

# 計画の方向性及び自転車ネットワーク路線

令和 7 年 12 月 16 日

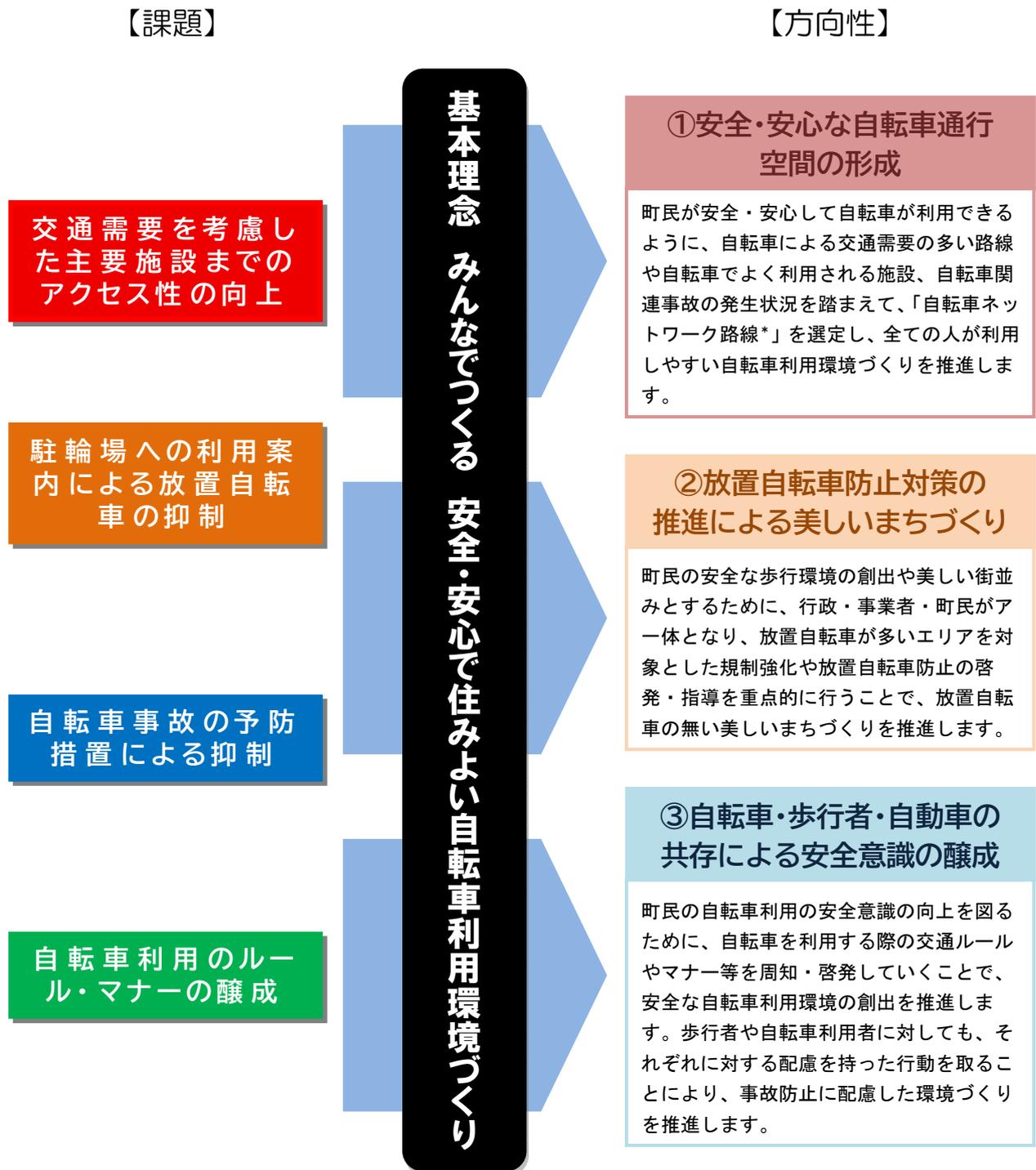
# 目 次

	頁
1. 計画の方向性 .....	1
2. 自転車利用環境整備の取組施策 .....	2
2.1 自転車ネットワーク路線の検討概要 .....	2
2.2 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の考え方 .....	3
(2) 自転車ネットワーク路線の選定結果 .....	4
2.3 自転車通行空間の整備形態の検討 .....	12
(1) 整備形態検討の流れ .....	12
(2) 整備形態検討の基本的事項 .....	13
(3) 整備形態選定の考え方 .....	17
(4) 整備形態の選定結果 .....	18
(5) 当面の整備区間選定の考え方 .....	20
(6) 当面の整備区間及び整備形態 .....	21

## 1. 計画の方向性

「自転車を取り巻く現状と課題」においてとりまとめた課題を踏まえて、本計画の方向性を定めています。

以下の基本理念の実現に向けて、3つの方向性を設定し、本町における自転車利用環境の向上を目指します。



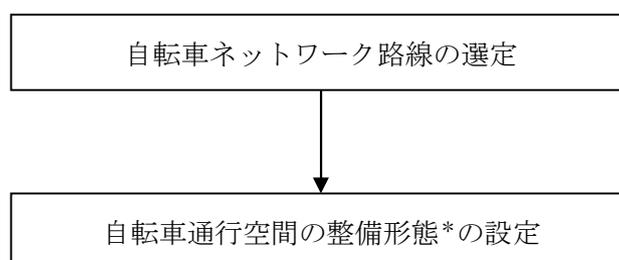
\* 「自転車ネットワーク路線」とは、自転車の車道通行を基本とし、安全かつ円滑な交通を確保できる空間を連続的に提供する自転車ネットワークを構成する路線をいいます。

## 2. 自転車利用環境整備の取組施策

### 2.1 自転車ネットワーク路線の検討概要

自転車ネットワーク路線の検討にあたっては、本町内の主要路線を対象に選定を行いました。道路状況や規制速度等を考慮し、整備形態を設定しました。

#### < 自転車ネットワーク路線の検討フロー >



\*「整備形態」とは、自転車ネットワーク路線において、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在等のいずれかで整備する形態を指し、後述する自動車の速度と交通量、路肩幅員などから選定しました。

## 2.2 自転車ネットワーク路線の選定

### (1) 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」で「主な道路」とされる路線（現道が無い路線を除く）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に設定します。

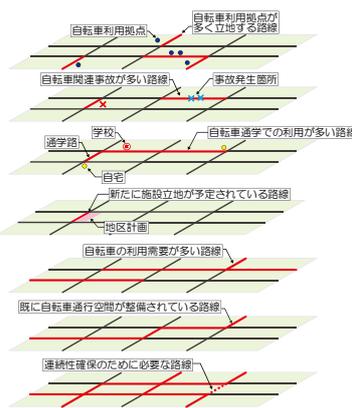
これらの選定要件を組み合わせ、自転車ネットワークの連続性を考慮して、自転車ネットワーク路線を選定します。

#### < 国ガイドラインを考慮した本計画における選定要件 >

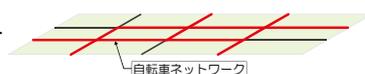
国ガイドラインにおける選定項目	本計画における選定要件
①地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設やスポーツ関連施設など大規模集客施設、観光拠点、主な居住地区等を結ぶ路線	A: 自転車利用拠点多く立地する路線
②通学路、病院や福祉施設の周辺など自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線	B: 自転車関連事故が多い路線
③自転車通学路の対象路線（中学校、高等学校、大学等への接続路線）	C: 自転車通学での利用が多い路線
④地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線	D: 自転車利用需要が多い路線
⑤沿道で新たに施設立地が予定されており、自転車の利用増加が見込まれる路線	E: 新たに施設立地が予定されている路線
⑥自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路が整備済である路線	F: 既に自転車通行空間が整備されている路線
⑦並行する道路の新設等に伴い自動車交通が転換し、空間の再配分が可能な路線	該当なし
⑧新設道路（自動車専用道路、歩行者専用道路を除く）	該当なし
⑨その他自転車ネットワークの連続性の確保や自転車の活用を一層推進するために必要な路線	G: 連続性確保のために必要な路線 (隣接する明石市、加古川市の計画に位置付けのある路線)

#### < 重ね合わせの概念図 >

- 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: 新たに施設立地が予定されている路線
- E: 自転車の利用需要が多い路線
- 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

