たつの市自転車ネットワーク計画【概要版】

● 計画策定の背景と目的

本市は、地理的な条件等から自転車利用者が多く、全交通手段の約11%（平日）を占めています。自転車は手軽で身近な交通手段として、生活の中で欠くことができないものとなっている一方で、自転車利用者が多い主要駅や商業施設・高等学校等の拠点施設周辺の道路やこれらの施設間を結ぶ道路では、自転車の走行環境が十分に整備されておらず、自転車利用者の安全性を向上させることが課題となっています。

以上のような点を踏まえ、本市における安全で快適な自転車通行空間を確保するとともに自転車ネットワークを形成することを目的とした、自転車ネットワーク計画を策定します。

● 自転車交通の現状と課題

○課題①：市内の主要施設や主要鉄道駅へのアクセス路線の整備

市内の主要駅である本竜野駅及び竜野駅については、自転車によるアクセスが多いことから、主要な鉄道駅や主要施設に安全で快適に移動できる路線の整備が必要です。

○課題②：自転車関連事故の削減

通勤通学時間帯や帰宅時間帯を中心に、自転車が関連する事故が発生しており、その削減が求められます。

○課題③：通学時における安全性の確保

教育施設への自転車の通学に利用されている路線において、安全性を確保する必要があります。

○課題④：自転車利用が多い路線

自動車に次ぐ身近な移動手段として自転車が多く利用されており、鉄道駅端末を中心として整備を進めていく必要があります。

● 計画の方向性

基本方針　安全で快適な自転車利用環境の創出

本市における自転車事故の削減に加え、快適な自転車利用を図るために、“安全”かつ“快適”に通行できる自転車通行空間を連続的に確保した自転車ネットワークを形成します。

計画の期間　2019年度（平成31年度）～2028年度までの10年間

計画目標

本計画の目標として下記を実現し、計画期間内で、自転車ネットワーク路線の約8割の事業に着手します。

1.面的な自転車ネットワークの形成

計画の早期効果を実現に向けて、自転車利用状況や自転車関連事故の発生状況、さらには施設立地状況等を踏まえ、自転車ネットワーク路線の選定を行います。

2.自転車・歩行者が安全・安心に通行できる空間の確保

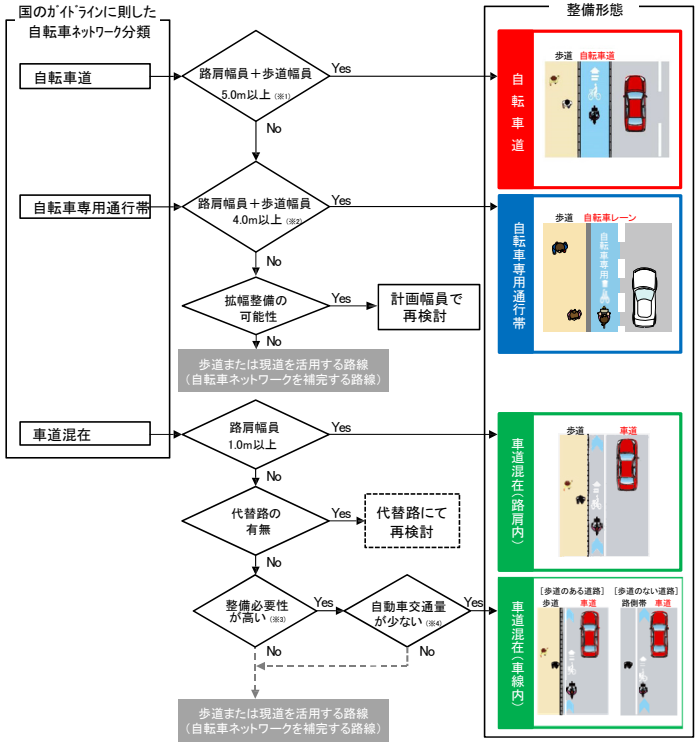
自転車の通行空間を確保することにより、自転車はもちろんのこと、歩行者についても安全性及び快適性の向上を図ります。

● 本市における自転車ネットワーク路線選定の考え方

国の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路線	選定要件① 市内の主要施設と主要鉄道駅を結ぶ路線
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	選定要件② 自転車関連事故が多い路線
③自転車通学路の対象路線	選定要件③ 通学に利用されている路線
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	選定要件④ 自転車利用が多い路線
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	選定要件⑤ 沿道で新たに施設立地が予定され、自転車利用者の増加が見込まれる路線
⑥既に自転車の通行空間が整備されている路線	選定要件⑥ 既に自転車の通行空間が確保されている路線
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	選定要件⑦ 自転車ネットワークの連続性を確保する路線

