

第2章 自転車を取り巻く現状と課題

1 大山町の特徴

○大山町の特徴

大山町は、鳥取県の西部に位置し、北は日本海から南は中国地方最高峰「大山」に至る、南北約 21 km、東西約 16 km、総面積約 189 km²の町です。日本海から大山山頂まで続く大山町は、海拔 0 m から 1729 m まで、海と山の双方の恵みをたっぷりいただいた自然豊かな町で、海と山をつなぐ中腹部では、溪流風情と高原風情を楽しむなど、日本海から大山の山頂まで全国屈指の表情豊かな自然環境が町内全域に広がっています。

主な産業は、農業・畜産・漁業・観光です。大山の火山活動に由来する肥沃な黒ボク土と、日本海に至るミネラルをたっぷり含んだ水が育む農水産品やその加工品は、まさに「大山の恵み」そのものです。

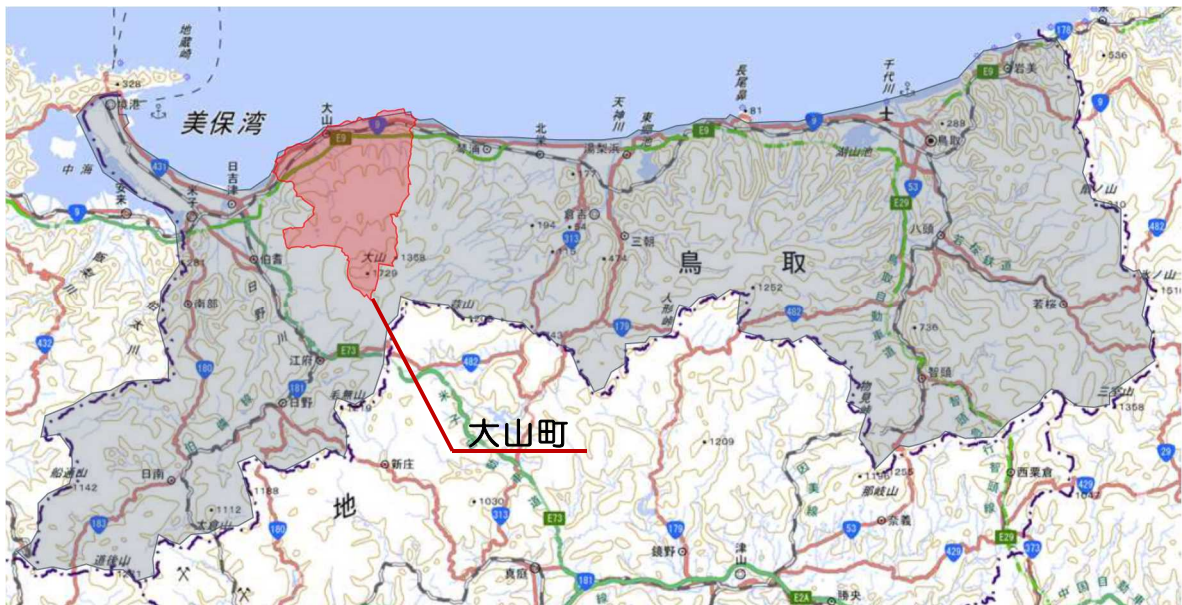


図 2.1 大山町の位置関係（出典：国土交通省国土地理院地図より作成）

中国地方最高峰「大山」



神田の高原風景



御来屋から望む日本海



図 2.2 大山町の自然景観

○生活圏と移動経路

大山町民の生活圏は、公共施設、金融機関、生活必需品や食料品の販売店などが集中する国道9号の沿線となる北側（日本海側）が中心となっており、町内で不足するものがある場合は、近隣の米子市または倉吉市の大型商業施設を利用することも多くあります。通勤・通学においても同様に、米子市から倉吉市の範囲が生活圏の中心となり、移動距離が長くなります。

東西の移動は、主に自動車で山陰道、国道9号、広域農道などが利用されるほか、並行する鉄道路線が通勤・通学などに利用されています。南北の移動は、大山地区、名和地区、中山地区ともに、国道9号から大山寺に至る県道が利用されています。

国道と県道は道幅が広く路面状況も良好ですが、ところによっては路肩の近くに外側線が引かれ、歩道もなく外側線の外側にゆとりのない区間も存在します。町道にも道幅が広い路線はありますが、基本的には車道混在の区間が多く、特に集落内の生活道路にいたっては道幅が狭い区間が多くなっています。

