

# 紀宝町自転車ネットワーク計画

平成 30 年 3 月

紀 宝 町

# 目次

<b>1. はじめに</b> .....	<b>1</b>
1.1 計画策定の背景と目的 .....	1
1.2 参考とした資料 .....	2
1.3 計画の構成 .....	3
<b>2. 紀宝町における自転車ネットワークを取り巻く環境</b> .....	<b>4</b>
<b>3. 自転車ネットワーク整備エリアの選定</b> .....	<b>11</b>
<b>4. 自動車ネットワーク路線の選定</b> .....	<b>13</b>
4.1 自転車ネットワーク路線選定の考え方 .....	13
4.2 一定の地域内のエリアにおける計画（対象：市街地エリア） .....	15
4.3 基幹となるルートを中心としたエリアで計画（対象：海のエリア、山のエリア） .....	19
<b>5. 自転車通行空間の整備形態</b> .....	<b>21</b>
5.1 整備の基本的な考え方 .....	21
5.2 紀宝町自転車ネットワーク計画における整備計画（案） .....	24
5.3 自転車通行空間の整備形態（案） .....	25
<b>6. 紀宝町自転車ネットワーク計画（案）</b> .....	<b>30</b>
<b>7. 自転車ネットワーク整備優先区間の選定</b> .....	<b>32</b>
7.1 整備優先区間の考え方と選定方法 .....	32
7.2 整備優先区間の選定（案） .....	33
<b>8. ソフト対策</b> .....	<b>34</b>
8.1 歩行者・自転車の安全性向上に向けた取り組み .....	34
8.2 ソフト対策の取り組み状況 .....	35
<b>9. おわりに</b> .....	<b>38</b>

# 1. はじめに

## 1.1 計画策定の背景と目的

自転車は、買物や通勤・通学など、日常生活における身近な移動手段や、サイクリング等のレジャーの手段等であるとともに、健康増進や環境保全の観点からも自転車が身近で有用な移動手段として重要な役割を担っている。

一方、全国的に交通事故全体の件数が減少傾向にある中で、自転車関連事故の割合は増加傾向にあり、特に自転車対歩行者の事故件数は横這いの状況にある。

こうした状況を踏まえ、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という考えのもと、各地域で自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を推進することを目的として、平成24年11月に国土交通省と警察庁が合同で「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）」を策定し、道路管理者が関係機関と連携し、自転車通行空間を整備するための指針をとりまとめている。また、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の提言（平成28年3月）を受け、平成28年7月にはガイドラインが改定されている。平成28年12月には、自転車活用推進法が公布され、環境保全と交通安全確保の理念をもとに、各関係者と相互に連携を図りながら、自転車の活用促進を総合的かつ計画的に推進していくこととしている。

このような背景を受けて、本計画は、「紀宝町自転車ネットワーク計画ワークショップ」におけるグループ討議により地元の意見を踏まえた自転車通行空間整備の方針をとりまとめ、自転車利用における安全性の確保や利便性の向上を目的として策定するものである。

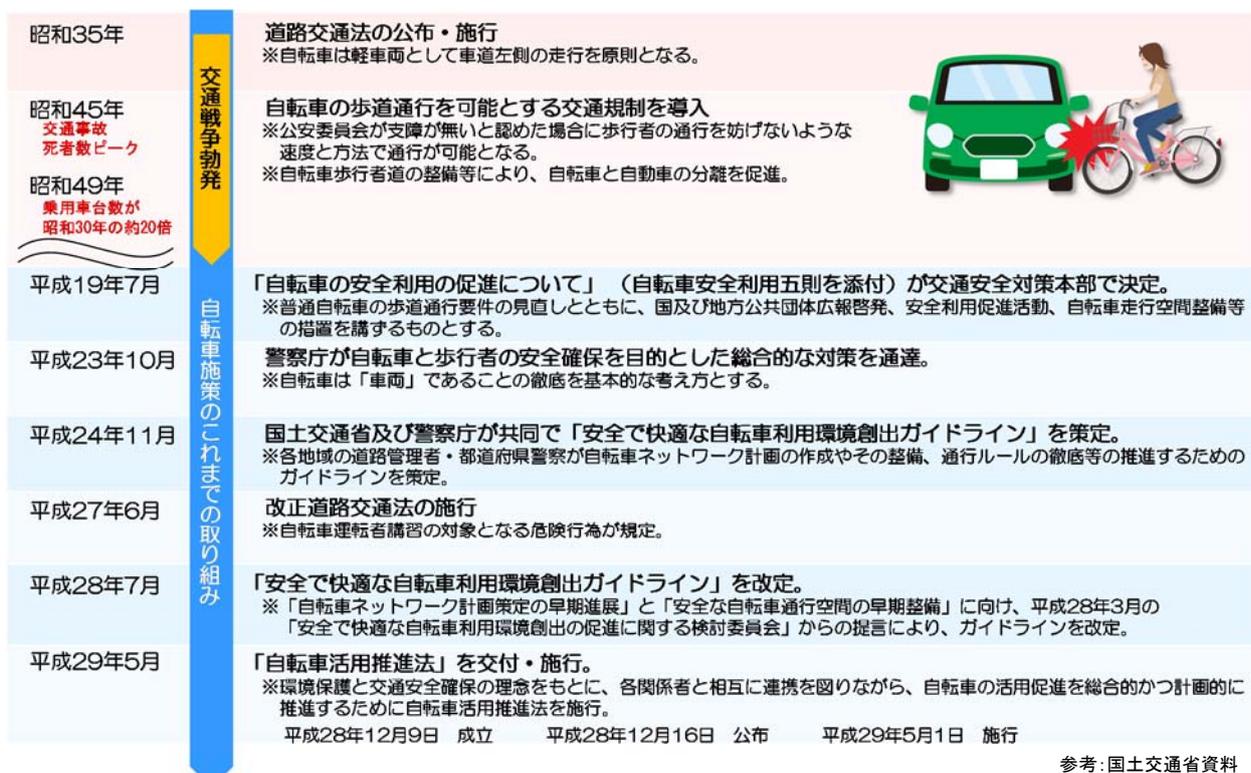


図 1 自転車施策のこれまでの取組

## 1.2 参考とした資料

本計画は、以下に示す資料を参考にしている。

なお、以下のガイドラインや基準等が改定された際には、適宜計画の見直しを行う。

表 1 計画策定の際に参考とした資料

名 称	発 行
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 国土交通省道路局 警察庁交通局
「自転車ネットワーク計画の早期推進」と 「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言	平成 28 年 3 月 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
安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン 改定版	平成 28 年 7 月 国土交通省道路局 警察庁交通局

### 1.3 計画の構成

本計画では、紀宝町における自転車の利用状況や交通事故の発生状況等、自転車交通に関する現状について整理するとともに、各種施設の立地や交通量等も踏まえ、自転車ネットワーク路線の選定を行う。

5.では自転車通行空間の整備形態について示し、これを踏まえて 6.で紀宝町自転車ネットワーク計画（案）を提示する。

なお、自転車ネットワーク路線の選定及び紀宝町自転車ネットワーク計画の策定にあたっては、「紀宝町自転車ネットワーク計画ワークショップ」におけるグループ討議の結果を反映している。



図 2 検討手順

## 2. 紀宝町における自転車ネットワークを取り巻く環境

自転車ネットワーク計画（案）の策定に際し、紀宝町における自転車ネットワークを取り巻く環境として、下記の項目について現状把握を行い、課題について整理する。

表 2 紀宝町における自転車ネットワークを取り巻く環境

項目	現状	課題
自転車交通量	<ul style="list-style-type: none"> <li>・熊野大橋につながる県道 35 号紀宝川瀬線における利用が多く見られ、394 台/12h。紀宝町と新宮市を結ぶ熊野大橋の断面において 354 台/12h であり、紀宝町内の他の路線と比較して自転車交通が多い状況である。</li> <li>・飯盛交差点などにおいて 200 台/12h を超える自転車利用がみられ、矢渕中学校や役場等の往来が多い状況にある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新宮方面を往来する自転車利用が多い</li> <li>・矢渕中学校の通学や役場方面への自転車利用が多い</li> </ul>
自転車関連事故	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地(国道 42 号 BP と県道 35 号紀宝川瀬線に囲まれたエリア)において、自転車関連事故が集中しており、特に県道 35 号紀宝川瀬線や矢渕中学校等の通学路において事故が多発している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地、特に県道 35 号紀宝川瀬線や矢渕中学校の通学路における自転車事故への対応が必要</li> </ul>
人口分布	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道 42 号や県道 35 号紀宝川瀬線沿線の鶴殿地区や井田地区において、人口が集中している。</li> <li>・山間部の御船地区や相野谷地区は高齢化率が高い傾向にある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地に人口が集中</li> <li>・地域によって通勤や通学、遠隔地への買い物など、交通量や道路の使用状況が異なるため、地域の実情に即した対応が必要</li> </ul>
自転車歩道通行可標識の設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道 42 号(BP 含む)の歩道は全線自転車通行可となっている。</li> <li>・その他の路線では、県道 35 号紀宝川瀬線や県道 141 号鶴殿熊野線の歩道の一部区間が自転車通行可となっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道の自転車通行可の区間は一部に留まっており、連続性が確保されていない</li> </ul>
自転車利用拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地には公共施設や交通拠点等が集中し、郊外部には幹線道路沿線に観光施設や公園・スポーツ施設、教育・文化施設が点在している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地と郊外部との自転車の利用目的の違いを踏まえた検討が必要</li> <li>・点在する拠点をつなぐルートを選定が必要</li> </ul>

# (1) 自転車交通量

紀宝町内で観測された自転車交通量（H17 道路交通センサス）をみると、県道 35 号紀宝川瀬線 熊野大橋付近で自転車交通量が多く、中でも熊野大橋断面では 350 台以上と、紀宝町内の他の路線と比較し、自転車交通量が多い傾向がみられる。また、自転車交通量（H29.10.10 調査）をみると、特に飯盛交差点において矢渕中学校や役場等の往来が多く 200 台以上となっている。

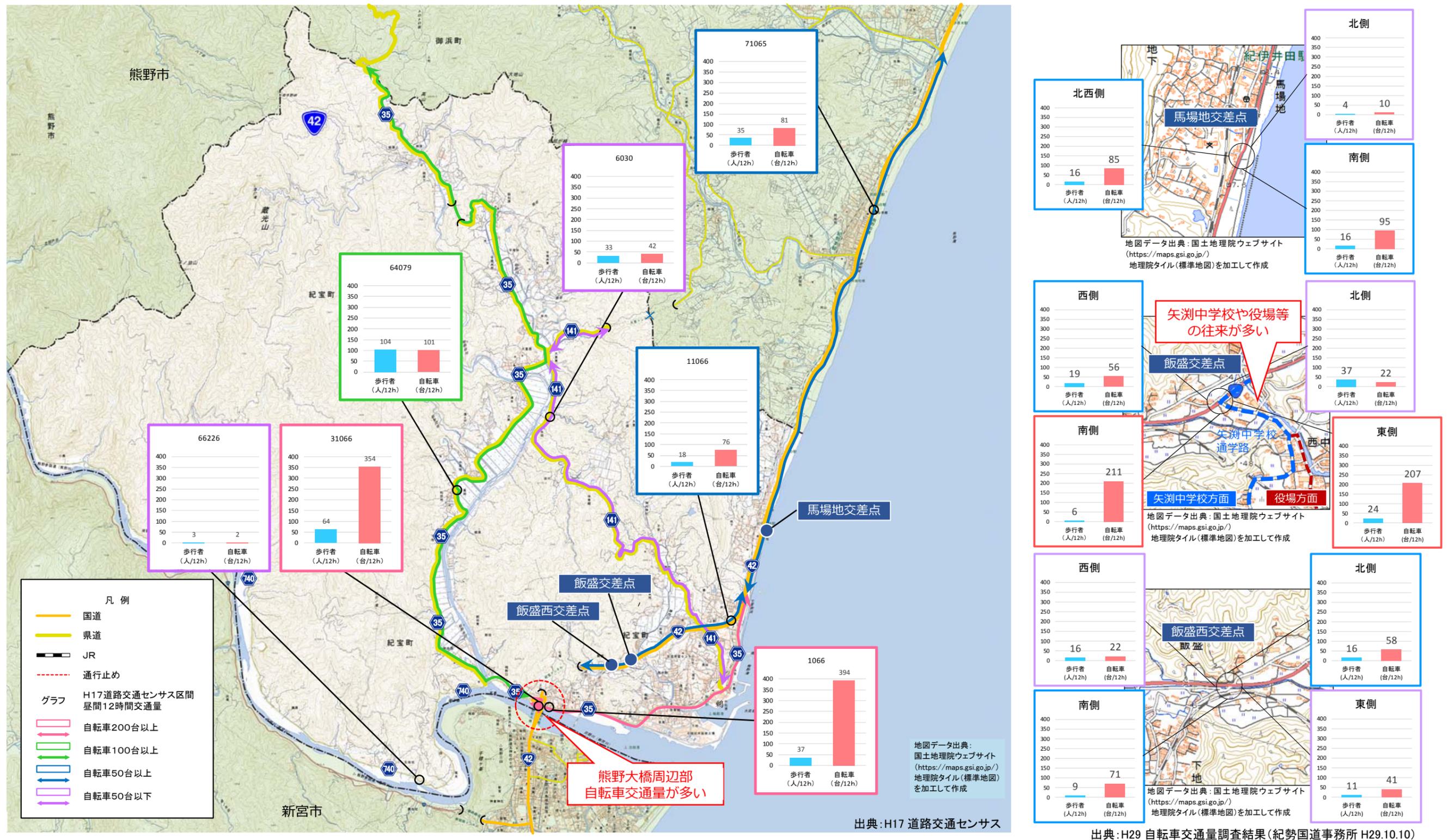


図 3 自転車交通量

(2) 自転車関連事故の発生状況

過去 10 年間の自転車関連事故発生状況を見ると、国道 42 号 BP と県道 35 号紀宝川瀬線に囲まれた中心市街地において事故が多発している。特に中心市街地では、県道 35 号紀宝川瀬線や矢漕中学校等の通学路において事故が多発している傾向がみられる。

