

宇部市自転車活用推進計画

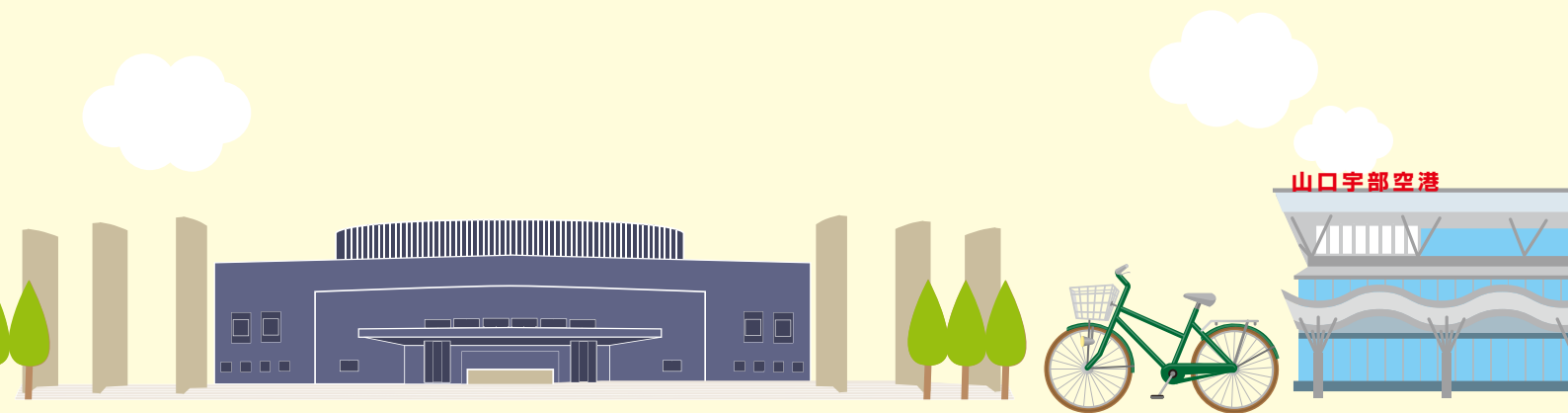
歩行者・クルマと共存できる安心・安全なまちづくり R I D E

R
Run

I
Increase

D
Develop

E
Educate



はじめに

令和3年（2021年）に市制施行100周年という大きな節目を迎える本市は、地方創生の動きを一段と加速させていくことを目的に策定した「第2期宇部市まち・ひと・しごと創生総合戦略」に基づき、魅力あるまちづくりの実現に向けた取り組みの一つとして、自転車レーンの整備やシェアサイクルの導入に向けた実証実験等、自転車の活用を推進しています。

一方で、自転車は多くの皆様にとって身近で便利な交通手段として、環境にやさしく、経済的で、健康増進に役立つ等の優れたメリットがあるため、自転車を活用したまちづくりを推進する動きも全国で広がっています。

このような中、平成29年（2017年）に、自転車活用推進法が施行され、地方自治体は、地域の実情に応じた自転車の活用推進に関する計画の策定に努めるよう求められています。

また自転車は、新型コロナウイルス感染症拡大防止のための「新しい生活様式」を踏まえ、通勤・通学時に3密を回避できる交通手段や自転車観光の推進による地域経済活性化等の有効手段としても期待されています。

これらの動向を踏まえ、本市では、自転車の活用を推進し、歩行者・クルマと共存できる安心・安全なまちづくりを実現するため、「宇部市自転車活用推進計画」を策定しました。

今後、本計画の実現に向け、市民の皆様をはじめ、関係機関・団体の皆様の一層の御理解と御協力をお願い申し上げます。

最後になりましたが、本計画の策定にあたり、御尽力をいただいた「うべ交通まちづくり市民会議」の皆様をはじめ、貴重な御意見や御協力をいただいた市民の皆様に心から御礼申し上げます。

令和2年（2020年）9月



宇部市長 久保田 佑子

宇部市自転車活用推進計画

～ 歩行者・クルマと共存できる安心・安全なまちづくり R I D E ～

－ も く じ －

第1章 計画の概要

1.1	計画策定の背景・目的	1
1.2	計画の構成	2
1.3	計画の基本事項	3
1.3.1	計画の位置付け	3
1.3.2	計画の区域	4
1.3.3	計画の期間	4

第2章 近年の自転車情勢

2.1	自転車関連施策の変遷と交通ルール	5
2.1.1	自転車施策のこれまでの取組	5
2.1.2	自転車の交通ルール	6
2.2	自転車の利用状況と事故の発生状況	12
2.2.1	自転車の利用状況	12
2.2.2	自転車関連事故の発生状況	18
2.2.3	自転車事故の高額賠償事例	20
2.2.4	自転車保険	21
2.3	自転車のメリット ～け・い・しゃ・りよ・う～	24

第3章 宇部市における自転車利用の現状と課題

3.1	宇部市における自転車の利用状況と事故の発生状況	27
3.2	宇部市の自転車に関連する取組	31
3.2.1	自転車利用環境に関する取組	31
3.2.2	自転車の利用促進に関する取組	34
3.2.3	自転車の安全対策・意識に関する取組	43
3.3	自転車利用に関する市民の意識調査	45
3.3.1	アンケート調査の概要	45
3.3.2	アンケート調査の結果	46
3.4	課題の整理	58



第4章 計画の基本方針 ～RIDE～

4.1 基本方針	59
4.2 計画の推進	62
4.3 計画におけるSDGsの活用	63
4.4 新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」への対応	65

第5章 計画の実施 ～施策と講ずべき措置～

5.1 走る (Run) ～安全で快適に楽しく通行できるまちづくり～	67
5.1.1 安全で快適な自転車ネットワーク計画の策定	68
5.1.2 安全で快適な自転車通行空間の創出	94
5.1.3 鉄道・バス利用に対応した駐輪環境の整備	97
5.2 増やす (Increase) ～市民が健康で活力ある社会づくり～	98
5.2.1 健康づくりに繋がる自転車利用の推進	99
5.2.2 健康増進に関する特典の充実	102
5.3 広がる (Develop) ～自転車で新たに広がる地域づくり～	103
5.3.1 自転車活用による観光・地域振興の促進	104
5.3.2 災害時における自転車活用の促進	116
5.4 学ぶ (Educate) ～歩行者・クルマと共存できる意識づくり～	117
5.4.1 様々な機会を活用した交通安全啓発	118
5.4.2 安全に乗るための意識啓発	122

第6章 計画の実現に向けて ～計画の推進～

6.1 計画の推進体制	124
6.2 計画の評価指標	125
6.3 計画の実施スケジュールとフォローアップ	126



第1章 計画の概要

1.1 計画策定の背景・目的

自転車は、経費の節約、交通混雑の影響を受けないことによる移動時間の節約、二酸化炭素（CO₂）排出抑制に繋がる環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等の利用メリットがあり、身近で便利な交通手段として多くの市民が利用しています。近年では、スポーツ自転車、電動アシスト自転車やタンDEM自転車等の普及が進み、さらに、レンタサイクルやシェアサイクルの普及、災害時の移動手段としての活用等、自転車利用の多様化が進んでいます。このように、自転車は、人にも環境にも優しい移動手段として、日々の生活や余暇活動等、様々な場面で利用されています。

これまでの自転車の安全利用に関する取り組みとして、国は、自転車通行空間の整備、交通事故対策や放置自転車対策等を推進してきたところであり、本市においても同様な取り組みを行ってきました。しかしながら、近年の自転車関連事故件数は、全国で減少傾向にあるものの年間約80,000件（令和元年度（2019年））、宇部市でも毎年約400件発生しており、自転車通行空間の不足をはじめ、自転車の基本的なルールの周知不足、さらに放置自転車の常態化等、自転車に関連する多くの課題に直面しています。

このような中、国は、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、国民の健康増進を図ること等の新たな課題に対応するため、自転車の利用を増進し、交通におけるクルマへの依存の程度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」（平成28年（2016年）法律第113号、以下「法」という。）を平成29年（2017年）5月1日に施行しました。

その後、法第9条に基づき、国の「自転車活用推進計画」が、平成30年（2018年）6月8日に閣議決定されました。また、法第10条及び第11条に基づき、都道府県・市町村（特別区を含む。）は、国の自転車活用推進計画を考慮しつつ、地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるよう努める旨が規定されています。

こうした動向を踏まえ、本市は、歩行者・クルマと共存できる安心・安全なまちを目指すため「宇部市自転車活用推進計画」を策定するものです。





1.2 計画の構成

本計画は、全6章で構成されており、以下に各章の概要を示します。

第1章 計画の概要

計画策定の背景と目的、計画の位置付け、区域、期間、関連する計画等、前提となる諸条件を示します。

第2章 近年の自転車情勢

自転車施策の変遷と交通ルール、自転車の利用状況、事故の発生状況、高額賠償事例、自転車保険、及び自転車のメリットを示します。

第3章 宇部市における自転車利用の現状と課題

本市の自転車利用状況と事故の発生状況を示し、これまでの自転車に関連する取り組みと市民の意識調査結果（アンケート）を示します。これらを踏まえて、自転車利用環境の現状を分析し、課題を整理します。

第4章 計画の基本方針 ～R I D E～

第3章で整理した課題の対策として4つの目標を掲げ、本市が定める基本方針「R I D E」を示し、各施策を体系的に整理します。



第5章 計画の実施 ～施策と講ずべき措置～

第4章で示した各施策の詳細について説明します。

- **走る (Run)** では、自転車ネットワーク路線の選定と実施の事業計画を示すとともに、駐輪環境整備や放置自転車対策の詳細を示します。
- **増やす (Increase)** では、自転車通勤の推進、健康増進効果の広報活動等、自転車利用者を増やす施策の詳細を示します。
- **広がる (Develop)** では、サイクリング環境の充実、広域サイクリングルートの整備推進や多様な自転車活用等の施策の詳細を示します。
- **学ぶ (Educate)** では、交通安全教室の拡充・充実、安全啓発活動の推進や自転車を安全に乗るための意識啓発について詳細を示します。

第6章 計画の実現に向けて ～計画の推進～

計画の推進について、PDCAサイクルの考え方を取り入れ、計画の目標値と、目標達成に向けた実施スケジュールを示します。

1.3 計画の基本事項

1.3.1 計画の位置付け

本計画は、法第11条に基づいて定めるもので、上位計画である国、山口県の自転車活用推進計画及び本市の関連計画との整合・連携を図り、本市の自転車政策に関する最上位計画として位置付けます。

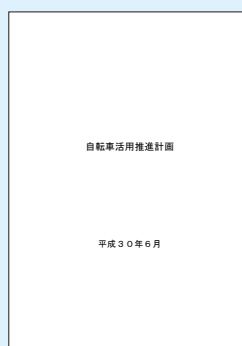
上位計画

国 自転車活用推進計画
(平成30年(2018年)6月策定)

整合

山口県自転車活用推進計画
(令和元年(2019年)12月策定)

整合



宇部市自転車活用推進計画



宇部市の関連計画



- 宇部市にぎわいエコまち計画
- 宇部市都市計画マスタープラン
- 第二次宇部市環境基本計画
- 第10次宇部市交通安全計画
- 第四次宇部市総合計画後期実行計画
- 宇部市地域公共交通網形成計画
- 第2期宇部市まち・ひと・しごと創生総合戦略
- 宇部市立地適正化計画
- 宇部市中心市街地活性化基本計画 等





1.3.2 計画の区域

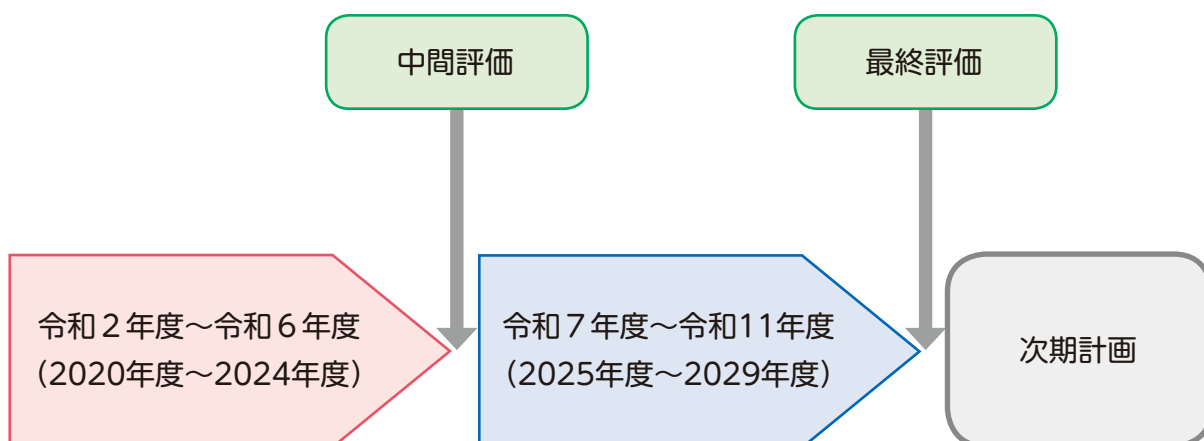
計画区域は、宇部市全域としますが、**第5章 5.1**の自転車ネットワーク計画については、市内中心部において優先的計画エリアを設定し、実施することとします。

1.3.3 計画の期間

計画期間は、令和2年度（2020年度）～令和11年度（2029年度）までの10年間とします。

また、令和6年度末（2024年度末）に施策の目標達成状況を確認し、必要に応じて計画の見直しを行います。計画完了となる10年後（2029年度）には計画全体を評価し、次期計画に向けた計画見直しを行います。

なお、自転車に関連する計画の改定等があった場合は、適宜計画の見直しを行います。



第2章 近年の自転車情勢

2.1 自転車関連施策の変遷と交通ルール

2.1.1 自転車施策のこれまでの取組

自転車歩行者道の整備により、自転車とクルマの分離を推進した時代から、自転車は「車両」であることの徹底を図り、原則、車道を通行しなければならない時代へと変化しました。これまでの主な自転車施策の取り組みを、表2.1に示しています。

表2.1 主な自転車施策の取組

時期	主な自転車施策の内容
昭和35年 (1960年)	道路交通法の公布・施行により、 自転車は軽車両として車道左側の走行が原則 となった。
昭和45年 (1970年)	交通事故死者数が16,765人に達し、「交通戦争」と呼ばれる状態 を背景として、公安委員会が支障が無いと認めた場合に歩行者の通行を妨げないような速度と方法で 自転車の歩道通行を可能とする交通規制が導入 された。それ以降、自転車歩行者道の整備等により自転車と自動車の分離を推進。
平成19年7月 (2007年)	普通自転車の歩道通行要件の見直しとともに、「自転車の安全利用の促進について」(自転車安全利用五則を添付)が 交通安全対策本部により決定 された。
平成23年10月 (2011年)	警察庁は、自転車は「車両」であることの徹底を基本的な考え方とし、 自転車と歩行者の安全確保を目的とした総合的な対策を調達 した。
平成24年11月 (2012年)	各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進められるよう、 国土交通省及び警察庁が、共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン※」 を策定した。
平成27年6月 (2015年)	改正道路交通法の施行により、 自転車運転者講習の対象となる危険行為14項目が規定 された。
平成28年7月 (2016年)	「自転車ネットワーク計画策定の早期発展」と「安全な自転車通行空間の早期整備」に向け、平成28年3月の「安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会」からの提言を受け、 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン※」 が改定された。
平成29年5月 (2017年)	「自転車活用推進法」 が施行された。
平成30年6月 (2018年)	「自転車活用推進計画」 が閣議決定された。
令和2年6月 (2020年)	改正道路交通法の施行により、 自転車運転者講習の対象となる危険行為「妨害運転」 が追加規定された。

※安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（以下、ガイドラインとする）





2.1.2 自転車の交通ルール

自転車は、道路交通法では軽車両に位置付けられており、「車のなかま」です。道路を通行するときは、「車」として、交通ルールを遵守するとともに交通マナーを実践する等の、安全運転が必要です。また、クルマの運転者は自転車が車道を走る車両であることを認識し、自転車との安全な共存のため、相手を思いやる意識改革が必要です。

参考 自転車安全利用五則



【出典：国土交通省HP】

(1) 自転車は、車道が原則、歩道は例外

道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられています。したがって、車道と歩道の区別があるところは車道通行が原則です。

《歩道を通行できる場合》

- 道路標識や道路標示によって歩道を通行することができることとされているとき

「普通自転車歩道通行可」 を示す道路標識



- 道路標示で普通自転車が通行する部分が指定されている場合はその部分を徐行して進行します。
- 普通自転車通行部分の指定がない場合は歩道の中央から車道寄りの部分を徐行して進行します。
- 歩行者の進行を妨げることとなる場合は一時停止しなければなりません。

- 13歳未満の子ども
- 70歳以上の高齢者
- 車道通行に支障がある身体障害者
- 車道又は交通の状況に照らして、自転車の通行の安全を確保するため、歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき

(2) 車道は左側を通行

自転車は、道路の左側の端に寄って通行しなければなりません。

【罰則】 3か月以下の懲役又は5万円以下の罰金（右側を通行した場合）

(3) 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

歩道では、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければなりません。また、歩行者の通行を妨げることになる場合は、一時停止をしなければなりません。

【罰則】 2万円以下の罰金又は科料

(4) 安全ルールを守る

●飲酒運転の禁止

自転車も飲酒運転は禁止です。

【罰則】 5年以下の懲役又は100万円以下の罰金（酒酔い運転の場合）





●二人乗りの禁止

二人乗りは禁止です。ただし、運転者が16歳以上で、かつ、次の場合には二人又は三人で乗ることができます。

【罰則】 5万円以下の罰金

<二人乗りできる場合>

- 6歳未満の者を幼児用座席に乗車させている場合
- 4歳未満の者をひも等で確実に背負っている場合

<三人乗りできる場合>

- 幼児二人同乗用自転車の幼児用座席に6歳未満の者二人に乗車させている場合
- 幼児二人同乗用自転車の幼児用座席に6歳未満の者一人に乗車させ、かつ、4歳未満の者をひも等で確実に背負っている場合

●並進の禁止

他の自転車と並んで通行することはできません。ただし、「並進可」の道路標識がある道路では、2台までに限って並んで通行することができます。

「並進可」を示す道路標識



【罰則】 2万円以下の罰金又は科料

●夜間はライトを点灯

夜間は、前照灯及び尾灯（又は反射器材）をつけてください。

【罰則】 5万円以下の罰金

●信号遵守

信号は必ず守ってください。「歩行者・自転車専用信号機」がある場合は、その信号に従ってください。

【罰則】 3か月以下の懲役又は5万円以下の罰金

●交差点での一時停止・安全確認

一時停止の標識は必ず守ってください。また、狭い道から広い道に出るときは、必ず徐行して安全確認をしてください。

【罰則】 3か月以下の懲役又は5万円以下の罰金

(5) 子どもはヘルメットを着用

幼児・児童を保護する責任のある方は、幼児を幼児用座席に乗せるときや幼児・児童が自転車を運転するときは、幼児・児童に乗車用ヘルメットをかぶらせるようにしましょう。

参考 その他のルール**●傘さし運転等の禁止**

傘をさしたり、物を持ったり等、視野を妨げ又は安定を失うおそれがある方法で自転車を運転してはいけません。

【罰則】 5万円以下の罰金

●携帯電話の使用禁止

自転車を運転するときは、携帯電話を持って通話や操作、又は画面を注視してはいけません。

【罰則】 5万円以下の罰金

●イヤホン等の使用禁止

イヤホン等を使用してラジオ等を聴く等、安全な運転に必要な交通に関する音又は声が聞こえないような状態で自転車を運転してはいけません。

【罰則】 5万円以下の罰金





参考 改正道路交通法が施行されました（あおり運転厳罰化）

近年、クルマのあおり運転が問題視されていますが、従来の道路交通法には、あおり運転の取り締まりの規定がないのが実情です。

令和2年6月30日に施行された改正道路交通法では、あおり運転を「妨害運転罪」として明確に規定し、他の車両の通行を妨げる目的の「車間距離不保持」や「急な割り込み」「不必要な急ブレーキ」等を、あおり運転として取り締まることとされました。

さらに、**あおり運転の処罰の対象は、自転車にも拡大**され、他の車両を妨害する目的で執拗にベルを鳴らす等、自転車のあおり運転も「危険行為」として規定されました。

《妨害運転の想定されている7行為》

- 逆走して進路をふさぐ
- 幅寄せ
- 進路変更
- 不必要な急ブレーキ
- ベルをしつこく鳴らす
- 車間距離の不保持
- 追い越し違反



これらは、自転車が自転車や歩行者に行うものだけでなく、自転車がクルマに対して行うものも含まれます!!

参考 自転車運転者講習制度

《自転車運転者講習》

平成27年（2015年）6月1日から、交通の危険を生じさせるおそれのある一定の違反行為（危険行為）を反復して行った自転車の運転者に対し、自転車運転者講習を実施しています。

《危険行為15項目》



【出典：警察庁交通局HP】

《自転車運転者講習の流れ》

- ①自転車運転者が危険行為を繰り返す
- ②交通の危険防止のため、都道府県公安委員会が自転車運転者に講習を受けるように命令（受講命令）
- ③講習の受講
 - 講習時間：3時間
 - 講習手数料：6,000円（標準額）

【罰則】 受講命令に違反した場合・・・5万円以下の罰金





2.2 自転車の利用状況と事故の発生状況

全国における自転車の利用状況、自転車関連事故の発生状況について示します。また、自転車事故による高額賠償事例が増えていることを受け、その事例を紹介するとともに、近年、重要性が高まっている自転車保険について、内容と加入状況について示します。

2.2.1 自転車の利用状況

(1) 自転車保有台数と利用目的

全国の自転車保有台数は増加傾向にあり、自動車保有台数と同程度となっています。

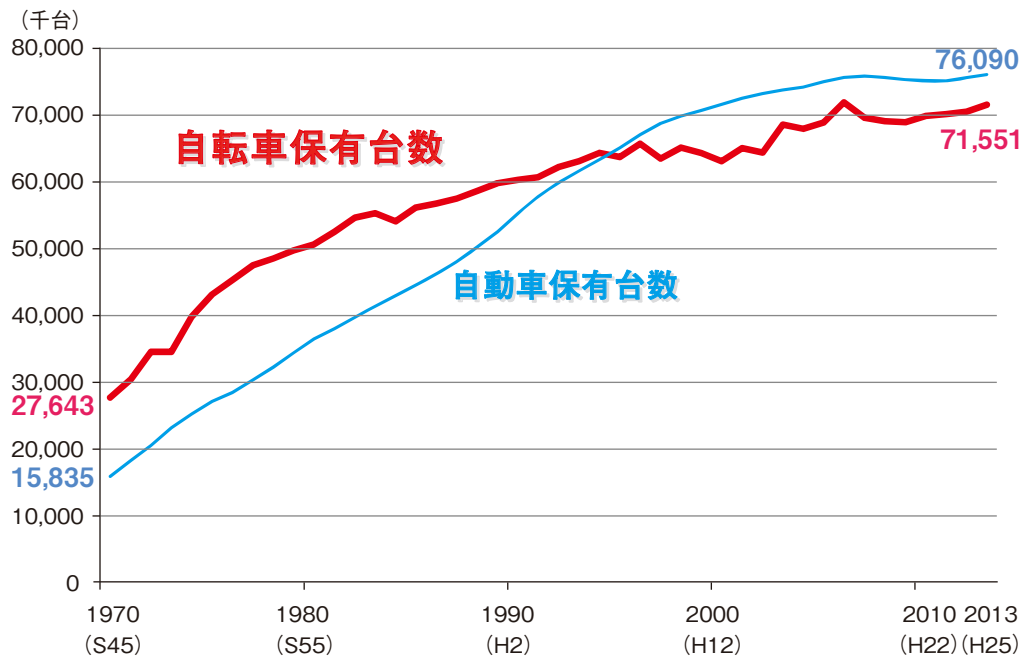


図2.1 自転車保有台数の推移 【出典：ガイドライン】

自転車先進国である欧米諸国と比較しても高い水準となっています。

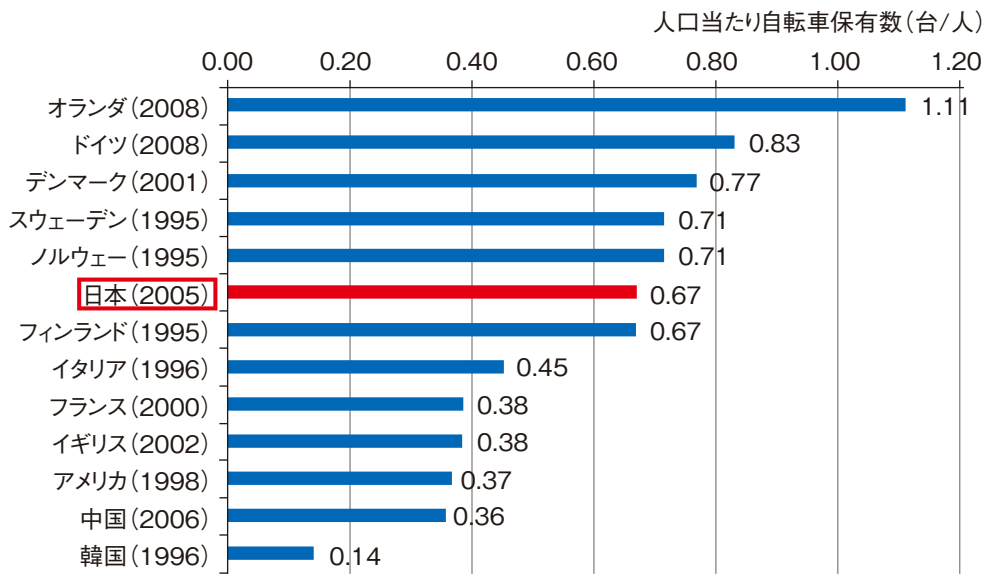


図2.2 人口あたりの自転車保有台数（国際比較）【出典：ガイドライン】

近年は、「スポーツ車」、「電動アシスト車」の販売台数が伸びています。

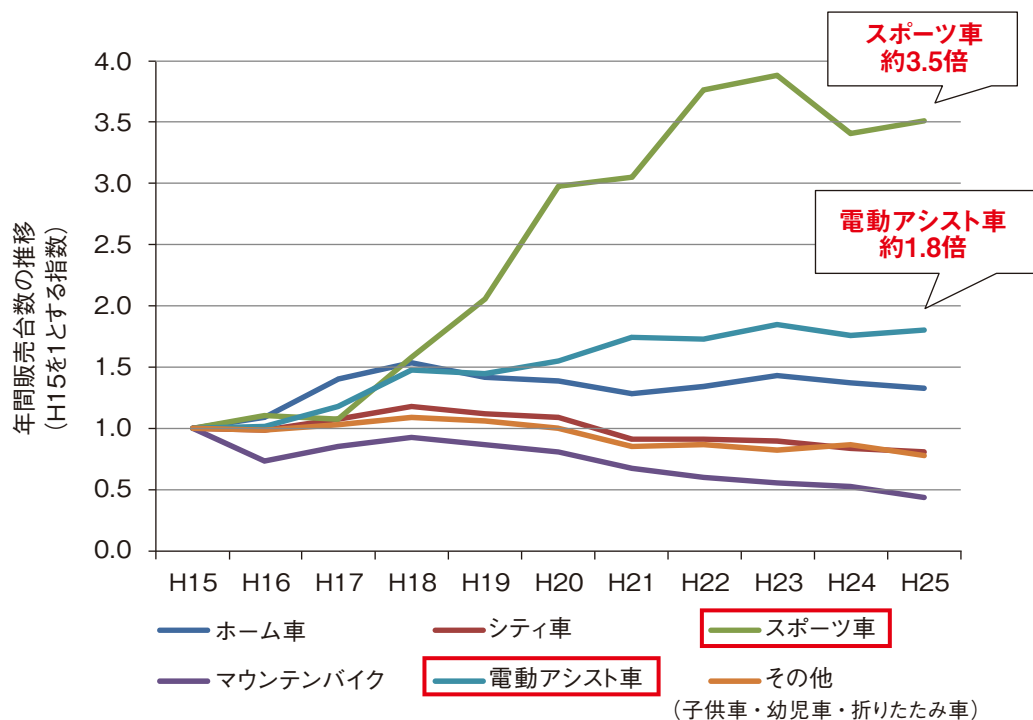


図2.3 1店舗あたりの車種別販売台数の推移【出典：ガイドライン】





自転車を日常的に利用する理由として、健康向上、コスト削減、ストレス解消、環境負荷軽減が挙げられる等、自転車利用に対するニーズが多様化しています。

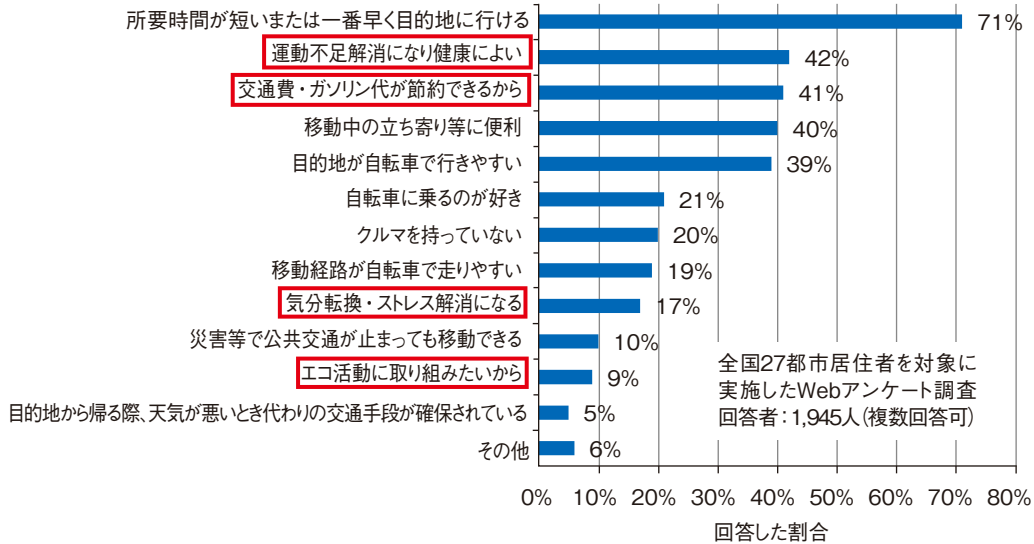


図2.4 自転車を日常的に利用する理由 【出典：ガイドライン】

東日本大震災を契機に、自転車の利用機会が増えており、避難時の移動手段としても期待されています。

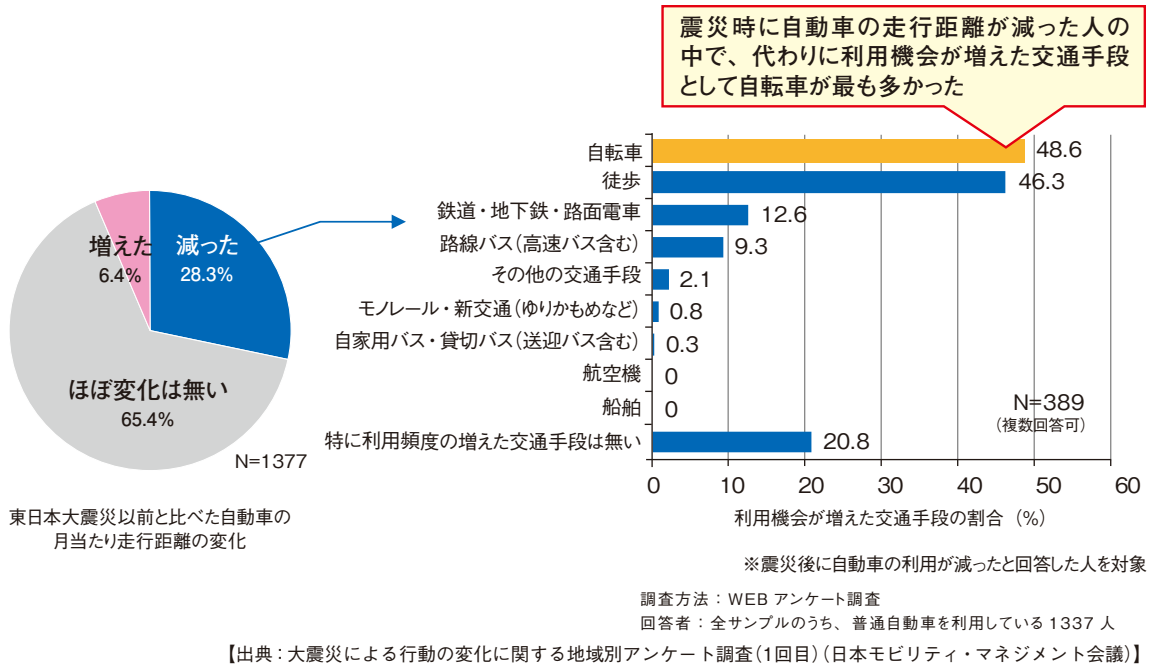


図2.5 東日本大震災後に利用機会が増えた交通手段 【出典：ガイドライン】

参考 自転車の重要性

自転車保有台数は、自転車先進国である欧米諸国と比較しても高い水準にあり、日本において自転車は、日常生活において重要な移動手段となっています。

自転車活用推進法制定後、自治体では、「市街地の活性化」や「観光振興」を目的に、自転車を活用した「まちづくり」の新たな取り組みが進展（利用から活用へ）する等、自転車利用の幅が広がりを見せており自転車が注目を集めています。

