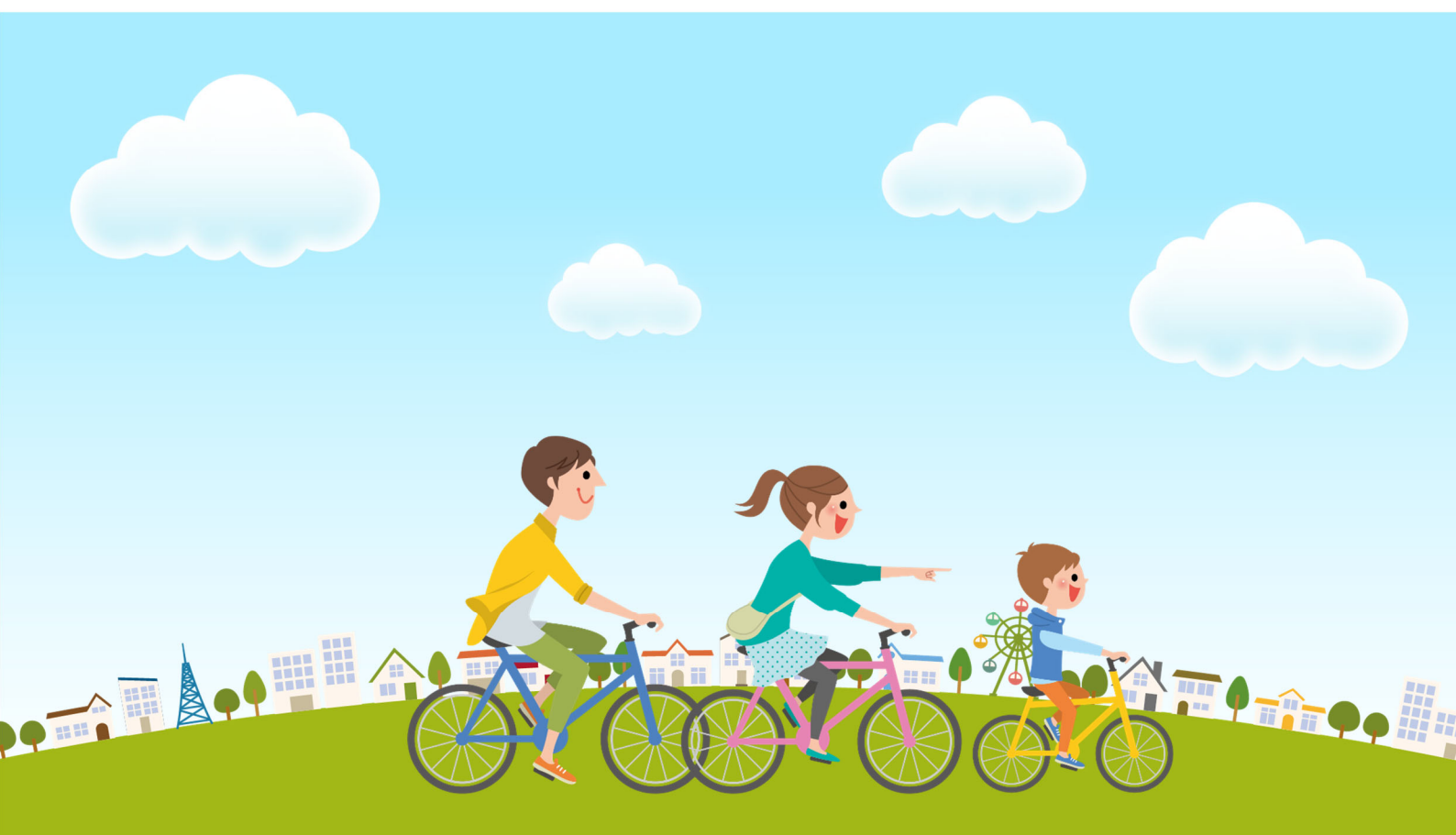


加東市

自転車

活用推進計画



令和3年3月

加東市

目次

第1章 計画の概要

- 1.1 計画の背景及び目的..... 1
- 1.2 計画の区域・期間及び位置づけ..... 2

第2章 自転車を取り巻く現状

- 2.1 自転車利用の状況..... 4
- 2.2 自転車利用環境の変遷と交通ルール..... 7

第3章 本市における自転車利用の現状と課題

- 3.1 本市における自転車の利用状況..... 10
- 3.2 自転車通行空間の状況..... 13
- 3.3 施設立地..... 19
- 3.4 本市の自転車利用環境..... 22
- 3.5 自転車利用に関するアンケート調査..... 31
- 3.6 課題の整理..... 40

第4章 計画の基本方針

- 4.1 基本理念..... 41
- 4.2 基本方針..... 41

第5章 実施する取組

- 5.1 取組一覧..... 42
- 5.2 実施する取組..... 43

第6章 計画の推進

- 6.1 計画の推進体制..... 55
- 6.2 計画のフォローアップ及び見直し方法..... 55
- 6.3 計画の実施スケジュール..... 56

第7章 参考資料

- 7.1 加東市自転車活用推進計画の策定に係る検討体制..... 57





第1章 計画の概要

1. 1 計画の背景及び目的

自転車は、手軽で、利便性が高く、経済的で環境にもやさしい移動手段として、子どもから高齢者まで幅広い世代において、通勤、通学、買物での日常生活に利用されています。また、サイクリングにおける風を切って走る爽快感や、きれいな景色をゆっくり眺めながら走行する楽しさが非日常のレジャーとして浸透しつつあります。

兵庫県下では、これまで自転車利用の安全性向上を目指し、県と市町とが連携して自転車ネットワーク計画に基づく通行空間の整備や交通安全施設の整備による安全対策を進めてきました。また、2015年4月1日に県が「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を施行したことにより、自転車の安全で適正な利用について、県民、事業者、県及び市町が一体となった県民運動として取り組みが進められています。

このような中、国は自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進を図ることなどの課題に対応するため、交通の安全を確保しつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存を低減することによって公共の利益の増進に資することを基本理念とする自転車活用推進法（2016年法律第113号。以下「法」という。）を2017年5月1日に施行し、2018年6月30日に「自転車活用推進計画」を策定しました。同法では、市町村においても自転車活用推進計画の策定が求められています。

こうした流れを踏まえ、本市では、交通の安全を確保しながら、自動車への依存を低減し、自転車の活用を推進することで、公共の利益の増進に資することを目的とした「加東市自転車活用推進計画（以下、「本計画」という。）」を策定します。

【自転車活用推進法の目的・基本理念】

<目的>

- ・基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進すること

<基本理念>

- ・自転車による交通が、二酸化炭素等の環境に深刻な影響を及ぼす物質及び騒音・振動を発生しないという特性並びに災害時において機動的であるという等の特性を有すること
- ・自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼすこと
- ・交通体系における自転車による交通の役割を拡大すること
- ・交通の安全の確保が図られること

出典：自転車活用推進法の概要（国土交通省）から抜粋



1. 2 計画の区域・期間及び位置づけ

(1) 計画の区域

本計画の対象とする区域は、本市全域とします。

(2) 計画の期間

自転車の利用を拡大するには、自転車が安全で快適に通行できる空間の整備や交通安全の確保を進める必要がありますが、いずれも一朝一夕に達成することは容易ではなく、長期的な視点に立った着実な取り組みが求められます。

計画期間については、本市関連計画の計画期間も踏まえた上で、本計画の計画期間は長期的な展望を視野に入れつつ 2030 年度までの 10 年間とします。

また、中間年度に施策の目標達成状況を確認し、必要に応じて計画の見直しを行います。計画完了となる 10 年後（2030 年度）には計画全体を評価し、次期計画に向けた計画見直しを行います。

なお、自転車に関連する法律や計画の改定があった場合は、適宜計画の見直しを行います。

■ 関連計画の計画期間

年 度	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
国 自転車活用推進計画													
兵庫県 自転車活用推進計画													
第2次加東市総合計画													
加東市都市計画マスタープラン													
第2次加東市総合戦略													
加東市道路整備基本計画													
加東市自転車活用推進計画													



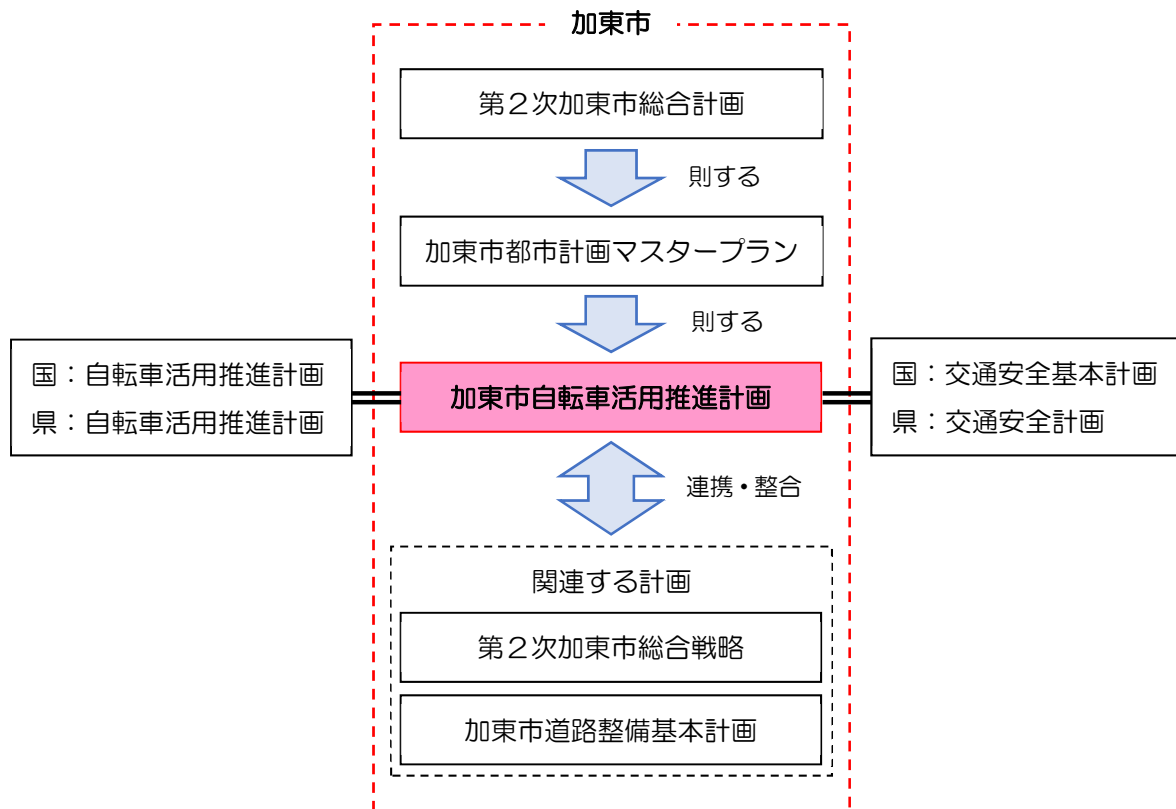
(3) 計画の位置づけ

本計画の位置づけは、以下のとおりです。

本市の総合計画、都市計画マスタープランを上位計画とします。また、自転車活用推進法に基づく国・県の自転車活用推進計画、交通安全対策基本法に基づく国の交通安全基本計画・県の交通安全計画の内容と整合を図ります。

関連計画として、第2次加東市総合戦略、加東市道路整備基本計画との連携、内容の整合を図っていきます。

■ 本計画の位置付け





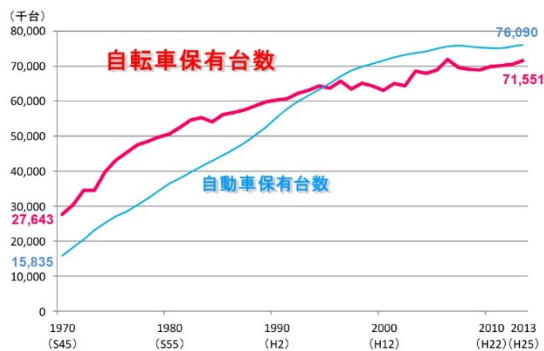
第2章 自転車を取り巻く現状

2. 1 自転車利用の状況

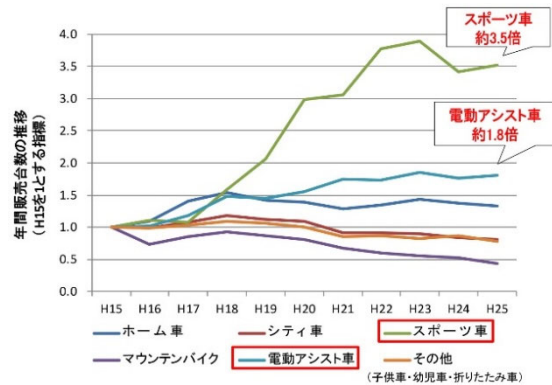
(1) 自転車の利用状況

- 全国の自転車保有台数は自動車と同程度で、増加傾向にあります。
- 自転車の車種別販売台数の伸び率をみると、スポーツ車、電動アシスト車の販売台数が急増しています。
- 移動距離別にみると、5km 未満の自転車の分担率が 20%となっており、日常生活における主な移動手段として利用されていることがわかります。

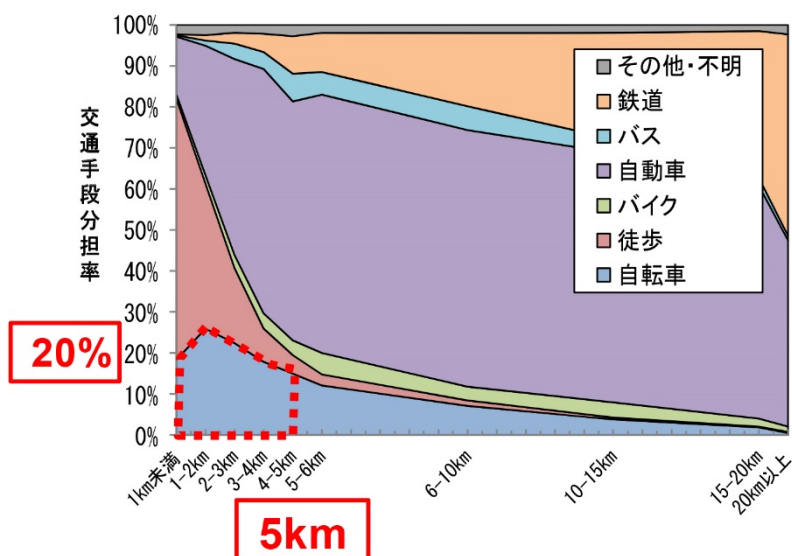
■ 自転車及び自動車の保有台数の推移



■ 国内における自転車の車種別販売台数の伸び率



■ 移動距離別の交通手段別利用割合

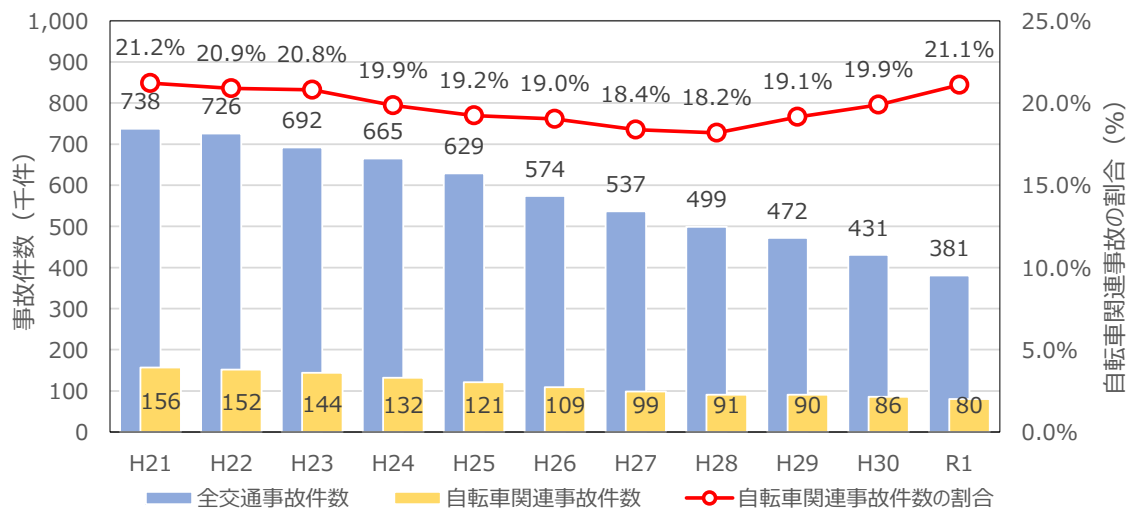




(2) 自転車関連事故の発生状況

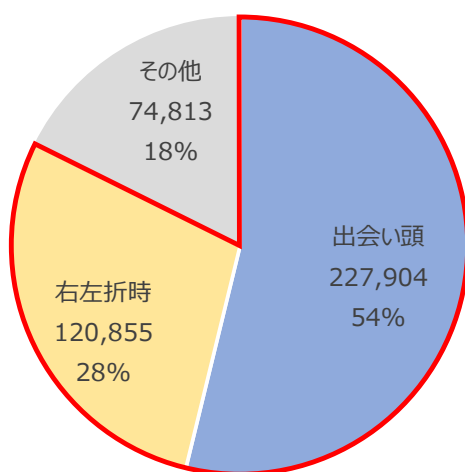
- 自転車関連事故件数は減少傾向にあるものの、交通事故全体に占める割合は平成 29 年度以降増加傾向にあります。
- 事故類型別にみると、出会い頭及び右左折時の事故が車両相互の事故のうち、80%以上を占めています。
- 自転車関連事故のうち、約 65%が法令違反時の事故となっています。

■自転車関連事故件数及び全交通事故件数に占める割合の推移



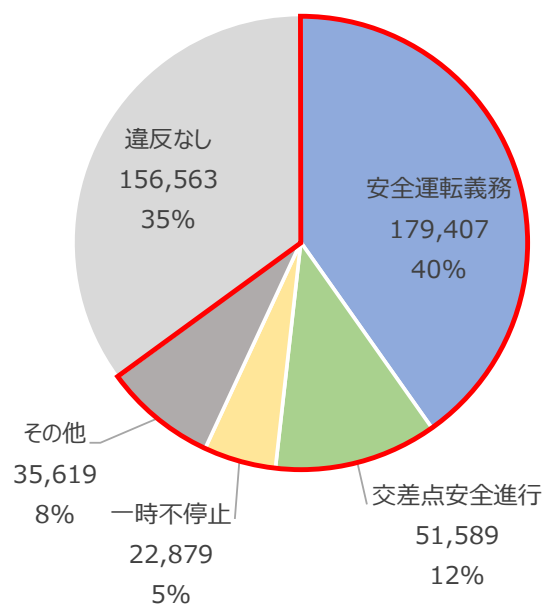
出典：令和元年中の交通事故の発生状況（警察庁交通局）

■事故類型別交通事故件数



自転車関連事故件数（車両相互）
：423,572 件/5 年

■自転車関連事故の法令違反別交通事故件数



出典：令和元年中の交通事故の発生状況（警察庁交通局）



【参考】自転車事故による高額賠償の事例

○近年、自転車過失の重大事故に対して高額賠償が請求される事例がみられます。

こうした状況から、兵庫県では、『自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例』において自転車損害賠償保険への加入を義務づけています。