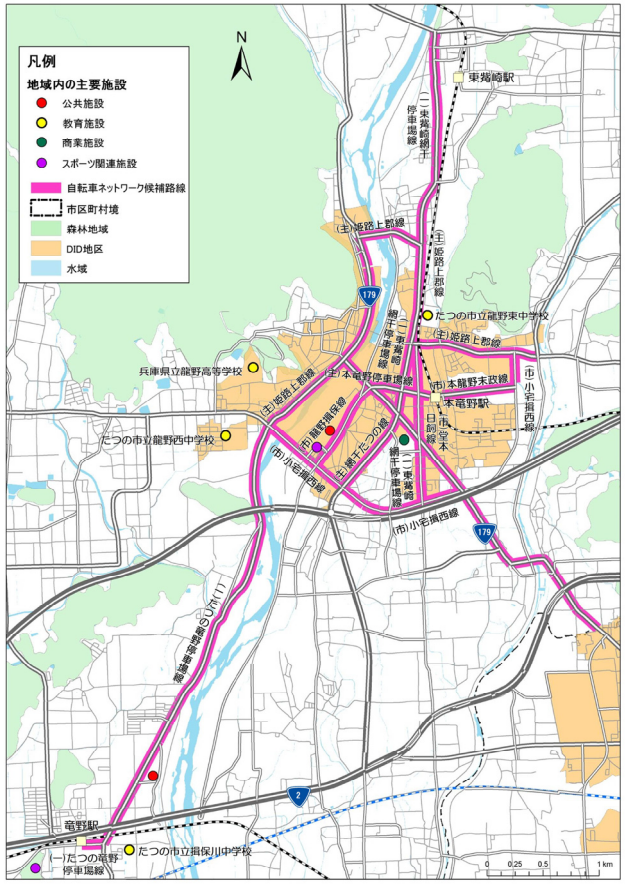
※国のガイドライン：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（H28.7改定）を指す

● 当面の整備形態の選定フロー



※1）路肩幅員+歩道幅員5.0mとは、歩道有効幅員2.0m、施設帯0.5m、自転車道2.0m、路肩0.5mのことを示す。なお、歩行者の通行量が多い場合は、歩道有効幅員を3.5mとし、路肩幅員+歩道幅員6.5m以上とする。
なお、歩行者の通行量の多少は、道路構造令の解説と運用（平成27年6月）の歩行者平均交通量P230を参考に判断。
※2）路肩幅員+歩道幅員4.0mとは、歩道有効幅員2.0m、施設帯0.5m、自転専用通行帯1.5mのことを示す。なお、歩行者の通行量が多い場合は、歩道有効幅員を3.5mとし、路肩幅員+歩道幅員5.5m以上とする。
※3）「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する。
・自転車利用が多い路線（目安：300 台/12h以上）　・自転車関連事故が多い路線
・自転車通行ルール（左側通行）の徹底が必要な路線
※4）「自動車交通量が少ない」路線については、警察との協議により決定する。