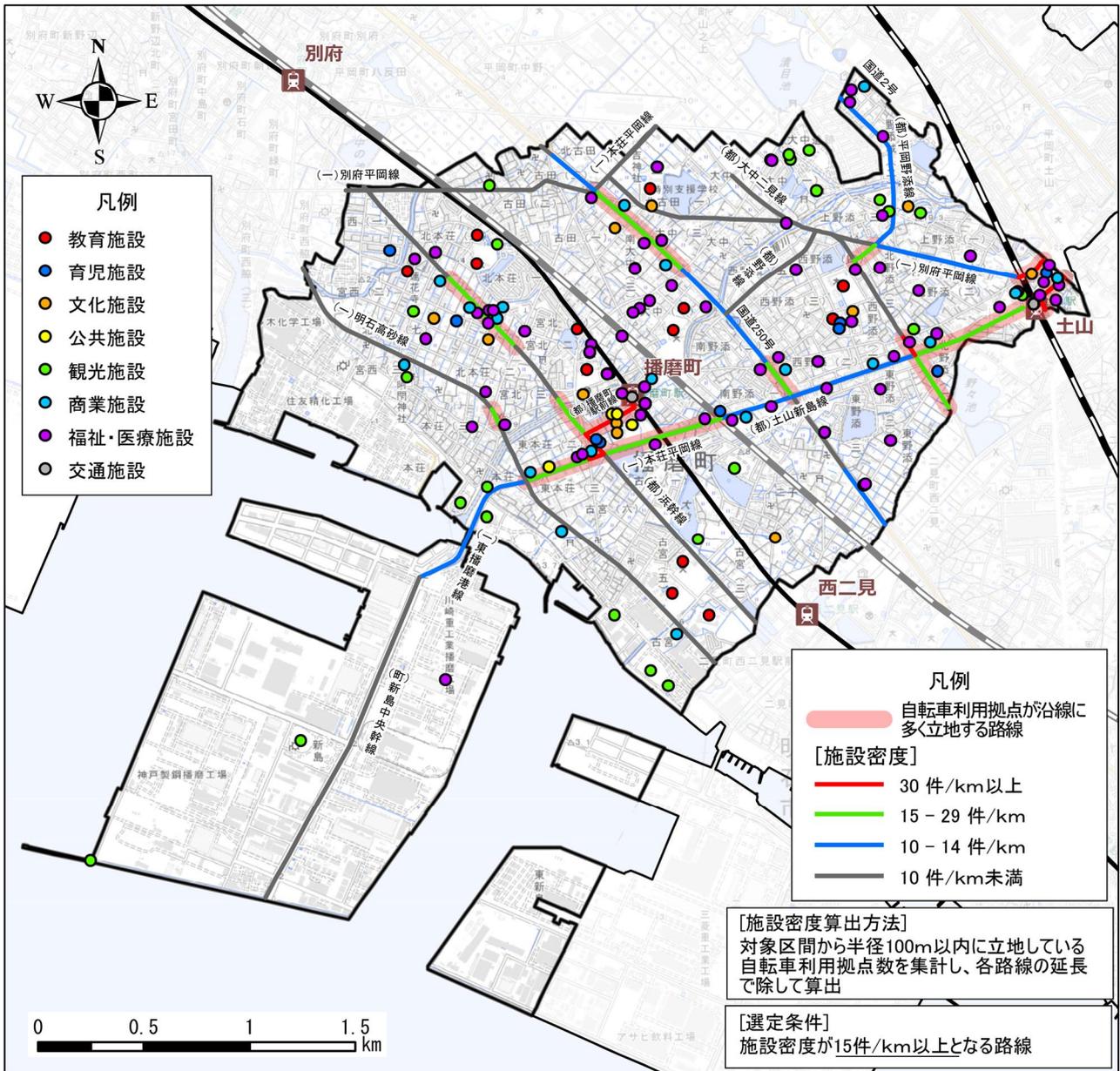


自転車ネットワーク路線選定結果



(2) 自転車ネットワーク路線の選定結果

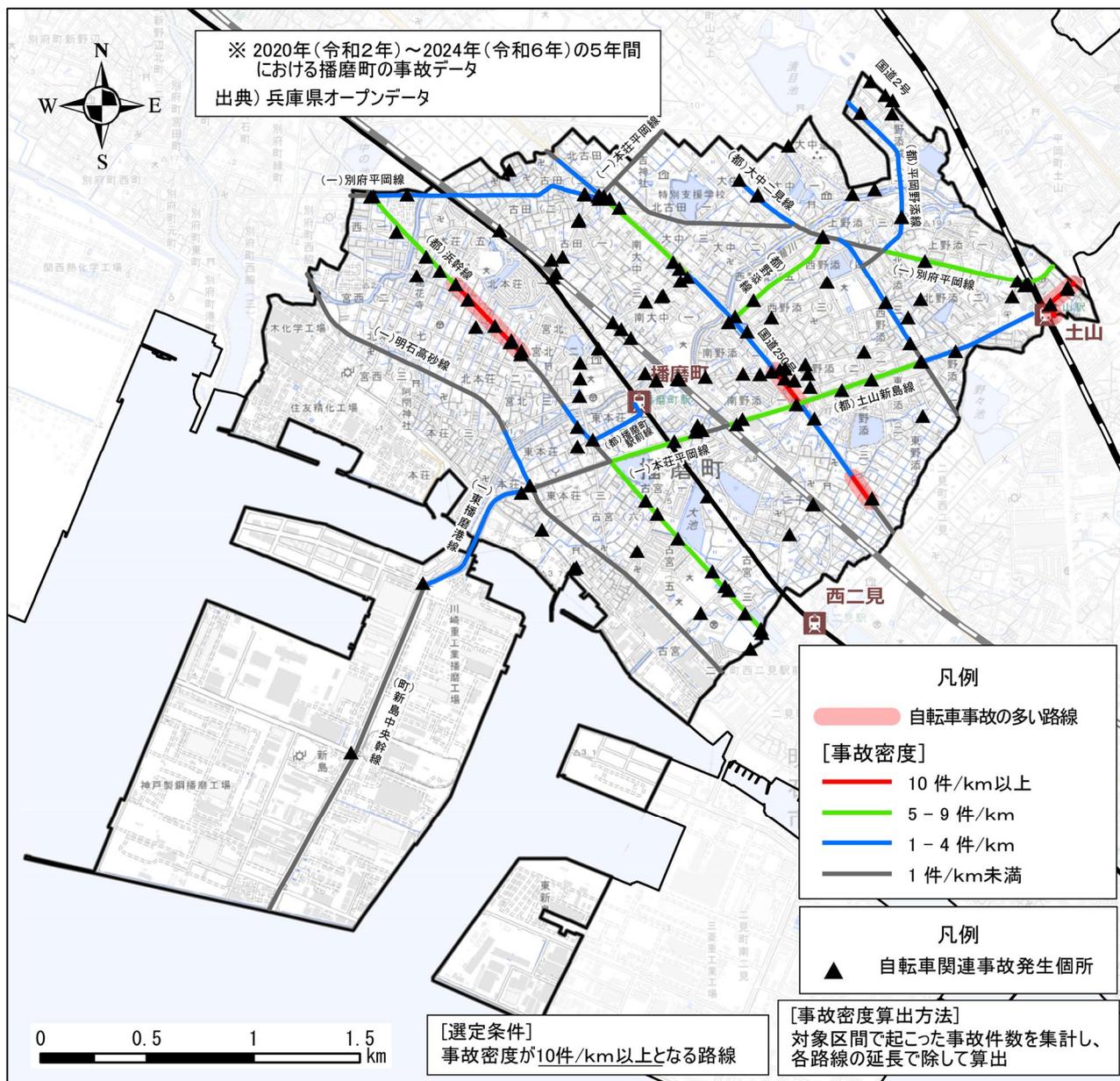
選定要件A：自転車利用拠点多く立地する路線



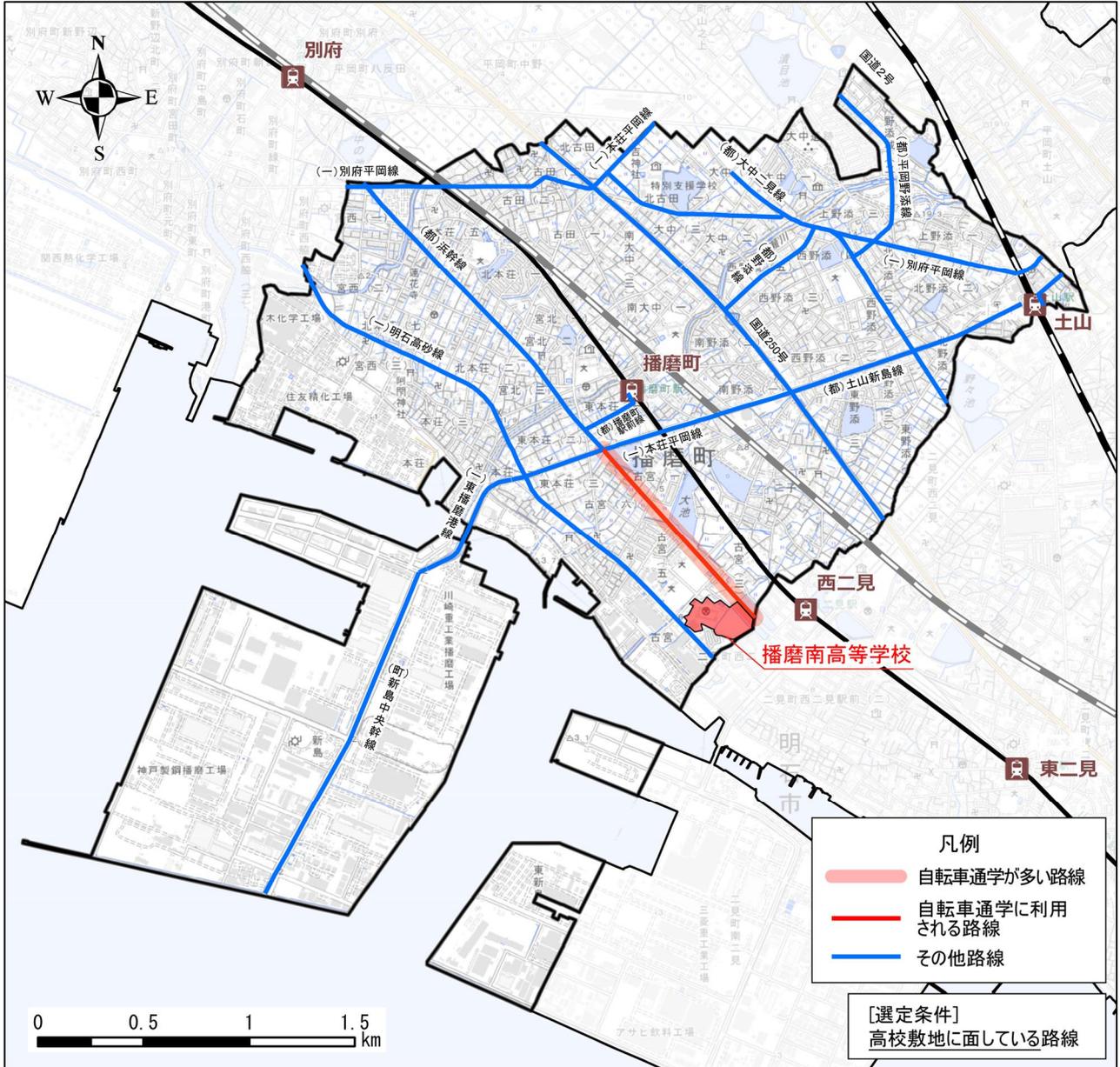
< 自転車利用拠点の出典 >

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、集会所、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

