

V みんなが暮らしやすい自転車のまち

みんなが安全・快適に自転車を利用するためには、まちや道路において自転車が走行しやすい環境が整っていることが重要です。自転車は多くの道路において歩行者又は自動車と混在して通行しており、それぞれの安全を確保する仕組みや公共交通機関との連携など、まちづくりの視点からの検討が求められます。

ここでは、自転車の『安心・快適な走行環境』について考えてみましょう。

1 自転車を利用しやすい街づくりに取り組みよう

これまで考えてきたように、自転車は環境にやさしく、健康維持に役立つ乗り物であるほか、渋滞を生まず都市環境の向上にも寄与する重要な交通手段であり、スポーツ文化の醸成や地域活性化等にも大きな役割を果たすことが期待されています。

たくさんの可能性をもつ自転車を、みんなが安全・快適に利用できるようにするためには、自転車が走りやすい街であり、自転車を使って暮らしやすい街であることが重要です。

それは、自動車中心の社会ではなく、車を持たない子どもたちや高齢者が住みやすい街づくりを考えていくことにも繋がるかもしれません。

自転車が利用しやすく、歩行者や自動車と安全に共存できる街づくりを進めていきましょう。

1- (1) 自転車の走行空間の確保

交通ルールにおいては、自転車は原則として車道の左側を走行することとされていますが、接触事故等のリスクを避け、自転車も自動車もお互いに安心して走行できるようにするためには、なるべく自転車のための走行空間が確保されていることが望ましいと考えられます。

鳥取県では、平成 25 年に「鳥取県県道の構造の技術的基準等に関する条例」を制定し、自転車走行の安全性向上のため、自転車歩行者道を設けない場合には、1メートルの路肩幅員を確保できる旨を規定しました。

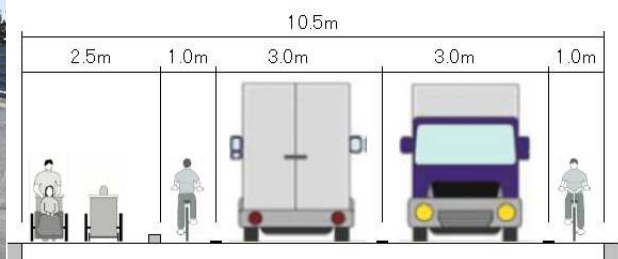
また、令和元年度末には、自動車や自転車の交通量が多い道路には車道の一部に「自転車通行帯」を設置できるとする条例改正を行っています。

県では、道路の整備計画等も踏まえながら、可能な路線については路肩の拡幅や自転車通行帯の設置、自転車サインの路面標示、カラー舗装を行うなど、自転車がより安全に走行できる環境整備を進めています。

【県の取組】

- ・道路の路肩拡幅や自転車通行帯の設置、自転車サイン・カラー舗装等について、関係機関と協議しながら取り組んでいきます
- ・市町村に対して、国のガイドラインに基づく自転車ネットワーク計画の策定と、市町村道における自転車走行区間の確保や自転車サイン・カラー舗装等の整備を働きかけます

