

# 加古川市自転車利用環境整備計画 (加古川市自転車ネットワーク計画)

平成30年 8 月



加古川市

加古川市自転車利用環境整備計画の検討フロー

本市の自転車利用環境整備計画の検討方法は、図-1のフローに基づき進めました。

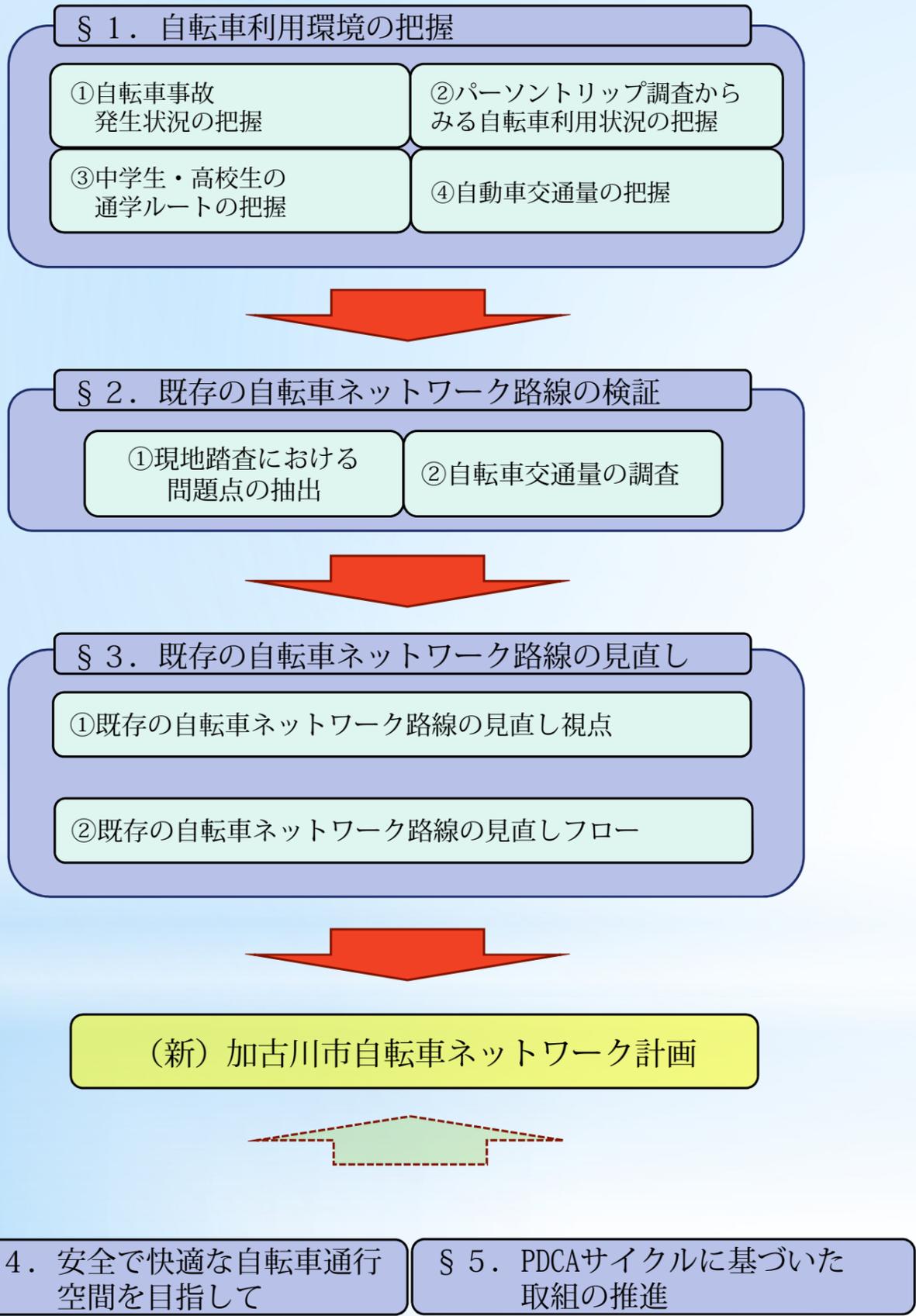


図-1 加古川市自転車利用環境整備計画の検討フロー

§ 1. 自転車利用環境の把握

本市の自転車事故発生状況、パーソントリップ調査による自転車利用状況、中学生、高校生にアンケートを実施し、自転車通学ルートの把握を行い、本市の自転車利用環境の把握に努めました。

【1】自転車事故発生状況の把握

加古川警察署提供の自転車の事故発生分布を図-2に示します。これをみると、多くの人や自転車が集まる駅周辺地域、沿道型商業施設が立ち並ぶ幹線道路（赤色で囲んだエリア）で事故が集中していました。

表-1の自転車事故の発生状況を見ると、出会い頭事故が最も多く約6割と半数以上を占めています。

次いで左折時、右折時の事故が、それぞれ1割程度であり、出会い頭事故の発生が際立っています。

表-1 自転車事故の発生状況

事故分類	発生件数/件	割合/%
出会い頭	1838	61.5%
左折時	317	10.6%
右折時	294	9.8%
右折直進	105	3.5%
その他	437	14.6%

