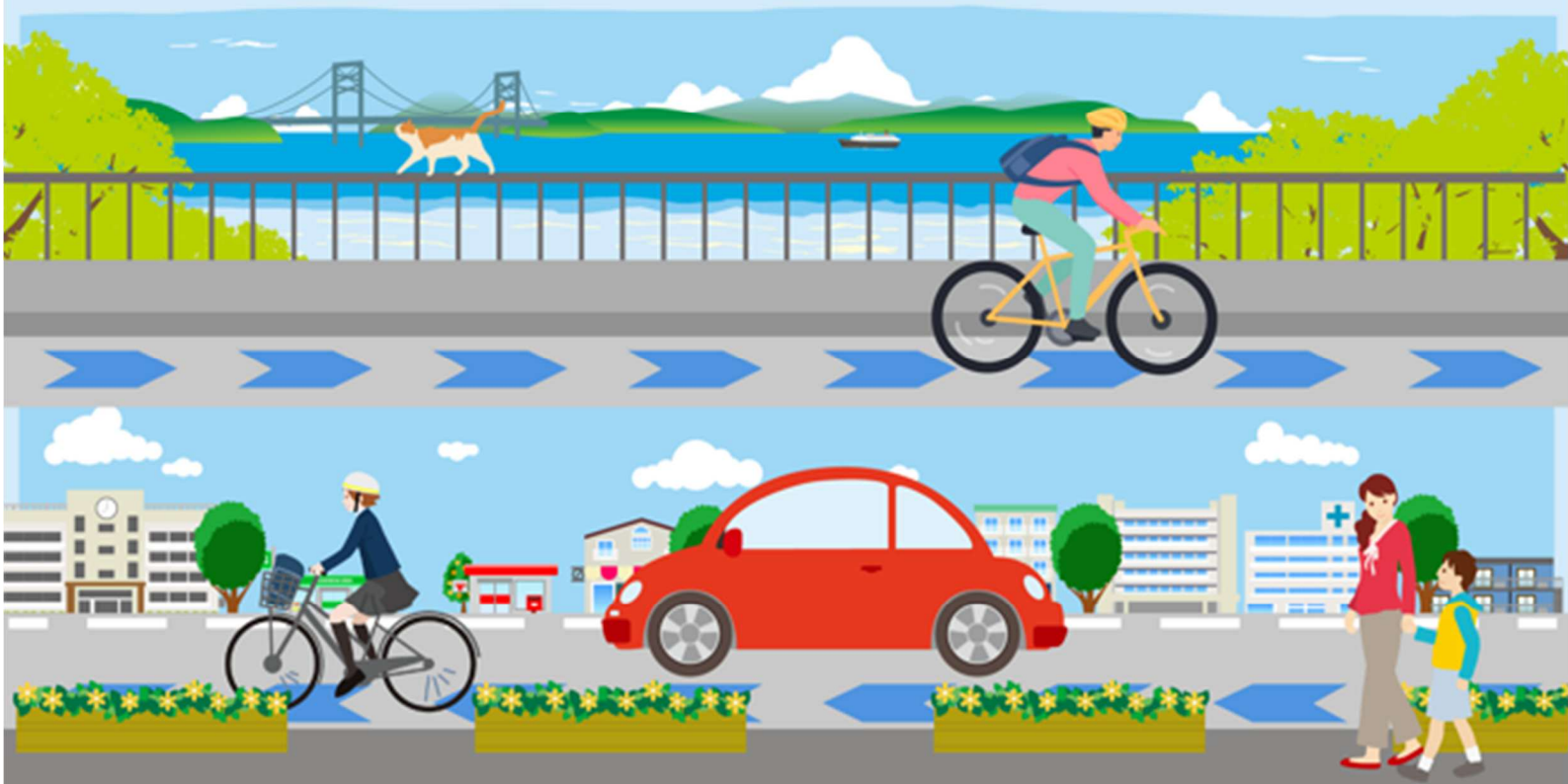


# 南あわじ市 自転車ネットワーク計画

令和6年3月





# 計画策定の背景

---

自転車は、買物や通勤・通学・子供の送迎など、日常生活における身近な移動手段・交通手段として、またサイクリングなどのレジャー手段として多くの人々に利用されています。さらに近年では、自転車は排気ガスや騒音を出さない交通手段として環境負荷軽減への効果や、健康志向の高まりなど自転車の多様な利用ニーズが高まっています。

淡路島では、島の外周を右回りに一周する約 150 kmのサイクリングコース「アワイチ」が、サイクリストに高い人気になるなど、サイクリングによる観光振興が促進されており、南あわじ市内でもサイクルツーリズムが定着しつつあります。

わが国では、昭和 40 年代以降、モータリゼーションの進展で自動車の交通事故が急増したため、昭和 45 年の道路交通法改正により、「自動車と自転車」の分離をおこない、歩行者の通行を妨げない速度・方法で自転車の歩道通行を可能としました。

その結果、「自動車対自転車」の事故は減少している一方で、自転車は「車両」とであるという意識の希薄化により、歩道上などで通行ルールを守らない、歩行者にとって危険な自転車利用が増加し、「自転車対歩行者」の事故は減らない状況にあります。

そういった状況を受け、国土交通省および警察庁が共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 24 年 11 月策定、平成 28 年 7 月改訂）」を策定し、「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安全な自転車通行空間の整備について指針を示しました。また、平成 30 年 6 月に閣議決定した「自転車活用推進計画」では、地方公共団体における自転車ネットワーク計画を含む自転車活用推進計画の策定を国が促進しています。また、国の動きを受け、兵庫県自転車活用推進計画でも、県内全域で自転車利用を推進しています。

このような背景から、南あわじ市においても、安全で快適な自転車通行利用環境を創出するために、「南あわじ市自転車ネットワーク計画」を策定します。

2024 年 3 月

# 目次

## 計画策定の背景

1章 自転車に関する動向.....	1
1-1 国の動向 .....	1
1-2 県の動向 .....	2
1-3 市の方針 .....	3
2章 自転車ネットワーク計画の検討の流れ.....	4
3章 南あわじ市の自転車に関わる現状 .....	5
3-1 南あわじ市の都市環境 .....	5
3-2 南あわじ市の交通安全 .....	16
3-3 南あわじ市の観光・サイクルツーリズム .....	20
3-4 新型コロナウイルス感染症がもたらした観光トレンドの変化 .....	30
3-5 南あわじ市民の健康 .....	31
4章 自転車利用に関する現状と課題 .....	33
5章 計画目標 .....	35
5-1 計画目標 .....	35
5-2 対象区域 .....	36
5-3 計画期間 .....	36
6章 自転車ネットワーク路線の選定 .....	37
6-1 自転車ネットワーク候補路線の選定に向けた基本方針 .....	37
6-2 自転車ネットワーク候補路線の選定 .....	42
7章 整備形態の選定 .....	63
7-1 優先整備路線の設定 .....	63
7-2 整備形態の選定の考え方 .....	66
7-3 優先整備路線の整備形態の選定 .....	70
7-4 優先整備路線の整備形態 .....	71
8章 計画の推進体制の検討 .....	75
8-1 計画の推進体制 .....	75
8-2 計画のフォローアップ .....	76

# 1章 自転車に関する動向

## 1-1 国の動向

近年、顕在化している自転車に関する課題や自転車利用ニーズの高まりを受けて、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、令和3年5月に第2次自転車活用推進計画を策定するなど、自転車利用環境の改善に資する法改正や国の取り組みなどが進みつつあり、地方公共団体における自転車ネットワーク計画を含む自転車活用推進計画の策定についても国が促進しています。

### ●自転車活用推進法 が施行(平成29年5月)



地域の実情に応じた施策実施するために、  
地方自治体においても、自転車活用推進計画の策定が努力義務化

#### 【第二条(基本理念)抜粋】

①自転車は以下の特性や公共の利益の増進に資するものとして自転車の活用推進を行う

<自転車の特性>

- 環境に深刻な影響を及ぼす物質及び騒音・振動を発生しない
- 災害時において機動的

- ②交通における自動車依存の低減による、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和(社会経済への効果)
- ③交通体系における自転車による交通の役割を拡大
- ④自転車の活用を推進する際は、交通安全の確保を図る

### ●自転車活用推進計画 が閣議決定(平成30年6月)

第2次計画閣議決定(令和3年5月)



国としての自転車の活用推進の方向性(施策・措置など)を決定し、  
地方公共団体における自転車ネットワーク計画を含む自転車活用推進計画の策定を国が促進

#### 【自転車の活用の推進に関する4つの目標】

- ①自転車交通の役割拡大による良好な **都市環境の形成**
- ②サイクルスポーツの振興等による活力ある **健康長寿社会の実現**
- ③サイクルツーリズムの推進による **観光立国の実現**
- ④自転車事故のない **安全で安心な社会の実現**

図 1.1 自転車の活用推進に関する国の動向

## 1-2 県の動向

国の動向を踏まえ、兵庫県では令和2年3月に「兵庫県自転車活用推進計画」を策定し、自転車ネットワーク計画の策定や自転車通行空間の整備により、県全域において自転車、歩行者が安全で快適に通行できる環境を整備するとしています。

兵庫県内8地域においてサイクルツーリズムを推進するため、行政や観光協会、サイクリストなどで構成する「モデルルート推進協議会」内で、「ひょうごサイクリングモデルルート」の1つとしてアワイチ（約150km）を設定し、走行環境の整備を促進するとしています。

### ●兵庫県自転車活用推進計画 を策定(令和2年3月)



「自転車文化が花開く「すこやか兵庫」を将来像として、  
**兵庫県全域で自転車利用を推進**

○サイクルツーリズムを推進するために、「ひょうごサイクリングモデルルート」として  
アワイチ(約150km)を指定



図 1.2 自転車の活用推進に関する兵庫県の動向

### 1-3 市の方針

本市では、これまで自転車に関する計画はありませんでしたが、国や県の動向を踏まえ、自転車の特性を理解したうえで、通勤、通学、買物などの日常生活だけでなく、スポーツ、レジャー、観光、配送など、あらゆる社会経済活動において自転車を活用し、地域の魅力を高めることを目的とし、市の上位計画や関連する様々な計画との整合を図りながら、「南あわじ市自転車ネットワーク計画」を策定します。

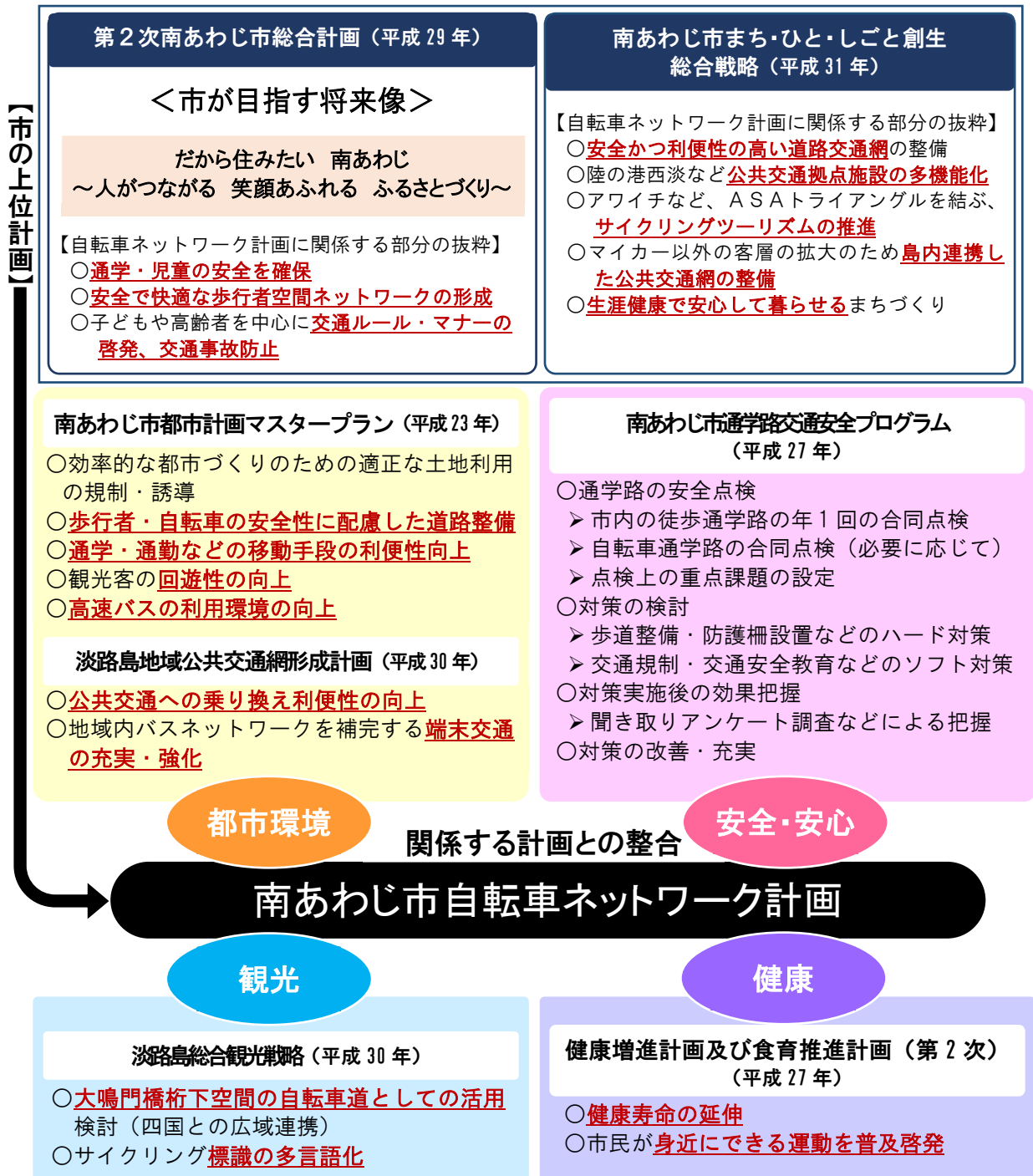


図 1.3 本計画と上位・関連計画との関係性イメージ

## 2章 自転車ネットワーク計画の検討の流れ

### (1) 自転車ネットワーク計画とは

安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態などを示した計画のことです。

### (2) 自転車ネットワーク路線とは

本計画では、自転車ネットワーク計画の基本方針や計画目標に応じて、自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に選定された、面的な自転車ネットワークを構成する路線のことを「自転車ネットワーク路線」とします。

### (3) 自転車ネットワーク計画の検討フロー

本計画は以下のとおり、検討をおこないます。

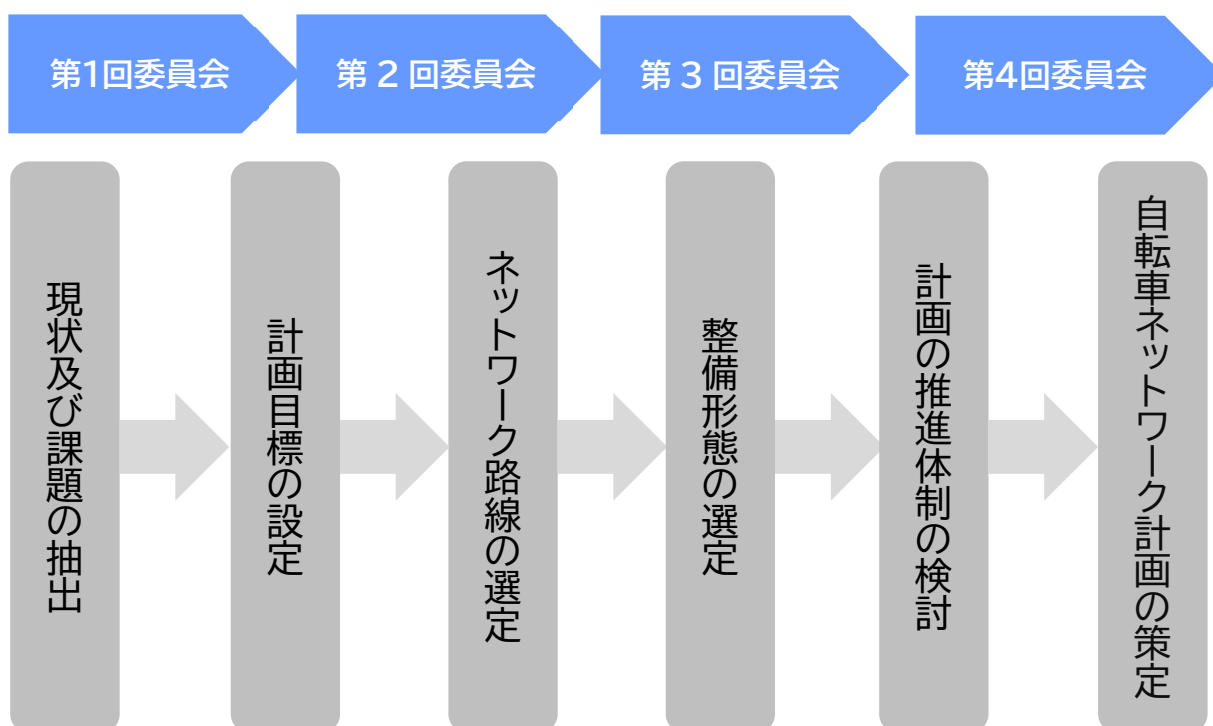


図 2.1 自転車ネットワーク計画の検討フロー

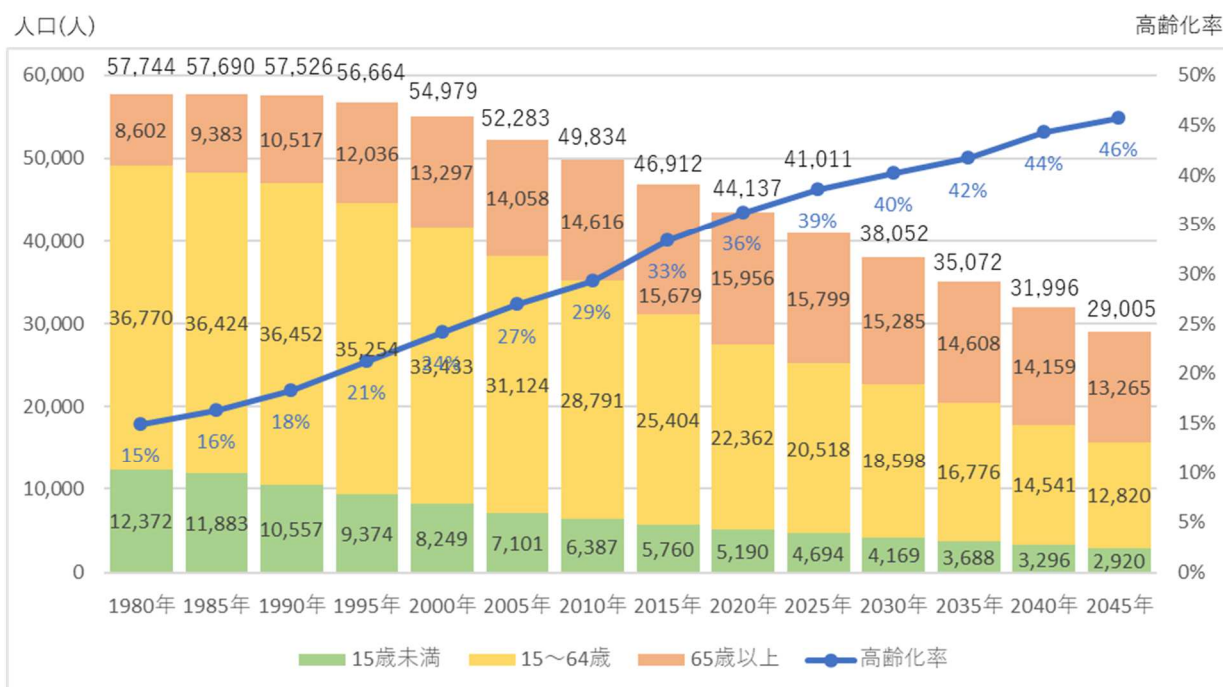
# 3章 南あわじ市の自転車に関する現状

## 3-1 南あわじ市の都市環境

### (1) 高齢化の進展

総人口は、1980年から15年間は緩やかな減少となっていますが、1995年以降は減少幅が大きくなっています。

人口構成比の推移では、15歳未満の年少人口、15～64歳の生産年齢人口は年々減少している一方で、65歳以上の老年人口（高齢者）は年々増加しており、2045年にはおよそ2人に1人が高齢者になると見込まれています。

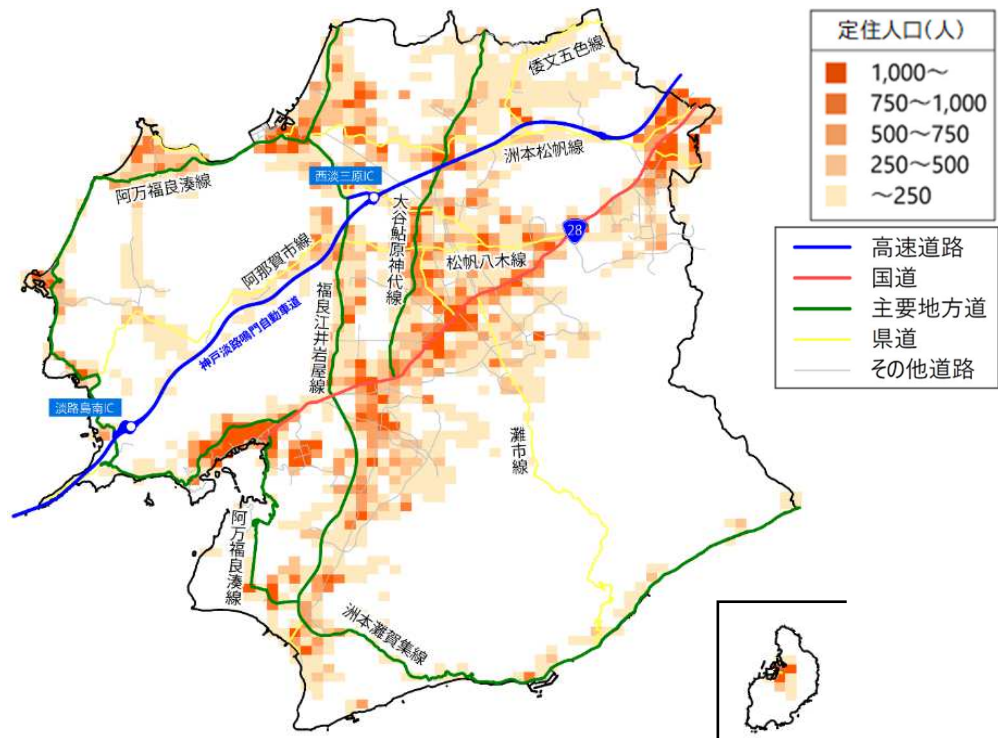


(出典：2020年までは国勢調査、2020～2040年は国立社会保障・人口問題研究所の推計値)

図 3.1 本市の人口及び高齢化率の推移

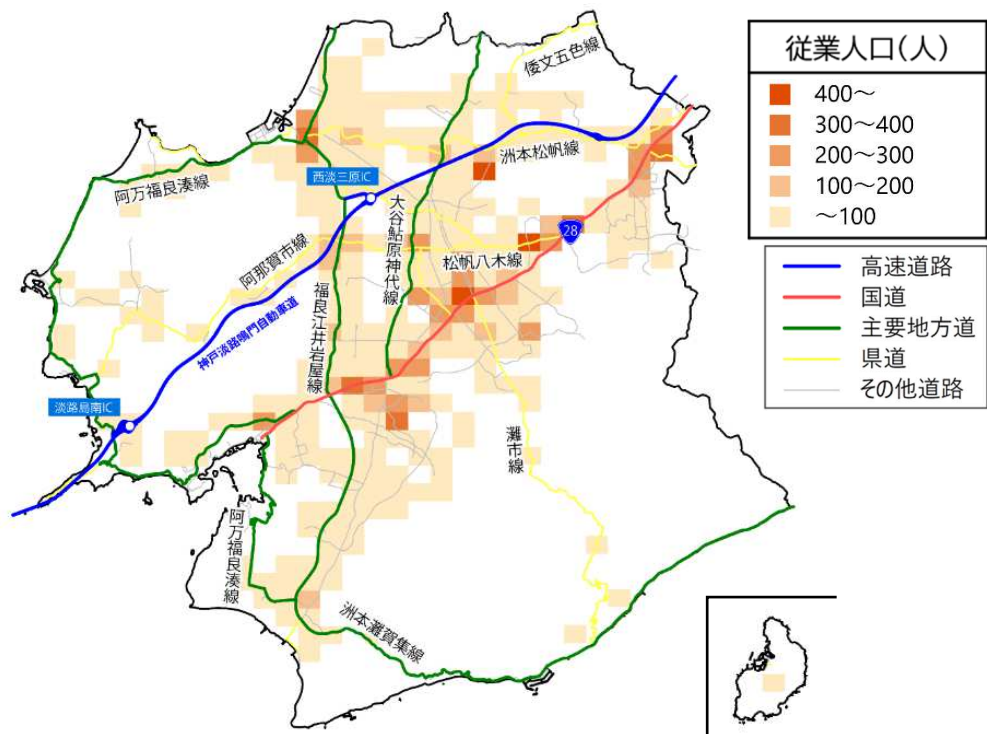
## (2) 人口の分布

定住人口、従業員人口とも、国道・県道沿いに分布しています。



(出典：平成 27 年 国勢調査)

図 3.2 定住人口

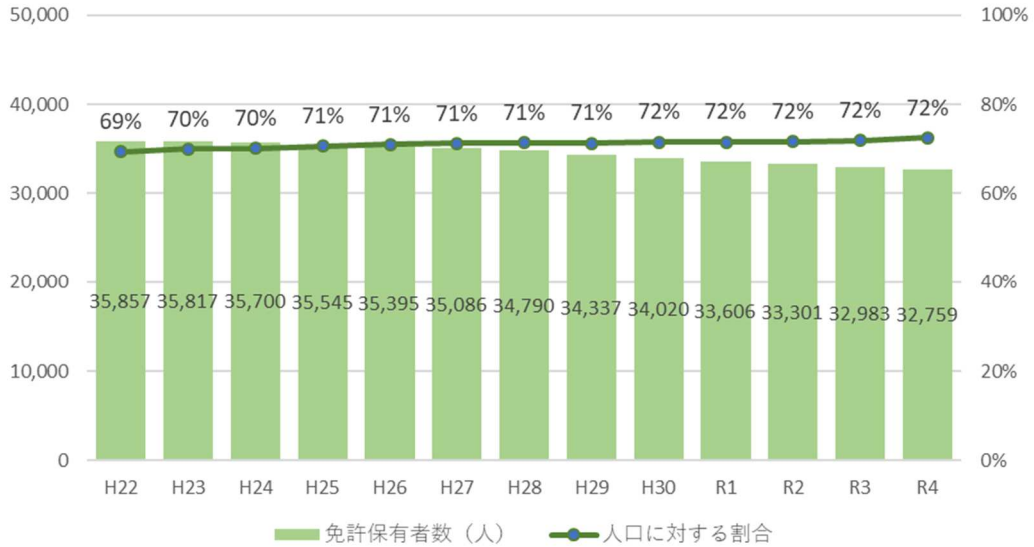


(出典：平成 26 年 経済センサス)

