

産 業 厚 生 常 任 委 員 会 資 料

令和3年2月9日

都 市 整 備 部

土 木 課

目 次

加東市自転車活用推進計画（素案）について・・・・・・・・・・	P 1
--------------------------------	-----

加東市自転車活用推進計画（素案）について

1 趣旨

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」の策定を進めています。

ついては、現時点での計画素案を報告いたします。

2 計画素案

別紙のとおり

加東市自転車活用推進計画 (素案)

令和3年 月

加東市

目 次

第1章 計画の概要.....	1
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.....	4
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.....	10
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.....	41
4. 1 基本理念.....	41
4. 2 基本方針.....	41
第5章 実施する取組.....	42
5. 1 取組一覧.....	42
5. 2 実施する取組.....	43
第6章 計画の推進.....	55
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。

兵庫県では、これまで自転車利用の安全性向上を目指し、市町と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に加え、2015年4月1日から「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、自転車の安全適正利用について、県民、事業者、市町及び県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、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新たな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。）が2017年5月1日に施行され、2018年6月30日に「自転車活用推進計画」が策定されました。同法には「都道府県、市区町村は、区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努める。」とあり、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」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上には、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が課題であり、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。このことから、国の推進計画は長期的な展望を視野に入れ、2020年度を計画期末とする「交通政策基本計画」（2015年2月13日閣議決定）との連携も図ったうえで、2020年度までを計画期間とされています。

これを踏まえ、地方版推進計画の計画期間については、「国の推進計画との整合を図り2020年度とする、もしくは、より長期の期間を設定することが望ましい。」とされています。その際、地方公共団体における関連計画の計画期間も踏まえて設定することも考えられる、とされています。

よって、関連計画の計画期間については、以下に示すとおりであり、本計画の計画期間は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等があった場合は、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	←		前期基本計画					後期基本計画					
加東市都市計画マスタープラン		←									→		
加東市地域公共交通網形成計画	←		→										
加東市道路整備基本計画			←									→	
加東市自転車活用推進計画				←						→	※中間見直し		



