

自転車を取り巻く現状と課題

令和 7 年 10 月 22 日

目 次

	頁
1.1 播磨町の概要	1
(1) 位置・地勢	1
(2) 人口	2
1.2 播磨町における自転車交通をとりまく現状	4
(1) 自転車利用の状況	4
(2) 自転車関連事故の状況	13
1.3 播磨町における自転車利用の現状と課題	16

1. 播磨町の自転車交通をとりまく現状と課題

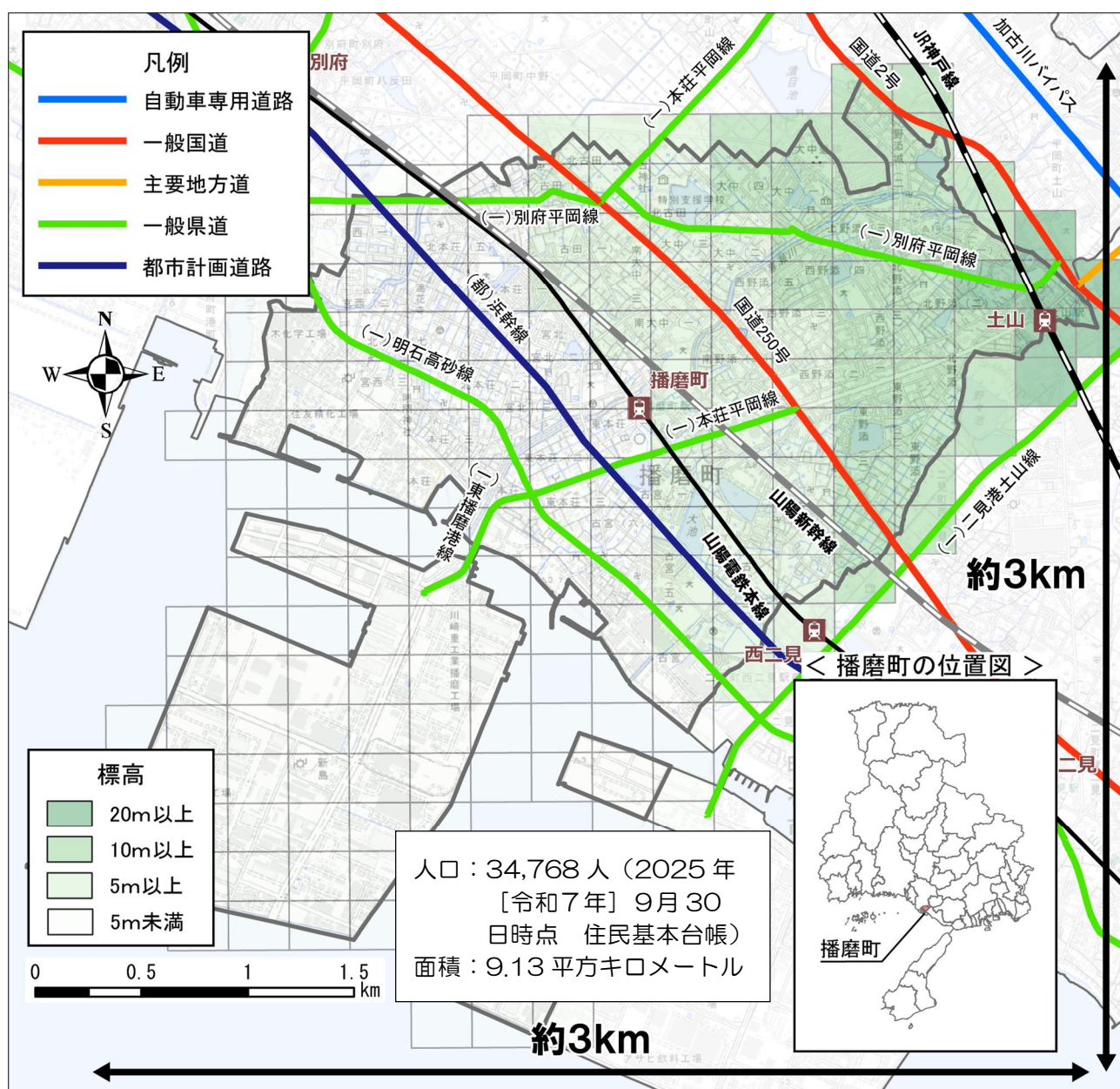
1.1 播磨町の概要

(1) 位置・地勢

本町は、兵庫県南部の中央に位置し、面積が兵庫県で最も小さい町ながら、町内に JR 神戸線と山陽電鉄本線の 2 つの鉄道路線が東西を横断し、それぞれ JR 土山駅、山陽電鉄播磨町駅があるため、神戸・姫路方面のアクセス利便性が高い土地柄となっています。また、町内全域でも標高差は少なく、比較的平坦な場所となっています。

道路網としては、本町の東西を横断する国道 250 号、本町の北側には国道 2 号、加古川バイパスがあり、これらの道路と連結する県道や町道などで形成されています。

< 播磨町の地勢及び道路網 >



※) 図に示す網の目（メッシュ）は 1 つにつき約 250m 区分
出典) 国土数値情報（標高・傾斜度 5 次メッシュデータ）

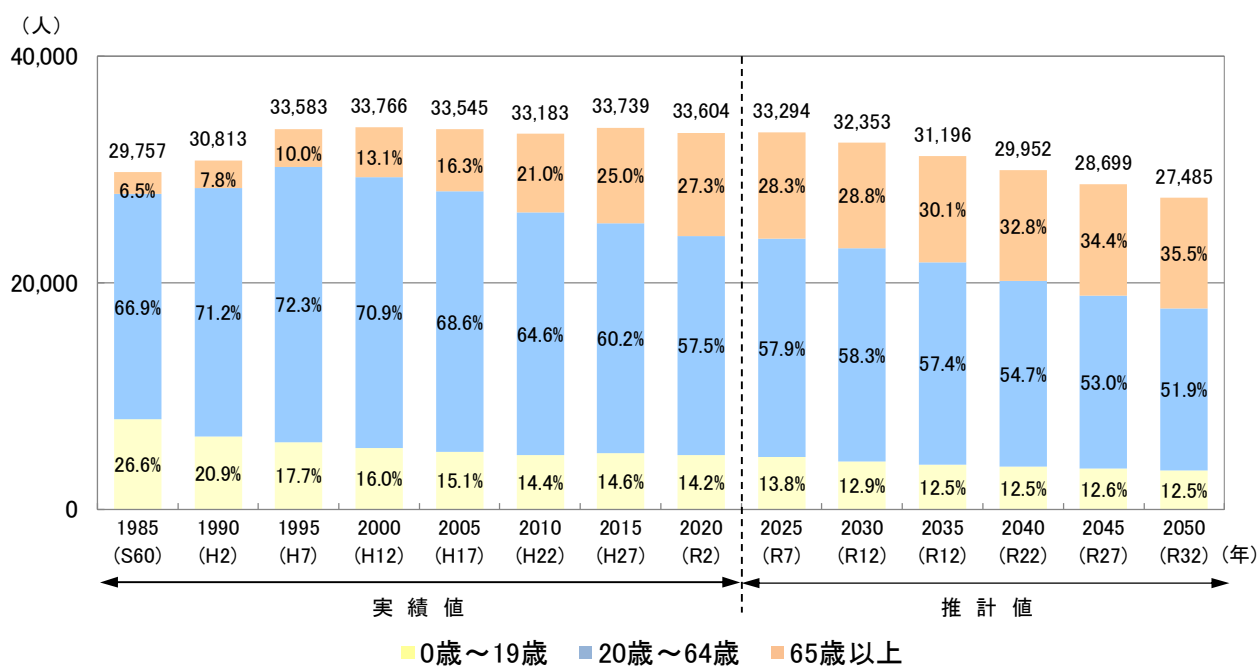
(2) 人口

① 人口の推移

国勢調査による人口は2000年(平成12年)の33,766人をピークに微減しており、2020年(令和2年)で33,604人となっています。今後、人口は減少を続けて、2050年(令和32年)で27,485人まで減少すると予測されています。

