

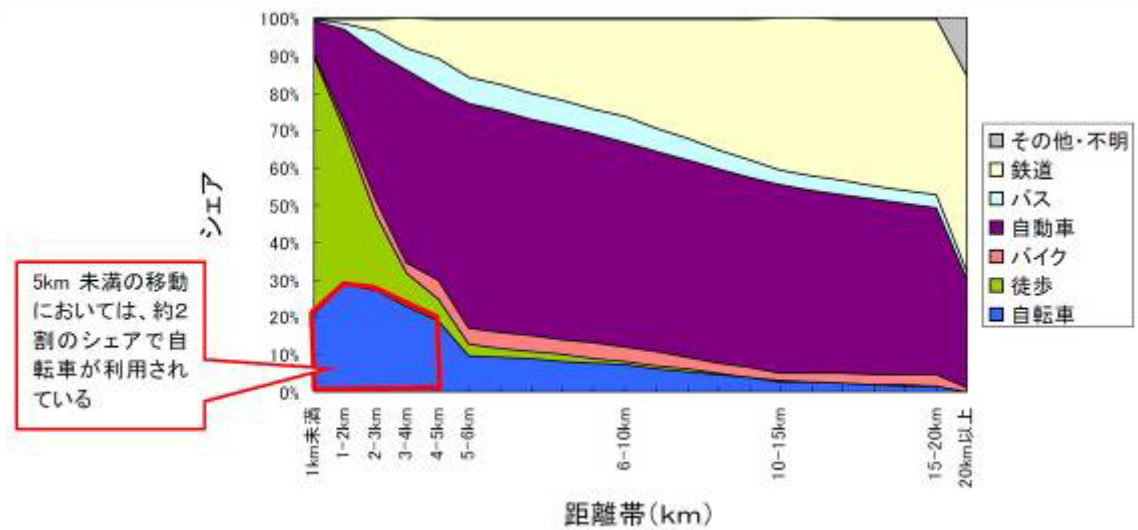
3. 現況と課題

(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。

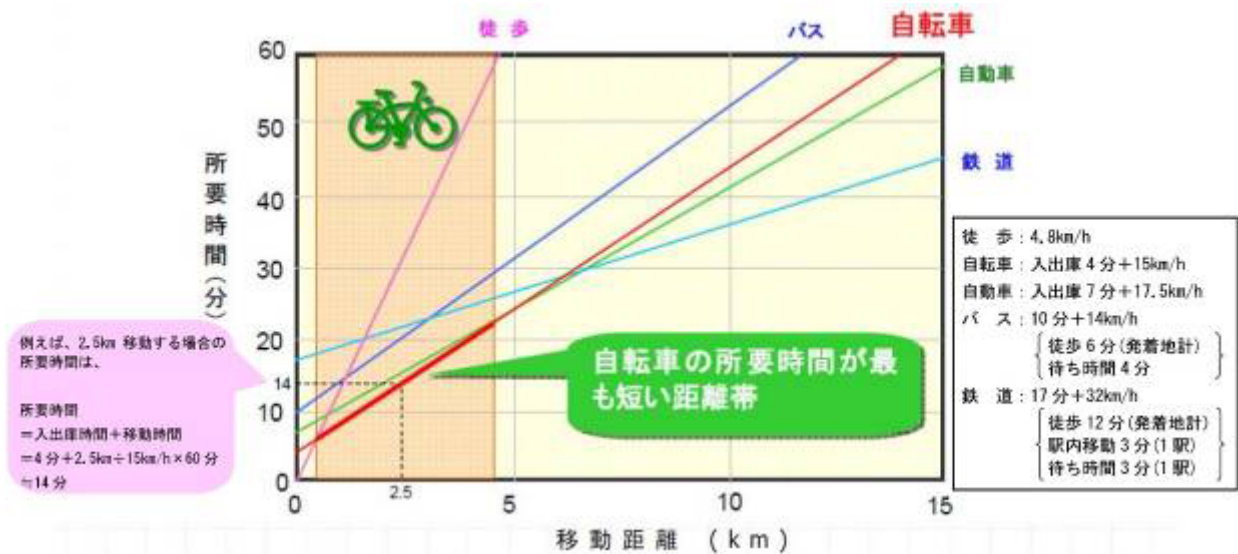
また、自動車や公共交通機関を利用するためには、準備の時間や待ち時間などがあるため、5 km程度の移動では自転車が最も所要時間が短い交通手段になります。



※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査（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

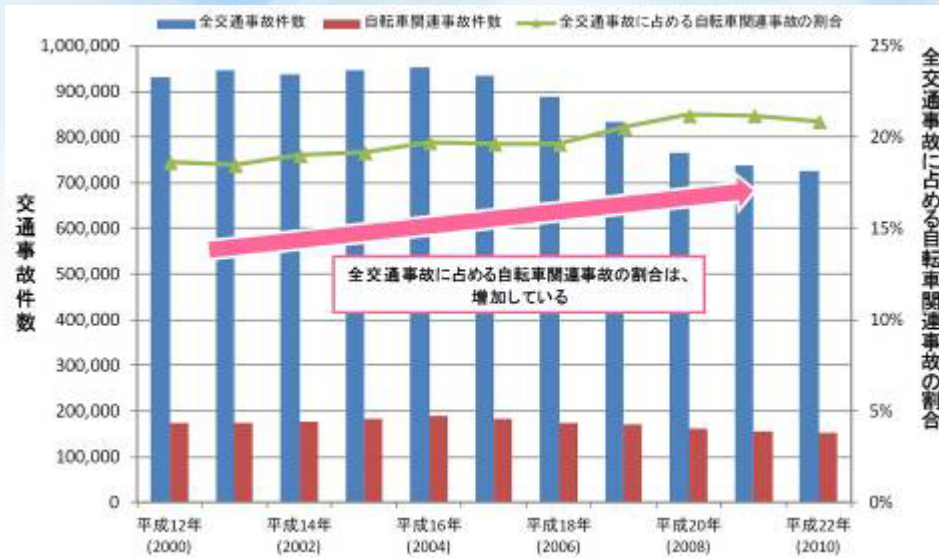
	自転車利用のメリット	自転車利用のデメリット
利用者自身にとって	<ul style="list-style-type: none"> ○適度な運動になり、健康によい ○自動車に比べて購入費が安く、燃料費が不要で経済的 ○自動車に比べて車両が小さく、駐車スペースがコンパクトなので、目的地のすぐ近くまで行ける ○徒歩と比べて行動範囲が広く、短い距離なら自動車よりも時間がかからない ○乗るだけで季節の変化などが感じられ、気持ちが良い 	<ul style="list-style-type: none"> ×天候や気温の変化に左右される ×人や荷物をあまり運べない ×自動車と比べて行動範囲が狭い ×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、被害者になりやすい ×盗難の危険性が高い
地域やまちにとって	<ul style="list-style-type: none"> ○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 ○まちなかに気軽に外出することができるため、まちのにぎわいの創出が期待できる ○自動車に比べて低コストで施設整備ができる 	<ul style="list-style-type: none"> ×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 ×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 ×違法駐輪などが増加すると、まちの景観が損なわれる ×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