図 3.3 従業員人口

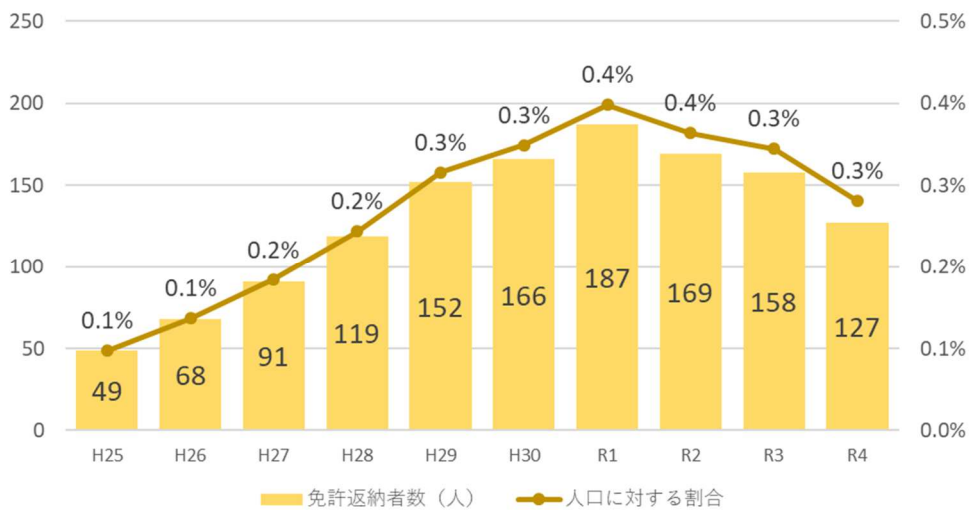
### (3) 免許返納状況

本市の人口に対する免許保有者数は、7割程度を推移しています。一方で、免許返納者数は令和元年まで増加傾向で令和2年以降減少傾向を示しています。



(出典：兵庫県南あわじ警察署)

図 3.4 市内の免許保有者数の推移

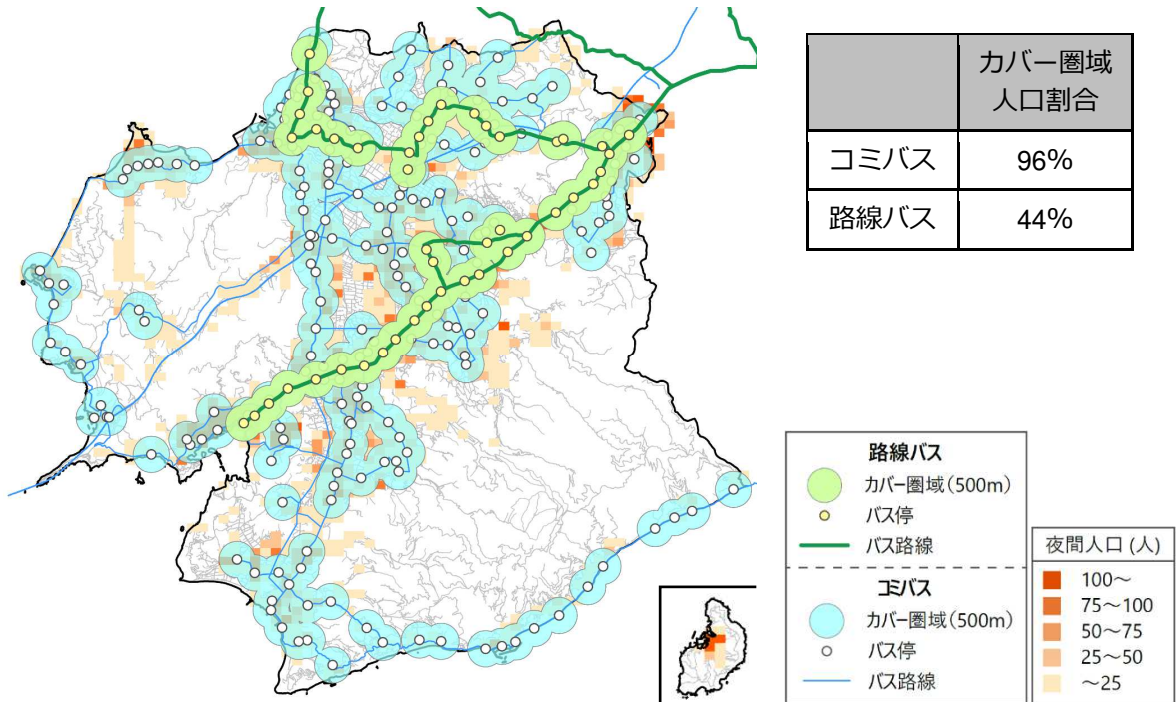


(出典：兵庫県南あわじ警察署)

図 3.5 市内の免許返納者数の推移

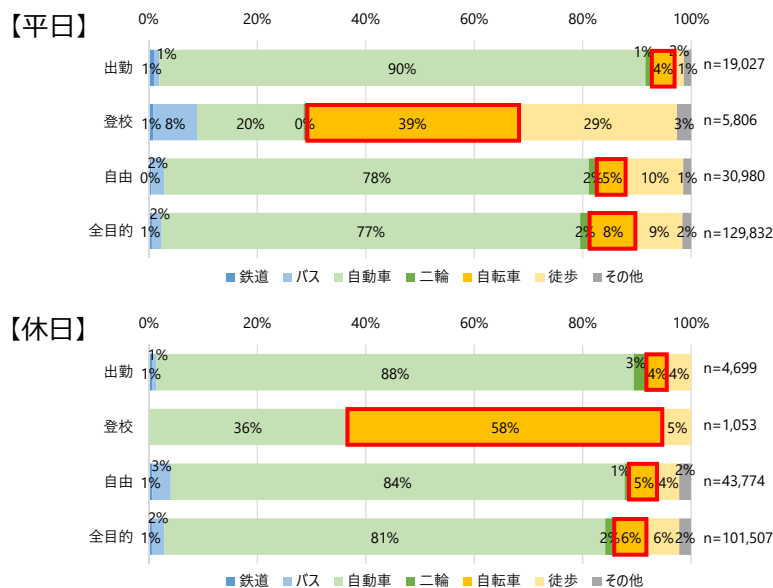
#### (4) 交通手段分担率・公共交通の現状

路線バスのカバー圏域人口割合は 4 割を占めますが、全目的のバス分担率は平日・休日とも約 2%です。また、全目的の自動車分担率は平日、休日とも 8 割程度、全目的の自転車分担率は平日、休日とも 1 割程度一方で、「登校」目的の自転車分担率は、平日 4 割、休日 6 割を占めています。



(出典：淡路島地域公共交通網形成計画(平成30年3月)を加工して作成)

図 3.6 公共交通のカバ-圏域



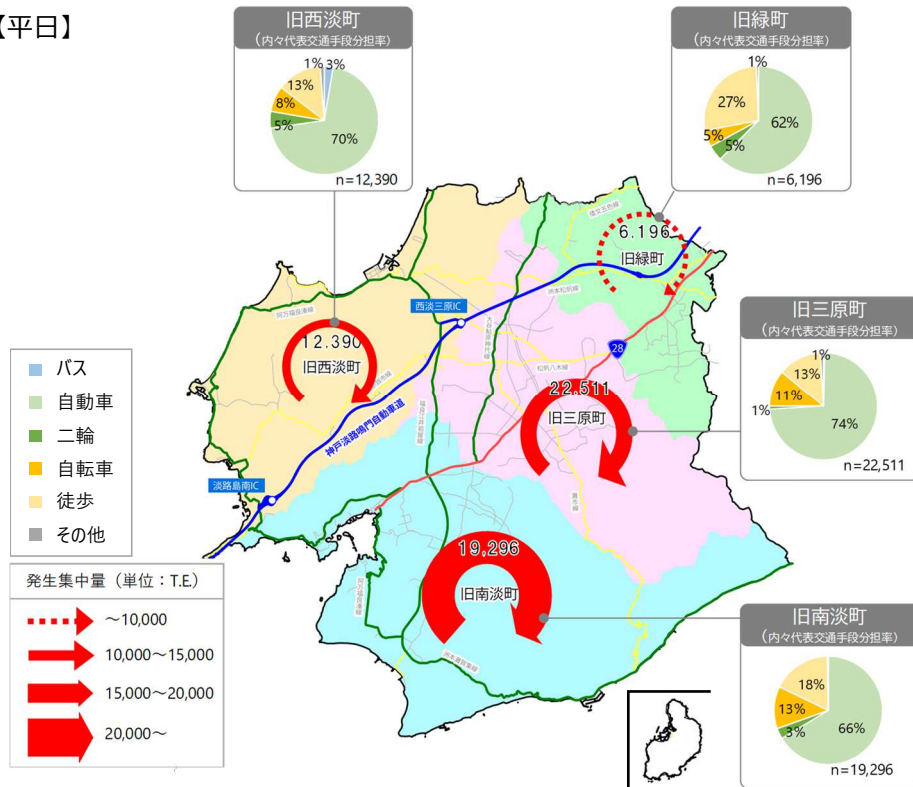
(出典：第5回(平成22年)近畿圏パーソントリップ調査)

図 3.7 市内の目的別代表交通手段別分担率

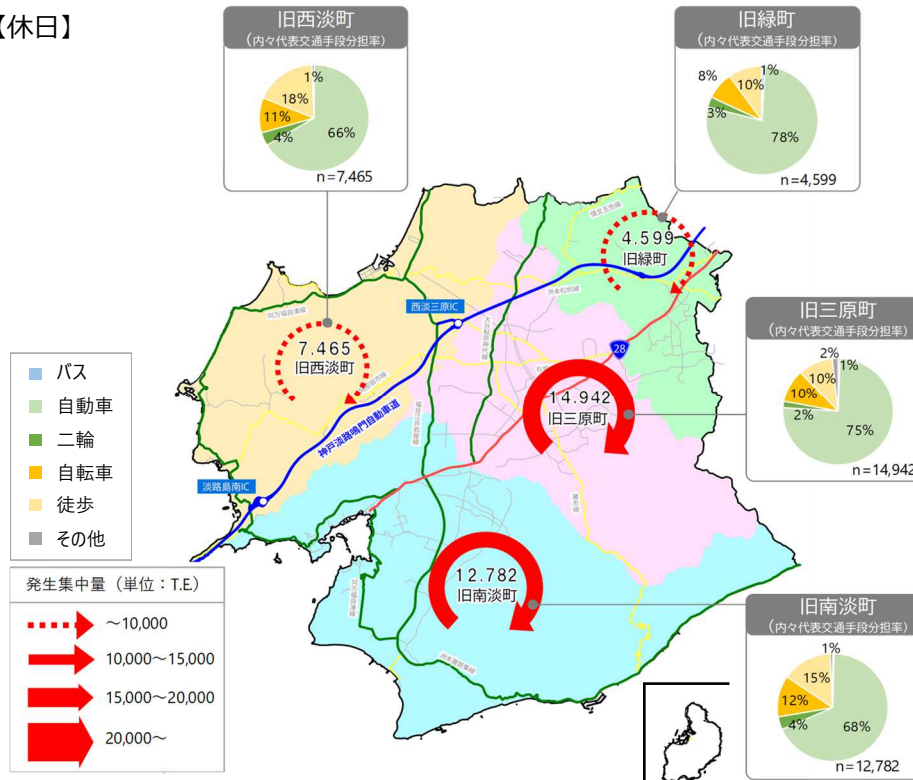
## (5) 地域内の移動状況

平日休日とも、どの地域でも地域内々の移動は、自動車分担率が約7割を占めています。

【平日】



【休日】



（出典：第5回（平成22年）近畿圏パーソントリップ調査）

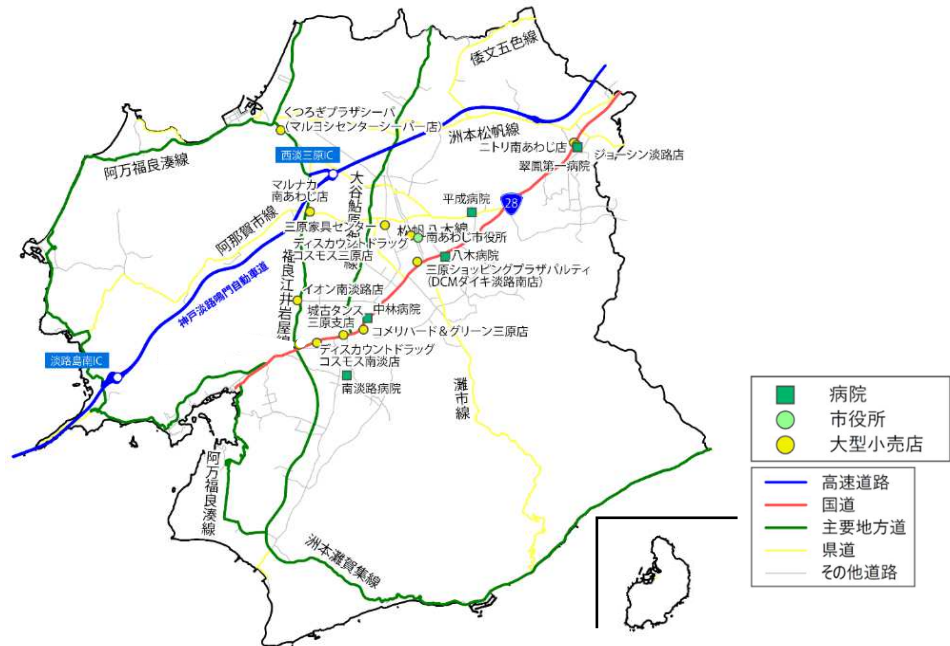
図 3.8 地域別の交通手段別分担率

## (6) 日常施設・学校の分布状況

病院は、主に国道沿いを中心に分布、大型小売店は、国道や県道沿いを中心に分布しています。

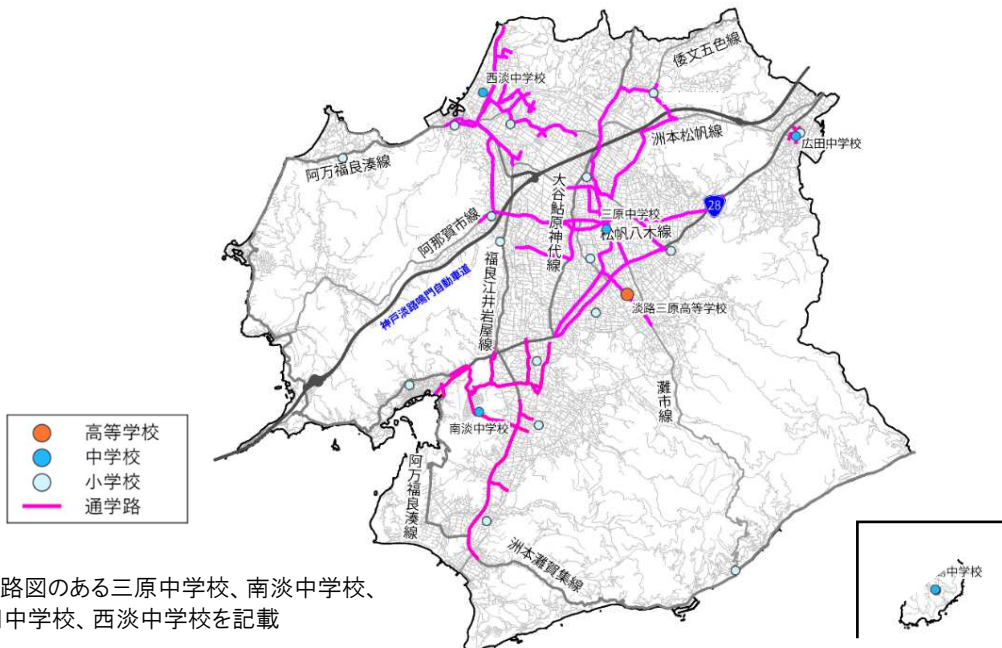
高等学校は市中心部に1校立地、中学校は旧緑町に1校、旧西淡町、旧三原町、旧南淡町、沼島に各1校立地しています。各中学校で通学路を指定しています。

(通学路図のある三原中学校、南淡中学校、広田中学校、西淡中学校を記載)



(出典：国土数値情報、大型小売店総覧 2020 (大型小売店))

図 3.9 日常施設の分布



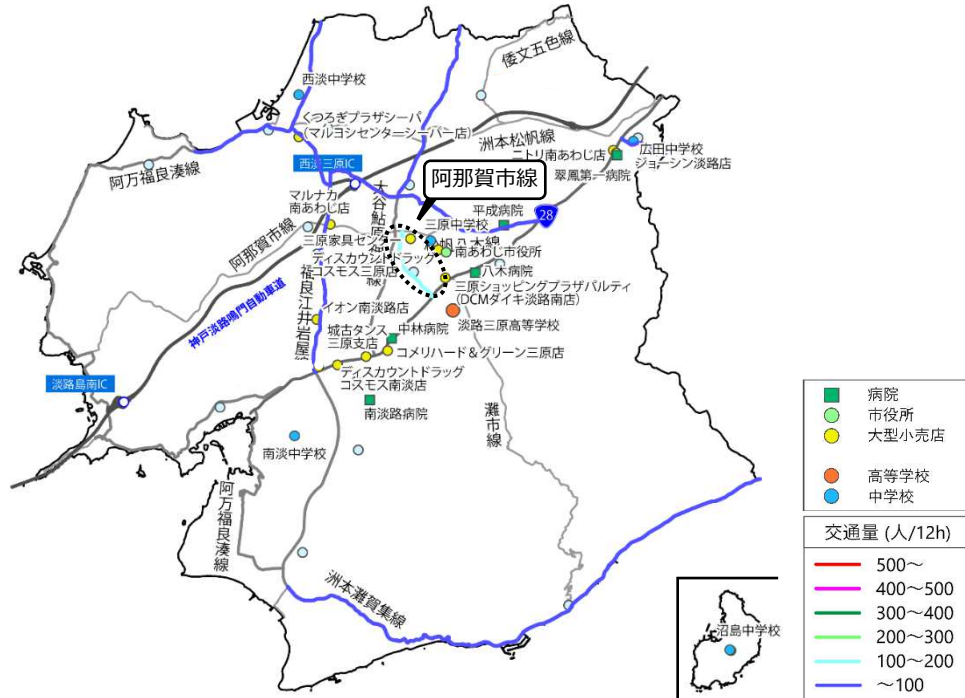
※通学路図のある三原中学校、南淡中学校、  
広田中学校、西淡中学校を記載

(出典：国土数値情報(国土交通省)、南あわじ市資料)

図 3.10 学校の分布

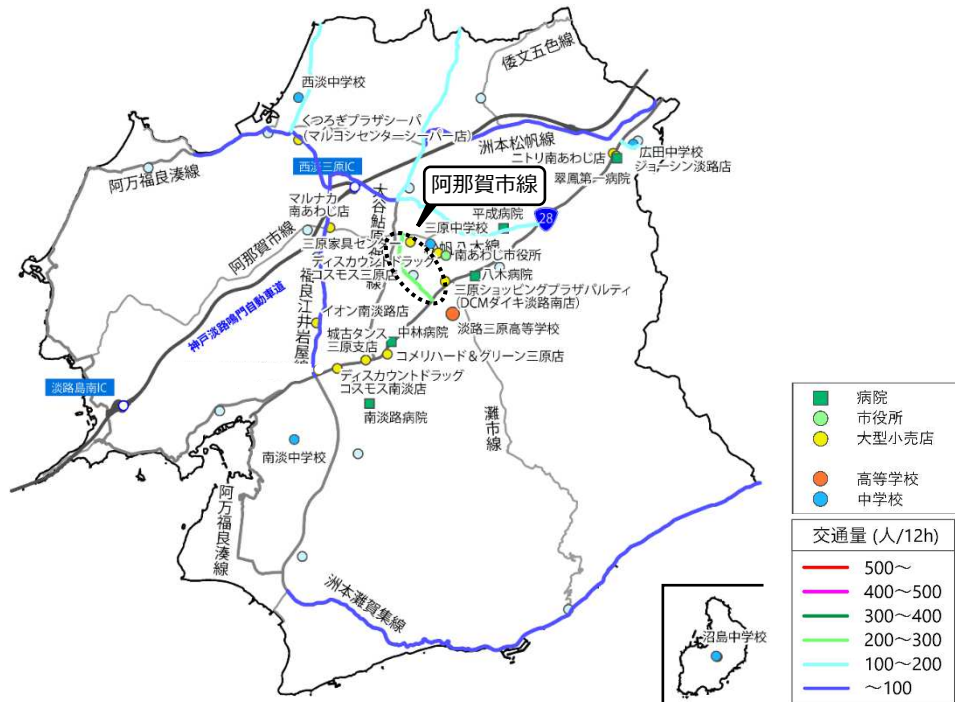
## (7) 自転車・歩行者交通量

淡路三原高等学校へつながる阿那賀市線で歩行者交通量が 100 人～200 人/12h、自転車交通量が 200～300 台/12h と市内では比較的多くなっています。



(出典：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査)

図 3.11 歩行者交通量



(出典：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査)

図 3.12 自転車交通量

## (8) 自動車交通量

自動車交通量が 10,000 台/24h を超える区間は、県道福良江井岩屋線、阿那賀市線、市八木線の一部区間です。



図 3.13 自動車交通量

## (9) 混雑状況

混雑度は、大谷鮎原神代線、松帆八木線で 1.75 以上、ほとんどの区間は 1.0 未満であり、混雑していない状況です。

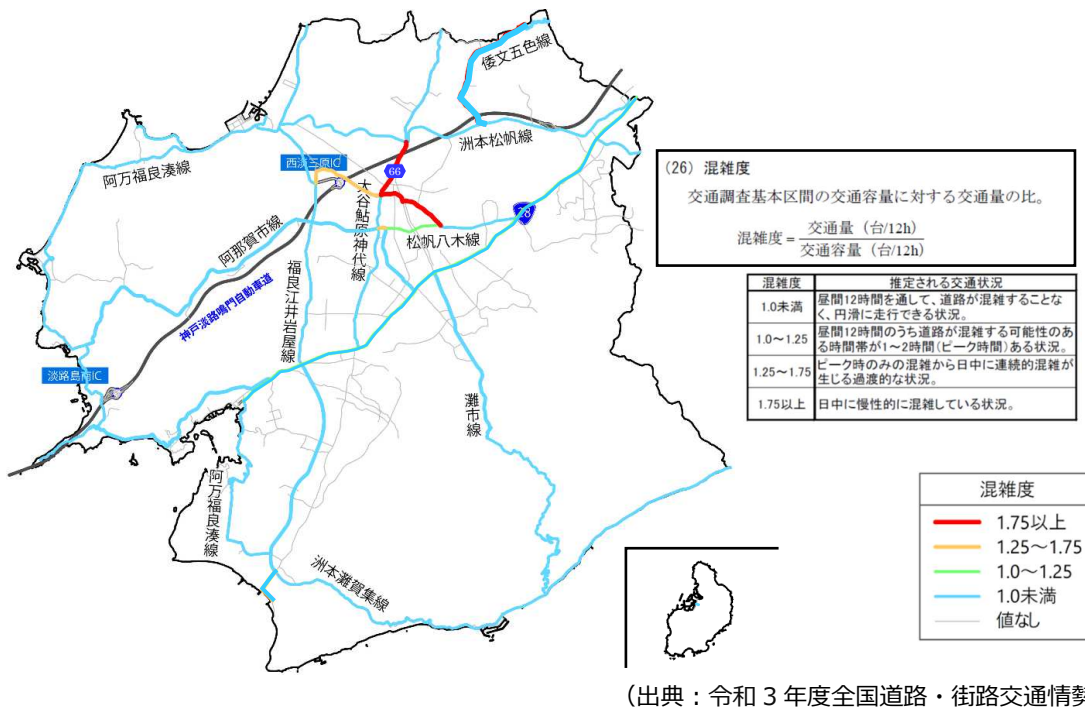
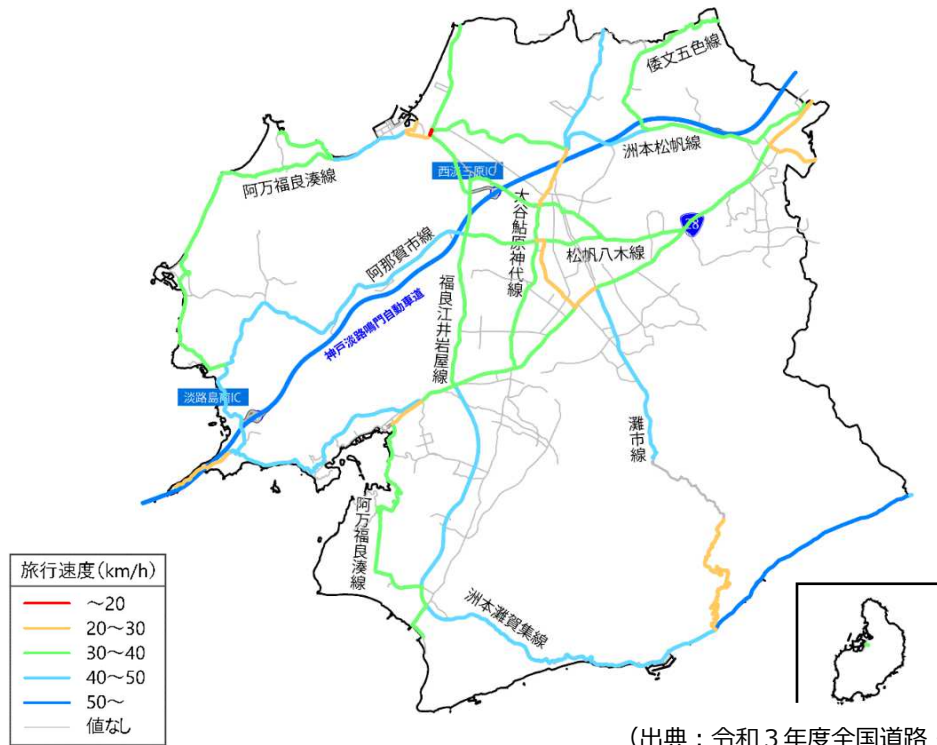


図 3.14 混雑状況

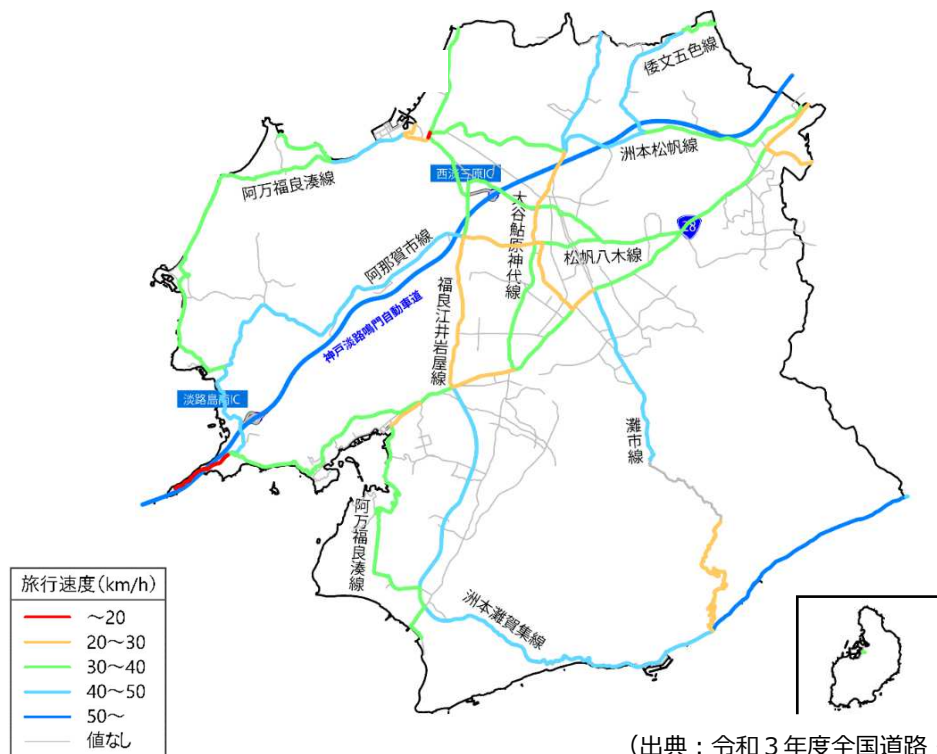
## (10) 自動車旅行速度

旅行速度は、昼間 12 時間平均では 20 km/h 未満となる区間はありませんが、混雑時は、道の駅うずしおのある鳴門観潮線で 20 km/h 未満となっています。



