

山都町  
自転車ネットワーク計画

令和 2 年 1 月

山 都 町



# 目 次

第1章	はじめに .....	1
(1)	自転車を取り巻く社会情勢 .....	1
(2)	山都町の現状と課題 .....	2
①	自転車の利用状況 .....	2
②	自転車に関係する事故等の状況 .....	3
③	自転車イベント等の取り組み状況 .....	5
④	観光振興計画の考え方 .....	6
⑤	山都町グランドデザインの考え方 .....	7
第2章	基本方針等 .....	8
(1)	計画の対象等 .....	8
(2)	計画期間 .....	8
(3)	基本方針 .....	8
(4)	実施する施策 .....	9
(5)	段階的な計画策定 .....	9
第3章	自転車ネットワーク計画 .....	10
(1)	自転車ネットワーク計画に基づく空間整備 .....	10
①	自転車ネットワーク路線の選定 .....	10
②	整備形態の選定 .....	10
③	整備形態図 .....	18
④	局所的な改良の検討 .....	19
第4章	自転車の通行ルール .....	21
(1)	自転車の通行方法 .....	21
①	車道通行の原則 .....	21
②	道路構造の違いによる通行方法（単路部） .....	22
③	例外的に歩道を通行する場合 .....	27
(2)	自転車通行ルールの周知の方法 .....	30
①	過労運転・麻薬等運転・共同危険行為の禁止 .....	31
②	安全運転の義務 .....	32
③	追越しの方法 .....	32
第5章	計画の推進方法、評価、見直し .....	34

## 第1章 はじめに

### (1) 自転車を取り巻く社会情勢

自転車は、通勤・通学、買い物などにおいて多く利用され、日常生活における身近な交通手段としての重要な役割を担っています。また、健康志向や環境保全への意識の高まりから、都市部の幹線道路においてもスポーツバイクでの通勤が見かけられます。さらに、サイクリングを通じた余暇の充実やサイクルツーリズムの推進による地域振興策としてもその活用が期待されているほか、近年、頻発する災害時における移動手段としても、その活用が期待されています。

このように自転車は、様々な形で利用され、また、今後もその活用が期待されているところですが、昭和40年代に歩行者の通行を妨げない速度と方法で通行することとした上で、自転車の歩道通行を可能とする交通規制が導入されたことから、自転車の走行位置は、歩道なのか車道なのかが曖昧なまま今日まで道路整備が進んできました。自転車が安全に通行できる道路整備は未だ途上であり、過去10年間のデータでは、全交通事故件数や自動車対自転車の事故件数が減少しているにも関わらず、歩行者と自転車の事故件数はほぼ横ばいの状況にあり、自転車の交通安全対策が依然として課題となっています。さらに、自転車事故の死傷者数の中では、通勤通学時の事故件数が多くを占め、自転車乗用中の交通事故で死傷した人の約2/3に法令違反があったことが分かっており、法令遵守に関する意識の向上も自転車施策における課題となっています。

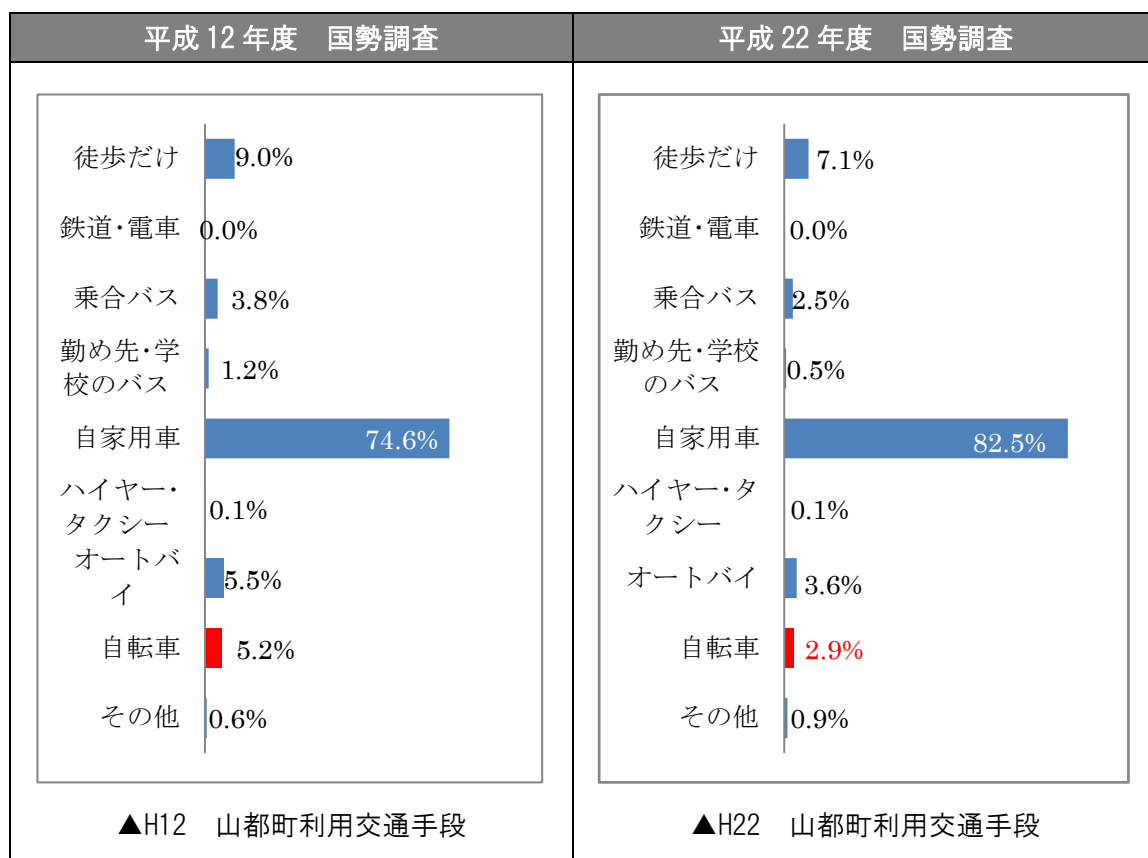
このような背景を踏まえ、平成24年11月には、国土交通省道路局と警察省交通局の共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が公表され、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」の方針のもと、交通状況に応じて歩行者、自転車、自動車が適切に分離された空間整備の考え方が示されました。さらに、交通の安全を確保しつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする「自転車活用推進法」が平成29年5月1日施行され、平成30年6月に、同法第9条に基づく「自転車活用推進計画」が閣議決定されました。同計画においては、自転車の利用が国民一人一人の\*QOLの向上につながることを重要とされる中で、自転車が安全で快適に通行できる空間の整備や安全の確保に対し、長期的な視野に立った着実な取り組みを前提とした様々な施策や措置が示されています。

\*QOL (Quality Of Life)・・・生活の質

## （２）山都町の現状と課題

### ① 自転車の利用状況

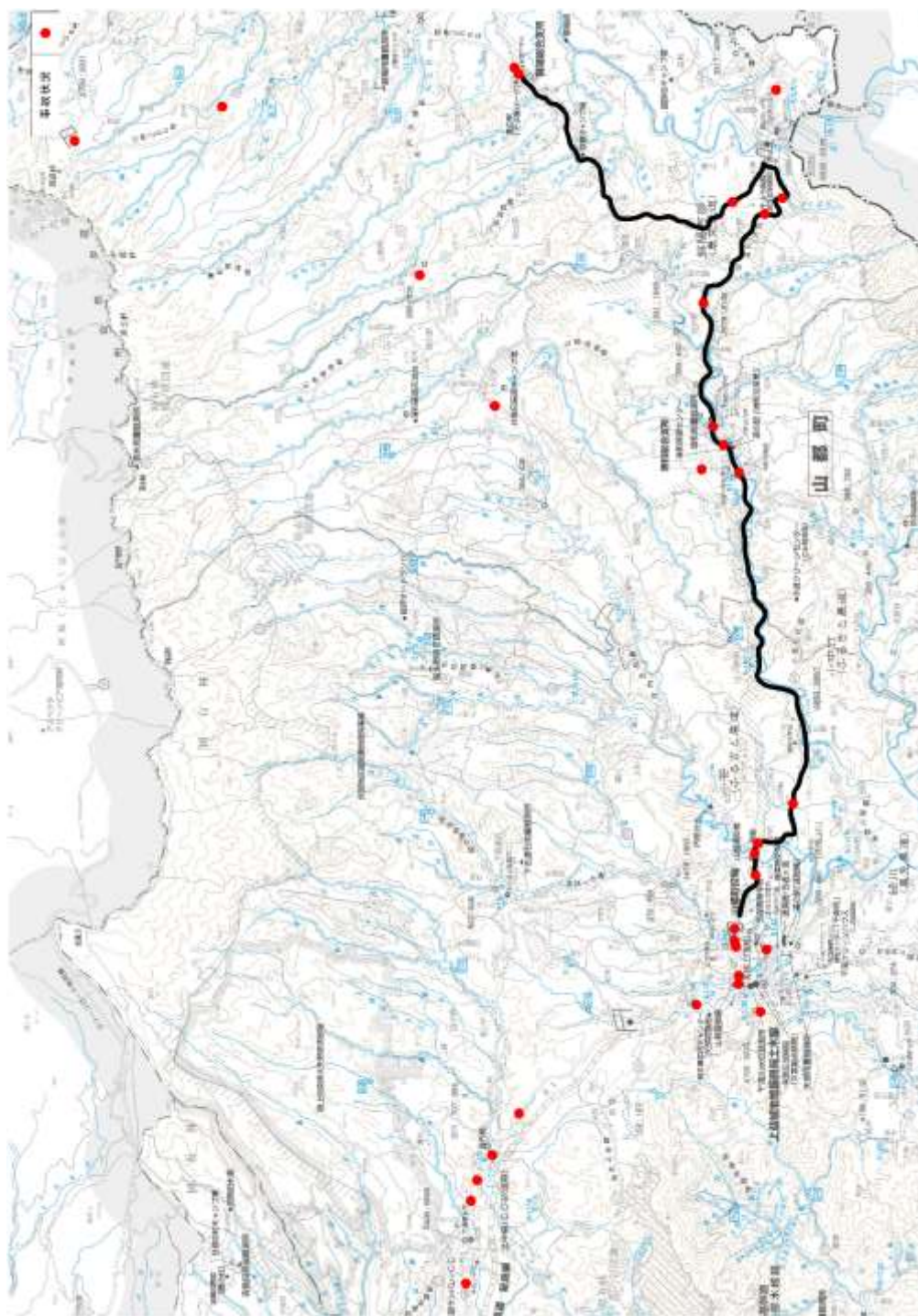
平成１２年、平成２２年の国勢調査において、１５歳以上を対象とした従業地又は通学地までの利用交通手段に関する調査結果では、自家用車・徒歩・オートバイに次ぐ交通手段として重要な役割を担っています。高齢化する中で山都町住民の自転車の利用者は減少する一方、休日には町外からの山都町内での自転車利用者は増加しています。