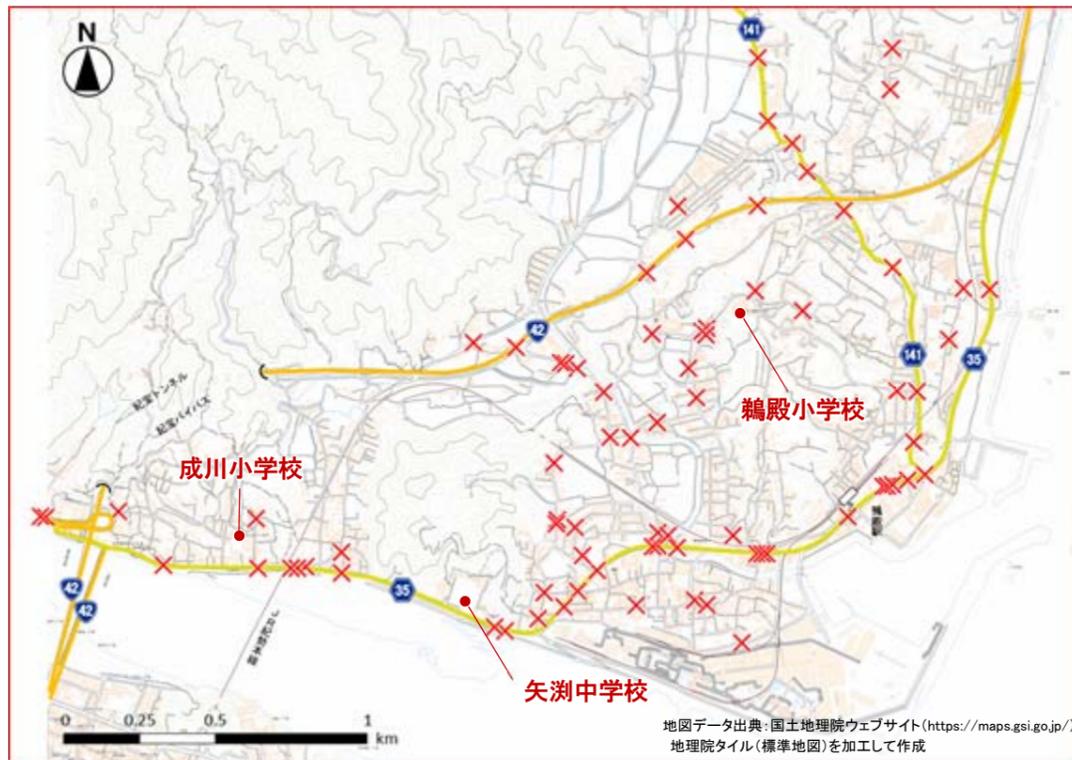


図 5 紀宝町における主な通学路

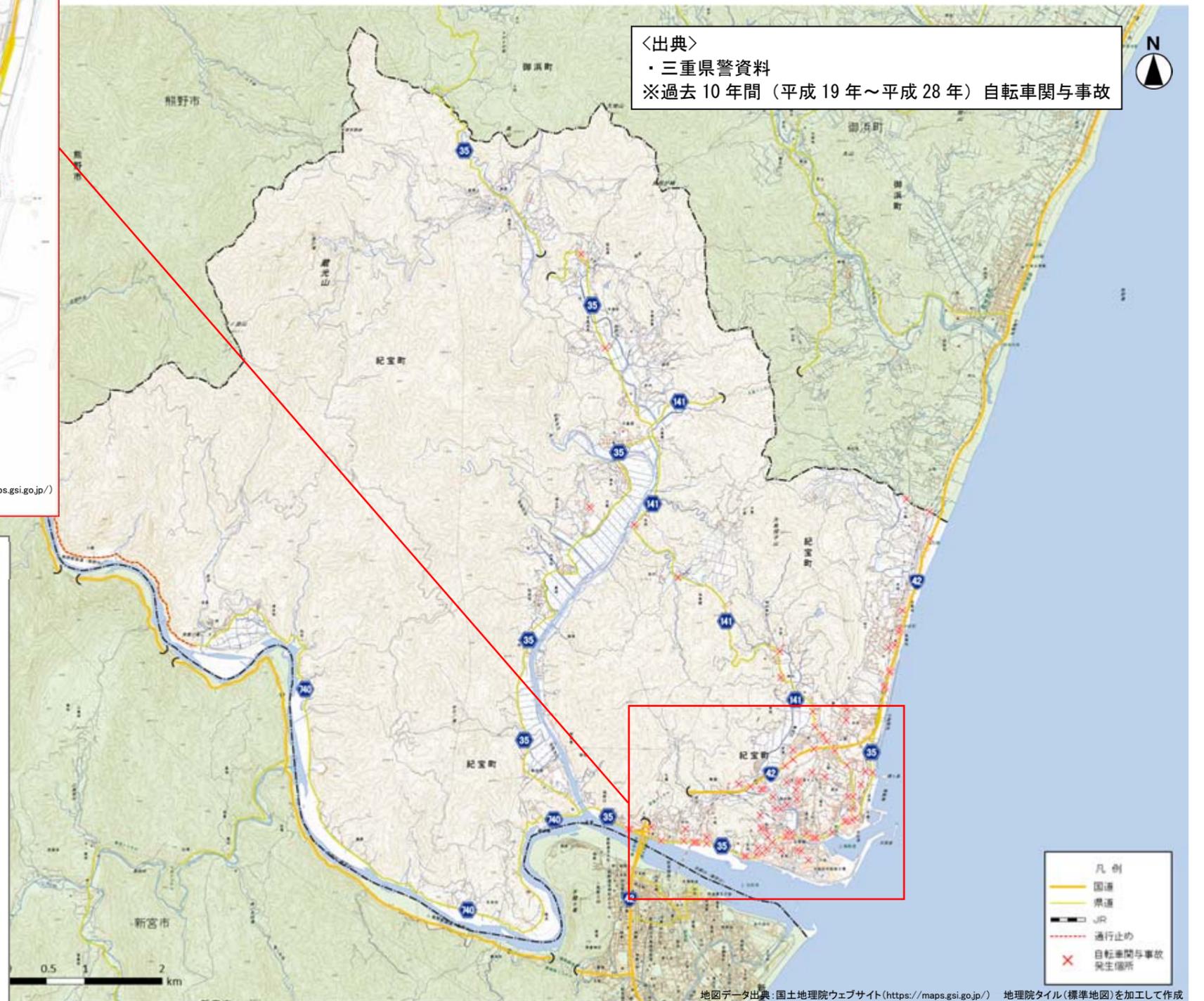


図 4 自転車関連事故発生状況

### (3) 人口分布

紀宝町では国道 42 号 BP と県道 35 号紀宝川瀬線に囲まれた鵜殿地区のエリアに人口が集中しており、特にエリア東部に人口が集中している。また、国道 42 号沿いの井田地区においても人口が多い傾向がみられ、特に子どもと女性の人口が多い傾向がみられる。次頁に示す高齢者人口の分布をみると全人口の傾向と同じく鵜殿地区のエリア東部に人口が集中しており、総人口に占める高齢者人口の比率をみると、人口の多い鵜殿地区では高齢化率がそれほど高くないのに対し、山間部の相野谷地区や御船地区での高齢化率が高い傾向がみられる。

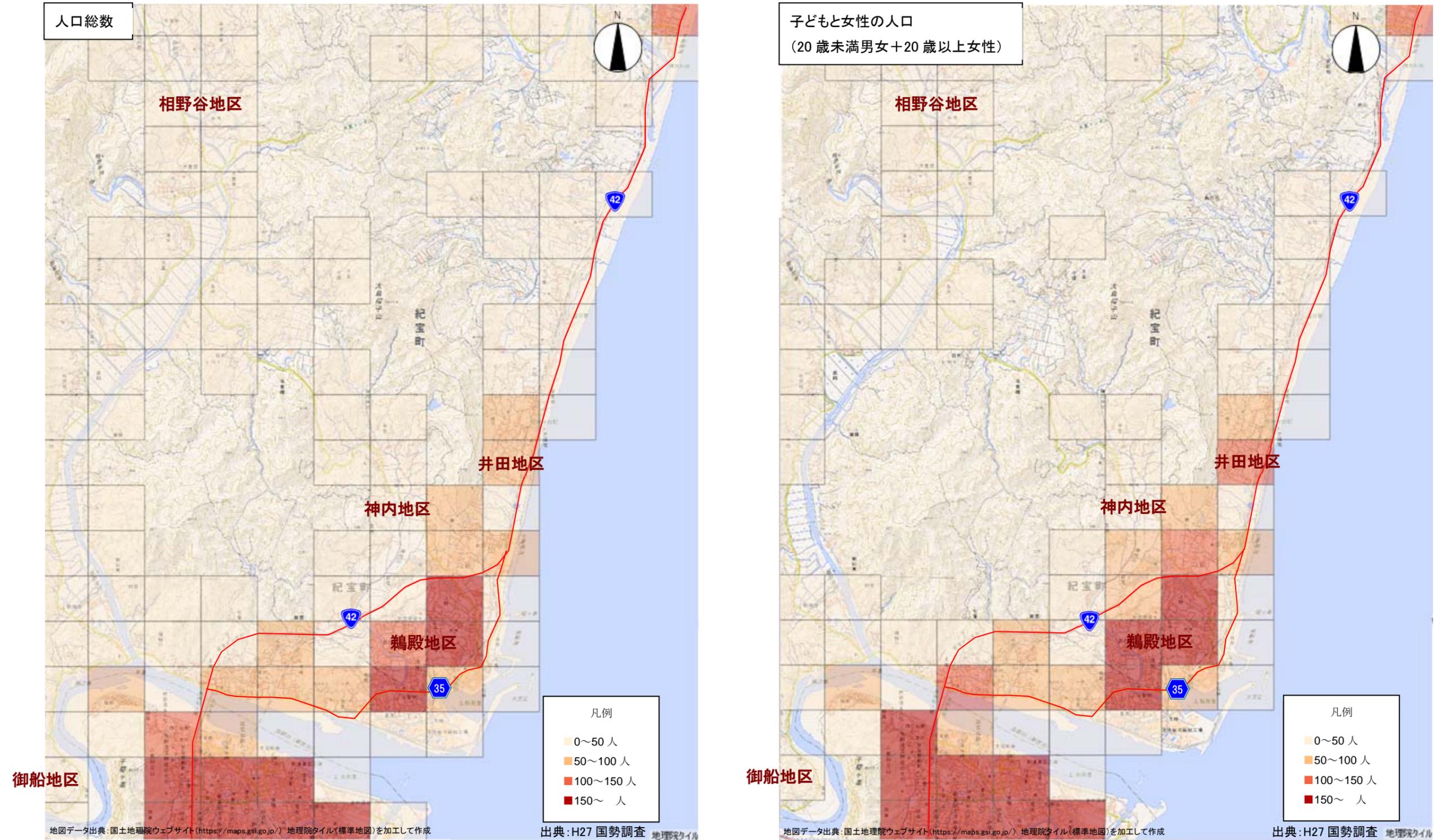


図 6 紀宝町における人口分布状況

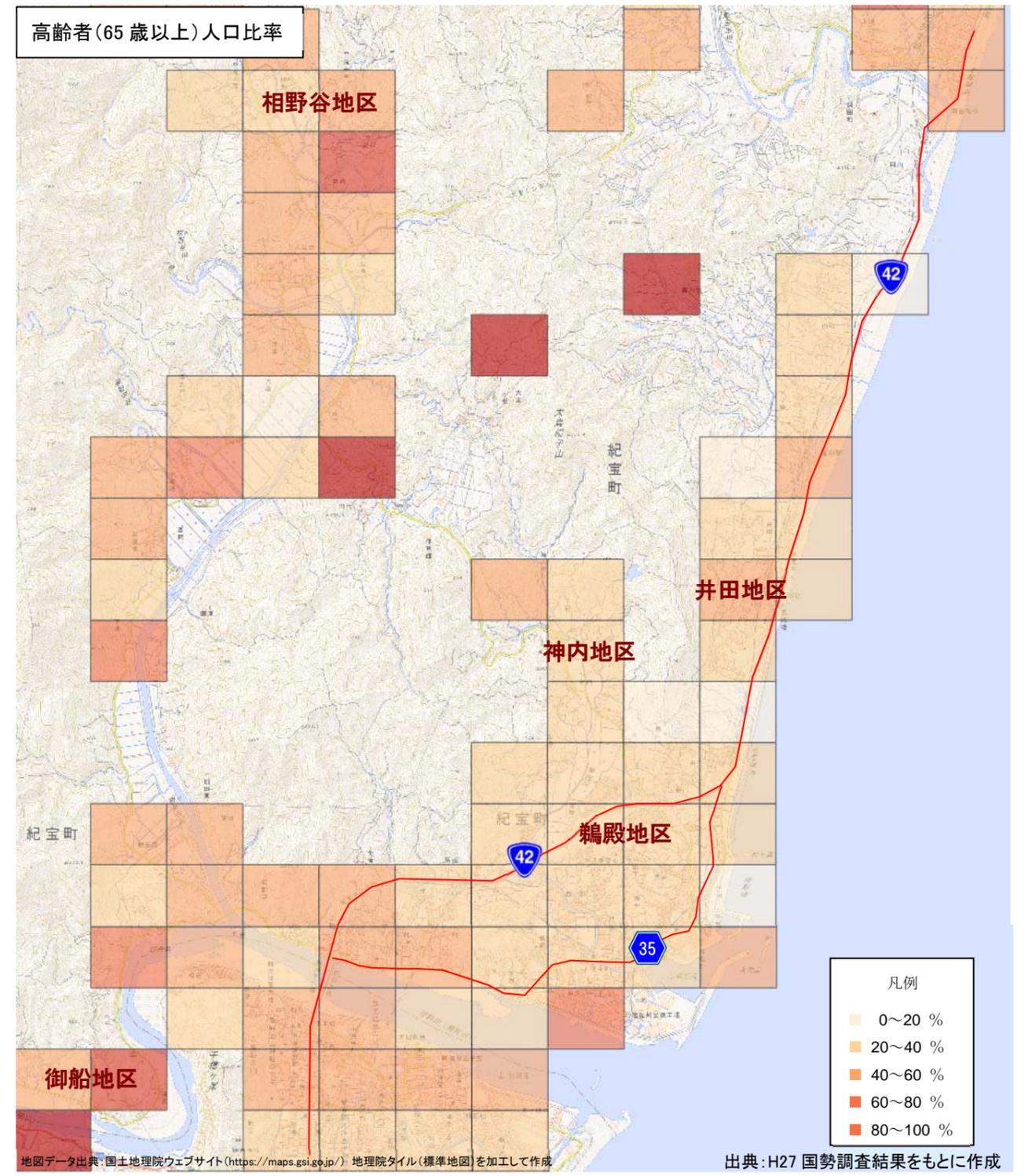
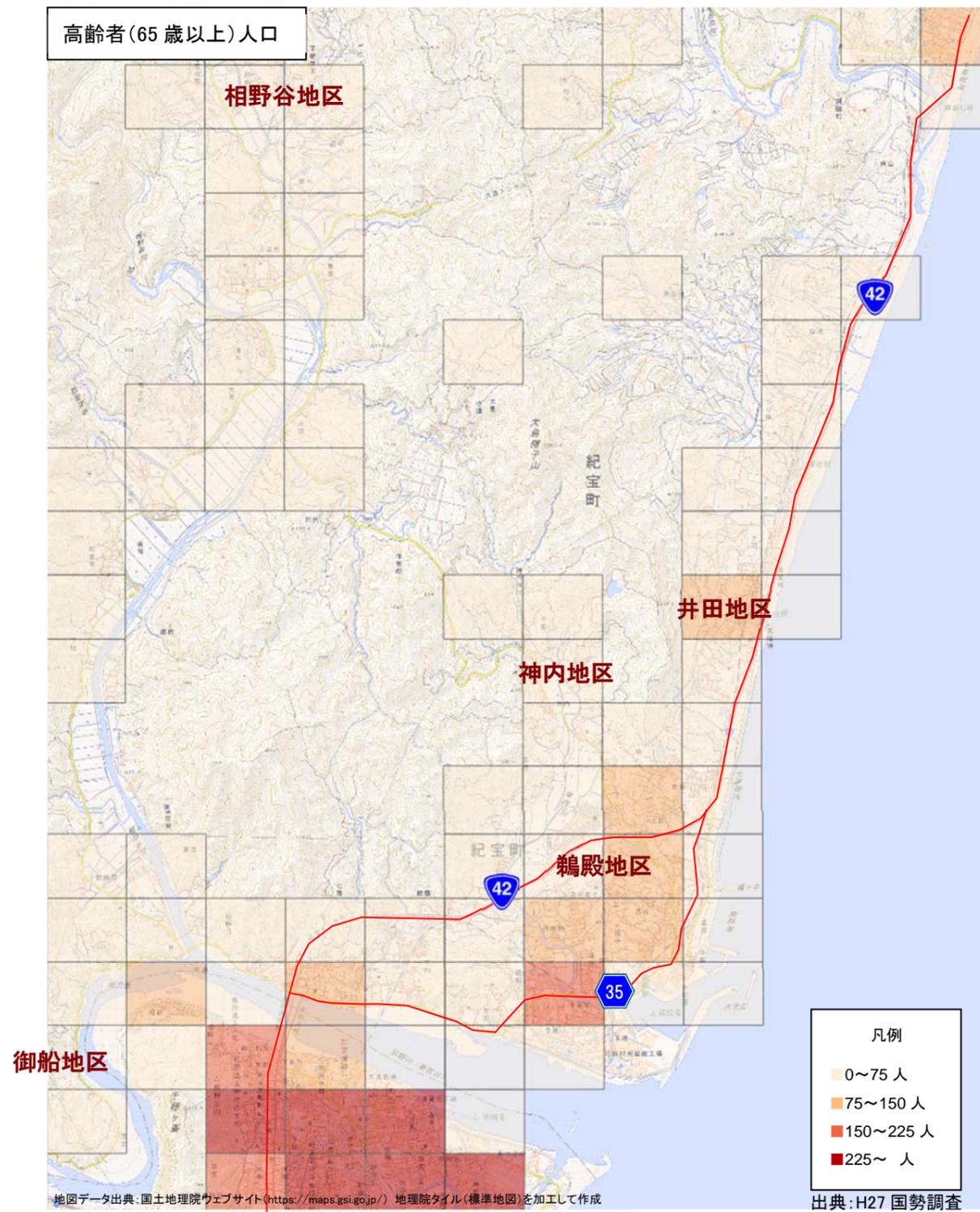