(出典：令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査)

図 3.15 旅行速度（昼間 12 時間 上り下り平均）



(出典：令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査)

図 3.16 旅行速度（混雑時 上り下り平均）

## (11) 車道部幅員

市内は車道部幅員 7.0m以上～10.0m未満、3.5m以上～7.0m未満の道路が整備されています。

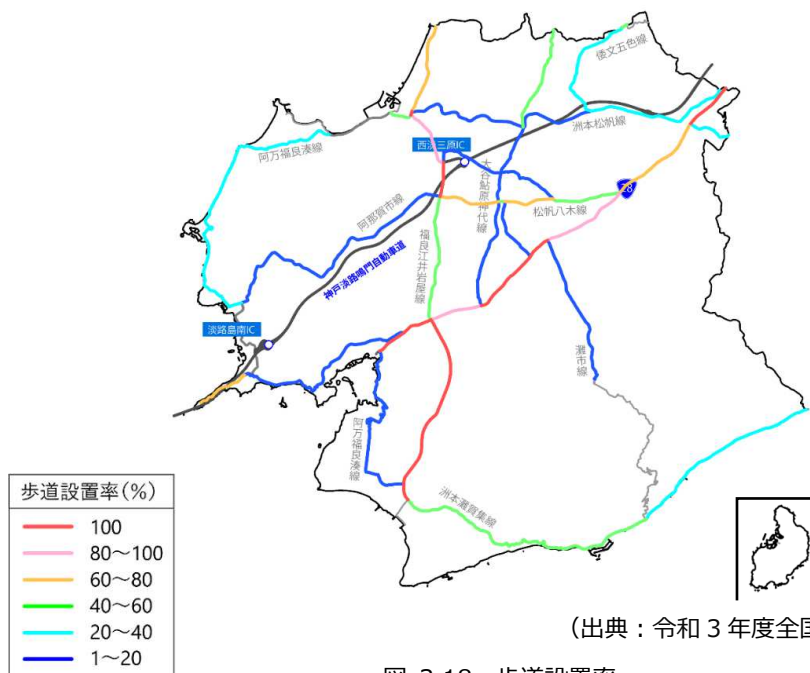


(出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査)

図 3.17 車道部幅員

## (12) 歩道設置率

国道 28 号の歩道設置率は 60%～100%設置されていますが、県道では設置率が 20%未満の道路が存在しています。

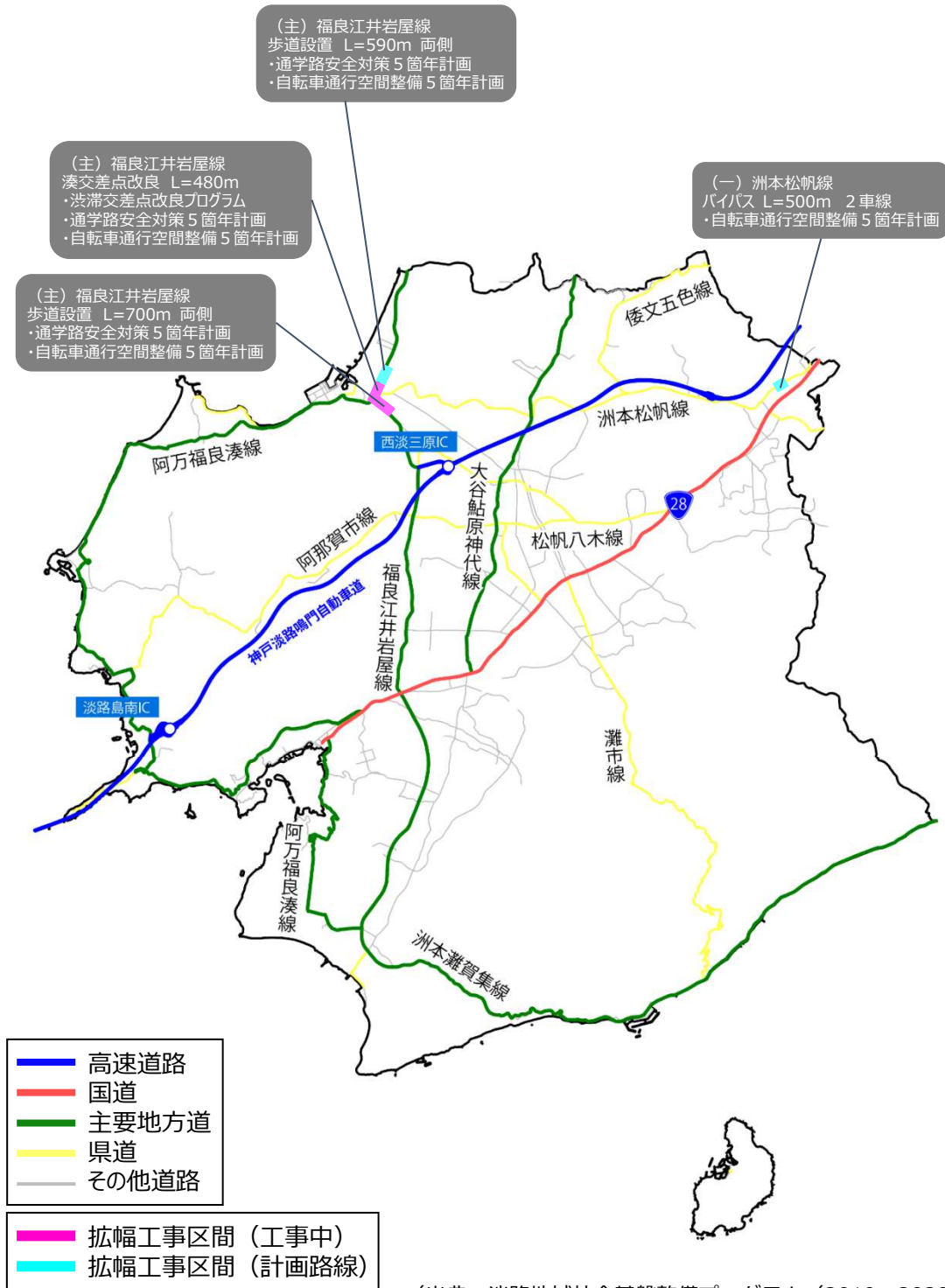


(出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査)

図 3.18 歩道設置率

### (13) 自転車通行空間整備状況

淡路地域社会基盤整備プログラム（2019～2028年度）で、（主）大谷鮎原神代線、（主）福良江井岩屋線、（一）洲本松帆線の一部の区間で自転車通行空間整備及び通学路安全対策に向けた整備（整備延長約 3.3 km）を推進しています。



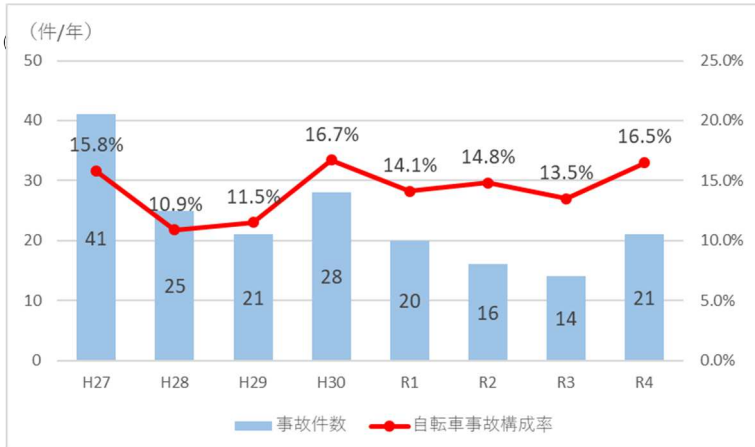
（出典：淡路地域社会基盤整備プログラム（2019～2028年度））

図 3.19 自転車の通行空間整備状況

### 3-2 南あわじ市の交通安全

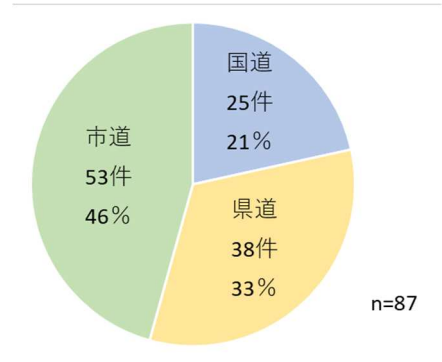
#### (1) 自転車事故件数

市内の自転車事故件数は年々減少していますが、全事故に対する自転車事故構成率は横ばい傾向となっています。また、市内の事故発生件数は、市道が最も多く、次いで県道、国道の順となりますが、1 kmあたりの自転車事故発生回数は国道が高い傾向を示しています。



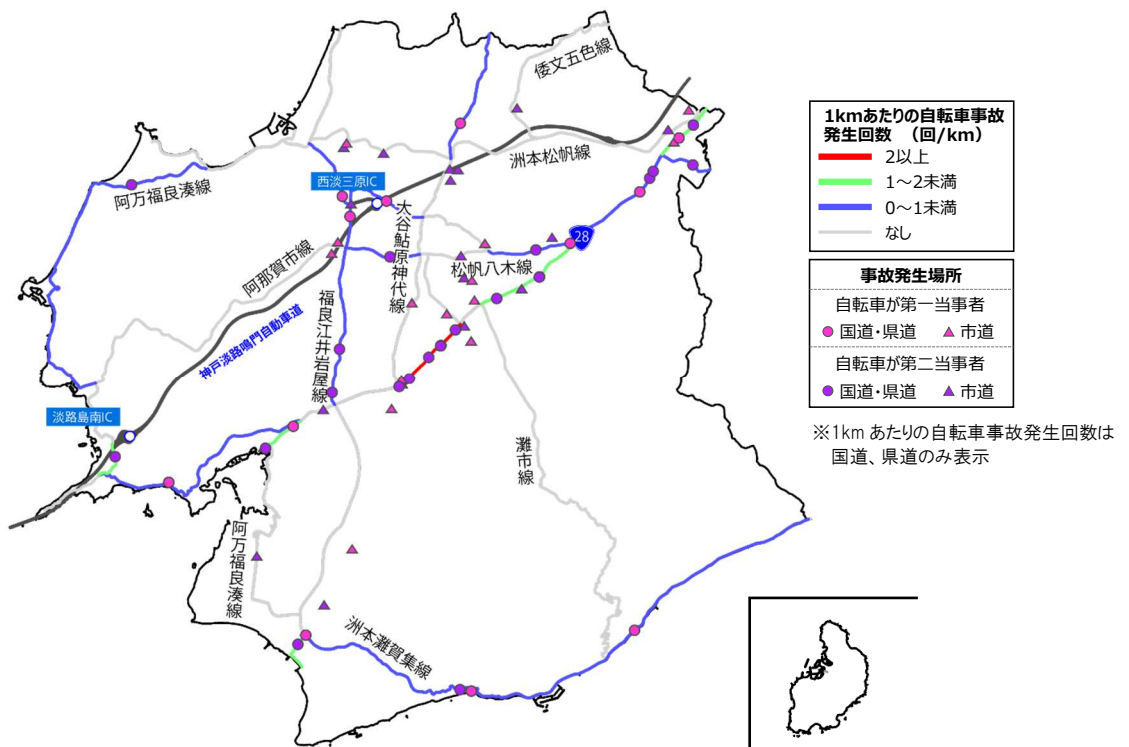
(出典：自転車の交通事故の現状 [兵庫県警察本部] から南あわじ市のデータ抽出して作成)

図 3.20 市内の1年間の自転車事故発生件数の推移



(出典：平成 29 年～令和 4 年交通事故統計情報 [兵庫県] から南あわじ市のデータ抽出して作成)

図 3.21 市内の道路種別ごとの事故発生件数の割合

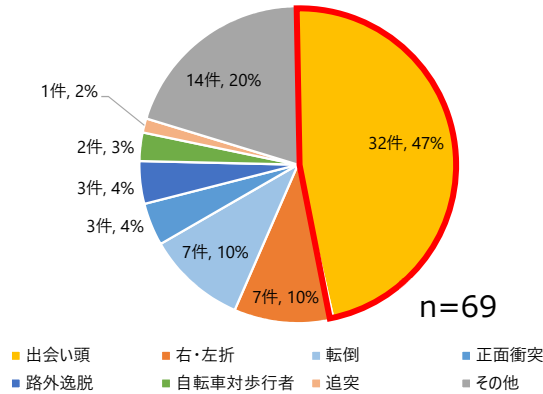


(出典：平成 29 年～令和元年交通事故統計情報 [兵庫県] から南あわじ市のデータ抽出して作成)

図 3.22 1 kmあたりの自転車事故発生回数と市内の自転車事故発生場所

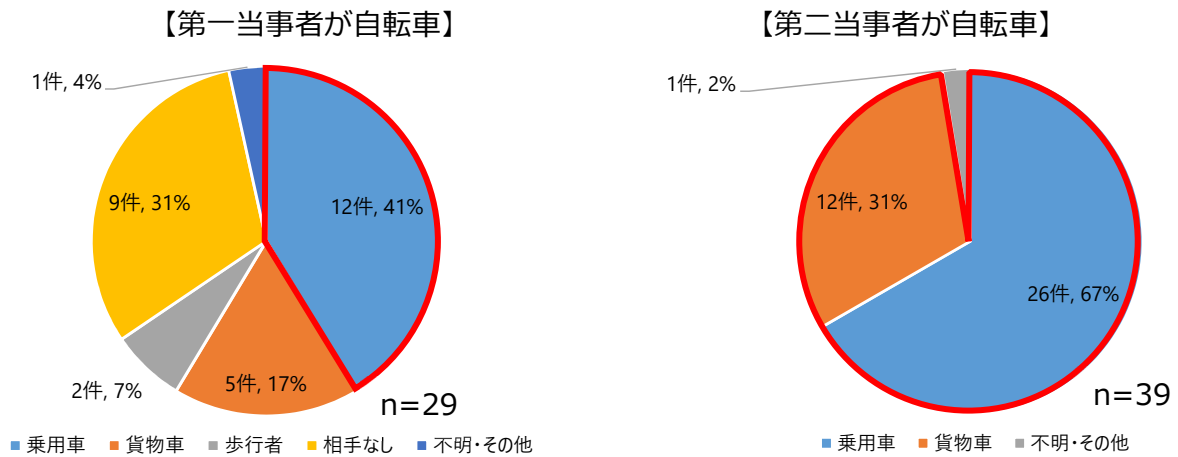
## (2) 自転車事故の相手

市内の自転車事故の類型は「出会い頭」が最も多く、半数近くを占めています。また、市内自転車事故の相手は、第一当事者、第二当事者ともに乗用車が最も多く、特に第二当事者の場合、貨物車も含めた車両相手の事故が98%を占めています。



(出典：平成 29 年～令和元年交通年鑑 [兵庫県警察本部]から南あわじ市のデータ抽出して作成)

図 3.23 市内の自転車事故の類型割合

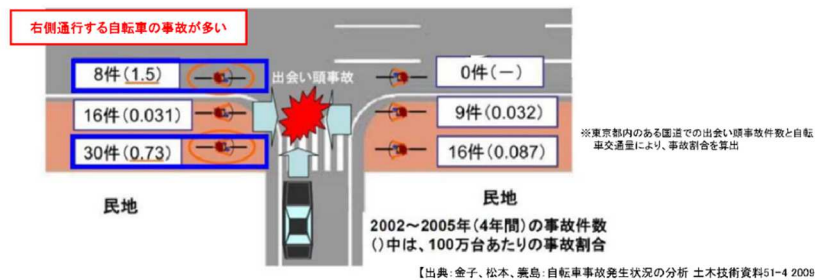


(出典：平成 29 年～令和元年交通事故統計情報 [兵庫県]から南あわじ市のデータ抽出して作成)

図 3.24 市内の自転車事故の第 1 当事者・第 2 当事者の内訳割合

### 【参考】 出会い頭事故の発生状況 (平成 29 年～令和元年)

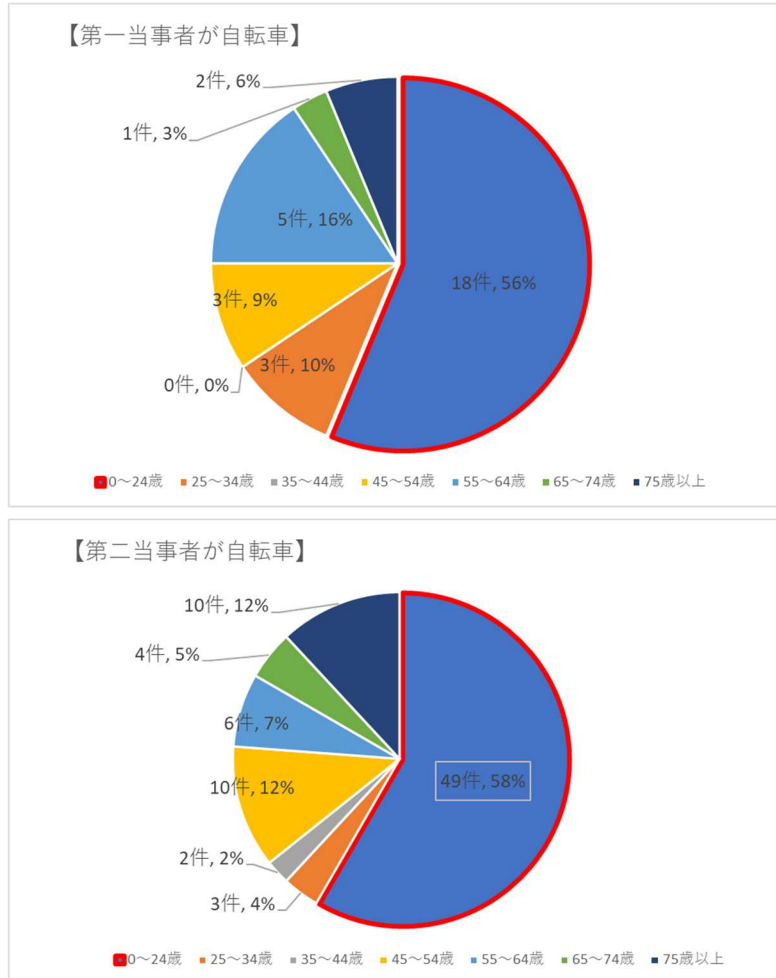
- 国の資料では、車道の逆走及び歩道の民地側通行は、出会い頭事故の危険性が高いことが示されている。
- 自転車の車道上の順走及び、歩道の場合は車道側通行を促進することで、出会い頭事故の抑制が期待される。



(出典：国土交通省 第 3 回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資料 (平成 27 年 6 月))

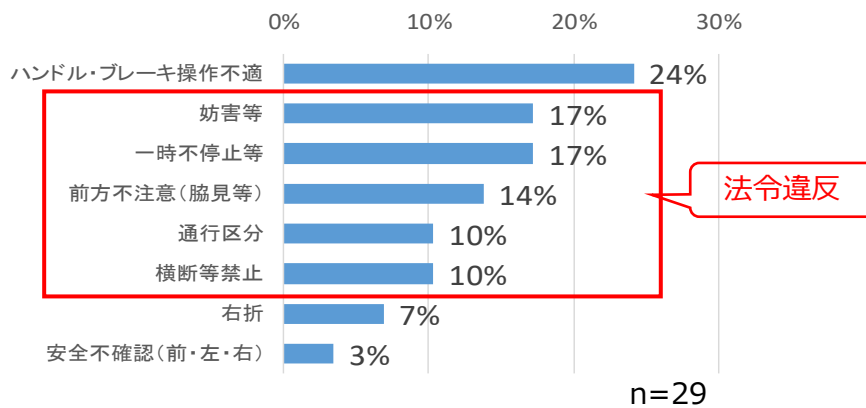
### (3) 自転車事故の当事者年齢

市内の自転車事故の当事者の割合は、第一当事者、第二当事者ともに24歳以下の若年層が半数以上を占めています。また、自転車事故当事者が法令違反を行っている割合が高くなっています。



(出典：平成29年～令和元年交通事故統計情報 [兵庫県]から南あわじ市のデータ抽出して作成)

図 3.25 市内の自転車事故の当事者の年齢割合

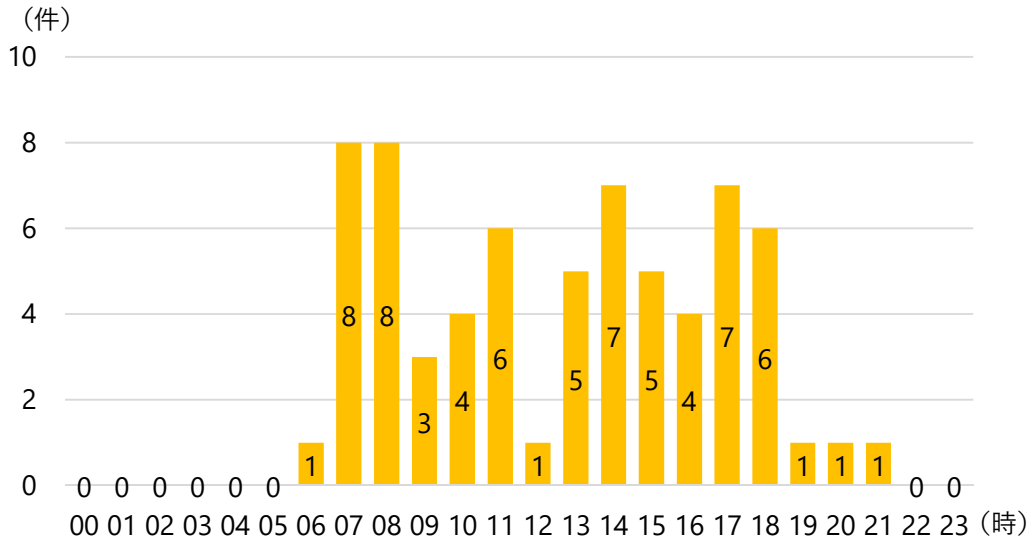


(出典：平成29年～令和元年交通年鑑 [兵庫県警察本部]から南あわじ市のデータ抽出して作成)

図 3.26 市内の自転車事故における第一当事者の法令違反の割合

#### (4) 事故発生時間帯

市内の自転車事故の発生時間帯は、通勤・帰宅時間帯が多いものの昼間にも事故が多く発生しています。

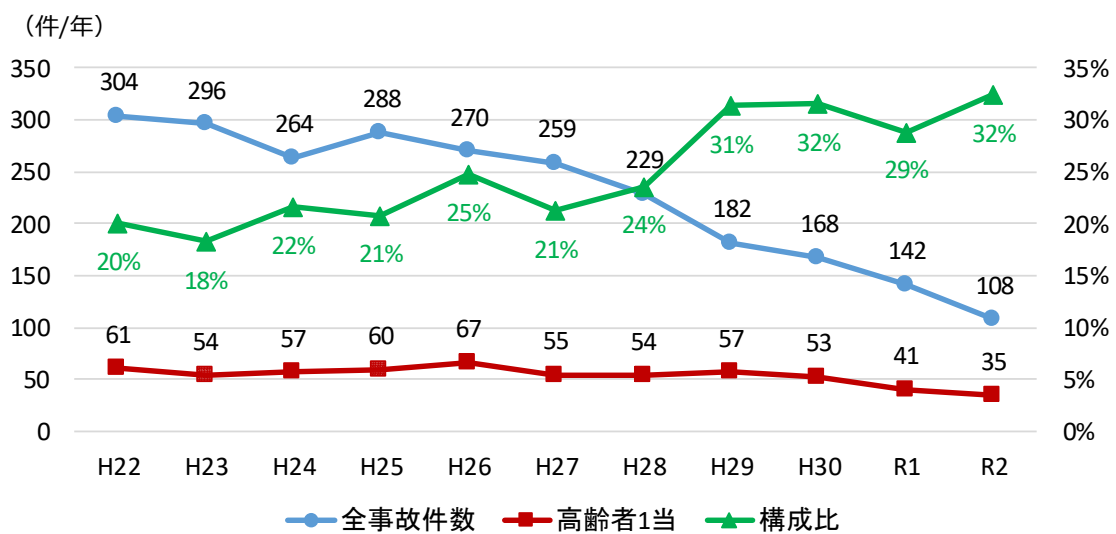


(出典：平成 29 年～令和元年交通事故統計情報 [兵庫県]から南あわじ市のデータ抽出して作成)

図 3.27 市内の時間帯別事故発生件数

#### (5) 高齢者事故

市内の全人身事故は減少している一方で、高齢者が第一当事者となる人身事故の構成割合は年々増加しており、平成 29 年以降は約 3 割を占めています。



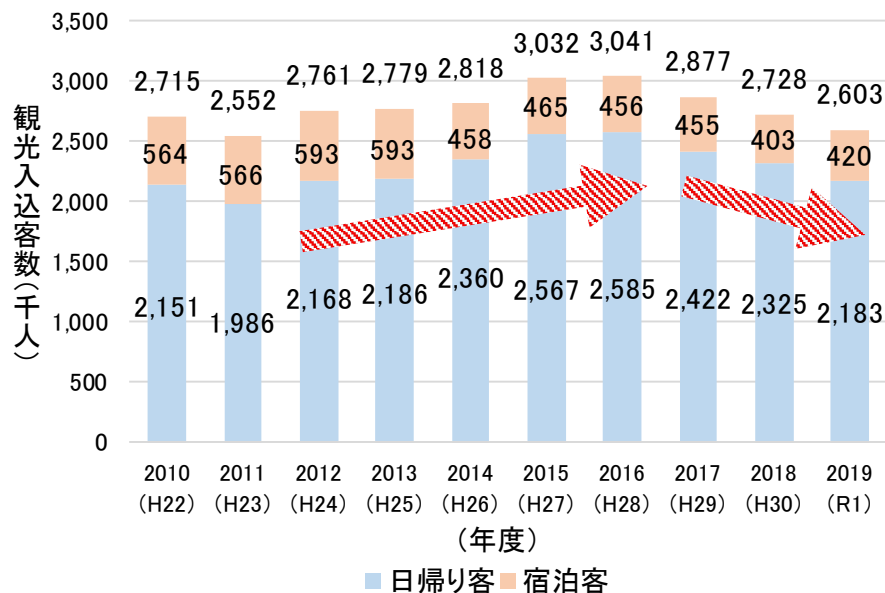
(出典：高齢者が関係する交通事故発生状況 [兵庫県南あわじ市警察署] より作成)

図 3.28 市内の高齢者が第一当事者となる人身事故の推移

### 3-3 南あわじ市の観光・サイクルツーリズム

#### (1) 観光入込客数の推移

本市の観光入込客数（日帰り客+宿泊客）は、2012（平成24）年度以降は微増傾向となり280万人前後を推移していますが、2017（平成29）年度に減少に転じており、日帰り・宿泊ともに減少傾向を示しています。

