

大牟田市自転車ネットワーク計画



©2016 大牟田市公式キャラクター
「ジャ-坊」



令和8年3月
大牟田市

大牟田市自転車ネットワーク計画 目次

第1章 はじめに

1. 背景と目的	1
2. 対象地域	1
3. 本計画の位置付け	2

第2章 大牟田市の現状

1. 大牟田市の人口	3
2. 地域の状況	6
3. 大牟田市の道路状況	7
4. 自転車の利用状況	9
5. 大牟田市に関わる自転車活用推進の取組み	12

第3章 基本方針・計画目標

1. 自転車活用に向けた課題	15
2. 基本方針・計画目標	15

第4章 自転車ネットワーク路線の選定

1. 自転車ネットワーク路線の選定の考え方	17
2. 本計画における自転車ネットワーク路線の選定項目	18
3. 選定路線一覧	19
4. 自転車ネットワーク路線マップ	20

第5章 整備形態の選定

1. 整備形態の選定の考え方	21
2. 整備形態の種類	22
3. 整備形態の基本方針	22

第6章 自転車ネットワーク計画の推進

1. 関係機関との連携	23
2. 自転車の利用について（罰則の強化）	23

参考

用語集	25
-----	----

第1章 はじめに

1. 背景と目的

自転車は、子どもから高齢者まで幅広い世代が、日常生活のさまざまな場面で利用する身近な交通手段です。また、近年の健康志向の高まりや環境問題への意識の向上、観光を目的としたサイクルツーリズムの普及など、自転車利用へのニーズが高まっています。

自転車を取り巻く環境の変遷については、高度経済成長期に自動車交通が増加すると、自動車と自転車の事故が増加したため、事故防止を目的として自転車の歩道通行が可能となりました。その結果、「自転車は歩道を通るもの」という認識が一般的となり、「自転車は車両である」という意識が希薄化しました。そして近年では、歩道上での事故が増加しています。

このような背景から、国土交通省と警察庁は令和6年6月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を改訂しました。本市においても、「自転車は車両であり、車道を通るもの」という意識を高め、安全な自転車通行空間の整備を計画的に進めていく必要があります。

本計画では、本市の現状と課題を踏まえ、自転車が安全で快適に通行できる空間を形成するための路線選定とその整備形態等を示した「自転車ネットワーク計画」を策定します。

2. 対象地域

対象地域は、大牟田市全域とします。



図 1-1 計画対象地域

※国土地理院地図を加工

3. 本計画の位置付け

本計画は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和6年6月）」（国土交通省・警察庁）に準拠して策定します。

また、市の上位計画となる「大牟田市第7次総合計画（令和6年3月）」に即し、「大牟田市都市計画マスタープラン（平成31年3月改定）」など、関連計画との整合を図ります。

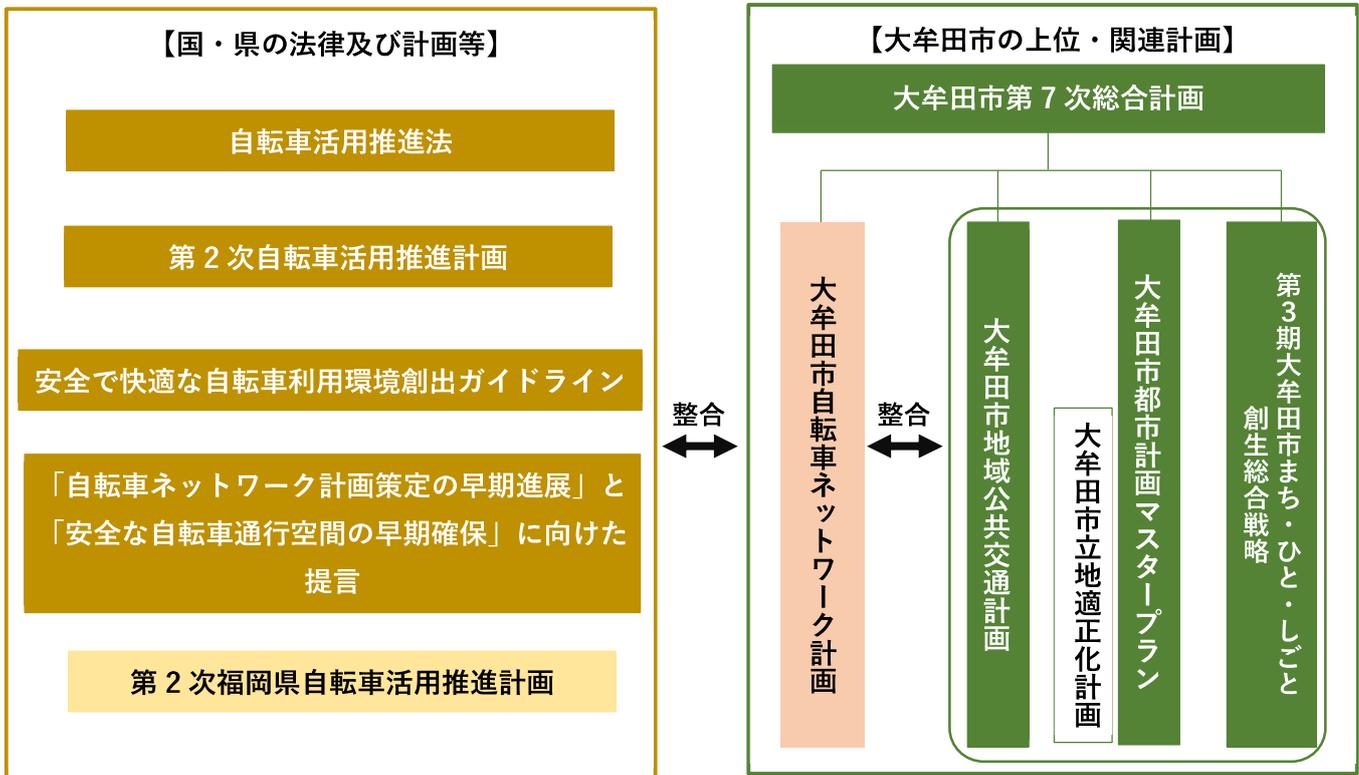


図 1-2 計画の位置付け

第2章 大牟田市の現状

1. 大牟田市の人口

(1) 人口と世帯数の推移

本市の人口は昭和34年頃をピークに減少傾向で、令和2年の国勢調査時点で111,281人となり、前回調査の平成27年に比べると6,079人減少しています。

また、世帯数は平成12年をピークに減少しており、令和2年の国勢調査時点では49,231世帯と、平成27年に比べ167世帯減少しています。

表 2-1 人口と世帯数の推移（昭和25年～令和2年）

	昭和25年	昭和30年	昭和35年	昭和40年	昭和45年	昭和50年	昭和55年	昭和60年
人口	191,978	201,737	205,766	193,875	175,143	165,969	163,000	159,424
世帯数	39,855	41,228	44,829	47,024	47,464	48,296	49,769	50,669
	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年	令和2年	
人口	150,453	145,085	138,629	131,090	123,638	117,360	111,281	
世帯数	50,333	50,782	50,980	50,524	49,936	49,398	49,231	