▲表 1.1 移動における利用交通手段（国勢調査）

## ② 自転車に関する事故等の状況

山都町において、自転車に関する交通事故は、2017年・2018年の2年間でわずか1件です。今後は、町外からの自転車利用者がさらに増加することが見込まれるため、サイクリングルートにおいて交通事故が発生しないように、安全性を向上させるためのハード・ソフト対策を講じていく必要があると考えられます。



▲図 1.1 山都町における事故発生箇所

2017年								
	発生日	発生時間	発生場所		路線	事故類型	道路形状	備考
1	1月28日	8:50	馬見原781番地南東方約100m	先	218	正面衝突	カーブ	死亡
2	1月28日	13:50	入佐81番地1	先	218	追突	単路	
3	3月6日	16:25	大平152番地	先	218	単独一工作物	交差点	
4	3月27日	17:20	柳887番地東方約400m	先	325	車両相互一その他	単路	
5	3月27日	18:20	今463番地8	先	265	右折直進	単路	
6	4月9日	16:25	今450番地1	先	265	正面衝突	カーブ	
7	6月5日	15:10	下馬尾423番地5	先	218	追突	交差点	
8	8月12日	16:00	金内九電柱791ハ483	先	445	車両相互一その他	カーブ	
9	8月22日	16:45	長谷九電柱680へ331	先	265	正面衝突	カーブ	
10	8月26日	21:35	米生3番地1	先	218	追突	交差点	
11	8月29日	11:00	金内355番地	先	445	右折直進	交差点	
12	9月9日	14:20	浜町99番地7	先	町道	追突	交差点	
13	9月14日	11:05	金内96番地	先	445	追突	単路	
14	9月22日	15:40	上寺783番地1	先	445	追突	単路	
15	9月24日	10:50	井無田1352番地2	先	河内・矢部線	正面衝突	カーブ	
16	10月8日	9:35	金内122番地5	先	445	正面衝突	単路	
17	11月4日	8:40	上差尾892番地南西方約80m	先	町道	車両単独一その他	単路	
18	11月22日	15:00	下馬尾423番地5	先	218	追突	交差点	
19	12月2日	7:25	北中島2240番地西方約100m	先	445	正面衝突	カーブ	

▲山都町における事故発生箇所（2017年） 一覧表 1-1（山都署）

2018年								
	発生日	発生時間	発生場所		路線	事故類型	道路形状	備考
1	1月18日	8:00	大平91番地北西方約550m	先	町道	単独一工作物	カーブ	
2	2月12日	17:40	滝上429番地北西方約100m	先	218	車両相互－その他	カーブ	
3	3月2日	10:30	大平329番地1	先	218	車両相互－その他	交差点	
4	5月16日	8:00	野尻1025番地北北西方約150m	先	218	追突	交差点	
5	6月14日	21:10	城平1013番地1	先	218	追突	交差点	
6	7月22日	12:10	野尻1028番地1	先	218	左折時	単路	
7	8月4日	18:15	柳井原323番地南東側	先	218	正面衝突	単路	
8	9月4日	14:34	長田393番地	先	218	追突	交差点	
9	9月24日	15:40	白石48番地2北方約200m	先	218	追突	単路	
10	10月7日	8:15	男成49番地2	先	218	出会い頭	交差点	自転車
11	10月8日	8:00	滝上57番地	先	265	右折直進	単路	死亡
12	11月21日	2:55	畑1026番地1	先	218	正面衝突	カーブ	
13	12月29日	11:00	城平1050番地1	先	218	追突	交差点付近	

▲山都町における事故発生箇所（2018年） 一覧表 1-2（山都署）



### ③ 自転車イベント等の取り組み状況

山都町においては、九州中央自動車道の開通とともに、町外からの観光客等の増加が見込まれます。特に、阿蘇地域との関係性も深いことや国指定重要文化財通潤橋があり、国道 218 号や国道 265 号がこれらを結びつけております。途中、幣立神社や清和文楽館は若者や観光客に人気があり、自転車ネットワークを形成することで、さらなる賑わいをもたらすことが想定できます。そこで、JAPAN ECO TRACK が定めるルートに阿蘇や山都町の魅力を自転車を活用し満喫できるように「阿蘇南外輪山満喫ルート」が指定されています。



図 1.1 (地域での取り組み事例)  
JAPAN ECO TRACK「阿蘇南外輪山満喫ルート」



#### ④ 観光振興計画の考え方

山都町においては、平成22年3月に観光振興計画を策定し、古くから当地域で受け継がれてきた歴史遺産、地理的特性や豊かな農産物といった観光資源を活用した様々な施策に山都町観光協会や役場、各事業者・団体及び町民などが協調し、町民総参加で重点的かつ長期的に取り組んでいます。このような中、自然や農村景観を活かした魅力ある観光地の形成を通じた経済発展によって豊かな町民生活を実現するため、「山都町観光協会」が中心となり、関係機関と連携し、地域が誇りと愛着を持つことを目指しています。また、ジャパン・エコ・トラック阿蘇実行委員会に山都町・山都町観光協会も参加し、自転車などによる移動手段で、各地の豊かで多様な自然を体験し、地域の歴史や文化、人々との交流を楽しむ新しい旅のスタイルにも取り組んでいます。すでに阿蘇南外輪山満喫ルートに山都町の区間も含まれており、そのための安全な走行環境の整備やサイクリストの受入環境の充実など、ハード・ソフト両面からサイクリング環境の向上を図ることとしています。

##### 【基本目標】

「春夏秋冬フルコースのおもてなし」

##### 【計画の具体的内容（抜粋）】

- 案内板・標識（サイン）の設置を充実させる
- 既存の物産館の機能充実を図るとともに、新たな物産館建設に向けての調査研究を行い建設に着手する。
- 登山・遊歩道・観光ルートの整備を行う
- 通潤橋周辺の再開発を行う
- 文化と歴史的遺産を活用した観光資源の整備を行う
- 類なき自然環境の豊かさを最大限に活かす
- 観光ルート（歴史、文化、里山、紅葉などを活用）の開発を行う
- 広域ルート（南阿蘇、高千穂、五ヶ瀬、椎葉など）の開発・連携強化を行う
- HPの有効活用を図るとともに、地域ポータルサイトとしての地元企業のサポートを図る
- 観光情報発信を強化する
- イベント企画を行うとともにイベント情報の発信を行う

表 1.2 山都町観光計画抜粋

以上から、山都町において、今後、自転車利用における安全性と快適性を確保するとともに、観光を促す交通手段としてもその活用を進めていくためには、以下の課題への対応が必要と考えられます。

- 全ての道路利用者への交通法規の更なる普及啓発による安全意識の醸成
- 事故危険箇所等における路面標示等による注意喚起対策の充実
- 観光地を結ぶ安全な自転車通行空間の整備

## ⑤ 山都町グランドデザインの考え方

山都町においては、令和元年6月に山都町グランドデザインを策定し、九州中央自動車道矢部IC（仮称）の供用開始に合わせて、豊富な観光資源の活用や町全体の地域活力の再生へつなぐまちづくりの方向性を示し、短期・中期の取り組みを示しました。その中で、山都町の重点課題として、①経済的活力の縮小、②定住人口の減少、③産業・地域の担い手不足を挙げ、「産業の活性化と町民所得の向上を図る」「移住定住・関係人口を増やす」「地域に誇りを持ち安心して暮らせるまちを目指す」ことを目標にしています。戦略シナリオでは「ゾーン・拠点の整理」がなされ、矢部IC（仮称）及び通潤橋周辺、清和文楽館周辺、幣立神宮、そよ風パーク等が主な拠点として示されています。山都町の魅力を存分に満喫していただくには、各拠点の整備とともに、これらの拠点を連携させることが不可欠です。

そこで、ジャパン・エコ・トラック阿蘇実行委員会に山都町・山都町観光協会も参加し、自転車などによる移動手段で、各地の豊かで多様な自然を体験し、地域の歴史や文化、人々との交流を楽しむ新しい旅のスタイルにも取り組んでいます。すでに阿蘇南外輪山満喫ルートに山都町の区間も含まれており、そのための安全な走行環境の整備やサイクリストの受入環境の充実など、ハード・ソフト両面からサイクリング環境の向上を図ることとしています。

### 【将来像】

「輝く！！みんなでつくる『山の都』のものがたり」

### 【基本目標】

- ① 山の都の特性を活かした産業振興により雇用創出の場を創る（産業振興・雇用創出に向けての取り組み）
- ② 暮らしやすい山の都に、観光、移住、定住等の人の流れを創る（移住・定住推進に向けての取り組み）
- ③ 山の都での結婚・出産・子育ての希望を叶える（結婚・出産・子育てしやすい環境づくりに向けての取り組み）
- ④ 山の都での健康で安心な暮らしを実現する（自立した地域づくりに向けての取り組み）

### 【グランドデザインの具体的な戦略展開】

1. 戦略シナリオ1「ゾーン・拠点の整理」
2. 戦略シナリオ2「地域産業の活性化」

表 1.3 山都町グランドデザイン抜粋

以上から、山都町において、今後、自転車利用における安全性と快適性を確保するとともに、観光を促す交通手段としてもその活用を進めていくためには、以下の課題への対応が必要と考えられます。

- 全ての道路利用者への交通法規の更なる普及啓発による安全意識の醸成
- 事故危険箇所等における路面標示等による注意喚起対策の充実
- 観光地を結ぶ安全な自転車通行空間の整備

## 第2章 基本方針等

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では、地域の自主性を尊重することを前提に、自転車利用が多い路線や、健康増進、環境問題、観光振興等と一体となった取り組みが期待される自転車利用のポテンシャルが高い市町村において、自転車ネットワーク計画を策定し、安全で快適な自転車利用環境の整備を促進することが望ましいとされています。

今般の国における法律の制定を契機とし、日常の交通手段として、また、地域づくりに自転車を活かしていくため、自転車を取り巻く社会情勢や山都町の現状を踏まえたうえで、山都町グランドデザイン等の上位計画との整合を図りながら、自転車の安全な通行空間を確保する整備を着実に促進し、根付かせていくため、同ガイドラインを参考にしながら、以下の方針のもと「山都町自転車ネットワーク計画」を策定することとします。

### （１）計画の対象等

山都町全域を対象とし、通勤、通学等の日常利用に加え、観光サイクリングルートも対象とし、安全で快適な自転車の通行空間の創出に努めることとします。

### （２）計画期間

自転車空間整備は、これまでの道路整備にない取り組みであり、その知見が十分でないことや整備実績や効果検証を踏まえた技術ガイドライン等の改正も予想されることから、長期的な計画とせず、当面、5年間の計画として策定します。

