

荒尾・玉名地域  
自転車ネットワーク計画

令和3年8月

荒尾市・玉名市・玉東町・和水町・南関町・長洲町

## 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) 荒尾・玉名地域の現状と課題 .....	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組み状況 .....	4
4) 荒尾・玉名管内の市町村の観光施策等 .....	5
5) まとめ .....	6
第2章 基本方針等 .....	7
(1) 計画の対象等 .....	7
(2) 計画期間 .....	7
(3) 基本方針 .....	7
(4) 実施する施策 .....	7
第3章 自転車ネットワーク計画 .....	8
(1) 県内の状況 .....	8
1) 県の自転車活用推進計画について .....	8
2) 各地域の進捗状況について .....	8
(2) 荒尾・玉名地域の自転車ネットワーク路線の選定 .....	10
1) ルート選定の考え方 .....	10
2) 段階的な選定 .....	10
3) 第1段階のルート選定の考え方 .....	11
4) 第2段階のルート選定の考え方 .....	11
(3) 自転車ネットワーク路線 .....	12
(4) 整備形態の選定 .....	18
(5) 整備計画案 .....	23
(6) 選定路線における整備内容 .....	28
第4章 自転車通行のルール .....	29
(1) 自転車の通行ルール .....	29
① 車道通行の原則 .....	29
② 道路構造の違いによる通行方法（単路部） .....	30
③ 例外的に歩道を通行する場合 .....	35
(2) 自転車通行ルールの周知方法 .....	38
① 過労運転・麻薬等運転・共同危険行為の禁止 .....	40
② 安全運転の義務 .....	40
③ 追い越しの方法 .....	41
④ 横断歩道等における歩行者等の優先 .....	41
第5章 計画の評価・見直し .....	42

## 第1章 はじめに

### (1) 自転車を取り巻く社会情勢

自転車は、通学、買い物、子供の送迎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、通勤等への自転車利用の増加だけでなく、余暇への利用や災害発生時の移動手段としてもその活用が期待されています。近年では、自転車と観光を組み合わせた“サイクルツーリズム”による地域活性化の取組が全国的に盛り上がりを見せています。

このように自転車は、さまざまな形で利用され、また、今後もその利用が期待されているところですが、昭和40年代にはモータリゼーションの進展により自動車の交通事故が急増したことへの対策として、歩行者の通行を妨げない速度・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、自転車と自動車の分離が図られたことで自転車乗用中の事故は大幅に減少しました。一方で、自転車が安全に通行できる道路整備は未だ途上であり、交通事故件数や自動車対自転車等の事故件数は減少傾向にあるにも関わらず、歩行者対自転車の事故件数は減少傾向にはあるものの減少幅が他の事象に比べ低く、依然として課題となっています。また、自転車乗用中における交通死亡事故のうち約8割で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醸成についても課題の1つとなっています。

このような背景を踏まえ、平成24年(2012年)11月には、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国土交通省道路局・警察庁交通局)」が発出され、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という観点に基づき、自転車ネットワーク計画の作成方法や、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、平成29年(2017年)5月には自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機関の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、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程度を低減することで公共の利益に資することを基本理念とする「自転車活用推進法」が施行されました。その後、同法第9条に基づき「自転車活用推進計画」が平成30年(2018年)6月に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生活の質の向上につながるということが重要とされる中で、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おり、観光立国実現に向けての重点施策の一つとしてサイクルツーリズムの推進や健康長寿社会の実現に向けたサイクルスポーツの振興等が位置付けられています。

## (2) 荒尾・玉名地域の現状と課題

### 1) 自転車の利用状況

平成12年（2000年）及び平成22年（2010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、地域住民の約10%程度が自転車を利用すると回答されており、自家用車に次ぐ交通手段となっています。また、管内の市町村別自転車利用割合は、玉名市、荒尾市が多く、管内市町村全体の1/3程度となっています。

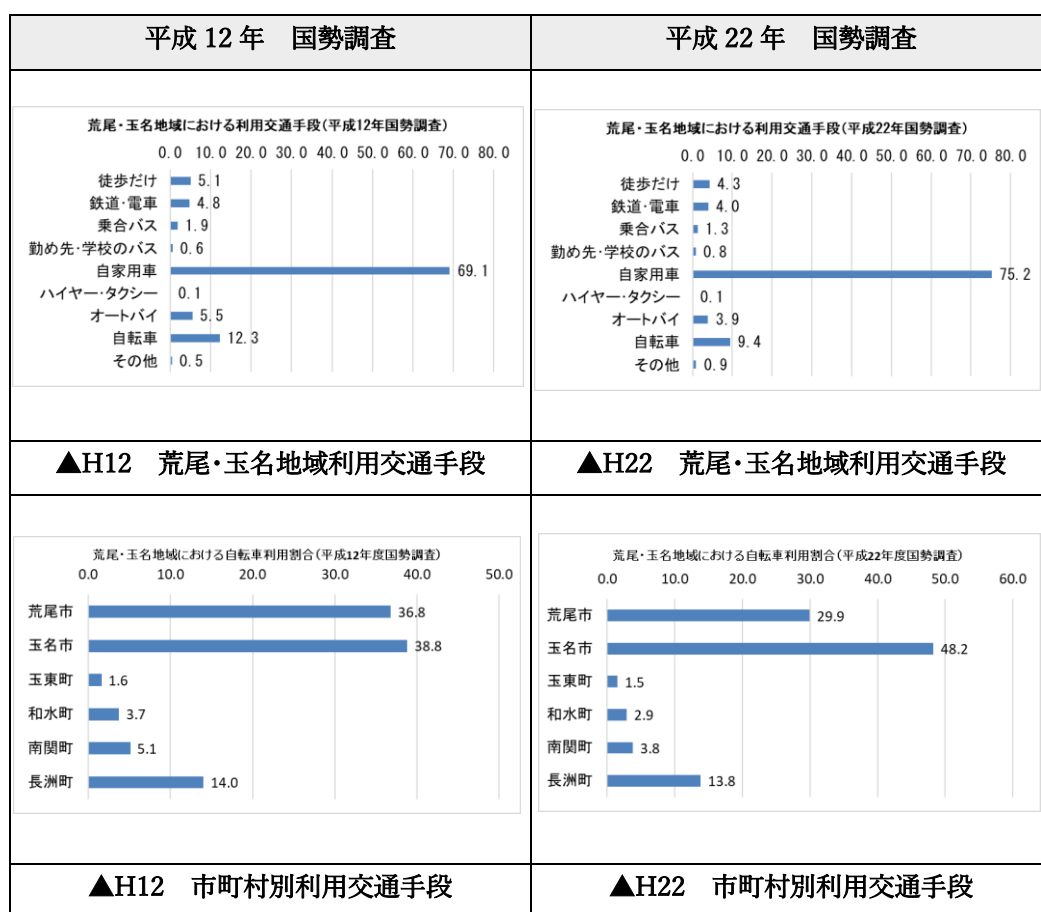


図-1.1 移動における利用交通手段（国勢調査）

## 2) 自転車に関する事故等の状況

荒尾・玉名地域においては、自転車に関する事故は平成30年（2018年）5月から令和2年（2020年）3月までの間で57件発生しています。

事故類型別でみると、出会い頭の事故が34件と最も多く60%を占めています。また、道路形状別では、交差点部における事故が38件で67%を占めています。これらの傾向から、交差点では出会い頭の事故が発生する可能性が最も高く、安全性を向上させるためのハード・ソフト対策を更に講じていく必要があると考えられます。



図-1.2 荒尾・玉名地域における事故発生箇所

### 3) 自転車イベント等の取組み状況

令和元年（2019年）9月に、菊池川流域において、玉名市、和水町、山鹿市、菊池市をつなぐルートでサイクリングイベント「キタクマ自転車の旅」が開催されています。

また、荒尾市と長洲町が、「荒尾干潟水鳥・湿地センター」と「金魚と鯉の郷広場」を拠点とする有明海岸沿いでウォーキング・サイクリングコースの整備を計画するなど、自転車を活用した体験型・交流型旅行を推進する機運が高まりつつあります。

**のんびり リバービューサイクリング**

**大会日程**

受付・出走申告	7:10~7:50
開会式	8:00~8:20
スタート	8:30
ゴール	16:00

(ゴール後忘れ解散)

**会場案内図**

主会場  
副会場  
ゴール

※自転車フィナーには車の駐車はできません。

**キタクマ自転車の旅**  
菊池川流域

2019.9.21sat (小雨決行)  
KITAKUMA BICYCLE TRIP

**コース (途中閉門あり)**

**ロングコース(100km)**  
菊池フィナー(スタート)→本松公園→白輪寺→倉庫前三三ミュージアム(エイト)→豊水西小学校→新玉名駅前広場(飲食広場)→伊うかファミリーロード→伊めぼる(エイト)(閉門後)→リバーサイドパーク→長北広域センター(エイト)→真鶴町→菊池フィナー(ゴール)

**ミドルコース(80km)**  
菊池フィナー(スタート)→本松公園→白輪寺→倉庫前三三ミュージアム(エイト)→豊水西小学校→新玉名駅前広場(飲食広場)→伊うかファミリーロード→伊めぼる(エイト)→栗原→本松公園→菊池フィナー(ゴール)

**参加資格**  
小学生以上の安全に自転車に乗れる健康な者で、7時間以内で完走できる見込みのある方(小学生は保護者同伴とする)

**参加料** (参加記念品・完走記念証・保険料・消費税込)  
一般 5,000円 小・中学生 4,000円

《お申込先》 **ユニバーサルフィールド**  
<http://universal-field.com/event/kitakuma-bicycle>

《申込開始》 令和元年 8月 1日(木)

《申込締切》 令和元年 9月 9日(月) ※定員になり次第締切とします

《申込状況、確認について》  
総後援地域振興部内 キタクマ地域振興フェア実行委員会  
TEL096-326-8609  
※大会内容に関しては 熊本県サイクリング協会 TEL096-352-3878

ロング 100km  
ミドル 80km  
募集人員 300名  
定員になり次第締切ります

主催/キタクマ地域振興フェア実行委員会(熊本県北熊元協議会、きくかまつり実行委員会、くまもとDMC、肥後銀行) 協力/熊本県サイクリング協会



#### 4) 荒尾・玉名管内の市町の観光施策等

荒尾・玉名地域の2市4町においては、それぞれの地域の特色を踏まえた様々な施策に取り組んでいますが、中でも、交流の促進や地域資源を生かした観光の推進などは、各市町に共通する考え方として観光振興計画等に位置付けられています。