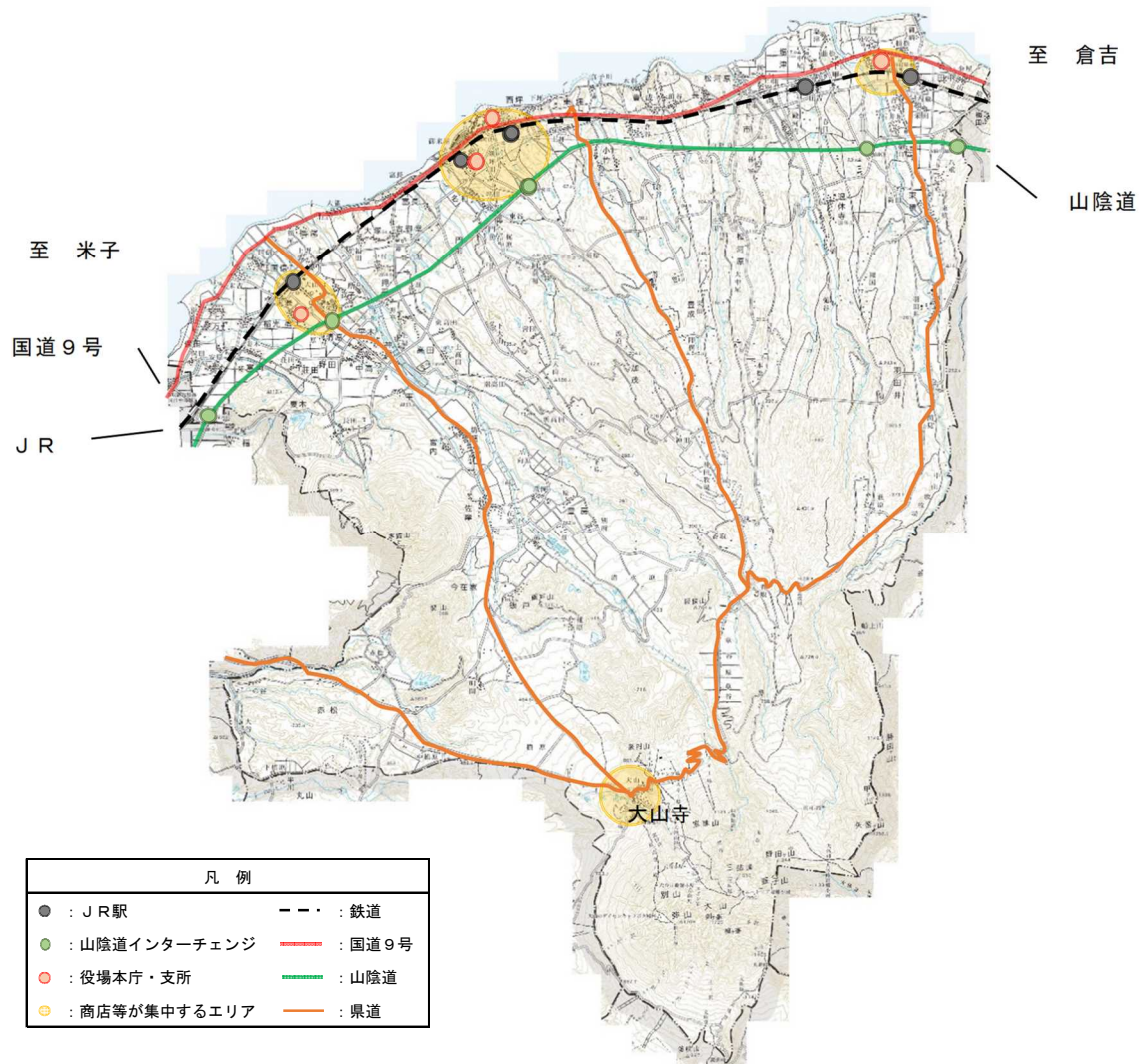


図 2.3 主な生活圏と移動経路

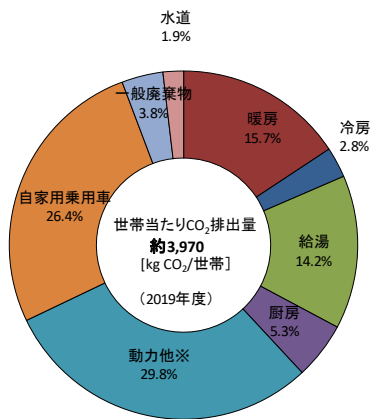
2 環境・暮らし

○移動手段と二酸化炭素排出量

日本では、家庭から排出される二酸化炭素の約 26%が自動車から排出されています。また1人が1km移動するときの輸送手段別の二酸化炭素排出量を見てみると、自家用乗用車が130gと公共交通機関と比較して最も排出量が多くなっています。

この傾向は、都市部よりも自家用自動車が主な移動手段となる本町においては、より顕著になると考えられます。一方で自転車は、便利に素早く移動することができる身近な交通手段で、乗用時の二酸化炭素排出量をゼロにすることができます。

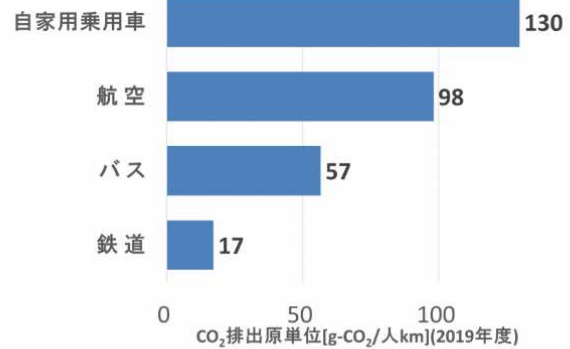
2019年度の家庭からのCO₂排出量(用途別)



※ 家庭からのCO₂排出量は、インベントリの家庭部門、運輸(旅客)部門の自家用乗用車(家計寄与分)、業務他部門の廃棄物(一般廃棄物)処理及び水道からの排出量を足し合わせたものである。
 ※ 一般廃棄物は非バイオマス起源(プラスチック等)の焼却によるCO₂及び廃棄物処理施設で使用するエネルギー起源CO₂のうち、生活系ごみ由来分を推計したものである。
 ※ 日本エネルギー経済研究所 計量分析ユニット 家庭原単位マトリックスをもとに、国立環境研究所温室効果ガスインベントリオフィスが作成。
 ※ 動力他：電気を不使用し、他の用途に含まれないものが含まれる。(例：照明、冷蔵庫、掃除機、テレビ)

図 2.4 家庭からの二酸化炭素排出量の内訳[2019年度](出典：温室効果ガスインベントリオフィス)

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客)



※温室効果ガスインベントリオフィス:「日本の温室効果ガス排出量データ」、国土交通省:「自動車輸送統計」、「航空輸送統計」、「鉄道輸送統計」より、国土交通省 環境政策課作成

図 2.5 1人が1km移動するときの輸送手段別二酸化炭素排出量(旅客)[2019年度](出典：国土交通省ウェブサイト)

また、本町では、化石燃料の乱用による大気汚染と自然破壊、地球温暖化を深刻な問題として捉え、化石燃料に代わる新エネルギー普及に取り組んできました。高田工業団地風力発電所「太空海(たくみ)号」は、「風車」を町の環境シンボルにし、豊かな自然の中に暮らしているからこそ、その自然が失われないように、率先して環境問題に取り組んでいます。平成17年1月11日の運転開始から令和3年3月末時点で32,798,668kWhを発電し、18,203.27tの二酸化炭素の排出※を削減しました。

※地球温暖化対策の推進に関する法律施行令の排出係数0.000555t-CO₂/kWhを使用

※日本人1人当たりの年間CO₂排出量で換算すると約7,900年分に相当



図 2.6 太空海(たくみ)号

○地理的な走行環境

自転車が走行できる路線では、国道9号より南側は、複数の谷がある地形であるため、東西方向は登りと下りの繰り返しとなる路線が中心で、南北方向は海から山までの登りが続く路線が中心です。国道9号と山陰道を除いては、比較的交通量が少なく、道幅が広く路面状況が良好な走行環境になっています。

