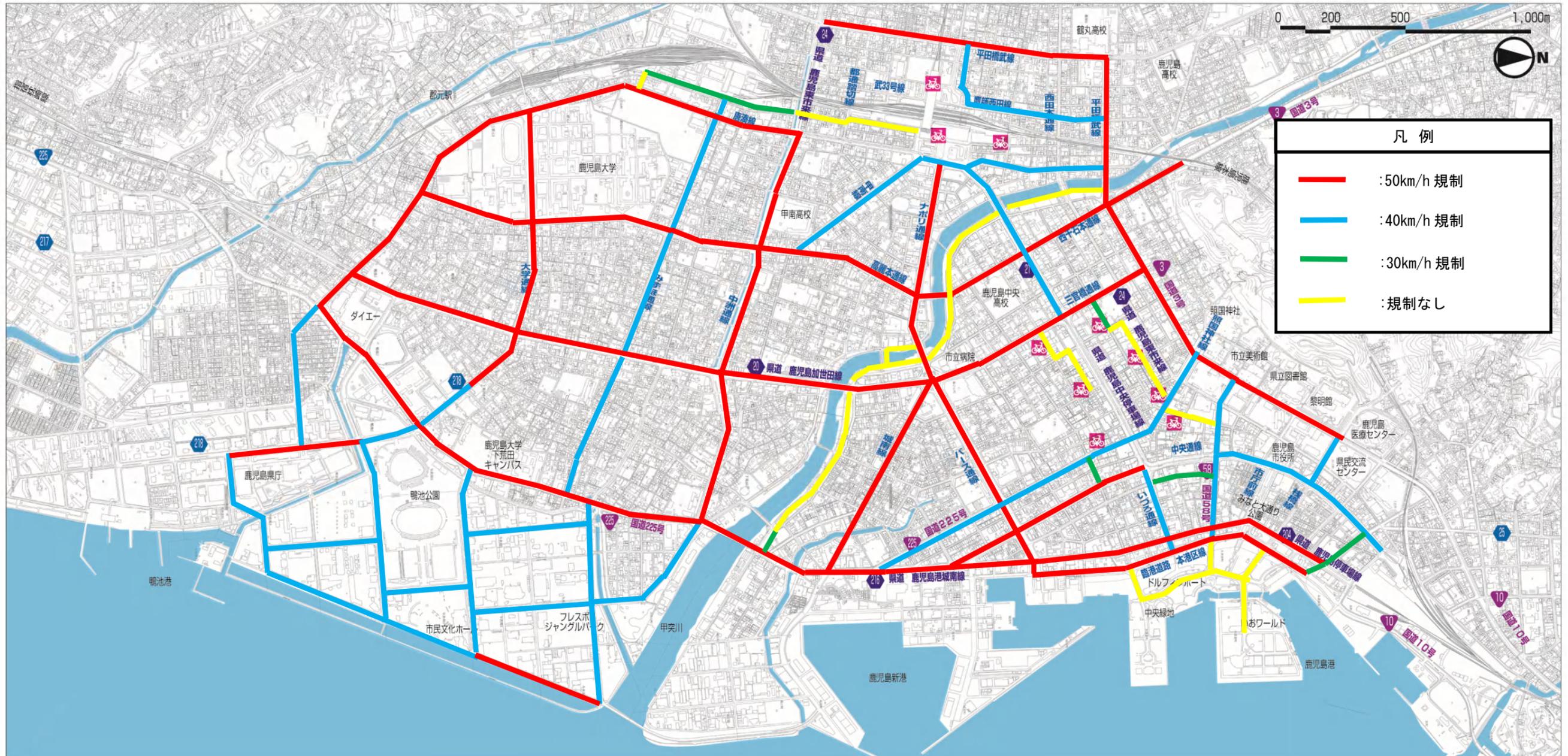
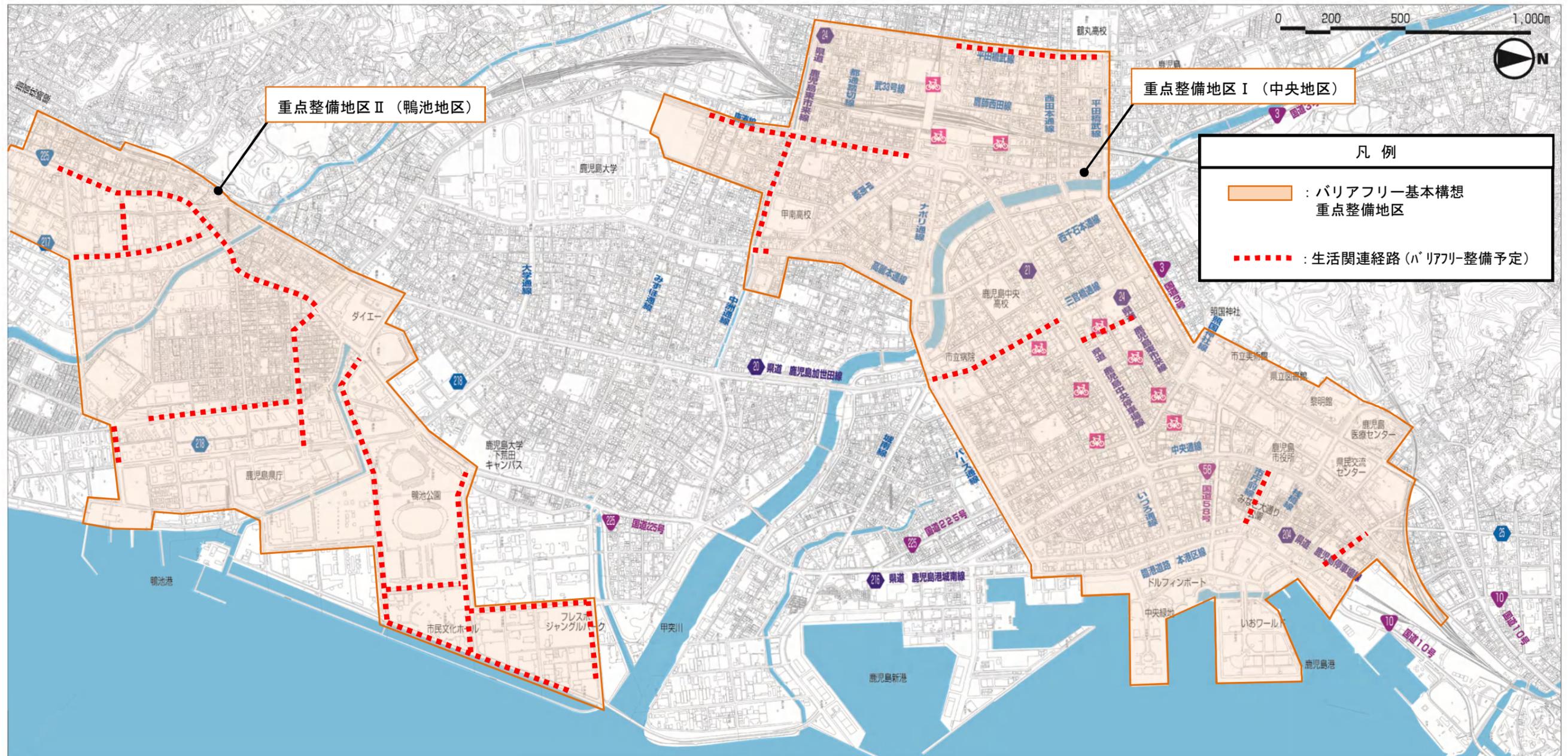


図 参.8 交通規制状況

参考7. 鹿児島市新交通バリアフリー基本構想における生活関連経路



※生活関連経路とは、高齢者や障害者等の利用する旅客施設や官公庁施設、福祉施設等が所在し、これらの施設相互間を通常徒歩で移動する経路のことで、バリアフリー化の事業を実施する必要がある路線

出典：鹿児島市新交通バリアフリー基本構想 (H24. 3)

図 参.9 鹿児島市新交通バリアフリー基本構想における生活関連経路

鹿児島市自転車走行ネットワーク整備計画
平成 25 年 5 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