また、管内市町等で構成された「荒尾・玉名地域観光推進協議会」においては、観光パンフレットやドライブマップの作成など、ソフト面での観光振興を行ってきました。

このような中、当地域での自転車利活用を推進するため、令和元年（2019年）11月に、「荒尾・玉名地域自転車ネットワーク計画第1回検討会」、令和3年（2021年）1月に「荒尾・玉名地域自転車ネットワーク計画第2回検討会」を開催しました。

令和3年（2021年）5月には、管内市町の荒尾・玉名地域自転車ネットワーク計画の推進に関し、必要な事項を協議することを目的とした「荒尾・玉名地域自転車ネットワーク推進協議会」を設置しました。

表-1.1 荒尾・玉名管内市町観光振興計画一覧

市町村名	荒尾・玉名管内市町の観光振興施策一覧
荒尾市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・荒尾の資源を活かした魅力ある観光商品づくり</li> <li>・おもてなしの向上</li> <li>・交通インフラ・観光サイン等・観光交流拠点（道の駅等）の整備</li> <li>・花や緑を活かした景観づくり</li> <li>・機能性を持った観光地域づくり組織の構築</li> <li>・戦略的なプロモーション</li> <li>・教育旅行誘致</li> <li>・インバウンド（訪日外国人旅行）誘致</li> </ul> <p>（荒尾市観光振興計画（第2期）より抜粋）</p>
玉名市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・インバウンド事業の推進</li> <li>・着地型観光商品開発の推進</li> <li>・スポーツツーリズムの推進</li> <li>・玉名版DMOの構築</li> <li>・6次産業化の推進</li> </ul> <p>（第2次玉名市総合計画より抜粋）</p>
玉東町	<ul style="list-style-type: none"> <li>・史跡を生かした周遊観光の推進</li> <li>・ツーリズムの振興</li> <li>・コミュニティビジネスの育成</li> </ul> <p>（第5次玉東町総合計画より抜粋）</p>

<p style="text-align: center;"><b>和水町</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域資源を生かした観光イベントの実施</li> <li>・「なごみ型」グリーンツーリズムの推進</li> <li>・広域観光の推進</li> <li>・金栗四三「生誕の地」PRの推進</li> <li>・イメージキャラクターの活用</li> </ul> <p>(第2次和水町まちづくり総合計画より抜粋)</p>
<p style="text-align: center;"><b>南関町</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域観光による交流人口の拡充</li> <li>・観光情報サービスの充実</li> <li>・観光資源、観光メニューの開発</li> </ul> <p>(南関町総合振興計画 第六次基本構想・基本計画より抜粋)</p>
<p style="text-align: center;"><b>長洲町</b></p>	<p>生産者と商業者などが連携した地域資源の発掘・活用による商業・観光の振興を図り、地元商店街が賑やかに活気づいているまちづくり</p> <p>(第5次長洲町総合振興計画 後期基本計画より抜粋)</p>

## 5) まとめ

以上のことから、荒尾・玉名地域において、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、広域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。

- ・ 観光地を結ぶルート及び通勤・通学等の日常利用ルートの安全な自転車通行空間の整備
- ・ 事故危険箇所等における路面表示等による注意喚起対策の充実
- ・ すべての道路利用者への交通規制の更なる普及啓発による安全意識の醸成



## 第2章 基本方針等

### (1) 計画の目的

第1章でまとめた課題に対応し、荒尾・玉名地域において自転車の安全な通行空間を確保するための整備を着実に推進していくため、「荒尾・玉名地域自転車ネットワーク計画」を策定します。

### (2) 計画の位置付け

この計画は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に沿って、荒尾・玉名地域の2市4町が関係機関と連携して策定する計画です。

なお、「自転車活用推進法」に基づき策定された「熊本県自転車活用推進計画」では、市町村における自転車ネットワーク計画の策定を促進することとされており、計画の推進にあたっては、県との連携を図りながら取組みます。

### (3) 計画の対象等

荒尾・玉名地域全域を対象とし、荒尾・玉名地域の観光振興に加え、通勤、通学等の日常利用や健康増進等を促進するためのサイクリングルートも対象とし、安全で快適な自転車通行空間の創出に努めることとします。

### (4) 計画期間

自転車通行空間の整備は、これまでの道路整備にない取組みであり、その知見が十分でないことや、整備実績及び整備効果の検証を踏まえたガイドライン等の改定も予想されることから、5カ年の計画として策定します。

### (5) 基本方針

国の「自転車活用推進計画」において、自転車利用が利用者一人一人の生活の質の向上に繋がることが重要である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、自転車を活用した地域振興を目指すとの観点から、本計画の基本方針を以下のとおりとします。

「歩行者、自転車、自動車等の道路利用者が共に安全にかつ安心して通行できる空間等の整備及び施策の推進による地域振興の促進」
--

### (6) 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を以下のとおりとします。

施策1：観光地間を結ぶルート及び通勤・通学等の日常利用ルートにおける歩行者、

自転車、自動車が適切に分離された通行空間の計画的整備

施策2：事故危険個所における路面表示等による注意喚起対策の実施

施策3：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

### 第3章 自転車ネットワーク計画

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の策定も「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。また、段階的な計画の策定の場合は、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。

荒尾・玉名地域においては、現状把握が十分ではないことや既成市街地等では用地的な制約から新たな自転車の通行空間の整備に課題が多いこと等から、当面は主要観光地等を結ぶ基幹的なネットワークの選定及びその整備を先行することとします。なお、これらの基幹的なネットワークの整備状況を踏まえ、荒尾・玉名地域における自転車ネットワークの整備範囲については順次追加拡大することとします。

※安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態を示した計画です。

(国交省ガイドラインより)

#### (1) 県内の状況

##### 1) 県の自転車活用推進計画について

法第10条第1項では、都道府県は「自転車活用推進計画を勘案して、都道府県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（都道府県自転車活用推進計画）を定めるよう努めなければならない。」と規定されています。

これを受けて、本県では国の自転車活用推進計画を踏まえ「環境」「健康」「観光」「安心・安全」の4つの目標と達成するための施策や措置に関して、自転車ネットワーク計画を含む「熊本県自転車活用推進計画」を策定しました。

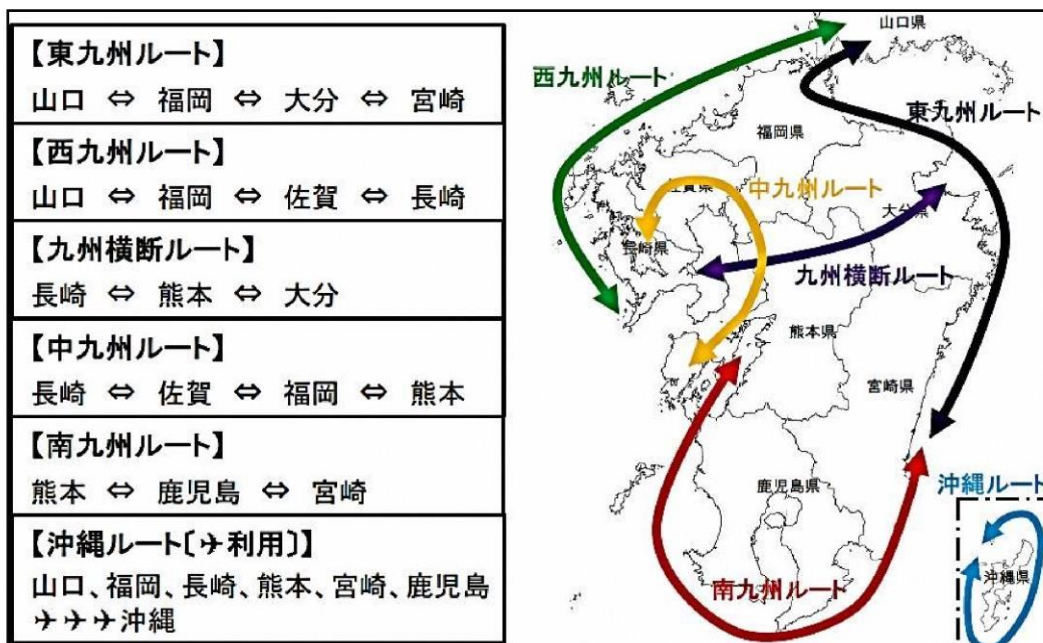
##### 2) 各地域の進捗状況について

法の施行を受けて、熊本県内地域でサイクリング環境の整備（協議会設立、自転車ネットワーク計画の策定、イベントの開催、サイクルスタンドの整備等）が進んでいます。

— 参 考 —

国が進めている「ナショナルサイクルルート」の指定を目指し、九州・山口が国内外のサイクリスト、観光客にとって魅力的なサイクリングエリアとなるよう、広域推奨ルートを設定します。また、交通事業者等に対するサイクリング振興への協力要請、ルート周辺の観光スポット、飲食店、宿泊施設等においてサイクルスタンドの整備など、九州・山口を挙げて推進します。

(下図は仮想ルート)



出典：熊本県自転車活用推進計画

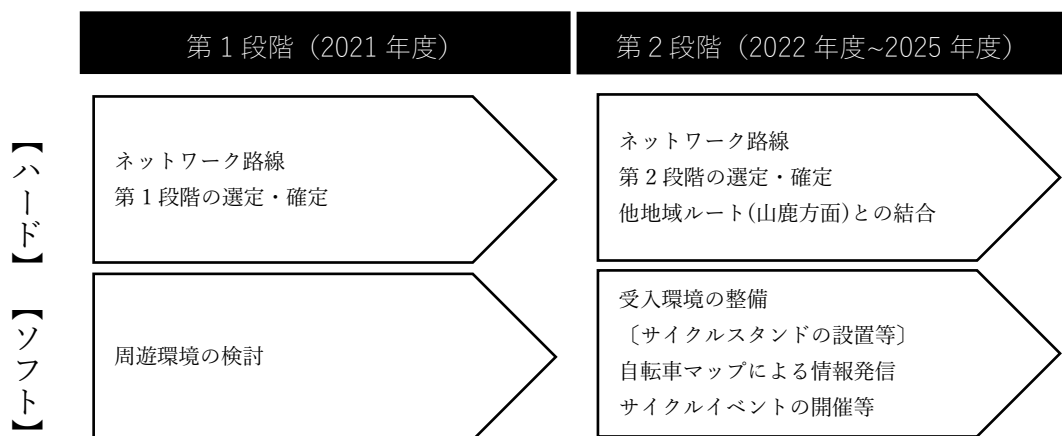
## (2) 荒尾・玉名地域の自転車ネットワーク路線の選定

### 1) ルート選定の考え方

- ①地域外からの来訪者が多い駅、港、道の駅などの交通拠点を結ぶルート
- ②地域の観光スポットを結ぶルート
- ③商業施設、公園などと居住地域を結ぶルート
- ④通勤や通学など日常の自転車の利用が多いルート

