

岡垣町自転車ネットワーク計画（改訂版）

令和6年3月

岡 垣 町

目 次

第1章 はじめに	1
1. 背景と目的	1
2. 対象区域	2
3. 本計画の位置づけ	2
第2章 自転車を取り巻く現状	3
1. 上位・関連計画	3
2. 岡垣町の人口	7
3. 地域の状況	10
4. 岡垣町の道路状況	11
5. 自転車の利用状況	12
第3章 基本方針・計画目標	21
1. 自転車活用に向けた課題	21
2. 基本方針・計画目標	21
第4章 自転車ネットワーク路線の選定	22
1. 自転車ネットワーク路線の選定	22
2. 選定路線一覧	22
第5章 整備形態の選定	25
1. 整備形態の種類	25
2. 整備形態の選定の考え方	28
3. 整備形態の基本方針	28
4. 整備形態の検討	29
第6章 自転車ネットワーク計画の推進	38
1. 関係機関との連携	38
2. 自転車利用環境向上への取り組み	38

第1章 はじめに

1. 背景と目的

自転車は、子どもからお年寄りまでの幅広い世代において、日常生活のさまざまな場面で利用される身近な交通手段です。また近年の健康志向や、環境問題に対する意識の向上、観光などを目的としたサイクルツーリズムなど、自転車利用へのニーズが高まっています。

自転車を取り巻く環境の変遷については、高度経済成長による自動車の交通量の増加とともに、自転車と自動車の事故が増加したため、事故回避を目的に歩道通行を可能としました。このため、自転車は歩道を通行するものという認識が一般的となり、自転車は車両であるという意識が希薄化し、近年、歩道上での事故が増加しています。

このため、国は平成24年に、自転車は車両であり車道通行が原則であるという原点に戻り、自転車通行空間を確保するための「自転車ネットワーク計画」の考え方を示しました。

本町においても、「自転車は車両であり車道を通行するもの」という意識を高めるためにも、安全な自転車通行空間の整備を計画的に進めていく必要があります。

令和4年度には、中西部地域観光活性化構想及び岡垣町波津海岸エリア地域計画を踏まえ、サイクリングや観光客の多い西部地域を中心に『岡垣町自転車ネットワーク計画』を策定しました。

また、令和6年10月に開催予定の「ツール・ド・九州2024」は日本屈指のサイクルロードレースであり、福岡ステージの舞台に岡垣町と宗像市が選ばれました。これを機に、安全で快適な自転車利用環境の整備をより一層推進していきます。

今回の改訂では、計画地域を町全域とし、前計画の整備路線に加え、海老津駅から西部地域を結ぶ主要幹線道路及び自転車通学路を中心に、安全で快適な自転車利用環境の創出並びに、観光・交流機能の充実を図っていくものです。



写真 遠賀宗像自転車道

出典 岡垣町観光協会 HP

2. 対象区域

対象地域は、岡垣町全域とします。



図 計画対象地域

※国土地理院地図を加工

3. 本計画の位置づけ

本計画は、「自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）」及び「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）」（国土交通省・警察庁）等に準拠して策定します。

また、町の上位・関連計画となる「岡垣町第 6 次総合計画」や「岡垣町第 2 次都市計画マスタープラン」、「岡垣町立地適正化計画」、「岡垣町第 4 次公共交通体系整備計画」の内容と整合を図ります。

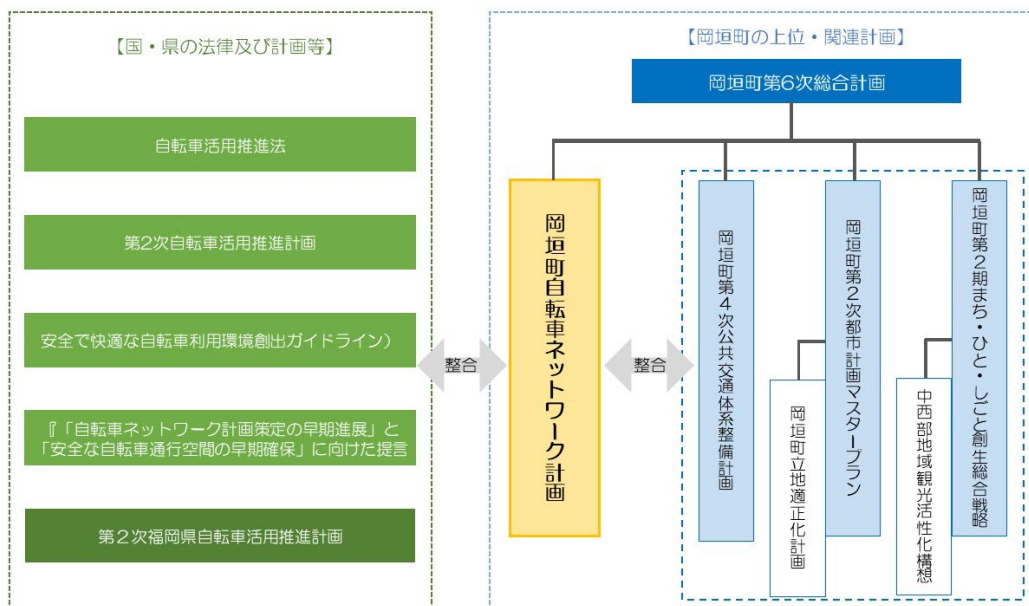


図 計画の位置付け

第2章 自転車を取り巻く現状

1. 上位・関連計画

岡垣町での安全な自転車通行空間の整備、自転車の利用環境の向上を目指すため、岡垣町のまちづくりの方向性に即し、まちづくりと連携して進めていく必要があります。ここでは、岡垣町のまちづくりに関する上位・関連計画の概要を取りまとめます。

(1) 岡垣町第6次総合計画

① 計画策定の趣旨・計画の構成

岡垣町は、2011（平成23）年に2020（令和2）年度までを計画期間とする第5次総合計画を策定し、「住みたい・住み続けたい・みんなが輝く元気なまち 岡垣」を将来像に掲げ、各施策を推進してきました。

その間に地方自治法の改正が行われ、基本構想（総合計画）の策定義務が廃止されました。そのため、総合計画の策定は地方公共団体の判断に委ねられることとなりました。

本町では、町の将来を見据え、総合的かつ計画的な調整運営を行うため、総合計画の策定が必要であると整理し、2019（平成31）年に「岡垣町総合計画策定条例」を制定しました。その条例に基づき、町の最上位計画として本計画を策定します。

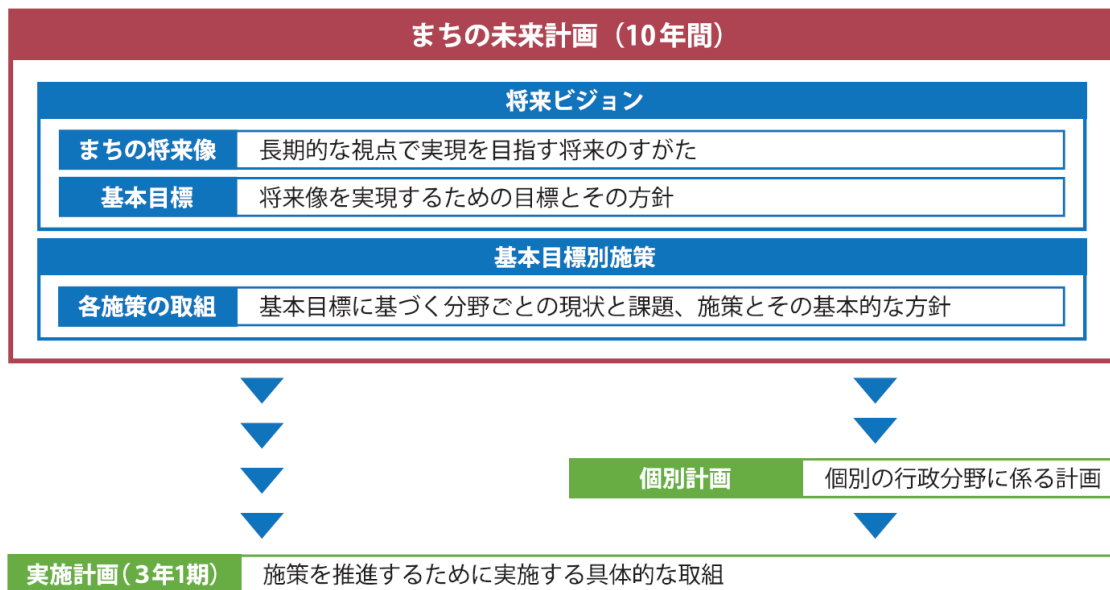


図 岡垣町第6次総合計画の構成

出典：岡垣町第6次総合計画

② 計画期間

〔基本構想〕 10年間（2021（令和3）年度から2030（令和12）年度）

〔実施計画〕 3年1期

③ まちづくりの将来像と基本目標

第6次総合計画では、豊かな自然によりもたらされたおいしい水、食の恵み、子育て環境、住民のふれあいなどの「岡垣らしい しあわせ」を守り育てることで、住民一人ひとりがしあわせや住み良さを実感できる町を目指し、「自然を守り、活かし交流を生むまち」「地域資源を活かし発展するまち」「人・つながりが育つまち」「誰もが元気で自分らしく暮らせるまち」「安全・快適に暮らせる持続可能なまち」の5つの基本目標をもとにまちづくりを推進するとしています。

まちづくりの将来像「自然と共生する しあわせ実感都市 岡垣」

基本目標1：自然を守り、活かし交流を生むまち

基本目標2：地域資源を活かし発展するまち

基本目標3：人・つながりが育つまち

基本目標4：誰もが元気で自分らしく暮らせるまち

基本目標5：安全・快適に暮らせる持続可能なまち

④ 自転車利用環境に関わる取組み

地域資源を活かし発展するまちの中の施策のひとつとして、観光協会と連携し、自然や食などの地域資源を活かした体験型観光の開発など、町内を周遊できるような魅力ある観光ルートづくりに取り組みます。

(2) 岡垣町第2次都市計画マスタープラン

① 計画の概要

都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2に規定される「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、住民に最も近い立場にある市町村が、都市づくりの課題に対応しつつ、住民の意見を反映させながら、あるべき都市の将来像を設定し、その実現のための方針を定めるものです。

② 目標年次：2043年

③ 都市づくりの将来像と基本目標

都市づくりの将来像「自然と共生し、快適な暮らしを持続する都市 岡垣」

基本目標1：豊かな自然環境と共生した住みよい都市づくり

基本目標2：誰もが住み続けられる利便性の高い都市づくり

基本目標3：利用しやすい公共交通と交通ネットワーク都市づくり

基本目標4：JR海老津駅周辺の再生による活力ある都市づくり

基本目標5：安全・安心で快適に暮らせる都市づくり

④ 自転車利用環境に関わる取組み

利用しやすい公共交通と交通ネットワーク都市づくりとして、自転車・歩行者のための移動空間や休憩スポットなどを確保し、歩いて楽しい都市づくりを目指します。

⑤ 道路・交通体系の方針

歩行者・自転車道の整備方針としては、道路及び沿道に歩行者・自転車のための移動空間の確保を図り、安全・安心な環境づくりを促進します。

⑥ 観光・交流拠点の形成に関する方針

岡垣町観光ステーション北斗七星が立地する波津海水浴場周辺や飲食施設が立地する芹田交差点周辺の区域を、本町の観光や交流の振興を図る拠点として位置づけます。

波津海岸や三里松原の豊かな自然と美しい景観を保全するとともに、海浜レクリエーションやサイクリングの中心地として観光・交流機能の充実を図ります。

(3) 岡垣町立地適正化計画

① 計画の概要

立地適正化計画は、2014年（平成26年）の都市再生特別措置法の一部改正により創設された制度であり、人口減少、高齢化が進行する社会情勢の中でも将来にわたり持続可能な都市を実現するため、都市拠点への居住機能や医療・福祉・商業、公共交通等のさまざまな都市機能の誘導を目指す包括的な計画です。

地域特有の個性を活かしながら「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えにより町全体の構造を見直し、高齢者や子育て世代はじめ住民にとって、快適で安全・安心な生活環境を実現・維持するとともに、財政面や経済面において持続可能なものを目指します。

② 目標年次：2043年

③ 都市づくりの基本方針（効果的な施策を実現するための戦略）

- ・ 町民が快適に暮らすことのできる生活拠点の形成
- ・ 子育て世代が住みたくくなるような安全で良好な住環境の形成
- ・ 町民が安心して移動できるような交通手段の確保

④ 自転車利用環境に関わる取組み

町民が安心して移動できるような交通手段の確保

【安全な歩行環境や自転車利用環境の形成】

歩道の整備や自転車利用環境の整備を推進することによって、街なかを安心して歩いたり、自転車の通行ができる環境づくりを目指します。

交通施策-④ 歩道の整備推進・自転車の走行空間の確保	
課題	自家用車に過度に依存しない環境を形成するためには、公共交通だけでなく歩行者・自転車にとっても移動しやすい環境を作る必要があります。
方針	町内の主要道路において歩道の整備を推進するほか、自転車通行帯などを整備することによって、安全な歩行環境と自転車の通行環境づくりを目指します。

(4) 岡垣町第4次公共交通体系整備計画

① 計画の概要

令和3年度からスタートした第6次総合計画の将来像である「自然と共生する しあわせ実感都市 岡垣」の実現に向けて、住みよさを実感できるまちづくりを目指していく上で、公共交通が果たす役割を再認識し、持続的な公共交通体系を構築することを目的とします。

② 計画期間：令和4年度～令和8年度

③ 基本方針

基本方針 1	安全で快適な持続可能なまちづくりを支える公共交通
基本方針 2	地域の活性化や健康増進に繋がる公共交通の利用促進

④ 計画目標

計画目標 1	安全で快適な移動環境の創造
計画目標 2	環境に配慮した持続可能な交通環境の形成
計画目標 3	安心して利用できる公共交通を守る施策の展開

(5) 中西部地域観光活性化構想

① 基本コンセプト

町丸ごと体験！
おもてなし観光おかがき

② 基本目標

計画目標 1	海・山・美食 まるごと楽しめる コンパクトなまち
計画目標 2	岡垣でつなげる おもてなし観光の輪

③ 基本方針

基本方針 1	岡垣町をつたえる
基本方針 2	岡垣町の魅力を活かす
基本方針 3	町の中を/町の外とつなぐ

④ 自転車利用環境に関わる取組み

【施策分野 3-1.町内周遊ルートの整備】

町内に散在している観光スポットを周遊してもらうため、遠賀宗像自転車道を起点としたサイクリングでの誘客政策などの各種取組みを行う。

2. 岡垣町の人口

(1) 人口・世帯数の推移

本町の人口は平成22年をピークに減少傾向で、令和2年の国勢調査時点で31,007人となっています。

世帯数は増加傾向で、令和2年の国勢調査時点で12,120世帯となっており、20年間で2,000世帯増加しています。

また、世帯当たり人員は年々少なくなっており、令和2年の国勢調査では、1世帯当たり2.56人となっています。

表 人口・世帯数の推移

単位：人、世帯

	平成12年 (2000)	平成17年 (2005)	平成22年 (2010)	平成27年 (2015)	令和2年 (2020)
人口	30,417	31,332	32,119	31,580	31,007
世帯数	10,120	10,886	11,656	11,784	12,120
1世帯当人員	3.01	2.88	2.76	2.68	2.56

