大野市自転車を活用したまちづくり計画









福井県大野

1	. はじめに		1
2	 計画の概要 (1)計画の対象区域 (2)計画の期間 (3)計画の位置づけ 		2
3	 現状と課題 (1)自転車の交通特性と利用環境 (2)大野市の自転車利用の現況 (3)自転車利用の課題 	5 11	5
4	. 計画目標と基本方針	. 2	29
5	. 自転車通行空間ネットワークの構築 (1)自転車通行空間ネットワークの構成 (2)自転車通行空間整備の考え方	30	30
6	. 計画推進のための自転車施策 (1) 自転車利用環境改善のハード対策 (2) 自転車利用環境改善のソフト対策	36	36
7	計画の実現に向けて	41	41
 	 料編 ●策定経過 ●検討委員会委員等 「自転車利用に関するアンケート調査」の概要 ● 体討委員会委員によるワークショップの概要 56 ■パブリックコメント(意見募集)の結果 		45

1. はじめに

自転車は、子供から高齢者までが利用することのできる身近な移動手段です。利用者自身の力を動力とするため、燃料費が不要で排気ガスも出ない経済的で環境にやさしい乗り物です。近年では、健康意識の高まりから、通勤・通学をはじめ観光・レクリエーションなどで自転車の利用が増えています。

また、モータリゼーションの進行により、市民の日常生活には自動車が欠かせないものになっていますが、自動車に過度に依存した交通環境は、自動車利用に偏ったまちをつくることになり、自動車を利用しない市民にとって不便で暮らしにくいまちになってしまいます。このため、バランスのとれた交通環境づくりに向けて、自転車の利用促進が期待されています。

大野市では、平成30年に開催する第73回国民体育大会(福井しあわせ元気国体)の自転車ロードレース競技が行われることから、自転車ブームを背景に全国各地から多くの自転車ファンや観光客が大野市に訪れることが期待されています。

大野市民にとっては、国内の一流選手による競技を直接目にすることで、自転車の魅力を肌 で感じ、自転車利用の一層の拡大につながるものと考えています。

また、大野市が進めている観光に関しても、自転車利用を促進することで大野市の歴史文化 に触れるとともに、郊外の豊かな自然を体感していただくことができ、より深みのある観光が 可能になると考えています。

このように、自転車を活用することは、大野市における環境にやさしい交通環境をつくるとともに、市民の健康づくりや観光への寄与など、大野市のまちづくりに大きな成果が期待できます。

一方、自転車利用者の一部には交通ルールを無視した悪質で危険な運転やマナーの低下がみられ、自転車に関連する交通事故が多発しています。自転車を含めた安全な交通環境の確保が求められています。

本計画は、上位計画である「第五次大野市総合計画」における"自転車走行空間の整備"に基づくとともに、関連する計画、施策と連動させ、人や環境にやさしく、市民にとってより住みやすい大野市のまちづくりを実現するため、安全で快適な自転車利用環境として、自転車の通行空間ネットワーク、駐輪場などのハード施策と、交通ルールの遵守やマナーを向上させるためのソフト施策に関する方針を策定することを目的とします。

2. 計画の概要

(1)計画の対象区域

本計画の対象区域は、大野市全域とします。



■大野盆地

(2)計画の期間

本計画の計画期間は、概ね10年とし、市民意向や社会経済情勢の変化などに柔軟に対応するため、 定期的に見直しを行い、計画を変更するものとします。

(3)計画の位置づけ

本計画は、大野市における自転車の利用促進を目指して、第五次大野市総合計画を上位計画 とするとともに、本計画に関連する計画との整合を図り、安全で快適な自転車利用環境づくり の基本目標、基本方針を設定します。

上位計画

第五次大野市総合計画

[平成23年2月]

- ●自転車走行空間の整備(人にやさしい道路環境の創出)
- ●低炭素社会づくりの推進(次世代につなぐ持続可能な社会の形成)

関連計画

大野市都市マスタープラン

[平成23年7月]

●歩行者空間と自転車空間の充実 (交通ネットワークづくりの方針)

越前おおの環境基本計画

[平成22年3月]

- ●地球温暖化の防止(地球環境の保全)
 - ・公共交通機関や自転車の利用促進

越前おおのまるごと道の駅 ビジョン

[平成24年2月]

●中部縦貫自動車道利用者を市内 に引き込むための情報の提供と 回遊性の向上

越前おおの 地域公共交通総合連携計画

[平成21年3月]

●市民の豊かな暮らしを支える 公共交通の実現 (基本方針)

越前おおの観光戦略プラン

[平成24年3月]

●心地よくお迎えするための 環境づくり

(「もてなしの心」の醸成)

・自転車による散策路の整備

越前おおのブランド戦略

[平成25年2月]

●自転車の利用などによる環境保全型の体験を提供する

(自然環境のブランド化戦略)

本計画

自転車を活用したまちづくり計画

第五次大野市総合計画(平成23年2月)-抜粋-

●自転車走行空間の整備(人にやさしい道路環境の創出)

自転車利用者の安全確保はもとより歩行者の安全確保を図るために、歩行者と自転車の利用空間の区別を図るとともに、自転車交通ネットワークの整備を推進します。

併せて、利用者が多い場所では駐輪場を整備し、市民の自転車利用を推進します。

●低炭素社会づくりの推進 (次世代につなぐ持続可能な社会の形成)

市民一人一人が取り組む身近な地球温暖化対策を促進するために、公共交通機関や自転車の利用促進、エコライフやエコオフィス、エコドライブの普及啓発などに努めます。

特に、自転車と電気自動車の利用の促進、自転車事故の軽減、自転車走行空間の整備、駐輪場の整備などを盛り込んだ具体的な自転車を活用したまちづくり計画を策定し、市民、事業者、行政が協働して自転車利用を推進します。

大野市都市マスタープラン(平成23年7月)-抜粋-

●歩行者空間と自転車空間の充実(交通ネットワークづくりの方針)

自転車利用者と歩行者の双方に対して、安全性の確保と快適性の向上を図るため、自転車と歩行者の通行 空間を区分するなど、自転車交通ネットワークの形成を進めます。特に、中心市街地エリア内では、ゆっく り歩いたり、自転車で移動してもらうため、回遊ルートを明確にし、歩行者や自転車が利用しやすい道路整 備を行います。

真名川沿いなど大野市の豊かな自然を感じ、市域の散策を楽しんでもらうため、サイクリングロード整備などによる自転車走行空間の充実を進めます。

越前おおの地域公共交通総合連携計画(平成21年3月)-抜粋-

●市民の豊かな暮らしを支える公共交通の実現(基本方針)

公共交通相互、自転車やマイカーと公共交通など、誰もが複数の交通機関を円滑に乗り継ぎ、市内をスムーズに移動できるように、社会実験などによる検証を行うことにより、時代の変化にも柔軟に対応した計画的かつ段階的な施策を推進します。

越前おおの環境基本計画(平成22年3月)-抜粋-

●地球温暖化の防止(地球環境の保全)

生活様式や事業活動を見直し、二酸化炭素等の排出量を削減します。 公共交通機関や自転車の利用を促進し、自動車からの二酸化炭素の排出を抑制します。

越前おおの観光戦略プラン(平成24年3月)-抜粋-

●心地よくお迎えするための環境づくり(「もてなしの心」の醸成)

「越前おおの」は、豊かな自然や田園風景、戦国の世から代々継承されてきた古い町並みなど、美しく魅力ある景観を数多く有しています。

「越前おおの」を訪れる観光客の利便性の向上を図るため、中部縦貫自動車道の全線開通を見据えた誘導サインの整備や観光案内の多言語表記、自転車を活用した周遊性の向上、バリアフリーやユニバーサルデザイン対応などを進め、多様な人々が「越前おおの」での観光を楽しめる環境づくりを進めます。

・具体的施策:自転車による散策路の整備

越前おおのまるごと道の駅ビジョン(平成24年2月) - 抜粋-

●中部縦貫自動車道利用者を市内へ引き込むための情報の提供と回遊性の向上

観光客を地域資源へ誘導する方法としては、例えば、中部縦貫自動車道にある「まるごと道の駅」の核となる施設(道の駅)を基点に環境に配慮したシャトルバス((仮称)ミニはとバスなど)の運行やレンタル電気自動車・電動アシスト自転車の活用など、市内を回遊できるような仕組みも考えられます。

越前おおのブランド戦略(平成25年2月)一抜粋一

●自転車の利用などによる環境保全型の体験を提供する(自然環境のブランド化戦略)

地域の「結」により守り続けてきた里地里山、里川の自然環境を今後も継続して保全し活用する。

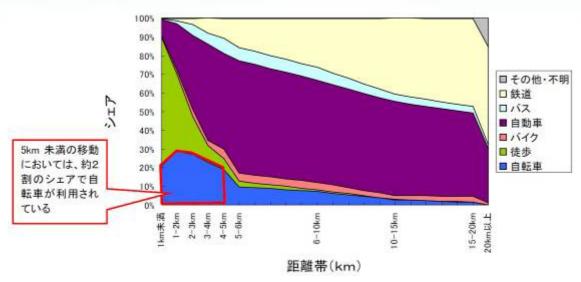
3. 現況と課題

(1) 自転車の交通特性と利用環境

①自転車の交通特性

自転車は、排気ガスを出さない環境にやさしく気軽に利用できる交通手段です。動力のある他の交通手段と比較して速度は遅いものの、5 km未満の近距離の移動では約2割のシェアを占めています。

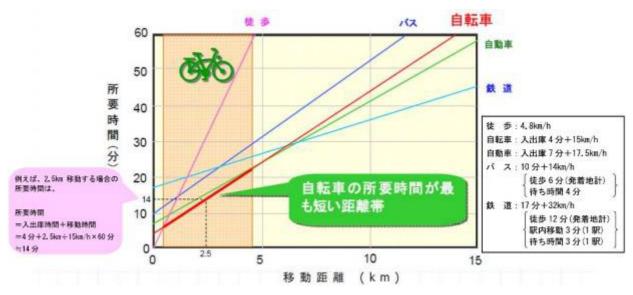
また、自動車や公共交通機関を利用するためには、準備の時間や待ち時間などがあるため、 5 km程度の移動では自転車が最も所要時間が短い交通手段になります。



%6 kmまでは 1 km刻み、6 km以上は 5 km刻みの集計値を直線で結んでいる。

出典:平成17年全国都市交通特性調查(国土交通省)

■移動距離帯別の交通手段別利用割合



出典:国土交通省

■代表的な交通手段の移動距離と所要時間の関係

自転車は、利用者自身にとって経済面、健康面などで多くのメリットがあるだけでなく、環境にやさしく、都市全体の交通環境の適正化に寄与するなど、地域づくり、まちづくりに貢献する多様なメリットがあります。

一方、自転車は、天候の影響を受けやすい面があり、現状の交通環境では安全性の問題や、 自転車利用者の交通ルールの遵守、マナーの問題などのデメリットがあります。

■自転車利用のメリット、デメリット

■日料単利用のメリッド、ノメリッド								
	自転車利用のメリット	自転車利用のデメリット						
利用者自身に	○適度な運動になり、健康によい	×天候や気温の変化に左右される						
とって	〇自動車に比べて購入費が安く、燃	×人や荷物をあまり運べない						
	料費が不要で経済的	×自動車と比べて行動範囲が狭い						
	○自動車に比べて車両が小さく、駐車スペースがコンパクトなので、 目的地のすぐ近くまで行ける	×交通ルールの遵守やマナーが低 下すると交通事故の危険性が高 くなり、事故の加害者、被害者に						
	○徒歩と比べて行動範囲が広く、短	なりやすい						
	い距離なら自動車よりも時間が かからない	×盗難の危険性が高い						
	〇乗るだけで季節の変化などが感 じられ、気持ちがよい							
地域やまちに とって	〇エネルギー資源を消費せず、排気 ガスを出さないなど、環境にやさ しい	×自転車の通行空間が未整備なまま自転車が増えると、歩行者交通を阻害する要因になりやすい						
	〇自動車から自転車への転換が進むことによって、自動車交通が減少し、交通渋滞が緩和	×放置自転車などが増加すると、そ の撤去や廃棄などに行政コスト が必要になる						
	〇まちなかに気軽に外出すること ができるため、まちのにぎわいの	×違法駐輪などが増加すると、まちの景観が損なわれる						
	創出が期待できる 〇自動車に比べて低コストで施設 整備ができる	×自転車関連の交通事故が増える と、地域やまちのにぎわいが低下 する						
		・白転車利田環境の整備や交通ルールの遵守						

: 自転車利用環境の整備や交通ルールの遵守、 マナーの向上により改善が期待できる項目

自転車の通行空間や駐輪場の整備、利用者の交通ルールの遵守、マナーの向上によって安全性を高めることでデメリットを最小化し、利用者をはじめ地域づくり、まちづくりに貢献するメリットを最大化することが望まれます。

②自転車の通行空間

自転車は、車両の一つであり、車道の左端を通行することが原則となっています。 ただし、右記の場合は、自転車は歩道を徐行して通行することができます。 自転車の通行空間は、下表に示す分類があります。

