

宝塚市自転車ネットワーク計画

平成30年（2018年）9月

宝 塚 市

目次

第1章 はじめに.....	1
第1節 計画の背景と目的.....	1
第2節 計画の範囲.....	3
第3節 計画期間.....	5
第2章 自転車利用に関する現状と課題.....	6
第1節 上位計画・関連計画での位置づけ.....	6
第2節 宝塚市の自転車利用に関する現状.....	9
第3章 計画目標と基本方針.....	16
第1節 理念.....	16
第2節 計画目標.....	16
第4章 自転車通行空間の整備.....	17
第1節 自転車ネットワーク検討対象路線の選定.....	17
第2節 自転車ネットワーク路線の決定、および整備形態の選定.....	24
第3節 自転車ネットワーク路線の優先整備順位.....	28
第5章 安全な自転車利用のために.....	30
第1節 幼年期からの交通安全教育の実施.....	30
第2節 関係機関と連携したルールの周知、啓発.....	32
第3節 道路上での注意喚起.....	33
第6章 自転車の利用促進のための取り組み.....	34
巻末資料.....	35
用語集(50音順).....	36
宝塚市自転車の安全利用に関する条例.....	39
自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例(兵庫県、抜粋).....	42
宝塚市自転車ネットワーク協議会 規約.....	43
協議会等 開催状況.....	45

第 1 章 はじめに

第 1 節 計画の背景と目的

自転車は、日常生活における身近な移動手段や、サイクリング等のレジャーの手段として、多くの人々に利用されています。また、5km 未満の移動の約 2 割に自転車が利用されているなど、自転車は都市内交通等において重要な交通手段となっています。

最近では、自転車は排気ガスや騒音を出さない環境負荷の低い交通手段として見直されているほか、健康志向の高まりやライフスタイルの変化を背景にその利用ニーズが高まっています。このように、自転車の位置づけはますます重要になるとともに利用の増大が見込まれているところです。

一方で、自転車は道路交通法上の「車両」であり、車道の左側を通行することが原則とされていますが、通行ルールに対する意識が低いことなどから、歩道上を徐行せずに通行するなどの危険な自転車利用が増加しています。宝塚市においては、平成 27 年(2015 年)まで自転車関連の事故件数は減少傾向でしたが、平成 28 年(2016 年)から増加傾向に転じ、平成 29 年(2017 年)には 197 件の自転車人身事故が発生しています。

このような中、平成 24 年(2012 年) 11 月に国土交通省と警察庁により「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が策定され(平成 28 年 7 月改訂)、自転車と歩行者の通行空間を分離し、安全な自転車走行空間の創出に向けた動きが活発化しています。

宝塚市においても、第 5 次総合計画において自転車に関する事故件数の減少を掲げているほか、平成 25 年度(2013 年度)に「宝塚市自転車の安全利用に関する条例」を制定し、自転車の安全利用の教育、啓発を行っていくこととしています。これらに併せて自転車の通行空間の整備方針を明らかにし、自転車利用における安全性の確保や利便性の向上をはかるため、本計画を策定するものです。

表 1 - 1 自転車関連施策の動向

時期	名称	概要	機関等
平成19年7月 (2007年)	自転車の安全利用の促進について	自転車は車両であるとの原則に基づき、歩道通行要件を見直すとともに「自転車安全利用五則」を定め、自転車の安全利用を促進	中央交通安全対策会議 交通対策本部
平成20年1月 (2008年)	自転車通行環境整備モデル地区指定	全国で98箇所の自転車通行環境整備モデル地区を指定	国土交通省道路局、 警察庁交通局
平成23年10月 (2011年)	良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について	自転車は「車両」であることの徹底を基本的な考え方とし、自転車と歩行者の安全確保を目的とした総合的な対策推進を通達	警察庁交通局通達
平成24年11月 (2012年)	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画やその整備、通行ルールの徹底等を進められるよう、自転車利用の総合的な取組について示したガイドラインを策定	国土交通省道路局、 警察庁交通局
平成25年10月 (2013年)	宝塚市自転車の安全利用に関する条例	市、自転車利用者及び保護者の責務、並びに関係団体及び自転車小売業者の役割を明らかにするとともに、自転車の安全利用に関する施策の基本となる事項について規定	宝塚市
平成25年12月 (2013年)	道路交通法改正	法改正により、自転車走行位置は原則車道の左側の路側帯とすることを規定	
平成27年4月 (2015年)	自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例	自転車損害賠償責任保険の加入の義務付け	兵庫県
平成27年6月 (2015年)	道路交通法改正	法改正により、自転車運転者講習の対象となる危険行為が規定。	
平成28年7月 (2016年)	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの一部改正	「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期整備に向け、平成28年3月の安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会からの提言を受け、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインを改定。(段階的な計画策定方法の導入、暫定形態の積極的な活用、路面標示の仕様の標準化、自転車道は一方通行を基本とする考え方の導入)	国土交通省道路局、 警察庁交通局

第2節 計画の範囲

本計画の計画範囲は、以下の範囲を対象とします。

考え方

・市街化区域の市の4分の1の面積を占めるうち自転車交通が多いと見込まれる地域

⇒宝塚市では南部市街地に約99%の人口を有しており、自転車を含む交通トリップは市街化区域に集中しています。

・自転車道等の設計基準について(国土交通省通達、昭和49年(1974年)11月29日、都街発63号、道企発91号)に5-5縦断勾配に基づき最急縦断勾配は原則5%としており、これを満たす範囲

⇒宝塚市は図1-1のような地形特性となっており、阪急電車よりも北側・西側は山手住宅地が形成され、道路勾配が大きくなっています。

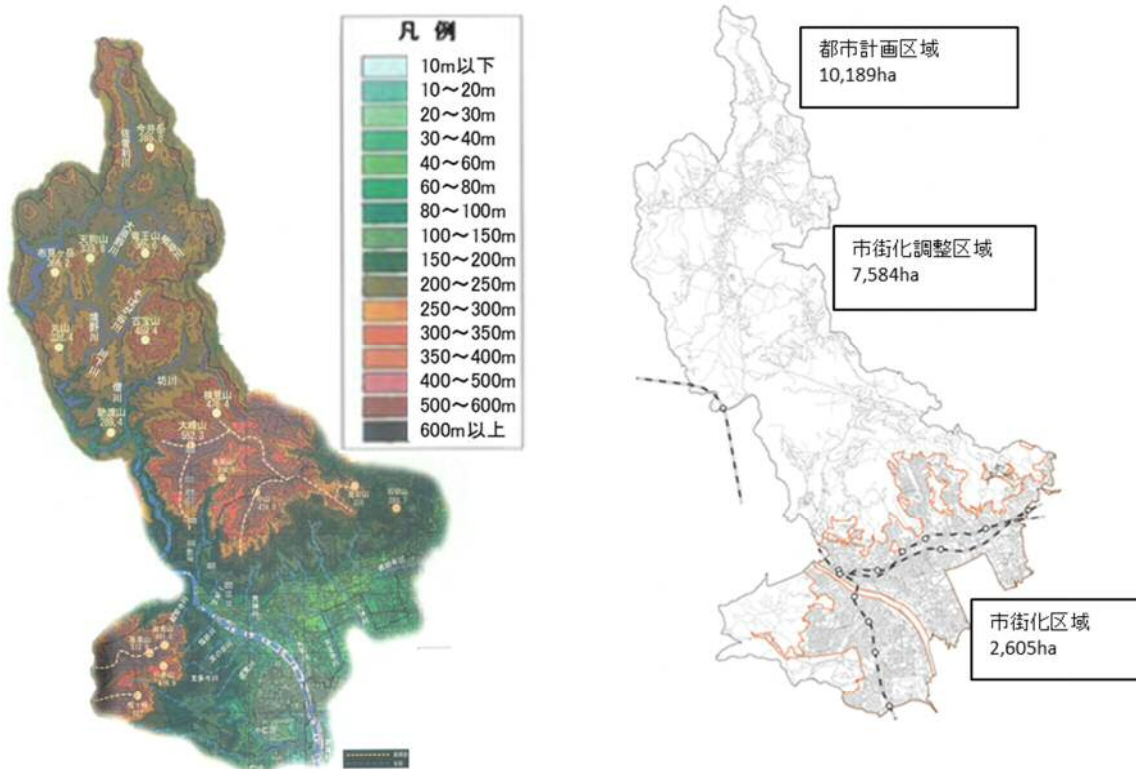


図1-1 資料：たからづか都市計画マスタープラン2012より
(面積については宝塚市HPより)

これらを勘案し、概ね赤線で囲まれた地区を本計画の対象範囲とします。
 ※ただし、近年のサイクリングブームの高まり、電動機アシスト機能付自転車の普及等により、自転車を取り巻く環境は変わりつつあることから、自転車交通量の推移を注視し、必要に応じ、計画範囲を追加するものとします。
 ※なお、新規整備の幹線、補助幹線については、当該範囲に関わらず、計画の対象とします。

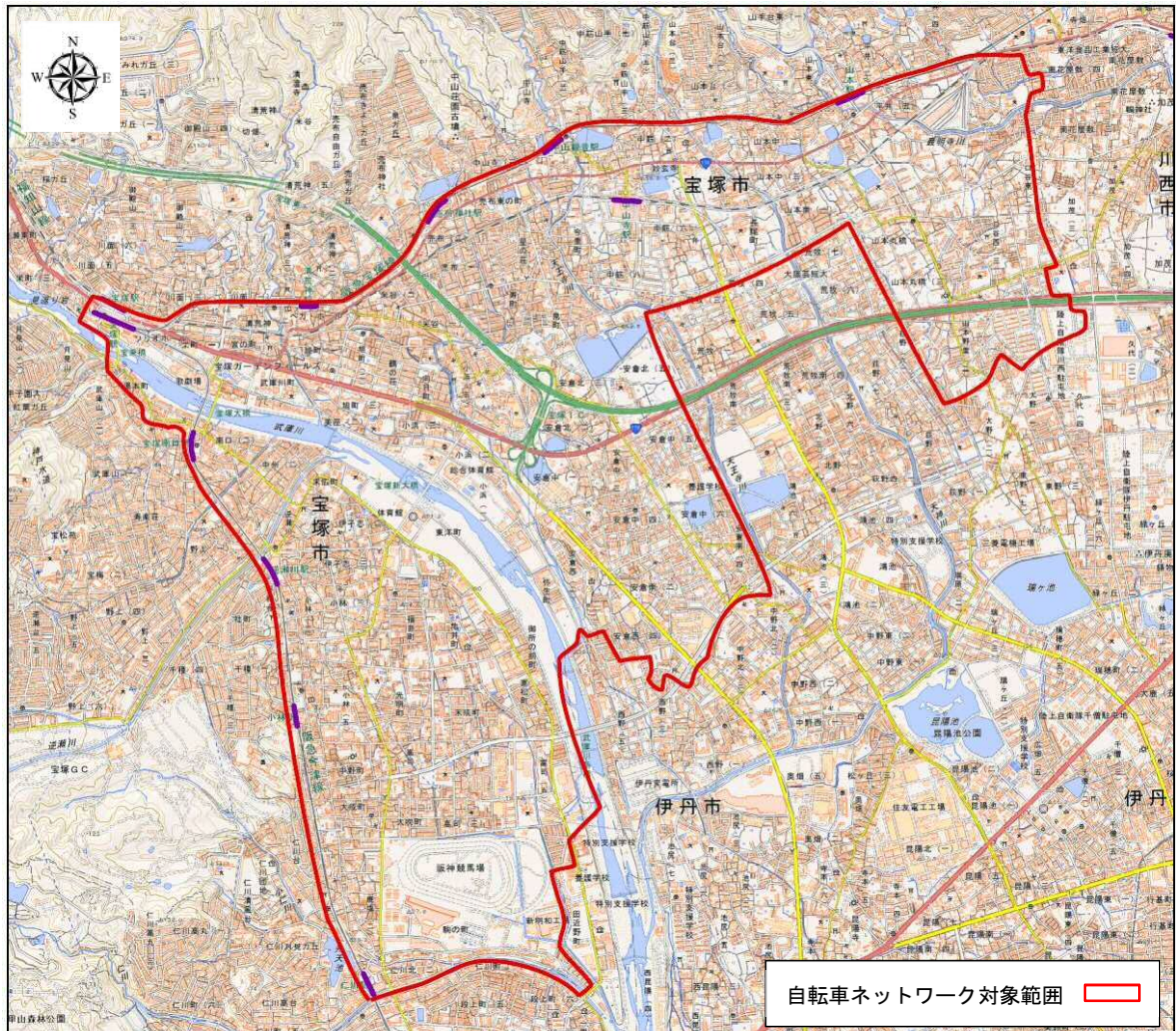


図 1 - 2 自転車ネットワーク 対象範囲

第3節 計画期間

本計画の計画期間は平成30年度(2018年度)～平成39年度(2027年度)の10箇年とします。

また、概ね5年ごとに必要に応じて計画内容の見直しを行います。

第2章 自転車利用に関する現状と課題

第1節 上位計画・関連計画での位置づけ

本計画の計画策定方針を検討するうえで、参考としている上位計画・関連計画は以下のとおりです。

【第5次宝塚市総合計画】

◆計画概要

・平成23年度(2011年度)～平成32年度(2020年度)のまちづくりの指針となる計画です。

◆まちづくり戦略

市民の力が輝く 共生のまち 宝塚

～住み続けたい、関わり続けたい、訪れてみたいまちをめざして～

7つの重点目標

＜計画の推進に向けて＞

- ①市民と行政の協働による「新しい公共」の領域の拡充
- ②行政マネジメントシステムの機能強化と効果的運用

＜施策展開において＞

- ①まちの個性を活かし、高めていくまちづくり(宝塚ブランドの強化)
- ②子どもたちの成長を地域全体で支えるまちづくり
- ③全ての市民が、安心を実感できるまちづくり
- ④環境の保全と、循環型社会の構築に向けたまちづくり
- ⑤超高齢社会に対応したまちづくり

