

第2章 自転車を取り巻く現状と課題

自転車は、子どもからお年寄りまで様々な人々にとって身近で手軽な移動手段の一つであり、また、近年においては、環境負荷の低減やサイクリングを通じた健康づくり、サイクリングイベント等による地域の賑わい創出など、自転車利用の促進に対する期待が高まっています。

本計画の策定にあたり、自転車利用に関するニーズを把握するため、用途や利用頻度に応じ、利用者へのアンケート調査を行いました。

自転車利用者を対象としたニーズ調査

(1) 調査の対象

- 自転車の利用者を用途・利用頻度により下記の通り分類し、街頭配布とwebアンケートによる調査を実施しました。
 - ・日常利用
通勤・通学等で日常的に自転車を利用する人（週1～2回以上の利用）
 - ・低頻度
自転車の利用頻度が少ない人
（主に月に1～2回以下の利用。自転車を全く利用しない人も含む）
 - ・スポーツ利用
趣味・健康づくり等でスポーツサイクリングを楽しむ人

(2) 調査の概要

- 調査日時：平成31年4月7日～4月28日
- 調査地点・取得サンプル数

| 調査種別 | 調査地点 | 取得サンプル数 |
|--------|---|---------|
| 日常利用 | JR 駅周辺・ショッピングセンターの駐輪場 | 574 |
| 低頻度 | ショッピングセンターの駐車場 | 826 |
| スポーツ利用 | サイクリングコース沿道の道の駅、サイクルショップ、自転車競技場、イベント会場等 | 507 |

2-1. 自転車を巡る環境

本県の自転車を取り巻く現状と課題について、都市環境、健康増進、観光地域づくり、安全・安心の4つの分野ごとに整理しました。

(1) 都市環境

1) 自転車の利用状況

- 本県における自転車の保有台数は1世帯当たり自転車保有台数0.98台であり、全国平均（1.20台）と比べて低い水準です。

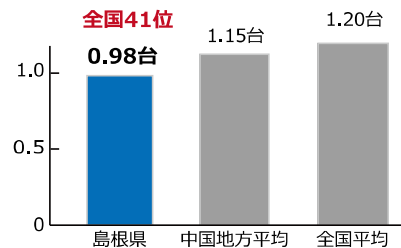


図1 世帯当たりの自転車保有台数（平成30年度）
（出典：（一財）自転車産業振興協会「平成30年度自転車保有実態に関する調査報告書」）

- 本県では自動車の交通分担率が高く、日常生活における主要な移動手段となっています。
- 自転車の交通分担率は11%であり、中国5県で最も低い水準です。

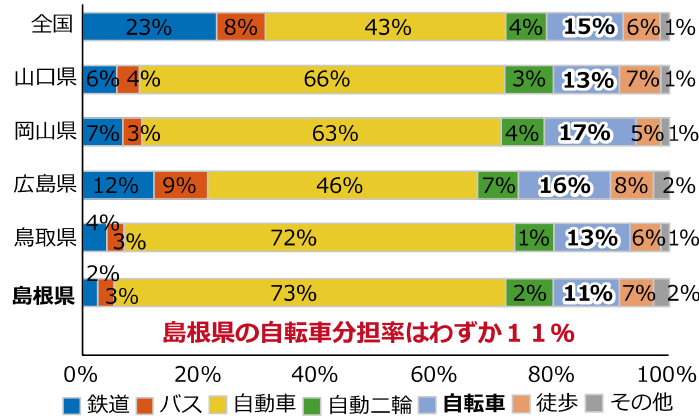


図 通勤・通学時の交通手段分担率
（出典：総務省統計局「平成22年国勢調査」）

- 低頻度利用者を対象としたアンケートにより、「天候に左右される」、「目的地までの距離が遠い」、「荷物が多い」、「安心して走れる環境がない（少ない）」等の理由から、自転車が利用されていないことが分かりました。