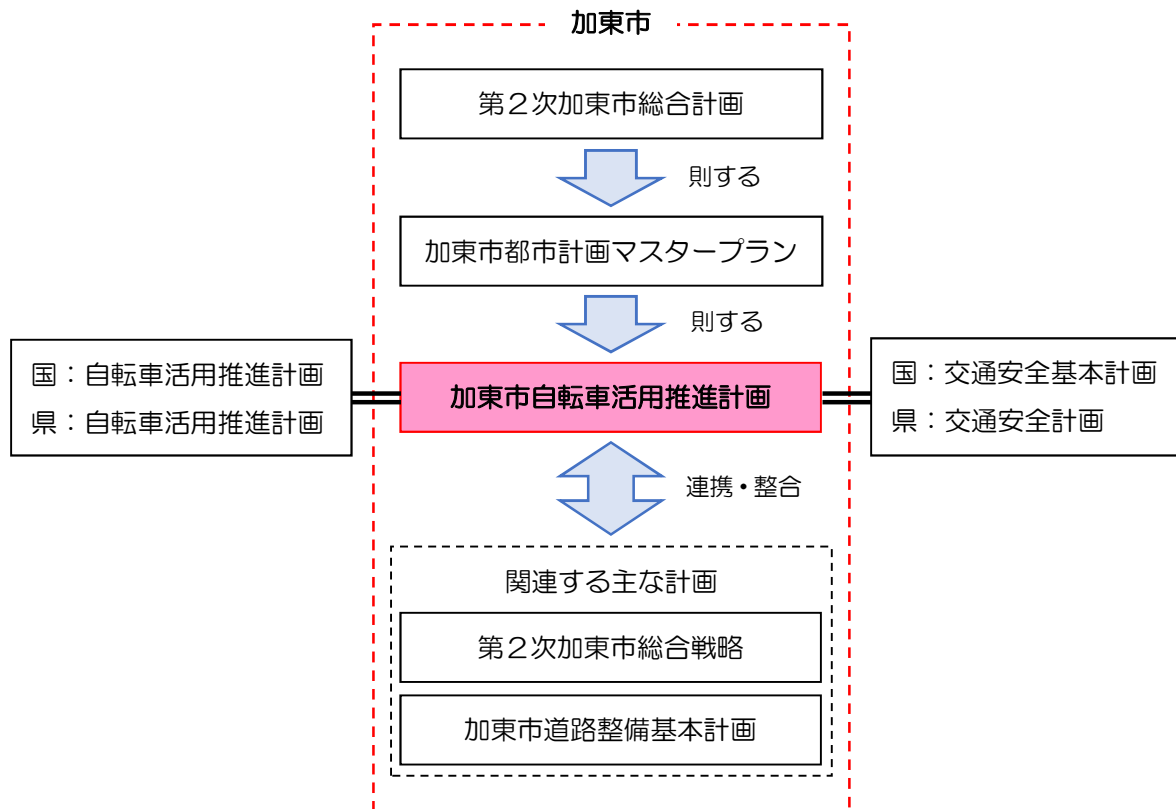
(3) 計画の位置づけ

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





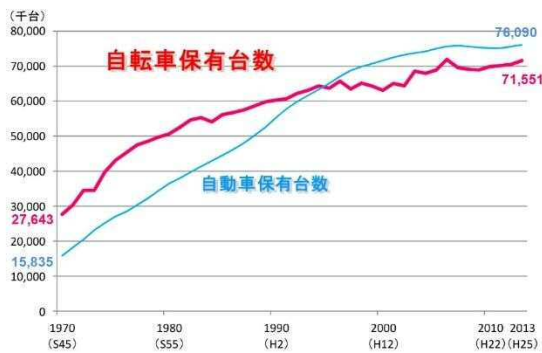
第2章 自転車を取り巻く現状

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



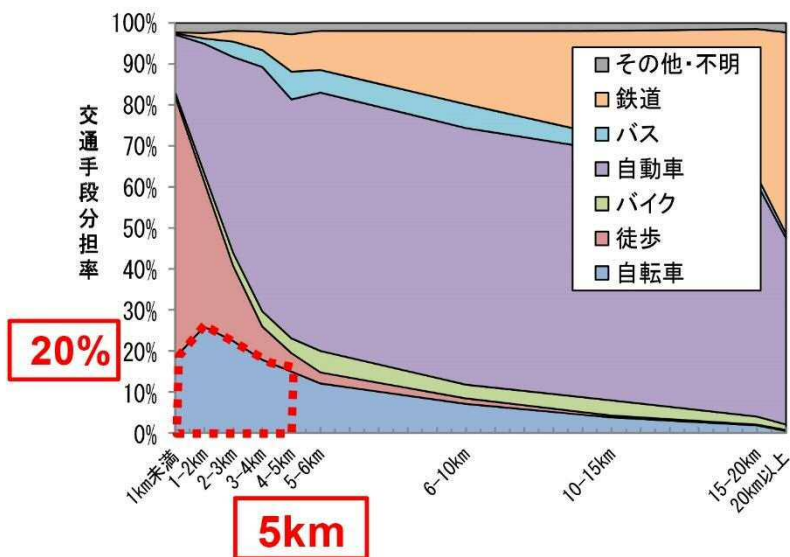
出典：自転車(S45～H20) (社)自転車協会
 自転車(H21～H25) (財)自転車産業振興協会
 自動車(財)自動車検査登録情報協会

■国内における自転車の車種別販売台数の伸び率



出典：(財)自転車産業振興協会
 (子供車・幼児車・折りたたみ車)

■移動距離帯別の交通手段別利用割合



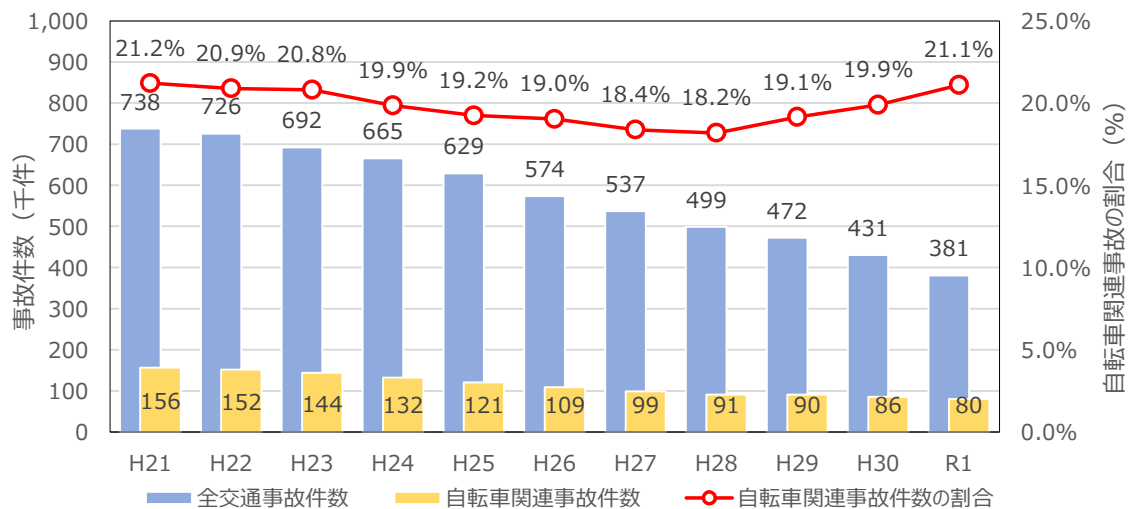
出典：平成 22 年全国都市交通特性調査（国土交通省）



(2) 自転車関連事故の発生状況

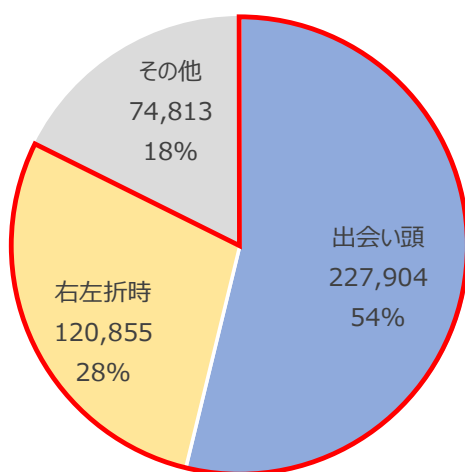
- 自転車関連事故件数は減少傾向にあるものの、交通事故全体に占める割合は平成 29 年度以降増加傾向にあります。
- 事故類型別にみると、出会い頭及び右左折時の事故が車両相互の事故のうち、80%以上を占めています。
- 自転車関連事故のうち、約 65%が法令違反時の事故となっています。

■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



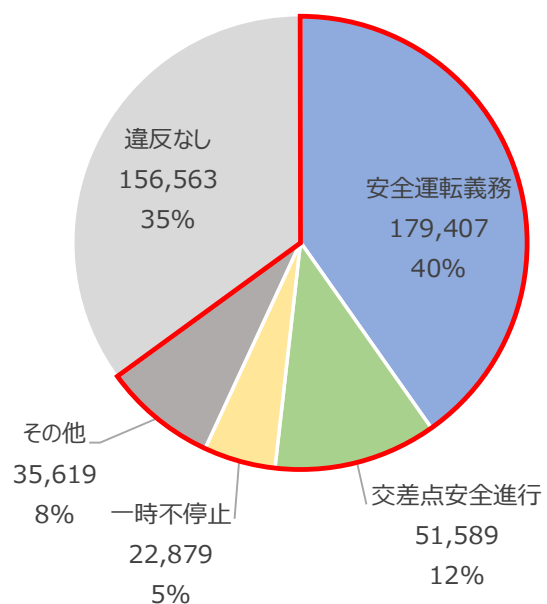
出典：令和元年中の交通事故の発生状況（警視庁交通局）

■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（警視庁交通局）



【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等への加入が義務づけられています。

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	男子高校生が朝、自転車で歩道から交差点に無理に進出し、女性の保険勧誘員(60 歳)が運転する自転車と衝突し、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	男子高校生が朝、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	男性が昼間、信号表示を無視して高速度で交差点に進入、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、自転車間の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

自転車は軽車両として位置づけられているため、道路交通法により、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。

