小豆地域自転車ネットワーク計画

令和８年 11 月

香川県、土庄町、小豆島町

目次

第 1 章　計画の位置づけ 1

第 2 章　自転車ネットワーク路線の選定 2

1　自転車ネットワーク路線選定の考え方 2

2　自転車ネットワーク路線の選定 4

3　自転車ネットワーク路線の選定結果 7

4　重点整備区間の選定 8

第 3 章　整備形態の選定 9

1　整備形態選定の考え方 9

2　小豆地域における整備形態選定の考え方 10

3　整備形態の選定 11

4　当面の整備形態 13

第 4 章　走行環境の改善 15

第 5 章　計画の推進 16

1　関係機関の連携 16

2　計画の評価と見直し 16

第1章　計画の位置づけ



『小豆地域自転車ネットワーク計画』は、『香川県自転車活用推進計画』及び『小豆地域自転車活用推進計画』に掲げた目標の具体的な取組みです。本計画は、小豆地域において安全で快適な自転車通行空間（自転車が通行するための道路、又は道路の部分をいう。）を効果的、効率的に整備することを目的として、国が策定した『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン』に基づき、自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画です。

○国の計画
・自転車活用推進計画（R8.5）
○県の計画
・香川県自転車活用推進計画（R5.3）

○国土交通省・警察庁のガイドライン
・安全で快適な自転車利用環境創出
ガイドライン（R6.6）

○土庄町・小豆島町の計画
小豆地域自転車活用推進計画（R8.5）

小豆地域自転車ネットワーク計画（R8.11）

第2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選定の考え方

1-1　自転車ネットワーク路線の選定要件

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（令和 6 年 6 月　国土交通省道路局・警察庁交通局）に示された選定要件を踏まえ、小豆地域の地域特性を加味して、次のとおり自転車ネットワーク路線の選定要件を設定しました。

«自転車ネットワーク路線の選定要件»

国のガイドラインにおける選定要件	本計画における選定要件
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やスポーツ関連施設など大規模集客施設、観光施設等を結ぶ路線	A：サイクリングマップのモデルコースに指定されている路線（「小豆島一周サイクリングマップ」「Setouchi Vélo」に示されるモデルルートを想定）
②通学路、病院や福祉施設の周辺など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	B：自転車利用拠点が沿線に多い路線（公共施設や観光施設等、自転車で直接アクセスする施設が沿線に多く立地する路線を想定）
③自転車通学路の対象路線(中学校、高校、大学などへの接続路線)	C：自転車利用が多い路線（交通センサスの路線単位データ、自転車による利用が多い路線を想定）
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	D：自転車関連事故が多い路線
⑤沿道で新たに施設立地が予定されており、自転車の利用増加が見込まれる路線	E：通学に利用されている路線（高等学校及び中学校の生徒が自転車で通学する際に、主な通学ルートとして利用されている路線を想定）
⑥自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路が整備済である路線	
⑦並行する道路の新設等に伴い自動車交通が転換し、空間の再配分が可能な路線	F：新設道路（新規に整備又は改良予定の道路を想定）
⑧新設道路(自転車専用道路、歩行者専用道路を除く)	G：自転車ネットワークの連続性を確保する路線（選定要件のいずれかを満たした路線の連続性を考慮して、ネットワークとしてつなぐ路線を想定）
⑨その他自転車ネットワークの連続性の確保や自転車の活用を一層促進するために必要な路線	

1-2　自転車ネットワーク路線の選定方法

前項に示す自転車ネットワーク路線の選定要件ごとに対象区間を抽出し、各要件の対象区間を組み合わせることで自転車ネットワーク路線を選定しました。

«対象区間の組合せのイメージ»



