

多可町自転車ネットワーク計画

平成 30年7月

多可町

目 次

第1章 総則

- (1) 計画策定の目的と内容 P2
- (2) 本計画の構成 P3

第2章 多可町の自転車に対する現状と課題

- (1) 交通状況 P4
- (2) 交通事故の特徴 P5
- (3) アンケート P6～P7

第3章 自転車ネットワーク路線の選定

- (1) 優先的計画策定エリアの設定 P8～P9
- (2) 自転車ネットワーク路線の選定 P10～P12

第4章 自転車通行空間の整備形態（ハード対策）

- (1) 整備形態と選定の考え方 P13～P14
- (2) 整備形態の選定フロー P15
- (3) 当面の整備区間などの選定 P16～P17

第5章 自転車の安全利用に向けた取り組み（ソフト対策） P18～P20

第6章 自転車ネットワーク推進会議開催状況 P21

第1章 総則

(1) 計画策定の目的と内容

自転車は、全国的に買物や通勤、通学、子供の送迎等、日常生活における身近な移動手段や、サイクリング等のレジャーの手段等として、多くの人々に利用され、また、健康増進や環境保全への意識の高まり等により自転車利用ニーズが一段と高くなっている。一方で、自転車利用の進展に伴い、自転車と歩行者の交通事故の割合が増加しており、自転車・歩行者の安全な通行空間を整備することが、課題となっている。この様な中、自転車は「車両」であるという基本的考え方のもと、良好な自転車交通秩序を実現するための対策を進めている。

多可町において自転車は、通学を中心とした若年層（小学生～高校生）の利用が大半を占め、自動車免許非保有者による主要な交通手段となっている。また、今後は、運転免許証の自主返納制度の周知を行うことにより、高齢者の自主返納者数が年々増加するものと思われ、高齢者の自転車利用人口の増加に伴い事故も増加するものと思われる。そのため、若年層をはじめ高齢者への安全で快適な自転車利用通行空間を整備する必要がある。

本計画は、多可町における歩行者・自転車の通行空間の安全性及び快適性を図ることを目的に、兵庫県警、兵庫県、多可町で構成する推進会議で以下の内容について協議を行ったうえで、策定するものである。

- ・多可町の自転車利用の特性、具体的整備計画の検討対象地域・路線
- ・通行空間整備の考え方（整備手法）
- ・検討対象路線における整備計画

【参考とした資料】

名 称	発 行
安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	平成 28 年 7 月 国土交通省道路局、 警察庁交通局
「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言	平成 28 年 3 月 安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会

(2) 本計画の構成

本計画の構成を以下に示す。

第2章では、多可町の自転車に対する現状と課題の整理を行う。第3章では、自転車ネットワークの整備検討対象エリア及び路線の選定を行う。第4章では、当面の自転車通行空間を整備する区間の抽出、整備形態の選定を行う。第5章では、自転車利用者に対する安全教育、安全啓発等のソフト対策の具体的な取り組みを記載する。

【計画の構成】

第2章

多可町の自転車に対する現状と課題

(1) 交通状況

(2) 事故の特徴

(3) アンケート

第3章

自転車ネットワーク路線の選定

(1) 優先的計画策定エリアの設定

(2) 自転車ネットワーク路線の選定

第4章

自転車通行空間の整備形態（ハード対策）

(1) 整備形態と選定の考え方

(2) 整備形態の選定フロー

(3) 当面の整備区間などの選定

第5章

自転車の安全利用に向けた取り組み（ソフト対策）

第2章 多可町の自転車に対する現状と課題

(1) 交通状況

多可町の土地利用は、中山間地域であり、山林面積が約149km²で町域全体の約8割を占めており、宅地と田畑は約1割となっている。中心部の中区には、町役場、多可赤十字病院、県立高等学校などが立地している。また、このエリアは市街地エリアとして土地利用を推進している。

道路ネットワークでは、西脇市で国道175号と分岐した国道427号が多可町中区、加美区を縦断し丹波市へ通じるルートと、西脇市境から県道中安田市原線から県道山南多可線を経由し県道多可柏原線を経て丹波市へ通じるルートがある。

平成27年度交通情勢調査結果を見ると、南北方向の幹線ルートである国道427号の中区曾我井地点において、自動車の交通量が9,621台/12h、自転車259台/12hと最も多くなっているなど、交通の流れは東西方向よりも、町内を縦断する南北方向が卓越していると考えられる。