道路の路肩拡幅の事例



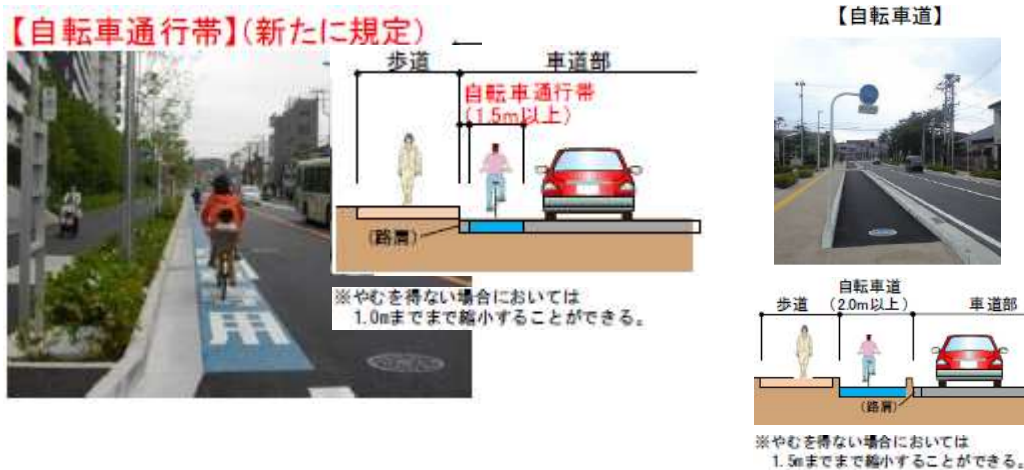
自転車通行帯とは？

「自転車通行帯」は、平成31年4月に施行された道路構造令の改正により、「自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道部分」として新たに規定された通行帯です。

歩行者・自転車・自動車が適切に分離された安全な通行空間の必要性が高まる一方で、縁石等で車道・歩道と完全に区切られた幅員2メートルの「自転車道」の整備は、用地確保などの制約も多く、全国的に進んでいないという課題がありました。

一方、近年では、道路交通法に基づいて車道の左端に設ける、幅員1.5メートルの「普通自転車専用通行帯」の設置が進んでおり、安全性の向上に一定の効果が認められていることから、これを道路構造令に新たに「自転車通行帯」として位置付け、自転車通行空間の整備を推進することとされたものです。

地域の実情等に応じ、歩行者・自転車・自動車が安全に走行できる環境整備が進むことが期待されます。



1 - (2) 自動車の安全走行

交通安全は、歩行者、自転車、自動車がお互いに意識し合うことによって成り立っています。

特に自動車ドライバーは、万一步行者や自転車を巻き込む事故を起こした場合、重大な被害が生じる可能性が高いことから、特に安全走行に注意を払わねばなりません。

また、路上の違法駐車についても、他の自動車や歩行者・自転車の通行を阻害するほか、見通しを悪化させ、交通事故を引き起こす危険性があります。「少しだけなら・・・」といった軽い気持ちが多大な迷惑や深刻な結果をもたらす場合があることを、ドライバーは常に心に留めるようにしましょう。

様々な人が訪れる店舗や施設等においても、利用者が路上駐車をすることのないよう、適切な規模の駐車場を整備する等の対応が望まれますが、一方で、電子商取引の拡大による宅配便取扱数の増加を受け、貨物集配車による短時間の駐車需要が高まっているといった実態もあり、安全規制と柔軟な利活用のバランスを図っていくことも重要です。

自動車を運転する際や駐停車を行う際は、ルールやマナーを遵守し、自転車や歩行者の通行を意識した安全配慮に努めましょう。

【県の取組】

- ・自動車ドライバーに対し、自転車の安全な車道走行について啓発を行います。
- ・ニーズを踏まえて、路外駐車場や荷捌き停車帯の整備の検討や市町村への働きかけを行います。
- ・悪質性、危険性、迷惑性の高いものに重点をおき、違法駐車の取締りを推進します。

鳥取県の普通自転車専用通行帯

自転車は車道通行が原則ですが、車道に「普通自転車専用通行帯」が整備されている場合は、その場所を通行しなければならないとされています。自動車は専用通行帯を走行することはできません。

この「普通自転車専用通行帯」は県内に2区間整備されています。

鳥取市道（鳥取市今町1丁目～行徳1丁目）
長さ：650m

米子市道（米子市西福原～博労町4丁目）
長さ：400m



参考事例

愛媛県では、平成27年から「思いやり1.5m運動」が行われています。

「思いやり1.5m運動」とは、自動車等のドライバーに対し、「自転車の横を通過する際には、1.5m以上の安全な間隔を保つこと」、「道路事情からそれができないときは徐行すること」を呼びかける運動です。

