

第2章 自転車を取り巻く現状と課題

自転車は環境にやさしい交通手段であるとともに、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でもあります。

一方で、昨今の社会情勢の変化は、自転車の在り方にも影響を及ぼしつつあります。

新型コロナウイルス感染症が拡大し、県民のライフスタイルや交通行動にまで影響を及ぼす中、人との接触を低減する移動手段として自転車の利用ニーズが高まった面もみられました。

また、情報通信技術の飛躍的発展に伴い、自転車を含め交通分野でもデジタル化が更に進展する可能性があります。

さらに、高齢化社会の進展等を踏まえ、多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の普及を更に進めることが必要となっています。県民の健康増進、観光地域づくり、都市環境、安全・安心といった各種の分野においても、自転車を取りまく状況や課題は多様化しています。

本章では、このような自転車を巡る現状や課題について整理しました。

- 1 自転車の利用状況
- 2 自転車の利用による効用
- 3 自転車の利用環境
- 4 自転車に係る交通安全
- 5 その他

1 自転車の利用状況

(1) 自転車の利用割合

平成 25（2013）年の大分都市圏における自転車の利用割合を市町別にみると、大分市が最も高く約 1 割を占め、他の市町は 3～7％に止まり、いずれも自動車利用が大部分を占めています。

公共交通の利便性が高い大分市や別府市でも、鉄道やバス利用はそれぞれ 3％程度に止まっており、乗り継ぎのための自転車利用も低い水準となっています。

図表 2-1 大分都市圏における市町別公共交通及び自転車利用状況

市 町	自動車(運転+同乗)	鉄道	バス	自転車
大分市	66%	2%	3%	10%
別府市	63%	3%	3%	5%
臼杵市	71%	2%	1%	7%
豊後大野市	78%	2%	2%	3%
由布市	78%	2%	1%	3%
日出町	75%	4%	1%	3%

[資料：H25 大分都市圏パーソントリップ調査]

また、全国における交通手段分担率²の推移をみると、地方都市圏では依然として自動車を利用する割合が大きく、全国的にも自転車の利用は、長期的にみると減少傾向にあります。なお、地方都市圏のうち、県内で調査対象となっている臼杵市における分担率をみると、自動車利用の割合が 30 年間で 1.6 倍も増加する一方、バス等公共交通と同様、自転車利用は減少しており、厳しい状況にあります。

図表 2-2 全国の都市における交通手段分担率の推移

年度 地域	1983 年		2010 年		2015 年	
	自動車	自転車	自動車	自転車	自動車	自転車
全国	-	-	45.8%	14.2%	45.1%	13.8%
三大都市圏	-	-	33.1%	14.6%	31.5%	14.1%
地方都市圏	-	-	58.4%	13.8%	58.8%	13.4%
(うち臼杵市)	43%	10%	68.0%	10.4%	72.6%	7.6%

[資料：全国都市交通特性調査]

上記実態も考慮し、歩行者や自動車と分離した安全で快適な自転車通行空間の整備を進めるとともに、公共交通との乗り継ぎを容易にしていかなど利便性を向上させ、移手段に占める自転車の割合を増加させる必要があります。

² 交通手段分担率：トリップとは、人がある目的を持ってある場所から場所へと移動することをいいます。1 回のトリップにおける代表的な交通手段を代表交通手段といい、代表交通手段別のトリップ数の全交通手段の数に占める割合を交通手段分担率という。



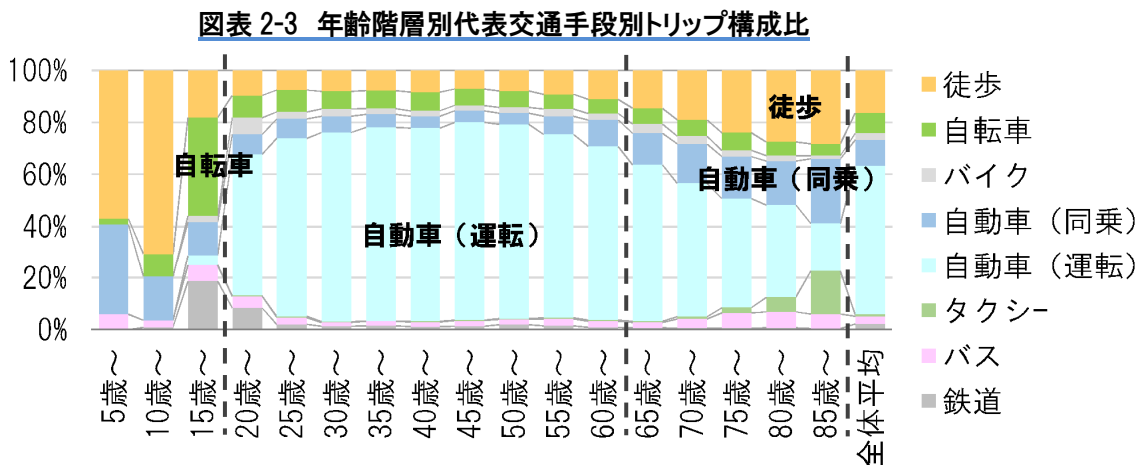
(2) 通勤での利用状況

健康づくりに効果的である自転車を日常生活で積極的に利用するため、自転車による通勤・通学は大変有効ですが、本県の通勤に自転車を利用している人の割合は7.88%で、全国13.14%（平成22年国勢調査）より低い状況です。

自転車による運動効果としてメンタルヘルスの改善も期待されており、健康経営³の観点からも自転車通勤を推進することが重要です。加えて、新型コロナウイルス感染症の影響により、自転車通勤をはじめとする自転車の利用が更に増加する可能性があります。一方で、交通事故の懸念のほか、駐輪スペースの確保等に課題があります。

