

西都市自転車活用推進計画

九州一の自転車を活かしたまちづくりを目指して

令和8年3月

西都市

計画策定にあたり

西都市は、『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、国指定の特別史跡「西都原古墳群」や「都於郡城跡」があるなど歴史ロマンあふれるまちであり、これらの広域に点在する観光地を周遊する手段として、自転車を利用した観光振興を推進しております。

また一方で、自転車は多くの皆様にとって身近で便利な交通手段として、環境にやさしく、経済的で、健康増進に役立つ等の優れたメリットがあるため、自転車の利用が注目されはじめておりますが、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。

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『西都市自転車安全利用促進計画』が平成28年（2016年）に策定され、市内の自転車通行の環境整備を行ってきました。

このような中、平成29年（2017年）に、自転車活用推進法が施行され、地方自治体は、地域の実情に応じた自転車の活用推進に関する計画の策定に努めるよう求められています。

今回、これらの状況を踏まえ、既存の西都市自転車安全利用促進計画を改定し、国の計画を勘案し、西都市における自転車活用推進計画を策定することとしました。

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。

令和8年3月



西都市長 押川修一郎

< 目 次 >

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 地域特性.....	5
2.1.1 人口.....	5
2.1.2 人口密度.....	7
2.1.3 土地利用.....	8
2.1.4 公共交通空白地域.....	9
2.2 自転車利用の現状.....	11
2.3 自転車をめぐる課題.....	12
2.4 自転車通行環境に関する近年の動き.....	13
2.4.1 道路構造令.....	13
2.4.2 第2次自転車活用推進計画.....	14
2.4.3 宮崎県自転車活用推進計画.....	15
2.4.4 宮崎県自転車条例.....	16
2.4.5 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン.....	17
2.4.6 道路交通法.....	17
第3章 自転車の通行ルール	19
3.1 自転車の通行方法.....	19
3.1.1 車道通行の原則.....	19
3.1.2 道路構造の違いによる通行方法（一覧）.....	20
3.1.3 道路構造の違いによる通行方法（単路部）.....	21
3.1.4 例外的に歩道を通行する場合.....	27
3.2 交差点における通行方法.....	30
3.2.1 交差点を直進する場合の通行方法.....	30
3.2.2 交差点を右折する場合の通行方法.....	31
3.2.3 複雑な信号・標識・路面標示.....	32
3.3 自転車の基本的な交通ルール.....	33

第4章 西都市における自転車利用の現状と課題	36
4.1 自転車利用に適した西都市	36
4.1.1 自転車で無理なく移動できる平坦な市街地	36
4.1.2 自転車利用が有利なコンパクトな市街地形成	37
4.2 現在の自転車利用の実態	38
4.2.1 自転車分担率	38
4.2.2 自転車交通量	39
4.2.3 自転車の通行位置	40
4.2.4 自転車関連の交通事故	41
4.3 観光振興からみた自転車	42
4.3.1 西都原古墳群を中心として点在する観光資源	42
4.3.2 「記紀の道」を中心としたまちづくり	43
4.3.3 観光の起爆剤としての自転車の可能性	44
4.4 現状と課題まとめ	45
4.4.1 自転車交通に必要な環境が不足	45
4.4.2 交通ルールが浸透していない	45
4.4.3 移動環境の形成が必要	45
4.4.4 少子高齢化が進行	45
4.4.5 更なる観光振興が必要	45
第5章 計画のコンセプトと施策の方針	46
5.1 計画のコンセプト	46
5.2 施策の柱	46
5.3 施策の体系	47
第6章 安全で快適な通行空間確保	49
6.1 安全な自転車通行空間の創出	49
6.1.1 自転車ネットワーク計画に基づく空間整備	49
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	68
6.1.3 保護路肩除草等による通行空間の確保	69
6.1.4 路上駐輪等の取締りの強化	69
6.1.5 自転車通行空間のホームページ等による周知	69
6.2 通行時の快適性の確保	70
6.2.1 道路パトロールなどにおける応急舗装補修等	70
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）	70
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	70

第7章 自転車のマナーアップ	71
7.1 交差点等での横断時の安全性の向上	71
7.1.1 注意喚起サインの設置	71
7.1.2 パンフレットやホームページ等による自転車関連の情報提供	73
7.1.3 自転車の交通事故防止に向けた学校等での教育	74
7.2 自転車通行ルールの周知	75
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	75
7.2.2 サイクリングマップへの通行ルールの記載	75
7.3 路上駐輪の抑制	75
7.3.1 駐輪場の明示	75
7.3.2 駐輪場の案内、路上駐輪禁止の注意喚起	75
第8章 自転車交通による良好な移動環境の形成	76
8.1 公共交通空白地域における自転車の活用	76
8.2 災害時における自転車の活用	76
8.2.1 自転車ネットワーク計画に基づく空間整備（再掲）	76
8.2.2 災害時における自転車の活用を検討	76
第9章 自転車利用の促進による健康増進	77
9.1 自転車利用による健康増進に関する広報	77
9.1.1 自転車を利用することによる健康増進についてパンフレットやホームページ等により 情報提供	77
9.1.2 ノーマイカーデーの設定や、通勤等の自転車利用の呼びかけ	77
9.2 サイクルスポーツイベントを実施	77
第10章 自転車を通じた観光振興	78
10.1 ハード対策	78
10.1.1 「記紀の道」の整備に合わせた自転車通行空間の創出	78
10.1.2 簡易駐輪施設の設置（ラック等）	79
10.1.3 観光スポットに駐輪施設の設置	79
10.1.4 サイクルステーション等の整備	79
10.1.5 案内誘導サイン設置	80
10.2 ソフト対策	81
10.2.1 サイクルルートマップの作成・配布	81
10.2.2 スマホアプリ活用による案内の充実	81
10.2.3 タンデム自転車の活用	82
10.2.4 自転車イベントと連携した地域イベント開催	82
10.2.5 レンタサイクルの充実	82
10.2.6 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	83
10.2.7 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	83

第 11 章 計画の推進に向けて	84
11.1 施策のスケジュール	84
11.2 短期的施策（西都市）	85
11.3 計画の推進体制	86
11.4 評価指標	86
第 12 章 参考資料	87
12.1 サイクルルートマップ	87
12.2 西都市自転車活用推進計画策定委員会	88
12.2.1 策定経緯	88
12.2.2 委員名簿	89
12.2.3 設置要領	90



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。
- 本計画は、自転車活用推進法（平成29年法律第113号）第11条に基づく市町村自転車活用推進計画として位置付けられる法定計画であり、国及び都道府県の自転車活用推進計画を勘案し、西都市の実情に応じた施策を総合的かつ計画的に推進するための指針となるものです。



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 自転車交通による良好な移動環境の形成

第9章 自転車利用の促進による健康増進

第10章 自転車を通じた観光振興

⇒施策の柱①～⑤の具体的な施策のメニューと方針を示します。



第11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12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、「中心市街地における必要機能の集積・維持とまちなか居住の推進」、「記紀の道関連の整備（記紀の道および桜川歩行者専用道路線の整備、伝承地への案内サインの整備など）と自転車・バスの活用等による観光客・高齢者が利用しやすい事業の検討・実施」がうたわれています。
- 西都市立地適正化計画には、「自家用車に頼りすぎない生活スタイルの受け皿の確保」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（令和8年～令和18年）とします。

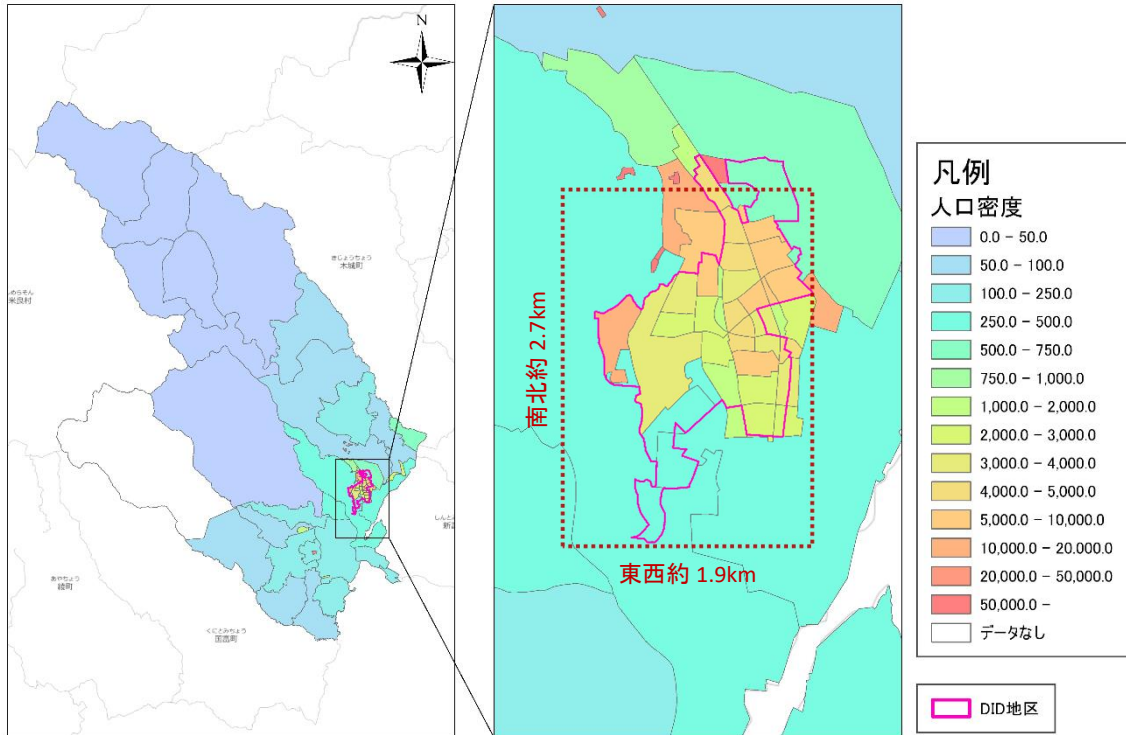
- 自動車中心で整備が進められてきた道路網において、自転車通行環境を整備していくことは容易でなく、長い期間を要するものと考えられます。
- 本計画は、計画期間を10年とし長期的視野を持ちながら着実に取り組みを進めていくこととしています。



1.3.4 計画範囲

本計画は、西都市内全域を対象とします。

- 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。



出典：国土数値情報（国土交通省国土政策局）

図 1-1 計画策定範囲



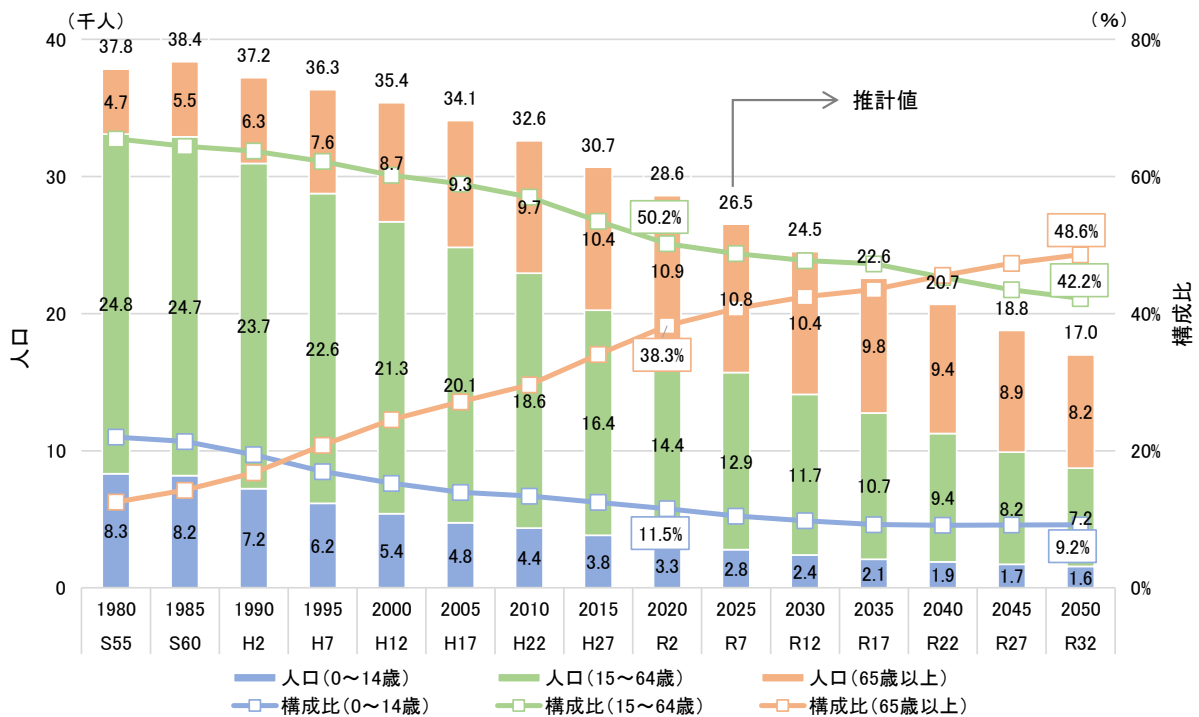
第2章 自転車を取り巻く社会情勢

2.1 地域特性

2.1.1 人口

西都市の人口は昭和60年から減少が見られ、令和7年以降の推計値においても減少することが予測されています。

- 西都市の人口は昭和60年（1985年）以降から減少傾向となっています。年齢別では若年層（0～14歳）が減少する一方で、高齢層（65歳以上）が増加しています。
- 令和7年（2025年）以降の推計値においても人口減少が予測されており、少子高齢化が進行し、令和32年（2050年）には65歳以上の割合が約5割になると予測されています。

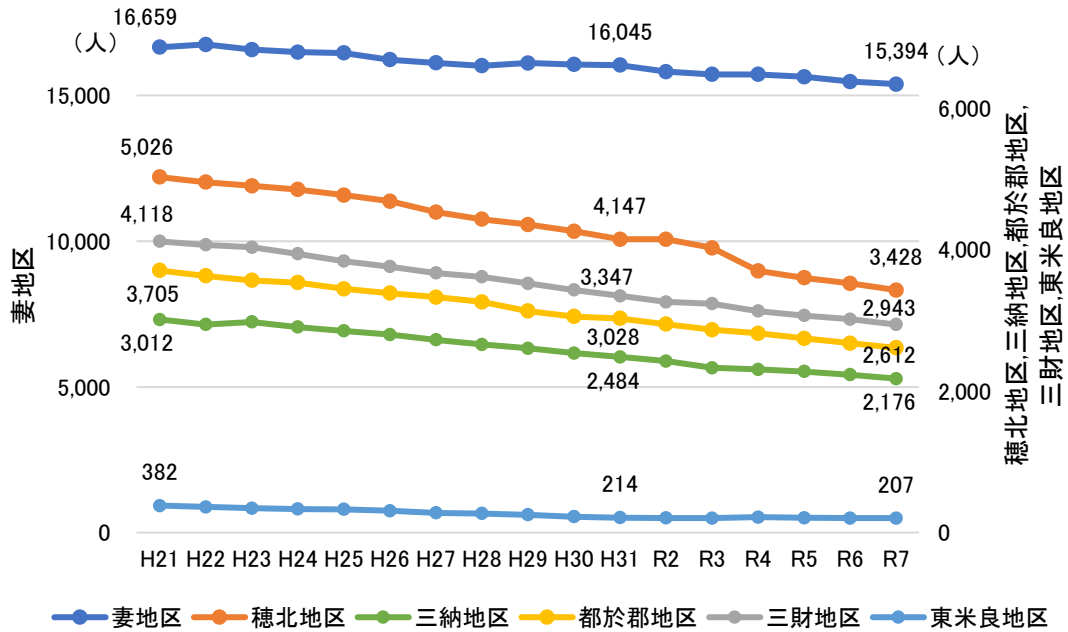


出典：[人口推移] 国勢調査（総務省）、
 [将来予測] 日本の地域別将来推計人口 令和5年推計（国立社会保障・人口問題研究所）

図 2-1 西都市人口推移と将来予測



■ 全ての地区において、人口は減少傾向となっています。



出典：現住人口（西都市 毎月人口：平成21年～令和7年 各4月分）

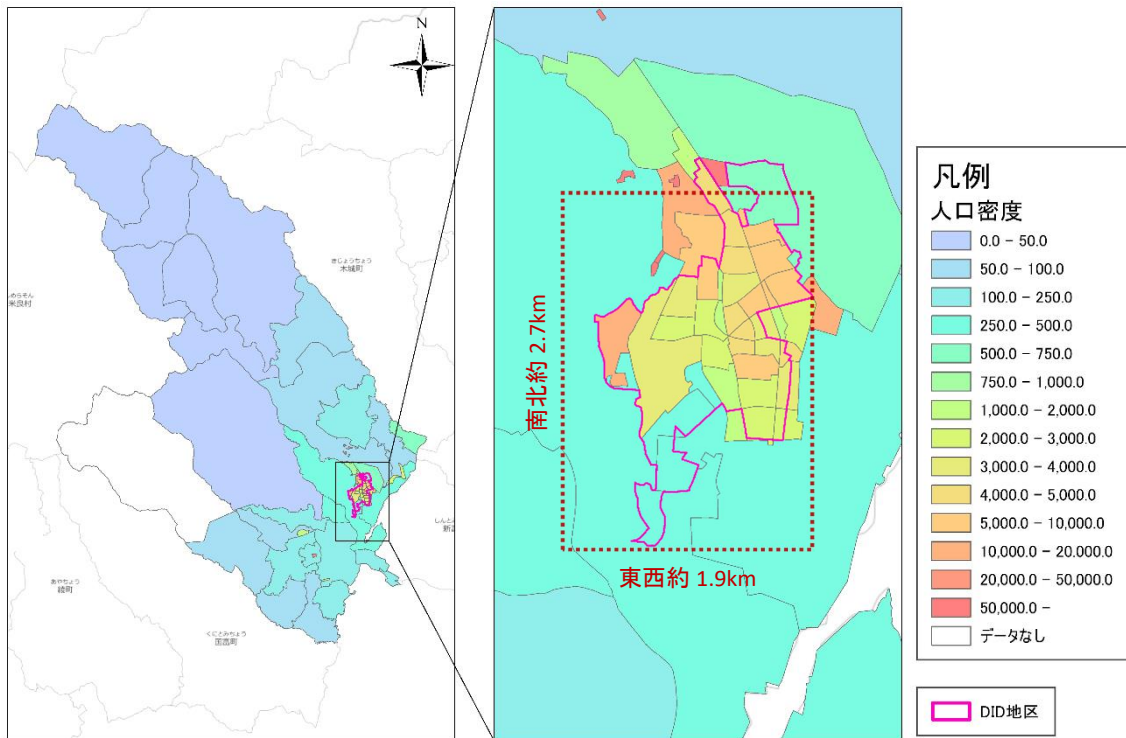
図 2-2 西都市の地域別人口推移



2.1.2 人口密度

人口の大部分が東西約 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 438km² 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 5km 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）

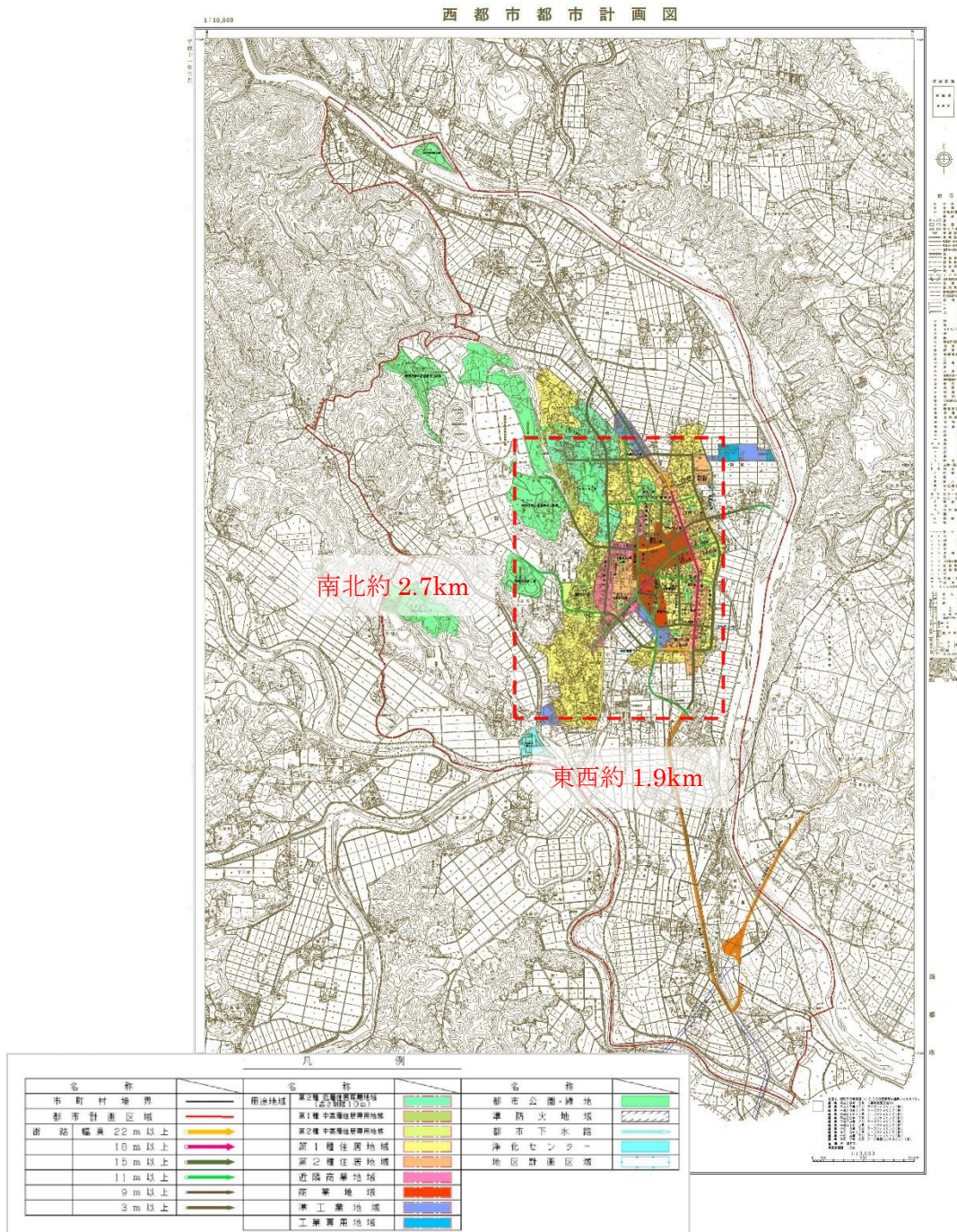
図 2-3 西都市の人口密度分布



2.1.3 土地利用

人口の大部分が居住する東西約 1.9km×南北約 2.7km の中心部に用途地域が設定されています。

- 人口の大部分が居住する東西約 1.9km×南北約 2.7km の中心部には、土地利用を計画的に誘導するための用途地域を設定しています。
- 中心部が商業地域となっており、その周辺が住居地域となっています。