■普通自転車の歩道通行可能要件

- ・道路標識などで指定された場合
- ・運転者が13歳未満の子供、70歳以上の高齢者、身体の不自由な人の場合
- ・車道または交通の状況からみてやむを得ない場合 (歩行者は、「普通自転車通行指定部分」をできるだけさけて通行する努力義務あり)

分 類	自動車の 規制速度と 交通量 (目安)	自転車通行空間のイメージ	整備事例	備考
自転車道・自動車とは 構造的に分離	規制速度 50 km/h 超 (A)	【双方向通行の場合】 【双方向通行の場合】 (双方向通行の場合】 (・双方向通行の場合、自動車と逆方向に通行する自転車の出会い頭事故の危険性、交差点内での自転車同士の交錯の危険性がある ・自動車交通と分離するため、必要な区間では車両用防護柵を設置できる ・景観に配慮すべき区間は、自動車交通との分離に植樹帯を設置できる ・歩行者の横断を抑制する必要がある場合は、横断防止柵を設置できる
自転車専用通行帯 (自転車レーン) ・自動車とは 視覚的に分離	A、C 以外 (B)	【歩道がある場合】 (歩道がある場合】 (歩道がない場合】 (歩道がない場合】 (327の4) (オーバー・ (15 m以上が望ました) (15 m以上が望ました) (109の6) Jの設置 (109の6) Jの設置 (109) Jの設置 (109) Jの設置 (109) Jの設置 (109) Jの設置		・自動車の進行方向と同一の一方通行 ・一方通行道路(自転車除く)では、自動車の 進行と逆方向となる自転車専用通行帯の 規制はできない (車道上に自転車専用通行帯に準じた路 面表示の設置が望ましい)
車道 (車道混在) ・自動車とは混在	規制速度 40 km/h 以下 交通量 4, 000 台/日 以下 (C)	【歩道がある場合】 「準線内の対策」 ・ビクトグラムの検査例 ・ビクトグラムの検査例 ・ビクトグラムの検査例 ・ビクトグラムの検査例 ・ビクトグラムの検査例 ・ビクトグラムの検査例 ・ビクトグラムの検査例		・必要に応じて、ハンプ、狭さく、シケイン 等による速度抑制の検討 ・自動車の一方通行規制、大型車の通行規制 の検討 ・ゾーン30による面的な速度抑制の検討

■当面の整備形態 (自転車の通行環境が整備されるまでの間、既存の空間を活用して自転車が通行できるもの)

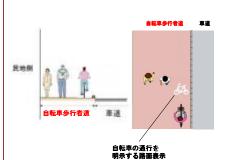
自転車歩行者道

自動車とは 物理的に分離



車歩行者道 の活用 (自転車交通 🛤 量が少なく、 歩行者と自 転車を分離 する必要が ない場合)

既設の自転



- ・道路交通法による「普通自転車通行可」の指定のある歩道等
- ・幅員(植樹帯等含まない): 歩行者が多い道路は 4.0m以上 それ以外は3.0m以上
 - (道路構造令)
- ・双方向通行 ・徐行通行の徹底
- ・通行部分の指定がある場合、その部分を通行 指定がない場合は、車道寄りを通行





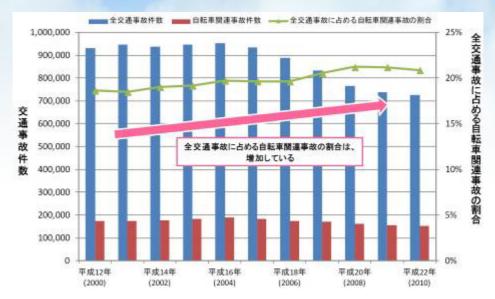
- 自転車道等への変更の検討
- ・自転車の徐行通行を徹底するため、路面表 示及び舗装の材質やデザインに配慮
- ・自転車同士の衝突事故や、自転車と歩行者 の事故を防止するため、自転車の一方通行 の規制を導入する事例あり

(静岡市、相模原市)

資料: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)

③自転車の安全利用

自転車に関連する交通事故は、全交通事故件数が減少傾向にあるなか横ばいで推移しており、 自転車関連事故の占める割合としては増加しています。



出典:交通事故の発生状況 (警察庁)

■自転車関連事故の推移

安全で快適な自転車利用環境をつくるためには、交通ルールやマナーを守り、安全な利用を 心がけることが必要です。自転車に関する基本的なルールとして、「自転車安全利用五則」が あります。これらには違反すると罰則が定められています。しかしながら、現状では、これら のルールを知っていても守らない利用者がいます。



※全国の運転免許試験場等の来場者 1297 人を対象としたアンケート

出典: 自転車に係る法令遵守意識等に関するアンケート調査(平成23年10月)(警察庁)

■自転車の交通ルールの遵守状況

また、児童や幼児の安全な自転車利用を確保するため、保護責任者はヘルメットを着用させる努力義務があります。近年、増加している運転中の携帯電話等の使用や、ヘッドホンなどを使用して大きな音で音楽等を聴くことは、安全な運転の支障になる行為として、福井県の条例(福井県道路交通法施行細則第16条第6号、第7号)で禁止されています。

自転車に関する基本的なルールやマナーの周知を図るとともに、その遵守に向けて交通安全 教育の実施などが求められています。



資料:(財)全日本交通安全協会、警察庁

■自転車安全利用五則

5年以下の懲役または100万円以下の罰金	3ヶ月以下の懲役または5万円以下の罰金
・飲酒運転	・信号無視
	・指定場所一時不停止
	・右側通行
5万円以下の罰金	2万円以下の罰金
・無灯火での運転	・並進通行(標識で認められている場合を除く)
・傘さし運転	・2人乗り運転
・運転中の携帯電話の使用	・急な進路変更
・運転中のイヤホンなどの使用	

■自転車の通行違反による主な罰則

(2) 大野市の自転車利用の現況

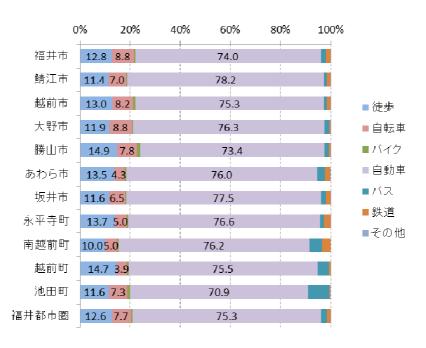
①自転車利用の概況

大野市の交通状況は、自動車が中心になっており、近年その傾向は強くなっています。福井都市圏全体の交通状況を調査した福井都市圏パーソントリップ調査の結果をみると、自動車を利用する割合は平成17年には76.3%を占めており、平成元年から18.4ポイント増加しています。一方、自転車の割合は、平成17年で8.8%となっており、平成元年から6.0ポイント減少しています。徒歩の割合も大幅に減少しており、自動車に偏った交通状況になっています。

福井都市圏の他市町も同様な傾向ですが、自転車利用の点では、大野市は他都市と比べて若 干ながら自転車の利用が多くなっています。



資料:福井都市圏パーソントリップ調査
■大野市の代表交通手段別トリップ数の構成



資料:福井都市圏パーソントリップ調査
■福井都市圏の代表交通手段別トリップ数の構成

大野市における所要時間 30 分未満の移動時の自転車のシェアをみると、平成元年には概ね 20%前後ありましたが、平成 17 年には大幅に減少し、短時間の移動においても自動車依存の傾向が強くなっています。

自動車偏重の交通状況になっている要因として、自動車以外の交通手段の利便性が相対的に低下していることが考えられます。自転車の利用環境については、安全で快適な通行空間や駐輪場の不足が自転車利用減少の一因になっていると考えられます。



資料:福井都市圏パーソントリップ調査 ■移動時間帯別の交通手段別の割合(大野市)

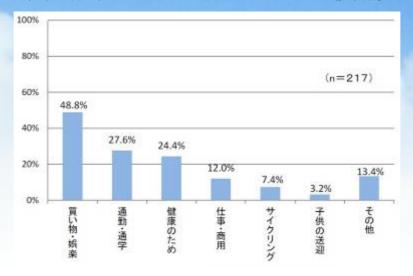
②自転車利用に関する市民意向

本計画では、市民を対象に自転車利用に関するアンケート調査を行いました。この結果をみると、大野市では、「買い物・娯楽」、「通勤・通学」、「健康のため」など幅広い目的で自転車が利用されていることが分かります。移動時間 20 分以内の利用が中心となっていることから、移動距離は概ね 5 kmの範囲となっています。

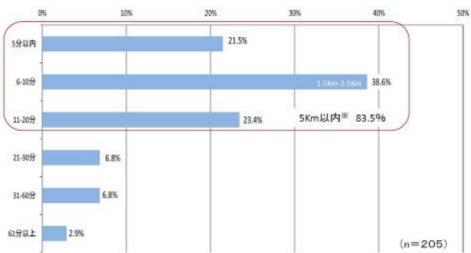
また、自転車の利用は、中高生や高齢者に多くなっており、自動車を利用できない層にとっては、重要な交通手段となっていることうかがえます。

■自転車の利用目的

(複数選択可)

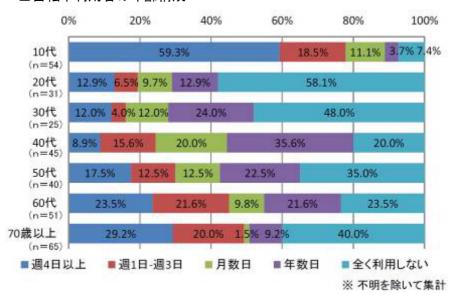


■自転車利用による所要時間



※ 国土交通省が示している自転車の速度である時速15kmを用いた場合

■自転車利用者の年齢構成



③通学ルート

市街地には大野高校、奥越明成高校があり、それぞれ市街地の南端、北端に位置しています。 これらの高校に通学する1年生を対象に通学方法及び自転車の通学ルートについて調査を行い ました。

通学方法は、自転車が多く、8 割を上回っています。次いで自動車による送迎が多く、徒歩はほとんどありません。

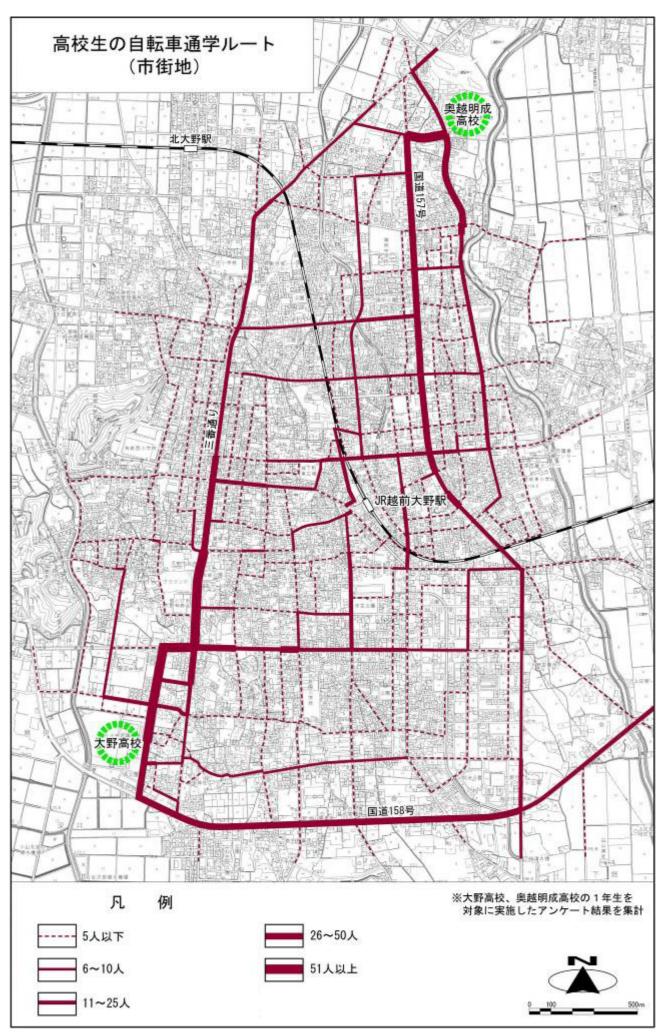
自転車による通学ルートは、市街地の多くの道路が利用されており、国道 157 号、158 号、 三番通りなどの幹線道路に多くみられます。これらの路線には自転車歩行者道が整備された区間※が多く、通学ルートとして自転車の通行空間が整備されたルートを選択しているものと考えられます。

ただし、自転車が歩道を通行する場合は、歩行者に十分注意し徐行する必要があります。 一方、これらの路線に併走する路線が通学ルートになっている区間がみられます。これは、 通行空間の整備よりも自動車交通の少ないルートを選択しているものと考えられます。

■高校1年生の通学方法

	 徒 歩	自 転 車	自 動 車 (送迎)	公共交通機関	合 計
大野高校	2 (1. 1%)	154 (86. 5%)	22 (12. 4%)	-	178 (100. 0%)
奥越明成高校	2	106	21	7	136
	(1.5%)	(77. 9%)	(15. 4%)	(5. 2%)	(100. 0%)
合 計	4	260	43	7	314
	(1. 3%)	(82. 8%)	(13. 7%)	(2. 2%)	(100. 0%)

