

豊岡市 自転車ネットワーク 計画

令和2年6月 豊岡市

目次

	頁
第1章 計画の概要	1
1.1 計画策定の背景及び目的	1
1.2 計画の区域	2
1.3 計画の位置づけ	2
1.4 関連計画との関係	3
第2章 豊岡市の自転車交通をとりまく現状と課題	4
2.1 豊岡市の概要	4
(1) 位置・地勢	4
(2) 人口	5
2.2 豊岡市における自転車交通をとりまく現状	7
(1) 自転車利用の状況	7
(2) 自転車関連事故の状況	17
(3) 観光交通としての自転車利用の状況	20
(4) 豊岡市における自転車利用の現状と課題	24
第3章 計画の方向性	25
3.1 計画の方向性（基本理念・ターゲット）	25
3.2 施策体系	26
第4章 自転車利用環境整備の取組施策	27
4.1 方向性①：安全で快適な自転車ネットワークの形成	27
4.2 方向性②：自転車利用者への交通安全意識の醸成	53
4.3 方向性③：自転車利用の促進による地域振興	55
第5章 計画の推進方法	56
5.1 計画の推進体制の確立	56
5.2 計画のフォローアップ・見直し	56
5.3 社会情勢の変化に応じた計画の見直し	56

1

計画の概要

1.1 計画策定の背景及び目的

自転車は、排気ガスや騒音を出さない環境にやさしい交通手段であるとともに、健康に良い交通手段として注目されており、全国各地で自転車利用の気運が高まっています。自転車利用が進む一方で、歩道上における歩行者と自転車の錯綜などにより、自転車と歩行者が接触する事故は近年増加傾向にあります。

また、兵庫県下の各市町では自転車ネットワーク計画の策定が進んでおり、自転車通行空間の整備が進んでいるとともに、兵庫県では自転車の安全で適正な利用を図るために「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を2015年（平成27年）4月より施行しています。さらには本市でもサイクリングコースに設定されている「山陰海岸ジオパーク コウノトリチャレンジライド in 但馬」などのサイクリングイベントを開催するなど、自転車の利用や活用に関する様々な取り組みが進められています。

こうした状況を踏まえ、安全・快適な自転車通行空間の整備や通行ルールの徹底等を推進することを目的として、2012年（平成24年）11月に国土交通省と警察庁が合同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下、「国ガイドライン」）が策定されました。その後、2016年（平成28年）7月には、さらなる自転車ネットワーク計画策定の促進を目的として、国ガイドラインの一部改定が行われました。また、国は2017年（平成29年）5月に環境負荷の軽減や災害時の交通機能の維持、国民の健康増進などの課題に対応するために「自転車活用推進法」が施行され、2018年（平成30年）6月には国による「自転車活用推進計画」が閣議決定されました。その上で、兵庫県では自転車の利用環境の整備や自転車利用者のマナー向上等により、日常生活において自転車の活用を浸透させるとともに、サイクリングルートの創設によるサイクルツーリズムの推進、さらにはサイクリングによる健康増進等を総合的かつ計画的に推進するため、2020年（令和2年）3月に「兵庫県自転車活用推進計画」が策定されました。

本計画は上記を背景として、兵庫県下での自転車に関する動向や自転車活用推進法・国ガイドラインの内容を踏まえ、本市における自転車利用に関わる実態を把握し、安全で快適な自転車利用環境の構築をめざす自転車ネットワーク計画を策定しました。

1.2 計画の区域

計画の区域は豊岡市全域とします。

1.3 計画の位置づけ

本計画は上位計画である「豊岡市基本構想」や「豊岡市都市計画マスタープラン」をもとに、「国ガイドライン」や国の「自転車活用推進計画」、「兵庫県自転車活用推進計画」等を参考にしながら、策定しました。

< 計画の位置づけ >

> 上位計画

豊岡市基本構想
(2017年〔平成29年〕9月)

豊岡市都市計画マスタープラン
(2019年〔平成31年〕3月)

安全で快適な自転車利用
環境創出ガイドライン（改定版）
(2016年〔平成28年〕7月)

自転車活用推進計画【国】
(2018年〔平成30年〕6月)

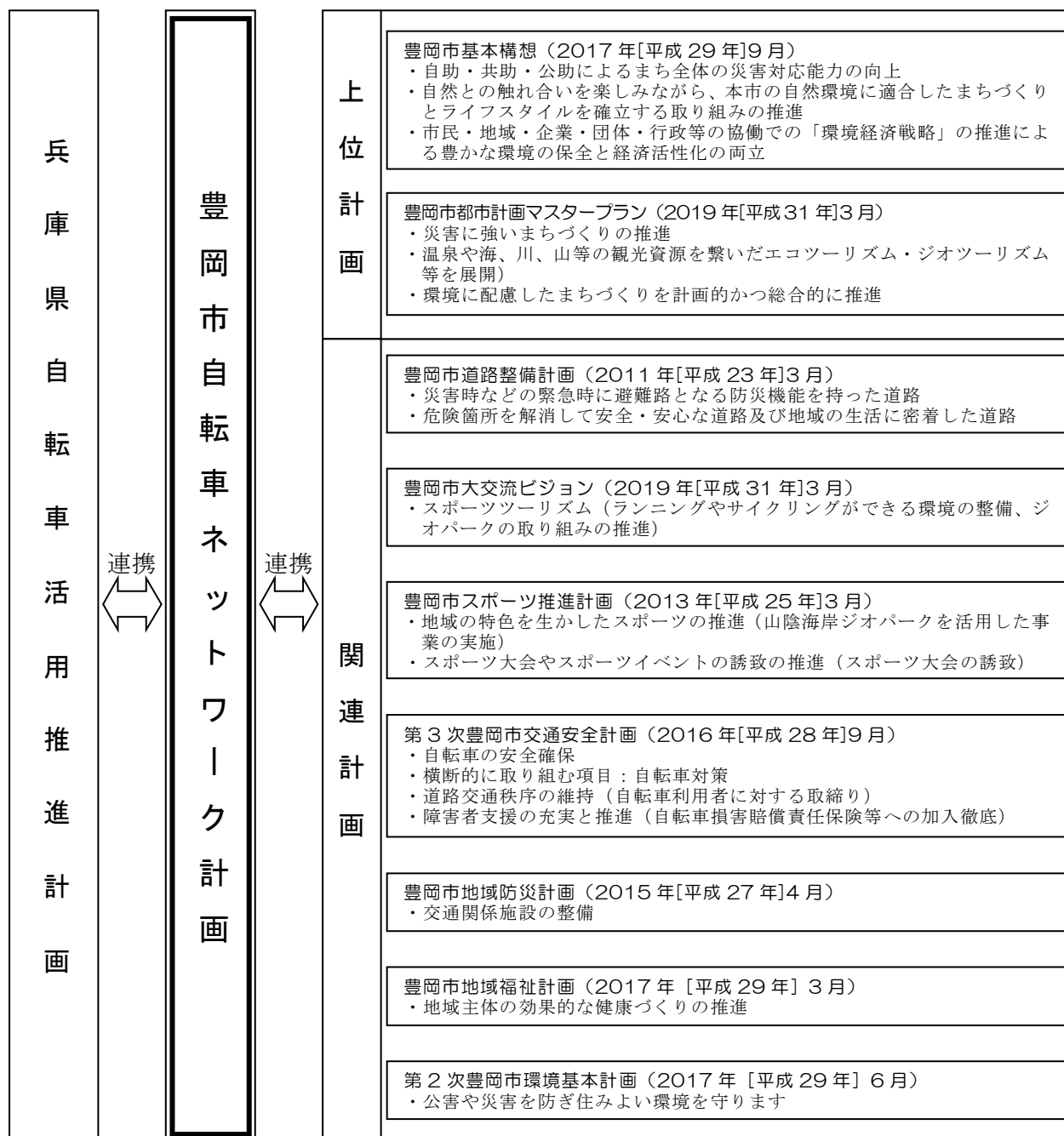
兵庫県自転車活用推進計画
(2020年〔令和2年〕3月)

豊岡市自転車ネットワーク計画

1.4 関連計画との関係

本計画では、本市の総合計画である「豊岡市基本構想」をはじめとして、交通、観光、安全、防災、健康、環境に関する計画と相互に連携し、計画目標の達成を目指します。

＜ 豊岡市自転車ネットワーク計画と関連計画との関係 ＞



2

豊岡市の自転車交通をとりまく現状と課題

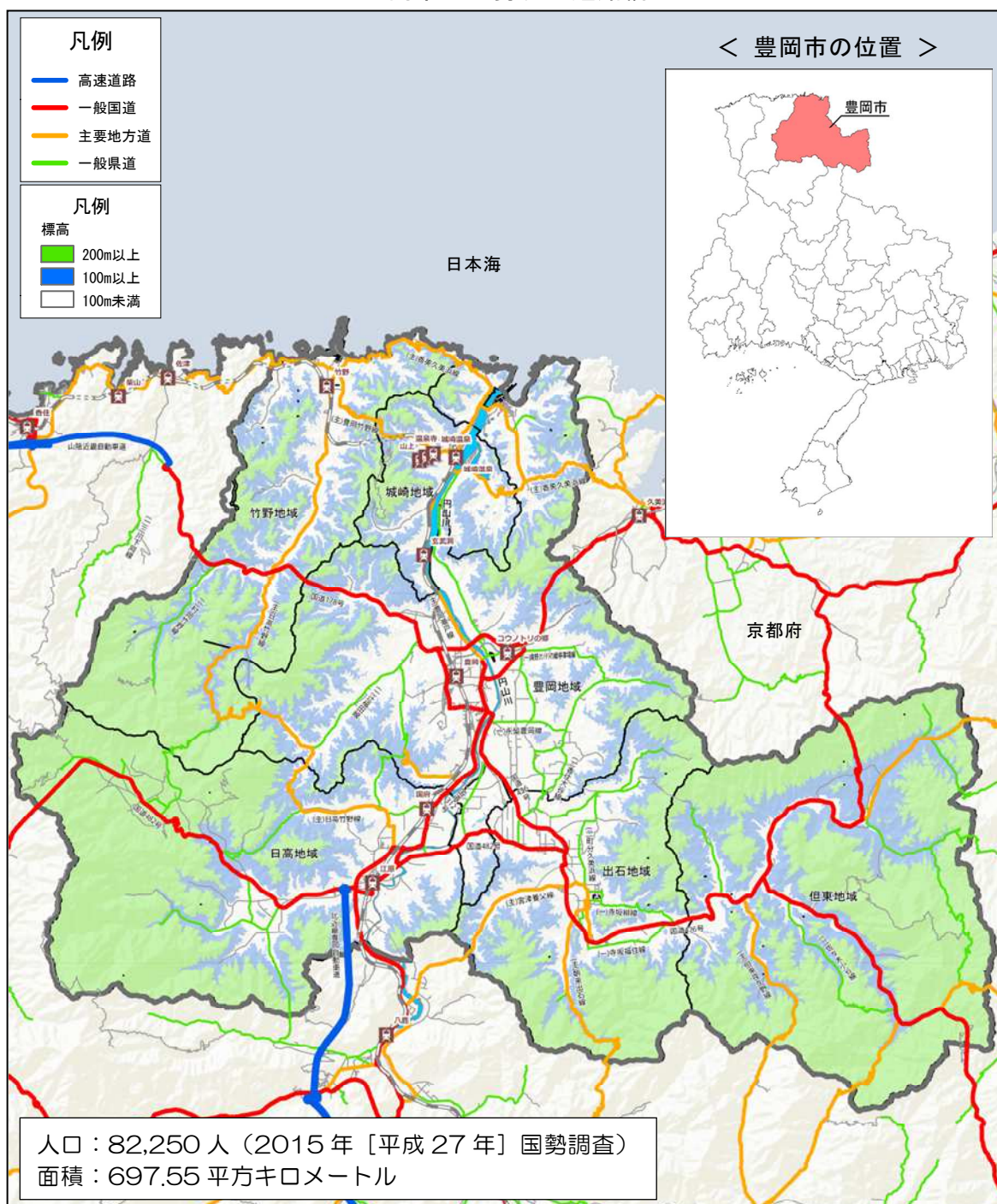
2.1 豊岡市の概要

(1) 位置・地勢

本市は、豊岡市、城崎町、竹野町、日高町、出石町、但東町の1市5町が2005年（平成17年）4月1日に合併して誕生した市であり、市域の約8割を森林が占め、北は日本海、東は京都府に接し、中央部には円山川が悠々と流れています。

本市の道路網としては、東西に横断する国道178号、国道482号と南北に国道312号、国道426号がつながり、これら国道と連結する県道や市道などで形成されています。

< 豊岡市の地勢及び道路網 >



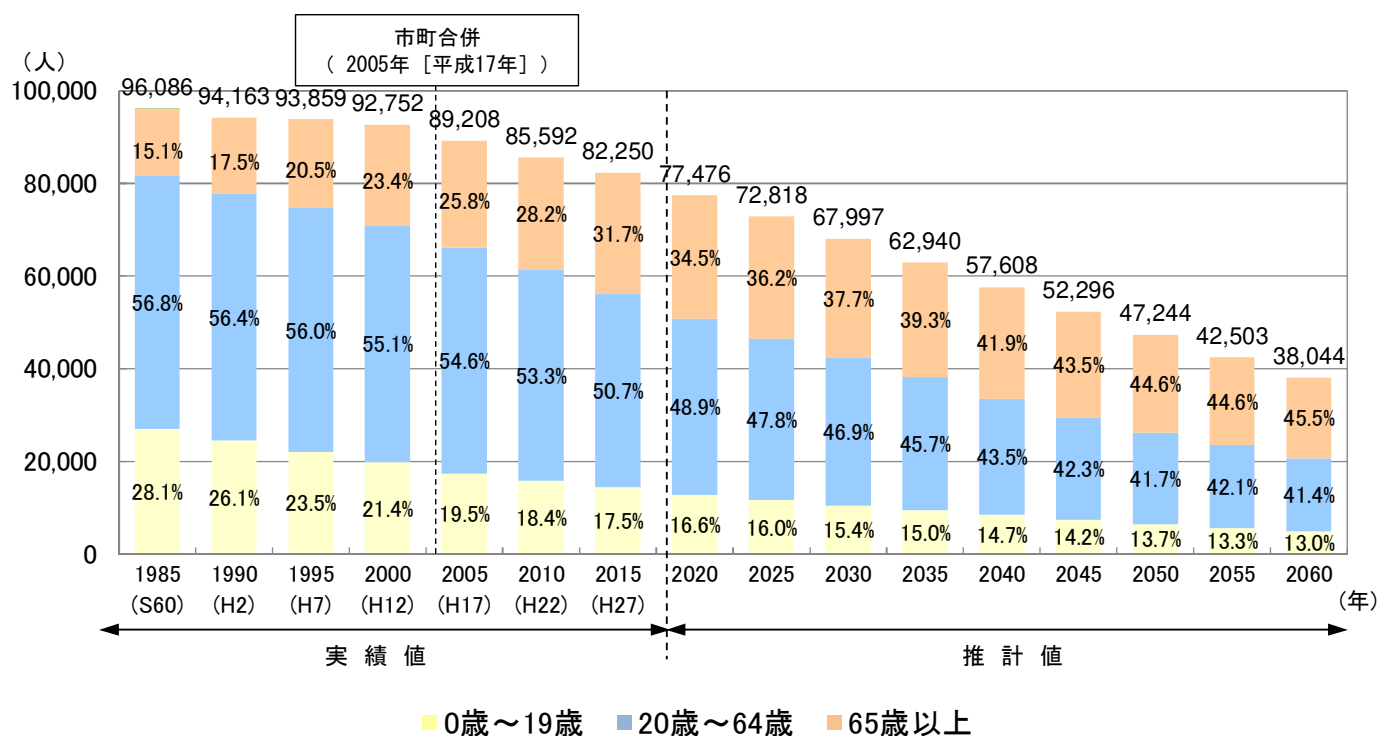
(2) 人口

① 人口の推移

本市の人口は1985年（昭和60年）以降年々減少しており、2015年（平成27年）で82,250人となっています。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、2015年（平成27年）の65歳以上の人口は約32%となっています。

今後も少子化・高齢化が進展していくと推計されています。

< 人口の推移 >



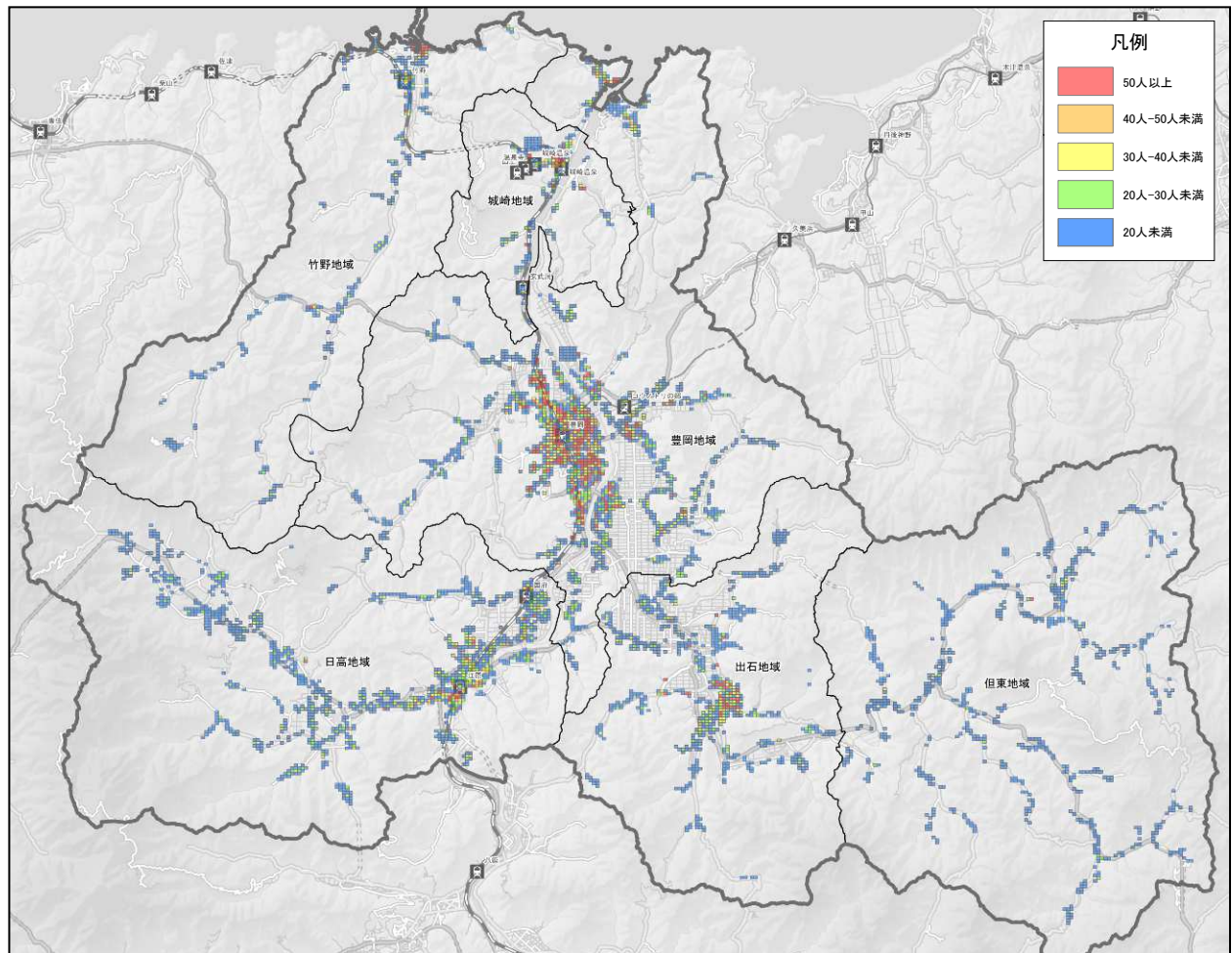
出典) 2015年 [平成27年] まで: 国勢調査

2020年 [令和2年] 以降: 内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局提供人口推計
ワークシートにより作成した独自推計

② 人口の分布状況

100mメッシュ当たりの人口を見ると、豊岡地域の中心部に人口が多くなっていることが分かります。また、各国道の沿線でも、比較的人口が多くなっています。

< 人口の分布状況 >



出典) 2015 年 (平成 27 年) 国勢調査 100mメッシュ推計データ

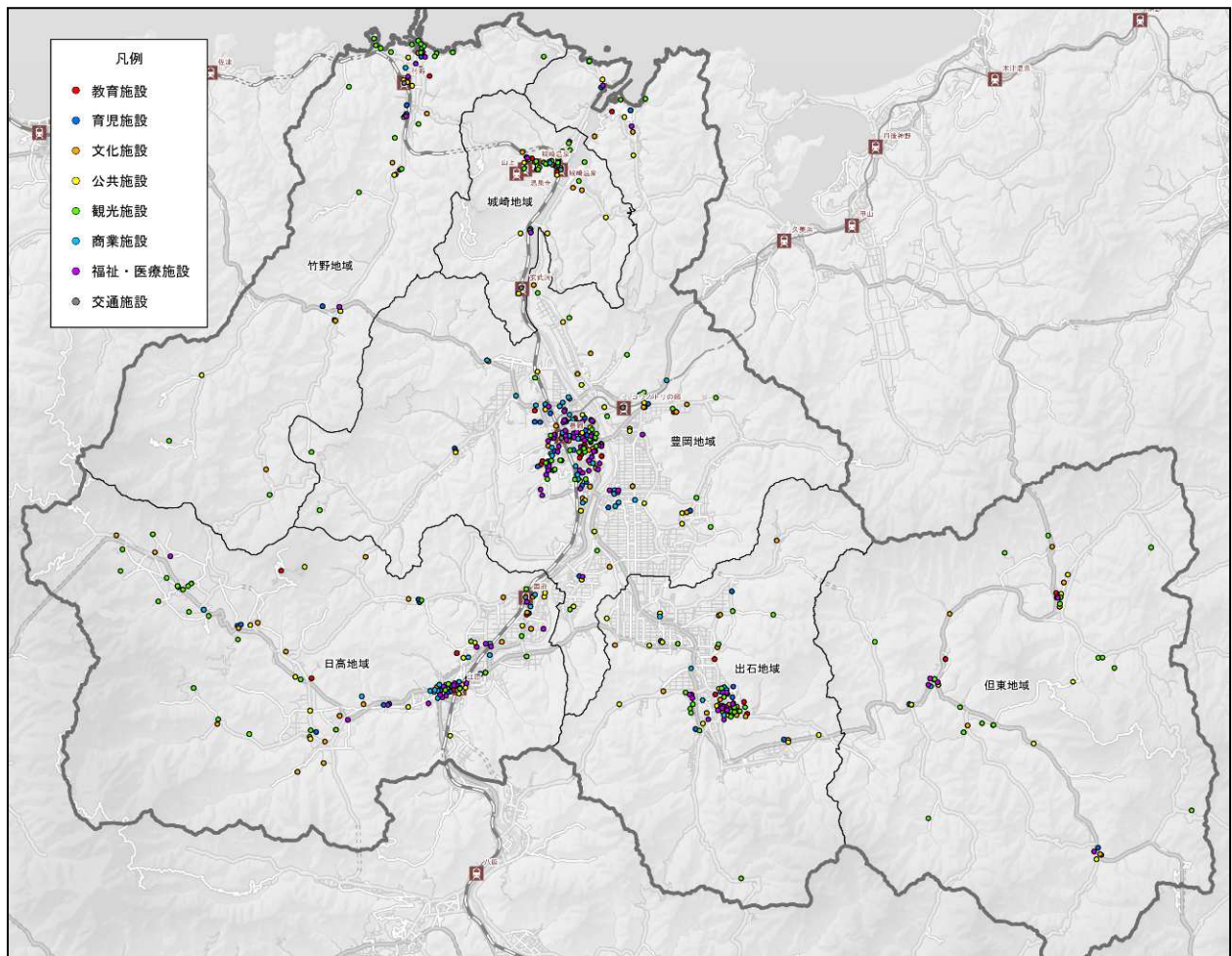
2.2 豊岡市における自転車交通をとりまく現状

(1) 自転車利用の状況

① 自転車利用拠点立地状況

市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、豊岡地域の特に中心部で利用拠点数が最も多くなっているほか、その他地域の中心部で施設が多くなっています。

