

自転車通行空間整備 5 箇年計画 (2019~2023)

2019 年 3 月
兵 庫 県

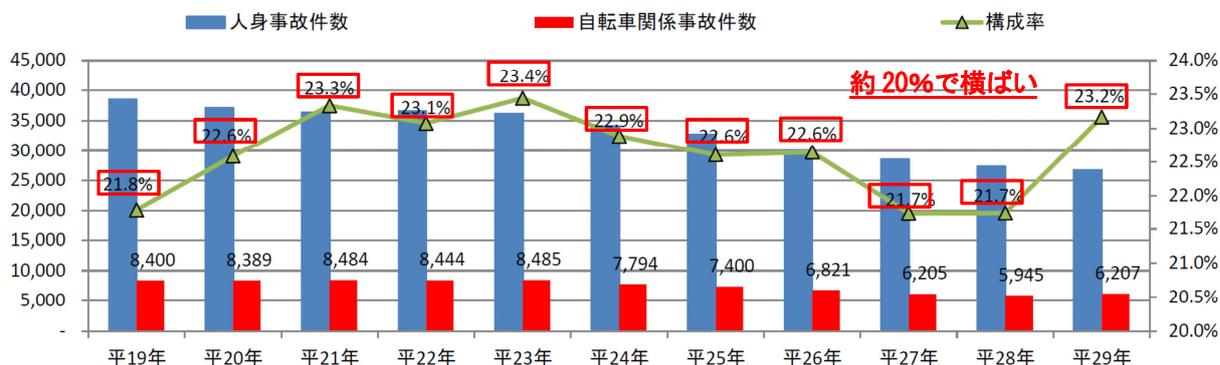
第 1 章 計画の趣旨

1 背景

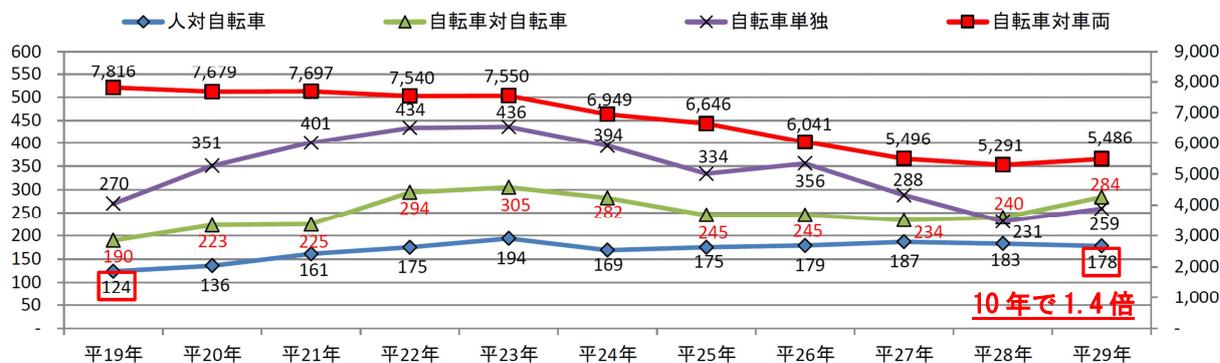
自転車は、子供から高齢者まで幅広く県民に利用されている身近で重要な交通手段である。近年では、通学や通勤、買い物などの日常的な近距離の移動だけでなく、サイクリングや観光、健康増進等のレジャーを目的とした利用など、自転車利用のニーズが一段と高まっている。

一方、県内の交通事故件数は年々減少傾向にある中で、交通事故全体に占める自転車事故の割合は約 20%の横ばい状態で、とりわけ、自転車が加害者となる場合が多い歩行者との事故件数は、ここ 10 年間で約 1.4 倍に増加している。

こうしたことから、様々な道路利用者にとって安全で快適な道路を実現するためには、自転車が車両であるという認識のもと、車道通行時の左側通行や歩道通行時の歩行者優先等の交通ルールの徹底と自転車通行空間の整備が求められている。



