

阿蘇地域
自転車ネットワーク計画

令和2年3月

阿蘇市・南小国町・小国町・産山村・高森町・西原村・南阿蘇村

目 次

第1章 はじめに

- (1) 自転車を取り巻く社会情勢・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 1
- (2) 阿蘇地域の現状と課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 1
 - ①自転車走行空間の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 2
 - ②自転車の利用状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 2
 - ③自転車に関係する事故等の状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 3
 - ④自転車イベント等の取組み状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 4
 - ⑤観光振興計画の考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 5
 - ⑥まとめ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 6

第2章 基本方針

- (1) 計画の対象等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 7
- (2) 計画期間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 7
- (3) 基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 7
- (4) 実施する施策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 7

第3章 自転車ネットワーク計画

- (1) 自転車ネットワーク路線の選定・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 8
- (2) 自転車ネットワーク路線・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 9
- (3) 整備形態の選定・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 15
- (4) 整備計画案・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 19
- (5) 選定路線における整備内容・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 24

第4章 自転車の通行ルール

- (1) 自転車の通行ルール・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 25
 - ①車道通行の原則・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 25
 - ②道路構造の違いによる通行方法・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 26
 - ③例外的に歩道を通行する場合・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 31
- (2) 自転車通行ルールの周知の方法・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 34
 - ①過労運転・麻薬等運転・共同危険行為の禁止・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 36
 - ②安全運転の義務・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 36
 - ③追越しの方法・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 37
 - ④横断歩道等における歩行者等の優先・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 37

第5章 計画の評価・見直し・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・P. 38

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にあり、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能の維持、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事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) 阿蘇地域の現状と課題

① 自転車走行空間の現状

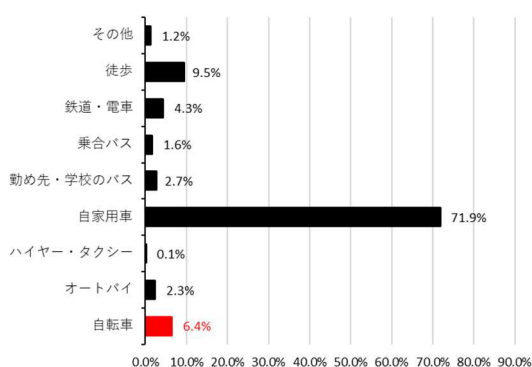
阿蘇地域の2車線以上の県管理道路の道路改良率は、平成31年4月現在で国道が100%、県道が73.2%となっており、交通量の多い市街地部を中心に歩道は設置されていますが、自転車道や自転車専用レーンは未整備となっています。近年では、自転車の通勤通学等の日常利用の他、余暇への利用も増加しており、安全に通行できる自転車通行空間の確保が課題となっています。

② 自転車の利用状況

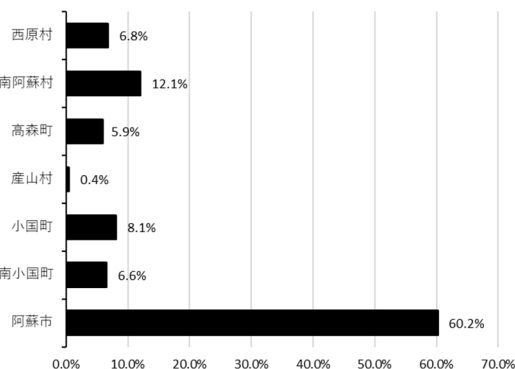
平成12年(2000年)及び平成22年(2010年)の国勢調査において、15歳以上を対象とした従業地又は通学地までの利用交通手段に関する調査結果では、地域住民の約5%程度が自転車を利用すると回答されており、自家用車、徒歩に次ぐ交通手段となっています。また、管内の市町村別自転車利用割合は、阿蘇市が最も多く管内市町村全体の半数以上となっています。

平成12年(2000年)国勢調査

a) 地域利用交通手段

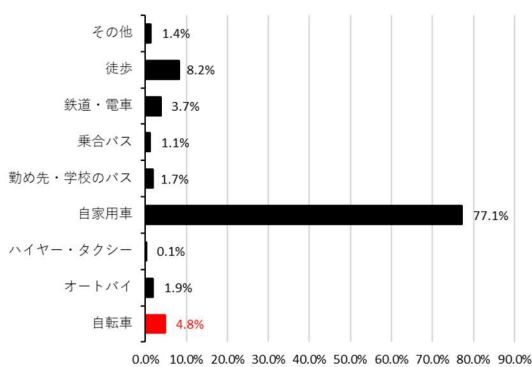


b) 市町村別自転車利用割合



平成22年(2010年)国勢調査

a) 地域利用交通手段



b) 市町村別自転車利用割合

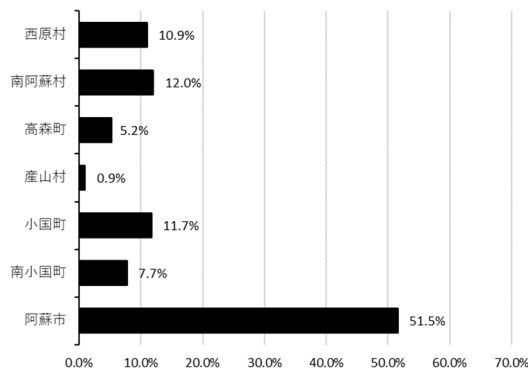


図-1.1 移動における交通利用手段(2000年、2010年国勢調査)

③自転車に関係する事故等の状況

阿蘇地域においては、自転車に関係する事故は平成29年（2017年）4月から平成31年（2019年）3月までの3年間で5件発生しています。

ほとんどの事故は車両相互の事故であり、特徴としては交通量の多い国県道の他、市街地部の市町村道で発生しています。

表-1.1 阿蘇管内において発生した自転車に関与する交通事故一覧（平成28年4月～平成31年3月発生分）

NO.	発生年月日	事故類計	発生箇所	道路形状	道路種別
1	H29(2017).2.25	車両相互-すれ違い時	熊本県阿蘇市内牧	単路/カーブ・屈折	市町村道
2	H30(2018).11.5	車両相互-出会い頭	熊本県阿蘇郡高森町高森	交差点/その他	県管理国道
3	H30(2018).11.24	車両相互-その他	熊本県阿蘇市内牧	単路/他	市町村道
4	H31(2019).1.12	車両相互-出会い頭	熊本県阿蘇市一の宮町宮地	交差点/その他	市町村道
5	H31(2019).3.29	車両相互-出会い頭	熊本県阿蘇市三久保	単路/他	県道

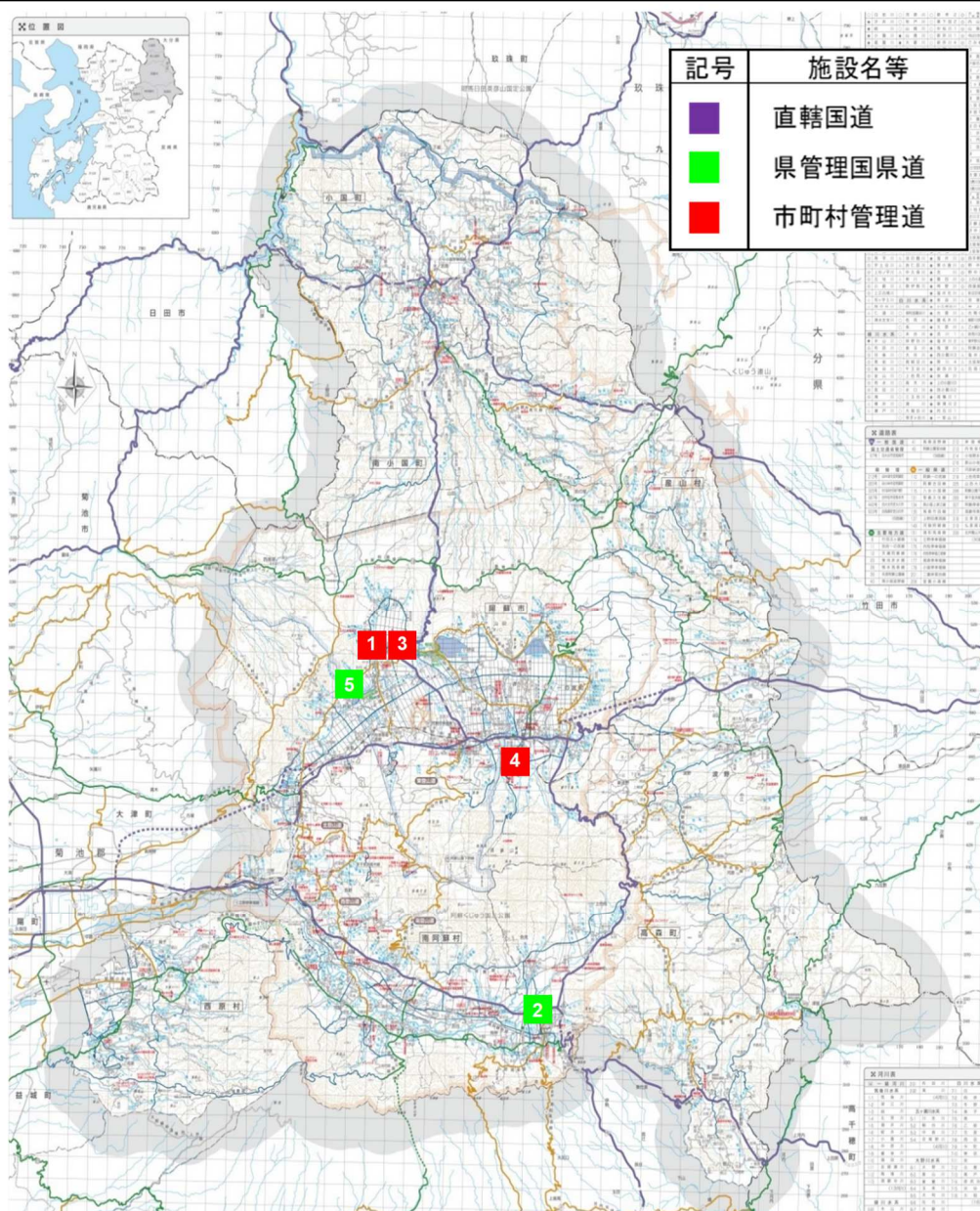


図-1.2 阿蘇管内において発生した自転車に関与する交通事故位置図

④自転車イベント等の取組み状況

阿蘇地域では、平成29年7月に「ジャパンエコトラック阿蘇実行委員会」、同年8月には「阿蘇サイクルツーリズム学校「コギダス」協議会」が、管内市町村や民間団体による組織が設立され、サイクルツーリズムの普及や観光振興に向けた取組みが行われています。