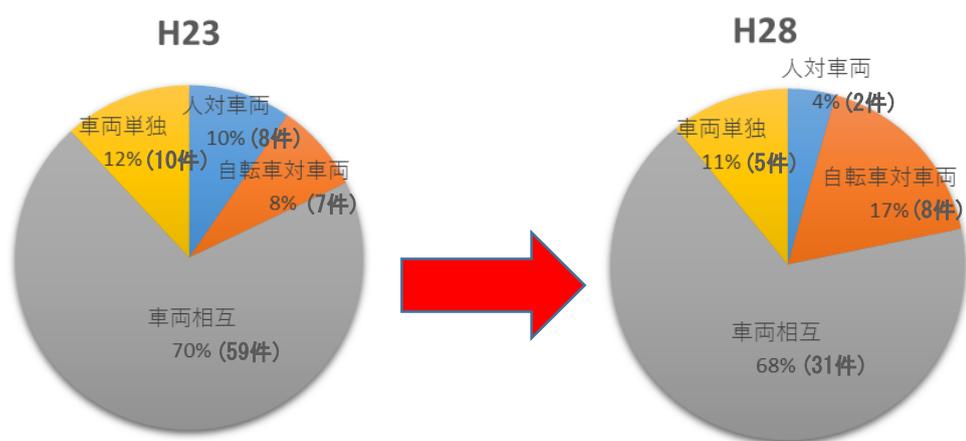
※文中の交通量の出典は下記より

出典：「平成27年度全国道路・街路交通情勢調査」

(兵庫県県土整備部土木局道路企画課)

(2) 交通事故の特徴

事故類型別交通事故発生状況（平成 28 年）は「車両相互」の事故が 31 件で 68%を占め、その後、「自転車対車両」17%「車両単独」11%「人对車両」4%と続く。また、平成 23 年の総事故件数が 84 件で平成 28 年は 45 件と平成 28 年と比べ大きく減少している(53%) が、自転車関連事故は平成 23 年が 7 件で平成 28 年は 8 件と増加（110%）しており、相対的に自転車関連事故の占める割合が増加している。



出典：県民局統計

(3) アンケート

多可町及び西脇市の県立の3高校の生徒を対象に自転車の利用に関するアンケート調査を行い、課題を抽出した。(626人/711人) 回答率:88%

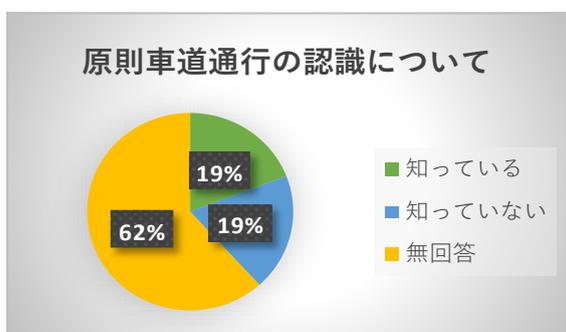
自転車の利用に関するアンケート



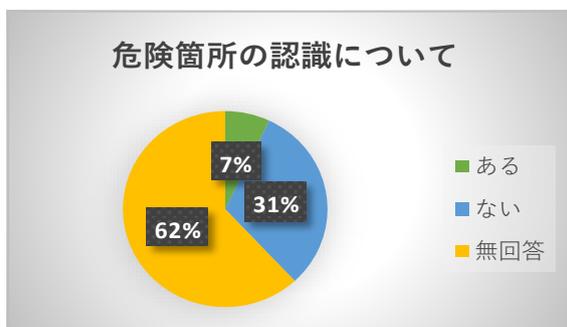
回答者のうち5割が町内在住者である。



回答者のうち5割が男子生徒で4割が女子生徒である。



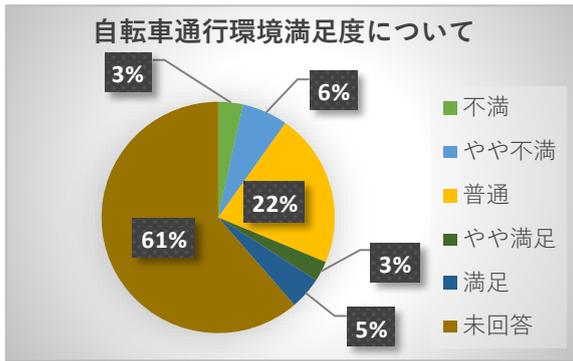
回答者の内、認識が有無については同数である。



回答者の内、約2割の生徒が自転車利用時に危険と感ずる場所があると回答している。

危険と感ずる場所の主な回答

登校時下校時共に危険と感ずる場所は、自動車交通量が多いが自転車の走行スペースがないため、自動車と接触しそうで怖いと言った意見が見受けられた。



回答者のうち満足、やや満足が1割・不満、やや不満が1割ある結果となった。

アンケート結果から、環境整備（ハード対策）とあわせて、自転車利用の理解を深めるソフト対策の必要性が把握できた。

以上の結果を踏まえて、多可町における自転車対策については、特に次の2つの取り組みを基本として、ハード対策とソフト対策を両輪で進めていく必要がある。

- ① 若年層や高齢者にも安全で快適な自転車利用通行空間の整備のハード対策
- ② 周知案内や安全指導などのソフト対策

第3章 自転車ネットワーク路線の選定

(1) 優先的計画策定エリアの設定

本計画において自転車ネットワーク路線と整備形態を策定する検討対象エリアは、地域の交通特性等を踏まえて設定することが重要である。

多可町は中区、加美区、八千代区の3地域があり、本計画では各地域における交通特性や、自転車の目的地となる施設の状況等を把握したうえで、優先的計画策定エリアを抽出し、ネットワーク路線及び整備形態の策定を行うものとする。