※P. 23 自転車通行空間の状況図(市街地)参照



④歩行者、自転車、自動車などの交通量

市街地における主要な路線の交通量は、以下のとおりです。調査箇所によって交通量にバラッキがありますが、国道、県道などの幹線道路には4,000台/日を越える自動車交通量があります。歩行者、自転車交通量は、すべての調査箇所に共通して少ない状況です。

■歩行者、自転車、自動車などの交通量の状況

				白動車類 12時間 動力付き 白転車類 歩行者を					
路線名		自動車類(台/12h)		」旦刧半規(ピニカ家)		一輪宙將 口私手段			
	21 1// 1	小型車	大型車	計	(台/日)	(%)	(台/12h)	(台/12h)	(人/12h)
1.	市道国道 157 号大野東高校線	838	42	880	1, 179	22. 2	1	40	245
2.	市道東中津川若里線	732	15	747	1, 001	20. 3	4	73	88
3.	市道中挟東西2号線	1, 334	32	1, 366	1, 830	15. 4	4	42	133
4.	市道新町陽明中線	1, 633	5	1, 638	2, 195	12.6	18	94	331
5.	市道駅東線	1, 637	59	1, 696	2, 273	12. 3	6	42	63
6.	市道三番・中荒井・陽明町線	1, 616	21	1, 637	2, 194	10. 4	6	81	75
7.	市道二番線	519	17	536	718	10. 6	4	72	64
8.	県道本郷大野線	5, 455	106	5, 561	7, 452	11.0	11	65	49
9.	市道四番線	669	3	672	900	13. 5	8	51	124
10.	市道駅東線	2, 262	101	2, 363	3, 166	11.7	21	37	50
11.	市道中挟美里線	1, 305	65	1, 370	1, 836	13. 2	7	41	41
12.	市道七間線	2, 435	9	2, 444	3, 275	10. 4	7	108	208
13.	市道七間線	4, 926	89	5, 015	6, 720	10.4	16	98	82
14.	市道三番市庁舎新庄線	7, 135	145	7, 280	9, 755	11. 2	20	152	227
15.	市道鍬掛新庄東中線	5, 074	283	5, 357	7, 178	13. 2	7	108	288
16.	市道鍬掛新庄東中線	4, 070	248	4, 318	5, 786	13. 4	8	88	70
17.	市道清滝線	3, 641	146	3, 787	5, 075	11.6	8	11	10
18.	市道大野高校東線	1, 230	41	1, 271	1. 703	24. 2	4	150	401
19.	市道大野駅春日木本線	1, 467	154	1, 621	2, 172	12.8	5	65	122
20.	国道 157 号	5, 165	293	5, 458	7, 314	12. 1	32	178	60
21.	国道 158 号	7777	829	8, 606	10, 868	11.3	39	79	7
22.	国道 158 号	2976	495	3, 471	4, 478	12. 1	49	11	63
23.	国道 476 号	2668	302	2, 970	3, 980	11.1	15	120	139
24.	県道大野勝山線	4232	279	4, 511	5, 819	11.6	36	77	9
25.	県道皿谷大野線	6787	362	7, 149	9, 294	10. 9	24	84	75
26.	市道下中野中津川線	4025	204	4, 229	5, 667	_	25	121	59
27.	市道上中野陽明中挟線	4672	398	5, 070	6, 794	_	42	129	77
28.	市道東中菖蒲池線	2528	363	2, 891	3, 874	_	22	25	35
	(A) 国道 476 号	2, 175	71	2, 246	3, 010	10. 2	12	112	64
29	(B) 市道	463	13	476	638	9. 5	5	84	81
29	(C) 市道	2, 492	95	2, 587	3, 467	9. 7	11	141	235
	(D) 国道 476 号	3, 772	129	3, 901	5, 227	10.4	12	141	188
	(A) 県道本郷大野線	4, 861	125	4, 986	6, 681	12. 2	13	98	128
20	(B) 市道	5, 618	147	5, 765	7, 725	12. 4	12	111	140
30	(C)国道 476号	3, 585	124	3, 709	4, 970	11.0	14	123	248
	(D) 国道 476 号	3, 994	154	4, 148	5, 558	10.5	15	136	254
	(A) 市道	959	17	976	1, 308	16. 9	6	150	131
,,	(B) 県道本郷大野線	770	18	788	1, 056	13. 2	6	169	133
31	(C)国道 476号	4, 201	214	4, 415	5, 916	9. 4	21	213	124
	(D) 国道 476 号	4, 206	217	4, 423	5, 927	9. 1	19	226	124
	1~19 · 平成 24 年 11					1	1	1	

1~19: 平成 24年11月8日(木)調査

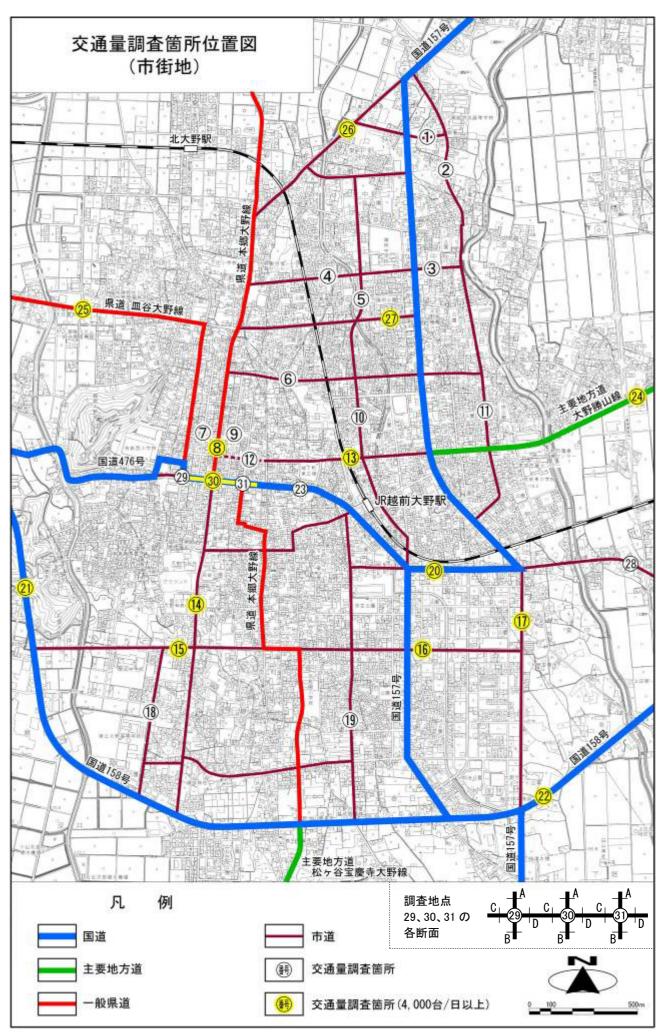
20~28: 平成 22 年道路交通センサス (平成 22 年 10 月 22 日(水)調査)

29~31: 平成 24 年 10 月 25 日 (木)、10 月 27 日 (土) 調査 (福井県奥越土木事務所)

※日交通量 20~28: 平成22年道路交通センサス

1~19、29~31: 平成 22 年道路交通センサスの国道 157 号(調査地点 20)、国道 476 号(調査地点 23)の昼夜率(1.34)を用いて算出

※網掛けは、日交通量が4,000台/日を上回る箇所



⑤交通事故

平成23年に大野市で発生した自転車関連の事故は、人身事故17件、物損事故17件です。人 身事故は、すべて自転車と自動車によるもので、交差点での出会い頭による事故が過半数を占 めています。

発生箇所の分布状況をみると、六間通り以南の三番通り、市街地北部の国道 157 号に並走する区画道路、国道 476 号に多く発生しています。

これらの路線は、市街地の骨格となる道路であるとともに、大野高校、奥越明成高校に接続する路線であるため、自転車交通も比較的多い箇所です。

また、事故に関連する自転車利用者の年齢、性別をみると、10 歳代以下の男性と 70 歳代以上の男女が多くなっています。

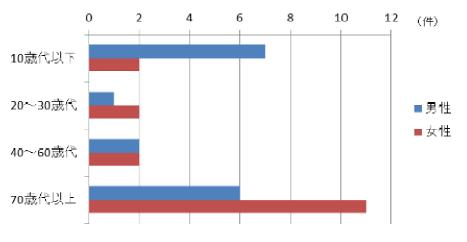
安全で快適な自転車利用環境をつくるため、これらの路線については、優先的に自転車通行 空間の整備を図るとともに、自転車利用者への交通ルールやマナーの周知を行う必要がありま す。

■自転車関連の交通事故件数(平成23年)

	事故形態	人身	物損	計
	交差点での出会い頭	7 件	5 件	12 件
	交差点での右直事故	2	1	3
	右折車と横断自転車	1	1	2
対自動車	対向車との正面衝突	3	_	3
	対応車と接触	1	_	1
	駐車場から出てきた自動車との衝突	1	_	1
	駐車場から出てきた自転車との衝突	_	1	1
対歩行者	歩道上で歩行者と接触	_	1	1
自転車	転倒	_	5	5
単 独	路外逸脱	_	1	1
	計	15 件	15 件	30 件

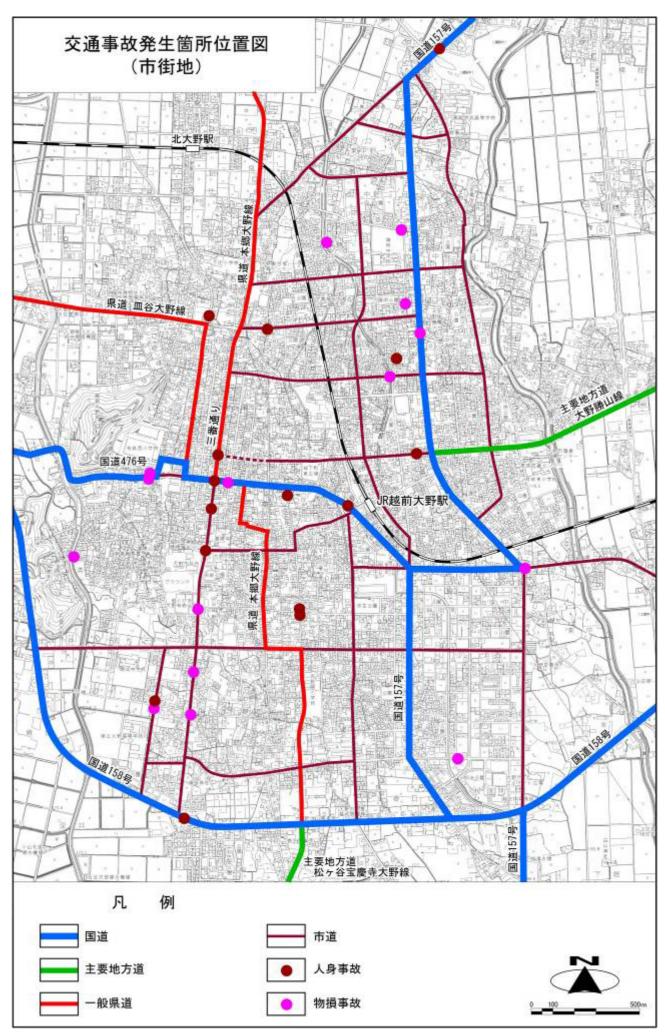
※次頁の図の範囲外での交通事故4件を除く

資料:大野警察署



資料:大野警察署

■自転車関連の交通事故件数(自転車利用者の性別、年齢別)



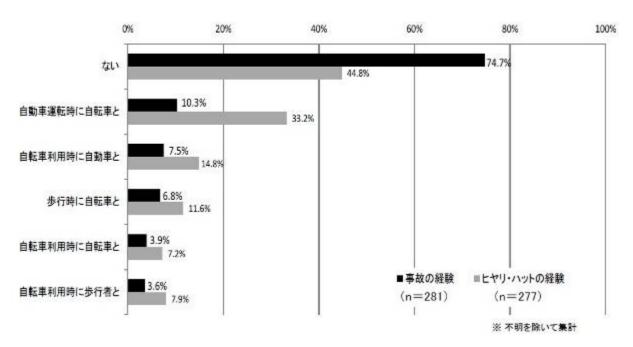
⑥ヒヤリハット箇所

本計画で実施した市民アンケート調査において、自転車に関係した事故(軽いものも含む) や「ヒヤリ」または「ハット」した経験について尋ねたところ、過半数が危ないと感じた経験 があり、4人に1人の割合で事故の経験があるとの結果になりました。