：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。

③自転車の安全利用

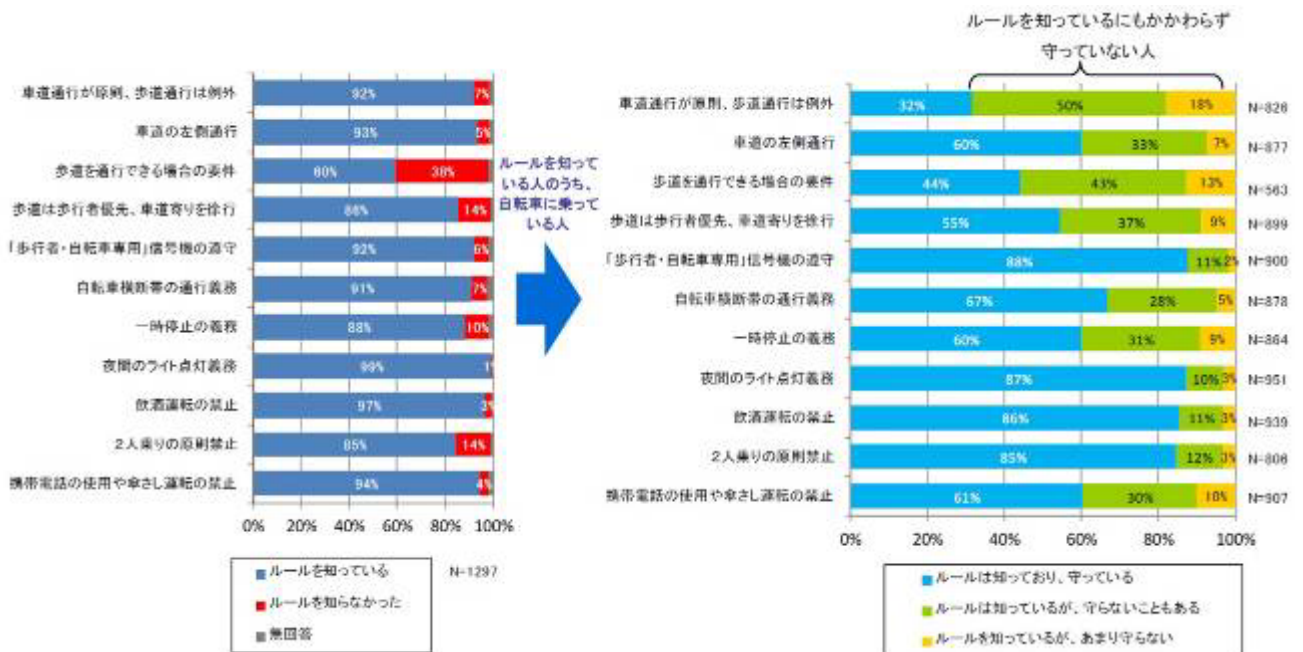
自転車に関連する交通事故は、全交通事故件数が減少傾向にあるなか横ばいで推移しており、自転車関連事故の占める割合としては増加しています。



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必要があります。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。



X

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 ・傘さし運転 ・運転中の携帯電話の使用 ・運転中のイヤホンなどの使用	・並進通行（標識で認められている場合を除く） ・2人乗り運転 ・急な進路変更

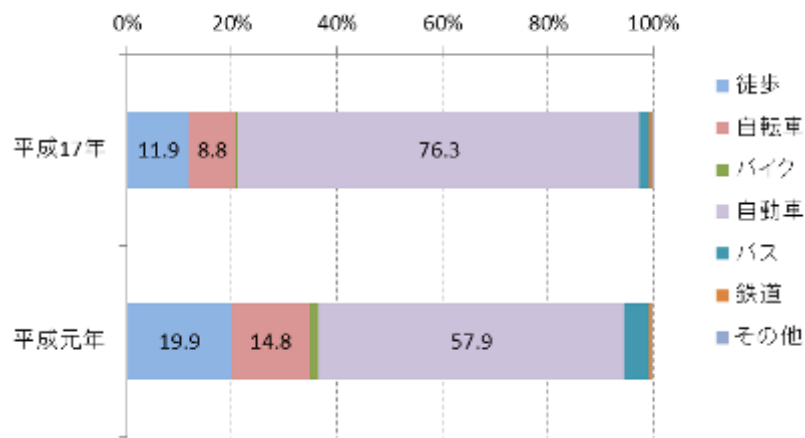
■自転車の通行違反による主な罰則

(2) 大野市の自転車利用の現況

① 自転車利用の概況

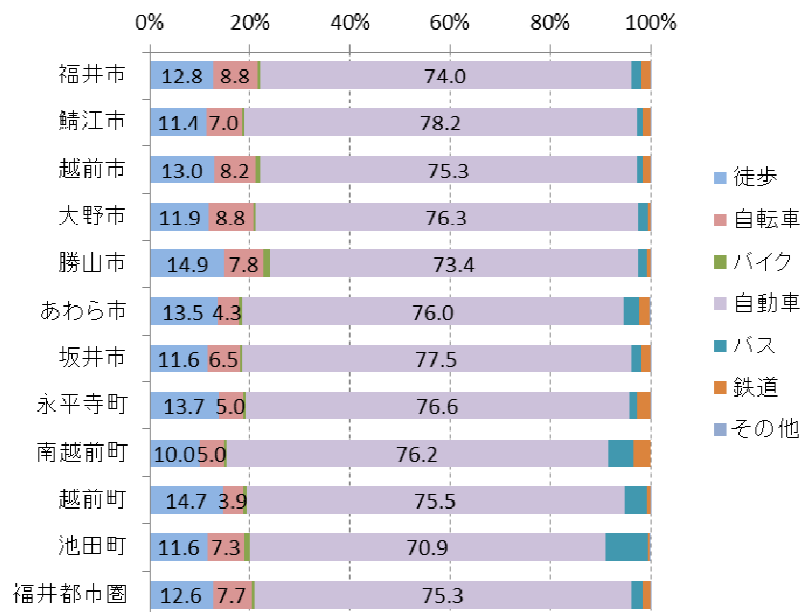
大野市の交通状況は、自動車を中心になっており、近年その傾向は強くなっています。福井都市圏全体の交通状況を調査した福井都市圏パーソントリップ調査の結果をみると、自動車を利用する割合は平成17年には76.3%を占めており、平成元年から18.4ポイント増加しています。一方、自転車の割合は、平成17年で8.8%となっており、平成元年から6.0ポイント減少しています。徒歩の割合も大幅に減少しており、自動車に偏った交通状況になっています。