また、年齢別の構成比の推移を見ると、高齢化の傾向が年々高まっており、2000年(平成12年)では65歳以上の人口は約13%であったが、2020年(令和2年)には約27%に達し、2050年(令和32年)には約36%にまで高齢化が進行すると予測されています。

< 人口の推移 >

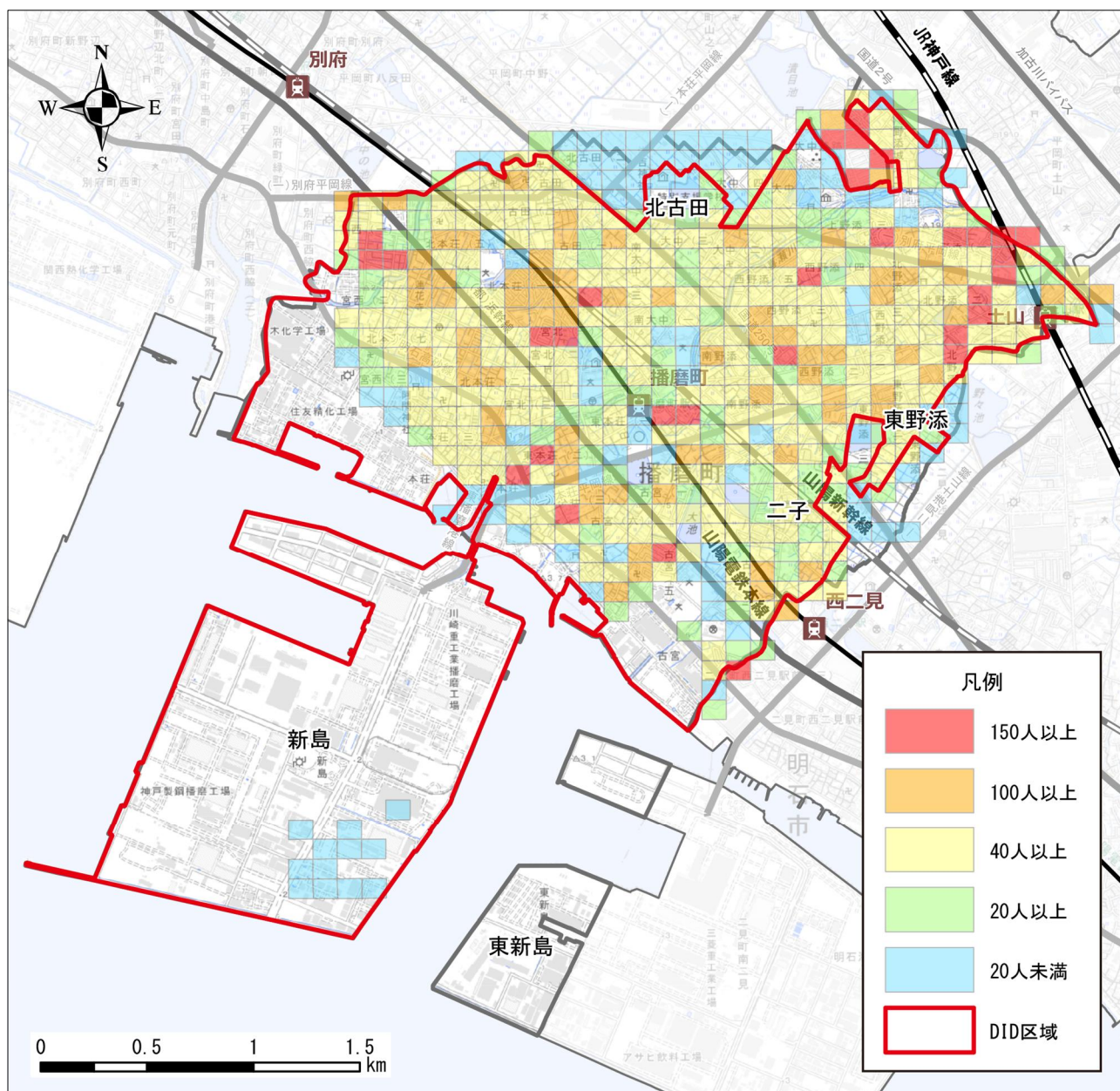


※) 総人口は年齢不詳人口含む
出典) 2020年[令和2年]まで：国勢調査
2025年[令和7年]以降：国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口」

② 人口の分布状況

本町は、ほぼ全域が人口集中地区（DID）（北古田、二子、東野添地区の一部を除く）であることもあり、100mメッシュ当たりの人口を見ると、新島、東新島等の工業地帯を除いて、町内全域で広く点在しており、特に JR 土山駅周辺で比較的多くの集積が見られます。

＜ 人口の分布状況 ＞



※) 図に示す網の目（メッシュ）は1つにつき約100m区分
 出典）2020年（令和2年）国勢調査100mメッシュ推計データ
 2020年（令和2年）国土数値情報人口集中地区データ

