宇美町自転車ネットワーク計画（案）

平成２９年２月

宇美町

目　次

第 1 章 はじめに 1

1-1 計画策定の背景と目的 1
1-2 計画の位置付け 1
1-3 計画の構成 1

第 2 章 宇美町における自転車交通の現状と課題. 2

2-1 上位計画の整理 2
2-2 自転車交通等の現況 3
2-3 自転車交通の課題 9

第 3 章 宇美町自転車ネットワーク計画の基本方針・整備方針 10

第 4 章 宇美町自転車ネットワーク計画の立案 11

4-1 検討対象路線の選定 11
4-2 宇美町自転車ネットワーク計画の立案 13

第 5 章 整備形態の選定 14

5-1 整備の基本的な考え方 14
5-2 整備形態の種類 15

第1章 はじめに

1-1 計画策定の背景と目的

・自転車は、買い物や通勤通学など日常生活における身近な交通手段としてだけではなく、健康志向の高まりや環境に優しい乗り物として多くの人に利用されている。一方で、交通事故全体の件数が減少傾向にある中、交通事故全体に占める自転車関連事故の割合は、増加傾向にある。こうした状況を踏まえ、各地域において自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を推進することを目的として、平成 24 年 11 月に国土交通省と警察庁が合同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定し、道路管理者が関係機関と連携し、自転車通行空間を整備していくための指針を取りまとめている（平成 28 年 7 月改訂）。

・宇美町自転車ネットワーク計画は、こうした上位計画に基づき、自転車の通行空間整備による安全性や利便性の向上を目的として策定する。

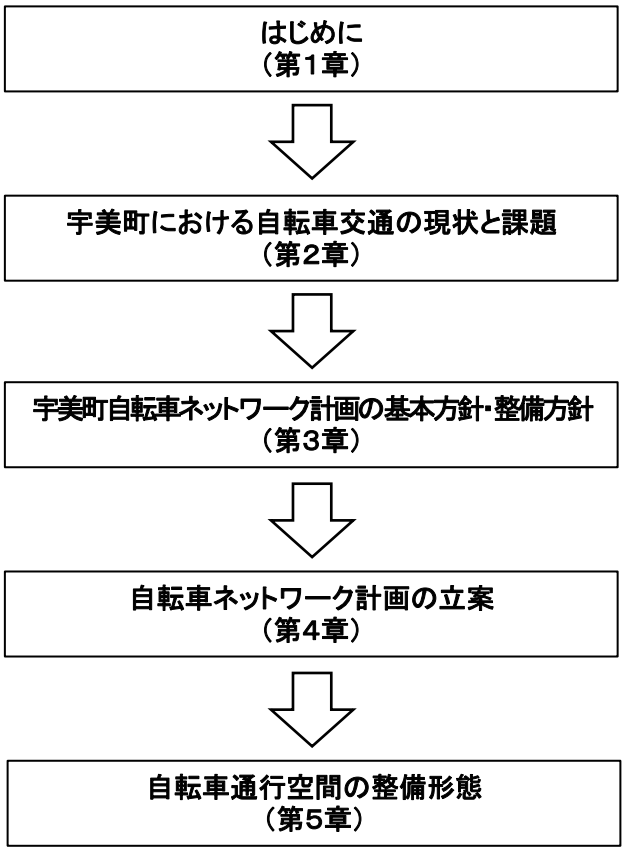
1-2 計画の位置付け

・本計画は、宇美町の上位計画や現況を踏まえ「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、自転車の安全な利用を促進する整備について長期的な整備方針を定めた。

1-3 計画の構成

・本計画は「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を受けて、自転車の安全な利用を促進する整備（ネットワーク整備）の長期的な整備方針を示すため、宇美町における自転車交通の現状と課題を把握した上で、宇美町自転車ネットワーク計画の基本方針・整備方針を第３章に示している。この基本方針･整備方針を踏まえ、第４章では自転車ネットワーク路線計画を立案し、第５章では自転車通行空間の整備形態を示す。