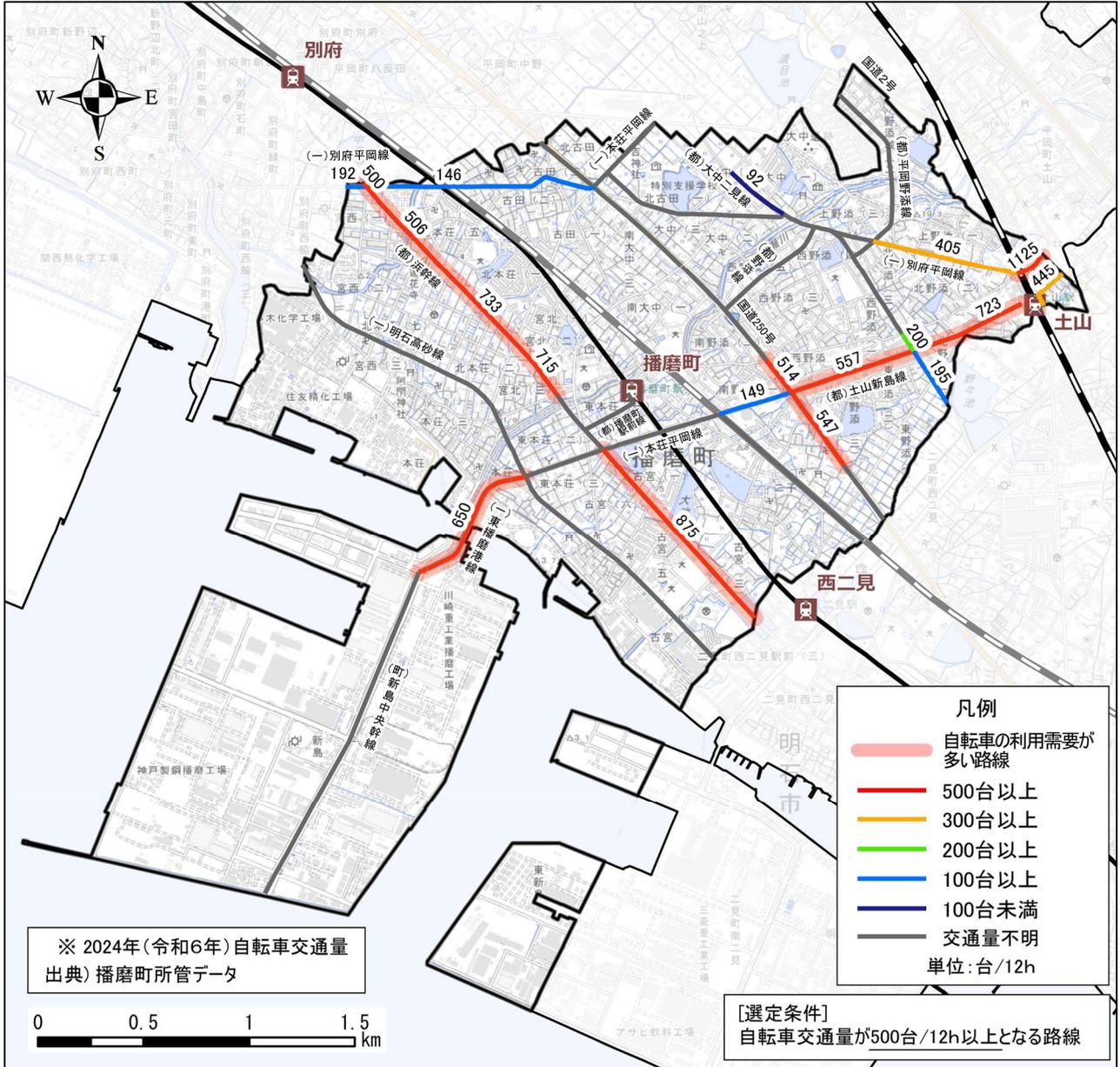
## 選定要件B：自転車関連事故が多い路線



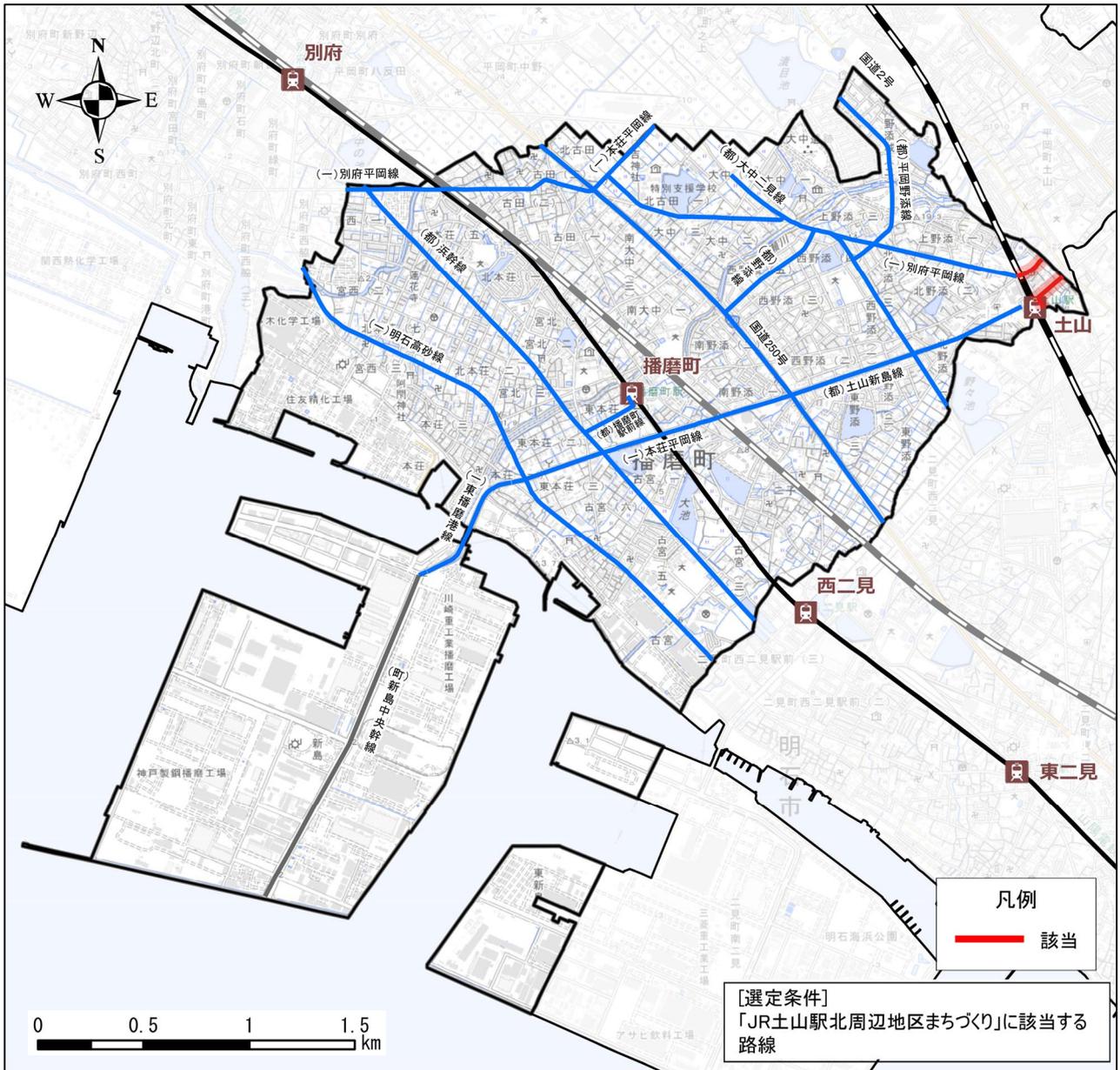
選定要件C：自転車通学での利用が多い路線



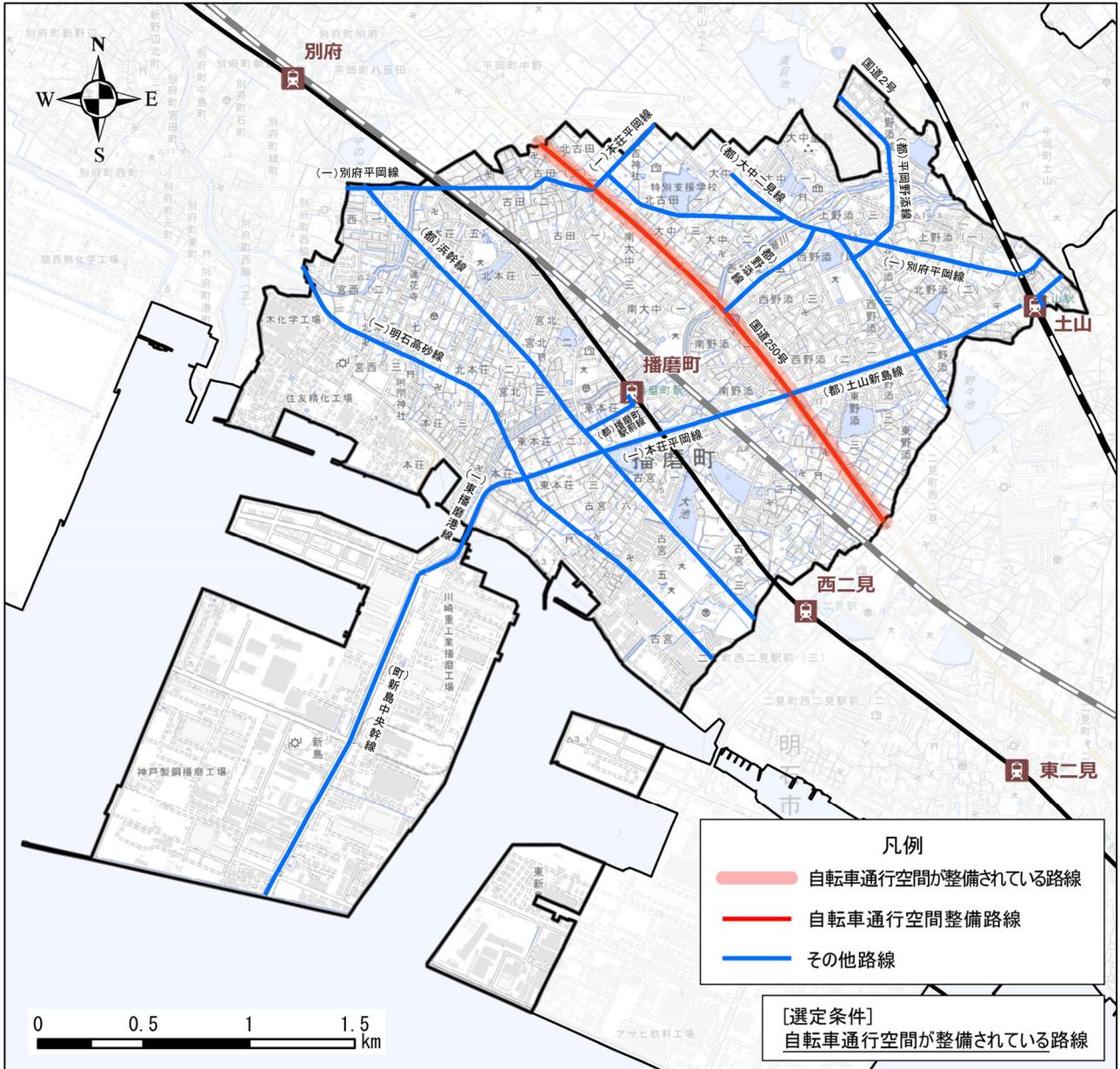
選定要件D：自転車利用需要の多い路線



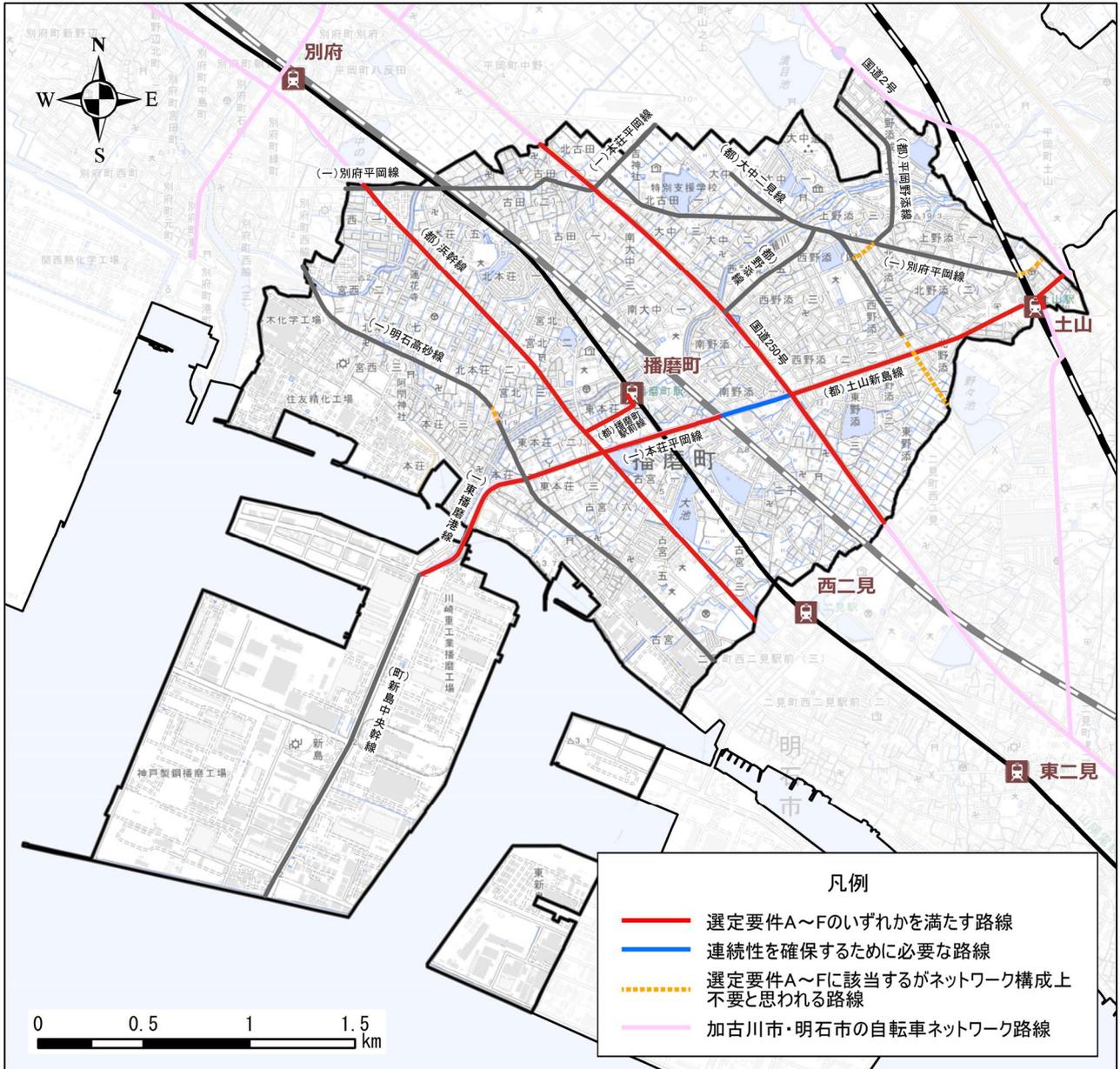
選定要件E：新たに施設立地が予定されている路線



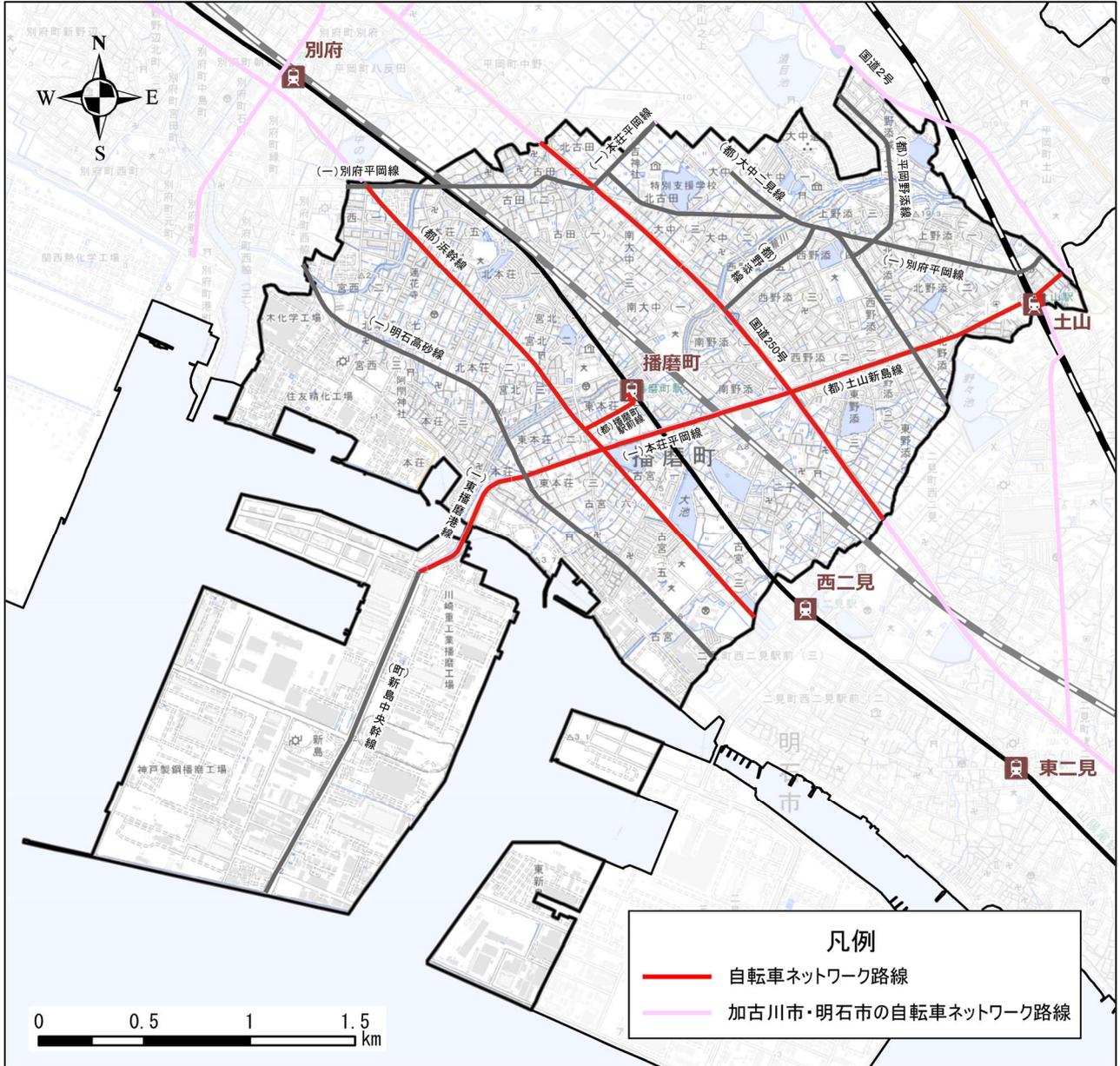
選定要件 F : 既に自転車通行空間が整備されている路線



選定要件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



