

西都市自転車安全利用促進計画

九州一の自転車を活かしたまちづくりを目指して



平成28年3月

西都市

計画策定にあたり

宮崎県のほぼ中央部に位置している西都市は、平均気温が17℃前後と気候が温暖で自然に恵まれた農業を基幹産業とする田園都市です。市域の約7割が山岳地帯となっていますが、中心市街地周辺部においては比較的平坦な地形となっているため、自転車利用に適した環境にあるといえます。また、本市では「九州一の自転車のまち」を目指して各種の自転車イベント等が開催されており、さらに自転車を活用した新たなイベントや公道を使用した自転車競技部門の新設開催も目指しているところです。

かつては古代日向の都として栄え、『古事記』・『日本書紀』に登場する伝承地が市内に数多く残るとともに、日本最大の300基を超える古墳が集まる国指定の特別史跡「西都原（さいとぼる）古墳群」や、天正遣欧少年使節の正使としてローマ法王に謁見した伊東マンショが誕生した国の史跡「都於郡（とのこおり）城跡」があるなど歴史ロマンあふれるまちであります。本市は今後、これらの広域に点在する観光地を周遊する手段として、自転車の利用価値を再認識し、観光振興の推進に努めてまいりたいと考えます。

日本では、モータリゼーションの進展に伴って、自動車交通が増加したこともあり、近年、環境問題への意識が高まっております。そのようなことから、自転車の利用が注目されはじめておりますが、一方で自転車に関する交通事故が多く発生している状況にあり、本市においても自転車通行空間の整備やルール・マナー向上の啓発などの課題が山積しております。

そのような中、市民や来訪者が安全かつ快適、気軽に自転車を利用できる環境づくりを進めるため、「西都市自転車安全利用促進計画」を策定いたしました。

これから、この計画に基づいて具体的な取り組みを皆様と共に進め、「九州一の自転車を活かしたまちづくり」の実現に努めてまいりたいと考えておりますので、より一層のご理解とご協力をお願い申し上げます。

最後に、本計画の策定にあたりまして、ご尽力を賜りました策定委員会の各委員の皆さまをはじめ、貴重なご意見、ご提言をお寄せいただいた皆さまに対し、心より感謝申し上げます。

平成28年 3月

西都市長 橋田和実

< 目 次 >

内容

第1章 はじめに	1
1.1 計画策定の目的と役割	1
1.2 計画の構成	2
1.3 計画の概要	3
1.3.1 計画の対象者	3
1.3.2 計画の位置付け	3
1.3.3 計画期間	3
1.3.4 計画範囲	4
第2章 自転車を取り巻く社会情勢	5
2.1 自転車利用の増加	5
2.2 自転車をめぐる課題	6
2.3 自転車通行環境に関する取り組み	7
2.3.1 これまでの経緯	7
2.3.2 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	8
2.3.3 「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」 に向けた提言（案）	8
第3章 自転車の通行ルール	9
3.1 自転車の通行方法	9
3.1.1 車道通行の原則	9
3.1.2 道路構造の違いによる通行方法（単路部）	10
3.1.3 例外的に歩道を通行する場合	15
3.2 交差点における通行方法	18
3.2.1 交差点を直進する場合の通行方法	18
3.2.2 交差点を右折する場合の通行方法	19
3.2.3 複雑な信号・標識・路面標示	20
3.3 自転車の基本的な交通ルール	21

第4章 西都市における自転車利用の現状と課題	23
4.1 自転車利用に適した西都市	23
4.1.1 自転車で無理なく移動できる平坦な市街地	23
4.1.2 自転車利用が有利なコンパクトな市街地形成	24
4.2 現在の自転車利用の実態	25
4.2.1 自転車分担率	25
4.2.2 自転車交通量	26
4.2.3 自転車関連の交通事故	27
4.2.4 利用者意向	29
4.3 観光振興からみた自転車	40
4.3.1 西都原古墳群を中心として点在する観光資源	40
4.3.2 「記紀の道」を中心としたまちづくり	41
4.3.3 食の拠点の整備	42
4.3.4 観光の起爆剤としての自転車の可能性	43
4.4 これまでの取り組み	44
4.4.1 走りやすさマップの作成	44
4.4.2 各種イベントの開催	46
4.5 現状と課題まとめ	47
4.5.1 自転車交通に必要な環境が不足	47
4.5.2 交通ルールが浸透していない	47
4.5.3 更なる観光振興が必要	47
第5章 計画のコンセプトと施策の方針	48
5.1 計画のコンセプト	48
5.2 施策の柱	48
5.3 施策の体系	49
第6章 安全で快適な通行空間確保	50
6.1 安全な自転車通行空間の創出	50
6.1.1 自転車ネットワーク計画に基づく空間整備	50
6.1.2 法定外の路面表示を用いた自転車通行位置の明示	69
6.1.3 保護路肩除草等による通行空間の確保	70
6.1.4 路上駐輪等の取締の強化	70
6.1.5 自転車通行空間のホームページ等による周知	70
6.2 通行時の快適性の確保	71
6.2.1 道路パトロールなどにおける応急舗装補修等	71
6.2.2 舗装損傷など老朽化箇所の補修（計画的な舗装補修）	71
6.2.3 利用者やツアー主催者等による路面状況等の情報提供	71

第7章 自転車のマナーアップ	72
7.1 交差点等での横断時の安全性の向上.....	72
7.1.1 注意喚起サインの設置.....	72
7.1.2 パンフレットやホームページ等による危険箇所の情報提供.....	74
7.1.3 自転車の交通事故防止に向けた学校等での教育.....	75
7.2 自転車通行ルールの周知.....	76
7.2.1 パンフレット等に多言語に対応した自転車通行ルールの記載.....	76
7.2.2 サイクリングマップへの通行ルールの記載.....	76
7.3 路上駐輪の抑制.....	76
7.3.1 駐輪場の明示.....	76
7.3.2 駐輪場の案内、路上駐輪禁止の注意喚起.....	76
第8章 自転車を通じた観光振興	77
8.1 ハード的対策.....	77
8.1.1 「記紀の道」の整備に合わせた自転車通行空間の創出.....	77
8.1.2 簡易駐輪施設の設置（ラック等）.....	78
8.1.3 観光スポットに駐輪施設の設置.....	78
8.1.4 サイクルステーション等の整備.....	78
8.2 ソフト的対策.....	80
8.2.1 サイクルルートマップの作成・配布.....	80
8.2.2 AR（拡張現実）による案内の充実.....	80
8.2.3 タンデム車の活用.....	81
8.2.4 自転車イベントと連携した地域イベント開催.....	81
8.2.5 レンタサイクルの充実.....	81
8.2.6 駐車場、コンビニ、飲食店等との連携による駐輪スペース創出.....	82
8.2.7 休憩施設位置をパンフレット、サイクリングマップ、ホームページに記載.....	82
8.2.8 案内誘導サイン設置.....	83
第9章 計画の推進に向けて	84
9.1 施策のスケジュール.....	84
9.2 短期的施策（西都市）.....	85
9.3 計画の推進体制.....	86
9.4 評価指標.....	86

第 10 章 参考資料	87
10.1 サイクルルートマップ	87
10.2 西都市自転車安全利用促進計画策定委員会.....	89
10.2.1 策定経緯	89
10.2.2 委員名簿	90
10.2.3 設置要綱	91

第1章 はじめに

1.1 計画策定の目的と役割

西都市における自転車利用環境の方向性を示し、幅広い関係者が一体となって「九州一の自転車を活かしたまちづくり」を目指すために策定するものです。

- 「九州一の自転車を活かしたまちづくり」は、通勤通学で利用される自転車、買い物や娯楽で利用される自転車に加えて、来訪者が観光等で利用される自転車を含めて取り組みを進めることが重要です。
- これまで長い間曖昧になっていた「道路における自転車の位置づけ」を見直すとともに、安全で快適な自転車利用環境を実現するため、「自転車通行空間を確保するハード整備」と「交通ルールの周知・啓発をはじめとしたソフト対策」の両面から、様々な施策に継続して取り組む必要があります。
- 本計画は、自転車利用環境の今後の方向性や多岐に渡る課題の解決策を示し、幅広い関係者が一体となって、安全で快適な自転車利用環境の実現を目指すために策定するものです。



1.2 計画の構成

第1章 はじめに

⇒計画策定の背景と目的、計画対象者や範囲など、前提となる諸条件を示します。



第2章 自転車を取り巻く社会情勢

⇒計画策定の背景として、我が国における自転車利用環境の現状と課題を整理します。



第3章 自転車の通行ルール

⇒計画の前提条件となる自転車の通行ルールを改めて整理します。



第4章 西都市における自転車利用の現状と課題

⇒西都市内の自転車利用促進を図る上での現状と課題を分析します。



第5章 計画のコンセプトと施策の方針

⇒課題解決に向け、コンセプトと3つの施策の柱を示します。



第6章 安全で快適な通行空間確保

第7章 自転車のマナーアップ

第8章 自転車を通じた観光振興

⇒施策の柱①～③の具体的な施策のメニューと方針を示します。



第9章 計画の推進に向けて

⇒計画を推進していくうえでの評価指標や推進体制を示します。



第10章 参考資料

⇒計画の基礎となるデータや策定委員会の概要を示します。



1.3 計画の概要

1.3.1 計画の対象者

西都市民および来訪者と対象とします。

- 通勤通学等の日常利用に加え、観光で来訪される方のサイクリング等も含めて対象とし、安全で快適な通行空間を確保していきます。

1.3.2 計画の位置付け

上位計画の下に本計画を位置づけ、関連計画と連携を図りながら進めていきます。

- 西都市都市計画マスタープランには、「環境負荷の小さな交通施設の整備を推進すると同時に、総合的な交通需要の管理を図っていくこと」、「中心市街地を中心に不法駐車をなくし、路上への駐輪による交通安全性の低下や景観の阻害を防止するために、公共に駐車場・駐輪場の整備を進めていくこと」がうたわれています。
- 西都市景観計画には、「活気あふれる西都のまちのイメージにあう景観づくりを行うこと」がうたわれています。
- 西都市歴史を活かしたまちづくり計画には、「西都のまちづくりを、まず記紀の道をつくることから始めて少しずつ街全体が元気になっていくことを目指すこと」がうたわれています。
- 西都市都市計画マスタープランの下位に位置づけるとともに、関連計画との整合をはかりながら、取り組みを進めていきます。

1.3.3 計画期間

本計画の計画期間は10年（平成28年～平成38年）とします。

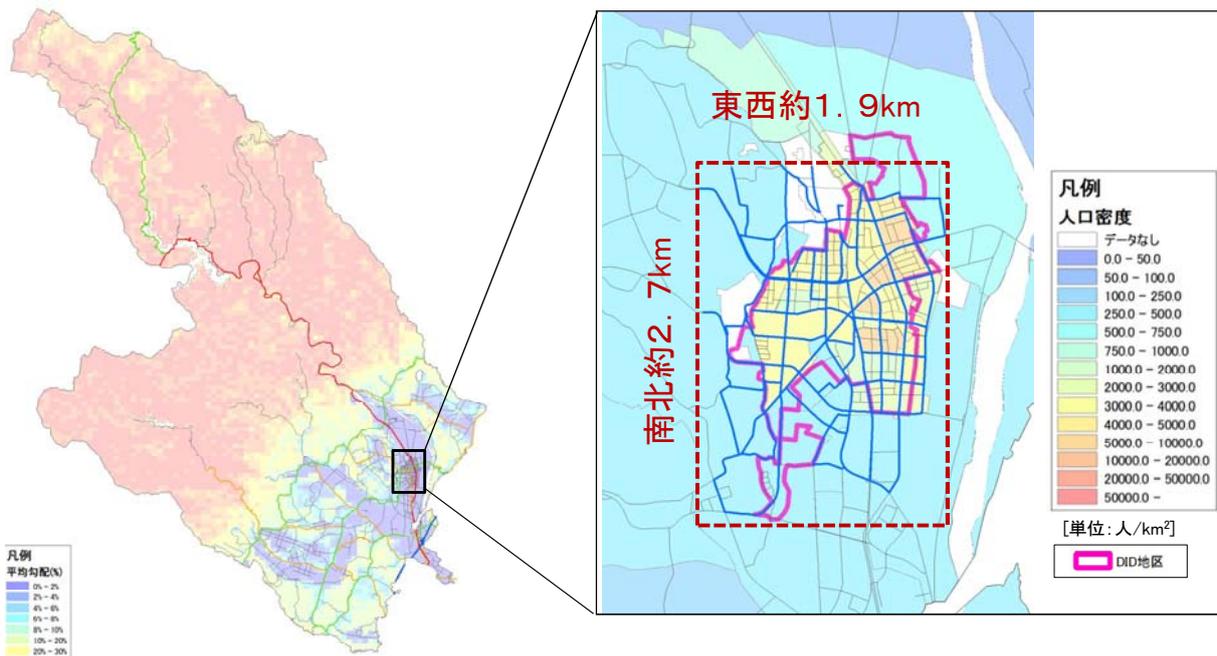
- 自動車中心で整備が進められてきた道路網において、自転車通行環境を整備していくことは容易でなく、長い期間を要するものと考えられます。
- 本計画は、計画期間を10年とし長期的視野を持ちながら着実に取り組みを進めていくこととしています。



1.3.4 計画範囲

本計画は、西都市内全体を対象とします。

- 本計画は、西都市内全体を自転車で安全・快適に移動できることを目指しています。
- しかしながら、西都市内全体をすぐに整備することは現実的でないため、早期の効果発現のために、平坦かつ利用者が特に多いと考えられる中心市街地部を優先的計画策定エリアに位置付け、先行的に取り組みを進めていきます。



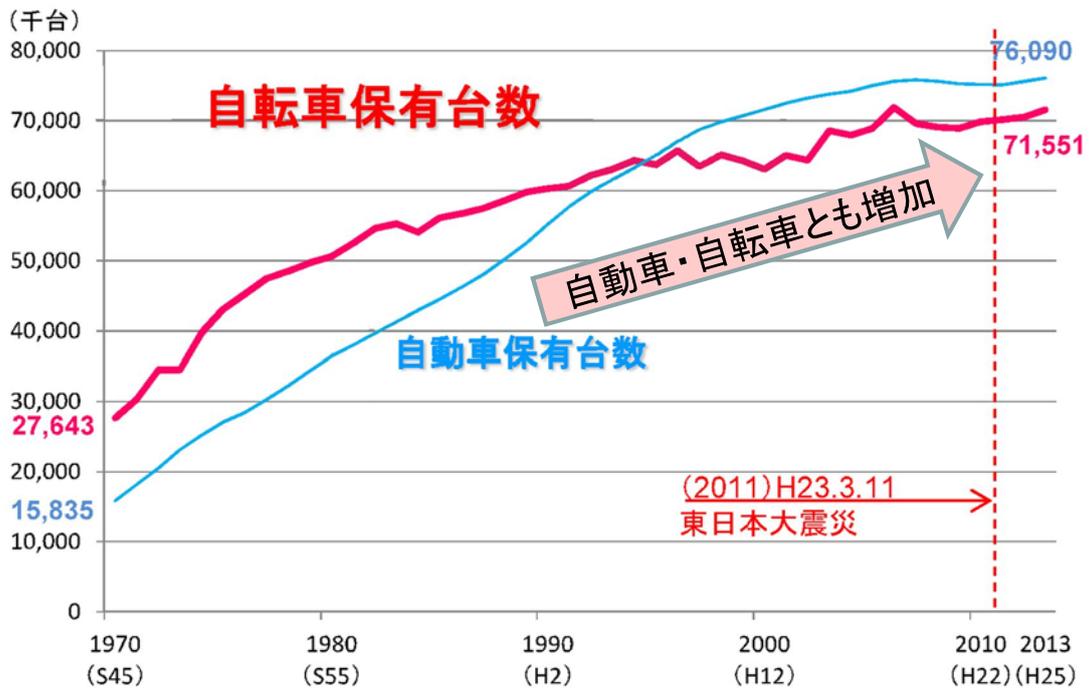


第2章 自転車を取り巻く社会情勢

2.1 自転車利用の増加

我が国の自転車保有者数は、自動車と同程度（約 72,000 千台）で増加中です。

- 健康志向や環境に対する関心の高まりなどから、近年では「自転車」が注目されています
- 我が国の自転車保有者数は、自動車と同程度（約 72,000 千台）で増加中、今後も増加することが見込まれています。



※自転車保有台数は標本調査による推計値。自動車保有台数は二輪車を除く、各年3月の登録台数

【出典：自転車 (S45～H20) (社)自転車協会、自転車 (H21～H25) (財)自転車産業振興協会、自動車(財)自動車検査登録情報協会】

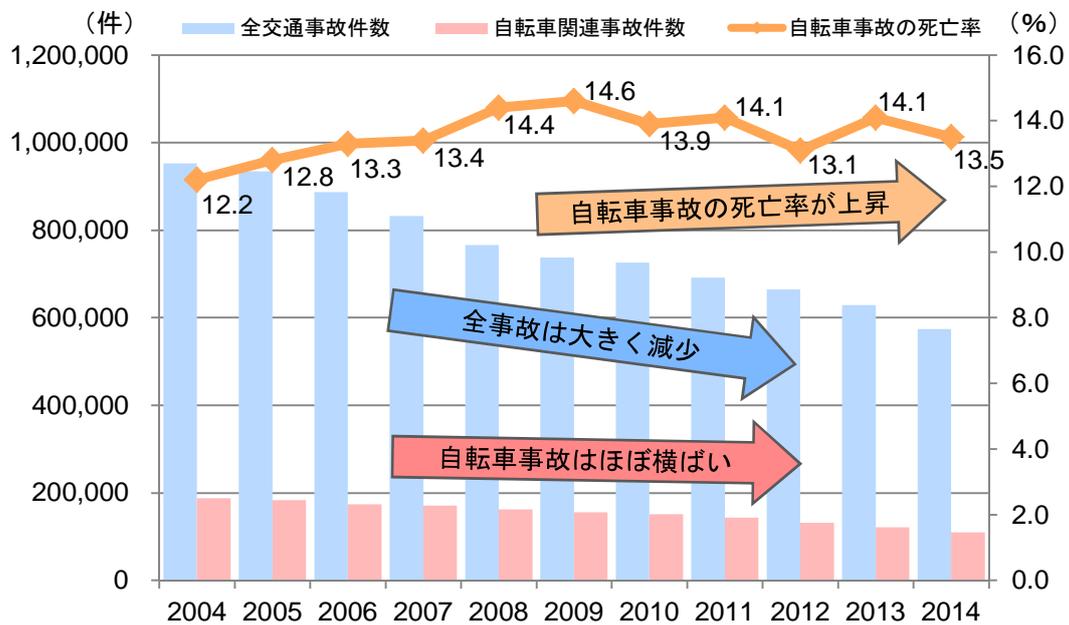
図- 2.1 自転車と自動車の保有台数の推移



2.2 自転車をめぐる課題

全交通事故が大幅な減少傾向にある中、自転車事故の減少傾向は緩やかです。また、自転車事故の死亡率が上昇しており、重大な事故になりやすい方向に変化しています。

- 我が国の死傷事故件数は、2004年以降大きく減少しています。
- 一方、自転車関連事故はほぼ横ばいで推移しており、加えて死亡事故の割合は上昇傾向にあります。



【出典：交通事故の発生状況 警察庁】

図- 2.2 事故件数と自転車事故死亡率の推移（全国）



2.3 自転車通行環境に関する取り組み

2.3.1 これまでの経緯

自転車通行環境の改善に向けて、国土交通省と警察庁では協働で様々な取り組みが行われてきました。

- 平成 20 年に自転車通行環境整備モデル地区を指定し環境整備を行いました但部分的整備や歩道内整備が中心で効果が限定的でした。
- 平成 24 年 11 月に発出された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では、自転車は車両であるとの認識のもと、車道通行の原則やネットワークに必要性が強くうたわれ、それにあわせて道路交通法も改正を重ねてきました。
- 平成 27 年 12 月には「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言（案）が発出され、今後さらに、自転車通行環境に関する取り組みが進展すると考えられます。

年	国土交通省	警察庁	内容
H20	自転車通行環境整備モデル地区を指定(H20.1)		<ul style="list-style-type: none"> ・全国98地区(宮崎市・日向市) ・部分的整備、歩道内整備中心
H21		改正道路交通法施行(H21.3)	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道通行可能要件の明確化 ・標識有、子供・高齢者等に限定
H22			
H23		通達(H21.10)	<ul style="list-style-type: none"> ・「自転車は車両」 ・自転車と歩行者の安全確保
H24	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(H24.11)		<ul style="list-style-type: none"> ・自転車は『車両』、車道通行が大原則 ・ネットワークの必要性
H25		改正道路交通法施行(H25.12)	<ul style="list-style-type: none"> ・路側帯の通行は左側のみに限る
H26	安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会(H26.12)		<ul style="list-style-type: none"> ・ネットワーク計画策定の早期進展 ・安全な自転車通行空間の早期確保
H27		改正道路交通法施行(H27.6)	<ul style="list-style-type: none"> ・危険な違反を繰り返す自転車運転者に安全講習の受講を義務づけ
	「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言（案）(H27.12)		<ul style="list-style-type: none"> ・ネットワーク計画策定の早期進展 ・安全な自転車通行空間の早期確保



2.3.2 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

平成24年11月に、国土交通省道路局と警察庁交通局が共同で策定したもので、現在の自転車通行環境創出における指針となっています。

- 「自転車は車両」の認識に立ち返り車道通行の原則を徹底した上で、面的な自転車ネットワーク計画の重要性とハード、ソフトの両面からの幅広い取組を進める必要性、具体的な整備手法が明記されています。
- 本計画策定にあたっては、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（以下、ガイドラインという）に準拠することを基本としています。

2.3.3 「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言（案）

平成27年12月に安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会により発出されたもので、ガイドラインに基づく計画策定や整備を早期に進めることを目的としています。

- 安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会では、全国的に自転車ネットワーク計画策定が進んでいない現状を踏まえ、その要因を明らかにし、安全で快適な自転車利用環境創出が必要と考えられる市区町村に対し、計画策定を促進するための方策について検討を行いました。
- 提言（案）は、特に重要な「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた方策について、ガイドラインの見直すべき事項等について提言を行ったものです。
- 本計画策定にあたっては、一部参考としています。



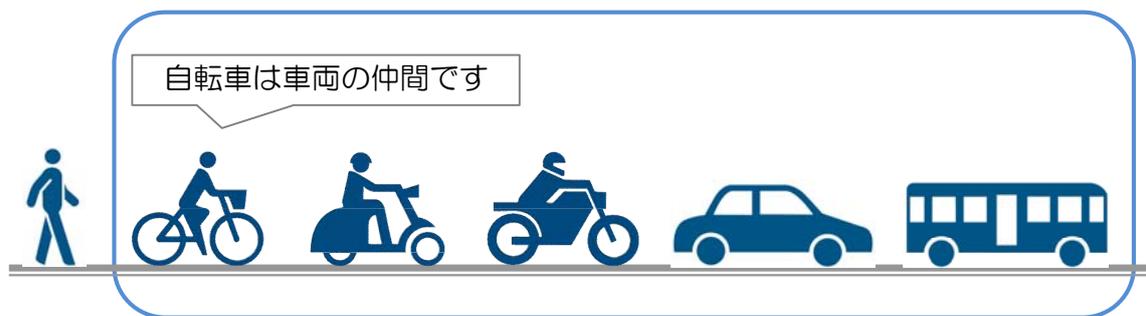
第3章 自転車の通行ルール

3.1 自転車の通行方法

3.1.1 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。

- 道路交通法において、「自転車」は「軽車両」であり、自動車と同じ「車両」の一つとして位置付けられています。
- 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、自転車も減速、車道を通行しなければなりません。



[※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つて、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。）であつて、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「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つ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。



3.1.2 道路構造の違いによる通行方法（単路部）

(1) 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つに位置づけられることから、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。

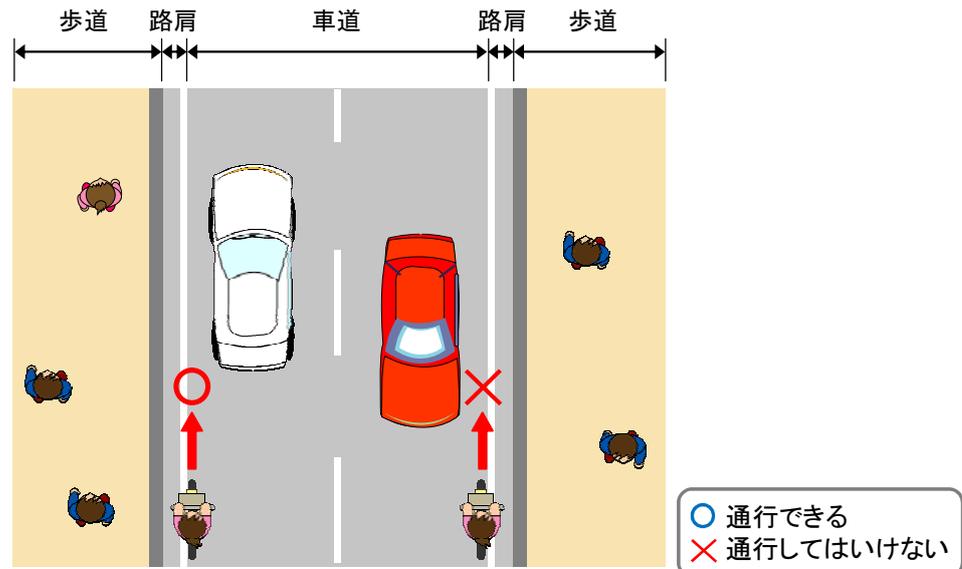


図- 3.1 車道左側端の通行のイメージ

[※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。



(2) 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。

多くの方が左側通行のルールを守られていないのが現状です。

- 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。

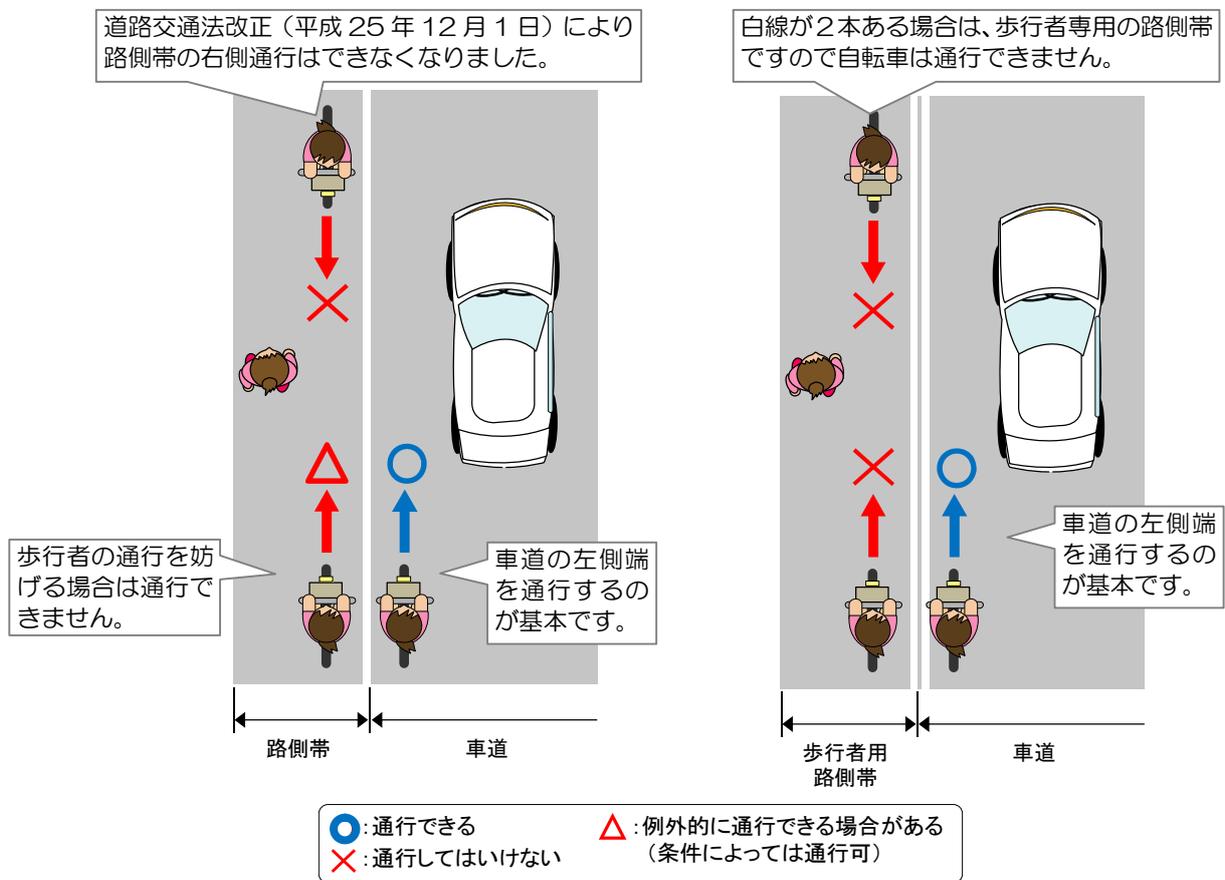


図- 3.2 路側帯の通行方法イメージ

[※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つ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。



(3) 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- 3.3 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。