6つのまちづくりの基本目標

①これからの都市経営

「新しい公共」の領域が広がり、地域活動が活発なまちづくり

②安全・都市基盤

災害に強く、安全でいつまでも快適に住み続けることができるまちづくり

③健康・福祉

すべての市民が健康で安心して暮らせる、人にやさしいまちづくり

④教育・子ども・人権

子どもたちが健やかに成長し、そしてすべての人権が尊重される心豊かなまちづくり

⑤環境

都市の景観が美しく調和し、花や緑に包まれた、環境にやさしいまちづくり

⑥観光・文化・産業

個性と魅力にあふれ、文化の薫り高く、にぎわいと活力に満ちたまちづくり

自転車関連の記載

○自転車の安全利用に関する条例のさらなる周知を図る

平成25年(2013年)度に制定・施行した「自転車の安全利用に関する条例」をさらに周知し、自転車利用者のマナー向上や自転車事故の発生防止対策を進める。

○増加する自転車などの需要に対応する道路環境整備について検討する。

○自転車に関する事故発生件数 平成27年(2015年) 163件→平成32年(2018年) 目標155件

【たからづか都市計画マスタープラン-2012】

◆計画概要

- ・都市計画法の第18条の2に基づく法定計画で、総合計画に定める将来都市像を都市計画の観点から推進し、実現していくための計画です。

◆計画期間

平成24～33年度

(2012～2021年度)

◆めざす将来都市像

市民と自然環境と歴史がつくりだす魅力ある文化都市

都市づくりの3つのコンセプト

<p>庭園都市 (環境と共生するまち)</p> <p>水と緑に恵まれた本市の普遍的な都市イメージを継承しつつ、21世紀から未来に向けて環境と共生する持続可能な環境先進都市をめざし</p>	<p>居住文化創造都市 (ふれあいのあるまち)</p> <p>自然性と都市性を合わせもつ本市の普遍的イメージを継承しつつ、良好なコミュニティ文化を構築し、ふれあいのある居住環境をめざします。</p>	<p>芸術レクリエーション都市 (交流のあるまち)</p> <p>本市固有の文化資源やレクリエーションの場となる豊富な資源を活かし、宝塚らしい観光、交流といった新たな展開の実現をめざします。</p>
--	--	--

都市づくりの方向

1 暮らしやすい都市づくり

2 にぎわいと活力ある都市づくり

3 安全・安心な都市づくり

4 環境と共生した都市づくり

5 歴史と文化が息づく都市づくり

6 多様な主体との連携・協働の都市づくり

自転車関連の記載

○歩行者と自転車のネットワークの形成

歩行者を中心とし、自転車交通に対応したネットワーク形成を検討します。ネットワーク化にあたっては、歩行者や自転車が安全に通行できるよう、歩車分離や一方通行化、コミュニティ道路の整備、レンタサイクルの有効活用などについて検討します。

○駐車場、自転車駐車場

公共交通の利用を促進するため、各駅周辺などにおいて、自転車の駐車対策を検討するとともに、交通混雑を防止するための規制の導入や駐車場附置義務、放置自転車の解消に向けた取り組みを進めます。

【第10次宝塚市交通安全計画】

◆計画概要

- 交通安全対策基本法第26条の規定に基づき、平成28年度(2016年度)から平成32年度(2020年度)までの5力年で本市が講ずべき交通の安全に関する施策の大綱を定めるものである。

◆基本理念

- 1 交通事故のない宝塚を目指して
- 2 人優先の交通安全思想
- 3 ICT等の活用

◆対策を考える視点

- 1 歩行者など交通弱者の安全確保
高齢者、子ども、障がい者、車両に対する歩行者という交通弱者に配慮した
道路交通環境の形成
- 2 自転車の安全確保
平成25年(2013年)制定「宝塚市自転車の安全利用に関する条例」等の普及推進
- 3 生活道路における安全確保
生活道路の交通環境整備や安全走行対策及び幹線道路の交通円滑化の
推進
- 4 踏切道における安全確保
踏切の状況に応じた効果的対策の推進
- 5 交通実態を踏まえたきめ細やかな対応の促進
交通実態や交通事故の詳細な分析による効果的な対策の実施
- 6 地域ぐるみの交通安全対策の推進
交通事故情報の提供等による、住民主体の交通安全対策意識の醸成

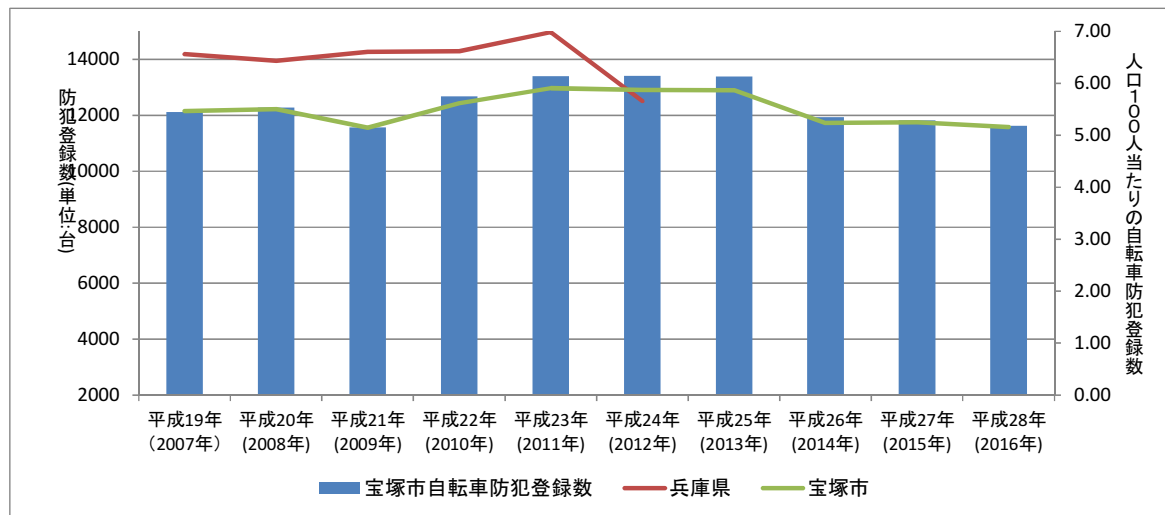
自転車関連の記載

- 宝塚市自転車の安全利用に関する条例の更なる普及
- 自転車駐車場の整備などの放置自転車対策
- 自転車の安全な通行空間の確保
- 自転車の安全性の確保
 - ・損害賠償責任保険への加入徹底
 - ・反射器材等の装着促進

第2節 宝塚市の自転車利用に関する現状

1. 自転車防犯登録数の推移

宝塚市の自転車の防犯登録数は、平成25年(2013年)までは増加傾向にありましたが、平成26年(2014年)から減少傾向に転じています。人口100人当たりの自転車防犯登録数は兵庫県全体に比してやや低い水準となっています。

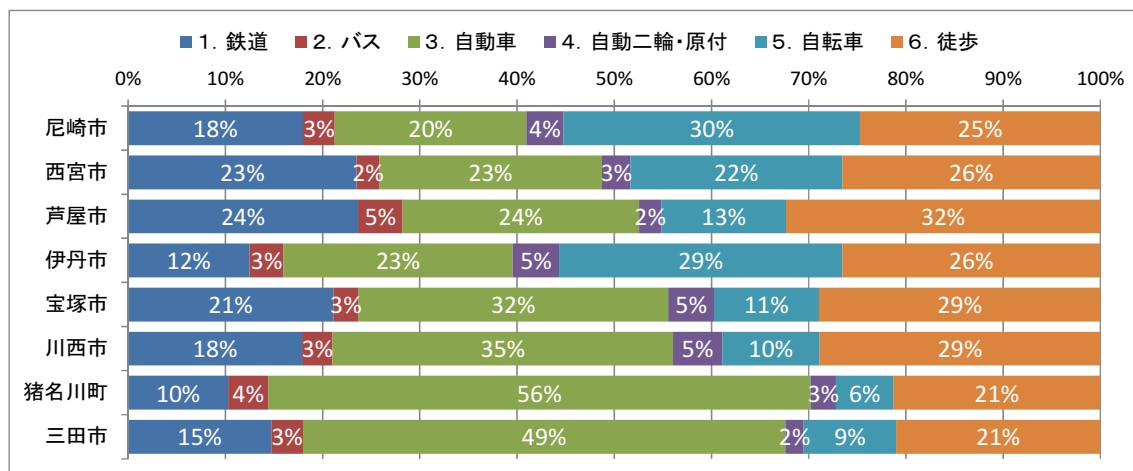


資料：人口 兵庫県HP、宝塚市HP 自転車防犯登録数 宝塚市資料

図2-1 自転車防犯登録数の推移

2. 自転車分担率

阪神地区の7市1町の自転車分担率(平日)を見ると、宝塚市の自転車分担率は11%と、尼崎市、西宮市、伊丹市等よりも低い水準にありますが、三田市、川西市、猪名川町よりも高くなっています。

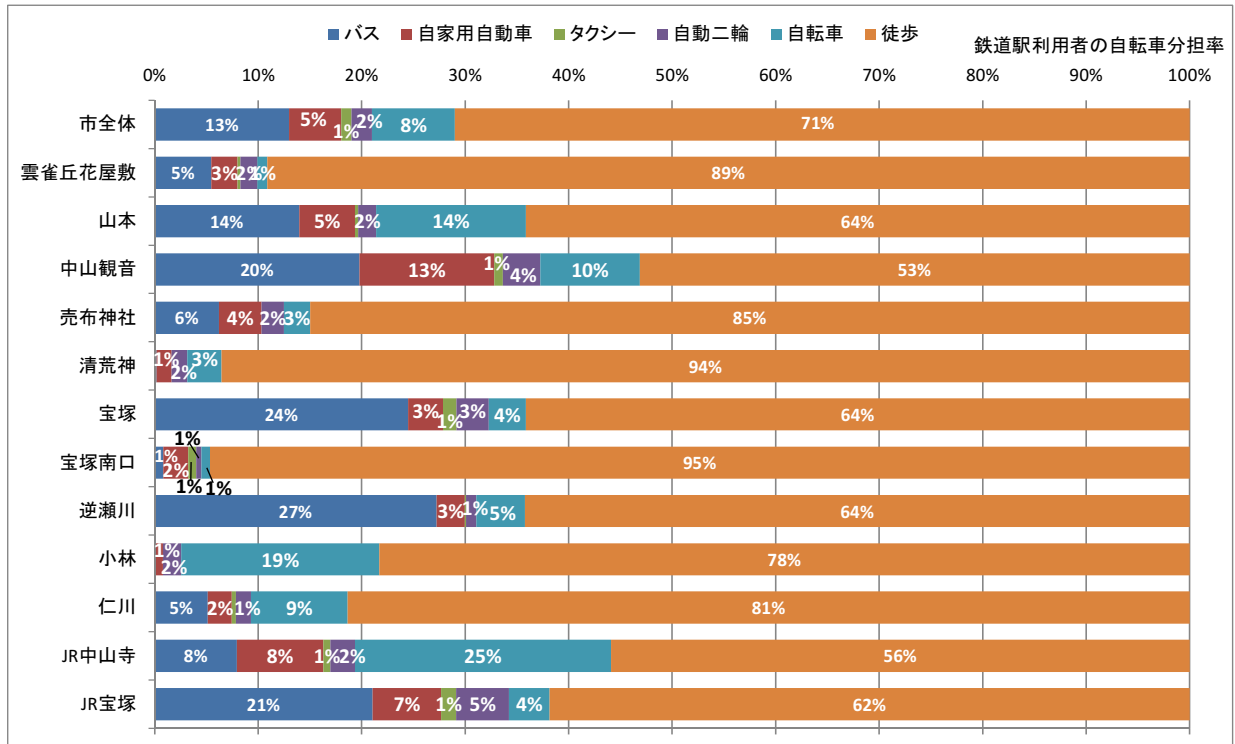


資料：平成22年京阪神都市圏パーソントリップ調査

図2-2 阪神7市1町の交通手段分担率(平日)