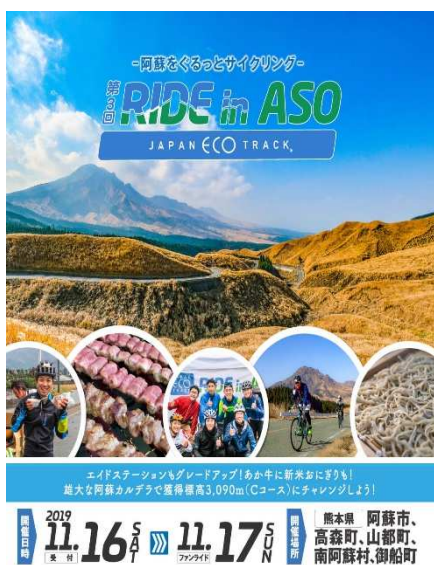
また、雄大な阿蘇の大自然が臨める管内の道路を利用したサイクリングイベント、「ASO 絶景満喫ライド」、「RIDE in ASO」などが開催されており、多くのサイクリストが参加するとともに、サイクルイベントに併せて実施される地域振興イベントも大きな賑わいを見せています。



◆ジャパンエコトラック阿蘇実行委員会



◆阿蘇サイクルツーリズム学校「コギダス」協議会



◆RIDE in ASO 2019



◆ASO 絶景満喫ライド 2019

⑤観光振興計画の考え方

阿蘇地域の7市町村においては、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、各市町村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。

このような中、管内の市町村や民間団体により「ジャパンエコトラック阿蘇実行委員会」や「阿蘇サイクルツーリズム学校「コギダス」協議会」が設立され、サイクルツーリズムの普及や観光振興に向けたイベント開催等、ソフト面での取組みが行われてきました。

このような取組みに加え、自転車による観光、いわゆる、サイクルツーリズムを前提としたルートの設定や、そのための安全な走行環境の整備、サイクリストの受入環境の更なる充実など、ハード・ソフト両面からサイクリング環境の向上を図り、サイクルツーリズムを推進し、地域振興を図ることを目的として、平成31年3月に「阿蘇地域サイクルツーリズム推進協議会」を発足しました。

表-1.2 阿蘇管内市町村観光計画一覧

市町村名	主な施策・取組み
阿蘇市	<ul style="list-style-type: none"> ○滞在交流型観光の創出（サイクルツーリズム推進事業） ○観光資源の磨き上げと拡充 ○観光客受入れ態勢の強化
南小国町	<ul style="list-style-type: none"> ○観光・サービス業の持続的成長 （観光関連情報発信強化事業、観光客受入環境整備事業の推進）
小国町	<ul style="list-style-type: none"> ○観光の振興（施策強化・窓口一本化、観光客の受入れ態勢強化） ○イベントの充実（小国型観光（ツーリズム）の確立）
産山村	<ul style="list-style-type: none"> ○観光組織の育成（グリーンツーリズムの推進） ○観光と地域経済の振興 ○観光基盤の整備
高森町	<ul style="list-style-type: none"> ○新たな観光旅行の分野の開拓・普及 ○外国人観光客の受入れ体制整備の推進 ○町内観光スポットの受入環境整備の実施
西原村	<ul style="list-style-type: none"> ○観光資源ネットワーク化、地域周遊ルートの開発の検討 ○観光客の受入れ体制の確立、滞在型観光交流の継続 ○農林畜産業や商工業との連携による観光振興
南阿蘇村	<ul style="list-style-type: none"> ○地域資源を活用した魅力ある観光交流の推進 ○外国人観光客の誘客と受入基盤の整備 ○立野駅・立野ダム周辺の整備

⑥まとめ

以上のことから、阿蘇地域において、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。

- 主要観光地等を結ぶ安全で快適に走行できる道路空間の整備
- 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
- すべ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

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観光振興、健康増進等と一体となった取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を整備することが望ましいとされています。

今般の法律の制定や「阿蘇地域サイクルツーリズム推進協議会」等の設立を契機とし、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阿蘇地域の現状を踏まえた上で、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、以下の方針のもと、「阿蘇地域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

阿蘇地域全域を対象とし、阿蘇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。

(2) 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、長期的な計画とせず、当面、5ヶ年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 施設等の整備及び施策の推進による地域振興の促進」
--

(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を以下のとおりとします。

- 施策1：阿蘇管内の主要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、自動車等の道路利用者が安全にかつ安心して通行できる道路空間の整備
- 施策2：安全意識向上のための交通法規の啓発
- 施策3：自転車の活用による利用者の健康増進に向けた各種取組みの推進

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。

阿蘇地域においては、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、阿蘇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。

◆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

【路線選定の考え方】

- ① 阿蘇地域の既存組織において設定されたサイクリングルートをベースに形成
- ② 阿蘇地域の幹線道路を中心として、道の駅や阿蘇山上等の主要観光スポット周遊のためのサイクリングルートを再設定
- ③ 利用実態に応じ、通勤や通学などの日常利用の多い路線についても、安全性を確保するために必要なルートを併せて設定

表-3.1 阿蘇地域自転車ネットワーク計画ルート一覧

番号	ルート名	ルート概要	ルート総延長
A	阿蘇五岳周遊ルート	阿蘇五岳を一周し、五岳の色々な表情を楽しめるルート	59.7 km
B	大観峰展望ルート	阿蘇カルデラの広大なパノラマを一望できるルート	36.6 km
C	南阿蘇周遊ルート	阿蘇五岳を望みながら、南阿蘇を周遊するルート	27.3 km
D	北阿蘇里山めぐりルート	阿蘇の眺望と里山の雰囲気、多様な温泉地を巡るルート	97.6 km
E	空港阿蘇山上ルート	雄大な阿蘇の自然を感じながら、熊本の空の玄関口と阿蘇山上を結ぶルート	40.2 km
連携	エリア連携ルート	他地域との連携を図るためのルート	24.1 km
補間	補間ルート	阿蘇地域内ルートの補間を図るためのルート	13.1 km

(2) 自転車ネットワーク路線 (全体)

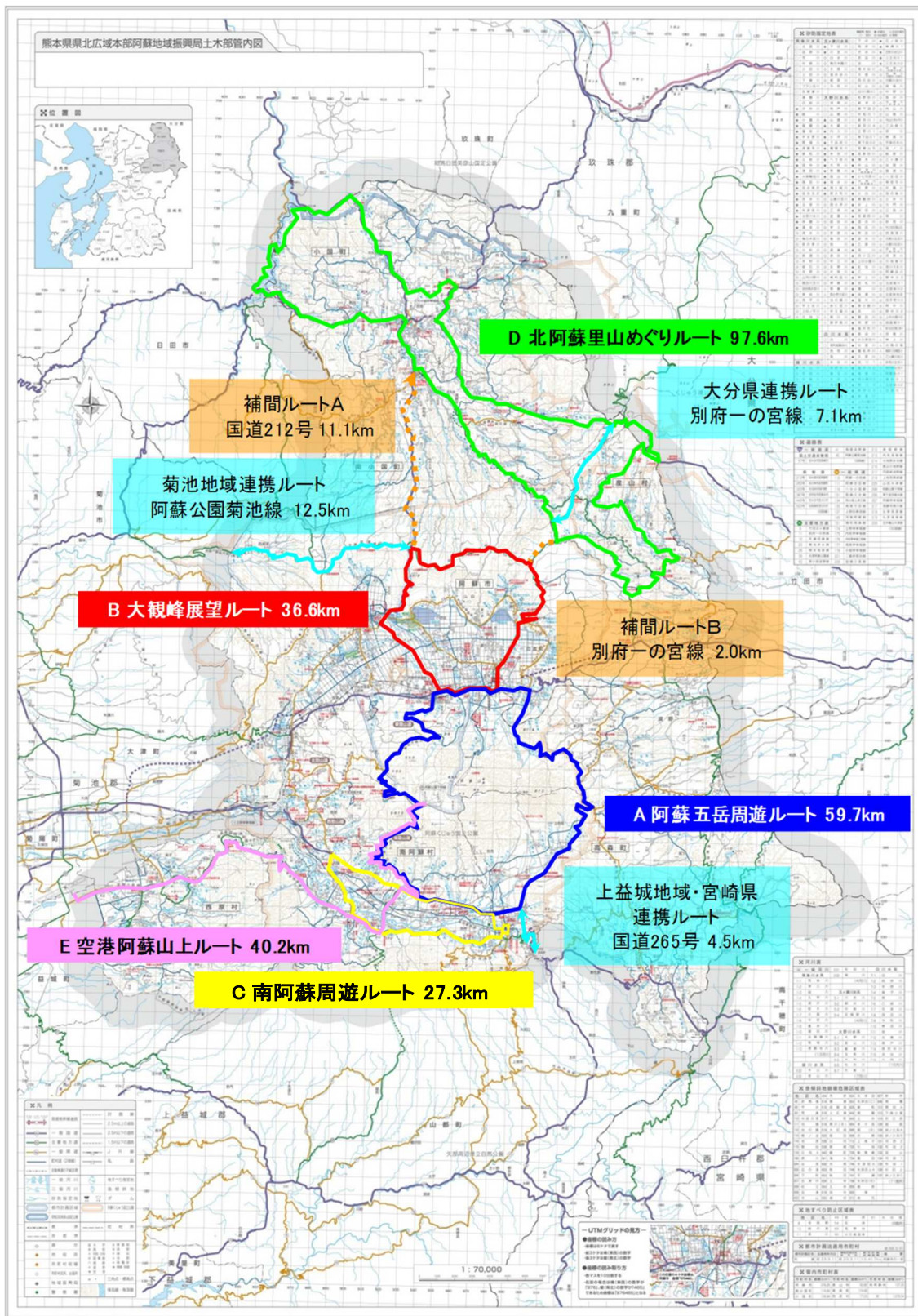


図-3.1 阿蘇地域自転車ネットワーク路線図 (全体)

a) 阿蘇五岳周遊ルート (Aルート : 59.7 km)