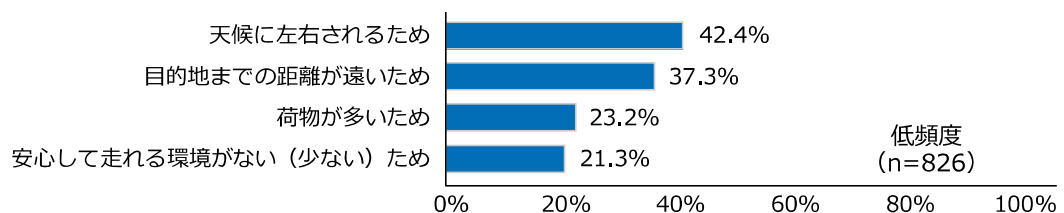


図 自転車を利用しない主な理由（複数選択可）
（出典：島根県道路建設課「自転車利用者を対象としたニーズ調査」）

2) 自転車通行空間の整備状況

- 自転車は道路交通法において軽車両と位置づけられており、原則車道の左側端を通行することとなっています。
- 一方、近年では、安全で快適な自転車利用環境を創出するため、歩行者や自動車と分離された自転車道や自転車専用通行帯等による自転車通行空間の整備が全国で進められています。
- 県内の道路では、自転車道や自転車専用通行帯により、自転車専用の通行空間が確保されている区間が約 40 km 設けられています。
- また、歩道が設置されている県内の道路約 2,130km のうち、約 1,090 km が自転車が歩道を通行することができる区間として指定されています。



写真 構造的に分離された自転車通行空間（自転車道）の整備事例（松江市）
（出典：島根県道路建設課）



写真 交通規制により自転車専用通行帯が設置された事例（松江市）
（出典：松江市「松江市自転車ネットワーク計画」）

3) 自転車通行空間の確保に関する市町村の取組み

- 安全で快適な自転車通行空間を効果的・効率的に整備するための「自転車ネットワーク計画」が県内では松江市で策定されています。



写真 自転車ネットワーク計画に基づき自転車専用通行帯が設置された事例（松江市）
（出典：松江市「松江市自転車ネットワーク計画」）

4) 民間事業者との連携

- 隠岐汽船、島前内航船および一畑電車では、自転車を分解・収納せずにそのまま積み込むことが可能です。
- シェアサイクルの県民ニーズについては、日常的に利用してみたいとの回答は5%前後と低く、需要は低いと考えられます。

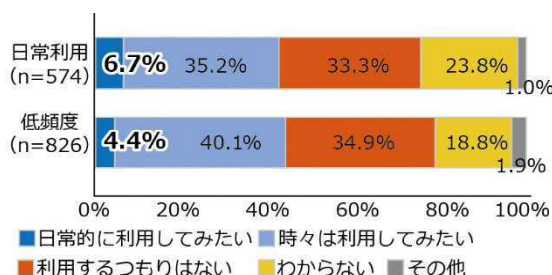


図 シェアサイクルの利用意向
(出典：島根県道路建設課「自転車利用者を対象としたニーズ調査」)

※シェアサイクルとは
多数の自転車を各地に配置し、利用者はどこの拠点（ポート）からでも借り出して、好きなポートで返却が出来る有料のシステムです。

5) 駐輪場の確保

- 県内における駅周辺の駐輪場の収容能力は約 7,000 台確保されているものの、利用率は約 4 割と低い状況です。
- 駐輪場を利用しない理由としては、料金がかかること、利用手続きが面倒という意見が多くみられました。

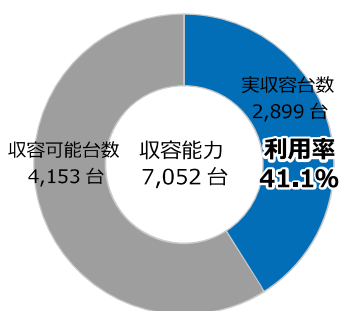


図 島根県の駅周辺の駐輪場の収容能力
(出典：国土交通省「平成 29 年度 駅周辺における放置自転車等の実態調査」)

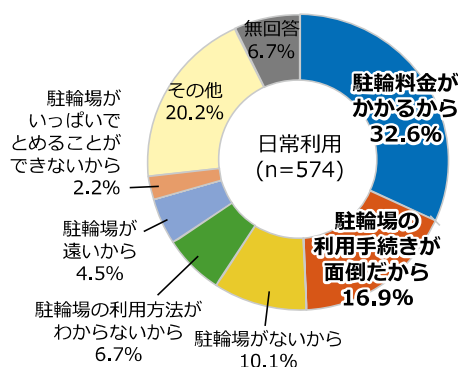


図 駅前駐輪場を利用しない理由
(出典：島根県道路建設課「自転車利用者を対象としたニーズ調査」)

6) 課題（都市環境）

- 多くの県民が自転車を移動手段として選択しやすい利用環境を創出するため、歩行者や自動車、自転車の交通量等を総合的に鑑み、自転車通行空間の整備について検討を行う必要があります。