(4) 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。

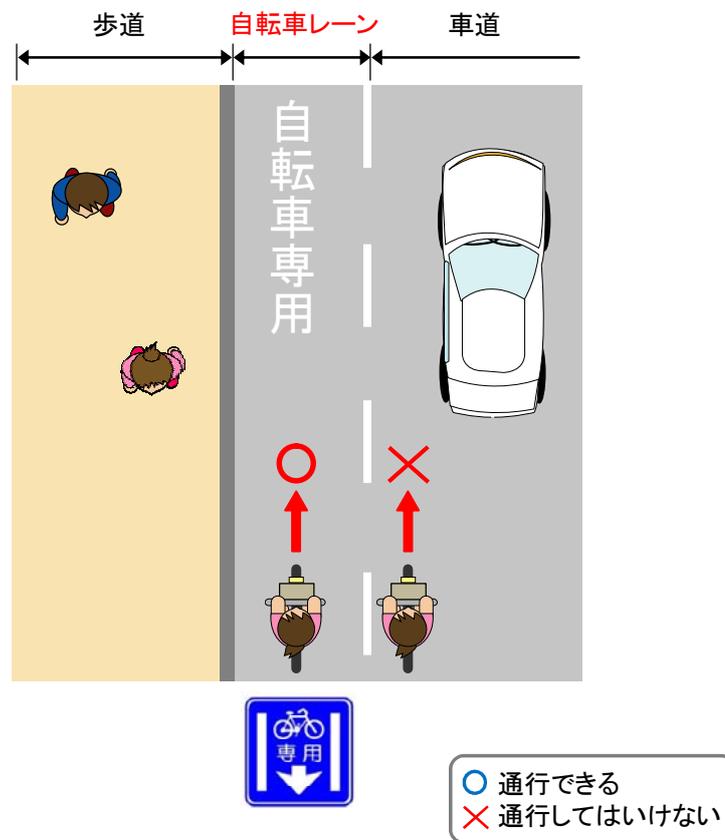


図- 3.4 自転車レーンの通行方法イメージ

[※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、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。



(5) 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。

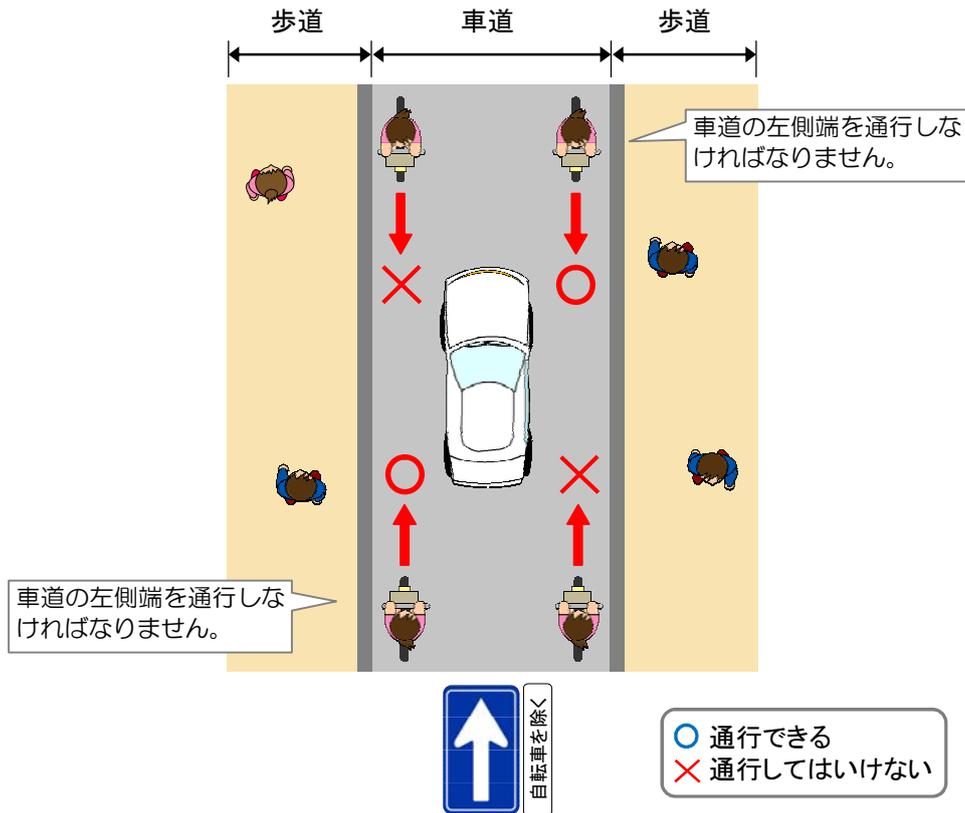


図- 3.5 一方通行(自転車を除く)規制のある道路の通行方法イメージ

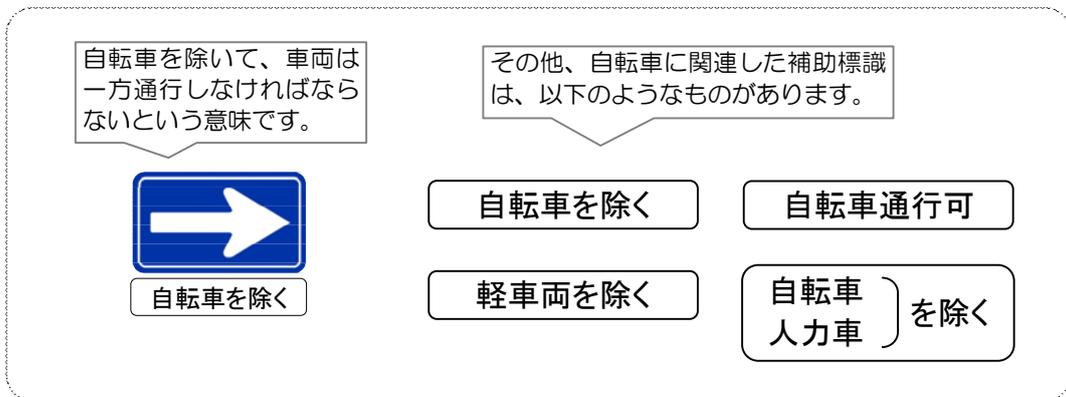


図- 3.6 補助標識の事例



3.1.3 例外的に歩道を通行する場合

(1) 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です。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。

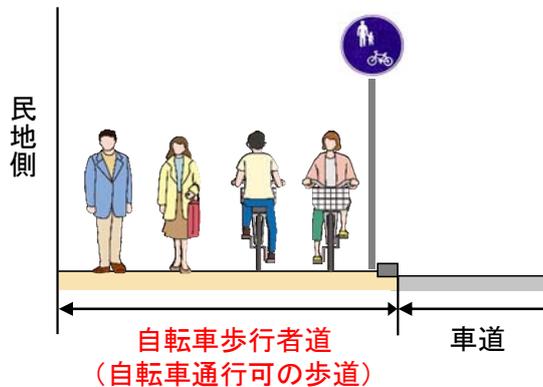


図- 3.7 自転車が歩道を通行できる歩道のイメージ

[※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さくその他これに類する工作物によつ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)



(2) 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。

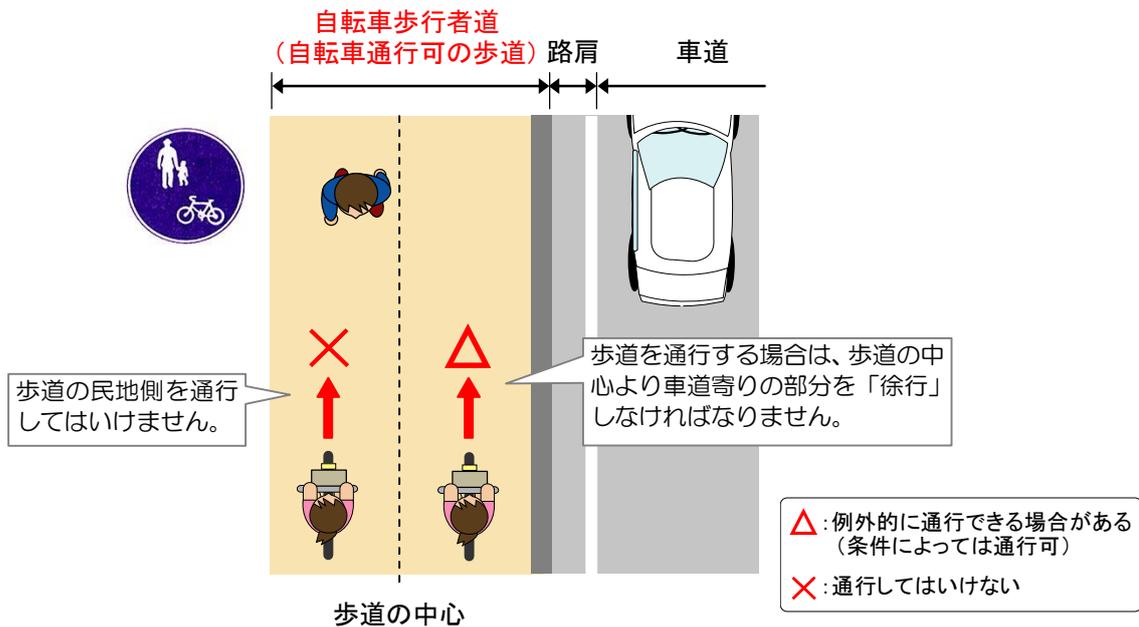


図- 3.8 歩道を通行する場合の通行方法のイメージ

[※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、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



(3) 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。

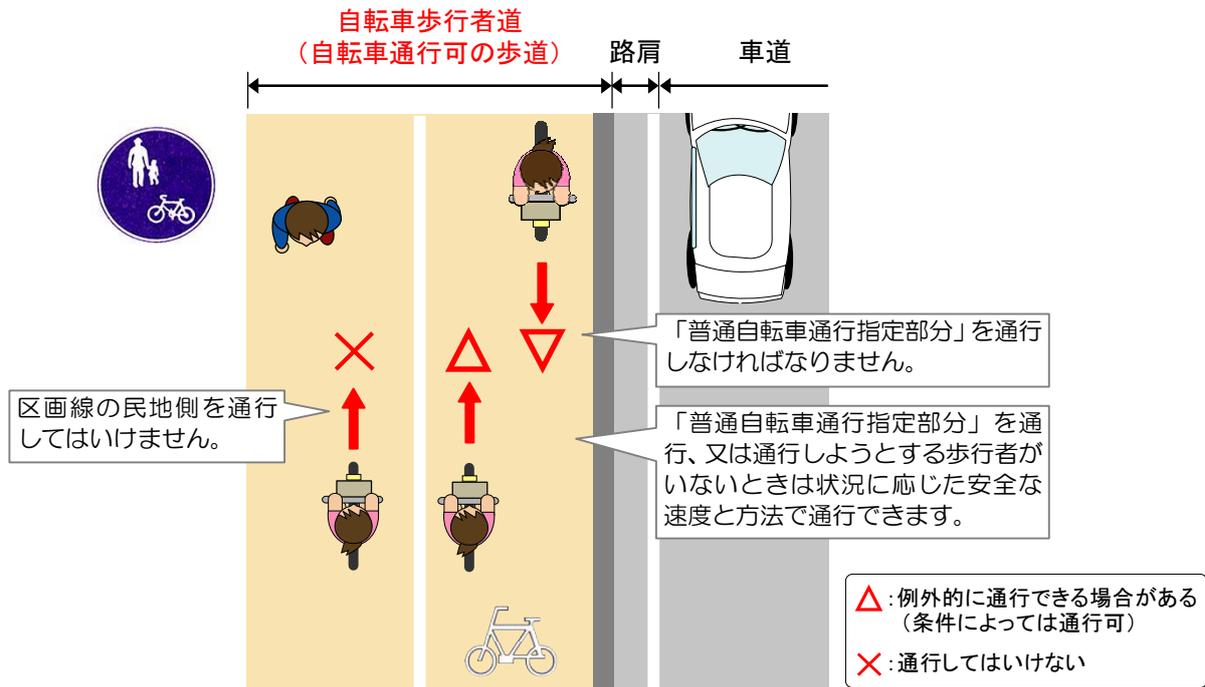
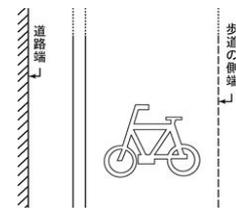


図- 3.9 歩道に普通自転車通行指定部分がある場合の通行方法イメージ

[※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】



普通自転車の歩道通行部分
(114 の 3)



3.2 交差点における通行方法

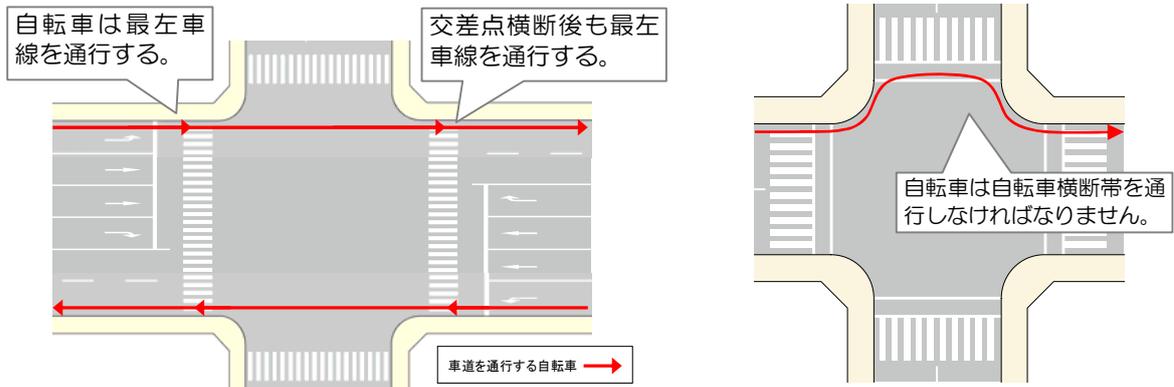
3.2.1 交差点を直進する場合の通行方法

交差点で自転車が直進する場合は、基本的に車道の最も左側の車両通行帯を通行しなければなりません。

- 自転車は軽車両であるため、交差点を直進する場合には、左折専用車線であっても車道の最も左側の車両通行帯を通行しなければならず、自転車横断帯がある場合には、自転車横断帯を通行しなければなりません。
- また、横断歩道を自転車で通行する場合には、歩行者の通行を妨げるおそれのない場合を除き、自転車に乗ったまま通行してはいけません。

■左折車線の進行方向別通行区分が指定されている場合

■自転車横断帯が設置されている場合



【出典：自転車利用環境整備のためのキーポイント((社)日本道路協会)より作成】

図- 3.10 交差点において直進する自転車の通行方法

[※ 進行方向別通行区分]

- 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の「進行方向別通行区分(110)」では、「道路標示により、車両通行帯の設けられた道路において、車両(軽車両等を除く。)が交差点で進行する方向に関する通行の区分を指定すること。」(一部抜粋)とされています。

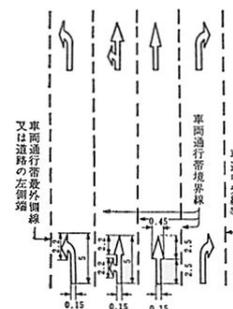
[※最左車線通行の義務]

- 道路交通法第 20 条第 1 項では、「車両は、車両通行帯の設けられた道路においては、道路の左側端から数えて一番目の車両通行帯を通行しなければならない。」とされています。

[※交差点の通行方法]

- 道路交通法第 36 条、第 63 条の 7 では、「自転車は、前条に規定するもののほか、交差点を通行しようとする場合において、当該交差点又はその付近に自転車横断帯があるときは、第十七条第四項並びに第三十四条第一項及び第三項の規定にかかわらず、当該自転車横断帯を進行しなければならない。」とされています。

【道路標示】



進行方向別通行区分 (110)

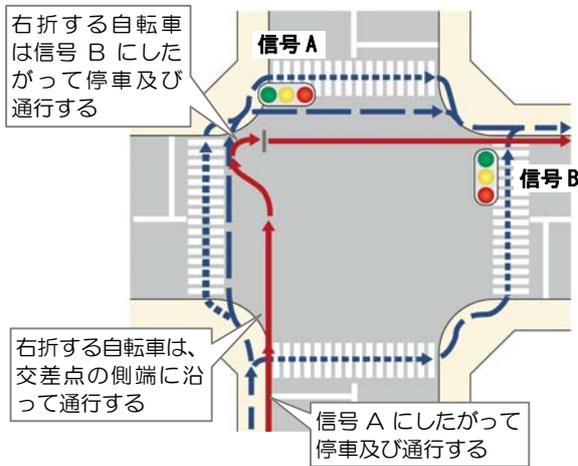


3.2.2 交差点を右折する場合の通行方法

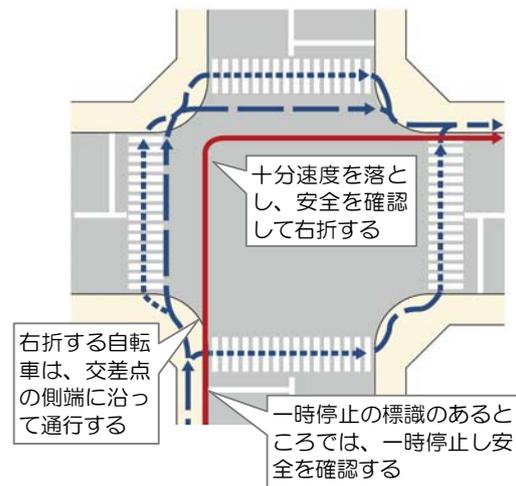
交差点を右折する場合、自転車は車道の左側端に寄り、かつ、交差点の測端に沿って二段階右折をしなければなりません。

- 自転車は、信号機の有無にかかわらず、交差点で右折するときには、あらかじめその前からできる限り左側端に寄り、かつ、交差点の測端に沿って徐行しなければなりません。
- 信号機のある交差点の右折方法は、青信号で右折する地点まで直進し、その地点で止まって右に向きを変え、前方の信号が青になってから進むようにしなければなりません。
- また、自転車横断帯がある場合には、自転車横断帯を通行しなければなりません。

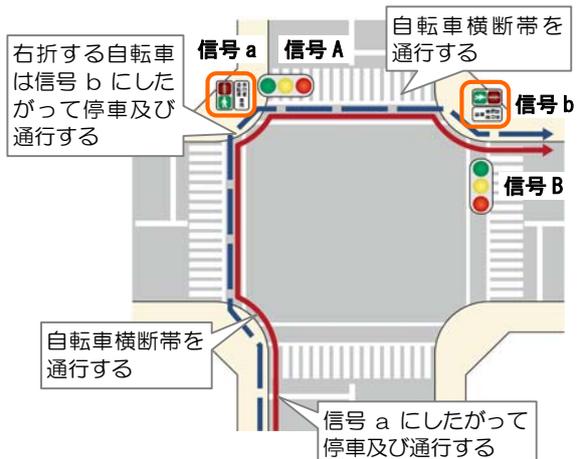
■ 信号交差点を右折する場合 (自転車横断帯が無い場合)



■ 信号なし交差点を右折する場合



■ 信号交差点を右折する場合 (自転車横断帯がある場合)



【出典：自転車利用環境整備のためのキーポイント(社)日本道路協会より作成】

図- 3.11 交差点における自転車の右折方法

[※自転車の右折方法]

- 道路交通法第 34 条第 3 項では、「軽車両は、右折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、交差点の側端に沿って徐行しなければならない。」とされています。



3.2.3 複雑な信号・標識・路面標示

交差点に設置されている信号機の種類や自転車の通行位置によって、自転車の従うべき信号と通行方法が変わります。

- 交差点に設置されている信号機は車両用信号機のみの場合、歩行者用信号機が併設される場合、歩行者・自転車専用信号機が併設される場合の大きく3つのパターンに分かれます。

交差点を横断する場合



①車両用信号機のみの場合、車道通行と歩道通行ともに車両用信号機に従うことになります。



②車両用信号機と歩行者用信号機が併設される場合は、車道通行は車両用信号機、歩道通行は歩行者用信号機に従うことになります。

(ただし、横断歩道を自転車で通行する場合には、歩行者の通行を妨げるおそれのない場合を除き、自転車に乗ったまま通行してはいけません。)



③車両用信号機と歩行者・自転車専用信号機が併設される場合は、歩行者・自転車専用信号機に従い、自転車横断帯を通行しなければなりません。

表- 3.1 交差点において自転車が従うべき信号機

	①車両用信号機のみ	②車両用信号機＋歩行者用信号機	③車両用信号機＋歩行者・自転車専用信号機
車道通行の場合			
歩道通行の場合			

【出典：自転車利用環境整備のためのキーポイント((社)日本道路協会)より作成】



3.3 自転車の基本的な交通ルール

道路交通法上、自転車は軽車両と位置づけられているため、交通違反に対する罰則が定められています。

- 道路交通法上、自転車は自動車の仲間である軽車両と位置づけられているため、車両を対象とした罰則、自転車等を対象とする罰則が適用されます。
- 以下に、主な交通ルールと罰則を示します。

<主な交通ルール>

■信号機に従う義務

自転車は、道路を通行する際は、信号機等に従わなければいけません。特に、横断歩道を進行して道路を横断する場合や、歩行者用信号機に「歩行者・自転車専用」の標示のある場合は、歩行者用信号機に従わなければいけません。

【罰則】 3ヶ月以下の懲役又は5万円以下の罰金等

■並進の禁止

自転車は、道路標識等により認められている場合を除き、他の自転車と並進してはいけません。

【罰則】 2万円以下の罰金又は科料



■自転車の横断の方法

自転車は、自転車横断帯がある場所の付近においては、その自転車横断帯によって道路を横断しなければいけません。また、歩行者又は他の車両等の正常な交通を妨害するおそれがあるときは、横断等をしてはいけません。

【罰則】 3ヶ月以下の懲役又は5万円以下の罰金等

■徐行すべき場所

自転車は、道路標識等がある場合のほか、左右の見通しがきかない交差点等を通行しようとするときは、徐行しなければいけません。

【罰則】 3ヶ月以下の懲役又は5万円以下の罰金等

■一時停止すべき場所

自転車は、道路標識等により一時停止すべきとされているときは、一時停止しなければいけません。

【罰則】 3ヶ月以下の懲役又は5万円以下の罰金等





■夜間のライトの点灯等

自転車は、夜間はライトを点灯しなければいけません。また、反射器材を備えていない自転車（尾灯をつけているものを除く。）を夜間に運転してはいけません。

【罰則】 5万円以下の罰金等

■2人乗りの禁止

自転車は原則として2人乗りをしてはいけません。

【罰則】 5万円以下の罰金等

■児童・幼児のヘルメットの着用

児童・幼児を保護する責任のある者は、児童・幼児を自転車に乗車させるときはヘルメットをかぶらせるように努めなければいけません。（努力義務）



■酒気帯び運転等の禁止

酒気を帯びて自転車を運転してはいけません。また、酒気を帯びている者に自転車を提供したり、飲酒運転を行うおそれがある者に酒類を提供したりしてはいけません。

【罰則】 5年以下の懲役又は100万円以下の罰金（酒酔い運転を行った場合等）等

■片手運転の禁止

携帯電話の通話や操作をしたり、傘を差したり、物を担いだりすること等による片手での運転は、不安定な運転になるのでしてはいけません

【罰則】 3ヶ月以下の懲役又は5万円以下の罰金等



■交通事故の場合の措置

交通事故があったときは、直ちに負傷者を救護して、危険を防止する等必要な措置を講じなければいけません。また、警察に事故の内容を連絡しなくてはいけません。

【罰則】 1年以下の懲役又は10万円以下の罰金等

【出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」より作成】



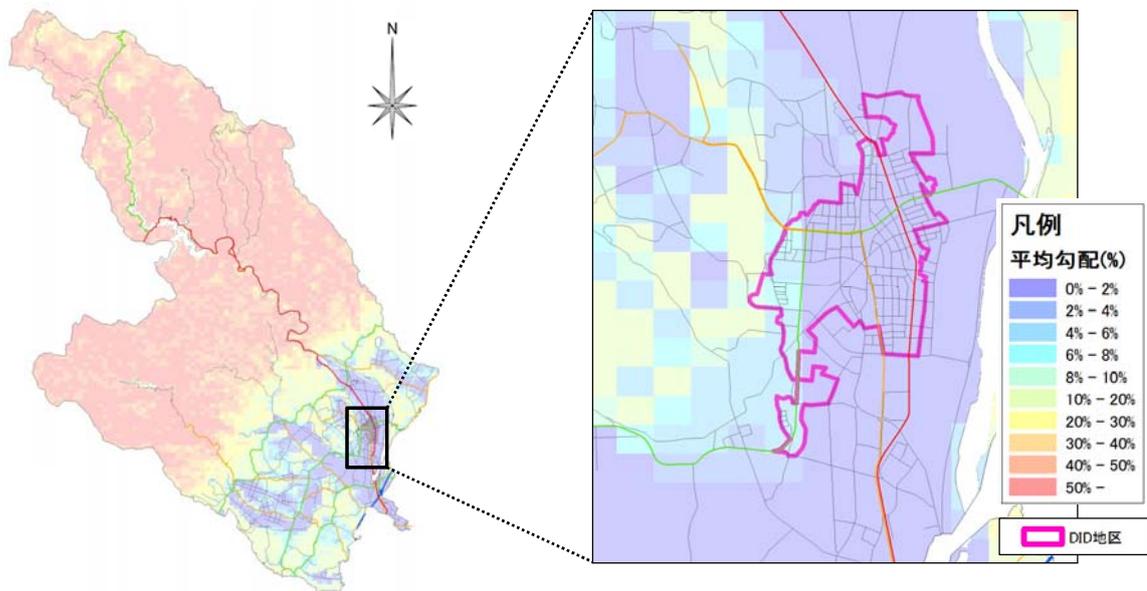
第4章 西都市における自転車利用の現状と課題

4.1 自転車利用に適した西都市

4.1.1 自転車で無理なく移動できる平坦な市街地

西都市は、北側は勾配が急な山地が広がっていますが、南側の中心市街地は平坦な地形で、自転車利用に適しています。

- 人口が集中しているD I D地区では平均勾配が2%前後で、自転車で無理なく通行できる環境が整っています。



【出典：国土数値情報(国土交通省国土政策局)】

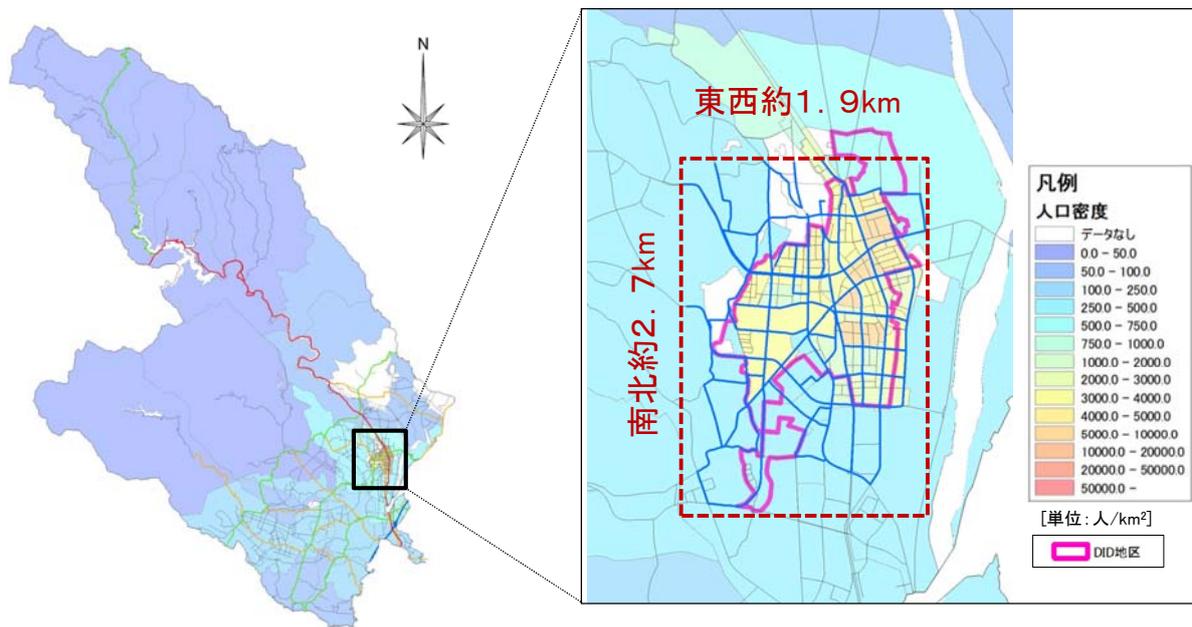
図- 4.1 西都市内の平坦性



4.1.2 自転車利用が有利なコンパクトな市街地形成

西都市全体は面積 438k m²と広いですが、人口の大部分は東西約 1.9km×南北約 2.7km の中心部に集中して居住しています。

- 西都市全体は面積 438k m²と広いですが、人口の大部分は東西約 1.9km×南北約 2.7km の中心部に集中して居住しており、人口集中地区（DID 地区）もその中に含まれます。
- 自転車が有利な距離帯は一般的に 5 kmといわれていることから、西都市は自転車での日常移動が非常に有利な市街地を形成していると言えます。