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

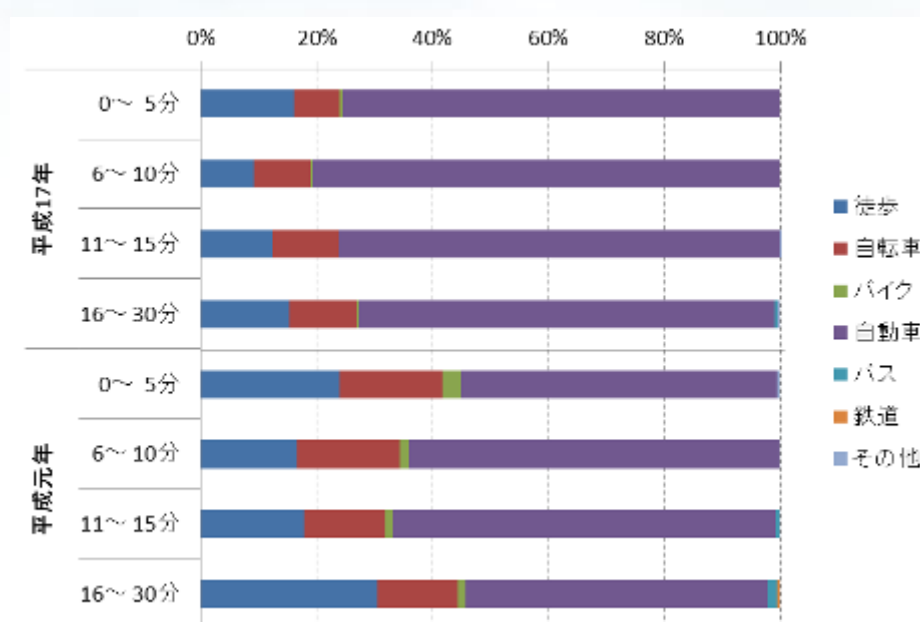


資料：福井都市圏パーソントリップ調査

■ 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）

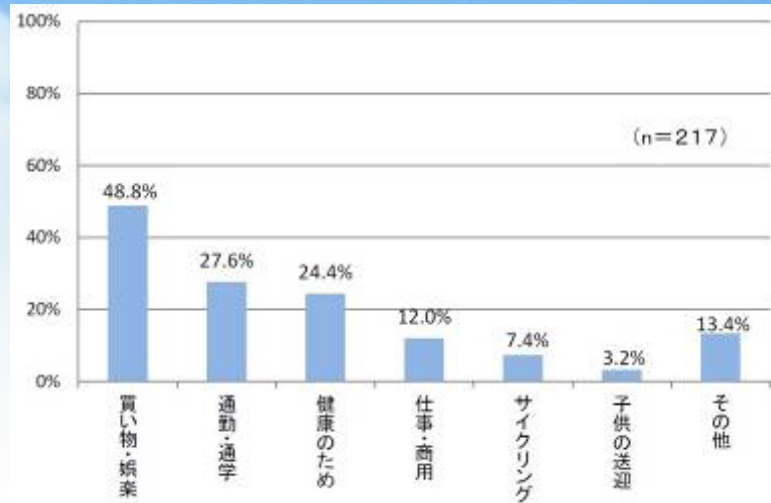
②自転車利用に関する市民意向

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。

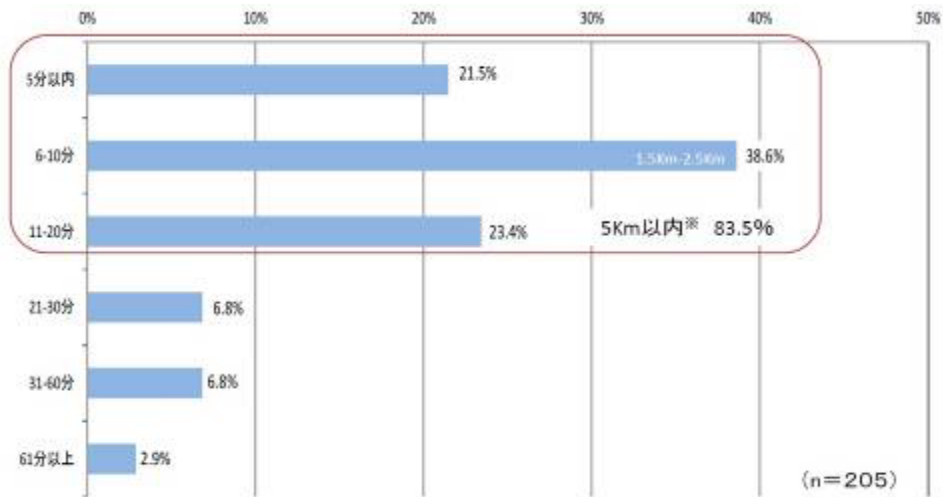
また、自転車の利用は、中高生や高齢者に多くっており、自動車を利用できない層にとっては、重要な交通手段となっていることがわかります。

■自転車の利用目的

(複数選択可)