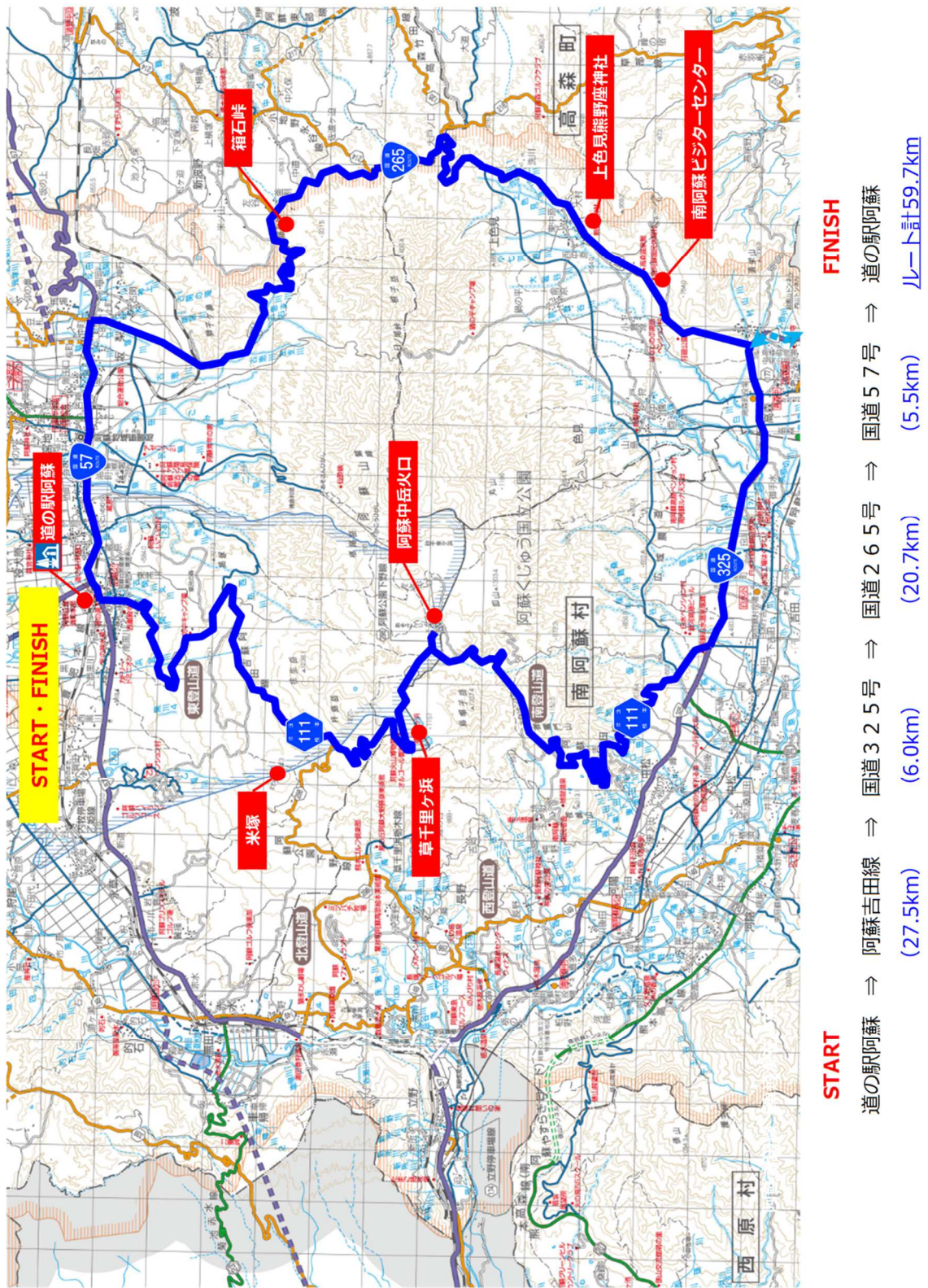


図-3.2 阿蘇地域自転車ネットワーク路線図 (Aルート)

b) 大観峰展望ルート (Bルート : 36.6 km)

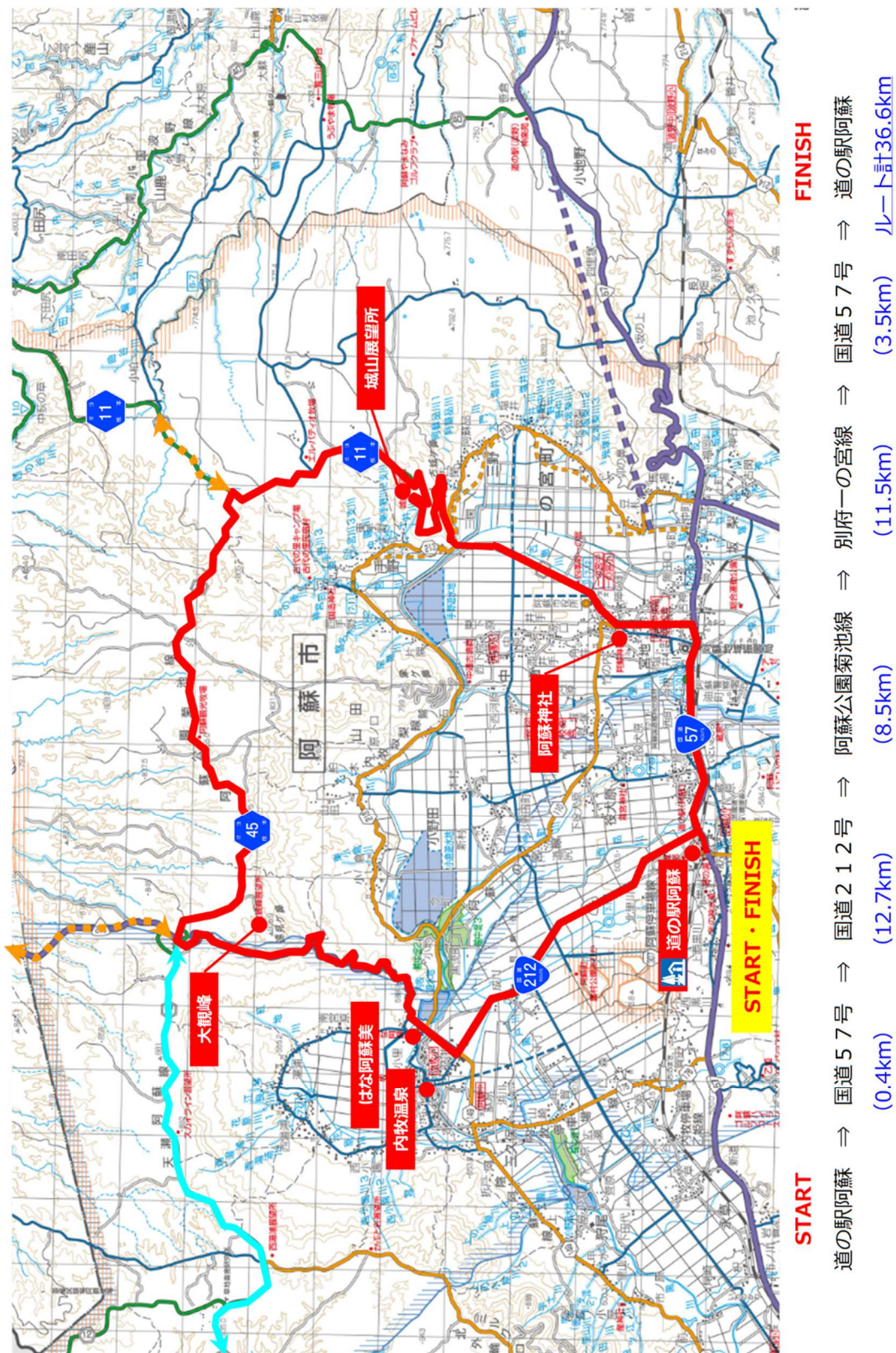
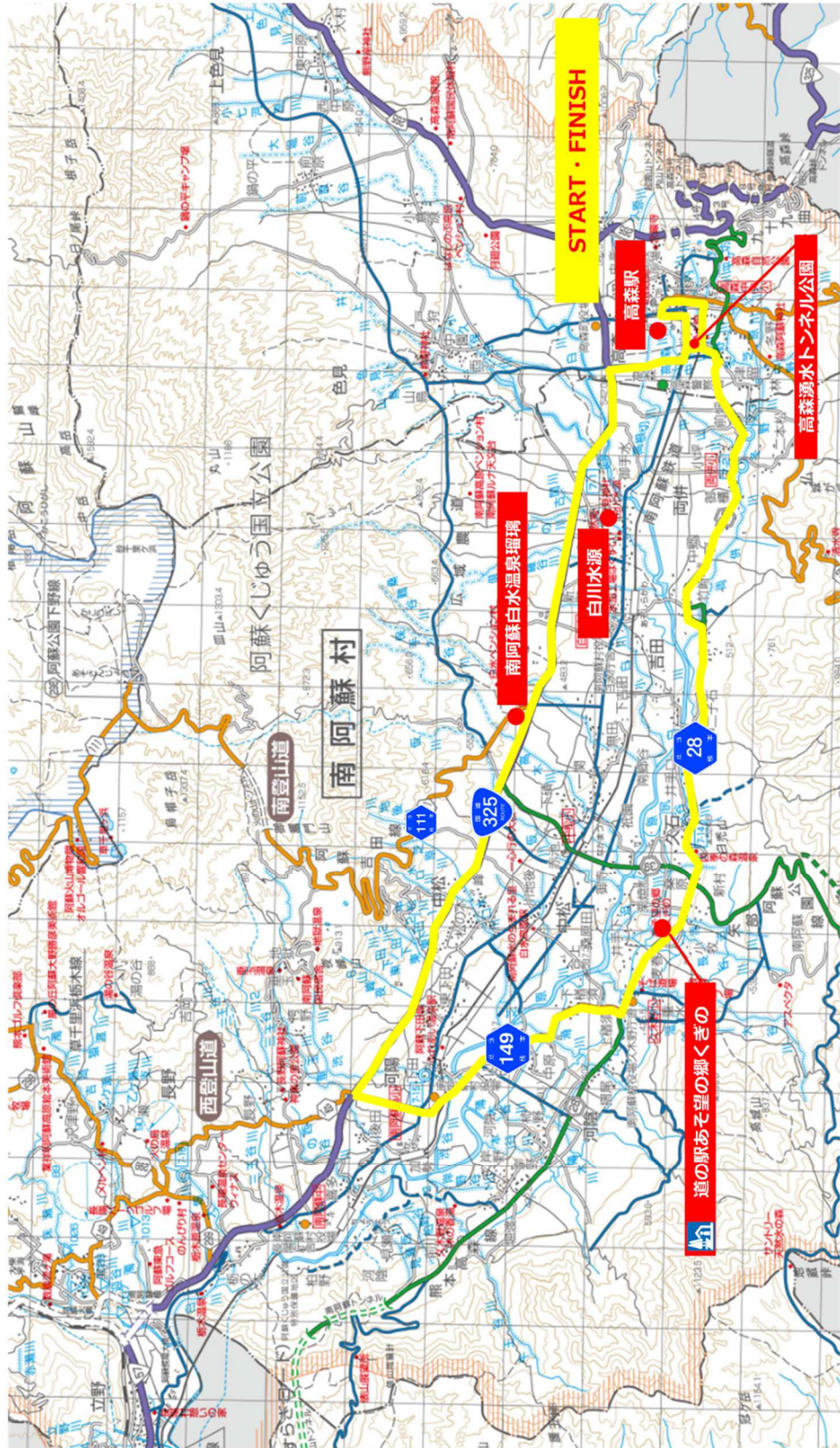


