

## 2 豊岡市の自転車交通をとりまく現状と課題

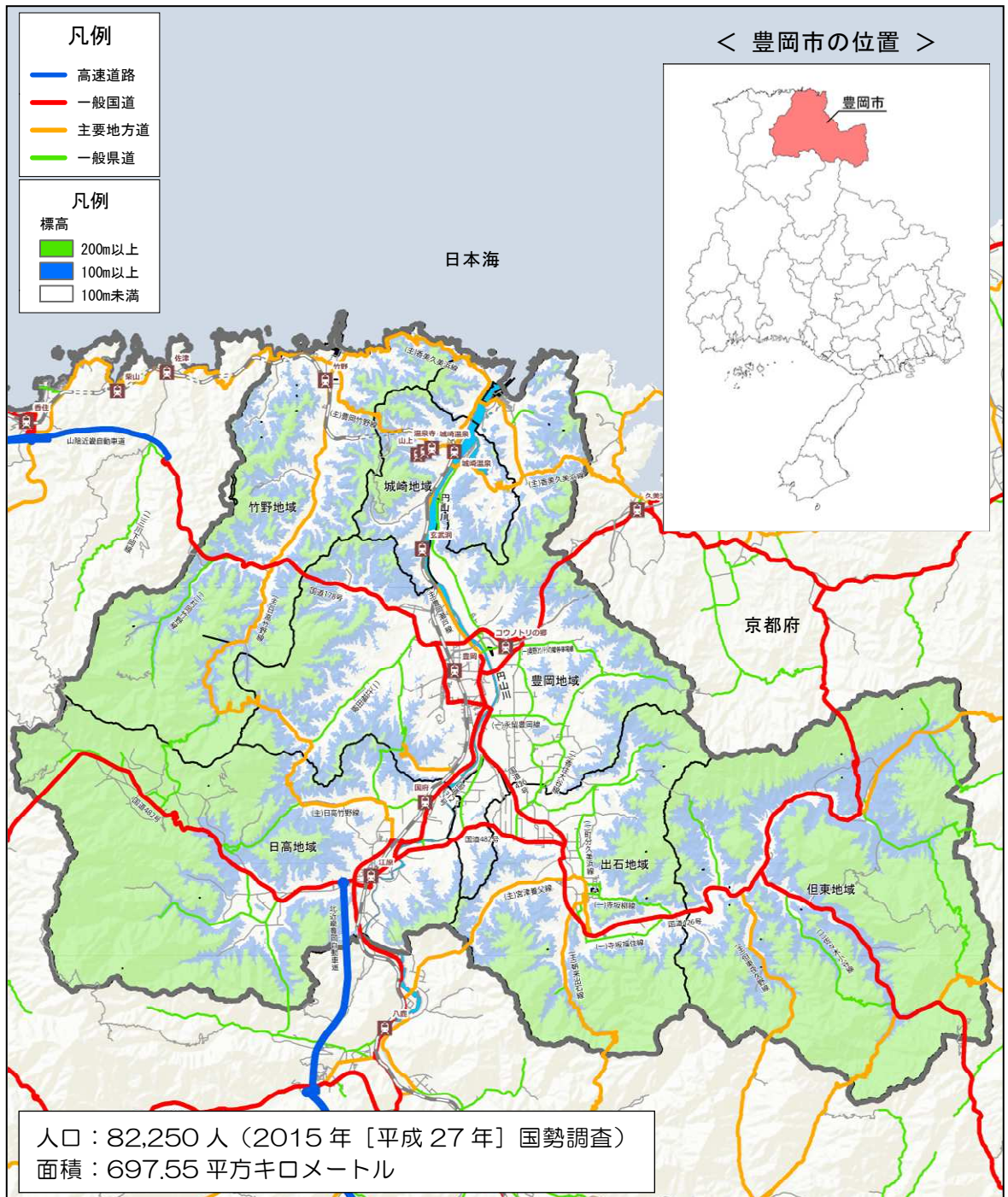
### 2.1 豊岡市の概要

#### (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 >



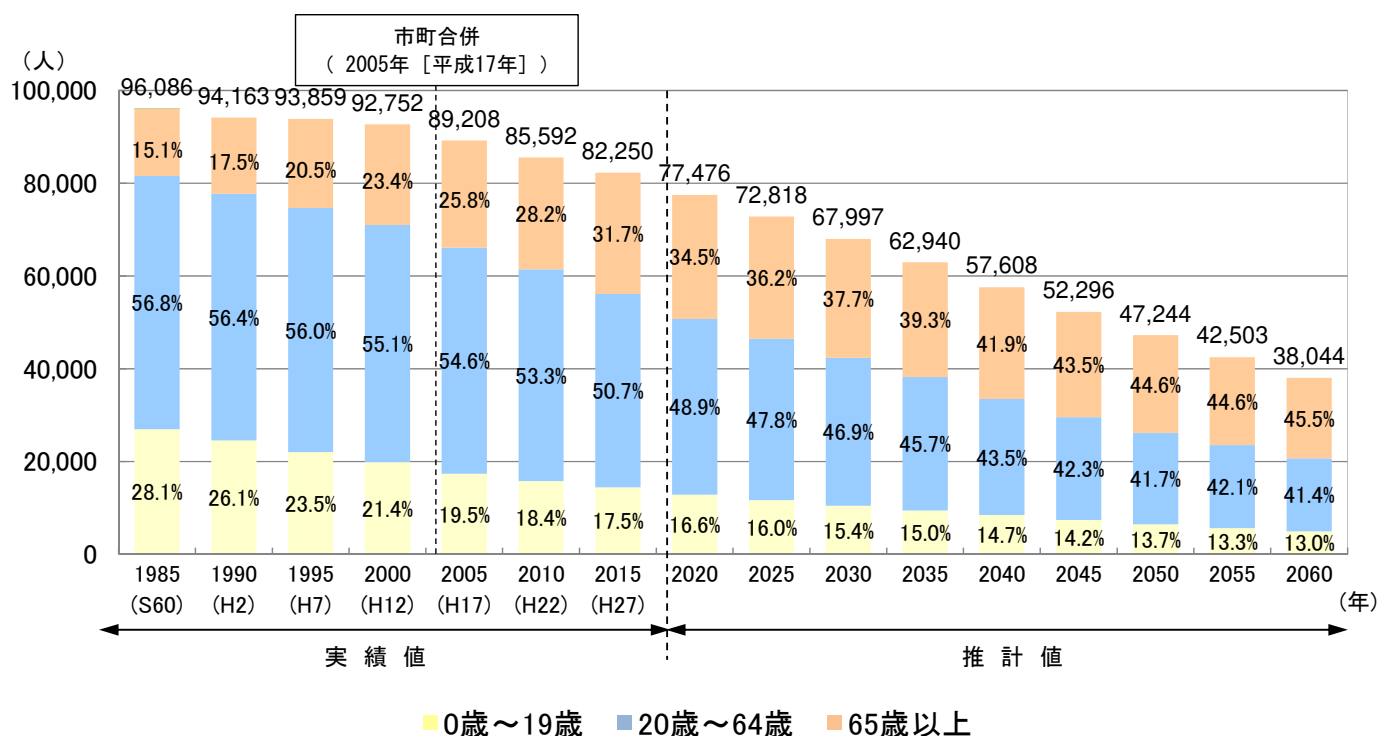
(2) 人口

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 >



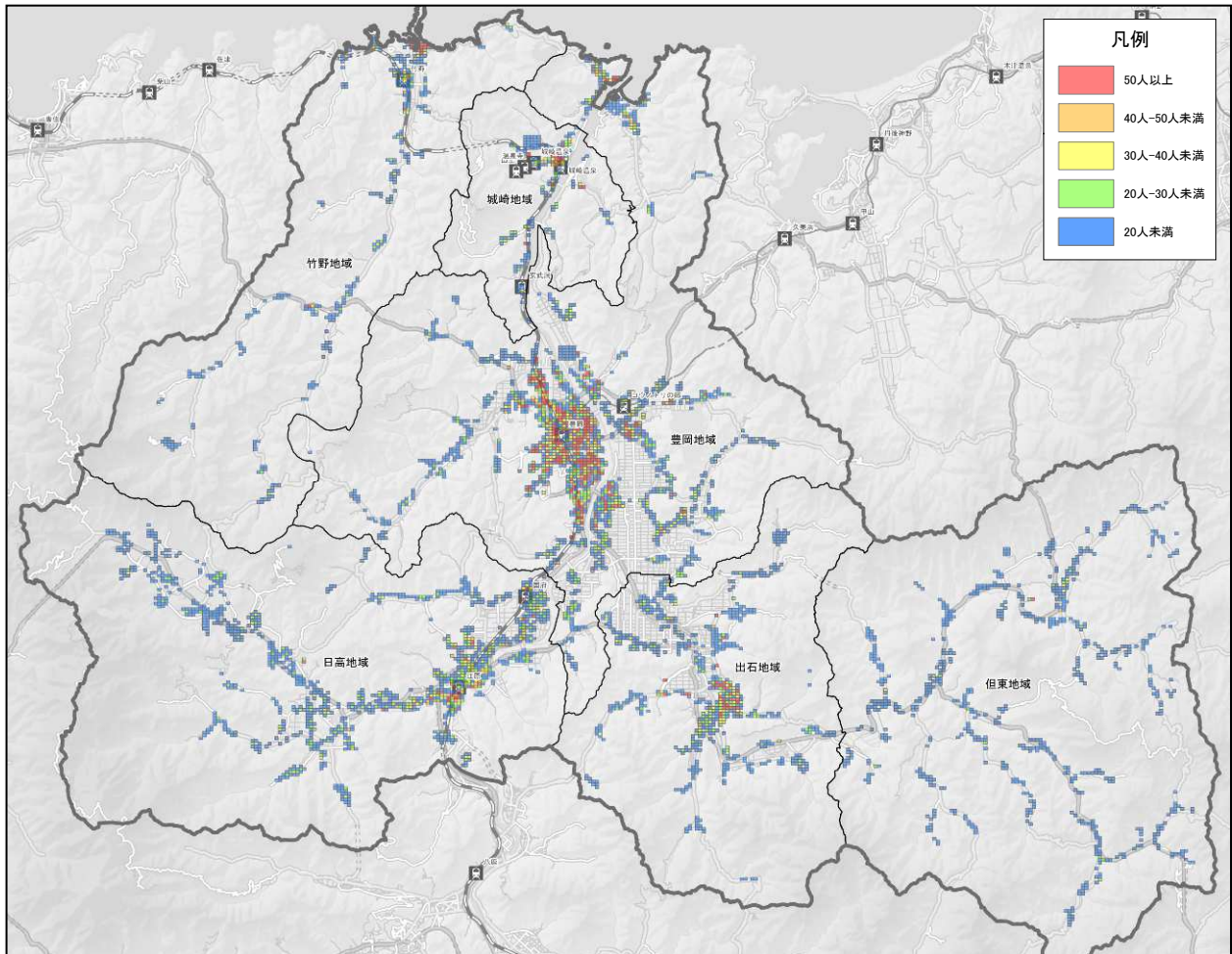
出典) 2015年 [平成27年] まで: 国勢調査

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

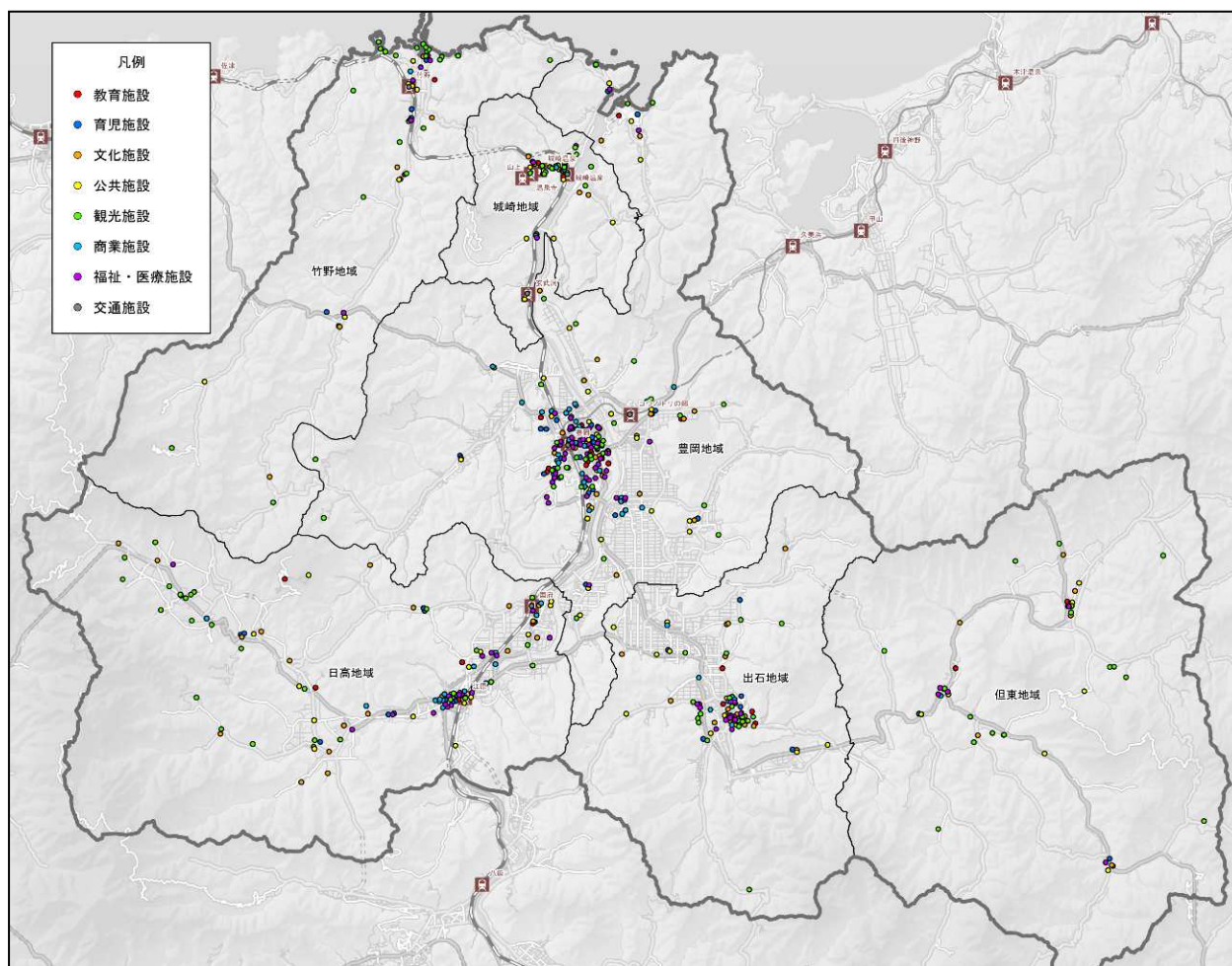