(2) 健康増進

1) 健康づくり

- 健康に気をつけている県民の割合は、男性 81.8%、女性 85.4%であり、平成 22 年に比べて男性はわずかに増加し、女性は減少しています。

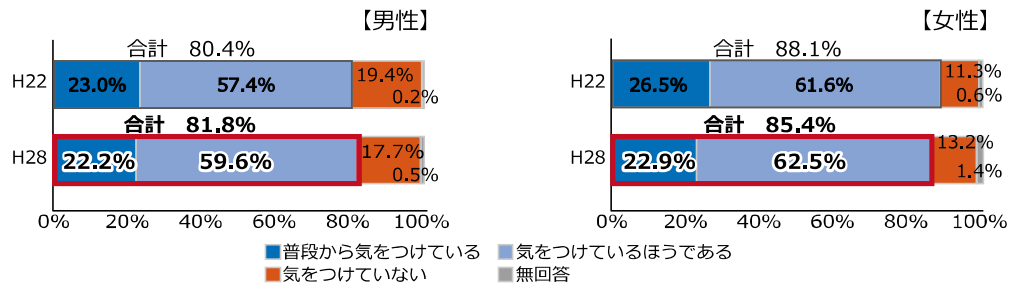


図 健康に気をつけている県民の割合
(出典：島根県健康推進課 「平成 28 年度 島根県県民健康調査」)

- 運動習慣を持つ県民の割合は、男性 24.8% (全国 29.0%)、女性 18.9% (全国 26.9%)と、全国に比べて低い状況です。

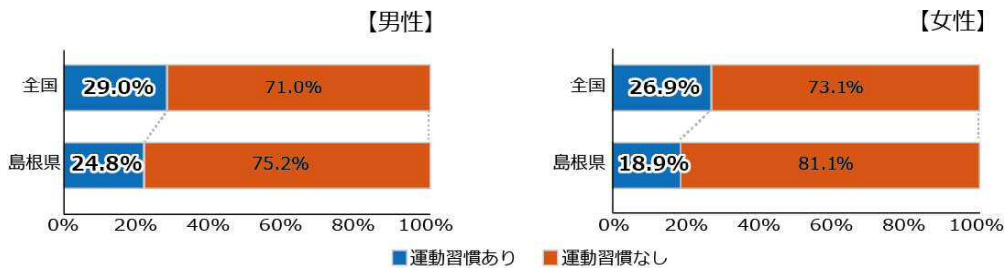


図 運動習慣を持つ県民の割合
(出典：厚生労働省 「NDB データ 平成 27 年度特定健康診査 (標準的な質問票)」)

- アンケートにより、自転車の利用頻度が少ない人 (低頻度) も含め、6 割以上の人が自転車による健康づくりに興味を示していることが分かりました。

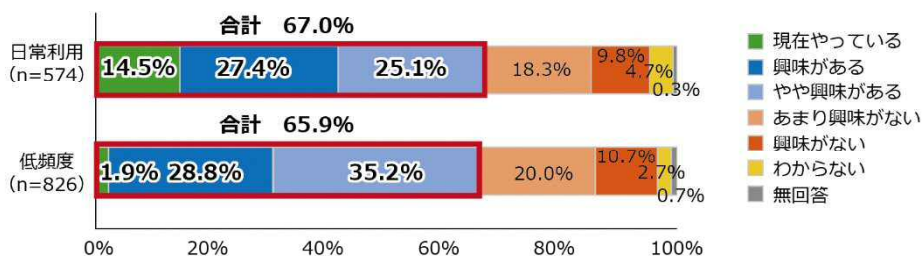


図 自転車による健康づくりへの興味
(出典：島根県道路建設課 「自転車利用者を対象としたニーズ調査」)

2) 自転車競技大会

- 県内では、大田自転車競技場やさくらおろち湖（尾原ダム）周辺等を会場として、自転車競技大会が開催されています。
- 平成 30 年 6 月には国内最高峰の自転車ロードレース大会である「全日本自転車競技選手権大会」が益田市で開催され、関係者約 9,000 名が来訪しました。