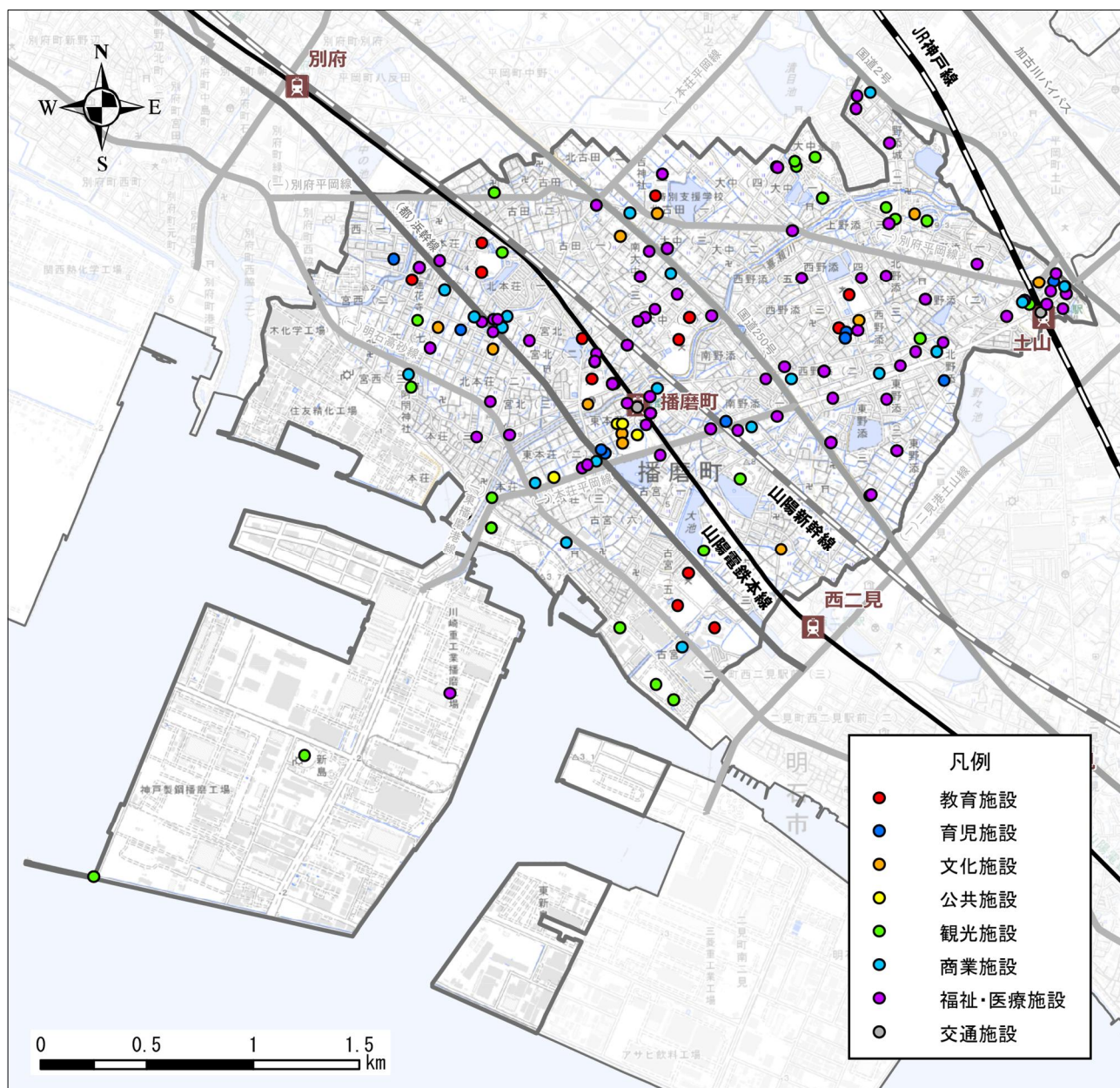
1.2 播磨町における自転車交通をとりまく現状

(1) 自転車利用の状況

① 自転車利用拠点立地状況

町内の公共施設や商業施設等、自転車によるアクセスが多いと思われる施設（自転車利用拠点）の立地状況を見ると、各駅や道路沿線を中心に立地していることが分かります。

< 自転車利用拠点立地状況 >



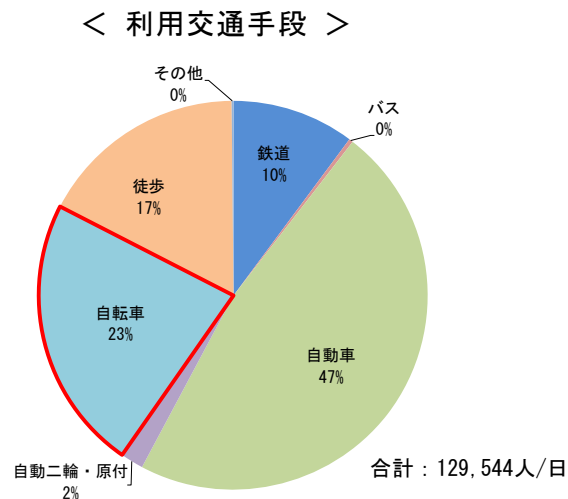
分類	内容	出典
教育施設	こども園、幼稚園、小学校、中学校、高等学校、特別支援学校	播磨町ホームページより抽出
育児施設	保育所、認可外保育施設、児童館・児童センター、子育て支援施設	播磨町ホームページより抽出
文化施設	公民館、集会施設、文化施設、図書館、博物館・資料館、郵便局	播磨町ホームページ、iタウンページより抽出
公共施設	庁舎、その他行政系施設	播磨町ホームページ、播磨町公共施設等総合管理計画 第3版（2024年〔令和6年〕3月）より抽出
観光施設	観光地、史跡、寺社・仏閣、レジャー施設、公園、スポーツ施設、レクリエーション施設	播磨町ホームページより抽出
商業施設	スーパーマーケット、コンビニエンスストア、ドラッグストア	iタウンページ、ナビタイム、EPARK くすりの窓口より抽出
福祉・医療施設	病院、診療所、歯科診療所、保健福祉サービスセンター、地域包括支援センター、身体・知的障がい者（児）福祉施設	播磨町ホームページ、国土数値情報、児童発達支援・放課後等デイサービス検索、保育園探しのホイシル、ワムネットより抽出
交通施設	鉄道駅	播磨町地域公共交通計画（2024年〔令和6年〕4月）より抽出

② 自転車利用状況

a) 利用交通手段

利用交通手段の割合を見ると、約半数の47%が自動車利用となっています。

自転車利用は23%であり、自動車に次いで2番目に多い交通手段となっています。

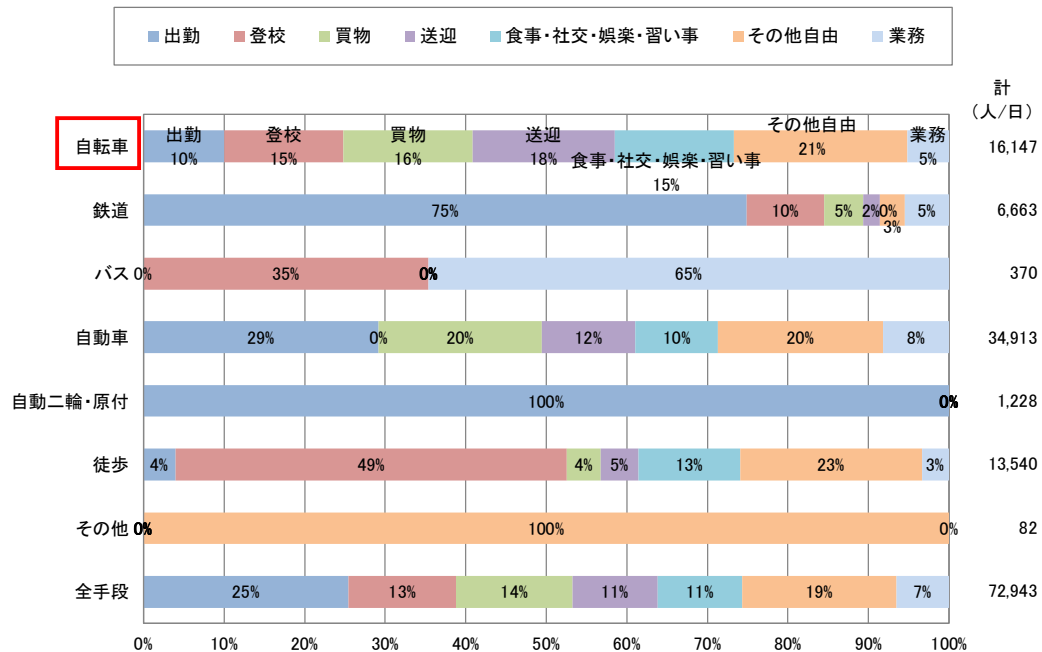


※) 播磨町の平日の発生集中量を代表交通手段により集計
出典) 2021年（令和3年）近畿圏パーソントリップ調査

b) 利用交通手段別に見た移動目的

利用交通手段別に見た移動目的を見ると、自転車利用者では「その他自由」「送迎」「買物」「登校」「食事・社交・娯楽・習い事」の割合が高くなっていることから、自転車は買物や登校・通勤など日常生活を営むだけでなく、趣味・楽しみでも利用される交通手段となっています。

< 利用交通手段別に見た移動目的 >



※1) 播磨町の平日の発生集中量を代表交通手段により集計

※2) 「帰宅」目的を除く

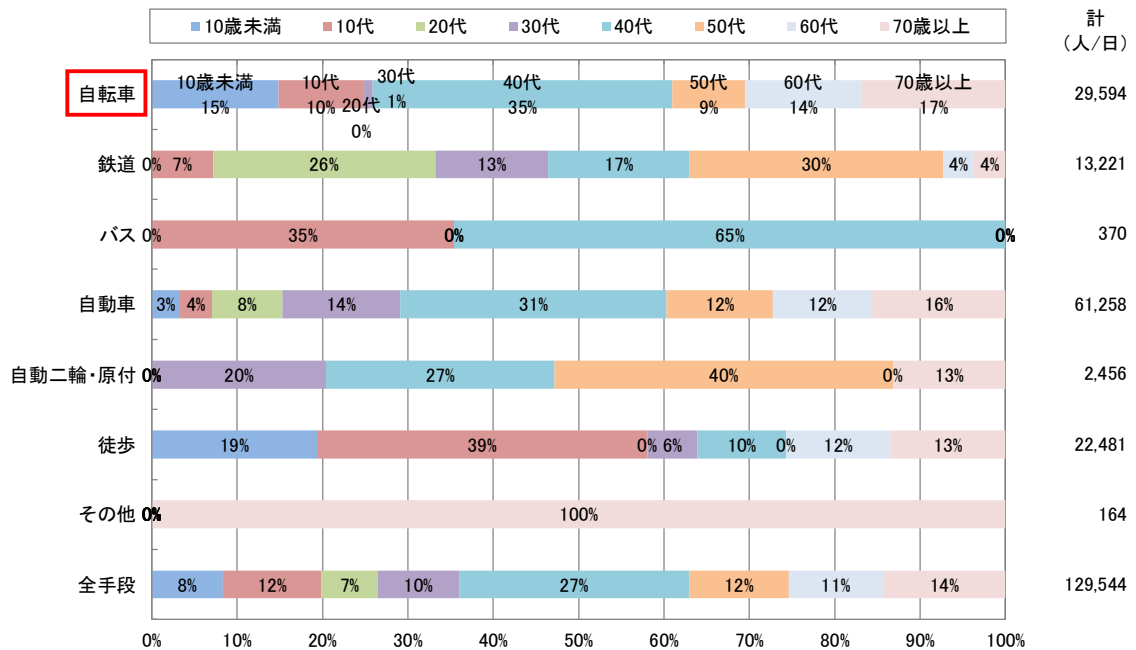
※3) 「その他自由目的」とは、観光、散歩、ジョギング、ハイキング・スポーツ競技、体験型レジャー、保養等

