

播磨町自転車ネットワーク計画について

■ 計画策定の背景及び目的

自転車は、環境に優しい交通手段であり、災害時の移動・輸送や、健康の増進、交通の混雑の緩和等に資するものであることから、国全体で環境、交通、健康増進等が重要な課題となっている現状において、自転車の活用の推進に関する施策の充実が一層重要となっています。このような状況の中、平成 29 年度に自転車活用推進法が施行され、平成 30 年 6 月に国土交通省は「自転車活用推進計画」を策定しています。

本計画は、播磨町の地域の実情に応じて、交通安全の確保を図りつつ自転車の利用を増進することを目的として自転車ネットワーク計画を策定しました。

■ 計画の方向性

【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・マナーの周知・啓発

本町では、主に 0~24 歳以下の若年層や 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・啓発を図ることで、安全な自転車利用を推進していく必要があります。

基本理念 みんなでつくる 安全・安心で住みよい自転車利用環境づくり

【方向性】

①安全・安心な自転車通行空間の形成

住民が安全・安心して自転車が利用できるように、自転車による交通需要の多い路線や自転車がよく利用される施設、自転車関連事故の発生状況を踏まえて、「自転車ネットワーク路線*」を選定し、全ての人が利用しやすい自転車利用環境づくりを推進します。

②放置自転車防止対策の推進による美しいまちづくり

住民の安全な歩行環境の創出や美しい街並みとするために、行政・事業者・住民が一体となり、放置自転車が多いエリアを対象とした規制強化や放置自転車防止の啓発・指導を重点的に行うことで、放置自転車の無い美しいまちづくりを推進します。

③自転車・歩行者・自動車の共存による安全意識の醸成

住民の自転車利用の安全意識の向上を図るために、自転車を利用する際の交通ルールやマナー等を周知・啓発していくことで、安全な自転車利用環境の創出を推進します。歩行者や自転車利用者に対しても、それぞれに対する配慮を持った行動を取ることで、事故防止に配慮した環境づくりを推進します。

*「自転車ネットワーク路線」とは、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空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。

■ 自転車ネットワーク路線

●自転車ネットワーク路線の選定の考え方

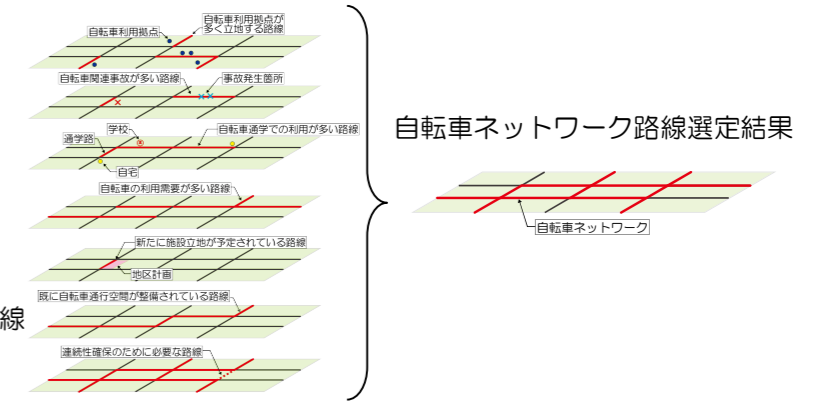
対象路線は、国・県道、都市計画道路、主要町道のうち、「播磨町都市計画マスタープラン（立地適正化計画）」で「主な道路（主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路）」とされる路線（現道が無い路線を除く）を対象として、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（2024 年〔令和 6 年〕6 月）」（以下、「国ガイドライン」と表示）における自転車ネットワーク路線の選定項目を踏まえ、本町における自転車ネットワーク路線の選定要件を以下のとおりを設定しました。