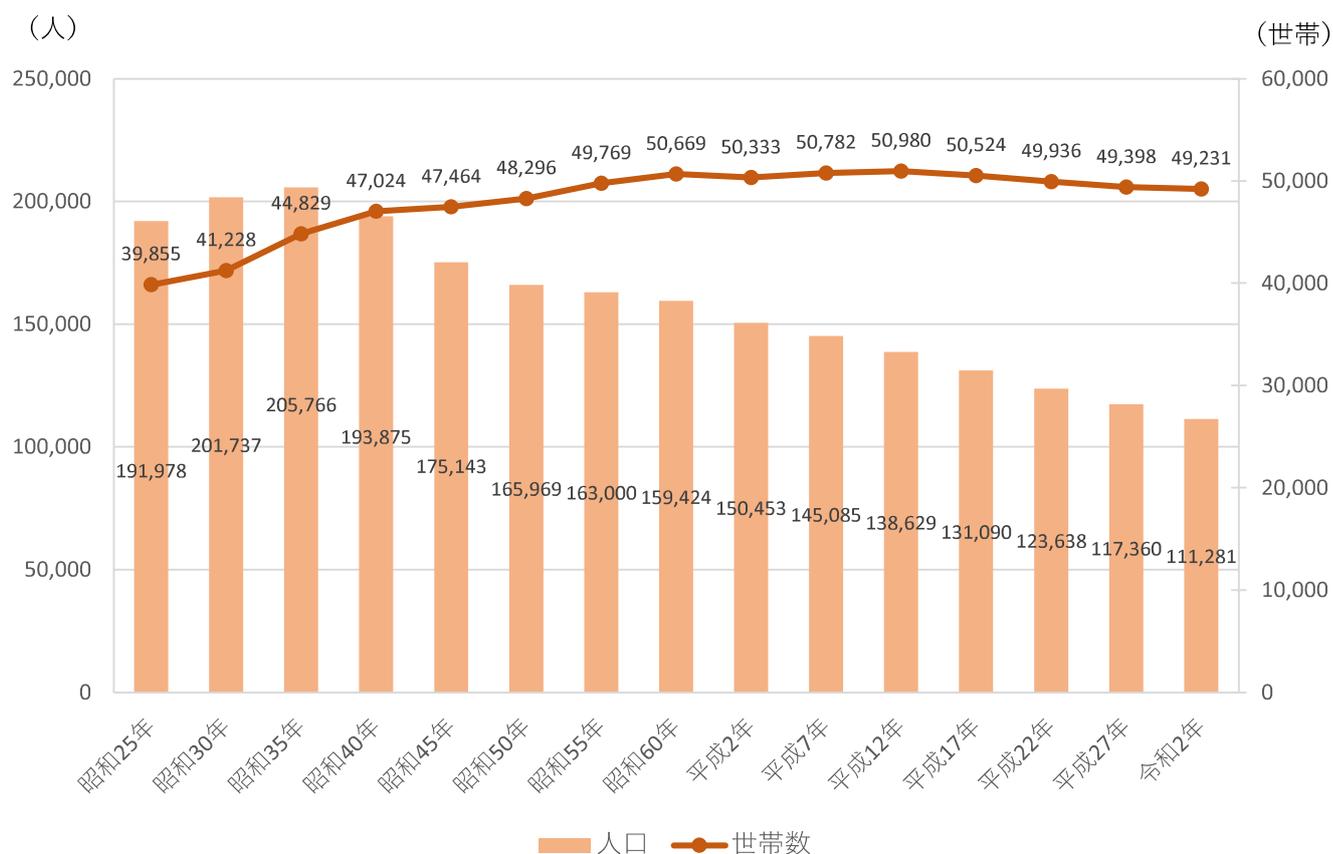


図 2-1 人口と世帯数の推移

出典：国勢調査

(2) 年齢区別の人口の推移

人口を年齢3区分別にみると、0～14歳の年少人口は減少傾向にありますが、近年は減少率が小さくなっています。

15～64歳の生産年齢人口は減少が顕著で、令和2年には約半数の51.3%にまで落ち込んでいます。

一方で、65歳以上の老年人口は増加が加速しており、令和2年には大牟田市の人口の37.6%が高齢者となっています。

表 2-2 年齢（3区分）別の人口の推移（平成2年～令和2年）

	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年	令和2年
0～14歳	26,173	22,112	19,012	16,041	14,235	12,726	12,194
15～64歳	96,363	91,015	84,268	77,851	71,030	62,270	56,397
65歳以上	27,716	31,887	34,880	36,752	37,816	40,542	41,290
年齢不詳	201	71	123	446	557	1,822	1,400
総人口	150,453	145,085	138,629	131,090	123,638	117,360	111,281

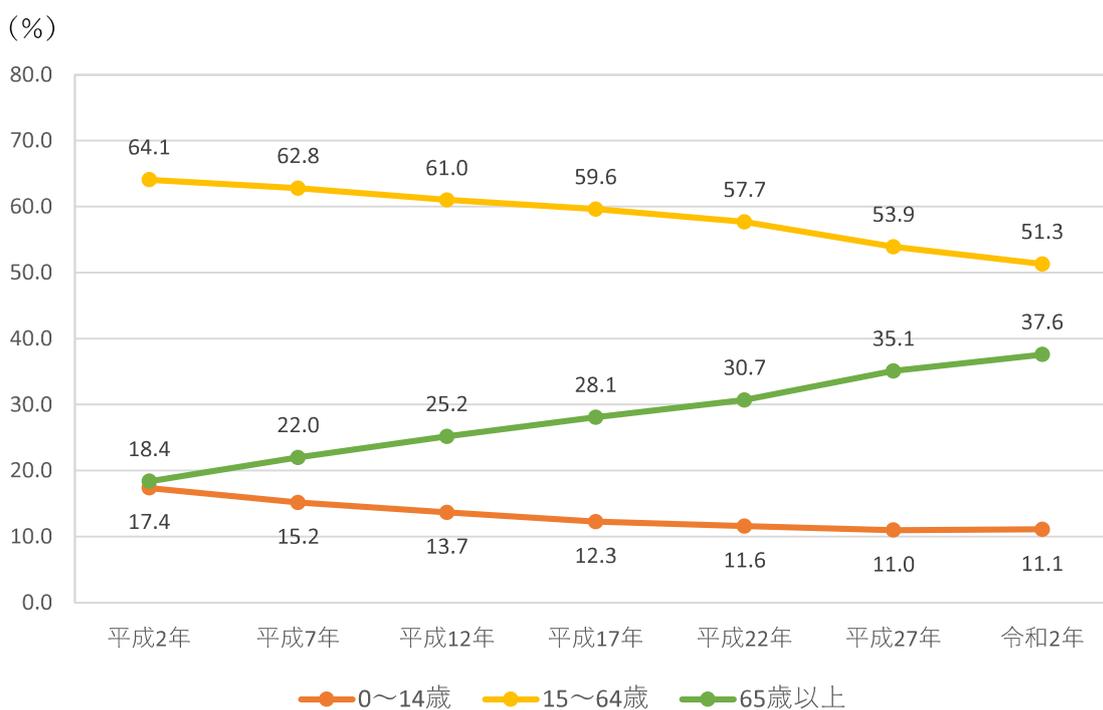


図 2-2 年齢（3区分）別人口割合の推移（平成2年～令和2年）

※総数には年齢不詳を含みますが、構成比には年齢不詳は含みません。

出典：国勢調査

(3) 将来の人口

本市の人口は、昭和34年頃をピークに減少し、令和2年の国勢調査では111,281人となっています。国立社会保障・人口問題研究所の推計「日本の地域別将来推計人口令和5(2023)年推計」によると、令和12年には100,000人を下回り、令和27年には80,000人を下回るとされています。

現在は15～64歳の生産年齢人口の割合が最も高くなっていますが、将来的には65歳以上の老年人口との差が縮まり、令和32年にはその差が3,000人以下になるとされています。また、0～14歳の年少人口の割合は令和12年には10%を下回るとされています。