(2) 自転車分担率

日本における代表交通手段分担率を見ると、自転車の分担率は13%であり、自転車先進国の欧米諸国と比較しても高い水準となっています。

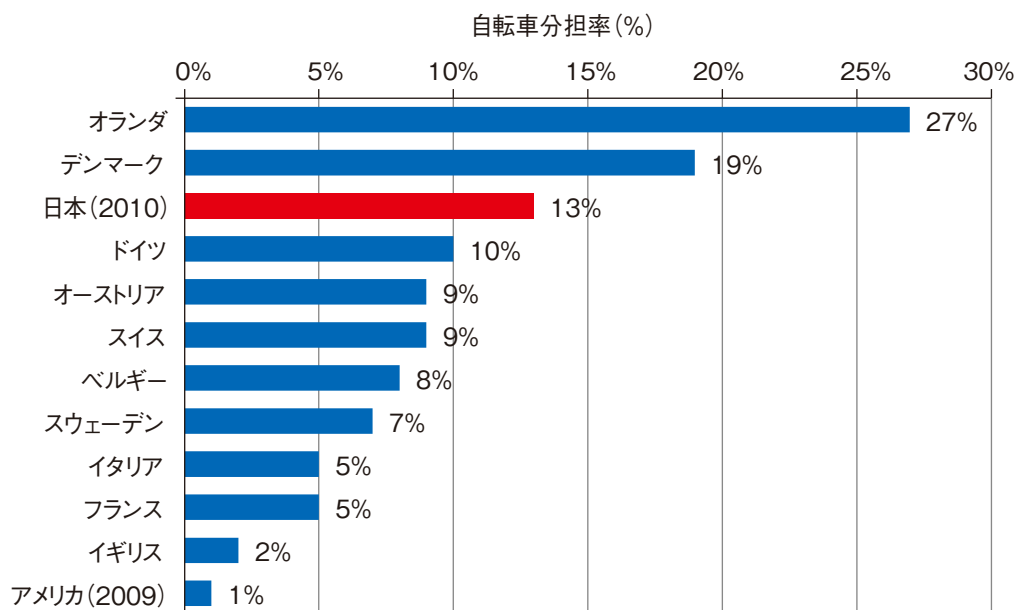


図2.6 自転車分担率の国別海外比較 【出典：ガイドライン】





都市規模別で見ると、地方都市圏は三大都市圏に比べて、自動車分担率が高く、クルマへの依存度が高い状況にあります。

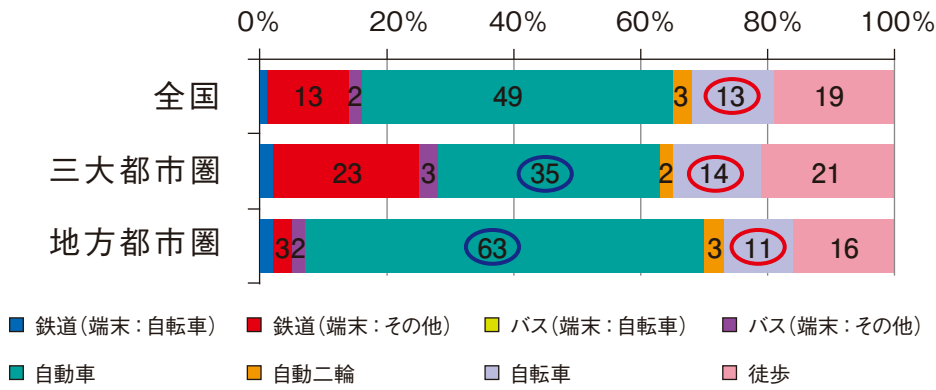


図2.7 代表交通手段分担率 【出典：ガイドライン】

性別や年齢別の自転車利用状況を見ると、男性では19歳までの利用が多く、女性においては各年代で幅広く利用されています。

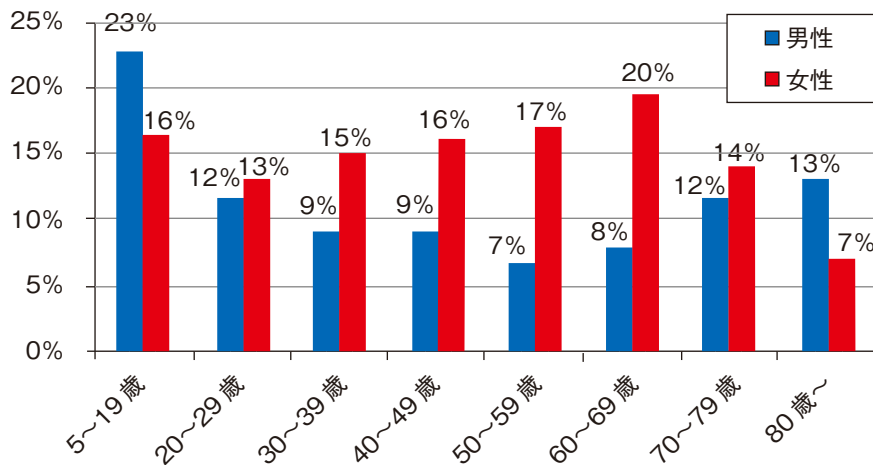


図2.8 性別・年齢層別自転車分担率（全国、平日） 【出典：ガイドライン】

移動距離帯別に見ると、自転車は5 km未満の自転車分担率が20%となっており、日常生活において重要な移動手段として使用されています。

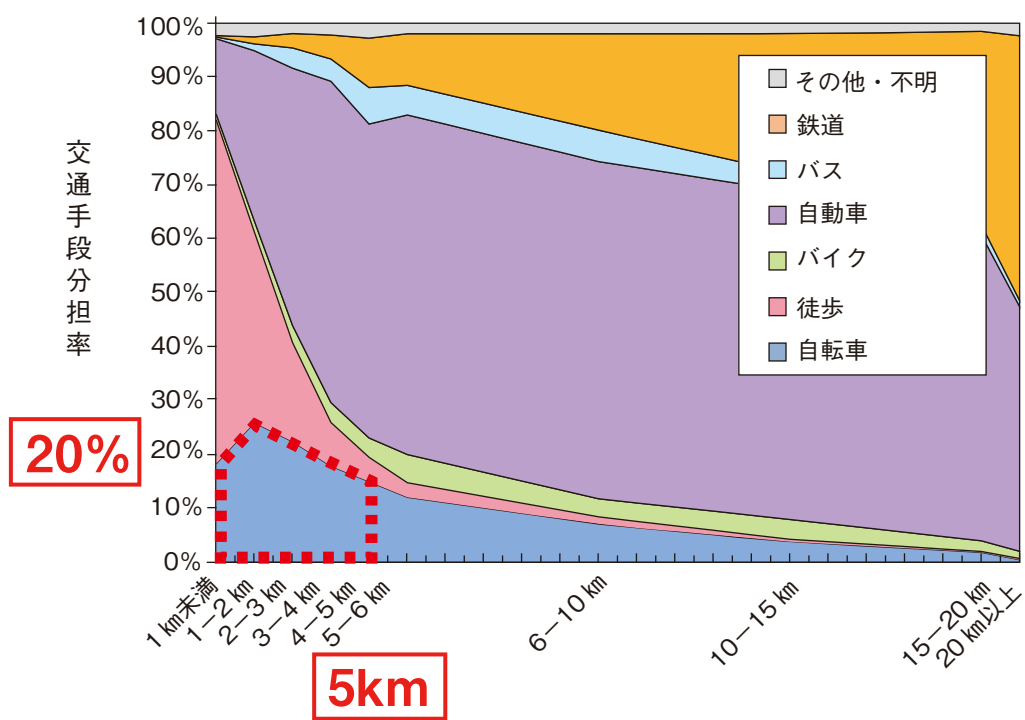


図2.9 移動距離別帯別代表交通分担率 (全国、平日) 【出典：ガイドライン】

参考 クルマ依存から自転車への移行に対する課題

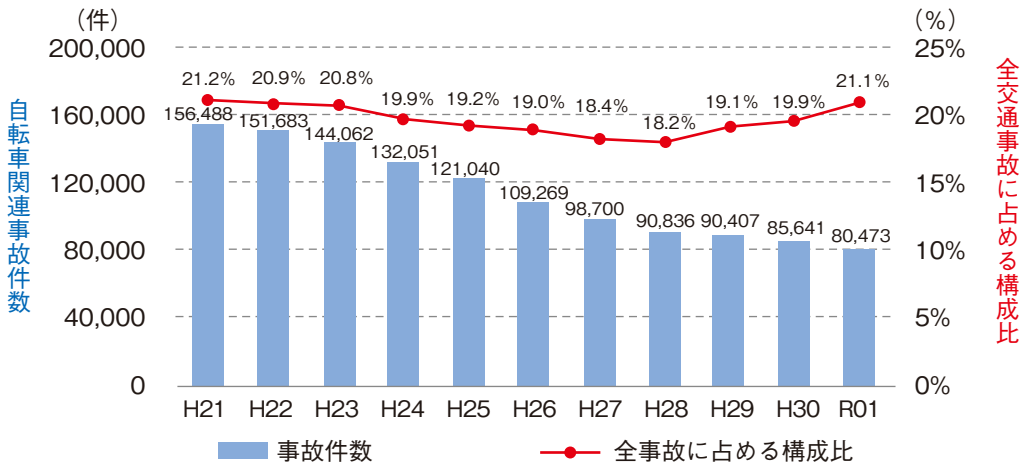
全国のクルマ依存は高く、相対的に自転車分担率が低い状況となっています。自転車は、日常生活において重要な移動手段であるため、多様な利用者が安全・安心して共存できる通行空間の確保や、すべての道路利用者に自転車の利用ルールの周知・徹底等、ハード・ソフト両面からの取り組みが必要となっています。





2.2.2 自転車関連事故の発生状況

自転車関連事故件数は減少傾向にあります。全交通事故に占める自転車関連事故の構成比は約20%前後で横ばい傾向が続いています。



※自転車乗用者が第一当事者・第二当事者となった事故を計上した。ただし、自転車相互事故は1件として計上した。以下同じ。

図2.10 自転車関連事故件数及び全交通事故に占める構成比の推移
【出典：警察庁交通局HP】

「自転車対自動車」事故のうち、出会い頭衝突による事故が56%で最も多く発生しています。このような事故では、自転車側にも安全不確認や一時不停止等の違反が多く見受けられます。

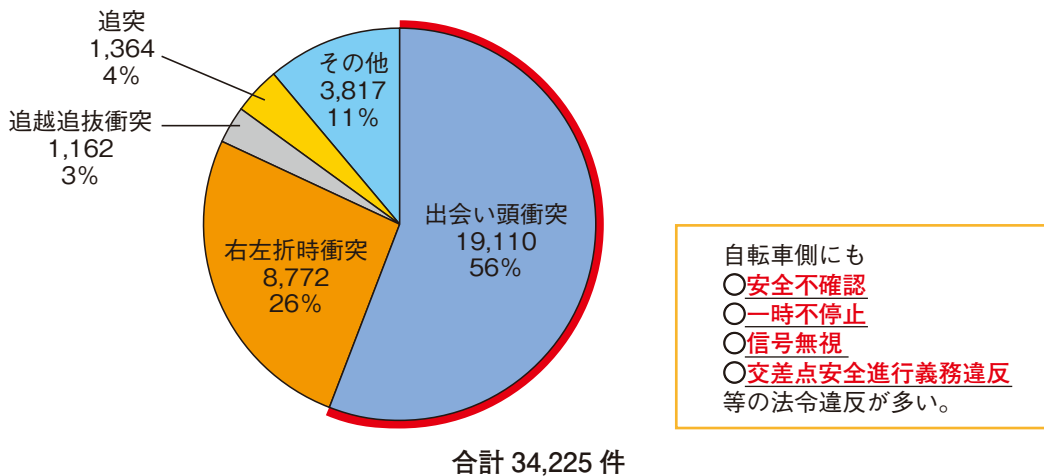


図2.11 事故類型別「自転車対自動車」死亡・重傷事故件数
(平成27年～令和元年合計) 【出典：警察庁交通局HP】

ヘルメット非着用時の致死率は、ヘルメット着用時に比べて約2.4倍高くなっています。

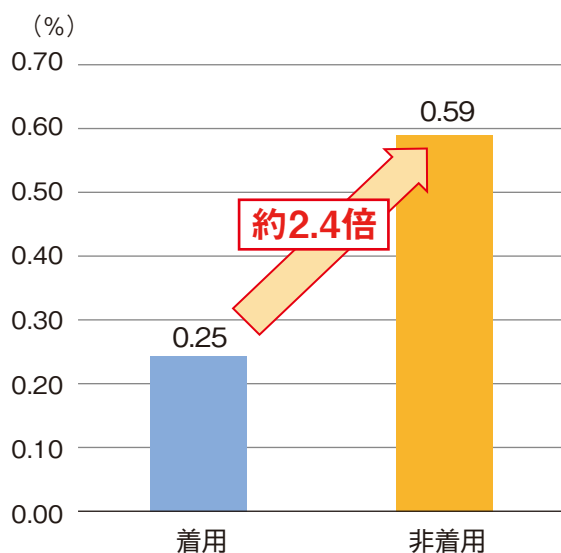


図2.12 ヘルメット着用状況別の致死率（平成27年～令和元年合計）
【出典：警察庁交通局HP】

参考 自転車関連事故防止のための課題

自転車関連事故を防止するため、交通ルールを守らなかった場合の危険性を広く周知するとともに、自転車損害賠償責任保険等の加入促進、ヘルメットの被害軽減効果の周知・広報活動が必要です。





2.2.3 自転車事故の高額賠償事例

自転車は、利便性のある身近な交通手段であるがゆえに、事故も発生しやすく、およそ6分に1件の割合で自転車事故が発生しているのが実情です。自転車利用が活性化する一方で、自転車側の過失による歩行者との衝突により歩行者が死亡若しくは重度の障害を負い、高額な損害賠償費が請求される事例も発生しています。また、子供が自転車事故を起こすと親が責任を負う場合があるということを示した賠償例でもあります。

《賠償事例》

事例1：賠償額9,521万円（神戸地方裁判所、平成25年7月4日判決）

《事故の概要》

当時、11才の男児が夜、自転車で走行していたところ、歩道と車道の区別のない道路において歩行していた62才の女性と正面衝突しました。その女性は、頭の骨を折る等し、意識が戻らない状態となりました。

事例2：賠償額9,266万円（東京地方裁判所、平成20年6月5日判決）

《事故の概要》

当時、男子高校生が昼間の時間帯に、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ていたところ、対向車線を自転車で直進していた24才の男性会社員に衝突したものです。衝突をされた男性会社員には言語機能の喪失等の重大な障害が残りました。

事例3：賠償額6,779万円（東京地方裁判所、平成15年9月30日判決）

《事故の概要》

男性が夕方の時間帯にペットボトルを片手に持ってスピードを落とさずに下り坂を走行して交差点に進入したところ、横断歩道を横断中だった38才の女性と衝突しました。女性は脳挫傷等で3日後に死亡しました。

事例4：賠償額5,438万円（東京地方裁判所、平成19年4月11日判決）

《事故の概要》

男性が昼間の時間帯、信号無視をして速いスピードで交差点に進入し、青信号で横断歩道を横断中だった55才の女性と衝突しました。女性は頭蓋内損傷等で11日後に死亡しました。

事例5：賠償額4,746万円（東京地方裁判所、平成26年1月28日判決）

《事故の概要》

男性が昼間の時間帯、信号無視をして赤信号で交差点を直進し、青信号で横断歩道を歩行中だった75才の女性に衝突。女性は脳挫傷等で5日後に死亡しました。

2.2.4 自転車保険

自転車は、利便性が高い乗り物ですが、万一の事故に備え自転車保険へ加入しておくことが重要です。自転車保険は、自転車運転中のケガで入院・通院した場合のご自身の補償と、相手にケガを負わせてしまった場合の損害賠償に備えることができる保険で、利用者自身が保険に加入する必要があります。



(1) 自転車保険の種類

自転車保険は、TSマーク付帯保険と個人賠償責任保険の2種類があります。

《TSマーク付帯保険》・・・自転車の車体に付帯する保険

- TSマーク付帯保険は、自転車安全整備店で、自転車安全整備士が自転車の点検整備を行い、安全性を確認後、TSマークを貼ってもらうことで自動的に保険に入ったことになります。料金は、1,000円～2,000円程度です。
- TSマークには、青色マーク（第一種）と赤色マーク（第二種）があり、補償内容及び点検料が異なります。
- TSマーク自転車保険は、自転車に乗った家族や友人等も補償の対象になりますが、補償対象は自転車に搭乗中の事故に限定されます。

※TSマークの有効期間は1年で、毎年点検整備を受けて更新する必要があります。

第一種TSマーク (青色マーク)	第二種TSマーク (赤色マーク)
	
(3.0×5cm)	(3.5×5cm)



補償内容		TSマーク	
		青色	赤色
傷害補償	死亡もしくは重度後遺障害 (1～4級)	30万円	100万円
	入院15日以上	1万円	10万円
賠償責任補償	死亡もしくは重度後遺障害 (1～7級)	1,000万円	1億円
被害者見舞金	入院15日以上		10万円





《個人賠償責任保険》・・・自転車事故に備えた自転車利用者向けの保険

自転車搭乗中のケガの補償のほか、相手にケガを負わせてしまった場合に備える保険であり、自転車搭乗中以外の賠償事故への補償にも対応しています。自転車による高額賠償事故が増える傾向にある中、万が一の事故に備えることが大切です。参考として、表2.1に自転車保険の一覧を示します。

参考 自転車事故の備え



【出典：自転車活用推進本部】

表2.1 自転車保険加入料金の参考一覧（例）

保険会社		A社	B社	C社	D社	E社	F社	G社
保険料（ひと月あたり）		103円	359円	100円	250円	333円	470円	590円
自転車で相手にケガをさせた	個人賠償補償	1億円	1億円	1億円	1億円	3億円	1億円	3億円
	示談代行	○	○	○	○	○	○	○
自転車で自分がケガをした	入院日額	－	－	2,000円	2,500円	4,000円	6,000円	12,000円
	通院日額	－	－	－	－	－	1,000円	2,000円
自転車が故障した	自転車ロードサービス	×	○	×	×	×	×	○

保険会社のHPを参考に作成しています。

(2) 自転車保険の加入状況

自転車事故の加害者に高額な賠償請求を命じる判決が複数出ていることを受け、自転車保険への加入を義務化する条例を設ける自治体が増えています。au損害保険株式会社が実施した自転車保険加入状況の全国的な実態調査の結果（表2.2）、全国で18の自治体が自転車保険の加入を義務付けており、その重要性はますます高まっています。なお、山口県の自転車保険の加入率は47.2%で、全国で32位となっています。

表2.2 全国の自転車保険加入状況一覧（2019年）

順位	都道府県	義務化地域	加入率	順位	都道府県	義務化地域	加入率	順位	都道府県	義務化地域	加入率
1	京都府	●	73.6%	17	三重県		54.1%	33	沖縄県		47.1%
2	兵庫県	●	69.9%	18	愛媛県	●	54.0%	34	和歌山県		46.9%
3	大阪府	●	69.5%	19	宮崎県		53.7%		岡山県		46.9%
4	滋賀県	●	68.4%	20	広島県		53.6%	36	茨城県		46.7%
5	埼玉県	●	65.9%	21	長野県	●	53.5%	37	北海道		45.2%
6	静岡県	●	64.5%	22	徳島県		52.9%	38	岩手県		45.0%
7	愛知県	◆ (名古屋市)	62.9%	23	高知県		52.3%	39	島根県		44.3%
8	神奈川県	●	61.6%	24	千葉県		52.0%	40	青森県		43.1%
9	石川県	◆ (金沢市)	61.5%	25	山形県	●	51.5%	41	熊本県		42.5%
10	佐賀県		60.7%	26	富山県		50.6%	42	新潟県		41.7%
11	大分県		58.2%		岐阜県		50.6%	43	福井県		41.3%
12	宮城県	◆ (仙台市)	57.9%		東京都	●	50.6%	44	栃木県		41.1%
13	福岡県	●	56.1%	29	香川県		48.5%	45	秋田県		40.2%
14	鹿児島県	●	55.9%	30	長崎県		48.1%	46	山梨県	●	35.3%
15	奈良県	●	55.6%	31	福島県		47.7%	47	鳥取県		31.1%
16	群馬県		54.2%	32	山口県		47.2%	全国平均		57.3%	

- ◆ 2019年以前に義務化された地域
- ◆ 2019年に義務化された地域
- 2020年に義務化される地域（国土交通省HP参照）

調査方法：インターネットによるアンケート調査
 対象者：調査地域に居住している自転車利用者
 対象地域：日本全国
 回答者数：20,503人（人口比率に配慮し選定）
 実施時期：2020年1月6日～2020年1月11日

【出典：au損害保険株式会社HP】

参考URL：<https://www.au-sonpo.co.jp/corporate/news/detail-226.html>

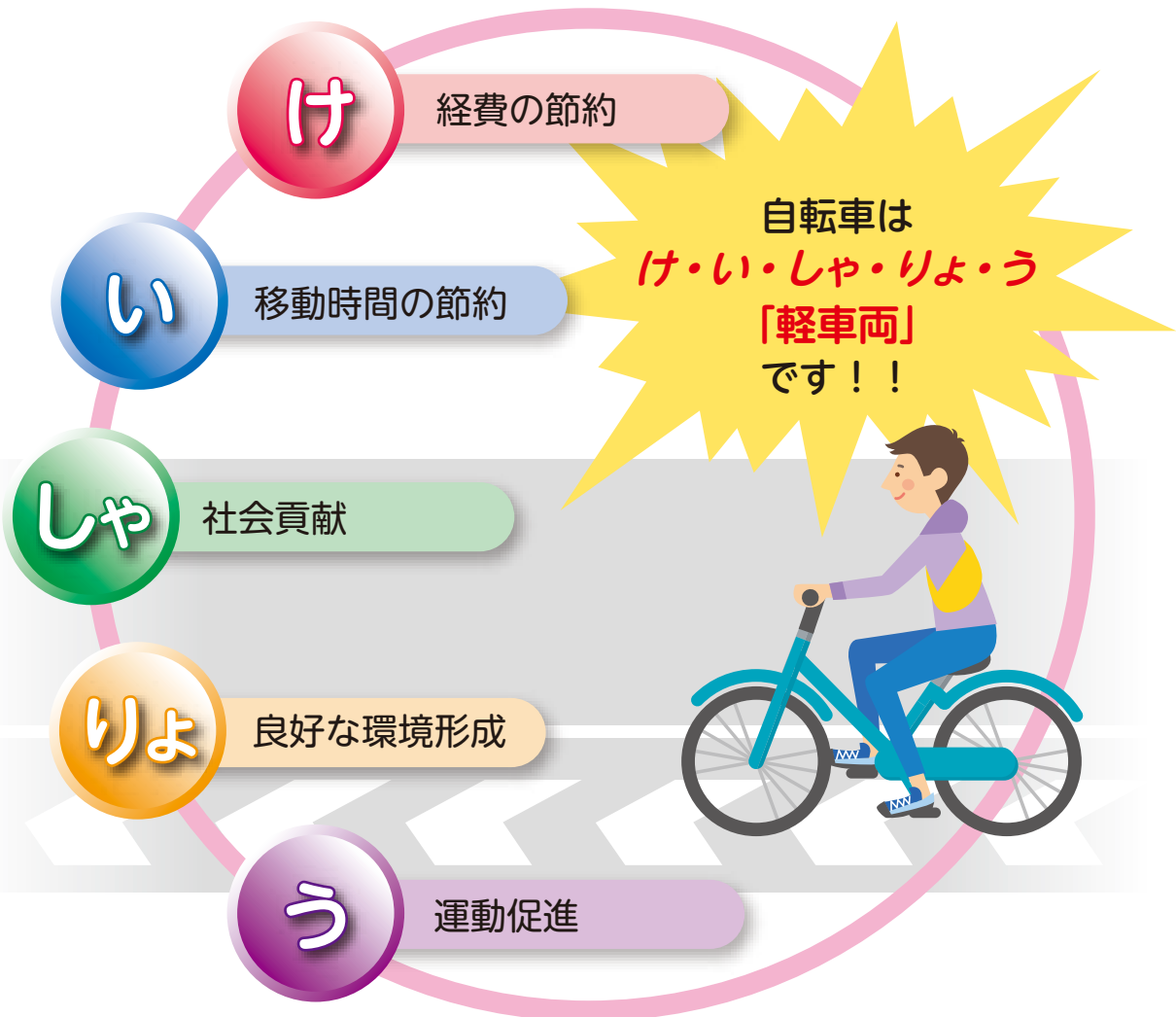




2.3 自転車のメリット ～け・い・しゃ・りよ・う～

自転車は、①経費の節約（け）、②交通混雑の影響を受けないことによる移動時間の節約（い）、③地域が潤うことによる社会貢献（しゃ）、④CO₂排出の抑制に繋がる良好な環境形成（りよ）、⑤運動促進（う）による健康づくり等のメリット「け・い・しゃ・りよ・う」があります。その利用目的は、買い物、通勤・通学やスポーツ等幅広く、また、シティサイクル、スポーツタイプの自転車、2人で楽しむことができるタンデム自転車やハンドサイクル等、多様な自転車が普及しています。

このように、自転車は、環境にやさしい乗り物であるとともに、サイクリングを通じた健康づくりや余暇の充実等、人々の行動を広げ、地域とのふれあいや仲間とのつながりを取り持つコミュニケーションツールとなる等、地域の活性化に貢献できる乗り物として期待されています。

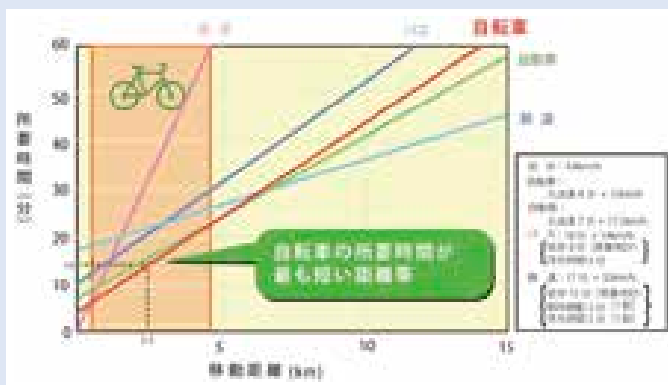


経費の節約

自転車にかかる日常的な費用は、駐輪場代やシェアサイクル等の利用料金です。ガソリン代が不要であるため、自転車をうまく活用することで経費を節約できます。

移動時間の節約

自転車は、クルマの渋滞に巻き込まれることが無いため、移動時間の節約につながります。また、都市内交通において、5km未満の移動では最も速い交通手段とも言われています。



【出典：自転車通勤導入に関する手引き】

社会貢献

地域の観光資源等を自転車によって周遊する「サイクルツーリズム」では、これまであまり注目されなかったスポットへの誘客や、国内外からの新たな誘客を図ることができ、交流人口や地域の消費が増えることにつながります。サイクリスト国勢調査 2018 (出典：ツール・ド・ニッポン (一般社団法人ルート・スポーツ・ジャパン)) の調査結果によると、サイクルツーリズムの経験者は年間で約1,500万人、その市場規模は年間で約1,200億円であることが示されています。

その他、自転車を利用する人はクルマを利用する人よりも買い物に出かける回数が多く、結果的に、地域での消費活動を促すことにつながるという調査結果もあります。

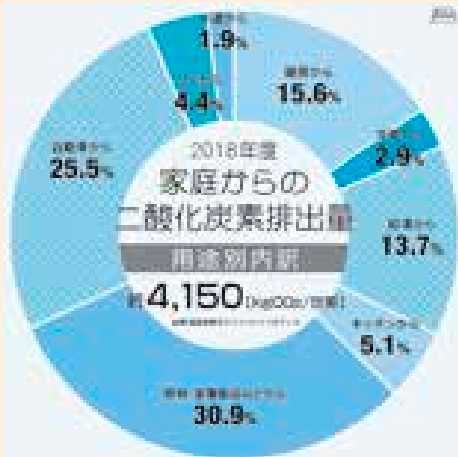
また、クルマ依存から自転車への移行により、交通渋滞の緩和にもつながります。



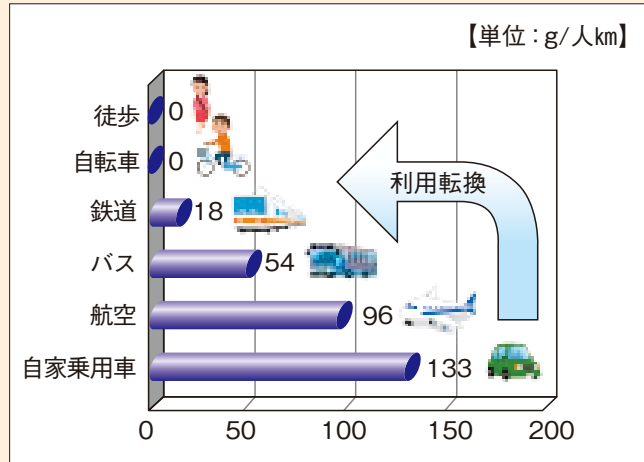


良好な環境形成

クルマから排出されるCO₂は、1世帯当たりの年間排出量のうち、約1/4を占め、環境に対する負荷が大きいことがわかります。また、交通手段別の目的地までに1人を1km運ぶ場合のCO₂排出量について、クルマが最も多くCO₂を排出していることがわかります。一方、自転車から排出されるCO₂はゼロで、環境にやさしい乗り物です。



【出典：国立環境研究所ウェブサイト】



運輸量当たりの二酸化炭素排出量（2018年）
（国土交通省HPデータを基に作成）

運動促進

- 自転車は、有酸素運動に適していると言われており、長期継続しやすく、身体への負担も少ないことでも知られています。
- 自転車の利用により、効果的に脂肪燃焼でき、さらに、生活習慣病の予防が期待できるほか、歩行のための身体づくりも期待できます。
- 通勤・通学、買い物等、自転車の利用を習慣化することで、ダイエット効果も期待できます。

第3章 宇部市における自転車利用の現状と課題

3.1 宇部市における自転車の利用状況と事故の発生状況

(1) 宇部市の自転車分担率

山口県内の「自転車分担率※」をみると、宇部市は7.8%で県内の19市町中、8番目（高い順）に位置していますが、全国の平均自転車分担率16.2%に比べると低い水準となっています。

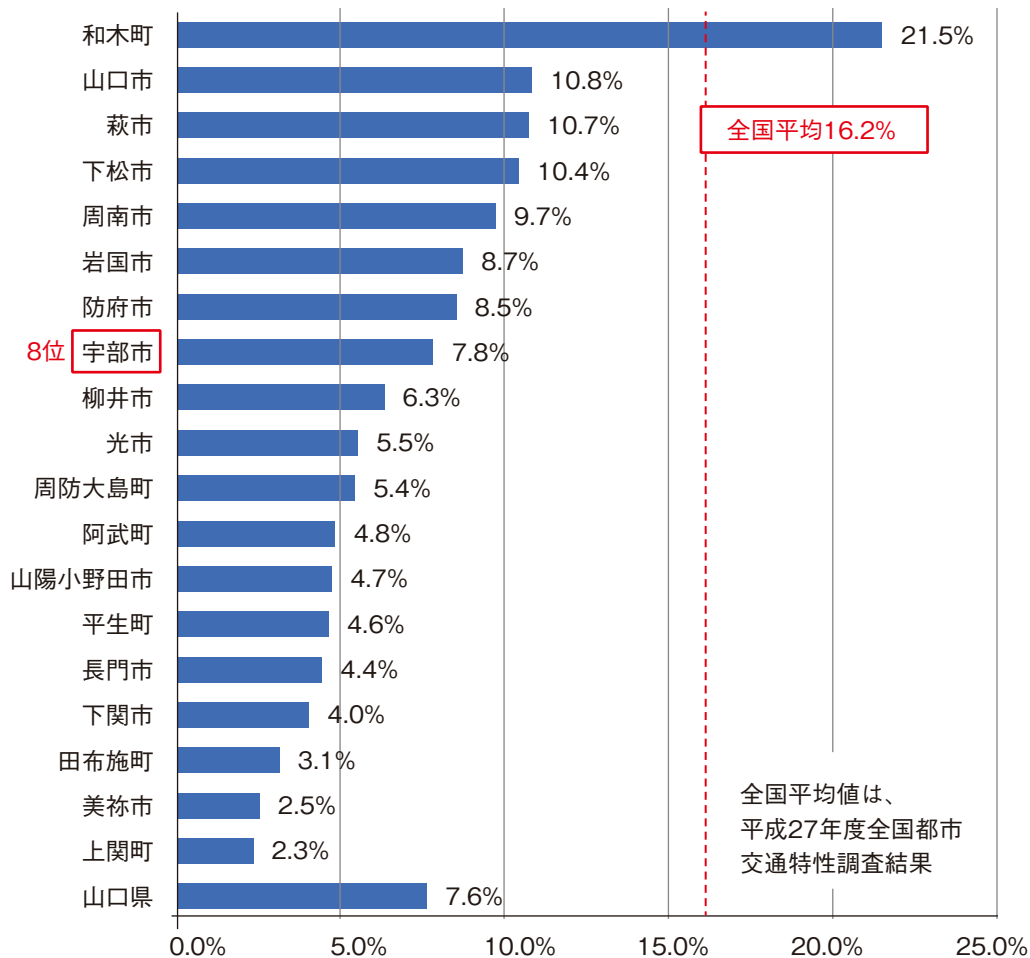


図3.1 山口県内の自転車分担率（平成22年国勢調査）

参考 ※自転車分担率とは

目的地までの交通手段のうち、自転車がどれくらい利用されているかを示す割合です。



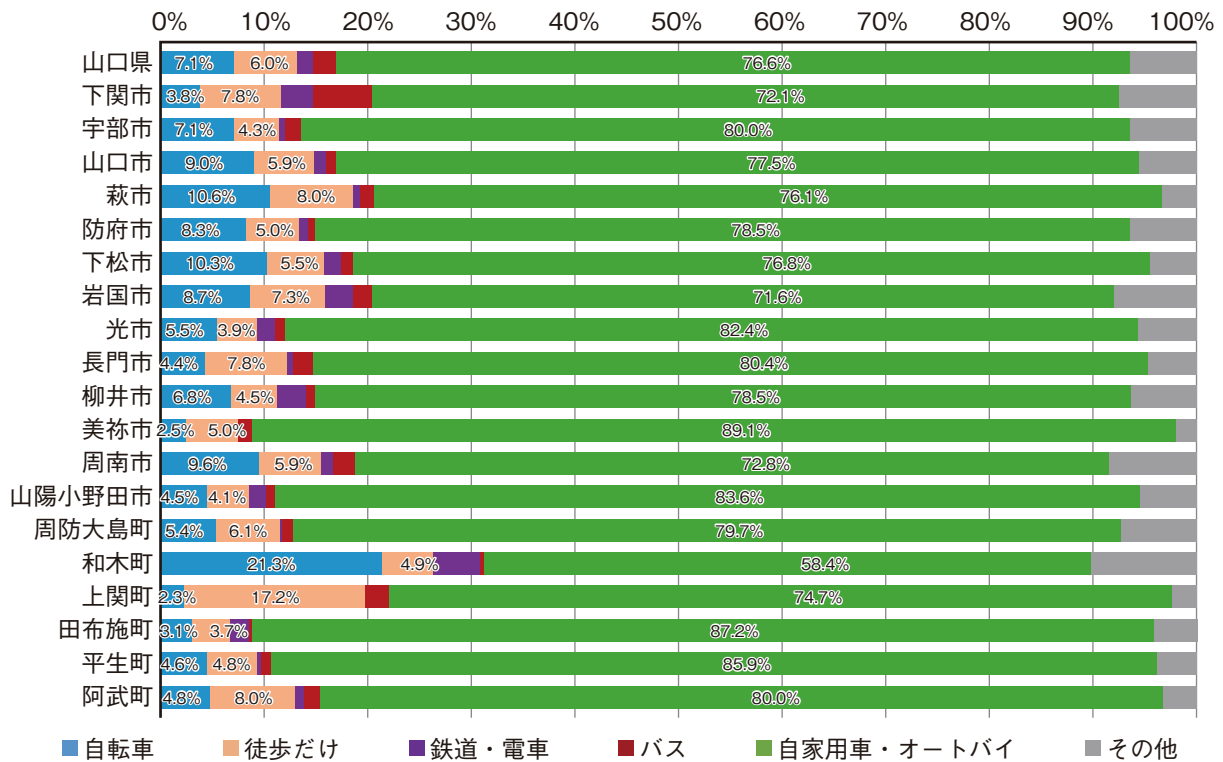


図3.2 通勤手段の割合 (平成22年国勢調査結果を基に作成)

