

# 苅田町自転車ネットワーク整備計画

平成 28 年 7 月

苅 田 町

# 目次

<b>1. はじめに</b>	<b>P1</b>
1-1 背景と目的	P1
1-2 位置付け	P1
<b>2. 苅田町における自転車利用の現状と課題</b>	<b>P2</b>
2-1 苅田町の概況	P2
2-2 苅田町における自転車利用状況	P9
<b>3. 苅田町自転車ネットワーク整備計画の方向性</b>	<b>P15</b>
3-1 苅田町自転車ネットワーク整備計画の位置づけ	P15
3-2 苅田町自転車ネットワーク整備計画の基本方針	P16
<b>4. 自転車ネットワークの検討</b>	<b>P17</b>
4-1 自転車ネットワーク路線の選定	P17
4-2 自転車ネットワーク路線	P19
<b>5. 自転車走行空間の計画</b>	<b>P20</b>
5-1 自転車走行空間の種類	P20
5-2 路線毎の整備形態のイメージ	P21
<b>6. 計画推進のための自転車施策</b>	<b>P23</b>
6-1 自転車利用環境改善のハード対策	P23
6-2 自転車利用環境改善のソフト対策	P25

# 1. はじめに

## 1-1 背景と目的

自転車は、日常生活における身近な移動手段や、サイクリング等のレジャーの手段等として、幅広く利用されています。また、近年、環境にやさしい交通手段や健康志向などからその利用ニーズが高まっています。

昭和40年代の自動車の普及に伴い、自動車の交通事故が急増したことから、自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入し、自転車と自動車の分離を図ってきました。一方、自転車は車両であるという意識の希薄化により、歩道上等で危険な自転車利用が増加し、自転車対歩行者の事故が増加しています。

これらを踏まえ、本計画は、自転車空間の整備と併せ、自転車が安全で快適に通行できるとともに、歩行者の安全性が高まるような利用環境の創出を目的として作成します。

## 1-2 位置付け

本計画は、平成24年11月に国土交通省と警察庁が共同で策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」および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における『「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言（平成28年3月）』に基づく考え方に準拠して策定するものです。

計画を策定していく上で、上位計画となる第4次苅田町総合計画や苅田町都市マスタープラン等における都市基盤の整備等を基本とします。

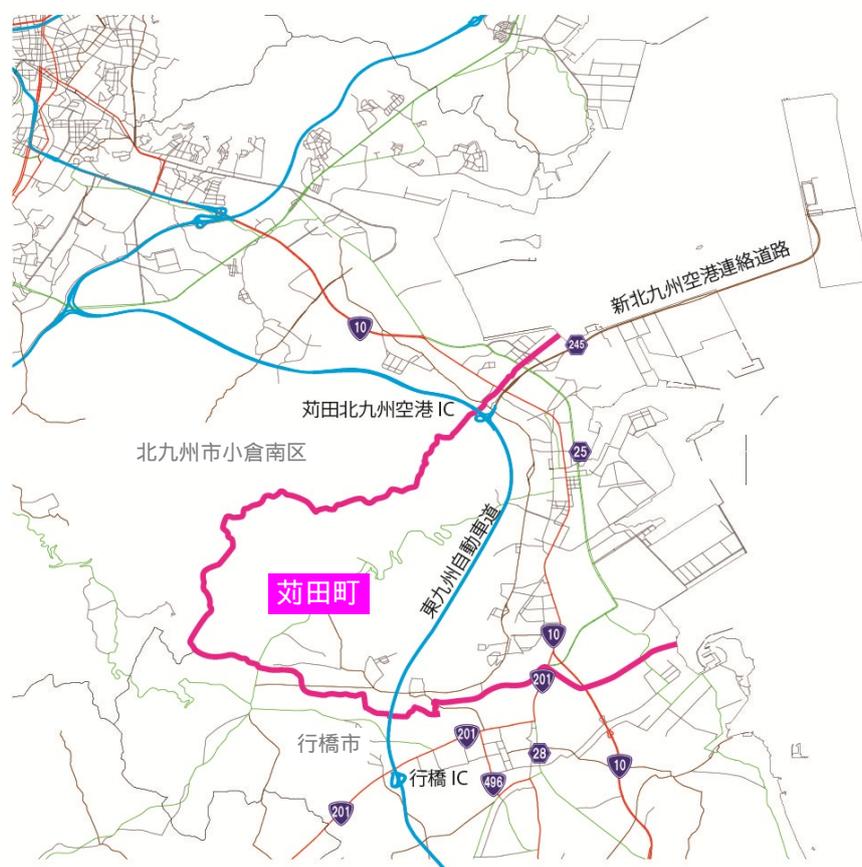


図 対象範囲

## 2. 苅田町における自転車利用の現状と課題

### 2-1 苅田町の概況

#### (1) 人口・世帯数の状況

人口は減少傾向にあり、核家族化が進展しています。

苅田町の平成27年10月1日現在の総人口は、34,984人で前回調査(平成22年)に比べ1,021人(2.8%)減少しています。

平成27年10月1日現在の総世帯数は、15,341世帯で前回調査(平成22年)に比べ219世帯(1.4%)減少しています。また、1世帯あたり人員は2.28人となっています。

#### 人口・世帯数の推移

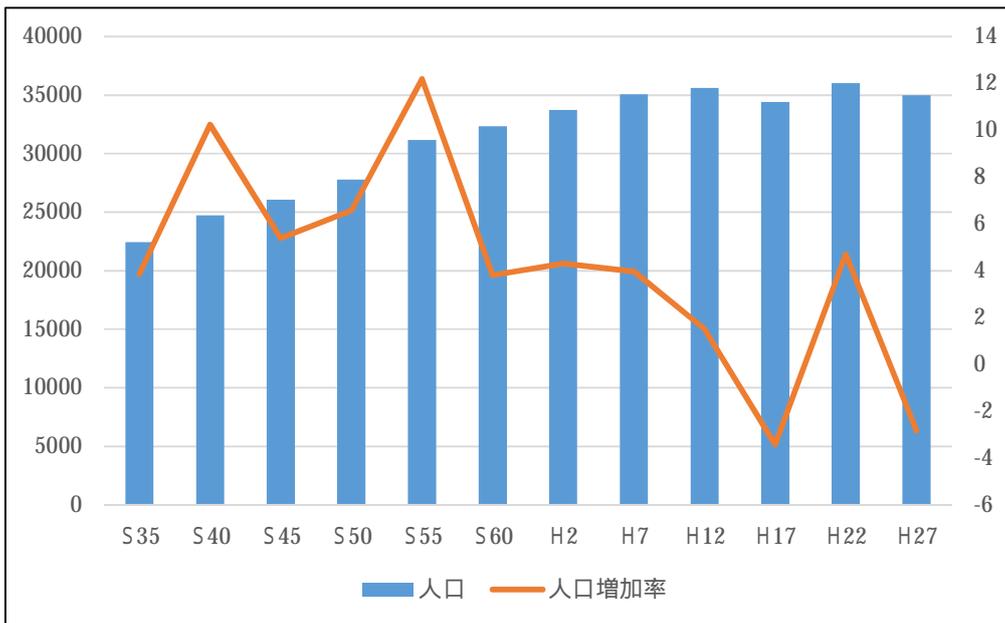


図 人口及び人口増加率

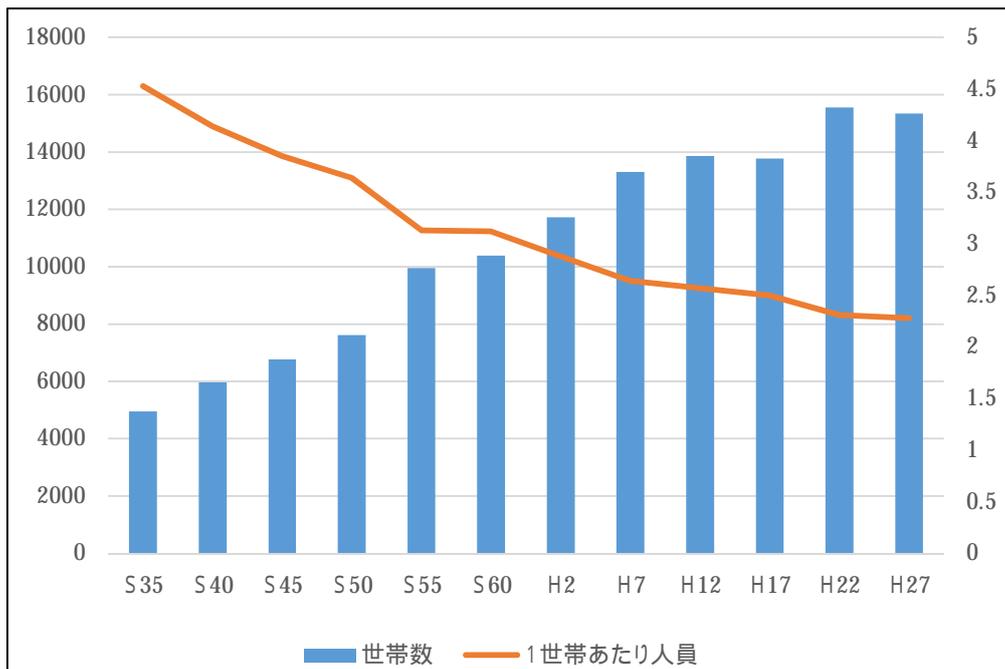


図 世帯数及び1世帯あたり人員

出典：苅田町ホームページ及び平成27年国勢調査(速報値)