＜計画の構成＞



第2章 宇美町における自転車交通の現状と課題

2-1 上位計画の整理

・宇美町上位計画からの自転車利用に関する基本方針等の整理を行った。

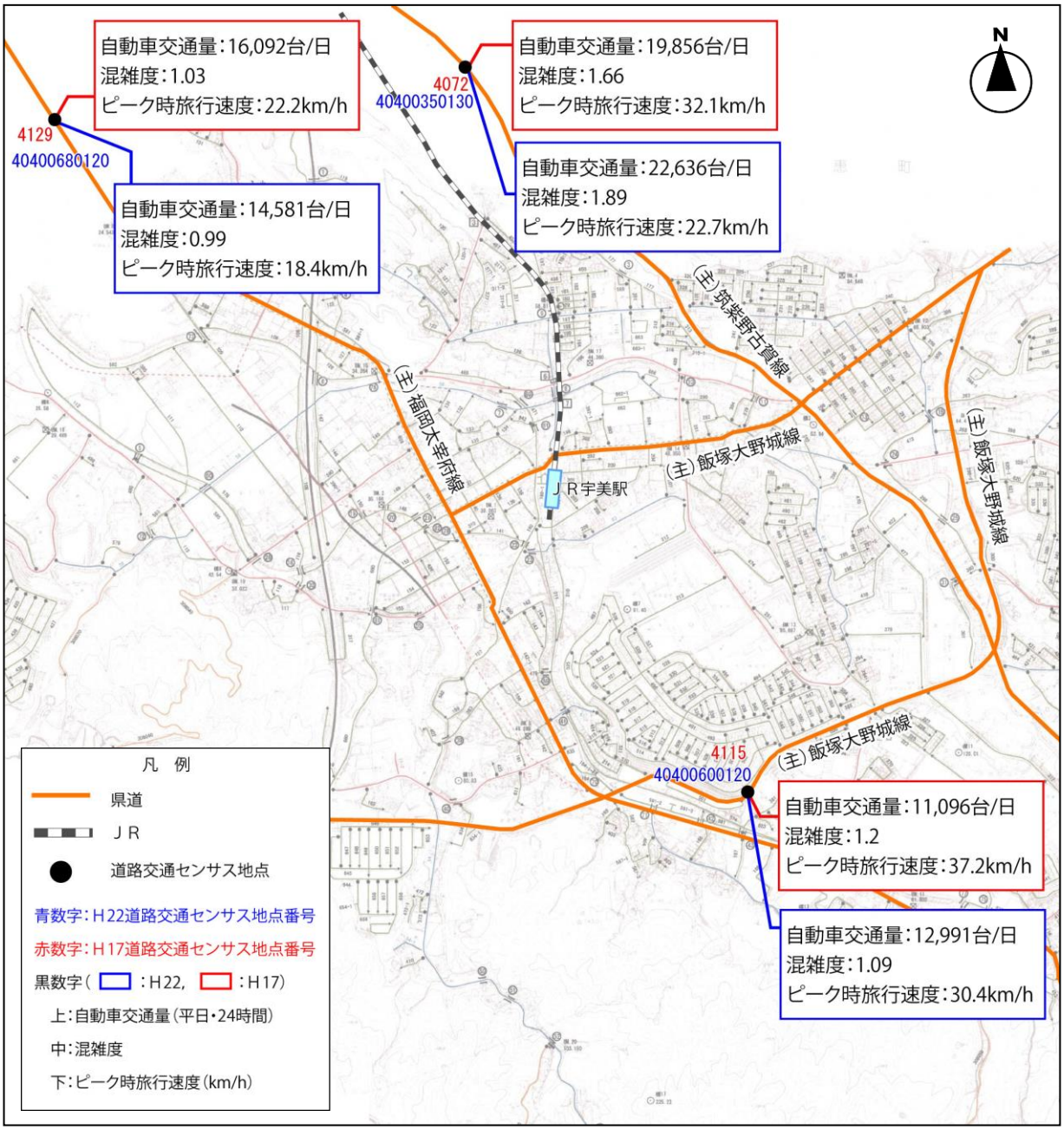
▼ 自転車利用に関連する上位計画

上位計画	ビジョン・コンセプト	基本方針等	備考 カテゴリー
第6次宇美町総合計画	【まちづくりの基本理念】 ひとが輝き! 地域が輝き!! まちが輝く!!! 元気なまちづくり	町民一人一人が、豊かな自然、歴史的・文化的資源を最大限に活用し、にぎわいと活気を生み出すとともに、「住みたい・住んでよかった」と実感できるまちづくりを目指します。	まちの魅力創出
	【施策2-2 交通安全・防犯の充実】 安全な道路環境の整備・維持	交通安全施設をはじめ信号機・横断歩道の設置要請、道路線形改良の促進、主要道路の歩道整備など道路環境の整備を計画的に進めます。	安全・快適
	【施策5-3 観光の振興】 観光・交流資源の充実・活用	既存の観光・交流施設の整備及び維持管理を推進し、イベントの充実や町内観光・交流資源のネットワーク化を図ります。	観光振興
	【施策6-1 道路・交通網の充実】 生活道路の利用環境の維持・向上	地域の要望に応じた安全対策を実施し、特に通学路の安全性向上のため、危険箇所の改善や歩行空間の確保に努め、環境や景観に配慮した安全で快適な道づくりを進めます。 また、旧国鉄勝田線跡地を活用した緑道については、沿道に配置された憩いの場とともに適正に維持管理を行い良好な利用環境を維持します。	安全・快適 まちの魅力創出
	【施策6-2 都市機能の集約】 中心市街地の機能充実	今後の高齢化社会に配慮した安全で快適な歩行空間を構築していきます。	まちの魅力創出
宇美町都市計画マスタープラン	【基本方針2】 ”まち”と”まち”、”地域”と”地域”がつながる都市づくり・・町内の快適移動環境の構築	町内のどこからでも誰もが快適に移動できる環境整備を推進します。	安全・快適
	【基本方針3】 ”ひと”と”ひと”がつながる都市づくり 中心市街地の機能充実	JR宇美駅周辺は、路線バスの各系統の経由地であり、現状でも役場や大規模商業施設をはじめ、宇美八幡宮などの歴史・文化施設などがコンパクトに集まっているため、これらを活かして環境整備を推進し、利便性の高い、歩いて生活できる、魅力ある中心地を形成します。	まちの魅力創出
	【都市施設の整備等に関する方針】 緑道	旧国鉄勝田線跡地を利用した、原田橋付近から総合スポーツ公園や光正寺古墳公園を経て志免町を結ぶ全長約4.6㎞の緑道は、主に自転車・歩行者道として骨格を形成しています。また、沿道には緑豊かな公園が配置され四季折々のうるおいをもたらしています。そのため、適正に維持管理を行い良好な利用環境を維持します。	まちの魅力創出
宇美町次世代育成支援対策行動計画 【後期計画】	【基本施策1】 安全な道路交通環境の整備	生活道路における通過車両の進入や速度の抑制等の路面表示を、地域の要望等に応じて実施する。	安全・快適
高齢者保健福祉計画	【基本方針3】 地域の安心感を育む	施策・事業:高齢者が安全に移動できる歩道・道路の整備を順次進めていく。交通事故防止と抑制に向けて、交通安全施設設備の整備を推進する。	安全・快適
宇美町障害者基本計画	【障害者基本計画】 道路等の生活空間の整備	・歩道・道路の整備に努め、快適な歩行者優先の道路整備に努める。 ・歩道のない道路の路肩を着色により協調し歩行者の安全性確保に努める。 ・緑道の一部区間で歩行者道と自転車道を分離し歩行者や車いす等が安心して通行できる環境整備を行う。	安全・快適
宇美町交通安全計画	【基本理念】 交通事故のない社会を目指して 人優先の交通安全思想	①歩行者及び自転車の安全確保 自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要がある。 ②自転車利用環境の総合的整備 「宇美町自転車ネットワーク計画」に基づく自転車利用環境の総合的な整備を推進する。 ③自転車の安全利用の推進 車両としてのルールを遵守するとともに交通マナー、正しい乗り方などに関する普及啓発を図る。	安全・快適

