

2 自転車利用の現状と課題



2.1 自転車を取り巻く環境

2.1.1 自転車に関する制度や施策の変遷

前期計画の策定後、自転車活用推進法の施行や国のガイドラインの改定など、自転車に関する様々な取組が進められており、自転車を取り巻く環境は年々変化している。

表 2.1 自転車に関する制度や施策の変遷

年度	主な制度や施策等
平成 24 年度	「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の策定(国土交通省・警察庁) ・自転車ネットワーク計画の作成、自転車通行空間の設計の考え方 等
平成 25 年度	「鹿児島市自転車走行ネットワーク整備計画」の策定
平成 28 年度	「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改定(国土交通省・警察庁) ・車道通行を基本とした暫定形態(自転車専用通行帯、車道混在)の積極的な活用 ・矢羽根型路面表示の仕様の標準化 等
平成 29 年度	「自転車活用推進法」の施行 ・自転車の活用を総合的・計画的に推進 「かごしま県民のための自転車の安全で適正な利用に関する条例」の施行 ・自転車損害賠償保険への加入義務化、乗車用ヘルメット着用の努力義務化 等
平成 30 年度	「(国)自転車活用推進計画」の策定 ・自転車活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するための国の基本計画
令和元年度	「道路構造令」の改正 ・自転車通行帯の規定
令和 2 年度	「鹿児島県自転車活用推進計画」の策定 ・自転車活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するための県の基本計画
令和 3 年度	「(国)第2次自転車活用推進計画」の策定
令和 4 年度	「第2次鹿児島県自転車活用推進計画」の策定 ・サイクルモデルルート(南薩ルート、九州山口広域推奨ルートなど)の位置付け 等 「自転車指導啓発重点地区・路線」の選定 ・自転車利用の指導啓発活動等を重点的に実施する地区・路線を選定
令和 5 年度	「改正道路交通法」の施行 ・全ての自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用の努力義務化(R5.4～) ・一定の要件を満たす電動キックボードが、「特定小型原動機付自転車」として自転車と同様の空間を通行することになるなど、新たな交通ルールが適用(R5.7～)

※国：黒色、県：緑色、市：青色で表示

2.1.2 自転車活用推進計画

(1) 第2次自転車活用推進計画（国）

国では、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進など新たな課題に対応するため、交通安全の確保を図りつつ、自転車の利用を促進し、交通における自動車への依存を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする自転車活用推進法を平成29年5月に施行した。

令和3年5月には「第2次自転車活用推進計画」を策定し、下記4つの目標を掲げるとともに、目標ごとに実施すべき施策を定め、総合的かつ計画的な自転車活用の推進を図ることとしている。

表 2.2 目標及び実施すべき施策

<p>目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進 2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進 3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等 4. シェアサイクルの普及促進 5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進 6. 情報通信技術の活用推進 7. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施 	<p>目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現</p> <ol style="list-style-type: none"> 12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致 13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出
<p>目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進 9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出 10. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進 11. 自転車通勤等の促進 	<p>目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現</p> <ol style="list-style-type: none"> 14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進 15. 多様な自転車の開発・普及の促進 16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進 17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施 18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進 19. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進(再掲) 20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進(再掲) 21. 災害時における自転車の活用推進 22. 損害賠償責任保険等への加入促進

(2) 第2次鹿児島県自転車活用推進計画

鹿児島県では、国の第2次自転車活用推進計画等を踏まえ、下記4つの目標を設定するとともに、目標ごとに実施すべき施策を定めている。

表 2.3 目標及び実施すべき施策

<p>目標1 自転車を快適に利用できる環境の整備</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 自転車通行空間の整備等の推進 2. シェアサイクル等の普及促進 3. 駐輪場の設置・拡充促進 4. まちづくりと連携した総合的な取組の実施 	<p>目標3 サイクルツーリズムの推進による観光振興と地域活性化</p> <ol style="list-style-type: none"> 7. サイクルツーリズムの推進 8. 鉄道や空港と連携した受入環境の充実
<p>目標2 自転車を活用した健康づくりの推進</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. 自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進 6. 自転車通勤の推進 	<p>目標4 自転車事故のない安心・安全な社会の実現</p> <ol style="list-style-type: none"> 9. 自転車の安全利用の促進 10. 高い安全性を備えた自転車の普及促進 11. 学校における交通安全教育等の推進

2.1.3 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

平成24年11月に国土交通省と警察庁は、自転車通行空間の標準的な整備手法などを示した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定した。同ガイドラインにおいては、自転車は車道通行が原則であることを踏まえ、自動車交通量と速度に応じて、「自転車道」「自転車専用通行帯」「車道混在」の3種類での整備形態が示された。