出典：西都市

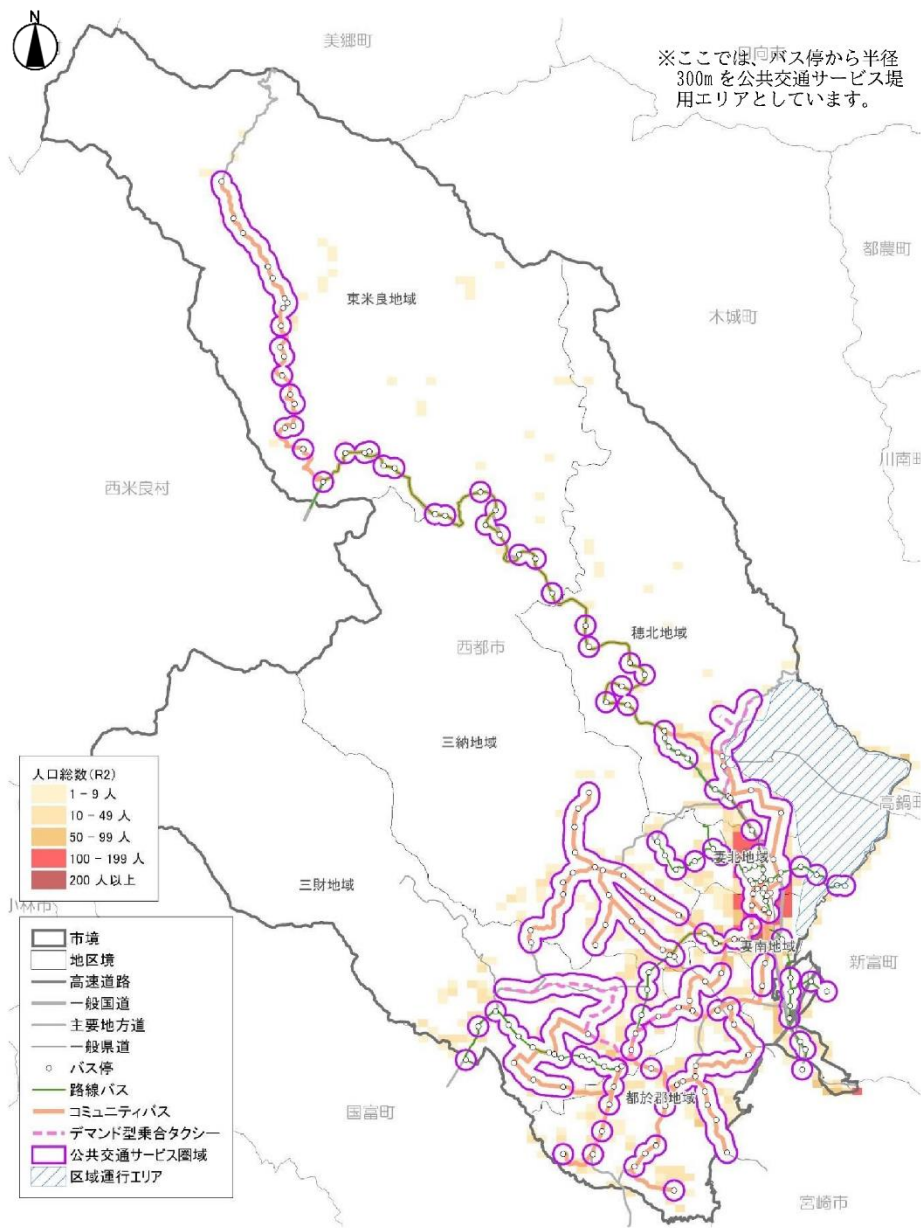
図 2-4 西都市都市計画図



2.1.4 公共交通空白地域

市内の各所に公共交通サービスが提供されていない公共交通空白地域が見られ、高齢者の約3割が当該エリアに居住しています。

- 市内の各所に公共交通サービスが提供されていない公共交通空白地域が見られ、人口が集積する市街地の外縁部などにも公共交通サービスが利用しにくいエリアが存在しています。
- 総人口・高齢者（65歳以上）人口の約3割が公共交通空白地域に居住しています。（令和2年国勢調査250mメッシュ人口より算出）



出典：西都市地域公共交通計画（西都市）

図 2-5 公共交通空白地域の人口分布状況



表 2-1 公共交通空白地域の人口

地区	区分	全般	公共交通 空白地域	割合
妻地区	総人口	15,726	4,800	30.5%
	65歳以上人口	5,057	1,511	29.9%
三財地区	総人口	3,196	917	28.7%
	65歳以上人口	1,484	408	27.5%
三納地区	総人口	2,506	707	28.2%
	65歳以上人口	1,212	293	24.2%
都於郡地区	総人口	2,972	1,195	40.2%
	65歳以上人口	1,229	456	37.1%
東米良地区	総人口	241	80	33.2%
	65歳以上人口	92	28	30.4%
穂北地区	総人口	4,049	601	14.8%
	65歳以上人口	1,703	265	15.6%
西都市全体	総人口	28,690	8,300	28.9%
	65歳以上人口	10,777	2,961	27.5%

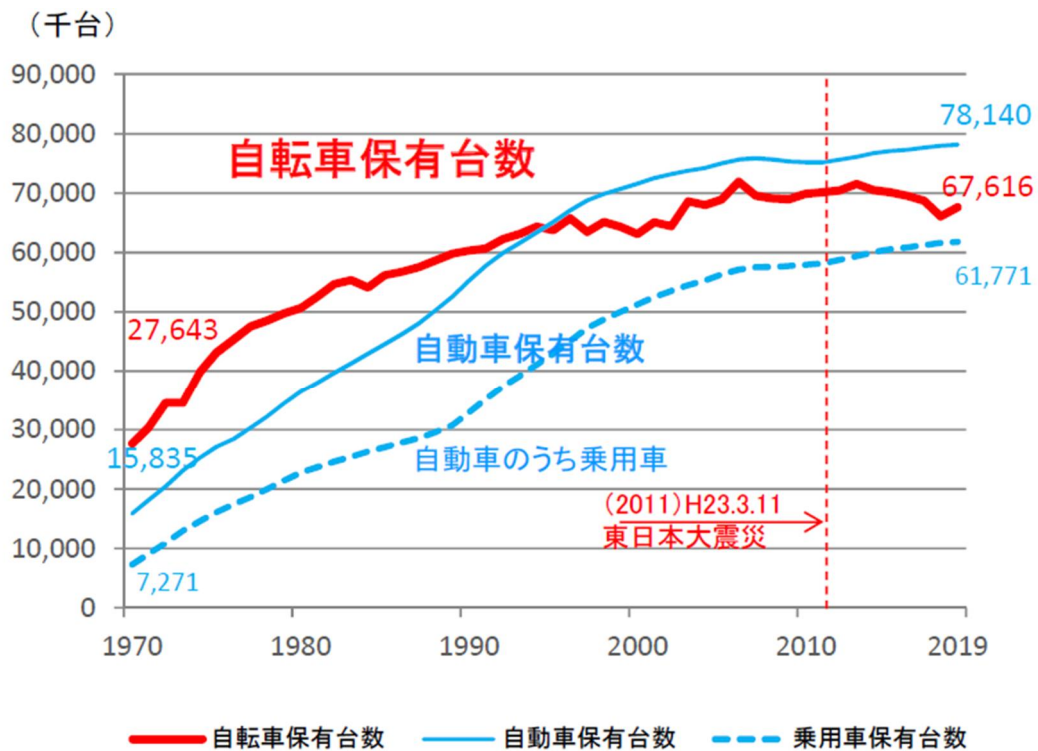
出典：西都市地域公共交通計画（西都市）



2.2 自転車利用の現状

我が国の自転車保有者数は、自動車と同程度（約 67,000 千台）で推移中です。

- 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 67,000 千台）で推移しています。



※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、[H21～H25] (財)自転車産業振興協会、
 [H26～R1] 自転車保有台数推計報告書、(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

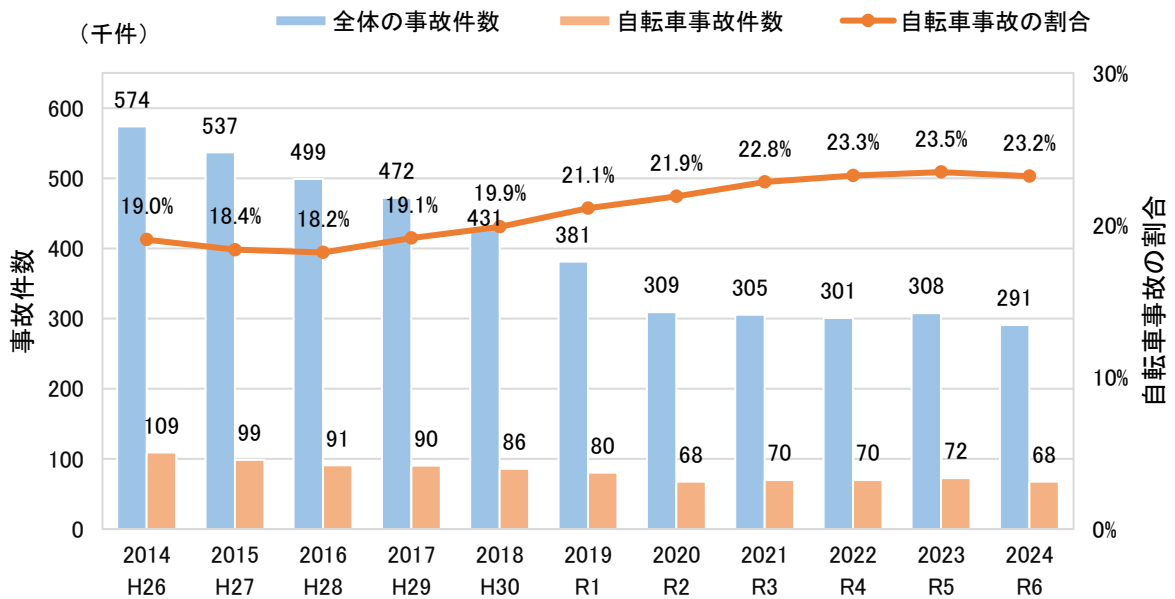
図 2-6 自転車と自動車の保有台数の推移



2.3 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。

- 我が国の交通事故件数の総数は、平成 26 年（2014 年）以降大きく減少しています。
- 一方、自転車関連事故件数は減少傾向にあるものの、交通事故全体の減少と比べるとその程度は小さく、全交通事故に占める自転車関連事故の割合は増加傾向にあります。



出典：交通事故の発生状況（警察庁）

図 2-7 事故件数と自転車事故死亡率の推移（全国）



2.4 自転車通行環境に関する近年の動き

2.4.1 道路構造令

自転車通行帯規定が新設され、設計速度 60km/h の道路では工作物で分離した自転車道の設置が規定されました。

- 国は平成 31 年 4 月、自転車を安全かつ円滑に通行させるための「自転車通行帯」について、帯状の車道部分として定義する規定を道路構造令に新たに位置付けました。
- 自動車との混在による安全確保の観点から、設計速度 60km/h の道路においては、車道と自転車を工作物により分離した自転車道を設置することが義務づけられました。



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省）

図 2-8 自転車通行帯



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省）

図 2-9 自転車道



2.4.2 第2次自転車活用推進計画

都市環境・健康・観光・安全の4目標を掲げ、多様な施策が推進されています。

- 国は、自転車活用推進法に基づき、平成30年6月に「自転車活用推進計画」を策定しました。その後、社会情勢の変化を踏まえつつ、持続可能な社会の構築に向けて自転車利用の一層の促進を図るため、令和3年5月に「第2次自転車活用推進計画」を閣議決定しています。
- 第2次計画では、「自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」「サイクルスポーツ振興等による活力ある健康長寿社会の実現」「サイクルツーリズム推進による観光立国の実現」「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」の4つを基本目標として掲げています。

表 2-2 第2次自転車活用推進計画における目標・施策

目標	施策
自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成	地方公共団体における計画策定・施策実施の促進
	自転車通行空間の計画的な整備の推進
	路外自転車駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
	シェアサイクルの普及促進
	地域の駐車ニーズに応じた自転車駐車場の整備推進
	情報通信技術の活用の推進
	生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施
サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現	国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
	公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
	自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進 自転車通勤等の促進
サイクルツーリズムの促進による観光立国の実現	国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
	走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出
	高い安全性を備えた自転車の普及促進 多様な自転車の開発・普及の促進
	自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
自転車事故のない安全で安心な社会の実現	交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施
	学校等における交通安全教室の開催等の推進
	地方公共団体における計画策定・施策実施の促進
	自転車通行空間の計画的な整備の推進
	災害時における自転車の活用の推進
	損害賠償責任保険等への加入促進



2.4.3 宮崎県自転車活用推進計画

観光振興、都市環境整備、安全確保、健康づくりの4目標を掲げています。

- 自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的として、令和元年9月に策定されました。
- 宮崎県の現状と課題を踏まえ、地域特性や地域資源を生かした目標と施策の方向性を示しています。

表 2-3 宮崎県自転車活用推進計画における目標・施策

目標	施策
サイクルツーリズムの推進による観光振興と地域活性化	地域の魅力を生かしたサイクルツーリズムの推進
	スポーツキャンプ・合宿の誘致
自転車を利用しやすい都市環境の形成	自転車通行空間の計画的な整備推進
	路外駐車場の整備及び違法駐車取締りの推進による自転車通行空間の確保
	まちづくりと連携した総合的な取組の実施
自転車事故のない安全で安心な社会の実現	交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施
	学校における交通安全教室の開催等の推進
	高い安全性を備えた自転車の普及促進
	災害時における自転車の活用の検討
自転車を活用したスポーツ活動と健康づくりの推進	自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進 サイクルスポーツの推進 自転車通勤の促進



2.4.4 宮崎県自転車条例

宮崎県が自転車利用の安全と適正化を図るため、関係者の役割と施策を定めた促進条例を制定しています。

- 宮崎県は自転車の安全で適正な利用を促進するため、県・利用者・事業者等の役割を明確にし、交通事故防止と被害者保護を目的とする条例を令和3年4月1日に制定しました。
- 令和5年改正では、自転車利用者にヘルメット着用努力義務を追加し、家庭での交通安全教育の対象を未成年者に拡大。また、幼児・高齢者に限定していたヘルメット着用努力義務の条文を削除しています。

表 2-4 宮崎県自転車条例の内容

年月日	内容
令和3年4月1日（施行）	自転車の安全で適正な利用について基本理念を定め、県及び自転車利用者の責務並びに県民等、事業者及び交通安全団体の役割を明らかにするとともに、自転車の安全で適正な利用を促進するための施策の基本的事項を定めることにより、これらの人・団体等が相互に連携した取組を推進し、自転車の関係する交通事故の防止及び被害者の保護を図り、県民等が安全で安心して暮らすことができる地域社会の実現に寄与することを目的として、「宮崎県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を制定。
令和5年4月1日（改正）	<p>第5条（自転車利用者の責務）に乗車用ヘルメット着用に努めることを追加</p> <p>第11条第2項のヘルメット着用の家庭における交通安全教育について、対象を児童又は幼児に限定していたが、未成年者に対象を拡大</p> <p>第12条（乗車用ヘルメットの着用）の幼児及び高齢者のみを対象にヘルメット着用を努力義務としていた条文を削除</p>



2.4.5 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

自転車が安全に走れる道路整備や利用ルールの整備方針を示した国の指針であり、自転車ネットワークの形成を一層促進するため、令和6年6月に改定されています。

- 自転車活用推進法や同法に基づく第2次自転車活用推進計画を踏まえ、車道通行を原則とした自転車ネットワークの形成を一層促進するため、令和6年6月に改定されました。
- 改定では、自転車活用推進法および自転車活用推進計画の内容を踏まえつつ、質の高い自転車通行空間の整備をさらに促進するとともに、自転車専用通行帯における路上の駐停車対策を強化することが盛り込まれています。
- また、自転車利用者へのルール徹底を図り、あわせて新技術やデータの活用を推進することで、より安全で利便性の高い自転車利用環境の実現を目指しています。

2.4.6 道路交通法

道路交通法における自転車に関する内容のうち、令和4年はヘルメット努力義務化と特定小型原付自転車（電動キックボード等）の規定の創設、令和6年は携帯・酒気帯び禁止と青切符の適用が定められました。

- 令和4年の道路交通法改正では、まず全ての年齢層を対象として自転車乗車時のヘルメット着用が努力義務化され、自転車利用者の安全確保をより一層図ることが示されました。
- また、電動キックボード等を念頭に置いた新たな車両区分として「特定小型原動機付自転車」が設けられ、これに伴う新しい交通ルールの導入が行われるなど、近年の移動手段の多様化に対応した規定の整備が進められました。

表 2-5 特定小型原動機付自転車の区分

	原動機付自転車	
	特定小型原動機付自転車※	一般原動機付自転車
最高速度	20km/h 以下	
定格出力	0.6kW 以下	特定小型原動機付自転車
長さ	1.9m 以下	以外の物
幅	0.6m 以下	
高さ	—	

※道路交通法施行規則（昭和35年総理府令第60号）第1条の2の2第2号イからニまでに掲げる基準に適合するものに限る。

出典：特定小型原動機付自転車について（国土交通省）



- 令和6年の道路交通法改正では、自転車を運転する際に携帯電話を使用する行為や酒気帯び状態での運転が禁止され、安全を確保するための新たなルールが設けられています。
- また、自転車等の車両に対しても交通反則通告制度、いわゆる青切符が適用されるようになり、違反に対する取り扱いが明確化されました。
- これらの改正により、自転車利用者の安全意識向上と交通ルールの遵守が一層求められる内容となっています。

令和6年11月1日 道路交通法の改正

自転車の危険な運転に 新しく罰則が整備されました

運転中ながらスマホ

スマートフォンなどを手で保持して、自転車に乗りながら通話する行為、画面を注視する行為が新たに禁止され、罰則の対象となりました。
※停止中の操作は対象外

違反者は、
6月以下の懲役又は10万円以下の罰金

交通の危険を生じさせた場合、
1年以下の懲役又は30万円以下の罰金

酒気帯び運転および帮助

自転車の酒気帯び運転のほか、酒類の提供や同乗・自転車の提供に対して新たに罰則が整備されました。

違反者は、
3年以下の懲役又は50万円以下の罰金

自転車の提供者は、
3年以下の懲役又は50万円以下の罰金

酒類の提供者・同乗者は、
2年以下の懲役又は30万円以下の罰金

**「運転中ながらスマホ」、「酒気帯び運転」は
自転車運転者講習制度の対象になります。**

自転車運転者講習制度

自転車の運転に関し、交通の危険を生じさせるおそれのある一定の違反(危険行為)を反復して行った者は講習制度の対象となります。※受講命令違反 5万円以下の罰金

危険行為 信号無視、指定場所一時不停止、遮断踏切立入り、安全運転義務違反、通行区分違反 など

重大事故を防ぐため、交通ルールを遵守しましょう。

出典：警察庁

図 2-10 令和6年改正道路交通法チラシ



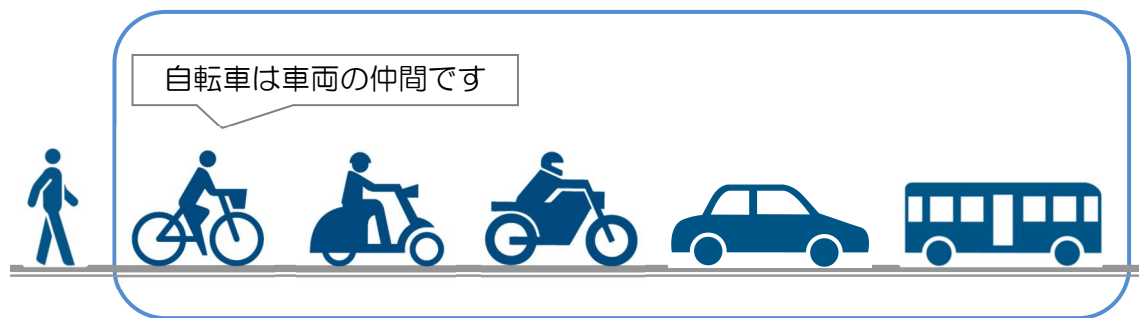
第3章 自転車の通行ルール

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、自転車も原則、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（一覧）