3. 鉄道駅利用者の自転車分担率

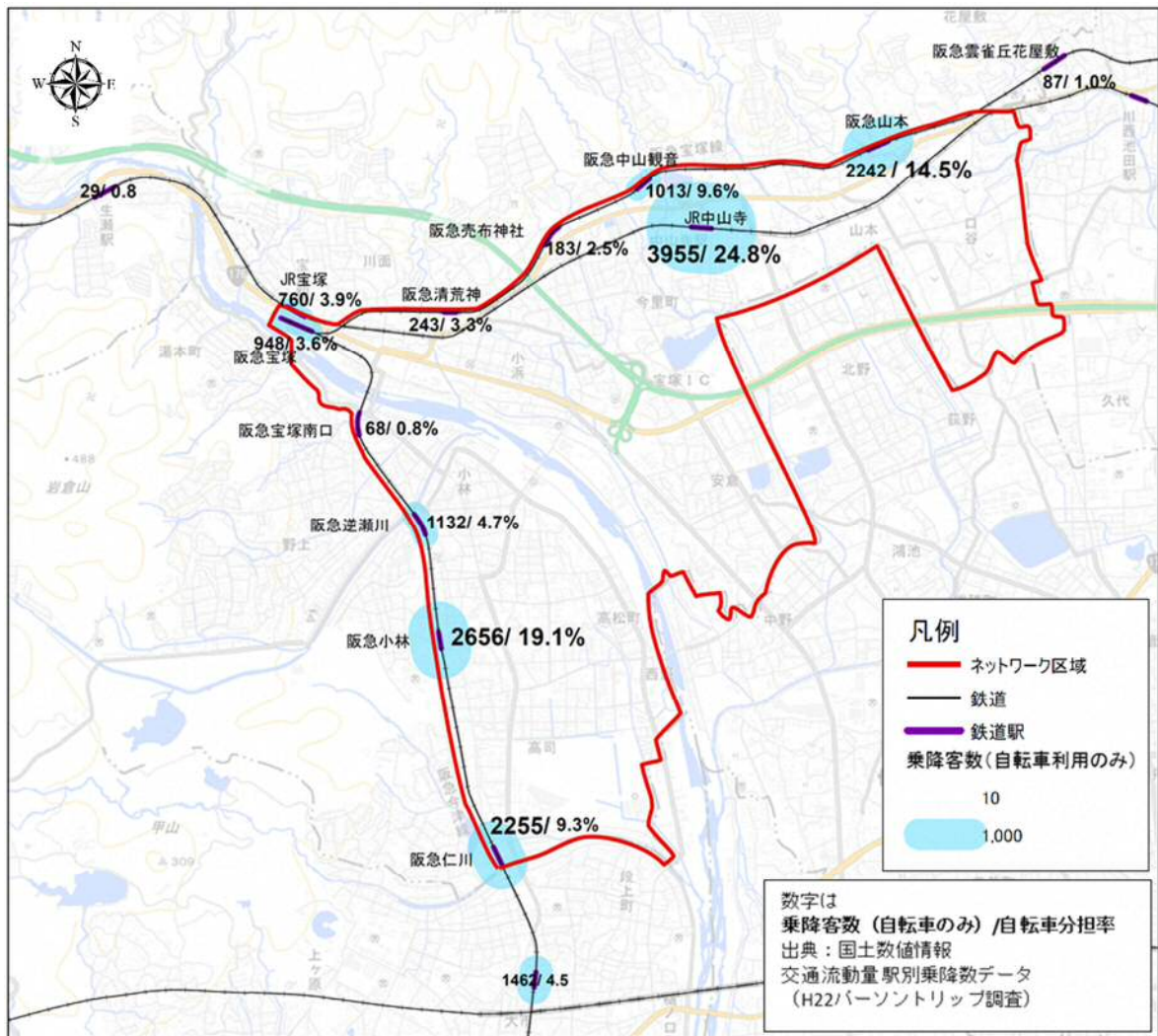
宝塚市内の鉄道駅利用者の自転車分担率(平日)を見ると、市全体の鉄道駅利用者の自転車分担率は8%であり、多い順にJR中山寺駅(25%)、阪急小林駅(19%)、阪急山本駅(14%)となっています。



資料：平成22年京阪神都市圏パーソントリップ調査

図2-3 市内の各駅の鉄道駅利用者の自転車分担率(平日)

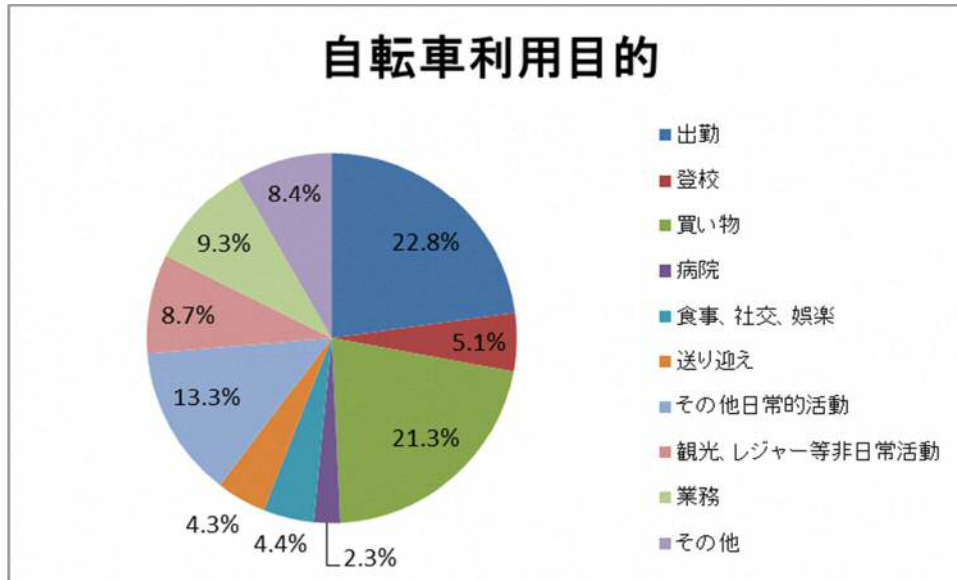
また、市内の各駅の鉄道駅利用者の自転車トリップ数は、多い順にJR中山寺駅、阪急小林駅、阪急仁川駅、阪急山本駅となっています。



資料：平成 22 年京阪神都市圏パーソントリップ調査
 図 2-4 市内の各駅の鉄道駅利用者の自転車トリップ数(平日)

4. 自転車利用の目的

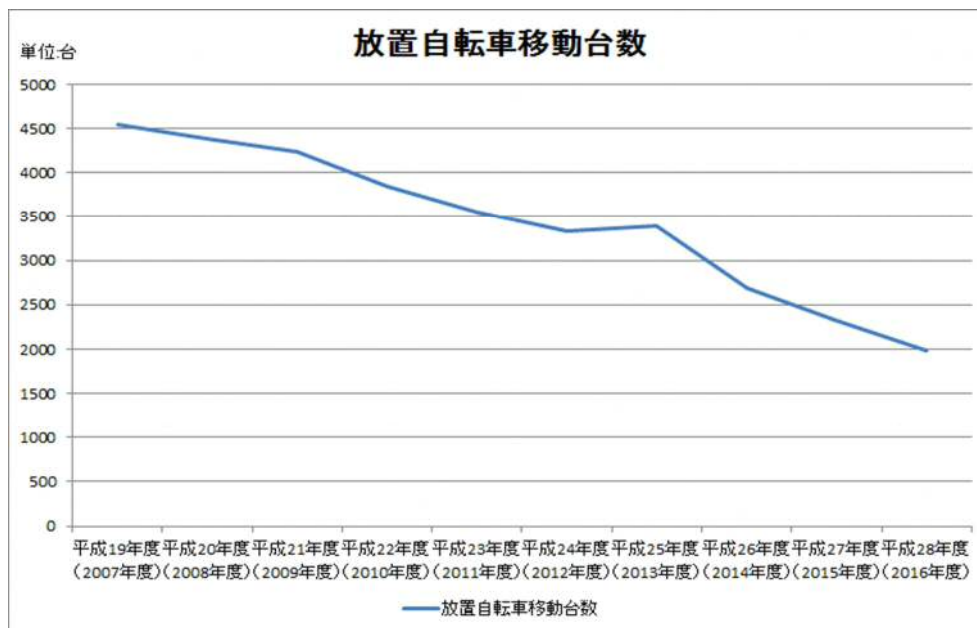
自転車の利用目的は、出勤および買い物がそれぞれ 22.8%、21.3%と多く、自転車交通の目的地は駅、商業施設で概ね半数を占めています。



資料：平成 22 年京阪神都市圏パーソントリップ調査
図 2-5 市内の自転車利用目的(平日)

5. 放置自転車移動台数(年比較)

宝塚市の放置自転車移動台数は平成 19 年度(2007 年度)から平成 28 年度(2016 年度)の 10 年間で 4539 件から 1991 件に減少(56.1%減)しています。



資料：宝塚市資料

図 2-6 放置自転車移動台数

6. 自転車関連事故

宝塚市の全人身事故の件数は、平成19年(2007年)から平成27年(2015年)にかけて1095件から631件に減少(42.4%減)しています。自転車人身事故の件数も同様に246件から138件に減少(43.9%減)していますが、人身事故における自転車事故の割合(%)は横ばいであり、兵庫県平均とほぼ同じ水準となっています。また、平成28年(2016年)から自転車人身事故は増に転じ、平成29年(2017年)には197件となっています。

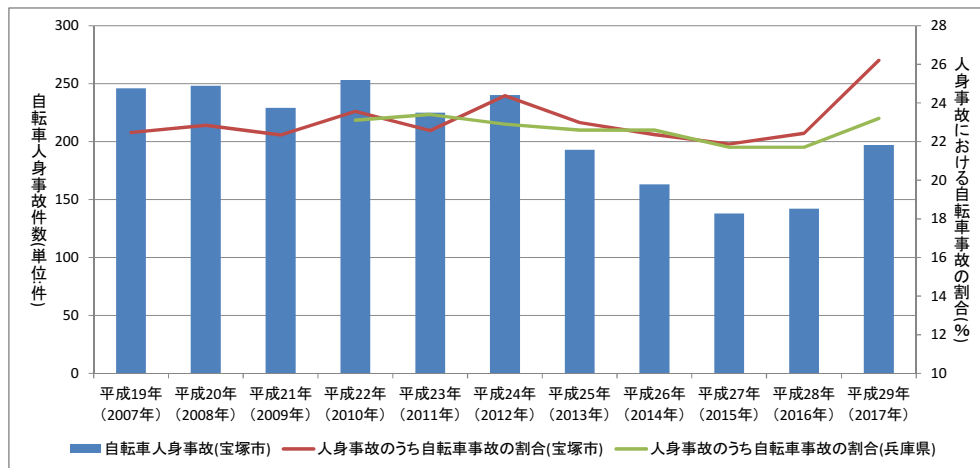


図2-7 自転車関連事故

資料：宝塚市資料

平成28年(2016年)の自転車関連の人身事故の内訳を見ると、25～64歳が44.9%と最も多くなっていますが、これは人口、および自転車利用者の割合が同年代で多いことに起因しており、自転車の年齢別トリップ数に対する事故件数の割合をみると、16～24歳が最も事故を起こしやすいことがわかります。

表2-1 市内の年齢別自転車事故分析

	15歳以下	16～24歳	25～64歳	65歳以上
自転車の発生集中トリップ数の総計	10005	6790	57150	16169
自転車利用構成率(%)…①	11.1	7.5	63.4	17.9
平成28年自転車人身事故死傷者数(人)	18	31	61	26
自転車人身事故構成率…②	13.2	22.8	44.9	19.1
人口(人)	31,521	22,750	117,212	62,884
人口構成率…③	13.4	9.7	50.0	26.8
自転車の運転の割合を表す指数…①/③	0.83	0.78	1.27	0.67
自転車事故の起こしやすさを表す指数②/①	1.19	3.03	0.71	1.06

資料：事故件数、人口 宝塚市資料

自転車の発生集中トリップ数 平成22年京阪神都市圏パーソントリップ調査

7. 自転車通行空間の整備状況

平成27年(2015年)、平成30年(2018年)に県道生瀬門戸荘線において自転車専用通行帯(計2.4km)が整備されましたが、本市での自転車と歩行者の分離についてのハード整備は十分には進んでいないのが現状です。自転車は主に幹線道路を中心に指定された自転車歩行者道を通行していますが、指定路線の少なさや幅員の狭さからネットワークとしては十分に機能しておらず、生活道路を無秩序に通行している状況が見受けられます。

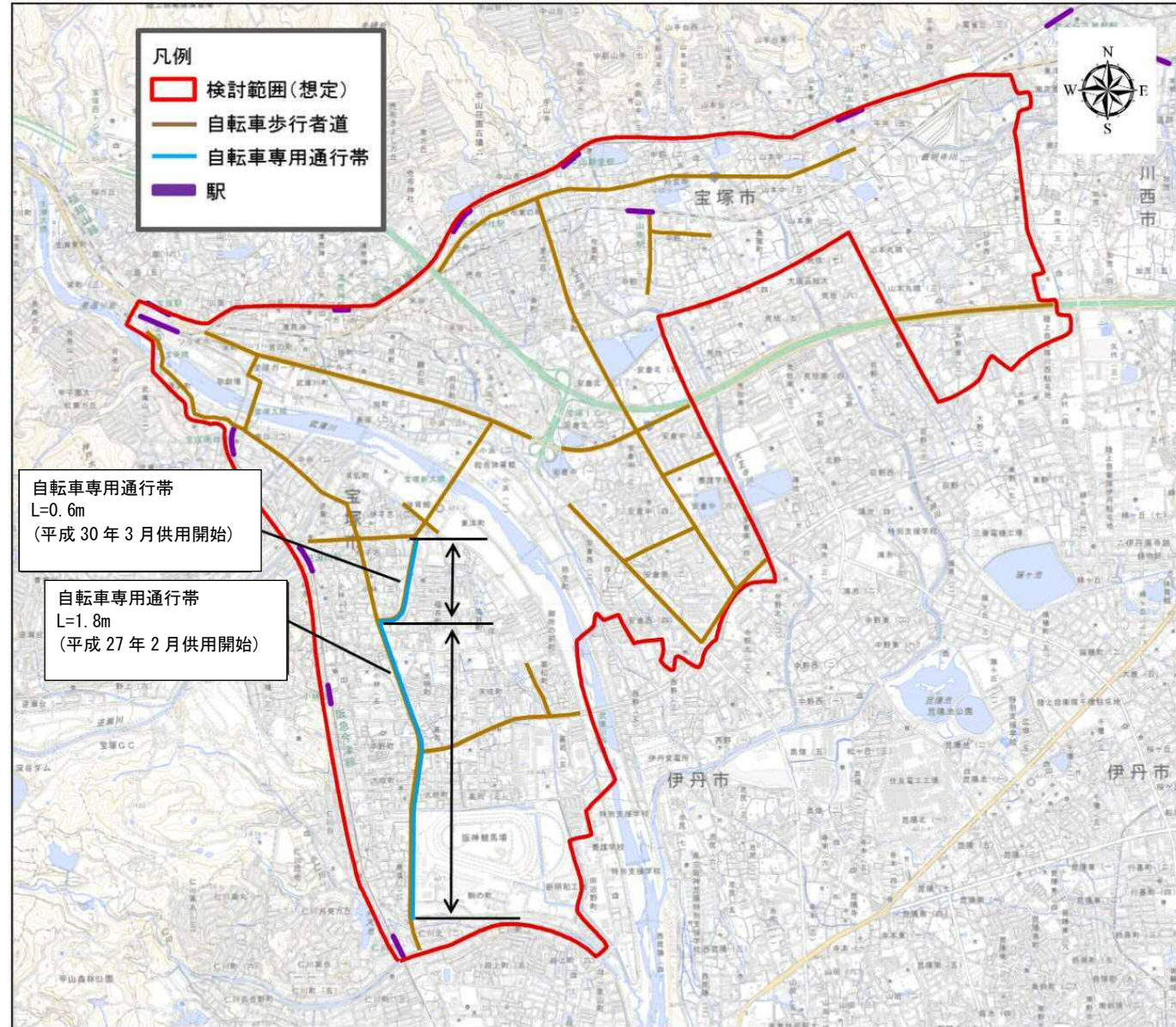


図2-8 自転車通行空間の整備状況

自転車利用の現状と課題(まとめ)

