
川西市 自転車ネットワーク計画



令和6年12月

川西市



目 次

第1章 はじめに	1
1.1 計画改定の背景と目的	1
1.2 計画の位置づけ	2
第2章 川西市における自転車交通の現状と課題	3
2.1 川西市の概要	3
2.2 自転車の利用状況	6
2.3 アンケートからみた利用状況	18
2.4 自転車に関する市民の意識	22
2.5 自転車交通の現状と計画課題	28
第3章 計画の方向性	29
第4章 めざすべき自転車ネットワークの選定	30
4.1 めざすべき自転車ネットワーク選定の考え方	30
4.2 めざすべき自転車ネットワークの選定	31
第5章 自転車通行空間の整備形態	42
5.1 整備形態検討の基本的事項（国のガイドライン）	42
5.2 整備形態検討の流れ	47
5.3 整備形態の選定	48
5.4 自転車ネットワーク路線以外の自転車通行空間整備	69
第6章 その他自転車利用環境向上に向けた取り組み	71
6.1 駐輪環境の改善	72
6.2 交通安全意識の向上	77
6.3 自転車を活用した地域振興	80
第7章 計画の推進に向けて	82
7.1 計画推進体制の確立	82
7.2 P D C Aサイクルによる施策の改善	82
7.3 計画目標の設定	83
7.4 社会情勢の変化に対応した計画の見直し	83



第1章 はじめに

1.1 計画改定の背景と目的

自転車は、買物や通勤、通学、子どもの送迎など日常生活における身近な移動手段や、スポーツ、レジャー、観光、配送といった用途でも多くの人々に利用されている。そのため、自転車を取り巻く環境や課題についても多様化している現状である。

そのような変化に対応するため、国では平成 24 年 11 月に作成した（平成 28 年 7 月改定）「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下「ガイドライン」という。）において、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という観点に基づき、自転車通行空間設計の考え方等について提示し、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とした「自転車活用推進法」を平成 29 年 5 月に施行している。その後、平成 31 年の道路構造令改正により自転車通行帯の位置づけ、令和 5 年には改正道路交通法で特定小型原動機付自転車の定義により、それらが自転車と同様の空間を走行することとなり、このような情勢の変化を踏まえ、令和 6 年 6 月にはガイドラインの見直しがされている。

本市においても平成 30 年 3 月に「川西市自転車ネットワーク計画」（以下「本計画」という。）を策定し、本計画に基づく自転車ネットワーク路線及びその他の路線について自転車通行空間の整備を実施してきた。

しかし、近年の交通事故件数は、兵庫県下は減少傾向にある中、本市では高い水準で推移しており、特に自転車事故は、増加しているため、令和 5 年度には県交通安全対策委員会より「自転車交通安全対策重点推進地域」に指定されている。また、市内中学校の自転車通学が試行的に始まるなど、本市において、これまで以上に自転車に対する総合的な取り組みが必要と考えられる。

そこで、本計画において、これまでに自転車通行空間の整備を進めてきたその他の路線を追加した自転車ネットワークの再構築を行うとともに、現在、交通安全対策事業として取り組んでいる交通安全施設の整備や啓発活動の項目を追加する。

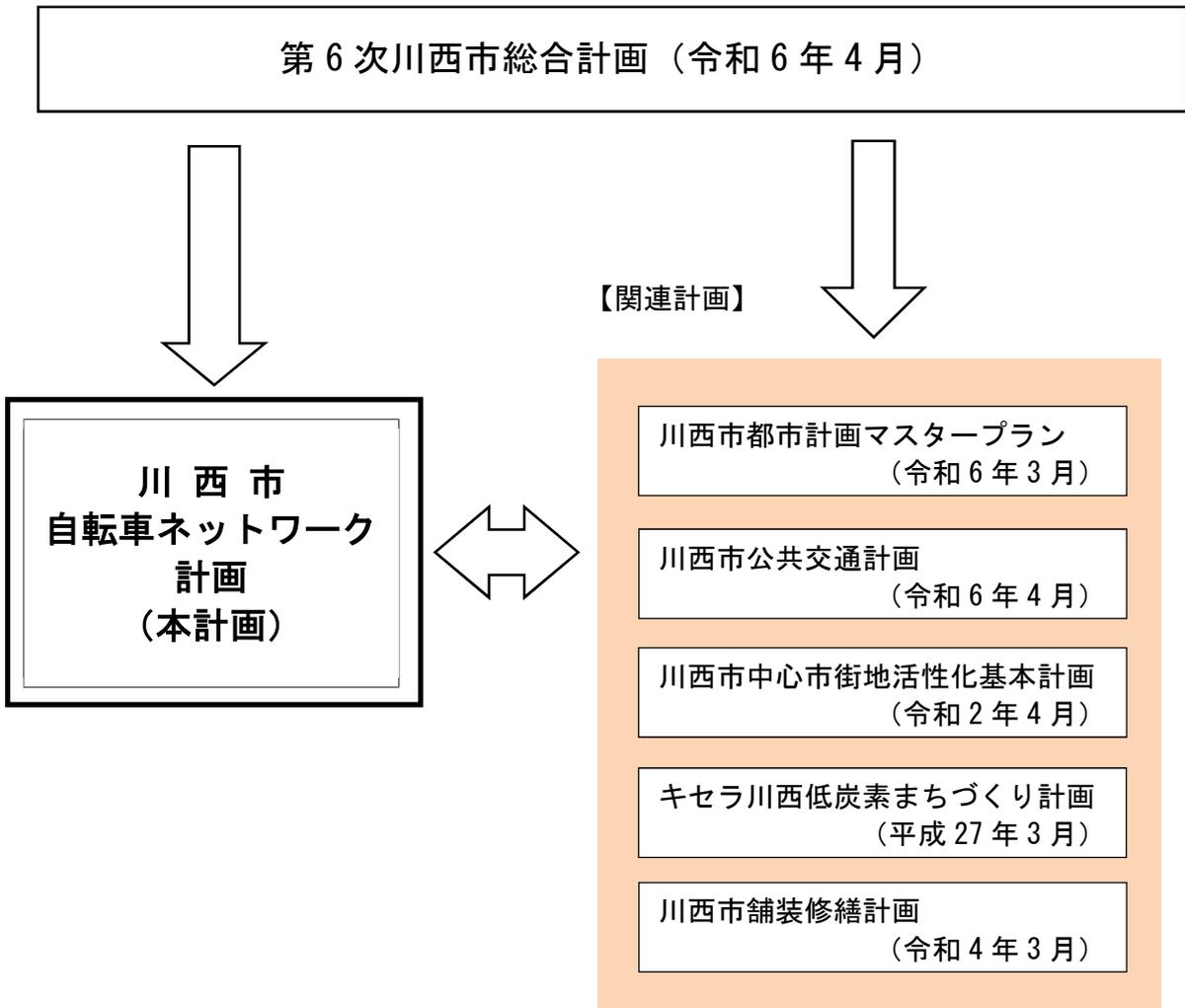
これからも、第 6 次川西市総合計画に示すまちづくりの基本理念である「持続可能で生活の質が高いまちづくり」をめざす取り組みとして、利便性が高く、かつ環境対策や健康増進につながる自転車の利活用を図るべく、平成 30 年の策定後に生じた情勢の変化を踏まえつつ、安全で快適な自転車利用環境の創出が一層進むよう、本計画を改定する。



1.2 計画の位置づけ

本計画は、「川西市総合計画」を上位計画とし、「川西市都市計画マスタープラン」「川西市公共交通計画」「川西市中心市街地活性化基本計画」「キセラ川西低炭素まちづくり計画」「川西市舗装修繕計画」の関連計画と連携して、今後の本市の自転車ネットワーク整備を推進するための計画です。

【上位計画】





第2章 川西市における自転車交通の現状と課題

2.1 川西市の概要

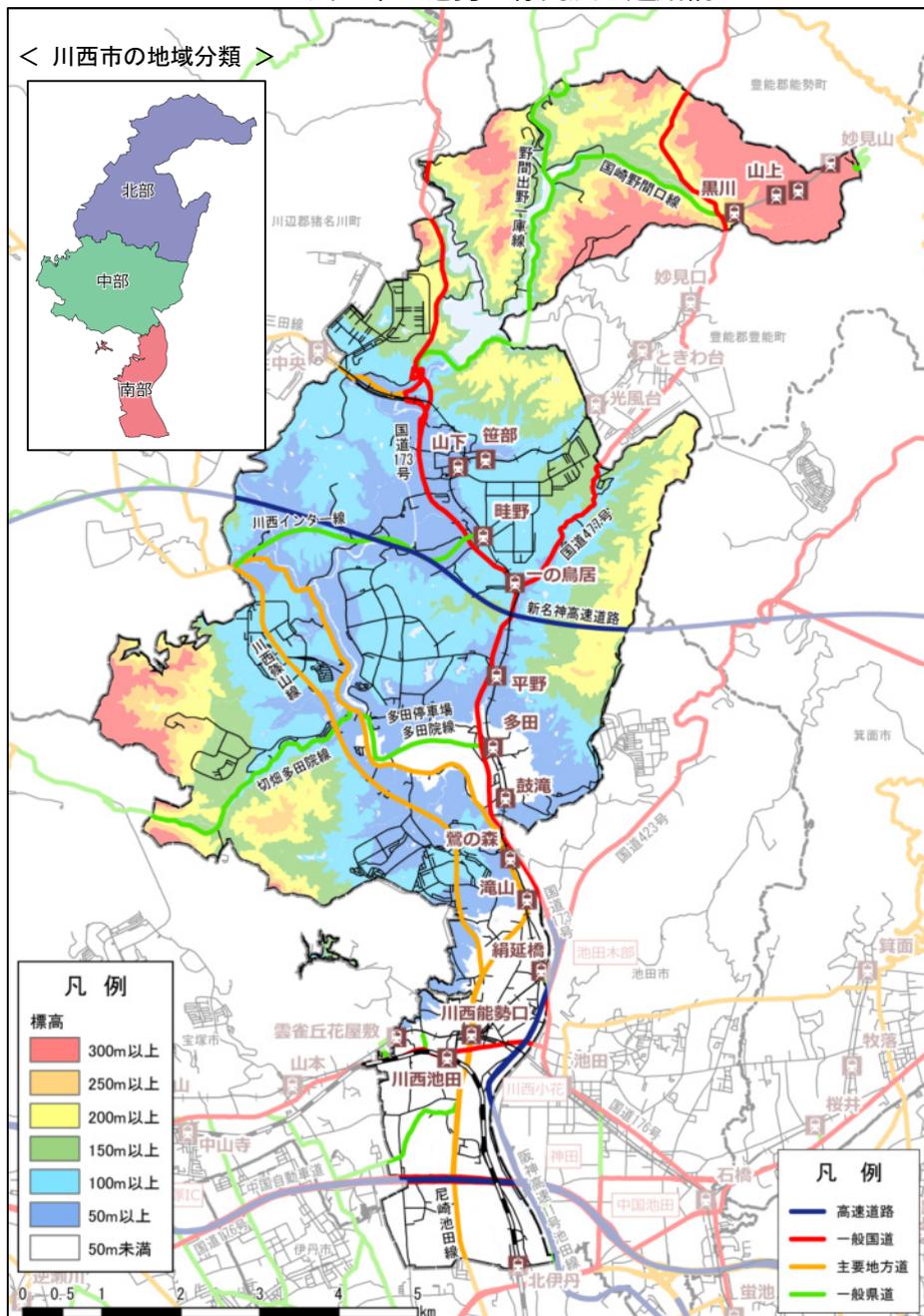
(1) 位置・地勢

本市は阪神地域の東部に位置する市であり、東西約 6.5 km、南北約 15.0 km、総面積は 53.44km²です。南部は比較的平坦で、中部から北部は周囲を山に囲まれており、標高も南部と比べて高くなっています。

道路網は、市の南部を通る中国自動車道や阪神高速 11 号池田線、市内を縦断する国道 173 号や主要地方道川西篠山線を中心として、幹線道路網が形成されています。

また、市の北部を通る新名神高速道路（平成 30 年 3 月 18 日 神戸～高槻間 全線開通）へのアクセス道路として、県道川西インター線（平成 29 年 11 月 11 日 全線開通）が横断しています。

< 川西市の地勢・標高及び道路網 >



出典) 標高：基盤地図情報 数値標高モデル (国土地理院)



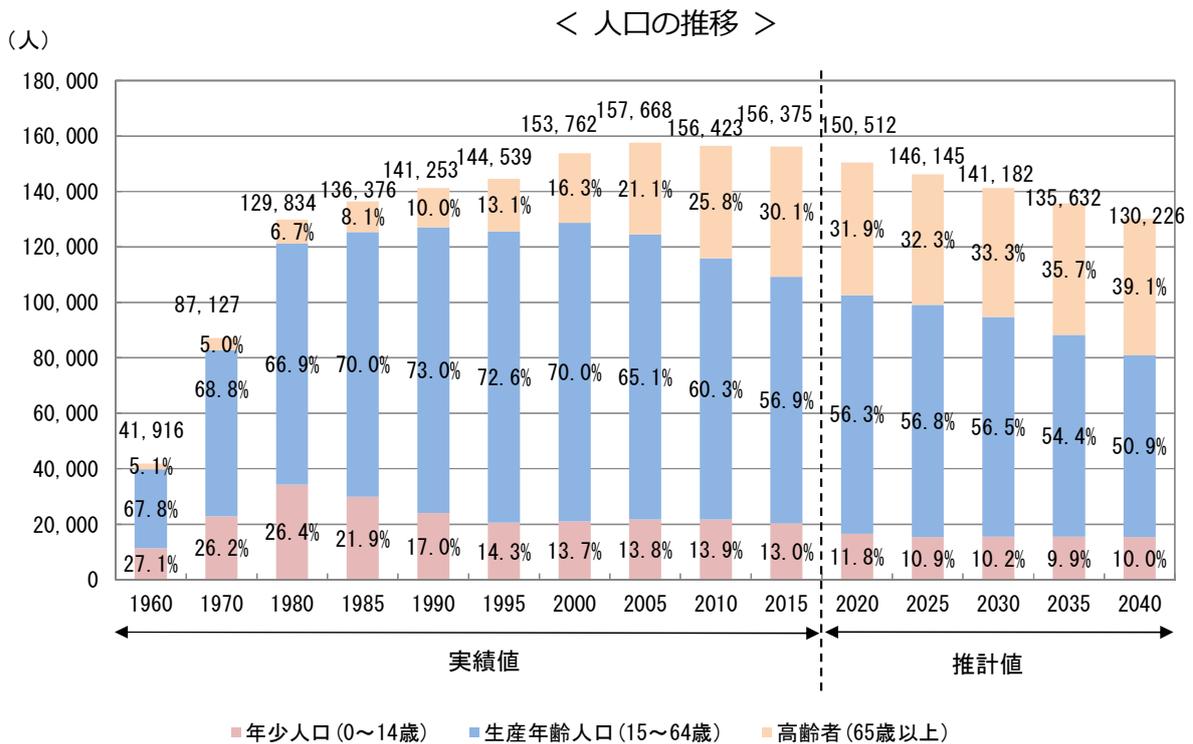
(2) 人口

① 人口の推移

本市は、1960年代後半から1980年代前半に大規模なニュータウンの開発とともに公共交通網が発展し、人口が増加しましたが、2005年をピークに減少に転じており、2015年時点で156,375人となっています。

年齢3区分の構成比の推移をみると、少子化・高齢化の傾向は年々強まっており、2015年における高齢化率は約30%となっています。

また、今後も人口減少及び少子化・高齢化が進展していくと推計されています。



※) 年齢不詳人口は、按分して各年齢区分に含めている

出典) 2015年以前：各年国勢調査

2020年以降：あんばい ええまち かわにし創生人口ビジョン・総合戦略（平成28年3月）

コラム：「健幸まちづくり条例」について

川西市では、平成28年10月から「健幸まちづくり条例」を施行しています。

この条例は、市民一人ひとりが健康で幸せに暮らし続けることを「健幸」と定義し、「健幸」につながる幅広い視点から、市民力や地域力を生かした健康づくり・人づくり・まちづくりを統合した「健幸まちづくり」に関する施策を総合的・計画的に推進し、活力ある社会の実現に寄与することをめざすものです。

「健幸まちづくり」を推進するに当たり、条例では以下の3つの基本理念が定められています。

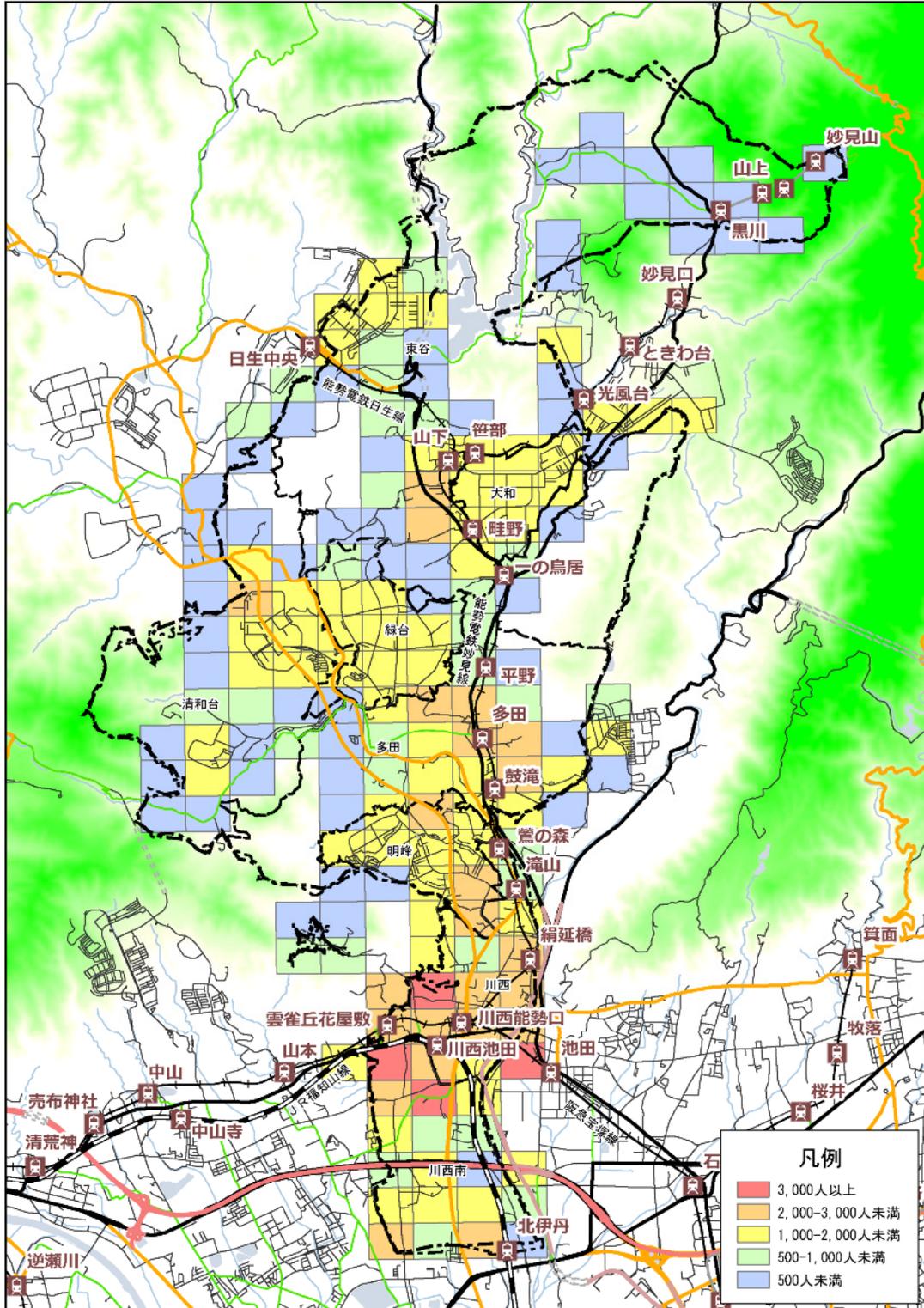
- ① 市民一人ひとりが主体となって、自らの健康や生活習慣に関心を持ち、それぞれの健康状態やライフステージに応じて生活の質を高めるよう取り組むこと。
- ② 地域社会全体の取り組みとして、市民、市民公益活動団体、事業者、学校等及び保健医療福祉関係者と市が相互に連携を図りながら協働して推進すること。
- ③ 歩くことをはじめとする身体活動や運動及び食を通じて、個人の健康意識を高めるだけでなく、出会いや交流を深めることにより、地域の活性化を促すものであるという認識のもとに推進すること。



② 人口の集積状況

約 500m 四方別の人口を見ると、市南部の中心市街地において、3,000 人以上の人口が集積している地区が見られます。また、市の中部から北部においても 1,000 人以上の地区が多く見られるものの、人口の集積度は中心市街地と比べて低くなっています。

< 人口の集積状況 >



※) 図に示す網の目 (メッシュ) は1つにつき約 500m 区分
 出典) 平成 22 年国勢調査地域メッシュ統計

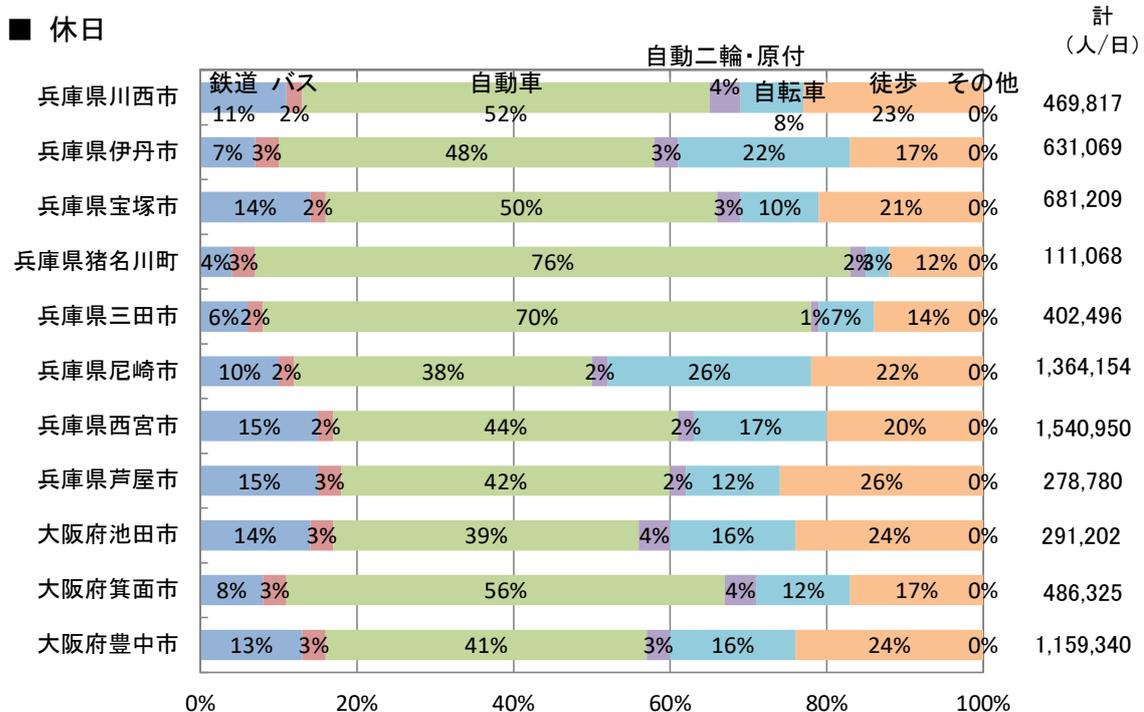
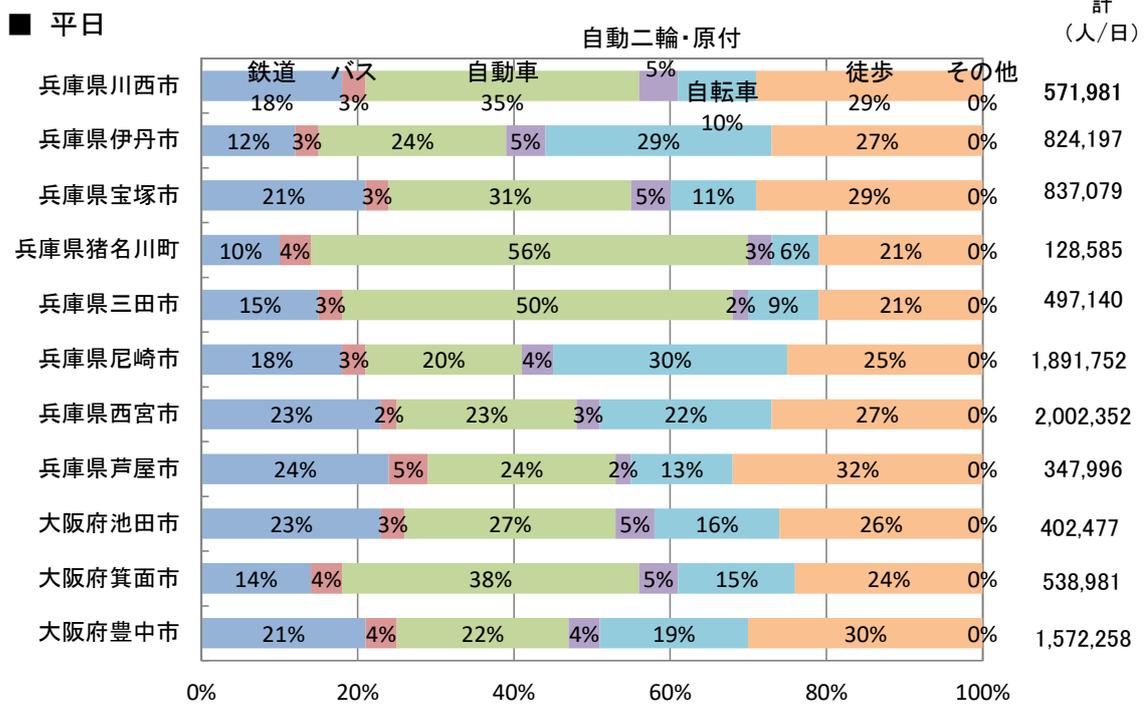


2.2 自転車の利用状況

(1) 自転車利用割合

本市において利用されている交通手段は、平休ともに自動車利用が最も多くなっています。
また、自転車の利用は、平日は10%、休日は8%であり、阪神地域周辺の市町の中では利用割合がやや低くなっています。

＜各市町における利用交通手段＞

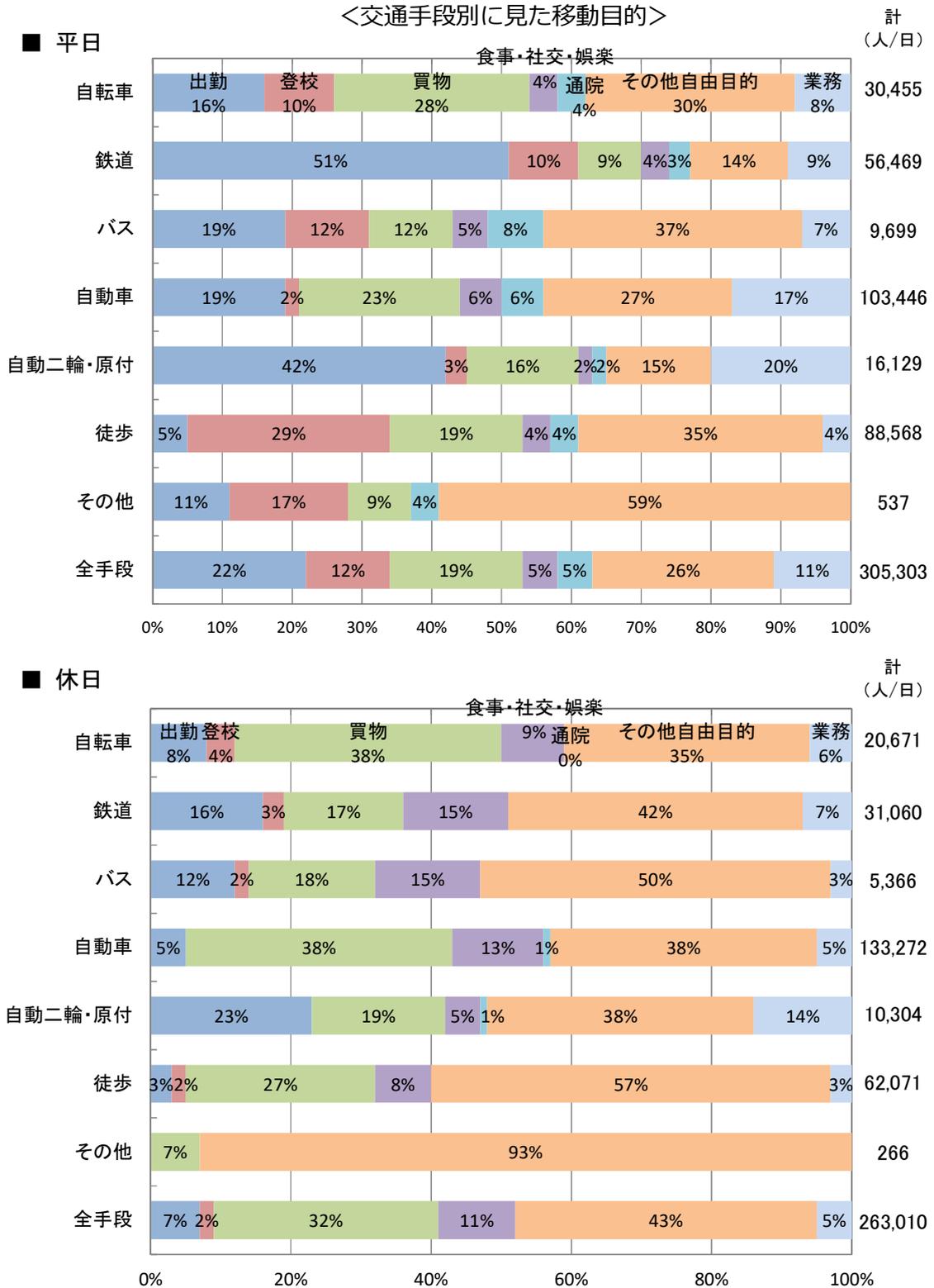


※) 阪神地域内の各市町の発生集中量を代表交通手段により集計
 ※) 代表交通手段不明を除く
 ※) 代表交通手段とは、同じ目的で複数の交通手段を利用した場合の主な利用手段であり、優先順位は「鉄道→バス→自動車→自動二輪・原付→自転車→徒歩」の順となる
 出典) 平成22年近畿圏パーソントリップ調査