出典) 2021 年 (令和 3 年) 近畿圏パーソントリップ調査

c) 利用交通手段別に見た年齢構成

利用交通手段別に年齢構成を見ると、自転車の年齢構成では、40代の利用が35%と最も多くなっています。

< 利用交通手段別に見た年齢構成 >

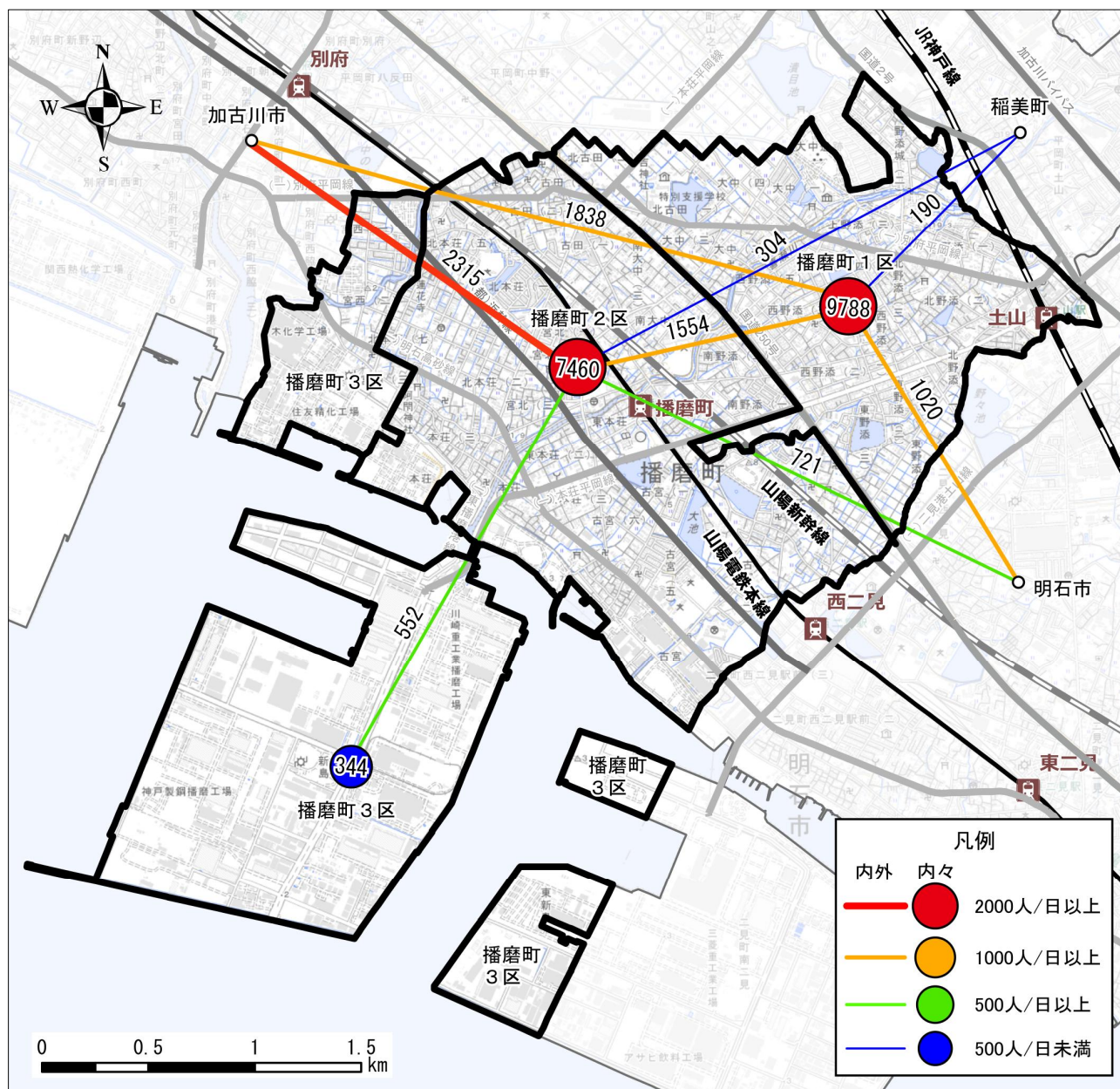


※) 播磨町の平日の発生集中量を代表交通手段により集計
出典) 2021 年 (令和 3 年) 近畿圏パーソントリップ調査

d) 自転車の移動状況

本町における自転車での移動状況としては、各地区の内々での移動が多くなっているものの、その他の移動としては、播磨町2区から加古川市への移動が2,315人/日で最も多くなっており、次いで播磨町1区から加古川市、播磨町1区から明石市への移動が多くなっていることから、市町間の移動需要の高さが伺えます。

< ゾーン別自転車の移動状況 >



※1) 出発地または到着地が播磨町の平日の移動のうち、代表交通手段が「自転車」の発生集中量を集計

※2) 地域区分は2021年(令和3年)近畿圏パーソントリップ調査の詳細ゾーン

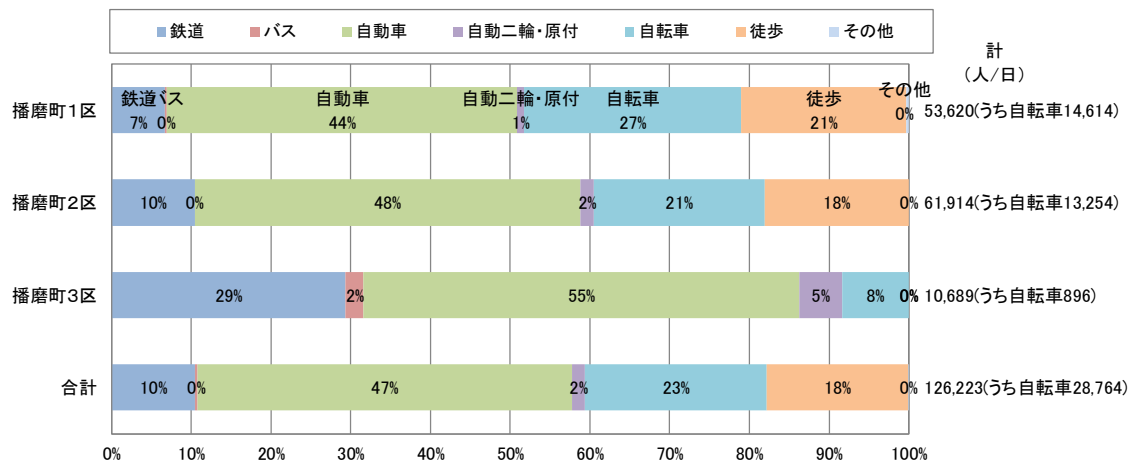
※3) 不明除く

出典) 2021年(令和3年)近畿圏パーソントリップ調査

e) 地域別に見た利用交通手段

地域別での利用交通手段を見ると、どの地域でも自動車の利用割合が最も高くなっています。また、自転車利用割合は播磨町1区では27%、播磨町2区では21%と自動車に次いで高い利用割合となっている一方で、播磨町3区では自転車の利用割合が8%となっています。