| 大会名 | 開催場所 | 開催日 | 参加者数 |
|--------------------|-------------------------------|-----------------|------|
| 島根県自転車競技選手権大会（ロード） | さくらおろち湖自転車競技施設 サイクリング周回コース | 4月29日 | 84 |
| さくらおろち湖サイクルロードレース | さくらおろち湖自転車競技施設 サイクリング周回コース | 5月26日 | 71 |
| 中国地域自転車道路競走大会（ロード） | さくらおろち湖自転車競技施設 サイクリング周回コース | 6月10日 | 142 |
| 第87回全日本自転車競技選手権大会 | 益田市種地区・北仙道地区の 公道 | 6月22日～ 6月24日 | 532 |
| 国体予選（トラック） | 大田自転車競技場 | 7月7日 | 6 |
| さくらおろち湖サイクルロードレース | さくらおろち湖自転車競技施設 サイクリング周回コース | 7月8日 | 58 |
| チャレンジ・ザ・バンク in 大田 | 大田自転車競技場 | 11月18日 | 29 |
| 合計 | | | 922 |

表 県内で開催された自転車競技大会（平成 30 年度）
（出典：島根県道路建設課調べ）



写真 さくらおろち湖サイクルロードレース
（出典：島根県スポーツ振興課 HP）



写真 平成 30 年度全日本自転車競技選手権大会
（出典：NPO法人益田市・町おこしの会
より写真提供）

3) 課題（健康増進）

- 県民の運動習慣は、年代・性別によっては近年改善傾向にあるものの、全国と比べて低い状況にあり、特に健康づくりに無関心な県民へのアプローチが必要です。
- 一方、自転車を使った健康づくりについては一定のニーズがあることから、その機会を増やすための取り組みが必要です。

(3) 観光地域づくり

1) 県内の観光地・観光客数の動向

- 本県における観光入込客延べ数は、平成25年の出雲大社平成の大遷宮を契機とし大幅に増加したものの、以降は微減傾向にあります。
- 一方、外国人宿泊客延べ数は10年間で約3倍に増加しています。



図 島根県の観光入込客延べ数の推移
(出典：島根県観光振興課「島根県観光動態調査」)



図 島根県の外国人宿泊客延べ数の推移
(出典：島根県観光振興課「島根県観光動態調査」)

2) サイクリングイベント

- 県内各地では、地域の食が堪能できる「グルメフォンド in ゆのつ」や、萩・石見空港の滑走路をコースの一部とする「益田 INAKA ライド」など、地域の特色を生かした様々なサイクリングイベントが開催されています。
- 県内で開催されたサイクリングイベントの参加者数は近年減少傾向にあるものの、令和元年度のサイクリングイベントは主なもので7件あり、合計2,644名が参加しています。
- また、これらのサイクリングイベントでは、約7割が県外からの参加者となっており、県外からの誘客に寄与しています。

| 大会名 | 開催日 | 参加者数 | 県外参加者数 | 県外比率 |
|---------------------|-------|-------|--------|-------|
| 石見グランフォンド | 5月13日 | 533 | 332 | 62.3% |
| 中海ライド | 8月18日 | 231 | 不明 | 不明 |
| やまなみ街道クライムライド | 9月1日 | 223 | 159 | 71.3% |
| 益田 INAKA ライド | 9月1日 | 550 | 433 | 78.7% |
| 出雲路センチュリーライド | 9月8日 | 407 | 256 | 62.9% |
| 道の駅グルメライドin中国山地 | 9月21日 | 373 | 不明 | 不明 |
| グルメフォンド in ゆのつ 2019 | 11月3日 | 327 | 186 | 56.9% |
| 合計 | | 2,644 | | |

表 県内で開催されたサイクリングイベント (令和元年度)
(出典：島根県道路建設課調べ)

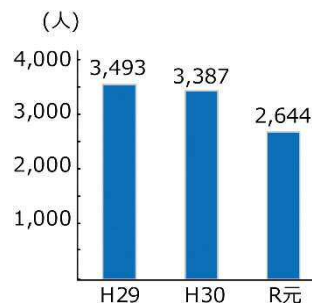


図 県内で開催されたサイクリングイベントにおける参加者数の推移
(出典：島根県道路建設課調べ)



写真 サイクリングイベント「益田 INAKA ライド」
(出典：NPO法人益田市・町おこしの会より写真提供)

- サイクリングイベントの参加者からは、サイクリングによる誘客を図るためには、サイクリングコースの設定や走りやすい走行環境の整備、情報発信が必要との声が寄せられています。