自転車の通行ルールは、道路の構造等により異なります。

- 自転車の通行ルールは、その道路の歩道等の有無、自転車道の有無、自転車専用通行帯等の規制の有無などにより異なります。
- 普通自転車に該当しない自転車（タンDEM自転車や、ペロタクシー、リアカーなど他の車両を牽引している自転車等）は通行方法が異なります。

表 3-1 自転車等の種類、自転車通行空間の整備形態と通行の可否

自転車等の種類	歩道がない道路 (路側帯あり)	歩道がある道路	自転車専用通行帯 (第一通行帯) がある道路	歩道・自転車道 がある道路	自転車歩行者 専用道路
普通自転車	車道 ○ 路側帯 △1	車道 ○ 歩道 △2	他の通行帯 × 専用通行帯 ○ 歩道 △2	車道 × 自転車道 ○ 歩道 △2	○
普通自転車以外の自転車※ (タンDEM、ペロタクシー等)	車道 ○ 路側帯 △1	車道 ○ 歩道 ×	他の通行帯 × 専用通行帯 ○ 歩道 ×	車道 ○ 自転車道 ○ 歩道 ×	○
上記以外の軽車両 (他の車両を牽引する 自転車等)	車道 ○ 路側帯 △1	車道 ○ 歩道 ×	他の通行帯 × 専用通行帯 ○ 歩道 ×	車道 ○ 自転車道 × 歩道 ×	○
【参考】 特定小型原動機付自転車 (電動キックボード等)	車道 ○ 路側帯 △3	車道 ○ 歩道 △4	他の通行帯 × 専用通行帯 ○ 歩道 △4	車道 ○ 自転車道 ○ 歩道 △4	○

△1 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（特例特定小型原動機付自転車及び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。）を歩行者の通行を妨げないような速度と方法で通行可

△2 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、運転者が児童（6歳以上13歳未満の者。以下同じ。）及び幼児（6歳未満の者。以下同じ。）・70歳以上の者・身体に一定の障害を有する者であるとき、車道又は交通の状況に照らして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に限り、徐行により通行可

△3 特定小型原動機付自転車のうち、最高速度表示灯を点滅させていること、構造上6キロメートル毎時を超える速度で進行することができないなどの要件を満たす「特例特定小型原動機付自転車」であって、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（特例特定小型原動機付自転車及び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。）を歩行者の通行を妨げないような速度と方法で通行可

△4 特定小型原動機付自転車のうち、最高速度表示灯を点滅させていること、構造上6キロメートル毎時を超える速度で進行することができないなどの要件を満たす「特例特定小型原動機付自転車」であって、道路標識等により特例特定小型原動機付自転車が歩道等を通行することができることとされている場合に限り通行可

※ 二輪若しくは三輪の自転車又は長さが190センチメートル・幅が60センチメートルを超えない範囲に収まる四輪以上の自転車であって、側車を付けておらず、他の車両を牽引していないものに限る。

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン



3.1.3 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。

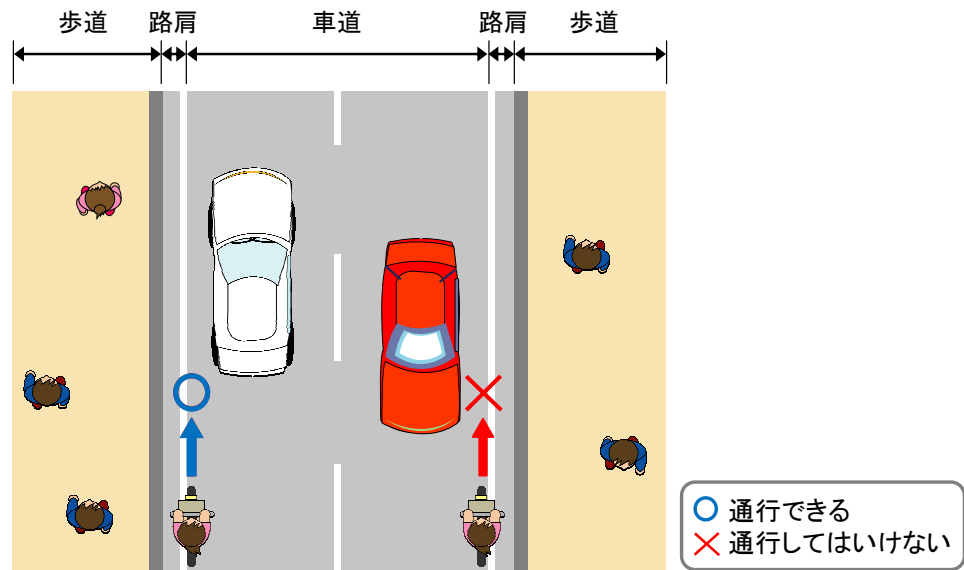


図 3-1 車道左側端の通行のイメージ

[※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りしなければならない。」とされており、車道の左側を通り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り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。

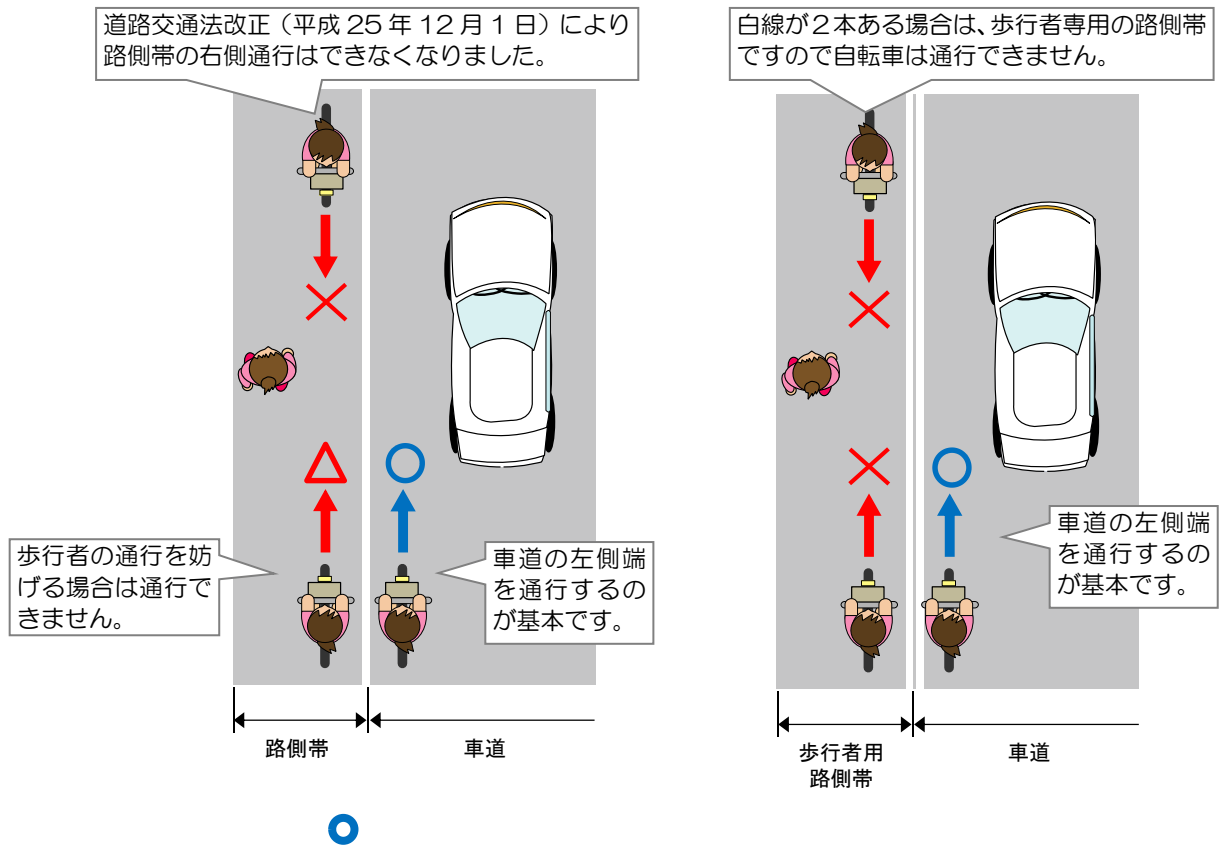


図 3-2 路側帯の通行方法イメージ

[※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。

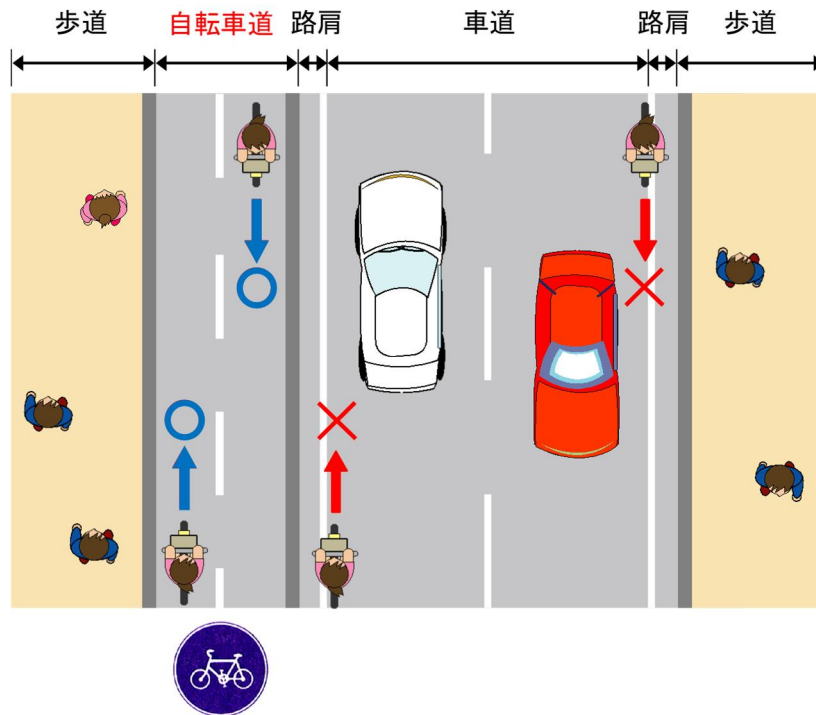


図 3-3 自転車道の通行方法イメージ

[※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（自転車専用通行帯）がある道路

自転車レーン（自転車専用通行帯）がある場合は、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（自転車専用通行帯）がある場合、車道を通行する自転車は、自転車レーンを自動車と同じ方向で左側通行しなければなりません。
- 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ないので、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。

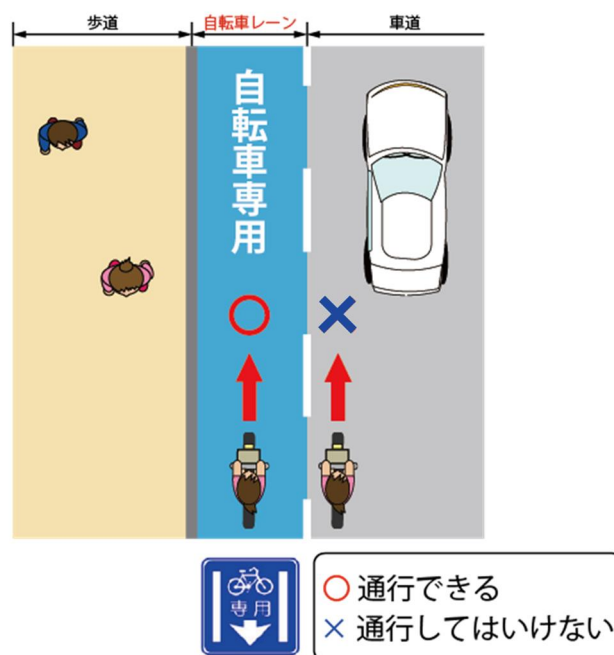


図 3-4 自転車レーンの通行方法イメージ

[※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) 車道混在の道路

矢羽根型路面表示等は、道路交通法に従って通行する場合の通行位置の目安であり、車道の左側を通行しなければなりません。

- 車道通行が大原則という自転車通行ルールを車道上でわかりやすく伝えるとともに、自転車利用者及びドライバーに対しては、自転車と自動車が生徒で混在することを注意喚起するものとして、矢羽根型路面表示等を設置されています。
- 矢羽根型路面表示は、自動車の通行に必要な幅員内に存在し、自動車は矢羽根型路面表示を踏みながら通行することとなる場合も想定されます。そのような場合において、矢羽根型路面表示のある場所を無理に避けて通行する必要はありませんが、矢羽根型路面表示の位置を自転車が通行している可能性に注意しながら運転する必要があります。

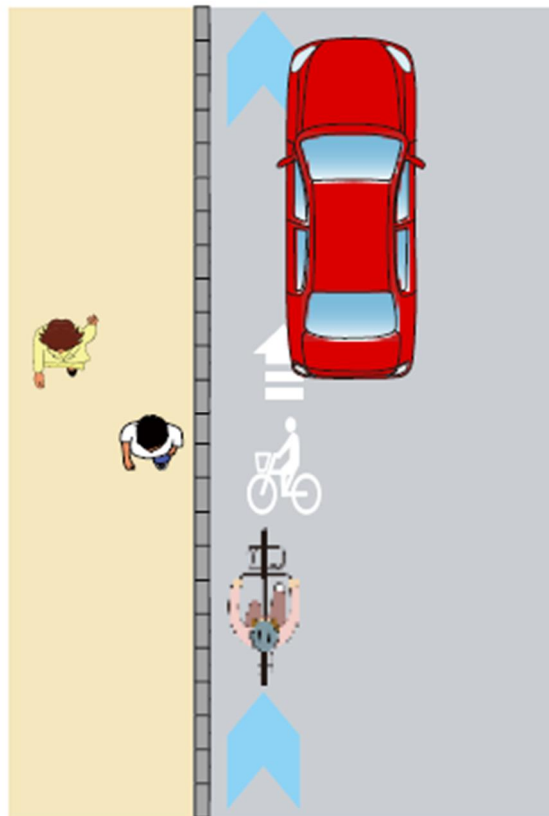


図 3-5 車道混在の通行方法イメージ

[※車道混在の通行方法]

- 道路交通法第 17 条では「車両は、歩道又は路側帯（以下この条及び次条第一項において「歩道等」という。）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。（左側寄り通行等）」とされている
- 道路交通法第 18 条では「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…（中略）…にあつては道路の左側に寄って、特定小型原動機付自転車及び軽車両（以下「特定小型原動機付自転車等」という。）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。」とされる。



(6) 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。

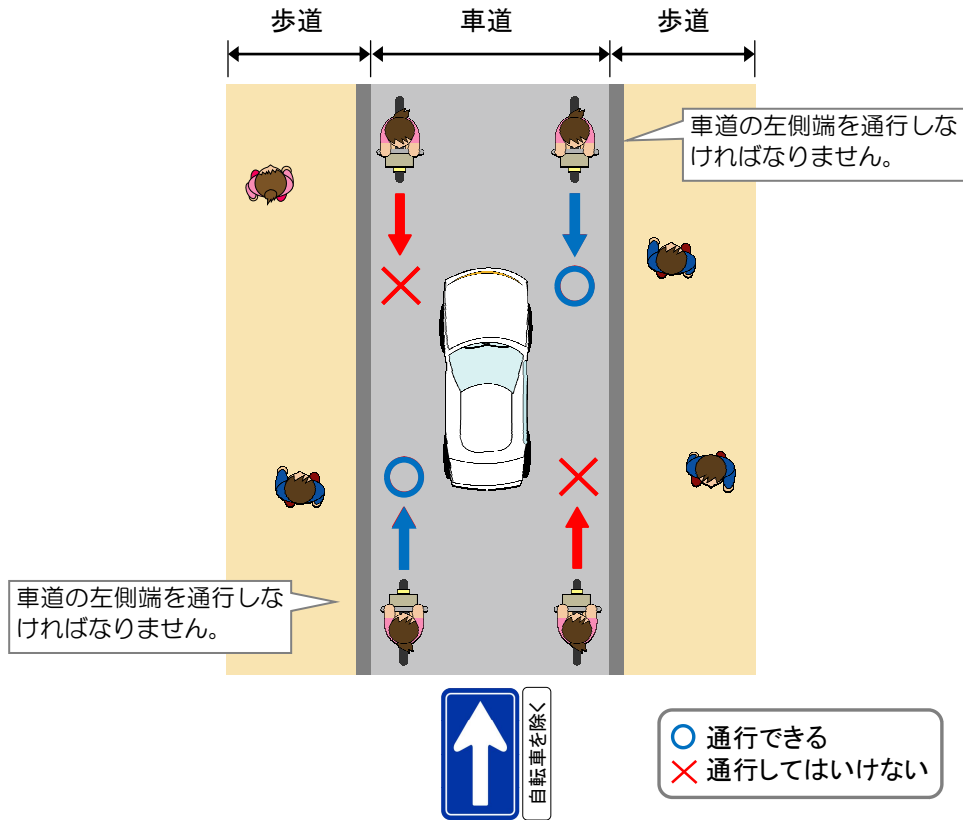


図 3-6 一方通行(自転車を除く)規制のある道路の通行方法イメージ

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

図 3-7 補助標識の事例



3.1.4 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。

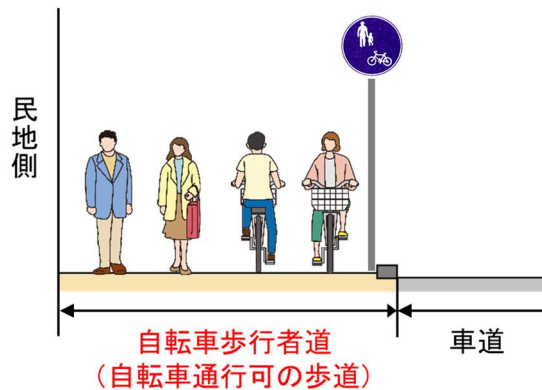


図 3-8 自転車が歩道を通行できる歩道のイメージ

[※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。

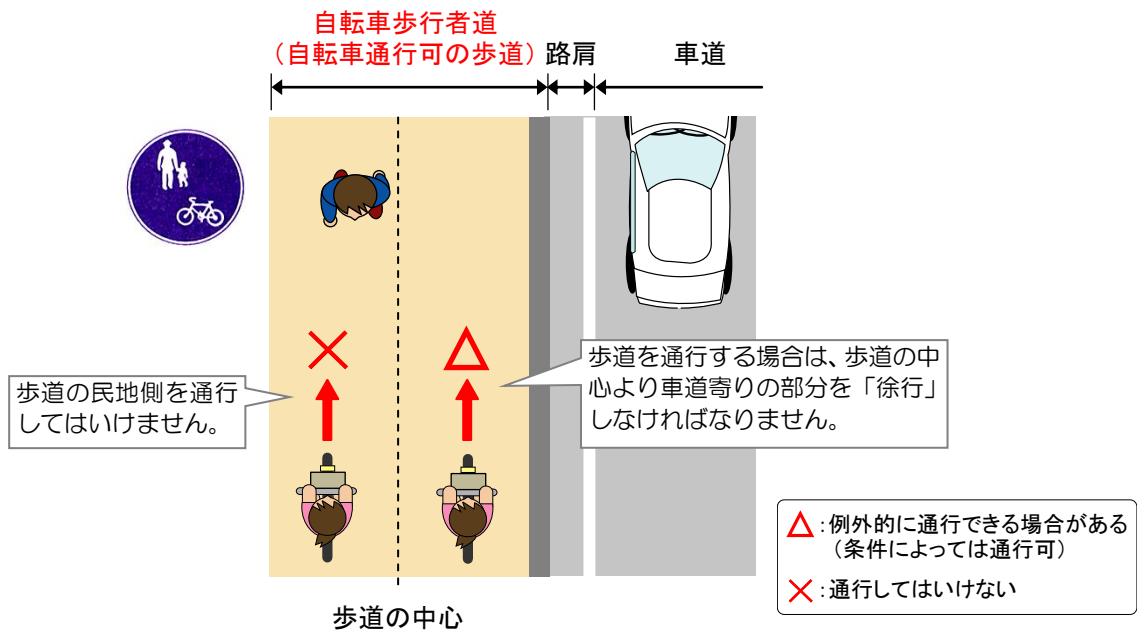


図 3-9 歩道を通行する場合の通行方法のイメージ

[※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、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。