県内における自転車関連事故発生状況



県内における自転車の事故類型別発生状況

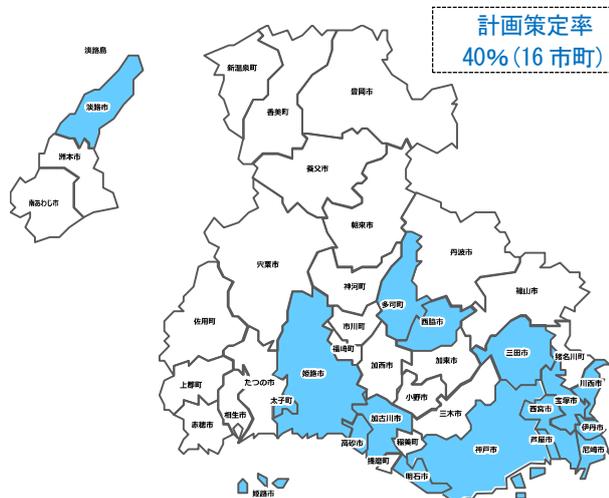
2 自転車の通行空間整備に向けた取組み

平成 24 年、自転車の通行空間整備を促進するため、国土交通省道路局と警察庁交通局は、「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)を作成し、「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、自転車通行空間として重要な路線を対象とした面的な自転車ネットワーク計画の作成方法や、交通状況に応じて、歩行者、自転車、自動車が適切に分離された空間整備のための自転車通行空間設計の考え方が提示された。更に平成 28 年には、ガイドラインが改定され、「段階的な計画策定方法の導入」、「暫定形態の積極的な活用」、「法定外路面表示の仕様の標準化」、「自転車道は一方通行が基本」、「自転車ネットワーク路線は、歩道のみを活用する方法は採用しない」ことが示された。

【参考】自転車ネットワーク計画

安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車ネットワークを構築する路線を選定し、その路線の整備形態を示した計画。現在、県内で 16 市町が策定済み。

県では、更なる自転車通行空間の整備促進に向けて、計画未策定の 25 市町について計画



自転車ネットワーク計画策定状況 (平成 31 年 3 月現在)

3 目的

本計画は、「自転車ネットワーク計画」に位置づけられた自転車ネットワーク路線、および「中高生の自転車通学経路」のうち安全対策が必要な箇所の整備を計画的に推進し、安全で快適な自転車通行空間を創出することを目的とする。

第2章 これまでの取組みと課題

1 これまでの取組み

本県における自転車の通行空間の整備は、平成 24、25 年度の 2 箇年で「歩行者・自転車分離大作戦」に取り組み、計画の 200km を上回る 204km の歩行者、自転車の安全対策を実施した。平成 26 年度からも引き続き、「歩行者・自転車分離大作戦 (H26～30)」に取り組んでいる。

計画では、カラー舗装による視覚的分離や縁石等による物理的分離による歩行者・自転車の安全対策を平成 26～30 年度の 5 箇年で 200km の整備を実施することとしており、平成 30 年度末で計画どおり整備が完了する予定である。

歩行者・自転車分離大作戦の進捗状況

対策箇所	分離方法	整備内容	H24～25実績	目標	H26実績	H27実績	H28実績	H29実績	H30見込み	実績合計
車道	物理	①自転車道(ベンガラ)	5km	200km	1km	1km	1km	8km	1km	12km
	視覚	②自転車レーン(ブルー)	14km		9km	2km	4km	7km	2km	24km
		③車道混在(矢羽根型路面表示)	-		-	-	-	1km	9km	10km
歩道	視覚	④歩道カラー舗装(ベージュ)	60km		13km	1km	2km	1km	-	17km
		[自転車通行空間整備 計]	(79km)							
車道	視覚	⑤路肩カラー舗装(グリーン)	125km	32km	26km	31km	8km	40km	137km	
		合計	204km	200km	55km	30km	38km	25km	52km	200km