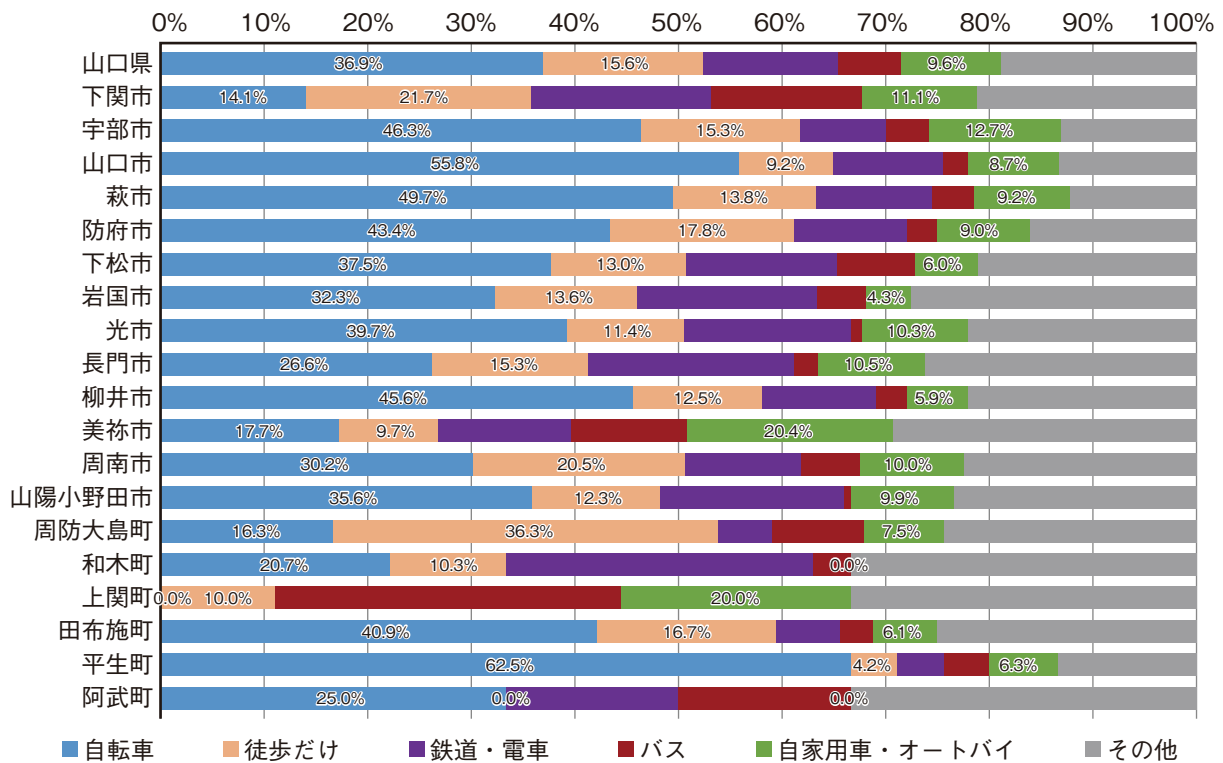


図3.3 通学手段の割合 (平成22年国勢調査結果を基に作成)

(2) 宇部市の自転車関連事故件数

市内の自転車関連事故件数の推移を見ると、概ね横ばいとなっています。

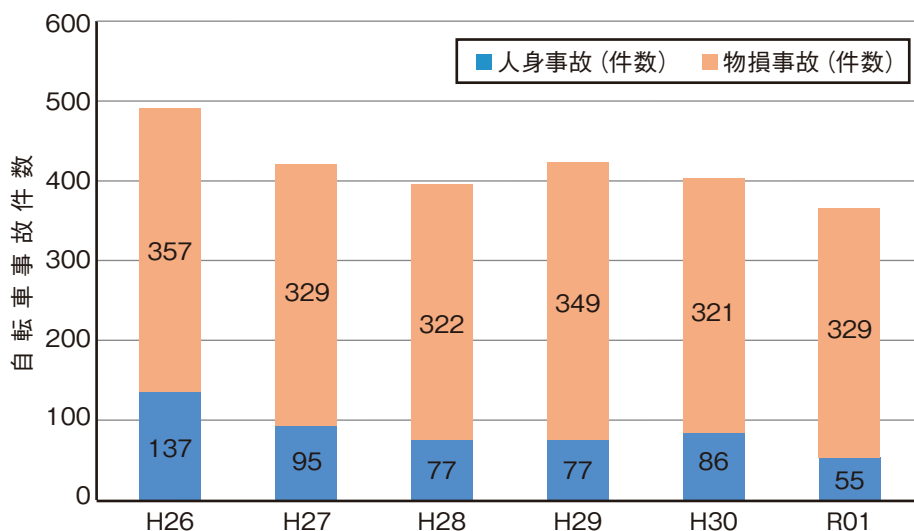


図3.4 宇部市内における自転車関連事故の件数

自転車事故の類型別割合を見ると、出会い頭、右左折時、ともに38%を占めており、交差点付近で自転車関連事故が多発していることがわかります。

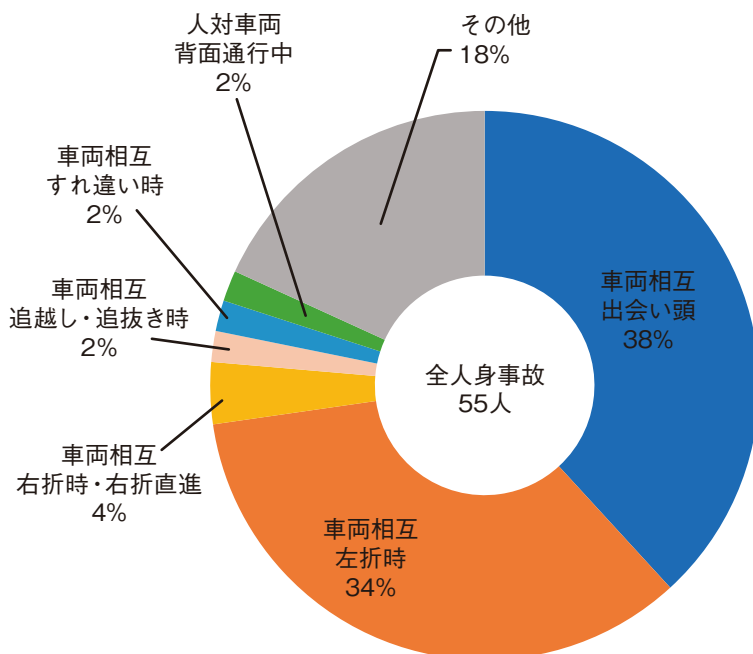


図3.5 自転車事故の類型別割合 (令和元年度)





宇部市内中心部の自転車事故分布図を見ると、自動車交通量の多い幹線の国道190号・490号、ショッピングモール周辺、及び平坦で大通りの比較的交通量の多い箇所、自転車事故が多発している傾向にあります。

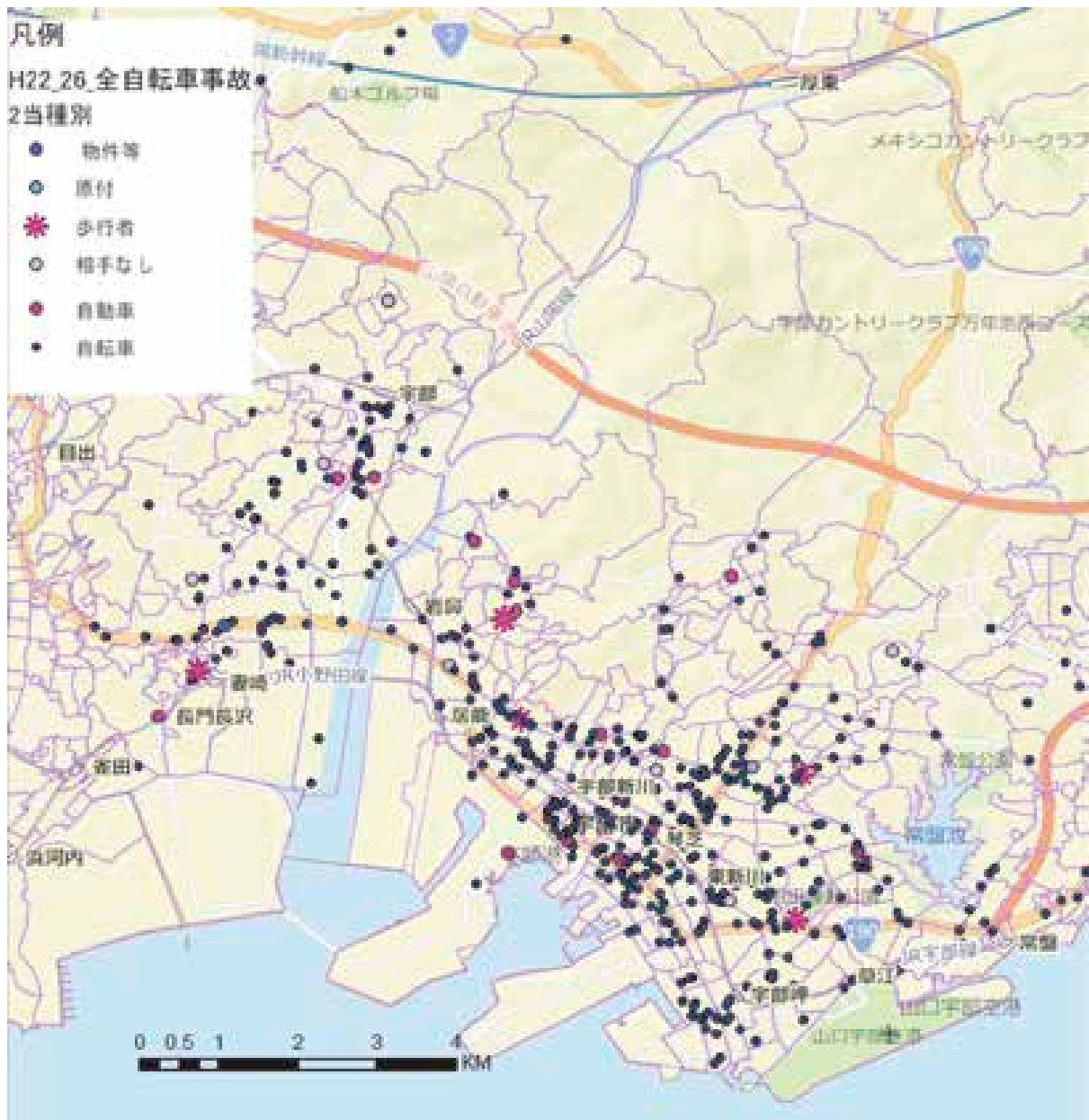


図3.6 自転車事故の分布図（2010年～2014年8月、第2当事者別）

出典：山口大学、玉川・村上（2015）

「自転車事故の地理的分布と走行空間整備に関する研究－宇部市の事例－」

3.2 宇部市の自転車に関連する取組

3.2.1 自転車利用環境に関する取組

本市の自転車に関連する取り組みについて、紹介します。

(1) 自転車通行空間の整備

市道藤曲鍋倉町線で、一部区間の車道幅員の再配分により、路肩の幅員を確保し、自転車のタイヤが溝にはまり込まないように自転車に配慮した都市型側溝での整備を行いました。



課題

- 路肩部分が狭く、傾斜があり自転車が安全に通行できない。
- 通行空間に水が溜まる。



対策

- 車道を狭くし路肩の幅員を確保
- 舗装面の傾斜を解消し安全性を向上
- 通行空間に水が溜まらないように都市型側溝を設置（タイヤがはまらないよう配慮）



市道琴芝通り南京納川津線で、自転車通行位置を示すため、車道混在の矢羽根型路面表示を行いました。





(2) 駐輪場の整備

本市では、利用しやすい駅周辺の自転車駐輪場の整備、適切な維持管理に取り組んでいます。

駅名	整備年度	駐輪可能台数
宇部新川駅	昭和53年 平成7年、20年	500台
東新川駅	昭和53年	200台
床波駅	昭和54年	300台
岐波駅	昭和56年	140台
丸尾駅	昭和56年	170台
宇部駅	平成5年	340台
常盤駅	平成23年	130台
宇部岬駅	平成24年	100台
草江駅	平成28年	60台
岩鼻駅	平成28年	50台
妻崎駅	平成29年	10台
琴芝駅	平成29年	130台
合計		2130台



駅周辺の駐輪場の利用状況

(3) 放置自転車の状況

本市では、駅周辺駐輪場の放置自転車の撤去を行っており、毎年約370台（過去10年間の平均）が処分されている状況です。放置自転車がなくなる原因として、罰金制度がない、格安の自転車が出回っている、使い捨て感覚である等が挙げられます。また、学校の卒業や転職を機に放置することも原因の一つとなっているようです。

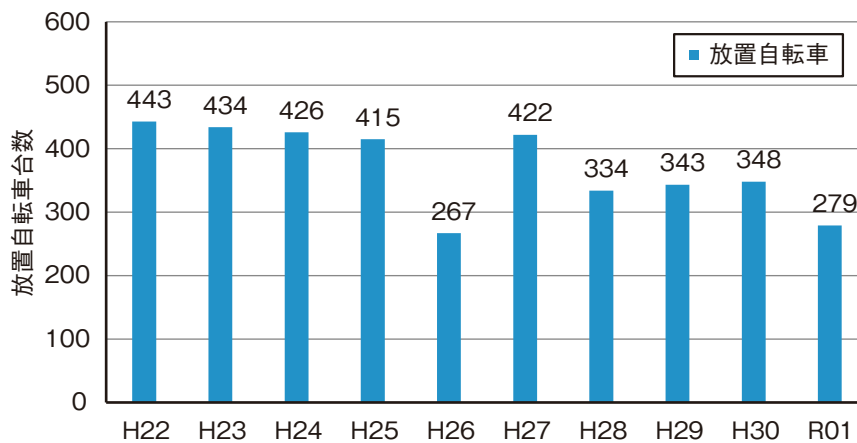
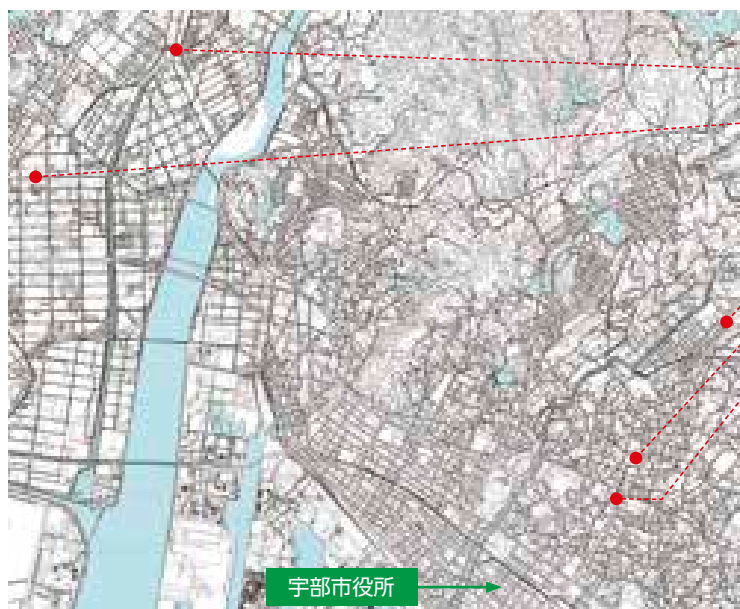


図3.7 放置自転車件数の推移

(4) 公共交通機関への利用転換

本市では、市内の、比較的利用が見込まれるバス停に駐輪場を設置し、「サイクル・アンド・ライド※」による公共交通機関への利用転換を促進しています。なお、マイカー利用の抑制を図ることで、地球温暖化防止、省エネルギーを進めることができます。



宇部駅方面バス停
厚南市民センター
ゆめタウン宇部

八幡宮方面バス停
八幡宮
上宇部会館前
沼



国道490号以西



岐波方面バス停
岐波
丸尾
興産中央病院
吉田
今村
常盤公園入口



国道490号以东

参考

※サイクル・アンド・ライドとは

お住まいから自転車で、バス停や駅等の近隣に整備された乗り継ぎ用の駐輪場まで行き、公共交通機関に乗り換えて目的地まで行く方法です。





3.2.2 自転車の利用促進に関する取組

(1) 観光推進・サイクリストに向けた情報発信

サイクル県やまぐち推進協議会において、観光施設等を巡る広域サイクリングルートを設定しています。本市では、「瀬戸内アドベンチャー輪道」が対象になっています。

参考 瀬戸内アドベンチャー輪道



参考URL : <http://cycleken-yamaguchi.com/support/cycling-map.html>

本市では、ふるさと創生の実現に向けた宇部市・山口市・防府市・美祢市連携観光交流推進連絡会議を設置し、より広域的な視点で、観光関連データの収集・調査・分析等を進め、観光を軸にした交流促進施策を行ってきました。

平成29年（2017年）に、自転車で快適にかつ楽しく走行できるように、各市を重点的に巡るコースや4市内を周遊する35km～160kmまでの全7コースを設定したサイクリングマップを作成しています。

参考 ほっと うみやまサイクリングマップ



宇部市・山口市・防府市・美祢市をつなぐ観光スポットや温泉、サイクルエイド、サイクルピット、道の駅、トイレ、またサイクリスト向けにアップダウンが激しい場所等…を盛り込んだサイクリングマップを作成しています。



参考URL：<http://umiyama-cycling.jp/download/>





本市では、観光案内ガイドブック「うべつう」を作成しており、宇部市の「たのしい」、「おいしい」、「おもしろい」を“つう”な視点でまとめています。これを活用し、利用者それぞれの観光を楽しむことができます。

参考 本市の観光案内



観光案内ガイドブック「うべつう」

うべ観光ナビゲーター

「うべ観光ナビゲーター」は、本市の観光を楽しむためのアプリケーションで、市内の観光スポットを、GPSの位置情報を利用して現在位置から近い順に表示したり、近くの観光スポットを自動的に利用者へ通知することができます。また、観光スポットの位置と現在位置をマップで表示したり、Googleマップやナビを活用した経路検索（徒歩、車、交通手段）も可能です。



(2) シェアサイクルの活用推進

シェアサイクルは、市民や観光客が手軽に利用できるだけでなく、公共交通の補完、地域・観光の活性化、健康の増進や環境負荷の軽減等の、幅広い分野での効果が期待できます。

本市では、「宇部市交通創造コンソーシアム」のプロジェクトテーマの1つである「まちなかモビリティマネジメント」として、観光客や市街地を訪れる人が、まちなかを快適に移動し楽しむための新たな交通システムの導入に向けて検討しています。

昨年度、スマートフォンにより24時間、無人で貸出、返却できるラックレスシェアサイクルの実証実験（令和元年（2019年）8月27日から11月24日まで）を行いました。

実験により取得した利用頻度や利用者の回遊データ等から、公共的な交通システムとしての継続性等の検証を行い、使いやすく持続可能な地域交通網の形成につなげていきます。

参考 シェアサイクルの実証実験



※宇部市交通創造コンソーシアムとは

魅力あるまちづくりを進めるため、地域課題の解決に向けて多様な主体が情報等を共有し、交通を活用した調査・研究・事業化の方策の検討を目的として平成30年（2018年）1月に設立。

※ラックレスのシェアサイクル

専用駐輪ラックの設置や電源工事等が不要で、低コストでの導入が可能。





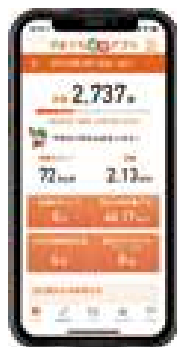
(3) 健康増進の取組

本市では「うべ健康マイレージ」、「はつらつ健幸ポイント」に取り組み、市民の健康づくりを応援しています。

「うべ健康マイレージ」は、県と市で協働し、県内の協力店のご協力のもと、市民の健康づくりを応援する取り組みです。一定のマイレージ（ポイント）を貯めると、特典カードを受け取ることができ、協力店で利用できます。

参考 うべ健康マイレージ

健康づくりの内容	獲得ポイント
1. 健（検）診の受診【必須】 ○特定検診 ○がん検診（各がん検診につきポイントを獲得） ○後期高齢者医療検診、職場検診、人間ドック、学校等で実施する健診 ○保健所等で実施する健診・検査（骨粗健診、HIV抗体検査、肝炎ウイルス検査等）、歯科検診	各健（検）診につき 10ポイント ※必須項目 1つ以上の達成が必要
2. 健康づくりに関する教室、イベント、ボランティア活動等の参加 ○健康づくり教室、ウォーキング大会、医療フォーラム等の参加 ○県内で行われる各種健康づくりイベントの情報は以下のURL参照 https://kenko.pref.yamaguchi.lg.jp/ ○自身の健康づくりにもつながる地域の清掃活動 ○介護ボランティア、献血への協力等	1回5ポイント
3. 生活習慣の改善に向けた取組 ○目標の設定 ○目標の実践 ≪栄養・食生活≫ 減塩に取り組む、1日350g以上の野菜をとる 市が認証した「ヘルシーメニュー」の食事をする ≪運動≫ 1日1万歩以上歩く、1日30分以上体を動かす ≪休養≫ 睡眠時間を十分とる ≪タバコ≫ 禁煙する ≪歯・口腔≫ よく噛んで食べる、毎食後歯磨きをする 等	いずれかひとつで 1日1ポイント ※1日1ポイントが上限



やまぐち健康アプリ



≪協力店一覧≫ 参考URL：<https://kenko.pref.yamaguchi.lg.jp/mileage/index.html>

第3章 宇部市における自転車利用の現状と課題

「はつらつ健幸ポイント」は、参加者が、活動量計またはスマートフォンアプリを使い、日々の歩数の計測等を中心に様々な健康づくりにチャレンジするものです。健康づくり活動への参加や健康診査等の受診もポイント付与の対象になり、貯めたポイントを、年度終了後にお得な景品と交換できます。

歩数の計測のほか、公共施設等に設置された体組成計による測定、がん検診、健康診査等、様々な健康づくりに関するイベント、講演会等への参加に対してもポイントが付与されます。

参考 はつらつ健幸ポイント

＜取り組み内容＞

- (1) 歩数データの計測・送信 **【必須】**
- (2) 定期的な体組成（身体の状態）の測定 **【必須】**
- (3) 指定の健康づくり活動等への参加
- (4) アンケート調査への回答 **【必須】**



歩数	100	100	100	100
2000	1.4	1.4	1.5	1.6
3000	2.0	2.2	2.3	2.4
4000	2.7	2.9	3.1	3.2
5000	3.4	3.6	3.8	4.1
6000	4.1	4.3	4.6	4.9
7000	4.7	5.0	5.4	5.7
8000	5.4	5.8	6.1	6.5
9000	6.1	6.5	6.9	7.3
10000	6.8	7.2	7.7	8.1

ウォーキングの効果

- 生活習慣病予防
- 認知症予防
- 肥満予防
- 骨密度アップ
- 気分転換
- ストレス解消

ウォーキングのポイント

- ウォーキングのペース
- ウォーキングの距離
- ウォーキングの時間
- ウォーキングの回数
- ウォーキングの場所
- ウォーキングの服装

ウォーキングの消費!!

70kg男性の場合
 10分歩くと 約100kcal消費
 30分歩くと 約300kcal消費
 1時間歩くと 約1000kcal消費
 2時間歩くと 約2000kcal消費
 3時間歩くと 約3000kcal消費
 4時間歩くと 約4000kcal消費
 5時間歩くと 約5000kcal消費
 6時間歩くと 約6000kcal消費
 7時間歩くと 約7000kcal消費
 8時間歩くと 約8000kcal消費
 9時間歩くと 約9000kcal消費
 10時間歩くと 約10000kcal消費

参考URL：
https://www.city.ube.yamaguchi.jp/kenkou/seijinkenkou/kenkouzukuri/happy_point.html





(4) CO₂削減の取組

本市は、山口県のCO₂削減県民運動「ぶちエコやまぐち」に参加し、エコ通勤活動を実施しています。また、6月（環境月間）を前期キャンペーン期間、12月（地球温暖化防止月間）を後期キャンペーン期間とし、期間中にノーマイカーデーを設定することで、ノーマイカー推進によるCO₂削減に取り組んでいます。

なお、本市役所では、毎週水曜日を「エコ通勤デー」として、環境負荷軽減のため職員一人ひとりが率先してマイカー以外の方法での通勤を行っています。

事業者(企業、団体、学校など)の皆さんへ
「ぶちエコやまぐち」を宣言する事業所を募集！！

次のいずれか一つ以上の取組を行うことを宣言して、CO₂削減県民運動に取り組みませんか。
 ※取組に当たっては、新型コロナウイルスの感染予防対策の徹底をお願いします。

- 時期：夏季、冬季
 ■取組内容：冷暖房の適正な温度設定(夏28℃、冬20℃)
 夏場、冬場を快適に過ごすための工夫(服装や食べ物・飲み物等)
- 時期：5月～9月
 ■取組内容：緑のカーテンを設置し、夏季の冷房の使用を抑制
- 時期：通年
 ■取組内容：普段のマイカー通勤から、徒歩や自転車での通勤への切り替え
 車を運転する場合は、ふんわりアクセルや車間によりった加速・減速等
- 時期：夏～七夕(クールアースデー)及び12月
 ■取組内容：夜8時から10時までの2時間程度、屋外照明施設(ライトアップ施設、看板等)の消灯
 職場や家庭での不要な電気の消灯の呼びかけ
 ※ ライトアップ施設(夜間に建物やモニュメントにされている照明や屋外広告看板、社名看板等の照明施設など)
- 時期：通年
 ■取組内容：買い物にマイバッグを持参、生ゴミの水切りの実践 等

★1次募集：令和12年5月15日(金)
★2次募集：随時

※ 宣言事業所の事業所名、取組事項を県ホームページに掲載させていただきます。
 (掲載が困難な場合は、下記まで御連絡をお願いします。)

【申込み・問い合わせ先】
 山口県 環境生活部 環境政策課 環境企画課
 〒750-8501 山口市東町4番1号(山口県庁2階)
 TEL：083-933-3030 FAX：083-933-3049
 E-mail：e16500@pref.yamaguchi.lg.jp
 ホームページ：https://www.pref.yamaguchi.lg.jp/cm/e15500/buchi/eco/yamaguchi.html

詳細は で検索

ぶちエコやまぐち 宣言書

我が事業所(企業・団体・学校等)は、「ぶちエコやまぐち～CO₂削減県民運動～」に以下のとおり取り組みます。 ※※参加する項目に「」をつけ、取組内容を記入してください!