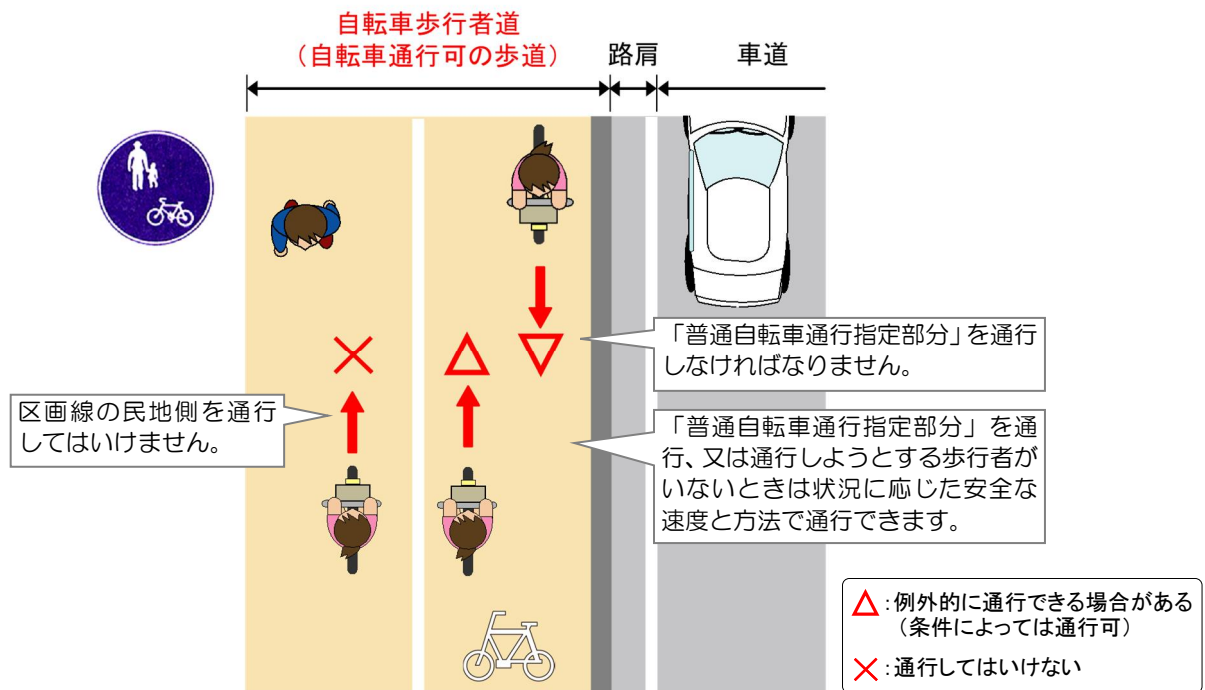
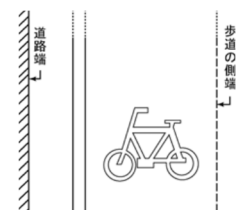


図 3-10 歩道に普通自転車通行指定部分がある場合の通行方法イメージ

[※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)



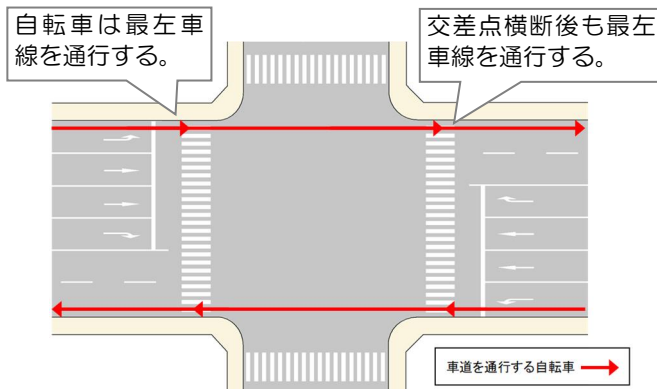
3.2 交差点における通行方法

3.2.1 交差点を直進する場合の通行方法

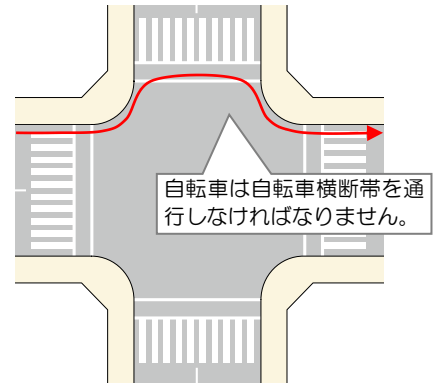
交差点で自転車が直進する場合は、基本的に車道の最も左側の車両通行帯を通行しなければなりません。

- 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 3-11 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。

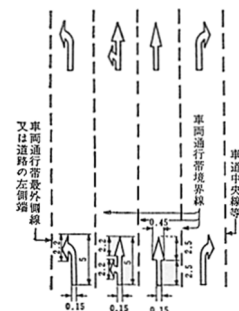
[※最左車線通行の義務]

- 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)

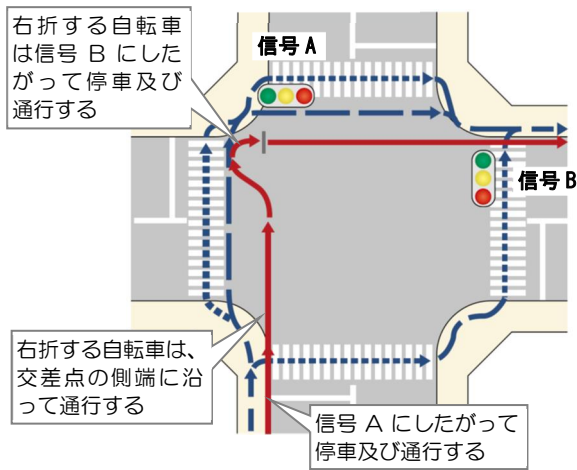


3.2.2 交差点を右折する場合の通行方法

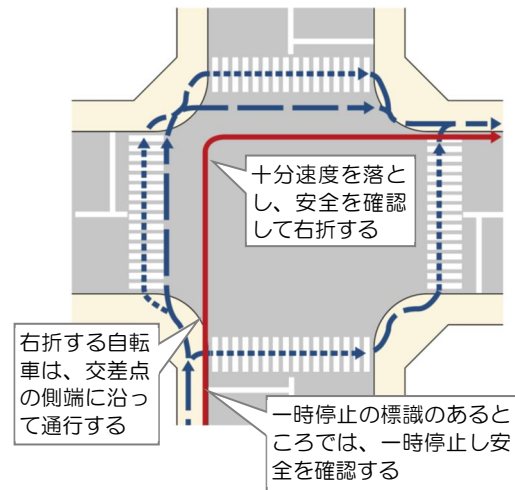
交差点を右折する場合、自転車は車道の左側端に寄り、かつ、交差点の側端に沿って二段階右折をしなければなりません。

- 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。

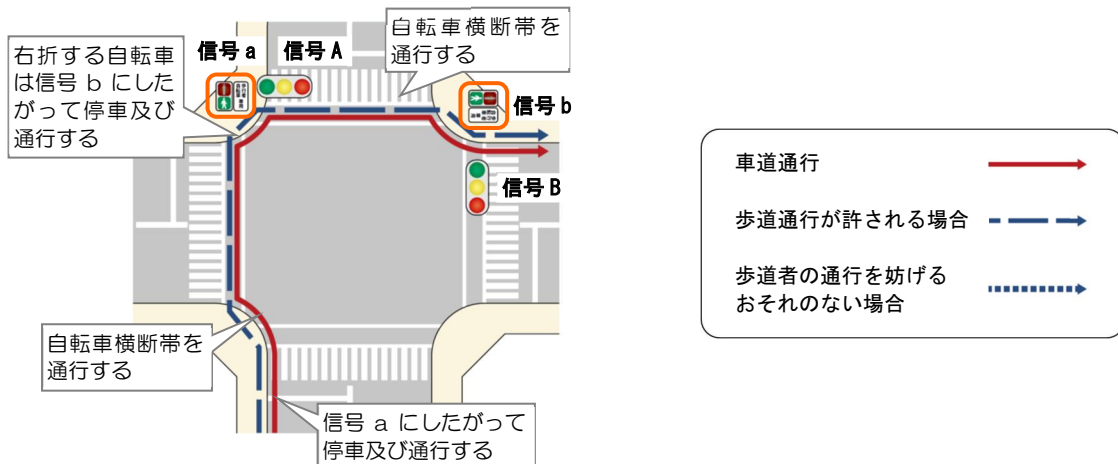
■ 信号交差点を右折する場合 (自転車横断帯が無い場合)



■ 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 3-12 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 3-2 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。
- 令和8年4月1日から、自転車の交通違反に「交通反則通告制度（青切符）」が導入され、16歳以上を対象に交通事故の原因となるような、悪質・危険な違反であったときは取締りが行われます。
- 酒気帯び運転や妨害運転、携帯電話使用等（交通の危険）の重大な違反や交通事故を起こしたときは、罰則が適用されます。
- 以下に、主な交通ルールと青切符、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、横断歩道を行進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。

【青切符】6,000円の反則金

【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。

【青切符】3,000円の反則金

【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。

【青切符】5,000円の反則金

【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。

【青切符】5,000 円の反則金

【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。

【青切符】5,000 円の反則金

【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。

【青切符】5,000 円の反則金

【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。

【青切符】3,000 円の反則金

【罰則】5万円以下の罰金等



■ヘルメットの着用

すべての自転車の運転者は、乗車用ヘルメットをかぶるよう努めなければなりません。また、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）



■酒気帯び運転および幫助等の禁止

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

**■ 運転中ながらスマホ**

スマートフォン等を手で保持して、自転車に乗りながら通話する行為、画面を注視する行為等による片手での運転はしてはいけません。

【青切符】 12,000 円の反則金

【罰則】（違反者）6 月以下の拘禁刑または 10 万円以下の罰金

（交通の危険を生じさせた場合）1 年以下の拘禁刑または 30 万円以下の罰金

**■ 片手運転の禁止**

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。

【青切符】 5,000 円の反則金

【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なりません。

【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



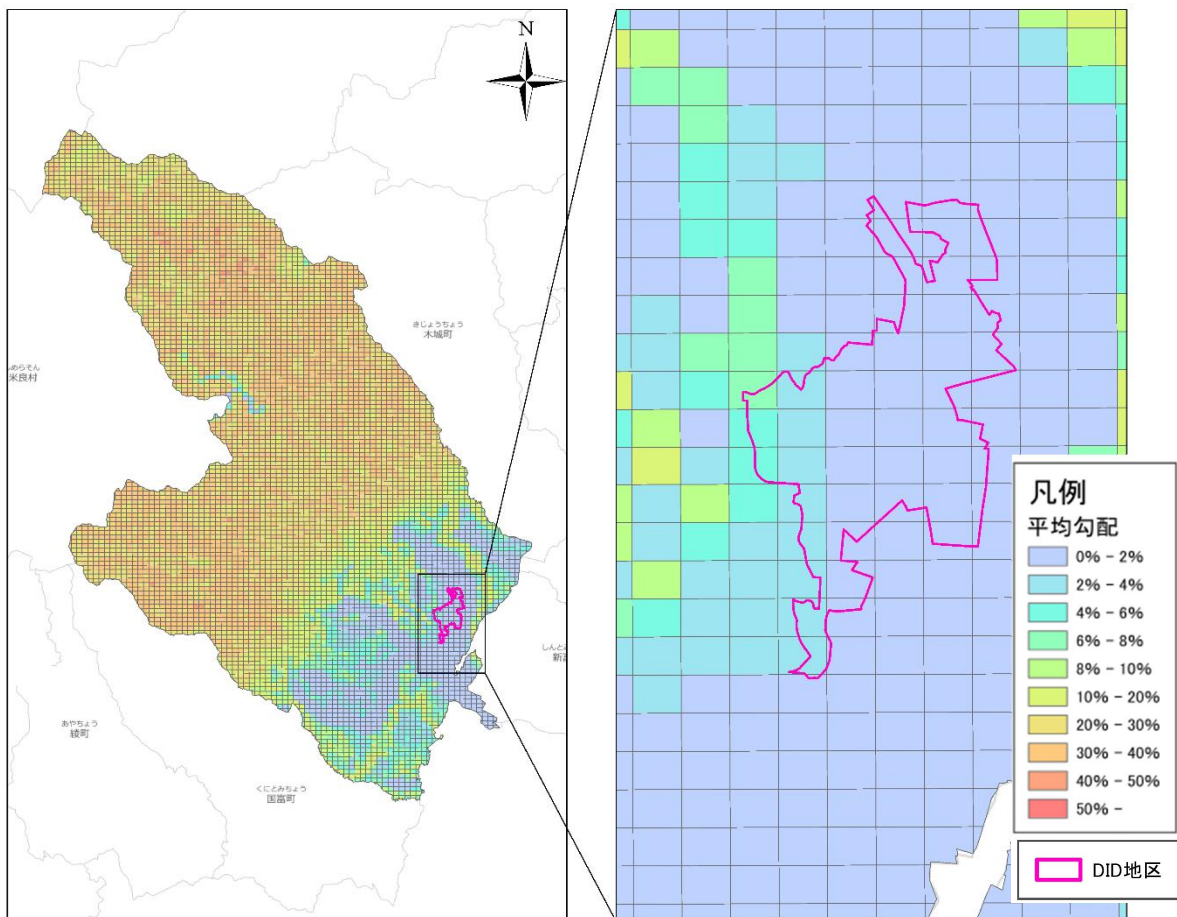
第4章 西都市における自転車利用の現状と課題

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）

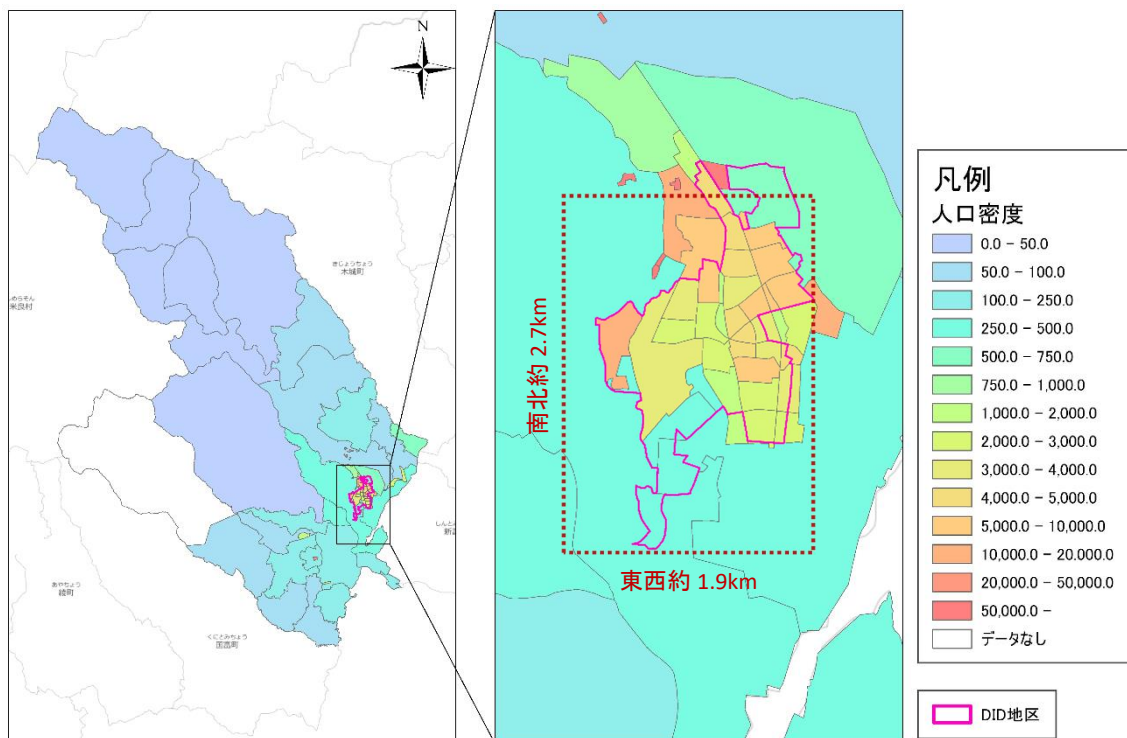
図 4-1 西都市内の平坦性



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 438km² 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 438km² 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 5km 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

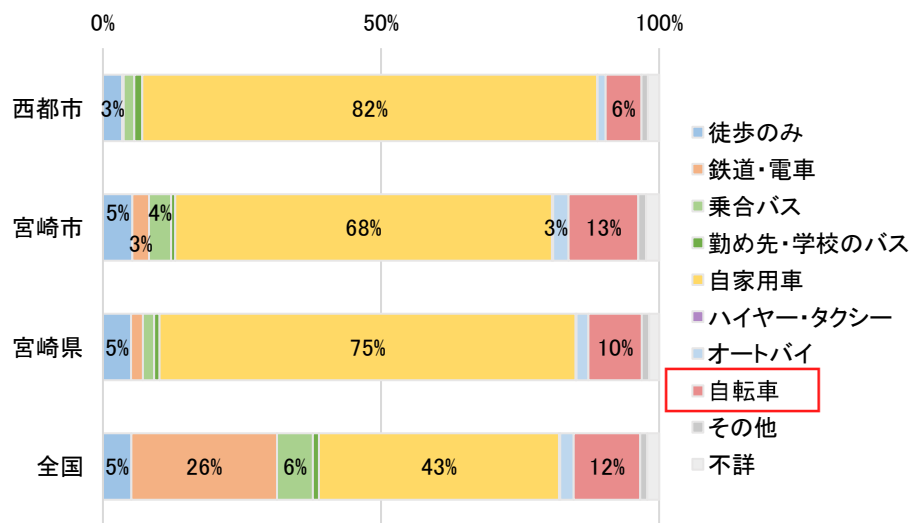


4.2 現在の自転車利用の実態

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 12%、宮崎県 10%、宮崎市 13%と比べても低い水準です。



出典：令和 2 年国勢調査（総務省）

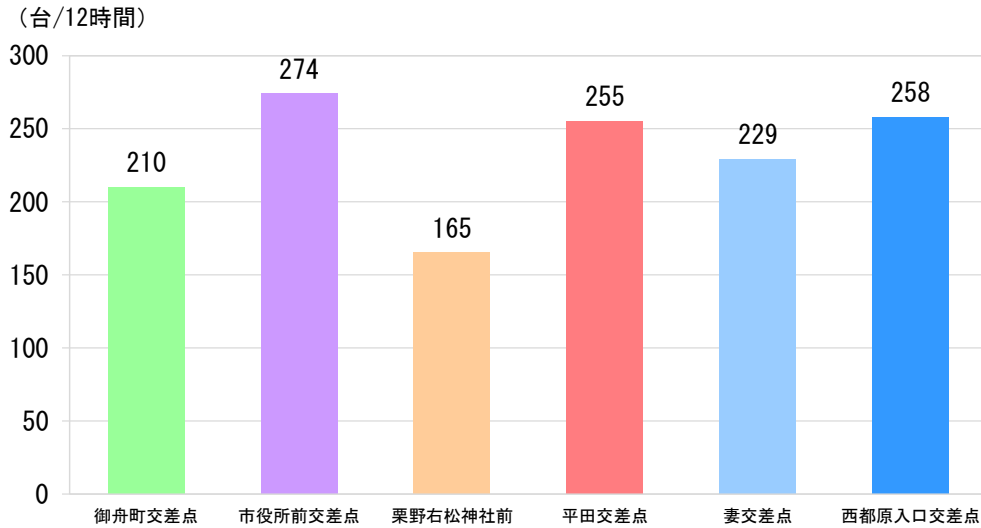
図 4-3 常住地による利用交通手段別 15 歳以上自宅外就業者・通学者数の割合



4.2.2 自転車交通量

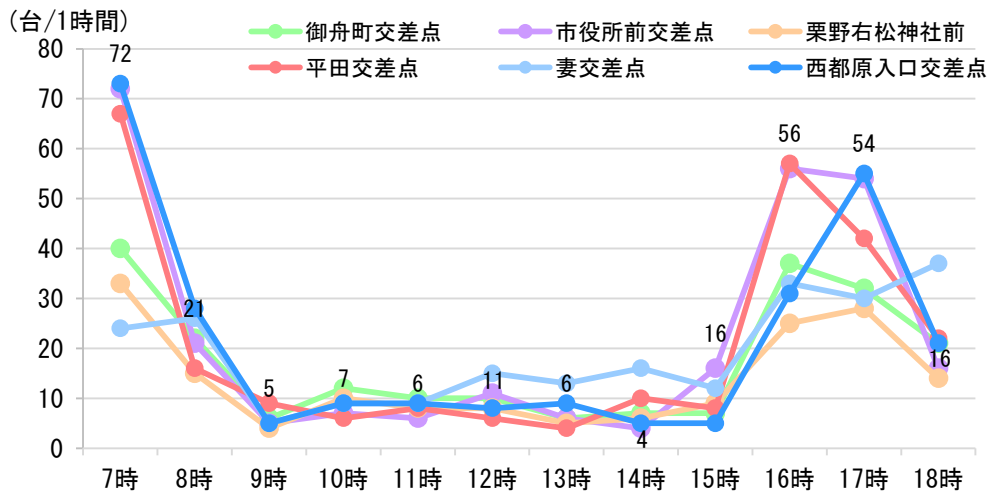
西都市の主要箇所での自転車交通量は、現状ではそれほど多くない状況です。

- 令和7年11月に実施した交通量調査において、市役所前交差点では274台/12時間、西都原交差点で258台/12時間の自転車交通量がありました。
- 朝夕の通勤通学時間帯以外における自転車交通量は少ない状況です。