(2) 自転車利用者の移動目的

本市における自転車利用の目的は、「買い物」や「その他自由目的」などの割合が高くなっており、休日ではその傾向がさらに強くなっています。



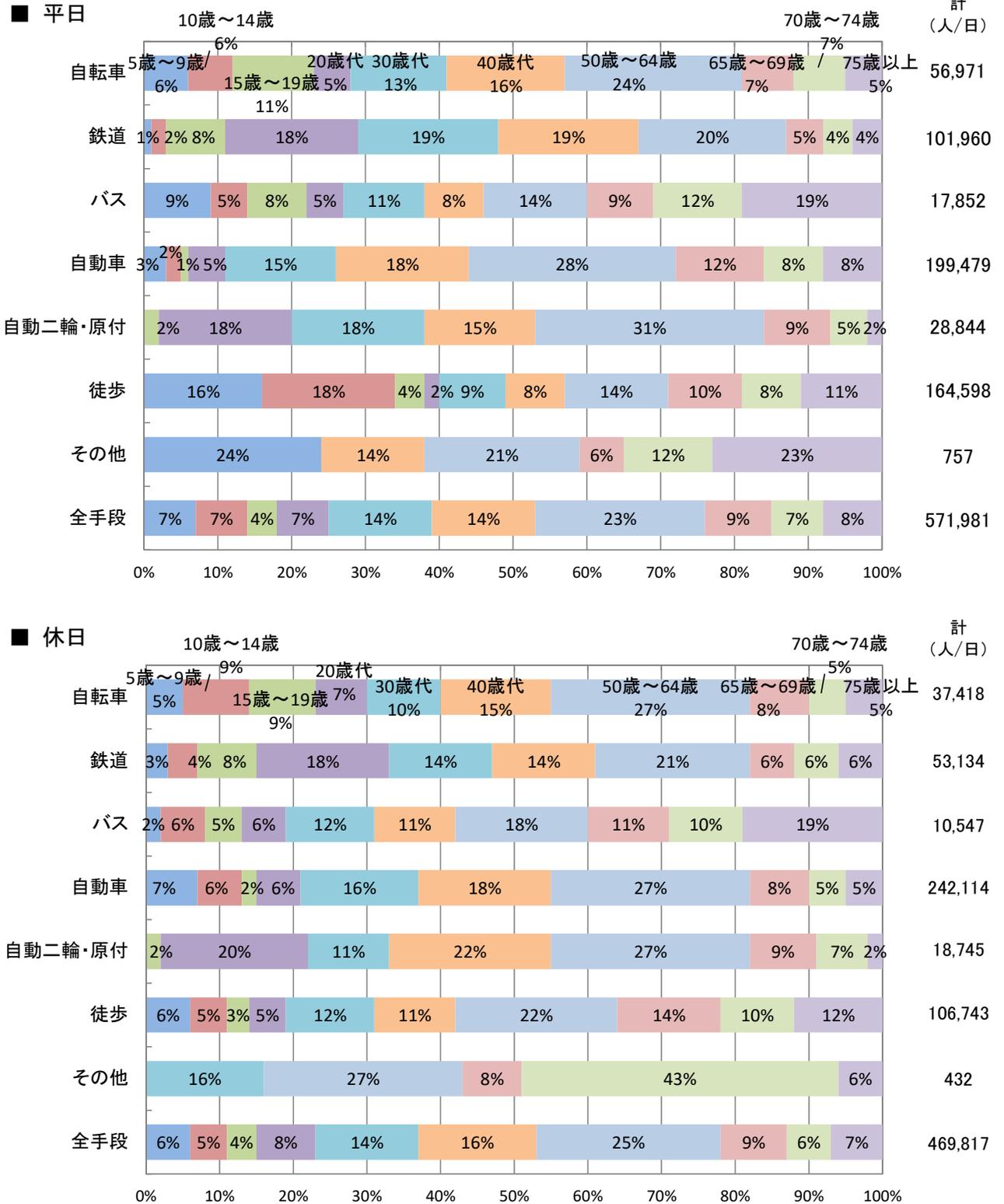
※) 川西市の発生集中量を代表交通手段により集計
 ※) 「帰宅」目的を除く
 ※) 「その他自由目的」とは、観光、散歩・ジョギング、ハイキング・スポーツ競技、体験型レジャー、保養等
 出典) 平成22年近畿圏パーソントリップ調査



(3) 自転車利用者の年齢

本市における自転車利用者の年齢を見てみると、年齢による大きな偏りは見られず、幅広い年代で自転車が利用されていることが分かります。
 全手段と比較して見てみると、平日の「15歳～19歳」、休日の「10歳～14歳」「15歳～19歳」の利用割合が高くなっています。

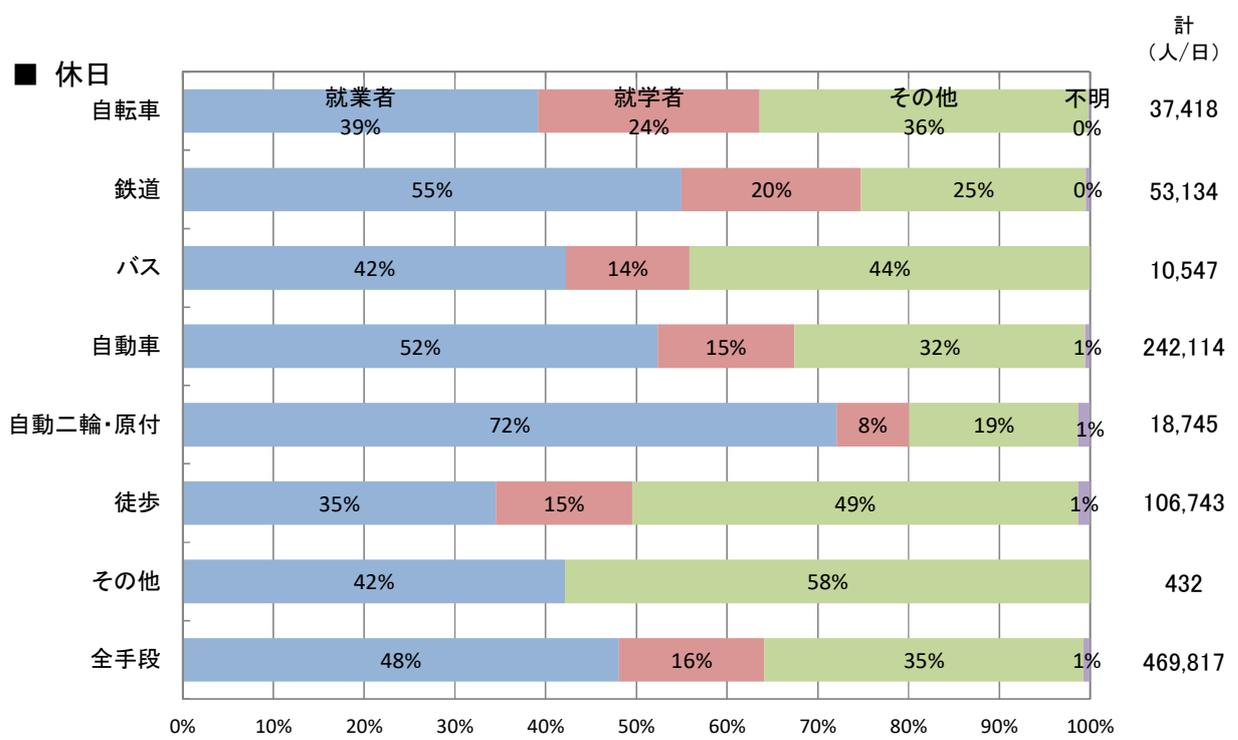
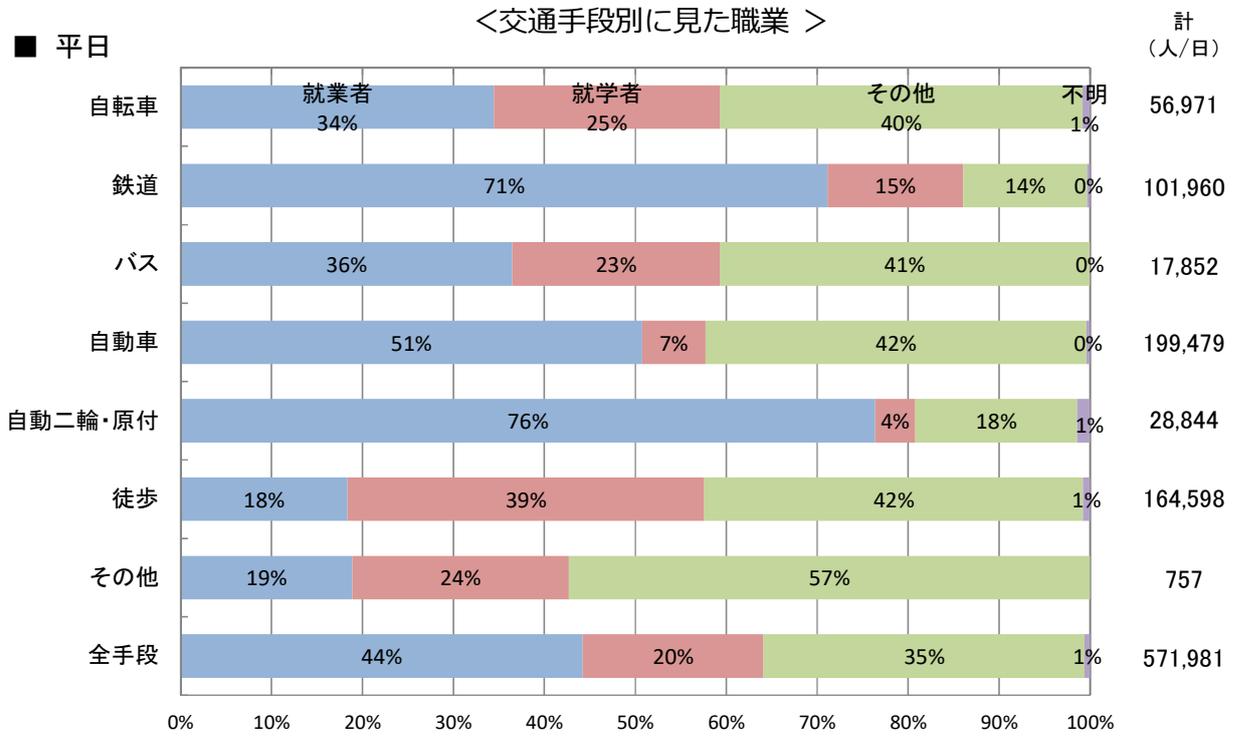
＜交通手段別に見た年齢構成＞



※) 川西市の発生集重量を代表交通手段により集計
 出典) 平成22年近畿圏パーソントリップ調査

(4) 自転車利用者の職業

本市における自転車利用者の職業を見てみると、平日では通勤・通学で自転車を利用する「就業者」・「就学者」の方が59%、専業主婦・主夫や無職等の「その他」の方が40%、休日では「就業者」・「就学者」の方が63%、「その他」の方が36%となっており、平日・休日での大きな差は見られません。



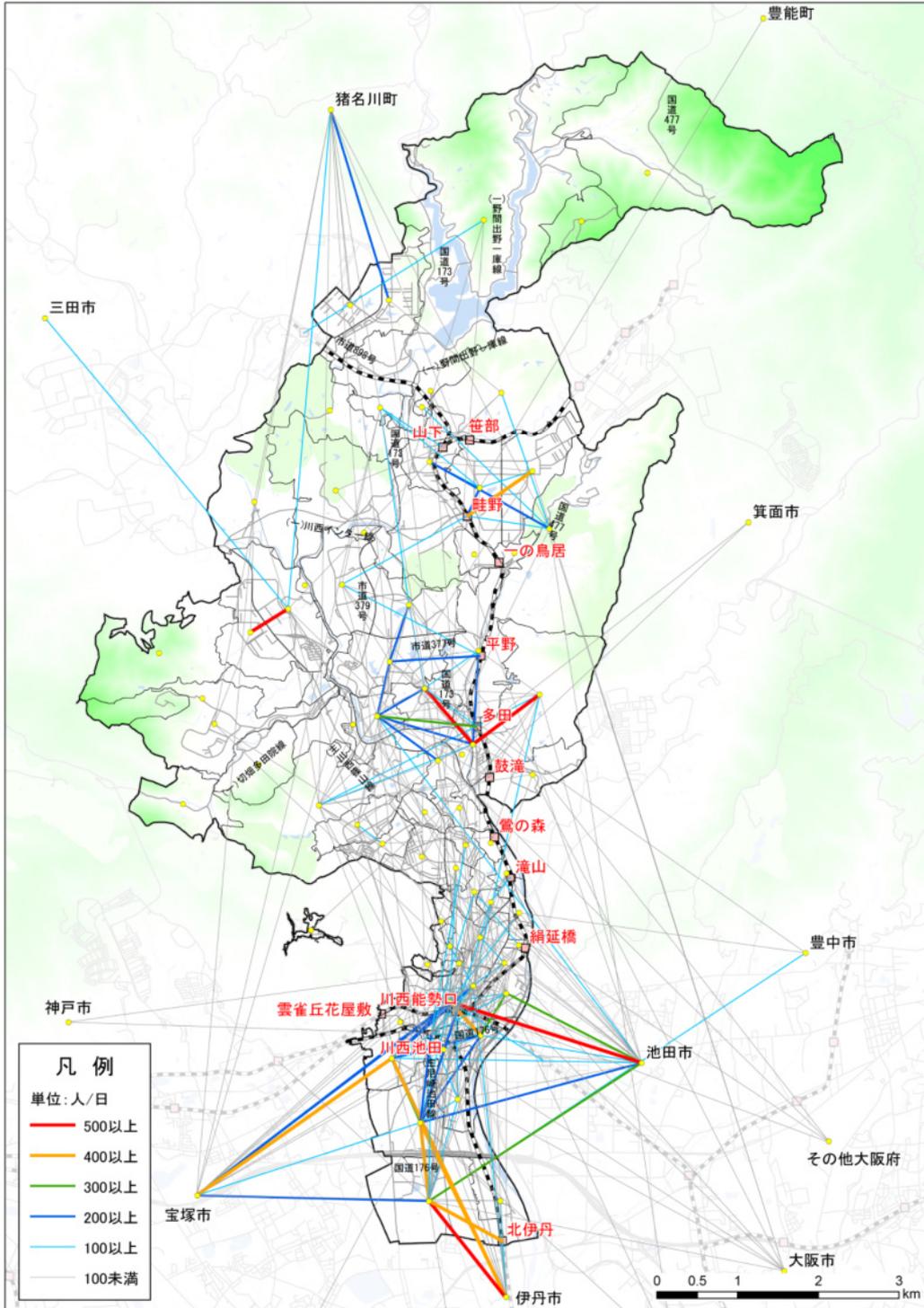
※) 川西市の発生集中量を代表交通手段により集計
 ※) 「その他」とは、専業主婦・主夫、無職などを示す
 出典) 平成22年近畿圏パーソントリップ調査

(5) 自転車の移動状況

本市における自転車での移動状況を見ると、南部における移動が北部と比べて多く、隣接する伊丹市や池田市等への移動も多くなっています。

また、鉄道駅までの自転車利用は、川西能勢口駅や多田駅、畦野駅、北伊丹駅等への利用が多くなっています。

<自転車の移動状況>



※) 出発地または到着地が川西市の平日の移動を集計

※) 出発地から到着地まで自転車で移動した流動（代表交通手段「自転車」の流動）と、出発地から鉄道駅や、鉄道駅から到着地まで自転車で移動した流動（鉄道端末交通手段「自転車」の流動）を示す

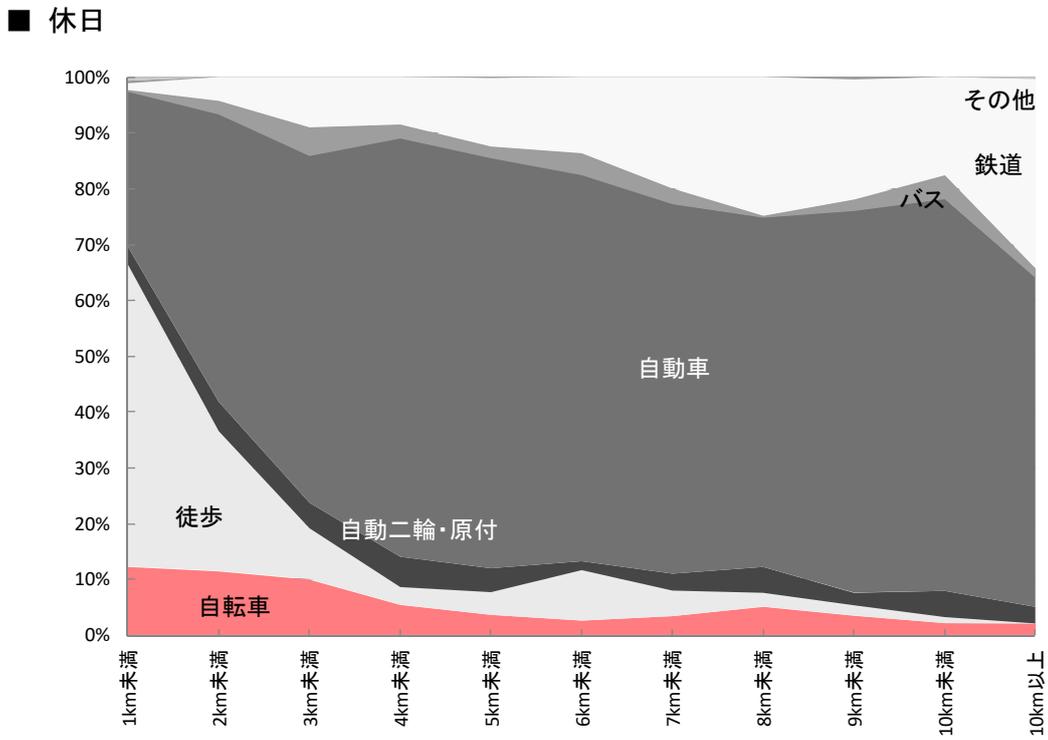
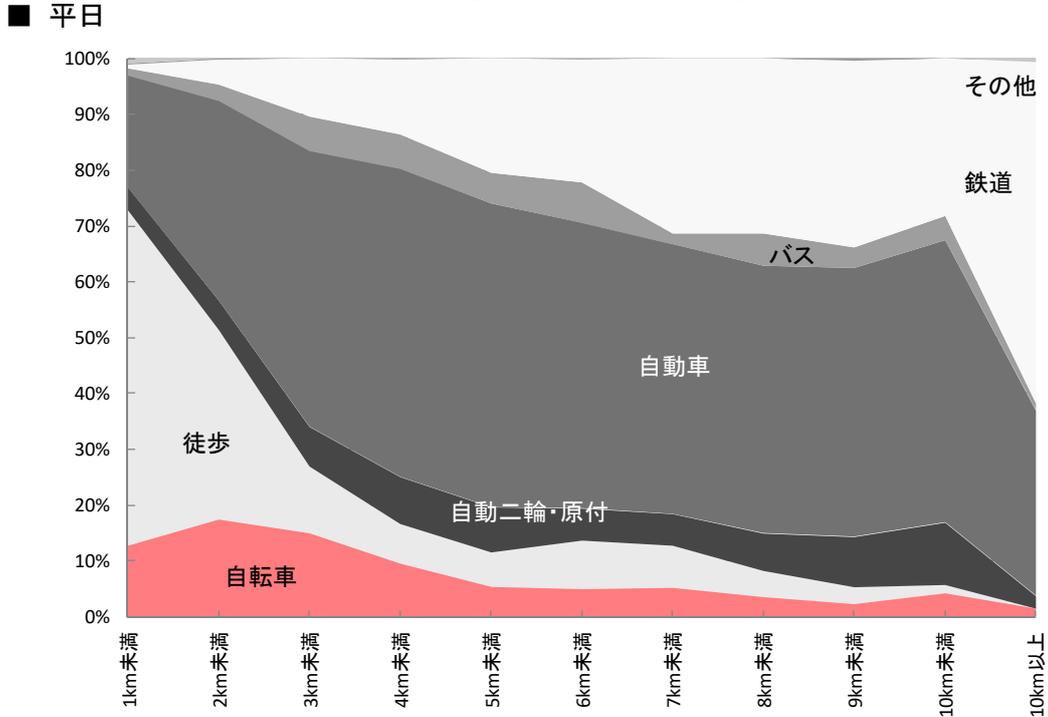
出典) 平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査



(6) 移動距離帯別の自転車利用割合

本市における移動について、移動距離帯別に利用交通手段の割合を見てみると、自転車の利用割合は3kmまでの距離帯で比較的高くなっています。

< 移動距離帯別の自転車利用割合 >



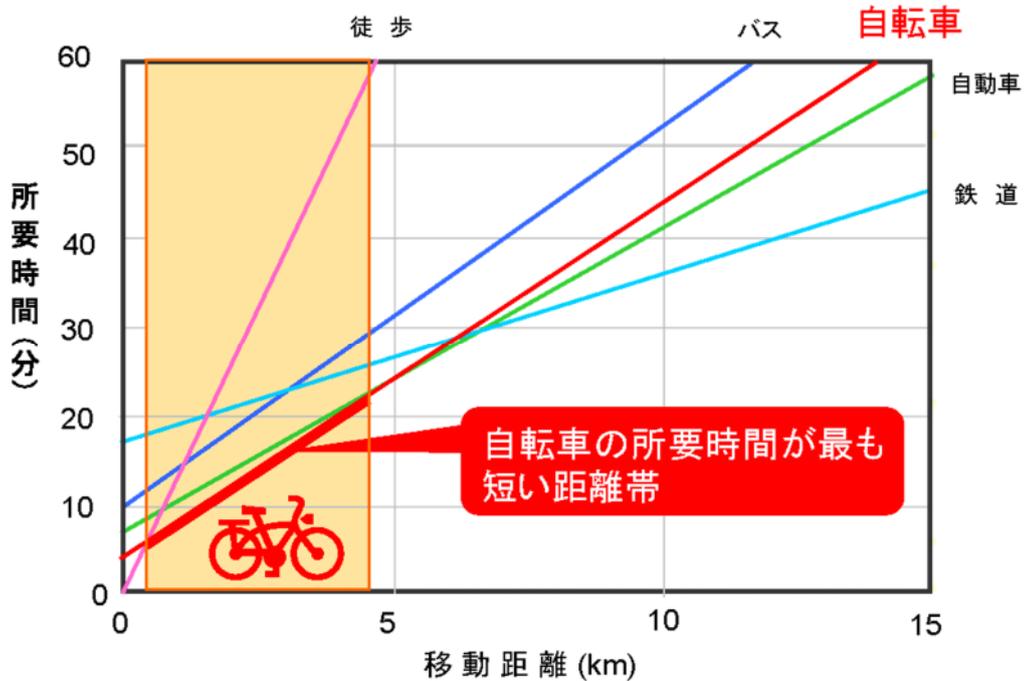
※) 出発地または到着地が川西市の移動を集計
 ※) 代表交通手段による集計
 出典) 平成22年近畿圏パーソントリップ調査



コラム：短距離移動における自転車の有用性について

鉄道・バス・自動車・自転車・徒歩の各交通手段について、移動距離帯別の所要時間（入出庫や待ち時間等を含む）を比較すると、自転車は5km以内の移動において所要時間が最も短くなっていることから、都市部における短距離移動の際には、最も効率的な交通手段であると考えられます。

< 交通手段別・移動距離帯別所要時間 >



徒歩：4.8km/h
 自転車：入出庫4分+15km/h
 自動車：入出庫7分+17.5km/h
 バス：10分+14km/h(徒歩6分(発着地計)、待ち時間4分)
 鉄道：17分+32km/h(徒歩12分(発着地計)、駅内移動3分(1駅)、待ち時間2分(1駅))

出典)

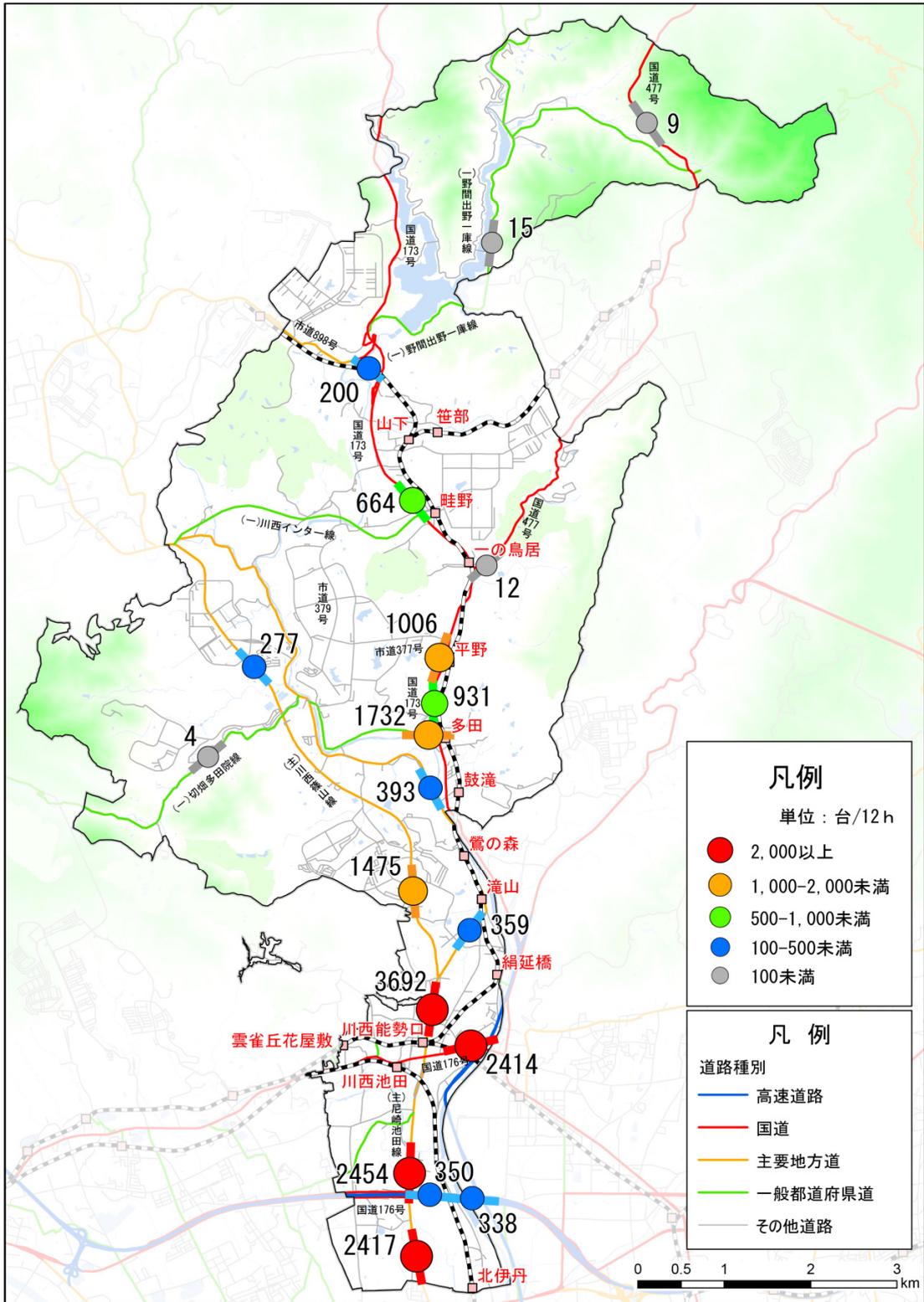
- ・MATT 関東圏時刻表 2002年11月：八峰出版
- ・東京都交通局ホームページ (<http://www.kotsu.metro.tokyo.jp>)
- ・平成7年 大都市交通センサス：財団法人運輸経済研究センター
- ・平成11年 道路交通センサス：建設省道路局
- ・自転車駐車上整備マニュアル：建設省都市局、監修
- ・自転車歩行車通行空間としての自歩道等のサービス水準に関する分析、
土木計画学研究・講演集 No.22(2) 1999.10