なお、今後は、優先的計画策定エリアにおける計画路線の整備区間の検証を実施するとともに、他地域の地域特性及び交通特性の変化等も勘案し、必要に応じ、検討対象エリアを拡大するものとする。また、自転車を取り巻く社会環境及び地域の交通特性等は変化することが予想され、本計画も必要に応じて見直しを行うものとする。

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H28.7、国土交通省道路局・警察庁交通局）」において示されている自転車ネットワークを構成する路線の優先的計画策定エリア等の設定の考え方を参考に選定すると、町役場、公共施設、学校施設等の立地を踏まえ自転車利用者が多く、通学目的等基幹となるルートを設定できるエリアである、中区（県立多可高等学校以南）を優先的計画策定エリアとする。

〈優先的計画策定エリア等の設定の考え方〉

自転車の利用の広がりをも踏まえて

一定の地域内のエリアで計画策定する場合

- 公共交通施設や地域の核となる施設と主な居住地域等を結ぶ自転車交通量が多いエリア
- 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連事故が多い通学路等、安全性の向上が必要なエリア
- 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進するエリア
- 新たな施設立地が予定され自転車利用増加が見込めるエリア
- 観光利用の観点から自転車利用を促進するエリア

自転車利用目的に応じて基幹となるルートを中心としたエリアで計画策定する場合

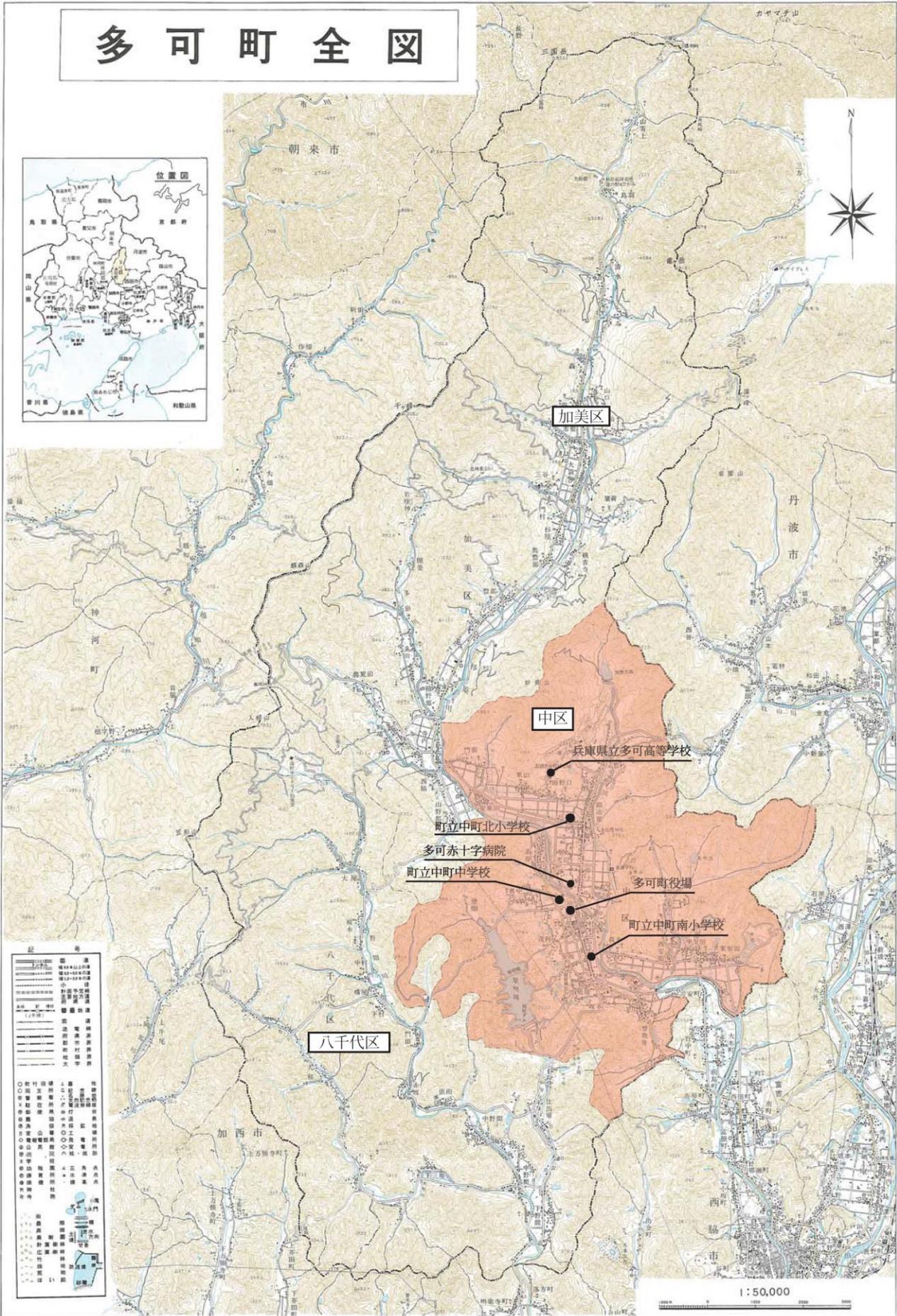
- 郊外住宅地と駅や学校等を結ぶ通勤・通学目的の利用が多い基幹となるルートを中心とした自転車利用の目的に応じたエリア
- 観光地と駅や商業地等を結ぶ観光目的の利用が多い基幹となるルートを中心とした自転車利用の目的に応じたエリア