## 年齢別構成比の推移

年齢別の構成比の推移を見ると、65歳以上は、全体の21%となっています。

平成22年10月1日現在の年齢別構成比は、15歳未満14%、15～64歳65%、65歳以上の高齢者人口は21%で、65歳以上の割合は、着実に増加してきています。

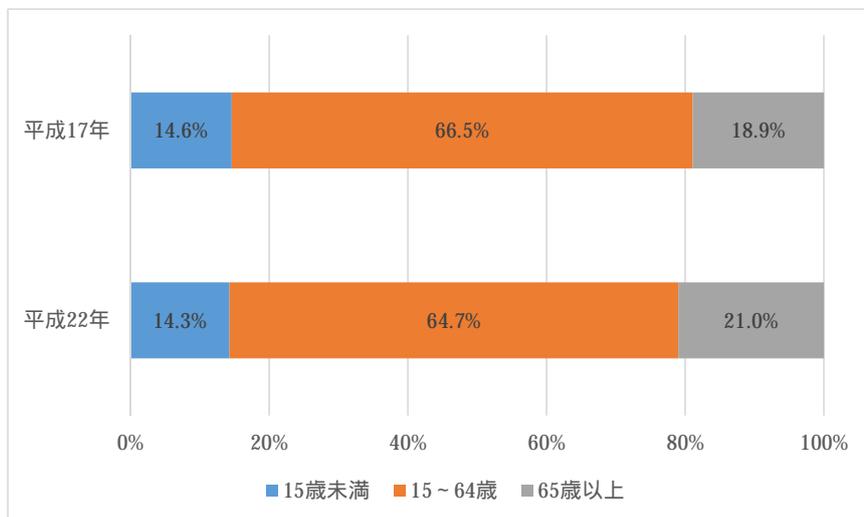


図 人口構成（出典：国勢調査）

## (2) 交通事故件数

荻田町の交通事故の発生件数は、400件前後で推移しており、負傷者数は近年増加傾向にあります。

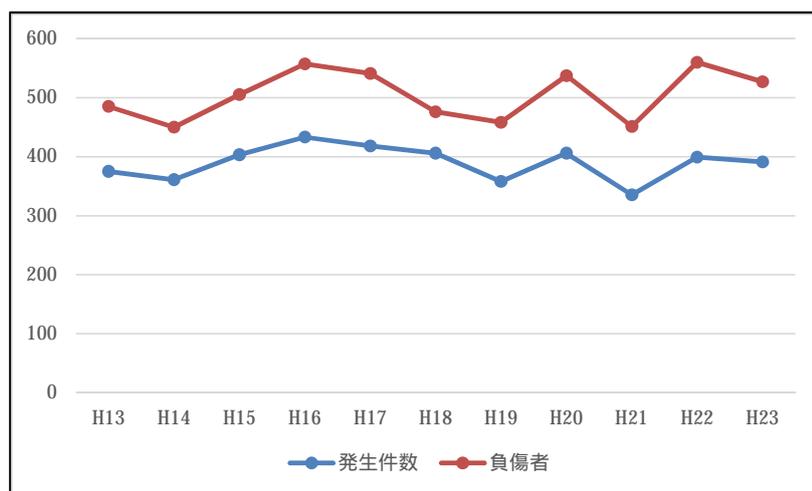


図 荻田町における交通事故件数の推移

	発生件数	死者	負傷者
平成元年	362	5	506
平成2年	321	5	422
平成3年	403	6	560
平成4年	430	4	585
平成5年	400	3	528
平成6年	363	3	490
平成7年	345	3	426
平成8年	326	2	419
平成9年	364	3	488
平成10年	372	8	325
平成11年	342	4	431
平成12年	360	1	471
平成13年	375	2	485
平成14年	361	3	450
平成15年	403	4	505
平成16年	433	3	557
平成17年	418	2	541
平成18年	406	9	476
平成19年	358	2	458
平成20年	406	0	537
平成21年	335	4	451
平成22年	399	3	560
平成23年	391	1	527

出典：荻田町ホームページ

### (3) 地形

苅田町は沿岸部からＪＲ日豊本線までの間が平坦であり西側は山地が広がっています。

苅田町は、福岡県の東部に位置し、東は周防灘、南は長峡川・小波瀬川を境に行橋市、北西は平尾台カルスト台地が広がる北九州市小倉南区に接しています。

本町の地形は、町のほぼ中央に位置する標高 415mの高城山を中心とする中起伏山地、その南・東面周辺の山麓及び洪積台地、海岸に沿って点在する丘陵地、さらに周防灘及び小波瀬川に向って市街地、工場立地、水田耕作等に利用されている低地に概ね分けられます。