### （３）基本方針

国の「自転車活用推進計画」において、自転車の利用が一人一人のＱＯＬの向上につながることを重要とされていることを踏まえ、自転車事故のない安全・安心な交通環境のもと、自転車を活用した広域観光を促進するとの考え方から、本計画の基本方針を以下とおりとします。

「歩行者、自転車、自動車と共に安全に通行できる道路の整備による広域観光の促進」

#### （４）実施する施策

基本方針を踏まえ、本計画で実施する主要施策は以下のとおりとします。

施策１：安全意識醸成のための広報誌等を利用した交通法規の啓発

施策２：事故危険箇所における路面標示等による注意喚起対策の実施

施策３：観光地間を結ぶ自転車ネットワークにおける歩行者、自転車、自動車が適切に分離された道路空間の計画的整備

#### （５）段階的な計画策定

自転車ネットワーク計画は、地域や利用目的に応じて基幹となるルートを中心とした路線を対象とするなど段階的な計画策定も「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」において想定されています。なお、段階的な計画策定の場合は、将来、継続的に計画を拡張していくことが重要とされています。

山都町の通勤・通学、買い物などの生活交通における自転車ネットワークについては、現状把握が十分でないことや生活交通が多い市街地等は用地的な制約により自転車の空間整備に課題が多いことなどから、当面は、観光地などを結ぶ基幹的なネットワーク（サイクルツーリズムルート）の選定及びその整備を先行し、これらの路線の整備後の状況も踏まえ、山都町における自転車ネットワークの整備範囲を順次拡大することとします。

### 第3章 自転車ネットワーク計画

#### (1) 自転車ネットワーク計画に基づく空間整備

##### ① 自転車ネットワーク路線の選定

##### 【選定の考え方】

- 当面、「阿蘇南外輪山満喫ルート」のうち、山都町内の道の駅「そよ風パーク」と道の駅「通潤橋」を起終点とし、途中、道の駅「清和文楽邑」を通るルートを自転車ネットワークの整備箇所と位置づける。
- 安全性の確保を考慮し、比較的整備が進んだ県管理道路を利用したルートを設定
- 地域外からの来訪者のサイクル拠点として駐車場等を有する道の駅や公共施設をルート上に配置

##### ② 整備形態の選定

##### a) 整備形態の種類

既存の自転車歩行者専用道路を除く一般道においては安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H24.11）に基づいて自転車道（一方通行）、自転車専用通行帯、車道混在の3つの整備形態から整備形態を選定することとします。

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	
自転車専用通行帯	
自転車と自動車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>

#### ▲基本とする整備形態

【 出典：国土交通省 道路局 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン I-13】

## b) 整備形態の選定フロー

ガイドラインや山都町の現状を踏まえ、上益城地域の自転車ネットワーク路線の整備形態の選定フローを設定しました。

### ■安全で快適な自動車利用環境創出ガイドライン

(H28.7 国土交通省道路局・警察庁交通局) に準拠

【指定最高速度】40km/h (一部 30km/h)  $\leq 40\text{km/h}$

【自動車交通量】1,207~1,423 台/日 (H27 道路交通センサス)  $< 4,000$  台

### ●参考【H17 道路交通センサス】

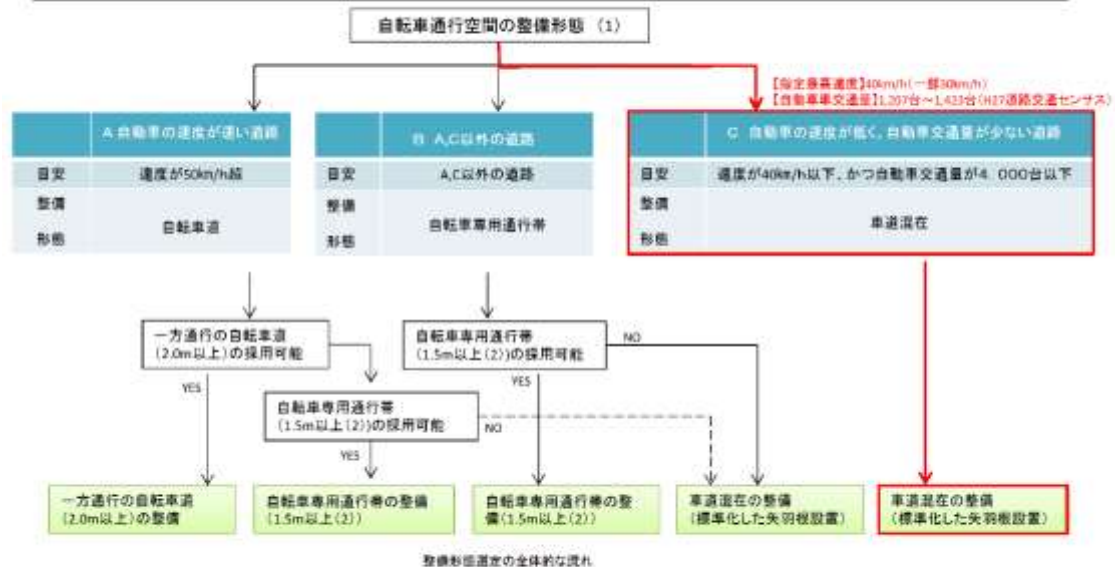
自転車交通量：24 台~87 台/12h (H17 道路交通センサス)

休日平日 12 時間交通量比：0.44~0.87 (平日：1,179 台~1,902 台/12h)

休日：830~1,027 台/12h)

ガイドラインや山都町の現状を踏まえ、山都町の自転車ネットワーク路線は、原則、「**車道混在型**」での整備とします。

自転車ネットワーク路線における整備形態の選定は、熊本県の交通状況や道路構造を踏まえて、以下の流れに基づき区間ごとの整備形態を検討します。



- (1) 熊本県自転車ネットワーク計画において目指すべき当面の整備形態例の選定フローであり、実施に際しては各道路管理者が各関係機関との協議および詳細設計をおこなう必要があります。
- (2) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合に、整備区間の一部で最少1.0m以上とすることができます。
- (3) 自転車専用通行帯に採用可能な1.5m以上の幅員を外側に確保することを原則とし、やむを得ない場合には、整備区間の一部で最少1.0m以上とすることができます。

### ▲選定フロー

c) 整備計画案（2車線歩道あり）

■実施内容

自転車通行空間 W=1.0m 確保 ※矢羽根型路面標示により、通行位置と進行方向を明示

仕様	形状	配置
		歩道あり
	<p>&lt;標準形&gt;</p> <p>幅=0.75m以上<sup>※1</sup></p> <p>長さ=1.50m以上</p> <p>角度=1:1.6</p> <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</p> <p>長さ=0.60m</p> <p>角度=1:0.8</p>	<p>設置間隔=1.0m<sup>※2</sup></p> <p>1.0m以上<sup>※3</sup></p>

▲矢羽根型路面表示の標準仕様

(歩道あり)

出典【安全で快適な自転車ガイドライン II-7】



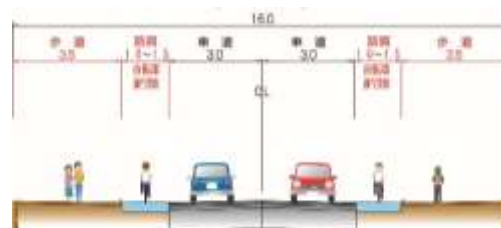
▲整備事例（直轄国道236号：北海道）

c)-1 タイプ① 歩道に植樹帯のある区間の整備  
植樹帯を活用し自転車通行空間を確保

出典【安全で快適な自転車ガイドライン I-14】



▲タイプ① 【植樹帯あり】改修前

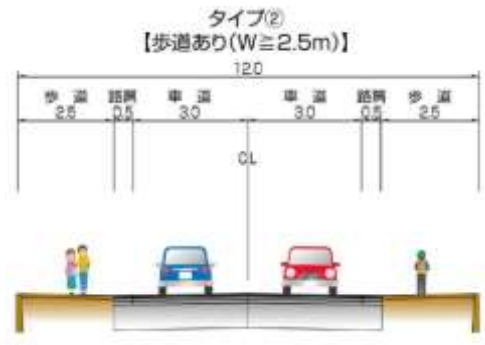


▲タイプ① 【植樹帯あり】改修後

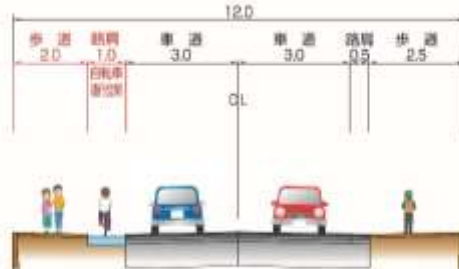


c)-2 タイプ② 歩道幅  $W \geq 2.5\text{m}$  の区間の整備

歩道の幅員縮小により自転車通行空間を確保（最小幅員  $W=2.0\text{m}$  の確保が可能）



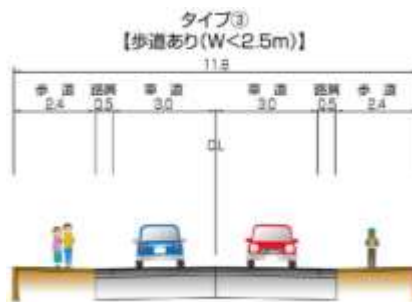
▲タイプ② 歩道幅  $W \geq 2.5\text{m}$  改修前



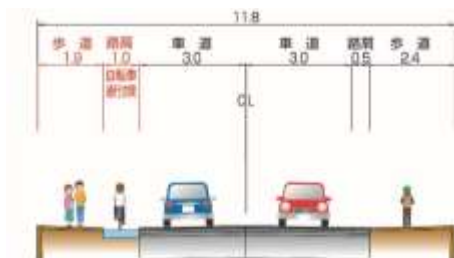
▲タイプ② 歩道幅  $W \geq 2.5\text{m}$  改修後

c)-3 タイプ③ 歩道幅  $W < 2.5\text{m}$  の区間の整備

歩道の幅員縮小により自転車通行空間を確保（歩行者のすれ違いが可能な幅員  $W=1.5\text{m}$  を確保）



▲タイプ③ 歩道幅  $W < 2.5\text{m}$  改修前



▲タイプ③ 歩道幅  $W < 2.5\text{m}$  改修後

d) 整備計画案（2車線歩道なし）

■実施内容

以下の整備計画案についてタイプ①～③の整備状況や効率を検証のうえで実施

※矢羽根型路面標示により、通行位置と進行方向を明示

	形状	配置
		歩道なし
仕様	<p>&lt;標準形&gt;</p>	



▲矢羽根型路面表示の標準仕様  
(歩道なし)