しかしながら、冬季は天候不良が多くなるため自転車利用には不向きです。



図 2.7 大山町内の主な道路

○暮らしの中の移動手段

町民に対する自転車の利用状況に関するアンケート※を行った結果では、利用目的のうち通勤・通学が30%、日常用務が27%と、移動手段としての利用が過半数を占めました。ただ、現在の主な移動手段の問いに対しては、73%が自家用自動車と回答し、利用目的と実際の利用には大きな差があります。自転車を利用するときの利用距離では、2km未満が45%、2～5kmが36%と、通勤・通学、日常用務の目的に沿った結果となっています。

回答者の74%が自転車の利用意志を持っていますが、実際には自動車と比較したときの利便性、道路の安全性、体力的な理由によって利用頻度は低くなっています。

自転車は軽車両であるために歩行者とは交通ルールが異なることを知っている人は98%でしたが、自由意見では、交通ルール違反や危険な乗り方に対する意見も多くみられたことから、歩行者と交通ルールが異なることを知っていても、交通ルールの内容を正しく理解している割合は低くなると考えられます。

※過去の利用経験を含む設問あり

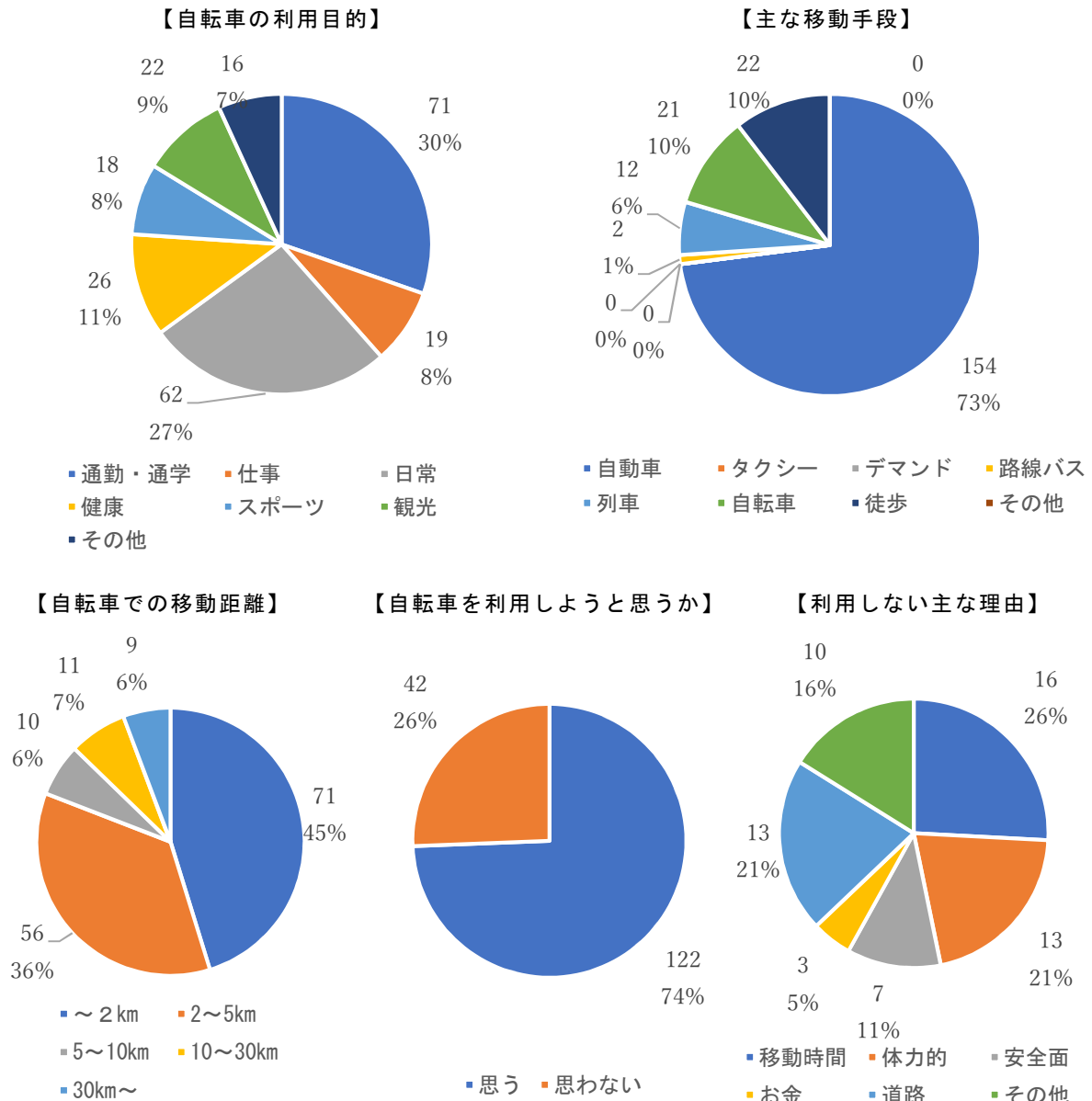


図 2.8 町民の自転車の利用状況に関するアンケート結果（抜粋）[2021 年度]

○環境・暮らしにおける課題

本町の起伏に富んだ地形は、日常生活では体力的に敬遠されやすい環境となっています。また、生活圏が広がることで自動車中心の移動とならざるを得ず、現状では、自転車を利用する機会が生まれにくい傾向にあると考えられます。

家庭から排出される二酸化炭素量が多い自動車移動手段の中心となる本町では、必然的に環境に対する負荷が強くなってしまいます。現状では、移動手段として利用頻度が高いのは、中学生から高校生までの 10 代と趣味やレジャーを楽しむ層ですが、二酸化炭素排出量の増加などによる気候変動が社会的な問題となるなか、近距離の移動には自動車から自転車への利用転換を図るなど、ライフスタイルにも変化が必要です。

3 スポーツ・健康

○自転車関連イベントの開催状況

サイクルスポーツとして多くの人が思い浮かべるのは、世界最高峰の自転車レースとして有名な「ツール・ド・フランス」でしょうか。ヨーロッパではサッカーと並ぶ人気スポーツとして定着している自転車競技には、ロードレースの他にも様々な種目があります。またトップレベルの競技だけでなく日頃の運動を目的としたサイクリングなど、子どもから大人まで気軽に楽しめる点も自転車の魅力です。

本町においても、町内をコースとする様々な自転車関連イベントが開催されています。本町の起伏に富んだ地形を活かし、皆生大山 SEA TO SUMMIT や全日本トライアスロン皆生大会などの運動強度が高い自転車イベントが多く開催されています。