(7) 自転車交通量

川西市内で観測された自転車交通量を見ると、川西市南部の平坦地や鉄道駅付近で利用交通量が多くなっている傾向にあります。

<川西市内の自転車交通量>



※) 実測値のみを示している
 出典) 平成22年、平成27年道路交通センサス



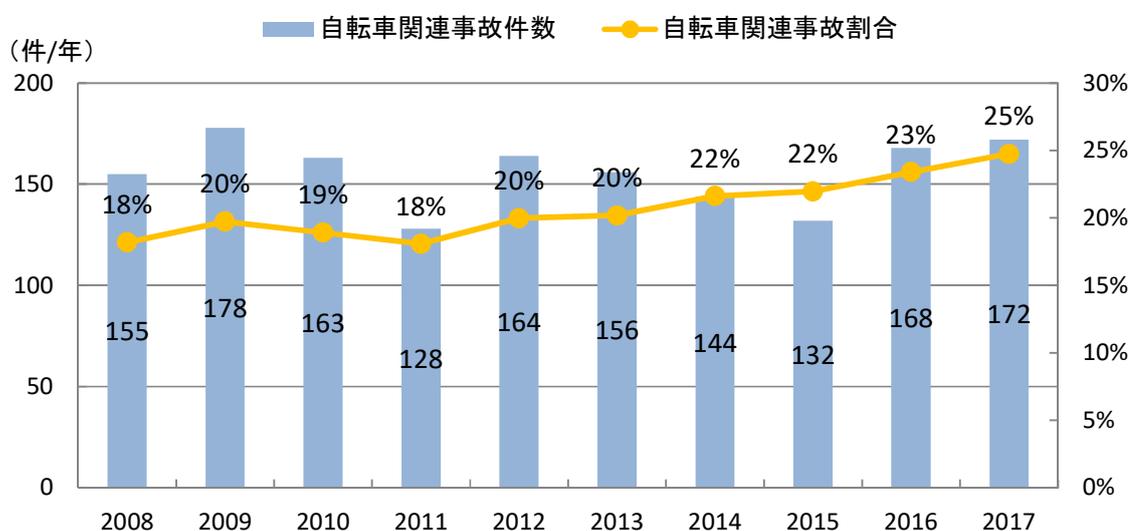
(8) 自転車関連事故の状況

① 自転車関連事故件数の推移

本市における自転車関連事故の発生件数を見てみると、2009年（平成21年）の178件をピークに、2015年（平成27年）までは減少傾向にあったものの、2016年（平成28年）以降は再び増加しています。

また、自転車関連事故割合（全ての交通事故に占める自転車関連事故の割合）は、2008年（平成24年）以降増加傾向にあります。

< 自転車関連事故の推移 >



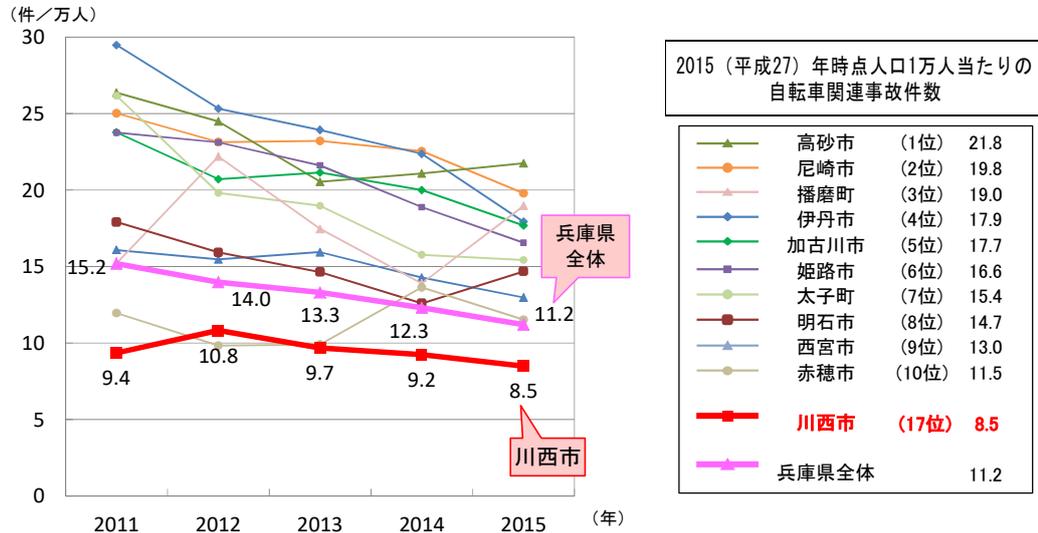
出典) 川西警察署所管事故データ



② 人口1万人当たりの自転車関連事故件数の推移

人口1万人当たりの自転車関連事故件数を兵庫県下の市町別に整理すると、本市は2015年（平成27年）時点でワースト17位（8.5件/万人）であり、兵庫県全体と比較して少ない状況であるとともに、減少傾向にあります。

＜人口1万人当たりの自転車関連事故件数（県下ワースト10及び川西市、兵庫県全体）＞

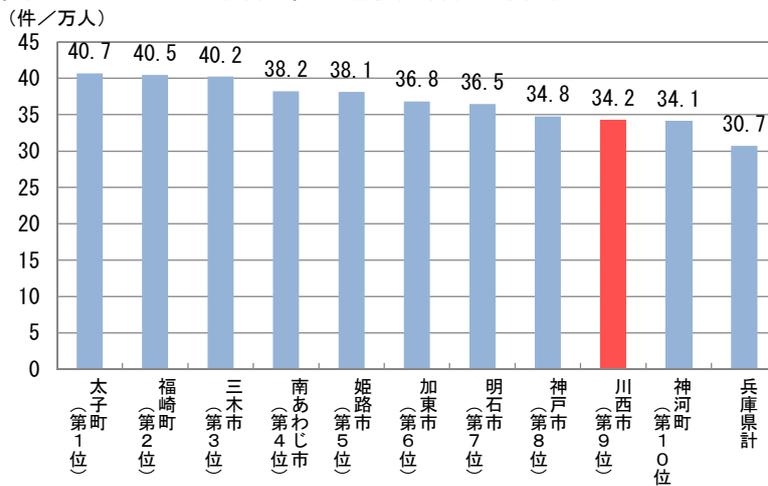


出典) 人口：兵庫県ホームページ「推計人口」
事故件数：兵庫県警所管事故データ

③ 自転車利用量当たりの自転車関連事故件数（2015年[平成27年]）

自転車利用量当たりの自転車関連事故件数を兵庫県下の市町別に整理すると、本市は2015年（平成27年）時点でワースト9位（34.2件/万トリップ）であり、前項で示している人口当たりの自転車関連事故件数が少なかったにも関わらず、自転車利用量からの割合は比較的上位に位置しています。また、兵庫県全体と比較しても自転車利用量当たりの自転車関連事故件数は多くなっています。

＜自転車利用量当たりの自転車関連事故件数（県下ワースト10及び兵庫県全体）＞



※) 自転車利用量は平日の生成量により個別交通手段「自転車」で集計（一度でも自転車を利用した移動を集計対象とした）

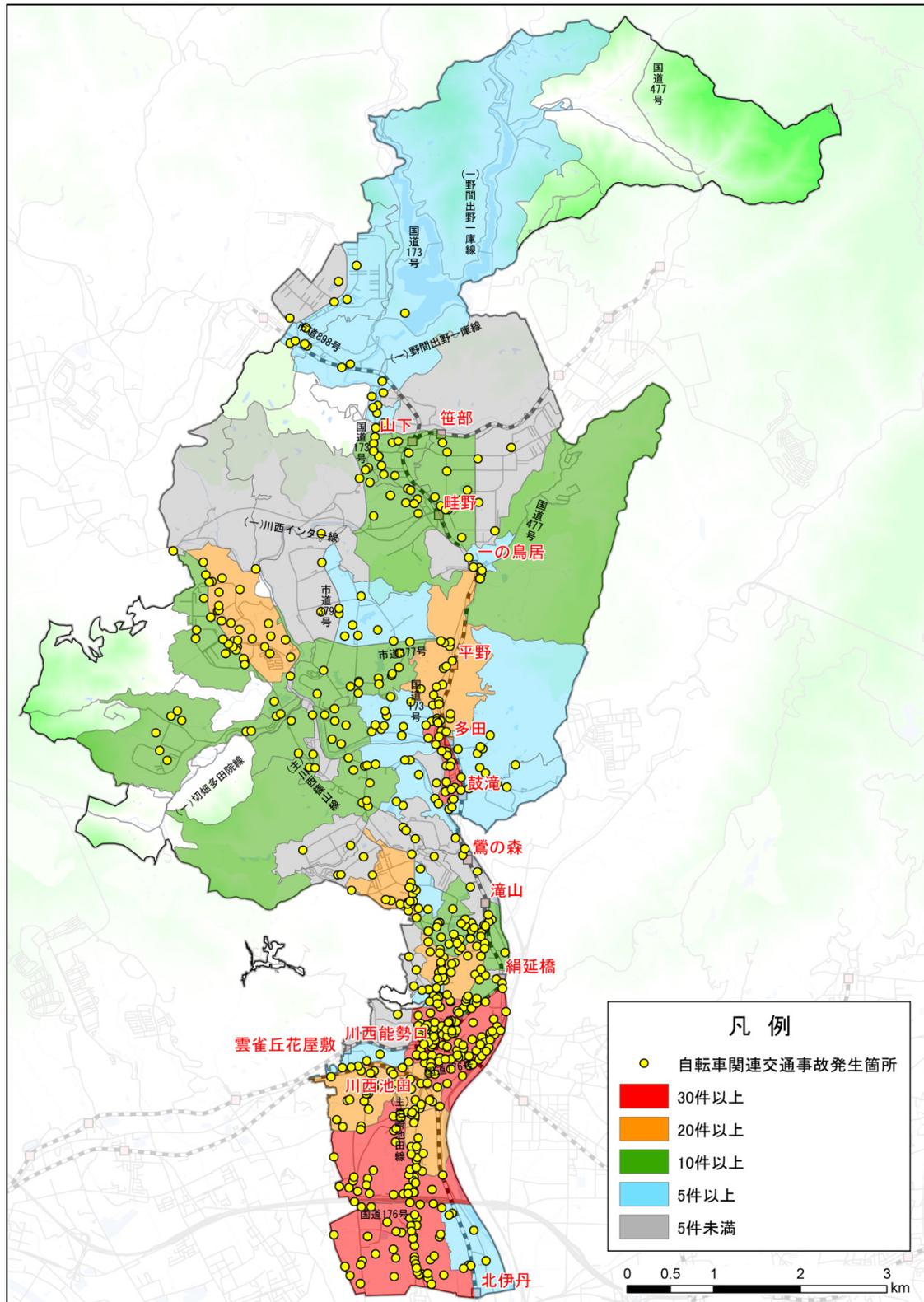
出典) 自転車利用量：平成22年近畿圏パーソントリップ調査
事故件数：兵庫県警所管事故データ



④ 自転車関連事故の発生箇所

本市における自転車関連事故の発生箇所及び発生件数を整理すると、主に川西能勢口駅周辺の中心市街地や市の南部、多田駅周辺において事故が多発しています。

< 自転車関連事故の発生箇所及び地区別発生件数 >



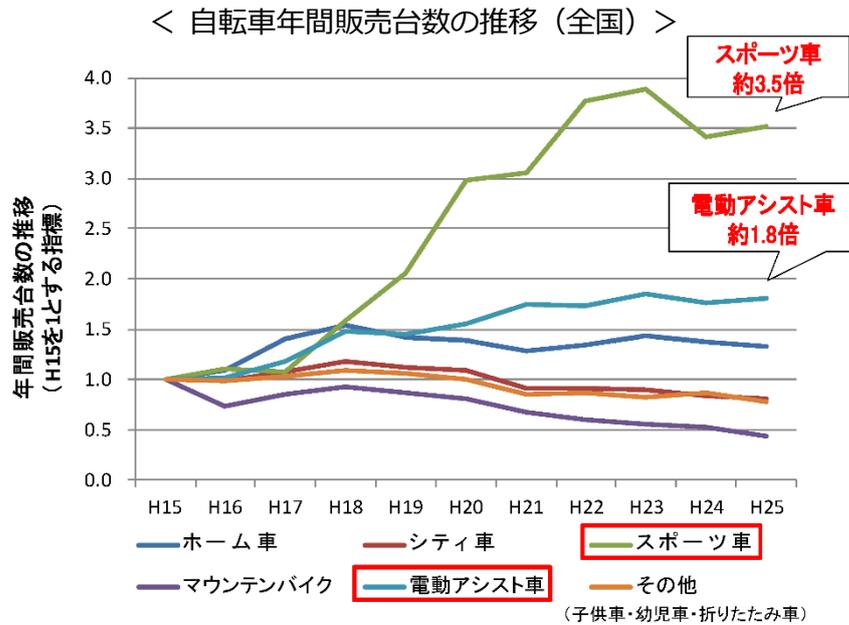
※) 平成24年～平成28年の5年分の自転車関連事故の位置を示したものである
出典) 川西警察署所管事故データ



(9) 観光交通としての自転車利用の状況

① 自転車車種別販売台数（全国）

全国における自転車の販売状況を車種別にみると、2003年度（平成15年度）を基準とした場合、2013年度（平成25年度）では「スポーツ車」が約3.5倍、「電動アシスト車」が約1.8倍と大きく増加しています。



出典）警察庁HP（統計データは自転車産業振興協会実施の「自転車国内販売動向調査」）

② 「北摂里山-新発見-サイクルマップ」の作成

新名神高速道路（川西IC）の開通により、交流人口が見込まれるなか、阪神北摂民局では、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」を作成しています。

＜ 北摂里山-新発見-サイクルマップ ＞

【 表紙 】



【 マップ面 】



※ 「北摂里山-新発見-サイクルマップ」のモデルコースは、変更が生じる可能性があります。

出典）兵庫県 阪神北摂民局 宝塚土木事務所（平成30年2月発行）



2.3 アンケートからみた利用状況

(1) アンケート方法及び配布回収状況

本計画の検討に当たり、本市の都心核（川西能勢口駅周辺）及び地域核（多田駅周辺及び畦野駅・山下駅周辺）に居住されている方と、本市における主要な自転車利用者である川西市内の各高校に通学する高校生の方を対象としたアンケート調査を実施しました。

<アンケート方法及び配布回収状況>

	市民アンケート調査	高校生アンケート調査
調査対象者	川西市内に居住する方の中から無作為に抽出した1,000世帯	川西市内の高校（3校）に通学する高校生（全生徒）
調査方法	郵送によるアンケート調査票の配布・回収	各高校を通じたアンケート調査票の配布・回収
配布日	平成29年8月1日（火）	平成29年7月14日（金）
回収期限	平成29年8月10日（木）	平成29年7月20日（木）
配布数	1,000世帯 （川西能勢口駅周辺：300世帯 多田駅周辺：350世帯 畦野駅・山下駅周辺：350世帯）	2,768名 （川西明峰高校：911名 川西北陵高校：901名 川西緑台高校：956名）
回収枚数 （回収率）	309世帯（31%） （川西能勢口駅周辺：115世帯（38%） 多田駅周辺：108世帯（31%） 畦野駅・山下駅周辺：86世帯（25%））	2,622名（95%） （川西明峰高校：850名（93%） 川西北陵高校：838名（93%） 川西緑台高校：934名（98%））

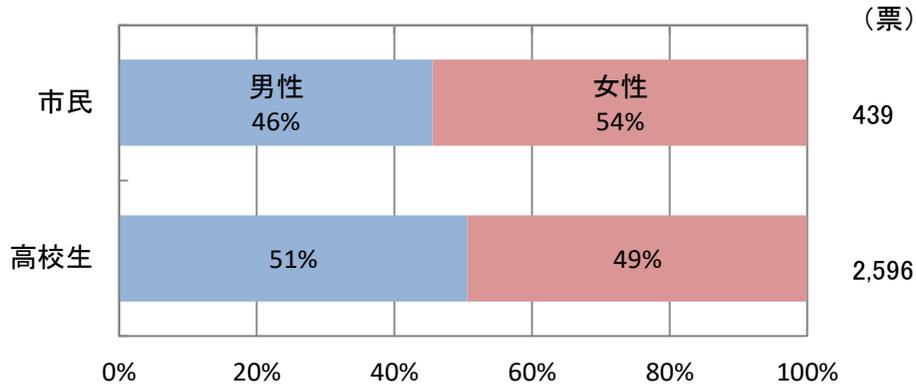


(2) 回答者の属性

回答者の性別は、市民・高校生ともに男性・女性の割合が概ね半分程度となっています。また、市民の方については、10代から70代以上まで幅広い年齢層の方からの回答を得ています。

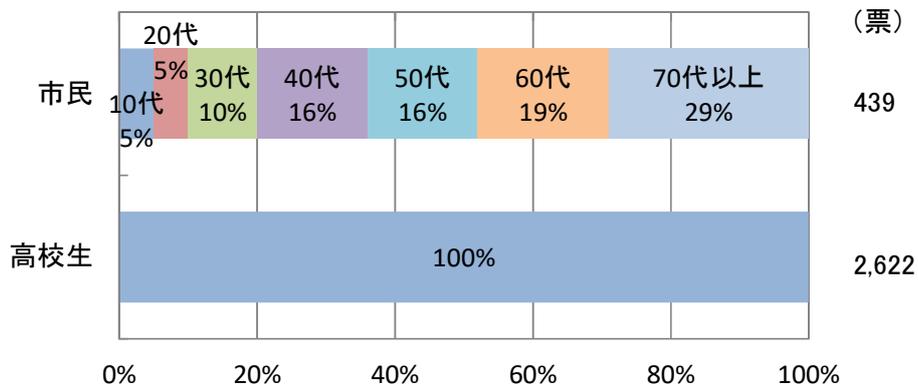
高校生の居住地を見てみると、川西市内が65%と過半数を占めており、市外からは猪名川町や伊丹市からの通学が多くなっています。

< 性別 >



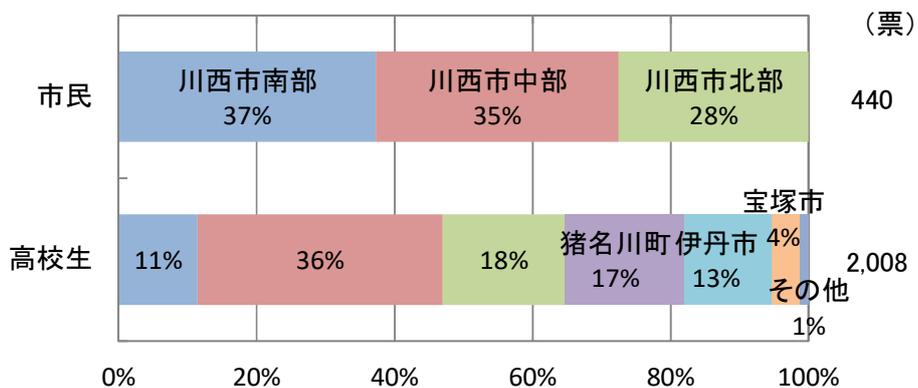
※) 不明 (市民: 1票 高校生: 26票) を除く
出典) 市民アンケート調査結果及び高校生アンケート調査結果

< 年齢 >



※) 不明 (市民: 1票) を除く
出典) 市民アンケート調査結果及び高校生アンケート調査結果

< 居住地 >



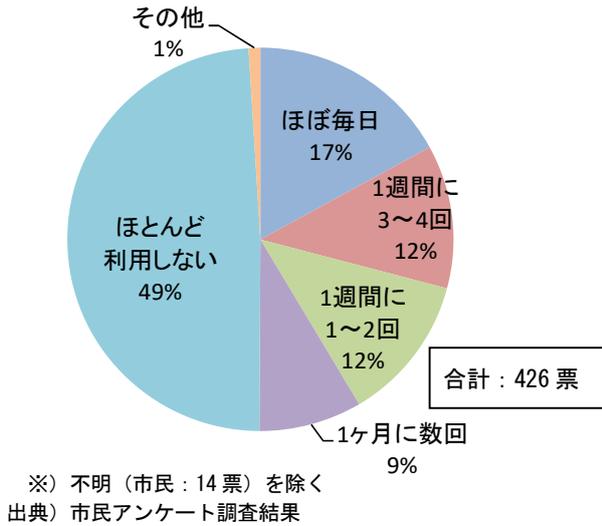
※) 不明 (高校生: 614票) を除く
出典) 市民アンケート調査結果及び高校生アンケート調査結果



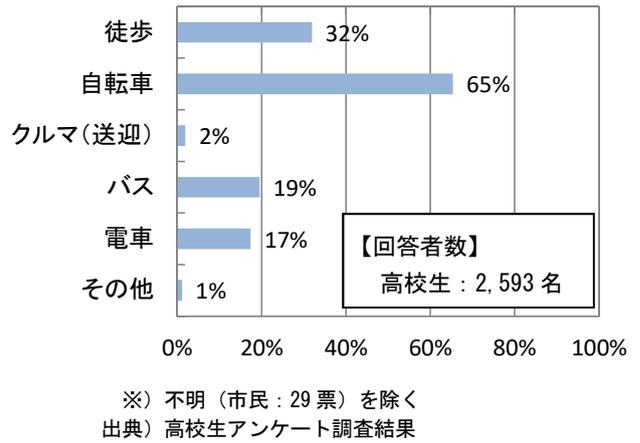
(3) 市民の自転車利用頻度及び高校生の通学手段

市民の方の半数以上が自転車を定期的に利用されており、1週間に1回以上の頻度で利用される方も41%と多くなっています。
 また、市内の高校生の65%が自転車で通学しており、自転車は市民や高校生にとって重要な交通手段となっています。

< 市民の自転車利用頻度 >



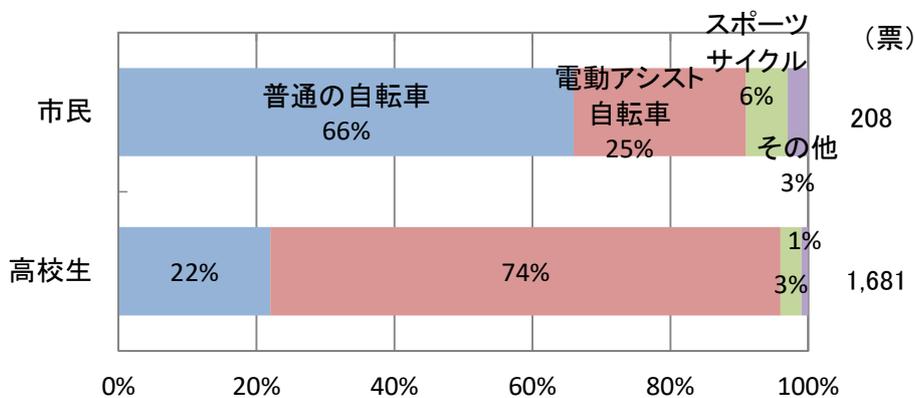
< 高校生の通学手段割合 >



(4) 利用している自転車の種類

利用している自転車の種類は、市民の方は66%が普通の自転車を利用されていますが、スポーツサイクルも6%の方が利用されています。また、高校生は「電動アシスト自転車」の利用割合が74%と非常に高くなっています。

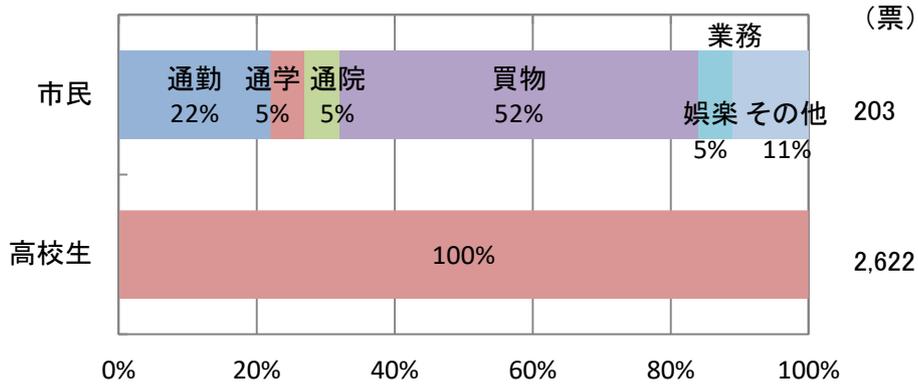
< 利用している自転車の種類 >



(5) 自転車を利用する目的

自転車を利用する目的は、市民の方では「買い物」時の利用が最も多く、次いで「通勤」時の利用が多くなっています。

< 自転車を利用する目的 >



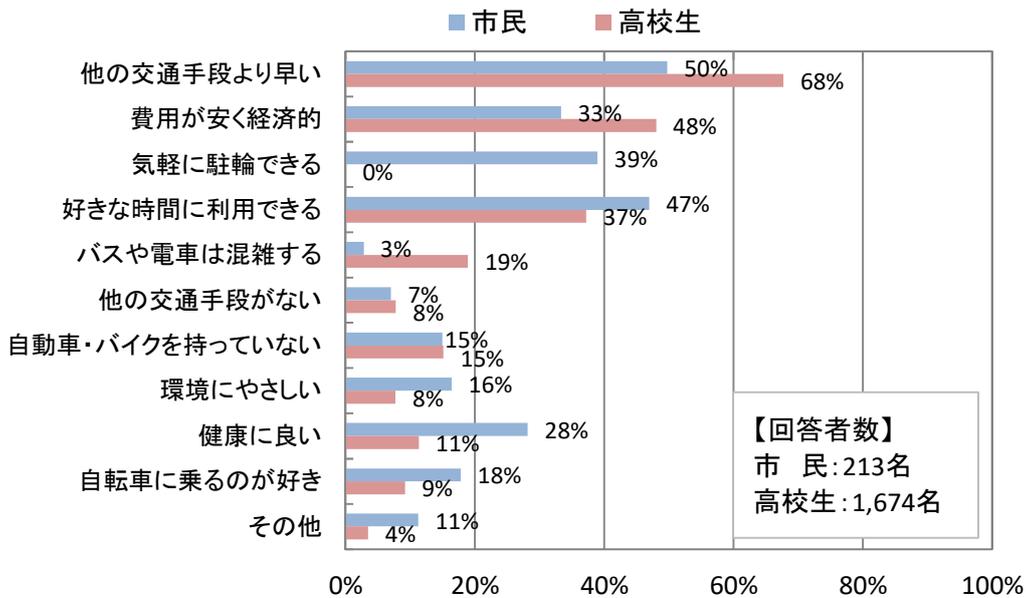
※) 不明 (市民 : 13 票) を除く
 出典) 市民アンケート調査結果及び高校生アンケート調査結果

2.4 自転車に関する市民の意識

(1) 自転車を利用する理由

自転車を利用する理由は、市民・高校生ともに「他の交通手段より早いから」が最も多くなっており、その他には「好きな時間に利用できる」「費用が安く経済的」「気軽に駐輪できる」等が挙げられています。