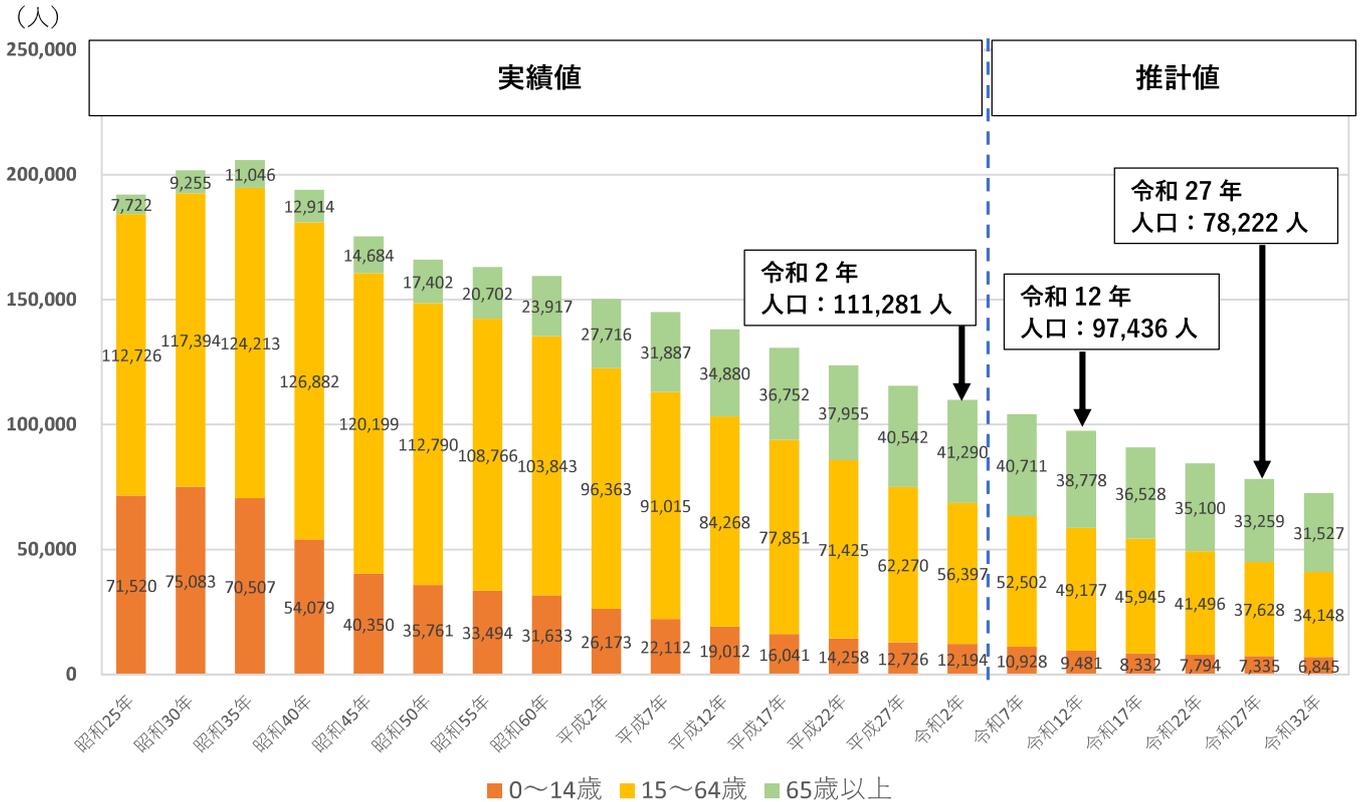


図 2-3 将来の人口

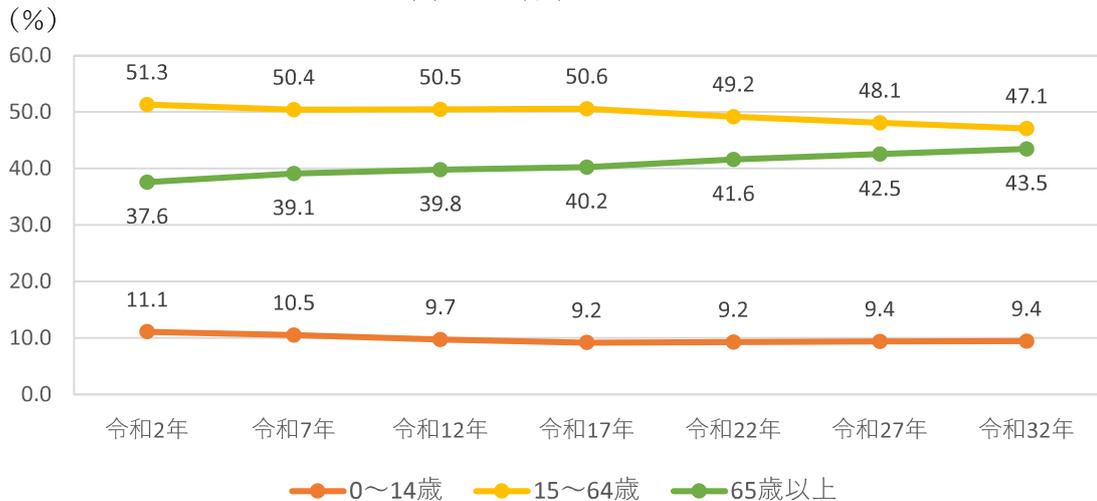


図 2-4 将来の人口割合の推移

出典：国勢調査（昭和55年～令和2年）

国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口令和5(2023)年推計」

2. 地域の状況

(1) 大牟田市の地勢

本市は福岡県の最南端に位置し、熊本県荒尾市と隣接しています。市域は東西約9km、南北約13kmで、面積は81.45km²です。市の中心部は有明海沿岸の平坦地に広がり、東部には三池山(標高388m)をはじめとする低い山々が連なっています。市街地は平坦な地形が多く、起伏が少ないため、自転車での移動に適した地理的条件を有しています。また、市内には諏訪川や堂面川などの河川が流れ、有明海へと注いでおり、臨海部には干潟がみられます。

(2) 施設の立地状況

本市は、かつて三池炭鉱で栄えた産業都市であり、JR・西鉄の両線が通る交通の要衝です。中心部のJR大牟田駅・西鉄大牟田駅周辺には市役所や商業施設が集積しています。

医療機関は市立病院をはじめ市内各地に点在し、教育面では市内各地の小中学校に加え、高校・高専・大学が整備されています。

観光面では世界遺産である「三池炭鉱関連施設」や動物園が特徴的です。また、ゆめタウンやイオンモールなどの大型商業施設も市民の生活拠点となっています。

都市機能は駅周辺に集約される一方、住宅地や産業施設は市域に広く分散しています。

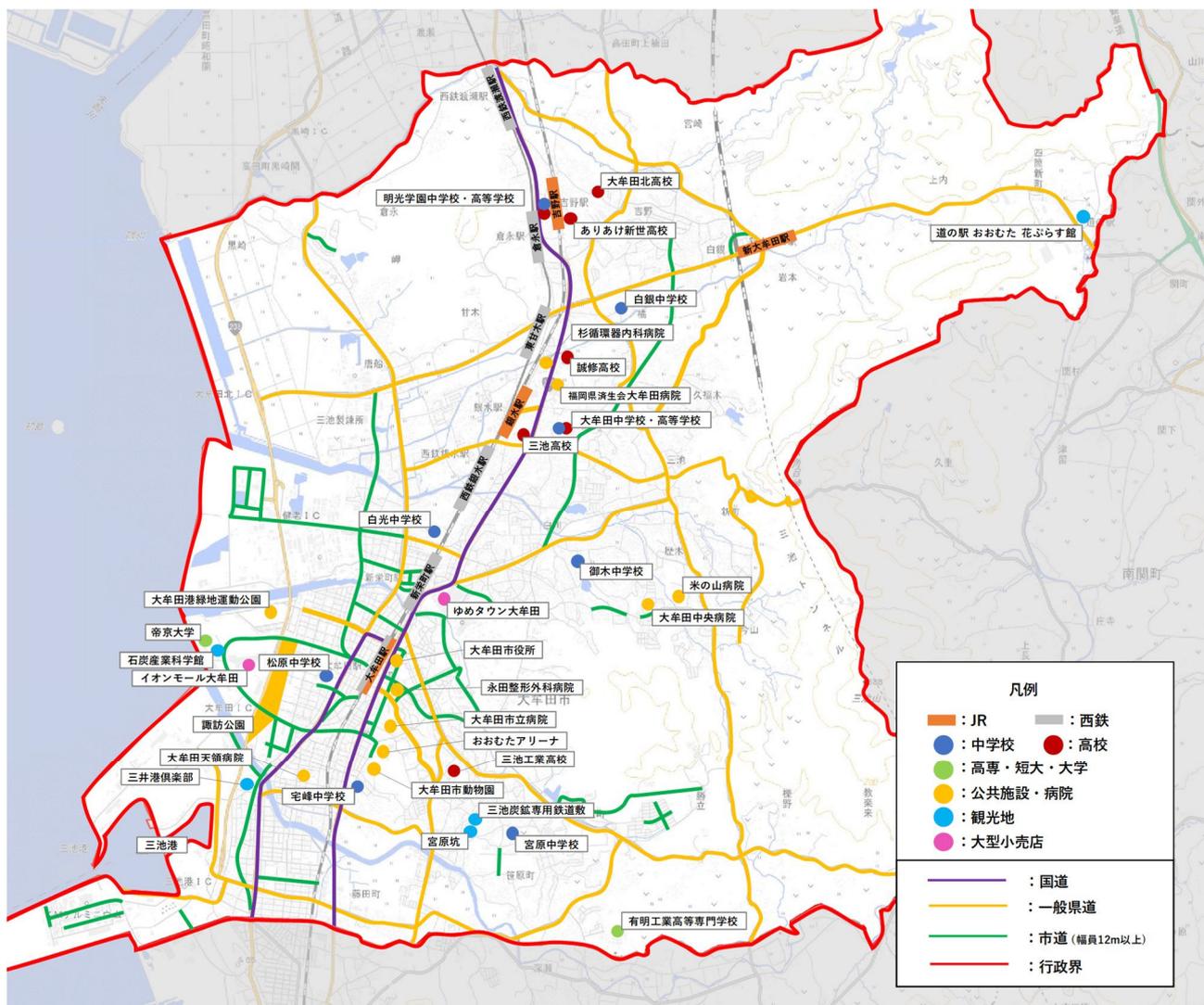


図 2-5 施設立地状況

3. 大牟田市の道路状況

(1) 道路幅員

市の骨格を形成する幹線道路として、国道 208 号や県道大牟田川副線などが南北方向に、県道南関大牟田北線や県道大牟田南関線などが東西方向に配置され、市内外を結ぶ主要な交通軸となっています。