資料：国勢調査

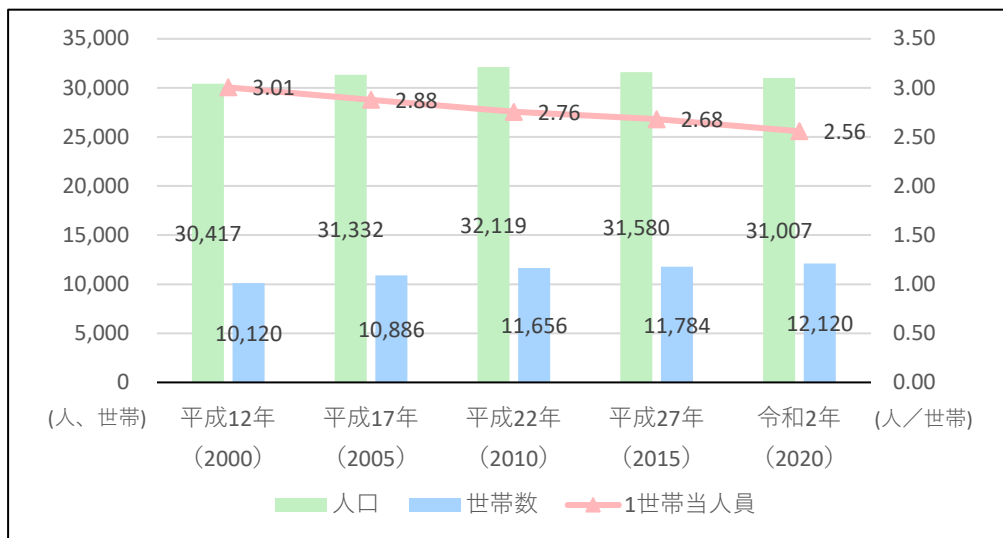


図 人口・世帯数の推移

(2) 年齢別人口の推移

年齢3区分別人口の推移をみると、15歳未満人口は平成22年の4,454人をピークに令和2年には4,075人へと減少しており、人口に占める比率は平成22年と比べて0.8ポイント減少しています。

また、65歳以上人口は、平成12年の6,748人から令和2年には10,309人へと増加しており、人口に占める比率は11.0ポイント増加しています。

年齢3区分別人口割合の推移をみると、平成12年から、65歳以上人口の割合は15歳未満人口の割合を上回っており、少子高齢化が進んでいます。

表 年齢3区分別人口の推移

単位：人

	平成12年 (2000)	平成17年 (2005)	平成22年 (2010)	平成27年 (2015)	令和2年 (2020)
15歳未満	4,288	4,226	4,454	4,347	4,075
15～64歳	19,380	19,382	18,998	17,401	16,217
65歳以上	6,748	7,724	8,647	9,821	10,309
不詳	1	0	20	11	406