裁判所・年	事故の概要	賠償金額
さいたま地裁 平成 14 年 2 月	男子高校生が自転車で歩道から交差点に無理に進出し、保険勧誘員(60 歳)が運転する自転車と衝突。保険勧誘員は頭蓋骨骨折を負い 9 日後に死亡した。	3,138 万円
大阪地裁 平成 14 年 6 月	自転車が信号機のない三叉路の交差点を左折した際、対向進行してきた男性(70 歳)が運転する自転車と衝突し、植物状態に陥り、事故の 1 年 4 月後に死亡した。	3,400 万円
名古屋地裁 平成 14 年 9 月	男子中学生が夜間無灯火で自転車を走行中、対面歩行の女性(75 歳)と衝突し、女性に重大な障害(後遺障害 2 級)が残った。	3,124 万円
東京地裁 平成 17 年 9 月	男子高校生が赤信号で交差点の横断歩道を走行中、旋盤工(62 歳)の男性が運転するオートバイと衝突し、旋盤工は頭蓋内損傷で 13 日後に死亡した。	4,043 万円
横浜地裁 平成 17 年 11 月	女子高校生が夜間、携帯電話を操作しながら無灯火で走行中、前方を歩行中の看護師(57 歳)の女性と衝突し、看護師に重大な障害(手足がしびれて歩行が困難)が残った。	5,000 万円
東京地裁 平成 19 年 4 月	男性が信号を無視して高速度で交差点に進出、青信号で横断歩道を横断中の女性(55 歳)と衝突し、女性は頭蓋内損傷等で 11 日後に死亡した。	5,438 万円
大阪地裁 平成 19 年 7 月	歩道上で無灯火の男性(15 歳)の自転車が歩行中の男性(62 歳)と正面衝突し、歩行者の男性が死亡した。	3,000 万円
東京地裁 平成 20 年 6 月	自転車運転中の男子高校生が車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた会社員男性(24 歳)と衝突し、会社員は言語機能の喪失等重大な障害が残った。	9,266 万円
神戸地裁 平成 21 年 3 月	自転車が、信号のない交差点を歩いて横断中の女性(54 歳)と衝突し、女性は顔の骨や歯を折る重傷を負った。	1,239 万円
さいたま地裁 平成 23 年 11 月	女性が自転車で歩道を通行中、路地から歩いて出てきた女性(35 歳)と衝突し、歩行者の女性が骨折した。	1,706 万円
東京地裁 平成 25 年 3 月	歩行者も通行できるサイクリングロードで出勤中の男性会社員の自転車が散歩中の男性(77 歳)と衝突し、歩行者の男性が 3 日後に死亡した。	2,174 万円
神戸地裁 平成 25 年 7 月	坂道を下ってきた小学 5 年生の少年の自転車が歩行中の女性(62 歳)と衝突し、歩行者の女性が意識不明となった。	9,520 万円
東京地裁 平成 26 年 1 月	信号無視した会社員の男性(46 歳)の自転車が横断歩道を渡っていた女性(75 歳)と衝突し、歩行者の女性が死亡した。	4,746 万円

出典：兵庫県



2. 2 自転車利用環境の変遷と交通ルール

(1) 自転車施策のこれまでの取組

近年、交通手段としての有用性から、自転車を積極的に利活用していこうとする動きが活発になっています。一方、自転車に関係する事故が多発しており、安全な自転車利用環境の確保が求められています。

こうした観点から、自転車に関する法制度の整備が進められています。

■自転車利用環境の変遷

時期	法制度等の変化及び主な内容
1960 年	・ 道路交通法の公布、施行 自転車は軽車両として車道左側の走行が原則とされた。
1970 年	・ 自転車の歩道通行を可能とする交通規制の導入 自転車歩行者道の整備等による自転車と自動車の分離を推進
2007 年	・ 「自転車の安全利用の促進について」が交通安全対策本部により決定 「自転車安全利用五則」を活用
2011 年 10 月	・ 警察庁は、自転車は「車両」であることを全ての者に徹底させること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を通達
2012 年 11 月	・ 国土交通省及び警察庁が、共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定 自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底を促進
2015 年 6 月	・ 改正道路交通法の施行 自転車運転者講習の対象となる危険行為 14 項目を規定
2016 年 7 月	・ 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の一部改訂 自転車の安全で快適な利用環境を創出する取組をさらに推進するため
2017 年 5 月	・ 「自転車活用推進法」が施行 自転車の活用を総合的に推進するため
2018 年 6 月	・ 「自転車活用推進計画」が閣議決定 「自転車活用推進法」に基づき、自転車活用の推進に関する施策の総合的かつ、計画的な推進を図るための基本計画
2020 年 6 月	・ 道路交通法の改正により、自転車運転者講習の対象となる危険行為「妨害運転」が追加される。



(2) 自転車の交通ルール

自転車は、道路交通法上軽車両として位置づけられ、守るべきルールが定められており、交通ルールの遵守と交通マナーの実践による安全運転が必要となります。

自転車の守るべき基本ルールとして、『自転車は車道が原則、歩道は例外』、『車道は左側を通行』等の「自転車安全利用五則」があります。

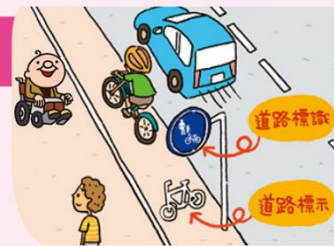
自転車安全利用五則

1 自転車は、車道が原則、歩道は例外



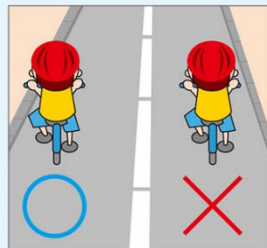
自転車は例外として、次の場合は歩道を通行することができます。

- 道路標識や道路標示で指定された場合。
- 運転者が児童・幼児、70歳以上の高齢者または車道通行に支障がある身体障害者であるとき
- 交通の状況に照らして、通行の安全を確保するために、歩道を通行することがやむを得ない場合



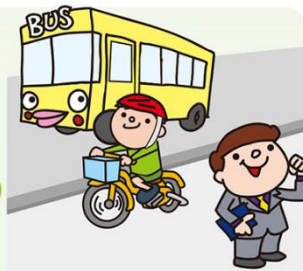
2

車道は
左側を通行



3

歩道は
歩行者優先
で、車道寄り
を徐行



4

安全ルールを守る

- 飲酒運転・2人乗り・並進の禁止
- 夜間はライト点灯
- 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認



5

子どもは
ヘルメットを着用



自転車は車（軽車両）です。道路交通法により、守るべきルールが定められています。

しかし、気軽な乗り物であることから、正しいルールを知らずに危険な運転をして、交通事故に遭う人が後を絶ちません。

出典：兵庫県交通安全対策委員会



【参考】自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例

○兵庫県では、『自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例』が策定され、2015年4月に施行されました。

自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例とは

最近の交通事故の特徴として、自転車が関係する事故の割合は20%以上を占め、歩行者と自転車の事故は増加傾向にあります。また、自転車事故により、高額な損害賠償事例も見られることから、県民運動として社会全体で協働し、安全で適正な利用に関する意識を高め、自転車が関係する事故の未然防止を図り、県民が安心して暮らすことができる地域社会の実現に取り組んでいくものです。

条例の主な内容

県民、事業者、交通安全団体、行政の役割と県民運動としての取り組み

関係法令の遵守と知識の取得
家庭・地域等における啓発

県民

事業者

事業所での啓発
事業活動を通じた啓発

県民運動として、社会全体で協働し
自転車の安全適正利用に取り組みましょう

交通安全活動を通じた啓発

交通安全団体

県・市町

自転車の安全適正利用の促進に関する施策の策定・実施

交通安全教育の充実

(県、保護者、学校、事業者の安全教育)

- 保護者のみなさん。少しの注意でお子さんの交通安全を図ることができます。
- 学校では、児童・生徒に効果的な交通安全教育を行っています。
- 事業者のみなさんも従業員に交通安全教育を行いましょう。



自転車の安全適正利用

交通ルールの遵守、自転車の点検・整備、夜間のライト点灯と反射器材の装着、幼児・児童・高齢者のヘルメット着用等

交通ルールの遵守とマナーの向上

自転車は車両です！
車両の運転者としての責任を自覚し、交通ルールを守りましょう！



自転車の安全性を確保するための点検整備

前照灯、ブレーキ、タイヤなどの日常点検・整備を！



夜間のライト点灯と反射器材の装着

夜は必ず点灯！
後部に加え側面に反射器材を！



幼児・児童・高齢者のヘルメットの着用

ヘルメットは事故から頭を守ってくれます！
高齢者の方もヘルメットを！



保険加入の義務化

兵庫県で自転車を利用する場合は、保険に加入しなければなりません。(平成27年10月1日施行)

被害者の救済、加害者の経済的負担を軽減するため、事故への備えとして保険加入を義務化しました。

義務化の対象となる保険等については、自転車事故により生じた他人の生命又は身体の損害を補償することができる保険等であり、加入されていない方は加入しなければなりません。

自転車販売店やレンタルサイクル店では、自転車の購入や借り受け時などに、保険の加入の有無を確認いたします。

自転車道、自転車レーンなど自転車通行環境の整備等

県では、歩行者、自転車等が安全に通行できるよう、自転車道、自転車レーン等の整備、放置自転車対策等の市町への支援に努めます。





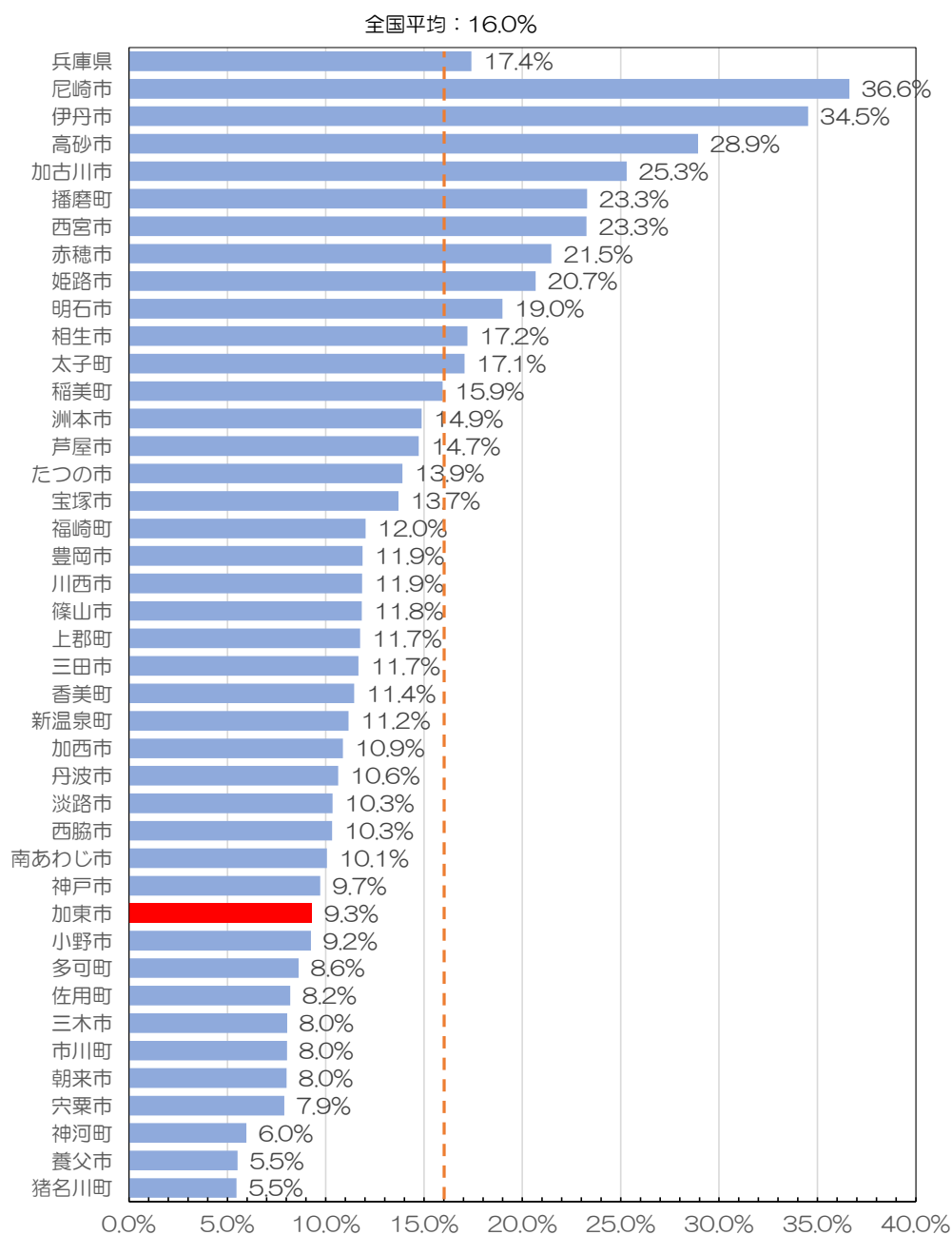
第3章 本市における自転車利用の現状と課題

3. 1 本市における自転車の利用状況

(1) 自転車分担率

- 兵庫県内各市町の通勤・通学の「自転車分担率」をみると、本市の自転車分担率は9.3%で41市町中31番目に位置しています。
- 全国平均の16.0%に比べ低い水準となっています。

■ 兵庫県内の自転車分担率（通勤・通学）



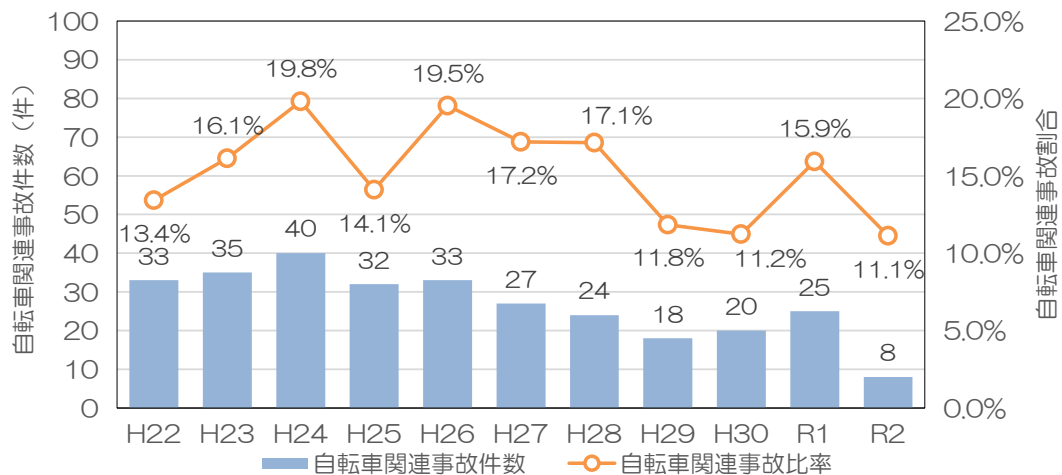
資料：平成 22 年国勢調査



(2) 自転車関連事故発生状況

- 本市の自転車関連事故件数は、平成 22 年 3 月から令和 2 年 8 月の間に 295 件発生しています。
- 平成 24 年をピークに平成 29 年にかけて減少傾向にあったものの、平成 30 年、令和元年と増加に転じています。
- 事故全体に対する自転車関連事故の割合は、10～20%の間で推移しています。

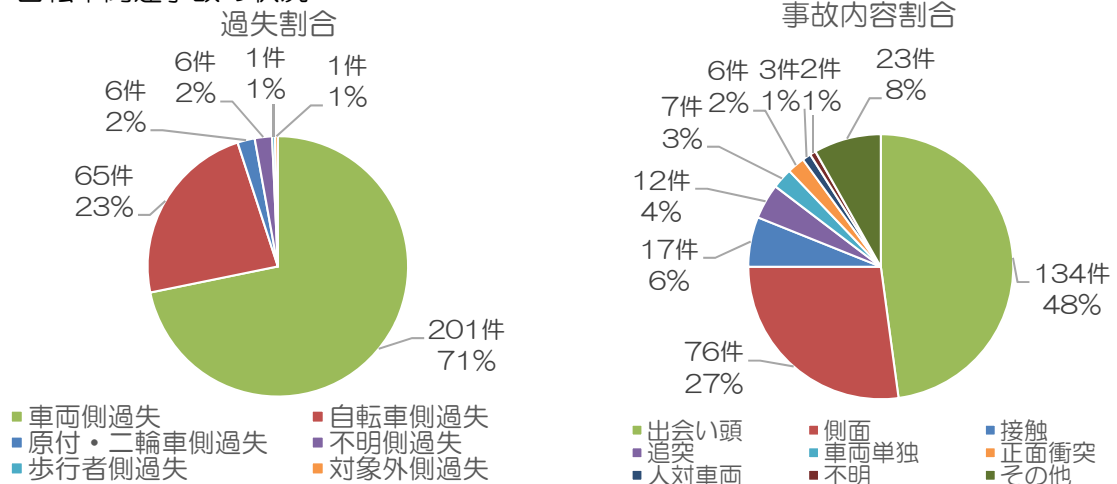
■自転車関連事故の推移



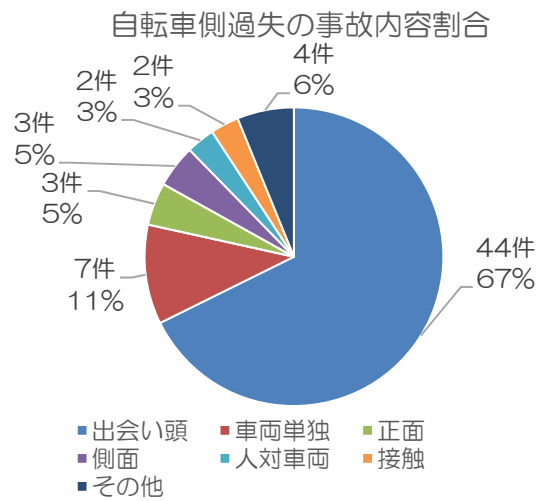
※平成 22 年 3 月～令和 2 年 8 月の事故を集計
資料：加東市

- 自転車関連事故の内、自転車側過失の事故は 65 件（約 23%）発生しています。
- 事故内容では出会い頭の事故が最も多く、次いで側面衝突、接触と続いています。
- 自転車側が過失の事故では、出会い頭が約 7 割を占めています。