選定要件 A～F を組み合わせて
自転車ネットワークを構築



※自転車ネットワークが連続していない場合は、必要に応じて「選定要件 G（自転車ネットワークの連続性を確保する路線）を追加する。

■地理院地図(国土地理院)を加工して作成

2　自転車ネットワーク路線の選定

自転車ネットワーク路線の選定要件ごとに、次のとおり対象区間を抽出しました。

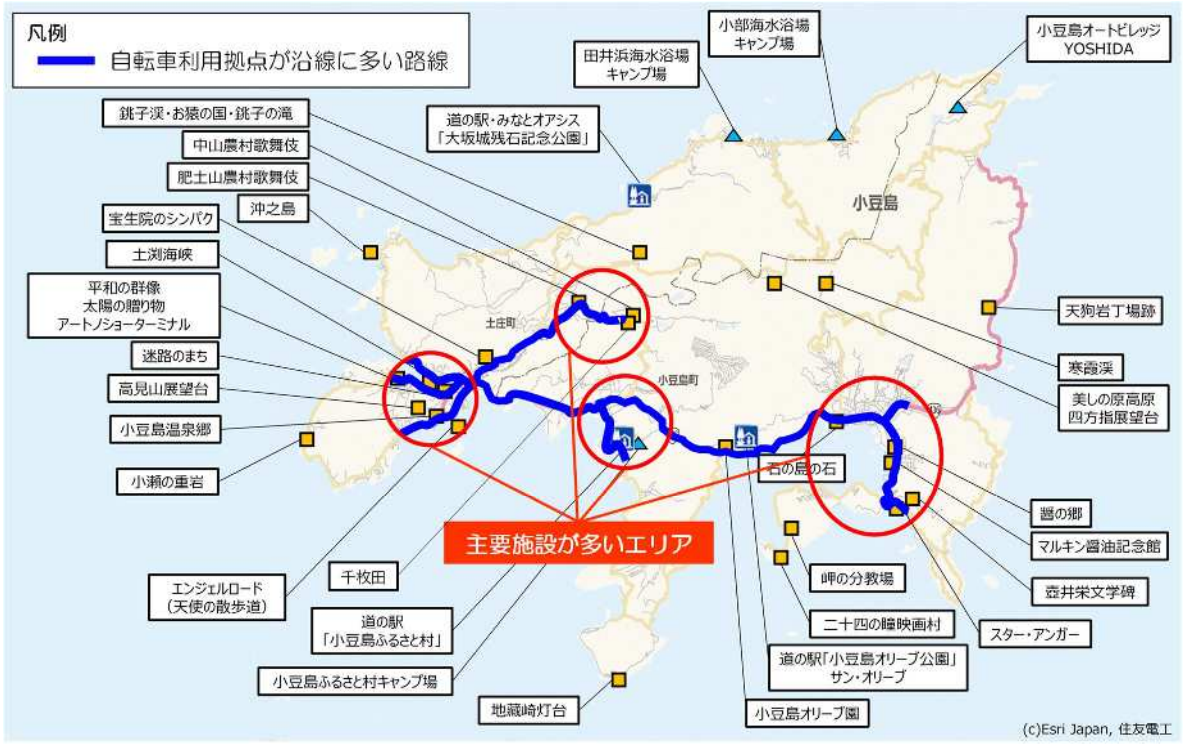
①サイクリングマップのモデルコースに指定されている路線（選定要件 A）

⇒「小豆島一周サイクリングマップ」、「Setouchi Vélo」に示されるモデルルートを抽出しました。



②自転車利用拠点が沿線に多い路線（選定要件 B）

⇒観光のメインルートとなる島南部の国道 436 号と、そこから主要観光施設へのアクセスルートを抽出しました。



■国土数値情報をもとに加工して作成

③自転車利用が多い路線（選定要件 C）

⇒「平成 17 年道路交通センサス」をもとに、休日 12 時間自転車交通量が 50 台以上の区間を抽出しました。



出典：平成 17 年　道路交通センサス一般交通量調査

④自転車関連事故が多い路線（選定要件 D）

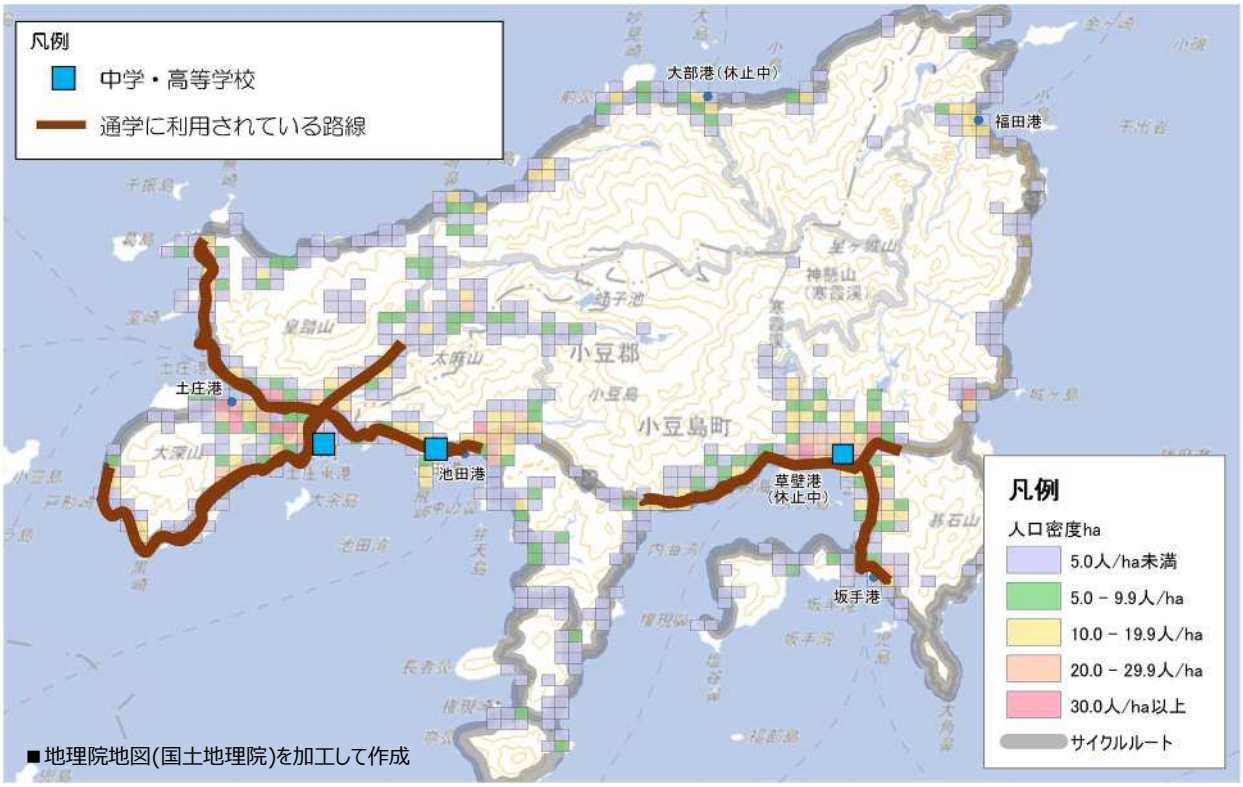
⇒2021 年から 2025 年までの過去 5 年間で自転車関連事故の発生件数が多い区間を抽出しました。