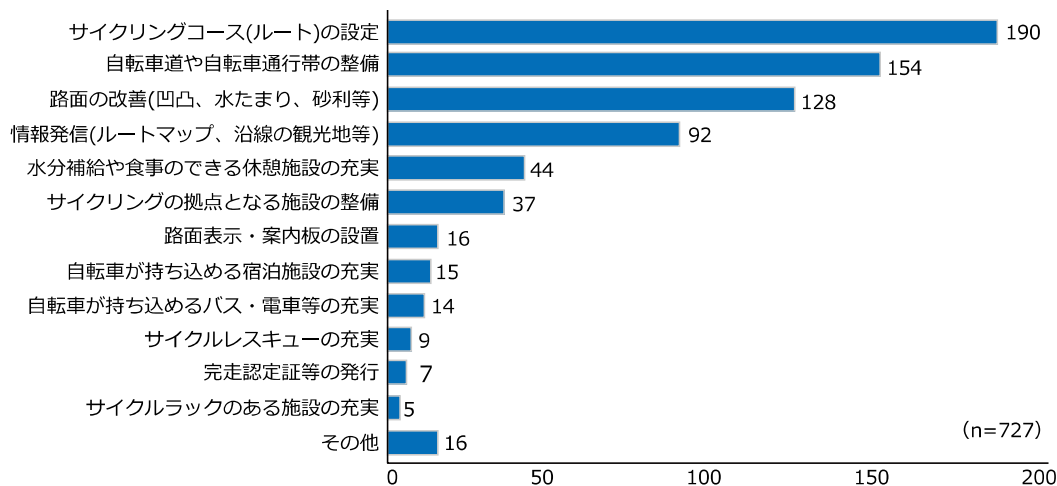


図 島根県においてサイクリングによる誘客を図るために必要だと思う取組み
(出典：島根県道路建設課調べ)

3)サイクリングを活用した観光振興に関する各地域の取り組み

- 県内各地では、自治体や関連事業者、地域住民の協働により、サイクリストの誘致に関する地域独自の取り組みが行われています。
- 飯南町では、宿泊施設と連携して客室内に自転車を持ち込めるよう整備する「飯南町サイクルホテル」の取り組みや、農産物の収穫体験や自然鑑賞などの体験を取り入れたサイクリングツアー等の独自の取り組みにより、サイクリストの誘客促進を図っています。
- 益田市は、交流人口の拡大やスポーツ振興などを目的として、平成 30 年にアイルランド自転車競技連盟と合意を結び、東京オリンピック・パラリンピックにおける同国ナショナルチームの事前キャンプ地となりました。また、官民連携によるサイクリストの誘客と自転車によるまちづくりを目的として、サイクリストのための環境整備に協力する企業を「益田市サイクリストサポート企業」として登録し、サイクリストが益田市内を快適に滞在できるよう、環境整備を推進しています。



写真 飯南町サイクルホテル
(出典：島根県観光振興課 HP)



写真 アイルランド自転車競技選手団トレーニング
キャンプ出迎えの様子
(出典：益田市 HP)

4) サイクリング環境の向上に関する取り組み

- 本県では、快適にサイクリングができる環境づくりのため、休憩などで気軽に立ち寄ることができる施設を「ご縁サイクルステーション」として210件登録しています。(令和2年1月末時点)
- また、主要なサイクリングコースや沿線の休憩施設等を掲載したサイクリングマップを作成し、情報発信を行っています。

ご縁サイクルステーションとは・・・

- ・島根県内を自転車で周遊される方が、サイクリング中に休憩などで気軽に立ち寄っていただける施設です。
- ・ご縁サイクルステーションでは、休憩（駐輪）スペースの提供、トイレの使用、飲料水（水道水）の提供を無償で行います。【基本サービス】
- ・基本サービスのほか、施設によって、空気入れや工具の貸し出しなどのサービスの提供を行っています。【任意サービス】



写真 ご縁サイクルステーションに設置されたサイクルスタンド
(出典：島根県道路建設課)

図 ご縁サイクルステーションのステッカー
(ご縁サイクルステーションはこのステッカーが目印です)

- 主要なサイクリングコースでは、標識や路面標示によるルート案内を行っています。



写真 ルート案内（路面標示）
(出典：島根県道路建設課)



写真 ルート案内（標識）
(出典：国土交通省松江国道事務所より写真提供)