図 7 紀宝町における高齢者人口分布状況

#### (4) 歩道における自転車通行可能区間の状況

国道 42 号の歩道は全線自転車通行可能となっており、県道 35 号紀宝川瀬線、県道 141 号鶴殿熊野線においても一部、自転車通行可能の歩道（自転車歩道通行可標識が設置されている区間）があるが、連続性が確保されていない状況にある。

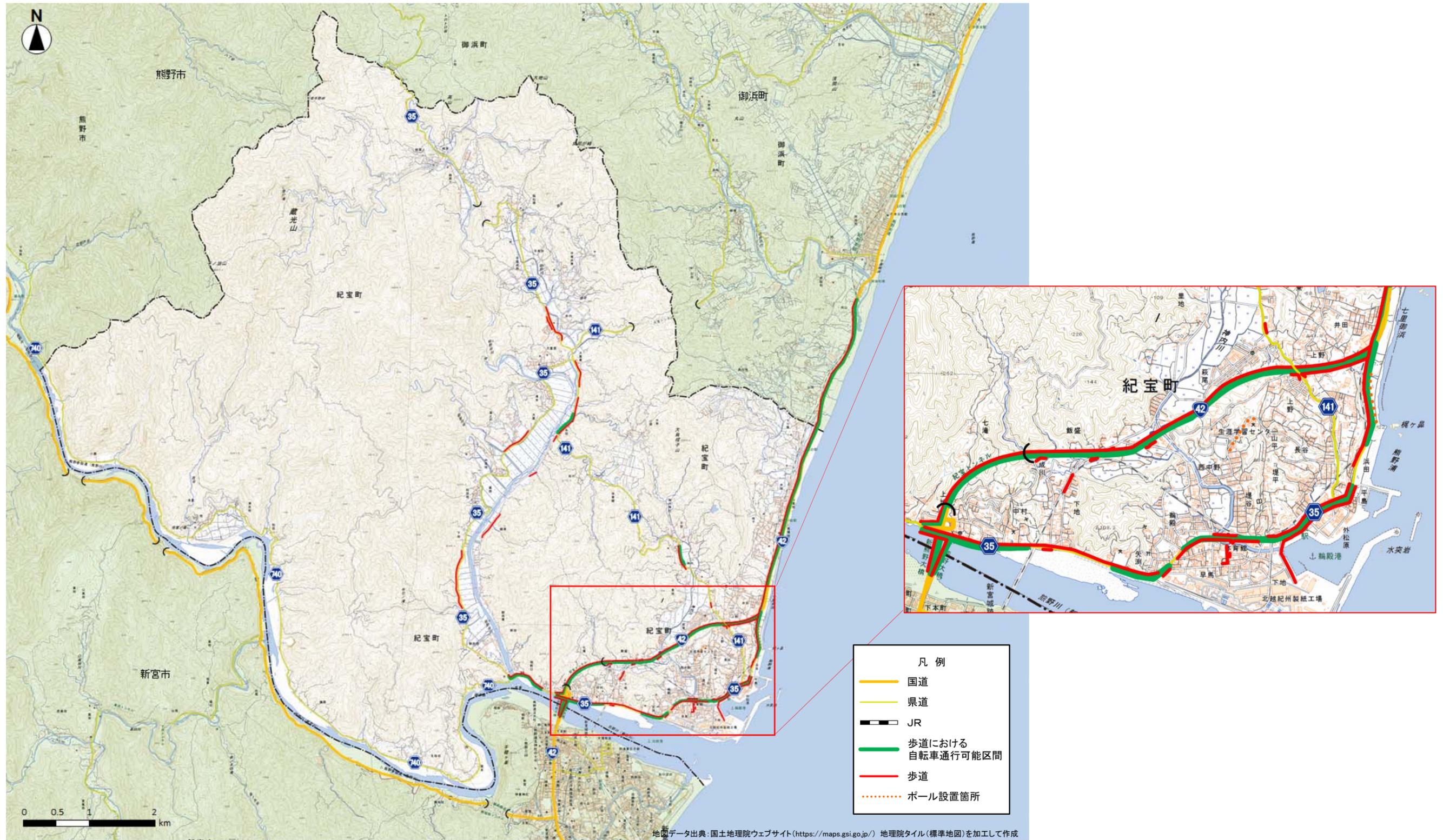
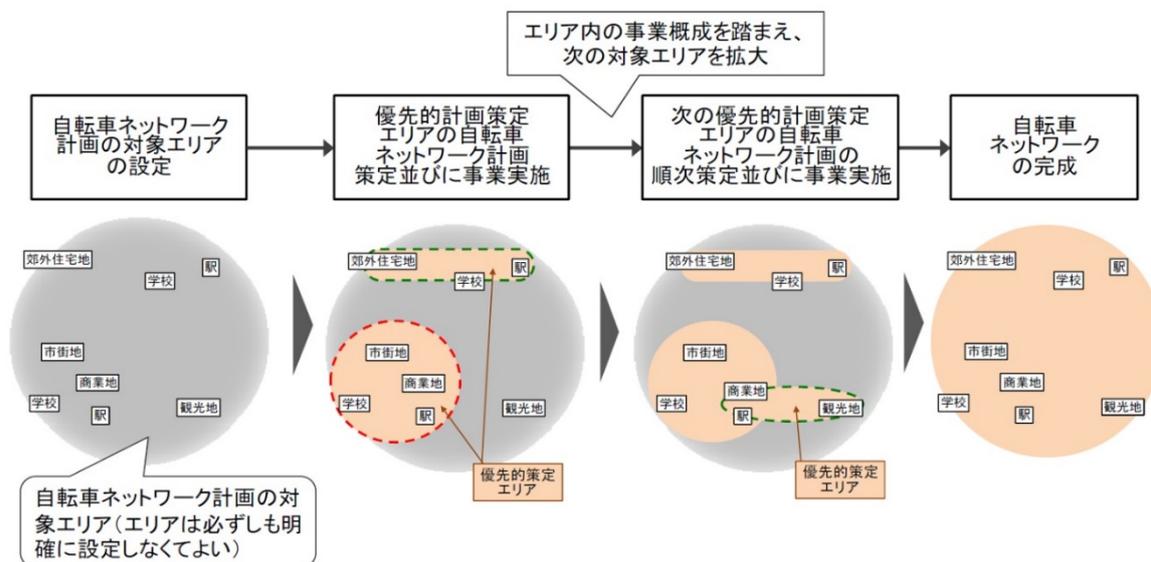


図 8 歩道における自転車通行可能区間の状況



### 3. 自転車ネットワーク整備エリアの選定

ガイドラインでは、自転車ネットワーク計画を策定する際、地域の状況、構成する自転車ネットワーク路線候補の状況等を勘察し、「自転車ネットワーク計画を地域全体での一括策定する方法」、もしくは、「一定の地域内のエリアや自転車利用目的に応じて基幹となるルートを中心とした自転車ネットワーク等を対象とした段階的な計画策定」のいずれかを選択するものとある。



出典:安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成 28 年 7 月)

図 10 段階的な計画策定イメージ

紀宝町の地域特性として、中心市街地に駅や役場、商業施設等が集中し、郊外では幹線道路の沿線に観光施設や公園・スポーツ施設などが点在している状況にある。

紀宝町の道路ネットワークの特徴として、中心市街地を国道 42 号 BP と県道 35 号紀宝川瀬線が取り囲み、中心市街地を中心に幹線道路が 3 方向に放射状に伸びる道路網となっている。

中心市街地に人口が集中し、自転車交通量も多いことから、自転車関連の事故が多発している一方、郊外では高齢化率が高い状況となっている。

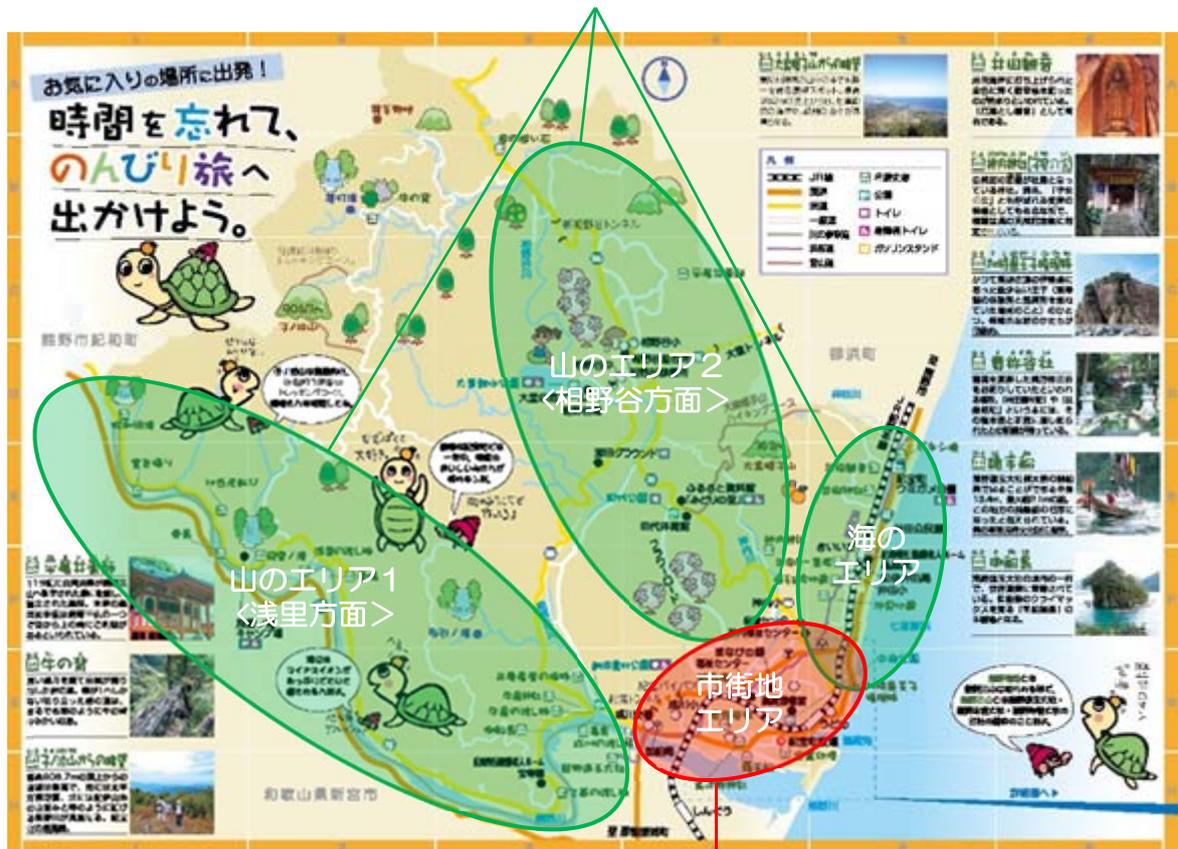
このような特徴を踏まえ、一定の地域内のエリアで計画を行う際の対象エリアを人口、自転車交通が集中する「①市街地エリア(国道 42 号と県道 35 号紀宝川瀬線に囲まれた鶴殿地区を中心としたエリア)」とする。

また、自転車利用目的(主に観光や公園・スポーツ施設などの利用などのレジャー目的)に応じて基幹となるルートを中心としたエリアで計画を行う対象を「②海のエリア(国道 42 号(井田方面))」、「③山のエリア 1 (県道 740 号小船紀宝線(浅里方面))」、「④山のエリア 2 (県道 35 号紀宝川瀬線及び県道 141 号鶴殿熊野線(相野谷方面))」とする。

表 3 紀宝町自転車ネットワーク計画検討対象エリア

	対象エリア	地域の特徴	主な対象路線
一定の地域内の エリアで計画	市街地エリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>・矢淵中学校の通学や役場方面への自転車利用が多い。</li> <li>・特に検討 35 号紀宝川瀬線や矢淵中学校の通学路における自転車事故が多い。</li> <li>・公共施設や交通拠点等が集中しており、人口も集中している。</li> </ul>	国道 42 号バイパス、 県道 35 号紀宝川瀬線等、 県道 141 号鶺鴒熊野線、 町道
自転車利用目的 に応じて 基幹となるルート を中心とした エリアで計画	海のエリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線道路沿線に観光施設や公園・スポーツ施設、教育・文化施設が点在している。</li> <li>・山間部の御船地区や相野谷地区は高齢化率が高い傾向にある。</li> </ul>	国道 42 号
	山のエリア1 〈浅里方面〉		県道 740 号小船紀宝線
	山のエリア2 〈相野谷方面〉		県道 35 号紀宝川瀬線、 県道 141 号鶺鴒熊野線