【出典：国土数値情報(国土交通省国土政策局)】

図- 4.2 西都市の人口密度分布

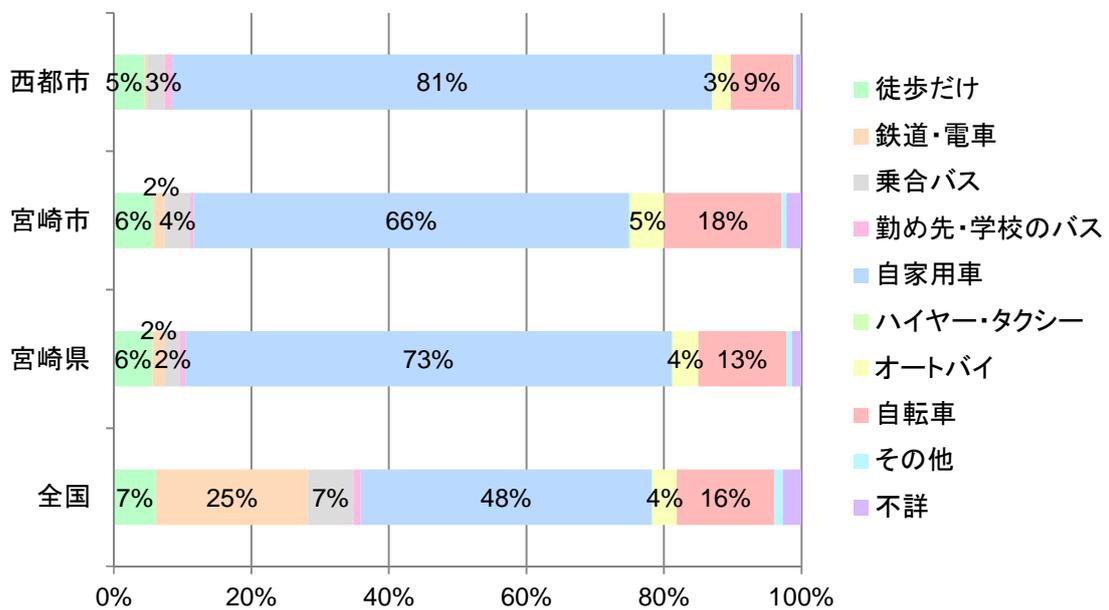


4.2 現在の自転車利用の実態

4.2.1 自転車分担率

西都市の交通手段分担率は、自動車が約8割を占め自転車は1割に満たない状況です。

- 前項で述べたように西都市は自転車での移動が非常に有利な市街地を形成しているにもかかわらず、交通手段別の分担率は自動車が約8割と圧倒的に多く、自転車は1割に満たない状況です。
- この割合は、全国16%、宮崎県13%と比べても低い水準です。



【出典：平成22年国勢調査】

図- 4.3 常住地による利用交通手段別 15 歳以上自宅外就業者・通学者数の割合



4.2.2 自転車交通量

西都市の主要箇所での自転車交通量は、現状ではそれほど多くない状況です。

- 平成 27 年 10 月に実施した交通量調査において、平田交差点では 353 台/12h、妻交差点で 204 台/12h の自転車交通量がありました。
- 自転車交通量の目安として、道路構造令における記述では自転車交通量が 80 台/時（約 700 台/日）以上となれば、自動車走行に影響を与え、自転車交通も危険な状態になるといえる。また、この程度の交通量を超えると歩行者ともあつれきが生じることが予想されるため歩行者との分離が必要と考えられています。これを一つの目安とした場合、現状では西都市内の自転車交通量はそれほど多くない状況と言えます。

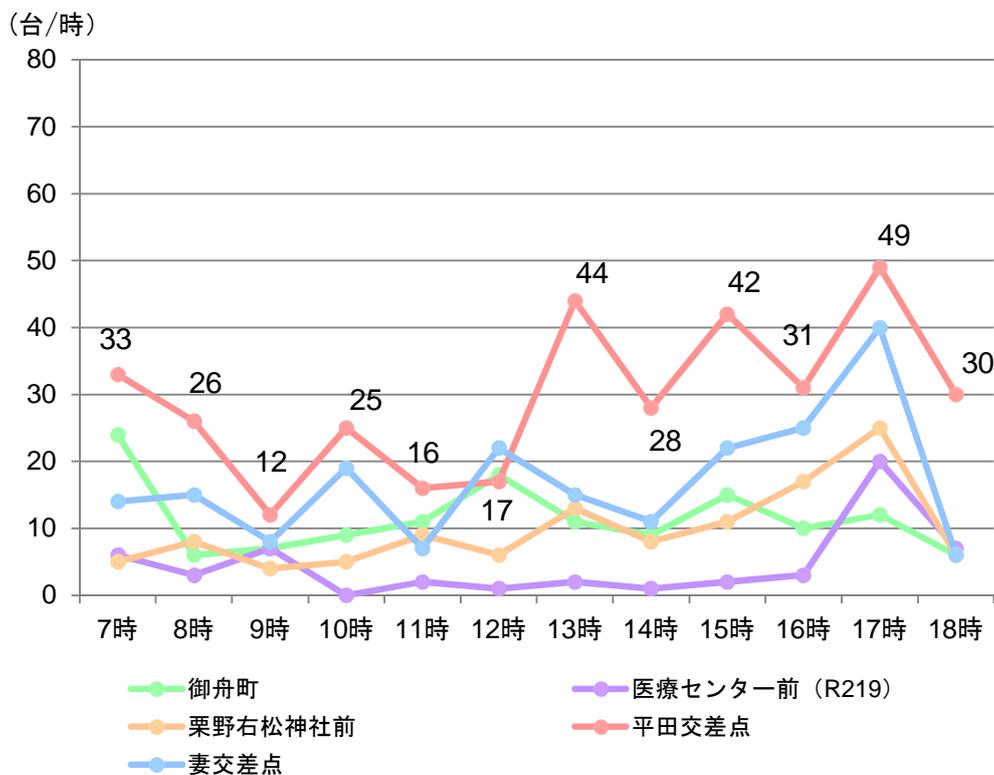


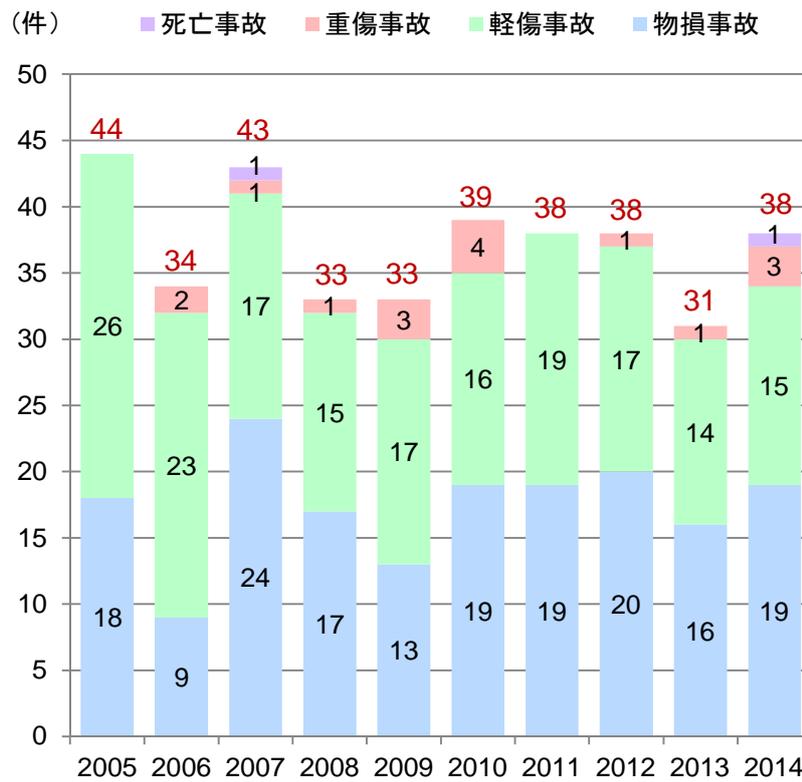
図- 4.4 主要箇所の自転車 12 時間交通量



4.2.3 自転車関連の交通事故

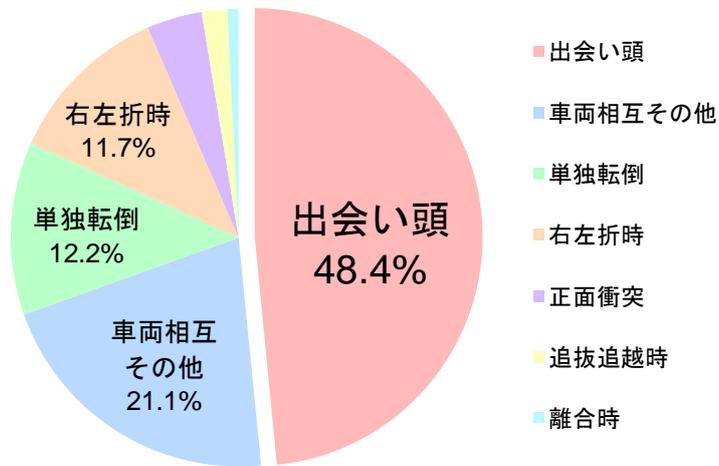
西都市内では、出会い頭事故が多く発生しています。

- 西都市内では、毎年40件程度の自転車関与事故が発生しており、中には死亡事故に至った事故もあります。
- 自転車事故の半数が「出会い頭事故」で、特に民地側歩道の右側通行する自転車が特に危険です。



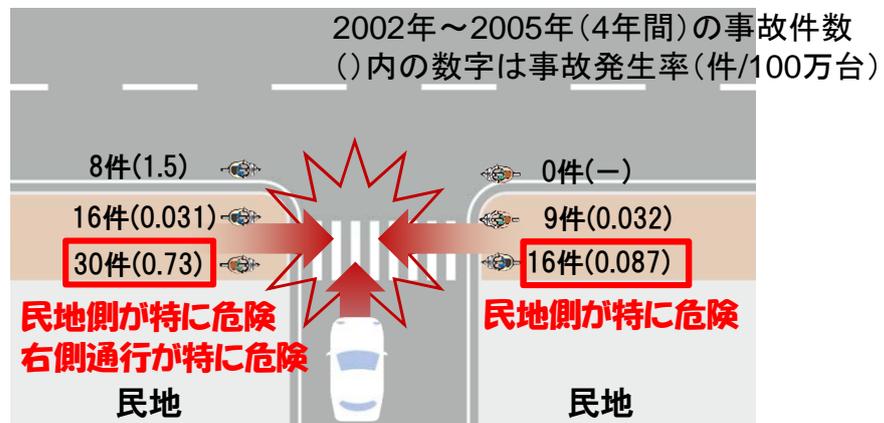
【出典：西都警察署提供資料】

図- 4.5 西都市内における自転車関与事故の推移



【出典：西都警察署提供資料】

図- 4.6 西都市内における自転車関与事故の推移



【出典：土木技術資料第 51 巻 P12】

図- 4.7 出会い頭事故の代表的なパターン



4.2.4 利用者意向

(1) 実態調査

西都市内の自転車利用の実態を把握するため、アンケート調査を実施しました。

- アンケート調査は、平成27年10月19日～平成27年11月6日に実施しました。
- 対象は、一般企業、小中学校、高等学校、専門学校とし、自転車の利用状況、交通ルールの認知度、利用ルートや出発地目的地を質問しました。
- 回収率は93%でした。

種別	名称	配布部数	回収部数	回収率
現地配布	-	130	36	28%
一般	県立産業技術専門学校	130	-	-
	西都警察署	50	-	-
	西都土木事務所	8	-	-
	西都市役所	400	-	-
	企業	160	-	-
	小計	748	625	84%
高等学校 中学校	妻高等学校	420	-	-
	西都商業高等学校	181	-	-
	妻中学校	510	-	-
	小計	1,111	1,057	95%
小学校	妻北小学校(5.6年生)	180	-	-
	妻南小学校(5.6年生)	161	-	-
	小計	341	270	79%
合計		2,130	1,988	93%



西都市内における自転車利用に関するアンケート調査

西都市では、市内の自転車利用環境の安全性・快適性の向上に取り組んでいます。本アンケート調査は、西都市内における自転車利用状況について、みなさまのご意見をうかがい、今後の整備の基礎資料とさせていただきます。※アンケート結果は、上記以外の目的には使用いたしません。
みなさまのご理解とご協力をお願い致します。

回答欄に番号等がついている場合は、当てはまるものを「○」で囲んでください。
回答欄が になっている場合は、具体的に「数字や文字」をご記入ください。

I 通勤・通学時 の状況についてお聞きします



問1 通勤・通学時どのような交通手段を利用していますか？（複数回答可）

- 1. 徒歩のみ
- 2. 鉄道・電車
- 3. 乗合バス
- 4. 勤め先・学校のバス
- 5. マイカー・社用車
- 6. ハイヤー・タクシー
- 7. オートバイ
- 8. 自転車
- 9. その他（ ）

問2 問1で自転車とお答した方にお聞きします。

※以下の問いは自転車とバスなど公共交通機関を併せて通勤通学されている人は「自転車部分のみ」お答えください。

- (1) 朝、通勤・通学する距離は、片道おおむね何キロですか？ キロ
- (2) 朝、自宅を出発する時刻は、おおむね何時ごろですか？ 時 分ごろ
- (3) 朝、会社や学校に到着する時刻は、おおむね何時ごろですか？ 時 分ごろ

問3 問1で自転車とお答した方にお聞きします。

通勤・通学に自転車を利用している理由を以下からお選びください。（複数回答可）

- 1. 早いから
- 2. 荷物が少ないから
- 3. 坂がなく自転車を運転しやすいから
- 4. 一人で移動できるから
- 5. 安全に利用できるから
- 6. 自転車を運転するのが好きだから
- 7. 健康・体づくりのため
- 8. 交通費節約のため
- 9. CO₂削減など環境安全のため
- 10. 職場に駐車場がないから
- 11. マイカーを持っていないから
- 12. 免許がないから
- 13. その他（ ）

問4 問1でマイカー・社用車とお答した方にお聞きします。

- (1) 朝、通勤・通学する距離は、片道おおむね何キロですか？ キロ
- (2) 朝、自宅を出発する時刻は、おおむね何時ごろですか？ 時 分ごろ
- (3) 朝、会社や学校に到着する時刻は、おおむね何時ごろですか？ 時 分ごろ

問5 問1でマイカー・社用車とお答した方にお聞きします。

通勤・通学にマイカー・社用車を利用している理由を以下からお選びください。（複数回答可）

- 1. 早いから
- 2. 荷物が多いから
- 3. 坂が多いなど徒歩や自転車の利用が困難だから
- 4. 家族や友人など複数で移動できるから
- 5. 徒歩や自転車では危ない道が多いから
- 6. マイカーを運転するのが好きだから
- 7. 健康・体力に不安があるから
- 8. 職場などから交通費が支給されるから
- 9. 環境安全に安心がないから
- 10. 職場に駐車場があるから
- 11. 自転車を持っていないから
- 12. 自転車に乗れないから
- 13. その他（ ）

II 通勤・通学以外 の自転車利用についてお聞きします



問6 次のような移動(①~⑦)の際、普段、どのような交通手段を利用しますか？

それぞれの場合で当てはまるものを、①~⑦の中から1つ選んで○を付けてください。

①近場(3km以内程度)の買物・私用 <small>※車で5~10分、自転車で10~15分程度</small>	徒歩	自転車	マイカー・社用車	ハイヤー・タクシー	バス	その他
②やや遠く(3~10km程度)の買物・私用	徒歩	自転車	マイカー・社用車	ハイヤー・タクシー	バス	その他
③遠く(10km以上)の買物・私用 <small>※車で20~30分、自転車で40~60分程度</small>	徒歩	自転車	マイカー・社用車	ハイヤー・タクシー	バス	その他
④近場(3km以内程度)の業務・部活動 <small>※車で5~10分、自転車で10~15分程度</small>	徒歩	自転車	マイカー・社用車	ハイヤー・タクシー	バス	その他
⑤やや遠く(3~10km程度)の業務・部活動	徒歩	自転車	マイカー・社用車	ハイヤー・タクシー	バス	その他
⑥遠く(10km以上)の業務・部活動 <small>※車で20~30分、自転車で40~60分程度</small>	徒歩	自転車	マイカー・社用車	ハイヤー・タクシー	バス	その他
⑦旅行先目的地に到着してから	徒歩	自転車 (のり降)	マイカー・社用車	ハイヤー・タクシー	バス	その他

問7 近場の買物・私用での移動(問6の①)で「自転車を使用している方」にお聞きします。

自転車を利用している理由を以下からお選びください。（複数回答可）

- 1. 早いから
- 2. 荷物が少ないから
- 3. 坂がなく自転車を運転しやすいから
- 4. 一人で移動できるから
- 5. 安全に利用できるから
- 6. 自転車を運転するのが好きだから
- 7. 健康・体づくりのため
- 8. 交通費節約のため
- 9. CO₂削減など環境安全のため
- 10. 職場に駐車場がないから
- 11. マイカーを持っていないから
- 12. 免許がないから
- 13. その他（ ）

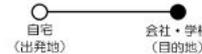
具体的に【1】通勤通学で自転車を利用されるルートと【2】危険を感じた箇所について、下記の地図に直接ご記入ください

■記入方法

【1】通勤通学で自転車を
利用されたルート

乗り始める地点（出発地）に○印と、乗り終える地点（目的地）に●印をつけ、利用されているルートを黒の実線（サインペンなど）で地図に直接記入してください。

<記入例>



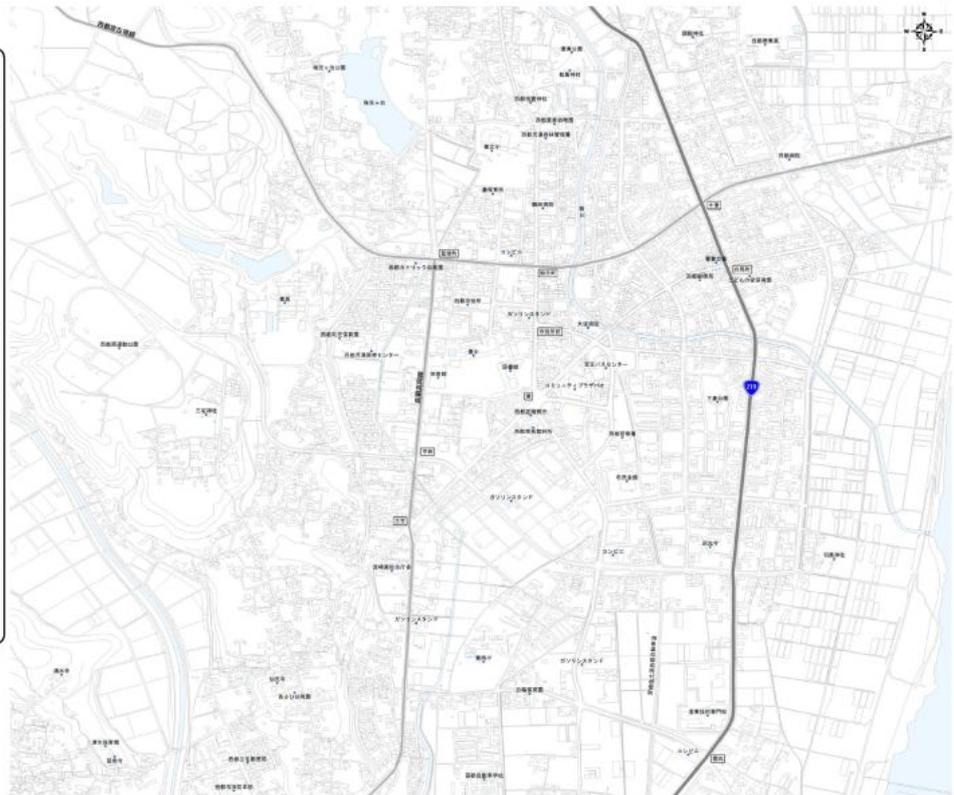
※出発地が範囲外の方は、地図の枠外に○を付けてご記入ください。

【2】危険を感じた箇所

自転車に関連した交通事故の経験がある場所について×印、または交通事故になりそうなヒヤリとした場所について△印を付けてください。

<記入例>

- ×：交通事故の経験がある箇所
- △：交通事故になりそうなヒヤリとした場所





(2) 通勤通学における自転車利用

通勤移動の14%、通学移動の45%が自転車を利用しています。

- 中高生の約半数（45%）が自転車で通学しています。
- 一方、一般の自転車通勤の方は14%にとどまっています。

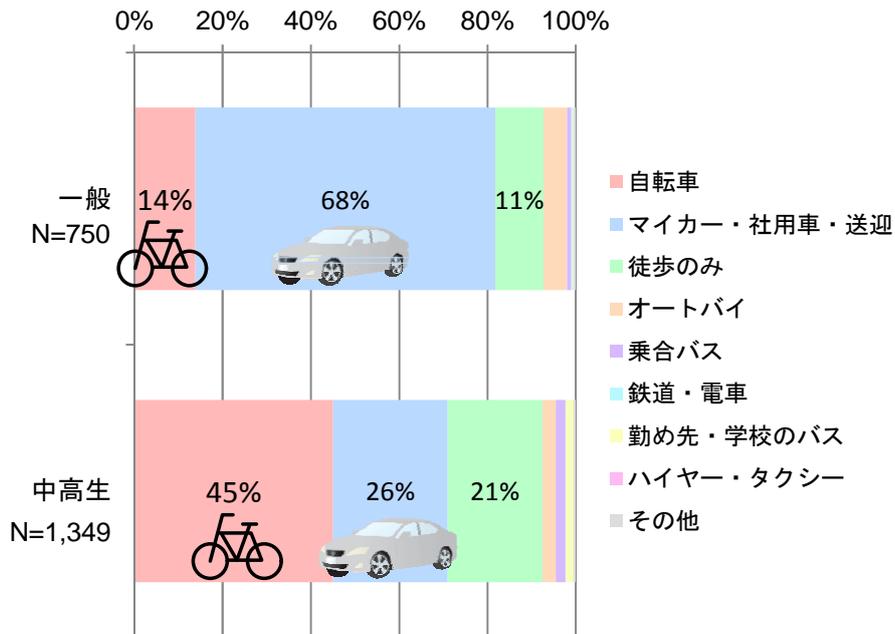


図- 4.8 通勤通学における主な交通手段



(3) 自転車を利用する理由

自転車を利用する理由は、「早いから」という理由が最も多くなっています。

- 自転車を利用する理由として、中高生の28%が「早いから」、11%が「健康・体力づくり」と回答しています。

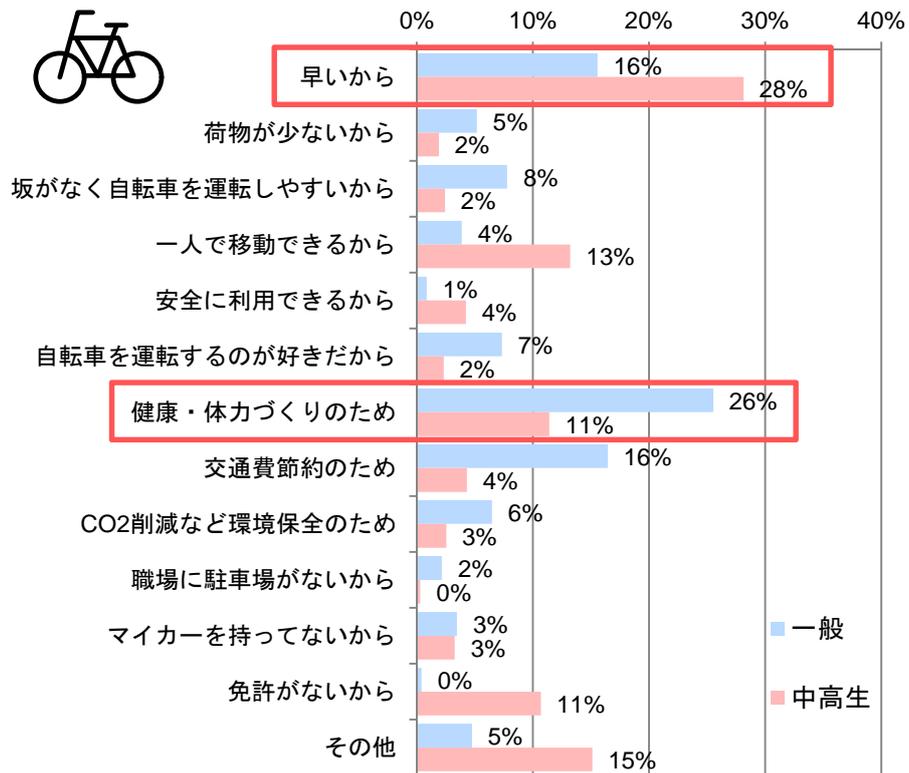


図- 4.9 自転車を利用する理由



(4) 通勤通学以外の自転車利用状況（一般）

一般の方は、3km以上の距離では自転車をほとんど利用していない状況です。

- 一般の買い物では、「近場（3km以内）」で16%、「やや遠く（3～10km）」で4%が自転車を利用していますが、「遠く（10km以上）」ではほとんどがマイカーです。
- 業務では、さらに自転車の割合は低くなっています。

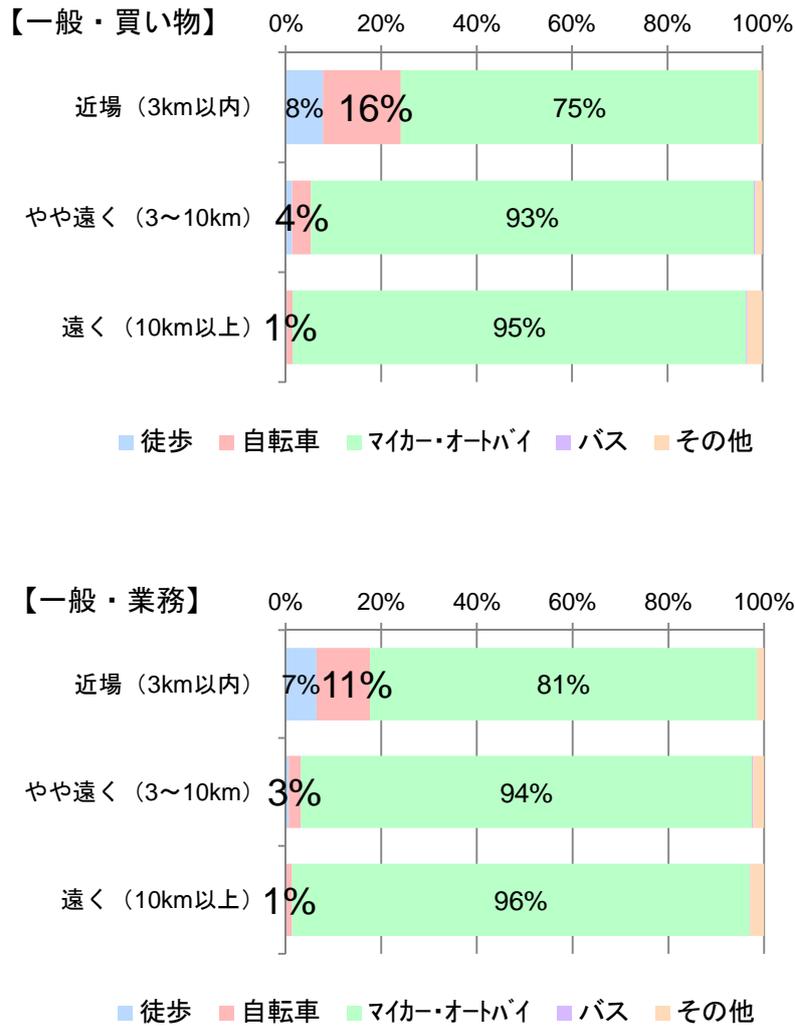


図- 4.10 通勤以外の主な交通手段[一般]



(5) 通勤通学以外の自転車利用状況（学生）

中高生は、10km以上の距離でも自転車を利用する方が約1割います。

- 中高生は、「近場（3km以内）」で67%と多くの方が自転車を利用しています。
- 一方で、「やや遠く（3～10km）」「遠く（10km以上）」では自転車の割合が半減しており、自転車はまだまだ短距離での移手段という位置付けにあることがうかがえます。

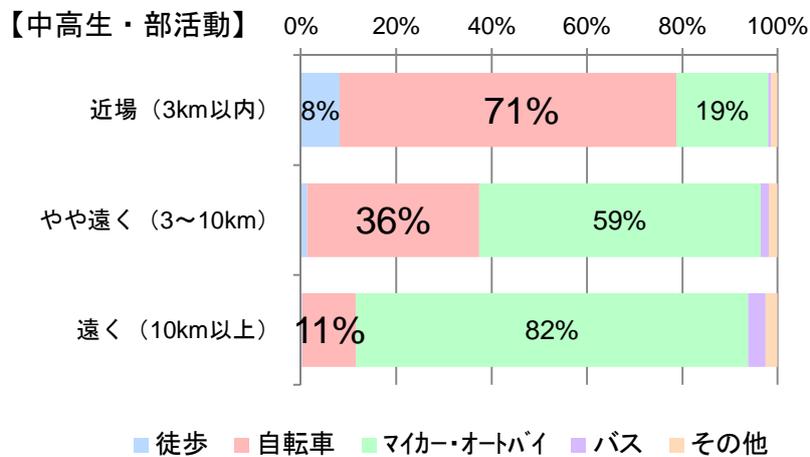
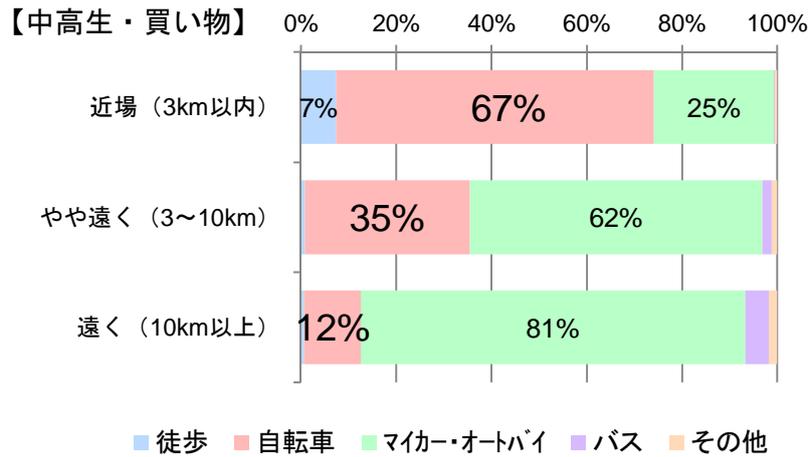


図- 4.11 通学以外の主な交通手段[学生]