5) 主なサイクリングコース

- 県内の各地域では、地域資源を生かした特色あるサイクリングコースが設定されています。

| コース名 | 説明 |
|---------------------|--|
| やまなみ街道サイクリングロード | 松江市～尾道市間を結ぶ、全長 187km、獲得標高 1,900m の上級者向けコース。本線ルートに加え、周遊コースが 19 コース設定されている。 |
| 中海周遊サイクリングコース | 中海を周遊する全長約 72km の初心者向けコース。中海湖岸の眺望が楽しめる。 |
| 山川里海を巡る【100ZERO】コース | 益田市内を巡る全長約 116km、獲得標高 1,318km の中～上級者向けコース。清流と渓谷、山々からなる、100km 走っても信号で止まる回数が ZERO の自然豊かなコース。 |

表 県内の主なサイクリングコース



図 県内の主なサイクリングコース（出典：島根県観光振興課・道路建設課）

6) 課題（観光地域づくり）

- サイクリストのニーズに合わせた魅力的なサイクリング環境を創出することで、サイクルツーリズムを促進し、地域の活性化につなげていくことが必要です。

(4) 安全・安心

1) 自転車に関連する交通事故の状況

- 県内の自転車に関連する交通事故の件数は、近年減少傾向にあります。
- 近年の自転車乗用中の死者数は年間 1～4 人で推移しています。

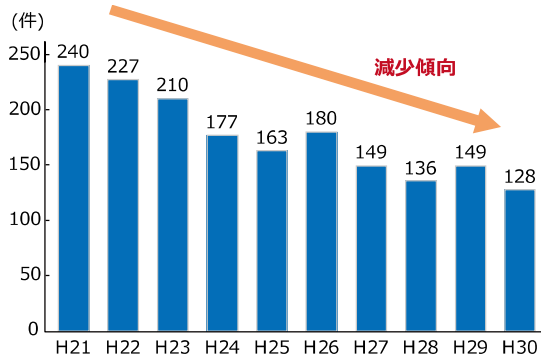


図 島根県における自転車に関連する事故件数の推移
(出典：島根県警察本部よりデータ提供)
※自転車同士の事故は 1 件として計上

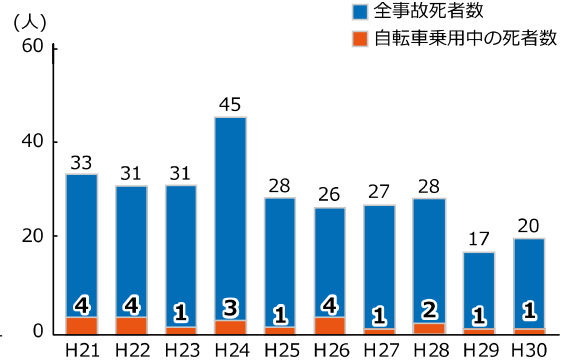


図 島根県における自転車乗用中の死者数の推移
(出典：島根県警察本部提供よりデータ提供)