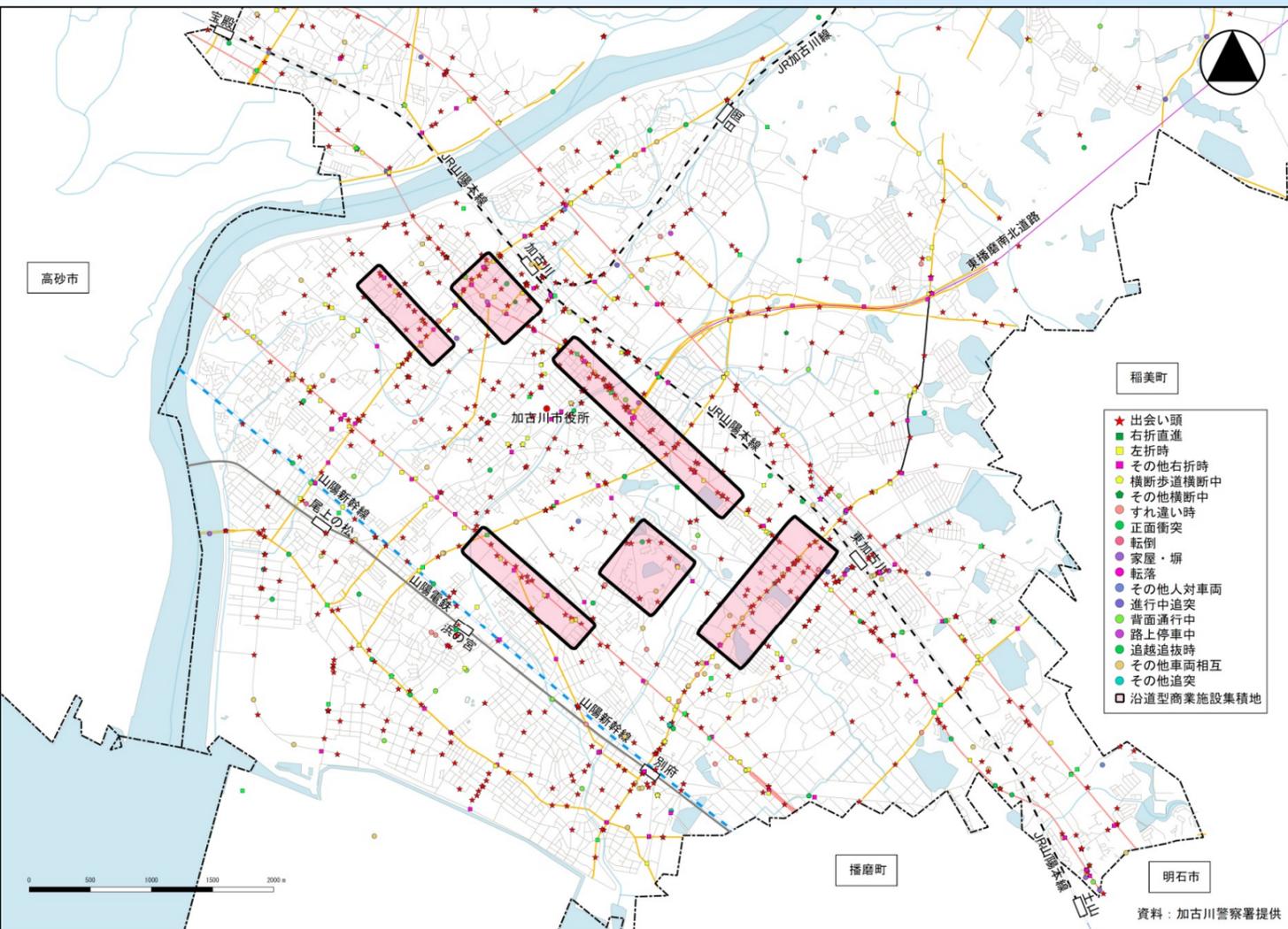


図-2 自転車事故発生の状況(平成26年～平成28年)

## 【2】パーソントリップ調査から見る自転車利用状況の把握

平成22年実施の第5回パーソントリップ調査によると、自動車利用が最も多く、移動手段の半数近くを占めています。

次いで、自転車利用が22.8%、徒歩が20.0%であり、路線バス網が限定的であるため、自転車利用が多いことがわかります。

本市を含む周辺市町の移動手段をみると、本市と隣接する高砂市、播磨町は、同様な利用となっており、自転車を利用した移動が22.9%～23.5%と多くなっています。

北東部に隣接する稲美町は公共交通機関が充分ではないため、自動車の利用が多く、明石市では市内にJR、山陽電鉄(神戸市と接する北部には神戸市営地下鉄)が東西に通り、路線バス網が充実しており、自動車、自転車の利用は低く、鉄道、徒歩移動が多くなっています。

本市を発着とする自転車利用の年代別の割合をみると、通学で自転車を利用する中学生、高校生等の10代の自転車利用が最も多くなっています。(図-3参照)

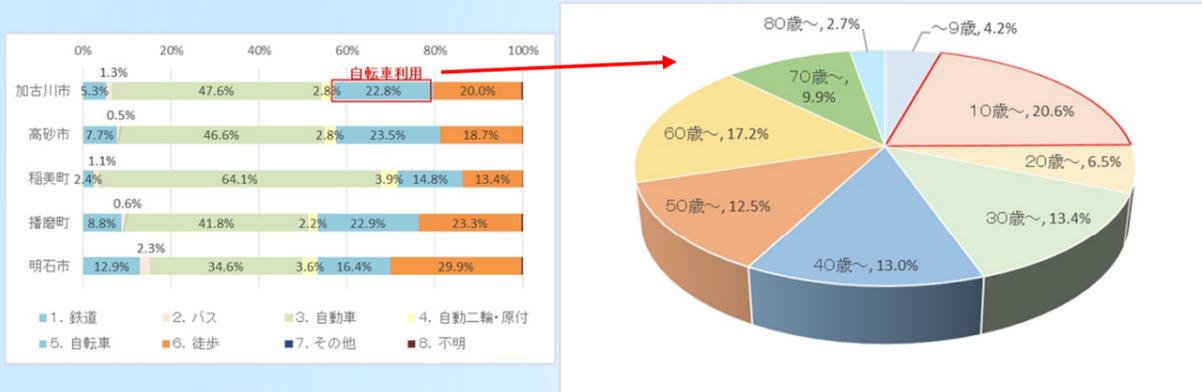


図-3 パーソントリップ調査(平成22年)における代表移動手段と自転車利用年齢構成

本市を発着とする周辺市町との自転車流動を以下の表-2、表-3及び図-4、図-5に示します。

表-2及び図-4は、本市を発着とする周辺市町との自転車利用総トリップであり、加古川市内の移動が8割近くを占めており、他の市町との流動は少ない状況となっています。

表-3及び図-5は、年代別自転車利用が多かった10代の自転車流動であり、加古川市内の移動は6割程度まで減少し、高砂市、稲美町との流動が多く、本市、もしくは高砂市、稲美町の高校等に自転車で行く学生が多いと推測されます。

表-2 周辺市町との自転車流動状況(総数)

	トリップ数	割合
加古川市	58296	78.1%
高砂市	7188	9.6%
稲美町	4208	5.6%
播磨町	3557	4.8%
明石市	1440	1.9%
計	74689	100.0%

表-3 周辺市町との自転車流動状況(10代)

	トリップ数	割合
加古川市	6400	65.7%
高砂市	1325	13.6%
稲美町	1421	14.6%
播磨町	524	5.4%
明石市	70	0.7%
計	9740	100.0%

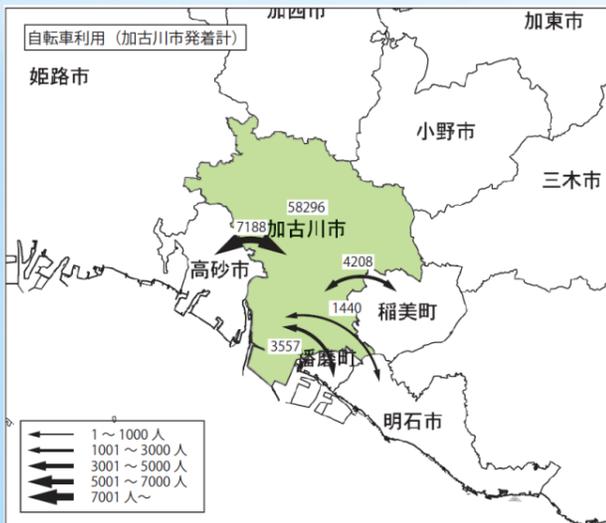


図-4 周辺市町との自転車流動状況(総数)