自転車利用目的に応じて基幹となるルートを中心としたエリアで計画



自転車の利用の広がりを踏まえて  
一定の地域内のエリアで計画

出典：紀宝町資料

図 11 紀宝町自転車ネットワーク計画対象エリア

---

---

## 4. 自動車ネットワーク路線の選定

### 4.1 自転車ネットワーク路線選定の考え方

ガイドラインでは、自転車ネットワークを構成する路線を7つの視点から適宜組み合わせて選定するものとしている。

本計画では、紀宝町の地域特性や現状を踏まえつつ、ワークショップにおける地元の意見を参考に、7つの路線選定の視点を参考に地域の実情に合った路線選定を行う。

#### <ガイドラインによる自転車ネットワーク路線選定の考え方>

ガイドラインに示されている、自転車ネットワークを構成する7つの路線選定の視点は次のとおりである。

- 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自転車通学路の対象路線
- ④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
- ⑤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
- ⑥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
- ⑦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

### ＜紀宝町の自転車ネットワーク路線の選定の考え方＞

紀宝町においては中心市街地の自転車の利用目的として通学・通学など日常の移動が多く、郊外では観光やレジャー目的などの移動が多いことから、このような利用目的を踏まえ自転車利用が多いと想定される路線を選定した。

自転車の利用の広がりを踏まえて一定の地域内のエリアで計画策定する場合

- ⇒視点A：公共交通施設や地域の核となる施設と主な居住地域等を結ぶ自転車交通量が多い路線
- ⇒視点B：自転車と歩行者の錯綜や自転車関連事故が多い通学路等、安全性の向上が必要な路線
- ⇒視点C：観光利用の観点から自転車利用を促進する路線

自転車利用目的に応じて基幹となるルートを中心としたエリアで計画策定する場合

- ⇒視点D：郊外住宅地と駅や学校等を結ぶ通勤・通学目的の利用が多い基幹となるルートを中心とした自転車利用の目的に応じた路線
- ⇒視点E：観光地と駅や商業地等を結ぶ観光目的の利用が多い基幹となるルートを中心とした自転車利用の目的に応じた路線



#### 自転車利用目的に応じて基幹となるルートを中心としたエリアで計画策定する場合

- 郊外住宅地と駅や学校等を結ぶ通勤・通学目的の利用が多い期間となるルートを中心とした自転車利用の目的に応じた路線
- 観光地と駅や商業地等を結ぶ観光目的の利用が多い基幹となるルートを中心とした自転車利用の目的に応じた路線

#### 自転車の利用の広がりを踏まえて一定の地域内のエリアで計画策定する場合

- 公共交通施設や地域の核となる施設と主な居住地等を結ぶ自転車交通量が多い路線
- 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い通学路等、安全性の向上が必要な路線
- 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
- 新たな施設立地が予定され、自転車利用が見込める路線
- 観光利用の観点から自転車利用を促進する路線

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

図 12 優先計画策定エリアの抽出の考え方

#### 4.2 一定の地域内のエリアにおける計画（対象：市街地エリア）

中心市街地の自転車利用の広がりを踏まえ、検討エリアとして選定した「市街地エリア」を対象に、ガイドラインによる自転車ネットワーク路線選定の考え方を踏まえ、ワークショップにおける地元の意見を参考に対象路線の整理を行う。

#### 視点 A：公共交通施設や地域の核となる施設と主な居住地域等をつなぐ自転車交通量が多いエリア

- ・市街地エリアでは、主要な公共交通施設として「鶯殿駅」があり、地域の核となる施設として「紀宝町役場」がある。
- ・自転車交通量調査結果をみると、国道 42 号と県道 35 号紀宝川瀬線の自転車利用が多く、特に熊野大橋周辺部において自転車利用が多い状況にある。
- ・また、飯盛交差点から町道を経由し、紀宝町役場や矢渕中学校を往来する自転車利用が多い状況にある。
- ・このような自転車利用状況を踏まえ、市街地エリア内で自転車交通量の多い路線を以下に示す。

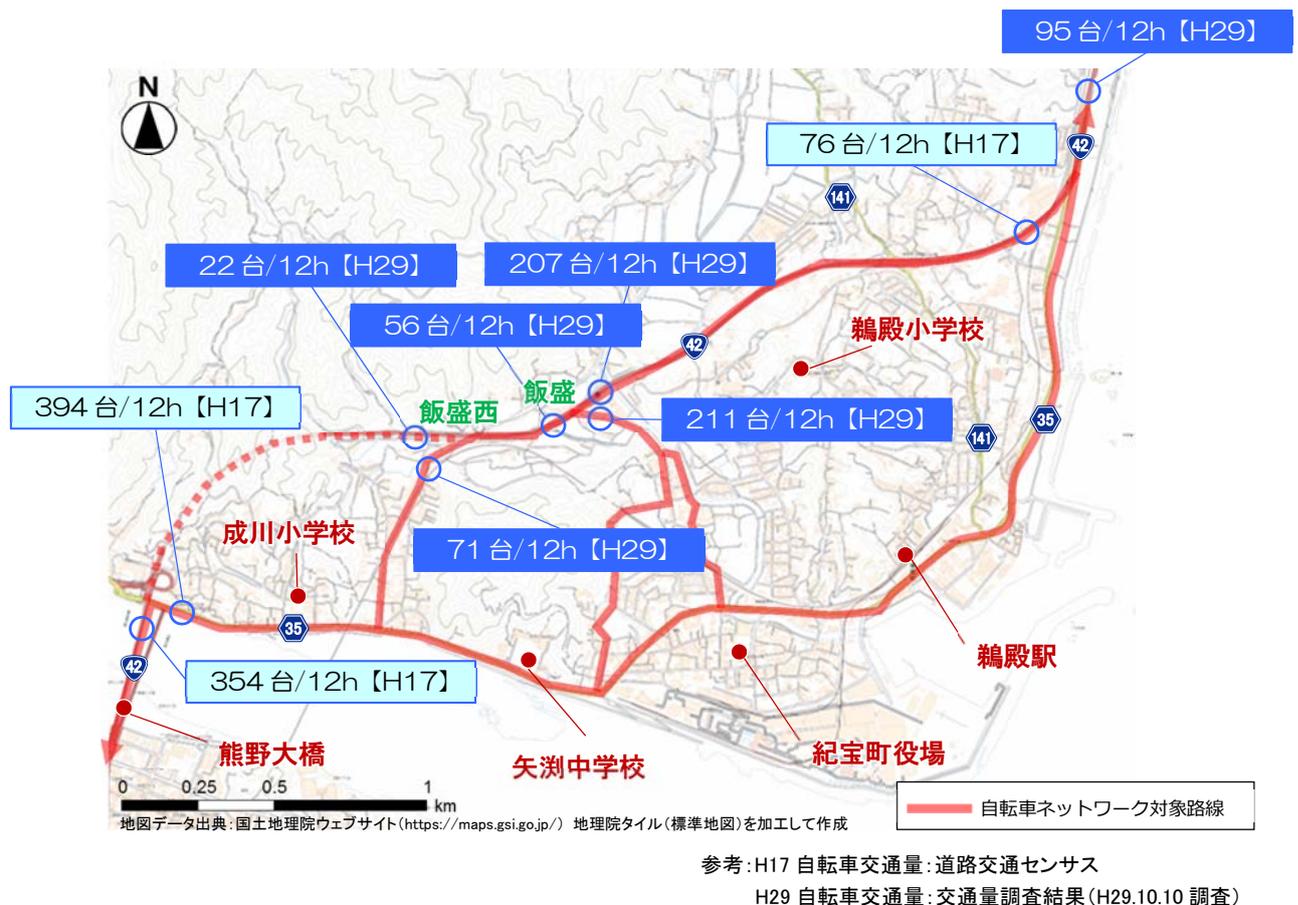


図 13 紀宝町中心市街地における自転車利用状況

**視点B：自転車と歩行者の錯綜や自転車関連事故が多い通学路等、安全性の向上が必要なエリア**

＜通学路＞

- ・市街地エリア内には、自転車通学が可能な矢淵中学校があり、市街地エリアにおける主な自転車利用者となっている。
- ・また、市街地エリア北側に紀南高校があり、通学で国道 42 号及び県道 35 号紀宝川瀬線を利用している。
- ・ワークショップにおける意見を参考に、市街地エリアにおける主な通学路の対象となっている路線について以下に示す。

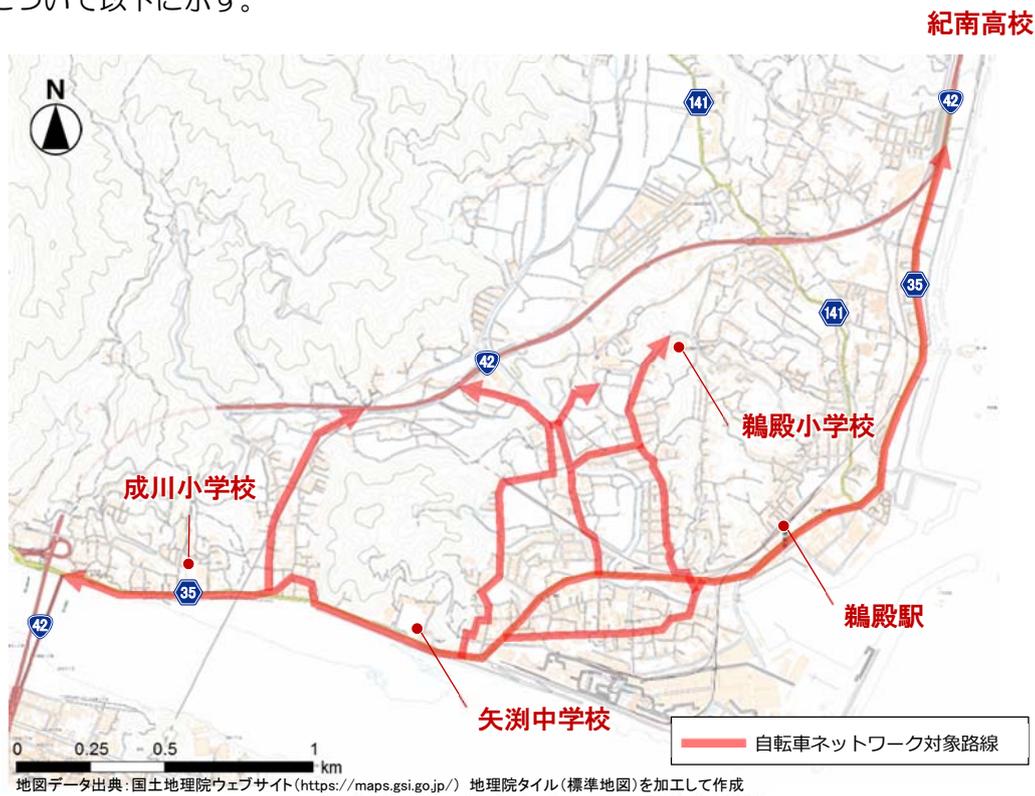


図 14 紀宝町中心市街地における主な通学路

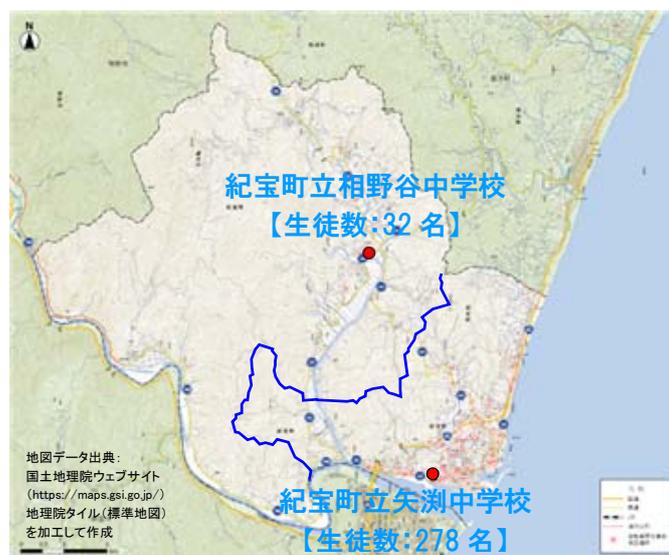


図 15 紀宝町における中学校の学区と生徒数

(データ出典：学校教育情報サイト [Gaccom/www.gaccom.jp](http://Gaccom/www.gaccom.jp))

＜自転車関連事故発生状況＞

- 過去 10 年間に発生した自転車関連事故の発生状況をみると、市街地エリア内では特に県道 35 号紀宝川瀬線において事故が多発している傾向がみられる。
- また、矢渕中学校の通学路上や、県道 141 号鶴殿熊野線においても事故が多発している傾向がみられる。
- このような状況を踏まえ、市街地エリアにおける自転車関連事故が多発しており、安全性の向上が必要な路線を以下に示す。

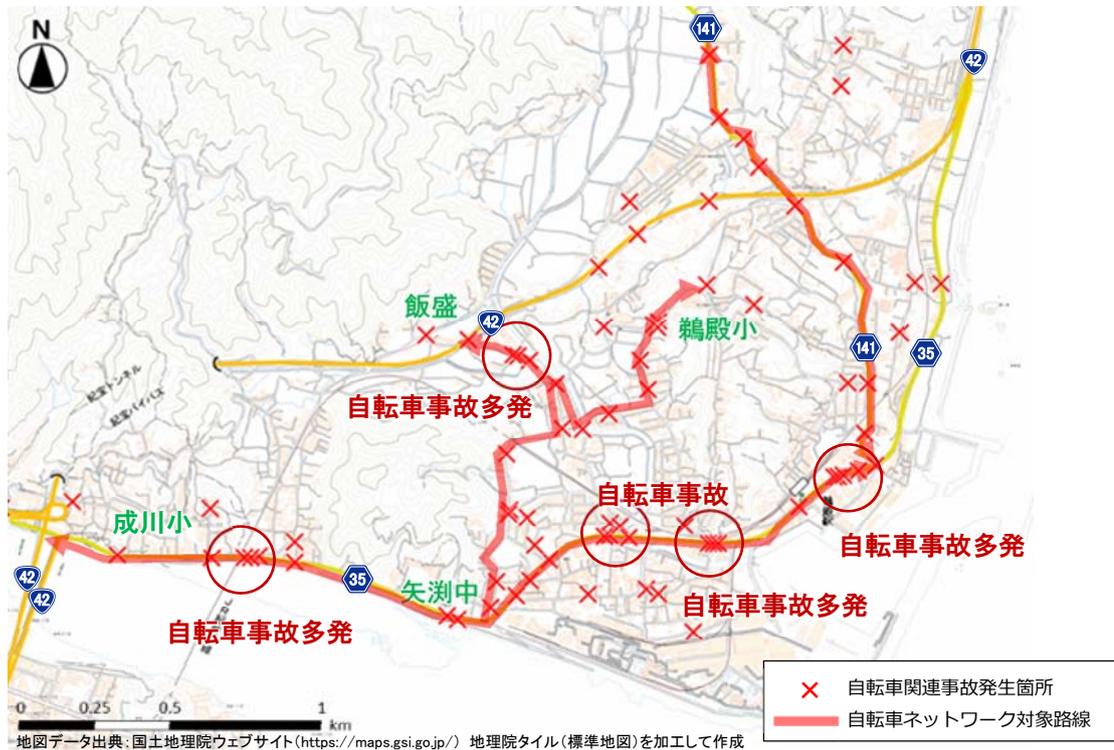


図 16 紀宝町中心市街地における自転車関連事故発生状況

**視点C：観光利用の観点から自転車利用を促進するエリア**

- 市街地エリア内における観光利用の観点から自転車利用を促進する路線として、紀宝町が計画している「鵜殿地区サイクリングコース(案)」を参考に、鵜殿郵便局を発着地とした全長約 6.2km のルート在市街地エリアにおける観光利用の対象路線とする。