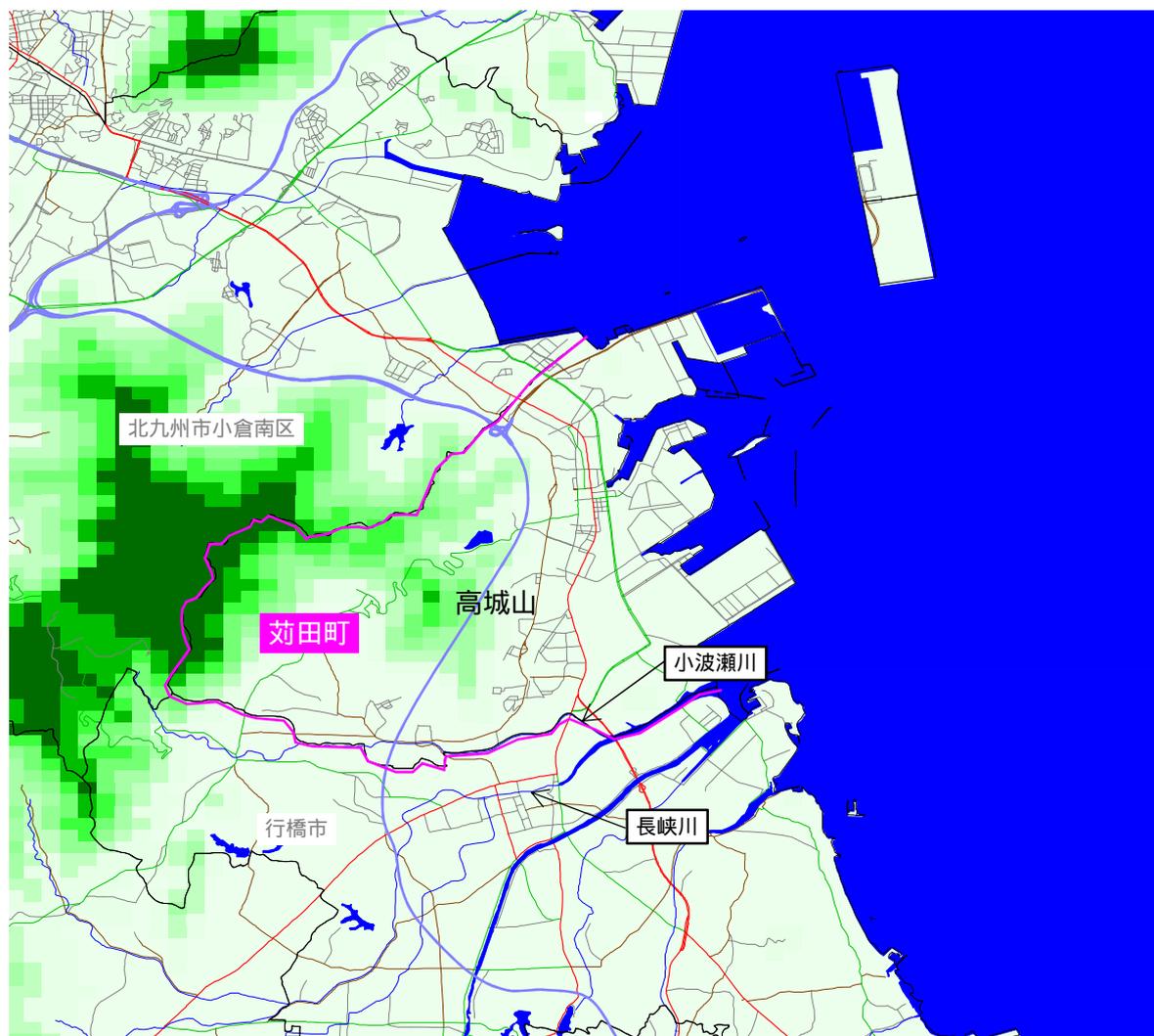


図 苅田町周辺の地形

#### (4) 道路・交通ネットワーク

苅田町は南北に幹線道路が通過しており、鉄道駅では町内に2駅が立地しています。

東九州自動車道、国道10号および県道25号線が幹線道路として南北に通過しており、町内から北九州空港へ県道245号線が連絡しています。

また、JR日豊本線も南北に通過しており、苅田駅、小波瀬西工大前駅の2駅があります。

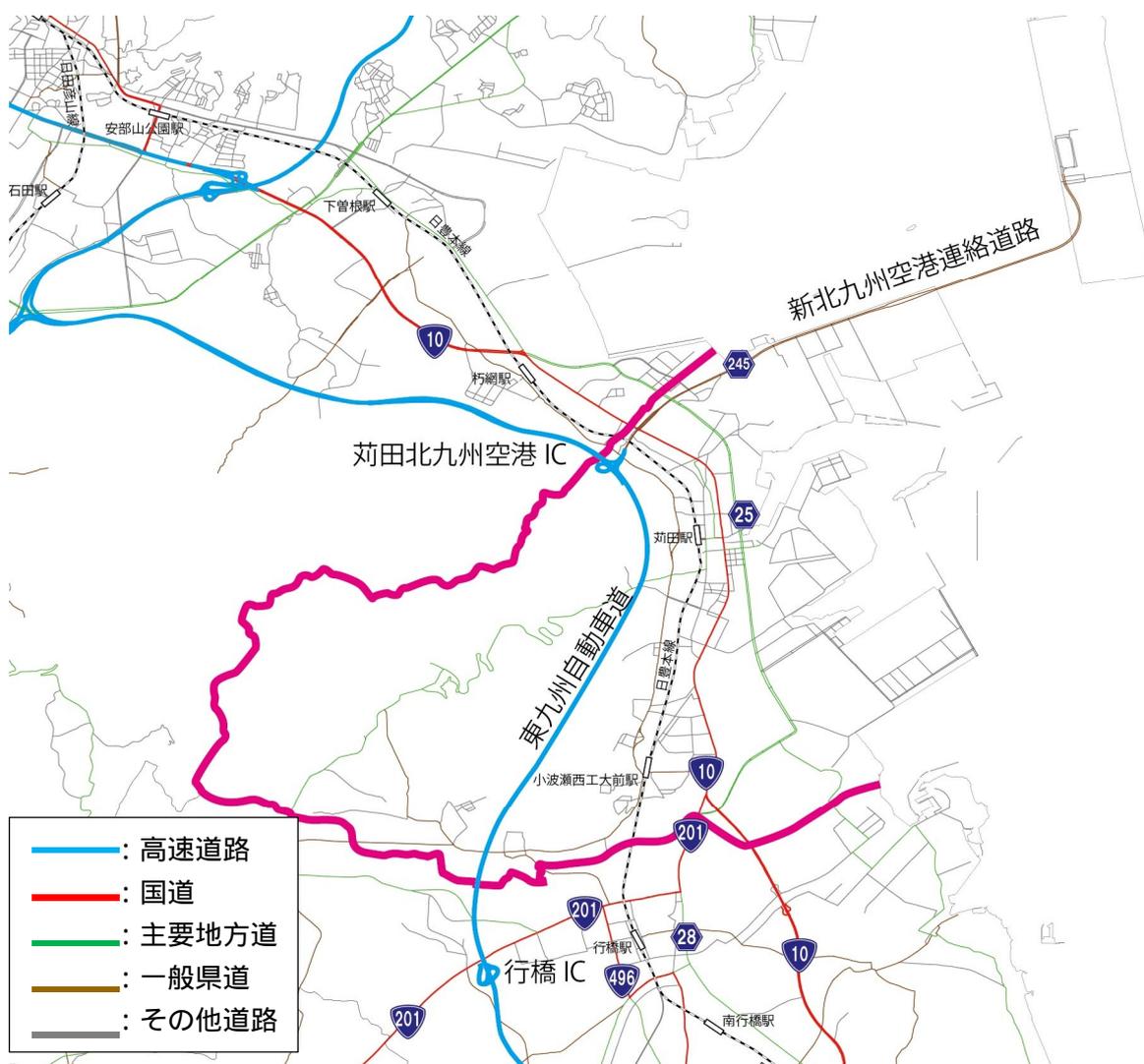


図 苅田町の道路・交通ネットワーク

( 5 ) 自動車交通量

町内の主な道路の交通量は、国道 10 号および県道 25 号線が 20,000 台/日以上、県道 254 号線および県道 245 号線が 10,000 台～20,000 台/日程度、県道 64 号線は 4,000 台/日以下となっている。