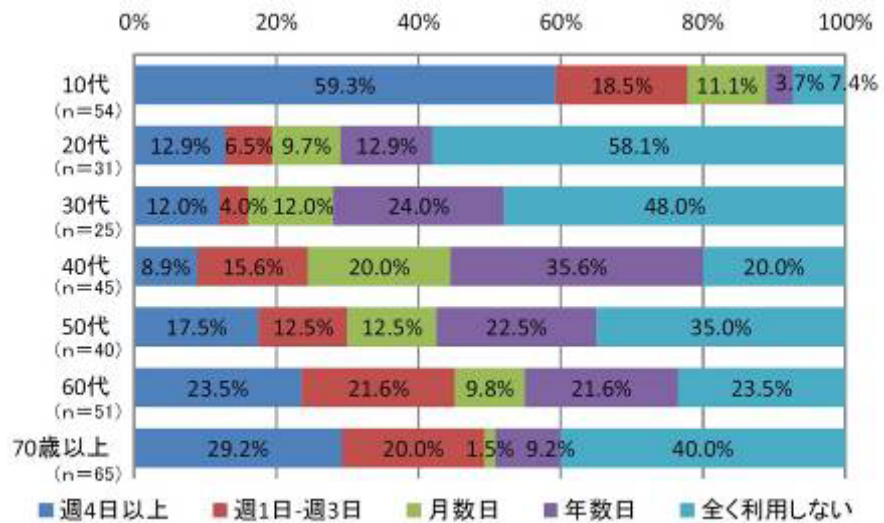


■自転車利用による所要時間



※ 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



※ 不明を除いて集計

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。

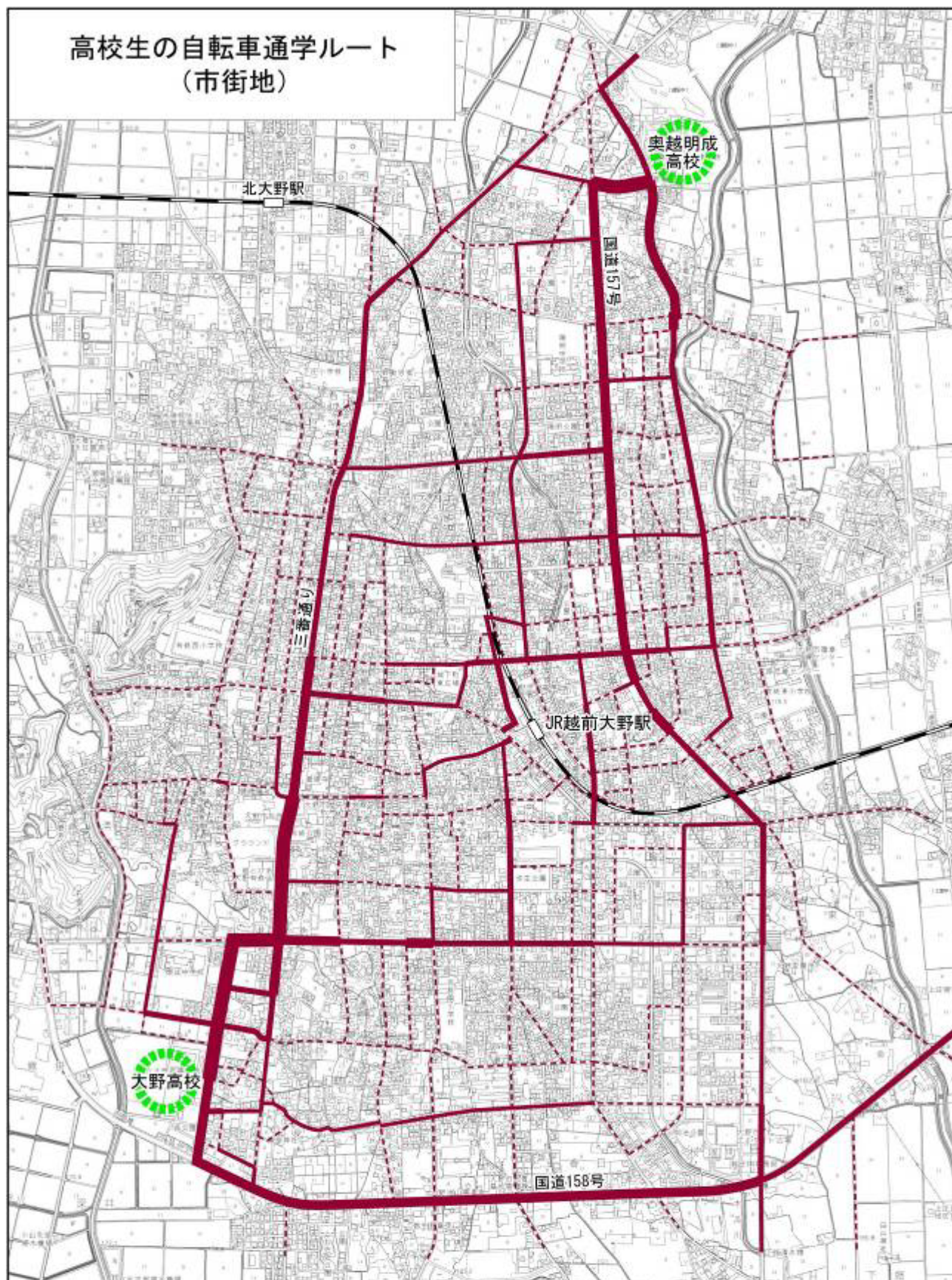
一方、これらの路線に併走する路線が通学ルートになっている区間がみられます。これは、通行空間の整備よりも自動車交通の少ないルートを選択しているものと考えられます。

■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 (1.5%)	106 (77.9%)	21 (15.4%)	7 (5.2%)	136 (100.0%)
合 計	4 (1.3%)	260 (82.8%)	43 (13.7%)	7 (2.2%)	314 (100.0%)

※P.23 自転車通行空間の状況図(市街地) 参照

高校生の自転車通学ルート (市街地)



凡 例



※大野高校、奥越明成高校の1年生を
対象に実施したアンケート結果を集計



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ツキがありますが、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

路 線 名	自動車類 (台/12h)			自動車類 (台/日)	12時間 ピーク率 (%)	動力付き 二輪車類 (台/12h)	自転車類 (台/12h)	歩行者類 (人/12h)	
	小型車	大型車	計						
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	
29	(A) 国道 476 号	2,175	71	2,246	3,010	10.2	12	112	64
	(B) 市道	463	13	476	638	9.5	5	84	81
	(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
30	(A) 県道本郷大野線	4,861	125	4,986	6,681	12.2	13	98	128
	(B) 市道	5,618	147	5,765	7,725	12.4	12	111	140
	(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
31	(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
	(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 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)

