

参 考 2

自転車ネットワークの構築に向けた取組について

1 取組内容

(1) 危険箇所の安全対策（施策 1-1-1）

ア 考え方

- 危険箇所の安全対策については、これまで自転車関連事故多発箇所等を捉え、安全性の向上に向けた緊急的な整備を実施してきました。
- 自転車利用者が危険を感じる箇所等を捉えたよりきめ細やかな安全対策を進めるため、次の内容により、危険箇所を把握します。
 - 道路管理者として事故の未然防止の観点から選定した危険箇所
 - 駐輪場利用者へのアンケート調査や学校への意見照会
- なお、危険箇所の選定にあたっては、自転車関連事故の未然防止の観点から、事故の発生状況に関わらず、自転車・歩行者・自動車の安全性を向上するために必要な箇所について選定を行うものとしています。

■危険箇所選定の考え方

【これまでの取組】

自転車関連事故多発箇所等を捉え、安全性の向上に向けた緊急的な整備を実施

- ・平成 27（2015）～30（2018）年度：自転車関連事故件数（交差点 10 件/5 年以上、単路部 20 件/5 年以上）又は各区からの要望箇所等
- ・令和元（2019）～3（2021）年度：自転車関連事故件数（交差点 5 件/5 年）等

⇒これらの安全対策により、市内の自転車関連事故は減少傾向



【今後の方針】

自転車関連事故を未然防止するため、自転車利用者が危険を感じる箇所を捉えた安全対策

- ・事故多発箇所の安全対策は、概ね完了することから、今後は道路管理者が選定した危険箇所に加え、市民等からのヒヤリハット意見を踏まえて、事故を未然に防ぐ安全対策を展開
- ・対象とする箇所については、次の考え方にに基づき、物理的・構造的な要因や心理的・視覚的な要因により検討

※ 本資料は、令和 4（2022）～7（2025）年度の整備予定を示したものであり、進捗状況等に応じて適宜見直しを行います。

イ 危険箇所選定及び対策の流れ

- 「危険箇所」は、道路管理者として選定した箇所に加え、駐輪場利用者や学校からのヒヤリハット意見を踏まえて、現地調査により危険性の有無を確認し対策の必要性がある箇所について選定を行います。
- 「危険箇所」の安全対策にあたっては、次の考え方により【優先度】と【対策内容】を設定します。

①道路管理者による「危険箇所」の選定

危険箇所選定の考え方

- ・物理的・構造的な要因による危険度やヒヤリハットの度合いを考慮し、次の視点から危険箇所を選定
- ① 幅員が狭く自転車関連事故の発生が懸念される箇所
- ② 自転車等の輻輳により接触が懸念される箇所
- ③ 自転車利用の多い幹線道路の交差点部等

144 箇所を選定

②利用者のヒヤリハット意見を踏まえた「危険箇所」の選定

- ・駐輪場利用者アンケート調査、市内学校意見照会でのヒヤリハット意見のある箇所を整理
- ・隣接する意見箇所のうち、同地点での意見は1つに統合
ヒヤリハット意見箇所数：438 件

危険箇所選定の考え方

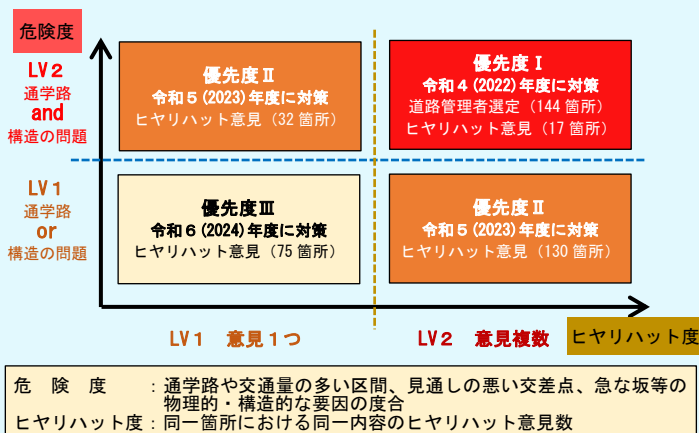
- ・事故の発生を未然に防ぐため、次の視点から危険箇所を選定
- ① 物理的・構造的な要因による危険がある箇所
- ② 心理的・視覚的な要因による危険がある箇所
- ③ 対策済み箇所の136箇所（現状を把握するものを含む）、自転車利用の多い駅周辺の通行環境整備（p134～148）として整備予定48箇所の計184箇所を除外