### 2) 段階的な選定

ルート設定には、ハード(道路空間整備等)・ソフト(観光振興等)両面での検討が必要であることから、令和3年度(2021年度)を第1段階として、令和4年(2022年)から令和7年(2025年)にかけて第2段階のネットワーク路線の選定・確定を予定しています。



### 3) 第1段階のルート選定の考え方

第1段階のルートとしては、地域外からの来訪者が多い交通拠点、玉名駅・新玉名駅を起点に、国交省の「重点道の駅」となった「道の駅きくすい 菊水ロマン館」を通過するコースを基幹ルートの核と位置付け、当該道の駅の活性化にサイクリングの活用を検討している和水町の観光スポットに繋いだルートを選定しています。

なお、このルートは比較的整備内容が容易な県管理道路でもあり、今後、管内で取り組んでいくこととなるサイクルツーリズム等の試験的ルートとして選定しました。

	ルート名	選定基準	概要	距離
第1段階	【A】玉名・和水ルート	①②③④	交通拠点となる玉名駅、新玉名駅、道の駅きくすい 菊水ロマン館と観光スポット(江田船山古墳、金栗四三の生家、八つの神様等)を通るルート	約 33 km

表-3.1 荒尾・玉名地域自転車ネットワーク計画ルート (第1段階)

### 4) 第2段階のルート選定の考え方

第2段階のルートとしては、管内の地域間を結んだ4ルートを示していますが、これらは現時点での構想ルートであり、第1段階ルートの整備状況等を確認の上、令和4年度(2022年度)以降にルート選定の検討を行うこととします。

	構想ルート名	選定基準	概要	距離
第2段階	【B】荒尾・南関・和水ルート	①②③	交通拠点となる荒尾駅と観光スポット(万田坑、南関御茶屋跡、田中城跡等)を通るルート	約 24 km
	【C】玉名(岱明)・玉東ルート	①②④	交通拠点となる玉名駅、木葉駅と観光スポット(高瀬裏川、木の葉猿窯元等)を通るルート〔九州地域戦略会議で示された「中九州ルート」を想定〕	約 14 km
	【D】玉名(天水)・玉東ルート	①②④	交通拠点となる木葉駅と観光スポット(尾田の丸池等)を通る起伏に富んだルート	約 10 km
	【E】荒尾・長洲・玉名ルート	①②④	海岸沿いの観光スポット(荒尾干潟、長洲港、鍋松原海岸等)を通るルート〔九州地域戦略会議で示された「中九州ルート」を想定〕	約 27 km

表-3.2 荒尾・玉名地域自転車ネットワーク計画ルート (第2段階)

### (3) 自転車ネットワーク路線(全体)

※第2段階のルート（破線の【B】～【E】ルート）については、管内の地域間を結んだ構想ルートであり、第1段階ルート（【A】ルート）の整備状況を見て、今後検討を行いルートの選定を行う。

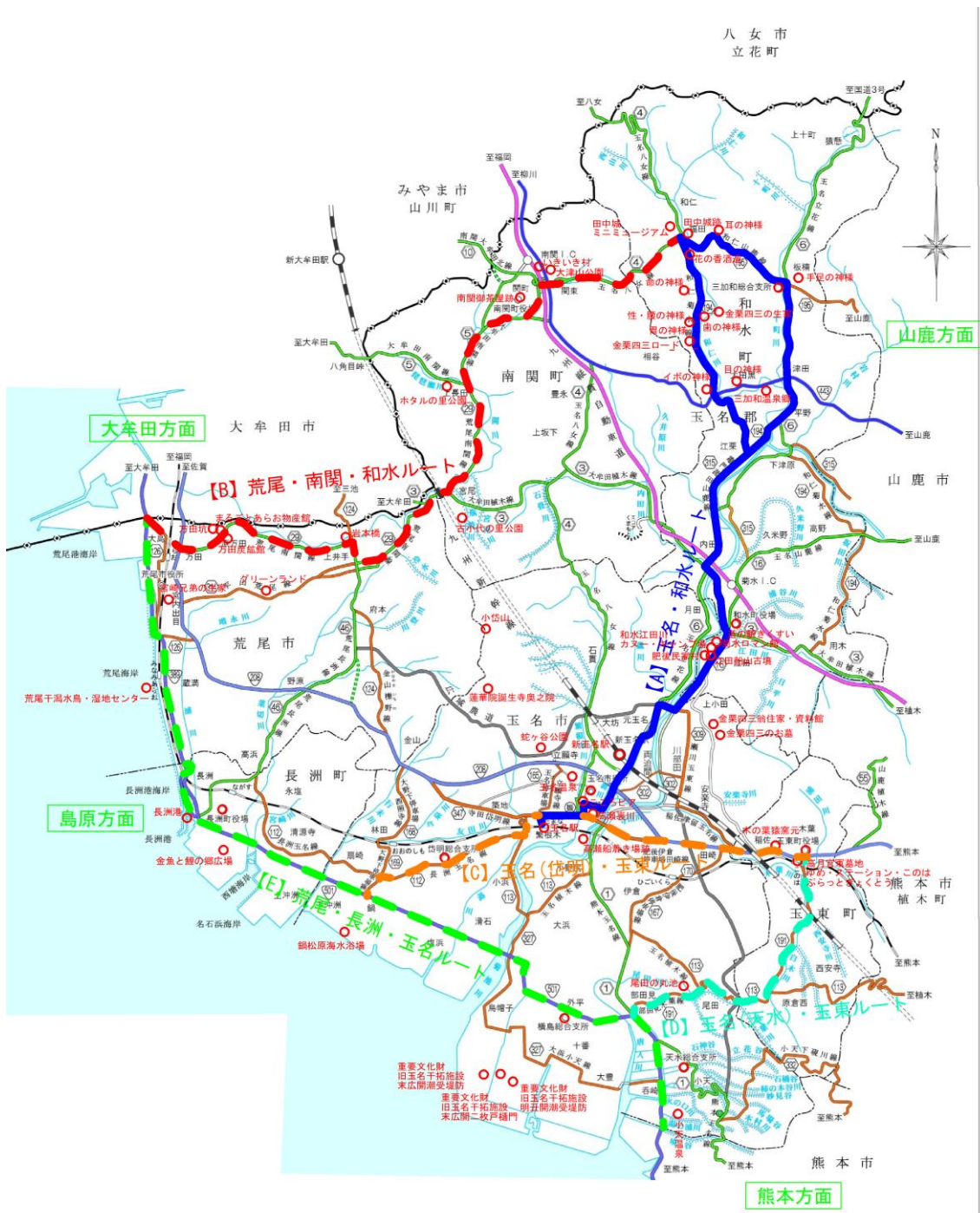


図-3.1 荒尾・玉名地域自転車ネットワーク路線図(全体)



【A】玉名・和水ルート (約 33 km)

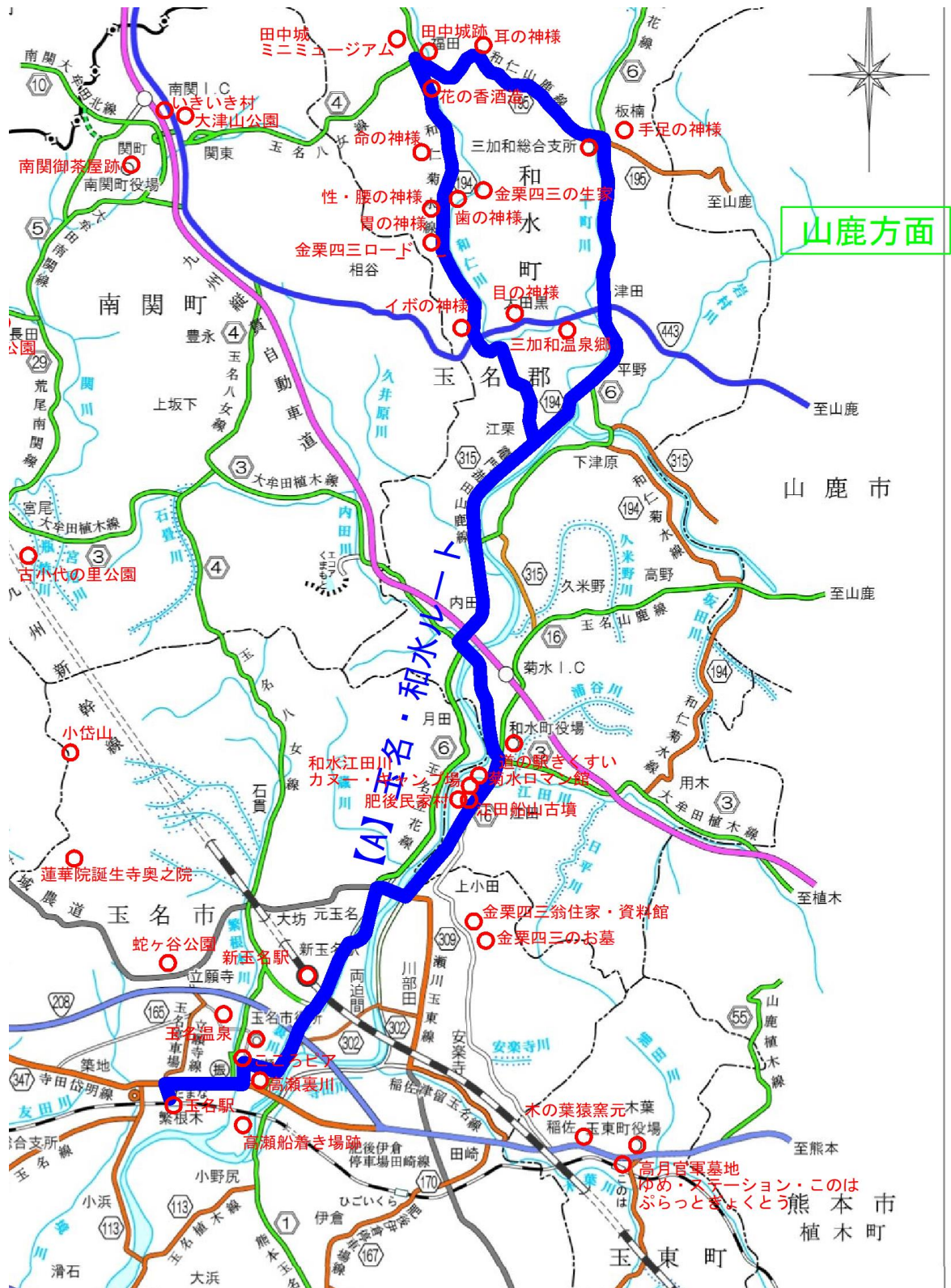


図-3.2 荒尾・玉名地域自転車ネットワーク路線図(Aルート)