< 自転車利用拠点立地状況 >



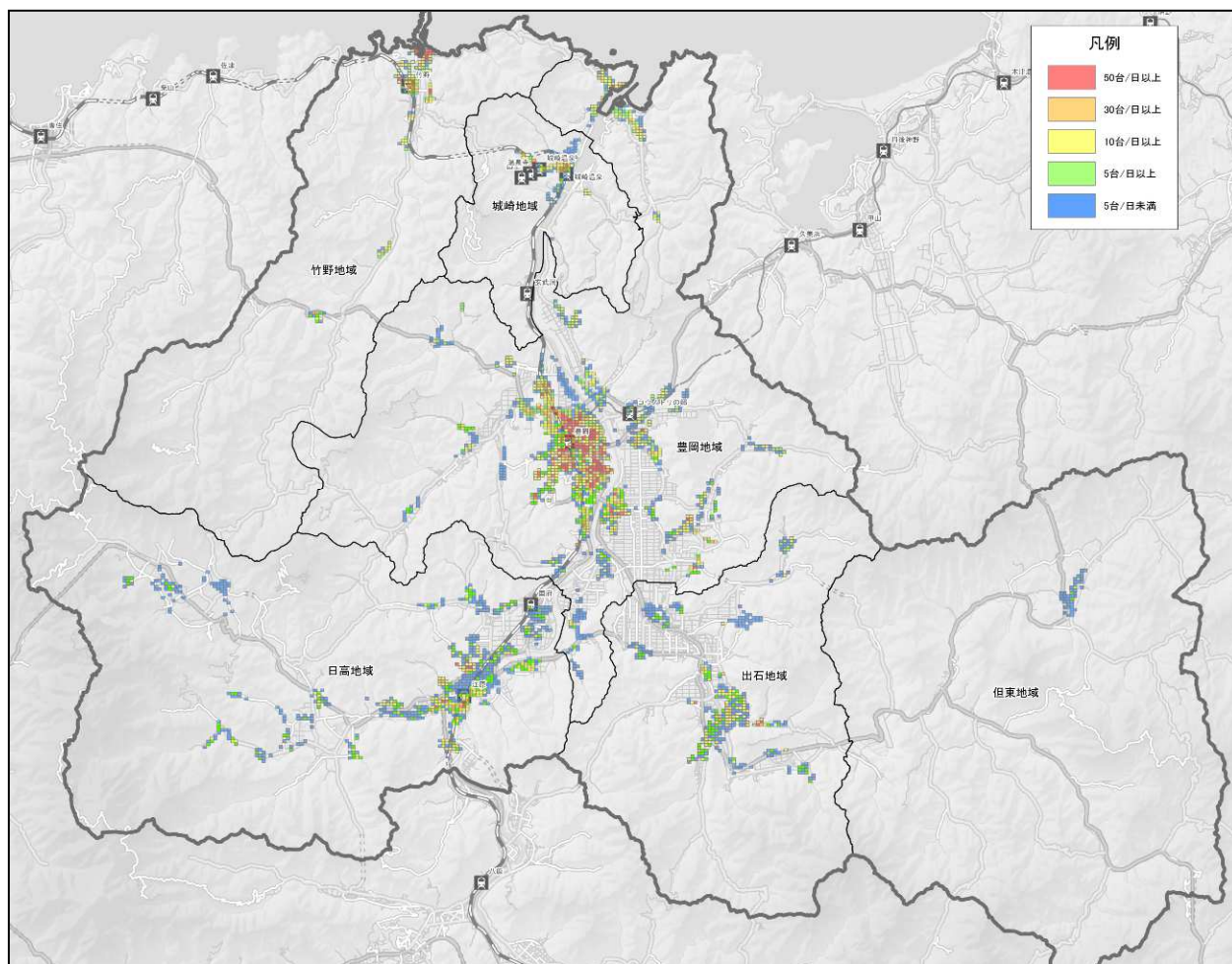
分類	内容	出典
教育施設	幼稚園、小学校、中学校、高等学校、大学、特別支援学校	豊岡市ホームページ、SCHOOL NAVI 兵庫県教育委員会ホームページより抽出
育児施設	保育所、認可外保育施設、児童館・児童センター、子育て支援施設、児童福祉施設	豊岡市ホームページより抽出
文化施設	公民館、集会施設、文化施設、図書館、博物館・資料館、美術館、郵便局	豊岡市公共施設再編計画(2016年[平成28年]11月)より抽出
公共施設	庁舎、その他行政系施設	豊岡市公共施設再編計画(2016年[平成28年]11月)より抽出
観光施設	観光ステーション、観光地、景観遺産、史跡、寺社・仏閣、温泉、レジャー施設、公園、スポーツ施設、レクリエーション施設	豊岡市ホームページより抽出
商業施設	デパート、スーパーマーケット、コンビニエンスストア、ホームセンター、ドラッグストア	タウンページより抽出
福祉・医療施設	病院、診療所、歯科診療所、保健所、保健福祉サービスセンター、地域包括支援センター、身体的障がい者(児)福祉施設	豊岡市ホームページより抽出
交通施設	鉄道駅	豊岡市公共交通情報誌「足ナビ」第9号(2016年[平成30年度版])より抽出

② 自転車利用量

2010 年（平成 22 年）近畿圏パーソントリップ調査結果のデータを用いて、出発地または到着地が豊岡市かつ、移動手段が自転車の発生集中量を 100m メッシュ別に集計することで自転車利用量を算出しました。

自転車利用量が 50 台/日以上と多くなっている地区としては、豊岡地域の中心部が多くなっているほか、その他地域の中心部でも多くなっています。

< 自転車利用の多い出発地・到着地（豊岡市全域） >



※) 出発地または到着地が豊岡市の平日の移動のうち、代表交通手段「自転車」の発生集中量を集計

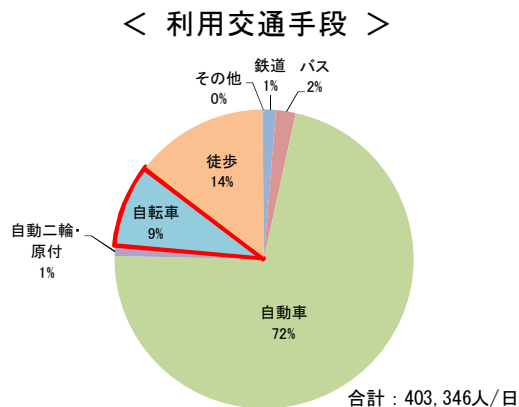
出典) 2010 年（平成 22 年）近畿圏パーソントリップ調査
2015 年（平成 27 年）国勢調査 100m メッシュ推計データ

③ 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、70%以上が自動車利用となっています。

自転車利用は9%であり、自動車（72%）、徒歩（14%）に次いで3番目に多い交通手段となっています。



※1) 豊岡市の平日の発生集中量を代表交通手段により集計

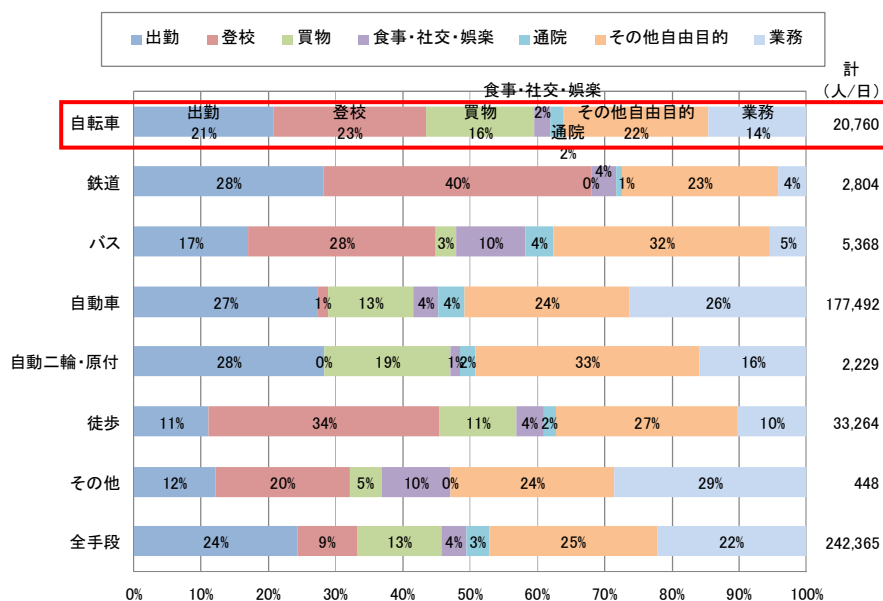
※2) 不明除く

出典) 2010年（平成22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「登校」の割合が最も高くなっており、次いで「出勤」「その他自由目的（買物、食事、社交、娯楽、通院以外の私用目的）」などの割合が高くなっています。このため、自転車は通勤・通学による利用が多く、日常生活を営む上で必要な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) 豊岡市の平日の発生集中量を代表交通手段により集計

※2) 不明除く

※3) 「帰宅」目的を除く

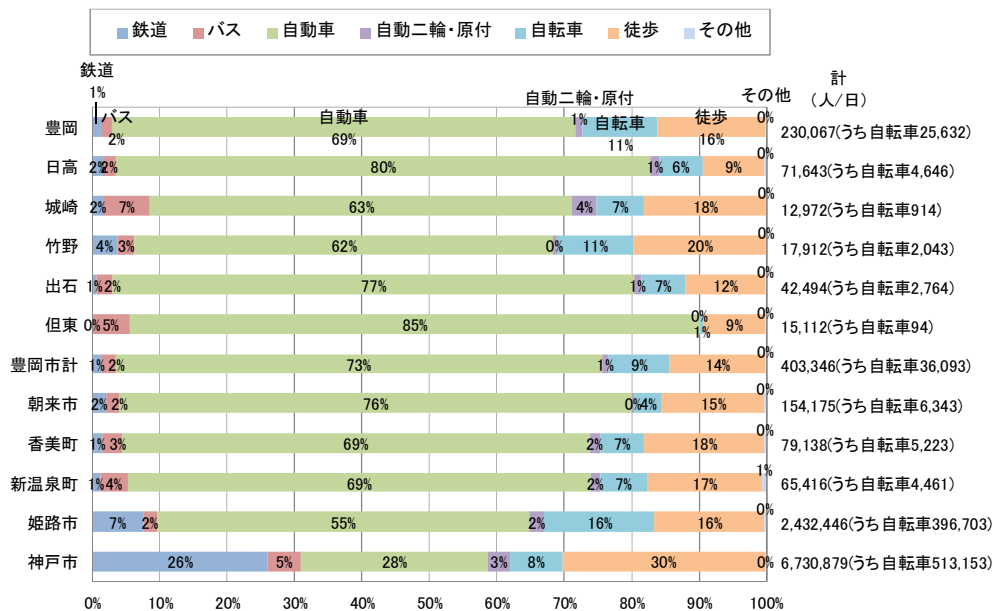
※4) 「その他自由目的」とは、観光、散歩、ジョギング、ハイキング・スポーツ競技、体験型レジャー、保養等

出典) 2010年（平成22年）近畿圏パーソントリップ調査

c) 地域別に見た利用交通手段

地域別に見た利用交通手段を見ると、都市部である神戸市を除いて自動車の利用割合が最も高くなっています。また、自転車利用割合は豊岡地域や竹野地域では11%あり、近隣のその他地域の中では比較的高くなっています。

< 地域別に見た利用交通手段 >



※1) 豊岡市の平日の発生集中量を代表交通手段により集計

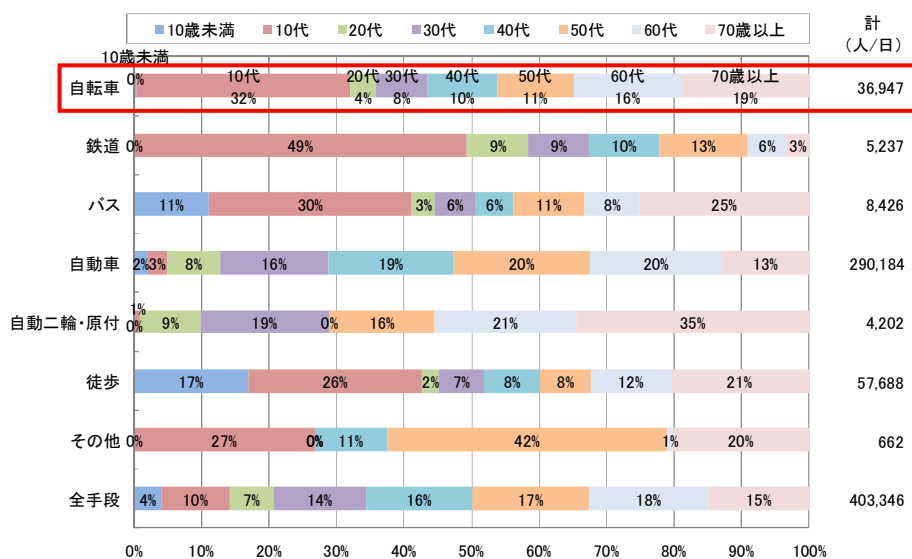
※2) 不明除く

出典) 2010 年 (平成 22 年) 近畿圏パーソントリップ調査

d) 利用交通手段別に見た年齢構成

利用交通手段別に見た年齢構成を見ると、自転車の年齢構成では、特に 10 代の利用が 32%と最も多くなっています。このことから、学生の通学によく利用されていることが分かります。また、鉄道やバス、徒歩においても 10 代の利用が多くなっています。

< 利用交通手段別に見た年齢構成 >



※1) 豊岡市の平日の発生集中量を代表交通手段により集計

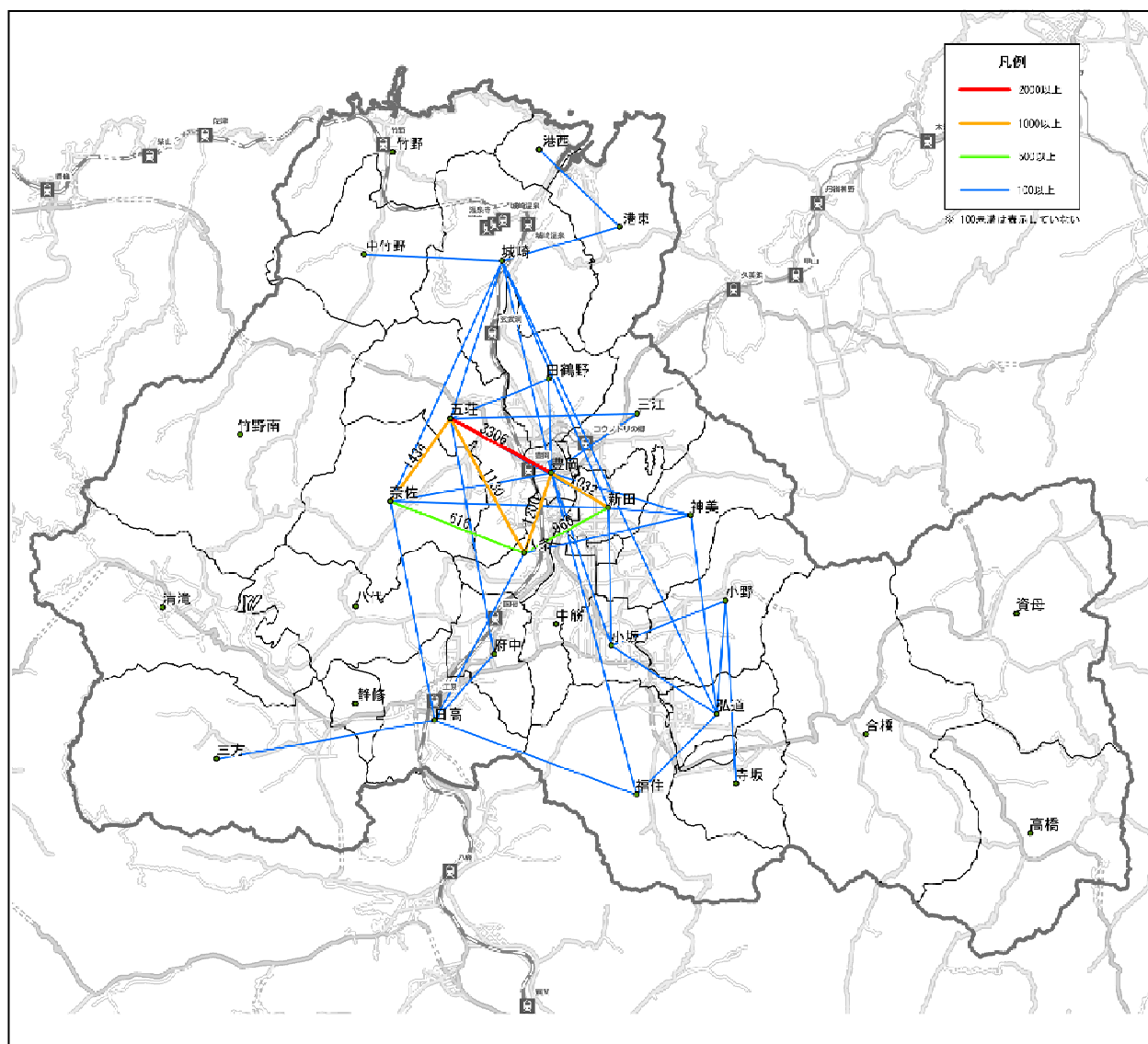
※2) 不明除く

出典) 2010 年 (平成 22 年) 近畿圏パーソントリップ調査

④ 自転車の移動状況

本市における自転車での移動状況としては、豊岡小学校区を中心とした移動が多くなっており、都市機能が充実している豊岡地域の中心部への移動需要の高さが伺えます。

< 小学校区別自転車の移動状況 >

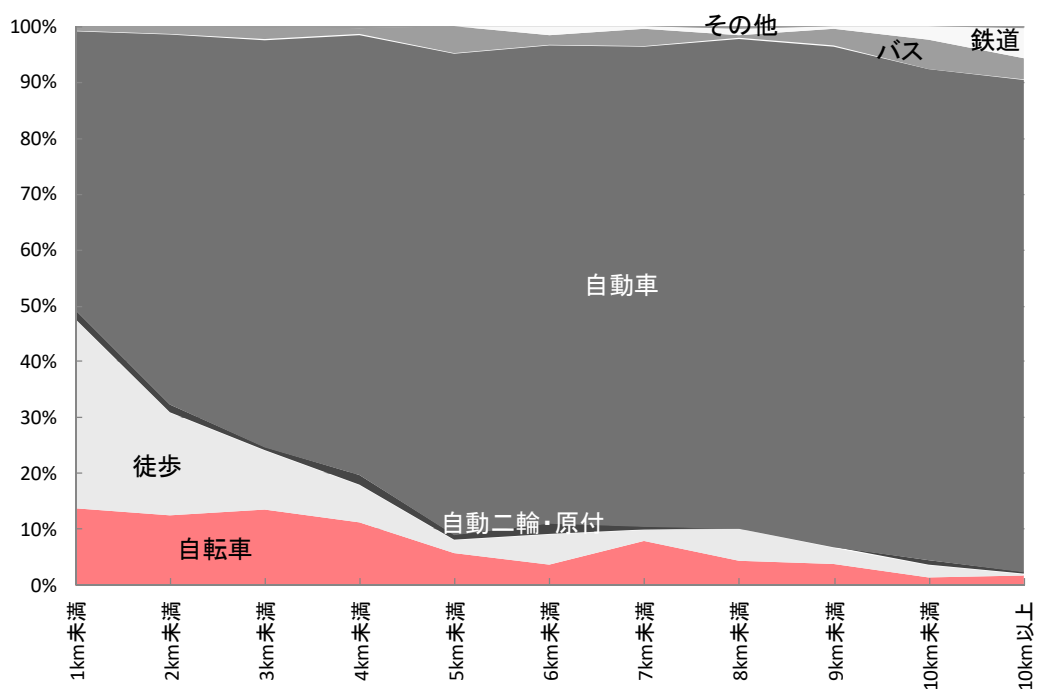


※) 出発地または到着地が豊岡市の平日の移動のうち、代表交通手段が「自転車」の発生集中量を集計
出典) 2010 年 (平成 22 年) 近畿圏パーソントリップ調査

