

菊池・山鹿地域
自転車ネットワーク計画

令和6年（2024年）3月
山鹿市、菊池市、合志市、大津町、菊陽町

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)	菊池・山鹿地域の現状と課題	P. 2
①	自転車の利用状況	P. 2
②	自転車に関係する事故等の状況	P. 3
③	自転車イベント等の取組状況	P. 4
④	まとめ	P. 4
(3)	関連計画の考え方	P. 5
第2章	基本方針等	
(1)	計画の目的	P. 6
(2)	計画の区域	P. 6
(3)	計画期間	P. 6
(4)	基本方針	P. 7
(5)	実施する施策	P. 7
(6)	段階的な計画策定	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計画に基づく空間整備	P. 8
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. 12
④	整備計画案	P. 14
⑤	整備形態図	P. 20
⑥	概算工事費の算定	P. 21
第4章	自転車の通行ルール	
(1)	自転車の通行方法	P. 22
①	車道通行の原則	P. 22
②	道路構造の違いによる通行方法（単路部）	P. 23
③	例外的に歩道を通行する場合	P. 28
(2)	自転車通行ルールの周知の方法	P. 31
(3)	自転車損害賠償保険等（自転車保険）への加入促進	P. 35
(4)	自転車利用者のヘルメット着用推進	P. 36
第5章	計画の推進方法、評価、見直し	P. 37
	(巻末) 参考資料	

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曖昧なまま道路整備が進められてきました。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年間の交通事故に関するデータでは、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かかわらず、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。自転車事故の死傷者数を利用目的別に見ると、通勤通学時の事故に関するものが多くを占め、さらに、自転車乗用中の交通事故で死傷した人の約2/3に法令違反が認められ、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(2012年)11月には、国土交通省道路局と警察庁交通局の共同で「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程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(2017年)5月1日に施行され、平成30年(2018年)6月8日に閣議決定された同法第9条に基づく「自転車活用推進計画」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組みを前提とした様々な施策や措置が示されています。

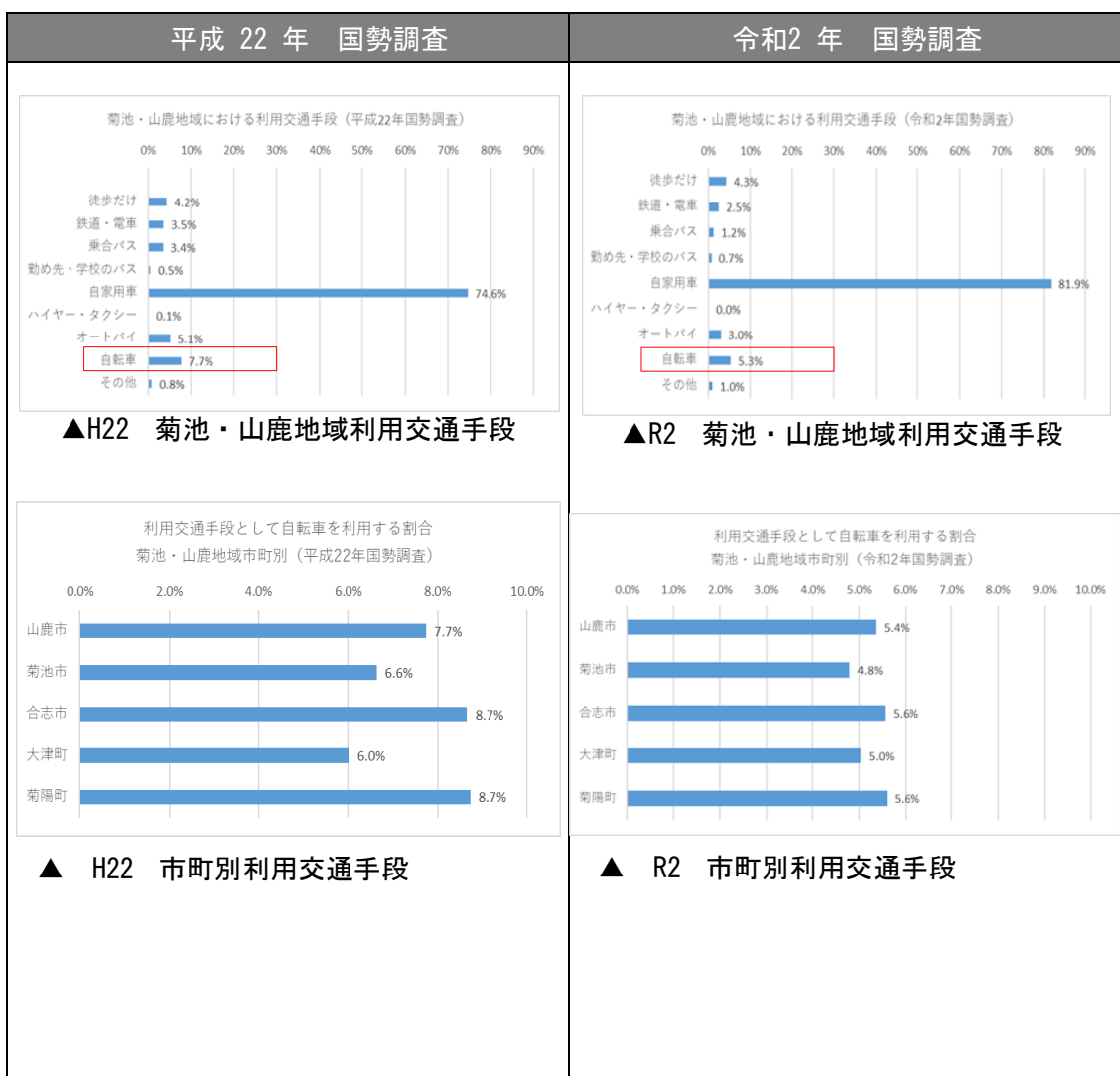
令和3年(2021年)5月28日には、「第2次自転車活用推進計画」が閣議決定され、目標は前計画を踏襲しつつ、新たな施策として、「多様な自転車の開発・普及」及び「損害賠償責任保険等への加入促進」が追加されました。

(2) 菊池・山鹿地域の現状と課題

① 自転車の利用状況

平成22年（2010年）、令和2年（2020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、自家用車に次ぐ交通手段として重要な役割を担っています。なお、自転車を利用する割合について、平成22年の国勢調査では7.7%でしたが、令和2年の国勢調査では5.3%と低下しているものの、依然、重要な役割を担っていることがうかがえます。

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

菊池・山鹿地域において、自転車に関する人身事故は、令和3年（2021年）1月1日から令和5年（2023年）7月31日の間で138件※発生しています。

事故類型別で見ると、出会い頭の事故が67件と最も多く48.6%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103件で74.6%を占めています。これらの傾向は前回の調査から同様で、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。