2-2 自転車交通等の現況

（1）自動車交通量

・H17 道路交通センサスにおける自動車交通量は、南北方向が 16～20 百台/日、東西方向が 11 百台/日の流動である。

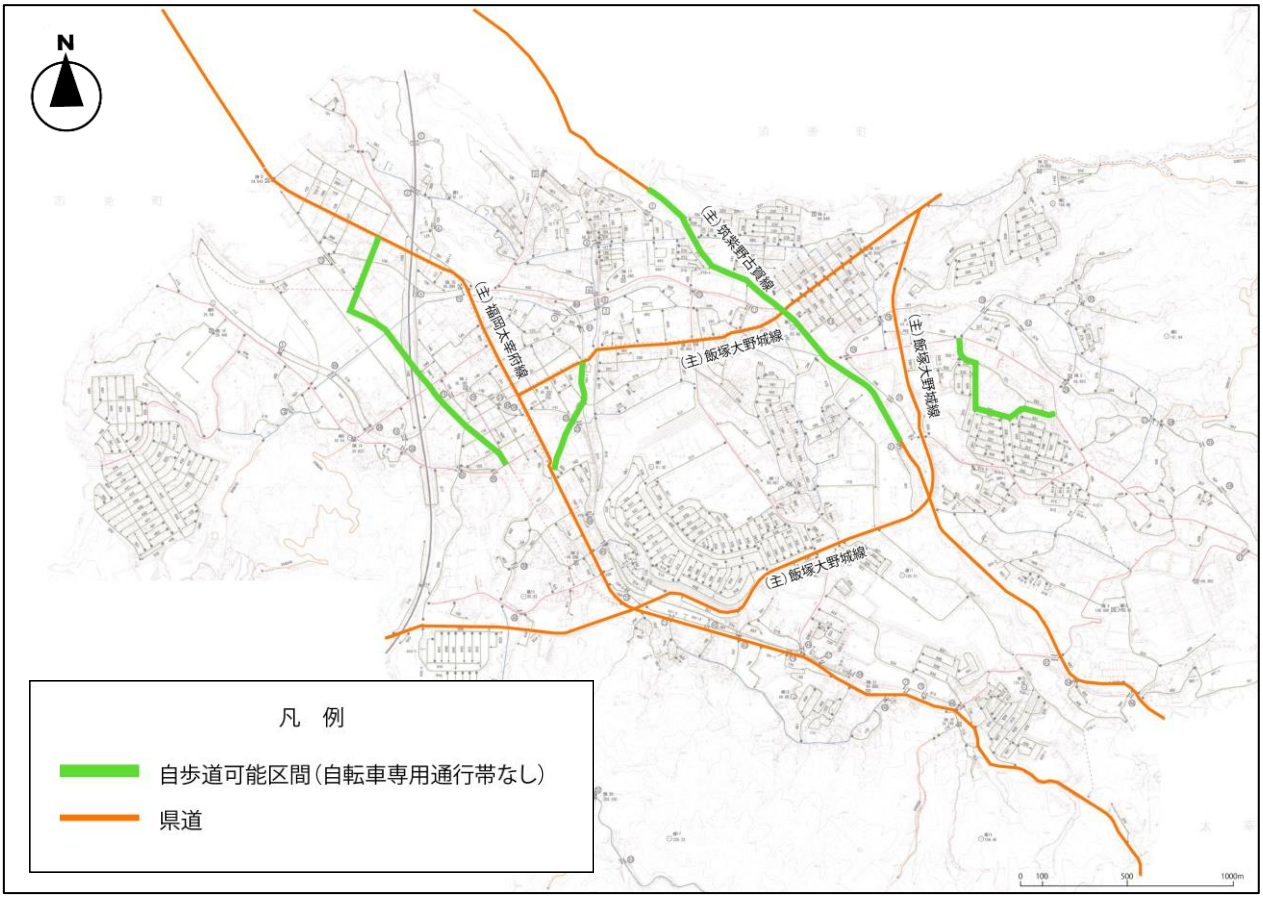


▲　自動車交通の状況

資料：H17, H22 道路交通センサス

（２）自転車歩道通行可標識の設置区間

・（主）筑紫野古賀線の一部、および一部町道において自転車歩道通行可標識が設置されている。



▲　自転車歩道通行可標識設置区間

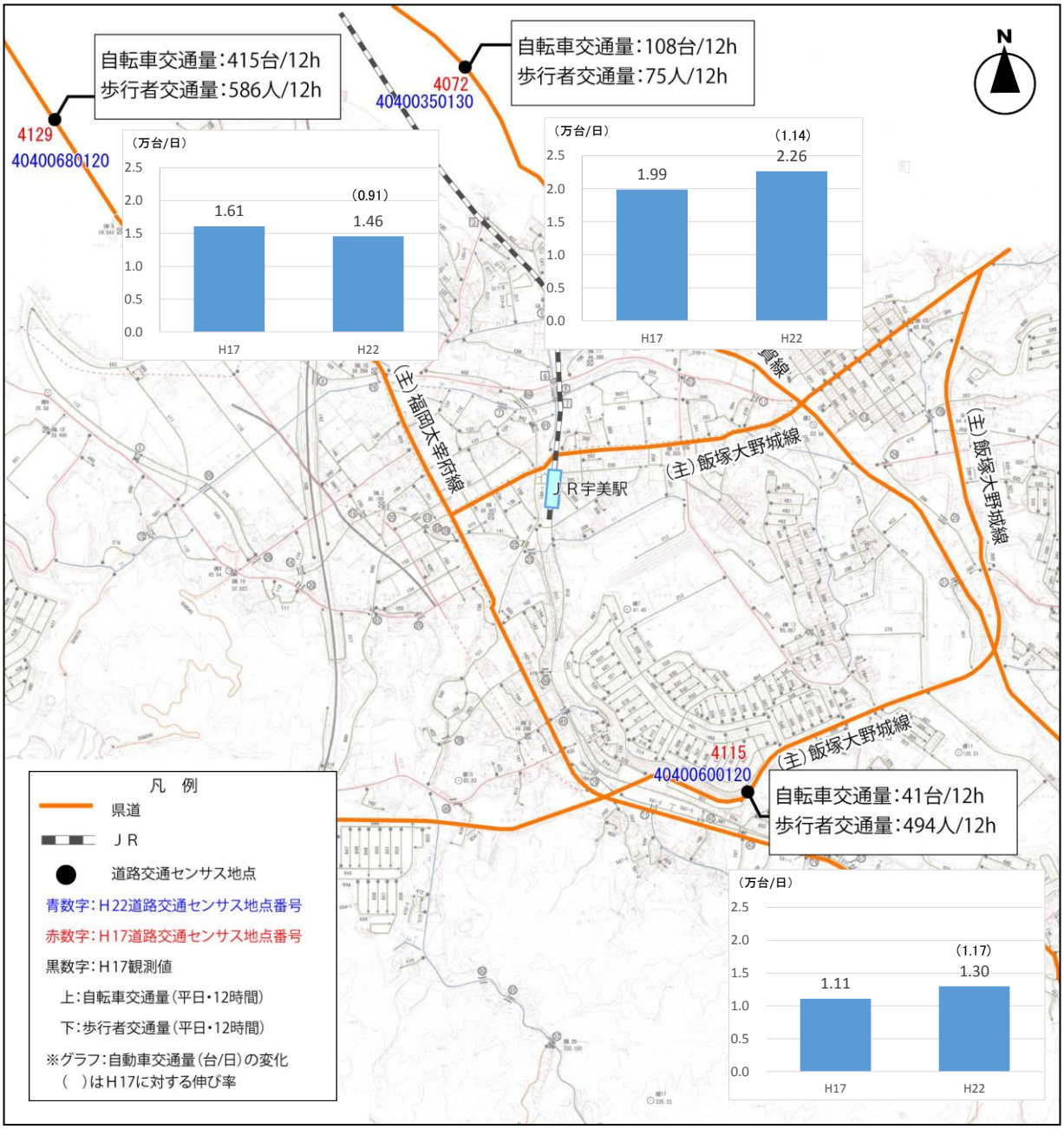
資料：福岡県粕屋署

（3）自転車及び歩行者の状況

・H17 道路交通センサスにおける自転車交通量は、南北方向が 1～4 百台/12h、東西方向が 0.4 百台/12h の流動がある。

・H17 道路交通センサスにおける歩行者交通量は、南北方向に 1～6 百人/12h、東西方向に 5 百人/12h の交通流動である。

※歩行者・自転車交通量はH17 観測値であるが、交通量の伸びに大きく変化がないこと、歩行者・自転車交通量の増減にかかわる変化がないことをふまえ、H17 値を参考として確認している。