■自転車関連事故の状況



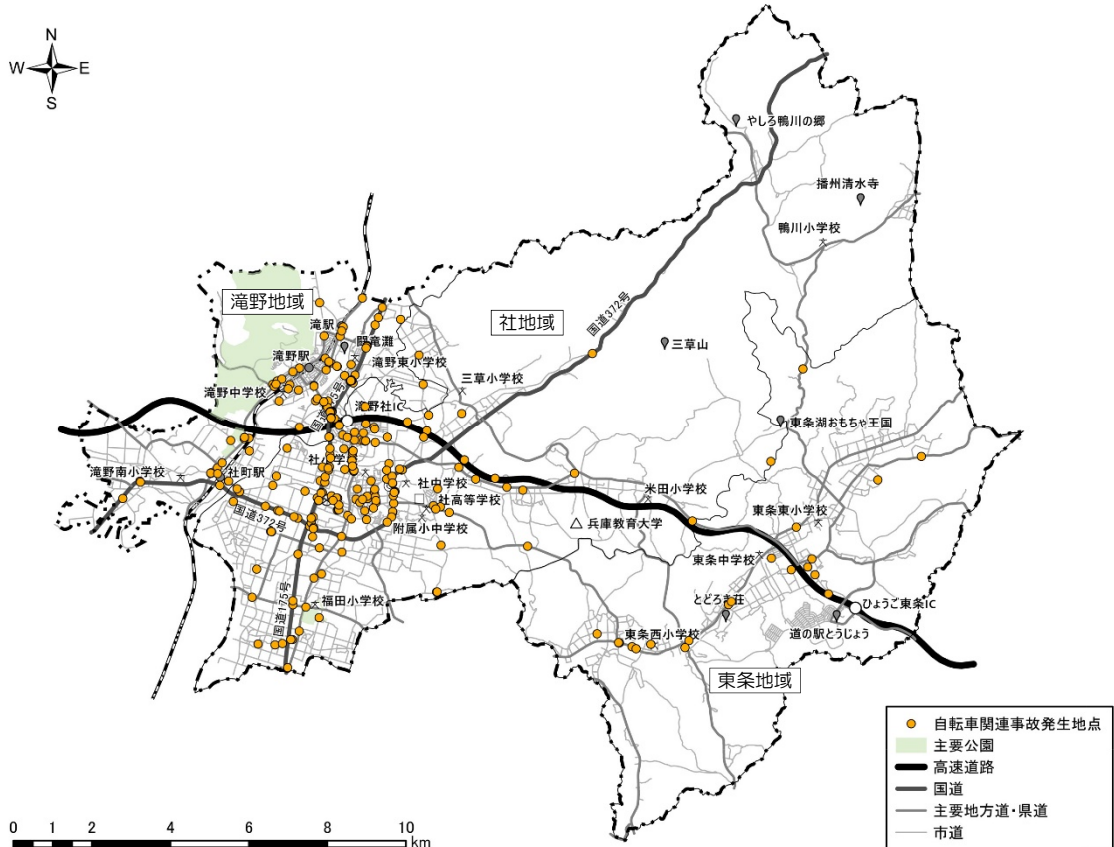
※平成 22 年 3 月～令和 2 年 8 月の事故を集計
資料：加東市



※平成 22 年 3 月～令和 2 年 8 月の事故を集計
資料：加東市

- ・本市の自転車関連事故は、社地域及び滝野地域の市街地部や国道 175 号、国道 372 号沿線で多く発生しています。

■ 自転車関連事故の発生箇所



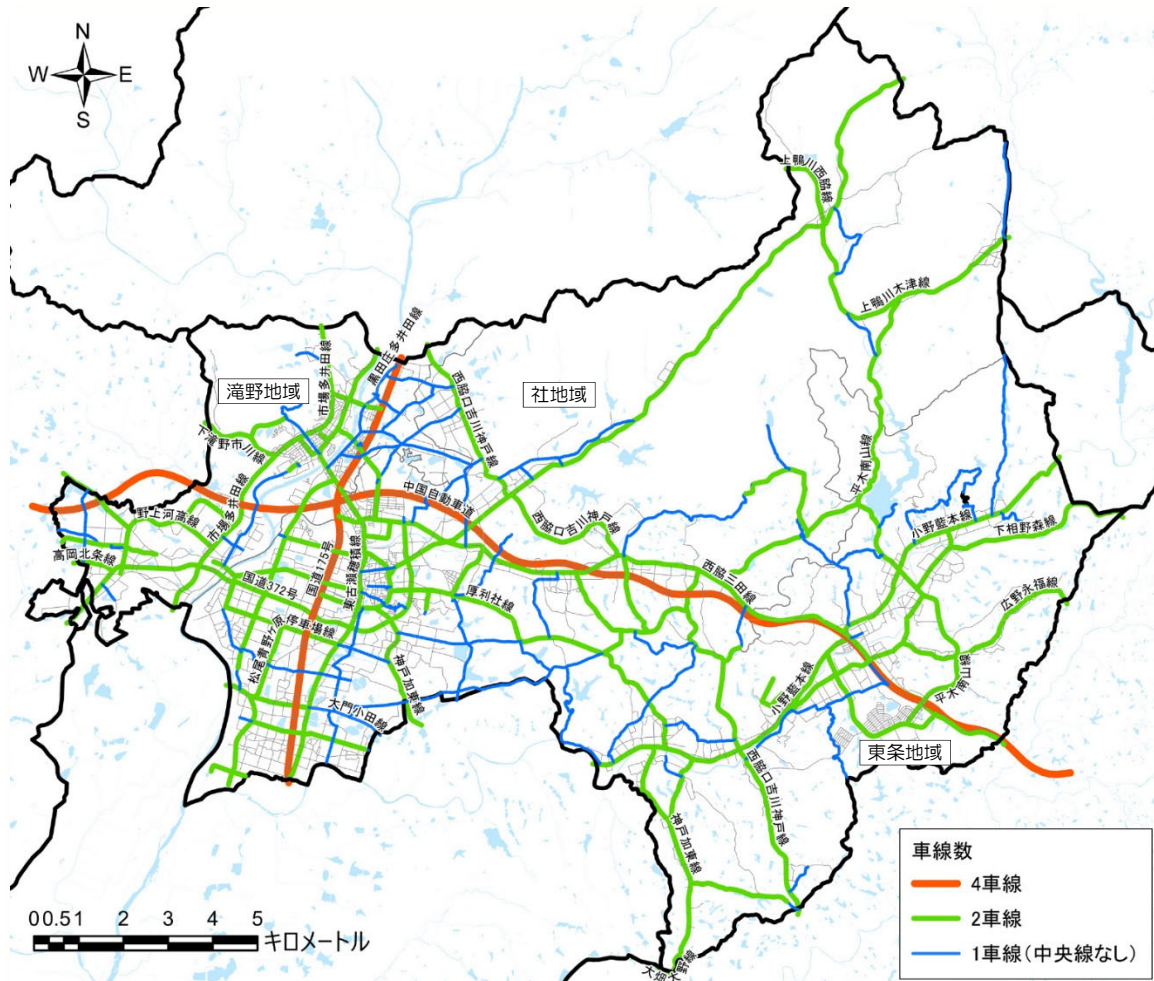
※平成 22 年 3 月～令和 2 年 8 月の事故を集計
資料：加東市



(2) 車線数

- 市内の道路ネットワークは 2 車線道路を中心に構成されており、4 車線道路は中国自動車道及び国道 175 号となっています。
- 幹線市道の中には中央線のない 1 車線道路も多くあります。

■道路の車線数



※市道の車線数は航空写真を元に判断

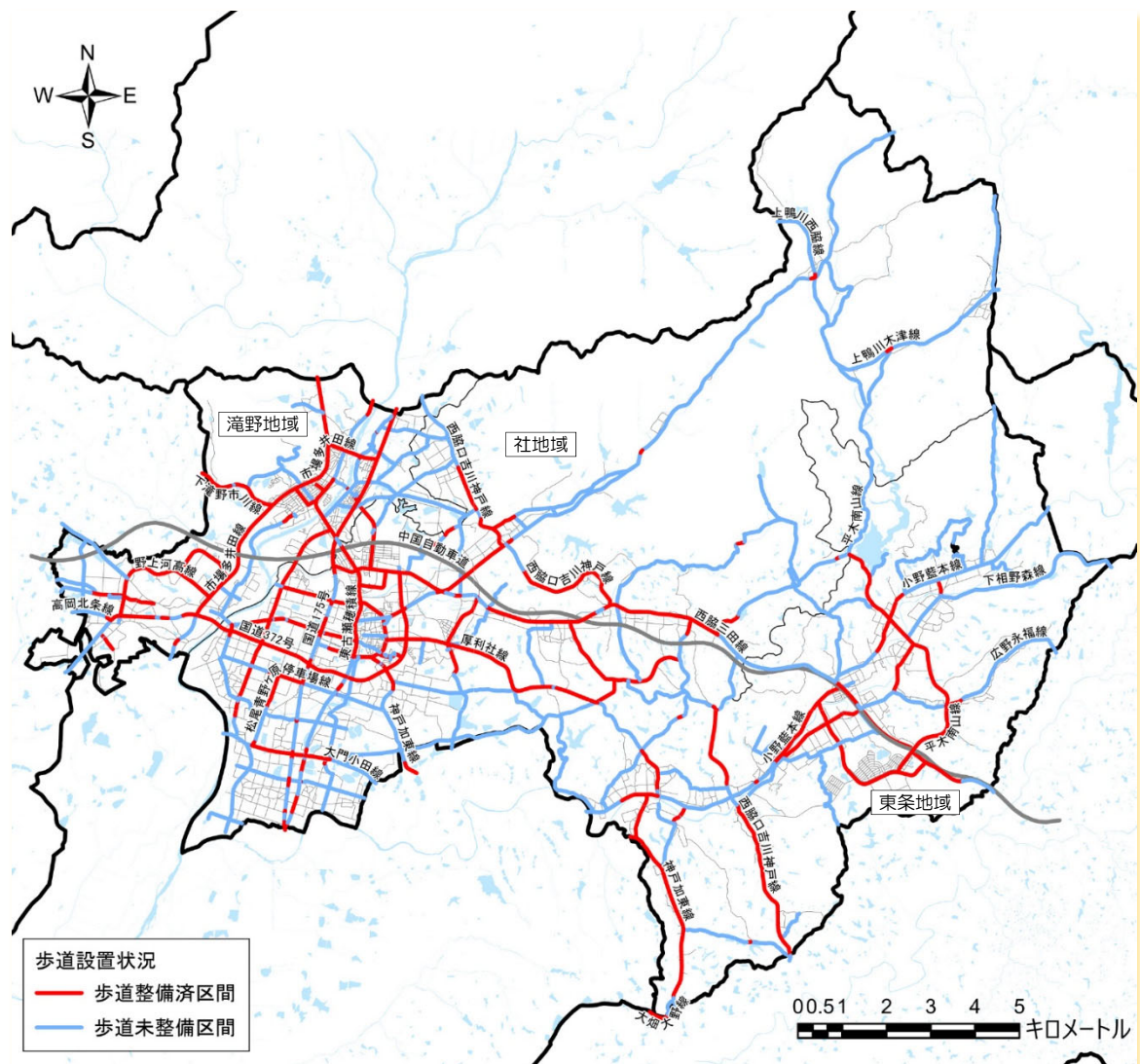
※中央線のない道路は 1 車線道路として判断



(3) 歩道整備状況

- ・社地域には連続した歩道が整備され、歩車分離が図られた道路が多くみられます。
- ・滝野地域、東条地域では、歩道が整備されていない区間が多くなっています。

■ 歩道整備状況



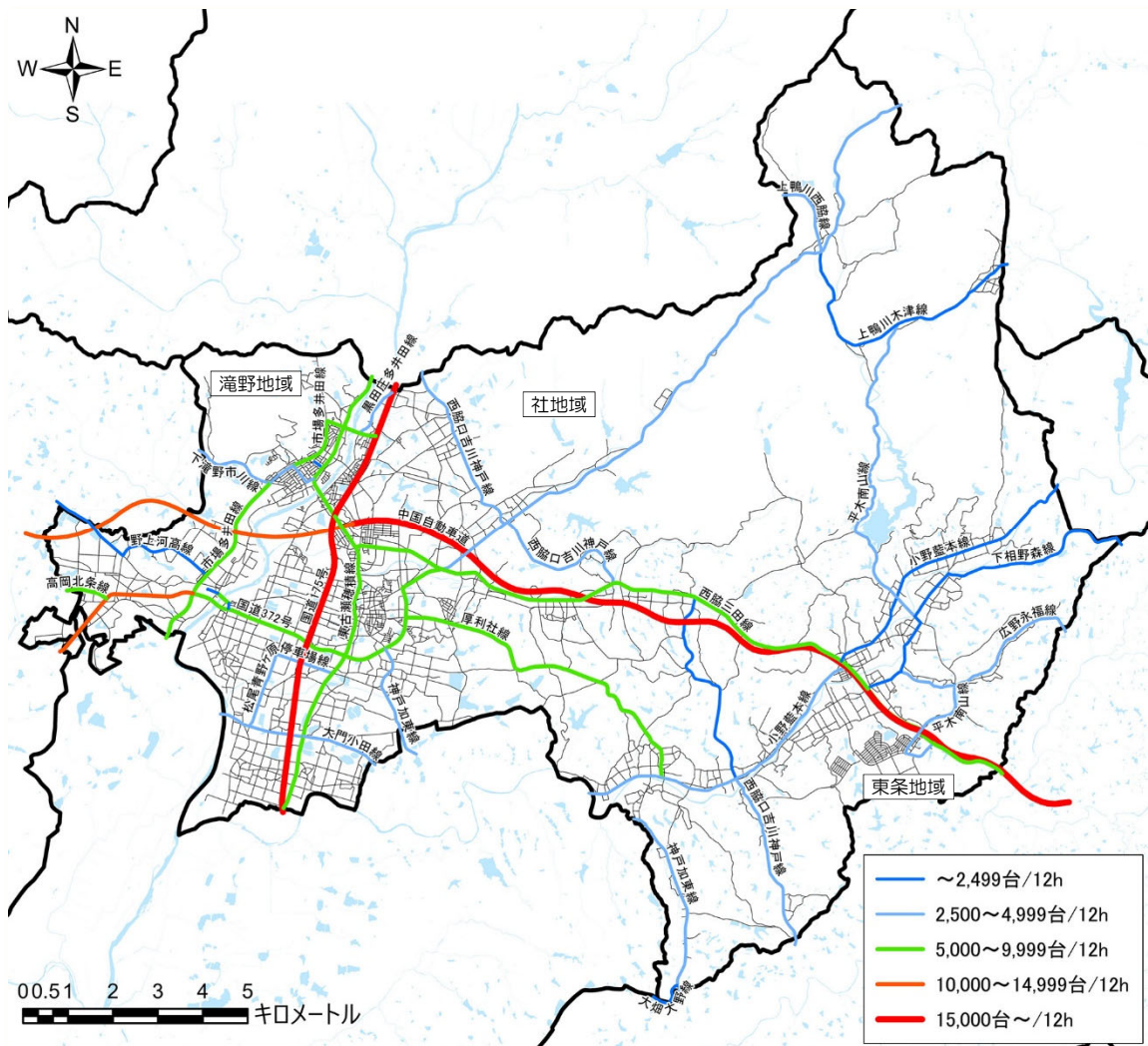
※国道・主要地方道・県道の歩道整備区間は航空写真及び基盤地図情報を元に判断



(4) 自動車交通量

- 市内の主要幹線道路の交通量は、国道 175 号が 15,000 台~/12h の交通量となっています。
- 地域別では、社地域及び滝野地域の市街地では 5,000~9,999 台/12h、東条地域では 5,000 台未満/12h と、社地域及び滝野地域の交通量が多くなっています。

■自動車交通量



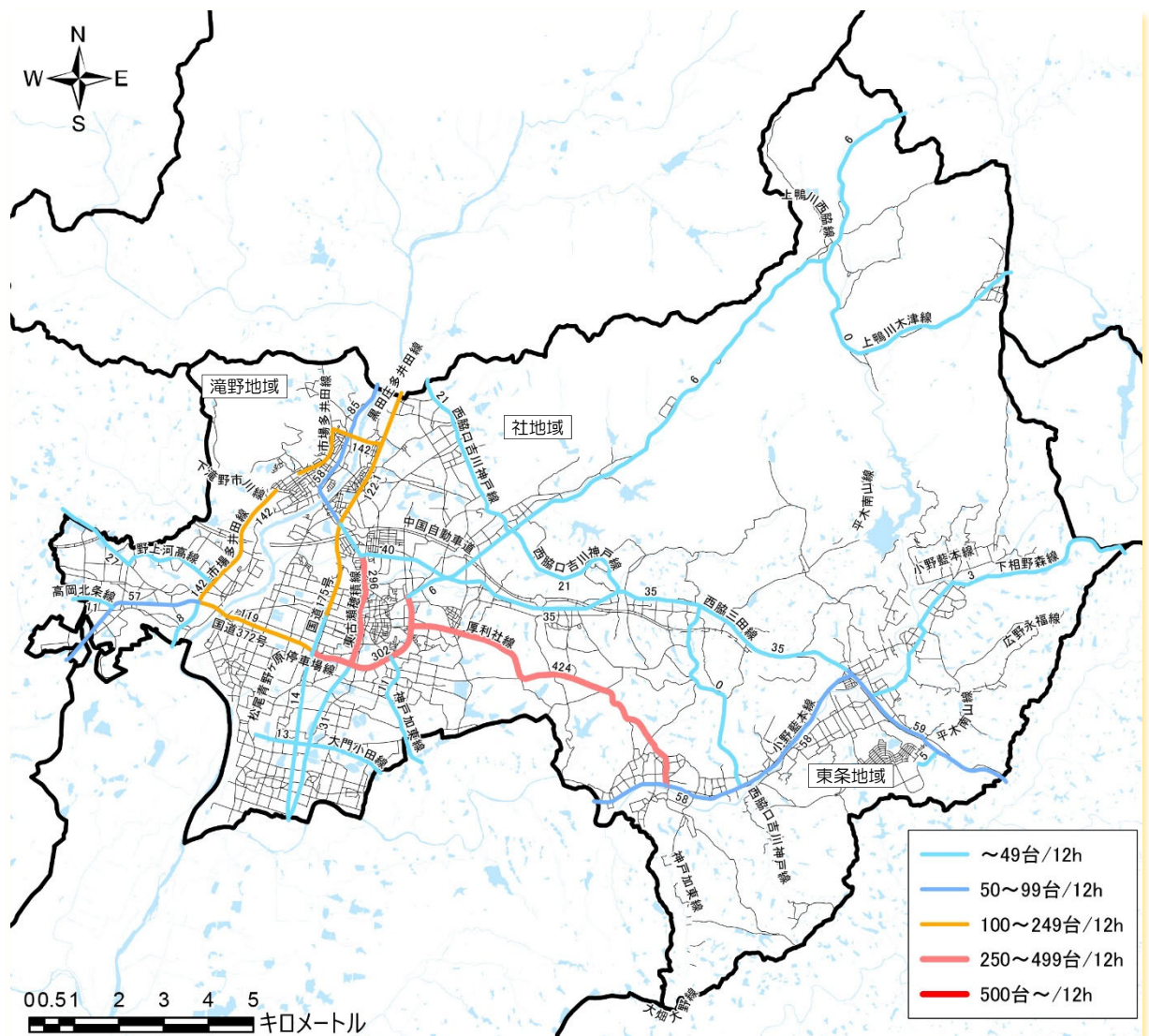
資料：平成 27 年度道路交通センサス



(5) 自転車交通量

- ・社地域と東条地域を結ぶ県道厚利社線、社地域の国道372号、県道東古瀬穂積線で自転車交通量が多くなっています。
- ・その他、国道175号および372号、滝野地域の県道市場多井田線や県道黒田庄多井田線等で比較的自転車交通量が多くなっています。