自転車ネットワーク路線としては、P.3 のとおり「自転車利用拠点多く立地する路線」「自転車関連事故が多い路線」「自転車通学での利用が多い路線」「自転車利用需要が多い路線」「新たに施設立地が予定されている路線」「既に自転車通行空間が整備されている路線」のいずれか 1 項目でも該当する路線を設定しており、かつ「連続性確保のために必要な路線」として、ネットワーク構成上設定が必要な路線を加えて選定しました。なお、単区間路線や端部の路線など、ネットワーク構成上不必要と考えられる路線は対象外としました。

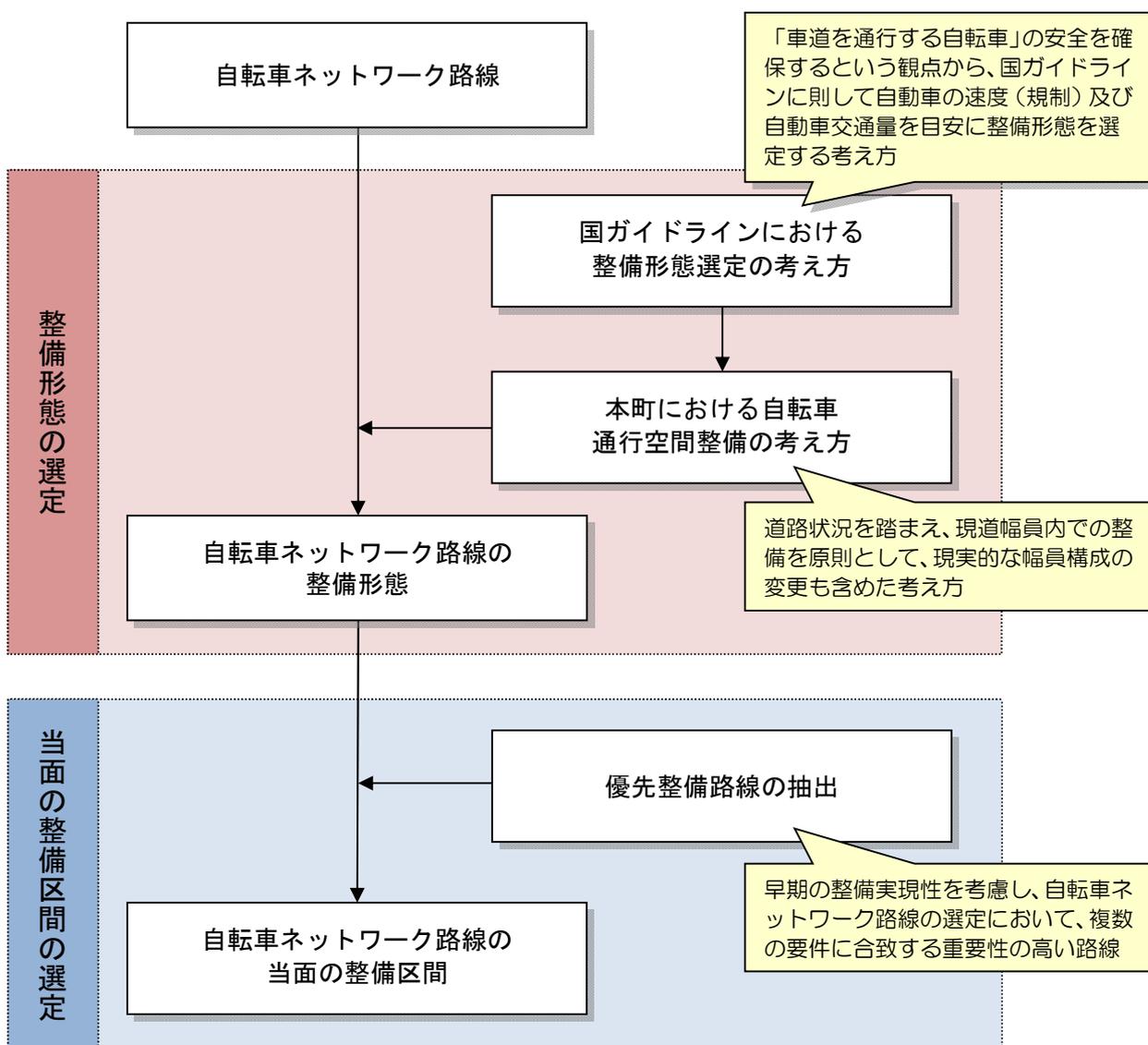
## 2.3 自転車通行空間の整備形態の検討

### (1) 整備形態検討の流れ

自転車ネットワーク路線の整備形態選定の流れは、以下のとおりです。

まず、前節で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。

#### < 本町における整備形態検討の流れ >



## (2) 整備形態検討の基本的事項

本町における自転車通行空間整備形態の検討にあたっては、自転車は「車両」であり、「車道左側通行」が原則であることを前提に、国ガイドラインを踏まえ、道路構造令に倣った上での整備形態の基本とします。

国ガイドラインにおける整備形態選定の考え方としては、「車道を通行する自転車」の安全を確保する観点から、対象路線における自動車の速度及び自動車交通量を踏まえて、自転車と自動車の分離の必要性について検討します。

具体的には、自動車の速度が 50km/h 超と高い道路では、自転車と自動車の構造的な分離を図ることとして「自転車道」による整備となります。一方で、自動車の速度が 40km/h 以下と低く、自動車交通量も 4,000 台/日以下と少ない路線では、「車道混在（自転車と自動車を混在通行とする道路）」による整備となります。上記以外の道路では、自転車と自動車の視覚的な分離を図ることとし、「自転車専用通行帯（自転車レーン）」による整備となります。