自転車ネットワーク計画の対象エリア



出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（H28.7、国土交通省道路局・警察庁交通局）

優先的計画策定エリア図



(2) 自転車ネットワーク路線の選定

中区の自転車ネットワーク路線については、以下の基準に基づき、選定を行った。選定結果を次頁に示す。

< 自転車ネットワークを構成する路線の選定 >

- 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及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- ② 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
- ③ 自転車通学路の対象路線
- 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
- ⑤ 自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑥ 既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線
- ⑦ その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

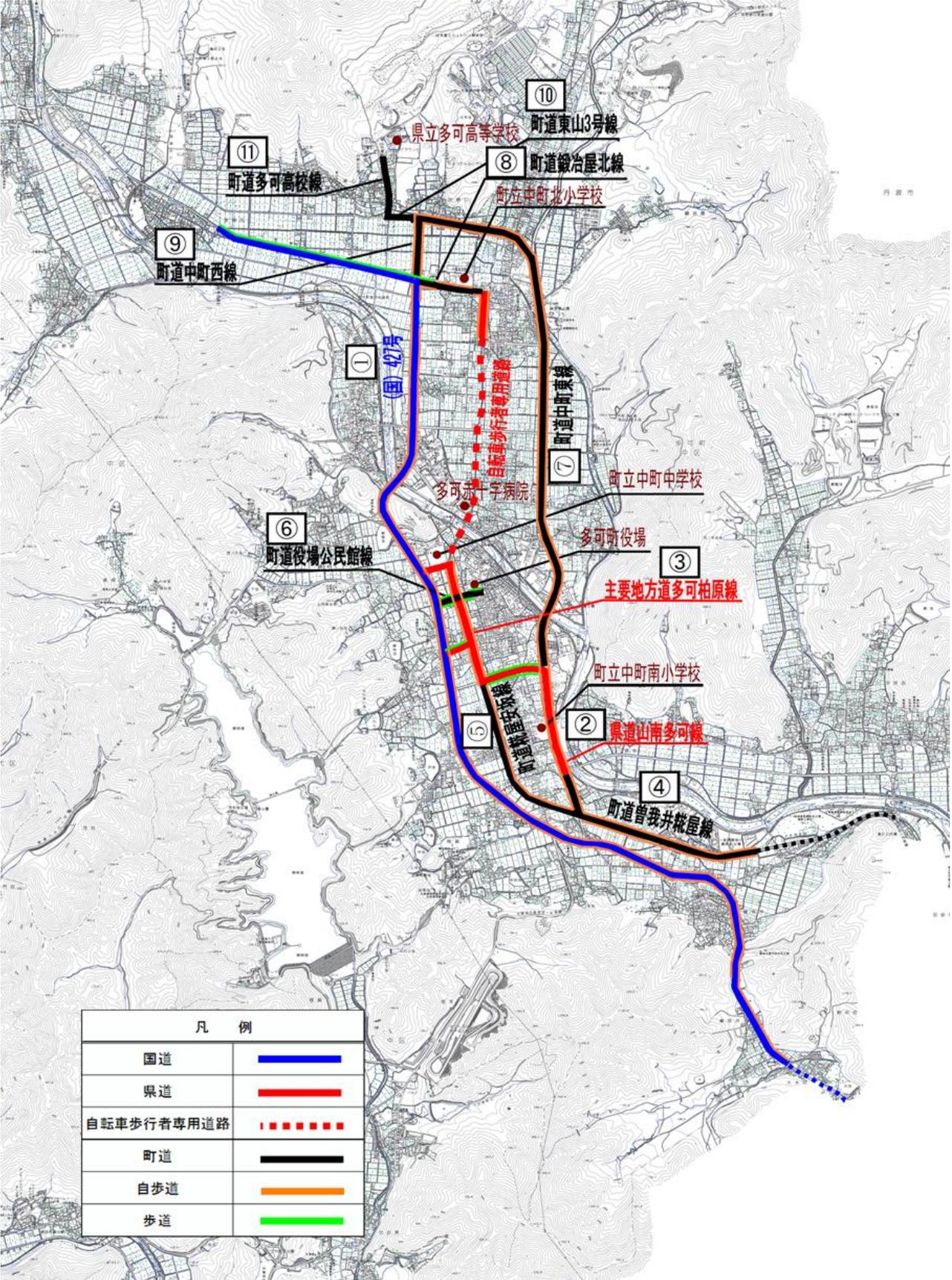
出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」
(H28.7、国土交通省道路局・警察庁交通局)