市街地中心部では比較的幅員の広い道路が格子状に配置されている一方、住宅地や旧市街地には幅員 4m 未満の狭い生活道路も多く残存しています。

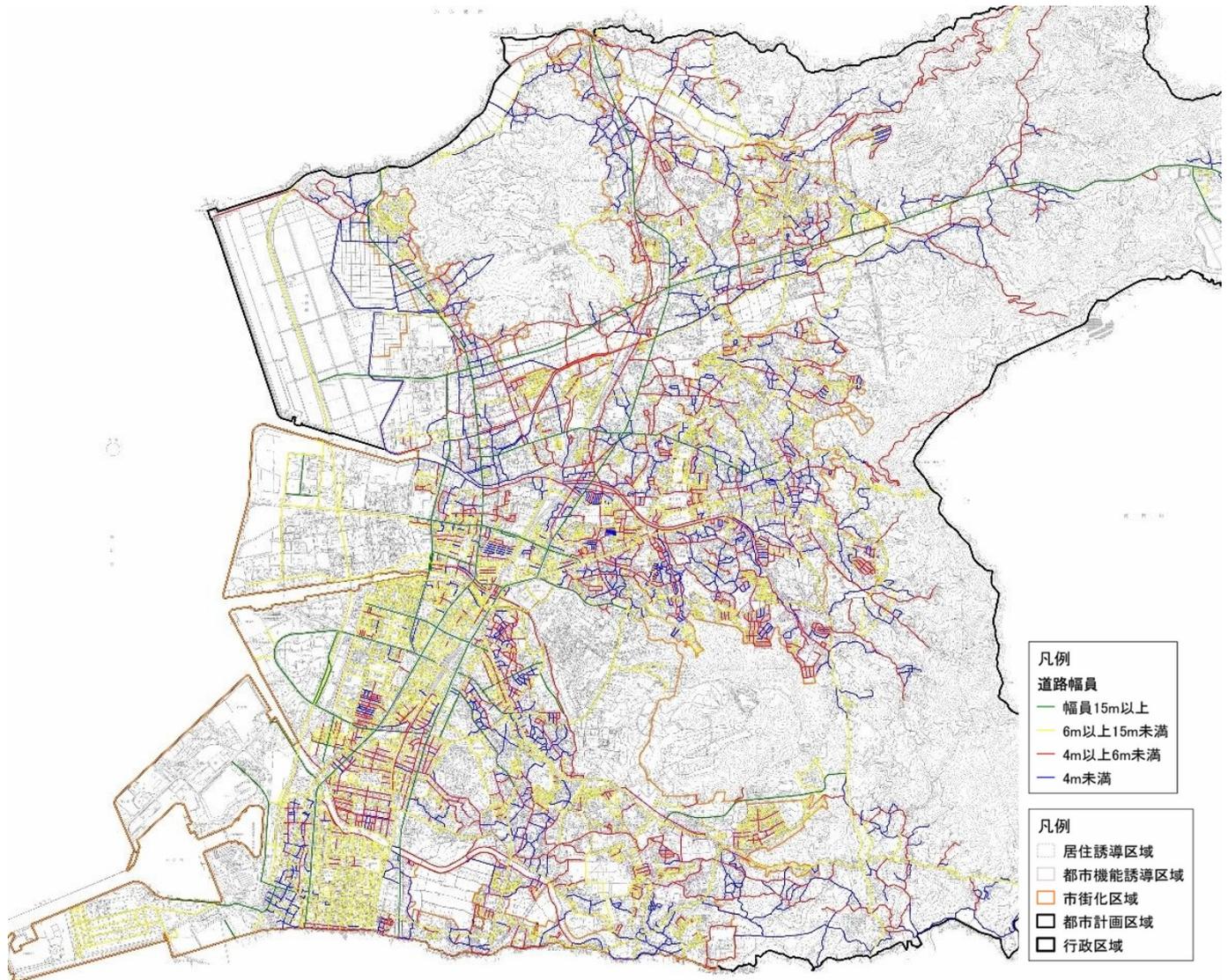


図 2-6 道路幅員別現況

出典：大牟田市都市計画基礎調査（R4）

(2) 自転車通学路対象路線（中学校通学路）

大牟田市立中学校の通学路として指定されている路線は下図の通りです。なお、大牟田市立学校適正規模・適正配置計画によって学校の再編が行われており、令和9年4月にはすべての中学校の再編が完了します。

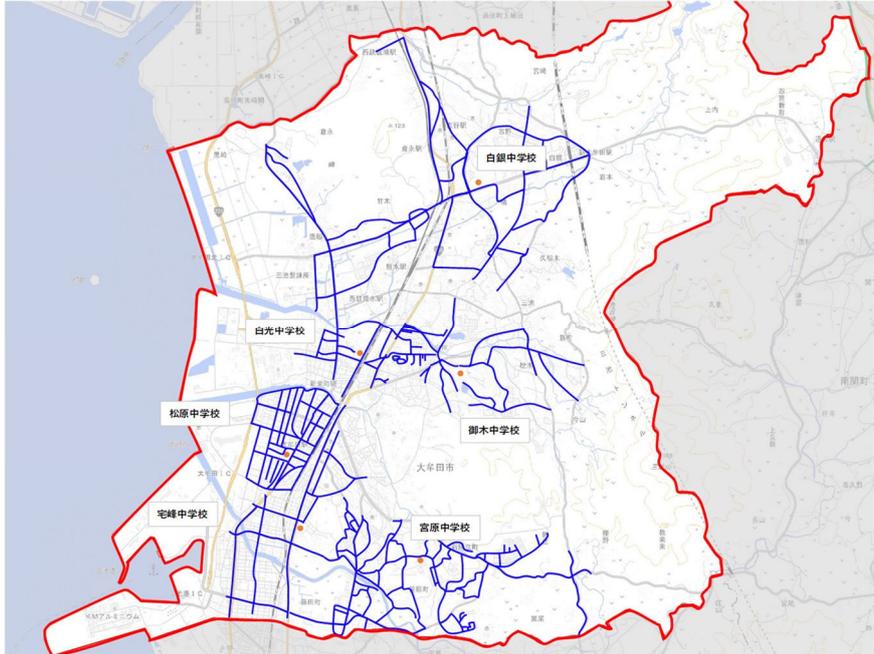


図 2-7 自転車通学路対象路線（中学校通学路）

(3) 自転車通行空間が整備済みの区間

国道 208 号の一部区間、県道 790 号黄金不知火線、市道不知火町 1 丁目一浦町線において、自転車通行空間の整備がされています。



図 2-8 自転車通行空間整備状況

4. 自転車の利用状況

(1) 自転車利用状況

第5回北部九州圏パーソントリップ調査によると、主な交通手段として自転車を利用する割合（自転車分担率）は、福岡県全体で9.22%となっています。大牟田市を含む筑後都市圏は9.56%であり、福岡都市圏よりは低いものの、北九州都市圏や筑豊都市圏と比べ高くなっています。

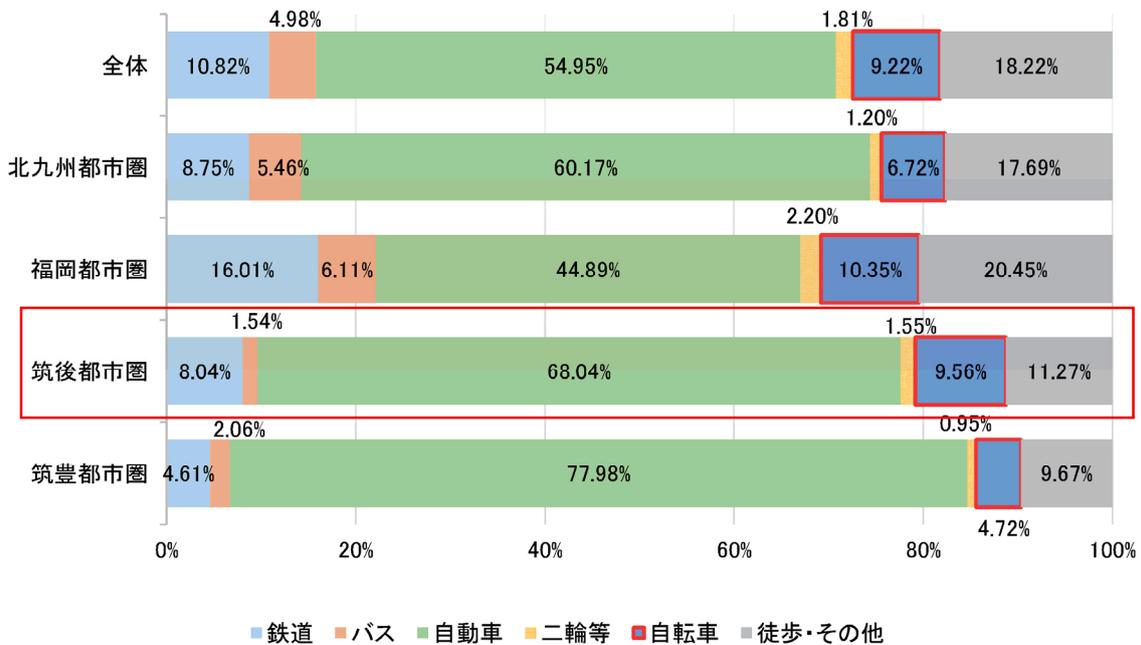


図 2-9 地域別の自転車分担率

第4回調査と第5回調査の自転車分担率を比較すると、ほとんどの地域で第5回調査の方が上回っておりますが、大牟田市を含む筑後都市圏は第5回調査が第4回調査を下回っています。