出典：犯罪・不審者・交通事故マップ（香川県警察）

⑤通学に利用されている路線（選定要件 E）

⇒人口が集中するエリア（メッシュ人口 10 人/ha 以上）と中学・高等学校を結ぶ幹線道を抽出しました。



■地理院地図(国土地理院)を加工して作成

⑥新設道路（選定要件 F）

⇒新規に整備または整備予定の道路を抽出しました。



■地理院地図(国土地理院)を加工して作成

3　自転車ネットワーク路線の選定結果

各選定要件の対象区間を組み合わせ、次のとおり自転車ネットワーク路線の選定を行いました。



«自転車ネットワーク路線の選定結果»



4　重点整備区間の選定

4-1　重点整備区間選定の意義

自転車通行空間の確保・ネットワーク化には効率的な事業実施による早期の効果発現が求められていますが、自転車ネットワーク路線全体の整備には多くの時間と費用が伴うことになります。

そこで、自転車ネットワーク路線の中から重点整備区間を選定し、自転車通行空間の確保に向けて優先的・先導的な整備を進めることで、重点整備区間の早期整備を推進するとともに、路線全体の段階的な展開を図っていくものとします。

4-2　重点整備区間の選定

自動車交通量及び自転車交通量が多い路線、自転車関連事故が多い路線等を踏まえ、総合的に判断して次の区間（土庄港から土庄町保土喜崎のエンジェルロードを経由し小豆島町坂手の坂手港までの区間）を重点整備区間に選定しました。

«重点整備区間»