愛媛県では自転車安全利用促進条例において、自動車等のドライバーに対し、自転車との安全な間隔の保持又は徐行を促す規定を設けていますが、安全な間隔を「1.5m」という具体的な数字で表すことによって、より一層安全走行への意識を高めることを目的としています。

交通安全は誰かが一方的に努力するものではなく、みんなで協力し合いながら実現していくもの。自動車も自転車もお互いに相手の立場を思いやり、安全・快適に道路を共有しようとする「シェア・ザ・ロード」の精神を大切にしたい取組です。



1 - (3) 生活道路の安全対策

交通事故によって死亡した歩行者・自転車利用者のうち、約半数は自宅から 500m 以内の場所で発生した事故によって亡くなっていることをご存じですか？

全国における平成 30 年の交通事故死者数は、昭和 23 年以降の統計で最も少ない人数となりましたが、実は幹線道路に比べると住宅地周辺の「生活道路」における死傷事故の減少割合は低いというデータがあり、事故の危険は私たちの身の回りの道路の中にごそ潜んでいることが分かります。

主に住民の日常生活に使用されている「生活道路」は、自動車の通行よりも歩行者や自転車の安全確保が優先されるべき道路とされていますが、地域によっては幹線道路が渋滞しているときの抜け道や近道として多くの車に利用されるなど、住民の生活を脅かしてしまっているケースもあります。

このような生活道路の安全対策として、時速 30 キロの速度規制を行う区域(ゾーン)を定め、スピードを出した走行や抜け道利用を抑制する「ゾーン 30」という制度があり、鳥取県内でも26箇所の区域が指定されています。

また、各小学校・中学校の通学路においても、子どもたちが安心して通学できるよう、歩行者や自転車の視点に立った安全点検が行われています。

地域における歩行者や自転車の死傷事故を防ぎ、みんなが安心・安全に通行できる環境づくりを行っていきましょう。

【県の取組】

- ・関係機関が連携した通学路の安全点検により、必要な安全対策を行います。
- ・地域の意向をふまえながら、「ゾーン 30」などの生活道路の安全対策を推進します。

鳥取県のゾーン30

鳥取県では26か所の「ゾーン30」エリアが整備されています。(令和4年3月末時点)

市町村	整備数	エリア
鳥取市	11	日進小学校エリア、醇風小学校エリア、修立小学校エリア、久松小学校エリア、若葉台小学校エリア、遷喬小学校エリア、むつみ保育園エリア、富桑小学校エリア、湖山西小学校エリア、浜村小学校エリア、用瀬駅周辺エリア
八頭町	1	八東小学校エリア
智頭町	1	智頭小学校エリア
倉吉市	2	白壁土蔵群エリア、上北条保育園エリア
北栄町	1	みどり団地エリア
湯梨浜町	1	羽合小学校エリア
琴浦町	2	赤碕小学校エリア、八橋小学校エリア
米子市	4	就将小学校エリア、啓成小学校エリア、福米西小学校エリア、福米東小学校エリア
境港市	1	誠道小学校エリア
伯耆町	1	岸本小学校エリア
日野町	1	黒坂小学校エリア

【中央線の抹消】



【ゾーン入口の明示】



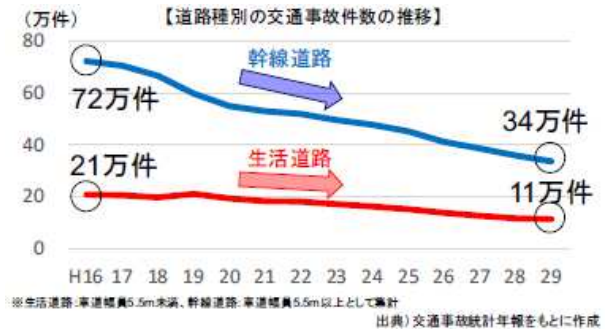
【車道幅員の縮小】



生活道路における交通事故の発生状況(出典:国土交通省ホームページ「交通事故の現状」)