出典：令和7年11月 自転車交通量調査

図 4-4 主要箇所の自転車12時間交通量



出典：令和7年11月 自転車交通量調査

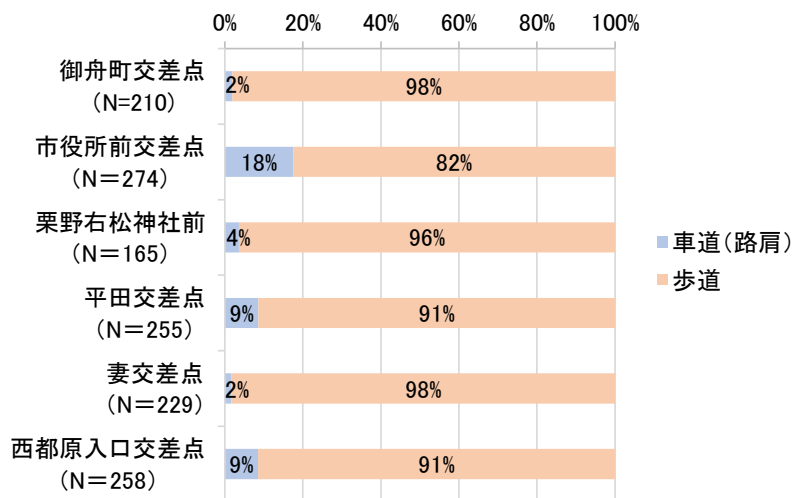
図 4-5 主要箇所の自転車12時間交通量（1時間毎）



4.2.3 自転車の通行位置

西都市内では、歩道を通行する自転車が多い状況です。

- 令和7年11月に実施した交通量調査において、西都市内における自転車の通行は市役所前交差点では約8割が歩道、西都原入口交差点で約9割が歩道を通行しており、約8~9割の自転車が歩道を通行していました。
- 自転車は道路交通法上、軽車両位置づけられているため、車道走行が原則です。しかし、西都市内では、歩道を通行する自転車が多いため、歩行者の安全を守り、交通ルールを徹底するためにも車道走行を促す必要があると言えます。



出典：令和7年11月 自転車交通量調査

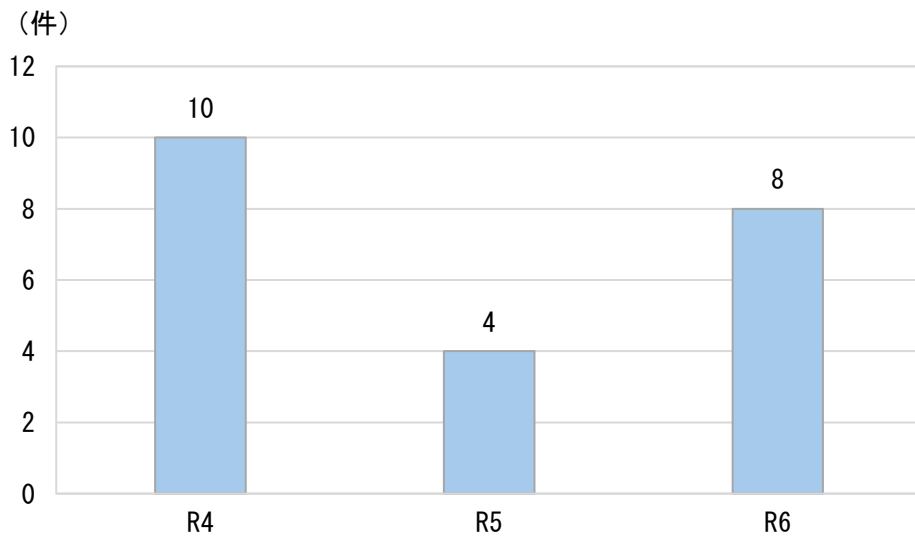
図 4-6 主要箇所の自転車12時間交通量：通行位置の割合



4.2.4 自転車関連の交通事故

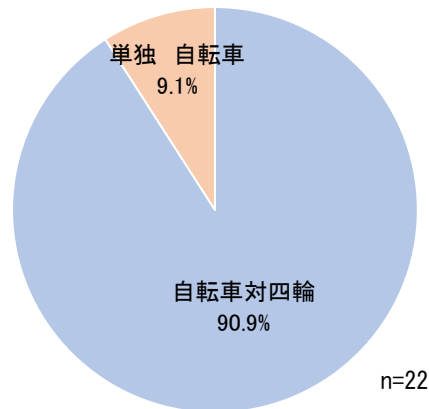
西都市内では、自転車対四輪事故が多く発生しています。

- 西都市内では、毎年約5～10件程度の自転車関与事故が発生しています。
- 自転車事故の約9割が「自転車対四輪事故」となっています。



出典：宮崎県警察本部提供資料（令和4年～令和6年）

図 4-7 西都市内における自転車関連事故件数



出典：宮崎県警察本部提供資料（令和4年～令和6年累計）

図 4-8 西都市内における自転車関連事故の割合

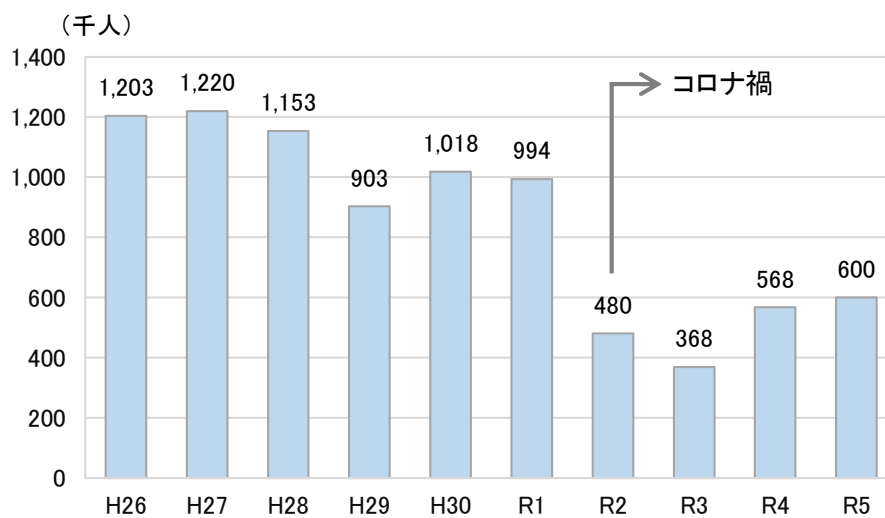


4.3 観光振興からみた自転車

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、西都原古墳群への観光入込客数が突出している状況です。

- 市内の観光入込客数はコロナ禍において大きく減少しましたが、近年は回復傾向にあります。
- 西都市内には観光資源や施設が点在していますが、西都原古墳群ほどの集客は見られない状況があります。



出典：数字で見る西都

図 4-9 西都市観光入込客数の推移

出典：数字で見る西都

図 4-10 観光資源別 観光入込客数（令和5年）



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」（逢初川緑道）を整備。

- 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」（逢初川緑道）の整備が完了。
- 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

図 4-11 「記紀の道」（逢初川緑道）



4.3.3 観光の起爆剤としての自転車の可能性

西都市では自転車関連のイベント等も多数開催しており、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」、「ディスカバリーグルメライド in 児湯・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 4-12 西都原エンデューロ



図 4-13 ディスカバリーグルメライド in 児湯・西都



4.4 現状と課題まとめ

4.4.1 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。
その結果として、自転車交通量が少ない状況にあります。

4.4.2 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ますが、ほとんどが歩道上を通行している実態がありません。
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。

4.4.3 移動環境の形成が必要

公共交通サービスが提供されていない公共交通空白地域に、高齢者の約3割が居住しています。
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。

4.4.4 少子高齢化が進行

西都市の人口は昭和60年以降から減少傾向となっています。
少子高齢化が進行し、令和32年には65歳以上の割合が約5割になると予測されています。

4.4.5 更なる観光振興が必要

西都市の観光入込客数はコロナ禍において大きく減少しましたが、近年は回復傾向にあります。
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。
記紀の道やサイクルイベント等、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

計画のコンセプトは、「九州一の自転車を活かしたまちづくりを目指して」とします。

- 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、5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」「自転車交通による良好な移動環境の形成」「自転車利用の促進による健康増進」「自転車を通じた観光振興」の5つの施策の柱を掲げます。

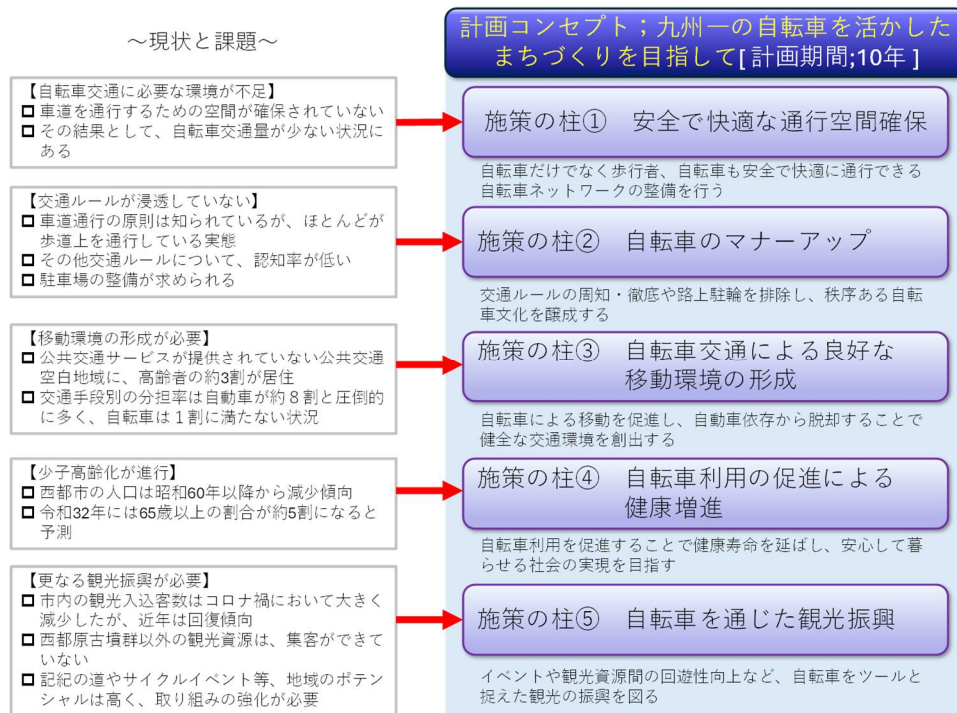


図 5-1 計画のコンセプトと施策の柱



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」「自転車交通による良好な移動環境の形成」「自転車利用の促進による健康増進」「自転車を通じた観光振興」の5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	
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
		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
	通行時の快適性の確保	ハード	道路パトロールなどにおける応急舗装補修等
ソフト		舗装損傷など老朽化箇所の補修（計画的な舗装補修） 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自転車関連の情報提供
			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自転車交通による良好な移動環境の形成	交通空白地域における自転車の活用	ハード	交通空白地域におけるレンタサイクル、シェアサイクルの整備
	災害時における自転車の活用	ハード	自転車ネットワーク計画に基づく空間整備（再掲）
		ソフト	災害時における自転車の活用を検討
④自転車利用の促進による健康増進	自転車利用による健康増進に関する広報	ソフト	自転車を利用することによる健康増進についてパンフレットやホームページ等により情報提供 ノーマイカーデーの設定や、通勤等の自転車利用の呼びかけ
	サイクルスポーツの促進	ソフト	西都原エンデューロ等のサイクルスポーツイベントを実施



施策の柱	対応方針	施策メニュー	
⑤ 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
			スマホアプリ活用による案内の充実
			タンデム自転車の活用
			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
			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

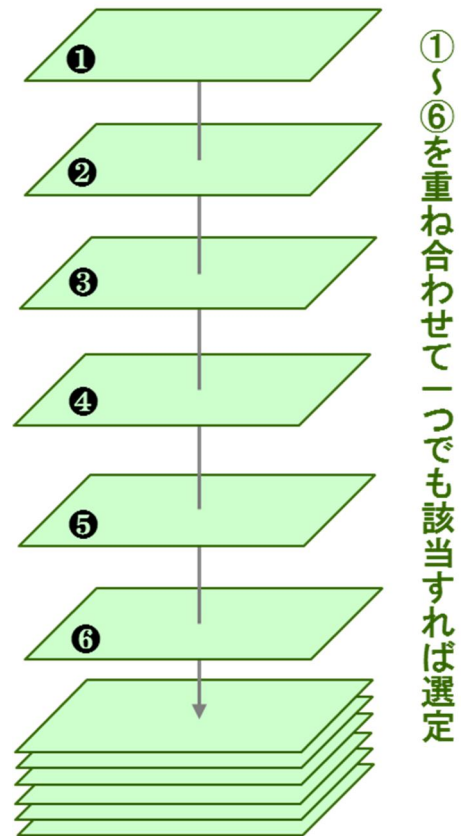
6.1.1 自転車ネットワーク計画に基づく空間整備

(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（R6.6）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（R6.6）



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（H27.10.19～H27.11.6）で利用が多かった路線を踏まえて選定

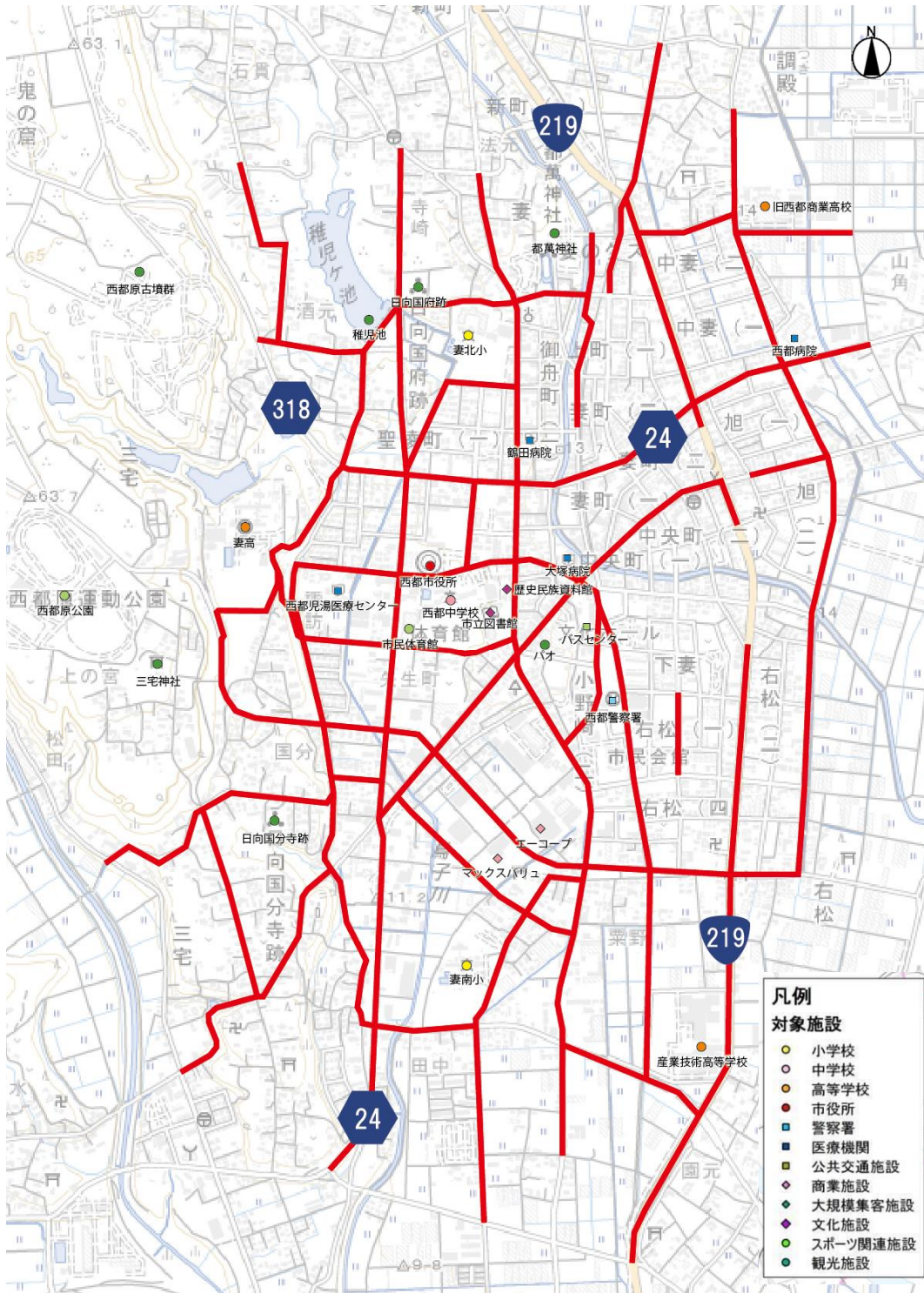


図 6-1 該当路線



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

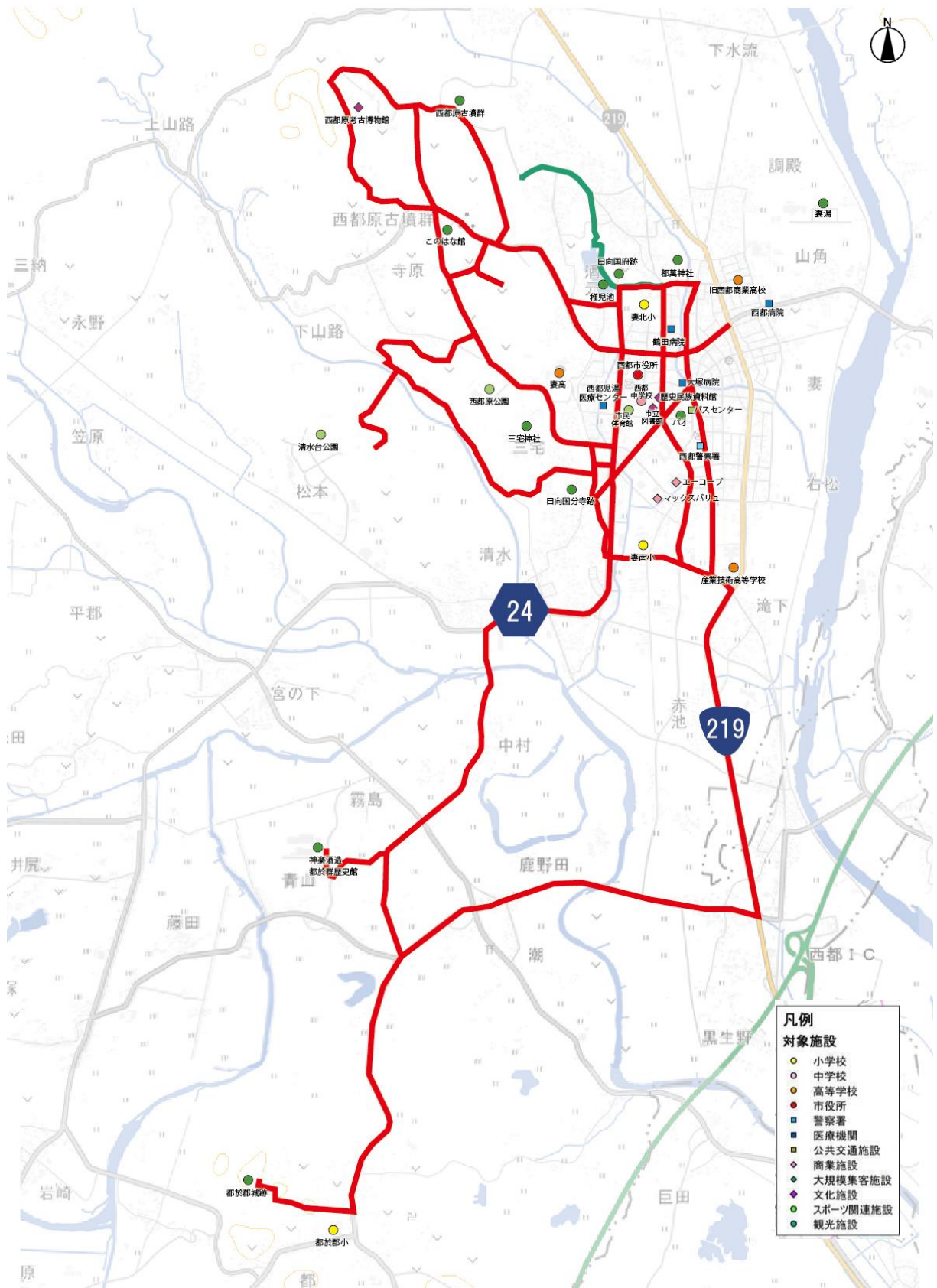


図 6-5 該当路線 (広域)



- 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（一ツ葉・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