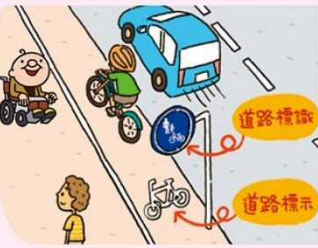
自転車安全利用五則

1 自転車は、車道が原則、歩道は例外

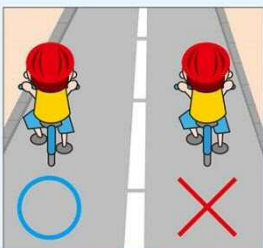


自転車は例外として、次の場合は歩道を通行することができます。

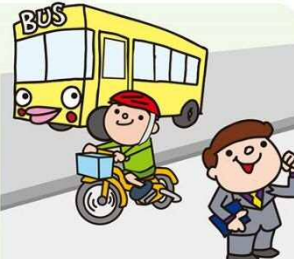
- 道路標識や道路標示で指定された場合。
- 運転者が児童・幼児、70歳以上の高齢者または車道通行に支障がある身体障害者であるとき
- 交通の状況に照らして、通行の安全を確保するために、歩道を通行することがやむを得ない場合



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。





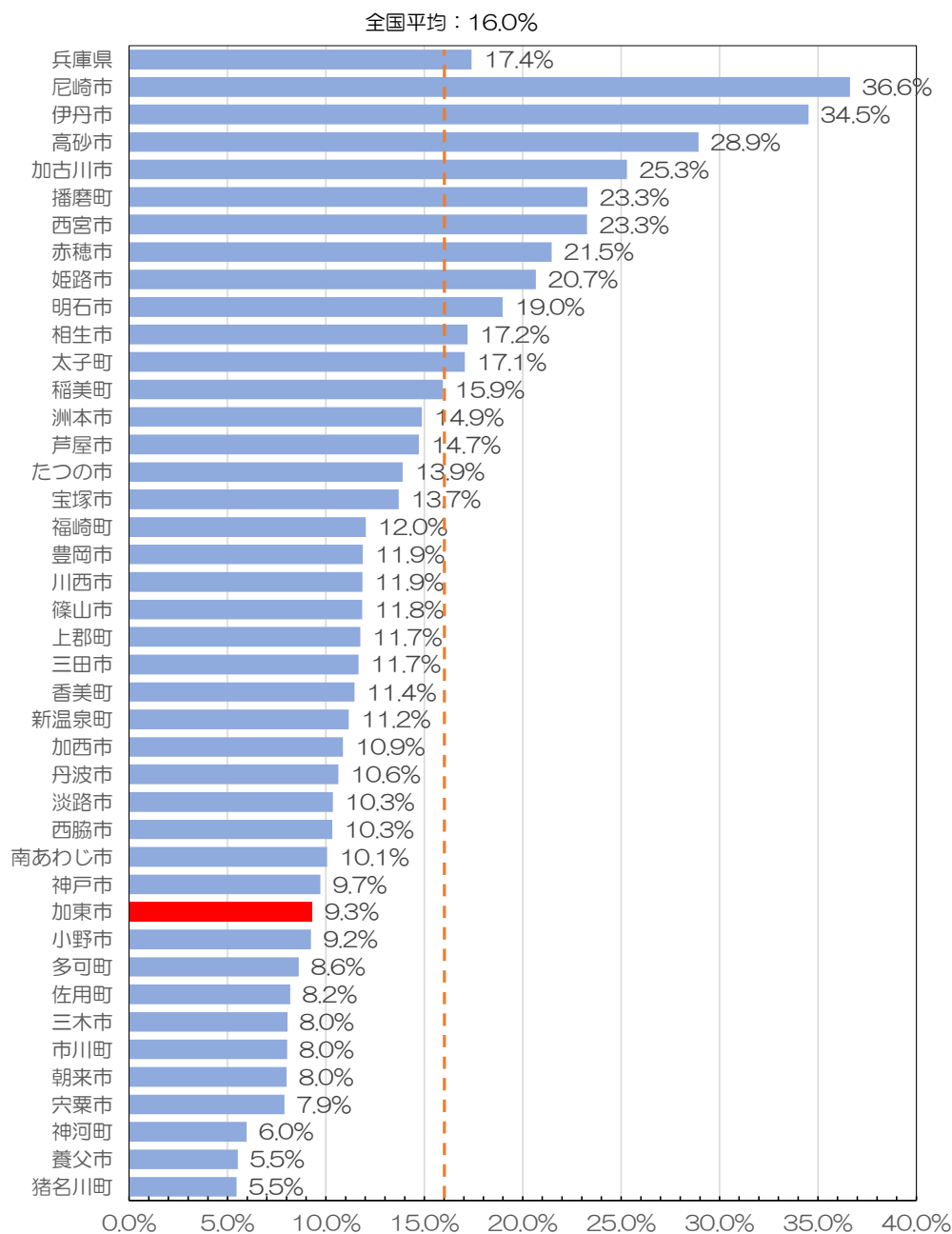
第3章 本市における自転車利用の現状と課題

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・通学時の「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・通学時）



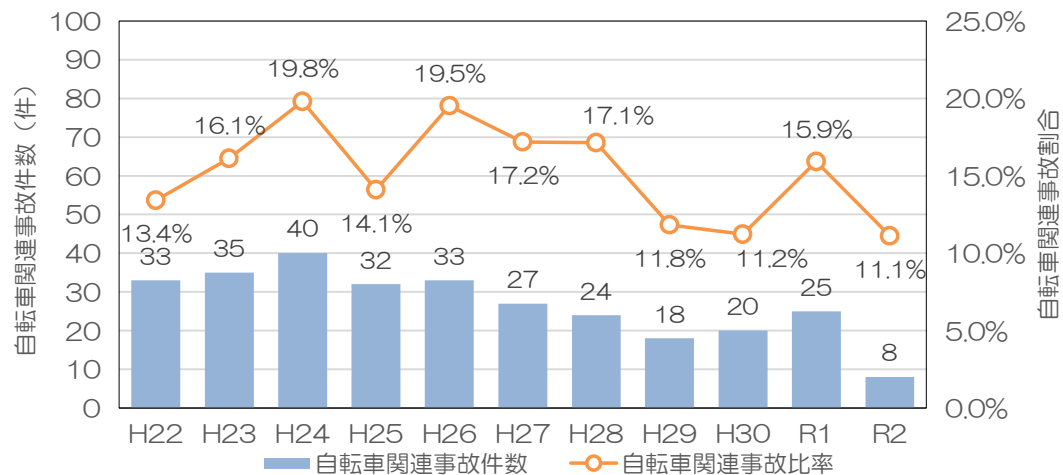
資料：平成 22 年国勢調査



(2) 自転車関連事故発生状況

- 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。
- 本市で発生した自転車関連事故は平成 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。