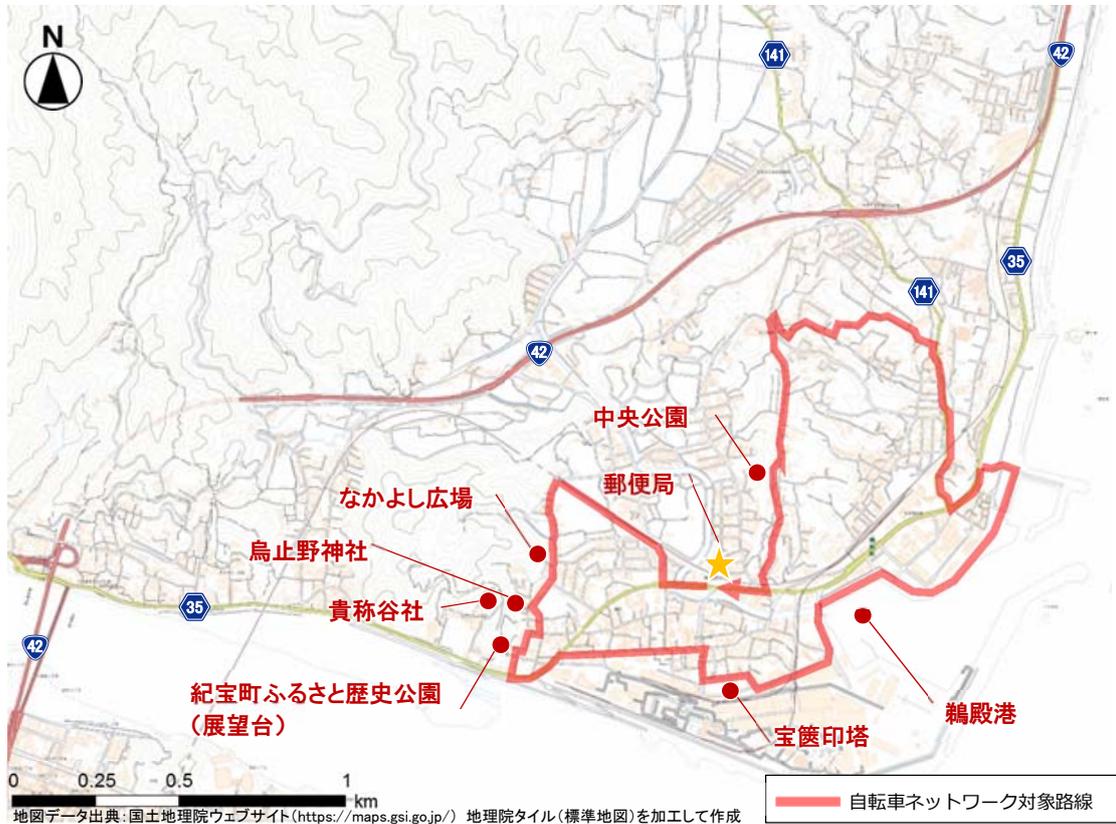


図 17 紀宝町中心市街地における観光ルート



図 18 紀宝町鵜殿地区サイクリングコース(案)

#### 4.3 基幹となるルートを中心としたエリアで計画（対象：海のエリア、山のエリア）

基幹となるルートを中心に検討エリアとして選定した「海のエリア（国道 42 号）」、「山のエリア 1（県道 740 号小船紀宝線）」、「山のエリア 2（県道 141 号鶴殿熊野線、県道 35 号紀宝川瀬線）」を対象に、ガイドラインによる自転車ネットワーク路線選定の考え方を踏まえ、対象路線の整理を行う。

#### 視点 D：郊外住宅地と駅や学校等を結ぶ通勤・通学目的の利用が多い基幹となるルートを中心とした自転車利用の目的に応じたエリア

- ・紀宝町では中学校と高校の通学目的の自転車利用が多い状況にある。
- ・ワークショップにおける意見を参考に、紀宝町北部では相野谷中学校を中心に、桐原地区から深田運動場を結ぶ南北のルートが通学目的の利用の多い路線とする。
- ・また、紀宝町南部では矢渕中学校と神内小学校を結ぶ南北のルートが中学生の利用が多い基幹ルートになり、また紀南高校への通学路である国道 42 号および県道 35 号紀宝川瀬線が通学目的の利用の多い路線とする。

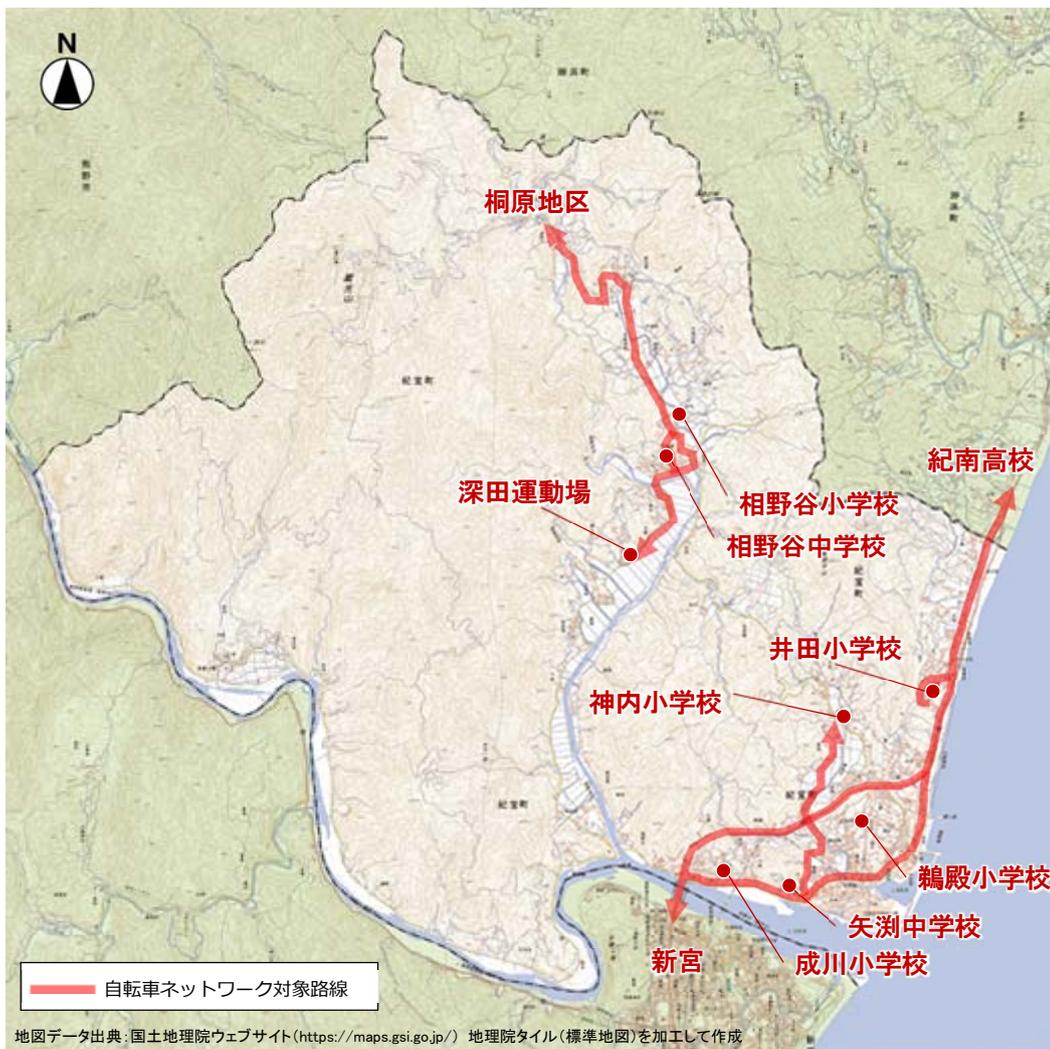


図 19 紀宝町における通勤・通学目的の利用が多いルート

## 視点E：観光地と駅や商業地等を結ぶ観光目的の利用が多い基幹となるルートを中心とした自転車利用目的に応じたエリア

- ワークショップにおける意見を参考に、紀宝町では熊野川に沿って飛雪ノ滝に向かう県道 740 号小船紀宝線、平尾井薬師と神内神社を結ぶ県道 141 号鶴殿熊野線と県道 35 号紀宝川瀬線が観光目的の基幹となる路線とする。
- また、自転車利用を促進するルートとして、紀宝町が計画している「鶴殿地区サイクリングコース（案）」を参考に、道の駅を発着地としたルートを観光目的の路線の対象とする。
- 鉄道駅などの交通拠点から上記の観光ルートを繋ぐ補完ルートとして以下の路線を選定するとともに、隣接する町までの路線についても対象とする。



図 20 紀宝町における主な観光利用ルート

---

---

## 5. 自転車通行空間の整備形態

### 5.1 整備の基本的な考え方

安全で快適な自転車ネットワークの形成のために、整備の基本的な考え方として以下を設定する。

①車道内での整備を基本とする

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年 7 月）に記載されている自転車は「車両」とであるという大原則に基づき、車道部における整備にて検討を行う。

②大規模な改築を行わず、現存の道路用地内にて整備可能なネットワークとする

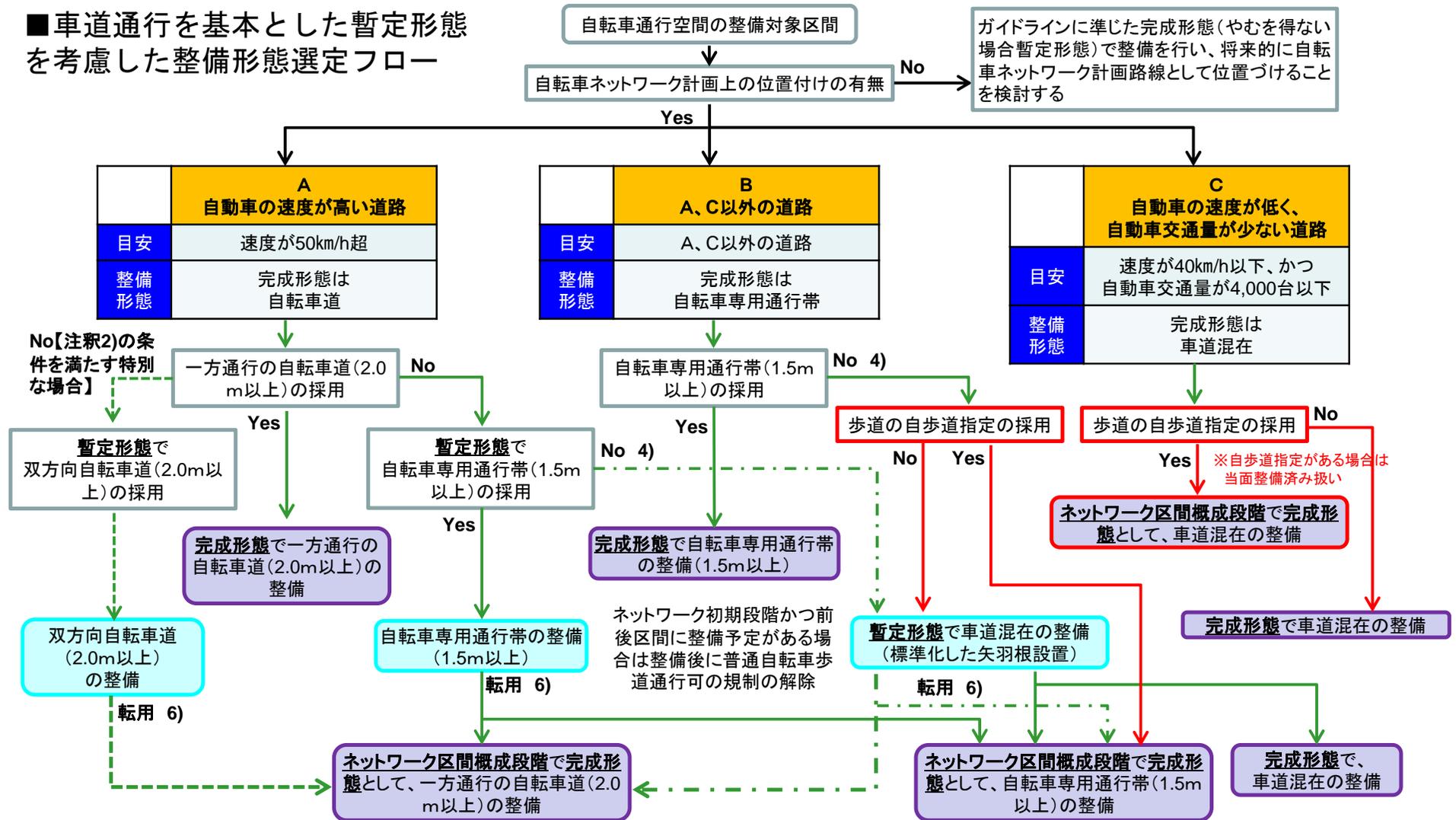
自転車ネットワークの早期形成を図るため、基本的には用地買収を伴う道路拡幅や大規模な道路改築は行わない。ただし、道路新設や他事業による拡幅等が生じる場合は、この限りではない。

③早期に自動車と自転車の通行空間の分離を図るため、歩道の自転車通行可の区間については暫定整備済みとして検討を行う。

④郊外では生活での自転車利用は少なく、観光目的としたロードバイク等の利用が多いため、地域・路線の特性に応じた整備形態とする。

⑤自転車通行空間を整備しても、利用者が意図を理解していなければ効果が発揮されないため、周知等も併せて行う。

## ■車道通行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態選定フロー



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(平成 28 年 7 月)