## 2.2 豊岡市における自転車交通をとりまく現状

### (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 >



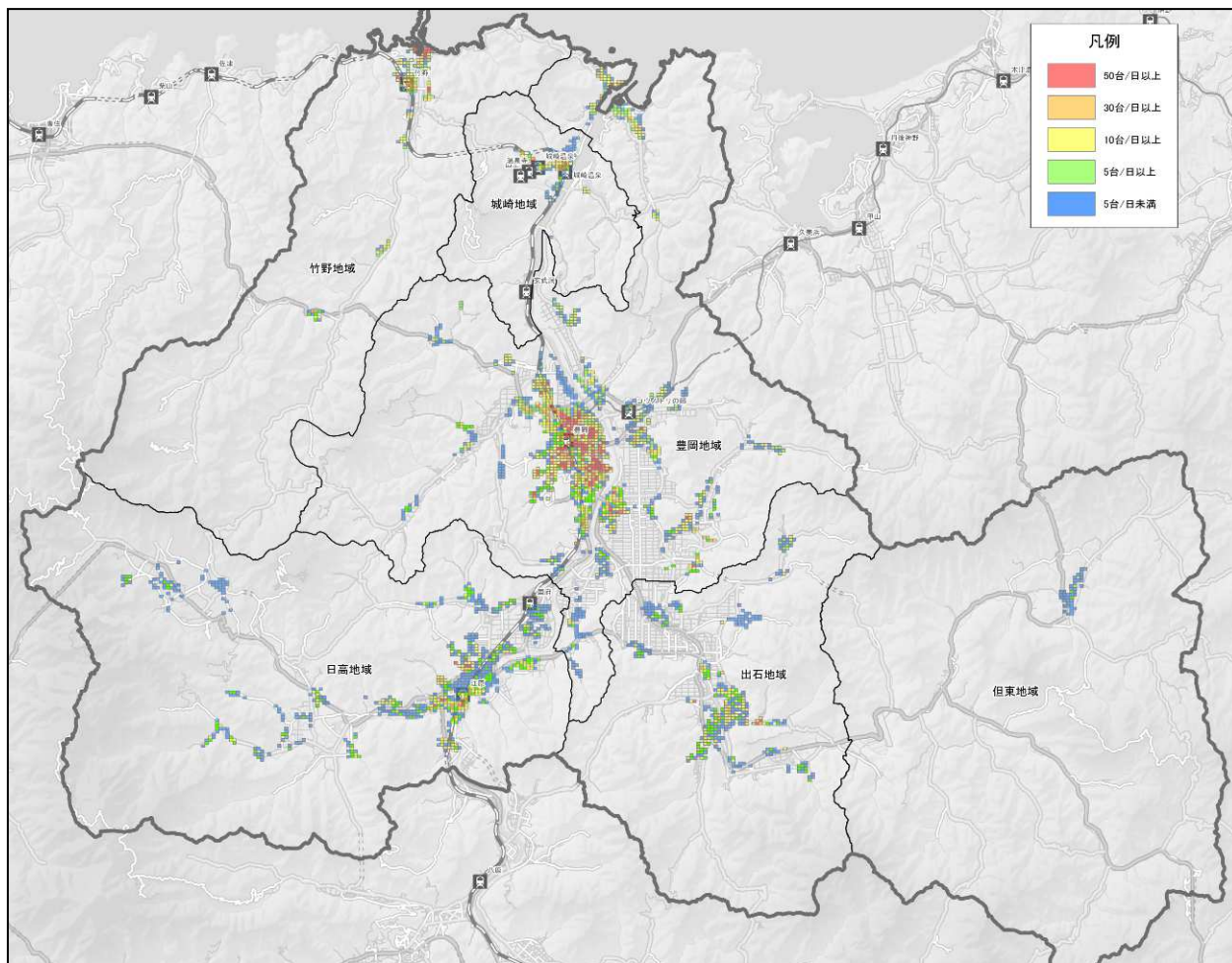
分類	内容	出典
教育施設	幼稚園、小学校、中学校、高等学校、大学、特別支援学校	豊岡市ホームページ、SCHOOL NAVI 兵庫県教育委員会ホームページより抽出
育児施設	保育所、認可外保育施設、児童館・児童センター、子育て支援施設、児童福祉施設	豊岡市ホームページより抽出
文化施設	公民館、集会施設、文化施設、図書館、博物館・資料館、美術館、郵便局	豊岡市公共施設再編計画(2016年[平成28年]11月)より抽出
公共施設	庁舎、その他行政系施設	豊岡市公共施設再編計画(2016年[平成28年]11月)より抽出
観光施設	観光ステーション、観光地、景観遺産、史跡、寺社・仏閣、温泉、レジャー施設、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