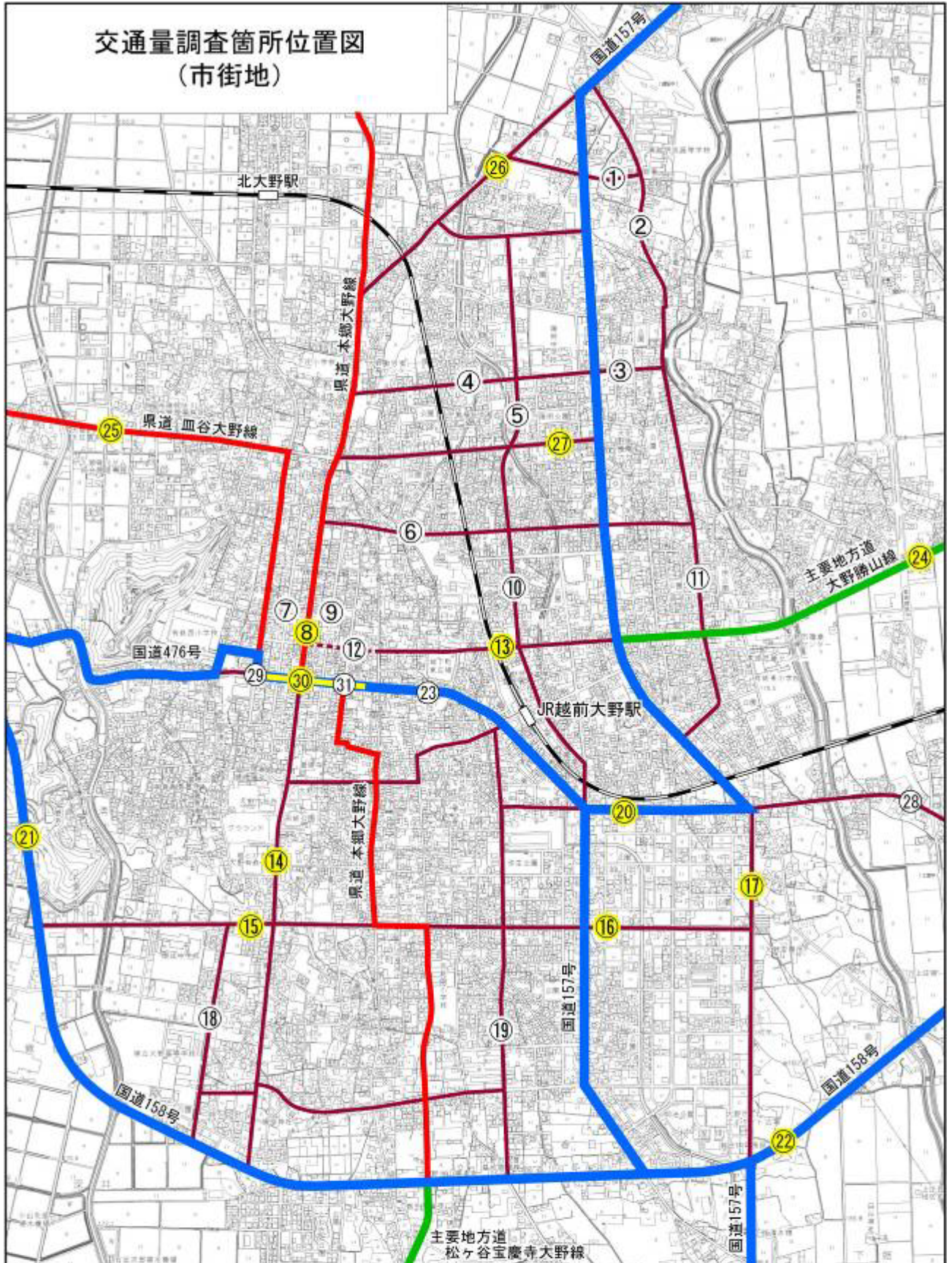
29～31：平成 24 年 10 月 25 日(木)、10 月 27 日(土)調査(福井県奥越土木事務所)

※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

交通量調査箇所位置図 (市街地)



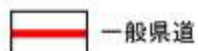
凡 例



国道



主要地方道



一般県道



市道



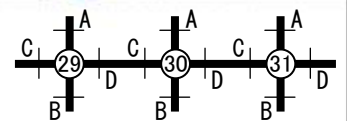
交通量調査箇所



交通量調査箇所 (4,000台/日以上)

調査地点

29、30、31の
各断面



0 100 500m

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見ると、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。

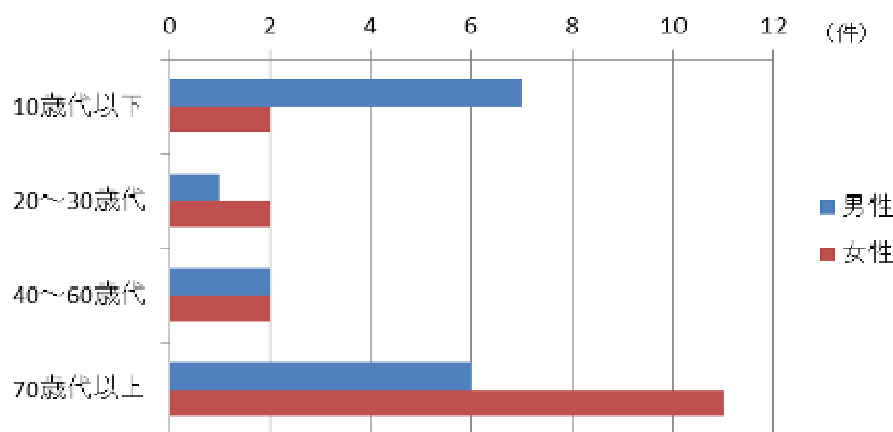
安全で快適な自転車利用環境をつくるため、これらの路線については、優先的に自転車通行空間の整備を図るとともに、自転車利用者への交通ルールやマナーの周知を行う必要があります。

■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
対自動車	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 単 独	転倒	—	5	5
	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