時期	大会名	場所	主催者
5月	皆生大山 SEA TO SUMMIT	大山町、米子市	皆生大山 SEA TO SUMMIT 実行委員会
5月	ツール・ド・大山	大山町、伯耆町他	ツール・ド・大山実行委員会
6月	鳥取県サイクルマラソン	大山町、米子市他	鳥取県サイクリング協会
7月	全日本トライアスロン皆生大会	大山町、米子市他	皆生トライアスロン実行委員会
9月	YONAGO サイクルカーニバル in YODOE	大山町、米子市	米子日吉津商工会
9月	大山マウンテンバイクカーニバル	大山町	大山マウンテンバイク大会実行委員会
10月	大山はまなすサイクリング	大山町	中山まちづくり実行委員会
10月	ヒルクライム in 大山	大山町	鳥取県サイクリング協会

表 2.1 大山町内を走行する主な自転車関連イベント

○障がい者スポーツと様々な自転車

障がい者の自転車競技は「パラサイクリング」と呼ばれ、障がいの種類・程度や使用する自転車に応じてクラス分けがされます。障がい者用の自転車には、手で自転車を漕ぐ「ハンドサイクル」、手漕ぎと足漕ぎが連動する三輪車「エイムトライク」、体幹補助とペダリング補助機能がついた三輪車「リハトライク」など豊富な種類があります。本町では、障がい者スポーツに対する具体的な取り組みに至っていないのが現状ですが、自転車関連イベントの中では、「皆生・大山 SEA TO SUMMIT」にパラチャレンジの部が用意されており、自然を感じながら自分自身の能力に応じたスポーツに挑戦することができます。

また、令和3年4月1日からは、鳥取県内全域の一般道路で「タンデム自転車」の公道走行が可能となりました。



図 2.9 タンデム自転車の例（鳥取県警察本部 HP）



図 2.10 皆生大山 SEA TO SUMMIT
ハンドサイクルの例

○運動と健康寿命

鳥取県民は、全国的に見ると「運動不足」の県民であると言えます。平成 28 年国民健康・栄養調査では、1 日あたりの平均歩数は全国平均を大きく下回り、平成 30 年度に鳥取県が行った「県民の運動・スポーツに関する意識実態調査」によると、75%の県民が日頃の運動不足や体力の衰えを感じているという結果が出ています。平成 30 年には全国トップの軽自動車普及率となった鳥取県の自動車中心のライフスタイルがひとつの要因とも言えます。

本町においては、鳥取県平均と比べても生活習慣病の人が多くなっていますが、民間事業者と連携した取り組みによって、健康への意識向上や継続した運動を心がけている人の割合が増加傾向となっています。

男性（20～64 歳）		
第 1 位	大阪府	8,762 歩
⋮	⋮	⋮
第 43 位	鳥取県	6,698 歩
⋮	⋮	⋮
全国平均		7,779 歩

※熊本県を除く。

女性（20～64 歳）		
第 1 位	神奈川県	7,795 歩
⋮	⋮	⋮
第 45 位	鳥取県	5,857 歩
⋮	⋮	⋮
全国平均		6,776 歩

※熊本県を除く。

表 2.2 1 日当たりの平均歩数（出典：厚生労働省「平成 28 年国民健康・栄養調査」より作成）

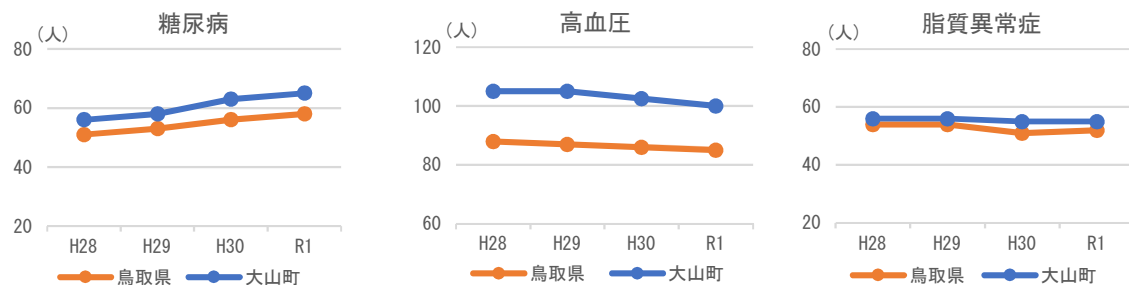


図 2.11 大山町と鳥取県の生活習慣病の比較（出典：人口千人当たりの外来レセプト件数より作成）

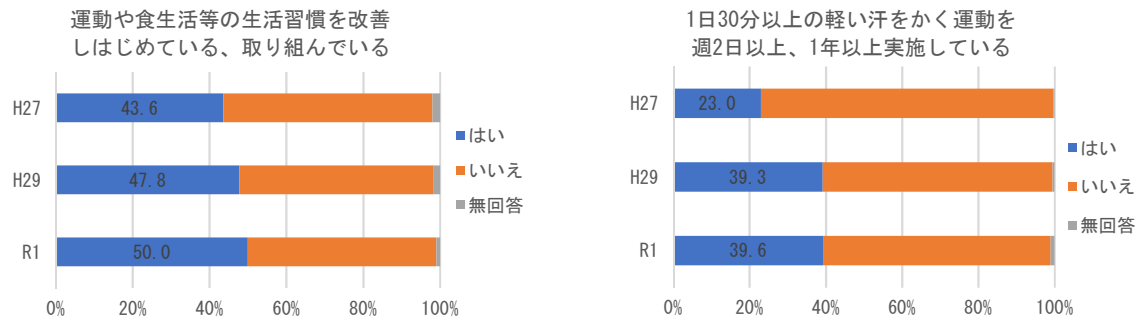


図 2.12 町民の健康意識と運動習慣（出典：健康に関する住民アンケート結果 [2015～2019 年度]）

○スポーツ・健康における課題

大山町内では多くのサイクリング大会が開催されているように、サイクルスポーツを楽しめる地理的特徴があります。しかし、一方では起伏の激しい土地柄は運動強度が強すぎるといった見方もできます。

本町においては、鳥取県平均と比較して生活習慣病の割合が高くなっています。自動車中心のライフスタイルが運動不足に繋がるひとつの要因と考えられますが、専用のサイクリング施設がない本町では、多くの人がサイクルスポーツを楽しむためには、それぞれの体力に応じたルート設定や道路の走行環境整備が必要です。