図-3.3 阿蘇地域自転車ネットワーク路線図 (Bルート)

c) 南阿蘇周遊ルート (Cルート : 27.3 km)



- START**
- 高森駅 ⇒ 高森停車場線 (0.8km)
 - ⇒ 高森町道 (0.6km)
 - ⇒ 熊本高森線 (10.0km)
 - ⇒ 河陰阿蘇線 (4.0km)
 - ⇒ 国道325号 (9.9km)
 - ⇒ 高森町道 (2.0km)
 - ⇒ 高森駅
- FINISH**
- 高森源水トンネル公園
- ルート計27.3km

図-3.4 阿蘇地域自転車ネットワーク路線図 (Cルート)

d) 北阿蘇里山めぐりルート (Dルート : 97.6 km)

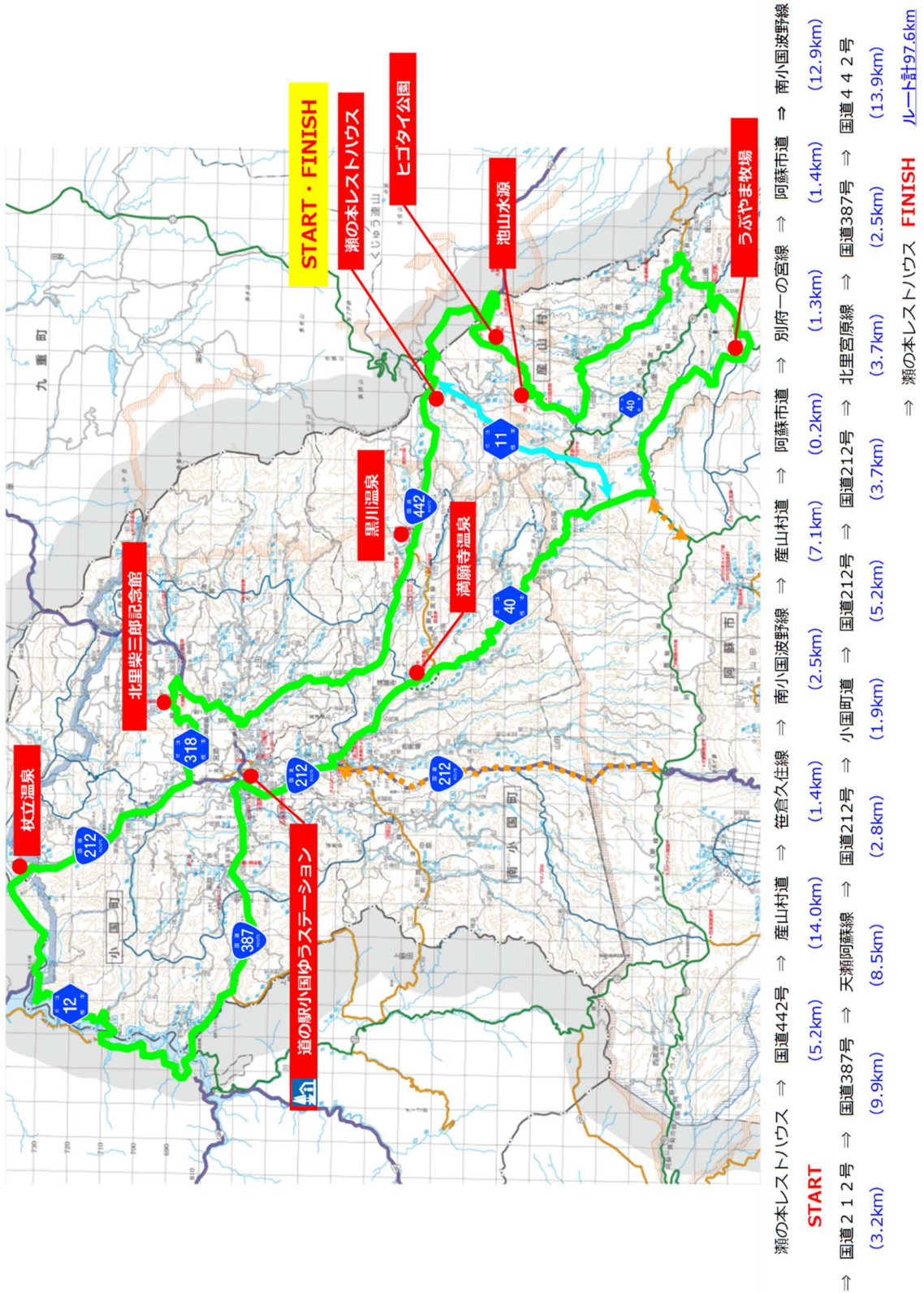


図-3.5 阿蘇地域自転車ネットワーク路線図 (Dルート)

e) 空港阿蘇山上ルート (Eルート : 40.2 km)

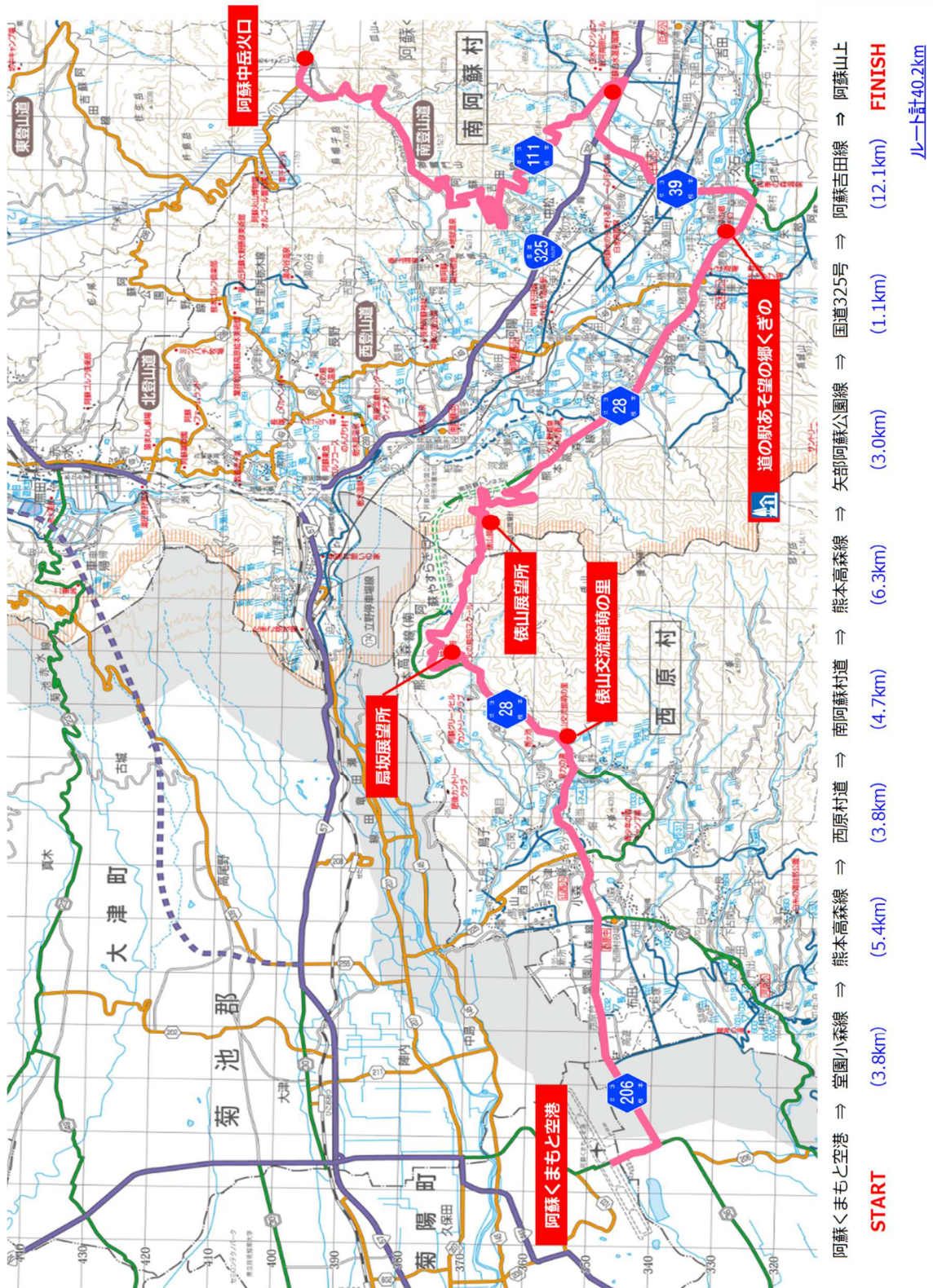


図-3.6 阿蘇地域自転車ネットワーク路線図 (Eルート)