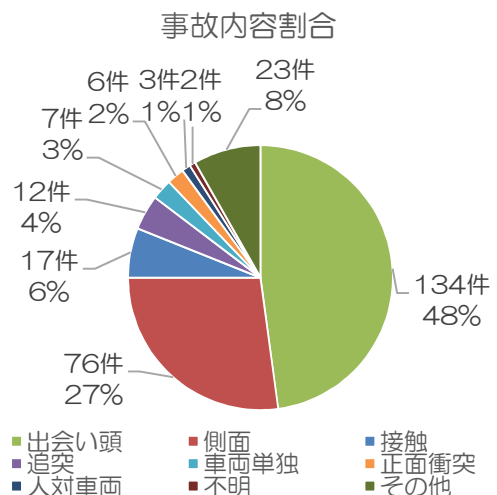
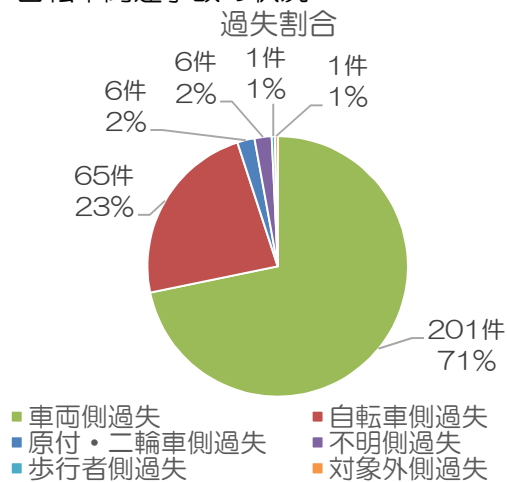
■自転車関連事故の推移



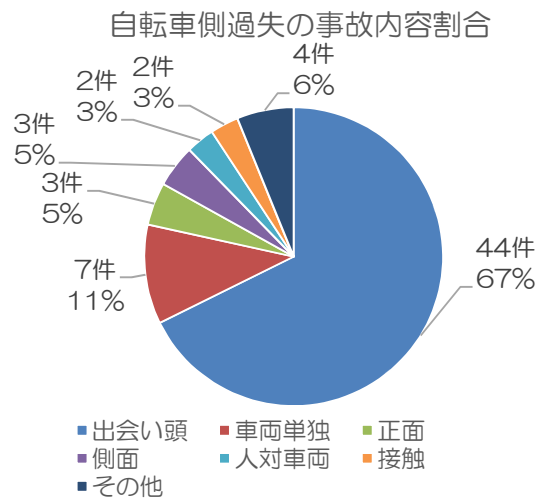
※平成 22 年 3 月～令和 2 年 8 月の事故を集計
資料：加東市

- 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。
- 自転車側過失の事故の内容では出会い頭が約 7 割を占めています。