冷暖房 緑のカーテン

＜内容＞
 ✓ 冷暖房を適正な温度(夏28℃、冬20℃)に設定します
 ✓ 服装や食べ物・飲み物などを工夫して、夏場、冬場を快適に過ごします

緑のカーテン

＜内容＞
 ✓ 緑のカーテンを設置します

※1 記入：アサガオ、ゴーヤ ※2 記入する箇所が複数ある場合は、合計の面積を記入してください

ノーマイカー運動 省エネ

＜内容＞
 ✓ ノーマイカー運動を行います
 ✓ 返りの外出は、徒歩・自転車を使います
 ✓ 車を運転する場合は、ふんわりアクセルや車間によりった加速・減速の少ない運転を行います

省エネ

＜内容＞
 ✓ 夏～七夕及び12月にライトアップ施設等を消灯します
 ※実施時間：20時～22時
 ✓ 家電はこまめにスリープOFFします

実施回数(予定)	夏～七夕	回	12月	回
うち重点日の実施(O×を記入)	夏～七夕	回	冬～	回
消灯施設名*	2時間の消費電力量		kWh	

※ 消灯施設が複数ある場合は、一番消費電力の多い施設と施設数を記入してください
 (例：広告看板3施設)

マイバッグ

＜内容＞
 ✓ 買い物はマイバッグを使います ✓ 生ゴミの水切りを実践します

事業所団体名	担当者
住所	従業員数
E-mail	TEL
	FAX

第3章 宇部市における自転車利用の現状と課題

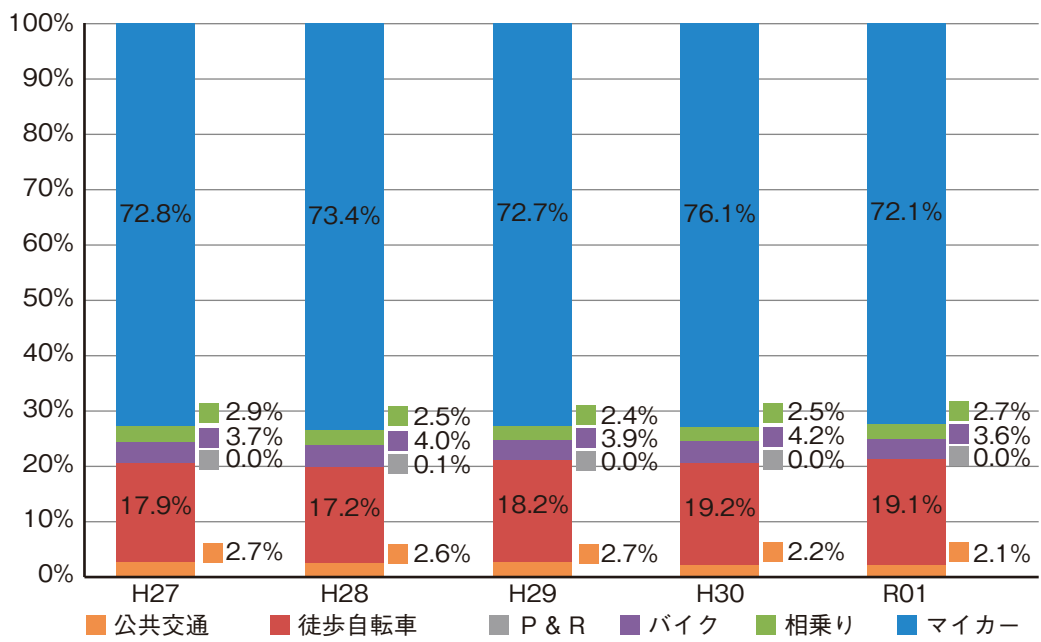


図3.8 宇部市職員のエコ通勤状況

(5) うべ交通まちづくり市民会議の取組

うべ交通まちづくり市民会議（以下、うべこまち）は、環境にやさしい交通と、持続可能なまちづくりを創出するため、2010年に設立されました。

うべこまちは、市民レベルのエコ活動として、個々が自家用車の利用を少なくすることが最も有効であるとし、市民が自家用車の利用を少しでも減らすことができる交通まちづくりに取り組んでいます。

うべこま치의目標

1. エコ交通の実施

自家用車へ過度な依存をして生活することを止めることのできる魅力的な交通（バス、電車等）づくりを行う。

2. エコ通勤の促進

エコ通勤の普及で地球にやさしいまちづくりを行う。

3. やさしい交通環境

- 高齢者や若者等にやさしい交通環境づくりを行う。
- 自転車で移動しやすい環境づくり、まちづくりの提案を行う。

4. アクセス情報の改善

多数が利用する公共・民間施設には、ホームページ・パンフレット等にバス・電車等のアクセス情報を記載してもらう。

参考 うべこま치의活動状況



交通安全教室



自転車まちづくりシンポジウム



自転車通学路点検ワークショップ開催





参考 うべこまち関連資料



うべこまちパンフレット



自転車利用のハンドブック
中学校3年生の卒業生を対象に、毎年約1400部配付



(仮称) うべ自転車レーン安全走行マップ

【出典：うべこまち】

参考URL：<http://www.ubekomachi.net/>

3.2.3 自転車の安全対策・意識に関する取組

(1) 交通ルールの周知啓発活動

本市では、自転車の交通安全教室や、「宇部市通学路安全プログラム」を策定し、通学路の合同点検等の交通安全施策に取り組んでいます。また、小中学校を対象に自転車の安全運転教室を毎年開催しています。教職員・保護者・地域住民はもとより、警察・道路管理者等、関係機関と緊密な連携を図りながら進めるとともに、学生の成長段階に応じた安全教育を計画的・継続的に行っています。

参考 交通ルールの周知啓発活動状況



自転車教室の様子



通学路合同点検の様子

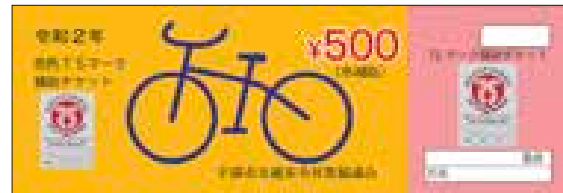




(2) 自転車損害賠償責任保険の加入促進

本市では、TSマーク付帯保険の加入料について、高校生を対象に800円を助成しています。また、自転車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自転車損害賠償責任保険については、特に、保険の期限切れ、かけ忘れに注意が必要であることを、広報啓発活動等を通じて周知を行っています。

参考 自転車損害保険加入促進の取組



チケット（表面）

まちの自転車屋さん（自転車安全整備店）

・サイクルセンターマツナガ 58-8077	・(有)山本オートース 31-5322
・ワックスサイクル 58-4837	・ジエサイクル 21-7913
・サイクルランドあなか 58-2364	・ちのちサイクル 21-1388
・速野輪屋 39-1925	・Rakuten (楽天) 宇部店 39-8899
・マリアサイクル 29-2916	・サイクルセンター宇部まき 21-5453
・ヨルイサイクル車庫 39-8063	・サイクルショップやなぎ 41-0749
・佐藤輪屋 29-4444	・サイクル輪屋 41-0749
・サイクルショップしんかい 29-9963	・(有)船本自転車商会 67-0300
・あま平久自転車店 29-9829	

TSマーク補助チケットは買取るお問い合わせ先、宇部市 市民活動課 34-6135

チケット（裏面）

800円助成の内訳

- 500円：本市が助成
- 300円：市内の自転車安全整備店のうち、事業協力店が助成

3.3 自転車利用に関する市民の意識調査

3.3.1 アンケート調査の概要

(1) 調査の目的

自転車活用推進計画の策定にあたり、自転車の活用を推進する上での課題や、自転車の活用を推進するために取り組むべき事項等についての把握を目的とした、市民（一般・学生）アンケート調査を実施しました。

（実施期間：令和2年（2020年）5月25日～令和2年（2020年）6月8日）

(2) 実施時期・配布数・調査内容・回収状況

一般向けアンケート

- 対象者 市内在住の18歳以上の市民（無作為抽出）
- 調査方法 郵便による発送・回収
- 発送数 1200
- 回答数 549
- 調査項目

《目的》 自転車を活用してもらうためには
何が必要かを把握すること

No.	質 問	No.	質 問
1	回答者の属性	9	自転車走行時の危険
2	自転車の保有状況	10	安心して自転車に乗るために必要なもの
3	自転車の利用状況	11	自転車の点検状況
4	自転車保険への加入	12	シェアサイクルの利用
5	自転車の交通ルールの認識	13	サイクル・アンド・ライドの利用
6	守れていないと思う交通ルール	14	車に依存しないための必要な制度・特典
7	守れていない理由	15	自転車利用に対する気付きや要望等
8	自転車レーンの利用	16	自動車運転時に自転車に気をつけてほしいこと

学生向けアンケート

- 対象者 市内高等学校の生徒
- 調査方法 配布・回収
- 配布数 860
- 回答数 851
- 調査項目

《目的》 安全に自転車に乗ってもらうため
に必要となる事項を把握すること

No.	質 問	No.	質 問
1	お住まいの地域	9	自転車レーンの利用
2	自転車の保有状況	10	自転車走行時の危険
3	自転車の利用状況	11	安心して自転車に乗るために必要なもの
4	自転車保険への加入	12	自転車の点検状況
5	自転車の交通ルールの学習状況	13	サイクル・アンド・ライドの利用
6	自転車の交通ルールの認識	14	自転車利用に対する気付きや要望
7	守れていないと思う交通ルール	15	自動車の運転手に気をつけてほしいこと
8	守れていない理由		





3.2.2 アンケート調査の結果

(1) 自転車の利用状況

問. 自転車の利用状況についてお答えください。

- ① 自転車の保有状況 (図3.9)
- ② 自転車の利用頻度 (図3.10)
- ③ 自転車の利用目的 (図3.11)
- ④ 自転車の利用距離 (図3.12)

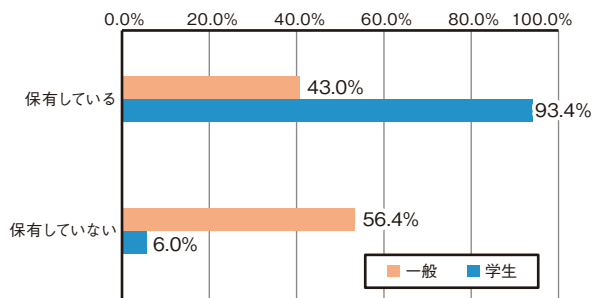


図3.9 自転車の保有状況

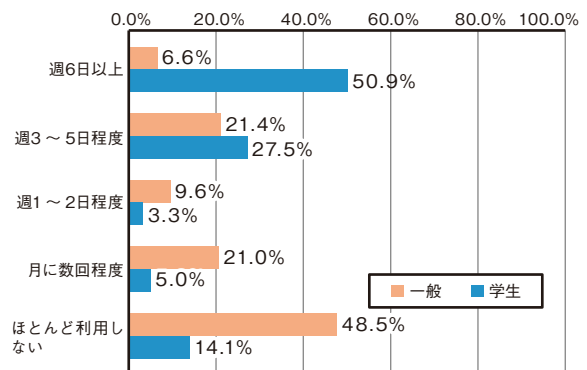


図3.10 自転車の利用頻度

自転車の保有状況

- 一般では、自転車を保有している人が全体の43.0%であり、保有していない人(56.4%)に比べて低い割合となっています。
- 学生では、自転車を保有している人が全体の93.4%を占めています。

自転車の利用頻度

- 一般では、自転車をほとんど利用していない人が48.5%と最も多く、利用している人の多くは、月に数回程度(21.0%)、週3～5日程度(21.4%)となっています。
- 学生では、週6日以上の利用が50.9%と最も多く、次いで、週3～5日程度(27.5%)となっており、日常的に自転車を利用しています。

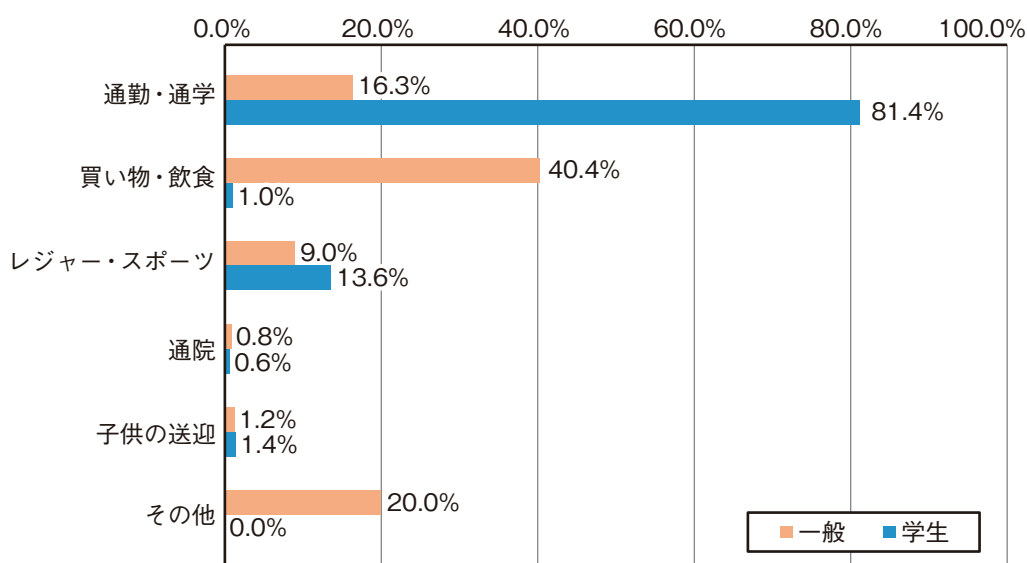


図3.11 自転車の利用目的

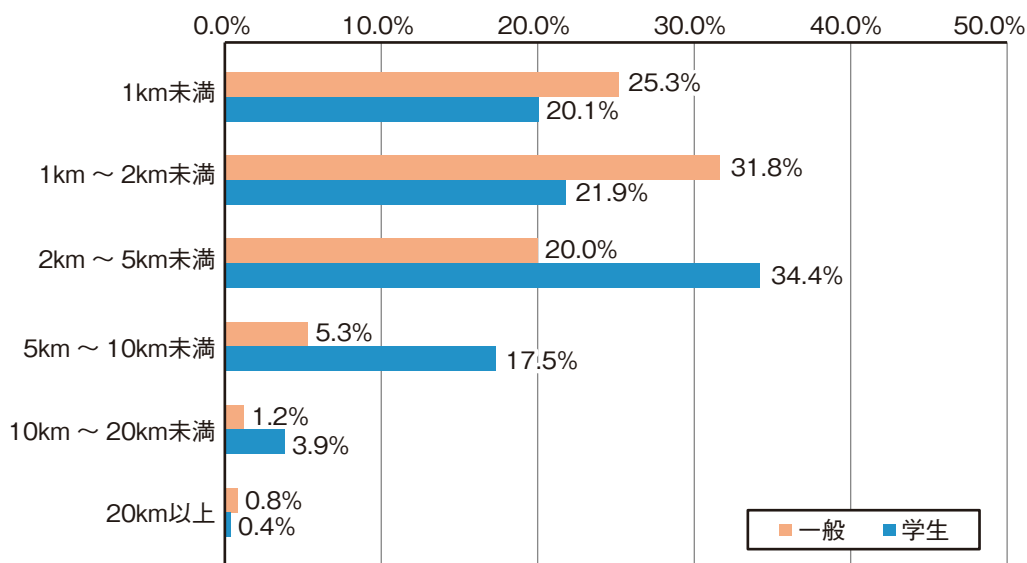


図3.12 自転車の利用距離

自転車の利用目的

- 一般では、買い物・飲食で利用している人が40.4%で最も多く、通勤・通学は16.3%、レジャー・スポーツは9.0%となっています。
- 学生では、通学で利用している人が81.4%で最も多く、次いでレジャー・スポーツ目的で13.6%となっています。

自転車の利用距離

一般・学生、いずれも5km未満での利用が多いことがわかります。





(2) 自転車保険の加入状況

問. 自転車保険は、自転車運転中のケガで入院・通院した場合のご自身の補償と、相手にケガを負わせてしまった場合の損害賠償に備えるための保険です。

自転車保険に加入していますか。(1つのみ回答)

- ① 加入状況 (図3.13)
- ② 加入していない(今後も加入するつもりはない)理由 (図3.14)

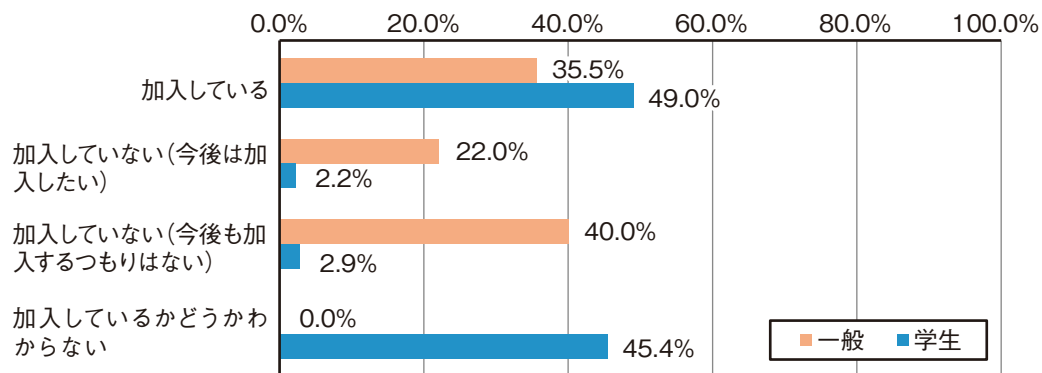


図3.13 自転車保険の加入状況

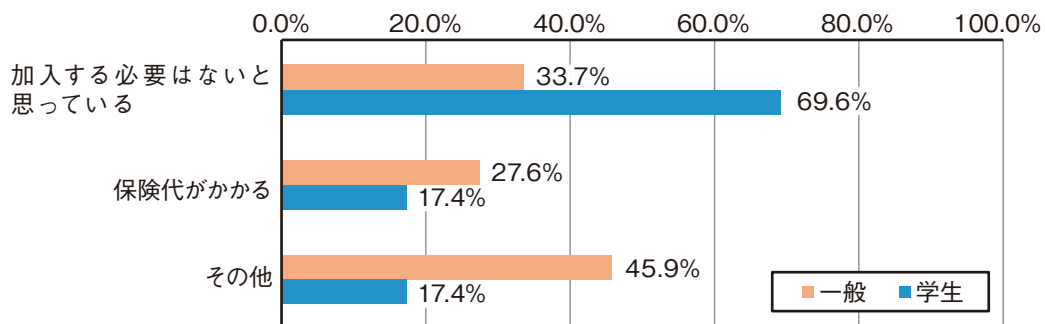


図3.14 自転車保険に今後も加入しない理由

自転車保険の加入状況

- 一般では、自転車保険に加入している人は全体の35.5%にとどまっています。一方で、加入していない人は、全体の62.0%を占めており、そのうち、今後も加入するつもりはないと考えている人が約4割を占めています。
- 学生では、自転車保険に加入している人は全体の49.0%を占めていますが、加入しているかどうかわからない人が45.4%を占めています。

自転車保険に今後も加入しない理由

加入する必要はないと思っている人が、高い数値を占めています。

《その他の理由》 自転車に乗らないから、他の保険に加入している、等

(3) 交通ルールへの認知

問. 自転車の交通ルールについてお聞きします。

- ① 自転車は道路交通法上、軽車両と位置付けられており、自転車は車道と歩道の区別があるところは、車道の左側通行が原則になっています。このことについて知っていますか (図3.15)
- ② 自転車の基本ルールについて知っていますか。(知っているものを全て回答) (図3.16)

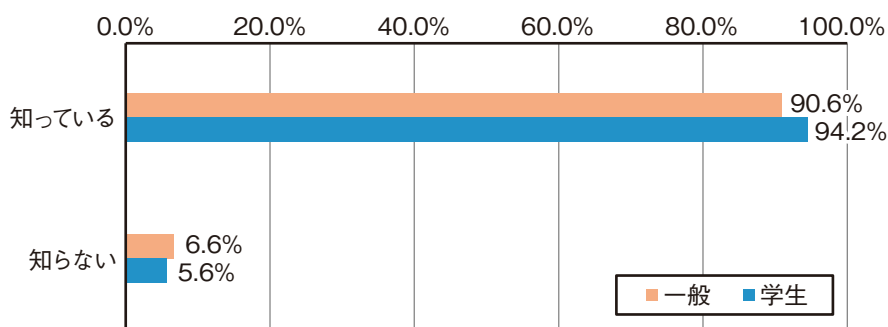


図3.15 交通の基本ルールの認知度

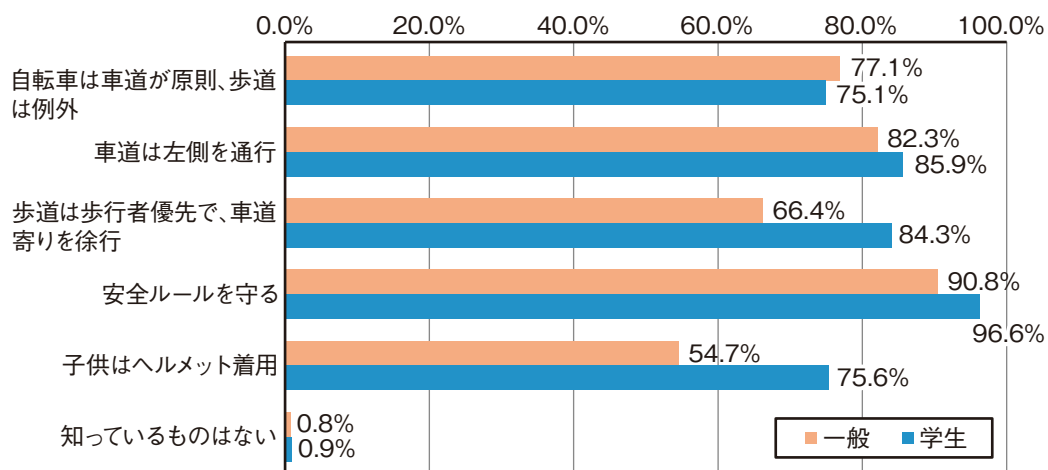


図3.16 認知されている基本ルール

交通の基本ルールの認知度

一般・学生、いずれも、交通ルールを認知している人が多いことがわかります。

認知されている基本ルール

どのルールも、認知度は高い傾向にありますが、一般の「子供はヘルメット着用」については、他のルールに比べると認知度が低い傾向にあります。





(4) 守れていない交通ルールとその理由

問. ① あなたが自転車走行時に守れていないと思う交通ルールは何ですか。

(当てはまるのもの全て回答) (図3.17)

② 守れていない理由は何ですか (1つのみ回答) (図3.18)

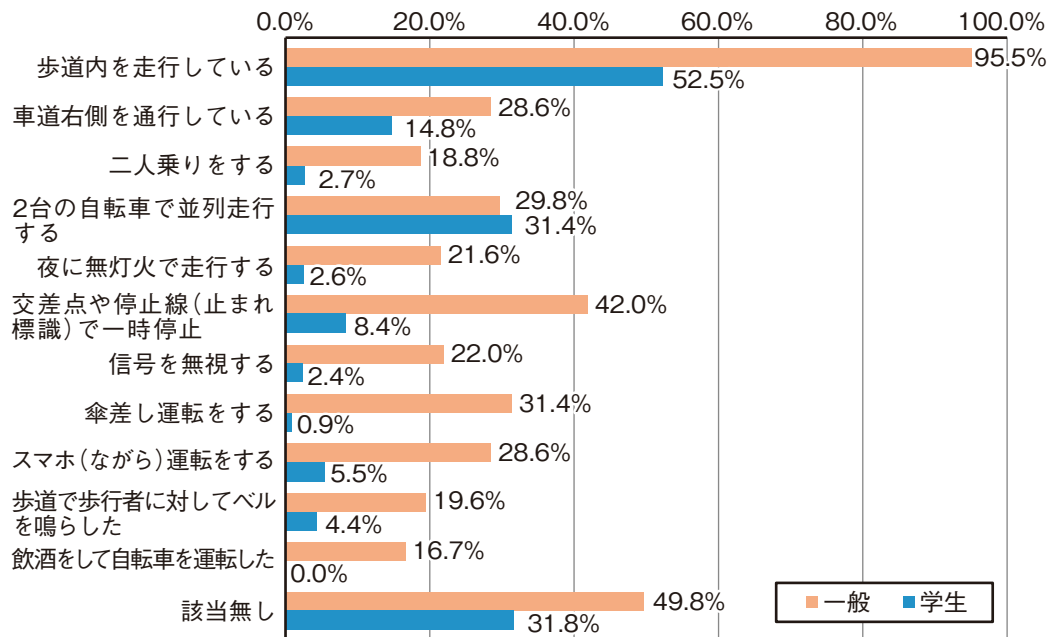


図3.17 守れていない交通ルール

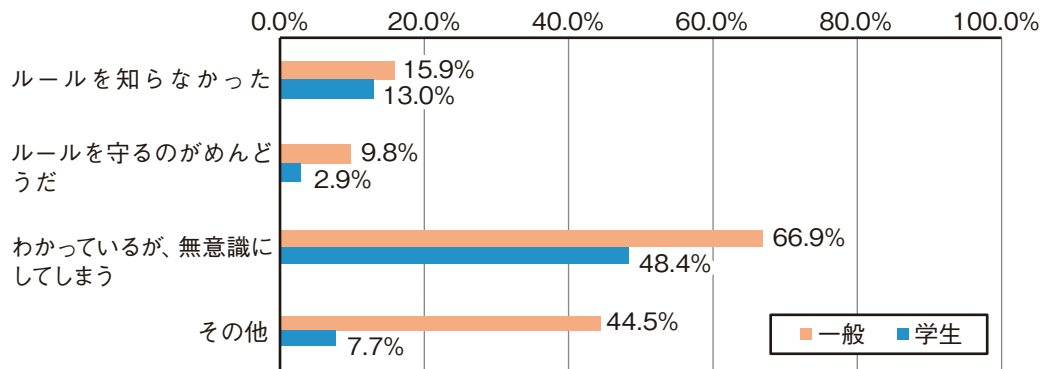


図3.18 守れていない理由

守れていない交通ルール

一般・学生、いずれも、歩道内を走行している人が高い傾向にあります。

守れていない理由

一般・学生、いずれも、交通ルールについては認知していますが、無意識にしてしまう人が多い傾向にあります。

《その他の理由》 自転車レーンがない、車道を走るのが怖い、等

(5) 自転車レーン利用について

問. 自転車で宇部市内外を問わず、自転車レーンを走行したことがありますか。
(図3.19)

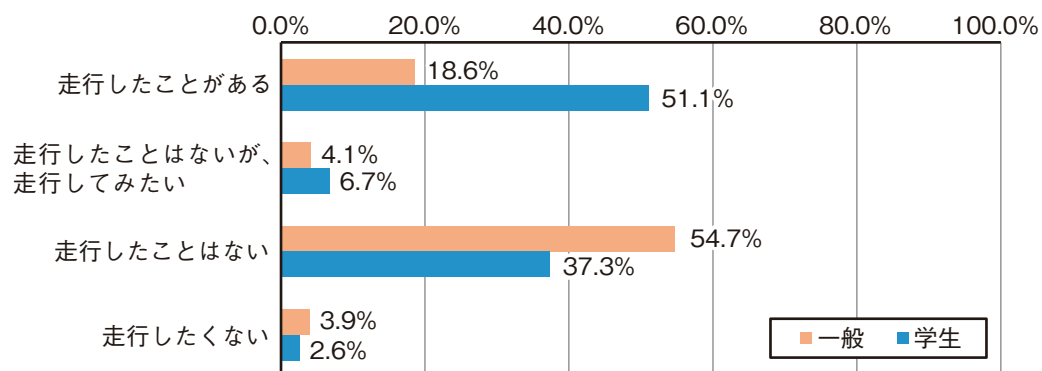


図3.19 自転車レーンについての意識

- 一般では、走行したことがない人が全体の54.7%で最も高く、自転車レーンの不足や、そもそも自転車レーンを知らないということが考えられます。
- 学生では、走行したことがある人が全体の51.1%で最も高く、走行したことがない人は、全体の37.3%を占めています。
- 一般・学生、いずれも、走行したくないという人が、僅かではありますが、見受けられます。路面の凸凹や段差等の路面の不良やクルマとの並走等、自転車レーンを通行する際の危険性を感じているものと考えられます。





(6) 自転車走行時に感じる危険

問. 自転車走行時、どのような場合に危険を感じますか。
(あてはまるもの全て回答) (図3.20)

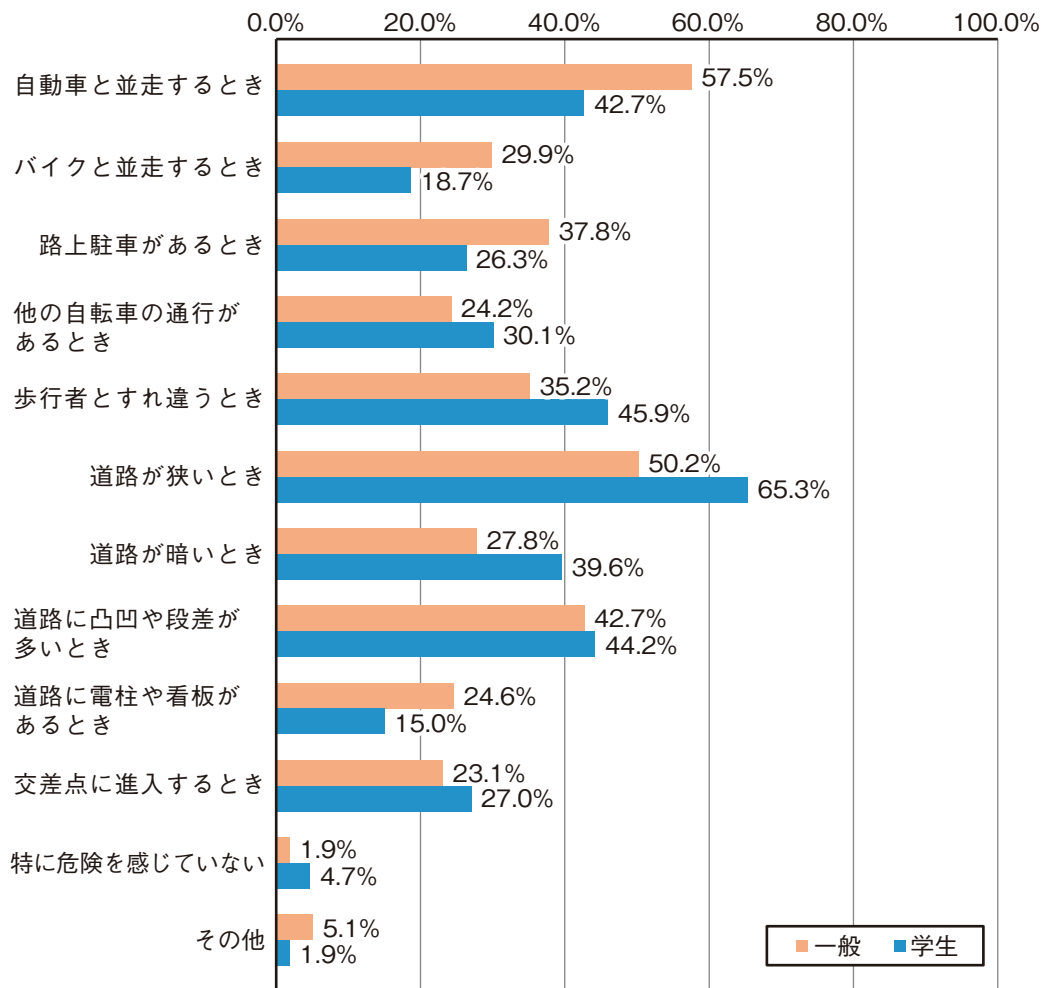


図3.20 自転車走行時に感じる危険

- 一般・学生、いずれも、「自動車と並走するとき」、「歩行者とすれ違うとき」、「道路が狭いとき」、「道路に凸凹や段差が多いとき」に危険を感じている人が多い傾向にあります。
- 学生では、道路が狭いときに危険を感じている人が最も多く、これは通学時間帯に自転車の利用者が集中するため、通行空間が確保できないことが考えられます。

(7) 安心して自転車に乗るために必要なこと

問. 安心して自転車に乗るためには、何が必要だと思いますか。
(1つのみ回答) (図3.21)

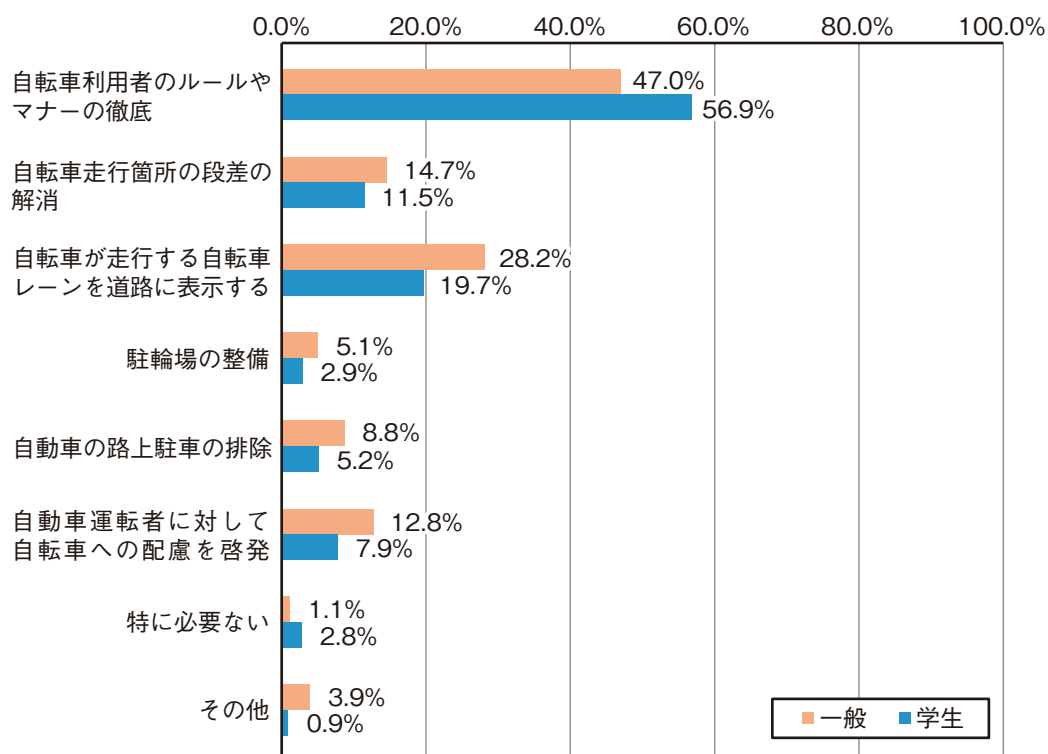


図3.21 安心して自転車に乗るために必要なこと

「自転車利用者のルールやマナーの徹底」が最も多く、次いで、「自転車が走行する自転車レーンを道路に表示する」、「自転車走行箇所の段差の解消」が必要と考えている人が多い傾向にあります。





(8) 自転車点検の実施状況

問. ① 定期的に自転車の点検を行っていますか。(図3.22)

② 点検していない理由は何ですか。(図3.23)

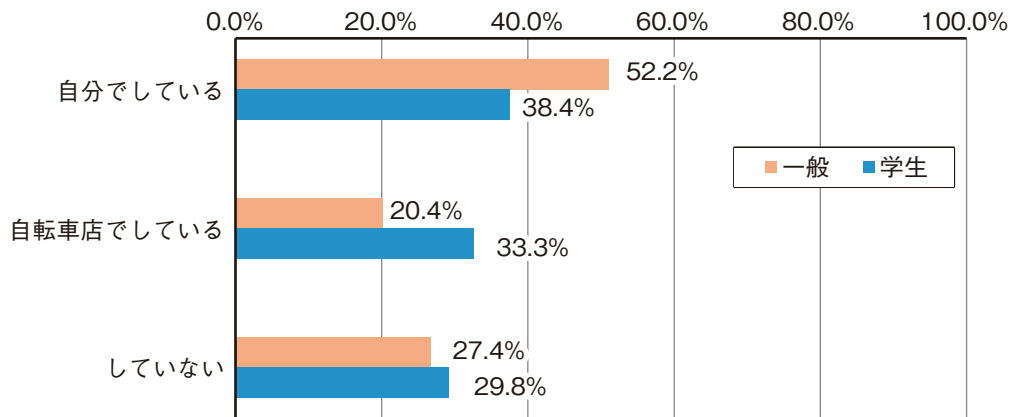


図3.22 自転車の点検実施状況

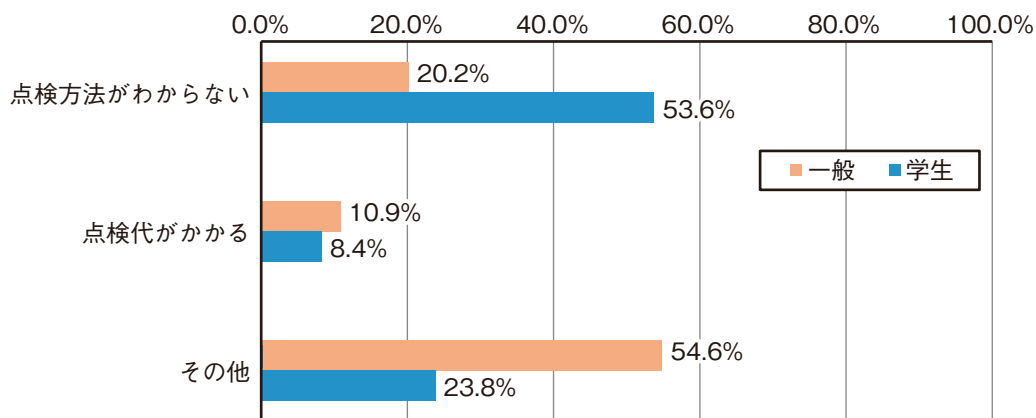


図3.23 自転車点検をしていない理由

自転車の点検実施状況

■ 一般・学生、いずれも、自転車点検をしている人が、約7割を占め、点検をしていない人は約3割を占めています。

自転車点検をしていない理由

■ 一般では、「その他」が多く、自転車を普段利用していないから、異常の発生時に点検する等の理由が挙げられました。

■ 学生では、点検方法がわからない人が多く見受けられます。

《その他の理由》 自転車に乗らないから、異常時に点検・修理する、等

(9) シェアサイクルの利用について

問. 駅や公共施設等でシェアサイクルがあれば利用したいですか。
(シェアサイクルとは、特定のステーションで乗り捨てできる貸自転車です)

(図3.24)