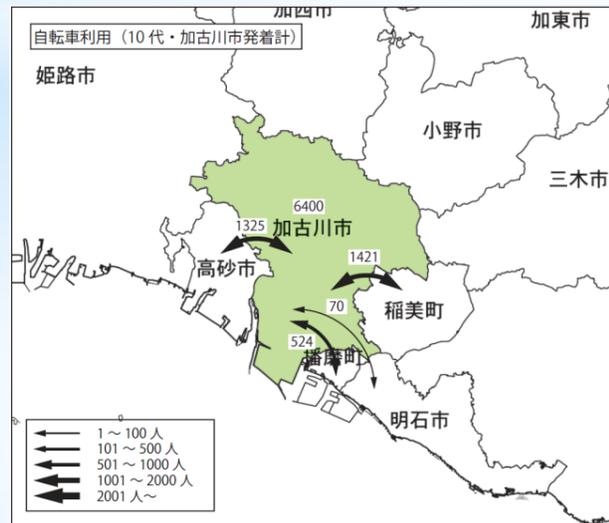


図-5 周辺市町との自転車流動状況(10代)

## 【3】中学生・高校生の通学ルートの把握

中学生・高校生へのアンケート調査により、通学ルートを把握し、図-6に整理しました。

自転車ネットワーク路線以外の通学ルートについては、主な市道(図中で幅員が広いと判断された道路)の路線上に着色を行いました。

自転車通学ルートをみると、自転車ネットワーク路線に並行する市道などの利用が多くなっており、移動距離を短縮させる抜け道としての利用が考えられます。

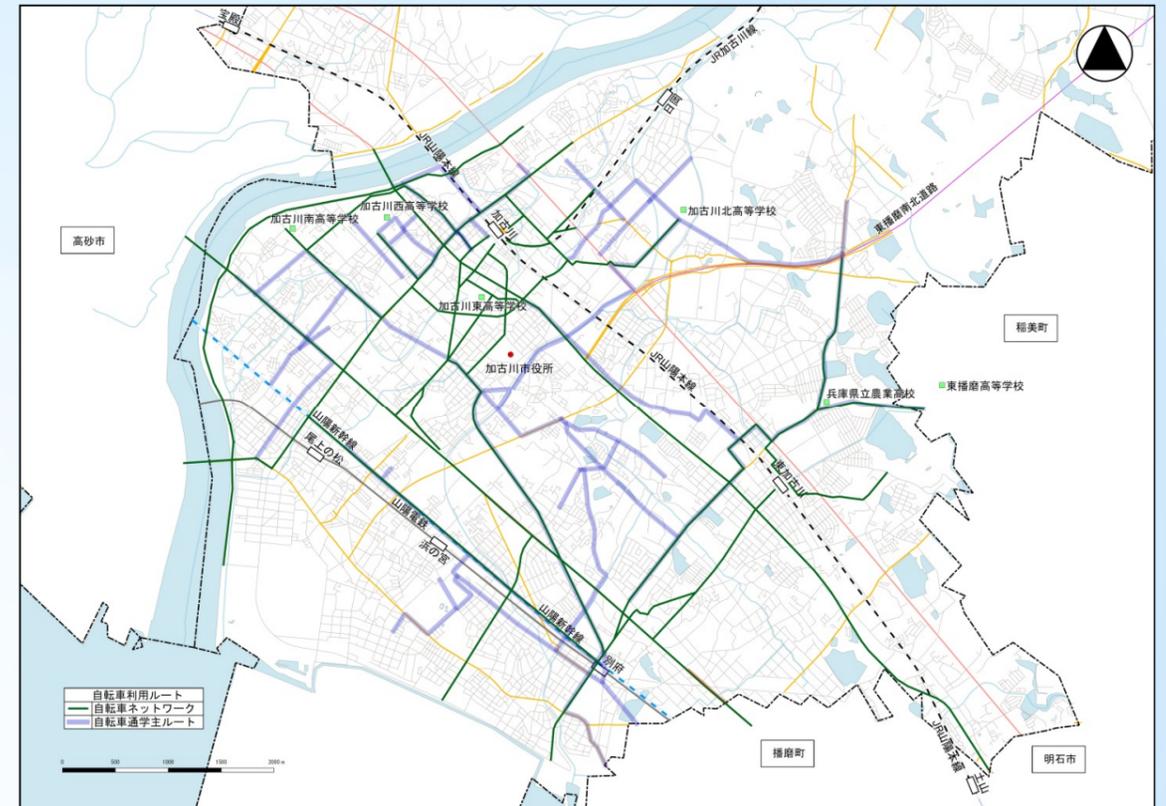


図-6 自転車通学主ルート

## 【4】自動車交通量の把握

自転車ネットワーク路線のうち、視覚的な分離(自転車レーン)が必要とされる自動車交通量(4,000台/日以上)の路線を図-7に青色で示しました。

国道、県道では多くの路線で交通量が多く、市道についても、JR加古川駅周辺の中心市街地で交通量が多くなっています。

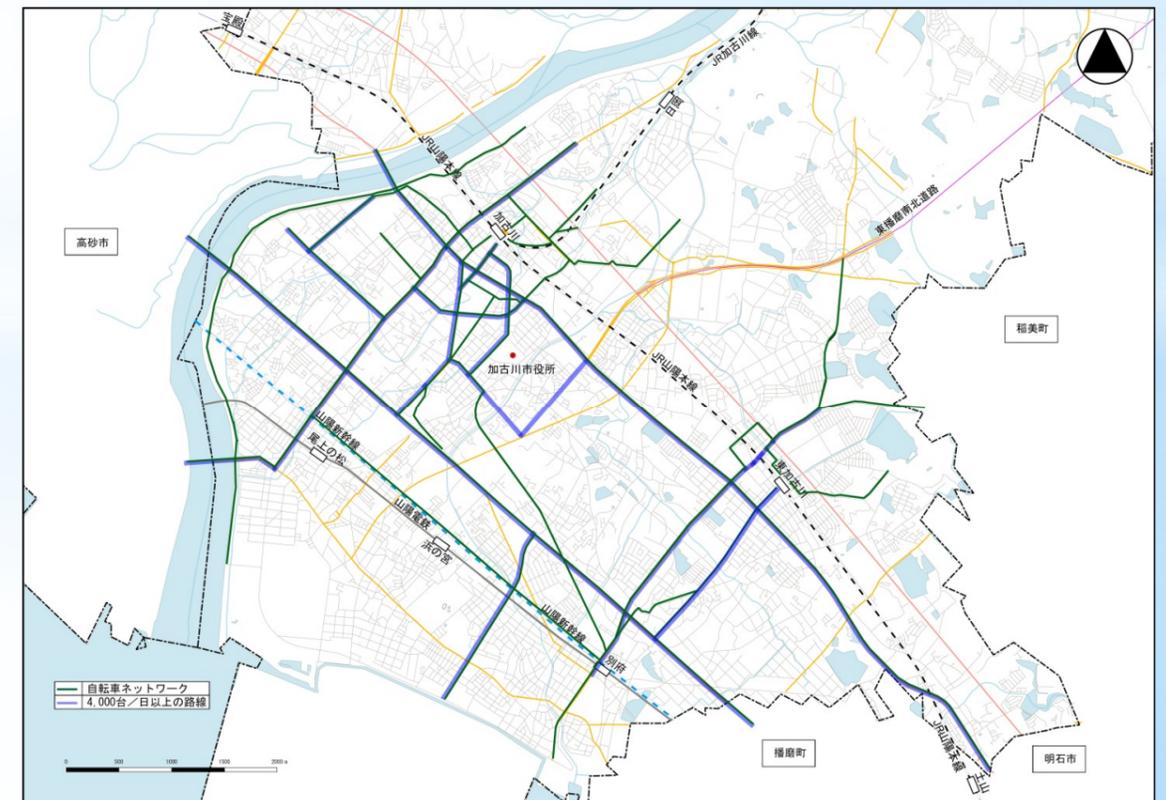


図-7 自動車交通量が4,000台/日以上 of 路線

【1】現地踏査における問題点の抽出

現地踏査は各路線を実際に周り、自転車通行の安全上の問題点や自転車通行空間整備上の課題を抽出しました。現地踏査の結果を整理したものを図-8に示します。

道路構造により、迂回ルートの検討が必要となる路線や狭小幅員の細街路では、市街地の自転車・歩行者の安全確保を図りながら、自転車通行空間を確保することが課題となります。

また、幹線道路沿道には商業施設の立地が多く、自転車や歩行者の交通量が多いため、両者が歩道上で錯綜する状況も見られました。

【2】自転車交通量の調査

平成22年度に実施した自転車交通量調査の結果及び平成29年度に実施した既存の自転車ネットワーク計画で空白地となっている地域の自転車交通量調査の結果を図-9に示します。

図-9の図面上の●印は平成22年度実施交通量調査、■印は平成29年度実施の交通量調査結果を表しています。

平成22年度、平成29年度共にJR加古川駅、JR東加古川駅、山陽電鉄別府駅周辺で自転車交通量が多くなっており、駅から遠ざかるに連れて自転車交通量は減少している傾向は見られましたが、駅から離れた地域でも自転車交通量が多い地点が見られました。

