

和歌山市自転車通行空間整備基本計画

令和2年 3月

和歌山市 都市建設局 道路河川部

目次

1. はじめに	
1-1 計画策定の趣旨	1
1-2 計画目標年次	1
1-3 計画の位置づけ	2
2. 自転車を取り巻く状況	
2-1 自転車利用の動向	3
2-2 交通事故件数の推移	4
3. 自転車ネットワーク計画	
3-1 自転車ネットワーク路線の選定の考え方	5
3-2 自転車ネットワーク計画の対象エリアの設定	6
3-3 優先整備エリアの選定	7
(1) 自転車関連事故の多いエリアの抽出	7
(2) 自転車×歩行者事故が多いエリアの抽出	7
(3) 自転車利用者が集中するエリアの抽出	8
(4) 自転車利用者の増加が見込まれるエリアの抽出	9
(5) 優先整備エリアの決定	10
3-4 優先整備エリア内における路線の選定	11
3-5 ネットワーク路線の連続性を確保するために整備が必要な路線の選定	15
3-6 自転車ネットワーク路線の決定	16
4. 整備形態の選定	
4-1 関係機関との連携	17
4-2 自転車ネットワーク路線における整備形態の選定	17

1. はじめに

1-1 計画策定の趣旨

(1) 背景

- 近距離移動に手軽で便利な乗り物である自転車は、通勤や通学、買物、レジャーなど様々な目的で多くの人々に利用されており、近年、環境意識や健康志向の高まりなどからも、その利用ニーズが増加している。
- 全国における自転車乗車中の事故死傷者数は大幅に減少し、過去10年間で全交通事故件数は約4割減、自転車対自動車の事故件数は約5割減となっているものの、自転車対歩行者の事故件数は横ばいの状況。
- 自転車は、本来「車両」であり車道左側通行が原則であるが、歩道上で歩行者と自転車が混在し、自転車が本来もっている快適性や走行性が損なわれるだけでなく、自転車は車両であるという意識が希薄化し、歩道上では歩行者優先という通行ルールが守られず歩行者にとって危険な状況となっている。
- 国土交通省及び警察庁は、自転車は車両であり、車道を通行することが大原則であることを基本的な考え方として、平成24年11月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下、ガイドライン）を策定、さらには、平成28年7月に改訂が行われ、自転車通行空間整備の動きが活発化している。
- 自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の度を低減することによって、公共の増進に資すること等を基本理念として自転車活用推進法が平成29年5月1日に施行。
- 平成31年3月に和歌山県自転車活用推進計画が策定されたことを踏まえ、令和2年3月に和歌山市自転車活用推進計画が策定された。

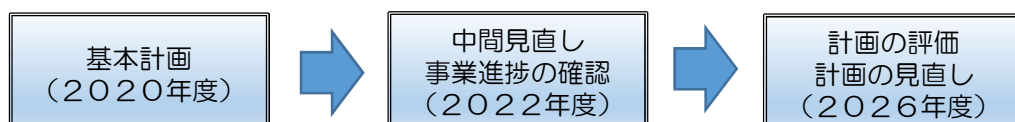
(2) 目的

- 本市における自転車通行空間の計画的な整備推進を図るため、ガイドライン及び和歌山県自転車活用推進計画を踏まえ、地域の状況を十分に考慮し、自転車と歩行者の分離により、安全性が高く、かつネットワークとして連続した自転車利用環境の創出に向けた和歌山市自転車通行空間整備基本計画を策定する。

1-2 計画目標年次

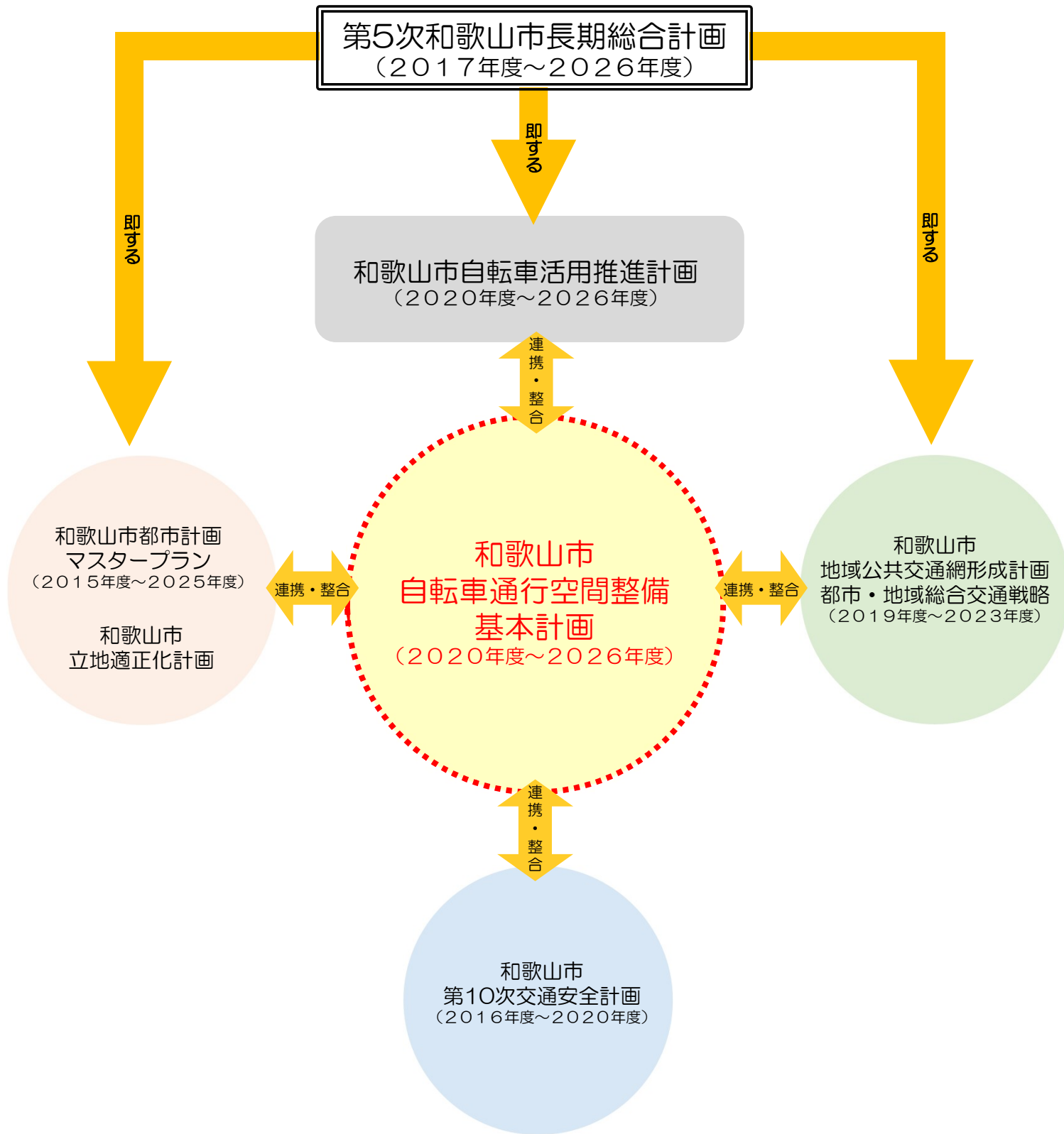
第5次和歌山市長期総合計画の計画期間が2017年度から2026年度であることを踏まえ、計画期間は2020年度から2026年度までの7年間とする。

本計画は、3年後に事業の進捗を確認し、必要に応じて計画等の見直しを行うこととする。また7年後に計画の評価、見直しを行う。



1-3 計画の位置づけ

本計画は、和歌山市長期総合計画を上位計画として、和歌山市自転車活用推進計画や和歌山市都市計画マスタープラン、和歌山市地域公共交通網形成計画、和歌山市第10次交通安全計画などとの連携・整合を図ることとする。

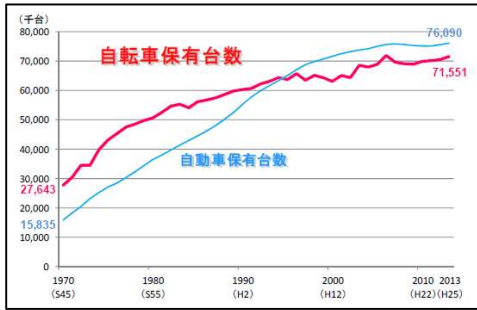


本計画の位置づけ

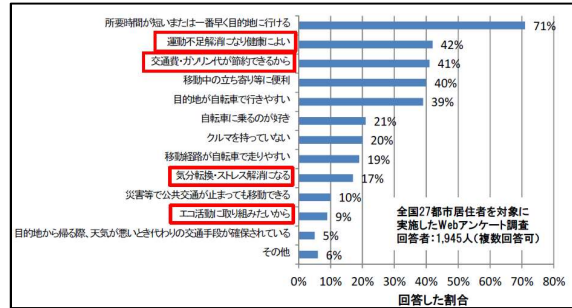
2. 自転車を取り巻く状況

2-1 自転車利用の動向

自転車は通勤や通学、買物、レジャーなど様々な目的で利用され、近年、環境意識や健康志向の高まりなどからも、その利用ニーズが増加しており、自転車保有台数も増加傾向にある。