(3) 通学での利用状況

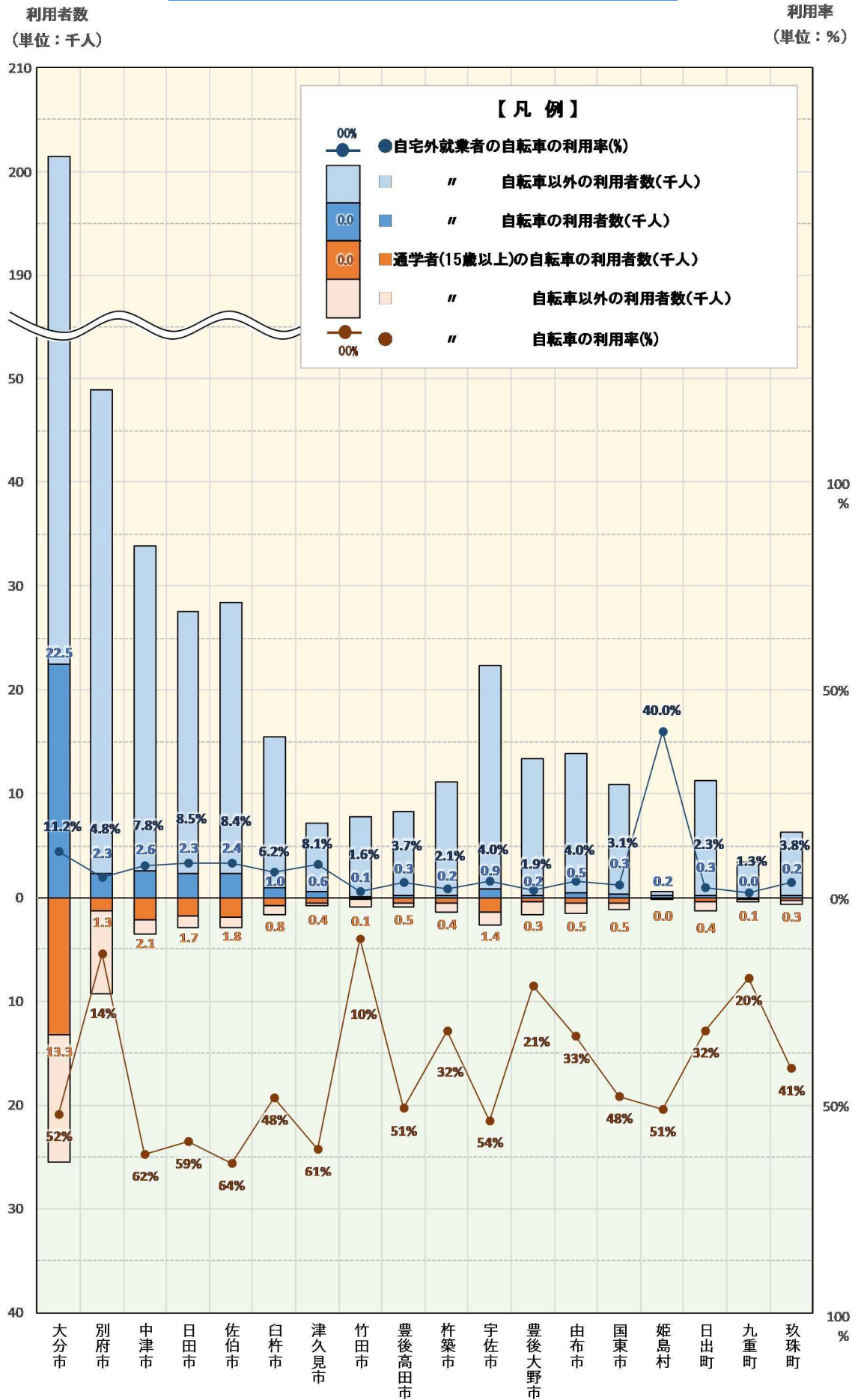
高校への進学を機に、小中学校に比べ通学範囲が広がるため、自転車通学を始める生徒が多くなります。また、年齢層別の移動手段をみると、15歳～19歳の自転車による移動の割合が全年齢層を通じて最も多く、特に通学時における交通手段に占める自転車利用の割合は約55%（学校要覧等により算出）にのぼります。



出典：H25 大分都市圏PT調査【本体調査】

³ 健康経営：働く人の健康増進を会社の成長につなげようとする考え方。事業所が健康経営に取り組むと、欠勤率低下や業務効率アップによる生産性の向上、疾病手当や健康保険料などの負担軽減、企業ブランド価値の向上、事故・不祥事・労災のリスクマネジメントなど様々なメリットがある。

図表 2-4 通勤・通学における自転車の利用状況(市町村別)





(4) レジャー目的での利用状況

県内では様々なサイクルスポーツイベントが開催されています。

なかでも、大分市が2014年から開催している「OITA サイクルフェス」は、2018年から国際大会となっており、2日間で約7万人が来場するなど、国内外のサイクリストに認知されるようになっていきます。

図表 2-5 OITAサイクルフェス 実施状況



おおいたいこいの道クリテリウム



おおいたアーバンクラシック

その他、国内向けイベントとしてツール・ド・国東やツール・ド・佐伯、Yufuin Ride や椿ヶ鼻ヒルクライムレースなどが行われており、休憩所であるエイドステーションでは郷土料理を提供するなど、多くのサイクリストに地域を知ってもらおうきっかけになっています。



図表 2-6 県内の主要なサイクルスポーツイベント

イベント名	主催者	開催時期	開催地域	参加者数
ツール・ド・国東	ツール・ド・国東 実行委員会 他	5月上旬	国東半島一円	約2,500名
Yufuin Ride	由布院サイクリング ライフ実行委員会	5月下旬	由布院周辺	約200名
椿ヶ鼻ヒルクライムレース	椿ヶ鼻ヒルクライム レース実行委員会	7月下旬	日田市南部	約500名
ツール・ド・佐伯	ツール・ド・佐伯 実行委員会	10月上旬	佐伯市周辺	約2,000名
OITAサイクルフェス 「おおいたいこいの道クリテリウム」 「おおいたアーバンクラシック」	OITA サイクルフェス 実行委員会 他	10月中旬	大分市内	約200名
八面山アタック	八面山アタック 実行委員会 他	10月中旬	中津市三光	約150名

また、県内には自転車競技施設として公設の別府競輪場があるほか、2021年にはプロサイクルチーム「スパークルおおいたレーシングチーム」が設立され、自転車競技を身近に楽しむことができます。

他にも、「るるパーク（大分農業文化公園）」（杵築市山香町）にサイクリングコースが設けられるなど、県民や観光客がサイクリングに親しむ環境が用意されています。さらに、サーキット場の「オートポリス」（日田市上津江町）や「SPA直入」（竹田市直入町）では、ママチャリ限定の4時間耐久レースが毎年開催され、子供から大人まで楽しめるイベントとして、地域の活性化につながっています。

図表 2-7 ママチャリ限定4時間耐久レースの実施状況(オートポリス)