⑤ 移動距離帯別の自転車利用割合

移動距離帯別の自転車利用割合としては、自転車の利用割合は約 4km までの距離帯で比較的高くなっており、4km を境に利用割合は減少傾向となっています。

< 移動距離帯別の自転車利用割合 >



※1) 出発地または到着地が豊岡市の平日の移動を集計

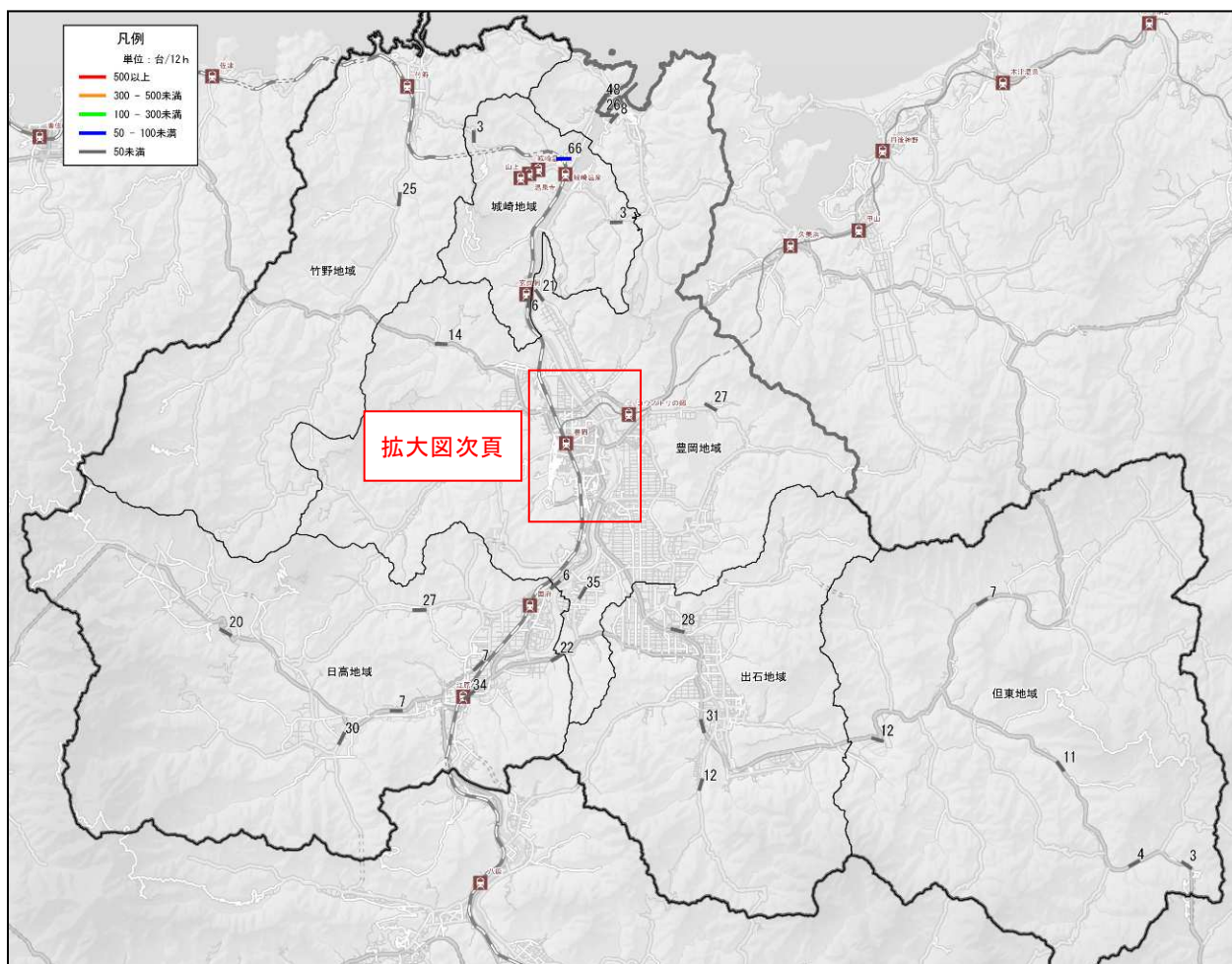
※2) 不明除く

出典) 2010 年 (平成 22 年) 近畿圏パーソントリップ調査

⑥ 自転車交通量の状況

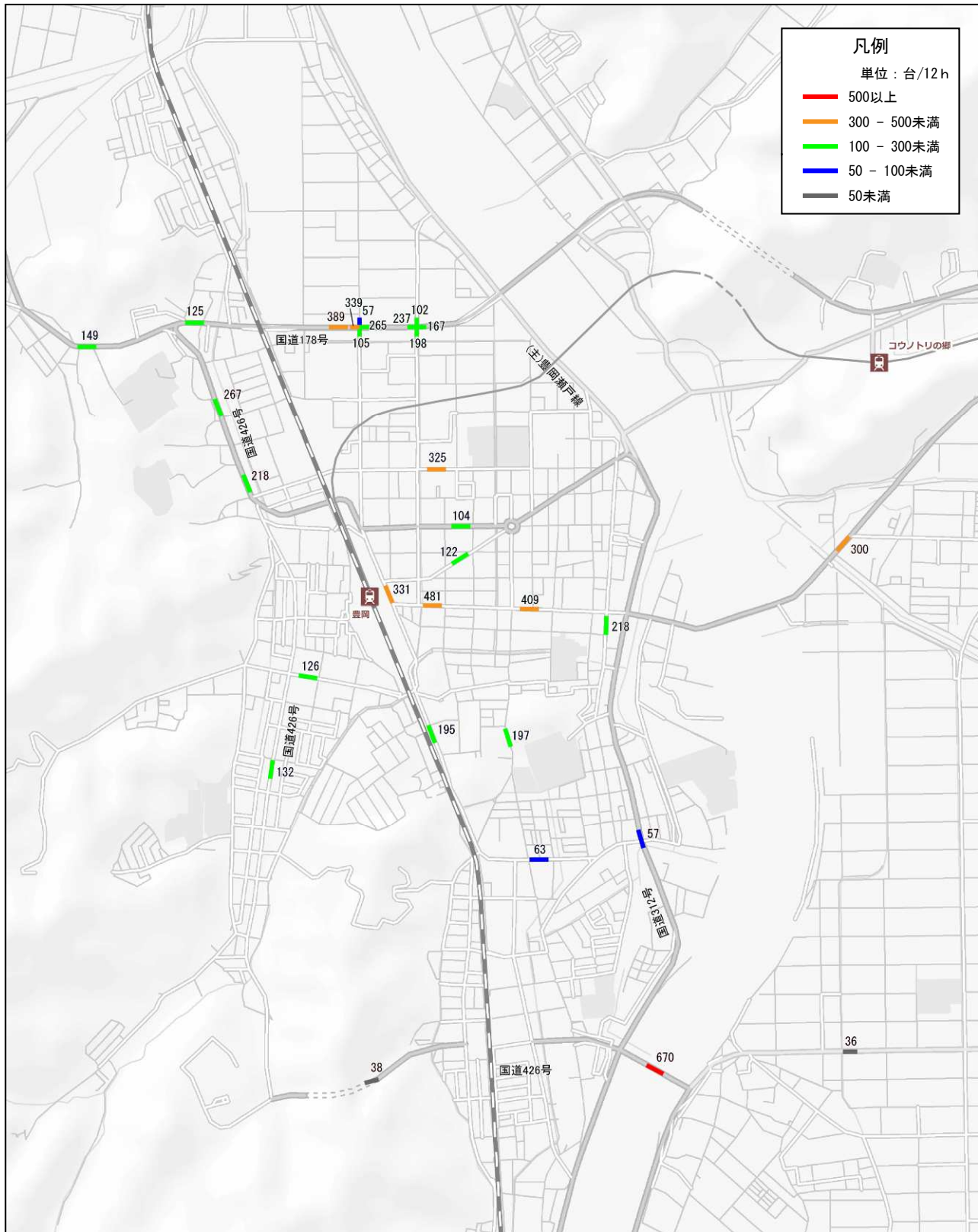
豊岡市内で観測された自転車交通量を見ると、豊岡地域の中心部において交通量が多くなっており、特に豊岡駅周辺や商業施設等集客施設が立地する路線を中心とした利用が多くなっています。

< 自転車交通量 [昼間 12 時間] (豊岡市全域) >



出典) 2015 年 (平成 27 年) 道路交通センサス
豊岡市所管データ

< 自転車交通量 [昼間 12 時間] (豊岡地域中心部拡大) >



出典) 2015 年 (平成 27 年) 道路交通センサス
豊岡市所管データ

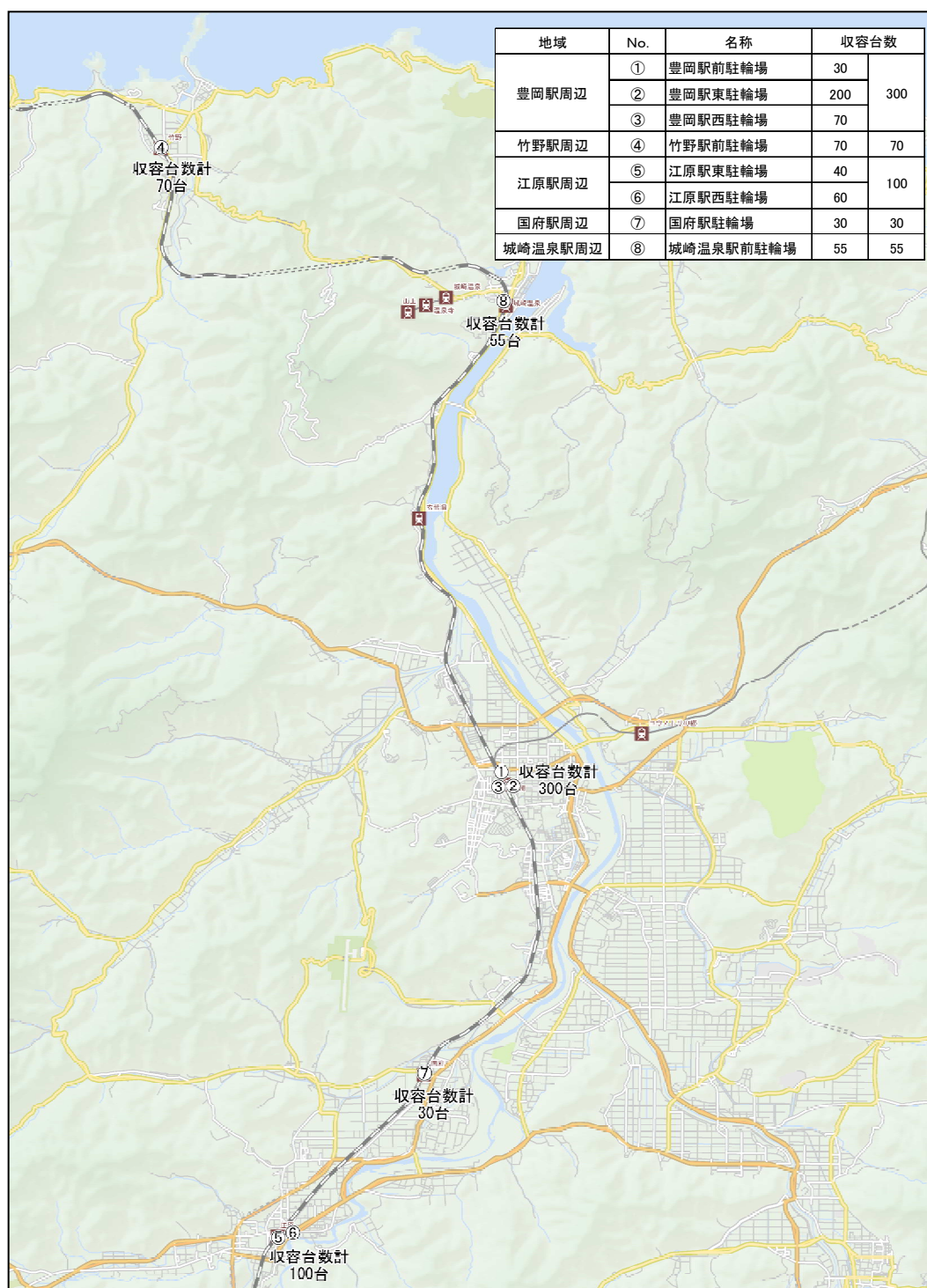
⑦ 自転車駐輪状況

a) 駐輪施設の設置箇所

駐輪施設の設置箇所を見ると、豊岡駅周辺に3箇所、江原駅周辺に2箇所、竹野駅、城崎温泉駅、国府駅にそれぞれ1箇所設置されており、自転車利用量の多い豊岡駅周辺の収容台数が3箇所合計で300台と多くなっています。

個別の収容台数を見ると、「② 豊岡駅東駐輪場」が200台と多く、それ以外は100台未満の駐輪場が点在しています。

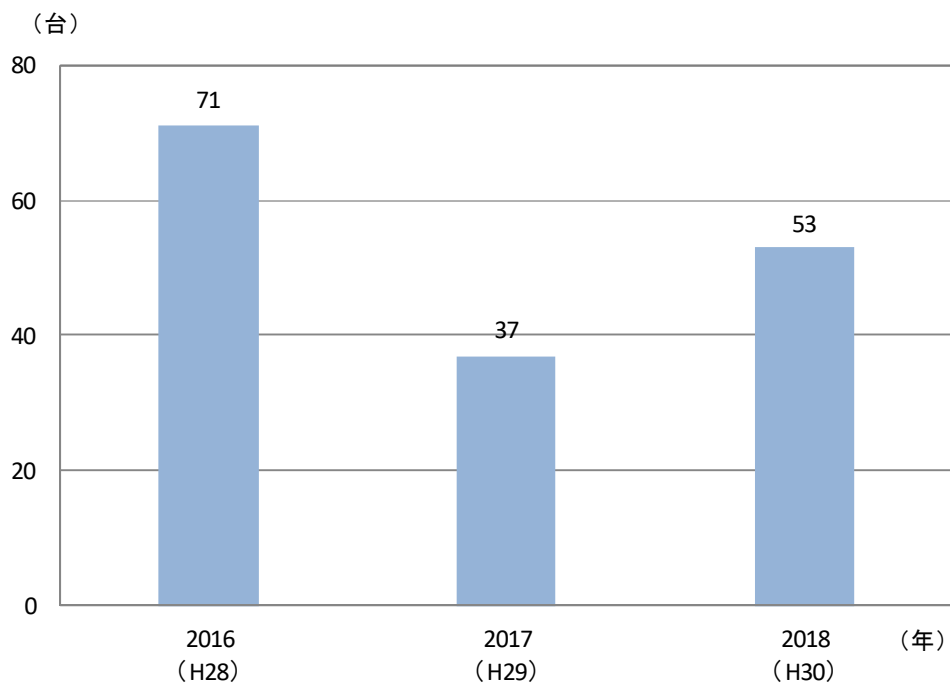
< 駐輪施設の設置箇所 >



b) 放置自転車撤去状況

放置自転車の撤去状況を見ると、2017年（平成29年）から2018年（平成30年）にかけて若干増加はしていますが、全体的には減少傾向にあります。

< 放置自転車撤去状況 >



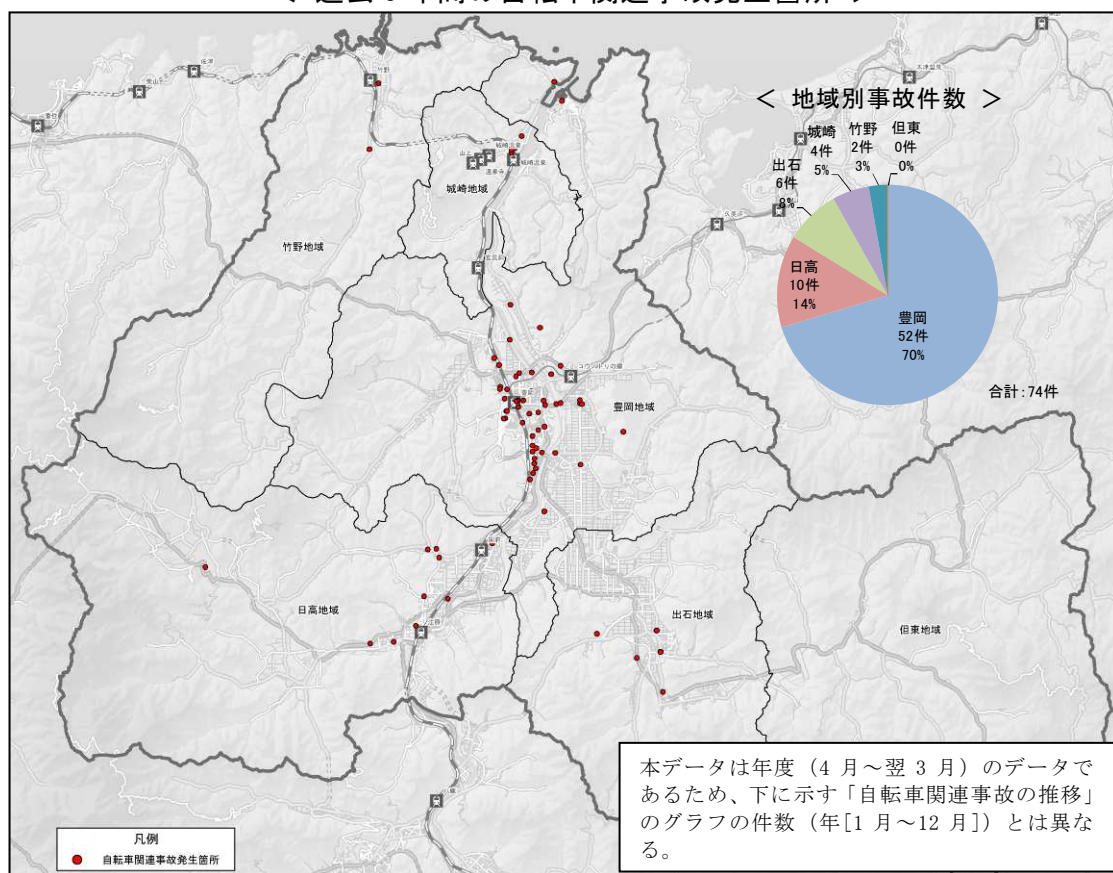
※) 豊岡駅前駐輪場、豊岡駅東駐輪場、豊岡駅西駐輪場、竹野駅前駐輪場、江原駅東駐輪場、江原駅西駐輪場、国府駅駐輪場、城崎温泉駅前駐輪場の計を示す
出典) 豊岡市所管データ

(2) 自転車関連事故の状況

① 自転車関連事故の推移

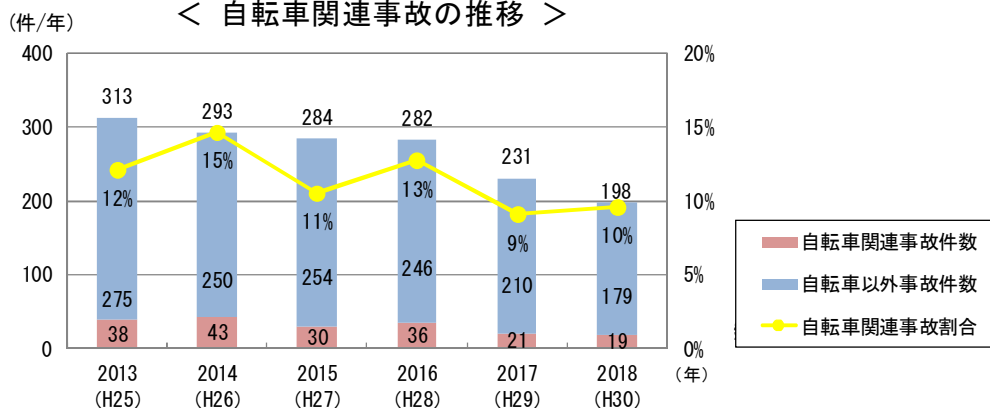
豊岡市内（豊岡北警察署・豊岡南警察署管内）における過去3年間の自転車関連事故の件数は、2013年（平成25年）の38件以降、減少傾向となっており、2018年（平成30年）では19件と6年前の約5割まで減少しています。また、全ての交通事故に対する自転車関連事故の割合も同様に減少していますが、依然として自転車関連事故は発生している状況となっています。

< 過去3年間の自転車関連事故発生箇所 >



※）2016年（平成28年）4月～2019年（平成31年）3月の事故データ
出典）豊岡北・豊岡南警察署所管データ

< 自転車関連事故の推移 >

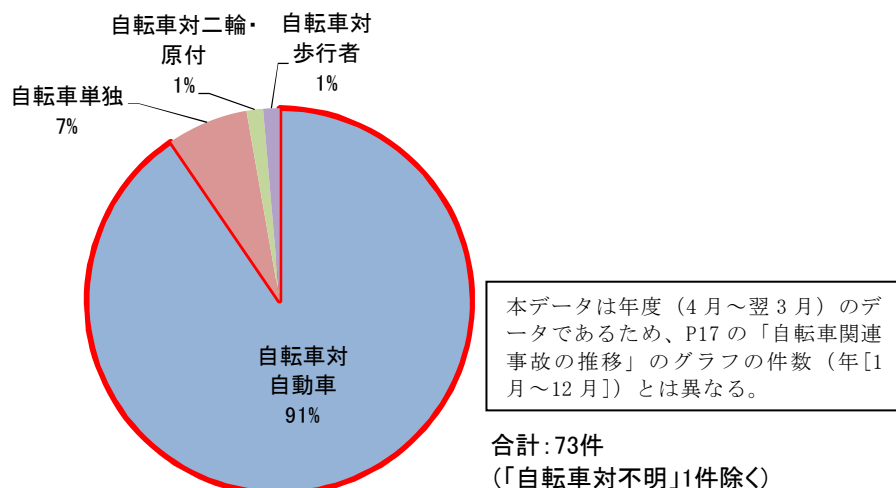


出典）交通年鑑

② 自転車関連事故の当事者別内訳

本市における自転車関連事故は、3年間で74件発生しており、自転車対自動車の事故が91%と大半を占めています。

< 自転車関連事故の当事者別内訳 >

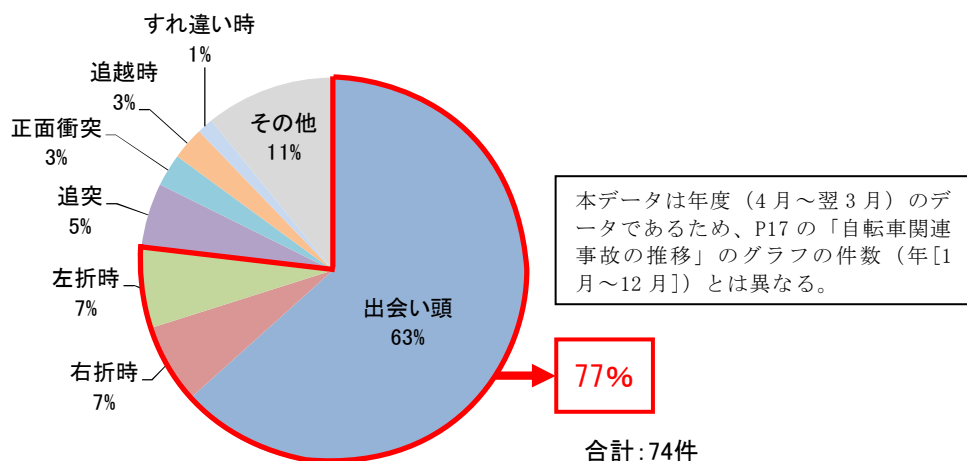


※) 2016年（平成28年）4月～2019年（平成31年）3月の事故データ
出典）豊岡北・豊岡南警察署所管データ

③ 自転車関連事故の事故類型別内訳

本市における自転車関連事故を事故類型別に見ると、「出会い頭」や「右折時」「左折時」など、交差点で発生する事故が多くなっており、全体の77%を占めています。

< 自転車関連事故の事故類型別内訳 >



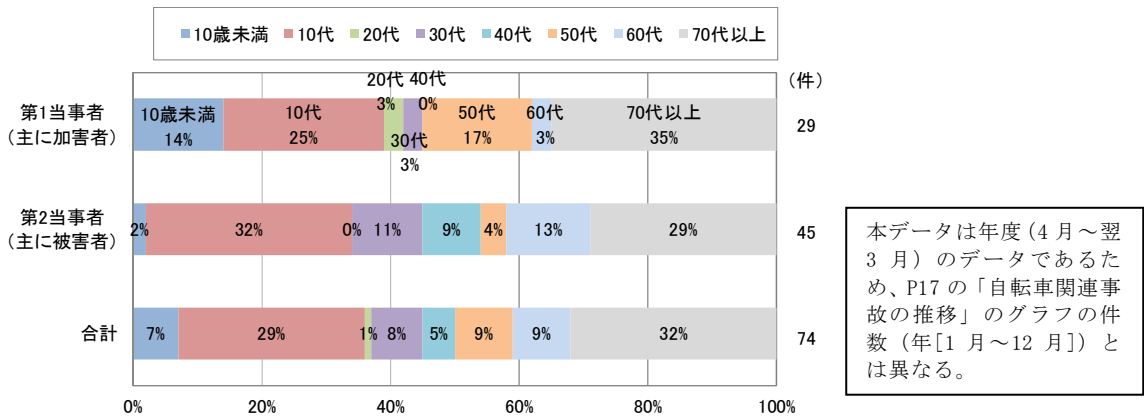
※) 2016年（平成28年）4月～2019年（平成31年）3月の事故データ
出典）豊岡北・豊岡南警察署所管データ

④ 自転車関連事故の自転車利用者の当事者別年齢内訳

本市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、20歳未満が39%と特に多くなっており、合計で見ても同様の傾向となっています。

一方で、70代以上の高齢者も35%と比較的多くなっています。

< 自転車関連事故の自転車利用者の当事者別年齢内訳 >



※1) 2016年(平成28年)4月～2019年(平成31年)3月の事故データ

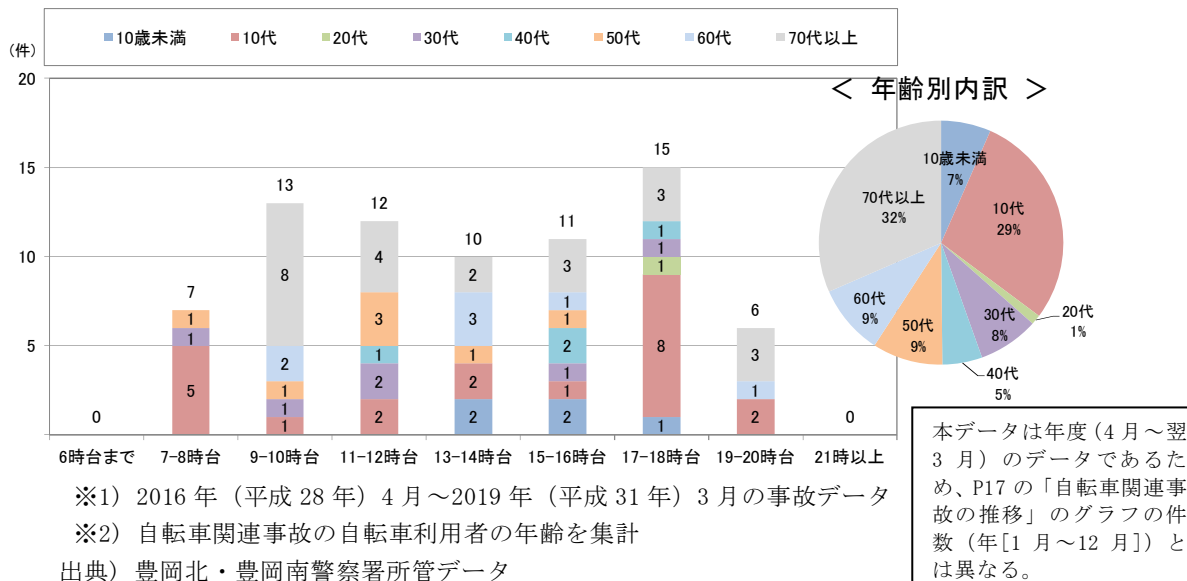
※2) 当事者別に自転車利用者の年齢を集計

出典) 豊岡北・豊岡南警察署所管データ

⑤ 自転車関連事故の発生時間帯

本市における自転車関連事故の発生時間帯別内訳を見ると、学生の通学時間である7時～8時台、帰宅時間である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、70代以上の高齢者の方の事故割合も多くなっており、特に9～10時台で件数が多くなっています。