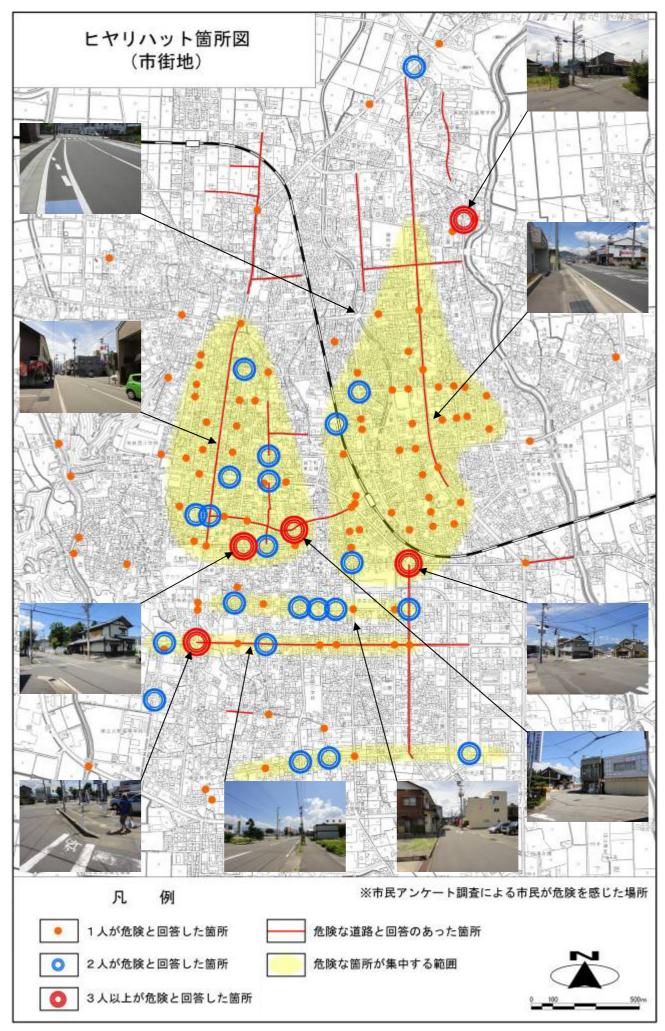
ヒヤリハットの発生箇所をみると、市街地の中央部に広く分布しており、比較的道路幅員の 狭い区画道路相互の交差点に多くみられます。

内容的には自動車と自転車によるものが多くなっており、交差点における出会い頭によるも のが多いことがうかがえます。

交差点は、事故発生箇所としても最も多い場所であり、一時停止などの交通ルールの遵守と 十分な安全確認を行うことが重要です。



■「事故」や「ヒヤリ」、「ハット」の経験の有無



⑦市街地の自転車通行空間

<通行空間>

市街地において、自転車の専用空間として確保されている市道駅東線の自転車専用通行帯(自転車レーン)と、歩行者との共有空間となる自転車歩行者道は次頁の図に示すとおりです。

自転車通行空間のネットワークとしては、連続性が確保されていない区間が多く、十分な効果が発揮されていない状況です。

このため、既存の状況を踏まえ、連続性を重視した整備を進めることで効果的な整備が期待されます。また、交通結節点である JR 越前大野駅、自転車利用が多い中学校、高校の通学ルートを優先的に整備することで効果的な整備が期待されます。





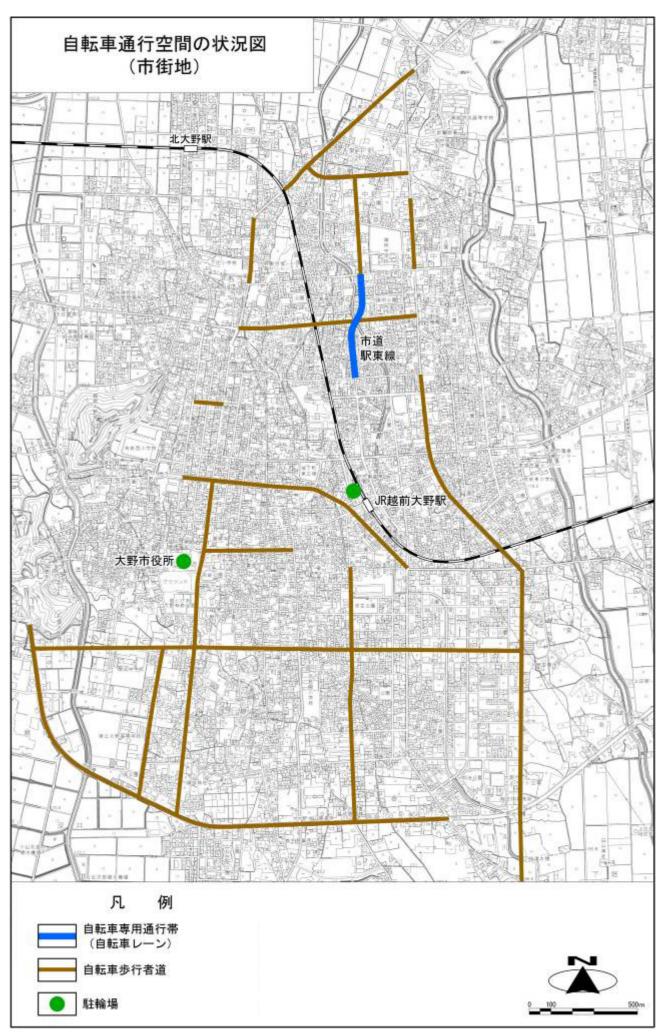
■自転車専用通行帯(自転車レーン)



■自転車歩行者道

<駐輪場>

駐輪場については、JR 越前大野駅に約300台、大野市役所に約50台が設置されているほか、 市内のショッピングセンターなどに若干数が設置されています。



⑧市街地の自動車の規制速度

自転車は、車道を通行することが原則です。このため、自転車道や自転車専用通行帯(自転車レーン)のない道路では、車道の左端を通行することになり、自動車と混在することになります。

自転車の車道混在において、自動車、自転車の相互の安全を確保するには、自動車交通量や自動車の通行速度との関係を適正にすることが必要です。

市街地の主要な道路の多くの区間は、規制速度が 40 km/h になっており、50 km/h の区間は国道 158 号と市道清滝線となっています。また、三番通りの一部や市道新町陽明中線などは、30 km/h に規制されています。

自転車の通行空間を車道混在とする場合は、自転車の通行を明示するピクトグラムなどの路 面表示や、自動車の規制速度を下げるなど交通規制の変更が必要です。



■ピクトグラムの路面表示の例

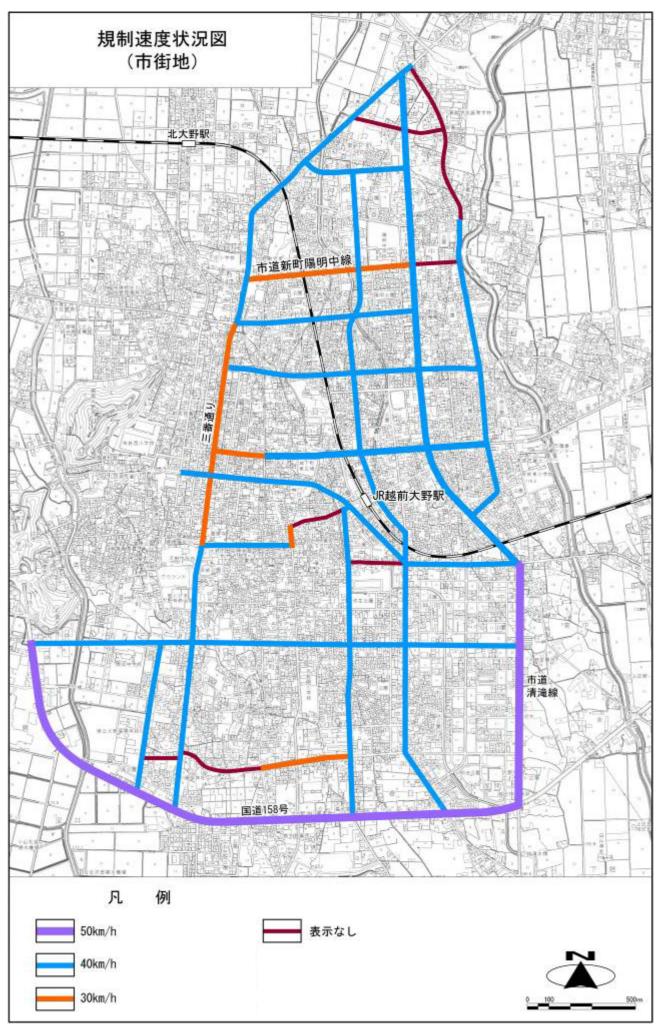


対策前 (中央線あり)



対策後(中央線を抹消し路側帯を設置、背板付き区域規制 標識を設置)

■ 規制速度の抑制(30 km)と路側帯の設置・拡幅の例



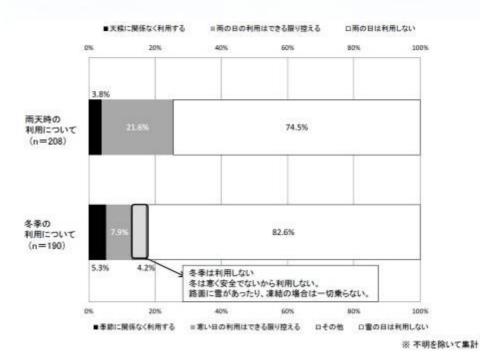
⑨冬季における自転車利用

自転車利用のデメリットには、天候や気温の変化に影響を受けやすい面があります。本計画において実施した市民アンケート調査においても、雨天時や冬季には自転車を利用しないまたは利用を控えるとの回答が9割を超えています。

しかしながら、若干数ではあるものの天候や季節に関係なく自転車を利用するとの回答があ り、自転車の代替手段がない市民や、自転車利用を優先している市民がいます。

安全で快適な自転車利用を促進するには、雨天時や冬季における自転車利用、自転車の代替 手段の確保についても検討する必要があります。

また、自転車専用の通行空間は、積雪期には堆雪帯として利用することができるため、大野市の自然環境に対応する空間として多目的に活用することが重要です。



■雨天時、冬季の自転車利用の状況



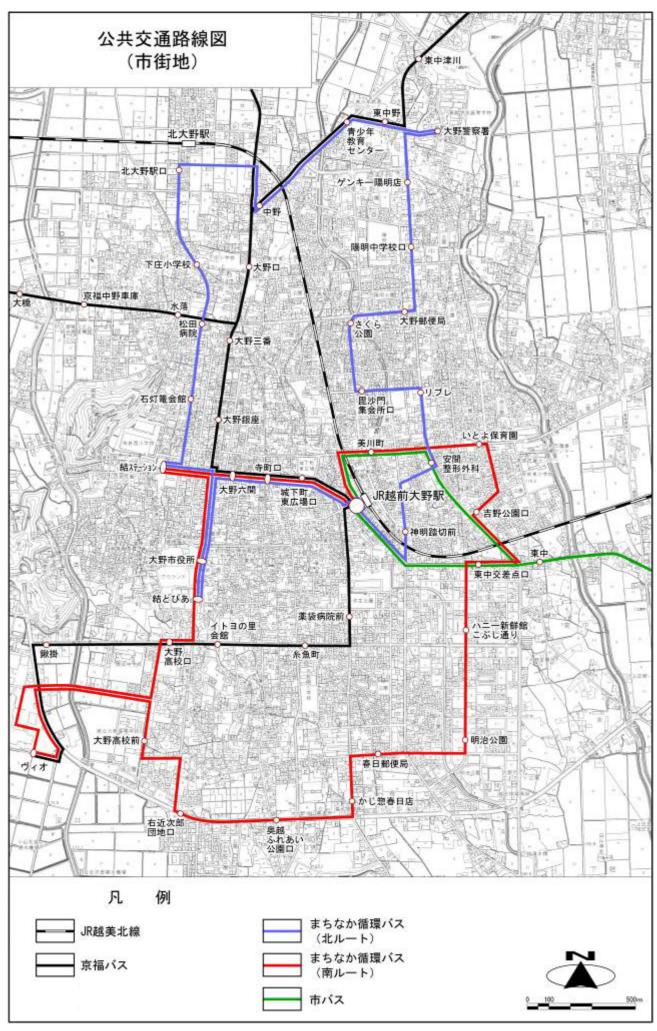




■自転車専用通行帯(自転車レーン) の堆雪帯としての活用

⑩公共交通機関の状況

公共交通機関は、JR 越美北線があり、市街地には JR 越前大野駅、JR 北大野駅があります。 また、福井市、勝山市と連絡する路線バスを京福バスが運行しています。大野市が運行するコミュニティバス路線として、まちなか循環バス(北ルート、南ルート)、市営バス4路線があります。



(3) 自転車利用の課題

■大野市の交通特性に応じた自転車通行空間の確保

大野市の自転車利用の状況は、日常生活における身近な交通手段として近距離の移動を中心 に利用されています。通勤、通学をはじめとして、通院や買い物などの市民生活に関連する施 設を安全で快適に利用するための自転車通行空間ネットワークの確保と、主要な生活関連施設 における利用動向に対応した駐輪場の確保が必要です。

また、朝夕の通勤、通学の時間帯を除く日中の交通量(歩行者、自転車、自動車)は多くないことから、それぞれの専用空間の確保については、それに必要な時間や費用を勘案しても効果的とは言えません。

このため、自転車の車道通行の原則を基本としたうえで、大野市の自転車通行空間の現状や交通特性に応じた自転車通行空間の確保が必要です。

■安全で快適な自転車利用を支える利用環境の形成

安全で快適な自転車利用を促進するには、道路を通行する自動車、自転車、歩行者に対して、 通行位置や方法を示す標識や路面表示による分かりやすさの向上が必要です。

また、自転車通行空間のルートや目的地までの距離などの情報を提供することによる使いや すさの向上が必要です。

一方、大野市は、観光を推進しており、市街地内の数々の観光施設を歩いて楽しめる環境づくりが行われています。加えて、気軽に自転車を利用できる環境を整備することで、観光の自由度が高まるとともに、足を伸ばして大野市の風土を形づくる郊外の豊かな自然環境に触れることができます。このため、観光施設などの駐輪場を整備するとともに、コミュニティサイクルなどのレンタサイクルの整備、郊外の豊かな自然を体感できるサイクリングコース、休憩所などの整備が必要です。