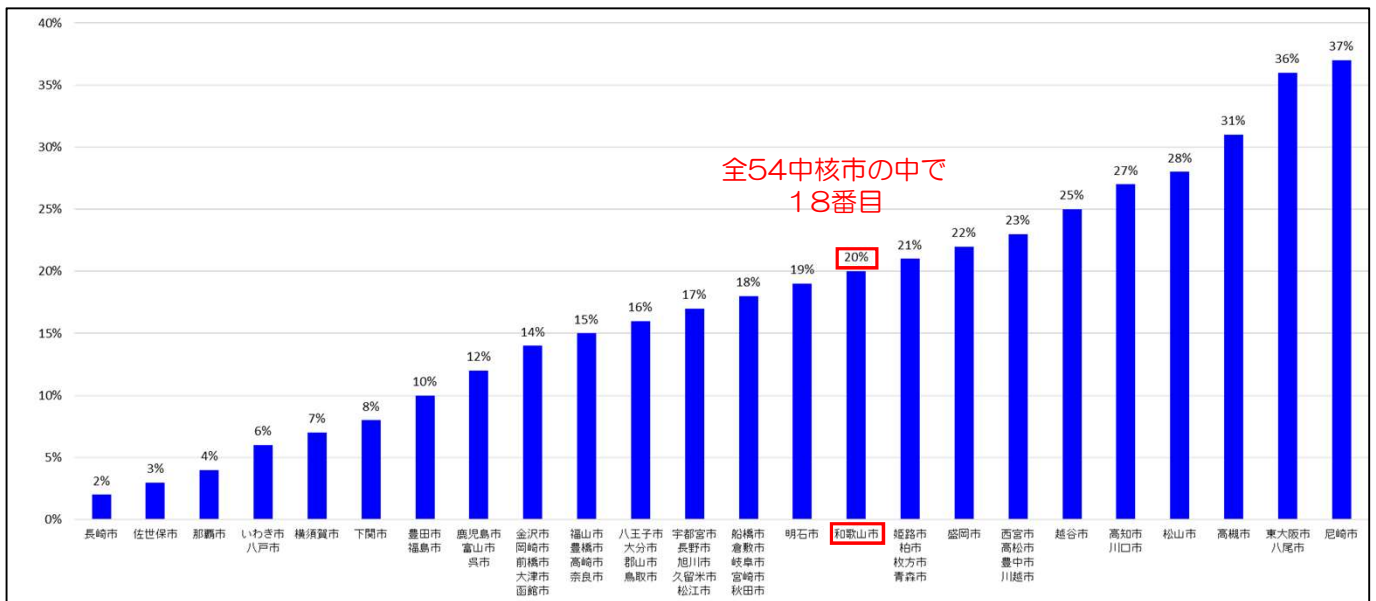
全国の自動車及び自転車保有台数の推移



自転車を日常的に利用する理由

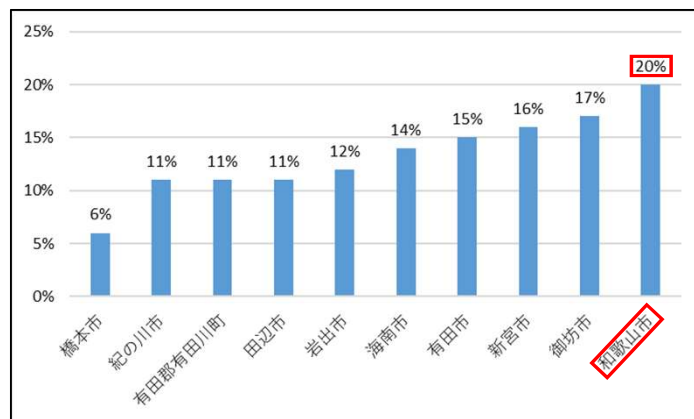
出典：ガイドライン

本市における通勤・通学目的での自転車の分担率は、国内中核市と比較しても高い状況であり、和歌山県内においては最も高い自転車の分担率となっている。



国内中核市の自転車の分担率【通勤・通学目的】

参考：平成22年国勢調査



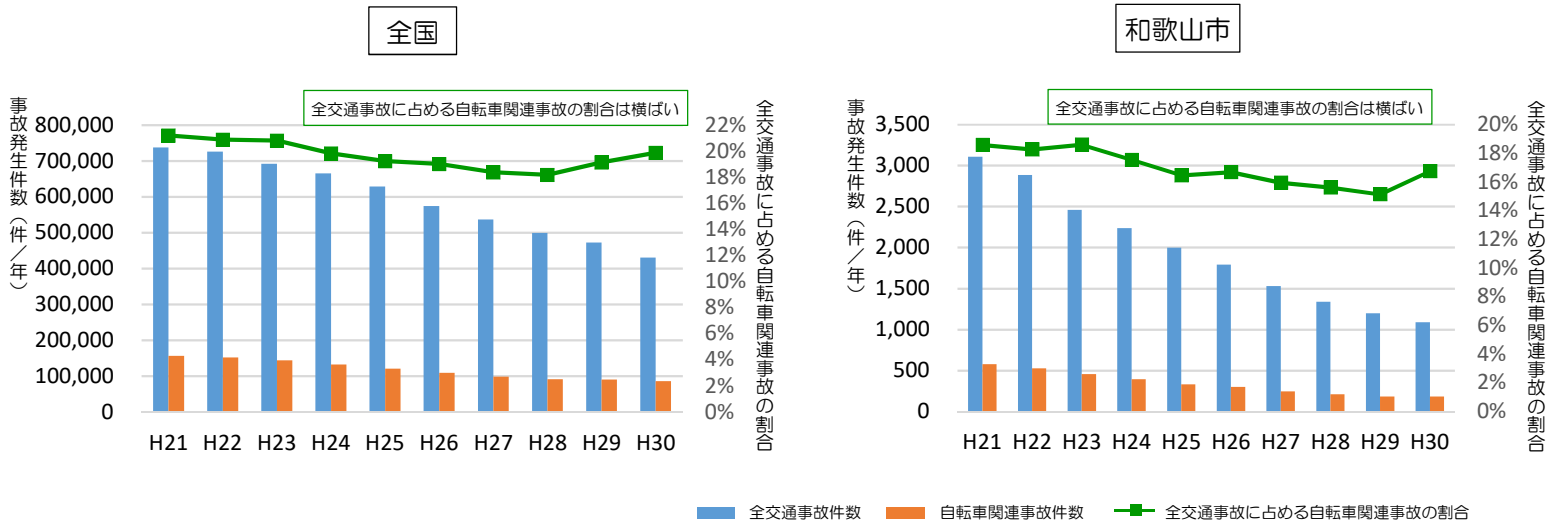
和歌山県内における自転車の分担率【通勤・通学目的】

参考：平成22年国勢調査

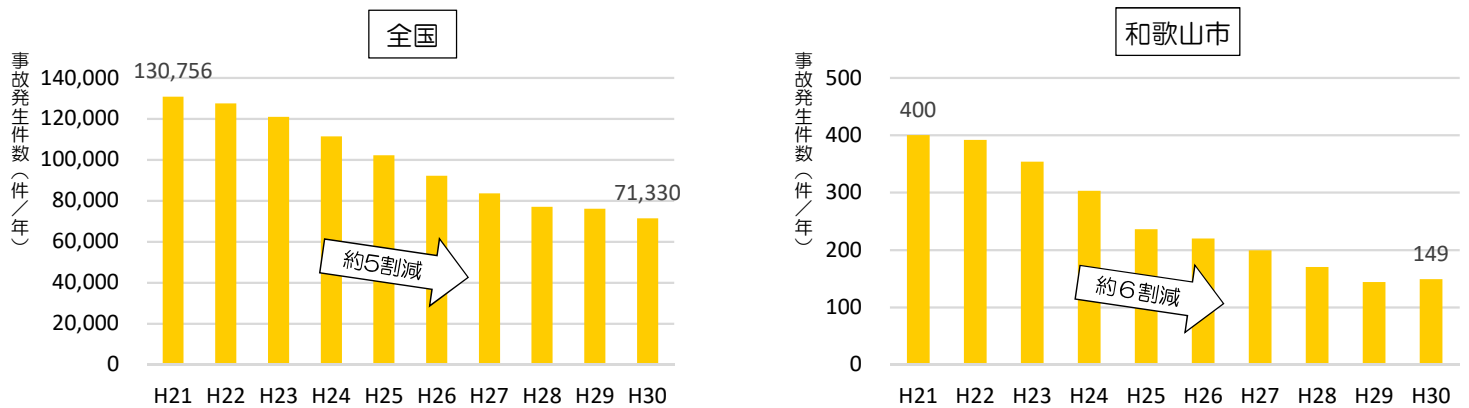
2-2 交通事故件数の推移

全国及び本市における過去10年間（H21～H30）の全交通事故件数や自転車関連事故件数は減少傾向にあるものの、全交通事故件数に占める自転車関連事故の割合は横ばいとなっている。

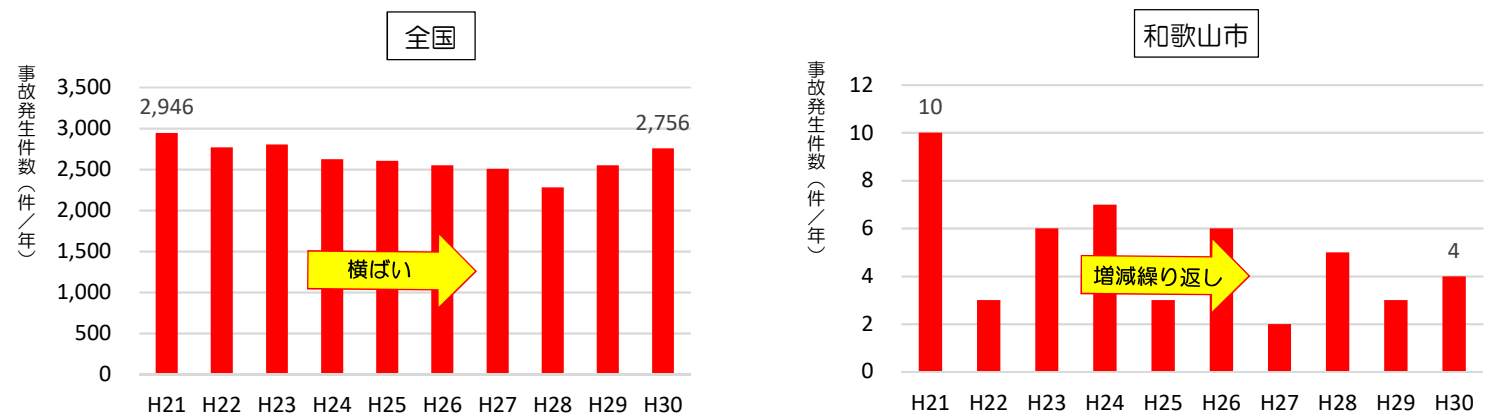
また、自転車関連事故のうち、自動車×自転車事故件数は全国及び本市において減少傾向にあるものの、自転車×歩行者事故件数は全国で横ばい、本市では増減を繰り返している状況となっている。