2 整備効果

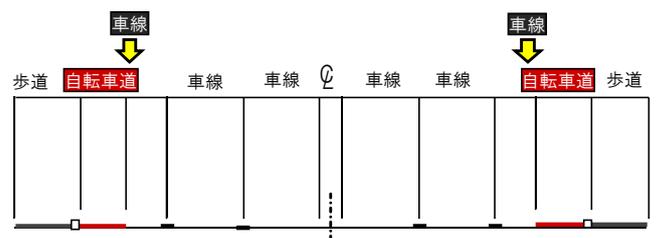
自転車の通行空間を整備した結果、歩行者と自転車の分離による歩行者、自転車双方の安全な通行空間の確保や自転車の走行方向遵守率の向上等の整備効果を確認した。

(1) 安全で快適な自転車通行空間の確保

県道高田久々知線（尼崎市）では、自転車（3,468 台/12h）、歩行者（1,807 人/h）が非常に多いにもかかわらず、歩道幅が 2.5m と狭小な歩道内を自転車と歩行者が輻輳し、自転車と歩行者との事故が多発していた。このため、車線数を 6 車線から 4 車線にする道路空間の再配分を行うことにより自転車道を整備し、歩行者と自転車の物理的分離による安全で快適な自転車通行空間を確保した。



道路空間を再配分（6車線→4車線）し
自転車道を整備



自転車道の整備状況（県道高田久々知線）

(2) 自転車通行空間（自転車レーン）の整備効果

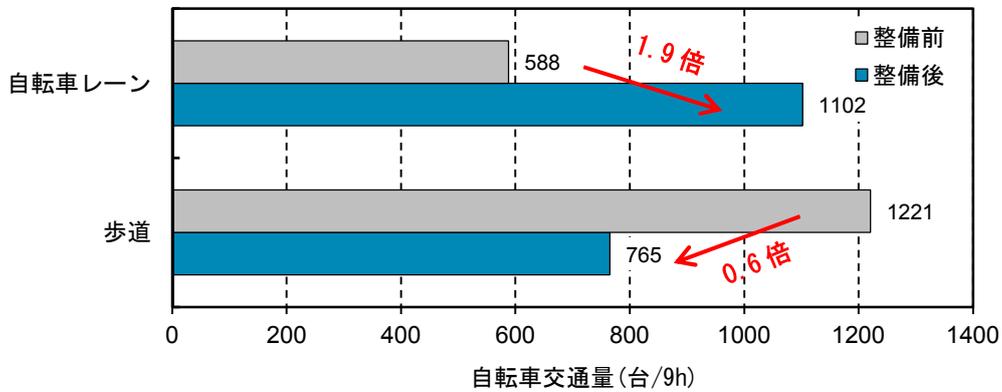
自転車レーンを整備した尼崎市の県道西宮豊中線で整備前と整備後の調査を実施し、以下の整備効果を確認した。

○自転車レーンの整備効果(県道西宮豊中線)

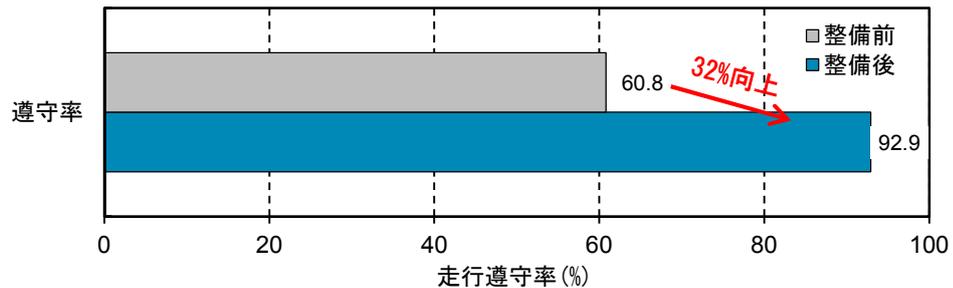
- ・ 自転車の通行位置 : 歩道走行が 0.6 倍に減少
車道走行が 1.9 倍に増加
- ・ 自転車の走行方向遵守率 : 60%から 90%に向上
- ・ 路上駐車台数 : 35%減少