■自転車利用者のルール遵守、マナー向上

自転車利用の増大に伴って、全国的に自転車に関連する交通事故の対策が急務になっています。事故の原因については、急な進路変更や信号無視、一時停止を行わないなどの交通ルールの不遵守や、運転中の携帯電話、ヘッドホンなどの使用による周囲の安全確認不足などとなっています。

このため、自転車利用者に対して、交通ルールやマナーの普及、啓発を図り、安全な利用に心がける教育の徹底が必要です。

■大野市の自然環境に応じた自転車利用環境の構築

大野市は、周囲を山々に囲まれた盆地にあり、比較的なだらかな地形は、自転車の利用に適 していますが、冬季の積雪時には自転車の利用が制限されてしまいます。

このため、自転車の代替手段として、公共交通機関との連携による市民の生活の足を確保するとともに、自転車の通行空間を堆雪帯として利用することを検討します。

一方、市民アンケートでは、少数意見ではあったものの、雨天時や冬季においても自転車が利用されていることが分かりました。このため、市街地の一部の区間においては一定の自転車利用ができる通行空間の確保も検討する必要があります。

4. 計画目標と基本方針

本計画では、大野市における安全で快適な自転車利用環境を創出し、日常生活や観光における自転車利用を促進するため、「自転車を使った 人と道路が結ぶ環境にやさしいまちづくり」を計画目標にするとともに、4つの基本方針を設定します。

<計画目標>

自転車を使った

人と道路が結ぶ環境にやさしいまちづくり



<基本方針>

①安全に通行できる道路空間の創出

- ・歩行者、自転車、自動車が安心して通行できる道路空間の確保
- ・日々の通勤、通学における自転車通行空間の整備と安全確保
- ・ 危険箇所の安全対策の実施

②自転車を活用したレクリエーション推進、スポーツ参加の拡大

- ・健康維持のための自転車利用の促進
- ・自転車を活用したレクリエーションの推進
- ・プロスポーツとの連携やスポーツ参加機会の拡大

③公共交通と自転車の連携、レンタサイクルによる回遊性の向上

- 鉄道、バスの利用促進と自転車の連携(サイクルアンドライド等)
- ・公共施設や鉄道駅、バス停等を結ぶ自転車通行空間ネットワークによる 快適性、利便性の向上
- ・観光拠点を結ぶ自転車通行空間ネットワークの構築
- ・レンタサイクルによる回遊性向上と楽しく乗れる環境づくり
- ・レンタサイクルの拡充や駐輪場の整備、駐輪用のバイクラックの設置

④自転車利用者の安全意識の啓発

- ・交通安全教育の実施
- ・自転車の交通ルールの徹底とマナー向上

5. 自転車通行空間ネットワークの構築

(1) 自転車通行空間ネットワークの構成

本計画では計画目標を実現するための自転車通行空間ネットワークとして、日常生活や観光における自転車利用を支える市街地ネットワークと、主に観光やレクリエーションとしての活用を想定する郊外ネットワークを構築します。

●市街地ネットワーク(基本方針:①、②、③)※

市街地における自転車通行空間ネットワークは、現在の自転車通行空間の整備状況を踏まえ、以下の項目に該当する路線を基本に設定します。

なお、自転車関連の事故が多く発生している区間がある場合は、安全対策が必要な区間としてネットワークに加え、必要な安全対策を行うものとします。

■通勤、通学目的の利用に対応するため、公共交通機関との結節点となる駅や主要なバス停 に接続する自転車交通量の多い路線

(大野市外との連絡: JR 越美北線 (JR 越前大野駅、JR 北大野駅)、 京福バス 大野線、勝山大野線、大矢戸線 (大野駅前)

■中学校、高校に接続する自転車交通量が多い路線

(陽明中学校、開成中学校、大野高校、奥越明成高校)

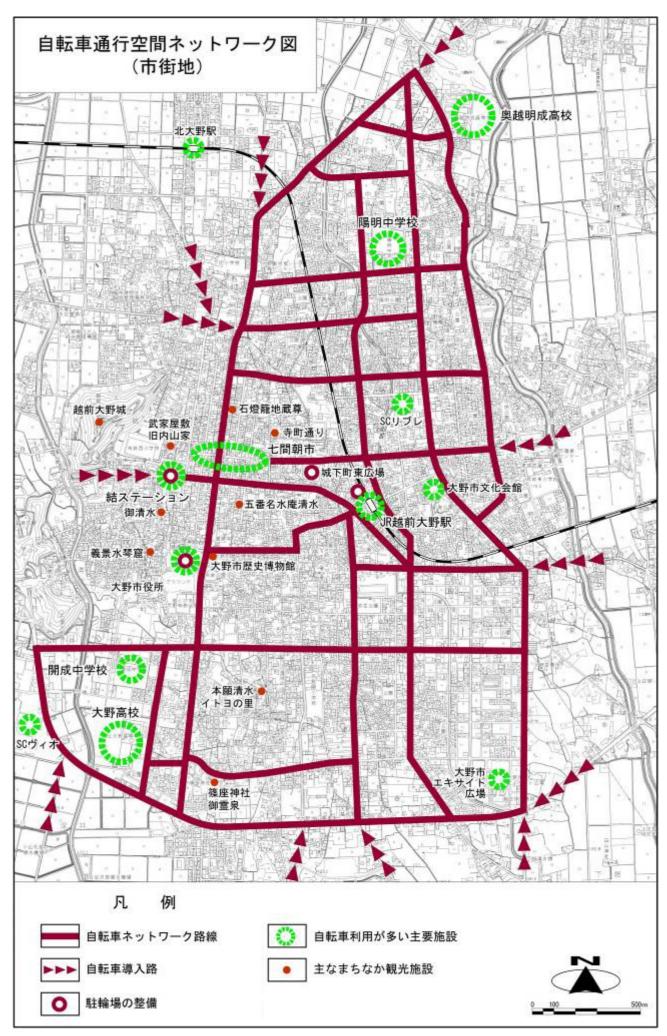
- ■駅や主要なバス停、中学校、高校などの施設周辺で自転車交通量の増加が見込まれる路線
- ■市民生活に関連する主要施設を連絡する路線

(大野市役所、奥越土木事務所、大野警察署、SC リブレ、SC ヴィオ、大野市文化会館、大野市エキサイト広場など)

- ■今後、自転車の利用促進を行う路線
 - ・通勤などで自転車への転換を図る路線 (六間通り(国道 476 号)など)
 - ・観光地を結ぶ路線 など (結ステーション、七間朝市、城下町東広場など)
- ■その他、ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

SC:ショッピングセンター

※ 基本方針に基づいて実施する各施策について、対応する基本方針の番号を示しています。



●郊外ネットワーク (観光レクリエーションルート) (基本方針:②)

郊外における自転車通行空間ネットワークは、郊外の道路整備状況を踏まえ、以下の項目に該当する路線を基本に設定します。

■豊かな自然環境を体感できる郊外のサイクリングに適した路線

大野市は、盆地のため土地が平坦で坂道が少なく自転車利用に適した地形です。

歴史的なまちなみや大野富士とも呼ばれる日本百名山荒島岳などの眺望があり、サイクリングに適しています。

一級河川の真名川や九頭竜川をはじめとする水辺と田園地帯が広がる郊外では、川を越える 度に風景が変化する豊かな自然環境があり、大野市の風土を感じることができます。

また、平成30年に開催する第73回国民体育大会(福井しあわせ元気国体)では、大野市で自転車ロードレース競技が行われます。

このような特性や状況を踏まえ、真名川東側に広がる田園地帯に初心者から上級者まで楽しむことができるサイクリングコースや周辺施設を案内する標識等を整備します。

さらに、真名川堤防、河川敷を利用して、「真名川水辺の楽校」から「真名川憩いの島」を経て佐開橋に至る全長約9kmに及ぶサイクリングコースを整備し、真名川の水辺空間と一体となった観光・レクリエーション機能の集積を図ります。

また、市街地から郊外ネットワークに案内する標識の設置について検討します。

今後、計画の変更を行う際に、郊外ネットワークの見直しを行い、サイクリングコースの追加を検討します。

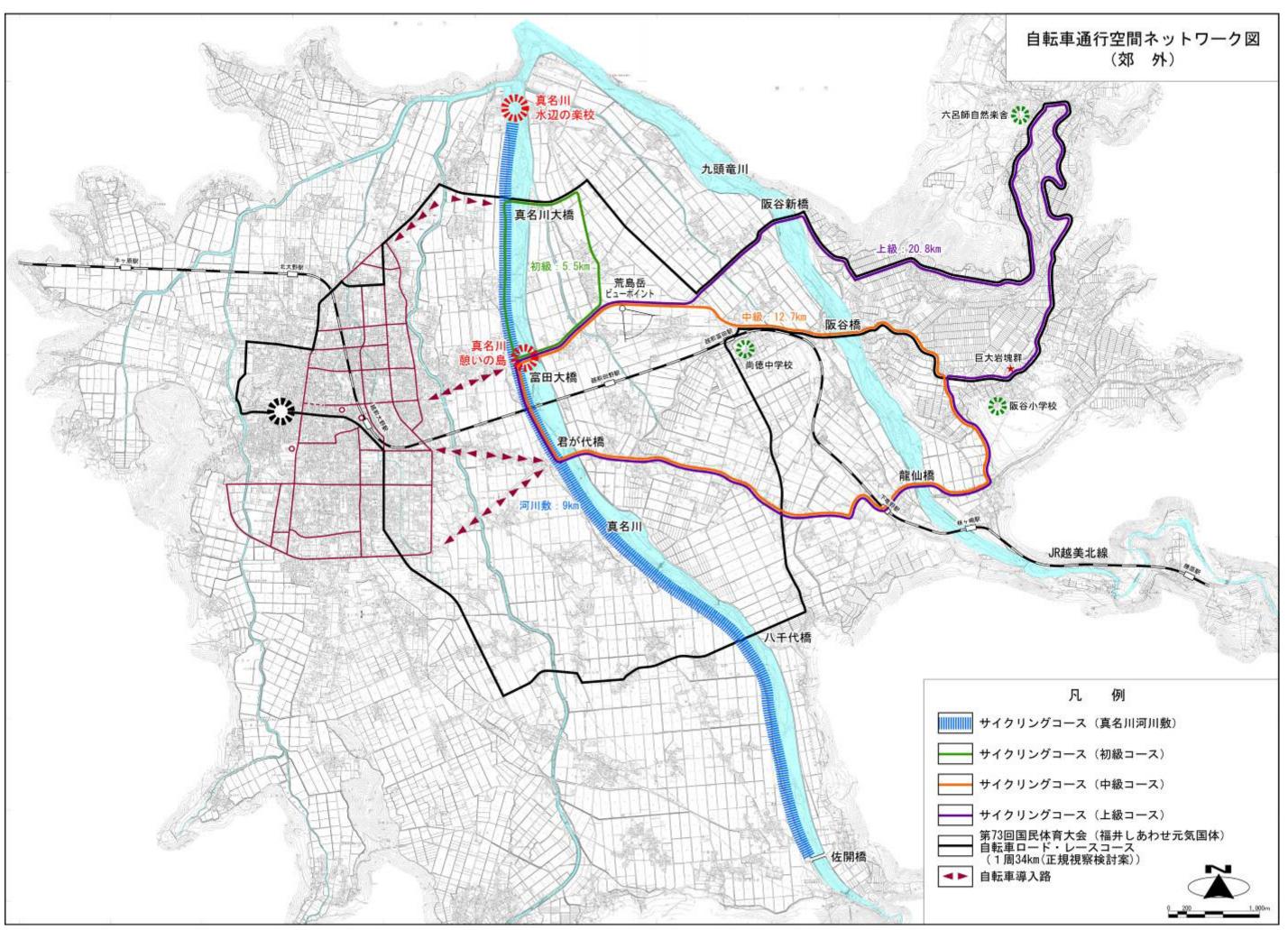




■真名川サイクリングコース整備イメージ(写真:木曽川沿川緑地)



■真名川水辺の楽校



(2) 自転車通行空間整備の考え方

市街地における自転車通行空間ネットワークは、既存の道路幅員を基本として道路空間の再配分によって通行空間を確保します。

今後、自転車通行空間ネットワークを構成する各路線について、整備の考え方(フロー)に 基づいて整備形態を検討し、計画的に整備を行います。

運用面においては、自転車の車道通行の原則に基づき、自転車通行空間の整備に応じて段階的に自転車歩行者道(普通自転車歩道通行可)の指定を見直すものとします。ただし、整備期間における混乱や安全性の低下を防止するため、自転車の交通ルールやマナーの周知を図るとともに、当面の間、自転車歩行者道を自転車通行空間ネットワークの一部として活用することや、自転車専用通行帯(自転車レーン)、車道混在と併用することにより、安全で快適な自転車通行空間を確保するものとします。