< 自転車を利用する理由 >



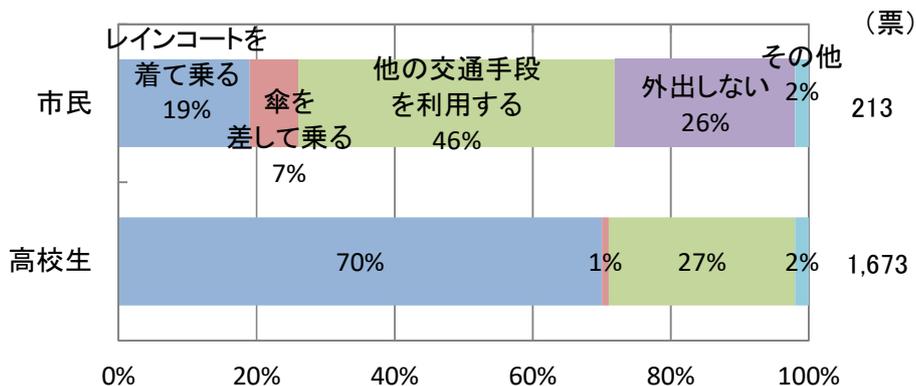
※) 複数回答
 ※) 不明 (市民:3票 高校生:20票) を除く
 出典) 市民アンケート調査結果及び高校生アンケート調査結果

(2) 雨天時の自転車利用状況

雨天時の自転車の利用状況は、市民の方は「他の交通手段を利用する」が46%、高校生の方は「レインコートを着て乗る」が70%と多くなっています。

また、市民のうち7%の方は「傘を差して乗る」と回答しており、自転車利用時のマナー改善も課題となっています。

< 雨天時の自転車利用状況 >



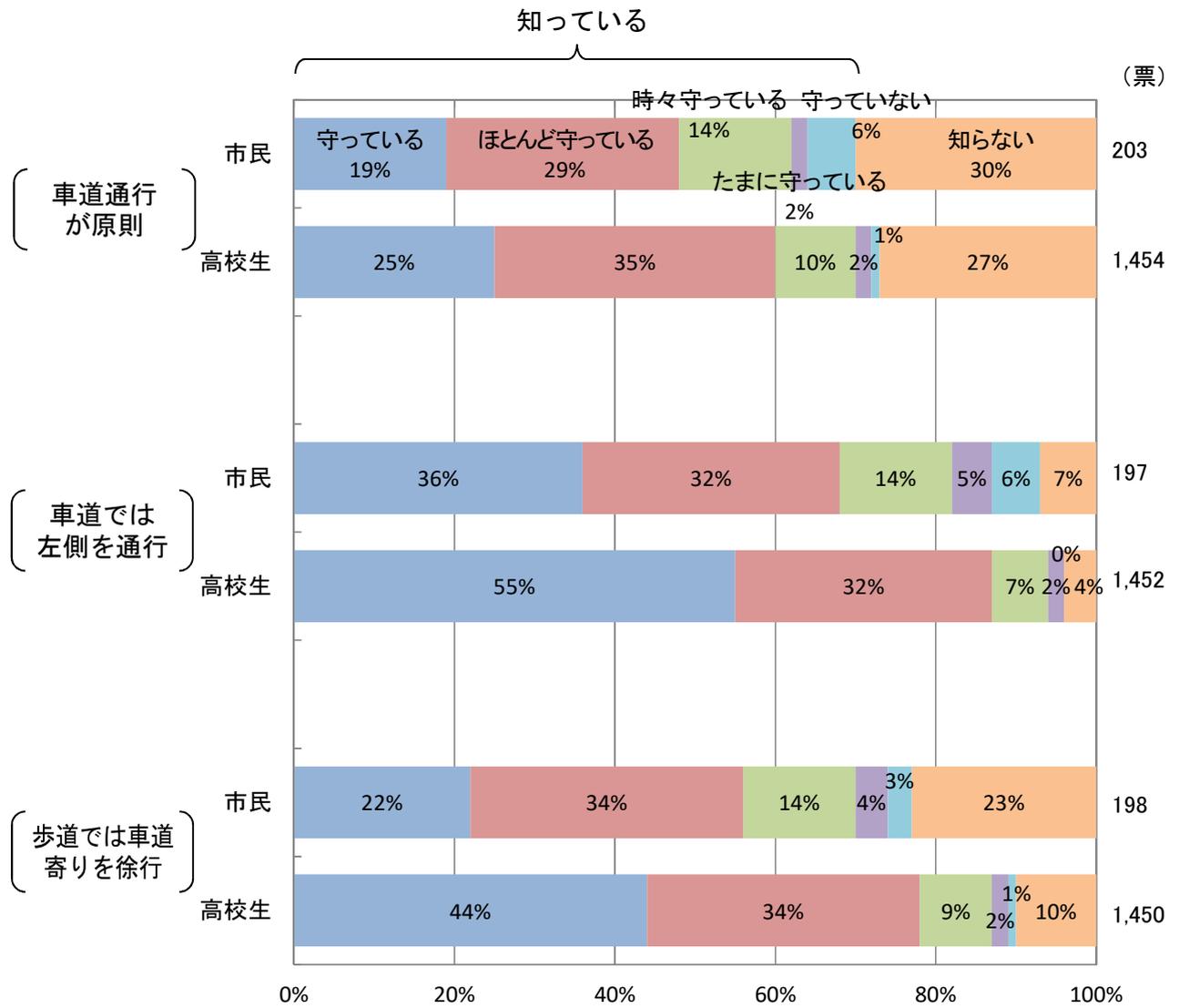
※) 不明 (市民:3票 高校生:21票) を除く
 出典) 市民アンケート調査結果及び高校生アンケート調査結果



(3) 自転車利用ルールの認知度及び遵守状況

自転車利用ルールの遵守状況については、各項目において、市民に比べて高校生の遵守率が高くなっており、これは学校での安全教育・安全指導の成果によるものと考えられることから、今後も引き続き行うとともに、市民に対する自転車利用ルールの遵守を促進する取り組みも必要になると考えられます。

< 自転車利用ルールの認知度及び遵守状況 >



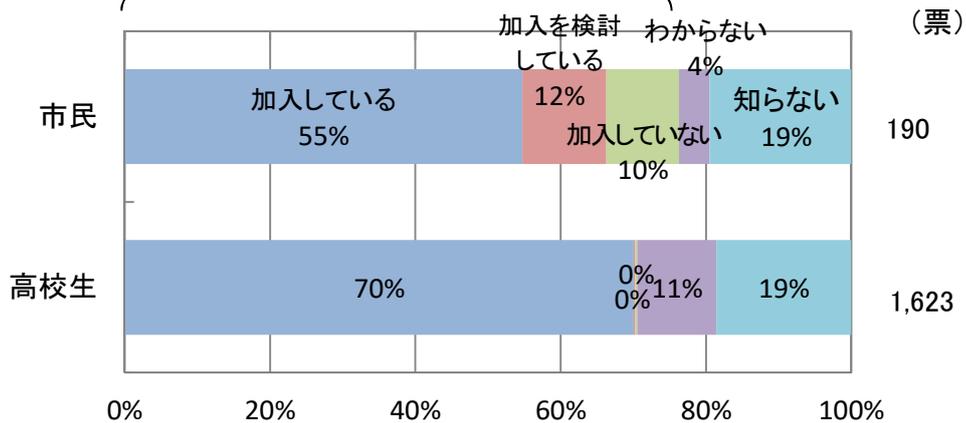
※) いずれの項目も以下の不明を除く
 【車道通行が原則】市民：13票 高校生：240票
 【車道では左側を通行】市民：19票 高校生：242票
 【歩道では車道寄りを走行】市民：18票 高校生：244票
 出典) 市民アンケート調査結果及び高校生アンケート調査結果



(4) 自転車損害賠償保険の加入状況

自転車損害賠償保険の加入状況については、市民・高校生ともに過半数の方が加入済みであるものの、19%の方は自転車損害賠償保険に関して「知らない」と回答していることから、加入促進に向けた取り組みが必要になると考えられます。

< 自転車損害賠償保険の加入状況 >
知っている

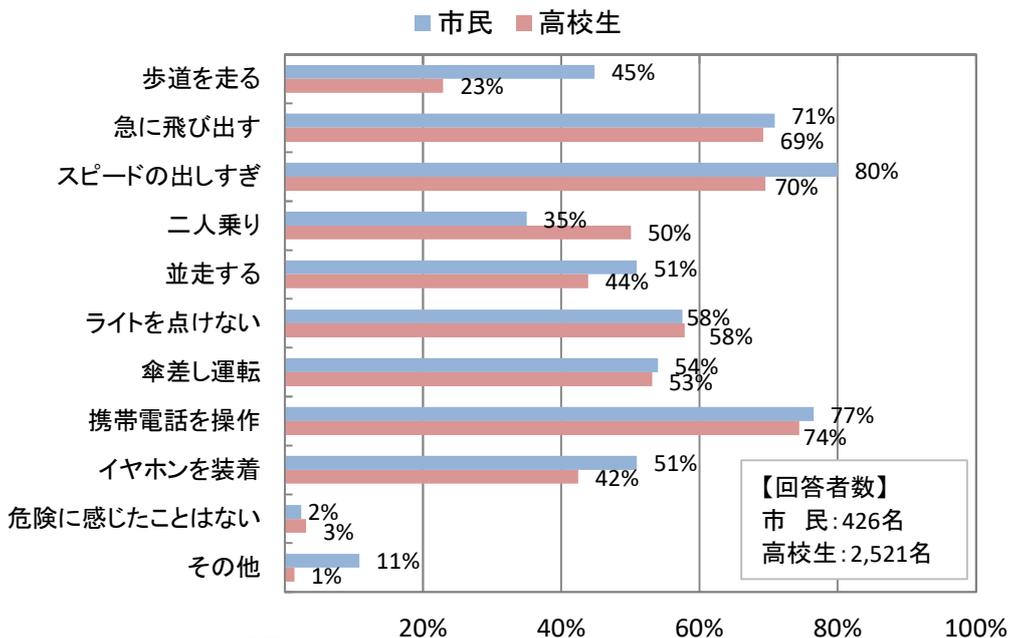


※) 不明(市民: 26票 高校生: 71票)を除く
出典) 市民アンケート調査結果及び高校生アンケート調査結果

(5) 歩行時に危険だと感じる自転車

歩行時に危険だと感じる自転車については、市民・高校生ともに「スピードの出しすぎ」や「携帯電話を操作する」、「急に飛び出す」等の回答が70~80%と多くなっています。

< 歩行時に危険だと感じる自転車 >



※) 複数回答
※) 不明(市民: 14票 高校生: 101票)を除く
出典) 市民アンケート調査結果及び高校生アンケート調査結果



コラム：自転車運転時の「危険行為」について

道路交通法では、「信号無視や一時不停止」「飲酒運転」「ブレーキが利かない自転車の運転」等、交通の危険を生じさせるおそれのある行為を「危険行為」として定めています。

平成 27 年 6 月 1 日から、これらの危険行為を繰り返した場合（3 年以内に 2 回以上検挙された場合）には「自転車運転者講習」の受講が義務づけられており、これを無視した場合は 5 万円以下の罰金が科されます。

<危険行為の一覧>

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 信号無視 ・ 歩行者用道路における車両の義務違反（徐行違反） ・ 路側帯通行時の歩行者の通行妨害 ・ 交差点安全進行義務違反等 ・ 環状交差点安全進行義務違反等 ・ 歩道通行時の通行方法違反 ・ 酒酔い運転 ・ ながらスマホ | <ul style="list-style-type: none"> ・ 通行禁止違反 ・ 通行区分違反 ・ 遮断踏切立入り ・ 交差点優先車妨害等 ・ 指定場所一時不停止等 ・ 制動装置（ブレーキ）不良自転車運転 ・ 安全運転義務違反 ・ 妨害運転 |
|---|---|

<主な危険行為の例>

<p>■無灯火での運転</p> <p>夜間に道路を通行するときは、前照灯（白又は淡黄色で夜間前方 10 メートルの距離にある障害物を確認できる性能を有するもの）をつけなければいけません。</p> <p>【罰則】 5 万円以下の罰金、過失も同じ</p>	
<p>■飲酒運転</p> <p>自動車と同様に、自転車も飲酒運転が禁止されています。酒気を帯びて自転車を運転してはなりません。</p> <p>【罰則】 3 年以下の懲役又は 50 万円以下の罰金（「酒気帯び運転」の場合） 5 年以下の懲役又は 100 万円以下の罰金（「酒酔い運転」の場合）</p>	
<p>■二人乗り</p> <p>自転車は、基本的に一人用の乗り物です。自転車の二人乗りは、6 歳未満の子どもの幼児用座席に乗せる等の場合を除き、原則として禁止されています。</p> <p>【罰則】 2 万円以下の罰金又は科料</p>	
<p>■ 並進（2 台以上で並んで通行する）</p> <p>自転車は「並進可」の道路標識*がある道路以外では並進してはいけません。 ※ 兵庫県内に「並進可」の規制実施箇所はありません。</p> <p>【罰則】 2 万円以下の罰金又は科料</p>	
<p>■ 傘を差しながらの運転</p> <p>傘を差しながらの運転は、バランスを崩しやすくする原因となるほか、前方の視界が遮られ、前方不確認となる恐れがあるため、禁止されています。</p> <p>【罰則】 5 万円以下の罰金</p>	
<p>■スマートフォン・携帯電話を操作しながらの運転</p> <p>スマートフォンや携帯電話を操作しながらの運転は、片手運転でふらつきやすいえ、周囲を見ておらず、自動車や歩行者等に接触するおそれがあるため、禁止されています。</p> <p>【罰則】 6 か月以下の懲役又は 10 万円以下の罰金</p>	
<p>■ イヤホンやヘッドホンで音楽等を聴きながらの運転</p> <p>イヤホンやヘッドホンを使用して大音量で音楽を聴く等、安全な運転に必要な音声（他の通行車両等の交通に関する音、警察官の警笛や呼び声等）が聞こえない状態での運転は禁止されています。</p> <p>【罰則】 5 万円以下の罰金</p>	

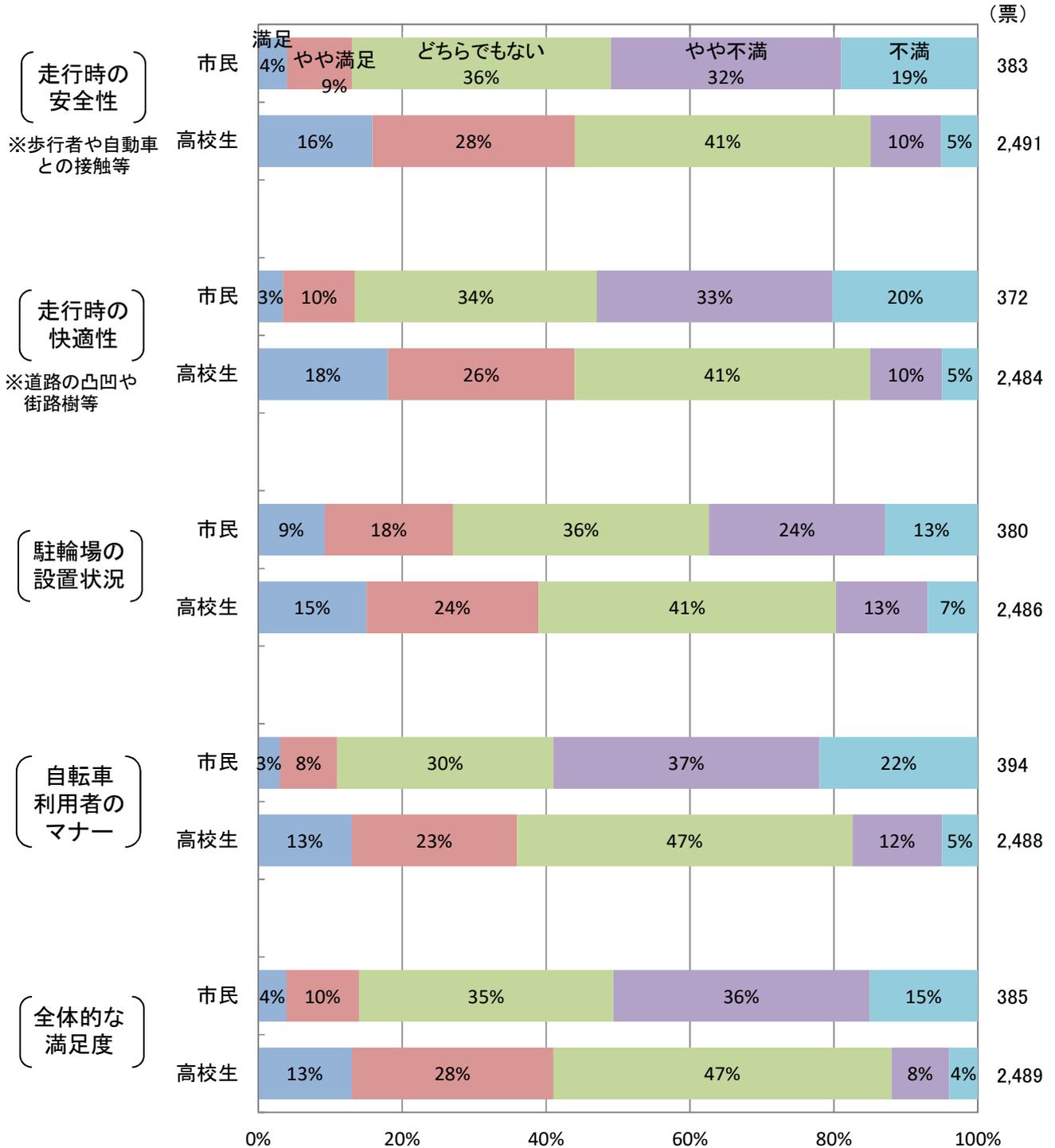
出典）政府広報オンライン「知ってる？守ってる？自転車利用の交通ルール」
兵庫県警ホームページ「自転車に係る主な交通ルール等」



(6) 現在の自転車利用に関する満足度

現在の自転車利用に関する満足度については、いずれの項目でも高校生と比較して市民の方の満足度が低くなっています。
 市民の方の満足度が最も低くなっているのは「自転車利用者のマナー」であり、「不満」「やや不満」を合わせて59%と高い割合になっています。

＜現在の自転車利用に関する満足度＞



※) いずれの項目も以下の不明を除く

【走行時の安全性】市民：57票 高校生131票

【走行時の快適性】市民：68票 高校生：138票

【駐輪場の設置状況】市民：60票 高校生：136票

【自転車利用者のマナー】市民：46票 高校生：134票

【全体的な満足度】市民：55票 高校生：133票

出典) 市民アンケート調査結果及び高校生アンケート調査結果

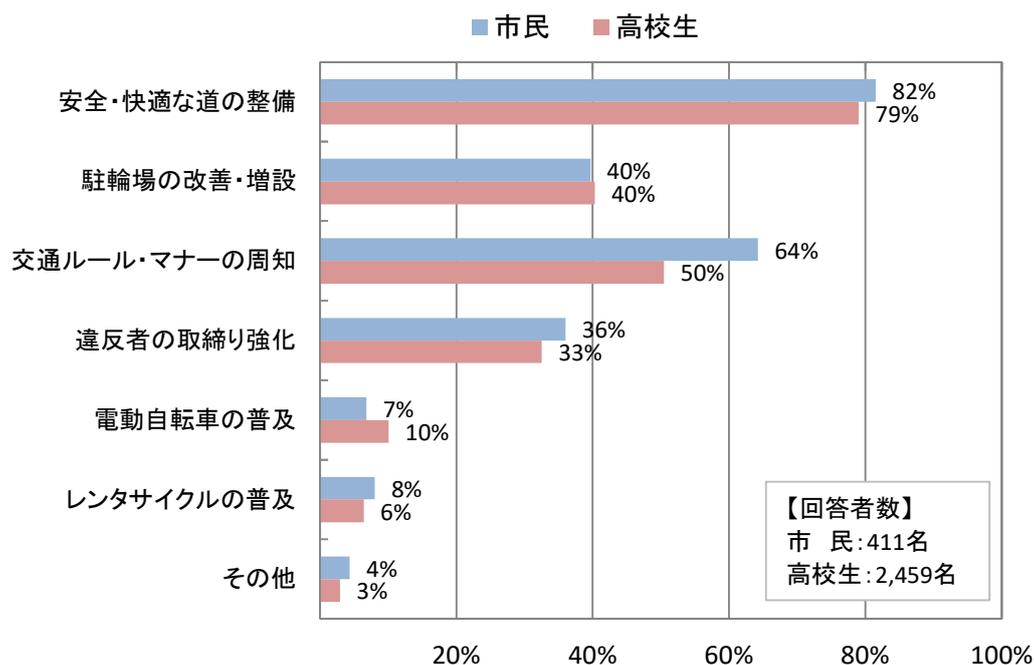


(7) 自転車利用環境向上のために有効だと思う取り組み

自転車利用環境向上のために有効だと思う取り組みについては、市民・高校生ともに「安全・快適な道の整備」が最も多く、自転車を利用しやすい通行環境の整備が求められています。

また、「交通ルール・マナーの周知」も過半数を超えており、自転車利用者等に対する交通安全教育の充実も必要となっています。

＜ 自転車利用環境向上のために有効だと思う取り組み ＞



※) 複数回答

※) 不明(市民:29票 高校生:163票)を除く

出典) 市民アンケート調査結果及び高校生アンケート調査結果



2.5 自転車交通の現状と計画課題

本市における自転車交通の現状を踏まえ、自転車交通の計画課題についてとりまとめると、以下のとおりとなります。

【本市における自転車交通の現状】

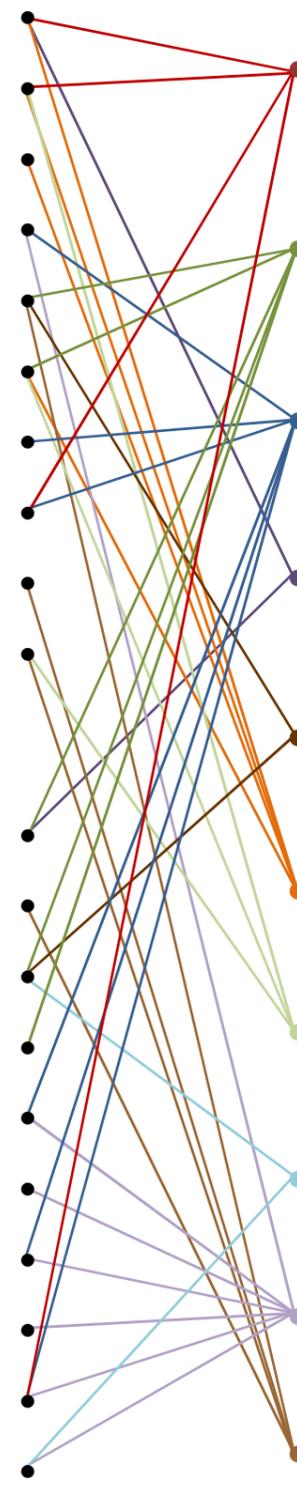
- ・本市は南北に長い地形であり、南部と北部で標高差がある。(P3)
- ・主要な幹線道路や鉄道が、南北を縦断するように形成されている。(P3)
- ・新名神高速道路へのアクセス道路となる県道川西インター線が、市の北部を横断している。(P3)
- ・将来的には、人口減少や少子高齢化が進展していくと推計されている。(P4)
- ・自転車利用の目的は、平日・休日ともに「買物」や「その他自由目的（観光・スポーツ・レジャー等）」の割合が高い。(P7)
- ・市内では、南部の平坦地や主要な鉄道駅付近での自転車利用が多く、伊丹市や宝塚市、池田市等の周辺市町への利用も多い。(P10・13)
- ・本市における交通事故全体に対する、自転車関連事故の割合は増加している。(P14・15)
- ・自転車関連事故は、主に川西能勢口駅周辺の中心市街地や市の南部、多田駅周辺で多発している。(P16)
- ・スポーツ車（スポーツサイクル）や電動アシスト自転車の販売台数は、全国的に増加している。(P17)
- ・阪神北地域におけるサイクリング時のモデルコースを記載した「北摂里山-新発見-サイクルマップ」が作成されている。(P17)

【アンケート調査結果から見た自転車交通の現状】

- ・市民の方の半数以上が自転車を定期的にご利用しており、高校生の65%が自転車を利用して通学している、また、高校生は通学時の電動アシスト自転車の利用割合が高い。(P20)
- ・自転車を利用している市民の方の66%は普通の自転車を利用しているが、スポーツサイクルも6%の方が利用している。(P20)
- ・買い物目的の自転車利用が多く、1週間に1回以上の頻度で利用する方の割合が高い。(P20・21)
- ・自転車の利用理由は「他の交通手段より早いから」が最も多く、「好きな時間に利用できる」「費用が安く経済的」等、利用の手軽さを挙げる回答も多い。(P22)
- ・雨天時の自転車利用時に、危険行為となる「傘を差して乗る」と回答した方が存在する。(P22)
- ・自転車利用に関する交通ルールのうち、「車道通行が原則」であることについては認知度が比較的低い。(P23)
- ・自転車損害賠償保険は半数以上の方が加入しているものの、保険について「知らない」と回答した方も存在する。(P24)
- ・歩行時に危険だと感じる自転車は、「スピードの出しすぎ」「携帯電話を操作する」「急に飛び出す」等を挙げる回答が多い。(P24)
- ・自転車利用環境に対する満足度は、「自転車利用者のマナー」が低くなっている。(P26)
- ・自転車利用環境の向上に有効だと思う取組みについては、「安全・快適な道の整備」「交通ルール・マナーの周知」の回答が多い。(P27)

【本市における自転車交通の計画課題】

- 自転車利用拠点へのアクセス路線の整備
 - ・本市は南北に長く高低差のある地形でありながら、主要な自転車利用拠点が各地に点在しており、特に鉄道駅については自転車によるアクセスも多いことから、これらの拠点へ安全かつ快適に移動できる路線の整備が必要です。
- 自転車需要に対応した路線の整備
 - ・自転車は、買物等の日常的な移動における身近な交通手段として利用されており、特に大型商業施設等が立地する中心市街地への自転車利用が多くなっているため、これらの自転車需要に対応した路線の整備が必要です。
- 自転車事故が多い路線への対応
 - ・本市における自転車関連事故の発生割合はやや増加傾向にあり、自転車利用量当たりの自転車関連事故件数は県下41市町中ワースト10位となっています。このため、特に自転車関連事故が多い路線への対応が必要です。
- 通学時の利用が多い路線への対応
 - ・本市は高低差のある地形ですが、通学において電動アシスト自転車の利用が多いことを踏まえ、自転車通学時の安全性・快適性確保に向けた整備を進める必要があります。
- 施設の新規立地に対する自転車利用アクセスの改善
 - ・本市の中心市街地において、新たに大規模商業施設が建設される予定ですが、このように今後新規に自転車利用拠点が建設された場合、これにあわせて自転車利用によるアクセス利便性の確保を図る必要があります。
- 自転車通行空間整備済み路線等の活用
 - ・自転車道が整備済みの県道川西インター線を初めとして、今後整備される道路を活用して、自転車通行空間を充実させる必要があります。
- 周辺市町と接続する広域的な自転車ネットワーク等の形成
 - ・伊丹市や宝塚市、池田市等の周辺市町と接続する幹線において、自転車通行空間を確保し、本市を含む広域的な自転車ネットワーク等を充実させる必要があります。
- 駐輪環境の改善に向けた取り組みの推進
 - ・本市の中心市街地や主要な鉄道駅へのアクセス利便性を向上させるため、駐輪施設の充実や放置自転車利用時の交通ルール及びマナーの周知・徹底を図る必要があります。
- 自転車利用者に対する交通ルール・マナーの周知
 - ・自転車関連事故の減少を目指すには、自転車通行空間整備等のハード面からの改善だけでなく、自転車利用時の交通ルール及びマナーの周知・徹底を図る必要があります。
- 観光・スポーツ目的の自転車利用に対する対応
 - ・通勤・通学や買物等の日常生活における自転車利用への対応のみならず、観光やスポーツ等の娯楽目的による自転車利用に対する施策も充実させる必要があります。