第3章 整備形態の選定



1 整備形態選定の考え方

1-1 小豆地域における自転車の利用形態

全国有数の観光地である小豆地域は、シェアサイクルやレンタサイクルが充実しており、島内各地に点在する観光地への自転車でのアクセスが多いだけでなく、島を一周する「マメイチ」はサイクリストにも人気が高く、自転車利用が活発な地域です。

小豆地域における自転車の利用形態は、以下の２パターンに分類することができます。

«小豆地域における自転車の利用形態»

区分	特性	対象者
①速く走る自転車	自転車の速度が速く、車道での走行に慣れている	サイクリストやサイクリングを楽しむ方など
②ゆっくり走る自転車	自転車の速度が遅く、車道での走行に慣れていない	地元の自転車利用者や観光地への移動のために自転車を利用する観光客など



2　小豆地域における整備形態選定の考え方

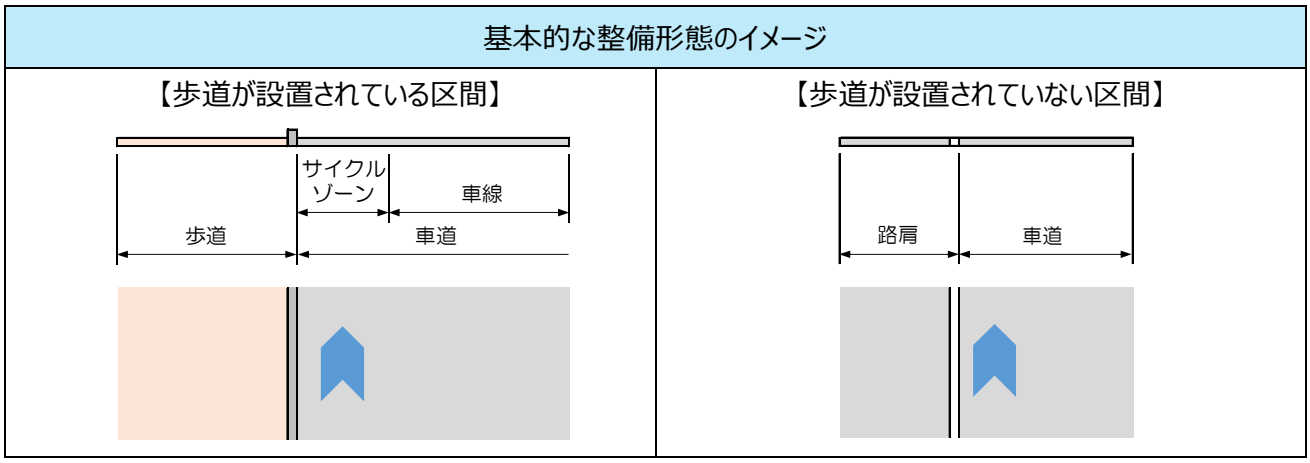
「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では、自転車ネットワーク路線の自転車通行空間として３つの整備形態（自転車道、自転車専用通行帯、車道混在）が示されており、自動車の速度と交通量に応じて整備形態を選定するとされています。一方、小豆地域では、前述のとおり自転車利用者が「①速く走る自転車」と「②ゆっくり走る自転車」の２パターンに大別されるという特性があります。この特性を踏まえ、地域独自の整備形態を選定しました。

（1）基本的な整備形態

歩道が設置されている区間においては、車道内の自転車通行空間としてサイクルゾーン※を整備します。サイクルゾーンの幅員は重点整備区間では 1.5m、重点整備区間以外では 1.0m とし、矢羽根型路面表示を設置することで、自転車の通行位置を自転車利用者とドライバー双方に明示します。