出典【安全で快適な自転車ガイドライン II-7】

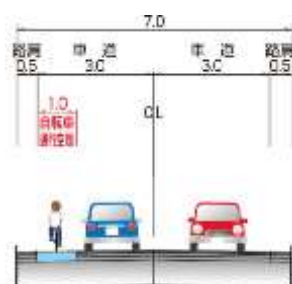
▲整備事例

d)-1 タイプ④ 車道内に通行帯 (W=1.0m 確保)

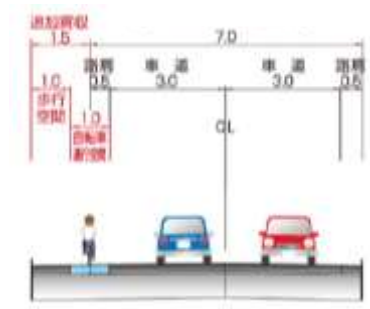
出典【しまなみ街道サイクリングロード HP】



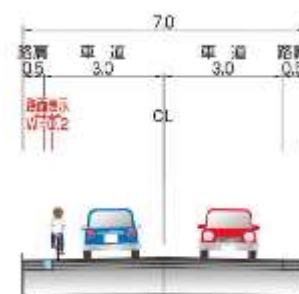
▲タイプ④ 歩道なし 改修前



▲タイプ④-1 車道の内側に自転車通行空間の路面表示 (W=1.0m 確保)



▲タイプ④-2 新たに用地を確保したうえで車道の外に自転車通行空間 (W=1.0m) を確保



▲タイプ④-3 車道の内側に進行方向とルートを明示 (W=20cm) を設置

e) 整備計画案（1車線歩道なし）

■計画方針

以下の整備計画案についてタイプ①～③の整備状況や効率を検証のうえで実施

※矢羽根型路面標示により、通行位置と進行方向を明示

	形状	配置
		歩道なし
仕様	<p>&lt;標準形&gt;</p> <p>幅=0.75m以上※1</p> <p>長さ=1.50m以上</p> <p>角度=1:1.6</p> <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</p> <p>長さ=0.60m</p> <p>角度=1:0.8</p>	<p>設置間隔=10m以上</p> <p>1.0m以上(0.75m以上※2)</p>

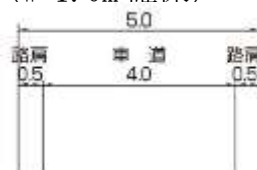
▲矢羽根型路面表示の標準仕様  
(歩道なし)



▲整備事例

出典【しまなみ街道サイクリングロードHP】

e)-1 タイプ⑤ 車道内に通行帯 (W=1.0m 確保)



▲タイプ⑤ 歩道なし 改修前



▲タイプ⑤-1 車道の内側に自転車通行空間の路面表示 (W=1.0m 確保)



▲タイプ⑤-2 新たに用地を確保したうえで車道の外に自転車通行空間 (W=1.0m) を確保



▲タイプ⑤-3 車道の内側に進行方向とルートを明示 (W=20cm) を設置

f) 交差点部における整備

交差点部の整備は「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき整備を行うものとします。

混在の場合（当面の措置）（幅員の確保が困難なため、路面表示を設置して混在させる場合）

・幅員の確保が困難な場合は、自転車と自動車を混在させて通行させるものとし、幅員の確保が可能な場合は、交差点流出側の自転車専用通行帯を優先的に確保するものとします。

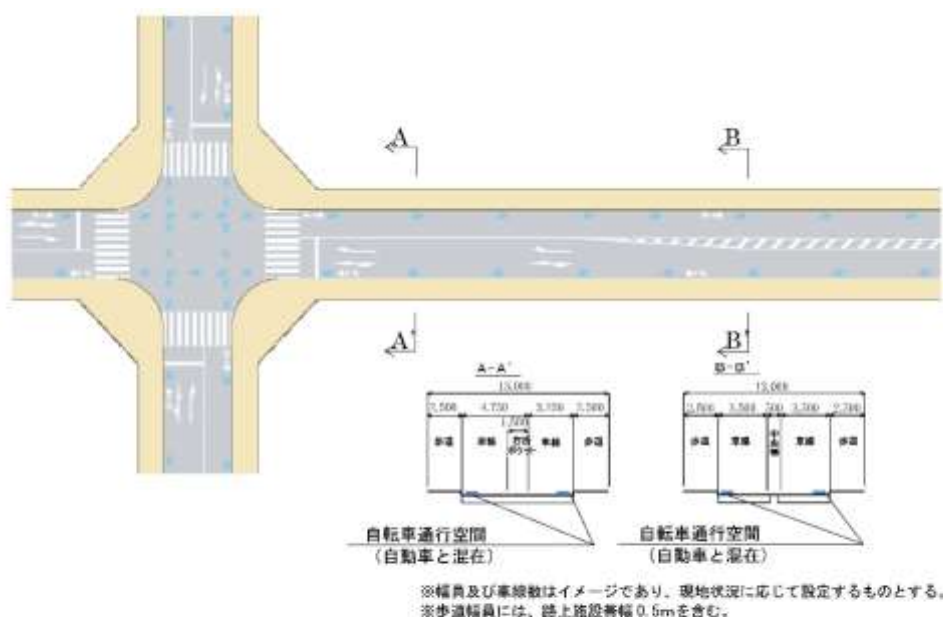


図 II-51 車道混在が交差する交差点の例

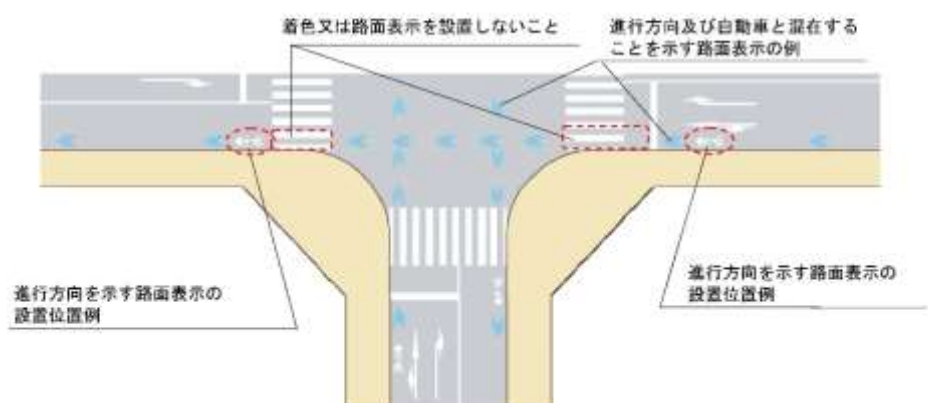
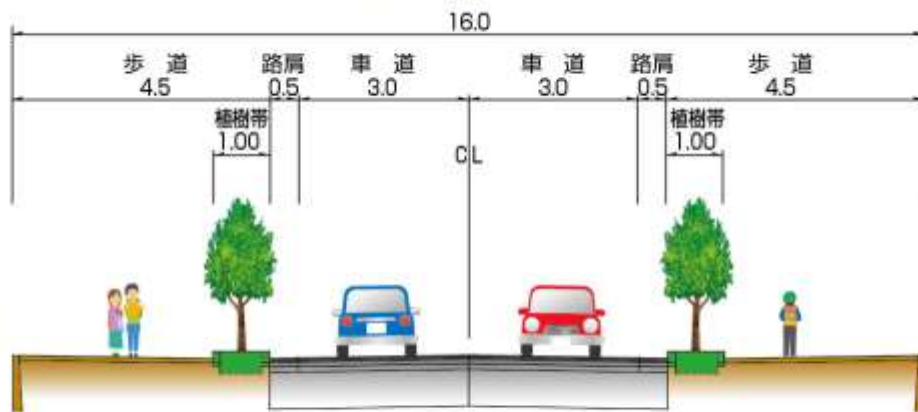


図 II-52 交差点隅角部の道路構造の例

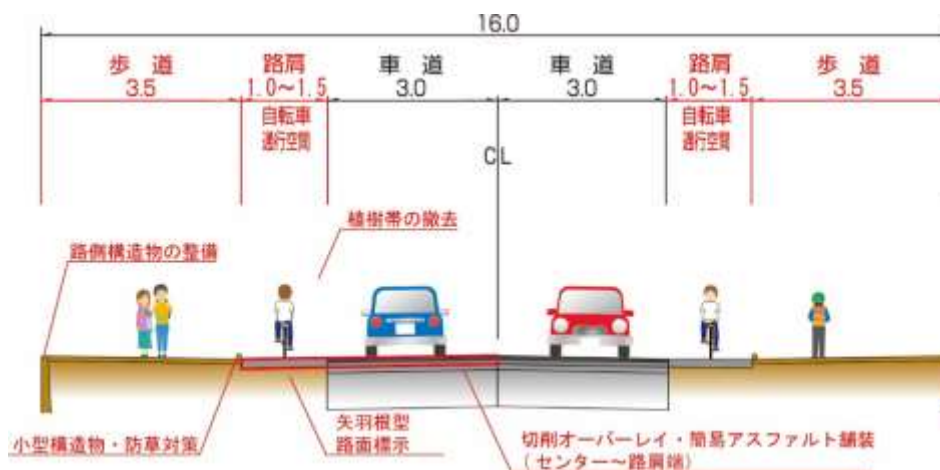
出典：【安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン II-53】

g) 整備内容

- ・段差解消や平坦性を確保するための舗装補修（切削オーバーレイ、簡易舗装やりかえ）
- ・自転車通行空間を確保するための植樹帯の撤去、路側構造物の整備、ラインの引き直し
- ・その他、自転車の安全な通行に必要な防草対策や路面標示等