これらの選定要件を重ね合わせ、かつ自転車ネットワークの連続性を考慮して、自転車ネットワーク路線を選定しました。

＜重ね合わせの概念図＞

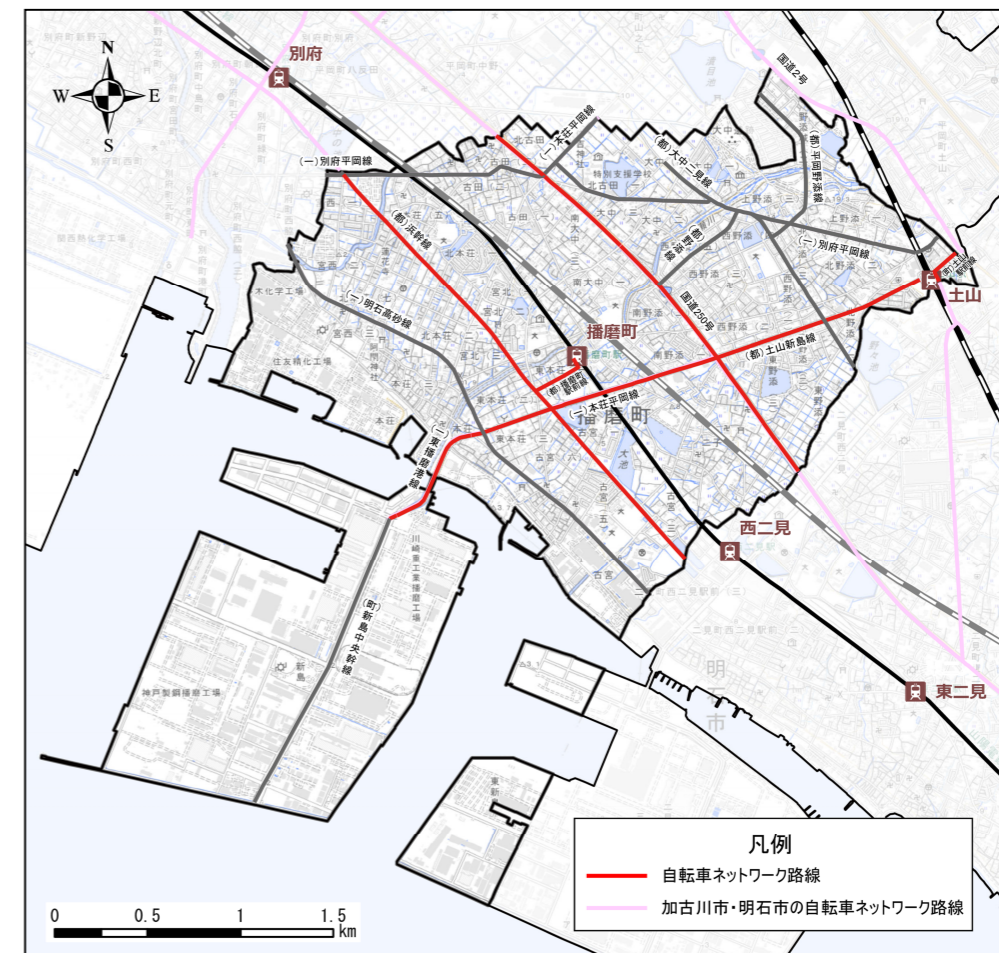
【選定要件】

- A：自転車利用拠点多く立地する路線
- B：自転車関連事故が多い路線
- C：自転車通学での利用が多い路線
- D：自転車の利用需要が多い路線
- E：新たに施設立地が予定されている路線
- F：既に自転車通行空間が整備されている路線
- G：連続性確保のために必要な路線