(3) 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に基づき、選定路線の交通状況を踏まえ表-3.2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-3.2 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：安全で円滑な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省道路局）

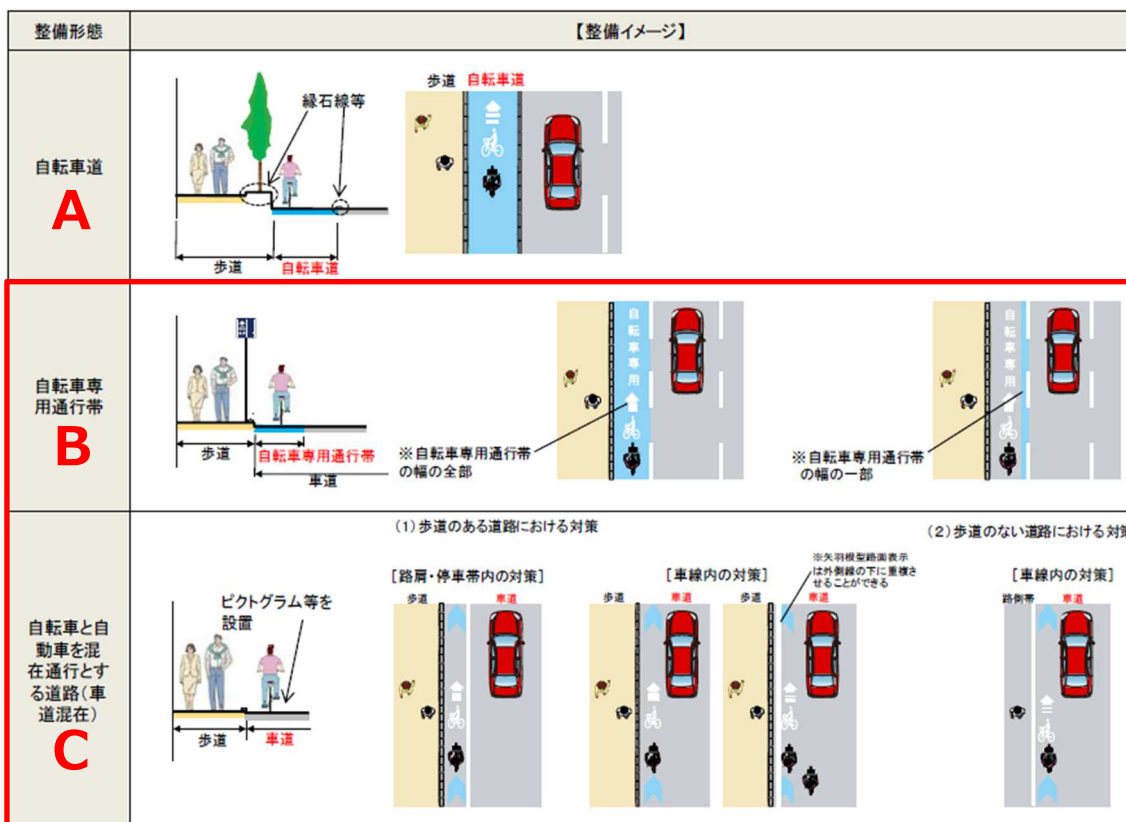


図-3.7 基本とする整備形態

出典：安全で円滑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-3.3 ルート内路線別の区間情報

路線名	指定最高速度 (km/h)	自動車交通量 (台/日)	区分
国道57号	50	7,633	B
国道325号	50	7,913~10,390	B
国道212号	50	3,993~11,036	B
国道265号	40	2,989	C
国道387号	40~50	1,641~3,237	B
国道442号	40~50	3,151~4,529	B
(主) 熊本高森線	50	2,005~6,464	B
(主) 阿蘇公園菊池線	50	3,830	B
(主) 別府一の宮線	40	3,461	C
(主) 南小国波野線	40	644~2,655	C
(主) 矢部阿蘇公園線	40	4,808	C
(主) 天ヶ瀬阿蘇線	50	2,200~4,067	B
(一) 阿蘇吉田線	40	2,416	C
(一) 河陰阿蘇線	40	278	C
(一) 堂園小森線	50	14,004	B
(一) 笹倉久住線	40	1,038	C
(一) 高森停車場線	30~40	2,673	C
市町村道	40	—	C

※交通量出典：H27 道路交通センサス

b) 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う。

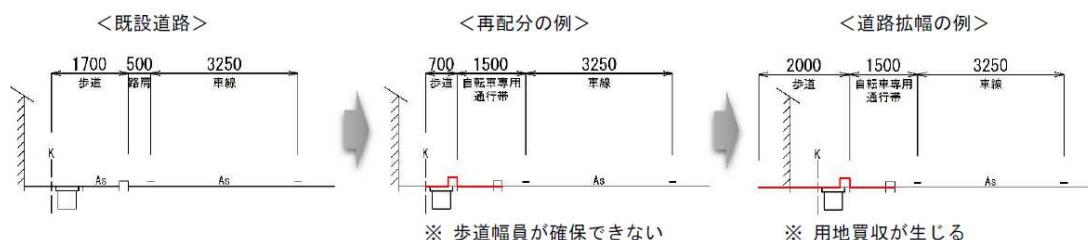


図-3.8 道路空間の再配分及び道路拡幅の例

検討の結果、該当路線においては車道や歩道等の幅員にも余裕がないため、道路空間の再配分は困難であり、また、道路拡幅についても、用地買収や橋梁等の構造物の拡幅については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。

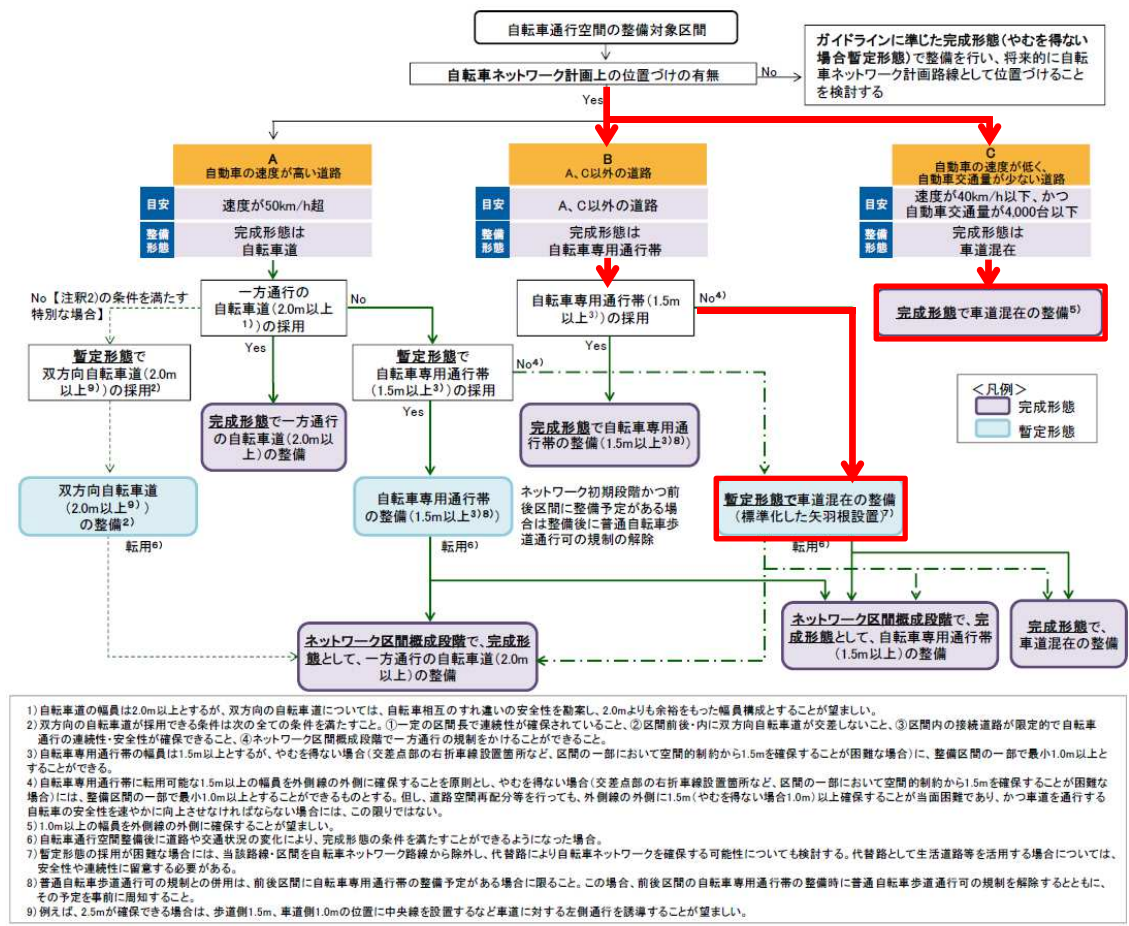
このようなことから、阿蘇地域自転車ネットワークにおいては、車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させることを念頭に、車道通行を基本とした「暫定形態での整備」を検討することとします。