< 地域別に見た利用交通手段 >



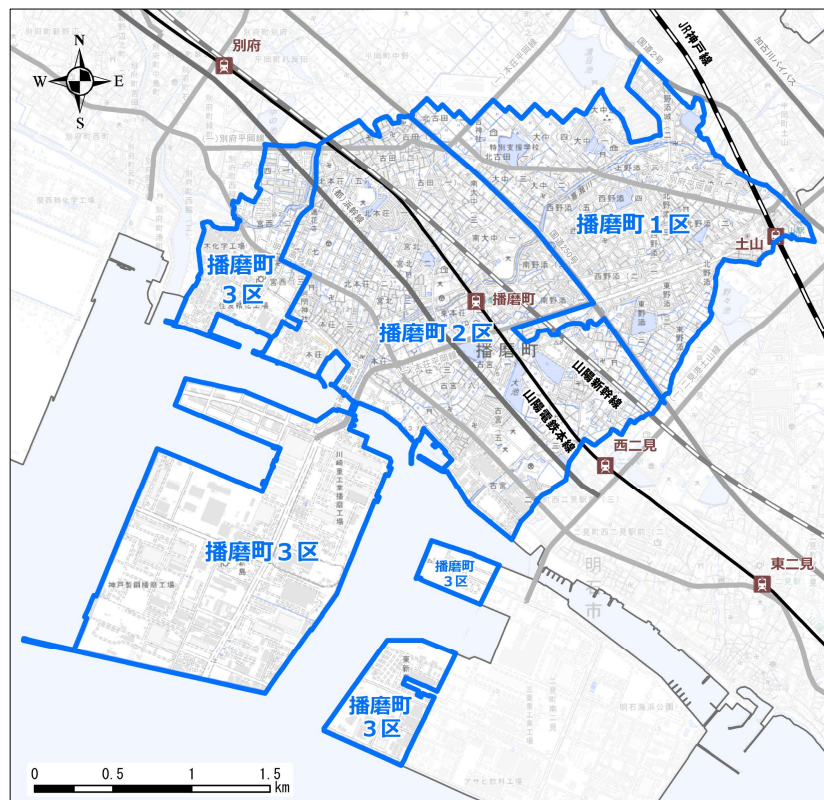
※1) 播磨町の平日の発生集中量を代表交通手段により集計

※2) 地域区分は2021年(令和3年)近畿圏パーソントリップ調査の詳細ゾーン

※3) 不明除く

出典) 2021年(令和3年)近畿圏パーソントリップ調査

< 地域別ゾーンの位置 >

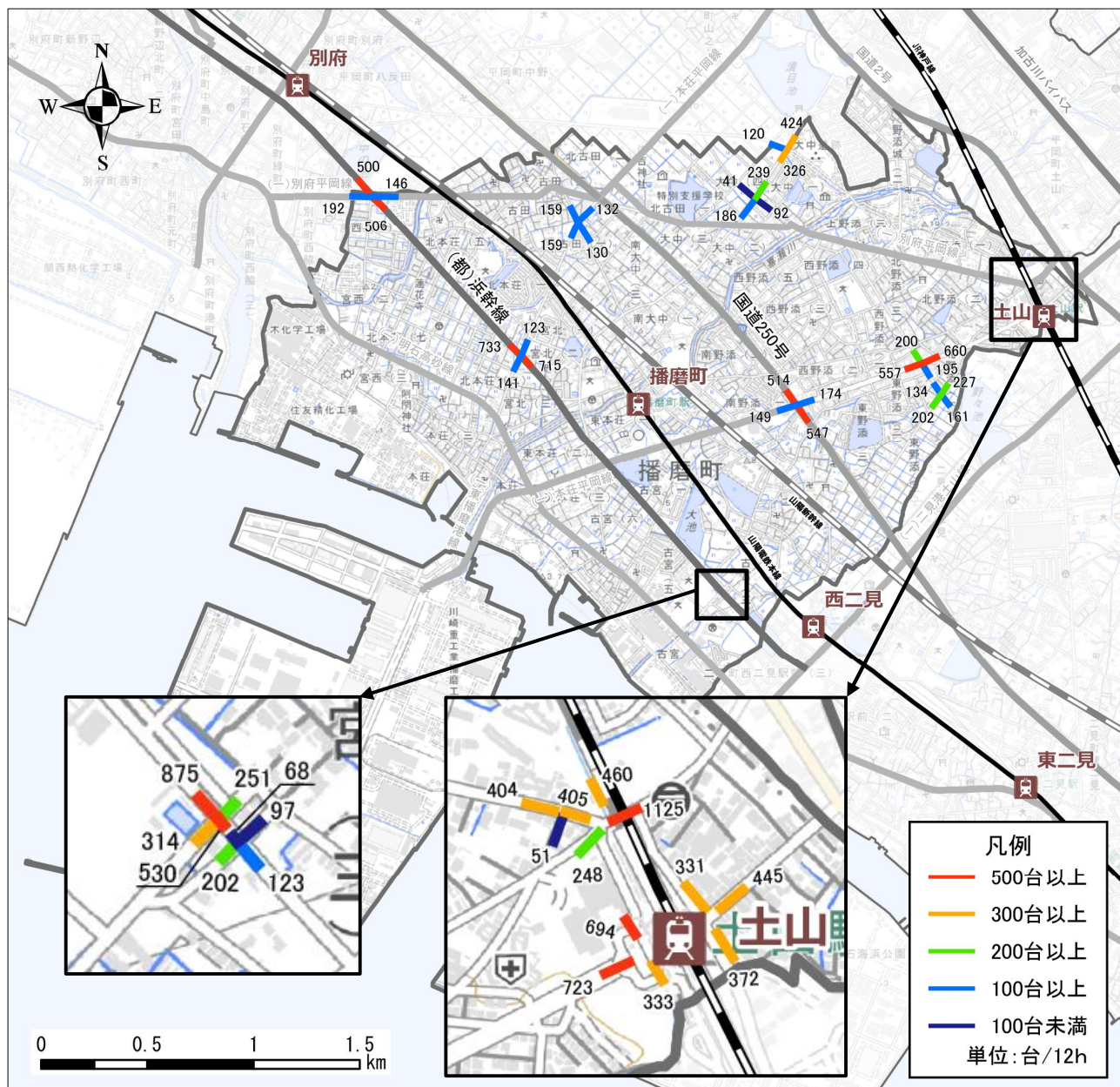


出典) 2021年(令和3年)近畿圏パーソントリップ調査

③ 自転車交通量の状況

播磨町内の昼間12時間の自転車交通量を見ると、JR土山駅周辺や国道250号、(都)浜幹線などの主要路線の沿線を中心に交通量が多くなっています。

< 自転車交通量 [昼間12時間] (播磨町全域) >



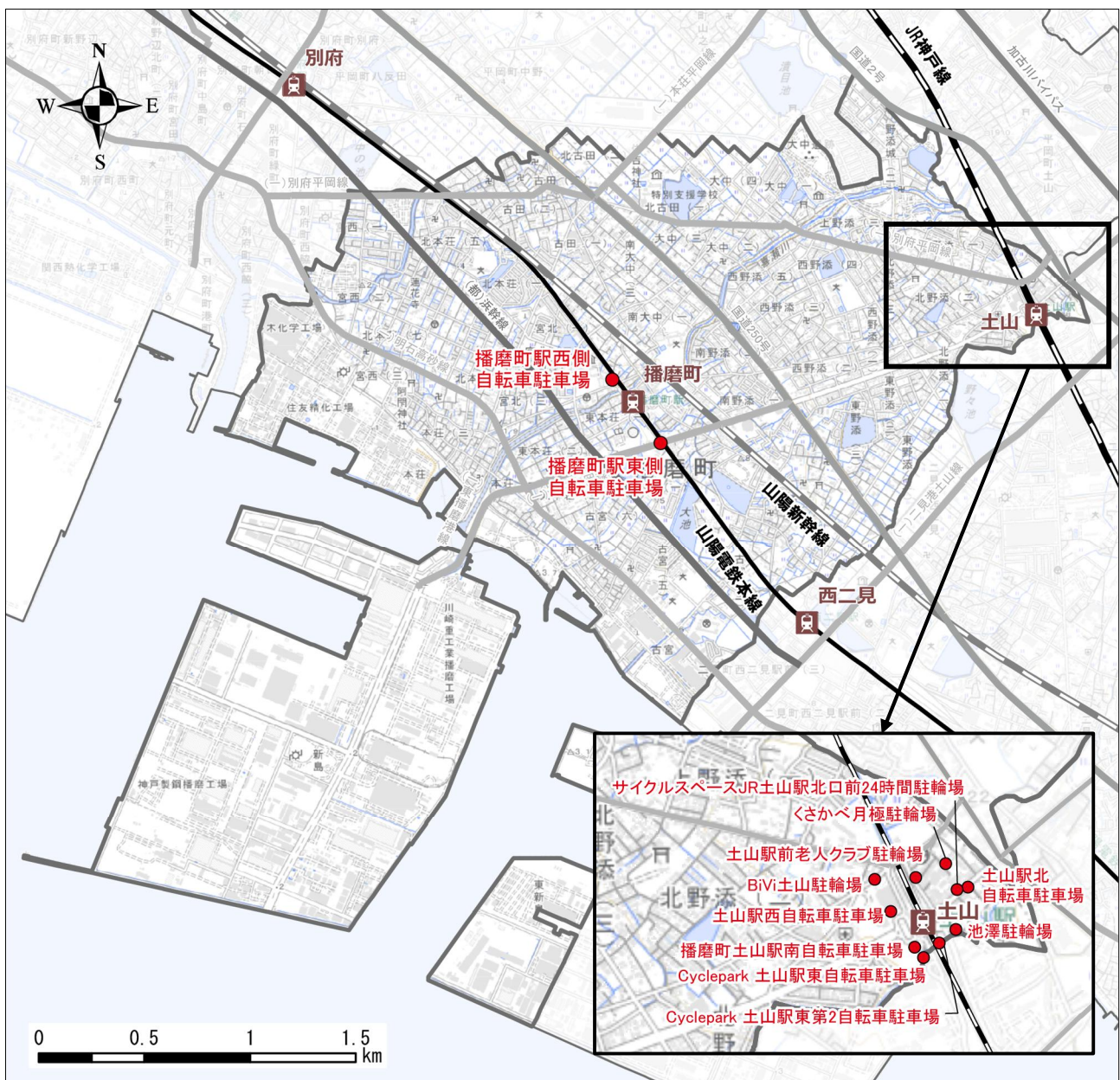
※) 2024年(令和6年)自転車交通量