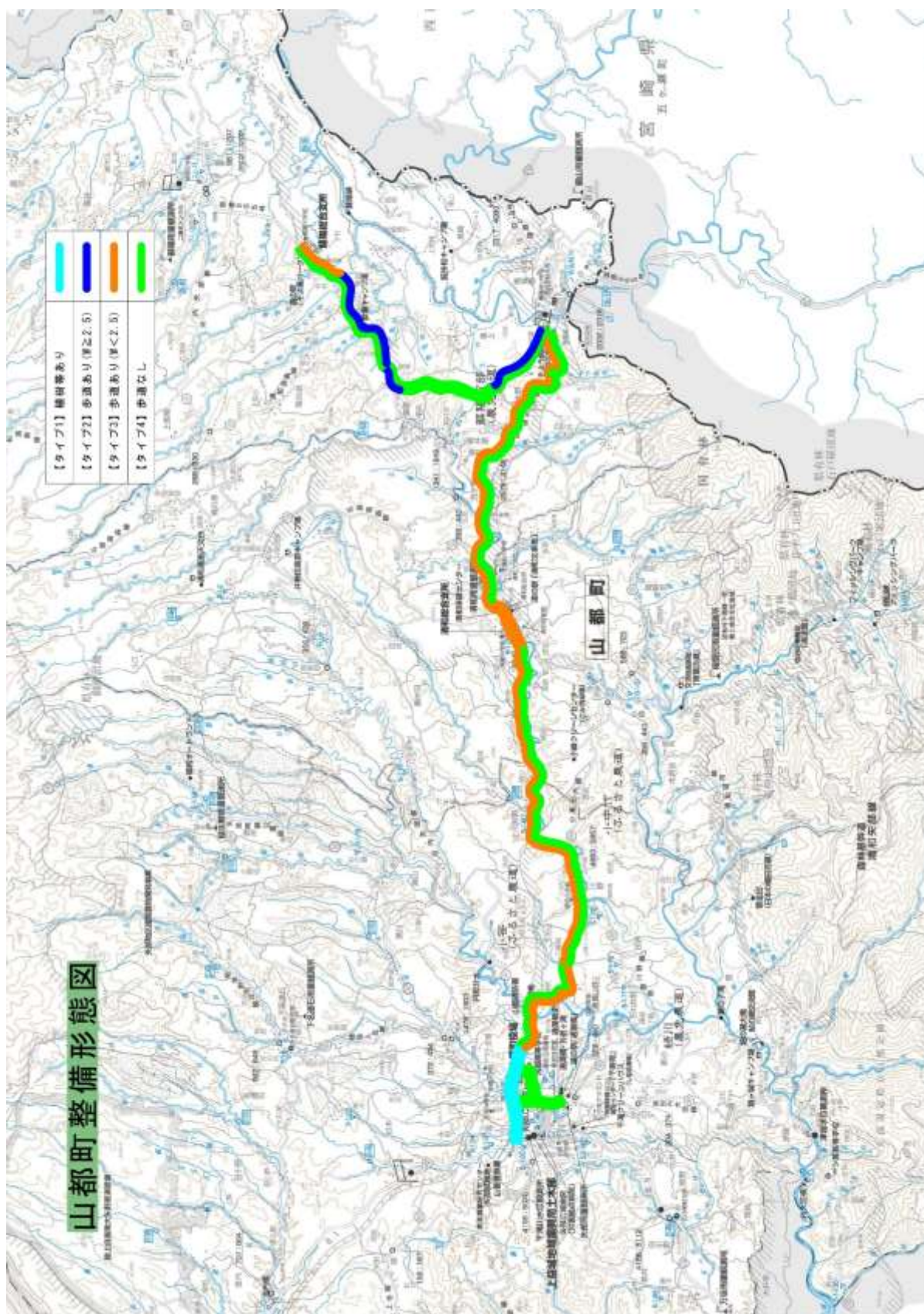
▲改修前イメージ図



▲改修後イメージ図



### ③ 整備形態図



#### ④ 局所的な改良の検討

事故発生箇所および事故危険箇所においては、事故の発生件数や事故の地域性、路線性などの視点も勘案し、道路管理者や交通管理者が立ち会い、必要に応じ、道路利用者の意見を踏まえた上で、下記の対策から当該箇所において効果的で速やかな整備が可能な対策を選定し、順次、改善を図ることとします。

大分類	中分類	小分類	対策工種		単路・交差点	
			単路	交差点	単路	交差点
1 道路本体 (主に自動車系)	1 交差点改良	1 交差点改良(形状)	線形改良(隅切り半径の拡大)	○	○	○
			線形改良(隅切り半径の縮小)	○	○	○
			線形改良(交差点の改良)	○	○	○
			線形改良(その他)	○	○	○
		2 右折レーン	右折レーン(新設)	○	○	○
		3 左折レーン	左折レーン(新設)	○	○	○
			左折レーン(延長・増設)	○	○	○
	2 線形・勾配・視距の改良	4 交差点改良(走行位置安定化)	左折減速路の設置	○	○	○
			左折減速路の改良	○	○	○
			交通島の設置	○	○	○
			交通島の改良	○	○	○
	3 舗装	5 交差点改良(集約)	近接交差点との集約	○	○	○
		6 交差点改良(コンパクト化)	交差点のコンパクト化	○	○	○
		7 その他交差点改良	その他交差点改良	○	○	○
	4 車線幅員等	8 線形・勾配改良	線形改良	○	○	○
			線形勾配の改良	○	○	○
		9 看板・植栽等整理	看板・植栽の整理	○	○	○
		10 その他線形・勾配・視距の改良	その他線形・勾配・視距の改良	○	○	○
2 道路本体 (主に歩行者系)	5 区画線・路面表示	11 舗装改良(注意喚起用)	交差点内のカラー化	○	○	○
			線形改良(車線のカラー化)	○	○	○
			線形改良(段差舗装)	○	○	○
			線形改良(歩行者のカラー化)	○	○	○
	6 歩道等	12 その他舗装	路面のメンテナンス	○	○	○
			その他舗装	○	○	○
		13 路肩(縮小)	路肩の縮小	○	○	○
		14 路肩(拡張)	路肩の拡張	○	○	○
	7 速度抑制施設	15 車線(拡張・増加)	車線の拡張	○	○	○
			車線数の増加(普通道路)	○	○	○
			車線数の増加(小型道路)	○	○	○
		16 その他車線幅員等	その他車線幅員等	○	○	○
	8 道路標識	17 路面標示(減速)	路面標示(減速路面標示)	○	○	○
			路面標示(ゼブラ標示による車線数・幅員の安定化)	○	○	○
			導流帯	○	○	○
			指路標	○	○	○
3 道路構造物	9 防護柵	18 路面標示(走行位置明確化)	交差点中心標示(十字・T字マーク)	○	○	○
			交差点中心標示(交差点版)	○	○	○
			交差点中心標示(自発光式交差点版)	○	○	○
			左折減速標示	○	○	○
	10 視線誘導柵		車道外側線・車道中央線・車線境界線(高輝度)	○	○	○
			車道外側線・車道中央線・車線境界線(道路版・パイ)	○	○	○
			車道外側線・車道中央線・車線境界線(その他)	○	○	○
		19 その他区画線・路面表示	路面標示(水型化・高輝度化)	○	○	○
	11 道路反射鏡		その他区画線・路面表示	○	○	○
			歩道・自転車道・自転車歩行者道の設置	○	○	○
			歩行者専用道路	○	○	○
			自転車歩行者専用道路	○	○	○
	12 その他	20 歩道(設置)	自転車専用道路	○	○	○
			歩道・自転車道・自転車歩行者道の拡張	○	○	○
		21 歩道(拡張・改良)	歩道・自転車道の拡太	○	○	○
			路側帯の拡張(車道外側線の変更)	○	○	○
4 対策リスト(道路管理者)	24 警戒標識	22 その他歩道	側道の改良	○	○	○
			ポラード	○	○	○
		23 速度抑制施設	その他歩道等	○	○	○
			ハンブ	○	○	○
	25 案内看板		スモース横断歩道化	○	○	○
			踏どき	○	○	○
			シグナイン(クラック等)	○	○	○
			その他速度抑制施設	○	○	○
	26 防護柵	24 警戒標識	警戒標識(全般)	○	○	○
			警戒標識(201:交差点あり)	○	○	○
			警戒標識(202~206:屈折・屈曲・つづり折あり)	○	○	○
			警戒標識(208:学校・幼稚園・保育所等あり)	○	○	○
	27 視線誘導柵		警戒標識(208の2:標高標あり)	○	○	○
			警戒標識(209:すべりやすい)	○	○	○
			警戒標識(211:車線数減少)	○	○	○
			警戒標識(212:幅員減少)	○	○	○
	28 道路反射鏡	25 案内看板	案内標識(108,108の2:方面および方向、その予告)	○	○	○
			予告案内標識	○	○	○
			案内標識の内容見直し(簡潔化等)	○	○	○
			標識の整理(道路管理者)	○	○	○
	29 沿道対策	26 防護柵	大型標識・高輝度標識(道路管理者)	○	○	○
			内照式標識(道路管理者)	○	○	○
			片持式・門刺式標識(道路管理者)	○	○	○
			法定外看板・表示(文字・マーク・矢印等)(道路管理)	○	○	○
	30 その他	27 視線誘導柵	その他道路標識	○	○	○
			車道用防護柵(分岐帯用)	○	○	○
			車道用防護柵(路側用)	○	○	○
			車道用防護柵(車道用)	○	○	○
	31 沿道施設・建物のセッバック	28 道路反射鏡	歩行者自転車用柵(横断防止)	○	○	○
			歩行者自転車用柵(転落防止)	○	○	○
			その他防護柵	○	○	○
			視線誘導柵(新設)	○	○	○
	32 その他	29 沿道対策	視線誘導柵(増設・移設)	○	○	○
			視線誘導柵(大型化)	○	○	○
			自発光式視線誘導柵	○	○	○
			その他視線誘導柵	○	○	○
	33 その他	30 その他道路管理者対策	道路反射鏡	○	○	○
			施設出入口の本線外への移設・集約化	○	○	○
			本線流入車両の信号交差点への誘導	○	○	○
			バス俵の移設	○	○	○