※一般のみ

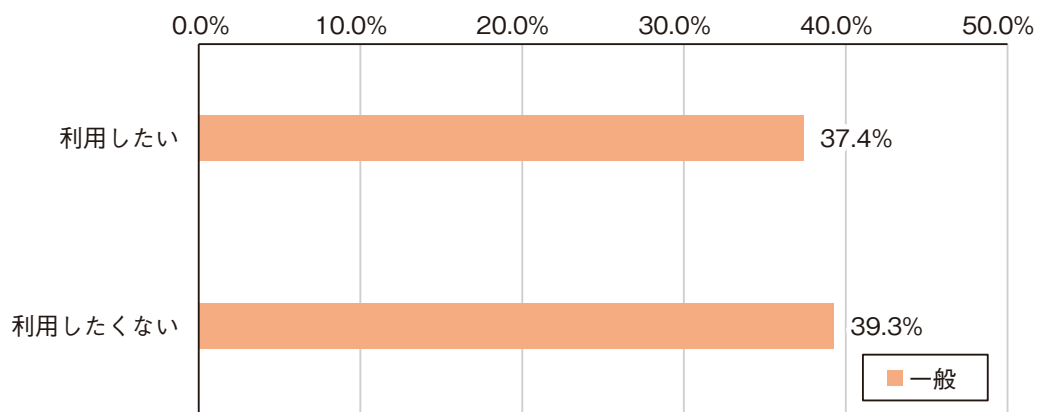


図3.24 シェアサイクルのニーズ

シェアサイクルを利用したい人が、約4割を占めています。





(10) サイクル・アンド・ライドの利用について

問. ① サイクル・アンド・ライドを利用していますか。(図3.25)

(サイクル・アンド・ライドとは、自転車で、バス停や駅等の近隣の駐輪場まで行き、そこから公共交通機関に乗り換える仕組みです)

② サイクル・アンド・ライドを利用していない理由 (図3.26)

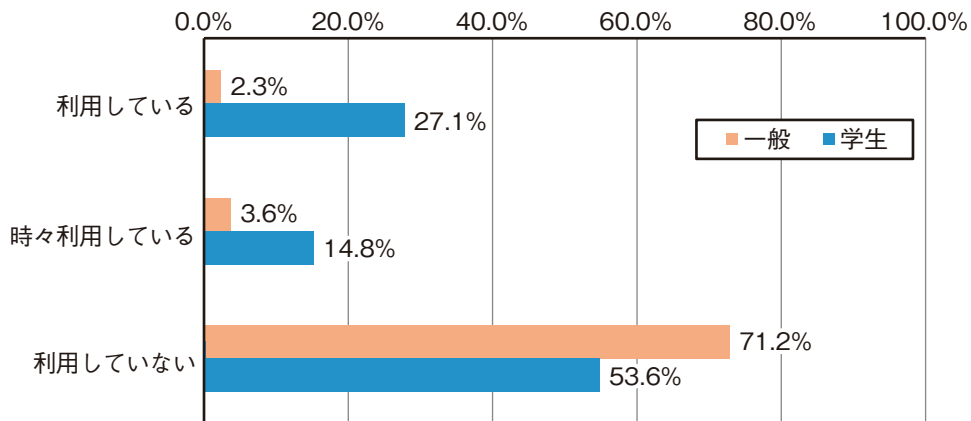


図3.25 サイクル・アンド・ライドの利用状況

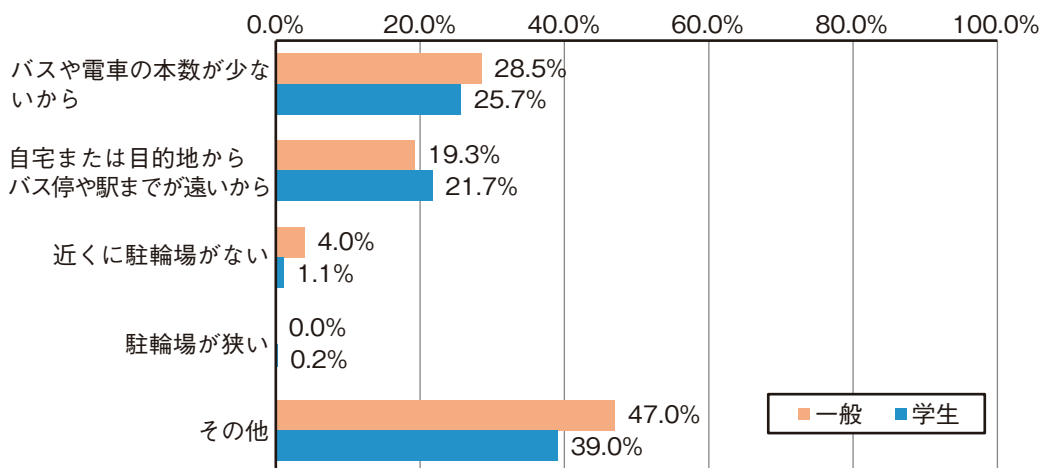


図3.26 サイクル・アンド・ライドを利用していない理由

サイクル・アンド・ライドの利用状況

一般・学生、いずれも、利用していない人が多い傾向にあります。

サイクル・アンド・ライドを利用していない理由

一般・学生、いずれも、「バスや電車の本数が少ない」、「自宅または目的地からバス停や駅までが遠い」が多く、公共交通機関の不便さが原因となっています。

《その他の理由》 自転車に乗らないから、自家用車があるから、等

(11) 制度・特典について

問. 車に依存しないために、どのような制度や特典があれば自転車を利用したいですか。(自由記入)

- 自転車通行空間の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・(43件)
- 自転車利用による施設利用料の助成や商品券の配布・・・・・・・・(21件)
- 自転車購入費・点検費用等の助成制度・・・・・・・・・・(18件)
- 自転車利用による減税制度・自転車通勤手当の支給額拡充・・・・(18件)
- レンタサイクル・シェアサイクルの導入・・・・・・・・・・(5件)

等





3.4 課題の整理

都市環境、健康増進、観光・地域づくり、安全・安心の4つの視点から、以下のとおり課題を整理します。

種 別	現況分析	課 題
都市環境	利用状況 一般の自転車利用が少ない 学生約8割が通学に自転車を利用している 5km未満での利用が多い	○安全で快適な自転車通行空間の整備 ○わかりやすい案内サインの設置
	通行空間 自転車通行空間の整備が求められている 自転車通行空間が狭いと感じている人が多数 連続性のある自転車通行環境の整備が求められている	
	事故 平坦の大通り沿いの交通量が多い箇所では自転車事故が多発している 出会い頭の事故が多発している	
	駐輪環境 駅やバス停周辺の駐輪場整備が求められている 放置自転車を年間約370台処分している	○地域ニーズに応じた駅やバス停周辺の駐輪場の整備 ○放置自転車の減少に向けた取り組み
健康増進	健康増進の取組 エコ通勤を推進している うべ健康マイレージの事業、はつらつ健幸ポイントに取り組んでいる スポーツ車や電動アシスト自転車の販売台数が増加している 全国で自転車を活用したイベント開催が普及している 自転車通勤の促進や、自転車活用による健康増進効果等の情報発信の活動が進んでいる	○市民の健康意識の向上 ○自転車利用による健康増進について、広報活動等の取り組み ○サイクリングスポーツ振興の促進 ○民間サイクリングイベントとの連携
	特典 自転車購入費の助成が求められている 自転車通勤の手当て拡充が求められている 税金の控除が求められている	○自転車活用促進のための特典・制度の創設・見直しを検討
観光・地域づくり	日常利用 サイクル・アンド・ライドを利用していない人は、一般では約7割、学生では約5割である シェアサイクルを利用したい人が、一般・学生いずれも約4割である	○サイクル・アンド・ライドの利用向上 ○レンタサイクルやシェアサイクルのシステム導入
	観光 山口県の広域サイクリングルート計画がある 他市と連携し、サイクルマップを作成している 本市で、観光アプリの紹介、観光案内ガイドブックを作成している	○サイクリング環境の創出 ○サイクルマップの作成の促進 ○インバウンドの取り込み
安全・安心	自転車保険 自転車保険加入料を助成している 自転車保険の加入状況は、一般では約4割、学生では約4割である 自転車の利用頻度が少ないという理由で、自転車保険に加入していない人が多数を占めている	○自転車保険の加入促進 ○自転車保険加入の重要性についての周知・広報活動の促進
	教育 交通安全教育に取り組んでいる	○交通安全教育の充実・拡充
	意識 交通ルールの認知度は9割を超えている 自転車に関するどの基本ルールも、認知度は5割以上 守れていない交通ルールとして、歩道内走行が最も多く、一般が約9割、学生が約5割である 交通ルールを認知している一方で、無意識に違反する傾向がある 自転車点検の実施状況は、一般・学生いずれも約7割である 発災後の避難の移動手段として、自転車活用が期待されている	○交通ルールに関する周知・啓発活動の促進 ○点検・整備の必要性とその方法についての周知 ○自転車を活用した防災意識の向上 ○歩行者の安全確保 ○自転車利用者、クルマの運転者双方の安全意識の向上
	危険性 自動車との並走に危険を感じている人が多数 歩行者が飛び出してくる 見通しが悪い箇所では危険を感じている人が多数 逆走が多い 道路が狭いときに危険を感じている人が多数 路面の凸凹や段差等、路面状況の不具合に危険を感じている人が多数	○交通ルールに関する周知・啓発活動の促進 ○自転車利用者、クルマの運転者双方の安全意識の向上 ○安全で快適な自転車通行空間の整備 ○道路上の危険箇所の解消

4.1 基本方針

自転車の活用を促進するためには、自転車通行空間の整備や自転車利用者の安全意識の向上だけでなく、歩行者とクルマの安全確保も必要不可欠です。そこで、本市は、自転車の活用促進において、誰もが安心して暮らせるまちづくりを実現させるため、「歩行者・クルマと共存できる安心・安全なまち」を計画の基本理念とします。これを実現するために、

目標1

走る (Run) ～安全で快適に楽しく通行できるまちづくり～

目標2

増やす (Increase) ～市民が健康で活力ある社会づくり～

目標3

広がる (Develop) ～自転車で新たに広がる地域づくり～

目標4

学ぶ (Educate) ～歩行者・クルマと共存できる意識づくり～

の4つの目標を掲げ、「R I D E」を基本方針とする各種施策の検討を進めます。自転車に関する課題は多岐にわたっており、目標ごとに多くの施策を一体的に展開する必要があります。





種 別	課 題	対 策	
都市環境	利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ○安全で快適な自転車通行空間の整備 ○わかりやすい案内サインの設置 ○連続性を考慮した自転車ネットワークを形成し、安全で快適な自転車通行空間の整備の促進 ○自転車の通行位置や駐輪場の場所等、自転車利用者の誘導を図るわかりやすい案内サインの設置 ○自転車利用の向上のための、駅やバス停周辺の駐輪場整備の促進 ○継続して放置自転車の撤去・調査を実施 ○自転車マップの作成 	
	通行空間		
	事故		
	駐輪環境		
健康増進	健康増進の取組	<ul style="list-style-type: none"> ○市民の健康意識の向上 ○自転車利用による健康増進について、広報活動等の取り組み ○サイクリングスポーツ振興の促進 ○民間サイクリングイベントとの連携 ○継続して、自転車利用による健康増進効果について、広く周知し、自転車利用者の増加を図る ○自転車イベントの開催を検討し、自転車の利用機会を増やす ○継続して、健康増進に関する特典について情報発信するとともに、特典制度を有効活用した自転車利用の促進 	
	特典		
観光・地域づくり	日常利用	<ul style="list-style-type: none"> ○シェアサイクル関係事業者と連携し、シェアサイクルのシステム導入を検討 ○サイクリング環境の創出 ○関係機関と連携し、広域サイクリングルートの整備を推進 ○多様な自転車の活用促進 ○サイクリングリスト・観光客向けのサイクリングマップ作成 	
	観光		
安全・安心	自転車保険	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車保険の加入促進 ○自転車保険加入の重要性についての周知・広報活動の促進 ○自転車保険加入の重要性について周知・広報活動を促進 	
	教育		
	意識	<ul style="list-style-type: none"> ○交通安全教育の充実・拡充 ○交通安全に関する周知・啓発活動の促進 ○点検・整備の必要性とその方法についての周知 ○自転車を活用した防災意識の向上 ○歩行者の安全確保 ○自転車利用者、クルマの運転者双方の安全意識の向上 ○安全利用向上のため、交通ルールに関するポスターやチラシ等を配布し、周知・啓発活動の促進 ○自転車講習制度の周知 ○自転車に関する道路標識等の周知 ○点検・整備方法の啓発活動の促進 ○災害時の自転車活用の促進 ○思いやり1.5m運動の促進 	
			危険性
			危険性
			危険性
危険性			
危険性			

第4章 計画の基本方針
RIDERS

図4.1 施策の体系図

R

走る
(Run)

安全で快適に楽しく通行できるまちづくり

連続性を考慮した自転車ネットワークを形成し、自転車通行空間の整備を促進する。また、駐輪ニーズに対応した利用しやすい駐輪環境を確保し、安全で快適な自転車利用環境を目指す。

施策1

安全で快適な
自転車ネットワーク
計画の策定

- 対策① 自転車ネットワーク計画路線の決定
- 対策② 整備形態・優先順位の検討
- 対策③ 自転車ネットワーク計画の作成

施策2

安全で快適な
自転車通行空間の
創出

- 対策① 自転車通行空間の整備
- 対策② わかりやすい案内サインの設置
- 対策③ 自転車通行空間の維持管理
- 対策④ 自転車マップの作成

施策3

鉄道・バス利用に
対応した駐輪環境の
整備

- 対策① 自転車駐輪場の整備
- 対策② 放置自転車対策
- 対策③ 自転車マップの作成

I

増やす
(Increase)

市民が健康で活力ある社会づくり

自転車利用による健康増進効果について、周知・広報活動を促進し、市民の健康づくりに努める。また、エコ通勤の促進や、健康増進の特典について、新たな制度の創設を検討し、自転車活用の促進に努める。

施策1

健康づくりに繋がる
自転車利用の推進

- 対策① 自転車通勤に関する取組の促進
- 対策② 自転車を活用したスポーツ振興・健康増進の取組
- 対策③ 自転車を活用した健康増進の広報啓発

施策2

健康増進に関する
特典の充実

- 対策① 新たな特典・制度創設の検討
- 対策② 自転車利用を促進する特典・制度の有効活用

D

広がる
(Develop)

自転車で新たに広がる地域づくり

サイクリング環境の充実、広域サイクリングルートの整備を検討し、観光・地域振興の推進に努める。また、関係機関との連携によるシェアサイクル導入や、災害時の自転車活用の検討を行う。

施策1

自転車活用による
観光・地域振興の
促進

- 対策① サイクリング環境の充実
- 対策② サイクリストの誘客
- 対策③ 広域サイクリングルート・観光ルート整備の推進
- 対策④ レンタサイクルやシェアサイクル活用の推進
- 対策⑤ サイクル・アンド・ライドの促進
- 対策⑥ 2人乗り自転車の活用促進
- 対策⑦ 観光客等の回遊性向上の取組

施策2

災害時における
自転車活用の促進

- 対策① 災害時における自転車活用の促進

E

学ぶ
(Educate)

歩行者・クルマと共存できる意識づくり

交通安全教育を充実させ、安全啓発のチラシ配布等、自転車に関する交通ルールの周知・啓発を推進し、自転車利用者、歩行者及びクルマが共存できるような安全意識の向上に努める。

施策1

様々な機会を
活用した
交通安全啓発

- 対策① 交通安全教室の拡充・充実
- 対策② 安全啓発ポスター・チラシ等配布の実施
- 対策③ 自転車に関する道路標識等の周知
- 対策④ 自転車講習制度の周知

施策2

安全に乗るための
意識啓発

- 対策① 思いやり1.5m運動の促進
- 対策② 点検・整備方法の啓発
- 対策③ 自転車保険の加入促進





4.2 計画の推進

自転車活用推進法の基本理念に基づき、4つの柱の相互関連を図りながら、効率的かつ効果的に計画を推進します。

基本理念

- 自転車による交通が、二酸化炭素等の環境に深刻な影響を及ぼす物質及び騒音・振動を発生しないという特性並びに災害時において機動的であるという等の特性を有し、公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行なわなければならない。
- 自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼす等、公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行なわなければならない。
- 交通体系における自転車による交通の役割を拡大することを旨として、行なわなければならない。
- 交通の安全の確保を図りつつ、行なわなければならない。

【自転車活用推進法第2条】

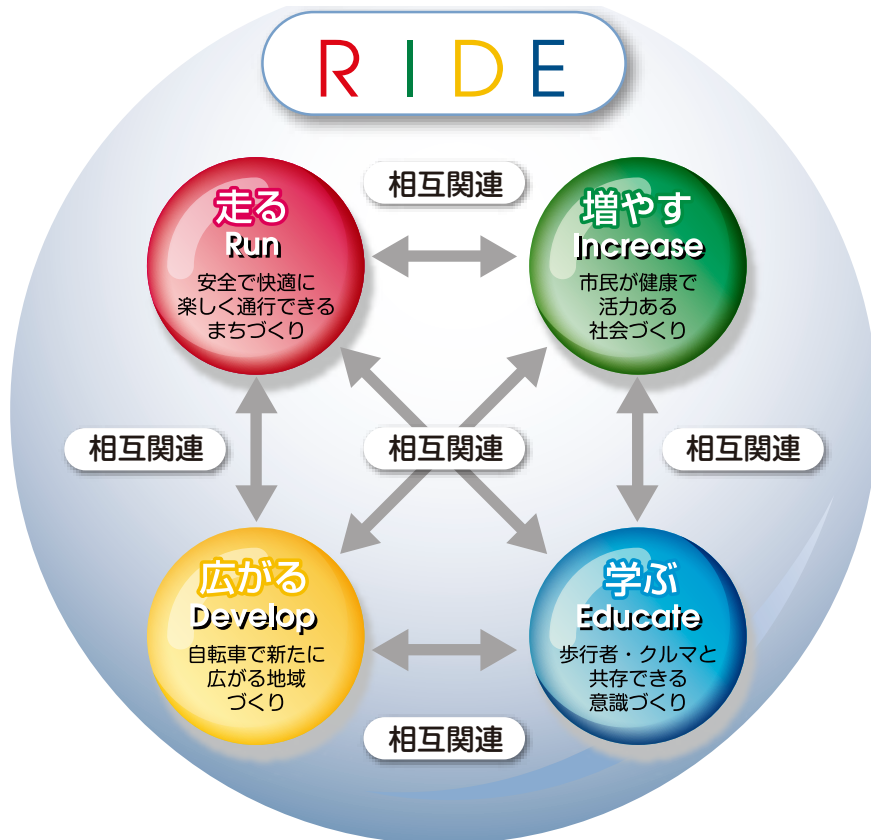


図4.2 計画の柱の推進・相互関連図

4.3 計画におけるSDGsの活用

本市は、SDGsの達成に向けた優れた取り組みを提案する都市「SDGs未来都市」に選定され、SDGsの達成に向け、持続可能なまちづくりの実現を目指していることから、本計画においてもSDGsの考え方を取り入れ、計画を推進します。



図4.3 SDGs取組図

参考 SDGsとは

SDGsとは、「Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）」の略称であり、平成27年（2015年）9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された令和12年（2030年）までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標のことです。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない（leave no one behind）」ことを誓っています。





参考 本市におけるSDGsの推進に資する取組の概要

- ① ICT・地域イノベーション、働き方改革の推進
 - 地域産業イノベーションの積極的な推進
 - 起業支援や新事業創出の場づくり、多様な働き手の確保・育成
- ② 観光産業の推進
 - 観光まちづくり推進機構（DMO）の新設
 - 地域資源を活用した地域経済の活性化につながる観光産業づくり
- ③ 地域支えあい包括ケアシステムと連携したコンパクトシティの推進
コンパクトなまちづくりと、地域支えあい包括ケアシステムを連携させた、持続可能で暮らしやすい地域共生型のまちづくり
- ④ 持続可能な開発を学ぶための教育、学習機会の推進
 - 持続可能な開発に向けた主体的に行動できる人材の育成
 - 体験や体感を通じた教育、学習機会の提供
- ⑤ 若者・女性の活躍推進
 - 若者が地域づくりやまちづくりに参画できる機会への支援
 - 女性が就労等、社会参画を通して能力を発揮できる環境づくり
- ⑥ 共生社会ホストタウンの推進
障害のあるなしにかかわらず、お互いの個性を認め合い、安心していきいきと暮らせる共生社会の実現
- ⑦ 子どもの貧困対策、地域の見守り・支え合いの推進
 - 経済的に恵まれていない子どもたちの居場所づくり、健康管理等
 - 身近な地域で誰もが気軽に集える場づくり、活動の促進
- ⑧ ガーデンシティの推進
「緑と花と彫刻のまちづくり」の新たなステージとして、花の回廊づくり等「ガーデンシティうべ」を目指した取り組みを全市的に展開
- ⑨ 地域エネルギー・バイオマス産業都市の推進
 - バイオマス産業の創出と資源循環型社会の形成
 - 再生可能エネルギー等の導入促進、スマートコミュニティの推進
- ⑩ 環境保全対策の推進
 - ごみの排出抑制や環境保全につながる主体的な行動、地域づくりの促進
 - 新興・途上国の環境改善につながる国際環境協力やSDGsの普及促進

4.4 新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」への対応

全国的な新型コロナウイルス感染拡大を契機に、社会的な動向として、新型コロナウイルス感染拡大を防止するための「新しい生活様式」が求められています。

本市では、新型コロナウイルスに関する正しい知識や情報を記載した「うべコロナニュース」を発行し、定期的な情報発信を行うことで市民の感染予防に努めています。この活動を継続して行うとともに、「新しい生活様式」に対応した、計画を推進します。

専門家会議「新しい生活様式」の実践例

<p>買い物</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ・店舗も利用する ・1人または少人数で空いた時間に ・電子決済を利用する ・計画を立てて通早く ・商品への接触は控える ・しじに並ぶときは、前後をあける
<p>公園、スポーツ等</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ・公園は空いた時間、場所を選ぶ ・筋トレやヨガは自宅で動画を活用 ・ジョギングは少人数で ・すれ違うときは距離をとる ・予約制を利用してゆったりと ・狭い距離での長居は避ける ・歌や楽器は練習をとるかオンラインで
<p>食事</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ・持ち帰りやデリバリーも利用する ・屋外空間で気持ちよく ・大皿は避けて、料理は個々に ・対面ではなく横並びで座る ・おしゃべりは控える ・お酌や飲み飲みは避ける
<p>公共交通機関の利用</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗車は控える ・混んでいる時間帯は避ける ・徒歩や自転車も利用する
<p>冠婚葬祭や祝賀行事</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ・多人数での会合は避ける ・風邪の症状があるなら参加しない

自転車活用推進による新しい生活様式への貢献

- クルマや鉄道・バス利用から自転車へ転換することによる3密の回避
- 安全な自転車通行空間の整備促進による自転車利用者の分散
- 自転車通行空間の整備や道路利用者の安全意識向上による歩行者との距離確保
- 精神面での健康増進を図り、コロナ疲れを解消
- 自転車を活用したスポーツ振興による健康増進
- 自転車を活用した観光推進

画像制作：Yahoo! JAPAN（厚生労働省『「新型コロナウイルス感染症対策の状況分析・提言」（2020年5月4日）』を元に作成されたもの）





参考 新型コロナウイルスに関する本市の取組

うべ コロナニュース 第5号

山口県の緊急事態宣言は解除 しかし…

新型コロナウイルスは感染拡大への予備に陥り、不意な急変や急落などが、夏のように表面で静かになることが懸念され、感染拡大への予備が、夏のように表面で静かになることが懸念されています。

「コロナおれ」うつ ところの予備に要注意

新型コロナウイルスは夏に流行する可能性があります。

夏は暑く、体調が崩れやすいため、マスクや手洗いを徹底し、こまめに換気をお願いします。

★体調している人と話して 気持ちを楽に

夏は暑く、体調が崩れやすいため、マスクや手洗いを徹底し、こまめに換気をお願いします。

★夏休みの生活パターンを 崩さない

夏は暑く、体調が崩れやすいため、マスクや手洗いを徹底し、こまめに換気をお願いします。

山口県新型コロナウイルス感染症対策センター TEL: 0836-33-1777 FAX: 0836-35-6533

★正確な判断に、役立つ情報を高めよう。

★不安をおおる報道を見たり聞いたりする時間を減らす

★おとなは お酒やたばこに頼りすぎない

★大変な時こそ、楽しい時間を作って、リフレッシュしよう

相談しやすい人へ、相談しやすい方法で、まずは相談しましょう

山口県新型コロナウイルス感染症対策センター TEL: 0836-33-1777 FAX: 0836-35-6533

山口県新型コロナウイルス感染症対策センター TEL: 0836-33-1777 FAX: 0836-35-6533

山口県新型コロナウイルス感染症対策センター TEL: 0836-33-1777 FAX: 0836-35-6533

withコロナ社会 ～「うべ版新たなライフスタイル」～

 人との 間隔は2m	 症状がなくても マスクを着用	 対面会話を 避ける	 買い物は 通販も活用
 帰省・旅行は 控えめに オンラインの活用	 遊びに行くなら 屋内より屋外	 持ち帰り・出前 デリバリーを活用	 会議は オンライン

第5章 計画の実施 ～施策と講ずべき措置～

5.1 走る (Run) ～安全で快適に楽しく通行できるまちづくり～

連続性に配慮した自転車通行空間のネットワーク化を図り、自転車通行空間を整備することにより、歩行者の安全を確保しながら自転車利用者が安全で快適に走行できる環境を創出します。また、駐輪施設の適切な配置、維持管理に取り組むことで、自転車の利用しやすい環境を形成します。

(1) 安全で快適な自転車ネットワーク計画の策定

- 整備の必要性、緊急性、実現性及び経済性を総合的に評価した上で、自転車ネットワーク計画を作成します。

(2) 安全で快適な自転車通行空間の創出

- 自転車の通行位置、通行方法を認識しやすくするため、計画的に路面表示を設置します。
- 交通量や地域のニーズを踏まえ、自転車道の整備や自転車専用通行帯（以下、自転車レーンとする）の設置についても検討します。
- 歩行者・自転車通行の誘導や、駐輪場等をわかりやすく示す案内サインの設置を検討します。
- 自転車ネットワークが整備されている箇所について、わかりやすく周知するため、自転車マップの作成を促進します。

(3) 鉄道・バス利用に対応した駐輪環境の整備

- 駅やバス停周辺において、駐輪ニーズに応じた駐輪場を整備します。
- 駐輪場に一定期間放置されている自転車について、定期的に調査を行い、必要に応じて撤去を行います。
- 駐輪場の位置について、わかりやすく周知するため、自転車マップの作成を促進します。





5.1.1 安全で快適な自転車ネットワーク計画の策定

(1) 自転車ネットワークの形成

自転車ネットワーク計画は、ガイドラインを参考にして作成します。自転車通行空間のネットワーク化を図るため、整備の重要路線に位置付けた区間から、優先的に整備していくことを基本とします。また、市民や観光客の利用が見込まれる等、整備効果が期待できる路線についても併せて整備を検討します。

(2) 自転車ネットワーク計画の対象範囲

本市の関連計画における拠点やそれらを結ぶ公共交通軸及びその周辺を整備対象の基本とし、自転車の利用環境向上と、サイクル・アンド・ライド、レンタサイクルやシェアサイクルの導入・活用、歩いて暮らせるまちづくりの視点も考慮した上で、自転車ネットワーク計画区域を設定します。

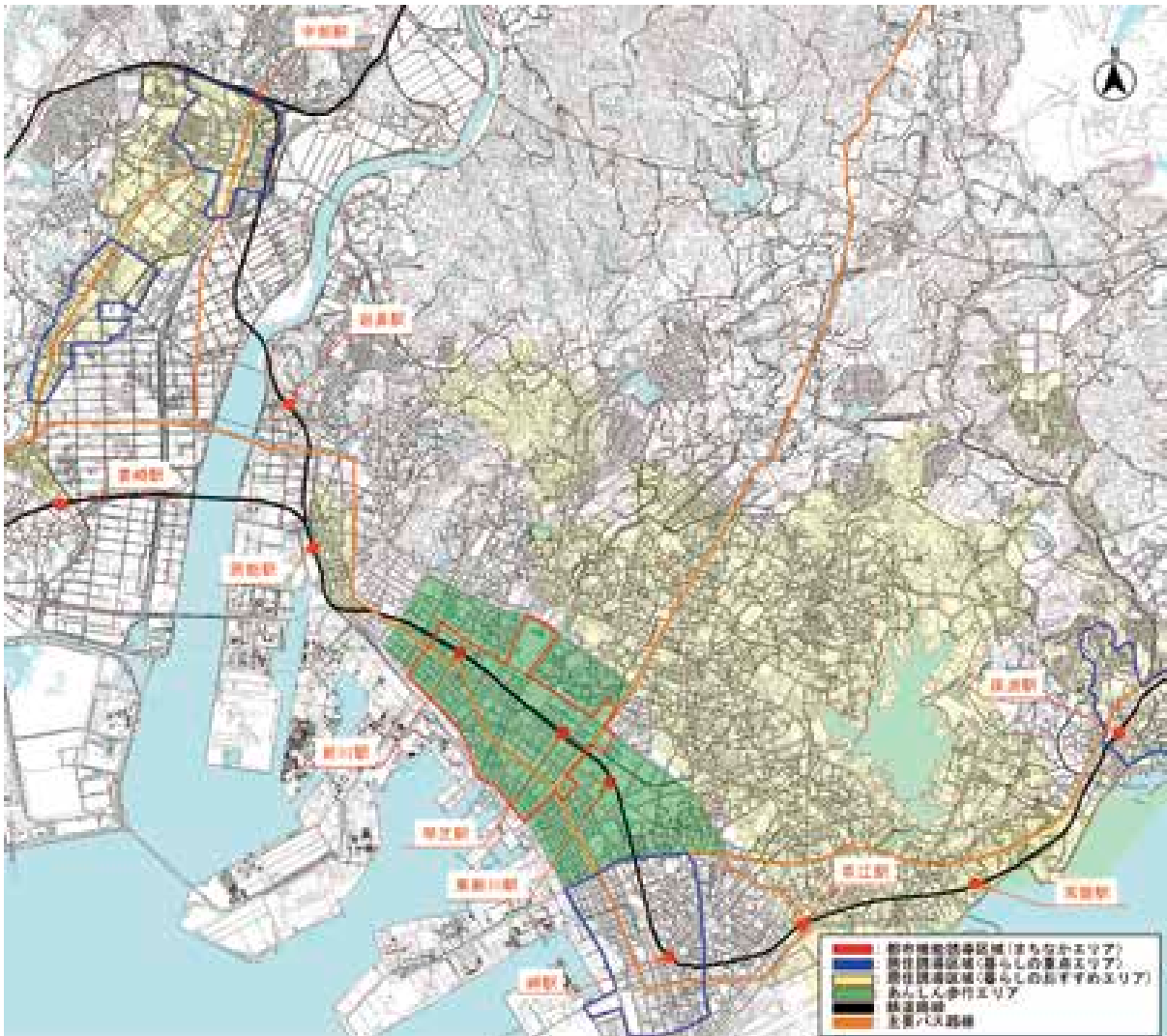


図5.1 自転車ネットワーク計画の検討エリア

図5.1に示す自転車ネットワーク計画の検討エリアを踏まえ、安全な自転車通行空間の早期確保のため、優先的計画策定エリアを設定し、効率的かつ効果的に自転車ネットワークを整備します。優先的計画策定エリアは、以下の条件に基づき、設定します。

- 関連計画の都市機能誘導区域（まちなかエリア）や居住誘導区域（暮らしの重点エリア）
- 公共交通軸や核となる施設とその周辺で自転車交通量が多いエリア
- 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連事故が多い通学路等、安全性の向上が必要なエリア
- 歩いて暮らせるまちづくりの視点を考慮