出典) 播磨町所管データ

④ 自転車駐輪状況

a) 駐輪施設の設置箇所

駐輪施設は、公営・民営合わせて町内に 12 施設立地しており、特に JR 土山駅周辺に施設が集中しています。JR 土山駅周辺に本町が運営する土山駅西自転車駐車場の他に、民営駐輪施設が 6 施設あります。山陽電鉄播磨町駅周辺には本町が運営する播磨町駅東側自転車駐車場、播磨町駅西側自転車駐車場の他に民営駐輪施設が 1 施設あります。

< 駐輪施設の設置箇所 >

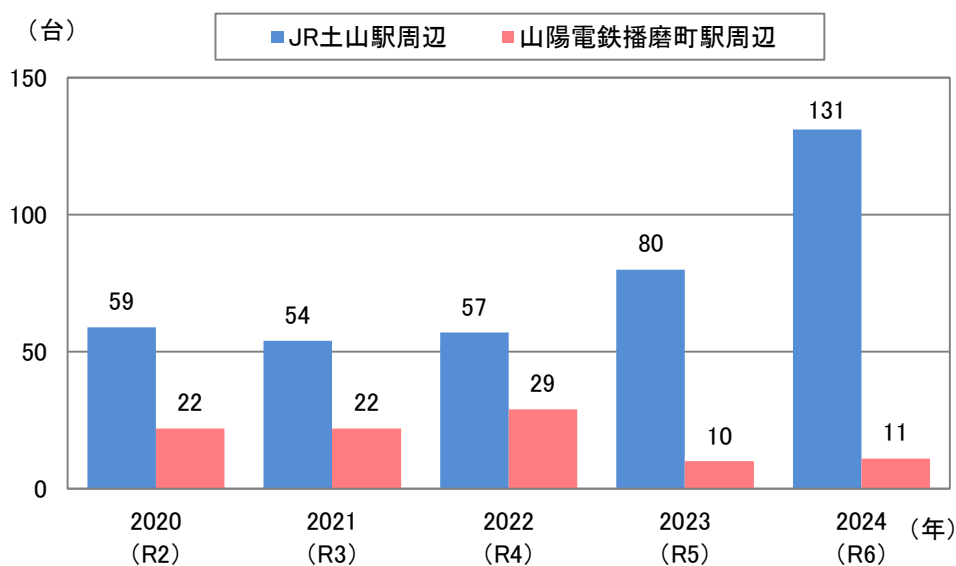


出典) 播磨町ホームページ、播磨町所管データ

b) 放置自転車撤去状況

放置自転車の撤去状況を見ると、2020年（令和2年）から2022年（令和4年）にかけてJR土山駅、山陽電鉄播磨町駅周辺の放置自転車撤去台数はほぼ横ばいの状態ですが、2023年（令和5年）以降では、山陽電鉄播磨町駅周辺では減少している一方で、JR土山駅周辺では大きく増加しています。