### ＜ 国ガイドラインにおける整備形態選定の考え方 ＞

	A 自動車の速度 <sup>※1</sup> が高い道路	B A、C 以外の道路	C 自動車の速度 <sup>※1</sup> が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	分 離		混 在
整備形態 <sup>※2</sup>	自転車道 (構造物による)	自転車専用通行帯	車道混在 (矢羽根型路面表示等で注意喚起)
目安 <sup>※3</sup>	速度が 50km/h 超	A、C 以外の道路	速度が 40km/h 以下、かつ 自動車交通量が 4,000 台以下

※1 速度については原則として規制速度を用いるものとするが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。

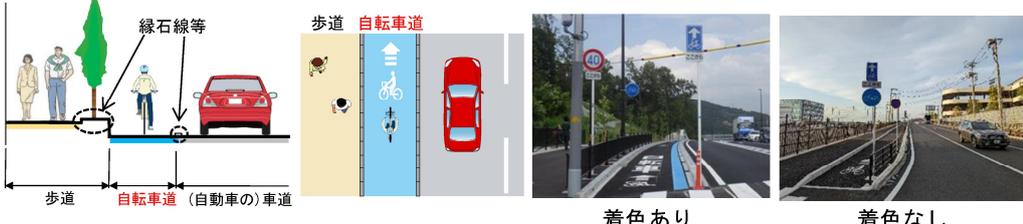
※2 自転車通行空間は、自転車専用道路や自転車歩行者専用道路を活用することもできる。

※3 目安として参考に示したものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとする。必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯により整備することができるものとする。

出典) 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)

国ガイドラインにおける「自転車道」「自転車専用通行帯（自転車レーン）」「車道混在（自転車と自動車を車道で混在）」の各整備形態の概要は以下のとおりです。

＜ 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</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 他の通行帯</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	整備の概要	
自転車道	構造的分離	縁石・柵等の工作物によって物理的に分離し、自転車専用の道路として法的に指定させる形態
自転車専用通行帯 (自転車レーン)	視覚的分離	道路標示によって視覚的に分離し、自転車専用の通行帯として法的に指定させる形態
車道混在 (自転車と自動車を車道で混在)	混在	車道内に矢羽根型の路面表示やピクトグラム等を設置することにより、自転車通行位置を明示し、車道内で自転車と自動車を混在させる形態

## ○ 自転車道

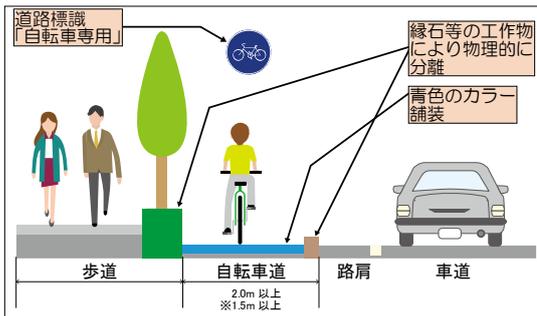
### 【 概要 】

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る。

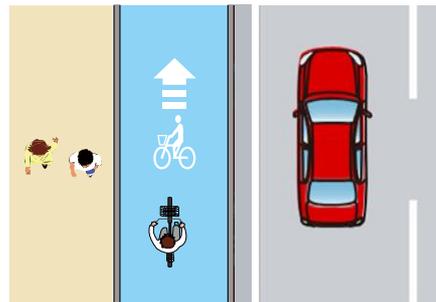
### 【 自転車の通行方法 】

- ・ 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らない。
- ・ 自転車道の中では、自転車は一方通行となる。  
(特定の要件を満たす場合に限り、暫定的に双方向通行を適用することが可能)

### 【 整備イメージ 】



### 歩道 自転車道



※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

## ○ 自転車専用通行帯(自転車レーン)

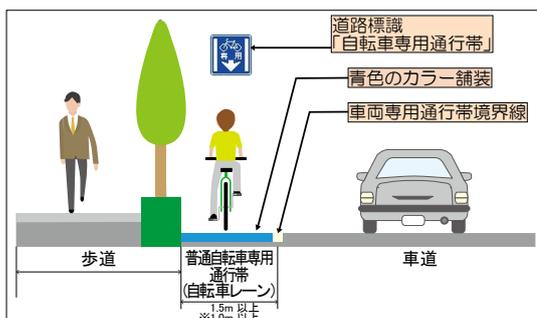
### 【 概要 】

車道に自転車専用通行帯(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る。

### 【 自転車の通行方法 】

- ・ 自転車は原則として自転車専用通行帯(自転車レーン)を通行しなければならない。
- ・ 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る。

### 【 整備イメージ 】



### 歩道 自転車レーン



※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

○ 車道混在（自転車と自動車を車道で混在）

【 概要 】

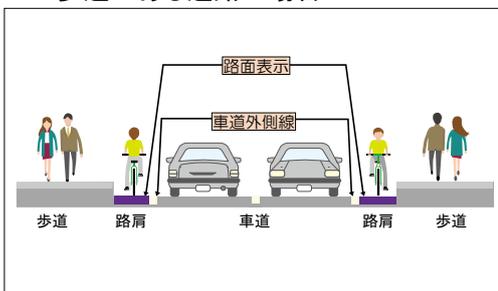
路肩や車道内に自転車及び矢羽根の路面表示を設置することにより、自転車の車道通行を促すとともに自動車への注意喚起を図る。

【 自転車の通行方法 】

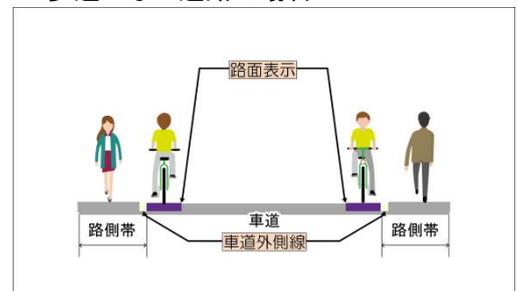
- 自転車は、路肩内（車道左側）を通行しなければならない。
- 自転車の通行は、自動車と同じ左側通行となる。

【 整備イメージ 】

A: 歩道がある道路の場合



B: 歩道がない道路の場合

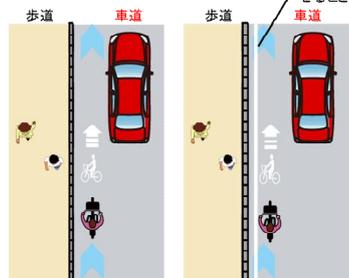


※ 路側帯は標準 1.0m 以上（道路及び交通状況によりやむを得ない場合は、0.5m まで縮小できる）

[路肩・停車帯内の対策]



[車線内の対策]



※ 矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる

[車線内の対策]