資料：国勢調査

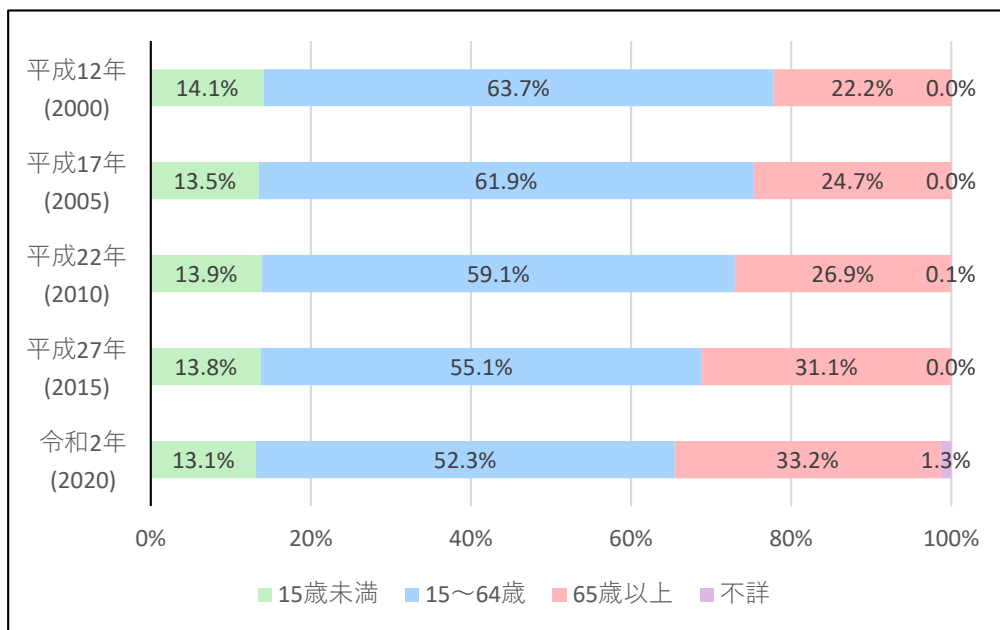


図 年齢3区分別人口の推移

(3) 将来人口

令和3年8月に改訂した「岡垣町第2期まち・ひと・しごと創生総合戦略」の人口ビジョンによると、町の将来人口予測は以下のとおりです。

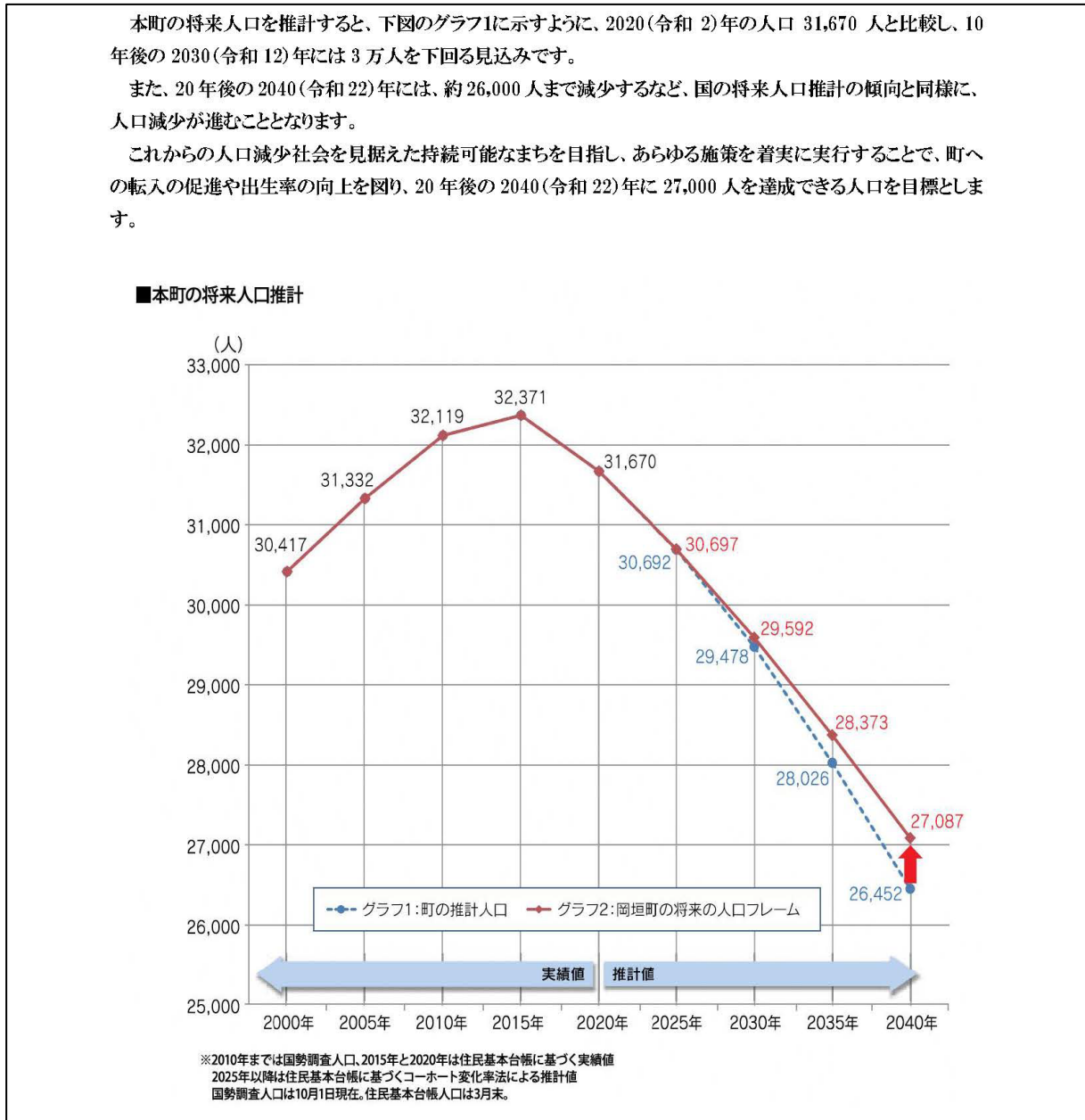


図 「岡垣町第2期まち・ひと・しごと創生総合戦略」(人口ビジョン) 抜粋

出典：「岡垣町第2期まち・ひと・しごと創生総合戦略」の人口ビジョン

4. 岡垣町の道路状況

(1) 道路幅員マップ

岡垣町の道路の幅員は下図のとおりです。

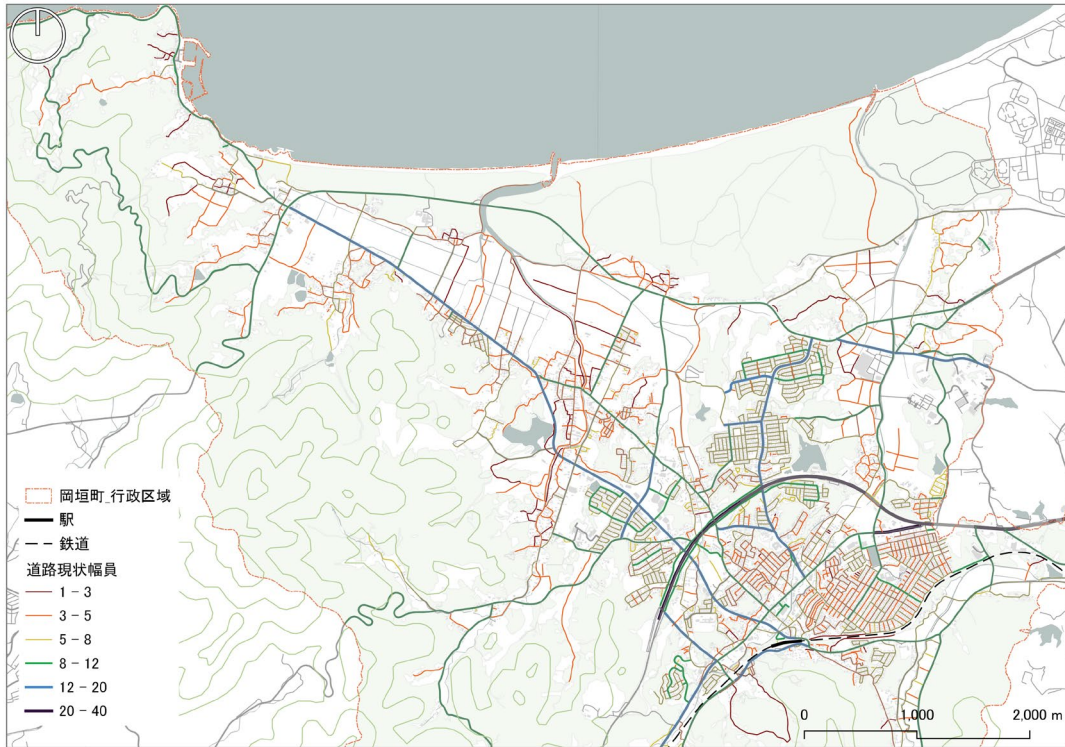


図 道路幅員マップ

(2) 中学校通学路マップ

岡垣町の中学校の通学路は下図のとおりです。

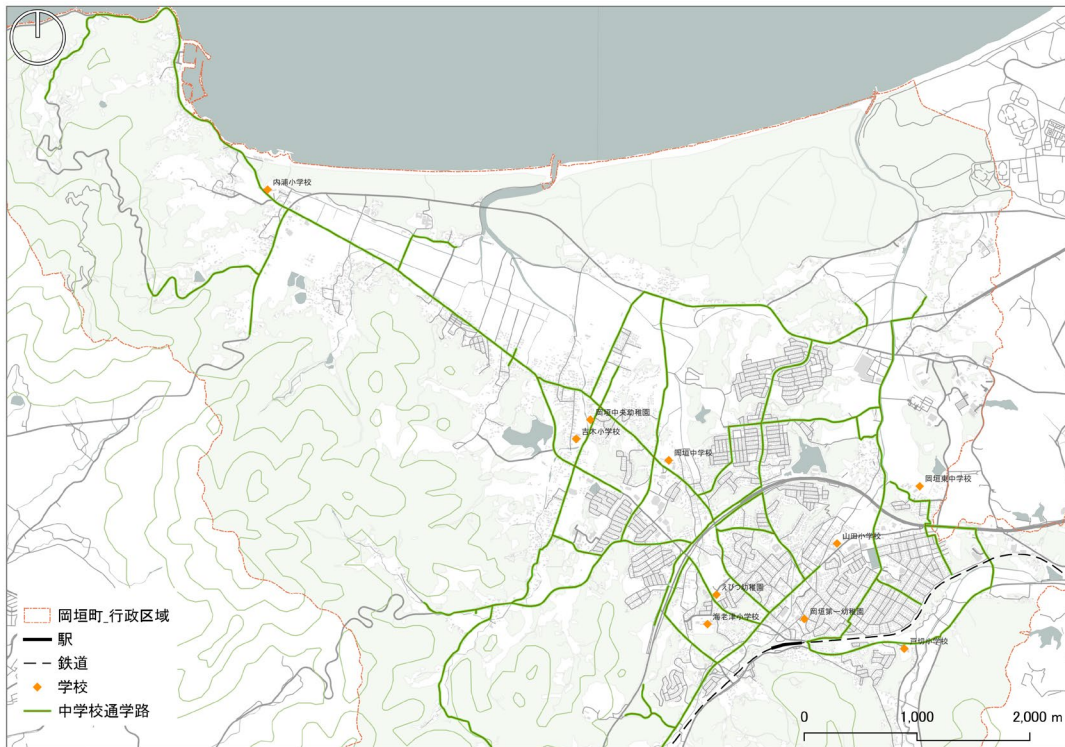


図 中学校通学路マップ

※国土地理院地図を加工

5. 自転車の利用状況

(1) アンケート調査結果

町民を対象に自転車利用状況を把握するためのアンケート調査を下記の方法で実施しました。

【調査名称】岡垣町 将来の都市づくりに関する住民アンケート

【調査期間】2020（令和2）年9月25日～2020（令和2）年10月9日

【調査方法】調査票の郵送ならびに Web での実施

（町広報、町公式 LINE・Facebook での周知）

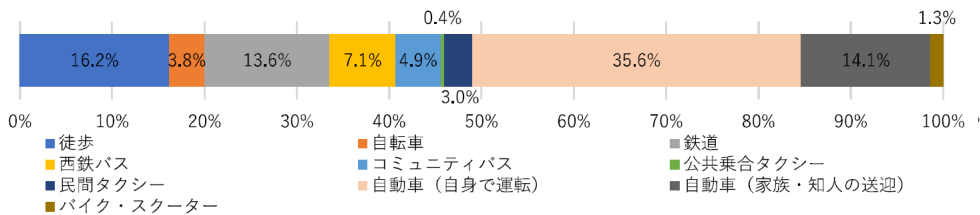
【回答者及び回収率】紙面版： 862 名／1,500 名（回収率 57.5%）

Web 版： 176 名

合計： 1,038 名

アンケート結果より、自転車の利用は全体のわずか 3.8%で、自動車（自身で運転及び家族・知人の送迎）の約 13 分の 1 となっています。

設問⑤：あなたがよく利用する交通手段についてご回答ください。



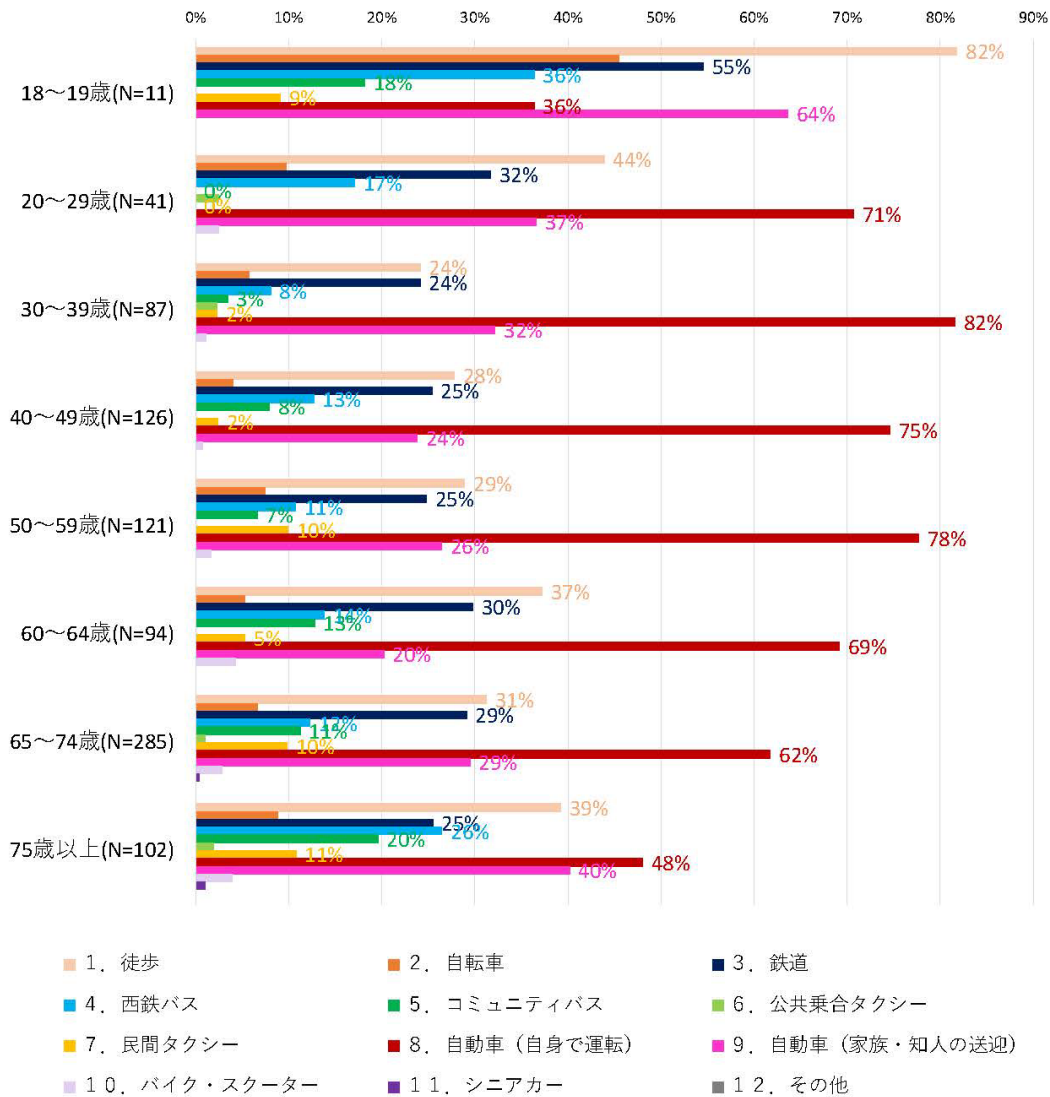
公共交通（鉄道、バス）の利用が一定数ある一方で、自動車による移動が約半数みられました。

出典：岡垣町第2次都市計画マスタープラン

第2章 自転車を取り巻く現状

また、下記のアンケート結果では、年齢別の移動手段を示しています。

18～19歳の自転車の割合は約45%であり、おおよそ2人に1人が自転車を利用しています。しかし、18～19歳を除くすべての年代で自転車の割合が10%を下回っており、自動車への依存が顕著となっています。



出典：岡垣町第4次公共交通体系整備計画

(2) 自転車利用者状況

第5回北部九州圏パーソントリップ調査によると、主な交通手段として自転車を利用する割合（自転車分担率）は、岡垣町が含まれる北九州都市圏では6.72%となっており、福岡県全体の9.22%より2.50%低くなっています。

第4回調査と第5回調査の自転車分担率を比較すると、北九州都市圏は第5回調査の方が上回っており、自転車の利用が増加していると考えられます。

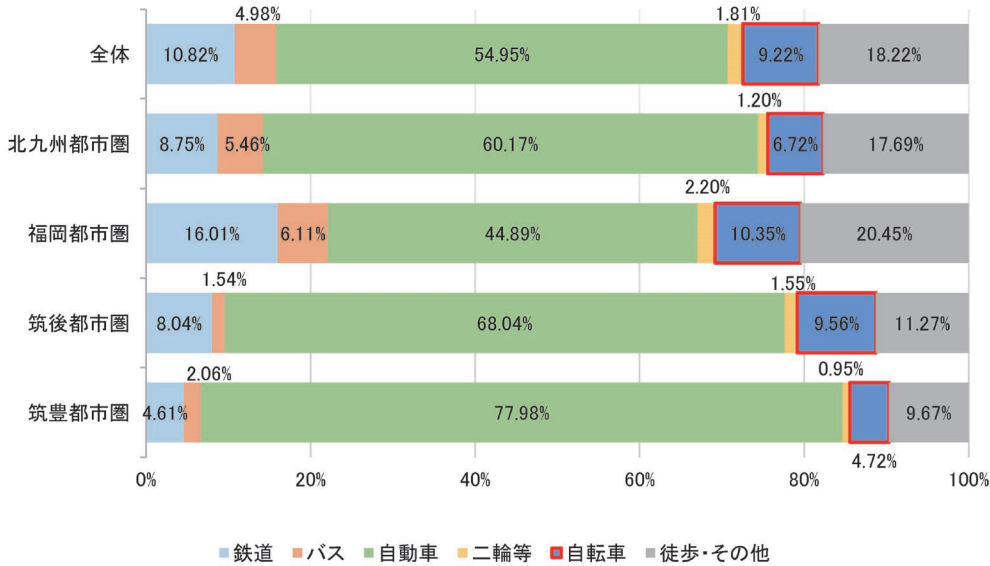


図 地域別の自転車分担率

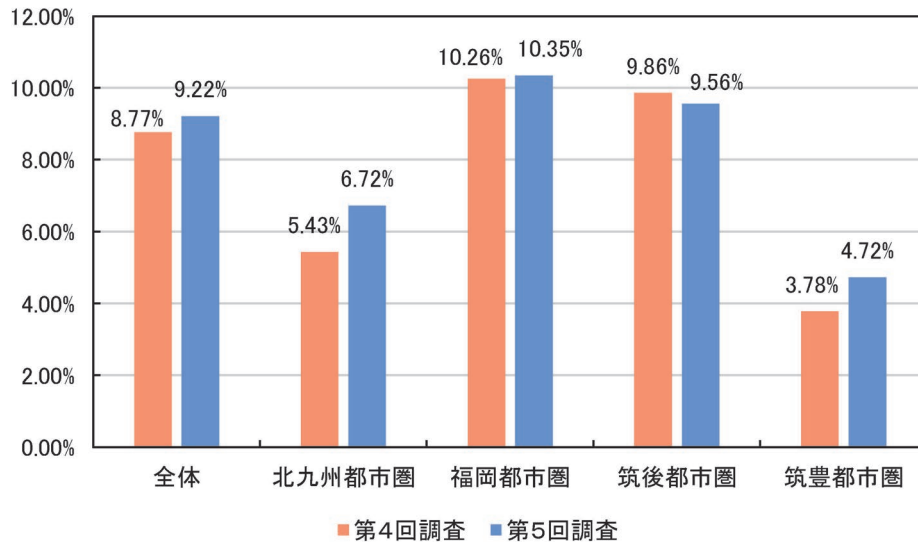


図 地域別の自転車分担率の推移

出典：第2次福岡県自転車活用推進計画
 （第4、5回北部九州圏パーソントリップ調査）

第2章 自転車を取り巻く現状

市区町村別の自転車のトリップ数及び自転車を利用している人の割合をみると、岡垣町は他市区町村と比べて、自転車の利用が少ない傾向にあります。

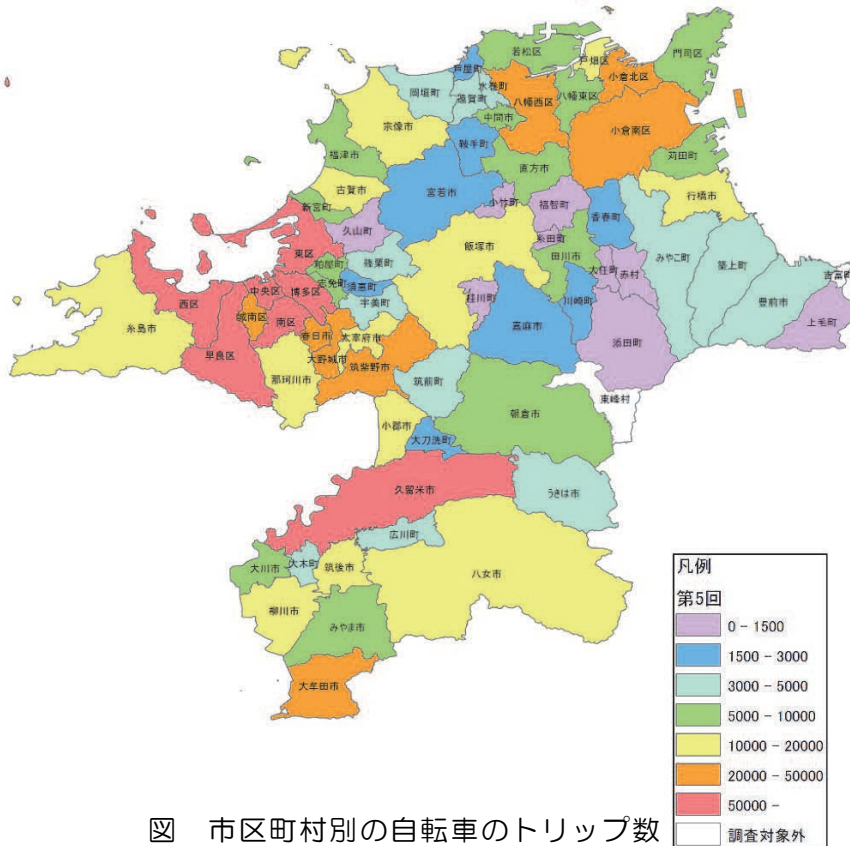


図 市区町村別の自転車のトリップ数

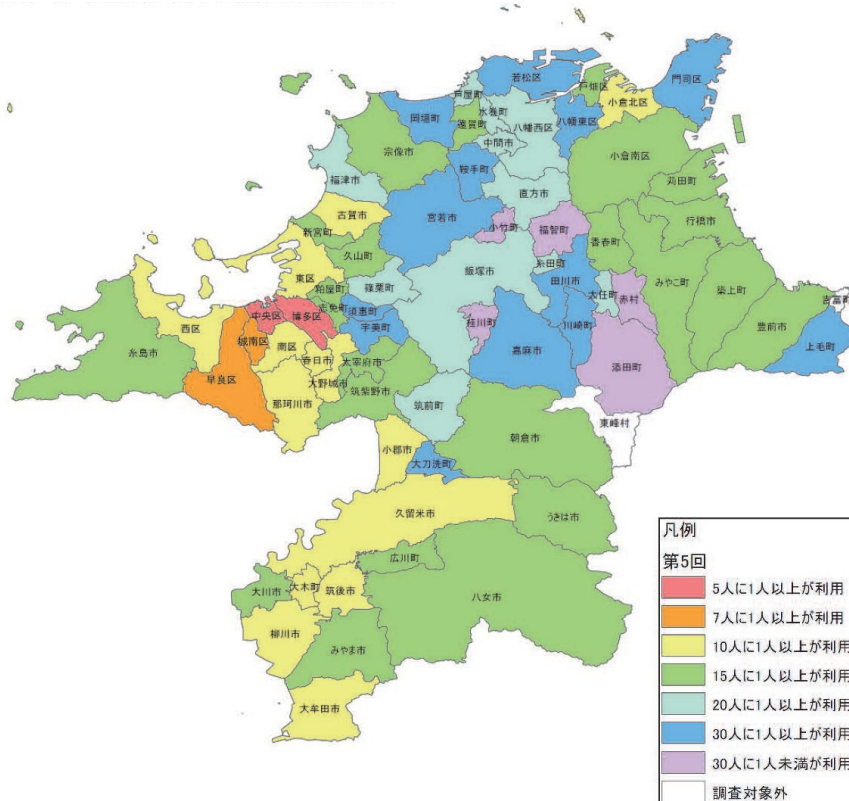


図 市区町村別の自転車を利用している人の割合

出典：第2次福岡県自転車活用推進計画

(第5回北部九州圏パーソントリップ調査)