※参考資料P1～P23に詳細を記載

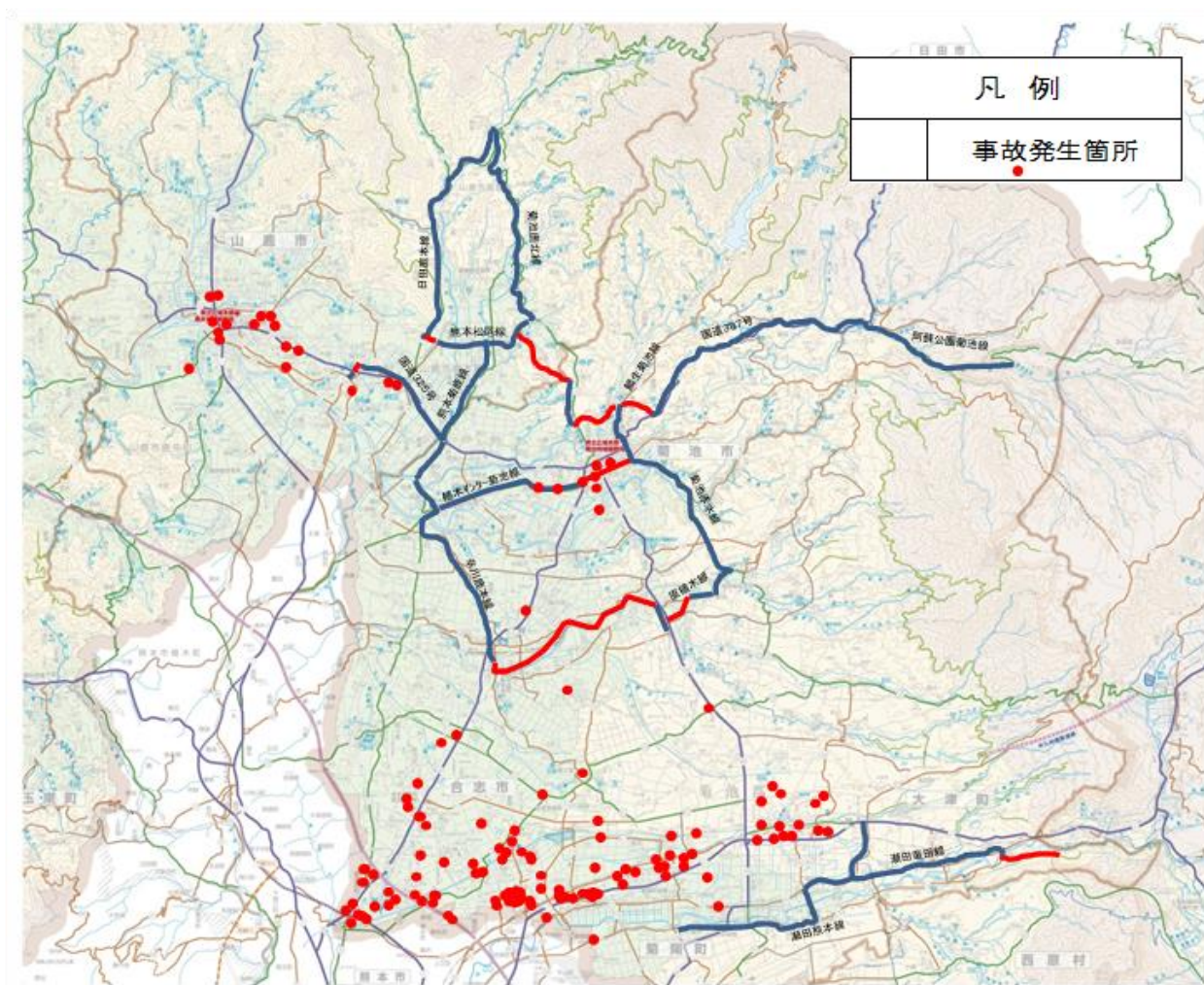


図 1 - 1 菊池・山鹿地域における事故発生箇所

③自転車イベント等の取組状況

平成27年（2015年）から令和元年（2019年）まで、菊池市において、名所・史跡を巡りながら歴史に想いを馳せ、物産館に立ち寄り、地元でとれる特産品を堪能しながら、菊池地域の田園風景をゆっくりのんびりサイクリングで巡る150人規模のサイクリングイベント「菊池ライド^{※1}」が民間主導で、令和元年（2019年）には、玉名市、和水町、山鹿市、菊池市をつなぐルートによる自転車関連イベント「キタクマ自転車の旅」が開催されています。また、新たに令和4年度（2022年）からは、「菊池川流域日本遺産～米作り、二千年にわたる大地の記憶～」のストーリーや、流路延長71km、流域面積996km²に広範囲に点在する構成文化財に関心を深めてもらうことを目的に、菊池川流域日本遺産協議会と民間の自転車愛好家団体との共催で、構成文化財を自転車で巡る「菊池川流域日本遺産ポピュラー^{※2}」が菊池川流域4市町（玉名市、山鹿市、菊池市、和水町）をつなぐコースで開催されるなど、自転車を活用した体験型・交流型旅行を推進する機運も高まりつつあります。

※1平成29年（2017年）に「サイクルスポーツin熊本」から「菊池ライド」に名称変更

※2 ブルベ＝自転車の走行会のことで、規定の距離を規定時間内に走るなどの基準をクリアすると認定される、レースではない長距離サイクリングの実力認定システムで、自転車スポーツ発祥時からの伝統あるサイクリング形式。ブルベは、通常、コース長200km以上のものを指すが、コース長200km未満のものは「ポピュラー」と呼ばれる。

④まとめ

以上のことから、菊池・山鹿地域において、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標示等による注意喚起対策の充実
- 全ての道路利用者への交通ルールの更なる普及啓発による安全意識の醸成

(3) 関連計画の考え方

山鹿市及び菊池郡市においては、それぞれの地域の特色を踏まえ様々な施策に取り組んでいます。このような中、自転車による観光、いわゆるサイクルツーリズムや、通勤・通学等日常生活における自転車利活用などに必要な安全性を確保するための通行空間の整備や、サイクリストの受入環境の充実を図ることなどを目的とした「菊池・山鹿地域自転車ネットワーク推進協議会」（以下「協議会」という。）が令和元年（2019年）10月に発足しました。

本計画は、協議会において各市町が連携を図るとともに、各市町の各種計画と整合性を図りながら、自転車利用環境の整備を推進していくための計画として策定します。

表 1 - 2 市町総合計画

市 町	キャッチフレーズ	主な施策
山鹿市	人輝き飛躍する都市やまが	<ul style="list-style-type: none"> ・ 戦略的産業の推進と魅力ある雇用の創出 ・ 子どもを生み育て暮らし続けたいと思えるまちづくり ・ 未来の人材を育む教育環境の充実 ・ 安心・安全で災害に強いまちづくり ・ 誰もが健康で心豊かなまちづくり
菊池市	安心・安全の「癒しの里」 きくち	<ul style="list-style-type: none"> ・ 観光戦略の推進 ・ 交流活動の推進 ・ 魅力あるまちなか整備
合志市	健幸都市こうし	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自治の健康・福祉の健康・教育の健康 ・ 生活環境の健康・都市基盤の健康・産業の健康
大津町	夢と希望がかなう元気大津	<ul style="list-style-type: none"> ・ 観光資源の創出 ・ 滞在型・体験型観光の振興 ・ スポーツコンベンションの推進
菊陽町	人・緑 未来輝く生活都市 きくよう	<ul style="list-style-type: none"> ・ 暮らしやすく安全で安心なまちづくり ・ 活力にあふれ、にぎわうまちづくり

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や「菊池・山鹿地域自転車ネットワーク推進協議会」等の設立を契機とし、日常の交通手段として、また、自転車を地域づくりに生かしていくため、自転車を取り巻く社会情勢や菊池・山鹿地域の現状を踏まえたうえで、関連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推進していくため、同ガイドラインを参考にしながら、以下の方針のもと「菊池・山鹿地域自転車ネットワーク計画」を策定します。

(1) 計画の目的

官・民が連携して、自転車利用者が安全にかつ安心して走行できる通行空間整備を進め、菊池・山鹿地域への来訪者の増加や地域の賑わいを拡大させ地域振興を促進するとともに、自転車の活用による健康増進や通勤・通学路の安全確保等の各種取組みを推進することを目的とします。

(2) 計画の区域

計画の区域は、菊池・山鹿地域全域を対象とします。

(3) 計画期間

自転車通行空間整備は、これまでの道路整備にない取組みであり、その知見が十分では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、令和6（2024）年度から令和10（2028）年度までの5ヶ年間の計画として策定します。

(4) 基本方針

国の「自転車活用推進計画」に、自転車の利用が一人一人のQOL*の向上につながることを踏まえ、自転車事故のない安全・安心な通行空間のもと、自転車を活用した広域観光を促進するとの考えも含め、本計画の基本方針を以下のとおりとします。

① 歩行者、自転車、自動車が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

② 対象区域住民が通勤・通学、買い物、健康づくりなどに、安全・安心に利用できる自転車通行空間の確保

(5) 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：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：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

(6) 段階的な計画策定

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」においては、自転車ネットワーク計画の段階的な計画策定も想定されています。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。

菊池・山鹿地域の自転車ネットワークについては、通勤・通学等の日常利用のルートは現状把握が十分でないことや用地的な制約により自転車の通行空間整備に課題が多いことなどから、観光地など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し、これらの路線の整備後の状況も踏まえ、菊池・山鹿地域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

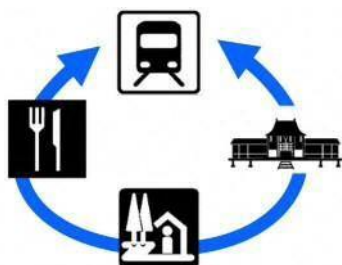
① 自転車ネットワーク路線の選定

【選定の考え方】

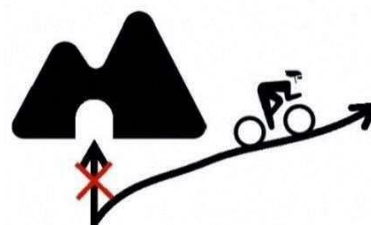
- a) 地域外からの来訪者のサイクル拠点として、トイレ等を有する道の駅や公園等を結ぶルート設定
- b) 対象区域の観光スポット（鞠智城跡、菊池溪谷、江藤家住宅、鼻ぐり井手等）を結ぶルート設定
- c) 通勤や通学など日常利用の多い路線について、利用実態を踏まえたルート設定
- d) 対象区域に隣接するエリアに繋ぐことで、広域的な誘客を図ることが期待されるルート設定
- e) 比較的整備が進んだ県管理道路を基軸とし市町管理道路を含めて順次拡大するルート設定

【段階的な拡大】

	ルート名	コース概要	距離
A	菊池・山鹿ルート	サイクル拠点となる道の駅、観光スポット（鞠智城跡、菊池溪谷等）を結ぶルート	約8.6km
B	大津・菊陽ルート	観光スポット（江藤家住宅、鼻ぐり井手等）を結ぶルート	約1.6km