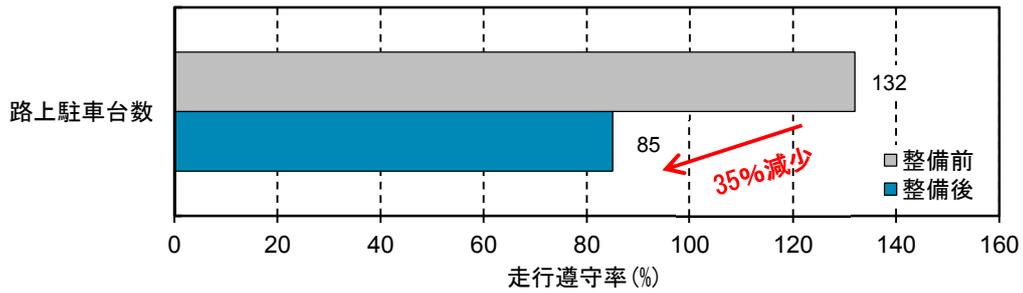
自転車レーンの整備状況（県道西宮豊中線）



自転車通行位置の整備前後比較



自転車の走行方向遵守率の整備前後比較



路上駐車台数の整備前後比較

3 課題

県内の市町では、警察、道路管理者（国、県）が連携し、「自転車ネットワーク計画」の策定が進んでおり（現在 15 市町で策定済、神戸市除く）、これに位置づけられた自転車ネットワーク路線の整備を計画的かつ着実に進めていく必要がある。

また、自転車歩行者道の整備は、今後、原則行わないことから、自転車の車道走行を前提とした中高生の自転車通学経路の安全対策が必要な箇所に対し、路肩拡幅による通行空間の確保を図っていく必要がある。

(1) 自転車ネットワークに位置づけられた自転車ネットワーク路線



自転車ネットワーク路線の現況



自転車ネットワーク路線の現況

(2) 中高生の自転車通学経路



中高生の自転車通学経路の現況



中高生の自転車通学経路の現況

第3章 自転車通行空間整備の推進に向けた基本方針

1 基本方針

限られた財源の中で自転車通行空間整備に向けた取組みを着実かつ効率的に実施していくため、「自転車ネットワーク計画」に位置づけられた自転車ネットワーク路線、および中高生の自転車通学経路のうち安全対策が必要な箇所の整備を以下の基本方針に基づき実施する。

- ◇ 事業中の箇所は、早期の対策完了及び効果発現を目指す。
- ◇ 未着手の箇所は、優先順位をつけて順次着手する。
- ◇ 必要に応じて、対策実施後の効果把握を行い、今後必要となる自転車通行空間整備の実施につなげていく。

2 整備箇所の考え方

市町や警察、道路管理者（国、県）の関係機関や地元の協力と適切な役割分担のもとで、自転車の通行空間整備を一層推進するため、以下の指標及び観点を踏まえ、整備箇所を選定する。

	指標・観点
自動車交通	全車種交通量、大型車交通量、走行速度
事故発生状況	自転車関連事故件数(人対自転車、自動車対自転車、自転車対自転車)、事故原因、事故内容等
道路構造	路肩幅、視距、交差点形状、平面線形、縦断勾配等
利用状況	自転車交通量、歩行者交通量等
立地特性	鉄道駅、学校等の自転車利用拠点からの距離 沿道の土地利用状況等
その他	歩行者との錯綜状況、ヒヤリハットの発生頻度・重要性等

第4章 計画の期間・整備目標

1 計画の期間

2019年度から2023年度までの5箇年とする。

2 整備目標

今後5箇年で「自転車ネットワーク計画」に位置づけられた自転車ネットワーク路線、および中高生の自転車通学経路のうち安全対策が必要な箇所について、60kmの整備完了を目指す。

第5章 整備形態

自転車は「車両」という大原則を踏まえ、自転車が車道を通行するための道路空間について検討する。自転車の通行空間は、歩行者、自転車の安全性、快適性の向上の観点から、自動車の速度や交通量等の交通状況や道路状況を踏まえ、適切な区間設定を行い、「自転車道」、「自転車専用通行帯(自転車レーン)」、「車道混在」、「路肩拡幅」のいずれかの整備形態を選定する。