(3) 海老津駅利用者の自転車利用状況

調査の結果、海老津駅の駐輪場の利用状況は下表のとおりとなりました。

表 海老津駅駐輪場の利用状況

駐輪場	台数（駐輪台数/収容台数）	利用割合
北側駐輪場	83/208	約 40%
南側駐輪場	25/80	約 31%

(4) 自転車事故の状況

岡垣町の平成 28 年から令和 4 年の自転車事故状況は下図のとおりです。
住宅地に接する道路での事故が多い傾向にあります。

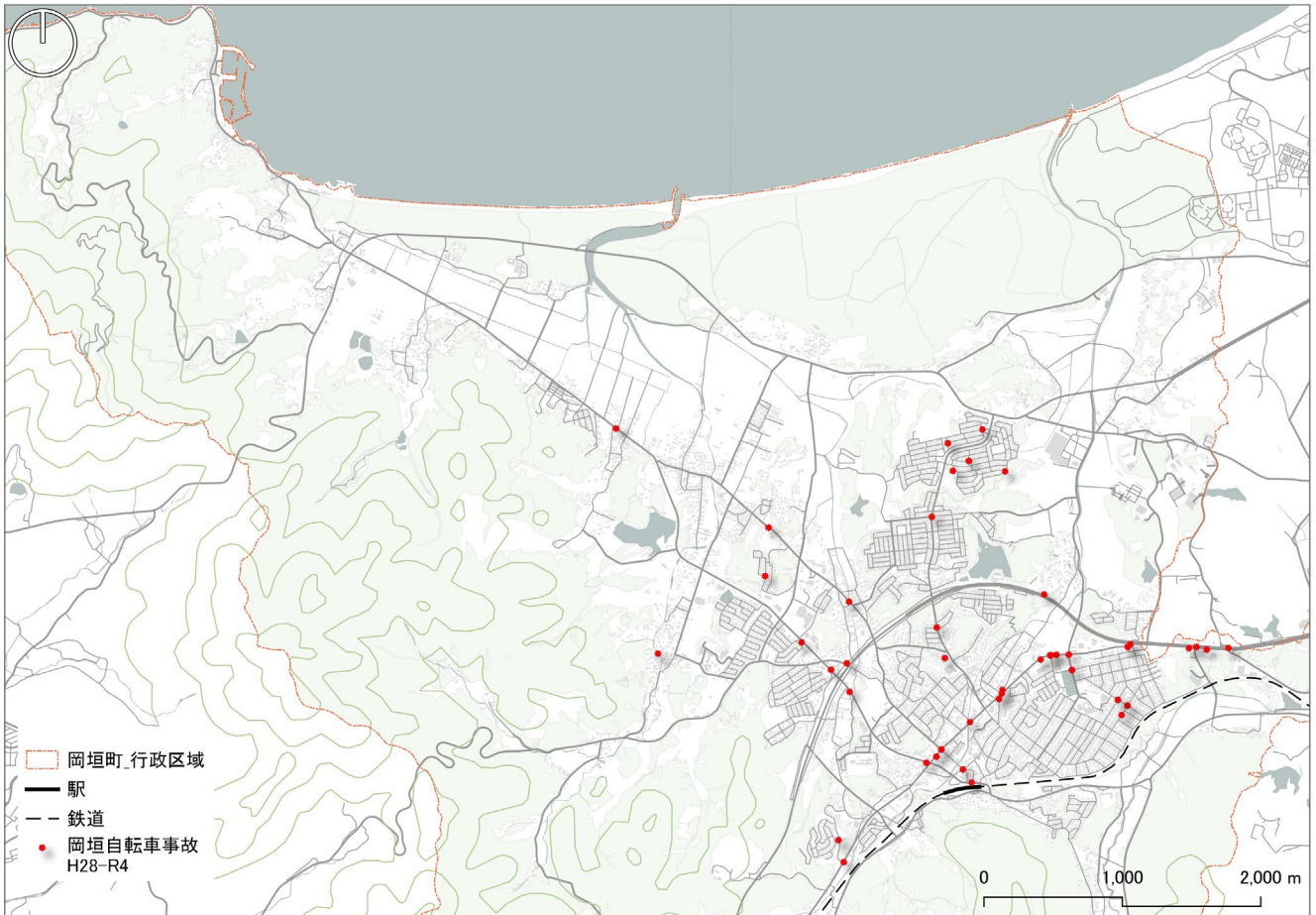


図 岡垣町の自転車事故状況（平成 28 年から令和 4 年）

参考：福岡県警察オープンデータ

※国土地理院地図を加工

(5) 既設自転車道及び整備予定の自転車道

岡垣町では、既設自転車道として遠賀・宗像自転車道や岡垣自転車道が整備されており、今後、国道495号の一部で自転車道が整備予定です。

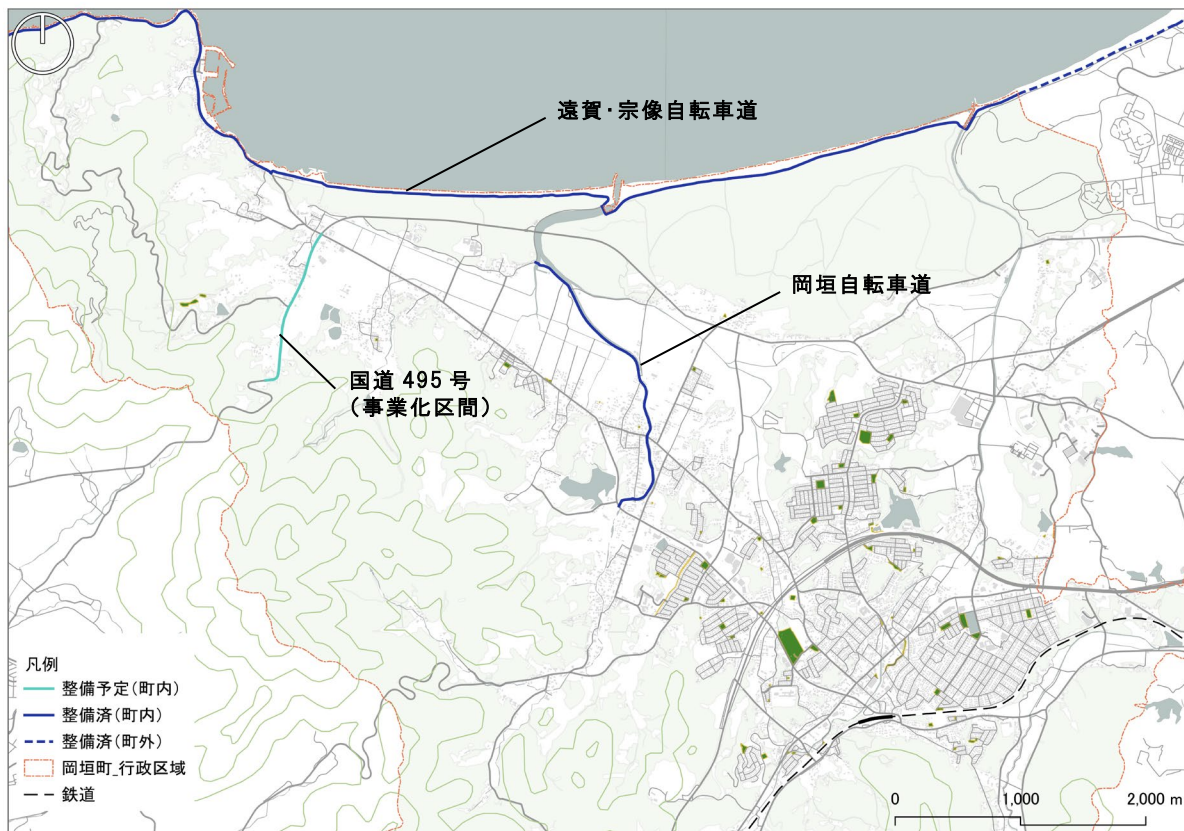


図 既設自転車道及び整備予定の自転車道

※国土地理院地図を加工

(6) 岡垣町における自転車活用推進の取り組み等

① 福岡県広域サイクリングルート

国、県、市町村、観光協会、民間事業者等で組織される「福岡県サイクルツーリズム推進協議会」において、複数の市町村をつなぐ福岡県広域サイクリングルートを設定しました。このうち、「直方・宗像・志賀島ルート」に岡垣エリアが含まれます。



※2021年12月末時点

図 福岡県広域サイクリングルート

出典：第2次福岡県自転車活用推進計画

② 遠賀・宗像自転車道における岡垣町の自転車活用推進施設

令和4年5月、遠賀・宗像自転車道の中間地点でもあり、ロケーションが素晴らしい波津海岸に、休憩所として「リンリンクラブ岡垣」が整備されました。隣接の岡垣町観光協会が運営している観光ステーション「北斗七星」と連携することにより、観光拠点として地域の活性化に寄与しています。

また、福岡県広域サイクリングルートの魅力を高めるため、豊かで美しい自然景観とアートを融合させた「防波堤アート」が制作されました。



写真 自転車活用推進施設

③フルーツライド

岡垣町観光協会では、自転車を用いた体験型の観光ツアーとして「フルーツライド」を実施しています。「フルーツライド」は、自転車に乗って岡垣町の旬のフルーツ狩りやスイーツ作り体験、綺麗な海や山の眺めなどを楽しむライドツアーです。

④ツール・ド・九州 2024

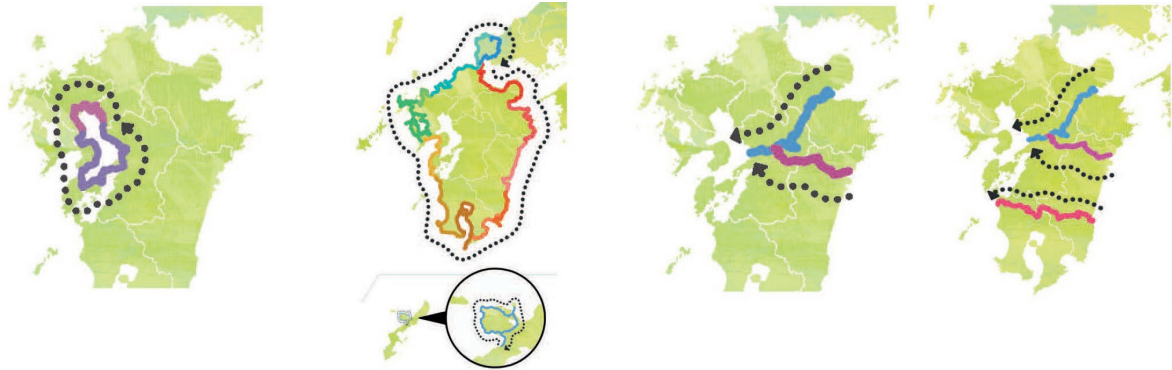
「ツール・ド・九州」とは、九州各県を舞台にくり広げられる、日本屈指のサイクルロードレースです。

このレースは、九州の経済団体トップと各県知事で構成される九州地域戦略会議において、ラグビーワールドカップのレガシーの持続的継承や九州でのサイクルツーリズムの推進、近年九州を襲った自然災害からの復興を象徴するイベントとして開催を決定した UCI（国際自転車競技連合）公認のサイクルロードレースです。

2024 年大会では、岡垣町が福岡ステージに含まれることが決定しています。

⑤九州・山口広域推奨ルート

九州・山口を挙げてサイクルツーリズムを推進するため、九州・山口各県と経済界で組織する「九州・山口サイクルツーリズム推進委員会」を令和2年度に設立し、県域を跨ぐ4つの広域推奨ルート「九州・沖縄・山口一周ルート」、「九州北部横断ルート」、「九州南部横断ルート」、「有明海一周ルート」を設定し、ルート情報を掲載したサイクルマップが作成されました。



「有明海一周ルート」 (走行距離数) 約 356km (ルート概要)	「九州・沖縄・山口一周ルート」 (走行距離数) 約 2,476km (ルート概要)	「九州北部横断ルート」 (走行距離数) 約 328km (ルート概要)	「九州南部横断ルート」 (走行距離数) 約 198km (ルート概要)
福岡県大牟田市-佐賀県太良町- 長崎県諫早市-熊本県荒尾市	福岡県北九州市門司区-大分県別府市- 宮崎県延岡市-宮崎県宮崎市- 宮崎県串間市-鹿児島県南大隅町- 鹿児島県指宿市-鹿児島県長島町- 熊本県天草市-長崎県長崎市- 長崎県松浦市-佐賀県伊万里市- 佐賀県唐津市-福岡県糸島市- 福岡県北九州市門司区-山口県下関市- 山口県長門市-山口県下関市 ・沖縄県名護市	大分県別府市-熊本県熊本市 ・宮崎県延岡市-熊本県益城町	宮崎県宮崎市- 鹿児島県阿久根市

図 九州・山口広域推奨ルート

出典：第2次福岡県自転車活用推進計画

第3章 基本方針・計画目標

1. 自転車活用に向けた課題

地域の状況や自転車の利用環境を踏まえ、岡垣町における自転車活用に向けた課題を以下に示します。

課題：自転車通行環境の整備

- ・西部地域には波津海岸やワイナリーなどの拠点施設に加え、令和4年5月には遠賀・宗像自転車道に休憩施設（リンリンクラブ岡垣）が整備されるなど魅力的な施設が存在しているが、拠点間での自転車ネットワークが未整備な状況である。
- ・町の中心部である海老津駅周辺から西部地域にかけて自転車ネットワークが未整備な状況である。
- ・学校周辺や通学路に事故が多発している箇所があり、通学路の安全性が確保されていない。
- ・自転車の利用機会を増やすためには、「安全で走りやすい自転車通行空間の整備」や「既存道路の舗装などの整備・改良」が必要であることから、自転車通行空間を確保するためのハード的な道路整備等が必要となる。