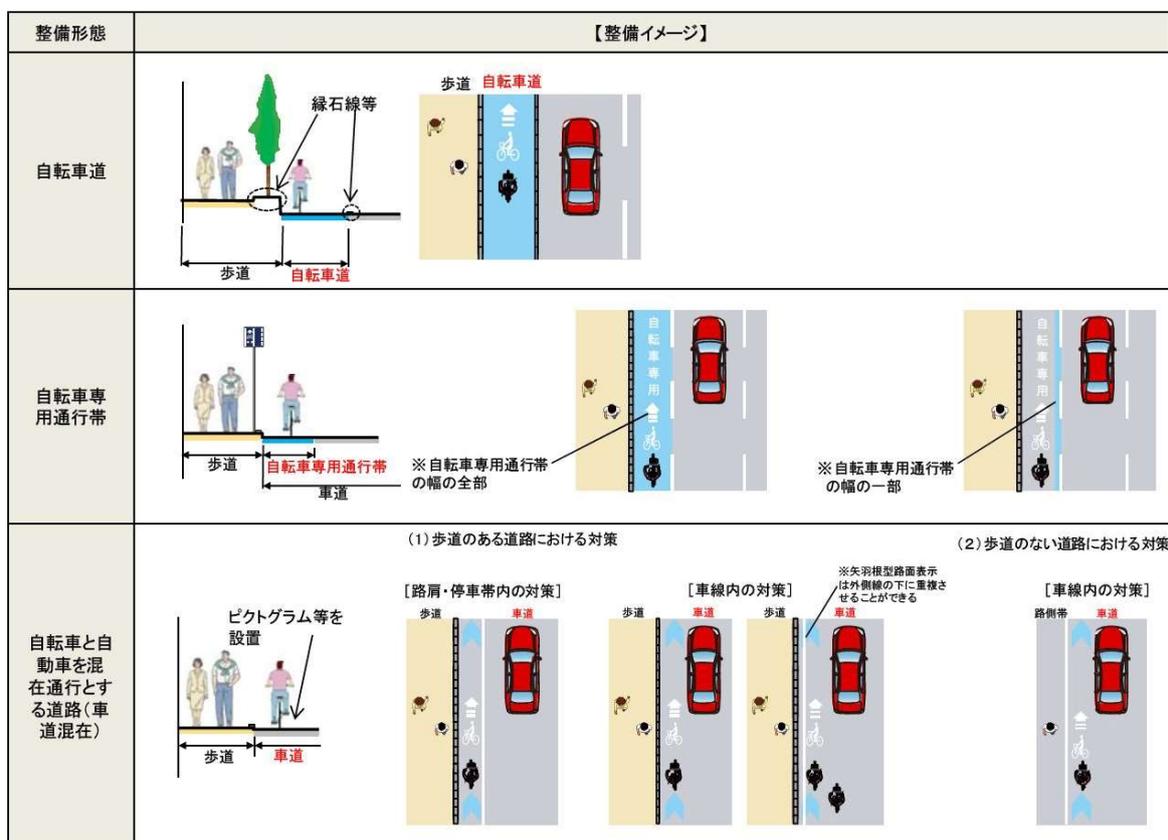
なお、これらの整備が当面困難な路線については、自転車と歩行者の交通量を勘案し、当面の整備形態として自転車歩行者道（「自転車が通行可能とされる歩道」をいう。）の活用を検討することとされたが、平成28年7月のガイドライン改定では、車道を通行する自転車利用者の安全性の向上を図るため、車道通行を基本とした暫定形態（自転車専用通行帯、車道混在）を積極的に活用する方針が示された。

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(H28.7 国土交通省・警察庁)

図 2.1 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(H28.7 国土交通省・警察庁)

図 2.2 整備形態のイメージ

2.1.4 自転車走行空間の整備状況

平成25年度に策定した「鹿児島市自転車走行ネットワーク整備計画」に基づき、令和5年度末までに約43.4km（進捗率89%）の整備が完了しており、ネットワーク路線の53%は歩道を活用した整備となっている。