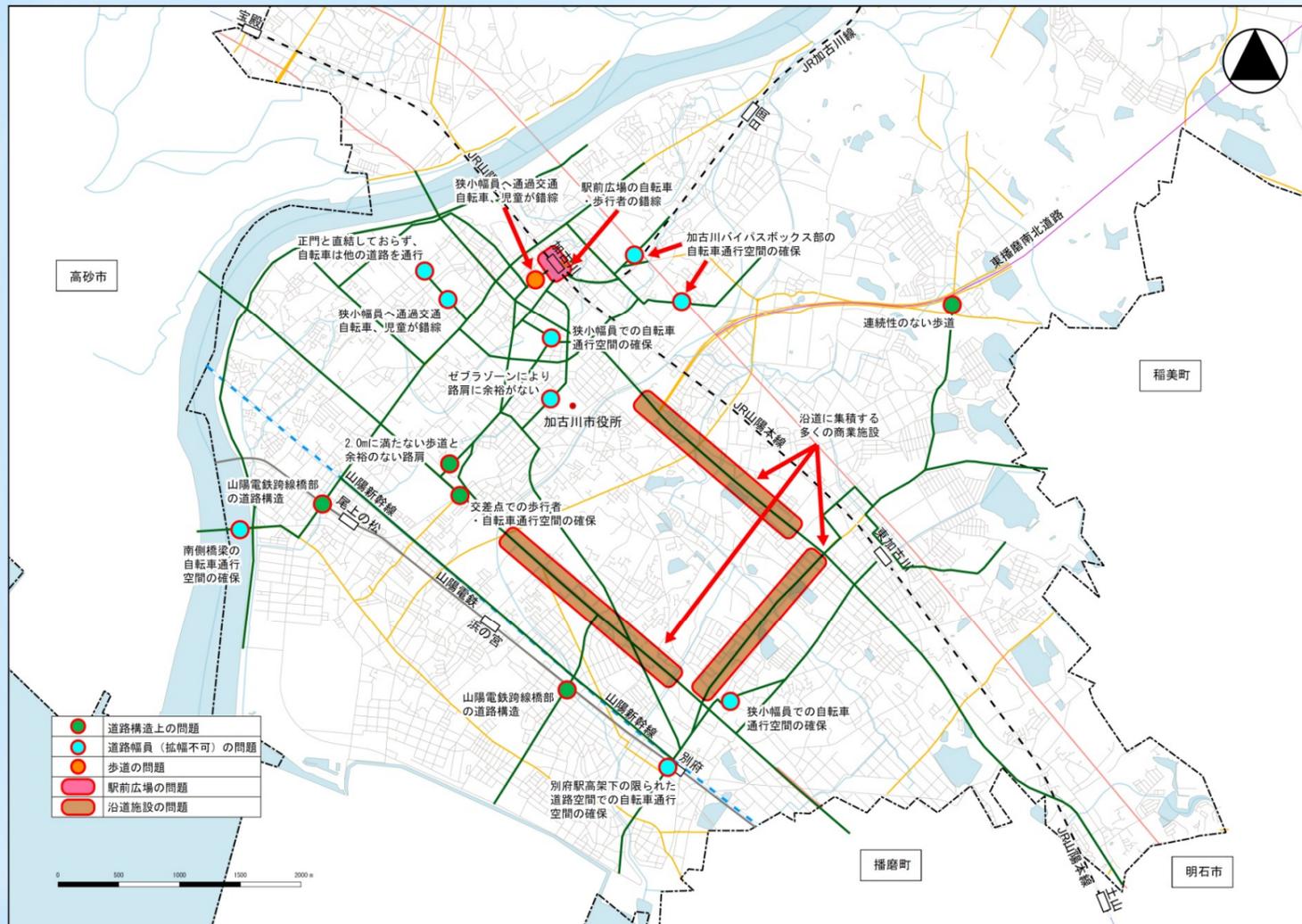


図-8 現地踏査による問題点

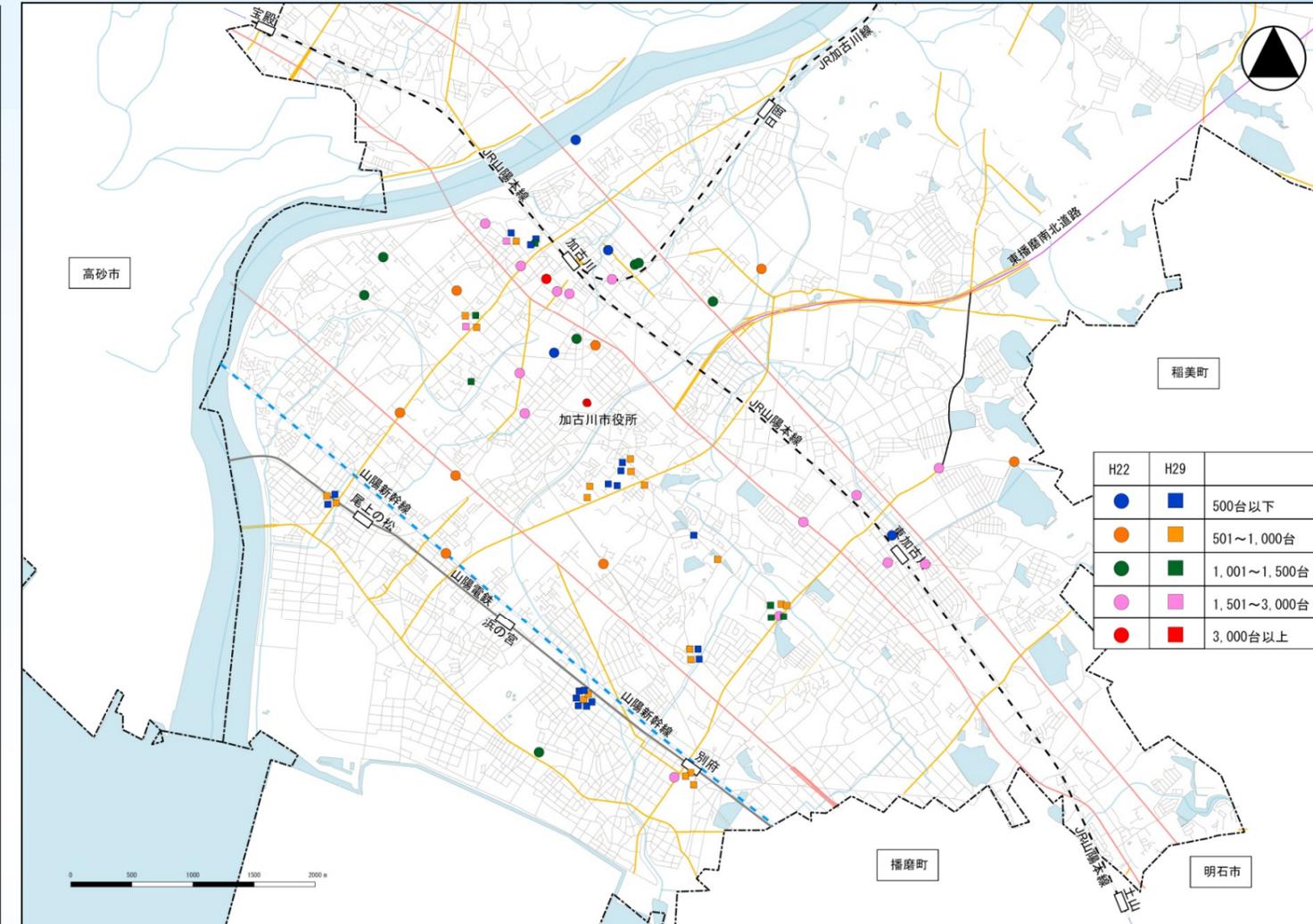


図-9 自転車通行量



歩道扱いの駅前広場で自転車と歩行者が錯綜する状況が見られました



点字タイルが歩道中心に設置され、視覚障害者と自転車と接触する恐れがありました



車道に側線がなく、歩道は水路により2mに満たない歩道幅員で自転車の通行が困難でありました



交差点部で歩行者を含め、自転車の通行空間がなくなっておりました



車道中央部にゼブラ、及びボールが設置され、側線が引けない状況でありました



道路構造により自転車の通行が禁止されていました



沿道型商業施設の立地が多く、数多くの乗入（開口部）がありました



狭小幅員道路（細街路）に多くの車が通行してまいりました

§ 3. 既存の自転車ネットワーク路線の見直し

【1】既存の自転車ネットワーク路線の見直し視点

<新たに自転車ネットワークに組み込む路線>

- ① 自転車ネットワークの空白地域で、地域内に既存の商業施設や公共施設があり、自転車利用が多い路線
- ② 自動車交通量の多い幹線道路等を避け、並行する道路で自転車交通量が増加し、自転車通行空間の安全性の向上を図る必要がある路線
- ③ 新たな公共施設や商業施設の整備（立地）等により、自転車交通量が増加すると見込まれる路線

<候補路線として位置づける基準>

- [1] 自転車交通量が500台/日以上のある路線
- [2] 自転車交通量が500台/日に満たないが、主要道路と接続し、その補助的な役割を果たしている路線
- [3] 自転車交通量が500台/日に満たないが、行政機関、病院、学校などと接続し、かつ自転車の通行の安全を図っていく路線
- [4] 自転車交通量が500台/日に満たないが、ネットワーク形成上(細街路に分散していると思われる自転車を新たな路線に集約する、他の自転車ネットワークに接続する等)必要であると考えられる路線

なお、現地踏査の結果、商店街の中で自転車通行が不可能な路線、狭小幅員により自転車ネットワーク路線としての整備が難しく、近傍に代替路線がある路線については、原則廃止としました。