2. 基本方針・計画目標

①安全な自転車利用環境の創出

自転車利用者にとって安心して利用できる環境を整備し、自転車事故の削減を目指します。さらに、歩道・自転車通行帯等・車道をそれぞれ明確にすることで、自転車利用者だけでなく、歩行者・自動車の安全性の向上も図ります。

②観光・交流機能の充実

町北部にはサイクリングロードがあり、リンリンクラブ岡垣などのサイクリングに関連する施設も整備されています。これらと町西部の観光開発が盛んなエリアを自転車ネットワークで結ぶことで、新たな体験や交流する機会を増加させ、町の観光の更なる発展を促します。

③健康増進

「岡垣町第2次都市計画マスタープラン」によると、岡垣町の住民の交通手段のうち、自転車は3.8%となっており、半数が自動車を利用しています。また、高齢化が進む中で、高齢者の健康づくりが課題となっています。そこで、自転車を利用しやすい環境を整備することで、健康づくりのきっかけとして自転車の利用を促します。

④環境対策

自動車から自転車への転換を促し、CO2排出量の削減を図ります。

第4章 自転車ネットワーク路線の選定

1. 自転車ネットワーク路線の選定

自転車活用に向けた方針の実現に向けて、自転車ネットワーク路線を選定します。選定の際は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に示される①～⑦の路線に加え、「⑧上位・関連計画において整備を計画している路線」を適宜組み合わせせて検討します。

- 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
- ②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
- ③自転車通学路の対象路線
- ④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
- ⑤自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑥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
- ⑦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

引用：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）

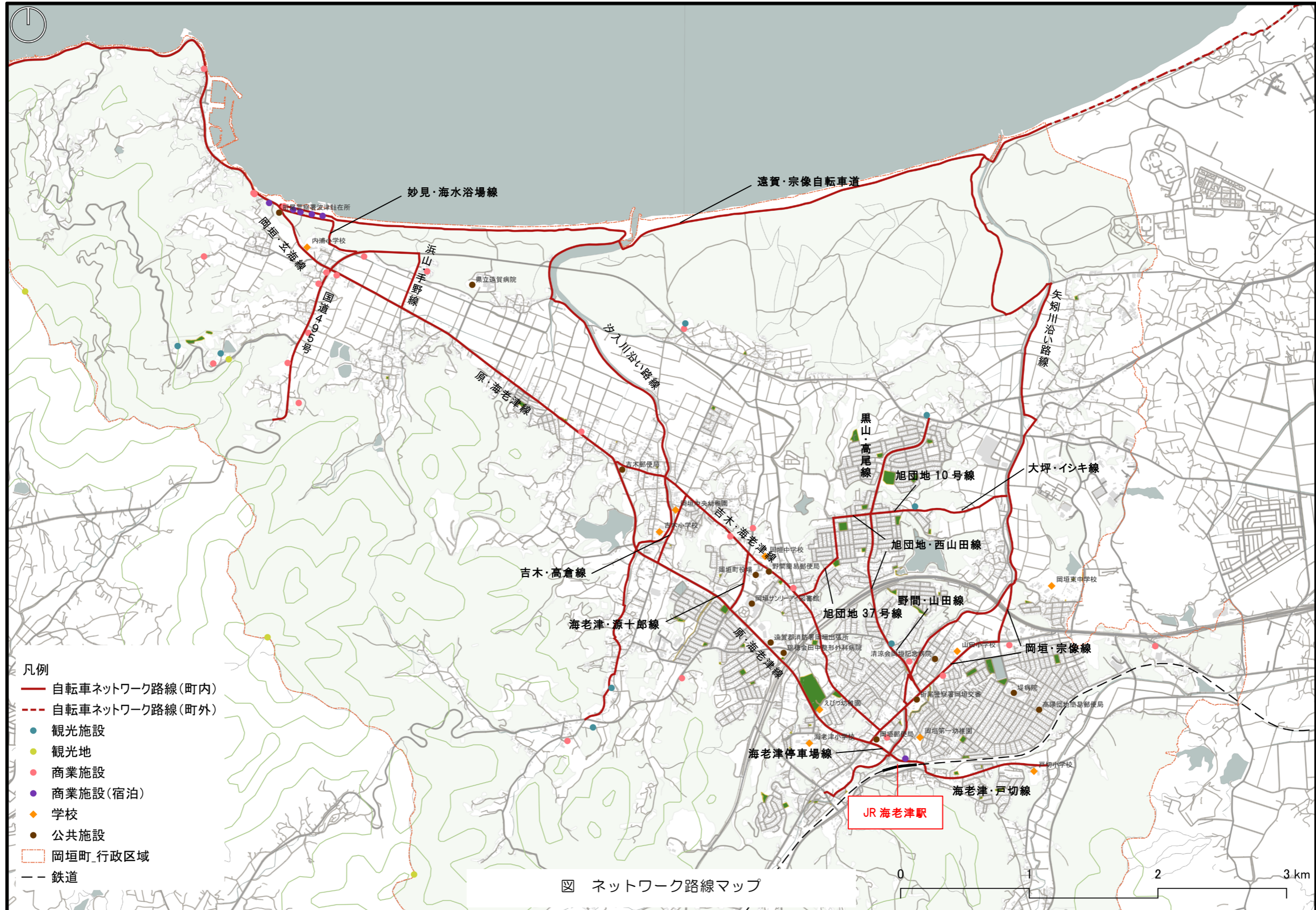
2. 選定路線一覧

(1) ネットワーク路線と選定理由

ネットワーク路線	選定理由							
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
遠賀・宗像自転車道				●	●	●		
妙見・海水浴場線				●	●			
国道495号	●	●	●	●	●			
浜山・手野線				●	●			
岡垣・玄海線			●	●	●			
原・海老津線	●	●	●		●			
海老津・停車場線	●	●						
海老津・戸切線	●		●					
吉木・海老津線	●	●	●				●	
吉木・高倉線	●		●				●	
海老津・源十郎線	●		●				●	
旭団地37号線			●					
旭団地・西山田線			●					
黒山・高尾線	●	●	●				●	
野間・山田線	●	●	●				●	
大坪・イシキ線			●				●	
旭団地10号線			●				●	
岡垣・宗像線	●	●	●					
汐入川沿い路線						●		●
矢矧川沿い路線								●

※今回の計画は優先的なエリアのみを設定しており、今後、計画のフォローアップ等により区域の拡張を図るものとします。

(2) ネットワーク路線マップ



※国土地理院地図を加工

(3) 整備形態検討路線マップ

本計画では、23頁に示したネットワーク路線のうち、17頁に示す既設自転車道や国道495号の事業化区間及び矢矧川沿い路線の遊歩道は整備形態検討の対象外とします。

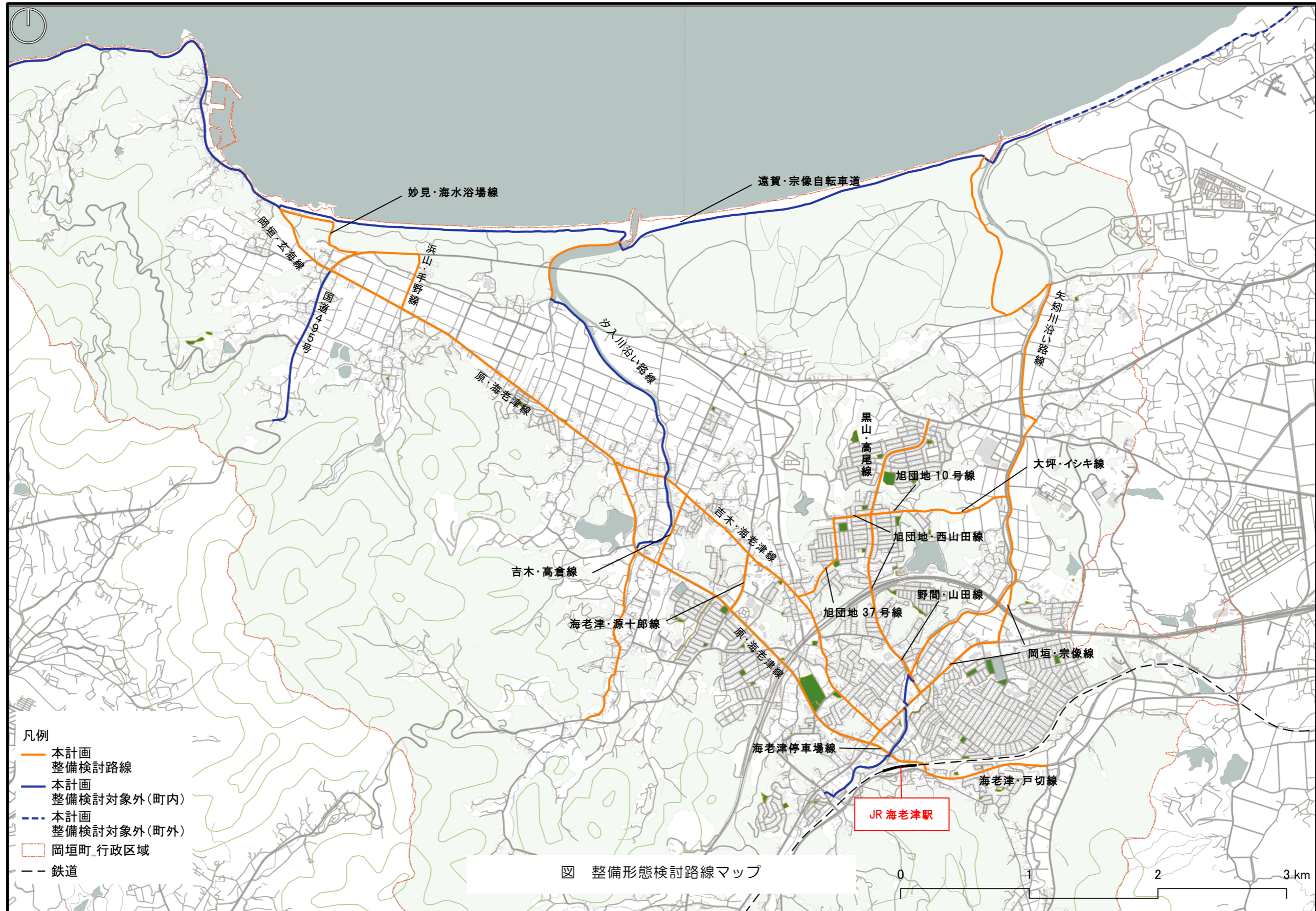


図 整備形態検討路線マップ

第5章 整備形態の選定

1. 整備形態の種類

自転車ネットワークの基本的な整備形態は、「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）」による「自転車道」「自転車専用通行帯」「自転車と自動車を混在通行とする道路（車道混在）」の 3 種類となります。このように車道通行を基本とした整備形態とすることとし、自転車ネットワーク路線においては、自転車歩行者道の活用は整備形態の選択肢から除外します。

① 自転車道

自転車と自動車を構造的に分離します。

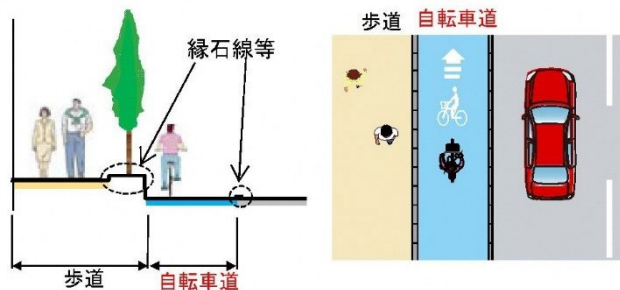


図 自転車道の整備形態イメージ

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年 7 月）

② 自転車専用通行帯

自転車と自動車を視覚的に分離します。

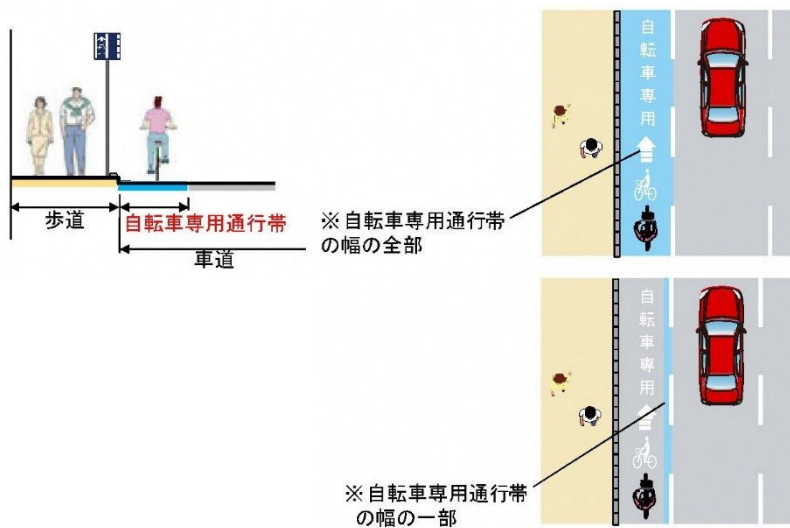


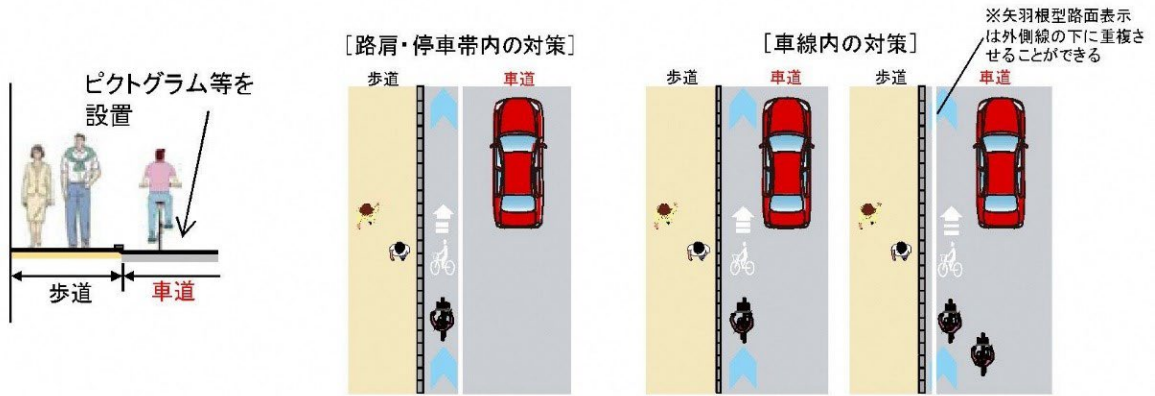
図 自転車専用通行帯の整備形態イメージ

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年 7 月）

③ 自転車と自動車を混在通行とする道路（車道混在）

自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するための矢羽根型路面表示や自転車のピクトグラムを設置します。