< 放置自転車撤去状況 >

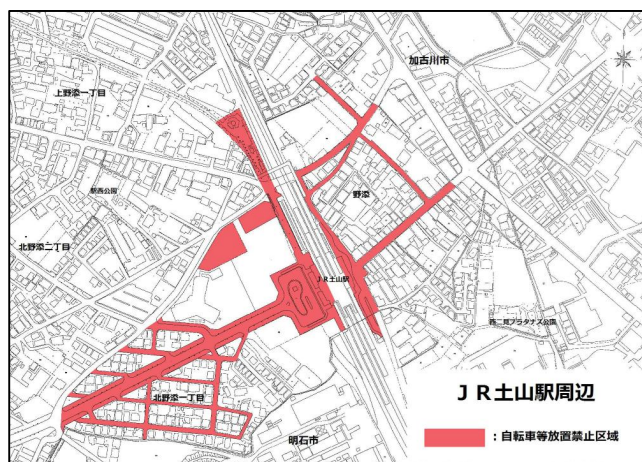


※1) 放置自転車禁止区域内詳細データ

※2) 撤去場所不明データ除く

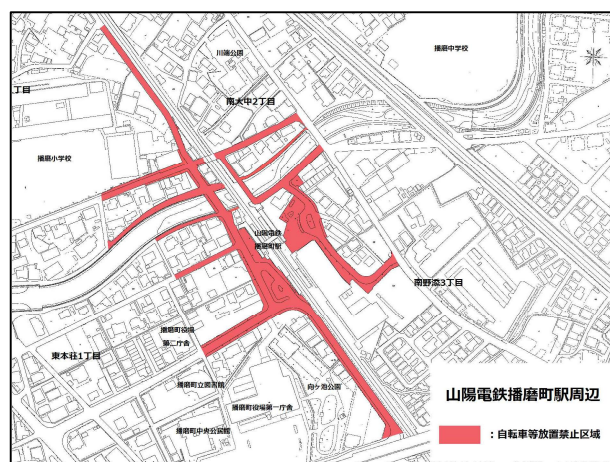
出典) 播磨町所管データ

< 自転車放置禁止区域（JR土山駅周辺）>



出典) 播磨町ホームページ

< 自転車放置禁止区域（山陽電鉄播磨町駅周辺）>



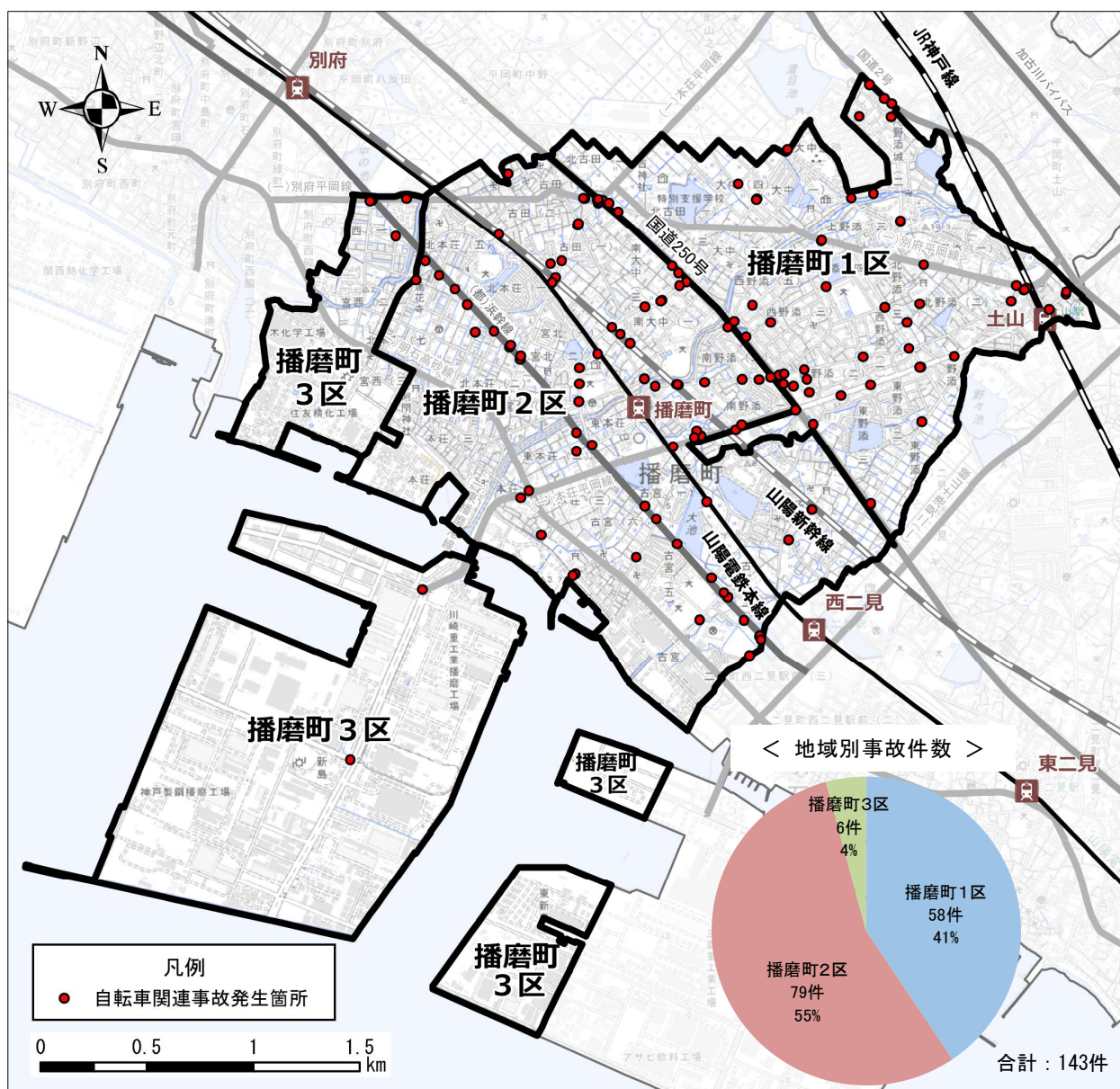
出典) 播磨町ホームページ

(2) 自転車関連事故の状況

① 自転車関連事故の推移

本町における過去5年間の自転車関連事故の発生箇所としては、全体の約6割が播磨町2区（おおむね国道250号以南の地域）で発生しており、特に国道250号や（都）浜幹線、信号が設置されていない交差点などで事故が多発しています。また、過去5年間の自転車関連事故の件数（次頁参照）は、2020年（令和2年）以降増減を繰り返しているものの、近年は減少傾向になっています。さらに、全ての事故に対する自転車関連事故の割合も同様に減少していますが、依然として自転車事故が発生している状況にあります。

< 過去5年間の自転車関連事故発生箇所 >

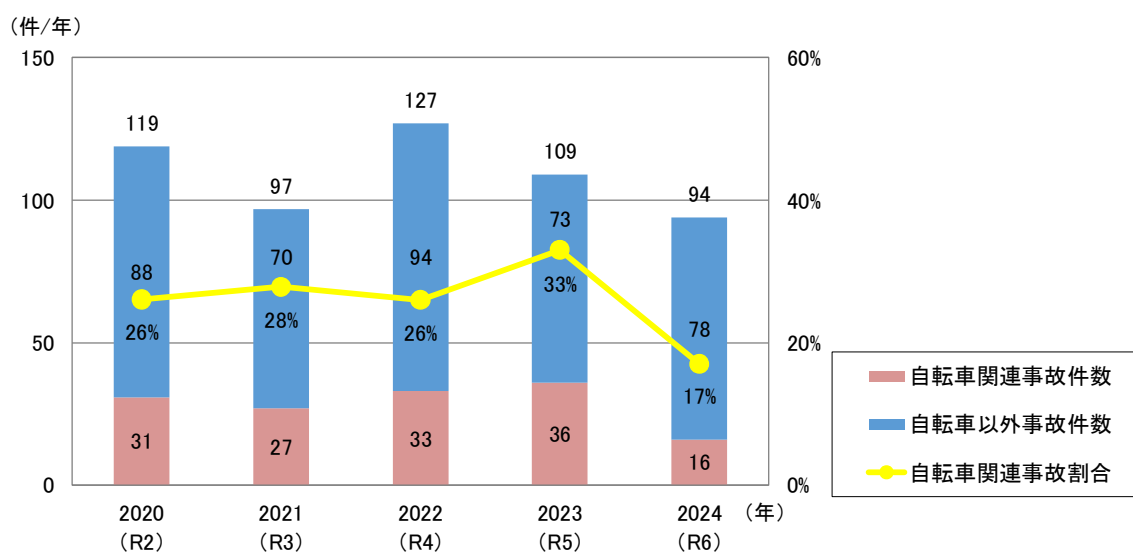


※1) 2020年（令和2年）～2024年（令和6年）の5年間における播磨町の事故データ

※2) 地域区分は2021年（令和3年）近畿圏パーソントリップ調査の詳細ゾーン

出典）兵庫県オープンデータ

< 自転車関連事故の推移 >

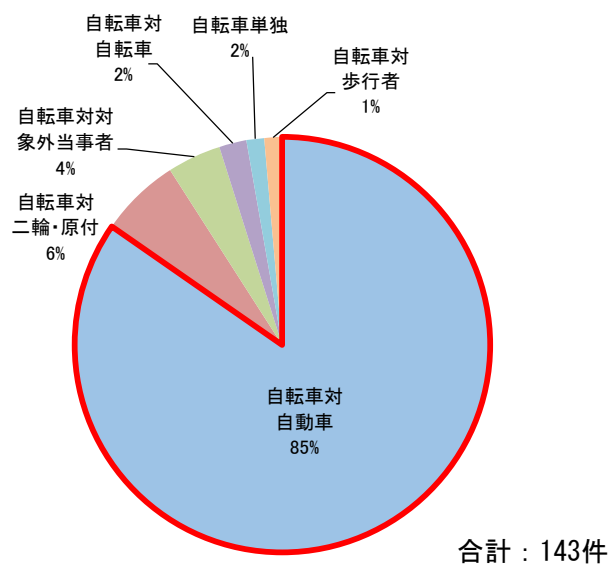


※) 2020 年 (令和 2 年) ~2024 年 (令和 6 年) の 5 年間における播磨町の事故データ
出典) 兵庫県オープンデータ

② 自転車関連事故の当事者別内訳

本町における自転車関連事故は、5 年間で 143 件発生しており、自転車対自動車の事故が 85%と大半を占めています。

< 自転車関連事故の当事者別内訳 >



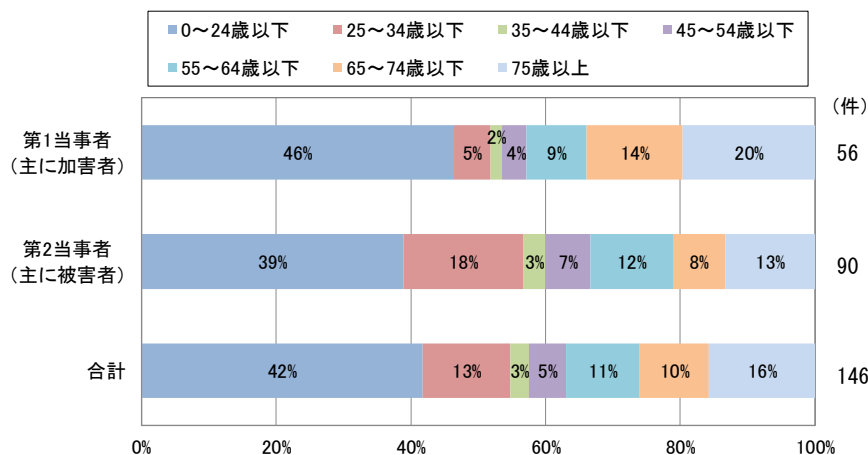
※) 2020 年 (令和 2 年) ~2024 年 (令和 6 年) の 5 年間における播磨町の事故データ
出典) 兵庫県オープンデータ