**【B】荒尾・南関・和水ルート（約24km）**

※第2段階のルート（破線の【B】～【E】ルート）については、管内の地域間を結んだ構想ルートであり、第1段階ルート（【A】ルート）の整備状況を見て、今後検討を行いルートの選定を行う。



図-3.3 荒尾・玉名地域自転車ネットワーク路線図(Bルート)



【C】玉名（岱明）・玉東ルート（約 14 km）

※第 2 段階のルート（破線の【B】～【E】ルート）については、管内の地域間を結んだ構想ルートであり、第 1 段階ルート（【A】ルート）の整備状況を見て、今後検討を行いルートの選定を行う。



図-3.4 荒尾・玉名地域自転車ネットワーク路線図(Cルート)

【D】玉名（天水）・玉東ルート（約10 km）

※第2段階のルート（破線の【B】～【E】ルート）については、管内の地域間を結んだ構想ルートであり、第1段階ルート（【A】ルート）の整備状況を見て、今後検討を行いルートの選定を行う。



図-3.5 荒尾・玉名地域自転車ネットワーク路線図(Dルート)



【E】荒尾・長洲・玉名ルート（約27km）

※第2段階のルート（破線の【B】～【E】ルート）については、管内の地域間を結んだ構想ルートであり、第1段階ルート（【A】ルート）の整備状況を見て、今後検討を行いルートの選定を行う。



図-3.6 荒尾・玉名地域自転車ネットワーク路線図(Eルート)

#### (4) 整備形態の選定

##### 1) 整備形態の種類

既存の自動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に基づき、選定路線の交通状況を踏まえ表-3.3により自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の3つの形態から整備内容を選定します。なお、整備イメージは図-3.7のとおりです。

また、速度については原則として規制速度(指定最高)を用いるものとし、選定ルート内路線の区間情報を基に表-3.3により整備区分を決定することとします。

表-3.3 交通状況を踏まえた整備形態の選定の考え方

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在(自転車と自動車を 車道で混在)

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国土交通省道路局)

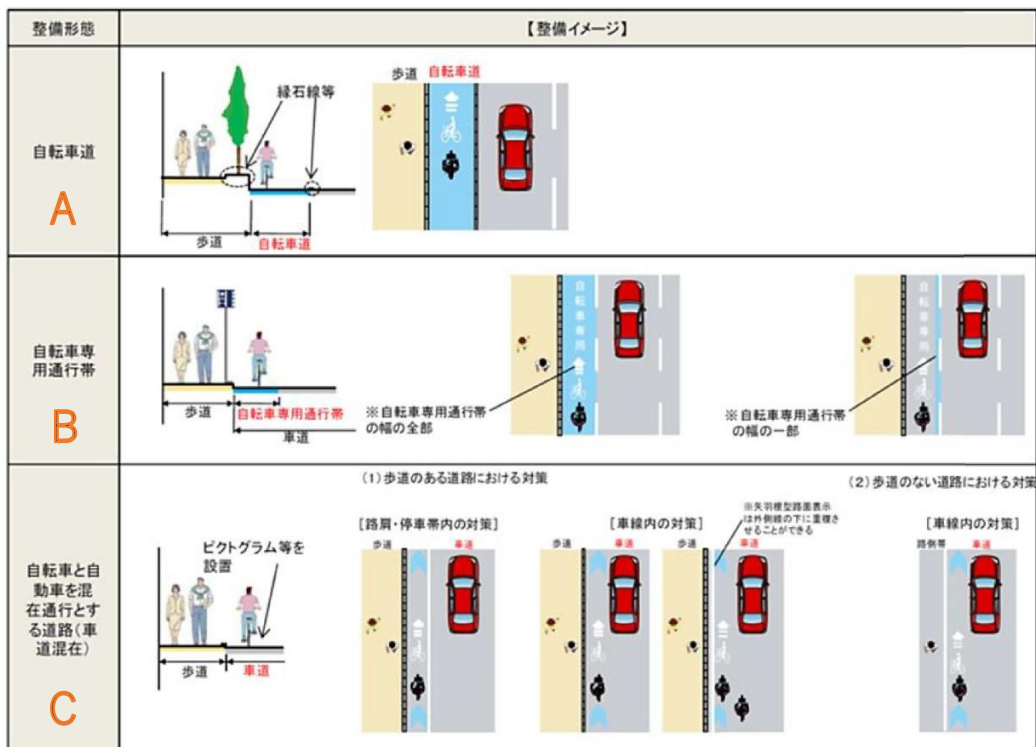


図-3.7 基本とする整備形態

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国土交通省道路局)



表-3.4 ルート内路線別の区間情報

県道	路線名	指定最高速度(km/h)	自動車交通量(台/日)	区分
<b>【A】玉名・和水ルート</b>				
165号	玉名停車場立願寺線	40	9,884	B
347号	寺田岱明線	40	14,839	B
4号	玉名八女線	40	6,867	B
市道	立願寺横町線	40	資料なし	B
市道	立願寺橋秋丸線	40	資料なし	B
6号	玉名立花線(1)	50	3,070	B
16号	玉名山鹿線	50	12,987	B
3号	大牟田植木線	40	7,484	B
6号	玉名立花線(2)	30	1,754	C
315号	竈門菰田山鹿線	30	4,000台以下	C
194号	和仁菊水線	40	4,000台以下	C
195号	和仁山鹿線	40	2,258	C
<b>【B】荒尾・南関・和水ルート【第2段階構想ルートであり、路線は参考】</b>				
126号	大牟田荒尾線	40	11,259	B
29号	荒尾南関線②	40	3,756	C
29号	荒尾南関線④	50	3,756	B
5号	大牟田南関線	50	3,756	B
4号	玉名八女線	40	2,832	C
<b>【C】玉名(岱明)・玉東ルート【第2段階構想ルートであり、路線は参考】</b>				
	国道208号線①	40	22,828	B
	国道208号線②	50	22,828	B
347号	寺田岱明線①	50	14,839	B
347号	寺田岱明線②	40	14,849	B
112号	長洲玉名線	40	4,809	B
169号	大野下停車場線	40	1,585	C
<b>【D】玉名(天水)・玉東ルート【第2段階構想ルートであり、路線は参考】</b>				
113号	玉名植木線	30	969	C
191号	部田見木葉線②	40	2,658	C
<b>【E】荒尾・長洲・玉名ルート【第2段階構想ルートであり、路線は参考】</b>				
	国道501号①	40	15,209	B
	国道501号②	50	15,209	B
	国道389号②	40	11,259	B
	国道389号③	50	16,047	B

## 2) 整備の可能性検討

表-3.3 で区分した整備形態のうち完成状態における自転車専用通行帯の整備の可否について、道路空間の再配分や道路拡幅により検討を行います。

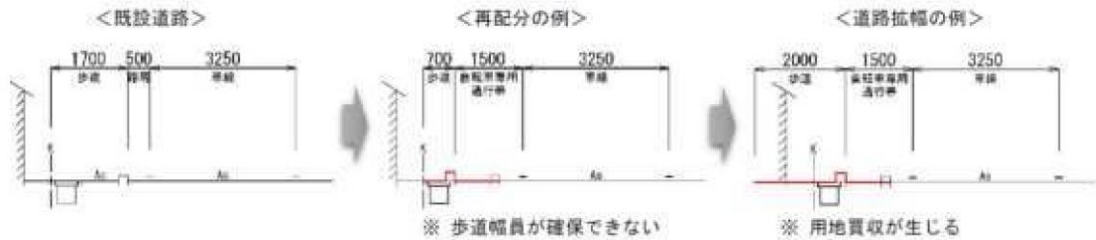
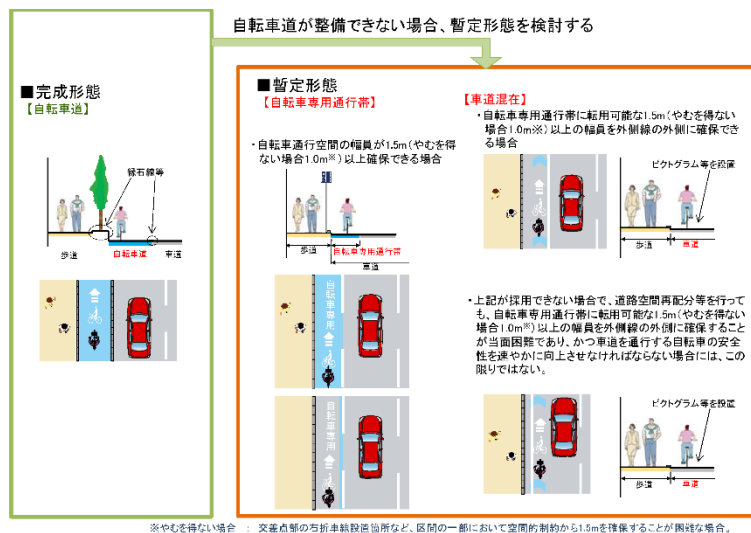


