

太子町自転車ネットワーク計画



夕暮れの町道と太子町庁舎

平成 28 年 3 月
兵庫県 太子町

— 目 次 —

第1章 はじめに	1
1.1 計画策定の背景と目的	1
1.2 参考とした資料等	1
1.3 計画の構成	2
第2章 太子町における自転車交通の現状と課題	3
第3章 自転車ネットワーク路線の選定	8
3.1 自転車ネットワーク路線の選定方法	8
3.2 自転車ネットワーク路線選定に係る自転車を取りまく状況	9
3.3 自転車ネットワーク路線の選定	13
第4章 自転車通行空間の整備形態	14
4.1 自転車通行空間の整備形態	14
4.2 自転車通行空間の整備フロー	17
第5章 太子町自転車ネットワーク計画	18
5.1 太子町自転車ネットワーク計画	18
5.2 当面の整備計画	19

第 1 章 はじめに

1.1 計画策定の背景と目的

自転車は、買い物や通勤・通学など、日常生活でよく利用される交通手段であるとともに、健康増進や環境保護の観点からも大きな役割を担っている乗り物です。

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ます。

こうした状況を踏まえ、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」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ます。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が平成 28 年 3 月に出されるなど、ガイドラインの改正の取組みが進められています。

本計画は、このような背景を受けて、「太子町自転車ネットワーク検討協議会」及び「兵庫県自転車ネットワーク整備計画連絡会議」における審議内容を踏まえて、太子町における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す。

1.2 参考とした資料等

本計画は、以下に示す資料等を参考にしています。

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います。

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
安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン に対する兵庫県としての補足事項	平成 26 年 3 月 兵庫県道路交通環境安全推進連絡会
「自転車ネットワーク計画策定の早期推進」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

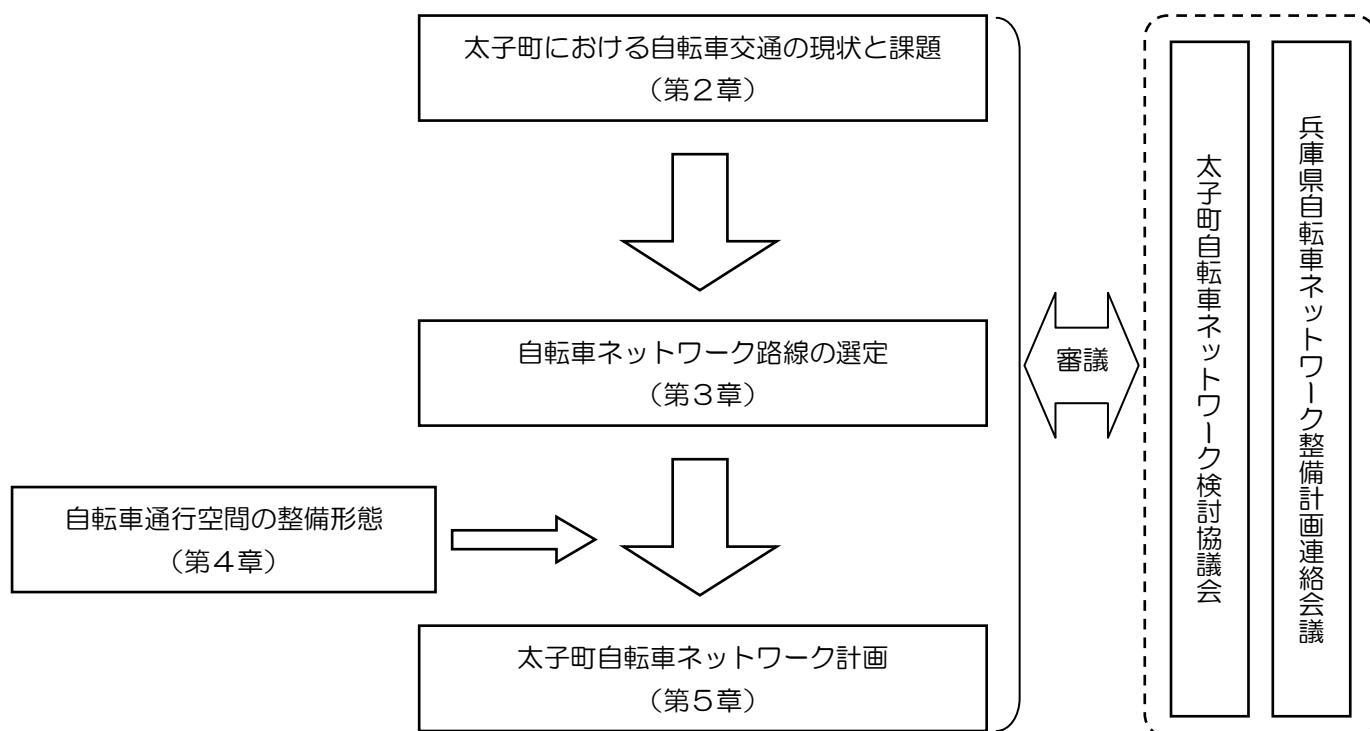
1.3 計画の構成

本計画では、太子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と課題を第2章で整理するとともに、各種施設の立地や交通量等も踏まえて、第4章で自転車ネットワーク路線の選定を行いました。

第4章では自転車通行空間の整備形態について示しており、これを踏まえて第5章で太子町自転車ネットワーク計画を示しています。

なお、自転車ネットワーク路線の選定及び太子町自転車ネットワーク計画の策定にあたっては、「太子町自転車ネットワーク検討協議会」及び「兵庫県自転車ネットワーク整備計画連絡会議」における審議内容を反映しています。

