

宮崎県自転車活用推進計画（素案）

令和 年 月

目 次

1 . 総論	1
(1) 計画策定の趣旨	1
(2) 計画期間	1
(3) 計画の位置づけ	2
2 . 自転車を取り巻く現状と課題	3
(1) 宮崎県の人口動向	3
(2) 宮崎県の地理的特性及び自然環境	4
(3) 自転車の利用状況	5
3 . 自転車活用推進計画の施策体系及び具体的な取組	16
(1) 自転車活用推進のための施策体系	16
(2) 施策と具体的な取組	17
(目標 1) サイクルツーリズムの推進による観光振興と地域活性化	17
〔施策 1〕地域の魅力を生かしたサイクルツーリズムの推進	17
〔施策 2〕スポーツキャンプ・合宿の誘致	19
(目標 2) 自転車を利用しやすい都市環境の形成	19
〔施策 3〕自転車通行空間の計画的な整備推進	20
〔施策 4〕路外駐車場の整備及び違法駐車取締りの推進による自転車通行空間の確保	21
〔施策 5〕まちづくりと連携した総合的な取組の実施	22
(目標 3) 自転車事故のない安全で安心な社会の実現	23
〔施策 6〕交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施	23
〔施策 7〕学校における交通安全教室の開催等の推進	25
〔施策 8〕高い安全性を備えた自転車の普及促進	25
〔施策 9〕災害時における自転車の活用の検討	25
(目標 4) 自転車を活用したスポーツ活動と健康づくりの推進	26
〔施策 10〕自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進	26
〔施策 11〕サイクルスポーツの推進	27
〔施策 12〕自転車通勤の促進	27
4 . 計画の推進方策	28
(1) 計画の推進体制	28
(2) 計画のフォローアップと見直し	28

< 参考資料 >

自転車活用推進計画の策定に関するアンケート

1. 総論

(1) 計画策定の趣旨

自転車は、子どもから高齢者まで幅広い世代において、通学、通勤、買物、レジャー等、様々な目的で身近に利用されている交通手段である。

これまで、宮崎県においては、自転車道の整備等に関する法律(昭和45年法律第16号)に基づき、宮崎佐土原西都自転車道線(延長23.8km)及び綾宮崎自転車道線(延長25.6km)を整備していることで、自転車は多くの県民に親しまれているところである。

また、交通安全施設等の整備に加え、交通ルールの周知と安全教育の推進により、県内の自転車関連事故数は減少しており、一定の成果を上げてきた。

さらに、近年では日南海岸においてサイクルツーリズムの動きが活発になるなど、自転車を活用した観光振興や地域振興策として注目されている。

このような中、国は、環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進など新たな課題に対応するため、平成29年5月に自転車の活用を推進する「自転車活用推進法」を施行したところである。

この法律において、都道府県及び市町村は、地域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努める旨が規定されている。

本計画は、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的として、本県の現状と課題を踏まえ、地域特性や地域資源を生かした目標と施策の方向性を示すものである。

(2) 計画期間

自転車活用推進法の目的や理念による自転車の活用を推進するためには、様々な課題を克服しなければならず、長期的な視点に立った取組が必要である。

その一方で、急速に変化する社会経済情勢の変化を踏まえて策定した宮崎県総合計画未来みやざき創造プラン(以下「総合計画」という。)や、国の自転車活用推進計画との連携を図りながら、本計画を着実に推進していく必要がある。

こうしたことを踏まえ、本計画の計画期間は2028年度(令和10年度)までの10か年とする。

ただし、必要に応じて見直しを行うこととする。

(3) 計画の位置づけ

本計画は、自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため、自転車活用推進法第10条に基づいて定めるものであり、国の自転車活用推進計画を勘案しつつ、総合計画の各種関連計画と整合を図るとともに、宮崎県の自転車活用を推進する施策に関する最上位計画として位置づける。

関連計画の整理

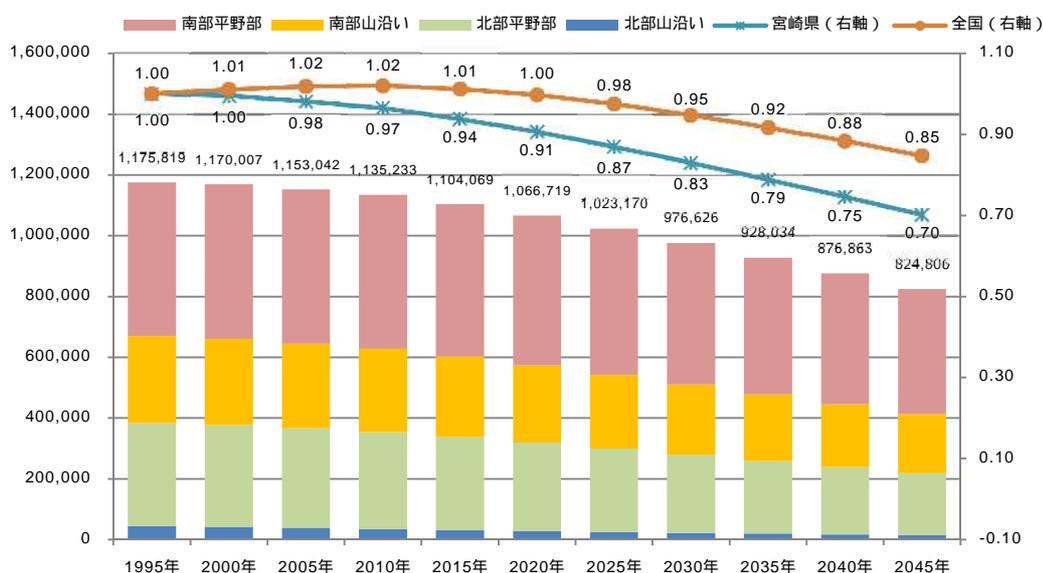
策定主体・所管等		計 画 名	策 定 年 月	関 連 性
国		自転車活用推進計画	平成30年6月	国の推進計画、方針
		安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	平成28年7月	
宮 崎 県	総合政策部総合政策課	宮崎県総合計画（未来みやざき創造プラン）	平成23年策定 平成27年7月改定	県の最上位の計画
	県土整備部都市計画課	都市計画に関する基本方針	平成29年3月改訂	まちづくり
		都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	平成30年4月、9月	まちづくり
	総合政策部総合交通課	宮崎県交通・物流ネットワーク戦略	平成28年2月	まちづくり
	環境森林部環境森林課	宮崎県環境計画	平成28年3月	環境
		宮崎県庁地球温暖化対策実行計画	平成28年3月	環境
	商工観光労働部観光推進課	宮崎県観光振興計画	平成27年	観光
	県土整備部都市計画課	美しい宮崎づくり推進計画	平成29年11月	観光
	総合政策部生活・協働・男女参画課	第10次宮崎県交通安全計画	平成28年5月	交通安全
	総務部危機管理局危機管理課	宮崎県地域防災計画	平成30年3月修正	防災
	福祉保健部健康増進課	健康みやざき行動計画2-1	平成30年3月中間見直し	健康
教育委員会教育政策課	宮崎県教育振興基本計画	令和元年7月	スポーツ	
市 町 村	宮崎市	宮崎市自転車安全利用促進計画	平成26年3月	市町村の計画
	西都市	西都市自転車安全利用促進計画	平成28年3月	

2. 自転車を取り巻く現状と課題

(1) 宮崎県の人口動向

本県の人口は1996年(平成8年)の1,175千人をピークに減少が始まり、将来においても減少傾向が続き、2045年には824千人(ピーク時の約70%)になると予想されている。人口減少問題に対応するため、自転車活用による健康増進やサイクルツーリズムなどの体験型観光等による交流人口の増加など、人口減少が進む中であっても活力が維持される地域づくりが望まれる。

宮崎県の人口の推移



出典：1995～2015年は国勢調査、2020～2045年は国立社会保障・人口問題研究所将来推計人口（H30年3月発表）を基に宮崎県作成

(2) 宮崎県の地理的特性及び自然環境

本県は南北に長く、約8割が森林となっており、緑豊かな山々やこれらを水源とした河川、太平洋に面する海岸線など優れた自然環境に恵まれている。

特に、霧島錦江湾国立公園や日南海岸国定公園などの自然公園、高千穂郷・椎葉山地域世界農業遺産や綾ユネスコエコパーク、祖母・傾・大崩ユネスコエコパーク、霧島山周辺地域の霧島ジオパークのような優れた景観やそこで育まれてきた歴史、伝統文化を有している。

更には、全国トップクラスにある日照時間、快晴日数など、温暖な気候に恵まれ一年を通して自転車の利用に適した自然環境となっている。

【宮崎県の位置】



出典：宮崎県庁 HP

【宮崎県の地勢】



出典：宮崎県庁 HP

【宮崎県の気候】

快晴日数	52.7日	(全国2位)
日照時間	2,116時間	(全国3位)
平均気温	17.4	(全国3位)
降水量	2,509mm	(全国2位)

宮崎市、昭和56年～平成22年の平均

出典：みやざきのうごき2018(宮崎県)

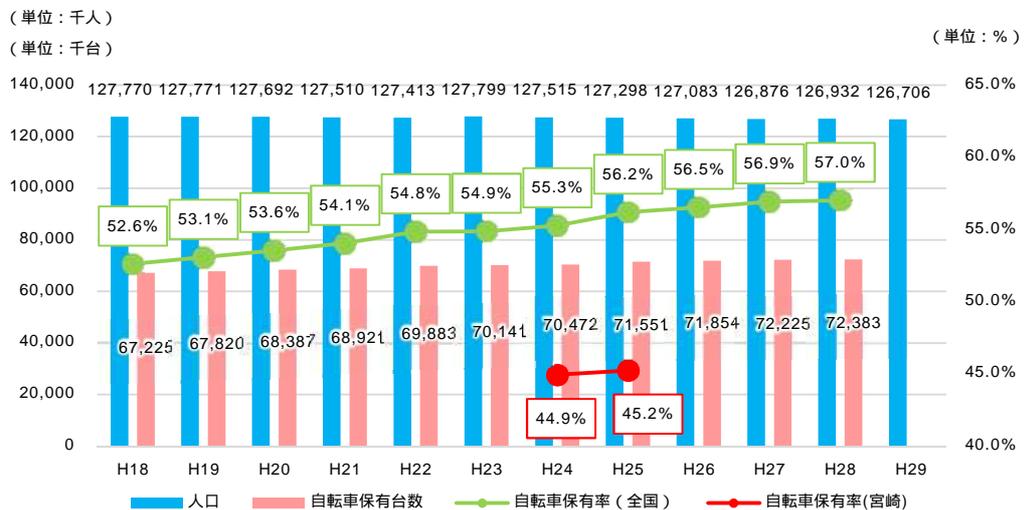
(3) 自転車の利用状況

ア 自転車の利用に関する状況

我が国における自転車の保有台数は毎年増加しており、平成28年に約7,238万台となっている。また、自転車保有率（人口に占める自転車保有台数の割合）も毎年高まっており平成28年に57%となっている。

このように、自転車の利用は増加傾向であることから、自転車を安全かつ快適に利用する環境を創出していくことが重要となっている。

自転車保有率



出典：（一財）自転車産業振興会協会による調査及び総務省住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査

イ 自転車通行空間の整備状況

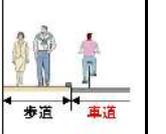
宮崎県では、道路総延長約2万kmのうち、9.4kmを歩行者と自転車が分離された自転車通行空間として整備している。

しかし、依然として、歩行者、自転車、自動車が適切に分離された、自転車の安全で快適な通行空間の確保が課題となっている。

このほか、歩行者と自転車の通行区分が分離されていない自転車通行空間として、宮崎佐土原西都自転車道線が23.8km、綾宮崎自転車道線が25.6km整備されている。

【歩行者と分離された自転車通行空間の整備状況】

(km)

歩行者と分離された自転車通行空間					
	自転車専用道路	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在	計
					
全国	30	150	430	1,120	1,730
宮崎県	0	1	3.1	5.3	9.4

出典：国土交通省・警察庁・宮崎県調べ（平成29年3月31日）

【独立して設けられた自転車歩行者専用道路】

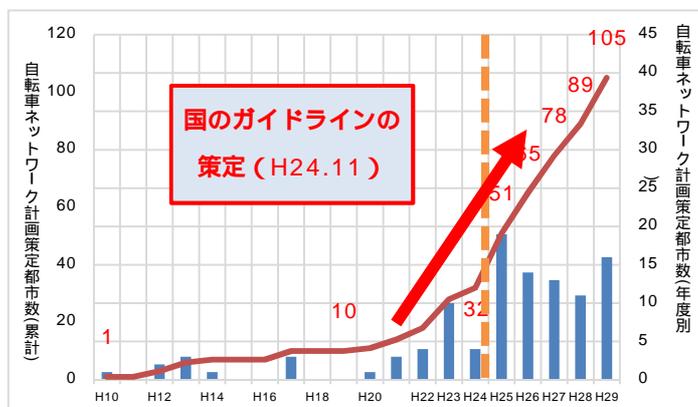


ウ 自転車ネットワーク計画の策定状況

「自転車ネットワーク計画」は、市町村が道路管理者や警察等と共同で定めるもので、自転車交通量や事故発生箇所などを考慮し、自転車通行空間の整備が必要とされる路線を選定した上で、自転車道や自転車専用通行帯など整備形態を示した計画である。

全国に「自転車ネットワーク計画」を策定している市町村は105市町村に上るものの、本県では2市にとどまっており、県内市町村の自転車ネットワーク計画の策定が課題となっている。

自転車ネットワーク計画策定自治体数の推移



<宮崎県内における自転車ネットワーク計画策定状況>

- H26.3 宮崎市自転車安全利用促進計画
- H28.3 西都市自転車安全利用促進計画



	ネットワーク計画策定自治体数		
	自治体数	うち DID を有する自治体数	
全国	105	1,741 (6.0%)	849 (12.4%)
宮崎	2	26 (7.7%)	9 (22.2%)

出典：国土交通省・宮崎県調べ（平成 29 年 3 月 31 日）

エ 放置自転車の状況

本県では、宮崎市、都城市、日南市、西都市が自転車放置防止条例を定め、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ことにより放置自転車を減らす取組を進めている。

また、宮崎市では、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」に基づき、商業施設や事業所に駐輪場の設置を義務づける条例が制定されている。

放置自転車を減らすためには、市町村が地域の実情に応じて自転車を放置しないよう指導を強化するとともに、関係機関と連携しながら駐輪場の整備等を促進する必要がある。

宮崎市自転車の放置防止に関する条例

宮崎市の放置自転車対策

平成2年12月20日
宮崎市条例第35号

宮崎市自転車の放置防止に関する条例

(目的)

1条 この条例は、公共の場所における自転車の放置を防止することにより、市民の良好な生活環境を確保するとともに、都市の美観を維持し、もって公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

(略)

(市長の責務)

3条 市長は、この条例の目的を達成するため、公共の場所における自転車の放置防止に関し、必要な施策の実施に努めなければならない。

(略)

5条 自転車の利用者等は、公共の場所において自転車を放置しないように努めなければならない。

自転車の所有者は、当該自転車に自己の住所、氏名等を明記するとともに、当該自転車の防犯登録を受けるように努めなければならない。

自転車の利用者等は、第3条第1項の規定に基づき市長が実施する施策に協力しなければならない。

(略)

(自転車の放置の禁止)