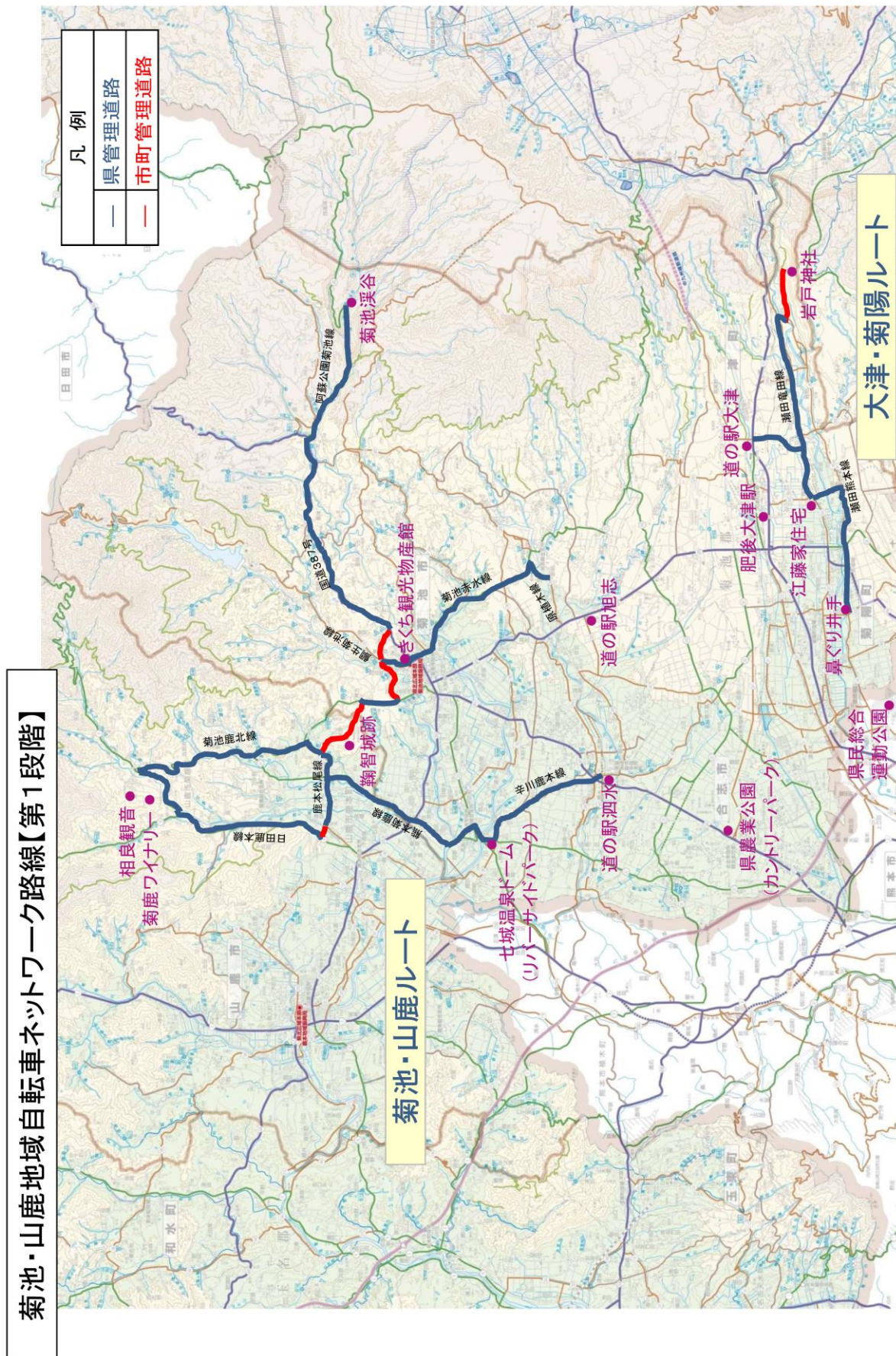
▲サイクル拠点等を起点とした景勝地をつなぐ



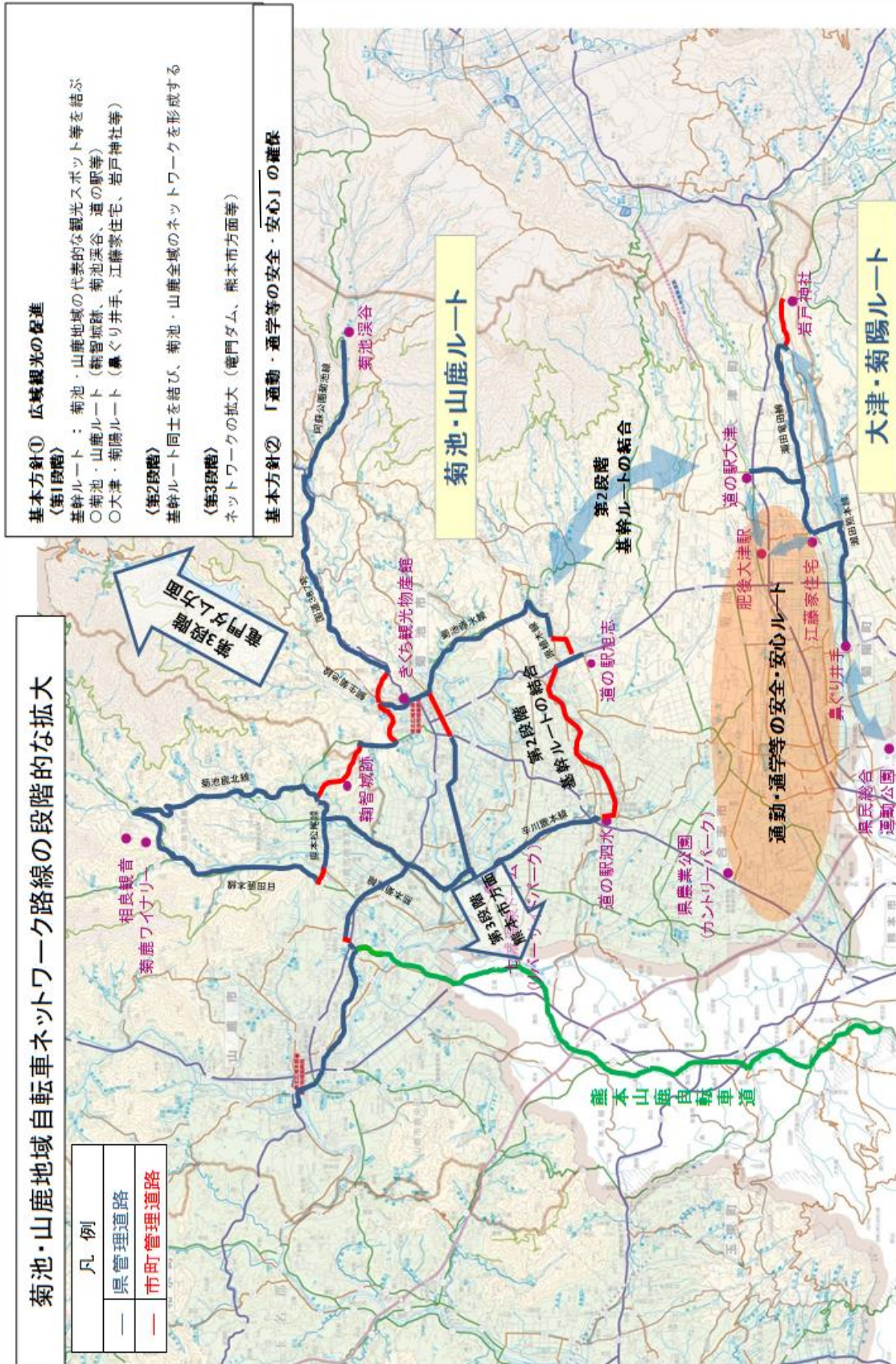
▲安全性と快適性に配慮

② 自転車ネットワーク路線

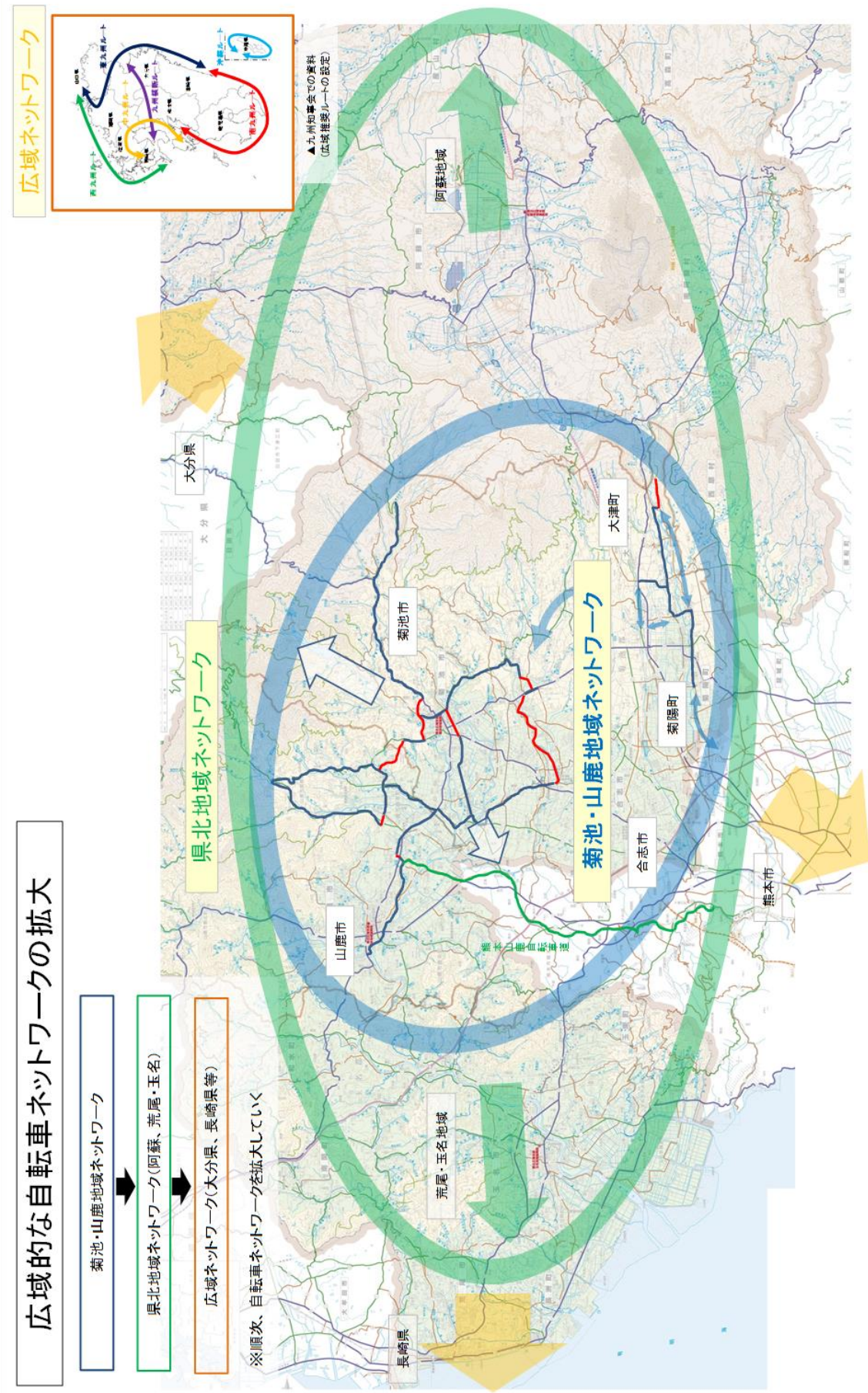
② - 1 菊池・山鹿地域自転車ネットワーク路線【第1段階】



② -2 菊池・山鹿地域自転車ネットワーク路線【段階的な拡大】



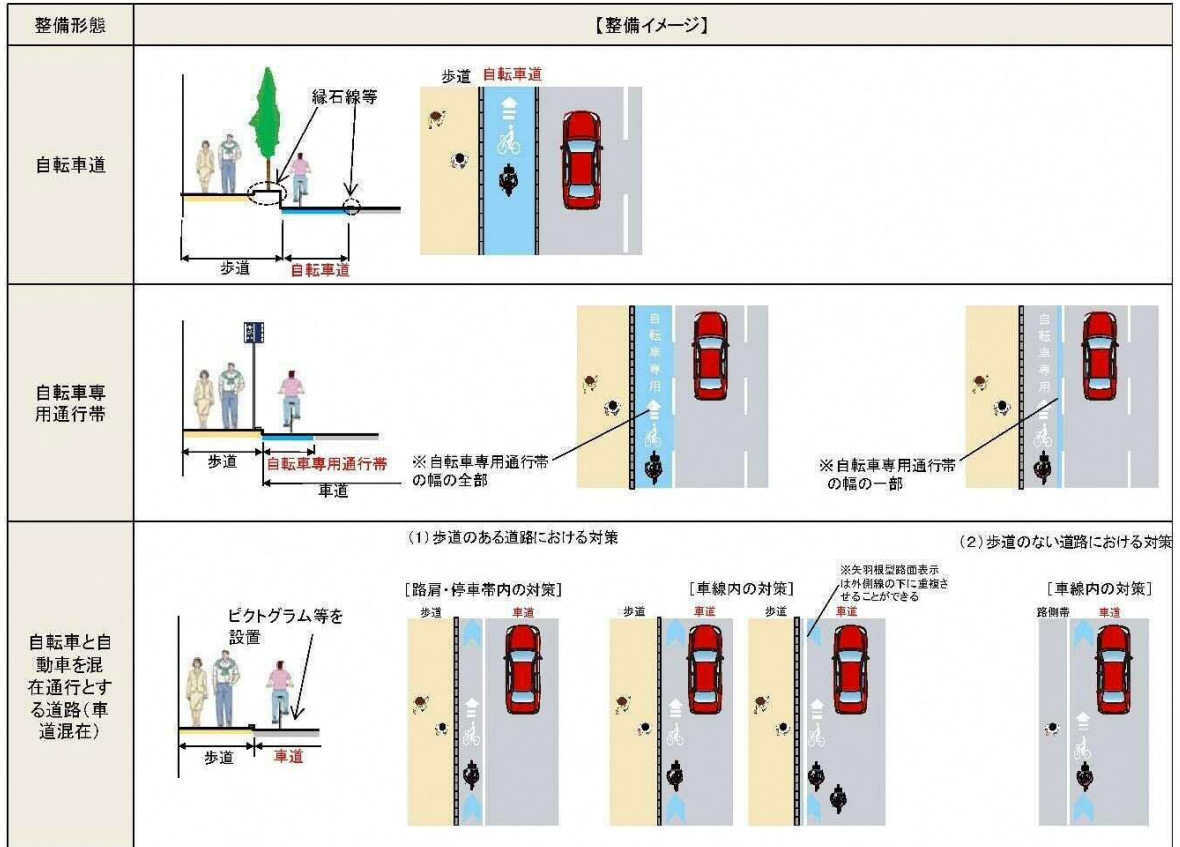
② - 3 広域的な自転車ネットワークの拡大



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つの整備形態から選定することとします。