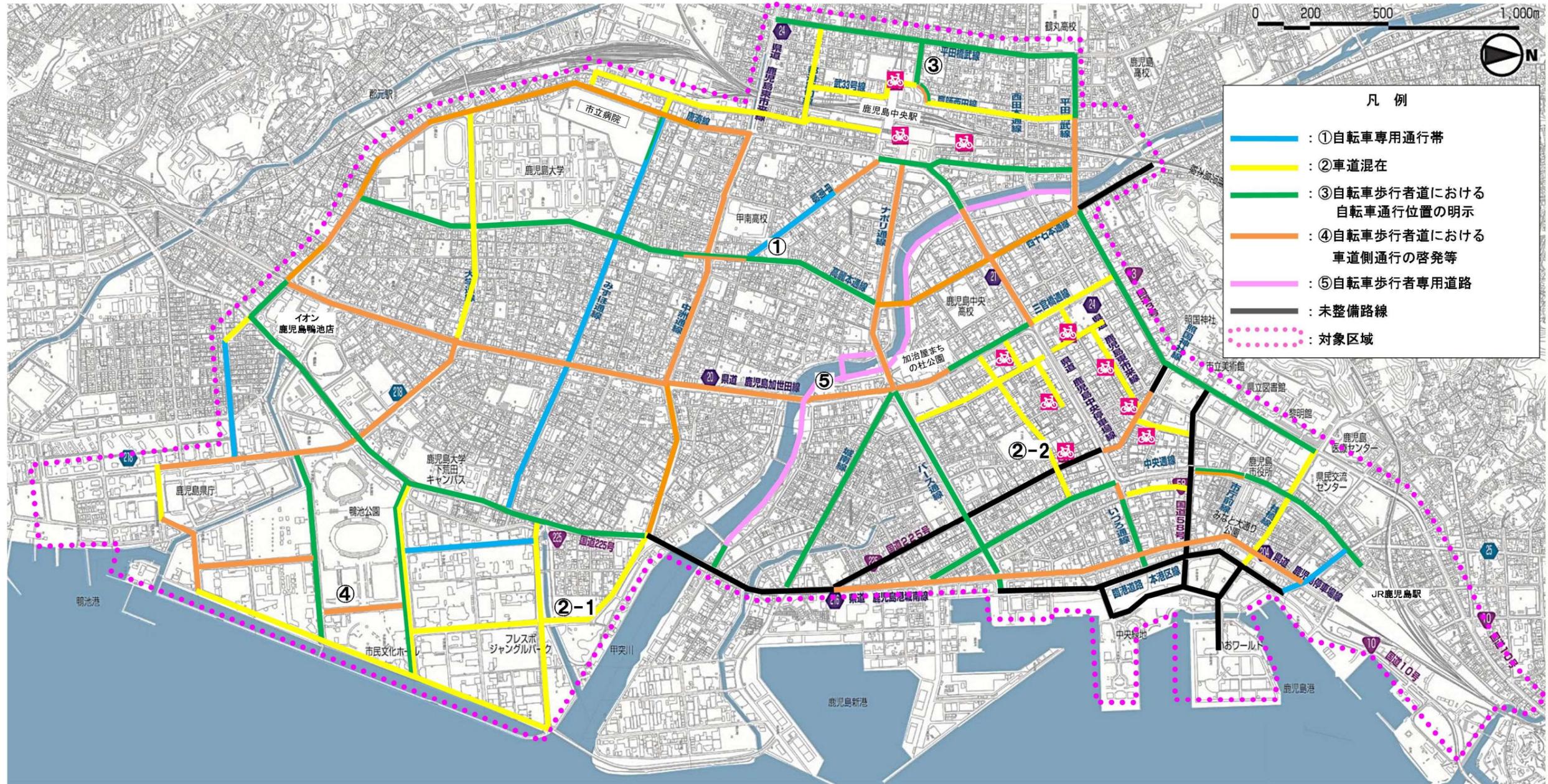


図 2.3 自転車走行空間の整備状況

2.1.5 自転車関連施策の取組状況

(1) 自転車等駐車場

天文館周辺地区や鹿児島中央駅地区では、有料の自転車等駐車場(10箇所)を設置するとともに、その周辺を自転車等放置禁止区域に指定している。



天文館周辺地区

鹿児島中央駅地区

図 2.4 自転車等駐車場の配置

また、JR谷山駅や慈眼寺駅等では、土地区画整理事業や鉄道高架化に合わせて新たな自転車等駐車場が設置されるなど、現在、JR指宿枕崎線などの駅周辺に、合わせて12箇所設置されている。



写真 2.1 市営谷山駅自転車等駐車場

(2) シェアサイクルの推進

自家用車等から環境にやさしい自転車プラス公共交通への転換を促進し、CO₂排出量の削減、中心市街地の回避性の向上、観光の振興を図るため、平成27年3月にコミュニティサイクル「かごりん」を導入し、令和5年2月末まで運用した。

また、令和5年4月には、シェアサイクル「かごりん」が供用開始され、スマートフォンアプリを利用して貸出、返却、支払いができるようになったほか、電動アシスト付き自転車となった。



写真 2.2 シェアサイクル「かごりん」

表 2.4 シェアサイクルの概要(令和6年4月19日現在)

運用時間	24時間、年中無休
サイクルポート	29箇所
自転車	220台(電動アシスト付き自転車)

(3) サイクルツーリズムの推進

サイクルツーリズムとは「サイクリング・自転車」と「観光・旅行」を組み合わせたものであり、自転車に乗りながら、地域の自然や地元の人々との交流、食事や温泉といったあらゆる観光資源を楽しむことを目的としたツーリズムのことである。

九州・山口サイクルツーリズム推進委員会では、平成30年度から九州・山口各県、経済界と連携し、九州・山口が「走ってよし、訪れてよし」の魅力的なサイクリングエリアになることを目指し、県域を跨ぐ広域推奨ルートの設定をはじめとする取組を実施している。

また、鹿児島県サイクルツーリズム推進協議会では、鹿児島市域を含むルートとして、「南薩ルート」及び「錦江湾奥ルート（九州・山口広域推奨ルートの一部）」等をサイクリングルートとして認定し、走行環境整備などのサイクリスト受入環境の整備等を推進することとしている。

