

宮崎市自転車安全利用促進計画について

宮崎市 都市計画課

1. はじめに

宮崎市は、気候が温暖で快晴の日が多く、比較的平坦な地形が広がるなど、自転車利用に適した環境を備えており、買物や通勤通学など身近な交通手段として、また、サイクリングをはじめとするレジャーの手段として多くの市民が自転車を利用している。

一方で、本市における自転車関連事故は過去10年間、毎年700件前後発生している。その他にも、歩行者とクルマから分離された自転車通行空間の不足や、歩道上における放置自転車の常態化など、自転車に関する課題が山積している。また、全国的にも、「自転車は車両である」という意識の薄れが一因となり、自転車対歩行者の事故がこの10年間で増加していることから、平成24年には、国土交通省と警察庁が共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を発出し、「自転車は『車両』であり、車道を通行することが大原則である。」ことを前提とした、自転車ネットワーク計画の考え方を示した。

本計画は、このような背景を踏まえ、自転車利用環境の今後の方向性や多岐に渡る課題の解決策を示し、幅広い関係者が一体となって、安全で快適な自転車利用環境の実現を目指すために策定したものである。

なお、本計画の策定にあたり活用したアンケート調査は国土交通省九州地方整備局宮崎河川国道事務所が実施し、本市がデータ提供を受けたものである。(平成25年2月実施、サンプル数6,911人、以下『自転車アンケート』とする)

2. 計画のコンセプトと基本方針

2.1 計画のコンセプト

自転車利用に関する様々な課題の解決に向け、計画の共有イメージであるコンセプトと4つの柱(分野)を以下のとおり設定した。(図-1)

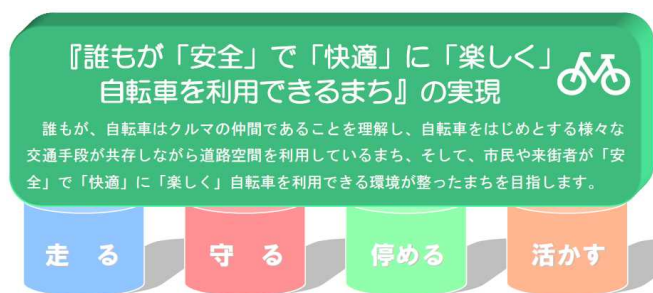


図-2 4つの柱の優先順位

2.2 計画目標と4つの柱の優先順位

コンセプトの実現に向けた計画目標を、短期と長期に分けて設定した。短期的には自転車関連事故の低減を目指し、長期的にはクルマから自転車へ転換することによる交通渋滞や環境負荷の低減を目標としている。

4つの柱の優先順位は、短期目標である自転車関連事故の低減(安全性向上)を最優先とし、「走る」と「守る」を優先的に推進する。(図-2)



図-1 計画のコンセプトを支える4つの柱

各柱の基本方針を2.3に示す。(表-1)

2. 3 基本方針

表－1 自転車安全利用促進計画の基本方針

柱の略称	柱の名称	基本方針
走る	自転車通行空間の確保	連続した自転車ネットワークを確保し、自転車が「安全」で「快適」に車道を通行できる道路交通環境を目指す。
守る	ルールの周知・啓発	「自転車は車道左側通行が原則」であることを、すべての道路利用者が理解し、実践できるよう、交通ルールの周知・啓発を行う。
停める	駐輪環境の確保	駐輪ニーズに対応した「便利」で「わかりやすく」利用できる駐輪環境を確保し、放置自転車の削減に努める。
活かす	観光・スポーツ等、その他利用促進	恵まれた気候や地形を活かして、市民や来街者が「楽しく」、「快適」に自転車を利用でき、さらなる自転車利用促進につながる環境を創出する。

3. 基本方針に対する施策項目

今回、2. で設定した4つの柱のうち、優先的に推進する「走る」、「守る」について述べることとする。

3. 1 【走る】自転車通行空間の確保

3. 1. 1 自転車通行空間の確保に関する現状

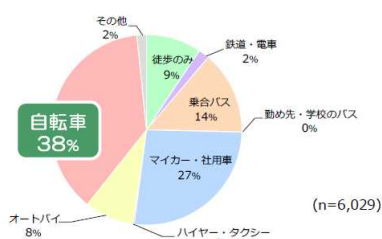
本市は温暖な気候に恵まれ、比較的平坦な地形が広がるなど、自転車利用に適した環境を備えている。また、市内中心部における通勤通学では、一般利用者の38%、高校生の70%と多くの人々が自転車を利用している。(図－3)