- ・宝塚市の人口に対する自転車保有台数は県の平均並みで、自転車分担率は近隣都市の平均よりやや下回っています。
- ・自転車人身事故数は近年、減少傾向が続いていましたが、平成 28 年(2016 年)より増加に転じています。
- ・鉄道駅への端末交通としての自転車利用者は中山寺・山本方面、小林・仁川方面に集中しています。
- ・宝塚市内では、これまで歩行者と自転車の通行空間の分離が進んでおらず、自転車が生活道路を無秩序に走行している状況が見受けられることから、安全で快適な自転車通行空間の創出が急務となっています。

第3章 計画目標と基本方針

第1節 理念

自転車通行空間の整備、自転車のマナーの啓発により、安全・安心で快適な自転車交通を実現し、「居住地と駅、商業施設を歩行者と自転車が安全・快適に行き来できるまちづくり」を目指します。

第2節 計画目標

今後10年間で自転車通行空間の整備延長を現状の2.4kmから8.8kmに拡大し、自転車と歩行者の空間分離を図ることで、事故の低減を図ります。

第4章 自転車通行空間の整備

第1節 自転車ネットワーク検討対象路線の選定

自転車ネットワーク計画範囲内に存する幅員 6.0m を超える主要道路の中から、以下のいずれかを満たす路線を自転車ネットワーク検討対象路線として選定します。

- ① 自転車利用拠点が沿線に多い路線 (2 件/km 以上)
- ② 自転車事故率の高い路線 (3 年間の事故が 10 件/km 以上)
- ③ 自転車利用の多い路線 (500 台/12h 以上)
- ④ 自転車通学が行われている路線
- ⑤ 連続性を確保するために必要な路線

計画範囲内にある幅員 6.0m を超える主要道路は右のとおりです。

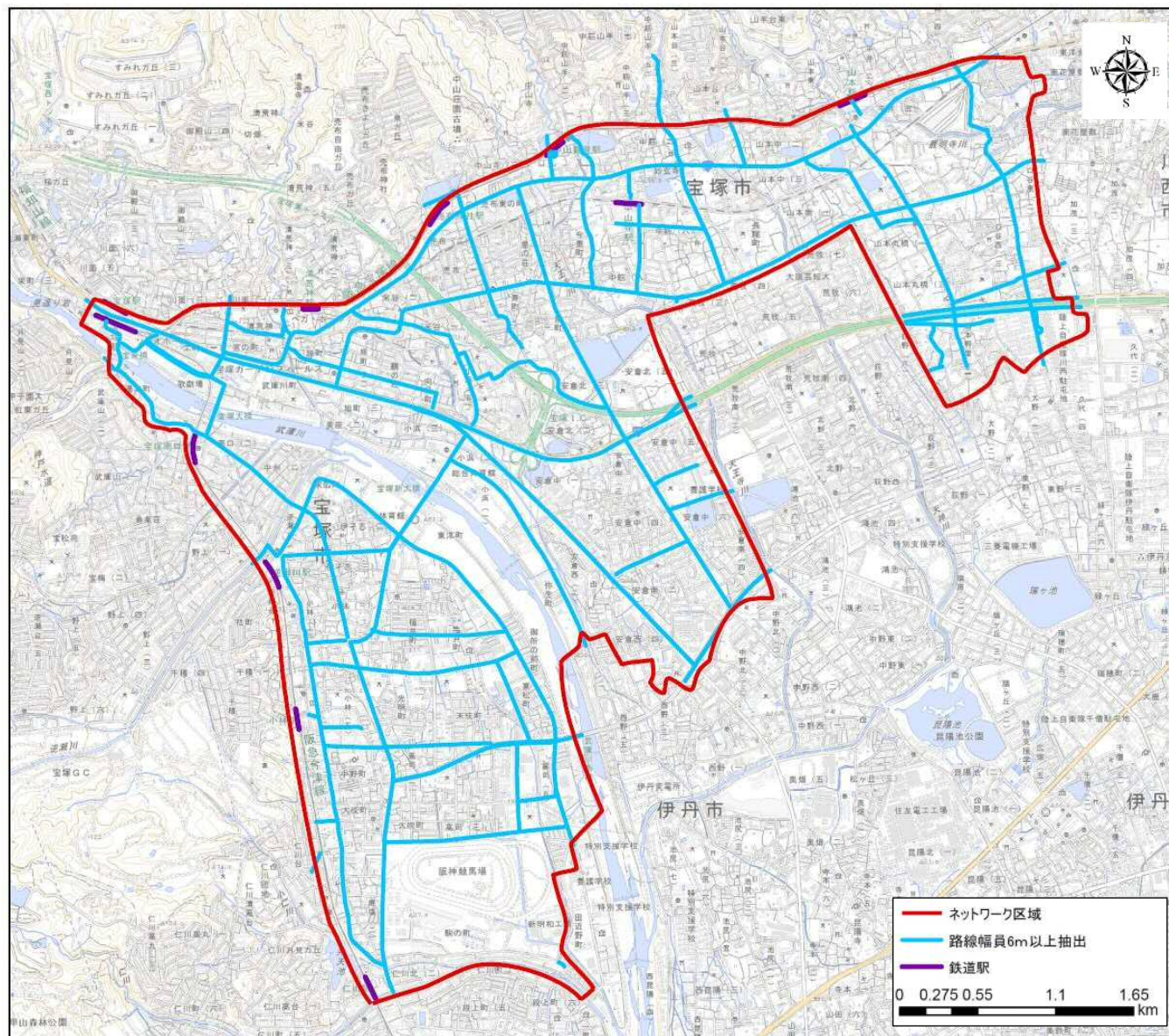


図4-1 幅員 6.0m を超える主要道路

①自転車利用拠点が沿線に多い路線

計画範囲内にある駅、一定規模以上の商業施設、医療機関、公共施設、集客施設を自転車利用拠点施設とし、路線ごとの施設件数をまとめました。

このうち 1km あたりの自転車利用拠点施設数が 2 件以上の路線を自転車ネットワーク検討対象路線とします。

集客施設一覧

施設名称	住所
市立西公民館	小林2-7-30
アピアホール	逆瀬川1-2-1
市立中央公民館	伊子志1-4-1
宝塚市立手塚治虫記念館	武庫川町7-65
宝塚パウホール	栄町1-1-57
宝塚市立文化施設ソリオホール	栄町2-1-1
宝塚市立文化施設ベガ・ホール	清荒神1-2-18
シネ・ピピア1、シネ・ピピア2	売布2-5-1
市立東公民館	山本南2-5-2
あいあいパーク	山本東2-2-1

商業施設一覧

施設名称	住所
業務スーパー宝塚仁川店	大吹町1-33
イズミヤ株式会社小林店	小林5-5-47
フレスコ小林店	小林2-9-28
ダイエーグルメシティ小林店	福井町32-28
ユーコストア丸忠	小林4-7-18
万代宝塚東洋町店	東洋町5-3
アピアさかせがわ	逆瀬川1-2-1
万代逆瀬川店	伊子志3-15
サンビオラ1番館	南口2丁目14-1
阪急オアシス宝塚店	鶴の荘1-1
トーホストア宝塚旭町店	旭町2-6-23
阪急百貨店宝塚阪急	栄町2-1-1
パントリーJR宝塚駅店	栄町2-7-13
業務スーパー宝塚中山店	中筋5-19-25
マーケットスクエア中山寺	中筋5-10-27
ダイエー宝塚中山店	売布東の町21-22
万代宝塚中筋店	中筋2-10-40

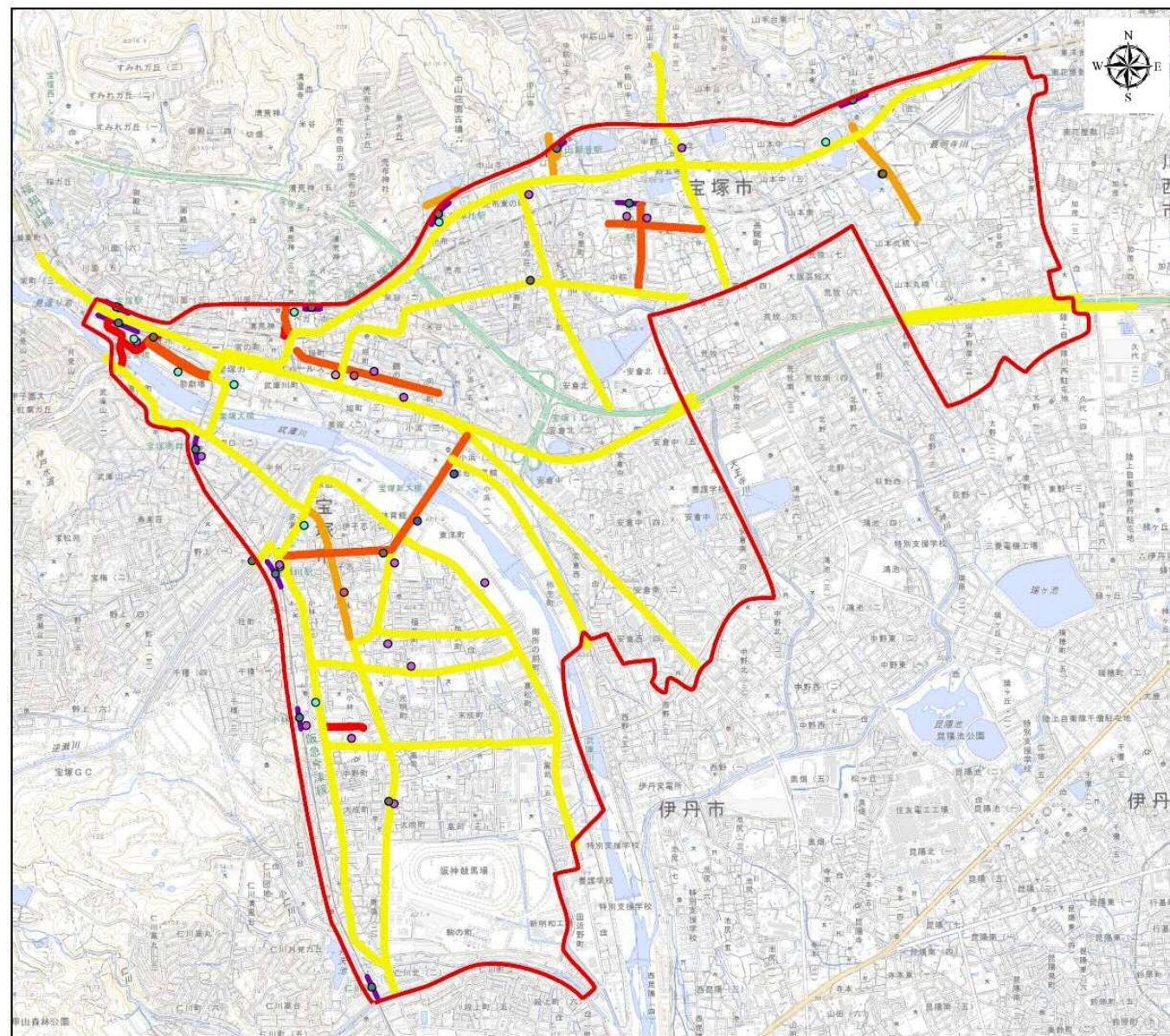


図4-2 沿線における自転車利用拠点施設数

②自転車事故率の高い路線

平成 26 年(2014 年)7 月から平成 29 年(2017 年)6 月までの事故発生箇所から、路線ごとの事故件数を求め、このうち 3 年間で 10 件以上の事故が発生している路線を自転車ネットワーク検討対象路線とします。