(6) 危険な場面への遭遇

半数以上の方が、事故やヒヤリハットなどの危険な場面に遭遇しています。

- 半数以上の方が、事故またはヒヤリハットの経験があると回答しています。
- 発生場所は主要交差点で多数発生しており、最も多いのは県道 24 号線三笠交差点でした。

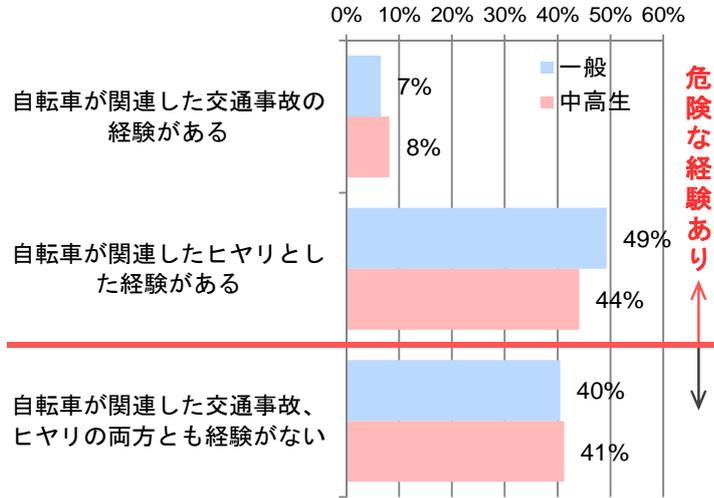


図- 4.12 事故又はヒヤリハットの経験

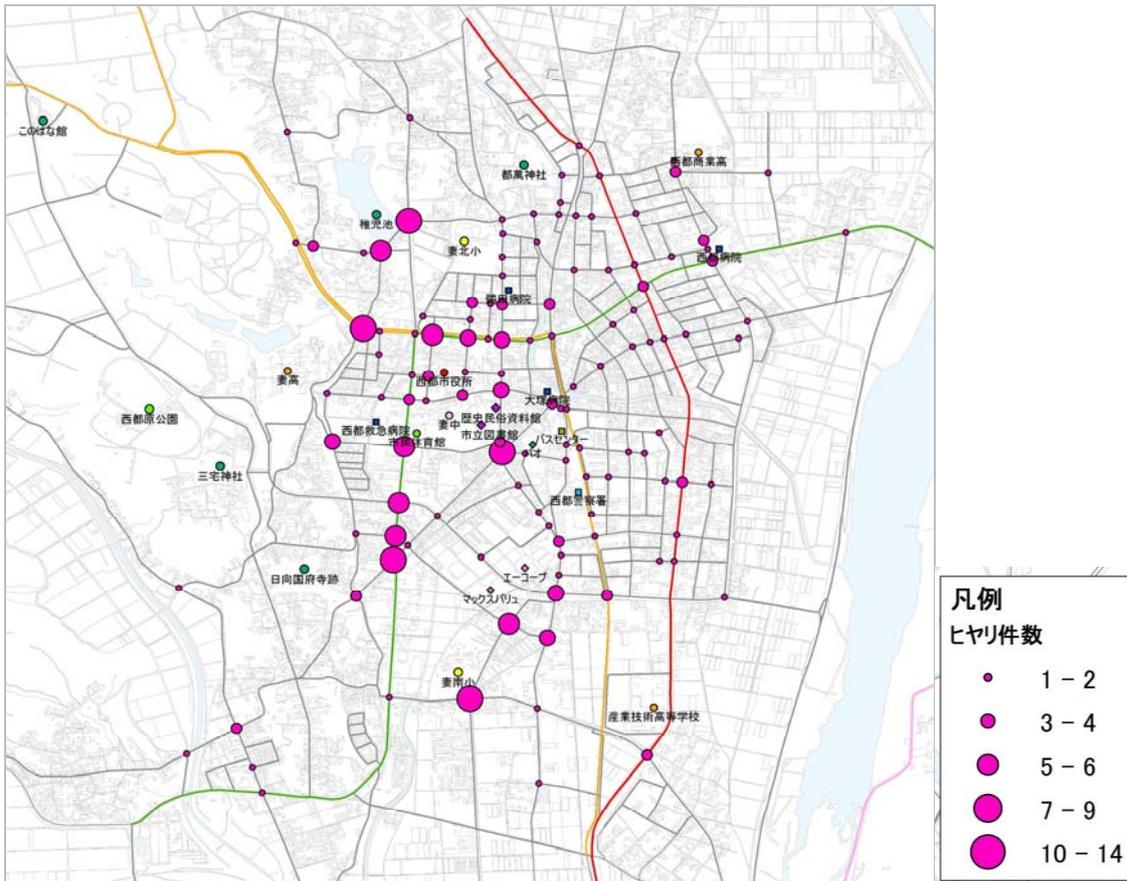


図- 4.13 主なヒヤリハット発生場所



(7) 車道通行の原則認知状況

車道通行の原則を知っているにも関わらず、実際には歩道を通行している実態があります。

- 車道通行の原則について、一般で9割以上、小学生でも7割が知っている状況でした。
- 一方で、現地調査では9割近くが歩道を通行しており、知識と行動に乖離があるのが事態です。

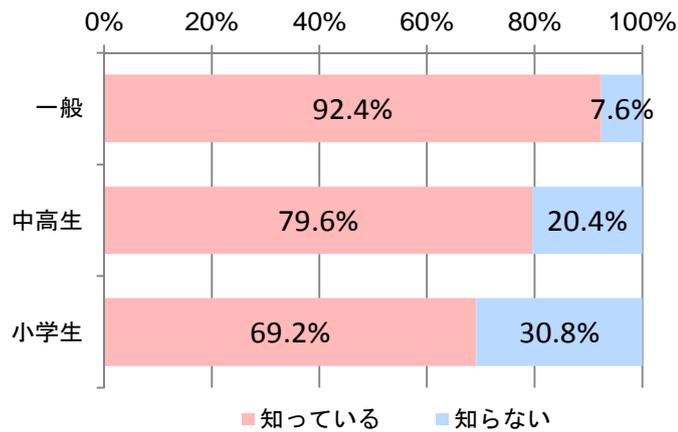
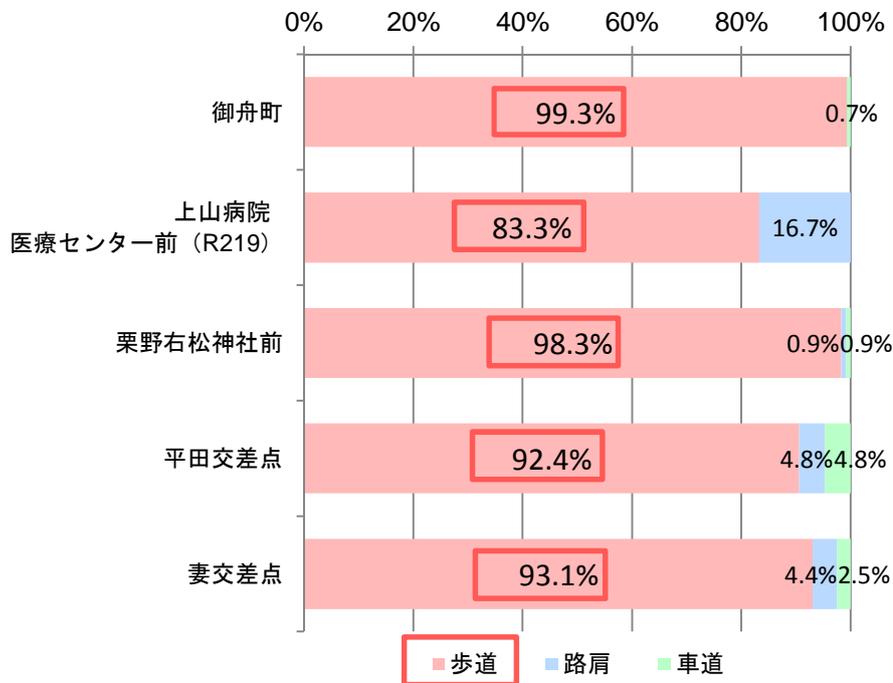


図- 4.14 認知状況



【出典：平成 27 年 10 月 19 日交通量調査結果】

図- 4.15 交通量調査結果



(8) 通行ルール

自転車通行ルールについては、十分に浸透していない状況です。

- 車道通行の原則、酒気帯び運転の禁止については概ね理解されていますが、歩道通行の要件や標識の遵守等については、十分に浸透していない状況です。

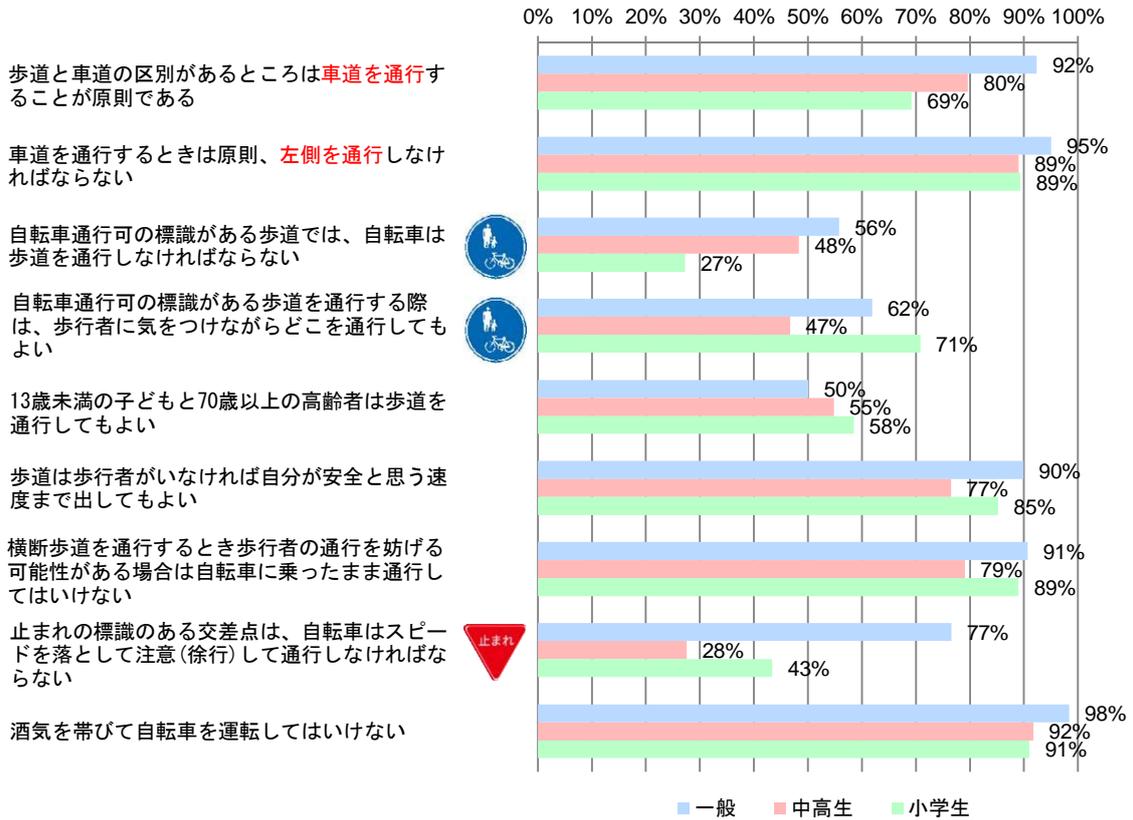


図- 4.16 通行ルールの認知率



(9) 主な通行路線

自転車が通行している道路は、幹線道路や細街路など様々です。

- 自転車の特徴として、市街地内の幹線道路から細かい道路まで縦横無尽に通行しています。
- 特に、県道 24 号線や妻交差点付近を通行する方が多い傾向にあります。

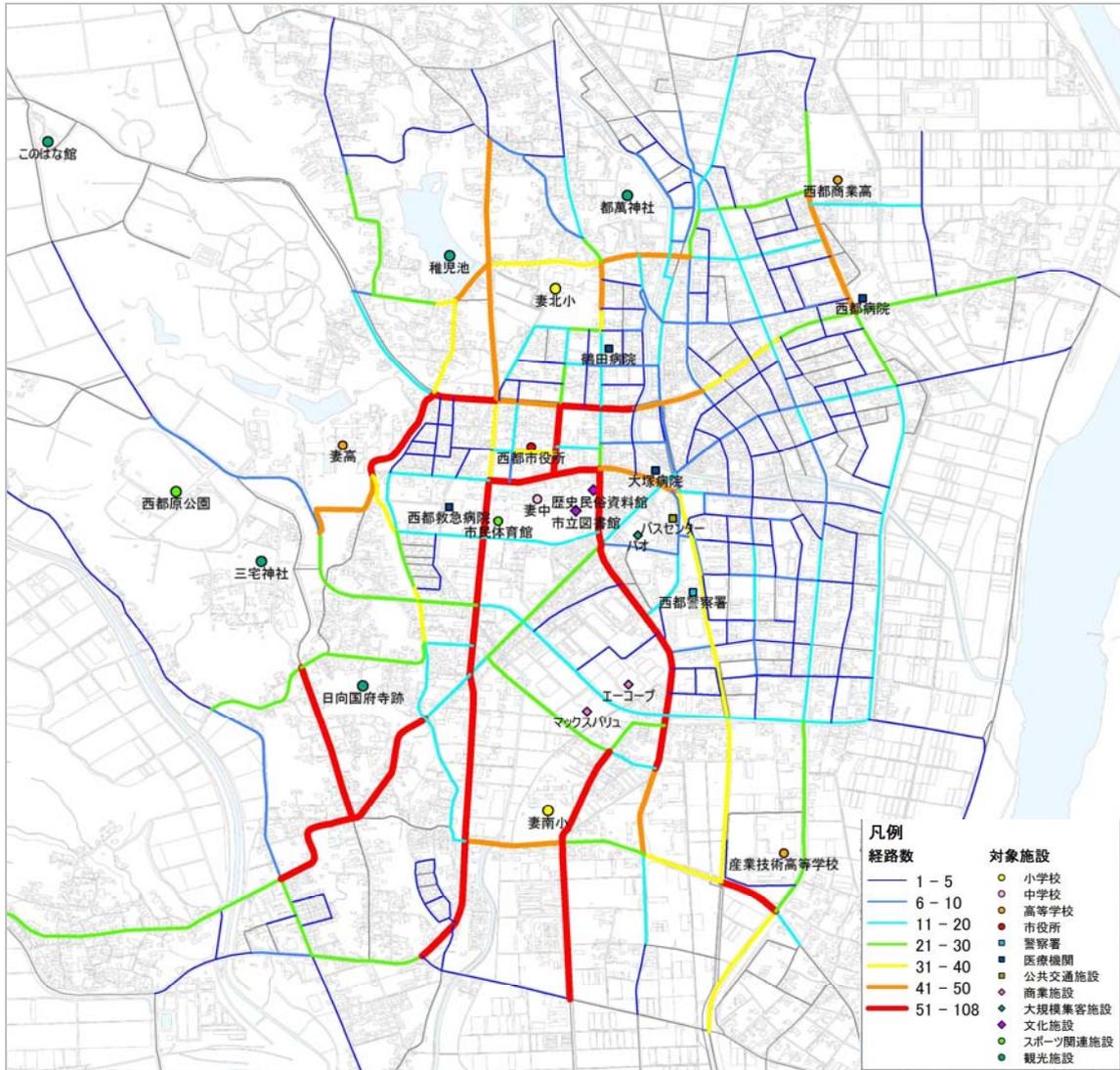


図- 4.17 自転車の主な通行道路



(10) 自転車への転換の意向

現在の自動車利用者が自転車への転換する可能性があります。

- 一般で約 4 割、中高生で約 3 割の方が徒歩や自転車移動を増やしていきたいと回答しています。
- またそのためには、「専用通行空間の整備」「駐輪場の整備」「マナーアップ」等が求められていると回答しています。

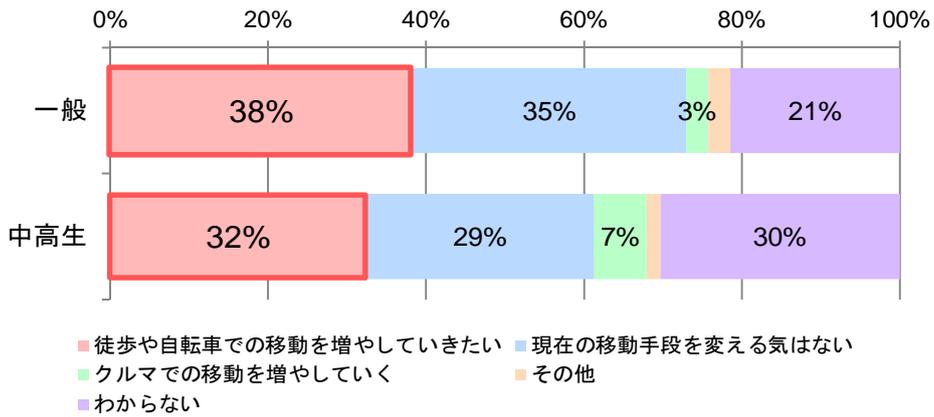


図- 4.18 自転車への転換の意向

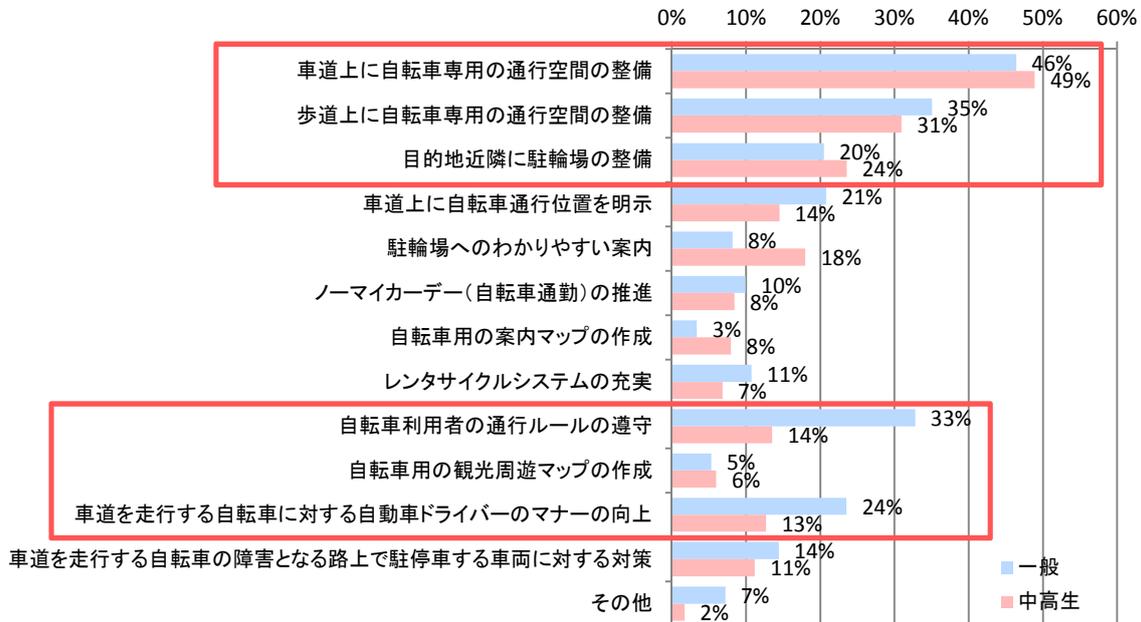


図- 4.19 自転車への転換のために重要と考える施策

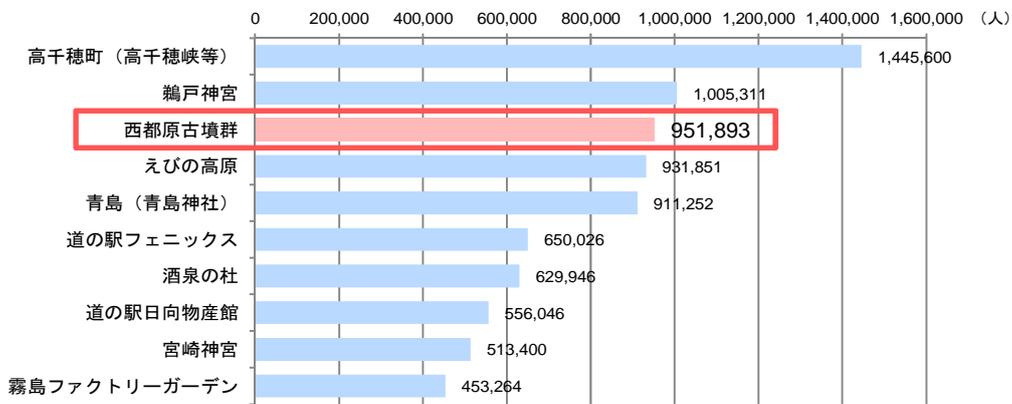


4.3 観光振興からみた自転車

4.3.1 西都原古墳群を中心として点在する観光資源

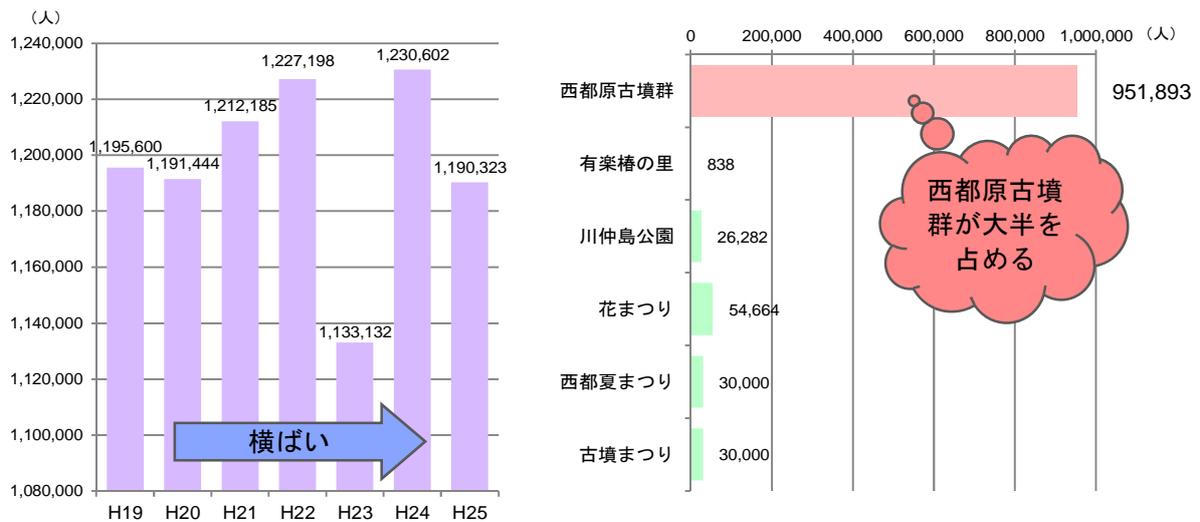
西都市内には観光資源が点在していますが、西都原古墳群以外は観光客数が少ない状況です。

- 宮崎県観光入込客数第3位を誇る西都原古墳群を有するも、市内の観光入込客数は横ばいで推移しています。
- 西都市内には観光資源や施設が点在していますが、古墳群ほどの集客は見られない状況があります。



【出典：平成 25 年宮崎県観光入込客統計調査結果】

図- 4.20 宮崎県観光地トップ10 (H25)



【出典：数字で見る西都 (H26)】

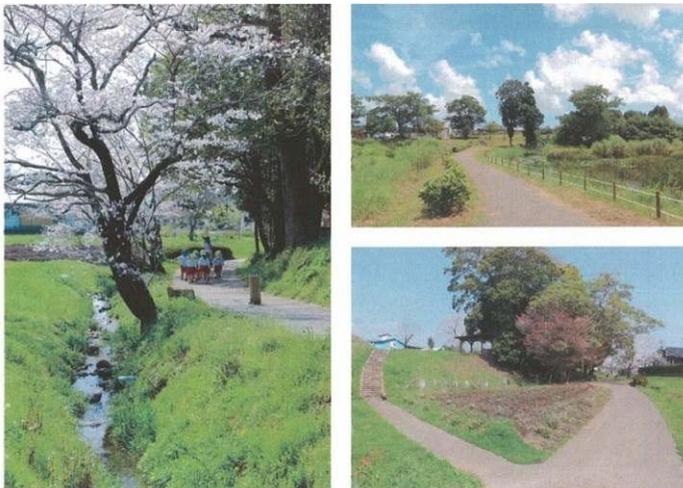
図- 4.21 西都市観光入込客数の推移



4.3.2 「記紀の道」を中心としたまちづくり

新たな観光スポットとして、「記紀の道」（遊歩道）を整備中です。

- 現在、西都原古墳群と中心市街地を結ぶネットワーク形成強化として「記紀の道」の整備を推進中です。
- これにより、西都原古墳群⇒稚児ヶ池⇒西都市街地への回遊性の向上が期待されています。



【出典：西都市提供資料】

図- 4.22 記紀の道整備イメージ



4.3.3 食の拠点の整備

新たな観光スポットとして、「食の拠点」を整備予定です。

- 新たに整備が予定されている食の拠点施設等を起点として、市内の観光地を自転車で巡る回遊路の設定などを行い、誘客を推進することが考えられます。

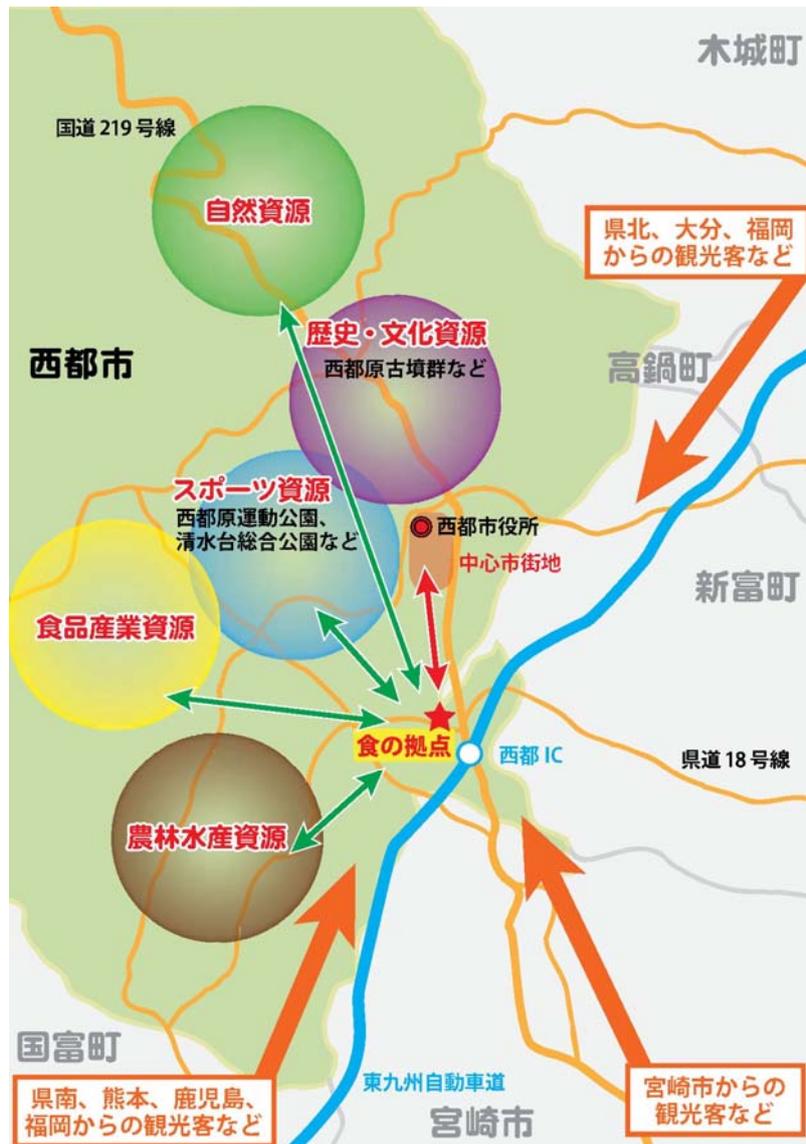


図- 4.23 食の拠点の整備イメージ



4.3.4 観光の起爆剤としての自転車の可能性

自転車関連のイベント等も多数開催しており、西都市では自転車が観光の起爆剤となりうると考えられます。

- 「西都原エンデューロ 4 時間耐久」、「グルメサイクリング i n 西都」などのイベントを開催し、多数の参加者が西都市を来訪しています。



図- 4.24 西都原エンデューロ 4 時間耐久



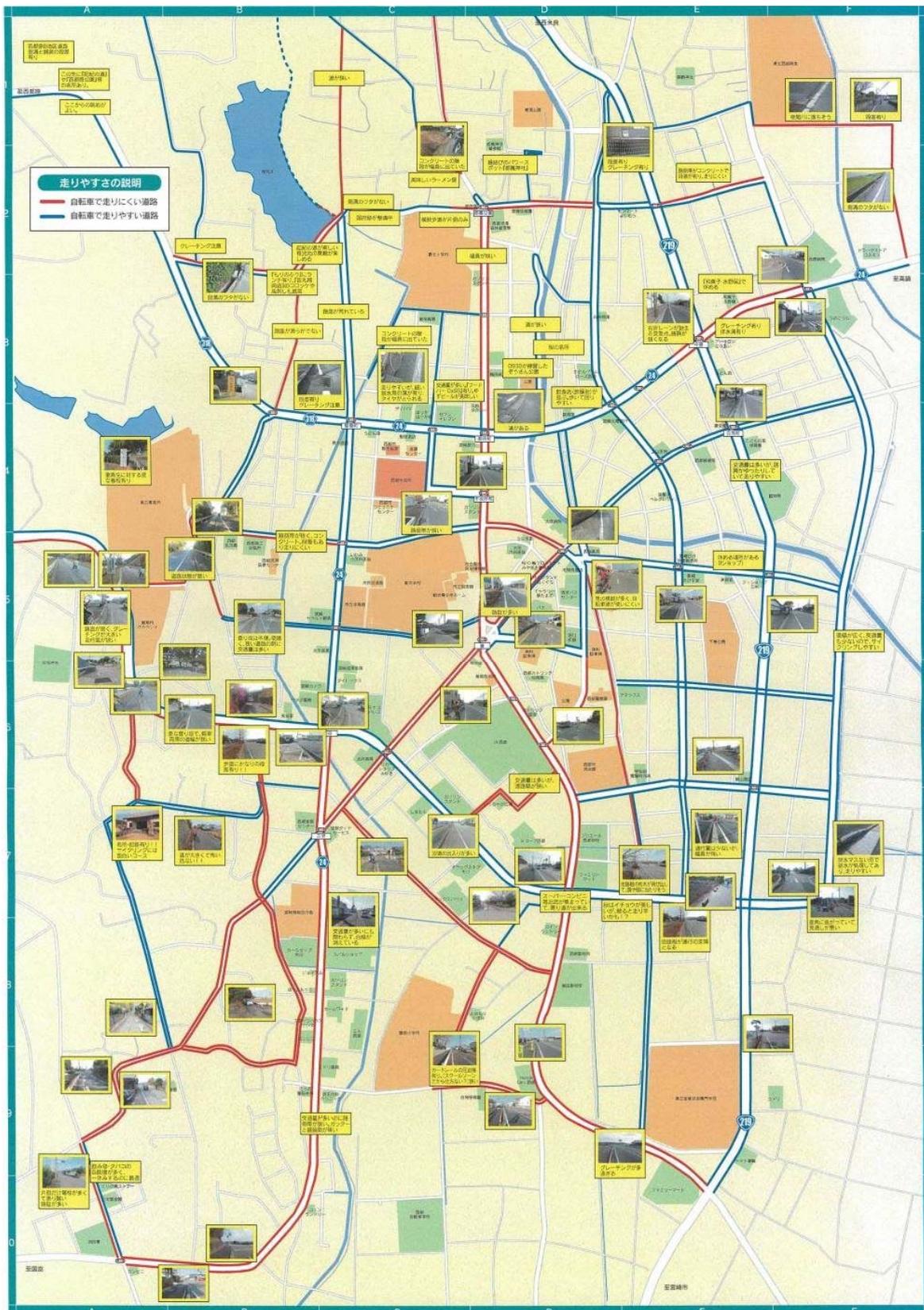
4.4 これまでの取り組み

4.4.1 走りやすさマップの作成

実際に現地を走行することで、自転車の走りやすさを評価し、「走りやすさマップ」を作成しました。

- 市民の皆さんと2回にわたる現地調査を行い「走りやすさマップ」を作成しました。

＜第1回調査＞		
開催日時	平成26年1月26日(日曜日)	
開催場所	西都市民会館	
参加者数	22名	
講師	国土交通省宮崎河川国道河川事務所長 大脇鉄也	
内 容	9:00	受付開始
	9:30～10:30	オリエンテーション、班分け
	10:30～14:00	班別実走行
	14:00～16:00	班別の走行感想とりまとめ・意見発表
＜第2回調査＞		
開催日時	平成26年3月15日(土曜日)	
開催場所	西都市コミュニティセンター	
参加者数	8名	
内 容	9:30	受付開始
	10:00～10:30	オリエンテーション、実走行走路打合せ
	10:30～13:00	実走行
	13:00～14:00	実走行感想とりまとめ・意見発表