■整備の考え方(フロー)

Step 1 自転車の専用通行空間の確保

- ・規制速度 50 km/h を越える路線は、自転車道の確保を検討する。
- ・ それ以外の路線は、自転車専用通行帯(自転車レーン)の確保を検討する。
- ・ただし、規制速度 50 km/h を越える路線については、規制速度の抑制により、 整備形態を自転車専用通行帯(自転車レーン)に変更することも検討する。
- ・現在の道路幅員を基本に、道路空間の再配分や道路拡幅の可能性を考慮し、自転車の専用通行空間の確保に努める。

| 自転車の専用通行空間の確保が困難な場合

Step 2 車道混在の検討

- ・路線の規制速度、自動車交通量を考慮して、車道混在の可能性を検討する。
- ・規制速度 40 km/h を越える路線は、規制速度 40 km/h 以下への変更、「ゾーン 30 ※」導入等の自動車の速度抑制策について検討する。

車道混在が困難な場合

Step 3 代替路線の検討

- ・自転車通行空間ネットワークの連続性を考慮したうえで、その機能を代替する 路線を選定し、自転車通行空間の確保について検討する。
- ・検討の手順は、Step1、Step2に基づいて行うものとする。

☆ 当面の整備形態の検討

・既に自転車歩行者道(普通自転車歩道通行可)が整備された路線の場合は、自 転車及び歩行者交通量を考慮し、当面の間、自転車歩行者道を自転車通行空間 ネットワーク路線として活用する。

※ゾーン30:市街地の住宅地など生活道路が密集する地区で、歩行者や自転車を自動車事故から守るために、区域を指定して車の最高速度を30 km/hに制限する交通規制

6. 計画推進のための自転車施策

(1) 自転車利用環境改善のハード対策

①自転車ネットワーク路線の整備(基本方針:①、②、③)

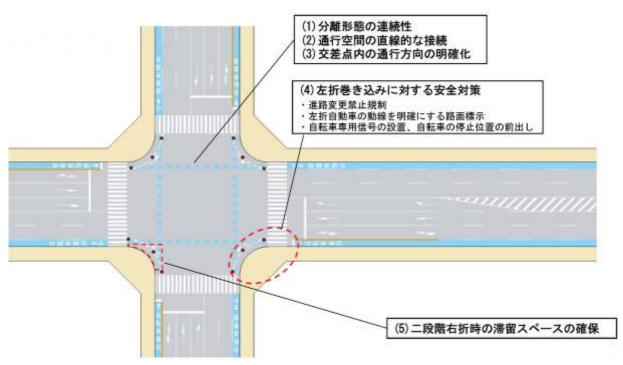
自転車利用環境の基本的な施設整備として、自転車通行空間整備の考え方に基づき市街地及 び郊外の自転車ネットワーク路線を整備します。

②自転車利用に配慮した交差点の改良(基本方針:①、②、③)

交差点は、各種の交通手段の動線が交錯するところであり、交通事故の危険性の高い場所の ひとつです。自転車に関連する交通事故の多くも交差点で発生しています。

このため、交差点の改良に当たっては、自動車からの視認性を高めるとともに、自転車の進行方向が分かるように配慮します。

特に、交通事故が発生した交差点や自動車の通行速度の高い路線を重点箇所として、整備を 進めます。



出典:安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (平成 24 年 11 月 国土交通省道路局、警察庁交通局)
■交差点における自転車通行空間の確保の考え方

③駐輪場の整備(基本方針:③)

自転車利用環境の改善を図るためには、駐輪場の整備が不可欠です。

現在、JR 越前大野駅に約300台の駐輪場はありますが、その他公共施設をはじめ比較的規模の大きな商業施設においては十分な駐輪場は確保されていない状況です。また、市街地の主要な観光地についても、駐輪場は未整備の状況です。

このため、市民の日常生活や観光における自転車利用の推進に向けて、JR 越前大野駅や大野市役所多目的広場をはじめ、結ステーション、城下町東広場などに駐輪場を整備するとともに、観光施設に隣接した小規模な駐輪場の整備を進め、民間施設についても駐輪場の確保に向けて調整を行います。

④分かりやすい標識や路面表示等の整備 (基本方針:①、②、③)

自転車通行空間には、複数の形態があり、交通規制の内容も同じではありません。自転車利用者が安心して通行できるように、交通管理者、道路管理者と調整し、利用者に分かりやすい標識や路面表示を整備します。

また、道路景観への配慮として、大野市の地域特性を活かした統一感のあるデザインや色彩などの導入について検討します。特に、自転車専用通行帯(自転車レーン)については、視認性が高いカラー舗装を行うものとし、必要に応じて落ち着いた色彩の使用を検討します。路面表示材についても、自転車の通行を考慮した滑りにくいものの使用について検討します。

自転車の通行位置を示すために路面に表示するピクトグラムについても、自転車利用を楽しめる要素のひとつとして、広く市民の意見を募集するなど大野市独自のデザインとなるよう検討します。

さらに、利用者への情報提供として、主要施設までの距離などの案内表示の設置やサイクリングコースマップの作成について検討します。



■標識、路面表示による通行区分表示の例



■路面表示(進行方向、ピクトグラム)の例



■サイクリングコースの 案内表示の例



■サイクリングコースマップの案内看板の例

(2) 自転車利用環境改善のソフト対策

①自転車利用者の交通ルールの遵守、マナーの向上(基本方針:④)

都市における交通は、それぞれの目的を達成するための人や物の多様な移動であり、徒歩や 自転車、自動車、公共交通機関などの交通手段によって構成されています。この都市交通を維 持するには、明確な交通ルールが不可欠であるとともに、より安全で快適な交通環境を構築す るにはすべて人が安全に配慮することが求められています。

1960年代の急激なモータリゼーションの進展に伴って交通事故が増加し、緊急的な措置として、自転車の歩道通行が認められました。これまで多くの歩道で自転車の通行が認められてきたことにより、自転車が車両であるという認識が薄れています。安全で快適な交通環境には、自転車の車道通行の原則を徹底することが重要です。

自転車に関連する交通事故の多くは、自動車との出会い頭に発生しています。自動車、自転車それぞれの利用者がお互いに安全に配慮すれば避けられた事故も多いと考えられます。

このため、自転車利用者の交通ルールの遵守、マナーの向上に向けて、交通安全教室や各種 交通安全キャンペーンなどの機会に交通ルールやマナーの啓発活動を実施します。また、交通 管理者との連携を強化し、交通安全教室などの開催回数の増加や内容の充実に努めます。

特に、今後の高齢化社会においては、利用する交通手段を自動車から自転車に変更する高齢者の増加が予想されるため、高齢者を対象とする交通安全教育の拡充を図ります。

また、小中学校における総合的な交通安全教育や就学前児童を対象とした交通安全教室により、クルマに頼り過ぎない社会をつくる意識の醸成を図るとともに、自転車の安全な利用に関する教育を実施します。

- ・自転車に対する街頭指導の実施
- ・交通安全啓発チラシやポスターなどによる啓発
- · 交通安全教育講習



■小学校での自転車講習



■自転車のマナー改善ポスター

②交通違反者に対する指導・取締の強化(基本方針: ④)

近年の自転車利用者の中には、交通ルールを無視した悪質で危険な運転が見受けられます。 交通ルールやマナーの啓発を行うとともに、悪質な利用者については指導・取締を強化します。

③規制速度の見直し(基本方針:①、④)

安全で快適な自転車利用環境づくりには、自転車専用の通行空間となる自転車道や自転車専用通行帯(自転車レーン)の確保だけでなく、車道混在となる生活道路の安全を確保するため、自動車の通行速度の抑制が必要です。

生活道路が集中する市街地においては、規制速度の 40 km/h 以下への変更や、面的に規制速度を抑制する「ゾーン 30」の導入について検討します。

④自転車の利用促進に向けたレンタサイクルの充実と情報マップの作成・配布(基本方針:②、③) 観光などで訪れた来訪者が安心して自転車を利用できる環境づくりとして、コミュニティサイクル※の導入などレンタサイクルのシステムの充実について検討します。また、観光施設や駐輪場の情報を掲載した情報マップを作成し、利用者に配布します。

※コミュニティサイクル: レンタサイクルの形態のひとつで、複数のサイクルポート(貸出・返却拠点)を設置して、 どこのサイクルポートでも自転車の貸し出し返却が自由に行えるシステム



■サイクリングコースのマップの例

⑤自転車運転免許証の交付(基本方針:④)

自転車の交通ルールの遵守やマナーの向上を促すため、交通ルールやマナーの遵守など正し く自転車利用をしている人を表彰することは大切です。

自転車利用に関する交通安全教室への参加者に、自転車運転免許証を配布し、交通ルールやマナーの遵守意識の向上を図ります。





■ 自転車運転免許証の事例(兵庫県)

●自転車競技を通じた交通安全の推進

自転車の安全な利用の知識や技能を身につけるとともに、交通安全についての興味と関心を高め、交通事故防止を図るため、交通安全子供自転車全国大会が開催されています。

平成 24 年 8 月に開催された第 47 回大会では、福井県大会を優勝した 大野市富田小学校の 4 人の選手が福 井県代表として参加しました。





交通安全子供自転車全国大会

⑥放置自転車対策の実施(基本方針:①、④)

放置自転車は、歩行者や緊急車両の通行の妨げとなるだけでなく、まちの景観を損ねることになります。このため、駐輪場の整備を進めるとともに、自転車利用や管理のマナーの向上に向けた広報、周知活動を行います。

(7) 自動車やバイク利用者への交通安全教育の実施(基本方針:①、④)

安全で快適な自転車利用環境づくりには、自動車やバイク利用者に対して自転車の車道通行 の原則の周知を図り、車道通行する自転車へ配慮する意識を高めることが重要です。

このため、自動車やバイク利用者に対して、自転車に関する交通ルールなどの交通安全教育を実施します。

⑧自転車を安全で安心して利用するための保険加入の奨励(基本方針:①、④)

自転車に関連する事故の多くは、自動車と自転車によるものですが、自転車相互や自転車と歩行者による事故も増加しています。

自転車は交通事故の被害者になるだけでなく、加害者になることもあり、事故の状況によっては多額の賠償責任が生じることがあります。

自転車を安全で安心して利用するために、自転車事故に関連する保険加入を奨励します。

⑨自転車利用者の増大に向けた各種イベントの開催(基本方針:②)

自転車利用者の増大に向けて、スポーツとしての自転車の魅力や健康づくりとして自転車利用について市民にPRするため、自転車を活用したレクリエーションやスポーツ大会の推進など各種イベントの開催、支援を行います。

平成24年には、「グランフォンド福井」、「アースライドフェスタイン福井」などの自転車を 楽しむイベントが実施され、全国から多くの自転車ファンが集まりました。

7. 計画の実現に向けて

(1) 市民、事業者、行政の協働によるまちづくり

安全で快適な自転車利用環境づくりには、市民、事業者、行政が相互に信頼関係を築いたうえで、まちづくりの目標を共有し、それぞれの特性に応じた役割と責任を分担し、協力して取り組むことが必要です。

市民は、地域の交通状況をはじめ、まちの歴史や問題を熟知したまちづくりの主役であり、 自転車利用の中心です。適正な交通環境の構築に向けて、買い物や通院、通勤、通学、健康づ くりなどそれぞれのライフスタイルに応じた自転車利用が求められています。交通ルールやマ ナーを遵守して積極的に自転車を利用するとともに、安全で快適な自転車利用環境づくりに参 加することが重要です。

また、事業者は、地域の一員として参加するとともに、従業員などの通勤における自転車利用の促進や自転車安全運転教育の実施などを行うことが重要です。

行政は、安全で快適な自転車利用環境を整備するとともに、市民、事業者が自転車利用環境 づくりに参加できる場や機会を提供し、先進事例などの情報提供や市民や事業者の意向を計画 に反映します。



■市民、事業者、行政の協働によるまちづくりのイメージ

■市民や事業者との連携に関する取組例

カテゴリー	主な 連携主体	主な取組内容
通行空間の点検	市民、NPO	・自転車通行空間の損傷や障害などの不備について、定期的に
		点検を行い、道路管理者へ連絡するようなパートナーシップ
		の構築など
		・自転車通行の安全性確保のため、自転車通行空間に違法に駐
71 E	ND0	車する車両への駐車禁止に関する注意、警告
利用ルールの徹底	市民、NPO	・学校、街頭、イベント開催時などでの通行ルールの周知
		・路上などで通行ルールを指導する交通ボランティアの導入 ・自転車利用について模範的行動の実践を行う自転車安全利用
		・日転車利用について模範的打動の美銭を打り日転車女生利用サポーターの導入
		・自転車保険への加入呼びかけ
	事業者	・自転車通行ルールに関する社内研修会の実施
	7.21	・マスコミと協働での啓発活動
自転車利用の	市民	・自転車が走りやすい道路や立ち寄りスポットなどをまとめた
 総合的な取組		自転車マップの作成・周知
THE HAS CONTROLL		・自転車マップを用いた放置自転車対策などの広報・周知
		・自転車関連イベントの開催
	事業者	<交通事業者など>
		・レンタサイクルや自転車タクシーなどの整備
		・サイクル&ライドの導入など公共交通機関との連携
		・オフピーク時など鉄道やバス車内に自転車をそのまま持ち込
		めるサービスの導入
		<一般事業者>
		・通勤手当の増額など自転車通勤を奨励するエコ通勤活動の促 進
		・ノーマイカーデーの実施
		・使いやすい駐輪場の整備
		・高齢者・障がい者向け自転車の普及