10条 自転車の利用者等は、放置禁止区域内に自転車を放置してはならない。ただし、市長が場所及び時間帯を定めて自転車を駐車することができることとしたときは、この限りでない。

(放置自転車に対する措置)

11条 市長は、自転車の利用者等が放置禁止区域内に自転車を放置しているとき、又は放置しようとしているときは、当該自転車の利用者等に対し、規則で定めるところにより当該自転車を適切な場所に移動するように命じることができる。

市長は、放置禁止区域内に放置されている自転車をあらかじめ定めた場所(以下「保管場所」という。)に移動し、保管することができる。

(略)

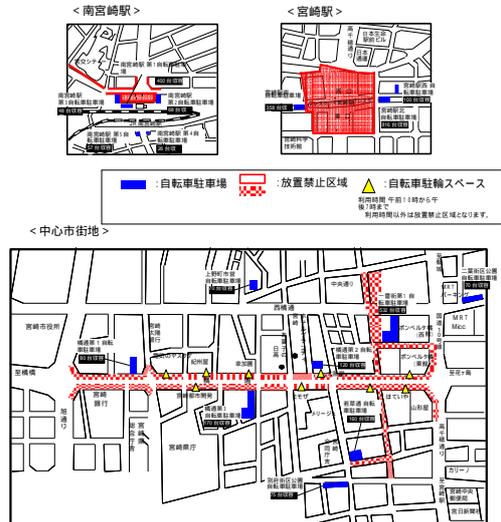
12条 市長は、公共の場所(放置禁止区域を除く。)において、自転車の放置により市民の良好な生活環境が阻害されていると認められるときは、当該自転車の利用者等に対し、規則で定めるところにより、放置しないように指導するものとする。

市長は、前項の規定による指導を行ったにもかかわらず、自転車が規則で定める期間にわたって放置されていると認められるときは、当該自転車を保管場所に移動し、保管することができる。

(以下、略)

資料：宮崎市

自転車放置禁止区域及び自転車駐車場地図



資料：宮崎市

オ シェアサイクル等の導入状況

バスや鉄道との接続利便性の向上や回遊性向上による市街地や観光地の活性化等を目的として、シェアサイクル等が導入されている。

本県では、宮崎交通株式会社が平成30年7月から「宮交 P!PPA(みやこうピッパ)」の運用を開始しているほか、観光協会等においてレンタサイクルを実施しているところもある。

シェアサイクルを買物、ビジネスなどの二次交通手段や、観光地を周遊する手段として活用する動きが広がってきている。

【宮崎県におけるシェアサイクルサービス】

地域：宮崎市、新富町

開始日：2018年7月24日

運営：宮崎交通株式会社

株式会社オーシャンブルースマート



資料：宮崎交通株式会社

カ サイクルツーリズムによる観光振興

国内においては広島県尾道市と愛媛県今治市を結ぶ「しまなみ海道サイクリングルート」などの取組により、サイクリングを目的として国内外から多くの観光客が訪れており、同様のサイクルツーリズムに取り組む地域が全国に広がっている。

本県においても、観光ニーズが「モノ消費」から「コト消費」へと変化している動きに対応するため、本県の豊かな自然環境などを生かしたサイクルツーリズムの推進に関する取組が実施されており、県内の道の駅等のサイクルスタンドの設置などサイクリストの受入環境の整備や県内観光地、サイクルイベント等を紹介したホームページ「ひなたサイクリング」による情報発信の強化を行っている。

【受入環境の整備】

サイクルスタンドの設置
道の駅や観光施設等の立ち寄り所に設置し、サイクリストの利便性向上と誘客促進



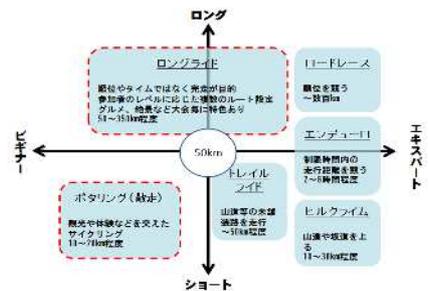
【情報発信の強化】

HP「ひなたサイクリング」の開設
県内のサイクルイベントやおすすめコースなどを掲載し、情報を一元的に発信



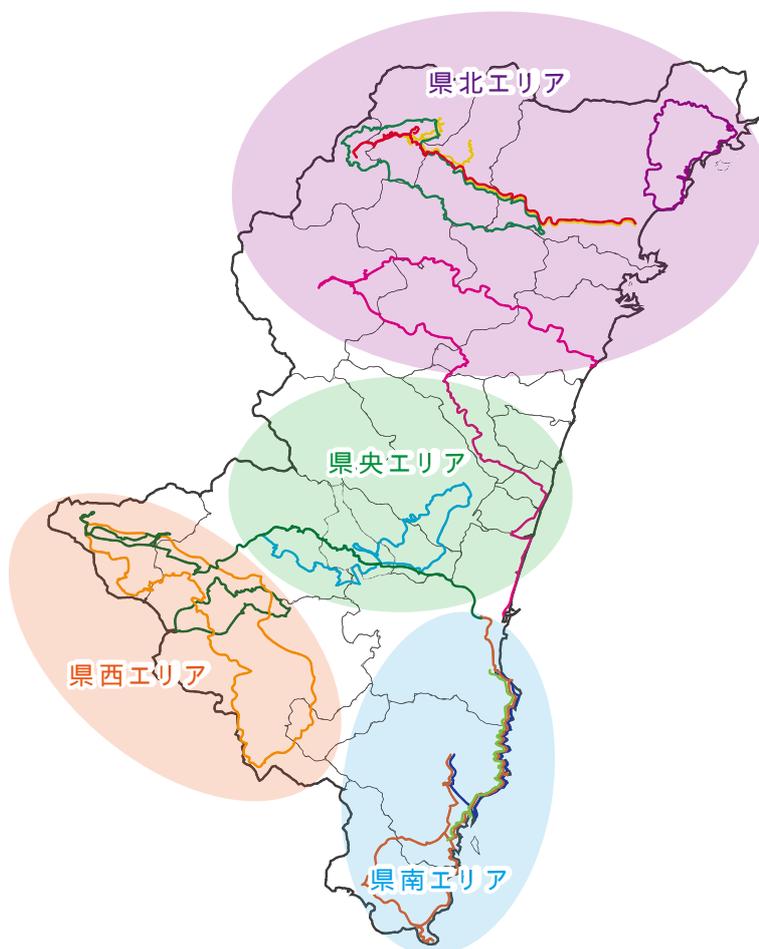
【サイクルツアーの造成】

サイクルガイドの養成
ボタリングなどのサイクルツアーのガイドを養成し、クルーズ船乗船客や修学旅行生を対象としたサイクリングを実施



資料：宮崎県

【ホームページ「ひなたサイクリング宮崎」に掲載されているおすすめコースのイメージ】



ホームページ「ひなたサイクリング宮崎」に掲載情報を基に宮崎県が作成

また、国、県、市や関係者で構成される「日南海岸サイクルツーリズム協議会」において、モデルルートを設定している。

引き続き、温暖で快適な気候や美しい景観などの強みを生かし、安全で快適な自転車通行空間の整備を進めながら、サイクリストの休憩所におけるサイクルスタンドの設置、鉄道駅や空港等の交通結節点におけるサイクリスト受入環境の整備などサイクルツーリズムの推進に向けた取組の充実を図る必要がある。

【日南海岸サイクルツーリズム協議会の目的】

国道 220 号、448 号を基軸に両線に接続する県道、市道も一体的に日南海岸サイクリングロードとして位置づけを行う
日南海岸サイクルツーリズムに伴う企画及び環境整備を行う
年間を通して日々利用しやすいサイクリング環境を提供する

【日南海岸サイクルツーリズム協議会組織構成】



協議会構成図

宮崎県モデルルート：宮崎・日南・串間ルート（案）
（日南海岸サイクルツーリズム協議会）

	エリア	サイクリングルート
	宮崎エリア	宮崎駅～いるか岬南下ルート
	日南エリア 1	いるか岬～油津駅ルート
	日南エリア 2	油津駅・油津港～道の駅酒谷ルート
	日南エリア 3	鉄肥駅～猪八重溪谷ルート
	日南エリア 4	油津駅・油津港～夫婦浦パーキングルート
	串間エリア 1	串間駅～道の駅なんごうルート
	串間エリア 2	都井岬発着周遊ルート
	串間エリア 3	日向北方駅発着周遊ルート
	串間エリア 4	串間駅発着周遊ルート
	日南・串間エリア	恋人ロードルート



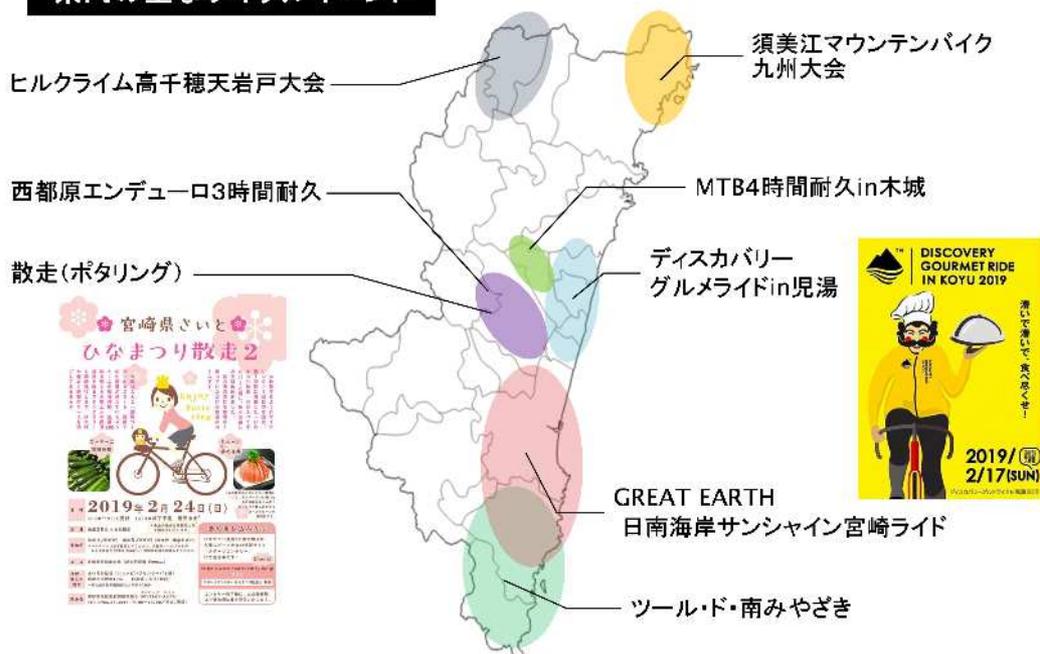
資料：日南海岸サイクルツーリズム協議会

キ 自転車によるまちおこし

本県では、各地域において自転車を活用した地域の魅力発信や交流人口の拡大を図るイベントが実施されている。

引き続き、県民が自転車に親しむ機会を通じた、地域の活性化を図る取組を全県に広げていくことが重要である。

県内の主なサイクルイベント



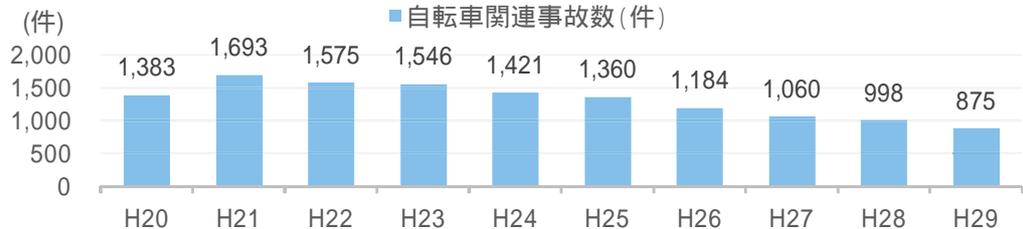
資料：宮崎県

ク 自転車関連交通事故の状況

本県の自転車関連の交通事故（以下「自転車事故」という。）発生件数は減少傾向にあり、交通事故発生件数の約1割を占めている。しかし、自転車乗用中死者数は平成22年から横ばいで推移しており、その要因については、自転車利用者自身の法令違反によるものが多い。

このため、自転車と歩行者の安全確保に向けて自転車通行空間の整備や自転車に関するルールの周知、自転車安全教育の推進等が課題となっている。

【自転車関連事故発生件数と全交通事故に占める構成率の推移
(平成19年～平成29年)】



区分	年次										
	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	
全交通事故発生件数(件)【宮崎】	9,384	11,000	11,000	10,967	10,779	10,458	9,759	9,455	9,015	8,293	
自転車関連事故数(件)	1,383	1,693	1,575	1,546	1,421	1,360	1,184	1,060	998	875	
全交通事故に占める構成率(%)	14.7	15.4	14.3	14.1	13.2	13.0	12.1	11.2	11.1	10.6	

「自転車関連事故」とは、自転車乗用車が第1又は第2当事者となった事故をいう。
ただし、自転車相互事故は1件として計上。

出典：交通統計（宮崎県警察本部交通部）

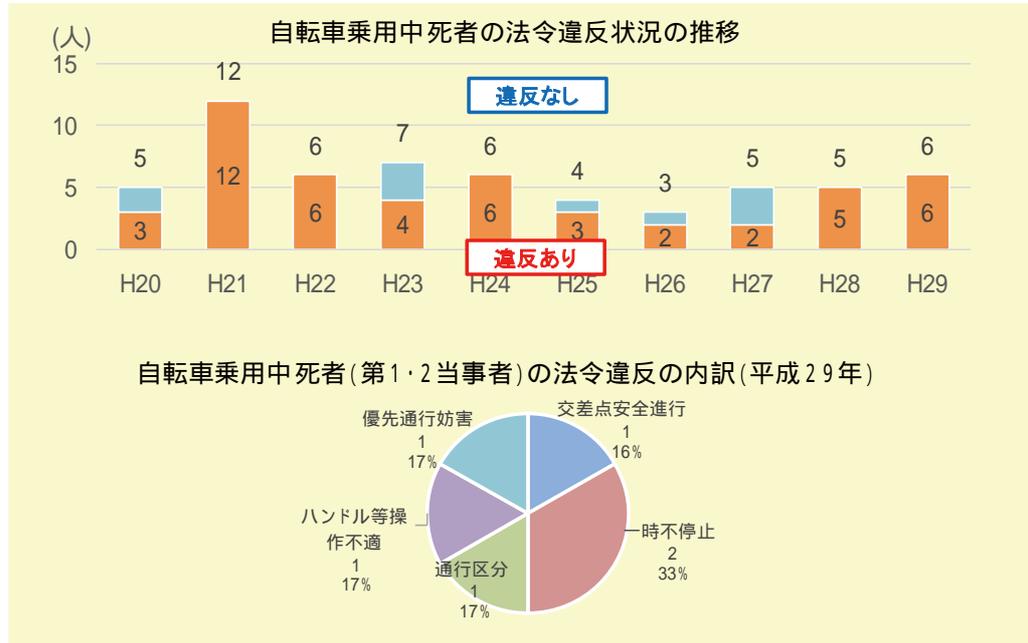
【自転車乗用中死者数の推移(平成19年～平成29年)】



区分	年次										
	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	
交通事故死者数(人)【宮崎】	48	73	51	49	50	59	49	52	45	42	
自転車乗車中死者数(人)	5	12	6	7	6	4	3	5	5	6	
交通事故死者数に占める構成率(%)	10.4	16.4	11.8	14.3	12.0	6.8	6.1	9.6	11.1	14.3	