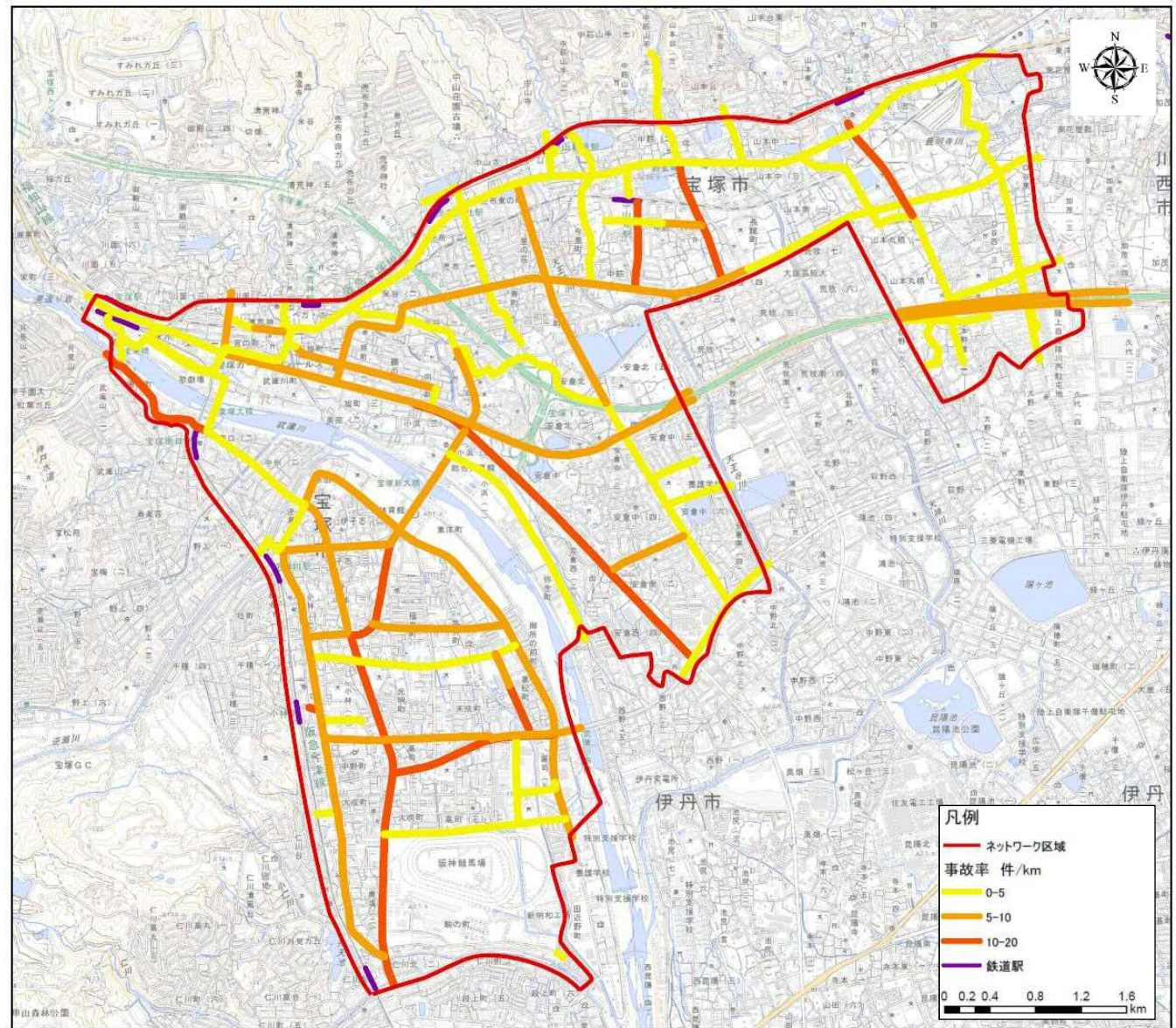
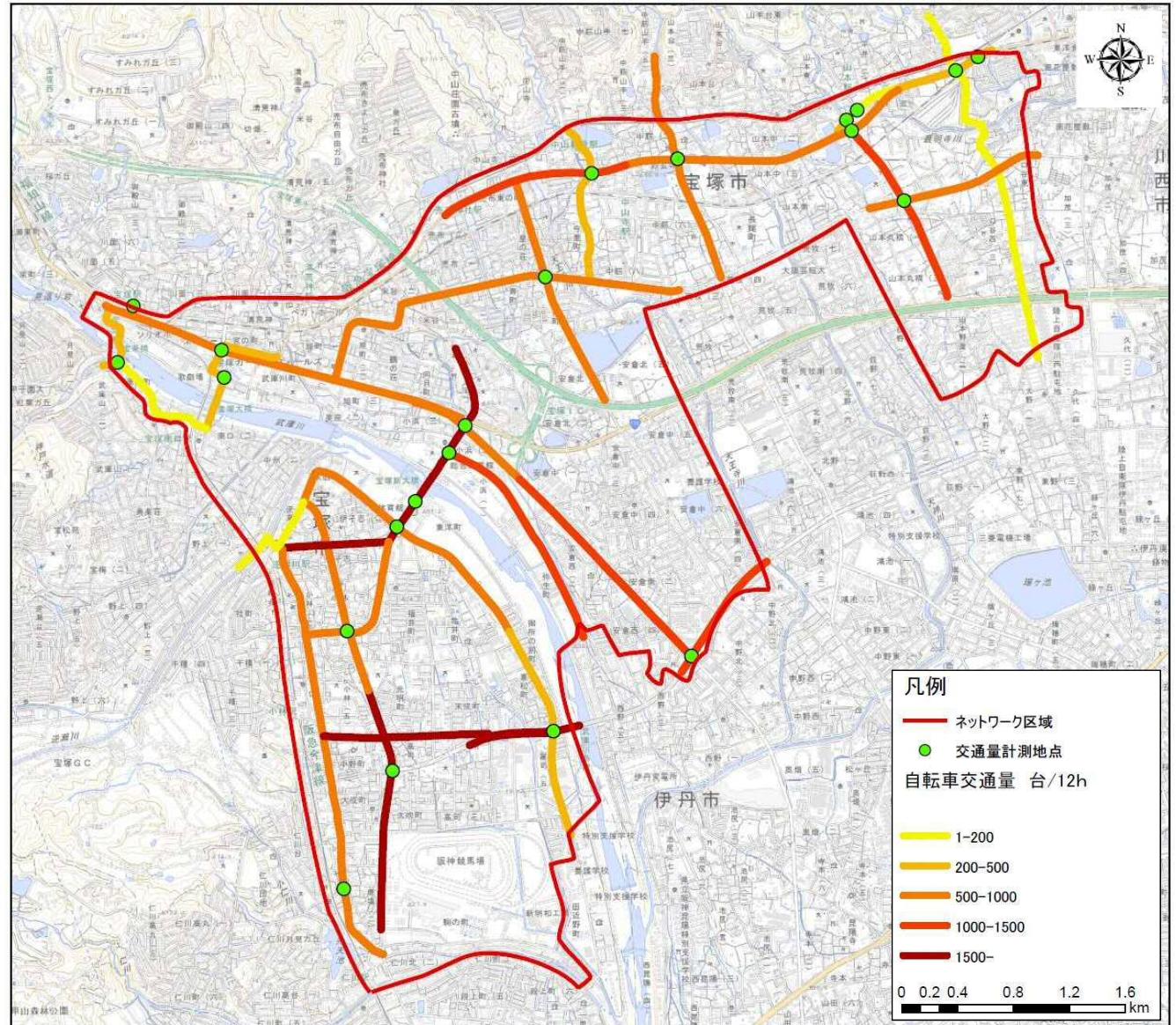


図 4-3 路線における自転車関連事故件数(3 年間)

③自転車利用の多い路線

平成 27 年(2015 年)7 月に行った自転車交通量調査の結果、昼間 12 時間の自転車交通量が 500 台以上の路線を自転車ネットワーク検討対象路線とします。



資料：交通量調査結果/平成 27 年(2015 年)7 月(宝塚市)

図 4-4 路線における自転車交通量

④自転車通学が行われている路線

第2節6の年齢別の事故傾向から、若年層の自転車移動の多い区間については、特に安全性を高める必要があると考えられるため、市内の学校への通学者の状況について以下のとおりまとめました。

- ・宝塚市内の小学校、中学校については自転車通学を認めていない。
- ・高校については、県立高校で自転車通学を認めているのは宝塚東高校のみであり、宝塚東高校の自転車通学に想定される経路は今回のネットワーク計画範囲内では国道176号の一部、県道中山寺停車場中山寺線、市道1047号線が該当する。
- ・他の高校、大学校については電車での通学が多いと考えられる。

以上のことから、考慮すべき通学経路はJR中山寺駅から宝塚東高校に向かう以下の路線を自転車ネットワーク検討対象路線とします。

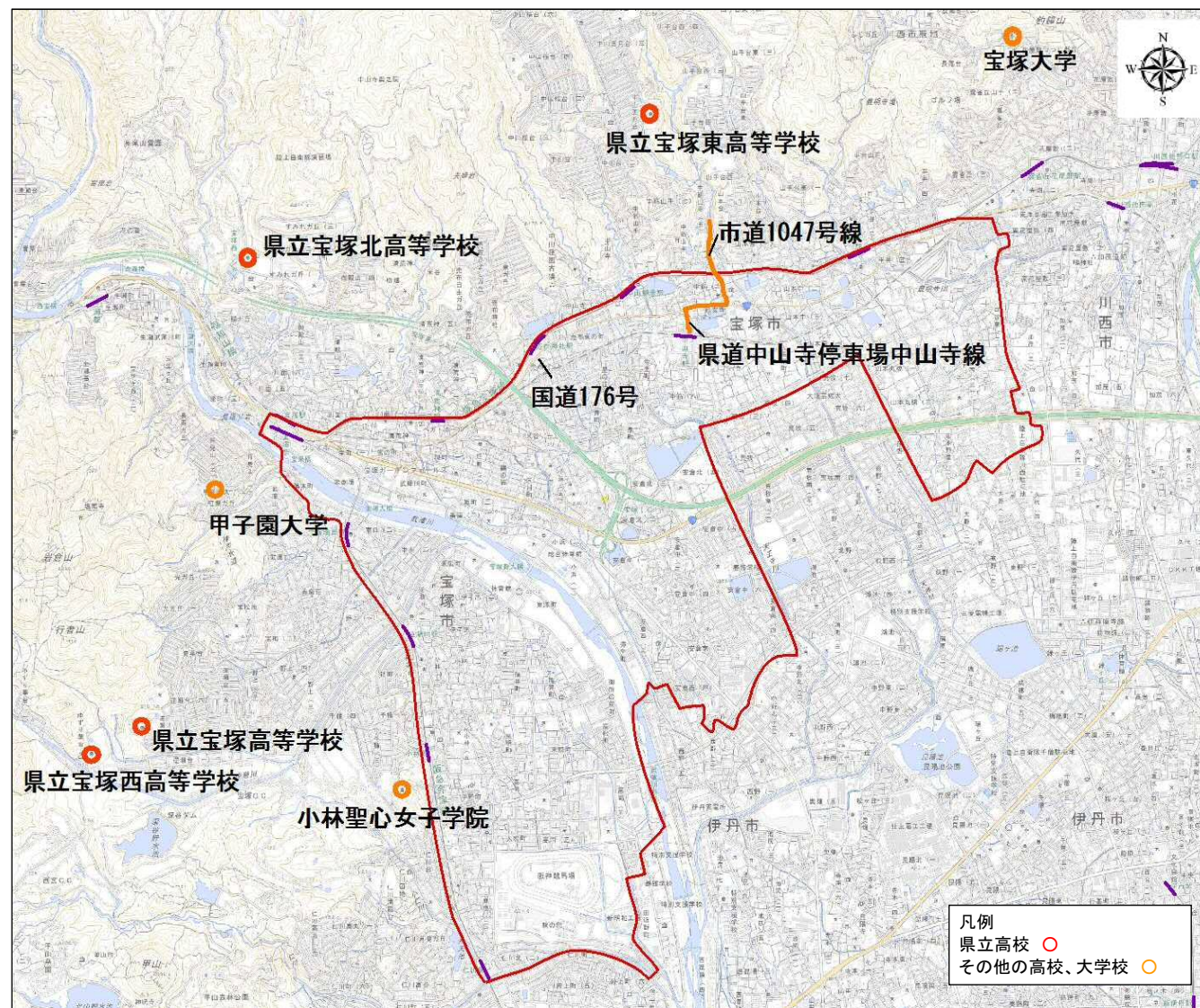


図4-5 高等学校・大学校位置図

<自転車ネットワーク検討対象路線>

①～④で抽出した路線に、連続性を確保するために必要な路線を加え、右の路線を自転車ネットワーク検討対象路線とします。

凡例

- ①自転車利用拠点が沿線に多い路線(2件/km以上)
- ②自転車事故率の高い路線(3年間の事故が10件/km以上)
- ③自転車利用の多い路線(500台/12h以上)
- ④自転車通学が行われている路線
- ⑤連続性を確保するために必要な路線