4 観光・地域振興

○大山観光の特徴

本町における観光は、登山やスキー・スノーボードなどのアウトドアアクティビティ、大山寺や大神山神社奥宮などの参詣といった国立公園大山が中心となる特徴があります。町内の主要観光施設への観光入込客数は、近年は 100 万人前後で推移しており、県内外から多くの観光客が訪れています。

観光入込客数の推移（平成27（2015）年～令和元（2019）年）

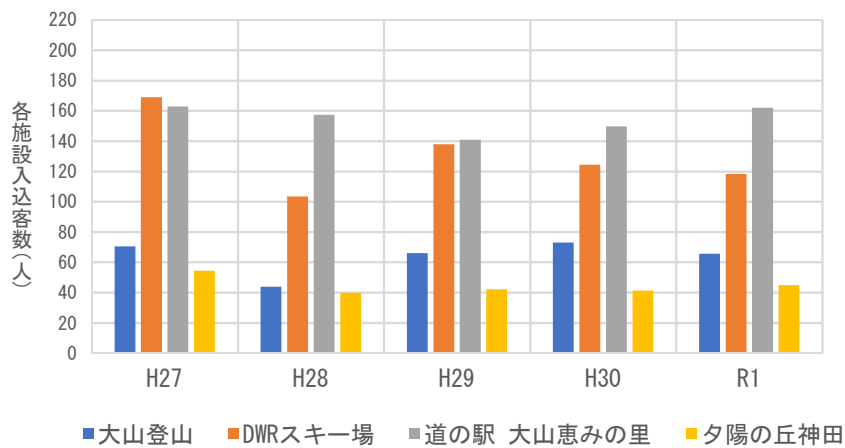


図 2.13 大山町における主要観光施設への入込客数の推移（大山町調べ）

登山・トレッキング



キャンプ



シャワークライミング



ダウンヒルサイクリング



スノーシュー



スキー・スノーボード



図 2.14 大山町内の主なアクティビティ

○サイクリングルートの設定状況

本町には、「ジャパンエコトラック※」の認定エリア第1号に登録されたカヤック・バイク・ハイクのコンビネーションルートである「SEA TO SUMMIT ルート」のほかに7つのサイクリングルートが設定されています。このサイクリングルートのうち、5つのルートが町内を周遊するルートになっています。サイクリングルート以外にも豊かな自然の中で様々なアクティビティを楽しめるルートが設定されています。

※「ジャパンエコトラック」は、トレッキング・カヤック・自転車といった人力による移動手段で、日本各地の豊かで多様な自然を体感し、地域の歴史や文化、人々との交流を楽しむ新しい旅のスタイル。(出典：ジャパンエコトラック公式サイト)



図 2.15 SEA TO SUMMIT ルート (出典：ジャパンエコトラックルートマップ)



図 2.16 町内のサイクリングルート (出典：ジャパンエコトラックルートマップ)

○ナショナルサイクルルート指定への取り組み

外国人観光客が日本を訪れる目的はそれぞれ異なりますが、近年は、その土地でしかできない体験を通して、驚きや感動、喜びや癒しを得ることを求めている人が多いと言われています。令和元（2019）年には、一定の水準を満たした世界に誇りうるルートを国が指定し、サイクルツーリズムを強力に推進する「ナショナルサイクルルート」制度が創設され、現在は、全国6箇所のルートが指定されています。

「ナショナルサイクルルート」制度は、インバウンド客にも対応する質の高いサイクリング環境を整備し、安全安心な魅力あるルートとして国内外のサイクリストの誘客を図ること、そして、サイクルツーリズムを通して日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を推進することを目的としています。

鳥取県内でも、地方公共団体や民間事業者が連携しながら、鳥取うみなみロードや大山周遊ルートなどの候補ルートの検討が始まっており、ナショナルサイクルルート指定に向けた動きが大きく加速しています。



図 2.17 鳥取県横断サイクリングルート：鳥取うみなみロード（出典：鳥取県ウェブサイト）

○レンタサイクル・サイクリングツアー

本町では、民間事業者がレンタサイクルやサイクリングツアーを行っています。レンタサイクルでは、電動アシスト付きのクロスバイクやシティサイクル、アシストがないマウンテンバイクやクロスバイクなどが用意されています。また、サイクリングツアーには、大山寺周辺からのダウンヒルや大山をぐるっと一周するロングライドなど、爽快感と豊かな自然を存分に感じながら、体力に応じて楽しめるメニューが用意されています。

レンタサイクル(大山町観光案内所)

MTB ライドチャレンジ

大山ぐるっと一周スペシャルライド



図 2.18 レンタサイクル・サイクリングツアーの様子（出典：一般社団法人大山観光局）」

○サイクリストへの安心サポート

観光先で自転車に乗りたと思った時、自転車を現地で借りることができるのか、休憩スポットがあるのか、万が一のパンクや事故で走れなくなった時にはどうすればいいのかなど不安になることがあります。鳥取県では、安心してサイクリングが楽しめるように「ダイジョウブシステム」というサポート体制が構築されています。

「コグステーション（拠点施設）」、「サイクルカフェ（飲食店）」、「サイクルポート（コンビニエンスストア）」では、バイクラック（自転車スタンド）の設置や、空気入れ・自転車用パンク修理工具の貸出し、トイレの提供、飲料水の提供を行っているほか、サイクルキャリアを搭載したUD タクシーを使えば、万が一、途中で走行できなくなった場合にも、拠点施設や宿泊箇所などへ安全に移動することができます。

本町には、8か所の「ダイジョウブシステム」登録施設があります。これらの施設以外にも、店先へのバイクラック（自転車スタンド）の設置など、安心快適にサイクリングを楽しめる環境づくりが広がりつつあります。

施設区分	施設数	施設の所在地区と施設数
コグステーション （ダイジョウブシステム）	1	大山地区 1 施設
サイクルカフェ （ダイジョウブシステム）	4	大山地区 2 施設、名和地区 2 施設
サイクルポート （ダイジョウブシステム）	3	中山地区 1 施設、名和地区 1 施設、大山地区 1 施設

表 2.3 町内の「ダイジョウブシステム」登録施設（令和2（2020）年12月現在）

施設区分	施設数	施設の所在地区と施設数
宿泊施設	9	大山地区 7 施設、中山地区 2 施設
飲食店	11	大山地区 6 施設、中山地区 2 施設、名和地区 3 施設
小売店 （飲食併設含む）	8	大山地区 3 施設、中山地区 2 施設、名和地区 3 施設
観光施設その他	6	大山地区 6 施設