出典：交通統計（宮崎県警察本部交通部）

【自転車乗用中死者の法令違反の状況】



出典：宮崎県の交通事故（宮崎県警察本部交通部）

ケ 自転車の交通安全対策

本県では、これまでも自転車の安全利用に関する講習会や、交通安全指導者の養成などの交通安全対策を実施してきたが、さらなる自転車の安全利用を図るため、交通ルールの遵守や安全運転意識の向上に関する取組を充実させるとともに、自転車利用時のヘルメット着用を促進する取組が求められている。

【自転車の通行ルール等の周知】



【自転車運転者講習を周知】



【自転車安全教育の推進】



資料：宮崎県警察本部

コ 災害時の自転車利用

東日本大震災の被災地では、発災後の移動手段として自転車の利用が増加していること等を踏まえて、今後、国においては被災状況の把握や住民の避難等、災害時における自転車の活用に関する課題や有用性について検討するとともに、国土強靱化計画の見直しに際し、大規模災害発生時における自転車の活用について位置づけるなど、必要な措置を講じるとされている。

3. 自転車活用推進計画の施策体系及び具体的な取組

本県の自転車を取り巻く現状や課題、国の自転車活用推進計画等を踏まえ、長期的視点で目指す姿を「誰もが安全・快適に自転車を活用することができる「自転車パラダイスみやざき！」の実現」とし、その実現すべき目標として、

「サイクルツーリズムの推進による観光振興と地域活性化」、

「自転車を利用しやすい都市環境の形成」、

「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」、

「自転車を活用したスポーツ活動と健康づくりの推進」

の4つを定め、それぞれの目標を実現するため、具体的な取組を展開する施策を定める。

(1) 自転車活用推進のための施策体系

(目標1) サイクルツーリズムの推進による観光振興と地域活性化

〔施策〕

- 1 地域の魅力を生かしたサイクルツーリズムの推進
- 2 スポーツキャンプ・合宿の誘致

(目標2) 自転車を利用しやすい都市環境の形成

〔施策〕

- 3 自転車通行空間の計画的な整備推進
- 4 路外駐車場の整備及び違法駐車取締りの推進による自転車通行空間の確保
- 5 まちづくりと連携した総合的な取組の実施

(目標3) 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

〔施策〕

- 6 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施
- 7 学校における交通安全教室の開催等の推進
- 8 高い安全性を備えた自転車の普及促進
- 9 災害時における自転車の活用の検討

(目標4) 自転車を活用したスポーツ活動と健康づくりの推進

〔施策〕

- 10 自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進
- 11 サイクルスポーツの推進
- 12 自転車通勤の促進

(2) 施策と具体的な取組

(目標1) サイクルツーリズムの推進による観光振興と地域活性化

サイクルツーリズムの推進に向けては、本県の恵まれた気候や、日南海岸国定公園や霧島錦江湾国立公園などの自然公園、綾コネスコエコパークや祖母・傾・大崩コネスコエコパークなどの地域資源や本県の多彩な食の活用を図ることが重要である。

このため、市町村と連携した走行環境の整備やサイクルトレイン等によるサイクリストの受入環境の整備等を進め、本県の特性をいかした安全で快適なサイクリング環境の創出を目指す。

【指標】

モデルルートにおける自転車通行空間の整備を推進

0 km (2018年)

120 km (2028年)

県内におけるモデルルートの設定

10コース (2018年)

20コース (2028年)

〔施策1〕地域の魅力を生かしたサイクルツーリズムの推進

< 具体的取組 >

(1) 県内における先進的なサイクリング環境の創出を目指すモデルルートの設定と整備等の促進

- ・ 観光客の誘客のため、県内の各地域の特性をいかしたモデルルートを設定する。
- ・ 日南海岸サイクルツーリズム協議会にて設定したモデルルートをはじめ、県内の各地域において設定するモデルルートの自転車通行空間の整備等を実施する。
- ・ 県内の風光明媚な自然環境に触れることのできる河川敷や海岸線を利用した大規模自転車道の改修を実施するとともに、案内看板等の設置を行い、利用者の利便性を高める。

(2) サイクル関連情報の発信

- ・ 本県のモデルルートやサイクリイベントなどの情報を発信し、認知度認知度の向上と誘客の拡大につなげる。

[ひなたサイクリング宮崎のホームページ]



(3) 交通結節点等におけるサイクリスト受入サービスの充実

- ・ 民間施設や道の駅をはじめとした施設の管理者等と連携してサイクリストの拠点となる施設の受入サービスの充実を促進する。

[宮崎港フェリーターミナルのサイクルスタンド]



(4) サイクルトレイン等の取組の支援

- ・ 地域鉄道の活性化・利用促進を図る一環として、沿線市町から構成される利用促進協議会等によるサイクルトレイン等の運行に向けた取組を支援する。

〔施策2〕スポーツキャンプ・合宿の誘致

(5)自転車を活用した練習を行う競技団体のキャンプ・合宿の誘致

- ・ トライアスロンやスピードスケートナショナルチームをはじめ、自転車を活用した練習を行う競技団体のキャンプ・合宿の誘致に取り組む。

〔トライアスロンの練習風景〕



〔目標2〕 自転車を利用しやすい都市環境の形成

自転車は身近でアクセシビリティの高い交通手段であり、地域を支える移動手段確保の観点から、自転車の利用促進は重要である。

このため、徒歩と同様に自転車を基礎的な移動手段と捉え、自転車利用が見込まれる地域等において安全で快適な自転車利用環境を計画的に創出し、良好な都市環境の形成を図る。

【指標】 市町村における自転車活用推進計画を策定した市町村数
0市町村（2018年度） 26市町村（2028年度）

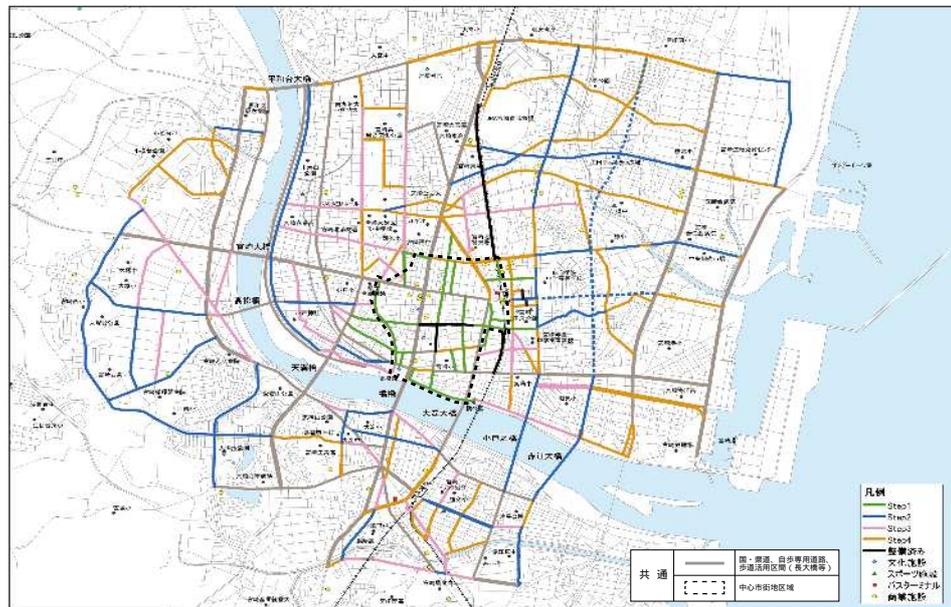
〔施策3〕自転車通行空間の計画的な整備推進

< 具体的取組 >

(6) 市町村の自転車活用推進計画策定の支援

- ・ 自転車活用推進計画に関する国及び全国の地方公共団体の動向に関する情報を収集し、市町村へ周知すること等により、市町村における自転車活用推進計画（ネットワーク計画を含む。以下同じ。）の策定を支援する。
- ・ 市町村における自転車活用推進計画に位置づけられた路線における自転車通行空間の整備を推進する。

〔宮崎市の自転車ネットワーク計画〕



出典：宮崎市自転車安全利用促進計画（平成26年3月）

(7) 自転車通行空間の整備推進

- ・ 市町村に対して、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成28年7月19日国土交通省道路局長・警察庁交通局長通知）の周知を図り、教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等による自転車の視点も踏まえた通学路の安全点検の結果等を考慮するなど、中高生の自転車通学の安全確保を念頭に置いて、自転車利用や自転車事故の多い市街地を中心に、自転車通行空間の整備を推進する。
- ・ 道路交通法に基づき指定される普通自転車専用通行帯として運用可能な「自転車通行帯」が道路構造令に規定されたことに伴い、「宮崎県における道路の構造の技術的基準を定める条例」の一部を改正する。

- ・ サイクルツーリズムのモデルルートに係る自転車通行空間の整備を推進する。
- ・ 宮崎佐土原西都自転車道線や綾宮崎自転車道線における自転車通行空間を改修するとともに、案内看板や距離標等の設置を行い利用者の利便性を高める。

(8)シェアサイクル等の普及促進

- ・ 公共交通を補完する交通システムとして、シェアサイクルの安全性及び快適性を向上するため、シェアサイクルのサービス提供エリアにおける自転車通行空間の整備を促進する。
- ・ シェアサイクル等の利用促進や利便性の向上を図るため、市町村と連携し関連する情報を発信する。

(9)道路標識・道路標示・信号機等の適切な措置・運用

- ・ 自転車を含め、全ての交通に対しての安全と円滑を図るために、道路標識や道路標示、信号機等の適切な設置、運用に努める。

〔施策4〕路外駐車場の整備及び違法駐車取締りの推進による自転車通行空間の確保

< 具体的取組 >

(10)路外駐車場の整備等の促進

- ・ 道路上に駐停車する必要がある輸送や配送活動が周辺交通へ与える影響を抑制するため、関係機関と連携し地域における荷さばき場外施設の整備等の取組を促進する。

(11)自転車通行帯における駐車禁止等の検討

- ・ 自転車専用通行帯が設置される区間では、自転車を含めた周辺の交通実態や沿道状況等を踏まえ、停車帯の設置や駐停車禁止の規制等の実施を検討する。

(12) 違法駐車取締りの積極的な推進

- ・ 自転車通行空間として利用される国道や県道を中心とした路線での指導取締りを強化する。
- ・ 市街地等における駐車監視活動を強化し、放置駐車監視員に確認を徹底する。



資料：宮崎県警察本部

〔施策5〕まちづくりと連携した総合的な取組の実施

< 具体的取組 >

(13) 自転車の利用促進につながるまちづくりの促進

- ・ 市町村におけるコンパクトシティ形成の取組やまちづくりと連携した自転車通行空間や駐輪場の整備等が進むよう、技術的な支援を実施する。

(14) 生活道路における交通安全対策の推進

- ・ 歩行者・自転車中心のまちづくりとあわせ、道路管理者と公安委員会が連携して、自動車の速度抑制や通過交通の進入抑制を図る「ゾーン30」の整備や狭さくの設置等、ハードとソフト両面から交通安全対策を実施するとともに、これらの取組に関する事例を市町村に対して周知を図る。

(15)無電柱化と併せた自転車通行空間の確保

- ・ 無電柱化を推進し、生活道路における安全で快適な自転車通行空間の確保を図るため、市町村や電線管理者に対して、無電柱化に関するノウハウを普及するためのマニュアルの周知や研修等を実施する。

(目標3) 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

自転車の安全利用を図るためには、交通ルールの周知と安全教育を推進することが重要である。

このため、自転車利用者、歩行者、自動車利用者など広く県民に交通安全啓発を行うとともに、災害時の自転車の活用について検討することで、自転車、歩行者及び自動車が共存した安全な社会の実現を目指す。

【指標】

人身事故件数のうち、自転車関連事故の割合

10.5%(2018年) 5%(2028年)

県内の公立小・中学校における通学路の安全点検の実施

341校(100%)(2018年) 全校(100%)(2028年)

〔施策6〕交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施

< 具体的取組 >

(16)自転車安全利用五則の活用等による通行ルールの周知

- ・ 「自転車安全利用五則」を活用した交通安全教室を開催する等により、全ての年齢層の自転車利用者に対し、自転車の通行ルール等の周知を図る。
- ・ 自転車通行空間の整備にあわせ、整備形態に応じた自転車の通行ルール等について地域住民への広報啓発に努める。
- ・ 自動車教習所において、道路標識や道路標示の意味について学科教習で教育を行うほか、地域の実情に応じ、路上教習や路上試験で自転車専用通行帯のある道路を走行するなどの教育を実施する。
- ・ 宅配業者等に対する交通安全教室や、安全運転管理者講習において、リヤカーを牽引する自転車の通行ルールを周知徹底する。

(17)交通安全意識向上を図る広報啓発

- ・ 交通安全運動期間中等に自転車利用者に交通ルールを守った安全な利用について啓発するとともに、車の運転者や歩行者に対しても、市町村と連携して自転車利用のルールやマナーについて周知する。
- ・ 交通ボランティア等による交通安全に関する指導技術の向上を図るため、自転車の安全利用に関する講習会を実施する。
- ・ 自転車利用時のヘルメット着用を促進するため、他県の事例や本県における自転車関連事故の状況等を参考に、安全で適正な自転車利用の啓発に取り組む。

(18)自転車運転者講習制度の着実な運用

- ・ 一定の違反行為を反復して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着実な運用を図る。

(19)高齢者向けの交通安全教室の実施

- ・ 高齢者の自転車事故を防止しつつ社会参加の機会を確保するため、引き続き、交通安全教育車「セーフティフェニックス号」の自転車シミュレーターを活用した高齢者向けの交通安全教室を実施する。

(20)条例等による自転車損害賠償保険への加入等の促進

- ・ 自転車損害賠償保険への加入促進を図るため、各県の状況や本県における自転車関連事故の状況等を参考に、条例制定を含め自転車の安全で適正な利用促進について検討する。

(21)自転車指導啓発重点地区・路線における重点的な取締りの実施

- ・ 各警察署において、自転車関連事故の発生状況等を踏まえ、自転車指導啓発重点地区・路線を選定し違反行為を行う自転車利用者に対し重点的な指導取締りを実施する。

〔施策7〕学校における交通安全教室の開催等の推進

< 具体的取組 >

(22)学校における交通安全教育の開催

- ・ 交通安全教室の実施について、研修会や連絡協議会等で情報提供するなど市町村に周知する。
- ・ 小中高生を対象として、児童生徒の発達の段階に応じた自転車の安全利用に関する効果的な交通安全教育の実践方法や事例等を市町村及び県内の学校へ周知する。
- ・ 自転車通行空間の整備にあわせ、整備形態に応じた自転車の通行ルール等について周知する。

(23)自転車通学・通行の視点を踏まえた通学路の安全点検の実施

- ・ 教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等により、自転車の視点も踏まえた通学路の安全点検を実施するとともに、安全点検の実施結果をふまえて、交通安全の確保に必要な対策を実施する。

〔施策8〕高い安全性を備えた自転車の普及促進

< 具体的取組 >

(24)消費者へ自転車の安全な利用に向けた広報啓発等の実施

- ・ 消費者が安全に自転車を利用できるよう、必要に応じて独立行政法人国民生活センターによる商品テストの結果等を活用し、消費者へ自転車の安全な利用に向けた広報啓発等を行う。