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン I-13

図 3 - 1 基本的な整備形態

b) 整備形態の選定フロー

整備形態の選定に当たっては、菊池・山鹿地域の道路や交通の状況及び道路利用者のニーズ等を踏まえ、以下の選定フローを参照しながら道路管理者が各関係機関と協議し決定します。

また、自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上としますが、やむを得ない場合に、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることがあります。

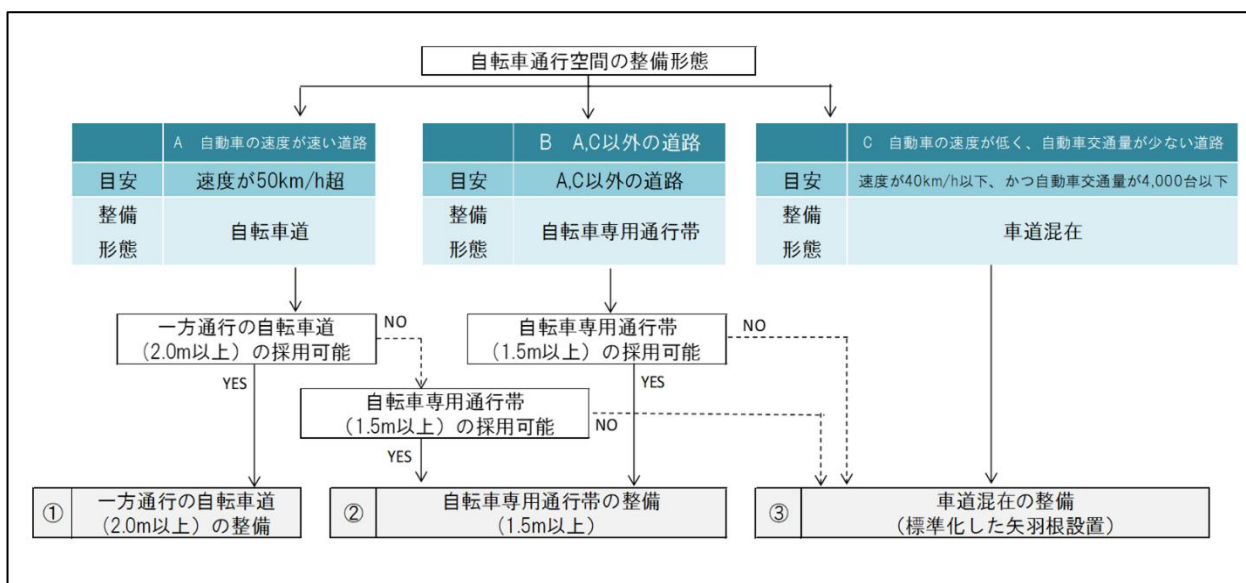
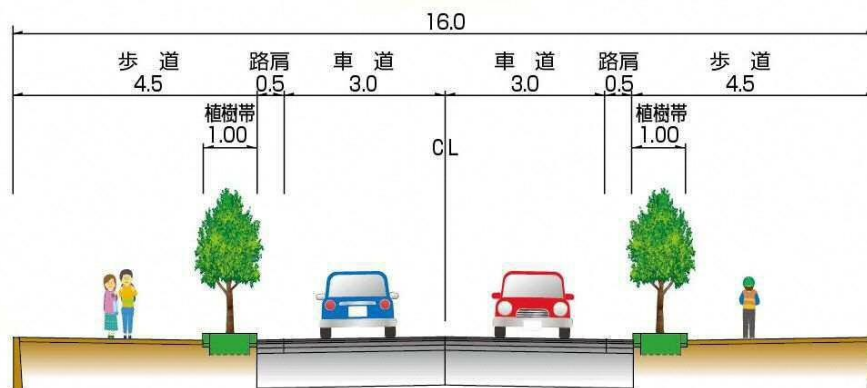