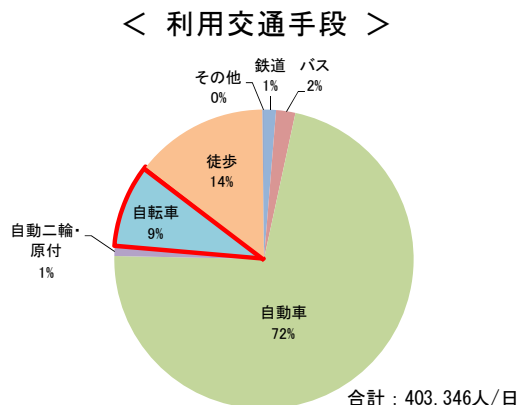
出典) 2010年（平成22年）近畿圏パーソントリップ調査  
2015年（平成27年）国勢調査100mメッシュ推計データ

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。

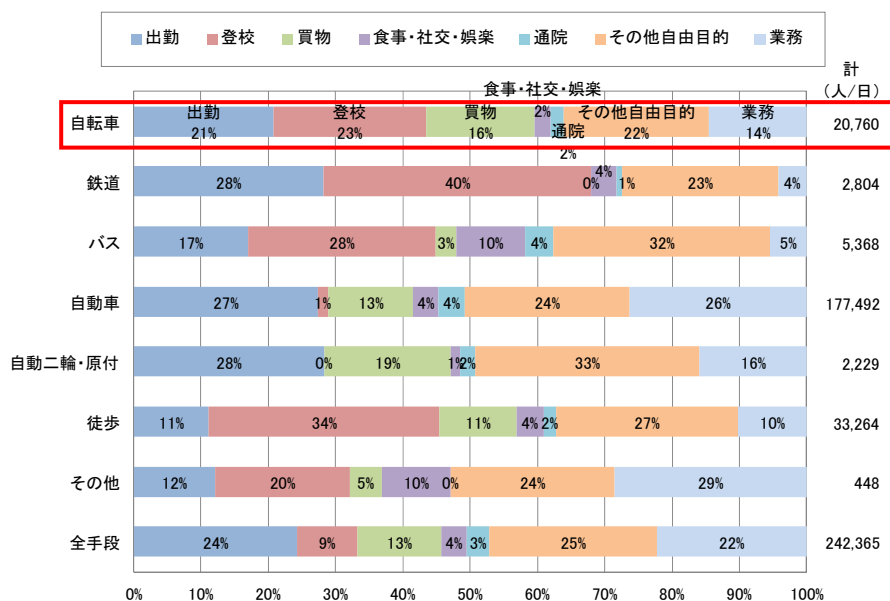


※1) 豊岡市の平日の発生集中量を代表交通手段により集計  
 ※2) 不明除く  
 出典) 2010年（平成22年）近畿圏パーソントリップ調査

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 ＞

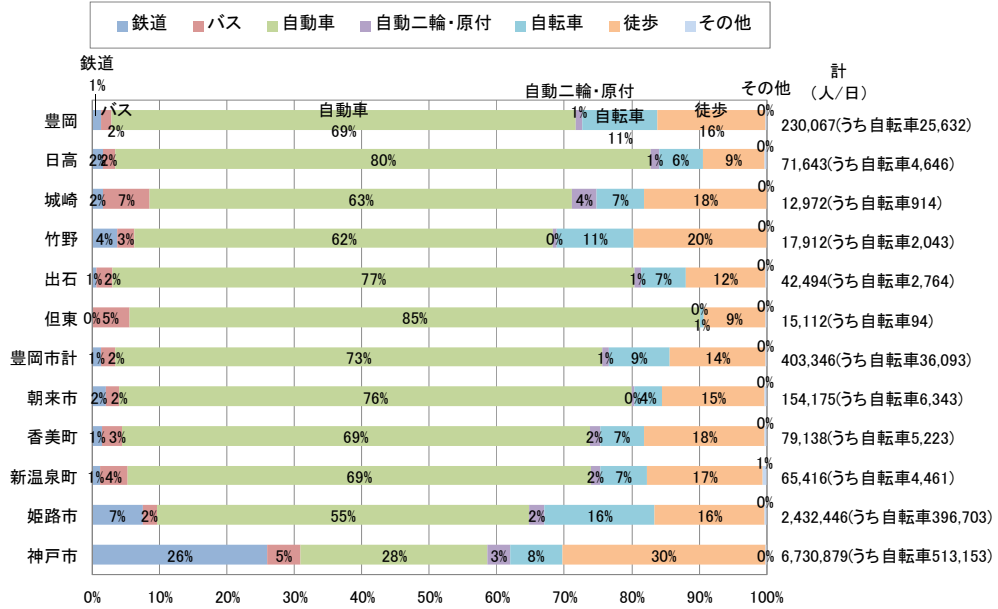


※1) 豊岡市の平日の発生集中量を代表交通手段により集計  
 ※2) 不明除く  
 ※3) 「帰宅」目的を除く  
 ※4) 「その他自由目的」とは、観光、散歩、ジョギング、ハイキング・スポーツ競技、体験型レジャー、保養等  
 出典) 2010年（平成22年）近畿圏パーソントリップ調査