〔施策9〕災害時における自転車の活用の検討

< 具体的取組 >

(25)災害時における自転車の活用や課題について検討

- ・ 被災状況の把握や住民の避難等、災害時における自転車の活用に関する課題や有用性について検討する。

〔目標４〕 自転車を活用したスポーツ活動と健康づくりの推進

手軽に運動できる自転車をいかし、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ある。

このため、日常生活における自転車利用も含めた生涯スポーツの普及奨励やサイクルスポーツの推進により、心身の健全な発達や生きがいのある豊かな生活の実現、県民の健康増進を図る。

【指標】

週に１回以上運動している人の割合を増やす

	直近値（２０１６年）	目標値（２０２３年）
（２０～６４歳）	男性：５０．４％	６６％
	女性：４８．６％	６１％
（６５歳以上）	男性：６７．４％	７６％
	女性：７４．８％	８１％

* 県民健康・栄養調査により直近値を算出

〔施策１０〕 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進

< 具体的取組 >

(26) 自転車活用による健康増進に関する広報啓発

- ・ 県民の運動習慣定着を推進するため、１日プラス１０分！運動推進事業の出前健康教育において、通勤等における自転車活用を促進する。

(27) 「SALKO」を活用した健康長寿社会のための支援

- ・ 「SALKO」のGPS機能を活用した移動軌跡並びに移動距離を確認できることで、運動意欲を高め、サイクリングによる健康長寿を支援する。

〔SALKOのイメージ〕



〔施策11〕サイクルスポーツの推進

< 具体的取組 >

(28) アスリート育成に向けたサイクルスポーツの推進

- ・ 競技人口の拡大やアスリートの育成を図るため、第81回国民スポーツ大会に向け、スポーツキャンプチームとの交流や県有スポーツ施設を活用した大会を支援する。
- ・ サイクルスポーツの振興に向けて宮崎県総合運動公園の自転車競技場について必要な整備を行う。

[自転車競技場]



宮崎県総合運動公園

自転車競技場の施設概要

竣工年月	昭和53年3月
施設規模	一周400m×6車連
フィールド	9,084㎡(ホッケー場)

〔施策12〕自転車通勤の促進

< 具体的取組 >

(29) 自転車通勤拡大のための広報啓発

- ・ 「県内一斉ノーマイカーデー」及び「エコ通勤普及強化月間」等の実施によりマイカー利用自粛を呼びかけるとともに、環境負荷の軽減や健康増進等につながる自転車通勤の啓発を実施する。

4．計画の推進方策

(1) 計画の推進体制

「宮崎県自転車活用推進計画」に定めた目標を達成するために、「宮崎県自転車活用推進本部」を組織する関係部局が連携して施策の推進を図る。

また、自転車活用の推進には、まちづくりの中心となる県内市町村との連携を図る必要があることから、市町村と連携して計画の推進に取り組んでいく。

(2) 計画のフォローアップと見直し

本計画について、施策の進捗状況に関するフォローアップを行う。

また、計画期末までに、施策の効果に関する評価を行うとともに、社会情勢の変化等を踏まえて本計画の見直しを行う。

計画のフォローアップと見直しを行う際には、「宮崎県自転車活用推進本部」を組織する関係部局が連携して行う。

自転車活用推進計画の策定に関するアンケート

自転車活用推進計画の策定に関するアンケート（一般）

自転車活用推進計画の策定に関するアンケート（学生）

自転車活用推進計画の策定に関するアンケートの結果(一般)

1 概要

実施主体

宮崎県県土整備部道路保全課

目的

宮崎県における自転車利用の現状やニーズを把握し、自転車活用推進計画検討の基礎資料とすることを目的として実施。

調査対象・方法・回収結果

対 象 : 県内に居住する18歳以上の男女

方 法 : 郵送法(郵送配布、郵送回収又はWEB回答)

配布数 : 1,000

回答数 : 491(回収率:49.1%)

調査日

発 出 : 平成30年10月16日(火)

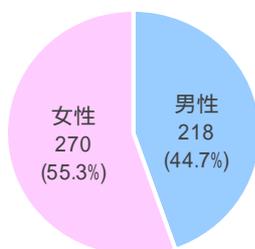
回収期限 : 平成30年11月 7日(水)

2 調査結果

問1 あなたの性別を教えてください。

男性

女性



(n=488)

	県内									
			北部				南部			
			山沿い		平野部		山沿い		平野部	
	回答数	割合								
全体	488	100%	121	100%	117	100%	120	100%	130	100%
男性	218	44.7%	67	55.4%	57	48.7%	50	41.7%	44	33.8%
女性	270	55.3%	54	44.6%	60	51.3%	70	58.3%	86	66.2%

問2 あなたの年齢を教えてください。

10代

20代

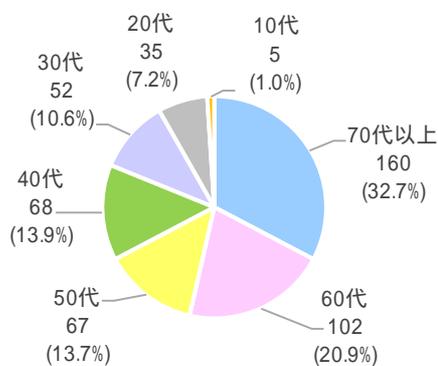
30代

40代

50代

60代

70代以上



(n=489)

	県内									
			北部				南部			
			山沿い		平野部		山沿い		平野部	
	回答数	割合								
全体	489	100%	122	100%	117	100%	120	100%	130	100%
70代以上	160	32.7%	48	39.3%	31	26.5%	40	33.3%	41	31.5%
60代	102	20.9%	32	26.2%	18	15.4%	22	18.3%	30	23.1%
50代	67	13.7%	14	11.5%	18	15.4%	15	12.5%	20	15.4%
40代	68	13.9%	11	9.0%	20	17.1%	20	16.7%	17	13.1%
30代	52	10.6%	9	7.4%	16	13.7%	16	13.3%	11	8.5%
20代	35	7.2%	7	5.7%	14	12.0%	6	5.0%	8	6.2%
10代	5	1.0%	1	0.8%	0	0.0%	1	0.8%	3	2.3%

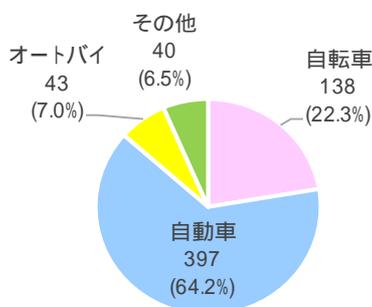
問3 あなたの現在お住まいの地域(市町村名)を教えてください。

- | | | | | | |
|-------|-------|------|------|------|-------|
| 宮崎市 | 都城市 | 延岡市 | 日南市 | 小林市 | 日向市 |
| 串間市 | 西都市 | えびの市 | 三股町 | 高原町 | 国富町 |
| 綾町 | 高鍋町 | 新富町 | 西米良村 | 木城町 | 川南町 |
| 都農町 | 門川町 | ⑲諸塚村 | ⑳椎葉村 | ㉑美郷町 | ㉒高千穂町 |
| ㉓日之影町 | ㉔五ヶ瀬町 | | | | |

	全体	北部山沿い	北部平野部	南部山沿い	南部平野部
回答数	489	122	117	120	130
割合	100%	25%	24%	25%	27%

問4 あなたの現在保有する交通用具を教えてください。(当てはまるもの全て)

自 転 車 自 動 車 オ ー ト バ イ そ の 他



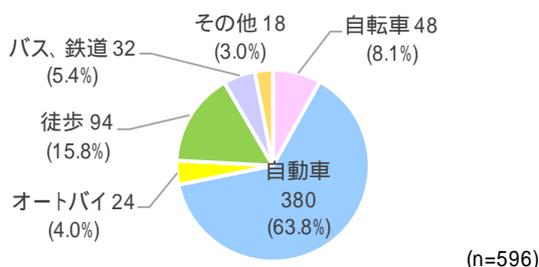
(n=618)

		県内									
		北部				南部					
		山沿い		平野部		山沿い		平野部			
回答数	割合										
全体	618	100%	149	100%	158	100%	146	100%	165	100%	
自転車	138	22.3%	17	11.4%	43	27.2%	28	19.2%	50	30.3%	
自動車	397	64.2%	98	65.8%	96	60.8%	104	71.2%	99	60.0%	
オートバイ	43	7.0%	17	11.4%	11	7.0%	7	4.8%	8	4.8%	
その他	40	6.5%	17	11.4%	8	5.1%	7	4.8%	8	4.8%	

問5 あなたの平日の主な移動手段を教えてください。

自転車 自動車 オートバイ 徒歩

バス、鉄道 その他

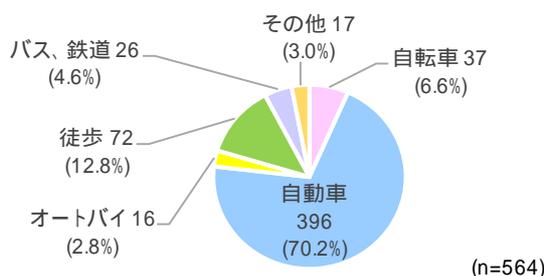


	県内	北部				南部				
		山沿い		平野部		山沿い		平野部		
		回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	
全体	596	100%	149	100%	134	100%	141	100%	172	100%
自転車	48	8.1%	3	2.0%	8	6.0%	13	9.2%	24	14.0%
自動車	380	63.8%	97	65.1%	89	66.4%	100	70.9%	94	54.7%
オートバイ	24	4.0%	6	4.0%	9	6.7%	4	2.8%	5	2.9%
徒歩	94	15.8%	26	17.4%	21	15.7%	18	12.8%	29	16.9%
バス、鉄道	32	5.4%	10	6.7%	3	2.2%	4	2.8%	15	8.7%
その他	18	3.0%	7	4.7%	4	3.0%	2	1.4%	5	2.9%

問6 あなたの休日の主な移動手段を教えてください。

自転車 自動車 オートバイ 徒歩

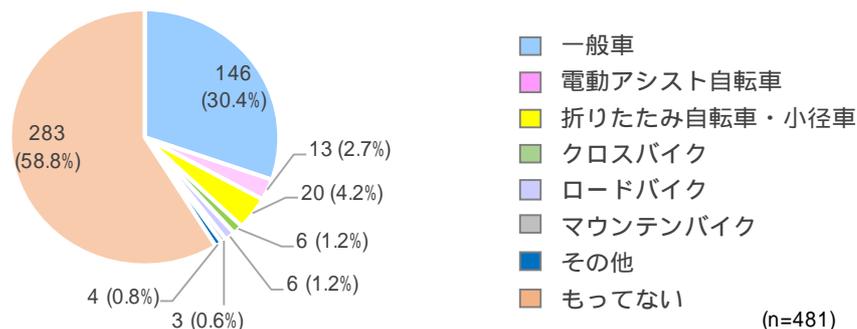
バス、鉄道 その他



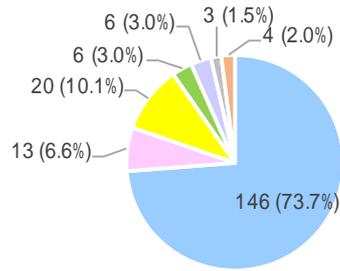
	県内	北部				南部				
		山沿い		平野部		山沿い		平野部		
		回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	
全体	564	100%	135	100%	135	100%	129	100%	163	100%
自転車	37	6.6%	3	2.2%	8	5.9%	6	4.7%	19	11.7%
自動車	396	70.2%	97	71.9%	98	72.6%	102	79.1%	98	60.1%
オートバイ	16	2.8%	3	2.2%	5	3.7%	2	1.6%	6	3.7%
徒歩	72	12.8%	16	11.9%	19	14.1%	15	11.6%	22	13.5%
バス、鉄道	26	4.6%	7	5.2%	2	1.5%	3	2.3%	14	8.6%
その他	17	3.0%	9	6.7%	3	2.2%	1	0.8%	4	2.5%

問7 あなたはどのような自転車をお持ちですか。(当てはまるもの全て)

- 一般車(ママチャリなど) 電動アシスト自転車 折りたたみ自転車・小径車
- クロスバイク(スポーツタイプ) ロードバイク(高速走行が可能な競技用に近い自転車)
- マウンテンバイク その他 もっていない



	県内									
			北部				南部			
			山沿い		平野部		山沿い		平野部	
回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	
全体	481	100%	118	100%	115	100%	114	100%	132	100%
一般車	146	30.4%	14	11.9%	41	35.7%	31	27.2%	59	44.7%
電動アシスト自転車	13	2.7%	5	4.2%	2	1.7%	5	4.4%	1	0.8%
折りたたみ自転車・小径車	20	4.2%	2	1.7%	6	5.2%	3	2.6%	9	6.8%
クロスバイク	6	1.2%	2	1.7%	1	0.9%	1	0.9%	2	1.5%
ロードバイク	6	1.2%	0	0.0%	5	4.3%	1	0.9%	0	0.0%
マウンテンバイク	3	0.6%	0	0.0%	1	0.9%	2	1.8%	0	0.0%
その他	4	0.8%	1	0.8%	2	1.7%	0	0.0%	1	0.8%
もっていない	283	58.8%	94	79.7%	57	49.6%	71	62.3%	60	45.5%



- 一般車
- 電動アシスト自転車
- 折りたたみ自転車・小径車
- クロスバイク
- ロードバイク
- マウンテンバイク
- その他

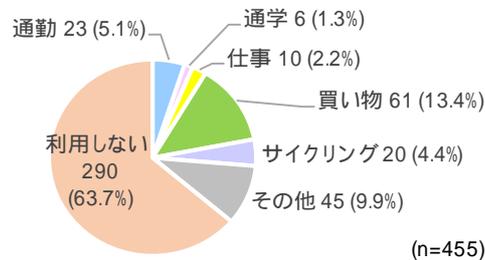
もっていないを除いて集計

(n=198)

	県内									
			北部				南部			
			山沿い		平野部		山沿い		平野部	
	回答数	割合								
全体	198	100%	24	100%	58	100%	43	100%	72	100%
一般車	146	73.7%	14	58.3%	41	70.7%	31	72.1%	59	81.9%
電動アシスト自転車	13	6.6%	5	20.8%	2	3.4%	5	11.6%	1	1.4%
折りたたみ自転車・小径車	20	10.1%	2	8.3%	6	10.3%	3	7.0%	9	12.5%
クロスバイク	6	3.0%	2	8.3%	1	1.7%	1	2.3%	2	2.8%
ロードバイク	6	3.0%	0	0.0%	5	8.6%	1	2.3%	0	0.0%
マウンテンバイク	3	1.5%	0	0.0%	1	1.7%	2	4.7%	0	0.0%
その他	4	2.0%	1	4.2%	2	3.4%	0	0.0%	1	1.4%

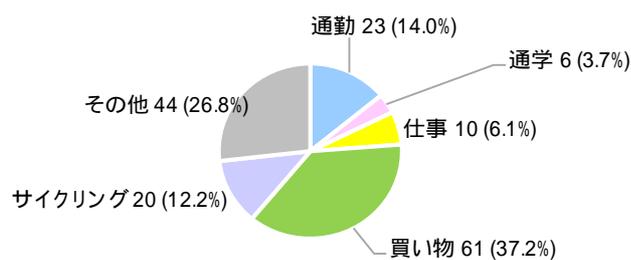
問8 あなたは自転車をどのような目的で使っていますか。

- 通勤
- 通学
- 仕事
- 買い物
- サイクリングなどのレジャーや遊び
- その他
- 利用しない



(n=455)