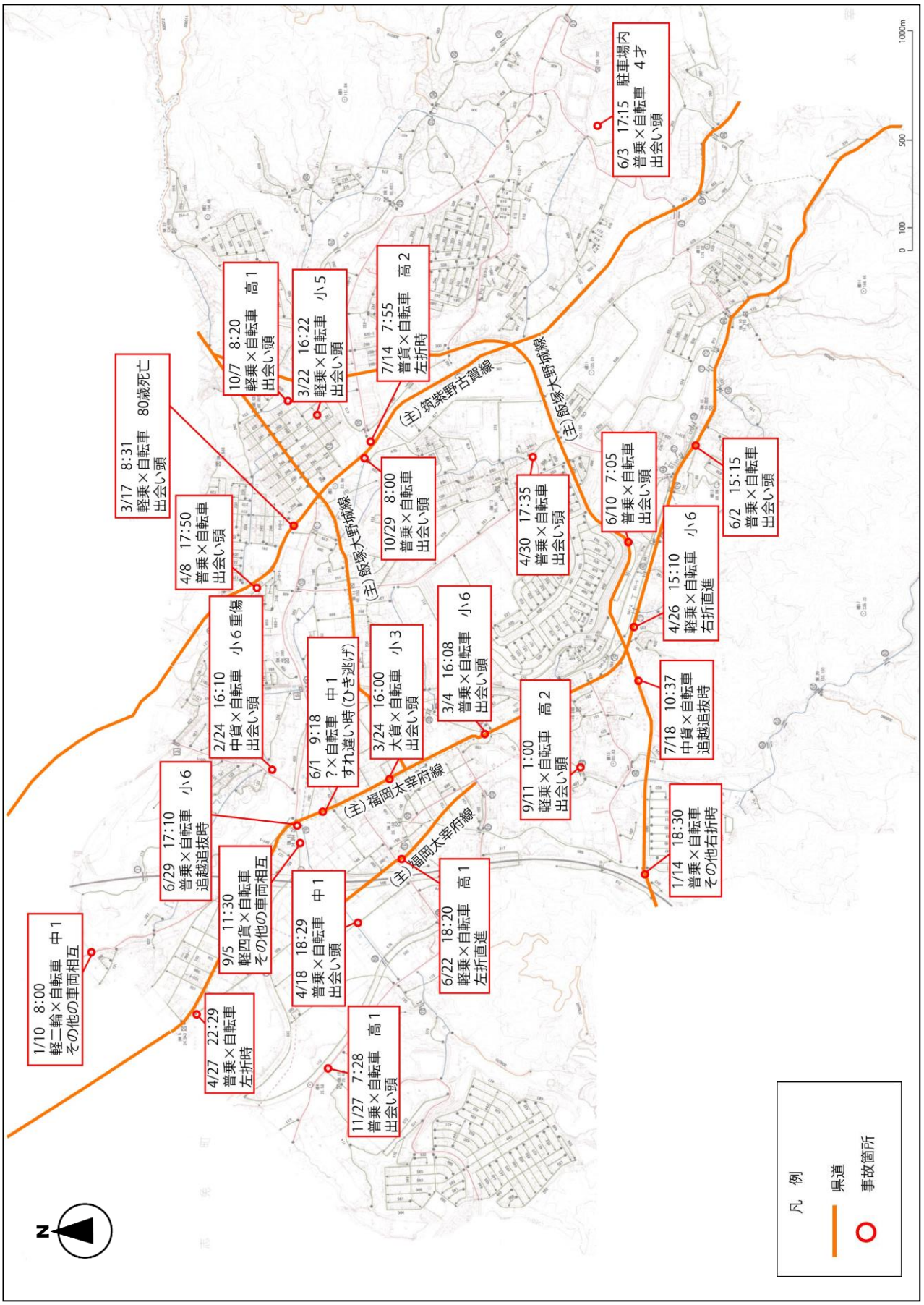


▲　自転車及び歩行者交通の状況（交通量）

資料：H17, H22 道路交通センサス

（4）自転車関連交通事故発生状況

・自転車関連の事故は町内各所で発生しているが、主要幹線（県道等）での発生が多く見られる。



▲ 自転車関連交通事故発生状況（平成 27 年）

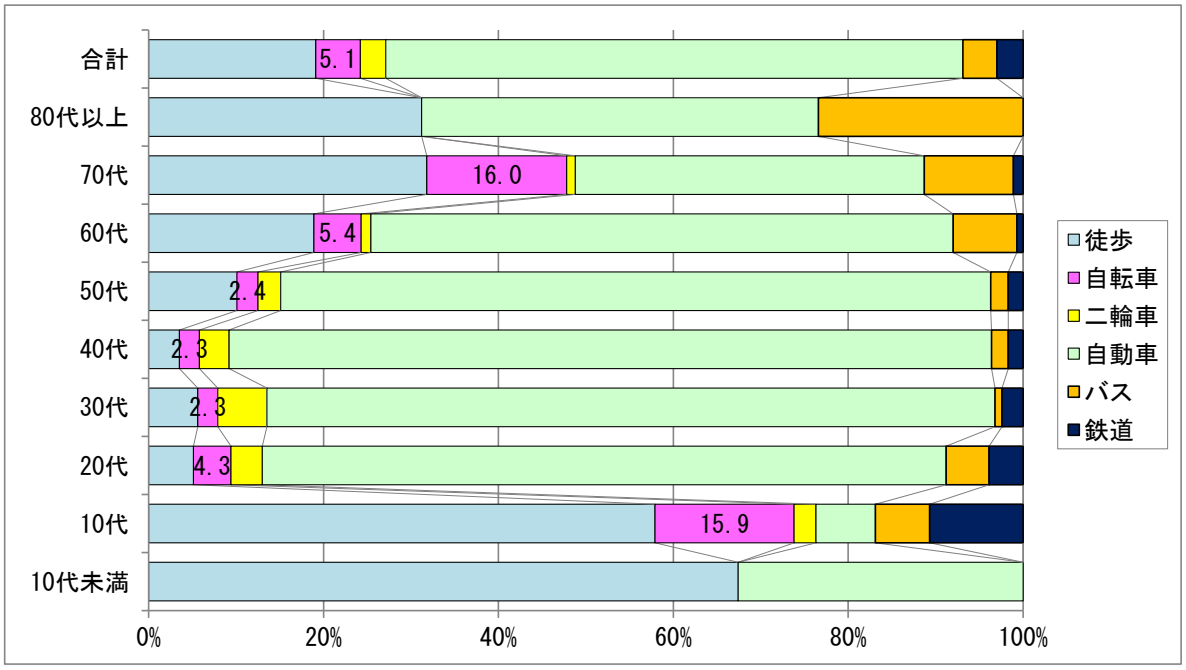
資料：福岡県粕屋署

（５）自転車利用特性

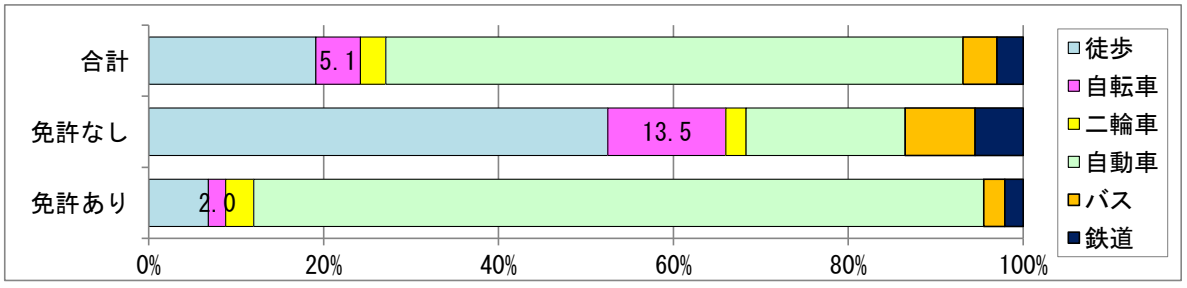
①自転車利用状況

・年代別利用交通手段構成をみると、10 代と 70 代での利用が 16%前後と高く、他の年代においては、6%以下の利用となっている（全年齢での自転車利用：5.1%）