< 計画の構成 >

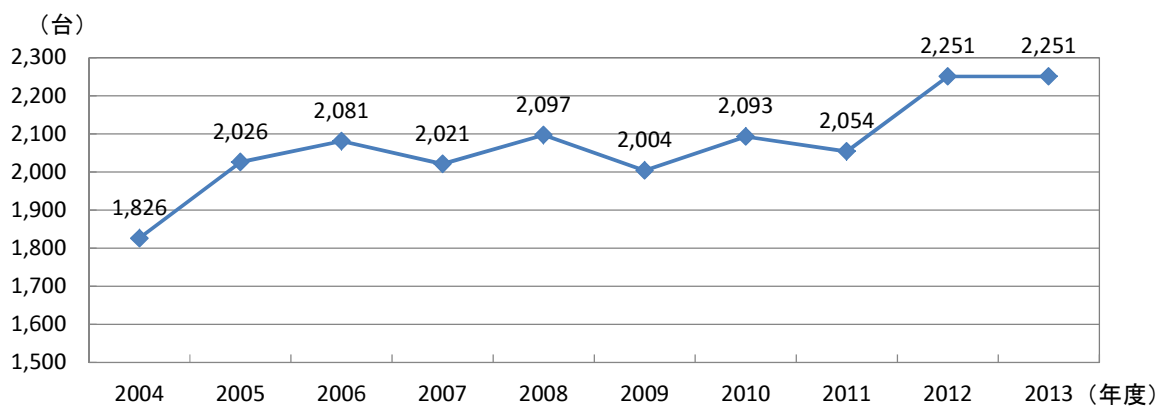


第2章 太子町における自転車交通の現状と課題

(1) 自転車防犯登録台数の推移

太子町における自転車の防犯登録台数は微増傾向で推移しており、2013（平成25）年度では約2,300台となっています。

< 自転車防犯登録台数の推移 >

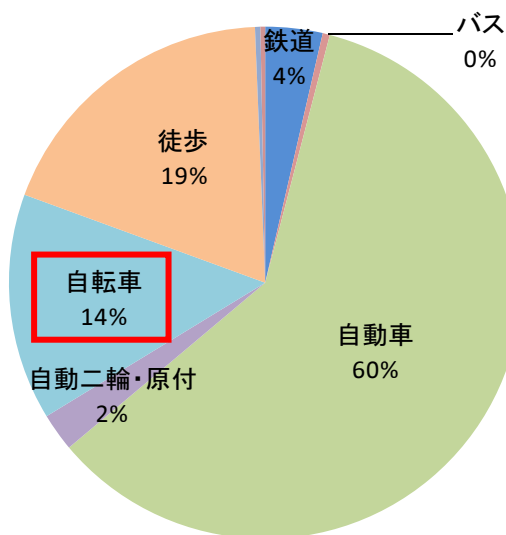


出典) 太子町提供資料

(2) 自転車利用割合

太子町における自転車利用割合は14%であり、自動車、徒歩に次いで多くなっています。

< 利用交通手段割合 >



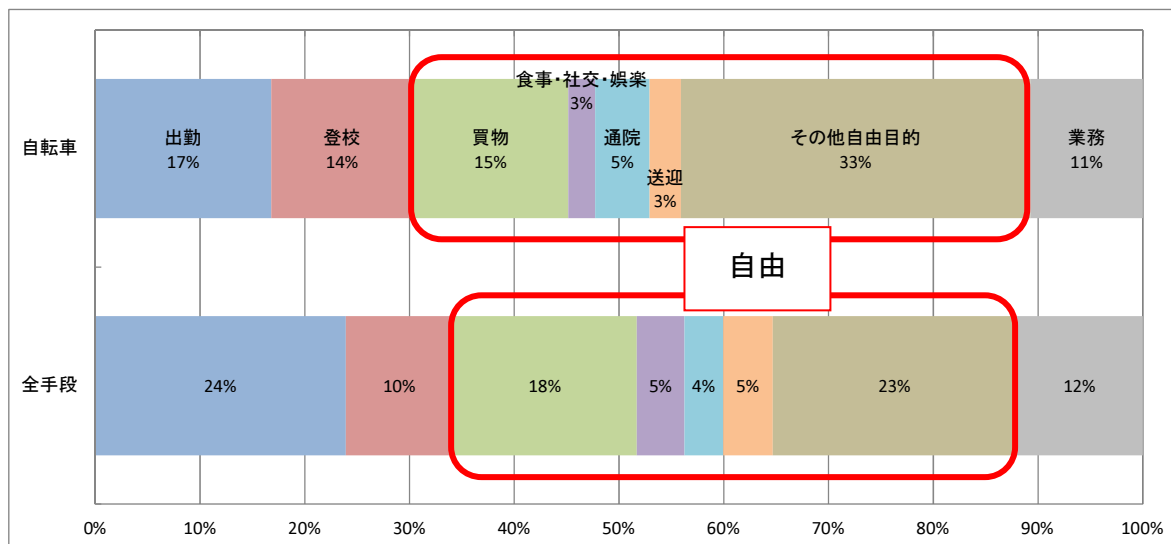
※) 発生集中量による集計結果
出典) 平成22年近畿圏パーソントリップ調査

(3) 自転車利用の目的

太子町における移動について、自転車利用の目的を見てみると、「自由」の割合が合計 59% と最も高くなっており、中でも「買物」目的の利用が多くなっています。

また、全ての交通手段の目的と比較すると、「登校」や「通院」などの割合が高くなっています。

< 自転車利用の目的 >



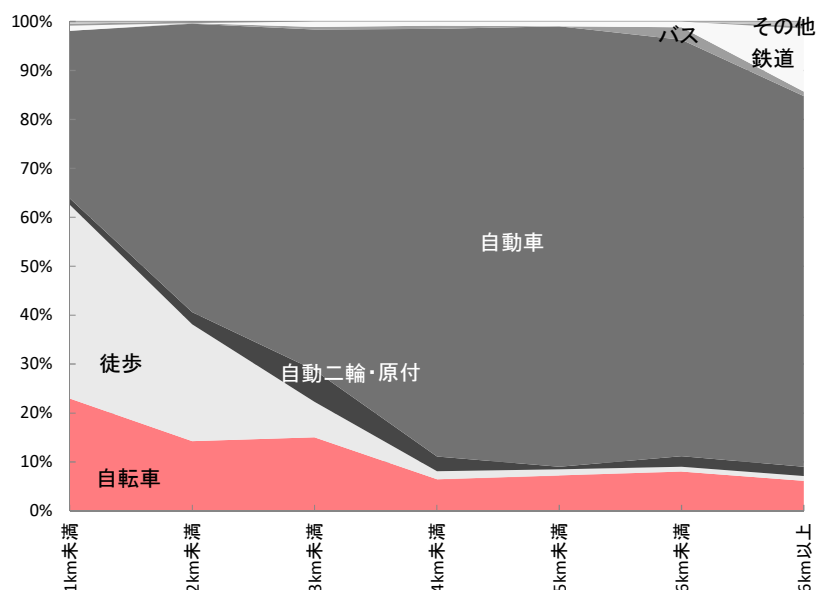
※) 発生集中量による集計結果

出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

(4) 移動距離帯別の自転車利用割合

太子町における移動について、移動距離帯別に利用交通手段の割合を見てみると、自転車の利用割合は 1km 未満の距離帯で最も高くなっており、3km 程度までは比較的高い割合の利用が見られます。

< 移動距離帯別の自転車利用割合 >



※) 太子町関連トリップによる集計結果

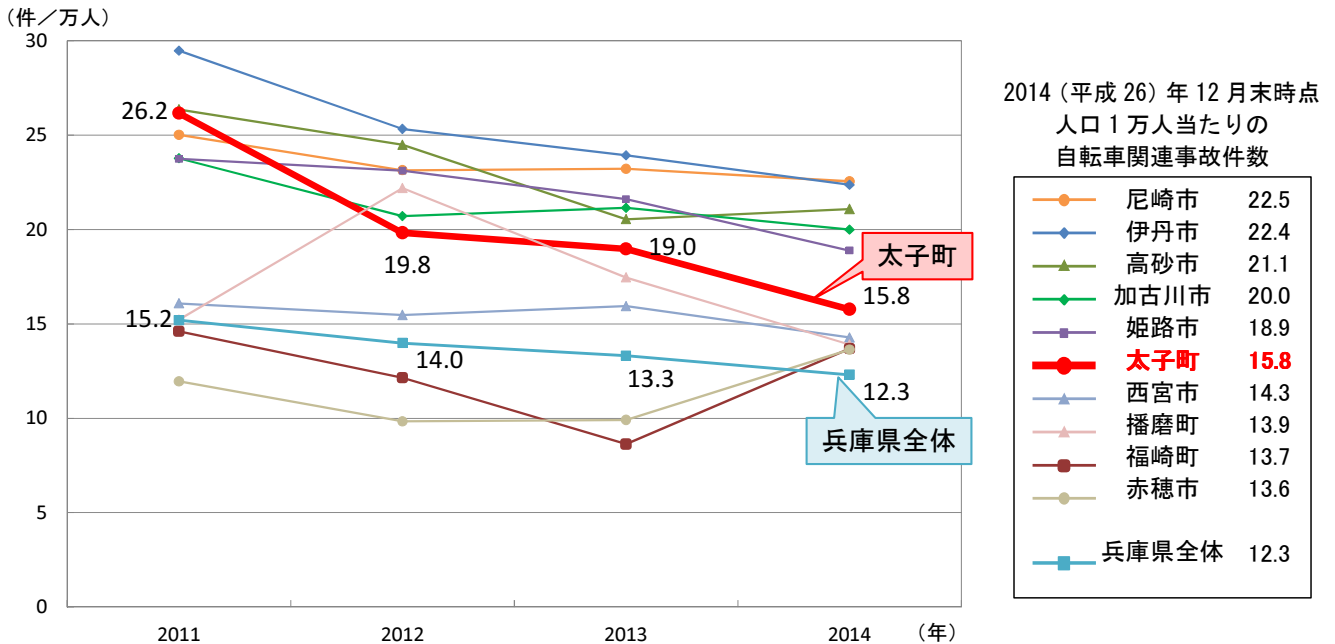
出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

(5) 自転車関連事故

① 人口 1 万人当たりの自転車関連事故件数の推移

太子町における人口 1 万人当たりの自転車関連事故の件数は、2014（平成 26）年時点で 15.8 件/万人であり、減少傾向にはあるものの依然として多くなっています。

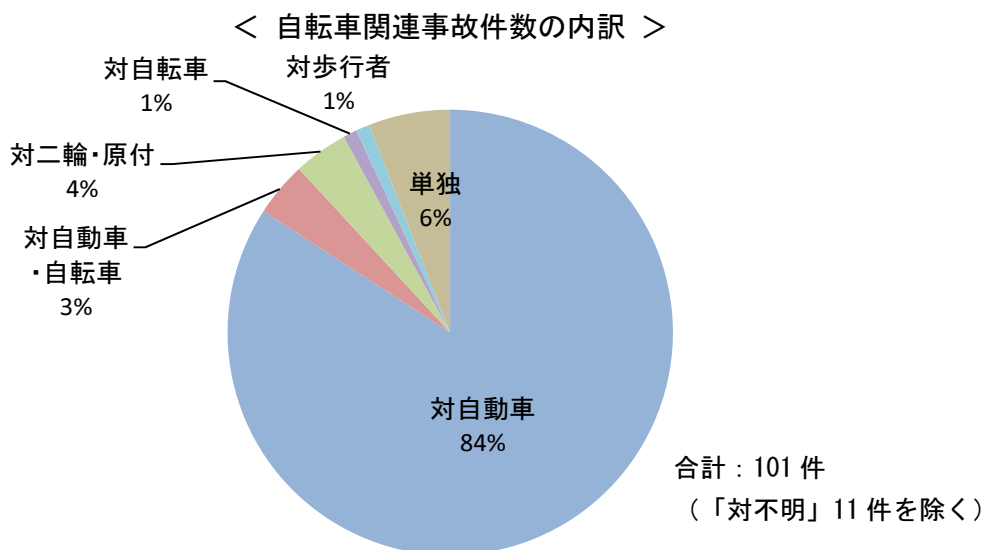
< 人口 1 万人当たりの自転車関連事故件数（県下ワースト 10 および兵庫県全体） >