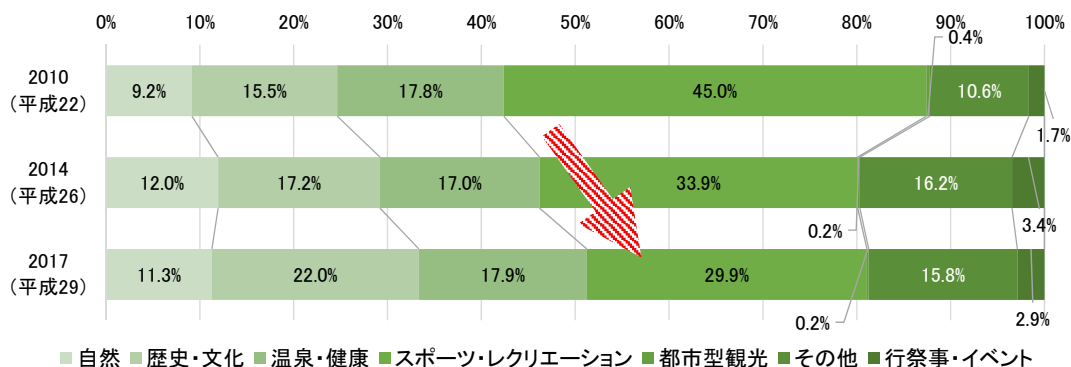


(出典：兵庫県観光客動態調査（平成22年度～令和元年度）)

図 3.29 本市の観光入込客数の推移

#### (2) 観光目的の推移

観光目的は歴史・文化を目的としている観光客が増加する一方、スポーツ・レクリエーションを目的とする観光客は2010年では45%、2017年では30%と減少しています。

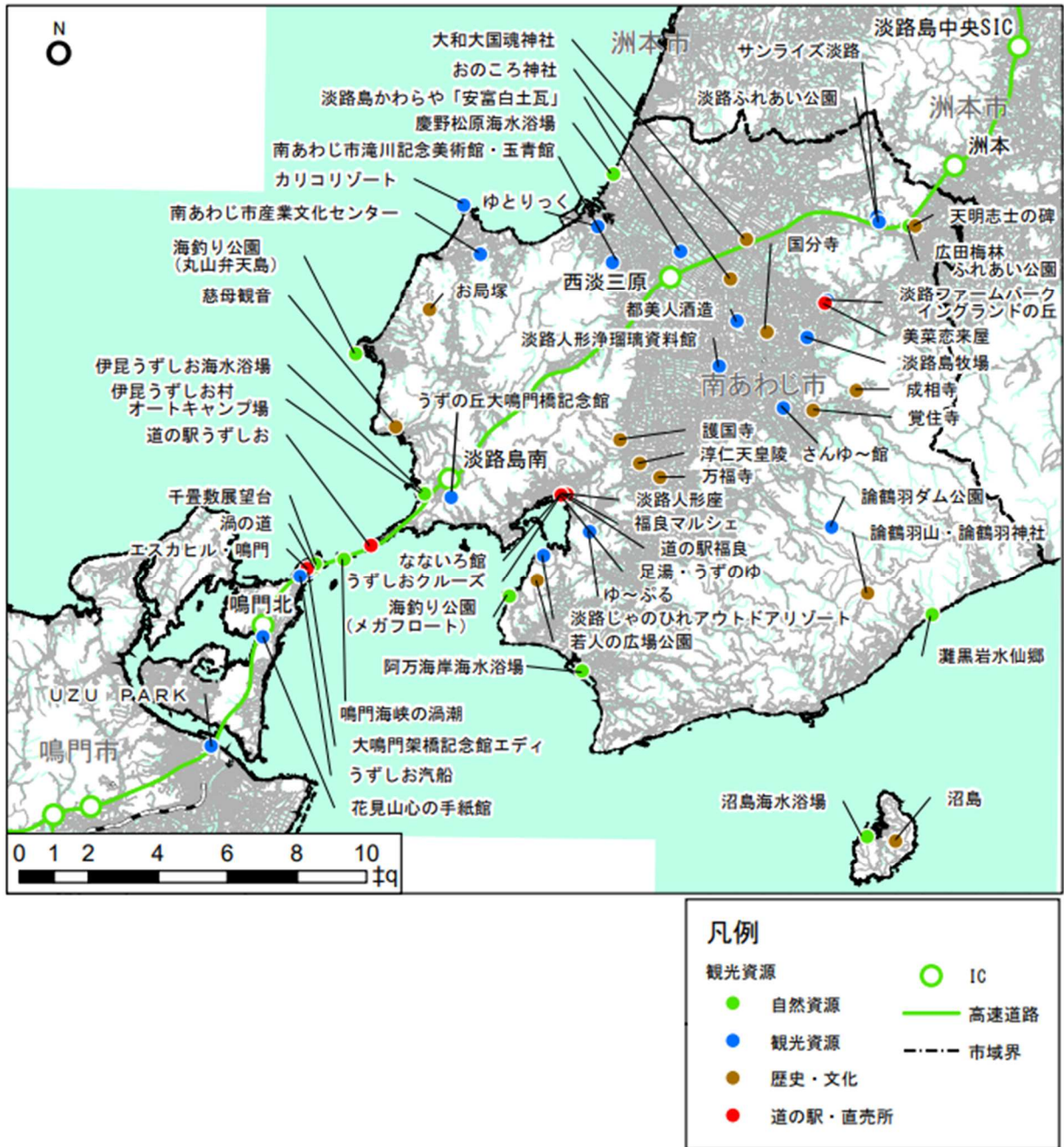


(出典：兵庫県観光客動態調査から南あわじ市のデータ抽出して作成)

図 3.30 観光目的の推移

### (3) 観光地の分布状況

観光資源は、市内全域に点在しています。



(出典：国土数値情報)

図 3.31 観光資源マップ

## (4) 大鳴門橋自転車道整備

兵庫県と徳島県の連携により大鳴門橋自転車道の整備が進められており、実現すると、ひょうごサイクリングモデルルート「アワイチ」と徳島県をはじめとするサイクリングルートが直接接続され、ASA トライアングルコースが結ばれるなど、サイクルツーリズムの拡充が期待されています。

区分	③大鳴門橋自転車道の整備				
取組内容	●徳島県と連携して、大鳴門橋の桁下空間を活用した自転車道設置を検討し、淡路島を一周するサイクリングルートの「アワイチ」と、徳島県をはじめとするサイクリングルートが直接接続され、国内外のサイクリストを魅了するサイクリングルートの創出を目指す。				
実施工程	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
取組イメージ	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p><b>■大鳴門橋</b></p>  <p>【大鳴門橋側面図】</p> </div> <div style="width: 45%;">  <p>【大鳴門橋】</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 10px;"> <div style="width: 45%;"> <p><b>■サイクリングコース</b></p>  <p>【ASA ルート】 ※ASA ルート：鳴門市、東かがわ市、南あわじ市 (AWA・SANUKI・AWAJI) を結ぶルート 出典：ASAトライアングル交流圏推進協議会</p> </div> <div style="width: 45%;">  <p>【周辺の広域サイクリングコース】 地図：国土地理院</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 10px;"> <div style="width: 45%;"> <p><b>■自転車道設置イメージ</b></p>  <p>【大鳴門橋断面図】</p> </div> <div style="width: 45%;">  <p>【因島大橋の事例】</p> </div> </div>				
担当部署	高速道路推進室				

(出典：兵庫県自転車活用推進計画)

**1-1 大鳴門橋への自転車道設置の実現**

本県では、サイクリングに対する需要が高まっている中、淡路島や鳴門市における一層の観光振興の促進、本県への交流人口の拡大を目的に、兵庫県と連携し、大鳴門橋の「桁下の鉄道空間」を活用した自転車道設置を検討中です。

大鳴門橋への自転車道設置が実現すれば、本県の様々なサイクリングルートが淡路島一周ルート「アワイチ」で知られる淡路島と直接、接続することにより、国内外のサイクリストを魅了する「新たなルート」の創出が期待されます。

さらに、淡路島から四国へ、そして「しまなみ海道」を走行し、中国・近畿へと瀬戸内海を一周する、いわゆる「セットチ」といった構想も描くことが可能となり、広域的なサイクリングネットワークの形成も期待されます。




大鳴門橋と渦潮      自転車道イメージ

また、自転車道の実現に向け、鳴門公園から鳴門市市街地や県内各所、その他のサイクリングルートへ円滑に導くための自転車通行空間の整備や、レンタル・シェアサイクル施設の設置、宿泊施設のサイクリスト受け入れ環境整備などについて、関係機関と連携しながら検討を進めます。

**■ ASAトライアングルサイクリングツーリズムの取組拡充**

淡路島と鳴門市が自転車道で接続されることにより、鳴門市をはじめ3市が連携している「ASAトライアングルコース」が結ばれ、サイクルツーリズムの拡充に繋がります。



(出典：徳島県自転車活用推進計画)

図 3.32 大鳴門橋自転車道整備

## (5) 道の駅リニューアル

道の駅うずしおは、大鳴門橋自転車道と直結したサイクリングロードや、淡路島を一周するアワイチ（ひょうごサイクリングモデルルート）の拠点施設としてサイクルステーションを整備し、サイクルツーリズムを推進します。また、高田屋嘉兵衛公園は、アワイチのゲートウェイ施設として、自転車利用者の快適で安全なサイクリングをサポートする機能を集約する施設です。



サイクリング拠点施設名	整備概要	備考
道の駅うずしお (南あわじ市)	兵庫県・徳島県が共同で実現を目指している大鳴門橋自転車道と直結したサイクリングロードや、淡路島を一周するアワイチの拠点施設の整備により、サイクルツーリズムを推進する拠点施設を目指す	令和元年度 重点道の駅候補に選定
ウェルネスパーク五色 高田屋嘉兵衛公園 (洲本市)	「アワイチ（ひょうごサイクリングモデルルート）」のゲートウェイ施設として、サイクリストの快適で安全なサイクリングをサポートする機能を集約	令和元年度 重点道の駅に選定

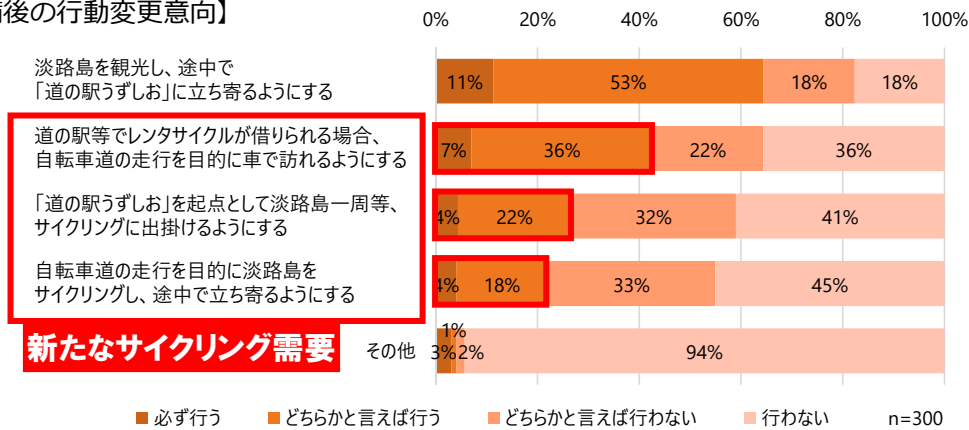
(出典：令和元年度 重点「道の駅」・重点「道の駅」候補の選定について)

図 3.33 サイクリング拠点

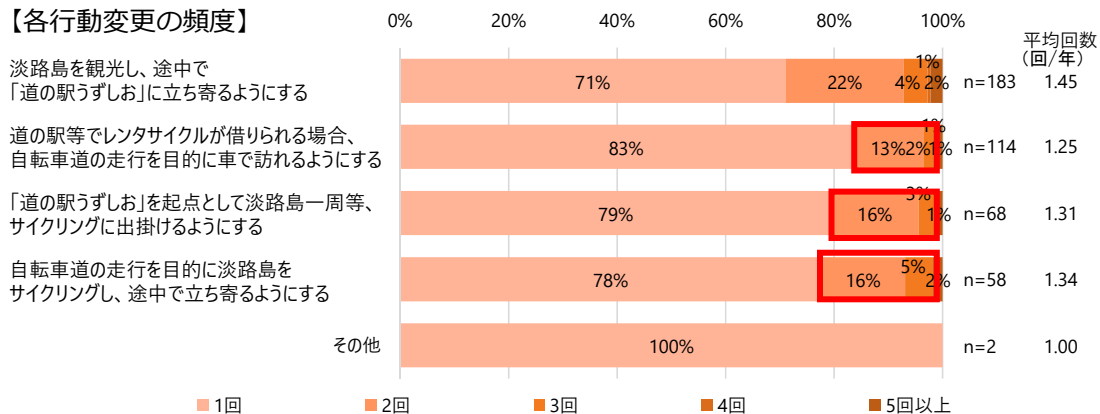
## (6) 自転車道整備の意向

「大鳴門橋自転車道」整備および「道の駅うずしお」のリニューアルにより、新たなサイクリング需要の創出が期待できます。また、各需要の実施頻度は年2回以上が約2割程度となっています。

### 【整備後の行動変更意向】



### 【各行動変更の頻度】



(2019年の1年間で南あわじ市を来訪していない兵庫県、大阪府、徳島県居住者であり、淡路島へは主に自動車で来訪する人を対象)

図 3.34 自転車専用道路整備による来訪意向

## 【参考】WEB アンケート調査の概要

### 上記の回答で提示した整備後の状況説明

調査対象	2019年の1年間に淡路島を仕事以外で訪れたことがある大阪府、兵庫県、徳島県の居住者を対象
調査時期	2020年7月13日 ～7月15日
サンプル数	700サンプル

■南あわじ市（兵庫県）と鳴門市（徳島県）を結ぶ「大鳴門橋」は現在自動車しか通行できませんが、橋桁の下部空間に自転車道整備を進めており、将来的には自転車で走行できるようになり、自転車で走行しながら「うずしお」が見られるようになるかもしれません。また、大鳴門橋の南あわじ市側には、「道の駅うずしお」が位置しておりますが、自転車道整備と併せて道の駅のリニューアル（施設の建替え、レンタサイクル等）を検討しているところです。



## (7) サイクリングマップ・コース

### 1) ひょうごサイクリングモデルルート (アワイチ)

兵庫県では、サイクルツーリズムを推進するため、「ひょうごサイクリングモデルルート」の1つとして、淡路島を一周するサイクリングコース「アワイチ」(約 150 km)を設定し、サイクリングマップで紹介しています。



(出典：ひょうごサイクリングモデルルート サイクリングマップNo.1「アワイチ」)

図 3.35 ひょうごサイクリングモデルルート (アワイチ)



### 3) ASAサイクリングコースマップ

ASAサイクリングコースマップでは、南あわじ市、鳴門市、東かがわ市を結ぶサイクリングコースを紹介しています。また、コース上には休憩や食事に便利なスポットやサイクリングの拠点となるサイクルステーションも整備しています。

**ASA cycling course map**

3つのコースをめぐってサイクリングコース！  
 徳島県東部の鳴門市と、香川県東部の東かがわ市、高松市南部の南あわじ市。地域の魅力を身近に感じられる、サイクリングならではの旅をお楽しみください！

**1 自らの安全の確保と事故防止への呼びかけ**

- スピード抑制
- 急な急ブレーキ
- 急発進禁止
- 急減速で一時停止、急発進
- 急減速はライトの点滅を併用

**2 サイクリングマナーのお守り**

- 歩道禁止
- フォアラングの併走は厳禁！
- タイムアップ禁止！
- 急発進は併走者に危険！

**ASAトライアングル交通圏推進協議会**

- 香川県立自衛病院 TEL 0879-25-4154
- 安藤法人社 安心会 飯本病院 TEL 0879-25-1121
- 徳島県鳴門病院 TEL 089-983-0911
- 徳島中央病院 TEL 088-485-4537
- 南あわじ市立自衛隊病院 TEL 0799-53-1539
- 安藤法人社 淡路平成会 平成病院 TEL 0799-42-5335

**ASAトライアングルコース**

南あわじ市・鳴門市・東かがわ市をまたぐロングライドコース

コース上には「レストポイント」を設置し、サイクリングのサポートメニューをご用意しています。また、南あわじ市・鳴門市には「淡路島南IC」バス停を併設し、バスで移動することも可能です。

**1 TELでご予約**  
 淡路交通株式会社  
 TEL 0799-22-0808  
 受付時間 9:00~17:00

**2 高速バスで鳴門海峡を移動**

鳴門海峡バス 鳴門海峡線  
 サイクルラック 自転車専用ラック



(出典：ASAサイクリングコースマップ)

図 3.37 ASAサイクリングコースマップ

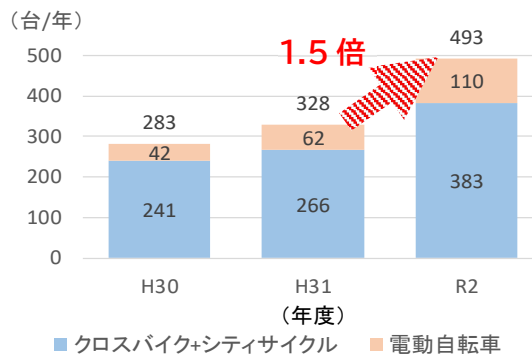
## (8) 陸の港西淡レンタサイクル

平成 30 年 4 月に供用開始した陸の港西淡レンタサイクルは、年間利用者数は増加傾向を示しており、コロナ禍前後には 1.5 倍に増加しています。また、月別レンタサイクル利用者数は、コロナ禍以降、令和 2（2020）年 8 月～12 月、令和 3（2021）年 3 月、5 月などの観光シーズンは前年と比べ利用者数が特に増加しています。

供用開始	平成 30 年 4 月 1 日
受付時間	午前 8 時～午後 6 時まで
レンタル料金	普通自転車 1 日利用 500 円～
	電動自転車 1 日利用 1500 円～
レンタル場所	陸の港西淡
設置台数及び車種	設置 15 台：加圧空気 8 台、シティサイクル 5 台、電動自転車 2 台

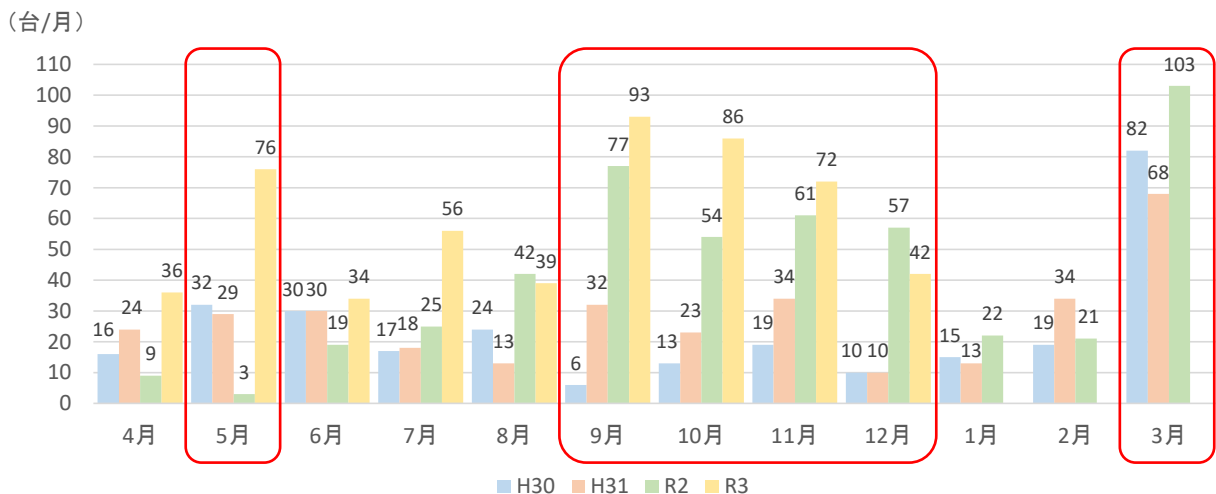


図 3.38 陸の港西淡レンタサイクル



(出典：南あわじ市データ)

図 3.39 年別レンタサイクル利用者数の推移



(出典：南あわじ市データ)

図 3.40 月別レンタサイクル利用者数の推移

## (9) 鳴門海峡自転車輸送サービス

鳴門海峡自転車輸送サービスは、鳴門市と南あわじ市が運営主体となり、淡路交通路線バス（淡路・徳島線）のトランクスペースを利用し、大鳴門橋をまたぐ小鳴門橋バス停～淡路島南 IC バス停間の自転車輸送を行うサービスで、コロナの影響で運休する以前の令和 2 年 3 月には 49 台利用されています。

供用開始	令和元年 10 月 1 日		
乗降場所	小鳴門橋バス停（鳴門市） / 淡路島南 IC バス停（南あわじ市）		
予約受付時間	午前 9 時～午後 5 時まで （※前日までに要予約）		
運賃	大人 片道 660 円（自転車積載無料）		
定数	各便 7 台 （輸行袋ケース 4 台・サイクルラック 3 台）		
積載可能車種	前輪の取り外し可能なスポーツサイクルのみ		
積載場所	路線バスのトランクの一部		
運行ダイヤ	平日	淡路島南 IC 発	12:00 16:30
		小鳴門橋 発	9:19 14:34 19:04
	土日	淡路島南 IC 発	7:35 12:00 16:30
		小鳴門橋 発	9:44 14:19 19:04



（出典：鳴門海峡輸送サービス「ハコバス」の鳴門市パンフレットより抜粋）

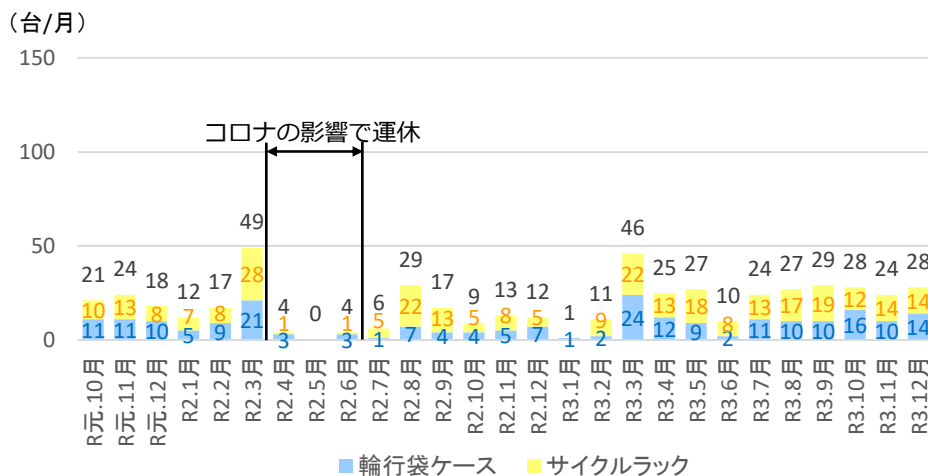
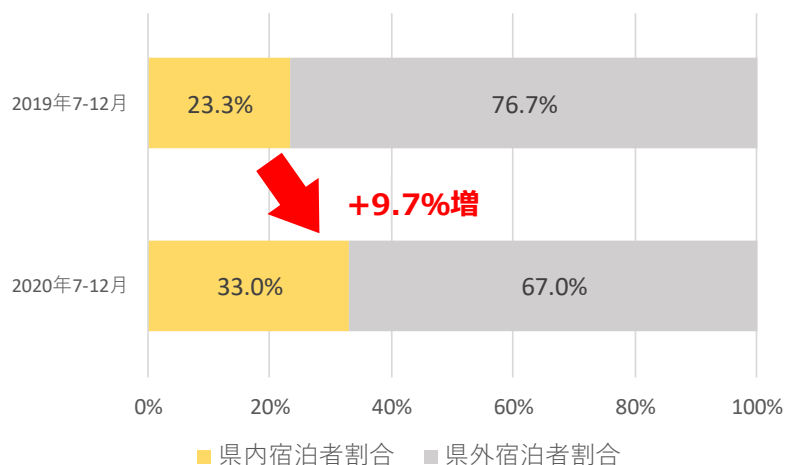


図 3.41 月別輸送実績の推移

### 3-4 新型コロナウイルス感染症がもたらした観光トレンドの変化

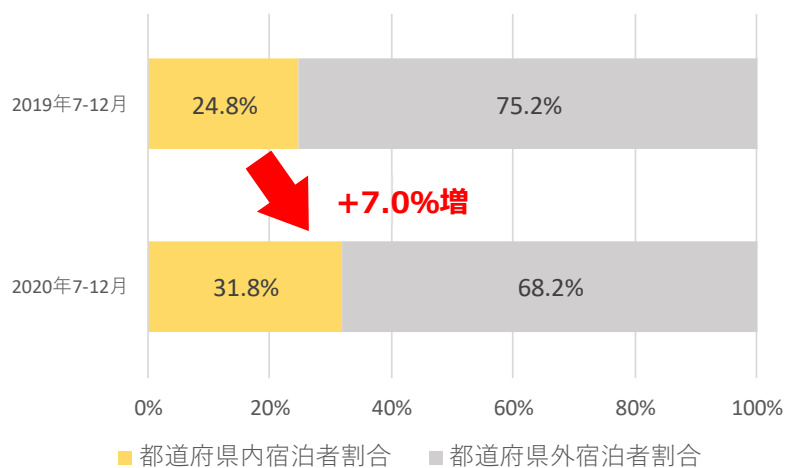
兵庫県内居住者の旅行について、県内宿泊旅行と県外宿泊旅行の割合を比較すると、県内比率が約10%上昇しています。



(出典：観光白書「宿泊旅行統計調査」(観光庁)の調査結果平成31年1月~令和元年12月分のデータと平成令和2年1月~令和2年12月分のデータより作成)

図 3.42 兵庫県内居住者の旅行のうち、県内宿泊旅行と県外宿泊旅行の割合

#### 【参考】全国の旅行のうち、都道府県内宿泊旅行と都道府県外宿泊旅行の割合

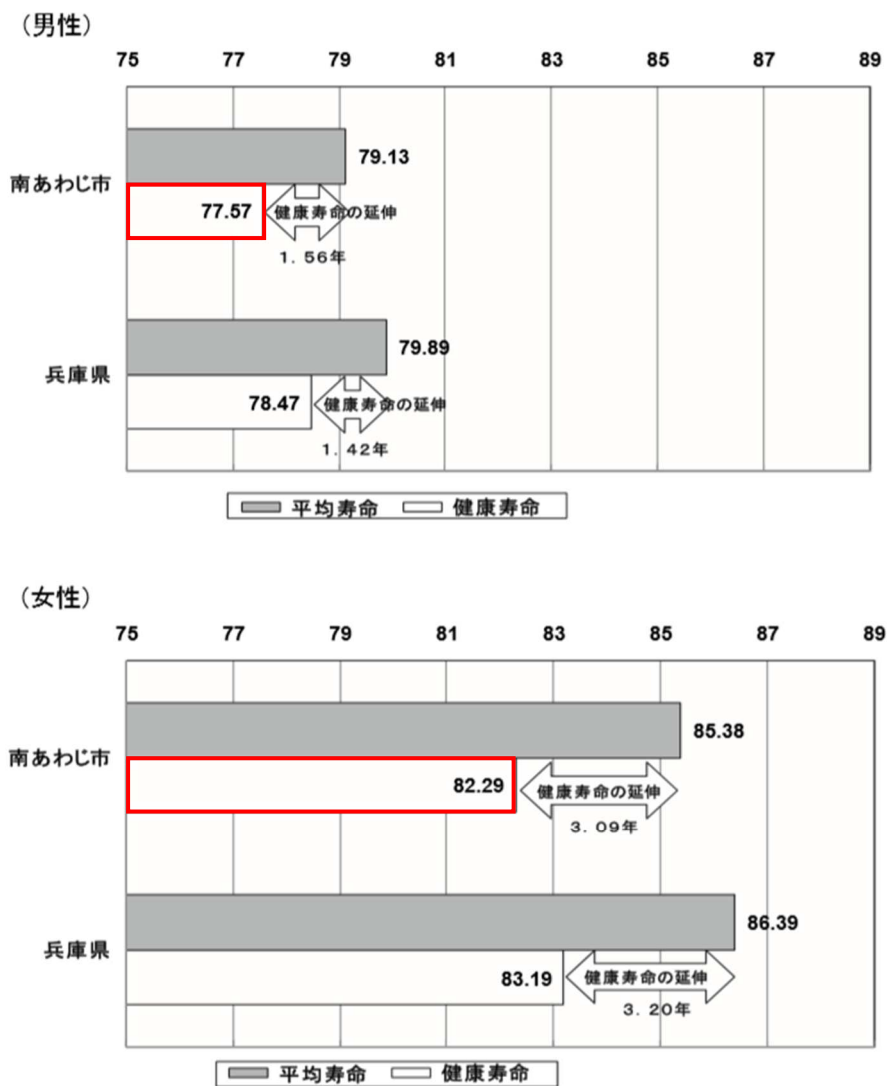


(出典：観光白書「宿泊旅行統計調査」(観光庁)の調査結果平成31年1月~令和元年12月分のデータと平成令和2年1月~令和2年12月分のデータより作成)