c) 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、整備形態を以下のとおり設定した。



ガイドラインに基づく検討を踏まえ、阿蘇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。

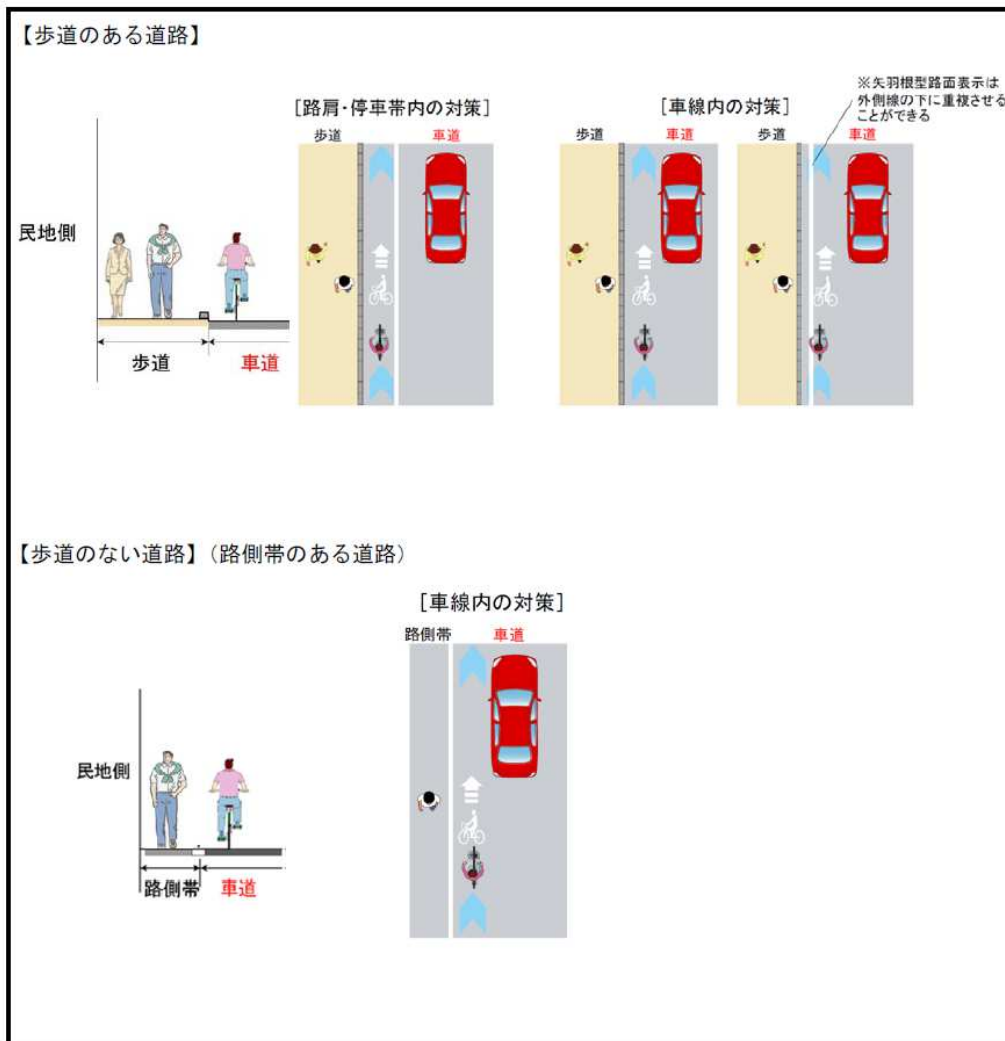


1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0mよりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。
 2) 双方向の自転車道が採用できる条件は次の全ての条件を満たすこと。①一定の区間長で連続性が確保されていること。②区間前後・内に双方向自転車道が交差しないこと。③区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること。④ネットワーク区間完成段階で一方通行の規制をかけることができること。
 3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合(交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合)に、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以上とすることができるものとする。但し、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)以上を確保することが当面困難であり、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、この限りではない。
 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った場合。
 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可の規制との併用は、前後区間に自転車専用通行帯の整備予定がある場合に限ること。この場合、前後区間の自転車専用通行帯の整備時に普通自転車歩道通行可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を誘導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、自転車と自動車とを混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止若しくは駐車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：安全で円滑な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省道路局）

d) 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：安全で円滑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) 整備計画案

a) 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><標準型></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^{#2}</p> <p>1.0m以上^{#3}</p>

▲矢羽根型路面標示の標準仕様 (歩道あり)

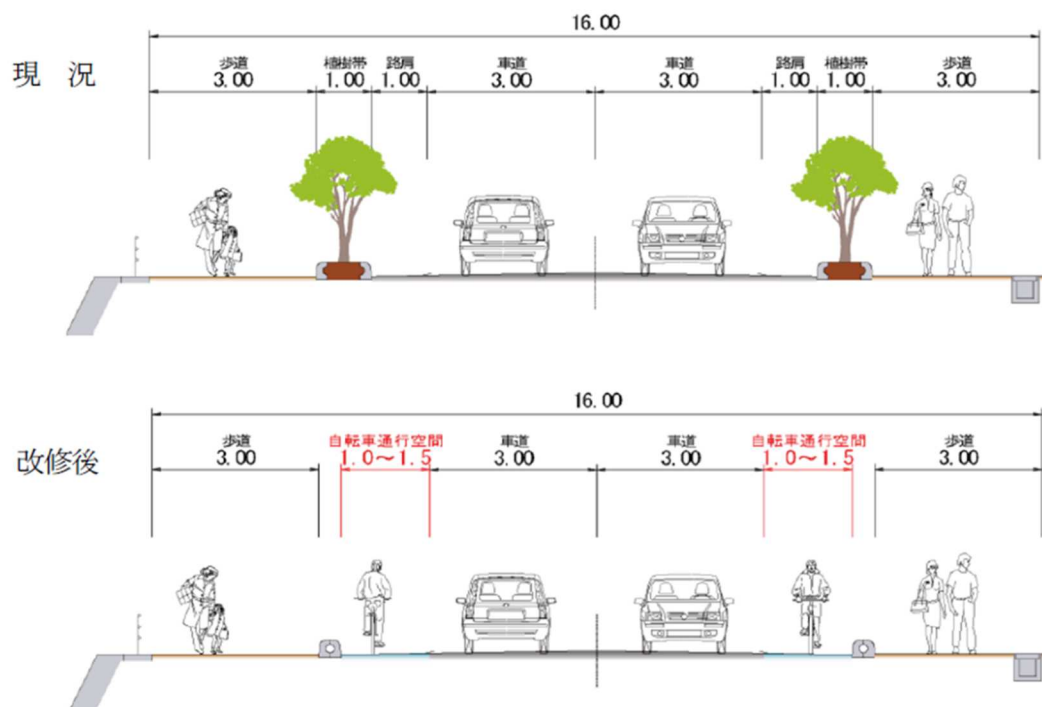


▲整備事例

(直轄国道 236 号 : 北海道)

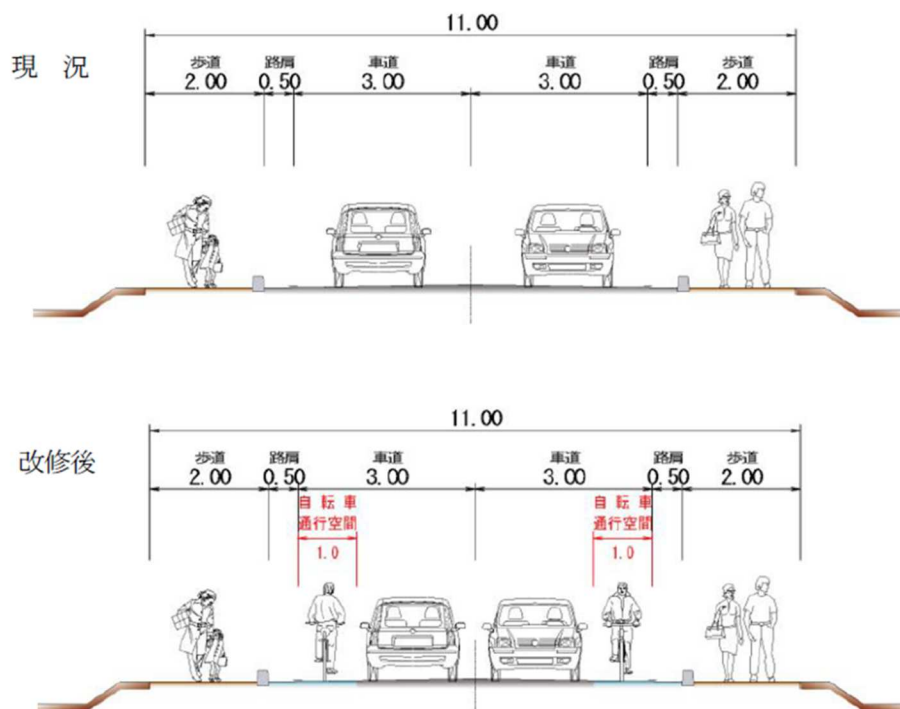
タイプ① 歩道に植樹帯のある区間の整備

【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

【車道内へ路面標示を設置し自転車通行空間を確保】



b) 2車線歩道なし


■実施内容

自転車通行空間 W = 1.0 m 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
	歩道なし	
	<p><標準型></p> <p>幅=0.75m以上※1 長さ=1.50m以上 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 長さ=0.60m 角度=1:0.8</p>	<p>設置間隔=10m※2</p> <p>1.0m以上(0.75m以上※3)</p>



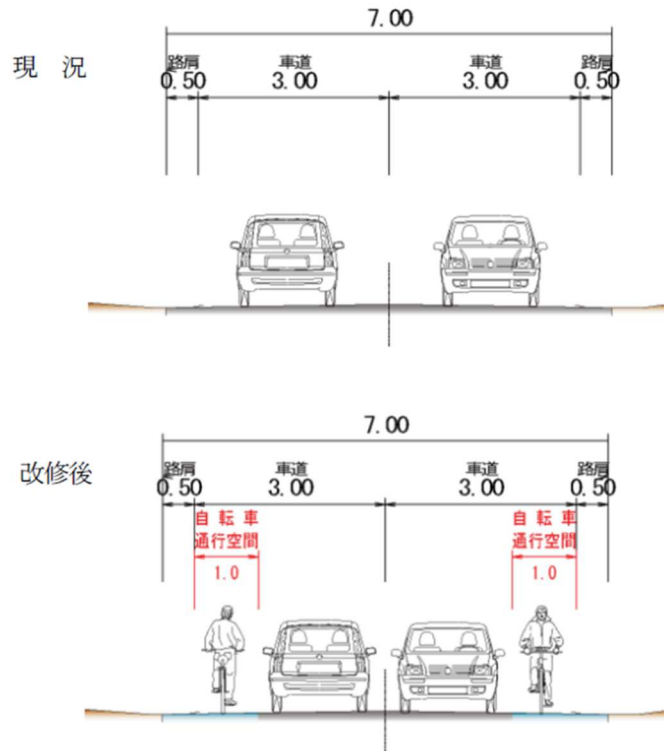


▲矢羽根型路面標示の標準仕様（歩道なし）

▲整備事例

(しまなみ街道サイクリングロード)

タイプ③ 車道内に通行帯 (W = 1.0 m 確保)



c) 1車線歩道なし

■実施内容

自転車通行空間 W = 1.0 m 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
	歩道なし	
	<p><標準型></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^{*2}</p> <p>1.0m以上(0.75以上^{*3})</p>