出典) 人 口：兵庫県ホームページ「推計人口」
事故件数：兵庫県資料

② 自転車関連事故件数の内訳

自転車関連事故件数の内訳を見ると、自動車と関連する事故の割合が最も高く、事故全体の 87% を占めています。



※) 2013（平成 25）年 4 月～2015（平成 27）年 3 月の事故データ
出典) 兵庫県警資料

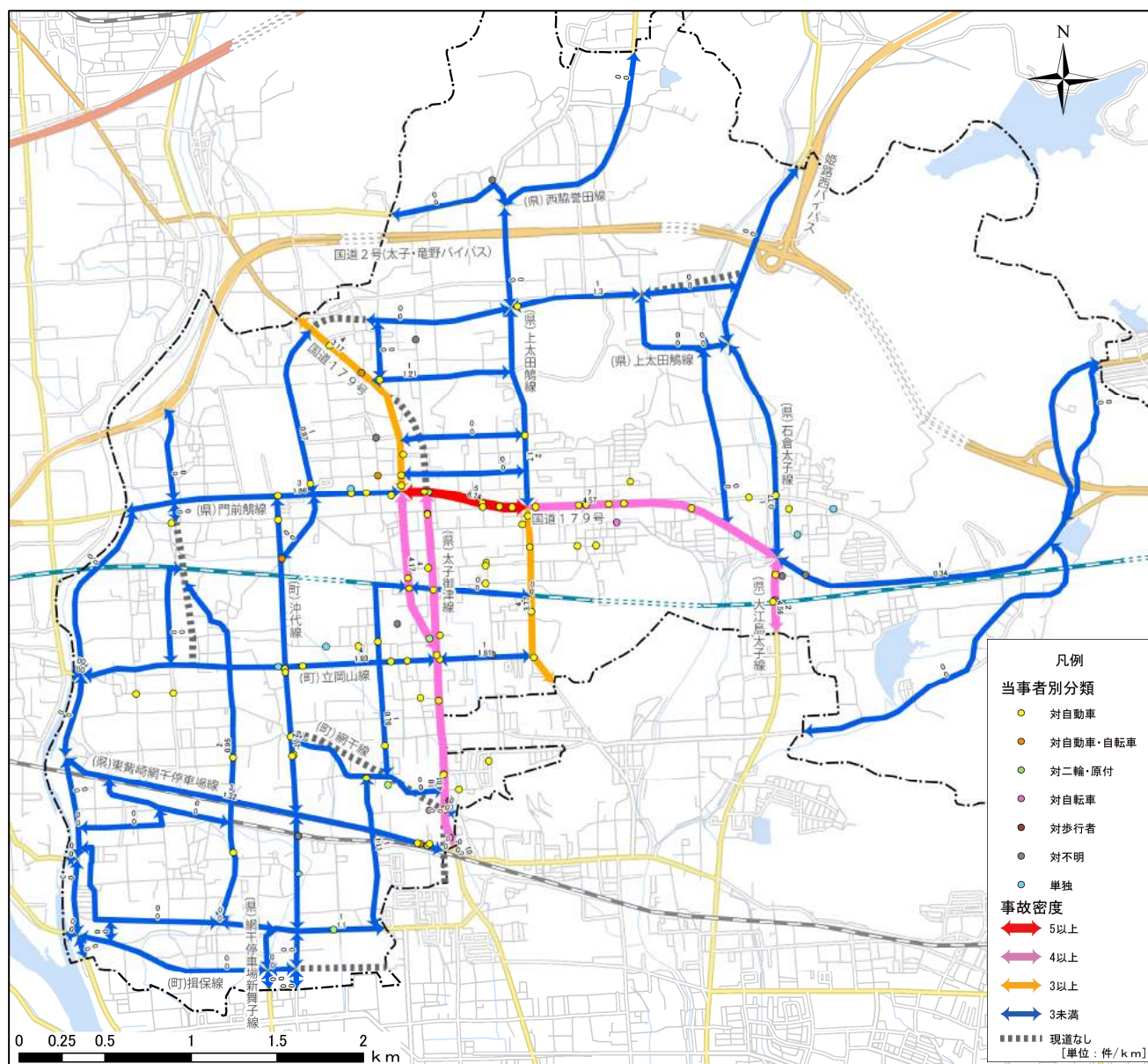
③ 自転車関連事故密度

自転車関連事故密度を見ると、国道 179 号や（県）太子御津線などの路線において密度の高い区間が見られます。

＜ 自転車関連事故密度の算出方法 ＞

$$\text{自転車関連事故密度 (件/km)} = \frac{\text{区間別自転車関連事故件数 (件)}}{\text{区間延長 (km)}}$$

＜ 自転車関連事故密度 ＞



※) 2013 (平成 25) 年 4 月～2015 (平成 27) 年 3 月の事故データ
出典) 兵庫県警資料

(6) 現状と課題のまとめ

太子町における自転車の利用状況や交通事故の発生状況等を整理し、自転車利用の現状と課題として以下にとりまとめています。

< 自転車利用の現状と課題 >

- 太子町における自転車の保有は微増傾向にあるとともに、自動車、徒歩に次いで利用割合が高い交通手段となっています。
- 自転車利用の目的は、買物をはじめとした自由目的の割合が高くなっています。
- 移動距離帯別に自転車の利用状況を見ると、1km 未満の距離帯で最も利用割合が高く、3km 程度までは比較的高い割合になっています。
- 太子町の人口に対する自転車関連事故件数は、減少傾向にあるものの、依然として兵庫県の平均を上回っています。
- 自転車関連事故のうち、自動車と関連する事故が全体の約 9 割を占めています。
- 太子町では、国道 179 号や（県）太子御津線等の路線において自転車関連事故の発生密度が高くなっています。

第3章 自転車ネットワーク路線の選定

3.1 自転車ネットワーク路線の選定方法

自転車ネットワーク路線の選定方法は以下のフロー図に示すとおりであり、太子町における自転車をとりまく状況を整理したうえで路線の選定を行いました。

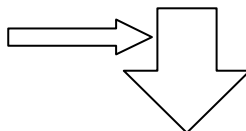
なお、選定にあたっては、基本的に太子町の市街化区域内に位置する路線を対象としています。

< 自転車ネットワークの選定方法 >

自転車ネットワーク路線選定に係る
自転車をとりまく状況

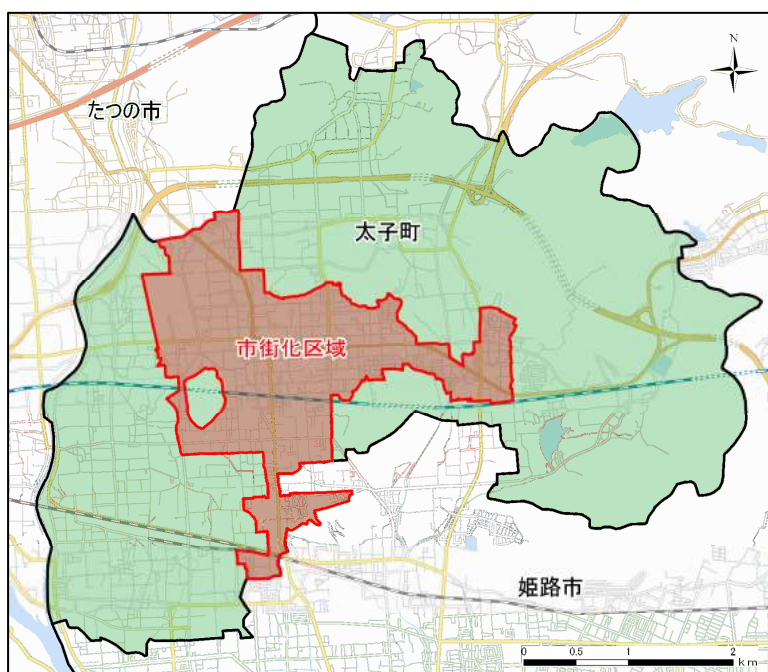
- ① 自転車利用拠点
- ② 自転車による移動状況
- ③ 自転車交通量
- ④ 自転車関連交通事故の発生状況

