洲本市自転車ネットワーク計画

令和３年３月

目次

第１章 はじめに 1
1.1 計画策定の背景及び目的 1
1.2 計画の位置付け 2
1.3 計画策定の流れ 3
1.4 計画期間 3
1.5 計画の範囲 3
第２章 洲本市における自転車を取り巻く現状と課題 4
2.1 洲本市の概況 4
2.2 自転車利用実態 8
2.3 自転車関連事故の発生状況 21
2.4 自転車の観光利用に関する状況 26
2.5 洲本市における自転車利用に関する現状と課題 34
第３章 計画の目標と基本方針 35
3.1 計画目標 35
3.2 基本方針 35
第４章 自転車通行空間の整備 36
4.1 自転車ネットワーク路線の選定 36
4.2 整備形態の選定 55
第５章 自転車の安全利用に関わる取り組み 64
5.1 交通安全運動等での自転車利用ルール、および思いやり運転の啓発 64
5.2 学校での交通安全教育 64
5.3 商店街押し歩き通行の啓発 65
5.4 路上駐車車両を減らす取組み 65
5.5 淡路島のサイクルツーリズム推進に関する県や近隣市との連携 66
5.6 一方通行規制の道路への「自転車とまれ」マークの設置 66
5.7 自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の周知 67
第６章 計画の推進体制 69
6.1 推進体制と見直し 69

第1章 はじめに

1.1　計画策定の背景及び目的

自転車は通勤・通学や買い物など、幅広い年齢層の人々に日常的に利用される移動手段です。また、近年では、自転車は排気ガスや騒音をださないといった環境負荷軽減効果や適度な運動による生活習慣病防止など健康増進効果にも関心が向けられています。

淡路島においても、「アワイチ」によるサイクルツーリズムの取り組みが進められており、サイクリングを楽しみながら観光するという形態が定着しつつあります。

一方、自転車利用者の増加にともない、交通事故における自転車関連事故の割合は増加の傾向を示しています。また、自転車は「車両」であるという基本的な認識は自転車利用者に必ずしも適切に広まっているとは言えず、自転車の走行に関するルールやマナーが十分に浸透しておらず、歩行者と自転車の混在により、歩行者を危険に晒してしまう危険性があります。

こうした状況の中、国では、平成 24 年に国土交通省と警察庁が「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、自転車通行空間の整備の指針を示しました。また、平成 30 年６月に策定された「自転車活用推進計画」においても、地方公共団体における自転車ネットワーク計画の策定が推進されています。

洲本市においても、自転車の安全な通行空間を計画的、効率的に整備を行うために、「洲本市自転車ネットワーク計画」を策定します。

1.2　計画の位置付け

国においては「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）」において、Ⅰ．自転車ネットワーク形成の進め方、Ⅱ．自転車通行空間の設計、Ⅲ．利用ルールの徹底、Ⅳ．自転車利用の総合的な取組みの４つが示されました。また、「自転車活用推進計画（平成 30 年 6 月）」は、自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため、わが国の自転車の活用の推進に関して基本となる計画として、自転車の活用の推進に関する４つの目標として、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が示されました。

兵庫県においては「自転車通行空間整備５箇年計画（平成 31 年３月）」、「兵庫県自転車活用推進計画（令和２年３月）」が策定されています。

洲本市においては平成 30 年５月に策定された「新洲本市総合計画」の基本計画では、基本政策「市民生活と地域を支える社会基盤の充実」の中で、自転車交通の対策として自転車ネットワーク計画の策定を進めることを施策のひとつに掲げています。また、「洲本市都市計画マスタープラン」においても、歩行者と自転車が共存できる走行環境の整備を掲げております。

これらの上位計画や関連計画や、関連施策（道路整備・交通安全施策）と連携を取りながら自転車の走行空間の整備を進めていくために「洲本市自転車ネットワーク計画」を策定するものです。

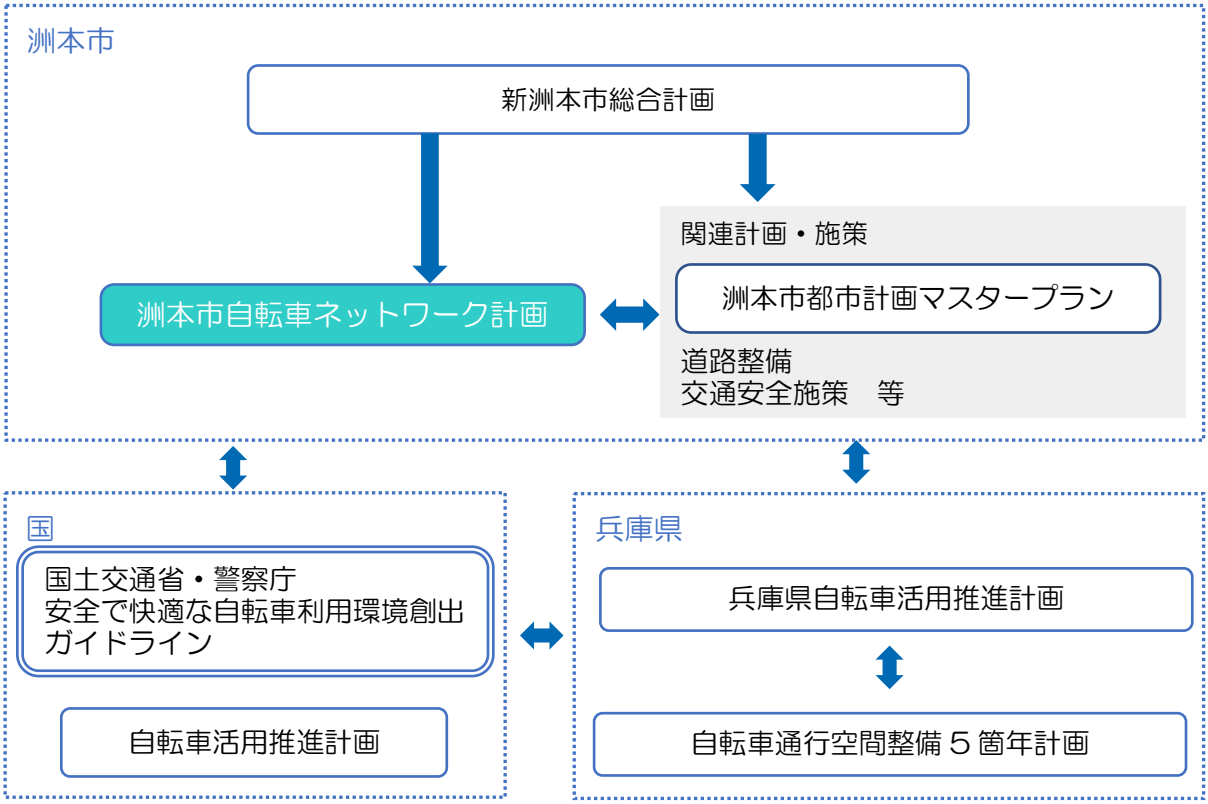


図 1-1　「洲本市自転車ネットワーク計画」の位置づけ

1.3　計画策定の流れ

本計画は洲本市における自転車利用を取り巻く現状や課題についての整理を行い、計画目標と基本方針を定めます。

計画の目標の達成にむけて、効率的・効果的に自転車ネットワークを形成するための路線の選定を行い、路線にあわせた整備形態の選定を行います。

1.4　計画期間

本計画の計画期間は令和２年度から令和１１年度までの１０年間とします。

また、概ね５年程度で見直しを行いながら計画を推進します。

1.5　計画の範囲

本計画の計画範囲は、洲本市全域を対象とします。

第2章 洲本市における自転車を取り巻く現状と課題

2.1　洲本市の概況

(1) 地勢

洲本市は、淡路島の中央に位置し、東は大阪湾、西は播磨灘に面しています。総面積は182.38 ㎢で、淡路島の約 30%の面積を占めています。

地形については、中央部の先山（標高 448 メートル）を中心にした山地が続き、その東側には平野が広がり、洲本川の下流域に市街地が形成されています。

また、西側の五色地域にはなだらかな丘陵地帯が広がり、田園地帯を形成しています。

市内には、瀬戸内海国立公園の指定地域として、豊かな自然環境が維持されています。

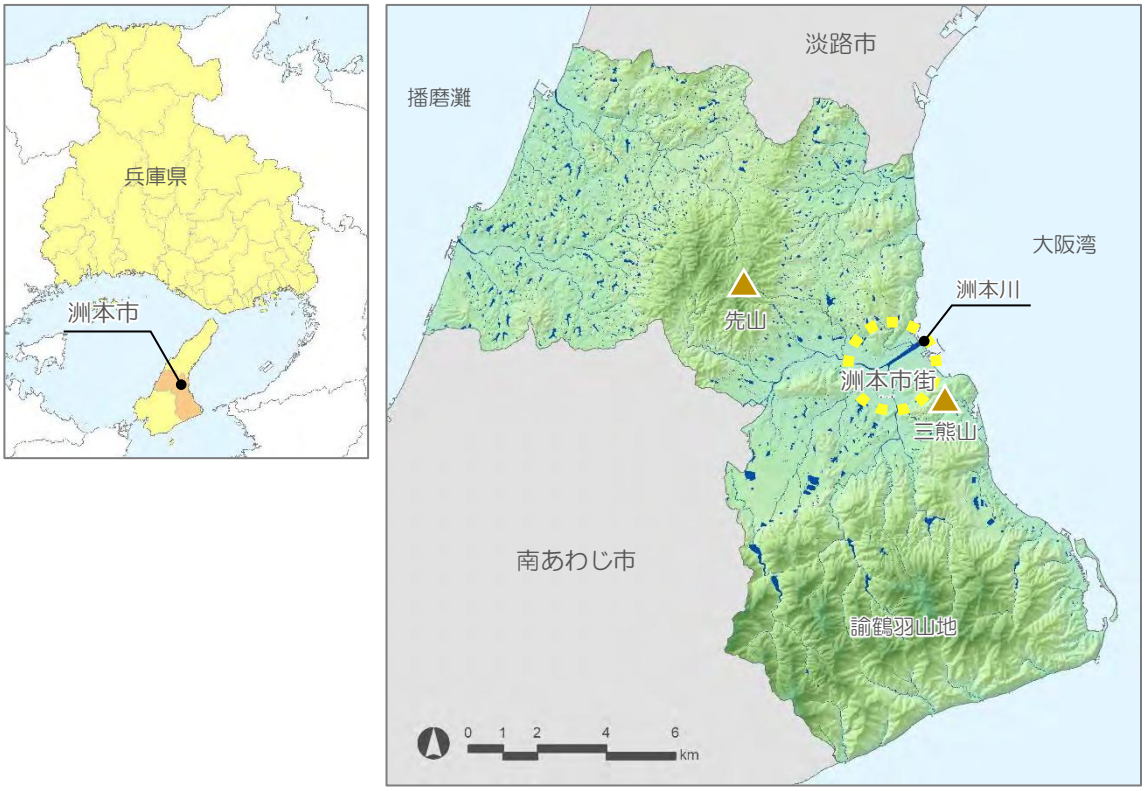


図 2-1　洲本市の位置図（左）・地勢図（右）

※標高データ：基盤地図情報 数値標高モデルを使用

⑵ 人口

① 人口推移

洲本市の人口は平成 27 年（2015 年）には 44,258 人（国勢調査）となっており、年々、減少を続けています。人口推計によると、人口減少が今後も続く一方で、高齢者の割合は益々増加することが予測されています。

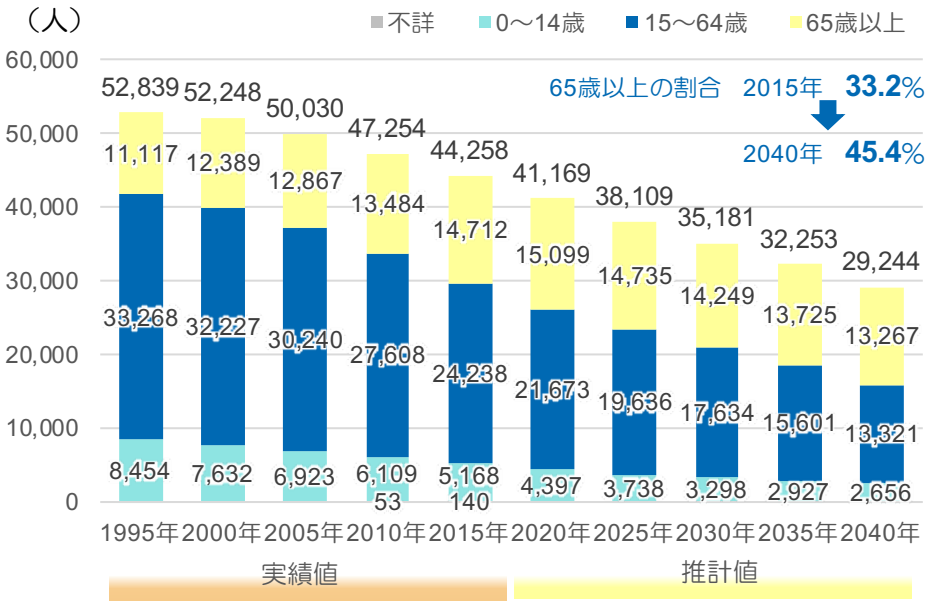


図 2-2　洲本市の人口推移

出典：実績値）国勢調査、推計値）国立社会保障・人口問題研究所　将来人口推計（平成 29 年推計）

② 人口分布

洲本市の人口は、中心市街地にあたる地域に人口が集積しています。その他は由良、大野、下加茂にも人口の多いエリアがあります。

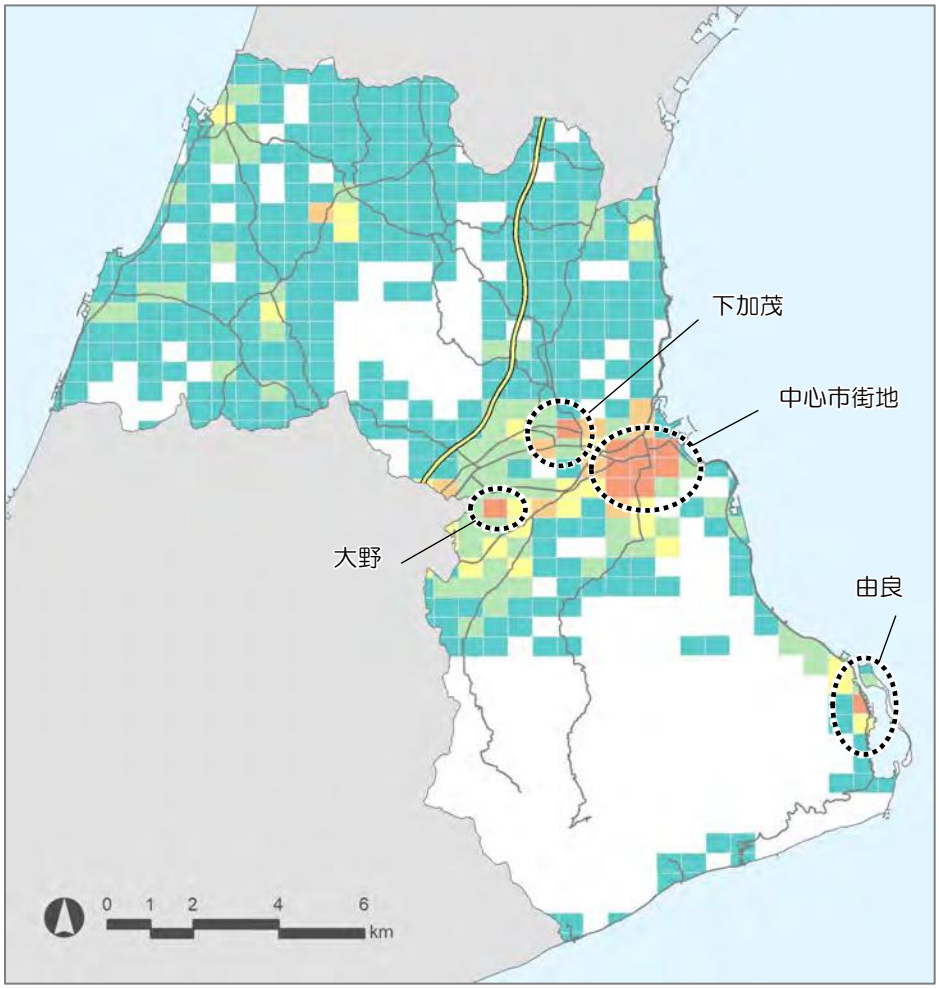


図 2-3　洲本市の人口分布

出典 ：国勢調査（平成 27 年（2015 年））4 次メッシュ人口（e-stat より）

⑶ 交通基盤

洲本市街地には島内最大のバスターミナルである洲本バスセンターを有し、路線バスが６路線、洲本市のコミュニティバスが２路線運行しています。また、本州（神戸・大阪方面）や、四国（徳島方面）を結ぶ高速バスが運行しています。

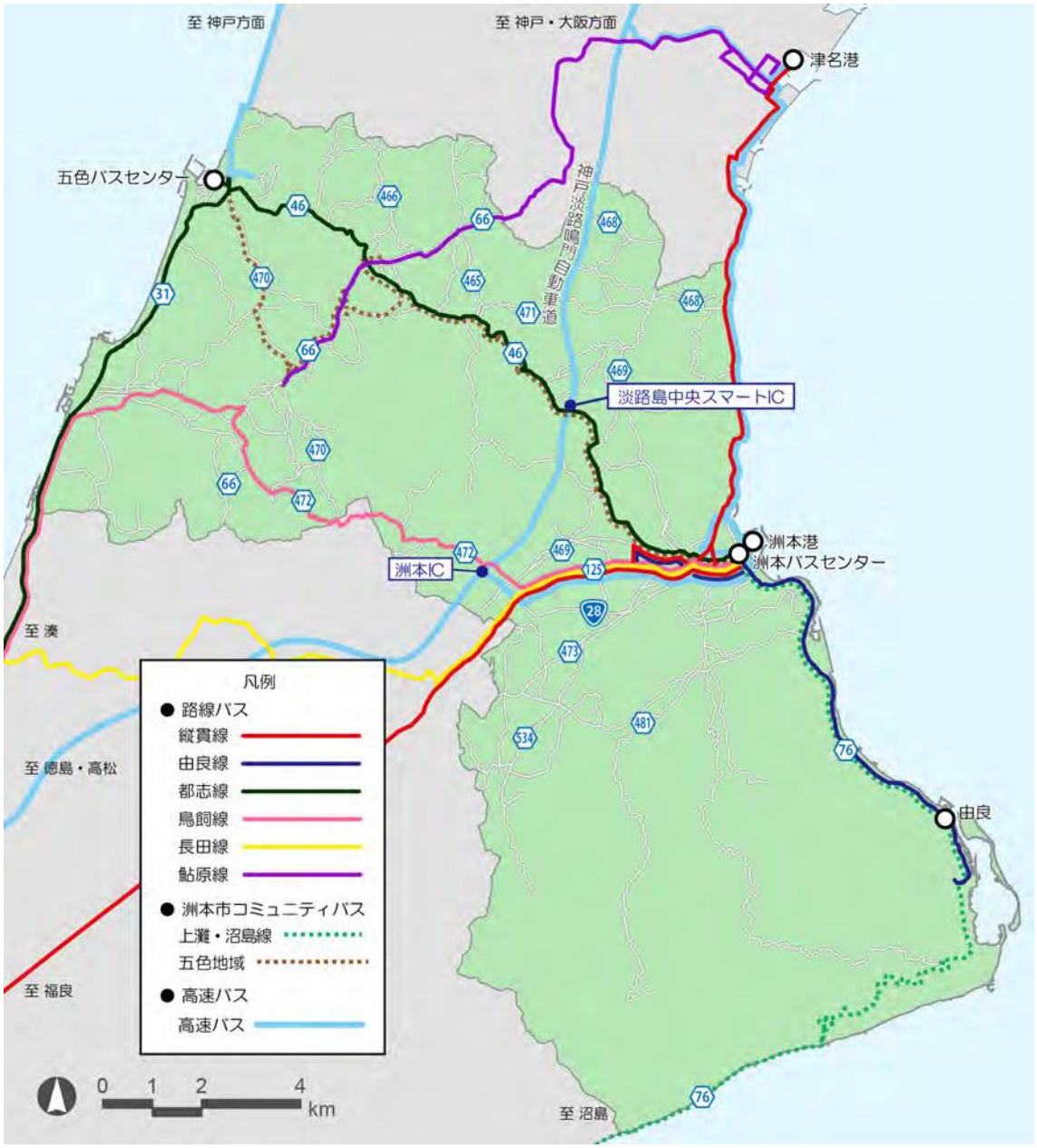


図 2-4　洲本市の交通網

2.2　自転車利用実態

(1) 交通分担率（交通手段別利用割合）

洲本市における利用交通手段は自動車が多く、69%となっています。自転車の利用割合は、12%となっており、島内の他市に比べると、割合が高い傾向にあります。

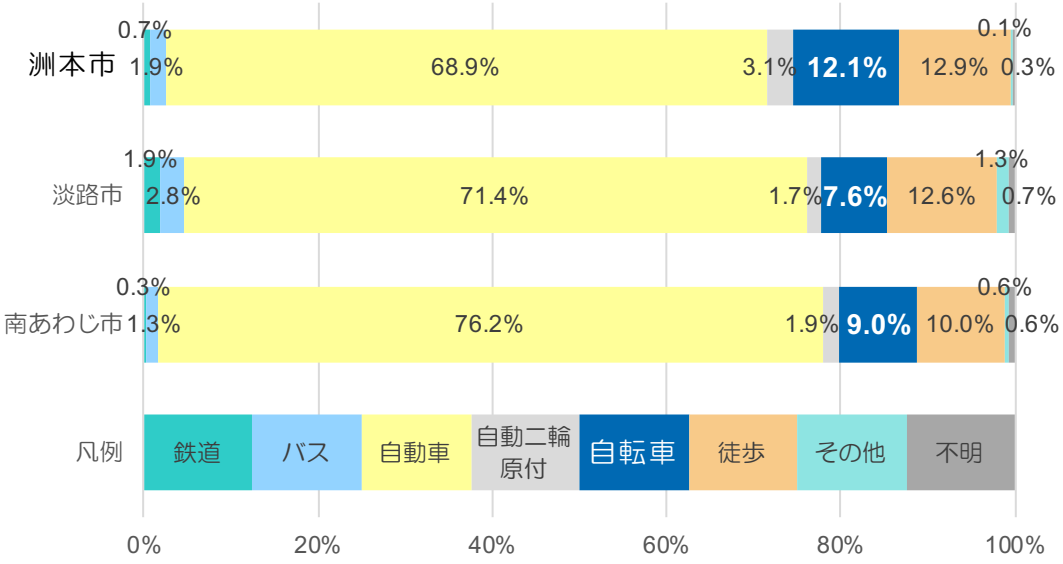


図 2-5　交通分担率

※各市における平日の発生集中量を交通手段別に集計
出典 ：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

パーソントリップ調査

「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したのかについて調査し、人の 1 日のすべての動きをとらえる調査です。
近畿圏では 10 年間隔で調査を実施し、交通計画、道路計画、防災計画等の検討のための基礎資料としています。

調査では人の 1 日の動きについてトリップごとに把握します。
トリップとは、ある目的を達成するために、起点から終点へ移動する際の移動を表し、上の図の各矢印が 1 トリップにあたります。

⑵ 自転車利用の目的

利用目的別に、交通手段の利用割合を比較すると、登校目的では、自転車は 38%で、徒歩と同程度の割合で利用されています。

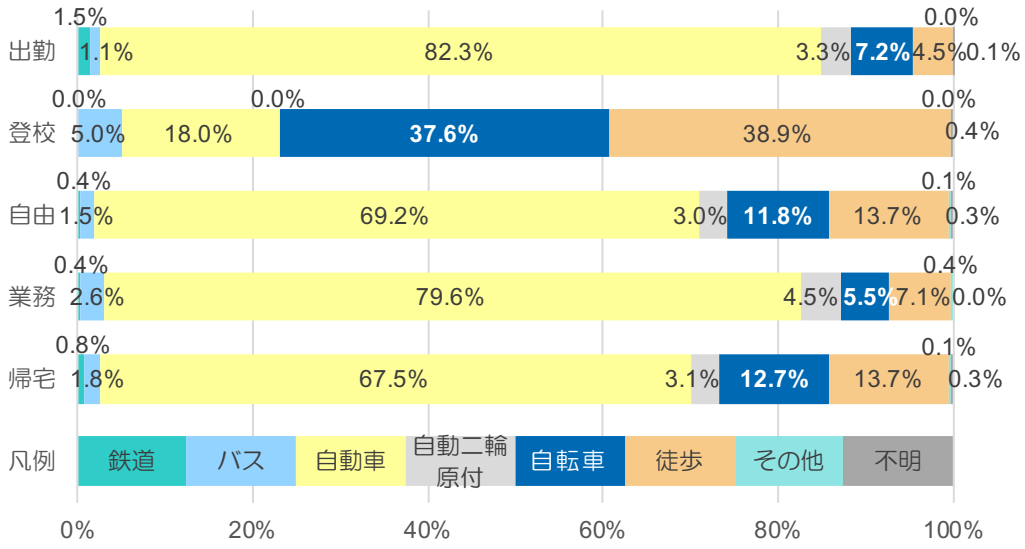


図 2-6　目的別の交通分担率

※洲本市における平日の発生集中量を目的別・交通手段別に集計
※「自由」目的は、買い物、通勤、食事・趣味・娯楽等が含まれる
出典 ：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

※（参考）自転車用の目的の割合については下図の通りです。

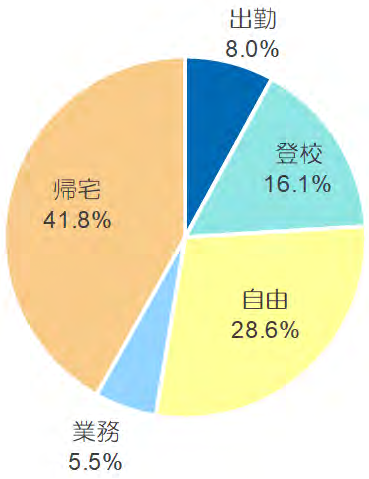


図 2-7　自転車利用の目的

※洲本市における平日の自転車を代表交通手段とする発生集中量を目的別に集計
※「自由」目的は、買い物、食事・趣味・娯楽等が含まれる
出典 ：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

⑶ 自転車利用者の年齢

自転車利用者の年齢別の割合は、10～19 歳が全体の 34%を占めています。また、高齢者の利用も多く、70 歳以上の利用者は 18%となっています。学生や高齢者の利用が多いことが分かります。

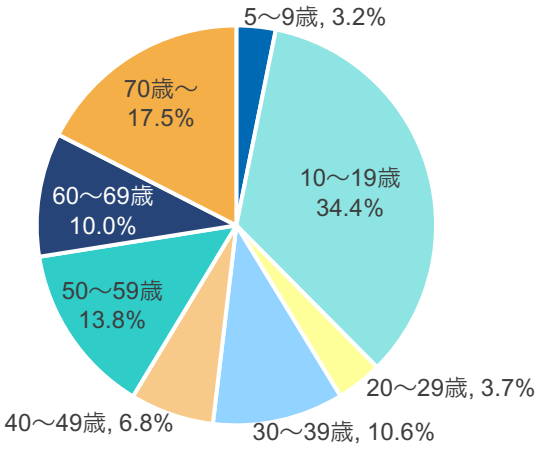


図 2-8　自転車利用者の年齢割合

※洲本市における平日の自転車を代表交通手段とする発生集中量を年齢階層別に集計
出典 ：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

⑷ 自転車利用の多い距離帯

洲本市内で自転車が利用される距離帯は 1 ㎞未満が約４割となっており、4km 以上走行する割合は１割以下となっています。通学や買い物などの生活利用が大半を占めていることが考えられます。

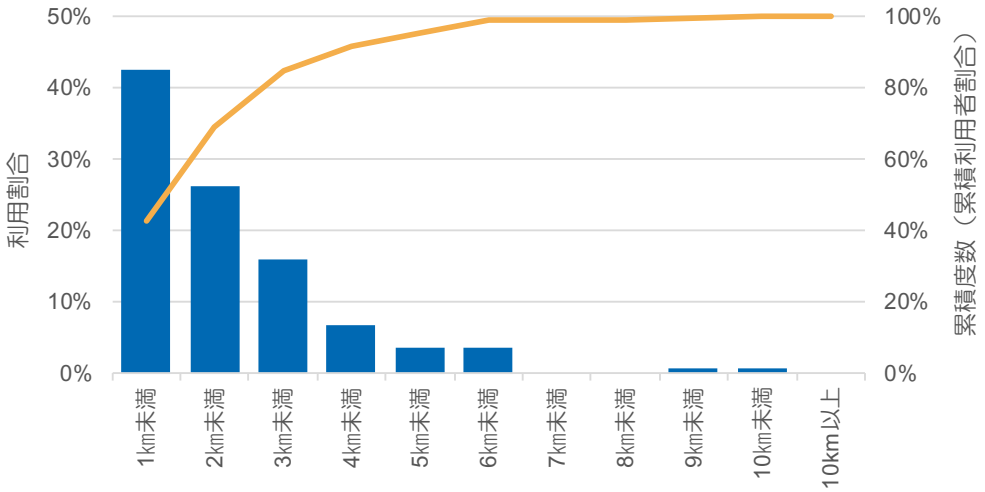


図 2-9　自転車利用の多い距離帯

※洲本市における平日の自転車を代表交通手段とするトリップについて、発生集中地の代表点から移動の直線距離を算出
※洲本市内の移動のみを抽出
出典 ：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

⑸ 自転車利用の多い施設分布

洲本市内において、自転車利用者が多いと考えられる施設は、洲本市の中心市街地に最も多く集積しています。また、宇原や、五色町都志、五色町鮎原にも施設の集積がややみられます。

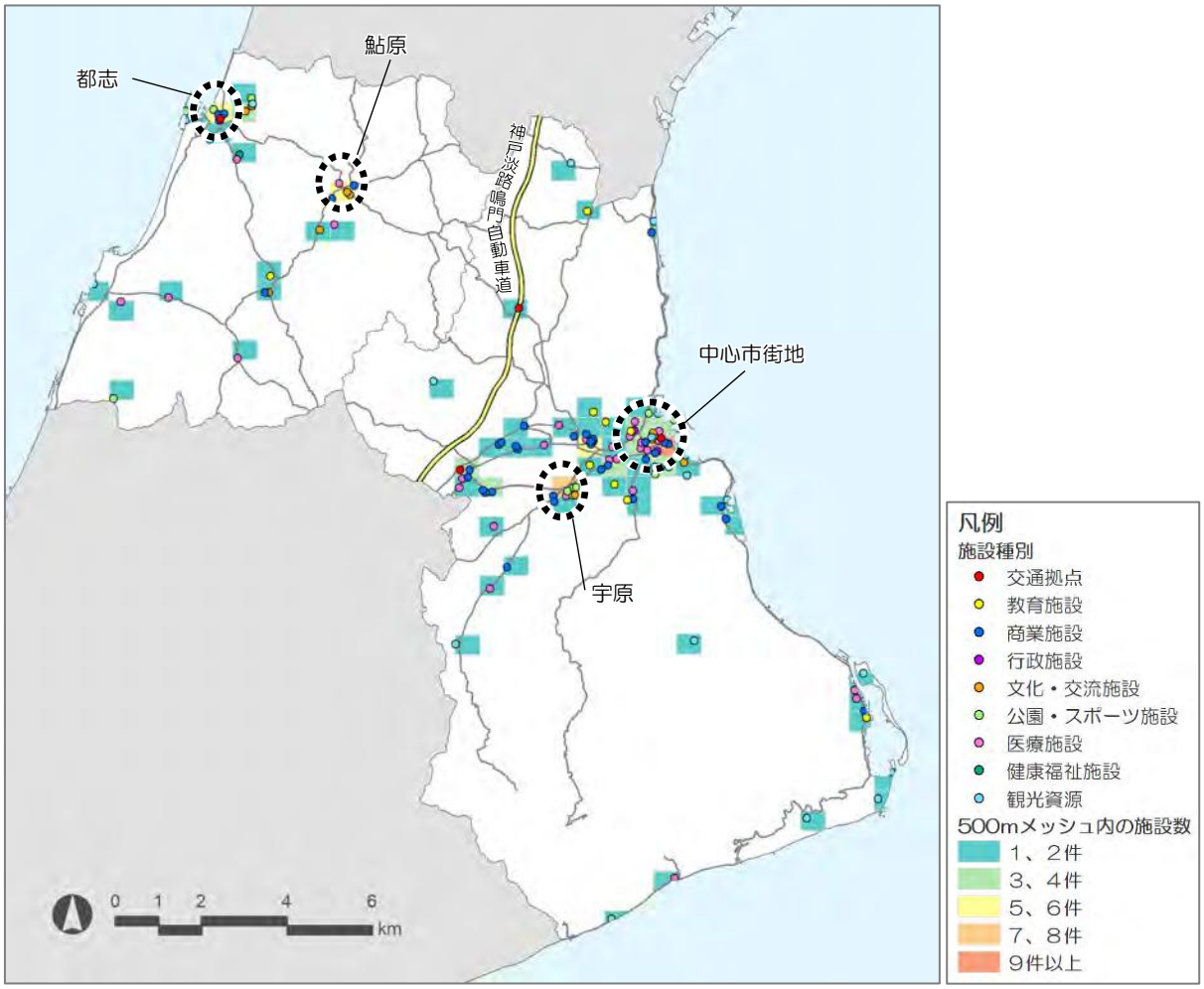


図 2-10　自転車利用施設の分布状況

⑹ 自転車利用の多い地域

自転車での移動時に出発地・到着地となる地域は、洲本市の中心市街地に集中しています。

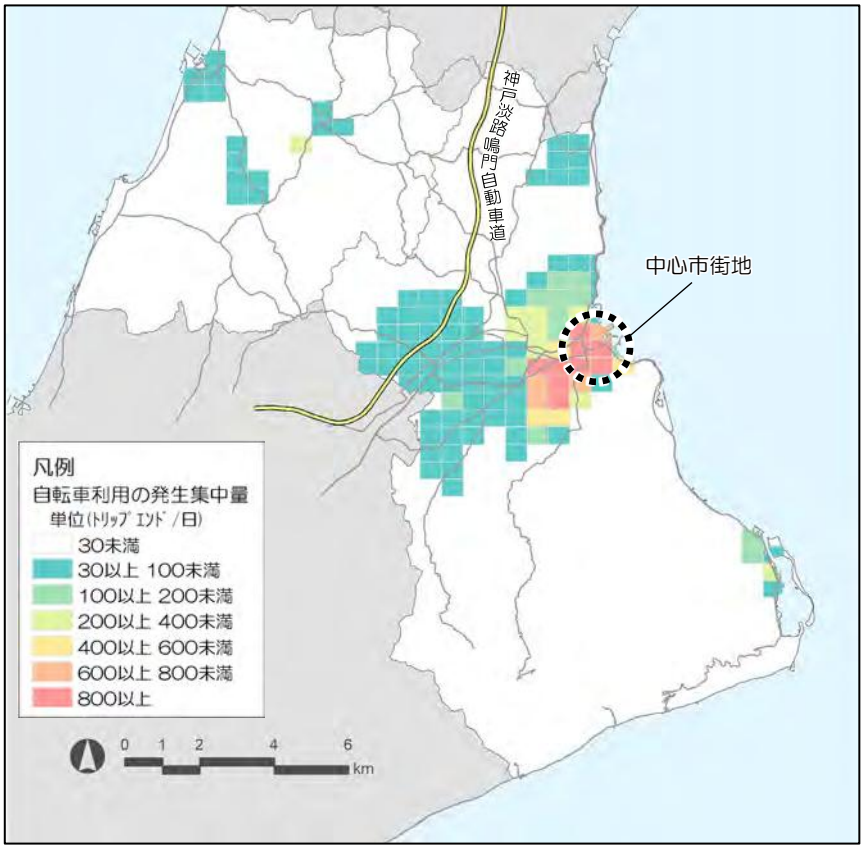


図 2-11　自転車利用の発生集中量（出発地・到着地）

図 2-12　自転車利用の発生集中量（出発地・到着地）中心市街地拡大

※平日の自転車を代表交通手段とするトリップについて、洲本市内の発生集中量を郵便番号エリア毎に集計し、500mメッシュに按分

出典 ：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

(7) 自転車での流動状況（各市内、市間の移動状況）

自転車利用者の動きは、内町・外町地域、物部地域内での流動や、潮、大野地域間との移動が 700 トリップ/日以上となっています。

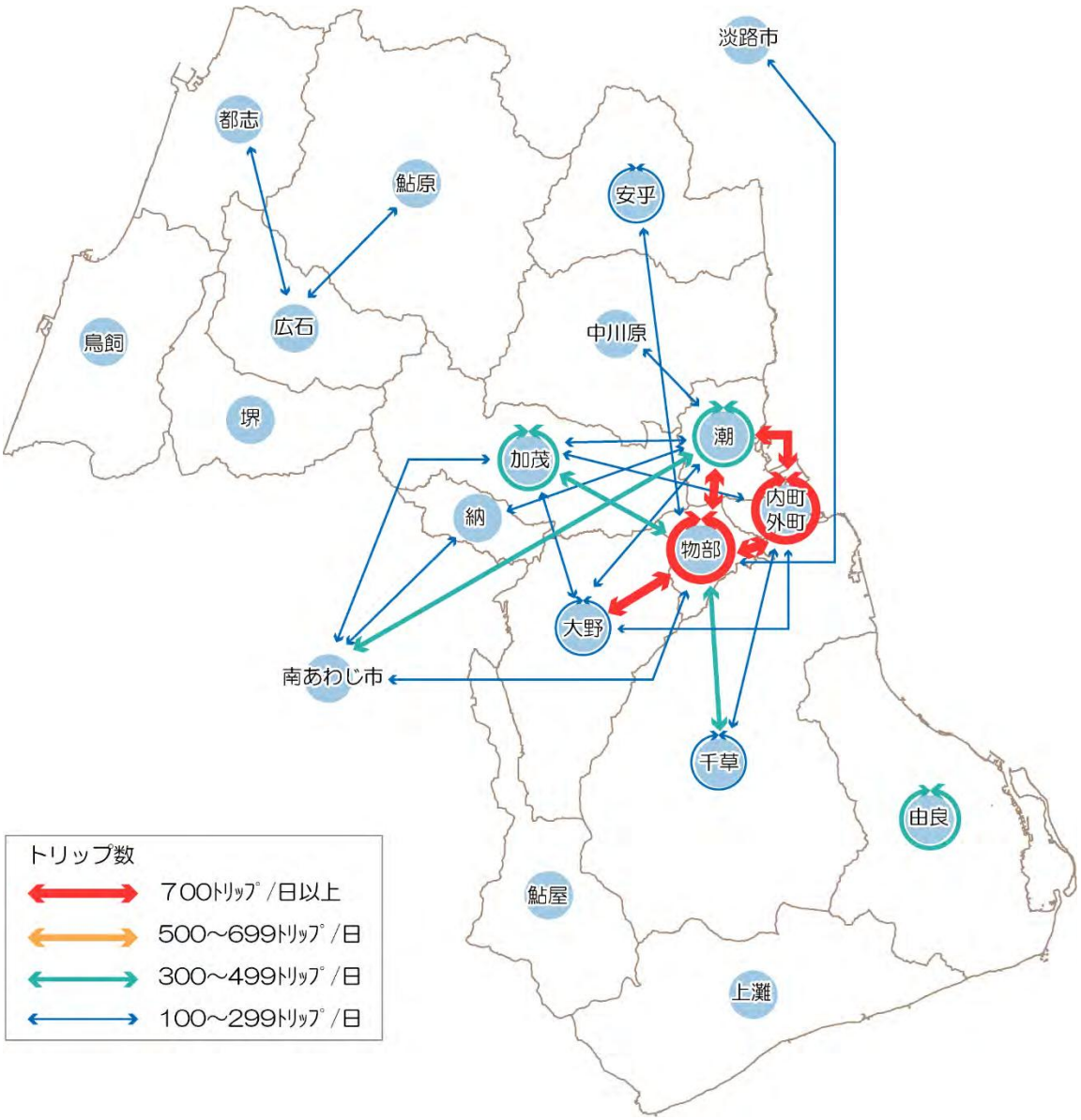


図 2-13　自転車利用の流動状況（市全域）

※平日の自転車を代表交通手段とするトリップについて集計
※100 ﾄﾘｯﾌﾟ/日以上の区間のみを掲出
出典 ：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