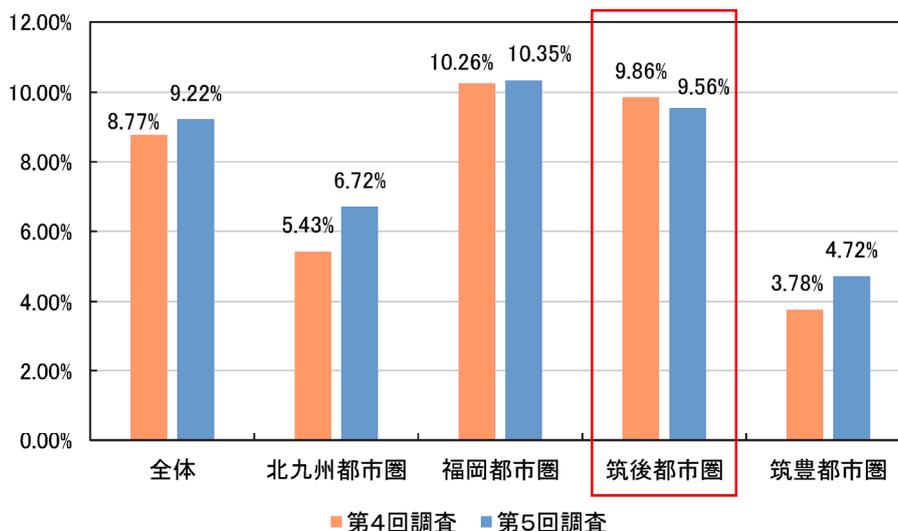


図 2-10 地域別自転車分担率の推移

出典：第2次福岡県自転車活用推進計画（第4.5回北部九州パーソントリップ調査）

市町村別の自転車のトリップ数及び自転車を利用している人の割合をみると、大牟田市は福岡都市圏には劣るものの、比較的自転車の利用が多い傾向にあります。

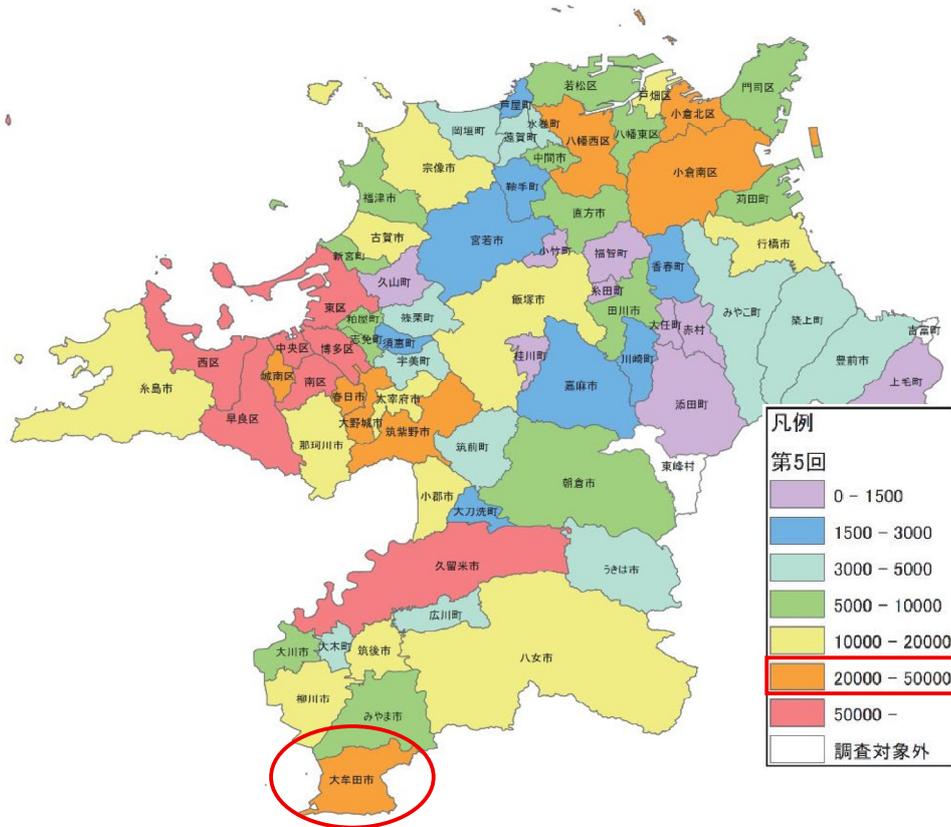


図 2-11 市町村別の自転車のトリップ数

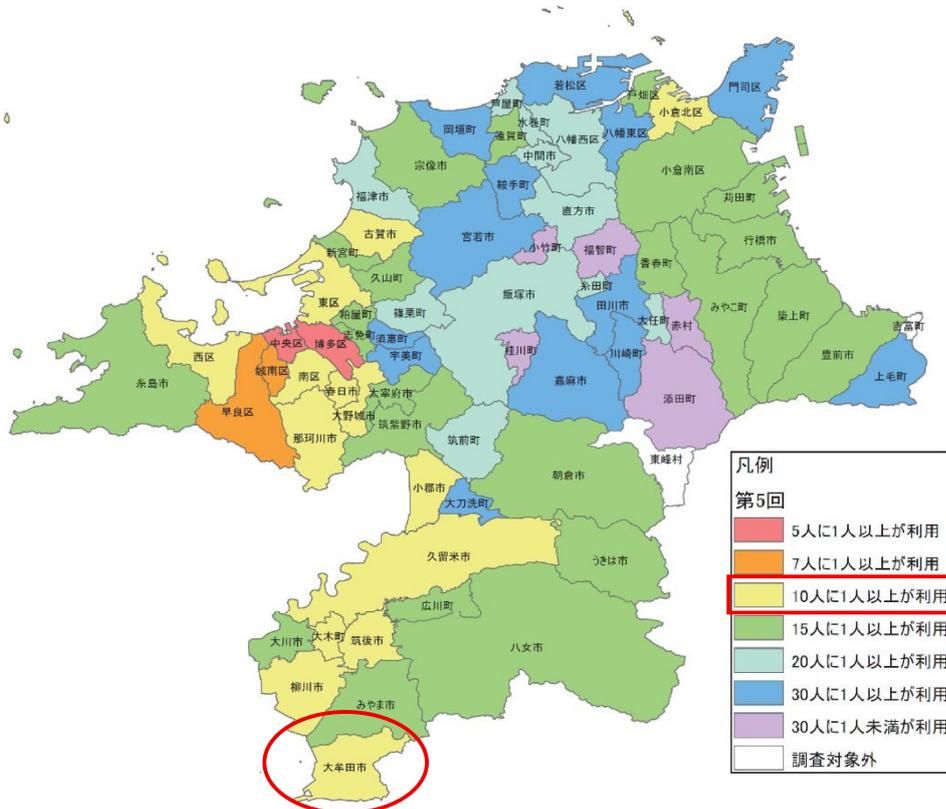


図 2-12 市町村別の自転車を利用している人の割合

出典：第2次福岡県自転車活用推進計画（第5回北部九州パーソントリップ調査）

(2) 自転車関連事故の状況

福岡県オープンデータカタログサイトによると、令和元年から5年の5年間で、大牟田市では計315件の自転車関連事故が発生し、うち1件は死亡事故（令和2年12月）となっています。事故の大半は自転車と自動車の衝突であり、特に乗用車との事故が多数を占めています。

当事者の年齢層では、自転車利用者は高齢者（65歳以上）と24歳以下の若年層、自動車側も高齢ドライバーの関与が目立ちます。事故の発生時間帯は昼間、天候は晴天時が最も多く、通勤・通学や買い物時間帯に集中しており、発生場所は市町村道や県道などの生活道路が多く、特に交差点やその付近での事故が多くなっています。