資料: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)

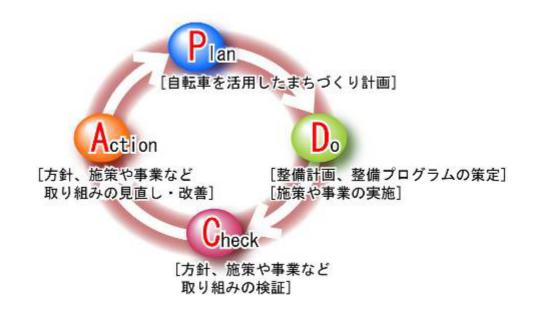
(2)計画の進行管理と変更

①計画的な進行管理

本計画は、大野市における安全で快適な自転車利用環境づくりの基本的な方向を示すものです。今後は、自転車に関連する施策や事業を本計画に基づき長期的に取り組むことになります。 このため、本計画に基づく施策や事業の進捗状況の管理、効果の分析を行うとともに、社会 経済情勢の変化への対応や市民の評価を踏まえ、定期的に本計画の検証を行います。

進行管理をPDCAサイクルとして捉えると、本計画の策定が「プラン (Plan)」になり、計画に基づく施策や事業の実施が「ドゥ (Do)」になります。「チェック (Check)」では、施策や事業による効果を検証します。「アクション (Action)」では、検証結果に基づいて、計画の方針や施策、事業の見直し、改善を行うことになります。

施策、事業の実施に向けては、本計画に基づく自転車通行空間ネットワークの整備に関する計画を策定するとともに、施策、事業の具体的な役割分担や整備の優先順位を明確にします。 施策、事業による効果の検証については、自転車通行空間の整備状況をはじめ、自転車の利用状況や交通事故の推移などを把握し、成果指標による経年的な進捗状況の管理、検証を行います。



■PDCAサイクルによる進行管理のイメージ

②計画の変更

本計画では、計画の期間を概ね10年としています。

なお、変化の速い現在の社会経済情勢や日々変化する都市の動向に対応するため、定期的に 施策や事業を見直し、必要に応じて計画を変更します。

本計画の自転車ネットワークは、現況を踏まえ、当面の整備すべき路線として設定したものです。これらの路線で十分な自転車通行空間が確保されているものではありません。

このため、計画期間内の整備を推進するとともに、計画を変更することにより、自転車ネットワークを充実させ、より安全で快適な自転車通行空間の創出を目指します。

■施策の進め方

		施策の区分			
		平成30年福井国体に 向けて実施する施策	継続して実施する施策	検討、調整などを 踏まえて着手する施策	
	安全に通行できる 道路空間の創出	自転車通行空間ネットワークの構	規制速度の見直し		
安		分かりやすい案内標識、路面表示			
			自転車利用に配慮した 交差点の改良 違法駐車車両などへの 指導・取締りの強化		
		真名川河川敷サイクリングコース			
L	転車を活用した	サイクリングコースマップの案内	的看板の設置		
	推進、スポーツ参 Dの拡大	サイクリングコースの路面表示の	D設置		
			自転車利用者の増大に向けた 各種スポーツ大会の開催		
	☆共交通と自転車 ○連携、レンタサ	自転車情報マップの作成・配布		サイクル&ライドの導入など 公共交通機関との連携	
	イクルによる回遊 性の向上	使いやすい駐輪場の整備		サイクルトレインの運行	
方	自転車利用者の 安全意識の啓発	自転車利用者の増大に向けたシン	ノボジウムの開催	ルール、マナーの啓発活動	
ŝ†				高齢者向け交通安全教育講習	
				小中学生向け交通安全講習	
				自転車運転免許証の交付	
				自転車に対する 街頭指導の実施	
É				交通安全啓発チラシや ポスターなどによる啓発	
				交通違反に対する 指導・取締の強化	
				子供用ヘルメット購入費助成、 反射板の配布	
				エコ通動活動の促進	
				自転車保険の加入奨励	
			€年である平成30年を日標に重	放置自転車対策などの広報、周知	

※「平成30年福井国体に向けて実施する施策」: 国体開催年である平成30年を目標に重点的に実施する施策

「継続して実施する施策」 : 本計画の計画期間を越えて継続して実施する施策

「検討、調整などを踏まえて着手する施策」 : 施策実施に関係機関などとの調整が必要な施策で、本計画の計画期間

内に着手する施策

資料編

■策定経過

年月日	会議等	主な内容
平成 24 年 4 月 20 日	第1回大野市自転車を活用した まちづくり検討委員会	委員会趣旨 自転車をとりまく環境について
平成 24 年 5 月 31 日	第2回大野市自転車を活用した まちづくり検討委員会	グループに分かれての議論 アンケート概要について
平成 24 年 7 月 27 日	第3回大野市自転車を活用した まちづくり検討委員会	グループに分かれての議論 ネットワーク路線の選定
平成 24 年 10 月 5 日	第4回大野市自転車を活用した まちづくり検討委員会	ネットワーク路線の選定 計画骨子について
平成 25 年 1 月 11 日	第5回大野市自転車を活用した まちづくり検討委員会	計画素案の内容について
平成 25 年 2 月 1 日 ~2 月 15 日	パブリックコメント	計画についてパブリックコメント 手続きを実施
平成 25 年 3 月 1 日	第6回大野市自転車を活用した まちづくり検討委員会	パブリックコメントの意見と反映 計画書(案)について
平成 25 年 3 月 26 日	庁議	大野市自転車を活用したまちづく り計画承認
平成 25 年 3 月 26 日	策定	大野市自転車を活用したまちづく り計画策定

■検討委員会委員等

(敬称略、順不同)

選出区分	選出団体	氏名	備考
学識経験者	福井工業大学	和田章仁	委員長
福井県	大野警察署	乾 雅 之	
	奥越土木事務所	長谷川 義 則	
関係機関代表	大野市区長連合会	安川勲	副委員長
	大野市観光協会	広 作 謙 治	
	大野商工会議所	森田雄大	
	大野市PTA連合会	杉 田 信 悦	
	大野市自転車競技連盟	田中邦弘	
住民代表	一般公募市民	川村佳代子	
	一般公募市民	北 川 絵里奈	
大 野 市	建設部	佐 子 重 夫	
	行政戦略課	加藤正幸	
	都市計画課	佐々木 巌	
	観光振興課	米 津 源 一	
	健康長寿課	井 川 鋭 子	
	くらし環境課	佐々木 清 一	
	スポーツ課	長谷川 幸 雄	
	アドバ	イザー	
国土交通省	道路局 環境安全課 道路交通安全対策室	吉田秀範	
	国土技術政策総合研究所 道路研究部道路研究室	小林 寛	
	国土技術政策総合研究所 道路研究部道路研究室	山本彰	
福井工業大学	都市デザイン研究室	吉村朋矩	
事務局	大野市建設課		

■「自転車利用に関するアンケート調査」の概要

1. 調査方法

調査期間:平成24年6月11日(月)~平成24年6月30日(土)

調査対象:市内300世帯(住民基本台帳及び外国人登録者から地区ごとに無作為抽出)

調査方法:郵送による配布及び回収

(配布数 300 世帯(1,078人)、回収数 351人(回収率:32.6%))

2. 調査項目

- ○属性(性別、年齢、職業、居住地区)
- ○自転車の利用状況
- ・利用できる自転車の有無
- ・利用する理由、利用しない理由
- 自転車のイメージ
- ○自転車利用のルールと事故
- ・事故や危険を感じた経験
- ○自転車利用環境の改善
- ・必要な改善策
- ○自転車に関する自由意見

- •利用頻度、目的、移動時間
- ・雨天時、冬期の利用
- ・交通ルールの認知
- ・自転車利用環境の問題点とその原因

	10代	20ft	30代	40代	50/t	60代	70歳以上	合計
男性	33 (62.3%)	18 (60.0%)	10 (40.0%)	20 (44.4%)	17 (41.5%)	28 (54.9%)	35 (52.2%)	161 (51.6%)
女性	20 (37.7%)	12 (40.0%)	15 (60.0%)	25 (55.6%)	24 (58.5%)	23 (45.1%)	32 (47.8%)	151 (48.4%)
男性+女性	53 (100%)	30 (100%)	25 (100%)	45 (100%)	41 (100%)	51 (100%)	67 (100%)	312 (100%)

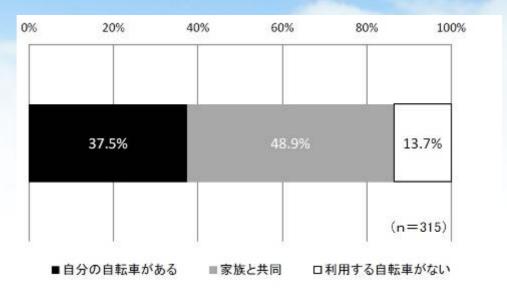
※ 不明を除いて集計



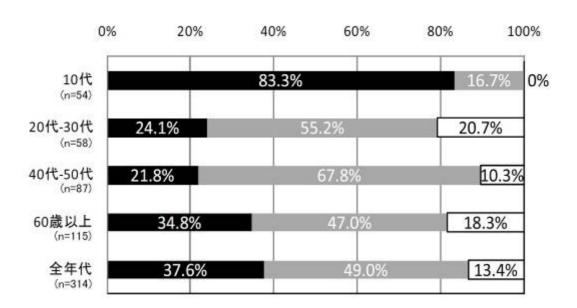
■ 性別における年代別の構成比

〇自転車の利用状況について

①あなたのご家庭で利用できる自転車は?



※ 不明を除いて集計

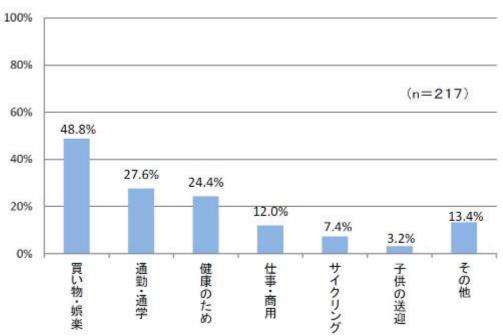


■ 自分の自転車がある ■ 家族と共同利用 ロ家に利用する自転車がない

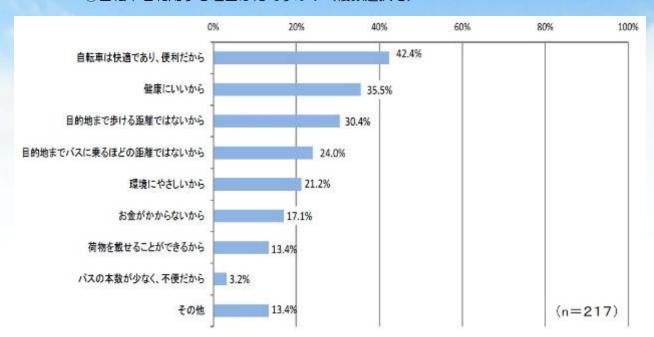
②あなたはどの程度自転車を利用しますか?



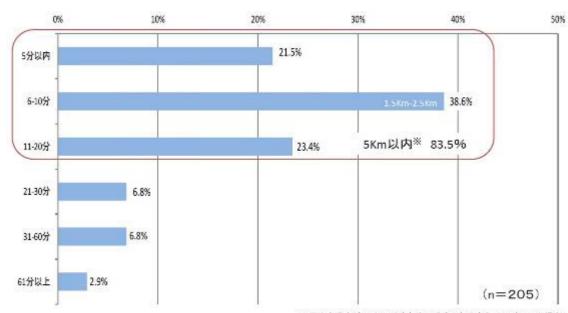
③自転車をどのような目的で利用されますか? (複数選択可)



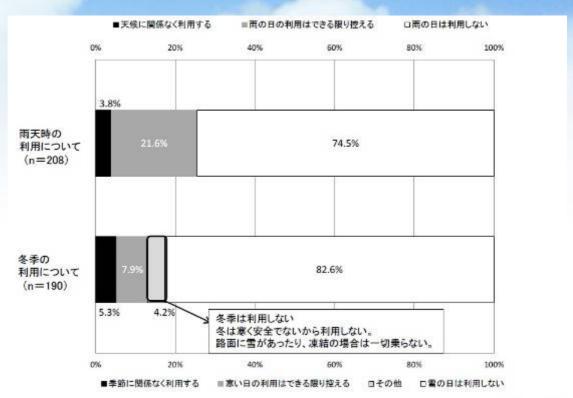
④自転車を利用する理由は何ですか? (複数選択可)



⑤ふだん自転車での移動時間はどれくらいですか?