③ 自転車関連事故の自転車利用者の当事者別年齢内訳

本町における自転車関連事故を当事者別に年齢内訳を見ると、第1当事者（主に加害者）では、0～24歳以下が46%と特に多くなっており、第2当事者（主に被害者）でも同様の傾向となっています。

一方で、65歳以上の高齢者の割合も、第1当事者では34%と多くなっています。

< 自転車関連事故の自転車利用者の当事者別年齢内訳 >



※1) 2020年（令和2年）～2024年（令和6年）の5年間における播磨町の事故データ

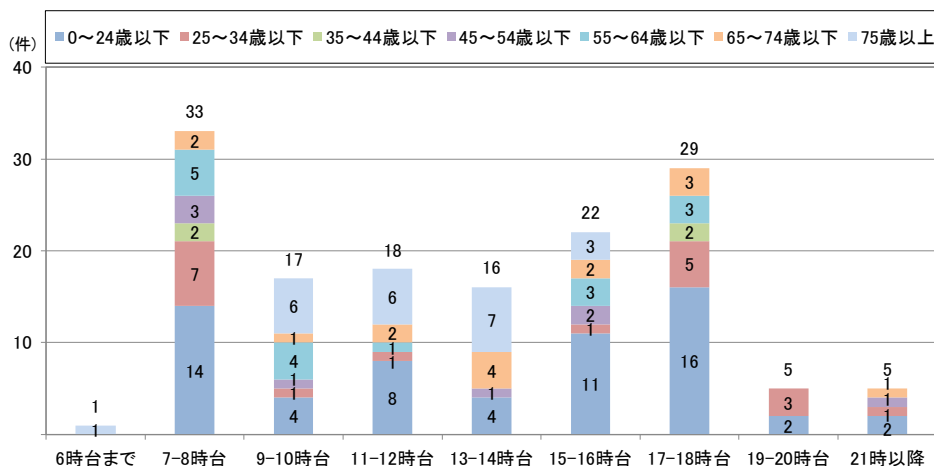
※2) 当事者別に自転車利用者の年齢を集計

出典) 兵庫県オープンデータ

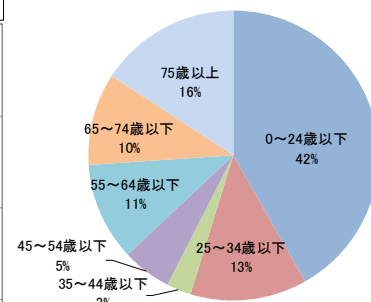
④ 自転車関連事故の発生時間帯

本町における自転車関連事故の発生時間帯別内訳を見ると、通勤・通学時間帯である7時～8時台、帰宅時間帯である17時～18時台が特に多くなっています。一方で、9時～14時台のオフピーク時間帯では、65歳以上の高齢者の事故が多くなっています。

< 自転車関連事故の発生時間帯 >



< 年齢別内訳 >



※1) 2020年（令和2年）～2024年（令和6年）の5年間における播磨町の事故データ

※2) 自転車関連事故の自転車利用者の年齢を集計

出典) 兵庫県オープンデータ

1.3 播磨町における自転車利用の現状と課題

●現状

【 播磨町の概要 】

- ・本町には、JR 土山駅、山陽電鉄播磨町駅があるとともに、国道 250 号や各種県道が東西南北に網羅的に整備されており、本町の沿線には国道 2 号や加古川バイパスも付近にあるなど、アクセス性の高い土地柄となっています。(P.1)
- ・国勢調査による人口は 2000 年(平成 12 年)の 33,766 人をピークに微減しており、2050 年(令和 32 年)では 27,485 人と大きく減少する一方で、高齢者の割合は多くなると予測されます。(P.2)
- ・人口分布としては、新島、東新島等の工業地帯を除いて、町内全域で広く点在しており、特に JR 土山駅周辺で比較的多くの集積が見られます。(P.3)

【 自転車利用の状況 】

- ・各駅や道路沿線を中心に多くの自転車利用拠点が立地しています。(P.4)
- ・自転車利用の割合が自動車に次いで2番目に多い交通手段となっています。(P.5)
- ・自転車での移動目的として、「その他自由」「送迎」「買物」「登校」「食事・社交・娯楽・習い事」の割合が高くなっていることから、自転車は買物や登校・通勤など日常生活を営むだけでなく、趣味・楽しみでも利用される交通手段となっています。(P.6)
- ・利用交通手段の年齢構成では、40 代の自転車利用が 35%と最も高くなっています。(P.7)
- ・ゾーン別の自転車の移動状況では、内々交通を除いて町内よりも市外への移動が多くなっており、市町間の移動需要が高くなっています。(P.8)
- ・地域別利用交通手段では、播磨町1区、播磨町2区は 20～30%程度の自転車利用で比較的高いものの、播磨町3区では 10%未満と比較的低くなっています。(P.9)
- ・自転車交通量は JR 土山駅周辺や国道 250 号、(都)浜幹線などの主要路線の沿線を中心に交通量が多くなっています。(P.10)
- ・町内には 12 の駐輪施設が JR 土山駅と山陽電鉄播磨町駅周辺に立地しています。(P.11)
- ・放置自転車禁止区域内での放置自転車撤去状況としては、山陽電鉄播磨町駅周辺では近年減少傾向である一方で、JR 土山駅周辺では増加傾向にあります。(P.12)

【 自転車関連事故の状況 】

- ・町内での自転車関連の事故件数は、近年減少傾向にあるものの、依然として自転車事故が発生している状況にあります。(P.14)
- ・自転車関連事故は、自動車との事故が約 9 割となっています。(P.14)
- ・町内の自転車関連事故は、年齢別で見ると事故を起こす第1当事者(主に加害者)、事故を受ける第2当事者(主に被害者)ともに 0～24 歳以下が多くなっており、次いで 65 歳以上の高齢者の割合が高くなっています。(P.15)
- ・自転車関連事故は朝の 7 時台や夕方の 17 時台の通勤・通学時間帯で多く発生しており、それ以外の時間帯では、65 歳以上の高齢者の事故が多くなっています。(P.15)

●課題

交通需要を考慮した主要施設までのアクセス性の向上

JR 土山駅や山陽電鉄播磨町駅周辺には、主要な自転車利用拠点や自転車通行量が多く、交通需要が多いことから、これらの主要施設に対して、安全・快適にアクセスでき、自動車・歩行者・自転車が共存できるような自転車通行空間の創出が必要となります。

駐輪場への利用案内による放置自転車の抑制

本町では、駅の周辺が放置自転車禁止区域に指定されており、区域周辺には駐輪場が整備されているものの、依然として放置自転車が残っています。このため、公営・民営の駐輪場が複数ある利点を活かして、駐輪場への利用案内を重点的に行うことで、放置自転車を抑制していく必要があります。

自転車事故の予防措置による抑制

自転車関連事故に関しては、近年減少傾向であるものの、依然として事故は発生していることから、事故の発生を未然に防ぐ対策などを講じていく必要があります。

自転車利用のルール・マナーの醸成

本町では、主に 0～24 歳以下若年層や 65 歳以上の高齢者の自転車関連事故が特に多くなっていることから、この年代をターゲットとした自転車利用に関する交通ルールや交通マナーを周知・徹底を図ることで、安全な自転車利用を推進していく必要があります。