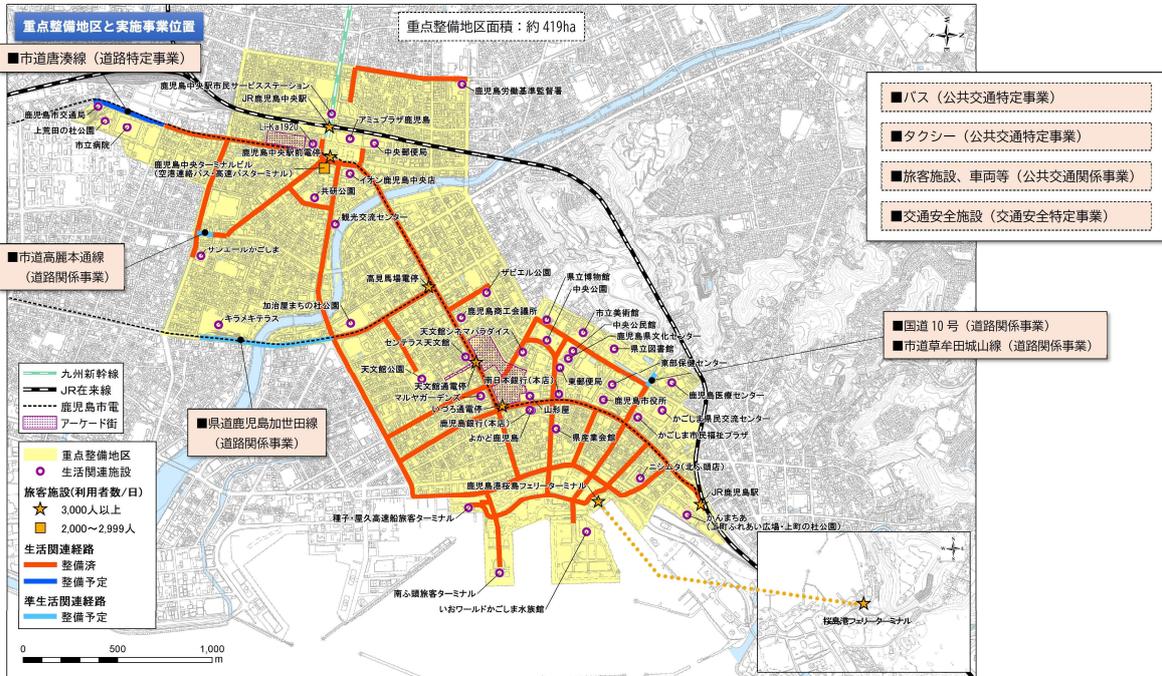


出典：第2次鹿児島県自転車活用推進計画（R5.3 鹿児島県）を基に作成

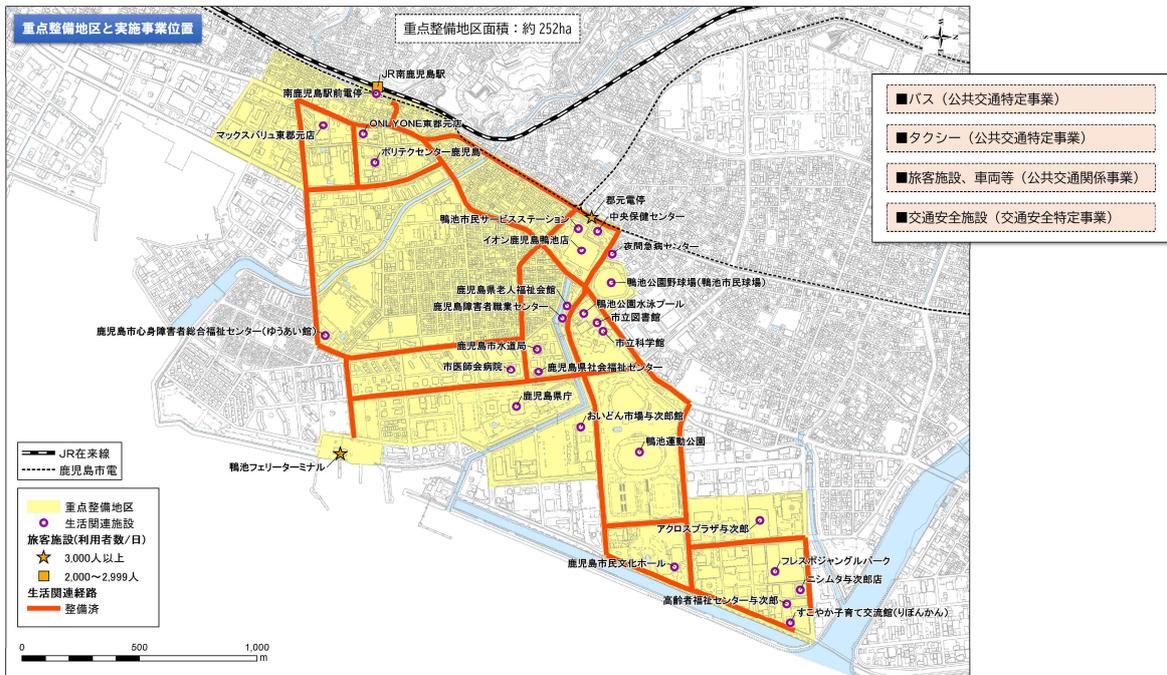
図 2.5 サイクルモデルルート

(4) 第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想

高齢者や障害者等すべての人が安心して移動できる環境を実現するため、第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想（令和4年3月策定）に基づき、重点整備地区（中央地区・鴨池地区・谷山地区）の生活関連経路等において、歩道の段差解消や視覚障害者誘導用ブロック設置等のバリアフリー化に取り組んでいるが、同地区では、利用者の安全性を高めるために、自転車走行空間の整備により歩行者と自転車の適切な分離を図る必要がある。