	県内									
			北部				南部			
			山沿い		平野部		山沿い		平野部	
	回答数	割合								
全体	455	100%	92	100%	112	100%	114	100%	136	100%
通勤	23	5.1%	1	1.1%	4	3.6%	4	3.5%	14	10.3%
通学	6	1.3%	0	0.0%	1	0.9%	1	0.9%	4	2.9%
仕事	10	2.2%	1	1.1%	2	1.8%	2	1.8%	5	3.7%
買い物	61	13.4%	4	4.3%	16	14.3%	13	11.4%	28	20.6%
サイクリング	20	4.4%	4	4.3%	5	4.5%	1	0.9%	9	6.6%
その他	45	9.9%	6	6.5%	14	12.5%	12	10.5%	13	9.6%
利用しない	290	63.7%	76	82.6%	70	62.5%	81	71.1%	63	46.3%



利用しないを除いて集計

(n=164)

	県内									
			北部				南部			
			山沿い		平野部		山沿い		平野部	
	回答数	割合								
全体	164	100%	16	100%	42	100%	33	100%	72	100%
通勤	23	14.0%	1	6.3%	4	9.5%	4	12.1%	14	19.4%
通学	6	3.7%	0	0.0%	1	2.4%	1	3.0%	4	5.6%
仕事	10	6.1%	1	6.3%	2	4.8%	2	6.1%	5	6.9%
買い物	61	37.2%	4	25.0%	16	38.1%	13	39.4%	28	38.9%
サイクリング	20	12.2%	4	25.0%	5	11.9%	1	3.0%	9	12.5%
その他	44	26.8%	6	37.5%	14	33.3%	12	36.4%	12	16.7%

～ を選択した方は、問 9 ～ 13 を回答ください。

を選択した方は、問 14 を回答ください。

問 9 あなたは自転車をどれくらいの頻度で利用していますか。

問 8 で ～ を選択した方は回答ください。

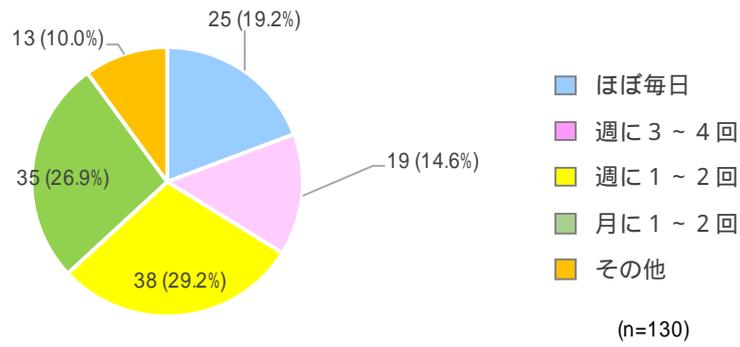
ほぼ毎日

週に 3 ～ 4 回

週に 1 ～ 2 回

月に 1 ～ 2 回

その他

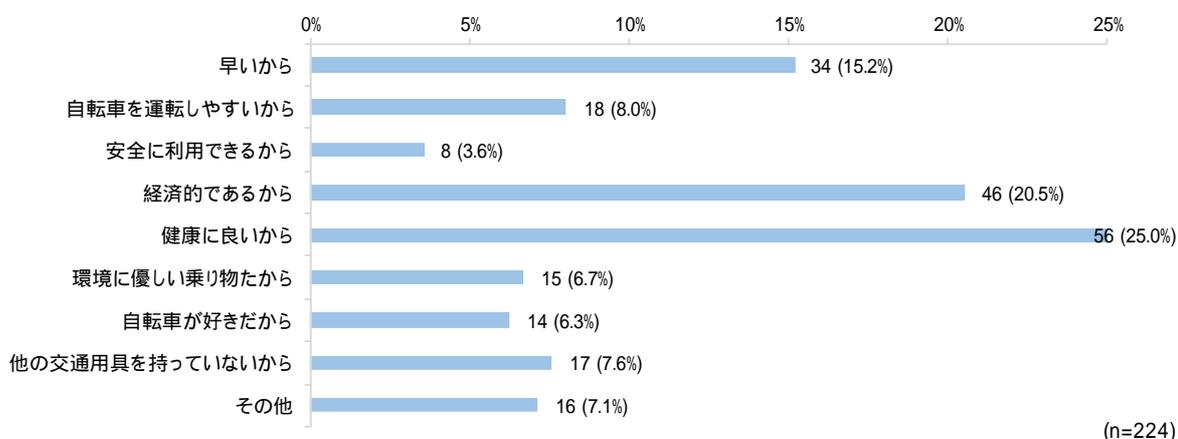


	県内									
			北部				南部			
			山沿い		平野部		山沿い		平野部	
	回答数	割合								
全体	130	100%	13	100%	37	100%	26	100%	53	100%
ほぼ毎日	25	19.2%	0	0.0%	4	10.8%	5	19.2%	15	28.3%
週に3~4回	19	14.6%	3	23.1%	4	10.8%	6	23.1%	6	11.3%
週に1~2回	38	29.2%	5	38.5%	10	27.0%	7	26.9%	16	30.2%
月に1~2回	35	26.9%	4	30.8%	11	29.7%	8	30.8%	12	22.6%
その他	13	10.0%	1	7.7%	8	21.6%	0	0.0%	4	7.5%

問12 あなたが自転車を利用している理由を教えてください。(複数回答可)

問8で ~ を選択した方は回答ください。

- 早いから 自転車を運転しやすいから 安全利用できるから
- 経済的であるから 健康に良いから 環境に優しい乗り物だから
- 自転車が好きだから 他の交通用具を持っていないから(自動車、オートバイ等)
- その他

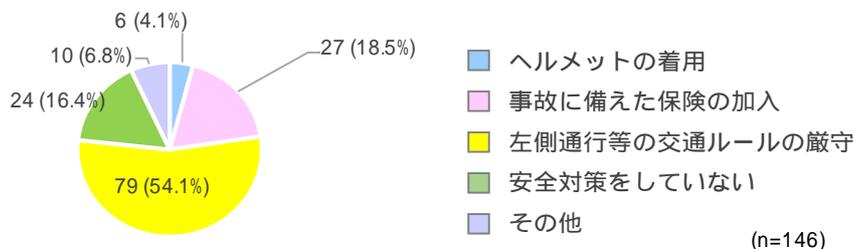


	県内									
			北部				南部			
			山沿い		平野部		山沿い		平野部	
回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	
全体	224	100%	21	100%	56	100%	44	100%	101	100%
早いから	34	15.2%	4	19.0%	8	14.3%	6	13.6%	16	15.8%
自転車を運転しやすいから	18	8.0%	0	0.0%	2	3.6%	4	9.1%	11	10.9%
安全に利用できるから	8	3.6%	0	0.0%	3	5.4%	2	4.5%	3	3.0%
経済的であるから	46	20.5%	4	19.0%	12	21.4%	9	20.5%	21	20.8%
健康に良いから	56	25.0%	6	28.6%	15	26.8%	12	27.3%	23	22.8%
環境に優しい乗り物だから	15	6.7%	3	14.3%	3	5.4%	3	6.8%	6	5.9%
自転車が好きだから	14	6.3%	1	4.8%	4	7.1%	4	9.1%	5	5.0%
他の交通用具を持っていないから	17	7.6%	2	9.5%	3	5.4%	2	4.5%	9	8.9%
その他	16	7.1%	1	4.8%	6	10.7%	2	4.5%	7	6.9%

問 1 3 あなたが自転車を利用する時に行っている安全対策について教えてください。

問 8 で ~ を選択した方は回答ください。

- ヘルメットの着用 事故に備えた保険の加入 左側通行等の交通ルールの遵守
 安全対策をしていない その他

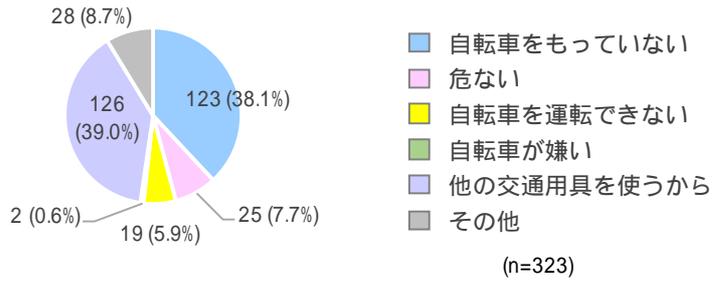


	県内									
			北部				南部			
			山沿い		平野部		山沿い		平野部	
回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	
全体	146	100%	14	100%	43	100%	31	100%	57	100%
ヘルメットの着用	6	4.1%	1	7.1%	2	4.7%	3	9.7%	0	0.0%
保険の加入	27	18.5%	3	21.4%	9	20.9%	4	12.9%	10	17.5%
左側通行等の交通ルールの遵守	79	54.1%	9	64.3%	24	55.8%	15	48.4%	31	54.4%
安全対策を実施していない	24	16.4%	1	7.1%	4	9.3%	7	22.6%	12	21.1%
その他	10	6.8%	0	0.0%	4	9.3%	2	6.5%	4	7.0%

問 1 4 あなたが自転車を利用しない理由を教えてください。

問 8 で ~ を選択した方は回答ください。

- 自転車をもっていないから 危ないから 自転車を運転できないから
 自転車が嫌いだから 他の交通用具を使うから(自動車、オートバイ等)
 その他



	県内									
			北部				南部			
			山沿い		平野部		山沿い		平野部	
	回答数	割合								
全体	323	100%	88	100%	74	100%	91	100%	70	100%
自転車をもっていない	123	38.1%	42	47.7%	31	41.9%	28	30.8%	22	31.4%
危ない	25	7.7%	1	1.1%	3	4.1%	11	12.1%	10	14.3%
自転車を運転できない	19	5.9%	6	6.8%	3	4.1%	6	6.6%	4	5.7%
自転車が嫌い	2	0.6%	0	0.0%	2	2.7%	0	0.0%	0	0.0%
他の交通用具を使うから	126	39.0%	31	35.2%	27	36.5%	44	48.4%	24	34.3%
その他	28	8.7%	8	9.1%	8	10.8%	2	2.2%	10	14.3%

問15 あなたが考える自転車の活用を推進する上で取り組むべき事項について、教えてください。(複数回答可)

歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の整備

違法駐車取り締まりの推進

シェアサイクルの普及推進

駐車場の整備推進

自転車競技施設の整備促進

サイクリング振興の推進

自転車を活用した健康づくりの推進

自転車通勤等の促進

サイクリング大会等の誘致

自転車を活用した観光振興の促進

安全性の高い自転車普及の促進

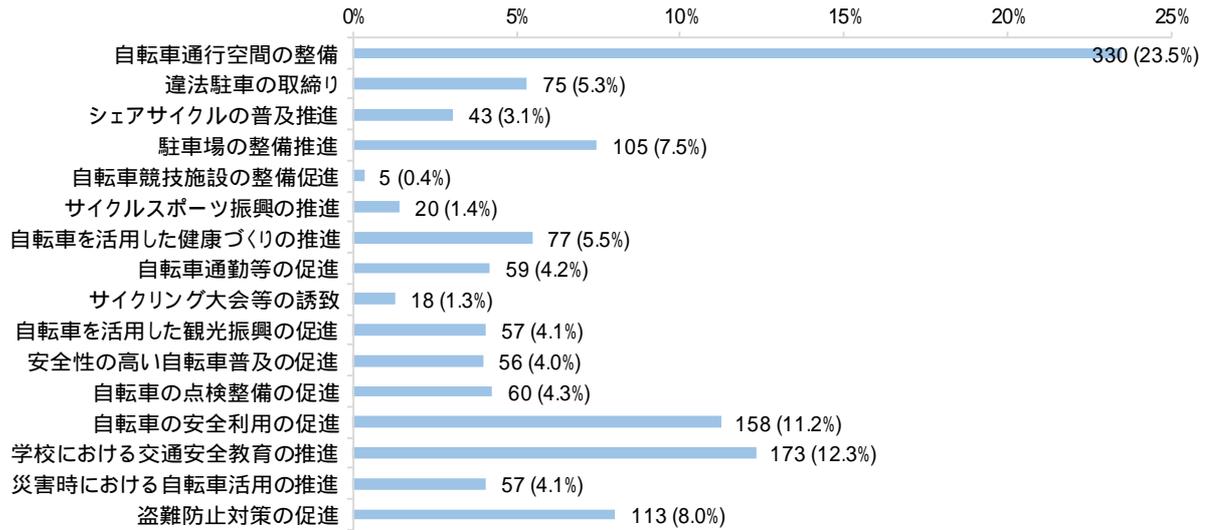
自転車の点検整備の促進

自転車の安全利用の促進

学校における交通安全教育の推進

災害時における自転車活用の推進

盗難防止対策の促進



(n=1,406)

	県内									
			北部				南部			
			山沿い		平野部		山沿い		平野部	
	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合
全体	1406	100%	355	100%	341	100%	339	100%	365	100%
自転車通行空間の整備	330	23.5%	72	20.3%	84	24.6%	81	23.9%	92	25.2%
違法駐車取締り	75	5.3%	19	5.4%	16	4.7%	21	6.2%	19	5.2%
シェアサイクルの普及推進	43	3.1%	7	2.0%	8	2.3%	14	4.1%	14	3.8%
駐車場の整備推進	105	7.5%	21	5.9%	32	9.4%	24	7.1%	27	7.4%
自転車競技施設の整備促進	5	0.4%	3	0.8%	1	0.3%	1	0.3%	0	0.0%
サイクルスポーツ振興の推進	20	1.4%	3	0.8%	7	2.1%	6	1.8%	3	0.8%
自転車を活用した健康づくりの推進	77	5.5%	26	7.3%	21	6.2%	17	5.0%	13	3.6%
自転車通勤等の促進	59	4.2%	16	4.5%	11	3.2%	17	5.0%	14	3.8%
サイクリング大会等の誘致	18	1.3%	4	1.1%	7	2.1%	3	0.9%	4	1.1%
自転車を活用した観光振興の促進	57	4.1%	19	5.4%	14	4.1%	11	3.2%	13	3.6%
安全性の高い自転車普及の促進	56	4.0%	19	5.4%	12	3.5%	8	2.4%	16	4.4%
自転車の点検整備の促進	60	4.3%	17	4.8%	11	3.2%	14	4.1%	17	4.7%
自転車の安全利用の促進	158	11.2%	41	11.5%	41	12.0%	33	9.7%	43	11.8%
学校における交通安全教育の推進	173	12.3%	43	12.1%	31	9.1%	51	15.0%	48	13.2%
災害時における自転車活用の推進	57	4.1%	18	5.1%	10	2.9%	14	4.1%	15	4.1%
盗難防止対策の促進	113	8.0%	27	7.6%	35	10.3%	24	7.1%	27	7.4%