< 自転車関連事故の発生時間帯 >



合計: 74件

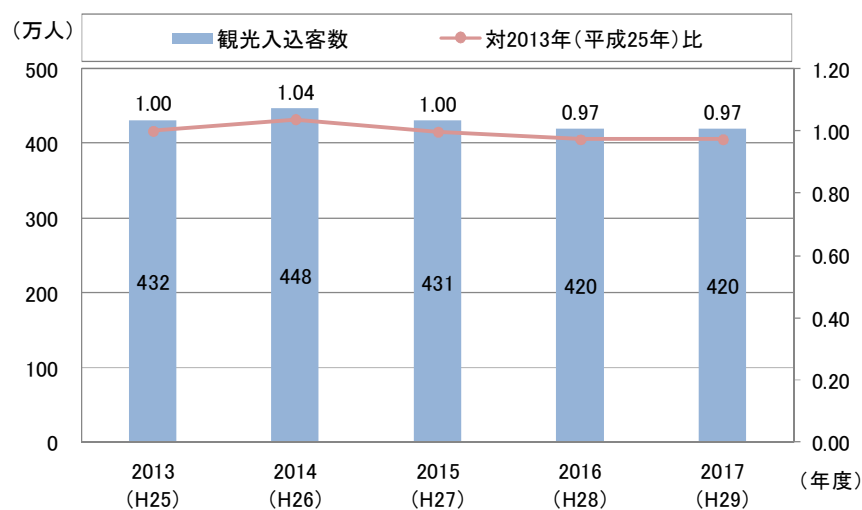
(3) 観光交通としての自転車利用の状況

① 観光入込客数の推移

観光入込客数の推移を見ると、豊岡市全体では2014年（平成26年）以降若干の減少傾向にあるものの、大きな変化はなく、毎年400万人以上の観光客を維持しています。

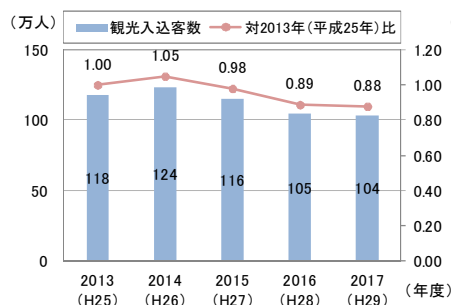
地域別で見ると、竹野地域や日高地域などでは若干ではあるものの、近年増加傾向が見られます。

< 観光入込客数の推移 >

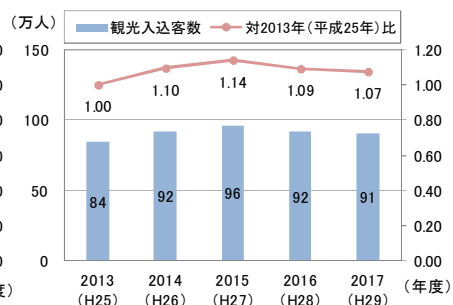


出典) 豊岡市統計データ

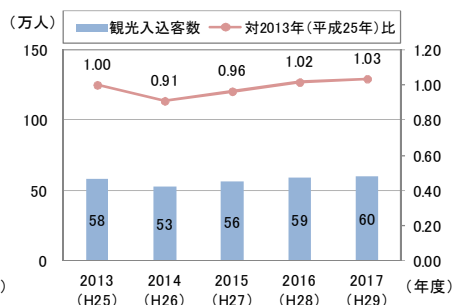
< 豊岡地域 >



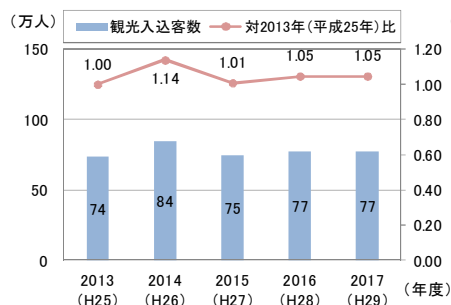
< 城崎地域 >



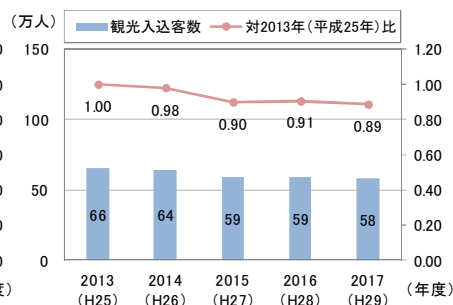
< 竹野地域 >



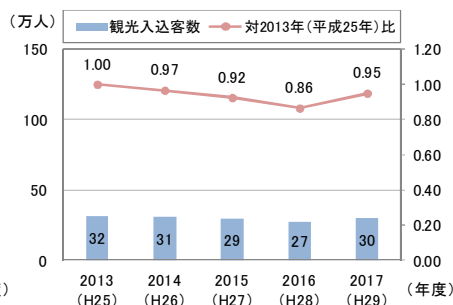
< 日高地域 >



< 出石地域 >



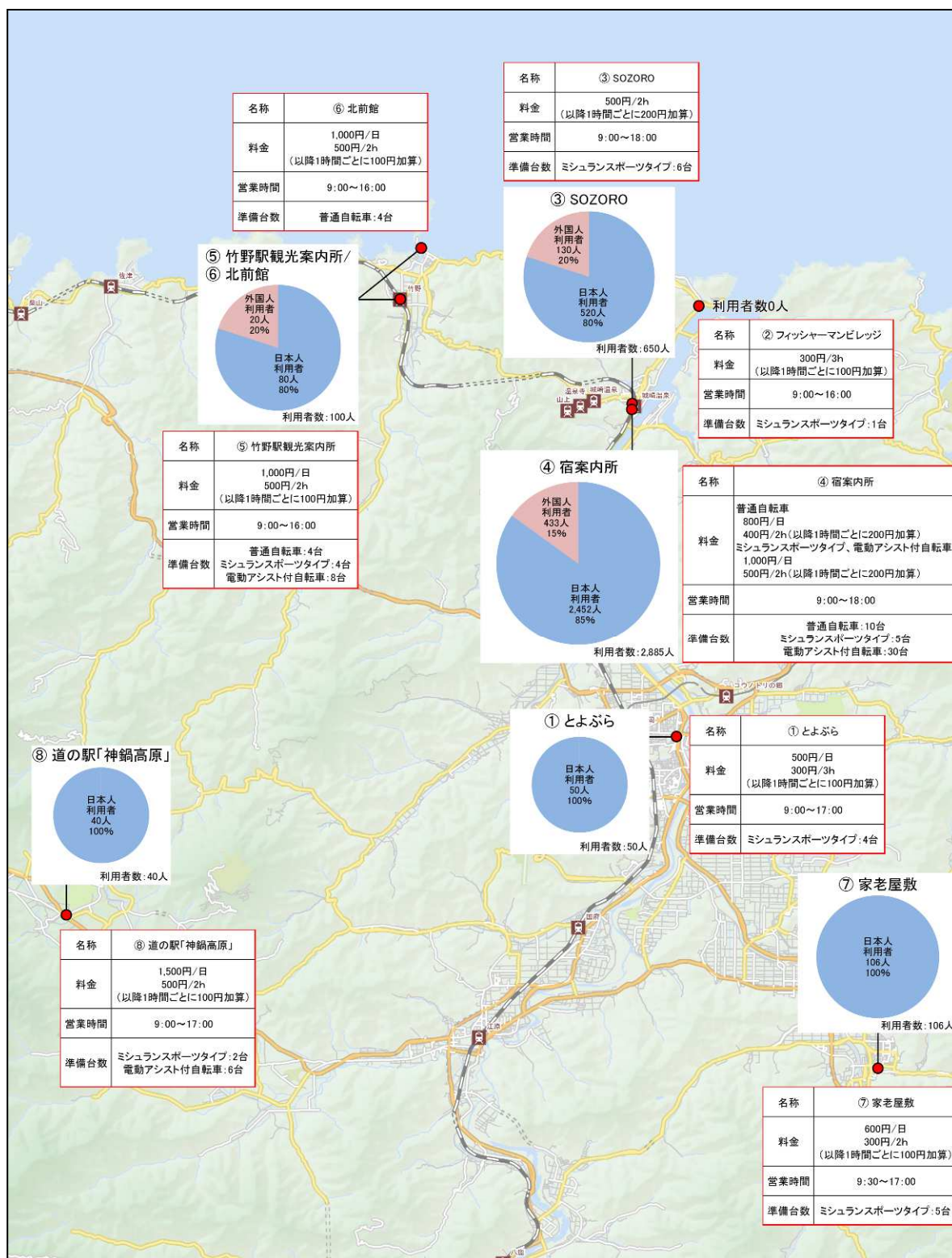
< 但東地域 >



② レンタサイクル設置状況

レンタサイクル設置状況を見ると、山陰海岸ジオパークなどの観光施設の多い日本海沿線部の城崎地域や竹野地域で多くなっており、特に城崎地域にある「④ 宿案内所」では、年間利用者が 2,885 人と利用者が最も多くなっており、外国人観光客の利用者も一定数見られます。

< レンタサイクル設置箇所 >



出典) 豊岡市所管データ

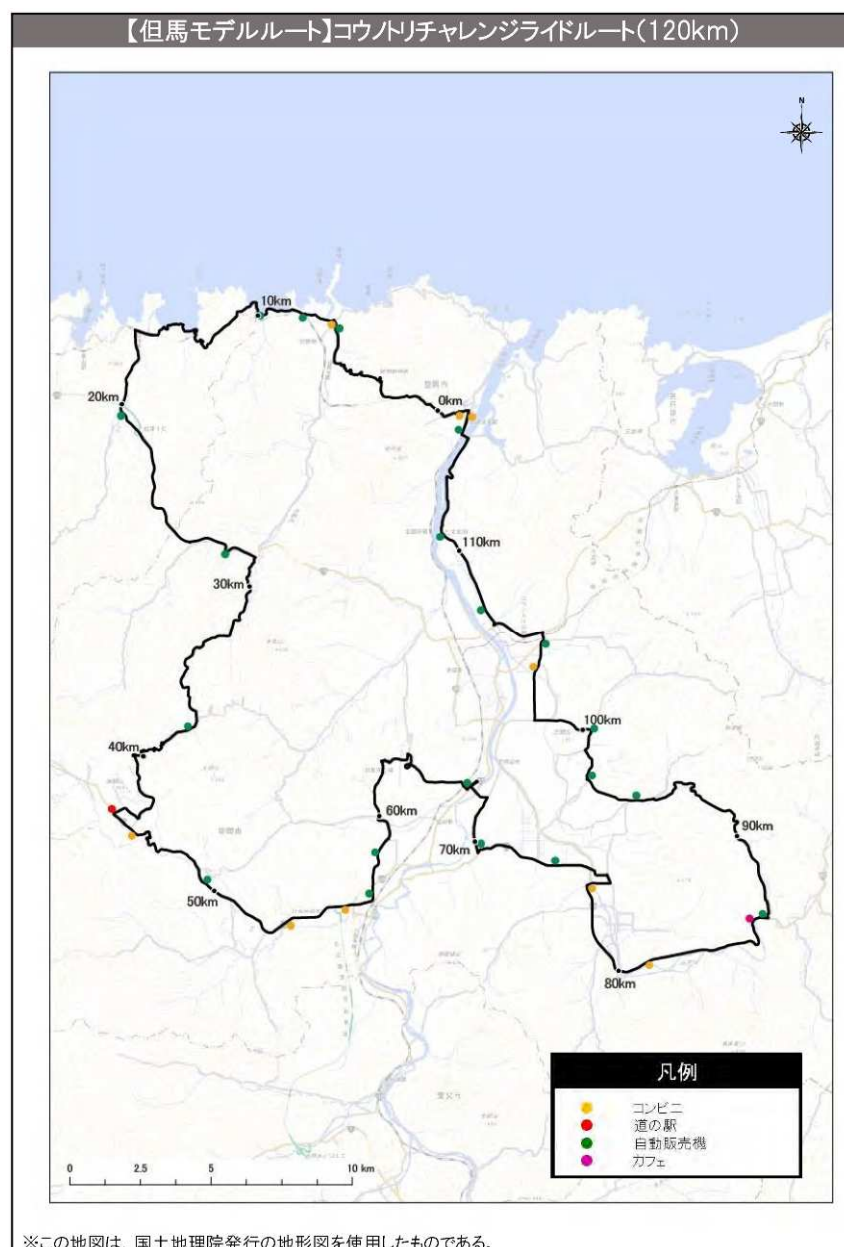
③ 自転車を使ったロングライドラリーの開催

本市及び香美町や鳥取県・京都府の山陰海岸沿いの市町では、コースを分けてロングライドラリーが開催されており、本市においても広域でラリーが実施されています。

この大会では、豊岡市内の観光地を巡ることができたり、地域での購買などにより、経済効果も高くなることが見込めます。

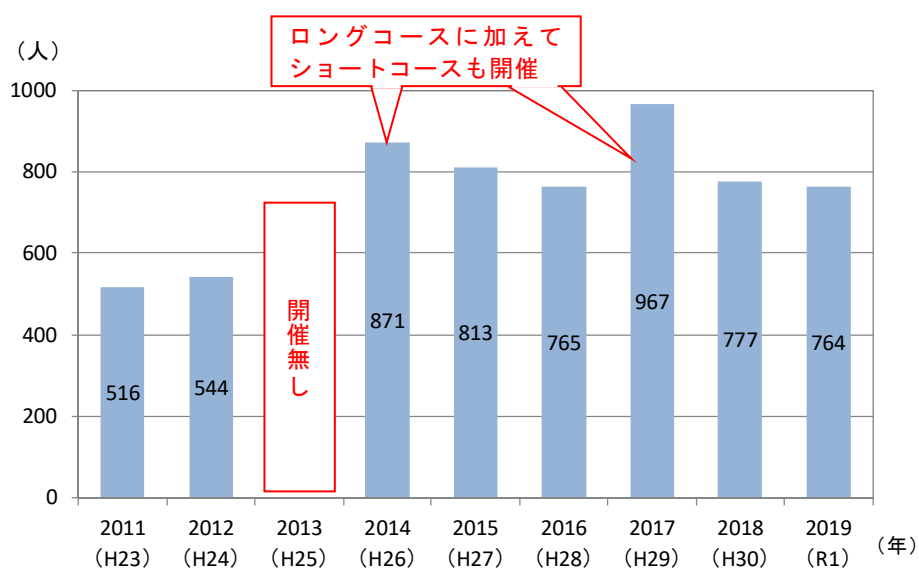
また、同大会のエントリー数の推移を見ると、2014年（平成26年）、2017年（平成29年）ではロングコースとショートコースの2種類があったため、エントリー数が他の年と比較して大きく増加していますが、全体的には概ね増加傾向にあることから、自転車利用の気運の高まりが伺えます。

＜ 山陰海岸ジオパーク・ロングライド・ラリー2019 コウノトリチャレンジライドコース（120km） ＞



※) 兵庫県HP 第3回兵庫県自転車活用推進計画策定協議会資料より抜粋

<「山陰海岸ジオパーク コウノトリチャレンジライド in 但馬」のエントリー数の推移>



出典) 豊岡市所管データ

(4) 豊岡市における自転車利用の現状と課題

●現状

【 豊岡市の概要 】

- ・市内の人口は豊岡地域の中心部が最も多くなっているが、各国道の沿線でも人口が多くなっている。(P6)

【 自転車利用の状況 】

- ・自転車利用拠点は地域別に見ると豊岡地域で最も多くなっている。(P7)
- ・自転車利用の多い出発地・到着地を見ると、豊岡地域の中心部が最も多くなっており、その他地域の中心部でも多くなっている。(P8)
- ・自転車での移動目的としては、主に「登校」などの学生利用が多くなっており、年齢構成としては10代の割合が約3割と多くなっていることから、主に学生の利用が多いことが分かる。(P9、P10)
- ・自転車を使った移動による目的地としては、主に豊岡地域の中心部への移動が多くなっている。(P11)
- ・豊岡市内での自転車の移動距離は、概ね4kmを境として利用割合が減少傾向となる。(P12)
- ・自転車交通量は豊岡地域の中心部で多くなっており、特に豊岡駅周辺や商業施設等集客施設が立地する路線を中心として多くなっている。(P13、P14)

【 自転車関連事故の状況 】

- ・豊岡市内での事故件数は、豊岡地域の中心部が特に多くなっており、全体の7割を占める。(P17)
- ・本市の自転車関連事故は少ないものの、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10代が多くなっており、主に通学や学校からの帰りの時間帯で比較的多くなっている。(P17～P19)

【 観光交通としての自転車利用の状況 】

- ・本市の観光入込客数は、毎年大きな増減はなく、年間約400万人の方が来訪されている。(P20)
- ・本市におけるレンタサイクルとしては、山陰海岸側で多くなっている。また、外国人観光客の利用も一定数見られる。(P21)
- ・豊岡市などでは、自転車を使って長距離を走行するロングライドラリーの大会が開催されており、エントリー数も増加傾向にあることから自転車による観光振興とあわせて、さらなる利用者増が望まれている。(P22、P23)

●課題

自転車利用拠点までの道路整備

豊岡地域の中心部では、自転車利用拠点多くなっていることから、これら拠点へ安全・快適にアクセスできるような道路整備が必要となります。

自転車通行量が多い路線の整備

自転車通行量は豊岡地域の中心部で特に多くなっていることから、歩行者や自動車との通行場所の棲み分けを行い、自転車通行空間の創出が必要となります。

自転車事故の削減

自転車関連事故に関しては、近年減少傾向であり、かつ件数も少ない状況ではありますが、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。

安全な自転車通学環境の創出

本市では、学生による自転車通学目的が多くなっていることから、通学時の安全性を確保するための環境づくりが必要となります。

自転車利用者のマナー向上

本市では、主に10代の若年層や70歳以上の高齢者の自転車関連事故が多くなっていることから、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。

スポーツ等多様な自転車需要への対応

本市での自転車関連事業として、ロングライドラリーが開催されるなど自転車利用需要が高まっているとともに、レンタサイクルを外国人観光客が利用していることなどを踏まえ、多様な利用ニーズに対応した対策が必要となります。

3

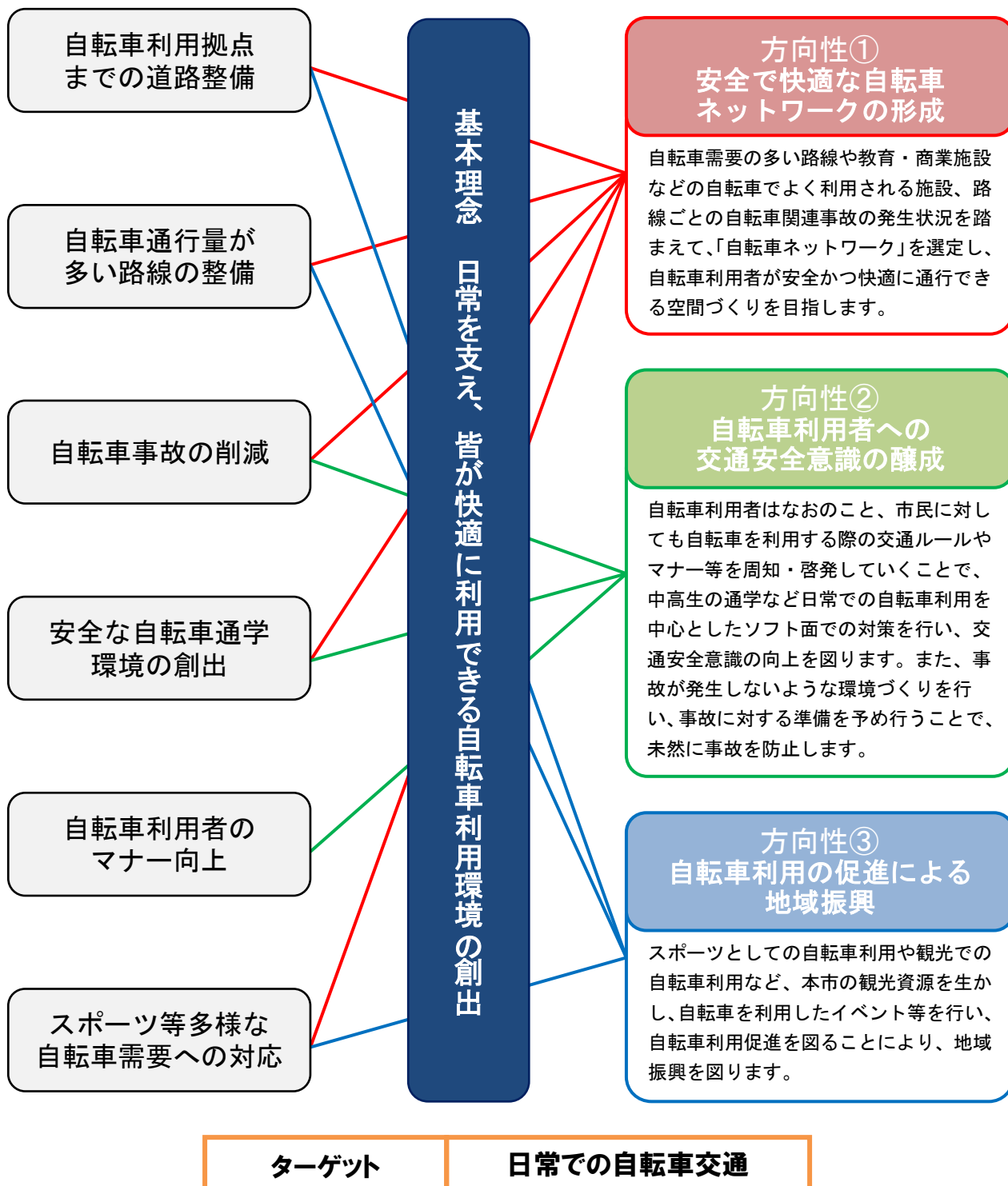
計画の方向性

3.1 計画の方向性（基本理念・ターゲット）

前章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ます。

「日常での自転車交通」をターゲットとして、以下の基本理念を実現させるための3つの方向性を定めることで、本市における自転車利用環境の向上を目指します。

●課題



3.2 施策体系

基本理念の実現を目指し、3つの方向性を軸として以下の事業を展開していきます。

第4章では、これら事業の具体的な内容を示していきます。

< 施策体系 >

基本理念	方向性	事業内容	
日常を支え、皆が快適に利用できる自転車利用環境の創出	方向性① 安全で快適な 自転車ネットワークの形成	A1	自転車ネットワークの整備推進
		A2	安全に配慮した自転車通行環境の整備 (自転車ネットワーク以外)
	方向性② 自転車利用者への 交通安全意識の醸成	B1	自転車の交通安全の取り組み推進
		B2	自動車運転者への啓発
		B3	自転車保険への加入推進
		B4	自転車点検整備方法の周知・徹底
	方向性③ 自転車利用の促進 による地域振興	C1	レンタサイクル事業の推進・拡充
		C2	観光資源を活用したサイクルツーリズムの推進