一方で、車道上に安全な自転車通行空間が確保されていないことから、自転車本来の車道左側通行を認知していながらも、歩道を通行せざるを得ない状況がみられる。

また、市内の自転車関連事故は毎年700件前後発生し、そのうち7割は市内中心部で起きている。

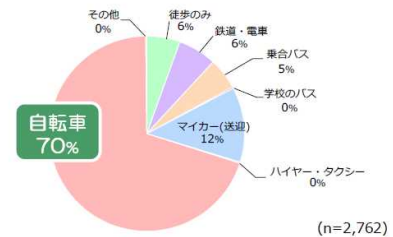
一般利用者の通勤手段

問：通勤時はどのような交通手段を利用していますか？



高校生の通学手段

問：通学時はどのような交通手段を利用していますか？



【出典：宮崎河川国道事務所 資料】

図－3 通勤通学時における利用交通手段の割合

3. 1. 2 解決すべき課題の設定（自転車通行空間）

自転車通行空間の確保に関する現状分析から、以下のとおり課題を設定する。

1) 安全で快適な自転車ネットワークの形成

自転車本来の通行位置である車道左側を安全で快適に通行できるように、歩行者とクルマが分離され、連続した自転車通行空間のネットワークを形成する。

2) 道路利用者の安全性を考慮した交通安全対策の実施

事故やヒヤリハットが多く発生している、自転車交通量の多い路線等で、交差点部における交通安全対策や、自転車の安全性を向上させる交通規制など実施する必要がある。

3) 法定外の路面表示や案内サインの設置

自転車関連事故の約7割が発生している市内中心部では、安全性向上のため自転車の通行方法を明確にする統一された路面表示や注意喚起を促すサインを設置する必要がある。

3. 1. 3 具体的な取り組み（安全で快適な自転車ネットワークの形成）

1) 自転車ネットワークの作成

自転車ネットワーク計画は、「自転車ネットワーク路線の選定」と「整備形態の選定」を検討したうえで決定した。

ガイドラインによる検討項目を参考に、本市の自転車利用状況や事故の状況、今後の事業予定など、様々な状況を加味した上で条件を設定し、「自転車ネットワーク路線」を選定した。

また、自転車ネットワークにおける整備形態は、5つの整備形態（図-4）から交通状況や道路状況を踏まえて適したものを選定した後に、整備難易度や当面の整備形態通行方法の連続性を考慮して選定し、自転車ネットワーク計画を策定した。（図-5）

整備形態	自転車道	自転車道（一方通行）	自転車レーン	自転車誘導レーン	車道混在
整備イメージ					
整備形態の概要	構造的な分離（法定） 歩行者とクルマから物理的に分離された、自転車専用の道路として法的に指定された形態 ※法定とは普通自転車が通らなければならない空間を意味します。	構造的な分離（法定） 歩行者とクルマから物理的に分離され、自転車の通行方向が一方通行のみに限定された、自転車専用の道路として法的に指定された形態 ※法定とは普通自転車が通らなければならない空間を意味します。	視覚的な分離（法定） 歩行者とクルマから空間的に分離（並走可）された、自転車専用の通行帯として法的に指定された形態 ※法定とは軽車両が通らなければならない空間を意味します。	視覚的な分離（法定外） 歩行者とクルマから空間的に分離（並走可）された、法的に指定されていない形態 ※ガイドラインで示される「趣向のカラー化」は車道混在に位置付けていますが、本計画では自転車レーンと同等の整備形態として扱うため、名称を変更し区別しています。	混在（法定外） 歩行者と空間的に分離された、車道内を自転車とクルマが縦列で混在しながら通行する形態（歩道がある場合と無い場合がある）
自転車通行空間の有効幅員	2.0m 以上	1.5m 以上	1.5m 以上	1.0m 以上 1.5m 未満	幅員の基準無し

〔補足〕有効幅員とは、「緑石等の工作物を除いた」自転車が通行できる空間のことをいう。（自転車道（一方通行含む）の場合は緑石の内側まで、自転車レーンや自転車誘導レーンの場合は区画線含む）