市街化区域



自転車ネットワーク路線の選定

< 太子町における市街化区域の分布 >

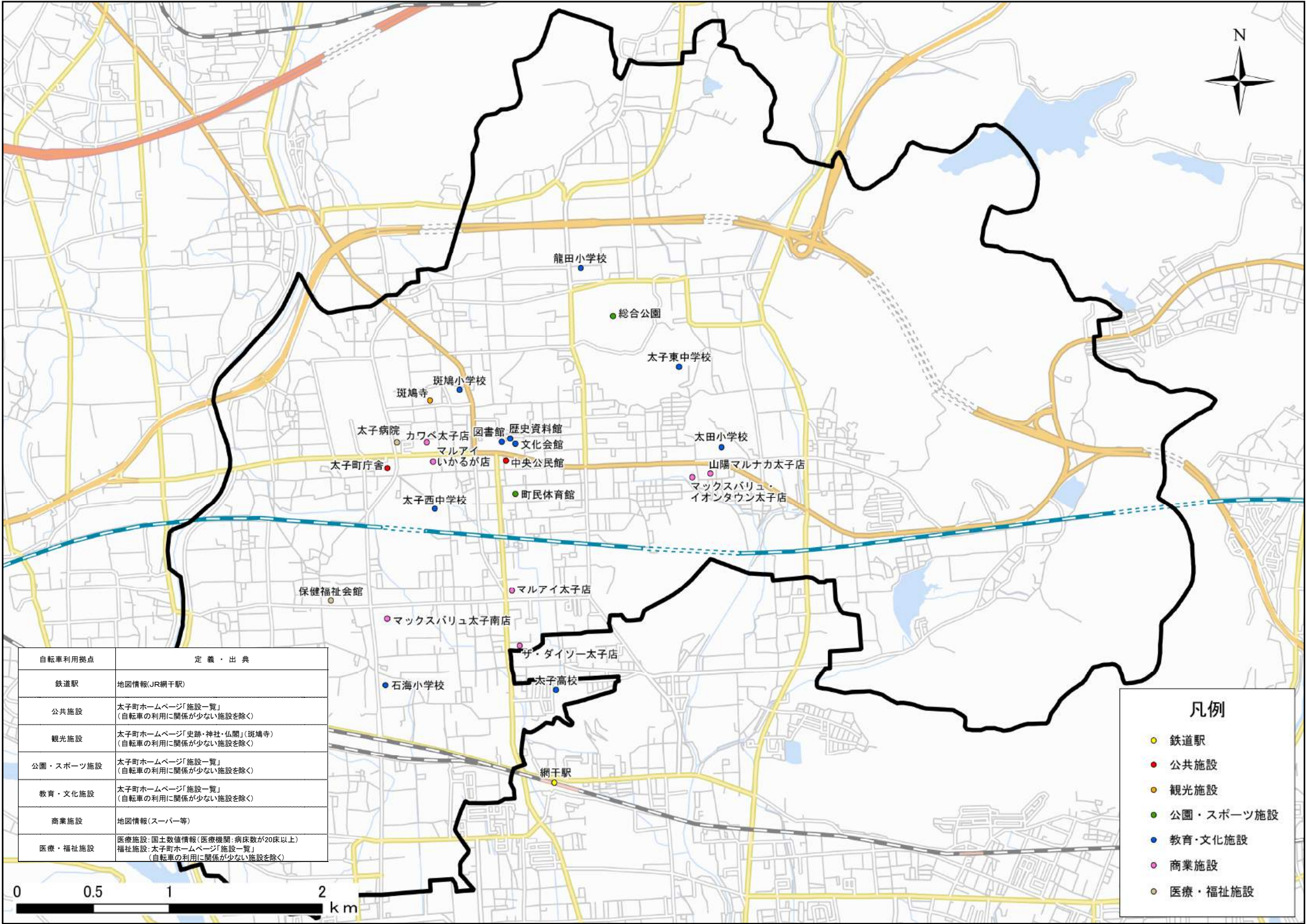


3.2 自転車ネットワーク路線選定に係る自転車を取りまく状況

(1) 自転車利用拠点

自転車でよく利用する鉄道駅、公共施設、観光施設、公園・スポーツ施設、教育・文化施設、商業施設、医療・福祉施設を、自転車利用拠点として整理しています。
国道 179 号沿線や町役場周辺に、自転車利用拠点が集中しています。