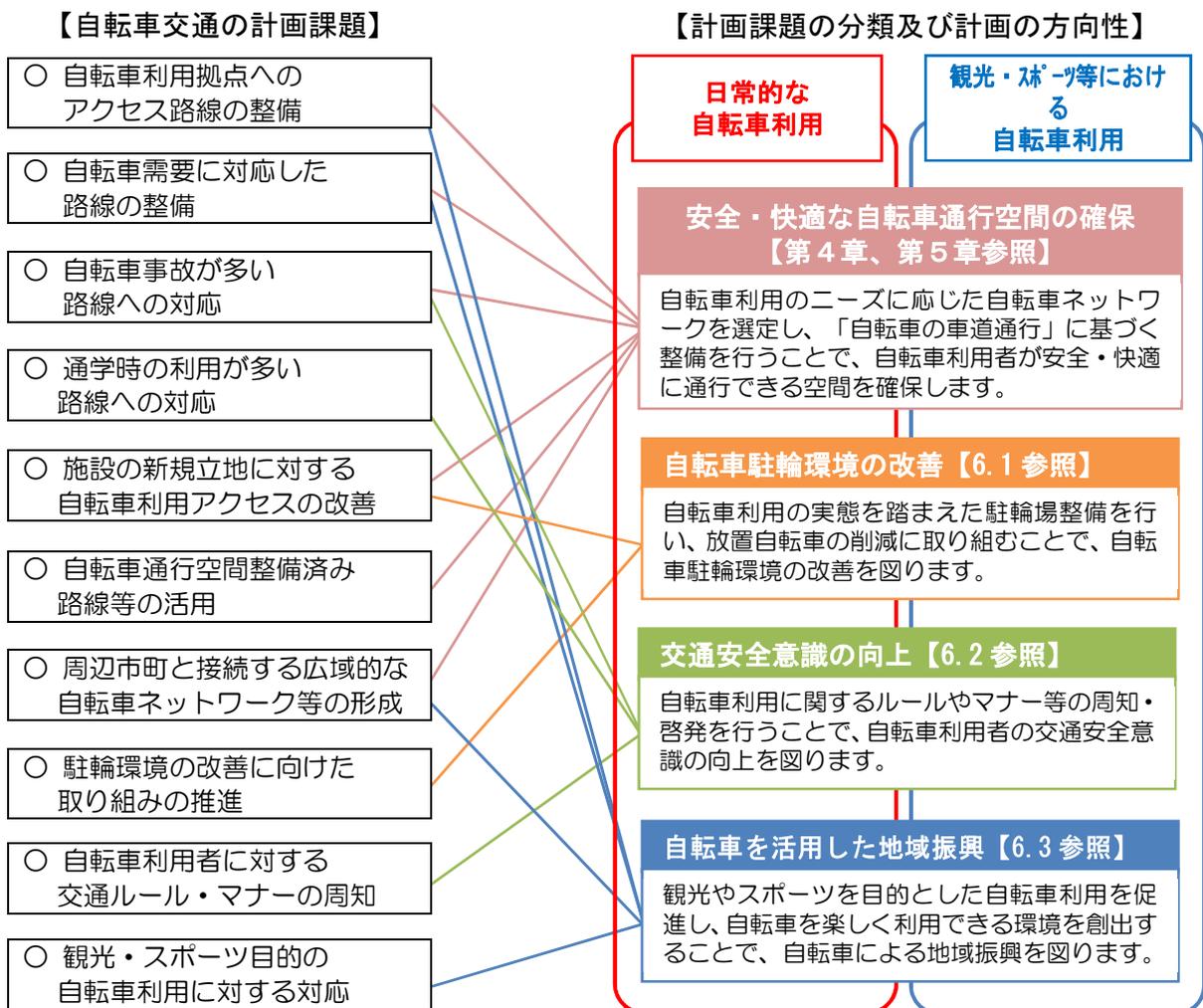
第3章 計画の方向性

前章において整理した「本市における自転車交通の計画課題」を踏まえ、自転車利用環境の向上をめざすために、本計画の方向性を定めます。

本市における自転車交通の計画課題は、通勤・通学や買い物等における「日常的な自転車利用」及び「観光・スポーツ等における自転車利用」を対象とした課題の2種類に分類されます。これらの課題を解決するための計画の方向性として、「安全・快適な自転車通行空間の確保」「自転車駐輪環境の改善」「交通安全意識の向上」「自転車を活用した地域振興」の4つを定めます。

これらの方向性に基づいて計画を推進することで、本市における自転車利用環境の向上をめざします。

< 計画の方向性 >





第4章 めざすべき自転車ネットワークの選定

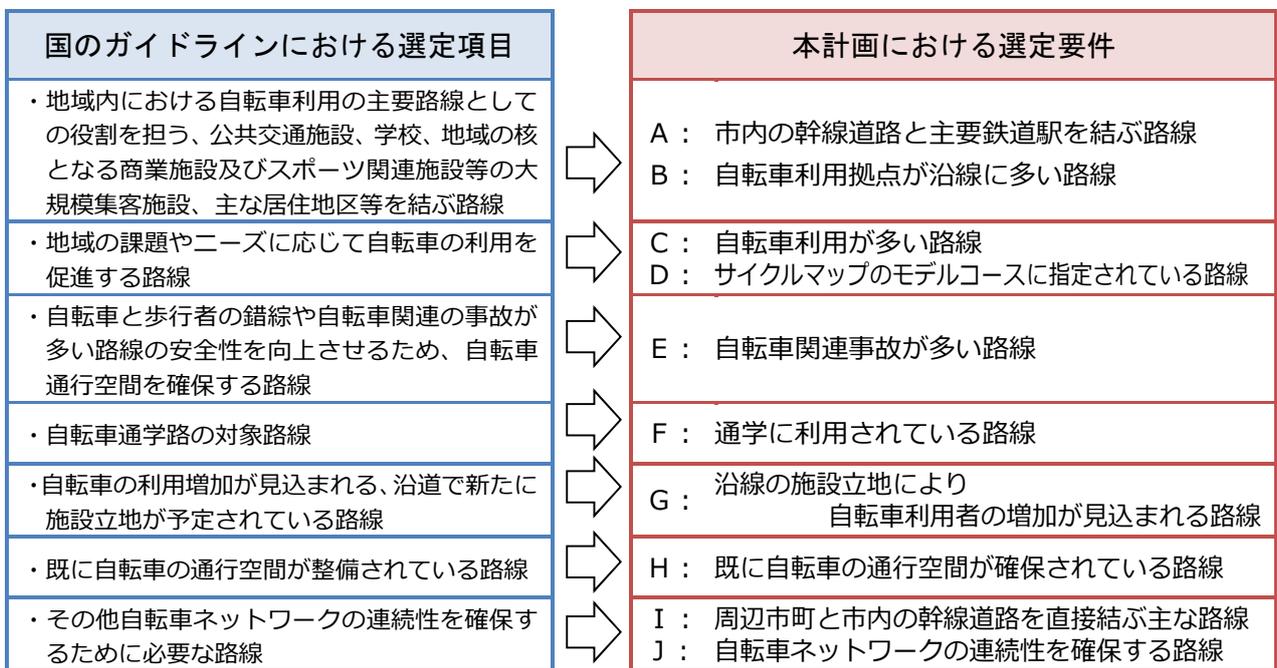
4.1 めざすべき自転車ネットワーク選定の考え方

前章の計画の方向性を踏まえて、本市の自転車利用環境の整備にあたっては、主に「日常的な自転車利用」の観点から必要性が高いと考えられる路線を選定します。

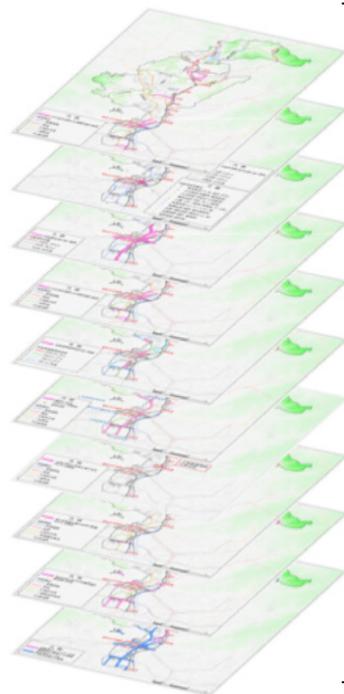
国のガイドラインにおける自転車ネットワーク路線の選定項目を基に、本計画における自転車ネットワークの選定要件を以下のとおりに設定し、これらの選定要件を組み合わせ、道路法に定められた道路を対象に、本市がめざすべき自転車ネットワークを構築します。

なお、本市がめざすべき自転車ネットワークは、自転車利用における必要性の観点から路線を選定するものであるとともに、国のガイドラインにおける自転車ネットワーク路線の整備形態を検討する際のベースとなることから、「自転車ネットワーク路線候補」とします。

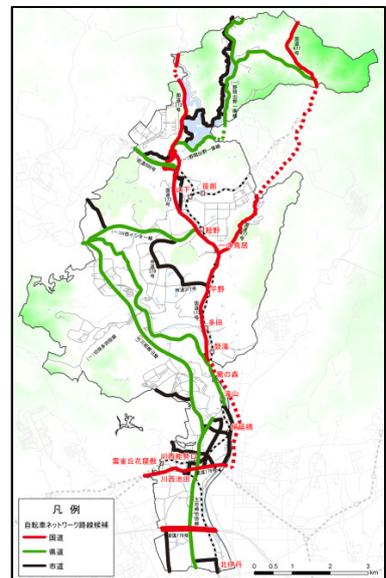
< めざすべき自転車ネットワーク選定の考え方 >



- A : 市内の幹線道路と主要鉄道駅を結ぶ路線
- B : 自転車利用拠点が沿線に多い路線
- C : 自転車利用が多い路線
- D : サイクルマップのモデルコースに指定されている路線
- E : 自転車関連事故が多い路線
- F : 通学に利用されている路線
- G : 沿線の施設立地により自転車利用者の増加が見込まれる路線
- H : 既に自転車の通行空間が確保されている路線
- I : 周辺市町と市内の幹線道路を直接結ぶ主な路線
- J : 自転車ネットワークの連続性を確保する路線



< めざすべき自転車ネットワーク >

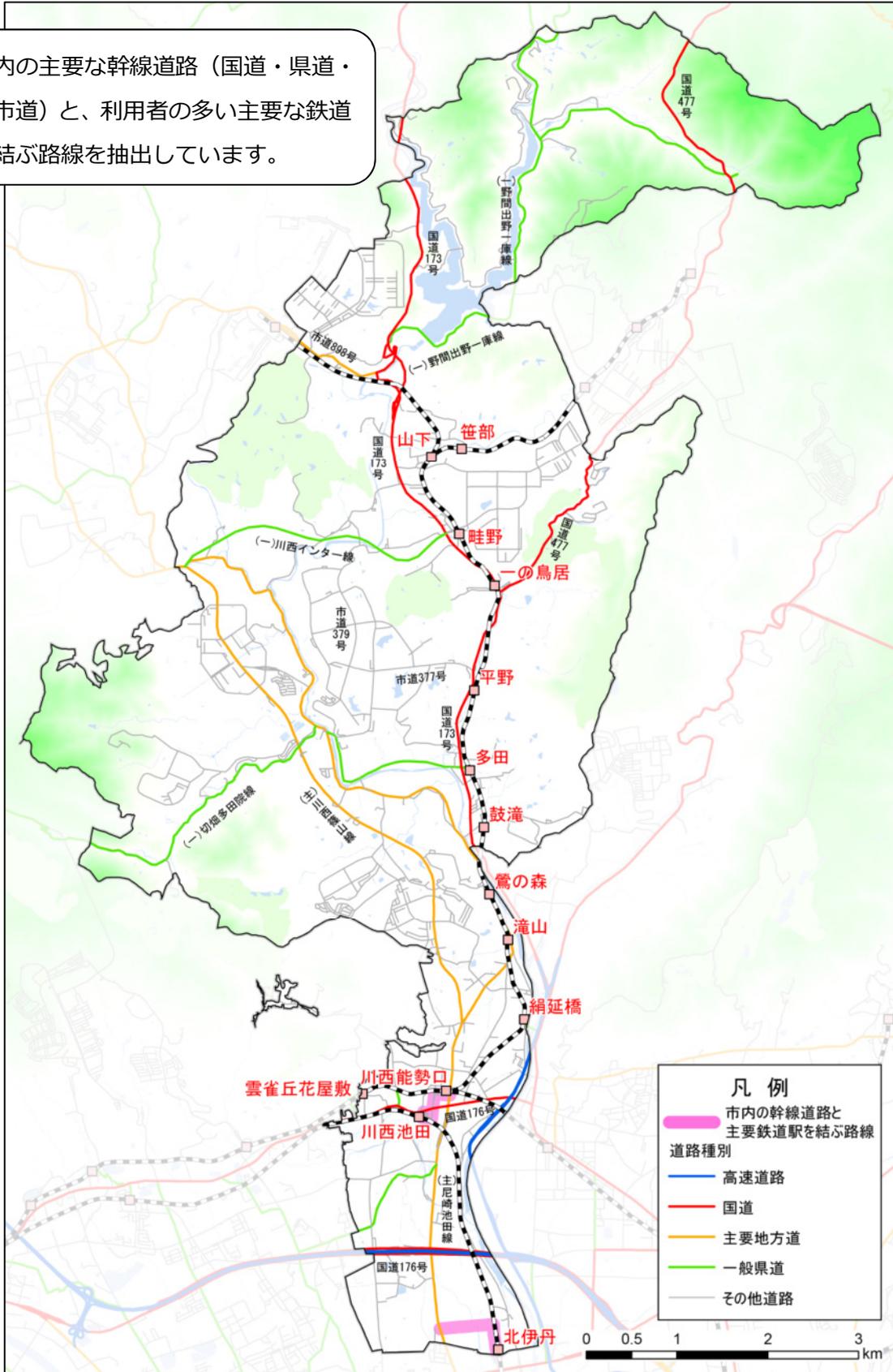


A～Jを組み合わせ、自転車ネットワークを構築します。

4.2 めざすべき自転車ネットワークの選定

(1)選定要件A：市内の幹線道路と主要鉄道駅を結ぶ路線

市内の主要な幹線道路（国道・県道・主要市道）と、利用者の多い主要な鉄道駅を結ぶ路線を抽出しています。



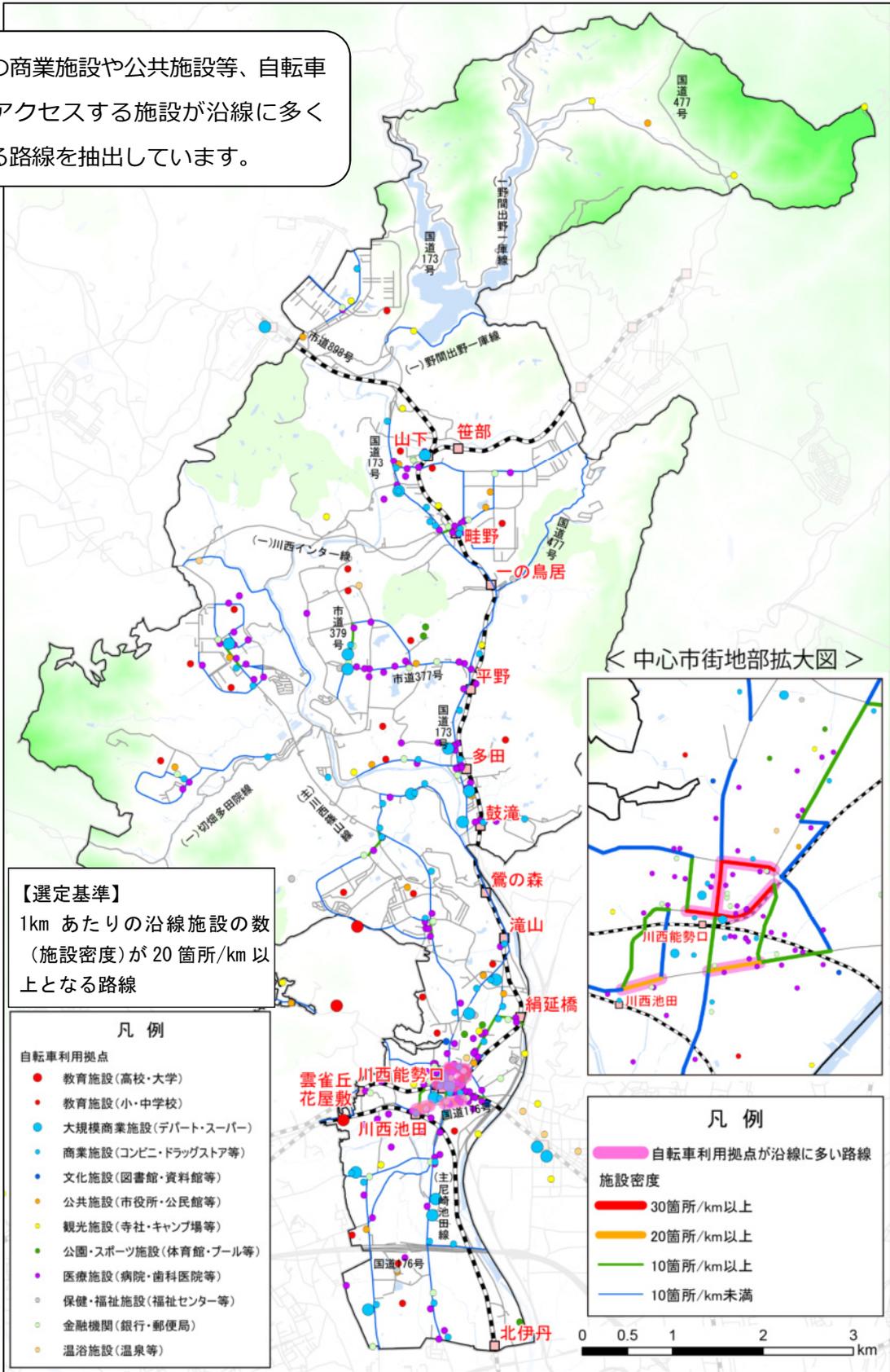
※) 「主要な鉄道駅」は、1日当たり乗降人数が10,000人以上の駅（川西能勢口駅、川西池田駅、北伊丹駅）を対象とした。

出典) 平成28年度 川西市統計要覧



(2) 選定要件B：自転車利用拠点が沿線に多い路線

市内の商業施設や公共施設等、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抽出しています。

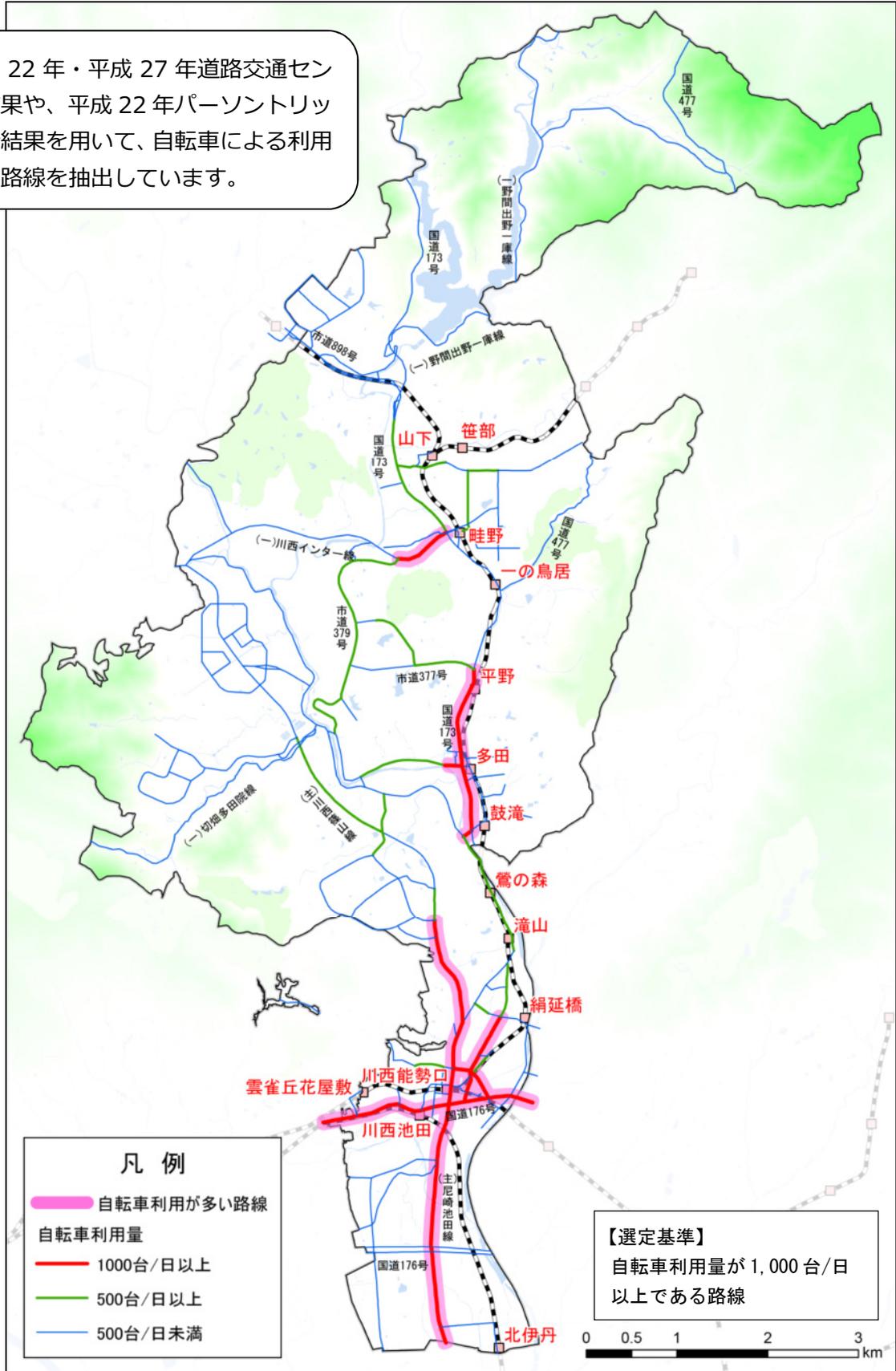


出典)教育施設(高校・大学):SCHOOL NAVI 教育施設(小・中学校):川西市HP「くらしの便利帳」の「小・中学校区一覧、各校連絡先」
 大規模商業施設(デパート・スーパー):iタウンページ「デパート」「スーパー」
 商業施設(コンビニ・ドラッグストア等):iタウンページ「コンビニ」「薬店」「ホームセンター」
 文化施設(図書館・資料館等):川西市HP「公共施設」の「文化・教育」 公共施設(市役所・公民館等):川西市HP「公共施設」
 観光施設(寺社・キャンプ場等):川西市HP「市の観光案内」の「観光マップ・観光施設ガイド」
 公園・スポーツ施設(体育館・プール等):川西市HP「公共施設」の「スポーツ施設」 医療施設(病院・歯科医院等):兵庫県HP「兵庫県医療機関情報システム」
 保健・福祉施設(福祉センター等):川西市HP「公共施設」の「保健・病院」及び「福祉施設」
 金融機関(銀行・郵便局):iタウンページ「銀行」「信用金庫」及び日本郵便HP 温浴施設(温泉等):iタウンページ「観光・温泉・銭湯」より抽出



(3) 選定要件C：自転車利用が多い路線

平成22年・平成27年道路交通センサス結果や、平成22年パーソントリップ調査結果を用いて、自転車による利用が多い路線を抽出しています。



凡例	
——	自転車利用が多い路線
——	自転車利用量 1000台/日以上
——	500台/日以上
——	500台/日未満

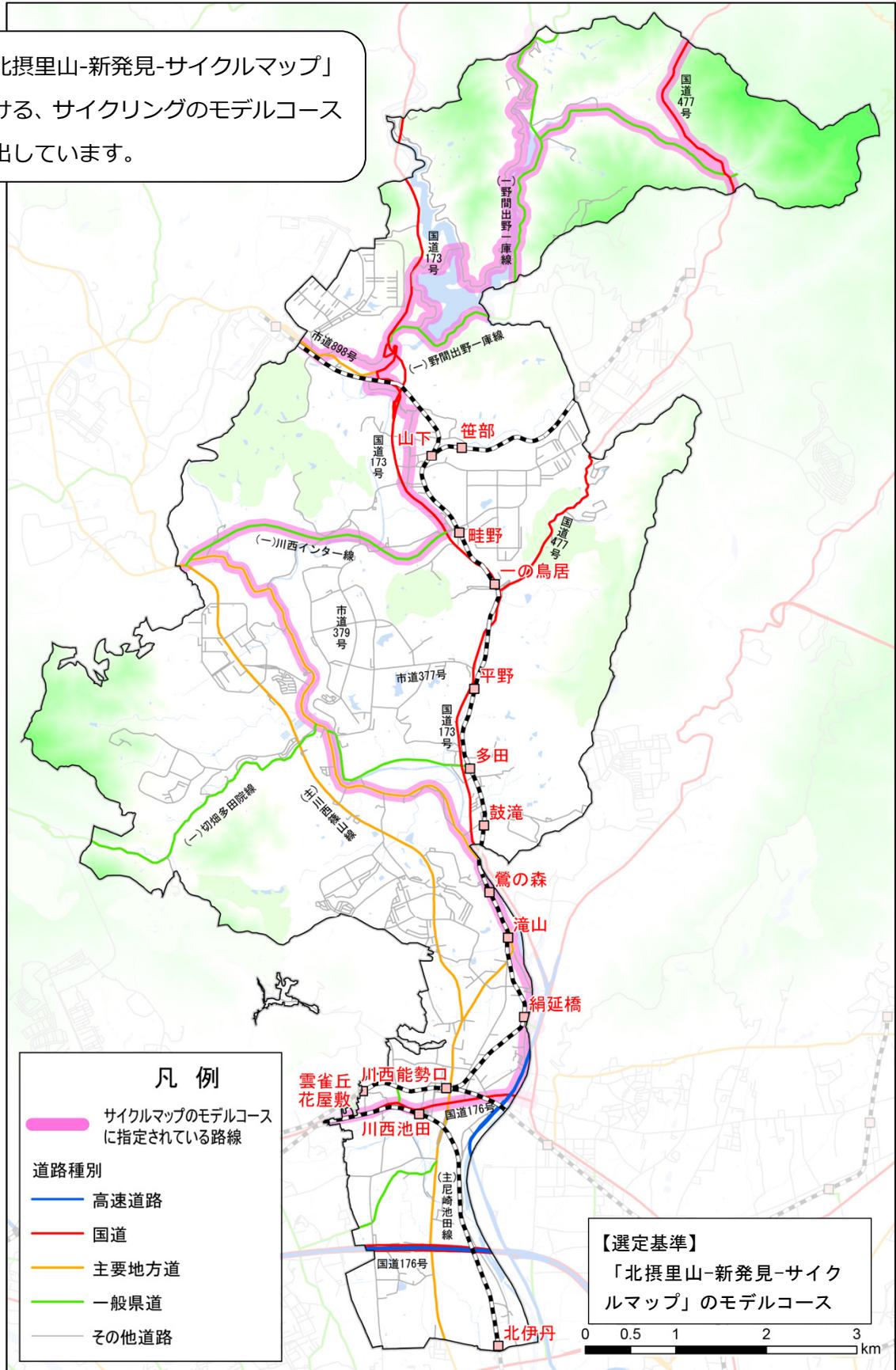
【選定基準】
自転車利用量が1,000台/日以上である路線

※) 平成22年・平成27年道路交通センサスの調査対象区間は、各調査結果の自転車通行量(実測値)を用いており、それ以外の区間は平成22年パーソントリップ調査結果に基づく需要配分結果を用いている。
 ※) 需要配分結果は、出発地または到着地が川西市の平日の移動を、代表交通手段および鉄道端末交通手段「自転車」で集計したOD表を、平成29年度時点の道路ネットワーク上に需要配分を行ったものである。
 なお、国道・県道および概ね幅員が12m以上の市道をネットワークの対象とした。
 出典) 平成22年・平成27年道路交通センサス結果、平成22年近畿圏パーソントリップ調査