#### ▲対策リスト(道路管理者)



		対策工種		単路・交差点						
大分類		小分類		単路	交差点					
1	交通規制	1	自動車関連	車両通行止め	○	○				
				一方通行	○	○				
				指定方向外進行禁止		○				
				進行方向別通行区分		○				
				追越しのための右側部分はみ出し通行禁止	○					
				車両横断禁止	○					
				転回禁止	○	○				
				進路変更禁止	○	○				
				最高速度	○					
				ゾーン内の速度規制	○	○				
				追越し禁止	○					
				原付2段階右折		○				
				原付2段階右折禁止		○				
				一時停止		○				
				停止線(前出し)		○				
				停止線(後退)		○				
				停止線の幅広化		○				
				駐車禁止	○	○				
				駐車禁止						
				駐車禁止路側帯	○					
				立ち入り禁止部分	○					
				特定の種類の車両の通行区分	○					
		2	自転車・歩行者関連	自転車専用	○					
				歩行者用道路	○					
				歩行者用路側帯	○					
				普通自転車交差点進入禁止		○				
				自転車専用通行帯	○					
				普通自転車歩道通行可	○					
				普通自転車歩道通行区分	○					
				歩行者横断禁止	○	○				
		3	横断歩道	横断歩道(新設)	○	○				
				横断歩道(前出し)		○				
				横断歩道(セッパバック)		○				
				横断歩道(歩道に垂直化)		○				
				横断歩道(その他)		○				
		斜め横断可		○						
		4	その他交通規制	徐行	○	○				
				中央線変移	○	○				
				その他交通規制	○	○				
		2	信号機	5	信号機設置	信号機設置(通常信号)	○	○		
信号機設置(矢印信号)	○					○				
信号機設置(感応式)						○				
信号機設置(その他)	○									
信号機の増設						○				
信号機の設置位置改良						○				
6	信号機改良			広域管制化	○	○				
				信号機改良(歩行者専用現示)		○				
				信号機改良(夜間点滅運用の廃止)		○				
				信号機改良(青時間再配分)		○				
				信号機改良(クリアランス時間延長)		○				
				信号機改良(右折、あるいは左折と直進の分離)		○				
				信号機改良(路切連動型運用)		○				
				信号機改良(その他)		○				
				車両感応化、ジェンマ感応制御	○	○				
				信号灯器大型化	○	○				
7	信号機改良			信号灯器のLED化		○				
				距離制限対応型信号灯器		○				
				方向制限対応型信号灯器		○				
予告信号灯	○			○						
8	歩行者用灯器設置			歩行者用灯器設置	○	○				
				待ち時間表示、音声付押しボタン	○	○				
9	その他信号機改良			交通弱者感応信号機、歩行者感応式信号機	○	○				
				その他信号機	○	○				
3	道路標識等			10	道路標識・路面表示	標識の整理	○	○		
		補助標識(時差式信号現示)				○				
		内照式標識	○			○				
		大型標識・高輝度標識	○			○				
		可変標識	○			○				
		片持式・門型式標識	○			○				
		道路標識(高輝度)	○			○				
		道路標識(道路幅・パイプ)	○			○				
		道路標識(その他)	○			○				
		進行方向別通行区分の予告	○			○				
		法定外看板・表示(文字、マーク、矢印等)	○			○				
		連流帯	○			○				
		右折連流標識	○			○				
		指道線	○			○				
		路面標識(減速路面標識)	○			○				
		路面標識(大型化・高輝度化)	○			○				
		路面標識(その他)	○			○				
		その他道路標識等	○			○				
		4	その他			11	その他公安委員会対策	交通情報板	○	○
								道路不正使用取締り	○	○
								高速走行抑止システム		
								対向車接近表示装置		
速度警告表示板	○			○						
その他										

▲対策リスト（公安委員会）

## 第4章 自転車の通行ルール

### (1) 自転車の通行方法

自転車が安全に通行できる環境を創出するためには、自転車通行空間整備と併せて、自転車利用者のみならず、歩行者、自動車などの全ての道路利用者に自転車は車両であるという意識と法令で定められた通行ルールを遵守させる必要があります。自転車の通行ルールについて以下に示します。

#### ① 車道通行の原則

自転車は「軽車両」であり、「車両」の1つとして位置付けられているため、[車道を通行](#)しなければなりません。

■また、同法では「車両」は「車道」を通行することを定めているため、自転車も原則、車道を通行しなければなりません。



出典【西都市自転車安全利用促進計画 HP】

#### 【※自転車の定義】

- ・ 自転車は、道路交通法第2条第1項第11号の2で「ペダル又はハンド・クランクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車であって、身体障害者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外のものをいう。」とされています。

#### 【※軽車両の定義】

- ・ 軽車両は、道路交通法第2条第1項第11号で、「自転車、荷車その他人若しくは動物の力により、又は他の車両に牽引され、かつ、レールによらないで運転する車（そり及び牛馬を含む）であって、身体障害者用の車いす、歩行補助車等及び小児用の車以外のものをいう。」とされています。

#### 【※車両の定義】

- ・ 車両は、道路交通法第2条第1項第8号で「自転車、原動機付自転車、軽車両及びトロリーバスをいう。」とされています。

#### 【※車道の定義】

- ・ 車道は、道路交通法第2条第1項第3号で「車両の通行の用に供するため縁石線若しくはさくその他これに類する工作物又は道路標示によって区画された道路の部分をいう。」とされています。

#### 【※車道通行の原則】

- ・ 道路交通法第17条第1項では、「車両は、歩道又は路側帯と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない。」とされています。

## ② 道路構造の違いによる通行方法（単路部）

### a) 歩道と車道の区分のある道路

歩道と車道の区分がある場合は、車道左側端を通行しなければなりません。

■道路交通法において、「自転車」は車両の1つに位置付けられることから、車道の左側通行の原則が適用されます。（自動車と同じ方向）また、自転車は「軽車両」であるため、車道の左側端を通行しなければなりません。

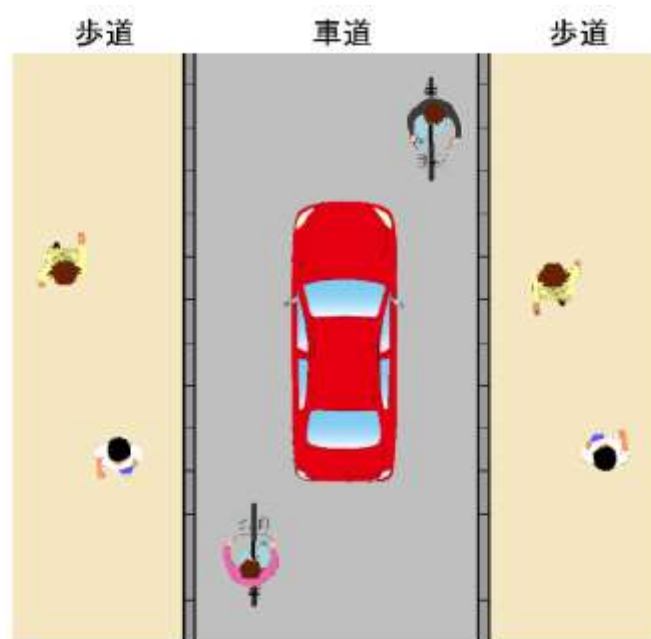


図-4.1 車道左側端の通行のイメージ

出典：【安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインⅡ-3】

#### 【※車道の左側通行の原則】

- ・ 道路交通法第17条第4項では、「車両は、道路（歩道等と車道の区別のある道路においては、車道。）の中央から左の部分を通行しなければならない。」とされており、車道の左側を通行しなければなりません。

#### 【※道路の左側端通行の原則】

- ・ 道路交通法第18条第1項では、「車両（トロリーバスを除く。）は、車両通行帯の設けられた道路を通行する場合を除き、自動車及び原動機付自転車にあっては道路の左側に寄って、軽車両にあっては道路の左側端に寄って、それぞれ当該道路を通行しなければならない。」とされており、自転車は道路の左側端を通行しなければなりません。

b) 路側帯と車道の区分のある道路（歩道がない道路）

路側帯と車道の区分のある道路は、車道の左側端を通行することが原則ですが、著しく歩行者の通行を妨げない限り、路側帯内を左側通行することができます。

■路側帯と車道の区分がある道路は、歩道がある場合と同様に、自転車は、車道の左側端を通行することが原則ですが、「著しく歩行者の通行を妨げない限り」、歩行者の通行を妨げないような速度と方法で路側帯を左側通行することができます。（自動車と同じ方向）

■ただし、白線が2本ある場合は、「歩行者専用の路側帯」ですので自転車は通行できません。

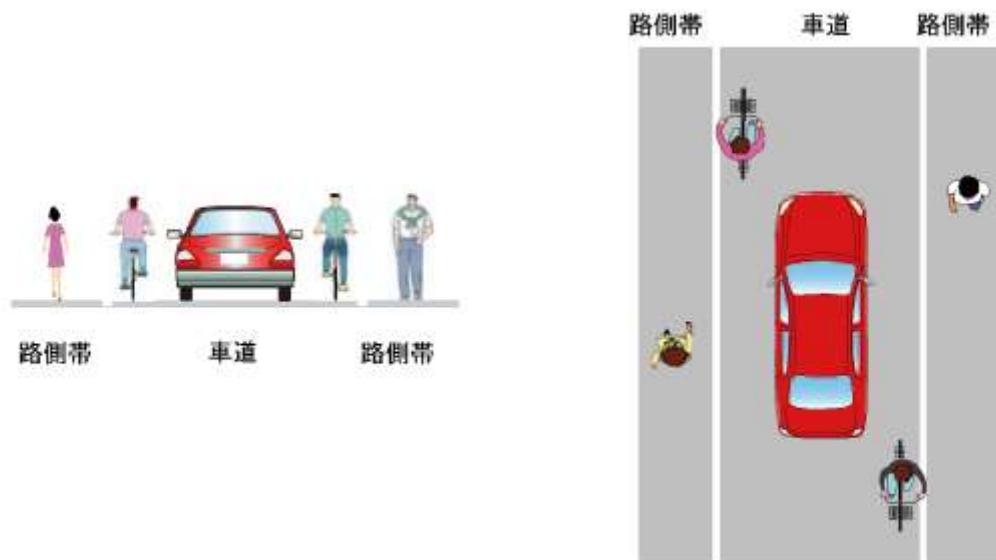


図-4.2 路側帯の通行方法イメージ

典：【安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインⅡ-5】

【※路側帯の通行方法】

- ・ 道路交通法第17条の2第1項では、「軽車両は、前条第一項の規定にかかわらず、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、道路の左側部分に設けられた路側帯（軽車両の通行を禁止することを表示する道路標示によって区画されたものを除く。）を通行することができる。」とされています。
- ・ 道路交通法第17条の2第2項では、「前項の場合において、軽車両は、歩行者の通行を妨げないような速度と方法で進行しなければならない。」とされています。

c) 自転車道がある道路

自転車道がある場合、自転車は自転車道を左側通行しなければなりません。

- 道路に自転車道がある場合、自転車は自転車道を通行しなければなりません。
- 道路交通法では、自転車道は1つの道路として扱われるため、自転車道は、特に規制をしない限り双方向通行とされ、その通行方法は左側通行となります。
- なお、道路に自転車道がある場合とは、道路の片側だけに自転車道がある場合も含むため、自転車道を片側だけに整備すると、自転車は自転車道が設置されていない側を通行することができなくなります。



図-4.3 自転車道の通行方法イメージ

出典：【安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインⅡ-5】

【※自転車道の扱い】

- ・ 道路交通法第16条第4項では、「この章の規定の適用については、自転車道が設けられている道路における自転車道と自転車道以外の車道の部分とは、それぞれ一の車道とする。」とされています。

【※自転車道の通行方法】

- ・ 道路交通法第63条の3では、「自転車は、自転車道が設けられている道路においては、自転車道以外の車道を横断する場合及び道路の状況その他の事情によりやむを得ない場合を除き、自転車道を通行しなければならない。」とされています。

d) 自転車レーン（普通自転車専用通行帯）がある道路

自転車レーン（普通自転車専用通行帯）がある場合、車道を通行する自転車は自転車レーンを左側通行しなければなりません。

- 自転車レーンがある場合、車道を通行する自転車は、自転車レーン（普通自転車専用通行帯）を左側通行しなければなりません。（自動車と同じ方向）
- また、原動機付自転車など軽車両以外の車両は自転車レーン（普通自転車専用通行帯）を通行することができませんので、自転車は軽車両以外の車両から分離・保護されることとなります。