・また免許保有の有無別の利用交通手段構成をみると、免許無し（非保有者）の自転車利用は 13.5%と高い。



▲ 年齢別利用交通手段構成

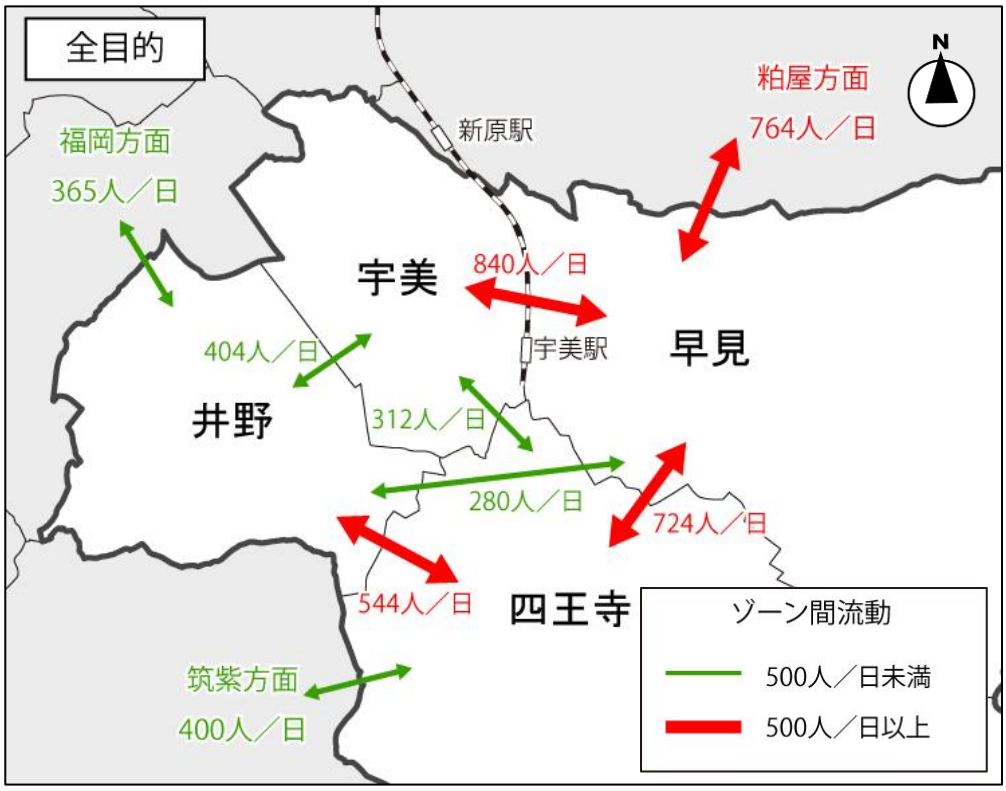


▲ 免許保有有無別利用交通手段構成

資料：第４回北部九州圏パーソントリップ調査（宇美町関連）

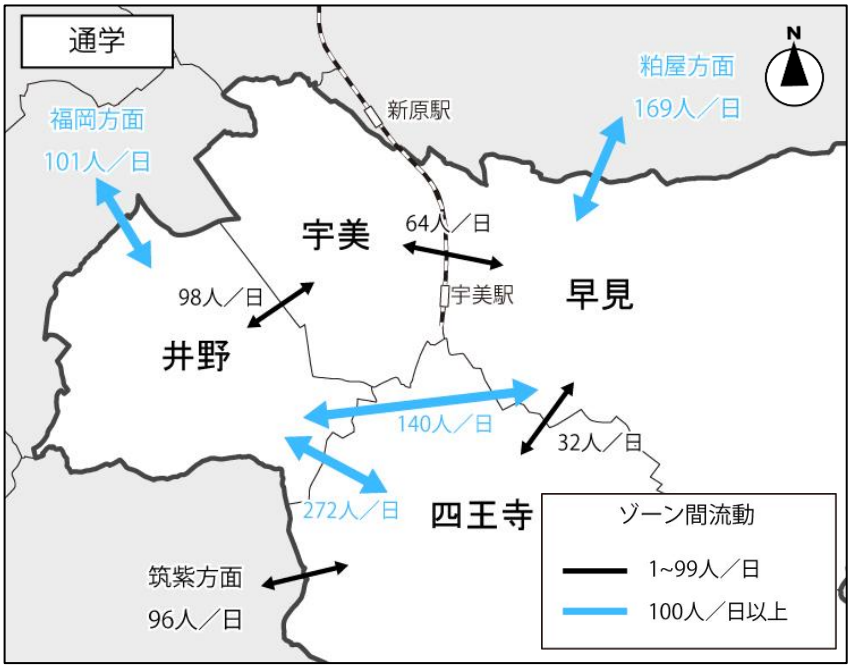
②自転車利用者の流動状況

・自転車利用者の流動状況は、町の中心部である宇美地域と早見地域、早見地域と四王寺地域での利用が 700 人/日以上となっている。
・また町外では、粕屋方面との流動が 700 人/日以上と高くなっている。
・全目的では概ね宇美地域と早見地域の流動が、また町外では粕屋方面が高いが、通学目的では、井野地域（学校分布により）関連がたかくなっている。