全交通事故件数及び自転車関連事故件数の推移



自動車×自転車事故件数の推移



自転車×歩行者事故件数の推移

参考：全国事故データ（警察庁HP 平成30年における交通事故の発生状況）
和歌山市内の事故データ（和歌山県警）

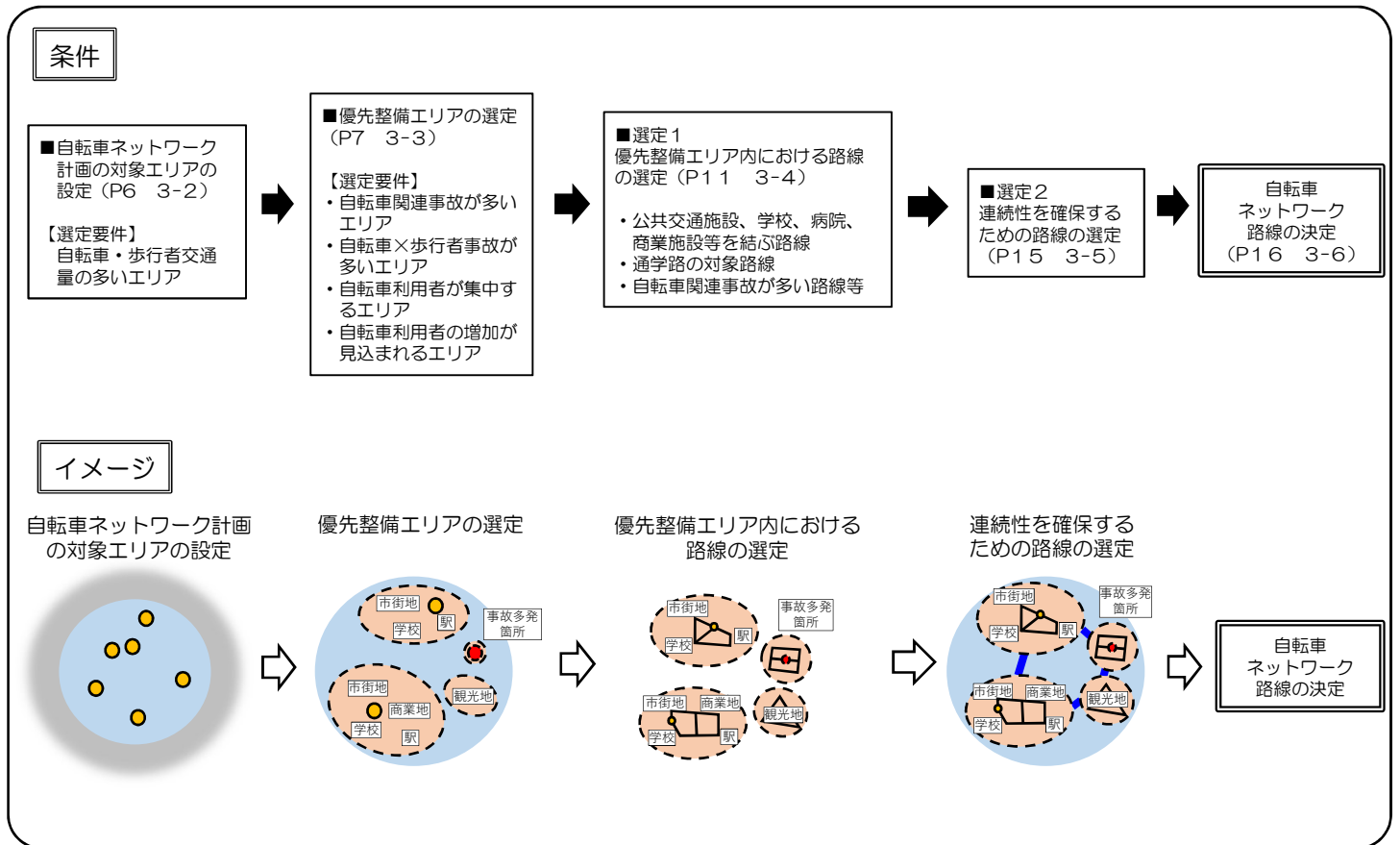
3. 自転車ネットワーク計画

3-1 自転車ネットワーク路線の選定の考え方

自転車ネットワーク路線の選定にあたっては、本来、市域全体におけるネットワークを形成することが理想であるが、優先的にネットワークを形成するエリアとして、自転車並びに歩行者の交通量が多いエリアを計画対象エリアとし、地域内における自転車利用の主要路線として役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる施設等を結ぶ路線、自転車と歩行者の錯綜や自転車関連事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間の確保が必要な路線、自転車の利用増加が見込まれる路線、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等を考慮し、優先的に整備が必要なエリアにおける自転車ネットワーク路線の選定を行う。

なお、今後の自転車利用状況や交通事故発生状況等を注視し、見直し時に計画対象エリアの拡大を検討する。

自転車ネットワーク路線の選定フロー図



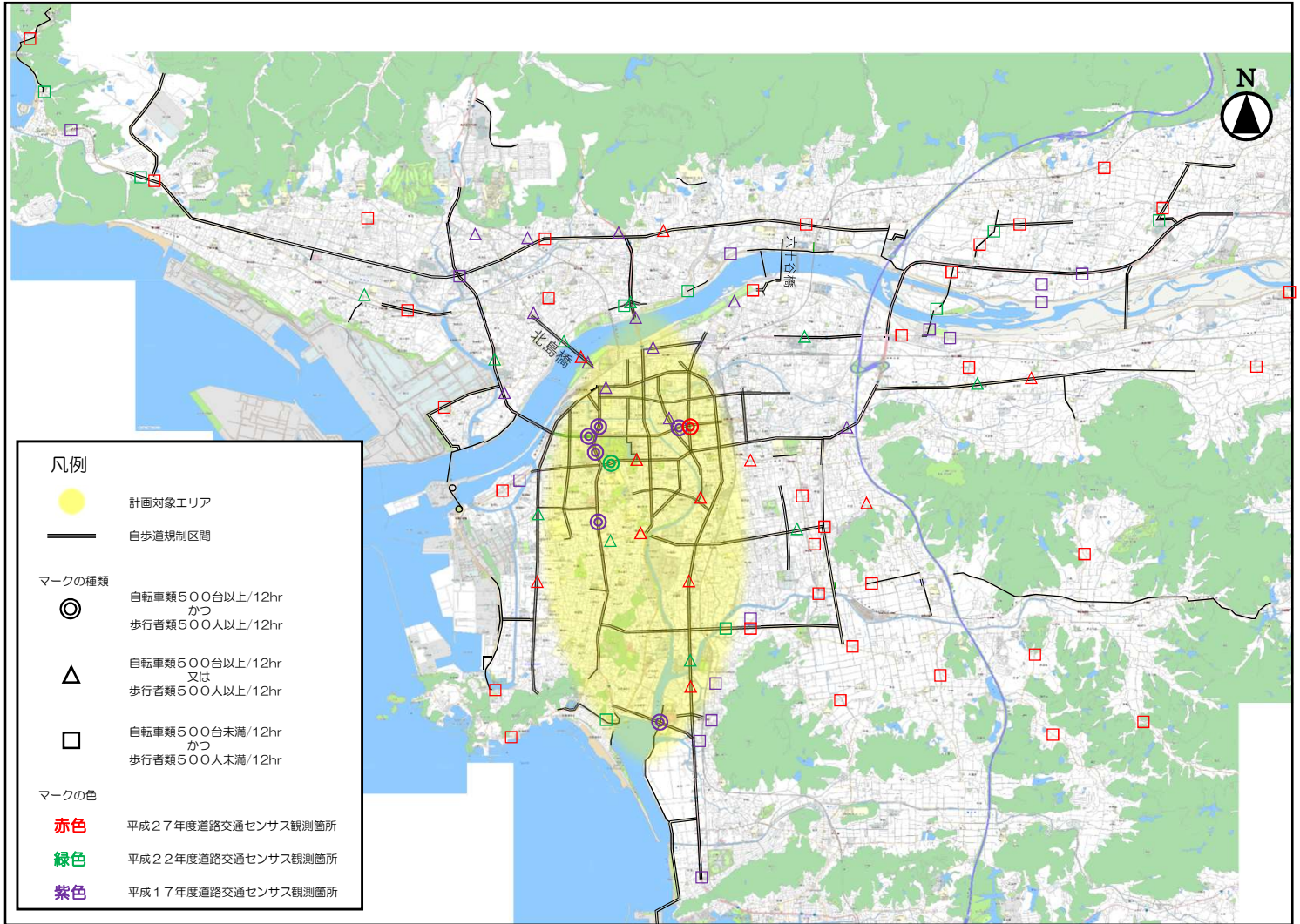
3-2 自転車ネットワーク計画の対象エリアの設定

前項で示した自転車ネットワーク路線の選定フロー図に基づき、まず、自転車ネットワーク計画の対象エリアを設定する。

自転車ネットワーク計画の対象エリアについては、平成27年度道路交通センサスを基に、市内において自転車・歩行者交通量が多い箇所*を抽出し、それらを網羅するエリアを計画対象エリアとする。

なお、平成27年度道路交通センサスだけでは観測点が限られるため、平成17年及び平成22年度道路交通センサスにおけるデータで補足する。

計画対象エリアの設定



* 「交通量が多い」目安として、自転車交通量については500～700台/日（道路構造令運用と解説P224 平成16年2月）、歩行者交通量については500～600人/日以上（設計便覧（案）第3編15-2 平成24年4月）とする。

ただし、自転車・歩行者交通量については、日常生活の活動時間帯である昼間12時間（午前7時～午後7時）交通量調査が行われている道路交通センサスにより判断。

3-3 優先整備エリアの選定

設定した計画対象エリア内において、優先的に整備すべきエリアの選定を行う。
優先整備エリアの選定にあたっては、自転車関連事故が多いエリア、自転車×歩行者事故が多いエリア、自転車利用者が集中するエリア、自転車利用者の増加が見込まれるエリアを選定要件とする。

(1) 自転車関連事故が多いエリアの抽出

和歌山市内における自転車関連事故*は、過去10年間（H21～H30）で3,398件発生しており、特に和歌山市中心部において集中して発生している。（図-1）

(2) 自転車×歩行者事故が多いエリアの抽出

和歌山市内における自転車×歩行者事故は、過去10年間（H21～H30）で49件発生しており、和歌山市中心部の三木町交差点周辺や堀止交差点周辺付近において集中して発生している。（図-2）

図-1 和歌山市内の自転車関連事故分布図(H21～H30)



資料提供：和歌山県警

図-2 和歌山市内の自転車×歩行者事故分布図(H21～H30)