4

自転車利用環境整備の取組施策

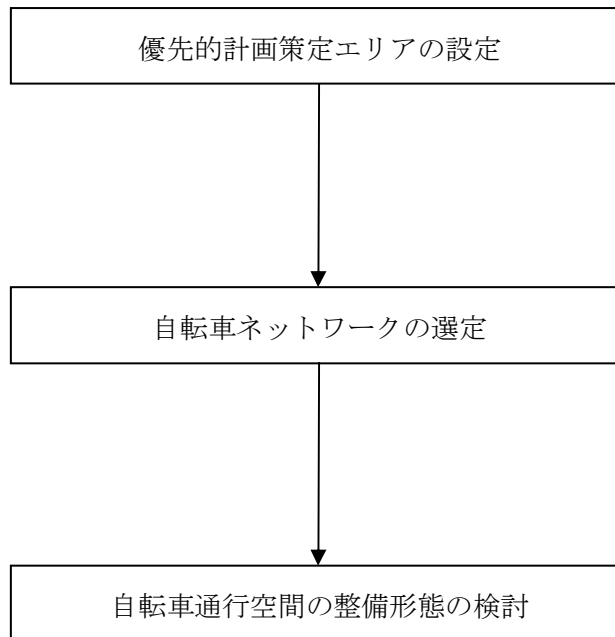
4.1 方向性①：安全で快適な自転車ネットワークの形成

A1	自転車ネットワークの整備推進		
実施スケジュール	2020年〔令和2年〕 4月から随時	担当部署	国、県、豊岡市、警察

① 自転車ネットワークの検討概要

自転車ネットワークの検討にあたっては、まず、優先的に整備すべきエリアを選定し、選定されたエリア内の国・県道、都市計画道路、主要市道などから、自転車ネットワークの選定を行いました。その後、道路状況等から車道通行を原則とした自転車通行空間の整備形態の検討を行いました。

< 自転車ネットワークの検討フロー >



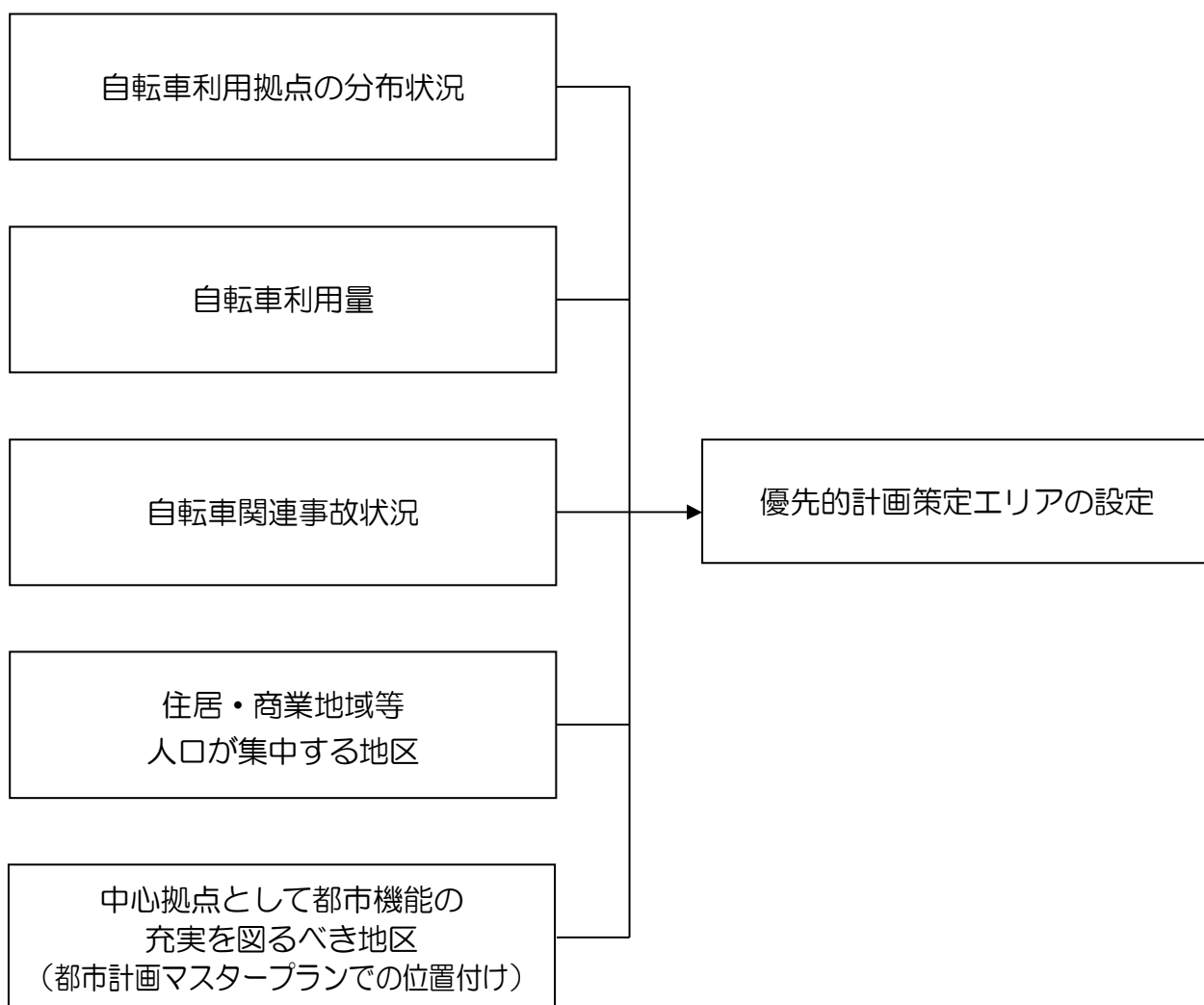
② 優先的計画策定エリアの設定

a) 優先的計画策定エリアの設定の考え方

自転車通行空間の整備にあたっては、むやみに整備を進めていくのではなく、ある一定の条件や基準に基づいたエリア選定の上で整備していくのが効率的・効果的であると考えられます。

国ガイドラインによると、優先的計画策定エリア抽出の1つの方法として、自転車利用やニーズ、事故が多いことなどから安全性の向上が喫緊の課題となる場合などは、段階的な自転車ネットワーク計画の策定も可能であるとされています。これを踏まえて、本市としては、自転車利用拠点の分布状況や自転車の利用状況、自転車関連事故の発生状況などから、優先的計画策定エリアを抽出することとしました。

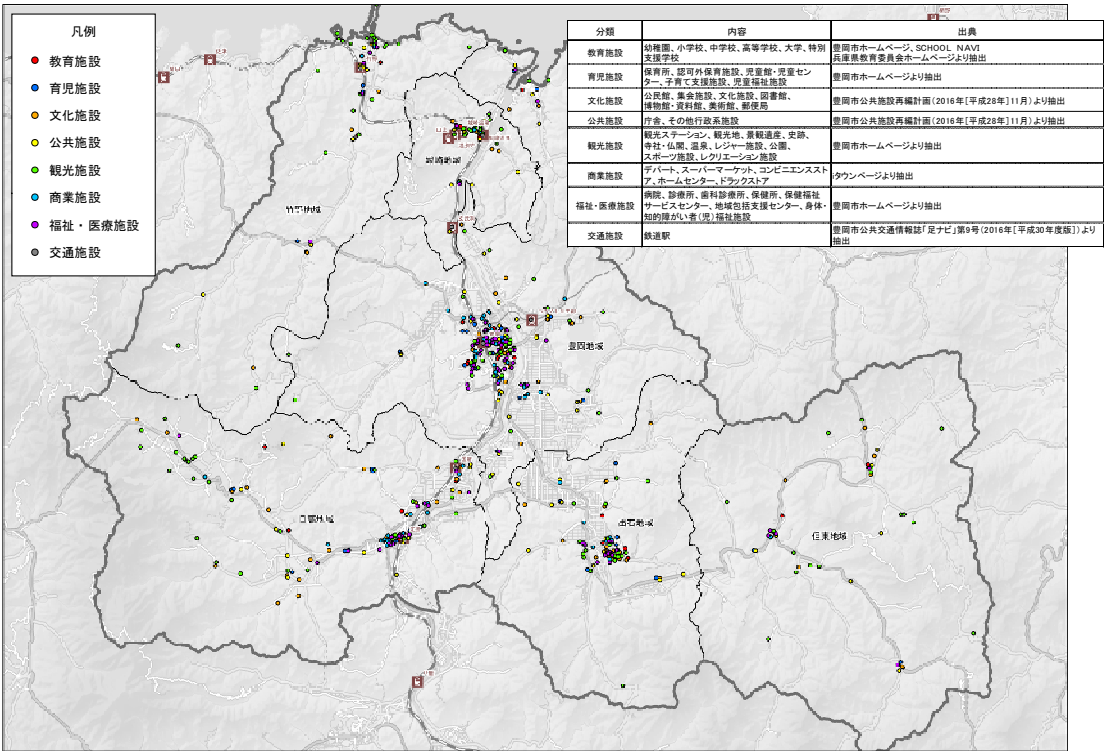
< 優先的計画策定エリア設定フロー >



b) 優先的計画策定エリアの抽出

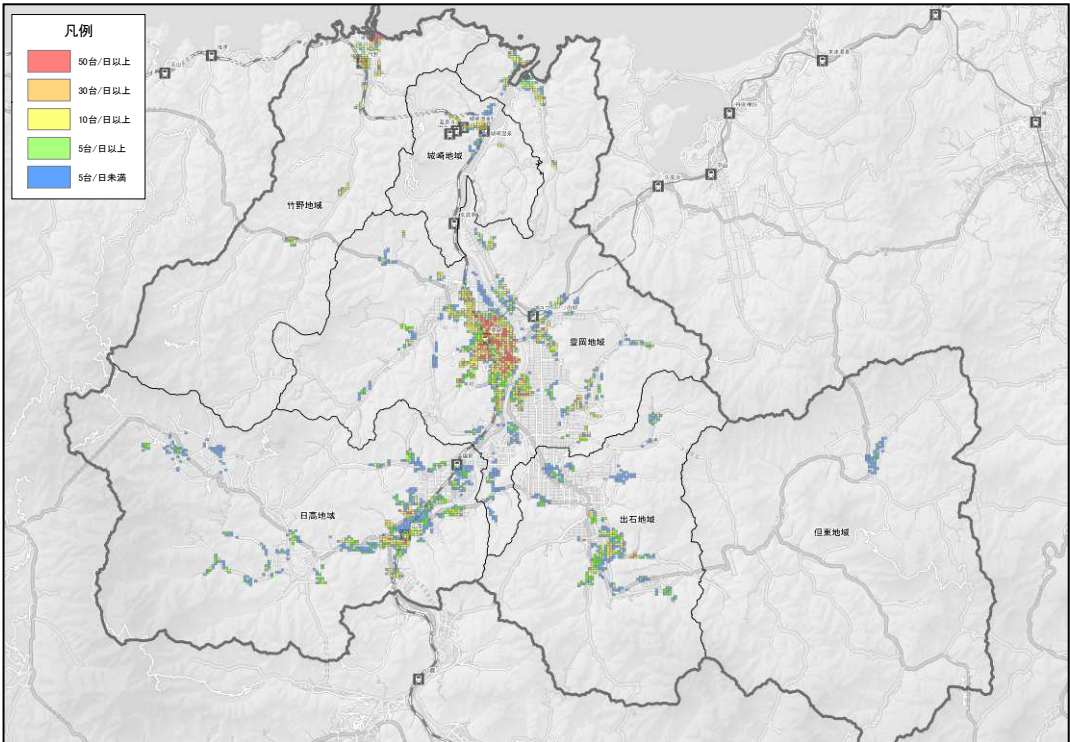
自転車利用拠点は概ね各地域の中心部に集中しており、特に豊岡地域の中心部で多くなっています。

＜ 自転車利用拠点の分布状況 ＞



自転車利用量が50台/日以上エリアは、特に豊岡地域の中心部で多くなっています。

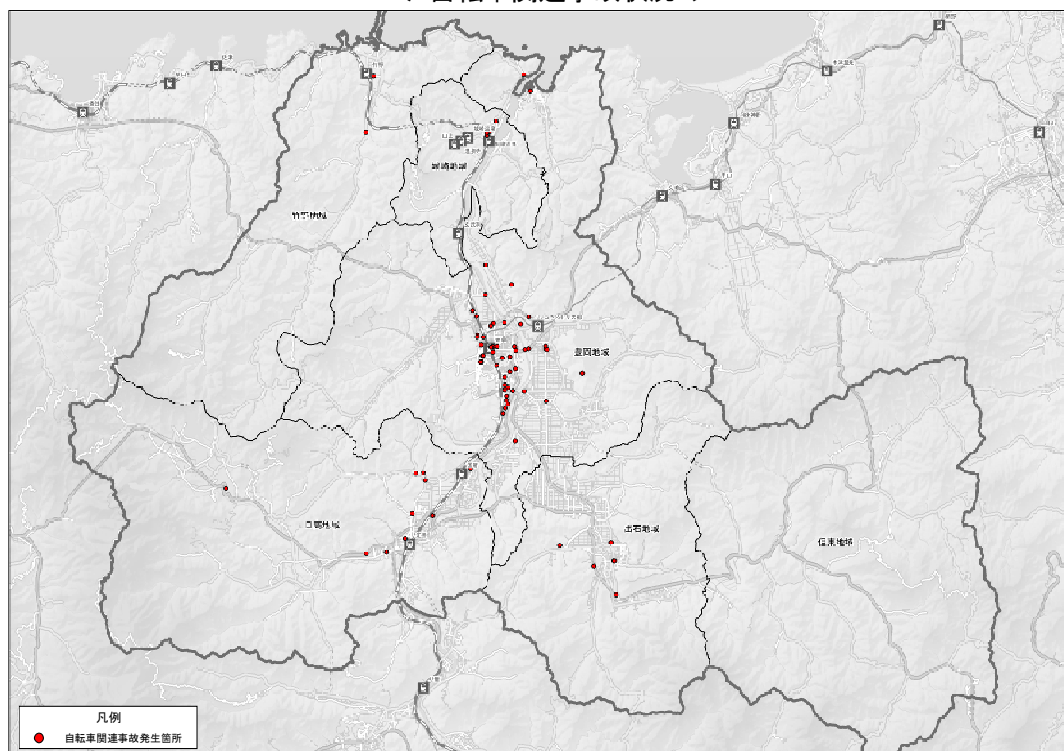
＜ 自転車利用量 ＞



※) 出発地または到着地が豊岡市の平日の移動のうち、代表交通手段「自転車」の発生集中量を集計
出典) 2010年(平成22年)近畿圏パーソントリップ調査
2015年(平成27年)国勢調査100mメッシュ推計データ

自転車関連事故は、件数自体は少ないものの、特に豊岡地域の中心部で多く発生しています。

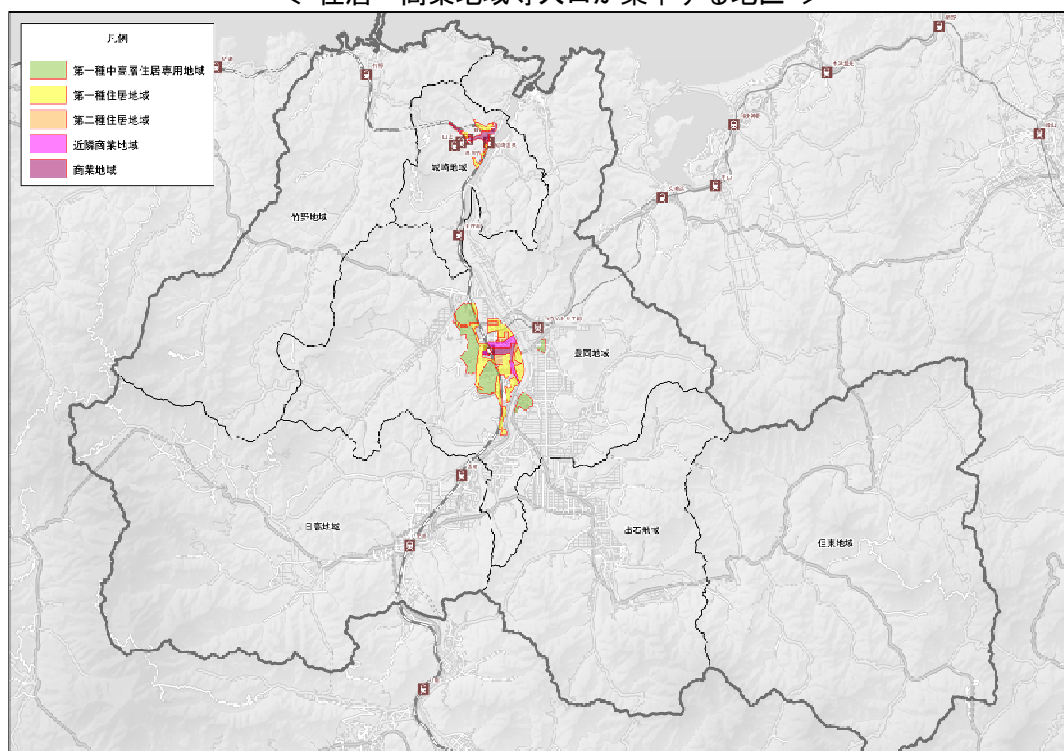
< 自転車関連事故状況 >



※) 2016年(平成28年)4月～2019年(平成31年)3月の事故データ
出典) 豊岡北・豊岡南警察署所管データ

指定された用途地域のうち、人口が集中する住居・商業地域を抽出すると、城崎地域でも一部エリア設定されているものの、ほとんどが豊岡地域の中心部となっています。

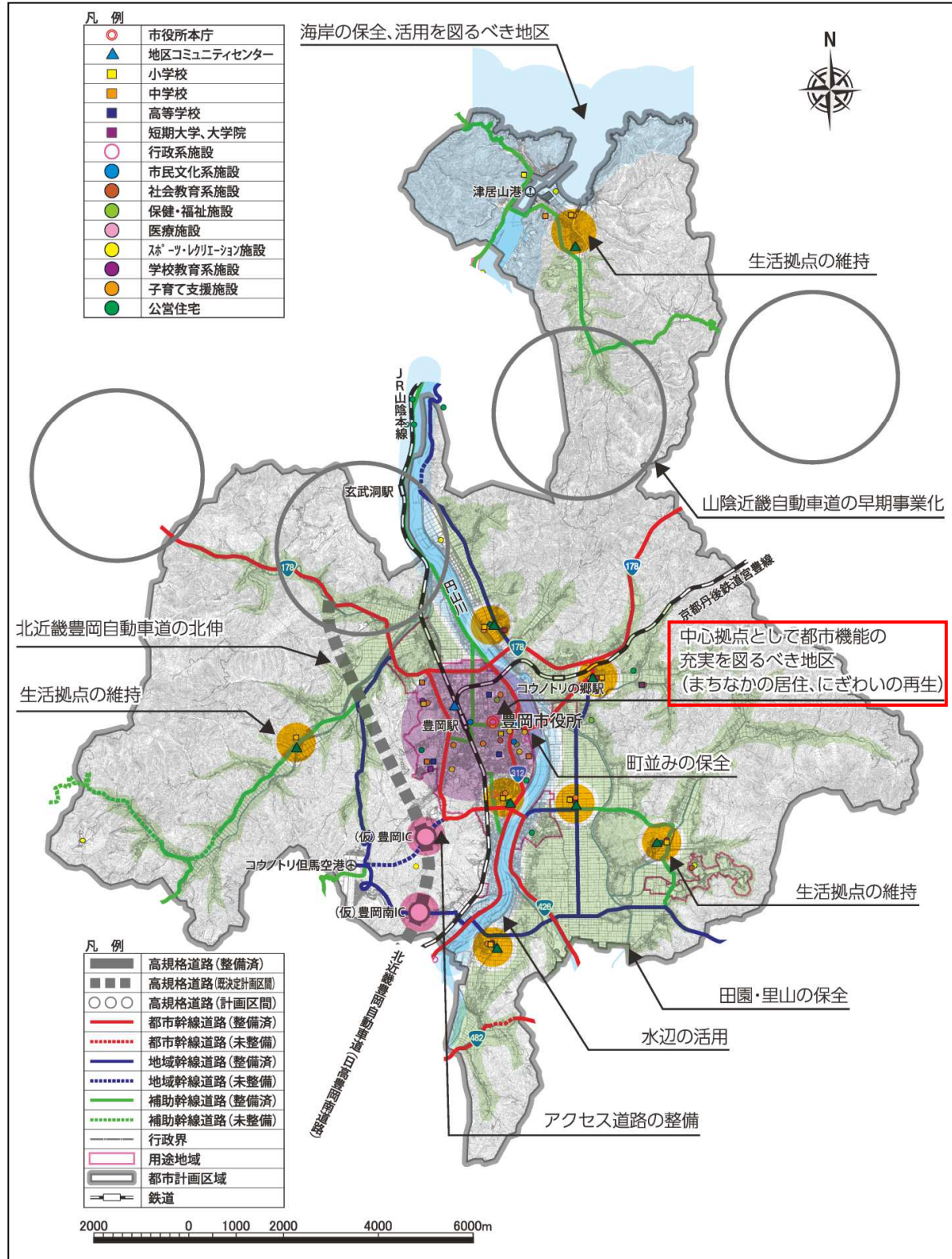
< 住居・商業地域等人口が集中する地区 >



出典) 豊岡市都市計画図(2018年〔平成30年〕3月)