【歩道のある道路における対策】



【歩道のない道路における対策】

[車線内の対策]

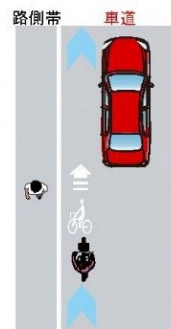


図 車道混在の整備形態イメージ

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年 7 月）

自転車のピクトグラムや矢羽根型路面表示の仕様は標準化されており、自転車のピクトグラムは進行方向に対して左向き・矢印と組み合わせて表示します。また、自転車専用通行帯は帯状路面表示、車道混在は青色を標準とする矢羽根型路面表示を行います。

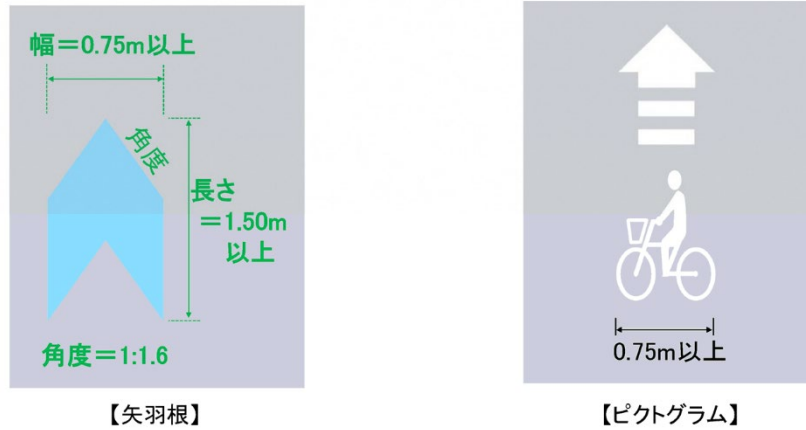
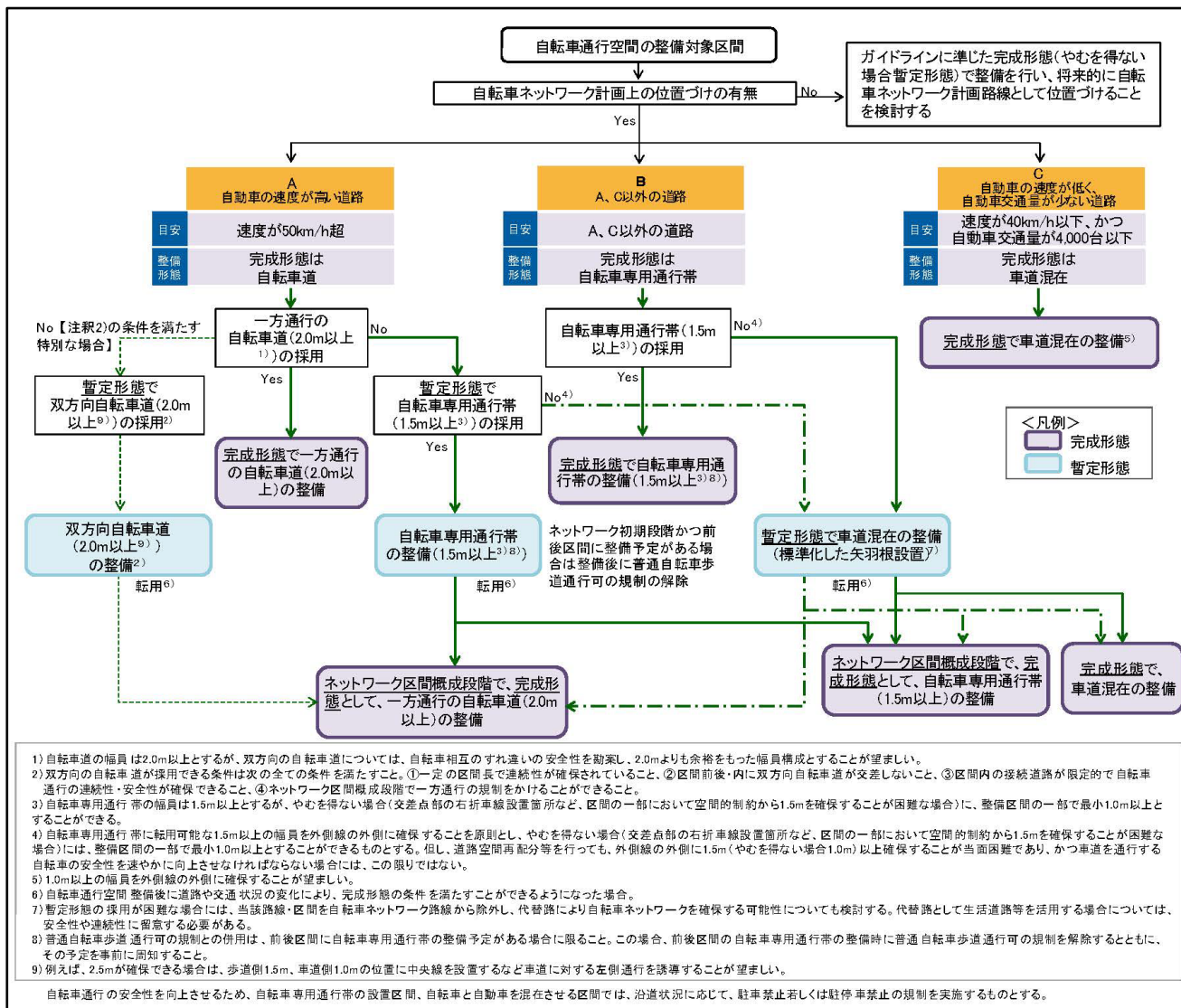


図 路面表示の仕様

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年 7 月）

2. 整備形態の選定の考え方

「自転車の速度」や「交通量」、「道路幅員」等の条件から下図のフローチャートに沿って、整備形態を検討します。なお、個別の整備形態は、詳細に調査・設計した上で、道路管理者及び交通管理者と協議し、決定します。



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月）

3. 整備形態の基本方針

整備の基本方針として下記を設定します。

- ①自転車は「車両」とであるという大原則に基づき、車道部通行を基本とする整備を検討します。
- ②自転車ネットワークの早期形成を図る為、道路拡幅などの大規模な整備は行わず、既存の道路幅員の再配分を基本とします。なお、道路を新設する場合や拡幅等が生じる場合は、完成形態での整備を検討します。

4. 整備形態の検討

①整備形態検討図（概要）

本計画の選定路線は全て車道を含むため、前頁のフローに基づき、下図の A,B,C から整備形態を検討します。速度制限が 50km/h を超える区間がネットワーク路線として選定されておらず、どの区間も十分な幅員が確保されていないことから、車道混在での整備を基本とします。

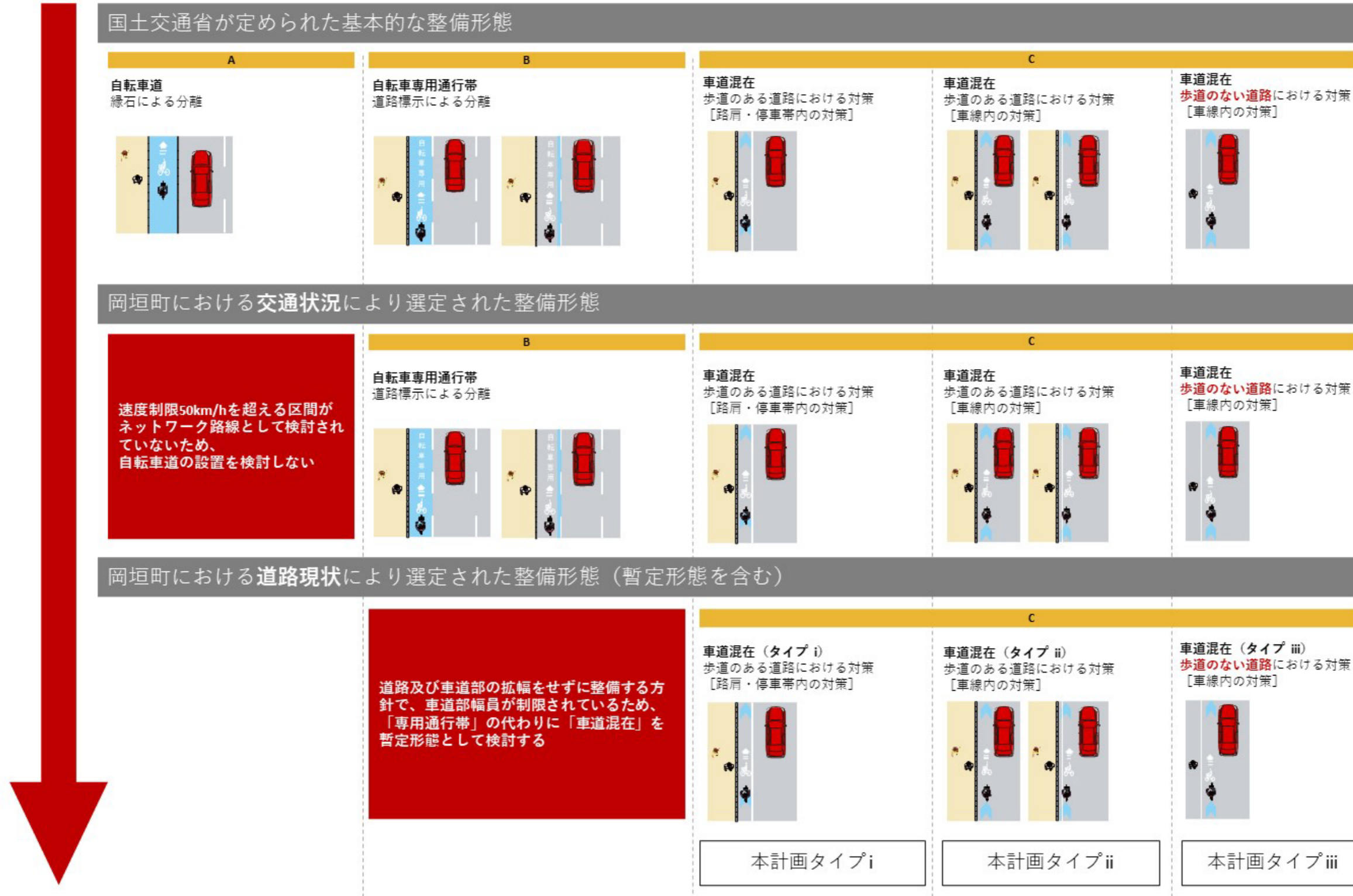


図 整備形態検討図（概要）

参考：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）

②ガイドラインに沿った各路線の整備形態選定

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」のフロー（30頁）に基づいて、各路線の整備形態を下表のとおり選定します。

表 各路線の整備形態検討表

	交通調査 基本区間番号	ガイドラ インにお ける 道路分類	道路現状			選定					整備形態		
			推定現況道路幅員 (M)	指定最高速度	24時間自動車交通量 (上り、下り合計、 一部推計)	速度が50km/h を超えるか	車道混在の条件を 満たしているが (速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下	車道部拡張なし に自転車専用通 行帯が確保でき るか	歩道の有無	車道混在の場合、外 側線の外側に幅員 1.0M以上確保するこ とが可能か	完成形態	暫定形態	本計画 整理分類
国道495号等（東から）													
妙見・海水浴場線	-	C	5.0	-	推定4000以下	×	○	-	×	×	車道混在、車線内	-	タイプ iii
妙見・海水浴場線	-	C	2.5	-	推定4000以下	×	○	-	×	×	車道混在、車線内	-	タイプ iii
国道495号	40304950210	B	7.5	50	12716	×	×	×	×	×	専用通行帯	車道混在、車線内	タイプ iii
浜山・手野線	-	C	6.0	40	推定4000以下	×	○	-	×	○	車道混在、車線内	-	タイプ iii
原海老津線等（西から）													
岡垣・玄海線	40603000060	C	9.5	40	1849	×	○	-	○	×	車道混在、車線内	-	タイプ ii
原・海老津線	40602880010	B	13.5	40	9043	×	×	×	○	×	専用通行帯	車道混在、車線内	タイプ ii
			8.0	40	9043	×	×	×	○	×	専用通行帯	車道混在、車線内	タイプ ii
			12.0	40	9043	×	×	×	○	×	専用通行帯	車道混在、車線内	タイプ ii
	40602880020	C	16.0	40	3386	×	○	-	○	○	車道混在、路肩内	-	タイプ i
40602880030 40602880040	C	15.0	40	3386	×	○	-	○	×	車道混在、車線内	-	タイプ ii	
海老津・停車場線	40602180010	C	16.0	30	2688	×	○	-	○	○	車道混在、路肩内	-	タイプ i
海老津・戸切線	-	C	9.5	30	推定4000以下	×	○	-	○	×	車道混在、車線内	-	タイプ ii
岡垣中学校通学路等（北から）													
吉木・海老津線	-	C	5.3	30	推定4000以下	×	○	-	×	×	車道混在、車線内	-	タイプ iii
			8.1	40	推定4000以下	×	○	-	○	×	車道混在、車線内	-	タイプ ii
吉木・高倉線	-	C	7.7	40	推定4000以下	×	○	-	○	×	車道混在、車線内	-	タイプ ii
海老津・源十郎線	-	C	16.0	40	推定4000以下	×	○	-	○	○	車道混在、路肩内	-	タイプ i
旭団地周辺（西から）													
旭団地37号線	-	C	7.5	30	推定4000以下	×	○	-	○	×	車道混在、車線内	-	タイプ ii
			9.0	30	推定4000以下	×	○	-	○	×	車道混在、車線内	-	タイプ ii
旭団地・西山田線	-	C	16.0	30	推定4000以下	×	○	-	○	○	車道混在、路肩内	-	タイプ i
黒山・高尾線	-	C	16.0	40	推定4000以下	×	○	-	○	○	車道混在、路肩内	-	タイプ i
野間・山田線	-	C	16.0	40	推定4000以下	×	○	-	○	○	車道混在、路肩内	-	タイプ i
岡垣宗像線等（北から）													
大坪・イシキ線	-	C	9.0	40	推定4000以下	×	○	-	○	×	車道混在、車線内	-	タイプ ii
旭団地10号線	-	C	7.3	30	推定4000以下	×	○	-	○	×	車道混在、車線内	-	タイプ ii
岡垣・宗像線	40602870020	B	9.2	40	13800	×	×	×	○	×	専用通行帯	車道混在、車線内	タイプ ii
	40602870030	B	12.0	40	20258	×	×	×	○	×	専用通行帯	車道混在、車線内	タイプ ii
川沿い路線													
汐入川沿い路線	-	C	4.0	30	推定4000以下	×	○	-	×	×	車道混在、車線内	-	タイプ iii
			3.5	-	推定4000以下	×	○	-	×	×	車道混在、車線内	-	タイプ iii
矢矧川沿い路線	-	管理用 通路	3.0	-	推定4000以下	×	○	-	×	×	車道混在、車線内	-	管理用通路
		C	3.6	30	推定4000以下	×	○	-	×	×	車道混在、車線内	-	タイプ iii