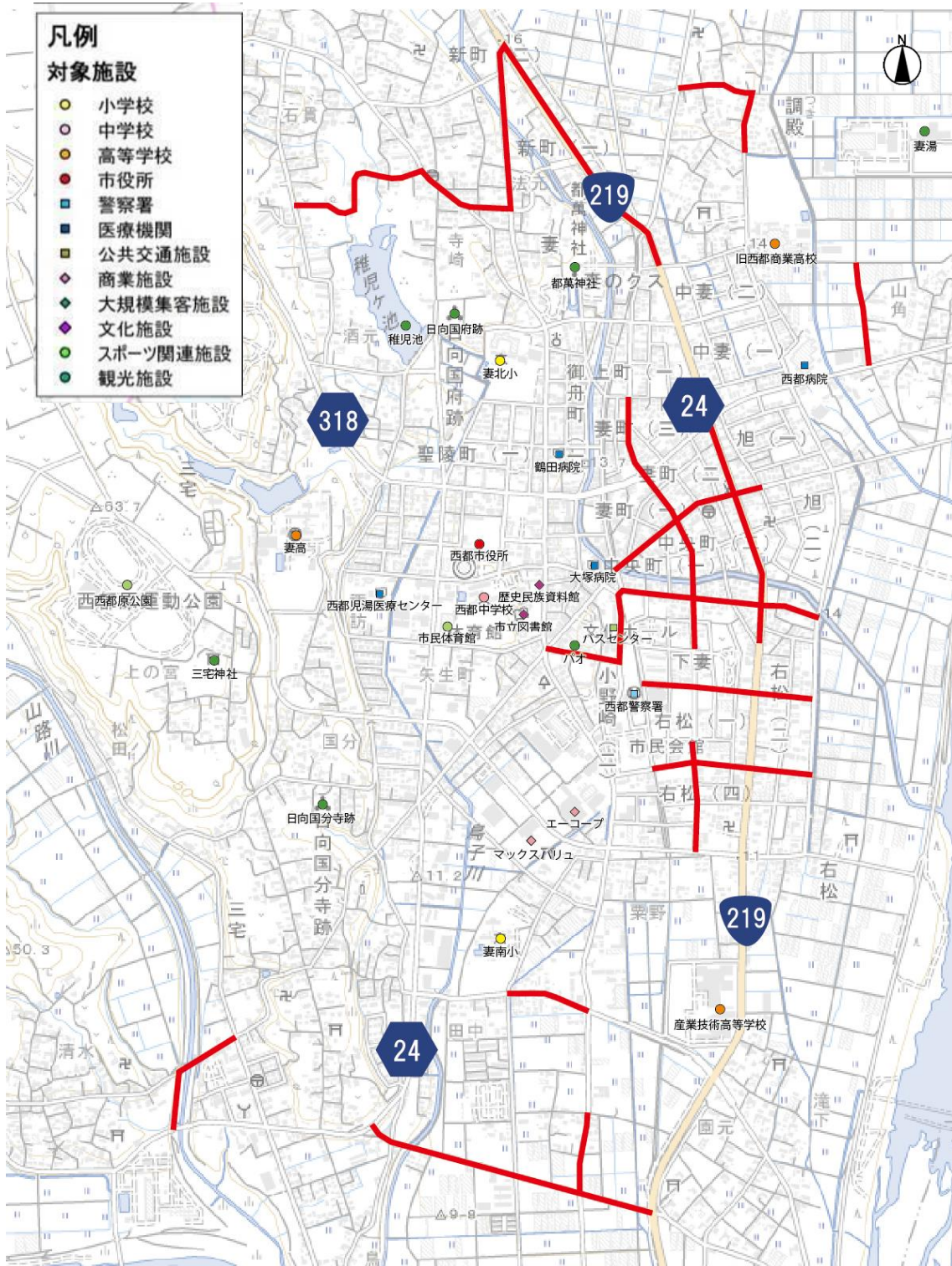


図 6-7 該当路線



(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)】

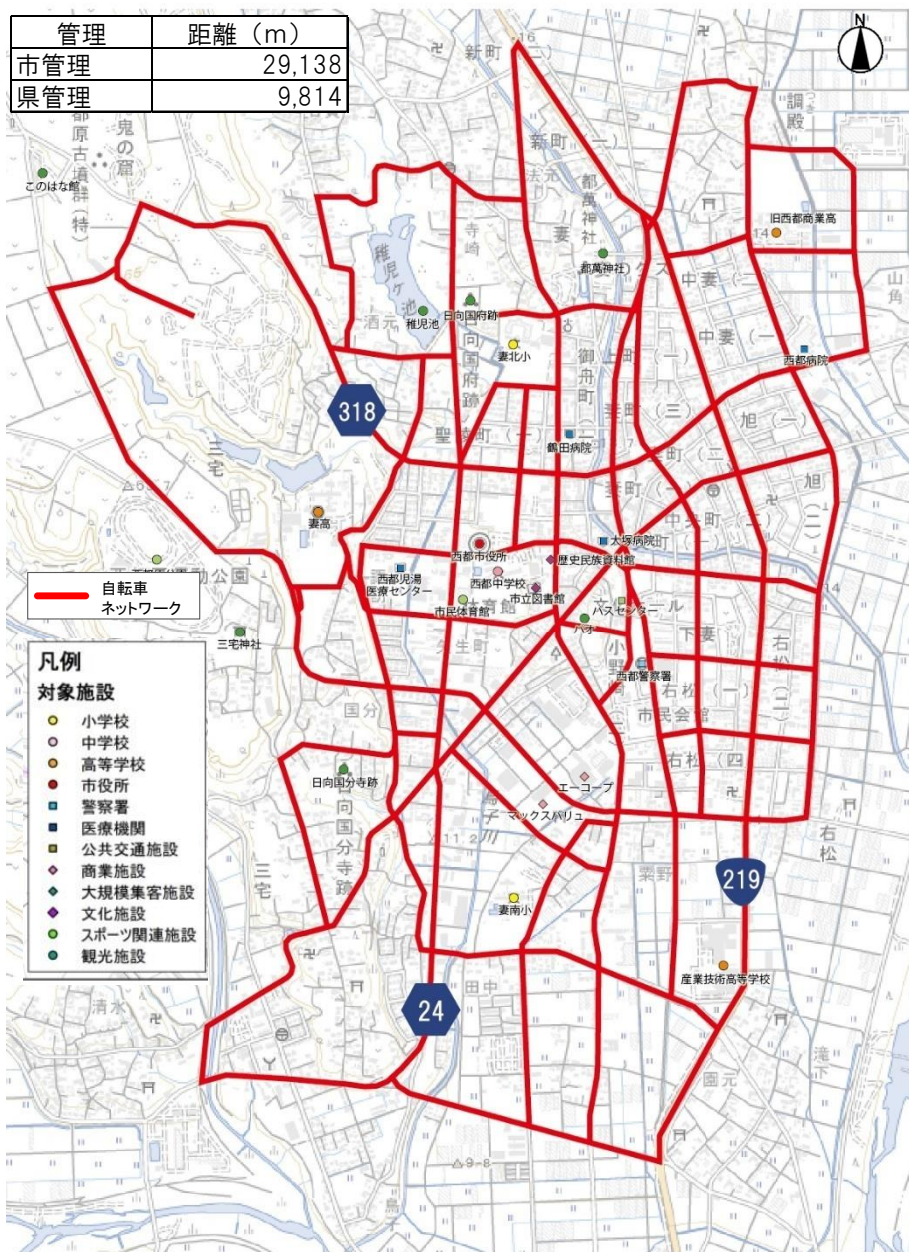


図 6-8 西都市自転車ネットワーク (基本)



【西都市自転車ネットワーク(基本+広域観光)】

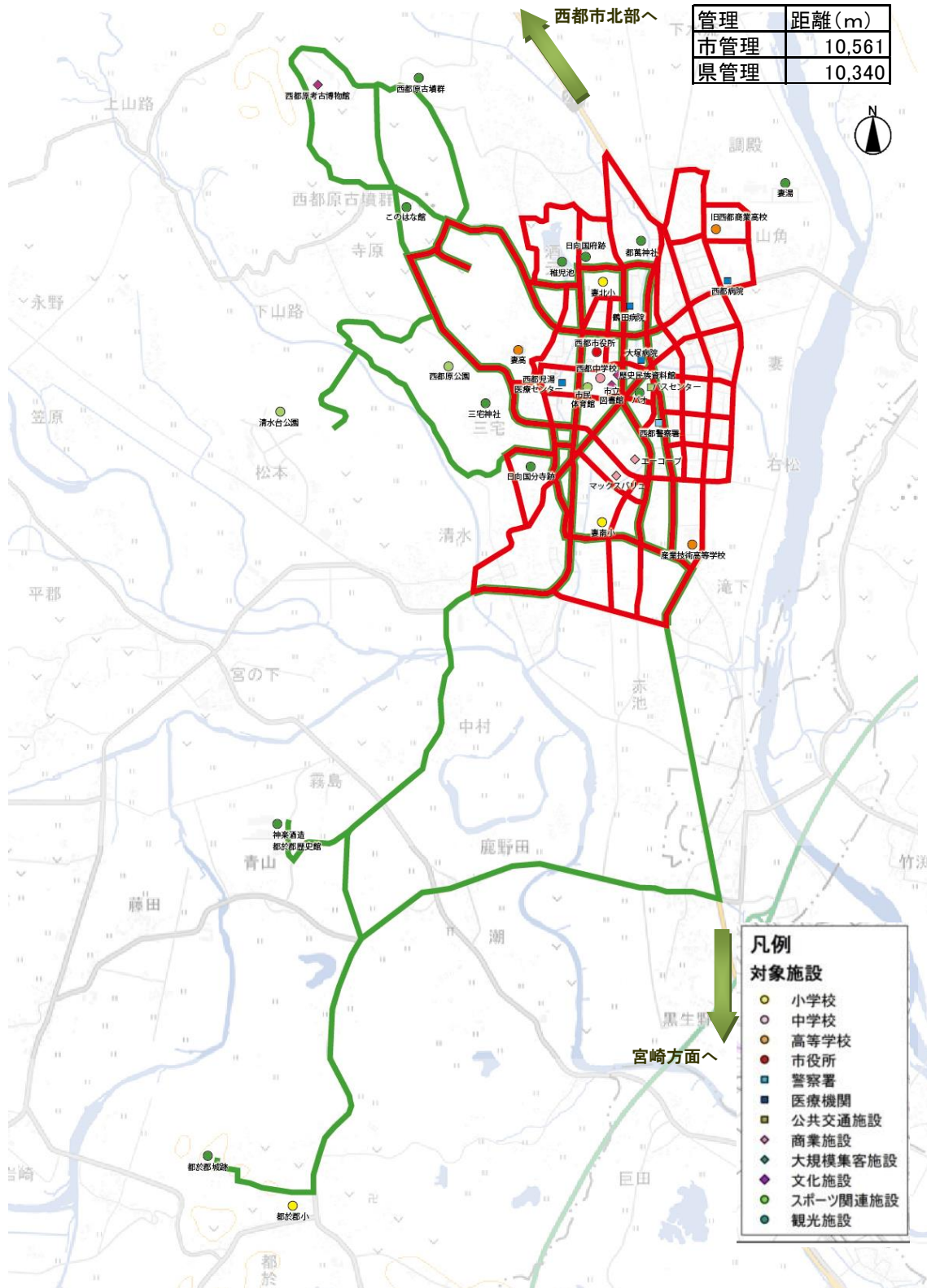


図 6-9 西都市自転車ネットワーク (基本+広域観光)



(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（R6.6）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</p>	<p>歩道 自転車専用通行帯</p>	<p>歩道 車道</p> <p>矢羽根型路面標示等で注意喚起</p>
横断	<p>歩道 自転車道（自動車の）車道</p>	<p>歩道 自転車専用通行帯 他の通行帯 車道</p>	<p>歩道 車道</p> <p>矢羽根型路面表示等を設置</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。