■自転車関連事故の状況



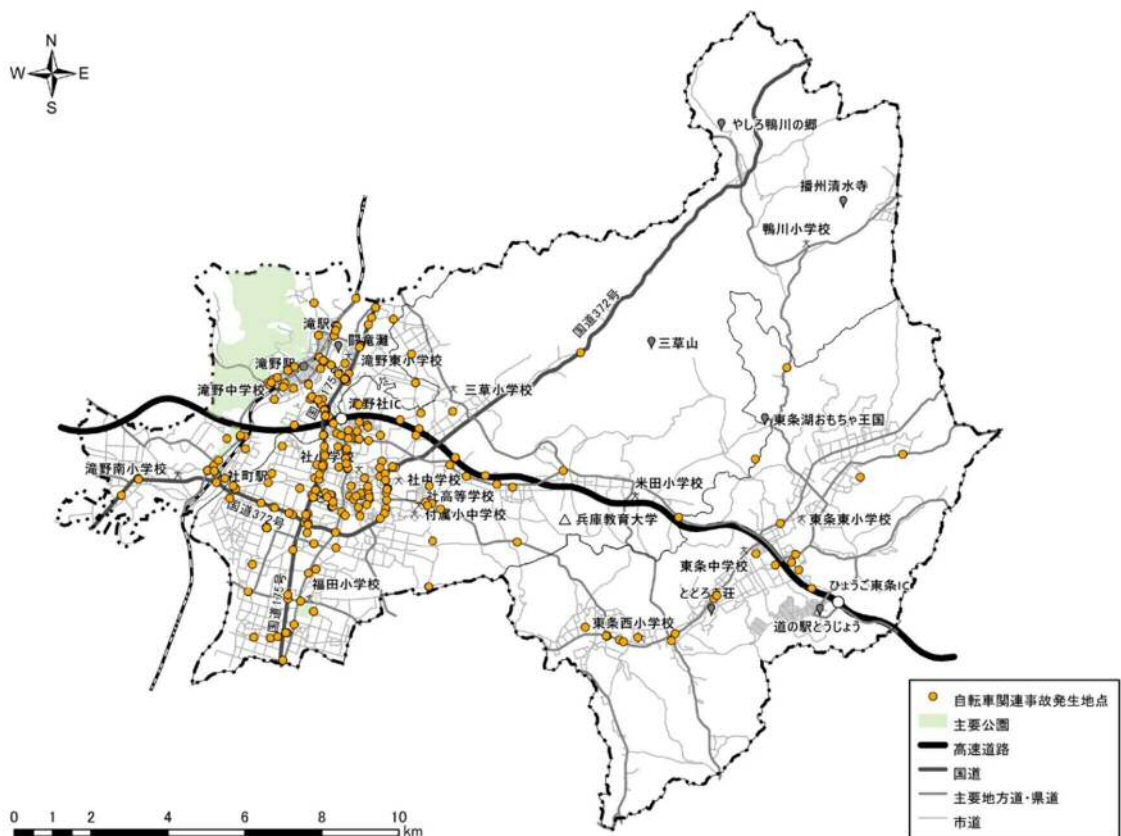
※平成 22 年 3 月～令和 2 年 8 月の事故を集計
資料：加東市



※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



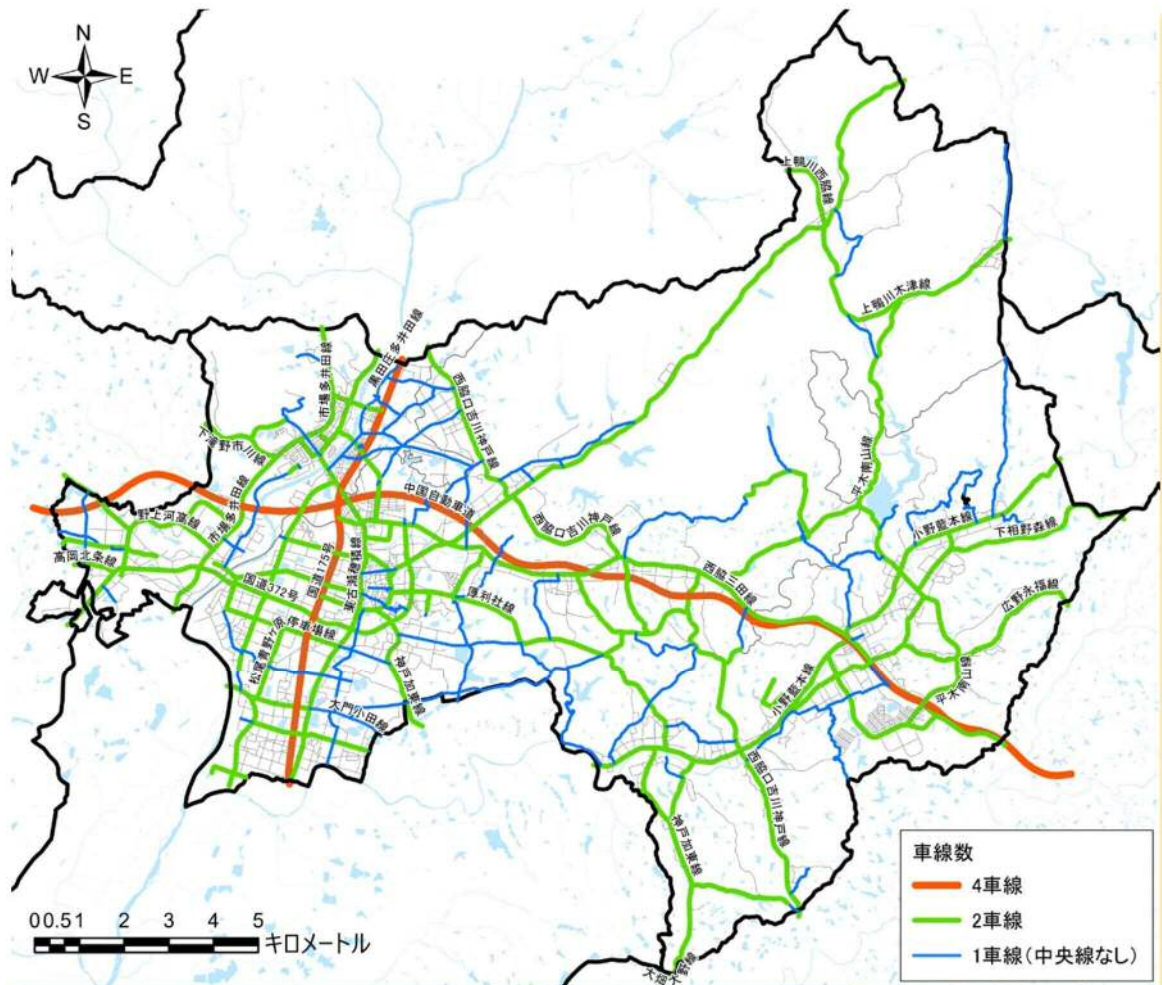
※平成 22 年 3 月～令和 2 年 8 月の事故を集計
資料：加東市



(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

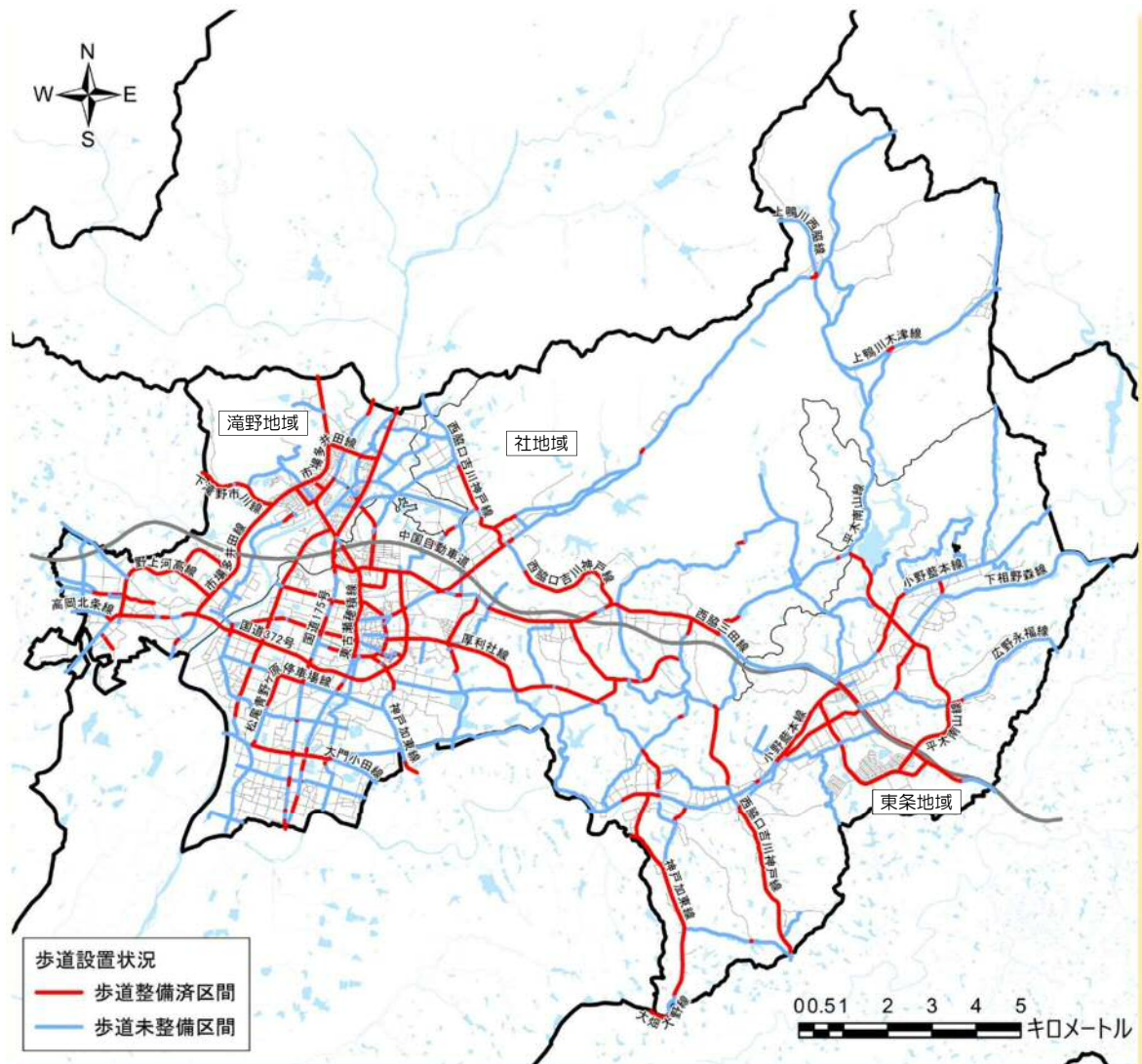
※中央線のない道路は 1 車線道路として判断



(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

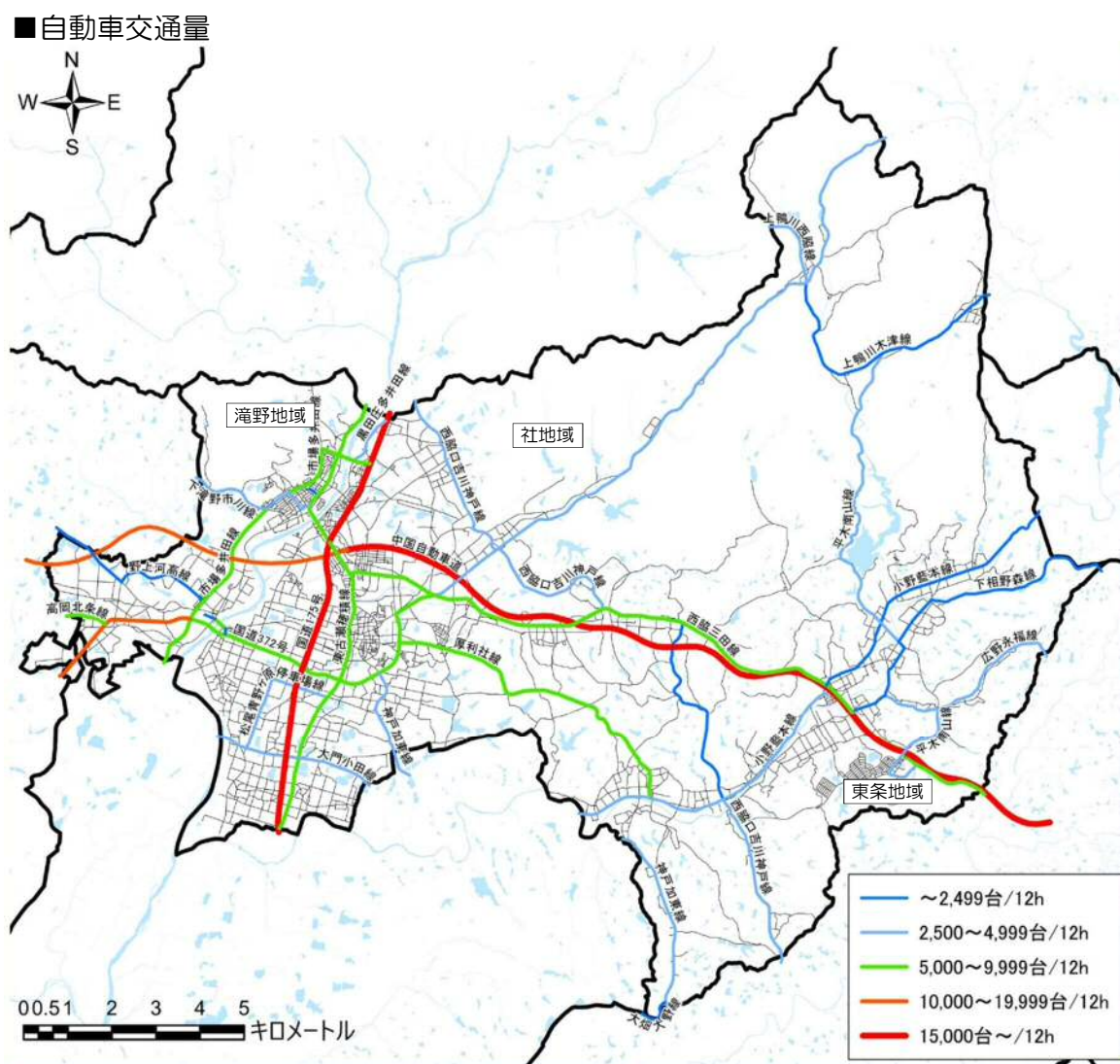