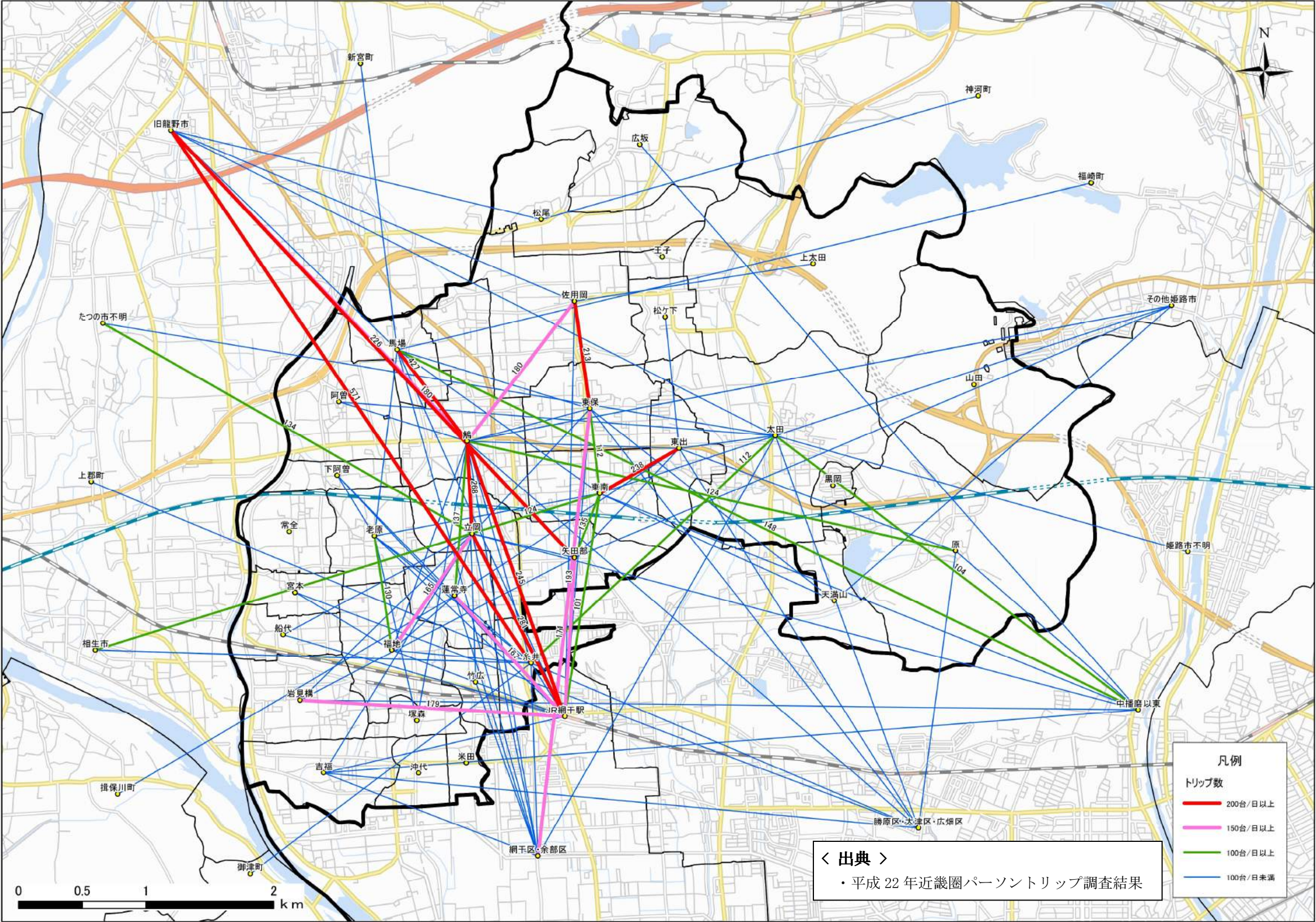
< 自転車利用拠点 >



(2) 自転車による移動状況

太子町内における自転車での移動状況を見ると、（県）太子御津線に沿った南北の移動や、JR網干駅を起終点とした鉄道端末の移動が多くなっています。

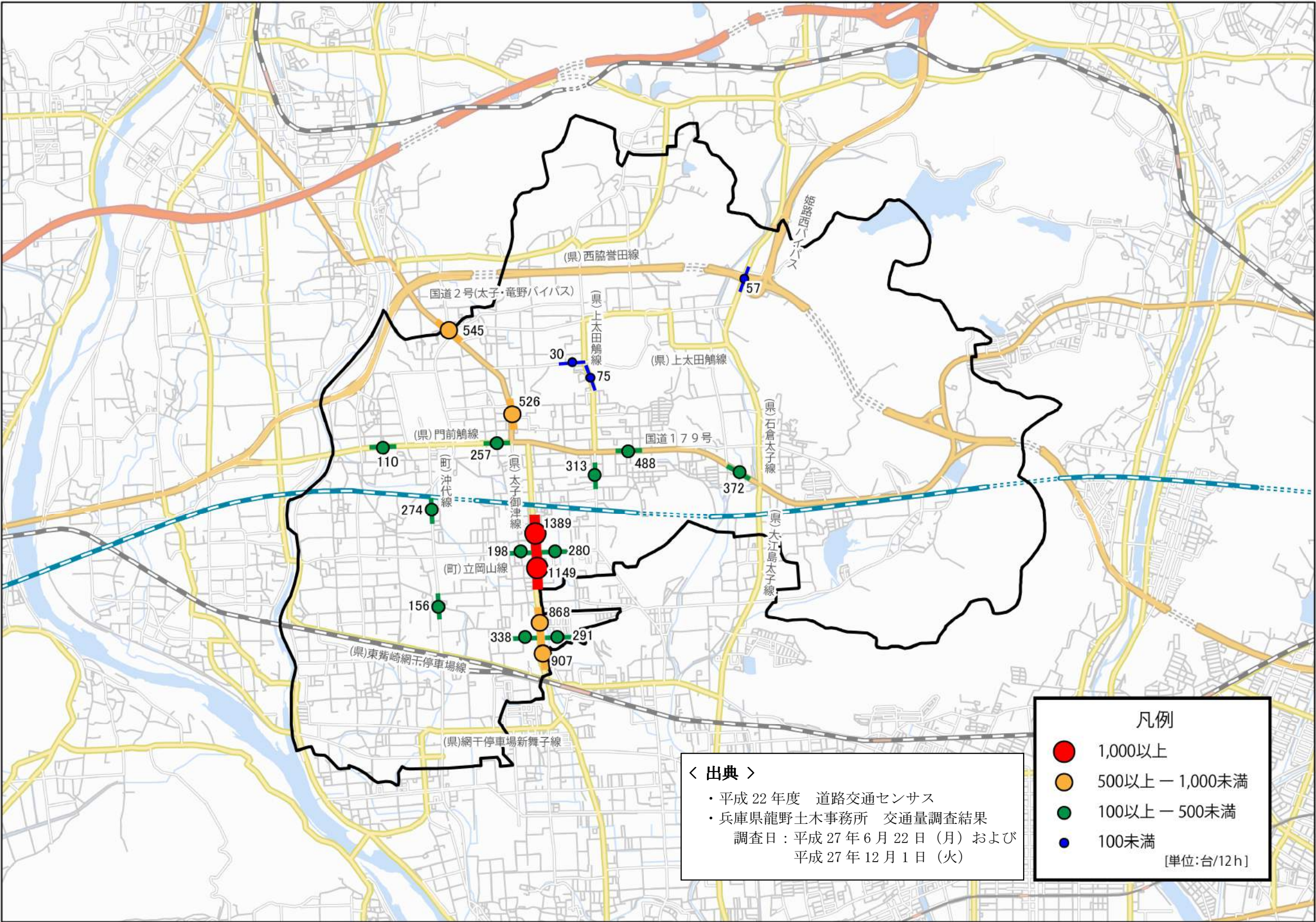
< 自転車での移動状況 >



(3) 自転車交通量

太子町内で観測された自転車交通量を見ると、町内を南北に縦断する（県）太子御津線および国道 179 号で 500 台以上と多くなっており、中でも（県）太子御津線と（町）立岡山線が交差する箇所では、南北方向の交通量が 1,000 台以上となっています。