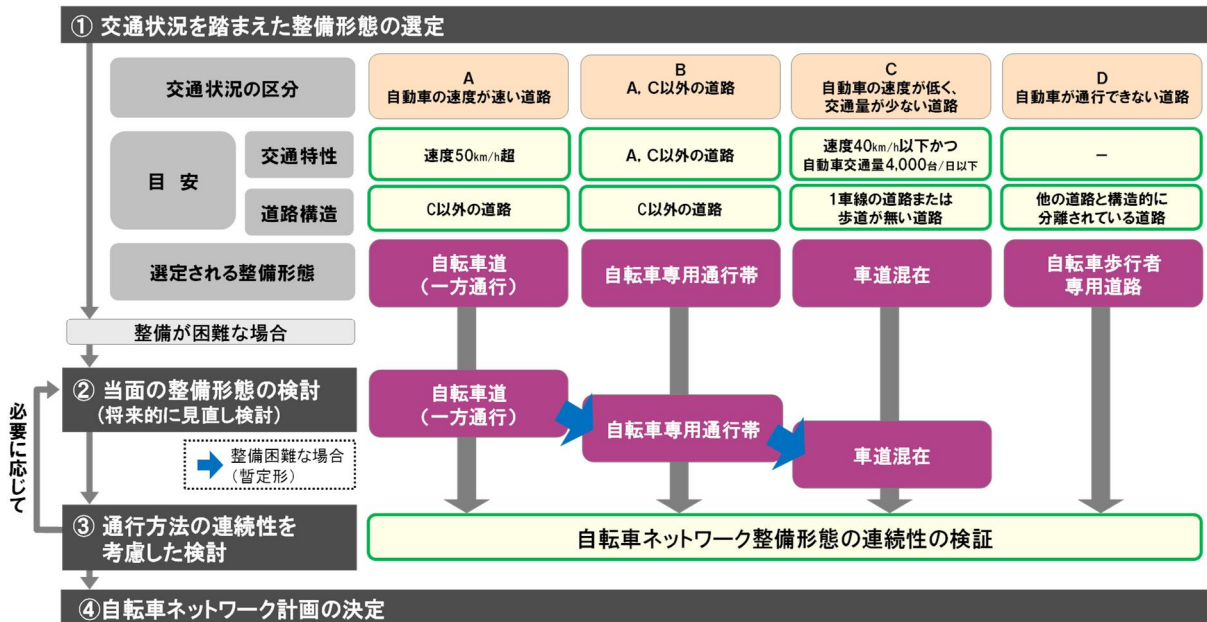


図 6-10 整備形態の選定フロー



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。

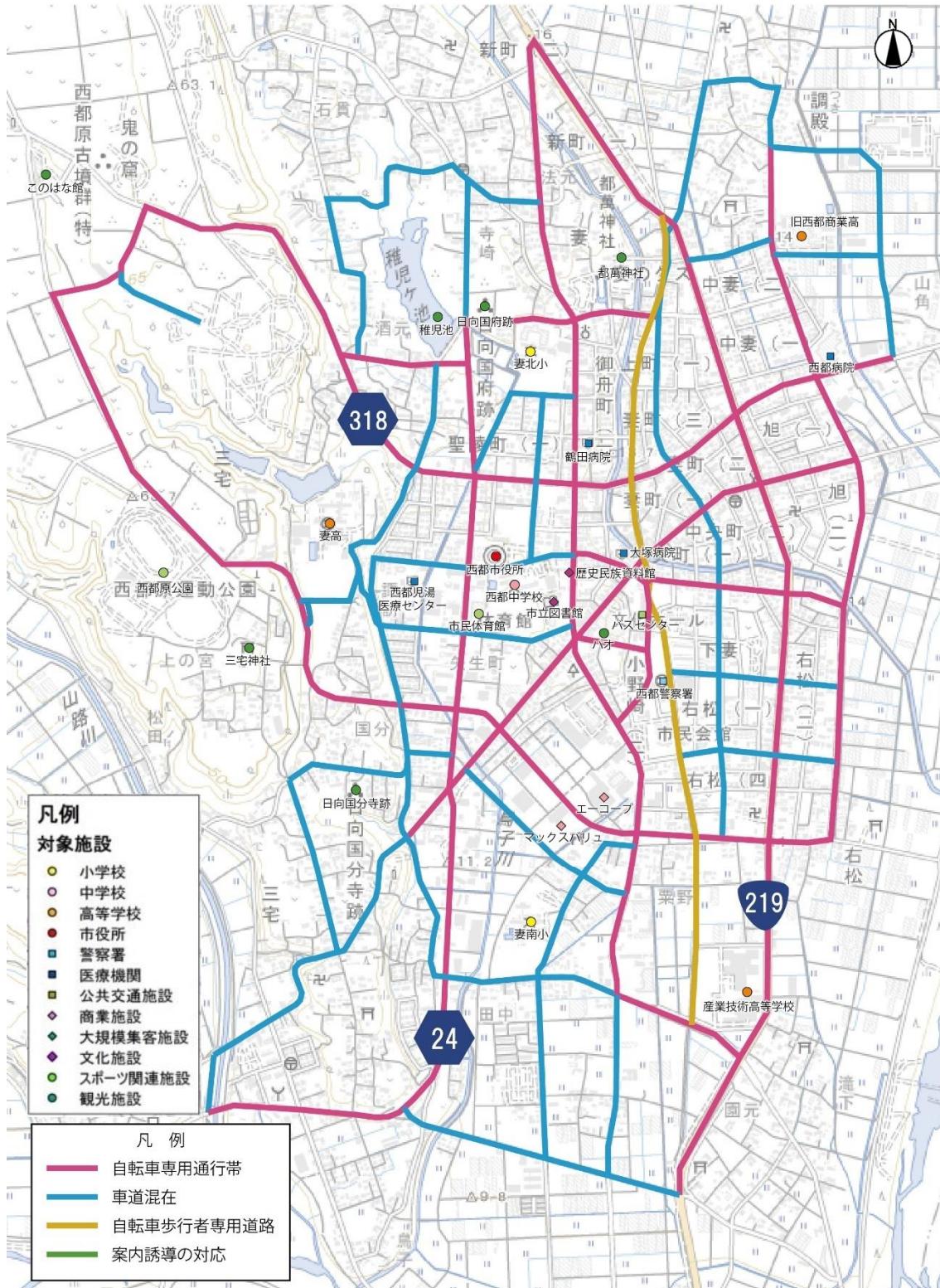


図 6-11 完成形態

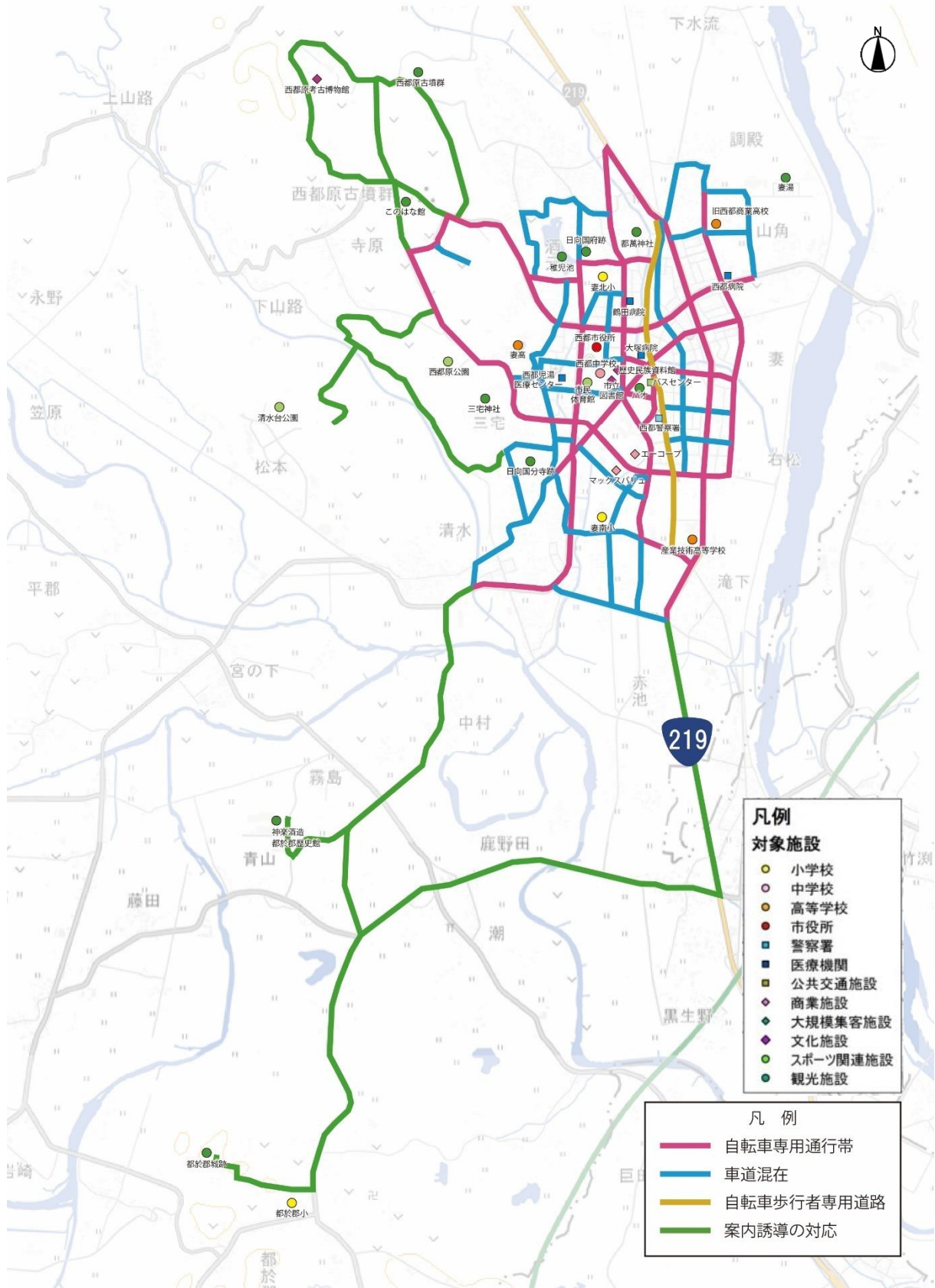


図 6-12 完成形態（広域）



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。

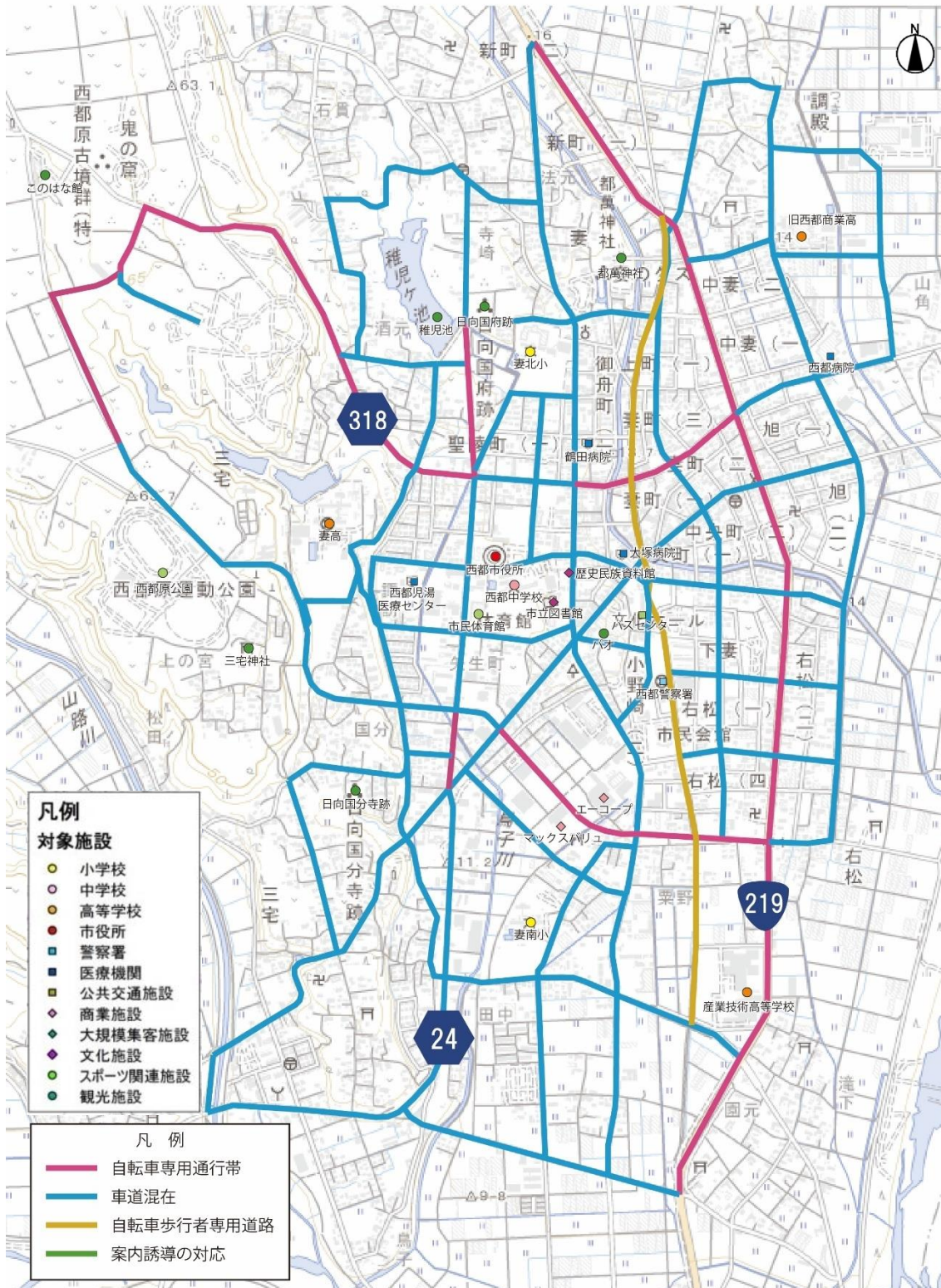


図 6-13 暫定形態



(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。

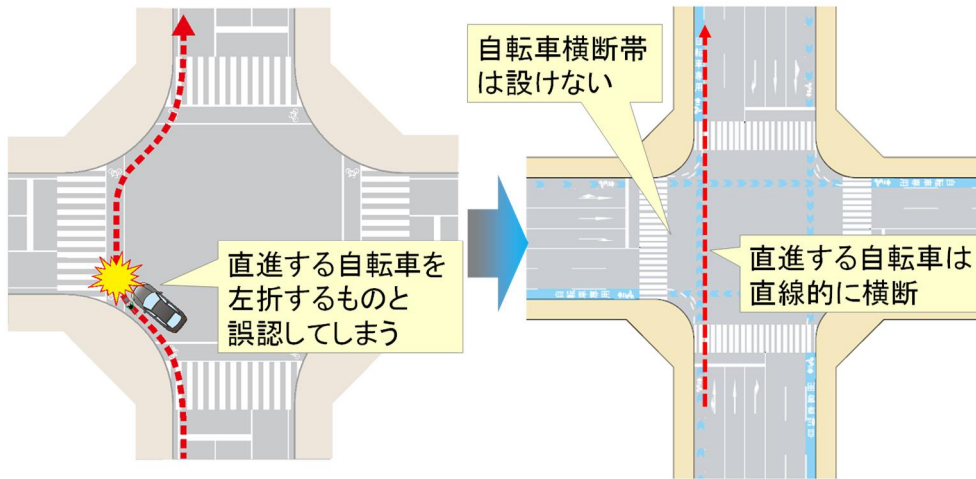


図 6-15 自転車通行空間の直線的確保

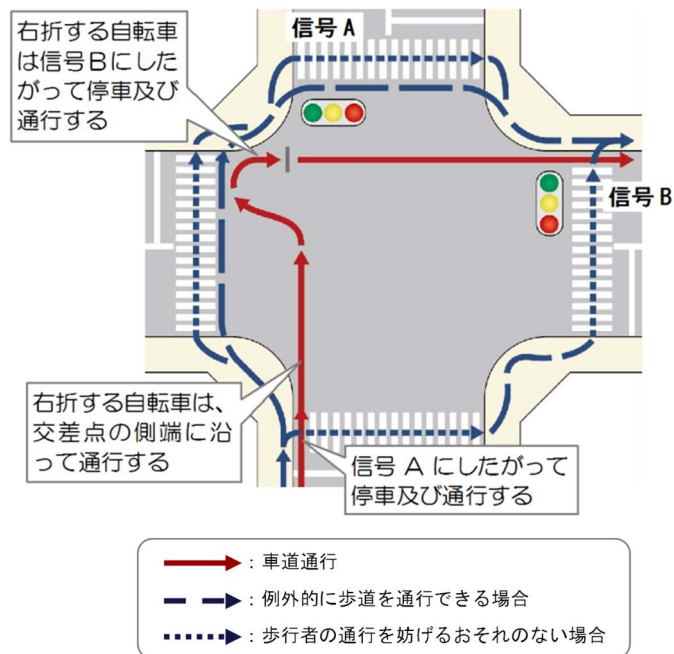


図 6-16 信号交差点を右折する場合（自転車横断帯が無い場合）



(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】

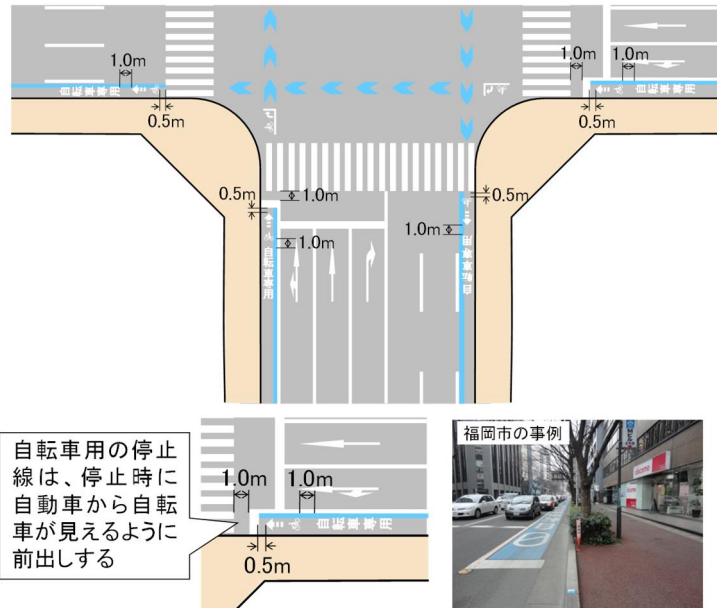


図 6-17 自転車用停止線の前出し

【車道混在×車道混在】

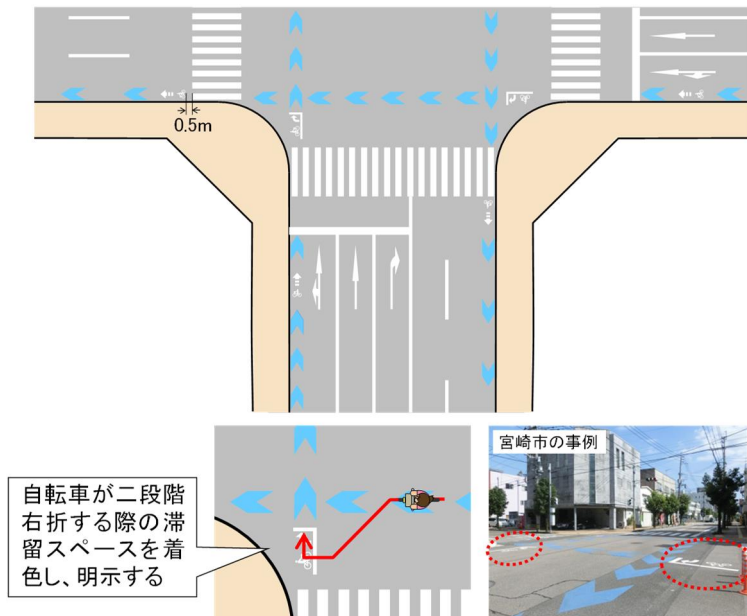


図 6-18 二段階右折用滞留スペースの確保



(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。

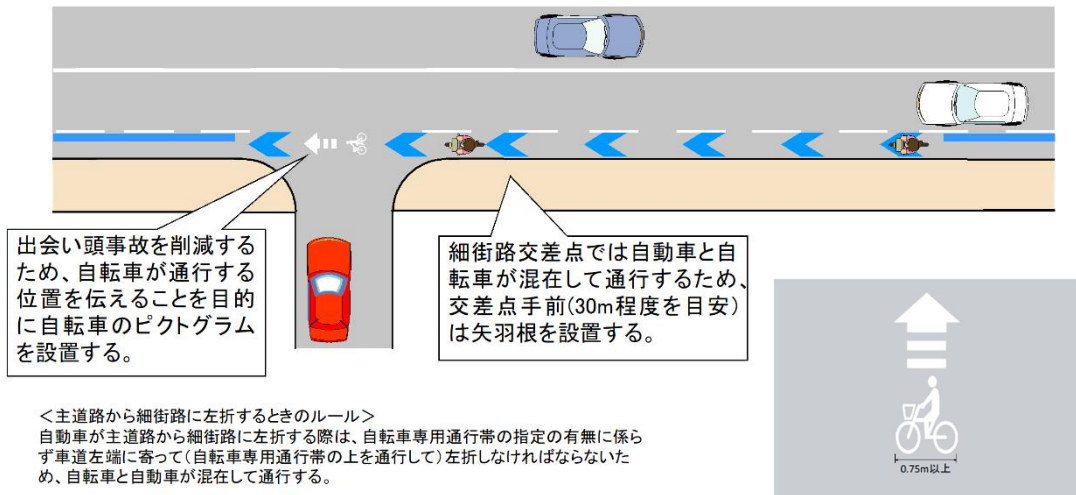


図 6-19 細街路交差点の路面表示

(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し、快適性を向上させます。

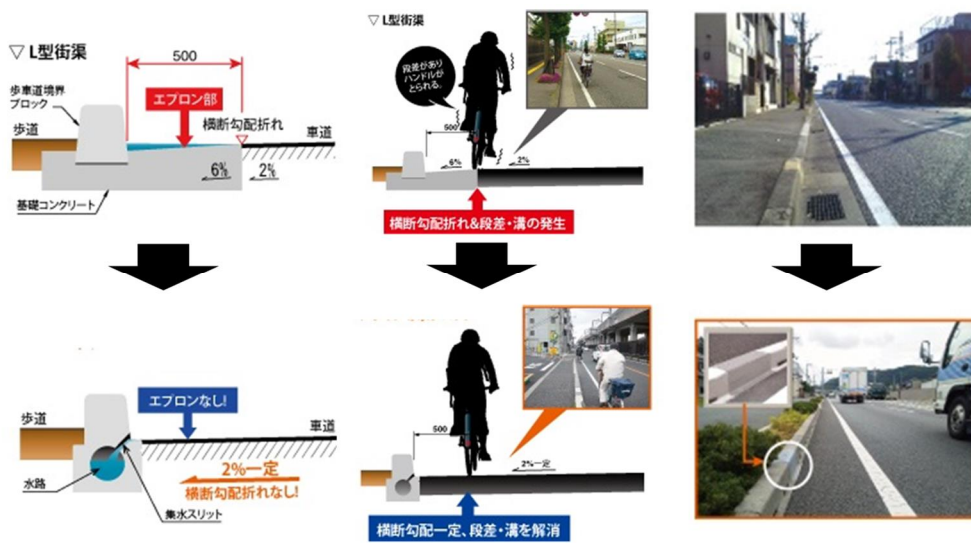


図 6-20 側溝の工夫



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。
- 矢羽根等の寸法は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (R6.6)」で規定されている標準形を使用することとします。

表 6-2 矢羽根型路面標示の標準仕様

	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
仕様	<p>＜標準形※1＞ 幅=0.75m 角度=1:1.6 長さ=1.50m以上</p>	<p>1.0m以上※1.※4.※5 設置間隔≒10m※2</p>	<p>1.0m※4 設置間隔≒10m※2.※3</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、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・位置を設定するとともに、自転車通行空間として共有する幅員を自転車利用者とドライバー双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: 郊外部においては、視認性を考慮した上で、10mより広い間隔(上限100m程度)で設置することもできる。</p> <p>※4: いずれのタイプも、矢羽根型路面表示の右端を、縁石端又は車道外側線から1.0mの位置に合わせる。</p> <p>※5: 路肩に側溝がある場合は、側溝部分を除いて1.0mとすることが望ましい。</p>		

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省）



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 路上駐輪等の取締りの強化

路上駐輪を積極的に取締ります。

- 路上駐輪により通行空間が侵される場合があります。
- 取締り等により、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。
- 自転車空間整備の重点路線を決め、整備計画などとともにホームページ等による公表を行います。



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に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。
- 景観の障害、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。

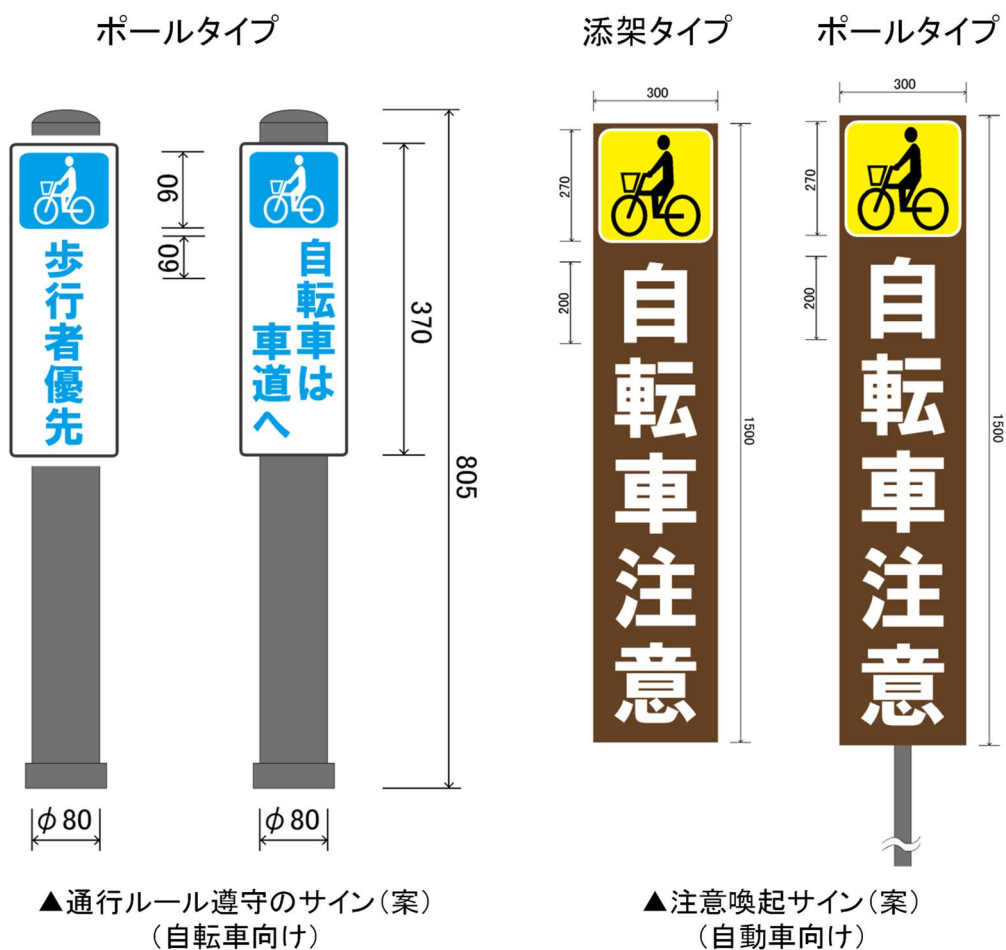


図 7-1 通行ルール遵守や注意喚起のサインの案

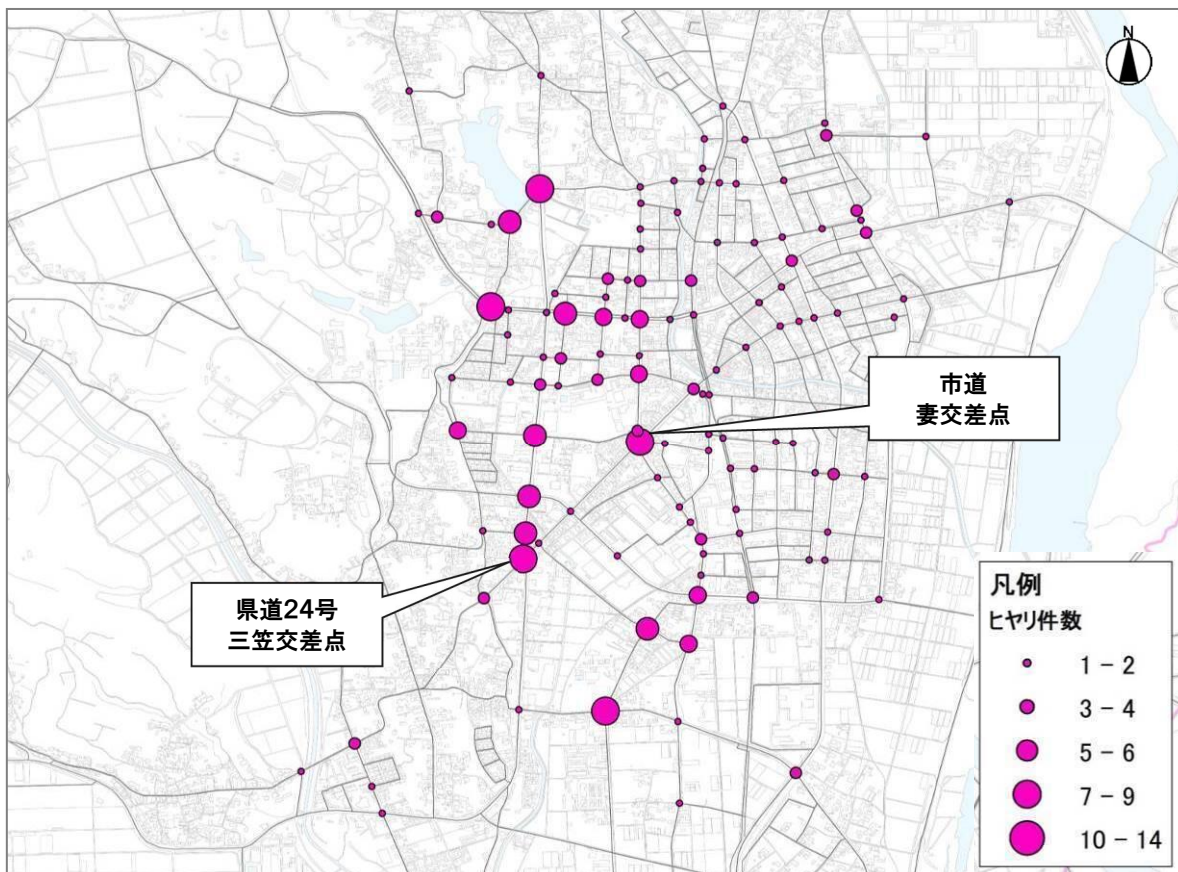


図 7-2 設置場所 (短期)

表 7-1 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自転車関連の情報提供

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します。

- 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。
- 道路交通法改正により、自転車利用者のヘルメット着用が全年齢で努力義務化されています。また、宮崎県自転車の安全で適切な利用の促進に関する条例により自転車保険の加入についても義務化されています。チラシやホームページにて、ヘルメット着用と自転車保険加入の周知を行います。
- 自転車は車道走行が原則であることについて、自動車利用者へ適切に注意喚起を行い、自転車利用者との交通事故防止を図ります。
- 令和6年の道路交通法改正における自転車等の安全を確保するための規定の創設に伴い、自動車が自転車の側方を通過するときの離隔の確保が必要であることを自動車のドライバーにも周知を行います。

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「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、自転車道を通行し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設定された歩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

車道の左側に向かって進みましょう。車道に歩行者(歩行者用踏切を跨ぐ)があるところは、歩行者の通行の妨げにならないよう進行、直進、左折の順番を優先して進みます。

傘をさしながら走行

5万円以下の罰金

— アドバイス —
傘ぶら下げるや傘を開閉しない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目を閉塞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を点検します。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 —
本道に合流しなければならぬので、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

知自研*	事故の概要
9,521万円	男子小学生(11歳)が夜間、帰宅途中に自転車道で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行者の女性(62歳)と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の重傷を負い、意識が戻らない状態となった。(東京地方裁判所、平成25(2013)年7月14日判決)
9,266万円	男子高校生が夜間、自転車道から歩道に横断し、歩行者を自転車で衝突してきた男性会社員(24歳)と衝突。男性会社員に重大な障害(言語機能の喪失等)が生じた。(東京地方裁判所、平成20(2008)年6月25日判決)
6,779万円	中学生、ベトナム人男子が歩道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。女性は脳幹損傷で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	男性が信号、信号表示を無視して高速度で交差点に進入。信号待ち横断歩道を横断中の女性(55歳)と衝突。女性は頸部内臓破裂で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、市役所で交差点の横断歩道を走行中、歩行者(62歳)の男性が横断するオートバイと衝突。建設工は脳脊髄損傷で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(上記金額は賠償額)