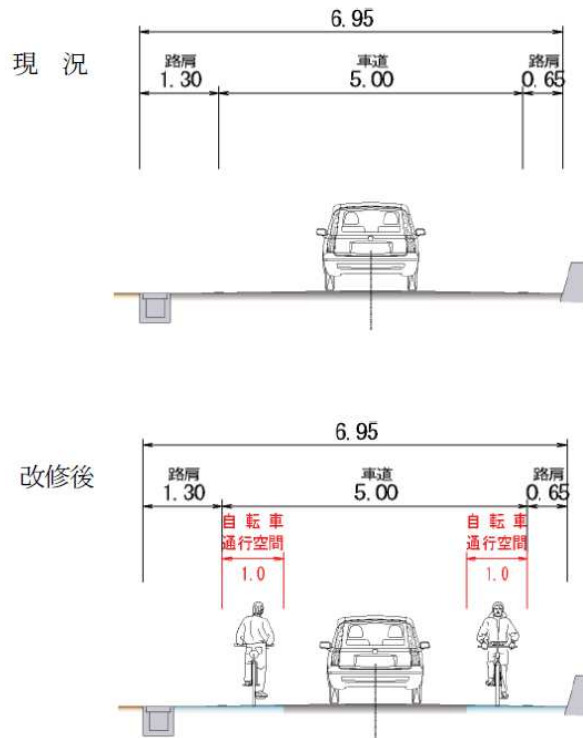



▲矢羽根型路面標示の標準仕様 (歩道なし)

▲整備事例

(しまなみ街道サイクリングロード)

タイプ④ 車道内に通行帯 (W = 1.0 m 確保)



d) 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。

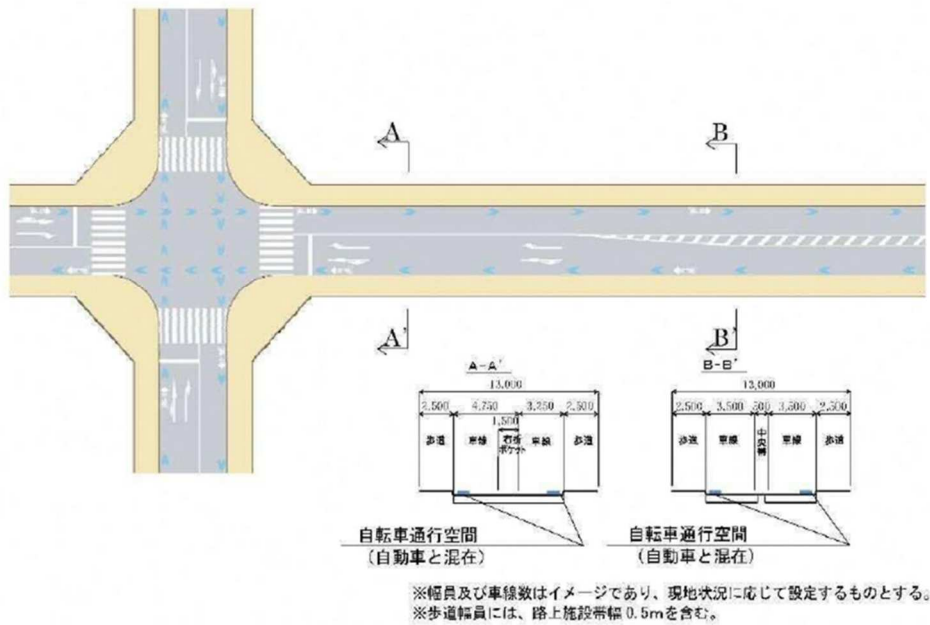


図-3.11 車道混在が交差する交差点の例

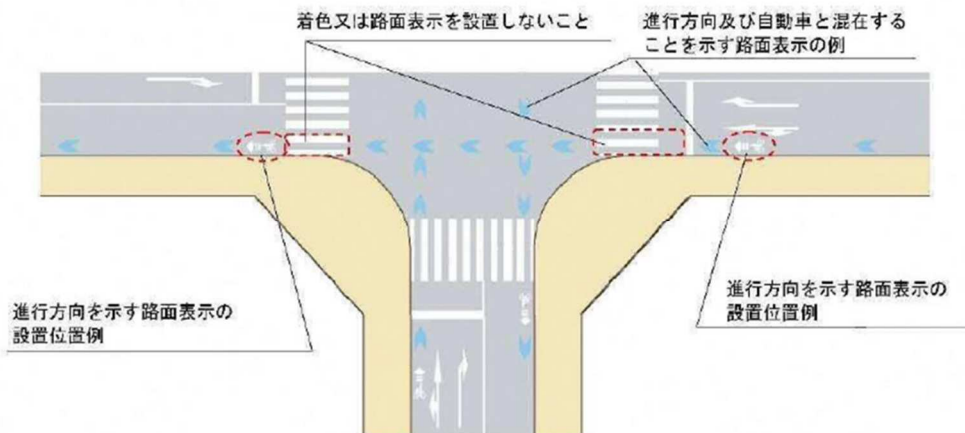


図-3.12 交差点隅角部の道路構造の例

(4) 選定路線における整備内容

阿蘇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、区画線の引直し
- ③自転車の安全な通行に必要な防草対策や路面標示の設置等

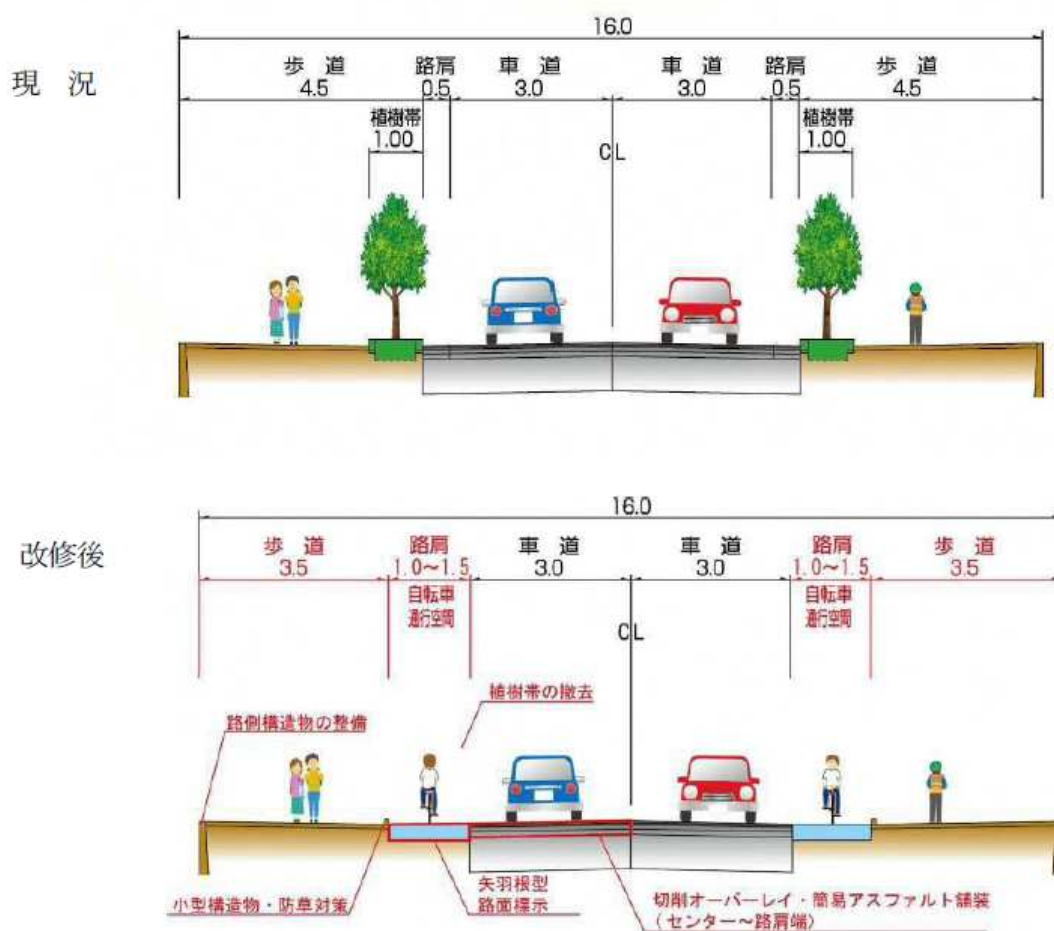


図-3.13 選定路線における整備内容の例

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、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。

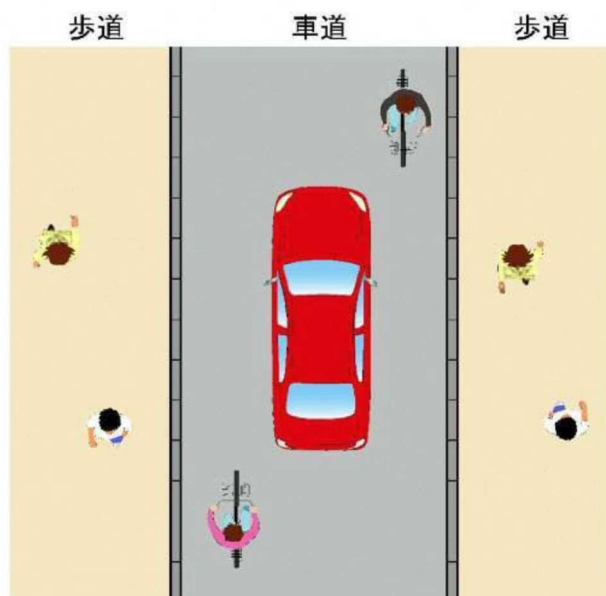


図-4.1 車道左側端の通行のイメージ

出典：安全で円滑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り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き自転車にあつては道路の左側に寄つて、軽車両にあつては道路の左側端に寄つて、それぞれ当該道路を通り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。