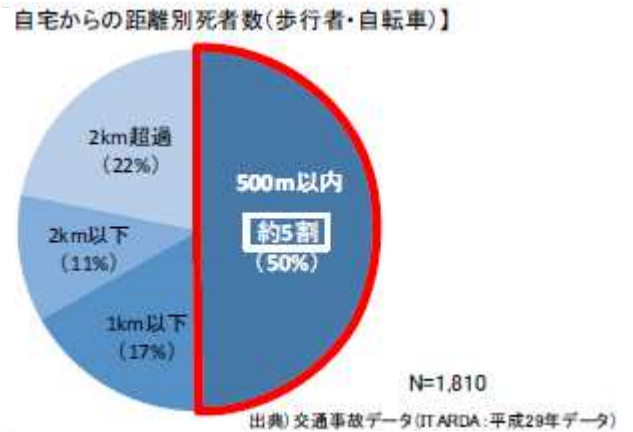
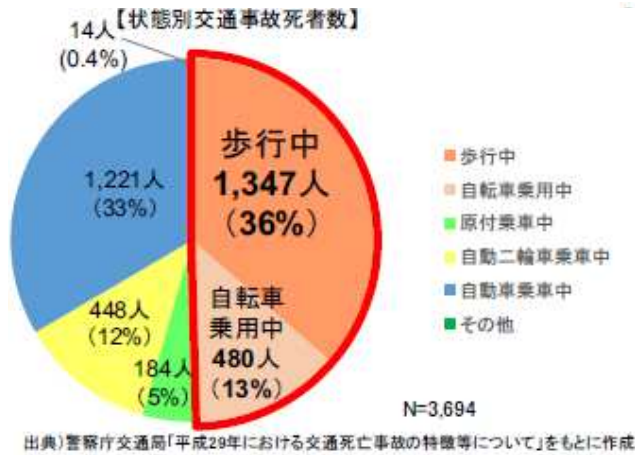
(1) 交通事故死者数の推移・道路種別の交通事故件数の推移

交通事故の死者数は減少していますが、幹線道路と比較して生活道路の死傷事故発生件数の減少割合は低い状況です。



(2) 状態別交通事故死者数・自宅からの距離別死者数

死者の約半数は歩行者・自転車であり、それらの約5割が自宅から500m以内で発生した事故により亡くなっています。



鳥取県における生活道路の交通事故発生状況

過去10年間で事故件数・死傷者数も大きく減少したものの、近年は依然として100件を超える事故が発生しています。

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
事故件数(件)	220	194	215	133	131	95	107	107	108	106
死者数(人)	5	2	3	1	1	3	3	3	2	2
負傷者数(人)	253	227	244	149	145	101	119	123	118	119

※生活道路: 市町村道で幅員 5.5m未満の道路

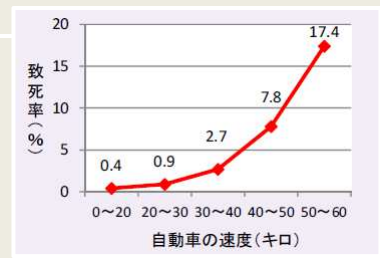
【自転車コラム】 時速30kmは命の分かれ道

「ゾーン30」の速度規制は、なぜ「30km」なのでしょう？

それは、自動車と歩行者が衝突した場合、自動車の速度が時速 30km を超えると、歩行者の致死率が急激に上昇するというデータがあるためです。



※平成 17 年から 21 年中に幅員 5.5m 未満の
単路で発生した人対車両事故の分析
致死率:死傷者数に対する死者数の割合



平成 28 年度までに全国で整備された「ゾーン 30」(3,105 か所)において、整備前の1年間と整備後の1年間のデータを比較したところ、事故全体の件数も、歩行者・自転車事故の件数も、およそ2割の減少が見られました。速度規制が事故防止に有効であることが分かりますね。