■自転車交通量



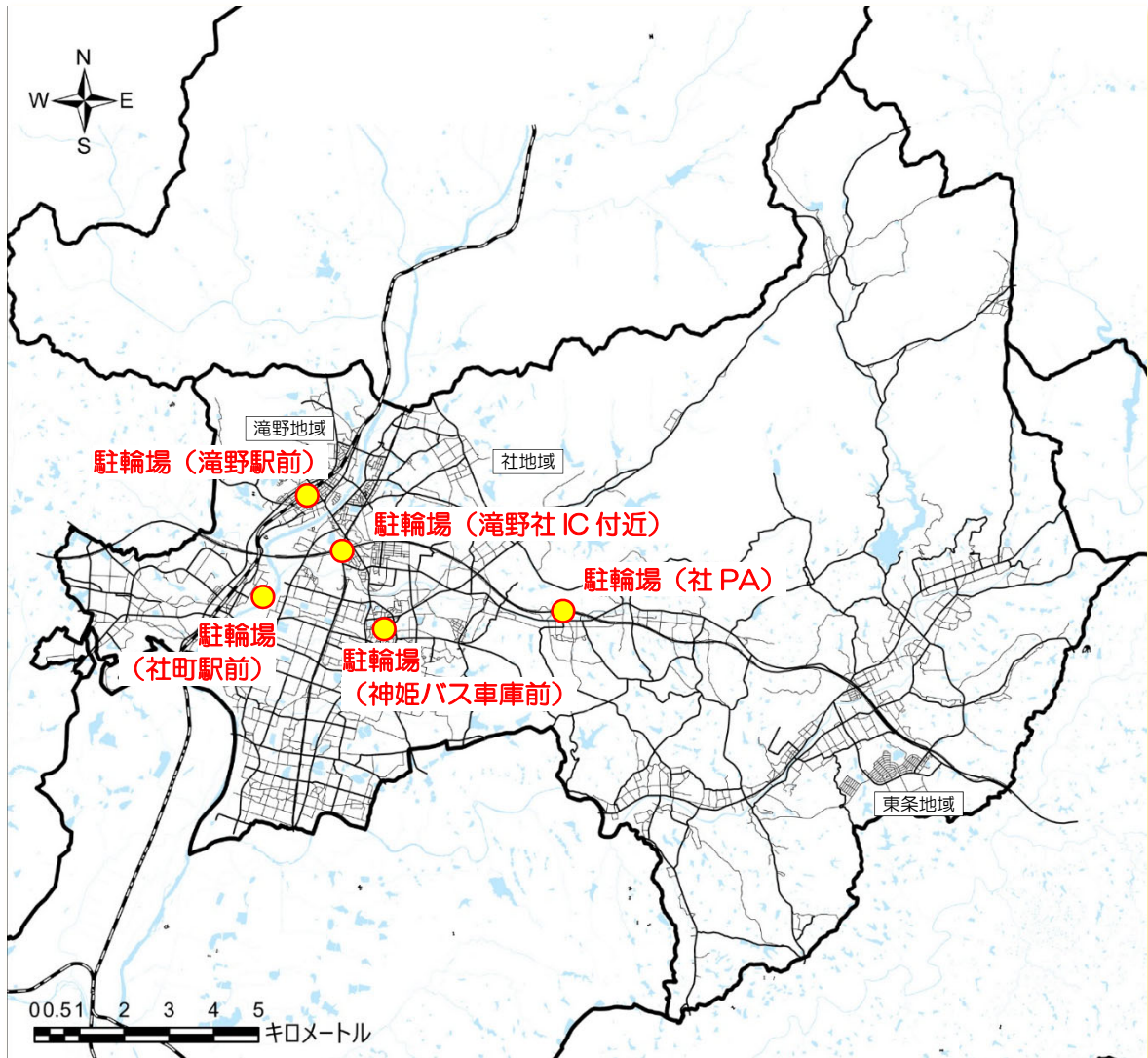
資料：平成 27 年度道路交通センサス（県資料）
※国道 175 号のみ平成 17 年度道路交通センサス値



(6) 駐輪場

- 駐輪場は、社町駅前、滝野駅前、社 PA、滝野社 IC 付近及び神姫バス車庫前に整備されています。

■駐輪場の立地



■各駐輪場の管理者

駐輪場名	管理者
社町駅前	企画政策課
滝野駅前	企画政策課
滝野社 IC 付近	土木課
社 PA	土木課
神姫バス車庫前	神姫バス

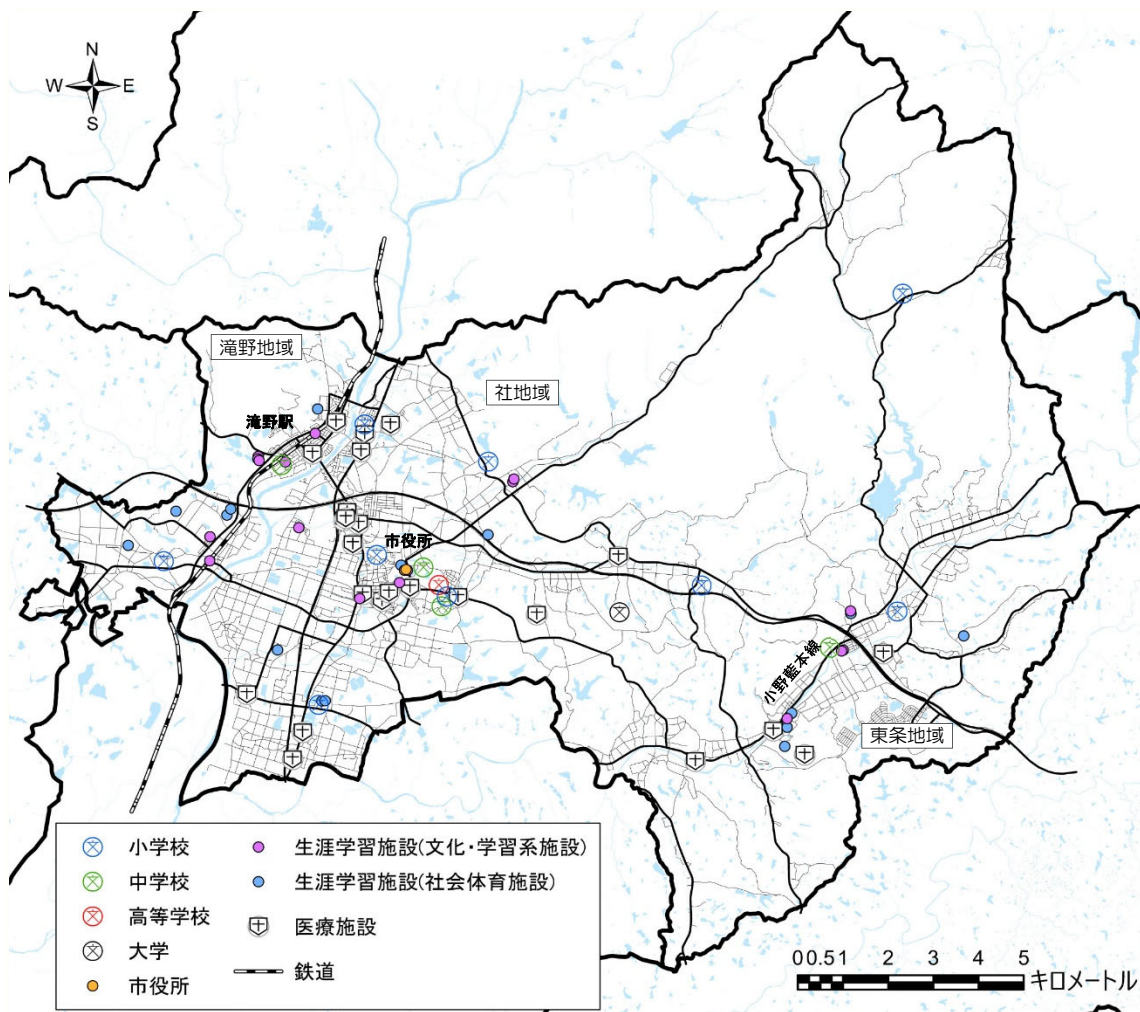


3. 3 施設立地

(1) 公共公益施設の立地

- 本市の公共公益施設は、社地域の市役所周辺、滝野地域の滝野駅周辺及び東条地域の県道小野藍本線沿線に集中しています。
- 特に市役所周辺には小学校、中学校及び高等学校や病院等が集中しています。

■ 公共公益施設の立地



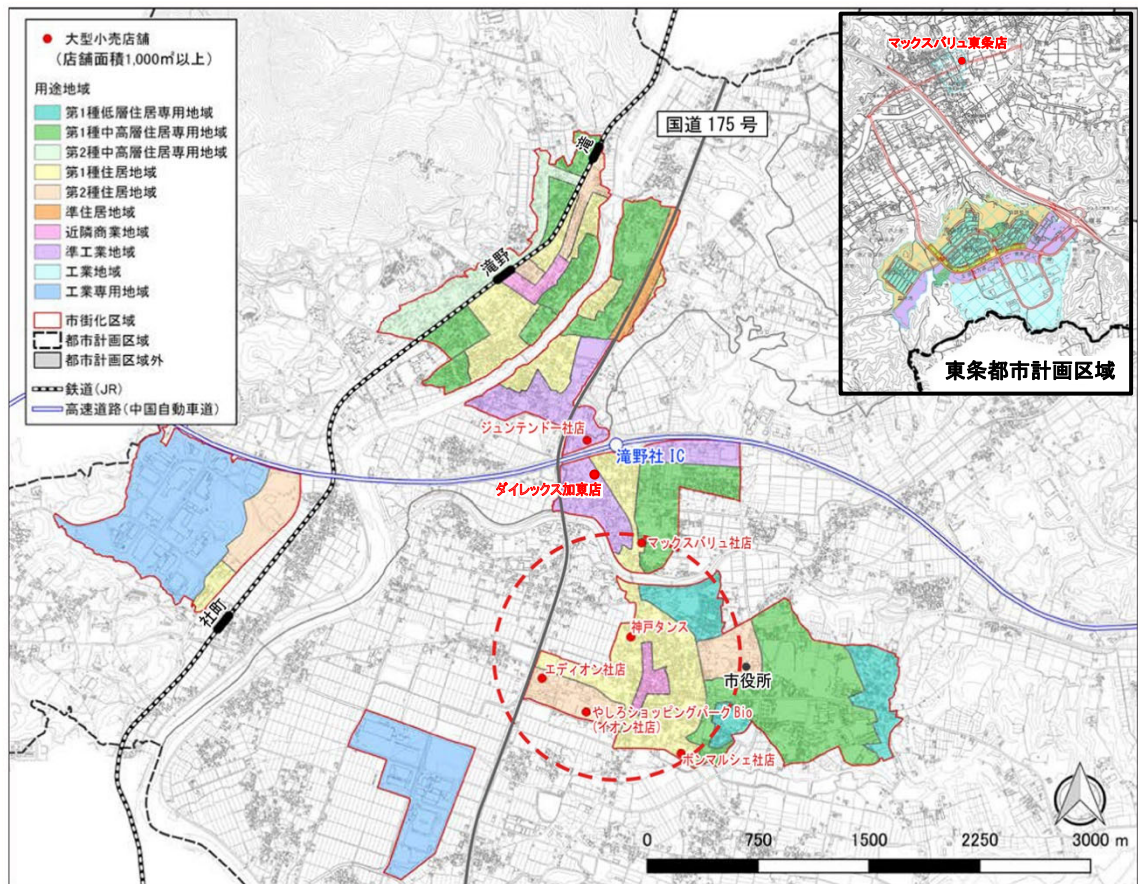


(2) 大規模商業施設の立地

- ・市内には、店舗面積が 1,000 ㎡以上の大規模小売店舗が 8 店舗立地しています。
- ・マックスバリュ東条店以外はすべて市街化区域内に立地しており、うち、5 店舗が市役所西側（図中赤○のエリア）に集中しています。

■市内の大規模小売店舗の概要

	名称	業態	店舗面積
1	やしろショッピングパーク Bio(イオン社店)	ショッピングセンター	22,270 ㎡
2	ボンマルシェ社店	食品スーパー	2,598 ㎡
3	神戸タンス	専門店	2,354 ㎡
4	エディオン社店	専門店	2,064 ㎡
5	ジュンテンドー社店	ホームセンター	2,045 ㎡
6	マックスバリュ社店	食品スーパー	2,017 ㎡
7	マックスバリュ東条店	食品スーパー	1,518 ㎡
8	ダイレックス加東店	ディスカウントストア	1,559 ㎡



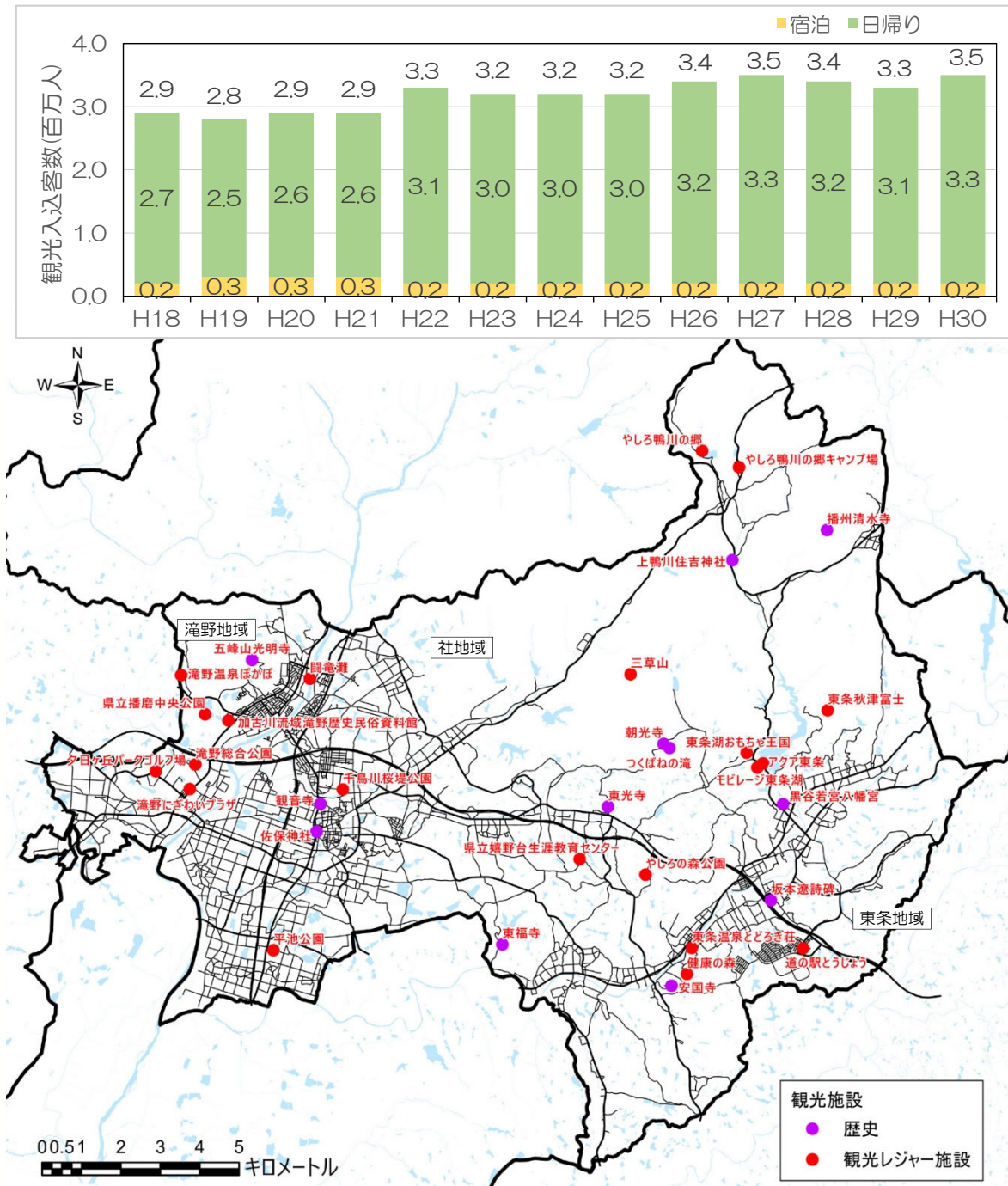
資料：東洋経済 全国大型小売店舗総覧（平成 29 年）
 加東市都市計画マスタープラン（平成 31 年 3 月）
 経済産業省 大規模小売店舗立地法 法第 5 条第 1 項（新設）届出の概要（平成 28 年度、平成 30 年度）



(3) 観光施設の立地

- 観光施設の多くは、市街地部に立地していますが、一部キャンプ場や歴史施設が東条湖畔や山地部に立地しています。
- 観光入込客数は増加傾向にあり、平成 21 年度から平成 30 年度の 10 年間で、年間の観光入込客数は約 57 万人増加しています。
- 観光客の大部分は日帰り観光客が占めています。

■観光施設の立地と観光入込客数の推移



資料：加東市観光ガイドマップ、国土数値情報「観光資源」データから作成



3. 4 本市の自転車利用環境

(1) サイクリングマップの作成

- 市内を巡る「加東市サイクリングマップ」(一社)加東市観光協会)及び、広域観光事業として「北はりまサイクリングマップ」(北播磨広域定住自立圏を構成する3市1町)が作成されています。また、兵庫県の「ひょうごサイクリングモデルルート」でも本市を通過するルートが設定されています。
- こうしたサイクリングルートは、観光施設等を通過するルートとなっています。

加東市サイクリングマップ



出典：一般社団法人加東市観光協会



北はりまサイクリングマップ



出典：一般社団法人加東市観光協会



ひょうごサイクリングモデルルート (No.4「山田錦の里ロングライドコース」)

4 東・北播磨「山田錦の里 ロングライドコース」

HIGASHI・KITAHARIMA
"Yamada Nishiki no Sato Cycling Route"

チャレンジ好きのあなたへ 全ルート中最長 230km の ロングライドコース

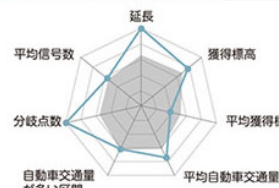
加古川河川敷やダムの水辺を通る自転車道から始まり、山間部にはコース最大の難所、標高差 300m の岩座神の峠が出現します。

峠を下り広大な播磨平野を一気に駆け抜け、山あいをはけるとリゾート感漂う東条湖が迎え入れます。美しい田園地帯を抜けて海へ出ると、明石海峡大橋に向かって海岸沿いを走る贅沢なフィニッシュが味わえます。



ルートの特徴

ルート全長 **230 km**
獲得標高 **1,559 m**
想定所要時間 約 **15 時間**



※平均獲得標高：獲得標高/全延長
※自転車交通量が多い区間：交通量4,000 (台/日) 以上の区間延長/全延長
※平均信号数：信号数/全延長



令和2年夏、播磨中央公園にサイクルステーションが新しくオープン。サイクリスト同士の情報交換の場や、ちょっとひと息つける休憩スペース、自転車を乗降しやすい駐車場、試走スペースなどサイクリングの地域拠点として利用できます。

凡 例

- サイクリングルート
- 注意するところ
- 交差点 (分岐点)
- 高速道路等
- 高速道路等 (無料区間)
- 国道
- 県道
- 新幹線
- 鉄道 (JR)
- 鉄道 (JR 以外)
- 市区町界
- 道の駅
- 駅
- 新幹線駅
- 国定・重要文化財 (建造物)
- 観光スポット
- キャンプ場
- 海水浴場・水泳場
- 市役所
- 町役場・区役所
- 国道番号
- 県道番号
- 学校