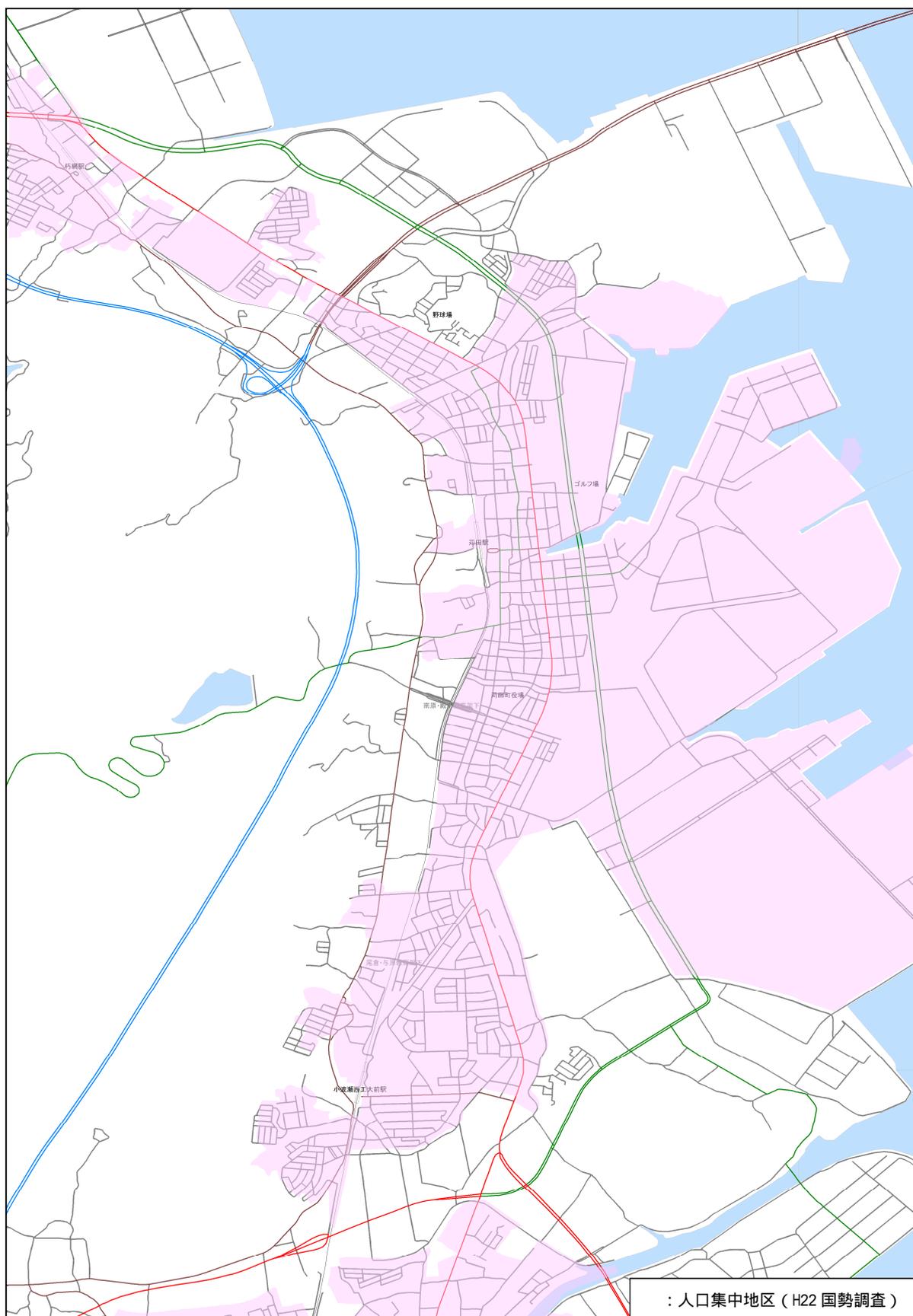


図 苅田町内の自動車交通量

データ：平成 22 年道路交通センサス

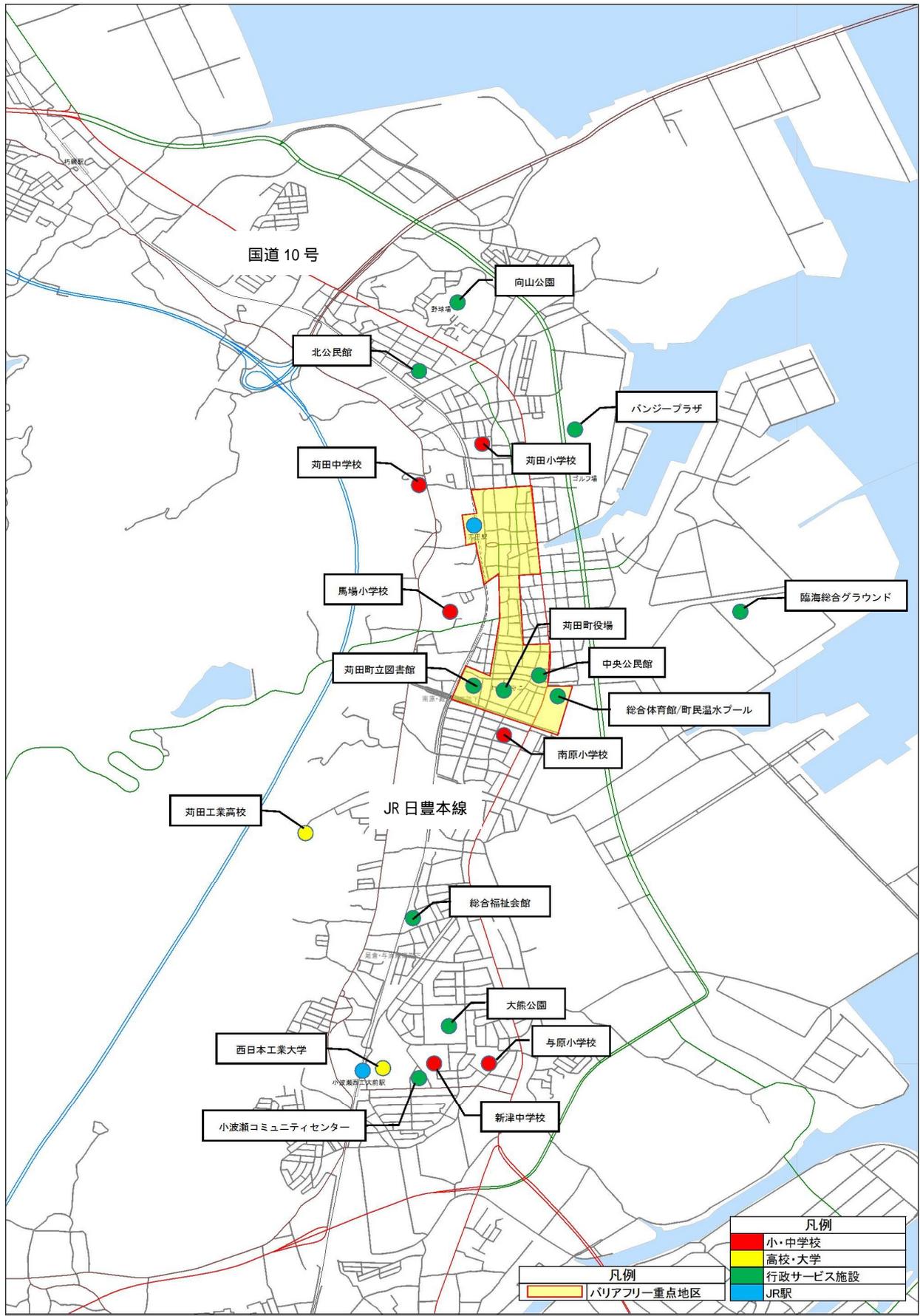
(6) 人口分布

苅田町は国道 10 号から JR 日豊本線までの間に市街地が形成されています。  
JR 苅田駅周辺に人口集中地区 (DID) が形成されています。



(7) 主要施設立地状況・バリアフリー重点地区

ほとんどの施設が南北に走る国道10号とJR日豊本線の間立地しています。  
 JR 苅田駅から苅田町役場周辺が、バリアフリー重点地区に指定されています。

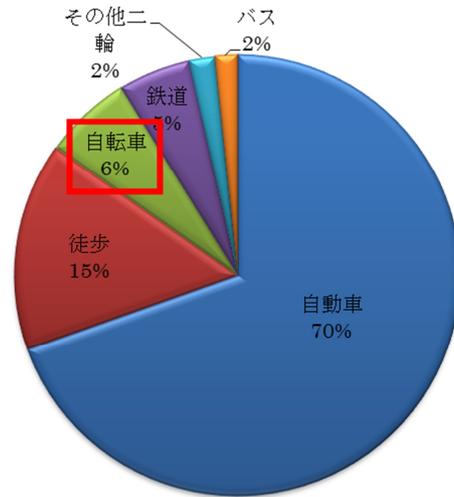


## 2-2 苅田町における自転車利用状況

### (1) 苅田町における代表交通手段別分担率

苅田町は自動車の利用が多く、自転車利用は全体の約6%です。

苅田町における代表交通手段の内訳では、自動車、徒歩、自転車、鉄道の順に多くなっています。最も多かった自動車は全トリップの6割近くを占めています。一方自転車の分担率は6%と低い傾向にあります。



代表交通手段とは・・・一つのトリップでいくつもの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段を代表交通手段という。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としています。

図 苅田町における代表交通手段分担率

データ：第4回北部九州圏PT調査集計結果

### (2) 苅田町における自転車利用者の状況

男性は若年層及び高齢者層、女性は50歳台の自転車利用者が多くなっています。

苅田町における自転車利用トリップを年齢、性別ごとに集計すると、15歳から22歳の間で男性の利用が多くなっており、高校生や大学生などの利用が多いことがわかります。また、50歳前後では女性の利用が多くなっています。

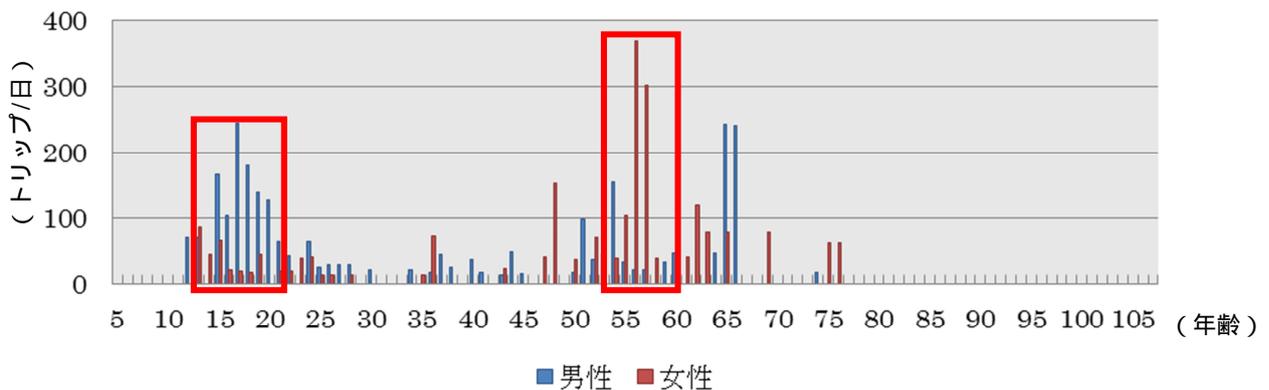
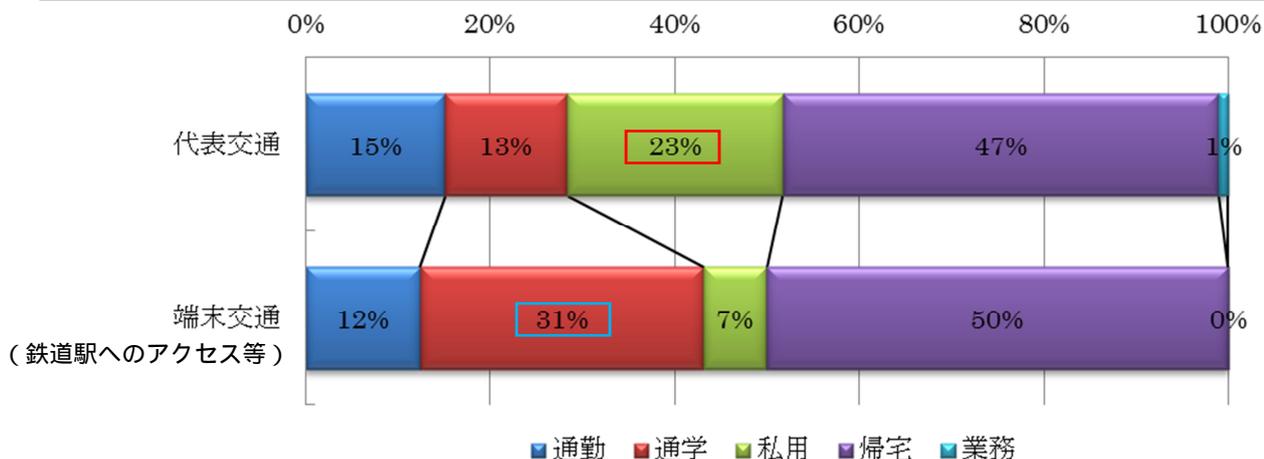


図 苅田町における代表交通手段分担率

データ：第4回北部九州圏PT調査集計結果

### (3) 苅田町における自転車利用目的

代表交通手段としての自転車利用の場合、私用目的（買い物等）で使われる方が多くなっています。  
 一方、端末交通手段（鉄道駅へのアクセス等）としての自転車利用の場合は、通学で使われる方が最も多い状況になっています。



### (4) 苅田町における自転車流動

苅田町における自転車流動を見ると、苅田町1、苅田町2、苅田町3内での流動量や南北方向への流動量が多くなっています。  
 また、隣接する北九州市や行橋市との行き来も多くなっていることがわかります。



図 苅田町における自転車流動（代表交通手段利用）

データ：第4回北部九州圏PT調査集計結果

(5) 苅田町における交通拠点・施設分類別の自転車利用状況

交通拠点では、JR 苅田駅への自転車利用が最も多い状況になっています。  
施設分類別の自転車利用状況では、住宅・寮を除くと「学校・教育施設」「スーパー・デパート」に多く集中していることがわかります。

JR日豊本線苅田駅が最も多く、小波瀬西工大前駅に比べ2.5倍以上の自転車利用量となっています。  
また、「学校・教育施設」「スーパー・デパート」への自転車集中量が多いことから、中学校・高校の通学生と、日常的な買い物利用で自転車が多く利用されていることがわかります。