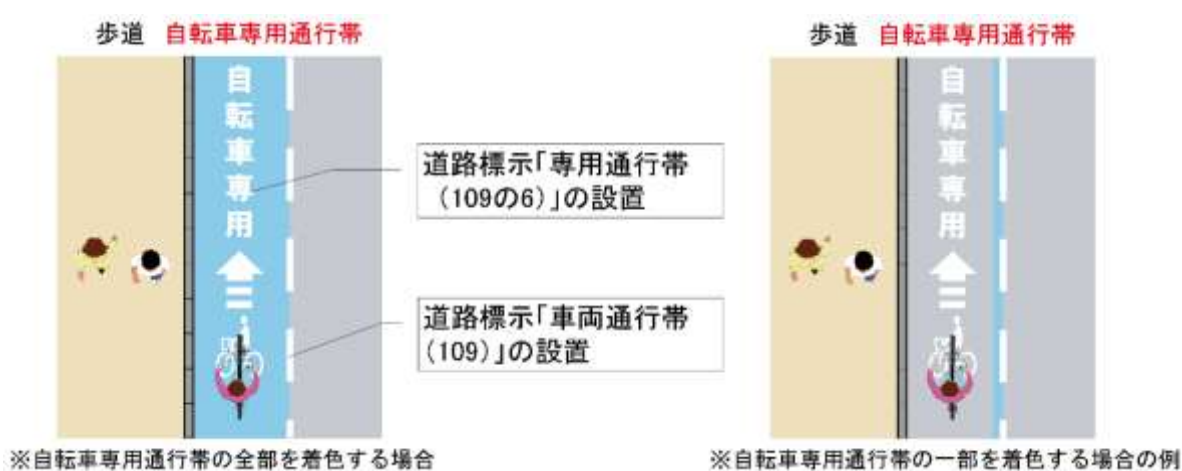


図-4.4 自転車レーンの通行方法イメージ

出典：【安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインⅡ-16】

【※自転車レーンの通行方法】

- ・道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の「普通自転車専用通行帯(327の4の2)」では、「車両通行帯の設けられた道路において、特定の車両が通行しなければならない車両通行帯（以下この項において「専用通行帯」という。）を指定し、かつ、軽車両以外の車両が通行しなければならない車両通行帯として普通自転車専用通行帯以外の車両通行帯を指定すること。」とされています。
- ・道路交通法第20条第2項では、「車両は、車両通行帯の設けられた道路において、道路標識等により前項に規定する通行の区分と異なる通行の区分が指定されているときは、当該通行の区分に従い、当該車両通行帯を通行しなければならない。」とされています。

e) 一方通行の規制がかけられている道路

一方通行の規制がかけられている場合も、「軽車両を除く」や「自転車を除く」などの補助標識が設置してあれば、自転車は車道の左側端を通行しなければなりません。

■自転車や軽車両を「除く」自動車に対して一方通行の規制がかけられている場合、自動車の進行方向にかかわらず、自転車は車道の左側端を通行しなければなりません。

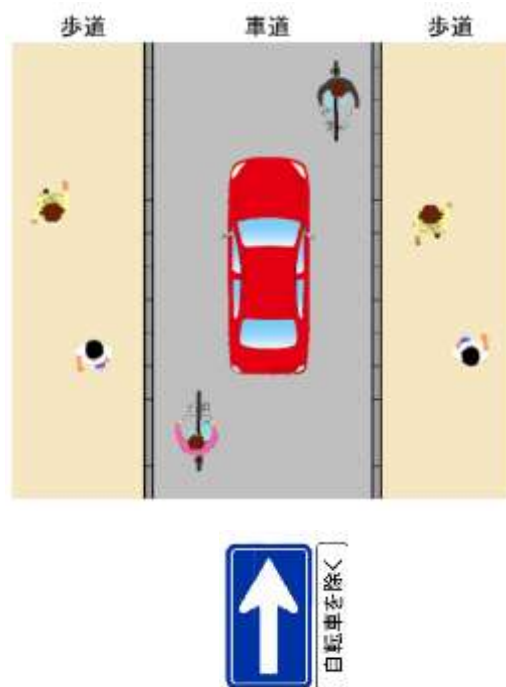


図-4.5 一方通行(自転車を除く)規制のある道路の通行方法イメージ

出典：【安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインⅡ-3】

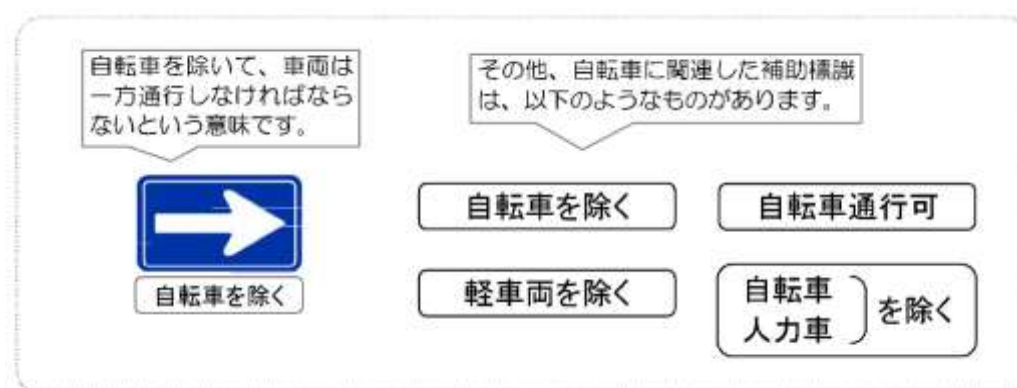


図-4.6 補助標識の事例



### ③ 例外的に歩道を通行する場合

#### a) 例外的に歩道を通行できる条件

自転車が例外的に歩道を通行することができるのは、以下に当てはまる場合に限ります。それ以外の場合は、車道を通行しなければなりません。

- ①道路標識等により歩道を通行することができることとされているとき。
- ②児童や幼児（13歳未満の子供）、70歳以上の高齢者であるとき。
- ③車道又は交通の状況に照らして、普通自転車の通行の安全を確保されているためやむを得ないと認められるとき。

■歩道は、歩行者のための通行空間ですが、例外として自転車歩道を通行してもよい条件が道路交通法で定められています。

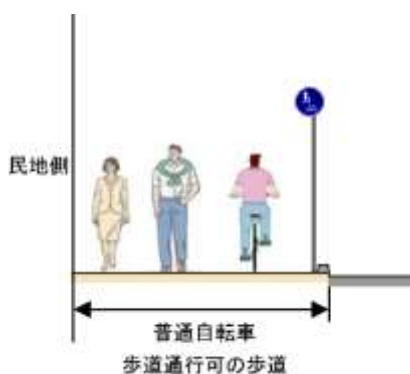


図-4.7 自転車歩道を通行できる歩道のイメージ

出典：【安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインⅡ-4】

#### 【※歩道の定義】

- ・ 道路交通法第2条第1項第2号では「歩行者の通行の用に供するため縁石線又はさくその他これに類する工作物によって区画された道路の部分をいう。」とされています。

#### 【※自転車歩道を通行できる条件】

- ・ 自転車歩道を通行できる条件は、道路交通法第63条の4第1項で以下の通りとされています。「普通自転車は、次に掲げるときは、第十七条第一項の規定にかかわらず、歩道を通行することができる。ただし、警察官等が歩行者の安全を確保するため必要があると認めて当該歩道を通行してはならない旨を指示したときは、この限りでない。
  - 一 道路標識等により普通自転車が当該歩道を通行することができることとされているとき。
  - 二 当該普通自転車の運転者が、児童、幼児その他の普通自転車により車道を通行することが危険であると認められるものとして政令で定める者であるとき。
  - 三 前二号に掲げるもののほか、車道又は交通の状況に照らして当該普通自転車の通行の安全を確保するため当該普通自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき。」

#### 【※歩道を通行することができることを意味する道路標識等】

- ・ 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の「自転車及び歩行者専用(325の3)」、「普通自転車歩道通行可(114の2)」がある場合、自転車は歩道を通行することができます。

[道路標識]



自転車及び歩行者専用(325の3)

[道路標示]



普通自転車歩道通行可(114の2)

## b) 歩道を通行する場合の通行方法

道路標識等により例外的に歩道を通行することができる場合は、原則として、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。

- 例外的に歩道を通行できる場合でも、歩道内は「歩行者が優先」です。通行するときは歩道の中央から車道寄りの部分を「徐行」しなければならず、歩行者の通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。
- なお、道路交通法では、二輪又は三輪の自転車を押して歩いている者は「歩行者」と規定されています。

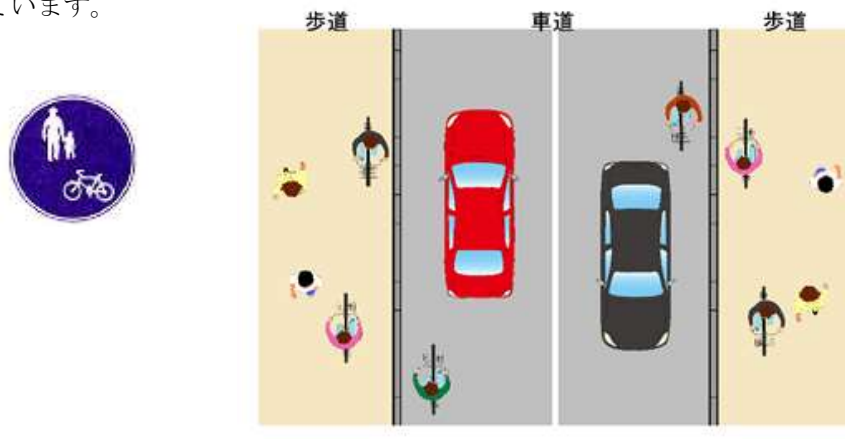


図-4.8 歩道を通行する場合の通行方法のイメージ

出典：【安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインⅡ-4】

### 【※徐行の定義】

- ・ 道路交通法第2条第1項第20号では「車両等が直ちに停止することができるような速度で進行することをいう。」とされています。

### 【※歩道の通行方法】

- ・ 道路交通法第63条の4第2項では「普通自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならず、また、普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。」(一部抜粋)とされています。