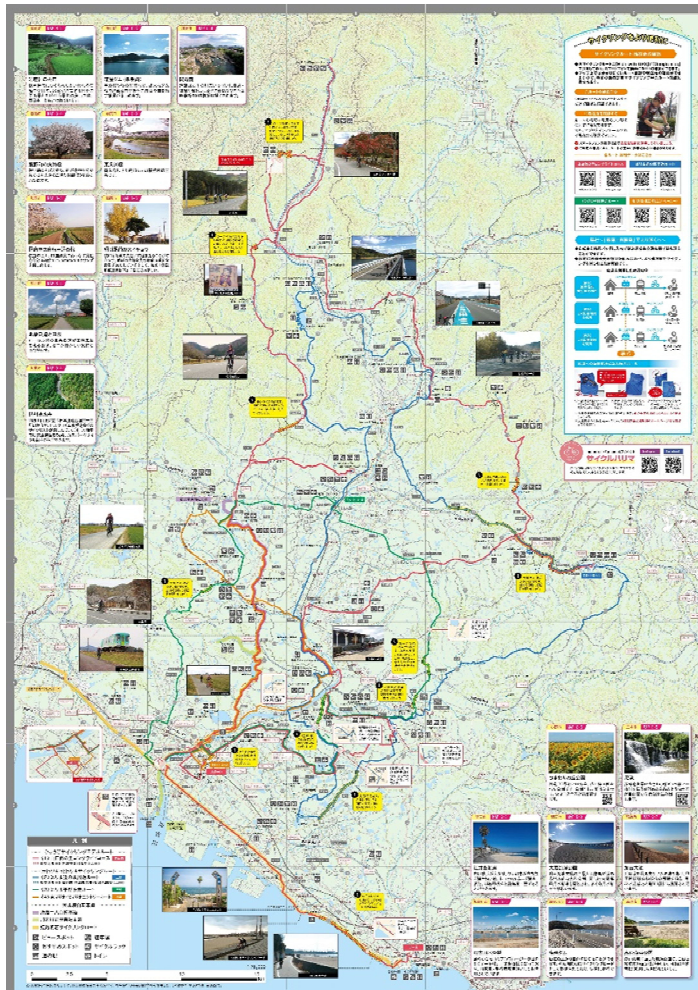
※観光スポットなどの各施設は、モデルルート周辺の主な施設を掲載



出典：兵庫県



東はりま北はりまサイクリングマップ



サイクリングの魅力を最大限に引き出す

サイクリングの準備

サイクリングの準備は、安全と快適さを確保するための重要なステップです。ここでは、サイクリングの準備に関する基本的な知識と、具体的な準備方法について詳しく説明します。

サイクリングの準備

サイクリングの準備は、安全と快適さを確保するための重要なステップです。ここでは、サイクリングの準備に関する基本的な知識と、具体的な準備方法について詳しく説明します。

サイクリングの準備

サイクリングの準備は、安全と快適さを確保するための重要なステップです。ここでは、サイクリングの準備に関する基本的な知識と、具体的な準備方法について詳しく説明します。

01 山田緑の星ロングライドコース

山田緑の星ロングライドコースは、山田緑の星公園をメイン会場とする、ロングライドコースです。コースは、山田緑の星公園の中心部から始まり、公園の周囲を一周するルートです。コースの全長は約10kmで、初心者から上級者まで楽しめるコースです。

02 はりま道の駅周遊ルート

はりま道の駅周遊ルートは、はりま道の駅をメイン会場とする、周遊ルートです。コースは、はりま道の駅の中心部から始まり、駅の周囲を一周するルートです。コースの全長は約5kmで、初心者から上級者まで楽しめるコースです。

03 はりま平野快進ルート

はりま平野快進ルートは、はりま平野をメイン会場とする、快進ルートです。コースは、はりま平野の中心部から始まり、平野の周囲を一周するルートです。コースの全長は約15kmで、初心者から上級者まで楽しめるコースです。

04 東はりま北はりまエントリールート

東はりま北はりまエントリールートは、東はりま北はりまをメイン会場とする、エントリールートです。コースは、東はりま北はりまの中心部から始まり、地域の周囲を一周するルートです。コースの全長は約20kmで、初心者から上級者まで楽しめるコースです。

おすすめスポット

おすすめスポットは、サイクリングを楽しむための様々な場所や施設を紹介しています。ここでは、おすすめのスポットについて詳しく説明します。

おすすめスポット

おすすめスポットは、サイクリングを楽しむための様々な場所や施設を紹介しています。ここでは、おすすめのスポットについて詳しく説明します。

おすすめスポット

おすすめスポットは、サイクリングを楽しむための様々な場所や施設を紹介しています。ここでは、おすすめのスポットについて詳しく説明します。

出典：兵庫県



(2) サイクステーションの開設

- ・本市には、滝野にぎわいプラザ及び播磨中央公園の2箇所に、サイクステーションが開設されています。
- ・滝野にぎわいプラザには、サイクリングの拠点として利用できるよう応急処置用のパーツの販売や整備スタンド、空気入れが完備されています。
- ・播磨中央公園サイクステーションは、地域のサイクスポーツの拠点として令和2年7月に開設されました。サイクリストの情報交換やふれあいの場としての活用が期待されています。

サイクステーションの概要

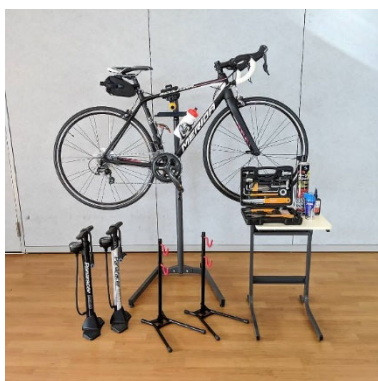
■播磨中央公園サイクステーションの概要

名称	内容
メインステーション (土・日・祝日 9～17 時)	休憩・情報交換スペース、トイレ、更衣室 レンタル用自転車 12 台 (ロードバイク、クロスバイク各 6 台) 駐車場 (24 台) 駐輪スペース (約 20 台) 試走コース (約 1,500 m ²)
サブステーション	トイレ、駐輪スペース (約 10 台)



出典：兵庫県

■滝野にぎわいプラザ



出典：一般社団法人加東市観光協会

「サイクステーションとは、自転車を楽しむサイクリストの方々に向けて、休憩スペース、飲み物及びサイクリング情報を提供する施設のこと。」

サイクルラック設置箇所一覧

・ ぽかぽ
・ 五峰山光明寺
・ 闘龍灘
・ 和歌山ラーメン ばり馬
・ I N V I G O
・ 平池公園
・ 大月
・ ピンクハウス
・ やしろ国際学習塾
・ やしろ鴨川の郷
・ 播州清水寺 2 箇所
・ 東条湖グランド赤坂
・ アクア東条
・ 道の駅とうじょう
・ とどろき荘
計 16 箇所



(3) サイクリングイベントの開催

- ・加東市観光協会の主催で、市内の観光地や飲食店をめぐりながらサイクリストの交流を深めることを目的としたイベントが開催されています。

サイクリングイベントの開催状況

■イベントの概要

名称	内容
Meet Up Summer Ride ツアー	概要：サイクリスト同士の交流を深めるツアー 開催日：令和2年7月12日（日） 参加人数：10名  
北播磨 100km チャレンジライド	概要：初心者の最初の目標である 100km を走りきるツアー 開催日：令和2年10月25日（日） 参加人数：18名
ライディングスクール	概要：自転車事故に合わないための教室 開催日：令和2年12月5日（土） 参加人数：15名



出典：一般社団法人加東市観光協会



(4) レンタサイクルの実施

- ・加東市観光協会及び播磨中央公園では、兵庫県内でも珍しいスポーツサイクルに特化したレンタル事業（ロードバイク・クロスバイクのレンタサイクル）が行われています。
- ・加東市観光協会では、電動アシスト付きスポーツサイクル（e-bike）もレンタルしています。

レンタサイクルの概要

加東市観光協会は
レンタサイクルを開始しました。

MERIDALのクロスバイク
「CROSSWAY」

利用料金 1日 2,000円 (他別) (ヘルメット付き)

利用時間 8:30 ~ 16:30

利用範囲 加東市を中心とした北播磨地域

利用対象 中学生以上

※後継車券の方ではご利用出来ません。
※貸出状況により、ご希望のサイズがご用意できない
場合がございます。予めお電話にてご予約いただき
ますようお願いいたします。

加東市サイクリングマップや
北はりまサイクリングマップの
ルートを通っていただけます。

お問い合わせ 一社 加東市観光協会【加東市観光案内所】
【住所】兵庫県加東市河原4028 栗野にぎわいプラザ内
【TEL】0795-48-0995 【FAX】0795-20-6070 【URL】www.kato-kanko.jp
【営業日】水曜日 【営業時間】8:30~17:15

加東市へのアクセス



出典：一般社団法人加東市観光協会



（５）自転車シミュレーターの設置

- 本市では、自転車事故を防止することを目的に、自転車特有の危険性をシミュレーション体験できる自転車シミュレーターを市役所に設置しています。
- 市内の小・中学校、各地区（自治会）で行われる交通安全教室や、各種イベント、企業が主催する交通安全研修で活用しています。

自転車シミュレーターの概要

【体験可能日時】

日時：毎月 15 日（15 日が土日・祝日の場合は、翌月曜日）

＜午前の部＞午前 10 時～12 時

＜午後の部＞午後 2 時～4 時

場所：市役所 1 階ロビー

【自転車シミュレーターとは】

- モニター画面を見ながら自転車走行の擬似体験ができる
- 利用者は、スーパー、塾、商店街、学校のいずれかを目的地別に選べるほか、小学校低学年、小学校高学年、中学生以上、シニアなどの各世代に応じて難易度を選択可能
- 急に人が飛び出してくるなど、実際に起こりうる危険な状況を運転しながら体験でき、体験終了後は、ルールを守って安全に運転できたかを確認できる。
- 体験中は指導員が隣につき、使い方のアドバイスを行う。





（６）交通安全教室の開催

- ・本市では、交通事故ゼロを目指し、園児や小・中学生及び高齢者、企業などを対象とした「交通安全教室」を実施しています。

交通安全教室の概要

【教室の開催方法】

- ・人数不問
（電話等で、希望日時、場所、代表者の氏名・連絡先、対象者、人数などを連絡）
- ・事前に連絡協議が必要

【内容】

- ・正しい横断歩道の渡り方、正しい自転車の乗り方についての講話
- ・自転車シミュレーターを利用した、実体験型教室
- ・反射材の効果などの説明
- ・交通安全講話、DVD 視聴

【開催場所】

申込者が指定する場所

- ・幼稚園・保育所・こども園内、小・中学校の校庭や体育館
- ・公民館、福祉センターなど

【開催時間】

- ・1 時間程度

【講師】

- ・加東警察署などから講師が訪問

【近年の開催状況】

令和元年 48 回（参加者数：4,762 人）

令和2年 25 回（参加者数：1,036 人）



3. 5 自転車利用に関するアンケート調査

(1) 調査の概要

自転車活用推進計画を策定するにあたり、自転車を利用する上での問題点・課題や、自転車の活用を推進するために取り組むべき事項について把握することを目的に、自転車利用に関するアンケート調査を実施しました。

■アンケート調査概要

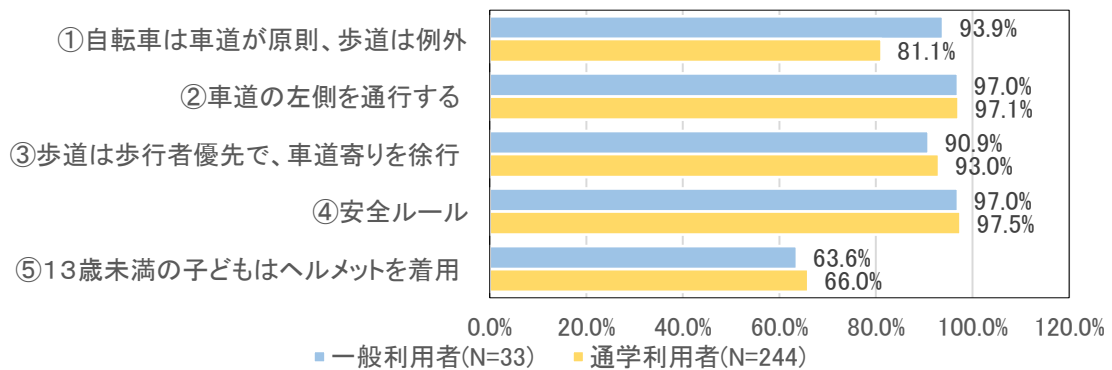
対象	一般利用者	通学利用者	外国人市民
調査方法	自転車利用者へのヒアリング調査	学校に依頼して調査	企業に依頼して調査
調査期間	令和2年10月10日～25日	令和2年10月12日～22日	令和2年11月2日～10日
回答数	48人	365人	98人
主な調査項目	・「自転車安全利用五則」について ・「自転車損害賠償保険」加入の義務化について ・安全で快適な走行のために必要な対策について ・サイクリングを楽しむにあたり、あったらいいなと思うものについて ・自転車利用者に対し、特に気になることについて ・自転車の走行環境や交通マナーについて ・自転車利用時の出発地と目的地について ・自転車利用時に危険と感じた場所について ・自転車専用通行帯があればいいと思う場所について		・自転車利用時の目的地について ・自転車のルールについて ・道路標識の意味のわかりにくさについて ・自転車に乗って困ることについて



(2) 調査結果

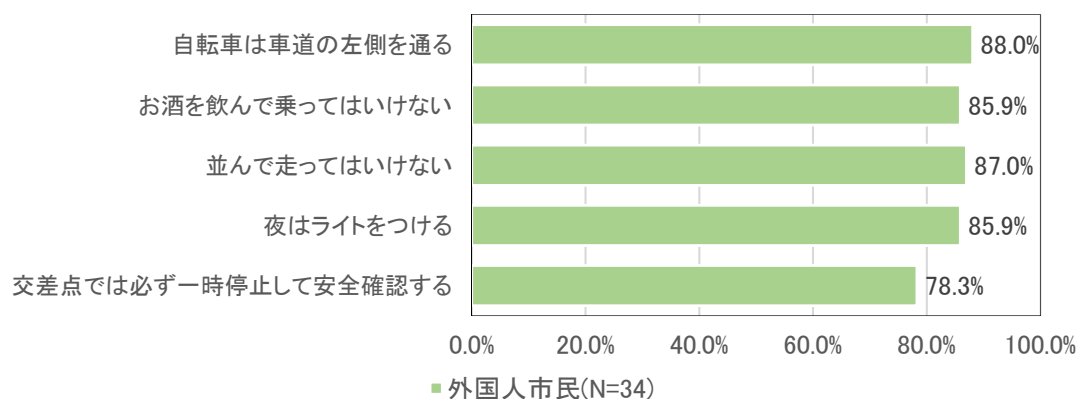
①自転車安全利用五則の認知状況

- ・ 自転車安全利用五則の内、一般利用者は①～④について9割以上が「知っている」と回答しています。また、通学利用者は②～④について9割以上が「知っている」と回答しており、①の認知が一般利用者を10%以上下回っています。
- ・ ⑤については、一般利用者、通学利用者ともに60%程度と低い状況にあります。



②外国人市民が自転車のルールについて、知っていること

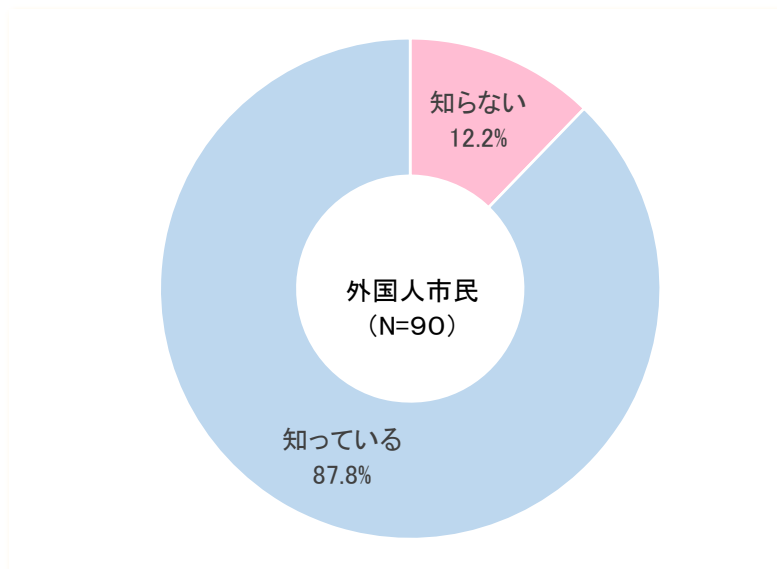
- ・ 自転車のルールについては、全体的に意識が高く、「交差点では必ず一時停止して安全確認する」を除く各項目を85%以上が認知しています。また、最も低い「交差点では必ず一時停止して安全確認する」でも約78%が「知っている」と回答しています。





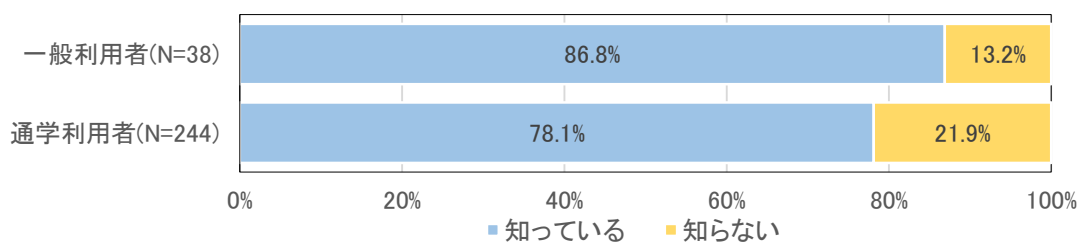
③道路標識の意味のわかりにくさ

- 道路標識の意味については、外国人市民の約 12%が認知していない状況にあります。



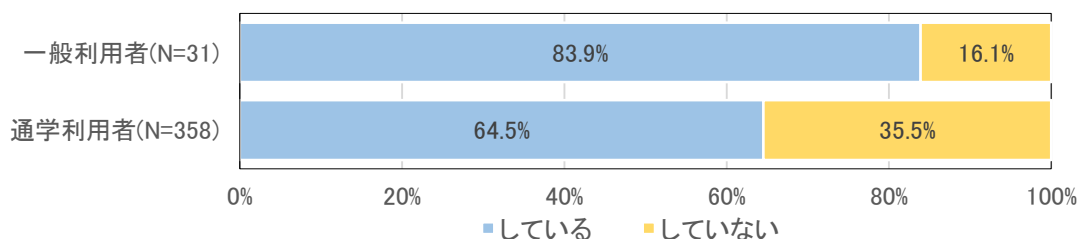
④「自転車損害賠償保険」加入の義務化について

- 「自転車損害賠償保険」加入の義務化については、一般利用者の約 87%、通学利用者の約 78%が「知っている」と回答しており、比較的認知度は高くなっています。



⑤自転車の点検について

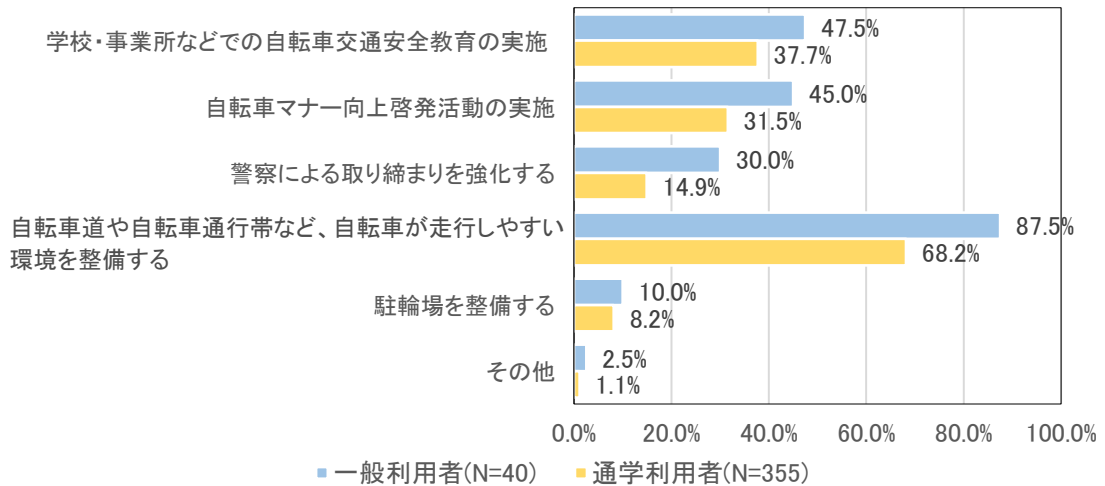
- 自転車の点検について、一般利用者の約 16%、通学利用者の約 36%が「点検をしていない」と回答しています。