(出典:警察庁交通局「ゾーン30の概要」)

1 - (4) 利便性の向上

自転車を利用しやすい街づくりとしては、安全快適な走行環境と合わせて、駐輪場の整備や公共交通機関と組み合わせた利用のしやすさ等といった、利便性の向上も重要なポイントとなります。

鳥取駅、倉吉駅、米子駅といった主要駅の周辺には市営駐輪場が設置されており、駐輪場に自転車をおいて目的の店舗や施設等に行く、又はバスや列車に乗り換えるといった利用がしやすい環境が整備されています。

過去には、中山間地から市街地へ通学する高校生のために、バス車内に自転車を積み込む取組が行われた事例もあります。

また、主要駅で貸し出されているレンタサイクルは、観光客の方はもちろん、地域に住む私たちがビジネスや買い物等で活用することも可能です。

さらに、県ではコンビニエンスストアと連携して、店舗に空気入れや自転車修理工具を配備する「サイクルポート」を全県的に整備しており、サイクルツーリズムに訪れた観光客はもちろん、通勤や通学などの日常生活で自転車を利用する人も含めて、全ての自転車利用者をサポートする体制を整えています。

自転車で暮らしやすい環境を考えることは、車を持たない人も含めて誰もが移動しやすい社会を考えることであり、市街地の活性化や、子ども・高齢者にやさしい街づくりを行うことにも繋がっていきます。

これからの社会にふさわしい街づくりについて、みんなで考えていきましょう。

【県の取組】

- ・街中の利便性の高い場所への駐輪場設置について市町村と検討し、必要に応じて鉄道事業者等への働きかけを行います。
- ・ニーズに応じて、通勤・通学に利用できる自転車運搬バスの導入を市町村・交通事業者と検討します。
- ・レンタサイクルの利便性向上など、事業者と連携して検討していきます。

参考事例

近年、人口が集積した都会地等を中心として、多くの人が共同で自転車を使う「シェアサイクル」(コミュニティサイクル)に注目が集まっており、平成30年3月末時点では、全国135都市で導入されています。(国土交通省調査結果より)

昔からある「レンタサイクル」が特定の窓口で貸し借りをを行うのに対して、「シェアサイクル」は街に設置された複数の「サイクルポート」で自由に乗り降りができることが特徴です。

公共交通の機能補完だけでなく、観光誘客の推進や地域活性化など、地域のさまざまな課題に応じて活用されているシェアサイクルは、短時間・短距離を快適に移動するための新たな都市交通の担い手となることが期待されています。



岡山市コミュニティサイクル「ももちゃり」

【自転車コラム】ひとりひとりのマナーアップでみんなが暮らしやすい街に

自転車は、まちなかを移動するのにとても便利な乗り物ですが、何気ない行動が他の様々な人の安全な通行を妨げてしまう場合もあります。

例えば道路沿いの店を利用するとき、駐輪場に停めるのが面倒だからと、ついつい歩道に自転車を停めてしまうことはないでしょうか？

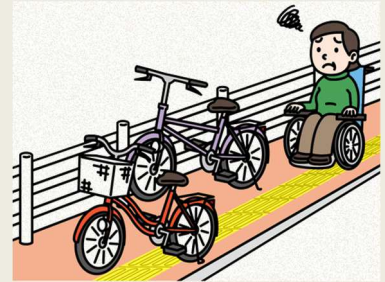
歩道に自転車が止められていると通行できるスペースが狭まります。

自転車や歩行者にはすり抜けることができる空間であっても、車いすの方やベビーカーを押している方には通ることができない場合があり、やむを得ず車道を通ることによって、車との接触事故等の危険性が高まってしまいます。

また、歩道には目の不自由な方が安全に歩けるよう、点字ブロックが設置されている箇所も多くありますが、点字ブロックの上に障害物のように自転車を置くことは、転倒などの事故に繋がる大変危険な行為です。