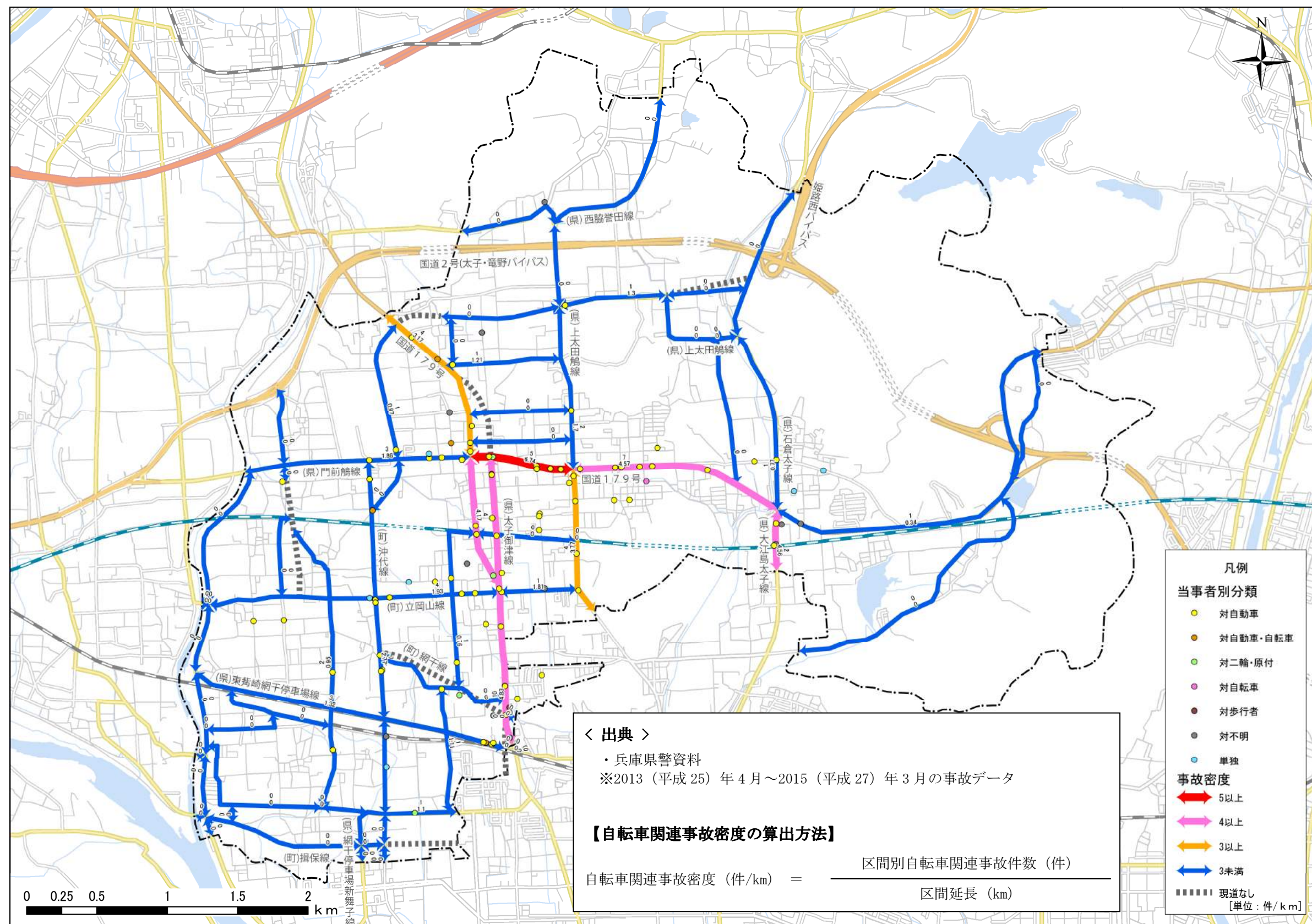
< 自転車交通量 >



(4) 自転車関連事故の発生状況【再掲】

自転車関連事故密度を見ると、国道 179 号や（県）太子御津線などの路線において密度の高い区間が見られます。

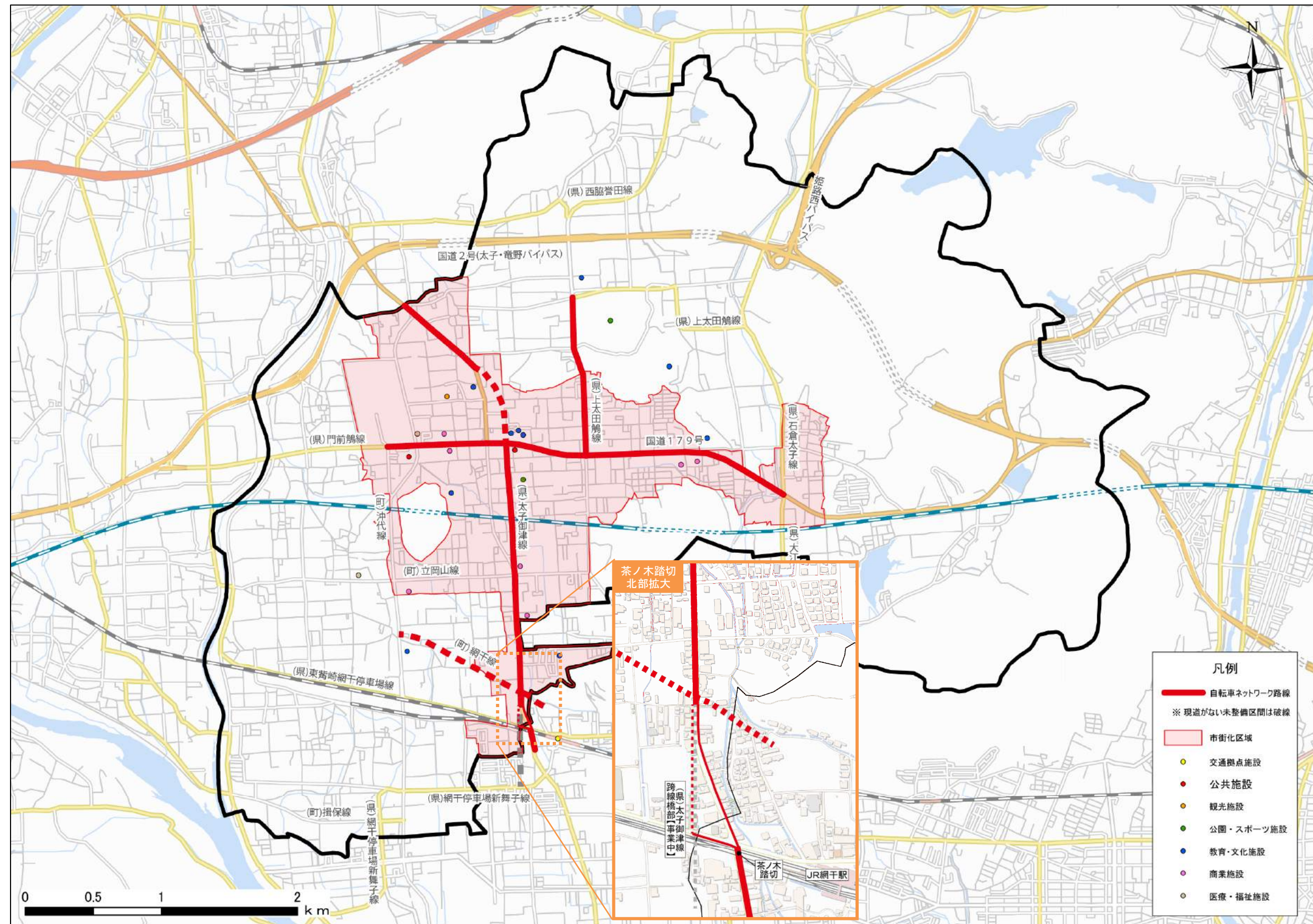
＜ 自転車関連事故の発生状況（自転車関連事故密度）【再掲】 ＞



3.3 自転車ネットワーク路線の選定

「(1)自転車利用拠点」～「(4) 自転車関連交通事故の発生状況」および市街化区域の分布状況を受けて、連続性も加味したうえで自転車ネットワーク路線を選定しました。

＜ 自転車ネットワーク路線 ＞



第4章 自転車通行空間の整備形態

4.1 自転車通行空間の整備形態

(1) 自転車道

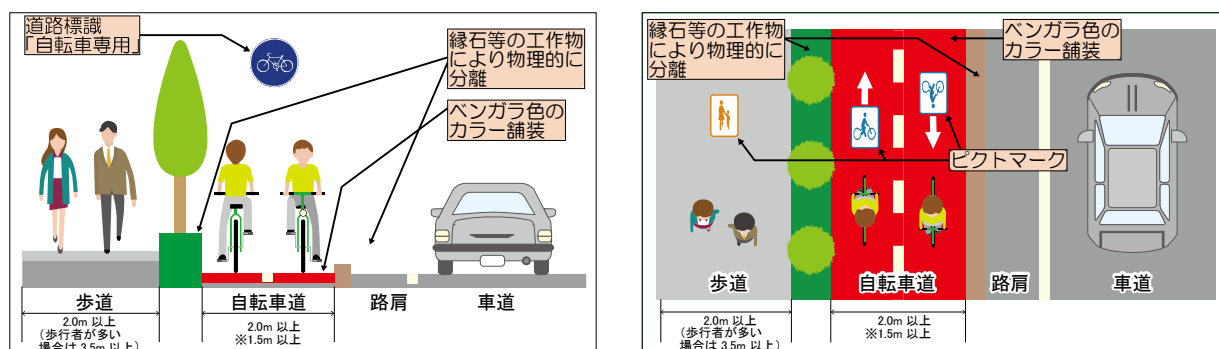
○概要

自転車が通行するための空間として、道路に車道及び歩道から縁石・柵等の工作物により物理的に分離された自転車専用の通行空間を設け、自転車交通と自動車交通、歩行者通行との分離を図ります。

○自転車の通行方法

- ・自転車道が設置された道路では、自転車は、自転車道を通行しなければなりません。
- ・自転車道の中では、自転車は対面通行となります。（一方通行規制の場合を除く）

○整備イメージ



※地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合は1.5m以上とする

(2) 普通自転車専用通行帯(自転車レーン)

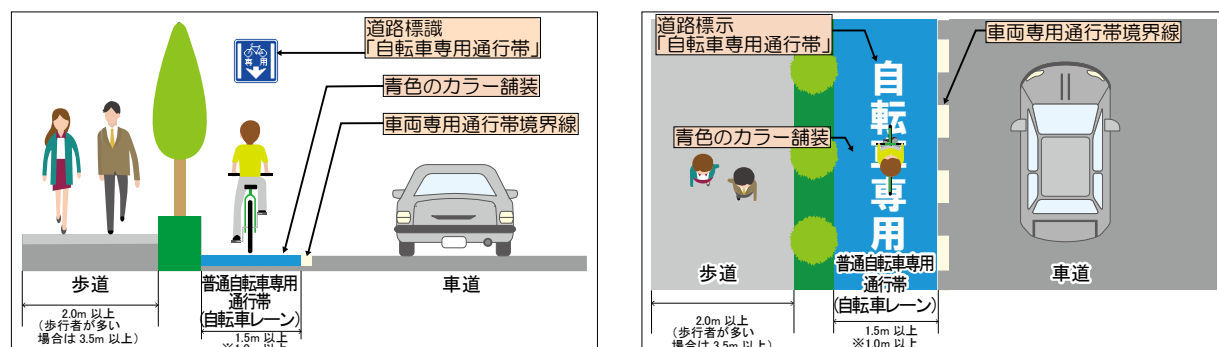
○概要

車道に普通自転車専用通行帯(自転車レーン)の交通規制を実施し、道路標示及び道路標識等を設置することにより、自転車通行空間の明確化を図ります。

○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りません。
- ・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のみとなります。

○整備イメージ



※地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合は1.0m以上とする

(3) 車道混在(歩道あり)

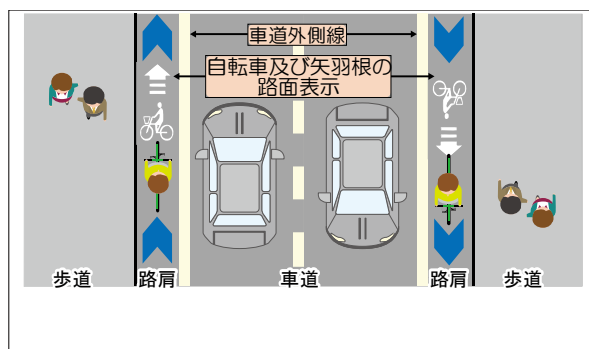
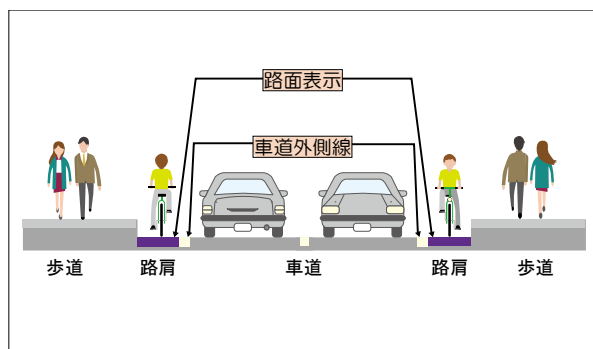
○概要