図 3 - 2 整備形態の選定フロー

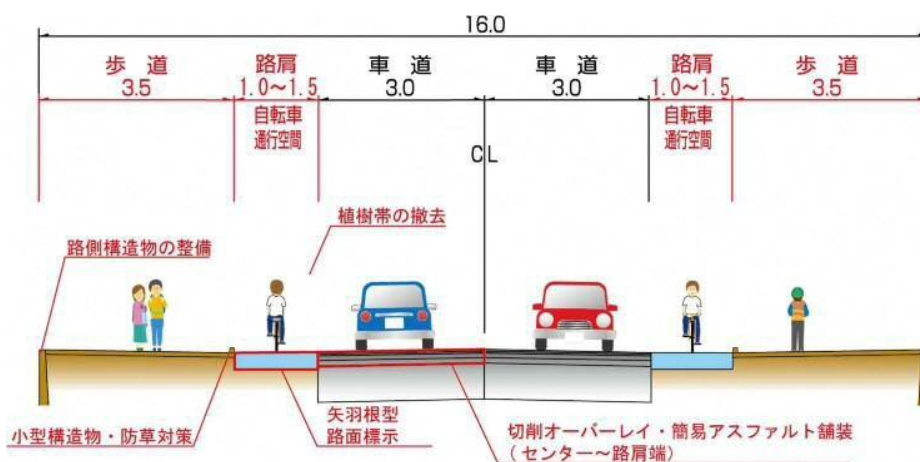
④ 整備計画案

次に掲げる整備を実施していきます。具体的には、以下のa)～d)のとおりです。

- ・ 自転車通行空間を確保するための植樹帯空間の転用、路側構造物の整備、ラインの引き直し
- ・ 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）
- ・ 自転車の安全な通行に必要な路面標示や案内看板設置、防草対策等

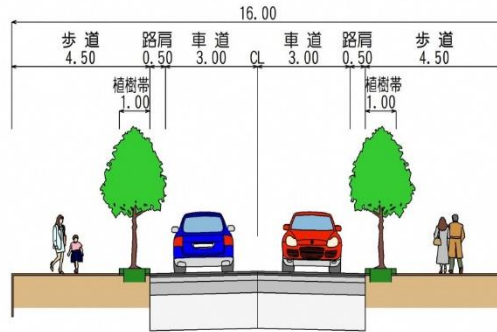


▲改修前イメージ図

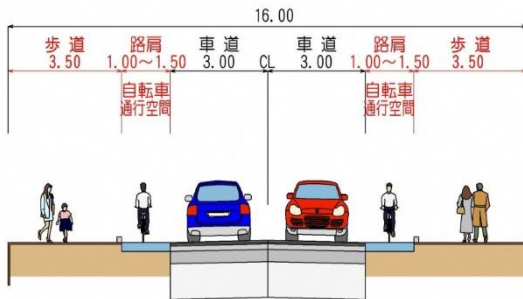


▲改修後イメージ図

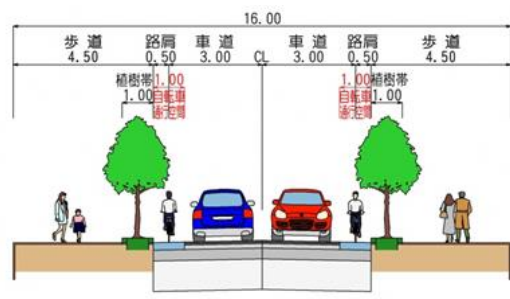
a)-1 タイプ① 歩道に植樹帯のある区間の整備



▲タイプ①【植樹帯あり】 改修前

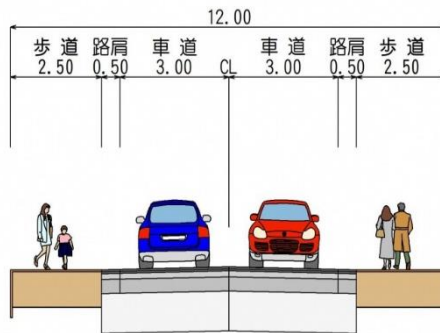


▲タイプ①【植樹帯あり】 改修後
植樹帯を活用し自転車通行空間を確保

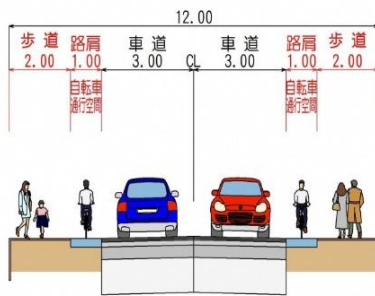


▲タイプ①【植樹帯あり】 改修後
車道内に自転車通行空間を確保
(景観的配慮が必要な区間)