都市計画マスタープランより、中心拠点として都市機能の充実を図るべき地区として、豊岡地域の中心部でエリア設定されています。

< 中心拠点として都市機能の充実を図るべき地区 >

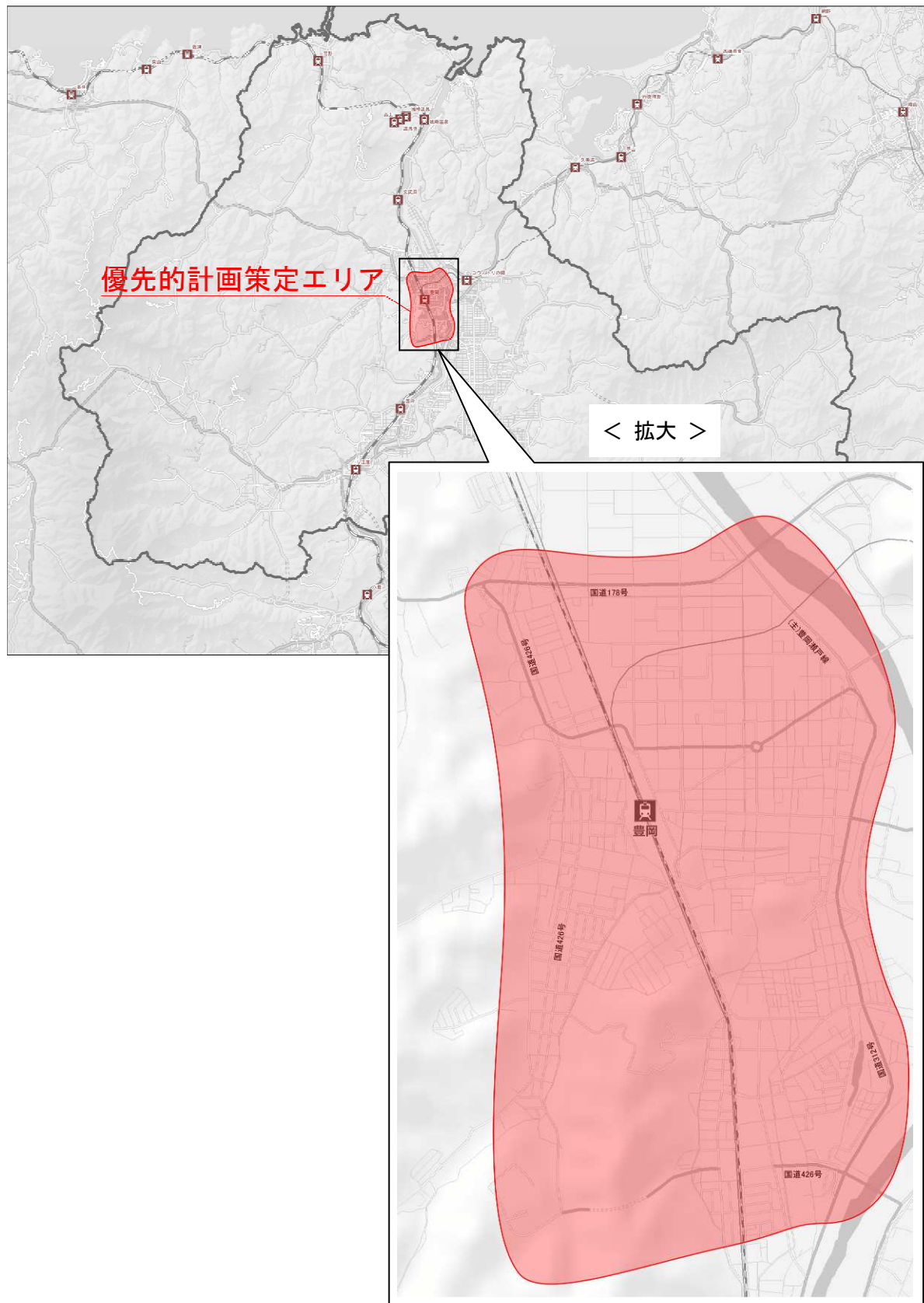


出典) 豊岡市都市計画マスタープラン (2019年〔平成31年〕3月)

c) 優先的計画策定エリアの設定

前述した5つの抽出項目から、以下に示すとおり、概ね豊岡地域の中心部を対象として優先的計画策定エリアを設定しました。

< 優先的計画策定エリア >



③ 自転車ネットワークの選定

a) 自転車ネットワークの選定の考え方

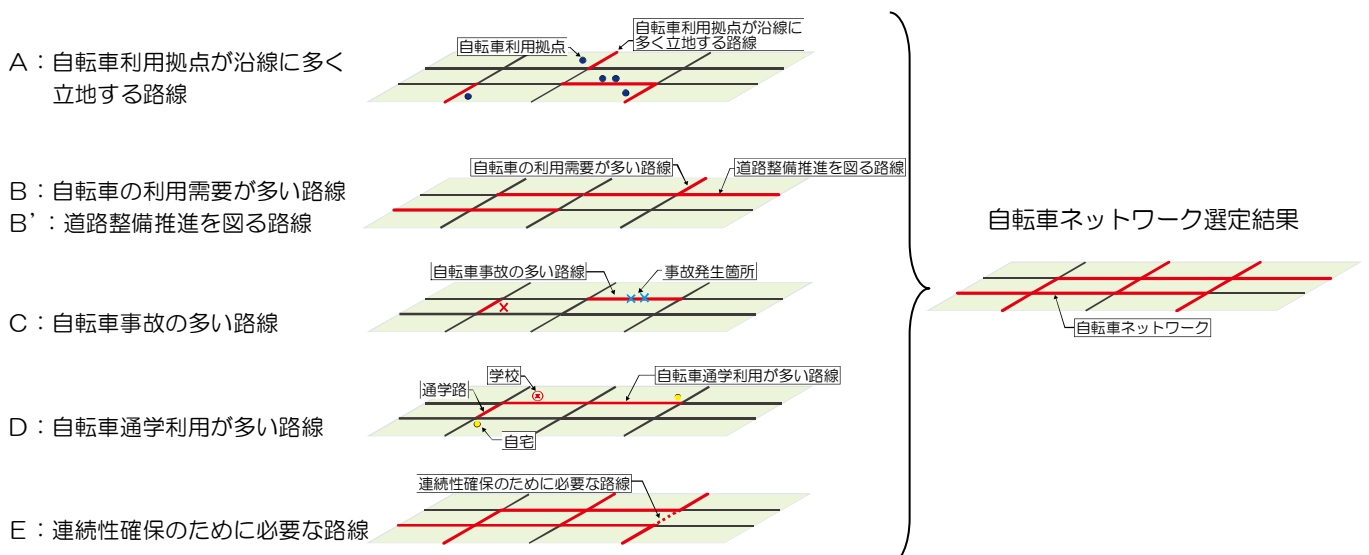
前項で設定したエリア内にある国・県道、都市計画道路、主要市道（主に1・2級市道）などの道路法に定められた道路を対象として、国ガイドラインにおける自転車ネットワークの選定項目を踏まえ、本市における自転車ネットワークの選定要件を以下のとおりに設定しました。

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 >

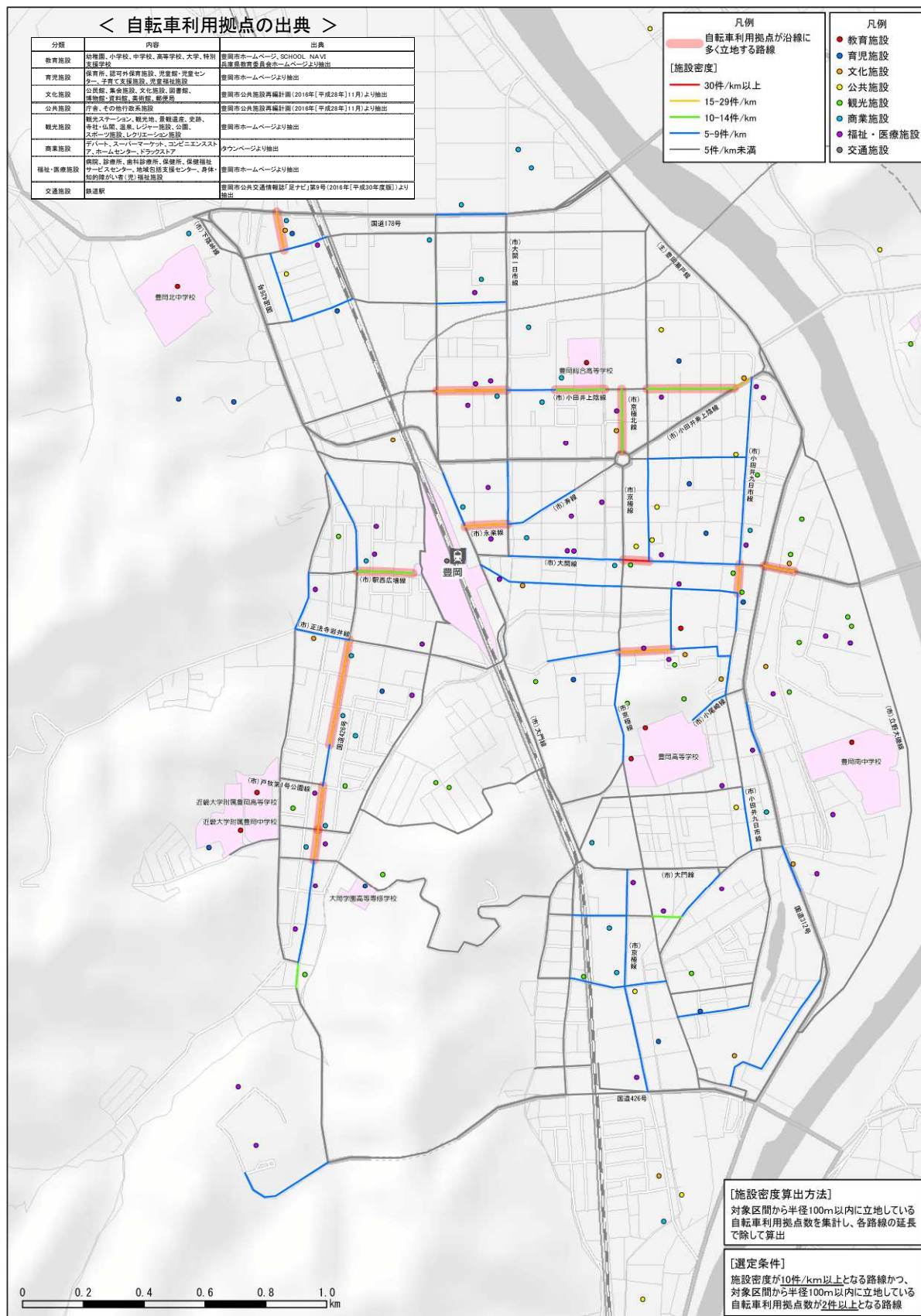
国ガイドラインにおける選定項目		本計画における選定要件
・地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線	⇒	A：自転車利用拠点が沿線に多く立地する路線
・地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線	⇒	B：自転車の利用需要が多い路線 B'：道路整備推進を図る路線
・自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線	⇒	C：自転車事故の多い路線
・自転車通学路の対象路線	⇒	D：自転車通学利用が多い路線
・自転車の利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	⇒	該当なし
・既に自転車の通行空間が整備されている路線	⇒	該当なし
・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	⇒	E：連続性確保のために必要な路線

< 重ね合わせの概念図 >



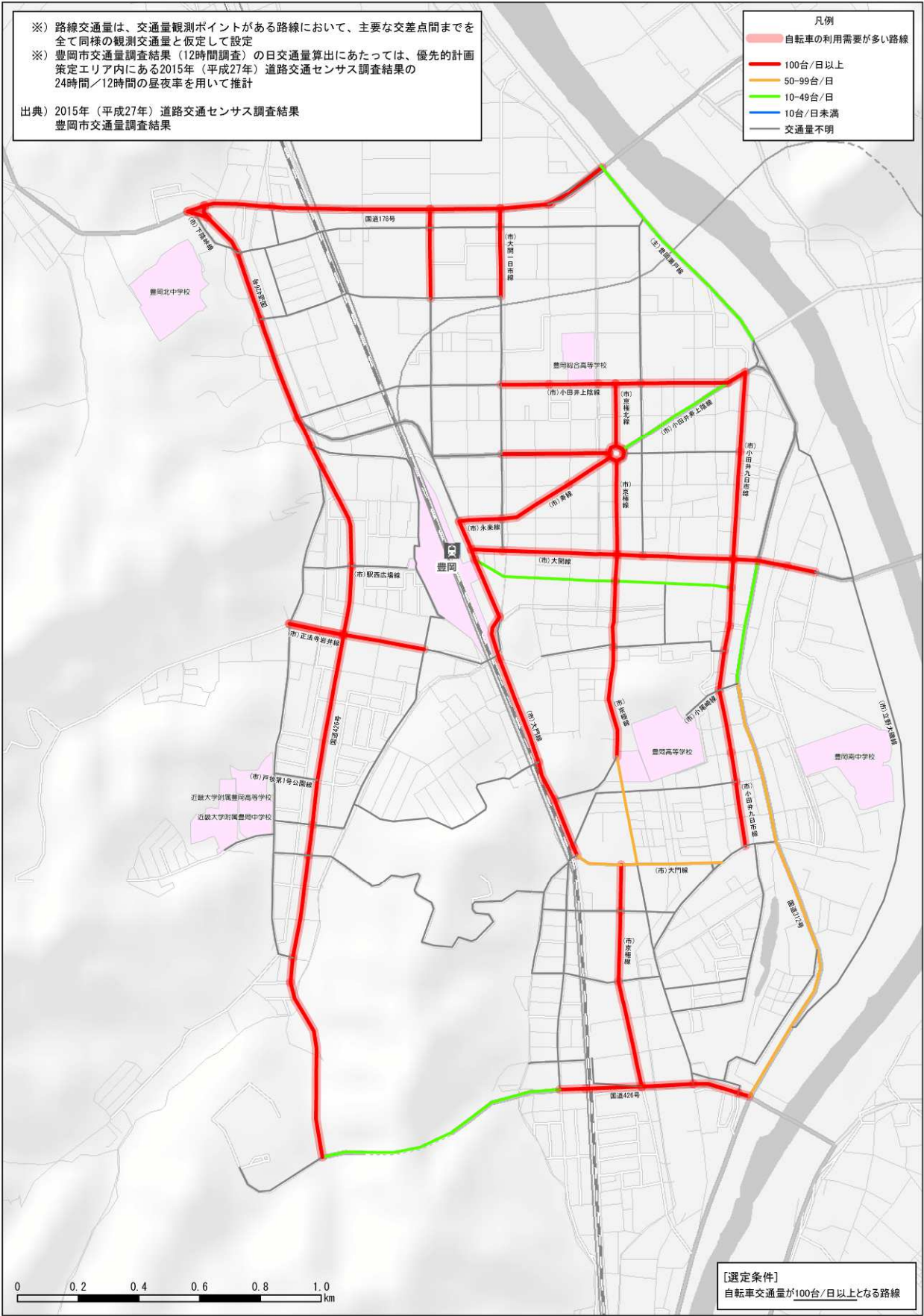
選定要件A：自転車利用拠点が沿線に多く立地する路線

自転車利用拠点は、主に豊岡駅の東側の市街地部や国道426号の戸牧北部などで施設密度が10件/km以上と多くなっています。



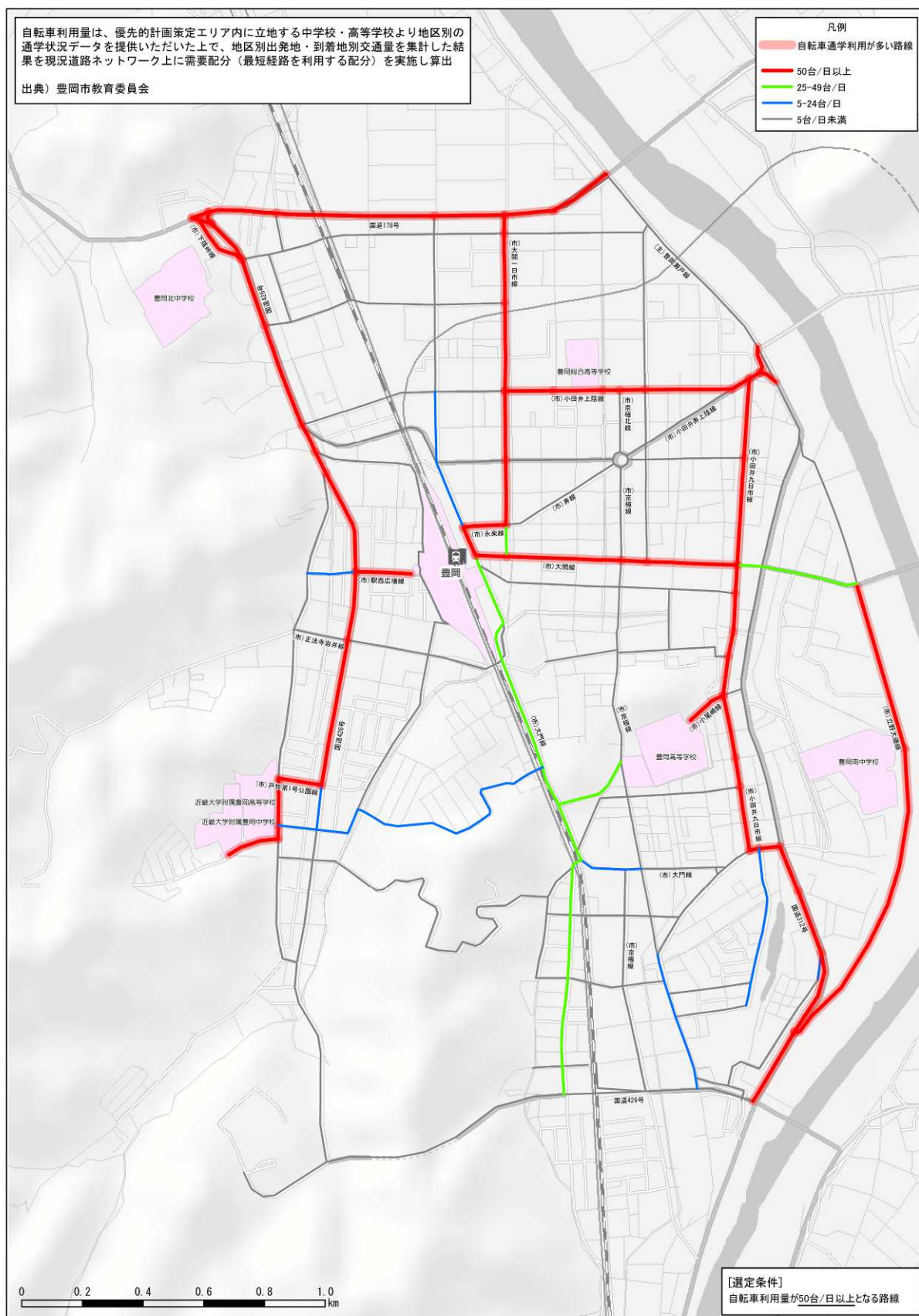
選定要件B：自転車の利用需要が多い路線

自転車利用者がよく利用している路線は、主に国道 426 号や国道 178 号などの幹線道路や豊岡駅の東側にある市街地内道路などで自転車交通量が 100 台/日以上と多くなっています。



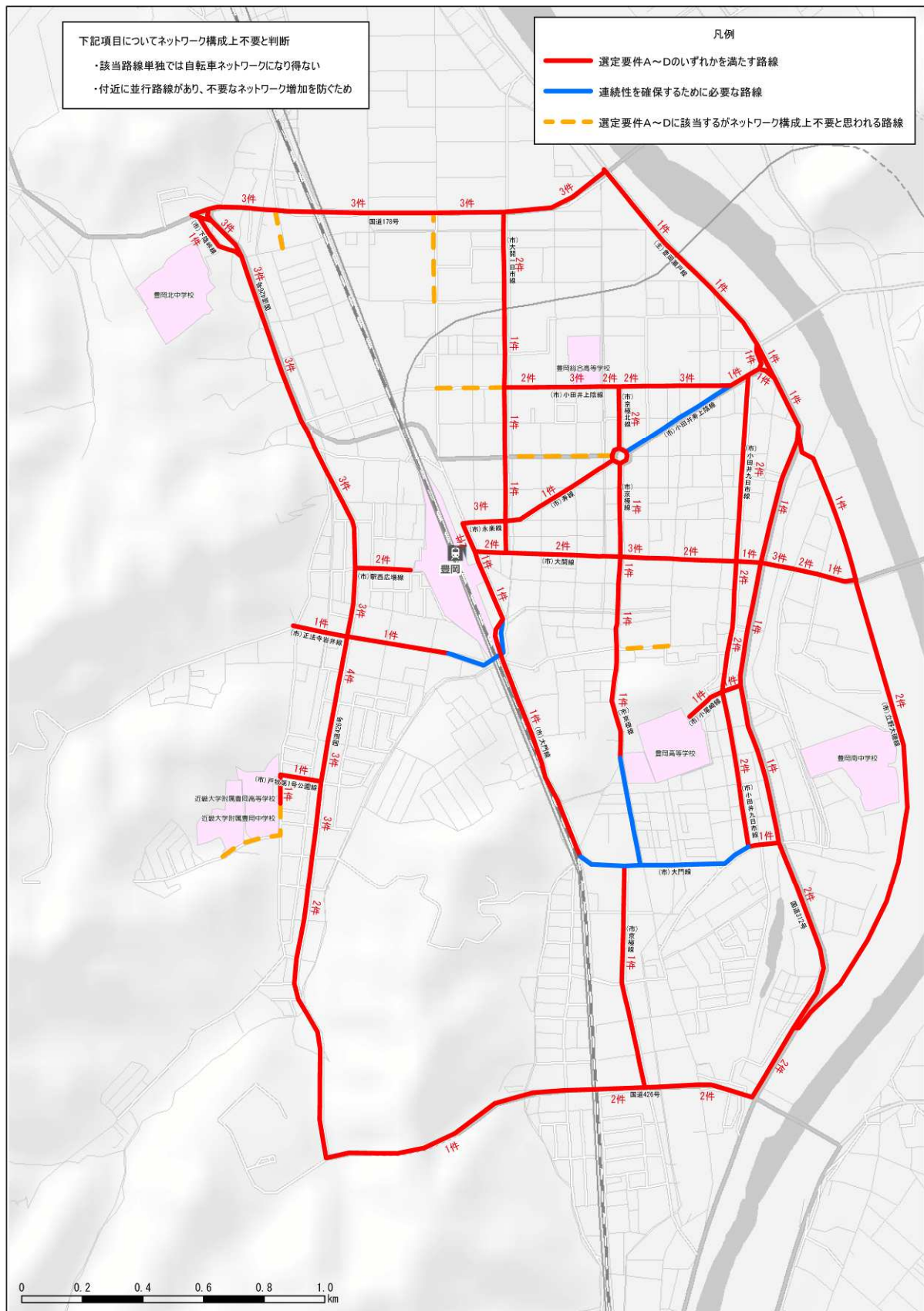
選定要件D：自転車通学利用が多い路線

自転車通学による利用が多い路線は、各中学校・高等学校にアクセスする路線や歩道などがある路線を中心に自転車利用量が50台/日以上（下校を含めると100台/日以上）と多くなっています。