表 2.4 町内のバイクラック設置施設・店舗（令和2（2020）年12月現在）

鳥取県の「ダイジョウブシステム」

当初西部地域を中心にスタートした「ダイジョウブシステム」は、県内を横断する「鳥取うみなみロード」の整備も契機として全县に拡大し、コグステーション:3ヶ所、サイクルカフェ:25ヶ所、サイクルポート:106ヶ所となりました。

コンビニエンスストアとの提携によりサイクルポートが全县各地に展開されたほか、令和元年度には、それまで計3店舗であった東部・中部のサイクルカフェが計12店舗に増加するなど、地域の協力体制が広がり続けています。

サイクルポートやサイクルカフェには、バイクラック、空気入れ、修理機材(パンク修理キット、ドライバー、六角レンチ)を県が無償で貸与し、サイクリストへのサポートを支援しています。

鳥取県では、これからも地域の事業者の皆さんと一緒に「ダイジョウブシステム」の輪を広げ、サイクリストの「安心」を支えていきます。

コグステーション

サイクリングに関する情報提供の機能を持ったサイクリングの拠点となる施設であり、レンタサイクルの貸出や自転車ツアーを実施している施設もあります。

コグステーションという名前には、自転車を漕ぐ(こぐ)＝自転車を愛する人たちのステーションとなって欲しいという想いが込められています。

また、英語で COG (コグ)は自転車の歯車の「歯」の意味があります。



サイクルカフェ



バイクラックが設置され、サイクリストが快適に食事をしたり、休憩したりすることができる飲食店です。「Cycle Café」のステッカーや看板が目印です。

サイクルポート



バイクラックが設置され、サイクリストが快適に買い物や休憩をすることができるコンビニエンスストアです。

鳥取県と包括業務提携を行っている(株)ローソン、(株)ファミリーマート、(株)ポプラ(ローソンポプラ)等の店舗(一部)で展開しています。

「Cycle Port」のステッカーや看板が目印です。

サイクルキャリア搭載 UD タクシー

UD (ユニバーサルデザイン)タクシーは、大きなスライドドアや手すり・ステップなどで乗り降りがしやすく、障がい者や高齢者、妊婦の方など、誰でも快適に利用できるタクシーです。

サイクルキャリアを搭載した UD タクシーには、車内に自転車1台を積載することができ、通常の乗車料金と同じ料金で利用することができます。

※利用に際しては、タクシー会社に電話等で申し込んでいただく必要があります。



図 2.19 鳥取県のサイクリスト支援体制「ダイジョウブシステム」

(出典：鳥取県自転車活用推進アクションプログラム(令和2(2020)年3月))

○観光・地域振興における課題

本町におけるサイクルツーリズムの推進には、自転車をアクティビティとして提供するツアーやレンタサイクルの選択肢を増やすことや、海から山まで魅力あふれる本町をいかに周遊してもらえるかを考えることが必要です。

移動距離が長くなる自転車観光には、移動を楽にする電動アシスト付き自転車の活用や立ち寄りスポットの多いルート設定、自転車に優しい施設の受け入れ態勢、そして道中のトラブルを支える「ダイジョウブシステム」の拡大と公共交通機関との連携を図ることが必要です。

5 交通・安全

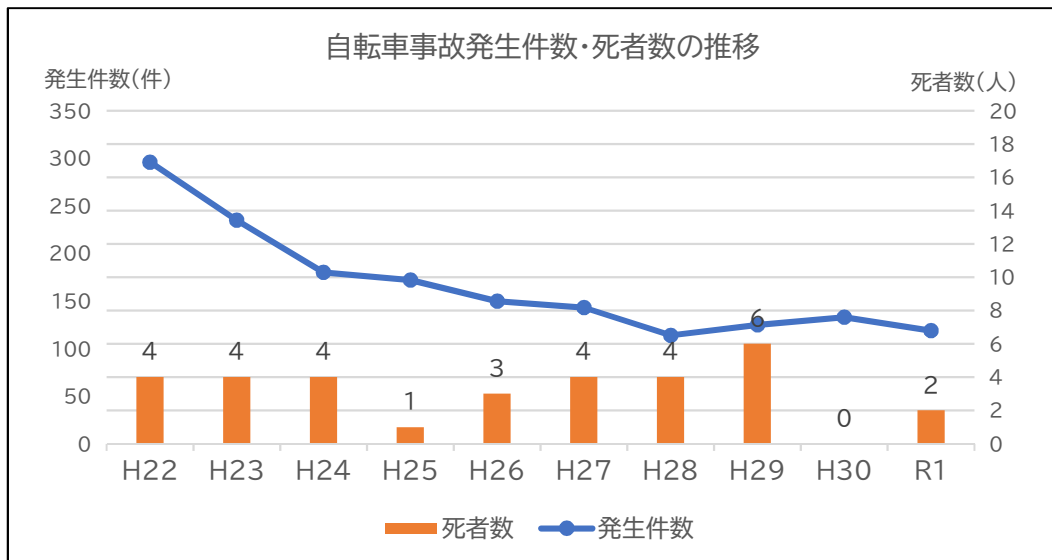
○自転車関連事故と交通ルールやマナー

鳥取県の自転車乗用中の事故は、平成 22（2010）年以降、減少傾向で推移していましたが、平成 28（2016）年以降は横ばいとなっています。自転車乗車中の事故による負傷者は、高齢者が最も多く、次いで高校生となっています。

自転車は道路交通法上「軽車両」として車の一部に位置付けられており、道路を走行するときは車道が原則です。交通ルールやマナーを守らなければ、自分自身だけではなく相手にも大きな被害を与えてしまうことになります。

自動車の主たる移動手段となる本町では、都市部と比較して自転車の交通量も多くないですが、このことが事故に繋がる可能性を秘めています。自転車の交通ルールを守ることは当然ですが、同じ道路を走行する自動車の運転手も自転車の交通ルールを理解しておかなければ、譲り合いによる事故やトラブルも起きかねません。