問16 その他、自転車活用の推進に関する取組について、あなたのご意見を記入して下さい。

< 問16 自転車活用の推進に関する意見集計 >

	ご意見
1	安心安全に走る事の出来る自転車専用帯の整備を希望する。
2	燃料(ガソリン)も高くなっているし近い距離等では自転車は経済的な乗り物だと思う。
3	椎葉を離れて生活する上、又進学する上でも自転車は必要となってきます。 私自身田舎で乗れず出てから苦労重ねて乗れた車、今でも頭に焼き付いております。 子供にも同じ思い心配してきました。都会で自由に乗れる自信を土地を出る前から乗れる機会を多く持たせるのもいいかと今となって思います。何もかも椎葉を出てからでは重荷になると思います。
4	都会と比較して地方である為に車がないと不便なのはある。 都会に行けば母親が子供を乗せた自転車は常に目にするが宮崎では何台かしか目に付かない。つまり田舎では生活が苦しいという印象が少なからずあるようであり、それを気にする人も多いと思うので、まずは子を持つ母親世代を中心に自転車活用の推進を計る必要があります そこから県民の意識も変わってくるものだと思う。一部の人のだけのスポーツ的娯楽的なものに力を入れるのもやり方としてはありなのかなとは思いますが自転車活用というより広い意味での普及活動を前提にするのであれば、まず子を持つ親の意識改革に力を入れるのが一番の近道なのだと思う。そしてそれを実現する為には保育施設やスーパー、その土地に密着した様々な施設等と協力し合って主婦層に訴えかけていくのがいいと考えます。
5	自転車がパンクしにくい道
6	専用道路がないと危ない。たまに連なってレーサーの人がいますが危ないです。
7	外国人観光客、外国人滞在者に対する自転車利用の推進(レンタル等)。 徒歩で買い物に行く在日外国人を多く見かけます。住みやすい街づくりの推進の為によいと思う。
8	歩行者と自転車を分ける。歩行をしていて前から自転車が来て慌てた時があった(視力が弱い為)
9	自転車は車道の右側を走るのか左側を走るのか分かっていない人が多く曲がり角でぶつかりそうになる事、またはぶつかっている人を良くみかけます。大人には指導する機会がないですが小、中、高と交通安全とルールを指導する機会を作るべきです。また自転車専用レーンは大型車などが追い越して行く時ににとても怖い思いを何度もした。少しでも接触すれば命がないと思う。 雨天時は追い越していく車から水たまりの水を跳ね上げられ泥水を浴びせられ頭からずぶ濡れになることも度々。なので私は歩道を走ります。自転車レーンは危険なので走りません。
10	主人が亡くなってから交通手段がなく仕方なく原付バイクで、自分の足で用を足しております。 もう少し町の人なのですが老人(75歳)の人にも良い方法で病院、教会、墓参り等考えて欲しい。 特に独居老人の場合は足がないとどこにも行けずつらい毎日ですからよろしく願います。
11	ながら運転はやめて欲しい。一度そういう目にあって怖かった。 その際謝ってくれましたがもう少し厳しくして貰いたい。
12	スピード制限の取り締まり。
13	県外においては駅にある駐輪所には整備員がいて自転車を並べて次の人が通りやすく止めやすくしています。違法駐輪の防止もしているようです。又、自転車が通れる場所も整備されガタンガタンと段差のある場所が少なく安全にスムーズに走れるようになっています。他県の状況の視察も必要かと思えます。
14	交通量の多い道路の近くに住んでいる為、高校生や外国の方の右側通行とかをよく目にします。 自転車の安全な利用を呼びかけて欲しいです。トライアスロンなどの競技が出来ると楽しいと思います。
15	シェアサイクルが一番いいと思うので宮崎県も出来たらいいと思う。 サイクリングロードをもっと多く作って健康づくりを推進したらいいと思います。
16	高齢者の安全運転教育。高校生等のマナー教育(スマートフォン)。 小、中、高生への一貫安全運転教育。
17	自転車の安全利用の促進の拡大
18	私は自転車にのれません。

< 問16 自転車活用の推進に関する意見集計 >

	ご意見
19	自転車で狭い車道を走っていると怖い思いをすることがあります。
20	駐輪所に持ち主不明が盗難車等を撤去通告期日過ぎに撤去されますが又1~2週間後には不明などの自転車があります。なにかイタチごっこみたいで情けないです。
21	以前は自転車に乗ってあちこちすることもあったが今は全く使用してない。近くに行くときはなるべく歩くようにしているし遠くなると自動車になっている。自転車に乗ることは健康上良いと思うが車の多い道路では安全に乗れることを第一にしてほしいと思う。
22	一番に心配になるのは盗難です。昔盗難にあったことがあります。盗む人が無くなるといのですが...自転車の鍵、チェーンだけでは心配です。
23	観光振興促進。学校で交通安全推進。
24	都市部や市街地等では自転車利用を推進出来ても私たちが住む山間地ではほとんど利用されていない。
25	携帯、スマホのながら運転を取り締まる事。
26	昨年主人が亡くなってからはバスかタクシーを利用後は子供に頼んで行ってもらう事があります。それ以外は歩くのみです。不便を感じております。年は取っていくのにいつまでこんな状態で行くのかと思うと何となく淋しいより哀れに思う今日この頃です。
27	小、中、高(学校)とすべての子供、高齢者は特に自転車のマナーやルールを学べき。自分の子供にも自転車に乗る時のマナールールを教えているがやはりそれだけでは不安もある。
28	駅等の駐輪場の使用マナーの教育(高校生等)
29	高千穂では町案内所で観光するのに自転車活用しています。年1回サイクリング大会を町ではやってます(三田井~岩戸間)
30	自転車に乗る人が後ろ指さされないような教育、すべての自転車に乗る人への交通ルール等の徹底が必要だと思います(歩道を高速で走らない、逆走、右側通行をしないなど)
31	装脱着容易な雨具の開発
32	五ヶ瀬町に住んでいます。西臼杵郡はなかなか坂道が多く自転車歩行に適さない立地条件だと思います。中学生の自転車通学がやっただと思います。それも一部の子供だけだと思います。
33	都城市には自転車公園があり子供たちには自転車のルール、交通指導をしてほしい。老いたものも若い者も楽しい自転車を。
34	歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の整備が必要とされます。すべて自転車の通行区分が必要と思います。
35	街灯のの整備。通学に自転車を用いる高校生n指導。自転車の安全利用の促進...夜間でも明るく安全で快適な自転車道を整備し企業に、通勤に自転車を推進するよう依頼。オランダのようにメディアにアピール。自転車が当たり前と感じられる空気感環境整備。
36	私は自転車活用がありませんけど子供たちが自転車に乗りますので「安全利用の促進とか学校での交通安全教育をせめて1年以内に1回位でもやってほしいです。
37	小学校1年生の孫が補助車輪なしの自転車に乗り始めました。学校でも交通安全教育をお願いしたい。一緒にサイクリングに行くのが夢です。
38	通勤中、自転車に乗る人が危険な運転をしていてとてもヒヤッとする。免許もなく交通ルールを学ぶ機会が無いためとても危険。特に田舎は道路が狭く自転車と自動車と歩行者が共有できる環境が全く整っていない。今のまま利用だけ推進するのは絶対止めて欲しい。又、自転車のように購入、廃棄が厳しくないため気軽に購入してその辺に放置してある自転車が多くの粗大ゴミが増える。大学周辺のアパートの駐輪場などめちゃくちゃになっている。
39	自転車の活用を推進されるのはいいことだと思いますが今でも若い人のスマートフォンや音楽などを聞きながら乗っているのをみると残念な思いがします。何かいい手立てはないでしょうか。
40	スマートフォンを使いながら自転車の通行は危ないので必ず止める呼びかけを注意出来ると良いと思います。

< 問16 自転車活用の推進に関する意見集計 >

	ご意見
41	歩行者、自転車、自動車それぞれが安心出来る環境作りに取り組んで欲しい。 なぜなら自転車の車道義務化したが自転車の安全性が守られていない。
42	雨天の場合雨カッパの着用を徹底し傘を使用しないこと。 高齢者(女の人)の人は自転車の利用が多いのですがルールを案外知らないようです。
43	歩車分離、スクランブル、通常の交差点での自転車が見る信号機はどれかよく分からない人が多いと思う。はっきり指導すべきだと思います。 又道路に書いてある自転車の意味についても説明されたものを見ることがないし指導されたこともない。
44	歩道を通っている自転車をよく見かけます。ルール違反なのでしょうが自動車のドライバーとしてはそちらを走ってくれた方が安心できます。自転車は歩行者、自動車のドライバーどちらからも邪険にされているように感じます。自転車専用を主要道路だけでも整備していく必要があると思います。自転車は「車両」と認識していない利用者が多いのも問題かと思えます。
45	専用道路とまではいかなくとも、せめて歩道が確保された道路であるべきだと思います (歩く人と自転車の人両方を守るためにも) 学生さんの自転車通学マナーも学校まかせにせず行政でもっともっと取り組むべきだと思います。
46	結婚する前までは、ほぼ自転車利用をしていたが現町に嫁いではほとんど自転車を見かけないので利用しなかったのを覚えています。町内がもっと利用すれば近くのスーパー等を利用する位は自動車でなく自転車の方が助かる(健康面もガソリン代等も考え)
47	私は国道218号線に添う集落です。自転車を利用する人を時々見かけます。必ず1列で走行しています。ですが車道を通行しているので危険と思い車を運転する人は十分注意しているところです。自転車道があるともっとも思います。
48	道路の歩行者専用道では上り下りが多く車道は狭くて自転車専用ゾーンがなく普通に自転車を利用する事ありません。子供は楽しく大人は健康の為に自転車を多く動かす目的とするなら当地サイクリング大会等が安全で一番に人が大人から子供まで集まって楽しめるのではないのでしょうか。それか小、中学校校庭を利用して子供大人トラック何周サイクリングこれもいいかもしれないですね。 町営グラウンドもあります。最高のグラウンドです。自転車を30台くらい欲しいです。
49	車道を積極的に自転車が走るのは危険。もちろん歩道を走るのも危険なので「歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の整備」を進める事は自転車活用を推進する上で急務である。
50	現在88歳です。交通事故にあいました。私は自転車、相手は車、右折の車でした。 ルールを守っていましたが。相手のよそ見が原因、骨盤を折って10年間車いすの生活です。
51	自転車は海外からくる人たちにも向けた簡単に利用できるシェアサイクルをすすめてもいいと思う。自転車活用を推進するのであればサイクリングスポーツ大会を開催する。
52	整備されたせつかくの駐輪場なのに放置された自転車が多く止めるのに困る時が多いです。 歩車分離の交差点で自転車は車両なのか歩行者として渡るのがいつも考えています。 高齢化が進む中自転車を活用している方を見かけますが危ないなぁと思う場面があり... 大人の自転車にも後輪に補助車があったら危険性が減るのでは。
53	孫が自転車で通勤しています。道路に自転車専用路が出来たらいいなと思います。
54	自動車道と分離されていない所を通るには怖いので自転車に乗りやすいように整備していくことが必要。
55	車道の脇の自転車走行レーンは危険と思う。
56	若い頃は自転車通勤でしたが今は自動車運転です。自転車の運行が怖いですね。
57	学生の通学時のマナーが悪いので学校等での交通ルールを徹底して教育してほしい。

< 問16 自転車活用の推進に関する意見集計 >

	ご意見
58	スマホを聞きながらの人(特に学生)をよくみかけます。外の音がまったく聞こえてないと思うので本当の危ないです。又、運転している時ですが細いすじ道から出る時など自転車がスピードを目の前を通りすぎたりヒヤリとする事があります。小学校の低学年から自転車の乗り方を徹底して教えた方が子供の命を守る為にも大切だと思います。サイクリング等もいいと思いますが、まずは自転車の乗り方の教育だと思います。
59	高千穂は坂道が多いためか自転車を利用している人をあまり見かけません。 今後は通勤、通学、買い物等に電動自転車を活用する人が増えると良いと思います。
60	自転車は自動車のように排気ガスを出すこともなく騒音も出しません。又足腰の衰え防止にもなり自転車活用を推進していくことは大変結構なことだと思います。 人に対しては自動車よりは安全なのですが時折重大な事故が起きているのも事実ですので自転車運転のマナーを含めた安全教育の徹底も宜しくをお願いします。
61	坂道の上下が多く年齢を重ねると自転車は難しい。
62	小学生から自転車を正しく乗る訓練をさせる。自転車の駐車を整備すること。 自転車の駐車を整備すること。運転中のスマホを禁止すること。
63	車道と歩道区切の自転車道の歩道片側を自転車道を作って頂いて子供からお年寄りのコースを作って頂いて自転車保険に入ってもらって活用してもらおうようにしたらどうでしょうか。 私の孫も近頃事故の恐ろしさで乗ることをしなくなりました。道路の溝側の所はフタをしてもらって安心して通れると便利だと思います。
64	駐輪場の整備推進
65	国道221号線高崎中学校前より都城寄り、歩道無し、計画中ではありますが何年かかるのか。 早急に再検討して下さい。事故がおこってからでは遅いのではないのでしょうか。節にお願いします。
66	右側通行等のルール違反の取り締まりが甘く利用者も認識の乏しい方を見かける。
67	自転車を危険と感じる場面を多く見かけます。自転車は車道と一緒に並走する為、接触事故の危険をいつも感じます。歩道側をゆっくりと走らせる方が安全ではありませんか？ 小中高の学生さんとか高齢者に対しては特に危険を感じます。行政関係の皆さん…もっと知恵を出せるのではありませんか？携帯等を行いながら…自転車を…よく見かけます。 警察の方で取り締まり…違反切符を切り罰金を払わせると良いのでは。
68	ノーマイカーデーを増やす。エコカー減税のように自動車を買う人を優遇するのではなく自転車を買う人を優遇する施策。自動車税の値上げ。
69	私の地域は坂道が多いので自転車使用は好ましくない。 免許返納後に活用するつもりですが無灯火etc. マナーの悪さも目に付きます。 安心して自転車に乗れる街作りを道路をお願いします。
70	法の改正により自転車の通行帯が定められましたが実際の道路状況ではとても安全に走行出来るとは言い難い場所が多く歩行者自動車の運転者も含めて不安ではないかと思えます。 早急な整備を望みます。
71	歩行中に横をスピードを出して通り過ぎて行く行為が危険です。いつもヒヤッとさせられる事が多い。信号無視の自転車が多い。ルール・マナーの教育をお願いしたい。
72	自転車の危険性、自転車保険の必須性、自転車スマホの撲滅・罰金強化、自動車運転のレベルアップ、交通安全の改革。
73	私は日之影町に住んでいて山道が多く、山・坂なのでなかなか自転車は上り坂などでは苦痛になるので乗りたいと思った事はありますが運動ぐらいには良いのですが生活の移動などにはちょっと無理なので乗っていません。自転車は空気も汚さないし運動にもなるし経済的だしとても良い交通手段だとは思っています。観光で市内、町を回る時などはとても活用出来ると思います。
74	自転車を持っていません。遠方の時は自動車で送迎です。車道から見ると車道の自転車は怖いのです。