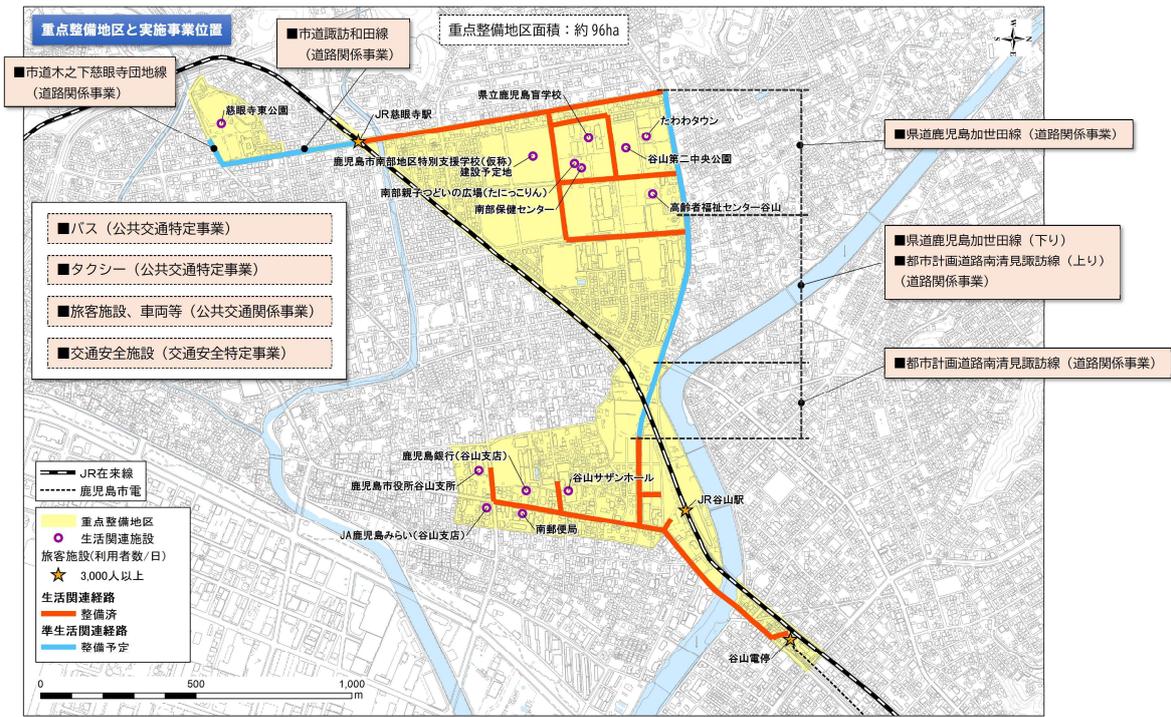
【中央地区】



【鴨池地区】

出典：第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想(R4.3 鹿児島市)

図 2.6 バリアフリー重点整備地区



【谷山地区】

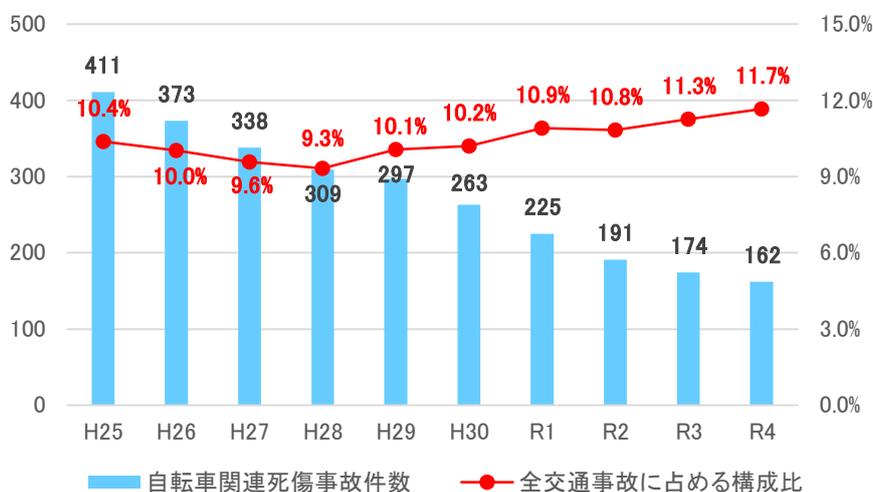
出典：第三次鹿児島市交通バリアフリー基本構想(R4.3 鹿児島市)

図 2.6 バリアフリー重点整備地区

2.1.6 自転車走行空間の課題

(1) 自転車関連事故の推移

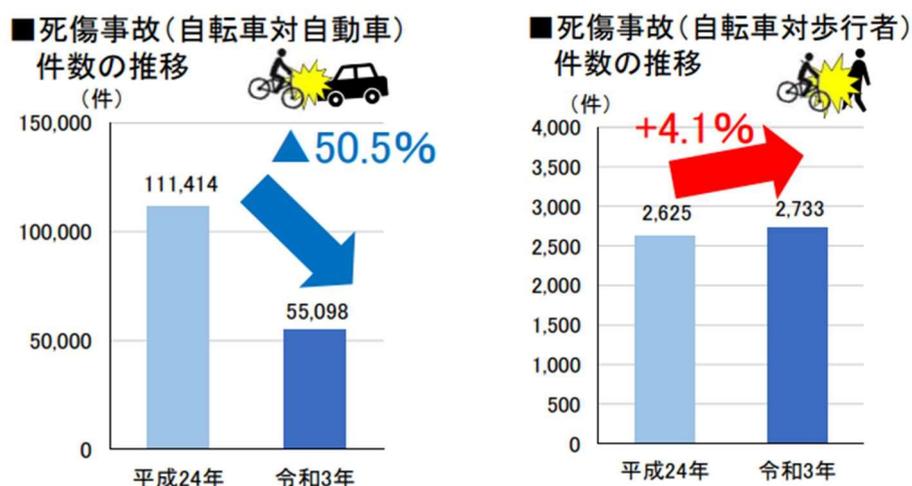
鹿児島市における近年の自転車関連事故件数は減少傾向にある中で、全交通事故に占める構成比は増加傾向にある。