データソース：
令和3年度全国道路・街路交通情勢調査
Google衛星写真
国土数値情報

③各路線の現状と整備イメージ

各路線の現状と整備イメージを下図のとおり示します。

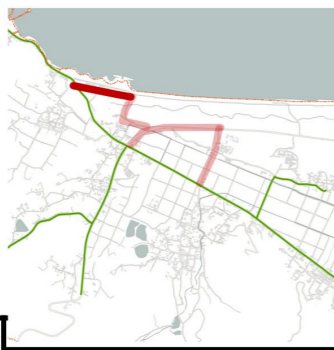

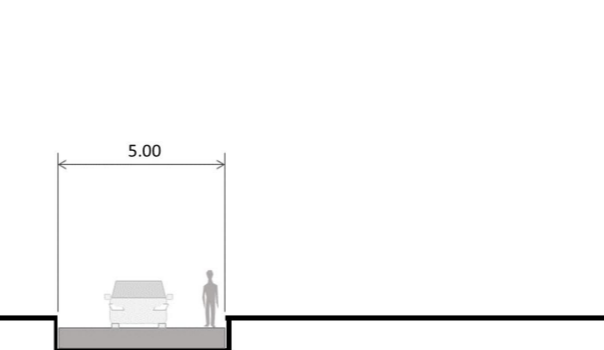
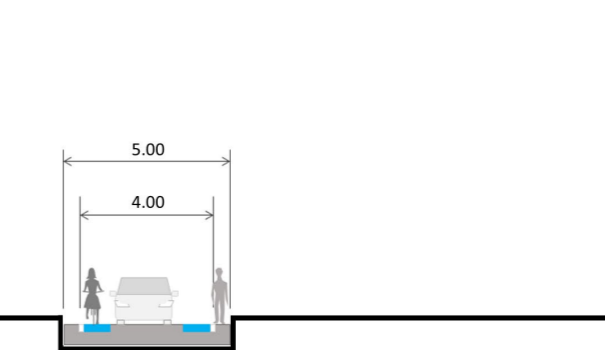


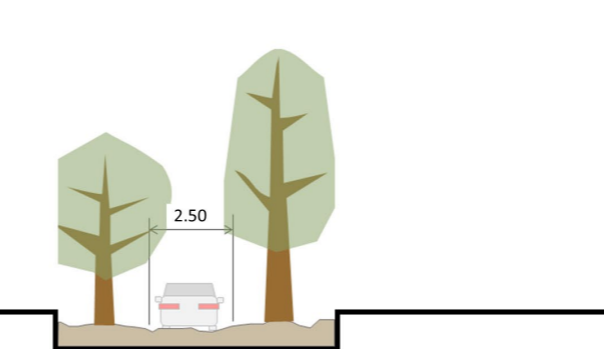
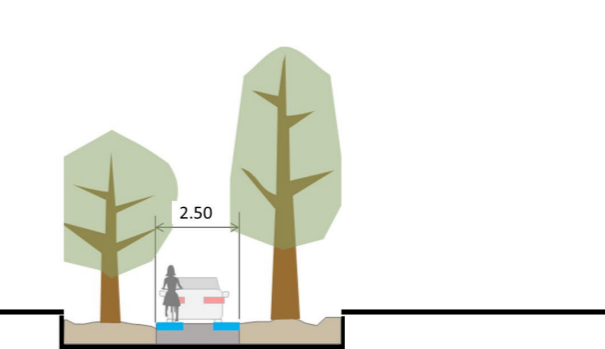
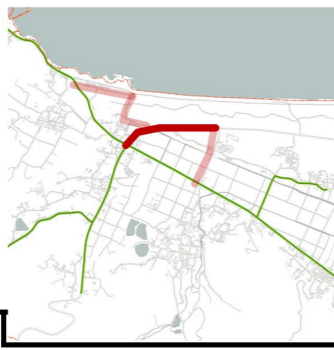

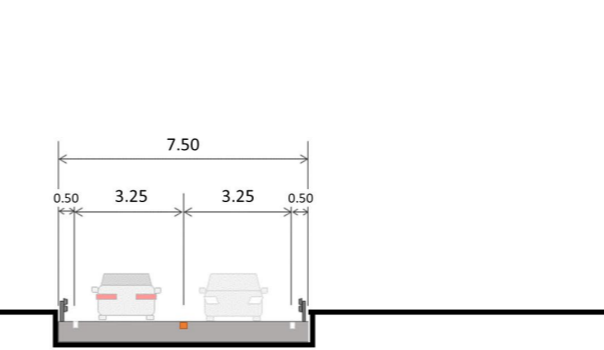
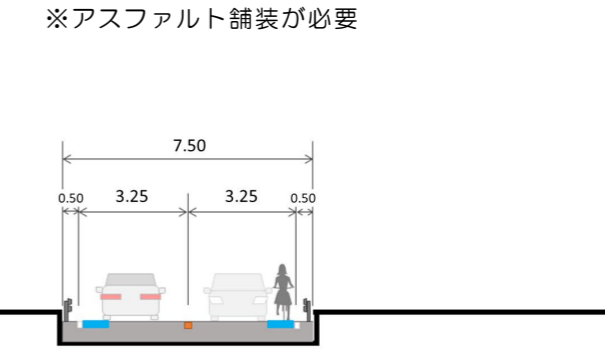


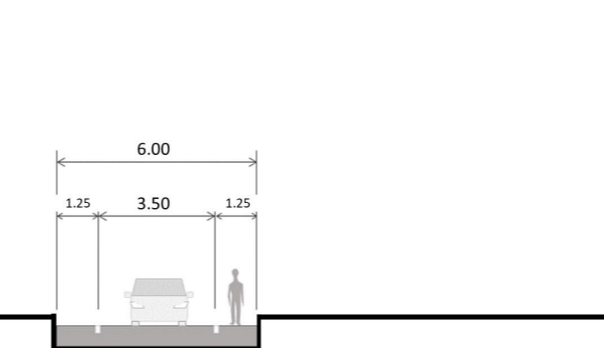
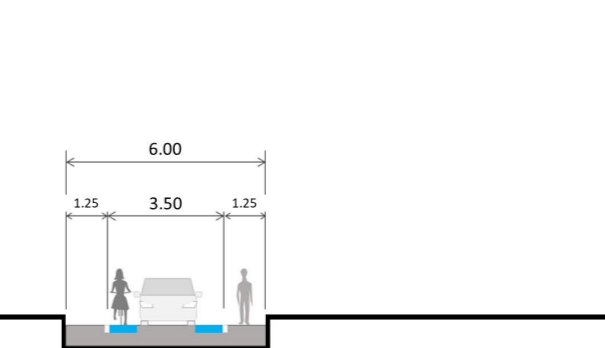
道路名称・整備タイプ	位置	現状写真	現状断面イメージ	整備断面イメージ
妙見・海水浴場線 5.0M タイプiii				
妙見・海水浴場線 2.5M タイプiii				
国道495号 40304950210 7.5M タイプiii				 <p>※アスファルト舗装が必要</p>
浜山・手野線 6.0M タイプiii				

図 現状と整備イメージ



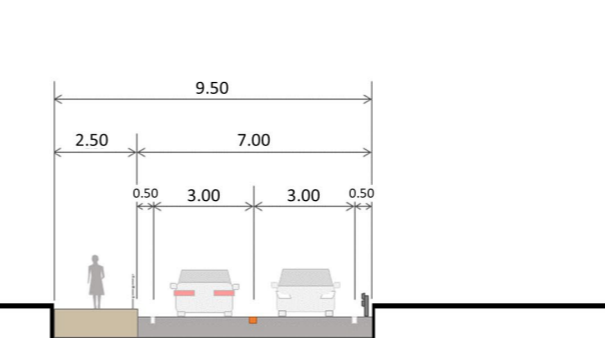
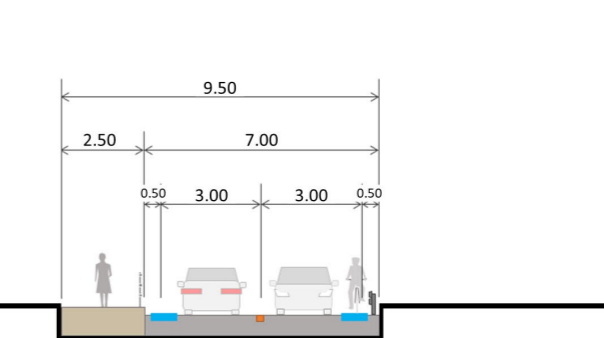


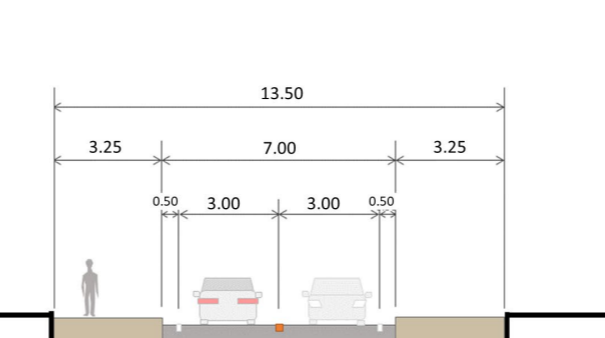
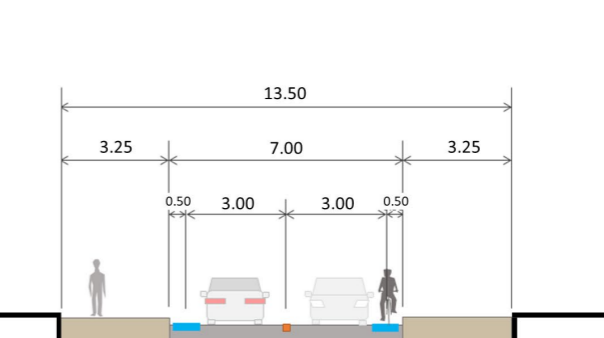



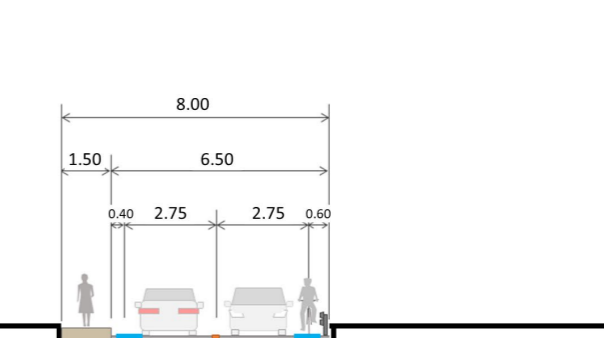


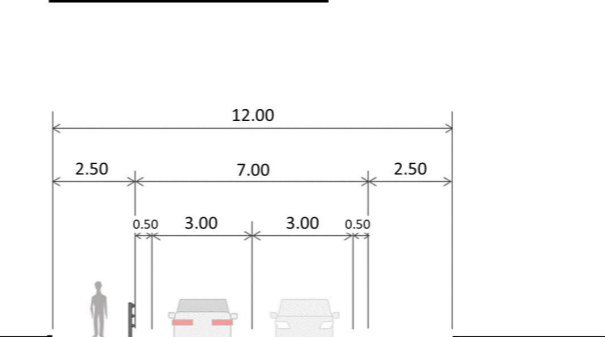
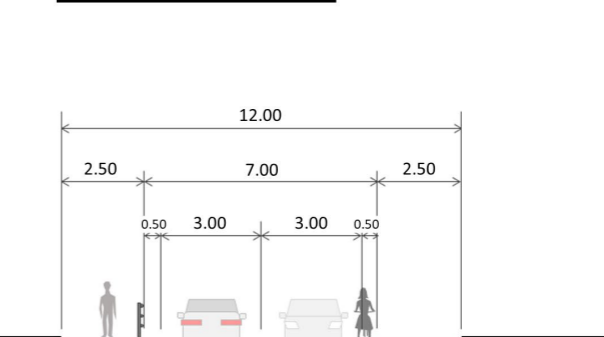
道路名称・整備タイプ	位置	現状写真	現状断面イメージ	整備断面イメージ
岡垣・玄海線 40603000060 9.5M タイプii				
原・海老津線 40602880010 13.5M タイプii				
原・海老津線 40602880010 8.0M タイプii				
原・海老津線 40602880010 12.0M タイプii				

図 現状と整備イメージ



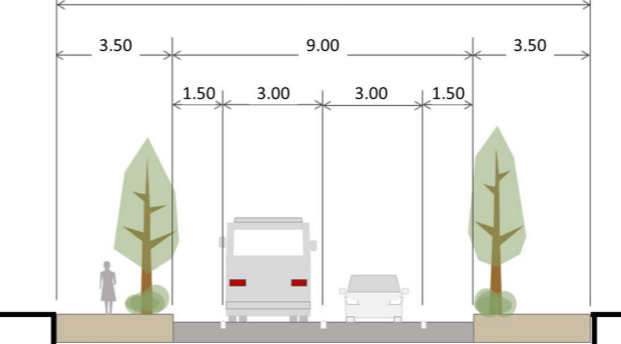
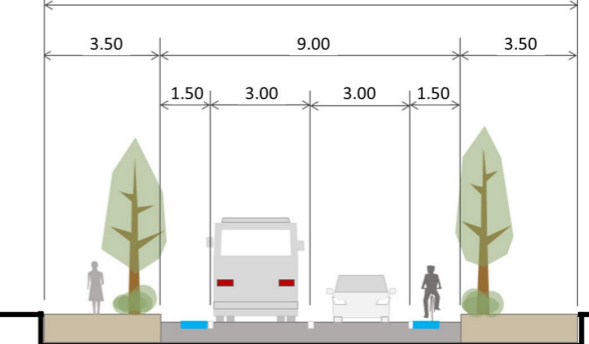