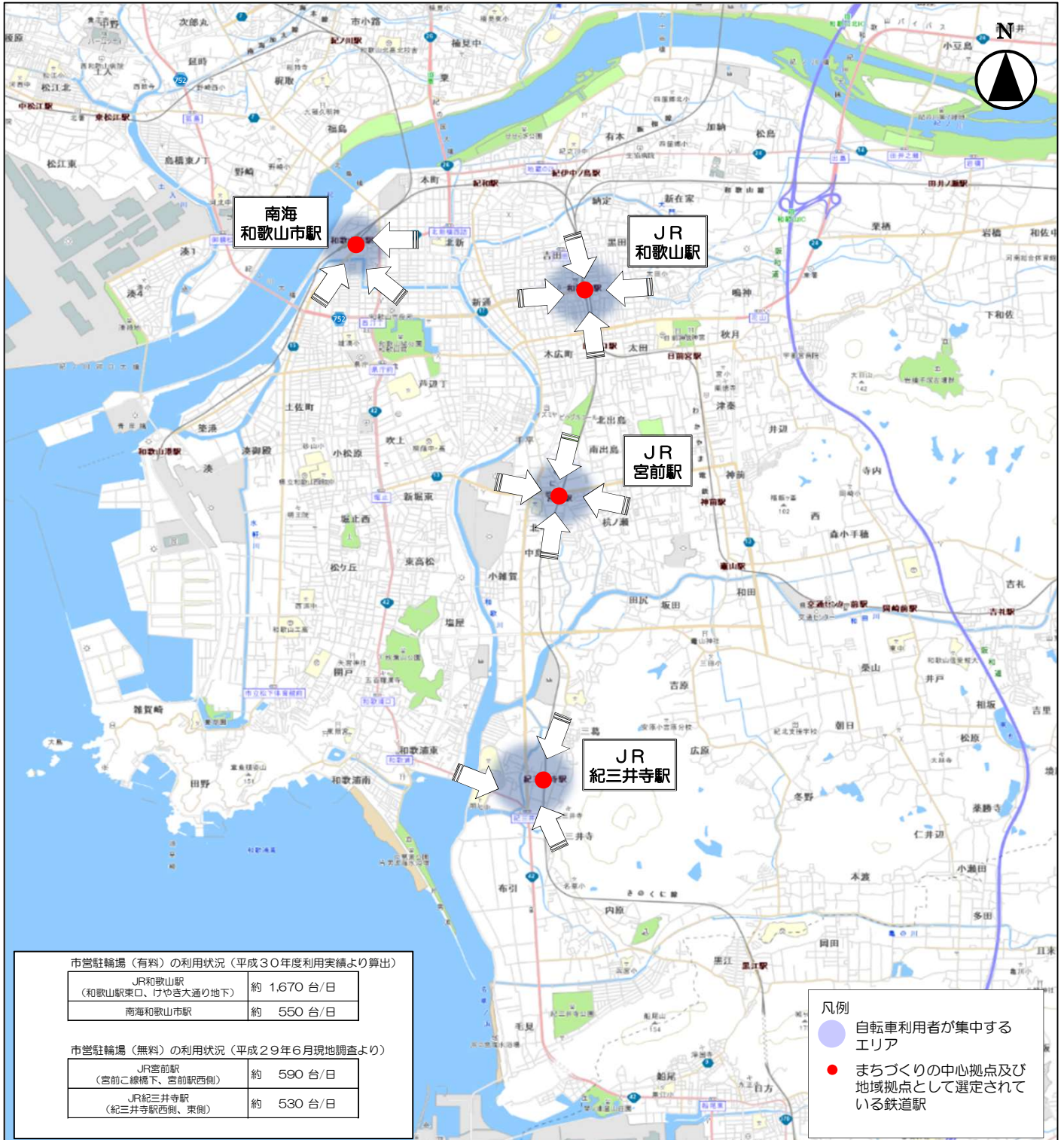


資料提供：和歌山県警

* 自転車関連事故とは、自転車が関係する交通事故であり、自転車×自動車、自転車×自転車、自転車×二輪車、自転車×歩行者、自転車単独等その他の事故を表す。

(3) 自転車利用者が集中するエリアの抽出

自転車ネットワーク計画対象エリアにおいて、都市計画マスタープランや立地適正化計画により、まちづくりの中心拠点及び地域拠点*として選定されているJR和歌山駅、南海和歌山市駅、JR宮前駅、JR紀三井寺駅を自転車利用者が集中するエリアとして抽出する。

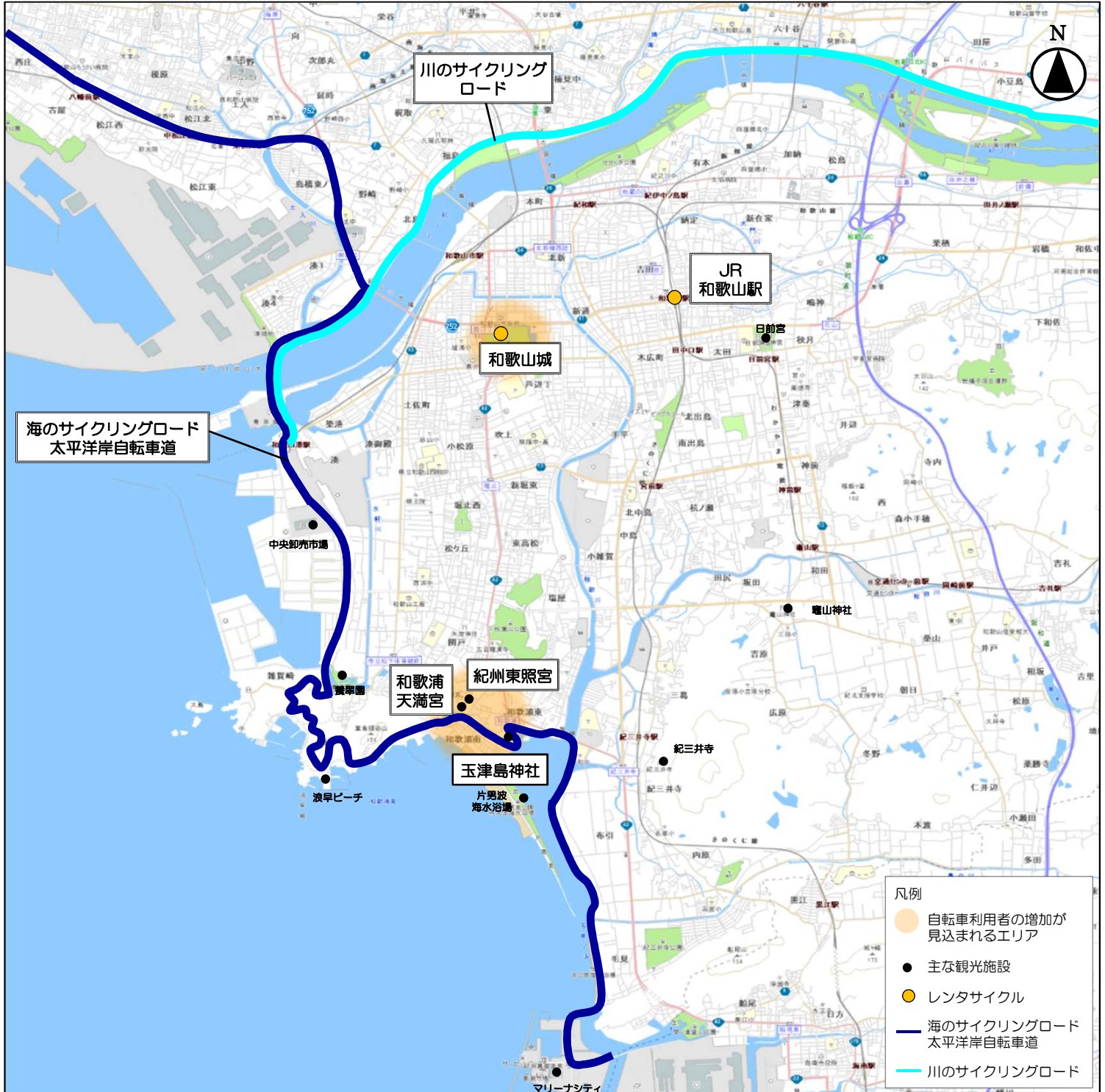


*和歌山市立地適正化計画では、自転車ネットワーク計画対象エリア内の高松もバス利用の観点から地域拠点として選定されていることから、バス停における駐輪場の整備が必要となった場合は、バス停周辺における自転車ネットワーク路線を検討する。

(4) 自転車利用者の増加が見込まれるエリアの抽出

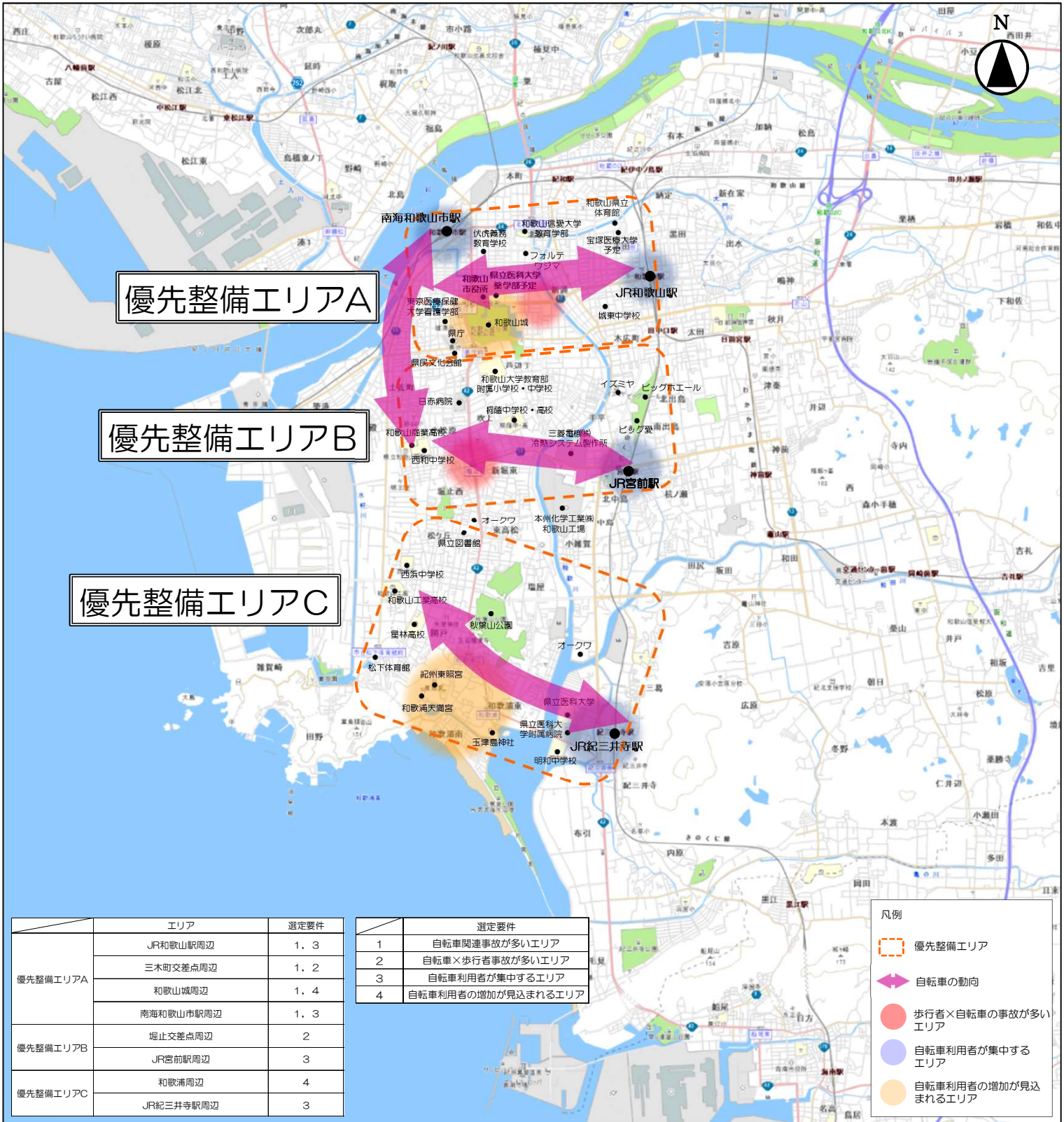
自転車利用者の増加が見込まれるエリアとして、和歌山城エリア及び和歌浦エリアがあげられる。和歌山城エリアについては、和歌山城や城周辺の整備を行うことで、歴史・文化が薫る城下町としての魅力向上に取り組んでおり、レンタサイクルも行われている。