- 県内の自転車に関連する交通事故は、主に市街地部で集中して発生しています。

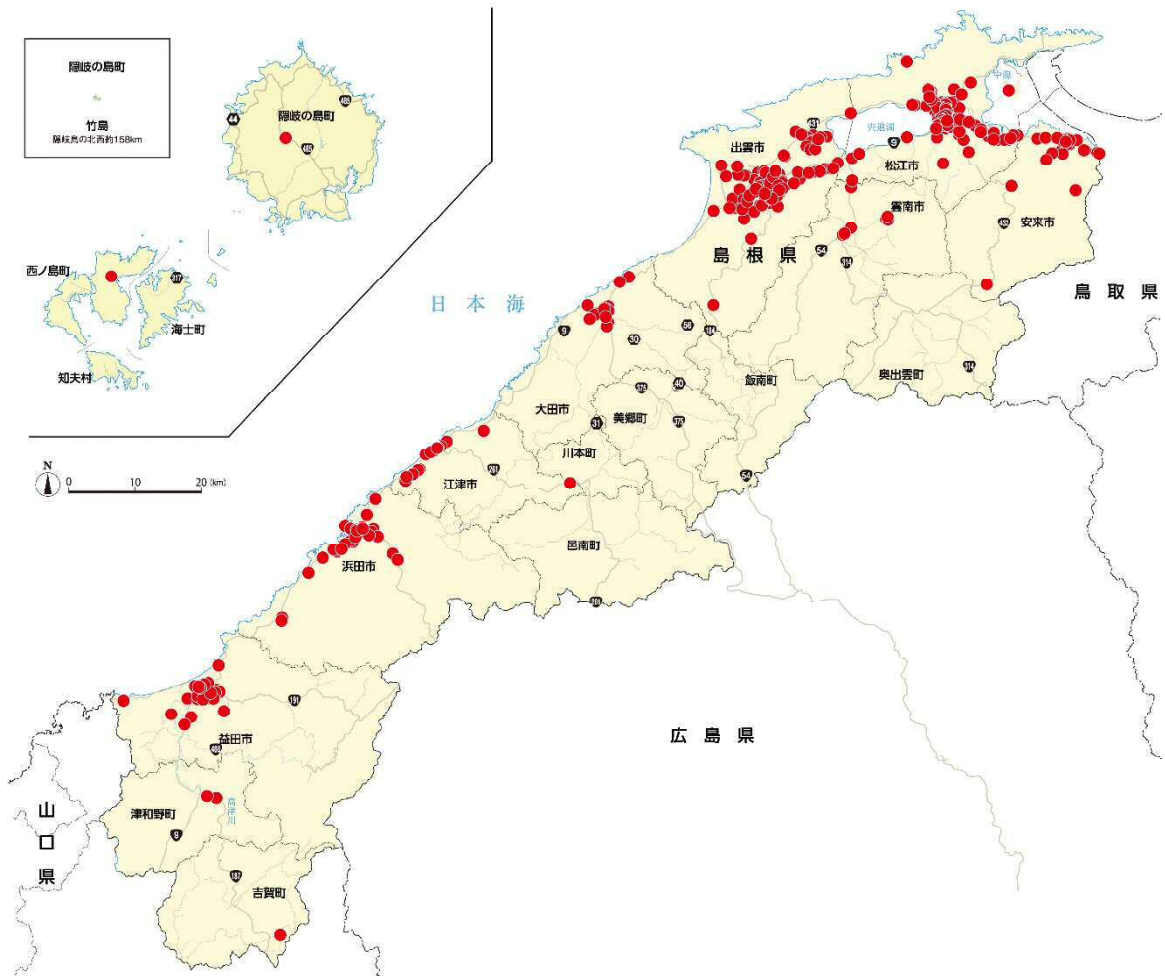


図 自転車に関連する交通事故の発生箇所（平成 24 年度～平成 29 年度）
(出典：(公財)交通事故総合分析センター)

- 自転車に関係する交通事故は、中学生、高校生、高齢者の割合が高い傾向にあります。

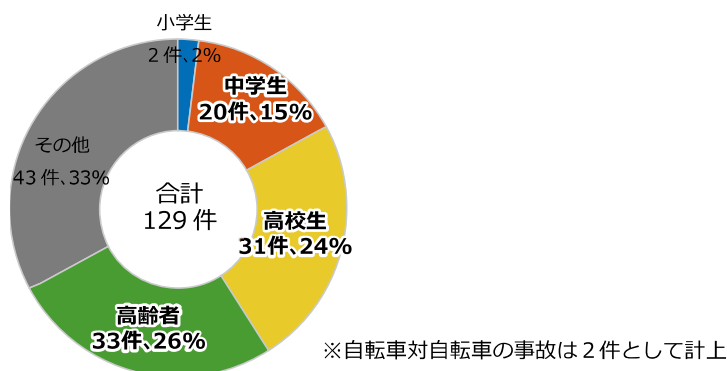


図 自転車に関係する交通事故の年齢層別内訳（平成 30 年）
（出典：島根県警察本部 「平成 30 年交通年鑑」）

- 県内の自転車に関係する交通事故のうち、約 3 割は自転車側にも何らかの交通違反があります。

| 自転車側の交通違反の種類 | 件数 |
|-----------------|-----|
| 交差点安全進行義務違反 | 10 |
| 一時不停止等 | 5 |
| 安全運転義務違反（安全不確認） | 5 |
| その他 | 14 |
| 違反なし | 95 |
| 合計 | 129 |