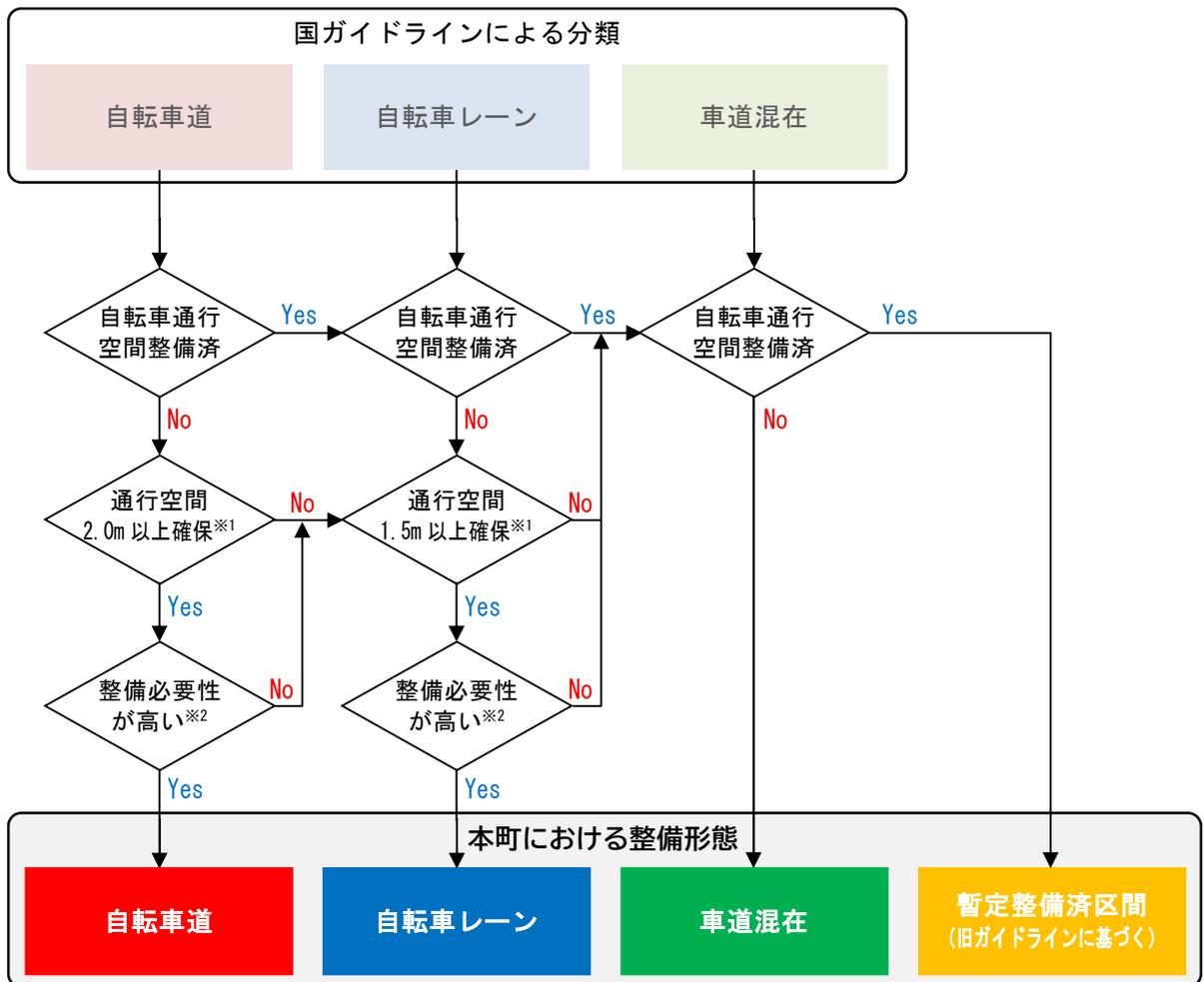
### (3) 整備形態選定の考え方

国ガイドラインの整備は、歩道幅員の見直しなど幅員構成の変更を前提とするため、自転車通行空間の早急な創出が必要な路線などでは、完成までに時間と費用がかかります。そこで、本町における整備形態の選定は、国ガイドラインの選定結果を踏まえ、以下に示す選定フローに基づいて検討を行いました。

なお、整備形態の種類としては、国ガイドラインに示される「自転車道」、「自転車レーン」、「車道混在」の3形態としました。

また、旧ガイドラインに基づいて既に自転車歩行者道内での自転車通行位置を区分している路線（暫定整備済区間）については、自転車通行空間が整備されているものとして現道の整備を優先しました。

< 整備形態選定フロー >



※1) 「通行空間」とは、基本的に路肩を指す。但し、中央帯等を路肩に変更するなど、幅員構成の変更が可能な場合においては、変更後の路肩幅員を指す。

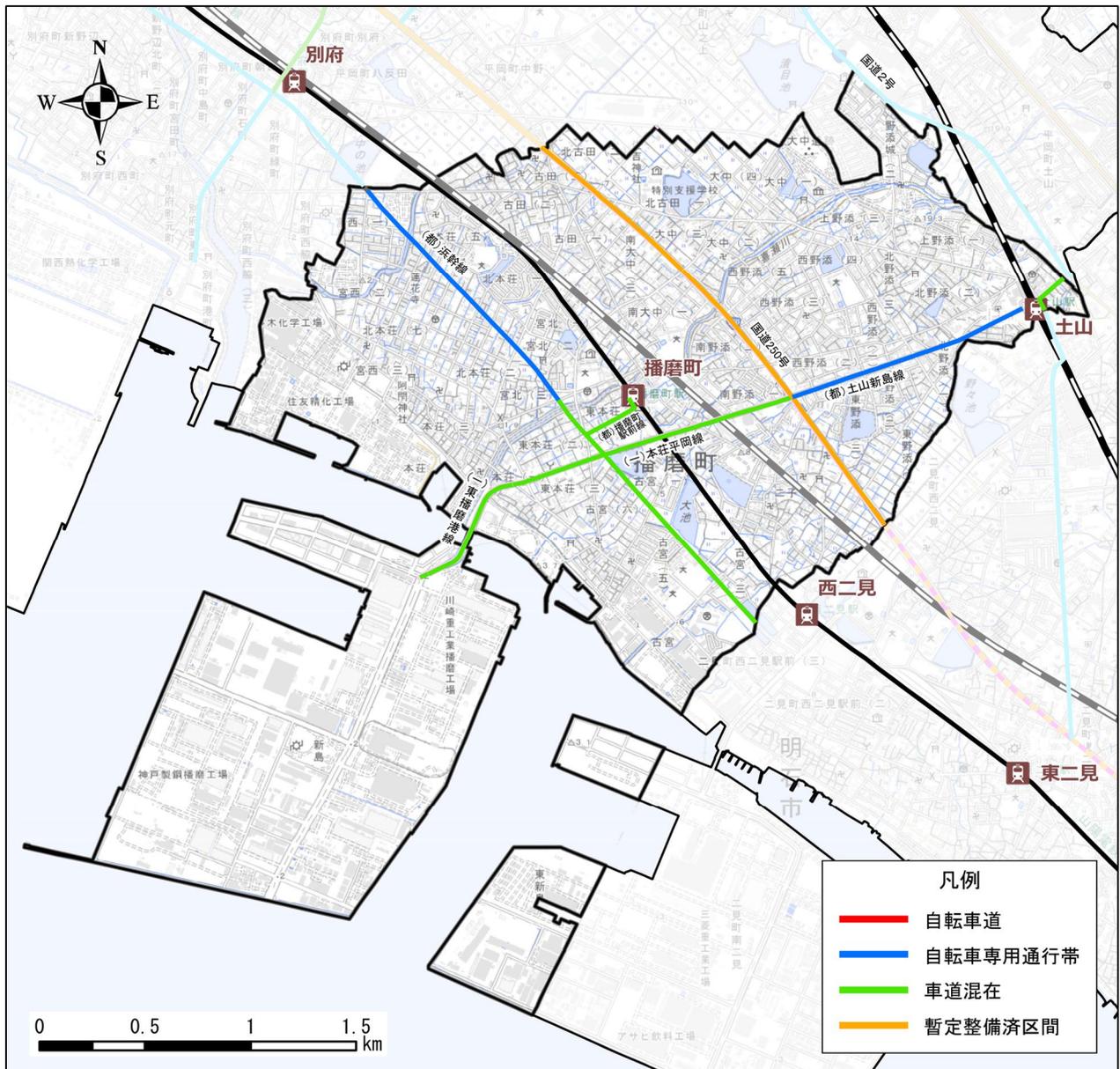
※2) 「整備必要性が高い」とは、自転車と歩行者が錯綜する道路等であり、以下に示す条件に1つでも該当する道路とするが、関係機関と十分な協議、調整を実施した上で設定した。