●自転車ネットワーク路線の選定結果

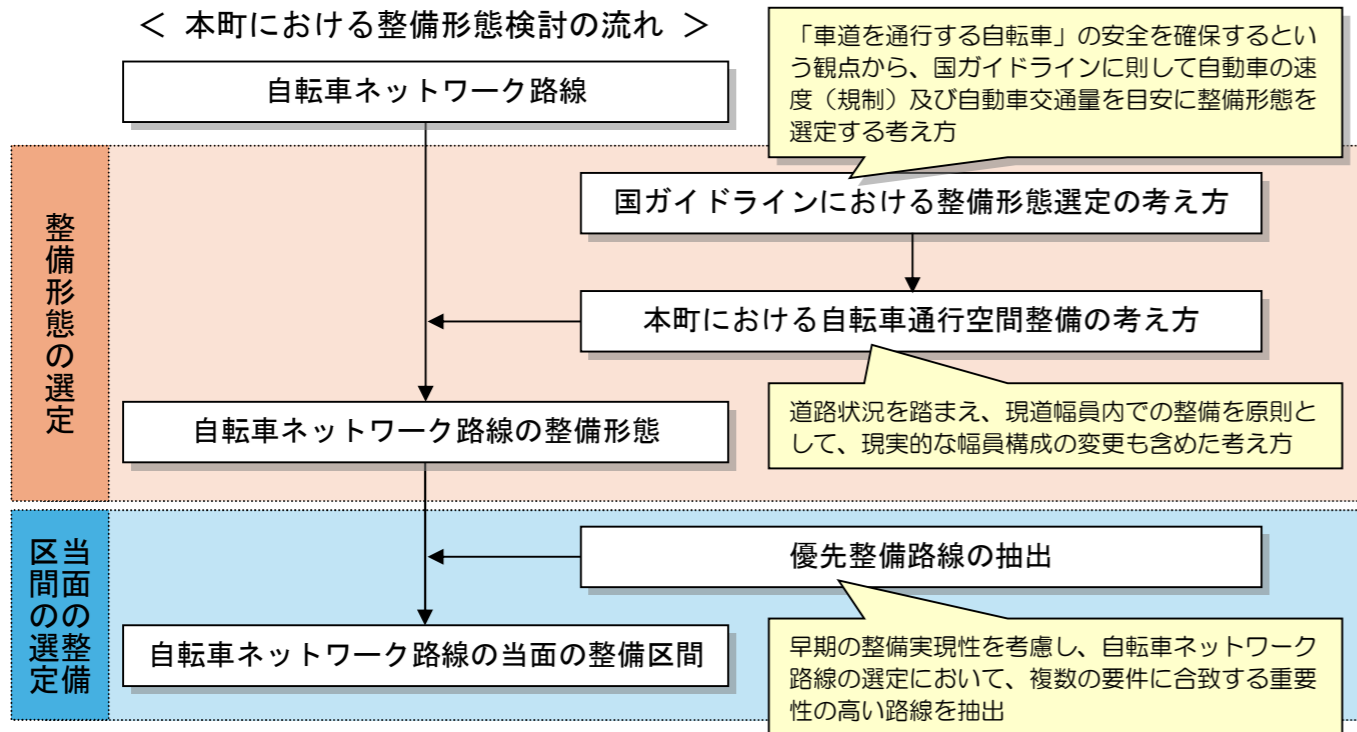
＜自転車ネットワーク路線＞



播磨町自転車ネットワーク計画について

■ 自転車ネットワーク路線の整備形態

自転車ネットワーク路線の整備形態検討の流れは、以下のとおりです。
 まず、選定した自転車ネットワーク路線を対象として、国ガイドラインにおける整備形態の考え方に則した整備形態の選定を行った上で、道路状況を踏まえた現道幅員内での整備を原則とした、本町における自転車通行空間整備の考え方を踏まえ、整備形態を検討しました。また、今後10年以内での早期の整備実現性を考慮し、自転車ネットワーク路線の選定において、複数の要件に合致する重要性の高い路線を抽出し、当面の整備区間を選定しました。