< 問16 自転車活用の推進に関する意見集計 >

	ご意見
75	買い物など自動車で行かなければ不便なので自転車は利用していません。自転車を手軽に行ける環境があれば自転車を活用すると思います。駐輪場や道路の整備も必要だと思います。
76	宮崎県を盛り上げる為に自転車のイベントを考えてみては。健康とつなげて自転車利用を増やすとか。近所でチャリ、徒歩の大人を見かけるだけで目立つというか…それだけ少ないです。
77	職場と居住に由来する。
78	自転車利用で安全であると皆が思えるようにする。
79	自転車がいきなり飛び出してきたり信号無視などがなくなると車を運転する側も安全に運転出来ると思う。そのために(呼びかけなど)自動車と同じように扱って欲しい。
80	天気の良い日は自転車を利用して通勤しています。もっと利用する方が増えるには自転車購入の割引や何かポイントなどの得点があるかといいと思います。
81	歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の整備と駐車場の整備推進が必要。
82	現在、居住している地域では過疎化の為、交通機関が手段として利用出来ず、又、通勤の為の移動手段として自動車を使わなくてはいけない。近所は徒歩か自動車の活用せざるを得ない現状である。
83	学校における交通安全教育の推進について…ながら運転の禁止等(特に高校生のスマホ)。宮崎市内で舗道をスピード出して走る自転車が怖いと宮崎市内に住む娘が言っていました。狭い道から車で大通りに出ようとすると良く自転車とぶつかりそうになるそうです。
84	道路の整備を行うべき。歩道と車道の段差など快適に走れない。道路の整備を担当する人は自転車に実際に走ったことがないのではないかと。ひどい。
85	お互いに道路で横を通る時には思いやりの気持ちを持ってやると良いと思います。自転車の人も規則を守り安全な運転に心がけると事故を起こさないといいと思います。
86	自転車は環境に優しい乗り物ですので活用を推進していかれる事は賛意を表します。但し最近では自転車による人身事故も多発していると聞いております。実際私の周りでも事故にあった人が何人かいます。是非安全運転の教育と指導を徹底して頂きたいと思うところです。それと共に自転車1台につき必ず事故保険(強制)をつけるよう法整備をしっかりと行って欲しいと思っております。現在は事故にあった人達が泣き寝入りするケースが多いと聞いております。どうぞ宜しくお願いいたします。
87	85歳の母の所へ届いていました。無作為に抽出となっていますが80歳以上は抽出しないような設定にして欲しいです(自転車に乗ろうと思っても乗れないので)一人暮らしです詐欺とかも多い世の中ですので何かだまされるのでは?と思ったようでした。
88	私の町では若い人が少なく今学校等もスクールバスで送迎ですので自転車はあまり見かけなくなりました。
89	宮崎市内は車に優しい道です(と思います)自転車にはでこぼこが多く思います。個人の家の駐車場は入れやすい。
90	車道、歩行車道に段差のある道路をスマホ片手に自転車を乗ってくる人とすれ違う時とても危険に感じます(前を見ていない)まして、坂道を片手運転しています。大人も(若い人)、学生さん、事故になる前にどうにかならないかと…。
91	自転車のマナーが悪すぎる。特に若年層(学生含む)イヤホンは禁止にして自動車同様に罰則をもうけて欲しい。
92	自転車道の整備。高齢化が進み免許証返納したら自転車にしようと思っても今の歩道では怖くて乗れない。あまりの段差がありすぎて…。
93	道路の段差の大きい所の整備を一番にお願いします。
94	自転車屋さんが少なくなり近くですぐ修理点検をして下さる方がいないのが困ります。車で運んでみてもらわないといけないうのが困ります。

< 問16 自転車活用の推進に関する意見集計 >

ご意見	
95	自転車のマナー
96	私たちには無理かと思いますが子供達には自転車を利用してもらいたいですね。
97	その為にもルールをしっかり覚えさせてもらえると良いですね。
98	ロードバイクが車道(国道10号線、片側一車線など)を走行していると車での追い越しが非常に怖いです。路肩を拡大して欲しい。
99	若者の自転車運転のマナーの改善や教育を行ってほしい。スピードを出したまま交差点進入等、ヒヤリとすることが多く感じる。
100	自転車も車道を走るようになり車の運転が怖いです。交通ルールを守らない人が多い。赤信号でも我が物顔で走る人、飛び出し。マナーを守る事が大事。
101	自転車が安全に走れるように道路をもう少し整備して下さい。信号やカーブミラーも増やしてもらえると助かります。
102	自転車活用の推進に特に関心はありませんが自動車のドライバーの立場から言わせてもらうと特に夜間の自転車走行は見えにくく心配なので自転車空間がしっかりあれば少しは安心出来ると思います。
103	歩道を自転車がスピードを出して走っているのももう少し自転車に乗る人の教育が必要と思います。
104	私は自動車駐車取り締まりをしてほしい。86歳です。週に3日病院に通院しています。お願いします。
105	学生時代に自転車活用していた時と自動車を運転しながらの自転車の乗り方の見方が変わりました。並列・無灯火・飛び出し怖いなと思います。今、歩車分離となっている交差点が多いようです。
106	自転車が走ることが出来る道幅が狭い。宮崎は道路が狭い。移動距離が遠いからどうしても車に頼ってしまう。自転車の推進よりもバス・電車を充実させて自家用車の利用を減らすことを先にして欲しい。車が減ればもう少しは安心して自転車に乗れそう。
107	高齢で自転車に乗れないので良くわかりません。
108	自転車通行空間の明確と整備。自転車利用者のルール厳守啓発。
109	国富町の法ヶ岳に行く県道は高校生とか八代中の通学路になっている。その子達は車道を通ると危ないので歩道を自転車が通っている。車道は自転車の走る幅が狭いので自転車が通るのは危ないと思う。自動車のスピードは10年前ぐらいから早くなっているのだから自転車が通るのは危ない。
110	市内までの距離があまりにも遠い為、お年寄りはもちろん若者でも自転車を使って移動しようという考えにはならない。市街地に住んでいて近くにスーパー等がある環境でないとならば老若男女問わず自転車を使う機会は少なくなると思う。田舎は街灯もなく自転車以外での乗り物の夜間運転は非常に危険。
111	駐輪に関する自転車に乗る側のマナーの悪さも見られます。他県では有料駐輪場もあります(宮崎では利用する人がいないでしょうね) 自転車に乗る時のルールを書いたパンフレットもあると良いですね。まず普及もですが道路の整備確保だと思います。あの道を自転車で走るとデコボコすぎて転倒の可能性大です。道路を掘り起こすお金があるなら自転車道の整備をお願いします。
112	私は子供の通学見守りに自転車を利用しています。車で通勤しますが途中駐車し折りたたみ自転車を積みおろしながら行きます。日之影町は坂が多いので通常の自転車利用は厳しい面があります。電動アシスト車は価格が問題ですが自動車運転免許返納の一助として低価格代や補助、安全な三輪車の開発により生活の利用とエコな観光へつながる大きな可能性があると思います。

<問16 自転車活用の推進に関する意見集計>

	ご意見
112	現行道路交通法では自動車と同等の扱いの自転車は危険すぎると思います。道路交通法の根本的な改正も含め安全な自転車通学。通勤が出来なお且つ楽しめる自転車の活用が出来る北欧で整備されている自転車専用道路が望まれます。現状の日本の道路(交通対策)に比較すると理想だと思えますが少しでも諸々の課題が改善されて自転車の活用が増加することは健康な身体作りの面からもすばらしい事だと思います。宜しくお願いします。

自転車活用推進計画の策定に関するアンケートの結果(学生)

1 概要

実施主体

宮崎県道路保全課

目的

宮崎県における高校生の自転車利用の現状やニーズを把握し、自転車活用推進計画検討の基礎資料とすることを目的として実施。

調査対象・方法・回収結果

対象 : 宮崎県立大宮高校2年生の男女

方法 : 配布回収方式(学校の協力を得て、調査票を配布)

配布数 : 410

回答数 : 383(回収率:93.4%)

調査日

発 出 : 平成30年10月 5日(金)

回収期限 : 平成30年10月29日(月)

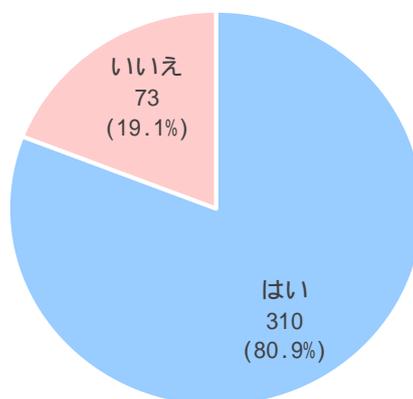
2 調査結果

《あなたの自転車利用状況について、教えてください》

問1-1 あなたは自転車通学ですか？

はい

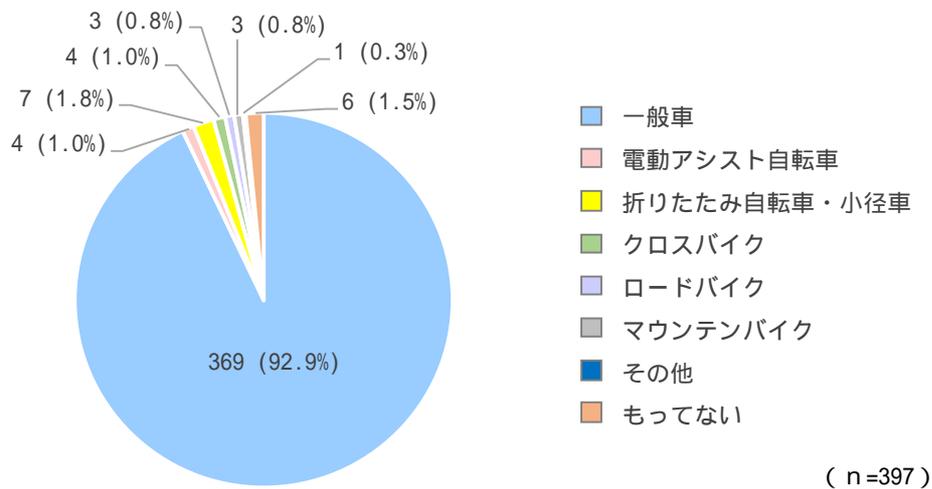
いいえ



(n=383)

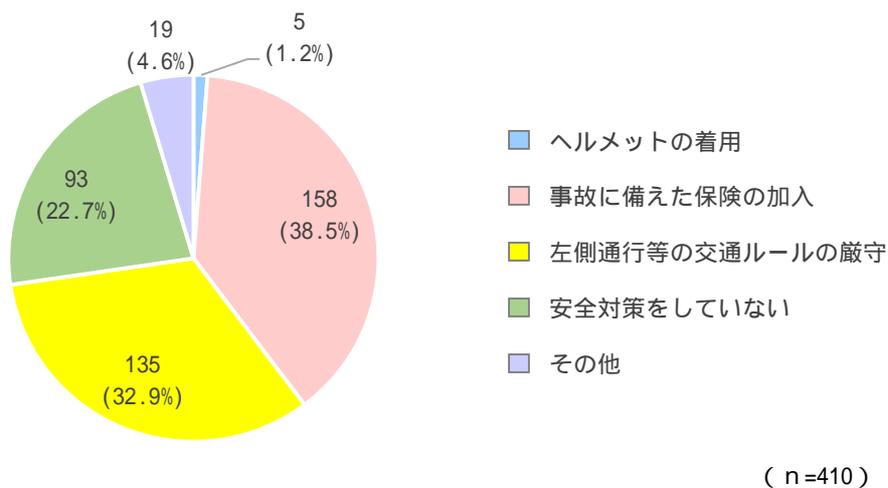
問1 - 2 あなたはどのような自転車をお持ちですか。(当てはまるもの全て)

- 一般車(ママチャリなど) 電動アシスト自転車 折りたたみ自転車・小径車
- クロスバイク(スポーツタイプ) ロードバイク(高速走行が可能な競技用に近い自転車)
- マウンテンバイク その他 もっていない



問1 - 3 あなたが自転車を利用する時に行っている安全対策について教えてください。

- ヘルメットの着用 事故に備えた保険の加入 左側通行等の交通ルールの遵守
- 安全対策をしていない その他

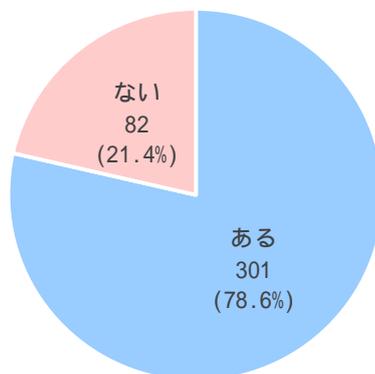


《あなたの自転車利用時の危険な経験について、教えてください》

問2 - 1 あなたは自転車利用時に交通事故もしくはヒヤリとした経験はありますか？

ある

ない



(n=383)

を選択した方は、問2 - 2へお進みください。

問2 - 1 - 1 危険な経験をした時の相手は誰ですか。

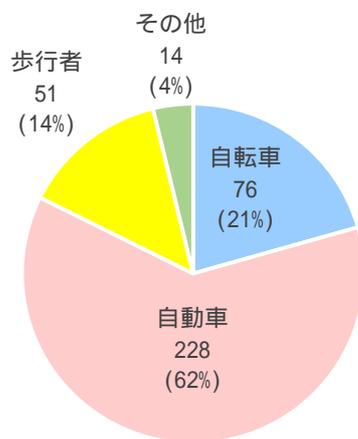
問2 - 1で を選択した方は回答ください。

自転車

自動車

歩行者

その他

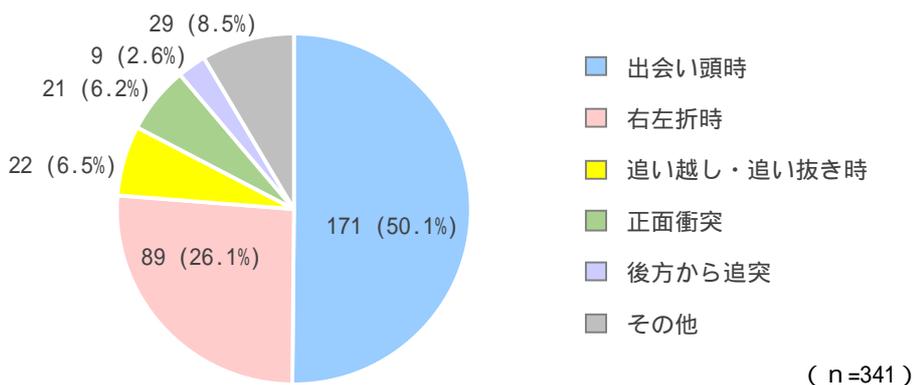


(n=369)

問2 - 1 - 2 危険な経験をした時の状況を教えてください。

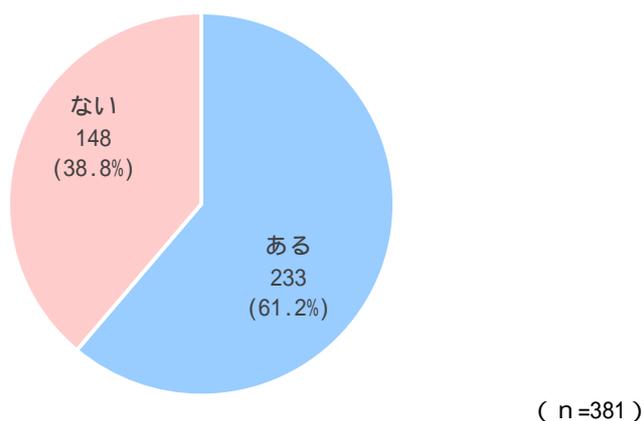
問2 - 1で を選択した方は回答ください。

出会い頭時 右左折時 追い越し・追い抜き時 正面衝突
後方から追突 その他



問2 - 2 あなたは通学路等で自転車通行空間（ブルーライン等で明示した箇所）を自転車で通行したことがありますか？

ある ない



を選択した方は、問2 - 3へお進みください。

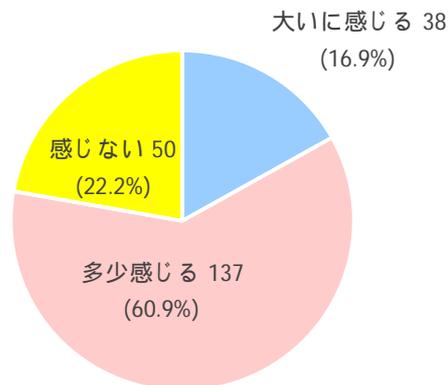
問 2 - 2 - 1 自転車通行区間が明示されたことで、自転車通行の安全面での改善があると感じますか。