### 3-5 南あわじ市民の健康

#### (1) 健康寿命

兵庫県の平均健康寿命が、男性 78.47 歳、女性 83.19 歳であるのに対し、本市の平均健康寿命は、男性 77.57 歳、女性 82.29 歳と県平均を下回っています。



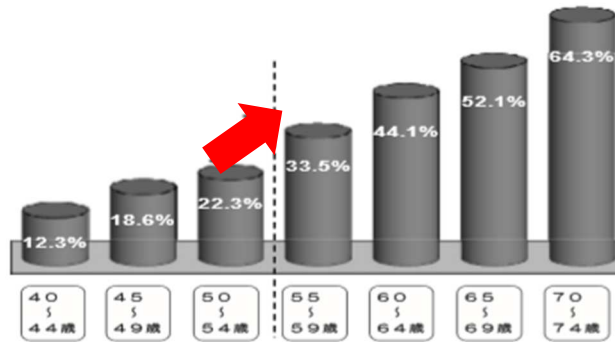
(出典：健康あわじ 2 1 「健康増進計画及び食育推進計画 (第 2 次)」 (平成 27 年 3 月))

図 3.43 南あわじ市の平均寿命と健康寿命

## (2) 生活習慣病と運動習慣

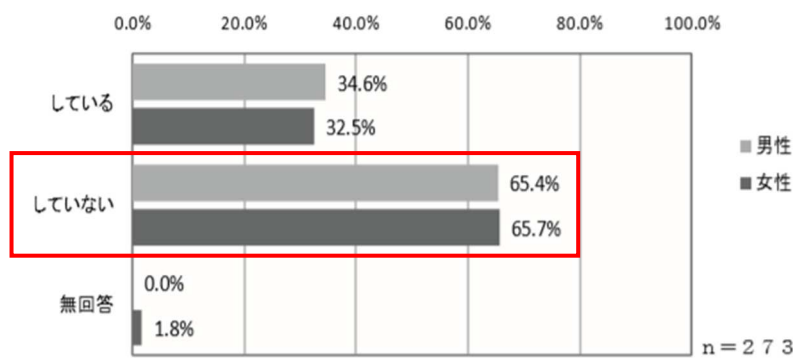
生活習慣病で医療にかかっている割合は年齢が高くなるほど増加していますが、特に 55～59 歳で急増しています。

健康維持・増進のための運動を「していない」が 6 割以上を占め、運動をしていない理由は、「仕事や家事で疲れている」が 4 割程度、「時間がない」が 2～3 割を占めています。



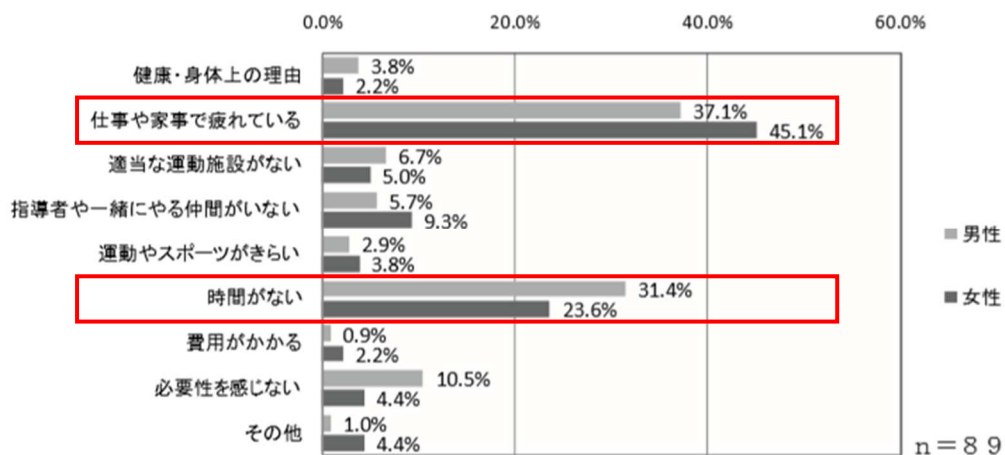
(出典：健康あわじ 2 1 「健康増進計画及び食育推進計画（第 2 次）」（平成 27 年 3 月）

図 3.44 南あわじ市生活習慣病受診者の年代別の状況



(出典：健康あわじ 2 1 「健康増進計画及び食育推進計画（第 2 次）」（平成 27 年 3 月）

図 3.45 運動の実施状況（対象年齢 55 歳）



(出典：健康あわじ 2 1 「健康増進計画及び食育推進計画（第 2 次）」（平成 27 年 3 月）

図 3.46 運動をしていない理由

# 4章 自転車利用に関する現状と課題

		自転車活用推進計画(国の動き)	南あわじ市の方針
都市環境の形成	公共交通	<b>■公共交通補完への要請</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>バス等の公共交通事業者は、都市部においてもドライバーの確保や、収支採算性の向上が課題となっており、効率性の向上が求められる</li> </ul>	<b>■公共交通を有効利用するため機能の充実</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>「南あわじ市都市計画マスタープラン」</li> <li>観光客の回遊性を高めながら滞在時間が拡大されるような高速バスの利用環境の向上</li> </ul>
	都市環境	<b>■集約型都市構造の推進</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>国では、人口減少下においても都市の持続可能性を確保するために、集約型都市構造を推進</li> <li>集約型都市構造を形成するにあたり、自転車は主に拠点エリアにおける移動手段の役割を担うことが示されている</li> </ul>	<b>■エコ通勤、公共交通を利用した通勤の促進</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>「淡路島地域公共交通網形成計画」</li> <li>公共交通への乗り換え利便性の向上</li> </ul>
安全・安心な社会の実現	交通安全	<b>■自転車事故のさらなる削減への要請</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>全交通事故死者数の減少割合に対して、自転車乗用中の死者数の減少割合の方が小さい</li> <li>また、自転車乗車中による死亡事故の割合は他国よりも高くなっており、自転車事故のさらなる抑制が求められる</li> </ul>	<b>■安全かつ利便性の高い通行環境の整備</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>「第2次南あわじ市総合計画/南あわじ市 まち・ひと・しごと創生総合戦略/南あわじ市都市計画マスタープラン」</li> <li>通学 児童の安全を確保</li> <li>安全で快適な歩行者空間ネットワークの形成</li> </ul>
		<b>■高齢ドライバーの交通事故への対応</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>高齢化の進展に伴い、運転ドライバーによる交通事故の割合が増加傾向</li> </ul>	<b>■継続的な通学路の安全を確保</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>「南あわじ市通学路交通安全プログラム」</li> <li>通学路の安全点検</li> </ul>
(サイクリングツーリズムの推進)	観光立国の実現	<b>■観光立国による地域活性化の推進</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>近年訪日外国人観光客が急増しており、大阪万博等を契機にしたさらなる拡大や地域活性化への貢献が目標</li> </ul>	<b>■観光交流人口の拡大</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>「南あわじ市 まち・ひと・しごと創生総合戦略」</li> <li>陸の港西淡など公共交通拠点施設の多機能化、アワイチ等ASAトライアングルを結ぶ、サイクリングツーリズムの推進</li> <li>マイカー以外の客層の拡大のため島内連携した公共交通網の整備</li> </ul>
		<b>■健康寿命延伸への要請</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>今後高齢化の進展により年齢構成が変化し、社会保障費削減や労働力確保等の観点から健康寿命の延伸が求められる</li> </ul>	<b>■サイクリングアイランド淡路島の推進</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>「淡路島総合観光戦略」</li> <li>大鳴門橋桁下空間の自転車道としての活用検討、四国と連携、サイクリング標識の多言語化</li> </ul>
健康長寿社会の実現	健康長寿社会	<b>■健康寿命延伸への要請</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>今後高齢化の進展により年齢構成が変化し、社会保障費削減や労働力確保等の観点から健康寿命の延伸が求められる</li> </ul>	<b>■健康寿命の延伸</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>「健康増進計画及び食育推進計画(第2次)」</li> <li>健康寿命の延伸</li> <li>市民が身近にできる運動を普及啓発</li> </ul>
		<b>■サイクルスポーツの裾野拡大</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車の利用目的や嗜好が多様化することにより、スポーツ車が普及</li> </ul>	<b>■健康で安心して暮らせるまちづくり</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>「南あわじ市 まち・ひと・しごと創生総合戦略」</li> <li>生涯健康で健康で安心して暮らせるまちづくり</li> </ul>

## 南あわじ市の自転車に関する現状

### ■高齢化の進展

- ・ 2045年までに2人に1人が高齢者
- ・ 自動車免許の返納数は増加傾向

### ■自動車依存度が高い

- ・ 代表交通手段は、自動車が8割、自転車が1割
- ・ 平日休日とも、地域内々の移動は、自動車分担率が約7割

### ■自転車分担率が平日・休日とも低い

- ・ 全目的の自転車分担率は平日、休日とも1割程度

### ■通学時に自転車利用が多い

- ・ 通学時の自転車利用は、平日が4割、休日が6割

### ■淡路三原高校への自転車交通量が比較的多い

- ・ 市内では、淡路三原高校へつながる道路は、歩行者交通量、自転車交通量が比較的多い

### ■自転車が安全に走れる道路が少ない

- ・ 自転車通行空間整備及び通学路安全対策に向けた整備延長は約3.3km

### ■市道、県道、国道とも自転車事故が発生

- ・ 市内の事故発生件数は市道、県道、国道の順となるが、1kmあたりの自転車事故発生回数では国道が高い傾向

### ■若年層の自転車事故が多い

- ・ 自転車事故は、朝夕の通勤・通学時間帯に多く、事故当事者は24歳以下の若年層が半数以上
- ・ 自転車事故当事者が法令違反を行っている場合が多い

### ■高齢者が第一当事者となる人身事故が増加

- ・ 市内の高齢者が第一当事者となる人身事故が年々増加しており、全人身事故の3割を占める

### ■観光客は280万人で推移、一方で宿泊客は減少

- ・ 南あわじ市の観光入込客数は約280万人で推移しているが、近年は日帰り・宿泊ともに減少傾向

### ■スポーツ・レクリエーションを目的とした来訪減少

- ・ スポーツ・レクリエーションを目的とした来訪は、2010年では45%、2017年では30%に減少

### ■自転車関連施設の整備が進行

- ・ 大鳴門橋自転車道の整備、道の駅のリニューアル
- ・ 高速バス発着場「陸の港西淡」でのレンタサイクル、アワイチ等のサイクリングコースの設定、サイクルステーションの整備

### ■コロナの影響で県内旅行者が増加

- ・ 兵庫県内では県内宿泊旅行者が1割上昇
- ・ コロナ禍前後で年間のレンタサイクル利用者が1.5倍に増加

### ■平均健康寿命は県平均以下

- ・ 南あわじ市の平均健康寿命は男性77.57歳、女性82.29歳であり、兵庫県平均より男性、女性ともに低い

### ■生活習慣病の受診者は年代が上がるほど増加

- ・ 生活習慣病で医療にかかっている割合は年齢が高くなるほど増加しているが、特に55～59歳で急増
- ・ 健康維持、増進のための運動をしていないが6割以上

## 課題

### 課題1

#### 自動車利用も踏まえた各交通モードの使い分け

- ・ 地域内々の身近な移動でも自動車の利用割合が高く自動車依存が伺えることから、自動車だけでなく、自転車や公共交通も便利に利用できる環境整備が必要
- ・ 自転車から公共交通への乗換利便性を向上するために、高速バスターミナルや駐輪場のあるバス停等へのアクセス路の自転車通行空間整備が必要

### 課題2

#### 安全・快適に移動できる自転車利用環境整備の促進

- ・ 歩行者・自転車の安全に配慮した道路が必要
- ・ 若年層の自転車事故が多いことから、通学路を中心とした安全・快適な自転車通行空間が必要
- ・ 高齢者が第一当事者となる人身事故が増加傾向を示しており、高齢者の交通事故の防止が必要
- ・ 若年層で自転車事故が多い一方で、法令違反も多いことから、自転車利用者へのルール・マナーの徹底による自転車事故の抑制が必要
- ・ 安全・快適に道路空間を利用するために、自転車利用者だけでなく、自動車のドライバー、歩行者等の安全意識の向上が必要

### 課題3

#### サイクリングロード等を活用した交流人口拡大、市民の健康づくりへの貢献


- ・ アワイチ等の南あわじ市・鳴門市・東かがわ市をつなぐ広域サイクリングコースやサイクリング拠点へのアクセス路の安心・安全・快適な自転車通行空間整備が必要
- ・ 市民の健康促進のため、日常における移動の際に自転車が利用できる、または利用しやすくなるような利用促進策が必要
- ・ 持続可能なツーリズムの推進が必要

# 5章 計画目標

## 5-1 計画目標

前章で取りまとめた、3つの課題を踏まえて、本計画の目標を以下のように決めました。

課題	計画目標
<p><b>課題1</b> <b>自動車利用も踏まえた各交通モードの使い分け</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>地域内々の身近な移動でも自動車の利用割合が高く自動車依存が伺えることから、自動車だけでなく、自転車や公共交通も便利に利用できる環境整備が必要</li><li>自転車から公共交通への乗換利便性を向上するために、高速バスターミナルや駐輪場のあるバス停などのアクセス路の自転車通行空間整備が必要</li></ul>	<p><b>計画目標1</b> <b>自動車に依存しない社会に向けて、公共交通や自転車を活用</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>過度に自動車に頼る生活から、近場は自転車、遠隔地はバスや自動車など、各交通モードの特性に応じた使い分けを促進するために、公共施設、買い物、病院などの日常利用施設や高速バスターミナル、駐輪場のあるバス停などへのアクセス路の自転車通行空間整備を実施</li></ul>
<p><b>課題2</b> <b>安全・快適に移動できる自転車利用環境整備の促進</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>歩行者・自転車の安全に配慮した道路が必要</li><li>若年層の自転車事故が多いことから、通学路を中心とした安全・快適な自転車通行空間が必要</li><li>高齢者が第一当事者となる人身事故が増加傾向を示しており、高齢者の交通事故の防止が必要</li><li>若年層で自転車事故が多い一方で、法令違反も多いことから、自転車利用者へのルール・マナーの徹底による自転車事故の抑制が必要</li><li>安全・快適に道路空間を利用するために、自転車利用者だけでなく、自動車のドライバー、歩行者などの安全意識の向上が必要</li></ul>	<p><b>計画目標2</b> <b>安全・快適な自転車利用環境整備</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>安全、快適に自転車を利用できる自転車通行空間整備や案内・注意喚起サインなどの整備を実施</li><li>通学路の自転車通行空間整備を実施</li><li>自転車通行空間整備とともに、交通事故を削減するために、自転車利用者だけでなく、自動車ドライバー、歩行者への交通安全ルールの周知・徹底を実施</li></ul>
<p><b>課題3</b> <b>サイクリングロードなどを活用した交流人口拡大、市民の健康づくりへの貢献</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>アワイチなどの南あわじ市・鳴門市・東かがわ市をつなぐ広域サイクリングコースや、サイクリング拠点へのアクセス路の安心・安全・快適な自転車通行空間整備が必要</li><li>市民の健康促進のため、日常における移動の際に自転車が利用できる、または利用したくなるような利用促進策が必要</li><li>持続可能なツーリズムの推進が必要</li></ul>	<p><b>計画目標3</b> <b>誰もが走りたくなる自転車利用環境づくり</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>サイクリングアイランド淡路島を推進するために、サイクリングロードやサイクリング拠点へのアクセス路の自転車通行空間整備を実施</li><li>自転車を通じて優れた観光資源を有機的に連携するサイクルツーリズムを推進するために、サイクリストなどの受け入れ環境としてサイクリング拠点整備を実施</li><li>自転車を活用した健康づくりの推進を実施</li></ul>



## 5-2 対象区域

計画区域は、南あわじ市全域とする。

## 5-3 計画期間

長期的な展望を視野に入れつつ、計画期間は2033年度までとするが、必要に応じて見直しすることとする。

## 6章 自転車ネットワーク路線の選定

### 6-1 自転車ネットワーク候補路線の選定に向けた基本方針

#### (1) 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインにおける 自転車ネットワーク路線選定の考え方

##### ○安全で快適な自転車利用環境創出する背景 (p1~2)

平成24年11月には、国土交通省道路局と警察庁交通局が「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)を作成し、「**自転車は『車両』であり車道通行が大原則**」という考えのもとで、**安全性の向上**を第一に、道路や交通状況に応じた**自転車通行空間整備を促進**。

##### ○自転車ネットワーク路線の選定の定義 (p3)

自転車ネットワーク計画の基本方針や計画目標に応じて、自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車ネットワーク路線候補の中から**面的な自転車ネットワーク路線**を選定するものとする。

##### ○自転車ネットワーク計画策定方法の考え方 (p3)

基本方針、計画目標と地域の状況、構成する自転車ネットワーク路線候補の状況などを勘案し、自転車ネットワーク計画を地域全体での一括策定する方法、もしくは、一定の地域内のエリアや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自転車ネットワーク**などを対象とした段階的な計画策定のいずれかを選択するものとする。

##### ○自転車ネットワーク路線の選定 (p I -10)

既存の道路ネットワークや計画中及び事業中の道路から、計画目標の達成のために必要となる、面的な自転車ネットワークを構成する路線を選定するものとする。その際、以下の**①~⑦のような路線を適宜組み合わせて選定**するものとする。

##### 【自転車ネットワーク路線の選定における技術検討項目】

- I 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などの大規模集客施設、主な居住地区などを結ぶ路線
- II 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
- III 自転車通学路の対象路線
- IV 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
- V 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
- VI 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
- VII 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

また、以下についても考慮する

- 自転車通行空間を確保することで著しく不経済になる場合

(出典：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))

## (2) 自転車ネットワーク路線の選定に向けた基本方針

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインにおける自転車ネットワーク路線選定の考え方を踏まえ、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という考えのもと、自転車ネットワーク路線において、安全性の向上や隣接する洲本市との広域的な連携強化に資する、地域の基幹となる自転車ネットワークを面的に形成するために、技術検討項目に該当する路線については国道、県道を対象に検討をおこないます。

なお、市道については本市では若年層の自転車事故が多いことから、通学路を中心に自転車ネットワーク路線の選定をおこないます。



図 6.1 国道 一般国道 28 号



図 6.2 県道 阿万福良湊線

国道・県道については、以下のフローにもとづいて自転車ネットワーク候補路線を選定します。

### (1) 技術検討項目に該当する路線の選定（国道、県道を対象）

- 1) 区間毎に技術検討項目に該当する路線の選定
- 2) 計画目標毎の技術検討項目に該当する項目の有無の検証
- 3) 自転車ネットワーク候補路線の選定

計画目標		技術検討項目	が「ドライブ」への対応
1	自動車に依存しない社会に向けて、公共交通や自転車を活用	①主要バス停や駐輪場へのアクセス路線	I IV
		②日常主要施設（病院、市役所、大規模小売店）へのアクセス路線	I IV
		③すでに自転車通行空間が整備されている、または、整備予定の路線	VI
2	安全・快適な自転車利用環境整備	④自動車、歩行者、自転車交通量が多い路線	II
		⑤混雑している路線	II
		⑥自転車事故発生場所	II
3	誰もが走りたくなる自転車利用環境づくり	⑦サイクリングマップに掲載されているサイクリングルート	IV
		⑧サイクリング拠点施設へのアクセス路線	IV
		⑨新たなサイクリング需要が見込まれる施設へのアクセス路線	V

### (2) 通学路の選定（国道、県道、市道を対象）

- 1) 中学校の通学路及び高校の通学経路のうち自転車の通行に必要な路線を選定

### (3) その他自転車ネットワーク路線を形成するために必要な路線の選定

- 1) 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
  - ・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
  - ・市役所など、主要施設に接する市道 など
- 2) 除外する路線（道路改良などが困難な場合や著しく不経済となる路線）

## 南あわじ市自転車ネットワーク候補路線の選定

図 6.3 自転車ネットワーク候補路線の選定フロー

「技術検討項目に該当する路線の選定」をする際の対象道路となる国道、県道は、令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査結果を用いて基本区間ごとに選定をおこないます。

「技術検討項目に該当する路線の選定」をおこなうにあたり、基本区間に任意で番号を設定したところ、区間数は1～52の区間となりました。

自転車ネットワークの連続性が確保できないため、本計画では、沼島を対象外とします。

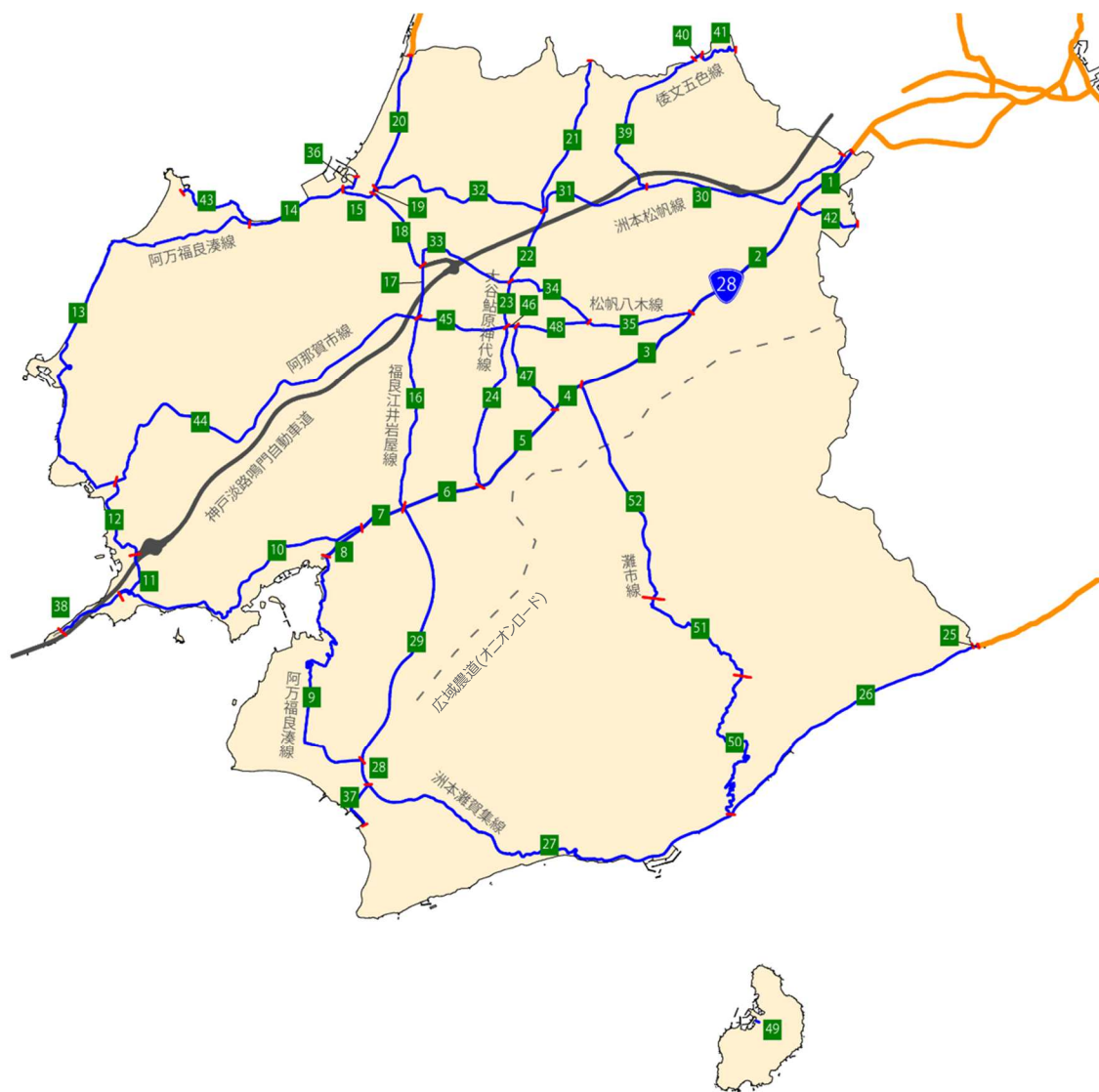


図 6.4 「技術検討項目に該当する路線の選定」をする際の対象道路となる国道、県道

表 6.1 自転車ネットワーク候補路線を選定する際の対象道路となる国道・県道の路線名と起終点

No.	基本区間番号	路線名	起点	終点
1	28300280270	一般国道 28 号	洲本市・南あわじ市境	広田洲本線
2	28300280280	一般国道 28 号	広田洲本線	松帆八木線
3	28300280290	一般国道 28 号	松帆八木線	灘市線
4	28300280300	一般国道 28 号	灘市線	阿那賀市線
5	28300280310	一般国道 28 号	阿那賀市線	大谷鮎原神代線
6	28300280320	一般国道 28 号	大谷鮎原神代線	福良江井岩屋線
7	28300280330	一般国道 28 号	福良江井岩屋線	阿万福良湊線
8	28300280340	一般国道 28 号	阿万福良湊線	阿万福良湊線
9	28400250010	阿万福良湊線	洲本灘賀集線	一般国道 28 号
10	28400250030	阿万福良湊線	一般国道 28 号	鳴門観潮線
11	28400250040	阿万福良湊線	鳴門観潮線	一般国道 28 号 (神戸淡路鳴門道)
12	28400250050	阿万福良湊線	一般国道 28 号 (神戸淡路鳴門道)	阿那賀市線
13	28400250060	阿万福良湊線	阿那賀市線	津井津井港線
14	28400250070	阿万福良湊線	津井津井港線	湊港線
15	28400250080	阿万福良湊線	湊港線	福良江井岩屋線
16	28400310010	福良江井岩屋線	一般国道 28 号	阿那賀市線
17	28400310020	福良江井岩屋線	阿那賀市線	一般国道 28 号 (神戸淡路鳴門道)
18	28400310030	福良江井岩屋線	一般国道 28 号 (神戸淡路鳴門道)	阿万福良湊線
19	28400310040	福良江井岩屋線	阿万福良湊線	洲本松帆線
20	28400310050	福良江井岩屋線	洲本松帆線	南あわじ市・洲本市境
21	28400660190	大谷鮎原神代線	洲本市・南あわじ市境	洲本松帆線
22	28400660200	大谷鮎原神代線	洲本松帆線	松帆八木線
23	28400660210	大谷鮎原神代線	松帆八木線	阿那賀市線
24	28400660220	大谷鮎原神代線	阿那賀市線	一般国道 28 号
25	28400760040	洲本灘賀集線	畑田組栄町線	洲本市・南あわじ市境
26	28400760050	洲本灘賀集線	洲本市・南あわじ市境	灘市線
27	28400760060	洲本灘賀集線	灘市線	阿万港線
28	28400760070	洲本灘賀集線	阿万港線	阿万福良湊線
29	28400760080	洲本灘賀集線	阿万福良湊線	一般国道 28 号
30	28601250050	洲本松帆線	洲本市・南あわじ市境	倭文五色線
31	28601250060	洲本松帆線	倭文五色線	大谷鮎原神代線
32	28601250070	洲本松帆線	大谷鮎原神代線	福良江井岩屋線
33	28601260010	松帆八木線	一般国道 28 号 (神戸淡路鳴門道)	大谷鮎原神代線
34	28601260020	松帆八木線	大谷鮎原神代線	市八木線
35	28601260030	松帆八木線	市八木線	一般国道 28 号
36	28602340010	湊港線		阿万福良湊線
37	28602350010	阿万港線		洲本灘賀集線
38	28602370010	鳴門観潮線		阿万福良湊線
39	28604700010	倭文五色線	洲本松帆線	鳥飼浦洲本線
40	28604700020	倭文五色線	鳥飼浦洲本線	鳥飼浦洲本線
41	28604720060	鳥飼浦洲本線	倭文五色線	南あわじ市・洲本市境
42	28604730010	広田洲本線	一般国道 28 号	南あわじ市・洲本市境
43	28604760010	津井津井港線		阿万福良湊線
44	28604770010	阿那賀市線	阿万福良湊線	福良江井岩屋線
45	28604770020	阿那賀市線	福良江井岩屋線	大谷鮎原神代線
46	28604770030	阿那賀市線	大谷鮎原神代線	市八木線
47	28604770040	阿那賀市線	市八木線	一般国道 28 号
48	28604780010	市八木線	阿那賀市線	松帆八木線
49	28604820010	沼島線		
50	28605350010	灘市線	洲本灘賀集線	
51	28605350030	灘市線		
52	28605350050	灘市線		一般国道 28 号