【出典：平成25年度西都市地域力磨き上げ事業実績報告書】

図-4.25 作成した走りやすきマップ



4.4.2 各種イベントの開催

自転車を通じた観光振興について、地域のポテンシャルは高まっています。

- 西都市では、自転車に関する様々なイベントを開催しており、「九州一の自転車を活かしたまちづくり」に対する地域のポテンシャルは高まっています。

表- 4.1 各種イベント

年月日	内容
平成 25 年 9 月	「銀の風プロジェクト」HP作成
平成 25 年 10 月 6 日	サイクルイベント「ツール・ド・銀鏡 2013」
平成 25 年 10 月 13 日	タンデム自転車を活用したサイクリング及び陶芸体験
平成 25 年 10 月 13 日	第 1 回メンテナンス講座
平成 25 年 10 月 15 日	簡易シャワーブース 2 基設置
平成 25 年 10 月 21 日	第 1 回ウィーラースクール
平成 25 年 12 月 9 日	第 2 回ウィーラースクール
平成 25 年 12 月 22 日	安全ドライビングマナースクールの開催
平成 26 年 1 月 18 日	第 3 回ウィーラースクール
平成 26 年 1 月 19 日	パラサイクリング連盟選手と障がい者の方々との触れ合い活動
平成 26 年 1 月 19 日	西都原エンデューロ地域交流イベント
平成 26 年 1 月 26 日	第 1 回ワークショップみんなで「さいと自転車マップ」をつくりませんか
平成 26 年 3 月 2 日	サイクルイベント「AVI さんとポタリング」
平成 26 年 3 月 9 日	第 2 回メンテナンス講座
平成 26 年 3 月 15 日	第 2 回ワークショップみんなで「さいと自転車マップ」をつくりませんか
平成 26 年 3 月 23 日	中山間ヒルクライムイベント「激坂サイクリング尾八重」
平成 27 年 9 月 23 日	グルメサイクリング in 西都
平成 28 年 1 月 17 日	第 4 回西都原エンデューロ 4 時間耐久



4.5 現状と課題まとめ

4.5.1 自転車交通に必要な環境が不足

車道を通行するための空間が確保されていません。
西都市内で自転車関与事故（主に出会い頭事故）やヒヤリハットが発生しています。
その結果として、自転車交通量が少ない状況にあります。

4.5.2 交通ルールが浸透していない

車道通行の原則は知られているが、ほとんどが歩道上を通行している実態があります。
その他交通ルールについて、認知率が低い状況です。
駐輪場の整備が求められている状況です。

4.5.3 更なる観光振興が必要

西都原古墳群を有するも、観光入込客数は横ばいの状況です。
西都原古墳群以外の観光資源は、集客ができていない状況です。
記紀の道やサイクリイベント等、地域のポテンシャルは高く、取り組みの強化が必要です。



第5章 計画のコンセプトと施策の方針

5.1 計画のコンセプト

九州一の自転車を活かしたまちづくりを目指して

- 西都市は、自転車利用に適した平坦な地形とコンパクトな市街地形成を活かし、自転車利用の促進にとどまらず、観光の視点も取り入れた九州一の自転車を活かしたまちづくりを目指して取り組んでいきます。

計画コンセプト

九州一の自転車を活かしたまちづくりを目指して

5.2 施策の柱

計画のコンセプトに基づいて、3つの施策の柱にしたがって取り組みます。

- 西都市の現状と課題を踏まえて、「安全で快適な通行空間確保」「自転車のマナーアップ」「自転車を通じた観光振興」の3つの施策の柱を掲げます。

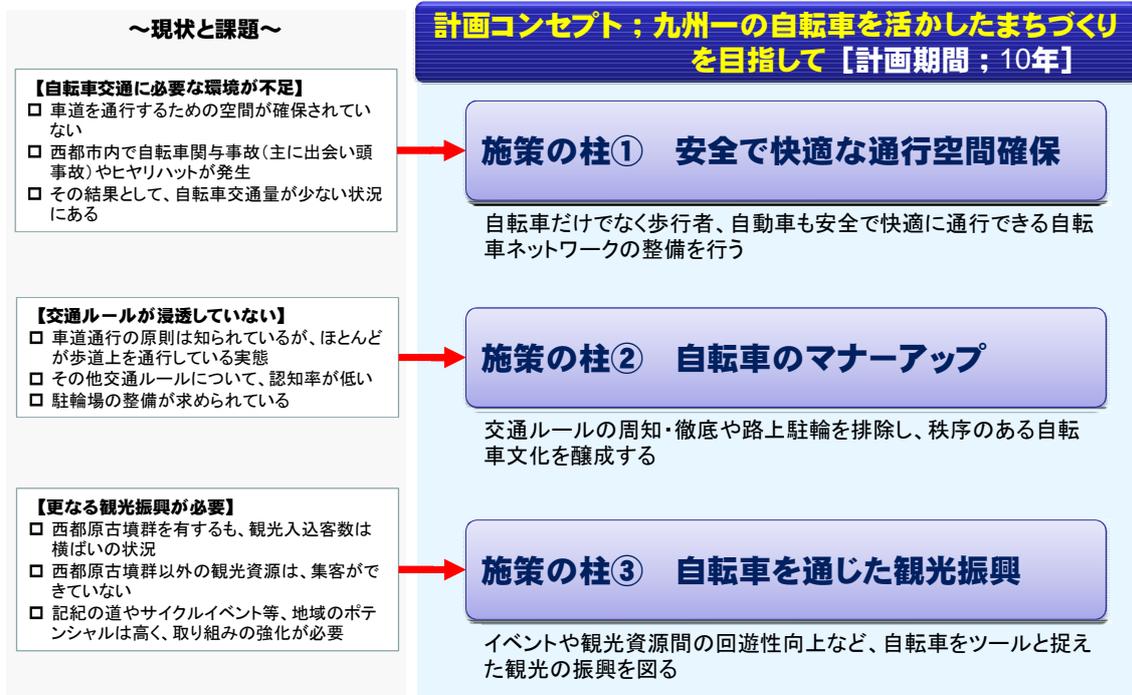


図- 5.1 計画のコンセプトと施策の柱



5.3 施策の体系

「安全で快適な通行空間確保」「自転車のマナーアップ」「自転車を通じた観光振興」の3つの柱における施策項目について、体系的に整理します。

表- 5.1 施策の体系

施策の柱	対応方針	施策メニュー（案）	
①安全で快適な通行空間確保	安全な自転車通行空間の創出	ハード	自転車ネットワーク計画に基づく空間整備
			法定外の路面表示を用いた自転車通行位置の明示
			保護路肩除草等による通行空間の確保
	通行時の快適性の確保	ソフト	路上駐車等の取締の強化
			自転車通行空間のホームページ等による周知
		ハード	道路パトロールなどにおける応急舗装補修等 舗装損傷など老朽化箇所の補修（計画的な舗装補修）
ソフト	利用者やツアー主催者等による路面状況等の情報提供		
②自転車のマナーアップ	交差点等での横断時の安全性の向上	ハード	注意喚起サインの設置
		ソフト	パンフレットやホームページ等による危険箇所の情報提供 自転車の交通事故防止に向けた学校等での教育
	自転車通行ルールの周知	ソフト	パンフレット等に多言語に対応した自転車通行ルールの記載
			サイクリングマップへの通行ルールの記載
	路上駐輪の抑制	ハード	駐輪場の明示
		ソフト	駐輪場の案内、路上駐輪禁止の注意喚起
③自転車を通じた観光振興	自転車観光回遊性の向上施策	ハード	「記紀の道」の整備に合わせた自転車通行空間の創出
			簡易駐輪施設の設置（ラック等）
			観光スポットに駐輪施設の設置
			エイドステーションの充実
		ソフト	サイクルルートマップの作成・配布
			AR（拡張現実）による案内の充実
			タンデム車の活用
			自転車イベントと連携した地域イベント開催
			レンタサイクルの充実
			食の拠点等と連携し、サイクリングステーションの設立
			駐車場、コンビニ、飲食店等との連携による駐輪スペース創出 休憩施設位置をパンフレット、サイクリングマップ、ホームページに記載



第6章 安全で快適な通行空間確保

6.1 安全な自転車通行空間の創出

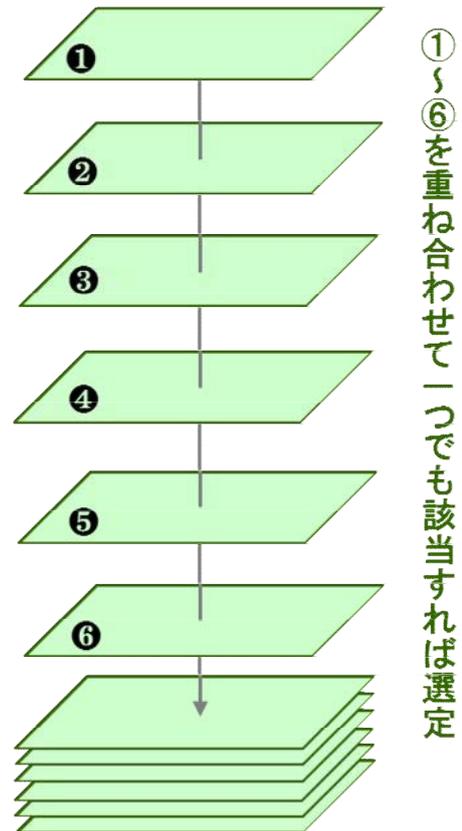
6.1.1 自転車ネットワーク計画に基づく空間整備

(1) 自転車ネットワーク路線の選定

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H24.11）に基づいて選定しました。

- 既存の道路ネットワークや計画中及び事業中の道路から、計画目標達成のために必要となる面的な自転車ネットワークを構成する①～⑥のような路線を適宜組合せて選定しました。

- ① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- ② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
- ③ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ④ 自転車の利用増加が見込める、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑤ 既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線
- ⑥ その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H24.11）



① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線

a) 自転車利用が多い路線

- ・住民アンケートで利用が多かった路線を踏まえて選定

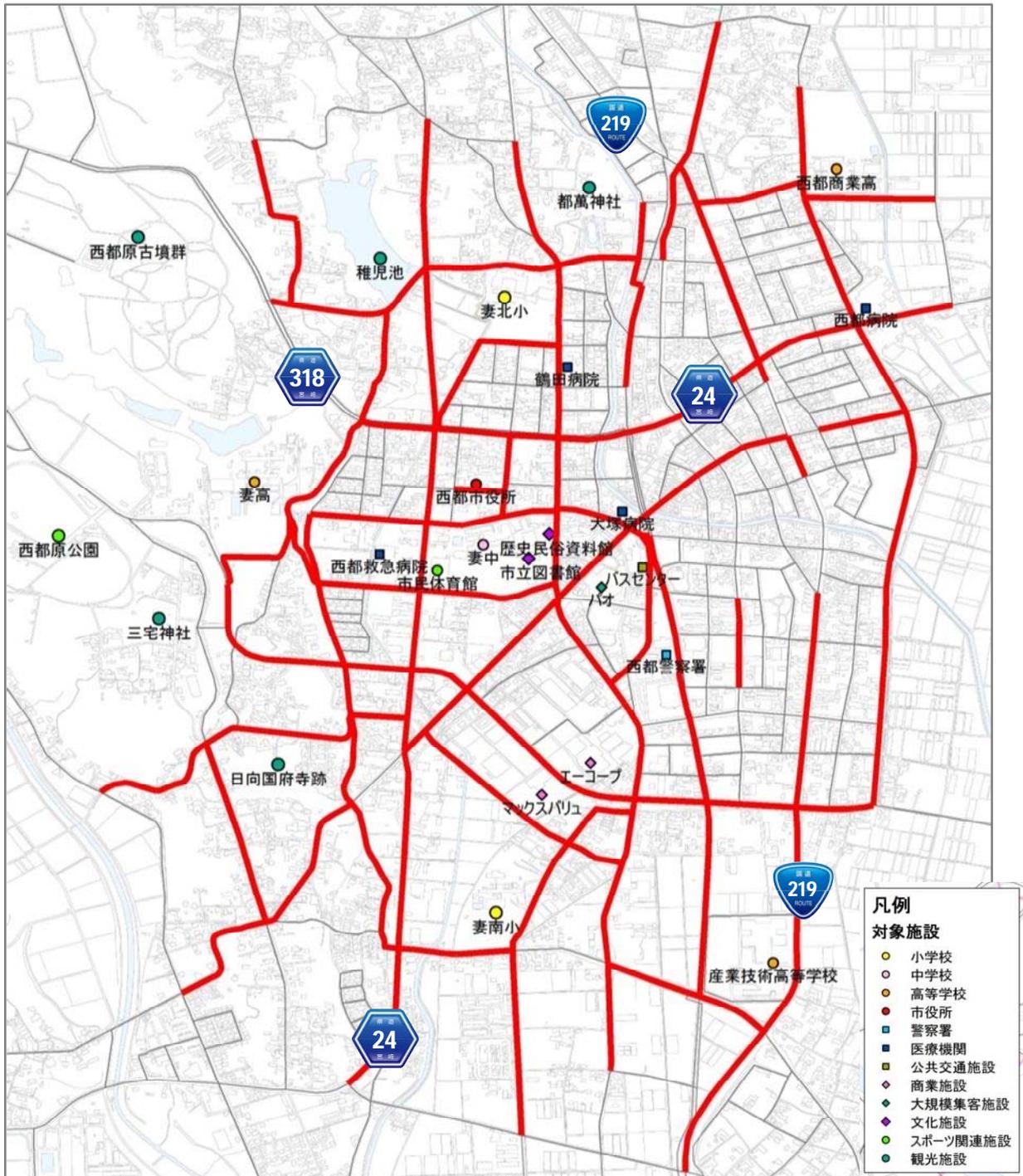


図- 6.1 該当路線



b) 地域内の主要施設を繋ぐ路線

- ・西都市内の主要施設間を結ぶ路線を自転車ネットワーク路線の骨格路線として選定
- ・国道 219 号・主要地方道高鍋高岡線・県道西都原古墳山路線等を中心に、比較的幅員の広い道路を選定

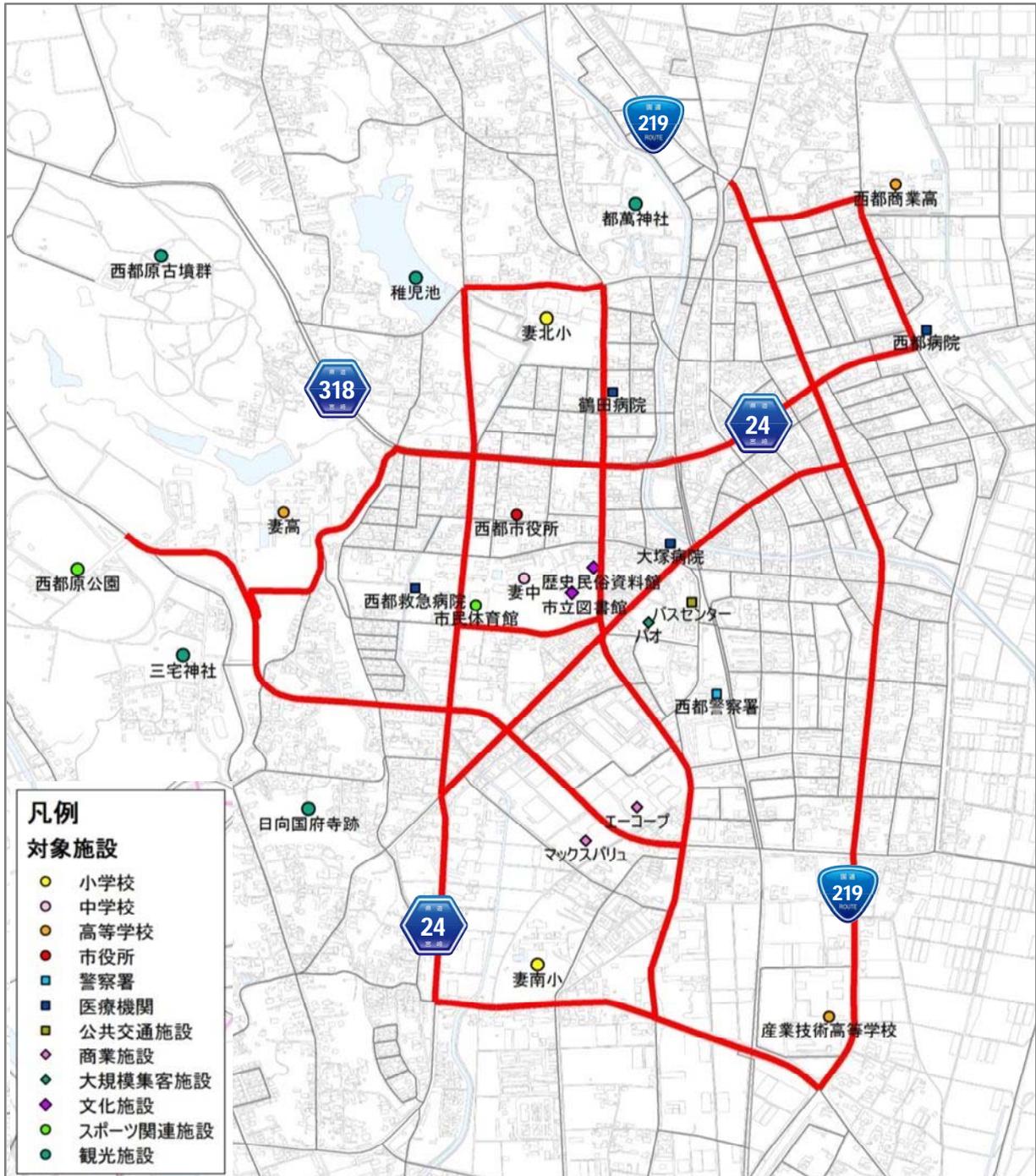


図- 6.2 該当路線



② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線

- ・ 住民アンケート調査（H27.10.19～H27.11.6）の結果に基づいて、事故やヒヤリハット体験が多い（ヒヤリ5件以上）路線を自転車ネットワーク路線に選定



図- 6.3 該当路線



- ③地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ④自転車の利用増加が見込める、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
 - ・ “観光” をキーワードとして、『西都原古墳群』、『記紀の道』『西都原総合公園』、『食の拠点』(整備中) 等と市街地を結ぶ路線を自転車ネットワーク路線に選定

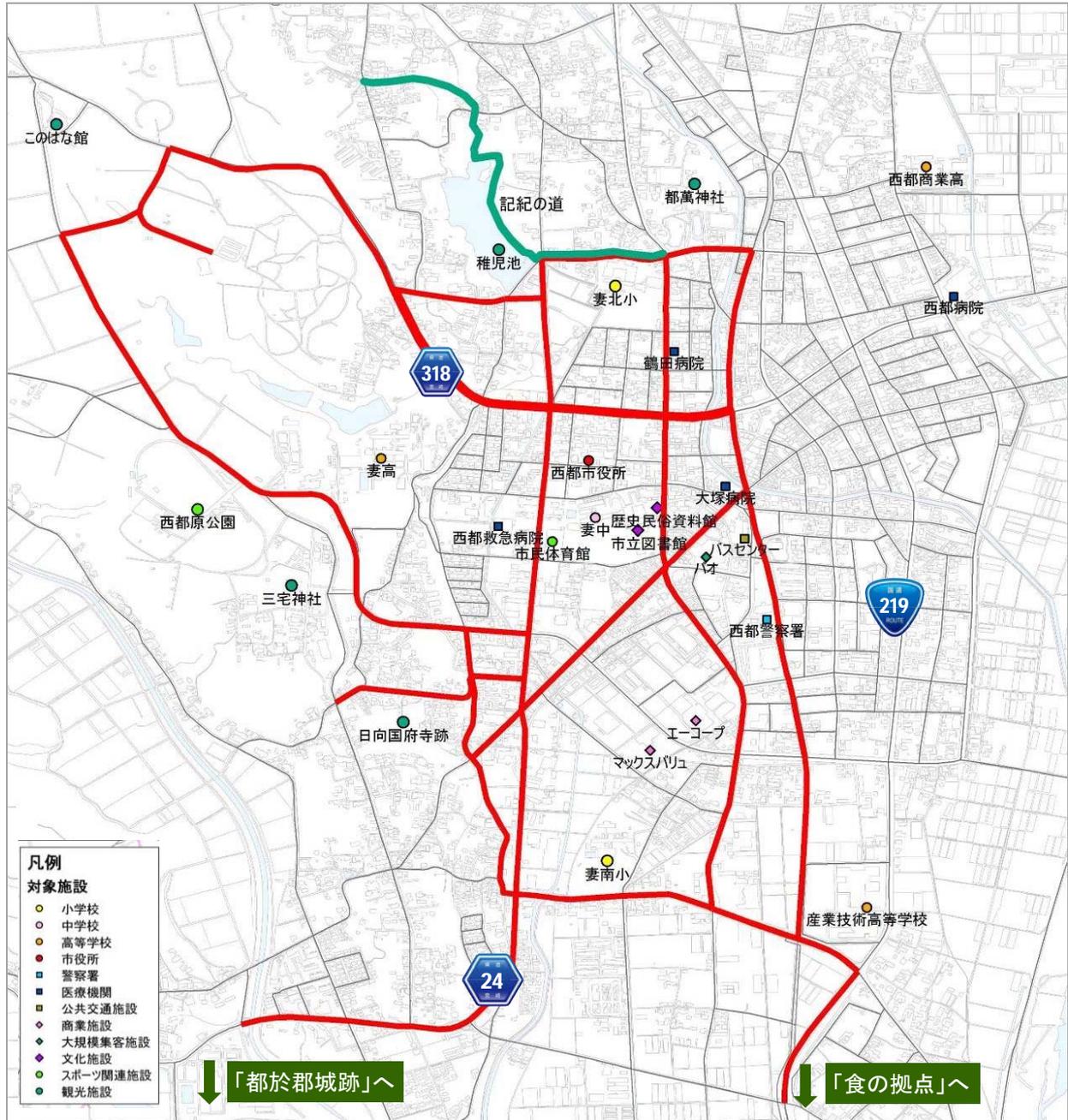


図- 6.4 該当路線

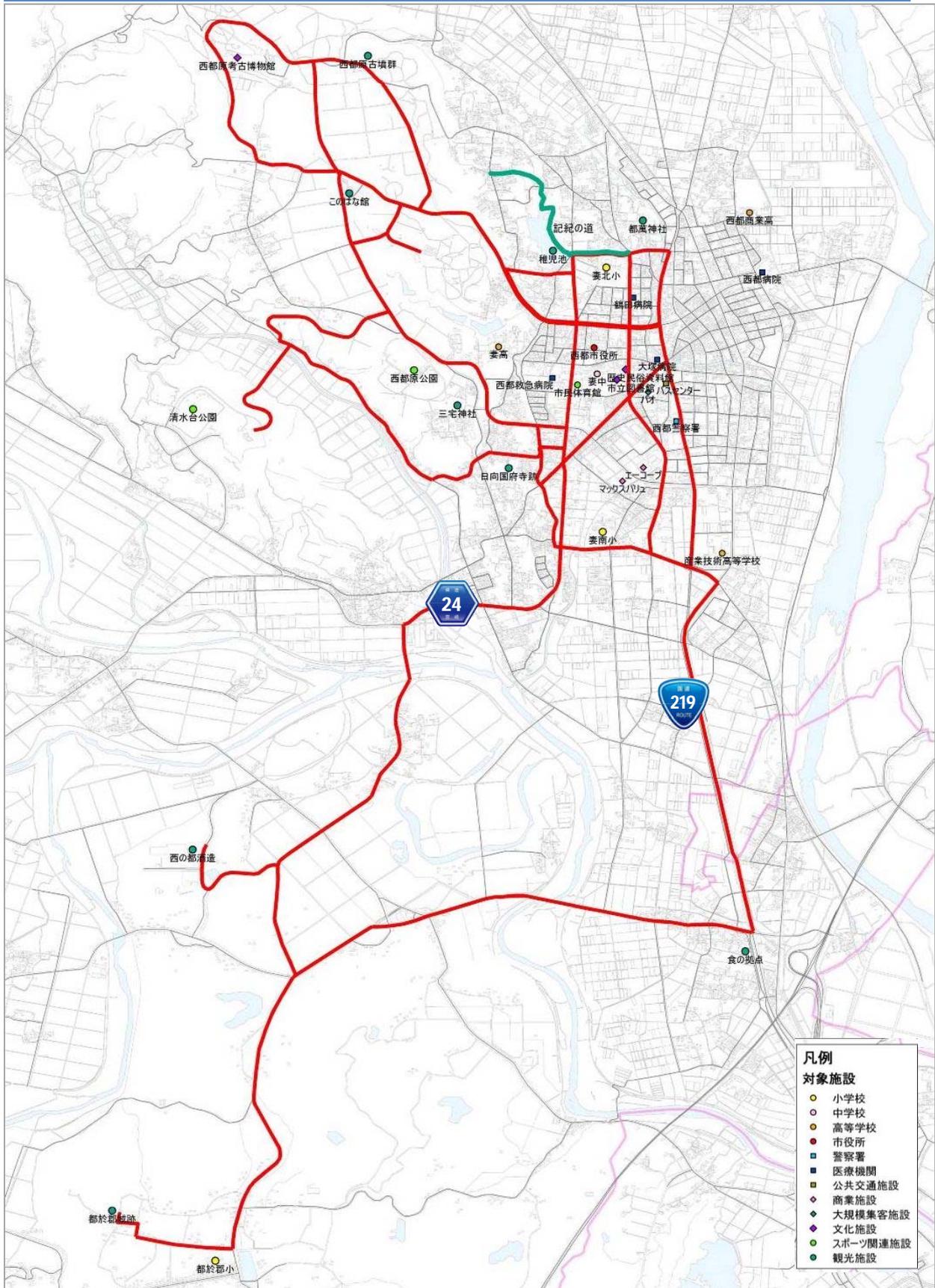


図- 6.5 該当路線（広域）



- ⑤既に自転車通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線
 ・既に自転車の通行空間が整備されている『宮崎佐土原西都自転車道（一ッ葉・西都原自転車道）』を自転車ネットワーク路線に選定