また、中心市街地をより詳細に見ると、上物部、本町、物部を中心とした動きが多くなっています。

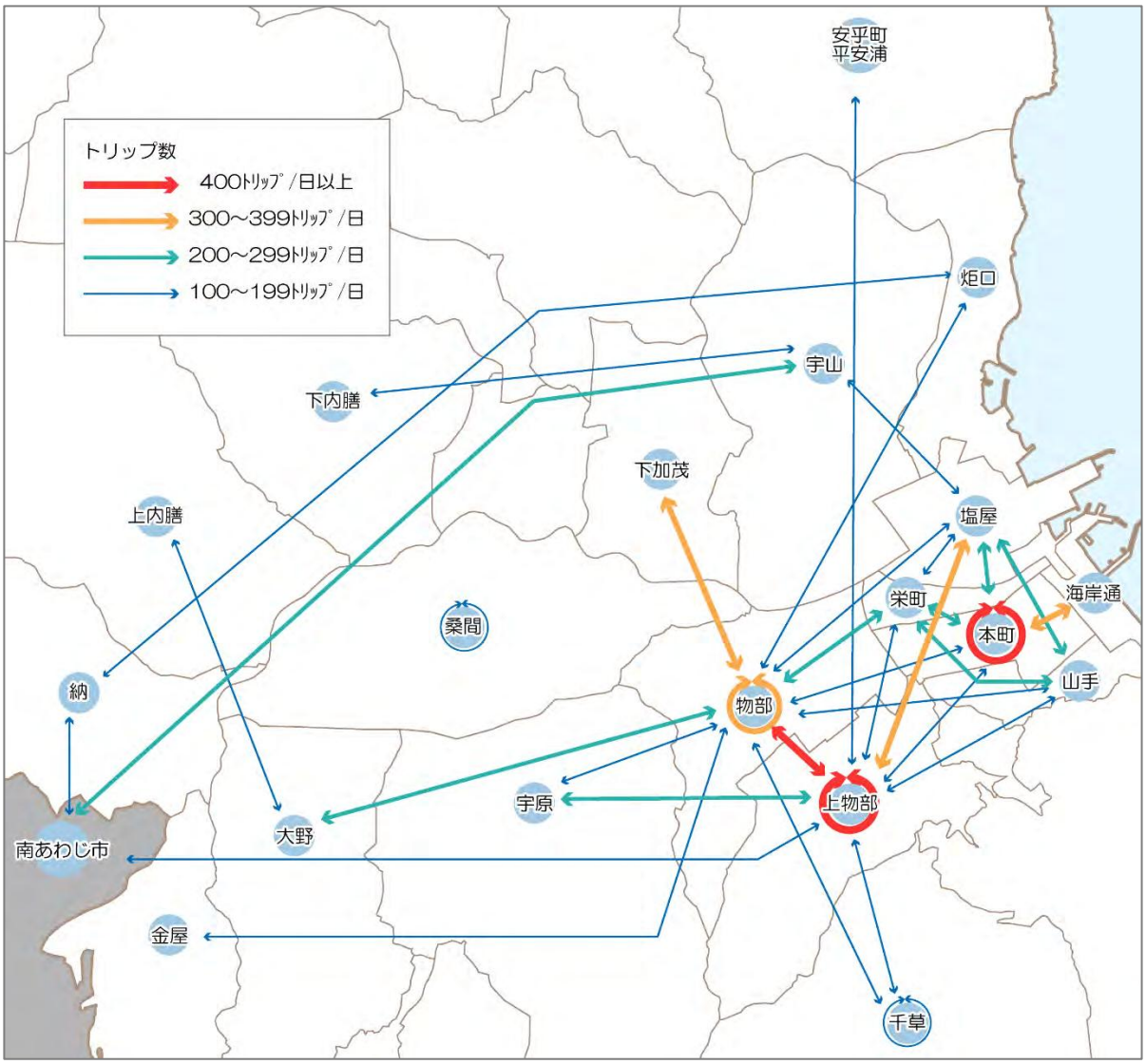


図 2-14　自転車利用の流動状況（市街地）

※平日の自転車を代表交通手段とするトリップについて集計
※100 ﾄﾘｯﾌﾟ/日以上の区間のみを掲出
出典 ：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）

⑻ 自転車交通量の多い路線

自転車の交通量は中心市街地の主要県道洲本灘賀集線、一般県道広田洲本線、洲本松帆線で多くなっています。

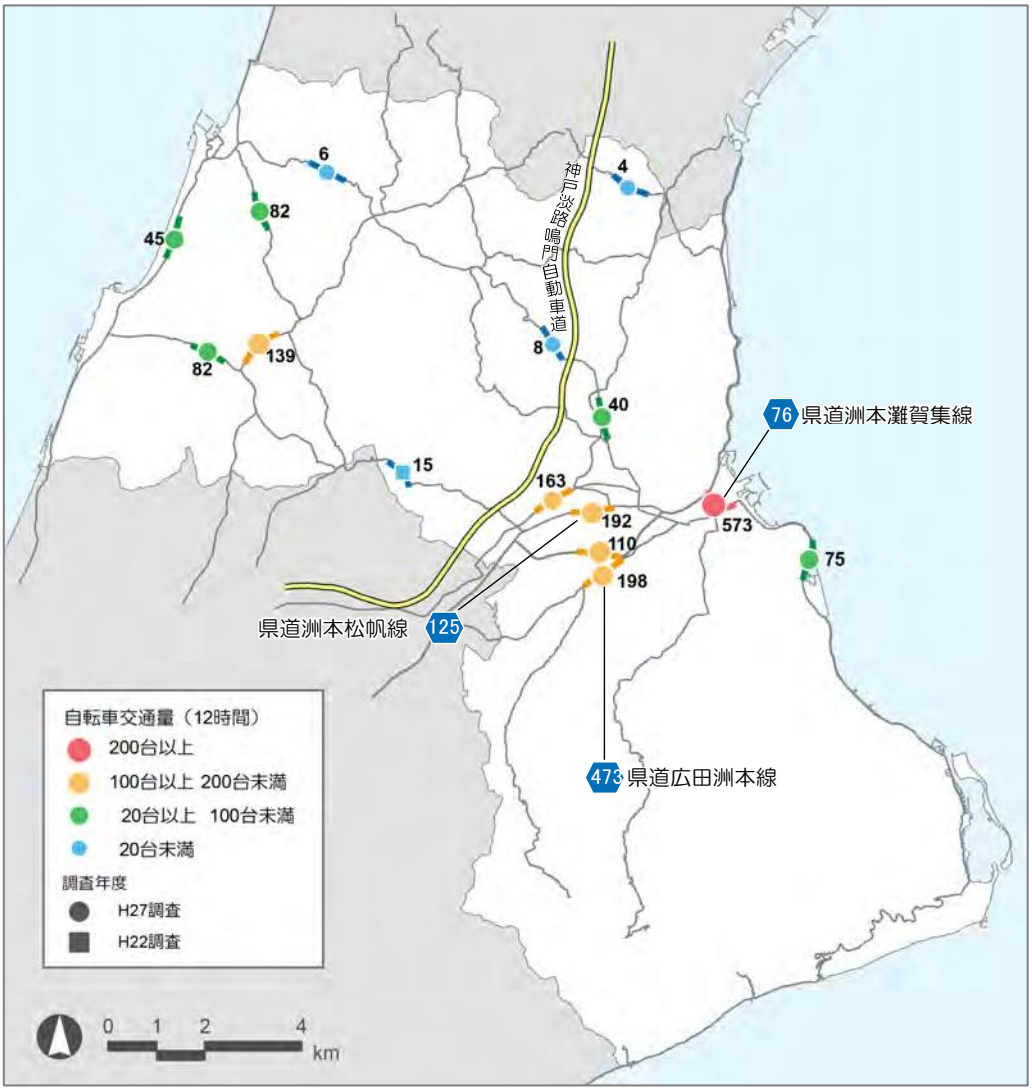


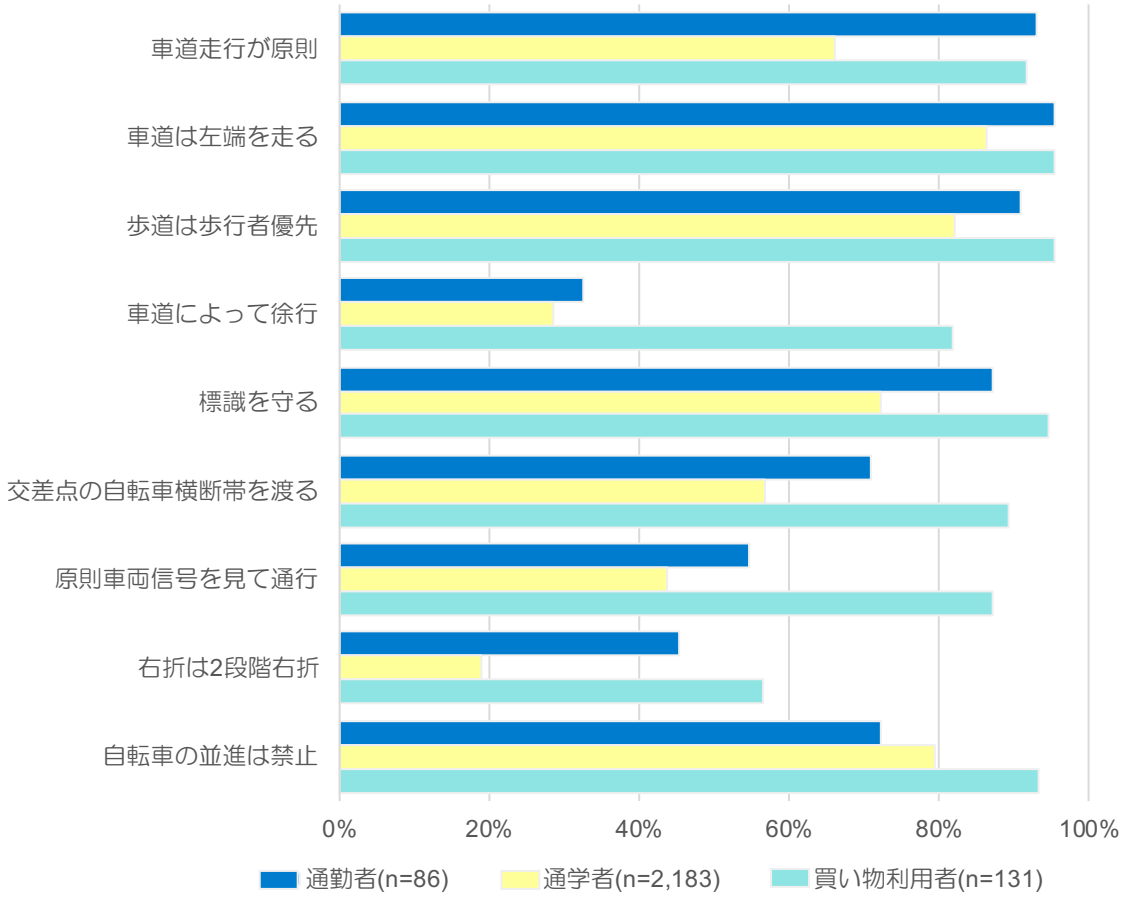
図 2-15　自転車交通量の多い路線

出典：道路交通センサス（平成 27 年 ※一部平成 22 年調査結果を参照）

⑼ 自転車交通ルールに関する認知度

自転車利用に関するアンケート結果では、通学者では、通勤者・買い物利用者に比べて自転車交通ルールの認知度が全体的に低い傾向にあります。

「車道によって徐行」「右折は二段階右折」では、通勤・通学者ともに５割に満たない認知度となっており、特に「右折は二段階右折」は、買い物利用者でも約６割と低くなっています。



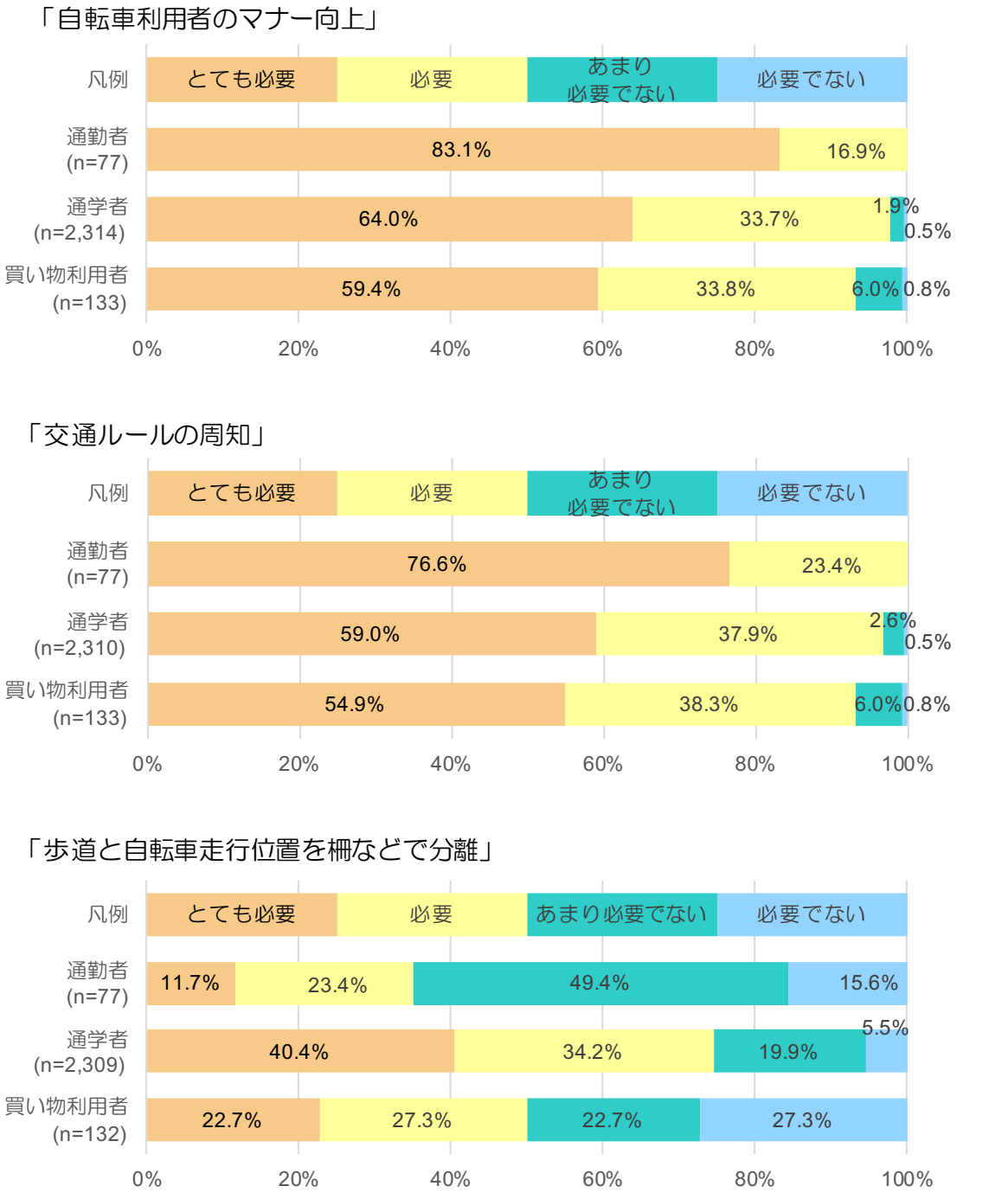
n=無回答を除く

図 2-16　歩行者交通量

※「車道によって徐行」とは歩道及び自転車歩行者道を通行する場合
出典：自転車利用に関するアンケート調査結果（洲本市・令和元年度）

(10) 自転車走行に望むこと

歩行者の立場から自転車走行に望むこととして、いずれの回答者層でも「自転車利用マナーの向上」「交通ルールの周知」が、とても必要、必要を合わせると９割以上と必要性が高くなっています。一方、「歩道と自転車走行位置を柵などで分離」は他の項目に比べ、必要でない、あまり必要でない、の割合が高くなっています。自動車運転者の立場、自転車利用者の立場ともに同じ傾向が見られました（資料編 P11、P25、P38）。



n=無回答を除く

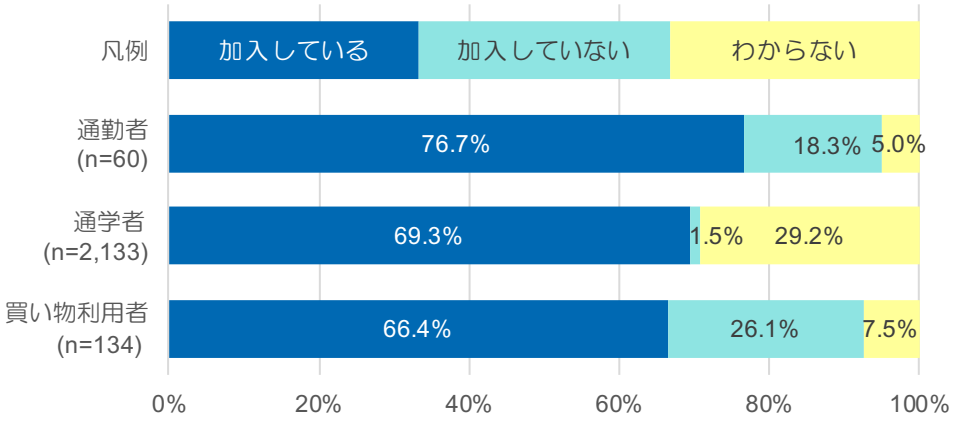
図 2-17　歩行者の立場から自転車走行に望むこと

出典：自転車利用に関するアンケート調査結果（洲本市・令和元年度）

（11）自転車損害賠償保険への加入状況

自転車損害賠償保険への加入状況は、通勤者で７割を超える回答者が「加入している」と回答、通学者、買い物利用者でも７割近くが「加入している」と回答しています。

一方で、通勤者では約２割、買い物利用者では約３割が「加入していない」と回答しています。



n=無回答を除く

図 2-18　自転車損害賠償保険への加入状況

出典：自転車利用に関するアンケート調査結果（洲本市・令和元年度）

(12) 自転車の利用に際して、改善を希望する場所と内容

自転車の利用に際して改善を希望する場所は、中心市街地における意見が大半を占めていました。安全性の面では中心部の大型商業施設周辺という意見が目立ちます。また、学校周辺という意見も多く、交通ルール等の順守が望まれていることが分かります。

快適性の面では、本町や堀端筋、塩屋筋等の意見が目立ち、道路幅員の狭さや路上駐車を問題視する意見があがっています。また、路面の凹凸に関する意見も多く見受けられます。

娯楽性（レジャー利用）の面では、レジャーで利用する海沿いの路線（国道 28 号および県道 76 号）の整備を求める意見が多く見られました。

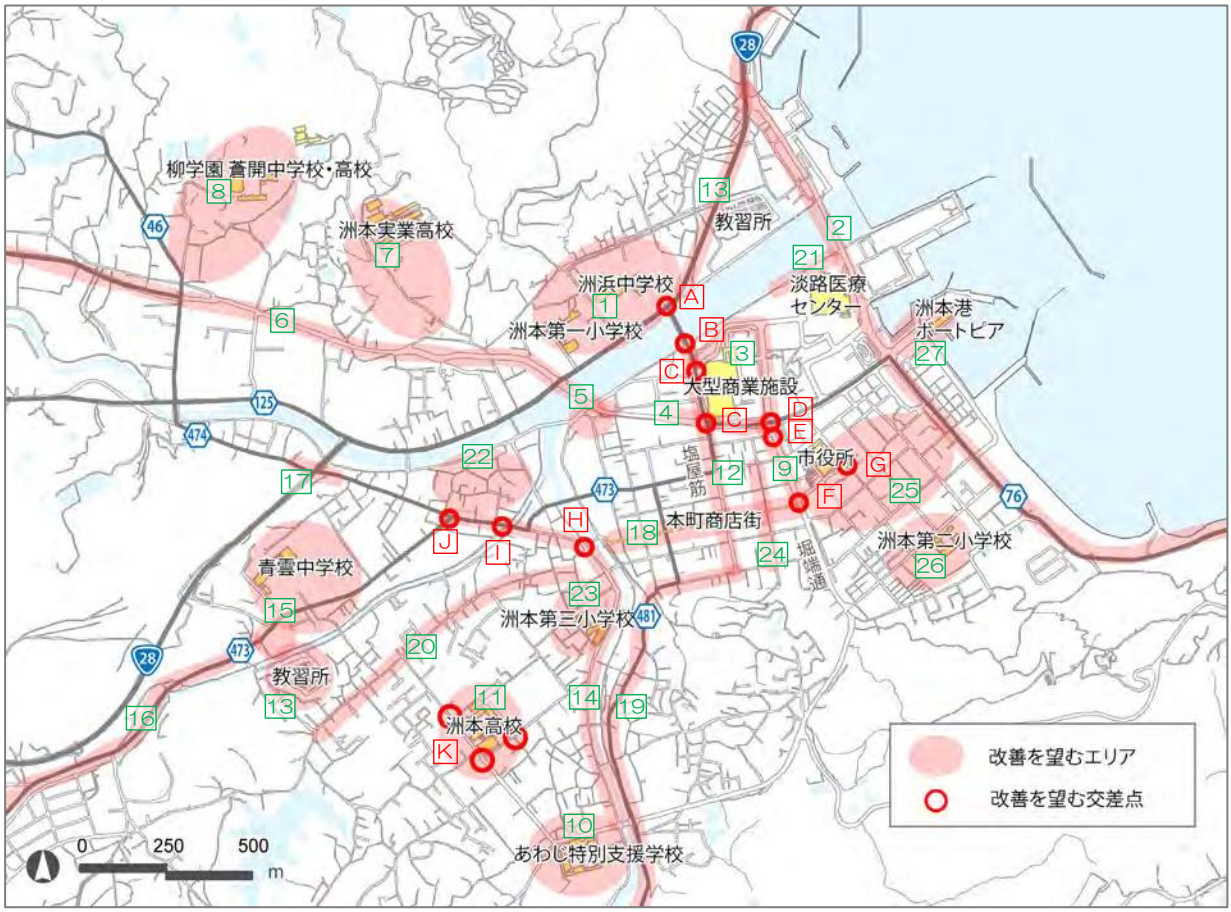


図 2-19　改善を希望する場所（通勤者・通学者・買い物利用者の意見を統合）

※アルファベット及び数字は表 2-1 に対応。

出典：自転車利用に関するアンケート調査結果（洲本市・令和元年度）

表 2-1 改善を希望する場所と指摘内容（通勤者・通学者・買い物利用者の意見を統合）

交差点	指摘箇所	指摘内容
A	塩屋交差点	
B	ミリオン前の交差点	信号機が無い
C	イオン周辺の交差点	自転車同士または自転車と歩行者の並進・自動車交通量が多い・見通し不良
D	栄町2丁目東交差点	自転車同士または自転車と歩行者の並進・自動車交通量が多い・右左折車両が多い
E	淡陽信用組合前の丁字路	
F	本町商店街の交差点	
G	市役所の南東側交差点	見通しが悪い
H	物部橋の物部側の交差点	
I	木下石材前の交差点	車両の飛び出し
J	中島交差点	
K	洲本高校周辺の交差点・横断歩道	横断歩道での車両不停止・カーブミラーが不足

エリア	指摘箇所	指摘内容
1	洲浜中学校周辺・洲本第一小学校周辺	自転車の並走・見通し不良・坂道でスピードを出す自転車がいる
2	海岸線（アワイチルート）・市街地～由良・国道の海沿い	自動車走行環境の整備
3	イオン周辺・エディオン周辺	植栽による見通し不良・駐車場からの車両の飛び出し・路上駐車車両・路面状態が悪い
4	緑地公園前	歩道が狭い
5	淡路広域消防周辺・潮橋	滑りやすい
6	加茂中央線（学校近く）	高校生の自転車マナーが悪い
7	洲本実業高校周辺	自転車の並走・見通しが悪い
8	蒼開中学高校周辺・下加茂会館周辺	自転車の並走・自転車と自動車の接触危険性・路面状態が悪い
9	堀端筋・三井住友銀行前・淡陽信用組合前	路上駐停車車両・横道からの車両の飛び出し
10	あわじ特別支援学校横	カーブミラーが見えにくい
11	洲本高校周辺	自転車の並走・道路幅員が狭い・送迎車両の停車が多い
12	塩屋筋・塩屋筋の各交差点・淡路信用金庫前	通行障害物（植木等）・路上駐停車車両
13	教習所付近	
14	中島交差点から千草川沿いにかけて	道路幅員が狭い・街灯が少ない
15	青雲中学校周辺・貴船神社周辺・しばの英語セミナー横	道路幅員が狭い・自動車交通量が多い・見通しが悪い・街灯が少ない・信号機が少ない・カーブミラーが少ない・路面状態が悪い
16	青雲中学校から池田橋交差点あたりまで	街灯が少ない・路面状態が悪い
17	国道28号の高架下付近	道路幅員が狭い・路面状態が悪い
18	本町商店街・本町商店街との交差点	
19	千草川沿い	街灯が少ない・田との間に柵がない
20	本町から市民交流センターへの道	
21	淡路医療センター裏	路上駐停車車両
22	物部2丁目	路面状態が悪い
23	洲本第三小学校周辺・サンたなか周辺・本村会館周辺	見通しが悪い
24	レトロこみち	自動車及び自転車の交通量が多い
25	市役所周辺・市役所裏のあたり・内町の交差点・アワイチから市街地（飲食店）への道路	幅員が狭い・アワイチから飲食店へのネットワークが必要・信号機が少ない
26	洲本第二小学校周辺・鮎原物産の前	幅員が狭い・私有地からの自動車の出入りが多い
27	ボートピア周辺・洲本港	サイクリング拠点の整備が必要

※アルファベット及び数字は 図 2-19に対応。
※指摘内容は回答のあったものについて掲出（アンケートの質問項目ではないため、回答が無い場合がある）。
出典：自転車利用に関するアンケート調査結果（洲本市・令和元年度）

2.3　自転車関連事故の発生状況

(1) 事故件数推移

洲本市における自転車事故の件数は、平成 26 年から平成 30 年の５年間では 30 件前後となっています。

全人身事故における自転車事故の割合は、平成 28 年には 14.3%まで下がり兵庫県全体で見た割合と比較して少ない傾向でした。しかし、平成 30 年には再び上昇し 21.3%となり、兵庫県全体とほぼ同じ割合となっています。

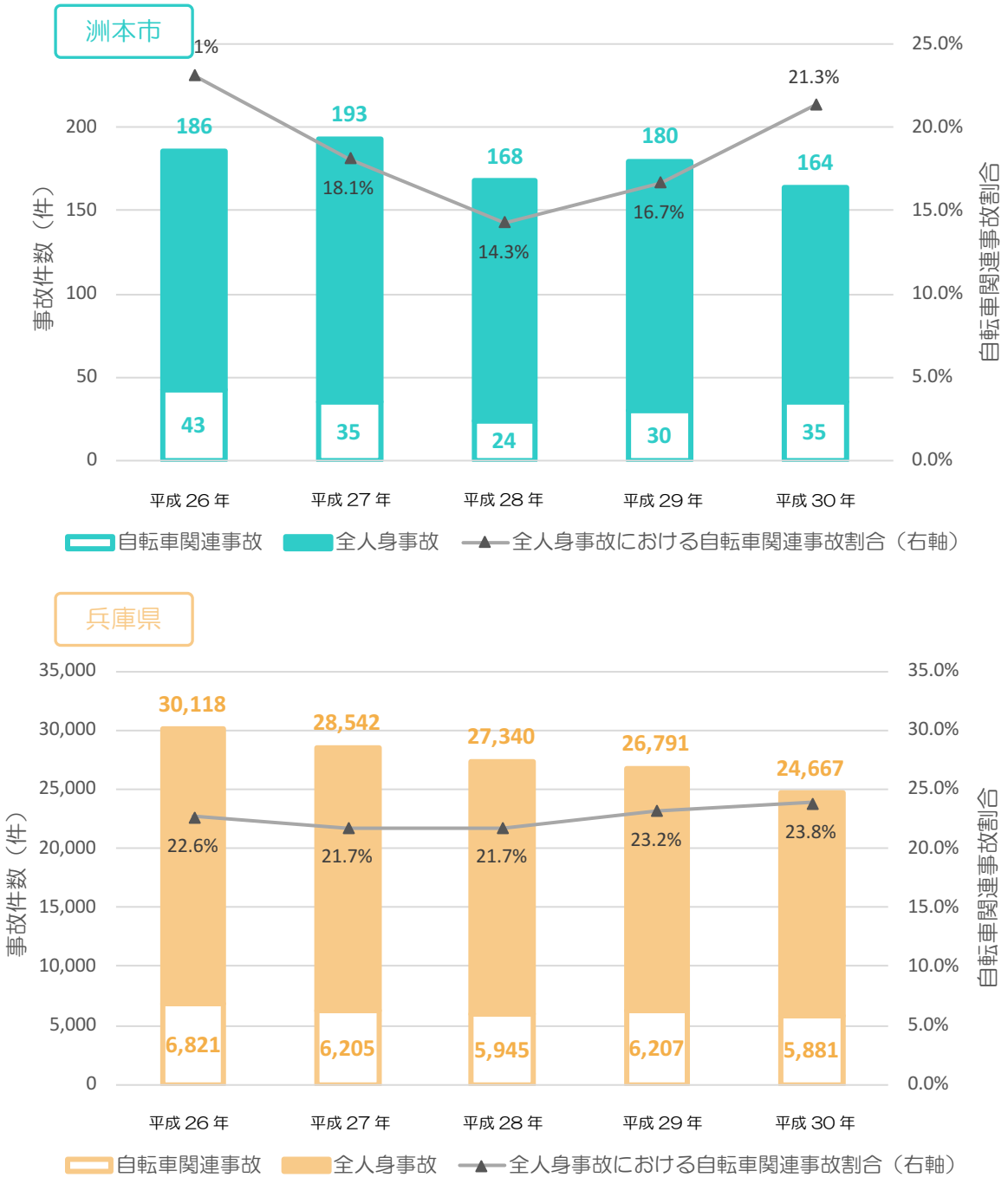


図 2-20　全人身事故と自転車関連事故の件数（上：洲本市、下：兵庫県）

出典：兵庫県警提供資料

⑵ 自転車関連事故の当事者種別

洲本市における自転車関連の事故では、自転車が第２当事者となる事故が約６割ですが、約４割は自転車側の過失割合が大きい第１当事者の事故となっています。

自転車が第２当事者の場合、第１当事者は全て自動車などの車両です。自転車が第１当事者の場合も、車両が相手当事者となる場合が多いですが、人が被害者となる事故もわずかに起こっています。

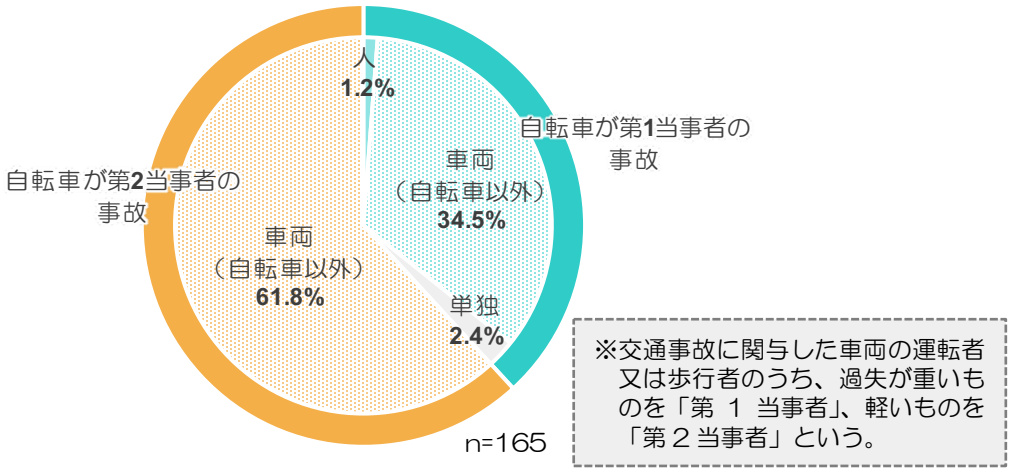


図 2-21　自転車関連事故の当事者分類（平成 26 年～平成 30 年の５年分）

出典：兵庫県警提供資料

⑶ 自転車関連事故の当事者年齢

自転車関連事故の自転車乗用者の年齢は 6～15 歳が 25%、16～24 歳が 15%と高い割合を占めます。また、75 歳以上も 15%と若年者と高齢者の割合が目立ちます。

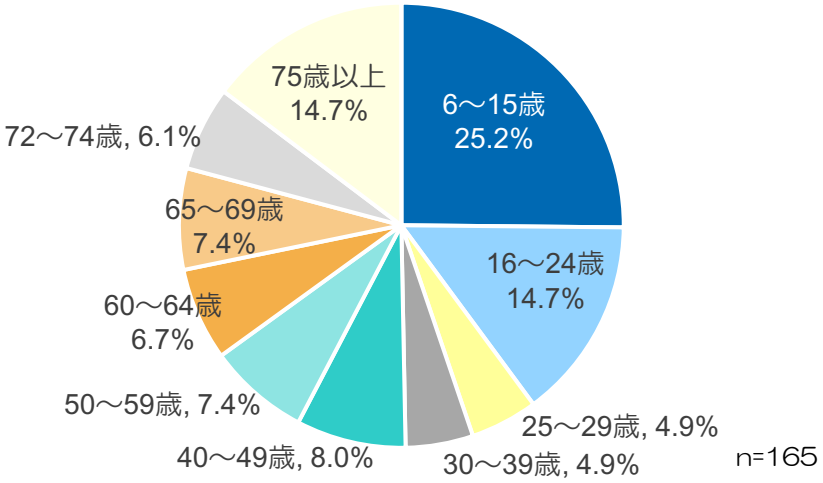


図 2-22　自転車関連事故の当事者年齢（平成 26 年～平成 30 年の 5 年分）

出典：兵庫県警提供資料

⑷ 自転車関連事故の事故類型

自転車関連事故の事故類型では、自転車が第 1 当事者の場合、出合頭が 65.1%と一際多くなっています。

自転車が第 2 当事者の場合も、出合頭の事故が最も多いほか、右折時・左折時の事故の割合も多くなっています。

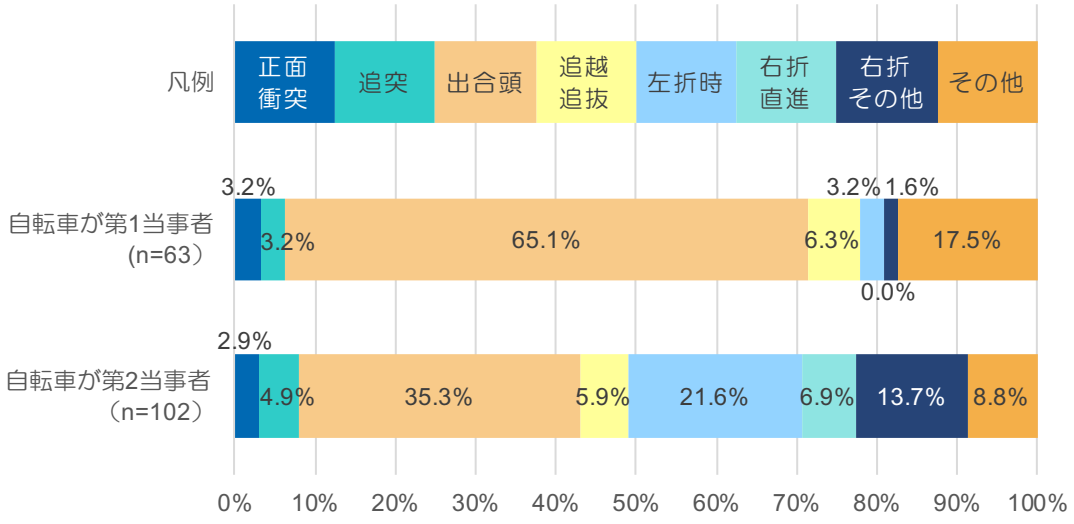


図 2-23　自転車関連事故の事故類型（平成 26 年～平成 30 年の 5 年分）

出典：兵庫県警提供資料

⑸ 自転車関連事故の発生地点

自転車事故の発生地点は中心市街地に集中しています。

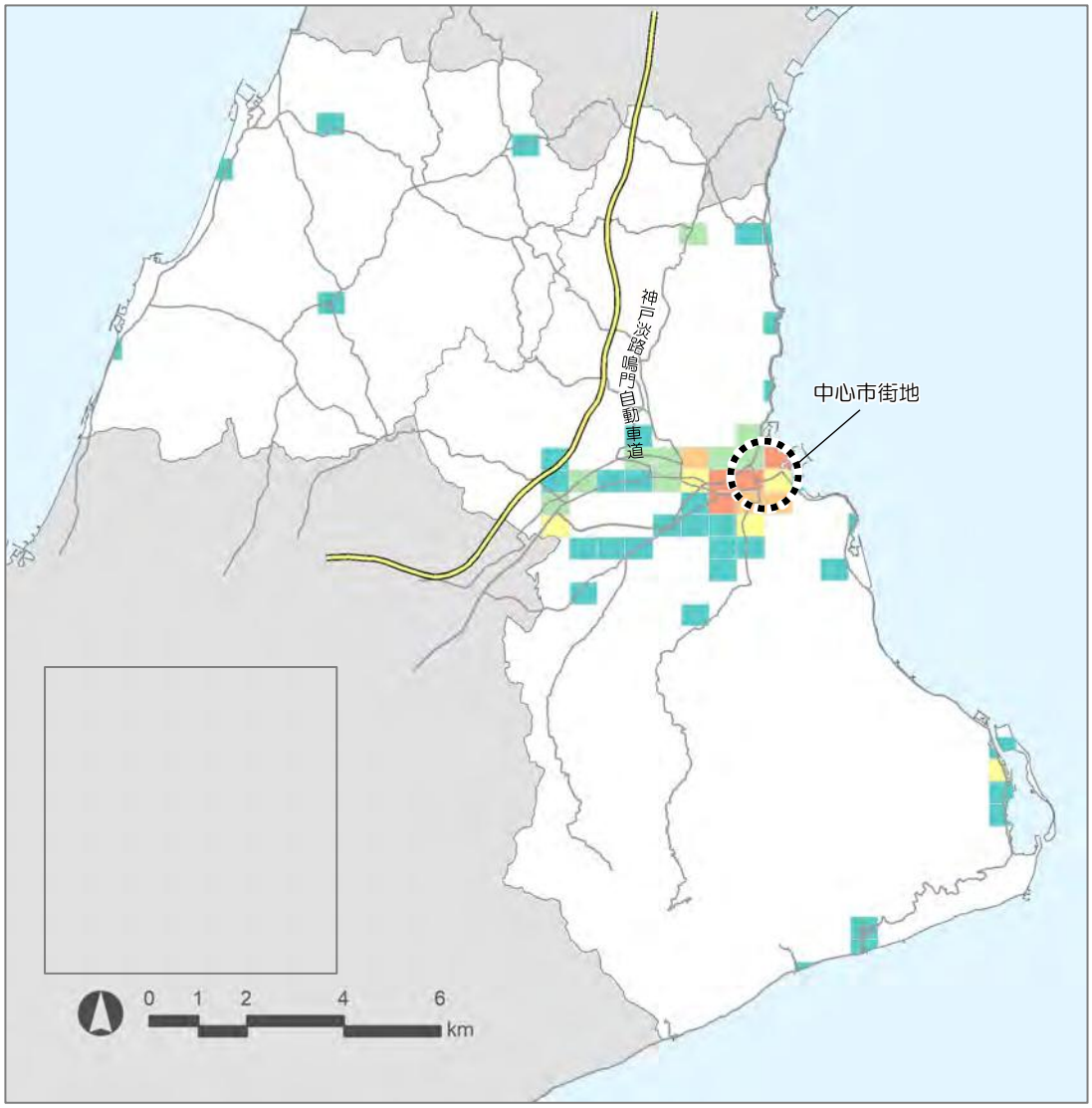


図 2-24　自転車関連事故の発生地点のメッシュごと集計（平成 26 年～平成 30 年の 5 年分）

出典：兵庫県警提供資料

⑹ 自転車利用の際に危険と感じた場面

自転車利用の際に危険を感じた対象は、いずれの回答者層でも自動車が一際多い結果となっています。

特に、交差点での右左折時の接触や、直線道路の追い越し時の接触に危険を感じたという回答が多くみられます。

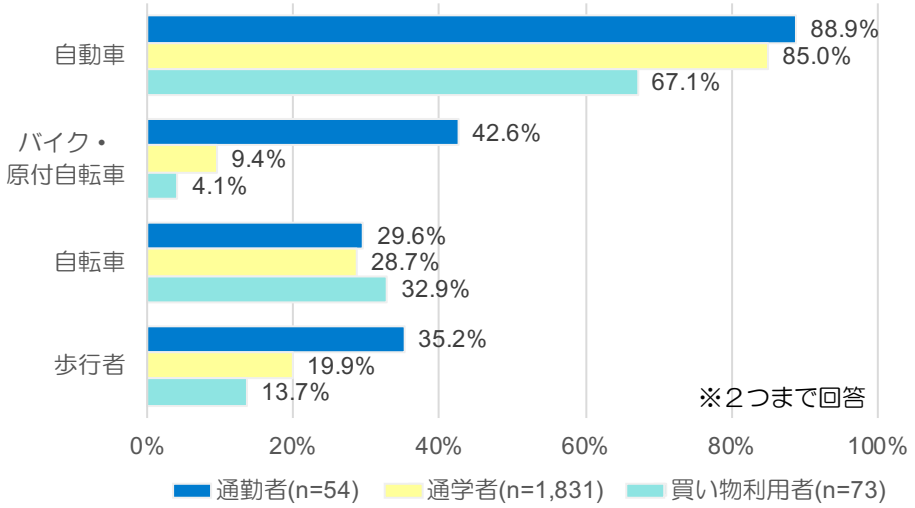


図 2-25　危険と感じる対象

出典：自転車利用に関するアンケート調査結果（洲本市・令和元年度）

通勤者		
場所	どのような危険か	回答数
直線道路（車道）	追い越し時の接触	11 票
	右左折時の接触	7 票
	後ろからの追突	6票
	正面衝突	5票
交差点（車道）	右左折時の接触	7 票
	追い越し時の接触	2票
	後ろからの接触	2票

通学者		
場所	どのような危険か	回答数
直線道路（車道）	追い越し時の接触	212 票
	右左折時の接触	104 票
	正面衝突	100 票
	後ろからの追突	69 票
交差点（横断歩道）	右左折時の接触	227 票
	正面衝突	56 票
交差点（自転車横断帯）	右左折時の接触	74 票
交差点（車道）	右左折時の接触	250 票
	正面衝突	66 票