▲　自転車利用全目的流動（人/日）

資料：第４回北部九州圏パーソントリップ調査（宇美町関連）



▲　目的別自転車利用流動：その１（人/日）

資料：第４回北部九州圏パーソントリップ調査（宇美町関連）

2-3 自転車交通の課題

・自転車交通に関する上位計画及び現況の整理結果から、自転車交通現況の課題を整理した。

▼　自転車交通環境からみた現状と課題

項目	現　　状	課　　題
上位計画における自転車施策	・既存資源を最大限に活用したにぎわいと活力を生み出す →まちの魅力創出・観光振興(観光資源の活用) ・通学路の安全向上のため危険箇所の改善や歩行空間の確保 ・高齢化社会に配慮した安全で快適な歩行空間の確保 →安全・快適	○自転車利用に対応した走行環境の改善・充実 ○歩道内での自転車と歩行者の共存・分離による歩道利用 ○安全で快適な自転車走行空間の確保
自動車交通の状況	・幹線道路(県道)は、１万台前後の交通流動が発生 ・特に筑紫野古賀線では、交通混雑も発生(混雑度1.66) ・中心部では、他路線に比べ走行性が低い （ピーク時旅行速度で10km/hの差）	
自転車歩道通行可標識の設置	・（主）筑紫野古賀線、及び町道の一部 ※都市計画道路・事業箇所：将来整備対象区間として考慮	
自転車及び歩行者交通の状況	・自転車交通量は、町の中心部で4百台/12ｈ、東側や南部の住宅地周辺で、1百台/12ｈ未満の流動 ・歩行者交通量は、町の中心部で約6百人/12ｈ、南側の住宅地周辺で、5百人/12ｈ、東側は1百人/12h未満 ・自転車交通事故は主要幹線（県道等）で発生 ・自転車利用者は、10代と70代が16%程度と多く、他の年代は6%以下の利用で、自動車免許無しの自転車利用割合は約14%。 （全手段の中での自転車利用割合は約5.1%） ・自転車利用者の流動状況は、発生集中量・流動量ともに中心部が高い。一方通学目的の自転車利用は、広範囲で行動している。	

第3章 宇美町自転車ネットワーク計画の基本方針・整備方針

・自転車交通現況を踏まえ、宇美町自転車ネットワーク計画立案に向けた計画目標・基本方針・整備方針を以下のように設定した。

【計画目標】

・幹線道路での自転車ネットワークを整備し、歩行者も含め誰もが快適・安全に移動できる道路空間整備を図る。

【基本方針】

	基本方針
歩行者と自転車の 安全性･快適性の確保	・誰もが快適に移動できる環境整備を推進 ・緑道の活用 ・通学路の安全性向上
まちの魅力創出	・にぎわいと活気を生み出す ・利便性の高い、歩いて生活できる、魅力ある中心地を形成 ・緑道の活用（再掲）
観光振興への寄与	・イベントの充実や町内観光・交流資源のネットワーク化

【整備方針】

・都市計画道路が計画されている路線以外は現道幅員内での計画立案を行う（都市計画道路との重複路線は都市計画道路を優先する）
・対象道路網は、用途地域内の骨格となる幹線道路（都市計画道路，県道，１級町道以上）とし、主要施設と幹線道路のネットワークを基本とする。
・旧国鉄勝田線跡地の緑道を活用する。

第4章 宇美町自転車ネットワーク計画の立案

4-1 検討対象路線の選定

4-1-1 路線・拠点設定の考え方

・自転車ネットワーク路線の選定は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（以下ガイドラインと称す）」に従って、以下の①～⑥のような路線を適宜組み合わせて選定を行った。

＜ 自転車ネットワーク路線の選定 ＞

①地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設、主な居住地区等を結ぶ路線

②自転車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

③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

④自転車の利用増加が見込める、沿道で新たに施設立地が予定されている路線

⑤既に自転車通行空間が整備されている路線

⑥その他連続性を確保するために必要な路線

資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインについて

4-1-2 拠点の選定

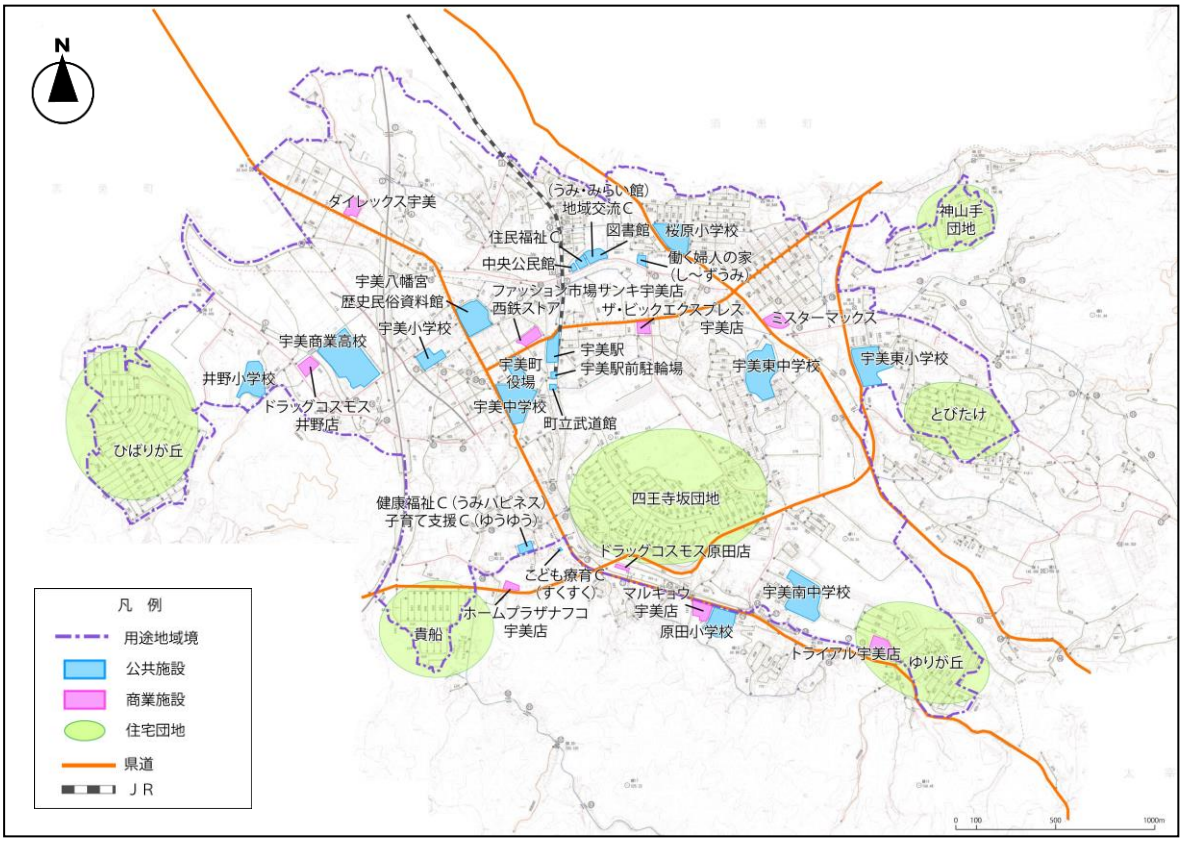
・拠点の選定にあたっては、前述の路線選定の考え方を踏まえ、以下に示す拠点を抽出する。