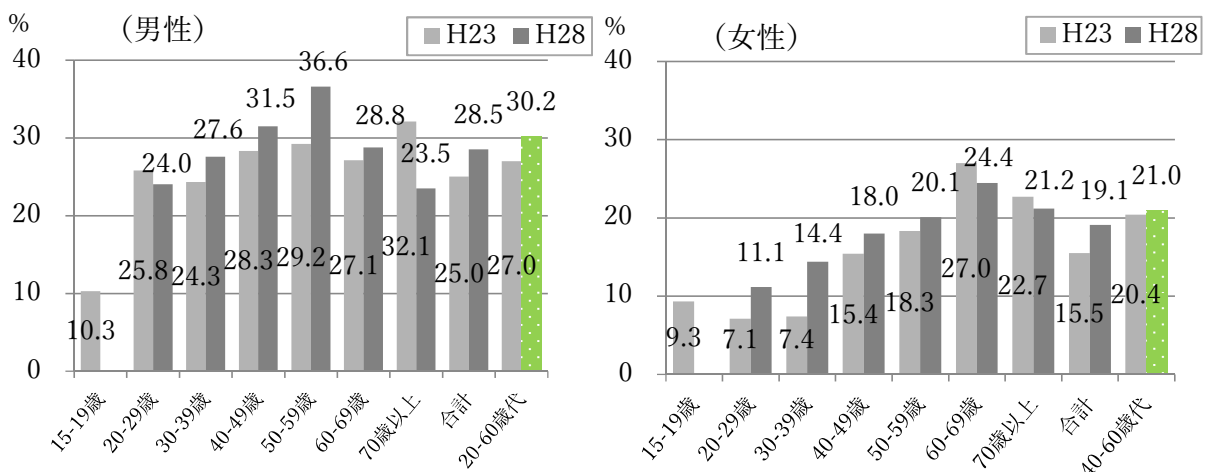


2 自転車の利用による効用

(1) 県民の健康増進

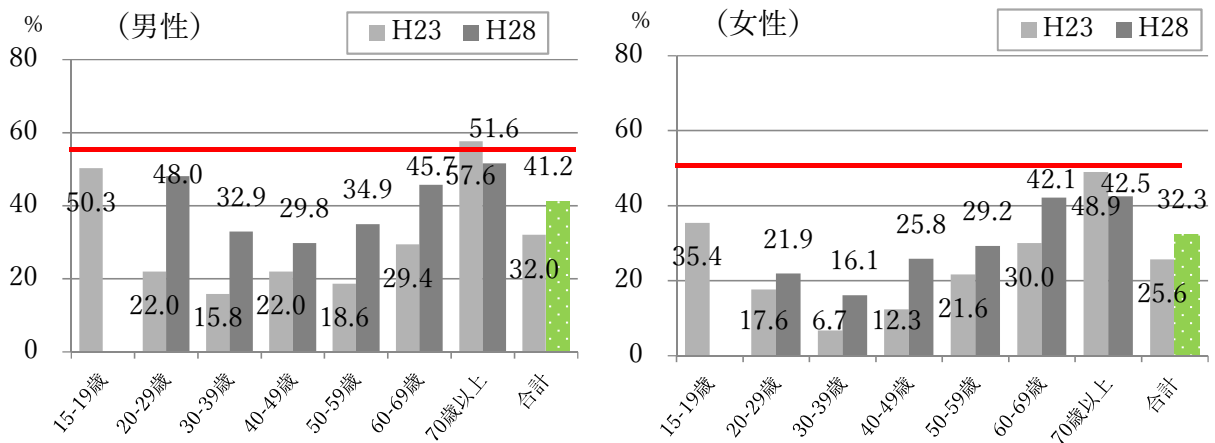
県民の健康に関する状況については、男女とも前回（平成23年）の調査に比べ、ほとんどの年代で肥満者は増えており、定期的な運動（1回30分以上、週2回以上、1年以上継続）をしている人は増えているものの、その割合は男性が41.2%、女性が32.3%であり、それぞれの目標（男性56%、女性50%）には達しておらず、男性は40代、女性は30代が低い傾向になっています。

図表 2-8 肥満(BMI≥25.0)者の割合



出典：県民健康意識行動調査（平成28年）

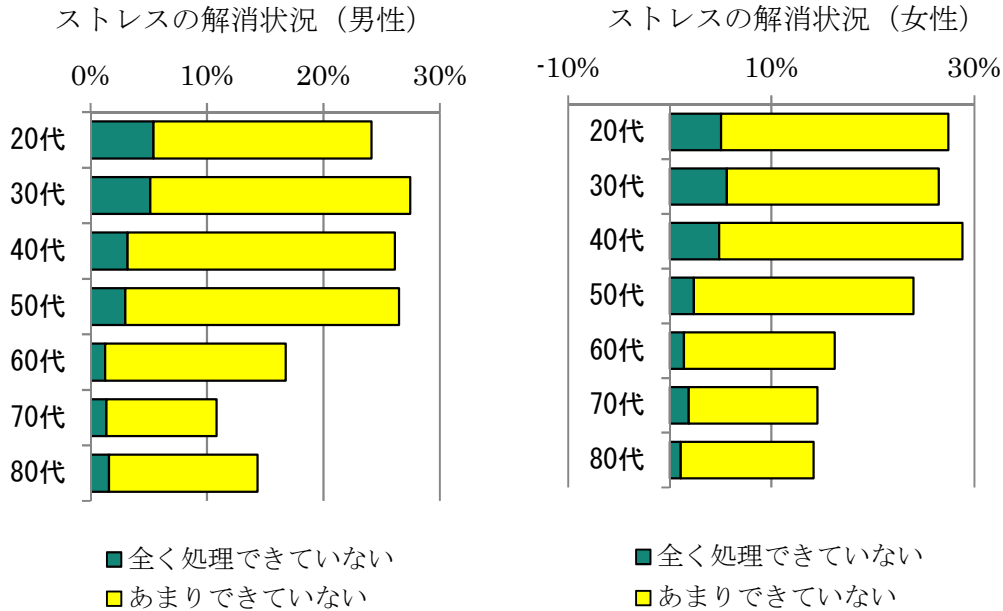
図表 2-9 定期的な運動(1回30分以上、週2回以上、1年以上継続)をしている人の割合



出典：県民健康意識行動調査（平成28年）

また、ストレスの解消状況については、ストレスの処理が「全くできていない」または「あまりできていない」と答えた人の割合は、男女とも20～50代で多く、特に「全くできていない」と答えた人は、男性で20～30代、女性で20～40代で多くなっています。

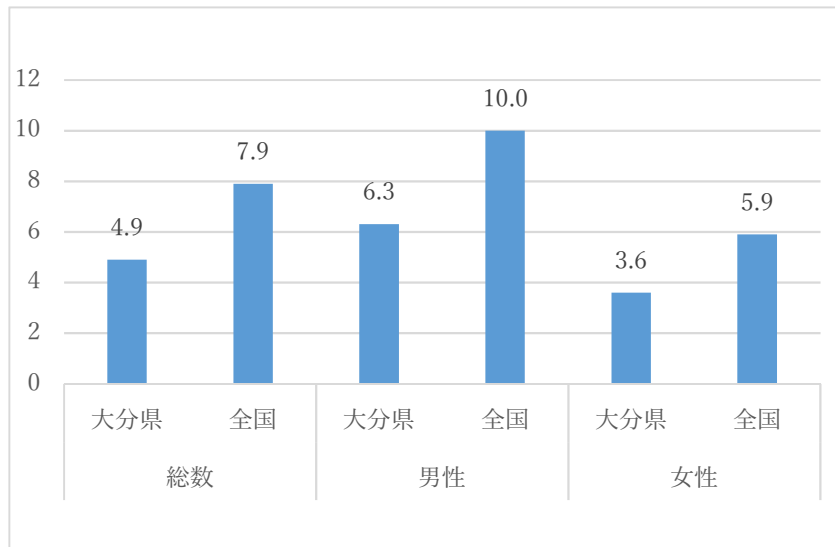
図表 2-10 ストレス解消状況



出典：県民健康意識行動調査（平成 28 年）

過去1年間にサイクリングをした人の割合は、4.9%（男性 6.3%、女性 3.6%）であり、全国の7.9%（男性 10.0%、女性 5.9%）と比べて低い状況です。

図表 2-11 過去1年間にサイクリングをした人の割合



出典：平成 28 年社会生活基本調査



自転車の利用は、生活習慣病の予防、心身のリフレッシュ、体力の増進など健康づくりに効果的であり、ウォーキングなどに比べてひざへの負担が少ないことから、日常生活やレジャーにおいて積極的に利用することが有効です。

また、電動アシスト自転車は、近年普及が進み負荷が少なく移動距離を伸ばすことができるため、これまで以上に高齢者の身近な移動手段の一つとして、行動範囲を広げ、運動の機会を増やすことにつながりうるものです。

手軽に運動できる自転車を活かし、身近でスポーツの楽しさや喜びを味わうことができる環境づくりを進めることが重要です。

(2) 障がい者スポーツ等への活用

2人乗り専用のタンデム自転車⁴の公道走行が県内では平成29年3月から可能となるなど、自転車利用に関する環境が改善されています。

また、タンデム自転車やハンドサイクル等の自転車を活用した障がい者スポーツは、障がい者の生きがいやQOL⁵の向上、健康長寿社会や共生社会の構築にも貢献するものであり、その推進が期待されています。

図表 2-12 タンデム自転車の公道走行解禁記念走行会の様子(H29.4 中津市)



中津市ユニバーサルポタリング大会の様子(R1.5)



⁴ タンデム自転車：乗車する人が前後に座り一緒にペダルをこぐ二輪車。後席はハンドル操作が不要なため、目が不自由な人などでも楽しむことが可能。

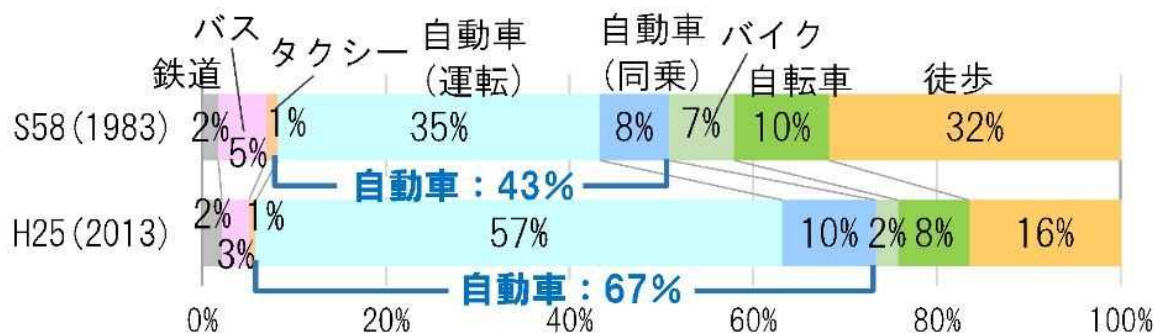
⁵ QOL：Quality Of Life の略。快適な生活の必要条件であり、人間が日常生活を営む上で必要とされる満足感、幸福感、安定感を規定している様々な要因の質。