買い物利用者		
場所	どのような危険か	回答数
直線道路（車道）	追い越し時の接触	7 票
	右左折時の接触	4 票
	正面衝突	3 票
	後ろからの追突	3 票
交差点（横断歩道）	右左折時の接触	9 票
交差点（自転車横断帯）	右左折時の接触	3 票
交差点（車道）	右左折時の接触	3 票

表 2-2　対象者が自動車の場合の危険場面（回答数の多い場所と危険）

出典：自転車利用に関するアンケート調査結果（洲本市・令和元年度）

2.4　自転車の観光利用に関する状況

(1)「アワイチ」の取り組み

兵庫県、淡路島の３市（洲本市、南あわじ市、淡路市）、及び一般財団法人 淡路島観光協会では、神戸や大阪等の大都市からの良好なアクセス条件、淡路島の自然豊かなロケーション、特徴ある観光資源等を活かして、淡路島一周サイクリングルート「アワイチ」の整備に取り組んでいます。

アワイチの概要

延長	： 150km	最大標高差	： 156m
獲得標高	： 約 1200m	最急勾配	： 約 10%
進行方向	： 右回り（海岸車線を走行）	所要時間	： 約 10 時間

主な取り組み内容

■　走行環境整備

歩道整備に合わせた路肩幅の確保【県道洲本灘賀集線・洲本市小路谷】

ゆっくりのんびりサイクルレーン【県道福良江井岩屋線・洲本市五色町都志】

注意喚起看板の設置【県道洲本灘賀集線・洲本市相川組】

■　サイクリスト向け情報提供

距離標の設置【南あわじ市灘黒岩】

コース案内看板の設置【緑の道しるべ 角川公園・洲本市五色町都志】

■　サイクリスト受入環境の改善

サイクルラックの設置【道の駅東浦ターミナルパーク・淡路市浦】

コンビニとの包括協定によるサポート施設整備

■島外との自転車交通の確保

深日港（大阪府岬町）ー洲本港間の航路輸送（社会実験）

など

出典：兵庫県　兵庫県のサイクルツーリズム推進に向けた淡路地域モデルルート推進協議会資料

図 2-26　アワイチ（淡路島一周サイクリングルート）の取り組み

出典：兵庫県 HP

⑵ 洲本市で実施されるサイクルイベント

① 淡路島ロングライド 150

淡路島では、島内を自転車で 1 周する「淡路島ロングライド 150」が平成 22 年度から毎年開催されており、洲本市にも洲本エイドステーションが設けられます。

令和元年の大会では、約 2,200 人のサイクリストが全国から参加しました。

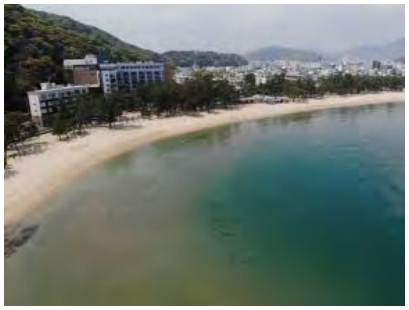
図 2-27　淡路島ロングライド 150 の様子

② 周遊スタンプラリー　スマート光ライド 2019

淡路島、琵琶湖、しまなみ海道、泉州・和歌山の 4 地区の連携による広域周遊イベントが令和元年 7 月から 9 月に実施されました。

参加費無料で期間内の好きな時間、好きな順序で参加できるため、誰でも気軽に参加でき、初心者や家族連れが参加できるイベントです。

洲本市内では大浜海水浴場、洲本城跡、エトワール生石、緑の道しるべ角川公園がチェックポイントとなりました。


大浜海水浴場

洲本城跡

エトワール生石

緑の道しるべ角川公園

図 2-28　周遊スタンプラリー　スマート光ライド 2019 チェックポイント

出典：(一社) 淡路島観光協会 淡路島観光ガイド・あわじナビ
兵庫県　兵庫県のサイクルツーリズム推進に向けた淡路地域モデルルート推進協議会資料

⑶ E-バイクのレンタサイクル事業

洲本市では、観光客が移動手段として街の散策を楽しんだり、サイクリングを楽しんだりできるよう、E-バイク(電動アシスト付きスポーツ自転車)のレンタルを令和元年７月より開始しました（令和元年 12 月末まで)。

貸出場所	❑ 淡路島観光協会 洲本観光案内所 ❑ ウェルネスパーク五色
貸出台数	各貸出場所５台（計 10 台）
貸出料金	４時間まで　2,000 円 ４時間以上　3,000 円

※洲本観光案内所ではシティサイクルタイプのレンタサイクルも貸出可能

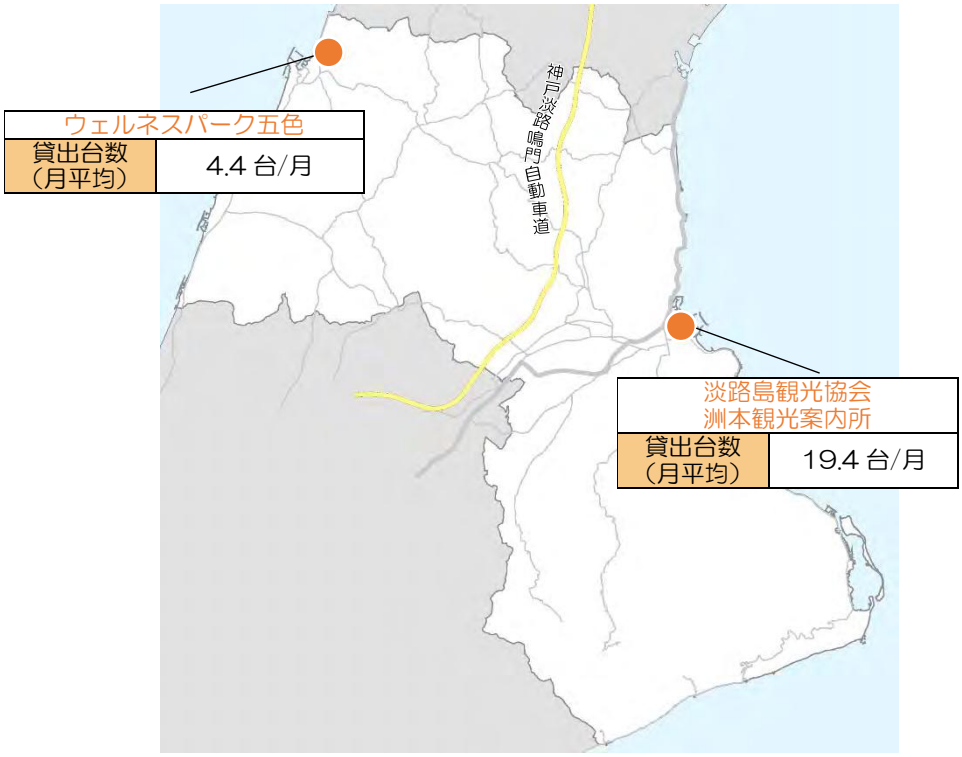


図 2-29　E-バイク貸出箇所と貸出状況

※貸出台数は令和元年 8～12 月の月平均

E-バイクとは

E-バイクは電動アシスト付きスポーツサイクルで、従来の電動アシスト付き軽快車に比べると走行性が高く、スポーツ走行に向いています。

体力に自信のない高齢者や、女性もサイクリングを楽しむことができ、近年、国内で関心が高まりつつあります。

⑷ 道の駅高田屋嘉兵衛公園（仮称）との連携

洲本市五色町に整備が予定されている道の駅高田屋嘉兵衛公園（仮称）が令和２年１月に重点道の駅に選定されました。

道の駅高田屋嘉兵衛公園（仮称）は「アワイチ」のゲートウェイ施設として、サイクリストの快適で安心な利用をサポートする機能が集約される予定となっており、今後の洲本市内の自転車の観光利用の促進が期待されます。

図 2-30　（1）道の駅高田屋嘉兵衛公園（仮称）の概要

出典：令和２年１月24日　国土交通省記者発表資料より抜粋

⑸ サイクリングの現状

洲本市内をサイクリングされている方を対象として、サイクリングに関する現状、要望、問題点等を把握するためにアンケート調査を実施しました。

調査対象	サイクリスト
アンケート方法	休憩などでコンビニエンスストアに訪れるサイクリストに対して、駐輪場にて対面式ヒアリング調査を実施
アンケート実施日時	令和元年 11 月2日（土）８時～１８時
アンケート実施場所	ファミリーマート （洲本海岸通店、サントピアマリーナ店、都志店）
サンプル数	88 票

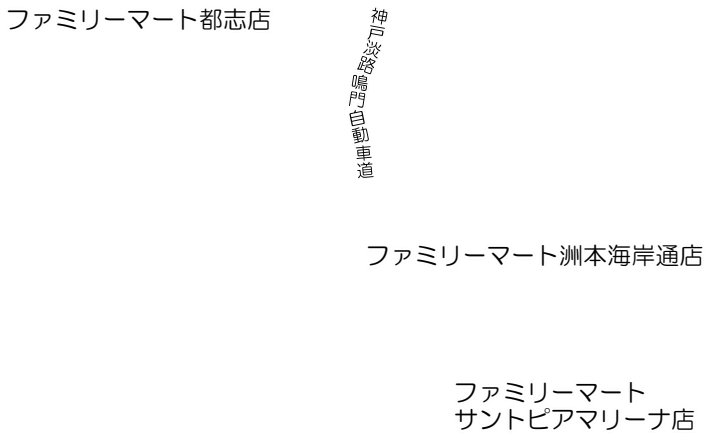


図 2-31　アンケート実施場所

① 移動した（移動する予定の）サイクリングルート

移動ルートは淡路島 1 周のアワイチを利用する回答者が 7 割以上でした。

洲本市内をみると、アワイチのルートとなる海沿いの利用者が多く、淡路市との接続は国道 28 号および県道 31 号福良江井岩屋線の利用に限られましたが、南あわじ市との接続は国道 28 号、県道 66 号大谷鮎原神代線など内陸のショートカットルートを利用する回答者も見られます。

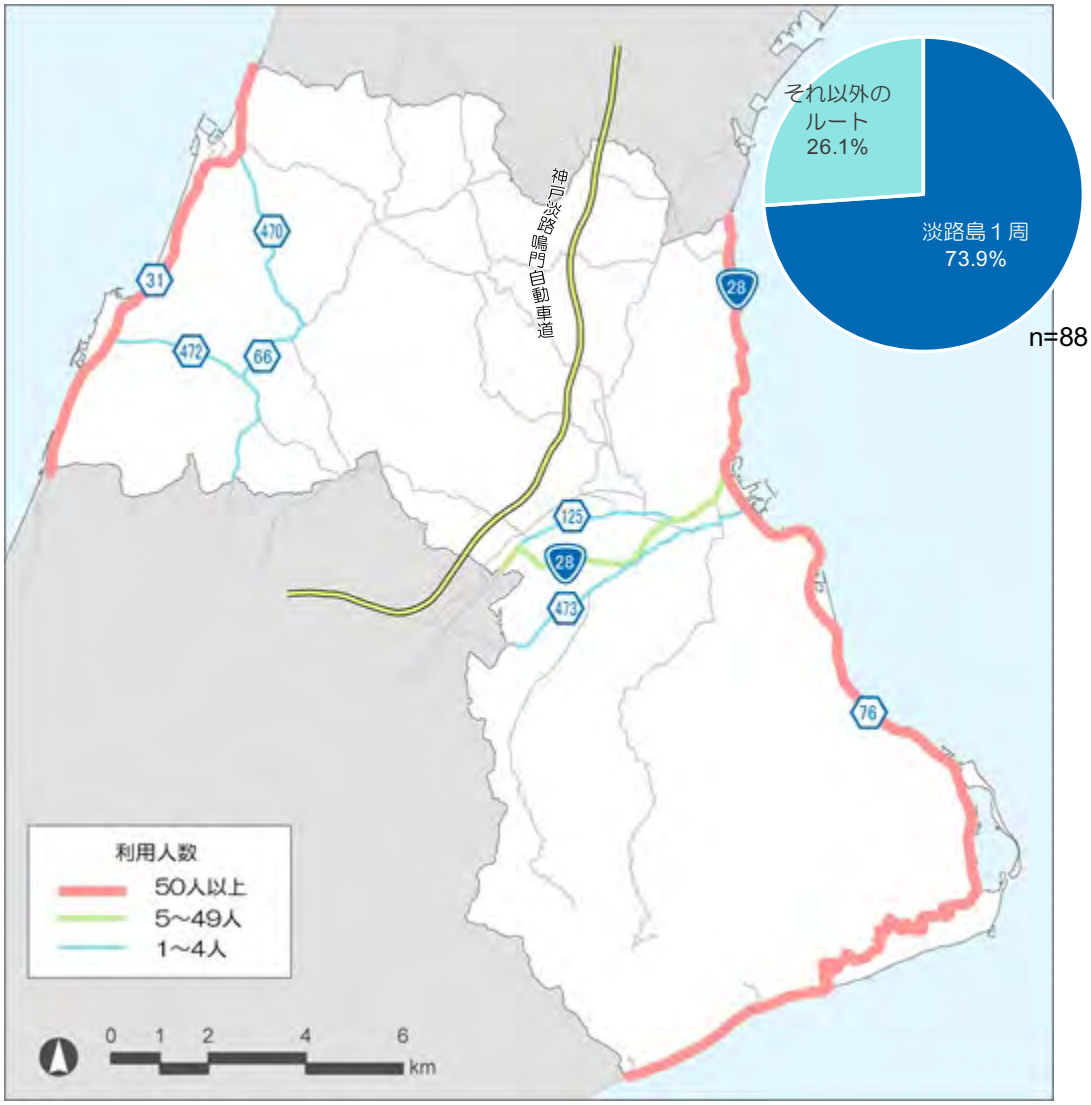


図 2-32　移動した（移動する予定の）サイクリングルート

※それ以外のルート：アワイチルート以外のルート

② サイクリングルートを選ぶ際の重要度

ルートを選ぶ際、「路面の凸凹」「自転車走行空間の幅員」「自動車交通量」は約９割のサイクリストが重要と考えています。

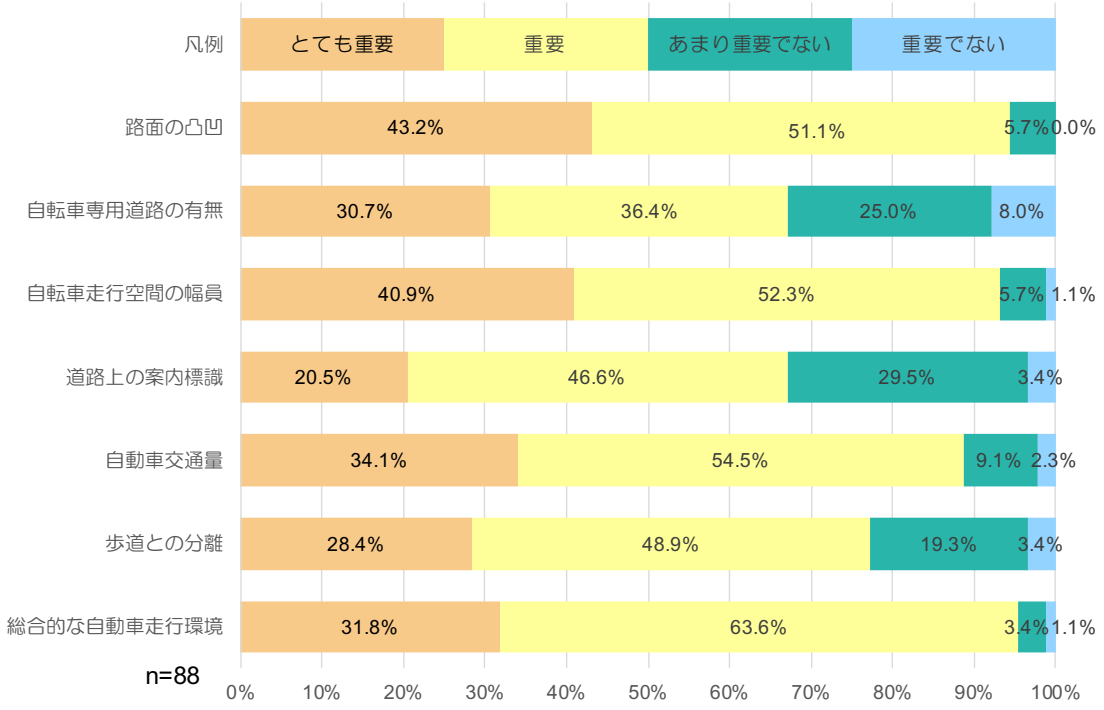
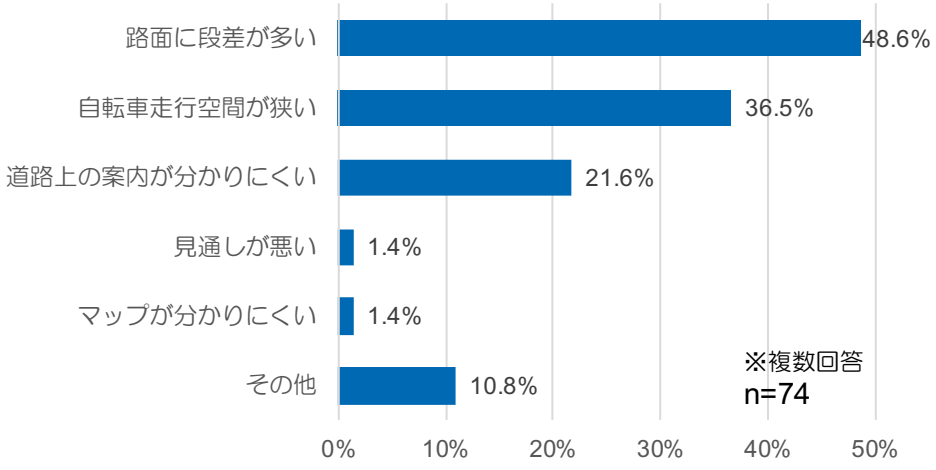


図 2-33　サイクリングルートを選ぶ際の重要度

③ 淡路島のサイクリングルートの課題

淡路島のサイクリングルートの課題について、「路面に段差が多い」という回答が約半数、また「自転車走行空間が狭い」という回答も４割近くあがっています。



nは無回答を除く

図 2-34　淡路島のサイクリングルートの課題

2.5　洲本市における自転車利用に関する現状と課題

1．自転車利用の実態

- 淡路島内３市の中で自転車利用率が最も高い。自動車利用率も７割を占めている。（P8,9）
- 20 歳未満の学生や 75 歳以上の高齢者による自転車利用が特に多く、通学や生活利用と考えられる４km 未満の利用が９割を占める。（P10）
- 自転車利用施設および発生集中量の分析から、自転車利用は中心市街地に集中している。（P11～15）
- 自転車交通ルールの認知度は通学者で特に低い傾向にある。また、自転車利用者の「自転車利用者のマナー向上」および「交通ルールの周知」が歩行者、自動車利用者から望まれている。（P16,17）
- 自転車損害賠償保険への加入率は７割程度である。（P18）
- 大型商業施設や学校周辺等で安全性に対して、本町を中心に堀端筋、塩屋筋等で快適性の面に対して、海沿いの路線では娯楽性の面に対する改善希望があげられている。（P19,20）

2．自転車関連事故の発生状況

- 全事故における自転車事故の割合が平成 28 年を境に上昇。（P21）
- 自転車が第二当事者となる事故が約６割だが、第一当事者となる事故も約４割にのぼる。相手当事者は自転車以外の車両がほとんどである。（P22）
- 自転車利用の多い若年者および高齢者の事故が多い。出合い頭の事故の割合が多い。（P23）
- 自転車関連の事故発生が中心市街地に集中している。（P24）
- 交差点での右左折時や、直線道路の追い越し時に、自動車との接触の危険性を感じる自転車利用者が多い。（P25）

3．自転車の観光利用に関する状況

- 淡路島１周サイクリングルート「アワイチ」の整備が進められている。（P26,27）
- 「淡路島ロングライド 150」が定期的に開催されている。（P28）
- E-バイクのレンタル事業を実施し、観光での自転車利用を推進している。（P29）
- 道の駅高田屋嘉兵衛公園（仮称）との連携（P30）
- 観光での自転車利用者は、７割が「アワイチ」のコースを利用している。（P32）
- ルートを選ぶ際には、「路面の凸凹」、「自転車走行空間の幅員」、「自動車交通量」が重視されている。（P33）
- サイクリストが考える淡路島のサイクリングルートの課題として「路面に段差が多い」ことが指摘されている。（P33）

課題１．洲本市中心市街地における自動車・自転車・歩行者の錯綜

　洲本市中心市街地には日常的に利用される大型商業施設や中学・高校が複数立地しています。これらの施設の周辺は安全性や快適性の面から、改善を希望する箇所にも挙げられています。また、事故発生も市街地に集中している状況となっており、自転車利用者の多い市街地における歩行者や自動車といった道路利用者との錯綜が課題となっています。

課題２．市民の自転車利用に対する安全意識の不足

　洲本市における自転車関連事故は、約 4 割が自転車側の過失割合が大きいとされる第一当事者となっています。自転車関連事故の集中している洲本市中心市街地における自転車走行空間が未整備であることが課題と言えます。
　また、特に通学者において交通ルールの認知度がやや低い傾向にあります。自転車利用に関して、「自転車利用者のマナー向上」や「交通ルールの周知」を求める声は多く、自転車利用に対する安全意識の不足が課題であります。

課題３．サイクリングルートの走行環境の改善余地

　淡路島 1 周サイクリングルート「アワイチ」によるサイクリングルートの整備が推進されています。アンケートでも多くの来訪者が「アワイチ」のルートを利用していることが分かり、イベントには多くの方が参加していることからも、「アワイチ」への認知度や注目度が高まっていることが考えられます。従って、アンケートにおいて多くのサイクリストが指摘した路面の凸凹や道路幅員などが課題であります。

第3章 計画の目標と基本方針

3.1　計画目標

前章において取りまとめた、３つの自転車走行に関する課題を踏まえて、本計画の目標を以下のように定めました。

市民も来訪者も安全で快適に利用できる自転車走行空間の創出

3.2　基本方針

計画目標を実現するために、前章において取りまとめた、３つの自転車走行に関する課題に対応する３つの基本方針を以下のように定めました。

基本方針１　自転車利用者の多いエリアの優先整備

自転車と自動車および歩行者の錯綜を減らし安全に共存して通行できる道路空間を目指し、道路空間の整備を行います。自転車走行空間のネットワーク化により、自転車利用の利便性確保と計画的な整備を推進します。

① 車道への自転車走行空間の創出
② 自転車走行空間の明確化
③ 自転車ネットワーク化による利便性の確保

基本方針２　事故の多いエリアの優先的整備と自転車利用ルール、思いやり運転の啓発

自転車関連の事故が集中している市街地を優先的に整備します。また、自転車利用者に対する自転車利用ルールやマナーの啓発、自動車ドライバーに対しては、自転車走行空間の路面標示等によって自転車利用者に対する注意を促します。

① 自動車ドライバーにもわかりやすい自転車走行空間の路面表示
② 自転車利用のルール・マナー、自動車の思いやり運転の啓発
③ 学校での交通安全教育の強化

基本方針３　サイクルツーリズム振興に寄与するアワイチルートの整備

サイクリングルートについては、安全性以外にも、特に郊外部に対する快適な走行性や景観等にも配慮する必要があります。また、アワイチは広域サイクルルートとなるため、近隣市と調和のとれた整備を行っていけるよう、連携をとって進めていきます。

① 景観に配慮した路面表示や法定外看板
② 適切な路面の維持管理
③ 近隣市との調和のとれた広域サイクリングルートの整備

第4章 自転車通行空間の整備

4.1　自転車ネットワーク路線の選定

⑴ ネットワーク形成に関わる方針

洲本市では、日常的に自転車利用の多いエリアを中心として、安全性や快適性の向上の観点からのネットワーク形成を目指します。

また、広域の自転車ネットワークとして位置づけられているアワイチルートについても、ネットワークの連続性の観点からの整備を目指します。

ネットワーク路線の選定にあたっては、優先的に計画策定を推進する対象区域を設定し、将来にわたり段階的、計画的にネットワークを形成していくものとします。

⑵ 対象区域

ネットワーク路線の対象区域は、「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）（国土交通省・警察庁）以下ガイドライン」に示されている優先計画策定エリアの抽出の考え方ついて、①：自転車の利用の広がりを踏まえて一定の地域内のエリアで計画策定をする場合と②：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エリアで計画策定する場合の２つの考え方が示されています。

洲本市においては市内の施設立地状況や自転車の利用状況を踏まえて「自転車の利用の広がりを踏まえて一定の地域内のエリアで計画策定をする場合」の考え方に基づいて対象エリアを選定していきます。

またエリアについては、日常的な自転車利用に着目したエリアとアワイチによるサイクルツーリズムを促進するエリアの２つの観点での選定を行います。

図 4-1　優先計画策定エリアの抽出の考え方

【参考】優先計画策定エリアの抽出の考え方（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２４年１１月策定・平成２８年７月改訂）（国土交通省・警察庁））

①：自転車の利用の広がりを踏まえて一定の地域内のエリアで計画策定をする場合

- 公共交通施設や地域の核となる施設と主な居住地域等を結ぶ自転車交通量が多いエリア
- 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連事故が多い通学路、安全性の向上が必要なエリア
- 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進するエリア
- 新たな施設立地が予想され自転車利用増加が見込めるエリア
- 観光利用の観点から自転車利用を促進するエリア

②: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エリアで計画策定する場合

- 郊外住宅地と駅や学校等を結ぶ通勤・通学目的の利用が多い基幹となるルートを中心とした自転車利用の目的応じたエリア
- 観光地と駅や商業地域等を結ぶ観光目的の利用が多い基幹となるルートを中心とした自転車利用の目的に応じたエリア

① 日常的な自転車利用に着目したエリアの考え方

優先計画策定エリアの抽出の考え方を踏まえて、都市計画マスタープランで示されている４つのエリア区分のうち、洲本地域中部エリアを優先的に検討するエリアと位置づけました（図 4-2）。他のエリアについては、課題に応じて順次見直しを行っていく予定です。

表 4-1　日常的な自転車利用に着目した優先的計画策定エリアの選定の考え方

ガイドラインの考え方	洲本市における考え方
公共交通施設や地域の核となる施設と主な居住地域等を結ぶ自転車交通量が多いエリア	自転車利用によるトリップの発生集中量で評価
自転車と歩行者の錯綜や自転車関連事故が多い通学路、安全性の向上が必要なエリア	自転車事故の発生件数で評価
地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進するエリア	洲本市都市計画マスタープランによる方針に基づいて評価
新たな施設立地が予想され自転車利用増加が見込めるエリア	該当する新たな施設立地が予定されていないため、採用しない。
観光利用の観点から自転車利用を促進するエリア	日常的な自転車利用に着目するため、採用しない。

表 4-2　日常的な自転車利用に着目した優先的計画策定エリアの評価結果

評価方法	洲本地域北部	洲本地域中部	洲本地域南部	五色地域
市内平均１メッシュ当たりのトリップ数 ※1 以上のメッシュ数	該当なし	65 メッシュ	５メッシュ	１１メッシュ
市内平均１メッシュ当たりの事故件数 ※2 以上のメッシュ数	１メッシュ	１９メッシュ	１メッシュ	該当なし
洲本市都市計画マスタープランによる地域の自転車に関する課題	自転車に関する課題の記載なし	歩道が十分に整備されていないため、自転車や歩行者の安全確保が保たれていない	自転車に関する課題の記載なし	自転車に関する課題の記載なし
洲本市都市計画マスタープランによる市街地整備方針	方針の記載なし	中心市街地の整備 密集市街地の改善誘導 市街地内低・未利用地の整備活用 定住の促進	密集市街地の改善誘導	定住の促進

※1：洲本市における平均は 1 メッシュ当たり 44 トリップ。1 メッシュ当たり 44 トリップ以上のメッシュ数をを各地域でカウント。第５回近畿圏パーソントリップ調査（H22）の自転車を代表交通手段とするトリップを、500mのメッシュ単位で集計。（第２章 12 ページ参照）

※2：洲本市における平均は 1 メッシュ当たり 3 件。1 メッシュ当たり 3 件以上のメッシュ数を各地域でカウント。（第２章 24 ページ参照）

図 4-2　日常的な自転車利用に着目した洲本市における優先計画策定エリア

② サイクルツーリズムを推進するエリア

兵庫県として、広域の用が多いアワイチの基幹ルートを中心として対象区域を選定しました。アワイチでは、「アワイチルート」と「ショートカットルート」の２種類が設定されています。

図 4-3　アワイチ（淡路島一周サイクリングルート）の取り組み（出典：兵庫県 HP）

図 4-4　アワイチの基幹ルートを中心とするエリア

⑶ 自転車ネットワーク路線選定

洲本市では、国のガイドラインの選定基準を踏まえて、以下の選定基準により候補路線を抽出します。

日常的な自転車利用に着目したエリアについては、A～D に該当する路線を選定し、重ね合わせた上で、F：連続性を確保するために必要な路線についても選定していきます。

サイクルツーリズムを推進するエリアについては D に該当する路線を選定し、F：連続性を確保するために必要な路線について選定をしていきます。

国のガイドラインにおける選定要件	日常的な自転車利用に着目したエリア	サイクルツーリズムを推進するエリア
（A）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等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線	交通拠点、学校、公共施設、主要な商業施設等の自転車利用施設が沿線にある路線	-
（B）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	自転車事故の発生箇所の路線別データがないため、エリアを選定	-
（C）自転車通学路の対象路線	自転車通学での利用が多い路線	-
（D）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	アンケート調査結果の指摘箇所	
（E）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	該当なし	該当なし
（F）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	上記に該当する路線を連続させる。	アワイチとしての広域の連続性を確保する。 道の駅「高田屋嘉兵衛公園（仮称）」までのアクセス道路

⑷ 日常的な自転車利用に着目したエリア

① （A）自転車利用施設が沿線にある路線

各路線延長当たりの自転車利用施設をもとに、点数化をしました。市街地中心部の路線の評価が高くなっています。

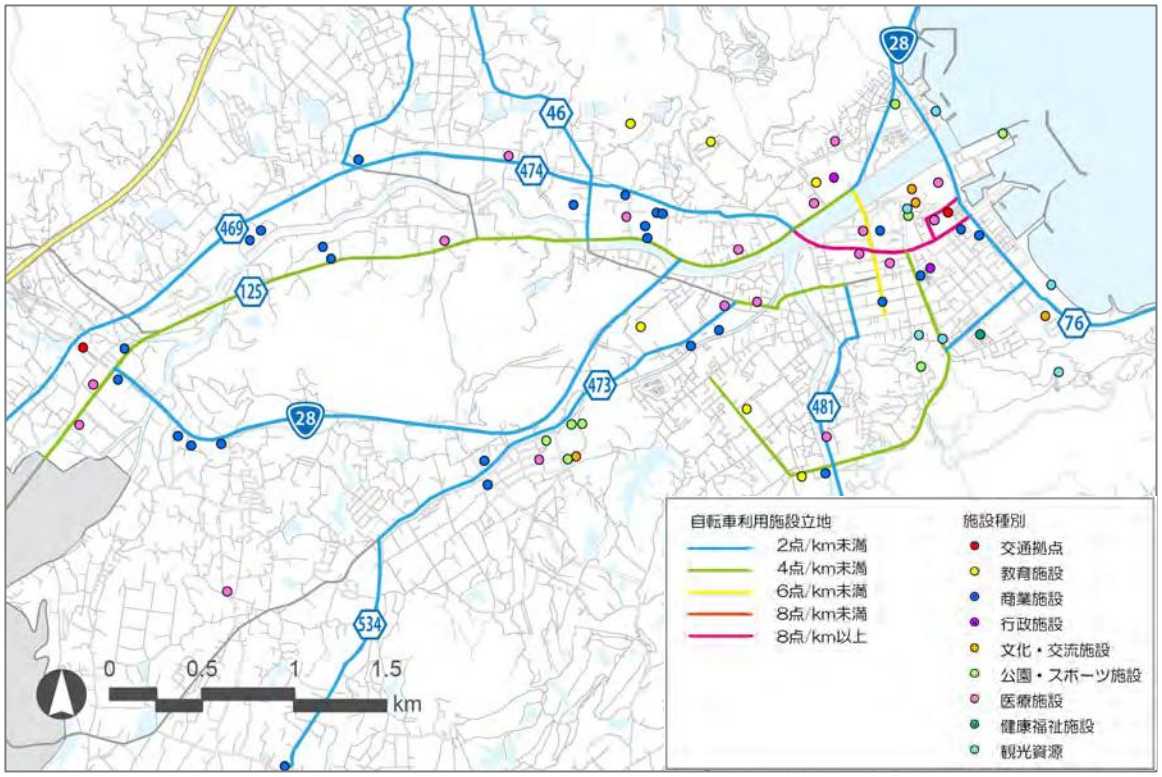


図 4-5　自転車利用施設が沿線にある路線

このうち次のページで示す路線を対象路線候補として採用します。

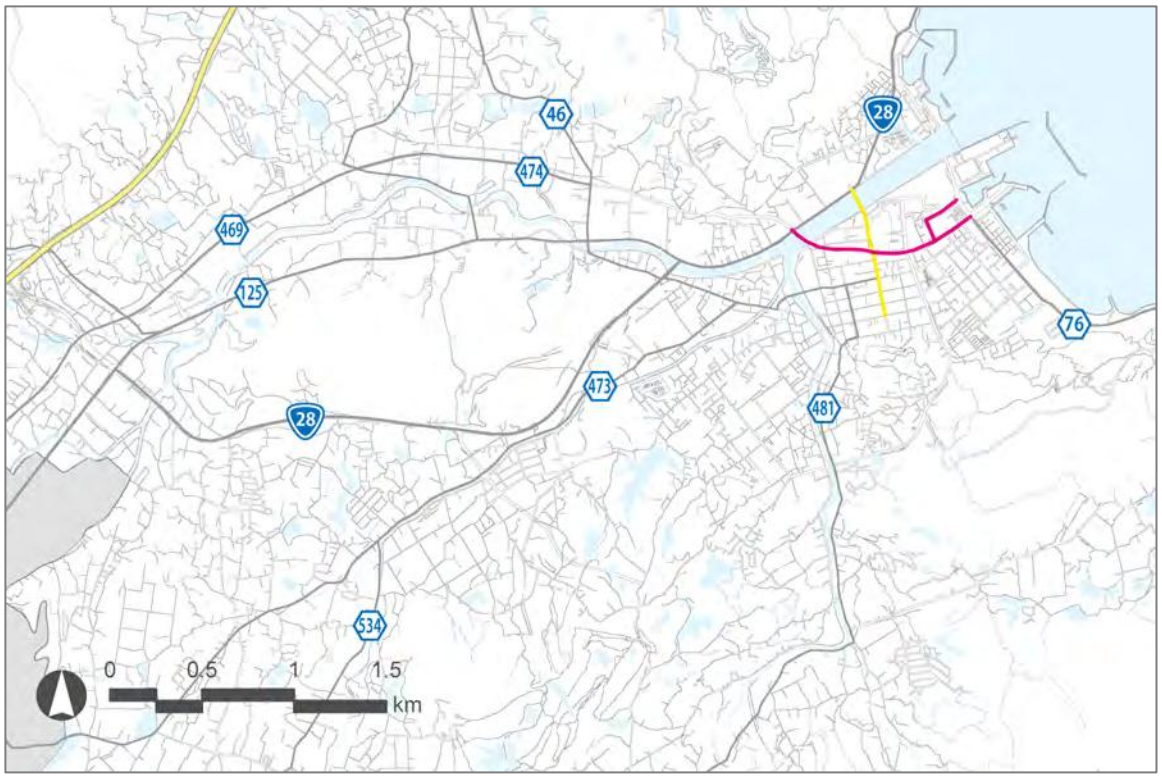


図 4-6　自転車利用施設が沿線にある路線（6 点/km 以上を抽出）

※立地施設の点数化の考え方

交通拠点、教育施設（中学高校）、大型商業施設、行政施設を 2 点、その他の施設を 1 点として都市計画道路は路線ごと、国道・県道は道路センサスの区間ごとに集計。路線延長もしくは区間延長で除して 1 ㎞あたりの点数を算出した。

② （B）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

自転車事故のデータを小地域別に集計しました。本町、塩屋、物部地区での事故が多くなっていることが分かりました。路線ごとではなく小地域で集計することで、事故の多い箇所について面的にとらえることができました。これらの地区は、細街路が多いため、自転車通行空間の確保が困難です。従って既に実施されている交通安全の啓発や押し歩きの推進、ゾーン 30 への指定等のソフト対策について継続的に取組んでいきます。（第５章参照）。

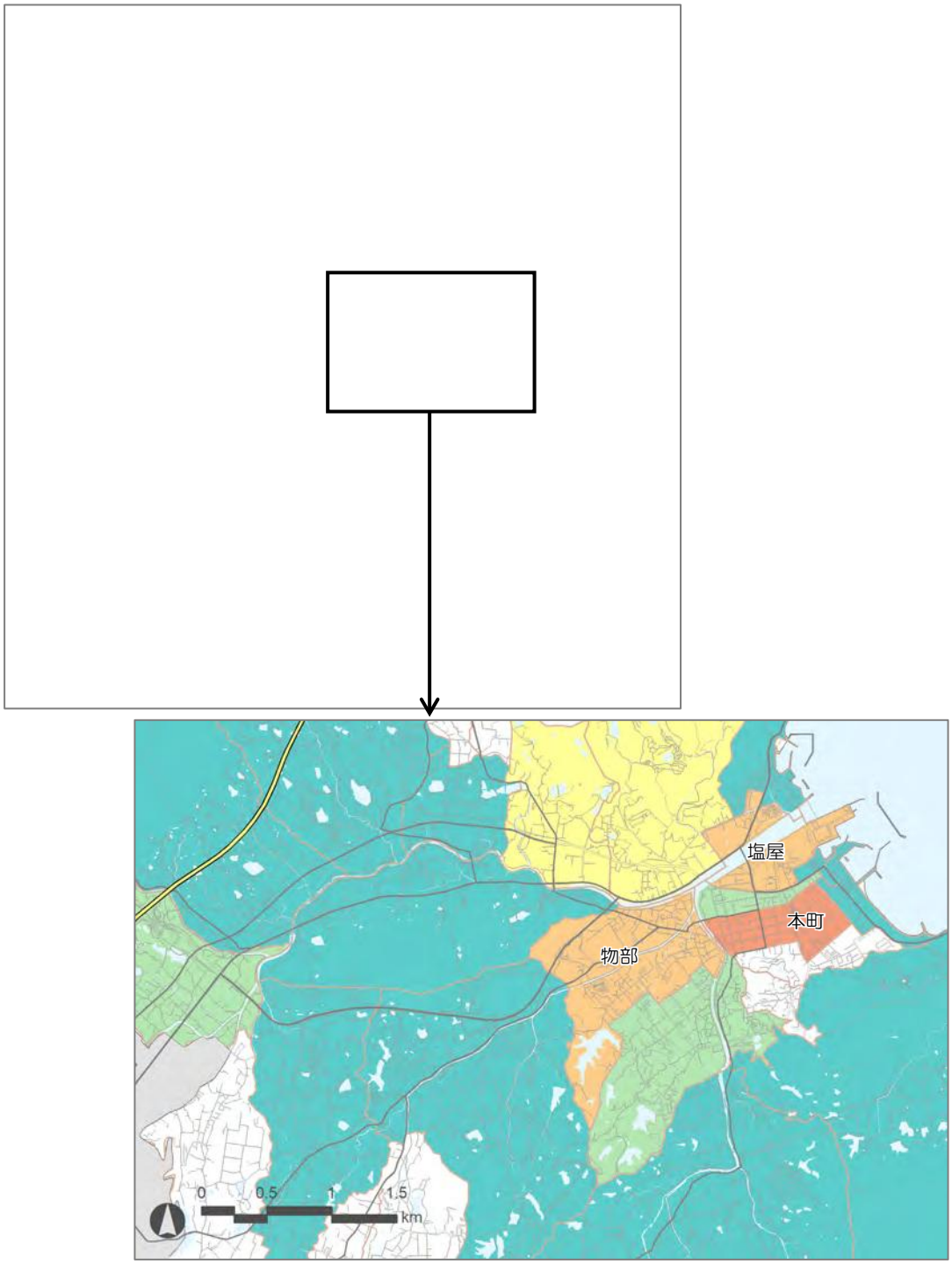


図 4-7　小地域別の自転車事故件数

③（C）自転車通学路の対象路線

優先エリア内にある中学校については通学路の指定があるので、アンケートで把握した自転車通学者の居住地をもとに点数付けをしました。高校については自転車通学者居住地のみを整理しました。洲本市中心市街地と県道 473 号、洲本川右岸の道路、県道 125 号に利用者が多くなっています。