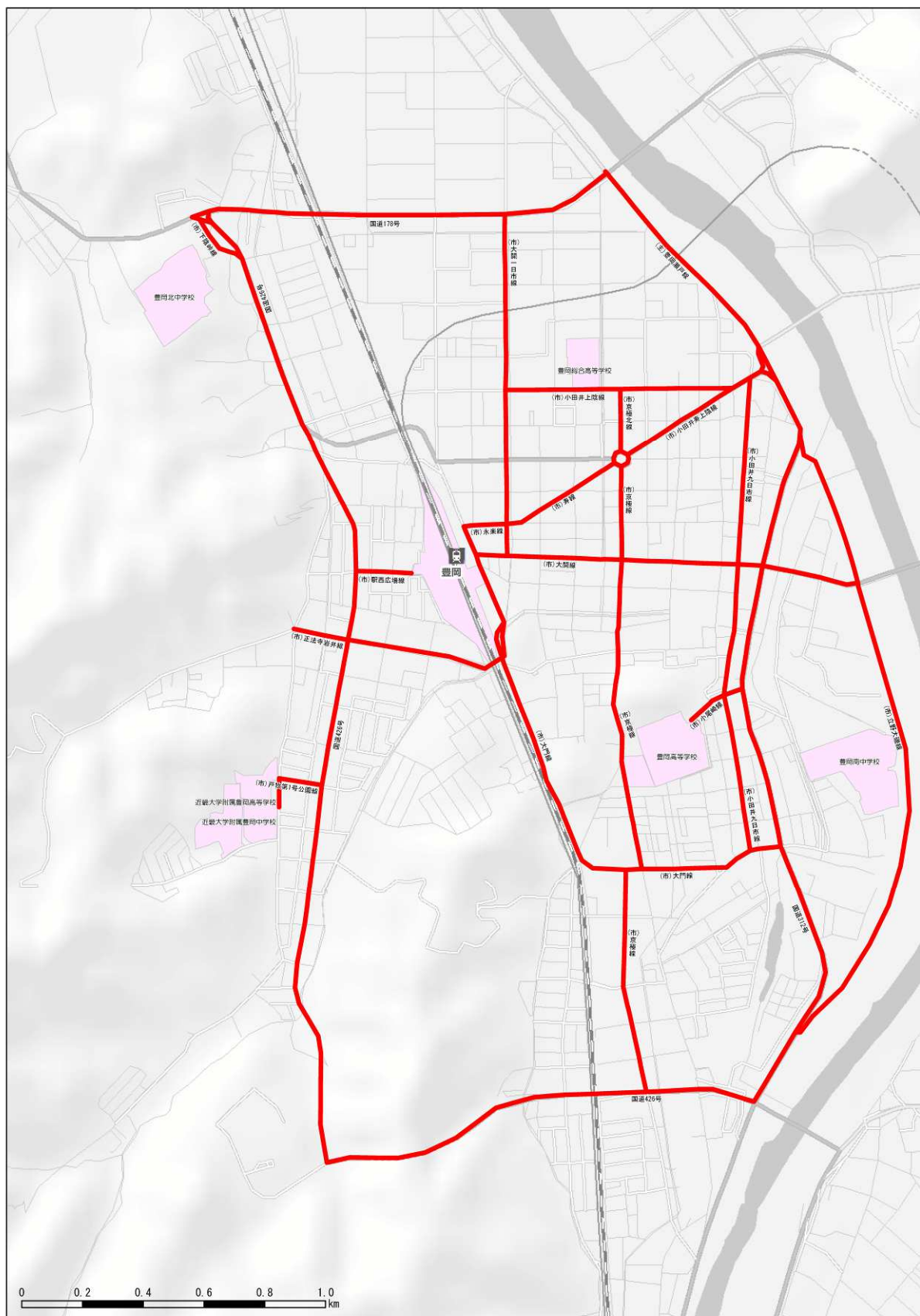
選定要件E：連続性確保のために必要な路線

選定要件A～Dのいずれかを満たす路線を重ね合せた上で、自転車ネットワークとして連続性を確保する必要がある路線を追加しました。



b) 自転車ネットワーク

選定要件A～Eの結果をもとに、いずれかの項目に該当する路線について、本市における自転車ネットワークとしました。



④ 自転車通行空間の整備形態の検討

a) 整備形態検討の流れ

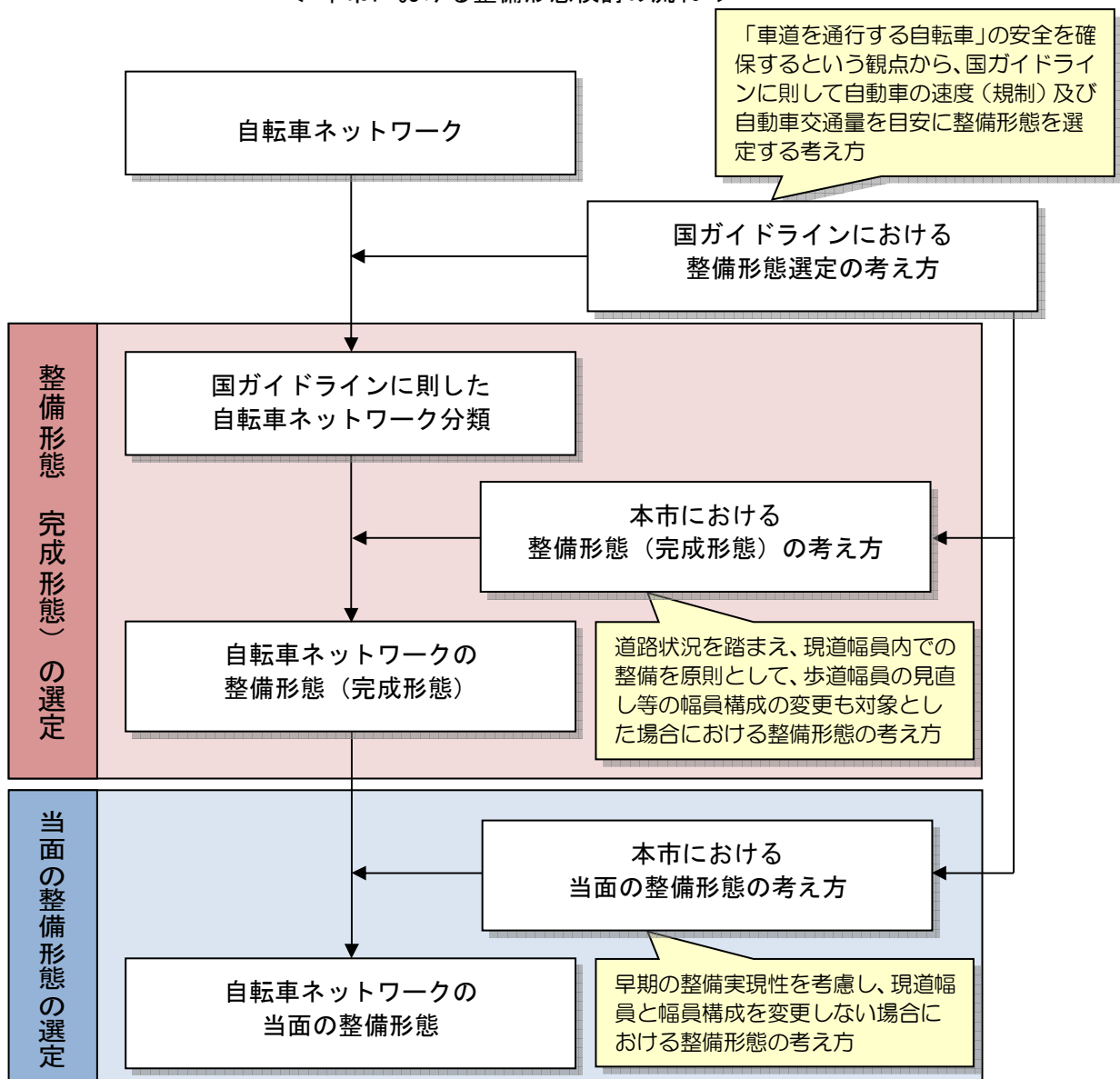
本市における自転車ネットワークの整備形態選定の流れは、以下のとおりです。

まず、前頁まで選定を行った自転車ネットワークを対象として、国ガイドラインにおける整備形態の考え方に則し、道路構造令に倣った上で車道通行の自転車の安全性から見ためざすべき整備形態への分類を行います。

次に、国ガイドラインにおける整備形態選定の考え方に基づき、現在の道路状況を踏まえ、現道幅員を基本として、幅員構成の変更も対象とした場合の整備形態（完成形態）の検討を行います。

最後に、早期の整備実現性を考慮し、現道幅員と幅員構成を変更しない場合の整備形態として、当面（2023年〔令和5年〕までに着手）の整備形態の検討を行います。

< 本市における整備形態検討の流れ >



b) 整備形態検討の基本的事項

本市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として、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を基本とします。

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 >

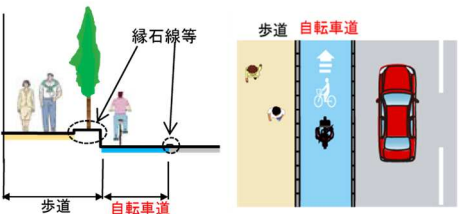
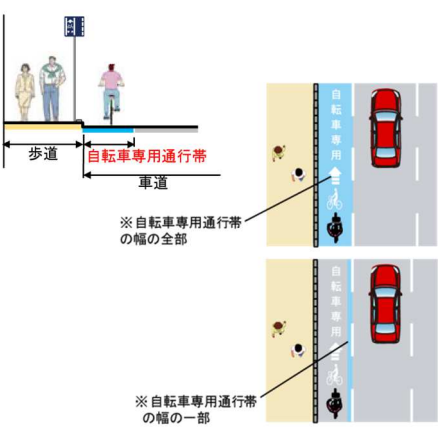
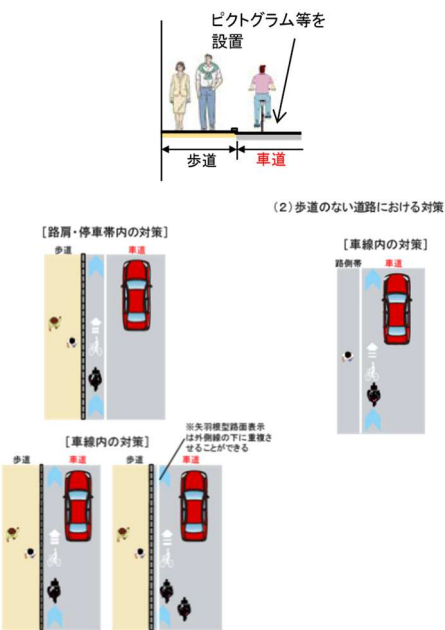
	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）

※ 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（2016 年 [平成 28 年] 7 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	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
自転車と自動車を車道で混在 車道混在		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

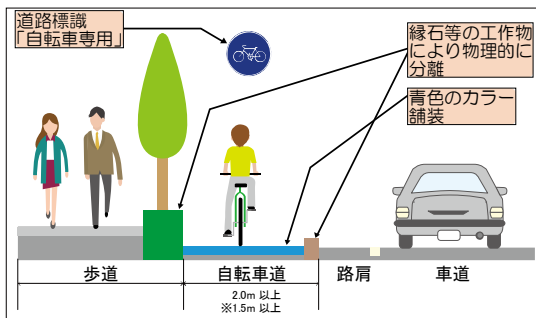
【 概要 】

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 】

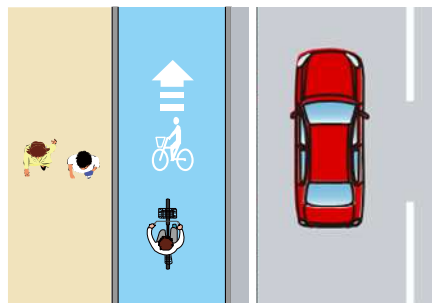
- ・ 自転車道が設置された道路では、自転車は、自転車道を通行しなければならない。
- ・ 自転車道の中では、自転車は一方通行となる。
(特定の要件を満たす場合に限り、暫定的に双方向通行を適用することが可能)

【 整備イメージ 】



※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

歩道 自転車道



○ 自転車専用通行帯(自転車レーン)

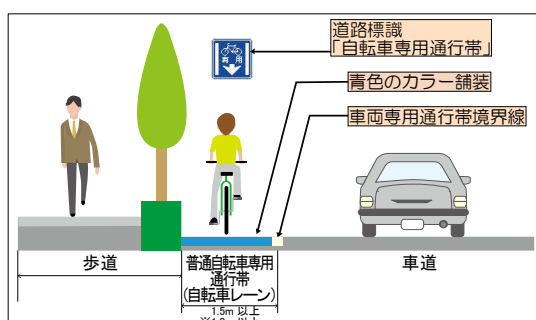
【 概要 】

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 】



※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

歩道 自転車レーン



○ 車道混在（自転車と自動車を車道で混在）

【 概要 】

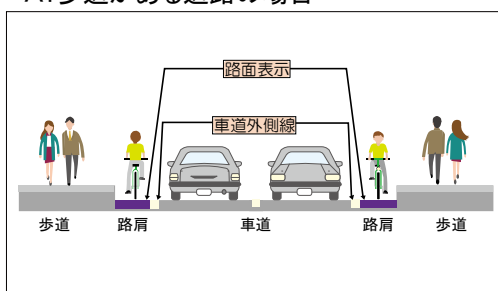
路肩や車道内に自転車及び矢羽根の路面表示を設置することにより、自転車の車道通行を促すとともに自動車への注意喚起を図る。

【 自転車の通行方法 】

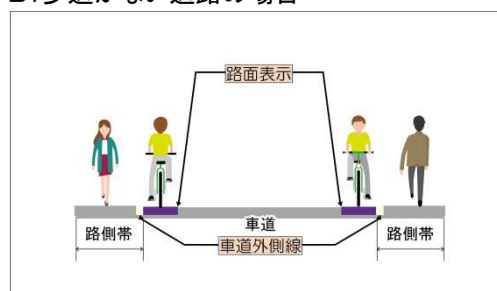
- ・ 自転車は、路肩内（車道左側）を通行しなければならない。
- ・ 自転車の通行は、自動車と同じ左側通行となる。

【 整備イメージ 】

A: 歩道がある道路の場合

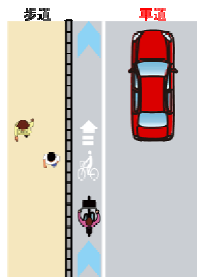


B: 歩道がない道路の場合

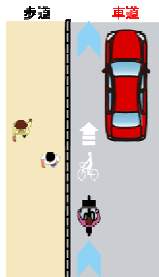


※ 路側帯は標準 1.0m以上(道路及び交通状況によりやむを得ない場合は、0.5mまで縮小できる)

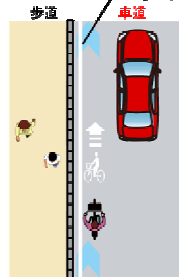
【路肩・停車帯内の対策】



【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】

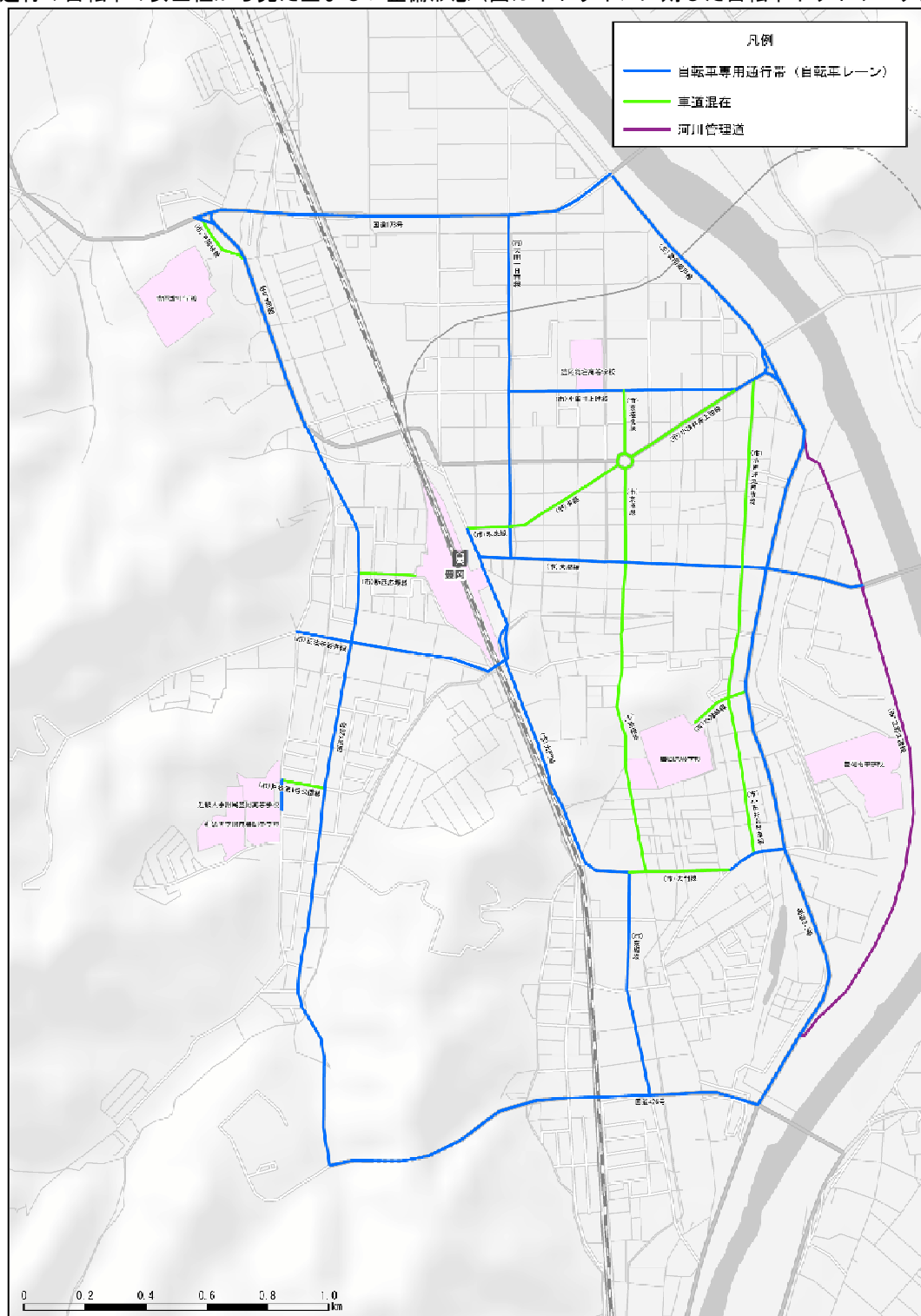


c) 国ガイドラインに則した自転車ネットワーク分類

国ガイドラインの整備形態の考え方に則して、車道通行の自転車の安全性から見た自転車ネットワークの分類を行いました。

基本的には「自動車速度 40km/h 以上」や「自動車交通量 4,000 台/日以上」の路線が多いため、「自転車レーン」となっていますが、（市）小田井九日市線などでは規制速度も遅く、自動車交通量も少ないことから「車道混在」となっています。

< 車道通行の自転車の安全性から見た望ましい整備形態（国ガイドラインに則した自転車ネットワーク分類）>

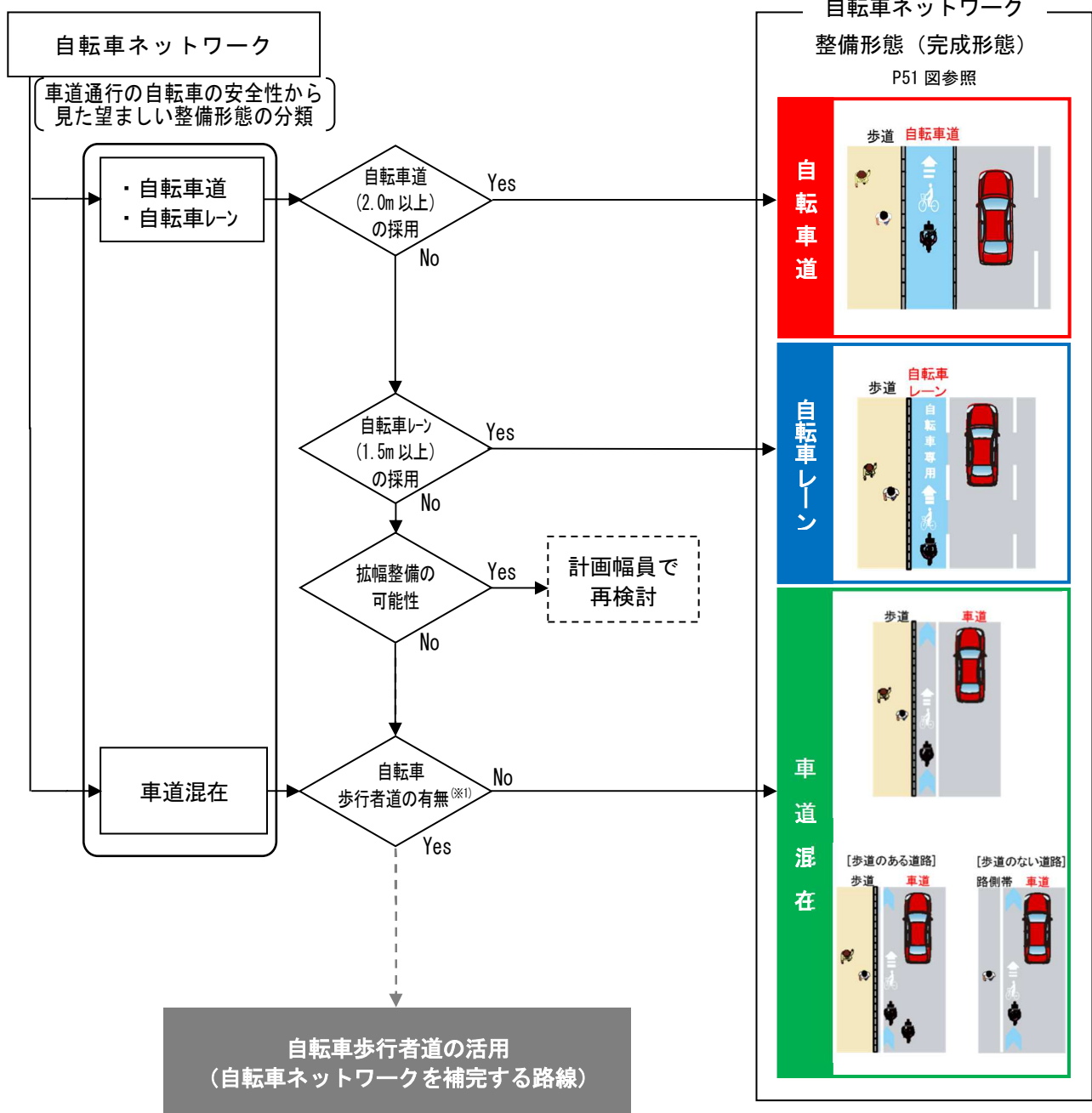


d) 自転車ネットワークの整備形態（完成形態）

本市の自転車ネットワークにおける、完成形の整備形態の選定は、車道通行の自転車の安全性から見た望ましい整備形態（国ガイドラインに則した自転車ネットワーク分類）を受けて、以下に示す整備形態（完成形態）選定フローに基づいて検討を行いました。

なお、完成形の整備形態は、フロー図の赤枠で示す「自転車道」、青枠で示す「自転車レーン」、緑枠で示す「車道混在」の3形態であり、「自転車歩行者道の活用」となる灰色枠については、「自転車ネットワークを補完する路線」として位置づけました。

< 整備形態（完成形態）選定フロー >



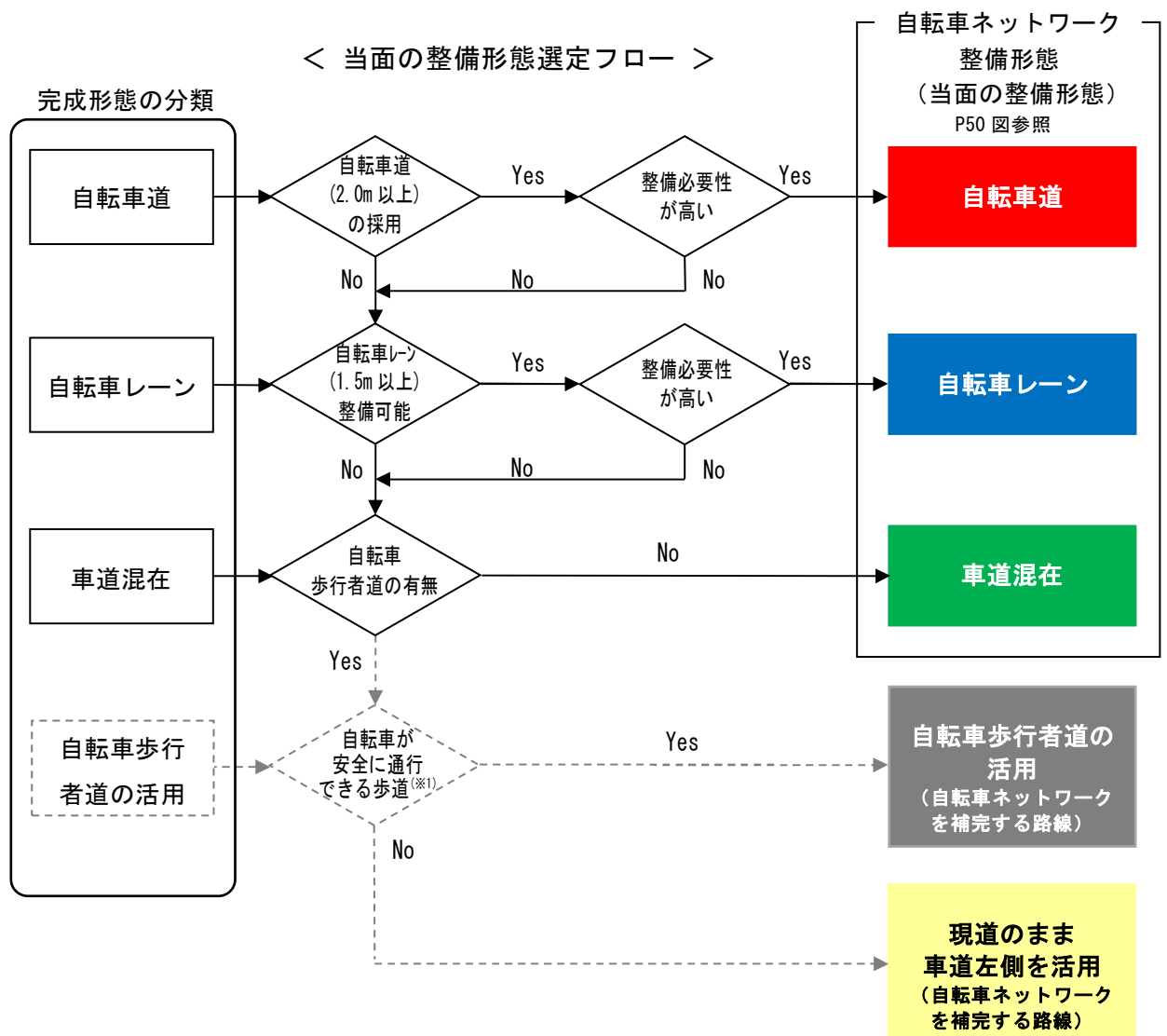
※1) 自転車歩行者道があったとしても、連続性を考慮して車道混在としている場合がある

e) 自転車ネットワークの当面の整備形態

歩道幅員の見直し等の幅員構成の変更を前提とした完成形態での整備では、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を要することとなります。そこで、本市における当面の整備形態の選定は、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、当面の整備形態は、完成形の整備形態と同様に、フロー図の赤枠で示す「自転車道」、青枠で示す「自転車レーン」、緑枠で示す「車道混在」の3形態としました。