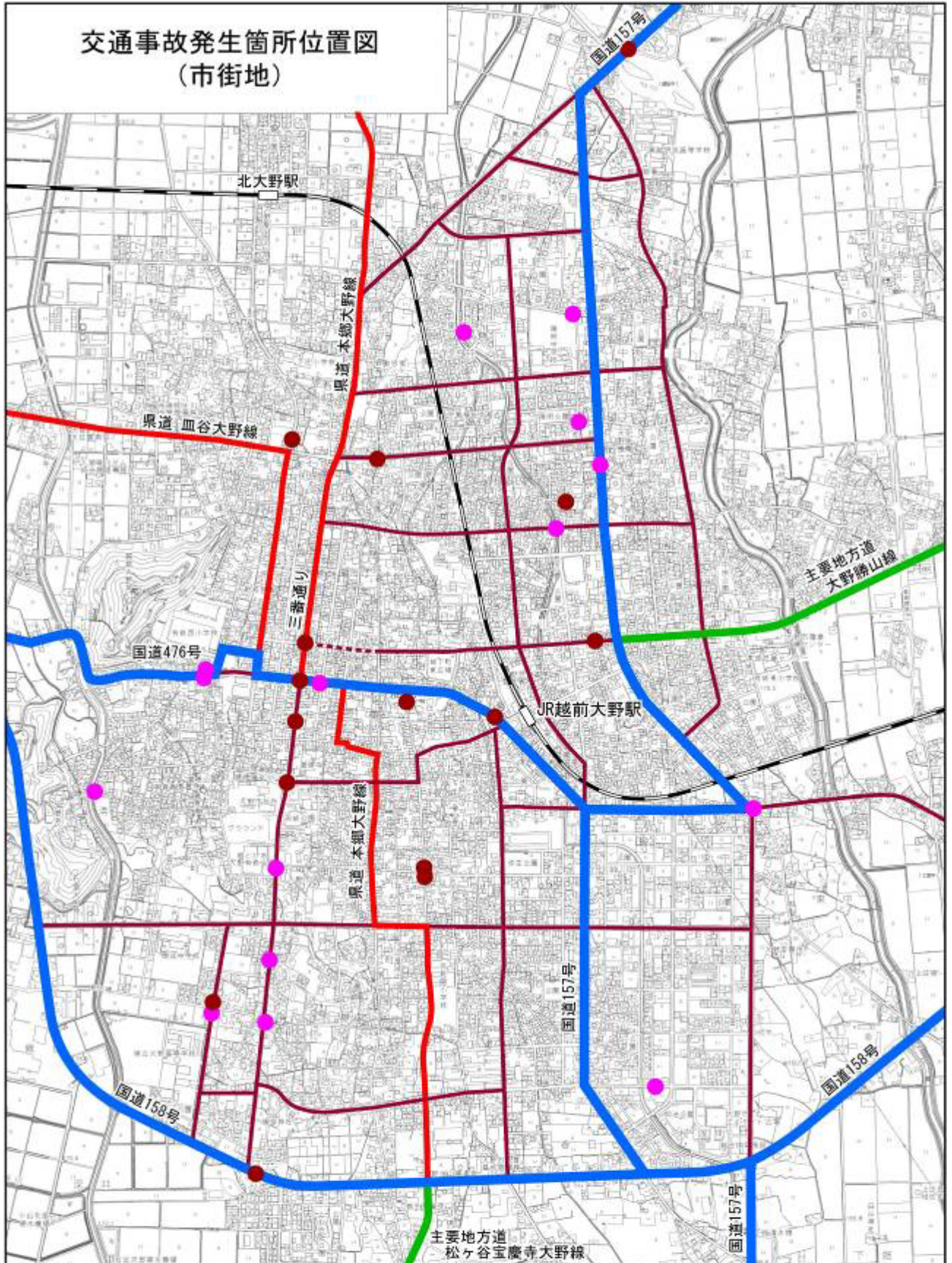
資料：大野警察署



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）

交通事故発生箇所位置図 (市街地)



凡 例

- | | |
|---|--|
|  国道 |  市道 |
|  主要地方道 |  人身事故 |
|  一般県道 |  物損事故 |



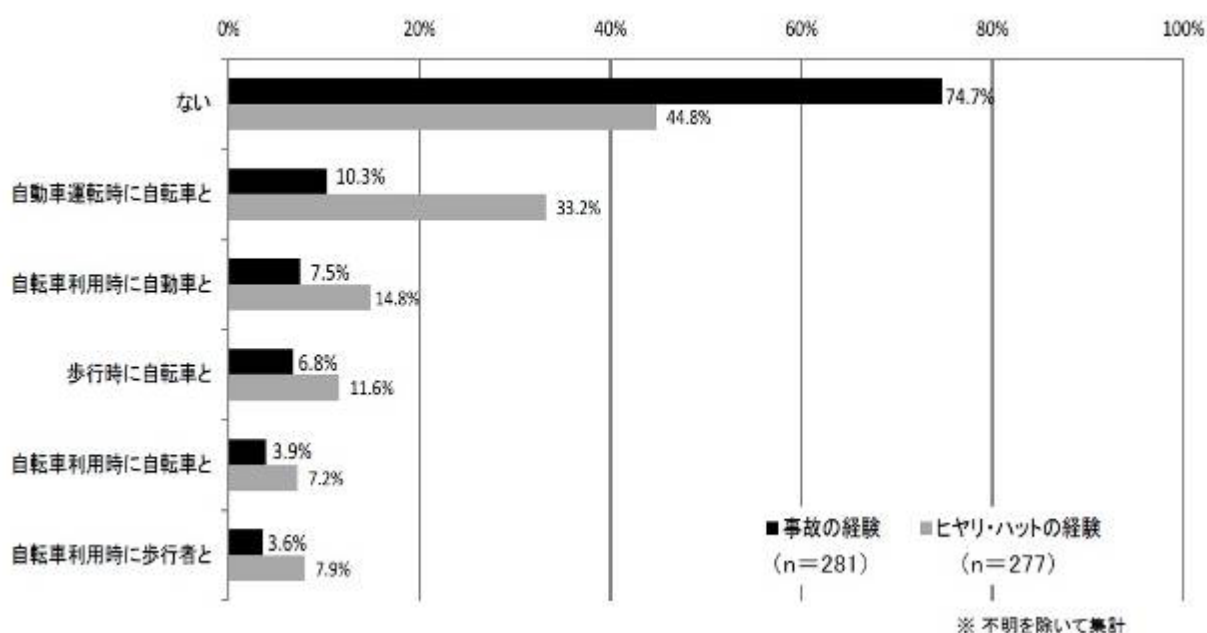
⑥ヒヤリハット箇所

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増えており、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

ヒヤリハット箇所図 (市街地)



凡 例

※市民アンケート調査による市民が危険を感じた場所

- | | | | |
|---|----------------|---|----------------|
|  | 1人が危険と回答した箇所 |  | 危険な道路と回答のあった箇所 |
|  | 2人が危険と回答した箇所 |  | 危険な箇所が集中する範囲 |
|  | 3人以上が危険と回答した箇所 | | |