和歌浦エリアには平成29年度に日本遺産に認定された和歌の浦や紀州東照宮、和歌浦天満宮等があり、国内だけでなく海外へも戦略的に情報発信していくことにより、地域の活性化を図るべく、現在、まちづくりに取り組んでいるエリアである。また、和歌山県と連携して自転車の利用しやすい環境づくりを推進している海のサイクリングロード並びに千葉県銚子市を起点として、本市に至るまでの延長約1,400kmの太平洋岸自転車道のルートとなっている。



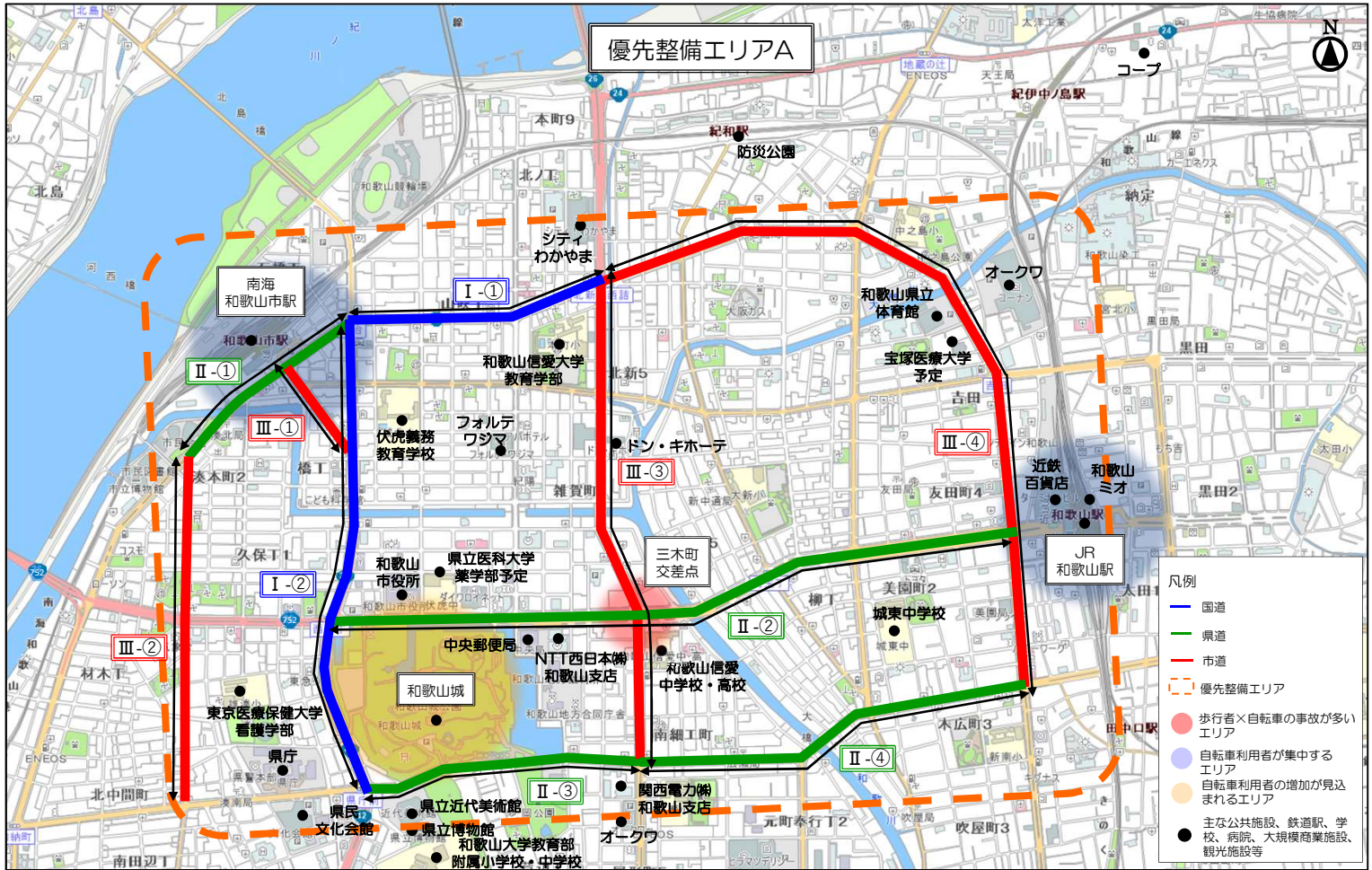
(5) 優先整備エリアの決定

(1) から (4) で抽出した各エリアを踏まえ、各拠点からの自転車の動向を考慮し、A、B、Cの3つに集約し、優先整備エリアとして決定する。

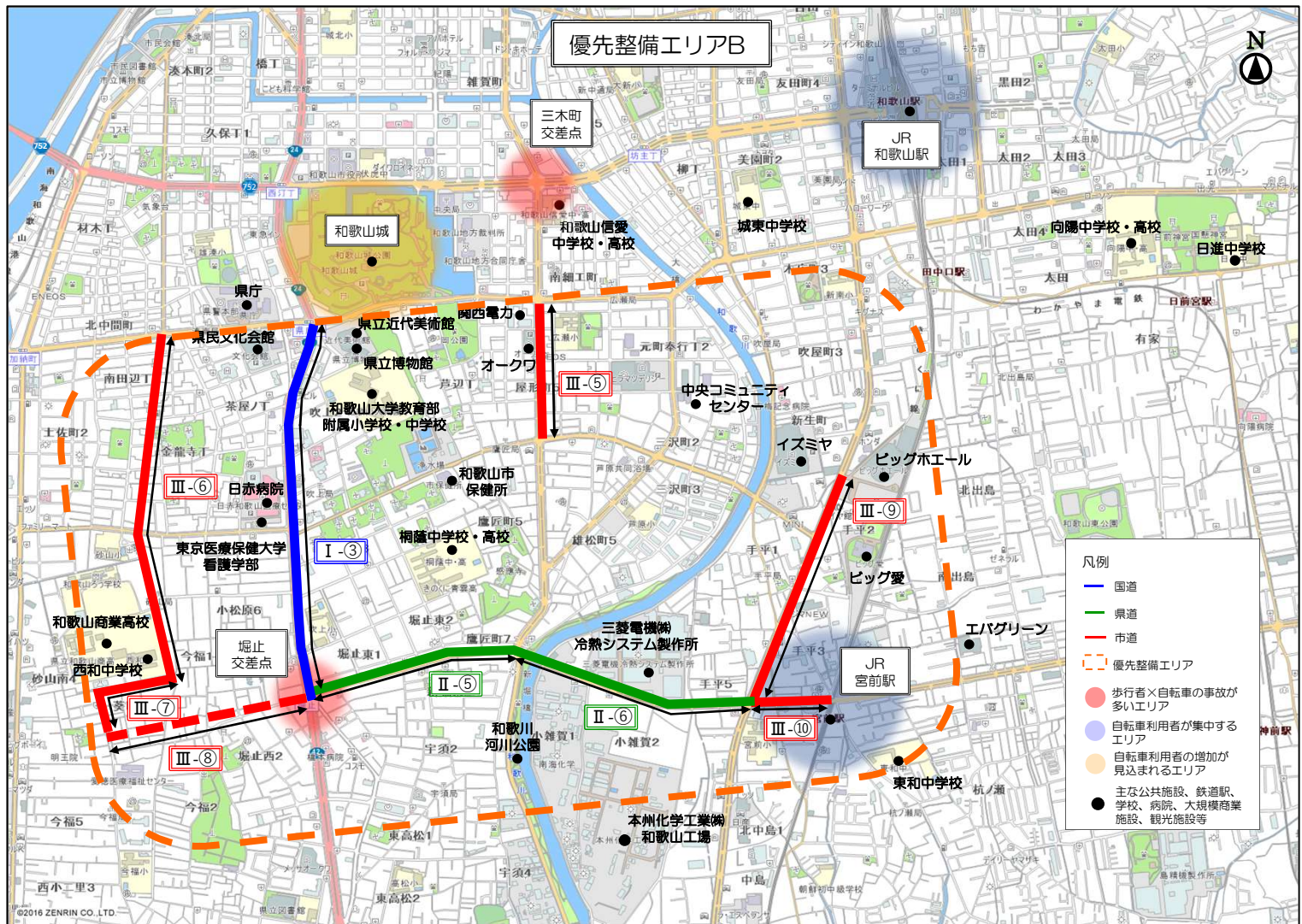


3-4 優先整備エリア内における路線の選定

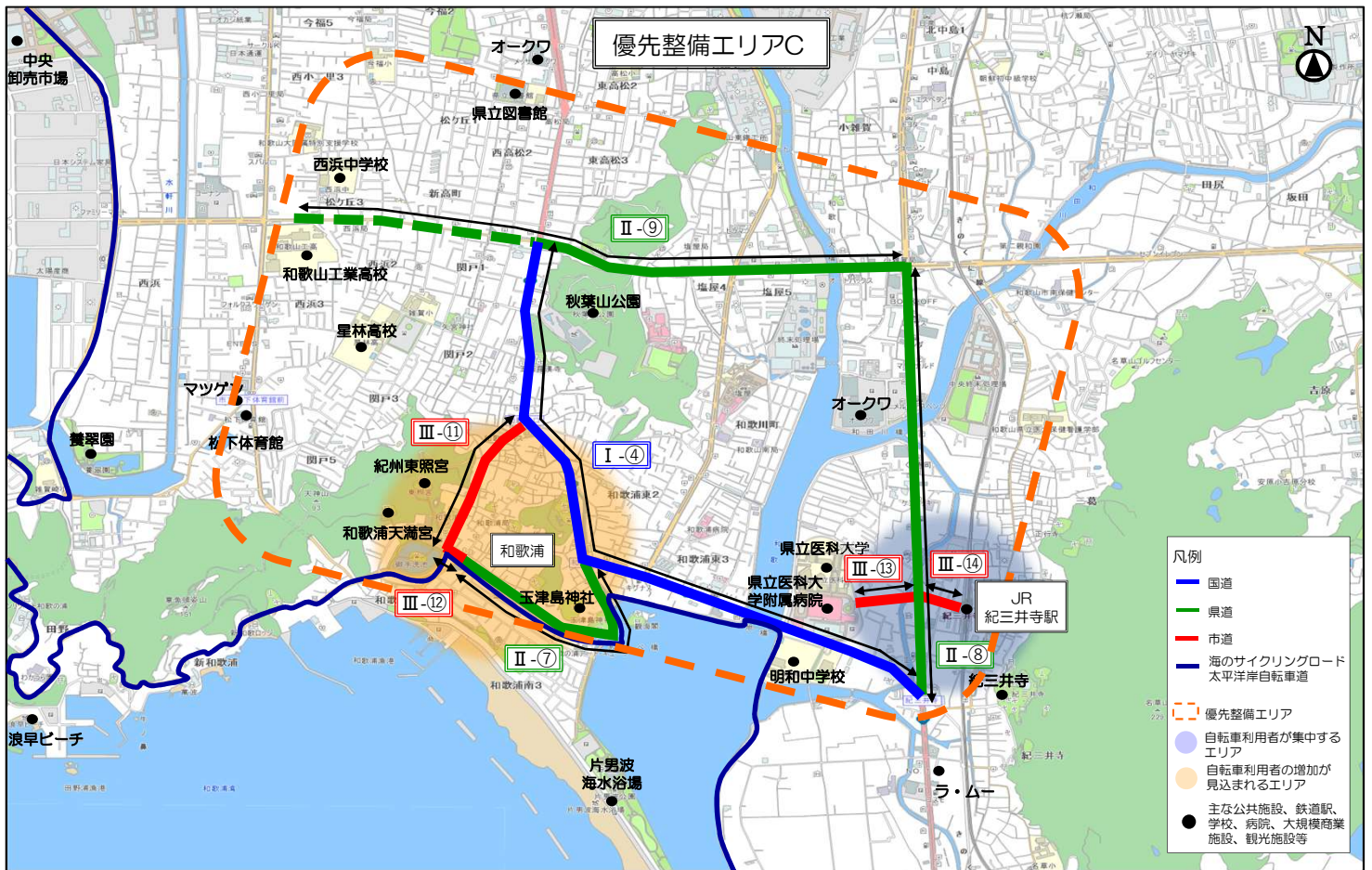
3-3で決定した優先整備エリア内において、自転車通行空間の整備を推進する路線を選定する。