自転車は多くの方が気軽に使える便利な乗り物だからこそ、利用時のマナーには注意が必要です。

みんなが暮らしやすく、移動しやすい街であるために、高齢者や障がい者の方、赤ちゃんを連れた方など、様々な立場の方に対する思いやりの心を大切にしたいですね。



2 災害時の自転車活用を考えよう

地球の表面はプレートと呼ばれる複数の巨大な岩盤で覆われており、4つのプレートが集まる場所に存在している日本は、地形的に地震の被害が避けられない国であるといえます。

このため、生活を支えるインフラや様々な構造物は震動に耐える設計がなされ、発災時には速やかな避難誘導や救助・救援活動が行われるなど、可能な限り被害を抑えるシステムが整備されてきました。

過去に発生した地震においては、被災者の移動手段等として自転車が有効に活用されたという事例があります。

災害時に自分の命を守るためにどう行動すべきか、多くの人の安全を守るためにどのような方法がとれるか、私たちは常に経験や新しい知見から学び続ける必要があります。

万が一の事態において、自転車がどのように活用できるか、みんなで考えてみましょう。

2- (1) 災害時の自転車活用

災害時における自転車の有用性は、2011年に発生した東日本大震災において注目を集めました。

災害発生時には公共交通機関は機能しないことが想定されるため、自力での帰宅・避難手段を考えなくてはなりません。

自動車を使う場合、普段その時間帯には動いていないような車が一斉に道路に出てきてしまうことによって、予想もつかない激しい渋滞に巻き込まれ、身動きのとれない状態になる可能性や緊急車両の通行を妨げる恐れ等が懸念されます。かと言って、徒歩では体力を消耗し、長距離の移動は困難であることが容易に想像されるでしょう。

このような時に自転車は、迅速・確実に長距離を移動することができることに加え、荷物等を乗せて運ぶこともできるというメリットがあります。

また、機動力の高さも自転車の強みであるといえます。

災害時には地面の陥没や倒壊した建物・工作物のがれき等により、道路が十分に通行できる状態にあるとは限りませんが、自転車は人が担いで移動することができるため、通常走行ができる箇所は自転車で、悪路は徒歩で、といった柔軟な使い方が可能です。

なお、東日本大震災では、被災地にガソリンが行き届かず、道路は利用できるにもかかわらず自動車を動かすことができないという事態が発生したことから、支援物資の配布や医療拠点への移動などに自転車が活用されたという事例もありました。

万一の場合に冷静で的確な行動がとれるよう、日頃から災害時の移動手段について家族で話し合うなど、私たち一人一人が災害への意識を高めておきましょう。

そして、いざというときに円滑に自転車を利用するためにも、日頃から自転車の利用を習慣づけておきましょう。

【県の取組】

・住民の避難・移動や被災状況の把握など、災害時における自転車の活用について検討を行います。

【自転車コラム】被災地で活躍！ノーパンク自転車

「ノーパンク自転車」とは、パンクしないタイヤがついた自転車のことをいいます。

通常の自転車のタイヤは、ゴムタイヤの中に空気が入ったゴムチューブが入っていますが、ノーパンクタイヤは中に樹脂を詰めたり、堅い素材で筒状の中空にすること等によって、タイヤがパンクしない構造になっています。

災害発生時の道路は、ガラスや金属の破片が散乱していたり、アスファルトのひび割れ、隆起等も想定されることを考えると、自転車の機動力を活用する上で、パンクのリスクを無くすことは重要なポイントと言えるでしょう。

鳥取県では防災物資として、折りたたみ式のノーパンク自転車を備蓄しています。

実際に東日本大震災の発生時に石巻市へ派遣された職員によると、被災地で大変役立ち、多くの人から重宝されていたとのことでした。

過去の災害から得られた経験や教訓を、今後の災害対策の充実に活かしていきたいですね。