＜自転車ネットワーク候補路線＞



＜自転車ネットワークの当面の整備路線・整備形態＞

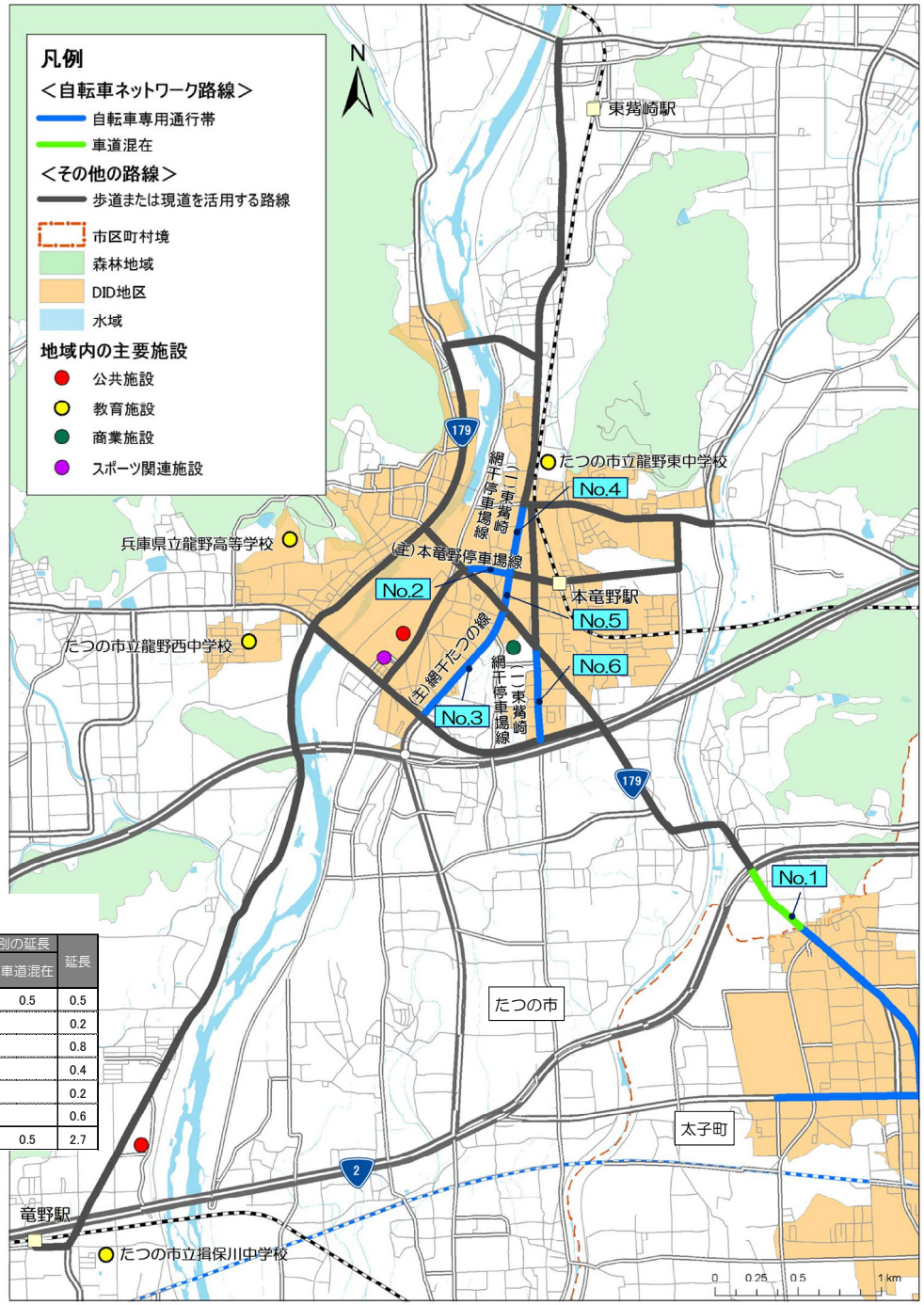


表　当面の整備路線一覧

No.	道路種別	道路管理者	路線名	区間	整備形態別の延長		延長
					自転車専用通行帯	車道混在	
1	国道	県	国道179号	太子町との境界～国道2号福田ランプ		0.5	0.5
2	主要地方道	県	本竜野停車場線	国道179号～東觜崎網干停車場線	0.2		0.2
3	主要地方道	県	網干たつの線	国道179号～市道（山陽道の北側）	0.8		0.8
4	一般県道	県	東觜崎網干停車場線	姫路上郡線～本竜野停車場線	0.4		0.4
5	一般県道	県	東觜崎網干停車場線	本竜野停車場線～国道179号	0.2		0.2
6	一般県道	県	東觜崎網干停車場線	国道179号～市道（山陽道の北側）	0.6		0.6
合計					2.2	0.5	2.7

※整備形態は、今後の社会情勢や道路交通状況等によって、変更になる可能性があります。
※図中の番号（No.）は、前頁の表と対応しています。
※隣接している姫路市は、本市との市境において、自転車ネットワーク路線は選定されていません。

自転車利用環境の向上に向けた取り組み

取り組み①　交通安全教室

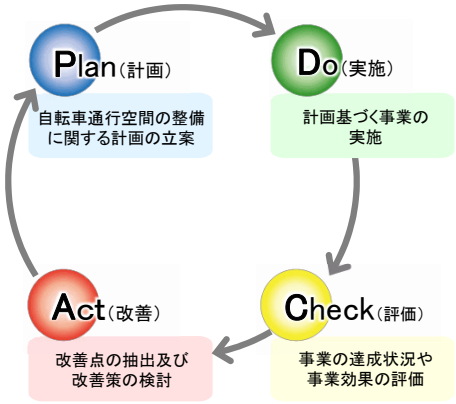
交通安全教室については、たつの市内の各小中学校を対象に毎年3回程度開催しており、取り組みを継続的に進めます。

取り組み②　登校指導

自転車の通学生を対象として、たつの警察署が、月1回の登校指導・交通整理をしています。警察と連携を図りながら、交通ルールやマナー等の啓発に向けて、継続的に取り組みます。

取り組み③　自転車協会による自転車整備点検

自転車を安全・安心利用を目的として、自転車協会による整備点検を行い、自転車の定期的なメンテナンスの実施を促します。

計画の推進に向けて

自転車通行空間の整備に関する計画を立案（Plan）し、これに基づいた事業を実施（Do）します。また、今後は年1回協議会を開催して、事業進捗や事業効果について評価（Check）を実施し、社会情勢及び地域情勢の変化や、新たに生じた課題・問題点について整理を行うとともに、改善点の抽出・改善策の検討（Act）を行うことで、本計画全体に対する評価・見直しを行います。