エリア	番号	路線	主な経路
優先整備 エリアA	I-①	一般国道24号 (宇治～北新橋西詰)	<ul style="list-style-type: none"> ・南海和歌山市駅から市街地北部の主要施設を結ぶ路線であり、自転車交通量が多く、一部区間は伏虎義務教育学校の通学路である ・和歌山信愛大学教育学部子ども教育学科が平成31年4月に開学し、今後、自転車利用者の増加が見込まれる
	I-②	一般国道24号 (県庁前～宇治)	<ul style="list-style-type: none"> ・南海和歌山市駅から和歌山城までを結ぶ路線の一つであり、紀の川以北から中心市街地への通勤・通学目的でも利用されており、自転車・歩行者の交通量が多い路線である ・伏虎義務教育学校の通学路である
	II-①	県道新和歌浦梅原線	<ul style="list-style-type: none"> ・南海和歌山市駅前の主要な路線であり、南海和歌山市駅を利用する自転車利用者が集中する路線である
	II-②	県道和歌山停車場線 (西汀丁～和歌山駅前)	<ul style="list-style-type: none"> ・JR和歌山駅から和歌山市役所や和歌山城等を結ぶ路線であり、自転車・歩行者の交通量が多く、三木町交差点周辺は歩行者×自転車事故多発地点である ・一部区間が城東中学校の通学路である
	II-③	県道和歌山野上線 (県庁前～屋形町)	<ul style="list-style-type: none"> ・一般国道24号と市道新和歌浦中之島紀三井寺線を結ぶ路線であり、自転車・歩行者の交通量が多い路線である
	II-④	県道和歌山野上線 (屋形町～田中町)	<ul style="list-style-type: none"> ・一般国道24号と市道新和歌浦中之島紀三井寺線を結ぶ路線であり、城東中学校の通学路となっている ・和歌山大学教育学部附属中学校の学生が通学に利用している
	III-①	市道市駅前線	<ul style="list-style-type: none"> ・南海和歌山市駅から一般国道24号を経由し、和歌山城までを結ぶ路線の一つであり、一部区間が伏虎義務教育学校の通学路である
	III-②	市道雄湊西浜線 (市民会館前～北田辺丁)	<ul style="list-style-type: none"> ・南海和歌山市駅から和歌山商業高校までを結ぶ路線であり、和歌山商業高校や南部に位置する和歌山工業高校、星林高校の学生が通学に利用している ・一部区間が伏虎義務教育学校の通学路である
	III-③	市道本町和歌浦線 (北新橋西詰～屋形町)	<ul style="list-style-type: none"> ・一般国道24号と県道和歌山野上線を結び、和歌山市中心部を南北に縦貫する路線の一つである ・一部区間が城東中学校の通学路であり、三木町交差点周辺は、自転車×歩行者事故多発地点である
III-④	市道新和歌浦中之島 紀三井寺線 (北新橋西詰～田中町)	<ul style="list-style-type: none"> ・JR和歌山駅から市街地北部の主要施設を結ぶ路線であり、一部区間は伏虎義務教育学校の通学路である ・宝塚医療大学の開学が予定されており、今後、自転車利用者の増加が見込まれる 	

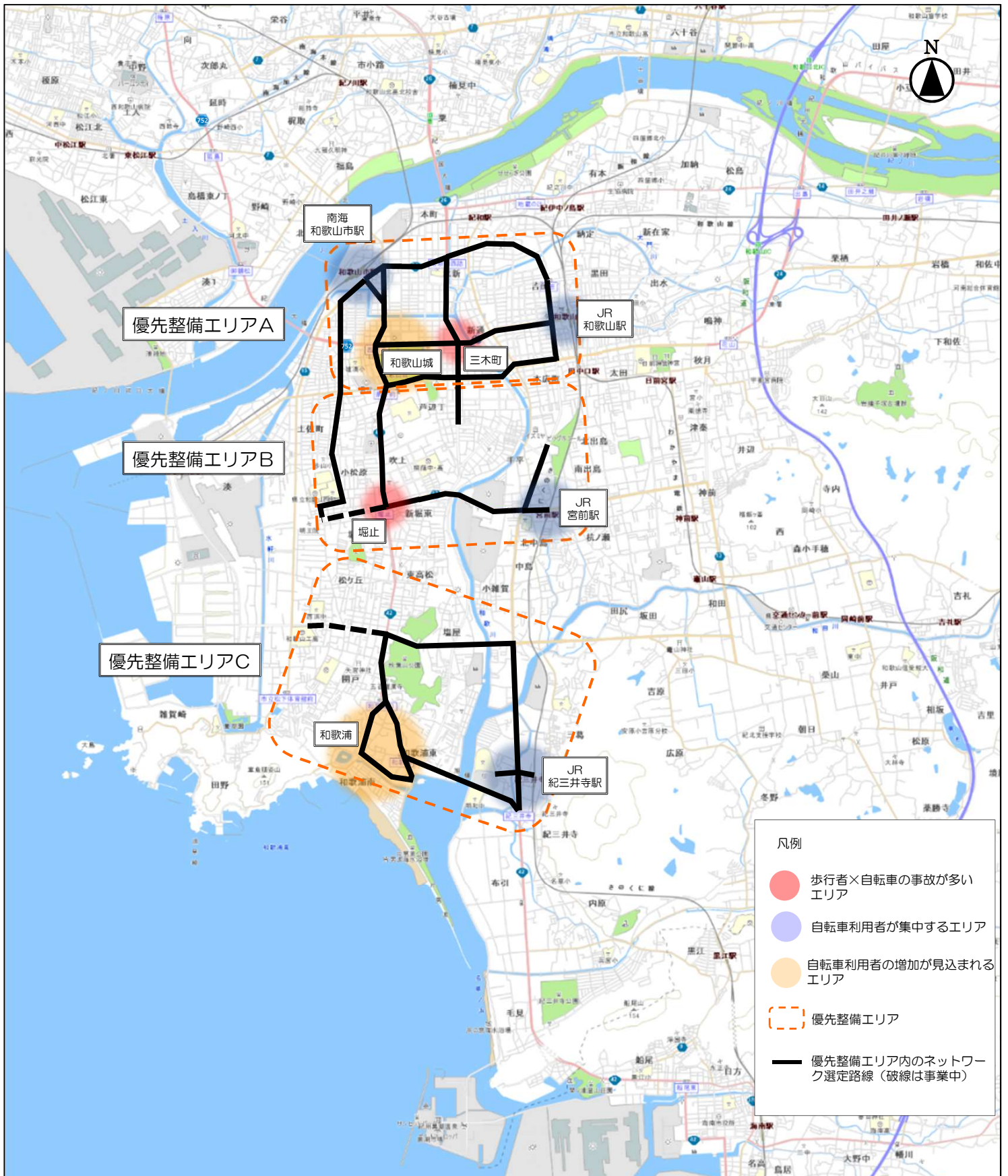


エリア	番号	路線	主な経路
優先整備 エリアB	I-③	一般国道42号 (堀止～県庁前)	<ul style="list-style-type: none"> 和歌山市中心部を南北に縦貫する路線の一つであり、沿道には公共施設や病院などがあり、一部区間を除き、既に歩道内の視覚分離がなされている路線である 堀止交差点周辺は、自転車×歩行者事故多発地点である
	II-⑤	県道と和歌山橋本線 (堀止～新堀橋西詰)	<ul style="list-style-type: none"> 一般国道42号と県道と和歌山海南線を結ぶ路線であり、桐蔭高校や和歌山商業高校の学生が通学に利用しており、自転車交通量が多い路線である 一部区間が西和中学校の通学路である 堀止交差点周辺は、歩行者×自転車事故多発地点である
	II-⑥	県道と和歌山橋本線 (新堀橋西詰～昭和通り)	<ul style="list-style-type: none"> 一般国道42号と県道と和歌山海南線を結ぶ路線であり、通勤目的の歩行者が多く、また、桐蔭高校や和歌山商業高校の学生が通学に利用している 東和中学校の通学路である
	III-⑤	市道本町和歌浦線 (屋形町～島橋町2丁目)	<ul style="list-style-type: none"> 県道と和歌山野上線と市道砂山手平線を結び、和歌山市中心部を南北に縦貫する路線の一つであり、城東中学校の通学路である
	III-⑥	市道雄湊西浜線 (北田辺丁～西和中学校)	<ul style="list-style-type: none"> 南海和歌山市駅から和歌山商業高校までを結ぶ路線であり、和歌山商業高校や南部に位置する和歌山工業高校、星林高校の学生が通学に利用している 西和中学校の通学路である
	III-⑦	市道今福17号線	<ul style="list-style-type: none"> 市道今福神前線（事業中）から西浜中学校・和歌山商業高校までを結ぶ路線である 西和中学校の通学路である
	III-⑧	市道今福神前線	<ul style="list-style-type: none"> 一般国道42号から市道今福17号線を結ぶ路線であり、道路整備後は和歌山商業高校や西和中学校の学生の利用が見込まれる
	III-⑨	市道新和歌浦中之島 紀三井寺線 (ビッグホール前～昭和通り)	<ul style="list-style-type: none"> JR宮前駅から大型収容施設（ビッグホール・ビッグ愛）を結ぶ路線である 一部区間が東和中学校の通学路である
	III-⑩	市道今福神前線 (昭和通り～宮前駅)	<ul style="list-style-type: none"> 一般国道42号と県道と和歌山海南線を結ぶ路線であり、通勤目的の歩行者が多く、また、桐蔭高校や和歌山商業高校の学生が通学に利用している 東和中学校の通学路である