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 >

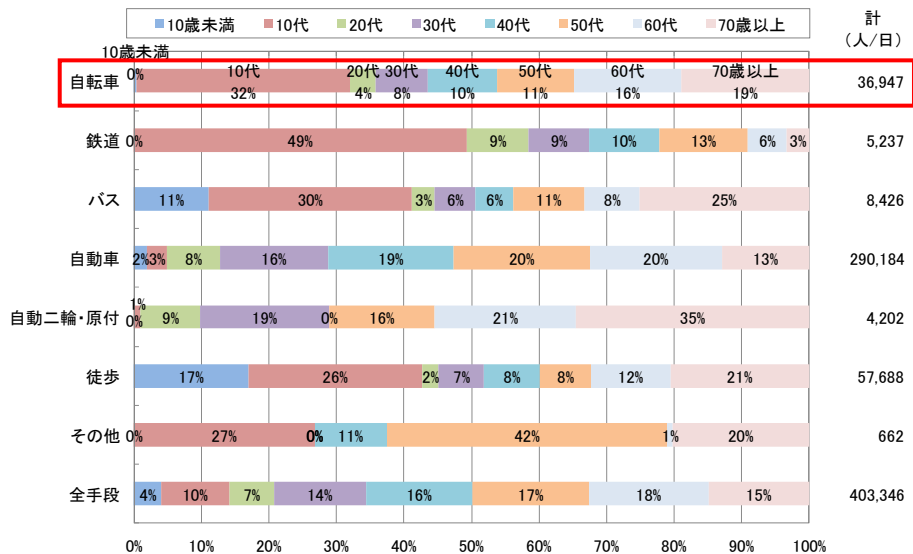


※1) 豊岡市の平日の発生集中量を代表交通手段により集計  
 ※2) 不明除く  
 出典) 2010年(平成22年)近畿圏パーソントリップ調査

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 >

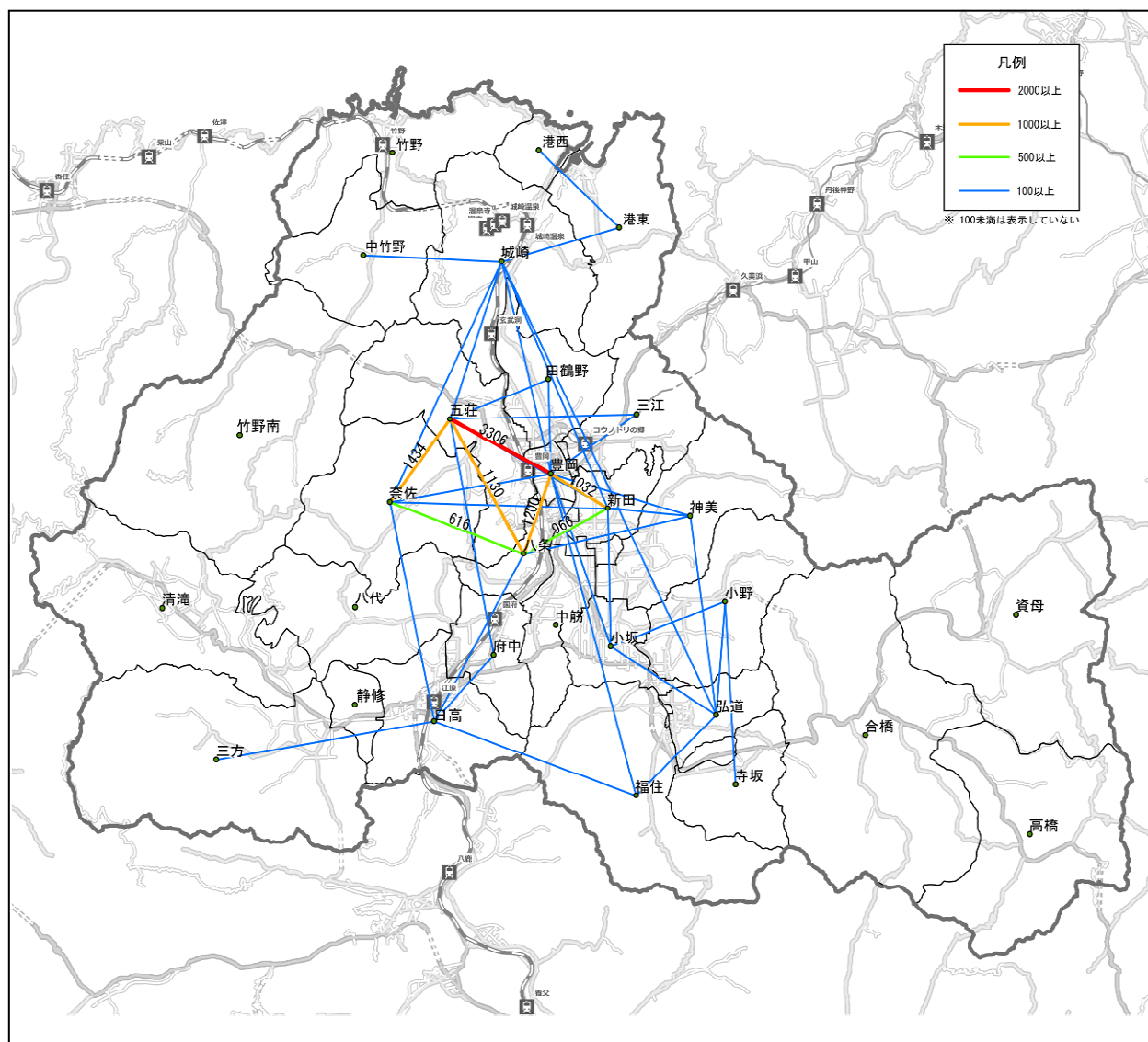


※1) 豊岡市の平日の発生集中量を代表交通手段により集計  
 ※2) 不明除く  
 出典) 2010年(平成22年)近畿圏パーソントリップ調査

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 >



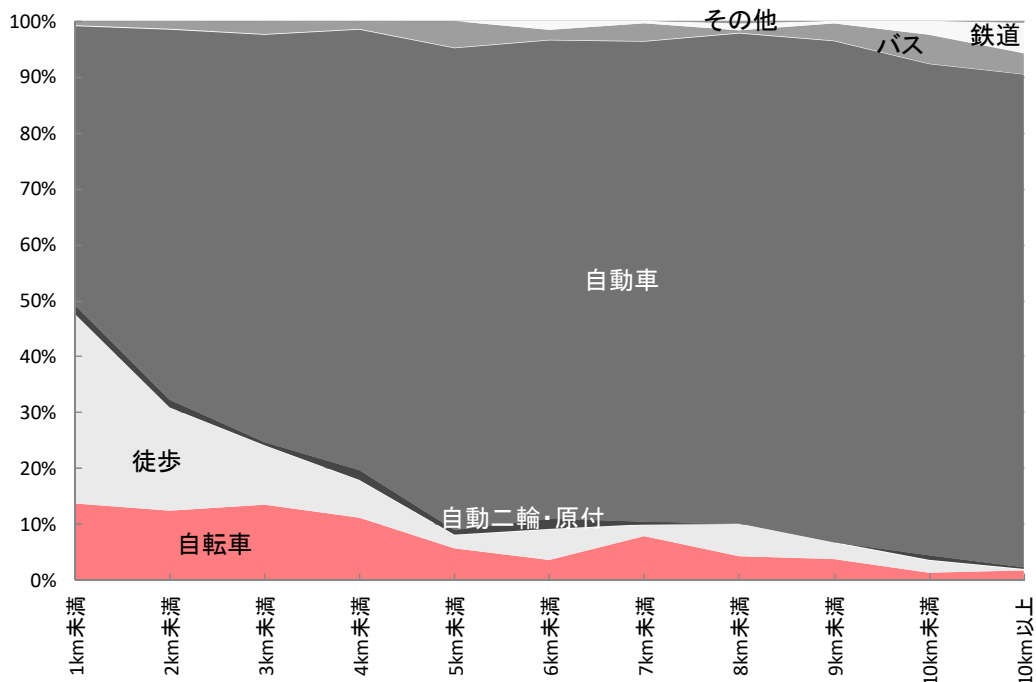
※) 出発地または到着地が豊岡市の平日の移動のうち、代表交通手段が「自転車」の発生集中量を集計出典) 2010年(平成22年)近畿圏パーソントリップ調査