図-3.8 道路空間の再配分及び道路拡幅の例

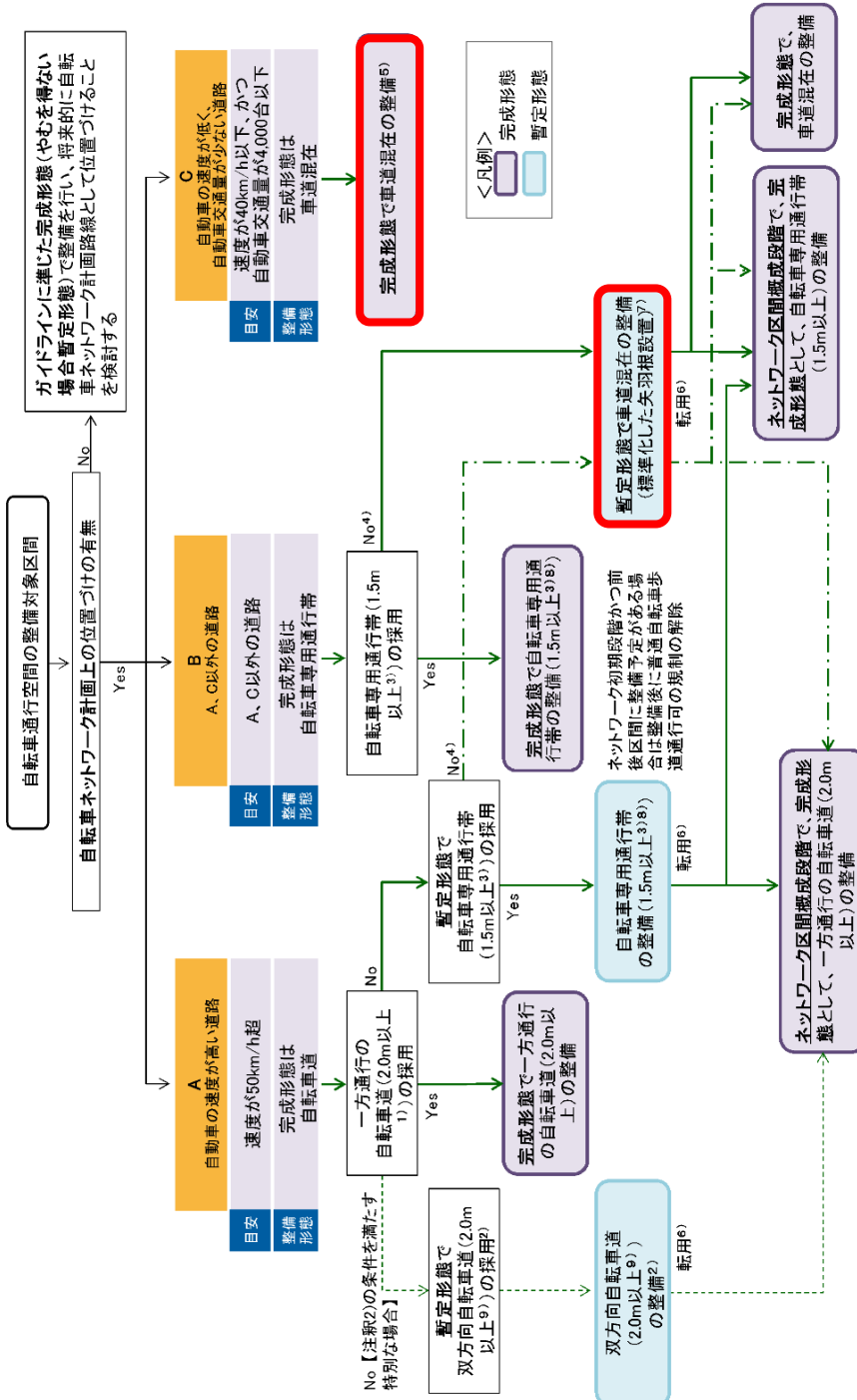
検討の結果、該当路線においては車道や歩道等の幅員に余裕がないため、既設道路空間の再配分は困難な状況です。また、道路拡幅については、用地買収や橋梁拡幅等に多大な費用が必要であり、必要な幅員を確保することは当面困難な状況です。このようなことから、荒尾・玉名地域自転車ネットワークにおいては、車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させることを念頭に、車道通行を基本とした「暫定形態での整備」を検討することとします。

## 3) 暫定形態による整備の検討

選定路線において、道路空間の再配分では自転車通行空間の確保が困難な場合や自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない場合については、図-3.9 の車道通行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態選定フローに基づき、整備形態を以下のように設定しました。



ガイドラインに基づく検討を踏まえ、荒尾・玉名地域自転車ネットワーク路線については、当面暫定形態として「車道混在」での整備を行います。  
 なお、選定路線ごとの整備形態の詳細については、引続き検討を行います。



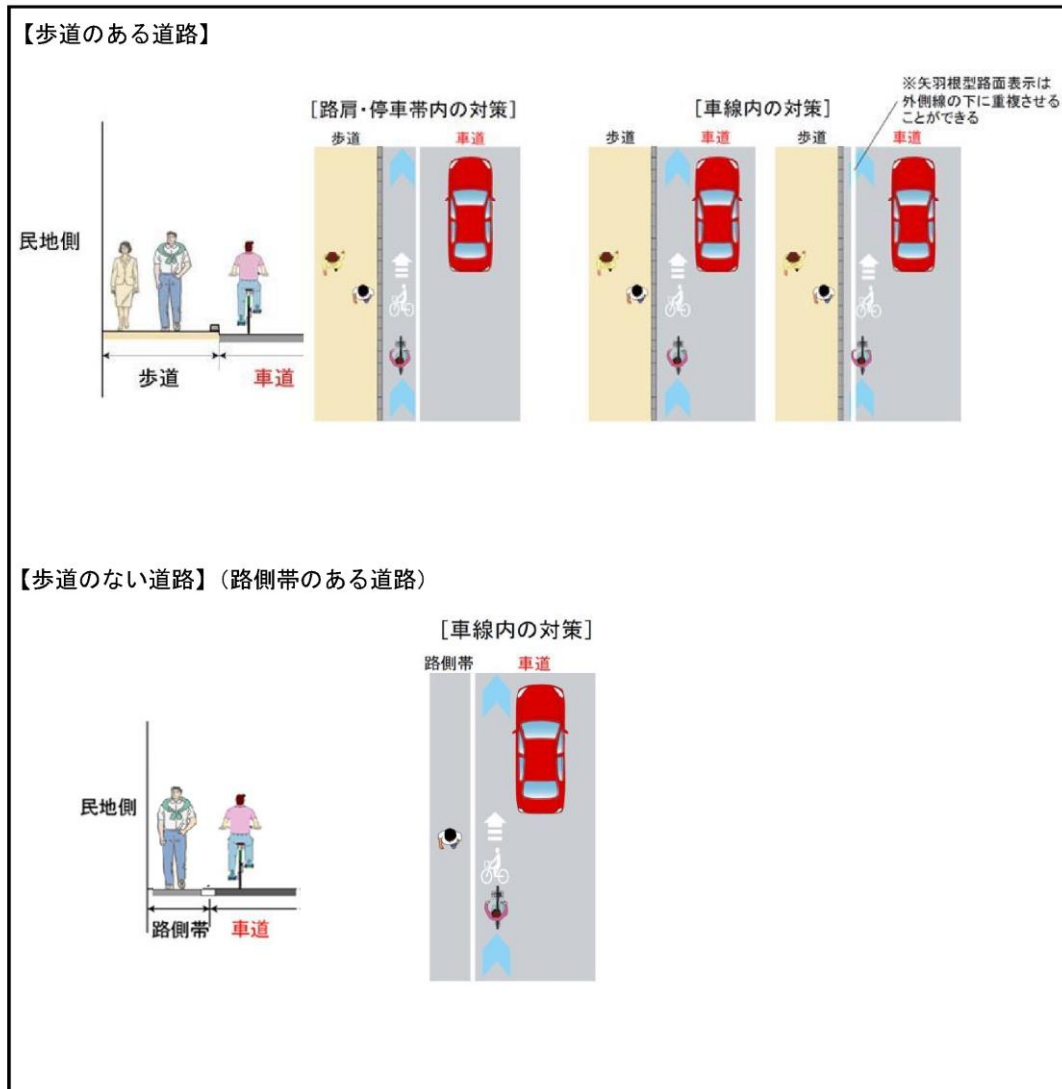
1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0mよりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。  
 2) 双方向の自転車道が採用できる条件は次の全ての条件を満たすこと。①一方の区間専ら連続性が確保されていること。②区間前後・内に双方向自転車道が交差しないこと。③区間内の接続道路が限定的に自転車通行の連続性・安全性が確保できること。④ネットワーク区間構成段階で一方通行の規制をかけることができること。  
 3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合)、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができる。  
 4) 自転車専用通行帯に転用可能な1.5m以上の幅員を外側線の外側に確保することを原則とし、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合)には、整備区間の一部で最小1.0m以上とする。ただし、道路空間再配分等を行っても、外側線の外側に1.5m(やむを得ない場合1.0m)以上確保することが当面困難であり、かつ車道を通行する1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい。  
 5) 1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい。  
 6) 自転車通行空間整備後に道路や交通状況の変化により、完成形態の条件を満たすことができるようになつた場合。  
 7) 暫定形態の採用が困難な場合には、当該路線・区間を自転車ネットワーク路線から除外し、代替路により自転車ネットワークを確保する可能性についても検討する。代替路として生活道路等を活用する場合には、安全性や連続性に留意する必要がある。  
 8) 普通自転車歩道通行帯の幅員は、当該路線・区間の幅員を自転車ネットワーク路線から除外し、代替路により自転車専用通行帯の整備時に普通自転車歩道通行帯の規制を解除するとともに、その予定を事前に周知すること。  
 9) 例えば、2.5mが確保できる場合は、歩道側1.5m、車道側1.0mの位置に中央線を設置するなど車道に対する左側通行帯を確保することが望ましい。

※ 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車を選定させる区間では、治道状況に応じて、駐車禁止若しくは駐車禁止の規制を実施するものとする。

図-3.9 車道通行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態選定フロー  
 出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国土交通省道路局)

#### 4) 車道混在による整備

車道混在による整備については、図-3.10 に基づき行います。



※車道混在については、利用者が交通規制のある自転車専用通行帯と混同することを防ぐため、帯状の路面表示については使用せず、混在することが想定される空間として、矢羽根型路面表示を設置することとする。

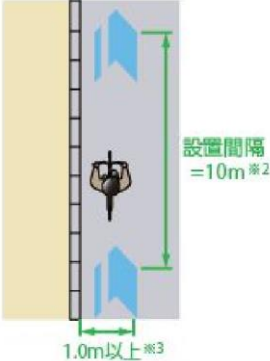
図-3.10 車道混在による整備形態

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国土交通省道路局)

(5) 整備計画案

1) 2車線歩道あり

<p>■実施内容</p> <p>自転車通行空間 W=1.0m確保</p> <p>※矢羽根型路面表示により、通行位置と進行方向を明示</p>
---

	形状	配置
		歩道あり
仕様	<p>&lt;標準型&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=10m<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)