### 【※歩行者として扱われる場合の条件】

- ・ 道路交通法第2条第3項で、以下の条件の場合は「歩行者」として扱われることとなっています。

この法律の規定の適用については、次に掲げる者は、歩行者とする。

- 一 身体障害者用の車いす、歩行補助車等又は小児用の車を通行させている者。
- 二 次条の大型自動二輪車若しくは普通自動二輪車、二輪の原動機付自転車又は二輪若しくは三輪の自転車(これらの車両で側車付きのもの及び他の車両を牽引しているものを除く。)を押して歩いている者

c) 歩道内で自転車の通行位置が指定されている場合の通行方法

道路標識等により例外的に歩道を通行することができ、歩道内で自転車の通行位置が指定されている場合は、自転車は**指定された部分を通行**しなければなりません。

- 道路標識等により自転車が歩道を通行でき、歩道に「普通自転車通行指定部分」がある場合には、自転車はその部分を通行しなければならない、歩行者は「普通自転車通行指定部分」をできるだけ避けて通行する努力義務が生じます。
- なお、自転車は、「普通自転車通行指定部分」を通行、又は通行しようとする歩行者がいなときは状況に応じた安全な速度と方法で通行できます。



図-4.9 歩道に普通自転車通行指定部分がある場合の通行方法イメージ

出典：【安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインⅡ-4】

【※歩道内における自転車の通行指定部分】

- ・ 道路交通法第 63 条の 4 第 2 項では、「普通自転車は、当該歩道の中央から車道寄り部分（道路標識等により普通自転車が通行すべき部分として指定された部分（以下この項において「普通自転車通行指定部分」という。）」があるときは、当該普通自転車通行指定部分を徐行しなければならない、また、普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。ただし、普通自転車通行指定部分については、当該普通自転車通行指定部分を通行し、又は通行しようとする歩行者がないときは、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行することができる。」とされています。
  - ・ 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の「普通自転車の歩道通行部分(114 の 3)では、「交通法第六十三条の四第一項第一号の道路標示により、普通自転車が歩道を通行することができることとし、かつ、同条第二項の道路標示により、普通自動車歩道を通行する場合において、通行すべき歩道の部分を指定すること。」とされています。
  - ・ 道路交通法第 10 条第 3 項では、「前項の規定により歩道を通行する歩行者は、第六十三条の四第二項に規定する普通自動車通行指定部分があるときは、当該普通自動車通行指定部分をできるだけ避けて通行するように努めなければならない。」とされています。
- The diagram shows a vertical road sign with a hatched pattern and the text '歩道' (Pedestrian Path) written vertically. To the right of the sign is a bicycle icon. Below the sign and icon, the text reads '普通自転車の歩道通行 (114 の 3)'.



## （２）自転車通行ルールの周知の方法

上述のとおり道路交通法に規定される自転車の通行方法は、道路の整備状況に応じて幾通りにも規定されており、一般に分かりづらいと考えられることから、まずは逆走となる右側通行禁止や例外的に歩道通行する場合の歩行者優先などの大原則についてまとめられた「自転車利用安全五則（「自転車の安全利用の促進について」（平成１９年７月１０日付中央交通安全対策会議交通対策本部）」の活用等により、順次利用ルールの周知徹底を図るものとします。



▲自転車安全利用五則を用いてルールの周知を行っている事例

出典：【安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインⅢ-1】

周知の方法としては、町が月１回全世帯に発行する広報誌による周知のほか、小中学校・高等学校での安全教育、「道の日（８月１０日）」、「全国交通安全運動（春・秋）」、地域のイベント開催時における広報や関係団体のホームページ等における広報など、年齢層や属性を考慮しながら各種の機会を通じた継続的な取り組みを行うこととします。また、自転車法第１４条第２項に規定される自転車の安全利用のための十分な情報提供を行うよう努める義務がある自転車販売店等からの自転車利用者への周知や警察と連携した街頭指導など、地域の関係機関との連携によるルールの周知にも取り組むこととします。





▲自転車に対する街頭指導を実施している事例



▲一般市民を対象とした自転車安全教育を実施している事例



▲地元サイクリングクラブによる正しい走り方を促すモデル走行の事例



▲学校において自転車安全教育を実施している事例

出典：【安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインⅢ-5】

交通事故の削減を図る上では、全ての道路利用者が交通ルールを遵守することで、安全が確保されることから、車両、特に自動車を運転する者が遵守すべき主な交通法規についても参考までに掲載し、自転車の交通ルールと併せて適宜、啓発を図って行くこととします。

### ① 過労運転・麻薬等運転・共同危険行為の禁止

- a) 過労運転等の禁止・・・何人も、過労、病気、薬物の影響その他の理由により、正常な運転ができないおそれがある状態で車両等を運転してはならない。
- b) 共同危険行為等の禁止 (\*1)・・・自動車等 (\*2) の運転者は道路において二台以上の自動車又は原動機付自転車を連ねて通行させ、又は並進させる場合において、共同して、著しく道路における交通の危険を生じさせ、又は著しく他人に迷惑を及ぼすこととなる行為をしてはならない。

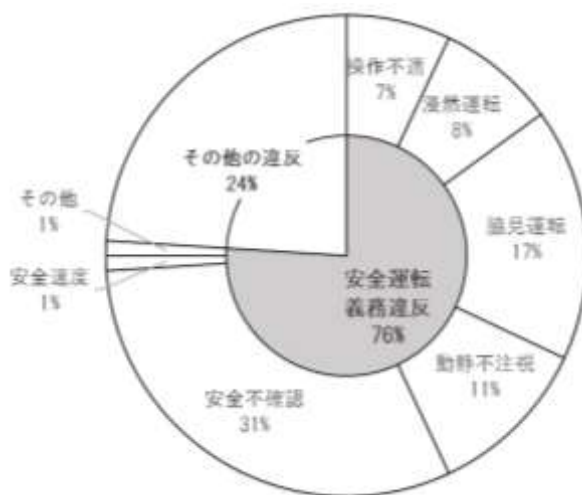
(\*1) 共同運転行為（集団暴走行為）の例

①広がり運転、②巻き込み通行、③蛇行通行、④交互追い越し、⑤信号無視、⑥一定区間内のぐるぐるまわり、⑦渋滞時等のうず巻

(\*2) 自動車等・・・自動車と原動機付自転車をいう

## ② 安全運転の義務

- a) **安全操作の義務**・・・車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない。
- b) **安全確認の義務**・・・車両等の運転者は、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない。

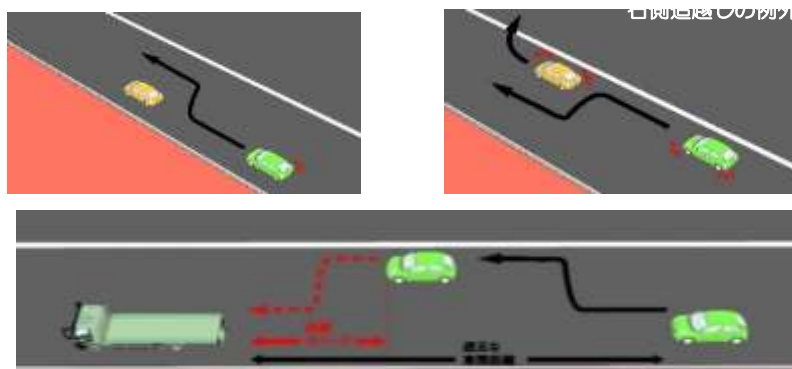


▲安全運転義務違反による事故発生状況

出典：【普及版：道路交通法】

## ③ 追越しの方法

- a) **右側追越しの原則**・・・車両は、他の車両を追い越そうとするときは、その追い越されようとする車両（以下この節において「前車」という。）の右側を通行しなければならない。
- b) **左側追越しの例外（１）**・・・前車が右折するため、道路の中央または右側端（一方通行路の場合）に寄って通行しているときは、①の規定にかかわらず、その左側を通行しなければならない。
- c) **左側追越しの例外（２）**・・・道路中央寄りに設けられている軌道敷の路面電車を追越すときは、その左側を通行しなければならない。
- d) **注意義務**・・・追越しをしようとする車両は「反対方向の交通」、「後方からの交通」「前車（路面電車を含む）の前方の交通にも十分に注意し、かつ、「前車の速度および進路」、「道路の状況」に応じて、できる限り安全な速度と方法で進行しなければならない。



## 横断歩道等における歩行者等の優先

- a) **横断歩道等に接近する場合の義務**・・・車両等は、横断歩道に接近する場合、その横断歩道等の直前（停止線の直前）で停止することができるような速度で進行しなければならない。
- b) **横断歩行者等がいる場合の一時停止**・・・車両等は、その進路の前方の横断歩道等を横断し、または横断しようとする歩行者等があるときは、その断歩道等の直前で一時停止し、かつ、その通行を妨げないようにしなければならない。
- c) **側方通過前の一時的停止**・・・車両等は、横断歩道等またはその手前の直前で停止している車両等がある場合、その停止している車両等の側方を通過してその前方に出ようとするときは、その前方に出る前に一時停止しなければならない。
- d) **横断歩道等の手前での追抜き禁止**・・・車両等は、横断歩道等およびその手前の側端から前に三十メートル以内では前方を進行している他の車両等（軽車両を除く。）の側方を通過してその前方に出てはならない。

出典：【普及版：道路交通法】



## 第5章 計画の推進方法、評価、見直し

山都町において、自転車が生計交通手段としてより安全に利用されるとともに、サイクルツーリズムの推進による地域の更なる活性化を図るため、Plan（立案・計画）、Do（実施）、Check（検証・評価）、Action（改善）の考え方に基づき長期的な視野に立って取り組みを推進していきます。

自転車の通行空間を道路横断構成のなかに明確に位置付ける道路整備等は、これまで殆ど実績がありません。このため、3章で設定した自転車道路ネットワーク整備は、区画線外側に自転車空間を確保するタイプ①～③から整備に着手するとともに、全ての道路利用者を対象に交通ルールの周知啓発を行うことで山都町における自転車空間整備のスムーズな定着を図ることとします。

このような取り組みを通じて、自転車が生計交通の手段として、また、観光振興の手段として積極的に活用される中、地域住民や来訪者のニーズの把握とそれに対する対応、自転車を利用する際の交通ルールの遵守と全ての道路利用者が交通秩序の維持に不断に努めることが重要となります。

このため、本計画に基づく取り組みを長期的な視野に立って持続的なものとするため、整備後の道路に対する安全性や快適性についての継続的なモニタリングを行うとともに、以下に示す自転車ネットワーク整備等の進捗や自転車に関係する交通事故件数の増減など定量的な指標を用いた検証、さらには、これらの結果に関する協議会等への報告や関係者での議論を行うなど、Plan（立案・計画）、Do（実施）、Check（検証・評価）、Action（改善）の考え方に基づきながら本計画の進捗管理や改善を図っていくこととします。

### 【アウトプット、アウトカム指標】

- ・ 自転車ネットワーク整備延長
- ・ 事故発生箇所における対策箇所数
- ・ 交通違反、交通事故件数

### 【関連アウトプット指標】

- ・ 道の駅等の拠点施設における環境整備（サイクルスタンド整備数）