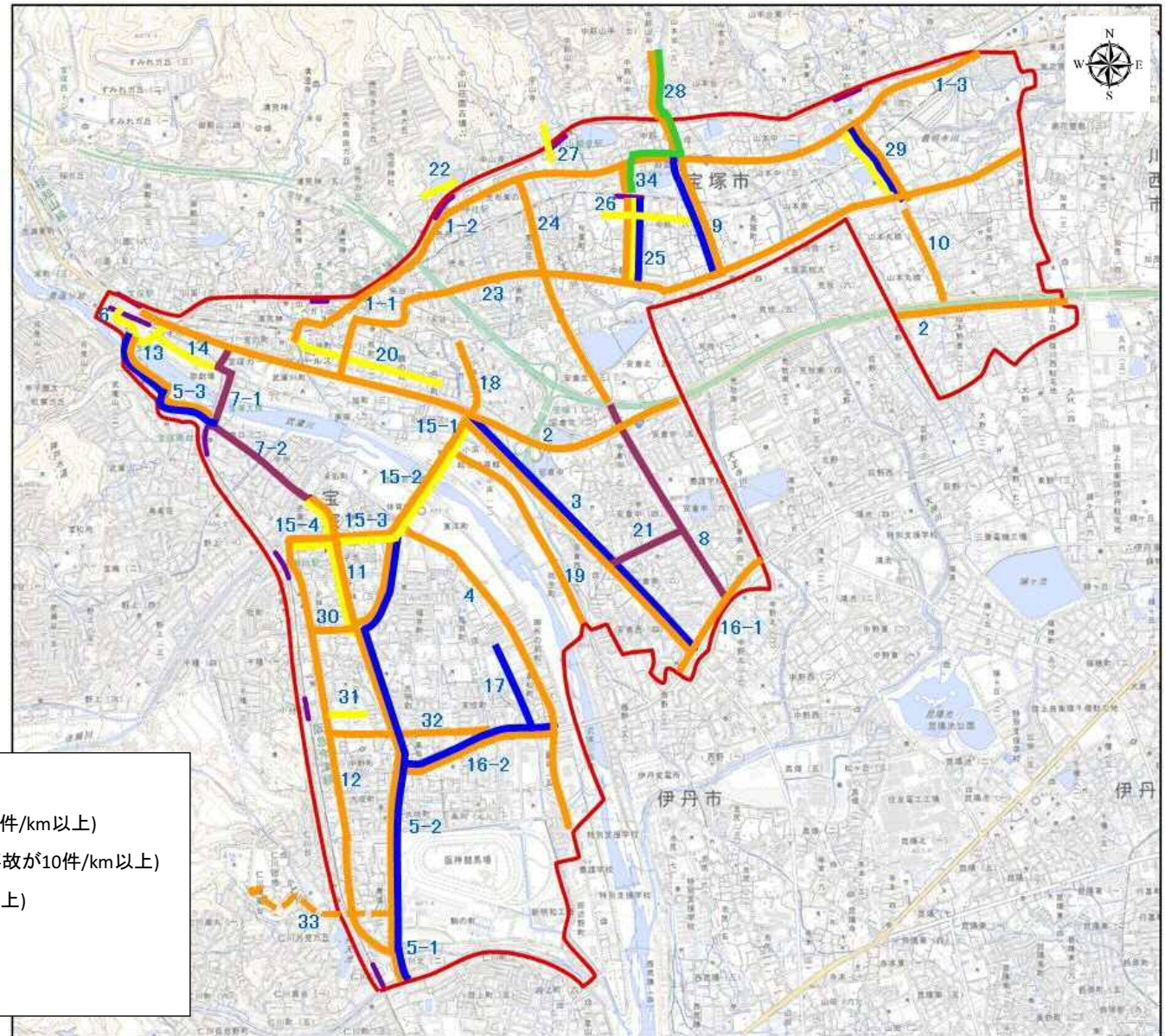


図4-6 自転車ネットワーク候補選定路線

表4-1 自転車ネットワーク候補選定路線一覧

番号	路線名	幅員 m	該当項目					種級区分	車線数
			① 自転車利用拠点が沿線に多い路線(2件/km以上)	② 自転車事故率の高い路線(3年間の事故が10件/km以上)	③ 自転車利用の多い路線(500台/12h以上)	④ 自転車通学が行われている路線	⑤ 連続性を確保するために必要な路線		
1-1	国道176号	10.5			●	●		4種1級	2
1-2	国道176号	18			●	●		4種1級	2
1-3	国道176号	12			●	●		4種1級	2
2	国道176号(BP)	22			●			4種1級	4
3	県道尼崎宝塚線	18		●	●			4種1級	4
4	県道西宮宝塚線	11			●			4種1級	2
5-1	県道生瀬門戸庄線	16		●	●			4種1級	2
5-2	県道生瀬門戸庄線	16		●	●			4種1級	2
5-3	県道生瀬門戸庄線	10		●	●			4種1級	2
6	県道宝塚停車場線	12	●					4種2級	2
7-1	県道明石神戸宝塚線	16					●	4種1級	2
7-2	県道明石神戸宝塚線	16					●	4種1級	2
8	県道米谷昆陽尼崎線	16					●	4種1級	2
9	県道中野中筋線	12		●	●			4種1級	2
10	県道山本伊丹線	12			●			4種2級	2
11	市道3606号線	16	●		●			4種1級	2
12	市道逆瀬川仁川線	6.3			●			4種3級	1
13	市道栄町線	20	●					4種2級	2
14	市道武庫川通り線	9	●					4種3級	1
15-1	市道逆瀬川米谷線	12	●		●			4種1級	2
15-2	市道逆瀬川米谷線	8	●		●			4種1級	2
15-3	市道逆瀬川米谷線	16	●		●			4種1級	2
15-4	市道逆瀬川米谷線	16	●		●			4種1級	2
16-1	市道宝塚池田線	22.8			●			4種1級	4
16-2	市道3635号線	22.8		●	●			4種1級	4
17	市道4326号線,市道176号線	12		●				4種4級	2
18	市道見佐線	6.3			●			4種2級	1
19	市道川面稲野線	9			●			4種2級	2
20	市道616号線	6.7	●					4種3級	1
21	市道安倉線	16					●	4種3級	2
22	市道米谷北米谷線	7.7	●					4種3級	1
23	市道宝塚長尾線,市道2767号線,市道1103号線	11			●			4種1級	2
24	市道中山安倉線	16			●			4種1級	2
25	市道3891号線	16	●	●	●			4種3級	2
26	市道3979号線	12	●					4種3級	2
27	市道1025号線	15	●					4種4級	2
28	市道1047号線	11			●	●		4種1級	2
29	市道山本大野線	12	●	●	●			4種1級	2
30	市道3669号線	18			●			4種2級	2
31	市道226号線	8.6	●					4種3級	1
32	市道中野線	6.2			●			4種2級	2
33	都市計画道路競馬場高丸線	14			●※			4種3級	2
34	県道中山停車場中山寺線	18			●	●		4種3級	2

※NO. 33 都市計画道路競馬場高丸線は将来自転車需要が見込まれる路線

第2節 自転車ネットワーク路線の決定、および整備形態の選定

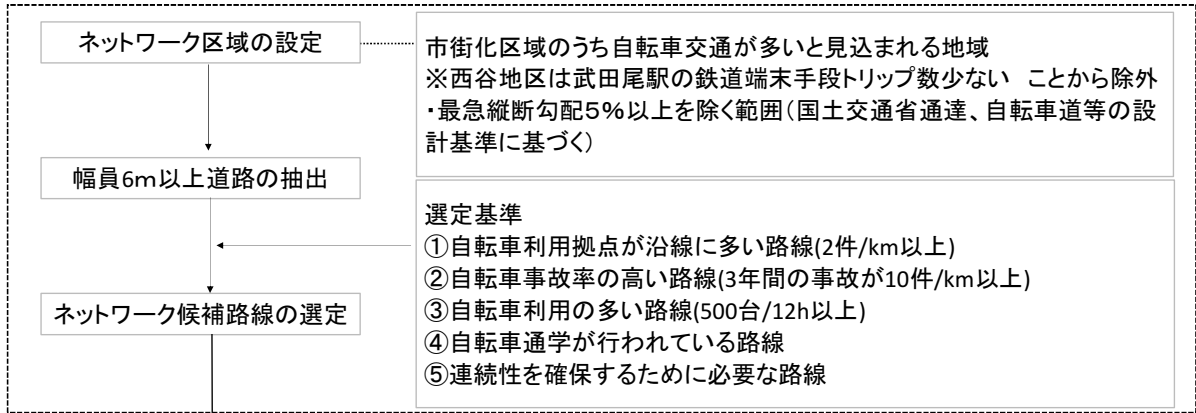
選定した自転車ネットワーク検討対象路線のうち、道路網基本構想において幹線道路、補助幹線道路と位置付けている路線について、規制速度、交通状況等を踏まえて、自転車と歩行者の通行空間の分離の形態を自転車道、自転車専用通行帯、車道混在のいずれとするかを選定します。

また幅員等の関係で、いずれの形態も取り得ない路線についてはネットワークを補完する道路として位置付け、現道を活用することとします。

1. 整備形態選定フロー

【自転車ネットワーク路線選定フロー】

<自転車ネットワーク候補路線の選定>



<自転車ネットワーク路線・整備形態の選定>

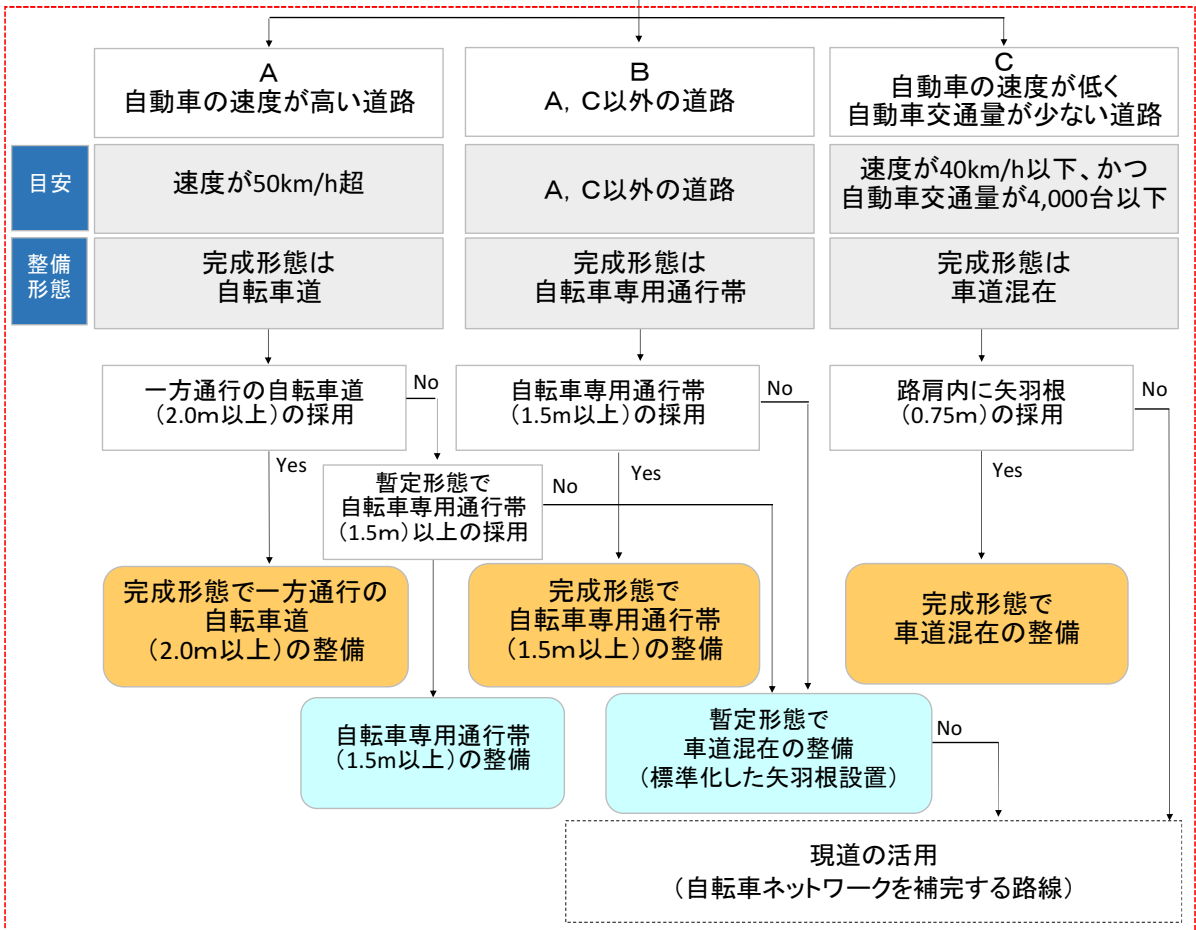


図4-7 自転車ネットワーク選定フロー

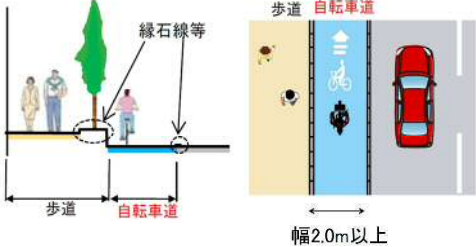

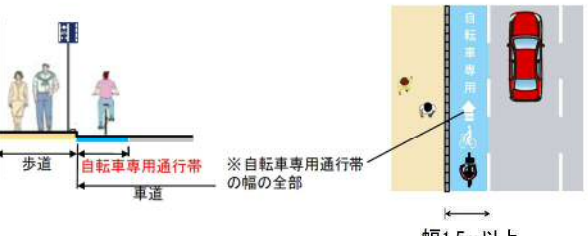

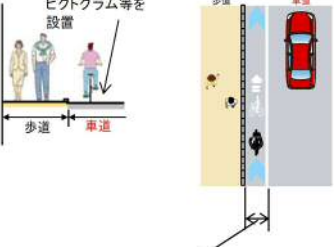

<p>自転車道 (A)</p>	 <p>緑石線等</p> <p>歩道 自転車道</p> <p>幅2.0m以上</p>	
<p>自転車専用通行帯 (B)</p>	 <p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>幅1.5m以上</p>	
<p>自転車と自動車 を混在通行とする道路 (車道混在) (C)</p>	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>[路肩・停車帯内の対策]</p>  <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>歩道 車道</p> <p>路肩幅1.0m以上 側溝(街渠)を除いて0.75m以上確保</p>	