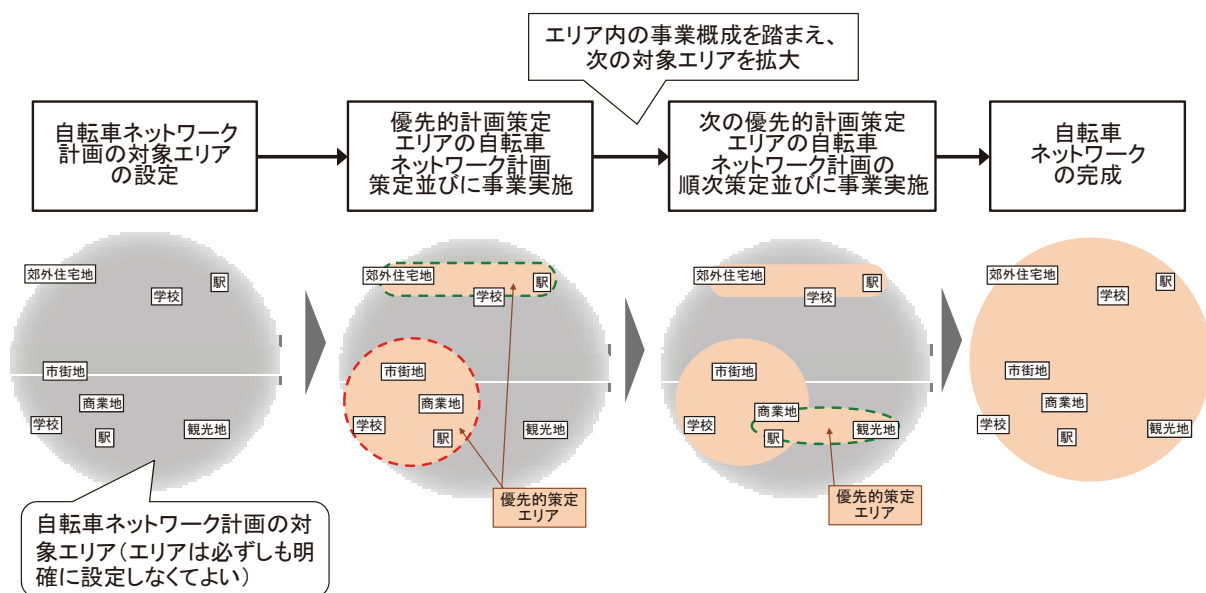


図5.2 自転車ネットワーク計画策定のイメージ図 【出典：ガイドライン】



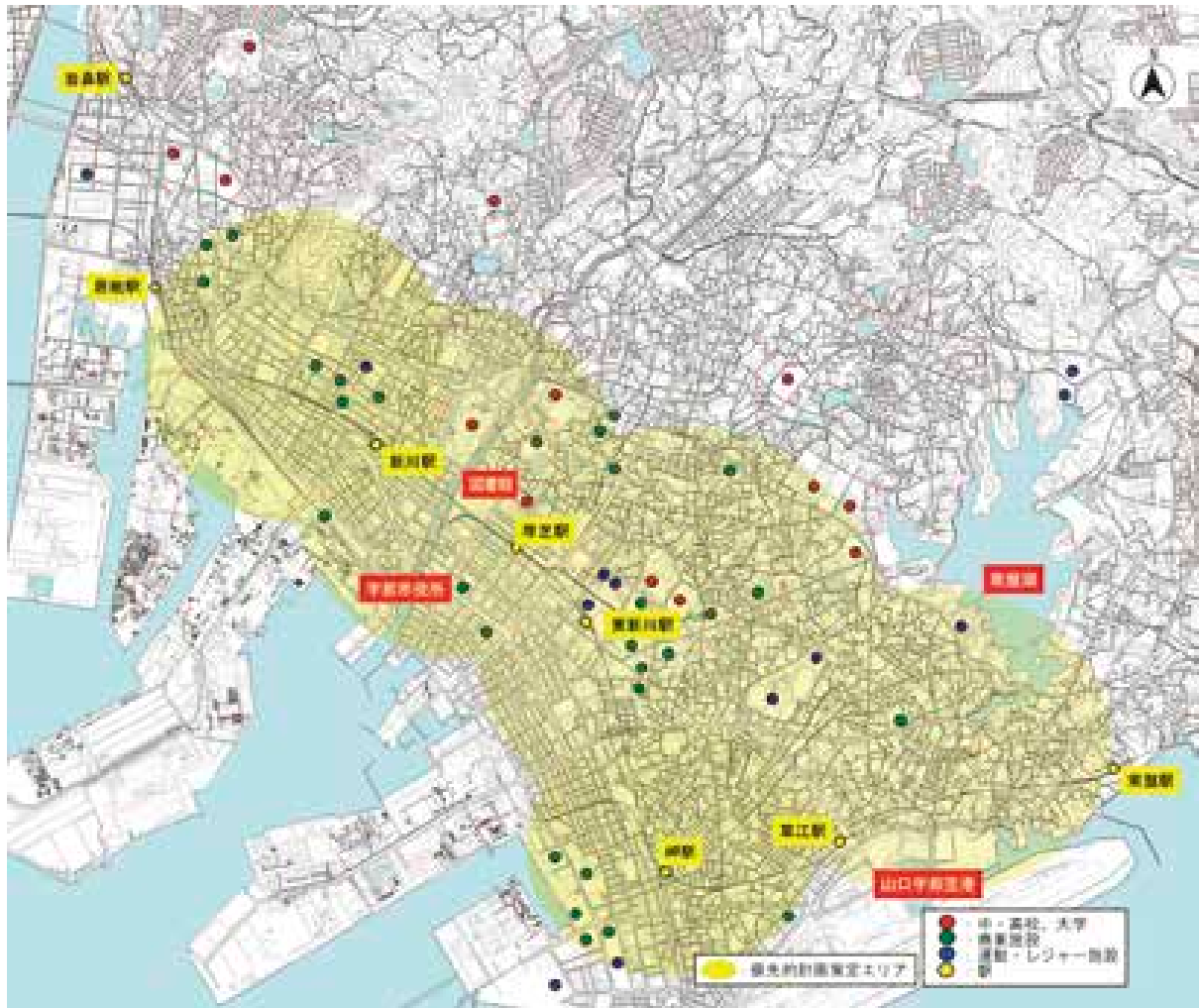
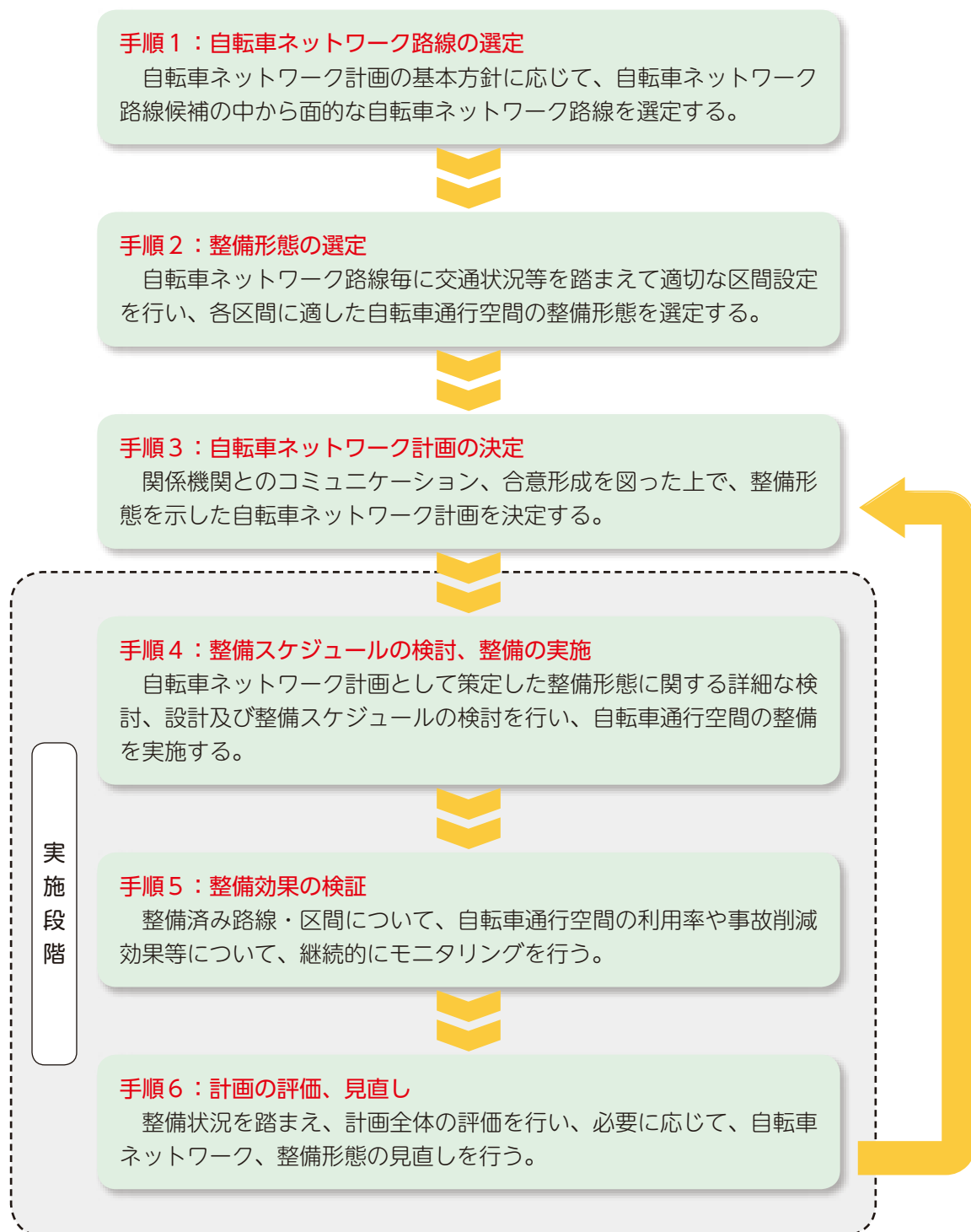


図5.3 自転車ネットワーク計画の優先的計画策定エリア

(3) 自転車ネットワーク計画の作成手順

自転車ネットワーク計画は、ガイドラインの手順を参考に、図5.4のフローを用いて作成します。また、途中段階で実施に対する評価や道路の整備状況等を考慮し、適宜計画の見直しを行います。



第5章
 計画の実施
 施策と講ずべき措置

図5.4 自転車ネットワーク計画の作成手順





(4) 自転車ネットワーク路線の選定

対象範囲全域がネットワーク化されるよう連続性に配慮し、ガイドラインを参考に、以下の選定条件に準じて自転車ネットワーク路線を選定します。

自転車ネットワーク路線選定条件

- 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及び運動・レジャー関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
- 通勤・通学で自転車利用が多い路線
- 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- 自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- 既に自転車の通行空間（自転車道、自転車レーン、自転車専用道路）が整備されている路線
- その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

《自転車ネットワーク路線の検討》

上記の選定条件を基に、以下検討項目ごとに必要性の高い路線を抽出し、自転車ネットワーク路線を選定します。

- 検討項目①：通勤・通学
- 検討項目②：商業施設
- 検討項目③：運動・レジャー施設
- 検討項目④：事故が多い路線

検討項目①

通勤・通学

路線図



抽出のポイント

- 駅と学校を結ぶ主要な路線
- 中心市街地から概ね5 km程度の主要な路線
- ネットワーク路線の連続性を確保するために必要な路線





検討項目②
商業施設
路線図

抽出のポイント
<ul style="list-style-type: none">■ 商業施設（売場面積1000㎡以上）周辺の主要な路線■ ネットワーク路線の連続性を確保するために必要な路線

第5章
計画の実施
（施策と講ずべき措置）

検討項目③

運動・レジャー施設

路線図



抽出のポイント

- 運動・レジャー施設周辺の駅と学校を結ぶ主要な路線
- ネットワーク路線の連続性を確保するために必要な路線





検討項目④
事故が多い路線
路線図

抽出のポイント
<p>図3.6の自転車事故の分布図を基に抽出</p> <p>《自転車関連事故が発生しやすい路線》</p> <ul style="list-style-type: none">・ 自転車事故の多い国道や県道等の主要な路線・ 広い空間や下り坂等、速度が出やすい路線・ 交通量が多く自転車通行空間が狭い路線

第5章
計画の実施
施策と講ずべき措置

《重要度評価》

各路線ごとに点数を付けて重要度を評価します。検討項目①の通勤・通学については、自転車の利用目的で、通学が約8割であることから、整備の重要性が他の検討項目よりも高いとして2点、検討項目②～④については1点とし、検討項目①～④を重ね合わせ、1～5点の5段階評価により路線ごとの重要度を評価します。図5.5に、重要度評価の結果を示しており、全路線の整備を自転車ネットワークの全体計画とします。

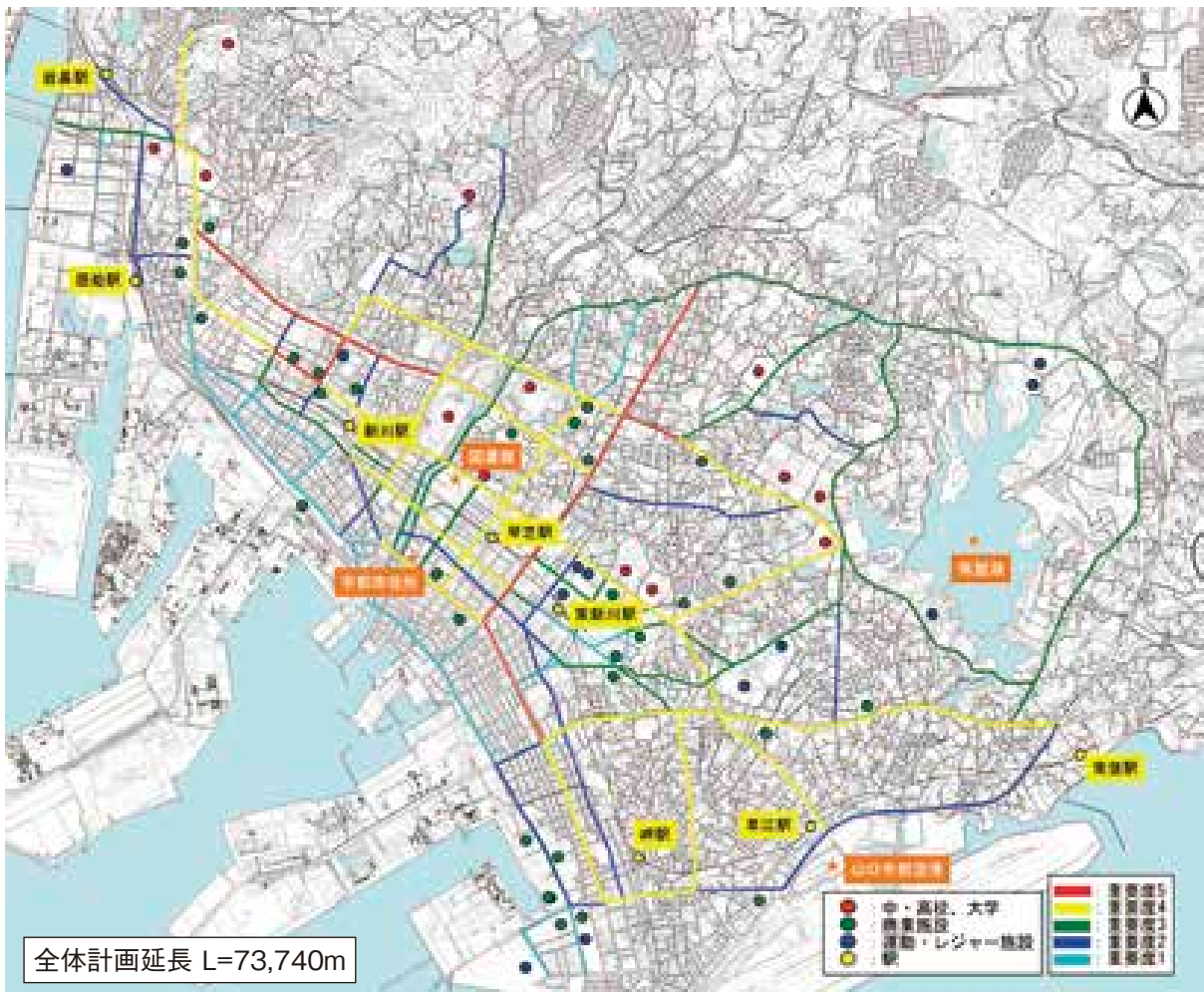


図5.5 自転車ネットワークの重要度別路線図 (全体計画)



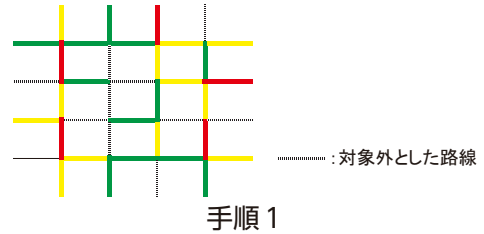


《最終評価》

重要度評価した各路線において、実現性を踏まえた評価をします。本計画において、重要度1～2の路線は整備の対象外とし、重要度3～5を整備路線として位置付け、さらに、以下の手順で自転車ネットワーク路線を選定します。図5.6に評価結果を示しています。

手順1：以下の路線を対象外とする

- ・道路構造上、物理的に整備が困難な路線
- ・勾配が急な路線（整備効果が見込めない）



手順2：連続性が欠如する路線の除外

手順1により、連続性が欠如する路線を自転車ネットワーク計画の対象外とする

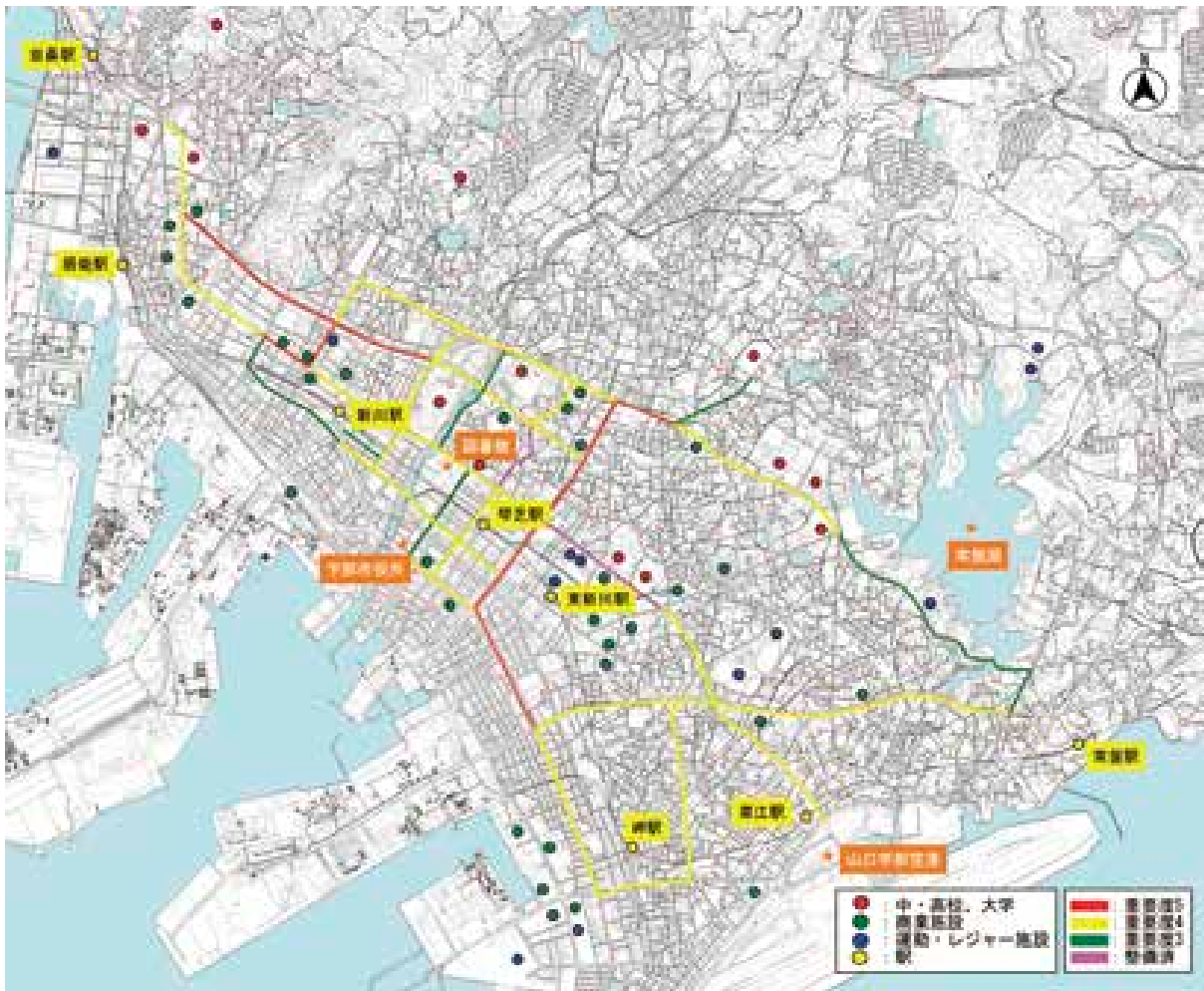
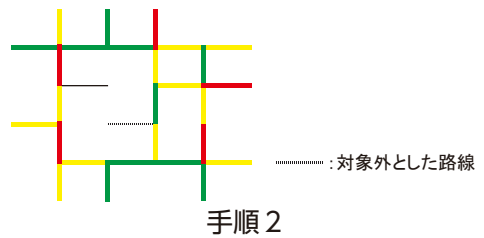


図5.6 自転車ネットワーク路線の選定結果図

第5章 計画の実施
（施策と講ずべき措置）

《自転車ネットワーク路線の選定結果》

重要度4、5の路線延長は約23km（22,680m）、重要度3の路線延長は約7km（6,770m）であり、これらの路線約29km（29,450m）を自転車ネットワーク路線に位置付け、整備します。国道、県道については、国・県と協働し、整備の検討を行います。

表5.1 各管理道の重要度別延長

管理者	重要度			全路線延長
	3	4	5	
国道		3,900m	850m	4,750m
県道		1,700m	1,600m	3,300m
市道	6,770m	11,680m	2,950m	21,400m
計	6,770m	17,280m	5,400m	29,450m





(5) 整備形態の選定

ガイドラインを参考に本市における整備形態選定フローを作成し、各路線ごとの交通量、道路構造等の物理的条件を踏まえ、整備形態を選定します。ガイドラインに基づく自転車通行空間の基本的な整備形態は以下のとおりです。

参考 基本的な整備形態の例

自転車道

自転車と自動車を構造的に分離するもの



自転車レーン（自転車専用通行帯）

自転車と自動車を視覚的に分離するもの



矢羽根型路面表示（車道混在）

自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するための矢羽根型路面表示、自転車のピクトグラムを設置するもの



【出典：ガイドライン】

以下に、自転車通行空間の設計・整備における用語について解説します。

自転車道

自転車道は、道路構造令第2条第1項第2号に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分指し、道路交通法上も、自転車道として扱われます。自転車道を整備することにより、歩行者、自動車ドライバーの安全を確保できるとともに、自転車利用者の安全で快適な走行が可能となります。

自転車レーン（自転車専用通行帯）

自転車レーンは、道路交通法第20条第2項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯を言います。自転車レーンを整備することにより、歩行者の安全を確保できるとともに、自転車利用者の安全で快適な走行が可能となります。

矢羽根型路面表示（車道混在）

矢羽根型路面表示は、自転車の通行位置を明示することで、自転車通行の安全性が確保できるとともに、クルマの運転手に対しても自転車への注意喚起となります。

自転車のピクトグラム

自転車のピクトグラムは、自転車通行位置を示すものです。自転車ピクトグラムの向きが進行方向を示す役割も担っており、原則、上記3つの整備形態で併用することにされています。

これらを基本とし、本市における自転車通行空間の整備形態の設計基準及び整備形態選定フローを示します。





整備形態

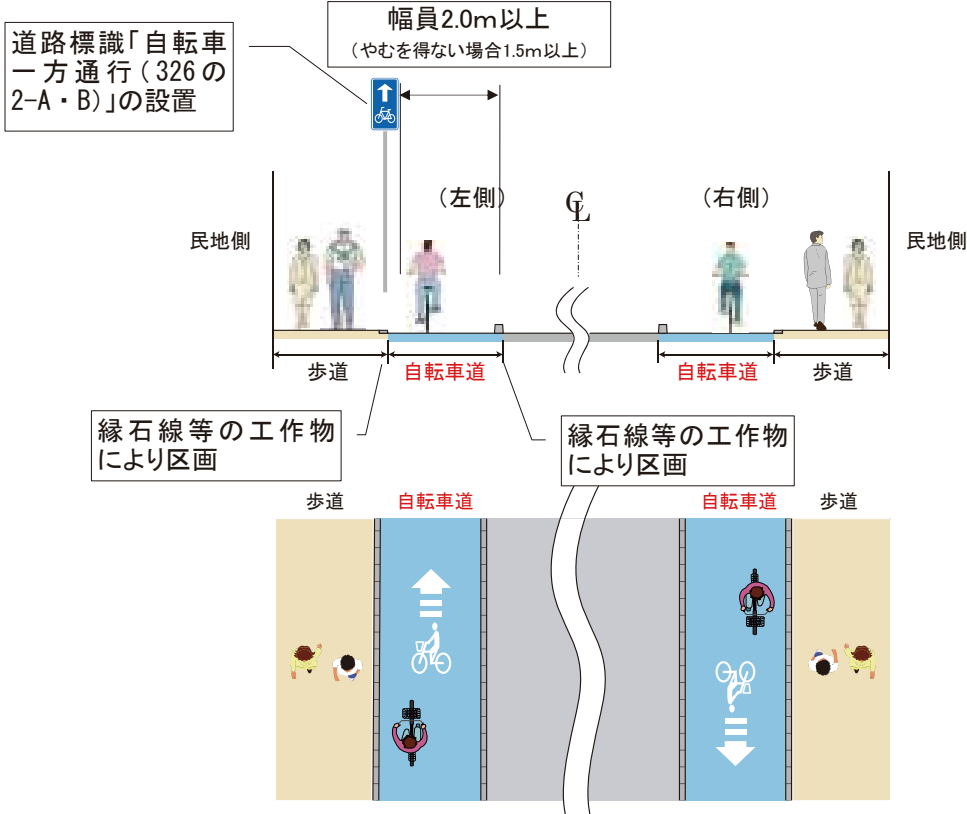
自転車道

設計基準及び留意点

- 原則、一方通行とし、道路の両側に自転車道を整備する。
- 一方通行で整備する場合は、必要に応じて、一方通行化に伴い発生する迂回等の実態に応じた対策についても検討する。
- 以下の条件を満たす場合、暫定的に双方向通行を適用できるものとする。
 - ① 一定の区間長で連続性が確保されていること
 - ② 区間前後・内に双方向通行の自転車道が交差しないこと
 - ③ 区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること
 - ④ ネットワーク区間概成段階で一方通行の規制をかけることができること
- 分離工作物については、車道から高さ15cm以上の縁石を設置する。
- 自転車道と歩道との間の縁石は自転車道から高さ5cmとし、自転車道と車道との間の縁石は車道から高さ5cm以下とする。
- 幅員は2.0m以上とする。
- 横断勾配は2.0%を標準とする。

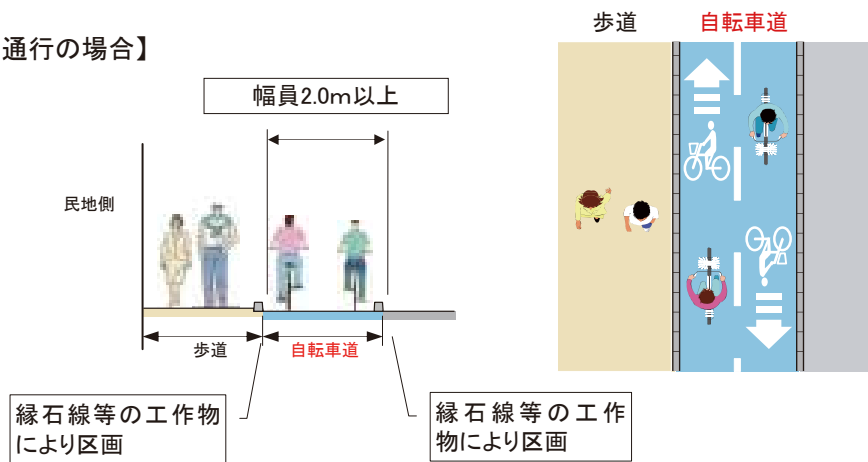
概略図

【一方通行の場合】



第5章 計画の実施
（施策と講ずべき措置）

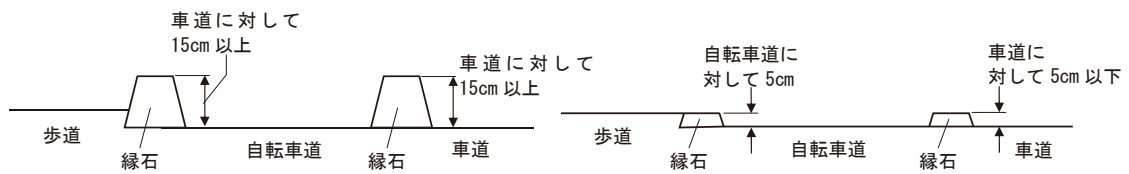
【双方向通行の場合】



分離工作物の基本図

(一般部)

(車両乗り入れ部)



【出典：ガイドライン】





整備形態

自転車レーン（自転車専用通行帯）

設計基準及び留意点

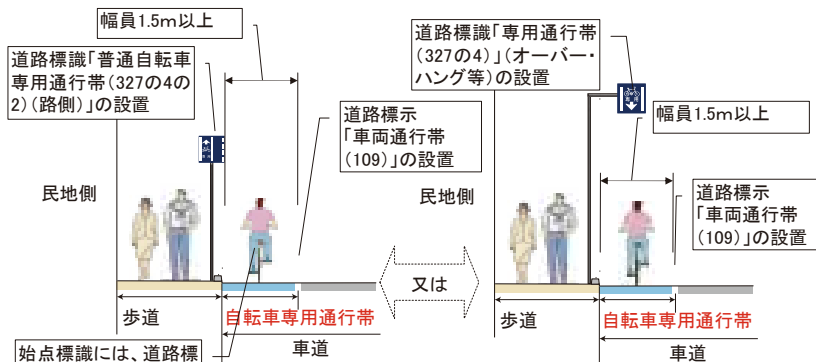
- 幅員は、自転車の安全な通行を考慮し、原則1.5m以上を確保する。ただし、区間の一部において空間的制約から1.5m確保が困難な場合は、1.0m以上まで縮小できるものとする。
- 縮小する場合も、局所的なものに留めると共に、側溝の部分を除く舗装部分の幅員を1.0m程度確保する。

概略図

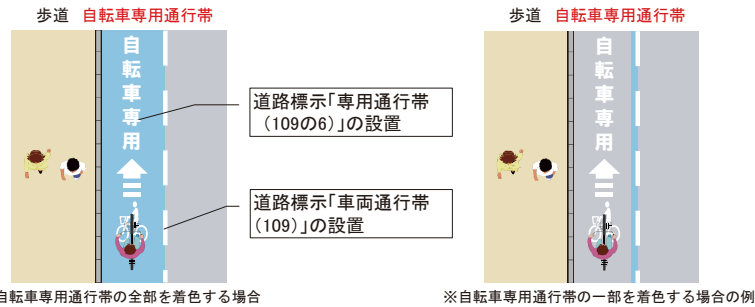
【歩道のある道路】

○路側標識を設置する場合

○架空標識を設置する場合

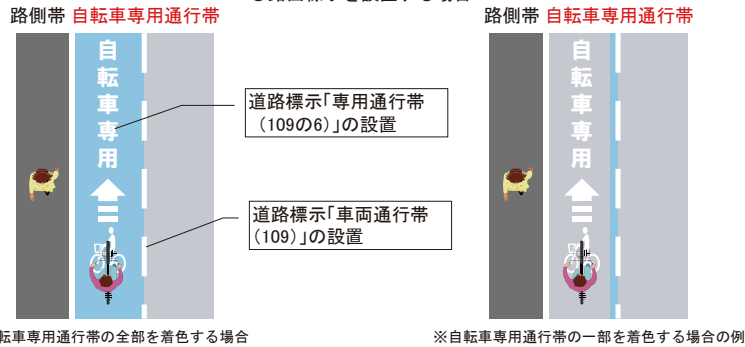


○路面標識を設置する場合



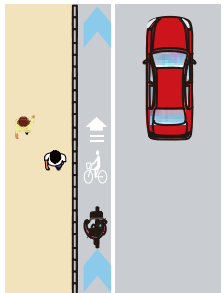
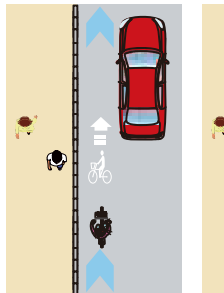
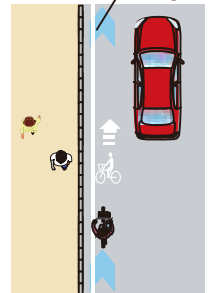
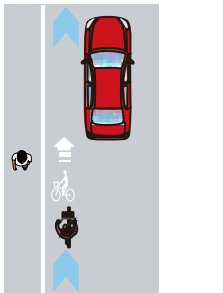
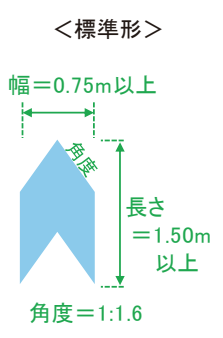
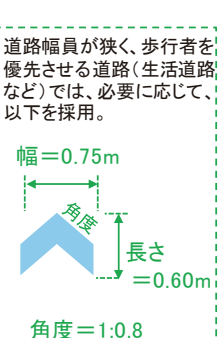
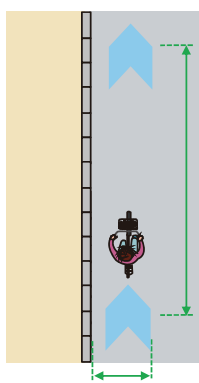
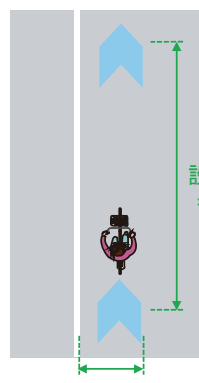
【歩道のない道路】(路側帯のある道路)

○路面標識を設置する場合



【出典：ガイドライン】

第5章 計画の実施
（施策と講ずべき措置）

整備形態	
矢羽根型路面表示（車道混在）	
設計基準及び留意点	
<ul style="list-style-type: none"> ■ 路面表示の色彩は、青系色を基本とする。 ■ 歩道のある道路においては、矢羽根型路面表示の右端が路肩端から1.0m以上の位置となるようにする。 ■ 歩道のない道路においては、矢羽根型路面表示の右端が車道外側線から車道内1.0m以上離れた位置となるようにする。ただし、交通状況に応じて、0.75m以上とする。 ■ 舗装部分の幅員は、側溝の蓋部分を除いて1.0m以上確保する。 ■ 標準仕様は、幅0.75m以上、長さ1.50m以上、角度1：1.6を基本とするが、道路幅員が狭く、歩行者を優先させる場合は、この限りでない（概略図参照） ■ 設置間隔は10mを標準とし、現地の状況に応じて設置間隔を密にする。 ■ 車道外側線と重なる場合には、車道外側線の下に重複させる。 	
概略図	
<p>《車道混在》</p> <p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>[路肩・停車帯内の対策]</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>[車線内の対策]</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>[車線内の対策]</p>  </div> </div> <div style="border: 1px dashed black; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p style="text-align: center;">矢羽根型路面表示の標準仕様</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 30%;"> <p>＜標準形＞</p>  <p>幅=0.75m以上 長さ=1.50m以上 角度=1:1.6</p> </div> <div style="width: 30%; border: 1px dashed green; padding: 5px;"> <p>道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路（生活道路など）では、必要に応じて、以下を採用。</p>  <p>幅=0.75m 長さ=0.60m 角度=1:0.8</p> </div> <div style="width: 30%;">  <p>設置間隔=10m 1.0m以上 歩道有り</p> </div> <div style="width: 30%;">  <p>設置間隔=10m 1.0m以上 (0.75m以上) 歩道無し</p> </div> </div> <p style="text-align: right;">【出典：ガイドライン】</p> </div>	