② 日常主要施設（病院、市役所、大規模小売店）へのアクセス路線

病院、市役所、大規模小売店舗などの日常主要施設に接する国道、県道を、技術検討項目に該当する路線として選定します。

計画目標1

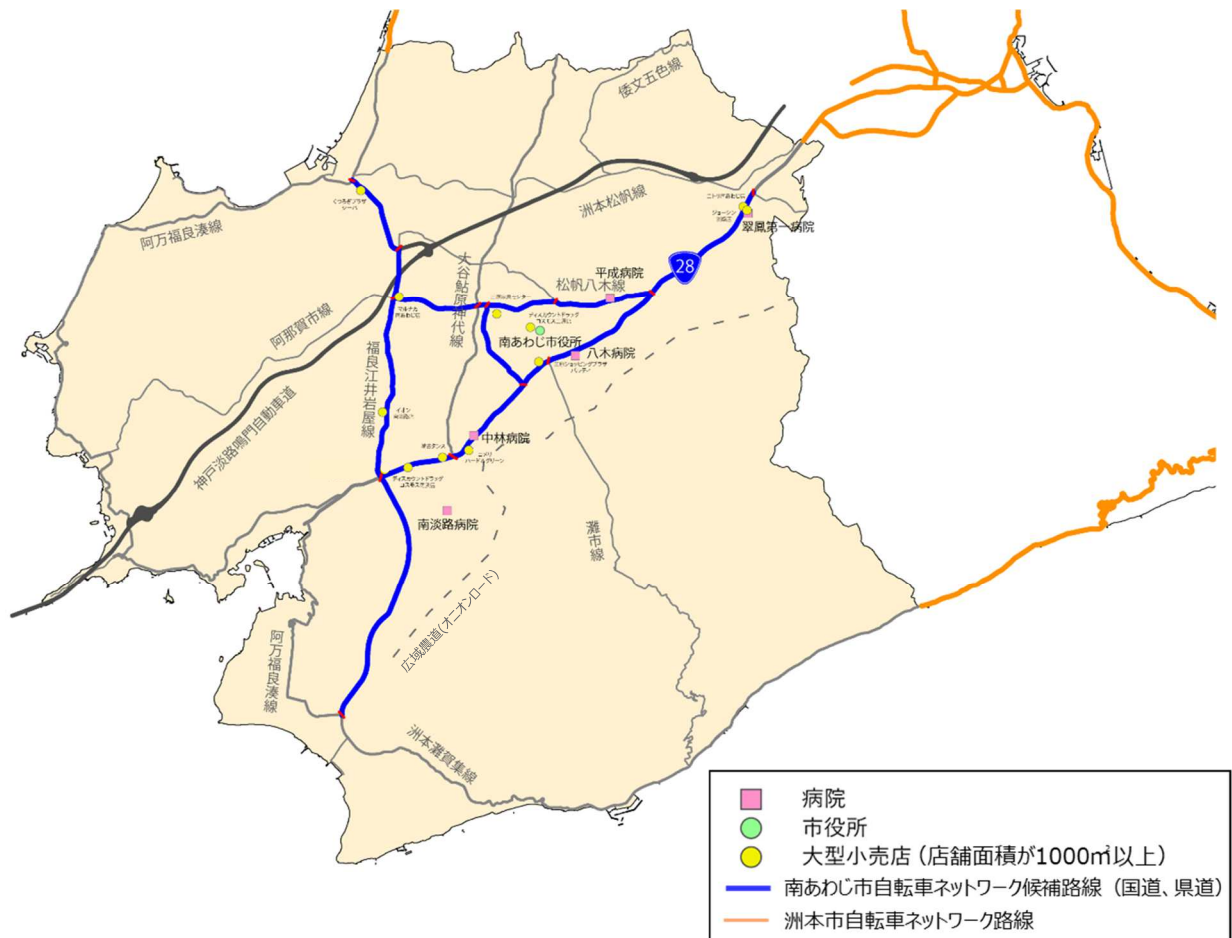
自動車に依存しない社会に向けて、公共交通や自転車を活用

計画目標2

安全・快適な自転車利用環境整備

計画目標3

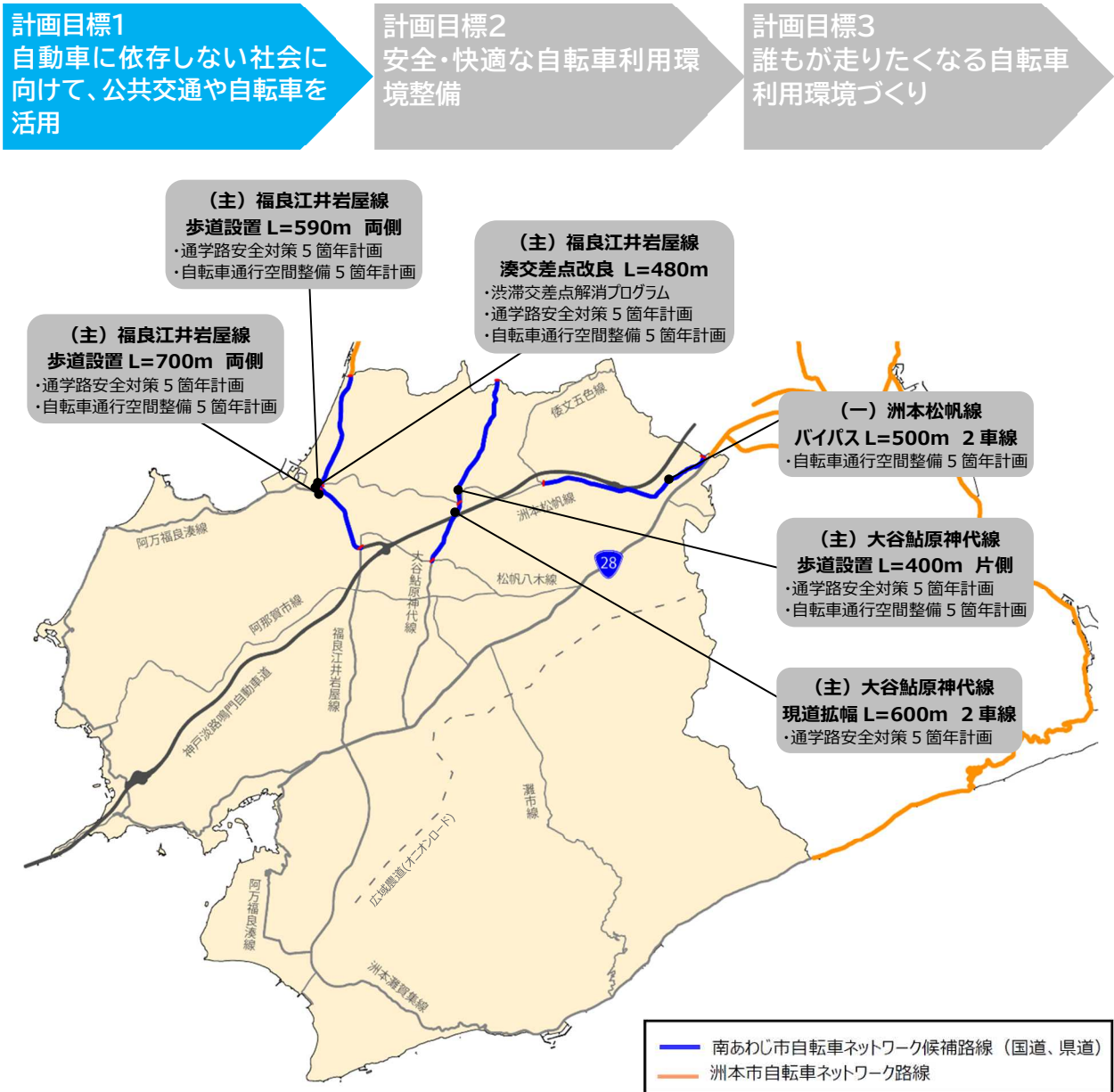
誰もが走りたくなる自転車利用環境づくり



(出典：国土数値情報、大型小売店総覧 2020 (大型小売店)、令和3年度全国道路・街路交通情勢調査より作成)

図 6.6 日常主要施設（病院、市役所、大規模小売店）へのアクセス路線

- ③ すでに自転車通行空間が整備されている、または、整備予定の路線  
 すでに自転車通行空間が整備されている道路、または、整備予定の道路を、技術検討項目に該当する路線として選定します。



(出典：淡路地域社会基盤整備プログラム (2019～2028 年度)、  
 令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査より作成)

図 6.7 すでに自転車通行空間が整備されている、または、整備予定の路線



イ. 歩行者交通量が多い路線

歩行者交通量が 500 人/12h 以上の国道、県道はありません。

計画目標1

自動車に依存しない社会に向けて、公共交通や自転車を活用

計画目標2

安全・快適な自転車利用環境整備

計画目標3

誰もが走りたくなる自転車利用環境づくり

第 15 章 歩道及び自転車歩行者道

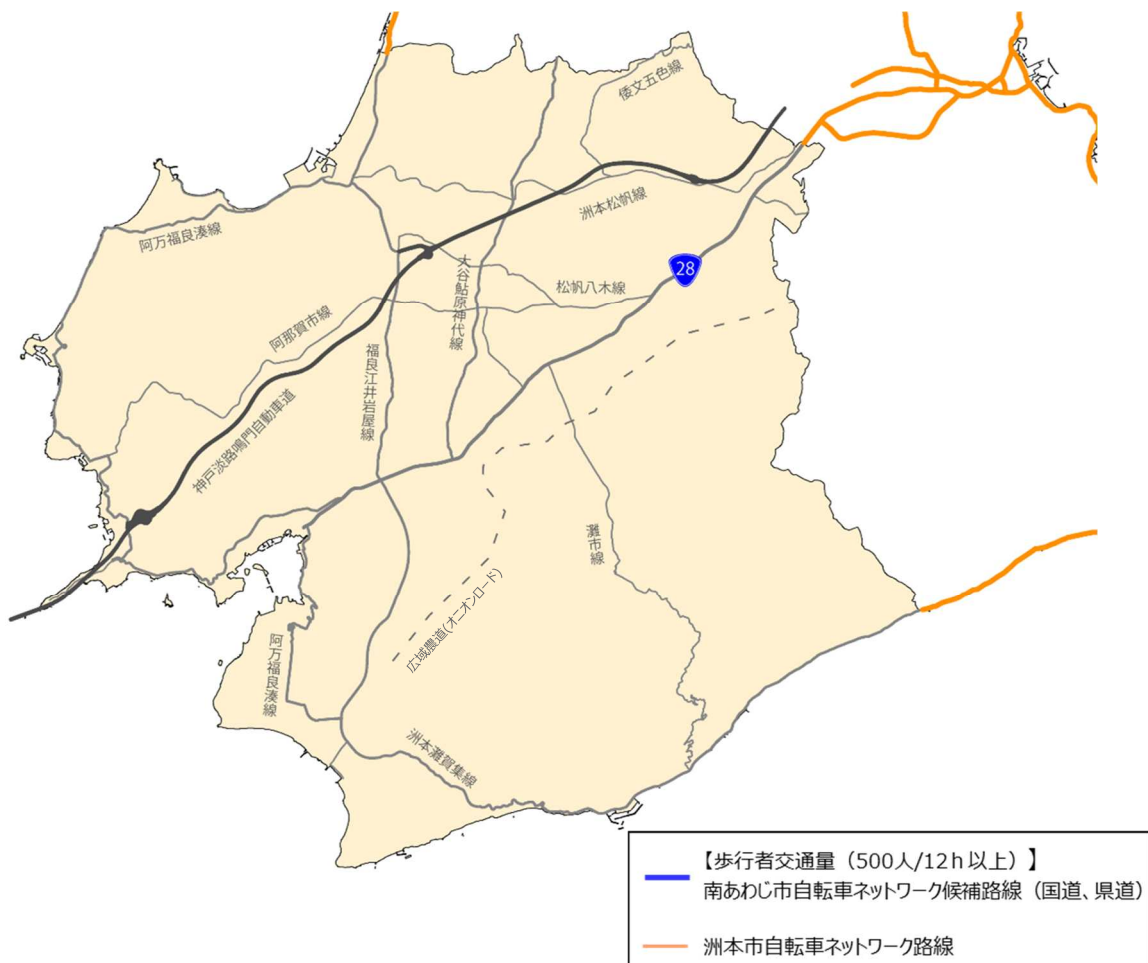
第 2 節 歩道等の幅員（標準）

10.自動車及び歩行者の「交通量の多い」場合とは、各道路の交通の状況を総合的に勘案して個別の道路管理者が判断するものであるが、自動車については 500~1,000 台/日以上、歩行者については 500~600 人/日以上を目安とする。

出典：設計便覧（国土交通省近畿地方整備局）

1日あたりの歩行者交通量  
**500人/12h**  
 を選定基準とする

（※昼間に比べ夜間に歩行者は少ないものと想定し、上記、選定基準としている）



（出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査より作成）

図 6.9 歩行者交通量が多い路線



⑤ 混雑している路線

混雑度 1.0 以上の国道、県道を、技術検討項目に該当する路線として選定します。

計画目標1

自動車に依存しない社会に向けて、公共交通や自転車を活用

計画目標2

安全・快適な自転車利用環境整備

計画目標3

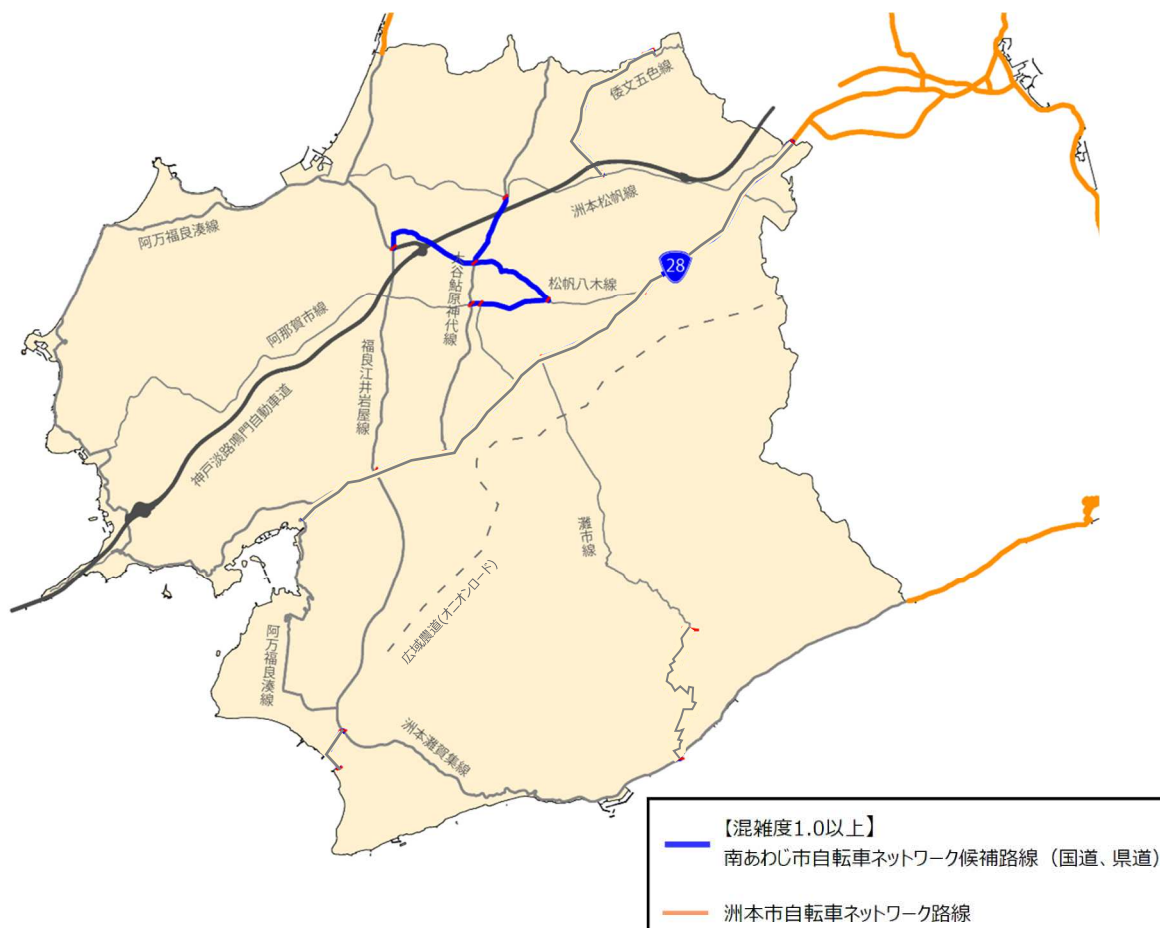
誰もが走りたくなる自転車利用環境づくり

(26) 混雑度  
交通調査基本区間の交通容量に対する交通量の比。

$$\text{混雑度} = \frac{\text{交通量 (台/12h)}}{\text{交通容量 (台/12h)}}$$

混雑度	推定される交通状況
1.0未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる状況。
1.0~1.25	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間(ピーク時間)ある状況。
1.25~1.75	ピーク時のみの混雑から日中に連続的混雑が生じる過渡的な状況。
1.75以上	日中に慢性的に混雑している状況。

混雑度 1.0 以上  
を選定基準とする



(出典：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査)

図 6.11 混雑している路線

⑥ 自転車事故発生場所

自転車の単独事故を除く自転車事故発生箇所に接する国道、県道を、技術検討項目に該当する路線として選定します。

計画目標1

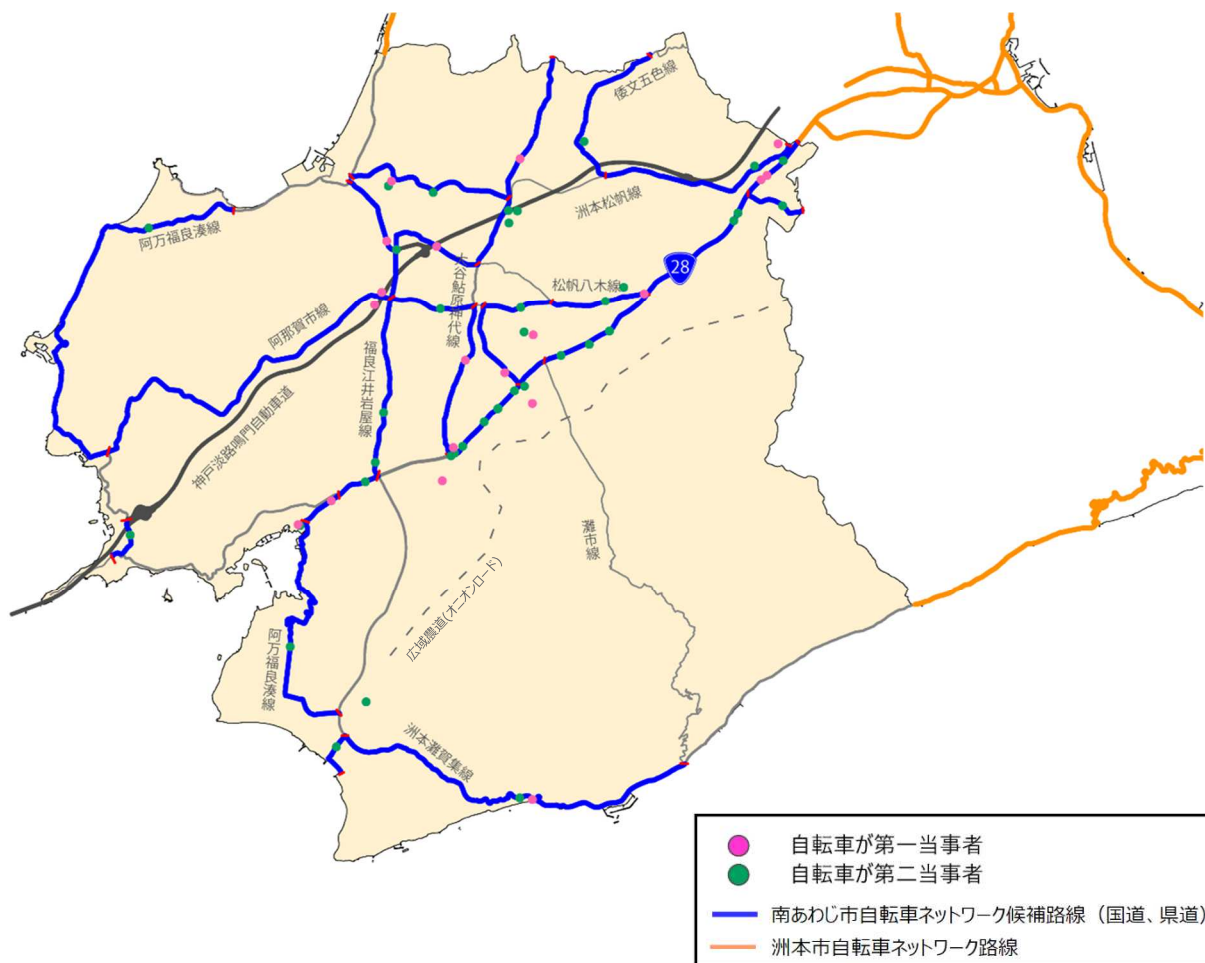
自動車に依存しない社会に向けて、公共交通や自転車を活用

計画目標2

安全・快適な自転車利用環境整備

計画目標3

誰もが走りたくなる自転車利用環境づくり



(出典：平成 29 年～令和元年交通事故統計情報 [兵庫県]、令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査より作成)

図 6.12 自転車事故発生場所



⑧ サイクリング拠点施設へのアクセス路線

本市のサイクリング拠点「道の駅うずしお」、「道の駅福良」、「陸の港西淡」、本市の「淡路島南 I Cバス停」に接する国道、県道、洲本市の「道の駅ウェルネスパーク五色高田屋嘉兵衛公園」に至る県道を、技術検討項目に該当する路線として選定します。

計画目標1

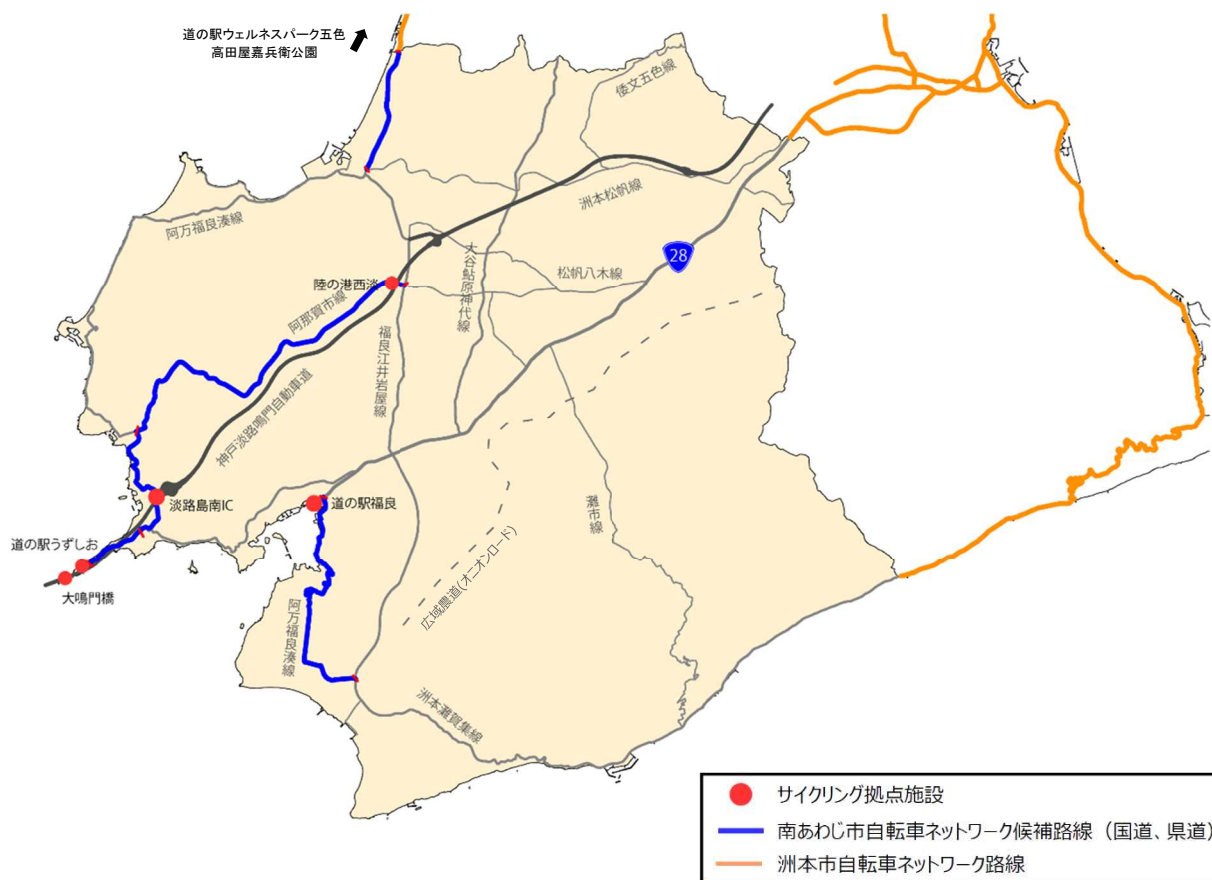
自動車に依存しない社会に向けて、公共交通や自転車を活用

計画目標2

安全・快適な自転車利用環境整備

計画目標3

誰もが走りたくなる自転車利用環境づくり



(出典：令和元年度 重点「道の駅」・重点「道の駅」候補の選定（国土交通省近畿地方整備局）、南あわじ市資料、令和3年度全国道路・街路交通情勢調査より作成)