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

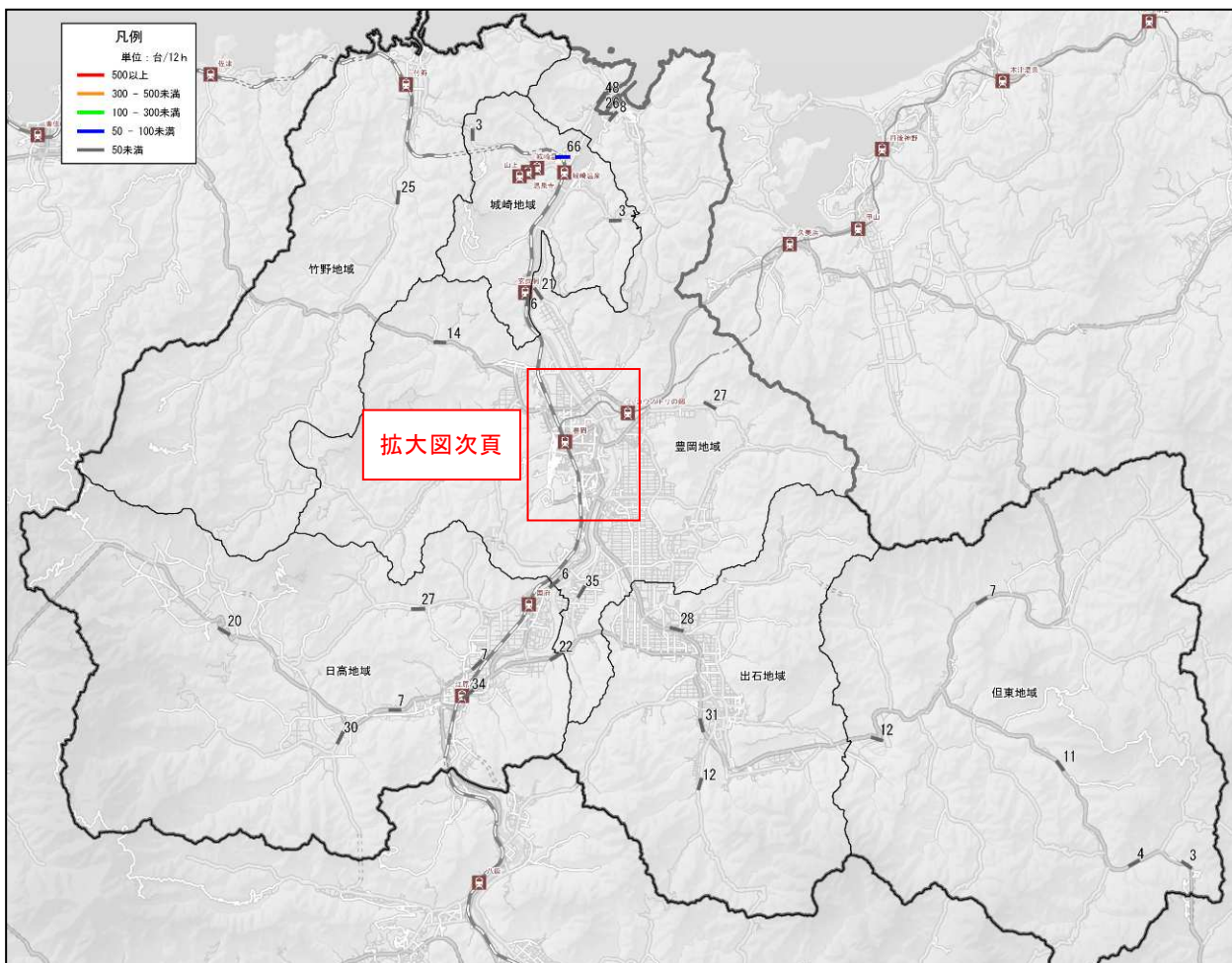
※2) 不明除く

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

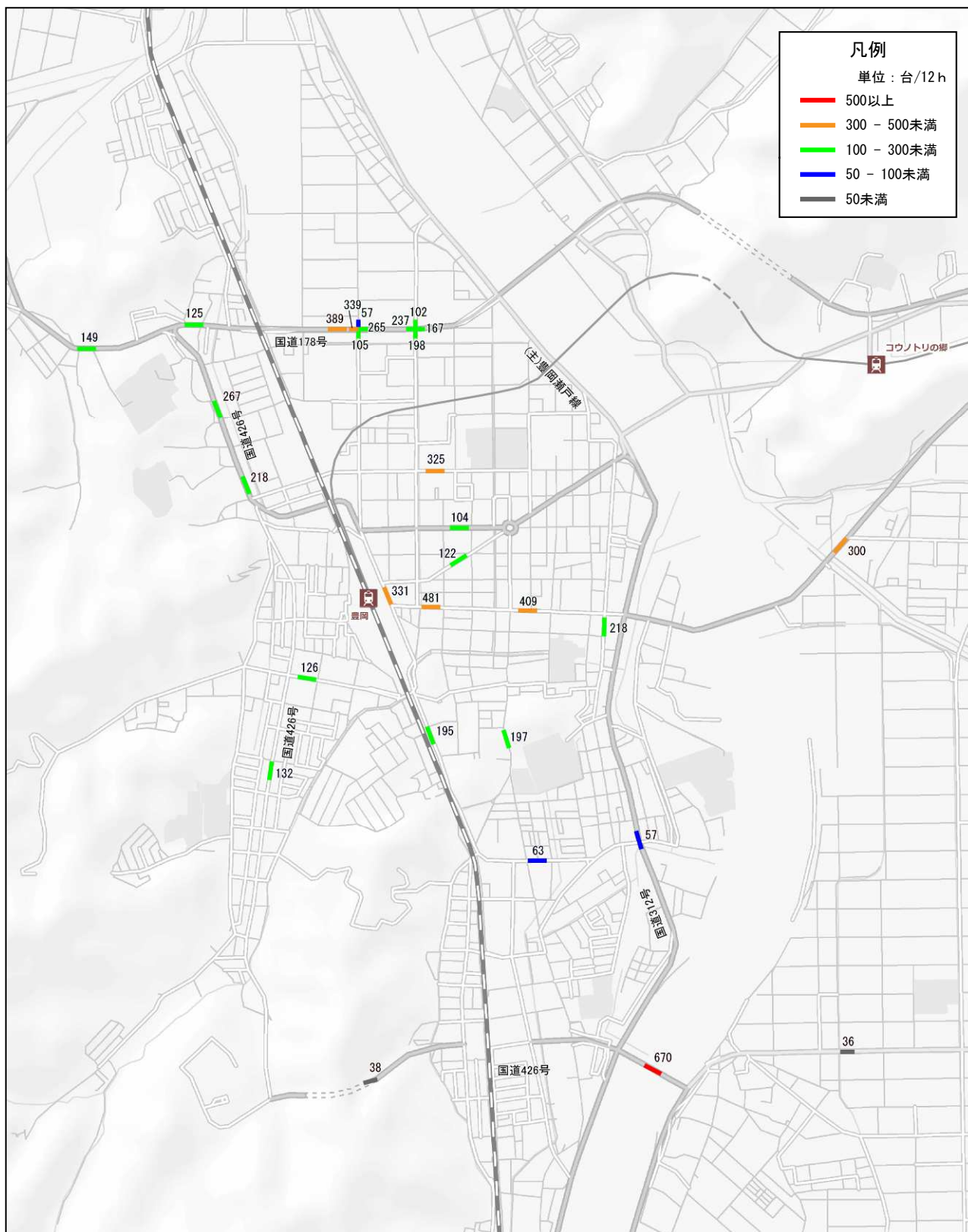
豊岡市内で観測された自転車交通量を見ると、豊岡地域の中心部において交通量が多くなっており、特に豊岡駅周辺や商業施設等集客施設が立地する路線を中心とした利用が多くなっています。