また、構造的に自転車の通行が出来ない、勾配等により自転車の通行が少なく、他の迂回路線がある場合は、原則迂回させるものとしました。

以上のことから、自転車ネットワーク候補路線を図-10に示します。

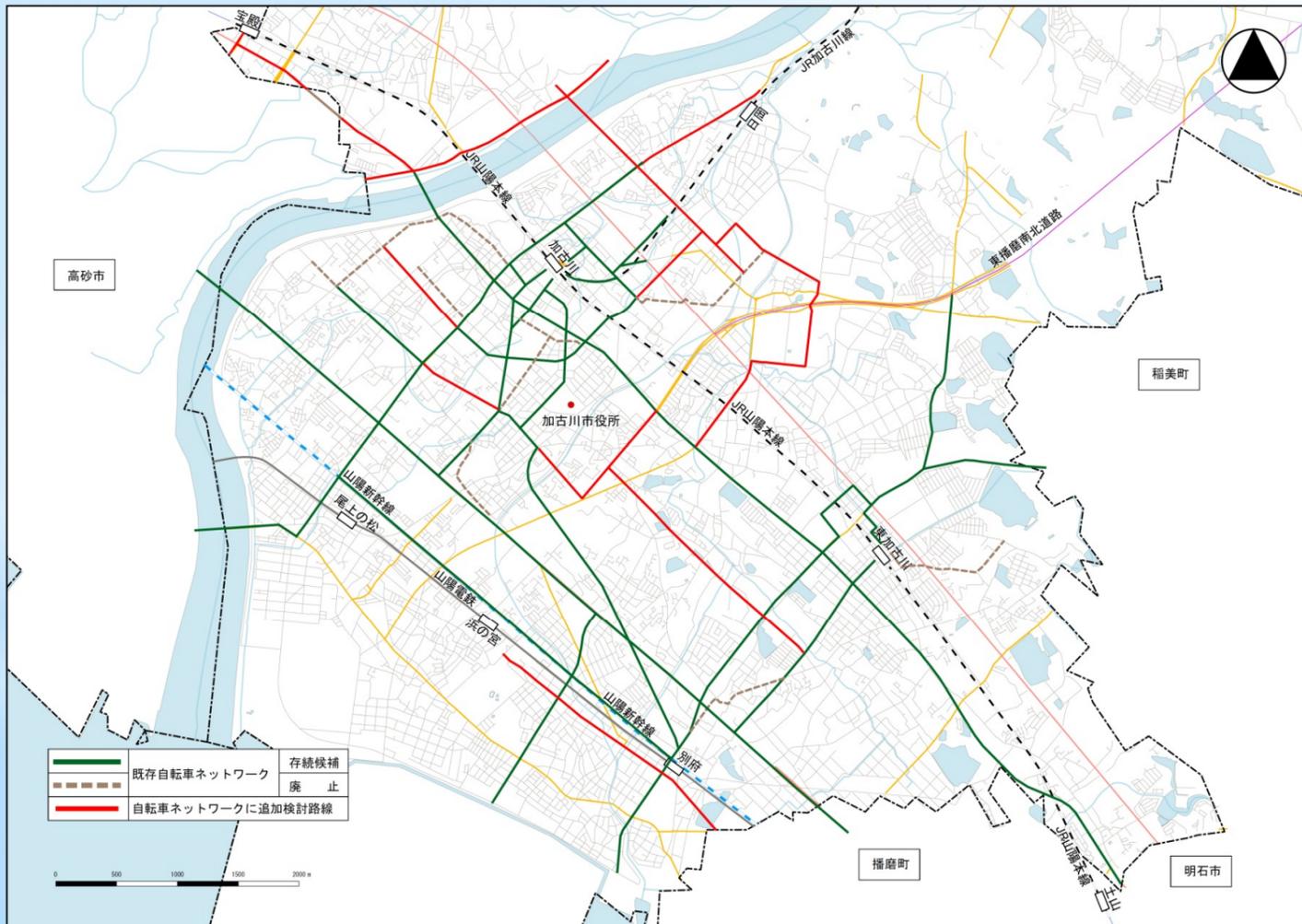


図-10 自転車ネットワーク候補路線

【2】既存の自転車ネットワーク路線の見直しフロー

【1】自転車ネットワーク候補路線について、以下の図-11に示すフローに従い、自転車ネットワークとしての位置づけ(整備形態の判定)、廃止路線の判断を実施し、(新)自転車ネットワーク計画を決定しました。(図-12参照) 整備形態については「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の考えを踏襲しながら、本市の道路状況に併せて判断を行いました。

また、(新)自転車ネットワーク計画で定めた路線において、主要駅へのアクセス道路や自転車・歩行者の交通量が多い路線、自転車事故の発生が多い路線、整備済路線との連続性等の状況を考慮し、今後10年以内に整備を目指す路線を図-13に示します。