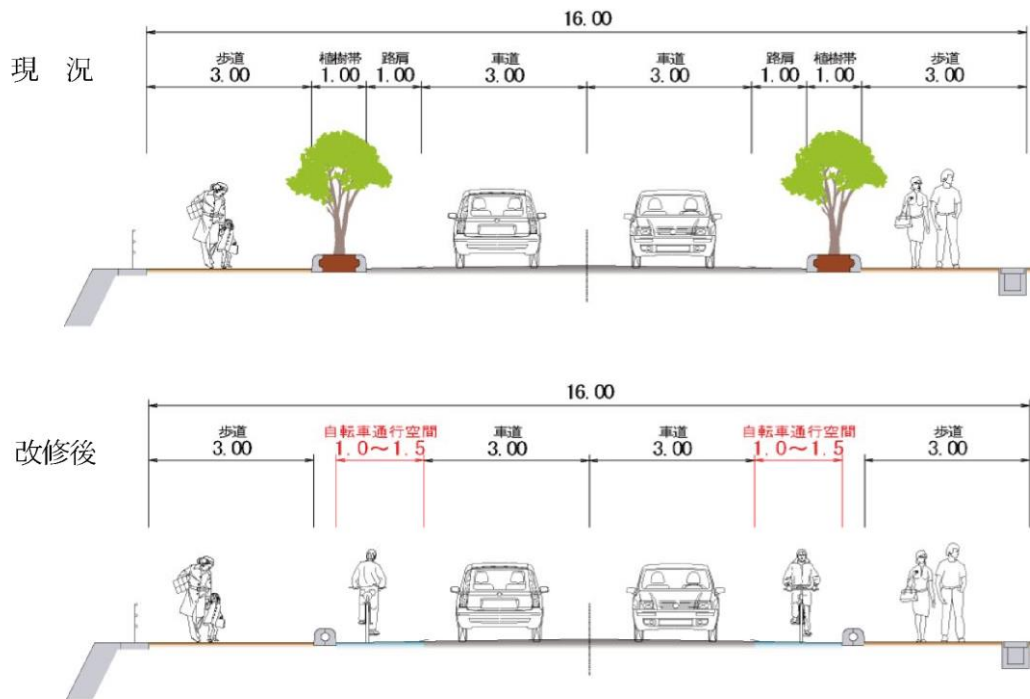
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国土交通省道路局)



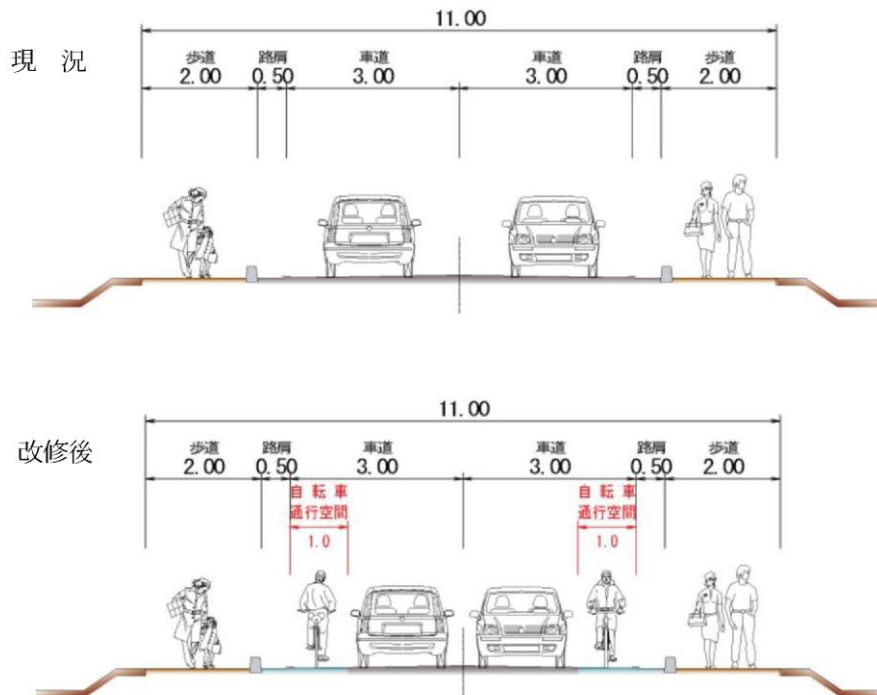
▲整備事例(直轄国道236号：北海道)

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国土交通省道路局)

タイプ① 歩道に植樹帯のある区間の整備  
 【植樹帯を転用し自転車通行空間を確保】



タイプ② 歩道に植樹帯のない区間の整備  
 【車道内で路面表示を設置し自転車通行空間を確保】





## 2) 2車線歩道なし

### ■実施内容

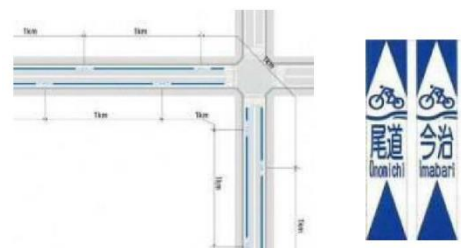
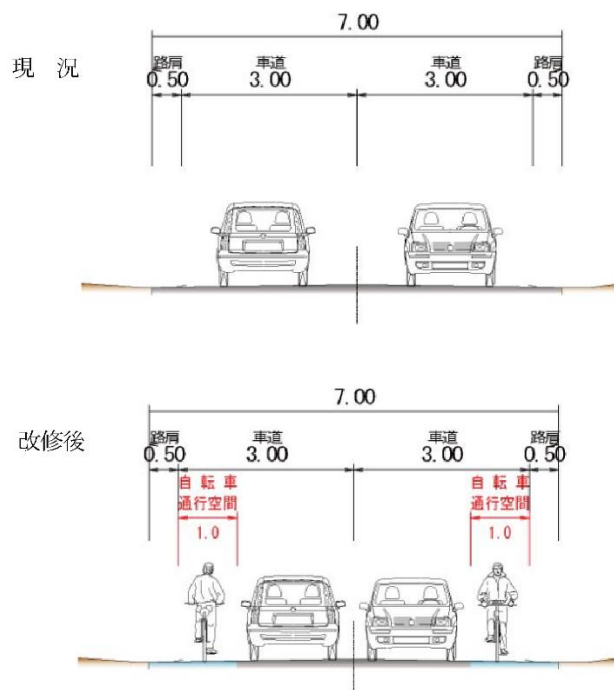
自転車通行空間 W=1.0m確保

※矢羽根型路面表示により、通行位置と進行方向を明示

仕様	形状	配置
		歩道なし
	<p>&lt;標準型&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=10m<sup>※2</sup></p> <p>1.0m以上(0.75以上<sup>※3</sup>)</p>

▲矢羽根型路面表示の標準仕様(歩道なし)

## タイプ③ 車道内に通行帯 (W=1.0m確保)



### ▲整備事例

(しまなみ街道サイクリングロード)

### 3) 1車線歩道なし

#### ■実施内容

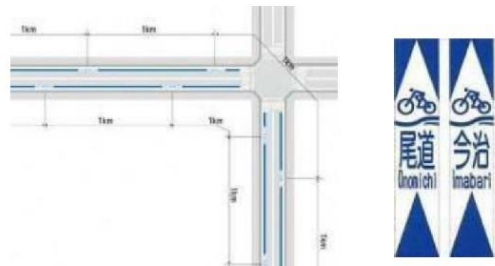
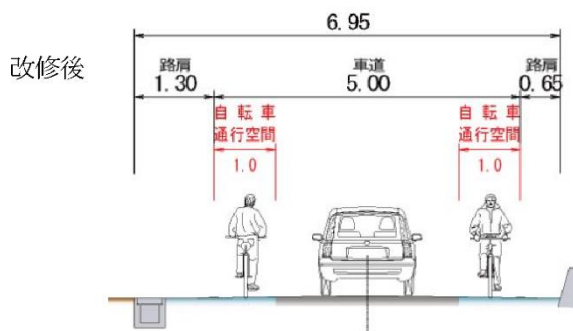
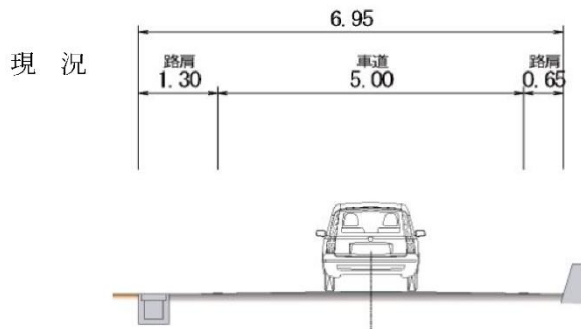
自転車通行空間 W=1.0m確保

※矢羽根型路面表示により、通行位置と進行方向を明示

	形状	配置
		歩道なし
仕様	<p>&lt;標準型&gt;</p>	<p>設置間隔=10m<sup>※2</sup></p> <p>1.0m以上(0.75以上<sup>※3</sup>)</p>

▲矢羽根型路面表示の標準仕様(歩道なし)

#### タイプ④ 車道内に通行帯 (W=1.0m確保)



#### ▲整備事例

(しまなみ街道サイクリングロード)

#### 4) 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」に基づき整備を行います。
- ・幅員の確保が困難な場合は、自転車と自動車と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。