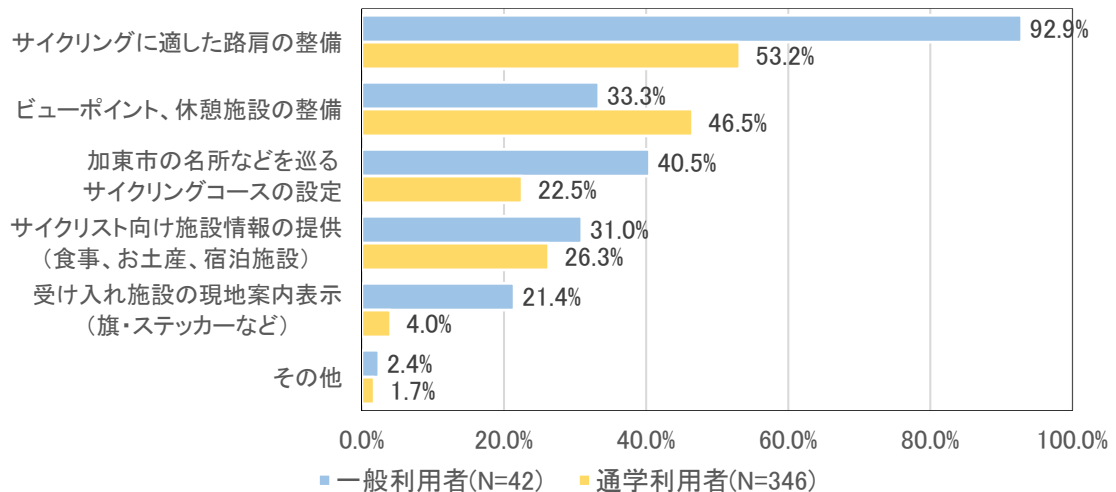
⑥自転車の安全で快適な走行のため、市内で必要だと思う対策

- ・市内で必要だと思う対策について、一般利用者の約 88%、通学利用者の約 68% が「自転車が走行しやすい環境を整備する」を挙げています。
- ・この他、「自転車交通安全教育の実施」、「自転車マナー向上啓発活動の実施」必要な対策として挙げられています。



⑦サイクリングを楽しむにあたり、あったらいいなと思うもの

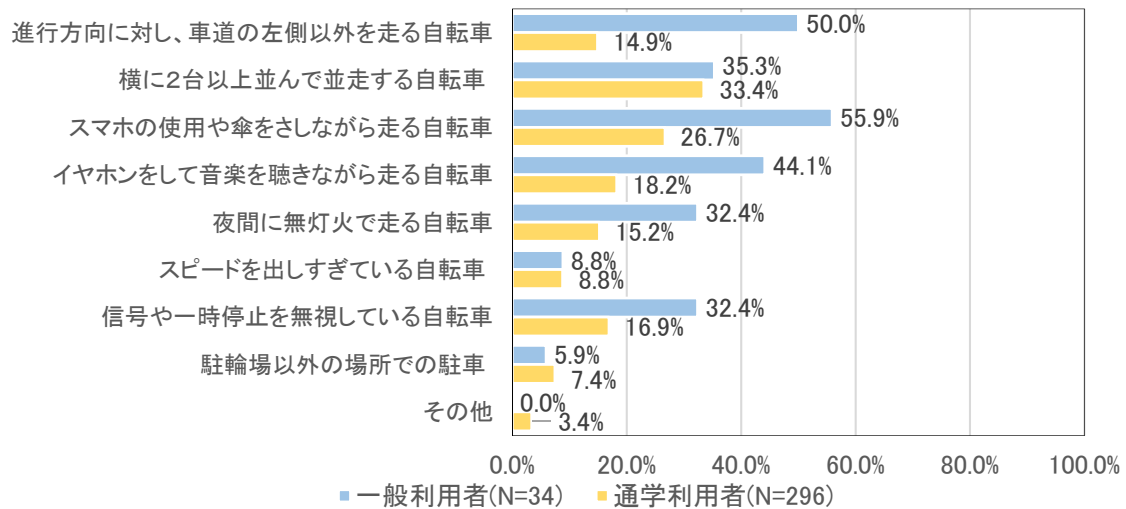
- ・一般利用者の約 93%が「サイクリングに適した路肩の整備」と回答しています。また、「名所などを巡るサイクリングコースの設定」や「ビューポイント、休憩施設の整備」、「サイクリスト向けの施設情報の提供」も多く挙げられています。
- ・通学利用者では「サイクリングに適した路肩の整備」及び「ビューポイント、休憩施設の整備」が多く回答されています。





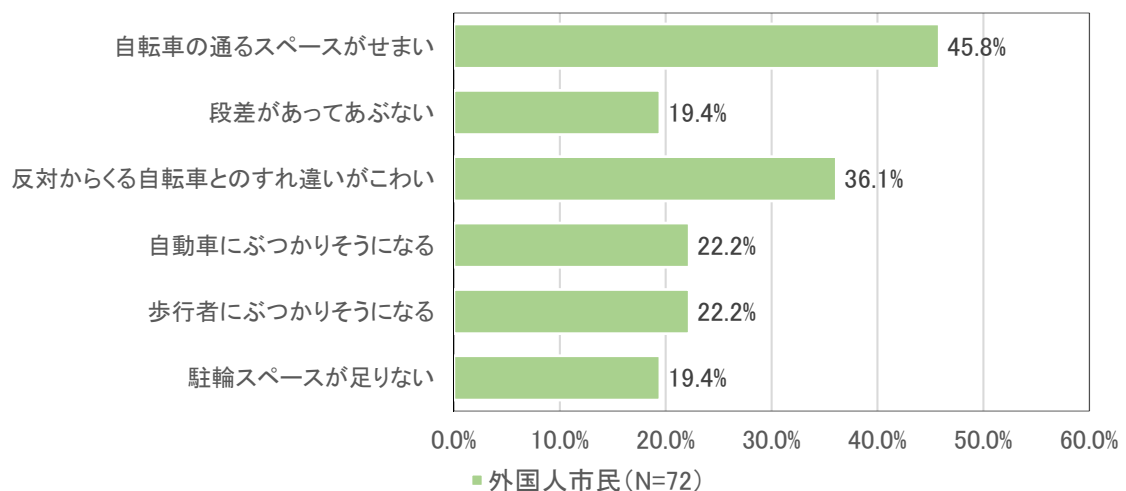
⑧市内の自転車利用者に対し、特に気になること

- ・一般利用者では「スマホの使用や傘をさしながら走る自転車」、「進行方向に対し、車道の左側以外を走る自転車」、「イヤホンをして音楽を聴きながら走る自転車」が多く挙げられています。これに対し、通学利用者は「横に2台以上並んで並走する自転車」は一般利用者と同程度の割合となりましたが、その他については一般利用者の割合を大きく下回っています。



⑨外国人市民が自転車に乗っていて困ること

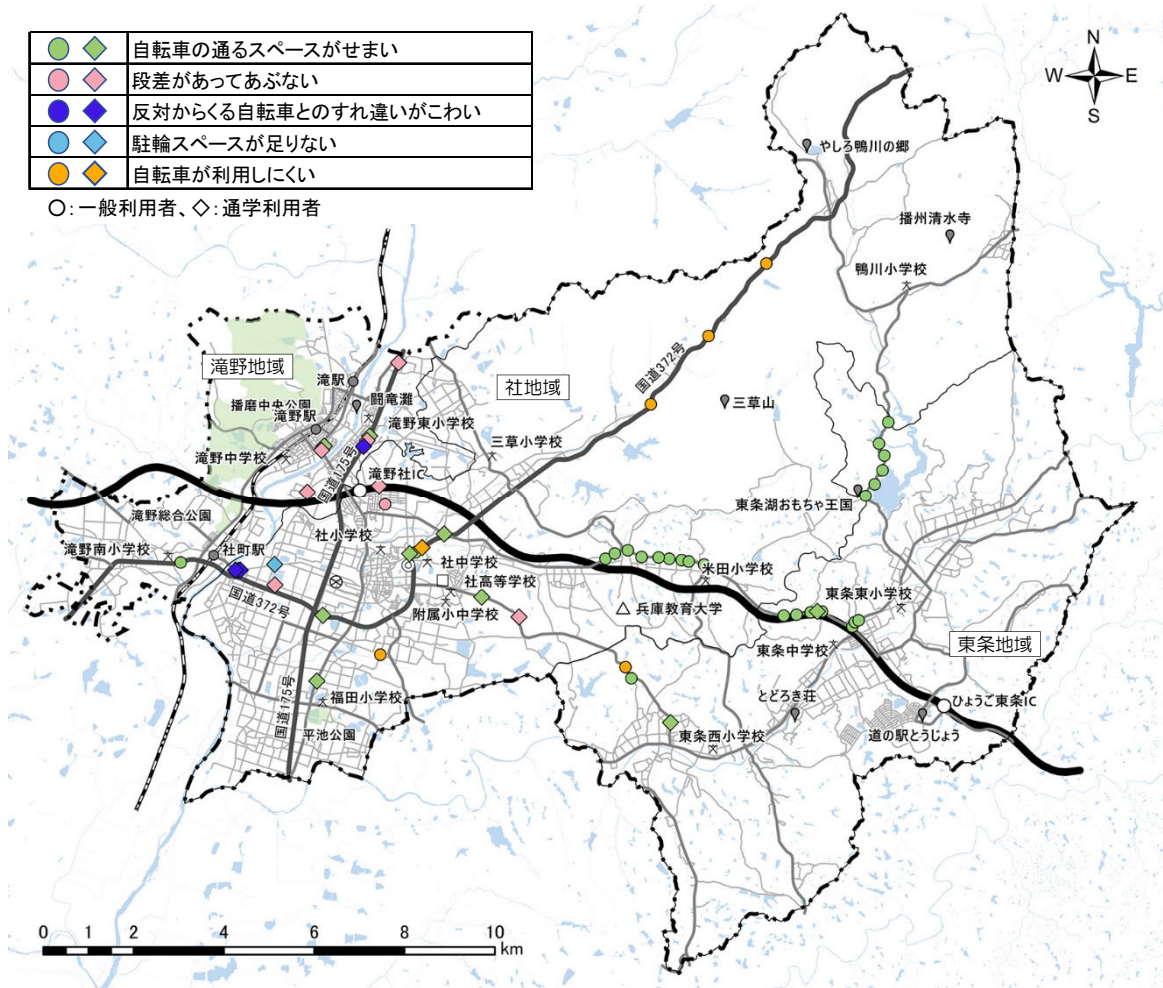
- ・自転車に乗っていて困ることについては、「自転車の通るスペースがせまい」が約46%で最も多く、次いで「反対からくる自転車とのすれ違いがこわい」が約36%と、この2項目が多く回答されています。





⑩自転車の走行環境について特に気になっていること

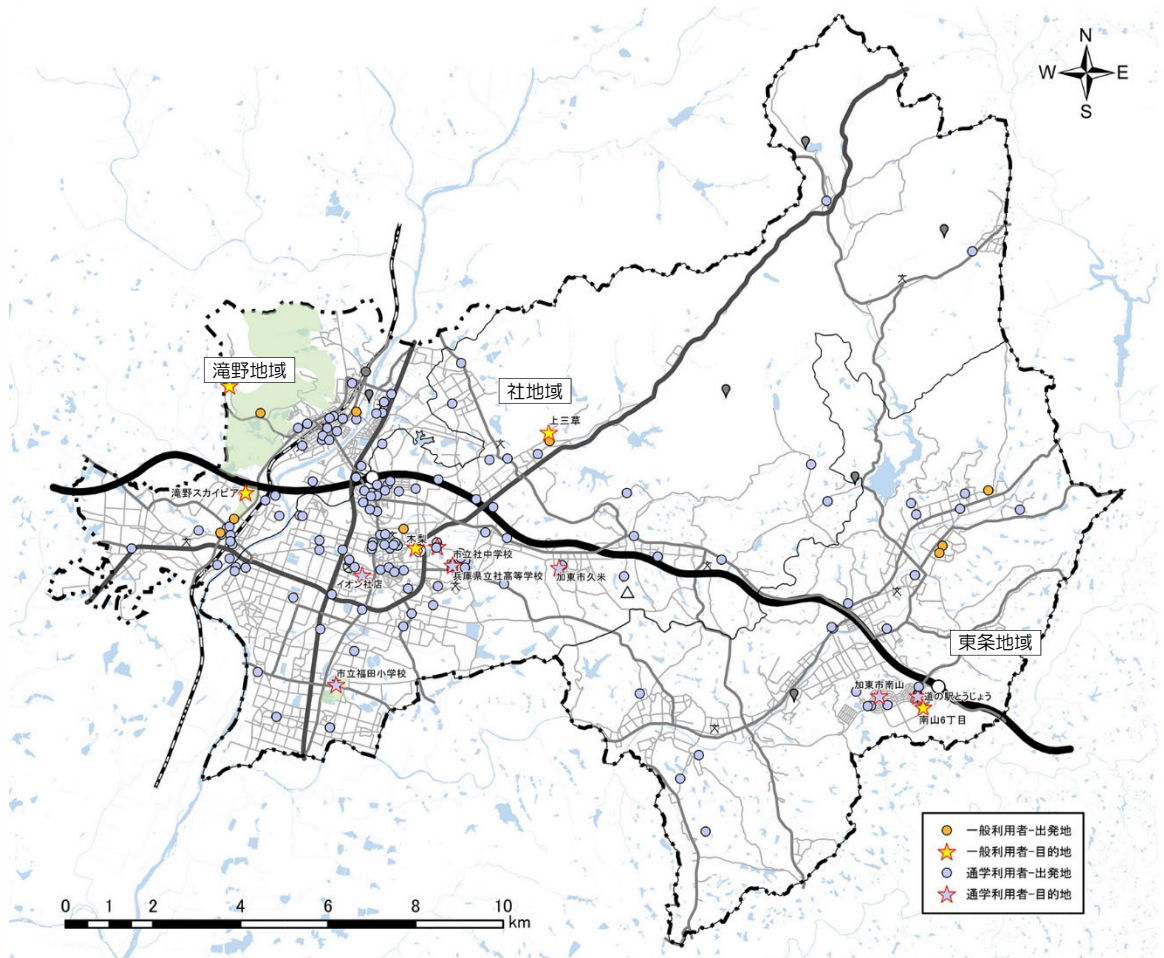
- 走行環境に関して、一般利用者、通学利用者共に「自転車の走行スペースが充分でない」及び「段差があり危険」への回答が多くなっています。
- 具体的な箇所としては、社地域や滝野地域内の国道 175 号、国道 372 号や主要地方道西脇三田線に加え、東条湖付近が挙げられています。





⑪自転車を利用するときの主な出発地と目的地

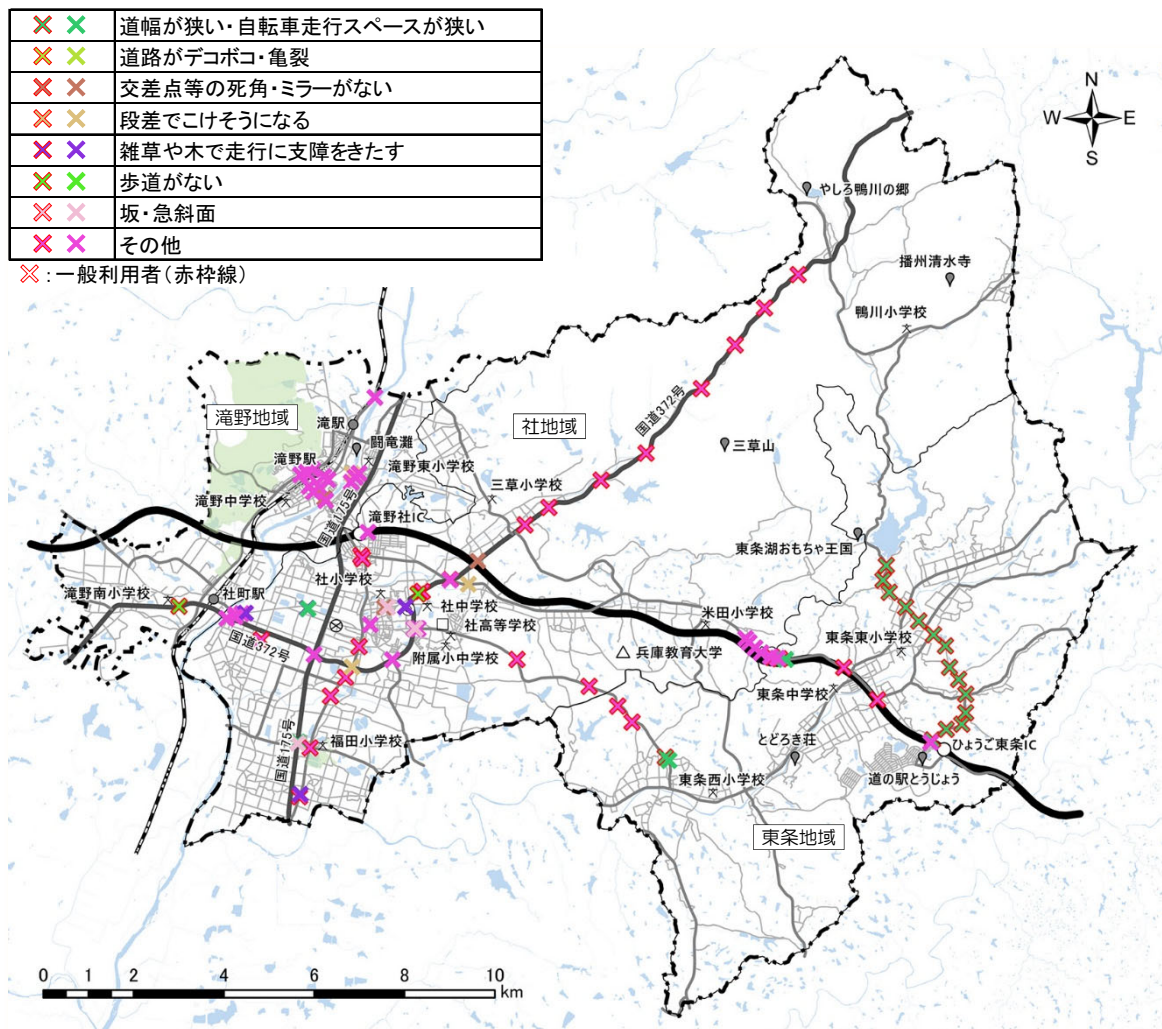
- ・一般利用者では、道の駅や総合公園など観光・レジャーに起因する目的地が挙げられています。出発地としては自宅や播磨中央公園が挙げられています。他に、播磨中央公園から出発して市内を回遊したり、加東市観光協会から出発するときは他の市町村の観光地を目的地にしているという回答も見受けられました。
- ・通学利用者では、通学に起因する目的地が大半であります。買い物に起因するスーパーも見受けられます。出発地については自宅や駅が大半となっています。