< 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

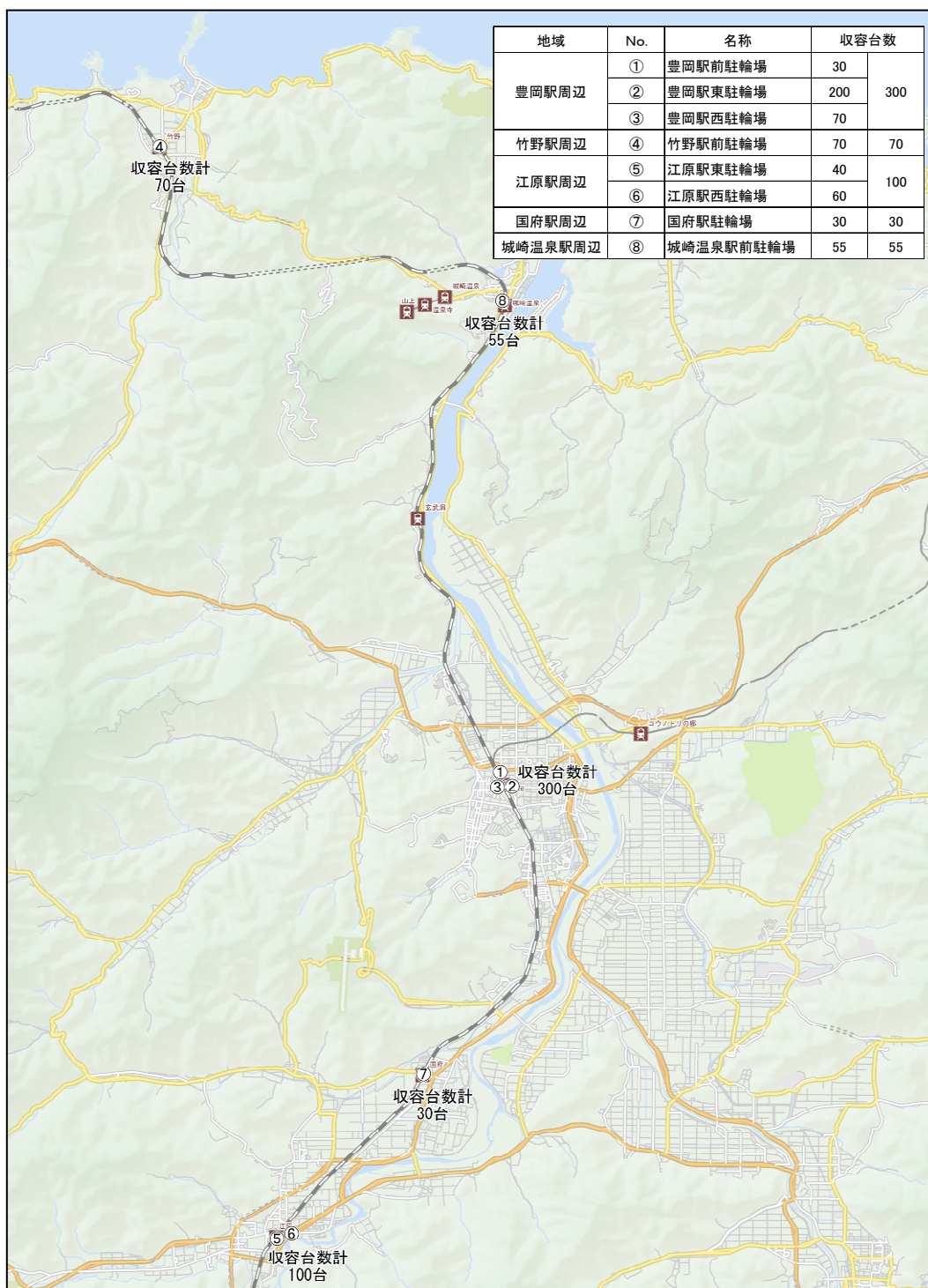
⑦ 自転車駐輪状況

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。

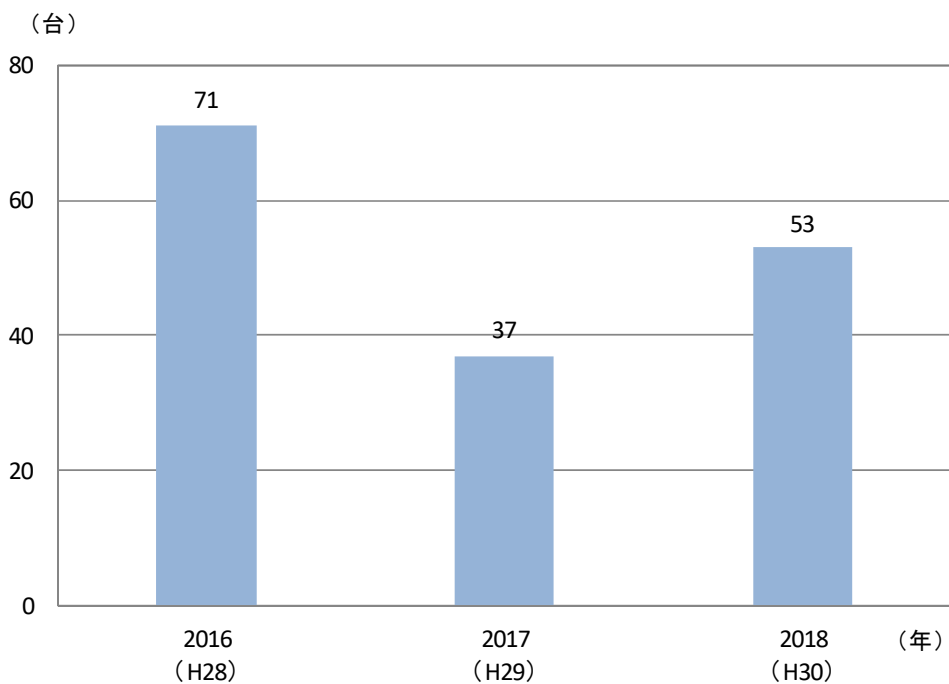
< 駐輪施設の設置箇所 >



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 >



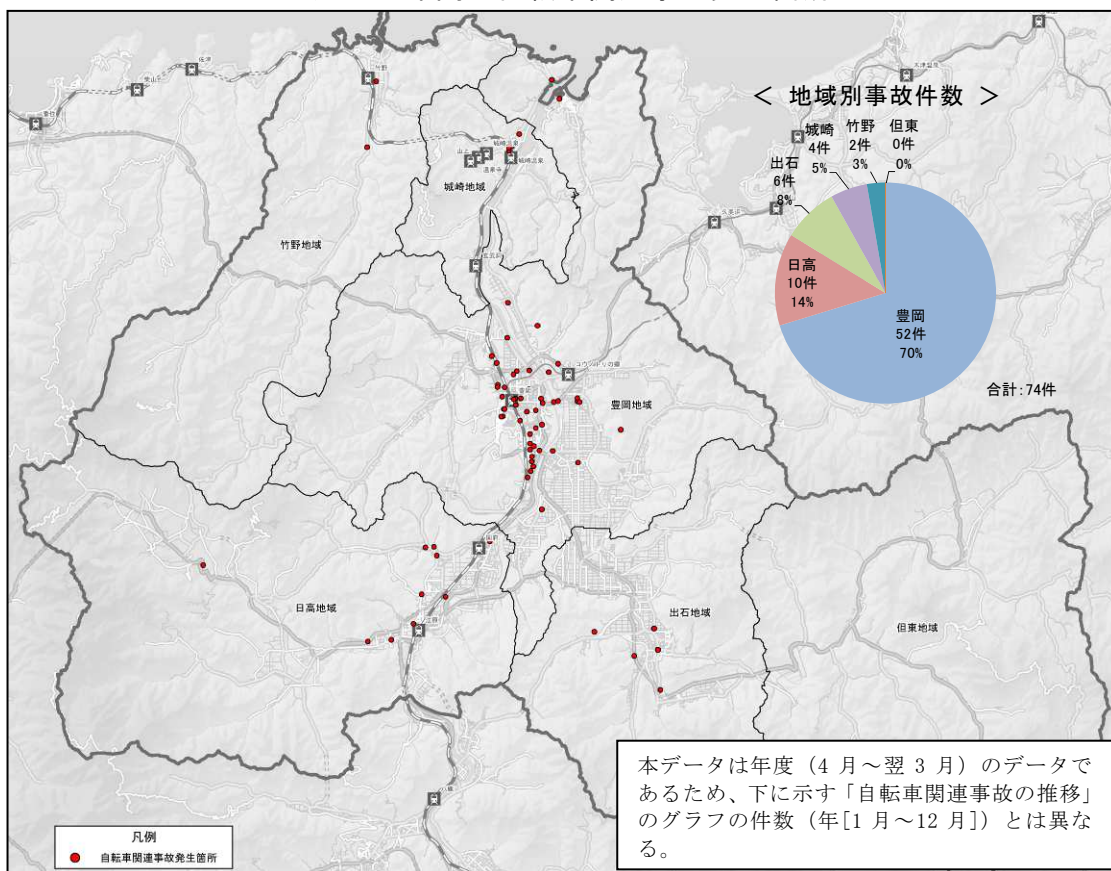
※) 豊岡駅前駐輪場、豊岡駅東駐輪場、豊岡駅西駐輪場、竹野駅前駐輪場、江原駅東駐輪場、江原駅西駐輪場、国府駅駐輪場、城崎温泉駅前駐輪場の計を示す  
出典) 豊岡市所管データ

(2) 自転車関連事故の状況

① 自転車関連事故の推移

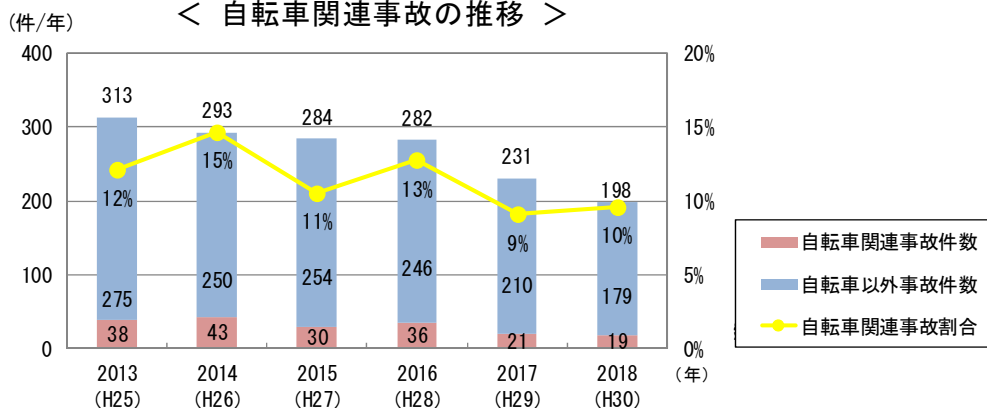
豊岡市内（豊岡北警察署・豊岡南警察署管内）における過去3年間の自転車関連事故の件数は、2013年（平成25年）の38件以降、減少傾向となっており、2018年（平成30年）では19件と6年前の約5割まで減少しています。また、全ての交通事故に対する自転車関連事故の割合も同様に減少していますが、依然として自転車関連事故は発生している状況となっています。