(3) 環境負荷の低減

気候変動の深刻化に伴い、地球温暖化対策に関する世界的関心が高まっている中、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現など、地球温暖化対策は喫緊の課題です。

平成30(2018)年度の県内の二酸化炭素排出量は3,945万8千t-CO₂で、運輸部門における二酸化炭素排出量は292万3千t-CO₂で7.4%を占めています。県内のマイカーの保有台数は1990年から著しく増加しており、マイカー利用から公共交通機関や環境負荷の少ない自転車利用への転換が重要です。

図表 2-13 代表交通手段別トリップ構成比



出典：H25 大分都市圏 PT 調査【本体調査】

(千t-CO₂)

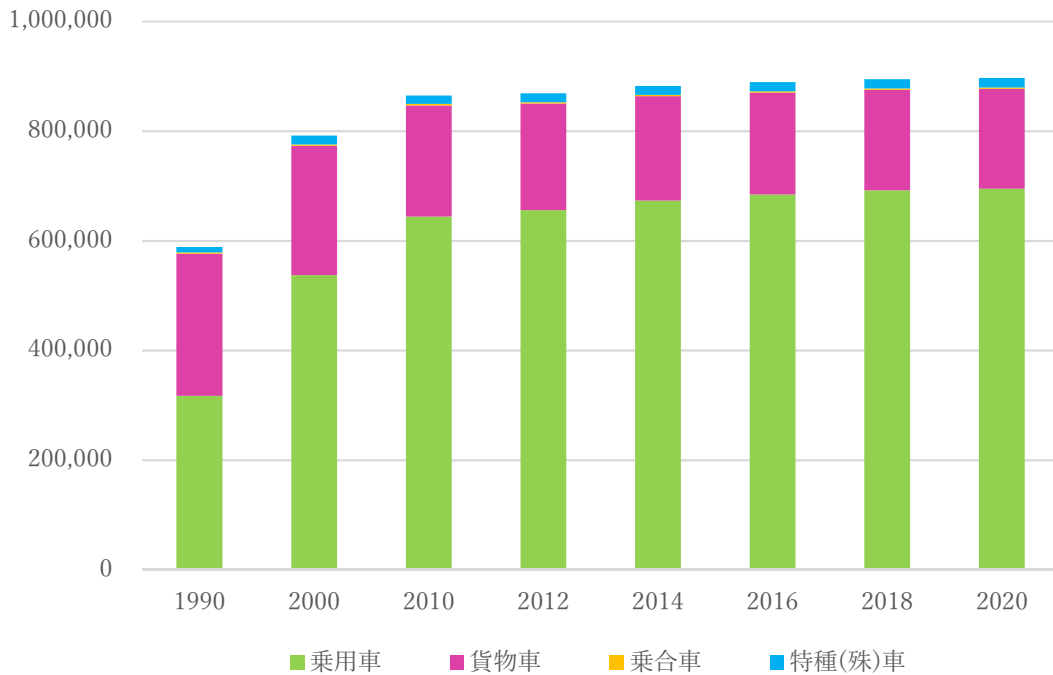
図表 2-14 交通機関別二酸化炭素排出量の推移



出典：大分県資料

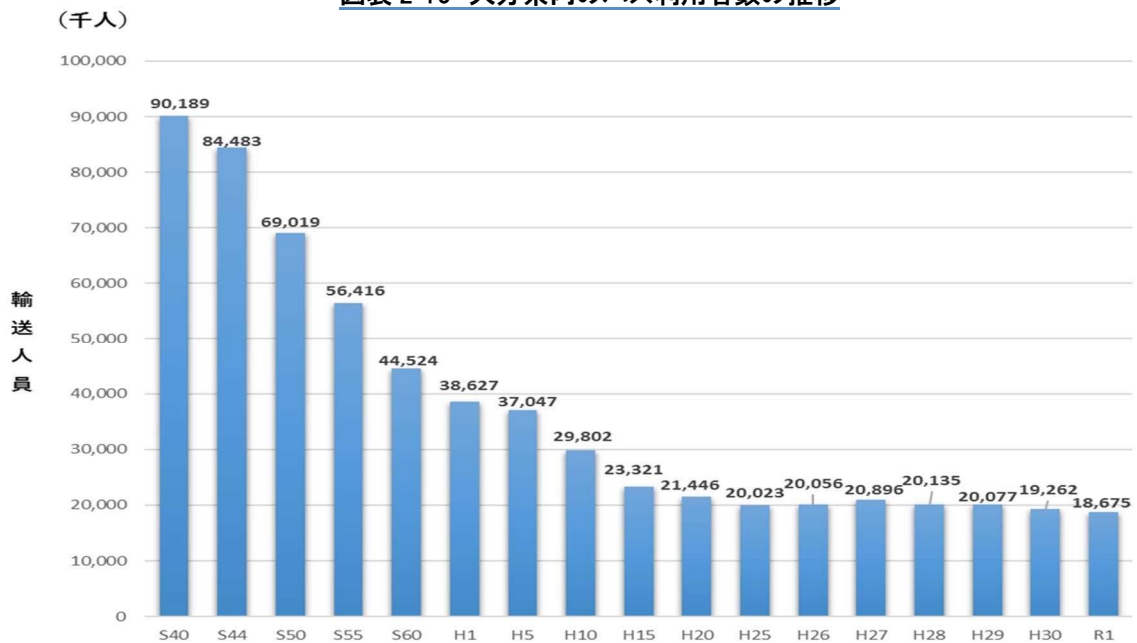


図表 2-15 県内の自動車保有台数の推移



出典：国土交通省「自動車保有車両数（月報）」

図表 2-16 大分県内のバス利用者数の推移



出典：国土交通省 令和2年版九州運輸要覧

県では、通勤時に自家用車の利用を控える「ノーマイカーウィーク」や、自家用車等通勤者が毎週水曜日にバスで通勤する場合に運賃を小人料金に割り引く「エコ通勤割引」の実施など、公共交通機関や自転車の利用を促進しています。

3 自転車の利用環境

(1) 自転車通行ネットワークの整備状況

自転車の利用促進を図るためには、自転車の利用環境を整えることが必要であるものの、歩行者と自転車が分離された自転車本来の通行空間の整備は断片的なものにとどまり、全国での整備延長は、令和元年度末で、約 2,900km となっています。

本県では、これまで主に通学生の安全性向上のために歩道整備を推進してきており、県が管理する道路のうち、交通安全施設等整備事業の推進に関する法律（昭和 41 年法律第 45 号）第 6 条第 3 項に定める通学路となっている区間の 78.9%（R3.3 時点）で歩道が整備済みとなっています。

図表 2-17 自転車通行空間の確保・狭隘な自転車通行空間



国道 442 号宗方地区（大分市）

都市計画道路 南立石亀川線（別府市）

国道 326 号 小坂工区（豊後大野市）

また、自転車及び自動車の走行台数がともに多い道路では、歩行者・自転車・自動車の安全性確保のため、自転車と歩行者が相互に安全通行できる幅員が広い自転車歩行者道の整備を進めており、これまでに約 590km の整備を行いました。