※国道・主要地方道・県道の歩道整備区間は航空写真及び基盤地図情報を元に判断



(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。



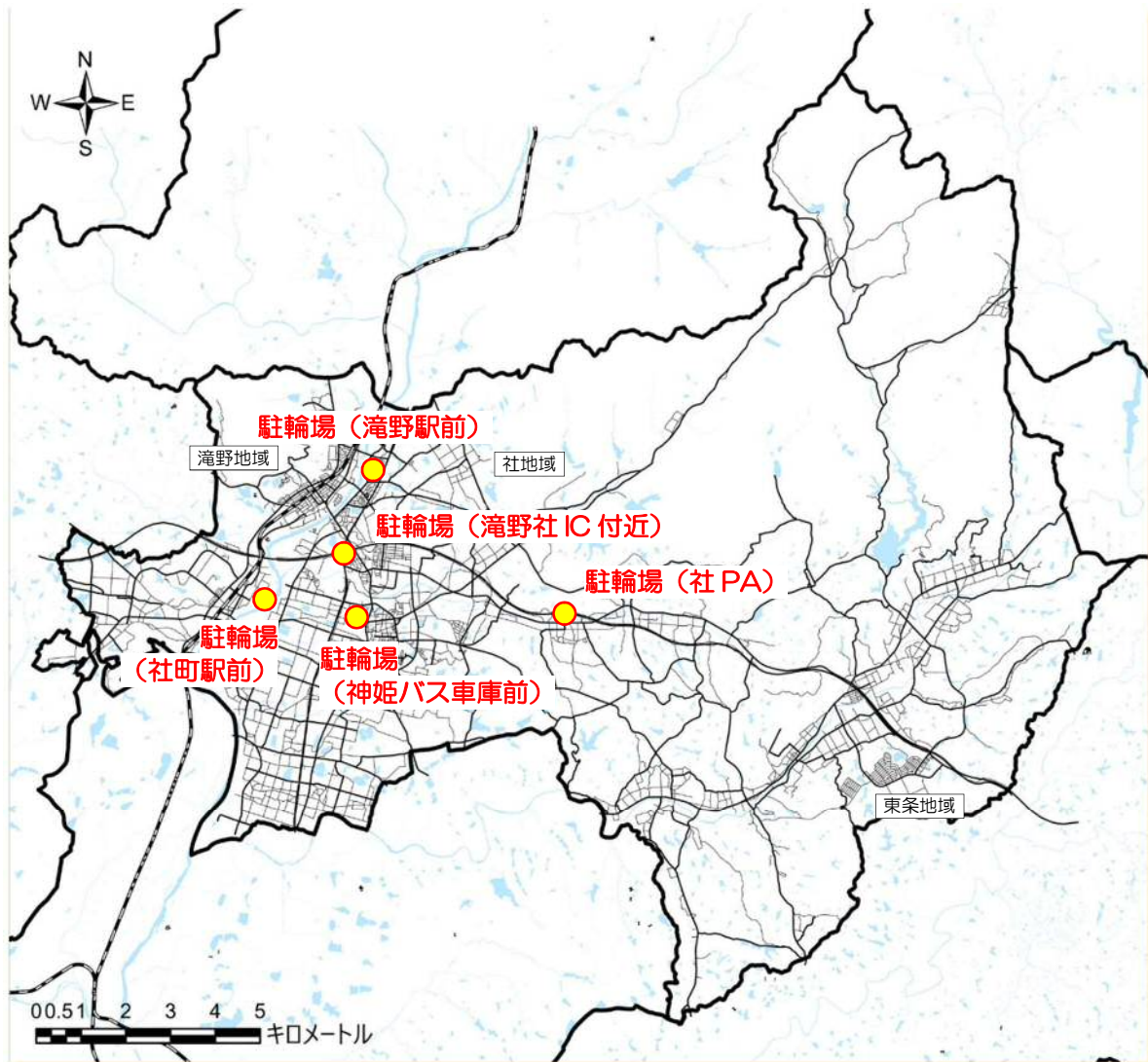
資料：平成 27 年度道路交通センサス



(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



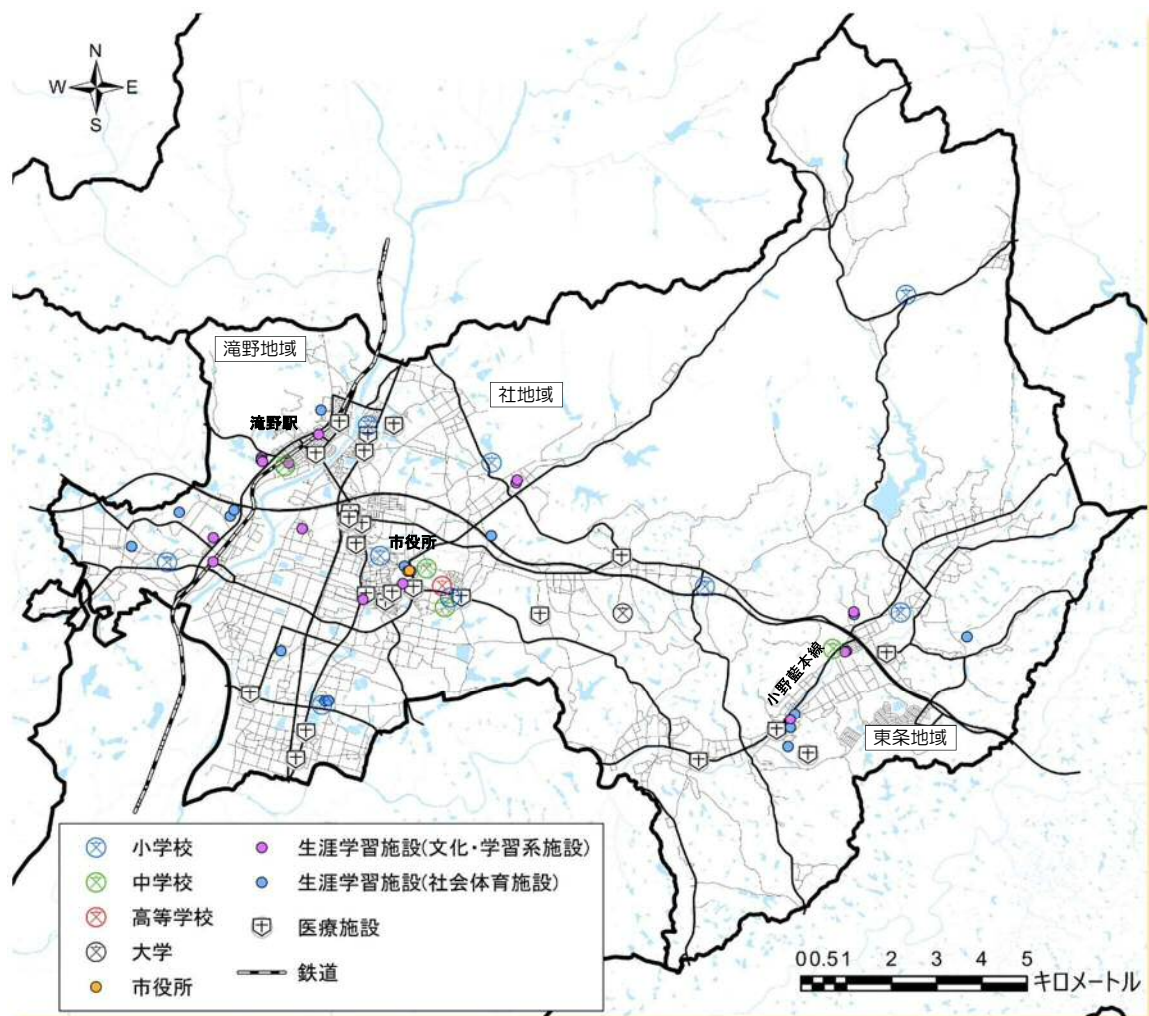


3. 3 施設立地

(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



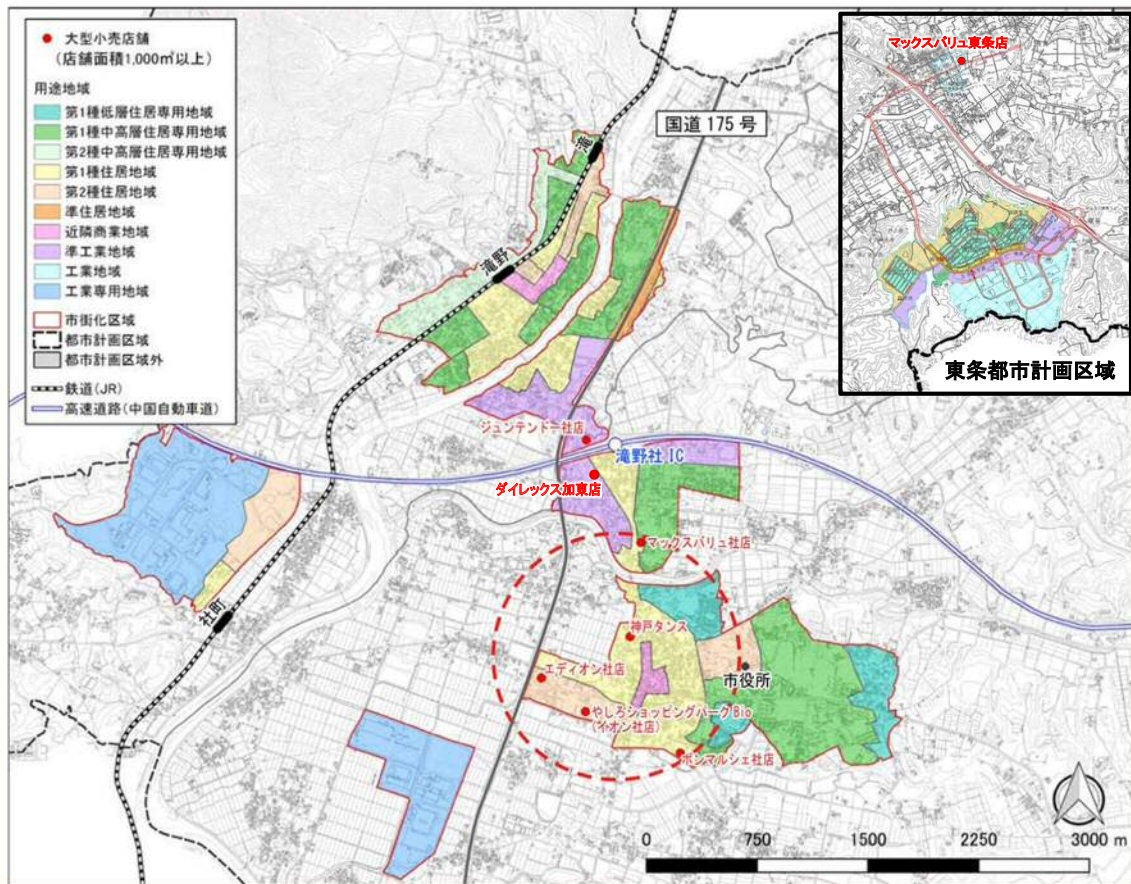


(2) 大規模商業施設の立地

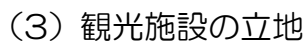
