

天草地域
自転車ネットワーク計画

令和元年11月
天草市・上天草市・苓北町

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) 天草地域の現状と課題……………P. 2
 - ①自転車走行空間の現状……………P. 2
 - ②自転車の利用状況……………P. 3
 - 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り組み状況……………P. 4
 - ⑤観光振興計画の考え方……………P. 5
 - ⑥まとめ……………P. 5

第2章 基本方針

- (1) 計画の対象等……………P. 6
- (2) 計画期間……………P. 6
- (3) 基本方針等……………P. 6
- (4) 実施する施策……………P. 6
- (5) 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現況区分図……………P. 13
 - ④実勢速度図……………P. 14
 - ⑤整備形態の種類……………P. 15
 - ⑥整備形態について……………P. 15
 - ⑦整備計画案……………P. 17
 - ⑧整備内容……………P. 23
 - ⑨整備延長……………P. 24
 - ⑩整備計画図……………P. 25

第4章 自転車の通行ルール

- (1) 自転車の通行方法……………P. 26
 - ①自転車の原則……………P. 26
 - ②道路構造の違いによる通行方法（単路部）……………P. 27
 - ③例外的に歩道を通行する場合……………P. 32
- (2) 自転車通行ルールの周知の方法……………P. 35
 - ①過労運転・麻薬等運転・共同危険行為の禁止……………P. 34
 - ②安全運転の義務……………P. 34
 - ③追越しの方法……………P. 34
 - ④横断歩道における歩行者等の優先……………P. 35

第5章 計画の評価見直し……………P. 36

(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にあり、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。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、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（Quality Of Life：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。

(2) 天草地域の現状と課題

① 自転車走行空間の現状

天草地域の2車線以上の道路改良率は、国道 96.3%、県道 53.0%で、都市部に歩道が設置されているが、自転車道・自転車専用レーンは未整備です。

国道266号や国道324号の一部では、1万台以上の交通量があるものの、全体的に交通量が少ない状況です。

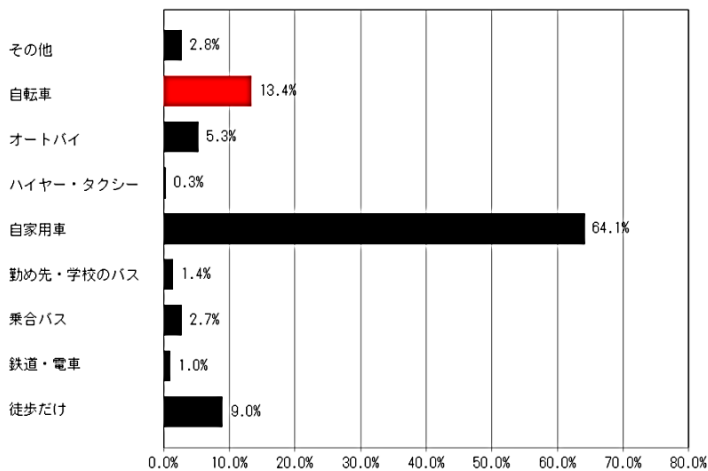
近年スポーツバイクでのサイクリングが増えており、自転車と自動車が並走する危険な状況が多く見受けられます。

② 自転車の利用状況

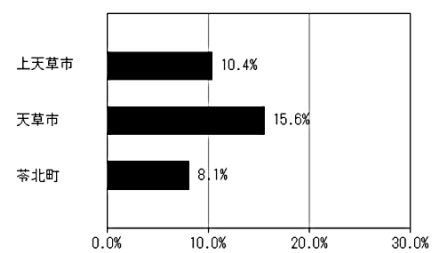
平成12年、平成22年の国勢調査において、15歳以上を対象とした従業地又は通学地までの利用交通手段に関する調査結果では、地域住民の1割程度の人が自転車を利用すると回答しており、自家用車に次ぐ交通手段として重要な役割を担っています。