⑫市内で自転車に乗っているときに危険と感じた場所

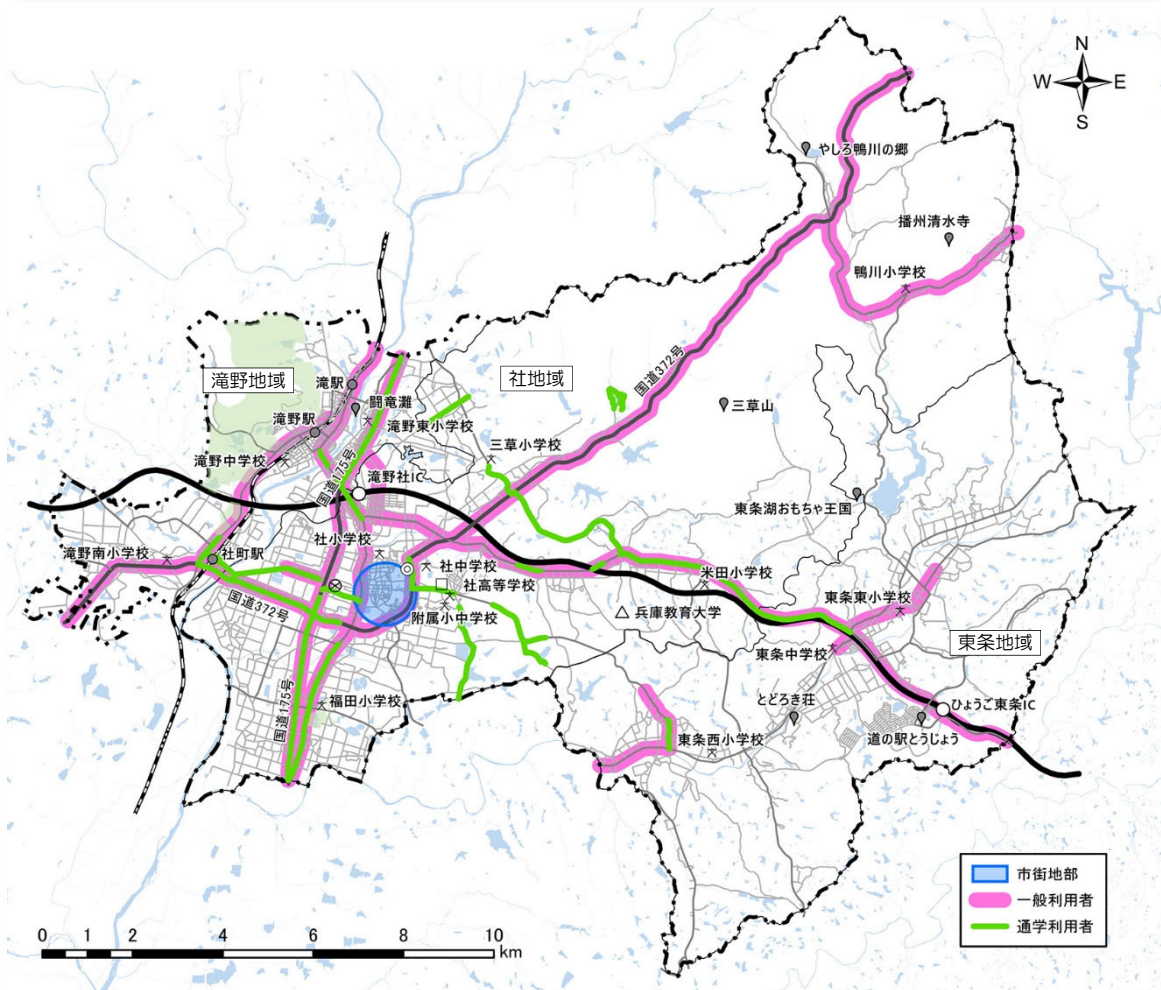
- ・自転車に乗っている際、「道幅が狭い・自転車走行スペースが狭い」、「道路のデコボコ・亀裂」及び「交差点等の死角・ミラーがない」等に危険を感じていることが伺えます。
- ・滝野駅や社町駅、滝野中学校、米田小学校付近に危険箇所が集中しています。
- ・また、道の駅とうじょうから東条湖を結ぶ県道平木南山線及び市道区間が「道幅が狭い・自転車走行スペースが狭い」箇所として挙げられています。
- ・具体的な理由は不明であるものの、国道372号、主要地方道西脇三田線、県道東古瀬穂積線、県道厚利社線の比較的長い区間で危険箇所が挙げられています。





⑬自転車専用通行帯があればいいと思う場所

- ・一般利用者では、国道 372 号や、国道 175 号の主要幹線道路のほか、主要地方道西脇三田線の長い区間が挙げられています。
- ・通学利用者では、滝野地域では国道 175 号、主要地方道西脇三田線など、社地域では社町駅周辺及び県道社町停車場線、国道 372 号、国道 175 号、県道東古瀬穂積線、県道西脇口吉川神戸線など、東条地域では主要地方道西脇三田線などが挙げられています。





3. 6 課題の整理

まちづくり、健康増進、観光、交通安全の4つの視点から、以下のとおり課題を整理します。

視 点		現 状	課 題
まちづくり	利用状況	- 全国的に 5km 未満の分担率が高い。 - 本市の自転車分担率は県内では低い水準にある。 - 県道厚利社線や国道 372 号、県道東古瀬穂積線の自転車交通量が多い。	- 市内の主要な幹線道路に危険箇所が点在しているため、安全で快適な自転車通行空間を確保することが求められる。 - 道路標識の意味を認知していない外国人市民も存在しているため、わかりやすい道路標識・サインの設置が求められる。
	通行空間	- 市内の道路は 2 車線道路を中心に形成 - 社地域には歩道が整備された道路が多くみられる。 - 滝野地域、東条地域では、歩道が整備されていない区間が多くみられる。	
	施設立地	- 社地域に大規模小売店舗が集中 - 市役所周辺に学校や病院が集中	
健康増進	サイクルスポーツ	- 自転車保有台数は増加傾向 - スポーツ車、電動アシスト車が増加 - スポーツサイクルに特化したレンタル事業の実施 - 市内を巡るサイクリングマップを作成 - 近隣 3 市 1 町によるサイクリングマップを作成 - 県作成のサイクリングモデルルートが本市を通過	上位関連計画でもスポーツによる健康増進や運動しやすいまちづくり・環境整備について示されており、自転車を取り入れた健康づくりの実現が求められる。
観 光	観光	- 観光施設の多くは、市街地部に立地 - 一部キャンプ場や歴史施設が東条湖畔や山地部に立地 - サイクリングルートは観光施設等を通過するルートを設定 - 滝野にぎわいプラザにはサイクリングの拠点として各種設備を完備	サイクリングコースの設定や施設情報の提供、ビューポイントや休憩施設の整備の要望が多くみられ、観光施設やサイクリングルートを活用するための観光支援の促進が求められる。
交通安全	交通事故	- 平成 30 年以降、自転車事故の発生件数が増加 - 自転車関連事故の内、約 23%が自転車側の過失 - 出会い頭事故及び側面衝突の事故が多い。 - 自転車関連事故は社地域、滝野地域に集中	- 自転車事故の発生件数および自転車側が過失の事故が増加傾向にあるため、交通安全教室等の啓発活動により交通安全意識の向上が求められる。 - 自転車の点検、整備を行っていない利用者も多くみられるため、点検の必要性についての意識向上が求められる。 - 自転車損害賠償保険加入は義務のため、加入促進が求められる。
	安全	- 自転車安全利用五則の認知度は高い一方で、歩行者との交錯や右側通行の自転車とのすれ違い等がみられる。 - 自転車のルールを知らないと回答した外国人市民が 1 ～ 2 割程みられる。	
	教育	- 自転車シミュレーターの設置 - 交通安全教室の開催	
	意識	- 通学利用者の約 36%が点検を行っていない。 - 県の条例により自転車損害賠償保険への加入が義務づけ	



第4章 計画の基本方針

4. 1 基本理念

本市では、自転車の通行空間を整備するまちづくり、健康増進を契機とした自転車活用、サイクルツーリズムの推進、自転車の交通安全について、安全で快適な通行空間の確保及び自転車を活用した豊かで活力ある地域づくりに向けて取り組む本計画を策定します。

基 本 理 念

安全で快適な自転車通行空間の確保と
自転車を活用した豊かで活力ある地域づくり

4. 2 基本方針

自転車の活用を促進するためには、自転車通行空間の整備や自転車利用者の安全意識の向上等、様々な分野における取組を総合的かつ計画的に進めることが必要となります。

そこで、本市においても自転車を安全で快適に活用するために、自転車利用環境の現状と課題を踏まえ、今後の自転車活用に向けた取組を以下の方針に沿ってすすめます。

基本方針 1

◆安全で快適な自転車通行空間の確保

利用者のニーズや地域の課題に応じた自転車走行環境を整備し、利便性・快適性の向上を図ります。

基本方針 2

◆自転車を取り入れた健康づくり事業の実現

自転車の活用を推進することで、健康増進を図ります。

基本方針 3

◆観光事業の促進

サイクリングイベントの開催等を通して市内の観光情報の発信と魅力の向上を図ります。

基本方針 4

◆交通安全教育・点検等の充実

交通安全教育や広報活動の実施により、自転車利用者の交通マナーの向上を図ると共に事故の未然防止に努めます。



第5章 実施する取組

5. 1 取組一覧

4つの基本方針を踏まえ、本市において今後取り組むべき12の施策を定め、これらの施策を着実に実施するための取組を設定します。

方 針	施 策
基本方針1 安全で快適な自転車 通行空間の確保	自転車道ネットワークの整備 施策①：市内の自転車利用が多い道路を整備する 施策②：市のまちづくり事業につながる自転車走行空間を構築する 自転車にやさしいまちづくり 施策③：市内の危険箇所安全対策を講じる 安全な自転車通学路の整備 施策④：通学路交通安全プログラムで自転車通学路の安全点検を実施し、危険箇所に対策を講じる
基本方針2 自転車を取り入れた 健康づくり事業の実 現	健康増進の広報啓発 施策⑤：自転車を健康アイテムとし、健康増進につながる効果的な啓発を実施する
基本方針3 観光事業の促進	観光支援のための自転車関連整備 施策⑥：県の創出したサイクルルートでの道路及び施設整備並びにそこに繋がる路線の整備検証をする 施策⑦：グルメ、観光を取り入れた自転車ツアーを実施する 施策⑧：市内にあるサイクルステーション（2箇所）を活性化させるためのPRを実施する
基本方針4 交通安全教育・点検 等の充実	安全意識の向上を目指した広報活動 施策⑨：自転車安全利用五則を周知することで、自転車利用者の交通マナーの向上を図る 施策⑩：自転車の点検整備を促進する 施策⑪：自転車損害賠償保険への加入を推進する 交通安全教室の実施 施策⑫：自転車利用の多い小中高生、外国人及び高齢者に対して事故の未然防止のための交通安全教室を実施する



5. 2 実施する取組

基本方針 1 安全で快適な自転車通行空間の確保

自転車道ネットワークの整備

施策

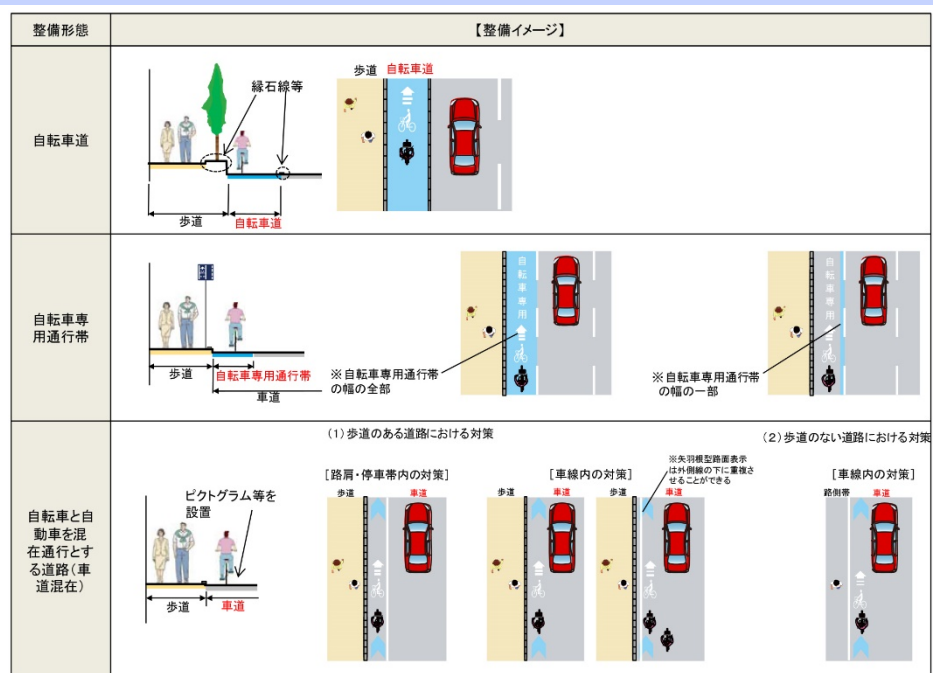
施策①：市内の自転車利用が多い道路を整備する

施策②：市のまちづくり事業につながる自転車走行空間を構築する

取組内容

通学・通勤、買い物で自転車利用の多い路線・区間に対し、現在の利用状況を把握したうえで、計画的に整備を進めていき、自転車利用者および通行者の安全確保を進めます。

取組イメージ



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

■兵庫県事例：自転車専用通行帯



出典：兵庫県自転車活用推進計画

担当部署

土木課、県、国



自転車道ネットワーク路線の選定

自転車道ネットワーク路線を選定するための基準は、以下のとおりです。

《選定基準》

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である大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線
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
C	自転車通学路の対象路線
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
E	自転車の利用が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
F	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
G	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

出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

また、この基準に基づき、今後 10 年の間に整備を目指す路線を示したものが、次の表となります。

《自転車道ネットワーク路線》

番号	種別	路線名	選定基準	選定理由
①	国道	372 号	A・B	市内の主要施設と居住地を結ぶ路線。通勤利用がある路線。自転車事故もあり、安全性の確保が必要。
②	市道	社貝原線	A・C・E	市内の主要施設と鉄道駅を結ぶ路線。中学生及び高校生の通学路線である。新たに整備される予定の公共施設へのアクセス道路となる。
③	市道	社環状線	A・E	市内の主要施設と居住地を結ぶ路線。新たに整備される予定の公共施設へのアクセス道路となる。
④	市道	中央道線	A・C	市内の主要施設と居住地を結ぶ路線。小中学生の通学路線である。
⑤	市道	新規	A・E	市内の主要施設と居住地を結ぶ路線。新たなに整備される予定の公共施設へのアクセス道路となる。

※現時点で自転車歩行者道として指定のある路線は整備済とみなしますが、事故発生箇所やアンケートによる危険箇所については、今後長期的な構想（10 年後の検討区間）の中で、整備を検討していきます。