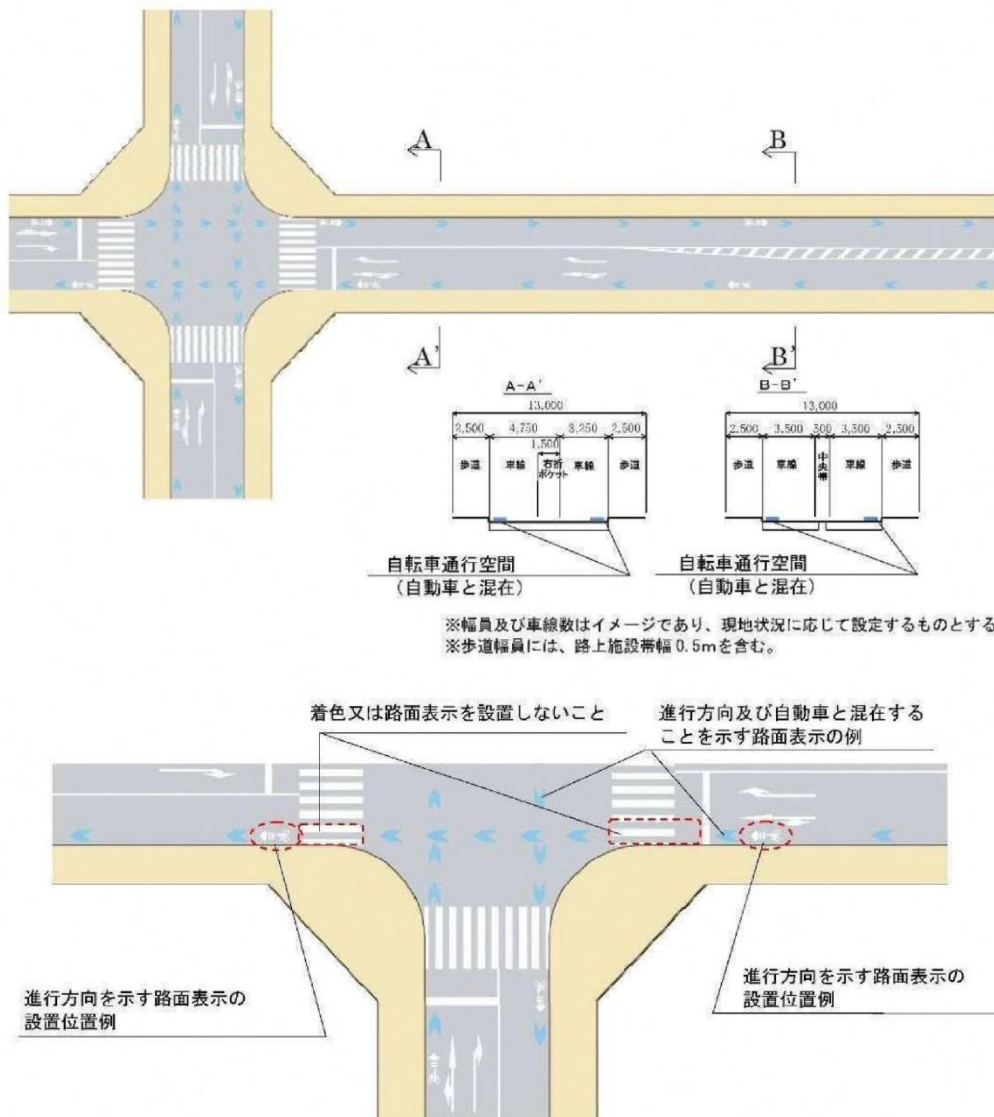


図-3.11 車道混在が交差する交差点の例

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省道路局）

## (6) 選定路線における整備内容

荒尾・玉名地域自転車ネットワーク計画における選定路線においては、以下の内容について整備を行います。

なお、選定路線毎の整備内容については引き続き検討することとします。

- ① 段差の解消及び平坦性を確保するための舗装の補修
- ② 自転車通行空間を確保するための植樹帯撤去や路側構造物の整備、区画線の引き直し
- ③ 自転車の安全な通行に必要な防草対策や路面表示の設置等

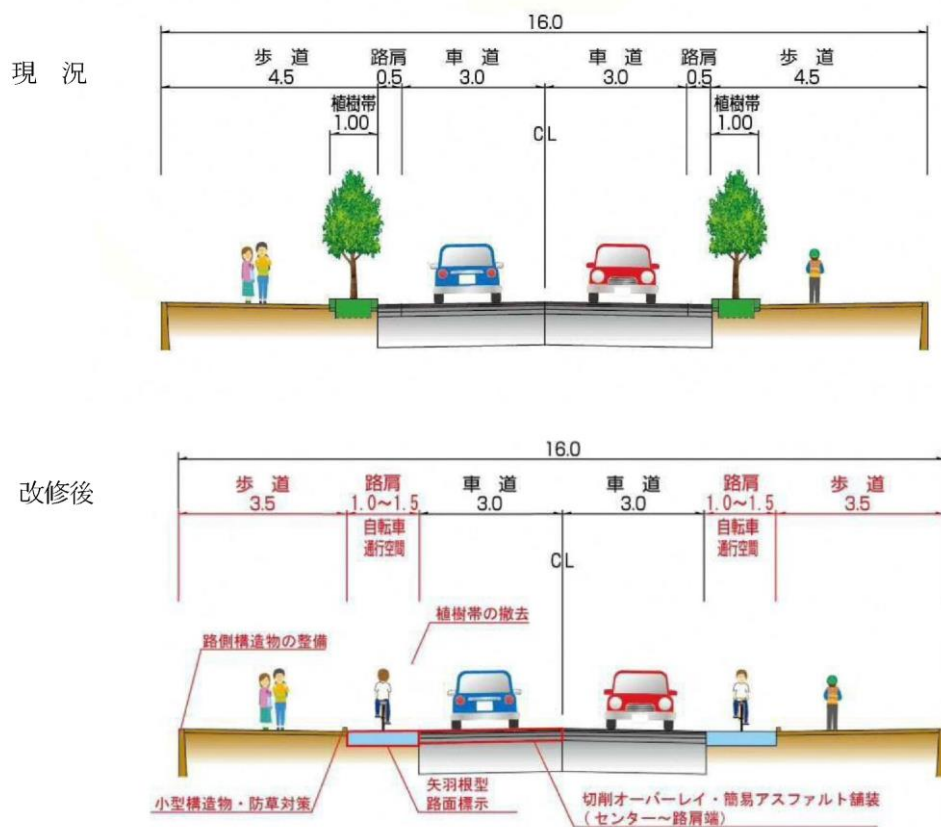


図-3.12 選定路線における整備内容の例

## 第4章 自転車通行のルール

### (1) 自転車の通行ルール

自転車が安全に通行できる環境を創出するためには、自転車通行空間の整備と併せて、自転車利用者のみならず、歩行者、自動車などのすべての道路利用者に『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厳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、道路交通法では「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、車道を利用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、身体障がい者用の車いす、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、身体障がい者用の車いす、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その他これに類する工作物又は道路標識によって区画された道路の部分をいう」とされています。

#### 【※車両通行の原則】

・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（自動車と同じ方法）。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。

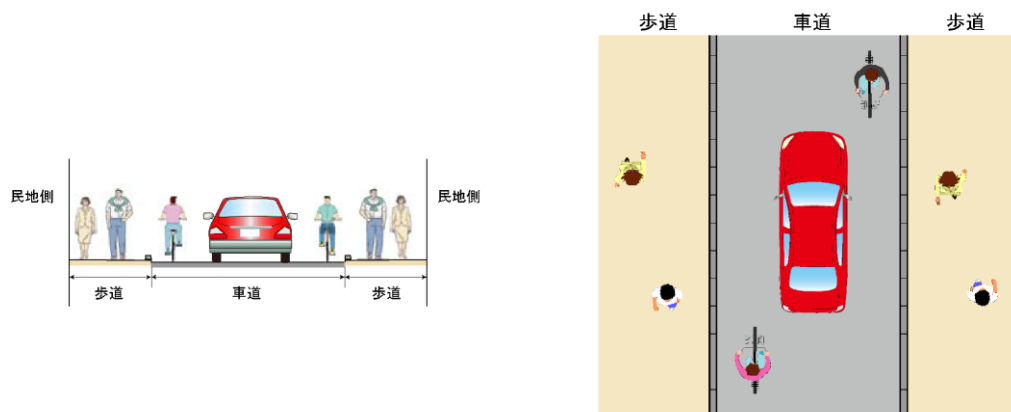


図-4.1 車道左側端の通行イメージ

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国土交通省道路局)

#### 【※車道左側通行の原則】

・道路交通法第17条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(トローリーバスを除く)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、それぞれ該当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)

歩道と車道の区分がある場合は、車道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」であるため自転車は通行できません。

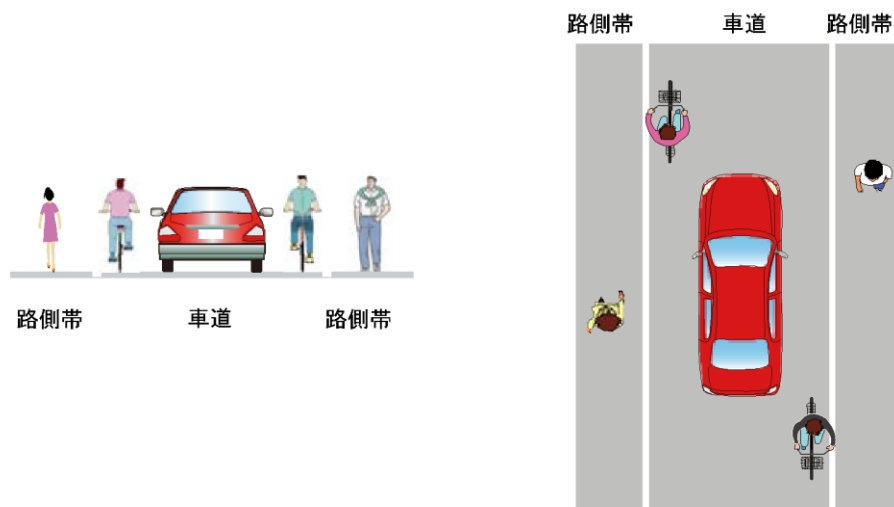


図-4.2 路側帯の通行方法のイメージ

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国土交通省道路局)

### 【※車道左側通行の原則】

- ・道路交通法第17条2第1項では、「軽車両は、前条の1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識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は、自転車は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可とされ、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を含むため、自転車道を片側だけに整備すると、自転車は自転車道を設置されていない側を通行することが出来なくなります。



図-4.3 自転車道がある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(国土交通省道路局)

#### 【※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、それぞれ一つの車道とする」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。(自動車と同じ方法)
- 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)を通行することが出来ませんので、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。

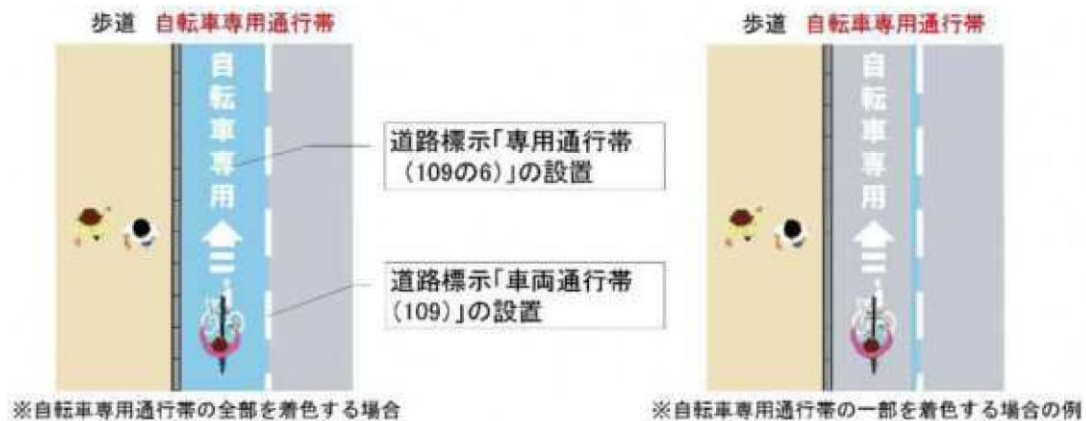


図-4.4 自転車レーンの通行方法のイメージ

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国土交通省道路局)

#### 【※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、「車両通行帯のもう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(以下この項目において「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」道路交通法第16条。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」自転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らない。