本町では、小学校・中学校で交通安全教室を行い、交通ルールやマナーの普及啓発を行っています。

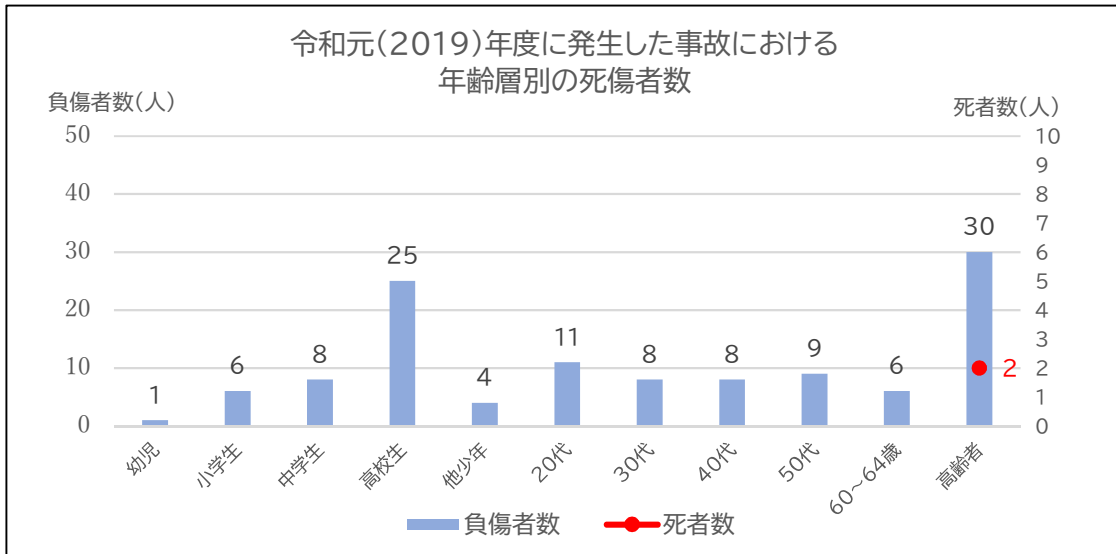


	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
発生件数	296	235	180	172	150	143	114	125	133	119
死者数	4	4	4	1	3	4	4	6	0	2
負傷者数	291	233	177	169	147	139	110	119	133	116

※発生件数は、自転車が当事者となった交通事故の件数

※死者数、負傷者数は自転車乗用中の人数

図 2.20 鳥取県の自転車事故発生件数・死者数の推移（出典：鳥取県警察本部「令和元年版交通年間から作成）



	幼児	小学生	中学生	高校生	他少年	20代	30代	40代	50代	60~64歳	高齢者	合計
死者数											2	2
負傷者数	1	6	8	25	4	11	8	8	9	6	30	116
合計	1	6	8	25	4	11	8	8	9	6	30	118

図 2.21 令和元(2019)年度に発生した事故における年齢層別の死傷者数(出典:令和元年版交通年間から作成)



自転車安全利用五則

- 一 自転車は、車道が原則、歩道は例外
〔例外〕
 - ・運転者が一三歳未満の子ども、七十歳以上の高齢者、身体の不自由な方の場合
 - ・車道や交通の状況からみてやむを得ない場合
 - ・道路標識や道路標示で指定された場合
- 二 車道は左側を通行
- 三 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 四 安全ルールを守る
 - ・飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - ・夜間はライトを点灯
 - ・交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- 五 子どもはヘルメットを着用

図 2.22 自転車安全五則チラシ
(出典:一般財団法人鳥取県交通安全協会)

○安全への備え

交通ルールを守り安全に気を付けて自転車に乗っていても事故が起こることがあります。自転車は「車両」であるという意識が必要で、万が一に備えることも大切です。交通事故による衝突や転倒の際、最もダメージを受けるのは頭部で、死亡事故に繋がった割合のうち、頭部の損傷が6割を占めています。

また、全国の自動車関連事故の統計データによると、全体の件数は減少する一方で、自転車対歩行者の事故件数は横ばい状態にあります。歩行者と自転車の事故の場合、自転車側の過失が重く問われることになり、高額な賠償責任を課されるケースも見受けられます。

鳥取県が制定した『鳥取県支え愛交通安全条例』では、自転車利用者のヘルメット着用や自転車損害賠償保険等への加入が努力義務として規定されています。

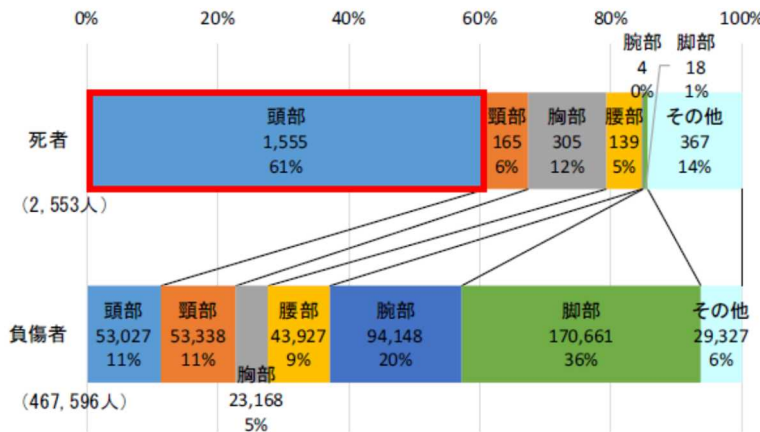


図 2.23 自転車乗用中の事故における身体の損傷等の状況 [2014~2018年] (出典：警察庁交通局「自転車関連事故による分析」)

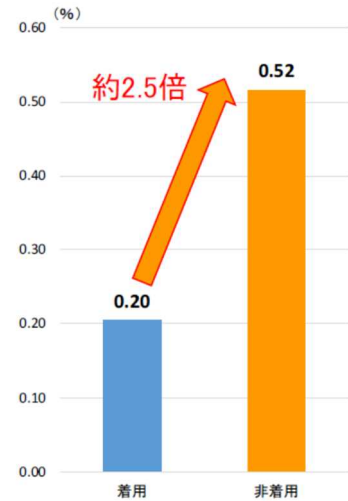


図 2.24 自転車事故におけるヘルメット着用状況別致死率の比較 (出典：警察庁交通局「自転車関連事故による分析」)