なお、今回選定した路線は、地域全体の自転車ネットワークを構築する主な幹線道路のみであり、学校周辺等の細街路は選定していない。また、エリア外の周辺道路も選定していない。しかしながら、これらの路線についても自転車ネットワークの整備効果を高めるために、今回の選定路線と合わせて可能な範囲で整備を行う。

中区の自転車ネットワーク路線

番号	種別	路線名	主な 選定 基準 番号	選定基準との対応
①	国道	427号	㉑	通学利用等の自転車交通量が多く、多可高校、西脇高等学校及び西脇工業高等学校等への南北方向のアクセス路線
②	県道	山南多可線	㉑	多可高校、西脇高等学校及び西脇工業高等学校への通学を誘導することにより基幹となる路線
③	県道	多可柏原線	㉒	中町中学校への自転車通学路線
	県道	多可柏原線 (自転車歩行者専用道路) 通称名：ぼっぼの道	㉑	歩行者の往来が多く、自転車利用時に注意を有する路線
④	町道	曾我井糶屋線	㉓	多可高校、西脇高等学校及び西脇工業高等学校への通学を誘導することにより基幹となる路線
⑤	町道	糶屋安坂線	㉒	中町中学校への自転車通学路線
⑥	町道	役場公民館線	㉑	町役場から中央公民館を結ぶ路線 新庁舎建設による行政機能集約による利用者増
⑦	町道	中町東線	㉓	多可高校、西脇高等学校及び西脇工業高等学校への通学を誘導することにより基幹となる路線
⑧	町道	鍛冶屋北線	㉓	多可高校、西脇高等学校及び西脇工業高等学校への通学を誘導することにより基幹となる路線
⑨	町道	中町西線	㉓	多可高校、西脇高等学校及び西脇工業高等学校への通学を誘導することにより基幹となる路線
⑩	町道	東山3号線	㉓	多可高校、西脇高等学校及び西脇工業高等学校への通学を誘導することにより基幹となる路線
⑪	町道	多可高校線	㉒	多可高等学校への自転車利用性と生徒が必ず通る路線