歩道が設置されていない区間においては、車道外側線の内側に矢羽根型路面表示を設置し、自転車の車道通行を促すとともに、自動車への注意喚起を図ります。

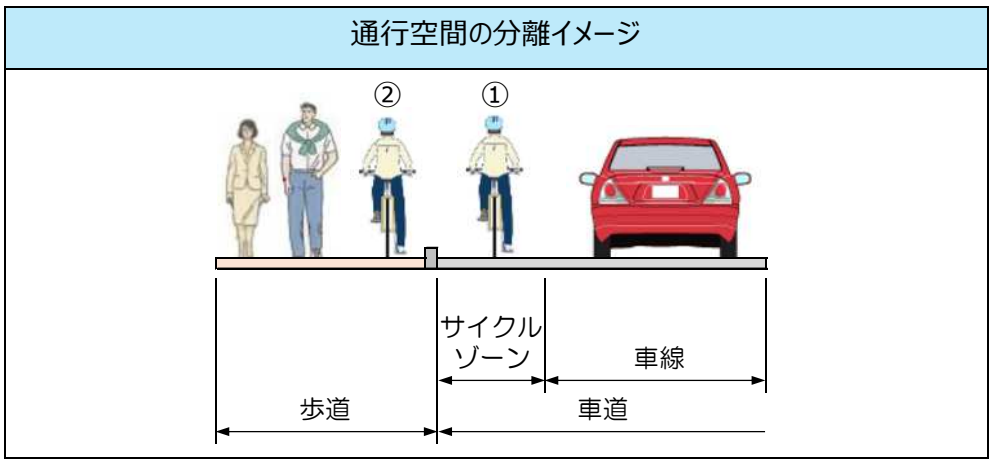
基本的な整備形態のイメージ



（2）自転車通行空間の分離

重点整備区間では幅員 3.0m の歩道を整備し、「①速く走る自転車」はサイクルゾーンを、「②ゆっくり走る自転車」は歩道を通行するなど、利用形態に応じた自転車通行空間の棲み分けにより、安全性の更なる向上を図ります。

通行空間の分離イメージ



※本計画では、歩道設置区間において車道内の自転車通行空間を、便宜上、サイクルゾーンと定義しています

3　整備形態の選定

「重点整備区間」と「重点整備区間以外」のそれぞれについて、歩道の設置状況別の整備形態を次のとおり選定しました。

«整備形態のパターン»

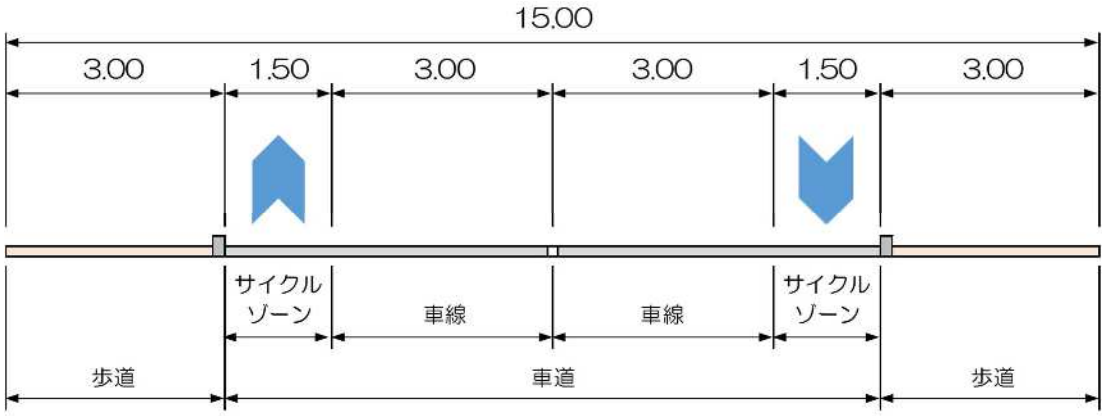
歩道設置状況	重点整備区間	重点整備区間以外
両側歩道	整備形態①	整備形態③
片側歩道	整備形態②	整備形態④
歩道なし	-	整備形態⑤