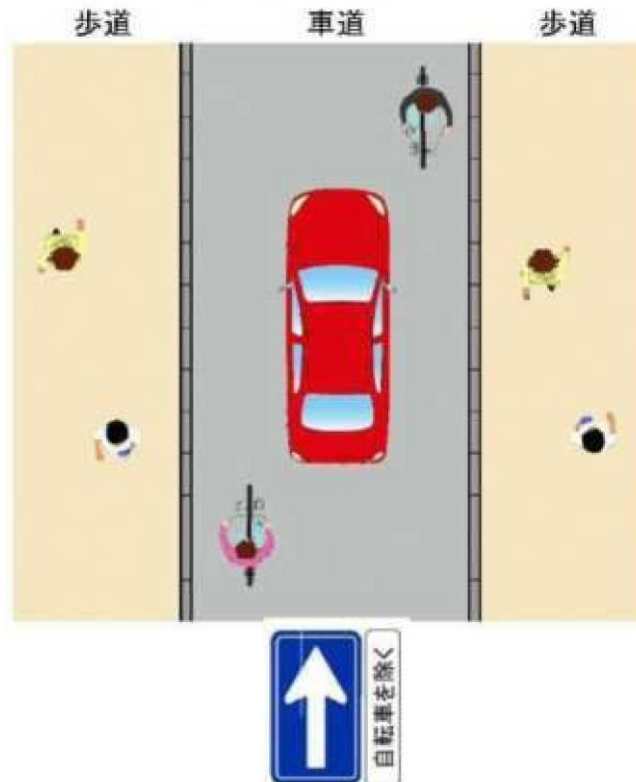



図-4.5 一方通行(自転車を除く)規制のある道路の通行方法イメージ  
出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国土交通省道路局)

自転車を除いて、車両は一方通行しなければならないという意味です。



その他、自転車に関連した補助標識は、以下のようなものがあります。

自転車を除く	自転車通行可
軽車両を除く	自転車 人力車 ) を除く

### 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<sup>1</sup>が例外的に歩道<sup>2</sup>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<sup>2</sup>を通行することが出来るとされているとき。
- ② 児童<sup>3</sup>や幼児<sup>4</sup>(13歳未満の子供)、70歳以上の高齢者である時。
- ③ 車道又は交通の状況に照らして、普通自転車<sup>5</sup>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、例外として自転車が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。

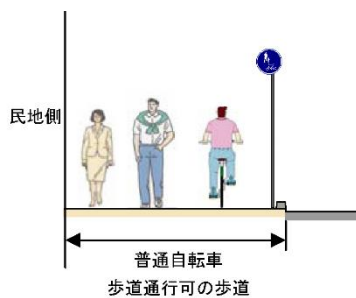


図-4.6 普通自転車通行可の歩道での  
自転車通行位置、方法

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン  
(国土交通省道路局)

#### 【※自転車レーンの通行方法】

- ・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又は柵その他これに類する工造物によって区画された道路の区分をいう」とされています。

#### 【※自転車が歩道を通行できる条件】

- ・自転車が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17条第1項の規定にかかわらず歩道を通行することが出来る。ただし、警察官等が歩行者の安全を確保するために必要であると認めて当該歩道を通行してはならない旨指示したときは、この限りではない」
- 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出来るとされているとき。
- 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ものであるとき。
- 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「自転車および歩行者専用(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]



自転車および歩行者専用 (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出来る場合は、原則として、歩道の中央から車道よ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することが出来る場合でも、歩道内は「歩行者が優先」です。通行する時は歩道の中央から車道よりの部分を「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、二輪または三輪の自転車を押して歩いている者は「歩行者」と規定されます。

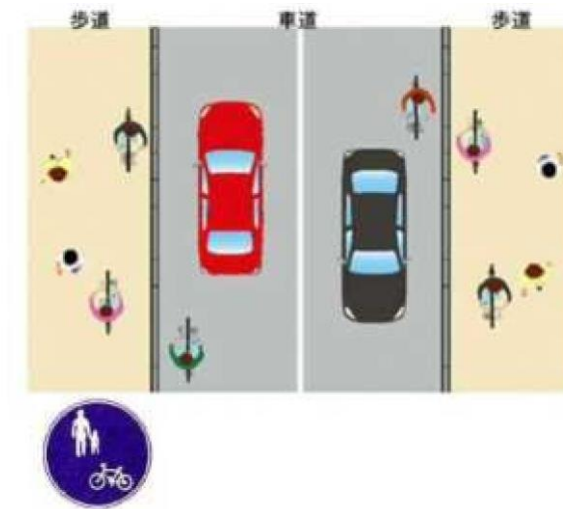


図-4.7 歩道を通行する場合の通行方法イメージ

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国土交通省道路局)

### 【※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出来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よ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。この法律の適用については、次に掲げる者は、歩行者とする。
  - 一 身体障がい者の車いす、歩行補助者等又は、小児用の車を通行させている者
  - 二 次条の大型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者及びほかの車両を牽引しているものを除く)を押して歩いている人。

### 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ず、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いときは状況に応じた安全な速度と方法で通行できます。

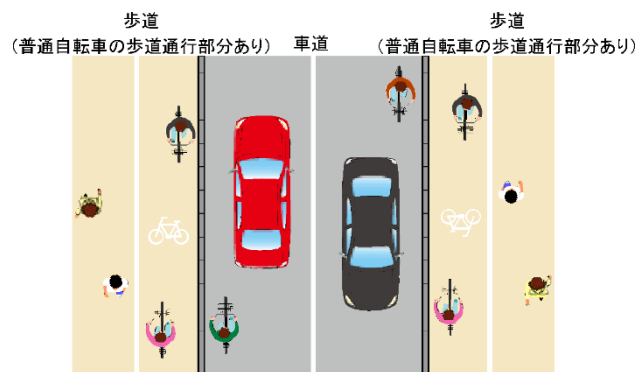
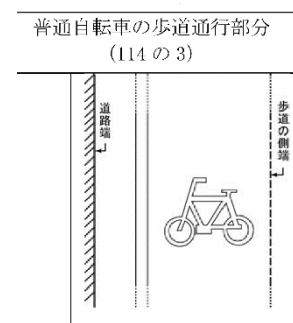


図-4.8 歩道を通行する場合の通行方法イメージ

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国土交通省道路局)

#### 【※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 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(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。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いないときは、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 63 条の 4 第 1 項第 1 号の道路標示により、普通自転車が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 63 条の 4 第 2 項に規定する普通自転車通行指定部分があるときは、当該普通自転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。



【道路標示】

## (2) 自転車通行ルールの周知方法

前述のとおり、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の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（2007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ります。



### ▲自転車安全利用五則を用いての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(国土交通省道路局)

周知の方法としては、市町が月1回全世帯に発行する広報誌による周知の他、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市町のホームページ等への掲載など、年齢層や属性を考慮しながら各種機会を通じた断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



▲一般市民を対象に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(国土交通省道路局)



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厳守することで、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厳守すべき主な交通法規についても参考までに、以下の①～④のとおり掲載し、自転車の交通ルールと併せて適宜、啓発を図っていくこととします。

### 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恐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）・・・自道車等（\*2）の運転者は道路において2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。

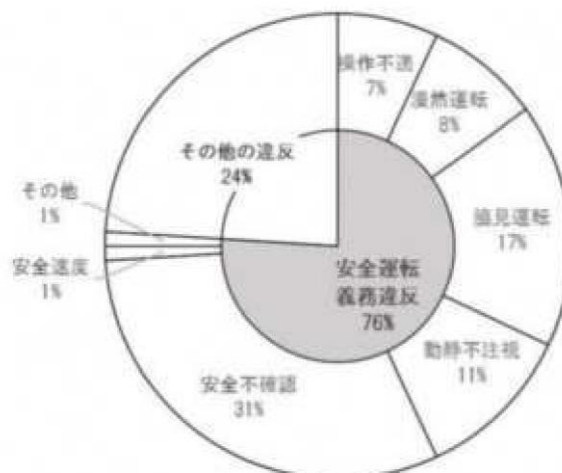
（\*1）共同運転行為（集団暴走行為）の例

広がり運転・巻き込み通行・蛇行通行・交互追い越し・信号無視・  
 一定区間内のぐるぐるまわり・渋滞時等のうずまき

（\*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 追い越しの方法

- a) 右側追い越しの原則・・・車両は、他の車両を追い越そうとするときは、その追い越されそうとする車両（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) 左側追い越しの例外(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、a)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) 左側追い越しの例外(2)・・・道路中央寄りに設けられている軌道敷きの路面電車を追い越すときは、その左側を通行しなければならない。
- d) 注意義務・・・追い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」にも十分注意し、かつ、「前車の速度及び進路」、「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。

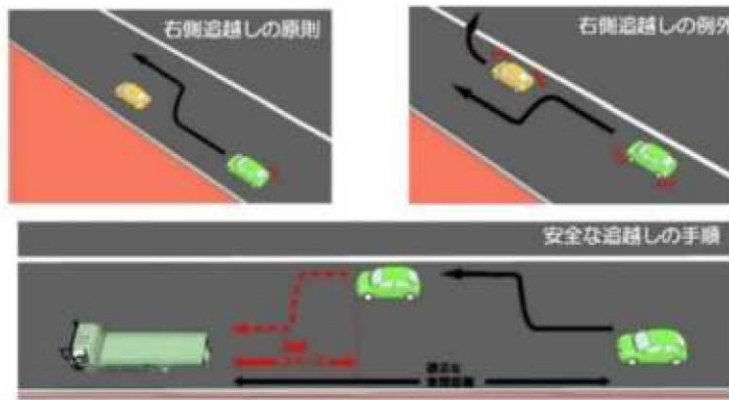


図-4.9 追い越し方法のイメージ

出典：【普及版：道路交通法】

### ④ 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、その横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) 片側通過前の一時停止・・・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がある場合、その停止している車両等の片側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い抜き禁止・・・車両等は、横断歩道等及びその手前の側端から30m以内では前方を通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。

## 第5章 計画の評価・見直し

荒尾・玉名地域において、自転車が交通手段として、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（計画・立案）、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組みを推進します。

第3章で設定した自転車ネットワーク計画に基づく自転車走行空間の整備については、道路状況により①～③（P28「(6) 選定路線における整備内容」参照）の空間整備や案内・注意標識等を設置し、安全で快適な自転車走行空間の整備を進めます。また、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荒尾・玉名地域における自転車走行空間整備の定着を図ることとします。

このような取組みを通じて、自転車が生活交通の手段として、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等の進捗や自転車に関係する交通事故件数の増減などの定量的な指標を用いた検証、更には、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（計画・立案）、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ることとします。

### 【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
- ・自転車に関係する交通事故件数

### 【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等）