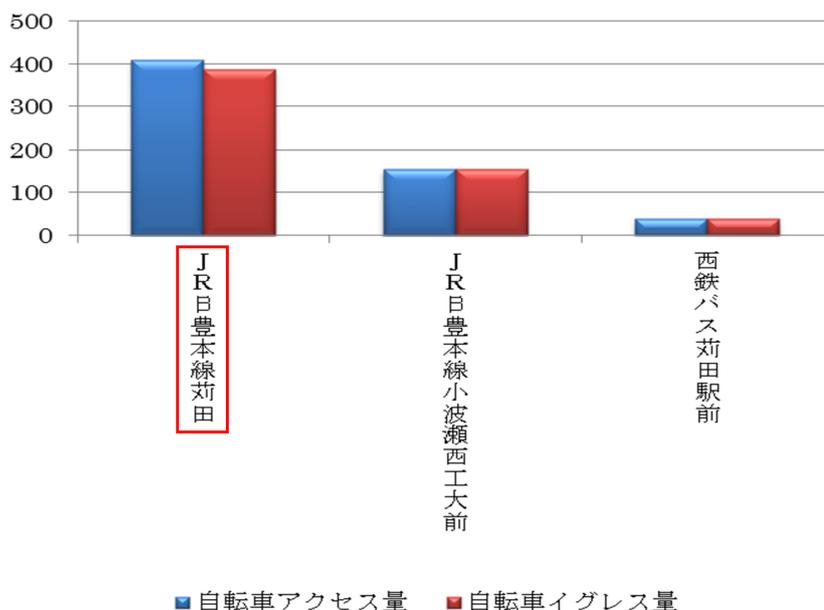


図 苅田町における交通拠点別の自転車利用状況

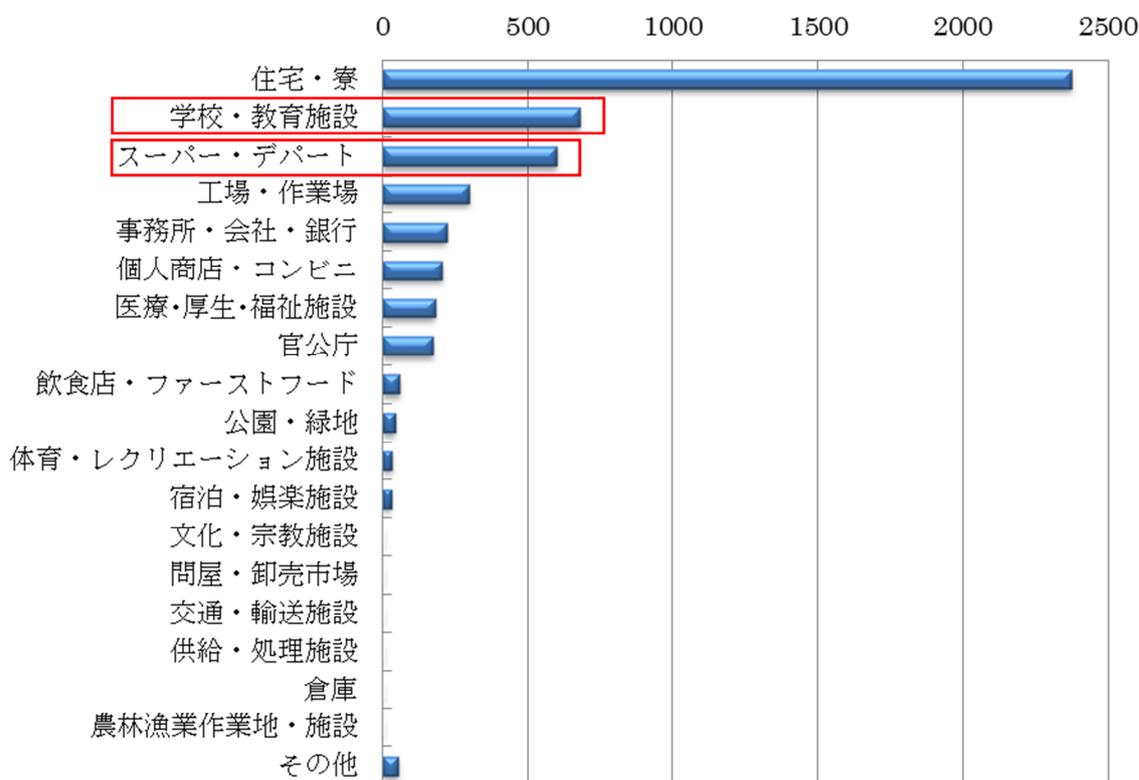
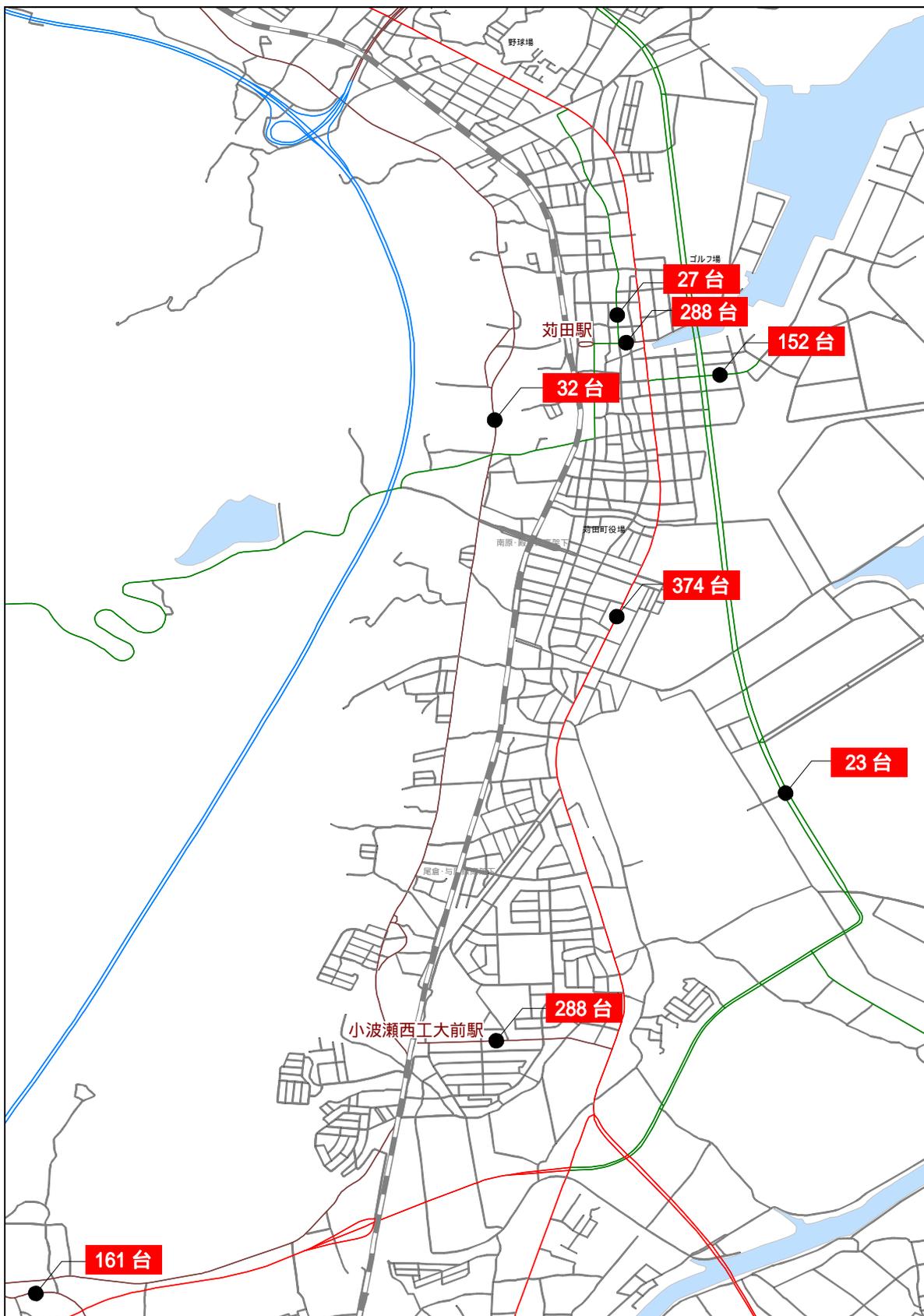


図 苅田町における施設分類別の自転車利用状況

データ：第4回北部九州圏PT調査集計結果

(6) 苅田町の路線別自転車交通量

苅田町内の自転車交通量は、国道 10 号断面や JR 苅田駅、JR 小波瀬西工大前駅へのアクセスする路線（県道 213 号線や県道 212 号線）で多くなっています。