計 254 箇所を選定

上記①、②より、**危険箇所 398 箇所**を選定
（道路管理者選定 144 箇所、利用者のヒヤリハット意見から選定 254 箇所）

③危険箇所の【優先度】の設定

- ・道路管理者による選定箇所については、優先度Ⅰに設定。
- ・ヒヤリハット意見を踏まえた選定箇所については、物理的・構造的な要因による危険度及び同一箇所における複数のヒヤリハット意見によるヒヤリハット度の指標を組み合わせ、優先度を設定。
- ・ヒヤリハット意見に基づく潜在的な危険性が認識され、かつ危険度が高い箇所を優先的に進めることで、危険箇所の早期対策を図るものとする。



④危険箇所の【対策内容】の設定

- ・危険箇所に対し、現地踏査を踏まえて、具体的な対策を以下のように設定。
- ・左記③での優先度の高い箇所から順次対策を行う。

■危険箇所において想定する対策例

	整備箇所例	対策例	
		歩道	車道
A:ソフト対策	逆走・歩道走行の多い区間	看板サイン	看板サイン
B:ハード対策	交通量の多い区間、踏切	—	矢羽根ピクト
C:両方必要	ハード対策が必要な箇所かつ急な坂	—	矢羽根看板サイン



参考：歩道の安全対策例

1 自転車通行可の歩道

- 自転車と歩行者の輻輳する自転車通行可の歩道における安全対策については、交通量や幅員など、現地の状況に応じた対策内容を選定し、整備を実施します。

多 ↑ 通行量※ ↓ 少	レベル2 (レベル2')	レベル3 (レベル3')
	— (課題なし)	レベル1
	広 ← 幅員※	→ 狭

※1 通行量の「多・少」の基準は、次のとおりとする。

- ・歩行者交通量が500人/日以上又は自転車交通量が500台/日以上

※2 幅員の「広・狭」の基準は、次のとおりとする。

- ・有効4m以上（歩行者交通量が500人/日以上）
- ・有効3m以上（歩行者交通量が500人/日未満）