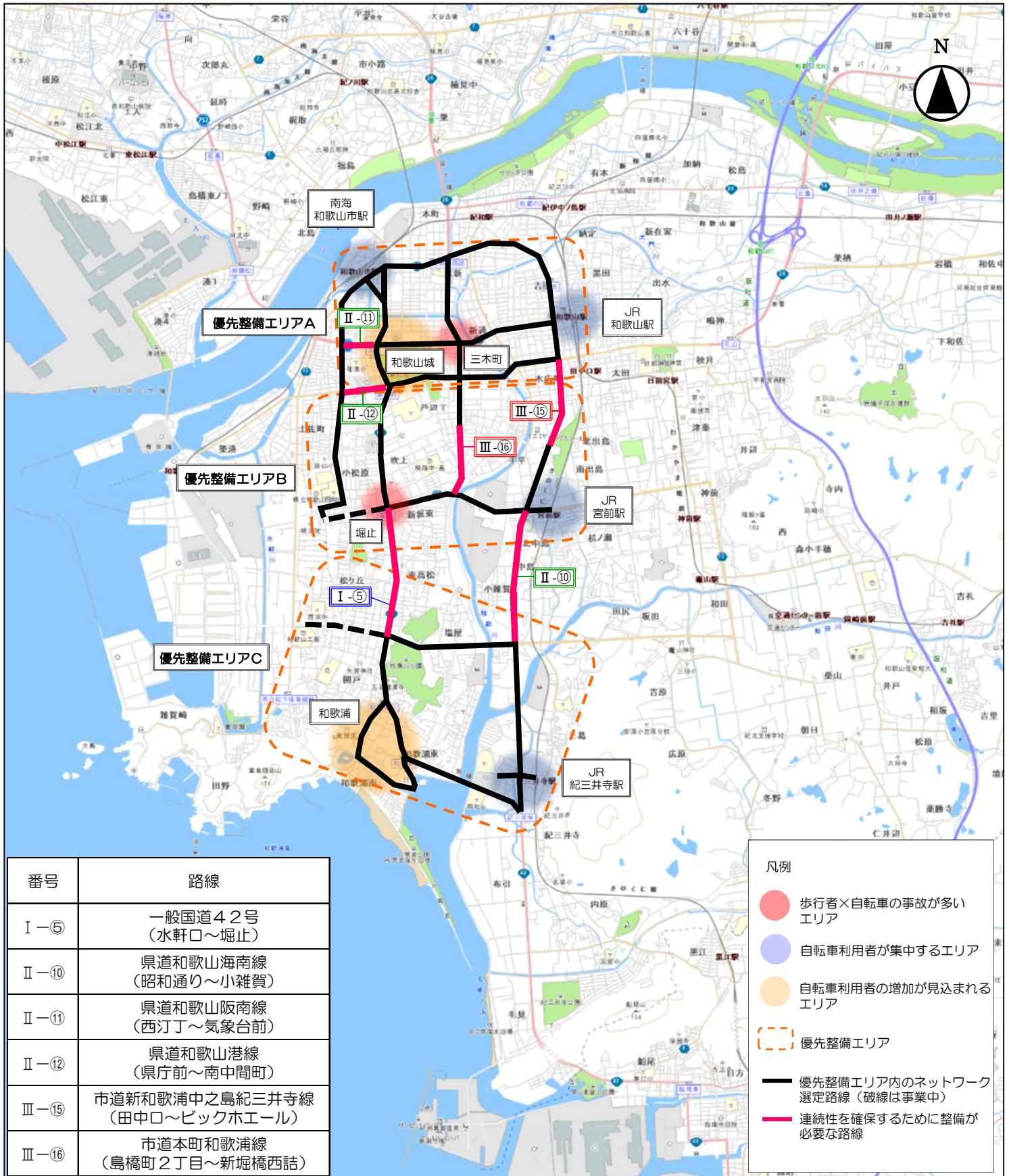
エリア	番号	路線	主な経路
優先整備 エリアC	I-④	一般国道42号 (紀三井寺～水軒口)	<ul style="list-style-type: none"> JR紀三井寺駅から星林高校や和歌山工業高校の学生が通学に利用しており、また明和中学校や西浜中学校の通学路である 一般国道42号の和歌浦交差点～和歌浦口交差点間においては、歩道整備に合わせ、自転車道を整備する予定
	II-⑦	県道新和歌浦線	<ul style="list-style-type: none"> 一般国道42号から和歌浦地区を結ぶ路線であり、明和中学校の通学路である 一部区間は海のサイクリングロード並びに太平洋岸自転車道のルートとなっている
	II-⑧	県道和歌山海南線	<ul style="list-style-type: none"> 一般国道42号と県道和歌山橋本線を結ぶ路線であり、沿道施設利用者や星林高校、和歌山工業高校の学生が通学に利用している
	II-⑨	県道和歌山橋本線	<ul style="list-style-type: none"> 県道和歌山海南線から西浜中学校・和歌山工業高校を結ぶ路線であり、和歌山工業高校の学生が通学に利用している
	III-⑪	市道新和歌浦口雑賀崎線	<ul style="list-style-type: none"> 一般国道42号から和歌浦地区を結ぶ路線であり、明和中学校の通学路である 既に自転車と歩行者が分離された構造となっている
	III-⑫	市道新和歌浦58号線	<ul style="list-style-type: none"> 県道新和歌浦線と市道新和歌浦口雑賀崎線を結ぶ路線であり、回遊性の向上を図ることで自転車利用者の増加が見込まれる路線である 海のサイクリングロード並びに太平洋岸自転車道のルートとなっている
	III-⑬	市道名草148号線	<ul style="list-style-type: none"> JR紀三井寺駅から県立医科大学病院を結ぶ路線の1つであり、県立医科大学病院関係者に加え、星林高校、和歌山工業高校の学生が通学に利用しており、また、明和中学校の通学路でもある
	III-⑭	市道紀三井寺駅前線	<ul style="list-style-type: none"> JR紀三井寺駅から県立医科大学病院を結ぶ路線の1つであり、県立医科大学病院関係者に加え、星林高校、和歌山工業高校の学生が通学に利用している

優先整備エリア内において、自転車通行空間の整備を推進する路線は以下のとおり。



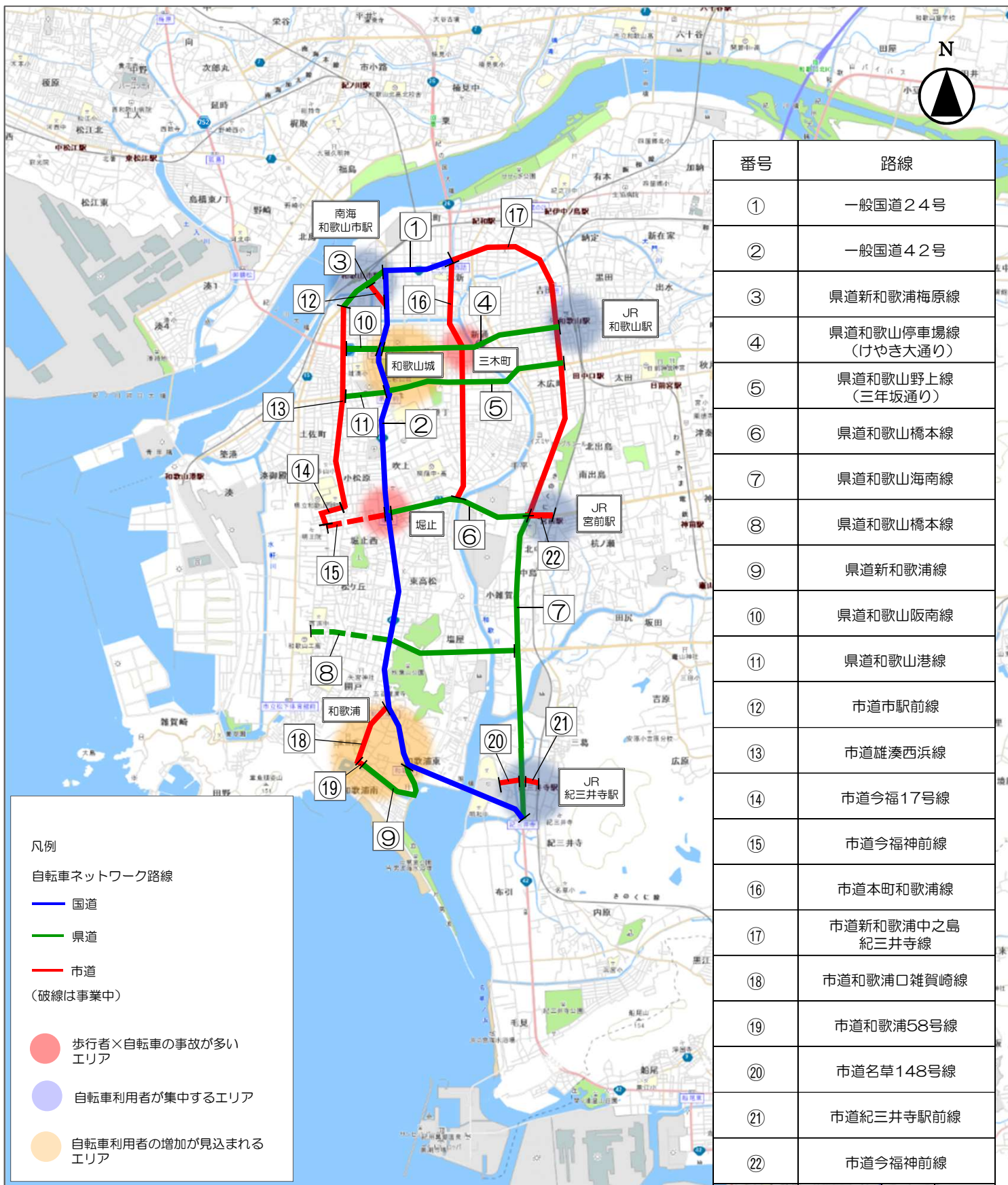
3-5 ネットワーク路線の連続性を確保するために整備が必要な路線の選定

3-4において選定した自転車通行空間整備を推進する路線だけでは、ネットワークとしての連続性が確保されていないことから、連続性を確保するために整備が必要な路線を選定する。



3-6 自転車ネットワーク路線の決定

自転車ネットワーク路線の選定フロー図に基づき、自転車通行空間の整備を優先的に推進する路線及び連続性を確保するために整備が必要な路線を踏まえ、和歌山市内の自転車ネットワーク路線*を決定する。