平成12年度国勢調査

a) 天草地域利用交通手段

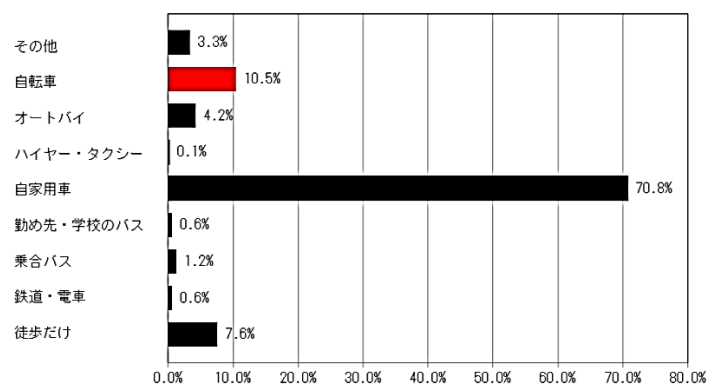


b) 市町別自転車利用割合

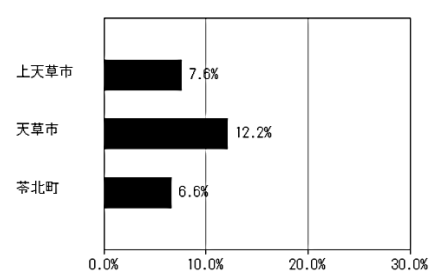


平成22年度国勢調査

a) 天草地域利用交通手段



b) 市町別自転車利用割合



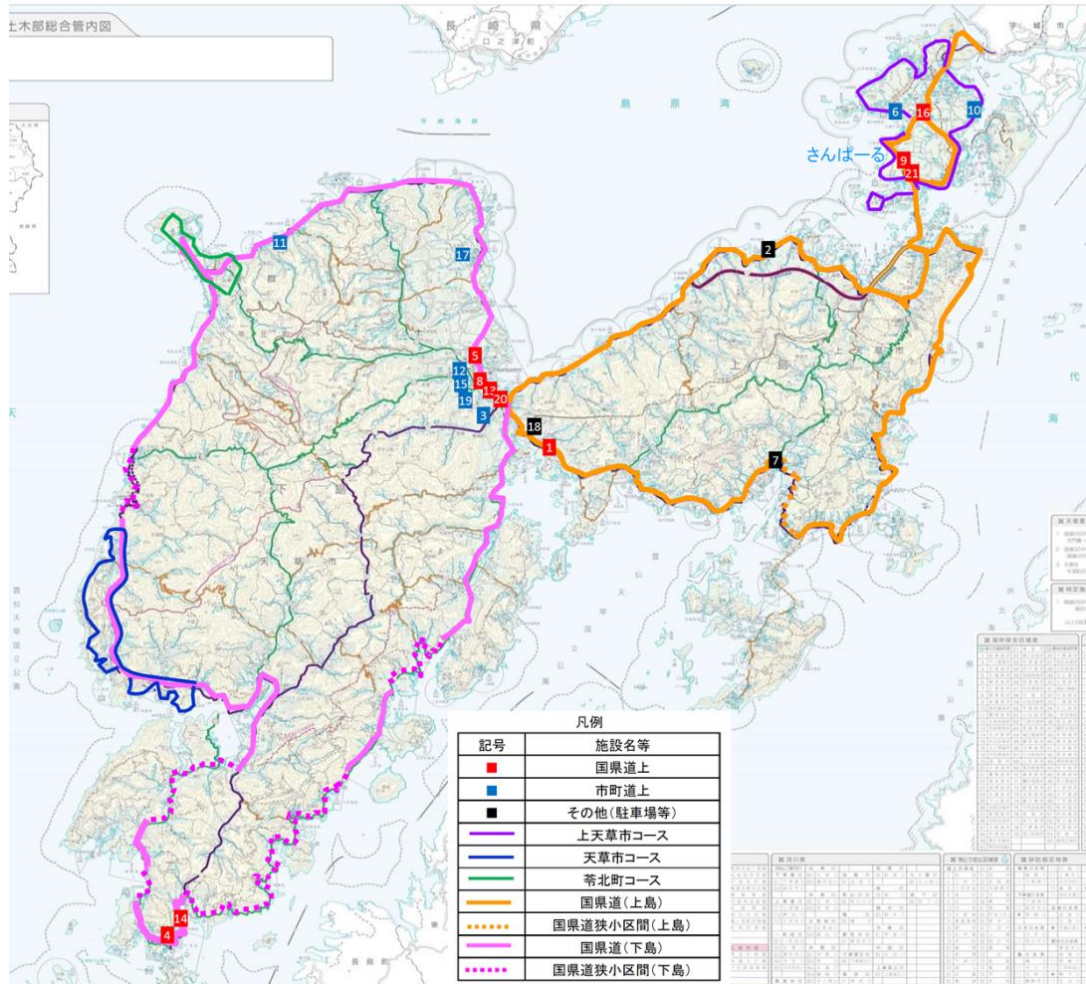
③自転車に関係する事故等の状況

天草地域においては、自転車に関係する人身事故は、平成29年度から平成30年度の2年間で21件が発生しています。

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が多い都市部の国県道や市町道で発生しています。この外、道路外の駐車場内での事故も見受けられます。

天草広域本部内において発生した自転車に関与する交通事故(人身事故)
(平成29年4月～平成31年3月発生分)