歩道がある道路の路肩に自転車及び矢羽根の路面表示を設置することにより、自転車の車道通行を促します。

○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りません。
- ・自転車の通行は、自動車と同じ左側通行となります。

○整備イメージ



(4) 自転車歩行者道(普通自転車通行指定部分有り)

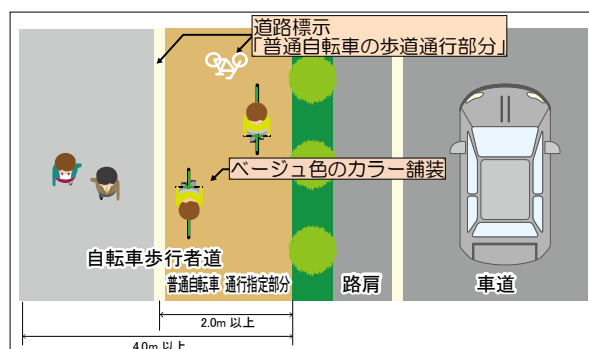
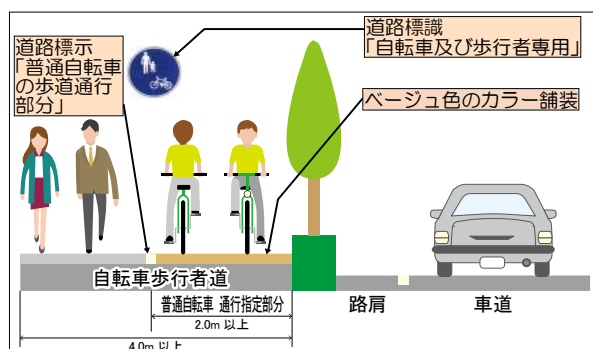
○概要

自転車歩行者道において、自転車と歩行者の分離を図るために、普通自転車通行指定部分の規制を実施し、道路標示（規制標示「普通自転車の歩道通行部分」）等を設置することにより、自転車通行空間の明確化を図ります。

○自転車の通行方法

- ・自転車は、歩道の中央から車道寄りの通行指定部分を徐行しなければならず、歩行者の通行を妨げる場合は、一時停止しなければなりません。
- ・自転車は、通行指定部分内を対面通行することができます。

○整備イメージ



(5) 自転車歩行者道（普通自転車通行指定部分無し）

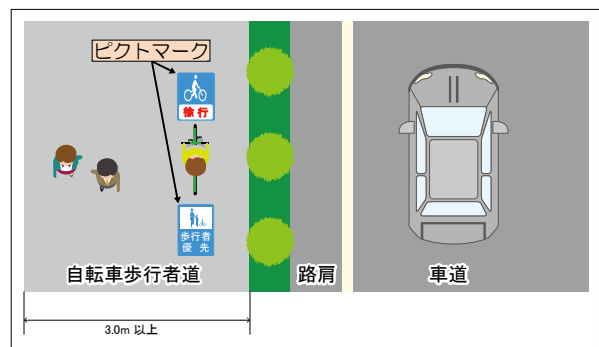
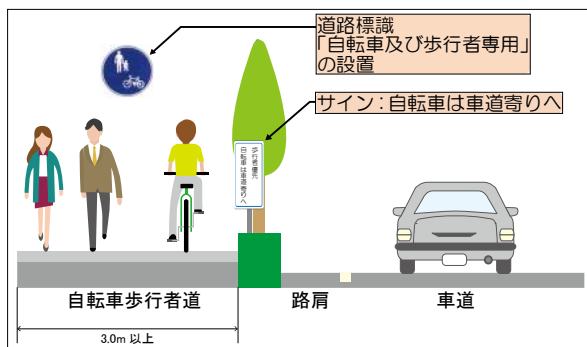
○概要

自転車歩行者道において、啓発看板やピクトマークを設置し、自転車の通行位置を明示します。

○自転車の通行方法

- ・自転車は、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場合は、一時停止しなければなりません。
- ・自転車は、自転車歩行者道内を対面通行することができます。

○整備イメージ



(6) 車道混在（歩道なし）

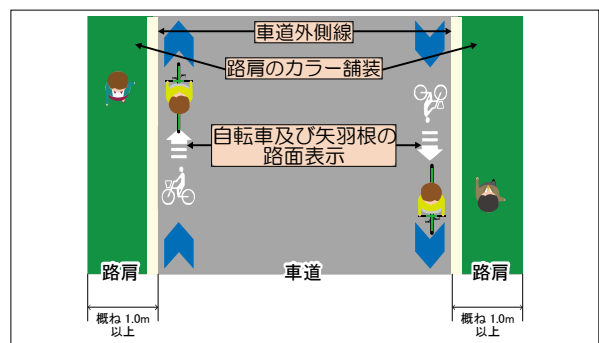
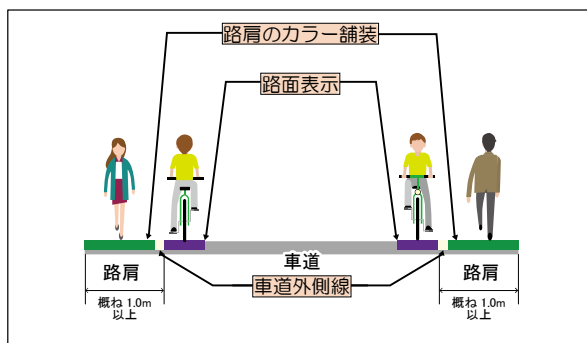
○概要

歩道がない道路は、自転車及び矢羽根の路面表示を設置することにより、自転車の左側通行を促します。

○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りません。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ます。
- ・自転車の通行は、自動車と同じ左側通行となります。