*道路の移管等により、道路管理者が変更となる場合がある

4. 整備形態の選定

4-1 関係機関との連携

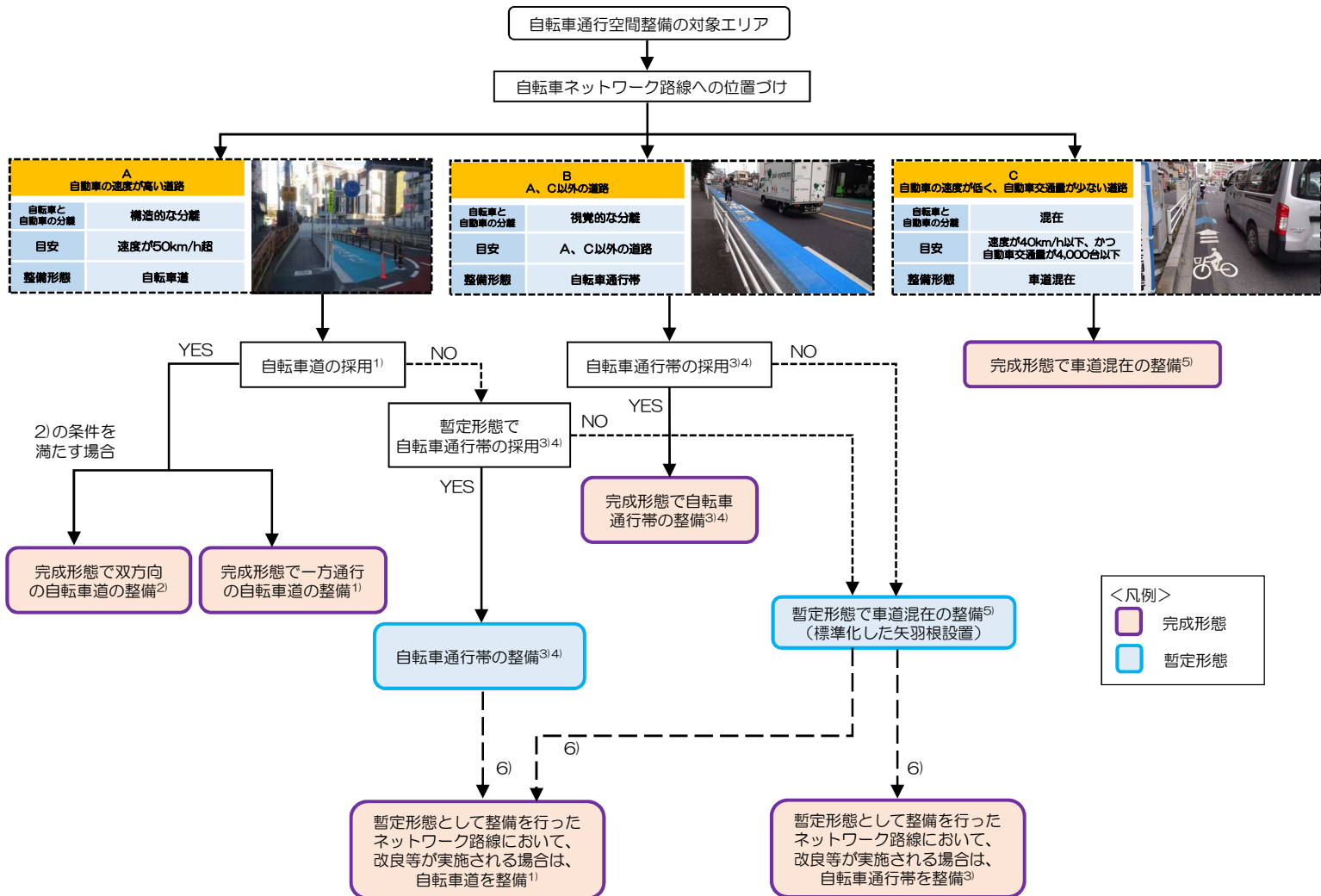
整備に先立ち、自転車の通行に関するルールや自転車通行空間の整備について、関係機関が連携し、周知・啓発を図ることとする。また、整備にかかる具体的な整備手法（矢羽根型路面表示の配置計画や路肩の整備方法など）については関係機関と協議の上、決定する。

4-2 自転車ネットワーク路線における整備形態の選定

ネットワーク路線における整備形態については、ガイドライン（参考1）および和歌山県自転車活用推進計画に示されている整備方針（参考2）を踏まえ、選定することとする。

【整備形態の選定方法】

フローチャート



- 1) 自転車道の幅員は2.0m以上とする。ただし、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においては、1.5mまで縮小することができる。
- 2) 双方向の自転車道の採用については、一定の区間長で連続性が確保されていることや区間前後・内に双方向自転車道が交差しないこと等を踏まえ、関係機関と協議の上、採用する。なお、双方向の自転車道の幅員は2.0m以上とする。
- 3) 自転車通行帯の幅員は1.5m以上とする。ただし、やむを得ない場合（交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合は、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができる。
- 4) 普通自転車歩道通行可の規制との併用については、関係機関と協議の上、決定する。
- 5) 自転車の安全性を向上させるため、必要に応じて舗装やグレーチングの補修など、路肩の整備を行う。また、自転車歩行者道が整備されている場合は、歩道内における安全対策も併せて実施する。
- 6) 暫定形態として自転車通行空間を整備後に、道路や交通状況の変化により改良等が実施される場合は、完成形態での整備を行う。

【参考1 ガイドラインにおける整備形態（完成形態）の考え方】

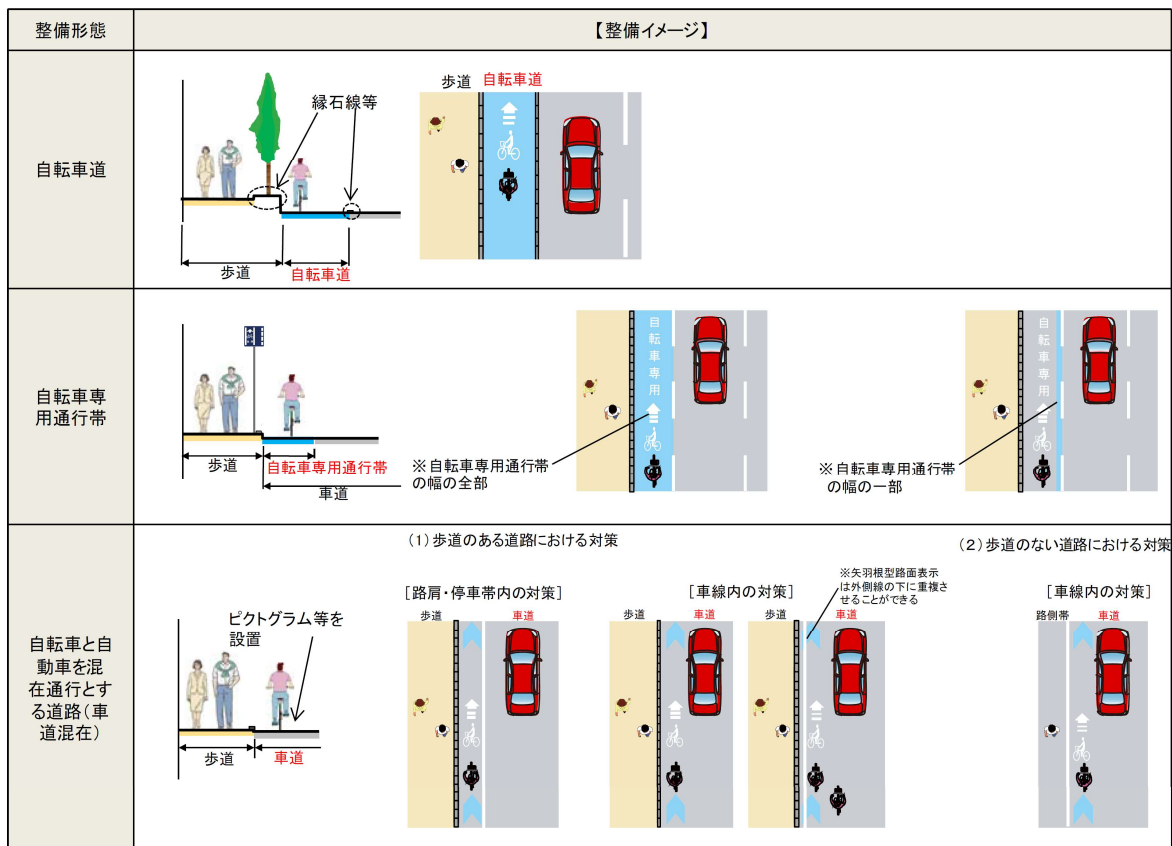
①交通状況を踏まえた整備形態（完成形態）の考え方

	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）

（出典：ガイドライン）

②基本的な整備形態（イメージ）

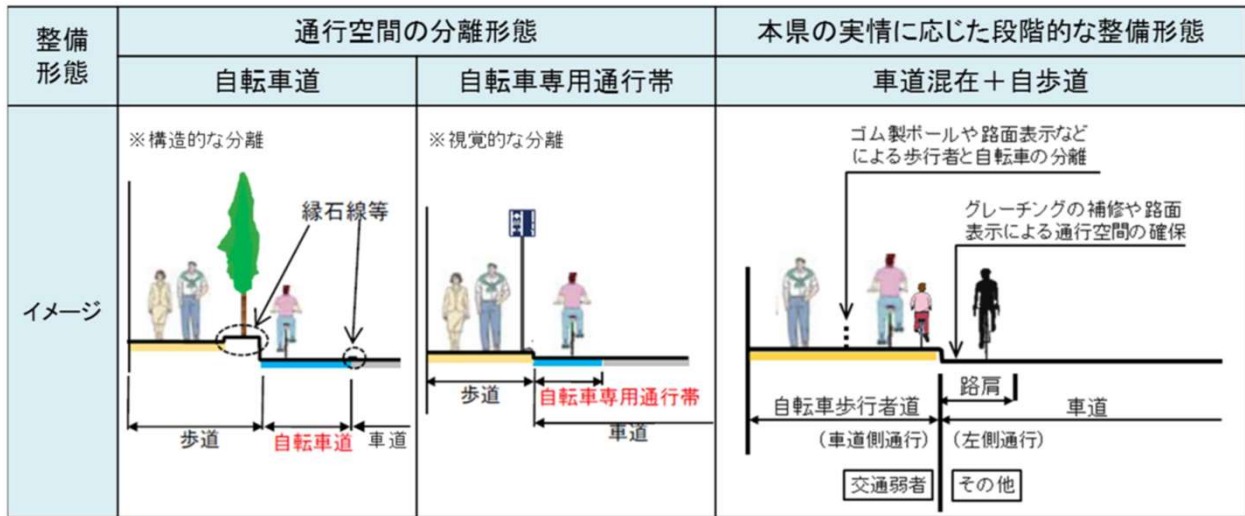
- ・ 自転車と自動車を構造的に分離する場合、自転車道を整備する。
- ・ 自転車と自動車を視覚的に分離する場合、自転車専用通行帯を設置する。
- ・ 車道混在とする場合、自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するための矢羽根型路面標示、自転車のピクトグラムを設置する。



（出典：ガイドライン）

【参考2 和歌山県における整備形態の考え方】

- 既存道路においては、交通状況や幅員等を踏まえた通行空間の再配分や道路拡幅により自転車通行空間の確保を推進。
- 子供や高齢者など交通弱者が運転する自転車は、自転車歩行者道を通行し、その他の自転車については、車道の左側を通行するなど、運転者により通行空間が選択されることを踏まえ、県の実情に応じた段階的な整備を推進。



(出典：和歌山県自転車活用推進計画（平成31年3月）)