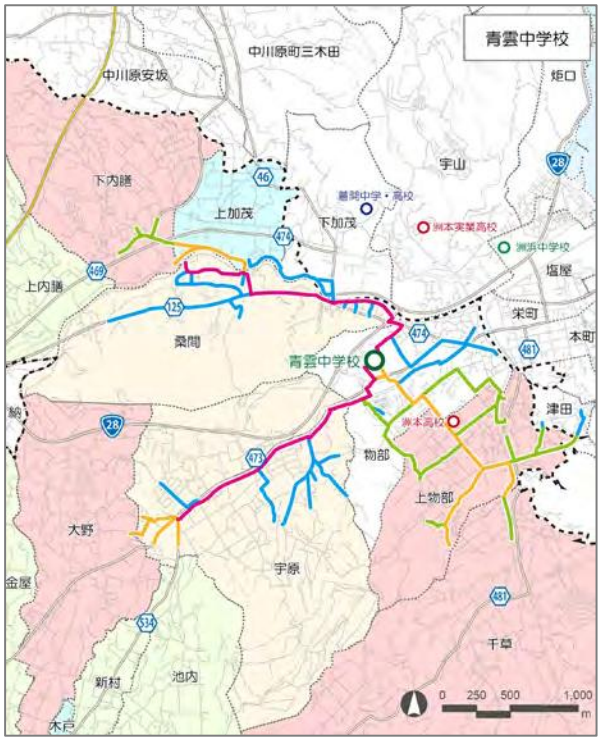
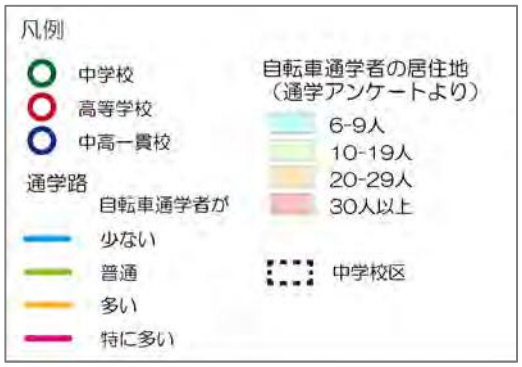


図 4-8　青雲中学校

図 4-9　洲浜中学校



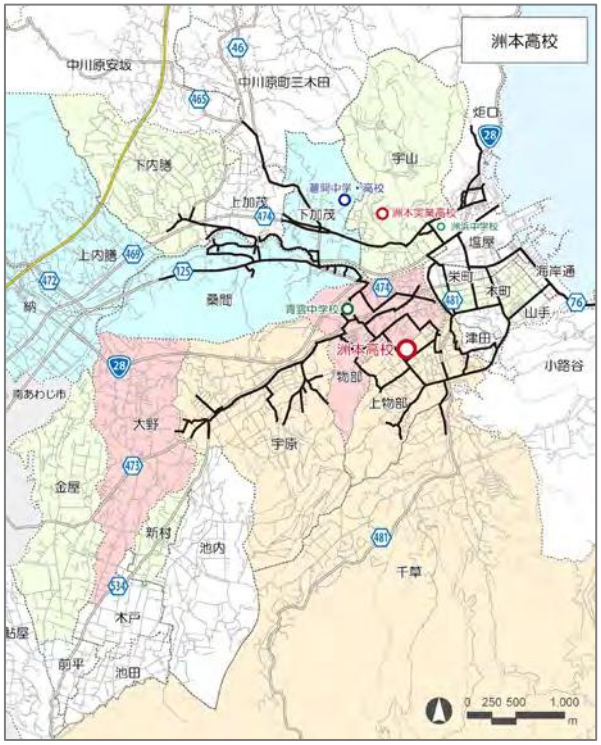


図 4-10　洲本高校

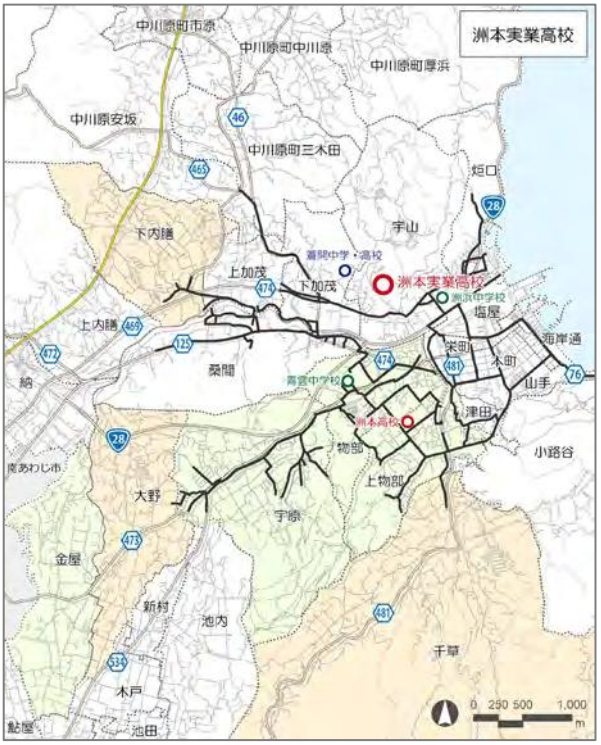


図 4-11　洲本実業高校

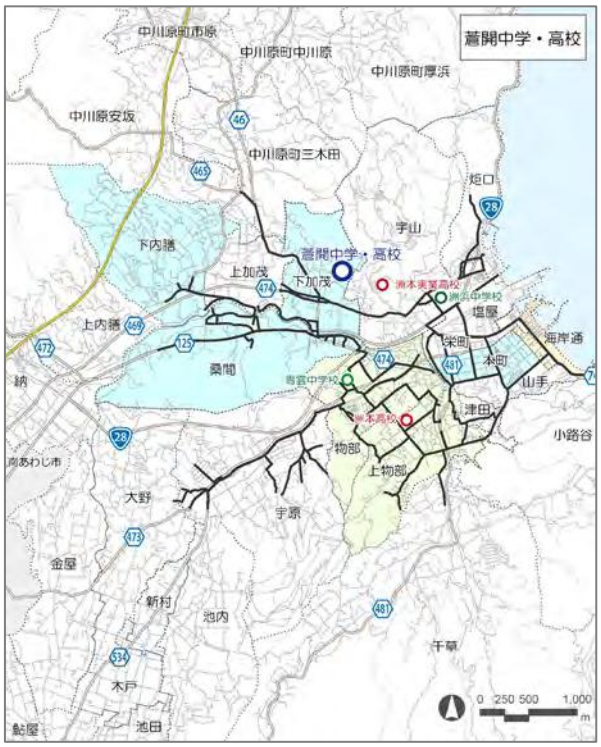
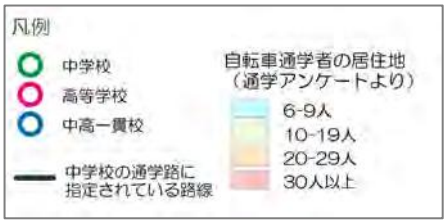


図 4-12　蒹開中学・高校



また、通学路整備事業の一環として、下内膳線及び上内膳塩尾線の整備が予定されています。

図 4-13　安全性を向上させる路線

以下に示すように、通学路として特に多い区間（ピンク）と整備予定区間を対象路線候補として採用します。

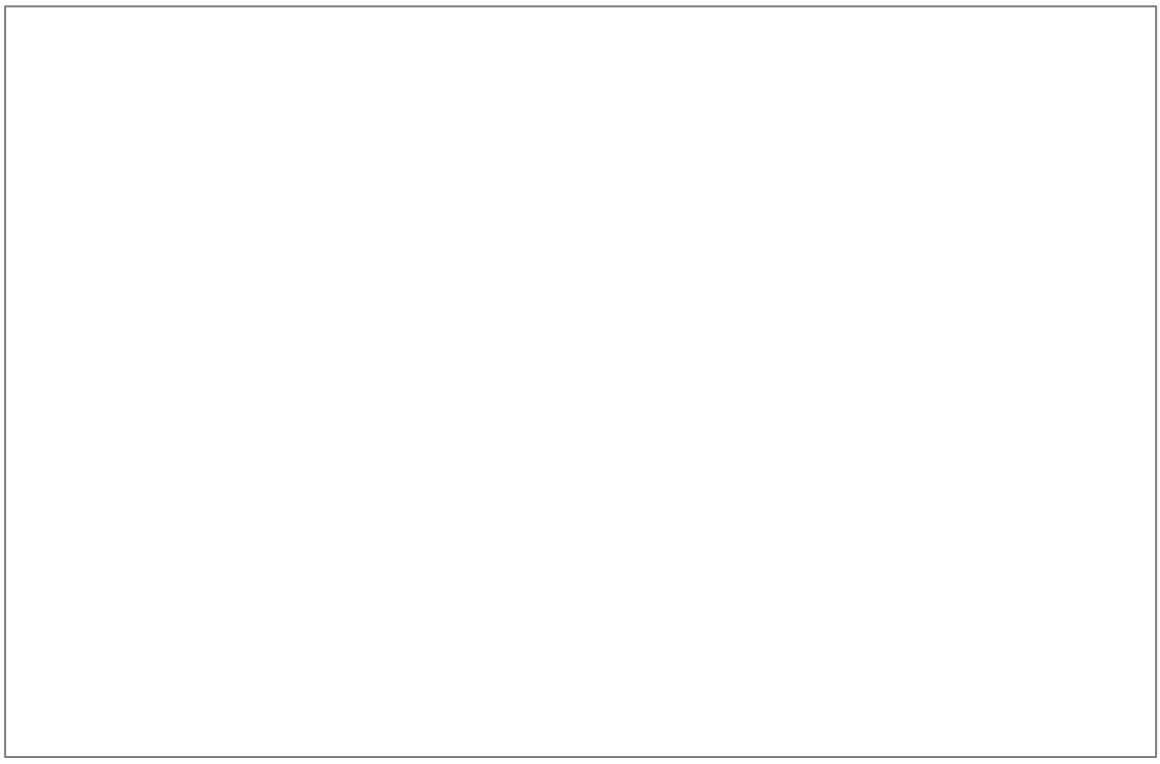


図 4-14　通学路より抽出した路線

※通学路の点数化の考え方

居住地を通学者数で以下のように点数化

- ０人　　０点
- ９人以下（水色）　１点
- 10～9 人（緑色）　２点
- 20～29 人（橙）　３点
- 30 人以上（赤）　４点

通学路の末端から中学校に向かって、通過するエリアの点数を加算し累計する。
そして、累計した点数によって色分けする。

- 10 点以上　特に多い
- 7～9 点　多い
- 4～6 点　普通
- 0～3 点　少ない

④ （D）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

自転車利用者アンケートの改善を望む場所から安全性に課題のある路線を抽出しました。

市内中心部の多くの路線で課題が指摘されました。

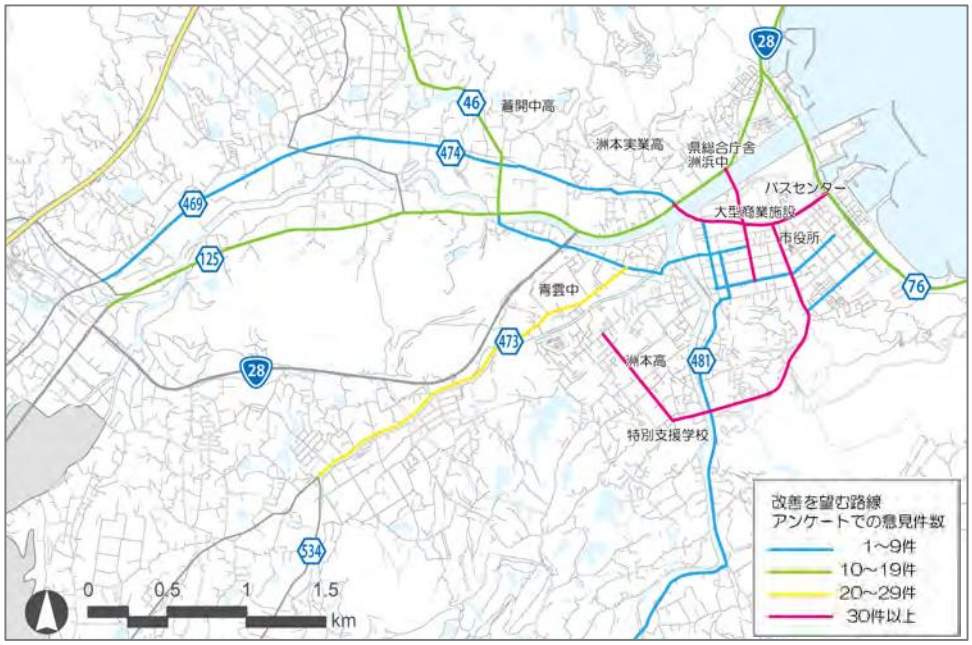


図 4-15　安全性を向上させる路線

このうち、30 件以上（ピンク）の路線を対象路線候補として採用します。

図 4-16　安全性を向上させる路線（意見件数 30 件以上を抽出）

※集計の考え方

アンケートでの意見件数を都市計画道路は路線ごと、国道・県道は道路センサスの区間ごとに集計。

⑸ サイクルツーリズムを推進するエリア

① （F）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

サイクルツーリズムの促進として、アワイチのルート及びショートカットルートが兵庫県により指定されております。また、道の駅「高田屋嘉兵衛公園（仮称）」は、サイクルツーリズムの拠点としての整備が予定されています。

従って、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との位置づけでネットワーク路線とし選定をしました。

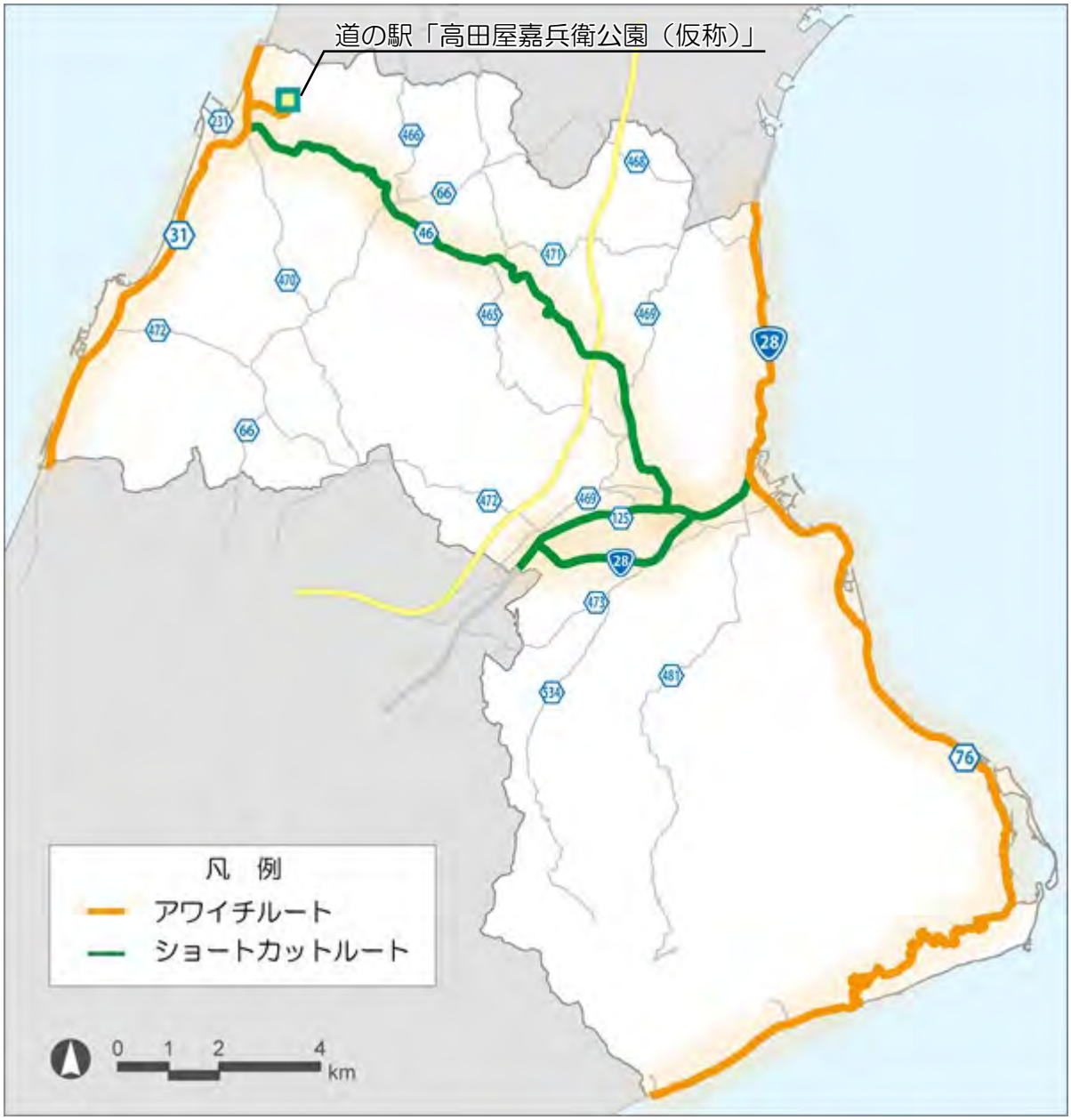


図 4-17　観光振興のために利用を促進するエリア

⑹ 洲本市が目指す自転車ネットワーク

① 日常的な自転車利用に着目したエリア

選定要件 A～D による分類を踏まえた、以下の路線をネットワーク路線候補としました。

図 4-18　選定要件を踏まえた洲本市自転車ネットワーク路線候補

続いて、ネットワーク路線の連続性の確保（F）のために以下の路線を追加しました。

図 4-19　洲本市自転車ネットワーク路線候補（連続性を考慮）

連続性の確保を考慮して洲本市における自転車ネットワーク路線を以下のように定めました。なお、点線部分は将来的にも自転車走行空間を確保することが困難であることから、自転車ネットワークに位置付けないこととしました。