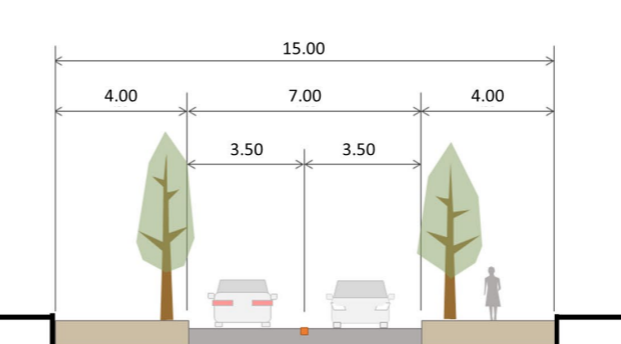
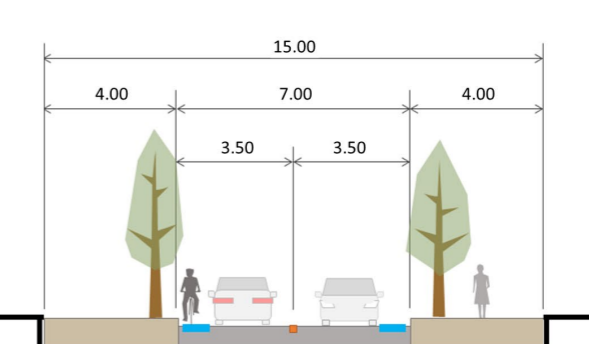


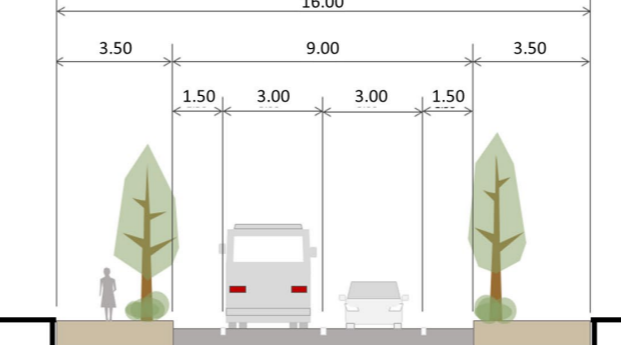
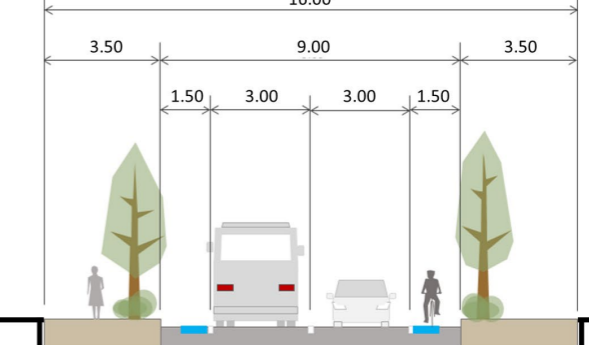


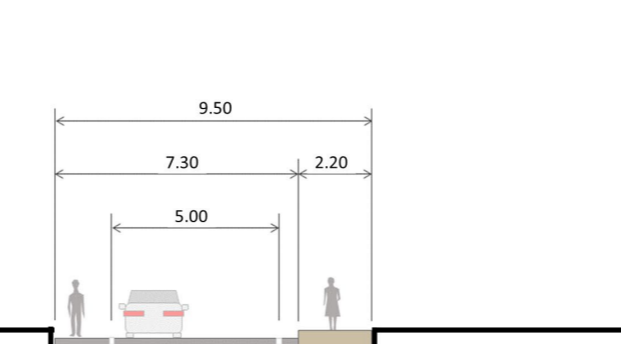
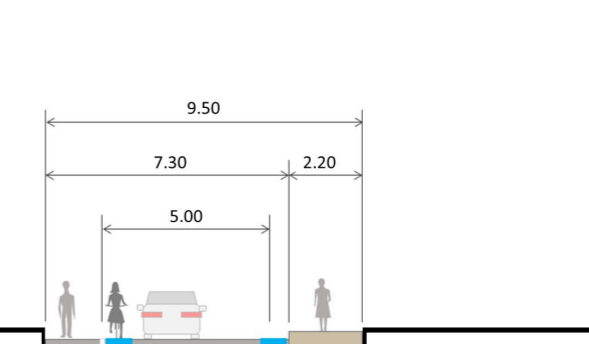
道路名称・整備タイプ	位置	現状写真	現状断面イメージ	整備断面イメージ
原・海老津線 40602880020 16.0M タイプi				
原・海老津線 40602880030 40602880040 15.0M タイプii				
海老津・停車場線 40602180010 16.0M タイプi				
海老津・戸切線 9.5M タイプii				

図 現状と整備イメージ

道路名称・整備タイプ	位置	現状写真	現状断面イメージ	整備断面イメージ
吉木・海老津線 5.3M タイプiii				
吉木・海老津線 8.1M タイプii				
吉木・高倉線 7.7M タイプii				
海老津・源十郎線 16.0M タイプi				

図 現状と整備イメージ



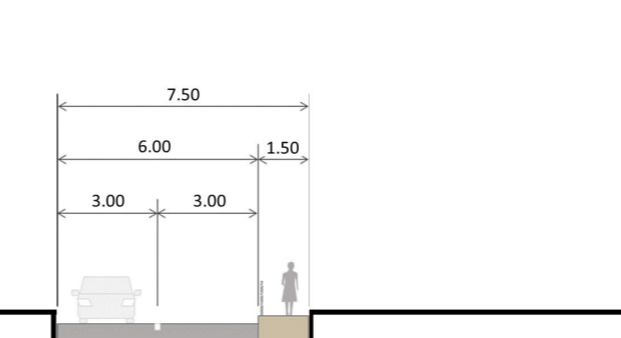
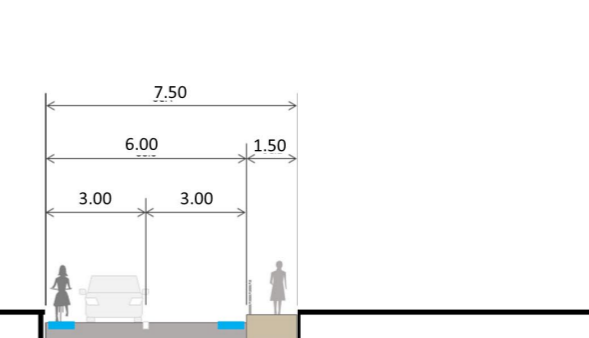


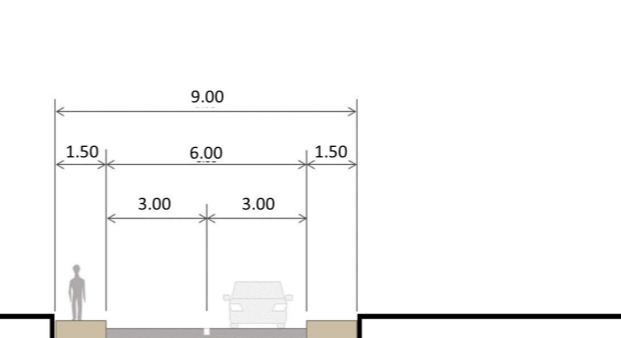
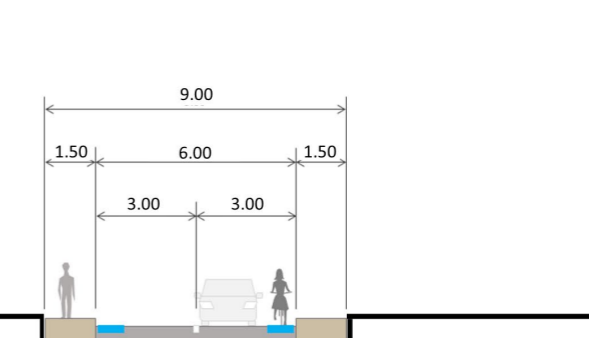


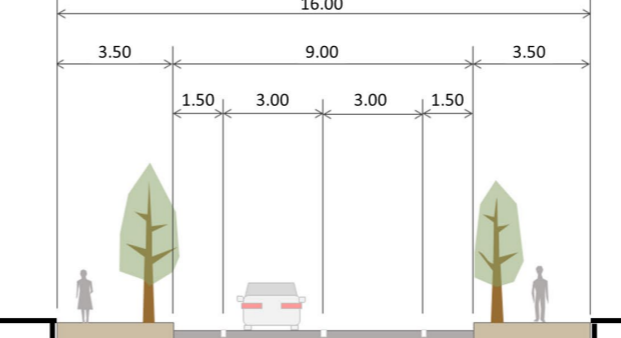
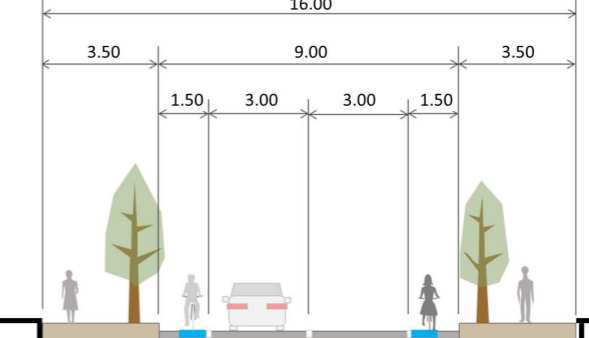


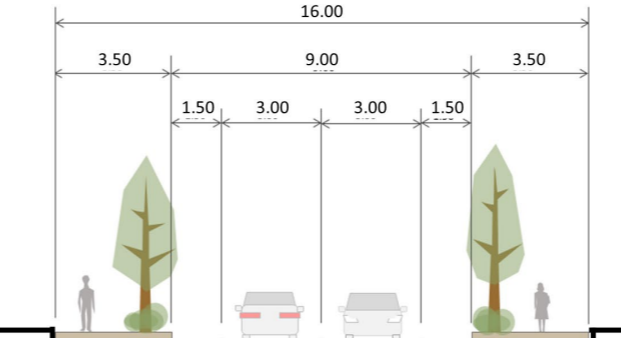
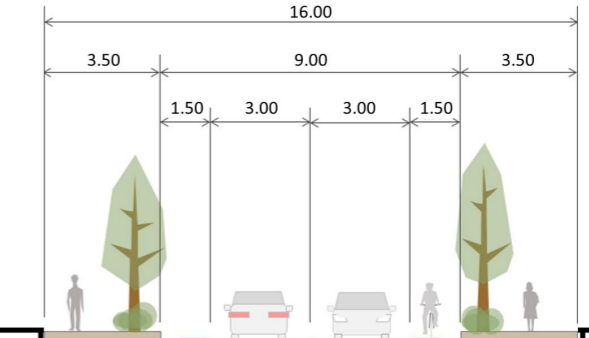
道路名称・整備タイプ	位置	現状写真	現状断面イメージ	整備断面イメージ
旭団地37号線 7.5M タイプii				
旭団地37号線 9.0M タイプii				
旭団地・西山田線 16.0M タイプi				
黒山・高尾線 旭団地・西山田線 野間・山田線 16.0M タイプi				

図 現状と整備イメージ

道路名称・整備タイプ	位置	現状写真	現状断面イメージ	整備断面イメージ
大坪・イシキ線 9.0M タイプii				
旭団地10号線 7.3M タイプiii				
岡垣・宗像線 9.2M タイプii				
岡垣・宗像線 12.0M タイプii				

図 現状と整備イメージ

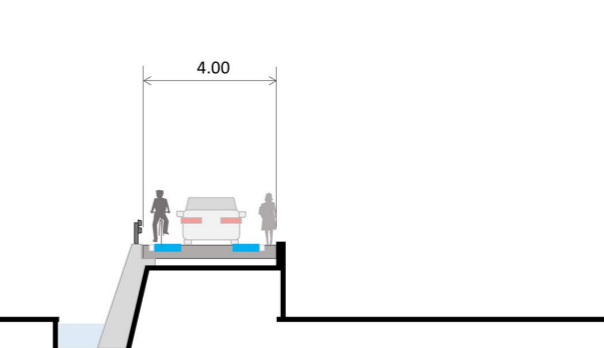

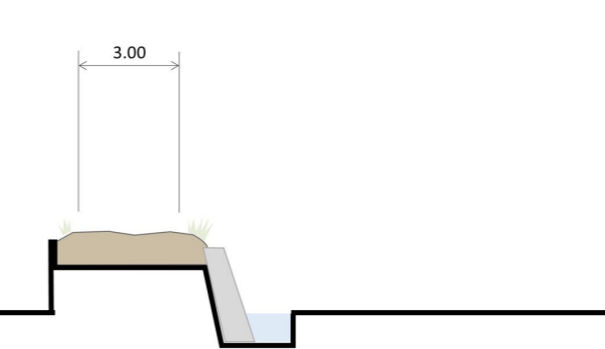

道路名称・整備タイプ	位置	現状写真	現状断面イメージ	整備断面イメージ
汐入川沿い路線 4.0M タイプiii				
汐入川沿い路線 3.5M タイプiii				 <p>※アスファルト舗装が必要</p>
矢矧川沿い路線 3.0M 河川管理用通路				 <p>※アスファルト舗装が必要</p>
矢矧川沿い路線 3.6M タイプiii				

図 現状と整備イメージ

第6章 自転車ネットワーク計画の推進

1. 関係機関との連携

本計画では、路線選定にあたって、観光や通学路、交通事故等様々な要素を踏まえて検討してきました。また、町道だけでなく県道や国有林付近にある道路を各道路管理者と協議の上、ネットワーク路線として選定しました。したがって、国、県、警察、学校、観光協会等と綿密に連携を取りながら整備を進めていくこととしています。

2. 自転車利用環境向上への取り組み

令和4年11月1日、警察庁交通対策本部によって決定された「自転車安全利用五則」に基づき、自転車利用環境の向上を目的として自転車交通ルールの周知を徹底します。

具体的な取り組みとしては、「町民・関係機関への広報」や「標識・看板の整備」、「交通安全運動」、「ルール違反者の取り締まり強化等」が挙げられます。

安全で快適な自転車利用環境を整備することで、自転車利用者の増加を目指します。

自転車安全利用五則

1. 車道が原則、左側を通行歩道は例外、歩行者を優先
2. 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
3. 夜間はライトを点灯
4. 飲酒運転は禁止
5. ヘルメットを着用

岡垣町自転車ネットワーク計画（改訂版）

発行年月：令和6年3月

発行：岡垣町役場 都市建設課

〒811-4233 福岡県遠賀郡岡垣町野間1丁目1番1号

Tel：093-282-1211（代表）

Fax：093-282-3218