▼ 拠点の選定

分　類	内　容
公共 交通施設	○宇美駅 ○公共施設（宇美町役場・地域交流センター・うみハピネス ・図書館・町立武道館・宇美八幡宮等）
学校	○小学校（宇美小・宇美東小・桜原小・井野小・原田小） ○中学校（宇美中・宇美東中・宇美南中） ○高等学校（宇美商）
地域の核と なる商業施設	○大店立地法の届出対象（店舗面積千㎡以上）の集客施設 ・トライアル宇美店 ・ミスターマックス ・ファッション市場サンキ宇美・西鉄ストア ・マルキョウ宇美店 ・ザ・ビック・エクスプレス宇美店 ・ドラックコスモス井野店 ・ドラックコスモス原田店 ・ダイレックス宇美 ・ホームプラザナフコ宇美店
主な 居住地区	○住宅団地（人口集中がみられる住宅地を対象） ・神山手団地、とびたけ、ゆりが丘、四王寺坂団地、貴船、 ひばりが丘

※商業施設関連：店舗面積千㎡以上の集客施設を対象とした福岡県の大規模小売店舗立地法の届出施設を対象

※主な居住地区：H27宇美町都市計画マスタープラン（P11）での人口集中がみられる住宅地を対象



▲　宇美町の拠点位置図

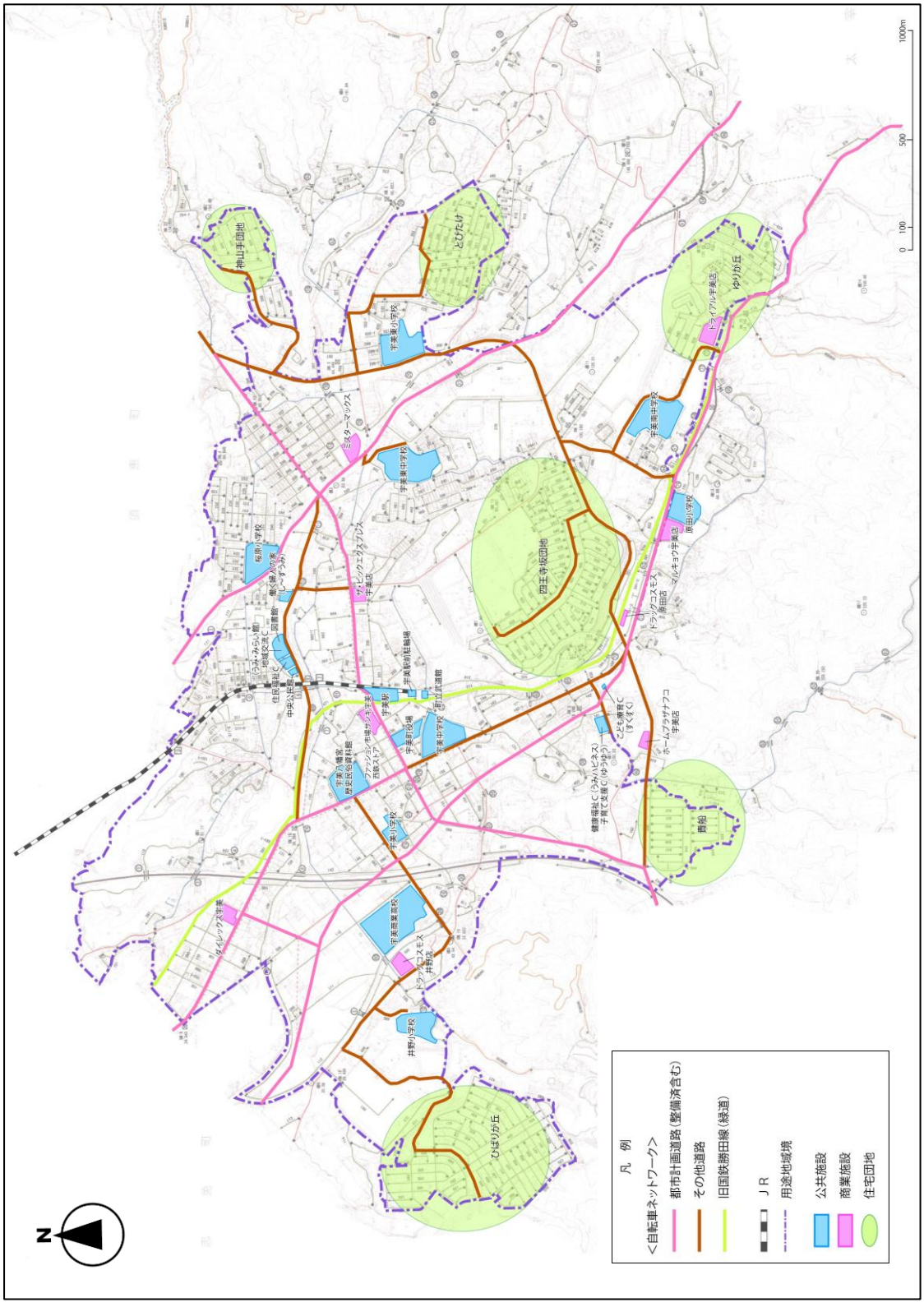
4-2 宇美町自転車ネットワーク計画の立案

4-2-1 対象路線の設定

・対象路線は、宇美町における主要路線（幹線道路）として位置づけられる、「**都市計画道路・県道・１級町道の一部**」を対象とする。

・また拠点として設定した「**施設から幹線道路へ連絡・アクセスする区間**」も含めて、対象路線として選定する。

・以下に対象とした路線を掲載する。



▲　自転車ネットワーク計画対象路線

第5章 整備形態の選定

5-1 整備の基本的な考え方

・安全で快適な自転車ネットワークの形成のために、整備の基本的な考え方として以下を設定する。

①車道内での整備を基本とする。

「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）」に記載されている自転車は「車両」であるという大原則に基づき、車道部における整備にて検討を行う。