※フロー中の赤枠に関しては、紀宝町オリジナル

※片の特記事項については次ページ参照

《凡例》

完成形態 暫定形態 紀宝町オリジナル

---

---

### ■車道通行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態選定フロー特記事項

- 1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0mよりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。
  - 2) 双方向の自転車道が採用できる条件は次の全ての条件を満たすこと。①一定の区間長で連続性が確保されていること、②区間前後・内に双方向自転車道が交差しないこと、③区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること、④ネットワーク区間概成段階で一方通行の規制をかけることができること。
  - 3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合（交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合）に、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができる。
  - 4) 自転車専用通行帯に転用可能な1.5m以上の幅員を外側線の外側に確保することを原則とし、やむを得ない場合（交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合）には、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができるものとする。但し、道路空間再配分等を行っても、外側線の外側に1.5m（やむを得ない場合1.0m）以上確保することが当面困難であり、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、この限りではない。
  - 5) 1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい。
  - 6) 自転車通行空間整備後に道路や交通状況の変化により、完成形態の条件を満たすことができるようになった場合。
  - 7) 暫定形態の採用が困難な場合には、当該路線・区間を自転車ネットワーク路線から除外し、代替路により自転車ネットワークを確保する可能性についても検討する。代替路として生活道路等を活用する場合には、安全性や連続性に留意する必要がある。
  - 8) 普通自転車歩道通行可の規制との併用は、前後区間に自転車専用通行帯の整備予定がある場合に限ること。この場合、前後区間の自転車専用通行帯の整備時に普通自転車歩道通行可の規制を解除するとともに、その予定を事前に周知すること。
  - 9) 例えば、2.5mが確保できる場合は、歩道側1.5m、車道側1.0mの位置に中央線を設置するなど車道に対する左側通行を誘導することが望ましい。
  - 10) ネットワーク計画路線となった道路の歩道が「自転車及び歩行者専用」の規制が設定されている場合、当面は整備済みとし、ネットワーク区間概成段階で完成形態の整備を行う。なお、ネットワーク区間概成段階までに関係機関において適切な自転車利用促進の為のルールやマナーの指導を行う。
- ※ 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止若しくは駐停車禁止の規制を実施するものとする。

## 5.2 紀宝町自転車ネットワーク計画における整備計画（案）

自転車走行空間の整備手法の選定は、ガイドラインを参考に決定する。

ガイドラインに示されている整備手法（自転車道、自転車専用通行帯、車道混在）のうち、国道42号については自動車交通量が4,000台超、速度が50km/h以下であることから整備形態選定フローに従い、完成形態を自転車専用通行帯または車道混在、暫定形態を車道混在とする。

県管理道路・町道については、速度が40km/h以下かつ自動車交通量が4,000台以下であることから、車道混在または歩道の「自歩道指定」により、自転車の通行空間を確保する。車道混在の路面表示については、歩道の利用状況や交通状況、事故の危険性に応じた表示方法とする。

表 4 紀宝町における整備形態案

路線	整備手法	整備形態	備考
国道42号	車道混在	暫定形態	当面の間の整備形態
	自転車専用通行帯 または車道混在	完成形態	
県管理道路・町道	車道混在	完成形態	

※完成形態とは、自動車の速度と交通量に基づく整備形態。

※暫定形態とは、完成形態での整備が当面困難であり、かつ現に車道通行している、もしくは今後、車道通行に転換する可能性のある自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない場合に採用する暫定的な整備形態。

※国道42号は完成形態として自転車専用通行帯の整備に必要な幅員を確保することが当面困難であり、また将来的には熊野道路等の供用により大きく交通環境が変化することが想定されるため、当面は暫定形態として「車道混在」で整備し、近畿自動車道紀勢線（新宮～大泊間）等が供用後は交通状況に応じて「自転車専用通行帯」または「車道混在」のままとする。

### <参考:各路線における平均交通量及び平均旅行速度>

路線	24時間 自動車類 平均交通量	平均旅行速度		対象区間:H27センサス区間番号
		上り	下り	
国道42号(BP含む)	14,062	43.1	45.3	24300420860/24300420890/24300421030~1040
県道35号紀宝川瀬線	1,544	34.3	35.1	24300420870~0880/24400350010~0040
県道141号鶴殿熊野線	3,255	39.7	39.1	24601410010~0020/24601410040
県道740号小船紀宝線	415	33.5	33.5	24607400040

### 5.3 自転車通行空間の整備形態（案）

#### (1) 普通自転車専用通行帯（自転車レーン）

##### ○概要

自転車専用通行帯は、路面表示にて自転車“専用”の走行帯を表示するための通行空間である。公安委員会が自転車専用通行帯の交通規制を実施し、道路標示および道路標識を設置することにより、自転車走行空間の明確化を図る。幅員は 1.0m 以上で、1.5m 以上が望ましいとされており、一方通行として運用する。

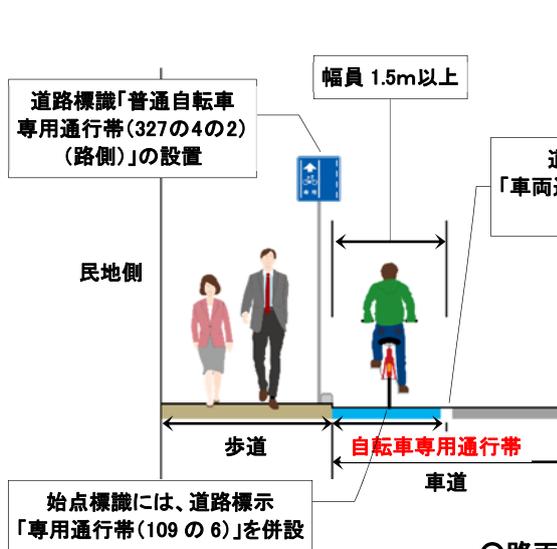
##### ○自転車の通行方法

- ・自転車は原則として普通自転車専用通行帯（自転車レーン）を通行しなければならない。
- ・普通自転車専用通行帯（自転車レーン）の自転車の通行は、自動車と同じ方向の一方向のみとなる。

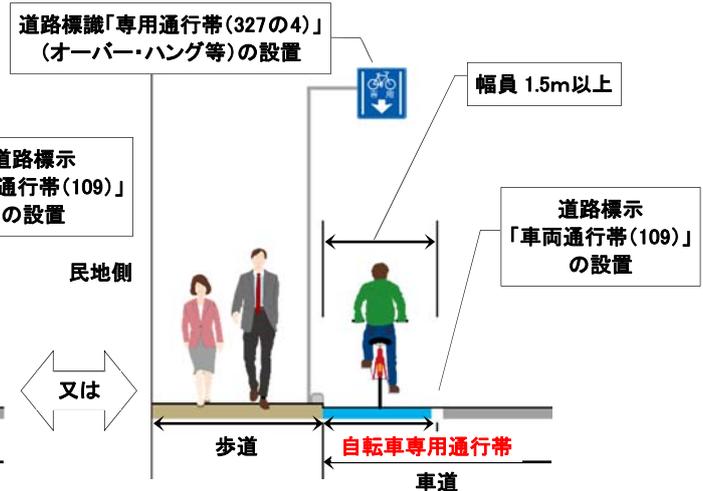
##### ○整備イメージ（ガイドラインに示されている例）

【歩道のある道路】

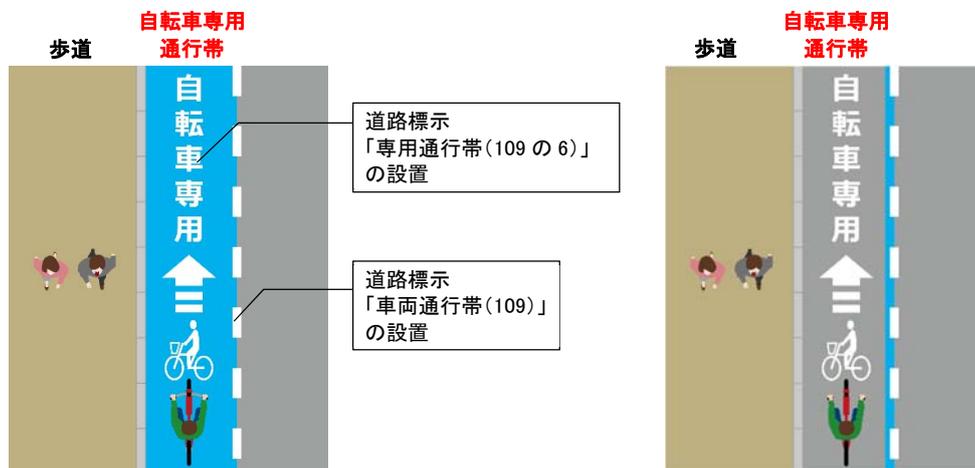
##### ○路側標識を設置する場合



##### ○架空標識を設置する場合



##### ○路面標示を設置する場合



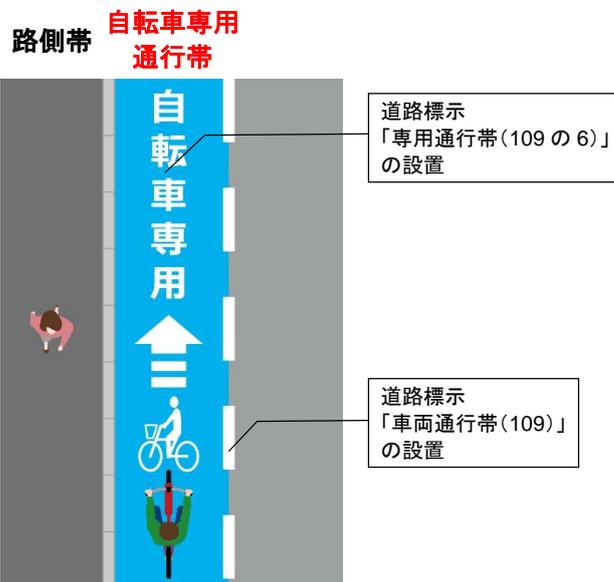
※自転車専用通行帯の全部を着色する場合

※自転車専用通行帯の一部を着色する場合の例

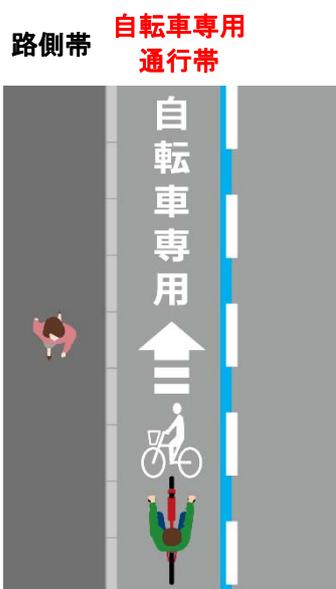
○整備イメージ（ガイドラインに示されている例）

【歩道のない道路】（路側帯のある道路）

○路面標示を設置する場合



※自転車専用通行帯の全部を着色する場合



※自転車専用通行帯の一部を着色する場合の例

## (2) 車道混在（歩道あり）

### ○概要

車道における自転車走行位置について、路面表示で整備するタイプの通行空間である。自転車専用の幅員が与えられていないので、自動車と混在しながら車道を利用する。整備方法はガイドラインを基本とするが、交通状況や交通事故の危険性に応じて整備方法の検討を行う。

### ○自転車の通行方法

- ・自転車は、路肩（車道左側）を通行しなければならない。
- ・自転車の通行は、自動車と同じ左側通行となる。

### ○整備イメージ（ガイドラインに示されている例）

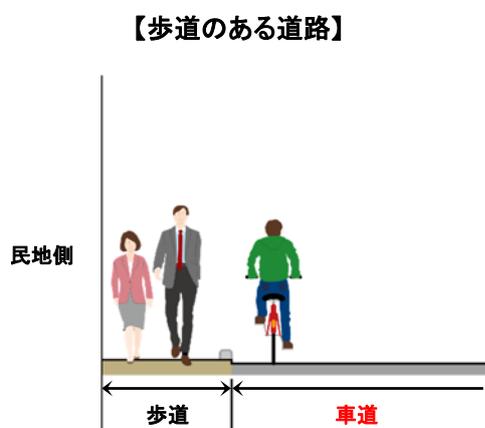
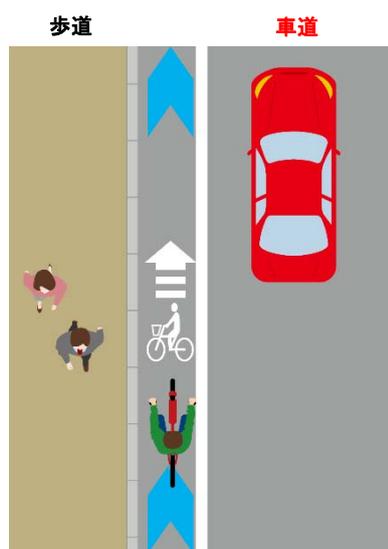
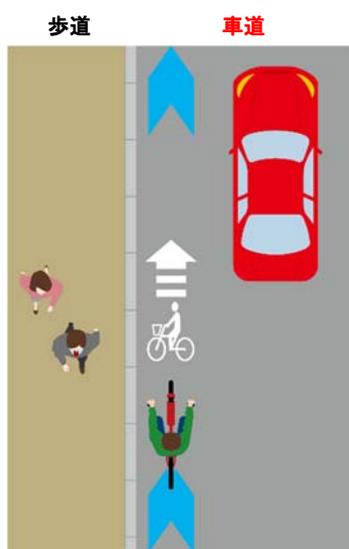


写真 車道混在（歩道あり）の整備状況（紀宝 BP）

### [路肩・停車帯内の対策]



### [車線内の対策]



※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる

### (3) 車道混在（歩道なし）

#### ○概要

歩道がない道路では、自転車の走行位置を明示する路面表示を車道の左端に設置することにより、自転車の左側通行を促す。整備方法はガイドラインを基本とするが、交通状況や交通事故の危険性に応じて整備方法の検討を行う。

#### ○自転車の通行方法

- ・自転車は、原則、車道の左側を通行しなければならないが、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、路肩（路側帯）を通行することもできる。
- ・自転車の通行は、自動車と同じ左側通行となる。

#### ○整備イメージ（ガイドラインに示されている例）

##### 【歩道のない道路】（路側帯のある道路）

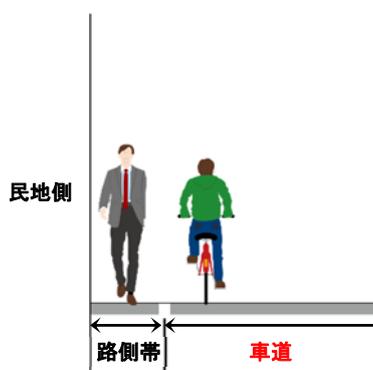
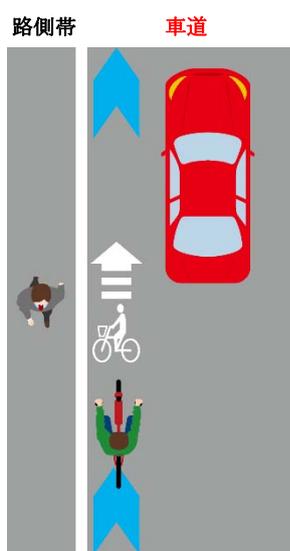