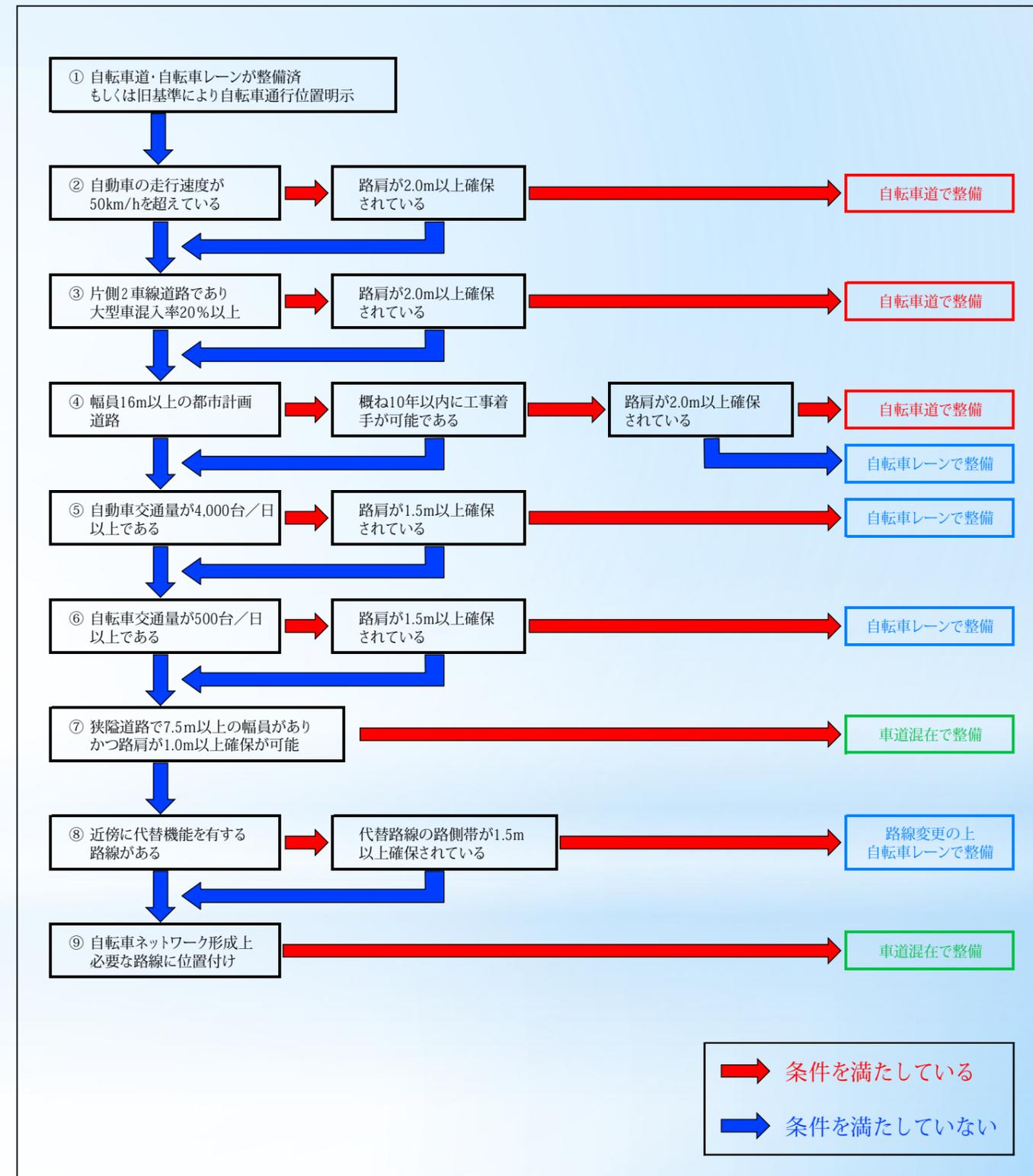
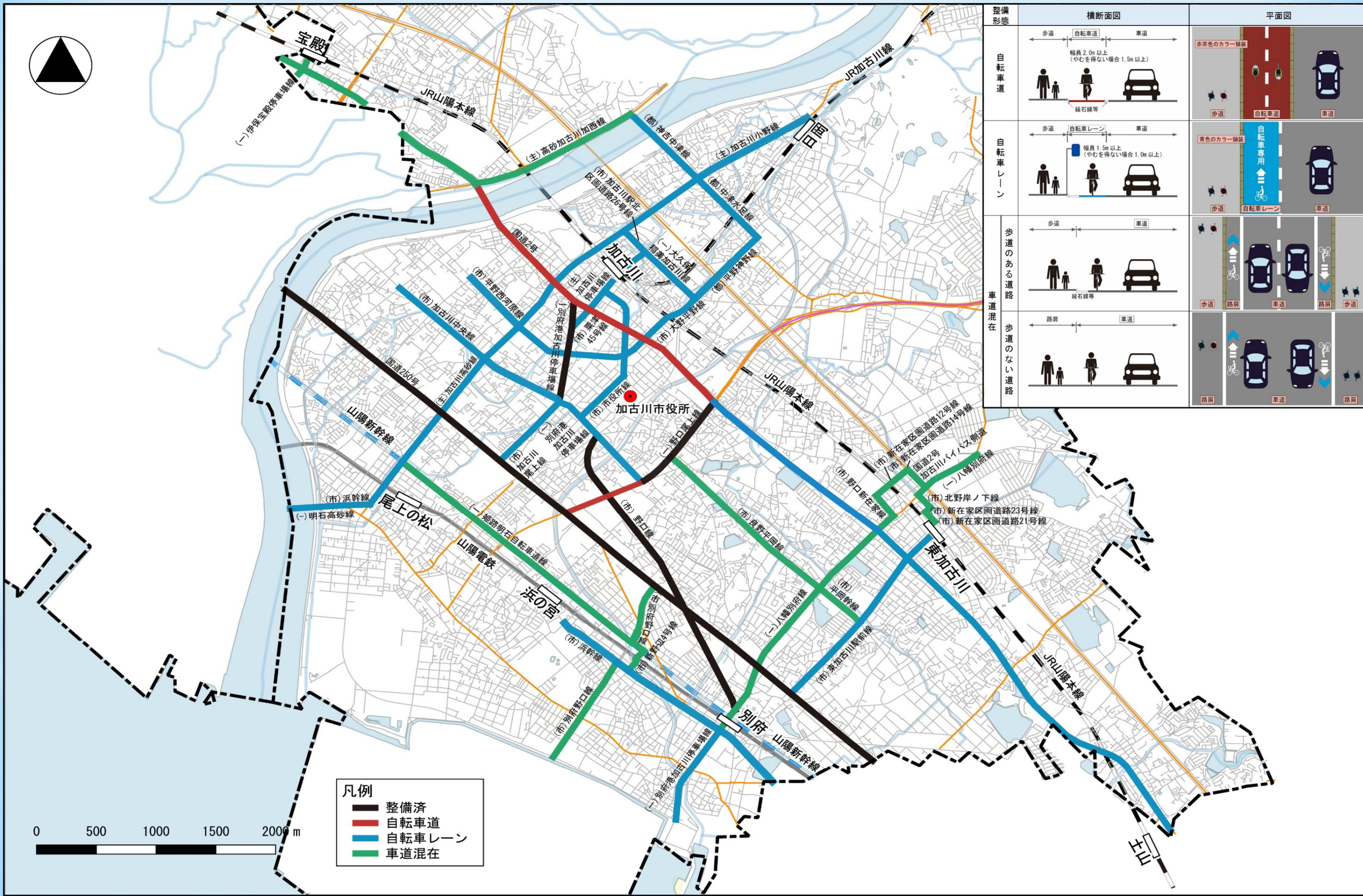


図-11 自転車ネットワーク見直しフロー



整備形態	横断面図	平面図
自転車道	<p>歩道   自転車道   車道</p> <p>幅員 2.0m 以上 (やむを得ない場合 1.5m 以上)</p> <p>緑石線等</p>	<p>赤茶色のカラー舗装</p> <p>歩道   自転車道   車道</p>
自転車レーン	<p>歩道   自転車レーン   車道</p> <p>幅員 1.5m 以上 (やむを得ない場合 1.0m 以上)</p>	<p>青色のカラー舗装</p> <p>歩道   自転車専用   車道</p>
歩道のある道路	<p>歩道   車道</p> <p>緑石線等</p>	<p>歩道   路肩   車道   路肩   歩道</p>
歩道のない道路	<p>路肩   車道</p>	<p>路肩   車道   路肩</p>