- ・市内には、店舗面積が 1,000 ㎡以上の大規模小売店舗が 8 店舗立地しています。
- ・マックスバリュ東条店以外はすべて市街化区域内に立地しており、うち、5 店舗が市役所西側（図中赤○のエリア）に集中しています。

■市内の大規模小売店舗の概要

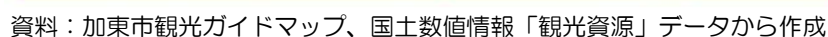
	名称	業態	店舗面積
1	やしろショッピングパーク Bio(イオン社店)	ショッピングセンター	22,270 ㎡
2	ボンマルシェ社店	食品スーパー	2,598 ㎡
3	神戸タンス	専門店	2,354 ㎡
4	エディオン社店	専門店	2,064 ㎡
5	ジュンテンドー社店	ホームセンター	2,045 ㎡
6	マックスバリュ社店	食品スーパー	2,017 ㎡
7	マックスバリュ東条店	食品スーパー	1,518 ㎡
8	ダイレックス加東店	ディスカウントストア	1,559 ㎡



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）



- ## ■観光施設の立地と観光入込客数の推移





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



資料：加東市



北はりまサイクリングマップ



資料：加東市



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、分岐点数：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
- 鉄道駅
- 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

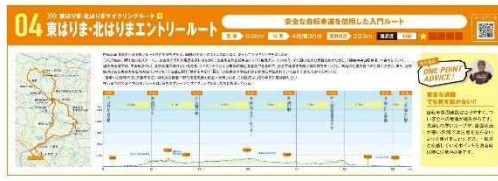
※観光スポットなどの各施設は、モデルルート周辺の主な施設を掲載



出典：兵庫県



東はりま北はりまサイクリングマップ



出典：兵庫県