「自転車歩行者道の活用」「現道のまま車道左側を活用」は、自転車は車道通行が原則であり、歩道通行は例外であることから、「自転車ネットワークを補完する路線」として位置づけました。



※1) 自転車歩行者道があったとしても、幅員が概ね 2.5m 未満であれば対象外としている

＜ 当面の整備形態選定の考え方 ＞

①完成形態が「自転車道」である路線の検討について

完成形態が「自転車道」である路線については、現在の道路整備状況から、自転車道（2.0m 以上）の採用が可能であれば、対象路線が整備の必要性が高い路線である事を確認した上で、自転車道による整備を行う。

②完成形態が「自転車レーン」である路線の検討について

完成形態が「自転車レーン」である路線や、自転車道（2.0m 以上）の採用が難しい路線については、自転車レーン（1.5m 以上）の採用が可能であれば、対象路線が整備の必要性が高い路線である事を確認した上で、自転車レーンによる整備を行う。

③完成形態が「車道混在」である路線の検討について

完成形態が「車道混在」である路線や、自転車レーン（1.5m 以上）の採用が難しい路線については、路肩内に矢羽根（0.75m）の設置が可能であれば、当面の整備形態として路肩内への矢羽根（0.75m）の設置を行う。但し、路肩の幅員が狭小（0.75m 未満）である場合は、下記「車道混在（車線内）の整備基準」を参考に、車線内への矢羽根（0.75m）の設置を検討する。

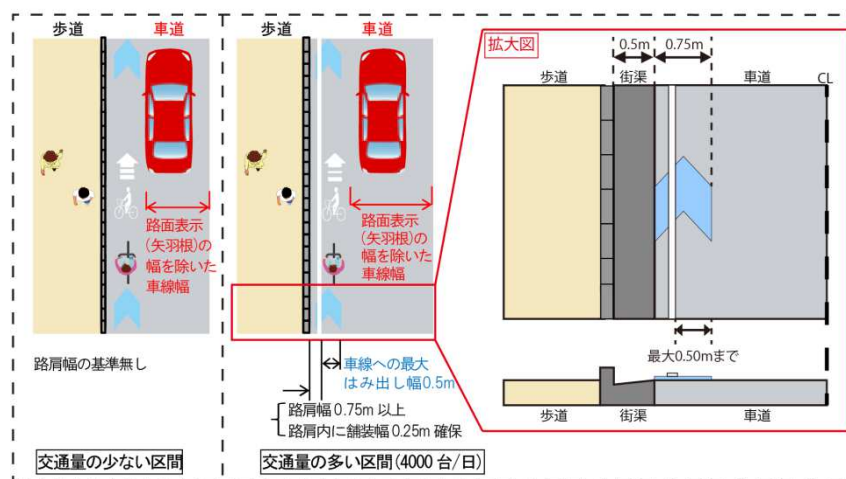
＜ 車道混在（車線内）の整備基準 ＞

- 路肩幅の確保が当面困難な場合、以下のような場合に限り、車線内の対策としての車道混在を採用することができる。なお、採用にあたっては、路面表示（矢羽根）の幅を除いた車線幅と交通の状況を踏まえ、慎重な検討の上、ネットワーク協議会等で関係機関と十分な協議、調整を図ることとする。

- ・歩道幅が狭く、既に多くの自転車が車道を走行している道路
- ・歩道に自転車通行可の交通規制が無い道路
- ・細街路など自動車交通が少なく、自転車と歩行者が錯綜する道路
- ・交通量の多い区間（4,000 台/日）に車線内の対策として車道混在を行う場合、路肩幅は 0.75m 以上、かつ路肩内に側溝を除く舗装幅 0.25m を確保

【参考】路肩幅 0.75m（街渠の幅 0.5m）道路の場合、車線内にはみ出る矢羽根型路面表示の幅は 0.50m とする。

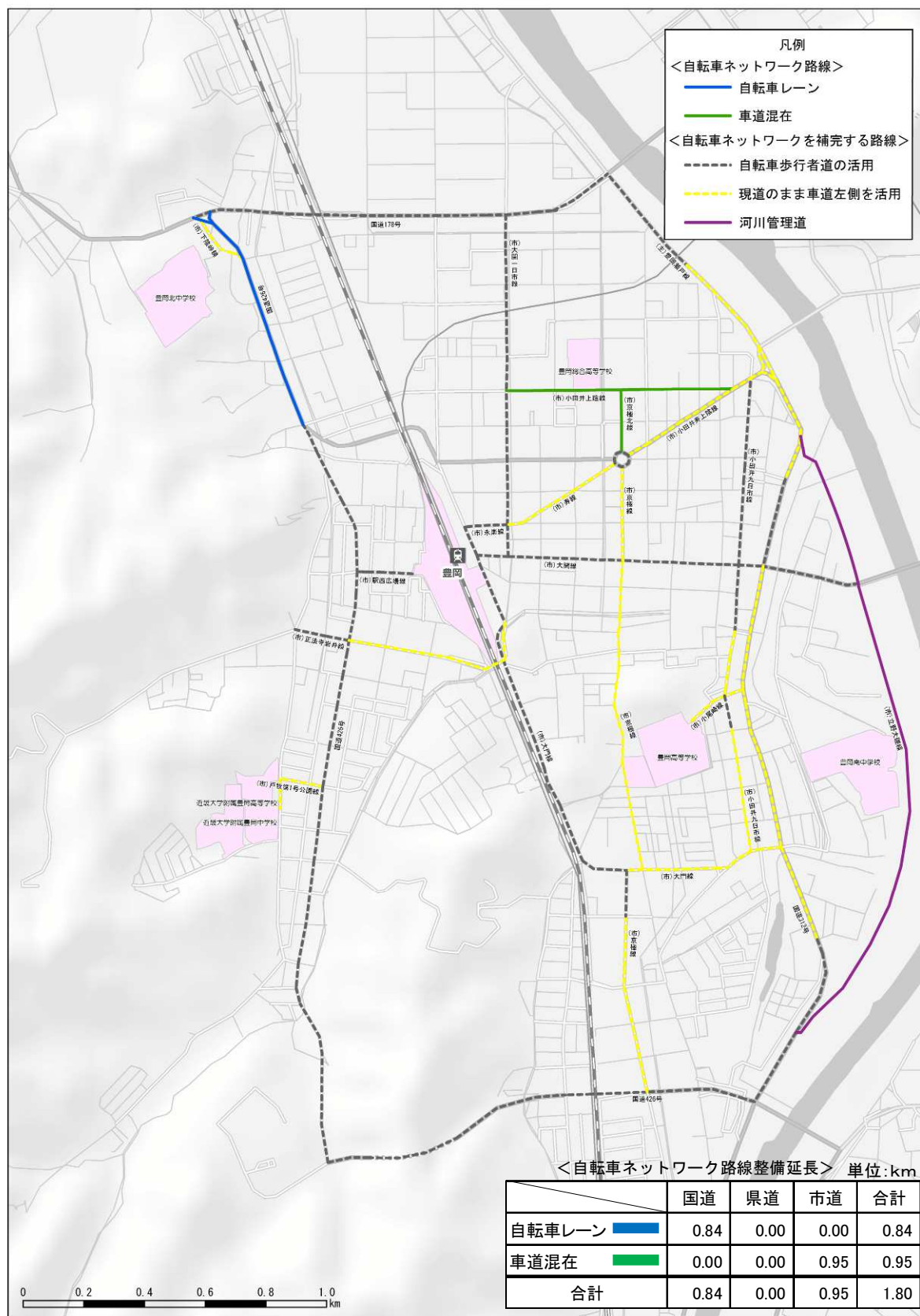
- ※ なお、実際に矢羽根型路面表示の施工を行う際は、事前に所轄警察署と十分な連絡調整を行うものとする。また、通行に支障となる路側の電柱や標識などについて、移設が可能な物件は設置者に協力を求め、自転車通行空間の確保も合わせて行っていく。



車道混在の幅の考え方(ガイドラインⅡ-19に加筆)

本市における当面の整備形態選定の考え方に則して、整備形態の連続性も考慮した上で、2023 年（令和 5 年）までの着手を目標とする自転車ネットワークの当面の整備形態の選定を行いました。

＜ 自転車ネットワークの当面の整備形態 ＞

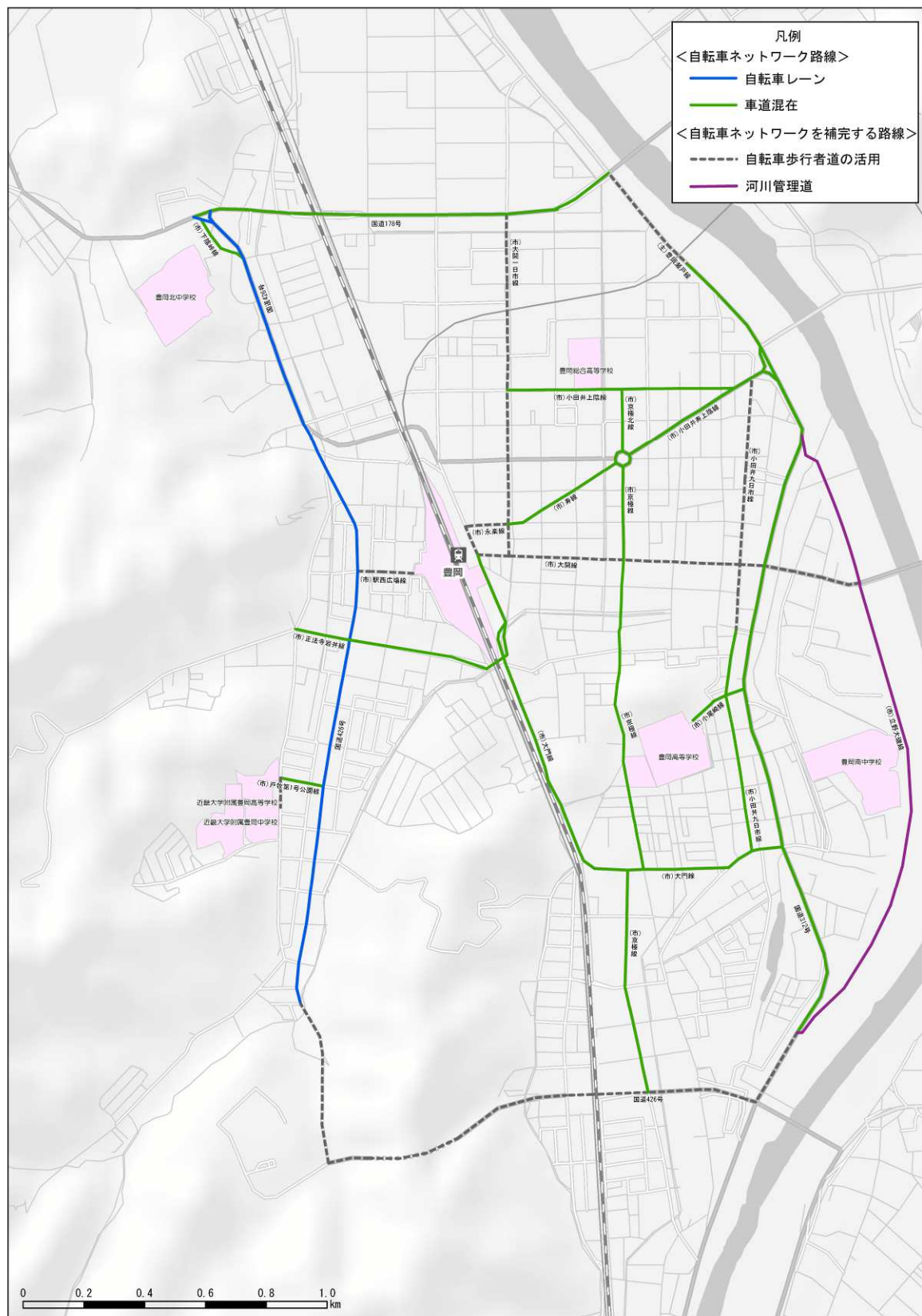


参考 自転車ネットワークの完成形態

完成形態選定の考え方に則して、整備形態の連続性も考慮した上で自転車ネットワークにおける整備形態（完成形態）の選定を行いました。

将来的にはこの完成形態での整備を目指します。

< 参考 自転車ネットワークの整備形態（完成形態） >



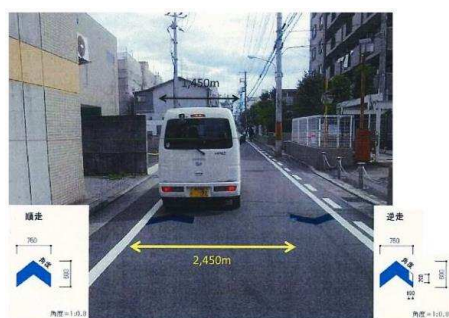
A2	安全に考慮した自転車通行環境の整備(自転車ネットワーク以外)		
実施スケジュール	2020 年 [令和 2 年] 4 月から随時	担当部署	県、豊岡市、警察

a) 自転車ネットワーク以外の整備

自転車ネットワーク以外の路線においても、対策が必要となる箇所については、本計画で定めた整備形態選定の考え方を踏まえて整備を進めていきます。

自転車ネットワーク以外の路線は主に生活道路等の細街路が想定されます。これらの路線に対する路面表示の設置については、車道混在の矢羽根等を基本として、他都市の事例も参考にしながら関係機関と検討していきます。

< 他都市における路面表示の整備事例 >



【兵庫県尼崎市】



【三重県紀宝町】

b) 自転車歩行者道の取り扱い

自転車ネットワークの整備形態が「自転車歩行者道の活用」となる路線において、歩道幅員が 3.0m 以上の自転車歩行者道については、以下に示す「徐行」及び「歩行者優先」のピクトマークを設置し、歩行者の安全確保を関係機関と検討していきます。

< ピクトマークの仕様 >

徐行		歩行者優先	
標準	(参考)縦1.5倍	標準	(参考)縦1.5倍

出典)「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に対する兵庫県としての補足事項(2017年[平成29年]3月)

■「普通自転車歩道通行可」の標識がある場合

- ・自転車は、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならない。また、自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。(道路交通法第63条の4第2項)
- ・自転車は、道路(歩道等と車道の区別のある道路においては車道)の左側端に寄って通行しなければならない。(道路交通法第18条第1項)
- ・歩行者の側方を通過するときは、歩行者との間に安全な間隔を保ち、又は徐行しなければならない。(道路交通法第18条第2項)

4.2 方向性②：自転車利用者への交通安全意識の醸成

B1	自転車の交通安全の取り組み推進		
実施スケジュール	随時実施中	担当部署	県、豊岡市、警察

自転車利用者に対して、警察や交通安全協会などの関係機関、団体とも連携して、自転車利用のルール・マナーを周知するために、街頭での呼びかけや啓発イベント、学生や高齢者を中心とした交通安全教室を開催するなどの活動を進めます。

なお、交通安全の取り組みの推進にあたっては、「豊岡市交通安全計画」で示されている目標や施策に従いながら進めます。

< 豊岡北警察署による自転車教室の様子 >



出典) 毎日新聞HP

B2	自動車運転者への啓発		
実施スケジュール	2020年〔令和2年〕 4月から実施検討	担当部署	県・豊岡市、警察

自転車利用者のルール・マナーの周知だけでなく、同じ車道を走行する自動車ドライバーに対しても、自転車の車道通行や左側通行が原則であることを呼びかけるなど、自転車・自動車利用者双方が安全で快適に道路を利用できるような取り組みを進めます。

また、自転車通行空間整備箇所への駐車車両に対する対応として、警察による指導・取締りの強化を検討していきます。

< 自動車ドライバーへの啓発イメージ >



出典) 豊岡市所管データ



出典) 豊岡市所管データ

B3	自転車保険への加入推進		
実施スケジュール	随時実施中	担当部署	県、豊岡市、警察

兵庫県では2015年（平成27年）10月より、「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が制定され、自転車損害賠償保険等への加入が義務づけられています。

本市でも、被害者の救済や加害者の経済的負担の軽減のため、事故への備えとして自転車保険への加入を推進します。

< 兵庫県発行の自転車保険チラシ① > < 兵庫県発行の自転車保険チラシ② >

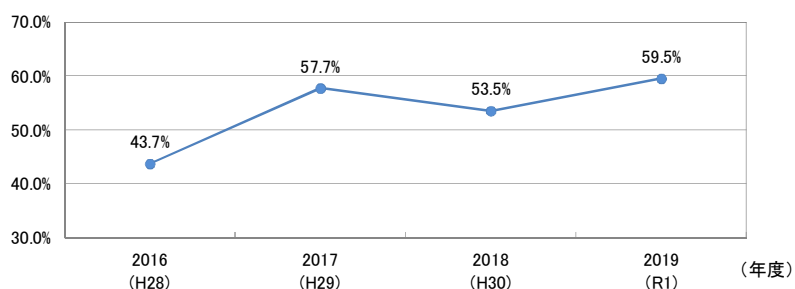


出典）兵庫県HP



出典）兵庫県HP

< 自転車保険加入者割合の推移（但馬県民局） >



出典）自転車保険加入に関するアンケート調査結果

B4	自転車点検整備方法の周知・徹底		
実施スケジュール	随時実施中	担当部署	県、豊岡市、警察

自転車のルール・マナーの徹底や自転車通行空間の整備だけでなく、安全・快適な自転車利用を図るために、自転車点検整備方法に関する啓発を行い、日常点検の定着化を図ります。

< 豊岡南警察署による自転車安全利用啓発キャンペーンの様子 >



出典）毎日新聞HP

4.3 方向性③：自転車利用の促進による地域振興

C1	レンタサイクル事業の推進・拡充		
実施スケジュール	2020年〔令和2年〕 4月から実施検討	担当部署	豊岡市、民間事業者等

本市では、2014年（平成26年）4月より全国初となるタイヤメーカー「ミシュラン」製の自転車ブランド「ヴェロ・ミシュラン」のスポーツバイクをレンタサイクルとして導入しています。このレンタサイクルを活用して、国内外の観光客をメインに利用促進を行っていきます。

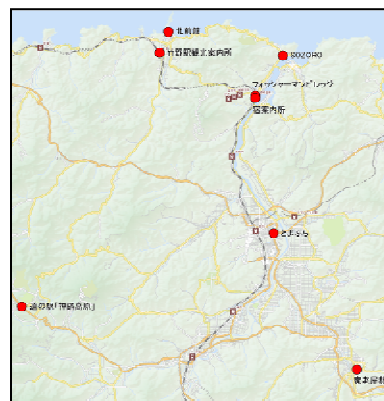
また、今後の自転車需要の増加を想定して、レンタサイクル事業の拡充についても実態を見据えながら検討していきます。

< 「ヴェロ・ミシュラン」導入お披露目会見の様子 >



出典) 産経新聞HP

< 現在のレンタサイクル事業実施箇所 >



出典) 兵庫県HP

C2	観光資源を活用したサイクルツーリズムの推進		
実施スケジュール	2020年〔令和2年〕 4月から実施検討	担当部署	県、豊岡市、民間事業者等

本市には、山陰海岸ジオパークや城崎温泉、神鍋高原、竹野海岸、兵庫県立コウノトリの郷公園など、様々な観光資源があり、これら自然を感じるためには自転車は不可欠な交通手段であると思われます。

このため、これら観光資源を周遊するようなモデルルートの設定やサイクルイベントの支援など、国内外の観光客の誘客を図るためのサイクルツーリズムの取り組みを推進します。

< 「風を感じるサイクリングツアー」の様子 >



出典) NPO法人かなべ自然学校HP



出典) NPO法人かなべ自然学校HP

5

計画の推進方法

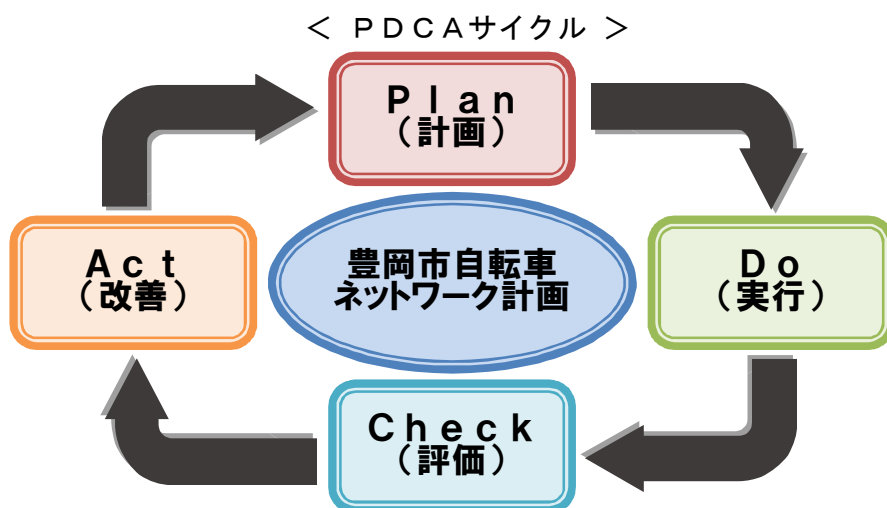
5.1 計画の推進体制の確立

本計画で位置づけられた基本理念や施策を展開していくためには、行政が主体となって計画を推進していく必要がありますが、道路管理者や所轄警察などとも十分に協議した上で進めていく必要があります。

本市では、上記関係機関で構成される自転車ネットワーク計画検討協議会等を活用して、計画の推進体制を確立させます。

5.2 計画のフォローアップ・見直し

本計画で示した施策については、自転車ネットワーク計画検討協議会等において、計画のフォローアップ及び見直しを行うPDCAサイクル（「P l a n（計画）」「D o（実行）」「C h e c k（評価）」「A c t（改善）」の頭文字）の考え方に基づいて、施策の実施・見直し等を行うことで自転車利用環境の向上を図ります。



5.3 社会情勢の変化に応じた計画の見直し

本計画は基本的に今回の検討で導き出された結果を受けて事業を展開していきますが、今後の国・県の動向や地元自治会等地域の皆様との調整など、社会潮流や地域情勢の変化に対応し、必要に応じて計画の見直しが生じることも考えられます。

現在考えられる今後の動向の変化としては、山陰近畿自動車道や北近畿豊岡自動車道の供用が控えている中で、本計画対象エリアにおいても自動車交通量が増加することによる、自転車の通行路線の変化が生じることも考えられます。

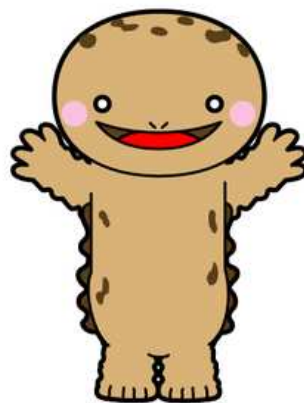
このため、本計画はこれらの社会情勢や交通状況の変化に応じて、地域の皆様とのコミュニケーションによる合意形成を図った上で、事業効果や効率性を確認しつつ、計画の適宜見直しを行います。



コーちゃん



玄さん



オーちゃん

豊岡市自転車ネットワーク計画 令和2年6月

発行 兵庫県 豊岡市

編集 豊岡市 都市整備部 建設課

〒668-8666

兵庫県豊岡市中央町2番4号

TEL:0796-23-1111(代表)

URL:<https://www.city.toyooka.lg.jp>