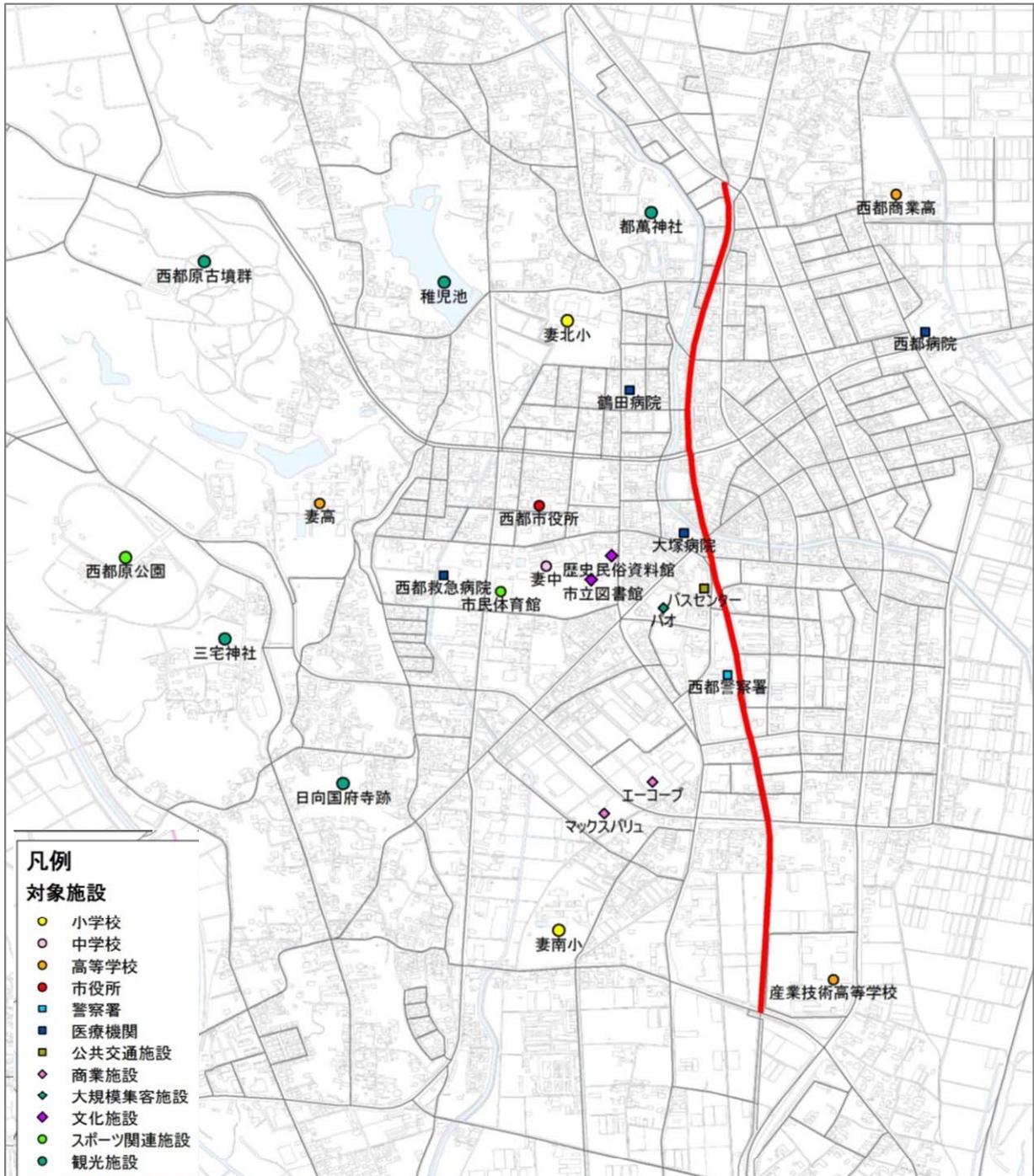


図- 6.6 該当路線



⑥その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

- ・ ①～⑤を補完して連続性を確保するために選定

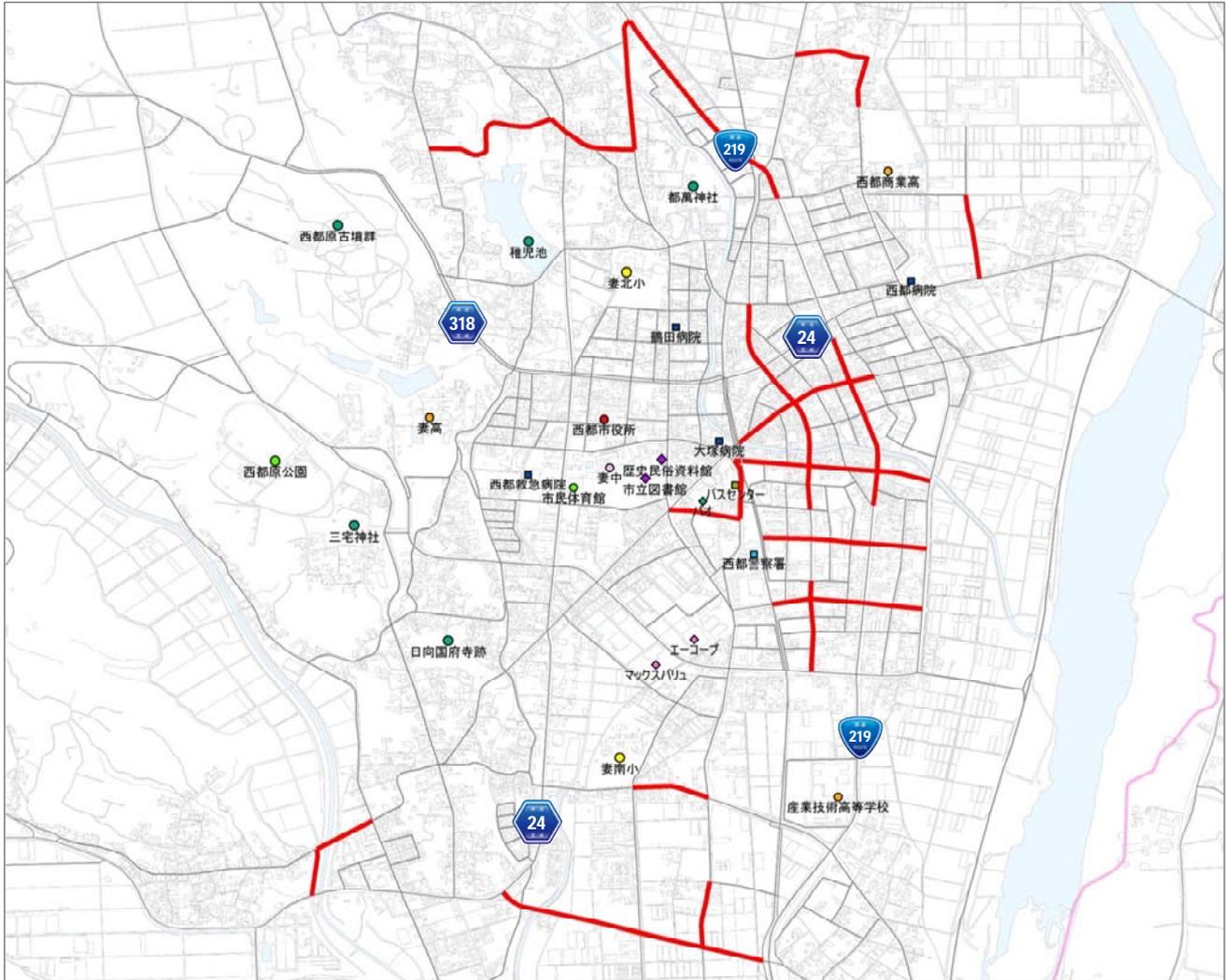


図- 6.7 該当路線



(2) 自転車ネットワーク路線

市街地を中心とした基本ネットワークと観光周遊に着目した広域観光ネットワークの2つを設定しました。

- ①～⑥を重ね合わせて自転車ネットワーク路線を選定しました。
- 基本ネットワークは、主に通勤通学や買い物などの日常利用を意識したネットワークとして、市街地を中心に設定しました。
- 広域観光ネットワークは、主要観光地同士や市街地と観光地をつなぐ中心的な路線を選定し、西都市内における観光周遊を促す役割を期待しています。

【西都市自転車ネットワーク(基本)】

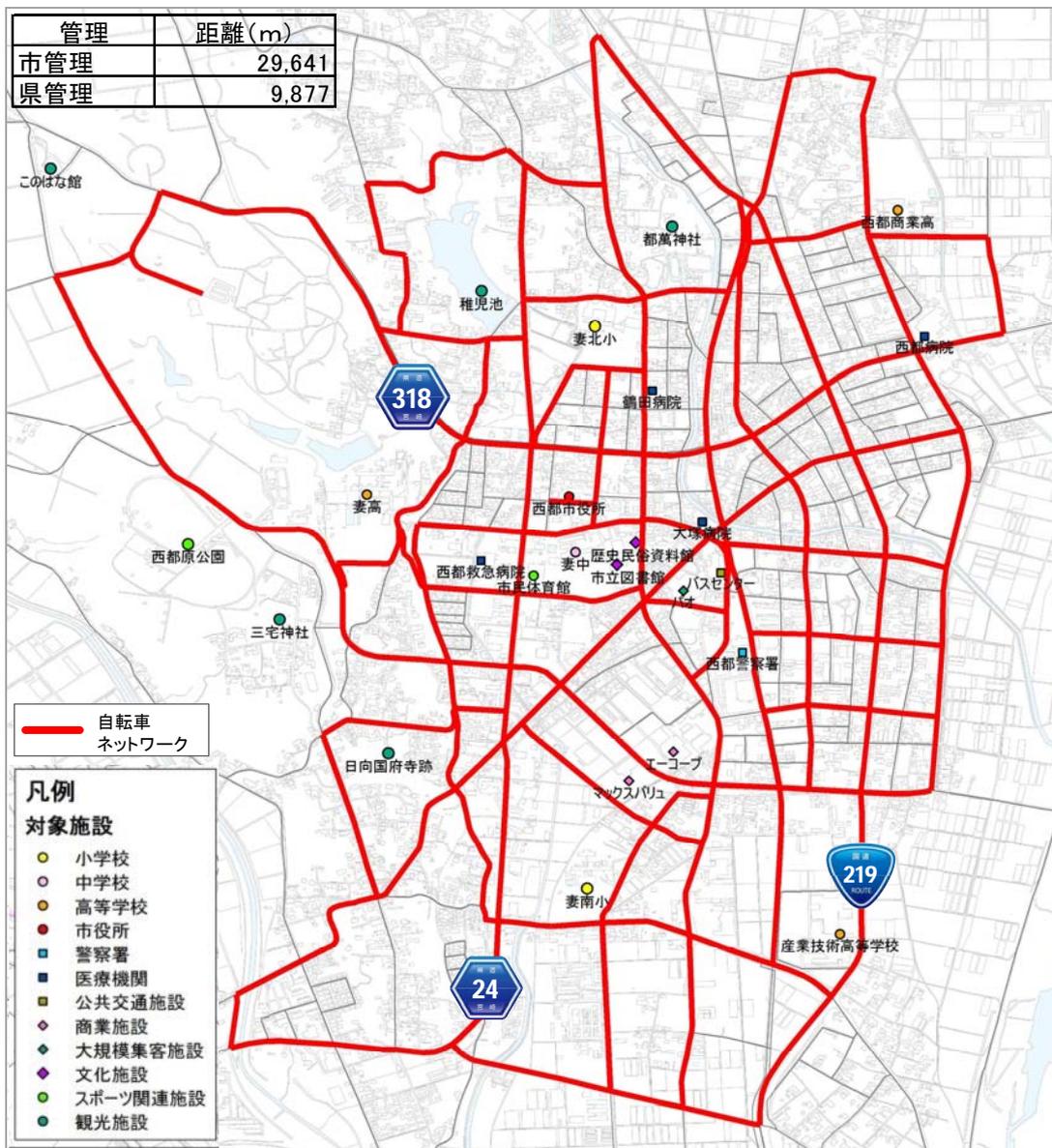


図- 6.8 西都市自転車ネットワーク (基本)



【西都市自転車ネットワーク(基本+広域観光)】

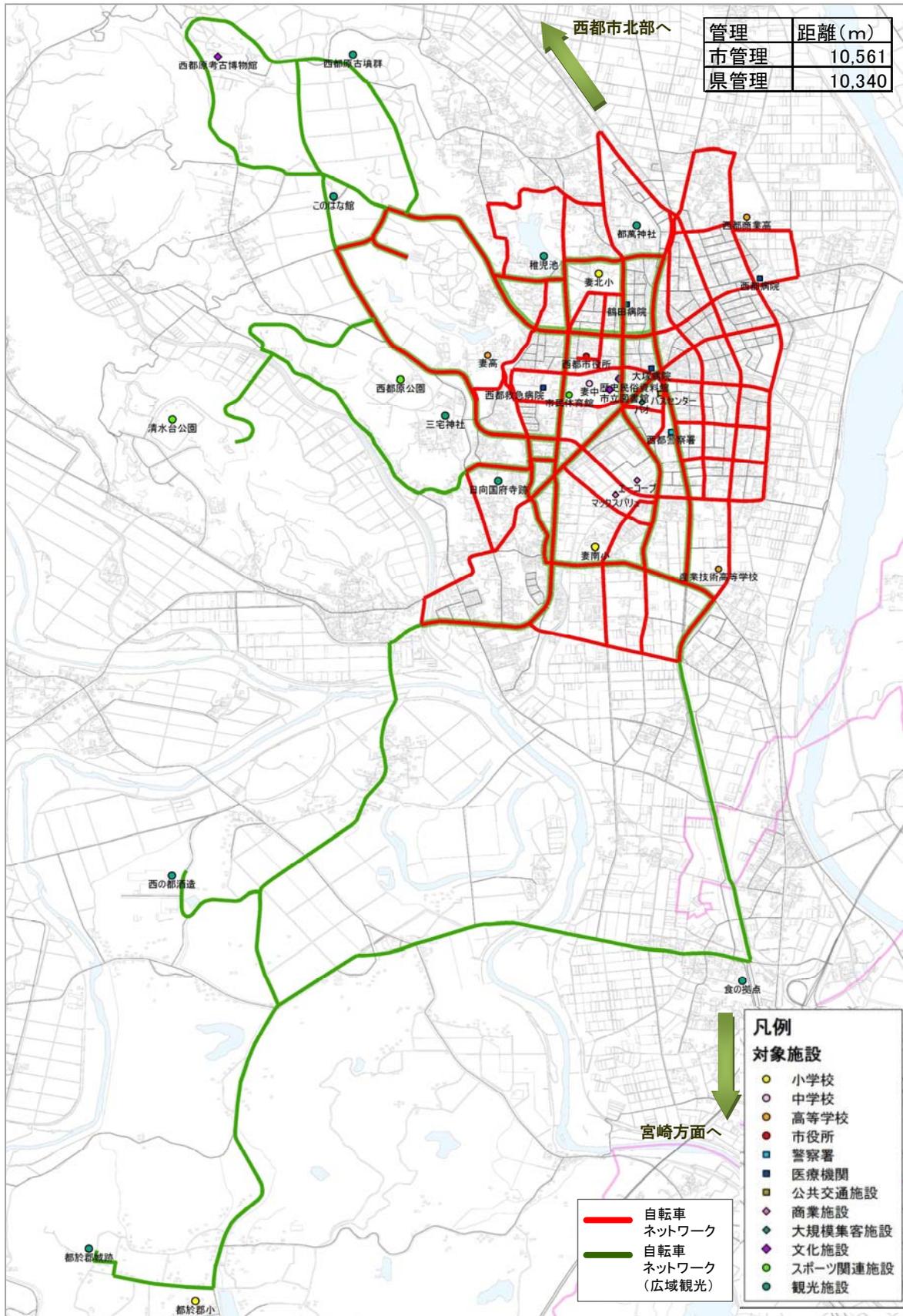


図- 6.9 西都市自転車ネットワーク (基本+広域観光)



(3) 整備形態の選定

a) 整備形態の種類

自転車道（一方通行）、自転車専用通行帯、車道混在の3つの整備形態を基本として、既存の自転車歩行者専用道路と併せて4つの整備形態から整備形態を選定します。

- 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、自転車通行環境の整備形態を選定していきます。
- ガイドラインには、整備形態として以下の3つの整備形態が設定されています。
- 双方向通行の自転車道は、交差点部での処理が困難であるため、適用しないことを基本とします。

表- 6.1 基本とする整備形態

	A 自転車道（一方通行）	B 自転車専用通行帯	C 車道混在
概要	歩行者と自動車から物理的に分離され、自転車の通行方向が一方通行のみに限定された、自転車専用の道路として法的に指定された形態	歩行者と自動車から空間的に分離(並走可)された、自転車専用の通行帯として法的に指定された形態	歩行者と空間的に分離された、車道内を自転車と自動車が縦列で混在しながら通行する形態
	法定	法定	基準無
平面	<p>歩道 自転車道（一方通行）</p>	<p>歩道 自転車専用通行帯</p>	<p>歩道 車道</p>
横断	<p>民地側</p> <p>歩道 自転車道（一方通行）</p>	<p>民地側</p> <p>歩道 自転車専用通行帯</p>	<p>民地側</p> <p>歩道 車道</p>



b) 整備形態の選定フロー

ガイドラインや現在進められている検討会等を参考として、西都市版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。

- 「①交通状況を踏まえた整備形態の選定」では、自動車の速度と車線数や歩道の有無から自転車道、自転車専用通行帯、車道混在、自転車歩行者専用道路を選定しました。(完成形態)
- ただし、①の整備が困難な場合は「②当面の整備形態の検討」としてランクを落とした整備形態(暫定形態)を設定しました。
- 連続する区間の整備形態が異なると利用者にとっての走行性が低下するため、「③通行方法の連続性を考慮した検討」で連続性の検証を実施しました。
- 上記①～③を踏まえて、「④自転車ネットワーク計画を決定」しました。