・「重点整備区間」について、拡幅等に多大な時間や費用を要する場合は、４　当面の整備形態により整備を行う。

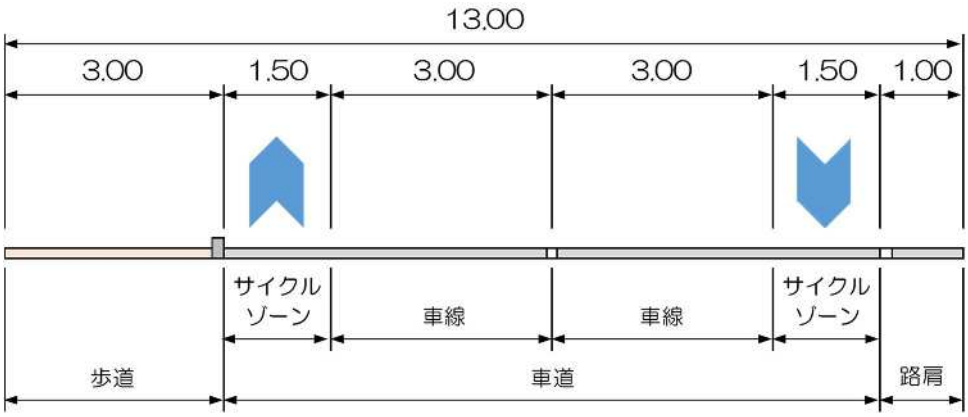
（1）重点整備区間

整備イメージ

整備形態①（両側歩道）



整備形態②（片側歩道）



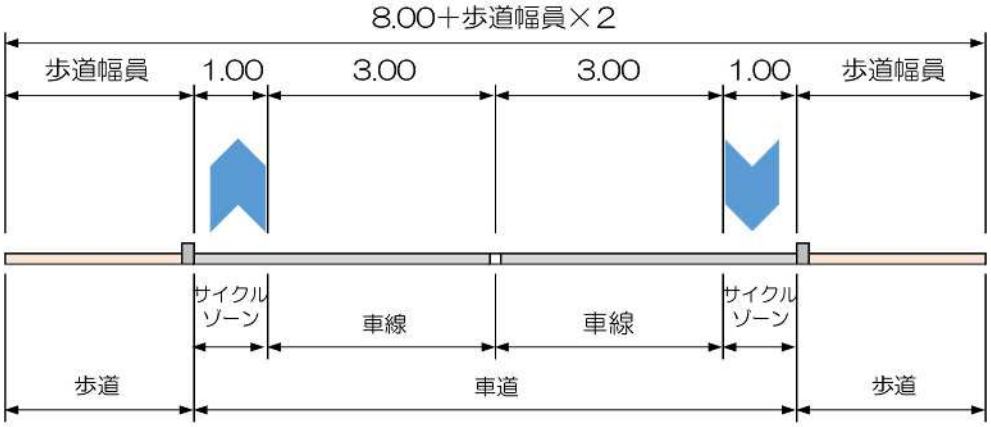
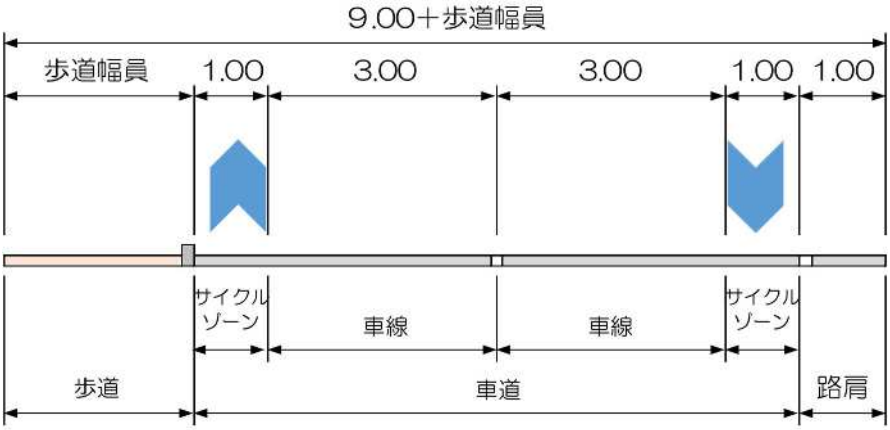
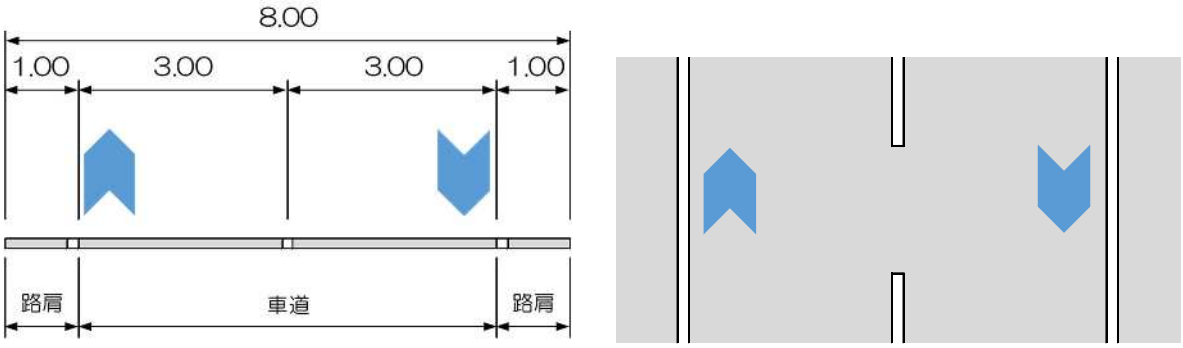
●サイクルゾーン：幅員 1.5m