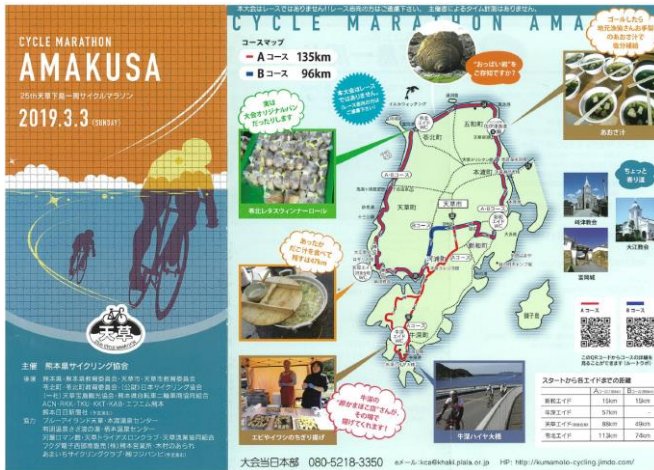
NO.	管轄	発生年月日	事故類型	発生箇所	道路形状	道路種別
1	天草	H29.6.7	人对車両一対面通行中	天草市 下浦町	単路	国道
2	天草	H29.7.2	車両相互一その他	天草市 有明町須子	一般交通	その他
3	天草	H29.8.2	車両相互一出会い頭	天草市 亀場町亀川	交差点	市道
4	牛深	H29.8.11	車両相互一追越追抜時	天草市 牛深町	単路	県道
5	天草	H29.8.23	車両相互一出会い頭	天草市 八幡町	交差点	国道
6	上天草	H29.8.27	車両相互一その他	上天草市 大矢野町中	単路(カーブ)	市道
7	天草	H29.10.25	車両相互一その他	天草市 倉岳町浦	一般交通	その他
8	天草	H29.11.11	車両相互一その他	天草市 港町	単路	国道
9	上天草	H30.1.25	車両相互一その他	上天草市 大矢野町中	単路	国道
10	上天草	H30.3.1	車両相互一出会い頭	上天草市 大矢野町登立	交差点	市道
11	天草	H30.4.27	車両相互一その他	苓北町 上津深江	単路	町道
12	天草	H30.5.12	車両相互一出会い頭	天草市 浜崎町	交差点	市道
13	天草	H30.5.17	車両相互一出会い頭	天草市 亀場町亀川	交差点	国道
14	牛深	H30.5.31	車両相互一その他	天草市 久玉町	単路	国道
15	天草	H30.6.7	車両相互一出会い頭	天草市 東浜町	交差点	市道
16	上天草	H30.6.22	車両相互一左折時	上天草市 大矢野町上	単路(カーブ)	国道
17	天草	H30.9.19	車両相互一その他	天草市 五和町御領	交差点	市道
18	天草	H30.10.29	車両相互一その他	天草市 下浦町	一般交通	その他
19	天草	H30.11.15	車両相互一右折時一その他	天草市 南町	交差点	市道
20	天草	H30.12.13	車両相互一出会い頭	天草市 太田町	交差点	国道
21	上天草	H31.2.9	車両相互一左折時	上天草市 大矢野町中	単路	国道



④自転車イベント等の取り組み状況

天草地域では、美しい海が臨める海岸線道路を利用した大きなサイクルイベント、「天草下島一周サイクルマラソン」(25回)、「天草四郎サイクリングフェスタ」(6回)が以前から民間主催で開催されており、毎年多くのサイクリストが参加し、地元の高校生を含めたボランティアが大会の運営を手伝っており、大会に携わった全ての人がイベントを盛り上げています。

また、「天草宝島国際トライアスロン大会」(34回)は、オリンピックディスタンス(51.5km)が日本ではじめて開催(1985年)された大会として知られています。



第25回 天草下島一周サイクルマラソン



第34回 天草宝島国際トライアスロン大会



第6回 天草四郎サイクリングフェスタ

⑤観光振興計画の考え方

天草2市1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活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。

このような中、交流人口の拡大のため「VISITあまくさプロジェクト実行委員会」においては、様々なサイクリングルート・店舗が紹介されている『AMA-ICHI』 amakusa cycling map の作成や、管内店舗におけるサイクリストのおもてなし推進に向けた取組みなどソフト面での取組みが行われてきました。

また、観光の裾野拡大による雇用創出のため「天草地域雇用創出協議会」においては、「レンタサイクル」や「観光戦略セミナー（自転車を活用した観光の先進地事例の学習）」などが行われてきました。

当該事業に加え、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や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の推進を支援することを目的とした「天草地域サイクルツーリズム推進協議会」が平成31年1月に発足しました。

管内市町での主な観光計画

市町	主な取組
天草市	①地域資源を活かし、周遊・滞在・交流型観光につなげる「魅力づくり」 ②観光を支える組織、戦略的な情報発信の「仕組みづくり」 ③持続的な観光振興のための「担い手づくり」 ④観光拠点施設の整備、既存施設の活用
上天草市	①ターゲットを設定した観光メニューの開発 ②観光客誘致に向けたイベントの充実と情報発信の強化 ③集客力を高める受入環境整備の推進 ④観光産業を担う経営者等の人材育成並びに組織化
苓北町	①旅行業者への売り込み、誘致活動の実施 ②特産品の開発 ③旅行業経験者の発掘、活用 ④後継者の育成

⑥まとめ

以上のことから、天草地域において、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。

- 観光地を結ぶ自転車が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
- 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

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や「天草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天草地域の現状を踏まえたうえで、観光振興計画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「天草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

天草地域全域を対象とし、観光サイクリングルートについて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。なお、将来的には通勤、通学等の日常利用についても計画の対象としていきます。

(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ヶ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、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のとおりとします。

「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」

(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：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

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

(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。

天草地域の通勤・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、天草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。