図4-8 整備形態及び整備イメージ

2. 自転車ネットワーク路線

表4-2 自転車ネットワーク路線一覧

番号	路線名	整備形態	延長 km
1-2	国道176号	自転車専用通行帯	1.5
5-1	県道生瀬門戸荘線	自転車専用通行帯	0.4
5-2	県道生瀬門戸荘線	自転車専用通行帯	2.5
7-1	県道明石神戸宝塚線	自転車専用通行帯	0.5
7-2	県道明石神戸宝塚線	自転車専用通行帯	0.7
8	県道米谷毘陽尼崎線	自転車専用通行帯	1.4
9	県道中野中筋線	自転車専用通行帯	0.7
11	市道3606号線線	自転車専用通行帯	0.8
15-3	市道逆瀬川米谷線	自転車専用通行帯	0.5
15-4	市道逆瀬川米谷線	自転車専用通行帯	0.3
16-2	市道3635号線	自転車専用通行帯	1.0
21	市道安倉線	車道混在	0.5
24	市道中山安倉線	自転車専用通行帯	1.4
25	市道3891号線	車道混在	0.5
27	市道1025号線	車道混在	0.3
33	都市計画道路競馬場高丸線	自転車専用通行帯	0.6
34	県道中山停車場中山寺線	車道混在	0.2
延長合計			13.6

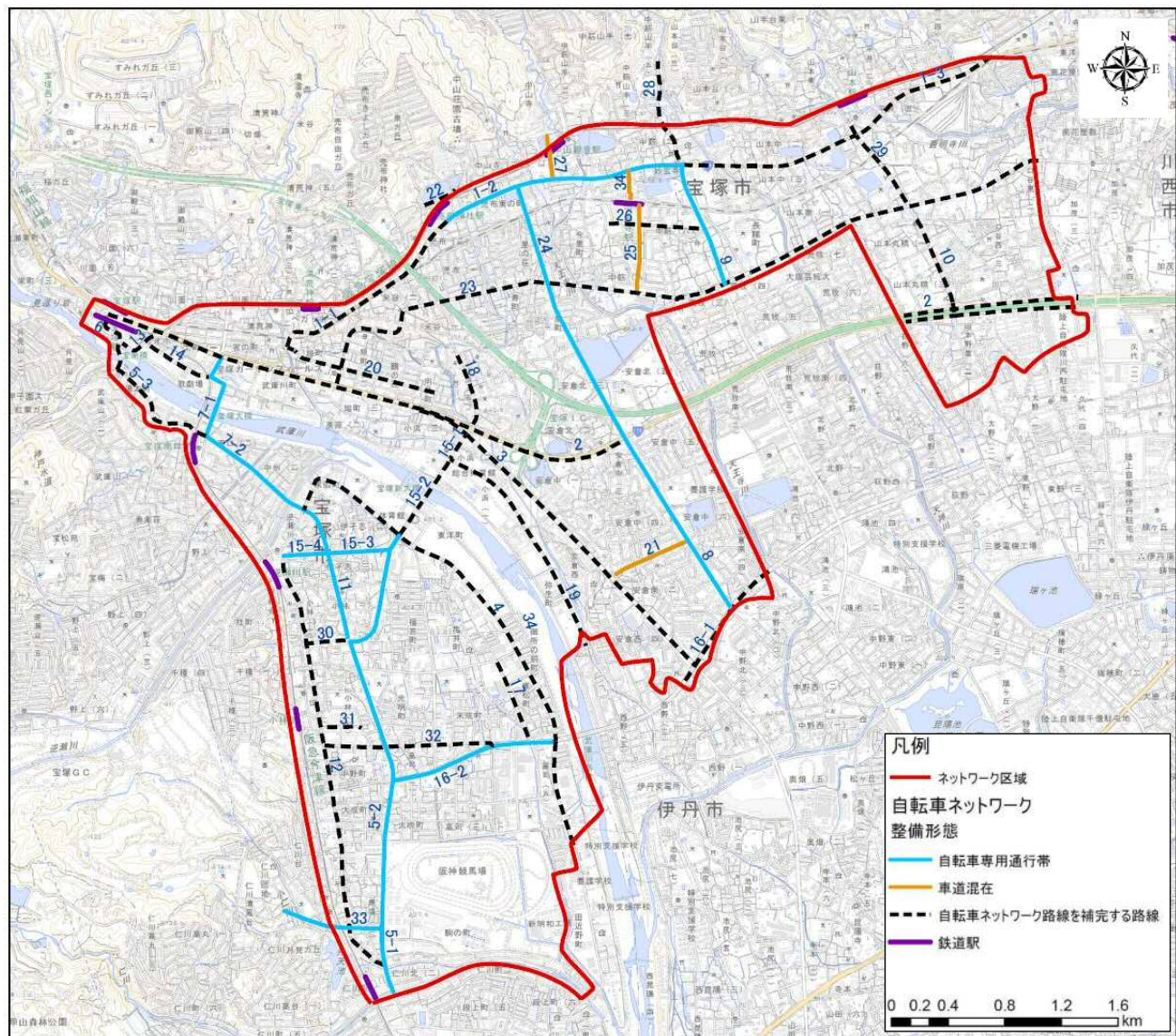


図4-9 自転車ネットワーク路線

第3節 自転車ネットワーク路線の優先整備順位

A. 自転車ネットワーク路線のうち、以下の①～③の全てを満たす路線を優先的に整備する。

- ① 自転車事故率が比較的高い路線(5件/km(3年間)以上)
- ② 自転車交通量の多い路線(500台/12h以上)
- ③ 早期の整備が可能な路線

B. A以外の道路改築等を予定している路線、その他早期の整備が可能な路線についても早期の整備を目指す。

A、Bに該当する路線を優先整備路線とし、計画期間内の整備を目指すものとする。

自転車ネットワーク優先整備路線

表4-3 自転車ネットワーク優先整備路線一覧

番号	路線名	整備形態	延長 km
5-2	県道生瀬門戸荘線	自転車専用通行帯	2.5
7-2	県道明石神戸宝塚線	自転車専用通行帯	0.7
8	県道米谷昆陽尼崎線	自転車専用通行帯	1.4
11	市道3606号線	自転車専用通行帯	0.8
15-3	市道逆瀬川米谷線	自転車専用通行帯	0.5
21	市道安倉線	車道混在	0.5
24	市道中山安倉線	自転車専用通行帯	1.4
25	市道3891号線	車道混在	0.5
27	市道1025号線	車道混在	0.3
34	県道中山停車場中山寺線	車道混在	0.2

自転車専用通行帯

県道 4.6km (うち整備済2.4km)

市道 2.7km

車道混在

県道 0.2km

市道 1.3km

合計 8.8km (うち整備済2.4km)

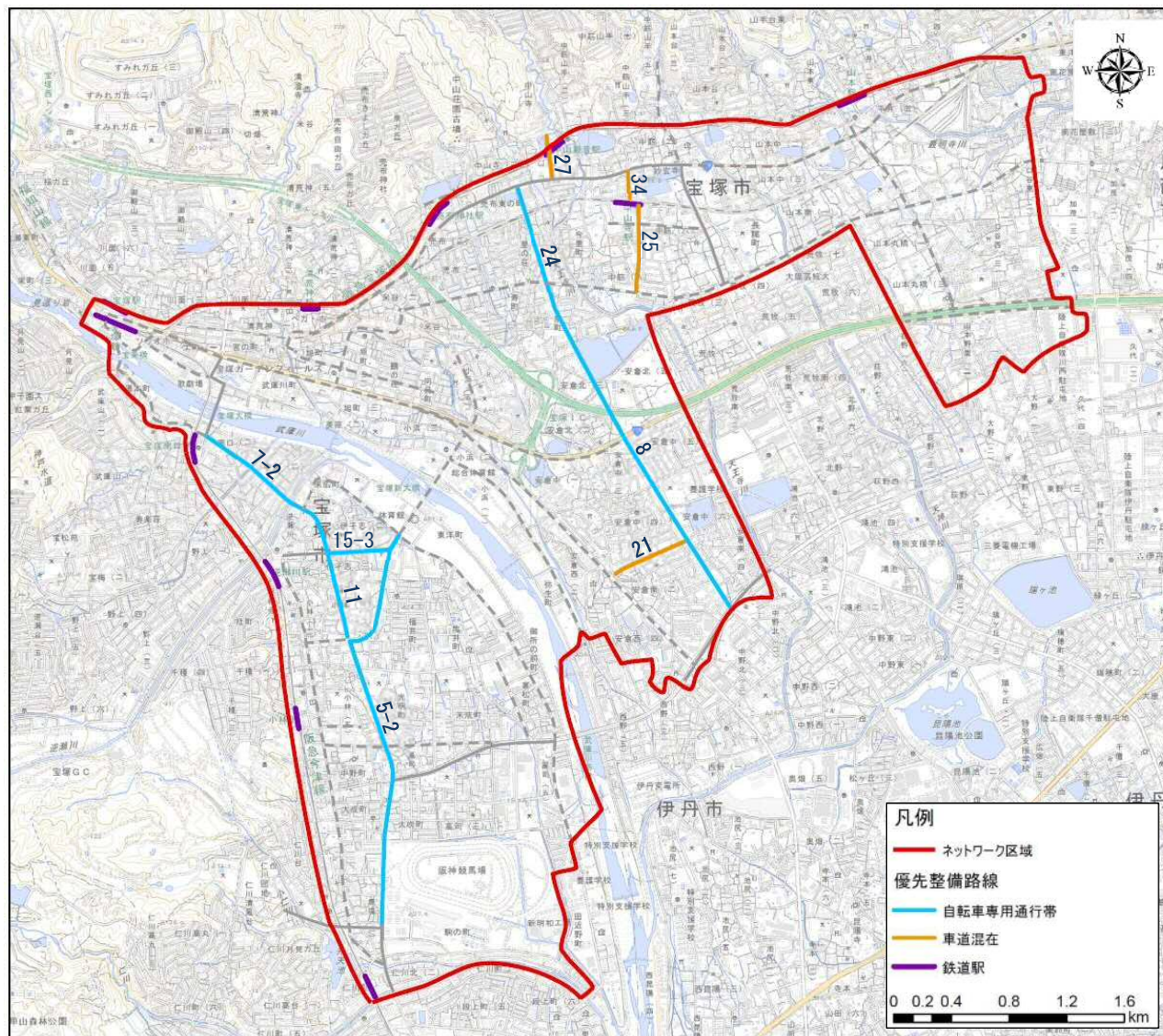


図4-10 自転車ネットワーク優先整備路線

第5章 安全な自転車利用のために

安全で快適な自転車利用を実現するためには、前章で記した自転車通行空間の整備に加え、自転車の通行ルールについて自転車利用者、歩行者、自動車運転者が正しく理解することが必要です。

宝塚市では、平成25年(2013年)10月1日に兵庫県で初めてとなる「宝塚市自転車の安全利用に関する条例」を施行し、自転車利用者、保護者、市の責務等について規定しました。その後、平成27年(2015年)4月1日には、兵庫県において「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が施行され、自転車保険の加入が義務付けられました。また、本年度に「宝塚市自転車の安全利用に関する条例」の改正を行い、ヘルメット着用を努力義務化する予定です。

これらの条例、および第10次宝塚市交通安全計画に基づき、市民や各関係機関と連携しながら、自転車の安全利用施策を推進しています。

第1節 幼年期からの交通安全教育の実施

第2章第2節6で示したように、16～24歳を中心に若年層での自転車事故が目立っています。

若年層の自転車事故を減らすためには、幼年期からの交通安全教育により、自転車運転のルール、マナーを教えることが重要です。

宝塚市では以下のような教育を実施しています。

① 幼児交通安全クラブ

親子で交通安全を学ぶ幼児安全クラブ（うさちゃんクラブ）で、交差点付近では止まって左右の安全確認をすることなどを教え、自転車に乗り始める子どもへの安全教育を実施しています。

② 自転車交通安全教室

宝塚市では、自転車事故の防止及び交通安全意識の向上を図ることを目的に参加・体験型の自転車交通安全教室を開催し、体育館での走行実技、教室でのDVD鑑賞、講話の聴講等を実施しています。このうち小学校での受講者に対して「自転車教室修了証」を交付し、自転車教本、自転車用反射材等を配布することで、自転車の安全利用に対する意識の向上を図っています。

表5-1 交通安全教室の実施数

	平成28年(2016年)		平成27年(2015年)		平成26年(2014年)	
	回数	人数	回数	人数	回数	人数
保育園、保育所	23	1593	16	1204	19	818
幼稚園	17	1328	22	1920	23	1458
小学校	17	1624	15	1357	15	1375
育成会	11	514	15	667	11	403
老人会	7	197	5	259	8	204
児童館	0	0	1	150	1	130



図5-1 交通安全教室の実施状況

③交通安全ポスター

小中学生の交通安全意識の高揚を図るため、宝塚交通安全協会が、市内の小中学生から夏休み期間に「交通安全ポスター」を募集し、優秀作品について表彰、各イベントでの展示を行っています。

④高校生を対象とした自転車安全運転の啓発

自転車通学が許可されている高校に対し、学校、生徒会と連携した啓発活動を行います。

- ・啓発チラシ等の配布

第2節 関係機関と連携したルールの周知、啓発

①四季の交通安全運動

交通事故防止のため、広く市民に交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と、正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取り組みを推進する「四季の交通安全運動(4月、7月、9月、12月)」において、キャンペーンや展示会を実施しています。