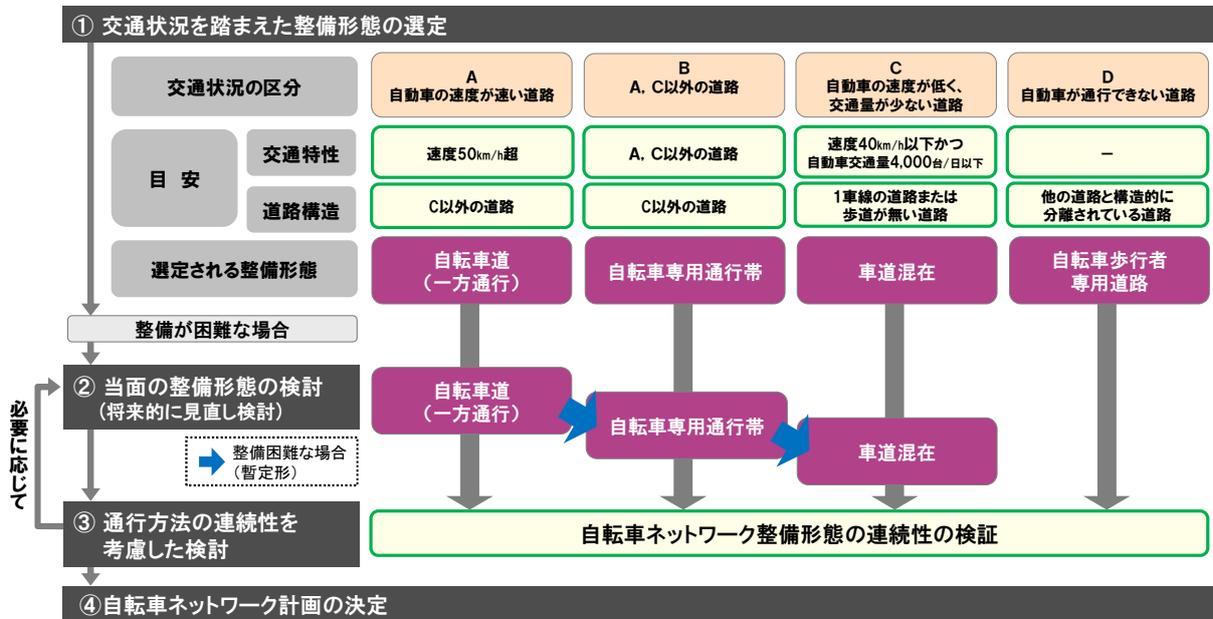


図- 6.10 整備形態の選定フロー



a) 完成形態

「①交通状況を踏まえた整備形態の選定」により、完成形態を選定しました。

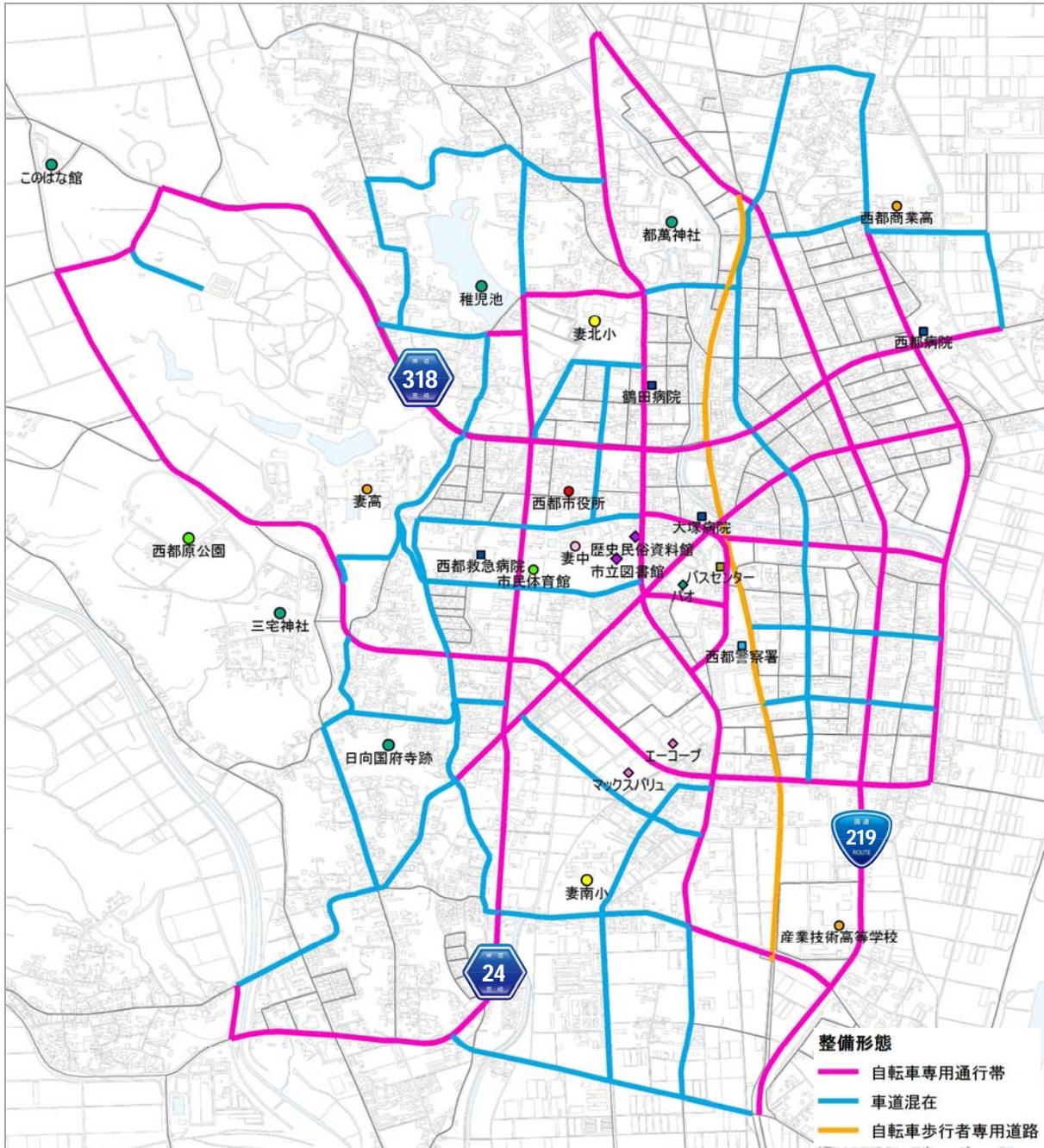


図- 6.11 完成形態

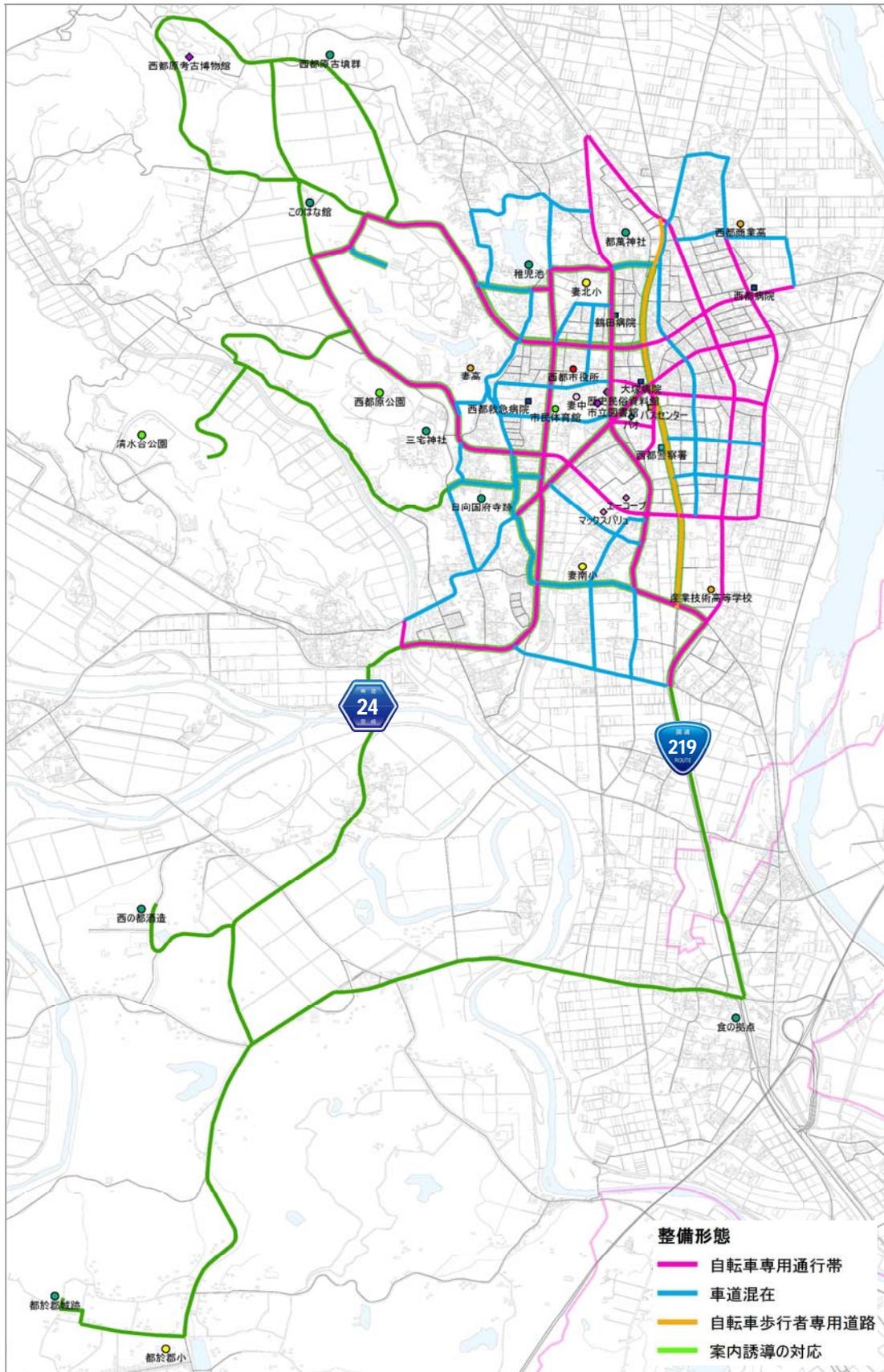


図- 6.12 完成形態（広域）



b) 暫定形態

整備が困難な箇所を考慮して暫定形態を選定しました。

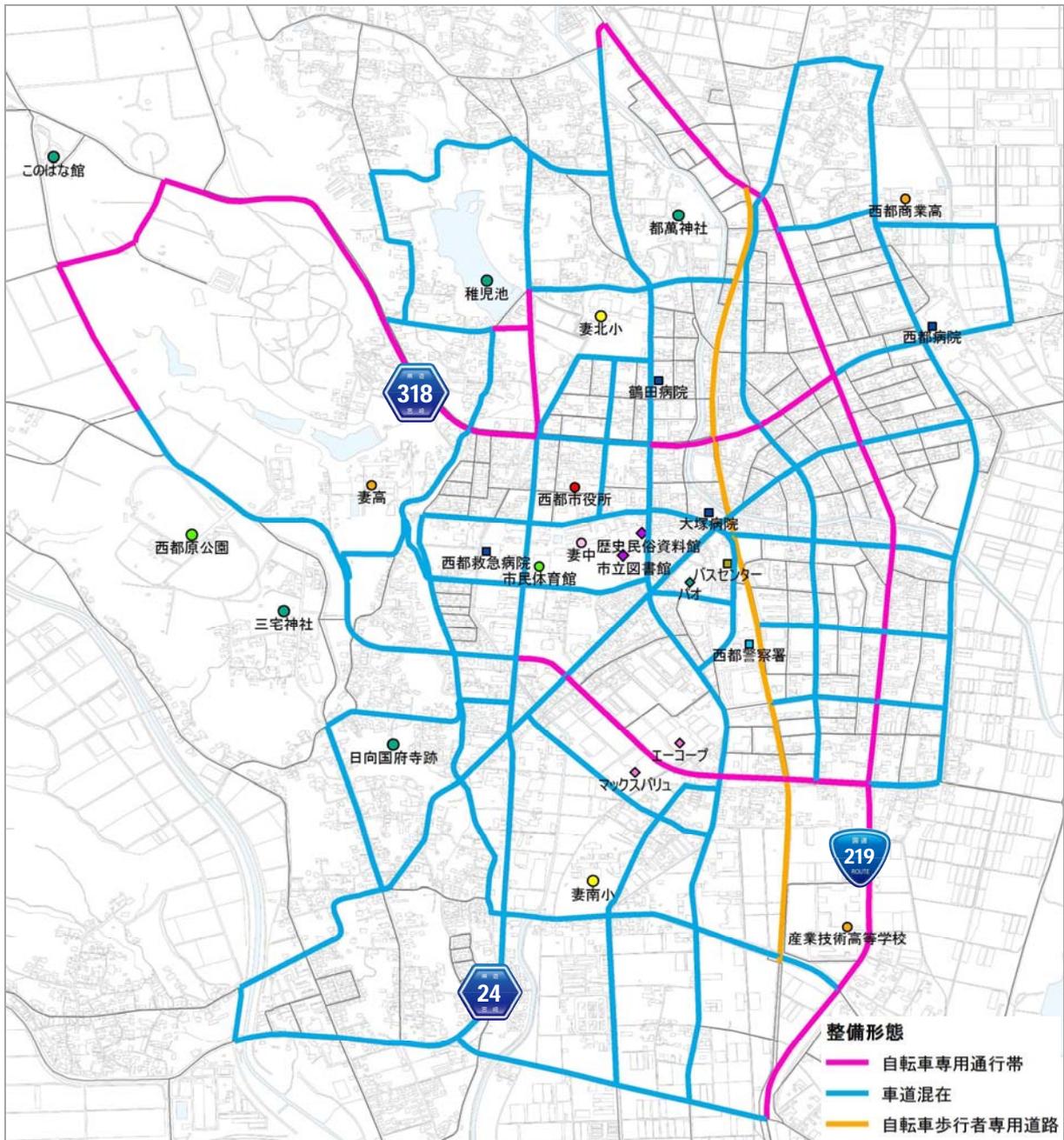


図- 6.13 暫定形態

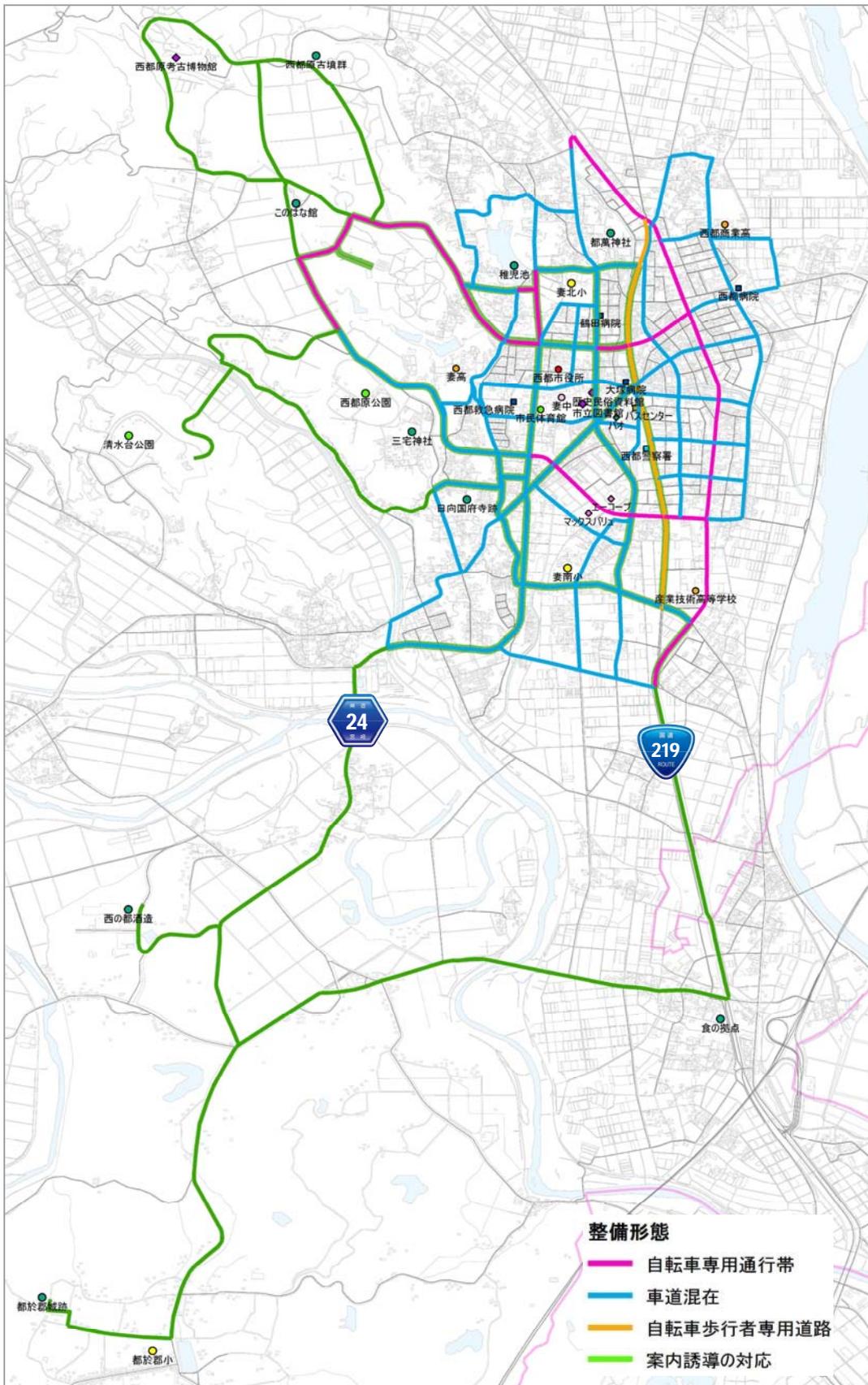


図- 6.14 暫定形態（広域）



(4) 交差点における対策

交差点設計時には以下に十分留意します。

- 自転車横断帯があると、直進する自転車を左折するものと誤認してしまうため、自転車横断帯を設置しないようにします。
- 自転車で交差点を右折する場合は、二段階で右折しなければならないため、滞留空間を確保するとともに、通行位置や滞留位置を明示します。

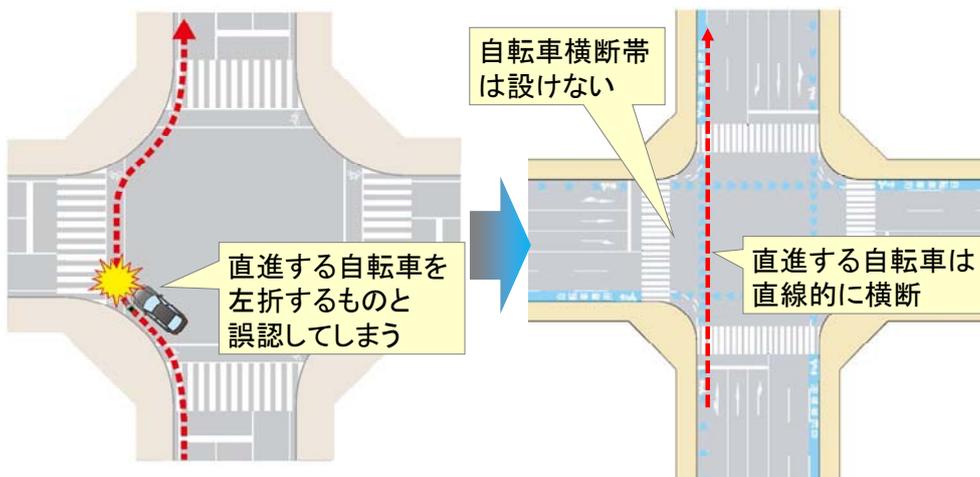


図- 6.15 自転車通行空間の直線的確保

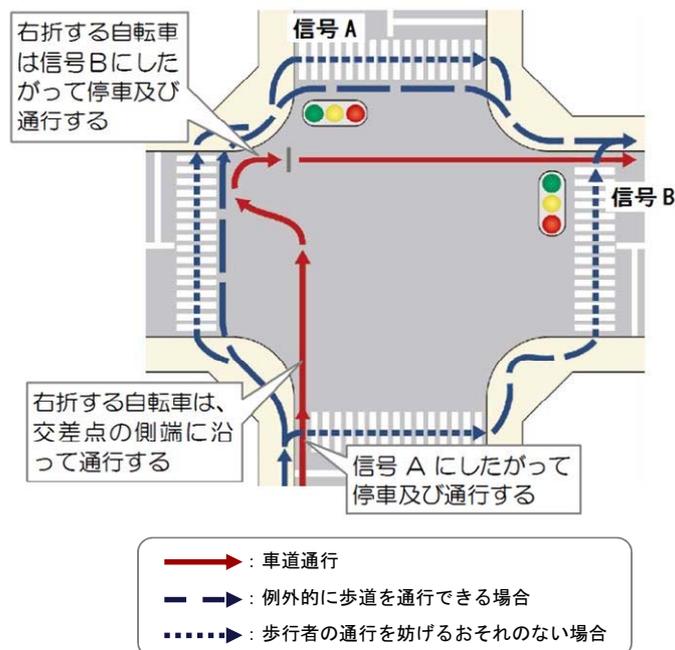


図- 6.16 信号交差点を右折する場合（自転車横断帯が無い場合）



(5) 一般的な交差点部の対策

一般的な交差点設計時には以下に十分留意します。

- 交差点内においても安全に車道を通行できるようにするため、矢羽根により通行位置を明示するとともに、停止線の前出しや、二段階右折用の滞留スペースを確保します。
- 停止線手前と交差点の流出部には、自転車のピクトグラムと進行方向の矢印の路面表示を設置します。

【自転車専用通行帯×自転車専用通行帯】

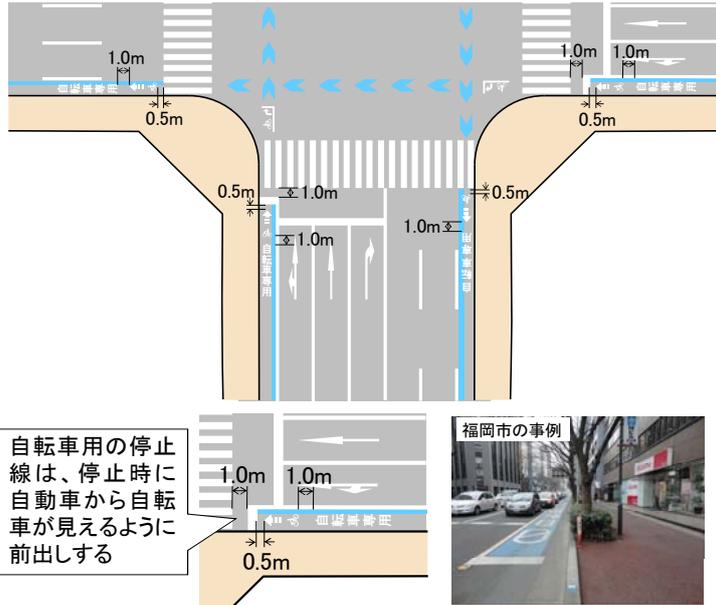


図- 6.17 自転車用停止線の前出し

【車道混在×車道混在】

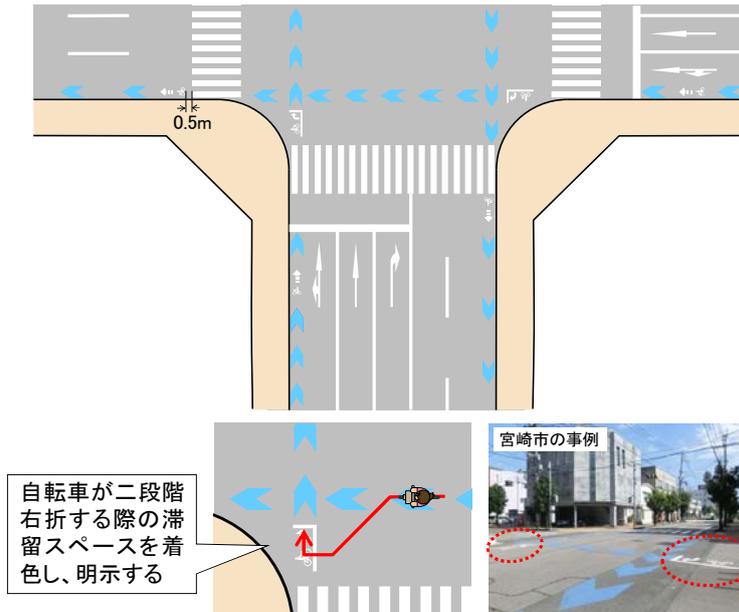


図- 6.18 二段階右折用滞留スペースの確保



(6) 細街路交差点の対策

細街路の交差点設計時には以下に十分留意します。

- 細街路交差点では、自動車と自転車が混在して通行するため、交差点手前から矢羽根を設置します。
- 細街路からの自動車に対して自転車が通行することを示すため、自転車のピクトグラムを設置します。

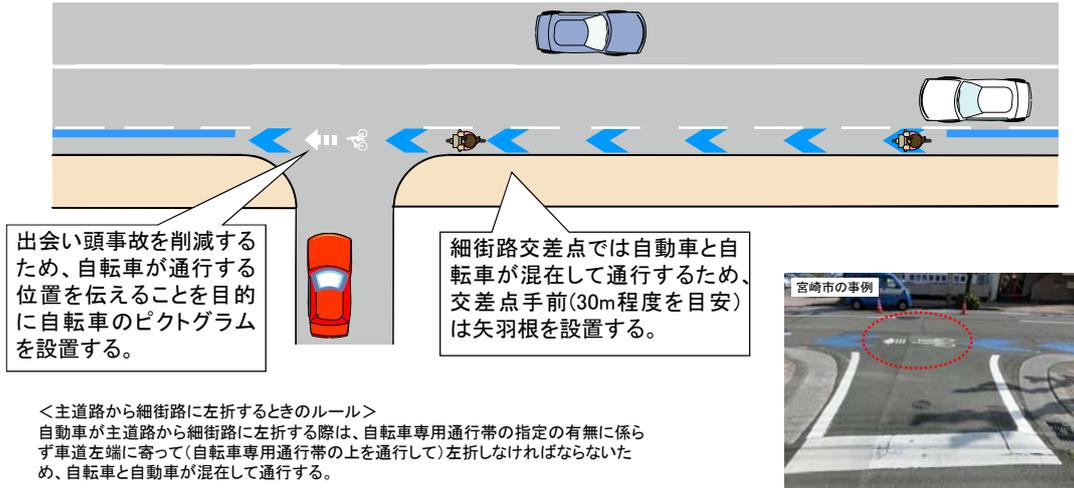


図- 6.19 細街路交差点の路面表示

(7) 通行時の快適性の確保

- L型側溝でなく、エプロン部が平坦となる構造とします。
- L型側溝でなく、エプロン部が平坦となる構造とすることで、車道の左側端を通行しやすく、快適性を向上させます。



図- 6.20 側溝の工夫



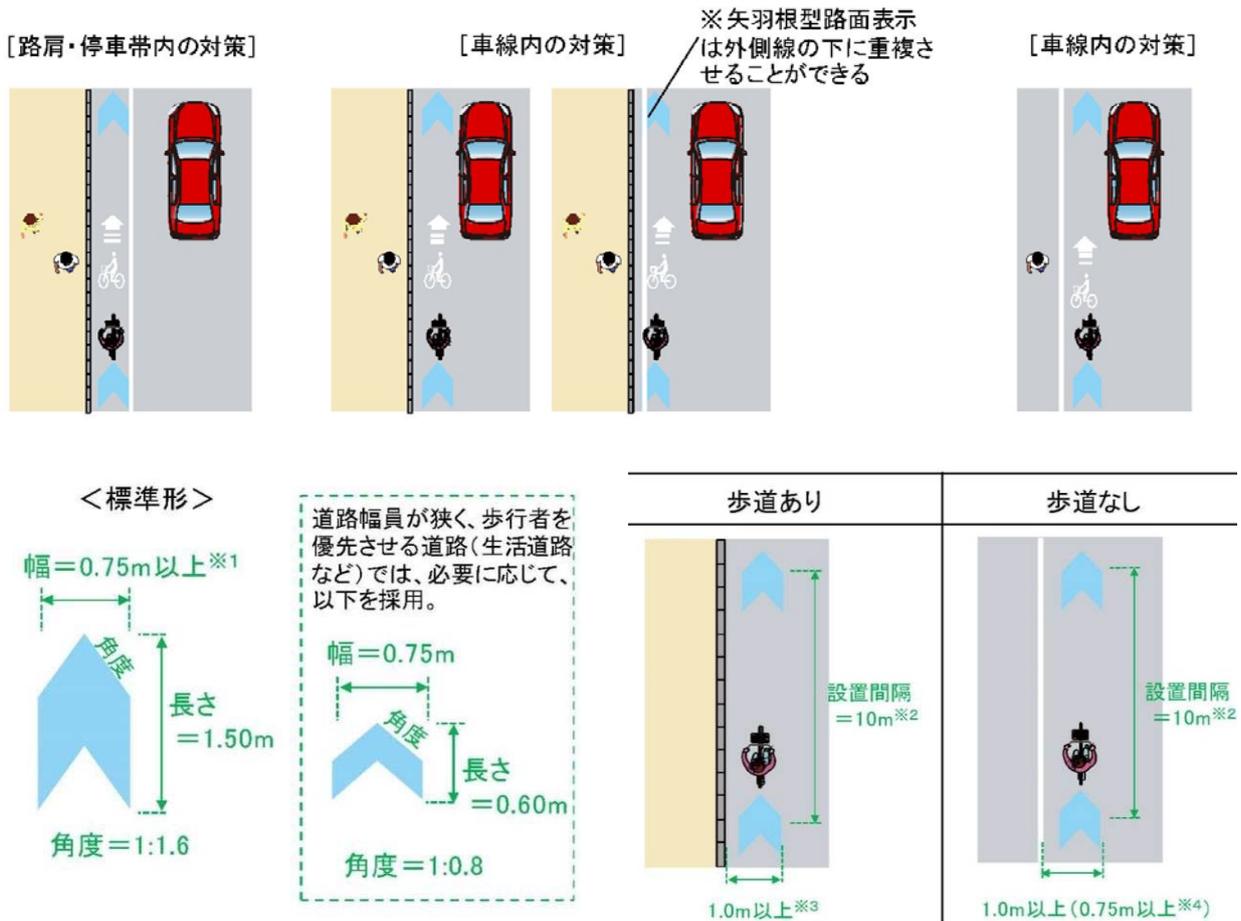
6.1.2 法定外の路面表示を用いた自転車通行位置の明示

矢羽根を用いて、自転車の通行位置を明示していきます。

- 用地制限等により通行空間が確保できない場合は、矢羽根を用いて自転車の通行位置を明示していきます。

(1) 歩道のある道路における対策

(2) 歩道のない道路における対策



【出典：安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会】

図- 6.21 矢羽根の整備概要



6.1.3 保護路肩除草等による通行空間の確保

自転車が通行する保護路肩部分の除草等を積極的に行います。

- 路肩を通行する自転車にとって、雑草等は障害となります。
- 除草を積極的に実施して、快適な通行環境を作っていきます。

6.1.4 路上駐輪等の取締の強化

路上駐輪を積極的に取り締まります。

- 路上駐輪により通行空間が侵される場合があります。
- 取締りにより、通行空間が阻害されることのないようにします。

6.1.5 自転車通行空間のホームページ等による周知

ホームページなどで通行ルールを周知して徹底します。

- 自転車の通行ルールが徹底されていないことによる危険な事象や事故が起こっています。
- 一般市民のみなさんに向けて、より一層の理解醸成を図ります。



6.2 通行時の快適性の確保

6.2.1 道路パトロールなどにおける応急舗装補修等

快適な通行を実現するために、パトロールを実施します。

- 自転車は少しの段差でも衝撃や走りにくさを感じます。
- 道路パトロールを積極的に実施し、応急舗装補修を施していきます。

6.2.2 舗装損傷など老朽化箇所の補修（計画的な舗装補修）

計画的に舗装補修を行います。

- 老朽化した箇所の補修も進めます。

6.2.3 利用者やツアー主催者等による路面状況等の情報提供

パトロール等で不足する部分を利用者等からの情報提供で補います。

- 利用者からの情報提供を促すことで、パトロールなどで発見できない路面状況の悪い箇所などを把握できるようにします。



第7章 自転車のマナーアップ

7.1 交差点等での横断時の安全性の向上

7.1.1 注意喚起サインの設置

自転車、自動車に対するサインを設置して交通安全性を高めます。

- 自転車だけでなく自動車のルール徹底も重要です。このため、自転車へのサインと自動車へのサインを危険箇所を設置して安全性を高めます。
- アンケートでヒヤリハット経験が10件以上あった路線に重点的に整備していきます。
- 景観の阻害、災害時の安全性の観点から、新たにポールを立てる方法より添架タイプを基本とします。

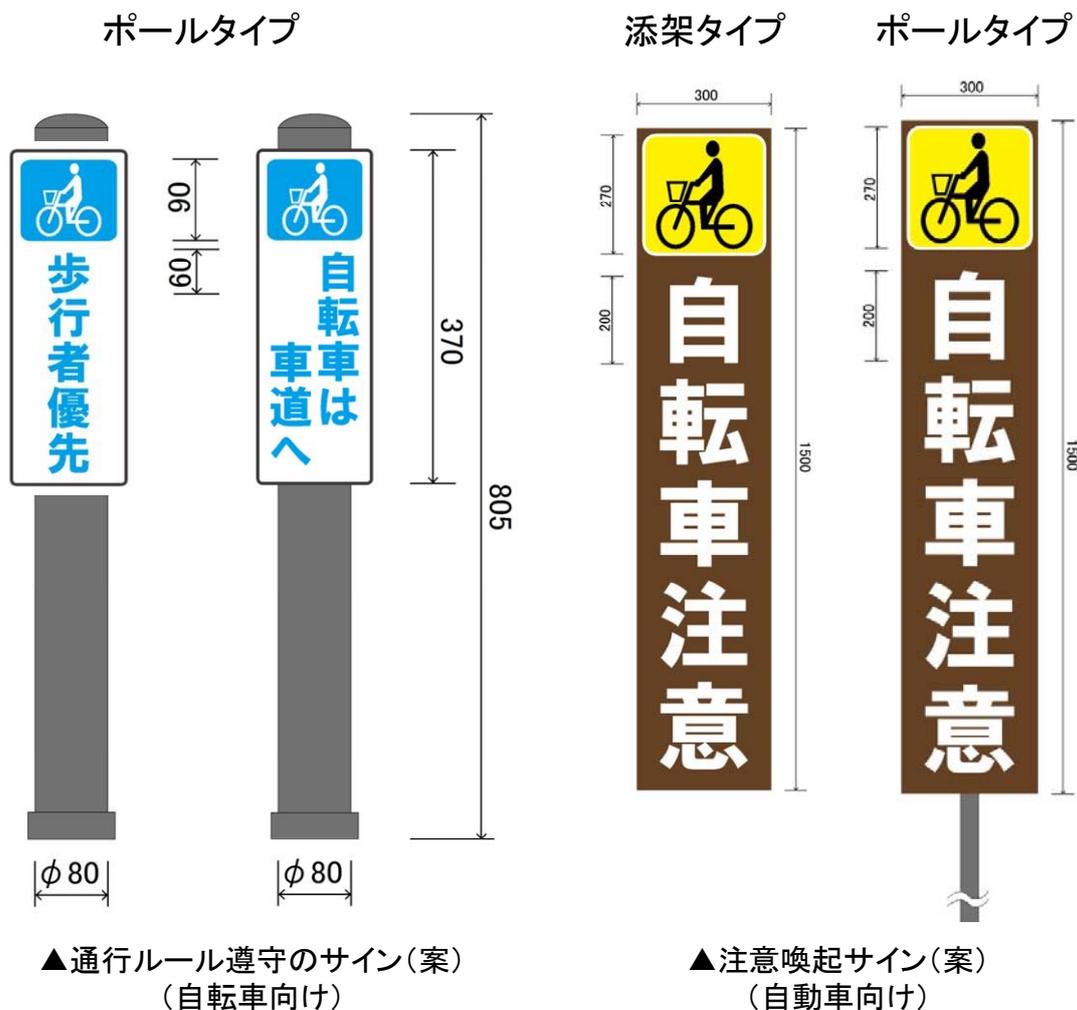


図- 7.1 矢羽根の整備概要

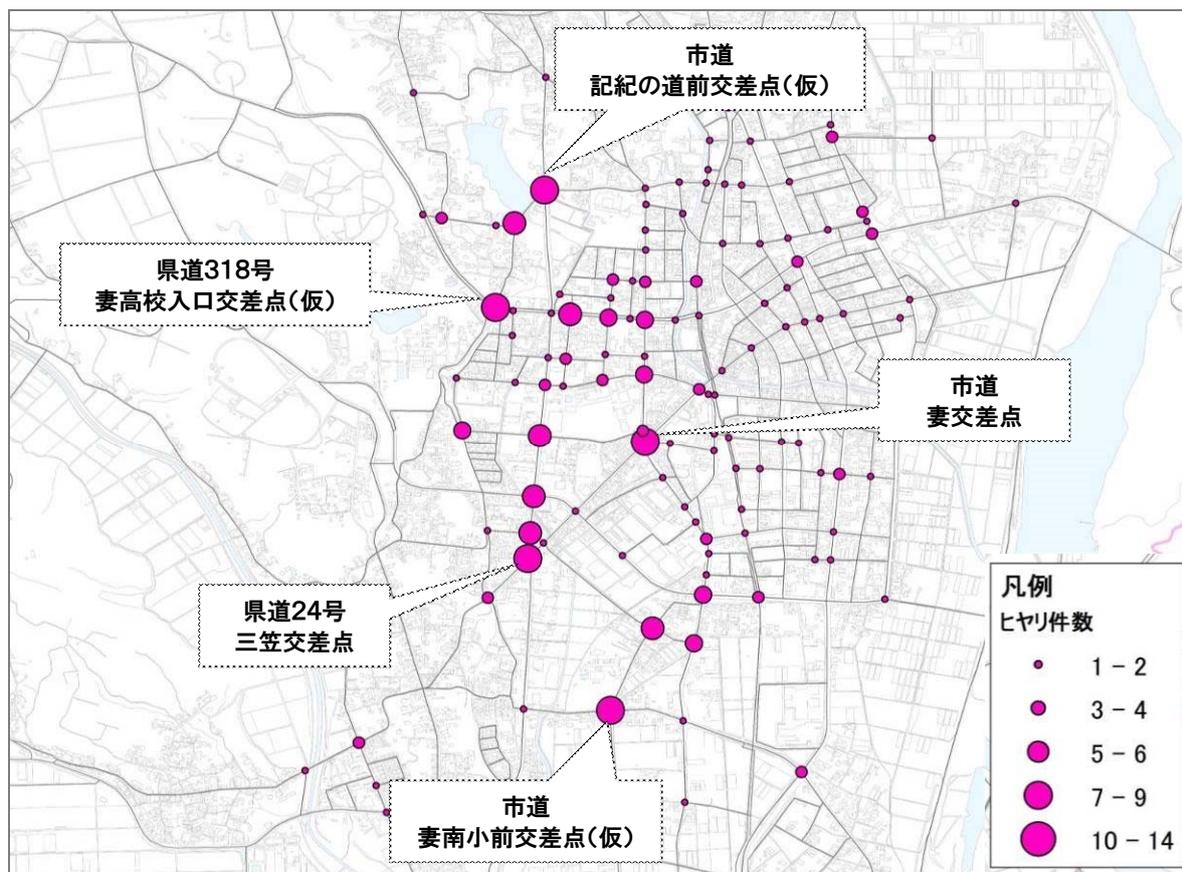


図- 7.2 設置場所（短期）

■短期整備候補箇所

路線名	箇所名
県道24号	三笠交差点
県道318号	妻高校入口交差点（仮）
市道	妻交差点
市道	妻南小前交差点（仮）
市道	記紀の道前交差点（仮）



7.1.2 パンフレットやホームページ等による危険箇所の情報提供

ルールを周知するため、自転車通行ルールを示した広報チラシを配布

- チラシ配布などによる広報活動をソフト施策として強化します。

市役所前の市道に自転車通行の矢羽根を整備しました!

イメージ

「道路交通法」で定められています。
自転車走行は車道が原則、歩道は例外!!