自転車ネットワーク路線図



第4章 自転車通行空間の整備形態（ハード対策）

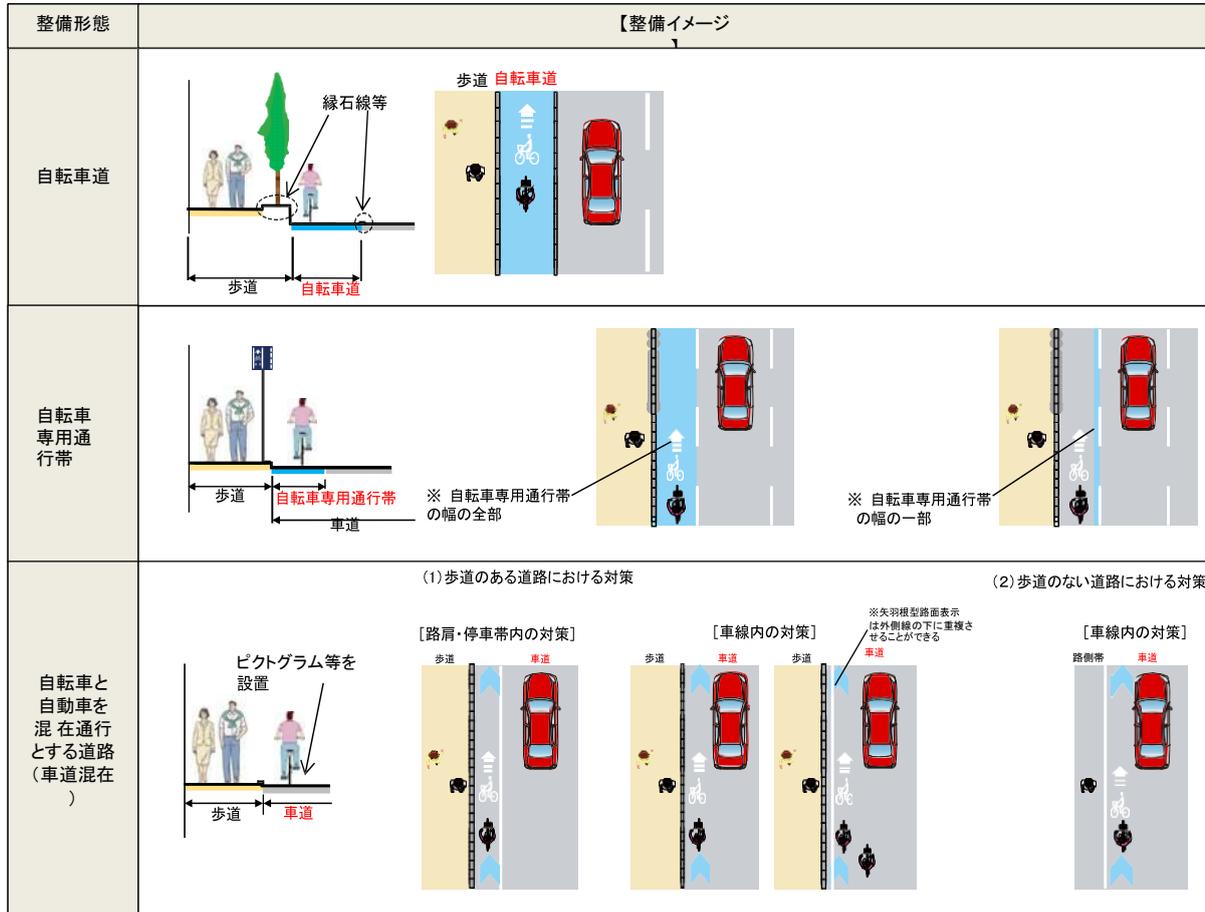
（1）整備形態と選定の考え方

自転車通行空間の基本的な整備形態と選定の考え方は、次頁に示す手法が挙げられる。

本計画では、若年層や高齢者にも安全で快適な自転車利用通行空間を整備するため、周辺の状況や利用者の動向等を踏まえて整備形態を選定する。

交通状況を踏まえた整備形態の選定(完成形態)の考え方

〈基本的な整備形態（イメージ図）〉



	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	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
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を車道で混在）

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる

出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」
(H28.7、国土交通省道路局・警察庁交通局)

(3) 当面の整備区間などの選定

本計画においては、第3章(2)で定めた自転車ネットワーク路線について、効果的・効率的に整備を進めるため、当面整備(概ね10年間)する区間を抽出し、整備形態を選定することとする。

なお、当面の整備区間は、中高生の通学に利用され、かつ整備着手できる区間を抽出し、それぞれの区間について、整備形態を選定するものとする。

以下に当面の整備区間と整備形態を示す。また、必要に応じて細街路の整備を行うこととする。

〈当面の自転車通行空間の整備計画区間と整備形態〉

番号	種別	路線名	整備延長	整備区間	整備形態
①	国道	427号	500m	中区高岸字上見 ～ 中区安楽田字桜ノ木	車道混在 矢羽根型路面表示
②	県道	山南多可線	1,300m	森本中央大橋交差点 ～ あかね坂公園前交差点	車道混在 矢羽根型路面表示
③	県道	多可柏原線	700m	中区茂利字中曾根 ～ 中区中村町字軍勢	車道混在 矢羽根型路面表示 ※整備済の350m含む
			300m	中区鍛冶屋字下川 ～ 中区鍛冶屋字下川	車道混在 矢羽根型路面表示
⑪	町道	多可高校線	300m	中区東山字野バナ ～ 中区東山字野バナ	車道混在 矢羽根型路面表示