(4) 選定要件D：サイクルマップのモデルコースに指定されている路線

「北摂里山-新発見-サイクルマップ」
における、サイクリングのモデルコース
を抽出しています。

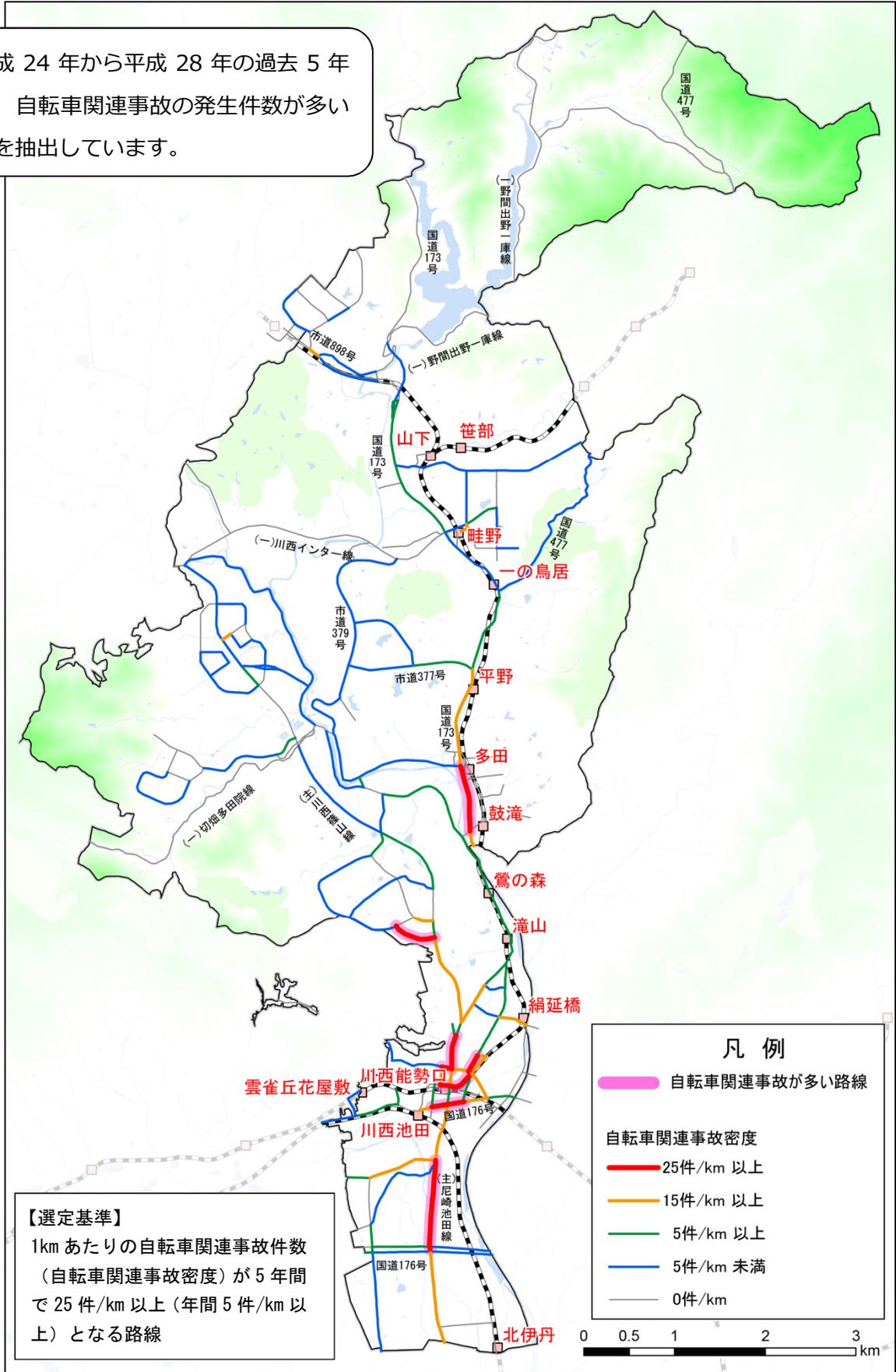


※) 「北摂里山-新発見-サイクルマップ」のモデルコースは、変更が生じる可能性があります。
出典) 「北摂里山-新発見-サイクルマップ」(兵庫県 阪神北県民局 宝塚土木事務所 平成30年2月発行)



(5) 選定要件E：自転車関連事故が多い路線

平成 24 年から平成 28 年の過去 5 年間で、自転車関連事故の発生件数が多い路線を抽出しています。



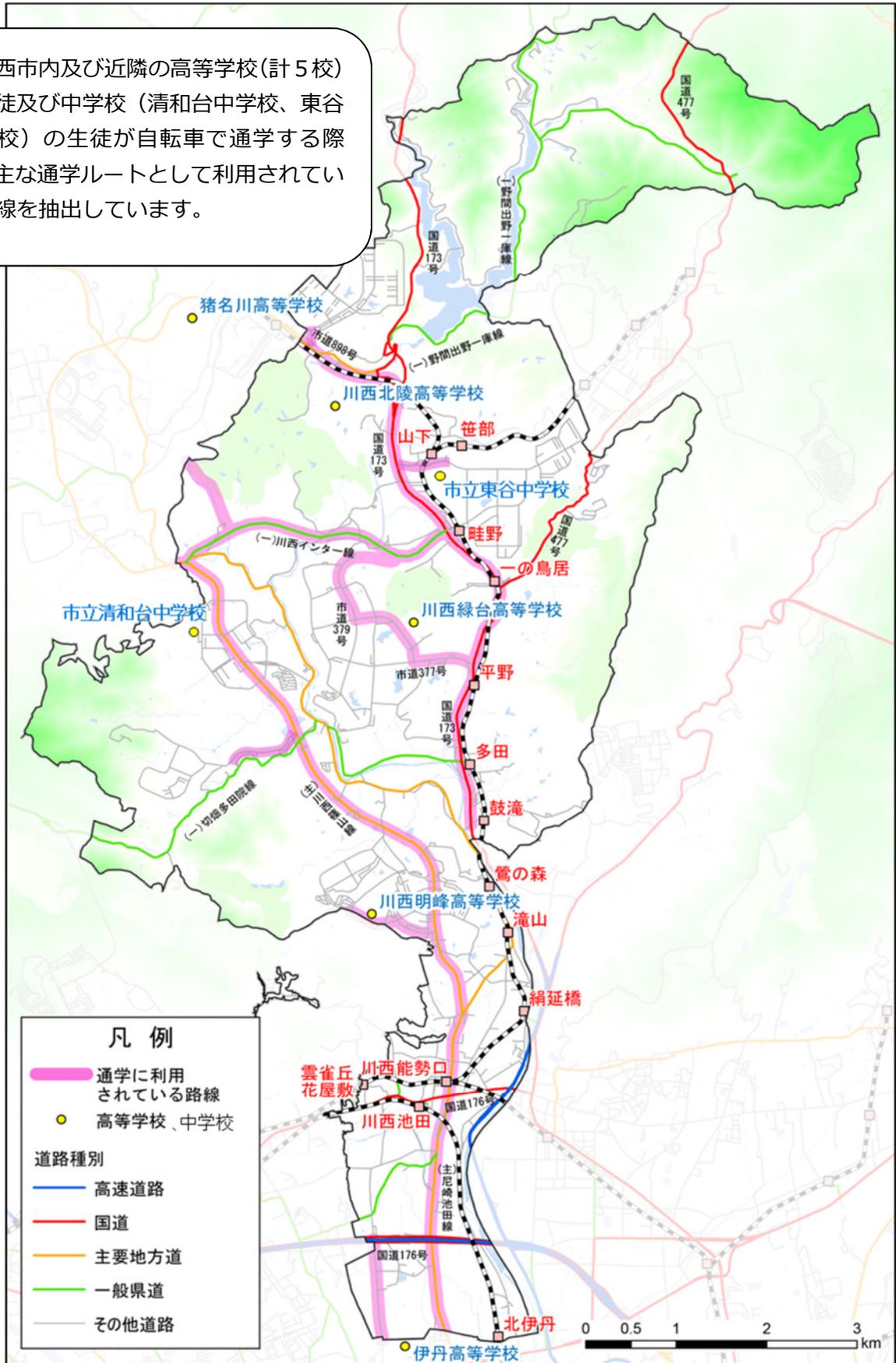
【選定基準】
1kmあたりの自転車関連事故件数（自転車関連事故密度）が5年間で25件/km以上（年間5件/km以上）となる路線

※ 平成 24 年～平成 28 年の 5 年分の自転車関連事故の件数を路線単位で集計したものである。
出典) 川西警察署所管事故データ



(6) 選定要件F：通学に利用されている路線

川西市内及び近隣の高等学校(計5校)の生徒及び中学校(清和台中学校、東谷中学校)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抽出しています。

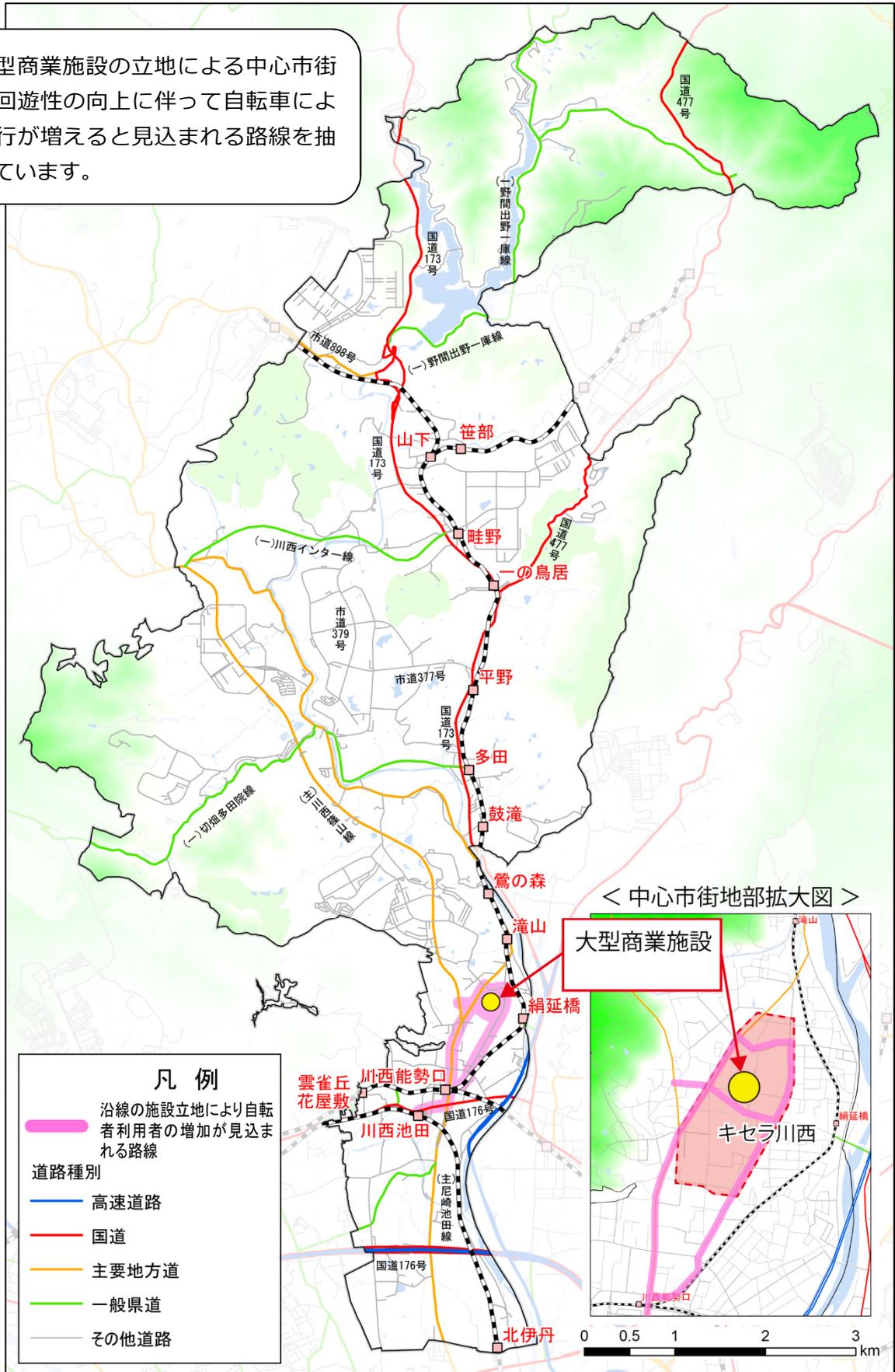


出典) 川西市内高等学校(川西明峰高等学校、川西緑台高等学校、川西北陵高等学校)、川西市内中学校(市立清和台中学校、市立東谷中学校)及び近隣高等学校(伊丹高等学校、猪名川高等学校)ヒアリング結果



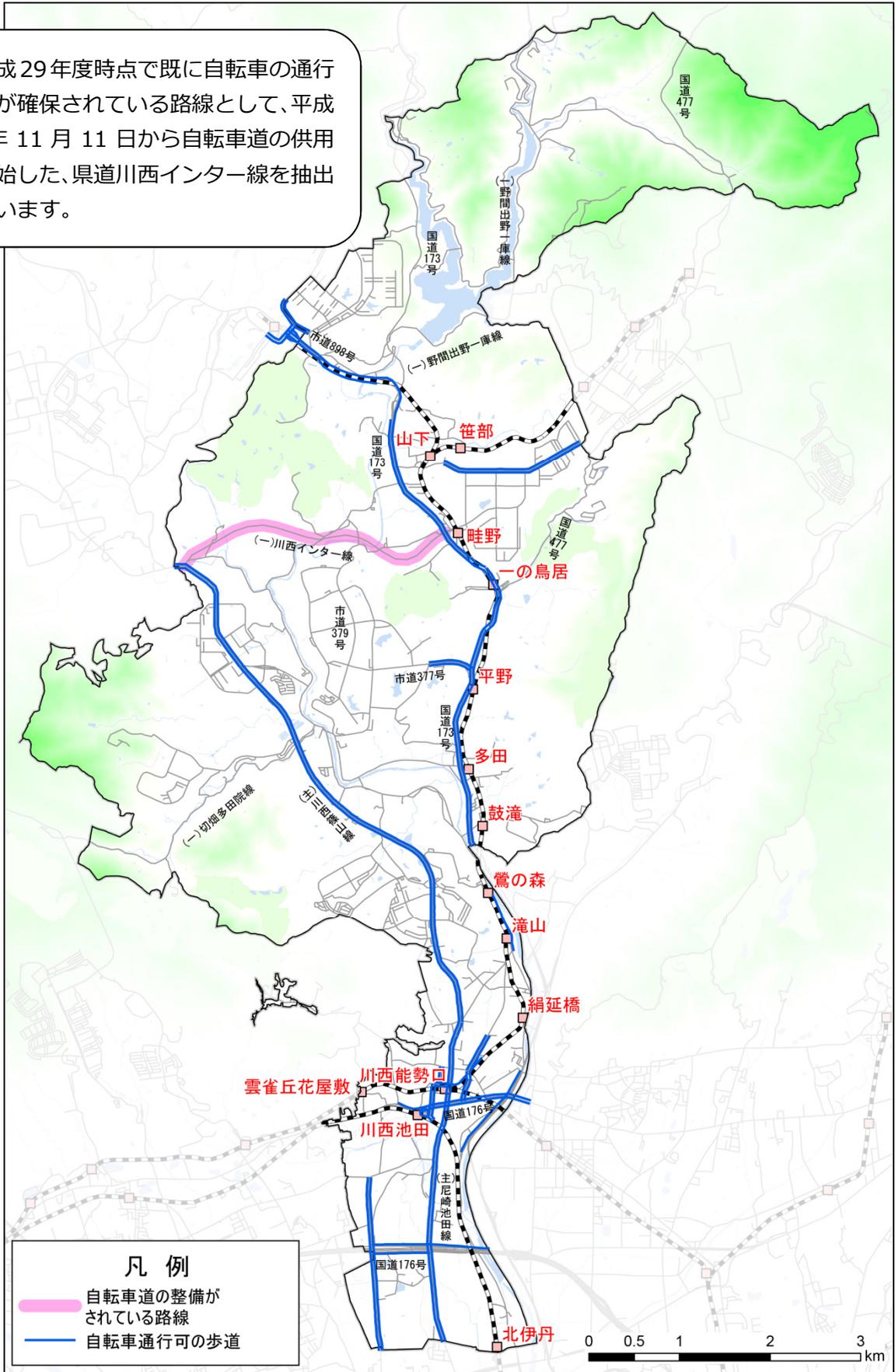
(7) 選定要件G：沿線の施設立地により自転車利用者の増加が見込まれる路線

大型商業施設の立地による中心市街地の回遊性の向上に伴って自転車による通行が増えると見込まれる路線を抽出しています。



(8) 選定要件H：既に自転車の通行空間が確保されている路線

平成29年度時点で既に自転車の通行空間が確保されている路線として、平成29年11月11日から自転車道の供用を開始した、県道川西インター線を抽出しています。

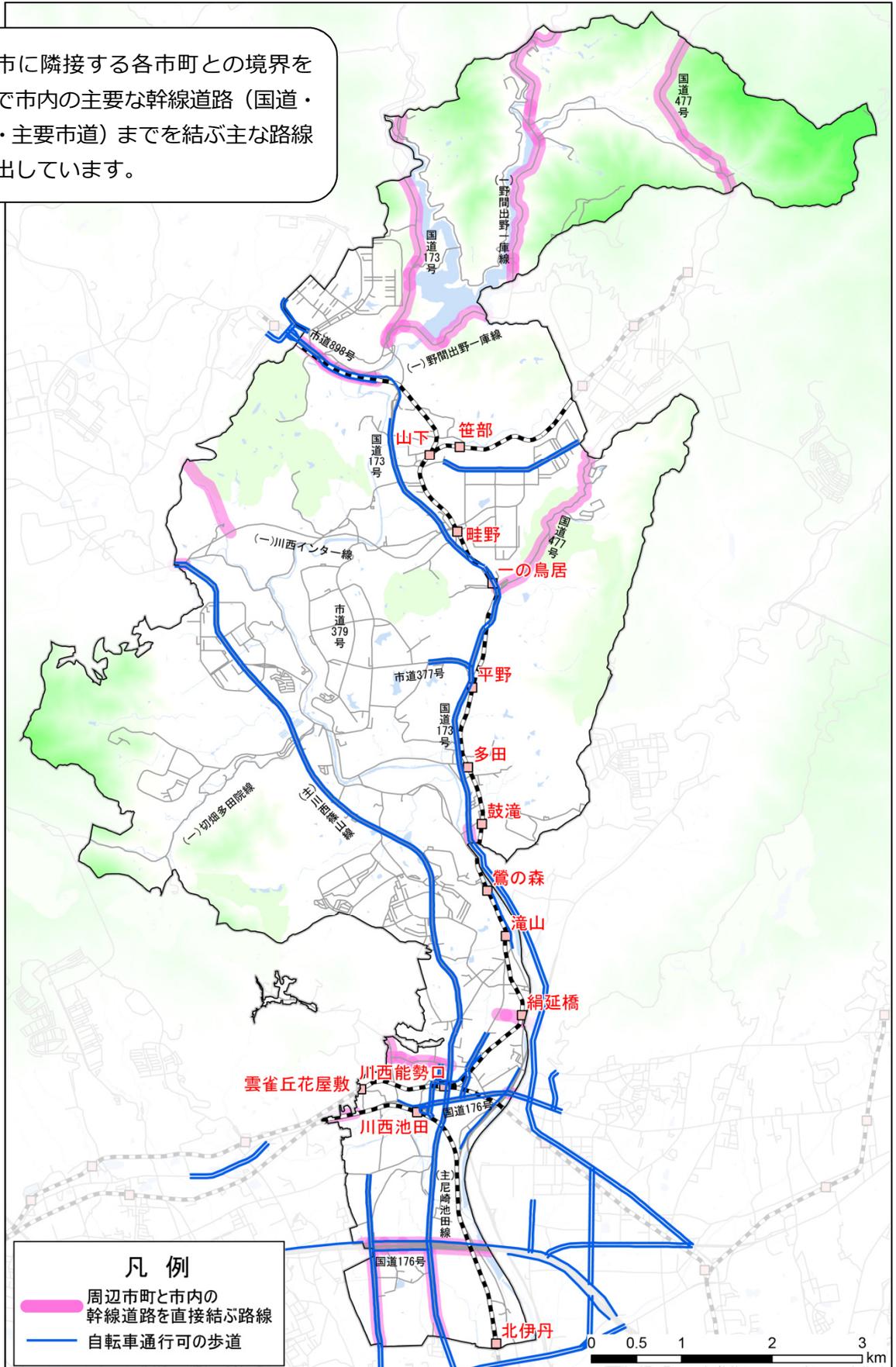


出典) 自転車通行可の歩道：川西警察署 所管データ



(9) 選定要件 I : 周辺市町と市内の幹線道路を直接結ぶ主な路線

本市に隣接する各市町との境界を
 跨いで市内の主要な幹線道路（国道・
 県道・主要市道）までを結ぶ主な路線
 を抽出しています。

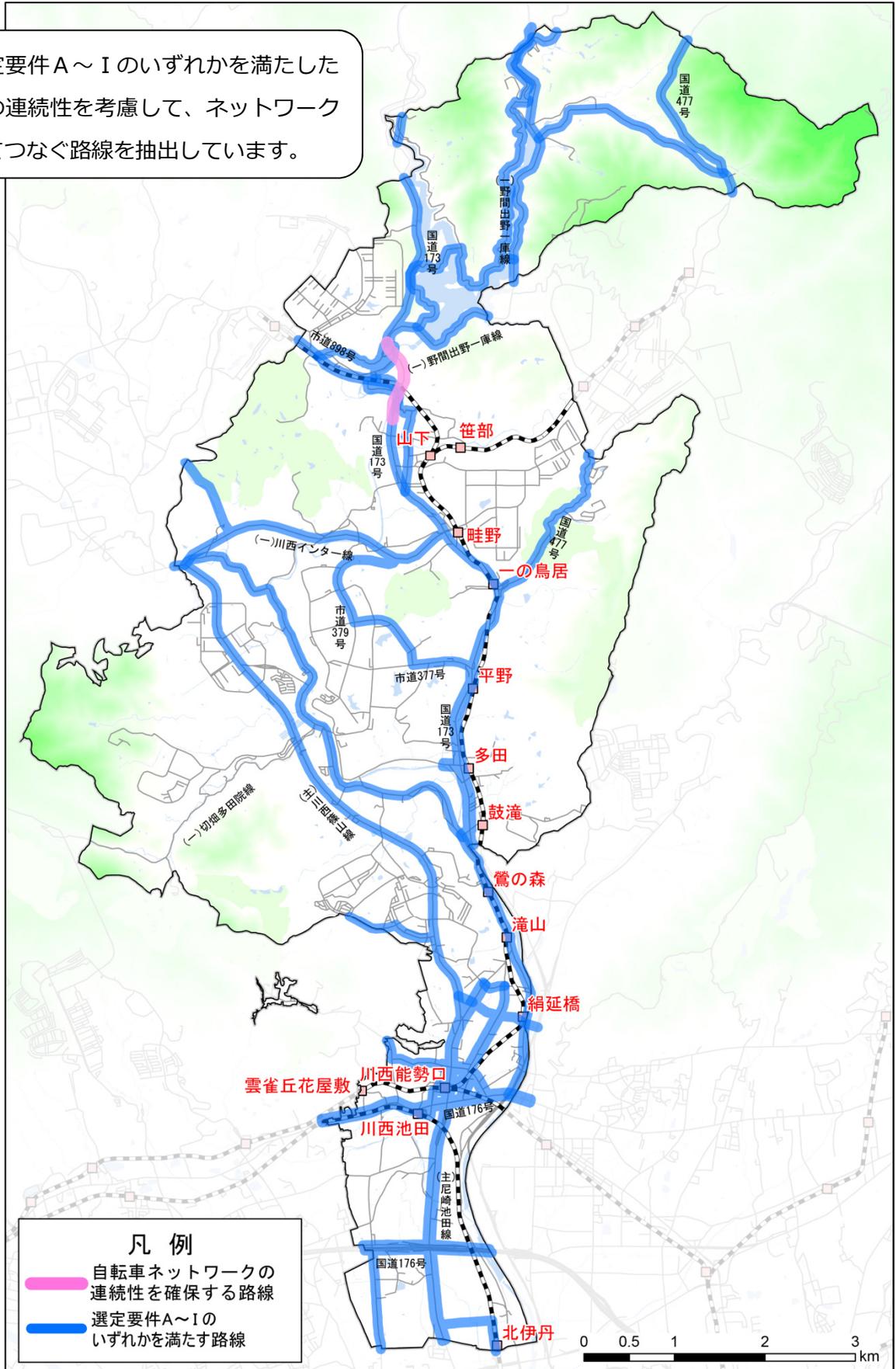


出典) 自転車通行可の歩道：川西警察署、及び周辺市町所轄警察署（伊丹・宝塚・池田警察署）所管データ



(10) 選定要件J：自転車ネットワークの連続性を確保する路線

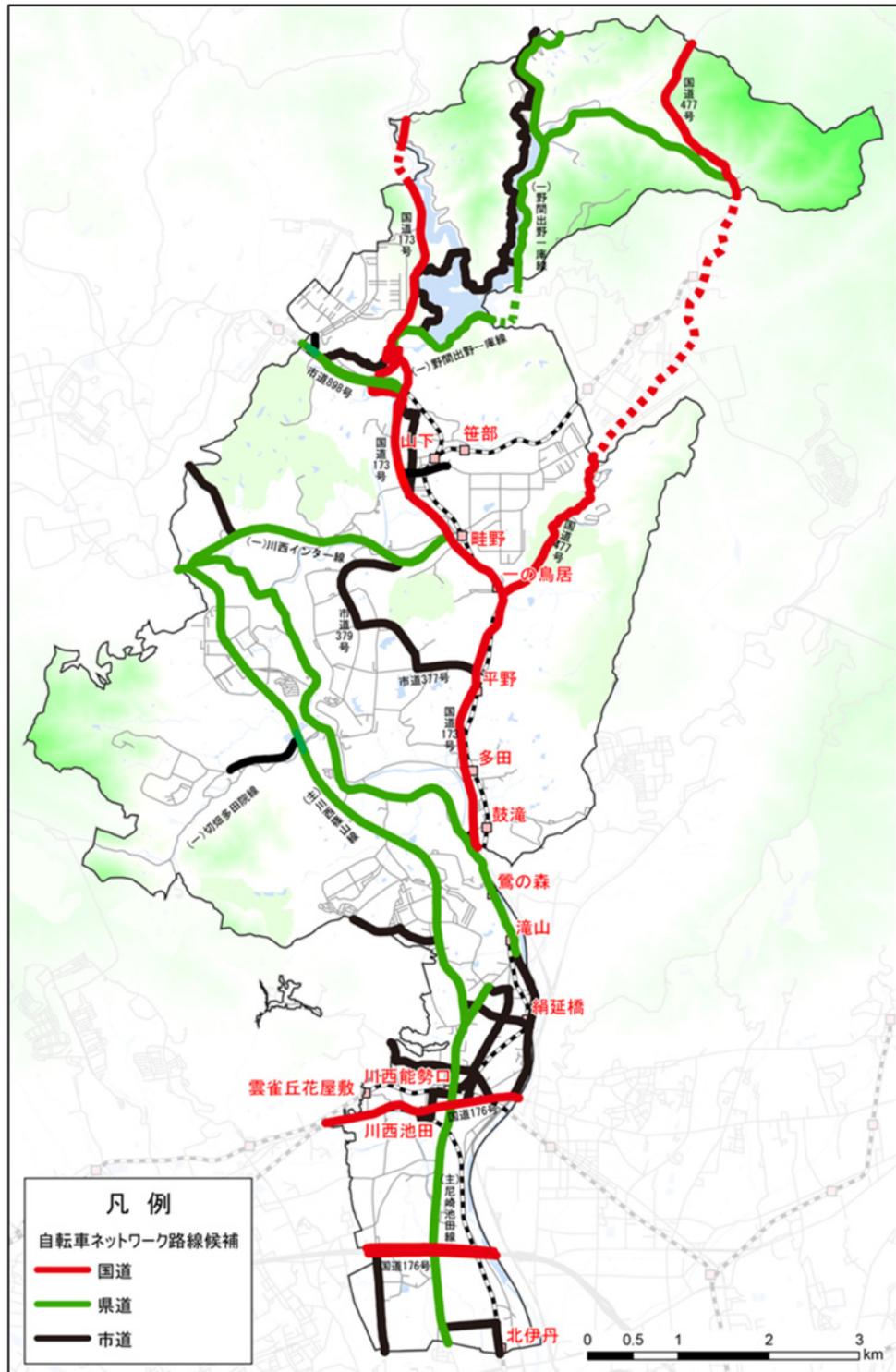
選定要件A～Iのいずれかを満たした路線の連続性を考慮して、ネットワークとしてつなぐ路線を抽出しています。



(11) めざすべき自転車ネットワークの選定結果

選定要件（30 ページ参照）による抽出結果を基に、各道路管理者及び交通管理者との協議を行い、本市がめざすべき自転車ネットワーク（自転車ネットワーク路線候補）を選定しました。

めざすべき自転車ネットワーク
（自転車ネットワーク路線候補）



※ 破線は市外の路線を示しています。





第5章 自転車通行空間の整備形態

5.1 整備形態検討の基本的事項（国のガイドライン）

本市における自転車通行空間の整備形態の検討に当たっては、自転車は「車両」であり、「車道の左側通行」が原則であることを前提として、国のガイドラインを踏まえた整備形態を基本とします。