「香川県道路の構造の技術的基準等に関する条例」第８条の２より、自転車通行帯の幅員 1.5m を準用

●歩道：幅員 3.0m（路上施設帯 0.5m を含む）

普通自転車歩道通行可の規制実施基準の有効幅員 3.0m を準用

（2）重点整備区間以外

整備イメージ
整備形態③（両側歩道） 
整備形態④（片側歩道） 
整備形態⑤（歩道なし） 

●基本的に現道幅員内で道路空間の再配分によりサイクルゾーンを確保する。
●サイクルゾーン：幅員 1.0m
「香川県道路の構造の技術的基準等に関する条例」第８条の２より、自転車通行帯の地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合の幅員 1.0m を準用
●歩道：幅員は自転車歩行者の通行量に応じて適切に設定
●路肩：幅員 1.0m

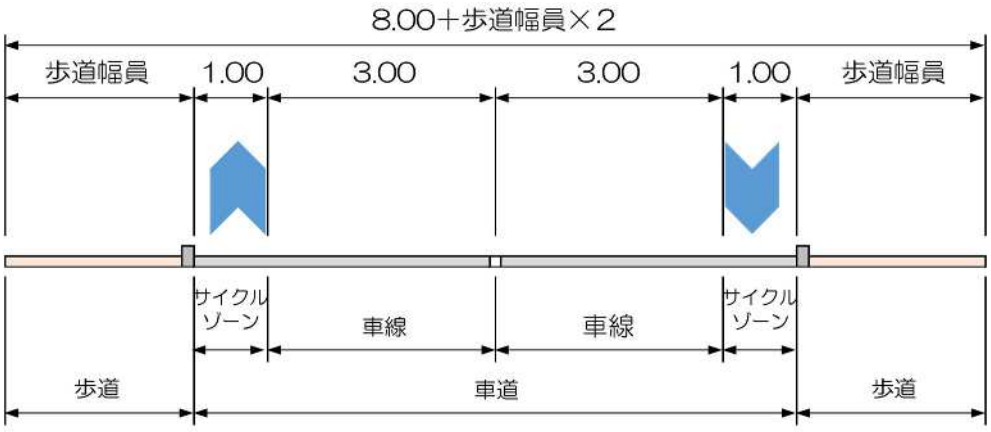
4　当面の整備形態

重点整備区間において、前項で示した整備形態による自転車通行空間の整備を行うにあたり、多くの区間で現道の拡幅を伴う整備が必要となり、用地買収等によって完成までに多大な時間と費用を要することになります。