図-4 自転車ネットワーク計画の整備形態

2) 自転車ネットワーク計画の推進

車道が走りにくい路線や事故が多い路線などの評価項目を設定し、決定した。

自転車ネットワーク計画路線の中から、優先順位の高い箇所を抽出する。

なお、自転車ネットワーク計画を推進する際には、ガイドラインを参照しながら、道路利用者の安全性や快適性を考慮した構造となるよう留意するとともに、整備を行う際には、関係機関との十分な協議を実施することとする。

■自転車ネットワーク計画



図-5 自転車ネットワーク計画

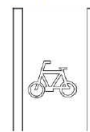
3. 1. 4 具体的な取り組み（道路利用者の安全性を考慮した交通安全対策）

1) 交差点における通行方法の改善

交差点部における自転車横断帯を撤去し、車道を通行する自転車の安全性と走行性を改善する。自転車横断帯が設置された交差点では、車道を通行する自転車が交差点を渡る場合、一旦左折して自転車横断帯に入ることになり、これがドライバーに対して「自転車は左折するもの」という誤認を生むため、事故の原因になると指摘されていた。（図-6）

■指示標示

自転車横断帯(201の3)



■指示標識

自転車横断帯(407の2)

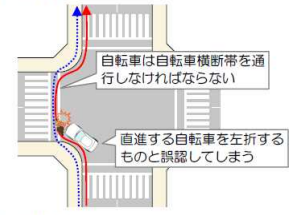


横断歩道・自転車横断帯(407の3)

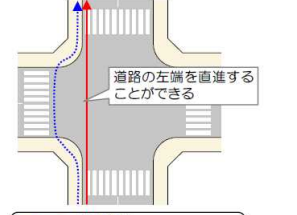


■交差点の通行イメージ

①自転車横断帯がある場合



②自転車横断帯がない場合



→ : 車道通行
 ← : 歩道通行が許される場合

図-6 自転車横断帯の概要

2) 歩道における通行方法の改善

「当面は既存の歩道を活用する」と位置づけている長大橋においては、自転車一方通行規制などの、安全性を向上させる通行方法の改善策について検討する。

3. 1. 5 具体的な取り組み（法定外の路面表示や案内サインの設置）

1) 法定外路面表示の設置（単路部・交差点部）

自転車通行空間の整備にあたり、自転車利用者が交通ルールを自然に守ることができ、その他道路利用者（歩行者・クルマ）に対しても自転車の通行位置や通行方法を認識してもらうため、統一した法定外表示（青色ライン・自転車マーク・矢印等）を設置する。

2) 看板、ピクトグラムなどの法定外サイン指針策定

歩行者、クルマに対しても、自転車のルール（通行位置・方向・方法）を分かりやすく伝えられるサインや、道路利用者へ注意喚起を促すサインなど、市内で統一的に運用するための法定外サイン指針を策定する。

3. 2 【守る】ルールの周知・啓発

3. 2. 1 交通ルールの認識に関する現状

『自転車アンケート』で自転車に関する交通ルールの認識状況を調べたところ「歩道の通行方法」や、「止まれの標識」などに対する認識が低くなっている。

また、自転車の通行位置については車道左側通行が原則であることを認識しつつも、歩道を通行しており、車道上における自転車通行空間の不足や車道通行への不安がその一因として考えられる。

また、本市では、警察や交通安全協会をはじめ、様々な主体が学校や街頭などにおいて自転車の交通ルールを周知・啓発しており、近年では民間主体の安全啓発イベント等が開催されている。

3. 2. 2 解決すべき課題の設定（交通ルールの認識）

交通ルールの認識に関する現状分析から、以下のとおり課題を設定する。

1) 自転車に関する交通安全教育の更なる充実

自転車に関する一部の交通ルールに対する認識が低いため、幅広い世代に対し、更なる交通安全教育に取り組む必要がある。

2) 関係機関と連携したルールの周知・啓発

単発的に交通ルールを周知するだけでは、「車道左側通行」は定着しないため、関係機関と連携した継続的なルールの周知・啓発に取り組む必要がある。

3) 安全啓発イベントとの連携・開催

民間主体による安全啓発イベントとの連携や、自転車の安全利用に関するシンポジウムの開催など、幅広い世代が気軽に参加できる安全啓発イベントを充実させる必要がある。

3. 2. 3 具体的な取り組み（自転車に関する交通安全教育の更なる充実）

1) 交通安全教室の実施・拡充

小中学校において、交通安全教室を年1回以上開催するよう、公立の学校長が一同に会する場などを活用し呼びかける。



▲宮崎北地区交通安全協会

▲宮崎南地区交通安全協会

▲梅田学園

写真-1 交通安全教室の実施状況

2) 自転車交通ルールテスト、安全啓発チラシ配布の実施

自転車通学者が多い高校生に対し、自転車の交通ルールを教育するため、関係機関と連携し、自転車交通ルールテストや安全啓発チラシの配布を行う。

3) 免許更新時講習における自転車安全利用講習

ルールの周知・啓発機会が少ない高齢者や社会人ドライバーに対して、自転車の交通ルールや出会い頭事故の仕組みなどを認識してもらうため、運転免許センターと連携して、免許更新時の講習を利用した自転車安全利用講習を行う。