- ・自転車利用が多い路線（目安：500台/日12h以上）
- ・自転車関連事故が多い路線（目安：5年で10件/km以上）

#### (4) 整備形態の選定結果

「(3) 整備形態選定の考え方」を踏まえて、本町における自転車ネットワーク路線の整備形態を選定しました。

＜ 本町における自転車ネットワーク路線の整備形態 ＞



参考：整備形態選定根拠

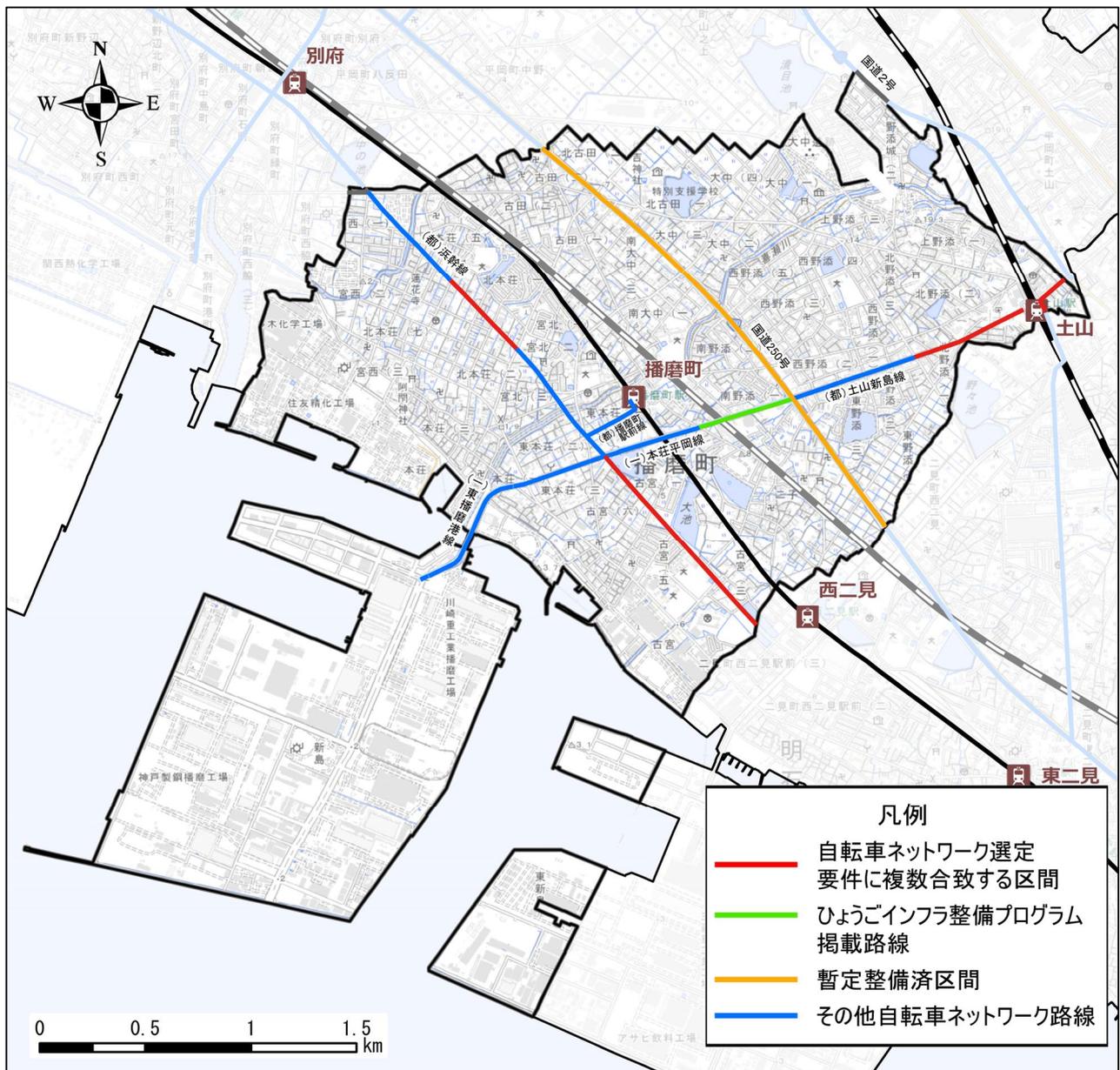
路線名	区間	国ガイドラインにおける整備形態				本町における整備形態				整備形態	
		規制速度 (条件) 50km/h超	速度及び交通量		整備形態	自転車通行 空間 (条件) あり	通行空間 (路肩幅員等) (条件) 1.5m以上		整備必要性		
			規制速度 (条件) 40km/h以下	自動車交通量 (条件) 4,000台/日以下			自転車通行 空間 (条件) あり	自転車利用 (条件) 500台/日12h以上	自転車関連事故 (条件) 5年で10件/km以上		
国道250号	町内全線	○			○						暫定整備済 区間
(一)東播磨港線	町内全線	×	○	×	×	×	×	×			車道混在
(一)本荘平岡線	人口島北交差点～播磨町役場前 交差点北(陸橋西端部)	×	○	×	×	×	×	×			車道混在
	陸橋部	×	○	×	×	×	×	×			車道混在
(都)土山新島線	二子南交差点～瓜生交差点	×	○	×	×	×	×	×			車道混在
	JR土山駅南～北野添1丁交 差点	×	○	×	×	×	○	○	○	×	自転車専用 通行帯
(都)浜幹線	北野添1丁目交差点～瓜生交 差点	×	○	×	×	×	○	○	○	×	自転車専用 通行帯
	播磨町・加古川市境～北本荘4丁 目交差点	×	○	×	×	×	○	○	○	×	自転車専用 通行帯
(都)浜幹線	北本荘4丁目交差点～宮北2丁目 交差点	×	○	×	×	×	○	○	○	○	自転車専用 通行帯
	宮北2丁目交差点～播磨町役場 前交差点	×	○	×	×	×	○	○	×	×	車道混在
(都)播磨町駅前線	播磨町役場前交差点～播磨町・ 明石市境	×	○	×	×	×	○	×	×		車道混在
	町内全線	×	○	○	×	×	×	×	×	×	車道混在
(町)土山駅前線	町内全線	×	○	○	×	×	×	×	×	×	車道混在

### (5) 当面の整備区間選定の考え方

本町では、早期での自転車通行空間の創出及び町民の車道通行の意識醸成を目的として、優先して整備を行っていく「当面の整備区間」を選定しました。

当面の整備区間を選定するに当たっては、前述の「2.2 自転車ネットワーク路線の選定」で選定要件となっている7項目（P.3参照）において、以下の図のとおり2件以上の複数項目で該当する路線を整備優先度が高い路線であるとししました。また、兵庫県事業である「ひょうごインフラ整備プログラム」に掲載されている路線についても、今後10年以内に整備を行う路線であるため、整備優先度が高い路線であるとししました。

#### < 当面の整備区間候補 >

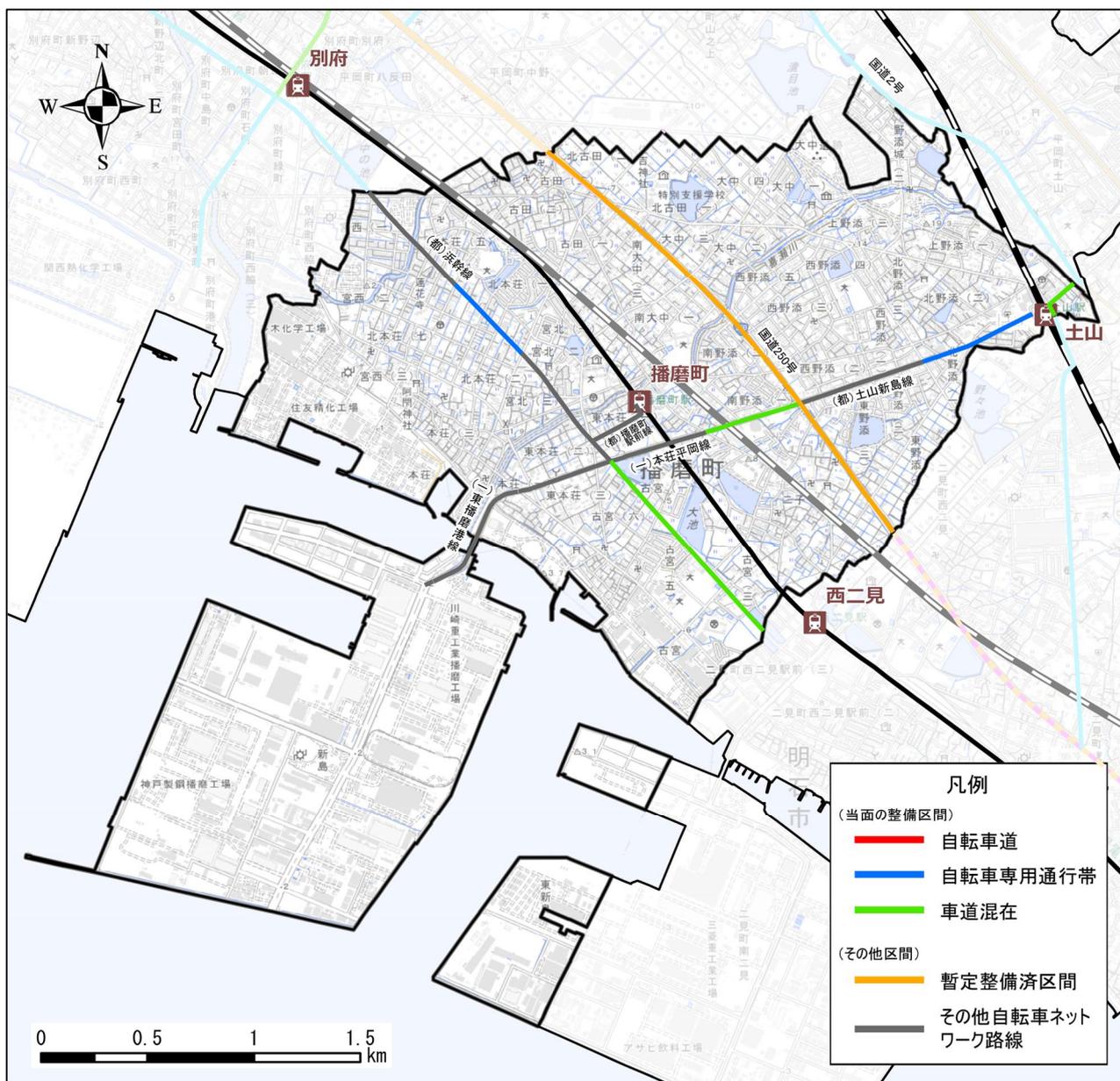


(6) 当面の整備区間及び整備形態

「(5) 当面の整備区間選定の考え方」を踏まえて、本町において優先的に整備を推進する自転車ネットワーク路線の整備区間を選定しました。

これらの路線について、今後10年以内での整備完了を目標として事業推進を図ります。

< 自転車ネットワーク路線の当面の整備区間及び整備形態 >



※ 自転車ネットワーク路線の当面の整備区間は、今後の詳細検討や関係機関との協議等により、内容を変更する場合があります。

自転車ネットワーク路線の当面の整備区間としては、P.4～P.9の自転車ネットワーク選定要件にて、2件以上の複数合致する路線を選定しました。また、「ひょうごインフラ整備プログラム」に掲載されている路線についても、対象としました。