このため、当面の整備形態として、道路空間の再配分によりサイクルゾーンを確保します。

【当面の整備形態の概要】
●サイクルゾーンの幅員は、原則 1.0m とする。
●現状の道路環境に応じて歩道や車線の幅員を適正に設定する。

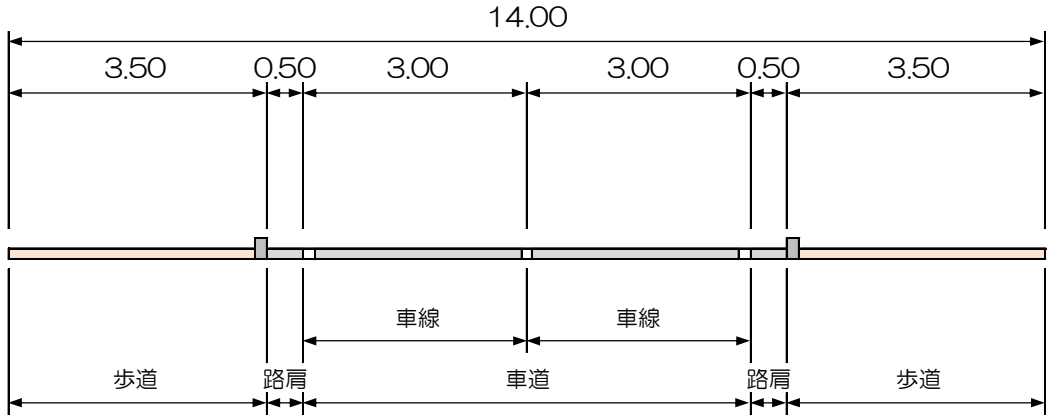
【当面の整備形態の基本形】



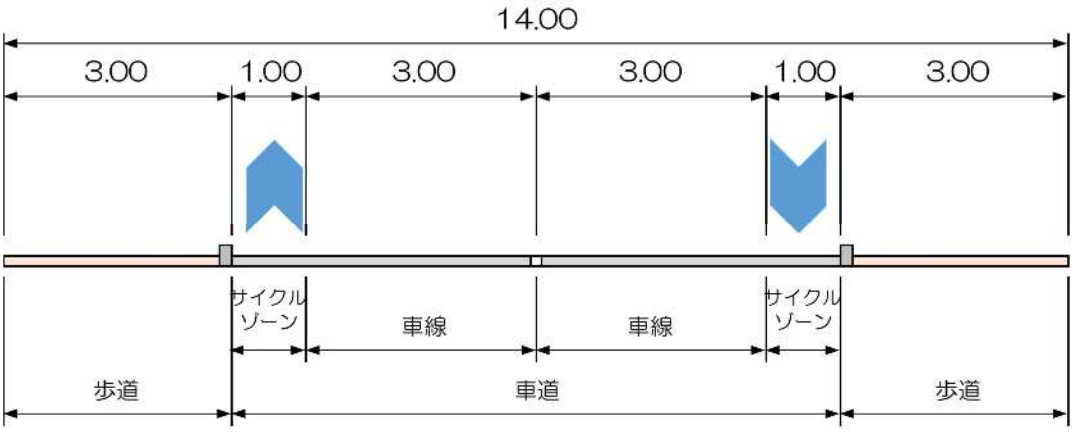
«道路空間の再配分によりサイクルゾーンを確保する例»

［道路幅員が 14.0m の場合］

【現況】



【再配分後】



第4章　走行環境の改善

自転車通行空間の整備と併せて、歩行者・自転車・自動車が安全で快適に移動できる環境を形成するため、以下の取り組みを検討します。

（1）案内看板・路面表示等の設置

案内看板は、全ての道路利用者が一見してその意味するところを理解でき、かつ道路標識と明確に区分できるものの導入を検討します。

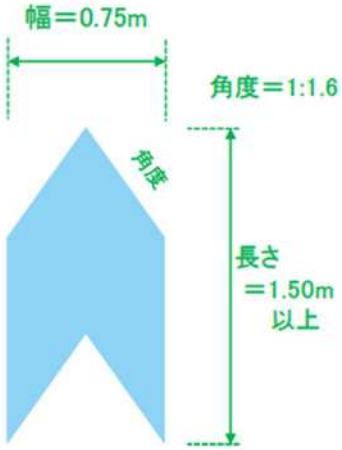
また、自転車利用者とドライバーの双方に自転車通行位置を示し、安全な走行環境を確保するため、「矢羽根型路面表示」の整備を検討します。

«案内看板・路面表示のイメージ»

【案内看板】



【矢羽根型路面表示】



（2）路面等の改善

自転車通行空間の路面は、自転車の安全性向上のため、エプロン幅の狭い側溝を採用するなどにより平坦で滑りにくい構造とします。

«サイクルゾーンの整備イメージ»



第5章　計画の推進

1　関係機関の連携

本計画に位置づけられた目標を達成するため、関係機関（土庄町、小豆島町、香川県、関連団体等）が緊密に連携して整備の推進を図ります。



2　計画の評価と見直し

本計画について、整備の進捗状況等に関するフォローアップを行います。また、整備の効果に関する評価を行うとともに、社会情勢の変化等を踏まえて、本計画の見直しを行います。

計画のフォローアップと見直しを行う際には、関係機関による協議会を設置し、関係機関が連携して行います。