4) 事業所等での自転車安全利用テキストによる社内研修

ルールの周知・啓発機会が少ない社会人層に対して、幅広く自転車の交通ルールを周知するため、企業等に対して自転車の基本的な交通ルールや安全な利用方法について記載したテキストを配布し、社内研修の開催を働きかける。

3. 2. 4 具体的な取り組み（関係機関と連携したルールの周知・啓発）

1) 関係機関と連携した街頭啓発活動の実施・拡充

「自転車の車道左側通行」を定着させるため、市の交通安全指導員や交通安全協会、自転車安全利用モデル校（高校）と連携し、街頭啓発活動を行う。

2) 自転車の利用に関する「わかりやすい」広報

全世代に対して、自転車の安全な利用の方法や交通ルール、自転車利用のメリットなどを周知するため、市の広報誌を活用し、継続的(年1回)に広報する。

3) 病院等への自転車安全利用啓発チラシ等の常設

ルールの周知・啓発機会が少ない高齢者等に対して、自転車の安全な利用について周知するため、病院等へ自転車安全利用啓発チラシの設置を働きかける。

3. 2. 4 具体的な取り組み（安全啓発イベントとの連携・開催）

1) 安全啓発イベントとの連携

自転車利用者が交通ルールを理解するだけでなく、日常的に実践する機会を作るため、幅広い世代が参加できる安全啓発イベントとの連携を強化する。

2) 自転車安全利用フォーラムの開催

ルールの周知・啓発の機会が少ない高齢者や社会人層に対して、自転車の安全な利用をテーマとしたフォーラムを年に1回開催する。

4. 計画の推進に向けて

4.1 推進体制

本計画に掲げる各種施策については、PDCAサイクルの考え方を取り入れ、本計画策定委員会のメンバーを中心とした、「宮崎市自転車安全利用促進計画フォローアップ委員会」を毎年1回以上開催し、その中で計画全体の評価（Check）・見直し（Action）を実施する。

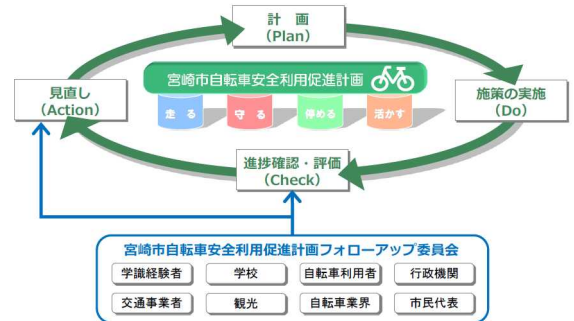


図-7 今後の推進体制のイメージ

4.2 評価指標

計画目標の達成状況を評価するため、短期と長期のそれぞれの目標における評価指標を設定する。

なお、評価指標は4つの柱における施策ごとの実施回数等ではなく、計画全体を推進することによって得られる成果（計画目標の達成状況）を把握するため、短期目標では「自転車関連事故件数」、長期目標では「自転車分担率」の目標値を設定する。



図-8 計画目標に対する評価指標

5. 計画策定後の広報

平成26年3月に策定した本計画を広く市民に知ってもらうため、5月に市の広報誌である「市広報みやざき」での特集記事の掲載（図-9）、ラジオ・テレビなどのメディアでの広報を実施した。

これらの広報の中でも広報誌に対する市民からの意見が特に多く、意見の内容は自転車の通行ルールに関するものがほとんどであった。このことから、これまで自転車を利用する関心はあるものの、知る機会がなかったことが伺える。



図-9 市広報みやざき5月号(抜粋)

6. 今後の方針

計画書に基づき、行政・民間を問わず、連携・協力しながら、計画のコンセプトである『誰もが「安全」で「快適」に「楽しく」自転車を利用できるまち』の実現を目指して参りたい。