自転車は道路交通法上「軽車両」にあたるので、歩道と車道の区別のあるところでは、自転車は車道の左側を通行が原則です。自転車道がある場合は、自転車道を通らなければなりません。ただし、「歩道に」自転車歩道通行可の道路標識等がある「幼児・児童(13歳未満)や高齢者(70歳以上)、身体の不自由な人が運転している」車道または交通の状況からみて、やむを得ない場合は歩道を通行することができますが、あくまで歩行者優先です。事故を引き起こさない、巻き込まれないためにも、ルールを守って走行しましょう。

歩道走行時は車道側

歩道の車道寄りまたは指定された部分をすくりに停止できる速度で走り、歩行者の妨げとなる場合は一時停止しなければなりません。

車道走行時は歩道側

車道の左側に沿って通行しましょう。車道に設置された歩行者用横断帯を除くがあるところは、歩行者の通行の妨げになる場合を除き、道路左側の路肩等を通行することができます。

傘をさしながら走行

5万円以下の罰金

— アドバイス —

傘よりも動きやすく濡れにくいレインコートを着用しましょう。

ヘッドホン等で音楽を聞きながら走行

5万円以下の罰金

— アドバイス —

危険を知らせてくれる音を阻害するヘッドホン走行はやめましょう。

他の自転車と並びながらの走行

2万円以下の罰金

— アドバイス —

並走は約2.5mを占拠します。他の利用者の危険になるので一列で走行しましょう。

携帯電話を使用しながら走行

5万円以下の罰金

— アドバイス —

本当に今確認しなければならぬ事なのか、よく考えてみましょう。

| 事故で問われる責任。未成年でも免れられません

賠償額*	事故の概要
9,521万円	男子小学生(11歳)が夜間、帰宅途中に自転車で行方不明。歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性(52歳)と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。(神戸地方裁判所、平成25(2013)年7月4日判決)
9,266万円	男子高校生が横断、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で横断してきた男社会社員(24歳)と衝突。男社会社員に重大な障害(言語機能の喪失等)が残った。(東京地方裁判所、平成20(2008)年6月5日判決)
6,779万円	男性が夕方、ペットボトルを片手に下り坂をスピードを落とさず走行し交差点に進入、横断歩道を横断中の女性(38歳)と衝突。女性は脳挫傷等で3日後に死亡した。(東京地方裁判所、平成15(2003)年9月30日判決)
5,438万円	男性が自問、信号表示を無視して高速度で交差点に進入、青信号で横断申請を横断中の女性(55歳)と衝突。女性は脳室内出血等で11日後に死亡した。(東京地方裁判所、平成19(2007)年4月11日判決)
4,043万円	男子高校生が朝、歩道で交差点の横断歩道を走行中、建設工(62歳)の男性が運転するオートバイと衝突。建設工は脳室内出血で3日後に死亡した。(東京地方裁判所、平成17(2005)年9月14日判決)

*判決文で加害者が支払った金額(上記金額は概算額) 出典：一般社団法人 日本損害保険協会

図- 7.3 チラシイメージ



7.1.3 自転車の交通事故防止に向けた学校等での教育

基本的な自転車の交通ルールを小学生の頃からくり返し教育することは、最も効果的かつ重要な取り組みであるため、小・中学校において、交通安全教室を年1回以上開催するよう、公立の学校長が一同に会する場などを活用し呼びかけます。

- 毎年度、西都市交通安全協会が各学校に出向き小中学校で交通安全教室を開催します。
- 小学校では、低学年児童は道路上での歩行ルール、3年生以上は自転車の乗り方や交通ルール等の指導、中学生では乗り方と点検等を行います。
- 幼稚園・保育園においても、年1～3回のペースで開催します。
- 平成27年度の実施率は、以下の通りです。
 小学校：89%（8校/9校）
 中学校：83%（5校/6校）
 高校：0%（2校/2校）

表- 7.1 平成27年の教育活動実績

活動種別		回数	人員
街頭指導		575	-
交通教室	幼児	57	3,560
	小学生	35	2,450
	中学生	5	890
	一般	6	529
	高齢者	20	810
広報活動		94	-

【出典：西都市資料】



7.2 自転車通行ルールの周知

7.2.1 パンフレット等に多言語に対応した自転車通行ルールの記載

外国人のために、パンフレットに自転車通行ルールを記載します。

- 観光で訪れる外国人の方も増えていきますので、パンフレット等には多言語に対応した自転車通行ルールを記載します。

7.2.2 サイクリングマップへの通行ルールの記載

サイクリングマップには、通行ルールも記載します。

- サイクリストをはじめ、自転車にて観光される方への周知も必要です。
- 別途作成するサイクリングマップには、通行ルールも記載します。

7.3 路上駐輪の抑制

7.3.1 駐輪場の明示

駐輪場所をわかりやすくして路上駐輪を抑制します。

- 駐輪場の場所が明確でないことにより、路上駐輪となってしまうことがないように、駐輪場をサイン等で明示します。

7.3.2 駐輪場の案内、路上駐輪禁止の注意喚起

駐輪場の案内、路上駐輪禁止を注意喚起します。

- 駐輪場の案内、路上駐輪禁止を注意喚起します。



第8章 自転車を通じた観光振興

8.1 ハード的対策

8.1.1 「記紀の道」の整備に合わせた自転車通行空間の創出

本市で整備予定の「記紀の道」まで自転車で行けるネットワーク計画としました。

- 自転車ネットワーク計画には、「記紀の道」まで自転車で行くことができるように路線を選定しています。
- 自転車で到着後は、歩いて楽しんでいただけるように駐輪場も整備します。



図- 8.1 「記紀の道」の整備



8.1.2 簡易駐輪施設の設置（ラック等）

駐輪施設をつくって停めやすくします。

- 休憩や食事の際に駐輪していただけるように、簡易な駐輪施設を整備します。



出典：宮崎市デモン・デ・マルシェ

図- 8.2 簡易駐輪施設の整備

8.1.3 観光スポットに駐輪施設の設置

西都原古墳群などの主要な観光スポットには、駐輪施設を設置します。

- 自転車での周遊観光を促進するために、駐輪施設を整備します。

8.1.4 サイクルステーション等の整備

自転車観光の拠点となる施設を選定し、サイクルステーションを整備します。

- 「このはな感」「バスターミナル」「食の拠点」をサイクルステーションに位置付け、駐輪場、レンタサイクル等を整備し、これらの拠点間を結ぶ、観光周遊を促します。
- その他にエイドステーションの整備を進めていきます。（平成29年度～）

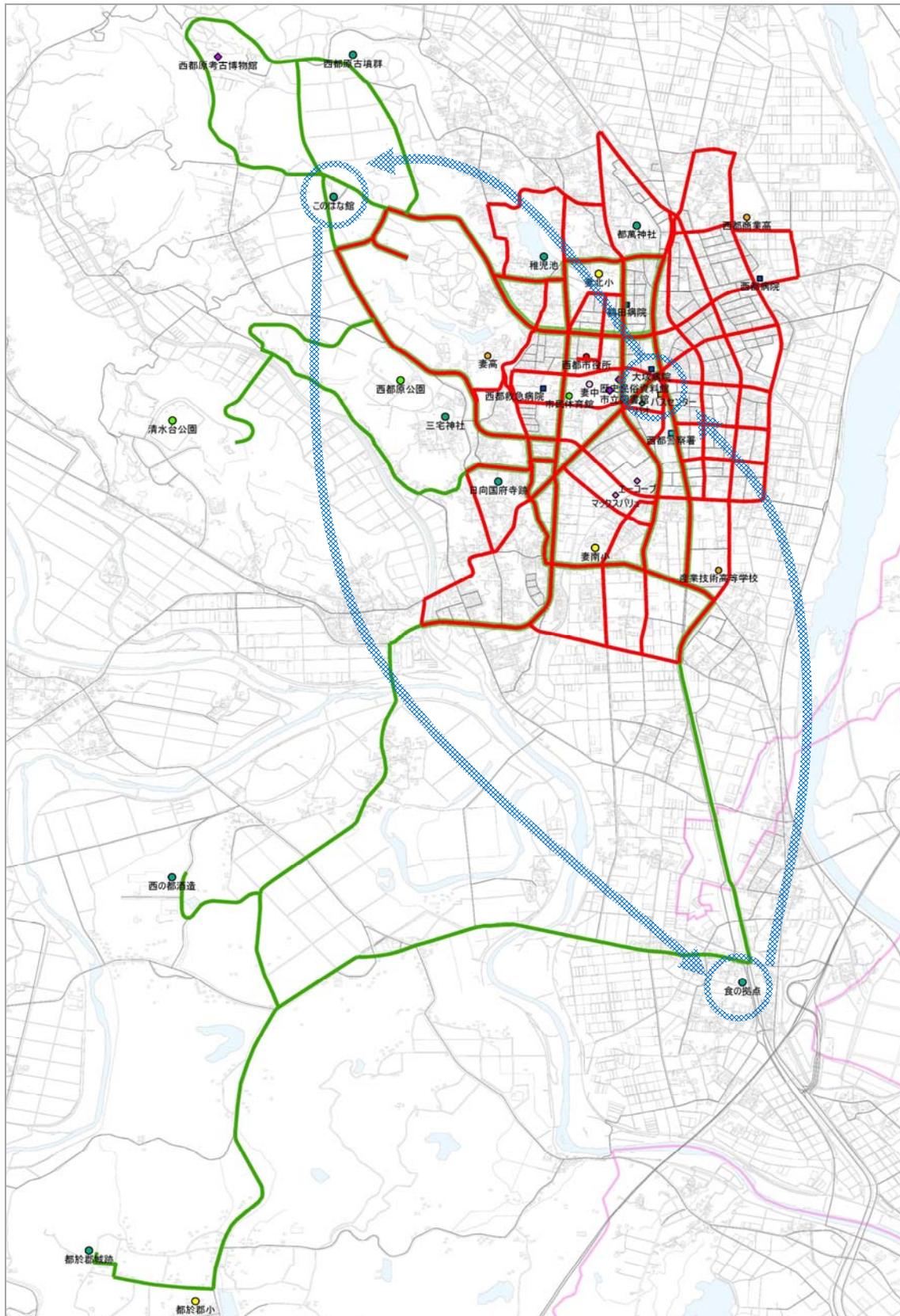


図- 8.3 サイクルステーション整備予定箇所



8.2 ソフト的対策

8.2.1 サイクルルートマップの作成・配布

サイクルルートマップを作成して配布します。

- 広域から市街地までのスケールを持ったマップとし、自転車で西都市まで来てもらうこと、西都市内で周遊してもらうことを可能とします。

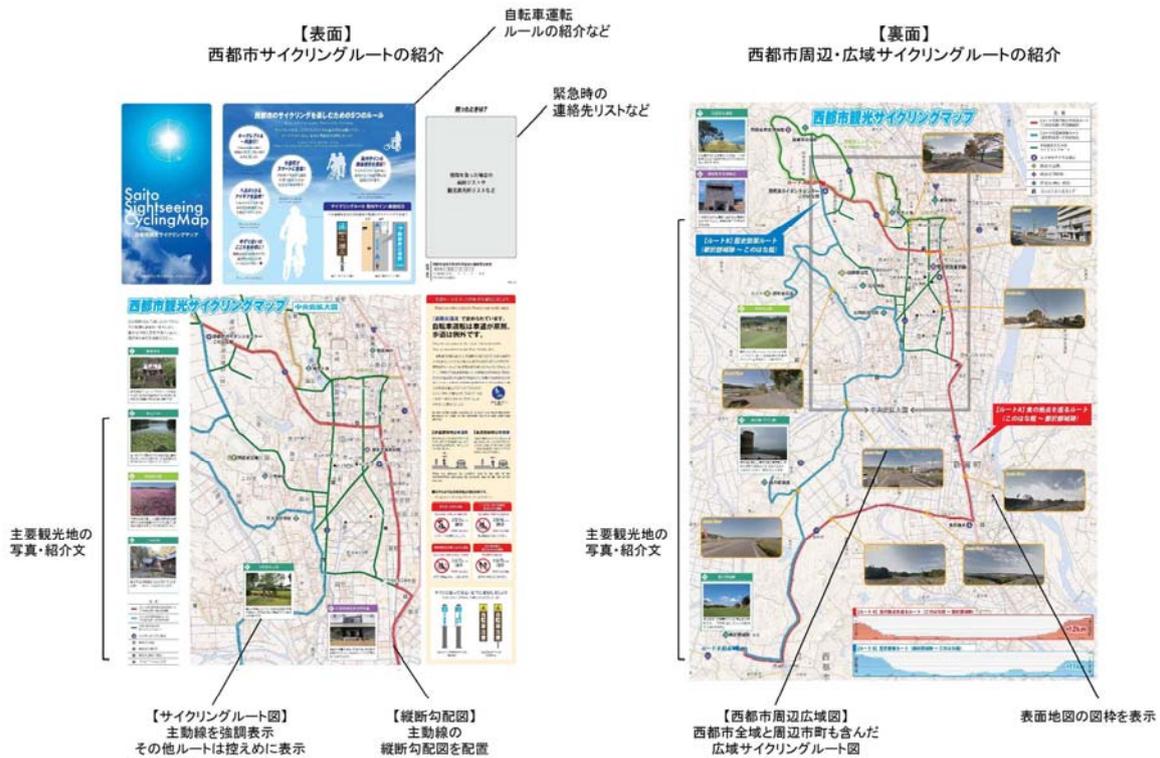


図- 8.4 サイクルルートマップイメージ

8.2.2 AR（拡張現実）による案内の充実

AR（拡張現実）を活用したサイクリングロードの高度な案内システムを検討します。

- ARとは現実の環境から視覚や聴覚、触覚などの知覚に与えられる情報を、コンピュータによる処理で追加あるいは削減、変化させる技術です。
- 西都市役所で、観光案内用に開発中のシステムと連携するなど、サイクリスト向けの案内の充実を検討します。



図- 8.5 ARイメージ



8.2.3 タンデム車の活用

レンタサイクルにおいては、タンデム車を充実させ、勾配がきつい坂道でも楽に上れるように工夫します。

- 西都原古墳群へのアクセス路は勾配が大きく、体力的に少しきつい状況です。このため、タンデム車を活用したレンタサイクルにより無理なく坂をのぼれるように配慮します。
- 宮崎県は条例で、タンデム車の公道走行が可能です。



図- 8.6 タンデム車

8.2.4 自転車イベントと連携した地域イベント開催

イベントをきっかけに西都市に来てもらえるようにPRします。

- 西都市が開催する自転車イベントにおいて、サイクルマップやチラシを配布して観光で来てもらえるようにします。

8.2.5 レンタサイクルの充実

古墳群で行われているレンタサイクルをバスターミナル等に拡充します。

- いろいろなところでレンタサイクルをできるように、レンタサイクルを複数箇所で充実します。



8.2.6 駐車場、コンビニ、飲食店等との連携による駐輪スペース創出

既存施設に協力を仰ぎ、不足する駐輪スペースを確保します。

555 サポーター
サイクリストにやさしい観光施設

奈良県では自転車利用の皆様がサイクリング中に、
気軽に観光地に立ち寄って、安心して駐輪することができる歴史・文化施設として
「サイクリストにやさしい観光施設」を認定しています。

[▶ MAPを表示する](#)

駐輪スペースの確保

トイレの提供

空気入れの貸し出し

バイク用スタンド

施設名称 (電話番号)	住所	定休日	営業時間	サービス内容		備考
				必須サービス	追加サービス	
ギャラリー-曾根 (0745-96-2188)	曾根村今井1124	水・木				
瀧川寺 (07468-3-0066)	上北山村小糸	無休				
景徳寺 (07468-2-0052)	上北山村河合	無休				
林泉寺 (07468-2-0149)	上北山村白川	無休				近くに公衆トイレ有
宝泉寺 (07468-2-0130)	上北山村西原	無休				
福寺 (0744-54-2026)	高市郡明日香村福532	無休	9:00~17:00			
岡寺 (0744-54-2007)	高市郡明日香村岡806	無休	8:00-17:00 (12月-2月末は 8:00-16:30)			
飛鳥寺 (0744-54-2126)	高市郡明日香村飛鳥682	4月7~9日	9:00-17:45 (4月-9月) 9:00-16:45 (10月-3月)			

出典：奈良県

図- 8.7 ホームページでの案内

8.2.7 休憩施設位置をパンフレット、サイクリングマップ、ホームページに記載

休憩施設位置をパンフレット、サイクリングマップ、ホームページに記載します。



8.2.8 案内誘導サイン設置

路面、看板で観光施設に誘導するサインを設置します。

- 景観の阻害、災害時の安全性の観点から、新たにポールを立てる方法より添架タイプを基本とします。

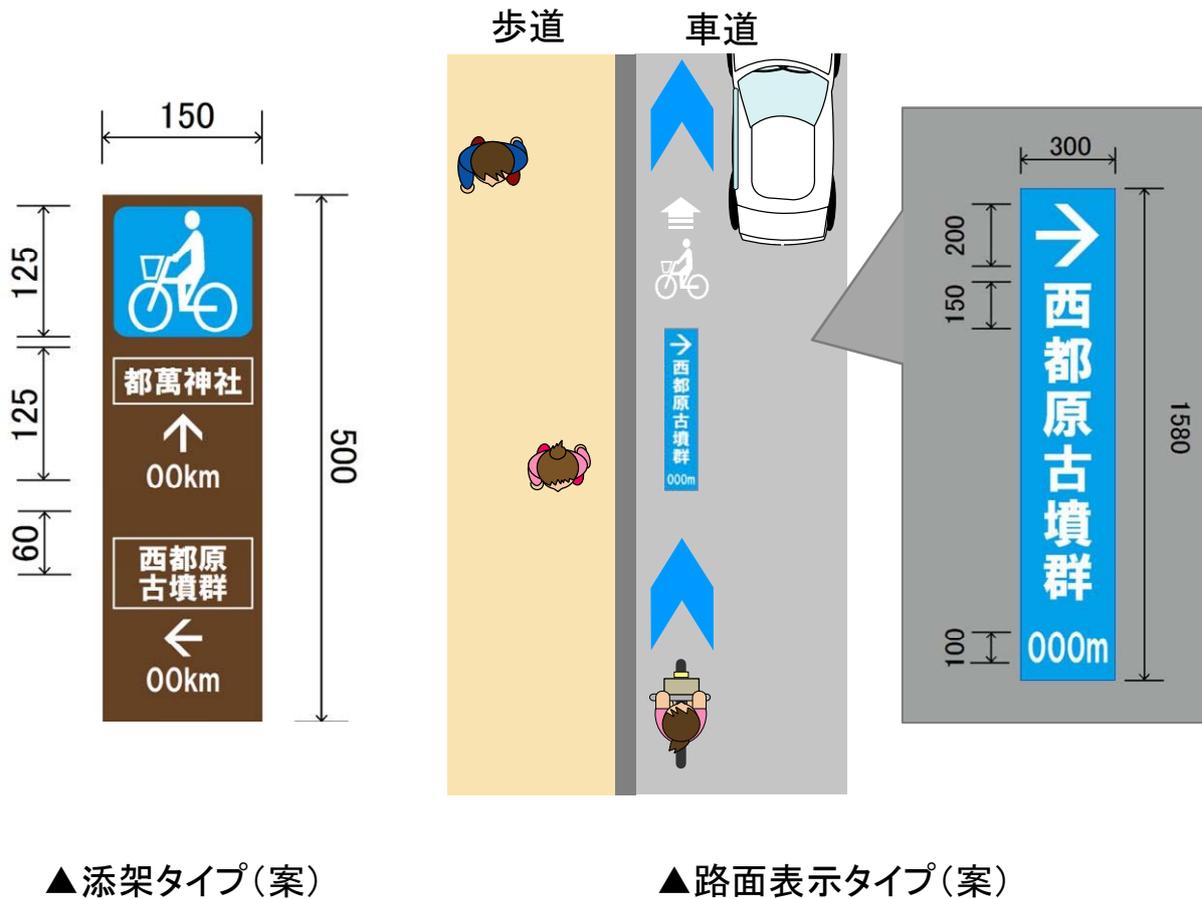


図- 8.8 案内誘導サイン



第9章 計画の推進に向けて

9.1 施策のスケジュール

本計画は10年ですが、施策ごとにスケジュールを設定します。

- 本計画に基づく取り組みは、財政面等も考慮し優先順位を付けながら実行していきます。
- 10年間で全ての取り組みが完了するよう、スケジュールを立てて行います。

表- 9.1 施策のスケジュール

施策の柱	細目	短期	中期	長期
		H28-H30	H31-H35	H36-H38
施策の柱① 安全で快適な通行空間確保	安全な自転車通行空間の創出	■	■	■
	通行時の快適性の確保	■	■	
施策の柱② 自転車のマナーアップ	交差点等での横断時の安全性の向上	■	■	
	自転車通行ルールの周知	■	■	
	路上駐輪の抑制	■	■	
施策の柱③ 自転車を通じた観光振興	自転車観光回遊性の向上施策	■	■	■



9.2 短期的施策（西都市）

西都市では、自転車専用通行帯の指定、誘導サイン設置、観光地等へのサイクル周遊プランサイン設置を短期的に実施します。

- 稚児ヶ池前の交差点整備、公園化に伴う道路敷設（概ね5年後）にあわせて平成33年度までに自転車専用通行帯の指定・整備を検討します。
- マックスバリュ前の路線について、平成30年度までに自転車専用通行帯の指定・整備を検討します。
- 自転車歩行者専用道に自転車交通を誘導するための誘導サイン設置については、平成30年度までに10箇所程度の設置を検討します。
- 観光地等へのサイクル周遊プランサイン設置について、平成30年度までに事業実施を検討します。



図- 9.1 短期的施策（西都市）



9.3 計画の推進体制

「西都市自転車安全利用促進計画フォローアップ委員会」を毎年1回以上開催し、計画全体のPDCAサイクルを回していきます。

- 各取り組みの推進にあたっては、単に実施するだけでなく、目的とする成果を得ることが出来たのか評価することが重要であり、効果がないと判断される場合には、内容を分析した上で改善を図るなど、より質の高い取り組みへ継続的に見直していくことが重要です。
- そのため、PDCAサイクルの考え方を取り入れ、本計画策定委員会のメンバーを中心とした、「西都市自転車安全利用促進計画フォローアップ委員会」を毎年1回以上開催し、その中で計画全体の評価（Check）・見直し（Action）を実施します。
- また、フォローアップ委員会の内容を受けて、3～5年ごとに計画の見直しを検討します。

9.4 評価指標

本計画の評価指標を施策の柱毎に3つ設定します。

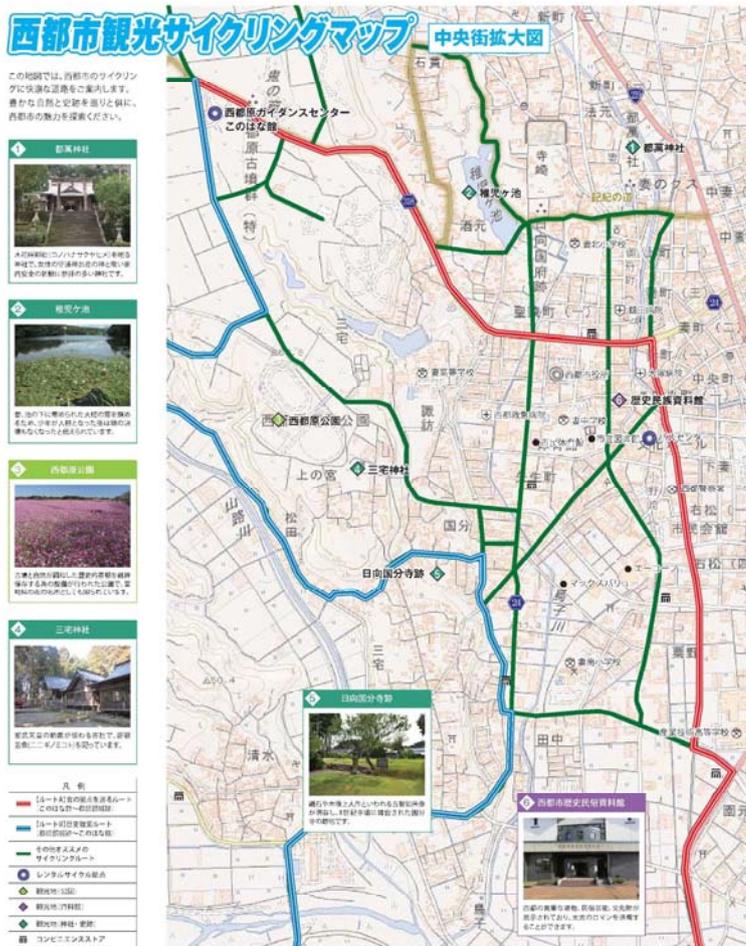
- 評価指標①「自転車通行空間の整備延長」：本計画にもとづいて、自転車の通行空間を整備した延長を評価します。
- 評価指標②「自転車分担率」：アンケート調査やパーソントリップ調査結果を活用する等により、自転車の交通分担率を計測して評価します。
- 評価指標③「自転車関連事故件数」：西都市内における自転車が関与する交通事故の件数を評価指標とします。

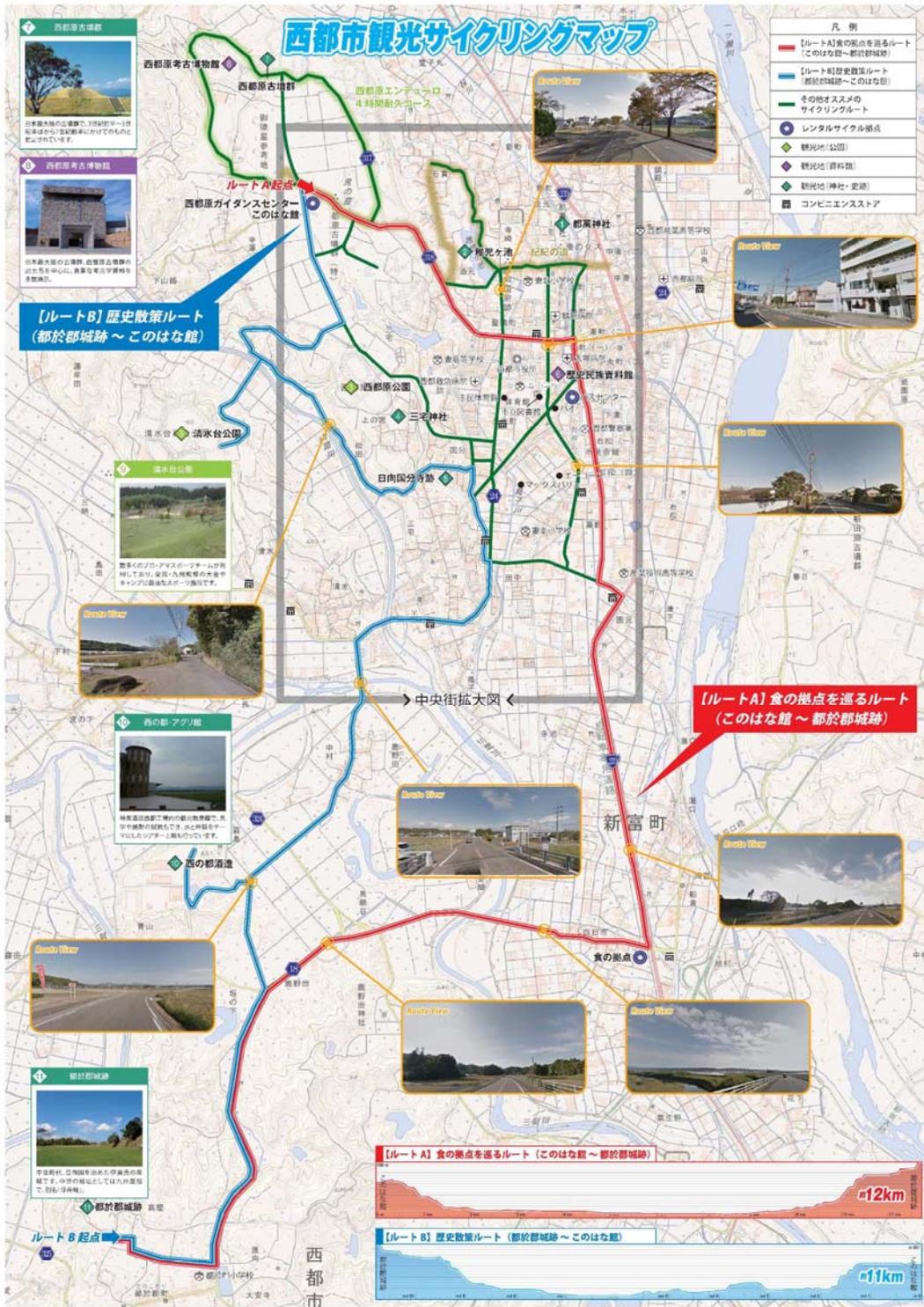
指標	現況値	目標値
自転車通行空間の整備延長	2.267km ※自転車歩行者専用道路の延長	5.0km
自転車分担率	9%	13%（宮崎県並み）
自転車関連事故件数	38件/年	27件/年（3割削減）



第10章 参考資料

10.1 サイクルルートマップ







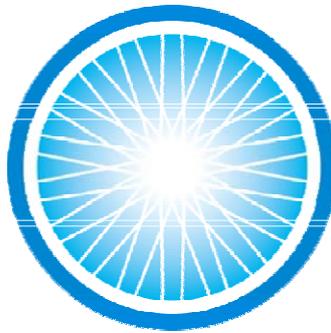
10.2 西都市自転車安全利用促進計画策定委員会

10.2.1 策定経緯

西都市における安全で快適な自転車利用環境の創出について検討するため、西都市自転車安全利用促進計画策定委員会（以下「委員会」という）を設置しました。本計画の策定に向けて、3回の会議を行いました。

表- 10.1 計画書策定経緯

回・日時	概要
第一回委員会 平成27年12月14日	1. 自転車を取り巻く社会情勢 2. 自転車利用に適した西都市 3. 現在の自転車利用の実態 4. 観光振興からみた自転車 5. 基本方針と施策の柱 6. 今後のスケジュール・
第二回委員会 平成28年2月2日	1. 第一回委員会（H27.12.14）のおさらい 2. 安全で快適な通行空間確保 (1) 自転車ネットワーク路線の選定 (2) 整備形態の選定 (3) その他 3. 自転車のマナーアップ 4. 自転車を通じた観光振興 5. 今後のスケジュール
第三回委員会 平成28年3月4日	1. 第二回委員会（H28.2.2）のおさらい 2. 「西都市自転車安全利用促進計画」について
パブリックコメント （平成28年3月17日 ～平成28年3月28日）	計画書の内容に対して市民から意見を頂く。
平成28年3月31日	西都市自転車安全利用促進計画策定



西都市自転車安全利用促進計画

平成 28 年 3 月

〔問合せ先〕

西都市 商工観光課

住 所 : 西都市聖陵町2丁目1番地

電 話 : 0983-43-3222

Fax : 0983-43-2067