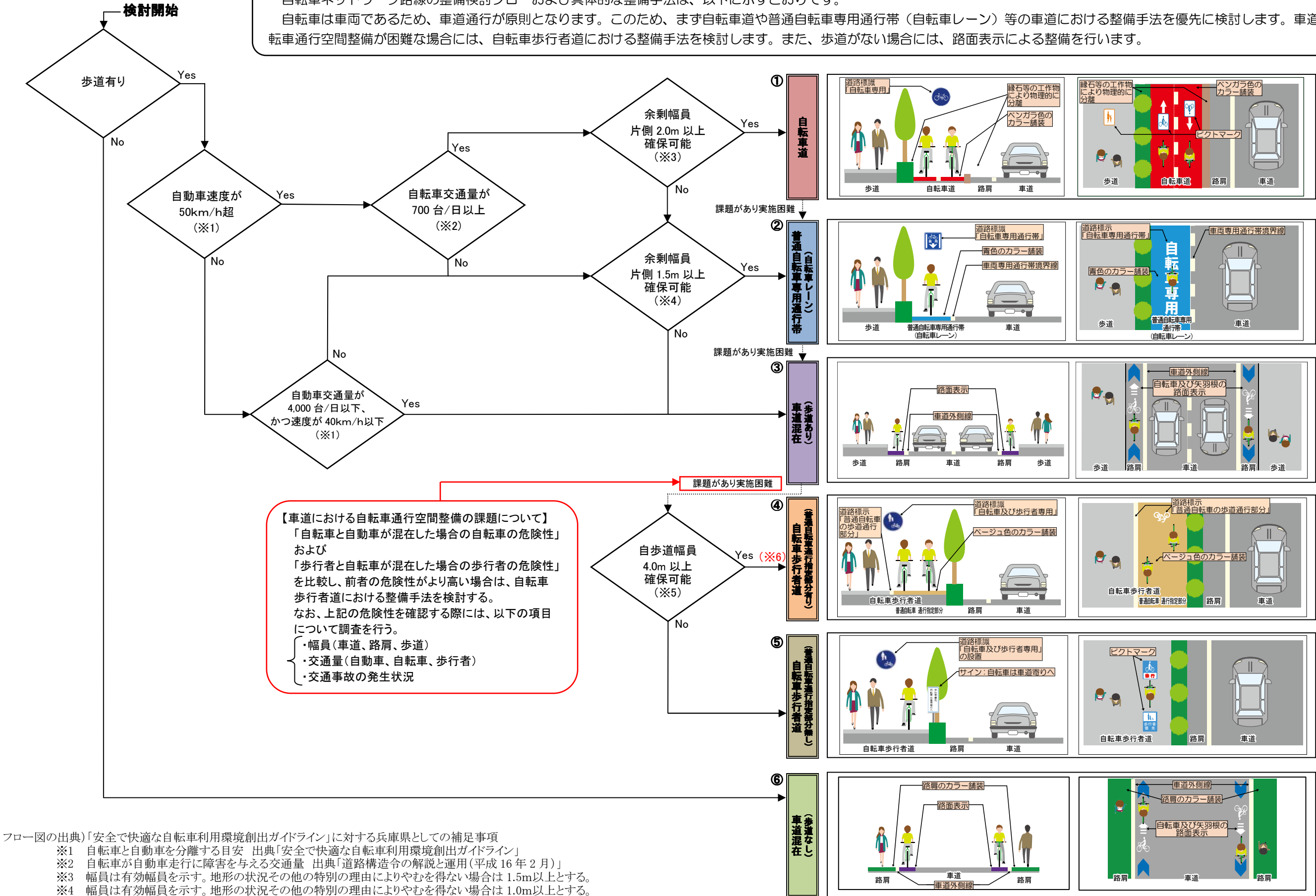
○整備イメージ



4.2 自転車通行空間の整備フロー

自転車ネットワーク路線の整備検討フローおよび具体的な整備手法は、以下に示すとおりです。

自転車は車両であるため、車道通行が原則となります。このため、まず自転車道や普通自転車専用通行帯（自転車レーン）等の車道における整備手法を優先に検討します。車道における自転車通行空間整備が困難な場合には、自転車歩行者道における整備手法を検討します。また、歩道がない場合には、路面表示による整備を行います。



フロー図の出典)「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に対する兵庫県としての補足事項

※1 自転車と自動車を分離する目安 出典「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

※2 自転車が自動車走行に障害を与える交通量 出典「道路構造令の解説と運用(平成 16 年 2 月)」

※3 幅員は有効幅員を示す。地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合は 1.5m 以上とする。

※4 幅員は有効幅員を示す。地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合は 1.0m 以上とする。

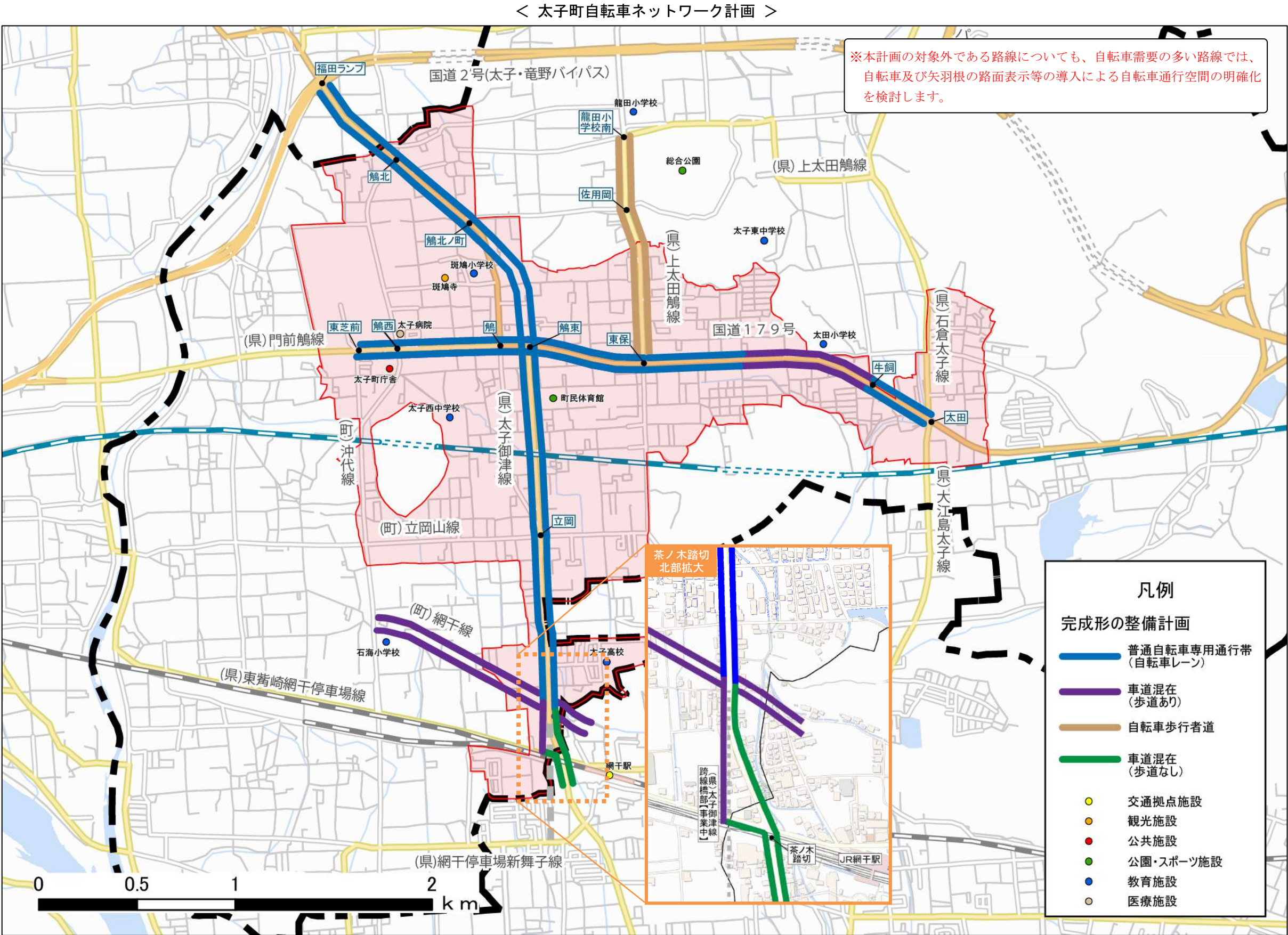
※5 幅員は有効幅員を示す。

※6 「「自転車ネットワーク計画策定の早期推進」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言(案)」(平成 27 年 12 月)を踏まえて、太子町では非対応

第5章 太子町自転車ネットワーク計画

5.1 太子町自転車ネットワーク計画

太子町の自転車ネットワーク路線について、整備検討フローにより整備手法を検討した結果を、自転車ネットワーク計画として示します。



5.2 当面の整備計画

「5.1 太子町自転車ネットワーク計画」で示した路線のうち、既に事業着手している路線及び5年後の平成32年度までに事業着手する路線を、当面の整備計画として示します。

本計画に基づき、各事業主体において各関係機関と調整しながら実施していくこととします。

また、ソフト施策については、町内の各学校及び地域で実施される「交通安全教室」において、自転車通行空間の指導や自転車利用マナーを啓発していきます。

< 当面の整備計画一覧 >

整備状況	区間 番号	路線名	都市計画道路名	区間	整備形態	延長 (km)	道路 管理者
整備中	1	国道179号	龍野線	(仮)たつの市嘗田町福田地内 ～ 鵜東交差点	普通自転車 専用通行帯 (自転車レーン)	1.39	兵庫県
	整備中延長計					1.39	-
当面の 整備予定	2	(県)太子御津線	龍野線	鵜東交差点 ～ 立岡交差点	普通自転車 専用通行帯 (自転車レーン)	0.97	兵庫県
	3			立岡交差点 ～ (仮)太子高校西	車道混在 (歩道なし)	0.66	
	4			(仮)太子高校西 ～ (仮)糸井地内	普通自転車 専用通行帯 (自転車レーン)	0.20	
	5	(県)太子御津線 ※将来的に町移管予定	—	(仮)糸井地内 ～ (仮)茶ノ木踏切北	車道混在 (歩道なし)	0.28	
	6	国道179号	鵜線	太田交差点 ～ 東保交差点	車道混在 (歩道あり)	1.53	
	7	国道179号 (県)門前鵜線	鵜線	東保交差点 ～ 東芝前交差点	車道混在 (歩道あり)	1.46	
	8	(県)上太田鵜線	丸山線	佐用岡交差点 ～ (仮)東保地内	車道混在 (歩道なし)	0.20	
	9	—	網干線	(仮)糸井地内 ～ (県)太子御津線	車道混在 (歩道あり)	0.25	太子町
	10	—	網干線	(県)太子御津線 ～ (仮)姫路市網干区和久地内	車道混在 (歩道あり)	0.13	
	当面の整備予定延長計					5.68	-
当面の整備計画延長計						7.07	-

< 当面の整備計画 >