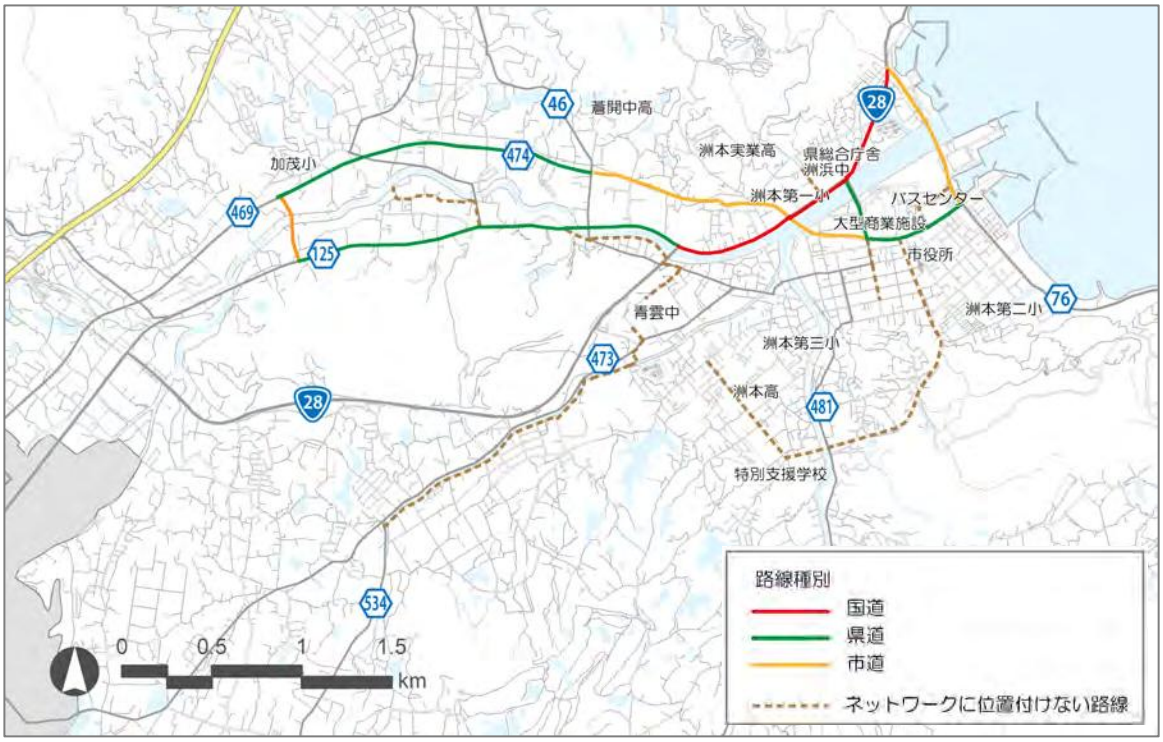


図 4-20　洲本市自転車ネットワーク路線（ネットワークに位置付けない路線を表示）

図 4-21　洲本市自転車ネットワーク路線

② サイクルツーリズムを推進するエリア

サイクルツーリズムを推進するエリアにおける洲本市が目指す自転車ネットワークを以下のように選定しました。

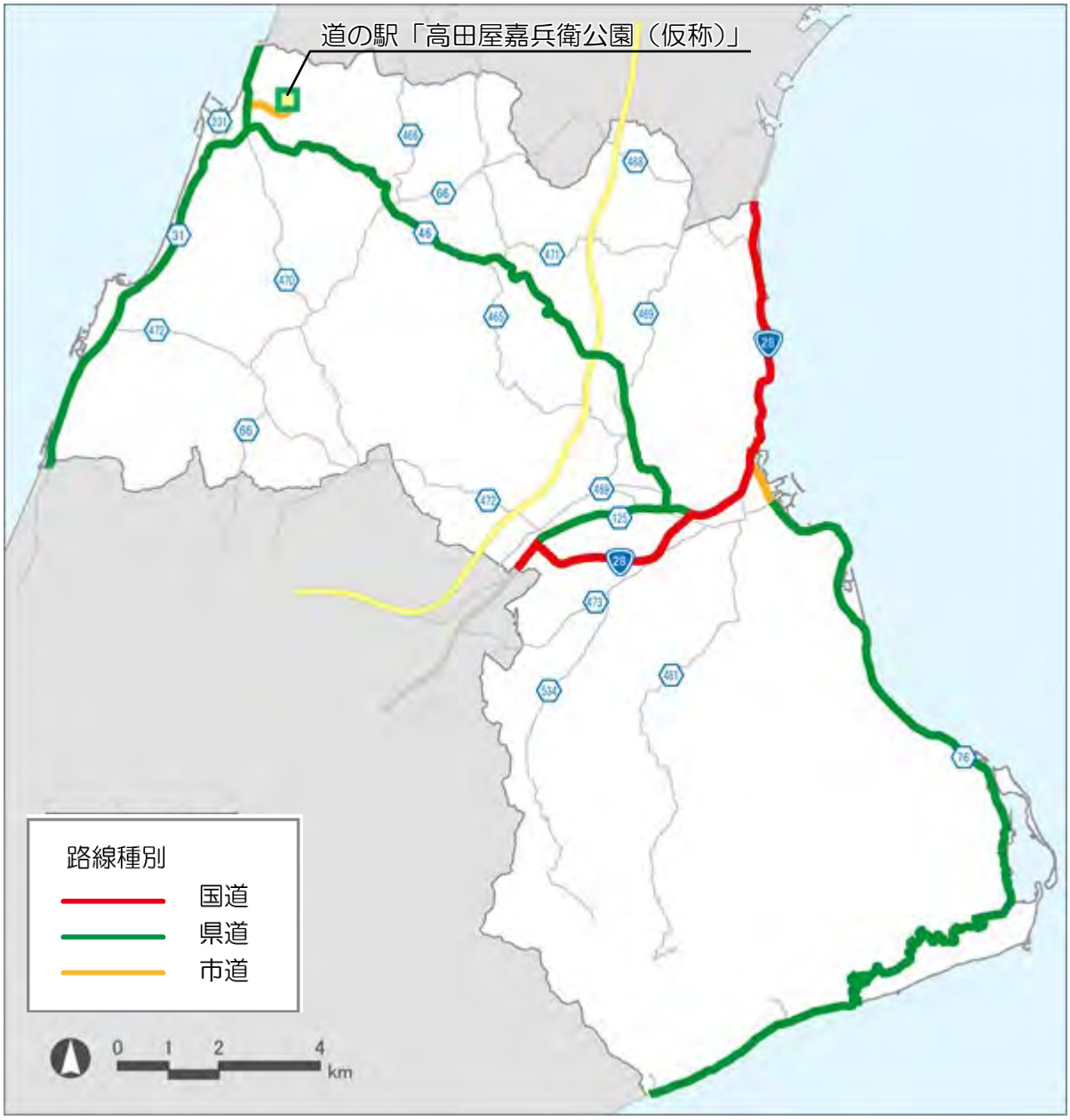


図 4-22　洲本市が目指す自転車ネットワーク（サイクルツーリズムを推進するエリア）

日常的な自転車利用に着目したエリアとサイクルツーリズムを推進するエリアを併せた全体図を以下に示します。

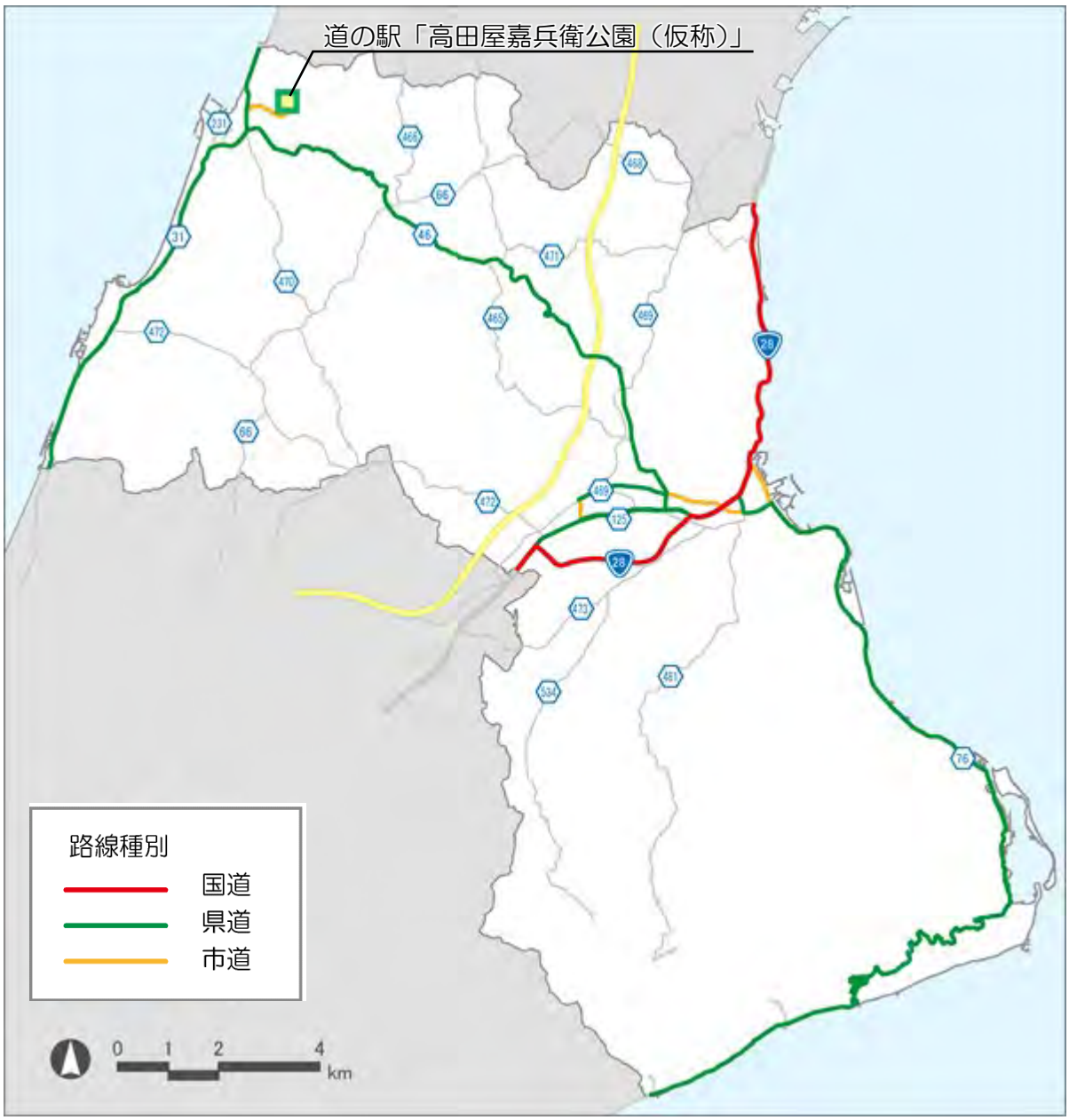


図 4-23　洲本市が目指す自転車ネットワーク（全体）

4.2　整備形態の選定

(1) ネットワーク路線の整備形態

自転車は車両通行が原則であることから、国のガイドラインの内容を踏まえて『自転車道』『自転車専用通行帯（自転車レーン）』『車道混在』を基本とします。

① 自転車道

自転車と自動車の通行空間を縁石等により構造的に分離します。

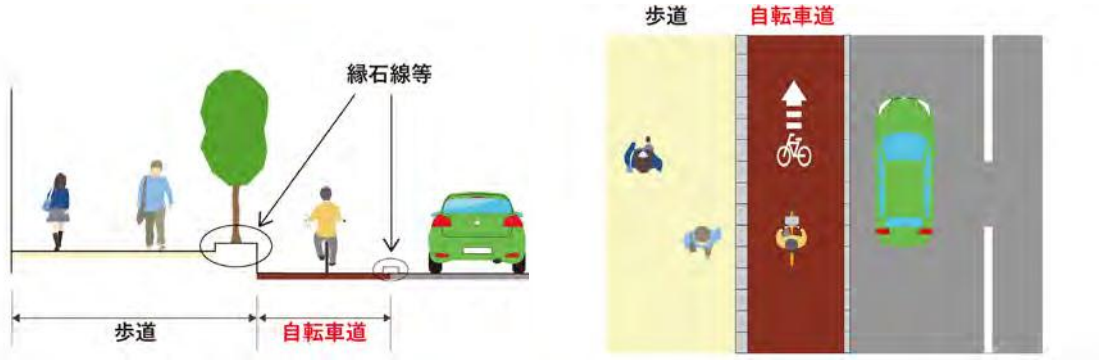


図 4-24　自転車道の整備イメージ

② 自転車専用通行帯（自転車レーン）

自転車と自動車の通行空間を路面の色等で視覚的に分離します。

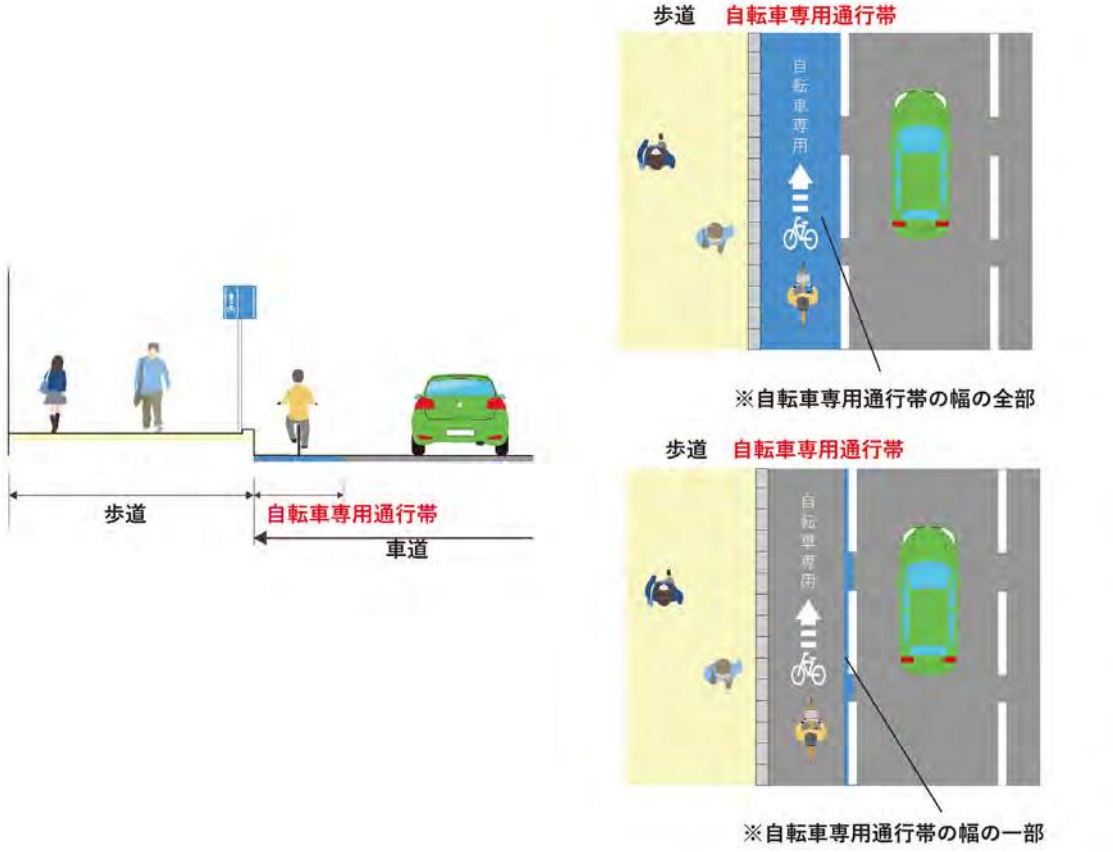


図 4-25　自転車専用通行帯の整備イメージ

③ 車道混在

必要に応じて、路面等に矢羽根型路面表示、および自転車のピクトグラムを設置し、通行位置を示すとともに、自動車に対して自転車が車道を通行することを注意喚起します。

矢羽根型両面表示の設置間隔は、１０m間隔を標準としますが、郊外部においては、１００m間隔にするなど沿道環境に合わせた整備を行います。

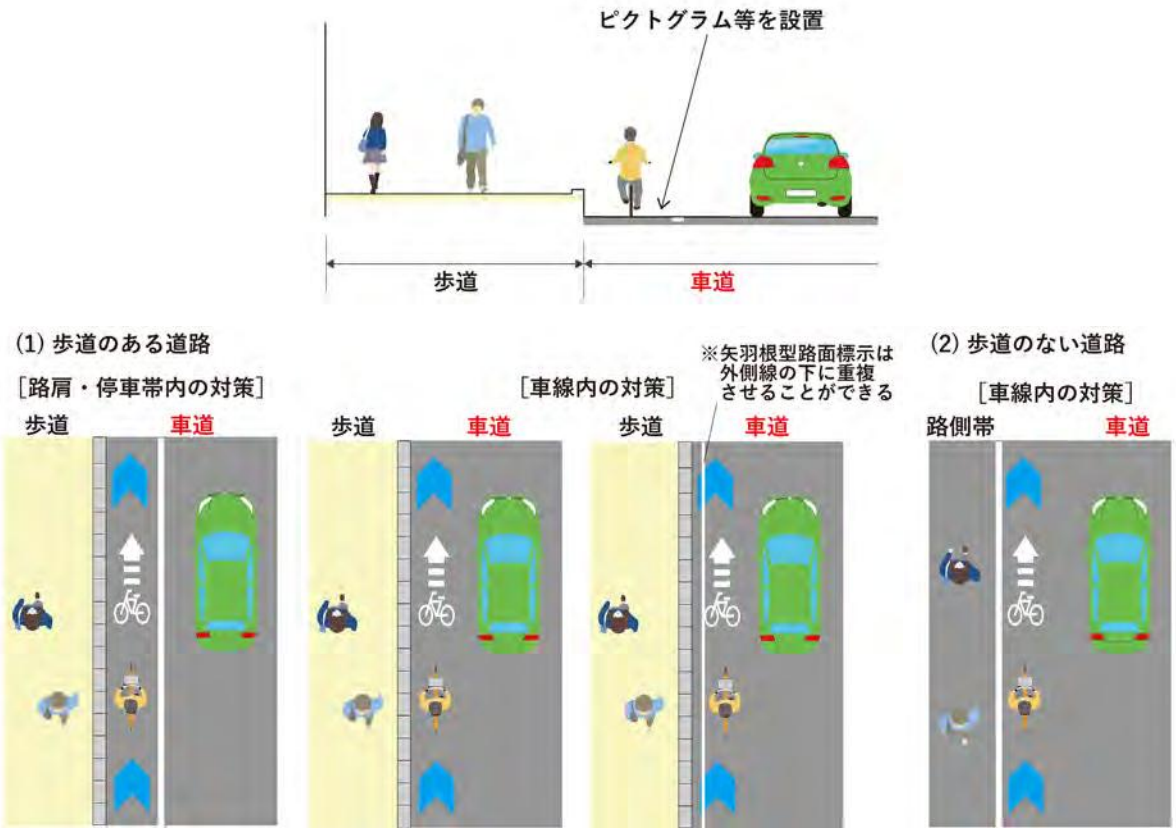


図 4-26　車道混在の整備イメージ

⑵ 整備形態の選定のフロー

整備形態の選定は当該路線の交通状況を踏まえて行います。ただし、幅員の確保が困難な場合には、暫定形態をとることとします。

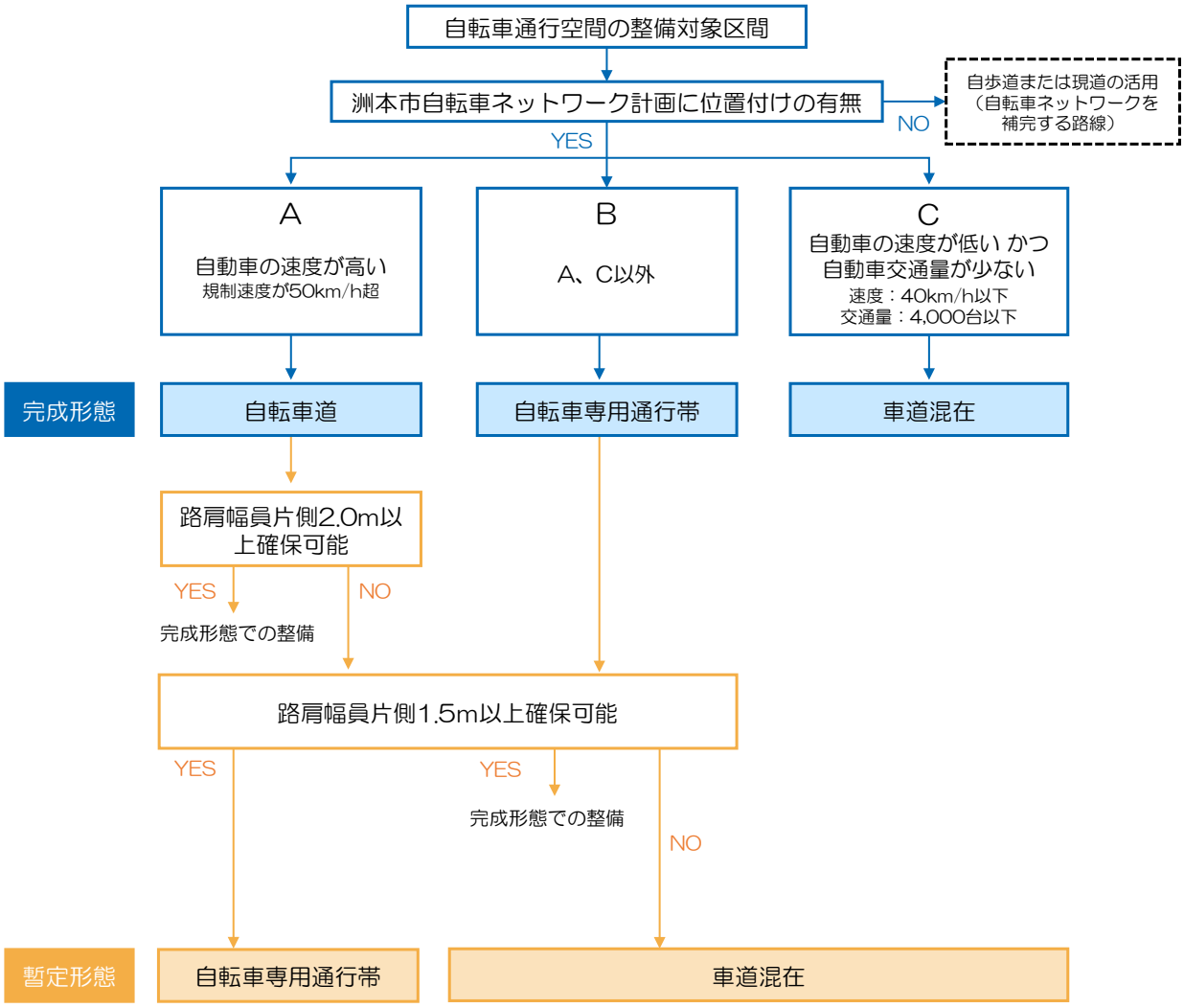


図 4-27　整備形態の選定フロー

※：車道混在と位置付けられた路線については以下の値が望ましい。

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

⑶ 洲本市が目指すべき整備形態（完成形態）

① 日常的な自転車利用に着目したエリア

国ガイドラインの整備形態の考え方に則って、洲本市が目指すべき整備形態（完成形態）の分類を行いました。

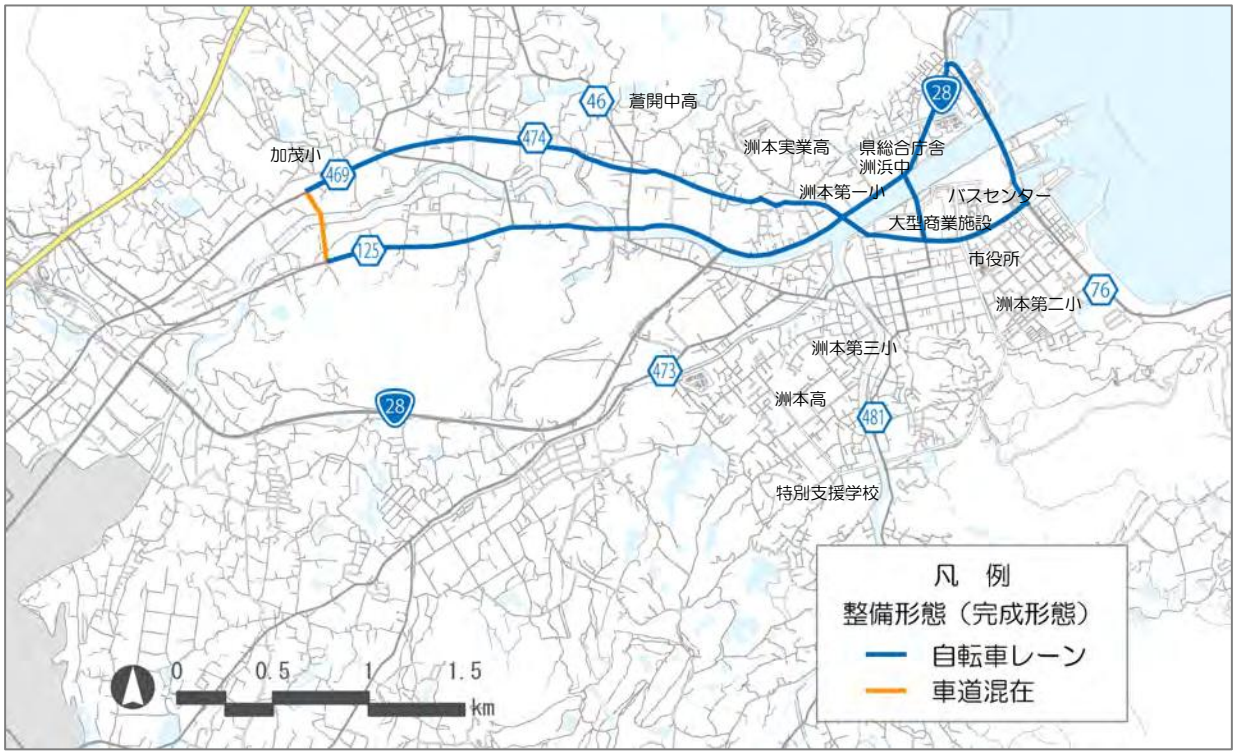


図 4-28　目指すべき整備形態（日常的な自転車利用に着目したエリア）

② サイクルツーリズムを推進するエリア

サイクルツーリズムを推進するエリアについても、国ガイドラインの整備形態の考え方に則って、整備形態（完成形態）の分類を行いました。

図 4-29　目指すべき整備形態（サイクルツーリズムを推進するエリア）

日常的な自転車利用に着目したエリアとサイクルツーリズムを推進するエリアを併せた全体図を以下に示します。

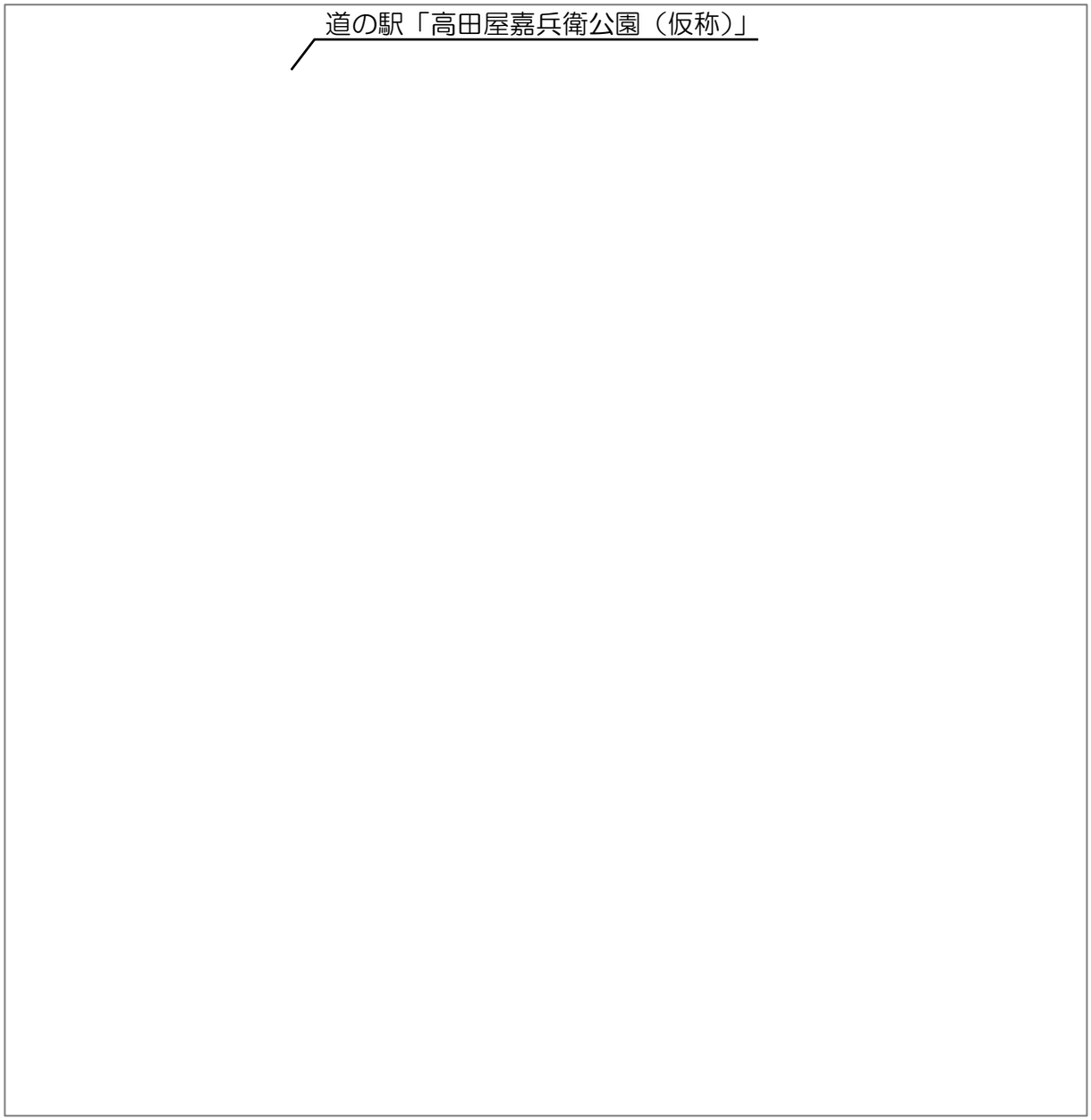


図 4-30　目指すべき整備形態（全体）

⑷ 当面の整備形態（暫定形態）

洲本市における当面の整備形態を以下に示します。整備形態の選定のフローにおける暫定形態に基づいて決定しました。

① 日常的な自転車利用に着目したエリア

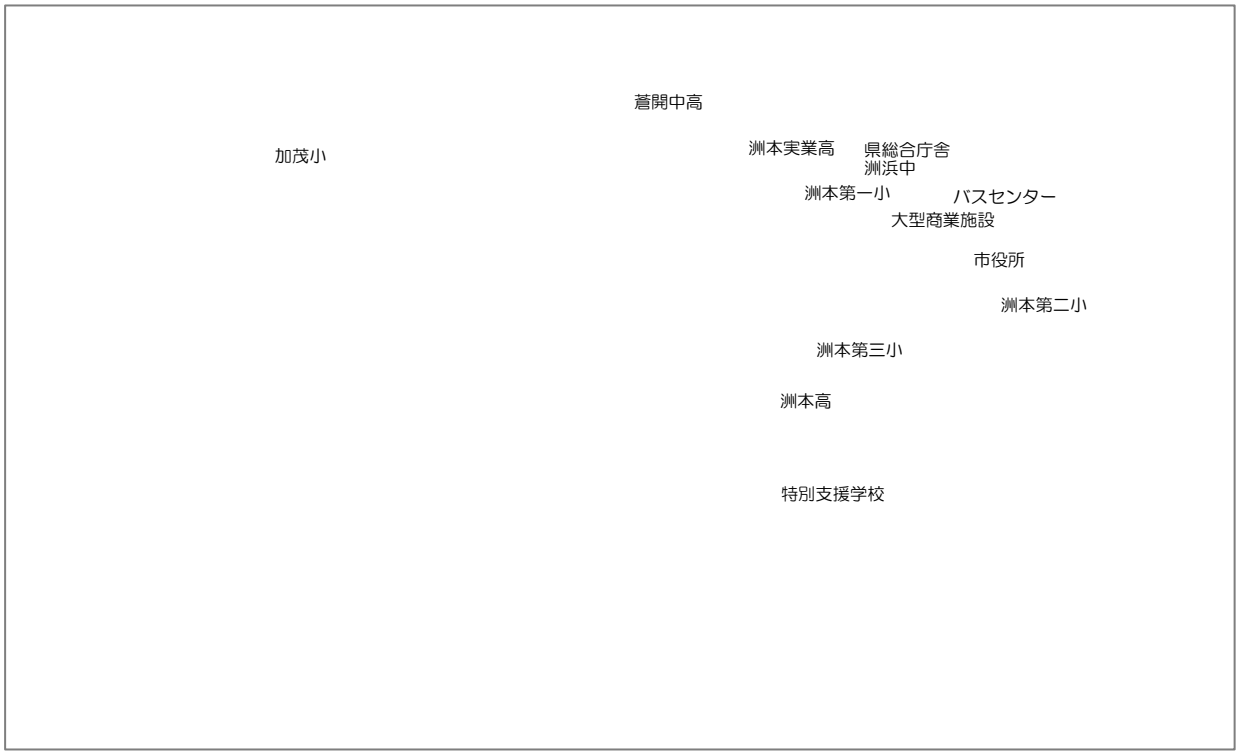


図 4-31　当面の整備形態（日常的な自転車利用に着目したエリア）

② サイクルツーリズムを推進するエリア

図 4-32　当面の整備形態（サイクルツーリズムを推進するエリア）

日常的な自転車利用に着目したエリアとサイクルツーリズムを推進するエリアを併せた全体図を以下に示します。

図 4-33　当面の整備形態（全体）

第5章 自転車の安全利用に関わる取り組み

洲本市では、自転車の安全対策として、自転車ネットワークの整備のようなハード対策に加えて、自転車利用ルールの周知などのソフト対策についても取り組んでいきます。

5.1　交通安全運動等での自転車利用ルール、および思いやり運転の啓発

交通安全運動や自転車月間（5 月）等の機会を利用して、自転車利用者に対して自転車利用のルールやマナーの街頭啓発を実施します。

また、自動車ドライバーに対しては、自転車利用者に配慮した思いやり運転を啓発し、矢羽根等の路面表示についても認知度向上を図ります。

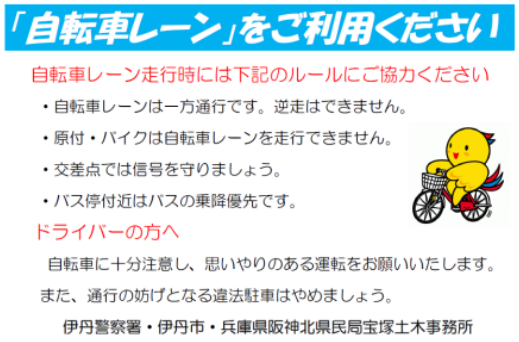


図 5-1　自転車の通行ルールの啓発活動例（左）・啓発用チラシ例（右）（伊丹市の取組み）

出典：兵庫県提供資料

5.2　学校での交通安全教育

自転車利用の安全意識の形成のために小中学校および高等学校での交通安全教育を着実に実施します。

特に洲本市の通学での自転車利用状況や自転車事故の状況を踏まえると、できるだけ早くから安全意識を定着させる必要があるため、小中学校での交通安全教育を重視し、学齢に適した方法で教育に取り組みます。

また、洲本市では、小学生の通学時の安全対策として、平成 26 年 8 月に「洲本市通学路交通安全プログラム」を策定し、関係機関が連携して、児童生徒が安全に通学できるように通学路の安全確保を図っています。

5.3　商店街押し歩き通行の啓発

商店街では歩行者を優先とし、自転車の押し歩き通行を徹底するため、啓発を強化します。

また、歩行者と自転車の通行位置の区分がない歩行者自転車道については、歩行者の安全のため、自転車の徐行や押し歩きを促進するための路面表示を行います。

図 5-2　自転車徐行（左）と歩行者優先（右）ピクトイメージ

出典：兵庫県提供資料

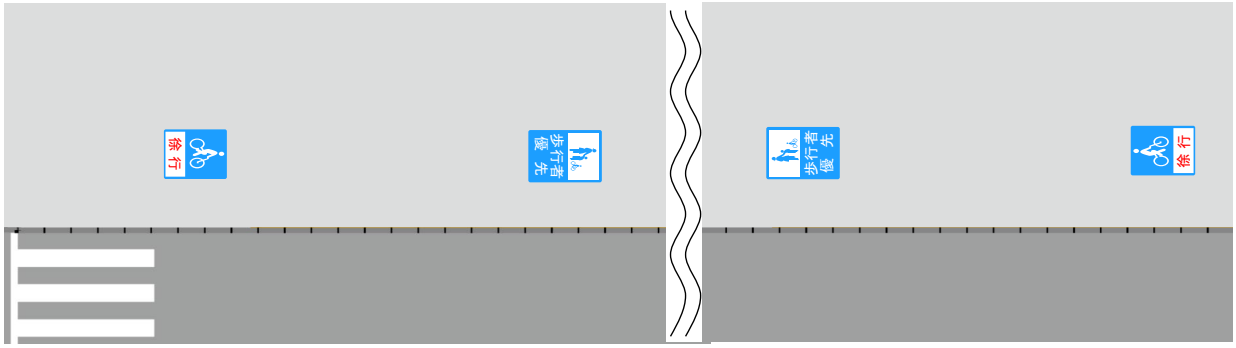


図 5-3　自転車歩行者道での整備イメージ

出典：兵庫県提供資料

5.4　路上駐車車両を減らす取組み

路上駐車は自転車の車道の左端通行の妨げとなります。路上駐車を減らす取組みとして、洲本市市営駐車場の利用促進や自転車通行空間への違法駐車をやめるような啓発活動を行います。

5.5　淡路島のサイクルツーリズム推進に関する県や近隣市との連携

淡路島のサイクルツーリズムの推進と、地域活性を目指し、「淡路地域モデルルート推進協議会」が令和元年６月に発足しました。

洲本市内においても、歩道整備にあわせた路肩の拡幅や遅い自転車と速い自転車の通行空間の分離などのハード整備を進めてきました。

アワイチの連続性を踏まえて、近隣市と調和のとれた取り組みを実施していくために、今後も定期的な協議を継続し、連携を図っていきます。

出典：兵庫県　兵庫県のサイクルツーリズム推進に向けた淡路地域モデルルート推進協議会資料

図 5-4　アワイチにおける自転車の安全対策の例

5.6　一方通行規制の道路への「自転車とまれ」マークの設置

一方通行規制（自転車を除く）の道路における逆走側の無信号交差点（非優先）で自転車に一時停止を促す「自転車とまれ」マークを設置することにより、安全性の向上を図ります。

図 5-5　自転車とまれマークの整備例（尼崎市）

出典：兵庫県提供資料

5.7　自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の周知

兵庫県では、自転車の安全適正利用について、県民、事業者、交通安全団体、市町及び県が一体となって県民運動として取り組む気運を高め、歩行者、自転車等が安全に通行し、県民が安心して暮らすことができる地域社会を目指して、「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が平成２７年４月に施行されました。

この条例の中では、自転車損害賠償保険等の加入が義務化されています。この条例を周知することにより、自転車の安全な利用を促進します。

図 5-6　自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の周知（1/2）

図 5-7　自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の周知（2/2）

第6章 計画の推進体制

6.1　推進体制と見直し

本計画の推進にあたって、計画（Plan）に基づいた、各種整備等を実施（Do）し、整備の効果を把握・評価（Check）しながら、新たな課題が見つかれば、さらに対策等の検討（Action）や、計画の見直し（Plan）を行うPDCAサイクルによる進捗管理を行います。

整備状況を踏まえた計画全体の評価について５年を目途に実施し、有識者や関係団体等の意見を踏まえながら、必要に応じて洲本市自転車ネットワーク計画検討協議会を開催し、計画の見直しや整備形態の見直しを行うことで、計画の着実な推進を図ります。

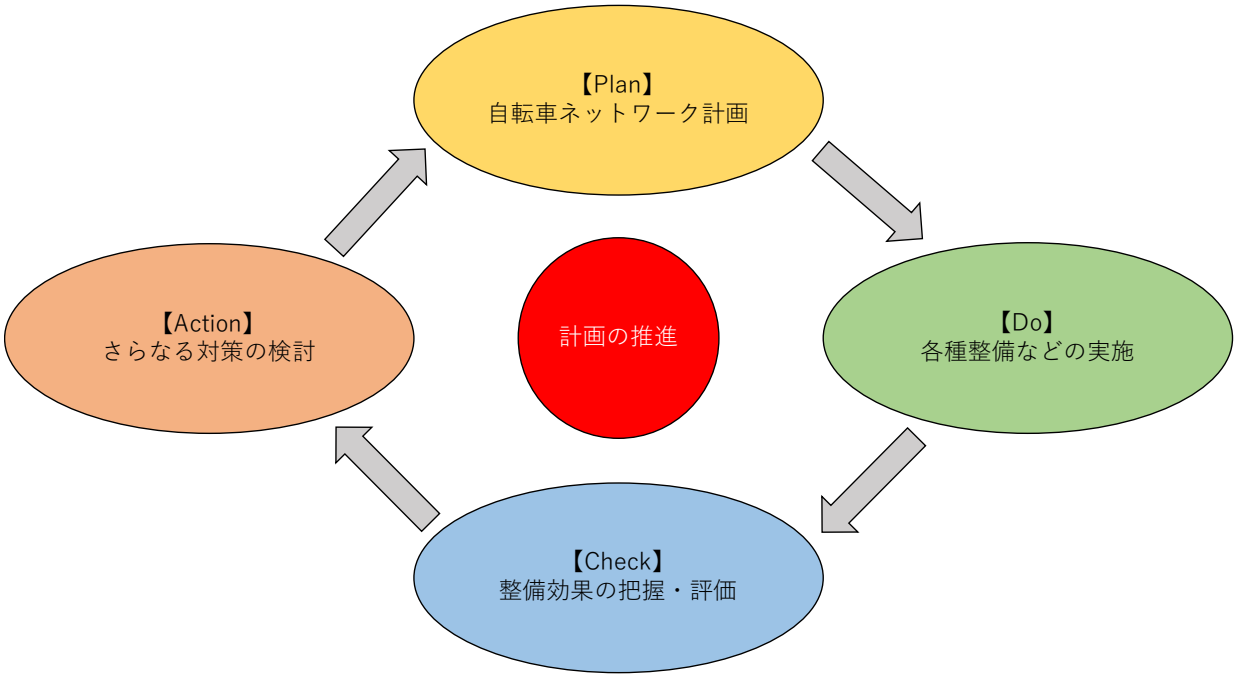


図 6-1　PDCA サイクル

洲本市自転車ネットワーク計画

令和３年３月

発行・編集　洲本市
住所　兵庫県洲本市本町３丁目４番１０号
電話　0799-22-3321（代表）
ホームページ　https://www.city.sumoto.lg.jp/

洲本市自転車ネットワーク計画

資料編

令和 3 年 3 月

目次

第１章 洲本市自転車利用者アンケート調査 1
1.1 通勤 1
1.2 通学 16
1.3 買い物 28
1.4 観光 42
第２章 洲本市自転車ネットワーク計画策定の経緯 52
第３章 洲本市自転車ネットワーク検討協議会設置要綱 53
第４章 洲本市自転車ネットワーク検討協議会委員名簿 55

第1章 洲本市自転車利用者アンケート調査

洲本市における自転車利用に対する現状、要望、問題点等を把握するために、自転車利用者を対象としたアンケート調査を実施しました。

アンケート調査は自転車利用が多いと想定される通勤、通学、買い物、観光の４つの利用場面を調査対象としました。

1.1　通勤

通勤で自転車を利用する方の自転車利用に対する現状、要望、問題点等を把握するためにアンケート調査を実施しました。

(1) 調査概要

調査対象	洲本市役所勤務者
アンケート方法	市役所内システムを利用
アンケート実施日時	令和元年 12 月３日（火）～12 月９日（月）
アンケート実施場所	洲本市役所
サンプル数	100票

⑵ 居住地

回答者の居住地は８割が洲本市内で、中でも上物部、桑間、下加茂、本町にお住まいの回答者が多くなっています。

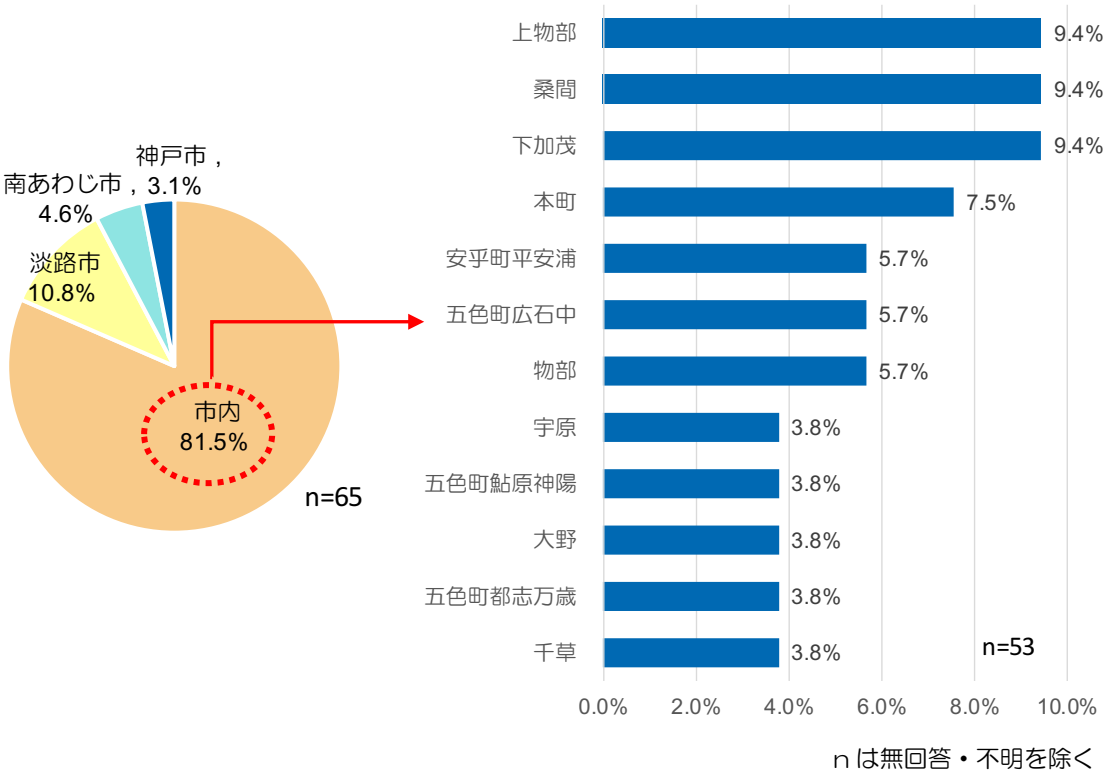
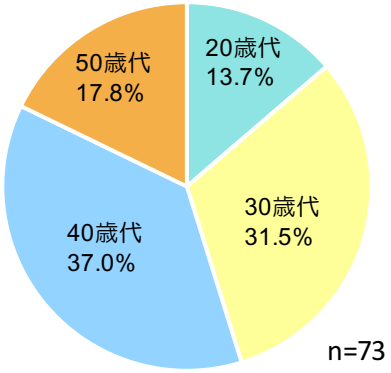


図 1-1　居住地（内訳は上位 12 地区を掲載）

⑶ 年齢

回答者の年齢は 40 歳代が最も多く 4 割近くを占めています。次いで、30 歳代が約 3 割となっています。

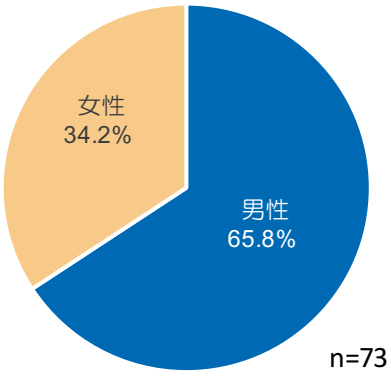


n は無回答を除く

図 1-2　年齢

⑷ 男女比

約 3 分の 2 が男性の回答者となっています。

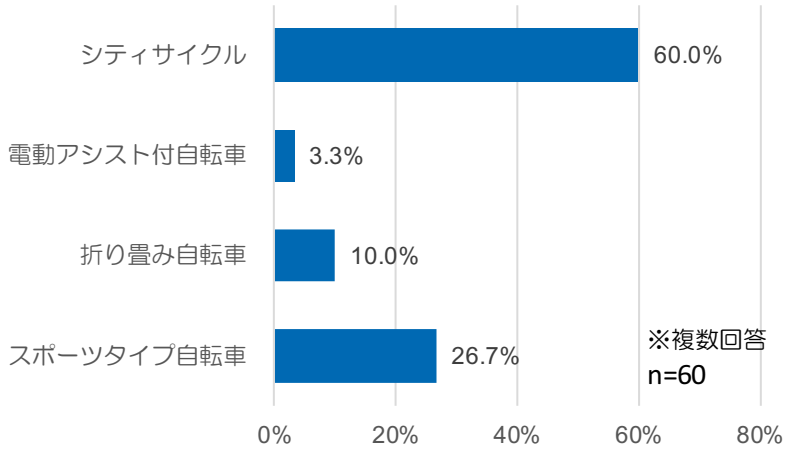


n は無回答を除く

図 1-3　男女比

⑸ 使用している自転車の種類

シティサイクルを利用している方が６割、スポーツタイプ自転車が約３割となっています。

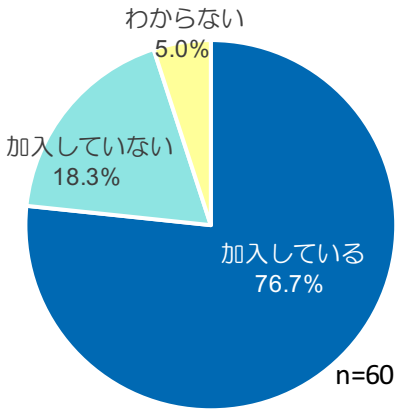


ｎは無回答を除く

図 1-4　使用している自転車の種類

⑹ 自転車損害賠償保険への加入状況

自転車損害保険への加入状況は「加入している」が７割以上いる一方で、２割近くが「加入していない」と回答しています。

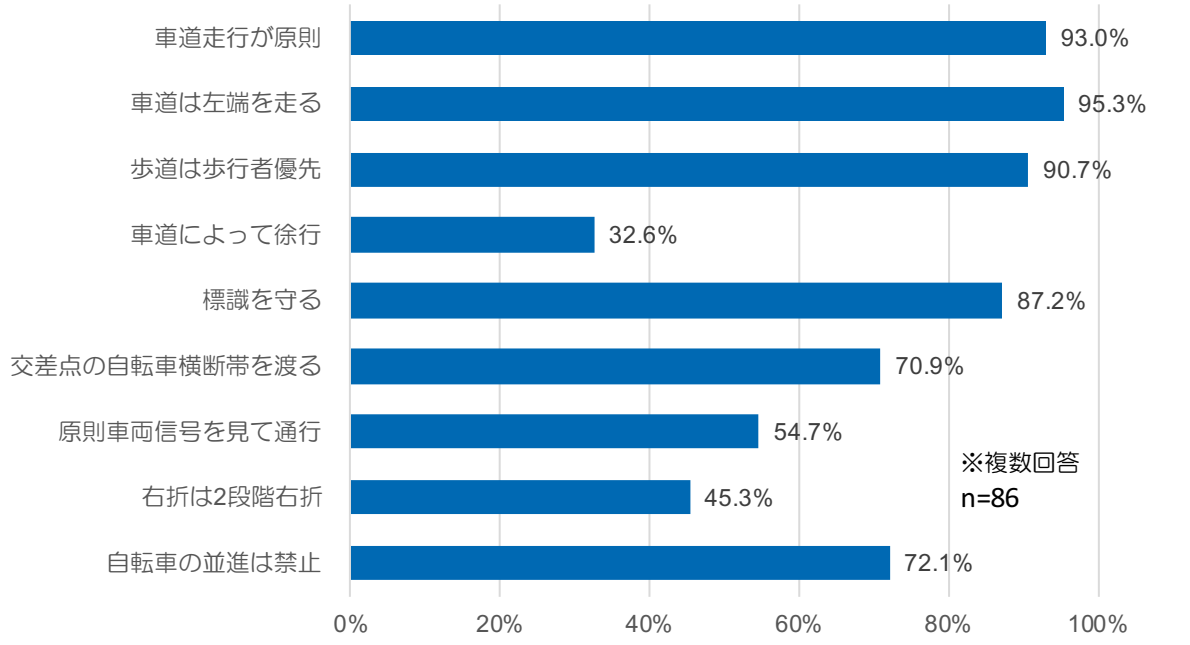


ｎは無回答を除く

図 1-5　自転車損害賠償保険への加入状況

⑺ 自転車交通ルールの認知度

自転車に関して知っている交通ルールは、９ 割程度の認知度のルールが多い中、「車道によって徐行」は約３割、「原則車両信号を見て通行」「右折は２段階右折」は５割程度にとどまっています。



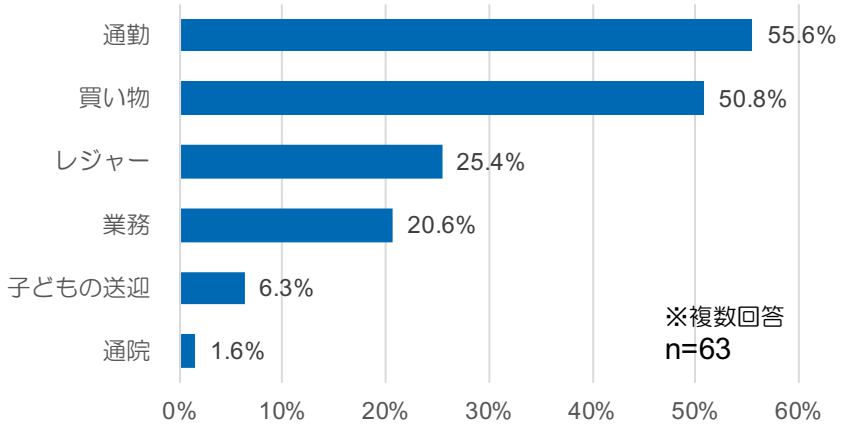
ｎは無回答を除く

図 1-6　自転車交通ルールの認知度

※「車道によって徐行」とは歩道及び自転車歩行者道を通行する場合

⑻ 自転車の利用目的

自転車の利用目的としては、約６割が通勤、５割が買い物となっています。

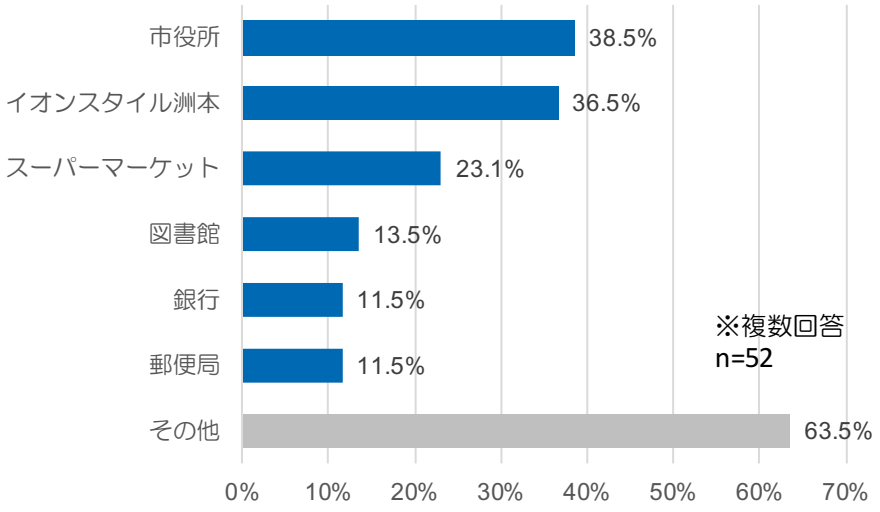


ｎは無回答を除く

図 1-7　自転車の利用目的

⑼ 自転車でよく行く施設・場所

自転車でよく行く施設・場所は調査対象者の職場である洲本市役所が最も多く、その他には、イオンスタイル洲本やスーパーマーケットという回答が得られました。



ｎは無回答を除く

図 1-8　自転車でよく行く施設・場所

(10) よく走行する区間

自転車でよく走行する区間は洲本市役所を中心とした動きが多くみられ、地区でみると「本町から本町」、「本町から塩屋」の利用が目立ちます。

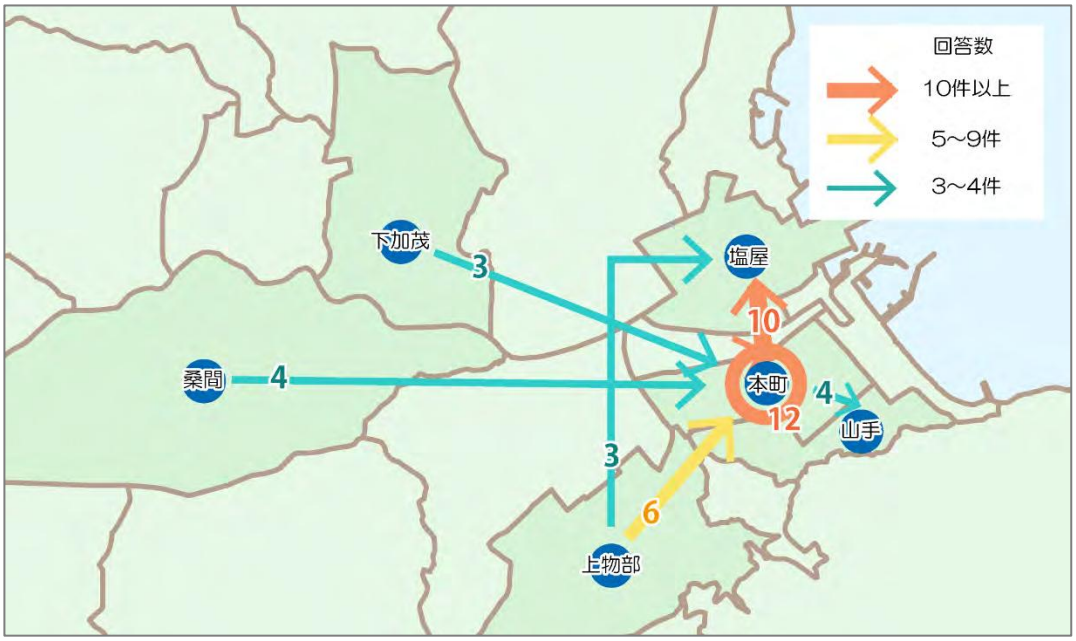


図 1-9　自転車でよく走行する区間

※回答数が 3 件以上得られた区間のみを表示

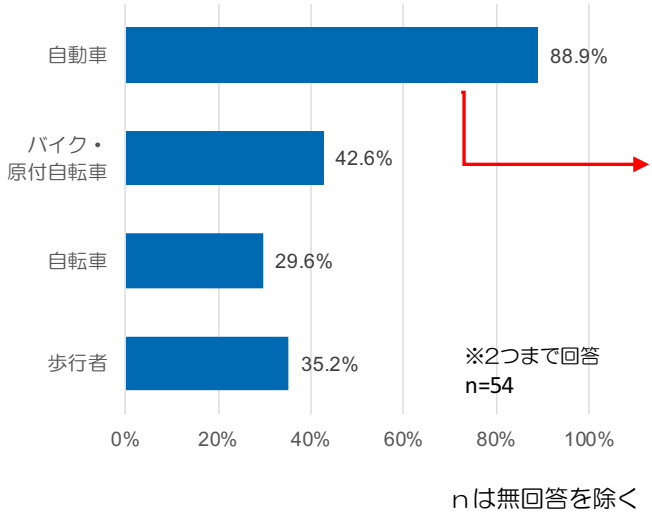
表 1-1　自転車でよく走行する区間

区間	件数
本町➡本町	12
本町➡塩屋	10
上物部➡本町	6
桑間➡本町	4
本町➡山手	4
下加茂➡本町	3
上物部➡塩屋	3

※回答数が 3 件以上得られた区間のみを表示

(11) 自転車走行中に危険と感じる場面

自転車走行中に危険を感じる場面について、対象は自動車という回答が約９割おり、中でも直線道路の追い越し時の接触や交差点（車道）での右左折時の接触の危険を感じたという回答が多くみられます。



ｎは無回答を除く

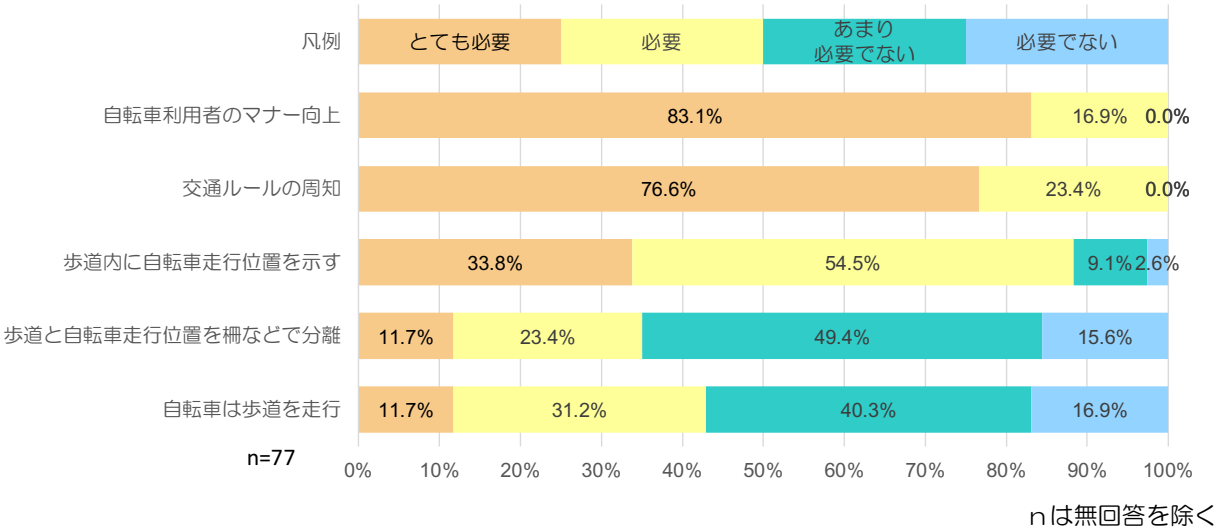
図 1-10　危険と感じる対象

表 1-2　対象が自動車の場合の危険場面
（回答数の多い場所と危険）

場所	どのような危険か	回答数
直線道路（車道）	追い越し時の接触	１１票
	右左折時の接触	７票
	後ろからの追突	６票
	正面衝突	５票
交差点（車道）	右左折時の接触	７票
	追い越し時の接触	２票
	後ろからの追突	２票

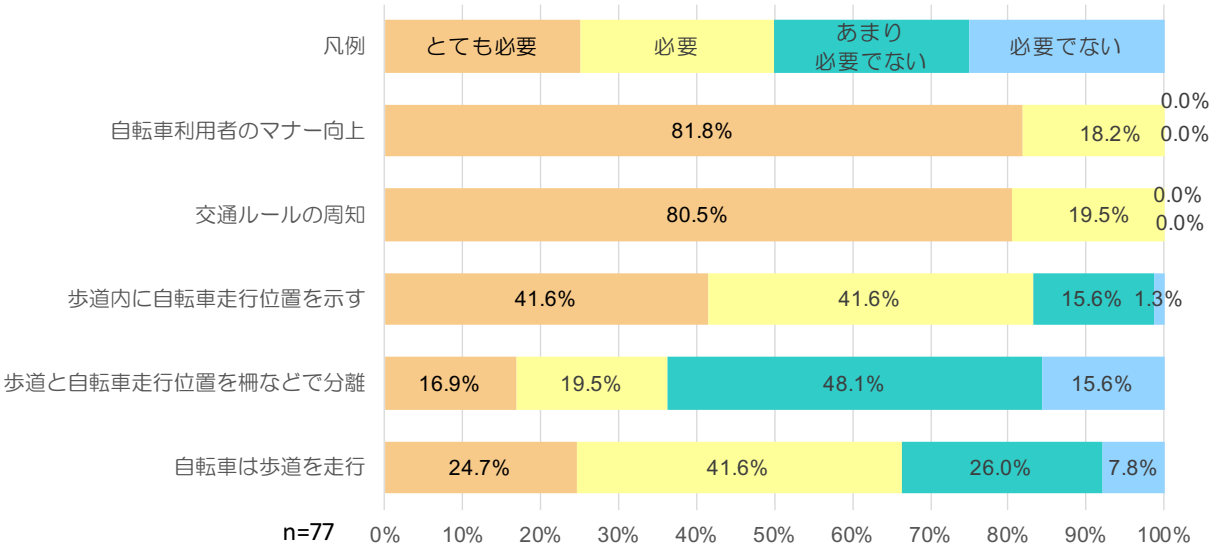
(12) 自転車走行に望むこと

自転車走行に望むことは、歩行者の立場、自動車運転者の立場いずれも、「自転車利用マナーの向上」「交通ルールの周知」の必要性が高くなっています。



nは無回答を除く

図 1-11　歩行者の立場から自転車走行に望むこと

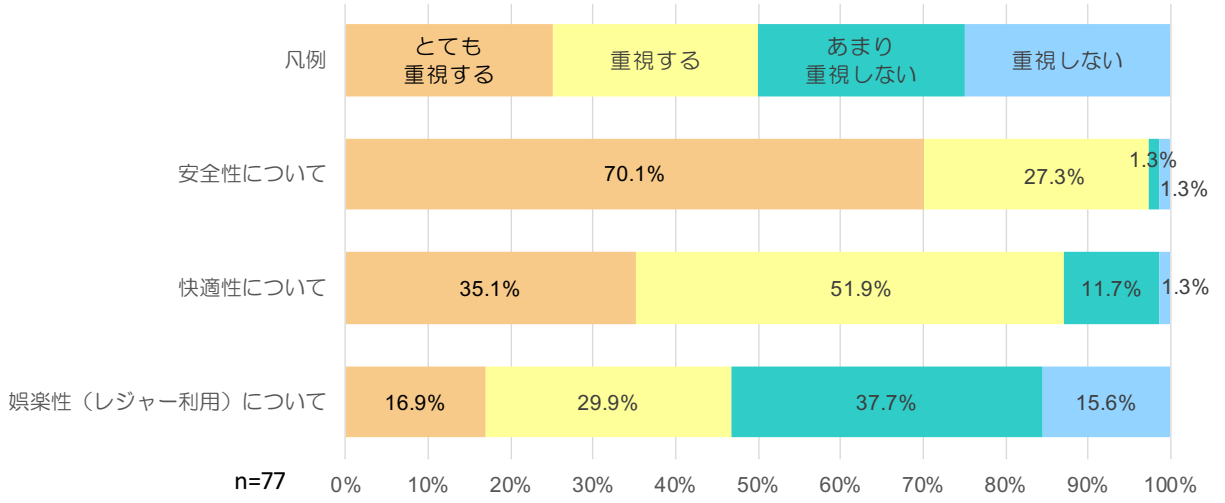


nは無回答を除く

図 1-12　自動車を運転する立場から自転車走行に望むこと（自動車運転者のみ）

(13) 自転車利用の際に重視すること

自転車を利用する際に重視する項目として、安全性が「とても重視する」「重視する」合わせて約９割と最も重視されています。



ｎは無回答を除く

図 1-13　自転車利用の際に重視すること

(14) 改善を希望する場所

安全性の面に関して、道の狭さや見通しの悪さに対する指摘のほか、道路利用者のマナーや交通ルールについての意見も見受けられました。また、快適性の面では、道路の路面状況や、車の路上駐車について、娯楽性（レジャー利用）の面では、自転車専用道路や自転車の走りやすい環境についての意見が挙げられました。具体的な場所では、中心部にある大型商業施設の周辺、本町などが挙げられています。