3つの整備形態と併用

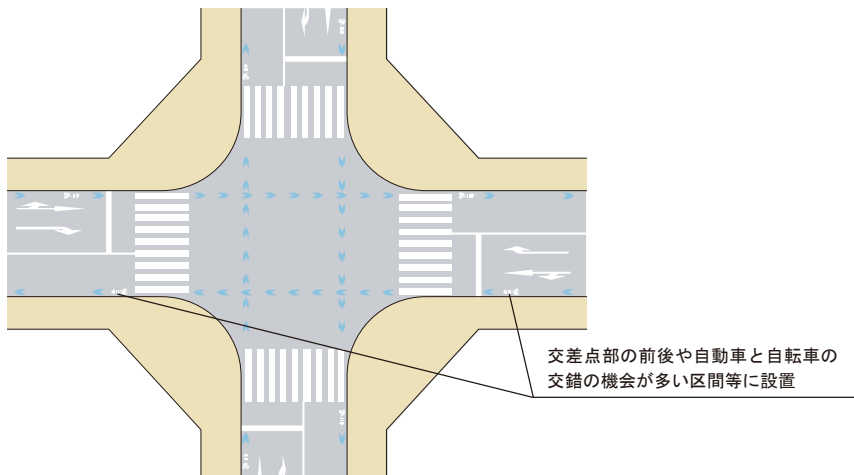
自転車のピクトグラム

設計基準及び留意点

- ピクトグラム及び併記する矢印：幅0.75m以上、外側線が重ならないようにする。
- 交差点部の前後やクルマと自転車の交錯の機会が多い区間等に設置する。
- 車道混在において矢羽根型路面表示と併用する場合は、単路部では矢羽根型路面表示よりも広い間隔で設置できるものとする。
- 幹線道路の自転車通行空間と細街路の交差点等での安全対策として、細街路側のドライバーに対する注意喚起を目的とした自転車のピクトグラムを設置する場合は、その意図が正確に伝わるように、設置位置や設置の向きを工夫する等、慎重に検討するものとする。

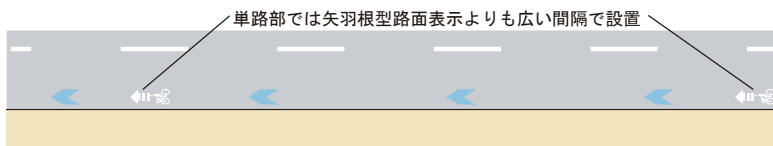
概略図

《一般的な交差点》

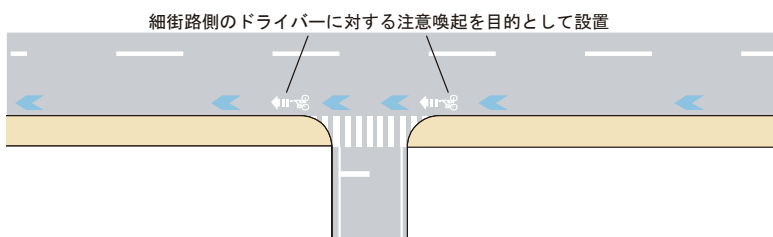


自転車ピクトグラムの例

《単路部》



《細街路》



【出典：ガイドライン】

表5.2 宇部市における整備形態表

整備形態	A	B	C	D
	自転車道	自転車レーン (自転車専用通行帯)	矢羽根型路面表示 (車道混在)	自転車歩行者道を 活用した措置
概略図	<p>自転車通行位置</p> <p>歩道 車道</p>	<p>自転車通行位置</p> <p>歩道 車道</p> <p>自転車専用 ↑</p>	<p>自転車通行位置</p> <p>歩道 車道</p>	<p>自転車通行位置</p> <p>歩道 自転車 車道</p> <p>案内サインの設置</p>
事例写真				
概要	歩行者と自動車を物理的に分離し、自転車専用の通行位置を整備する。	歩行者と自動車を空間的に分離し、自転車専用の通行位置を整備する。	歩行者と空間的に分離し、車道内を自転車と自動車が混在しながら通行する自転車通行空間を整備する。	有効幅員3.0m以上の自転車歩行者道内に、 歩行者通路を2.0m以上確保 した上で、案内サインや誘導線を設置する等、歩行者と自転車の通行位置を視覚的に分離する。
有効幅員	2.0m以上	1.5m以上 (1.0m以上)	1.0m以上 (0.75m以上)	1.0m以上
宇部市実績	実績無し	実績無し	実績有 (市道琴芝通り南京納川津線)	実績無し

B、Cの有効幅員について、空間的制約により施工が困難な場合や、交通状況等の理由から、()内の数値とすることができる。



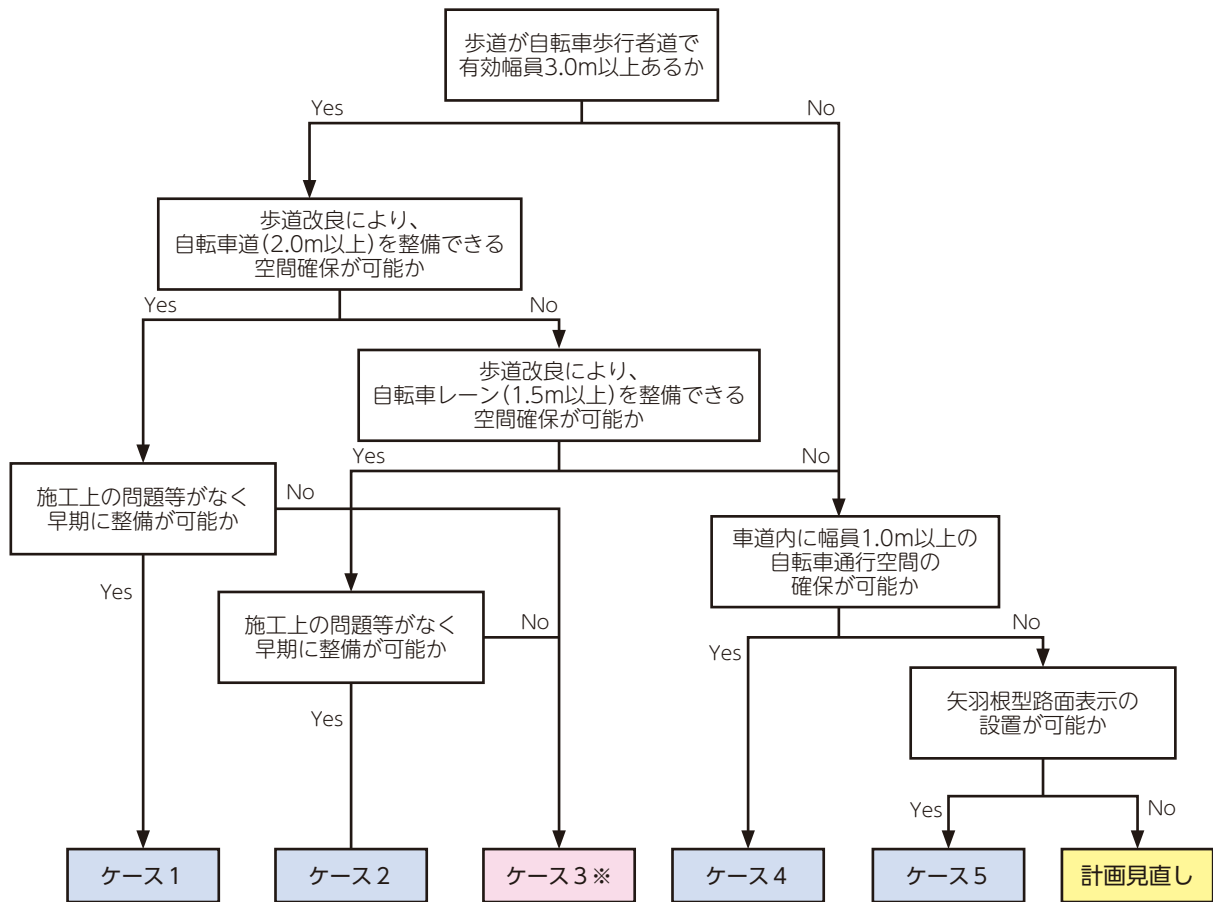


図5.7 宇部市における整備形態選定フロー図

表5.3 各ケースにおける整備形態一覧

整備形態		ケース				
		1	2	3	4	5
A	自転車道	○	×	×	×	×
B	自転車レーン (自転車専用通行帯)	○	○	×	△	×
C	矢羽根型路面表示 (車道混在)	○	○	×	○	○
D	自転車歩行者道を 活用した措置	×	×	○	×	×

注1) ○：実施可、△：条件により実施可、×：実施不可

注2) 整備検討の優先はA→B→Cとする。

ケース③について

歩道改良による植樹帯や分離工作物設置等、物理的に分離し、将来的に整備形態A、Bで整備することを条件に、当面の措置（暫定整備）として、採用可とする。

(6) 優先順位の考え方

自転車ネットワーク路線の整備効果を早期に得るため、以下の項目を選定条件とし、優先順位を決定します。

選定条件

- 自転車通行空間が狭い箇所
- 学校、駅、バス、空港等の公共交通施設、商業施設に近接する路線
- 自転車交通量が多い路線
- 自転車に関連する事故が多い路線
- 自動車の渋滞の発生頻度が多い路線
- 道路構造上、整備が可能な路線
- 広域サイクリングルートに位置付けられた路線 ※

参考 山口県の広域サイクリングルート

※サイクル県やまぐち推進協議会において、サイクリストに人気のあるルートや各地域の特色を活かした観光施設を巡る広域サイクリングルート（県内全12ルート）を設定し、受入環境の整備に取り組んでいます。本市では、「瀬戸内アドベンチャー輪道」が該当しており、県との協働による安全で快適な自転車通行空間の整備を優先的に実施し、観光サイクリングルートづくりを推進します。



《その他》

選定した路線以外でも、整備の必要が生じた場合は整備の検討をし、路面表示の老朽化が確認された場合は、維持補修に努めます。また、国、県道については、国、県と協働し、整備の検討を行います。





(7) 自転車ネットワーク計画の決定

前頁で示した「優先順位の考え方」に基づき、自転車ネットワークの連続性に配慮した上で、以下のエリアを考慮して整備エリアのブロック分けを行い、ブロック単位で整備の優先順位を決定します。図5.8に、整備ブロックの分けを示します。

《考慮するエリア》

用語説明	概略図
<p>《都市機能誘導区域（まちなかエリア）》</p> <p>市民に対して多様なサービス（行政、商業、医療、福祉、子育て支援、文化施設）を提供し、市外に対しても市の顔として市の魅力を伝える地域。居住誘導区域（暮らしの重点エリア）のアクセスが可能な交通結節点があり、山口宇部空港へのアクセス性が高い。</p> <p>《居住誘導区域（暮らしの重点エリア）》</p> <p>都市機能誘導区域（まちなかエリア）と互いに補完しながら、市民に対して多様なサービス（商業、医療、福祉）を提供する地域。</p>	
<p>《安心歩行エリア》</p> <p>交通事故の発生が多い地区を対象に、歩行者や自転車等が安心して通行できるように、交通安全対策を集中的に行うエリア。</p>	
<p>《学校周辺エリア》</p> <p>駅から学校を結ぶ路線で、自転車利用者、歩行者及びクルマが多いエリア。</p>	

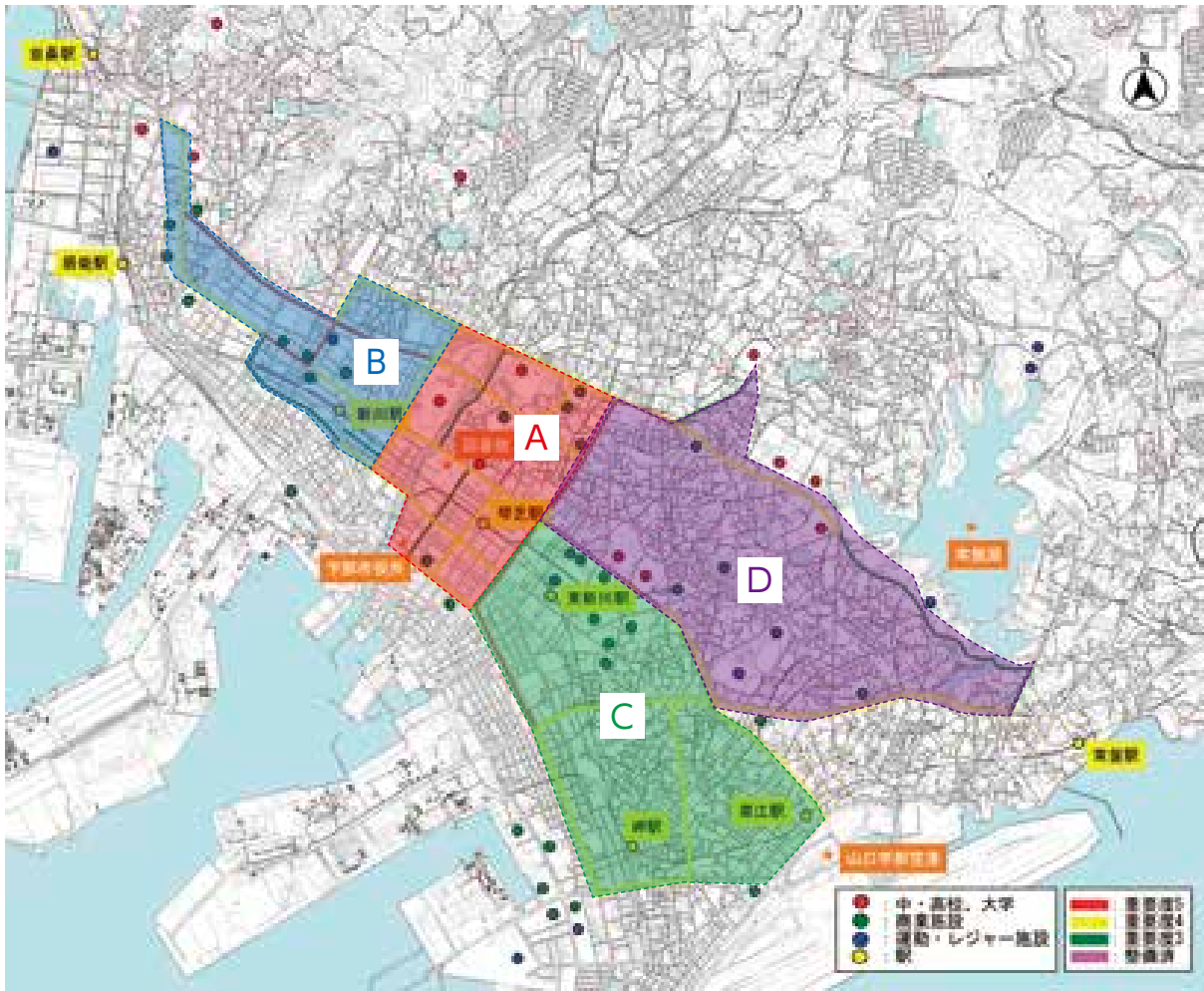


図5.8 整備エリアのブロック分け

各ブロックの特性

- Aブロック**：都市機能誘導区域（まちなかエリア）、あんしん歩行エリア及び学校周辺エリアに位置している。また、一部の路線が整備されていることから、自転車ネットワーク化の早期実現が図れる。
- Bブロック**：都市機能誘導区域（まちなかエリア）及びあんしん歩行エリアに位置している。
- Cブロック**：居住誘導区域（暮らしの重点エリア）、あんしん歩行エリアに位置している。また、一部の路線が整備されていることから、自転車ネットワーク化の早期実現が図れる。
- Dブロック**：学校周辺エリアに位置している。

整備の優先順位

- A ⇒ B ⇒ C ⇒ Dの順で整備を進める。
- 道路改良が行われる場合や、危険箇所の解消のため整備を急ぐ場合等、整備ブロックに捉われず状況に応じて、整備路線の優先順位を変更する。






表5.4に、ブロックごとの重要度別路線延長を示しており、ブロックA～Cを本計画の整備路線とします。表5.5に概算事業費、表5.6に年度別整備計画を示します。

表5.4 重要度別延長

ブロック	重要度		
	3	4	5
A	1,370m	6,440m	1,600m
B	1,240m	3,890m	2,550m
C	1,700m	3,950m	850m
D	2,460m	3,000m	400m
計	6,770m	17,280m	5,400m



 : 本計画の整備対象

表5.5 概算事業費

	整備延長	事業費
上記 (A～D) の事業費	29,450m	147百万円
上記 (A～D) のうち 計画期間 (R2～R11) に 整備する事業費	20,000m	100百万円

表5.6 年度別整備計画

《R2～R6 (2020～2024)》

ブロック	路線延長	R02	R03	R04	R05	R06	
		2020	2021	2022	2023	2024	
A	9,410m	2,000m	2,000m	2,000m	2,000m	1,410m	Aブロック完了
B	7,680m					590m	
C	6,500m						
	整備延長累計	2,000m	4,000m	6,000m	8,000m	10,000m	

《R7～R11 (2025～2029)》

ブロック	路線延長	R07	R08	R09	R10	R11	
		2025	2026	2027	2028	2029	
A	9,410m						
B	7,680m	2,000m	2,000m	2,000m	1,090m		Bブロック完了
C	6,500m				910m	2,000m	Cブロック継続
	整備延長累計	12,000m	14,000m	16,000m	18,000m	20,000m	本計画完了 最終目標値





5.1.2 安全で快適な自転車通行空間の創出

(1) 自転車通行空間の整備

自転車利用者が交通ルールを遵守できるよう、また歩行者やクルマの運転者に対しても自転車の通行位置、通行方法を認識しやすくするため、計画的に路面表示を設置します。

車道幅員や歩道幅員が十分に確保されている路線については、交通量や地域のニーズを踏まえ、自転車道の整備（自転車と自動車を構造的に分離する方法）や自転車レーンの設置（自転車と自動車を視覚的に分離する方法）についても検討します。

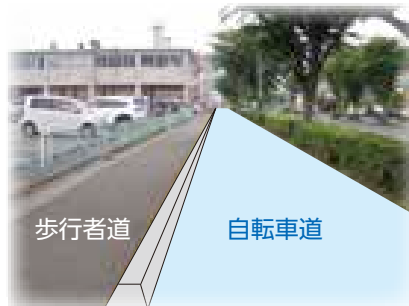
整備した路線については、情報発信や自転車マップの作成等、開通路線の周知・広報活動に努めます。

参考 整備形態例

路面表示設置例



空間配分例



空間配分イメージ →



自転車道



自転車レーン

(2) 案内サインの設置

歩行者の安全確保、自転車利用者の利便性向上を図るため、歩行者・自転車通行の誘導や、駐輪場等をわかりやすく示す案内サインの設置を検討し、自転車利用環境の向上に努めます。また、自転車通行空間や駐輪場、サイクルポート等の位置をわかりやすく示した自転車マップの作成を促進し、利便性の向上に努めます。

参考 案内サイン設置例、自転車マップ例



案内サイン例



(仮称) うべ自転車レーン安全走行マップ





(3) 自転車ネットワーク計画を推進する際に留意する点

計画を推進するにあたり、安全で快適な自転車利用ができるように留意し、以下の取り組みを行います。

- 自転車の安全性を向上させるため、平坦性の確保、通行の妨げとなる段差や溝の解消に努めます。
- 側溝、街渠柵やマンホール等の蓋について、滑り止め加工や自転車のタイヤが入り込まない構造にするよう努めます。

参考 滑り止め加工の取組事例の状況



【出典：ガイドライン】

(4) 適切な維持管理

安全で快適な自転車通行空間を維持するため、以下の取り組みを行います。

- 段差・路面損傷箇所を解消する舗装修繕・道路整備
- 道路上にはみ出した樹枝や雑草等の剪定・除去
- 路面上に堆積した土砂の除去
- 劣化した区画線の補修

5.1.3 鉄道・バス利用に対応した駐輪環境の整備

利便性の高い駐輪環境を確保するため、現状の駐輪実態を把握し、整備の必要性がある箇所の駐輪環境の整備、利用しにくい既存駐輪場を利用しやすくすることや、放置自転車対策を実施します。

(1) 自転車駐輪場の整備

- 駅やバス停等、駐輪が必要な箇所について、適正な収容台数を確保するため、関係機関と連携し、地域のニーズを踏まえた駐輪場の整備や適切な維持管理に努めます。
- 歩行者の安全な通行環境の確保、自転車の利用しやすい環境の確保のため、駐輪施設の設置について検討します。

(2) 放置自転車対策

- 駅周辺の路上や駐輪場では放置自転車が多いため、駐輪ルールやマナーに関するチラシの配布やHP等を活用しながら、駐輪マナーの向上を図ります。
- 駐輪場位置を記載したサイクリングマップの作成の検討や案内サイン設置等による駐輪場の案内・誘導を図り、駐輪場利用率向上のための周知・啓発を促進します。

参考 駐輪環境の整備の取組事例





5.2 増やす (Increase) ～市民が健康で活力ある社会づくり～

市民の健康増進のため、自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発活動を促進します。

(1) 健康づくりに繋がる自転車利用の推進

- 事業所に対し、自転車通勤による効果等の情報発信を行います。
- 関係機関と連携し、自転車に関するイベント開催に取り組みます。
- 自転車活用による健康づくりについて、関係機関と連携し、チラシ配布やHPを活用した広報活動を促進します。

(2) 健康増進に関する特典の充実

- 健康増進に関する新たな特典・制度の創設を検討します。
- 健康増進に関する特典について紹介するとともに、特典・制度を有効活用した自転車利用の促進を図ります。

5.2.1 健康づくりに繋がる自転車利用の推進

(1) 自転車通勤に関する取組の促進

自転車通勤を促進するため、関係機関と連携し、自転車通勤による効果等の情報発信に努めます。

参考 自転車通勤促進に関する資料



【出典：自転車通勤導入の手引き（自転車活用推進官民協議会）】





参考 「自転車通勤推進企業」 宣言プロジェクト

企業活動における自転車通勤や業務利用を拡大する企業・団体を支援するために、国が創設した認定制度で、自転車通勤を積極的に推進する事業者の取り組みを広く発信、企業活動における自転車通勤や業務利用の拡大を図るものです。

※令和2年（2020年）4月3日に宣言企業の募集開始

概要		スケジュール	
自転車通勤を認める企業・団体を自転車活用推進本部長が認定し、自転車通勤の取組を広く発信(事業所単位で申請可)			
	宣言企業	優良企業	
認定要件	以下の3項目すべてを満たす企業・団体 ①従業員自転車通勤を確保 ②交通安全教育を年1回実施 ③自転車通勤推進役員(自転車通勤の拡大を推進する役員)の任命を義務化	自転車通勤者が100名以上または従業員数の10%以上を占める宣言企業のうち、以下の1項目以上を満たし、独自の積極的な取組や地域性・社会的に顕著し、特に優れた企業・団体 ①定期的な健康診断を実施化 ②通勤対策を実施化 ③ヘルメット着用を義務化 ※その他自転車通勤を推進する取組(通勤手当支給、ロッカー・シャワー等の自転車利用環境整備等)	
期間	5年間有効(更新可)	宣言企業の有効期間(更新可)	
認定ロゴ			

認定ロゴマークの目的

「宣言企業」・「優良企業」に認定された企業・団体が、社会一般へ「自転車通勤の積極的な推進により、環境負荷軽減や従業員の健康増進に取り組んでいる企業」としてPRし、イメージアップを図るため、自社のホームページや名刺等に使用することができます。

認定のメリット

- 「公式WEBサイト」等での宣言企業の紹介
宣言企業に認定後、「公式WEBサイト」等にて、企業又は団体の名称、住所(本社所在地)、業種を紹介します。
- 認定ロゴマークの使用権限の付与
「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの宣言企業に、認定ロゴマークの使用権限を付与します。

【出典：自転車活用推進本部】

(2) 自転車を活用したスポーツ振興・健康増進の取組

- 関係機関と連携して、自転車に関するイベントの開催に取り組み、自転車の活用機会を増やし、市民の健康増進を促進します。
- レンタサイクル・シェアサイクルの活用等、日常的な自転車の活用機会を増やし、自転車の利用率を向上させることで市民の健康増進を図ります。
- 高齢者にニーズがある電動アシスト自転車の貸出を検討し、高齢者の自転車利用の促進とともに、健康増進を図ります。

(3) 自転車を活用した健康増進の広報啓発

自転車を利用することが、生活習慣病の予防や体力増進等の健康づくりに役立つことを踏まえ、自転車を活用した健康づくりについての情報発信を検討します。特に、自転車利用が比較的少ない高齢者に自転車を利用してもらえるよう、関係機関と連携し、効果的な情報発信に努めます。

参考 自転車に関するイベント、自転車活用促進の取組事例



自転車を活用したスポーツイベント開催事例（ツール・ド・山口湾）



自転車による健康づくりに関する参考資料
【出典：一般財団法人日本自転車普及協会】





5.2.2 健康増進に関する特典の充実

(1) 新たな特典・制度創設の検討

市民の意識調査結果を踏まえ、自転車を活用した健康づくりを支援する新たな特典・制度の創設を検討します。

(2) 自転車利用を促進する特典・制度の有効活用

本市は、市民の健康増進の取り組みとして、「うべ健康マイレージ」や「はつらつ健幸ポイント」等を紹介しています。これらの制度を有効活用し、徒歩と自転車を併用した、市民の健康増進に努めます。

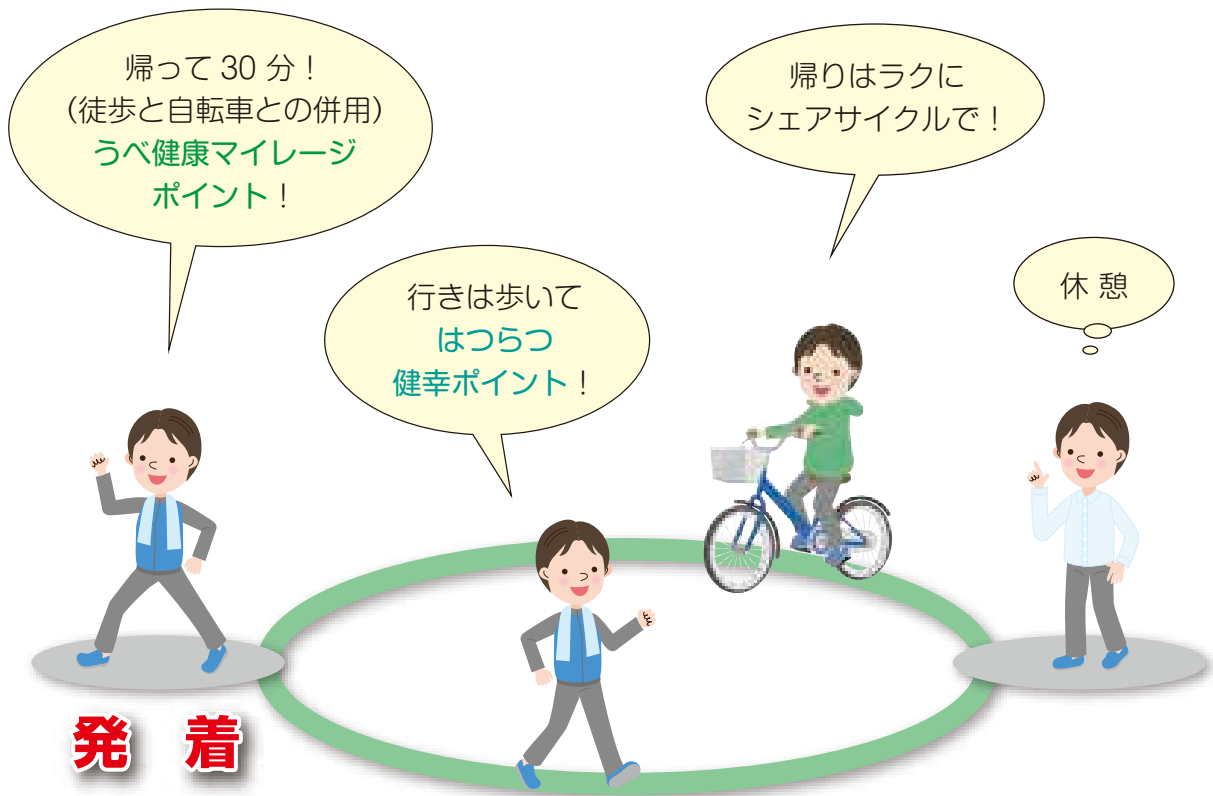


図5.6 自転車を活用した健康づくりイメージ図

5.3 広がる（Develop）～自転車で新たに広がる地域づくり～

自転車活用による観光・地域振興を図るため、サイクリストの誘致やサイクリング環境の整備、さらに、レンタサイクルやシェアサイクル等を普及させ、自転車を活用した観光地域づくりを推進します。また、災害時に、避難や復旧支援等における自転車活用についても検討し、自転車活用の多様化に努めます。

(1) 自転車活用による観光・地域振興の促進

- 山口県で設定されている広域サイクリングルートにおいて、自転車利用者が、快適に利用できる環境の創出に努めます。
- 観光施設やサイクリストにとってのサイクリング環境の情報をPRします。
- 官民連携し、サイクリストに人気のあるルートや観光施設を巡るサイクリングルートの整備を行います。
- 関係機関と連携し、レンタサイクルやシェアサイクルのシステム導入を検討します。
- 鉄道駅やバス停付近に自転車を停めて公共交通機関を利用するサイクル・アンド・ライドを促進します。
- 多様な自転車が安心して走行できる環境づくりに努めます。
- 観光客等の回遊性を向上させるため、自転車で巡る観光マップの作成を検討します。

(2) 災害時における自転車活用の促進

災害時において、自転車活用による避難・復旧支援等を検討します。





5.3.1 自転車活用による観光・地域振興の促進

(1) サイクリング環境の充実

山口県のサイクリングルート、距離、道案内の路面表示等の走行環境の整備、官民連携による休憩施設やサイクルピットの設置等、サイクリストやその他自転車利用者に対し、快適に利用できる環境の創出に努めます。

(2) サイクリストの誘客

サイクル県やまぐち推進協議会で作成されたサイクリングマップを活用するとともに、観光施設のPR、サイクリング環境の情報、HPやチラシ配布等、民間のノウハウ活用による効果的な情報発信により、サイクリストの誘客拡大に努めます。

参考 宇部市内に設置されているサイクルピット



山口宇部空港に設置されているサイクルピットと更衣室

(3) 広域サイクリングルート・観光ルート整備の推進

サイクル県やまぐち推進協議会において、観光施設等を巡る広域サイクリングルートを設定し、受入環境の整備に取り組んでいます。また、宇部市・山口市・防府市・美祢市の連携により、「ほっとうみやまサイクリングマップ」を作成し、観光ルートを設定しています。

本市は、対象となるルートについて、関係機関との連携を図りながら、自転車通行環境の整備を実施し、誘客の拡大と地域の活性化を促進します。

参考 瀬戸内アドベンチャー輪道

新山口駅を発着点として、山間部から海岸部へと変わっていく景色の変化を楽しむコースです。日本の夕日百選に選ばれた焼野海岸、本山岬のくぐり岩等を通り、後半は比較的平坦な道が続いています。

発着地点名	(スタート) 新山口駅 (ゴール) 新山口駅
総走行距離	93.2km
最大標高差	144m
獲得標高	781m
所要時間	5時間20分 (18km/hと仮定した参考値)



【出典：サイクル県やまぐち Project HP】





参考 瀬戸内アドベンチャー輪道の見どころ

旧船木鉄道大榎トンネル

昭和19年（1944年）に線路鉄の供出により廃線となった旧船木鉄道の廃線敷にあるトンネル跡。



本山岬のくぐり岩

およそ3億年前の地層が露出し、侵食や風化を繰り返しながら長い歳月をかけ形成された奇岩。



キワ・ラ・ビーチ

干潮時に現れる幅2.0km、奥行き700mの広大な砂洲は歩いて渡ることができる。特に風のない日は、潮溜まりに鏡のように景色が映り込む幻想的な光景が広がる。



ときわ公園

東京ドーム40個分の広大な敷地には、動物園、遊園地等様々な施設がある。2年に1度開催される現代日本彫刻展UBEビエンナーレの会場にもなっている。

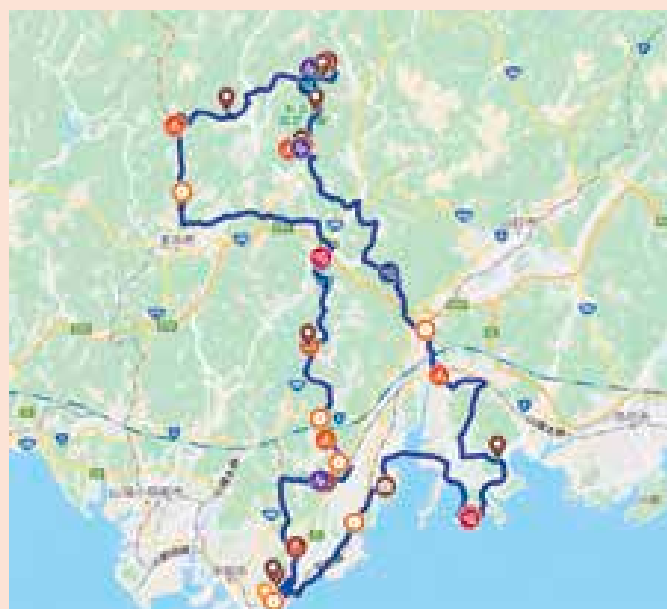


うみやまコース

宇部市街地をぬけ、美祢市のカルスト台地そして山口市の海岸線を臨むコース。街並みから海・山の大自然をふんだんに楽しめるロングコースです。



発着地点名	(スタート) 山口宇部空港 (ゴール) 山口宇部空港
総走行距離	160km
最大標高差	303m
所要時間	約10時間



- 📍 スタート/ゴール地点
- 📍 主な観光スポット
- 🚰 立ち寄り温泉
- 🏠 サイクルキャンプ
- 🚰 アップダウンが多い場所
- 🚦 交通量が多い場所
- 🚰 上り坂
- 🚰 下り坂