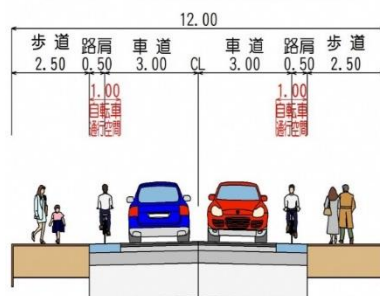
a)-2 タイプ② 歩道のある区間の整備



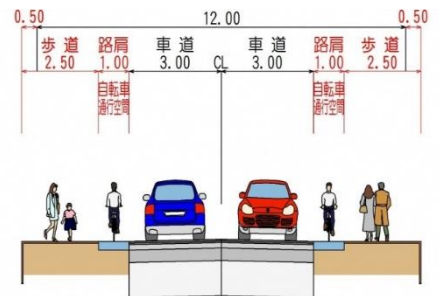
▲タイプ②【歩道あり】 改修前



▲タイプ②【歩道あり】 改修後
歩道幅員縮小

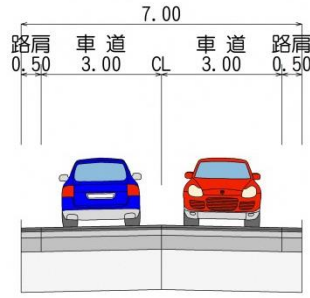


▲タイプ②【歩道あり】 改修後
車道内に自転車通行空間を確保

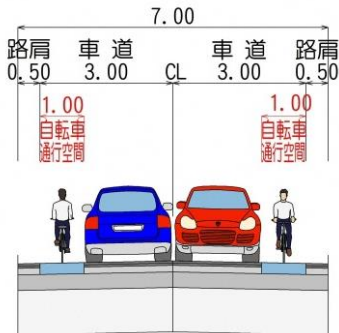


▲タイプ②【歩道あり】 改修後
新たに用地を確保

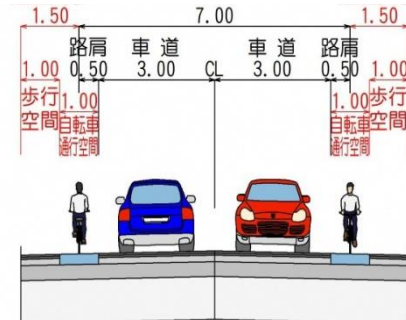
a)-3 タイプ③ 歩道のない区間（2車線）の整備



▲タイプ③【歩道なし（2車線）】 改修前



▲タイプ③【歩道なし（2車線）】 改修後
車道内に自転車通行空間を確保

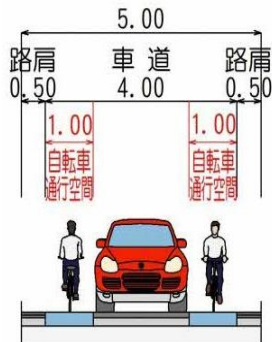


▲タイプ③【歩道なし（2車線）】 改修後
新たに用地を確保

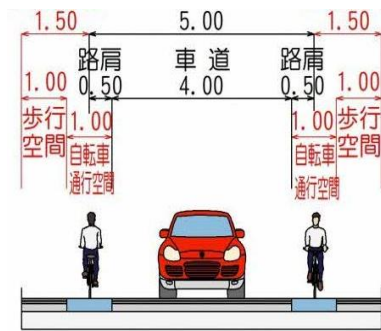
a)-4 タイプ④ 歩道のない区間（1車線）の整備



▲タイプ④【歩道なし（1車線）】 改修前

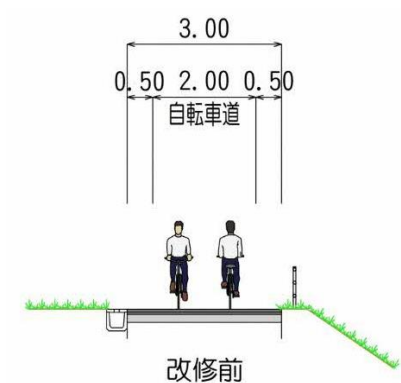


▲タイプ④【歩道なし（1車線）】 改修後
車道内に自転車通行空間を確保

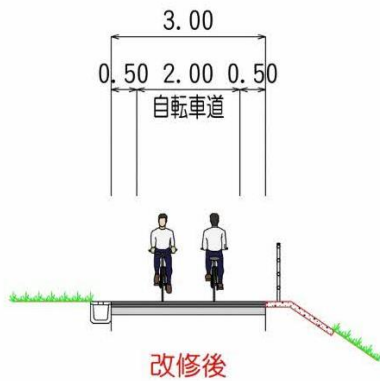


▲タイプ④【歩道なし（1車線）】 改修後
新たに用地を確保

a)-5 タイプ⑤ 自転車専用道路の整備



▲タイプ⑤自転車専用道路 改修前



▲タイプ⑤自転車専用道路 改修後
車道内に自転車通行空間を確保

b) 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。

交差点部では交通事故の増加が懸念されるため、必要に応じて「速度落せ」等の路面表示の追加や矢羽根型路面表示の設置間隔を密にする等の対策を実施します。



写真 3 - 1 交差点部の整備案 (イメージ図)

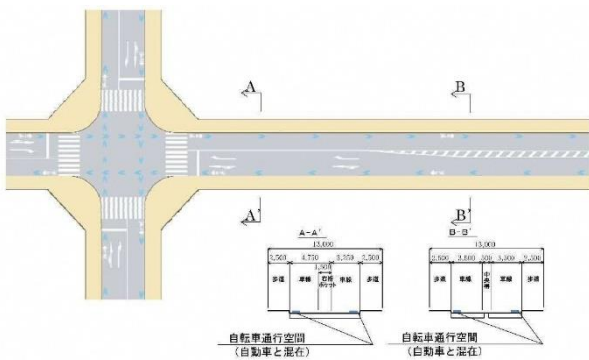


図 II-51 車道混在が交差する交差点の例

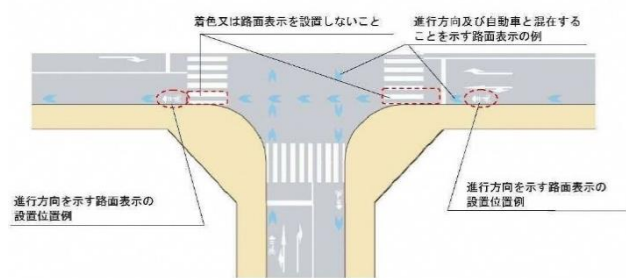


図 II-52 交差点隅角部の道路構造の例

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

図 3 - 3 車道混在型での交差点の例

c) 矢羽根型路面表示

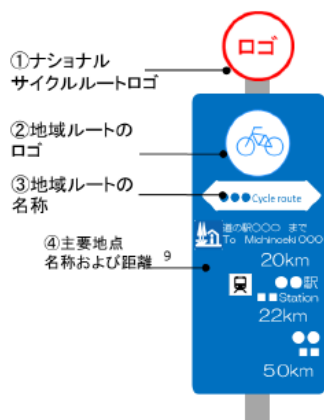
車道混在の整備における矢羽根型路面表示については、以下の標準仕様（案）を参照しながら整備します。

	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
仕様(案)	<p><標準形></p>		
備考	<p>※1: 自転車は、車道や自転車道の中央から左の部分で、その左端に沿って通行することが原則である。このため、路面表示の幅員は、標準仕様を用いない場合でも、この原則を逸脱しない範囲で適切な形状を設定するとともに、自転車通行空間として必要な幅員を自転車と自動車の両方に認識させることが重要である。</p> <p>※2: 矢羽根型路面表示の設置間隔は10mを標準とし、交差点部等の自動車と自転車の交錯の機会が多い区間や、事故多発地点等では設置間隔を密にする。</p> <p>※3: 路面表示の幅員は、側溝の部分を除いて確保することが望ましい。</p> <p>※4: 現地の交通状況に応じて、0.75m以上とすることもできる。</p>		