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・高等学校において、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。
- 高等学校については、16歳以上の自転車運転者の違反に対する反則金制度の開始により、自転車利用に関する取締りが強化されることから、高校生に対しても自転車交通安全教育の充実が求められます。このため、交通安全意識の向上及び適切な自転車利用の促進を目的として、高校生を対象とした自転車利用交通安全教室を実施します。
- 中学校については、中学校の統廃合に伴い、生徒の通学範囲が拡大し、自転車利用の増加が見込まれることから、交通安全に関する知識および技能の向上を図るため、交通安全教室を実施します。
- 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。



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

パンフレット等の自転車通行ルールを多言語やイラストで記載します。

- 居住および観光で訪れる外国人の方も増えているため、パンフレット等には多言語やイラストを用い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。

- 路上駐輪を抑制するために、駐輪場の案内、路上駐輪禁止を注意喚起します。



第8章 自転車交通による良好な移動環境の形成

8.1 公共交通空白地域における自転車の活用

公共交通空白地域におけるレンタサイクル、シェアサイクルの整備を検討します。

- 西都市の総人口・高齢者（65歳以上）人口の約3割が公共交通空白地域に居住しており、公共交通空白地域における交通手段の確保が必要です。
- バス停等から公共交通空白地域への交通手段としてレンタサイクルやシェアサイクルの導入を検討します。

8.2 災害時における自転車の活用

8.2.1 自転車ネットワーク計画に基づく空間整備（再掲）

自転車ネットワーク計画に基づく空間整備を進め、災害時でも自転車で通行が可能な道路の整備を進めます。

- 自転車ネットワーク計画で選定された路線について自転車通行空間の整備を進めることで、通行空間を広げ、災害時でも自転車で通行が可能な道路の整備を進めます。

8.2.2 災害時における自転車の活用を検討

災害発生時における機動的な移動手段として自転車を活用する方策を検討します。

- 災害時には自動車交通の混乱、道路渋滞、燃料不足等が発生する可能性があり、自転車は短距離の移動や連絡活動に有効です。
- 自転車ネットワーク路線と避難所・災害拠点施設との接続性を確認します。



第9章 自転車利用の促進による健康増進

9.1 自転車利用による健康増進に関する広報

9.1.1 自転車を利用することによる健康増進についてパンフレットやホームページ等により情報提供

自転車利用が健康づくりに有効であることを市民に広く周知し、日常的な自転車利用を促進します。

- 自転車利用は運動不足解消や生活習慣病予防に効果があり、健康寿命の延伸に寄与します。
- パンフレット、ホームページ等を通して自転車健康効果や推奨コースなどを情報提供します。
- 企業・学校とも連携し、健康増進施策と自転車利用促進を組み合わせた普及啓発の実施を検討します。

9.1.2 ノーマイカーデーの設定や、通勤等の自転車利用の呼びかけ

環境負荷の低減や交通混雑の抑制を目的として、マイカー利用を控える日を設け、自転車での通勤・通学・買物を推進します。

- ノーマイカーデーを市として設定し、官民協働で市民へ自転車利用を促すキャンペーンの実施を検討します。
- 事業所・学校の参加を募り、自転車通勤チャレンジイベントなど、参加型施策と組み合わせで取り組みを検討します。

9.2 サイクルスポーツイベントを実施

西都市の魅力を活かしたサイクルスポーツイベントを実施し、自転車文化の醸成と地域ブランド力向上を図ります。

- 西都原地区の豊かな自然環境を活かし、サイクルスポーツイベント（西都原エンデューロ等）を継続的に実施します。
- 参加者の交流促進、観光振興、地域産業との連携により、自転車を通じた地域活性化を促します。
- イベントに合わせて、地域イベント・物産展との連携も図り、地域一体型のにぎわい創出を行います。



第10章 自転車を通じた観光振興

10.1 ハード対策

10.1.1 「記紀の道」の整備に合わせた自転車通行空間の創出

「記紀の道」(逢初川緑道)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。
- 自転車に到着後は、歩いて楽しんでいただけるように駐輪場も整備します。
- 「記紀の道」内の歩行者と自転車の混在区間については、より安全な通行環境となるように対策を進めていきます。



図 10-1 「記紀の道」の自転車標

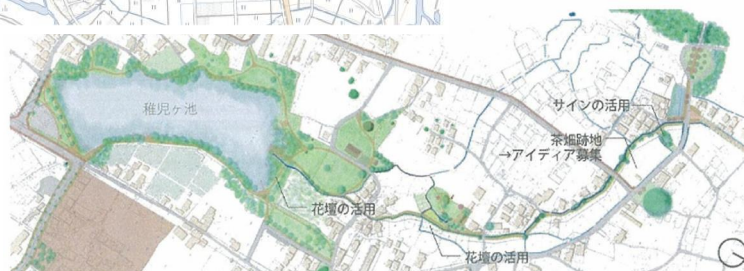


図 10-2 「記紀の道」の整備



10.1.2 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できるように、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 10-3 簡易駐輪施設の整備

10.1.3 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、観光部局と連携し、駐輪施設が必要な施設の把握を進め、駐輪施設を整備します。

10.1.4 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。

- 「このはな館」、「バスターミナル」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（休憩施設）の整備を進めていきます。



10.1.5 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。

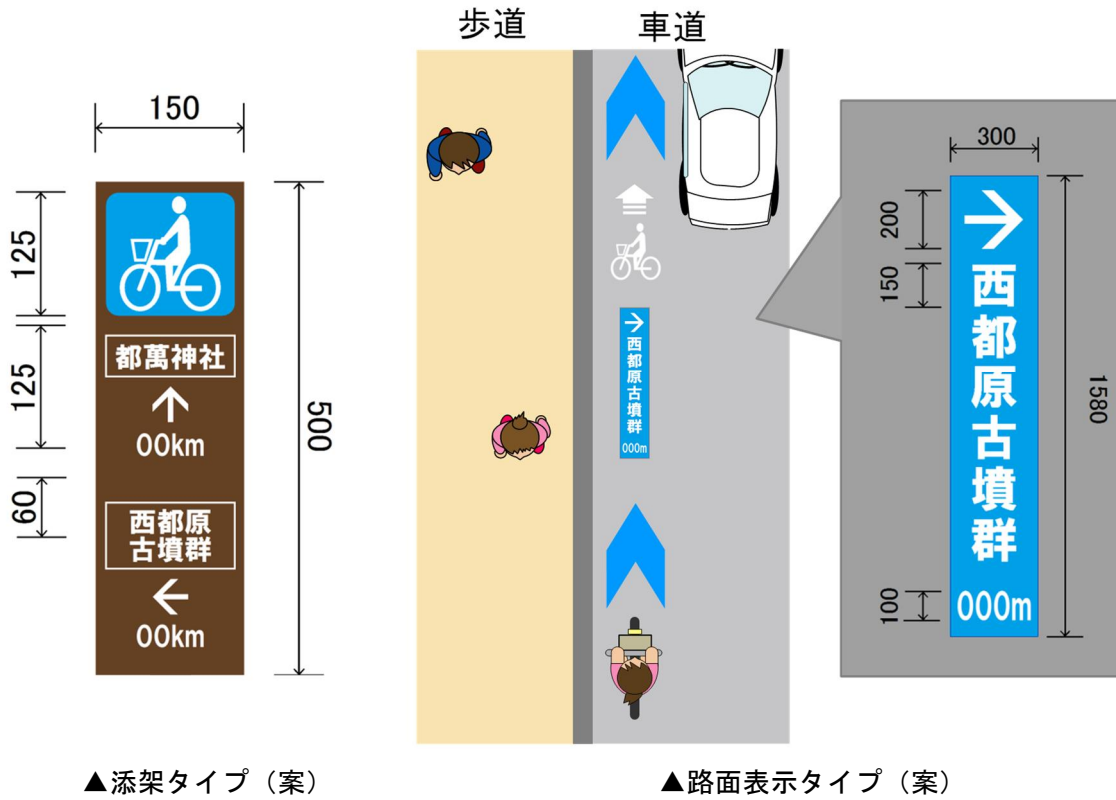


図 10-4 案内誘導サイン



10.2 ソフト対策

10.2.1 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。

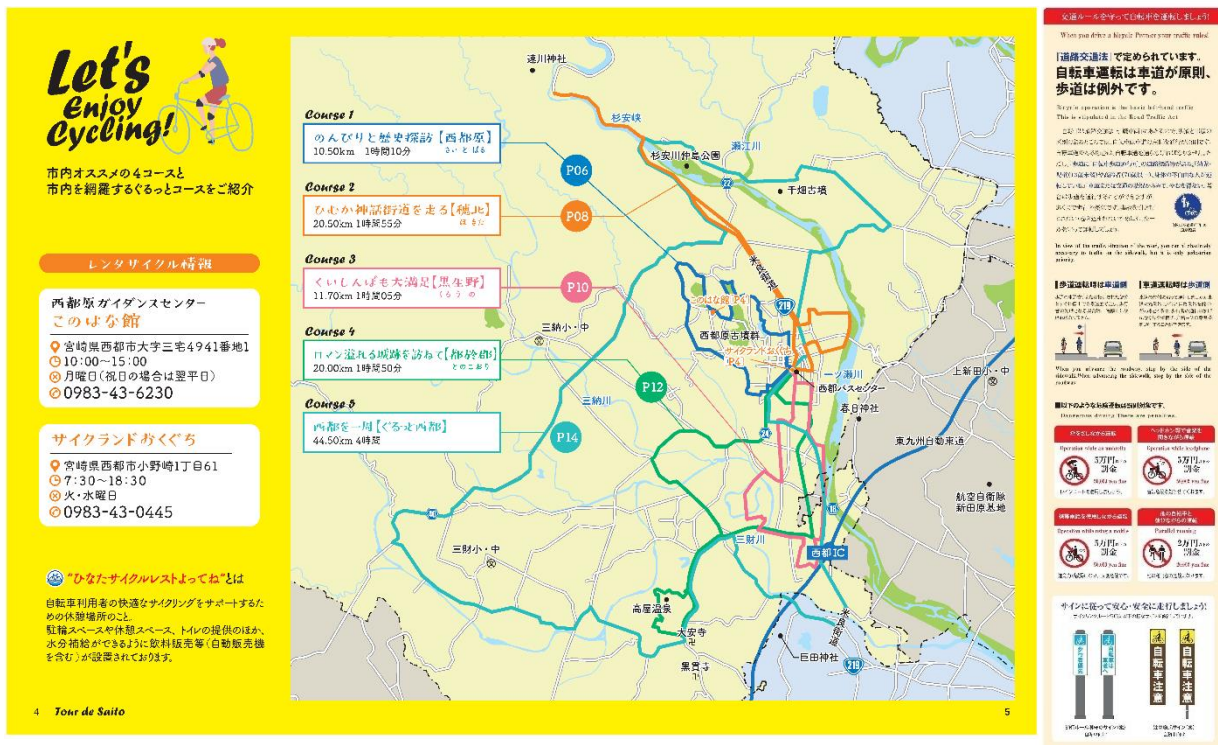


図 10-5 サイクルルートマップイメージ

10.2.2 スマホアプリ活用による案内の充実

スマホアプリを活用したサイクリングコースの案内を検討します。

- スマホアプリ等へのサイクリングコースの掲載を検討します。
- 推奨ルート等を、スマホアプリ等を活用することで多くの人へ効果的に情報提供していきます。



出典：自転車NAVITIME

図 10-6 スマホアプリ活用イメージ



10.2.3 タンデム自転車の活用

レンタサイクルにおいては、タンデム自転車の導入を検討します。

- 西都原古墳群周遊でのタンデム自転車の活用を検討します。
- 宮崎県は条例で、タンデム自転車の公道走行が可能です。



図 10-7 タンデム自転車

10.2.4 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。

10.2.5 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。



10.2.6 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。

55カ所 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)	上北山村小象	無休				
泉徳寺 (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				
櫛寺 (0744-54-2026)	高市郡明日香村櫛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 10-8 ホームページでの案内

10.2.7 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。



第11章 計画の推進に向けて

11.1 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。

図 11-1 施策のスケジュール

施策の柱	細目	短期	中期	長期
		R8-R11	R12-R14	R15-R18
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 自転車交通による良好な移動環境の形成	交通空白地域における自転車の活用	■	■	■
	災害時における自転車の活用	■	■	■
施策の柱④ 自転車利用の促進による健康増進	自転車利用による健康増進に関する広報	■	■	■
	サイクルスポーツの促進	■	■	■
施策の柱⑤ 自転車を通じた観光振興	自転車観光回遊性の向上施策	■	■	■



11.2 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。

- 西都商業高校跡地整備に伴う道路敷設（概ね3年後）にあわせて令和11年度までに自転車専用通行帯の指定・整備を検討します。
- 県道高鍋高岡線（三笠交差点～平田交差点）について、令和11年度までに自転車専用通行帯の指定・整備を検討します。
- 県道高鍋高岡線（平田交差点～西都原入口交差点）について、令和11年度までに車道混在での整備を検討します。
- 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、令和11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、令和11年度までに事業実施を検討します。

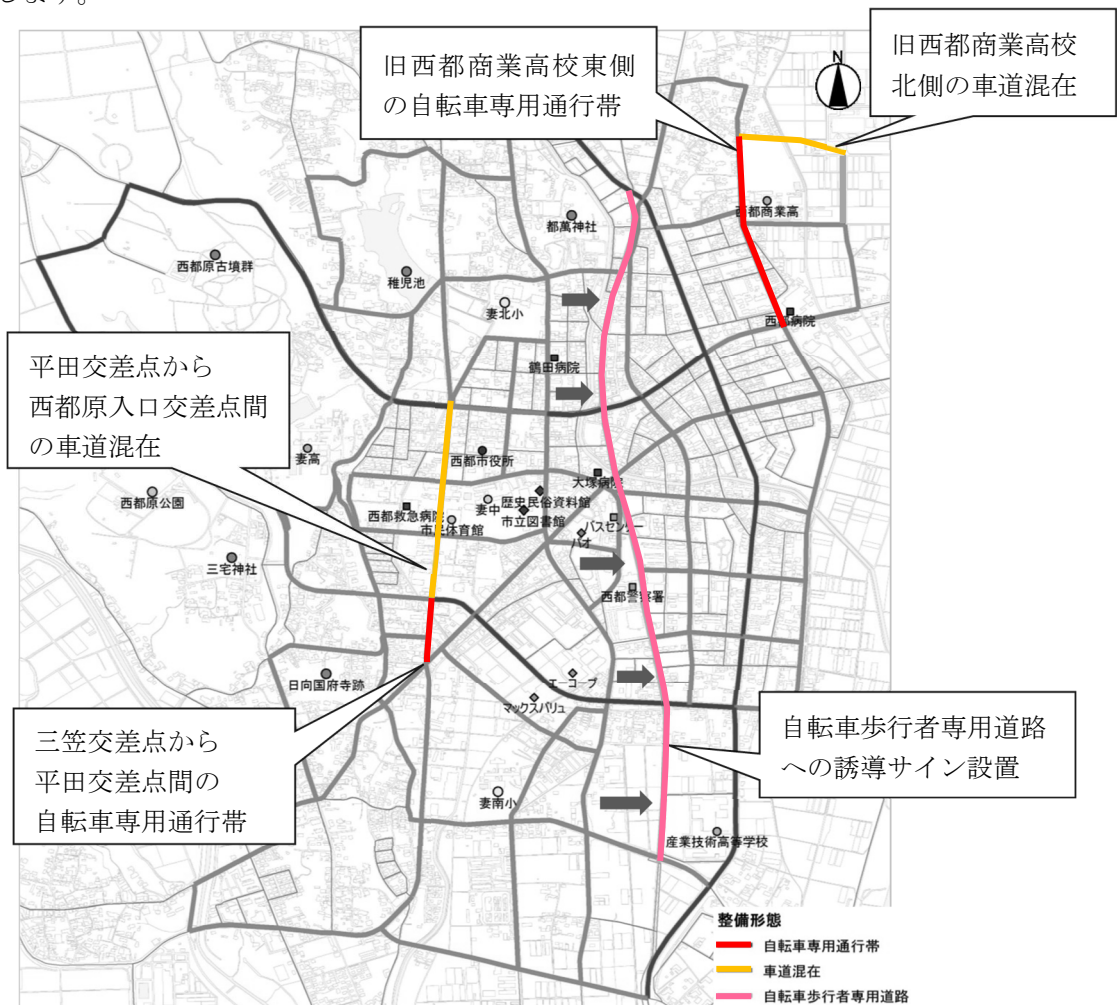


図 11-2 短期的施策（西都市）



11.3 計画の推進体制

「西都市自転車活用推進計画フォローアップ委員会」を必要に応じて開催し、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はなく、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、「西都市自転車活用推進計画フォローアップ委員会」を必要に応じて開催し、その中で計画全体の評価（Check）・見直し（Action）を実施します。
- また、道路交通法の改正や国・県の自転車活用推進計画において改定がなされた場合は、改正・改定内容と本計画の記載内容との整合性を確認した上で、必要に応じて計画の見直しを検討します。

11.4 評価指標

本計画の評価指標を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	3.56km ※自転車歩行者専用道路の延長 含む	5.0km
自転車分担率	6%	12% ※全国並み
自転車関連事故件数	8件/年	5件/年 ※3割削減



12.2 西都市自転車活用推進計画策定委員会

12.2.1 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ため、本市の現状と課題を踏まえ、ハードとソフト両面から総合的な施策を体系化した「西都市自転車安全利用促進計画」を改定し、自転車の安全利用や活用推進施策の充実・強化を図り、自転車活用推進法に基づく法定計画として位置づけるため、新たに「西都市自転車活用推進計画」を策定することを目的に西都市自転車活用推進計画策定委員会（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、2回の会議を行いました。

表 12-1 計画書策定経緯

回・日時	概要
第1回委員会 令和8年1月19日	<ol style="list-style-type: none"> 1. 現計画施策の進捗状況について 2. 自転車交通量の調査結果について 3. 計画見直しの方針について 4. 今後のスケジュール
第2回委員会 令和8年2月18日	<ol style="list-style-type: none"> 1. 第1回委員会（R8.1.19）の意見について 2. 現計画からの変更点（素案）について 3. 今後のスケジュール
パブリックコメント （令和8年3月2日～ 令和8年3月19日） 令和8年3月31日	<p>計画書の内容に対して市民から意見を頂く</p> <p>西都市自転車活用推進計画策定</p>



12.2.2 委員名簿

西都市自転車活用推進計画策定委員会 委員名簿

NO	区分	所属機関・団体職名	役職	氏名
1	学識経験者	宮崎大学工学教育研究部	准教授	嶋本 寛
2	学校関係者	妻中学校	校長	伊東 泰彦
3	自転車業界	サイ克蘭ドおくぐち	代表	奥口 一人
4	観光	西都市観光協会	事務局長	鎌田 一成
5	交通事業者	宮崎交通株式会社 西都営業所	所長	豊丸 佳郎
6		三和交通株式会社 西都営業所	所長	緒方 昭人
7	自転車利用者	特定非営利活動法人 輪プロジェクトみやざき	理事長	黒木 史也
8	行政機関	西都警察署	署長	西丸 日出男
9		西都土木事務所	所長	春田 博文



12.2.3 設置要領

西都市自転車活用推進計画策定委員会設置要領

(設置)

第1条 西都市における自転車の活用の一層の推進を図るため、西都市自転車活用推進計画策定委員会（以下「委員会」という）を設置する。

(目的)

第2条 委員会は、本市における安全で快適な自転車利用環境のため、本市の現状と課題を踏まえ、ハードとソフト両面から総合的な施策を体系化した「西都市自転車安全利用促進計画」を改定し、自転車の安全利用や活用推進施策の充実・強化を図り、自転車活用推進法に基づく法定計画として位置づけるため、新たに「西都市自転車活用推進計画」を策定することを目的とする。

(組織)

第3条 委員会は、委員10名以内をもって組織する。

2 委員会の構成は別表のとおりとする。

(設置期間)

第4条 委員会の設置期間は、令和7年12月25日から令和8年3月31日までとする。

(委員長等)

第5条 委員会に委員長を置く。

2 委員長は委員会を代表し、会務を総理する。

3 委員長に事故あるときは、委員長があらかじめ指名した者がその職務を代理する。

(会議)

第6条 委員会の会議（以下「会議」という）は市長が招集し、委員長がその議長となる。

2 市長は、会議において必要があると認めたときは、委員以外の者の出席を求め、説明又は意見を聞くことができる。

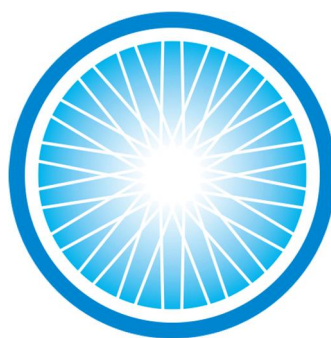
(庶務)

第7条 委員会の庶務は建設課において処理する。

(委員)

第8条 この要領に定めるもののほか必要な事項は、市長が別に定める。

附則 この要領は令和7年12月25日から施行する。



西都市自転車活用推進計画

令和 8 年 3 月

〔問合せ先〕

西都市 建設課

住 所 : 西都市聖陵町 2 丁目 1 番地

電 話 : 0983-43-0381

F a x : 0983-43-4865