< 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 >

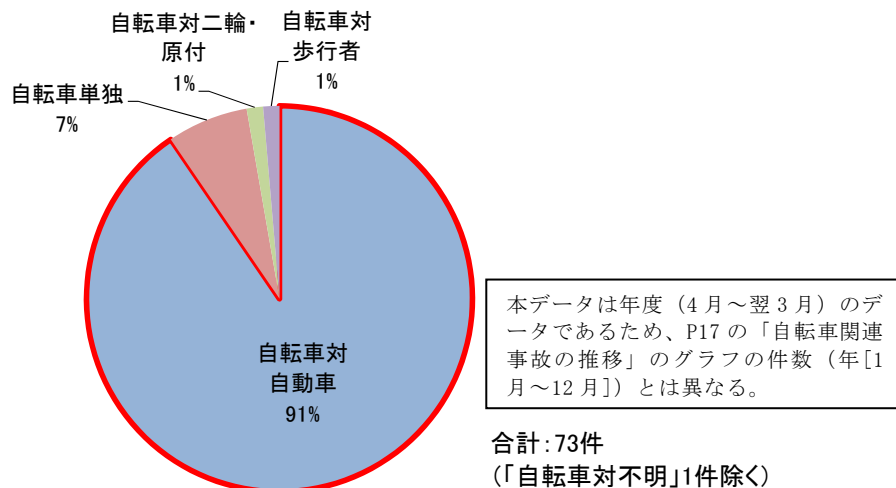


出典）交通年鑑

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 >

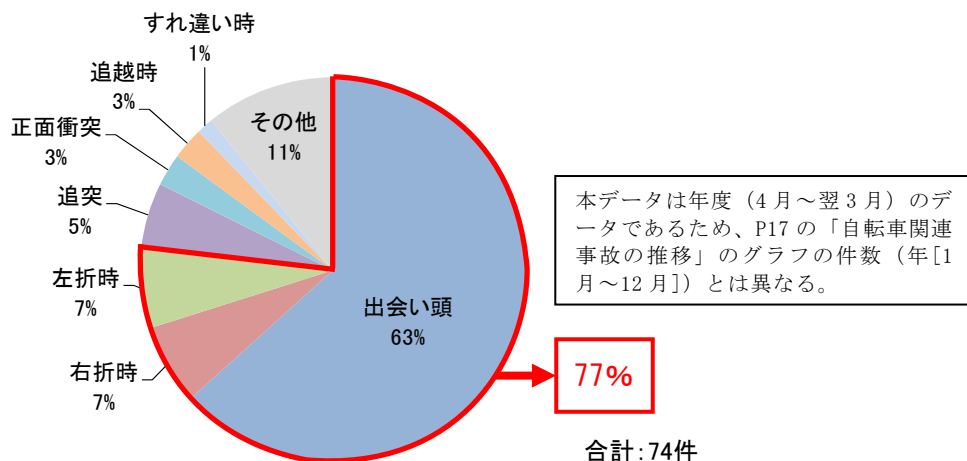


※) 2016年（平成28年）4月～2019年（平成31年）3月の事故データ  
出典）豊岡北・豊岡南警察署所管データ

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 >



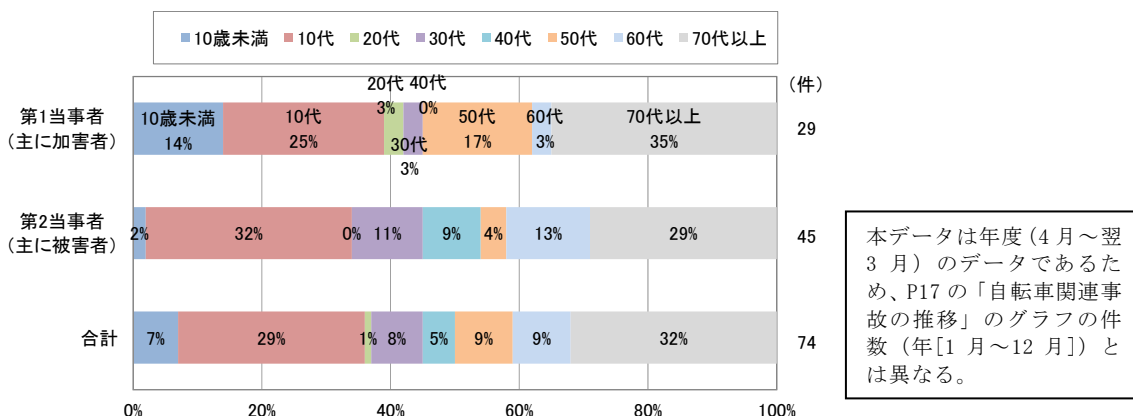
※) 2016年（平成28年）4月～2019年（平成31年）3月の事故データ  
出典）豊岡北・豊岡南警察署所管データ

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 >



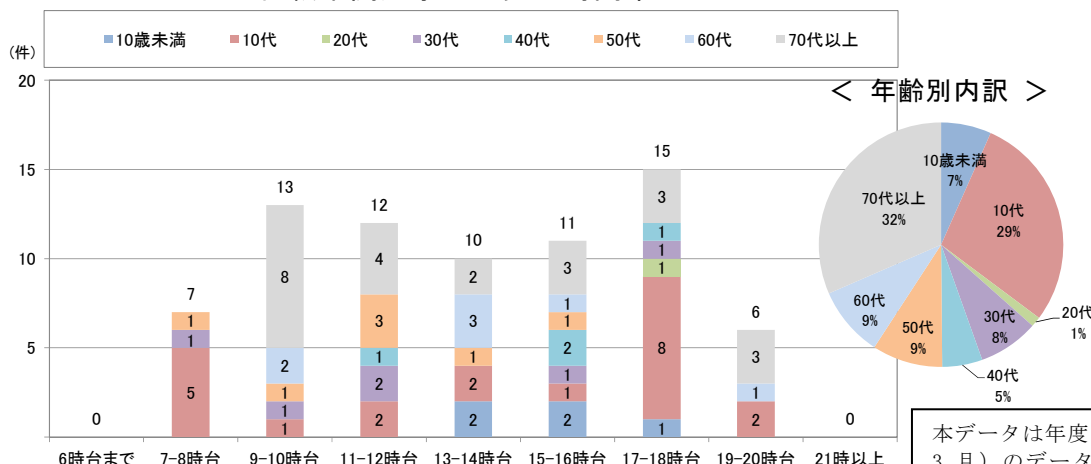
本データは年度（4月～翌3月）のデータであるため、P17の「自転車関連事故の推移」のグラフの件数（年[1月～12月]）とは異なる。

※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 >



本データは年度（4月～翌3月）のデータであるため、P17の「自転車関連事故の推移」のグラフの件数（年[1月～12月]）とは異なる。

※1) 2016年（平成28年）4月～2019年（平成31年）3月の事故データ  
 ※2) 自転車関連事故の自転車利用者の年齢を集計  
 出典) 豊岡北・豊岡南警察署所管データ

合計：74件



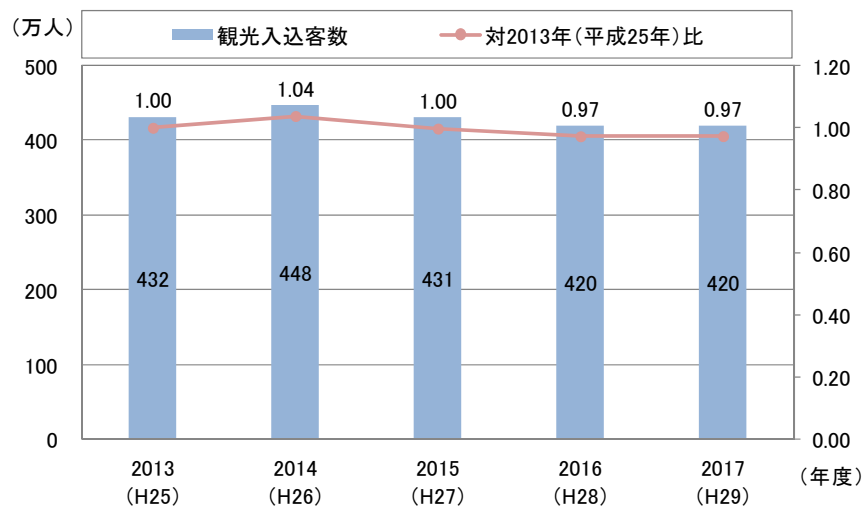
(3) 観光交通としての自転車利用の状況

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。

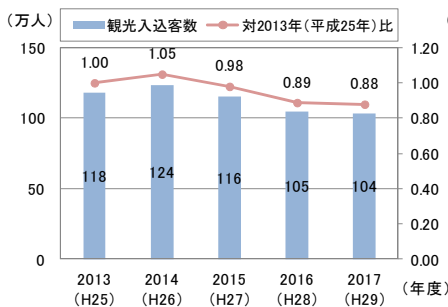
地域別で見ると、竹野地域や日高地域などでは若干ではあるものの、近年増加傾向が見られます。