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインⅡ-7
：熊本県自転車活用推進計画 P. 35

図 3 - 4 矢羽根型路面表示の標準仕様（案）

d) 案内看板設置



出典：国土交通省HP

図 3 - 5 案内看板の仕様案



【しまなみ海道サイクリングロード】
写真 3 - 2 案内看板の設置事例

⑤ 整備形態図

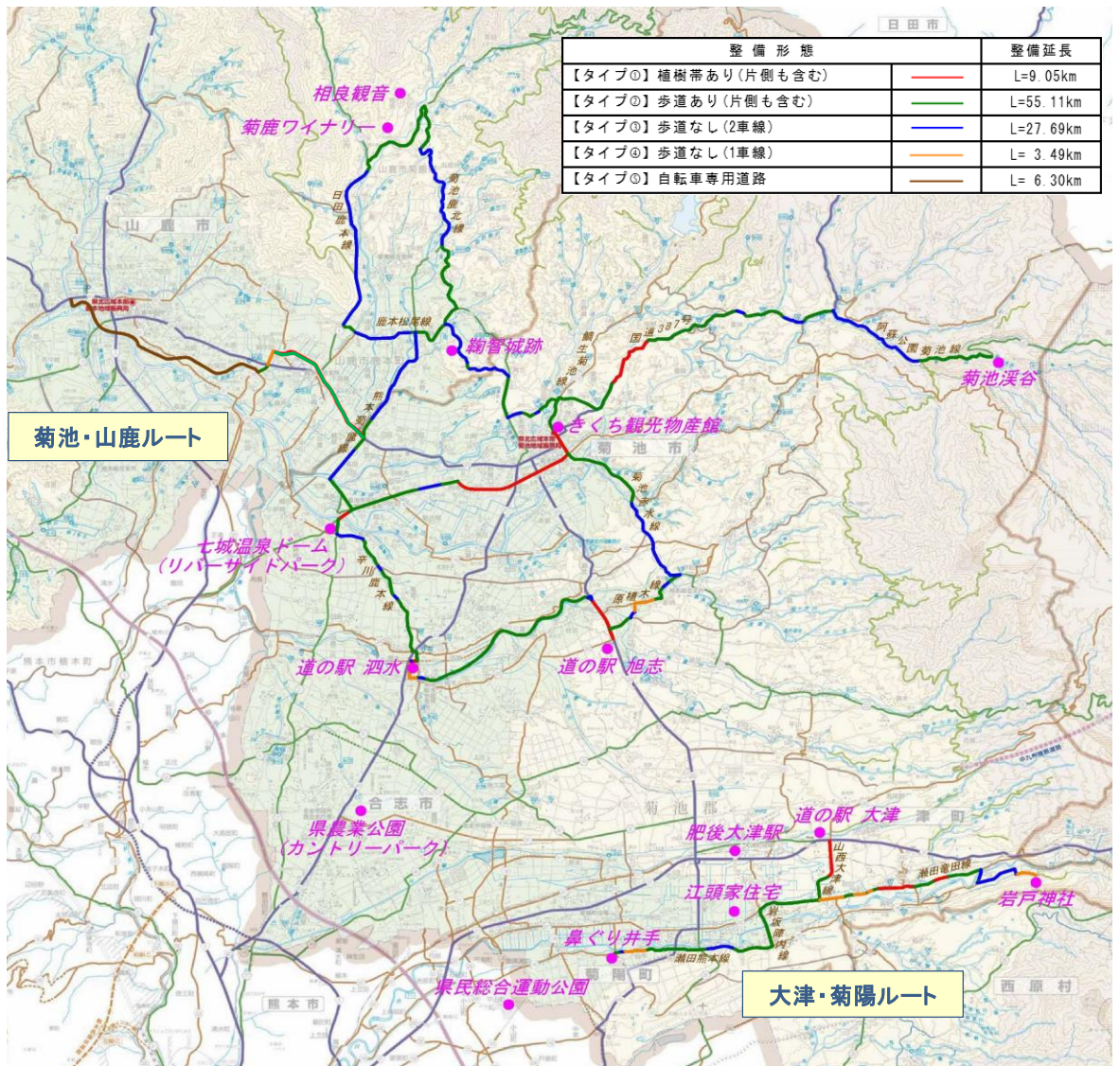


図 3 - 6 整備形態図

⑥ 概算工事費の算定

自転車ネットワーク上の整備形態別の概算工事費を下表に示します。

表 3 - 1 概算工事費

路線名		【タイプ①】	【タイプ②】	【タイプ③】	【タイプ④】	【タイプ⑤】	合計延長	概算工事費 (経費込)
国道	国道387号	1.94km	10.56km	0.64km			13.14km	5億円
	国道325号							
県道	県道9号日田鹿本線	3.87km	35.01km	21.91km	1.88km	6.30km	68.97km	19億円
	県道18号菊池鹿北線							
	県道23号菊池赤水線							
	県道37号熊本菊鹿線							
	県道45号阿蘇公園菊池線							
	県道53号植木インター菊池線							
	県道133号鯛生菊池線							
	県道138号辛川鹿本線							
	県道196号鹿本松尾線							
	県道198号田底鹿本線							
	県道329号原植木線							
	県道145号瀬田熊本線							
	県道207号瀬田竜田線							
	県道211号岩坂陣内線							
県道225号山西大津線								
県道330号熊本山鹿自転車道線								
市町道 【山鹿市3路線】 【菊池市7路線】 【大津町1路線】		3.24km	9.54km	5.14km	1.61km		19.53km	6億円
熊本県管理道路における総延長・概算工事費							82.11km	24億円
市町管理道路における総延長・概算工事費							19.53km	6億円
タイプ①における総延長・概算工事費							9.05km	5億円
タイプ②における総延長・概算工事費							55.11km	17億円
タイプ③における総延長・概算工事費							27.69km	6億円
タイプ④における総延長・概算工事費							3.49km	1億円
タイプ⑤における総延長・概算工事費							6.30km	1億円
タイプ①～⑤における総延長・概算工事費							101.64km	30億円

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。

- 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

図 4 - 1 車両の定義

【※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では、「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（レールにより運転する車を除く。）であって、身体障害者用の車椅子及び歩行補助車等以外のもの（人の力を補うため原動機を用いるものであって、内閣府令で定める基準に該当するものを含む。）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号では、「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、身体障害者用の車椅子及び歩行補助車等以外のものをいう。」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号では、「自動車、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号では、「車両の通行の用に供するため縁石線若しくは柵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】

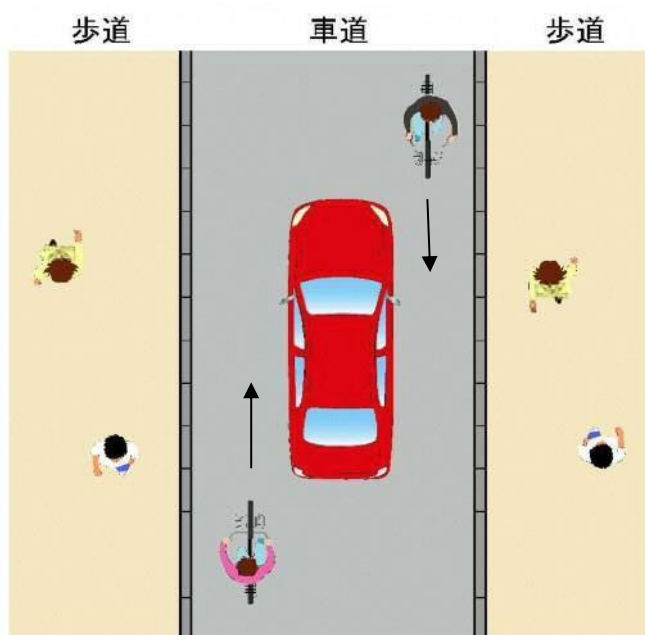
- ・ 道路交通法第17条第1項では、「車両は、歩道又は路側帯と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない。」（一部抜粋）とされています。

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。



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン参考Ⅱ-3

図 4 - 2 車道左側端の通行のイメージ

【※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。

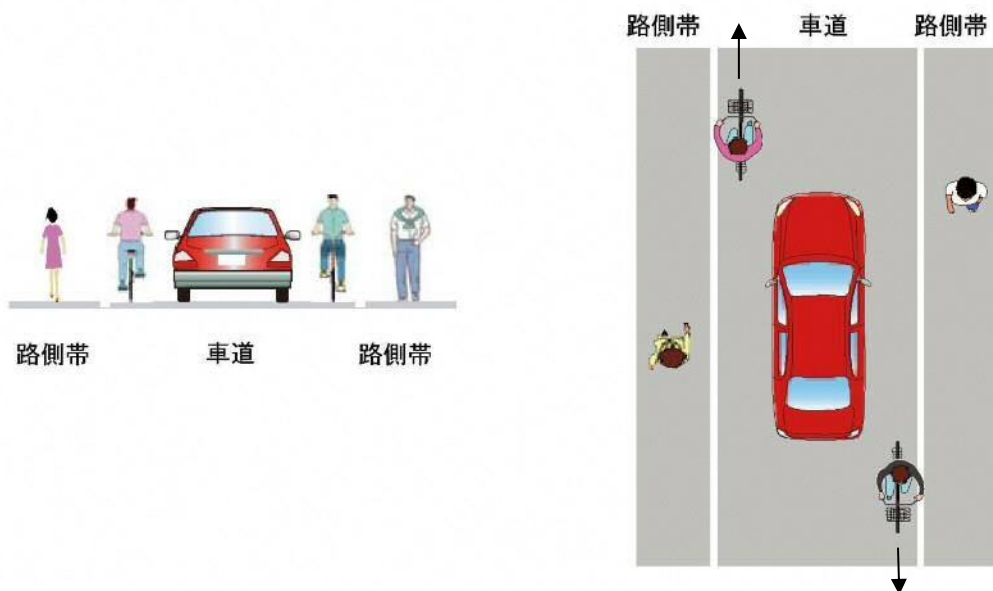
【※道路の左側端通行の原則】

- ・ 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つては道路の左側に寄って、軽車両にあつ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。



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン参考Ⅱ-5

図 4 - 3 路側帯の通行方法イメージ

【※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。



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン参考Ⅱ-5

図 4 - 4 自転車道の通行方法イメージ

【※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。

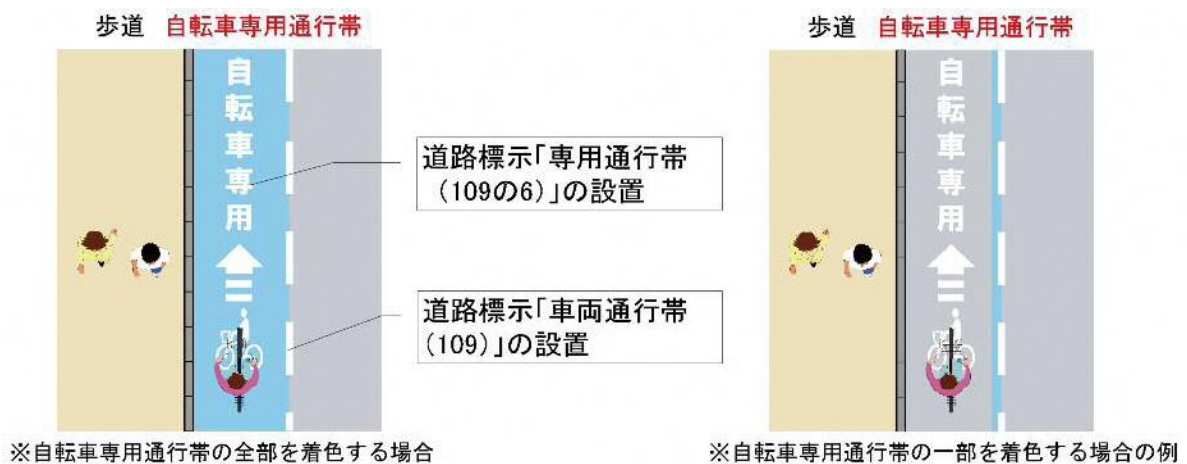
【※自転車道の通行方法】

- ・ 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。



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

図 4 - 5 自転車レーンの通行方法イメージ

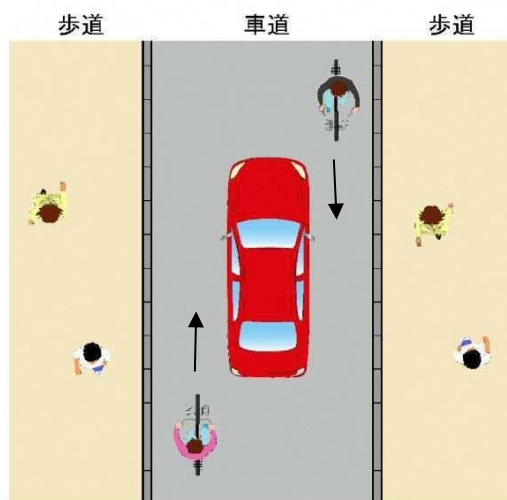
【※自転車レーンの通行方法】

- ・ 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、普通自転車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「普通自転車専用通行帯」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。