出典:鹿児島県警察

図 2.7 鹿児島市の自転車関連死傷事故件数

自転車関連の死傷事故のうち「自転車対自動車」は大幅に減少しているが、「自転車対歩行者」は増加しており、歩道における自転車と歩行者の交錯を解消する必要がある。



出典:第1回安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会(R5.2 国土交通省)

図 2.8 自転車関連死傷事故件数の推移

(2) 自転車の安全利用について

自転車の基本的な交通ルールを周知するため、平成19年度に「自転車安全利用五則」が策定された。その後、道路交通法の改正によりすべての年齢層に対してヘルメット着用が努力義務化されたことなどを踏まえて令和4年11月に改定された。

改定した 自転車安全利用五則 を守りましょう!

1 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先

「車の仲間」である自転車は、歩道と車道の区別がある道路では車道通行が原則です。車道を通行する場合は、左側に寄って通行しなければなりません。



「普通自転車歩道通行可」の標識・標示がある場合、普通自転車は歩道を通行できます

歩道を通行できる場合は、車道寄りの部分をすぐに停止できる速度で通行します。歩行者の通行を妨げるときは一時停止しなければなりません。



2 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認

信号機のある交差点では、信号に従って安全を確認し通行しましょう。



道路標識等により、一時停止すべきとされている場所では、必ず一時停止し、安全を確認しましょう。



3 夜間はライトを点灯

夜間は必ずライトを点灯しましょう。



4 飲酒運転は禁止

自転車も飲酒運転は禁止です。



5 ヘルメットを着用

自転車を利用するすべての人は、自転車事故による被害を軽減するために、乗車用ヘルメットを着用しましょう。幼児・児童を保護する責任のある人は、幼児・児童を自転車に乗せるときには、乗車用ヘルメットを着用させるようにしましょう。



ヘルメットはあなたの命を守ります!

ヘルメット非着用で自転車事故により亡くなった人の約6割は頭部を損傷しています(平成29年～令和3年合計)。また、ヘルメット非着用時の致死率は、着用時と比べて約2.2倍も高くなっています。自転車事故による被害を軽減するためには、頭部を守ることが大変重要です。

◆自転車乗用中のヘルメット着用状況別の致死率
(平成29年～令和3年合計) (警察庁資料より)

ヘルメット着用
0.26%

ヘルメット非着用
0.59%

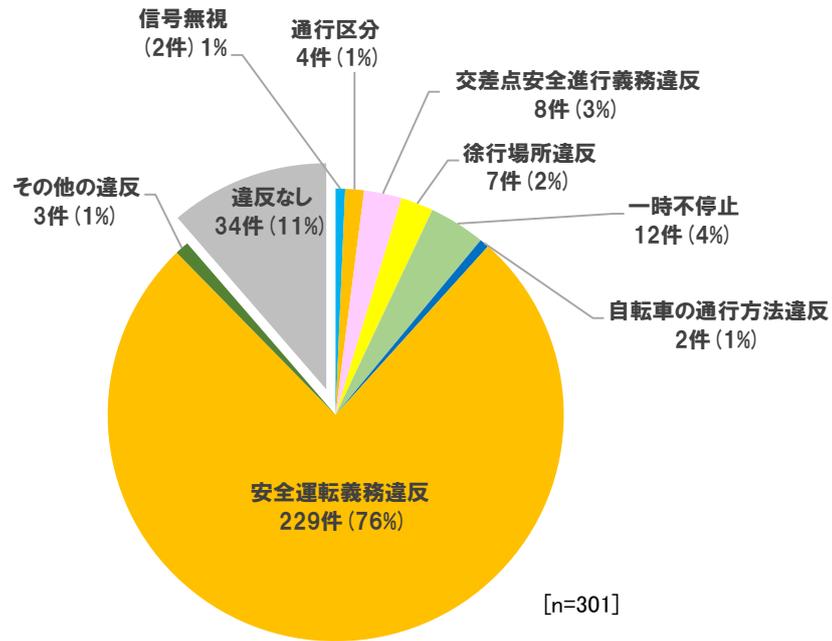
約2.2倍!