加えて、自転車歩行者専用道路 3 路線（約 56 km）を整備しています。

図表 2-18 県内道路（自専道、旧道除き）の現状

単位：km

	管理者	※1 一般道路実延長 (A)	※2 歩道整備済延長 (B)	歩道整備率 (B/A)
国道 (指定区間)	国	298.6	238.1	79.7%
国道 (指定区間外)	県	672.8	479.9	71.3%
主要地方道		959.9	400.0	41.7%
一般県道		1,506.6	475.0	31.5%
市町村道	市	14,822.1	919.4	6.2%
小計		18,260.0	2,512.4	13.8%
自転車歩行者専用道路	県	55.7	-	-
計		18,315.7	-	-

※1 自転車専用道路は、旧道は除く

※2 歩道延長は中心線延長とする（左右総和ではない）

R2.3.31時点道路現況調査より

しかし、これらの歩道、自転車歩行者道及び自転車歩行者専用道路は、ネットワークとしてのつながりが弱く、連続的な整備が課題となっています。



また、既存道路においては、路面上に土砂や小石が堆積し、雑草が繁茂するなど、自転車の快適で安全な通行が妨げられており、適切な維持管理が求められています。

さらに、過去10年間で、全国の交通事故件数全体が約4割減少する中、自転車対歩行者の事故件数は1割の減少にとどまっており、自転車通行空間の確保が急務となっています。用地上の制約から、自転車道の整備が全国的に進んでいないことを踏まえ、平成31年に道路構造令の改正が行われ、「自転車道」よりも幅員が少なく済む自転車専用通行帯について、新たに「自転車通行帯」として位置付けがなされました。

以上を踏まえ、自転車通行空間の確保にあたっては、対象とする道路のネットワーク特性、地域特性を考慮し、計画的に整備を行う必要があります。

図表 2-19 自転車通行空間の代表的な整備形態

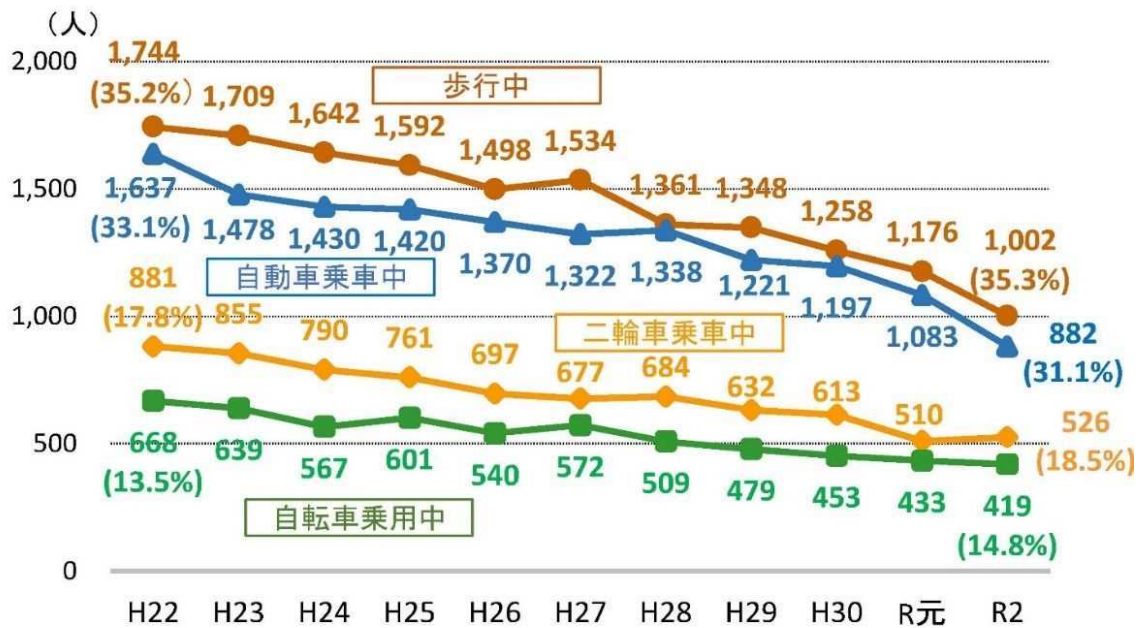
整備形態	【整備イメージ】
自転車道	<p>緑石線等</p> <p>歩道 自転車道</p>
自転車通行帯	<p>歩道 自転車通行帯 路肩 車道</p> <p>※自転車通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>[路肩・停車帯内の対策]</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>※矢羽根型路面表示は外側縁の下に設置させることができる</p>

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン 道路構造令

(2) 生活道路における通行空間の安全性

近年、県内の交通事故は減少傾向にあります。歩行中、自転車乗車中の死亡事故の約半数が自宅から500m以内のいわゆる生活道路で発生しています。また、道幅の狭い生活道路では、電柱が通行空間を狭くしているなど、自転車の安全な通行を妨げており、生活道路内での自転車通行空間の整備が課題となっています。

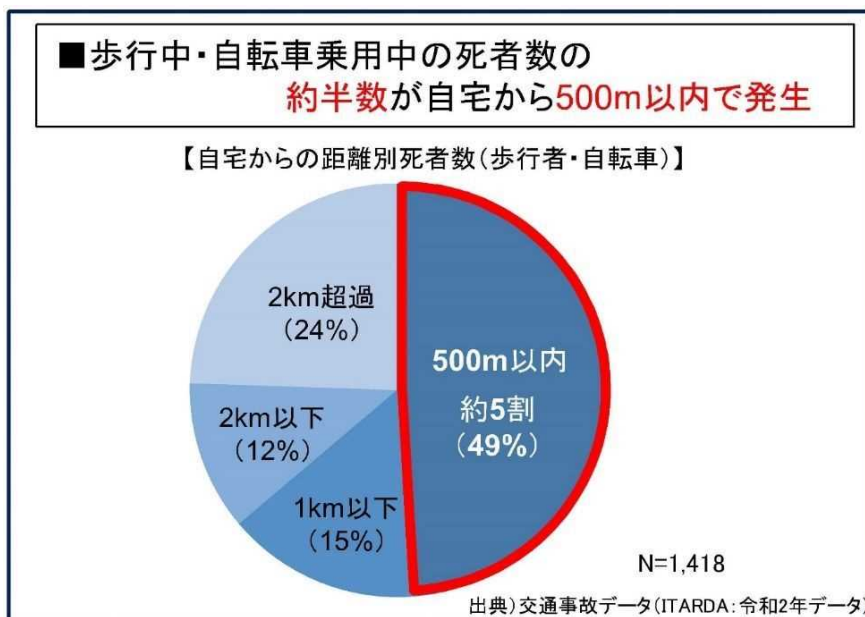
図表 2-20 状態別死者数の推移



(注) ・ ()内は全死者数に占める構成率

出典：警察庁交通局「交通死亡事故の特徴等について」

図表 2-21 道路種別の交通事故件数の推移





(3) 駐輪場の整備状況

大分都市圏パーソントリップ調査において、日常的な利用者の鉄道駅に対する要望には、駐輪場の整備に対する要望が上位となっています。

最近では、JR柳ヶ浦駅やJR三重町駅の駐輪場整備を行っています。

なお、大分市祝祭の広場（約90台）や佐伯市桜ホール（約85台）などの駐輪場整備により、施設へのアクセスや利便性が高まり、その結果、地域内の更なる回遊性が向上しています。

図表 2-22 都市再生整備計画事業による駐輪場の整備



大分市祝祭の広場（令和元年9月整備完了）



佐伯市桜ホール（令和2年10月整備完了）



JR三重町駅（整備中）
駐輪スペースが不足



JR柳ヶ浦駅（整備中）
駐輪スペースが不足

(4) 放置自転車の状況

本県では、大分市をはじめとした11市町が自転車の放置防止対策を条例で定め、駅周辺などの自転車利用が多い場所を自転車放置禁止区域に指定し、自転車を放置しないよう指導するとともに、指導に従わない場合には撤去するなど、放置自転車をなくす取り組みを進めています。