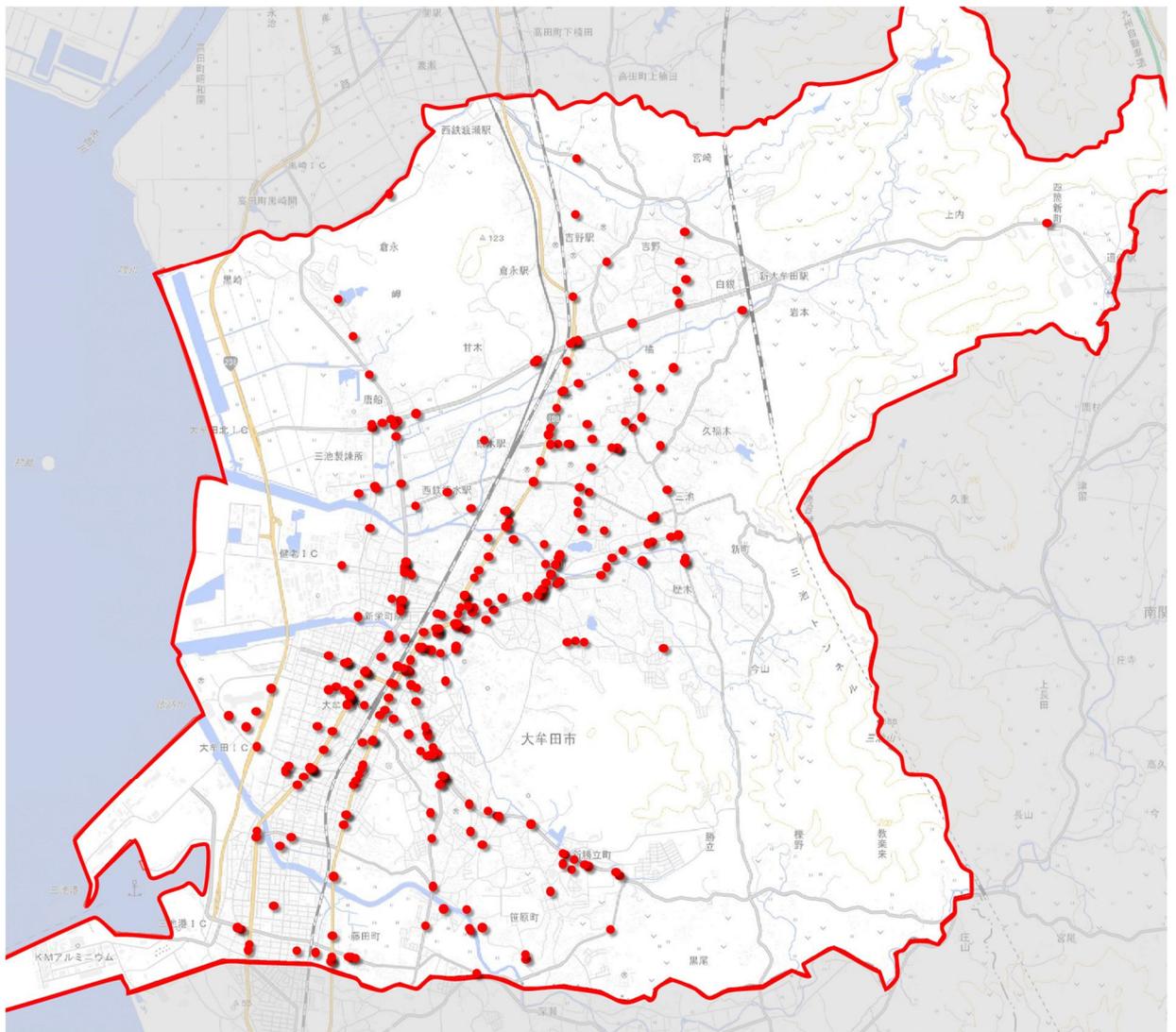


図 2-13 自転車事故状況

出典：福岡県オープンデータカタログサイト

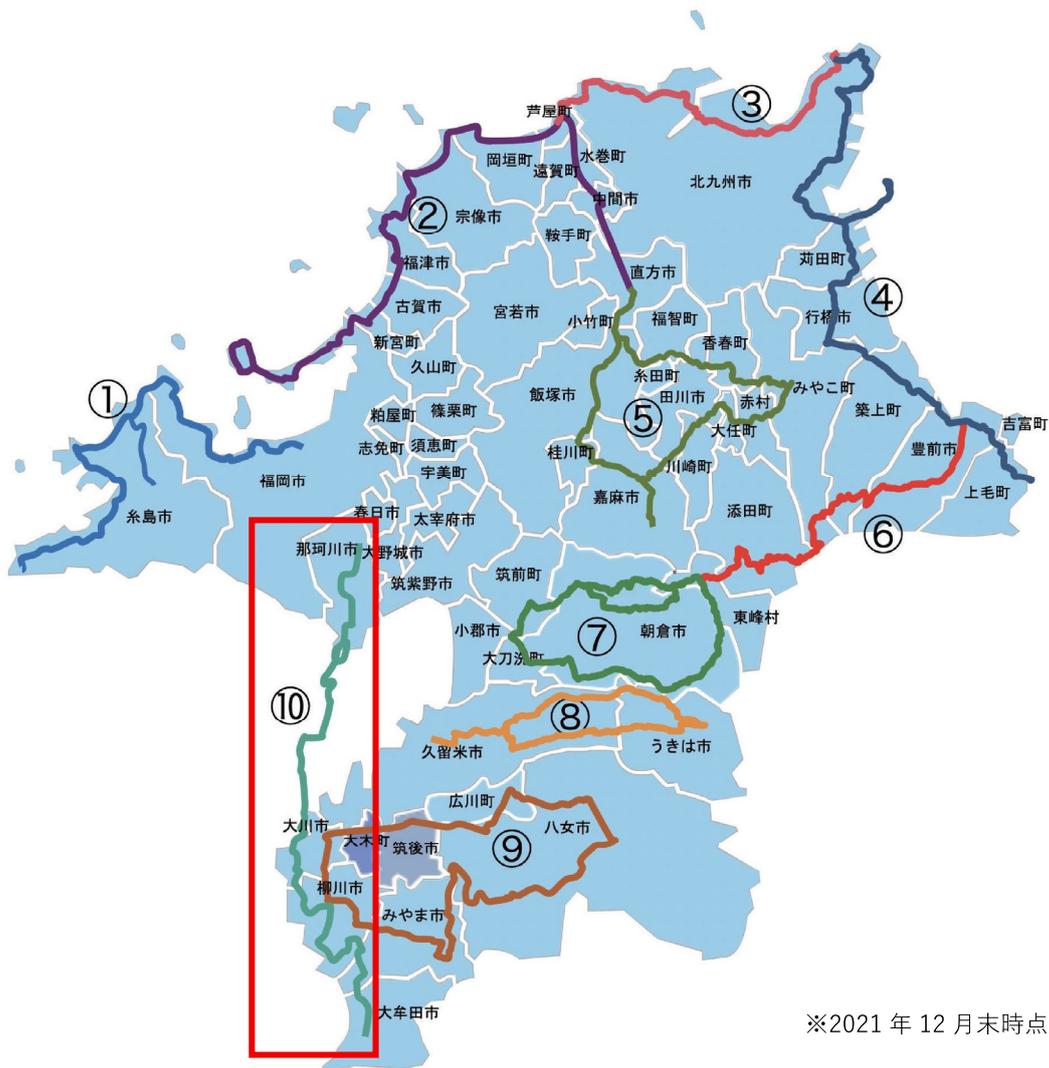
5. 大牟田市に関わる自転車活用推進の取組み

(1) 福岡県広域サイクリングルート（福10ルート）

国、県、市町村、観光協会、民間事業者等で組織される「福岡県サイクルツーリズム推進協議会」において、複数の市町村をつなぐ福岡県広域サイクリングルートが設定されています。このうちの1つとして、「那珂川・大牟田ルート」があります。

【⑩那珂川・大牟田ルートの魅力と特徴】

福岡県を縦断する約86kmのルートで、那珂川町から筑後平野を南下し、大牟田市の世界文化遺産「三池炭鉱関連施設」へと至ります。田園風景や河川沿いののどかな景色を楽しみながら、筑後地域の歴史や文化に触れることができる魅力的なコースです。



① 福岡・糸島ルート	約 83km	⑥ 豊前・東峰ルート	約 61km
② 直方・宗像・志賀島ルート	約 87km	⑦ あさくら・太刀洗周遊ルート	約 85km
③ 北九州（門司）・芦屋ルート	約 44km	⑧ 久留米・うきは周遊ルート	約 72km
④ 北九州（門司）・京築ルート	約 92km	⑨ 筑後周遊ルート	約 55km
⑤ 筑豊周遊ルート	約 110km	⑩ 那珂川・大牟田ルート	約 86km

資料：福岡県

図 2-14 福岡県広域サイクリングルート

出典：第2次福岡県自転車活用推進計画

(2) 九州・山口広域推奨ルート

九州・山口を挙げてサイクルツーリズムを推進するため、九州・山口各県と経済界で組織する「九州・山口サイクルツーリズム推進委員会」が2020（令和2）年度に設立されました。

県域をまたぐ4つの広域推奨ルート「九州・沖縄・山口一周ルート」、「九州北部横断ルート」、「九州南部横断ルート」、「有明海一周ルート」を設定し、ルート情報を掲載したサイクルマップが作成され、全4ルートの中で有明海一周ルートに大牟田市が含まれます。

【有明海一周ルートの魅力と特徴】

「有明海一周ルート」は、九州・山口サイクルツーリズム推進委員会が定める広域推奨ルートで、走行距離約356kmに及びます。本ルート最大の魅力は、日本最大の干潟を有する有明海の景観を楽しみながら、福岡・佐賀・長崎・熊本の4県を走行できることです。比較的平坦で、初心者から上級者まで楽しめます。ルート沿いには世界遺産の三池炭鉱関連施設や有明海グルメ、歴史的港町が点在し、大牟田市も三池炭鉱関連施設や、食文化など多彩な魅力を発信する拠点として重要な位置を占めています。