※致死率は死傷者のうち死者の占める割合をいう。

出典：鹿児島市HP

図 2.9 自転車安全利用五則（改定後）

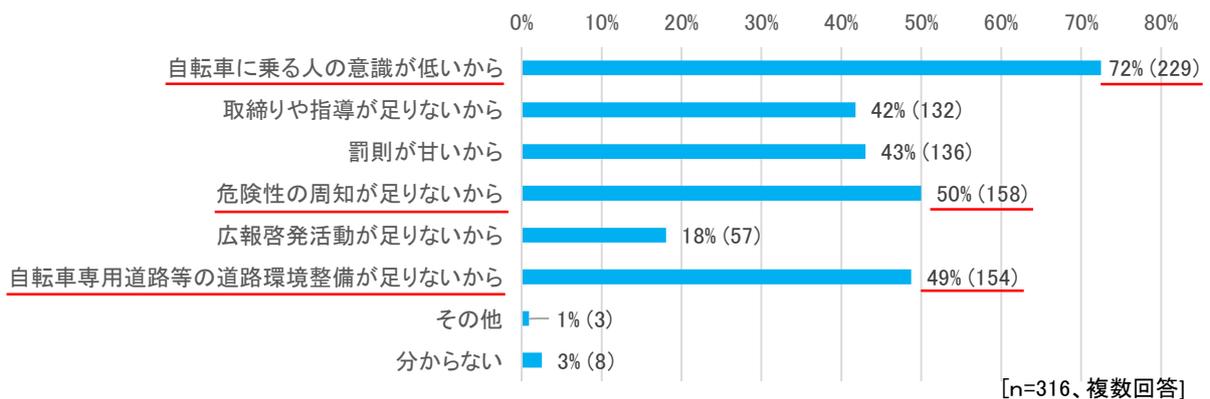
鹿児島県内では、自転車乗用中の人身事故の約9割で、自転車側に交通ルールに反する通行がみられており、自転車利用者の遵法意識の低さが課題となっている。



出典:鹿児島県警察(R4)

図 2.10 自転車乗用中の人身事故における自転車側法令違反

令和5年度に実施したまちかどコメンテーターへのアンケートでは、自転車乗車中の法令違反が多い理由として、「自転車に乗る人の意識が低いから」、「危険性の周知が足りないから」との回答が多く、自転車利用者のマナー、危険性の更なる周知が必要なが分かった。また、「自転車専用道路等の道路環境整備が足りないから」との意見も多く見られ、道路環境の更なる整備が必要ながも分かった。



出典:令和5年度「まちかどコメンテーター」アンケート調査結果

図 2.11 自転車乗車中の法令違反が多い理由

(3) 自転車利用者へのアンケート

概要	自転車の利用状況や課題を把握するため、自転車利用者を対象としたアンケート調査を実施
実施時期	令和5年7月3日～7月28日
対象者	整備予定地区内の自転車利用者 ※市営駐輪場利用者、かごりん利用者、高校生、県庁職員、市役所職員
回答数	1,049人 ※紙面による調査 449人／884人（回収率50.8%） ※WEBによる調査 600人

① 自転車の走行ルートを選択理由

自転車の走行ルートを選択理由として、「歩道が広い」や「歩行者が少ない」と答えた方が多く、走行ルートとして、走りやすい歩道を選択している傾向が確認された。

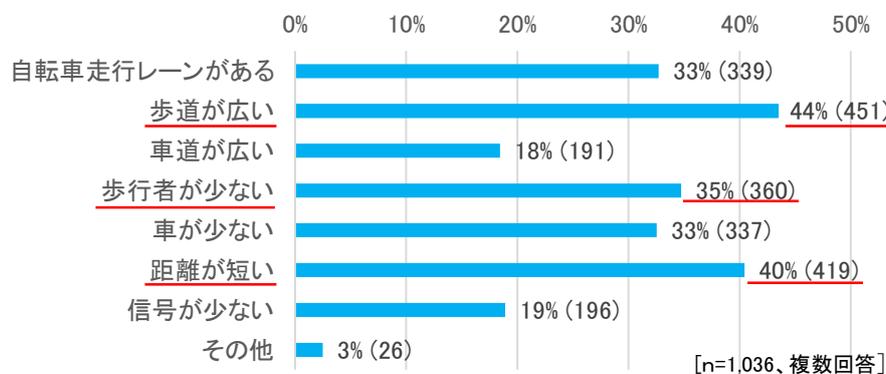


図 2.12 自転車の走行ルートを選択理由

② 歩道付の道路における走行位置

歩道付の道路における走行位置について、前回調査時（H21）と比較して、「車道」や「歩道の車道側」を走行すると回答した割合が増加しているものの、車道を走行する方は約24%に留まっている。

