

目標4

誰もが自転車を利用しやすい環境の整備

<目指す姿>

- 県内すべての市町村で自転車活用推進に対する理解が深まり、自転車走行空間の整備が進み、誰もが安全・快適に自転車を利用できる環境となっている。
- 街なかの駐輪場の整備や利便性の高いレンタサイクルやシェアサイクル等の普及が進み、移動手段として、誰もが気軽に自転車を選択できる環境が創出されている。

1 自転車を利用しやすい環境づくりに取り組もう

自転車は、健康維持に役立つ乗り物であるほか、環境にやさしく、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ます。

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

それは、車を持たない子どもや高齢者を含めたすべての人にやさしいまちづくりを考えていくことにも繋がるかもしれません。

自転車走行空間の整備や生活道路の安全対策を進め、誰もが自転車を利用しやすく、歩行者や自動車と安全に共存し、安心して、暮らし続けられるまちを目指します。

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、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。

本県では、平成25年に「¹⁹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、自転車歩行者道を設けない道路において、1メートルの路肩幅員を確保できること、さらに、自動車・自転車又は歩行者の交通が多い道路には、²⁰自転車通行帯を設置できると規定し、自転車走行空間の安全を確保するよう努めています。

¹⁹ 鳥取県県道の構造の技術的基準等に関する条例

道路法第30条第3項及び第45条第3項並びに高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第10条第1項の規定に基づき、県道の構造の技術的基準及び移動等円滑化のために必要な基準並びに県道に設ける道路標識の寸法を定めるもの。

²⁰ 自転車通行帯

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の部分。そのうち、道路標識または道路標示において、自転車通行箇所を指定しているものを「普通自転車専用通行帯」といい、指定された車両通行帯を通行しなければならないとされている。

また、歩行者や自転車の通行が見込まれる路線のうち、車道の路肩に自転車通行帯が確保できない場合であっても、歩道幅員が広い場所には、歩道内において自転車と歩行者の走行区間を視覚的に分離する²¹普通自転車通行指定部分の設置により、自転車の走行部分を指定し、歩行者の安全確保を行っています。

自動車と自転車、歩行者が安全・安心・快適に道路を利用でき、誰もが暮らしやすいまちとするため、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表示、カラー舗装を行う等、自転車で移動しやすい道路をつなげ、面的に広げていくことで、自転車利用者の利便性、安全性を向上させていきます。

主な取組

- ①県管理道路では、自転車通行帯（路肩の拡幅等）や矢羽根の設置等、関係機関と調整しながら自転車走行空間の整備を進める。
- ②市町村道における自転車走行空間の整備を働きかける。

1－(2)生活道路の安全対策

生活道路の安全対策として、車両速度の抑制や通過交通の排除により、歩行者や自転車に配慮した道路交通を形成するため、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「²²ゾーン 30」という交通安全対策があり、県内でも 28 箇所の区域が指定されています。

さらに、ゾーン 30 に物理的デバイスを適切に組み合わせることにより、交通安全の向上を図ろうとする「ゾーン 30 プラス」についても、県内で 1 区域を整備しています。（資料 4 2）

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通学路合同点検が行われています。

地域における歩行者や自転車の交通事故を防ぎ、みんなが安全・安心に通行できる環境づくりを行っています。

²¹ 普通自転車通行指定部分

歩道において、白線、道路標識等により自転車が通行すべき部分として指定された部分。普通自転車通行指定部分は、すぐに停止できる速度で通行し、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければならない。ただし、歩行者がいないときは安全な速度と方法で進行できる。

²² ゾーン 30・ゾーン 30 プラス

生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策の一つ。最高速度 30km/h の区域規制「ゾーン 30」とハンプ等物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン 30 プラス」として設定。

主な取組

- ①関係機関が実施する通学路合同点検により、各管理者は必要な安全対策を行う。
- ②地域の意向を踏まえながら、「ゾーン 30」や「ゾーン 30 プラス」等の生活道路の安全対策を推進する。

1-(3)自転車活用推進の全県展開

都道府県や市町村における自転車活用推進のビジョンとなる「地方版自転車活用推進計画」については、全国で200以上の市区町村において策定がなされていますが、本県における自転車活用推進計画の策定は、4町（大山町、日南町、日野町、江府町）のみにとどまっています。