市街地以外では、国道 28 号線の炬口以北について安全性の面での意見が挙げられました。

図 1-14　改善を希望する場所

※アルファベット及び数字は表 1-3 に対応。

表 1-3　改善を希望する場所と指摘内容

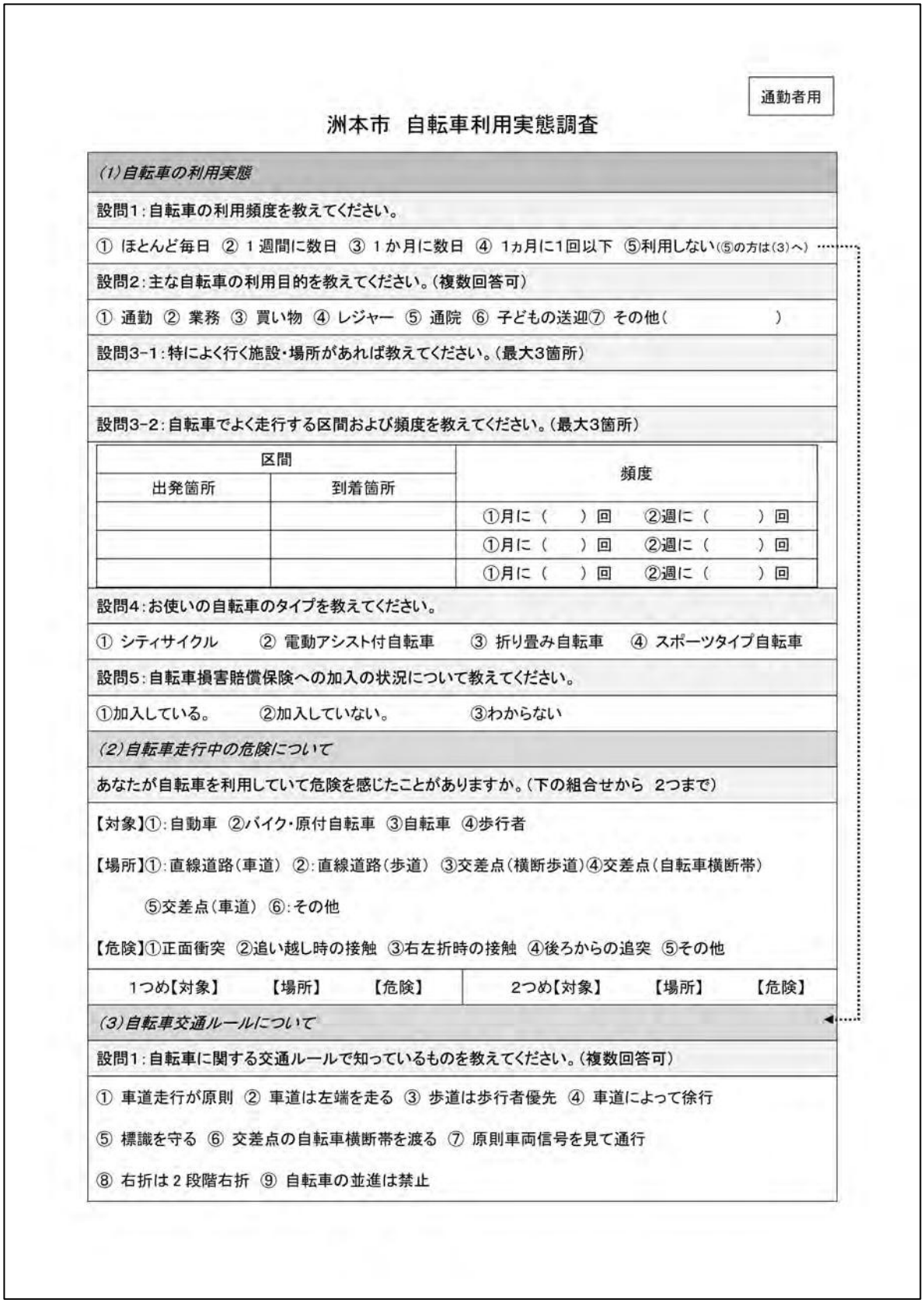
交差点	指摘箇所	指摘内容
A	イオン周辺の交差点	
B	市役所の南東側交差点	見通しが悪い
C	中島交差点	

エリア	指摘箇所	指摘内容
1	小中高校周辺・通学路・中学校の自転車通学路	
2	海岸線（アワイチルート）	
3	イオン周辺	路面状態が悪い
4	淡路広域消防周辺・潮橋	滑りやすい
5	加茂中央線（学校近く）	高校生の自転車マナーが悪い
6	堀端筋	路上駐停車車両・横道からの車両の飛び出し
7	塩屋筋	
8	中島交差点から千草川沿いにかけて	道路幅員が狭い・街灯が少ない
9	本町商店街付近	
10	千草川沿い	街灯が少ない・田との間に柵がない
11	サンたなか周辺	見通しが悪い
12	レトロこみち	
13	市役所周辺・内町の交差点	幅員が狭い・信号機が少ない
14	洲本港	サイクリング拠点の整備が必要

※アルファベット及び数字は 図 1-14に対応。
※指摘内容は回答のあったものについて掲出（アンケートの質問項目ではないため、回答が無い場合がある）。

(15) アンケート調査票

実際に使用したアンケート調査票を以下に示します。



通勤者用

洲本市　自転車利用実態調査

(1)自転車の利用実態

設問1：自転車の利用頻度を教えてください。

① ほとんど毎日 ② 1 週間に数日 ③ 1 か月に数日 ④ 1ヵ月に1回以下 ⑤利用しない(⑤の方は(3)へ)

設問2：主な自転車の利用目的を教えてください。(複数回答可)

① 通勤 ② 業務 ③ 買い物 ④ レジャー ⑤ 通院 ⑥ 子どもの送迎⑦ その他(　　)

設問3-1：特によく行く施設・場所があれば教えてください。(最大3箇所)

設問3-2：自転車でよく走行する区間および頻度を教えてください。(最大3箇所)

区間		頻度
出発箇所	到着箇所	
		①月に（　）回　②週に（　）回
		①月に（　）回　②週に（　）回
		①月に（　）回　②週に（　）回

設問4：お使いの自転車のタイプを教えてください。

① シティサイクル　② 電動アシスト付自転車　③ 折り畳み自転車　④ スポーツタイプ自転車

設問5：自転車損害賠償保険への加入の状況について教えてください。

①加入している。　②加入していない。　③わからない

(2)自転車走行中の危険について

あなたが自転車を利用していて危険を感じたことがありますか。(下の組合せから 2つまで)

【対象】①：自動車 ②バイク・原付自転車 ③自転車 ④歩行者

【場所】①：直線道路(車道) ②：直線道路(歩道) ③交差点(横断歩道)④交差点(自転車横断帯)

⑤交差点(車道) ⑥：その他

【危険】①正面衝突 ②追い越し時の接触 ③右左折時の接触 ④後ろからの追突 ⑤その他

1つめ【対象】　【場所】　【危険】	2つめ【対象】　【場所】　【危険】

(3)自転車交通ルールについて

設問1：自転車に関する交通ルールで知っているものを教えてください。(複数回答可)

① 車道走行が原則 ② 車道は左端を走る ③ 歩道は歩行者優先 ④ 車道によって徐行

⑤ 標識を守る ⑥ 交差点の自転車横断帯を渡る ⑦ 原則車両信号を見て通行

⑧ 右折は 2 段階右折 ⑨ 自転車の並進は禁止

図 1-15　アンケート調査票（1/3）

(4)自転車走行に望むことについて

設問1:(歩行者の立場から)安心して歩道を歩くために自転車走行に望むことを教えてください。

		とても必要	必要	あまり必要でない	必要でない
a	自転車利用者のマナー向上	4	3	2	1
b	交通ルールの周知	4	3	2	1
c	歩道内に自転車走行位置を示す	4	3	2	1
d	歩道と自転車走行位置を柵などで分離	4	3	2	1
e	自転車は歩道を走行	4	3	2	1

設問2:(自動車を運転される場合)安心して自動車走行するために自転車走行に望むことを教えてください。

		とても必要	必要	あまり必要でない	必要でない
a	自転車利用者のマナー向上	4	3	2	1
b	交通ルールの周知	4	3	2	1
c	歩道内に自転車走行位置を示す	4	3	2	1
d	歩道と自転車走行位置を柵などで分離	4	3	2	1
e	自転車は歩道を走行	4	3	2	1

設問3:自転車を利用する際に安全性、快適性、娯楽性についてどの程度重視しますか。
また、「とても重視する」「重視する」と回答した方は、洲本市内のどのような場所に安全性、快適性、娯楽性に関する改善が必要だと思いますか。

		とても重視する	重視する	あまり重視しない	重視しない	具体的な場所(例:バスセンター周辺)
a	安全性について	4	3	2	1	
b	快適性について	4	3	2	1	
c	娯楽性(レジャー利用)について	4	3	2	1	

(5)ご自身のことについて教えてください。

設問1:住所　① 市内　町名または郵便番号(　　)② 市外(　　)

設問2:性別　① 男性　② 女性

設問3:年齢　① 10歳代② 20歳代③ 30歳代④ 40歳代⑤ 50歳代⑥ 60歳代⑦ 70歳以上

設問4:運転免許の有無(複数回答可)　①自動車②自動二輪車・原動機付自転車　③もっていない④返納済

図 1-16　アンケート調査票(2/3)

(6)自由記述欄

設問は以上です。ご協力ありがとうございました。

図 1-17　アンケート調査票（3/3）

1.2　通学

市内の中学生・高校生の自転車利用に対する現状、要望、問題点等を把握するためにアンケート調査を実施しました。

(1) 調査概要

調査対象	洲本市内の中学生、高校生（表 1-4 参照）
アンケート方法	各学校へアンケート用紙を配布し、後日回収
アンケート実施日時	令和元年 11 月 25 日（月）～12 月 6 日（金）
アンケート実施場所	（図 1-18 参照）
サンプル数	2,354 票

表 1-4　対象学校一覧

中学校	生徒数（人）
洲浜中学校	221
青雲中学校	522
由良中学校	76
安乎中学校	67
五色中学校	276

高校	生徒数（人）
洲本高校	770
洲本実業高校	540
中高一貫校	
蒼開中学校・高校	350
合計	2,882

※生徒数は令和元年 11 月 1 日現在

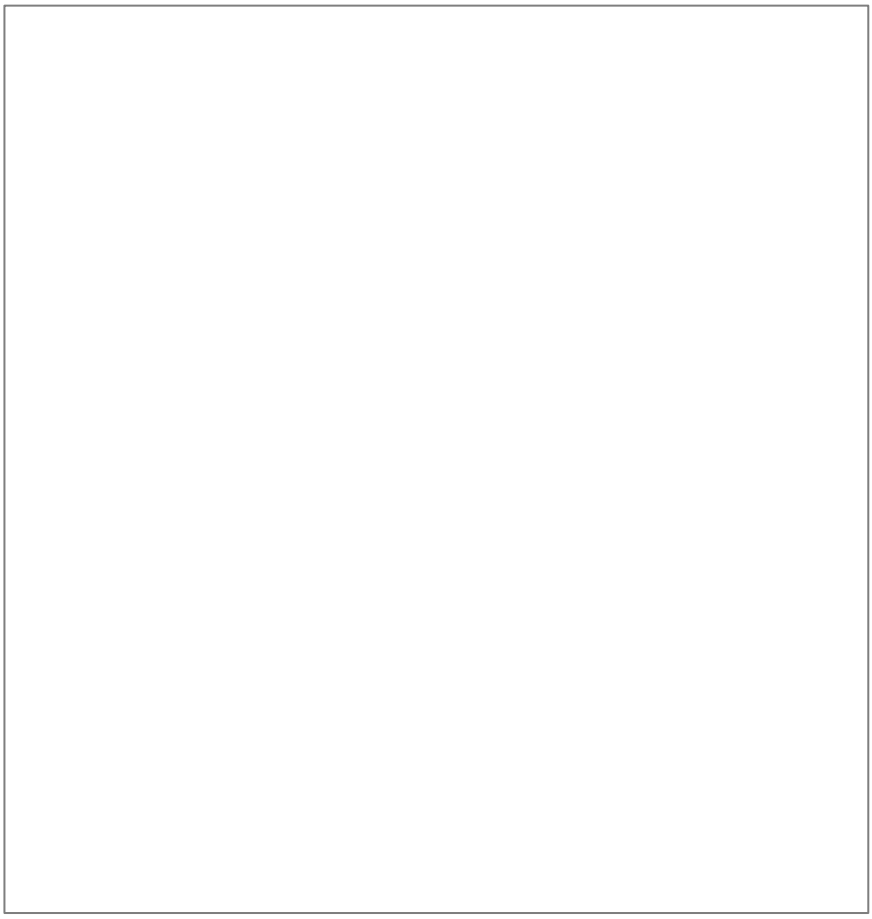


図 1-18　対象学校位置図

⑵ 自転車通学者の居住地

自転車通学者の居住地は以下のような結果となりました。

表 1-5　自転車通学者の居住地（中学校・各校上位５箇所）

洲浜中学校	
居住地	回答数
本町	27 票
下加茂	19 票
宇山	13 票
栄町	12 票
山手	12 票

青雲中学校	
居住地	回答数
大野	53 票
千草	42 票
下内膳	32 票
上物部	33 票
宇原	2 票

由良中学校	
居住地	回答数
由良	29 票
由良町内田	9 票
由良町由良	3 票

安乎中学校	
居住地	回答数
安乎町平安浦	7 票
安乎町宮野原	5 票
安乎町古宮	2 票
安乎町中田	2 票
安乎町北谷	1 票

五色中学校	
居住地	回答数
五色町鮎原	47 票
五色町広石	30 票
五色町鳥飼	26 票
五色町都志	23 票
五色町堺	7 票

蒼開中学校	
居住地	回答数
本町	4 票
下加茂	4 票
桑間	4 票
山手	3 票
千草	3 票

※居住地の詳細がわからない回答は除外
※市内の上位 5 箇所を掲出（由良中学校は回答が 3 箇所のみ）

表 1-6　自転車通学者の居住地（高校、中高一貫校・各校上位５箇所）

洲本高校	
居住地	回答数
大野	28 票
物部	24 票
宇原	22 票
上物部	20 票
本町	15 票

洲本実業高校	
居住地	回答数
下内膳	17 票
千草	12 票
大野	10 票
上物部	9 票
物部	8 票

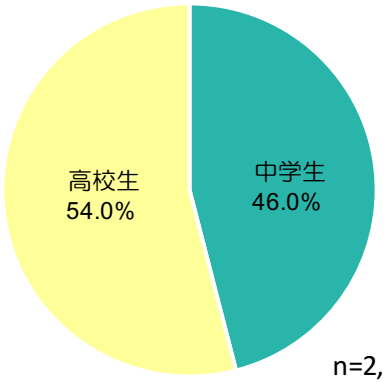
蒼開高校	
居住地	回答数
海岸通	17 票
納	4 票
上物部	3 票
物部	3 票

蒼開中・高一貫クラス	
居住地	回答数
上物部	7 票
物部	6 票
下内膳	4 票
大野	2 票

※居住地の詳細がわからない回答は除外
※市内の上位 5 箇所を掲出（蒼開高校、蒼開中・高一貫クラスは同率回答が多いため 4 箇所のみ掲出）

⑶ 年齢

回答者は高校生、中学生がおおよそ半々となっています。

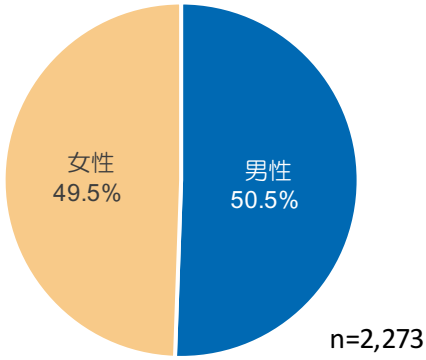


nは無回答を除く

図 1-19　年齢

⑷ 男女比

回答者の男女比は、おおよそ半々となっています。



nは無回答を除く

図 1-20　男女比

⑸ 通学手段

通学手段は自転車が約７割と最も多くなっています。

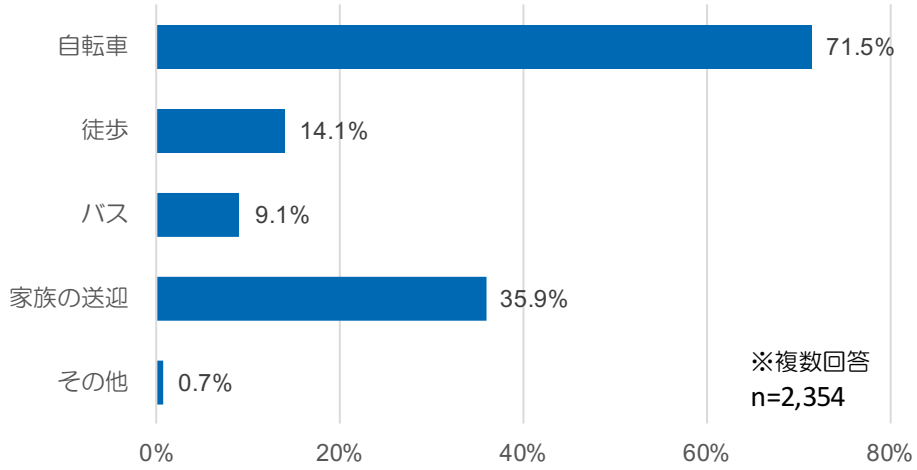
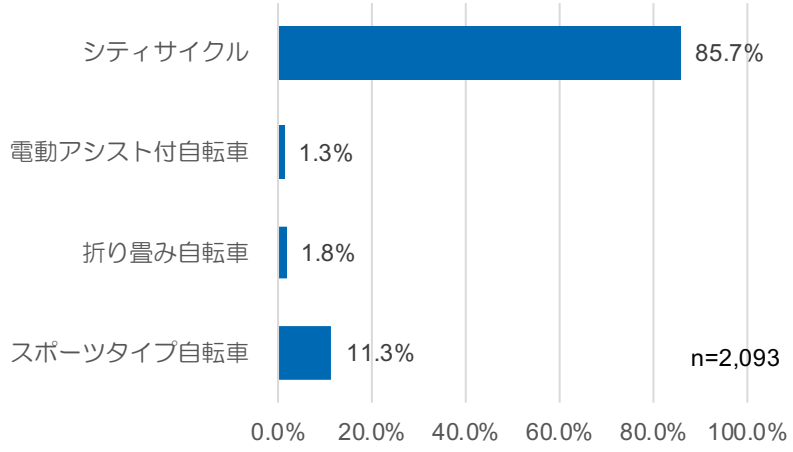


図 1-21　通学手段

⑹ 使用している自転車の種類

９割がシティサイクルを利用しています。

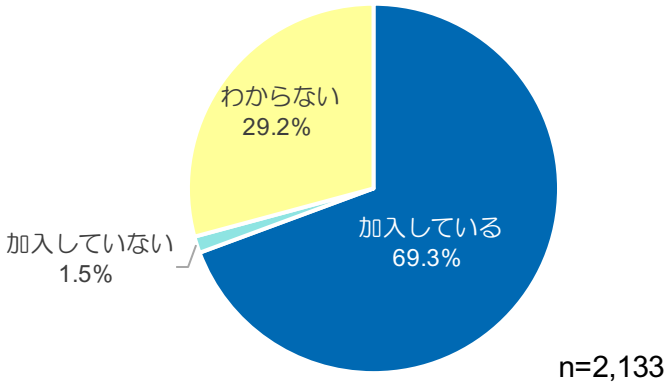


ｎは無回答を除く

図 1-22　使用している自転車の種類

⑺ 自転車損害賠償保険への加入状況

自転車損害保険への加入状況は「加入している」が約７割いますが、「わからない」も約３割います。

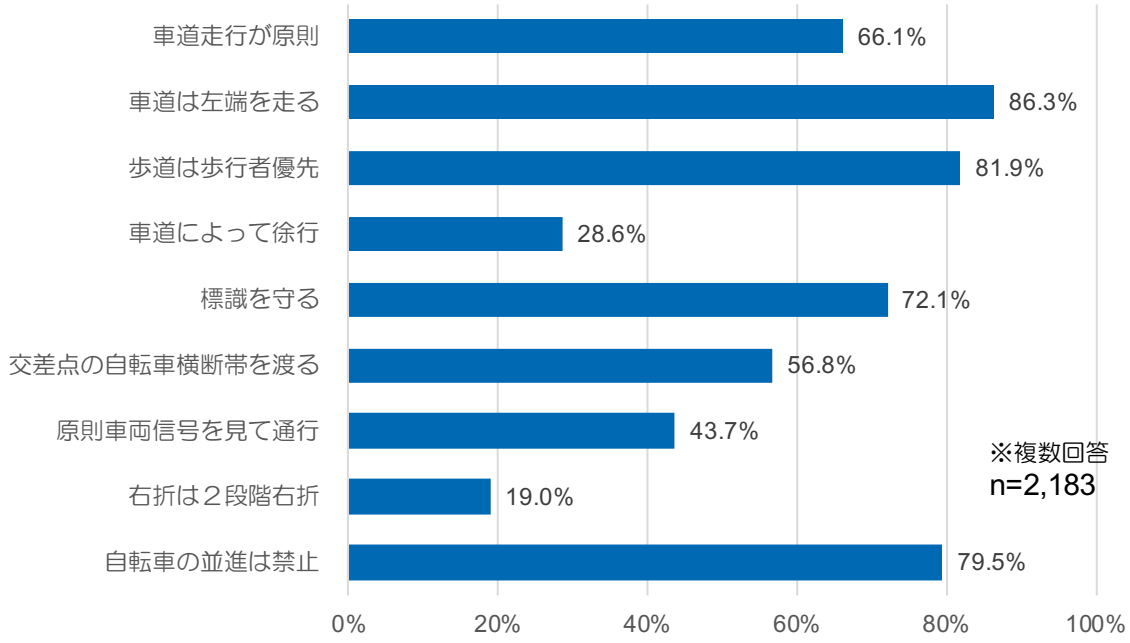


ｎは無回答を除く

図 1-23　自転車損害賠償保険への加入状況

⑻ 自転車交通ルールの認知度

自転車に関して知っている交通ルールは、「車道は左端を走る」や「歩道は歩行者優先」は８割程度の認知度がありますが、「車道によって徐行」「右折は２段階右折」については、３割に満たない状況です。

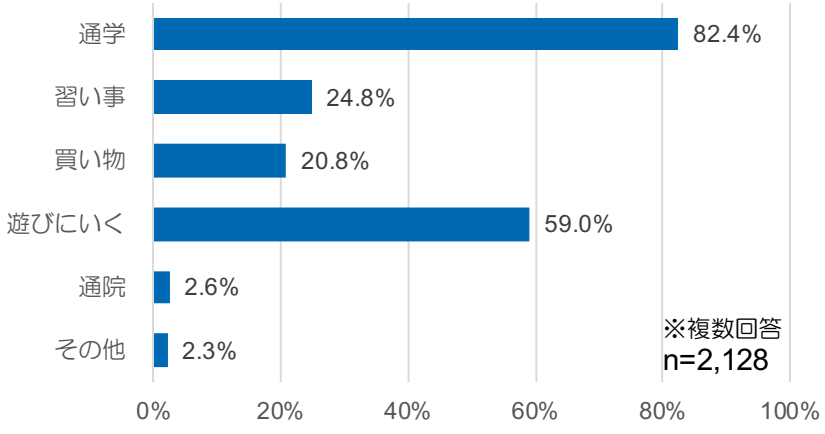


ｎは無回答を除く

図 1-24　自転車交通ルールの認知度

⑼ 自転車の利用目的

洲本市内の中学校・高校に通う生徒の約 8 割が通学目的に自転車を利用しています。また、遊びにいく際の移動手段としても多く用いられています。

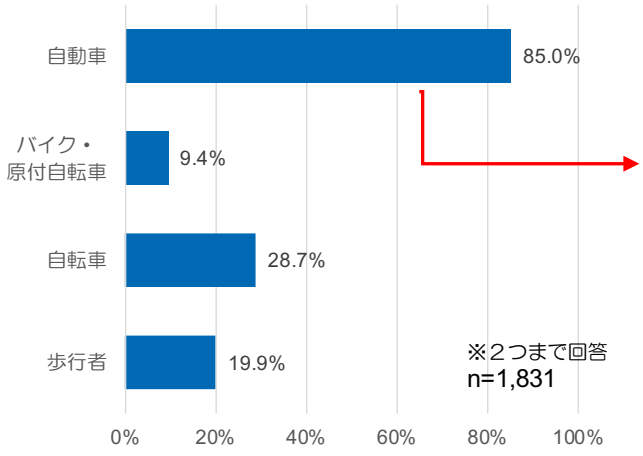


ｎは無回答を除く

図 1-25　自転車の利用目的

(10) 自転車走行中に危険と感じる場面

自転車走行中に危険を感じる場面について、対象は自動車という回答が約９割おり、中でも交差点での右左折時の接触や、直線道路の追い越し時の接触の危険を感じたという回答が多くみられます。



nは無回答を除く

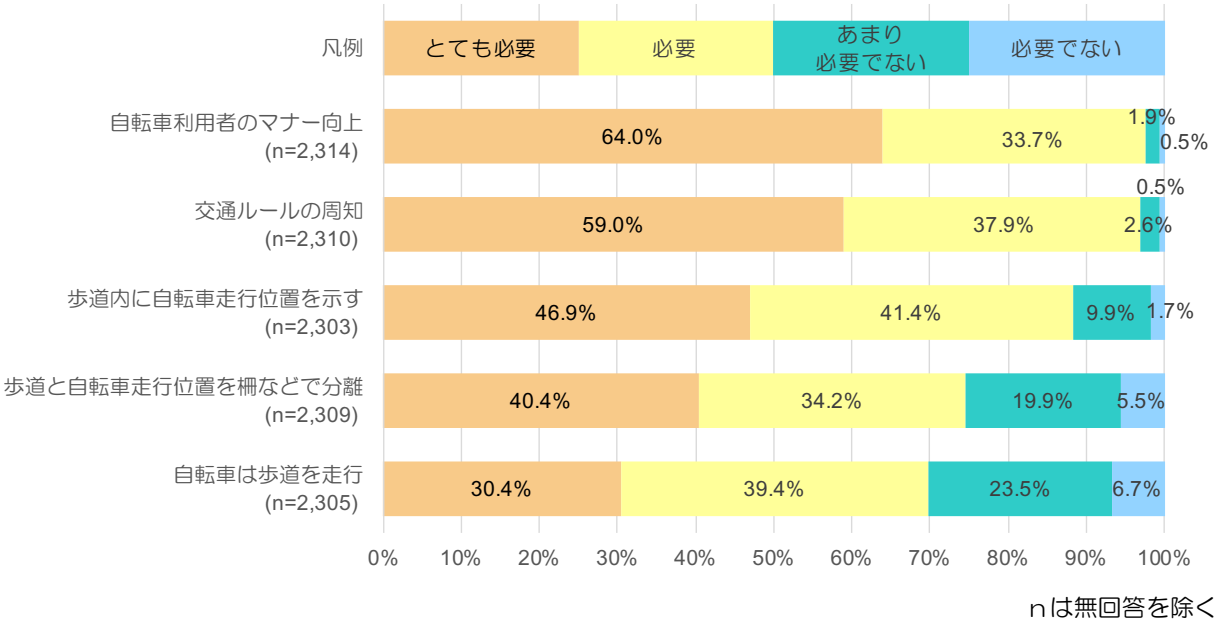
図 1-26　危険と感じる対象

表 1-7　対象が自動車の場合の危険場面（回答数の多い場所と危険）

場所	どのような危険か	回答数
直線道路（車道）	追い越し時の接触	212 票
	右左折時の接触	104 票
	正面衝突	100 票
	後ろからの追突	69 票
交差点（横断歩道）	右左折時の接触	227 票
	正面衝突	56 票
交差点（自転車横断帯）	右左折時の接触	74 票
交差点（車道）	右左折時の接触	250 票
	正面衝突	66 票

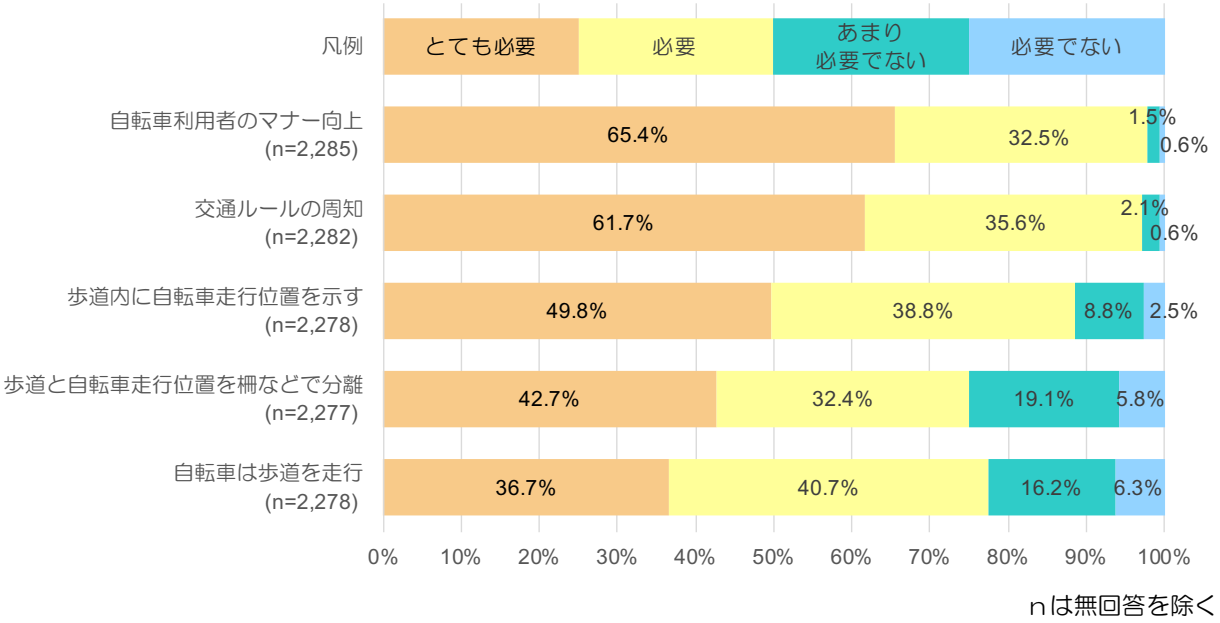
（11）自転車走行に望むこと

自転車走行に望むことは、歩行者の立場、自動車運転者の立場いずれも、「自転車利用マナーの向上」「交通ルールの周知」で、とても必要、必要が９割以上と高くなっています。



nは無回答を除く

図 1-27　歩行者の立場から自転車走行に望むこと

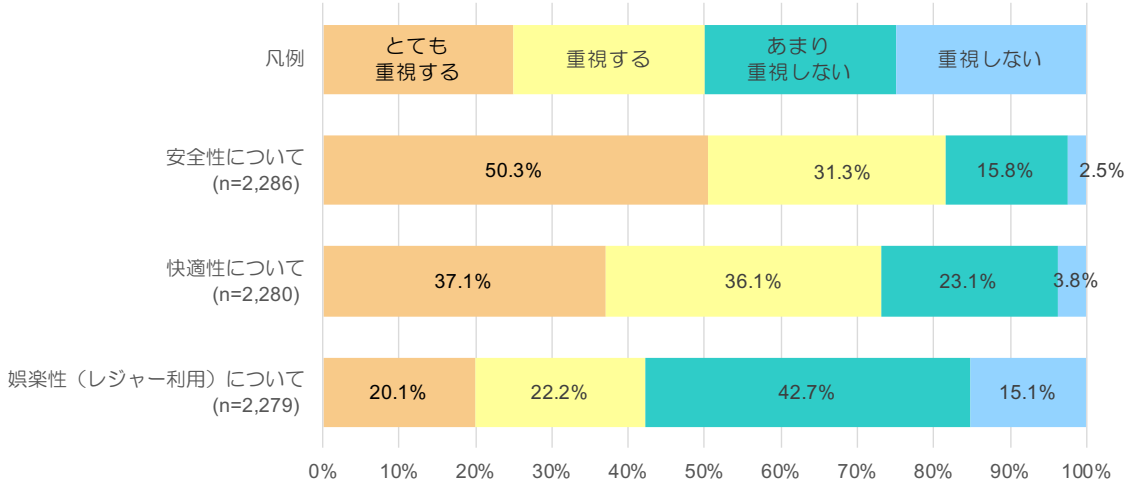


nは無回答を除く

図 1-28　安心して自転車利用するために望むこと（自転車を利用する方のみ）

(12) 自転車利用の際に重視すること

自転車を利用する際に重視する項目として、安全性が「とても重視する」「重視する」合わせて約８割と最も重視されています。



nは無回答を除く

図 1-29　自転車利用の際に重視すること

(13) 改善を希望する場所

改善を希望する場所では、安全性の面、快適性の面について、洲本市中心部の大型商業施設の周辺や県道広田洲本線などに指摘がみられました。安全性では、道が狭い、見通しが悪い、カーブミラーが欲しいといった意見が多く、快適性では路面の凹凸に関する意見が目立ちました。

娯楽性（レジャー利用）の面では海岸沿いの道路という意見が挙がっています。

市街地以外では、五色中学校周辺の広石バイパスや広石神社前が多く挙がりました。

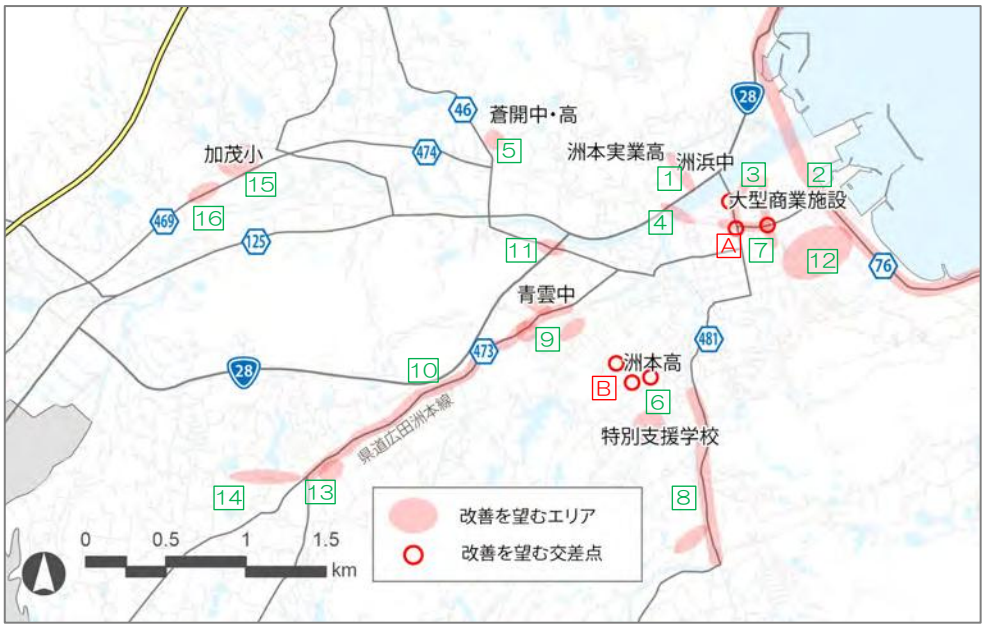


図 1-30　改善を希望する場所

※具体的な路線や場所が挙がった箇所を抽出
※アルファベット及び数字は表 1-8 に対応

表 1-8　改善を希望する場所と指摘内容

交差点	指摘箇所	指摘内容
A	イオン周辺の交差点	自転車同士または自転車と歩行者の並進・自動車交通量が多い・見通し不良
B	洲本高校周辺の交差点・横断歩道	横断歩道での車両不停止・カーブミラーが不足

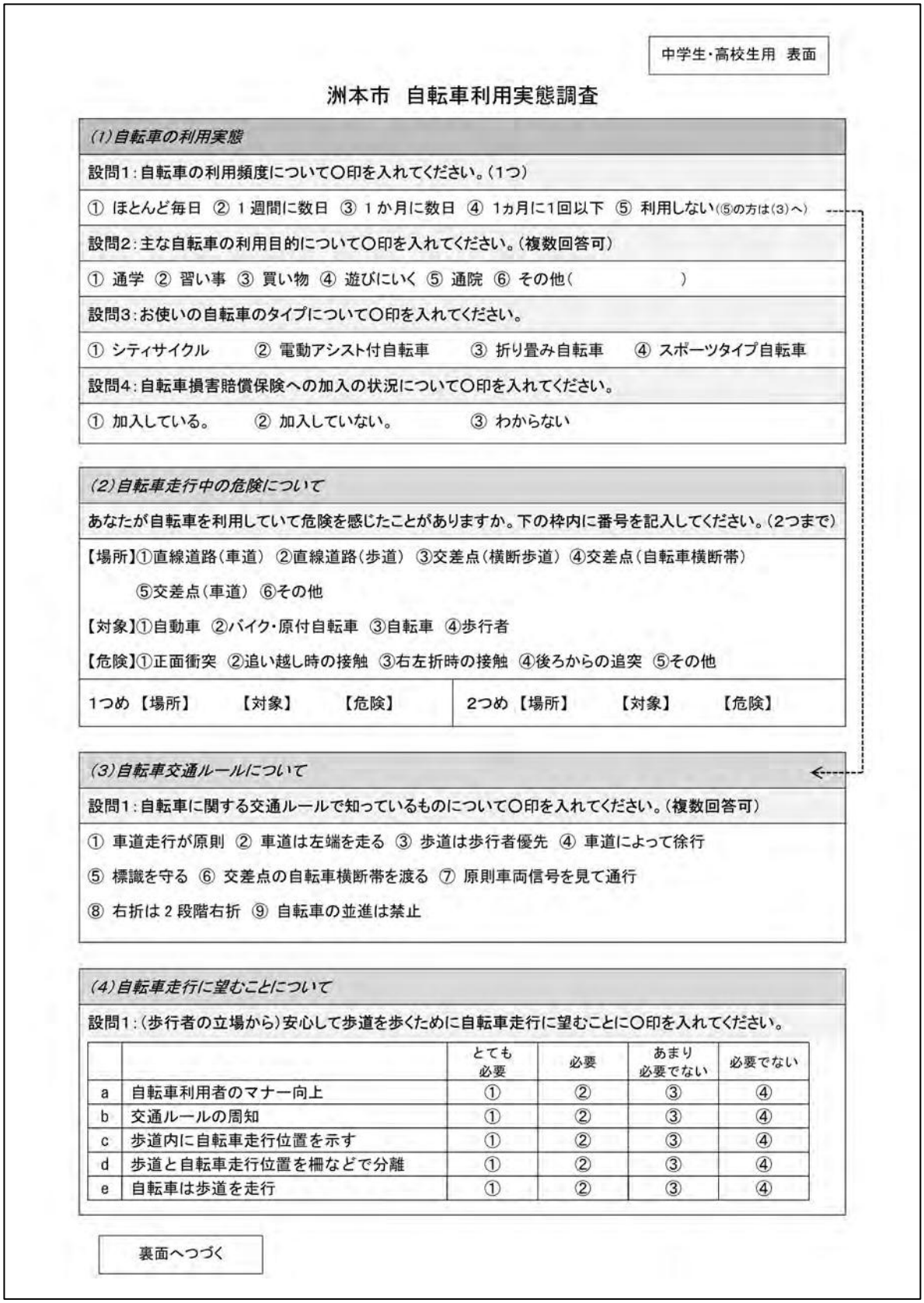
エリア	指摘箇所	指摘内容
1	洲浜中学校前	坂道でスピードを出す自転車がいる
2	海岸線（アワイチルート）	自動車走行環境の整備
3	イオン周辺・緑地公園前	歩道が狭い
4	潮橋	滑りやすい
5	下加茂会館周辺	
6	あわじ特別支援学校横	カーブミラーが見えにくい
7	淡陽信用組合前	
8	千草川沿い・上物部から千草・千草神社周辺	街灯が少ない
9	貴船神社周辺・しばの英語セミナー横	路面状態が悪い・道路幅員が狭い
10	青雲中学校から池田橋交差点あたりまで	街灯が少ない・路面状態が悪い
11	国道28号の高架下付近	道路幅員が狭い・路面状態が悪い
12	アワイチから市街地（飲食店）への道路・鮎原物産の前	アワイチから飲食店へのネットワークが必要・私有地からの自動車の出入りが多い
13	ベルコ付近	路面状態が悪い
14	赤池の坂	路面状態が悪い
15	加茂小学校周辺	街灯が少ない
16	コーナンの出口	車両の飛び出し