国のガイドラインにおける整備形態選定の考え方としては、「車道を通行する自転車」の安全を確保する観点から、対象路線における自動車の速度及び自動車交通量を踏まえて、自転車と自動車の分離の必要性について検討します。

具体的には、自動車の速度が 50km/h 超の道路では、自転車と自動車の構造的な分離を図ることとして「自転車道」の整備を行います。一方で、自動車の速度が 40km/h 以下、かつ自動車交通量が 4,000 台/日以下の道路では、「車道混在（自転車と自動車を混在通行とする道路）」による整備を行います。上記以外の道路では、自転車と自動車の視覚的な分離を図ることとして、「自転車専用通行帯（自転車レーン）」の整備を行います。

＜ 国のガイドラインにおける整備形態選定の考え方 ＞

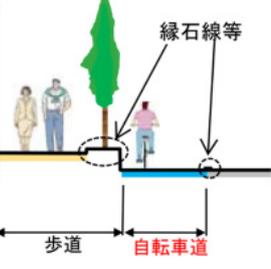
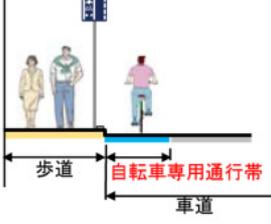
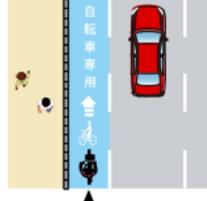
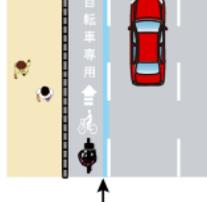
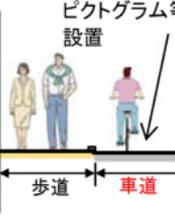
	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。



国のガイドラインにおける「自転車道」「自転車専用通行帯（自転車レーン）」「車道混在（自転車と自動車を車道で混在）」の各整備形態の概要は、以下の通りです。

＜ 国のガイドラインにおける自転車通行空間整備の整備形態 ＞

整備形態	自転車道	自転車専用通行帯（自転車レーン）	車道混在（自転車と自動車を車道で混在）
整備イメージ	 <p>緑石線等</p> <p>歩道 自転車道</p>  <p>歩道 自転車道</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>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>	 <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>歩道 車道</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>【車線内の対策】</p> <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>【車線内の対策】</p> <p>路肩帯 車道</p>
整備の概要	<p>構造的分離</p> <p>縁石・柵等の工作物によって物理的に分離し、自転車専用の道路として法的に指定させる形態。</p>	<p>視覚的分離</p> <p>道路標示によって視覚的に分離し、自転車専用の通行帯として法的に指定させる形態。</p>	<p>混在</p> <p>車道内に矢羽根型の路面表示やピクトグラム等を設置することにより、自転車通行位置を明示し、車道内で自転車と自動車を混在させる形態。</p>



○ 自転車道

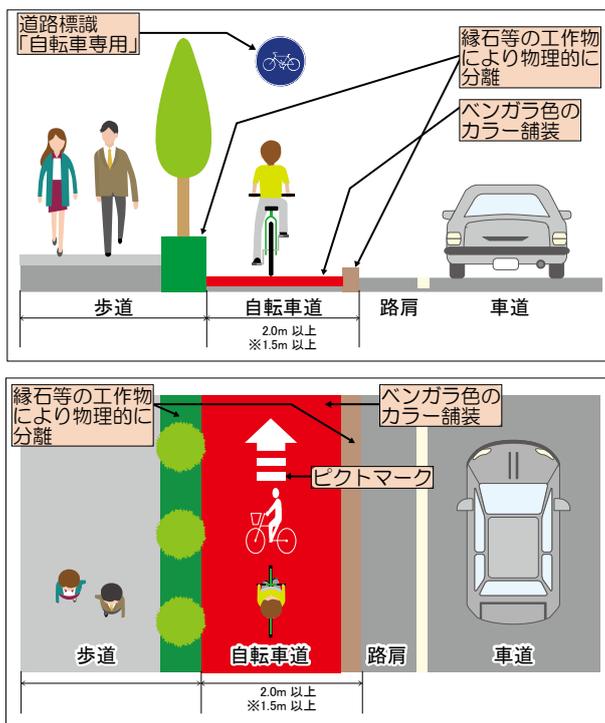
【 概要 】

自転車道は、幅員が2m以上必要で、道路に車道及び歩道から縁石・柵等の工作物により物理的に分離された自転車専用の通行空間を設け、自転車交通と自動車交通、歩行者通行との分離が必要です。

【 自転車の通行方法 】

- ・ 自転車道が設置された道路では、自転車は、自転車道を通行しなければなりません。
- ・ 自転車道の中では、自転車は一方通行となります。
(特定の要件を満たす場合に限り、暫定的に双方向通行を適用することができます。)

【 整備イメージ 】



※地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合は1.5m以上とする

【 自転車道の整備事例 】



(神奈川県川崎市)



○ 自転車専用通行帯(自転車レーン)

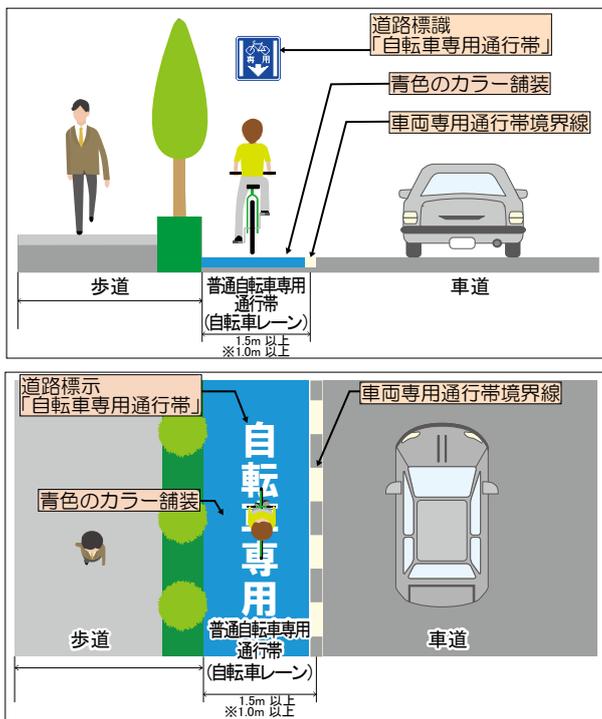
【 概要 】

自転車レーンは、幅員が1.5m以上必要で、車道に自転車専用通行帯（自転車レーン）の交通規制を実施し、道路標示及び道路標識等を設置することにより、自転車通行空間の明確化が必要です。

【 自転車の通行方法 】

- ・ 自転車は原則として自転車専用通行帯（自転車レーン）を通行しなければなりません。
- ・ 自転車専用通行帯（自転車レーン）の自転車の通行は、自動車と同じ方向の一方のみとなります。

【 整備イメージ 】



※地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合は1.0m以上とする

【自転車専用通行帯(自転車レーン)の整備事例】



(兵庫県伊丹市)

○ 車道混在（自転車と自動車を車道で混在）

【 概要 】

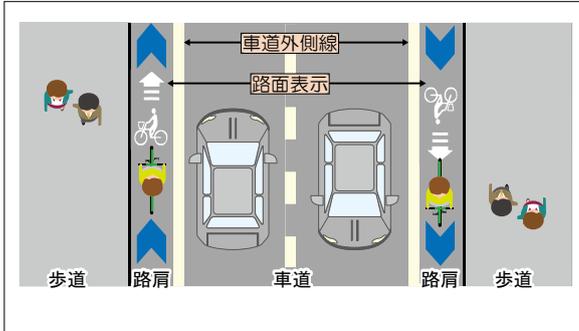
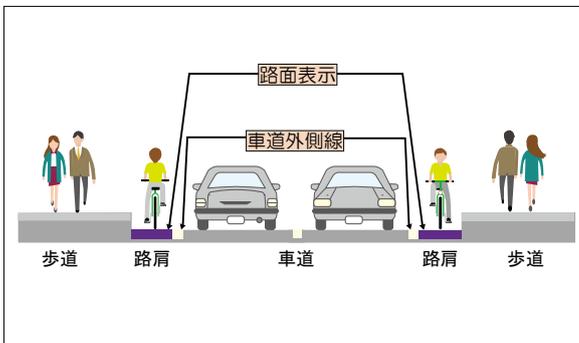
車道混在は、矢羽根幅が0.75m必要で、路肩や車道内に自転車及び矢羽根の路面表示を設置することにより、自転車の車道通行を促すとともに自動車への注意喚起を図ります。

【 自転車の通行方法 】

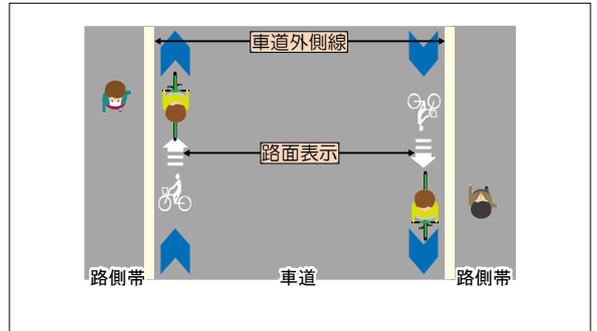
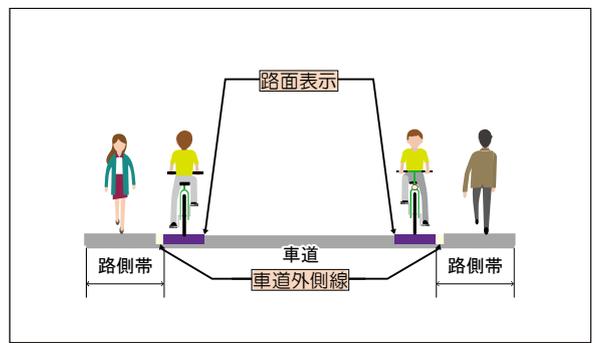
- ・ 歩道がある道路の場合、自転車は路肩を含む車道上を通行しなければなりません。
- ・ 歩道がない道路の場合、自転車は原則として車道上を通行しなければなりません
が、著しく歩行者の通行を妨げる場合を除き、路側帯内を通行することもできます。

【 整備イメージ 】

A: 歩道がある道路の場合



B: 歩道がない道路の場合



※ 路側帯は標準 1.0m以上（道路及び交通状況によりやむを得ない場合は、0.5mまで縮小できる）

【 車道混在（歩道がある道路の場合）の整備事】



（大阪府池田市）

【 車道混在（歩道がない道路の場合）の整備事】



（兵庫県尼崎市）

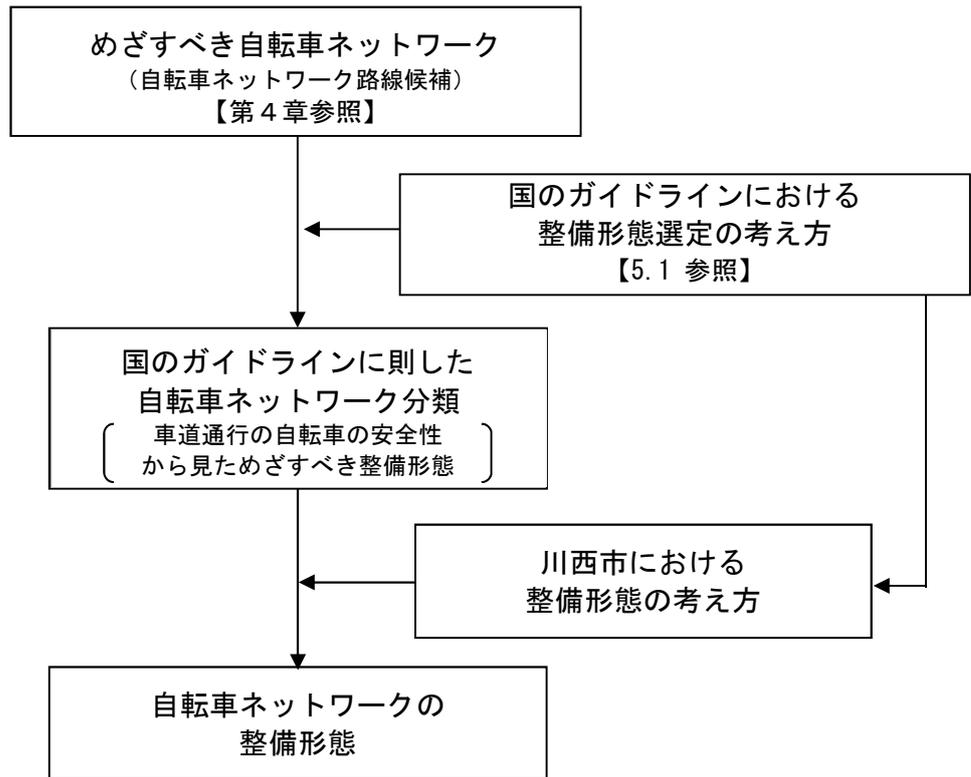


5.2 整備形態検討の流れ

本市における自転車ネットワークの整備形態は、以下のフローに従って選定します。

前節で示した、国のガイドラインにおける整備形態選定の考え方に則して、車道を通行する自転車の安全確保の観点から、めざすべき整備形態を選定したうえで、現道幅員における整備形態を検討します。

＜ 川西市における整備形態検討の流れ ＞



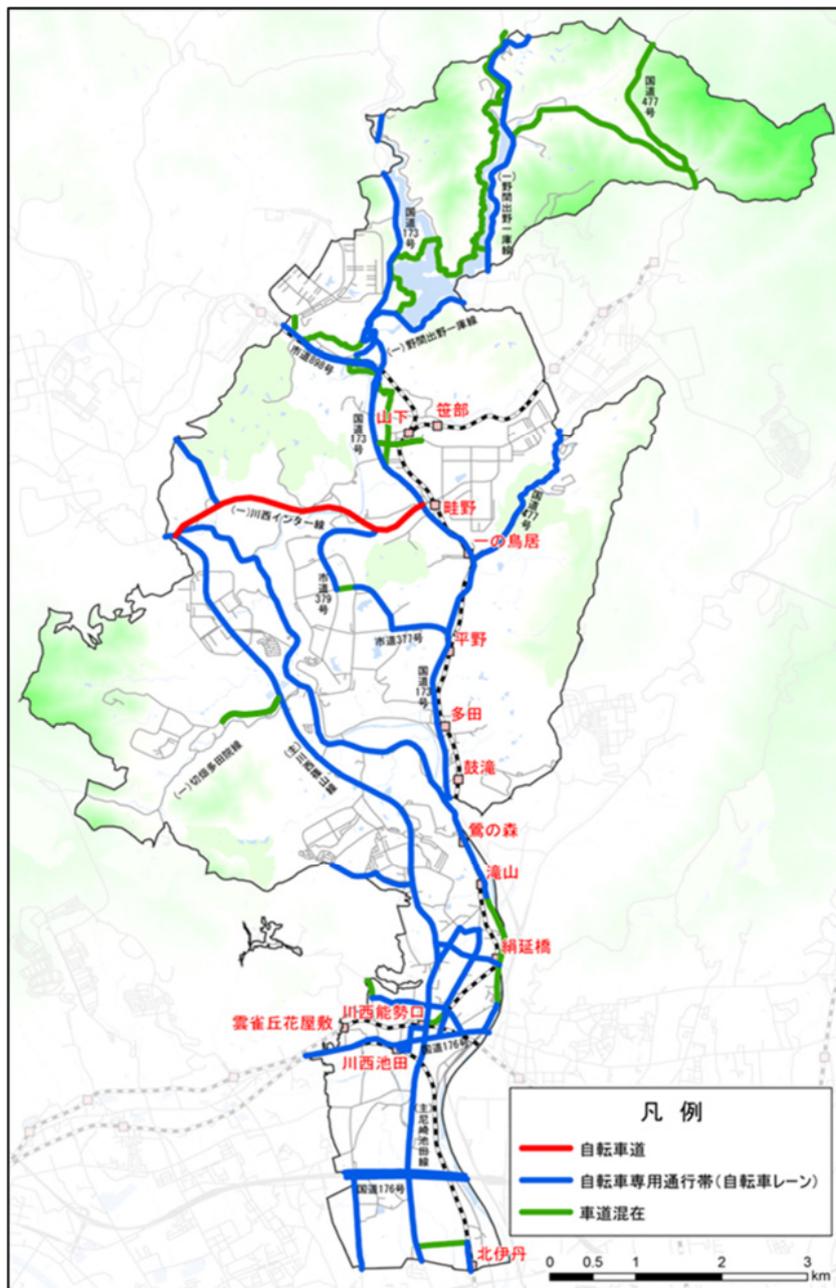
5.3 整備形態の選定

(1) 国のガイドラインに則した自転車ネットワーク分類

車道を通行する自転車の安全を確保する観点から定められている、国のガイドライン（42 ページ参照）を受けて、対象路線における自動車の速度及び自動車交通量を踏まえ、車道通行の自転車の安全性から見た、めざすべき整備形態として、国のガイドラインに則した自転車ネットワークの分類を行いました。

なお、幅員が狭小である等、現時点では自転車通行空間の整備が困難である場合であっても、今後幅員の拡幅等の道路改良を実施する場合には、車道を通行する自転車の安全を確保するため、以下に示す整備形態による整備をめざすこととします。

◀ 国のガイドラインに則した自転車ネットワーク分類
 (車道通行の自転車の安全性から見ためざすべき整備形態) ▶



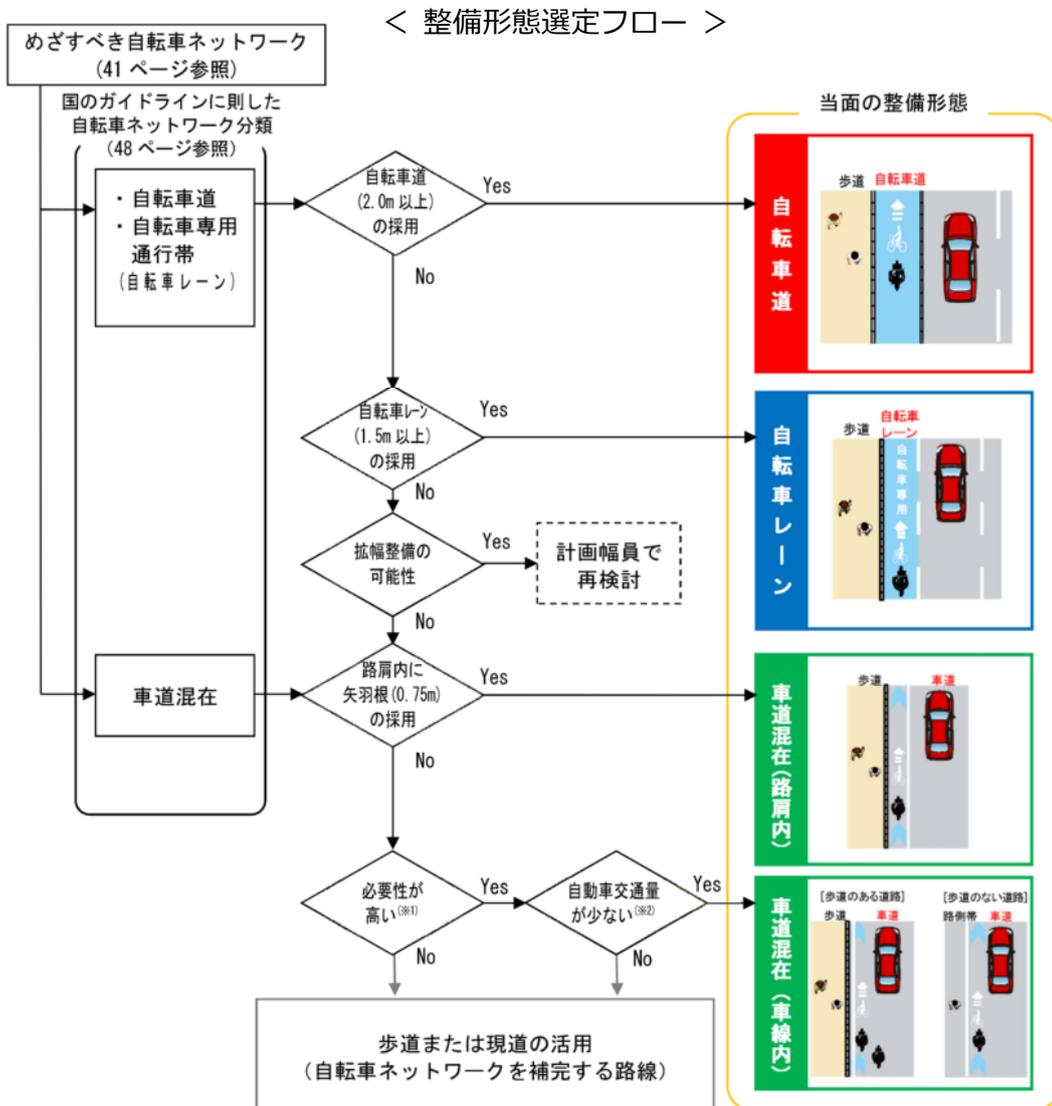
(2) 整備形態選定の考え方

車道通行の自転車の安全性から見ためざすべき整備形態による自転車通行空間の整備を行うにあたり、自転車の車道混在に関する技術基準（50 ページ参照）が定められています。その結果、多くの路線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。このため本計画では、当面（概ね10年以内）の整備形態として、現道の通行空間で再配分を行う整備形態を検討します。

整備形態は、以下フロー図の赤枠で示す「自転車道」、青枠で示す「自転車専用通行帯（自転車レーン）」、緑枠で示す「車道混在（路肩内）」「車道混在（車線内）」の4形態とし、これらの整備形態で整備される路線を自転車ネットワーク路線とします。

これ以外の路線については、「歩道または現道の活用」として、自転車ネットワークを補完する路線に位置づけます。

次ページでは、選定フローの各判定項目の考え方について示しています。



※1: 「必要性が高い」とは、自転車と歩行者が錯綜する道路等であり、以下に示す様な道路とするが、関係機関（警察・道路管理者）と十分な協議、調整を実施した上で設定する。

- ・自転車利用が多い路線（目安：1000台/日以上）
- ・自転車関連事故が多い路線（目安：1年で5件/km以上）
- ・自転車通行ルール（左側通行）の徹底が必要な路線

※2: 「自動車交通量が少ない」の目安は、交通量4,000台/日未満とするが、関係機関（警察・道路管理者）と十分な協議、調整を実施した上で設定する。

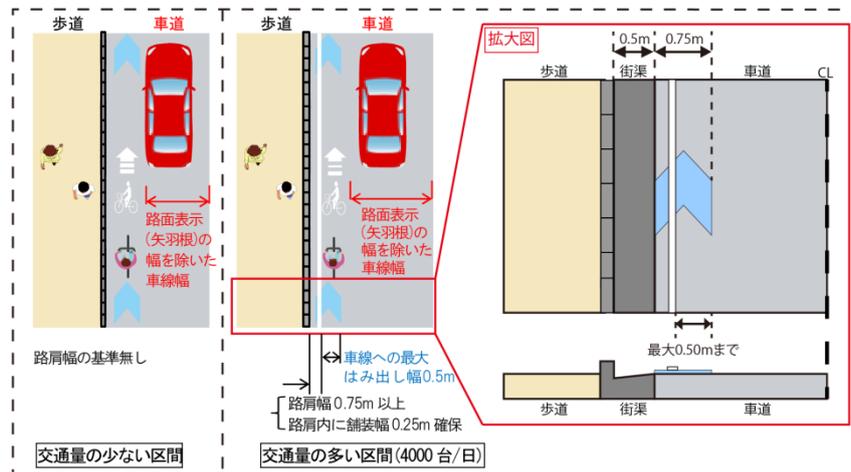


< 整備形態選定フローの各判定項目 >

- ① 自転車道（2.0m 以上）採用の可能性について
 国のガイドラインに則した自転車ネットワーク分類において「自転車道」または「自転車レーン」となった路線については、自転車道（2.0m 以上）の採用が可能であれば、自転車道による整備を行います。
- ② 自転車レーン（1.5m 以上）採用の可能性について
 自転車道（2.0m 以上）の採用が難しい場合は、自転車レーン（1.5m 以上）の採用が可能であれば、自転車レーンによる整備を行います。
- ③ 拡幅整備の可能性について
 自転車レーン（1.5m 以上）の採用が難しい場合は、対象路線において今後現道の拡幅を伴う整備の予定があるかを確認します。
 拡幅整備の予定がある場合は、整備後の幅員（計画幅員）を基準として、整備形態の再検討を行います。
- ④ 路肩内に矢羽根（0.75m）採用の可能性について
 自転車レーン（1.5m 以上）の採用が難しく、拡幅整備の予定もない場合や、国のガイドラインに則した自転車ネットワーク分類において「車道混在」となった路線については、路肩内に矢羽根（0.75m）の設置が可能であれば、「車道混在（路肩内）」による整備を行います。
- ⑤ 整備必要性の有無について
 路肩内への矢羽根（0.75m）の設置が難しい場合、対象路線が自転車通行空間の整備の必要性が高い路線であるかを検討します。整備の必要性が高い路線であると判断された場合は、自動車交通量が少ない路線であるかを確認したうえで、「車道混在（車線内）」による整備を行うとして車線内に矢羽根（0.75m）を設置します。
これらの検討については、関係機関と十分な協議・調整を実施した上で検討することとします。

< 車道混在（車線内）の技術基準（兵庫県内） >

- 路肩幅の確保が当面困難な場合、以下のような場合に限り、車線内の対策としての車道混在を採用することができます。なお、採用にあたっては、路面表示（矢羽根）の幅を除いた車線幅と交通の状況を踏まえ、慎重な検討のうえ、ネットワーク協議会等で関係機関と十分な協議、調整を図ることとします。
- ・歩道幅が狭く、既に多くの自転車が車道を走行している道路
 - ・歩道に自転車通行可の交通規制が無い道路
 - ・細街路など自動車交通が少なく、自転車と歩行者が錯綜する道路
 - ・交通量の多い区間（4,000 台/日）に車線内の対策として車道混在を行う場合、路肩幅は 0.75m 以上、かつ路肩内に側溝を除く舗装幅 0.25m を確保します
- 【参考】路肩幅 0.75m（街渠の幅 0.5m）道路の場合、車線内にはみ出る矢羽根型路面表示の幅は 0.50m となります。
- ※なお、実際に矢羽根型路面表示の施工を行う際は、事前に所轄警察署と十分な連絡調整を行うものとします。



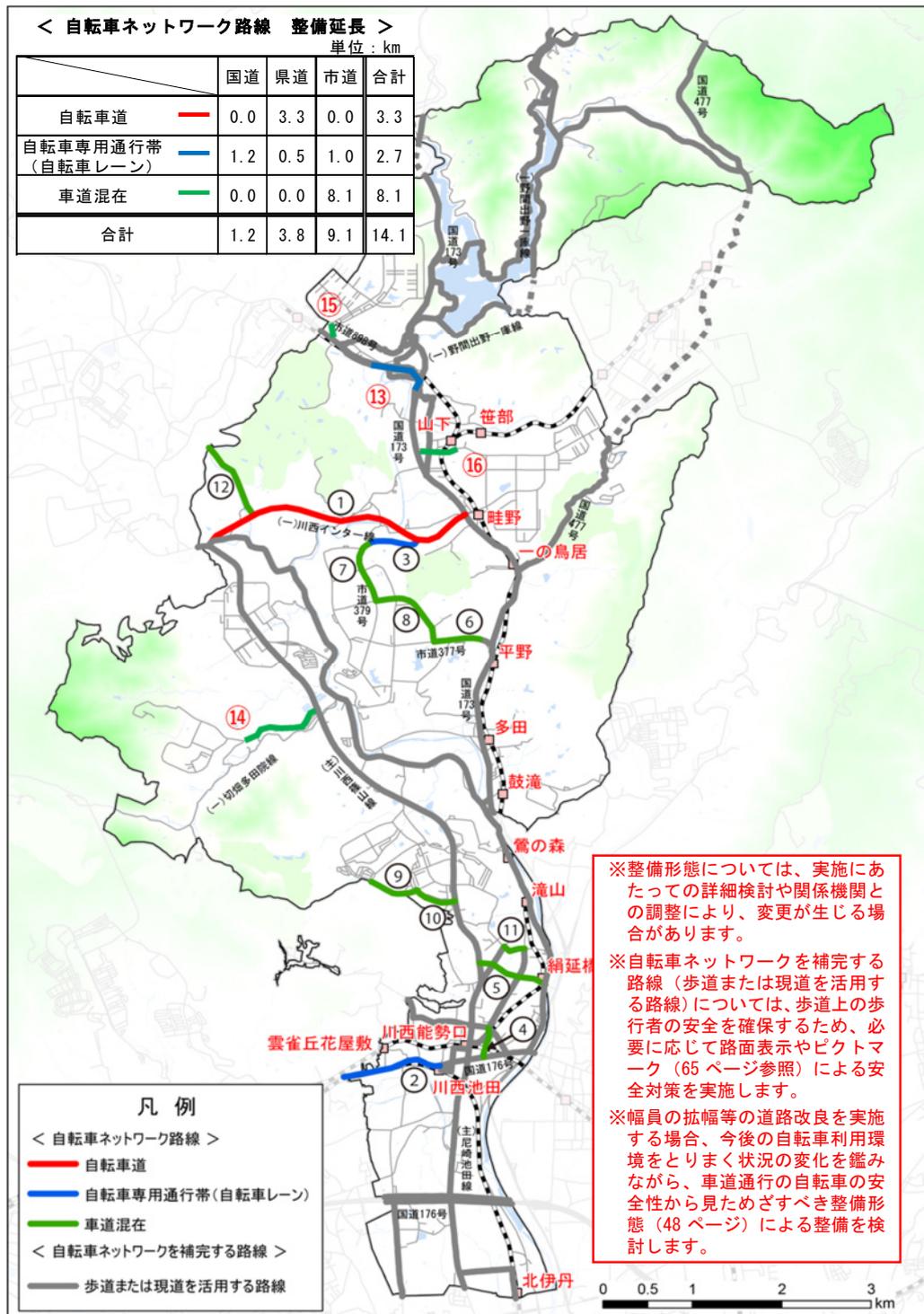
車道混在の幅の考え方(ガイドラインⅡ-19 に加筆)