凡例

- 整備済
- 自転車道
- 自転車レーン
- 車道混在

図-12 (新) 自転車ネットワーク計画



- 凡例
- 10年以内に整備を目指す路線
  - 自転車ネットワーク
  - - - 事業中
  - 整備済

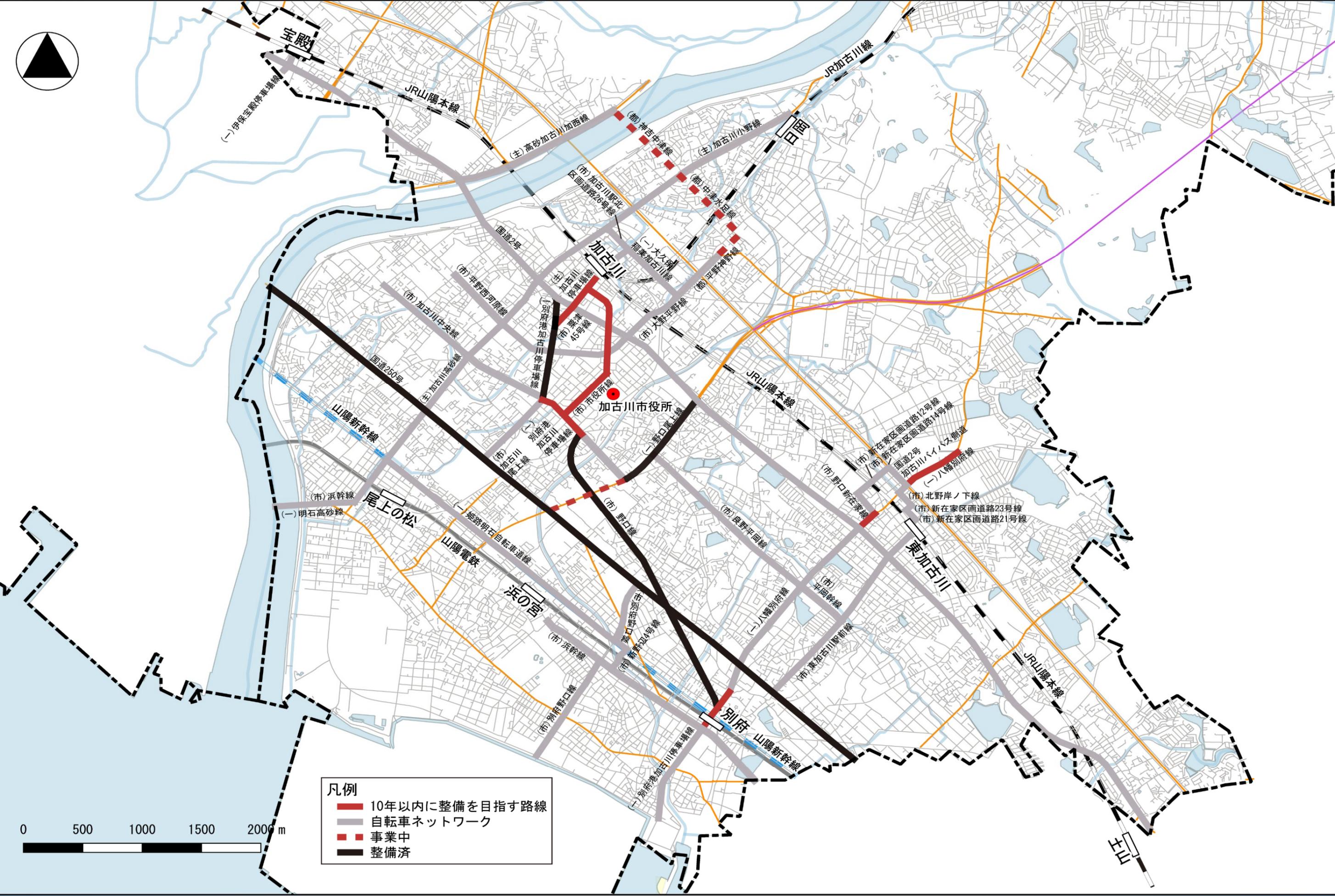


図-13 今後10年以内に整備を目指す路線

§ 4. 安全で快適な自転車通行空間を目指して

本市では自転車事故の発生が多発しており（表-1、図-2参照）、自転車事故の抑止を図る必要があります。本計画では自転車レーン等のハード整備を進めていきますが、ハード対策だけでは限界があります。自転車を利用する市民のみなさまに対し、自転車は車両であることを常に意識し、安全に利用いただくため、表-4に示す様々な取り組みを進めていきます。

また、出会い頭事故の発生が多い沿道商業施設や交差点付近については、図-14に示す注意喚起サインの設置等に努めていきます。

表-4 自転車安全通行に関する啓発内容

自転車が軽車両であることの啓発	自転車は道路交通法上、「軽車両」といい、自動車やバイクと同じ「車両」であることの周知を図ります。
自転車安全利用五則の周知徹底	自転車安全利用五則の周知を図ります。 ① 自転車は、車道が原則、歩道は例外 ② 車道は左側を通行 ③ 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行 ④ 安全ルールを守る（飲酒運転・二人乗り・並進の禁止、夜間のライト点灯 等） ⑤ 子どもはヘルメットを着用
交通安全教室の実施	警察や交通に関する各種機関との協働により、市内の小中学校・幼稚園や保育園、町内会や企業等、様々な団体向けに自転車マナーやルールに関する教室を開催します。高校では、スタントマンが交通事故を再現する自転車安全利用講習会等を実施します。



自転車ガイドライン兵庫県補足版より



(奈良県広陵町オリジナルサイン)



(ならクルサイン)

図-14 注意喚起案内イメージ

§ 5. PDCAサイクルに基づいた取組の推進

自転車関連の法令・基準の改正、ガイドラインの見直し等により、本計画に乖離が見られる場合、社会情勢の変化や計画の進捗状況により、概ね5～10年を目処に本計画の見直しを実施します。（図-15参照）

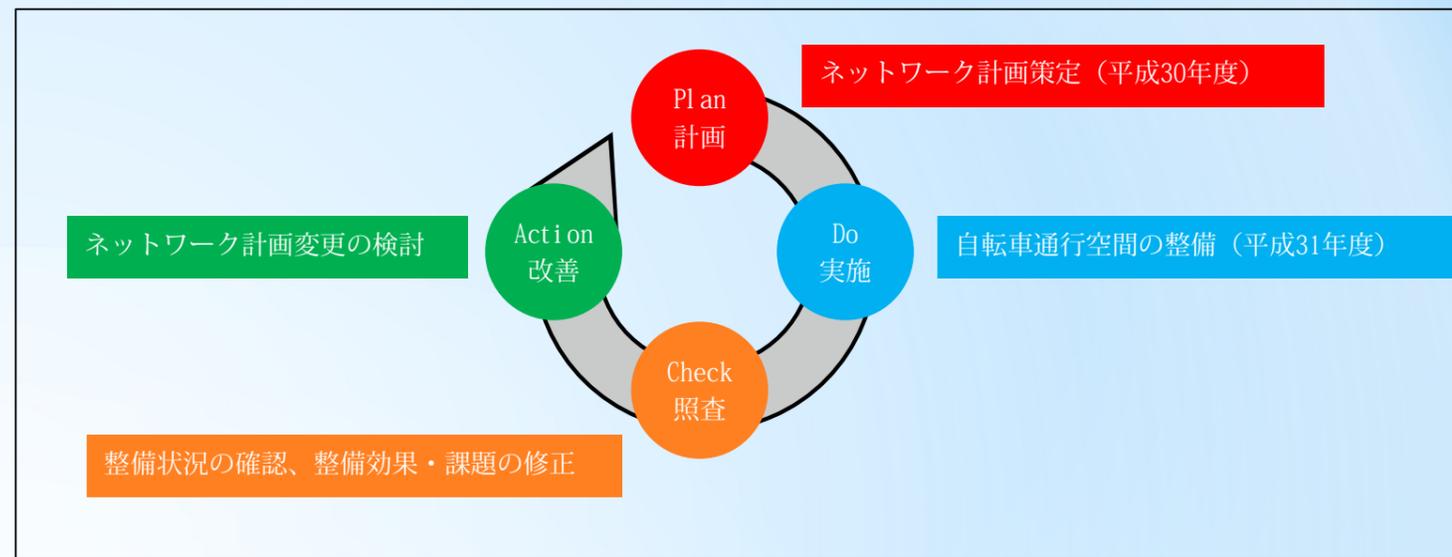


図-15 PDCAサイクルイメージ

○お問合せ先

加古川市 建設部 道路建設課

〒675-8501 加古川市加古川町北在家2000番地

TEL 079-427-9244 (直通)

FAX 079-424-1374

ホームページ <http://www.city.kakogawa.lg.jp/>