また、駅周辺やまちなかにおいて駐輪場整備を進めてきたことにより、路上駐輪台数が大幅に減少するなど、一定の効果が発現しています。

図表 2-23 大分市中心部路上駐輪台数

路上駐輪	(平日)	(休日)
H22	1,530台	1,696台
H27	168台	179台
H30	70台	92台
R3	54台	59台

(大分市提供)

(5) 路上駐車の状況

路上駐車は、交通渋滞や交通事故の原因となり、救急車などの緊急車両の通行を妨げ、個人の生命・財産に重大な危険を生じさせるおそれがあります。さらに、歩行者や自転車の通行空間を塞ぎ、安全な通行を妨げています。

路上駐車は5年間で約半減（放置車両確認標章の取付状況）しており、多くは大分中央警察署管内に集中しています。また、その他の地域でも駅や商店街周辺等で路上駐車が問題となっています。

図表 2-24 県下等の放置駐車違反に対する駐車標章取付件数

大分県下及び大分中央署管内の放置車両確認標章取付件数(過去5年間)

	H28	H29	H30	H31(R1)	R2
大分県下総件数	4,139	3,955	3,618	2,720	2,110
うち大分中央署管内	2,681	2,380	2,262	1,753	1,429

大分県警察本部調べ

(6) シェアサイクル等の導入状況

バスや鉄道などの公共交通機関との接続利便性の向上や、観光振興、街中の回遊性向上を通じた地域の活性化等を目的として、シェアサイクル⁶やレンタサイクル⁷などが導入されています。

県内ではこれまで、大分市の「おおいたサイクルシェア」や中津市の「耶馬溪サイクリングターミナル」など、主として市町村や民間事業者がシェアサイクル等の事業を実施しています。

このように導入が進むシェアサイクル等を市街地での買物やビジネスなどの2次交通手段⁸として活用することや、観光地を周遊する手段としての活用など、地域における公共交通や自転車等の移動手段の最適な組合せ（ベストミックス）を検討することが必要です。

図表 2-25 おおいたサイクルシェア

大分市がシェアサイクルの実証実験として実施

ポ ー ト 数：大分市中心部ほか65か所
 自 転 車 台 数：245台
 期 間：H30.10月～R4.3月
 運 営 主 体：(株)ドコモ・バイクシェア

(大分市提供 R3.10.1時点)



⁶ シェアサイクル：複数の自転車貸出場所が設置され、どの貸出場所でも貸出・返却が可能な貸出自転車。

⁷ レンタサイクル：公園や観光地での時間貸しなど、借りた自転車の貸出場所へ返却が必要な貸出自転車。

⁸ 2次交通手段：鉄道駅や空港等の交通拠点と目的の観光地等を結ぶ交通アクセス。



図表 2-26 県内の主要なレンタサイクル

所在市町村	設置場所	台数（うち電動）
大分市	大分駅レンタサイクルポート	50台（0台）
別府市	WANDER COMPASS BEPPU	5台（5台）
中津市	耶馬溪サイクリングターミナル	250台（9台）
	中津耶馬溪観光案内所（中津駅南口）	16台（0台）
	中津市歴史博物館	7台（0台）
日田市	日田市観光案内所	23台（0台）
	日田市観光案内所 天瀬支部	4台（4台）
佐伯市	佐伯市観光案内所	13台（7台）
	佐伯市城下町観光交流館	3台（2台）
	大入島食彩館	12台（0台）
臼杵市	臼杵市観光交流プラザ	8台（5台）
	臼杵駅観光案内所	10台（0台）
津久見市	津久見市観光協会	5台（3台）
	つくみマルシェ	3台（3台）
竹田市	竹田市観光ツーリズム協会	13台（13台）
豊後高田市	昭和ロマン蔵	10台（0台）
	真玉温泉山翠荘	4台（0台）
	長崎鼻リゾートキャンプ場	6台（4台）
	田染交流館・蔵人	4台（4台）
杵築市	杵築観光案内所	43台（20台）
	杵築駅観光案内所	
宇佐市	宇佐市観光協会	4台（4台）
	宇佐市観光協会 安心院部会	3台（3台）
	道の駅 いんない	3台（3台）
	JR宇佐駅（喫茶蓮華）	8台（8台）
豊後大野市	里の旅リゾート ロッジきよかわ	13台（3台）
由布市	由布市ツーリストインフォメーションセンター	28台（10台）
	湯布院塚原高原観光協会	8台（2台）
国東市	国東市サイクリングターミナル	68台（15台）
姫島村	ビ・ボーン 東みやげ店 まるい商事	—
日出町	ひじまちツーリズム協会	5台（5台）
九重町	やまなみレンタサイクル	—

大分県調べ（R3.3時点）

(7) サイクリングルートの状況

イベントのみならず、普段からサイクリストを誘客するにはサイクリングルートの存在がかかせません。

県内ではメイプル耶馬サイクリングロードなどの自転車歩行者専用道路、別府湾岸・国東半島海への道などの日本風景街道、国東半島の「仁王輪道」など、さまざまなサイクリングルートが存在しており、高いポテンシャルを有しています。

そのなかでも、大分市の大分川サイクリングロードや国東市の国東半島サイクリングロード、中津市のメイプル耶馬サイクリングロードでは自転車歩行者専用道路の整備等がされており、自動車の通らない安全な走行環境が用意されています。また、県内のみならず九州・山口を自転車で楽しんでもらうため、各県・経済界が連携して広域推奨ルートも設定しました。

来県したサイクリストが安心して県内を周遊できるよう、自転車をかけられるラックや空気入れなどの工具、サイクリストが使用できるトイレなどを用意している「サイクル・ハブ」の存在も不可欠です。県ではこのようなサイクル・ハブやサイクリングルートを「Cycling OITA」Web サイト上で紹介しています。

図表 2-27 サイクルラックと配置工具



図表 2-28 「Cycling OITA」ホームページ



Welcome to Cycling OITA Official Portal Site !!

大分県は、別府温泉や由布院温泉など、全国的にも有名な温泉地を有しており、温泉数・湧出量ともに日本一の「おんせん県」です。

「九州の屋根」と呼ばれるくじゅう連山をはじめ、由布岳や観音岳などの名山が連なっており、豊かな自然に恵まれています。

古くから「豊の国（とよのくに）」と呼ばれた大分県には、美味しい食べ物が豊かで、とり天、唐揚げ、関あじ・関さば、曹後牛、別府冷麺、りゅうきゅう丼などの名物が数多くあります。

大分空港から熊本空港までの地域には、山から海まで多様な素晴らしい景色を楽しむる道路がたくさんあるとともに、疲れた脚を休めることができる温泉や遊歩道も豊富にあり、サイクリングを楽しむには絶好のロケーションです。

特におすすのコースをもつて紹介するとともに、快適なサイクリングを楽しんで頂くため、気軽に立ち寄って休養できる「サイクル・ハブ」を沿道にご用意しました。

サイクリングコースとサイクル・ハブをチェックして、大分県の素晴らしい景色をお楽しみ下さい！！



「Cycling OITA」のホームページ
はこちらから



4 自転車に係る交通安全

(1) 自転車関係の交通事故の発生状況

過去5年間（平成28年～令和2年）の自転車の死傷事故発生件数は減少傾向にあるものの、依然として交通事故全体の約1割を占めています。

年代別の死傷者数で見ると、65歳以上の高齢者が22.6%と最も多く、続いて通学に自転車を利用する高校生や移動手段に自転車を利用する機会が多い小中学生の割合が高くなっており、事故の際に何らかの交通違反があったものが6割を超えています。