図 6.14 サイクリング拠点施設へのアクセス路線

⑨ 新たなサイクリング需要が見込まれる施設へのアクセス路線

新たなサイクリング需要が見込まれる「大鳴門橋」、「道の駅うずしお」に接する国道、県道を、技術検討項目に該当する路線として選定します。

計画目標1

自動車に依存しない社会に向けて、公共交通や自転車を活用

計画目標2

安全・快適な自転車利用環境整備

計画目標3

誰もが走りたくなる自転車利用環境づくり

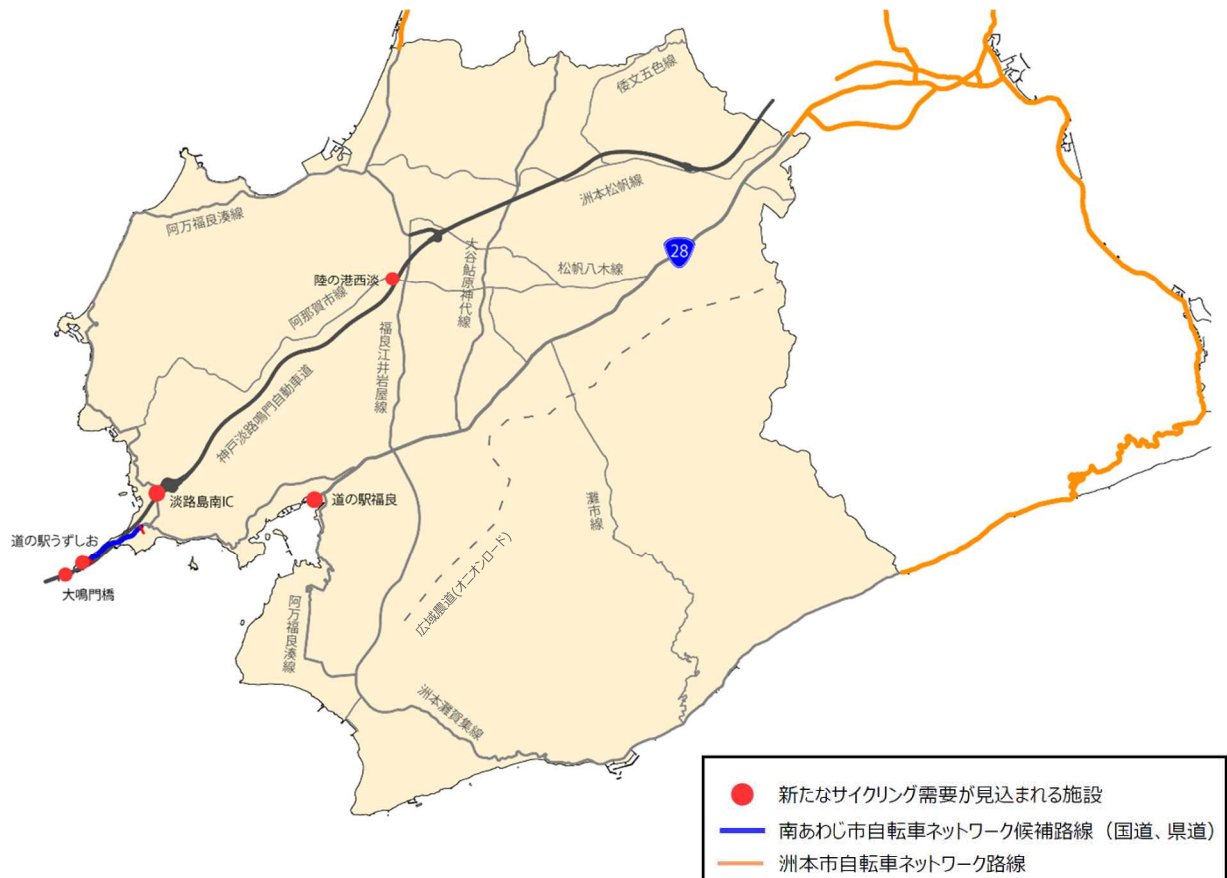


図 6.15 新たなサイクリング需要が見込まれる施設へのアクセス路線

## 2) 計画目標ごとの技術検討項目に該当する項目の有無の検証

### ① 計画目標ごとの技術検討項目に該当する項目の有無の検証結果

区間毎に技術検討項目に該当する路線の選定結果を踏まえ、計画目標ごとの技術検討項目に1つでも該当する場合に「●」を追加、また、計画目標1～3に該当する「●」の合計数を表の右端に示しています。

表 6.2 計画目標ごとの技術検討項目に該当する項目の有無の検証結果 (1/2)

No.	サンサス基本区間番号	路線名	起点	終点	計画目標ごとの技術検討項目														目標1～3に該当する数
					計画目標1				計画目標2				計画目標3						
					1 バス停へのアクセス	2 日常施設へのアクセス	3 自転車通行区間	1～3に1つでも該当	4-1 自転車交通量が多い	4-2 自転車交通量が多い	4-3 歩行者交通量が多い	5 混雑している路線	6 自転車事故が多い路線	4～6に1つでも該当	7 サイクルルート	8 サイクルルートへのアクセス	9 新たな需要が見込まれる路線	7～9に1つでも該当	
1	28300280270	一般国道28号	洲本市・南あわじ市境	広田洲本線	●	●		●	●			●	●	●	●			●	3
2	28300280280	一般国道28号	広田洲本線	松帆八木線		●		●	●			●	●	●					2
3	28300280290	一般国道28号	松帆八木線	灘市線	●			●	●			●	●	●					2
4	28300280300	一般国道28号	灘市線	阿那賀市線				●	●			●	●	●	●			●	2
5	28300280310	一般国道28号	阿那賀市線	大谷鮎原神代線	●			●	●			●	●	●	●			●	3
6	28300280320	一般国道28号	大谷鮎原神代線	福良江井岩屋線				●	●			●	●	●	●			●	2
7	28300280330	一般国道28号	福良江井岩屋線	阿万福良湊線		●		●	●			●	●	●					2
8	28300280340	一般国道28号	阿万福良湊線	阿万福良湊線		●		●	●			●	●	●					2
9	28400250010	阿万福良湊線	洲本灘賀集線	一般国道28号									●	●	●	●		●	2
10	28400250030	阿万福良湊線	一般国道28号	鳴門観潮線		●		●	●			●	●						2
11	28400250040	阿万福良湊線	鳴門観潮線	一般国道28号 (神戸淡路鳴門道)										●	●			●	1
12	28400250050	阿万福良湊線	一般国道28号 (神戸淡路鳴門道)	阿那賀市線									●	●	●			●	2
13	28400250060	阿万福良湊線	阿那賀市線	津井津井港線					●						●			●	1
14	28400250070	阿万福良湊線	津井津井港線	湊港線					●						●			●	2
15	28400250080	阿万福良湊線	湊港線	福良江井岩屋線		●		●	●			●	●	●	●			●	3
16	28400310010	福良江井岩屋線	一般国道28号	阿那賀市線		●		●	●			●	●	●	●			●	3
17	28400310020	福良江井岩屋線	阿那賀市線	一般国道28号 (神戸淡路鳴門道)		●	●	●	●			●	●	●	●			●	3
18	28400310030	福良江井岩屋線	一般国道28号 (神戸淡路鳴門道)	阿万福良湊線		●		●	●					●	●			●	3
19	28400310040	福良江井岩屋線	阿万福良湊線	洲本松帆線		●		●	●					●	●	●		●	3
20	28400310050	福良江井岩屋線	洲本松帆線	洲本市・南あわじ市境		●		●	●				●	●	●			●	3
21	28400660190	大谷鮎原神代線	洲本市・南あわじ市境	洲本松帆線			●	●	●				●	●	●				2
22	28400660200	大谷鮎原神代線	洲本松帆線	松帆八木線			●	●	●			●	●	●					2
23	28400660210	大谷鮎原神代線	松帆八木線	阿那賀市線															0
24	28400660220	大谷鮎原神代線	阿那賀市線	一般国道28号									●	●					1
25	28400760040	洲本灘賀集線	畑田組栄町線	洲本市・南あわじ市境					●					●	●			●	2
26	28400760050	洲本灘賀集線	洲本市・南あわじ市境	灘市線										●	●			●	1
27	28400760060	洲本灘賀集線	灘市線	阿万港線	●			●	●				●	●	●			●	3
28	28400760070	洲本灘賀集線	阿万港線	阿万福良湊線											●			●	1
29	28400760080	洲本灘賀集線	阿万福良湊線	一般国道28号		●		●	●					●	●			●	2
30	28601250050	洲本松帆線	洲本市・南あわじ市境	倭文五色線	●		●	●	●				●	●					2
31	28601250060	洲本松帆線	倭文五色線	大谷鮎原神代線															0
32	28601250070	洲本松帆線	大谷鮎原神代線	福良江井岩屋線	●			●	●				●	●					2
33	28601260010	松帆八木線	一般国道28号 (神戸淡路鳴門道)	大谷鮎原神代線									●	●	●				1
34	28601260020	松帆八木線	大谷鮎原神代線	市八木線					●				●	●	●				1
35	28601260030	松帆八木線	市八木線	一般国道28号		●		●	●				●	●	●			●	3
36	28602340010	湊港線		阿万福良湊線					●						●	●			1
37	28602350010	阿万港線		洲本灘賀集線										●	●				1
38	28602370010	鳴門観潮線		阿万福良湊線					●					●	●	●		●	2
39	28604700010	倭文五色線	洲本松帆線	鳥飼浦洲本線										●	●				1
40	28604700020	倭文五色線	鳥飼浦洲本線	鳥飼浦洲本線															0

表 6.3 計画目標ごとの技術検討項目に該当する項目の有無の検証結果 (2/2)

No.	サンサス 基本区間 番号	路線名	起点	終点	計画目標ごとの技術検討項目												目 標 1 5 3 に 該 当 す る 数		
					計画目標1				計画目標2				計画目標3						
					1 バス停 への7ヶ ヶ	2 日常施 設への 7ヶヶ	3 自転車 通行区 間	1~3に 1つで も該当	4-1 自動車 交通量 が多い	4-2 自転車 交通量 が多い	4-3 歩行者 交通量 が多い	5 混雑し ている 路線	6 自転車 事故が 多い路 線	4~6に 1つで も該当	7 キケン がルート	8 キケン が拠点 への7ヶ ヶ		9 新たな 需要が 見込ま れる路 線	7~9に 1つで も該当
41	28604720060	鳥飼浦洲本線	優文五色線	南あわじ市・洲本市境															0
42	28604730010	広田洲本線	一般国道28号	南あわじ市・洲本市境					●				●	●					1
43	28604760010	津井津井港線		阿万福良湊線															0
44	28604770010	阿那賀市線	阿万福良湊線	福良江井岩屋線	●			●				●	●	●	●			●	3
45	28604770020	阿那賀市線	福良江井岩屋線	大谷鮎原神代線	●	●		●				●	●	●	●			●	3
46	28604770030	阿那賀市線	大谷鮎原神代線	市八木線		●		●			●	●	●	●				●	3
47	28604770040	阿那賀市線	市八木線	一般国道28号		●		●			●	●	●	●				●	2
48	28604780010	市八木線	阿那賀市線	松帆八木線		●		●			●	●	●	●				●	3
49	28604820010	沼島線																	0
50	28605350010	灘市線	洲本灘賀集線																0
51	28605350030	灘市線																	0
52	28605350050	灘市線		一般国道28号															0

表 6.4 計画目標 1~3 に該当する ● 数

計画目標 1~3 に 該当する ● 数	区間数
0	9
1	11
2	18
3	14
合計	52



### 3) 自転車ネットワーク候補路線の選定

計画目標1～3に該当する「●」の合計数が3の路線を自転車ネットワーク候補路線として選定します。

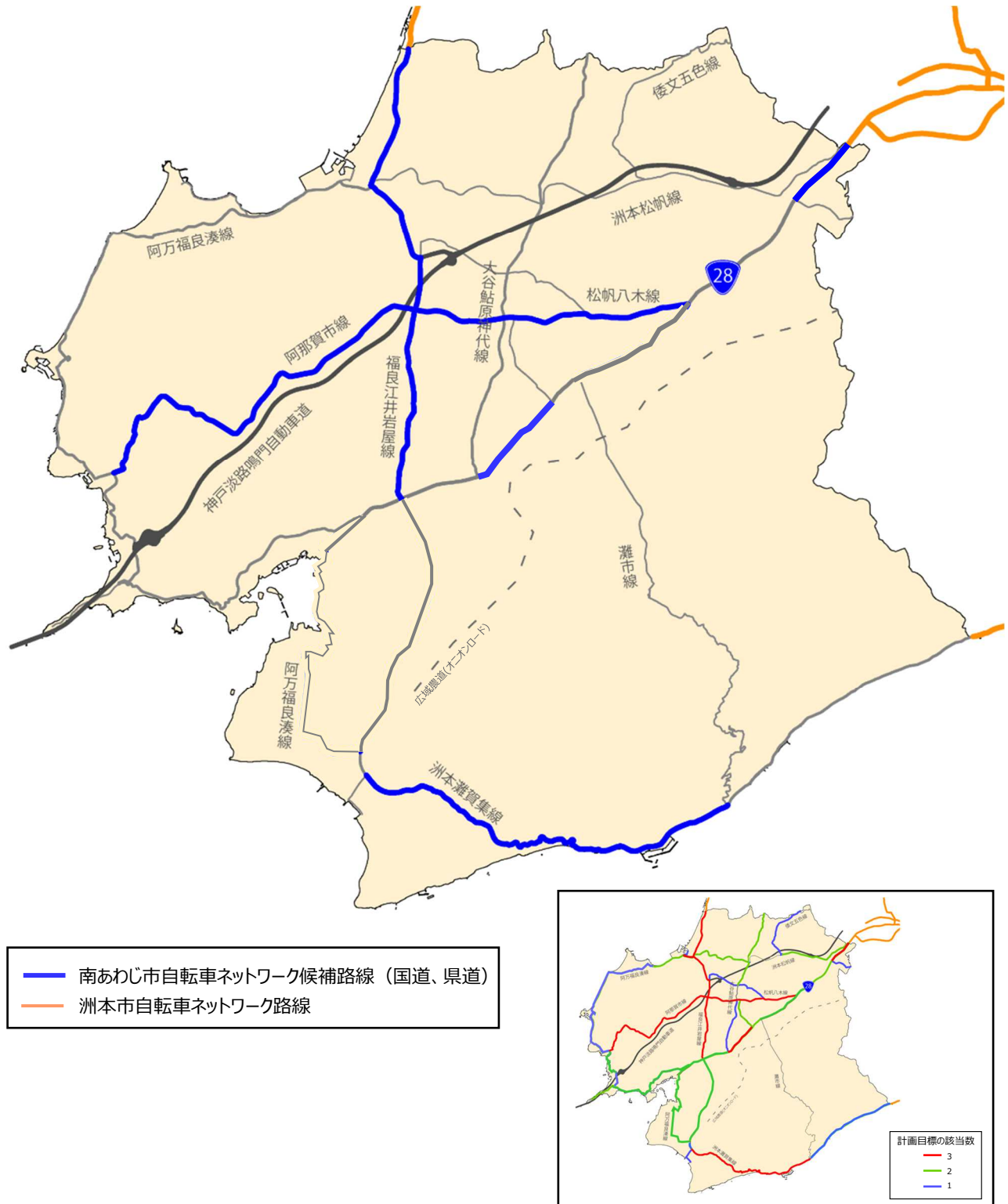


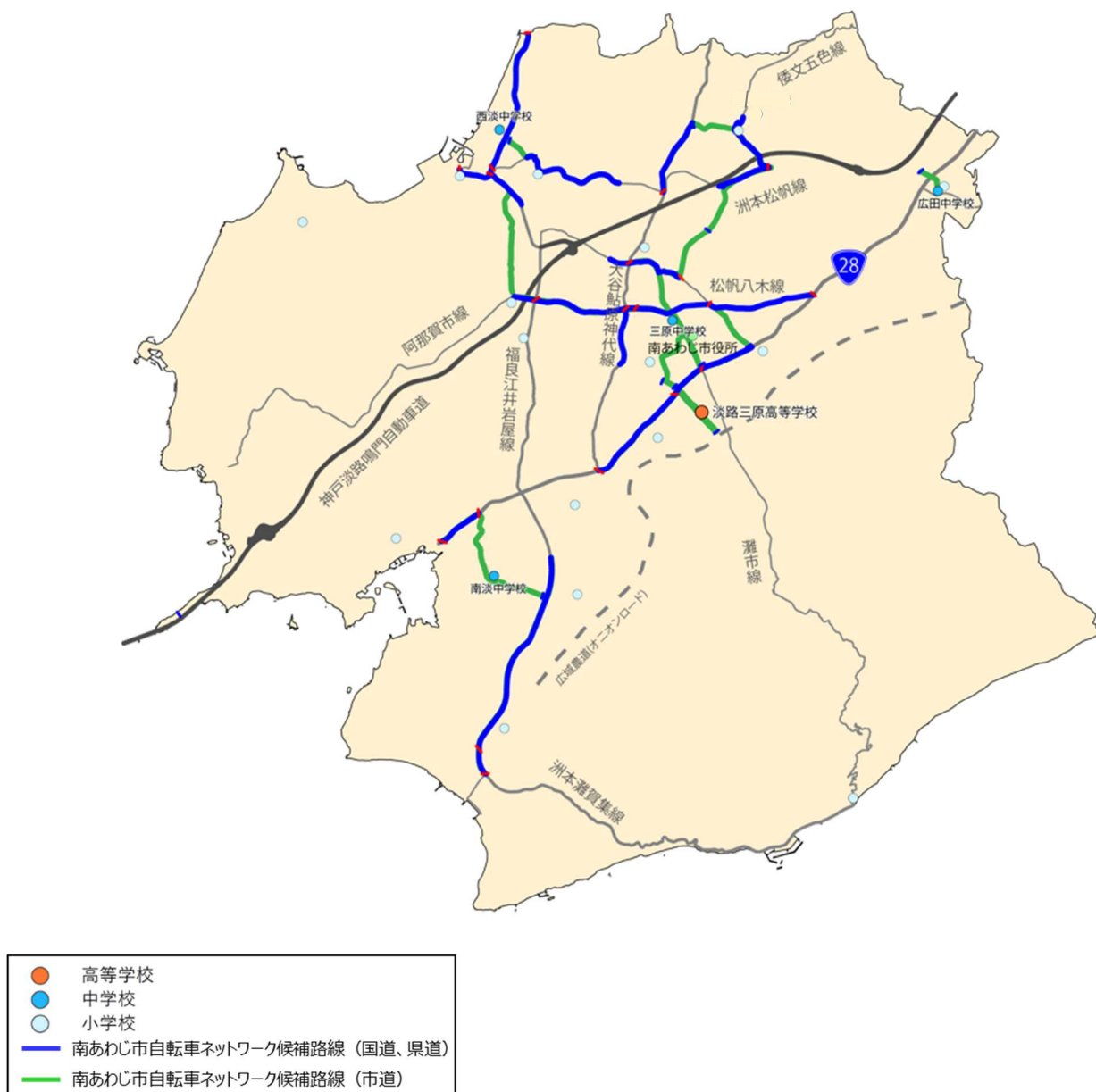
図 6.17 自転車ネットワーク候補路線の選定

## (2) 通学路の選定

中学校の通学路及び高校の通学経路のうち自転車の通行に必要な路線を選定します。

また、三原中学校、南淡中学校、広田中学校、西淡中学校の通学路のうち、ネットワークを形成しない路線、自転車ネットワーク候補路線の国道、県道に並行している区間を除外した路線を、自転車ネットワーク候補路線として選定します。

(通学路図のある三原中学校、南淡中学校、広田中学校、西淡中学校を記載)



(出典：南あわじ市資料、令和3年度全国道路・街路交通情勢調査より作成)

図 6.18 通学路の選定







表 6.5 自転車ネットワーク路線（国道・県道）一覧

No.	基本区間番号	路線名	起点	終点	
1	28300280270	一般国道 28 号	洲本市・南あわじ市境	広田洲本線	
2	28300280280	一般国道 28 号	広田洲本線	松帆八木線	
3	28300280290	一般国道 28 号	松帆八木線	灘市線	
4	28300280300	一般国道 28 号	灘市線	阿那賀市線	
5	28300280310	一般国道 28 号	阿那賀市線	大谷鮎原神代線	
6	28300280320	一般国道 28 号	大谷鮎原神代線	福良江井岩屋線	
7	28300280330	一般国道 28 号	福良江井岩屋線	阿万福良湊線	
8	28300280340	一般国道 28 号	阿万福良湊線	阿万福良湊線	
9	28400250010	阿万福良湊線	洲本灘賀集線	一般国道 28 号	☆
10	28400250030	阿万福良湊線	福良 186 号線	鳴門観潮線	☆
11	28400250040	阿万福良湊線	鳴門観潮線	一般国道 28 号 (神戸淡路鳴門道)	☆
12	28400250050	阿万福良湊線	一般国道 28 号 (神戸淡路鳴門道)	阿那賀市線	☆
13	28400250060	阿万福良湊線	阿那賀市線	津井津井港線	☆
14	28400250070	阿万福良湊線	津井津井港線	湊港線	☆
15	28400250080	阿万福良湊線	湊港線	福良江井岩屋線	☆
16	28400310010	福良江井岩屋線	一般国道 28 号	阿那賀市線	
17	28400310020	福良江井岩屋線	阿那賀市線	一般国道 28 号 (神戸淡路鳴門道)	
18	28400310030	福良江井岩屋線	一般国道 28 号 (神戸淡路鳴門道)	阿万福良湊線	
19	28400310040	福良江井岩屋線	阿万福良湊線	洲本松帆線	
20	28400310050	福良江井岩屋線	洲本松帆線	南あわじ市・洲本市境	☆
21	28400760040	洲本灘賀集線	畑田組栄町線	洲本市・南あわじ市境	☆
22	28400760050	洲本灘賀集線	洲本市・南あわじ市境	灘市線	☆
23	28400760060	洲本灘賀集線	灘市線	阿万港線	☆
24	28400760070	洲本灘賀集線	阿万港線	阿万福良湊線	☆
25	28400760080	洲本灘賀集線	阿万福良湊線	一般国道 28 号	
26	28601260030	松帆八木線	市八木線	一般国道 28 号	
27	28602370010	鳴門観潮線		阿万福良湊線	
28	28604770010	阿那賀市線	阿万福良湊線	福良江井岩屋線	
29	28604770020	阿那賀市線	福良江井岩屋線	大谷鮎原神代線	
30	28604770030	阿那賀市線	大谷鮎原神代線	市八木線	
31	28604780010	市八木線	阿那賀市線	松帆八木線	

※基本区間番号は、令和 3 年度 全国道路・街路交通情勢調査の基本区間番号を用いている。

☆：ひょうごサイクリングモデルルート「アワイチ」路線

アワイチ路線については、車道混在型での整備を検討する。

表 6.6 自転車ネットワーク路線（市道）一覧

No.	路線名	起点	終点
1	市5号線	一般国道28号	県道市八木線
2	青木上田線	一般国道28号	広域営農団地農道 (オニオンロード)
3	福良16号線	一般国道28号	港湾道路
4	福良155号線	福良65号線	港湾道路
5	福良65号線	福良155号線	釣島行者線
6	釣島行者線	福良65号線	福良186号線
7	福良186号線	釣島行者線	阿万福良湊線
8	港湾道路	福良16号線	福良155号線
9	上町吹上線	洲本灘賀集線	広域営農団地農道 (オニオンロード)
10	津井伊加利線	阿万福良湊線	阿那賀市線
11	広域営農団地農道 (オニオンロード)	上町吹上線	洲本市境
12	丸山線	阿万福良湊線	阿万福良湊線

☆

☆

☆：ひょうごサイクリングモデルルート「アワイチ」路線

アワイチ路線については、車道混在型での整備を検討する。

# 7章 整備形態の選定

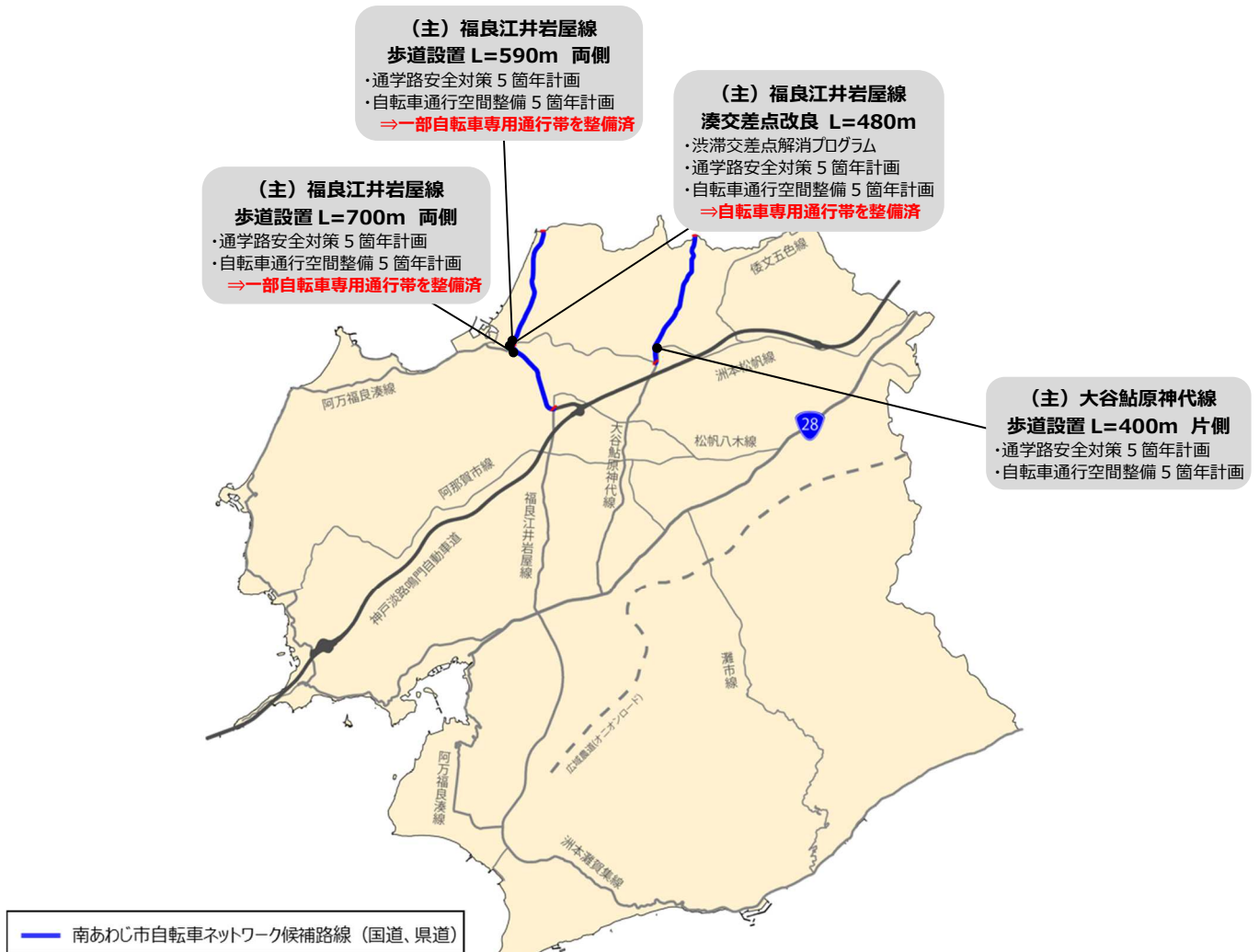
効率的・効果的に道路の整備を進めるために、本計画では、優先的に整備を推進する優先整備路線を設定した上で整備形態を選定します。