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）

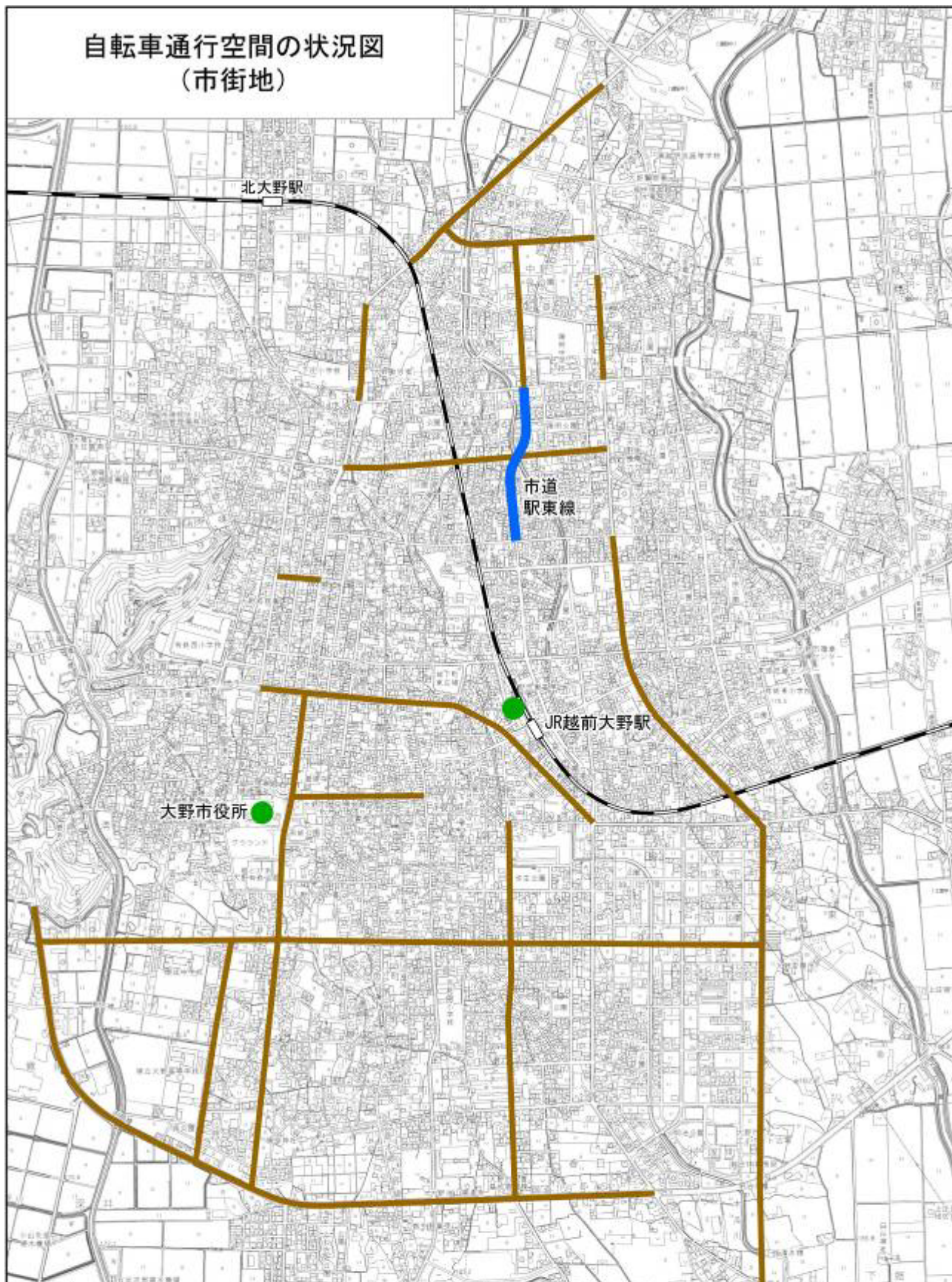


■自転車歩行者道

<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。

自転車通行空間の状況図 (市街地)



凡 例

-  自転車専用通行帯
(自転車レーン)
-  自転車歩行者道
-  駐輪場



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



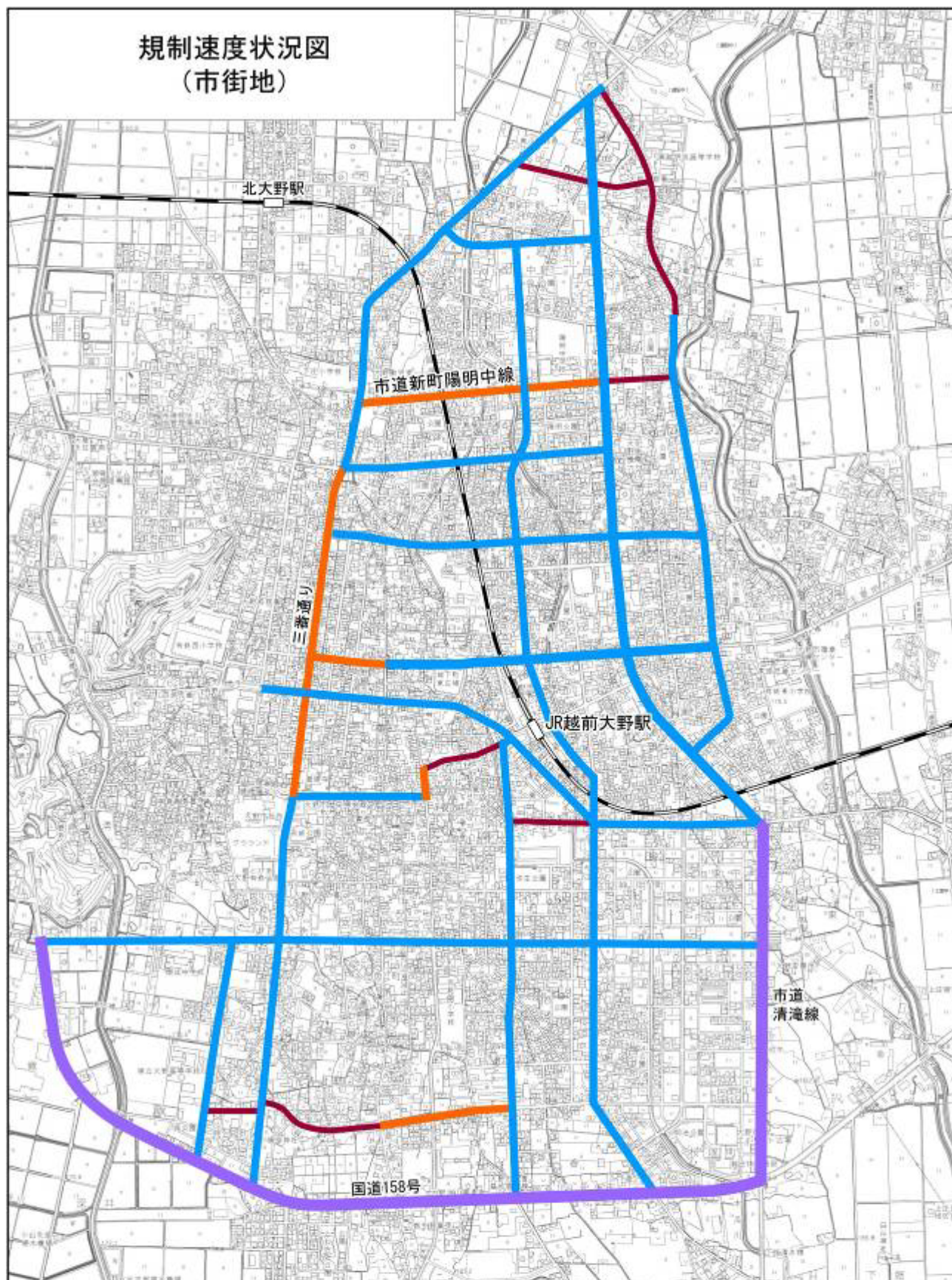
対策前（中央線あり）



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

規制速度状況図 (市街地)