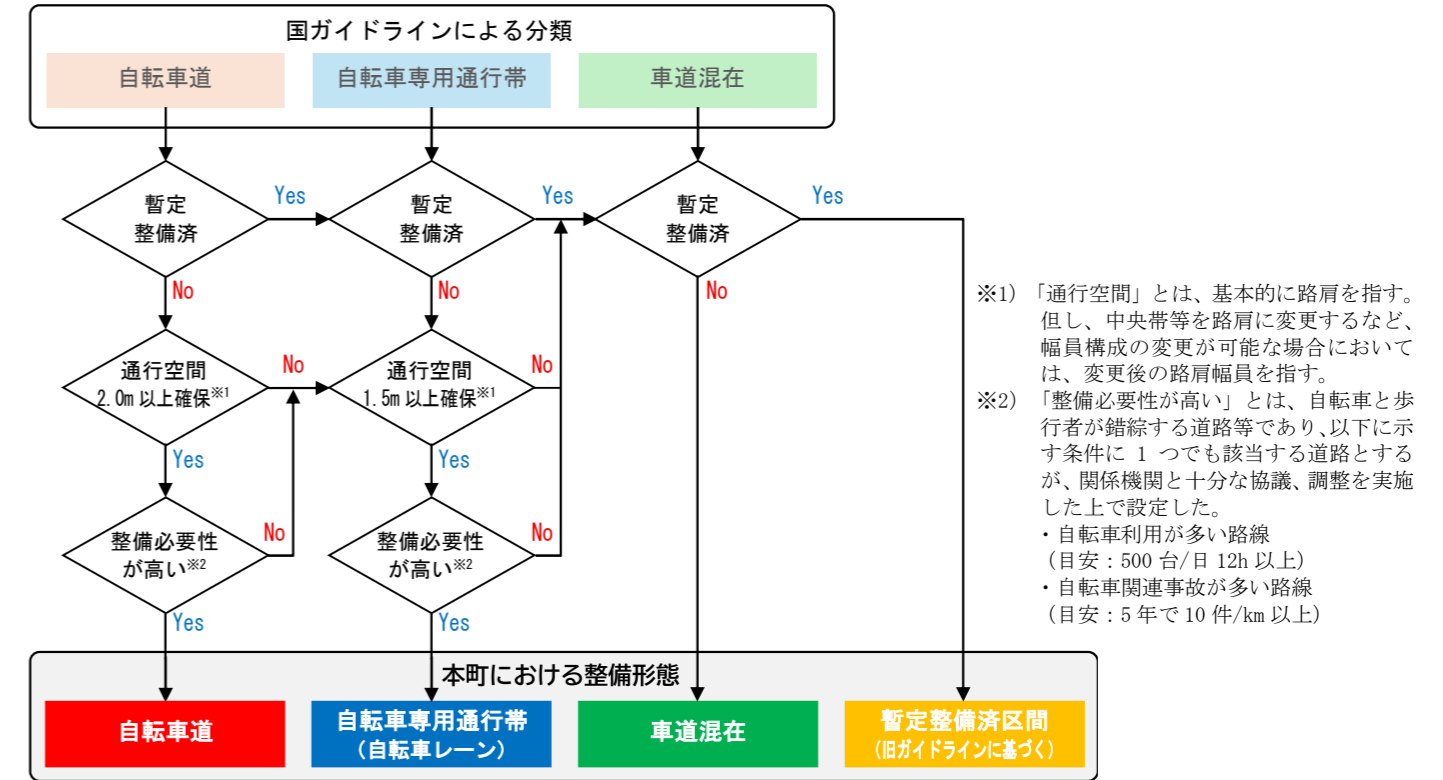
＜ 国ガイドラインにおける自転車通行空間の整備形態 ＞

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>歩道 自転車道 (自動車の車道) 歩道 自転車道</p> <p>緑石線等</p> <p>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 車の通行帯 車道</p> <p>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>歩道 車道</p> <p>矢羽根型路面表示等を設置</p> <p>歩道のある道路 歩道のない道路</p> <p>矢羽根型路面表示等で注意喚起</p>

■ 整備形態選定の考え方

本町における自転車ネットワーク路線の整備形態は、「国ガイドラインによる分類」を基本として、自転車通行空間（主に路肩）が確保されているか、自転車台数や自転車関連事故が多い「整備必要性が高い」等の観点から、選定を行いました。

＜ 本町における自転車ネットワーク路線の整備形態 ＞



■ 整備形態の選定結果

＜ 自転車ネットワーク路線の整備形態 ＞

＜ 当面の整備区間及び整備形態 ＞