写真 車道混在（歩道なし）の整備状況（紀宝 BP）

##### 【車線内の対策】



#### (4) 車道混在（観光目的の基幹ルート）

##### ○概要

郊外の山間部における観光目的の自転車の多くはロードバイク等が主と想定され、自動車に対し自転車への注意喚起を促すとともに、観光目的地までの適切な誘導を促す。

##### ○自転車の通行方法

- ・自転車は、原則、車道の左側を通行しなければならないが、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、路肩（路側帯）を通行することもできる。
- ・自転車の通行は、自動車と同じ左側通行となる。

##### ○整備イメージ例

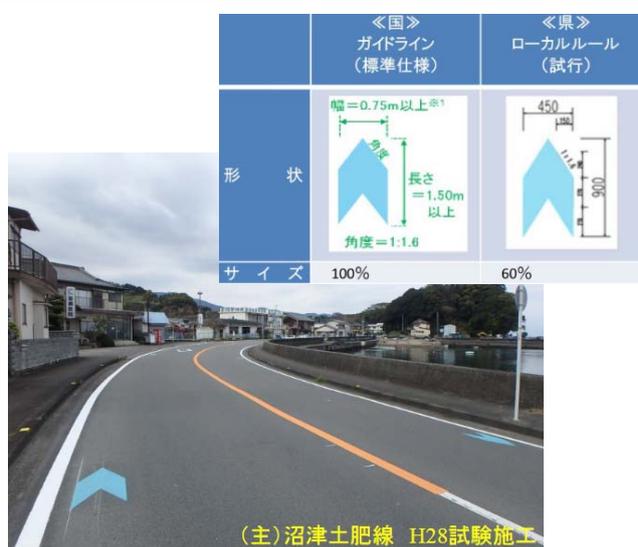
#### ◆参考事例（①伊豆地域自転車走行区間整備）

路面表示は、法定外の標示であることから、道路幅員が狭く、75cm 幅の路面表示が困難な場合に、幅を縮小するなど、路線によって変更している場合がある。

例えば、伊豆地域の山間地の道路では、路肩もほとんど無く、車道の両側に矢羽根（W=75cm）を標示すると自動車が中央線をはみ出す可能性がある箇所などで、幅を縮小した矢羽根を試験施工している。

矢羽根を標示することで、自転車の走行位置を示し、自動車の運転手に自転車の走行を注意喚起する役割がある。

出典：静岡県資料



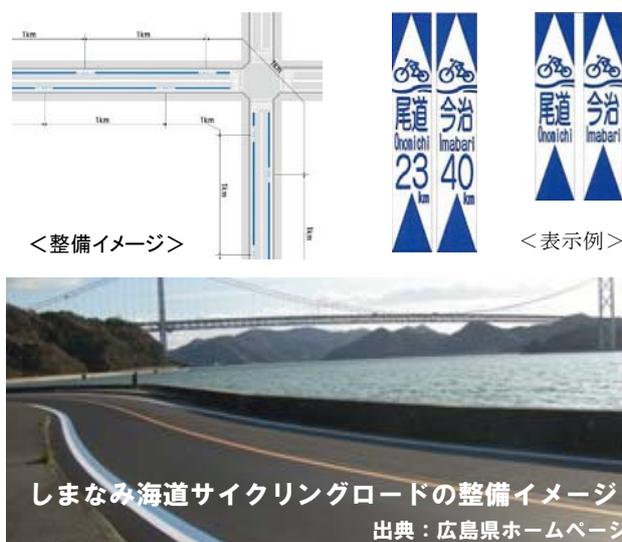
#### ◆参考事例（②しまなみ海道サイクリングロード）

しまなみ海道サイクリングロードでは、車道左側に幅 20cm のブルーのラインを設置している。

ブルーのラインは、以下の目的で設置されている。

- ≫サイクリング推奨ルートを明示し、多くの方に分かりやすい案内を行う。
- ≫車道を走行する自転車利用者に対し、左側走行の原則に対する注意を喚起する。
- ≫自動車運転者に対して、自転車への注意を喚起する。

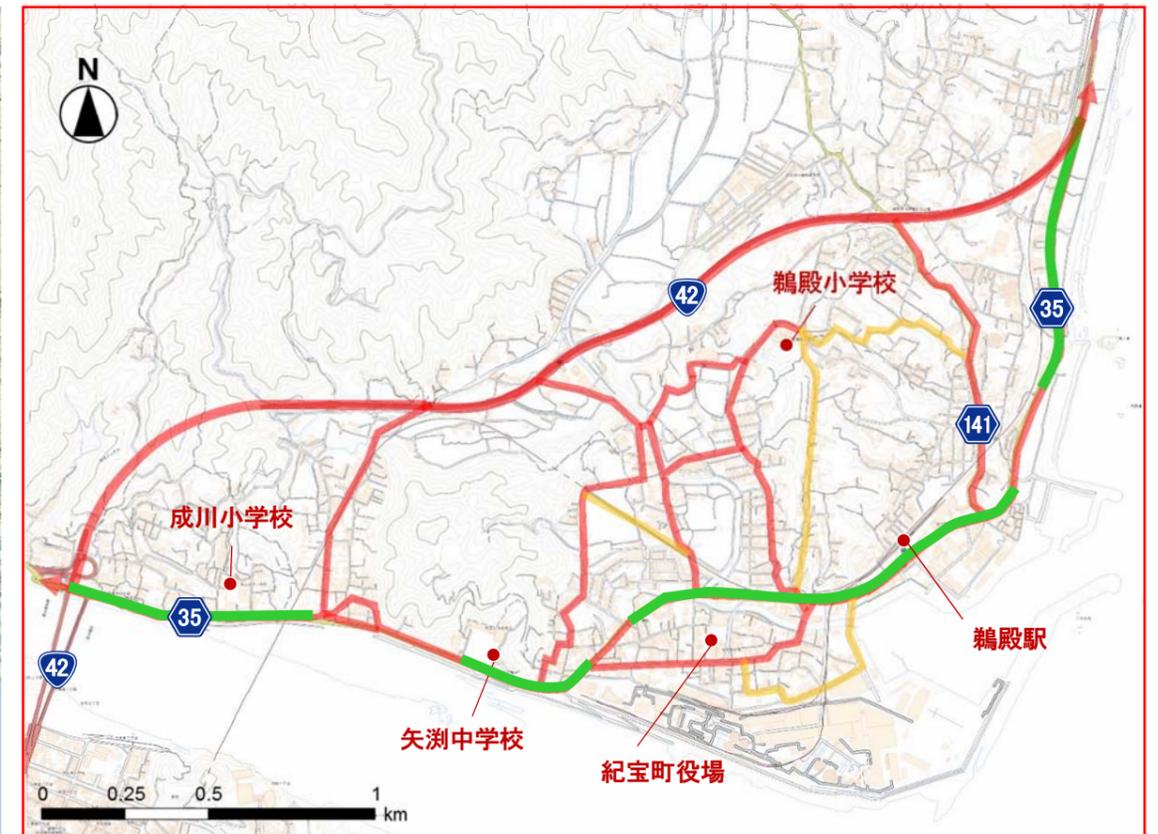
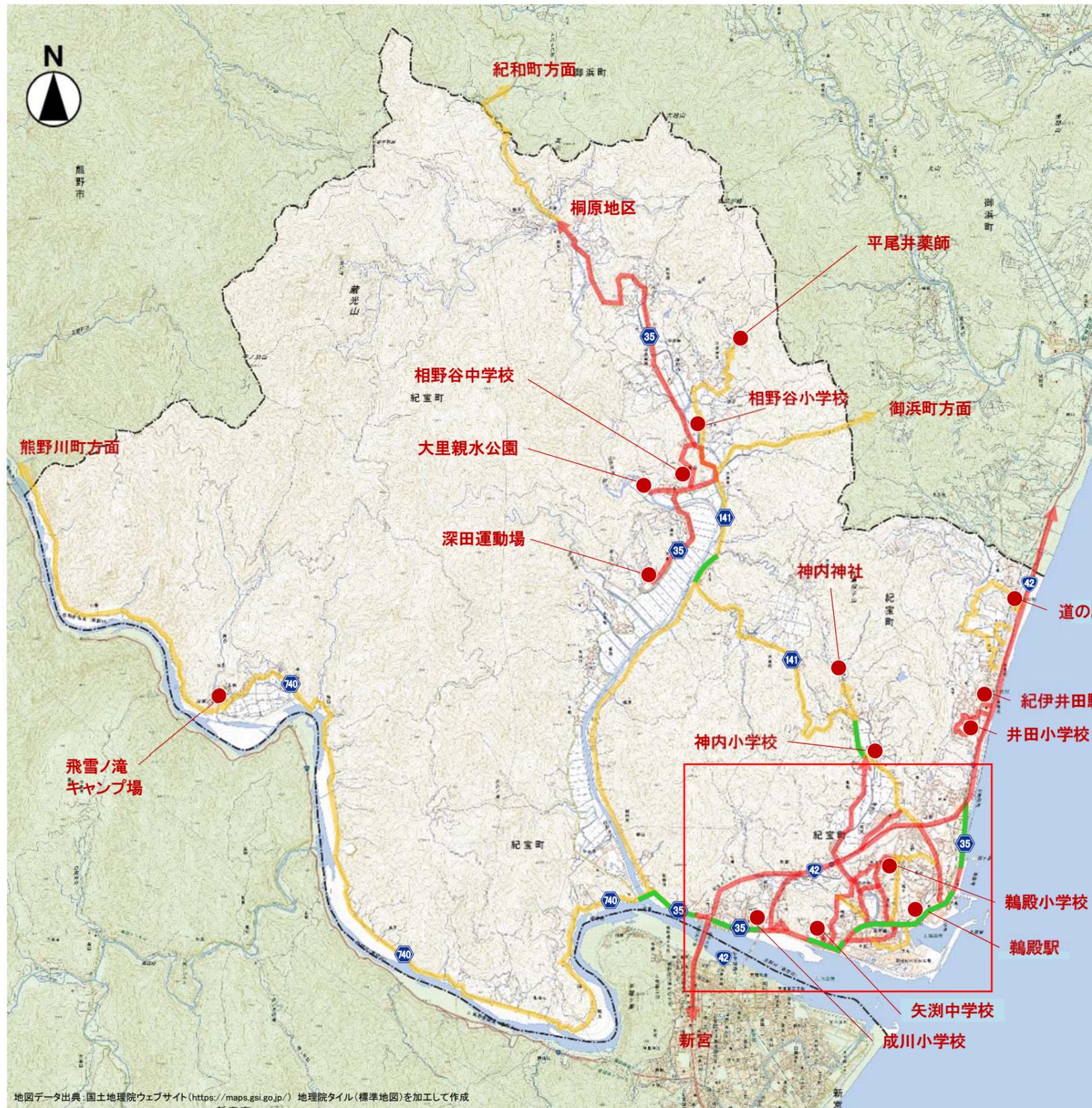
出典：広島県資料



---

## 6. 紀宝町自転車ネットワーク計画（案）

紀宝町の自転車ネットワーク路線について、整備検討フローに従い対象ルート及び各ルートにおける整備手法を検討した上で、最終的にワークショップにおいて確認した結果を踏まえた紀宝町自転車ネットワーク計画（案）を次頁に示す。



- 車道混在
- 車道混在(観光ルート)
- 自転車歩道通行可

※国道 42 号は「車道混在」は暫定形態であり、完成形態は「自転車専用通行帯」である

図 21 紀宝町自転車ネットワーク計画案

## 7. 自転車ネットワーク整備優先区間の選定

### 7.1 整備優先区間の考え方と選定方法

#### (1) 整備優先区間の考え方

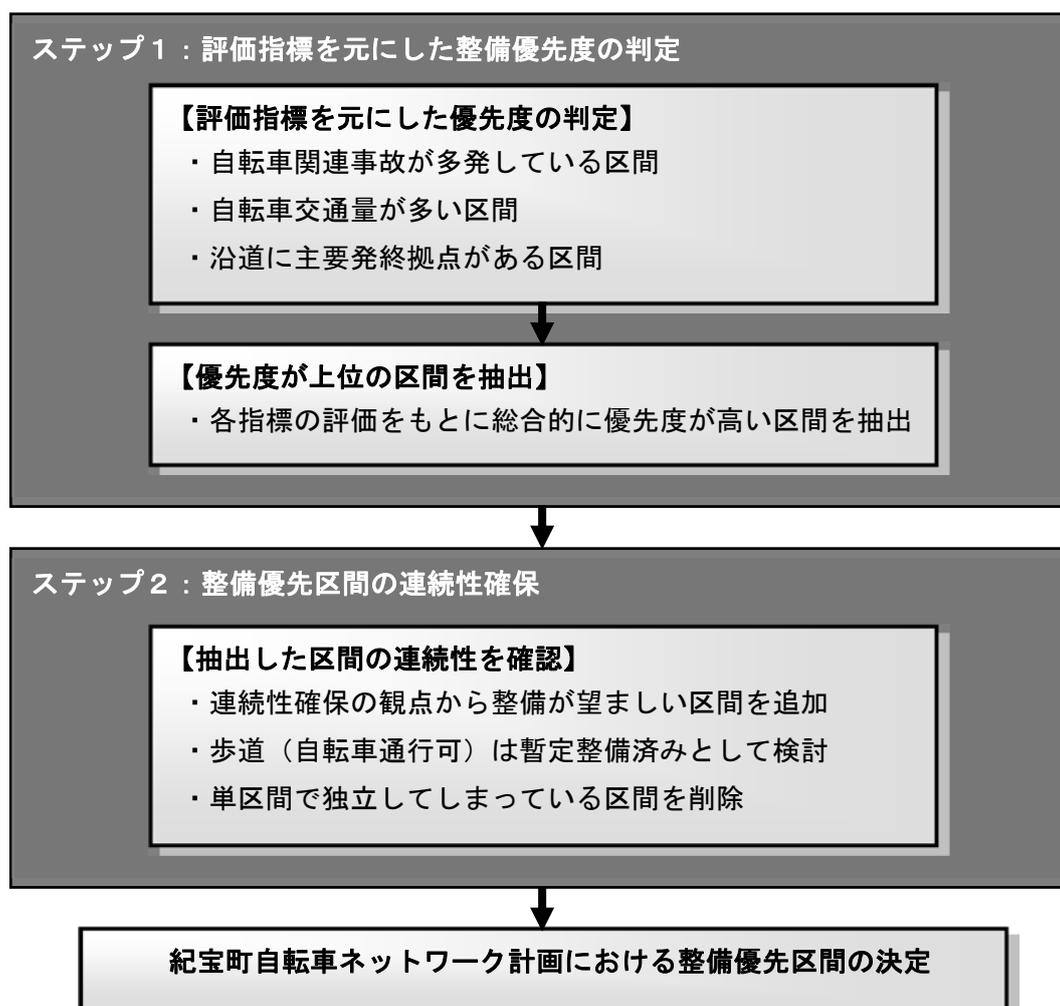
整備優先区間は、安全性や快適性の向上の観点から、その緊急度に応じて決定を行う。その際、整備の容易さばかりを優先するのではなく、整備効果の早期発現に配慮して決定することが重要であり、安全性や快適性の向上の視点から整備優先度を検討することが望ましいとされている。