【出典：宇部市・山口市・防府市・美祢市連携観光交流推進連絡会議】



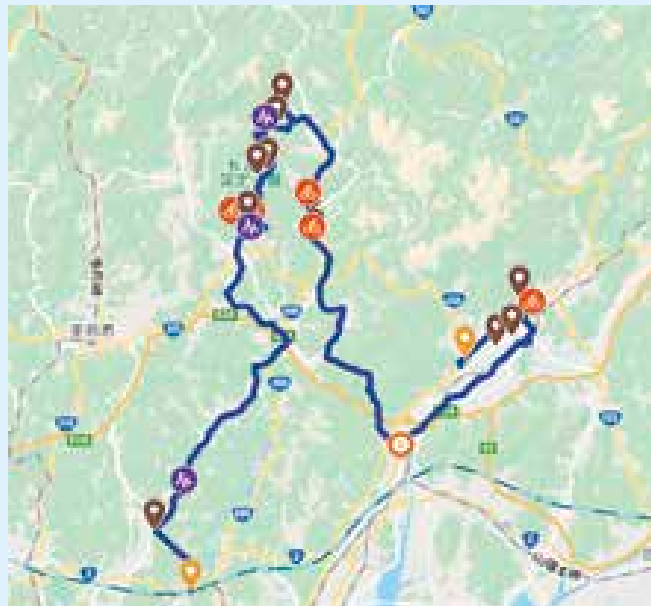
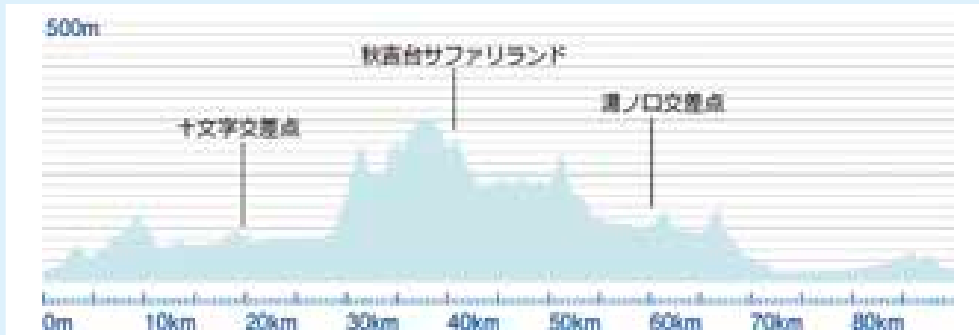


のんびり観光コース

人気の観光地を巡りながら、地元の食も楽しめる、のんびり走れるコースです。



発着地点名	(スタート) JR厚東駅 (ゴール) 維新百年記念公園
総走行距離	90km
最大標高差	298m
所要時間	約7時間



- スタート/ゴール地点
- 主な観光スポット
- 立ち寄り温泉
- サイクルキャンプ
- アップダウンが多い場所
- 交通量が多い場所
- 上り坂
- 下り坂

【出典：宇部市・山口市・防府市・美祢市連携観光交流推進連絡会議】

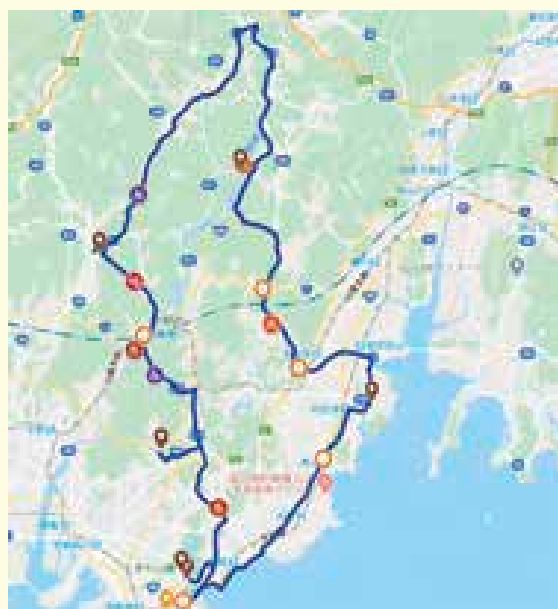
第5章 計画の実施
～施策と講ずべき措置～

宇部コース

山口宇部空港に到着後すぐに走り出せます。街なかでありながら、豊かな自然を感じてリフレッシュしながら走れるコースです。



発着地点名	(スタート) 山口宇部空港 (ゴール) 山口宇部空港
総走行距離	80km
最大標高差	119m
所要時間	約6時間



- 📍 スタート/ゴール地点
- 📍 主な観光スポット
- 🚗 立ち寄り温泉
- 🚗 サイクルロード
- 🚗 アップダウンが多い場所
- 🚗 交通量が多い場所
- 🚗 上り坂
- 🚗 下り坂

【出典：宇部市・山口市・防府市・美祢市連携観光交流推進連絡会議】





参考 本市のおすすめサイクリングコース

霜降山・持世寺コース

急勾配な上り坂のコースで、宇部市を一望できる展望台があります。近くには、温泉施設（持世寺温泉）もあります。

発着地点名	(スタート) 霜降山入口 (ゴール) 霜降山展望台
総走行距離	2.3km
所要時間	約20分



キワ・ラ・ビーチコース

山口宇部空港を発着点として、海岸線を走れるコースです。行き帰りの異なった風景が楽しめます。

発着地点名	(スタート) 山口宇部空港 (ゴール) 山口宇部空港
総走行距離	24km
所要時間	約1時間半

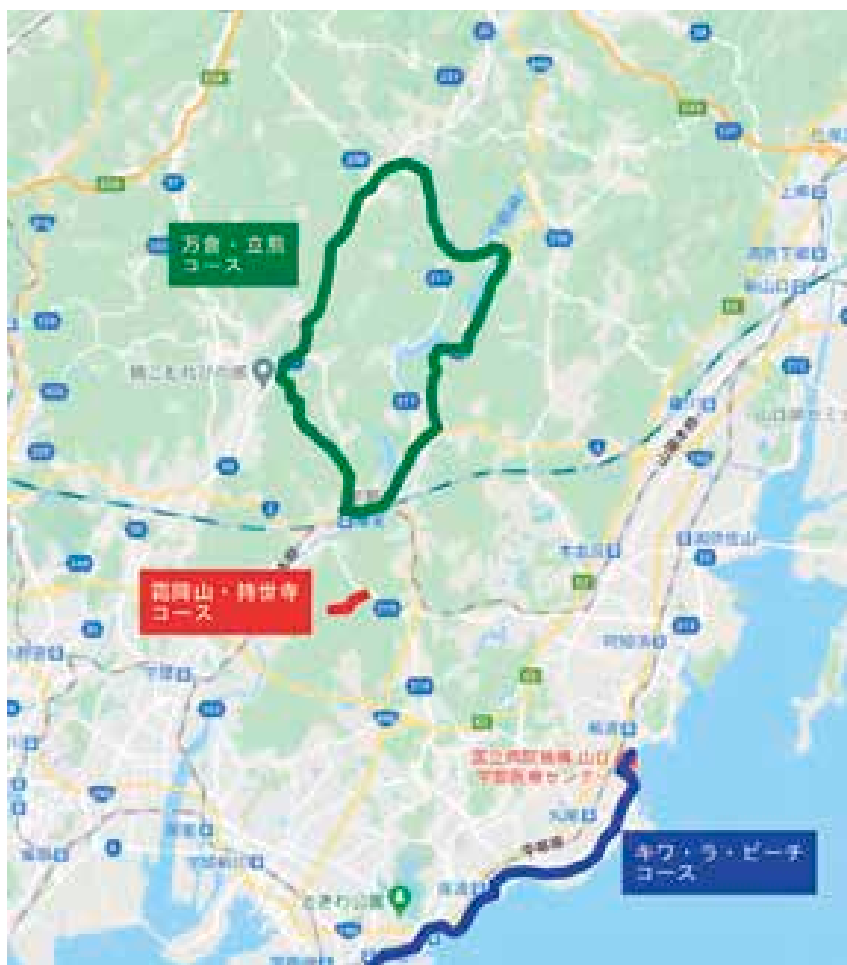


参考 本市のおすすめサイクリングコース

万倉・立熊コース

楠こもれびの郷を発着点として、豊かな自然を感じて走れるコースです。サイクリングの後は、温泉でゆっくり汗を流せます。

発着地点名	(スタート) 楠こもれびの郷 (ゴール) 楠こもれびの郷
総走行距離	27km
所要時間	約2時間



サイクリングコースのマップ





(4) レンタサイクルやシェアサイクル活用の推進

- レンタサイクルやシェアサイクルを地域活性化や公共交通機関の機能補完を担う移動手段として位置付け、シェアサイクル事業者、自転車軽自動車商協同組合や観光施設等と連携し、地域間の移動の利便性向上に向けたレンタサイクルやシェアサイクルのシステム導入を検討します。
- 普通自転車、電動アシスト自転車（三輪車も含む）、タンDEM自転車やスポーツ用自転車等、多様な自転車の貸出を検討し、若者から高齢者まで幅広く、自転車の活用を促進します。
- チラシ配布やHP等を活用した広報を推進し、レンタサイクルやシェアサイクル活用の普及を促進します。

参考 PiPPAシェアサイクル



「PiPPA（ピッパ）」は、IoT技術を用い、専用駐輪場間で自由に乗り降りすることが可能な次世代のシェアサイクルサービスです。

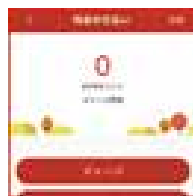
スマートフォン1つで
「ピッ」と開錠して「パッ」と乗れる
シェアサイクルサービス



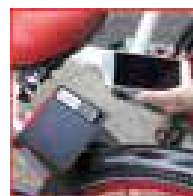
STEP1



STEP2



STEP3



STEP4



STEP5

【出典：株式会社オーシャンブルースマートHP】

参考 本市におけるシェアサイクルの在り方

本市で行ったシェアサイクルの実証実験（令和元年度）により、大学キャンパス関連の利用が全体の約5割であったことや、大学関係者や観光客が主な需要者であること等の結果が得られました。この結果について、山口大学が考察し、地方都市におけるシェアサイクルは公共交通の補完としての役割が適していると結論付けています。

【出典：山口大学「地方中小都市におけるシェアサイクルの展開可能性」】

(5) サイクル・アンド・ライドの促進

自転車通行空間や駐輪場の整備等、自転車の利用環境を充実させ、多くの市民に自転車を利用してもらえるよう、広報・啓発活動を通じて鉄道駅や乗継拠点のバス停付近に自転車を停めて公共交通機関を利用するサイクル・アンド・ライドを促進します。

(6) 2人乗り自転車の活用促進

山口県では、平成30年（2018年）4月から、タンデム自転車（2人乗り自転車）の利用が可能となりました。このことを踏まえ、多様な自転車が安心して走行できる環境づくりに向けて、タンデム自転車の周知を行うとともに、それを体験する機会の創出、PR活動やレンタサイクルへの導入等を、関係機関と連携しながら検討します。

参考

山陽小野田市で開催されたタンデム自転車試乗会



タンデム自転車体験試乗会の状況（山陽小野田市の事例）





参考 2人乗り自転車の需要

タンDEM自転車等の2人乗り自転車は、福祉事業者において需要が高いことが既往の研究から確認されており、地域のニーズを踏まえた2人乗り自転車の普及促進を検討するとともに、安全利用のための周知・啓発活動を行います。

出典：小西琢也、吉田長裕：福祉事業者による移動困難者を対象とした2人乗り可能な自転車の日常的利用に関する事例研究、土木学会論文集D3（土木計画学）、Vol.75. No.5. 2019

(7) 観光客等の回遊性向上の取組

- 多様な自転車のレンタサイクル・シェアサイクルを検討するとともに、観光施設、温泉施設やグルメ等、宇部の観光を楽しむことができるサイクリングコースの設定やサイクルマップの作成を検討し、市内中心部や観光地における回遊性の向上を図ります。
- 観光に関連する機関や地域と連携し、サイクルラックの設置、飲料販売等による給水、空気入れの配備等、自転車を利用しやすい環境の創出に努めます。

参考 回遊性向上の取組事例

《レンタサイクル（防府市の事例）》

普通自転車、電動自転車、タンDEM自転車等の貸出が行われています。

また、借りた場所以外でもレンタサイクルを返却できる「相互返却サービス」の実証実験を行う等、自転車活用促進の取り組みが進んでいます。



《その他事例》

- サイクルラックの設置
- 空気入れの配備



【出典：サイクル県やまぐちproject】

参考 本市を自転車で巡る観光マップ



※上記マップは、アプリ「うべ観光ナビゲーター」、宇部観光コンベンション協会HP、観光案内ガイドブック「うべつう」、情報誌「どーんと1000軒山口くちこみグルメ2019」等を参考にしていますが、作成イメージであるため、市内中心部に限定しています。





5.3.2 災害時における自転車活用の促進

東日本大震災を契機に、発災後の移動手段として自転車が注目されています。今後、発生が予想される南海トラフ地震や大規模地震の際、公共交通機関の運行停止や燃料の供給不足等により、移動手段が限定されることが考えられ、災害時における自転車の有効活用が期待されています。

このことを踏まえ、災害発生時に、自転車を活用した避難や復旧支援等を検討するため、以下の取り組みを行います。

- 自転車は、幅広い世代が乗れる身近な交通手段であり、渋滞の影響を受けにくいことから、避難時の有効な移動手段として考えられます。このことから、官民連携して、地域の実情を踏まえた災害時の自転車活用を促進します。
- 緊急時におけるパトロールや災害時の避難等を迅速に行うため、市役所、市民センター等の公共施設に、防災用の公用自転車の配置を検討します。

参考 自転車を活用した避難訓練事例

他市町村では、災害時に備えた自転車活用による避難訓練等も行われており、日常的な自転車利用に加え、防災意識の向上に役立つ等、自転車活用の多様化とその重要性がますます高まっています。



自転車活用による避難訓練状況
(2013年 愛知県田原市)

出典：村上ひとみ、脇浜貴志、小山真紀、奥村与志弘：津波避難における移動手段と自転車活用による研究－南海トラフ地震に備える愛知県田原市の訓練事例－、地域安全学会論文集、No.28.2016.3

5.4 学ぶ (Educate) ～歩行者・クルマと共存できる意識づくり～

「自転車安全利用五則」を、全ての道路利用者が理解し、実践できるよう交通安全教育の更なる充実を図ります。関係機関や民間団体と連携しながら、様々な機会を活用し自転車交通ルールについて啓発するとともに、自転車安全利用の指導、定期的な自転車の点検・整備の促進、自転車利用者とクルマの運転者、双方の「思いやる」意識啓発を行います。

(1) 様々な機会を活用した交通安全啓発

- 自転車利用者、その他道路利用者（歩行者、クルマの運転者）に対し、交通安全教育の充実を図ります。
- 関係機関と連携し、「自転車安全利用五則」やその他の自転車交通ルールに関するポスターやチラシ等を配布することで、安全意識の啓発を行います。
- 自転車に関する道路標識について、自転車利用者に広く周知し、自転車の安全利用を図ります。
- 道路交通法に定められた違反行為を繰り返し行った自転車運転者を対象とした自転車運転者講習制度の周知を図ります。

(2) 安全に乗るための意識啓発

- 自転車とクルマの運転手の双方に、互いに思いやりを持って車道を共有する意識を啓発する「思いやり1.5m運動」を行います。
- 関係機関と連携し、定期的な点検・整備の必要性とその方法について啓発します。
- 関係機関と連携し、自転車保険加入の広報啓発を行います。





5. 4. 1 様々な機会を活用した交通安全啓発

(1) 交通安全教室の拡充・充実

自転車利用者、その他道路利用者（歩行者、クルマの運転者）に対し、自転車のルールや安全利用に関する交通安全教育の充実を図ります。

- 子供や小・中・高生に対し、自転車の乗り方、交通ルール、安全意識について学ぶことのできる機会の提供、交通安全教室の開催等、関係機関と連携し、交通安全教育の充実を図ります。
- 警察署、教育機関、自治会、道路管理者等と連携し、通学路の合同点検を実施し、ハード・ソフト両面からの対策を実施します。
- 自転車通勤の拡大や通勤時における事故防止等の観点から、企業と連携し、交通ルールの周知・啓発を行います。
- 自転車を安全に利用するためのルール等の体験学習ができる施設「山口県交通安全学習館」について、関係機関と連携して利用を促し、自転車利用者の安全意識の向上を図ります。

参考 交通安全教室と体験学習



交通安全教室と山口交通安全学習館における体験学習の様子

(2) 安全啓発ポスター・チラシ等配布の実施

- 「自転車安全利用五則」やその他自転車に関連する交通ルールのポスターやチラシ等を作成し、配布することにより安全意識の啓発を行います。配布にあたっては、できるだけ多くの利用者に周知できるよう、地域に応じた配布方法を検討します。
- 宇部警察署では、毎年5月の「自転車月間」に合わせ、メールマガジンで自転車の交通ルールや違反・危険行為等を配信し、市民に自転車を安全に利用するよう呼びかけています。また、自転車の安全利用のためのQ&A（自転車安全利用Q&A（H30.4改定））を公表しており、自転車利用者の安全意識の向上のため、これらを活用した交通ルールの周知・啓発に取り組みます。

参考 啓発活動の資料

- 宇部警察署あんしんUPニュース
- 自転車安全利用Q&A

【出典：宇部警察署】



- 警察庁HP掲載資料





(3) 自転車に関する道路標識等の周知

自転車の利用にあたっては、以下の道路標識に従って通行する必要があります。自転車を安全に利用してもらうため、これらの標識・規制内容について、認識されるように取り組みます。

自転車に関する道路標識

一時停止



自転車も歩行者も一旦停止

横断歩道・自転車横断帯



自転車に乗ったまま、ここを通過して道路を横断することができる

自転車専用



自転車以外の車両、歩行者の通行禁止

自転車通行止め



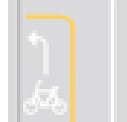
自転車の通行禁止

自転車及び歩行者専用



普通自転車は歩道を通行することができる

普通自転車の交差点進入禁止



普通自転車が道路標示を超えて交差点に進入することを禁止

自転車横断帯



自転車に乗ったまま、ここを通過して道路を横断することができる

並進可



2台まで並んで走行することができる

(4) 自転車講習制度の周知

自転車利用者に対し、道路交通法に定められた違反行為について認知してもらうよう啓発するとともに、繰り返し違反行為を行った自転車運転者を対象とした、自転車運転者講習制度の周知を促進します。

表5.2 自転車運転者講習の対象となる違反行為

違反行為	内 容
信号無視 (第7条)	・ 赤信号や赤色点滅信号を無視する行為 ・ 歩行者・自転車専用の信号を無視する行為
通行禁止違反 (第8条第1項)	・ 禁止場所を右左折する行為 ・ 一方通行を逆走する行為 ・ 通行禁止場所を通行する行為
歩行者用道路徐行違反 (第9条)	・ 歩行者用道路で徐行しない行為 ・ 歩行者に注意せず歩行者用道路を徐行する行為
通行区分違反 (第17条第1項、第4項又は第6条)	・ 車道の右側を通行する行為 ・ 歩道や歩行者用路側帯を通行する行為 (13歳未満又は70歳以上、身体の不自由な方は除く)
軽車両の路側帯通行違反 (第17条の2第2項)	路側帯通行中に歩行者の通行を妨害する行為
遮断踏切立入り (第33条第2項)	警報中や、遮断途中の踏切りへ立ち入る行為
交差点安全進行義務違反 (第36条)	・ 交差点を進行する際 ①対向の右折車の進行を妨害する行為 ②優先道路及び広路を通行する車両の進行を妨害する行為 ③優先道路及び広路に入る際に徐行をしない行為 ・ 交差点直近を横断する歩行者に注意しない行為
交差点優先車妨害等 (第37条)	交差点を進行する際、優先車（左方から進行してくる車両、右折時の対向車）の進行を妨害する行為
環状交差点安全進行義務違反等 (第37条の2)	・ 環状交差点内を進行している通行車両の進行を妨害する行為 ・ 環状交差点内に進入する際徐行しない行為 ・ 環状交差点内を進行中 ①交差点進入車両に注意しない行為 ②交差点内を進行中の車両に注意しない行為 ③交差点直近道路を横断中の歩行者に注意しない行為
指定場所における一時不停止 (第43条)	・ 一時停止の標識に従わず（停車せず）に進行する行為 ・ 一時停止はしたが交差道路に進入する際、交差道路を走行中の車両の進行を妨害する行為
自転車の歩道通行違反 (第63条の4第2項)	・ 通行可能な歩道を進行中 ①車道寄り部分以外を通行する行為 ②指定場所以外を通行する際、徐行しない行為 ③歩行者の通行を妨害する行為
制動装置（ブレーキ）不良自転車運転 (第63条の9第1項)	制動装置（ブレーキ）を備えていない又は破損している自転車を運転する行為
酒酔い運転 (第65条第1項)	酒に酔った状態で自転車を運転する行為
安全運転義務違反 (第70条)	自転車運転者の義務を怠る行為（車両等（自転車）は、ハンドル、ブレーキ等の操作を確実にし、他人に危害を及ぼさない速度と方法で運転しなければならない。 ※不安定な状態（傘差し運転、携帯電話・スマートフォンを操作しながらの運転、二人乗り等）での運転は、安全運転義務違反に該当する可能性有
妨害運転 (令和2年（2020年）6月30日施行)	あおり運転に当たる「妨害運転」として、逆走して進路をふさぐ、幅寄せ、進路変更、不必要な急ブレーキ、ベルをしつこく鳴らす、車間距離の不保持、追い越し違反等の7つの行為が想定されている。





5.4.2 安全に乗るための意識啓発

(1) 思いやり1.5m運動の促進

車道の左側端を通行している自転車に対し、クルマが幅寄せをする等、安心して自転車が車道を通行できない実態があります。一方で、周りの交通に配慮しない自転車により、クルマの運転者が迷惑する場合があります。そこで、クルマの運転者に対し、「思いやり1.5m運動」を通じて、安全な速度と間隔で自転車とクルマが共に安全に道路を通行することができるよう啓発を行います。

- チラシの配布、ポスターの掲示、公用車へのマグネットの貼付等を行い、思いやり1.5m運動を促進します。
- 警察やバス、タクシー、トラック事業者をはじめとする自動車と関連する事業者、自転車販売店、自転車関連イベント等と連携した取り組みを検討します。

参考 思いやり1.5m運動

思いやり運動のステッカー



ステッカーデザイン



- バスラッピング
- ポスターデザイン

思いやり1.5m運動のポスターとして掲示する場合は、必ずこのデザインを参考にしてください。



【出典：新潟市自転車利用環境計画】

(2) 点検・整備方法の啓発

自転車事故は、製品不良、整備不良によるものが多く、関係機関と連携し、事故防止につながる安全性の高い製品の購入や定期的な点検・整備の必要性とその方法について啓発します。



図5.8 自転車点検のポイント 【出典：警察庁】

(3) 自転車保険の加入促進

自転車は、便利な交通手段である一方で、自転車に関連する事故も多発しており、高額な賠償が必要になる自転車事故も増えています。被害者救済や加害者の経済的負担を軽減するための自転車保険加入の必要性が高まっており、万が一の事故に備えた自転車保険加入の広報啓発を促進します。

参考 自転車保険の加入促進

- 条例周知チラシ
- 自転車保険加入チェックシート

【出典：仙台市HP】





第6章 計画の実現に向けて ～計画の推進～

6.1 計画の推進体制

計画（Plan）の推進において、施策実施後（Do）、関連機関を含め定期的に整備効果の検証を実施し、計画全体の評価（Check）・見直し（Action）を実施します。

- 各施策の推進にあたっては、実施するだけでなく、目的とする成果が得られたかを適切に評価し、効果が得られない場合は、内容を分析した上で改善を図る等、より質の高い取り組みになるよう継続的に見直します。
- 市内の交通状況の変化や、自転車を取り巻く情勢の変化等を踏まえながら、適宜計画を見直し、反映に努めます。
- 推進体制については、PDCA サイクルの考え方を取り入れ、計画全体（Plan）の実施（Do）に対する、評価（Check）・見直し（Action）を行います。

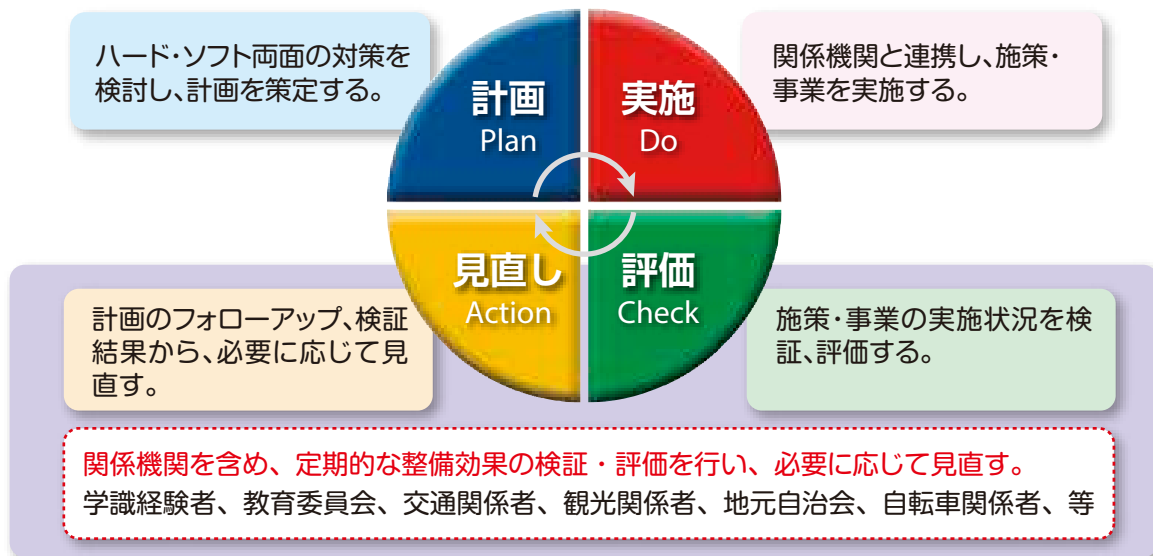


図6.1 計画の推進体制

6.2 計画の評価指標

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）を評価するため、「自転車レーン整備延長」、「放置自転車の低減」、「自転車関連事故の低減」、「交通安全教室の実施回数」、「レンタサイクル・シェアサイクルのシステム構築」を目標値として設定します。計画目標値は、令和6年度末（中間評価）、令和11年度末（最終評価）に設定し、各終了年度に達成状況を評価します。

表6.1 施策に対する目標値

計画目標	目標値 (KPI)			目標達成に向けた施策			
	現状 R1末 (2019)	中間 R6末 (2024)	最終 R11末 (2029)				
自転車レーン整備延長	1.4km	11km	21km	走る			
放置自転車の低減	279件	260件 以下	230件 以下	走る		広がる	
自転車関連事故の低減	384件	340件 以下	310件 以下	走る			学ぶ
交通安全教室の実施回数	91回	100回 以上	110回 以上		増やす	広がる	学ぶ
レンタサイクル・シェア サイクルのシステム構築	—	試験 導入	確立			広がる	





6.3 計画の実施スケジュールとフォローアップ

図6.1に示す計画の推進体制に基づき、毎年、本計画の取り組み効果の検証を行うとともに、進捗状況等に関するフォローアップを実施します。フォローアップでは、自転車活用推進法に示されている基本理念と基本方針「*R I D E*」を踏まえ、各指標の目標値に対する達成状況、進捗状況を確認します。また、令和6年度末（2024年度末）、令和11年度末（2029年度末）に整備評価を行い、必要に応じて計画・指標の見直しを検討します。そのほか、関連計画の改定等があった場合にも、適宜見直しを行います。

次頁の、表6.2に実施スケジュールを示します。

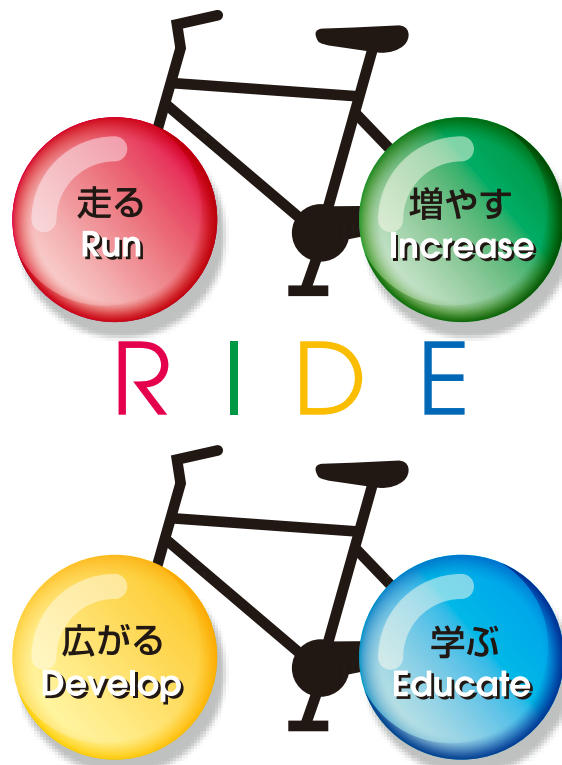
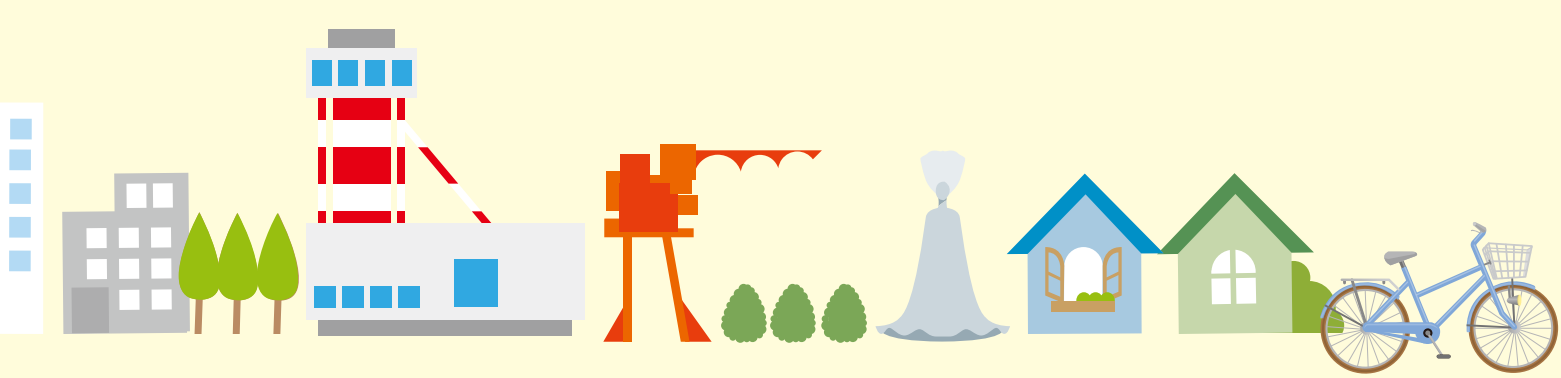


表6.2 実施スケジュール

	R2 2020	R3 2021	R4 2022	R5 2023	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030	
関連計画	<ul style="list-style-type: none"> 国の自転車活用推進計画 山口県自転車活用推進計画 宇部市にぎわいエコまち計画 宇部市都市計画マスタープラン 宇部市地域公共交通網形成計画 第二次宇部市環境基本計画 第10次宇部市交通安全計画 第四次宇部市総合計画(後期実行計画) 宇部市立地適正化計画 宇部市中心市街地活性化基本計画 第2期宇部市ま・ひと・しごと創生総合戦略 											
	計画・施策等の内容	<ul style="list-style-type: none"> 国の自転車活用推進計画 (2020年完了予定) 第10次宇部市交通計画 (2020年完了予定) 宇部市総合計画(後期実行計画) (2021完了予定) 山口県自転車活用推進計画 (2022完了予定) 										
計画策定	本計画策定		本計画の見直し(必要に応じて)	中間評価	計画完了							
実施評価			中間評価									
走る	安全で快適な自転車ネットワーク計画の策定	ネットワーク計画の策定	ネットワーク計画の見直し(必要に応じて)	ネットワーク計画の見直し	ネットワーク計画の見直し							
	安全で快適な自転車通行空間の創出	整備促進	整備実施・自転車マップ作成									
	<ul style="list-style-type: none"> Aブロック Bブロック Cブロック 											
増やす	鉄道・バス利用に対応した駐輪環境の整備	整備の検討・実施	継続実施・自転車マップ作成									
広げる	健康づくりに繋がる自転車利用の推進	利用促進・広報活動推進										
	健康増進に関する特典の充実	新たな特典検討・利用促進										
学ぶ	自転車活用による観光・地域振興の促進	利用促進・広報活動推進										
	災害時における自転車活用の促進	利用検討・促進										
学ぶ	様々な機会を活用した交通安全啓発	継続実施・広報・啓発活動推進										
	安全に乗るための意識啓発	継続実施・広報・啓発活動推進										
<p>■ : 本計画の実施</p> <p>■ : 計画策定までの取組</p>												





宇部市

令和2年9月