図 2-15 九州・山口広域推奨ルート

出典：第2次福岡県自転車活用推進計画



©2016 大牟田市公式キャラクター
「ジャー坊」

第3章 基本方針・計画目標

1. 自転車活用に向けた課題

大牟田市の地勢や人口、自転車利用状況などの現状を踏まえ、本市における自転車の活用に向けた課題を以下に整理します。

課題：自転車通行環境の整備

- 大牟田市内の道路において、自転車通行空間（自転車道・自転車専用通行帯・自転車歩行者道・矢羽根等）の整備がされている箇所はあるものの、未整備の路線が大部分を占めるため、自転車が安全で快適に通行できる空間の整備や、既存道路の整備・改良が必要
- 自転車関連事故が多発している路線には、自転車通学路としても利用されている路線が多く含まれており、通学路の安全性の確保が必要
- 大牟田市西部のサイクリングルートと、自転車通行空間が整備済みである市内中心部のネットワークは、市の観光の発展に寄与する可能性があるが、現状は未整備の状況
- 自転車利用者や利用機会を増やすためには、健康・体力づくりや環境負荷低減に向けた取り組みが必要

2. 基本方針・計画目標

自転車ネットワーク計画における基本方針・目標を以下に示します。

① 安全に通行できる自転車通行空間の形成

自転車が安全で快適に通行できる空間を整備し、自転車関連事故の削減を目指します。また、歩道・自転車通行帯・車道の通行区分を明確にすることで、自転車の利用しやすい環境を向上させるとともに、歩行者・自動車の安全性向上を図ります。

② 観光振興と地域の活性化

大牟田市西部には福岡県広域サイクリングルートや九州・山口推奨ルートなどのサイクリングルートがあります。それらのルートと市街地や主要施設を自転車ネットワークで結び、市の観光における更なる発展を目指します。

③ 健康づくり・環境対策の推進

一人でも気軽に利用することができる自転車の活用は、「健康」や「環境の負荷の低減」につながります。自転車を利用しやすい環境を整備することで自転車の利用を促し、健康づくりや環境負荷の低減を目指します。



©2016 大牟田市公式キャラクター
「ジャー坊」

第4章 自転車ネットワーク路線の選定

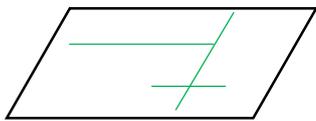
1. 自転車ネットワーク路線の選定の考え方

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和6年6月）」に基づき、自転車通行空間整備の必要性の高い路線を検討項目ごとに選定し、それらを組み合わせて自転車ネットワーク路線を選定します。

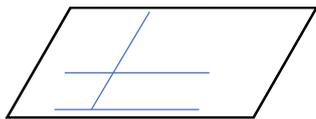
自転車ネットワーク路線の考え方

- 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やスポーツ関連施設など大規模集客施設、観光拠点、主な居住地区等を結ぶ路線
- ② 通学路、病院や福祉施設の周辺など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（中学校、高等学校、大学等への接続道路）
- 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 沿道で新たに施設立地が予定されており、自転車の利用増加が見込まれる路線
- ⑥ 自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路が整備済みである路線
- ⑦ 並行する道路の新設等に伴い自動車交通が転換し、空間の再配分が可能な路線
- ⑧ 新設道路（自動車専用道路、歩行者専用道路を除く）
- ⑨ その他自転車ネットワークの連続性の確保や自転車の活用を一層推進するために必要な路線

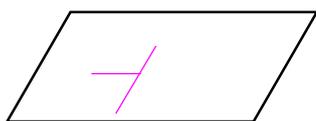
自転車通行帯が整備済みの路線



主要施設を結ぶ路線



連続性を確保する路線



自転車ネットワーク路線

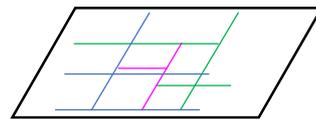


図 4-1 路線の組み合わせイメージ

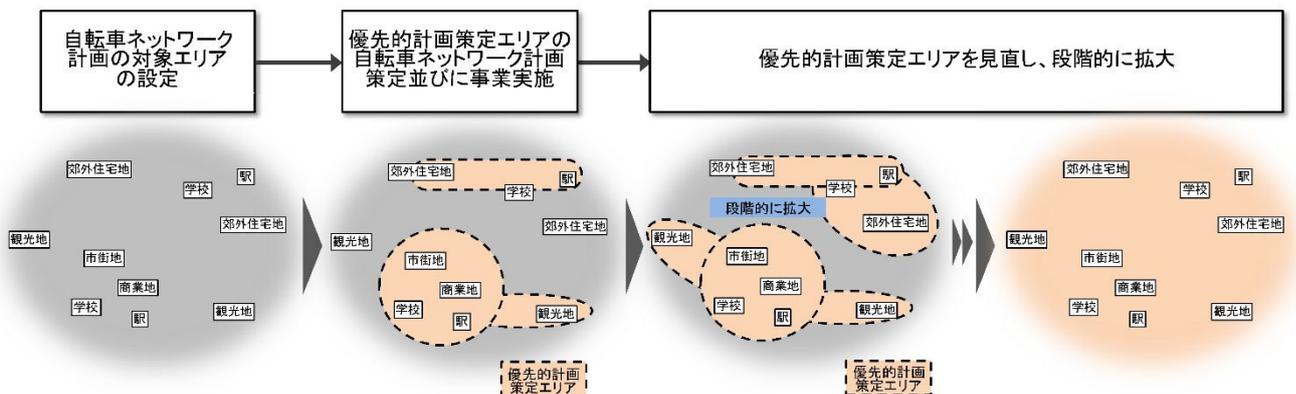


図 4-2 優先的計画エリアを設定し、段階的に拡大する場合のイメージ

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和6年6月）

2. 本計画における自転車ネットワーク路線の選定項目

ガイドラインに基づき、本市における選定項目を以下の通りに設定しました。

「ガイドライン」における選定項目		「本計画」における選定項目	
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やスポーツ関連施設など大規模集客施設、観光拠点、主な居住地区等を結ぶ路線	① 自転車利用拠点が沿道に多い路線	駅などの公共施設、学校、地域の核となる商業施設や公園・スポーツ関連施設・観光拠点等を結ぶ路線
②	通学路、病院や福祉施設の周辺など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	② 自転車関連事故が多い路線	過去5年間（令和元年～5年）において、自転車関連事故が「1件/km/年」以上発生している路線や、自転車関連事故が多発している交差点に接続する路線
③	自転車通学路の対象路線（中学校、高等学校、大学等への接続道路）	③ 自転車通学路の対象路線	自転車利用が予想される通学路となる路線
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	④ 観光振興に寄与する路線	福10ルート・九州山口広域推奨ルートや市の観光振興に寄与する路線
⑤	沿道で新たに施設立地が予定されており、自転車の利用増加が見込まれる路線	⑤ 施設立地・自転車の利用増加が見込まれる路線	→ 該当なし
⑥	自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路が整備済みである路線	⑥ 既に自転車の通行空間が整備されている路線	現道より整備状況を確認した路線
⑦	並行する道路の新設等に伴い自動車交通が転換し、空間の再配分が可能な路線	⑦ 並行する道路の新設	→ 該当なし
⑧	新設道路（自動車専用道路、歩行者専用道路を除く）	⑧ 新設道路	→ 該当なし
⑨	その他自転車ネットワークの連続性の確保や自転車の活用を一層推進するために必要な路線	⑨ ネットワークの連続性	隣接する自治体の自転車ネットワーク計画との連続性を確保するために必要な路線

自転車ネットワーク路線から除外する路線

- ・通行に支障（階段・狭い踏切・一方通行）がある路線
 - ・幅員が明らかに狭隘である路線
 - ・利用者が限定される路線（選定理由が③通学路のみの路線 など）
- など、自転車ネットワーク路線に選定することが適切ではない路線は除外します。