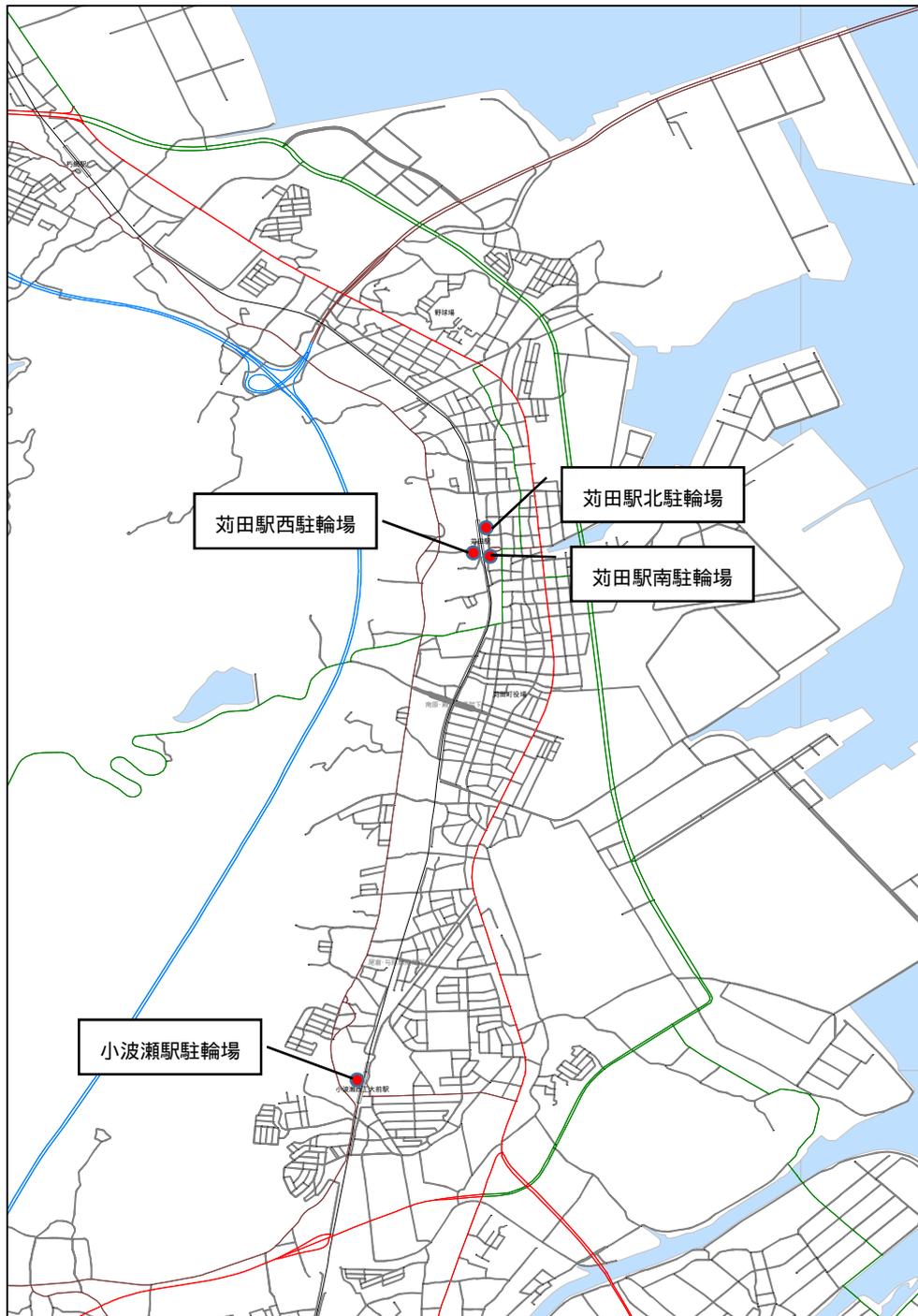


データ：平成 17 年道路交通センサス

(7) 駐輪施設の利用状況

苅田駅及び小波瀬駅に約1,300台の駐輪スペースがあり、利用率は、全体で約6割となっています。(平成25年11月29日 利用者状況調査より)

	面積	収容台数	原付
苅田駅北駐輪場	830 m <sup>2</sup>	420 台	20 台
苅田駅南駐輪場	443 m <sup>2</sup>	250 台	10 台
苅田駅西駐輪場	271.2 m <sup>2</sup>	172 台	5 台
小波瀬駅駐輪場	343 m <sup>2</sup>	230 台	5 台
合計		1,252 台	40 台



( 8 ) 自転車事故発生箇所

JR 日豊本線の苅田駅周辺や西日本工業大学周辺の国道・県道等で自転車関連事故が多く発生しています。

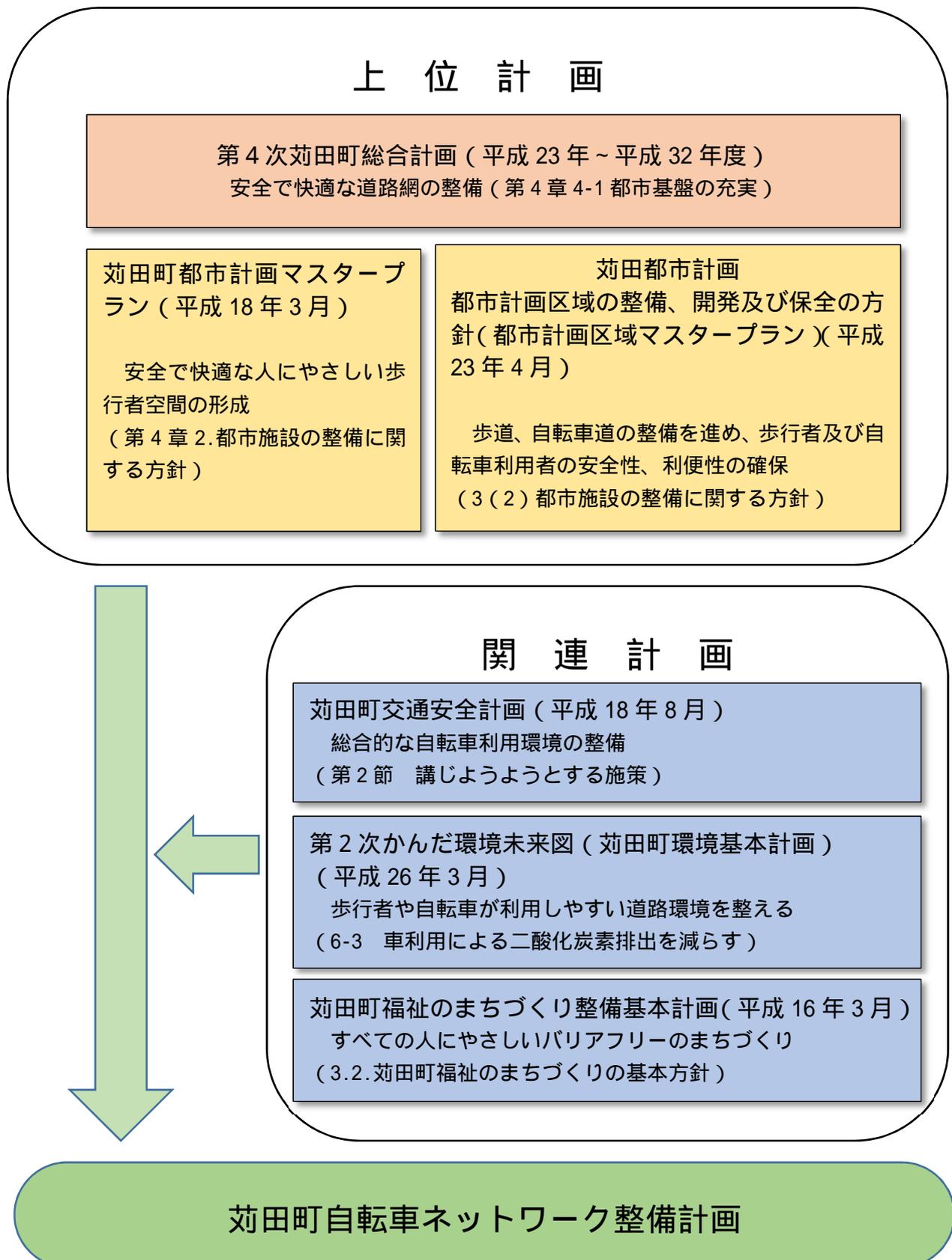


資料：自転車関連事故に伴う救急搬送箇所（苅田町消防本部提供）  
 自転車関連事故発生箇所（行橋警察署提供）

### 3. 苅田町自転車ネットワーク整備計画の方向性

#### 3-1 苅田町自転車ネットワーク整備計画の位置づけ

苅田町自転車ネットワーク整備計画は、下記に示す第4次苅田町総合計画などの上位計画や関連計画に基づき、自転車の通行環境整備による安全性の向上や利用促進などを目的として策定するものです。

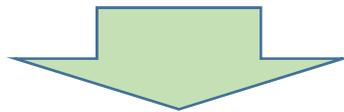


## 3-2 苅田町自転車ネットワーク整備計画の基本方針

苅田町の上位計画等を踏まえ、自転車利用の現況と課題から、自転車ネットワーク整備計画に求められる方向性をまとめると以下の通りです。

### 苅田町における自転車利用の現況と課題

通勤、通学、生活等で使う道路において、安全で快適な自転車通行空間が整備されていない  
マイカー通勤が増加しており、環境負荷を高めている  
通勤など、自動車利用から自転車への転換可能性がある  
健康志向の高まりにより、レクリエーション利用など自転車利用者の増加の可能性がある  
町の中心地区（苅田駅及び苅田町役場周辺）においては、視覚障害者誘導用ブロックが設置されており、歩道と自転車道の分離が必要である