②大規模な改築を行わず、現存の道路用地内にて整備可能なネットワークとする。

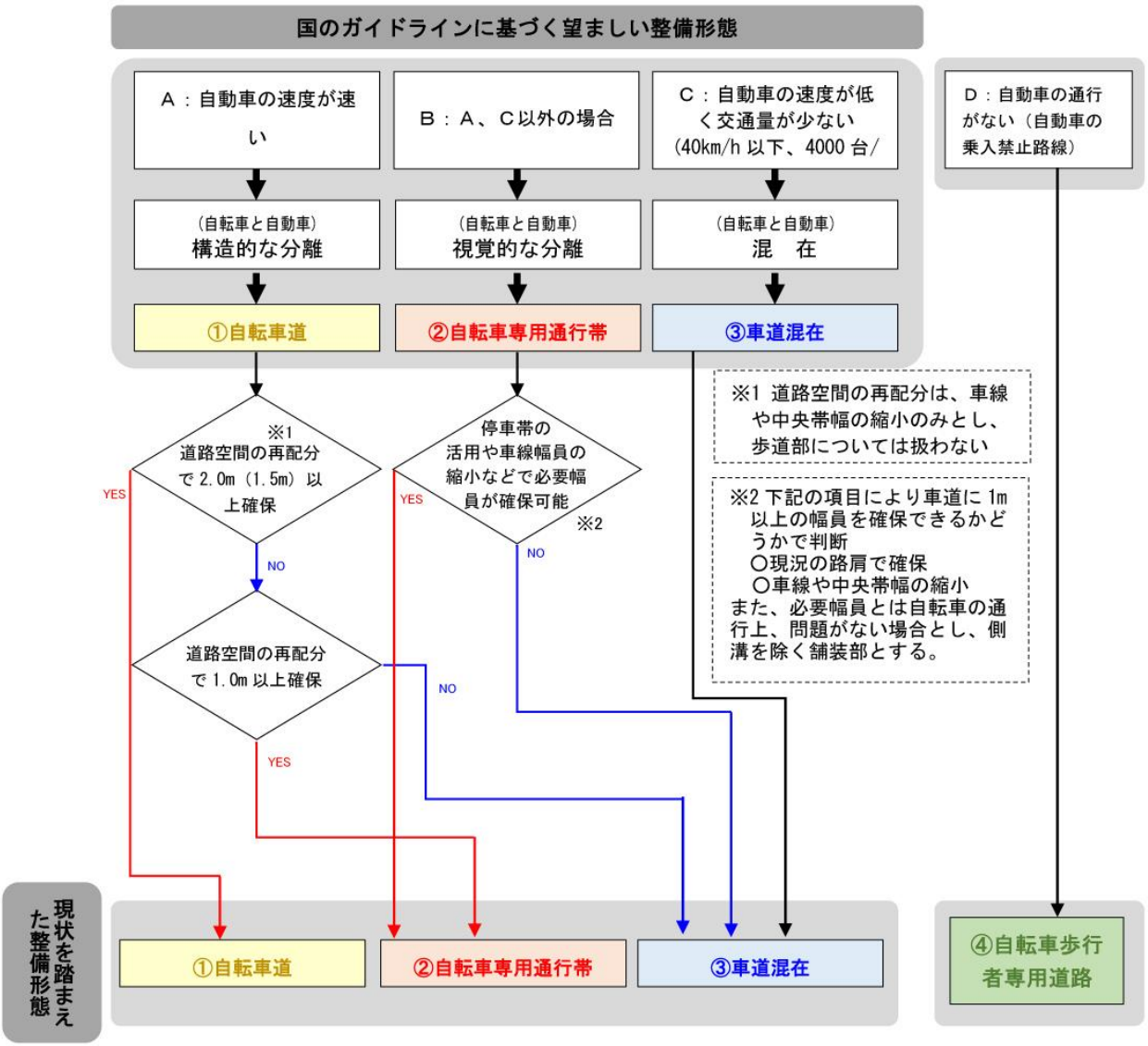
自転車ネットワークの早期形成を図るため、基本的には用地買収を伴う道路拡幅や大規模な道路改築は行わない。ただし、道路新設や他事業による拡幅等が生じる場合は、この限りではない。

5-2 整備形態の種類

・平成 28 年 7 月に改訂された「安心で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では、「自転車歩行者道の活用は整備形態の選択肢から除外」されていることを考慮したうえで、自転車走行空間の整備パターンを整理する。

（1）整備形態の選定フロー

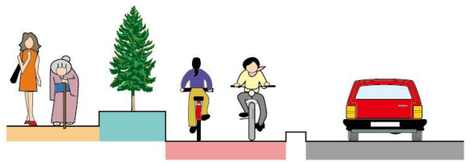
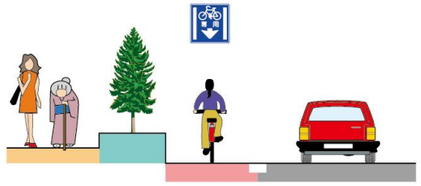
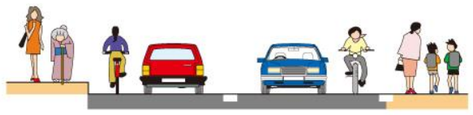
・自転車ネットワーク路線の整備形態は、国のガイドラインを踏まえ、路線の車道幅員などの道路状況や自動車交通量などの交通状況に応じ、下記の考え方に基づき選定する。



▲　整備形態の選定フロー

（２）整備形態の種類

・自転車走行空間の整備形態としては、以下に示すような車道部・歩道部での整備が考えられる。

	道路構造イメージ	整備イメージ	幅員	道路構造令上の位置付け	交通規制	自転車の通行方法	特徴
①：自転車道 物理的な工作物により区画して設けられた自転車専用の通路			2.0m以上 (やむを得ない場合は1.5m以上)	自転車道	【法定標識】自転車専用（325の2）を設置	一方通行が基本 （自動車と同方向） ただし、暫定的には条件を満たせば双方向通行も適用可。	・自転車と他の交通との分離を図ることが可能であり、自転車のスムーズな通行が可能 ・自転車が自動車及び歩行者と接触する危険性は低い ・広幅員道路における整備に限られる ・大幅な改良が伴い、整備費が高額となる
②:自転車専用通行帯 道路標示もしくは道路標識による交通規制により指定された自転車専用の通行帯			1.5m以上 (やむを得ない場合は1.0m以上)	車道	【法定標示】 自転車専用通行帯（109の6） もしくは 【法定標識】 専用通行帯(327の4、327の4の2)	一方通行 （自動車と同方向）	・自転車走行空間を明確にすることができる ・自転車と歩行者が接触する危険性は低い ・自転車と自動車が接触する危険性が残る ・自転車の通行が駐停車車両に妨げられる恐れがある
③：車道混在 同一車線の中で自転車と自動車が混在して通行。自転車の通行位置を明示(ピクトグラム等）し、自動車への注意喚起を行う。			路線状況に応じて検討 （法定外表示）	車道		一方通行 （自動車と同方向）	・自転車走行ルールを周知することができる ・自転車と歩行者が接触する危険性は低い ・整備が容易 ・自転車と自動車が接触する危険性が残る ・自転車の通行が駐停車車両に妨げられる恐れがある
④:自転車歩行者専用道路	道路構造・規制および通行方法等については、関係機関と協議中						