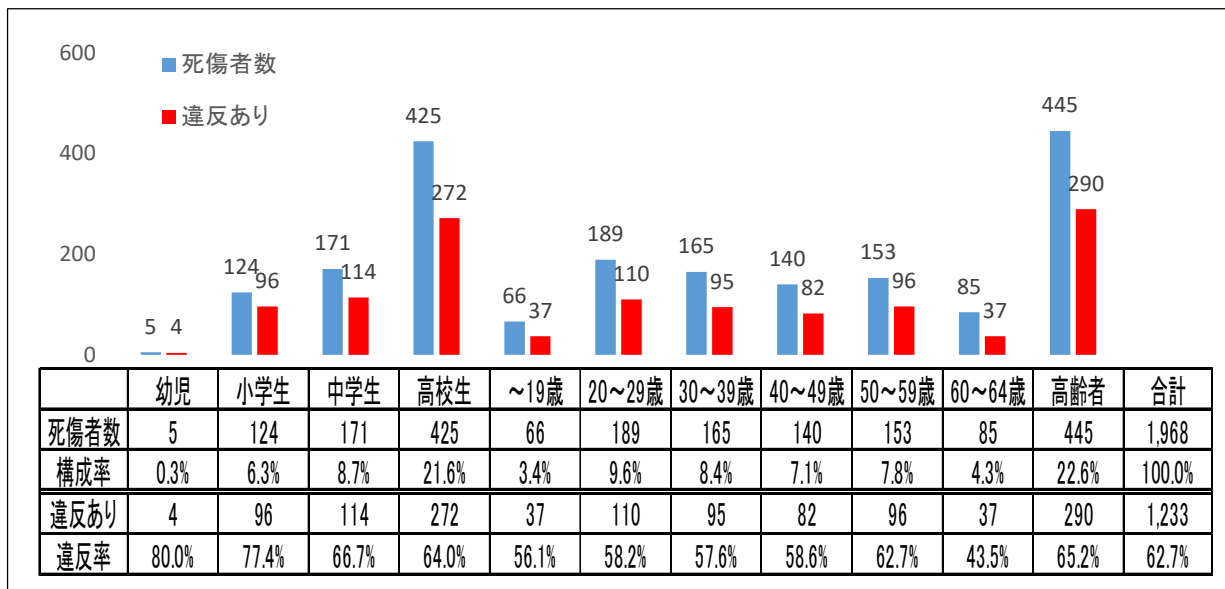
また、通勤・配達目的での自転車利用ニーズの高まりも踏まえ、自転車利用者をはじめとする道路利用者全体の交通安全意識を醸成することが課題です。

図表 2-29 過去5年間(H28～R2)における自転車の死傷事故発生状況

	H28	H29	H30	R1	R2	H28-R2計	平均
発生件数	426	462	395	379	325	1,987	397.4
死者数	2	6	1	3	8	20	4
負傷者数	422	454	388	370	314	1,948	389.6
重傷者数	59	83	53	58	50	303	60.6

大分県警察本部調べ

図表 2-30 過去5年間(H28～R2)における自転車の死傷事故発生状況(年代別)



大分県警察本部調べ

高校は小中学校に比べ通学範囲が広がるため、高校進学を機に自転車通学を始める生徒が多くなります。自転車通学の経験が浅い新入生を迎える1学期（4～7月）は、毎年自転車事故が多発しています。また、スマートフォンや携帯電話等を操作しながら運転する「ながら運転」やイヤフォン着用など危険な運転をする高校生も、中には見受けられます。

(2) 交通安全意識の普及啓発

1) 自転車利用者の安全意識醸成に関する取組

自転車利用者の安全意識を高めるため、自転車の安全利用に関する講習会や四季の交通安全運動、交通マナーアップの日、県民交通安全日等において「自転車安全利用五則」等を活用した広報啓発活動を実施しています。

しかし、自転車の交通ルール違反による自転車事故が多く発生しているほか、全国では自転車利用者が加害者となる重大事故で高額な損害賠償を請求される事例も発生しています。

こうした課題に対応するため、県では令和2年12月に大分県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（以下「自転車条例」という。）を公布し、令和3年4月から（一部規定は令和3年6月から）施行しました。

自転車条例では、自転車の安全で適正な利用に関する交通安全教育の推進や、乗車用ヘルメットをはじめとする被害軽減器具の使用を促進し、自転車事故の防止を図ること、自転車損害賠償責任保険・共済（以下「自転車損害賠償責任保険等」という。）への加入義務を定め、自転車事故による被害者の保護を図ることなどを規定しています。

図表 2-31 自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の広報チラシ

大分県 自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例

令和3年4月1日施行
令和3年6月1日自転車保険の加入義務施行

義務 自転車保険の加入が義務になりました

加入の対象者

- ・自転車利用者（未成年者を除く）
- ・保護者（未成年者が自転車を利用するとき）
- ・事業者（事業活動で自転車を利用するとき）
- ・自転車貸付事業者

高額損害賠償事例

坂道を自転車で下って来た男子小学生が、歩行中の女性と正面衝突。被害者は意識不明に。

約9,500万円
(平成25年神戸地裁)

責務 交通ルールの遵守

自転車安全利用五則を守りましょう!

1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外
2. 車道は左側を通行
3. 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
4. 安全ルールを守る
 - ⊗ 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - ⊗ 夜間はライトを点灯
 - ⊗ 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
 - ⊗ スマートフォン、携帯電話の使用禁止 など
5. 子どもはヘルメットを着用

別義務 自転車利用時の安全上の措置

自転車利用者は、反射材及び交通事故の被害を軽減するための器具の使用に努めましょう!

ヘルメット、頭部保護帽子、手袋、プロテクター、反射材、リフレクター

<通学時のヘルメット着用>

自転車を利用して通学する小学生・中学生・高校生の乗車用ヘルメットの着用が努力義務となりました。

大分県



2)児童生徒に対する安全意識醸成の取組

小学校の授業では生活科で歩行上の交通ルール等を、中学・高校では保健体育科の保健分野の授業で自転車の運転等に関する内容を扱っています。

各学校における交通安全教室では、指導方法として、これまでは指導者側が生徒へ知識や体験の場を与えるティーチング型の指導により交通ルールやマナーを学ぶものが多くみられましたが、スクエアード・ストレイト⁹の実施など児童生徒が自ら考え交通事故の原因（主体的要因・環境的要因・車両要因）を理解していくコーチング型の学習の充実により、理解をより深めていく必要があります。

さらに、小学校では、自転車の交通ルール周知や運転技術の向上のため、交通安全協会等と連携して、交通安全子供自転車大会の開催などの取組を行っています。高校においては、交通安全教育を推進するため、各学校や警察、行政関係者で情報交換を行う「高等学校交通安全推進連絡会議」を設置するなど、連携を強化しています。

図表 2-32 各学校における交通安全教室(各警察署・自動車学校・交通安全協会)



交通安全自転車実技指導



自転車シミュレーション実技指導



スクエアード・ストレイト

⁹ スクエアード・ストレイト：事故現場を再現してみせ、恐怖を実感することで、交通事故につながる危険行為を未然に防ぎ、交通ルールを順守することの大切さを体感させる教育手法。

(3) 安全性の高い自転車の普及 及び 適切な使用

安全安心で快適な自転車利用のためにまず重要なのは、車体そのものの安全性能です。自転車の安全性の基準を満たした認証マークとして「BAA マーク」などがあります。自転車を購入する際には、このような安全性の高い自転車の選択を促進する必要があります。

また、自転車の整備不良は、操作性の悪化や他車両等からの視認性低下などによる交通事故の原因にもなっているため、自転車利用者の定期的な点検整備や正しい利用を促進する必要があります。