自転車ネットワーク路線

3. 選定路線一覧

選定した自転車ネットワーク路線と選定項目の一覧を以下に示します。

ネットワーク路線	選定項目								
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨
国道 208 号 ①	○	—	○	—	—	—	—	—	—
国道 208 号 ②	○	○	○	—	—	○	—	—	—
国道 208 号 ③	○	○	○	—	—	○	—	—	—
国道 208 号 ④	○	○	○	—	—	—	—	—	—
国道 208 号 ⑤	○	—	○	—	—	—	—	—	○
国道 389 号 ①	○	○	○	○	—	—	—	—	—
国道 389 号 ②	○	—	○	○	—	—	—	—	○
県道 3 号大牟田植木線	○	○	○	—	—	—	—	—	—
県道 5 号大牟田南関線	○	○	—	—	—	—	—	—	—
県道 10 号南関大牟田北線	○	—	○	—	—	—	—	—	—
県道 18 号大牟田川副線①	○	○	○	○	—	—	—	—	—
県道 18 号大牟田川副線②	—	—	○	○	—	—	—	—	—
県道 93 号大牟田高田線	○	—	○	—	—	—	—	—	—
県道 727 号銀水停車場線	○	—	○	—	—	—	—	—	—
県道 735 号大牟田港線	○	○	—	—	—	—	—	—	—
県道 782 号倉永三池線	○	—	○	—	—	—	—	—	—
県道 786 号手鎌三池線	○	—	○	—	—	—	—	—	—
県道 787 号勝立三川線①・②	○	—	○	—	—	—	—	—	—
県道 788 号藤田上官線	○	—	○	—	—	—	—	—	—
県道 789 号一部三川線	○	—	○	—	—	—	—	—	—
県道 790 号黄金不知火線	○	—	○	—	—	○	—	—	—
市道草木田隈線	○	—	○	—	—	—	—	—	—
市道不知火 1 丁目一浦町線	○	○	○	—	—	○	—	—	—
市道浄真町橘線 ①	○	—	○	—	—	—	—	—	—
市道浄真町橘線 ②	○	○	○	—	—	—	—	—	—
市道浄真町 1 号線	○	—	○	—	—	—	—	—	—
市道正山町浜田町線	○	—	○	—	—	—	—	—	—
市道浄真町駅西通線	○	○	○	○	—	—	—	—	—
市道浅牟田町浜田町線	○	○	—	—	—	—	—	—	—
市道東新町 2 丁目瓦町線	○	○	—	—	—	—	—	—	—
市道歴木瓦町線	○	—	○	—	—	—	—	—	—
市道宮崎田隈線	○	—	○	—	—	—	—	—	—
市道青葉町萩尾町 1 丁目線	○	—	○	—	—	—	—	—	—
市道青葉町萩尾町 1 丁目東萩尾町 1 号線	○	—	○	—	—	—	—	—	—
市道萩尾町高専線	○	—	○	—	—	—	—	—	—

4. 自転車ネットワーク路線マップ

大牟田市における自転車ネットワーク路線は、以下のマップに示す通りとします。



※路線の見直しにあたっては、県及び隣接市町のネットワーク計画の策定状況に合わせ調整を行います。

第5章 整備形態の選定

1. 整備形態の選定の考え方

自動車の速度や交通量等の条件から、以下の表に基づき整備形態を検討します。なお、個別の整備形態は詳細に調査したうえで、道路管理者および交通管理者と協議し決定します。

表 5-1 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方

	A 自動車の速度 ^{※1} が高い道路	B A、C 以外の道路	C 自動車の速度 ^{※1} が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	分 離		混 在
整備形態 ^{※2}	自転車道 (構造物による)	自転車専用通行帯	車道混在 (矢羽根型路面表示等で注意喚起)
目安 ^{※3}	速度が 50km/h 超	A、C 以外の道路	速度が 40km/h 以下かつ 自動車交通量が 4000 台/日以下

※1 速度については原則として規制速度を用いるものとするが、当該路線の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実態速度を用いるものとする。

※2 自転車通行空間は、自転車専用道路や自転車歩行者専用道路を活用することもできる。

※3 目安として参考に示したものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとする。必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯により整備することができるものとする。

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和 6 年 6 月）

2. 整備形態の種類

整備形態は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和6年6月）」や「道路構造令の解説と運用（令和3年3月）」に準拠するものとし、以下の表に示す「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「車道混在」の3形態を基本とします。

なお、これらの3つの形態は完成形態として位置づけられていますが、道路幅員や道路構成などの制約により、自転車道や自転車通行帯としての整備ができない場合には、暫定形態として車道混在で整備することも認められています。

表 5-2 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方

整備形態	整備イメージ
自転車道	<p>A. 自転車と自動車を構造物により分離する場合</p>  <p>緑石線等 歩道 自転車道 (自動車の)車道 着色あり 着色なし</p>
自転車専用通行帯	<p>B. 車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する場合</p>  <p>歩道 自転車専用通行帯 他の通行帯 車道 幅の全部を着色 幅の一部を着色</p>
車道混在	<p>C. 車道混在とする場合</p>  <p>矢羽根型路面表示等を設置 歩道 車道 矢羽根型路面表示等で注意喚起 歩道のある道路 歩道のない道路</p>

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（令和6年6月）

3. 整備形態の基本方針

本市における自転車ネットワーク路線の整備形態の基本方針は、以下の通りとします。

- ① 「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という観点に基づき、車道部の通行を基本とする整備を検討します。
- ② 自転車ネットワークの早期形成を図るため、道路拡幅などの工事を要する大規模な整備は行わず、既存の道路幅員の再配分を基本とします。なお、道路の新設や拡幅等を行う場合は、完成形態での整備を検討します。

第6章 自転車ネットワーク計画の推進

1. 関係機関との連携

本計画では、市内において主要となる施設や通学路、交通事故など様々な要素を踏まえて検討を行っています。市道だけではなく、国道や県道の管理者、交通管理者である警察と協議の上、ネットワーク路線を選定しました。

以上のことから、国や県、警察、学校などと綿密に連携を取りながら、自転車ネットワーク路線の整備を進めていくこととします。

2. 自転車の利用について（罰則の強化）

令和8（2026）年4月から、自転車にも交通反則通告制度（青切符）が適用されます。主な違反内容と反則金は以下に示すとおりです。

違反内容	反則金
携帯電話使用等	12,000円
信号無視	6,000円
指定場所一時不停止	5,000円
通行区分違反（右側通行、歩道通行等）	6,000円
公安委員会遵守事項違反（傘差し運転等）	5,000円

罰則が強化されることを踏まえ、令和4（2022）年に決定された「自転車安全利用五則」を今一度確認し、自転車交通ルールの周知を徹底します。

自転車安全利用五則

1. 車道が左側、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先
2. 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
3. 夜間はライトを点灯
4. 飲酒運転は禁止
5. ヘルメットを着用

令和4（2022）年11月1日 警察庁交通対策本部



©2016 大牟田市公式キャラクター
「ジャー坊」

参考 用語集

番号	用語	内容
1	自転車	<p>道路交通法第 63 条の第 3 に規定する「普通自転車」をいいます。なお、「普通自転車」とは、車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準に適合する自転車で、他の車両を牽引（けんいん）していないものをいいます。</p> <p>「内閣府令で定める基準」としては、道路交通法施行規則第 9 条の 2 で次のように規定されています。</p> <ul style="list-style-type: none"> 一 車体の大きさは、次に掲げる長さ及び幅を超えないこと。 <ul style="list-style-type: none"> イ 長さ 190 センチメートル ロ 幅 60 センチメートル 二 車体の構造は、次に掲げるものであること。 <ul style="list-style-type: none"> イ 4 輪以下の自転車であること。 ロ 側車を付していないこと。 ハ 1 の運転者席以外の乗車装置（幼児用座席を除く。）を備えていないこと。 ニ 制動装置が走行中容易に操作できる位置にあること。 ホ 歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がないこと。
2	自転車通行空間	自転車が通行する道路、又は道路の部分のことをいいます。
3	自転車ネットワーク路線	自転車の車道通行を基本とし、安全かつ円滑な交通を確保できる区間を連続的に提供する自転車ネットワークを構成する路線をいいます。
4	自転車ネットワーク計画	安全で快適な自転車利用環境の将来像に応じて自転車ネットワークを計画的かつ継続的に創出するため、面的な自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画のことをいいます。
5	自転車道	道路構造令第 2 条第 2 項に規定する、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいいます。なお、道路交通法上も、自転車道として扱われます。
6	自転車通行帯	道路構造令第 2 条第 15 号に規定する、自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の部分をいいます。なお、道路交通法上の普通自転車専用通行帯とするには、併せて交通規制が必要となります。
7	自転車専用通行帯	道路交通法第 20 条第 2 項の道路標識又は道路標示により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された道路の部分をいいます。
8	自転車専用道路	道路法第 48 条の 14 第 2 項における、専ら自転車の一般交通の用に供するために、独立して設けられる道路又は道路の部分をいいます。
9	自転車歩行者専用道路	道路法第 48 条の 14 第 2 項における、専ら自転車及び歩行者の一般交通の用に供するために、独立して設けられる道路又は道路の部分をいいます。
10	自転車歩行者道	道路構造令第 2 条第 3 号に規定する、専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいいます。なお、道路交通法上では、自転車歩行者道という定義はなく、歩道として扱われます。
11	トリップ数	人が特定の目的のために移動する回数のことをいいます。例えば、自宅から職場まで自転車で通勤すると 1 トリップ、帰宅すると 1 トリップで、合計 2 トリップとなります。

大牟田市自転車ネットワーク計画

令和 8 年 3 月発行

発行者 大牟田市 都市整備部 土木建設課
住 所 〒836-8666 福岡県大牟田市有明町 2 丁目 3 番地
T E L 0944-41-2222 (代表)