問 2 - 2 で を選択した方は回答ください。

大いに感じる

多少感じる

感じない



(n=225)

問 2 - 3 あなたは自転車の交通事故を減らすために、どのような対策が有効と感じますか。

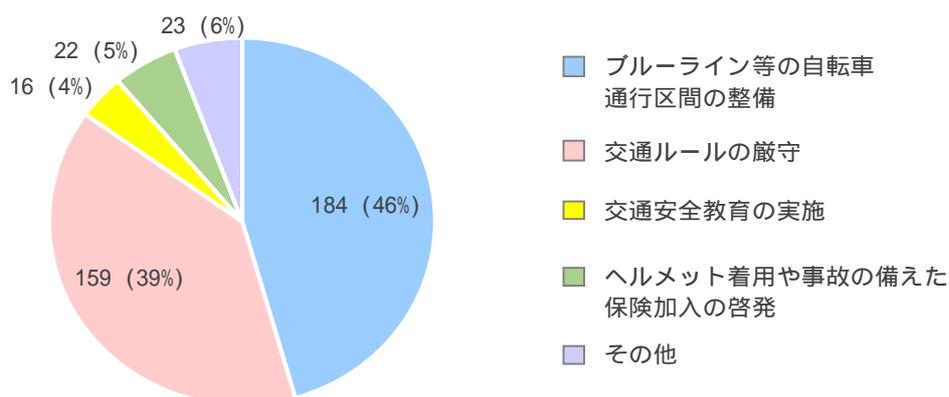
ブルーライン等の自転車通行区間の整備

交通ルールの遵守

交通安全教育の実施

ヘルメット着用や事故に備えた保険加入の啓発

その他



(n=404)

問3 - 1 歩道と車道の区別があるところは車道を通行することが原則である。

×

問3 - 2 車道を通行するときは原則、左側を通行しなければならない。

×

問3 - 3 自転車通行可の標識(図 - 1)がある歩道では自転車は歩道を通行しなければならない。



×

図 - 1

問3 - 4 自転車通行可の標識(図 - 2)がある歩道を通行する際は、歩行者に気をつけながらどこを通行してもよい。



×

図 - 2

問3 - 5 自転車は原則車道を走らなければならないが、13歳未満の子どもと70歳以上の高齢者は歩道を通行してもよい。

×

問3 - 6 歩道は歩行者がいなければ自分が安全と思う速度まで出してよい。

×

問3 - 7 信号のある交差点を自転車で右折使用とする場合、図 - 3のように進行しなければならない。

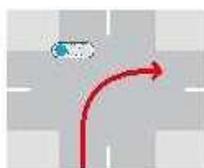


図 - 3

×

問3 - 8 横断歩道を通行するとき歩行者の通行を妨げる可能性がある場合は自転車に乗ったまま
 問3 - 8 横断歩道を通行するとき歩行者の通行を妨げる可能性がある場合は自転車に乗ったまま通行してはいけない。

×

問3 - 9 止まれの標識(図 - 4)のある交差点は、クルマは止まらなければならない、自転車はスピードを落として注意(徐行)して通行しなければならない。



×

問3 - 10 酒気を帯びて自転車を運転してはいけない。

×

歩道と車道の区別があるところは車道を通行することが原則である

歩道を通行するときは原則、左側を通行しなければならない

自転車通行可の標識  がある歩道では自転車は歩道を通行しなければならない

自転車通行可の標識  がある歩道を通行する際は、歩行者に気を付けてながらどこを通過してもよい

自転車は原則車道を走らなければならないが、13歳未満の子どもと70歳以上の高齢者は歩道を通行してもよい

歩道は歩行者がいなければ自分が安全と思う速度まで出してよい

信号のある交差点を自転車で右折使用とする場合、 図のように進行しなければならない

横断歩道を通行するとき歩行者の通行を妨げる可能性がある場合は自転車に乗ったまま通行してはいけない

止まれの標識  がある交差点は、クルマは止まらなければならない、自転車はスピードを落として注意(徐行)して通過しなければならない

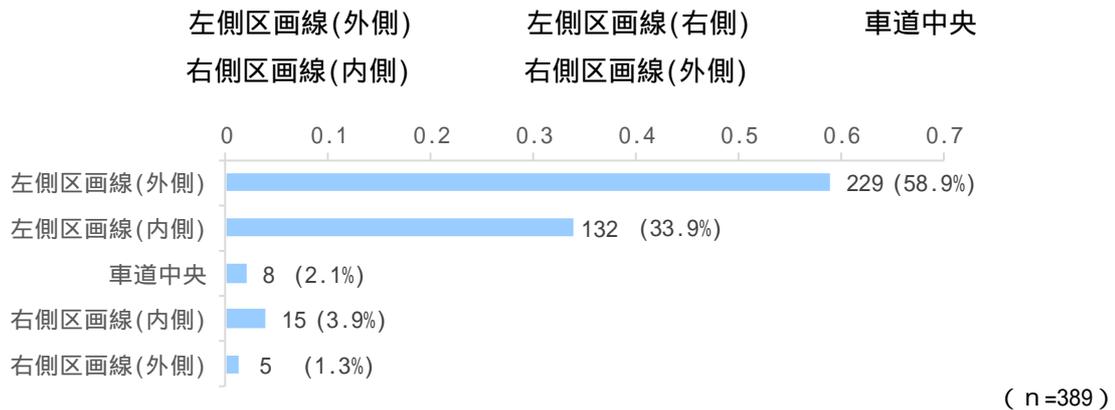
酒気を帯びて自転車を運転してはいけない



[交通ルールテストの答え]

× × × × ×

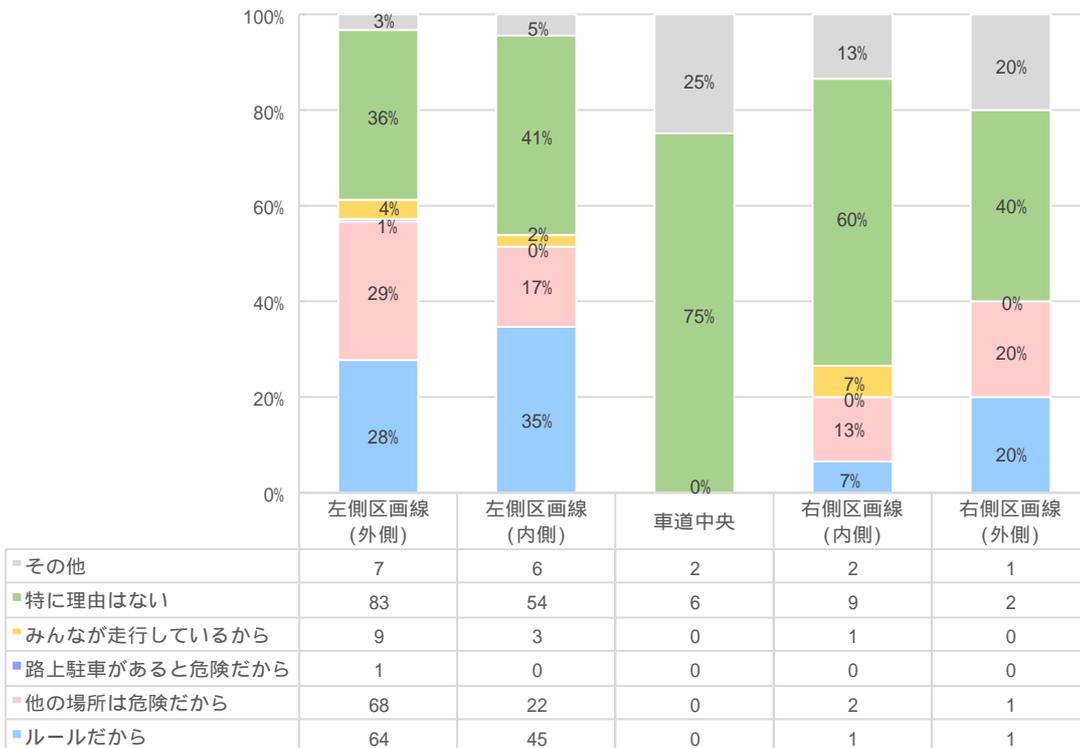
問4 - 1 - 1 あなたは普段どこを走りますか？（パターン）



問4 - 1 - 2 その場所を走行する理由を教えてください。

ルールだから 他の場所は危険だから 路上駐車があると危険だから

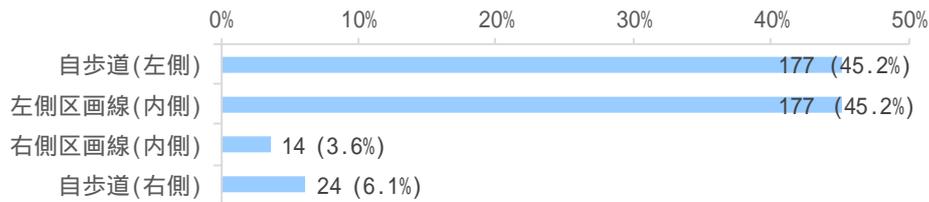
みんなが走行しているから 特に理由はない その他



問4 - 2 - 1 あなたは普段どこを走りますか？（パターン）



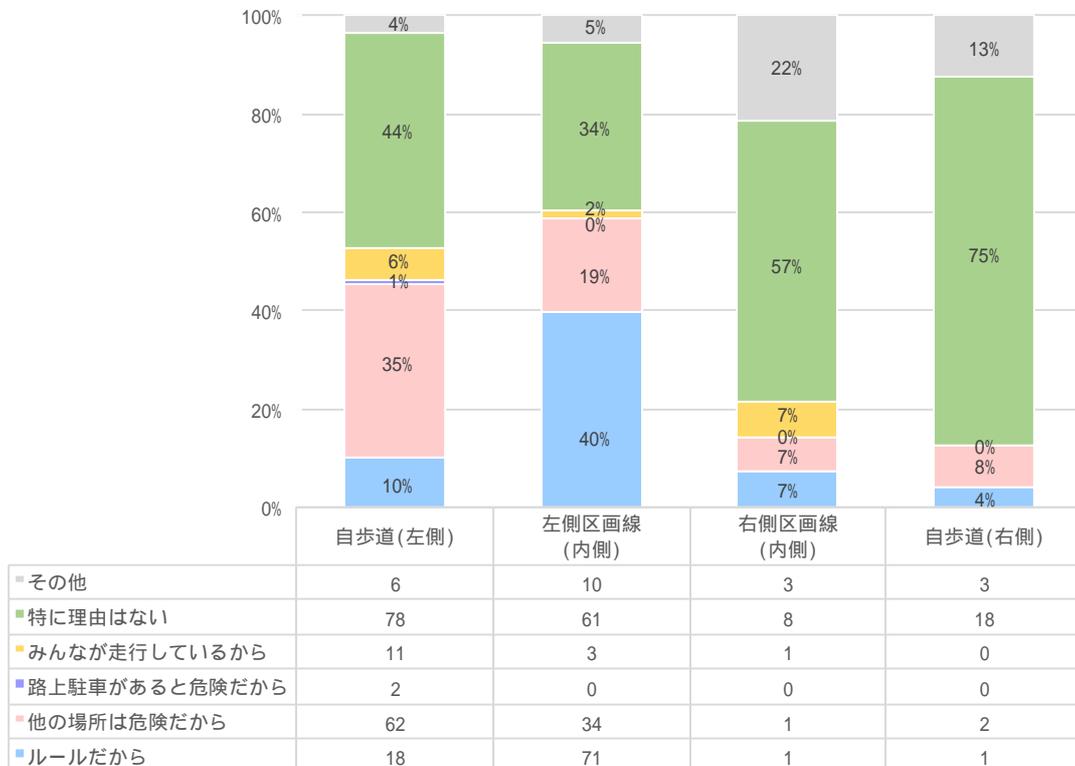
自歩道(左側) 左側区画線(内側) 右側区画線(内側) 自歩道(右側)



(n=392)

問4 - 2 - 2 その場所を走行する理由を教えてください。

ルールだから 他の場所は危険だから 路上駐車があると危険だから
 みんなが走行しているから 特に理由はない その他



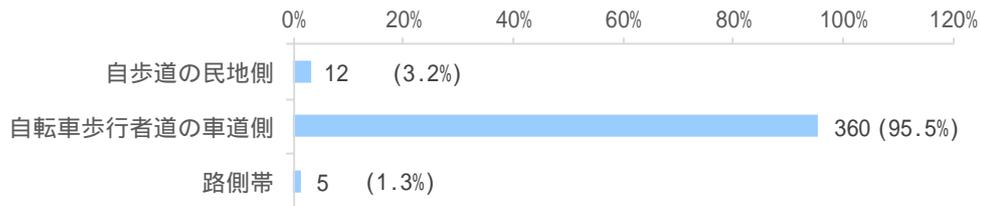
問4 - 3 - 1 あなたは普段どこを走りますか？（パターン）



自歩道の民地側

自転車歩行者道の車道側

路側帯



(n=377)

問4 - 3 - 2 その場所を走行する理由を教えてください。

ルールだから

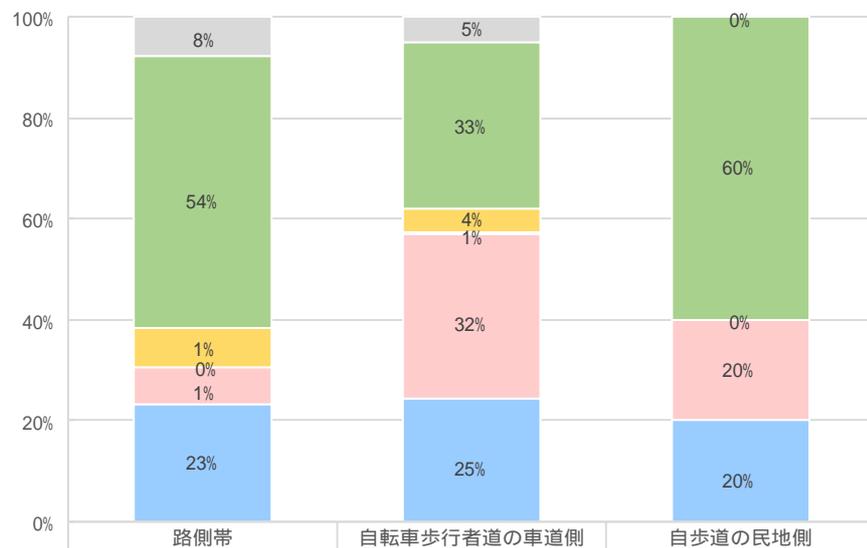
他の場所は危険だから

路上駐車があると危険だから

みんなが走行しているから

特に理由はない

その他



	路側帯	自転車歩行者道の車道側	自歩道の民地側
■ その他	1	18	0
■ 特に理由はない	7	120	3
■ みんなが走行しているから	1	16	0
■ 路上駐車があると危険だから	0	2	0
■ 他の場所は危険だから	1	117	1
■ ルールだから	3	89	1