## 7-1 優先整備路線の設定

### (1) 自転車通行空間の整備状況

優先整備路線は、自転車通行空間として整備されている路線や整備予定の路線を中心に設定します。また、優先整備路線のうち、未整備路線のみ整備形態の選定フローを用いて、整備形態を選定します。

本市の自転車通行空間の整備状況は次のとおりです。



(出典：淡路地域社会基盤整備プログラム (2019～2028 年度)、  
令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査より作成)

図 7.1 本市の自転車通行空間の整備状況

## (2) 優先整備路線の設定

本市における国道、県道及び市道の自転車通行空間の検討整備状況を踏まえ、優先整備路線を次のとおり設定しました。



図 7.2 優先整備路線

表 7.1 優先整備路線（国道・県道）

No.	路線名	優先整備路線	No.	路線名	優先整備路線
1	一般国道 28 号	—	18-1	福良江井岩屋線	優先整備路線
2	一般国道 28 号	—	18-2	福良江井岩屋線	—
3	一般国道 28 号	—	19	福良江井岩屋線	優先整備路線
4	一般国道 28 号	—	20-1	福良江井岩屋線	優先整備路線
5	一般国道 28 号	優先整備路線	20-2	福良江井岩屋線	—
6	一般国道 28 号	—	21	洲本灘賀集線	—
7	一般国道 28 号	—	22	洲本灘賀集線	—
8	一般国道 28 号	—	23	洲本灘賀集線	—
9	阿万福良湊線	—	24	洲本灘賀集線	—
10	阿万福良湊線	—	25	洲本灘賀集線	—
11	阿万福良湊線	—	26	松帆八木線	—
12	阿万福良湊線	—	27	鳴門観潮線	優先整備路線
13	阿万福良湊線	—	28	阿那賀市線	—
14	阿万福良湊線	—	29	阿那賀市線	—
15	阿万福良湊線	—	30	阿那賀市線	—
16	福良江井岩屋線	—	31	市八木線	—
17	福良江井岩屋線	—			

表 7.2 優先整備路線（市道）




No.	路線名	優先整備路線	No.	路線名	優先整備路線
1	市 5 号線	—	6	釣島行者線	優先整備路線
2	青木上田線	優先整備路線	7	福良 186 号線	優先整備路線
3	福良 16 号線	優先整備路線	8	港湾道路	—
4	福良 155 号線	優先整備路線	9	上町吹上線	—
5	福良 65 号線	優先整備路線	10	広域営農団地農道 (オニオンロード)	—

## 7-2 整備形態の選定の考え方

### (1) 整備形態の種類

整備形態は、歩行者や自転車の安全性、快適性の向上の観点から、各路線の交通量、規制速度、幅員等の道路交通状況を踏まえて、「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）」のいずれかを基本に選定しますが、道路構造、沿道や交通の状況などを考慮したうえで、関係機関と協議・調整し整備形態を選定する場合があります。

表 7.3 整備形態の種類

整備形態	整備イメージ
<p>自転車道</p>	<p>自転車道とは、歩行者と自動車から物理的に分離された、自転車専用の道路のこと。</p>  <p>2.0m以上 縁石線等 歩道 自転車道</p>
<p>自転車専用通行帯</p>	<p>自転車専用通行帯とは、車道に設けられる自転車専用の通行帯のこと。</p>  <p>1.5m以上 歩道 自転車専用通行帯 車道 ※自転車専用通行帯の幅の全部</p>
<p>車道混在 (自転車と自動車を混在通行する道路)</p>	<p>車道混在とは、歩行者と空間的に分離された、車道内を自転車と自動車が縦列で混在しながら通行する形態のこと。</p>  <p>ピクトグラム等を設置 歩道 車道</p> <p>(1) 歩道のある道路における対策 [路肩・停車帯内の対策] [車線内の対策] ※矢羽型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策 [車線内の対策]</p> <p>※車道混在と位置付けられた路線は以下の幅員をとることが望ましいが、現地の状況に合わせて整備することとする ①歩道が設置された側の路肩幅員は原則 1.0m 以上 ②歩道が設置されていない側の路肩幅員は原則 1.5m 以上</p>

出典：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）

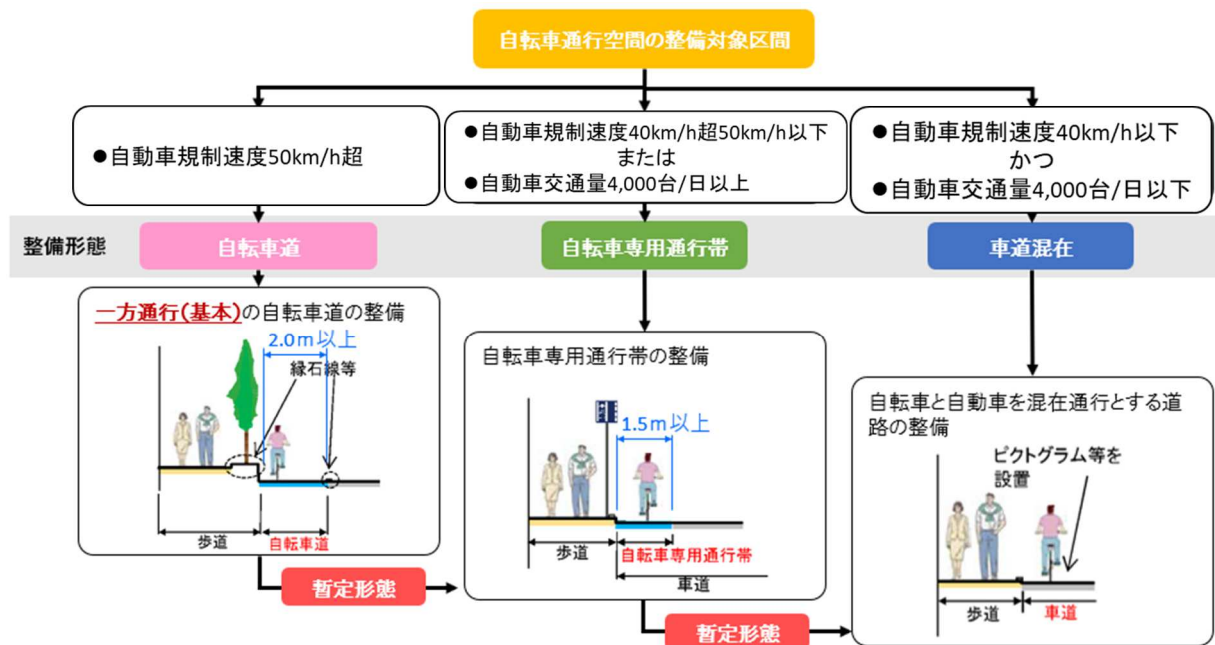
## (2) 完成形態と暫定形態の位置づけ

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインに基づき、完成形態と暫定形態の位置づけを次のとおりとします。

表 7.4 完成形態と暫定形態の位置づけ

整備形態	位置づけ
完成形態	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインに基づき、完成形態の選定については、交通状況（自動車の規制速度及び交通量）を考慮して、路線間の目標とする整備形態を選定します。
暫定形態	完成形態での整備が当面困難であり、かつ、現に車道通行している、又は今後、車道通行に転換する可能性のある自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない場合に採用する暫定的な整備形態を選定します。なお、暫定形態での整備後、道路や交通状況が変化した場合には、必要に応じて完成形態の見直しを行うこととします。

また、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインで示す、交通状況を踏まえた完成形態の選定の考え方、車道通行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態の選定の考え方をもとに、本市の整備形態の選定フローを検討します。



出典：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）

図 7.3 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインで示す整備形態の選定の考え方

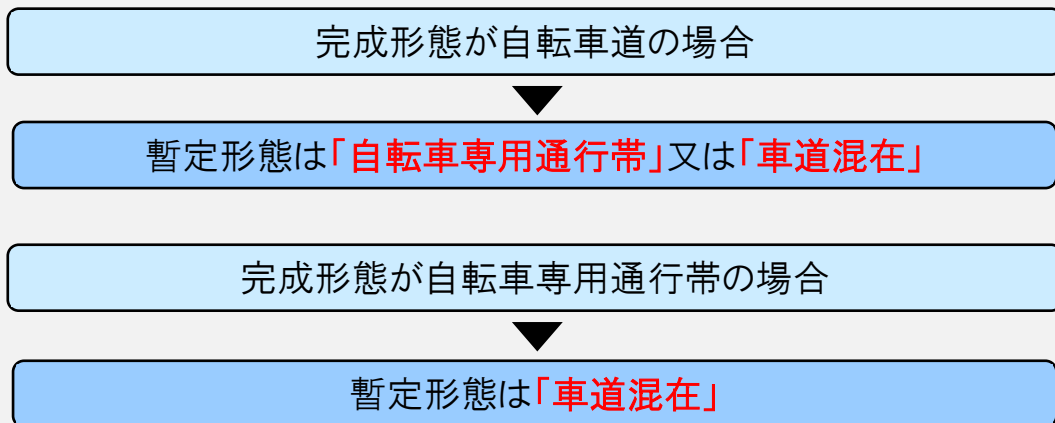
### (3) 暫定形態を選定する際の考え方

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインや、道路交通法で示している暫定形態を選定する際の考え方は、以下のとおりです。

#### ■ 暫定形態を検討する際の考え方（p I-16～18）

自転車ネットワーク路線において、道路空間再配分等を行っても本来整備すべき完成形態での**自転車通行空間整備が当面困難**な場合、かつ車道通行している**自転車利用者または今後、車道通行に転換する可能性のある自転車利用者の安全性を速やかに向上**させなければならない場合には、車道通行を基本とした暫定形態により車道上への自転車通行空間整備を行うものとする。

##### 【暫定形態の整備形態】



出典：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）

#### ■ 道路交通法による自転車の通行方法に関する規定

##### 【通行区分】

**車両**は、歩道又は路側帯と車道の区別のある道路においては、**車道を通行しなければならない**。

##### 【歩道を通行する場合の通行方法】

徐行しなければならない、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。

出典：道路交通法第 17 条の第 1 項より抜粋

#### (4) 整備形態の選定フロー

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインで示す、整備形態の選定の考え方をもとに検討した、本計画の整備形態の選定フローは以下のとおりとします。

なお、自転車通行空間を整備する際は、以下の選定フローにもとづいた整備形態を前提としますが、道路の構造、沿道や交通の状況、社会情勢の変化などを考慮したうえで、所轄の警察署などの関係機関と協議・調整し、整備形態を決定するものとします。

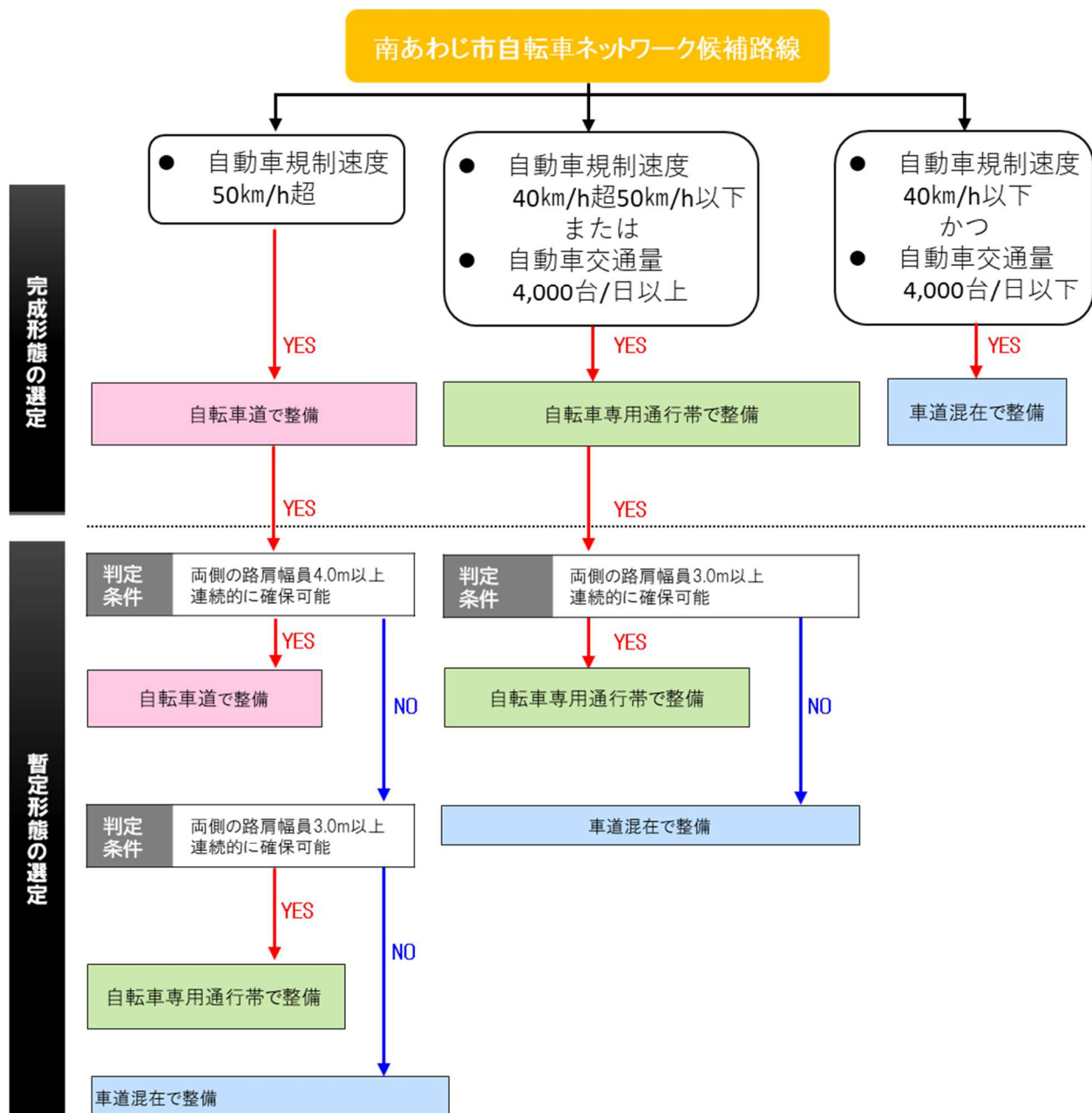


図 7.4 本計画の整備形態の選定フロー

## 7-3 優先整備路線の整備形態の選定

優先整備路線の整備形態の選定結果は次のとおりです。

### (1) 国道・県道

表 7.5 優先整備路線（国道・県道）の整備形態の選定結果

No.	基本区間 番号	路線名	起点	終点	整備 状況	完成形態の選定			暫定形態の選定	
						規制 速度 (km/h)	自動車 交通量 (台/日)	選定 結果	片側路肩 幅員 (m)	選定 結果
5	28300280310	国道 28 号	阿那賀市線	大谷鮎原神代 線	未整備	50	8,177	自転車 専用 通行帯	—	—
18-1	28400310020	福良江井岩 屋線	一般国道 28 号 (神戸淡路鳴 門道)	阿万福良湊線	整備中	50	10,038	自転車 専用 通行帯	—	—
19	28400310030	福良江井岩 屋線	阿万福良湊 線	洲本松帆線	整備中	50	5,941	自転車 専用 通行帯	—	—
20-1	28400310040	福良江井岩 屋線	洲本松帆線	南あわじ市・ 洲本市境	未整備	40	5,941	自転車 専用 通行帯	—	—
27	28602370010	鳴門観潮線		阿万福良湊線	未整備	40	5,860	自転車 専用 通行帯	0.5	車道混在

### (2) 市道

表 7.6 優先整備路線（市道）の整備形態の選定結果

No.	路線名	起点	終点	整備 状況	完成形態の選定		
					規制 速度 (km/h)	自動車 交通量 (台/日)	選定 結果
2	青木上田線	一般国道 28 号	オニオンロード	未整備	30	—	車道混在
3	福良 16 号線	一般国道 28 号	港湾道路	未整備	40	—	車道混在
4	福良 155 号線	港湾道路	福良 65 号線	未整備	40	—	車道混在
5	福良 65 号線	福良 155 号線	釣島行者線	未整備	30	—	車道混在
6	釣島行者線	福良 65 号線	福良 186 号線	未整備	30	—	車道混在
7	福良 186 号線	釣島行者線	阿万福良湊線	未整備	30	—	車道混在

## 7-4 優先整備路線の整備形態

### (1) 完成形の整備形態

優先整備路線の完成形の整備形態は以下のとおりです。

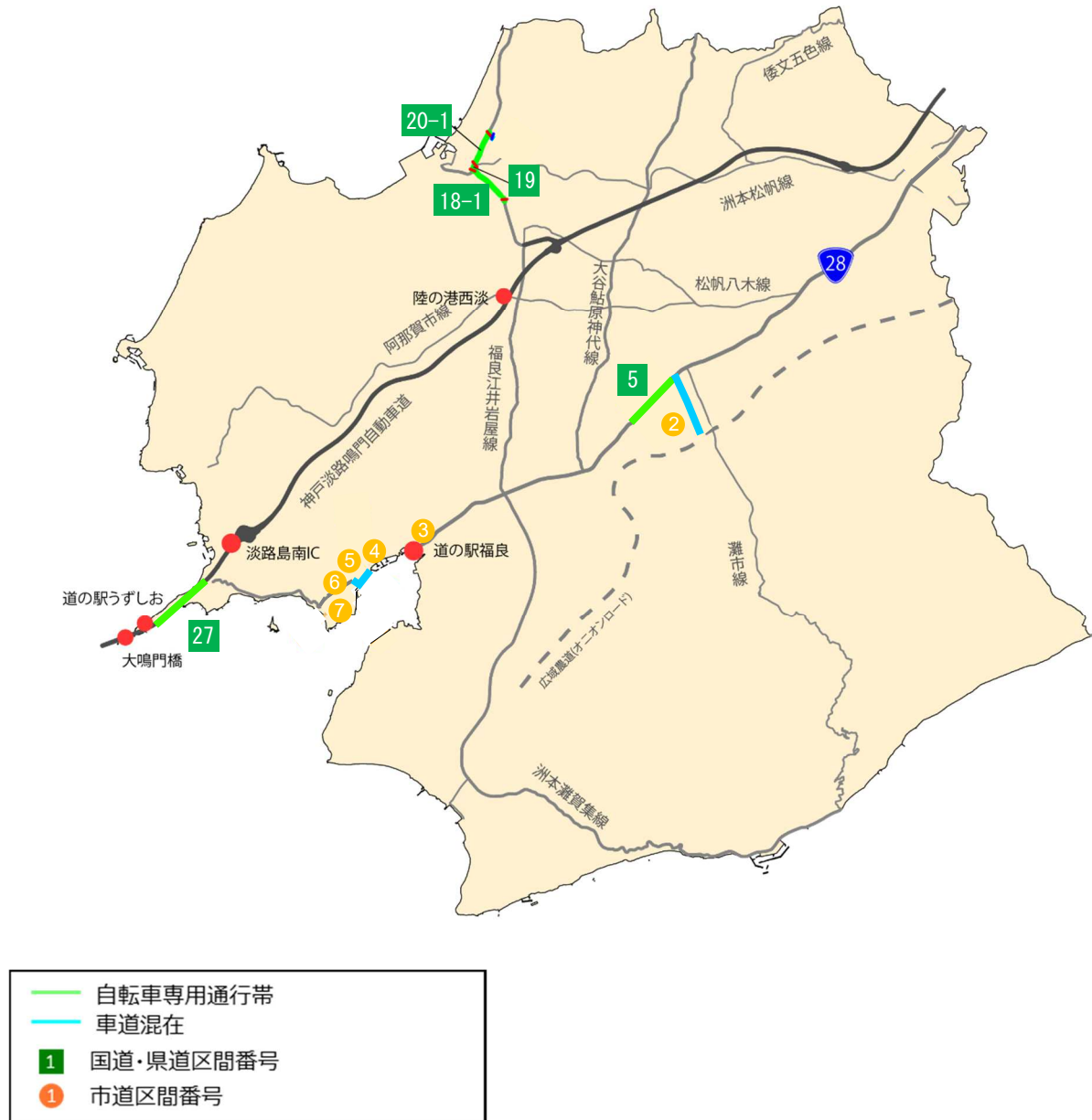


図 7.5 優先整備路線の完成形の整備形態

## 1) 国道・県道

表 7.7 優先整備路線（国道・県道）の完成形の整備形態・整備延長

No.	基本 区間番号	路線名	起点	終点	整備形態の種類	延長 (km)
5	28300280310	国道 28 号	阿那賀市	大谷鮎原神代線	自転車専用通行帯	0.7
18-1	28400310020	福良江井岩屋線	一般国道 28 号 (神戸淡路鳴門道)	阿万福良湊線	自転車専用通行帯	0.9
19	28400310030	福良江井岩屋線	阿万福良湊線	洲本松帆線	自転車専用通行帯	0.1
20-1	28400310040	福良江井岩屋線	洲本松帆線	南あわじ市・ 洲本市境	自転車専用通行帯	0.7
27	28602370010	鳴門観潮線		阿万福良湊線	自転車専用通行帯	1.5

## 2) 市道

表 7.8 優先整備路線（市道）の完成形の整備形態・整備延長

No.	路線名	起点	終点	整備形態の種類	延長 (km)
2	青木上田線	一般国道 28 号	仁カト	車道混在	1.2
3	福良 16 号線	一般国道 28 号	港湾道路	車道混在	0.1
4	福良 155 号線	港湾道路	福良 65 号線	車道混在	0.1
5	福良 65 号線	福良 155 号線	釣島行者線	車道混在	0.4
6	釣島行者線	福良 65 号線	福良 186 号線	車道混在	0.2
7	福良 186 号線	釣島行者線	阿万福良湊線	車道混在	0.1

## 3) 完成形態の整備延長

表 7.9 優先整備路線の完成形態の整備延長

道路種別	道路延長 (km)			
	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在	計
国道	0.0	0.7	0.0	0.7
県道	0.0	3.2	0.0	3.2
市道	0.0	0.0	2.1	2.1
合計	0.0	3.9	2.1	6.0

## (2) 暫定形の整備形態

優先整備路線の暫定形の整備形態は以下のとおりです。

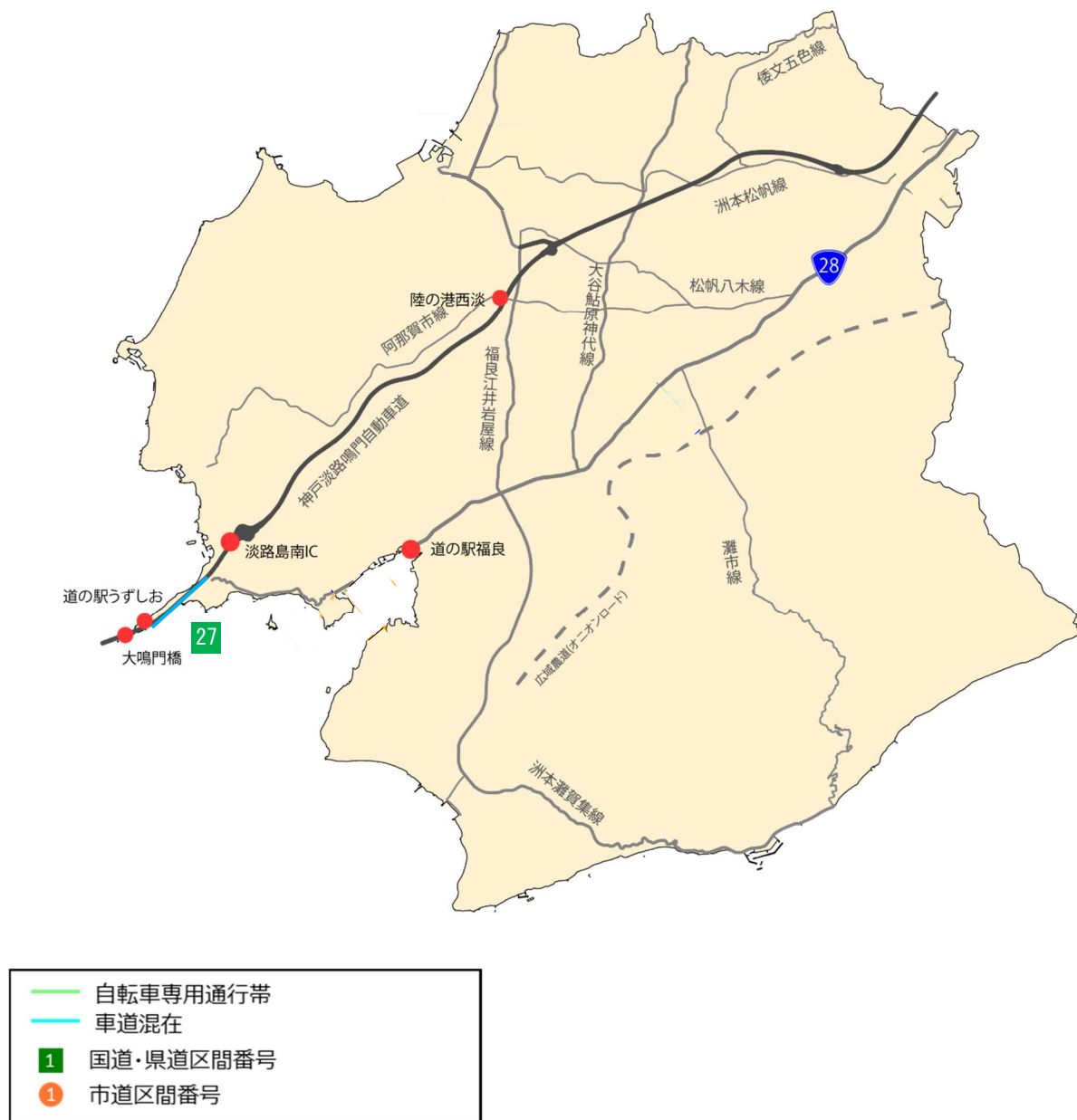


図 7.6 優先整備路線の暫定形の整備形態

## 1) 国道・県道

表 7.10 優先整備路線（国道・県道）の暫定形の整備形態・整備延長

No.	基本 区間番号	路線名	起点	終点	整備形態の種類	延長 (km)
27	28602370010	鳴門観潮線		阿万福良湊線	車道混在	1.5

## 2) 暫定形態の整備延長

表 7.11 優先整備路線の暫定形態の整備延長

道路種別	道路延長 (km)			
	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在	計
国道	0.0	0.0	0.0	0.0
県道	0.0	0.0	1.5	1.5
市道	0.0	0.0	0.0	0.0
合計	0.0	0.0	1.5	1.5

## 8章 計画の推進体制の検討

### 8-1 計画の推進体制

国、兵庫県、本市や周辺自治体などが相互に連携を深めながら、自転車ネットワーク計画の推進に取り組めます。

表 8.1 計画の推進体制

国土交通省 近畿地方整備局	兵庫国道事務所
	兵庫国道事務所 洲本維持出張所
兵庫県 兵庫県土木部	道路街路課街路班
	道路保全課保全班
兵庫県淡路県民局	洲本土木事務所 企画調整担当
	洲本土木事務所 道路第2課
兵庫県南あわじ警察署	交通課
南あわじ市	産業建設部商工観光課
	教育委員会事務局学校教育課
	産業建設部建設課

## 8-2 計画のフォローアップ

計画の進行管理にあたっては、事業を継続的に推進するために、各事業の担当課がP D C Aサイクルを着実に展開していきます。



図 8.1 計画のフォローアップ





南あわじ市自転車ネットワーク計画

2024年 3月 策定

兵庫県南あわじ市産業建設部建設課

兵庫県南あわじ市善光寺 22-1

電話番号：0799-43-5226 FAX：0799-43-5326