その他	洲浜中学校周辺・通学路	見通し不良・自転車の並走
	青雲中学校周辺・通学路	道路幅員が狭い・自動車交通量が多い・見通しが悪い・街灯が少ない・信号機が少ない・カーブミラーが少ない・路面状態が悪い
	洲本高校周辺・通学路	道路幅員が狭い・送迎車両の停車が多い
	洲本実業高校周辺・通学路	見通しが悪い
	蒼開中学高校周辺・通学路	見通しが悪い・街灯が少ない・路面状態が悪い

※アルファベット及び数字は図 1-30 に対応。
※「その他」は箇所を特定できないが、市街地で多い意見として掲出。
※指摘内容は回答のあったものについて掲出（アンケートの質問項目ではないため、回答が無い場合がある）。

（14）アンケート調査票

実際に使用したアンケート調査票を以下に示します。



中学生・高校生用 表面

洲本市 自転車利用実態調査

(1)自転車の利用実態

設問1：自転車の利用頻度について○印を入れてください。（1つ）

① ほとんど毎日 ② 1週間に数日 ③ 1か月に数日 ④ 1ヵ月に1回以下 ⑤ 利用しない（⑤の方は(3)へ）

設問2：主な自転車の利用目的について○印を入れてください。（複数回答可）

① 通学 ② 習い事 ③ 買い物 ④ 遊びにいく ⑤ 通院 ⑥ その他（ ）

設問3：お使いの自転車のタイプについて○印を入れてください。

① シティサイクル ② 電動アシスト付自転車 ③ 折り畳み自転車 ④ スポーツタイプ自転車

設問4：自転車損害賠償保険への加入の状況について○印を入れてください。

① 加入している。 ② 加入していない。 ③ わからない

(2)自転車走行中の危険について

あなたが自転車を利用していて危険を感じたことがありますか。下の枠内に番号を記入してください。（2つまで）

【場所】①直線道路（車道） ②直線道路（歩道） ③交差点（横断歩道） ④交差点（自転車横断帯）
⑤交差点（車道） ⑥その他

【対象】①自動車 ②バイク・原付自転車 ③自転車 ④歩行者

【危険】①正面衝突 ②追い越し時の接触 ③右左折時の接触 ④後ろからの追突 ⑤その他

1つめ 【場所】 【対象】 【危険】	2つめ 【場所】 【対象】 【危険】

(3)自転車交通ルールについて

設問1：自転車に関する交通ルールで知っているものについて○印を入れてください。（複数回答可）

① 車道走行が原則 ② 車道は左端を走る ③ 歩道は歩行者優先 ④ 車道によって徐行
⑤ 標識を守る ⑥ 交差点の自転車横断帯を渡る ⑦ 原則車両信号を見て通行
⑧ 右折は2段階右折 ⑨ 自転車の並進は禁止

(4)自転車走行に望むことについて

設問1：（歩行者の立場から）安心して歩道を歩くために自転車走行に望むことに○印を入れてください。

		とても必要	必要	あまり必要でない	必要でない
a	自転車利用者のマナー向上	①	②	③	④
b	交通ルールの周知	①	②	③	④
c	歩道内に自転車走行位置を示す	①	②	③	④
d	歩道と自転車走行位置を柵などで分離	①	②	③	④
e	自転車は歩道を走行	①	②	③	④

裏面へつづく

図 1-31 アンケート調査票（1/2）

中学生・高校生用　裏面

設問2:（自転車を利用される場合）安心して自転車利用するために望むことに○印を入れてください。

		とても必要	必要	あまり必要でない	必要でない
a	自転車利用者のマナー向上	①	②	③	④
b	交通ルールの周知	①	②	③	④
c	歩道内に自転車走行位置を示す	①	②	③	④
d	歩道と自転車走行位置を柵などで分離	①	②	③	④
e	自転車は歩道を走行	①	②	③	④

設問３：自転車を利用する際に安全性、快適性、娯楽性についてどう思うか○印を入れてください。
また、「とても重視する」「重視する」と回答した方は、具体的に改善してもらいたい場所がありますか。
あればご記入ください。

		とても重視する	重視する	あまり重視しない	重視しない	具体的な場所（例：学校付近の交差点の見通しが悪く危ない。など）
a	安全性について（安全に走行できること）	①	②	③	④	
b	快適性について（走りやすいこと）	①	②	③	④	
c	娯楽性について（通学用だけでなく、ｻｲｸﾘﾝｸﾞ用として楽しむこと）	①	②	③	④	

(5)ご自身のことについて教えてください。

設問１:住所　郵便番号または町名（　　）　例）洲本市中川原町厚浜、淡路市志筑など

設問２:性別　① 男性　② 女性

設問３:年齢　①中学生　②高校生

設問４:通学手段（複数回答可）　①自転車　②徒歩　③バス　④家族の送迎　⑤その他（　　）

(6)その他ご意見があればご自由にお書きください。

設問は以上です。ご協力ありがとうございました。

図 1-32　アンケート調査票（2/2）

1.3　買い物

買い物で自転車を利用する方の自転車利用に対する現状、要望、問題点等を把握するためにアンケート調査を実施しました。

⑴ 調査概要

調査対象	買い物で自転車を利用する方
アンケート方法	大型商業施設に自転車で訪れる買い物客に対して、駐輪場にて対面式ヒアリング調査を実施
アンケート実施日時	2019 年 11 月 1 日（金）9時～17 時
アンケート実施場所	イオンスタイル洲本敷地内の駐輪場（3 箇所）
サンプル数	134 票

⑵ 居住地

回答者の居住地は 97%が洲本市内で、中でも本町にお住まいの回答者が最も多く、次いで物部、上物部となっています。

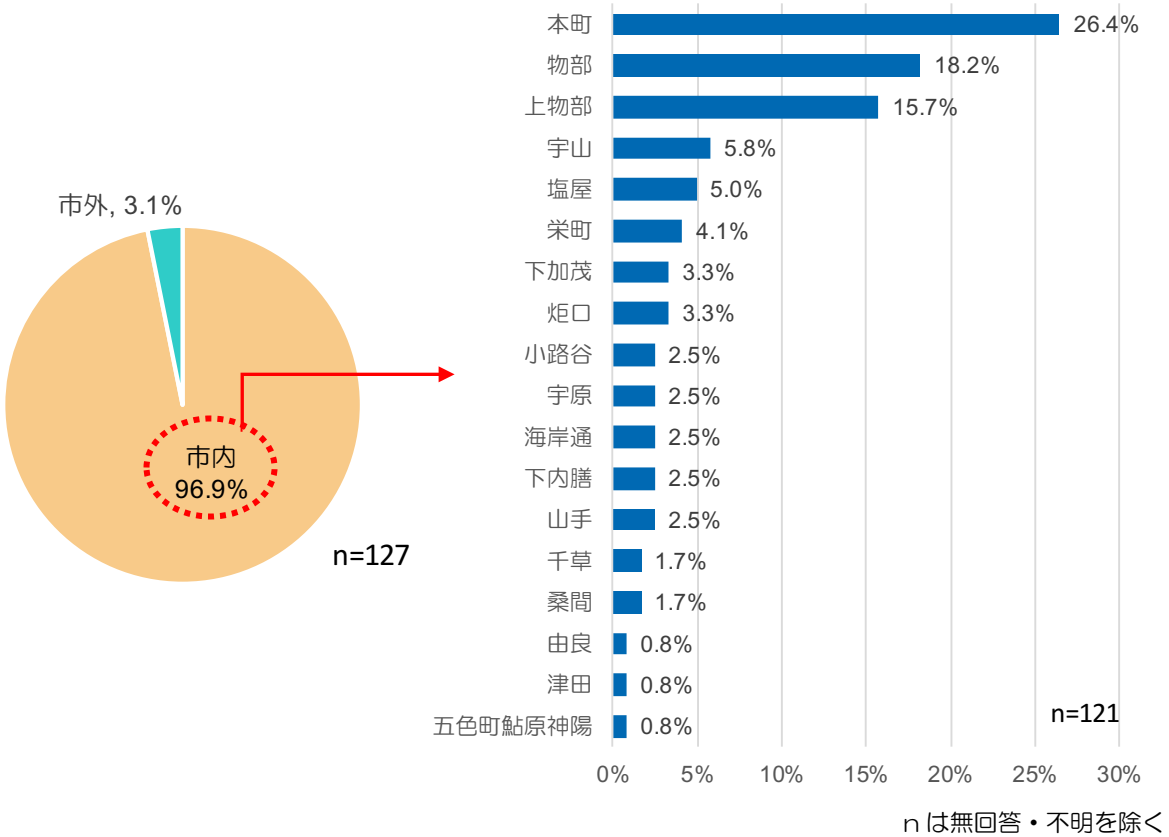
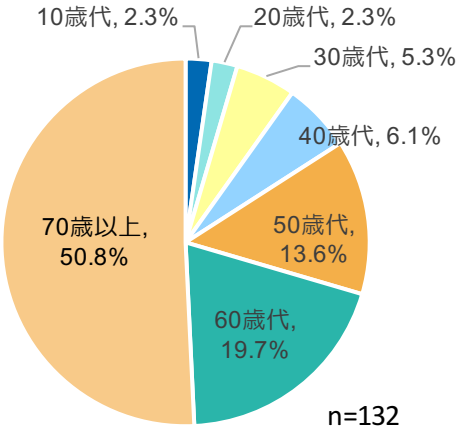


図 1-33　居住地

⑶ 年齢

回答者の年齢は 70 歳以上が最も多く約半数を占めています。次いで、60 歳代が約２割となっています。



n は無回答を除く

図 1-34　年齢

⑷ 男女比

約３分の２が女性の回答者となっています。

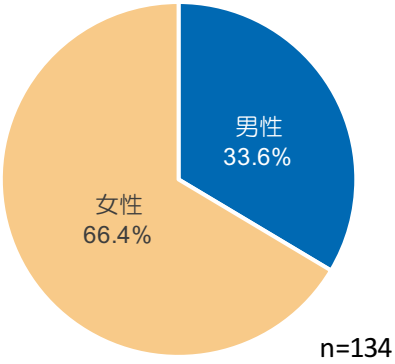


図 1-35　男女比

⑸ 運転免許証の保有状況

運転免許証は保有していない方が約半数で最も多くなっています。

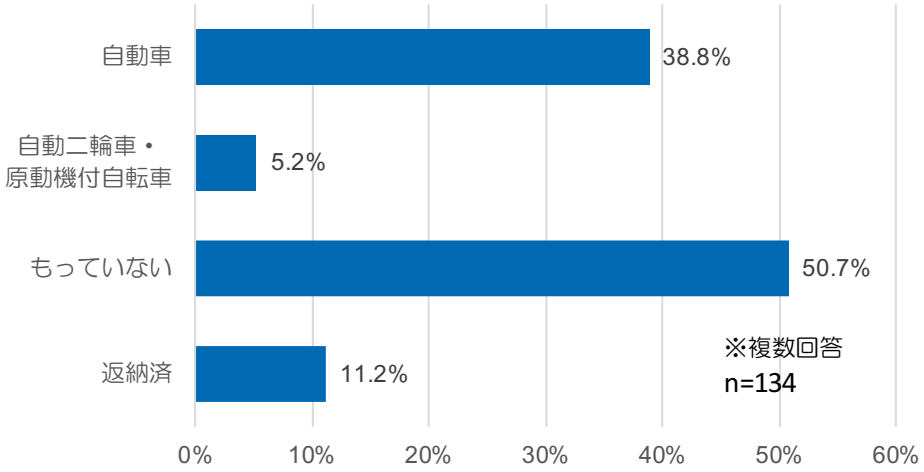


図 1-36　運転免許証の保有状況

⑹ 職業

職業はその他を除いては家事専業が最も多くなっています。

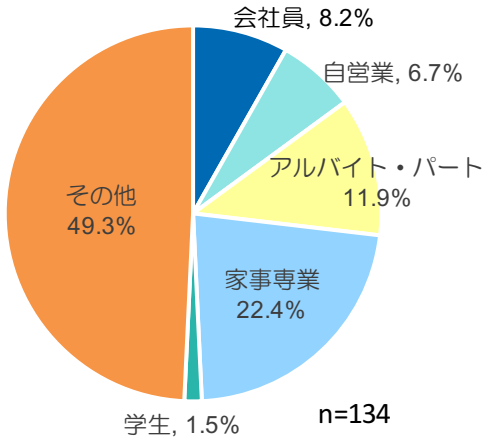


図 1-37　職業

※その他は、高齢者で無職が大半を占める

⑺ 使用している自転車の種類

使用している自転車はシティサイクルが最も多く 85%となっています。

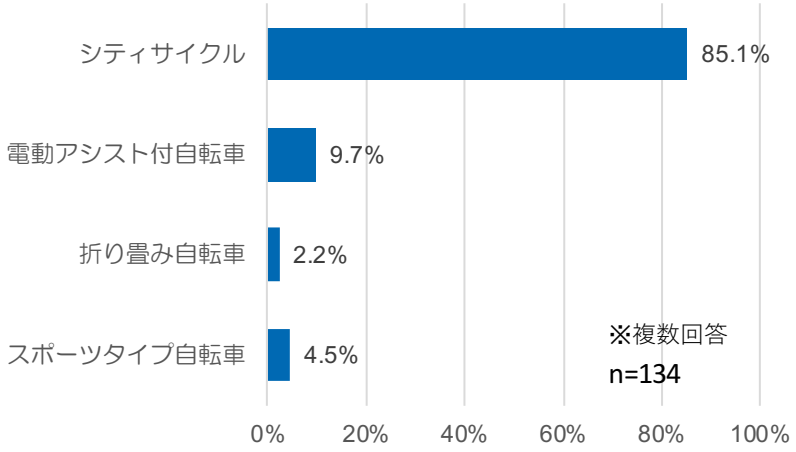


図 1-38　使用している自転車の種類

⑻ 自転車損害賠償保険への加入状況

自転車損害保険への加入状況は「加入している」が 6 割以上ですが、一方で約 4 分の 1 が「加入していない」と回答しています。

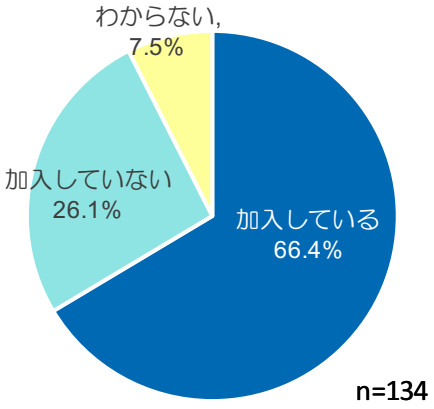
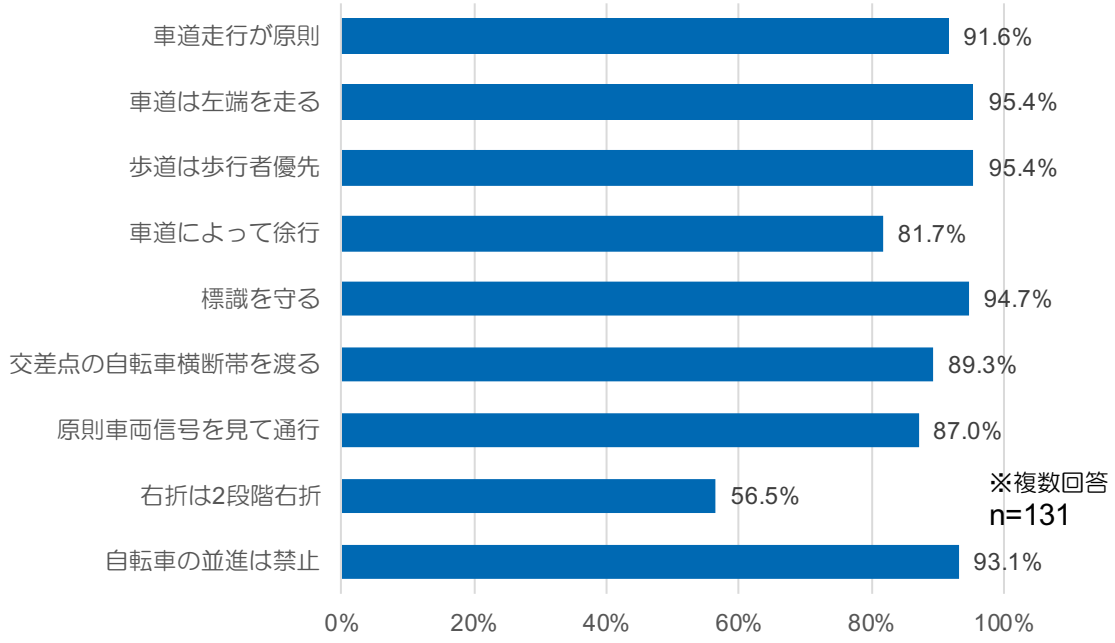


図 1-39　自転車損害賠償保険への加入状況

⑼ 自転車交通ルールの認知度

自転車に関して知っている交通ルールは、９ 割程度の認知度のルールが多い中、「車道によって徐行」は約８割、「右折は２段階右折」は約６割にとどまっています。



nは無回答を除く

図 1-40　自転車交通ルールの認知度

※「車道によって徐行」とは歩道及び自転車歩行者道を通行する場合

⑽ 自転車の利用目的

自転車の利用目的は買い物が９割以上と一際多くなっています。

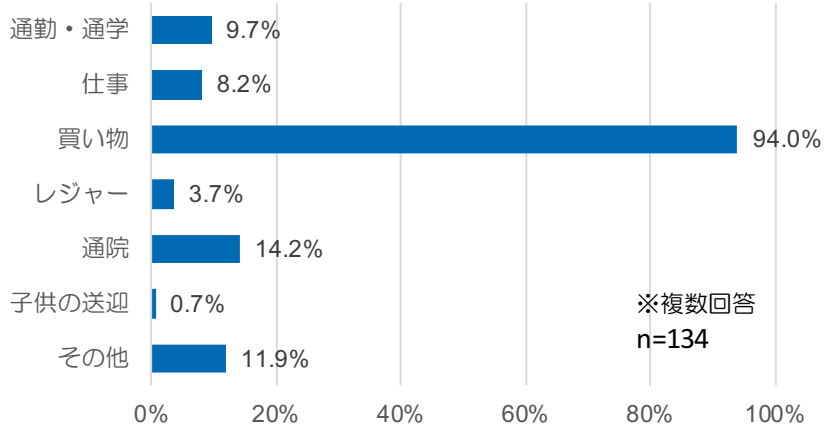


図 1-41　自転車の利用目的

(11) 自転車でよく行く施設・場所

自転車でよく行く施設・場所は調査地点であるイオンスタイル洲本が最も多く、その他には、マルナカや病院といった回答が得られました。

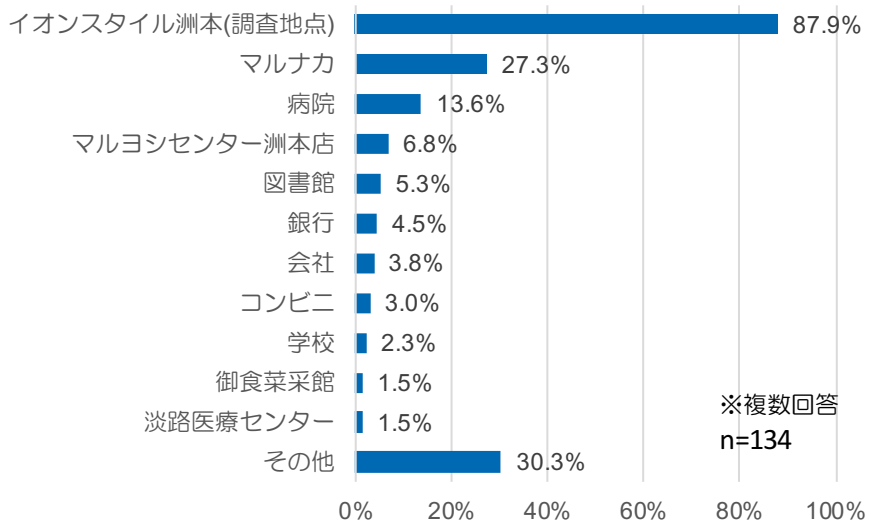


図 1-42　自転車でよく行く施設・場所

※少数意見はその他に集約した

(12) よく走行する区間

自転車でよく走行する区間は「本町から塩屋」、「上物部から塩屋」、「物部から塩屋」の利用が目立ちます。塩屋には、イオンスタイル洲本等商業施設が立地していることから、自転車走行も多くなっていると考えられます。

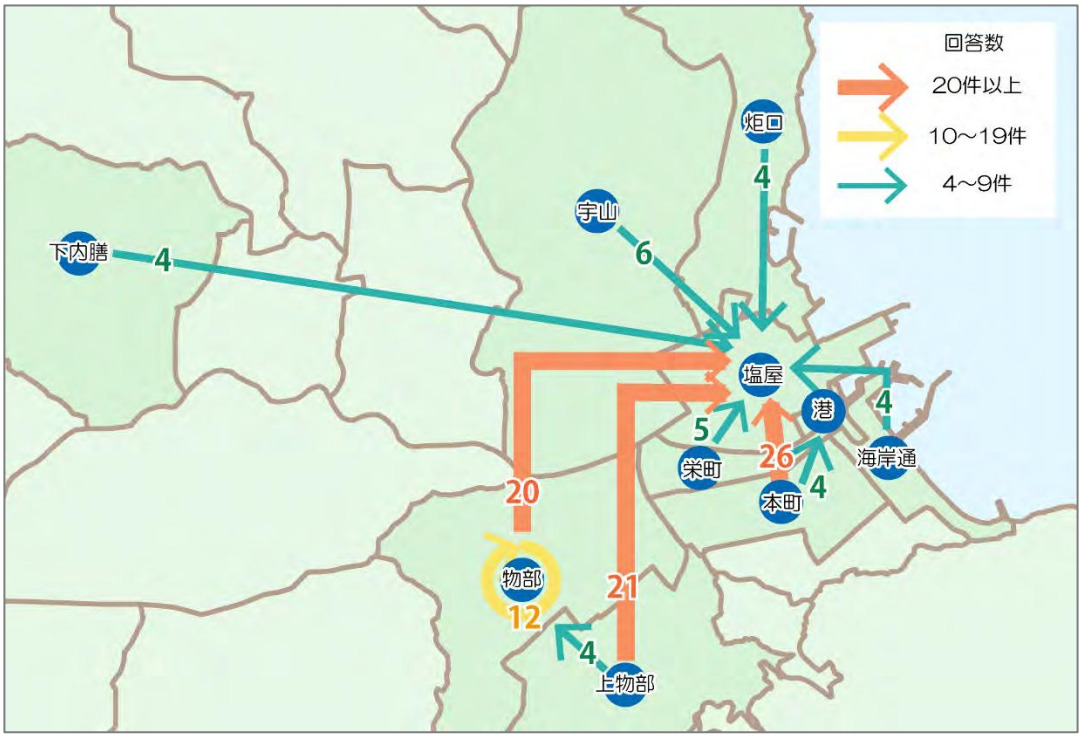
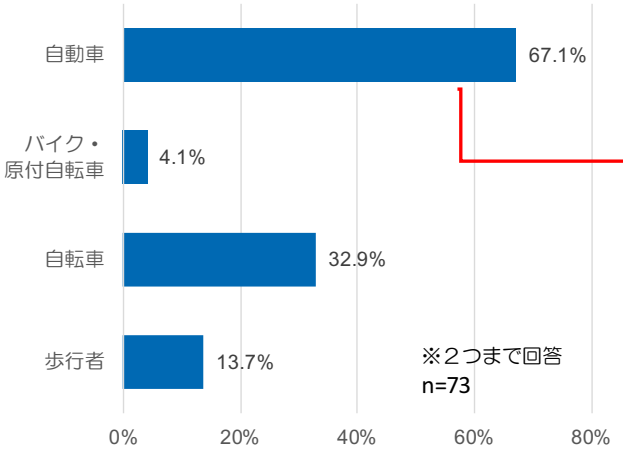


図 1-43　自転車でよく走行する区間

※回答数が 4 件以上得られた区間のみを表示

(13) 自転車走行中に危険と感じる場面

自転車走行中に危険を感じる場面について、対象は自動車という回答が約７割おり、中でも交差点での右左折時の接触や、直線道路の追い越し時の接触の危険を感じたという回答が多くみられました。



ｎは無回答を除く

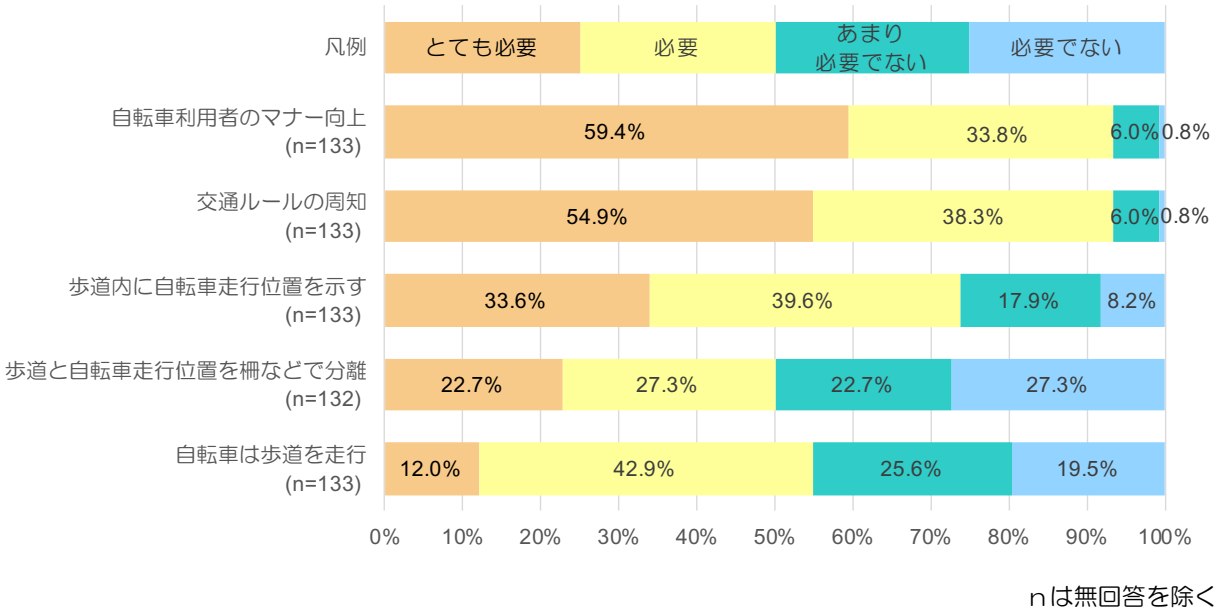
図 1-44　危険と感じる対象

表 1-9　対象が自動車の場合の危険場面
（回答数の多い場所と危険）

場所	どのような危険か	回答数
直線道路（車道）	追い越し時の接触	７票
	右左折時の接触	４票
	正面衝突	３票
	後ろからの追突	３票
交差点（横断歩道）	右左折時の接触	９票
交差点（自転車横断帯）	右左折時の接触	３票
交差点（車道）	右左折時の接触	３票

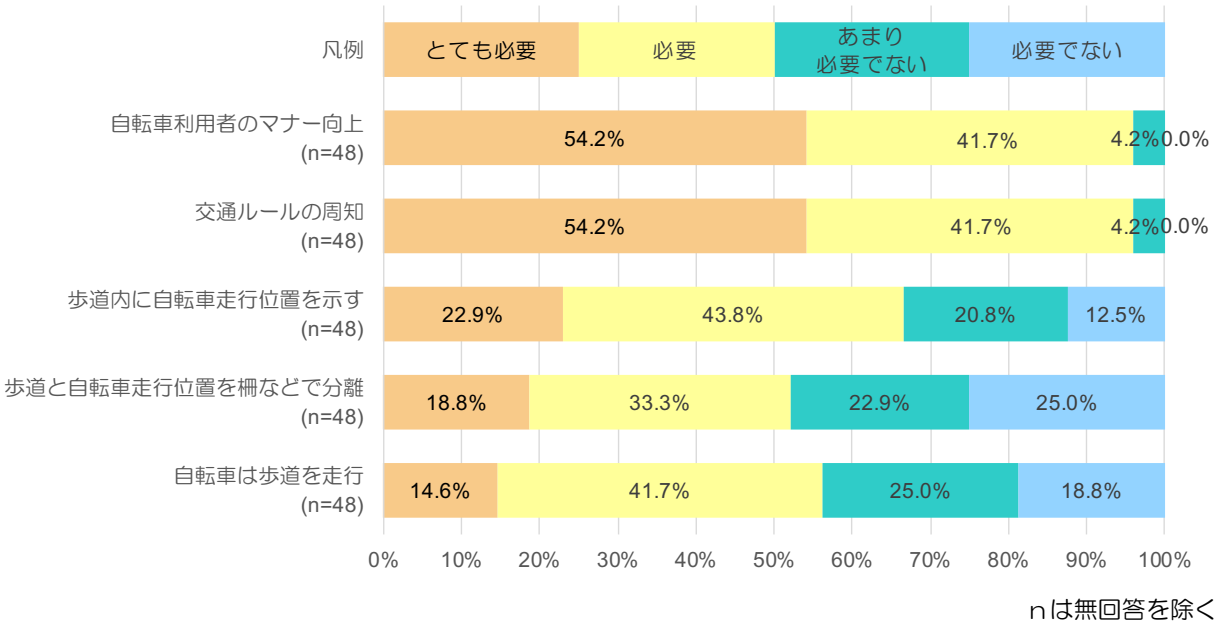
(14) 自転車走行に望むこと

自転車走行に望むことは、歩行者の立場、自動車運転者の立場いずれも、「自転車利用マナーの向上」「交通ルールの周知」の必要性が高くなっています。



nは無回答を除く

図 1-45　歩行者の立場から自転車走行に望むこと

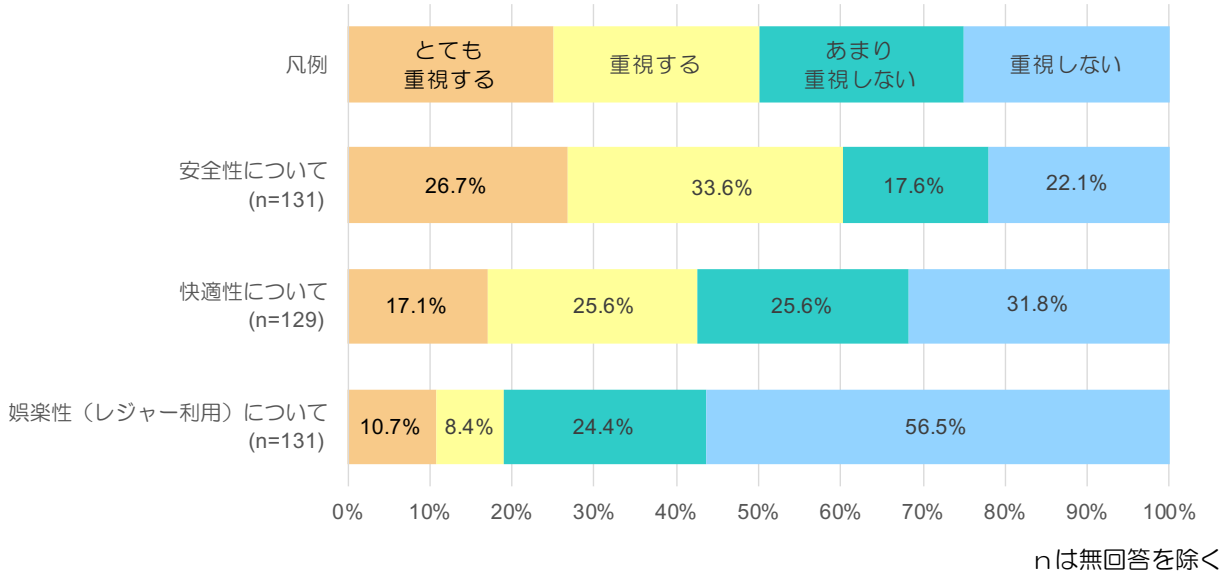


nは無回答を除く

図 1-46　自動車を運転する立場から自転車走行に望むこと（自動車運転者のみ）

(15) 自転車利用の際に重視すること

自転車を利用する際に重視する項目として、安全性が「とても重視する」「重視する」合わせて約６割と最も重視されています。



nは無回答を除く

図 1-47　自転車利用の際に重視すること

(16) 改善を希望する場所

安全性の面では、大規模商業施設周辺に関する意見が目立ちました。また、学校周辺は特に中高生の自転車走行のルール等の徹底などを求める意見などが見られました。

快適性の面では、大規模商業施設周辺の他、堀端筋や本町、物部の道路幅員の改善を求める声がありました。

娯楽性（レジャー利用）の面では、市街地周辺の商業施設の駐輪場の整備や、洲本市街から由良へのサイクリングルートの整備等を求める意見があります。

※アルファベット及び数字は表 1-10 に対応

図 1-48　改善を希望する場所

表 1-10　改善を希望する場所と指摘内容

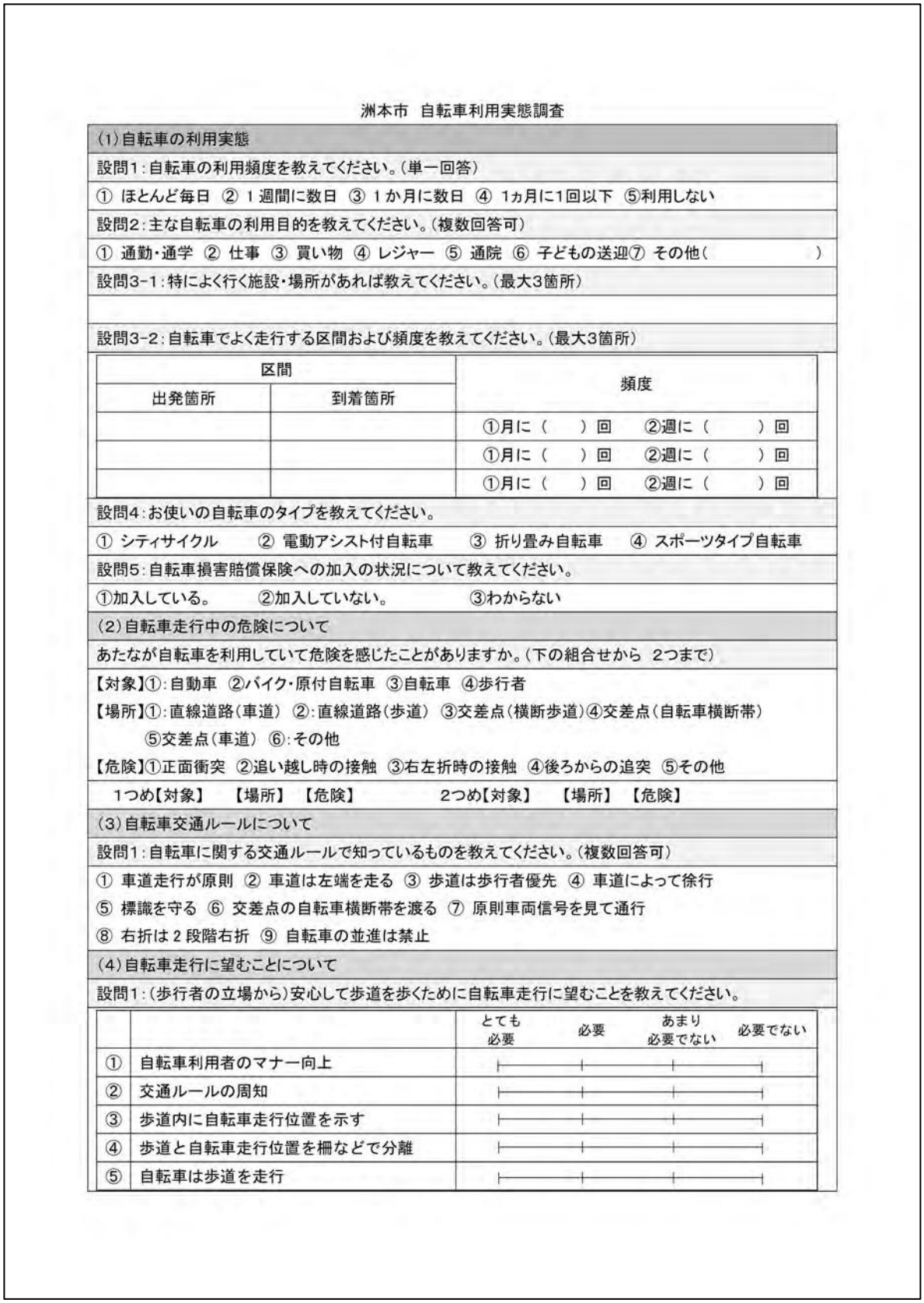
交差点	指摘箇所	指摘内容
A	塩屋交差点	
B	ミリオン前の交差点	信号機が無い
C	イオン周辺の交差点	
D	栄町2丁目東交差点	右左折車両が多い
E	淡陽信用組合前の丁字路	
F	本町商店街の交差点	
G	物部橋の物部側の交差点	
H	木下石材前の交差点	車両の飛び出し

エリア	指摘箇所	指摘内容
1	学校（高校）の周辺・洲本高校周辺・蒹開中高周辺	自転車の並走・自転車と自動車の接触危険性
2	海岸線・洲本市街地～由良	自動車走行環境の整備
3	イオン周辺・エディオン周辺	植栽による見通し不良・駐車場からの車両の飛び出し・路上駐車車両
4	堀端筋・三井住友銀行前	路上駐停車車両
5	塩屋筋・塩屋筋の各交差点・淡路信用金庫前	通行障害物（植木等）・路上駐停車車両
6	教習所周辺	
7	本町商店街・本町商店街との交差点	
8	本町から市民交流センターへの道	
9	淡路医療センター裏	路上駐停車車両
10	物部2丁目	路面状態が悪い
11	本村会館周辺	
12	レトロこみち	自動車及び自転車の交通量が多い
13	市役所裏のあたり	幅員が狭い
14	ポートピア周辺	

※アルファベット及び数字は図 1-48 に対応。
※指摘内容は回答のあったものについて掲出（アンケートの質問項目ではないため、回答が無い場合がある）。

(17) アンケート調査票

実際に使用したアンケート調査票を以下に示します。



洲本市　自転車利用実態調査

(1)自転車の利用実態

設問1：自転車の利用頻度を教えてください。(単一回答)

① ほとんど毎日 ② 1週間に数日 ③ 1か月に数日 ④ 1ヵ月に1回以下 ⑤利用しない

設問2：主な自転車の利用目的を教えてください。(複数回答可)

① 通勤・通学 ② 仕事 ③ 買い物 ④ レジャー ⑤ 通院 ⑥ 子どもの送迎⑦ その他(　　)

設問3-1：特によく行く施設・場所があれば教えてください。(最大3箇所)

設問3-2：自転車でよく走行する区間および頻度を教えてください。(最大3箇所)

区間		頻度
出発箇所	到着箇所	
		①月に(　　)回　②週に(　　)回
		①月に(　　)回　②週に(　　)回
		①月に(　　)回　②週に(　　)回

設問4：お使いの自転車のタイプを教えてください。

① シティサイクル　② 電動アシスト付自転車　③ 折り畳み自転車　④ スポーツタイプ自転車

設問5：自転車損害賠償保険への加入の状況について教えてください。

①加入している。　②加入していない。　③わからない

(2)自転車走行中の危険について

あたなが自転車を利用していて危険を感じたことがありますか。(下の組合せから 2つまで)

【対象】①：自動車 ②バイク・原付自転車 ③自転車 ④歩行者

【場所】①：直線道路(車道) ②：直線道路(歩道) ③交差点(横断歩道)④交差点(自転車横断帯)
⑤交差点(車道) ⑥：その他

【危険】①正面衝突 ②追い越し時の接触 ③右左折時の接触 ④後ろからの追突 ⑤その他

1つめ【対象】　【場所】　【危険】　　2つめ【対象】　【場所】　【危険】

(3)自転車交通ルールについて

設問1：自転車に関する交通ルールで知っているものを教えてください。(複数回答可)

① 車道走行が原則 ② 車道は左端を走る ③ 歩道は歩行者優先 ④ 車道によって徐行
⑤ 標識を守る ⑥ 交差点の自転車横断帯を渡る ⑦ 原則車両信号を見て通行
⑧ 右折は2段階右折 ⑨ 自転車の並進は禁止