< 観光入込客数の推移 >

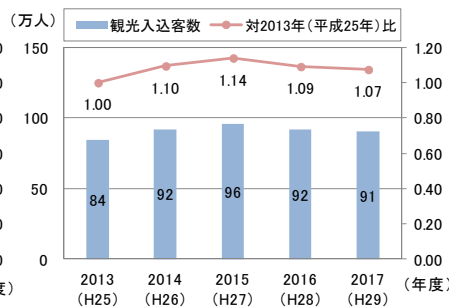


出典) 豊岡市統計データ

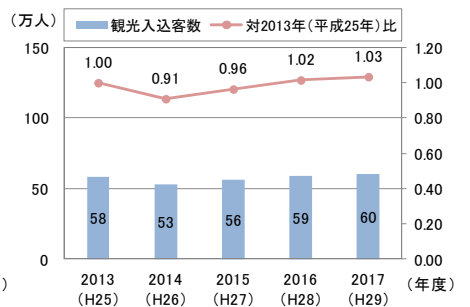
< 豊岡地域 >



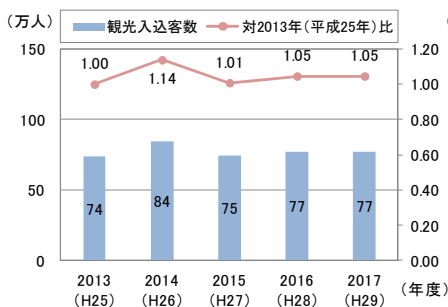
< 城崎地域 >



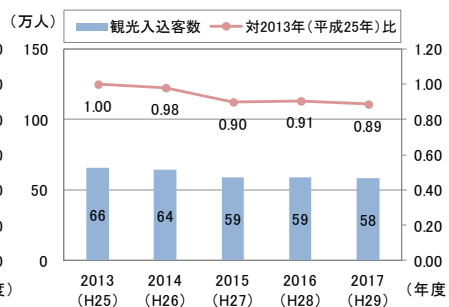
< 竹野地域 >



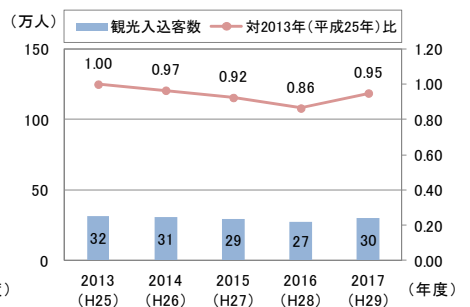
< 日高地域 >



< 出石地域 >



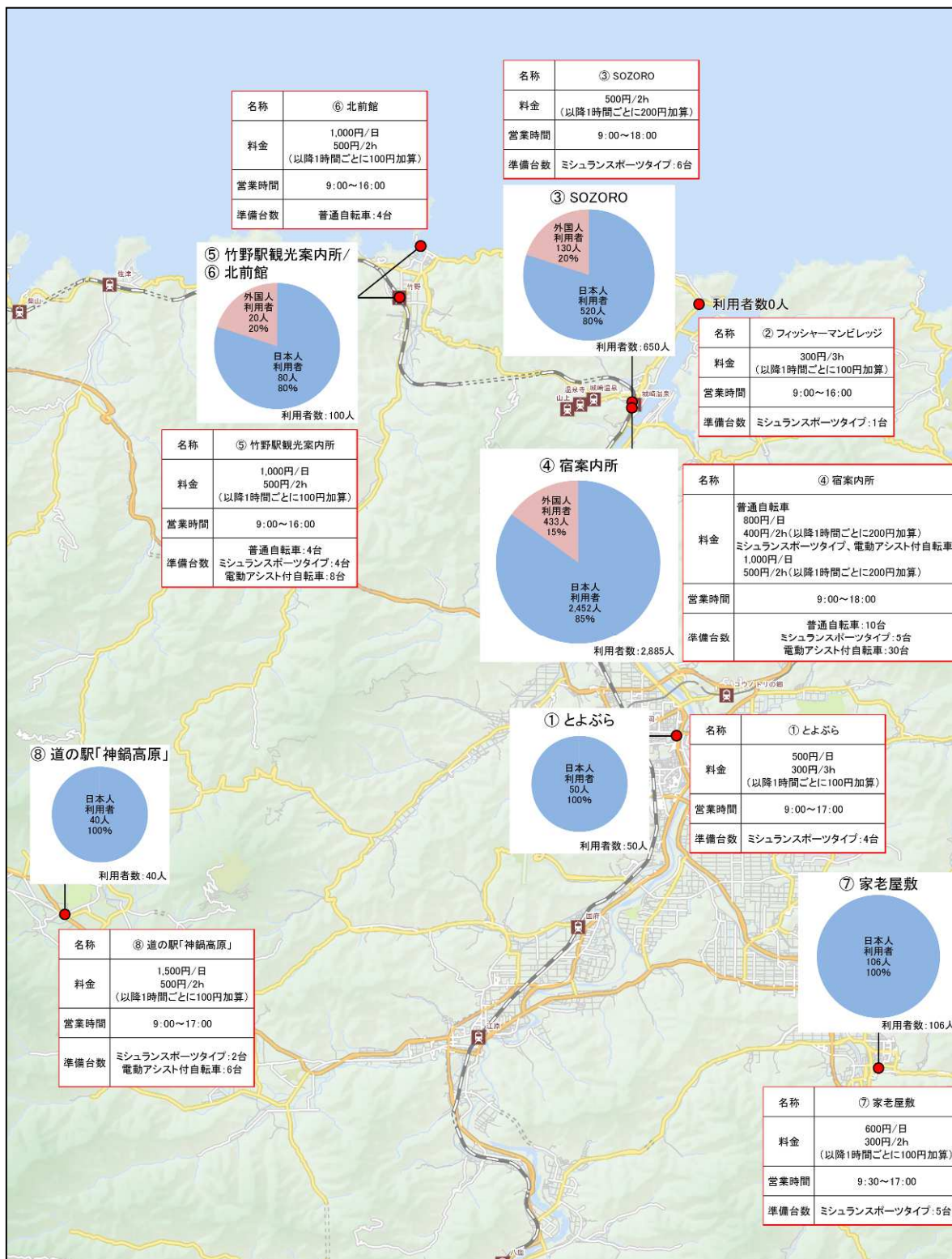
< 但東地域 >



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

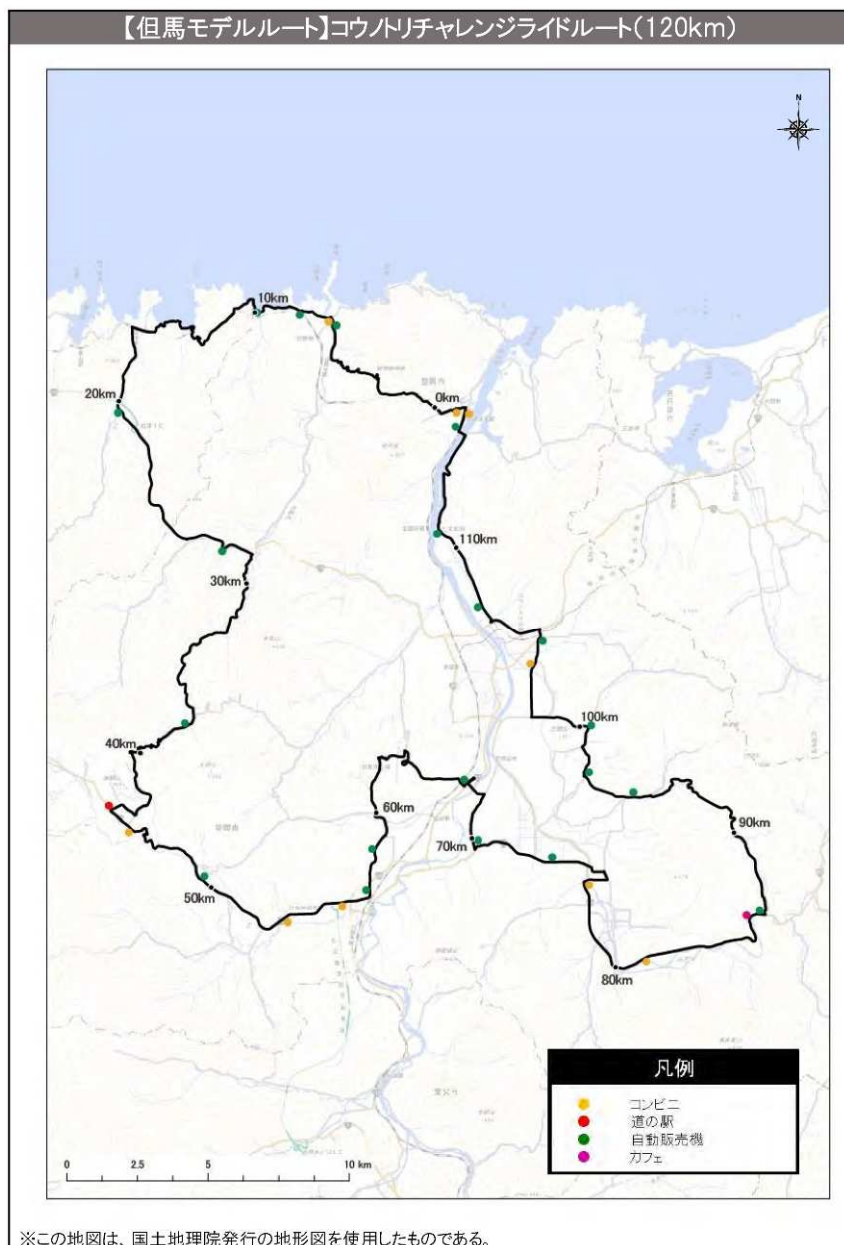
③ 自転車を使ったロングライドラリーの開催

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。

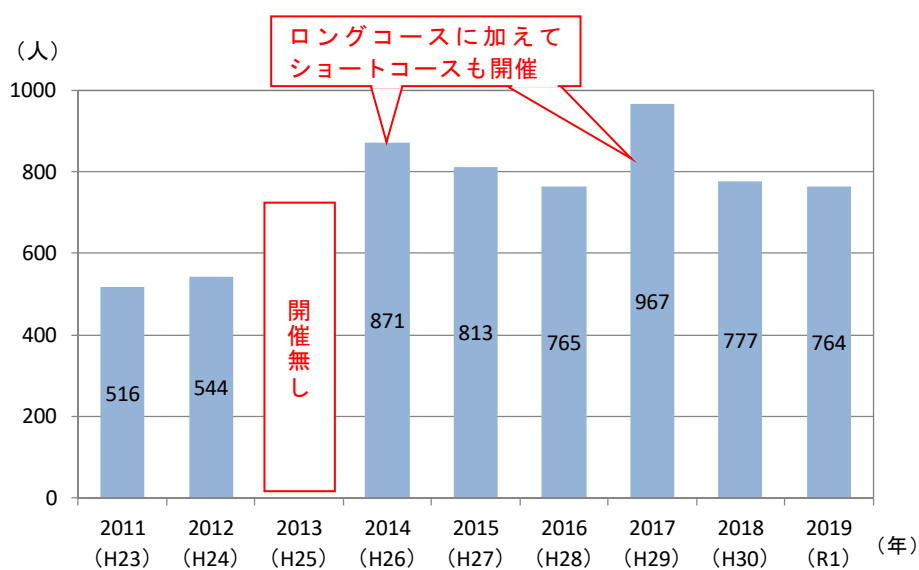
＜ 山陰海岸ジオパーク・ロングライド・ラリー2019  
 コウノトリチャレンジライドコース（120km） ＞



※この地図は、国土地理院発行の地形図を使用したものである。

※) 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。