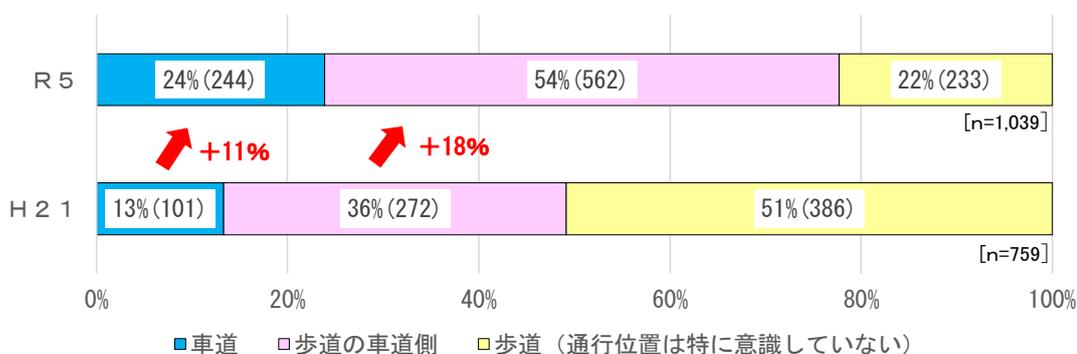


図 2.13 歩道付の道路における走行位置

③ 自転車利用時に危険を感じた場面

自転車利用中に危険を感じた場面として、「歩道での歩行者との接触」や「車道での走行中の車との接触」と回答した方が多く、自動車・自転車・歩行者の適切な分離を推進する必要があることが確認された。また、「道路上の段差等による転倒」との意見も多いことから、道路端部における段差の解消なども合わせて検討する必要があることが確認された。

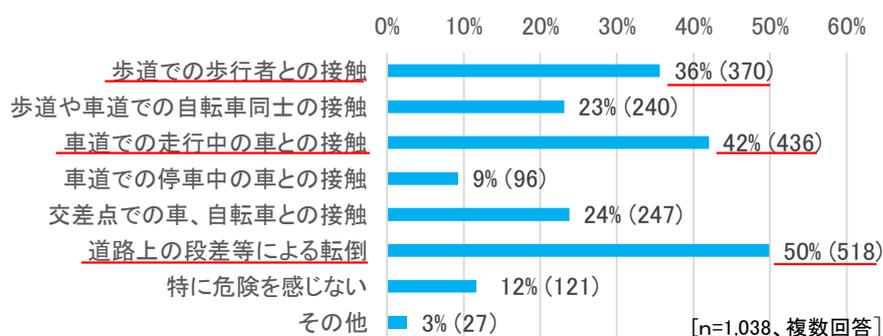


図 2.14 自転車利用時に危険を感じた場面

④ 自転車走行空間の整備意向

自転車専用通行帯などの自転車走行空間の整備を、約 83%の方が希望している。

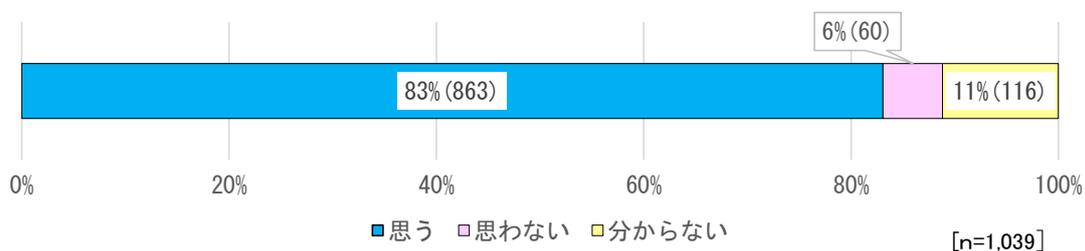


図 2.15 自転車走行空間の整備意向

2.2 本計画の方向性

自転車通行環境の課題と本計画の方向性を以下のとおり整理する。

	主な現状・課題	本計画の方向性
自転車走行空間	<ul style="list-style-type: none"> 本市における自転車関連の死傷事故は減少傾向にあるが、全交通事故に占める構成比は増加している。また、全国的に、自転車対歩行者の死傷事故が増加している。 [P11] シェアサイクルや、本市域内を通過するサイクルモデルルートの設定など、自転車を活用した施策が推進されている。 [P4,7,8] バリアフリー基本構想に基づく生活関連経路等では、利用者の安全性を高めるために歩行者と自転車の適切な分離を図る必要がある。 [P9,10] 前期計画における自転車ネットワーク路線は約89%の整備が完了。 [P6] ガイドラインの改定により、車道通行を基本とした整備形態での整備方針が示されているが、ネットワーク路線の53%は歩道を活用した整備となっている。 [P5,6] 自転車利用者を対象にしたアンケートでは、道路上の段差による転倒や、車道走行時の車両との接触に危険を感じたとの意見が多く確認された。また、多くの方が自転車で歩道を通行している状況であり、歩行者との接触に危険を感じていることから、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を推進する必要がある。 [P14,15] 	<ul style="list-style-type: none"> 安心・安全な自転車利用環境を構築するために、自転車ネットワークのエリアを拡大し、継続的に自転車走行空間の整備を行う。 シェアサイクルやサイクルツーリズムなどの関連施策を踏まえてネットワーク路線を選定し、効果的・効率的に整備を行う。 自転車は車道通行が原則であり、車道上に自転車走行空間を確保することを基本としつつ、道路構造や市民の利用実態等を踏まえ、必要に応じて自転車歩行者道を活用した整備を行うなど、安全に通行できる自転車ネットワークを構築する。
自転車利用のルール・マナー	<ul style="list-style-type: none"> 自転車乗用中の人身事故の約9割で、自転車側に交通ルールに反する通行がみられており、自転車利用者の遵法意識の低さが課題となっている。 [P13] 自転車の歩道通行が常態化している。 [P14] 道路交通法の改正により、全ての年齢層に対する自転車乗用時のヘルメット着用が努力義務化された。 [P3] 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車利用のルール、マナーに関する啓発活動を推進し、自転車の安全利用に対する理解の促進を図る。