凡 例

-  50km/h
-  40km/h
-  30km/h
-  表示なし



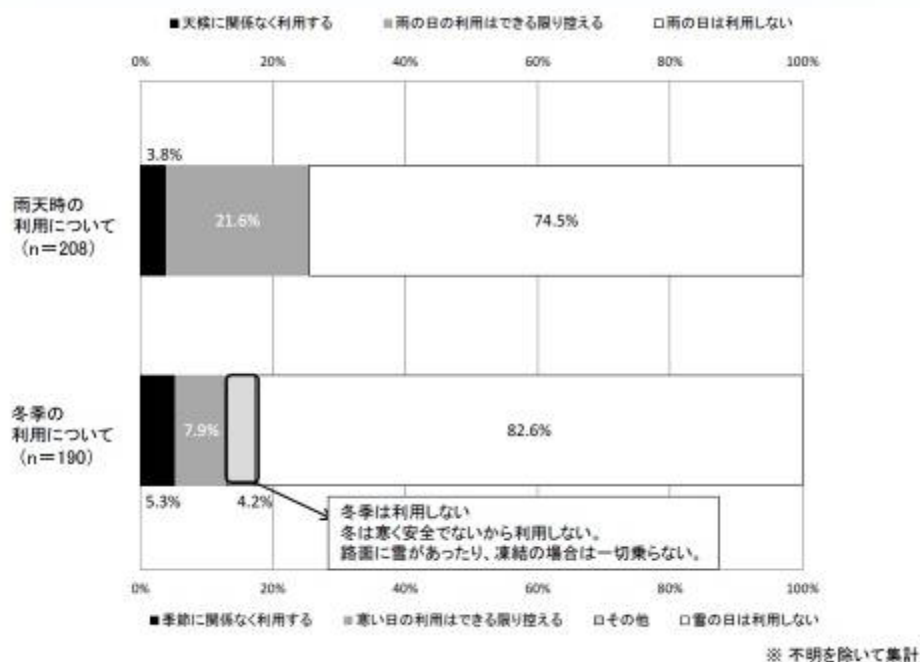
⑨冬季における自転車利用

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



■冬季の自転車利用

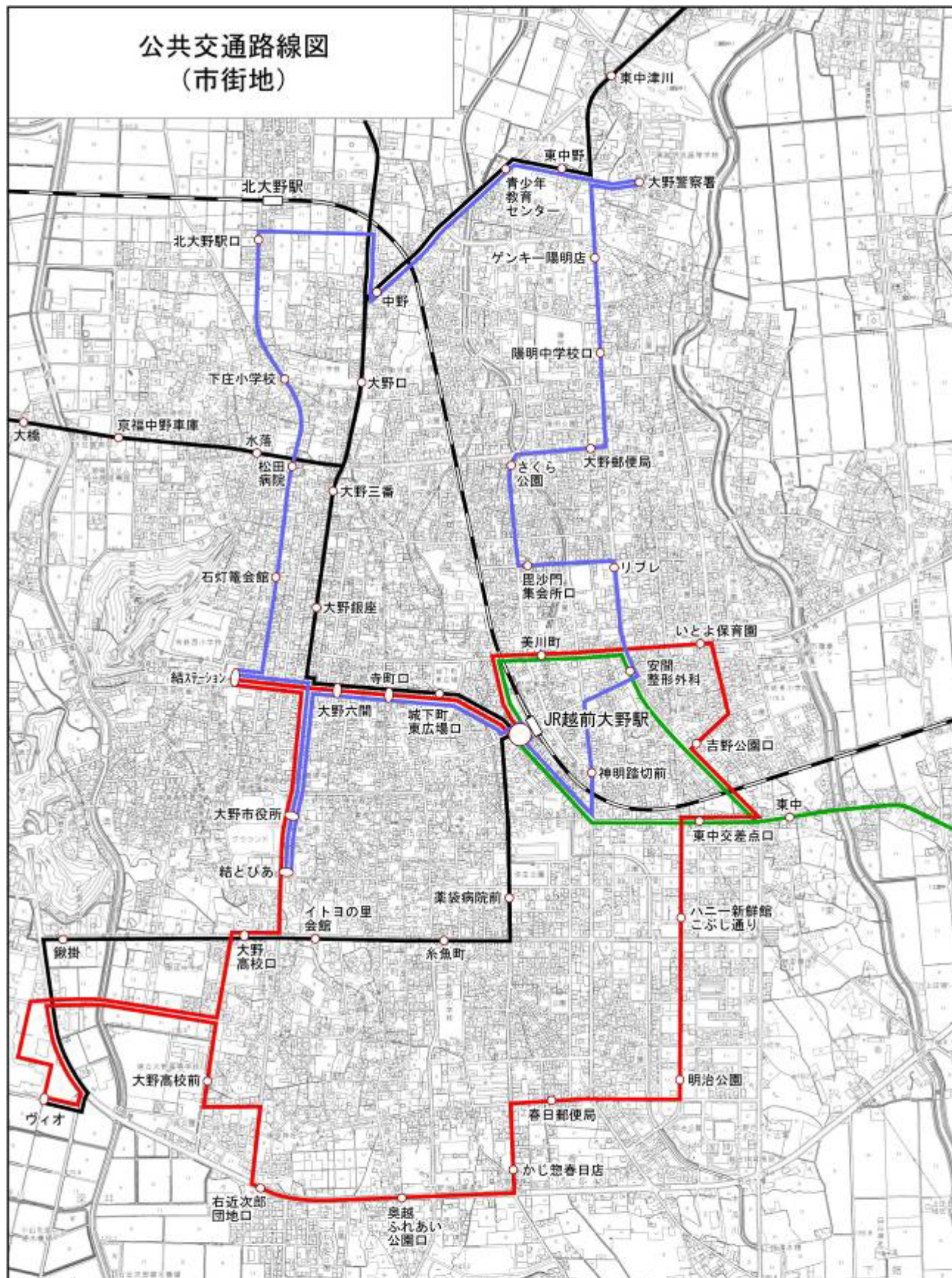


■自転車専用通行帯(自転車レーン)の堆雪帯としての活用

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。

公共交通路線図 (市街地)



凡 例

- | | |
|--|--|
|  JR越美北線 |  まちなか循環バス
(北ルート) |
|  京福バス |  まちなか循環バス
(南ルート) |
| |  市バス |



(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。