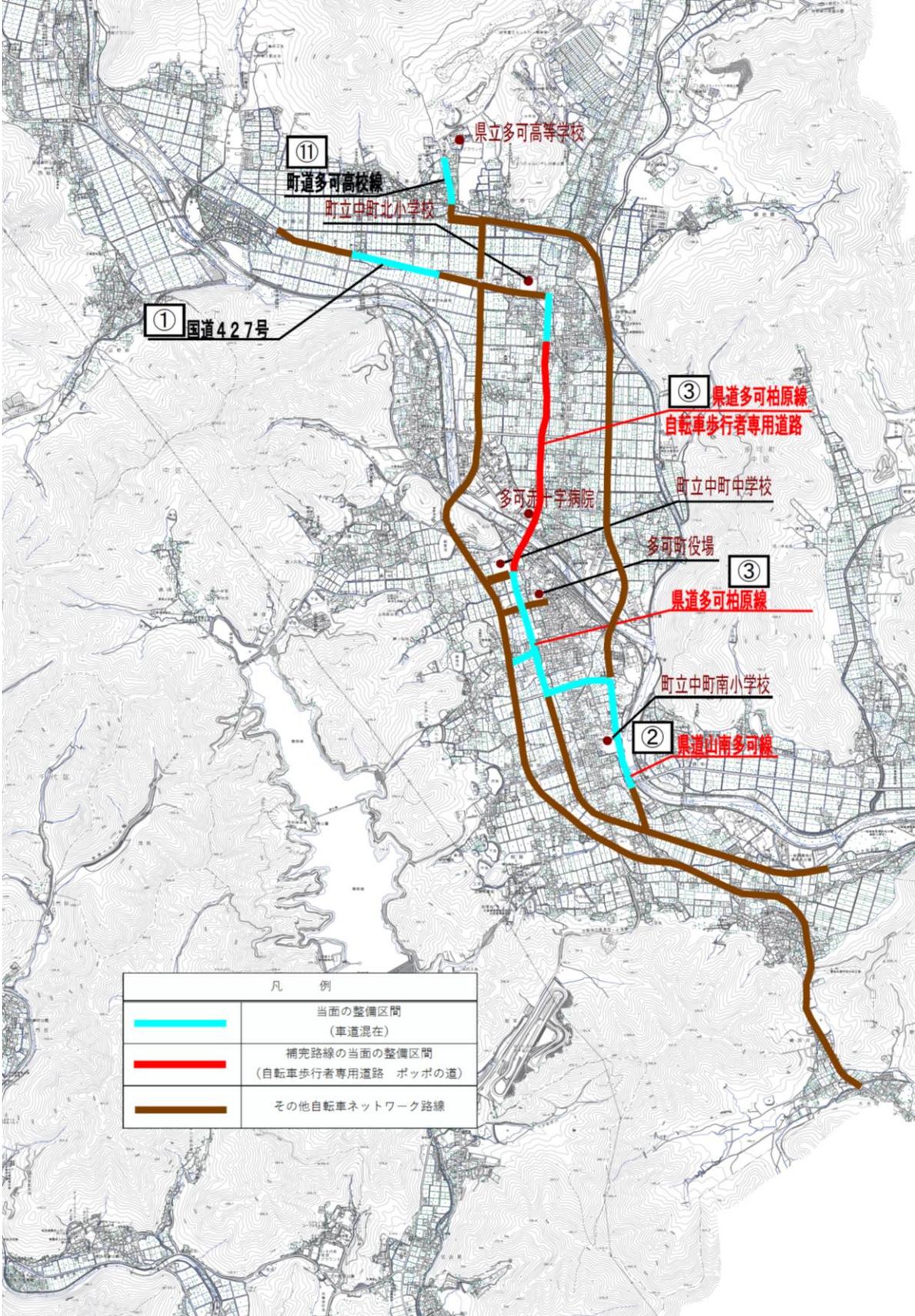
〈補完路線の当面の整備区間と整備形態〉

③	県道	多可柏原線 (自転車歩行者専用道路) 通称名:ぼっぼの道	1,400m	中区中村町字軍勢 ～ 中区鍛冶屋字下川	自転車歩行者専用道路 (整備済路線であり、今後は ピクトグラムの設置など自 転車への注意喚起を図る)
---	----	------------------------------------	--------	---------------------------	---

(参考) ピクトグラムの例



当面の整備計画路線図



※関係機関との協議により、整備形態等が変更になることがある。

第5章 自転車の安全利用に向けた取り組み（ソフト対策）

前章に示した自転車通行空間の整備によるハード対策に加えて、ソフト対策を総合的に実施することにより、自転車ネットワークをより安全に有効活用できるものと期待できる。

また、自転車に関わる道路交通法改正※¹や兵庫県条例制定※²が行われており、これらの内容を踏まえて、自転車の安全性向上に向けた取り組みを推進することが重要である。

特に町内の交通事故のうち約2割は自転車に関係していることから、子供から高齢者まで幅広く自転車の安全利用やルールについて啓発することにより、自転車利用者のマナーの向上を図る。

また、具体的な周知案内や安全指導など（ソフト対策）は、下記により取り組むこととする。

① 自転車ネットワーク路線への誘導

- ・整備した自転車ネットワーク路線を学校等に周知し、自転車利用時は極力ネットワーク路線を走行することを呼び掛けることにより、整備した自転車ネットワーク路線の有効活用を図る。なお、ネットワーク計画の周知は多可町ホームページ (<https://www.town.taka.lg.jp/>) においても行う。
- ・また、これにより、道路構造等の制約から十分な自転車通行空間を確保できない路線の自転車交通量の削減を図り、全体として安全性・快適性の向上を図る。

② 安全な自転車利用の周知徹底

- ・整備した自転車ネットワークにおいても安全性・快適性を確保するためには、自転車利用ルールの順守、マナーの向上が求められる。
- ・このためには、パンフレット、講習会等を通じて、自転車の安全で適正な利用方法について周知徹底を図る。