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン参考Ⅱ-3

図 4 - 6 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

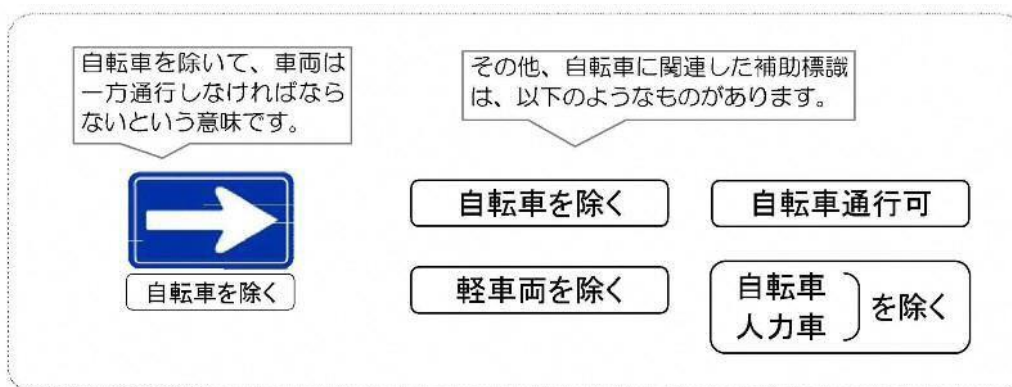


図 4 - 7 補助標識の事例

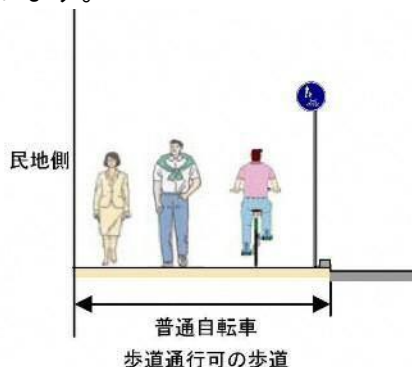
③ 例外的に歩道を通行する場合

a) 例外的に歩道を通行できる条件

自転車^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す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。



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン参考Ⅱ-4

図 4-8 自転車が歩道を通行できる歩道のイメージ

【※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柵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 項では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。



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン参考Ⅱ-4

図 4 - 9 歩道を通行する場合の通行方法のイメージ

【※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 項では、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。

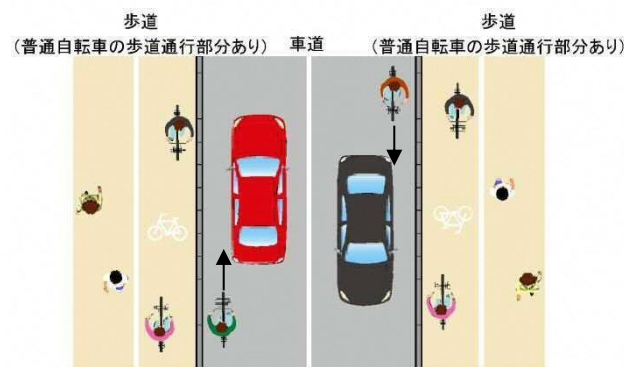
「この法律の規定の適用については、次に掲げる者は、歩行者とする。

- 一 身体障害者用の車椅子又は歩行補助車等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。

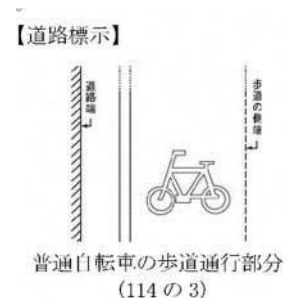


出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン参考Ⅱ-4

図 4 - 10 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

【※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。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。



(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における歩行者優先などの大原則についてまとめられた改定「自転車利用安全五則」（「自転車の安全利用の促進について」（令和4年11月1日付中央交通安全対策会議交通対策本部決定））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。



徹底した自転車安全利用五則の守りましょう!

- 1 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先**

「車の仲間」である自転車は、歩道と車道の区別がある道路では車道通行が原則です。車道を通行する場合は、左側に寄って通行しなければなりません。

「普通自転車歩道通行可」の標識・標示がある場合、普通自転車は歩道を通行できます

歩道を通行できる場合は、車道寄りの部分をすぐに停止できる状態で通行します。歩行者の通行を妨げるとせは一時停止しなければなりません。
- 2 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認**

番号標のある交差点では、番号に倣って安全を確認し通行しましょう。

道路標識等により、一時停止すべきとされている場所では、必ず一時停止し、安全を確認しましょう。
- 3 夜間はライトを点灯**

夜間は必ずライトを点灯しましょう。
- 4 飲酒運転は禁止**

自転車も飲酒運転は禁止です。
- 5 ヘルメットを着用**

自転車を利用するすべての人は、自転車事故による被害を軽減するために、乗車用ヘルメットを着用しましょう。幼児・児童を保護する責任のある人は、幼児・児童を自転車に乗せるときには、乗車用ヘルメットを着用させるようにしましょう。

ヘルメットはあなたの命を守ります!

ヘルメット非着用で自転車事故により亡くなった人の約6割は頭部を損傷しています(平成29年～令和3年合計)。また、ヘルメット非着用時の致死率は、着用時と比べて約2.2倍も高くなっています。自転車事故による被害を軽減するためには、頭部を守ることが大変重要です。

●自転車乗用中のヘルメット着用状況別の致死率(平成29年～令和3年合計)

ヘルメット非着用(乗車料無料)	ヘルメット着用
0.59%	0.26%

※致死率は死者のうちの割合をいいます。

事例 4 - 1 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

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ほか、小中学校・高等学校での交通安全教育、「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菊池・山鹿地域自転車ネットワーク推進協議会などの関係団体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-5,6

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、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

（ 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。

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「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、道路の中央又は右側端（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。

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、横断歩道等又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。

(3) 自転車損害賠償保険等（自転車保険）への加入促進

自転車事故の被害者の経済的な救済の確保と加害者の経済的負担の軽減を図るため、熊本県では、令和3年（2021年）10月1日から自転車損害賠償保険等（自転車保険）への加入が義務化されました。ひとたび事故の加害者となれば、高額な賠償金や裁判費用など、思いがけない負担が生じます。自転車の利用スタイルに合わせて、自転車保険に加入し、万が一に備える必要があり、保険への加入を促進する必要があります。

2021年
10月1日
義務化

自転車保険加入

みんなの安全・安心
条例内容を
シェアしよう!
熊本県 自転車条例 検索

熊本県では条例*を改正し、「自転車損害賠償保険等」(自転車利用中の事故で、他人の生命又は身体に生じた損害を賠償する保険)への加入が義務になりました。*熊本県自転車の安全で正しい利用の促進に関する条例

加害者になってしまうと、1億円に迫る高額な賠償金が生じることも…

<p>9,521万円 歩行者後遺障害(女性62歳) 小学生による無灯火 神戸地裁 H25.7月判決</p>	<p>9,266万円 自転車運転者後遺障害(男性24歳) 高校生による通行違反 東京地裁 H20.6月判決</p>	<p>6,779万円 歩行者死亡(女性38歳) 男性による交差点通行時の衝突 東京地裁 H15.9月判決</p>
--	--	---

自転車も車と同じです!

自転車の安全利用に努めるとともに、声をかけ合って意識を高めましょう!

熊本県 環境生活部 くらしの安全推進課 TEL.096-333-2293

(4) 自転車利用者のヘルメット着用推進

道路交通法改正により、令和5年（2023年）4月1日から全ての自転車利用者についてヘルメット着用が努力義務となりました。警察庁によると、自転車の交通事故で亡くなった方の約5割が頭部に致命傷を負っています。また、ヘルメットを着用していなかった方の致死率は、着用していた方に比べ2割以上高くなっています。大切な命を守るため、ヘルメットの着用を推進する必要があります。



第5章 計画の推進方法、評価、見直し

菊池・山鹿地域において、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、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）の考え方にに基づき長期的な視野に立って取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、第3章で設定した自転車道路ネットワーク整備に際して、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菊池・山鹿地域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、以下に示す自転車通行空間整備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（表5-1）を定め、その検証、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。

表 5 - 1 目標を評価するための指標

指 標	現 状 値	目 標 値（2028年度末）
自転車通行空間整備延長	9. 2 km	101. 6 km
自転車に関係する 人身事故発生件数	138件 (2021年1月1日～2023年7月31日)	現状値より減少