### 苅田町の自転車ネットワークに求められる方向性

#### 交通安全の観点

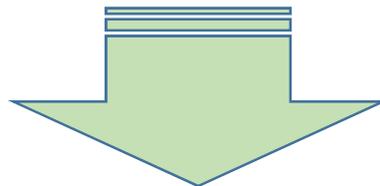
歩行者、自転車、自動車が安心して通行できる道路空間の整備が必要です。

#### 環境の観点

車利用による二酸化炭素を抑制し、公共交通へのアクセス交通としての自転車の利用を促進するため、自転車通行環境を整備します。

#### 健康の観点

町民のレクリエーション、健康増進のため、自転車通行環境を整備します。



### < 基本方針 >

#### 基本方針 1 歩行者と自転車の安全確保

- ・歩行者、自転車、自動車が安心して通行できる道路空間の確保
- ・通勤、通学における自転車通行空間の整備と安全確保

#### 基本方針 2 自転車利用の促進による環境負荷の軽減

- ・車利用による二酸化炭素排出を減らすため、自動車等から自転車への転換の促進

#### 基本方針 3 健康増進のための自転車利用環境等の整備

- ・町民のレクリエーション、健康保持のための自転車利用促進

## 4. 自転車ネットワークの検討

### 4-1 自転車ネットワーク路線の選定

苅田町自転車ネットワーク整備計画の基本方針の実現に向け、下記の視点で、自転車ネットワーク路線を選定しました。

#### 基本方針 1 歩行者と自転車の安全確保

自転車利用の多い路線

歩行者の安全確保が必要な路線

#### 基本方針 2 自転車利用の促進による環境負荷の軽減

通勤・通学の核となる JR 苅田駅、小波瀬西工大駅へのアクセス路線

沿道に公共施設、学校等主要発集拠点のある路線

#### 基本方針 3 健康増進のための自転車利用環境等の整備

北九州空港へ繋がる路線

広域的なサイクリングロードとなる路線



### 苅田町自転車ネットワーク計画対象路線

苅田町自転車ネットワーク計画対象路線を以下の通り設定します。

ネットワーク路線	選定理由
町道苅田・南原線	交通結節点（鉄道駅）や周辺施設へアクセスする自転車利用者が多く、自転車関連事故も発生していること。また、BF 重点整備地区の指定や視覚障害者誘導用ブロックが設置される等、歩行者の安全性確保を優先する区間であること。
町道荷揚場線	
町道苅田西停車場線	
県道苅田採銅所線	
県道苅田停車場線	
県道小波瀬停車場線	
県道須磨園南原曾根線	苅田中学校、苅田工業高校など通勤・通学の利用者が多いこと。
県道新北九州空港線	健康増進及び観光レクリエーションの促進を目的に、整備を促進する必要性が高い区間であること。

また、『「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言（平成 28 年 3 月）』に基づき、以下の路線をネットワーク補完経路として設定します。

ネットワーク補完経路	選定理由
国道 10 号の一部	現在、自歩道指定区間となっており、ネットワークの切れ目を生じさせないように、設定する自転車ネットワーク路線を補うため。
県道門司行橋線の一部	苅田停車場線と新北九州空港線を結び、設定する自転車ネットワーク路線を補うため。

### ネットワーク補完経路

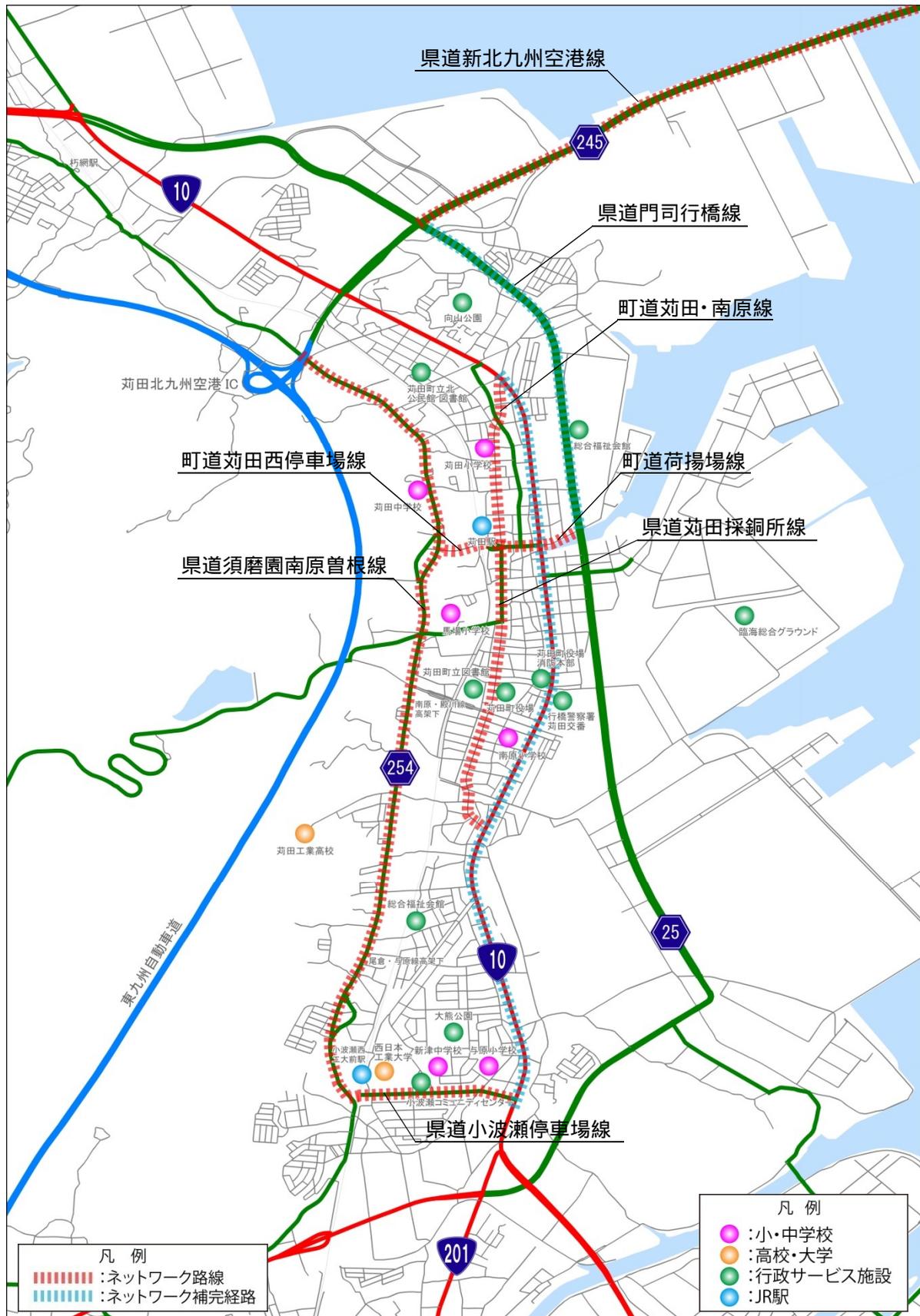
#### 2.(2) 自転車通行空間の形態選定にかかる柔軟な対応

現行ガイドラインでは、自転車ネットワーク計画対象路線において、本来自転車道を整備すべき路線であるが、自転車道の整備が困難な場合、当面、既設の自転車歩行者道の活用を検討することができる」とされていた。一方、自転車ネットワーク計画対象路線に指定されない多数の道路で既設の自転車歩行者道が存置されることが想定される。このため今後は、自転車ネットワーク計画対象路線として指定した道路では、自転車通行空間として既設の自転車歩行者道のみを活用する方法は採用せず、暫定形態として自転車専用通行帯又は車道混在での整備を検討すること。なお、やむを得ず自転車通行空間として既設の自転車歩行者道のみを活用せざるを得ない場合には、その区間を自転車ネットワーク計画対象路線に位置付けることなく、自転車ネットワークを補完する経路として活用することは妨げない。

出典：「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けて提言（平成 28 年 3 月）P.13 中段

## 4-2 自転車ネットワーク路線

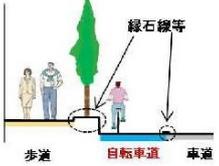
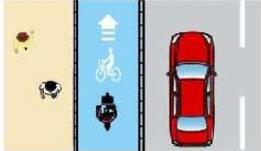
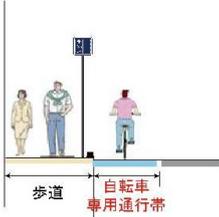
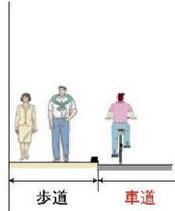
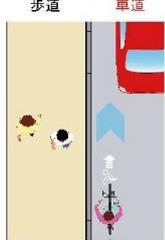
苅田町自転車ネットワーク路線を以下の通り設定します。



## 5 . 自転車走行空間の計画

### 5-1 自転車走行空間の種類

自転車走行空間の基本的な整備形態（整備断面）として、以下に示す自転車道、自転車専用通行帯（自転車レーン）、車道混在（暫定形態）があります。

整備形態	整備イメージ		
自転車道	 <p>緑石線等 歩道 自転車道 車道</p>		
自転車専用通行帯	 <p>民地側 歩道 自転車専用通行帯 車道</p>	 <p>歩道 自転車専用通行帯</p>	
車道混在（暫定形態）	 <p>民地側 歩道 車道</p>	 <p>歩道 車道</p>	

資料：「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言（平成28年3月）より

## 5-2 路線毎の整備形態のイメージ

自転車ネットワーク路線として選定した道路の構造によって、以下の整備形態で整備を進めていきます。個別の整備形態は、詳細に調査・設計した上で、交通管理者と協議し、決定します。

(整備イメージ)