紀宝町では、これまでに整理・分析した「課題」や「需要」をもとに整備優先度を判定するものとし、具体には「課題：自転車関連事故発生状況」「需要：自転車交通量、主要発終拠点の有無」を指標に優先度を判定する。

また、自転車ネットワークの整備効果を早期に発現するために、連続性を確保しながら、まずは小規模なネットワーク形成を図る方針とする。

#### (2) 整備優先区間の選定方法

紀宝町における整備優先区間は、下記の方法で選定する。



## 7.2 整備優先区間の選定（案）

整備優先区間の考え方と選定方法によって選定された整備優先区間（案）を以下に示す。

国道 42 号 BP と県道 35 号紀宝川瀬線に囲まれた中心市街地を対象とした小規模なネットワークが形成されており、整備効果の早期発現が期待される。また、自転車ネットワークの連続性が確保され、利用促進効果が期待される。



区間	対象路線	整備形態	自転車交通量が多い	安全性の向上が必要
①	一般県道 35 号紀宝川瀬線（一部町道） （紀勢本線高架下付近～矢淵中学校付近）	車道混在型 歩道の自歩道指定	○	○
②	一般県道 35 号紀宝川瀬線	車道混在型	○	○
③	一般県道 35 号紀宝川瀬線	車道混在型	○	○
④	町道（飯盛交差点～紀宝町役場方面）	車道混在型	○	○
⑤	町道（飯盛交差点～矢淵中学校方面）	車道混在型	○	○

図 22 紀宝町における整備優先区間(案)

---

## 8. ソフト対策

### 8.1 歩行者・自転車の安全性向上に向けた取り組み

自転車ネットワーク整備によるハード的対策に合せて、以下のソフト的施策をパッケージとして総合的に実施することにより、自転車ネットワークのより有効な活用、自転車ネットワークの十分でない点の補完が可能になることが期待される。

また、近年、自転車に関わる道路交通法改正が行われており、これらの内容を踏まえて、自転車の安全性向上に向けた取り組みを推進していくことが重要と考えられる。

#### (1) 自転車ネットワーク走行への誘導

整備した自転車ネットワークを記載したマップ等を配布し、自転車利用時は極力ネットワーク上の路線を走行することを呼び掛けることにより、整備した自転車ネットワークの有効活用を図る。

#### (2) 安全な自転車利用の周知徹底

整備した自転車ネットワークにおいても安全性・快適性を確保するためには、自転車利用ルールの遵守、マナーの向上が求められる。このため、広報による啓発活動や交通安全教室等を通して、自転車の安全で適正な利用方法について周知徹底を図る。

自転車利用のルールに関しては、平成27年6月1日より、道路交通法の一部改正により自転車利用のルールが厳しくなっている。交通の危険を生じさせる違反を繰り返す自転車の運転者に対し安全講習が義務化されており、交通の危険を生じさせる違反は、以下14項目の行為になる。

【自転車による危険な違法行為（出典：道路交通法施行令第41条の3）】

- |                    |                          |
|--------------------|--------------------------|
| ①信号無視              | ⑧交差点優先車妨害等               |
| ②通行禁止違反            | ⑨環状交差点安全進行義務違反等          |
| ③歩行者用道路における車両の義務違反 | ⑩指定場所一時不停止等              |
| ④通行区分違反            | ⑪歩道通行時の通行方法違反            |
| ⑤路側帯通行時の歩行者の通行妨害   | ⑫制動装置（ブレーキ）不良自転車運転       |
| ⑥遮断機が下りた踏切への進入     | ⑬酒酔い運転                   |
| ⑦交差点安全進行義務違反等      | ⑭安全運転義務違反（傘さし・片手運転等での事故） |

## 8.2 ソフト対策の取り組み状況

### (1) 紀宝町の取り組み状況

紀宝町では、自転車利用ルールの周知、自転車に関わる交通安全教育について、様々な取組を行っている。

表 5 紀宝町におけるソフト対策の取り組み状況

項目	内容	過去の 実績	今後の 予定
広報による 啓発活動 ※1	・広報において自転車の交通ルール遵守や交通マナーについて周知を図る。【事例1】	年数回	継続
紀宝町 サイクルツーリズム ※1	・サイクリングツアーを実施し、自転車の利用促進を図るとともに、自転車利用のルール・マナーについて指導を行う。【事例2】	年1回 程度	継続
交通安全教室 ※2	・交通安全教育指導員が、幼稚園、保育園、小学校、自治会、老人クラブ等を対象に交通安全教室を開催。 ・交通安全教室では、自転車を含めた交通ルールや交通マナーの周知を図る。	年数回	主に交安運動 で実施
交通安全 キャンペーン ※2	・年に4回、交通安全キャンペーンを紀宝警察署や各種交通安全関係団体と協働して開催。 ・自転車を含めた交通ルールや交通マナーの周知を図る。	年4回	主に交安運動 で実施
高齢者への 呼びかけ ※2	・自治会・民生委員等の協力により、高齢者世帯訪問事業において、交通事故に対する注意喚起を図っている。	年数回	主に交安運動 で実施
対人賠償保険加入 啓発活動 ※2	・近年、自転車事故で、自転車運転者が高額賠償金を請求される事例が相次いでいることから、自転車安全教育の徹底とともに、自転車事故の被害者救済を目的とする対人賠償保険の加入促進に向けた啓発に取り組んでいる。	未実施	検討中

※1: 紀宝町が実施

※2: 南牟婁郡交通安全対策協議会、紀宝地区交通安全協会、紀宝警察署の3団体が合同で実施

## 【取り組み事例1：広報による啓発活動】

広報きほう（1月号）において、紀宝バイパスにおいて整備した自転車通行空間の整備事例を示すとともに、ドライバー及び自転車の利用者に対し、自転車利用のルール・マナーについて周知を図っている。



Information 紀勢国道事務所

自動車・自転車・歩行者の安全な通行を目指して

### 自転車通行空間を整備します



紀宝バイパス設置事例

国土交通省、警察庁では、主要な路線を対象に自転車通行空間の整備を進めています。

これは、自転車が日常生活における身近な移動手段であり、多くの人々に利用されているものの、自転車事故においては7歳～18歳が事故の当事者となることが多く、町内においてもこの10年間で約100件の自転車関連事故が発生しており、自転車が安全に通行できる空間は、未だ整備途中であることから行っています。

#### ◆整備の内容

自転車の通行する箇所を明示するため、主要な道路の路面に矢羽根型路面標示や自転車の絵文字などを標示。



矢羽根型路面標示



自転車の絵文字

#### ◆ドライバーの方へ

・車道の左側は、自転車を通る空間であることを認識し、自転車に十分注意し、運転しましょう。

#### ◆自転車を利用する方へ

・自転車は車道が原則ですが、次の場合は歩道を通行できます。ただし、歩行者を優先し安全運転を心がけましょう。

(1)歩道に「普通自転車歩道通行可」の標識があるとき

(2)子どもや高齢者などが自転車を運転するとき

(3)車道または交通の状況から、安全上やむを得ないと認められるとき

・車道を通行するときは左側を通行しましょう

・子どもはヘルメットを着用しましょう

・交通ルールを守りましょう

▶詳しくは紀勢国道事務所（☎0598-52-5367）までお問い合わせください。



普通自転車歩道通行可の標識

出典：紀宝町資料

## 【取り組み事例2：紀宝町サイクルツーリズム】

紀宝町では自転車（貸し出し可能）により町内の名所などを周遊するサイクリングツアーを定期的開催している。

サイクリングツアーにより、町の魅力を再確認するとともに、健康増進や自転車利用のルール・マナーについての理解を図っている。

～サイクルツーリズム 小さな春や新たな魅力を発見～

「海・山・川の響りとBBQ体験ツアー」参加者募集！

【日 時】平成29年3月26日(日) 10:00～15:00

※雨天時は4月2日(日)に延期。

【募集人数】12名（小学生5年生以上の方を対象にします。）

※定員に達した場合は抽選となります。参加の可否は3月17日(金)までに通知します。



※クロスバイク8台、電動自転車4台、子供用自転車4台まで無料で貸出いたします。ご自身の自転車で参加いただくことも可能です。

※小学生の参加には保護者の同伴が必要です。

【募集締切】3月10日(金)まで

【料 金】1,000円（昼食代（BBQを予定）など諸経費）



#### 【周遊コース】

紀宝町ウミガメ公園 → 榎手延命地蔵 → 朝田農村公園 → 大里駒次公園（昼食）  
→ フラワーロード → 輪崎港 → 紀宝町ウミガメ公園  
※全長約30km（消費カロリー約760kcal）のコースです。

#### 【応募方法】

以下の内容を電話で伝えていただくか、下記に記載してFAX又はEメールで送付してください。

氏名	住所	年齢	歳	性別	男・女
住所・電話	電話				
自転車レンタル	有・無	クロスバイク	電動自転車	子供用自転車	

※いただいた個人情報は、保険手続きならびに当事業に関わるご連絡以外には使用いたしません。

※事故・怪我等は加入する保険の範囲内で対応することに同意のうえ、お申し込みください。



（お申込み・お問い合わせ先）  
紀宝町企画推進課（担当：大谷）  
TEL：0735-33-0334  
FAX：0735-32-1102  
Mail：kikaku@town.kiho.lg.jp

出典：紀宝町資料

## (2) 紀宝警察署の取り組み状況

紀宝警察署では、自転車利用ルールの周知、自転車に関わる交通安全教育について、様々な取組を行っている。

表 6 紀宝警察署におけるソフト対策の取り組み状況

項目	内容	過去の実績	今後の予定
交通安全教室	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通安全教育指導員が、幼稚園、保育園、小学校、自治会、老人クラブ等を対象に交通安全教室を開催。</li> <li>交通安全教室では、自転車を含めた交通ルールや交通マナーの周知を図る。</li> </ul>	年約20回	主に交安運動で実施
自転車の実技教室	<ul style="list-style-type: none"> <li>実技を伴う交通安全教室で、自転車の実技教室。学校のグラウンド等において実施。</li> </ul>	H28.10実施	未定 (希望あれば検討)
街頭指導啓発活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通課員(警察官)が主要交差点で、自転車利用者の並走等、交通違反者に警告を行う。悪質違反者に対しては、検挙する場合もある。</li> <li>パンフレット等を配布し、自転車利用者や自動車運転者に対する周知活動を推進する。</li> </ul>	年約20回	主に交安運動で実施
自転車キャンペーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>駐輪場利用者に対して、自転車乗車におけるルールとマナーの呼びかけ。</li> </ul>	年数回	〃
チラシの配布	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車安全利用五則等を活用したチラシを作成し、自転車の安全利用促進に取り組む。</li> </ul>	年数回	〃
講習内容の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>免許取得時や免許証更新時等に、自転車運転者として守るべきルールの周知や指導を行う。</li> </ul>	月7~8回	継続

※南牟婁郡交通安全対策協議会、紀宝地区交通安全協会、紀宝警察署の3団体が合同で実施

---

## 9. おわりに

自転車が安全で快適に通行できる利用環境を創出するためには、自転車通行空間の整備と併せて、自転車利用者のみならず、歩行者、自動車など全ての道路利用者に対し、自転車は「車両」であるという認識を徹底する必要がある。

「紀宝町自転車ネットワーク計画」策定の為開催したワークショップでは、「紀宝町内の自転車利用の実態を踏まえると、自転車通行空間を整備しても自転車の走行をすぐに車道に移すことは危険を伴うことから、自転車利用の実態に応じた整備や周知・説明が必要」との意見が出された。

よって、自転車通行空間の整備においては、自転車の通行ルールや駐輪ルール、自動車の駐車ルール等、利用ルールの周知・徹底を図ると共に、歩行者の歩道利用状況等を鑑み自転車通行空間を整備するものとする。

参考：第1回紀宝町自転車ネットワーク計画ワークショップ参加者

分類	所属名	役職名	備考
交通安全関係	紀宝町交通安全対策協議会 交通安全協力会	会長・井田支部長	
		御船支部長	
		相野谷支部長	
		鶴殿支部長	
警察	三重県紀宝警察署 交通課	交通係長	
行政機関	国土交通省 紀勢国道事務所 管理第二課	技官	
	国土交通省 紀勢国道事務所 熊野維持出張所	管理第三係長	
	三重県 県土整備部 道路管理課	主幹	
		主任	
	三重県 熊野建設事務所 保全課	課長	
		課長代理	
	紀宝町 総務課	係長	
	紀宝町 教育委員会	課長補佐	
紀宝町 企画調整課	課長補佐		
紀宝町 産業建設課	係長		
学校	紀宝町校長会	会長	
住民	紀宝町区長会	会長	
		副会長	
ドライバー	三重交通商事株式会社 南紀営業所・南紀観光営業所	区長	
	東紀州ネットワーク協同組合	南紀支部	
	三重県タクシー協会 南紀支部	支部長	欠席
利自 用 転 者 車	NPO法人 SPORTS PRODUCE熊野	理事	
		事務局	
	三重県自転車協同組合	南部支部長	
自転車販売	地案自転車商会（町内）		欠席
オブザーバー	国土交通省 紀南河川国道事務所 新宮国道維持出張所	出張所長	代理：係長
事務局	国土交通省 紀勢国道事務所 管理第二課	課長	
		建設専門官	
		交通対策係長	
	紀宝町 産業建設課	課長	
		係長	
	紀宝町 企画調整課	課長	
課長補佐			

参考：第2回紀宝町自転車ネットワーク計画ワークショップ参加者

分類	所属名	役職名	備考
交通安全関係	紀宝町交通安全対策協議会 交通安全協力会	会長・井田支部長	
		御船支部長	
		相野谷支部長	
		鶴殿支部長	
警察	三重県紀宝警察署 交通課	交通課長	
		交通係長	
行政機関	国土交通省 紀勢国道事務所 管理第二課	技官	
	国土交通省 紀勢国道事務所 熊野維持出張所	管理第三係長	
	三重県 県土整備部 道路管理課	主幹	
		主任	
	三重県 熊野建設事務所 保全課	課長	
		課長代理	
	紀宝町 総務課	係長	
	紀宝町 教育委員会	課長補佐	
紀宝町 企画調整課	課長補佐		
紀宝町 産業建設課	係長		
学校	紀宝町校長会	会長	
	三重県教育委員会事務局（高校）	生徒指導課	
住民	紀宝町区長会	会長	欠席
		副会長	欠席
ドライバー	三重交通商事株式会社 南紀営業所・南紀観光営業所	区長	
	東紀州ネットワーク協同組合	南紀支部	
	三重県タクシー協会 南紀支部	支部長	欠席
利自 用 転 者 車	NPO法人 SPORTS PRODUCE熊野	理事	
		事務局	
	三重県自転車協同組合	南部支部長	
自転車販売	地案自転車商会（町内）		欠席
オブザーバー	国土交通省 紀南河川国道事務所 新宮国道維持出張所	出張所長	代理：係長
事務局	国土交通省 紀勢国道事務所 管理第二課	課長	
		建設専門官	
		交通対策係長	
	紀宝町 産業建設課	課長	
		係長	
紀宝町 企画調整課	課長		
	課長補佐		