(4)自転車走行に望むことについて

設問1：(歩行者の立場から)安心して歩道を歩くために自転車走行に望むことを教えてください。

		とても必要	必要	あまり必要でない	必要でない
①	自転車利用者のマナー向上				
②	交通ルールの周知				
③	歩道内に自転車走行位置を示す				
④	歩道と自転車走行位置を柵などで分離				
⑤	自転車は歩道を走行				

図 1-49　アンケート調査票（1/2）

設問2:(自動車を運転される場合)安心して自動車走行するために自転車走行に望むことを教えてください。

		とても必要	必要	あまり必要でない	必要でない
①	自転車利用者のマナー向上				
②	交通ルールの周知				
③	歩道内に自転車走行位置を示す				
④	歩道と自転車走行位置を柵などで分離				
⑤	自転車は歩道を走行				

設問3:自転車を利用する際に安全性、快適性、娯楽性についてどの程度重視しますか。
また、「とても重視する」「重視する」と回答した方は、洲本市内のどのような場所に安全性、快適性、娯楽性に関する改善が必要だと思いますか。

		とても重視する	重視する	あまり重視しない	重視しない	具体的な場所(例:バスセンター周辺)
①	安全性について					
②	快適性について					
③	娯楽性(レジャー利用)について					

(5)ご自身のことについて教えてください。

設問1:① 市内 町名または郵便番号(　　)② 市外(　　) 設問2:性別① 男性 ② 女性

設問3:年齢① 10歳代② 20歳代③ 30歳代④ 40歳代⑤ 50歳代⑥ 60歳代⑦ 70歳以上

設問4:運転免許の有無(複数回答可)①自動車②自動二輪車・原動機付自転車 ③もっていない④返納済

設問5:職業① 会社員 ② 自営業 ③ アルバイト ④ 家事専業 ⑤ 学生⑥ その他

設問は以上です。ご協力ありがとうございました。

図 1-50　アンケート調査票(2/2)

1.4　観光

観光で自転車を利用する方の自転車利用に対する現状、要望、問題点等を把握するためにアンケート調査を実施しました。

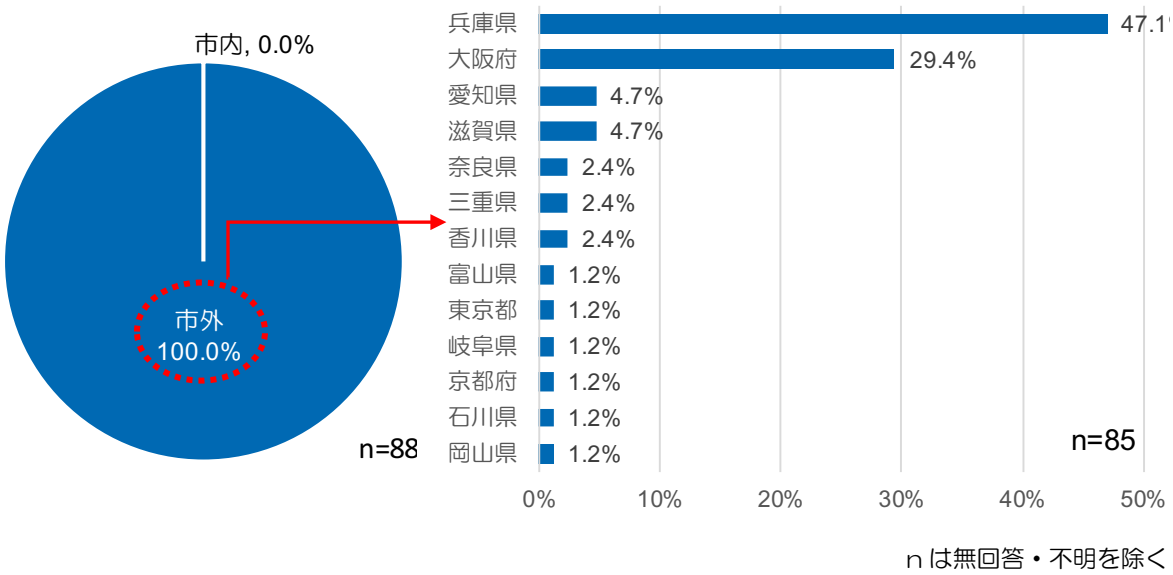
(1) 調査概要

調査対象	サイクリスト
アンケート方法	休憩などでコンビニエンスストアに訪れるサイクリストに対して、駐輪場にて対面式ヒアリング調査を実施
アンケート実施日時	令和元年 11 月2日（土）８時～１８時
アンケート実施場所	ファミリーマート （洲本海岸通店、サントピアマリーナ店、都志店）
サンプル数	88 票

図 1-51　アンケート実施場所

⑵ 居住地

観光での自転車利用者は 100%が市外居住者で、その内訳は兵庫県や大阪府といった近畿圏域の割合が多くなっています。



n は無回答・不明を除く

図 1-52 居住地

⑶ 年齢

回答者の年齢は 40 歳代が最も多く 42%となっています。次いで、30 歳代、50 歳代の順に多くなっています。

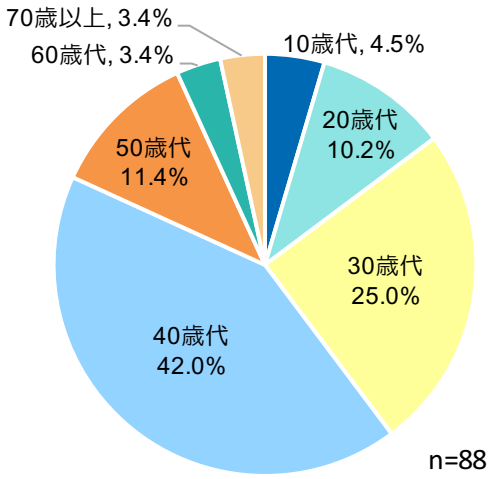


図 1-53 年齢

⑷ 男女比

回答者はほぼ男性で、女性はわずか 4%程度に留まっています。

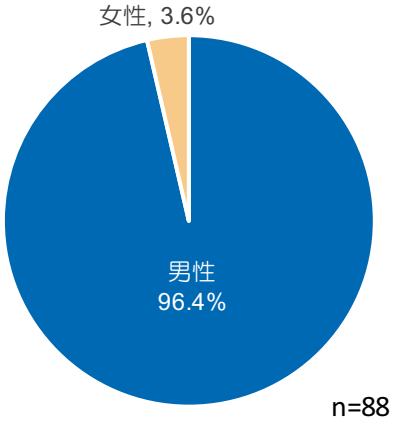


図 1-54　男女比

⑸ 運転免許証の保有状況

自動車の運転免許証は９割以上の回答者が保有しています。

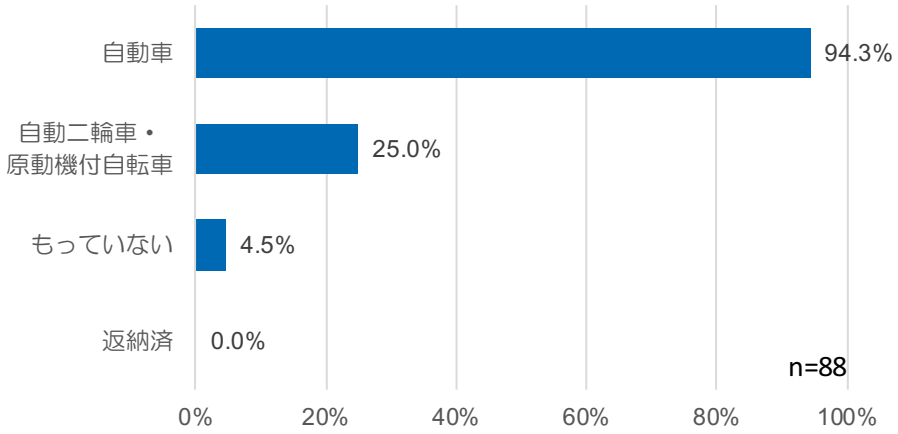
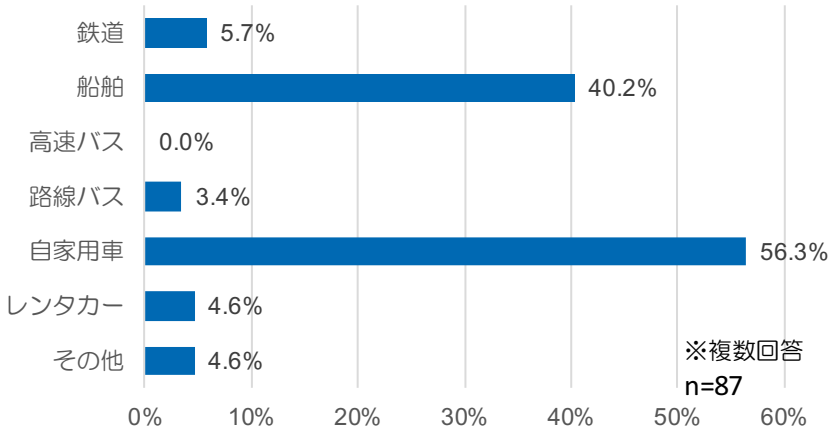


図 1-55　運転免許証の保有状況

⑹ 出発地までの交通手段

出発地点までは自家用車を利用したという回答が半数以上となっており、船舶利用も約４割います。



nは無回答を除く

図 1-56　出発地までの交通手段

⑺ 出発地・終点

半数以上が岩屋港をサイクリングの出発地点・終点としています。本州と明石海峡大橋と船舶（淡路ジェノバライン）とで接続できる淡路市を起終点とするサイクリストが多いことがわかります。

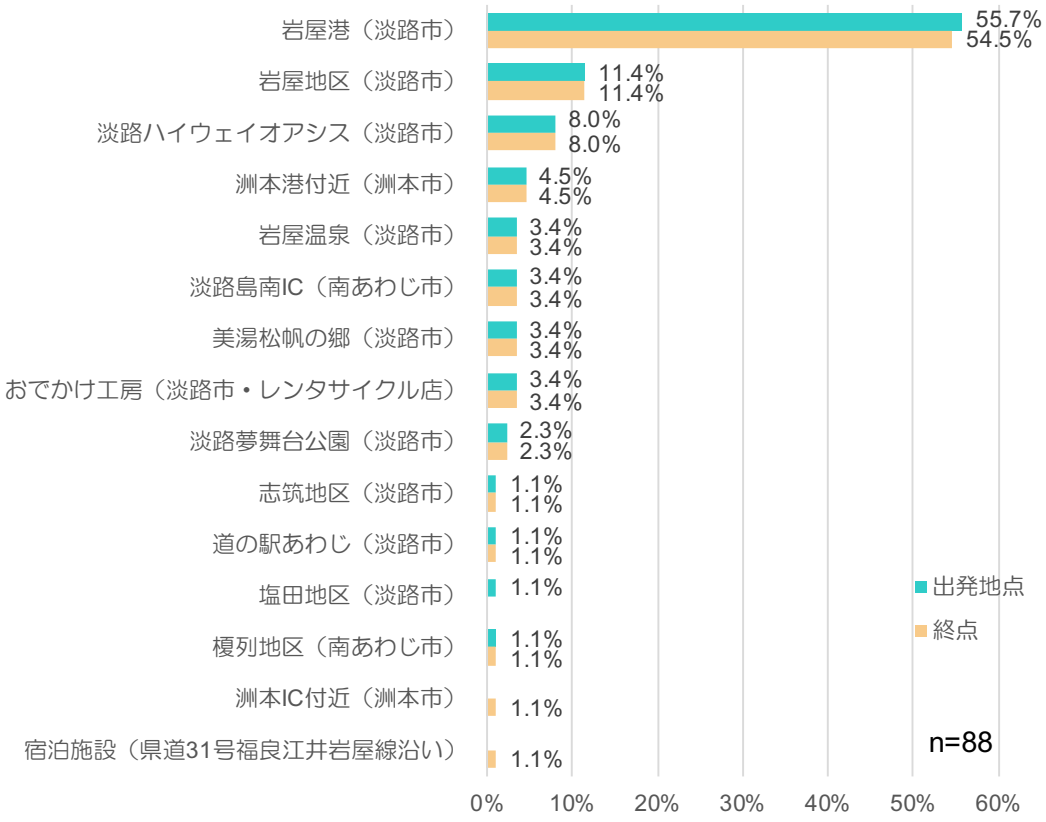


図 1-57　出発地点・終点

⑻ 立ち寄り箇所

立ち寄り箇所は調査地点であるファミリーマートの他、南あわじ市の道の駅福良に約４割が訪れています。

洲本市内では、モンキーセンター、洲本港、洲本市街地、由良港等への立ち寄りがありました。

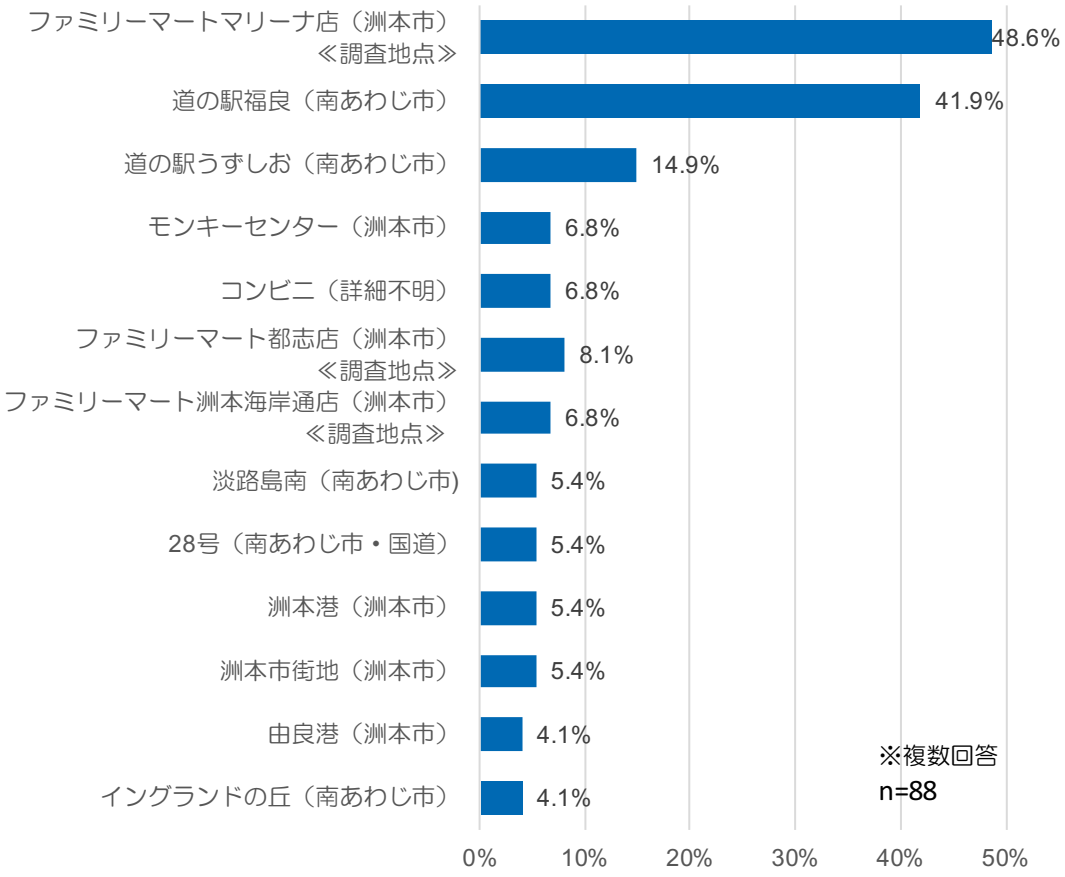


図 1-58　立ち寄り箇所（回答者数上位の 13 件）

⑼ 移動した（移動する予定の）サイクリングルート

移動ルートは淡路島 1 周のアワイチを利用する回答者が 7 割以上でした。

洲本市内をみると、アワイチのルートとなる海沿いの利用者が多く、淡路市との接続は国道 28 号および県道 31 号福良江井岩屋線の利用に限られましたが、南あわじ市との接続は国道 28 号、県道 66 号大谷鮎原神代線など内陸のショートカットルートを利用する回答者も見られます。

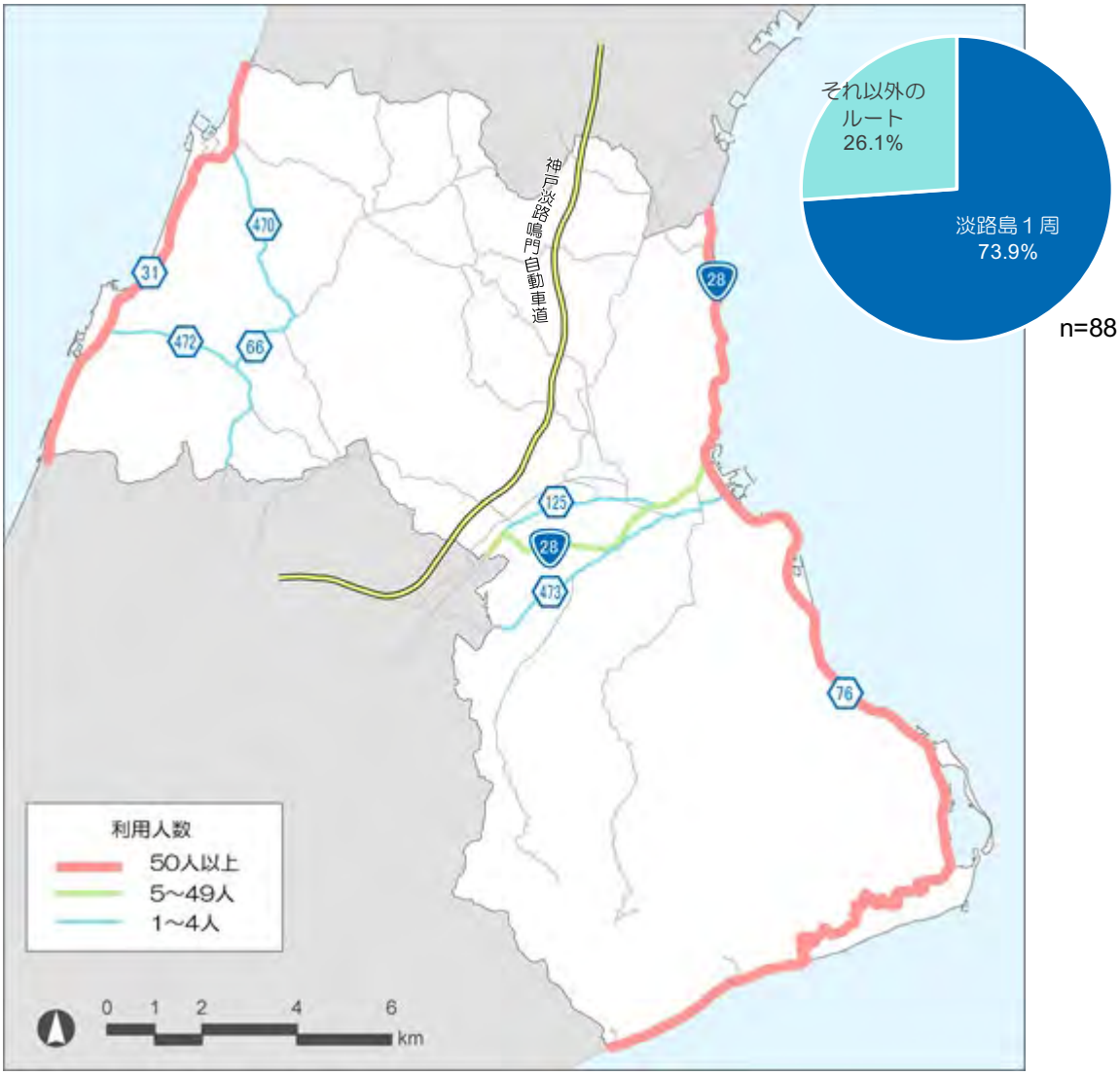


図 1-59　移動した（移動する予定の）サイクリングルート

※それ以外のルート：アワイチルート以外のルート

(10) 自転車損害賠償保険への加入状況

自転車損害賠償保険への加入状況は約９割が「加入している」と回答しています。

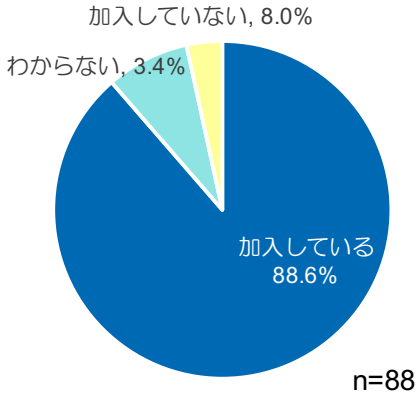
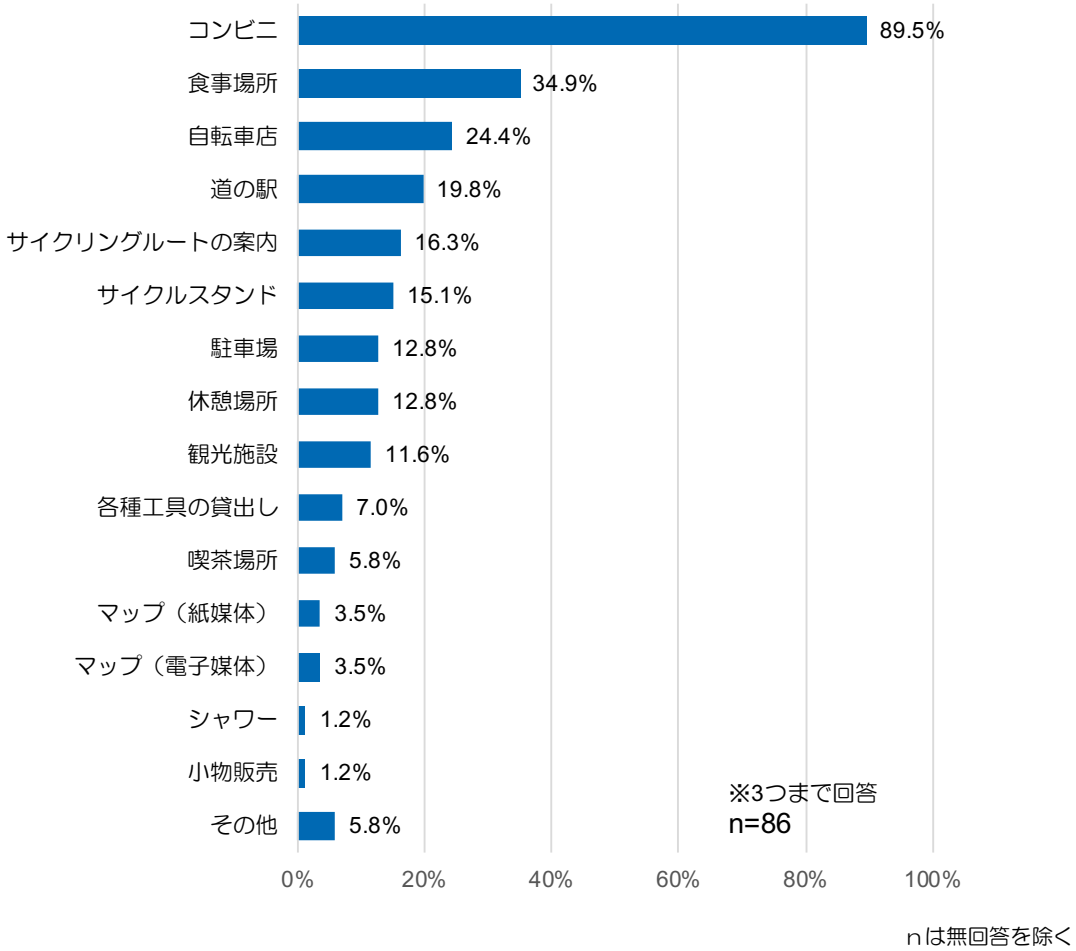


図 1-60　自転車損害賠償保険への加入状況

(11) サイクリングの際に重要となる施設や設備

サイクリングの際に重要な施設として、コンビニをあげる回答が約９割となっています。食事場所、自転車店、道の駅を重視する回答も目立ちます。



nは無回答を除く

図 1-61　サイクリングの際に重要となる施設・設備

※その他の回答内容：トイレ、防犯対策のある駐輪場

(12) サイクリングルートを選ぶ際の重要度

ルートを選ぶ際、「路面の凸凹」「自転車走行空間の幅員」「自動車交通量」は約 9 割のサイクリストが重要と考えています。

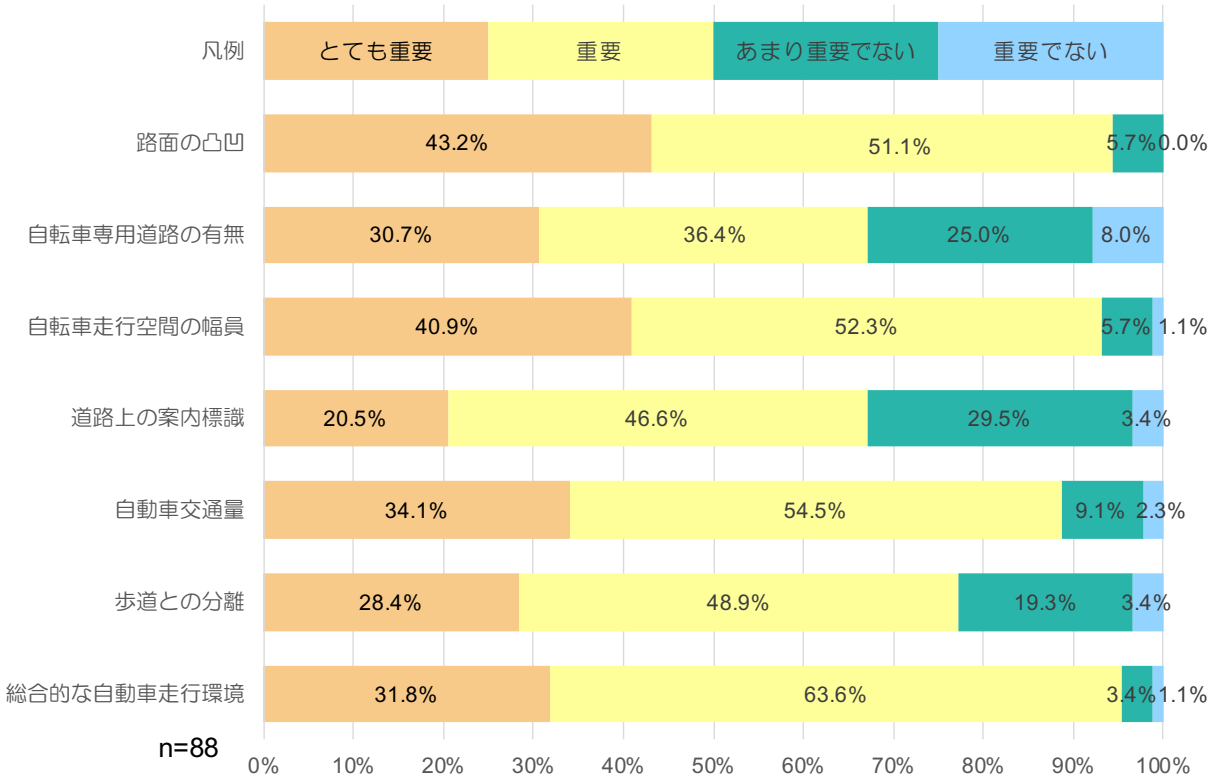
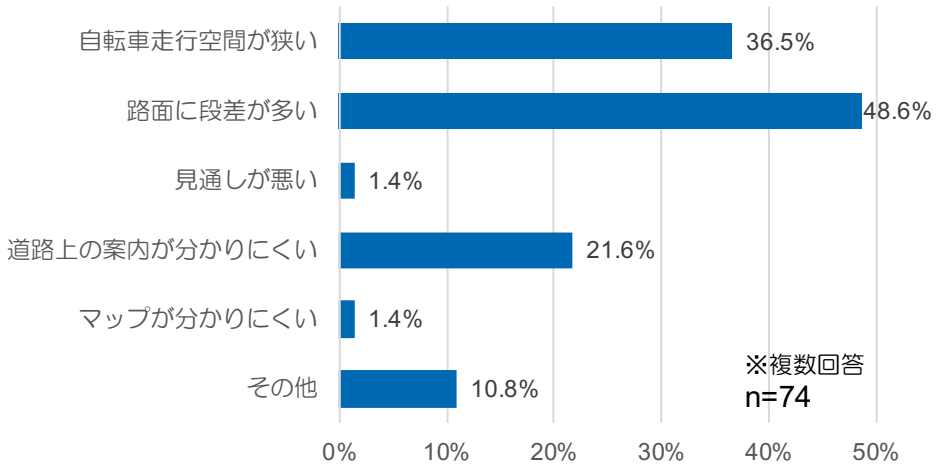


図 1-62　サイクリングルートを選ぶ際の重要度

(13) 淡路島のサイクリングルートの課題

淡路島のサイクリングルートの課題について、「路面に段差が多い」という回答が約半数、また「自転車走行空間が狭い」という回答も 4 割近くあがっています。



n は無回答を除く

図 1-63　淡路島のサイクリングルートの課題

（14）アンケート調査票

実際のアンケート調査票を以下に示します。

洲本市　自転車利用実態調査

1. 淡路島でのサイクリングについて

設問 1:淡路島でのサイクリングは何回目ですか？

① 今回が初めて　② 2 回目　③ 3 回目　④ 4 回以上

設問2-1:今回のサイクリングの出発地を教えてください。

① 自宅 ② 宿泊先(洲本市、淡路市、南あわじ市 その他(　　))③ その他(　　)

設問2-2:ご自宅からサイクリングの出発地までの交通手段を教えてください。(複数回答可)

① 鉄道 ② 船舶 ③ 高速バス ④路線バス ④ 自家用車 ⑤ レンタカー ⑥ その他

設問3:移動した(移動する予定の)ルートを教えてください。

起点	
立寄箇所①	
立寄箇所②	
立寄箇所③	
終点	

※別紙地図に、移動ルートをなぞってください。

設問４ : 自転車損害賠償保険への加入の状況について教えてください。

①加入している。　②加入していない。　③わからない

2. サイクリングの際に重要となる施設や設備

設問 1:サイクリングの際に重要となる施設を教えてください。(3つまで)

① 観光施設 ② コンビニ ③ 食事場所 ④ 喫茶場所 ⑤ 自転車店 ⑥ 商業施設 ⑦ 道の駅
⑧ 駐車場 ⑨ 休憩場所 ⑩ サイクリングルートの案内 ⑭ マップ(紙媒体) ⑮ マップ(電子媒体)
⑯ 各種工具の貸出し ⑰ 更衣室 ⑱ ロッカー ⑲ シャワー ⑳ 自転車の宅配・預かり
㉑ サイクルスタンド ㉒ 小物販売 ㉓ その他(　　)

設問2:サイクリングルートを選ぶ際の項目について、それぞれの重要度を教えてください。

		とても重要	重要	あまり重要でない	重要でない
①	路面の凹凸について				
②	自転車専用道路の有無について				
③	自転車走行空間の幅員について				
④	道路上の案内標示について				
⑤	自動車交通量について				
⑥	歩道との分離について				
⑦	総合的な自転車走行環境について				

3. サイクリングを行う上での課題

設問 1:淡路島のサイクリングルートの課題を教えてください。

① 自転車走行空間が狭い ② 路面に段差が多い ③ 見通しが悪い④道路上の案内が分かりにくい
⑤ マップが分かりにくい ⑦ その他

4. ご自身のことについて教えてください。

設問1:① 市内 町名または郵便番号(　　)② 市外(　　) 設問2:性別① 男性 ② 女性

設問3:年齢① 10 歳代② 20 歳代③ 30 歳代④ 40 歳代⑤ 50 歳代⑥ 60 歳代⑦ 70 歳以上

設問4:運転免許の有無(複数回答可)①自動車②自動二輪車・原動機付自転車 ③もっていない④返納済

設問5:職業① 会社員 ② 自営業 ③ アルバイト ④ 家事専業 ⑤ 学生⑥ その他

次ページ続く⇒

図 1-64　アンケート調査票（1/2）

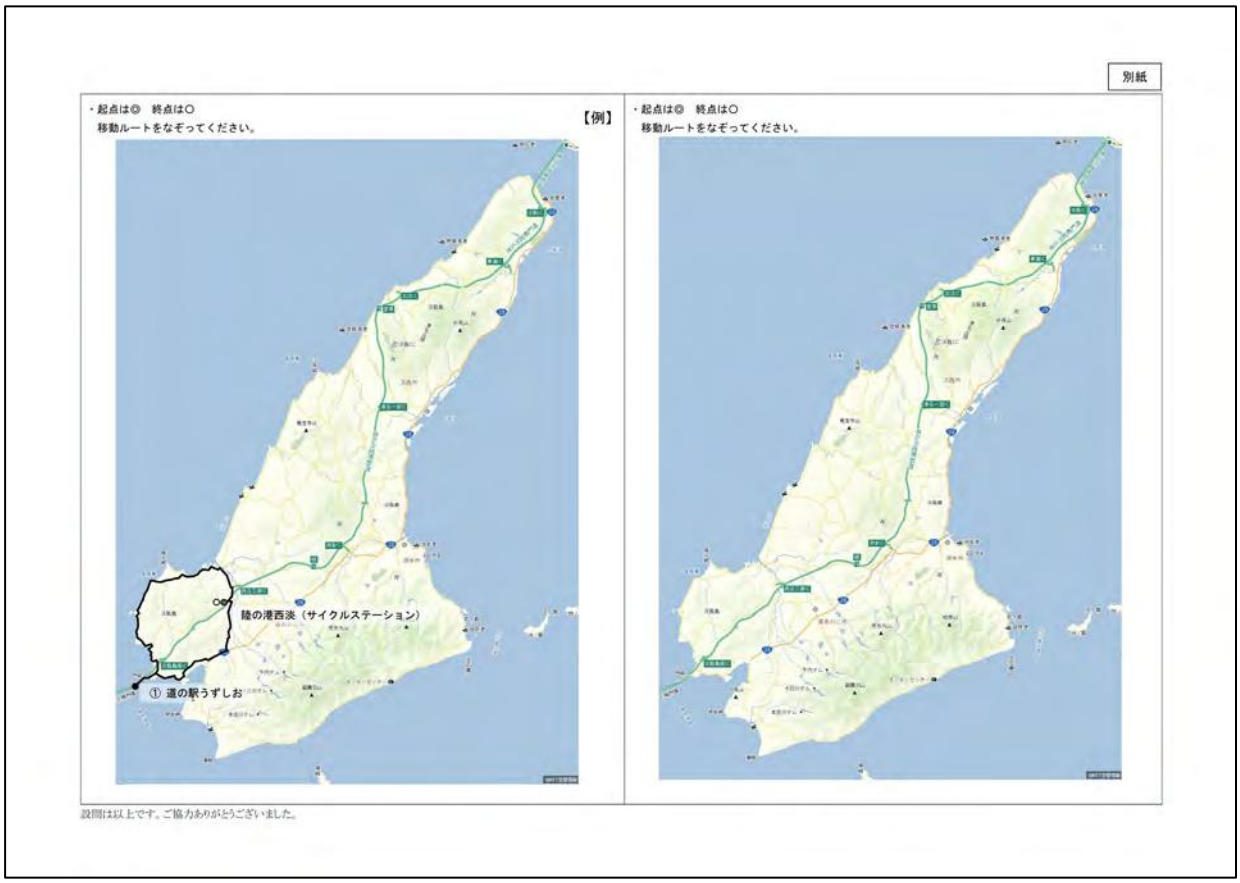


図 1-65　アンケート調査票（2/2）

第2章 洲本市自転車ネットワーク計画策定の経緯

洲本市自転車ネットワーク計画策定の経緯を示します。

令和元年１２月２３日	第１回洲本市自転車ネットワーク計画検討協議会 ・洲本市自転車ネットワーク計画の策定に向けた取り組みについて
令和２年1月２９日	第２回洲本市自転車ネットワーク計画検討協議会 ・各種調査結果の報告 ・計画目標と基本方針について ・優先エリアの検討について ・ネットワーク路線の選定について ・整備形態の選定について ・自転車の安全利用に関わる取り組みについて ・計画の推進体制について
令和２年2月１８日	第３回洲本市自転車ネットワーク計画検討協議会 ・自転車ネットワーク路線の選定について ・整備形態について
令和2年 11 月 13 日	第４回洲本市自転車ネットワーク計画検討協議会 ・自転車ネットワーク路線の設定について ・整備形態について ・パブリックコメントの実施スケジュールについて
令和３年１月８日～ 令和３年２月８日	パブリックコメントの実施

第3章 洲本市自転車ネットワーク計画検討協議会設置要綱

（設置）

第１条　安全で快適な自転車の利用環境の構築を図るため、洲本市自転車ネットワーク計画検討協議会（以下「協議会」という。）を置く。

（協議事項）

第２条　協議会は、次に揚げる事項について協議する。

（1）　自転車ネットワーク計画の策定に必要な検討に関する事項

（2）　自転車ネットワーク計画の施行、見直し等に関する事項

（3）　自転車に関連する事故の防止、自転車の利用に係るルール及びマナー等に関する事項

（4）　前３号に掲げるもののほか、協議会が第１条に規定する目的の達成のために必要と認める事項

（委員）

第３条　協議会の委員は、別表に掲げる関係機関から推薦のあった職員のうちから市長が委嘱した者及び同表に掲げる洲本市に置かれる職にある者とする。

（任期）

第４条　委員の任期は、２年とする。ただし、欠員が生じた場合の補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

２　委員は、再任されることができる。

（会長及び副会長）

第５条　協議会に会長及び副会長を置く。

２　会長は都市整備部長をもって充てることとし、副会長は委員の互選により定める。

３　会長は、協議会を代表し、会務を総括する。

４　副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

（会議）

第６条　協議会の会議は、必要に応じて会長が招集し、その議長となる。

２　会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、会議に出席を求め、その意見若しくは説明を聴き、又は資料の提出を求めることができる。

（事務局）

第７条　協議会の事務局は、都市整備部建設課に置く。

（その他）

第８条　この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、別に定める。

附　則

この告示は、公布の日から施行する。

別表（第３条関係）

区分	所属又は職
関係機関	国土交通省近畿地方整備局兵庫国道事務所
	国土交通省近畿地方整備局兵庫国道事務所洲本維持出張所
	兵庫県県土整備部土木局道路街路課
	兵庫県県土整備部土木局道路保全課
	兵庫県淡路県民局洲本土木事務所
	兵庫県警察洲本警察署交通課
洲本市	都市整備部長
	企画情報部企画課長
	産業振興部商工観光課長
	都市整備部用地課長
	五色総合事務所地域生活課長
	教育委員会事務局学校教育課長

第4章 洲本市自転車ネットワーク計画検討協議会委員名簿

◇第１回～第３回

		所属団体名	役職名	氏名
関係機関	１	国土交通省近畿地方整備局 兵庫国道事務所	総括保全対策官	竹井　宏和
	２	国土交通省近畿地方整備局 兵庫国道事務所洲本維持出張所	所長	後藤　啓太
	３	兵庫県県土整備部土木局 道路街路課街路班	（市町道担当） 主幹	小倉　正大
	４	兵庫県県土整備部土木局 道路保全課保全班	（交通施設担当） 主幹	津田　知宏
	５	兵庫県淡路県民局 洲本土木事務所	所長補佐 （企画調整担当）	多田　孔充
	６	兵庫県淡路県民局 洲本土木事務所道路第２課	課長	立川　伸
	７	兵庫県警察洲本警察署交通課	課長	木下　義男
洲本市	８	都市整備部	部長	太田　久雄
	９	企画情報部企画課	課長	西原　健二
	１０	産業振興部商工観光課	課長	福島　太
	１１	都市整備部用地課	課長	塩唐松　照佳
	１２	五色総合事務所地域生活課	課長	小畑　幸治
	１３	教育委員会事務局学校教育課	課長	増井　英喜
事務局	１４	洲本市都市整備部建設課	課長	高町　直孝
	１５	洲本市都市整備部建設課	課長補佐	小池　淳司
	１６	洲本市都市整備部建設課	係長	濱田　昌和

◇第４回～

		所属団体名	役職名	氏名
関係機関	１	国土交通省近畿地方整備局 兵庫国道事務所	総括保全対策官	竹井　宏和
	２	国土交通省近畿地方整備局 兵庫国道事務所洲本維持出張所	所長	犬塚　宏幸
	３	兵庫県県土整備部土木局 道路街路課街路班	班長	立花　篤
	４	兵庫県県土整備部土木局 道路保全課保全班	（交通施設担当） 主幹	津田　知宏
	５	兵庫県淡路県民局 洲本土木事務所	所長補佐 （企画調整担当）	上野山　雅之
	６	兵庫県淡路県民局 洲本土木事務所道路第２課	課長	立川　伸
	７	兵庫県警察洲本警察署交通課	課長	若林　秀樹
洲本市	８	都市整備部	部長	太田　久雄
	９	企画情報部企画課	課長	西原　健二
	１０	産業振興部商工観光課	課長	福島　太
	１１	都市整備部用地課	課長	塩唐松　照佳
	１２	五色総合事務所地域生活課	課長	小畑　幸治
	１３	教育委員会事務局学校教育課	課長	増井　英喜
事務局	１４	洲本市都市整備部建設課	課長	高町　直孝
	１５	洲本市都市整備部建設課	課長補佐	小池　淳司
	１６	洲本市都市整備部建設課	係長	濱田　昌和