判決容認額	事故の概要
9,521万円	男子小学生が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の障害を負い、意識が戻らない状態となった。(平成25年判決)
9,330万円	男子高校生が夜間、イヤホンで音楽を聴きながら無灯火で自転車を運転中に、パトカーの追跡を受けて逃走し、職務質問中の警察官と衝突。警察官は頭蓋骨骨折等で約2か月後に死亡した。(令和2年判決)
9,266万円	男子高校生が昼間、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員と衝突。男性会社員は重大な障害(言語機能の喪失等)が残った。(平成20年判決)
6,779万円	男性が夕方、ペットボトルを片手に下り坂をスピードを落とさず走行し交差点に進入、横断歩道を横断中の女性と衝突。女性は脳挫傷等で3日後に死亡した。(平成15年判決)
5,438万円	男性が昼間、信号表示を無視して高速度で交差点に進入、青信号で横断歩道を横断中の女性と衝突。女性は頭蓋内損傷等で11日後に死亡した。(平成19年判決)

表 2.5 自転車事故による高額賠償の支払いが命じられた例

(出典：一般社団法人日本損害保険協会ウェブサイトより作成)

○交通・安全に関する課題

交通事故のない社会にするには、交通手段にかかわらず、道路を使う自動車・自転車・歩行者それぞれが交通ルールを守ることが大切です。特に免許が不要な自転車は、交通ルールやマナーの認識が不足したままでは危険なため、安全教室等の充実を図ることが必要です。

また、自転車に乗る人の安全のためには、自転車の日常的なセルフチェックやヘルメットの着用、万が一の保険加入などが基本となるよう普及啓発に努めなければなりません。

6 道路・まちづくり

○自転車走行環境

本町の自転車走行環境は、現状、国道・県道を含めて車道混在の区間のみとなっています。自転車の安全利用のためには、路面標示や自転車通行帯等の確保が必要ですが、路面標示はサイクルルートに指定された一部のみ、また自転車通行帯等に至っては整備された区間はありません。

自転車通行帯等の整備には、既存の道路に十分な路肩の幅が必要ですが、用地の制限があることが多く、本町の実情に応じた走行空間を整備していくことが望ましいと考えられます。

【歩道のある道路】



【歩道のない道路】（路側帯のある道路）

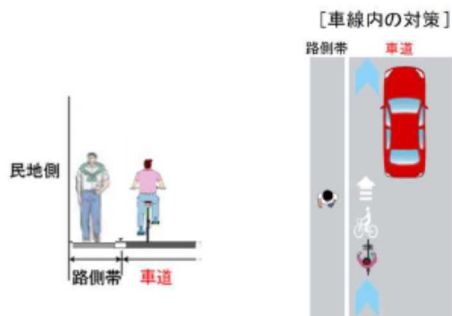


図 2.25 通行空間設計の基本的な考え方（車道混在）

（出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン）

○生活道路の安全

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データがあります。全国の令和 2 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、幹線道路と比較して住宅地周辺の「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、事故の危険が身近な道路の中に潜んでいると言えます。

本町においても、主に町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、今後、自転車の活用が進むにつれて、より安心安全な道路環境を確保する必要があります。

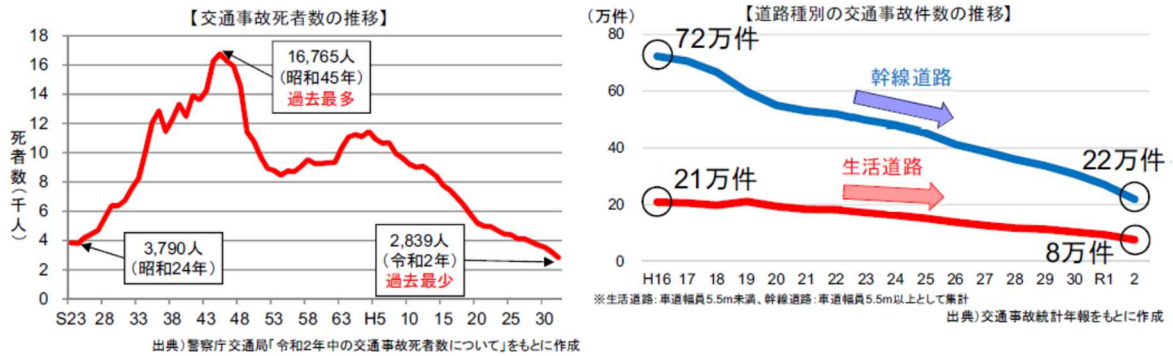


図 2.26 交通事故死者数の推移と生活道路における交通事故件数の推移

(出典：国土交通省ウェブサイト「交通事故の現状」)

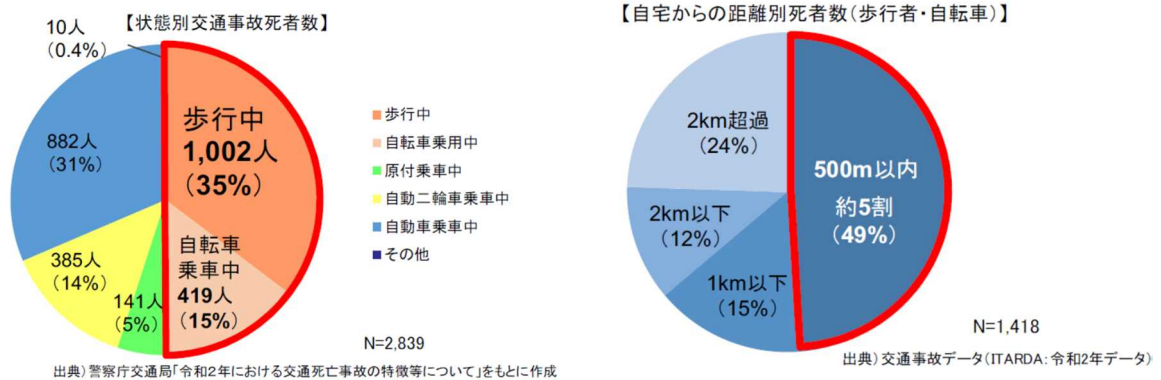


図 2.27 状態別交通事故死者数と自宅からの距離別死者数(歩行者・自転車)

(出典：国土交通省ウェブサイト「交通事故の現状」)

○道路・まちづくりにおける課題

自転車の活用を進めるには、自転車が快適に走行できる環境を作り、自転車だけではなく自動車や歩行者にも安全安心な通行空間に整備していくことが必要です。

このほかにも、生活道路における安全対策の実施、シェアサイクルや駐輪場の整備といった自転車の活用を視野に入れたまちづくりを検討することも大切です。