②安全啓発イベントとの連携、開催

市民向けの安全啓発イベント、宝塚交通安全市民カーニバルを開催し、自転車の安全な利用方法や交通ルールを啓発するキャンペーンを開催しています。

③成人を対象とした自転車啓発

自転車マナーアップゾーン等での啓発チラシや、反射材の配布等を通じて、自転車の安全利用を啓発します。



図5-2 反射材設置状況

④高齢者を対象とした自転車啓発

地域の高齢者を対象に、出前講座による自転車教室を開催します。

- ・高齢者交通安全講習会の開催
- ・交通安全高齢者自転車大会の開催

第3節 道路上での注意喚起

自転車が道路を通行する際に、車両としてのルールを可視化するため、道路内の構造物への文言の掲載などをするにより、自転車の安全利用の周知を行います。



図5-3 道路上での注意喚起

また自転車交通、事故が多いにもかかわらず、優先整備路線から外れたネットワーク補完路線については、看板の設置等による注意喚起を行います。

第6章 自転車の利用促進のための取り組み

新名神高速道路の全線開通により、交流人口の増加が見込まれるなか、地域資源を活かした北摂里山の交流の輪の拡大を目指し、「北摂里山-新発見-サイクルマップ」を作成しました（企画：ひょうご北摂サイクル推進チーム（兵庫県、宝塚市、川西市、伊丹市、三田市、猪名川町）、発行：兵庫県阪神北県民局宝塚土木事務所）。

このサイクルマップにはモデルコースや、コース上のビュースポット、立ち寄りスポットの掲載とともに、スポーツサイクル運転上の注意点、守るべきマナー、自転車保険の加入啓発等を併せて掲載しています。

市内では阪神北県民局宝塚総合庁舎、市役所にて配布しています。



ひょうご北摂サイクル推進チーム

図6-1 北摂里山-新発見-サイクルマップ

卷末資料

用語集(50音順)

<あ行>

【ICT】

情報と通信に関するコンピュータなどの技術の総称。Information and communication technology の略。

【安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン】

各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の策定や自転車通行空間の整備、通行ルールの徹底などを進められるよう、自転車利用の総合的な取組について示したガイドライン。

【うさちゃんクラブ】

宝塚市が主催する4歳から6歳の未就学の幼児とその保護者を対象とした申込制の幼児交通安全クラブ。年間4回の教室で横断歩道の渡り方、信号の見方、自転車の乗り方等について学ぶ。

<さ行>

【自転車安全利用五則】

自転車に乗るときに守るべきルールのうち特に重要なもので、「自転車は車道が原則、歩道は例外」、「車道は左側を通行」、「歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行」「安全ルールを守る」、「子どもはヘルメットを着用」の5つを指す。

【自転車専用通行帯】

道路交通法第20条第2項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯をいう。

【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。

【自転車道】

道路構造令第2条第1項第2号に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう。

【自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例】

自転車利用者、自転車販売業者、損害保険関係者、行政関係者、大学関係者などの自転車の安全に関わる有識者などで構成する「自転車の安全な利用等に

関する検討委員会」により取りまとめられた提言をもとに兵庫県が策定した条例で、自転車の安全で適正な利用に関し、県民、事業者等の役割、県および市町の責務を明らかにし、県が実施する施策の基本事項を定めるもの。自転車損害賠償保険の加入、確認の義務化、夜間の走行時に前照灯の点灯、反射材を備えた自転車の利用等を定めている。

【自転車ネットワーク計画】

安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、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のこと。

【自転車ネットワーク路線】

自転車ネットワーク計画の基本方針や計画目標に応じて、自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に選定された、面的なネットワークを構成する路線。

【自転車分担率】

全体のトリップに対する自転車利用の割合のこと。

【自転車歩行者道】

道路構造令第2条第1項第3号に規定される、専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう。なお、道路交通法上は自転車歩行者道という定義はなく、歩道として扱われる。

【自転車マナーアップゾーン】

市と宝塚警察署との協議で、毎年度始めに①自転車の交通事故発生件数、②自転車利用者・自転車の通行量を参考に、自転車利用者への啓発強化地域を指定し、街頭啓発活動などを積極的に行っている。

<た行>

【宝塚交通安全市民カーニバル】

音楽演奏や子どもによるステージ、自転車シュミレータのコーナー等、楽しく交通安全について学習できるイベント。実行委員会形式にて毎年開催。

【宝塚市自転車の安全利用に関する条例】

P38を参照。

【トリップ】

人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位。

【トリップエンド】

1つのトリップの出発側と到着側のこと。

<は行>

【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、移動したのかを調べ、人の動きを総合的に把握する調査。交通計画、道路計画、防災計画などの検討の基礎資料となる。

【発生集中トリップ数】

ある地点を発着するトリップの数のこと。

宝塚市自転車の安全利用に関する条例

平成 25 年 7 月 9 日
条例第 40 号

(目的)

第 1 条 この条例は、本市における自転車の安全利用について、市、自転車利用者及び保護者の責務並びに関係団体及び自転車小売業者の役割を明らかにするとともに、自転車の安全利用に関する施策の基本となる事項を定めることにより、自転車に関する事故の防止を図り、もって市民の安全な生活環境の形成に寄与することを目的とする。

(市の責務)

第 3 条 市は、第 1 条の目的を達成するため、兵庫県及び関係団体との連携を図りながら、自転車の安全利用に関する施策を総合的かつ計画的に実施するものとする。

(自転車利用者の責務)

第 4 条 自転車利用者は、道路交通法その他の交通安全に関する法令を遵守するとともに、歩行者のそばを通行するときは、徐行し、又は自転車を押して歩き、自転車の安全運転に努めなければならない。

2 自転車利用者は、障害者、高齢者又は乳幼児のそばを通行するときは、特にその安全に配慮するよう努めなければならない。

3 自転車利用者は、自転車の安全利用に関する知識の習得に努めなければならない。

4 自転車利用者は、その利用する自転車について安全性を確保するため、当該自転車の日常の点検及び整備に努めなければならない。

5 自転車利用者は、自転車に関する事故に係る損害賠償責任保険への加入に努めなければならない。

6 自転車利用者は、市、兵庫県又は関係団体が行う自転車の安全利用に関する施策に協力するよう努めなければならない。

(保護者の責務)

第 5 条 保護者は、その保護する幼児、児童又は生徒の自転車の安全利用を促進するため、安全運転並びに日常の点検及び整備に関する指導を行うよう努めなければならない。

(関係団体の役割)

第 6 条 関係団体は、自転車の安全利用に関する啓発に努めるものとする。

2 関係団体は、市又は兵庫県が行う自転車の安全利用に関する施策に協力するよう努めなければならない。

(自転車小売業者の役割)

第 7 条 自転車小売業者は、自転車の販売又は点検若しくは整備をするに当たって、自転車利用者に対して、日常の点検及び整備について適切な助言をするよう努めなければならない。

2 自転車小売業者は、自転車の販売又は点検若しくは整備をするに当たって、自転車に関する事故に係る損害賠償責任保険についての有効性及び加入の必要性を周知するよう努めるものとする。

(自転車の安全利用に関する教育)

第 8 条 市は、兵庫県及び関係団体と連携し、自転車の安全利用に関する教育の実施に努めなければならない。

2 市は、市内の保育所(児童福祉法(昭和 22 年法律第 164 号)第 39 条第 1 項に規定する保育所をいう。)及び児童発達支援センター(同法第 43 条に規定する児童発達支援センターをいう。)並びに学校(学校教育法(昭和 22 年法律第 26 号)第 1 条に規定する学校及び同法第 124 条に規定する専修学校をいう。)に対して、その幼児、児童、生徒及び学生の発達段階に応じた自転車の安全利用に関する教育の実施を推奨するとともに、その実施に協力するよう努めなければならない。

3 市は、高齢者に対し、高齢者の特性に応じた自転車の安全利用に関する教育を行うよう努めなければならない。

(啓発活動等)

第 9 条 市は、自転車の安全利用について市民の理解が深まるよう啓発に努めなければならない。

2 市は、自転車の日常の点検及び整備を促進するため、講習の実施その他の必要な措置を講ずるものとする。

3 市は、自転車に関する事故に係る損害賠償責任保険への加入を促進するため、情報の提供その他の必要な措置を講ずるものとする。

4 市は、安全性を有する自転車乗車用ヘルメット着用の普及を図るため、広報活動その他の必要な措置を講ずるものとする。

(道路環境の整備)

第10条 市は、国及び兵庫県並びに関係機関と相互に連携し、自転車の安全利用に配慮した道路環境の整備を推進するものとする。

(指導)

第11条 市長は、自転車に関する事故を防止するため、危険な運転をする自転車利用者に対して、自転車の安全利用に関する指導を行うものとする。

2 市長は、前項に規定する指導を行うため、自転車安全利用推進員を置くことができる。

(顕彰)

第12条 市長は、自転車の安全利用に関し、他の模範となったものを顕彰することができる。

附 則

この条例は、平成25年10月1日から施行する。

自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例(兵庫県、抜粋)

平成 27 年 3 月 19 日条例第 6 号

平成 28 年 3 月 23 日条例第 27 号最終改正

(県の責務)

第 5 条 県は、県民、事業者、交通安全団体、市町および国との相互連携及び協力の下、自転車の安全適正利用の促進に関する基本的かつ総合的な施策を策定し、これを実施するとともに、県民、事業者及び交通安全団体の自転車の安全適正利用に関する運動を支援するため、情報の提供その他の必要な措置を講ずるものとする。

(市町の責務)

第 6 条 市町は、前条の県の施策に準じた施策及びその区域の状況に応じた自転車の安全適正利用の促進に関する施策を策定し、及び実施するよう努めなければならない。

2 市町は、前項の施策に当たっては、県との相互の連携及び協力の下、当該施策を効果的に実施するよう努めなければならない。

宝塚市自転車ネットワーク協議会 規約

(名称)

第1条 本会は、「宝塚市自転車ネットワーク協議会」（以下「協議会」）と称する。

(目的)

第2条 本協議会は、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの背景を踏まえ自転車に関連する事故の低減のため、兵庫県、宝塚市、警察機関等が連携し、宝塚市における自転車ネットワークのあり方を検討することで、安全な通行空間の確保によるすべての交通の安全と円滑を図り交通事故の低減に資することを目的とする。

(協議事項)

第3条 協議会は、前条の目的を達成するため、次の事項について協議を行う。

- (1) 自転車ネットワーク計画策定の検討に関する事項
- (2) 自転車ネットワーク計画の施行、整備、計画の見直し等に関する事項
- (3) その他自転車関連事故の防止や自転車利用のルール・マナー等に関する事項
- (4) 国、県、市、警察、その他関係機関等が取り組む自転車関連施策のプラットフォーム化（情報の共有化）に関する事項

(組織及び委員)

第4条 協議会の委員は、別紙に示す通りとし、会長は委員の互選により決定する。

(会議等)

第5条 協議会の会議は、必要に応じて会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 協議会は委員の過半数の出席がなければ会議を開催することができない。
- 3 委員は事故その他やむを得ない理由により実行委員会に出席できない場合は、代理人を出席させ、又は議長その他委員に表決を委任することができる。この場合、前項の規定の適用については、出席したものとみなす。

(任期)

第6条 委員の任期は2箇年とする。ただし、再任を妨げない。

(事務局)

第7条 協議会の事務局は、宝塚市役所道路政策課に置く。

(謝金及び費用弁償)

第8条 委員の謝金及び費用弁償の額並びにその支給方法は、宝塚市特別職の

職員で非常勤のものものの報酬及び費用弁償に関する条例（平成18年宝塚市条例第14号）の規定の例による。

ただし、兵庫県、宝塚市、警察機関の関係者については謝金及び費用弁償を支給しない。

（その他）

第9条 この規約に定めるものの他、必要な事項は協議会で定める。

（附 則）

この規約は、平成29年5月22日から施行する。

別表

	役職	氏名	所属等
1	委員	尾崎 和之	宝塚市 都市安全部 部長
2	委員	金岡 厚	宝塚市 都市安全部 建設室 室長
3	委員	嶋津 英治	宝塚警察署 交通課 課長
4	委員	西川 多華夫	宝塚警察署 交通課 交通規制係長
5	委員	堀江 淳二	兵庫県 宝塚土木事務所 道路第2課 課長
6	委員	多田 孔充	兵庫県 県土整備部 土木局 道路保全課 保全班主幹
7	委員	芦田 渉	兵庫県 県土整備部 土木局 道路街路課 街路班班長
8	委員	中村 修	宝塚市 都市安全部 建設室 道路政策課 課長
9	委員	藤田 裕之	宝塚市 都市安全部 生活安全室 防犯交通安全課 課長
10	委員	中条 充	宝塚市 都市安全部 建設室 道路管理課 課長
	事務局		宝塚市 都市安全部 建設室 道路政策課

協議会等 開催状況

開催日	内容
第1回 宝塚市自転車ネットワーク 協議会 平成29年(2017年)9月8日	<ul style="list-style-type: none"> 計画策定の背景、計画エリア、宝塚市の自転車環境を取り巻く課題について意見交換
第2回 宝塚市自転車ネットワーク 協議会 平成30年(2018年)1月23日	<ul style="list-style-type: none"> 第1回会議、関係機関、関係部局の意見を反映した修正案の提示 自転車ネットワーク検討対象路線案について意見聴取
平成29年度 兵庫県自転車ネットワーク 整備計画連絡会議、 アドバイザー会議 平成30年(2018年)2月2日	<ul style="list-style-type: none"> 策定中の自転車ネットワーク計画について学識経験者(徳島大学大学院山中英生教授、大阪市立大学大学院吉田長裕准教授)より意見聴取
第3回 宝塚市自転車ネットワーク 協議会 平成30年(2018年)3月22日	<ul style="list-style-type: none"> 第2回会議、関係機関、関係部局の意見を反映した修正案の提示 自転車ネットワーク路線、優先整備路線に関する意見聴取 自転車ネットワーク計画全般に関する意見聴取
平成30年(2018年)7月	<ul style="list-style-type: none"> パブリックコメントの実施

宝塚市自転車ネットワーク計画

発行日 平成30年(2018年)9月
 発行 宝塚市
 郵便番号 665-8665
 兵庫県宝塚市東洋町1番1号
 0797-71-1141(代表)
 編集 宝塚市都市安全部 道路政策課