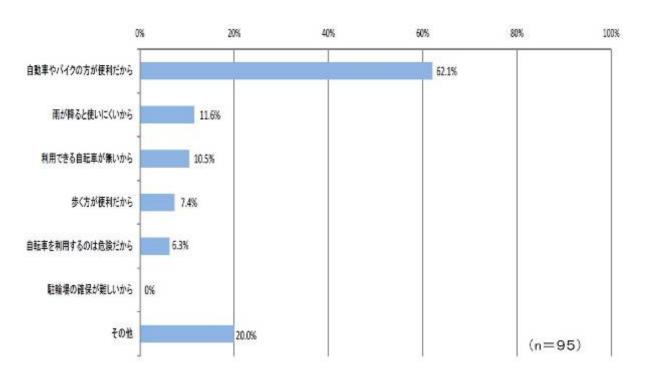


⑥雨の日や冬季の自転車利用について

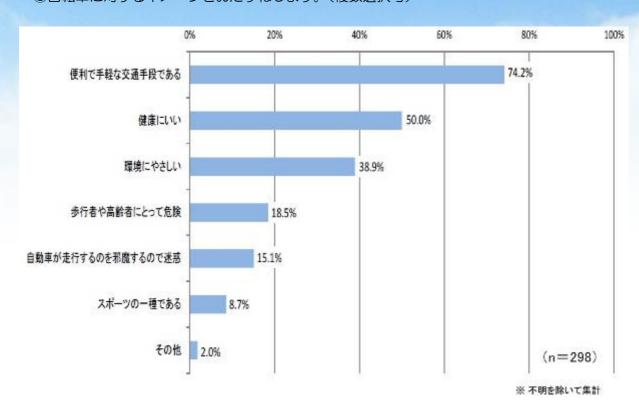


※ 不明を除いて集計

⑦自転車をご利用にならない理由をお教えください。(複数選択可)

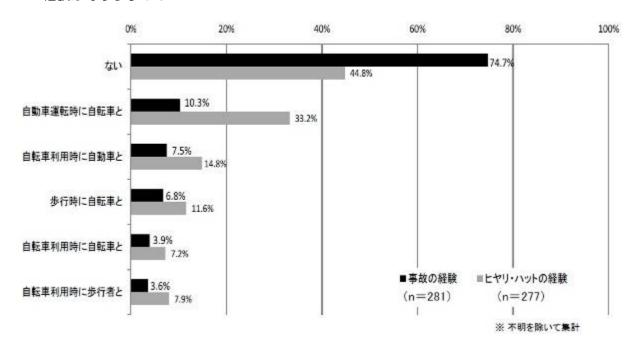


⑧自転車に対するイメージをおたずねします。(複数選択可)



○自転車利用のルールと事故とついて

①今までに自転車に関係した事故(軽いものも含む)や「ヒヤリ」または「ハット」された 経験はありますか?



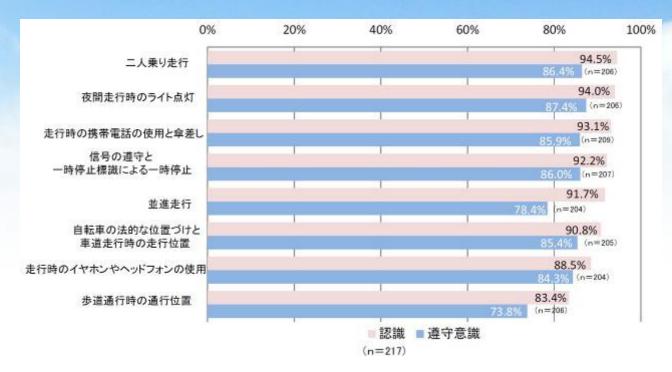
②次の自転車利用に関する交通ルールをご存知ですか。また、実際はルールを守っておられますか?



■交通ルールの認識状況



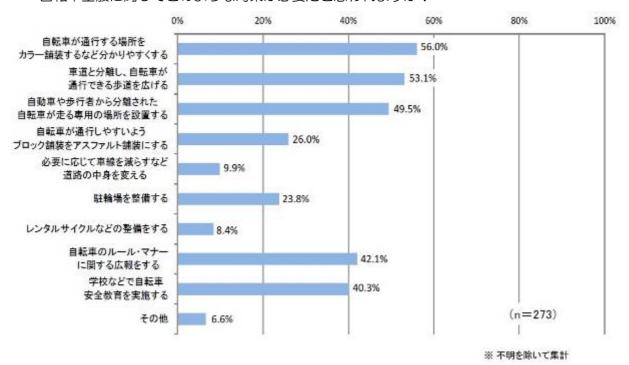
■交通ルールの遵守状況



■交通ルールの認識と遵守

○自転車利用環境の改善について

・自転車全般に関してどのような対策が必要だと思われますか?



〇自転車に関する自由意見

■自転車利用に関する問題点

①ルールやマナーに関する項目

- ・若者や中高生の二人乗り、併進通行、信号無視、無灯火、携帯電話等の使用など
- ・中高生へのマナー教育を行う必要がある
- ・自動車の路上駐車を排除してほしい

②自転車通行空間などの整備に関する項目

- 自転車レーンが少ない
- ・車道が狭い、道路の舗装が悪い
- ・スーパー等の自転車置き場の管理ができていない

③高齢者の自転車利用に関する項目

- ・高齢者はとっさの動作が遅く危険である
- ・高齢者は車道にはみ出して通行する

■自転車に関する意見・要望

①ルール・マナーに関する項目

- ・自転車の交通ルールを広く人に教えてほしい
- ・学校や高齢者の集会等で指導してほしい
- ・警察による取り締まりや指導をしてほしい

②自転車通行空間に関する項目

- ・道路の凸凹が危険なので整備してほしい
- ・歩道、自転車道を確保してほしい

③その他

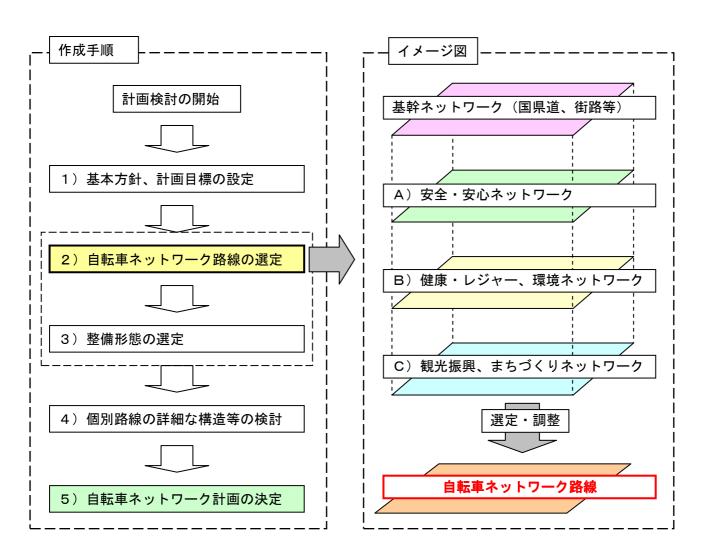
・整備不良の自転車が多いので、装置やライト等の最低水準のチェックを年に1~2回程 度無料で受けられるとよい

■検討委員会委員によるワークショップの概要

本計画の策定時において、検討委員会の委員によるワークショップを行い、大野市における 自転車利用の現況、及び自転車通行空間整備に向けた意見を集約し、自転車通行空間ネットワ ークについて検討しました。

ワークショップの流れは、以下のとおりです。また、グループ検討は、以下の3つのグループに分かれて検討しました。

- A) 安全・安心ネットワーク
- B)健康・レジャー、環境ネットワーク
- C) 観光振興、まちづくりネットワーク



◆自転車ネットワーク路線の選定イメージ図

Aグループ(安全・安心ネットワークグループ)

<現況の自転車利用環境の問題・課題>

- ○現状は、自転車優先の道路がない
- ○安全安心が基本
- ○道路利用者(歩行者、自転車、自動車)のルールの徹底が重要
- 〇小・中学生、高校生への交通安全教育が重要 (特に高校生のマナー低下への対応が必要)
- ○市民アンケートでは、具体的な危険個所の抽出が必要

<整備に向けた意見>

- ○大野高校、奥越明成高校など自転車利用者の主要地点のネットワーク化
- ○連続性を重視したつながりのある自転車ネットワークの整備
- ○自動車交通の多い幹線道路及び自動車交通の少ない細街路を活かしたネットワーク化

Bグループ(健康・レジャー、環境ネットワークグループ)

<サイクリングコースの整備に関する意見>

- ○コース設定には、観光地や目的地が必要(例:ふれあい公園、中島公園など)
- ○利用者の体力に応じて選択できる複数のコースが必要

初心者:自動車交通量が少なく、平坦なコース

上級者:アップダウンのあるコース

- ⇒真名川憩いの島をスタート地点とする体力に応じた初級、中級、上級コースを選定
- ○真名川河川敷をシンボリックなサイクリングコースとして整備 河川敷には、駐車場、自転車練習場を整備
- ○コースには、必要に応じてトイレの整備を検討

Cグループ(観光振興、まちづくりネットワークグループ)

<現況の観光客の自転車利用に関する意見>

- ○まちなか観光では、観光客は徒歩が中心となり、自転車を利用する人は少ない
- ○レンタサイクルがあるが、PR不足で観光客の利用はほとんどない
- ○自転車はまちなかの散策では必要性は低いが、イトヨの里など少し離れた場所に行くには便利

<観光客の自転車利用促進に関する意見>

- ○自転車利用環境として、市内の観光地及び自動車、JR を利用する観光客を考慮した駅や駐車場 に駐輪場の設置が必要
- ○大人用と子供用のレンタサイクルの整備の検討
- ○自転車レーンの路面表示の色彩は、景観への配慮や観光の観点など多角的な検討が必要
- ○ソフト対策として、自転車の所要時間を掲載した観光マップの作成

■パブリックコメント(意見募集)の結果

【実 施 時 期】 平成25年2月1日(金)から平成25年2月15日(金)

【意見提出者数】 1団体、2人

【意 見 数】 5件

【意見提出方法】 電子メール:1団体 書面の持参(公民館持参含む):2人

郵便:0 ファクシミリ:0 その他:0

【意見に対する反映度】 計画の修正・追加:2件 今後の参考:1件 盛り込み済:2件

No.	項目	意見の概要	市の考え方
1	現状と課題	自転車通行空間整備の方向性について、 自転車歩行車道を「自転車通行空間」と呼 び、図に示すように「整備済み」と認識す ることは誤りではないか。 また、すでに市道駅東線の自転車レーン に青色のカラー化が施されているが、道路 標示の白線等は自転車が走る上では危険 なものであるため、ペイントは最小限にと どめることが望ましいのではないか。	自転車歩行者道は、普通自転車通行可の指定のある歩道です。P.23 の図は、今後自転車通行空間の整備を段階的に進めていくうえで、当面の期間の利用を考慮し、現在の指定状況を整理したものです。 既存の自転車歩行者道が自転車通行空間として整備済みであると読み捉えられる文章になっていたため、文章を修正しました。 (第3章(2)-⑦、第5章(2)) P.37 の「分かりやすい標識や路面表示等の整備」において、自転車の通行位置を示す路面表示が自転車の安全性を低下させることがないように、滑りにくい路面表示材の使用を検討することを追加記載しました。 また、カラー舗装の色彩についても、視認性の高さや、必要に応じて景観への配慮を検討するものと
3	自転車通行空間ネットワークの構築	真名川河川敷サイクリングコースが、初級、中級、上級コースにあまり活かされていない。河川敷サイクリングコースを活用したルートを選定したほうがいいのではないか。 真名川河川敷サイクリングコースの整備について、現在河川敷を使って活動している団体と事前協議をしてほしい。	しています。 (第6章(1)-④) P. 32 からの「郊外ネットワーク」については、健康増進や観光レクリエーションとして、基本的なレベルに合わせたモデルコースとしてルートを設定しています。 (第5章(1)) P. 32 からの「郊外ネットワーク」において真名川河川敷サイクリングコースの整備について記載しています。今後、具体的な整備内容を考えるうえで、いただいたご意見は、検討項目の1つとします。 (第5章(1))
5	計画推進の自転車施策	観光施設など各施設に駐輪場を設けるべきではないか。 放置自転車を処分する条例を定めて美化すべきではないか。	P. 36 の「駐輪場の整備」で示したとおり、結ステーションや城下町東広場などに駐輪場を整備するとともに、観光施設に隣接した小規模な駐輪場の整備を進めます。 (第6章(1)③) 放置自転車は、景観を阻害する要因になるとともに、歩行者や緊急車用の通行の妨げになります。 現在、大野市では路上に放置された自転車が問題になっている場所はありません。このため、早急に条例を定める必要性は低いと考えています。 ただし、自転車の管理マナーは重要ですので、P. 40に「⑥放置自転車対策の実施」を追加し、駐輪場の整備を進めるとともに、自転車の管理マナーに関する広報、周知活動を行うことを記載しました。 (第6章(2)⑥)

大野市自転車を活用したまちづくり計画

策定:平成25年3月 発行:平成25年5月

編集:大野市産経建設部建設整備課

〒912-8666 福井県大野市天神町1番1号 Tel 0779-66-1111 Fax 0779-65-8371

ホームページ http://www.city.ono.fukui.jp/

E-mail kensetu@city.fukui-ono.lg.jp

計画目標

自転車を使った

人と道路が結ぶ環境にやさしいまちづくり