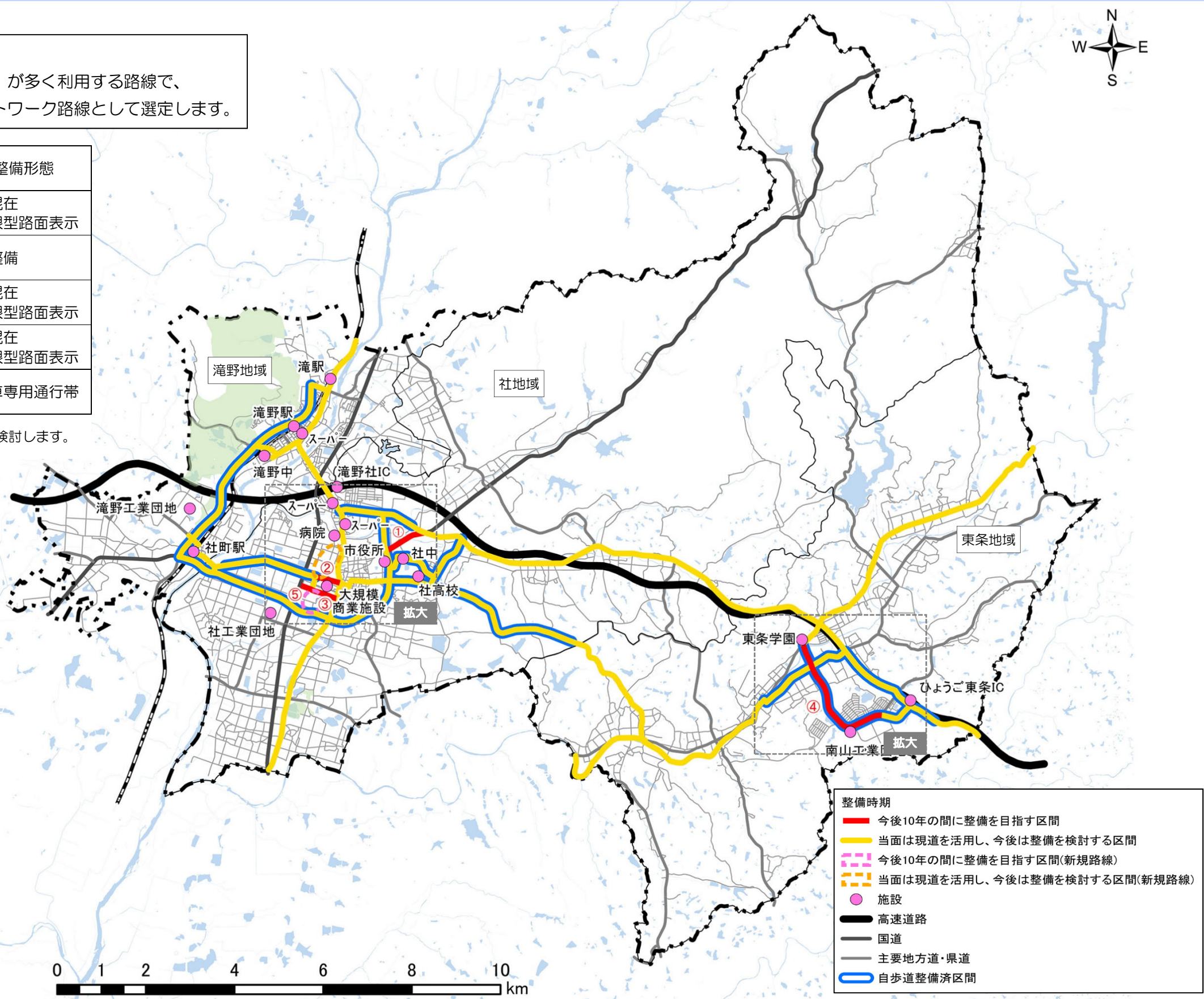
■自転車道ネットワーク

【自転車道ネットワーク路線の選定主旨】

- ・一般利用者（通勤、通学、買い物利用）が多く利用する路線で、安全対策が必要な路線を自転車道ネットワーク路線として選定します。

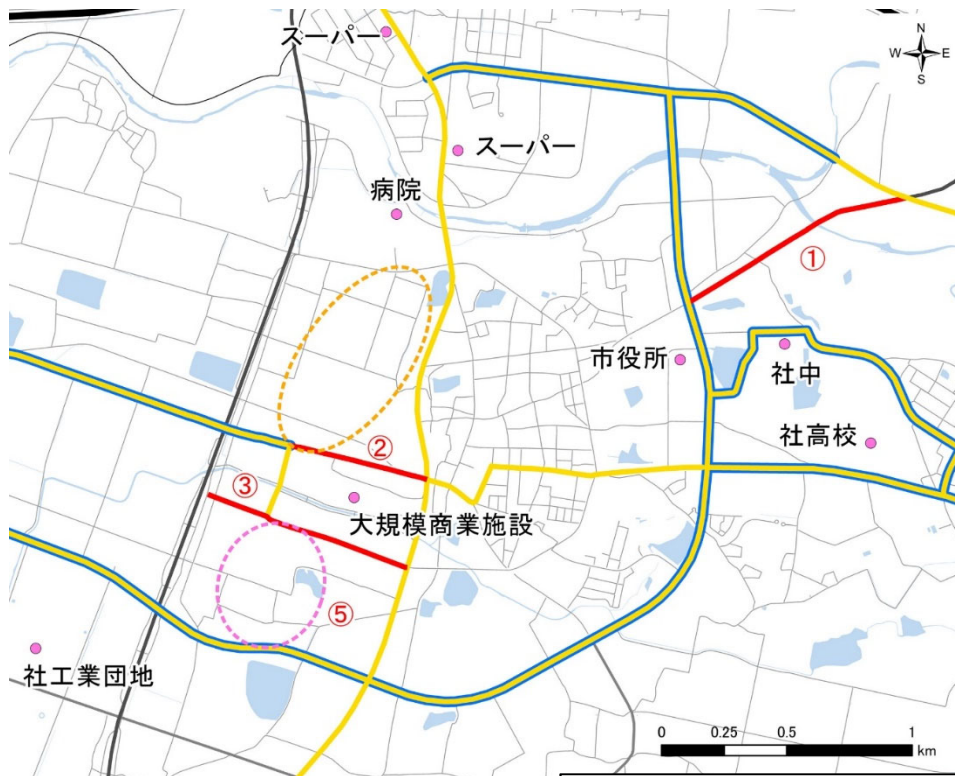
番号	種別	路線名	整備延長	整備形態
①	国道	372号	800m	車道混在 矢羽根型路面表示
②	市道	社員原線	437m	路肩整備
③	市道	社環状線	942m	車道混在 矢羽根型路面表示
④	市道	中央道線	2,369m	車道混在 矢羽根型路面表示
⑤	市道	新規	420m	自転車専用通行帯

※整備形態は、整備実施の段階で利用状況を踏まえ再検討します。





■自転車道ネットワーク（中心市街地）



■自転車道ネットワーク（東条地域）





自転車にやさしいまちづくり

施策

施策③：市内の危険箇所安全対策を講じる

取組内容

自転車関連事故多発箇所について、安全対策を行い自転車利用者の安全確保に努めます。

- 交差点形状に問題のある箇所、舗装状態の悪い箇所や路肩の狭い箇所において、自転車が安全に通行できるよう、対策を講じます。
- 外国人を含めた全ての人にわかりやすい道路の案内標識や注意喚起の看板を設置します。

取組イメージ

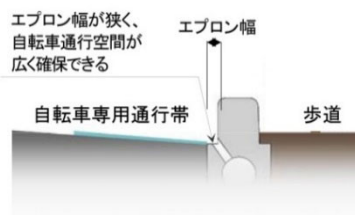
■自転車交通安全対策事例（イメージ）



グレーチング蓋の格子の形状等を工夫した事例



ピクトグラムを設置した事例（車道混在型）



街渠の修繕事例

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン



注意喚起事例

出典：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

担当部署

土木課、県、国、防災課



安全な自転車通学路の整備

施策

施策④：通学路交通安全プログラムで自転車通学路の安全点検を実施し、危険箇所に対策を講じる

取組内容

「通学路交通安全プログラム」において、教育委員会、学校、PTA、警察、市、道路管理者により通学路の安全点検を実施し、小中学校区ごとの「対策一覧表」及び「対策箇所図」に沿って、危険箇所に対策を講じます。

●通学路の安全点検及び対策を実施します。

取組イメージ

■安全点検及び対策実施

- ・PDCA サイクルの年間スケジュールを作成し、関係者が実施・報告すべき内容・時期を明確化することで、通学路の安全確保に向けた取組を継続的かつ着実に推進していきます。

(加東市点検実施状況)



点検立ち会い①



点検立ち会い②



対策後の通学路の状況

担当部署

学校教育課、学校、警察、土木課、県、防災課



基本方針 2 自転車を取り入れた健康づくり事業の実現

健康増進の広報啓発

施策

施策⑤：自転車健康アイテムとし、健康増進につながる効果的な啓発を実施する

取組内容

市民の健康に関する理解を向上させるとともに、自転車を利用することで生活習慣病の予防や体力増進の健康づくりに役立つことを踏まえ、ライフステージに応じた情報提供に努めます。

- サイクリングマップや自転車関連イベントの情報をホームページやSNSを活用して発信します。また、健康増進に役立つよう、気軽に楽しめるサイクリングルートを提案します。
- 健康維持増進の一環として自転車通勤を促進します。

取組イメージ

■サイクリングマップ

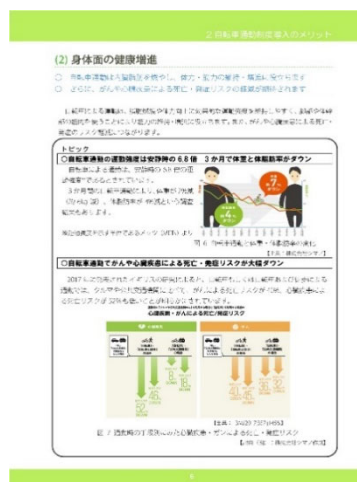


出典：一般社団法人加東市観光協会

■自転車通勤



令和元年5月
自転車活用推進官民連携協議会



出典：自転車通勤導入に関する手引き

担当部署

健康課、商工観光課、観光協会



基本方針 3 観光事業の促進

観光支援のための自転車関連整備

施策

施策⑥：県の創出したサイクルルートでの道路及び施設整備並びにそこに繋がる路線の整備検証をする

取組内容

県の創出したサイクルルートをサイクリストが安全で快適に利用できるよう、走行空間などの環境整備に努めます。また、サイクルルートに繋がる道路についても、整備の必要性について検証を進めます。

- 道路の危険箇所の解消を図ります。
- 必要に応じて案内看板、サイクルスタンド等の整備を進めます。
- 隣接市域を連携し、広域的なサイクリングルートを検討します。
- 市内の観光資源を活かし、気軽に市内を周遊できるコースを検討します。

取組イメージ

■ひょうごサイクリングモデルルート
(No.4「山田錦の里ロングライドコース」)



出典：兵庫県

担当部署

土木課、県、国、商工観光課、観光協会



施策	施策⑦：グルメ、観光を取り入れた自転車ツアーを実施する
取組内容	本市では元プロ選手がマンツーマンで指導するライディングスクールや、加東市の名所を巡るイベントなどを開催しています。こうしたイベントを積極的に開催しサイクリストを呼び込む事で、市内の観光事業の促進を図ります。 ●観光地や店舗との連携を図ります。 ●イベント開催情報をホームページやSNSで発信します。
取組イメージ	■サイクリングイベントの開催   出典：一般社団法人加東市観光協会
担当部署	商工観光課、観光協会

施策	施策⑧：市内にあるサイクルステーション（2箇所）を活性化させるためのPRを実施する
取組内容	本市には滝野にぎわいプラザ及び播磨中央公園の2箇所にサイクルステーションが開設されています。これら2箇所ではスポーツサイクルのレンタル事業も行われています。 ●サイクルステーションに関する情報をホームページやSNSで発信します。 ●レンタサイクルに関する情報提供を行います。 ●播磨中央公園内の「さいくるらんど」をPRし、自転車の魅力を発信することで、幅広い年齢層に自転車に親しんでもらう場を提供します。
取組イメージ	■サイクルステーション   出典：兵庫県・一般社団法人加東市観光協会
担当部署	商工観光課、観光協会、県



基本方針4 交通安全教育・点検等の充実

安全意識の向上を目指した広報活動

施策 施策⑨：自転車安全利用五則を周知することで、自転車利用者の交通マナーの向上を図る

取組内容 自転車利用者に対し、自転車のルールや交通マナーを周知することで安全意識の向上を図ります。

●交通ルールに関する広報誌、ホームページ、SNS、ポスターを活用し、「自転車安全利用五則」について広報・啓発を行います。

取組イメージ ■広報・啓発用のポスター・パンフレット



出典：兵庫県



出典：警察庁

自転車ヘルメットの都道府県別着用率

順位	都道府県	着用率
1	愛知県	29.0%
2	長崎県	26.0%
3	鳥取県	18.0%
4	長野県・山口県	17.0%
6	群馬県	16.0%
7	沖縄県・岐阜県・山形県	15.0%
10	佐賀県・静岡県・栃木県	14.0%
13	茨木県・鹿児島県・熊本県・島根県	13.0%
17	徳島県・富山県・山梨県	12.0%
20	愛知県・石川県・大分県・岡山県・福井県	11.0%
25	秋田県・岩手県・高知県・滋賀県・東京都・福岡県・福島県・宮城県	10.0%
33	香川県・神奈川県・新潟県・三重県	9.0%
37	兵庫県	8.0%
38	大阪府・京都府・埼玉県・千葉県・広島県	6.0%
43	青森県・奈良県・宮崎県	5.0%
46	和歌山県	4.0%
47	北海道	2.0%
	全国平均	11.2%

自転車ヘルメット委員会調査（2020年7月）

担当部署 防災課、警察



施策	施策⑩：自転車の点検整備を促進する
取組内容	自転車の安全な利用は、定期的な点検整備が行われていることが前提となります。学校や自転車販売店と協力して、より安全な点検整備の促進を図ります。 ●学校や自転車販売店で、兵庫県の「自転車ハンドブック」を活用して、日常点検項目について広報・啓発を図ります。
取組イメージ	■自転車ハンドブック   出典：兵庫県
担当部署	防災課、県、学校
施策	施策⑪：自転車損害賠償保険への加入を推進する
取組内容	兵庫県では、自転車損害賠償保険への加入が義務化されています。学校や自転車販売店と協力して、自転車損害賠償保険への加入を促進します。 ●自転車販売店に対し、自転車販売時に購入者に自転車損害賠償保険の加入の有無の確認を行うよう依頼します。 ●交通安全教室やイベントにおいて広報啓発を実施します。
取組イメージ	■条例啓発用チラシ   出典：兵庫県



担当部署

防災課、県、学校

交通安全教室の実施

施策

施策⑫：自転車利用の多い小中高生、外国人及び高齢者に対して事故の未然防止のための交通安全教室を実施する

取組内容

自転車利用の多い小中高生、外国人及び高齢者に対して交通安全教室を実施することで、自転車に関する交通ルールの正しい乗り方について指導を行います。

●市、県、警察、学校、民間団体、自治会、関係機関・団体、企業が連携・協働し、交通安全教室を開催します。

取組イメージ

■交通安全教室の様子



■自転車シミュレーターによる安全教室



■外国人対象の交通安全教室の様子



資料：加東市

担当部署

防災課、警察、学校、企業



第6章 計画の推進

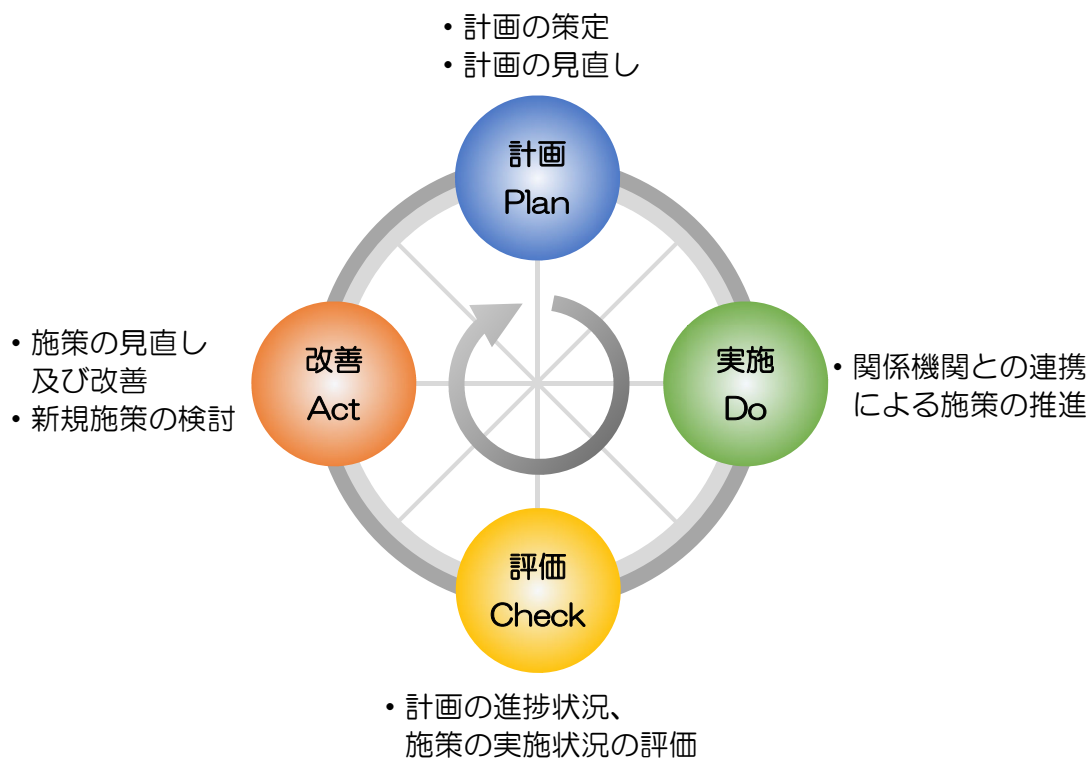
6.1 計画の推進体制

本計画に位置づけられた施策を推進するため、関係機関と連携・協力して施策の推進を図ります。

6.2 計画のフォローアップ及び見直し方法

計画（Plan）の推進にあたっては、施策の推進後（Do）、関係機関を含めて定期的に効果検証を実施し、計画全体を評価（Check）した上で施策の見直しや新規施策の検討（Act）後、計画を見直します。

4つの基本方針を踏まえ、本市において今後取り組むべき12の施策を定め、これらの施策を着実に実施するための取組を設定します。





6. 3 計画の実施スケジュール

各施策は以下に示すスケジュールに沿って実施します。

方 針	施 策	10 年以内	10 年以上
基本方針1 安全で快適な自転車通行空間の確保	自転車道ネットワークの整備		
	施策① 市内の自転車利用が多い道路を整備する	検討・実施	検討・実施
	施策② 市のまちづくり事業につながる自転車走行空間を構築する	検討・実施	検討・実施
	自転車にやさしいまちづくり		
	施策③ 市内の危険箇所安全対策を講じる	検討・実施	
	安全な自転車通学路の整備		
基本方針2 自転車を取り入れた健康づくり事業の実現	健康増進の広報啓発		
	施策⑤ 自転車を健康アイテムとし、健康増進につながる効果的な啓発を実施する	継続的に実施	
基本方針3 観光事業の促進	観光支援のための自転車関連整備		
	施策⑥ 県の創出したサイクルルートでの道路及び施設整備並びにそこに繋がる路線の整備検証をする	検討・実施	整備・検証・拡充
	施策⑦ グルメ、観光を取り入れた自転車ツアーを実施する	検討・実施	
	施策⑧ 市内にあるサイクルステーション（2箇所）を活性化させるためのPRを実施する	検討・実施	検証・拡充
基本方針4 交通安全教育・点検等の充実	安全意識の向上を目指した広報活動		
	施策⑨ 自転車安全利用五則を周知することで、自転車利用者の交通マナーの向上を図る	検討・実施	
	施策⑩ 自転車の点検整備を促進する	検討・実施	
	施策⑪ 自転車損害賠償保険への加入を推進する	検討・実施	
	交通安全教室を実施		
	施策⑫ 自転車利用の多い小中高生、外国人及び高齢者に対して事故の未然防止のための交通安全教室を実施する	検討・実施	



第7章 参考資料

7. 1 加東市自転車活用推進計画の策定に係る検討体制

(1) 審議経過

会議名（開催年月日）	審議事項
第1回 加東市自転車活用推進計画策定協議会 （令和2年8月24日）	(1) 自転車の活用推進について ○自転車活用の動向について ○加東市の自転車を取り巻く現状について (2) アンケート調査について
第2回 加東市自転車活用推進計画策定協議会 （令和2年11月27日）	(1) アンケート結果について ○自転車利用に関するアンケート調査 （通学利用者・一般利用者・外国人利用者） ○危険箇所について (2) 加東市における自転車の利用状況 (3) 施策について (4) 自転車ネットワーク路線について
第3回 加東市自転車活用推進計画策定協議会 （令和3年1月25日） ※書面協議	(1) 加東市自転車活用推進計画（素案）について
第4回 加東市自転車活用推進計画策定協議会 （令和3年3月19日）	(1) 加東市自転車活用推進計画（案）について



(2) 検討組織名簿

	委 員		
1	兵庫県県土整備部土木局道路企画課	班 長	井口 智貴
2	兵庫県県土整備部土木局道路保全課	主 幹	津田 知宏
3	兵庫県県土整備部土木局道路街路課	班 長	立花 篤
4	加東土木事務所企画調整担当	所長補佐	関 康夫
5	加東土木事務所道路第2課	課 長	松田 幸彦
6	加東市都市整備部	部 長	大畑 敏之
7	加東市まちづくり政策部企画政策課	係 長	高田 篤
8	加東市産業振興部商工観光課	係 長	竹内 誠彦
9	加東市健康福祉部健康課	主 事	立貝 萌
10	加東警察署交通課	課 長	田原 孝幸
11	兵庫県立社高等学校	校 長	若浦 直樹
12	加東市こども未来部学校教育課青少年センター	所 長	花田 和典
13	加東市観光協会	事務局次長	鵜野 泰寛