今回、鳥取県が策定する「第二次鳥取県自転車活用推進アクションプログラム」に関する取組を全県的に、また網羅的に広げていくためには、同プログラムの理念や目標、目指す姿等について、県内市町村とも共有を進め、連携を深めていくことが不可欠です。

県内全域での自転車活用推進を図るため、県内市町村に対し、²³自転車活用推進計画及び²⁴自転車ネットワーク計画の策定を促進していきます。

主な取組

- ①市町村に対して、自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定を支援するとともに、必要があれば、複数の市町村にまたがる広域的な自転車活用推進計画の策定について検討する。
- ②市町村道における自転車走行空間の整備を働きかける。（再掲）

1-(4)利便性の向上

地域住民や来訪者等、多くの方に向けて自転車の利用を広く進めていくためには、安全・快適な走行環境の整備と合わせて、鉄道の主要駅やバス停等における駐輪場の設置等、自転車を利用しやすい環境を整備することも重要です。

また、主要な駅等におけるレンタサイクルの貸出や、いつでも借りられて、専用ポートでの乗り捨てが可能なシェアサイクルの導入等を検討し、日常の交通手段、観光の二次交通等として、自転車を気軽に利用できる仕組みづくりを進めていく必要があります。

²³ 自転車活用推進計画

自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため、自転車活用推進法第9条に基づいて定めるものであり、我が国の自転車の活用の推進に関して基本となる計画として位置付けるもの。同法第10条及び第11条において、都道府県及び市町村は、自転車活用推進計画を定めるよう努めなければならないと規定されている。

²⁴ 自転車ネットワーク計画

安全で快適な自転車通行空間（自転車が通行するための道路、又は道路の部分をいう。）の効果的、効率的な整備を目的に、面的なネットワークを構成する路線を選定し、その路線の整備形態を示した計画。

自転車は、車をもたない子どもから高齢者まで多くの人が気軽に利用できる移動手段です。自転車を公共交通機関とともに、移動手段の一つとして選択しやすく、誰もが安心・快適に利用できる環境を整備し、みんなにやさしいまちを目指していきます。

主な取組

- ①ニーズに応じて、街なか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う。
- ②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・交通事業者と検討する。
- ③シェアサイクルの導入やレンタサイクルの利便性向上等、事業者と連携して検討する。

2 災害時の自転車活用を考えよう

近年、災害が激甚化・頻発化してきていると言われており、平成23年の東日本大震災や平成30年7月の西日本豪雨等のような大規模な災害がいつ、どこで起きるか分かりません。

過去に発生した災害においては、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。

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、平成23年に発生した東日本大震災において注目を集めました。災害時の自転車活用方法は3つあります。

まず一つ目は、災害時の避難の手段です。震災発生時には、多くの公共交通機関が機能せず、自動車による避難者が多かったことから、大渋滞が発生しました。その渋滞に巻き込まれ、逃げ遅れたことで、多くの方が津波の被害に遭われました。災害時に自転車を利用することにより、渋滞に巻き込まれることなく、ガソリンも不要で、自力で迅速・確実に長距離を移動できる場合があります。

二つ目は、災害発生後の移動手段です。津波によって自動車が流された方が多く発生し、自動車があってもガソリンの供給が不足する中、自転車は被災地の貴重な移動手段として活躍しました。加えて、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ない場合にも、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、自転車の機動性を活かした、柔軟な使い方が可能です。

そして三つ目は、行政や医療スタッフ、ボランティア等の災害活動における移動手段です。自動車での通行が困難であったり、渋滞等で迅速に移動ができない場合において、行政の被災状況の確認や救援物資の配布、医療機関の被災者の応急治療、ボランティアの現地への移動手段等、災害時の対応に幅広く活用できます。

なお、本県では、パンクしないタイヤがついた「ノーパンク自転車」を東日本大震災発生時の災害支援においても活用し、防災物資として備蓄しています。

このように、災害時に有用な自転車ですが、普段の生活において利用していないと、いざという時に自転車を利用しようという発想が出てきません。環境負荷の低減や健康増進等、自転車活用の様々なメリットを理解し、日頃から自転車の利用を習慣づけておきましょう。

主な取組

- ①災害時における自転車活用について検討を行うとともに、普及啓発を行う。
- ②自転車利用による環境負荷の低減に関する普及啓発を推進する。（再掲）
- ③自転車の健康への有用性について情報発信を行う。（再掲）

目標指標

内容	現況値 (令和6年度)	目標値 (令和11年度)
普通自転車専用通行帯整備総延長	1,050m	2,000m