※自転車対自転車の事故は2件として計上

図 自転車に関係する交通事故における自転車の交通違反の内訳（平成 30 年）
（出典：島根県警察本部 「平成 30 年交通年鑑」）

- 日常的に自転車を利用する人を対象としたアンケートでは、交通ルールの周知方法について、学校での交通安全教室の実施が有効との回答が多くみられました。

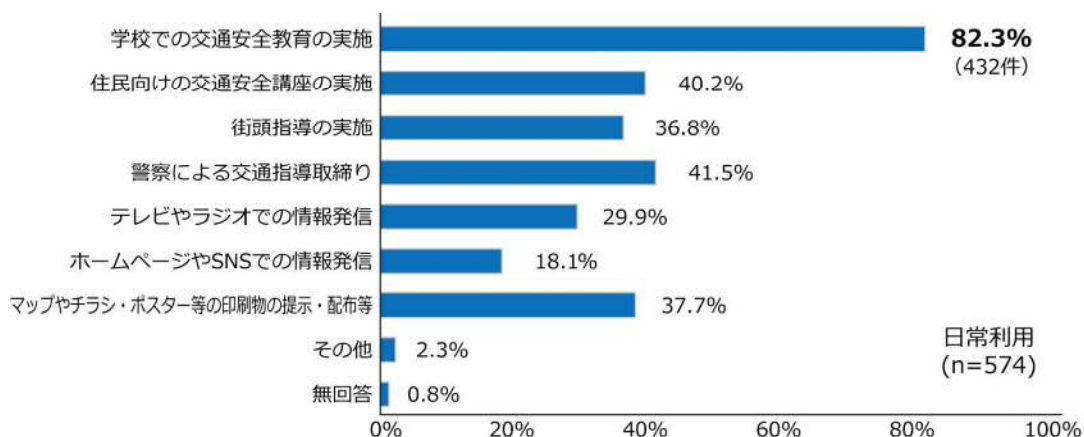


図 交通ルール周知のため有効な取組について（最大3つまで選択可）
（出典：島根県道路建設課 「自転車利用者を対象としたニーズ調査」）

2) 自転車の点検整備・自転車損害賠償保険

- アンケートによると、通勤・通学等で日常的に自転車を利用する人（日常利用）は、点検整備の頻度が少ない傾向にあります。

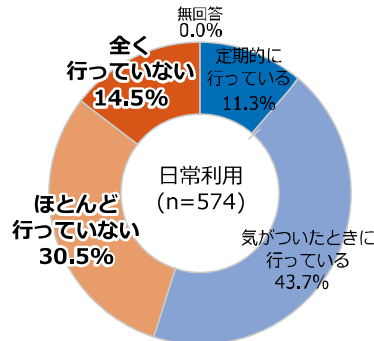


図 自転車の点検整備の頻度
（出典：島根県道路建設課
「自転車利用者を対象としたニーズ調査」）

- TS マーク等の安全基準を示すマークについては、日常利用の7割以上が認知しているものの、マークを自転車購入の際の基準としている人の割合は約3割に留まっています。

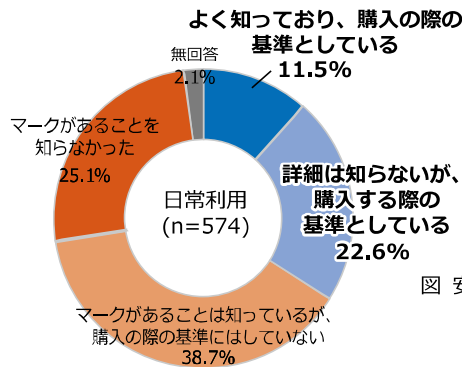


図 安全基準に関するマークの認知度と購入基準
（出典：島根県道路建設課
「自転車利用者を対象としたニーズ調査」）

- 本県における自転車損害賠償保険の加入率は約25%であり、全国（約38%）に比べて低い状況です。

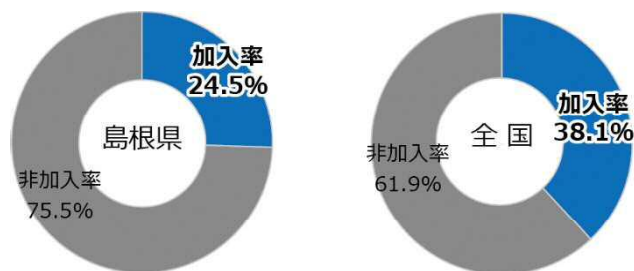


図 全国・島根県の自転車保険加入率（推計値）
（出典：（一財）自転車産業振興協会「平成30年度 自転車保有実態に関する調査報告書」）

3) 課題（交通安全）

- 自転車に関連する交通事故をさらに低減するため、住民向けの交通安全講座や学校での交通安全教室等を引き続き実施し、交通ルールの遵守や自転車の定期的な点検整備の実施など交通安全意識の向上を図り、自転車の安全利用を促進する必要があります。
- 自転車事故の発生に備え、被害者救済に資する損害賠償保険の必要性について啓発を行う必要があります。