1 自転車道



県道高砂北条線(高砂市)

自転車と自動車を縁石等で物理的に分離

2 自転車専用通行帯(自転車レーン)



県道姥ヶ茶屋伊丹線(伊丹市)

自転車と自動車を道路標示と路面表示により視覚的に分離

3 車道混在



県道多可柏原線(多可町)

車道における自転車の通行位置を示し、自動車に注意喚起するため、矢羽根型路面表示と自転車のピクトグラムを設置



自転車ピクトグラム

4 路肩拡幅



自転車安全で快適に通行できるように**路肩幅を確保**

県道大和北条停車場線（加西市）

第6章 計画推進に向けた取組み

1 推進体制

自転車通行空間整備を実施するにあたり、地域住民の理解と協力は不可欠である。事業を実施する際は、市町や学校、教育委員会、警察等の関係機関と連携、協力し、地域住民と協議する場を設けるなど積極的に努める。

2 対策効果の分析・評価

必要に応じて、対策実施後の効果把握を行い、今後必要となる対策の実施につなげていく。

3 交通安全教育(ソフト対策)

自転車通行空間整備の効果を高め、自転車の更なる安全を確保するために、道路利用者や地域住民に交通ルールの遵守と正しい交通マナー実践を習慣づける交通安全教育に市町、教育委員会、学校、警察等の関係機関と連携・協同し、取り組んでいく。

4 広報・啓発活動

事業の目的や進捗状況、整備効果について、広報・啓発活動を積極的に展開することにより、地域住民の通学路の安全対策への理解や関心を深めてもらう。

5 進行管理

目標達成に向け、事業費の確保に努めるとともに、各年度の事業進捗などの進行管理を適切に行う。

〈参考資料〉

自転車通行空間整備5箇年計画(2019～2023)主な整備箇所

No.	事業名	市町名	道路名	事業場所	対策内容
1	交通安全	尼崎市	(主) 高田久々知線	尼崎市次屋	自転車道
2	交通安全	尼崎市	(主) 尼崎停車場線	尼崎市長洲中通	自転車道
3	交通安全	伊丹市	(一) 山本伊丹線	伊丹市西台～稲野町	自転車レーン
4	街路	川西市	(都) 呉服橋本通り線	川西市寺畑	自転車レーン
5	交通安全	猪名川町	(主) 川西篠山線	猪名川町万善～木津	路肩拡幅
6	街路	明石市	(都) 朝霧二見線	明石市大久保町谷八木	自転車レーン
7	街路	加古川市	(都) 尾上小野線	加古川市尾上町安田～野口町良野	自転車道
8	交通安全	高砂市	(一) 高砂港線	高砂市藍屋町	自転車レーン
9	道路改良	加東市	(主) 神戸加東線	加東市山国	路肩拡幅
10	交通安全	西脇市・加西市	(主) 多可北条線	西脇市明楽寺町～加西市河内町	路肩拡幅
11	交通安全	西脇市	(国) 427号	西脇市郷瀬町～西田町	車道混在
12	交通安全	姫路市	(一) 和久今宿線	姫路市飾磨区山崎台～付城	自転車レーン
13	交通安全	姫路市	(一) 砥堀本町線	姫路市本町	自転車レーン
14	交通安全	福崎町	(主) 三木宍粟線	福崎町西治	路肩拡幅
15	交通安全	赤穂市	(一) 周世尾崎線	赤穂市高野	路肩拡幅
16	交通安全	豊岡市	(国) 482号	豊岡市中郷	路肩拡幅
17	道路改良	香美町	(主) 香住村岡線	香美町香住区七日市	路肩拡幅
18	交通安全	南あわじ市	(主) 福良江井岩屋線	南あわじ市湊	路肩拡幅
19	交通安全	南あわじ市	(主) 福良江井岩屋線	南あわじ市松帆古津路・湊	路肩拡幅
20	交通安全	淡路市	(主) 福良江井岩屋線	淡路市水越	路肩拡幅