【対策内容】

レベル1 通行量「少」、歩道「狭」

歩道部：物理的（ラバーポール等）、視覚的（路面シール、看板等）な走行抑制

レベル2 通行量「多」、歩道「広」

車道部：自動車交通量、規制速度、幅員など、現地の実情に応じた通行環境整備

歩道部：路面シール、看板等による視覚的な走行抑制

レベル2'（車道に通行環境整備を行っても、自転車のお大半が歩道通行することが見込まれる場合）

歩道部：路面着色やピクトグラムを設置し、自転車と歩行者を視覚的に分離

レベル3 通行量「多」、歩道「狭」

車道部：自動車交通量、規制速度、幅員など、現地の実情に応じた通行環境整備

歩道部：物理的（ラバーポール等）、視覚的（路面シール、看板等）な走行抑制

レベル3'（駅前広場など、歩行者の通行量が著しく多い場合）

歩道部：物理的、視覚的（路面シール等に加え、路面着色等の対策を含む）に自転車の押し歩きを促す対策を実施

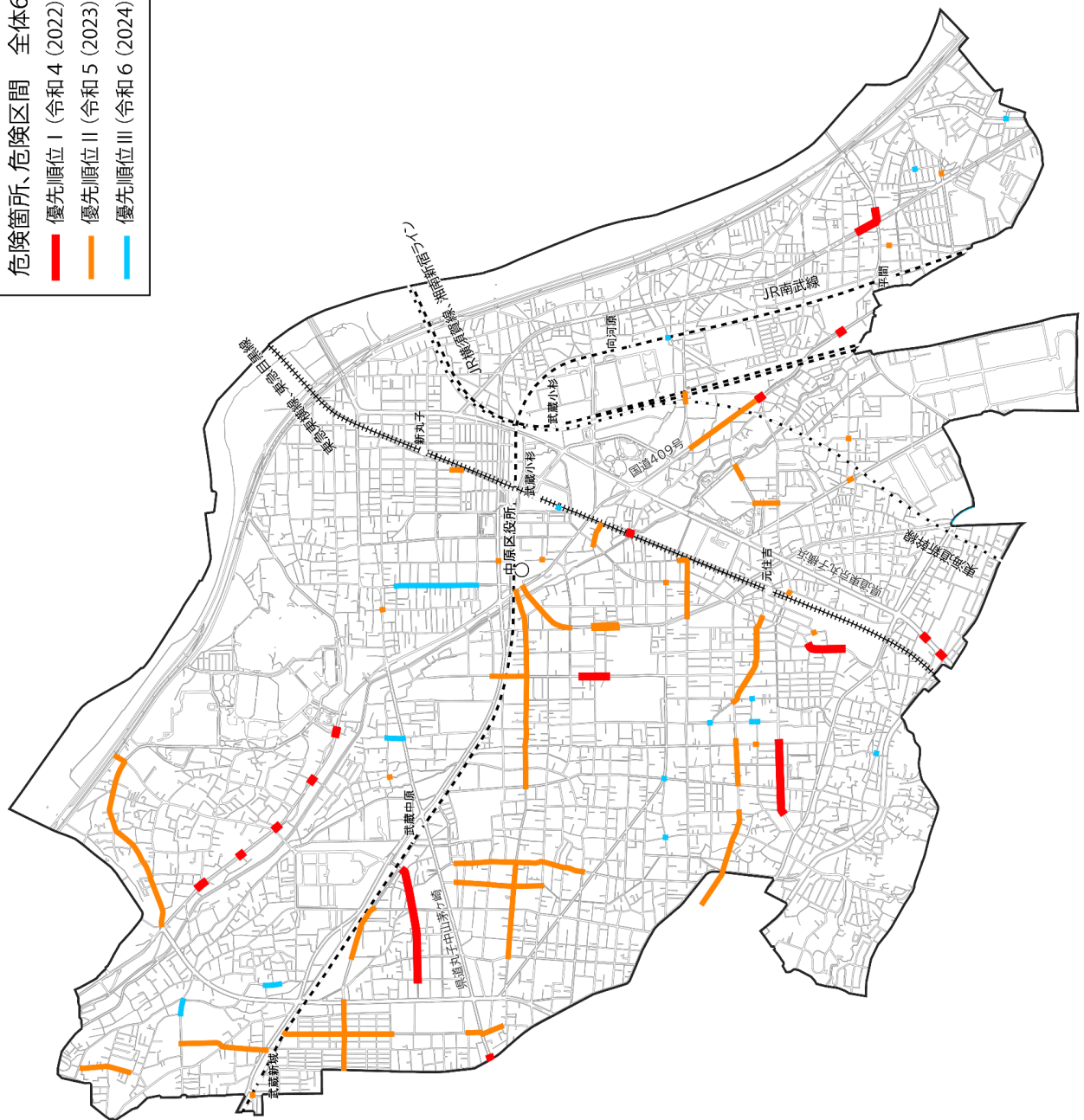
2 その他の歩道

- 自転車と歩行者の輻輳する歩道（自転車通行可の交通規制無し）における安全対策については、自転車は車道通行が原則であることから、自転車の押し歩きを促す物理的（ラバーポール等）、視覚的（路面シール、看板等）対策や、車道部への通行環境整備を実施します。

中原区

危険箇所、危険区間 全体69箇所

優先順位 I (令和4 (2022) 年度)	優先順位 II (令和5 (2023) 年度)	優先順位 III (令和6 (2024) 年度)	全体69箇所
16箇所	38箇所	15箇所	



高津区

危険箇所、危険区間 全体44箇所

- 優先順位Ⅰ (令和4(2022)年度 21箇所)
- 優先順位Ⅱ (令和5(2023)年度 15箇所)
- 優先順位Ⅲ (令和6(2024)年度 8箇所)