苅田停車場線

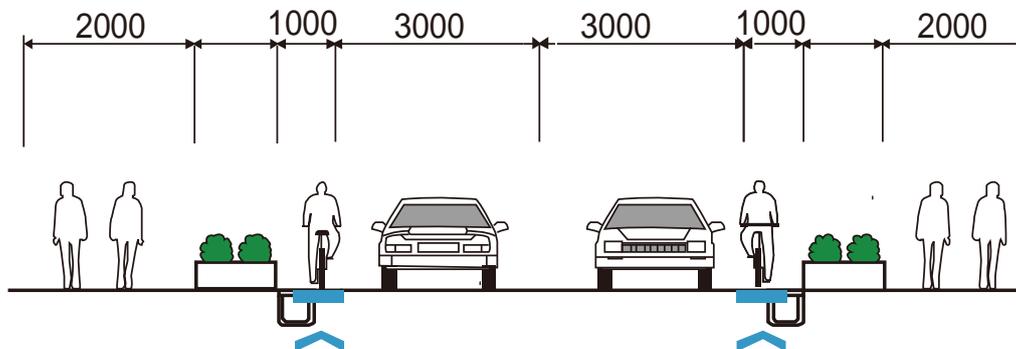


図 車道混在 (標準化した矢羽を設置) の整備断面



図 現況断面

町道苅田・南原線

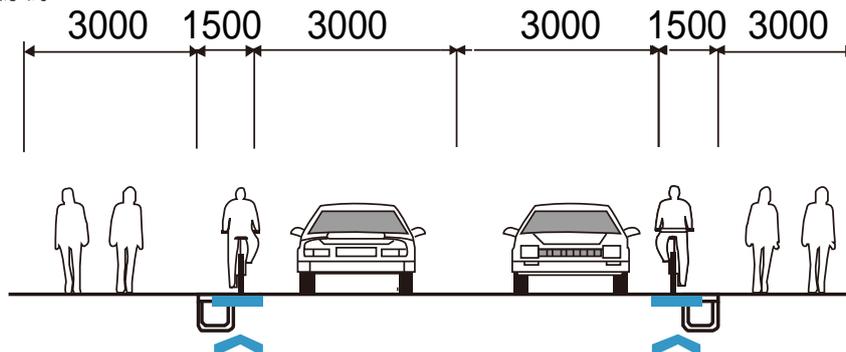


図 車道混在 (標準化した矢羽を設置) の整備断面



図 現況断面

小波瀬停車場線

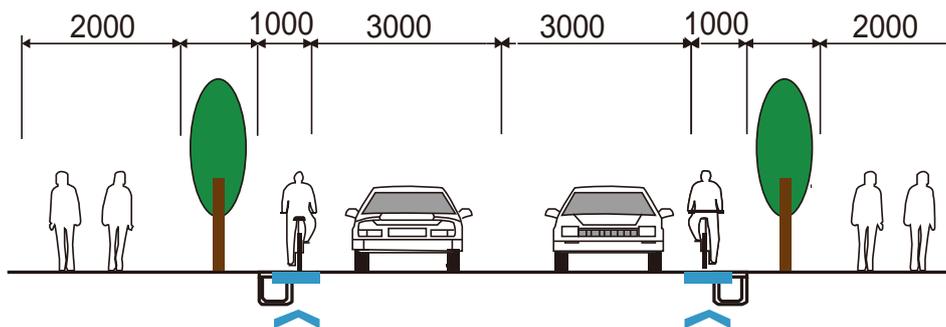


図 車道混在（標準化した矢羽を設置）の整備断面



図 現況断面

新北九州空港線

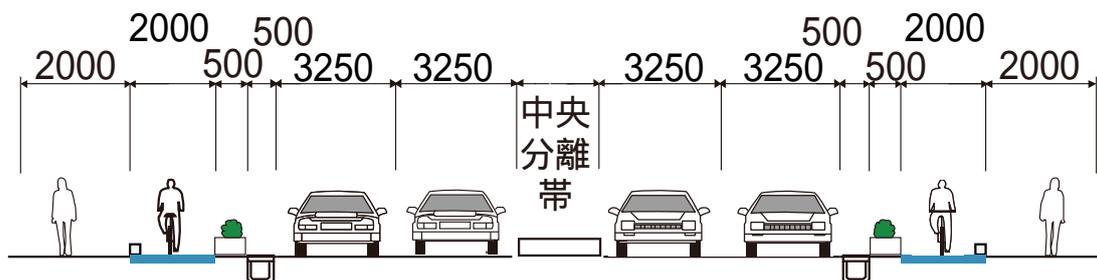


図 自転車道の整備断面



図 現況断面

## 6 . 計画推進のための自転車施策

### 6-1 自転車利用環境改善のハード対策

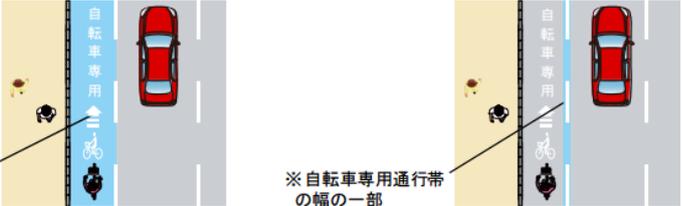
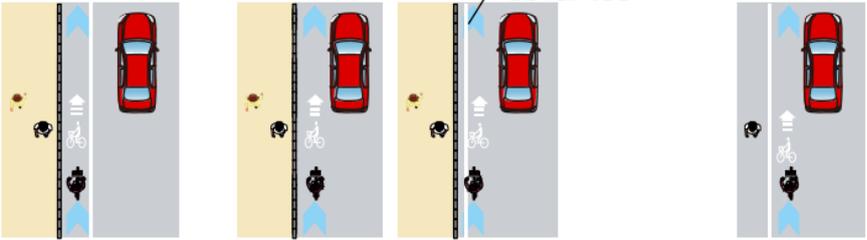
#### ( 1 ) 自転車ネットワーク路線の整備

自転車利用環境の基本的な施設整備として、自転車通行空間の計画の考え方に基づき、自転車ネットワーク路線を整備します。

#### ( 2 ) 分かりやすい路面表示等の整備

自転車通行空間には、複数の形態があり、交通規制の内容も同じではありません。自転車利用者が安心して通行できるように、交通管理者、道路管理者と調整し、利用者にわかりやすい標識や路面表示を整備します。

( 参考 : 路面標示の設置方法 ( 案 ) )

整備形態	【整備イメージ】
自転車専用通行帯	 <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>[路肩・停車帯内の対策]      [車線内の対策]      ※矢羽根型路面標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]</p> 

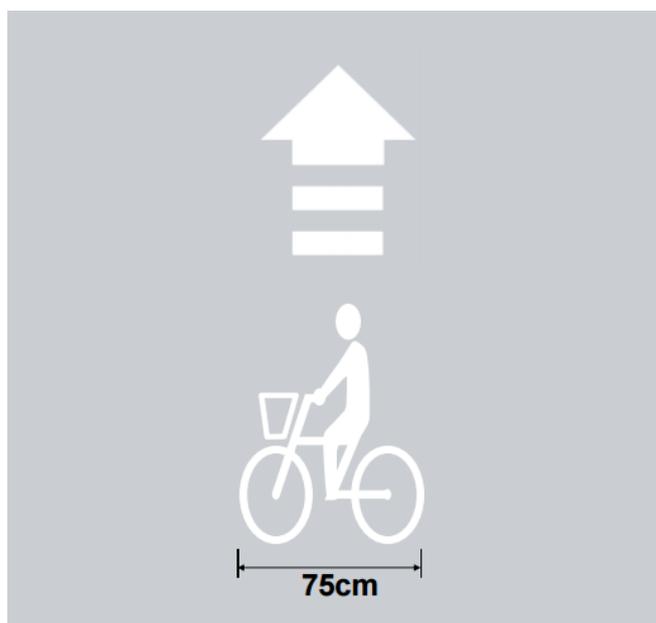
資料 : 「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言 (平成 28 年 3 月) より

(参考：矢羽根型路面標示の標準仕様(案))

	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
仕様(案)	<p>&lt;標準形&gt;</p> <p>幅=75cm<sup>※1</sup></p> <p>長さ=150cm</p> <p>角度=1:1.6</p> <p>道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路(生活道路など)では、必要に応じて、以下を採用。</p> <p>幅=75cm</p> <p>長さ=60cm</p> <p>角度=1:0.8</p>	<p>設置間隔=10m<sup>※2</sup></p> <p>1m以上<sup>※3</sup></p>	<p>設置間隔=10m<sup>※2</sup></p> <p>1m以上(75cm以上)<sup>※4</sup></p>
備考	<p>※1: 幅は、実験で80cmの評価が高かったものの、道路構造令における車線幅員の最小単位25cmを考慮し75cmとした。</p> <p>※2: 設置間隔は、実験で5m・10mの評価が高かったものの、経済性を考慮し、10mとした。なお、交差点部(細街路交差点を含む)では、自転車の通行位置をより明確に示すため、設置間隔を密にする。</p> <p>※3: 舗装部分の幅員は、側溝の部分を除いて確保することが望ましい。</p> <p>※4: 現地の交通状況に応じて、75cm以上とすることもできる。</p>		

資料：「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言(平成28年3月)より

(参考：自転車のピクトグラムの例)



資料：「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言(平成28年3月)より

## 6-2 自転車利用環境改善のソフト対策

---

### (1) 自転車利用者の交通ルールの遵守、マナーの向上

自転車利用者の交通ルールの遵守、マナーの向上に向けて、交通安全教室や各種交通安全キャンペーンなどの機会に交通ルールやマナーの啓発活動を実施します。

また、交通管理者との連携を強化し、交通安全教室などの開催回数の増加や内容充実に努めます。

### (2) 交通違反者に対する指導・取締りの強化

近年の自転車利用者の中には、交通ルールを無視した悪質で危険な運転が見られます。交通ルールやマナーの啓発を行うとともに、悪質な利用者については、交通管理者との連携し、指導・取締りを強化します。