※1 改正道路交通法（平成 27 年 6 月 1 日施行）

自転車の運転による交通の危険を防止するための講習に関する規定の整備

【自転車による危険な違法行為】

- ①信号無視
- ②通行禁止違反
- ③歩行者用道路における車両の義務反（徐行違反）
- ④通行区分違反
- ⑤路側帯通行時の歩行者の通行妨害
- ⑥遮断踏切立入り
- ⑦交差点安全進行義務違反等
- ⑧交差点優先車妨害等
- ⑨環状交差点安全進行義務違反等
- ⑩指定場所一時不停止等
- ⑪歩道通行時の通行方法違反
- ⑫制動装置(ブレーキ)不良自転車運転
- ⑬酒酔い運転
- ⑭安全運転義務違反（傘さし・携帯電話使用での片手運転等での事故）

※2 自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（平成 27 年 4 月 1 日施行）

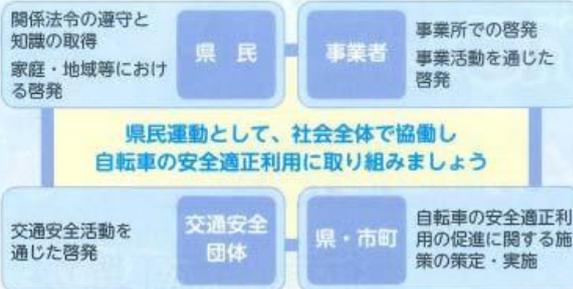
自転車の安全適正利用に関する県民、事業者、交通安全団体、行政の役割や責務、交通安全教育の充実、自転車の安全適正利用及び自転車損害賠償保険等の加入等を規定（次項参照）

自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例とは

最近の交通事故の特徴として、自転車が関係する事故の割合は20%以上を占め、歩行者と自転車の事故は増加傾向にあります。また、自転車事故により、高額な損害賠償事例も見られることから、県民運動として社会全体で協働し、安全で適正な利用に関する意識を高め、自転車が関係する事故の未然防止を図り、県民が安心して暮らすことができる地域社会の実現に取り組んでいくものです。

条例の主な内容

県民、事業者、交通安全団体、行政の役割と県民運動としての取組み



交通安全教育の充実 (県、保護者、学校、事業者の安全教育)

- 保護者のみなさん。少しの注意でお子さんの交通安全を図ることができます。
- 学校では、児童・生徒に効果的な交通安全教育を行っていきます。
- 事業者のみなさんも従業員に交通安全教育を行いましょ。



自転車の安全適正利用 交通ルールの遵守、自転車の点検・整備、夜間のライト点灯と反射器材の装着、幼児・児童・高齢者のヘルメット着用等

交通ルールの遵守とマナーの向上	自転車の安全性を確保するための点検整備	夜間のライト点灯と反射器材の装着	幼児・児童・高齢者のヘルメットの着用
<p>自転車は車両です！ 車両の運転者としての責任を自覚し、交通ルールを守りましょう！</p>	<p>前照灯、ブレーキ、タイヤなどの日常点検・整備を！</p>	<p>夜は必ず点灯！ 後部に加え側面に反射器材を！</p>	<p>ヘルメットは事故から頭を守ってくれます！ 高齢者の方もヘルメットを！</p>

保険加入の義務化

兵庫県で自転車を利用する場合は、保険に加入しなければなりません。(平成27年10月1日施行)

被害者の救済、加害者の経済的負担を軽減するため、事故への備えとして保険加入を義務化しました。

義務化の対象となる保険等については、自転車事故により生じた他人の生命又は身体の損害を補償することができる保険等であり、加入されていない方は加入しなければなりません。

自転車販売店やレンタルサイクル店では、自転車の購入や借り受け時に、保険の加入の有無を確認いたします。

自転車道、自転車レーンなど自転車通行環境の整備等

県では、歩行者、自転車等が安全に通行できるよう、自転車道、自転車レーン等の整備、放置自転車対策等の市町への支援に努めます。



出典：兵庫県 HP

〈兵庫県の「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」パンフレット〉

第6章 自転車ネットワーク推進会議開催状況

回	年 月 日	協議内容
第1回	平成29年 7月24日	<ul style="list-style-type: none"> ・推進会議開催要領（案）について ・自転車ネットワーク計画（素案）について ・自転車ネットワーク路線の選定について ・今後の予定
第2回	平成29年11月28日	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車ネットワーク計画（素案）について ・加東土木事務所多可事業所の試験施工について
第3回	平成30年6月26日	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車ネットワーク計画策定について ・今後の整備の進め方について

組織関係

兵庫県警	西脇警察署交通課長	
兵庫県	県土整備部土木局道路保全課班長（交通施設担当）	
	県土整備部土木局道路街路課主幹（市町道担当）	
	北播磨県民局加東土木事務所多可事業所課長（道路担当）	
多可町	技監	会長
	生活安全課長	
	企画秘書課長	
	学校教育課長	
	建設課長	