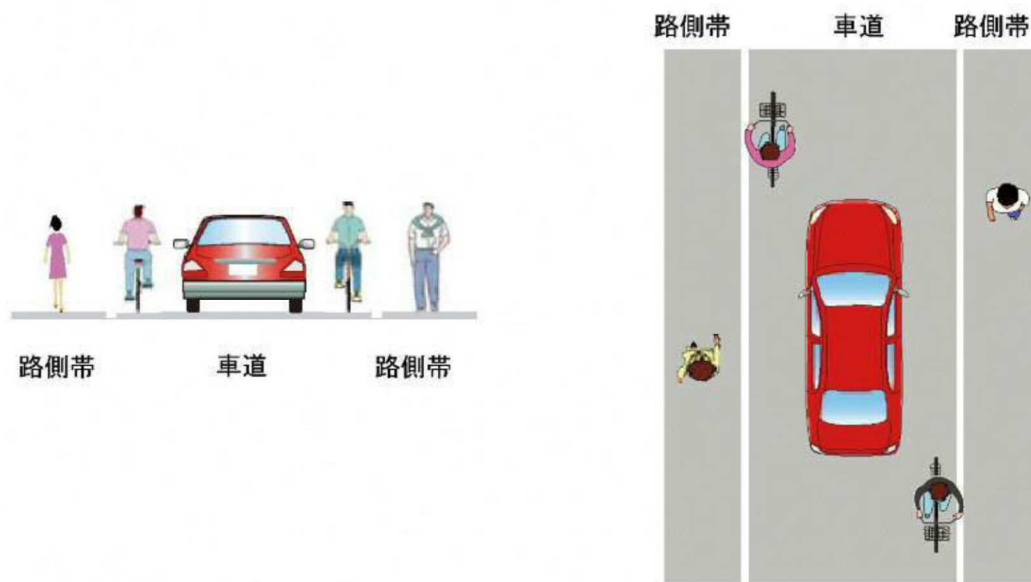


図-4.2 路側帯の通行方法のイメージ

出典：安全で円滑な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省道路局）

【※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通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 自転車道がある場合の通行方法のイメージ

出典：安全で円滑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、原動機付き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。

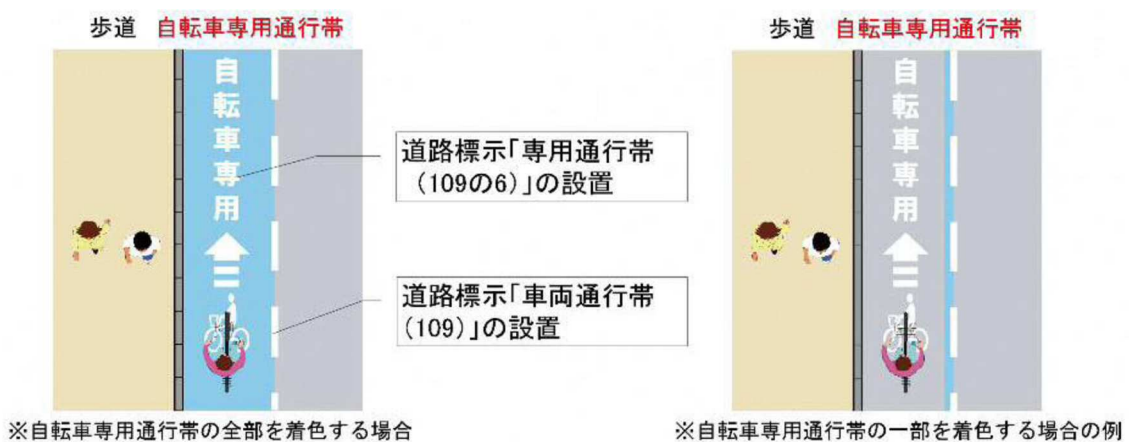


図-4.4 自転車レーンの通行方法のイメージ

出典：安全で円滑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。

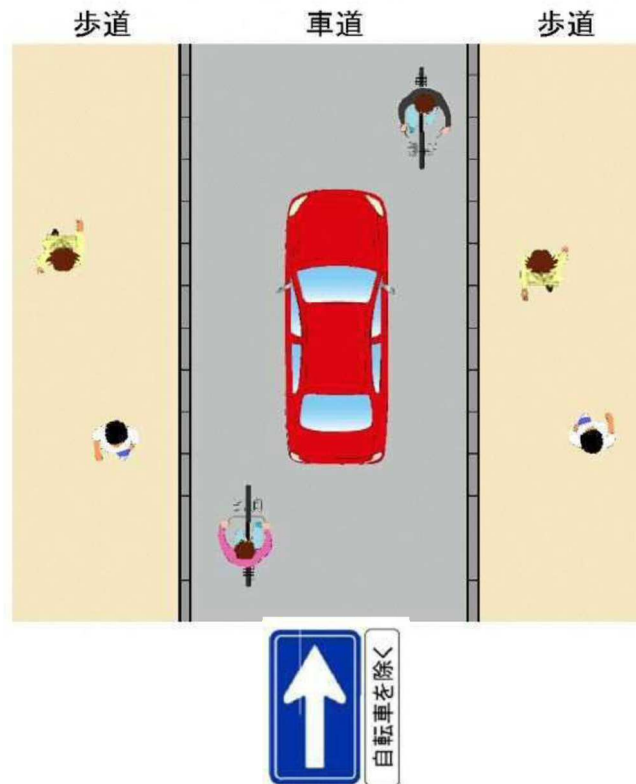


図-4.5 一方通行（自転車を除く）規制のある道路の通行方法のイメージ

出典：安全で円滑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。



自転車を除く

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^①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出来るとされているとき。
- 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時。

■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。

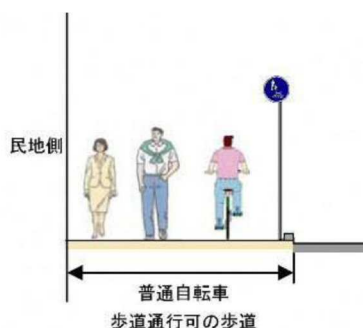


図-4.6 自転車が歩道を通行できる歩道のイメージ

出典：安全で円滑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指示をしたときは、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でき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。

【歩道を通央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できる場合は、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。

- 例外的に車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-4.7 歩道を通行する場合の通行方法のイメージ

出典：安全で円滑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。

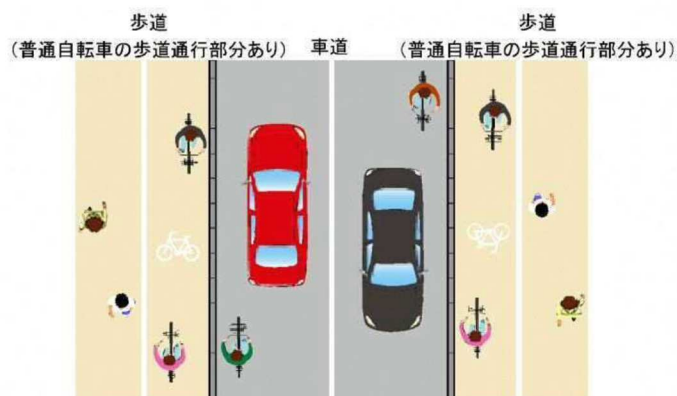
【※歩行者として扱われる場合の条件】

- ・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ず、歩行者は「普通自転車通行指定部分」をできるだけ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。

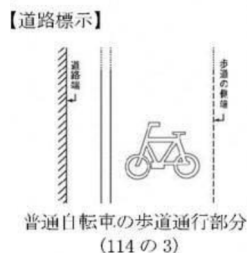


図－4.8 歩道に普通自転車通行指定部分がある場合の通行方法のイメージ

出典：安全で円滑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（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通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。



(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ルールの周知を行っている事例

出典：安全で円滑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、市町村が月1回全世界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阿蘇地域サイクルツーリズム推進協議会などの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乗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：安全で円滑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もの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行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、薬物のその他の理由により正常運転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。

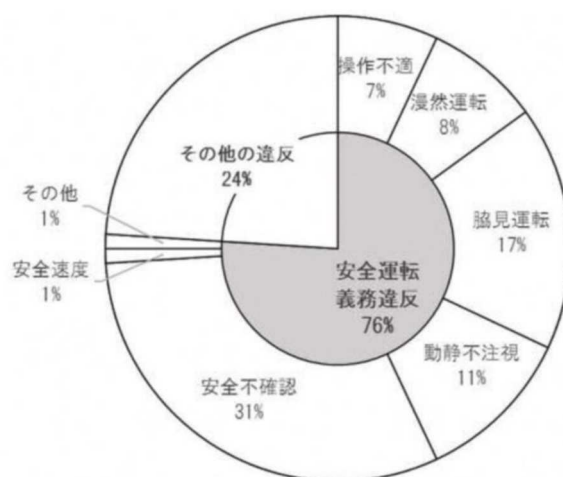
（※1）共同運転行為（集団暴走行為）の例

- ①広がり運転、②巻き込み運行、③蛇行運行、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）・・・前者が右折するため、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、「前車の速度及び進路」、「道路の状況」に応じて、できる限り安全な速度で進行しなければならない。

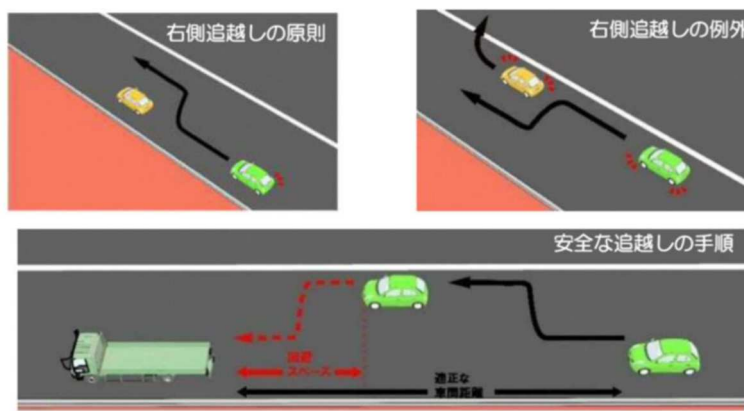


図-4.9 追越し方法のイメージ

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) 側方通過前の一時停止・・・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、横断歩道等及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。

第5章 計画の評価・見直し

阿蘇地域において、自転車が生活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、P l a n（計画・立案）、D o（実施）C h e c k（検証・評価）、A c t i o n（改善）の考え方に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①～④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阿蘇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が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、P l a n（計画・立案）、D o（実施）C h e c k（検証・評価）、A c t i o n（改善）の考え方に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
- ・事故発生箇所における対策箇所数
- ・来訪者数、満足度

【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）