加えて、自転車には一般車以外にも、高速走行が可能な車種や電動機による補助機能を有する車種など多様な種類があり、車種や利用形態に応じた安全対策が求められています。

図表 2-33 中学生・高校生に対する自転車点検要領の講習



図表 2-34 自転車の安全マーク



図表 2-35 1店舗あたりの車種別販売台数の推移



出典：(一社) 自転車産業振興協会による国内販売動向調査



図表 2-36 自転車の車種区分

一般車	日常の交通手段(通勤・通学・買物)に主として用いるもの。
フレーム形状区分	スタaggerド型 フレーム中央部のパイプがストレートの形状なもの。 ダブルループ型 フレーム中央部のパイプにカーブを付けた形状のもので高さを抑えまたぎやすくしたもの。
幼児・子供車	
幼 児 車	主に学齢前の幼児が日常の遊戯用として用いるもの。車径の呼び18以下。
子 供 車	主に小学生の児童が日常の遊戯及び交通手段に用いるもの。車径の呼び24以下。
スポーツ車	
ク ロ ス バ イ ク	マウンテンバイクとロードレーサーを組み合わせ、一般道路での走行に適するようにしたもの。
ロ ード バ イ ク	高速走行を可能としたもので、主として舗装路の走行に使用するもの。
マウンテンバイク	荒野、山岳地帯等での乗用に対応した構造のもの。
小 径 車	フレームの軽量化並びにコンパクト化を図ったもので、折りたたみまたは分割できる機構であることが多い。車径の呼び20以下。
幼児同乗用自転車	幼児が同乗できる座席が備えられているもの(電動アシスト車も含む)。
電 動 ア シ ス ト 車	電動機(モーター)により人力を補助する装置をもつもの。

出典：(一社) 自転車産業振興協会による国内販売動向調査

5 その他

(1) 情報通信技術の活用

自転車の世界にも情報通信技術が浸透しています。

地図情報とGPSを活用し、ルートガイダンスやトレーニング記録の蓄積などができるアプリケーションや、自転車のトレーニングマシンとモニターを連動させ、世界各地のコースをバーチャルに体験しながらトレーニングをできるアプリケーションなどが開発され、サイクリング愛好者に利用されています。

また、電子マネーに対応した精算機、QRコード決済付き駐輪機、AIによる自動判別料金精算機など、様々な駐輪システムも登場しています。

自転車や駐輪システムに情報通信技術を取り入れ、シェアサイクルや他の交通手段との連携など新たな仕組みを構築することにより、県民や観光客のラストワンマイルの交通手段提供や、オンデマンド性の向上など、移動の利便性のさらなる向上に貢献できる可能性があります。あるいは、自転車乗車時の消費カロリーや心拍数などのデータを有効活用することにより、県民の健康増進に寄与できる可能性もあります。

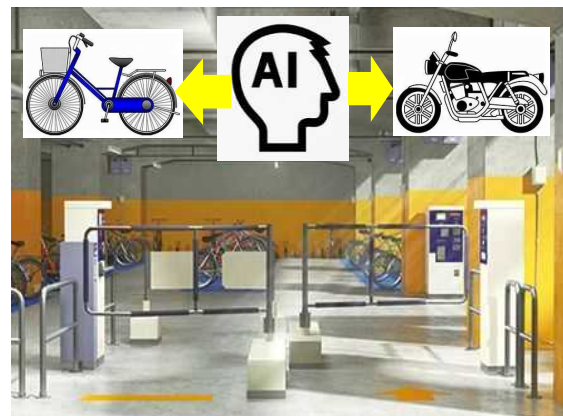
新しい技術を利用していかに自転車の利便性や魅力を高めていくか、創意工夫が求められます。

図表 2-37 サイクルアプリケーション



(C)Zwift

図表 2-38 駐輪システムのスマート化



AIによる自動判別料金精算機

(2) 災害時の自転車活用

南海トラフ地震など大規模災害が発生した場合は、公共交通機関の運行停止やガソリンの供給不足等により、移動手段が限られることが考えられます。

こうした災害時の移動手段として自転車を円滑に活用するためには、普段から通勤や通学・業務等の移動手段として積極的に活用することが重要です。

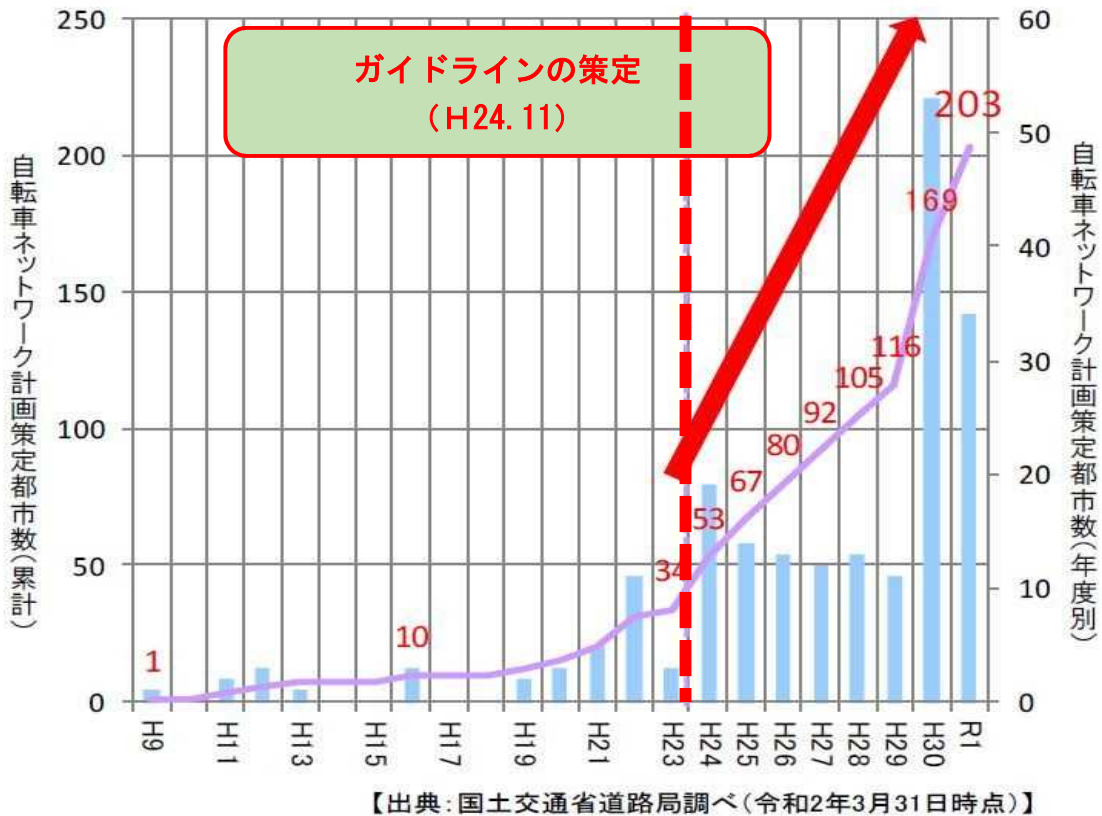


(3) 市町村自転車活用推進計画及び自転車ネットワーク計画の策定状況

自転車の活用を推進するためには、県と市町村が連携して取り組むことが重要です。

自転車活用推進法第11条¹⁰において、市町村は、国及び県の自転車活用推進計画を勘案し、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（市町村自転車活用推進計画）を定めるよう努めることとされていますが、令和2（2020）年度末時点、県内で自転車ネットワークに関する計画が位置付けられた自転車活用推進計画を策定しているのは、大分市と佐伯市の2市のみとなっています。

図表 2-39 自転車ネットワーク計画の策定市区町村数



¹⁰ 法第11条：市町村（特別区を含む。次項において同じ。）は、自転車活用推進計画（都道府県自転車活用推進計画が定められているときは、自転車活用推進計画及び都道府県自転車活用推進計画）を勘案して、当該市町村の区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（次項において「市町村自転車活用推進計画」という。）を定めるよう努めなければならない。