(3) 自転車ネットワークの整備形態

本市における整備形態の考え方に基づいて検討を行い、整備形態の連続性や関係機関（警察・道路管理者）との協議を踏まえたうえで、以下の図の通りに整備形態を選定しました。

このうち、自転車ネットワーク路線に位置づけられる「自転車道」「自転車専用通行帯(自転車レーン)」「車道混在(路肩内)」「車道混在(車線内)」の整備延長は合計14.1kmであり、これらの路線の整備をめざします。

＜ 自転車ネットワークの整備形態 ＞



※ 破線は川西市外の路線を示しています。



< 整備対象路線一覧 >

区間番号	路線名	都市計画道路名	区間	整備形態	延長(km)	整備済み延長(km) (R6.12時点)	道路管理者
1	(県)川西インター線	川西インター 石道畦野線	東畦野交差点 ～ 清和大橋西詰交差点	自転車道 【整備済】	3.3	3.3	兵庫県
2	国道176号	呉服橋本通り線	宝塚市境界 ～ JR川西池田駅前交差点	自転車専用通行帯 (自転車レーン)	1.2	0.0	
3	市道2196号	矢問畦野線	東畦野1丁目地内 ～ 西畦野地内	自転車専用通行帯 (自転車レーン)	0.6	0.0	川西市
4	市道4号	小花滝山線	川西市役所前交差点 ～ 小花藤ノ木交差点	車道混在	0.4	0.0	
5	市道2202号 市道2163号	豊川橋山手線	火打2丁目地内 ～ 小戸3丁目地内	車道混在	0.8	0.0	
6	市道377号	平野線	緑台2丁目地内 ～ 平野交差点	車道混在	0.5	0.0	
7	市道379号	矢問畦野線	水明台4丁目地内 ～ 水明台1丁目地内	車道混在	0.8	0.0	
8	市道381号	-	水明台1丁目地内 ～ 緑台2丁目地内	車道混在	1.6	0.0	
9	市道995号 市道1470号	-	萩原台西2丁目地内 ～ 南野坂1丁目地内	車道混在	0.6	0.6	
10	市道1048号	-	萩原台西1丁目地内 ～ 萩原台東1丁目地内	車道混在	0.5	0.5	
11	市道2070号	文化会館前線	出在家町地内 ～ 川西警察署前交差点	車道混在	0.2	0.2	
12	市道2190号	石道上野線	石道地内 ～ 猪名川町境界	車道混在	1.0	0.0	
13	国道173号	多田東谷線	一庫1丁目地内 ～ 一庫1丁目地内	自転車専用通行帯 (自転車レーン)	0.5	0.5	兵庫県
	市道898号	多田東谷線	一庫1丁目地内 ～ 一庫3丁目地内	自転車専用通行帯 (自転車レーン)	0.4	0.4	
14	市道1314号	-	けやき坂1丁目地内 ～ けやき坂1丁目地内	車道混在	1.0	1.0	川西市
15	市道1526号	-	丸山台1丁目地内 ～ 丸山台1丁目地内	車道混在	0.2	0.2	
16	市道12号	見野線	見野1丁目地内 ～ 見野2丁目地内	車道混在	0.5	0.0	
整備対象路線 合計					14.1	6.7	-

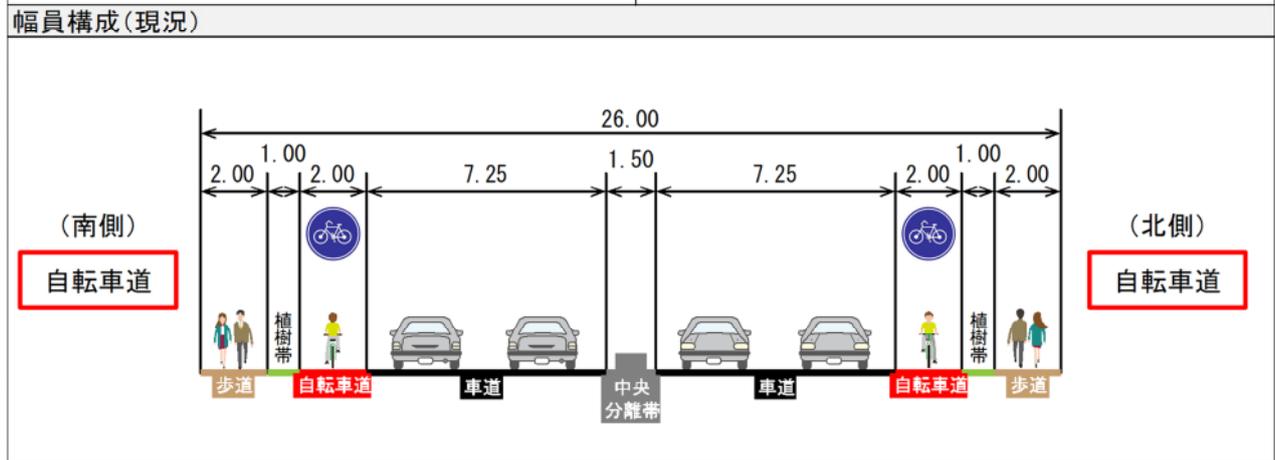
整備率
48%



【区間番号1】

路線名	(県)川西インター線	都市計画道路名	川西インター石道畦野線
区間	東畦野交差点 ~ 清和大橋西詰交差点		延長 3.3km
整備形態	自転車道【現況・整備形態】		

<p>位置図</p>	<p>写真</p>
------------	-----------



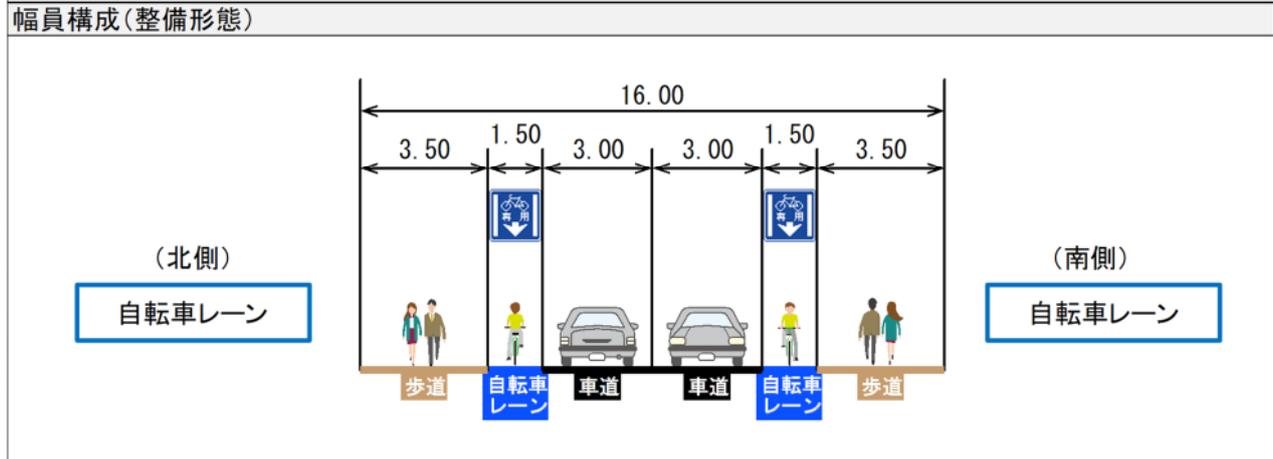
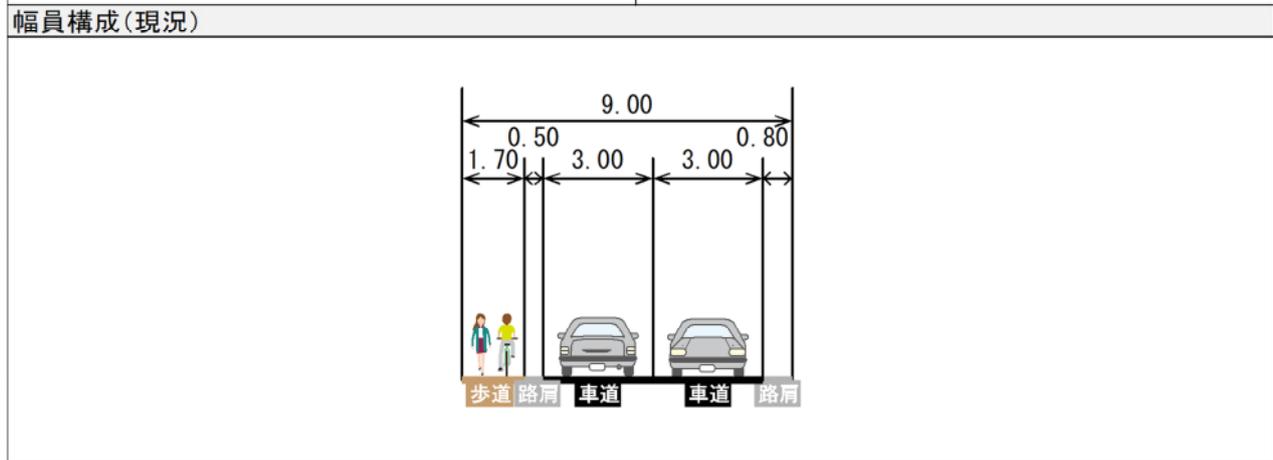
幅員構成(整備形態)

[現況で整備済み]

【区間番号2】

路線名	国道176号	都市計画道路名	呉服橋本通り線
区間	宝塚市境界 ~ JR川西池田駅前交差点		延長 1.2km
整備形態	自転車専用通行帯(自転車レーン)		

<p>位置図</p>	<p>写真</p>
------------	-----------



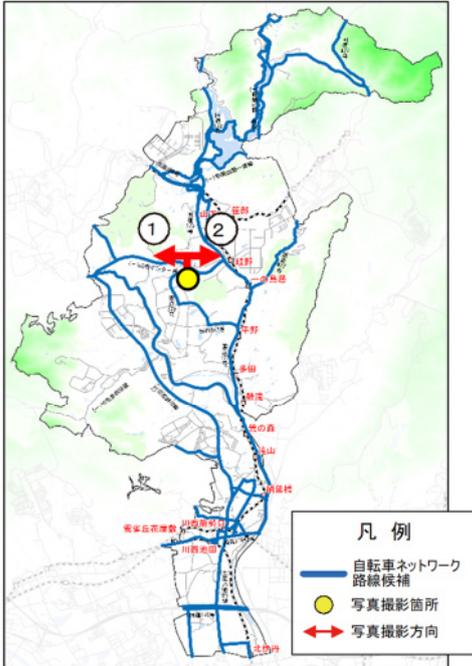
※今後の詳細検討や関係機関との調整により、整備形態に変更が生じる場合があります。



【区間番号3】

路線名	市道2196号	都市計画道路名	矢問畦野線
区間	東畦野1丁目地内 ~ 西畦野地内		延長 0.6km
整備形態	自転車専用通行帯(自転車レーン)		

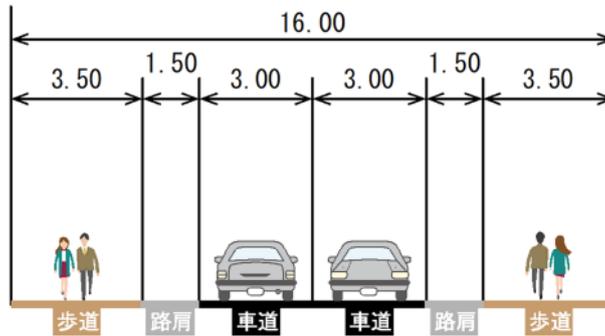
位置図



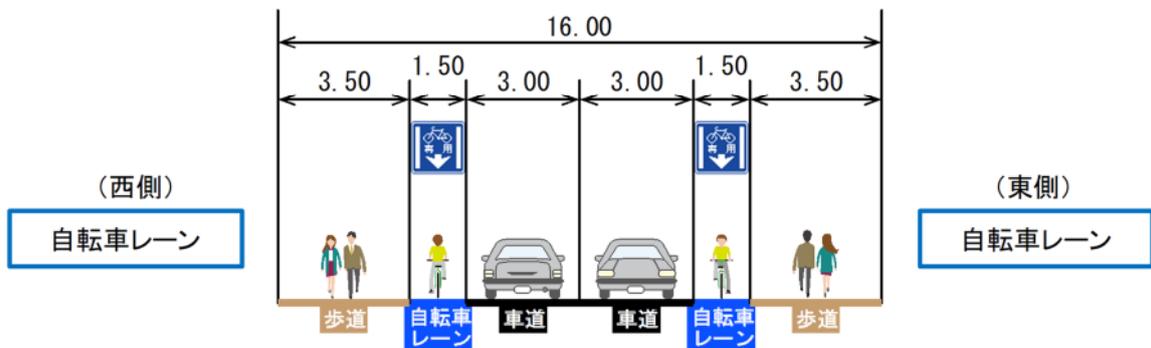
写真



幅員構成(現況)



幅員構成(整備形態)



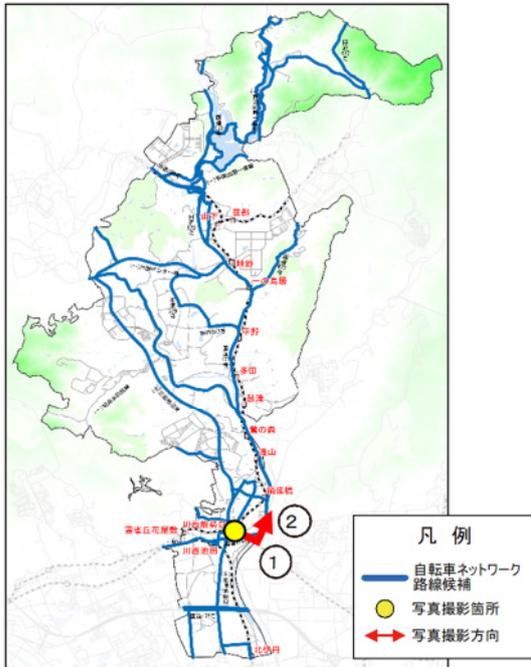
※今後の詳細検討や関係機関との調整により、整備形態に変更が生じる場合があります。



【区間番号4】

路線名	市道4号	都市計画道路名	小花滝山線
区間	川西市役所前交差点 ~ 小花藤ノ木交差点		延長 0.4km
整備形態	車道混在		

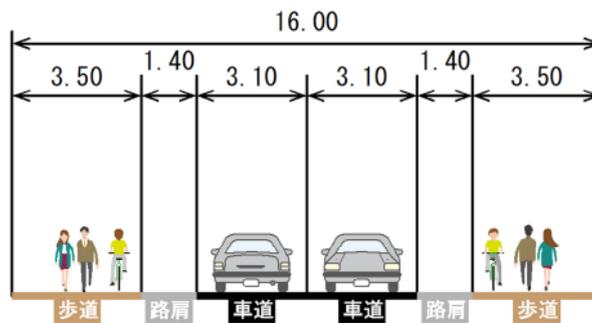
位置図



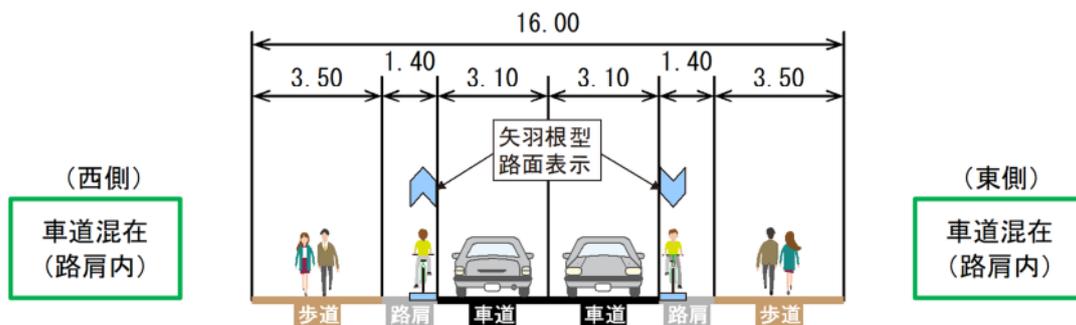
写真



幅員構成(現況)



幅員構成(整備形態)



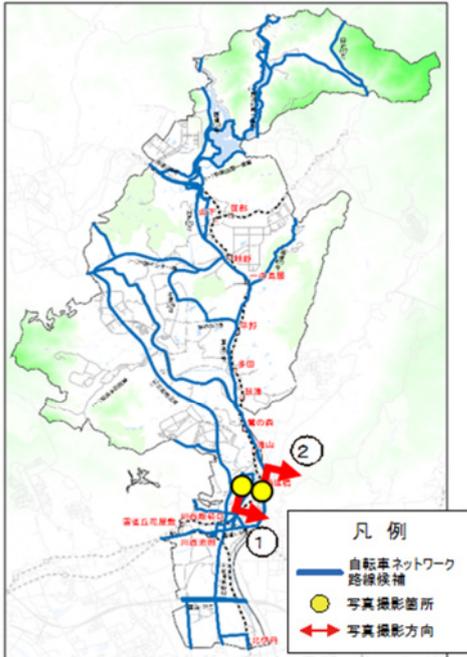
※今後の詳細検討や関係機関との調整により、整備形態に変更が生じる場合があります。



【区間番号5】

路線名	市道2202号、市道2163号	都市計画道路名	豊川橋山手線
区間	火打2丁目地内 ~ 小戸3丁目地内	延長	0.8km
整備形態	車道混在		

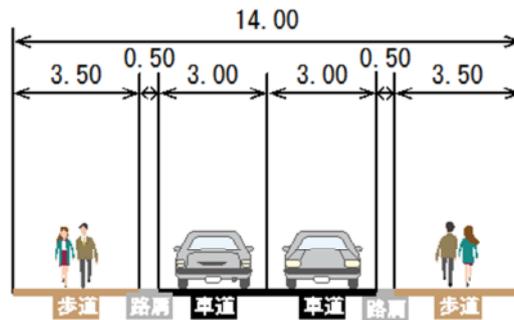
位置図



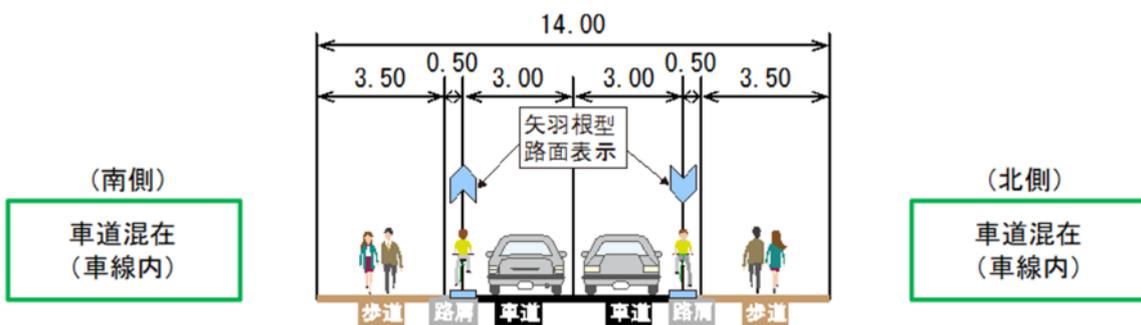
写真



幅員構成(現況)



幅員構成(整備形態)



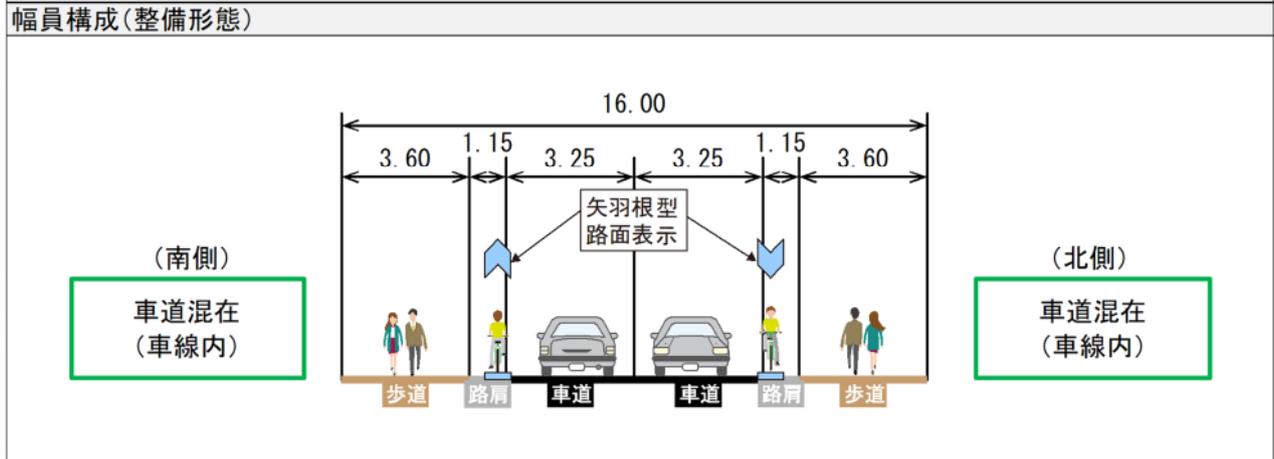
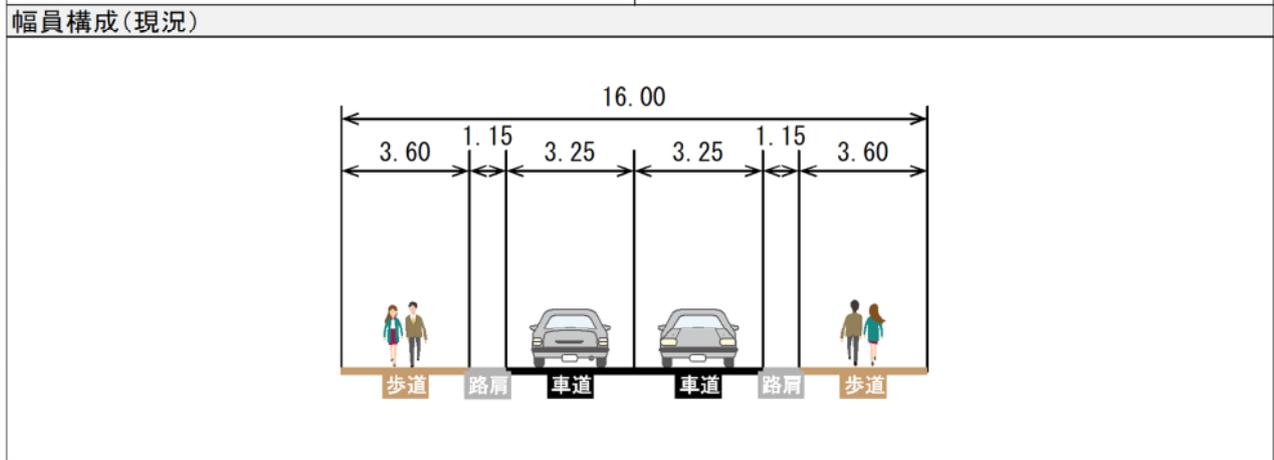
※今後の詳細検討や関係機関との調整により、整備形態に変更が生じる場合があります。



【区間番号6】

路線名	市道377号	都市計画道路名	平野線
区間	緑台2丁目地内 ~ 平野交差点		延長 0.5km
整備形態	車道混在		

<p>位置図</p> <p>凡例 自転車ネットワーク 路線候補 ● 写真撮影箇所 ⇄ 写真撮影方向</p>	<p>写真</p>
---	-----------



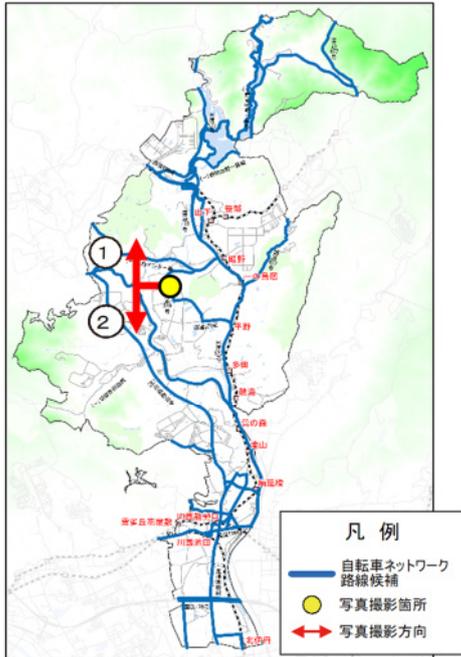
※今後の詳細検討や関係機関との調整により、整備形態に変更が生じる場合があります。



【区間番号7】

路線名	市道378号	都市計画道路名	矢問畦野線
区間	水明台4丁目地内 ~ 水明台1丁目地内		延長 0.8km
整備形態	車道混在		

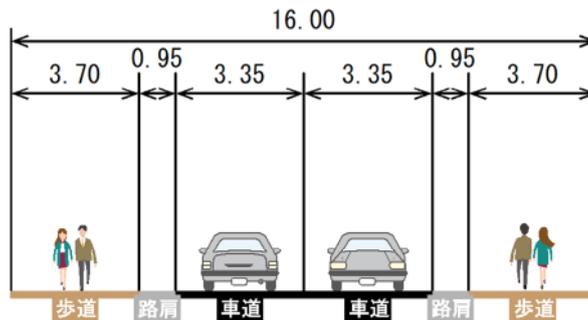
位置図



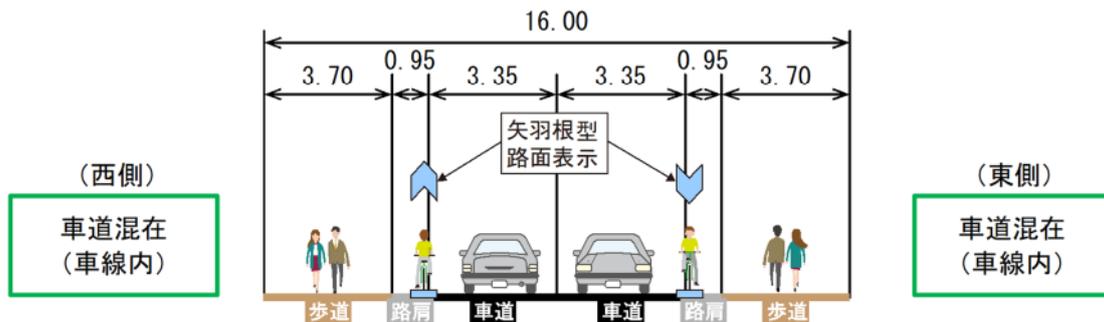
写真



幅員構成(現況)



幅員構成(整備形態)



※今後の詳細検討や関係機関との調整により、整備形態に変更が生じる場合があります。

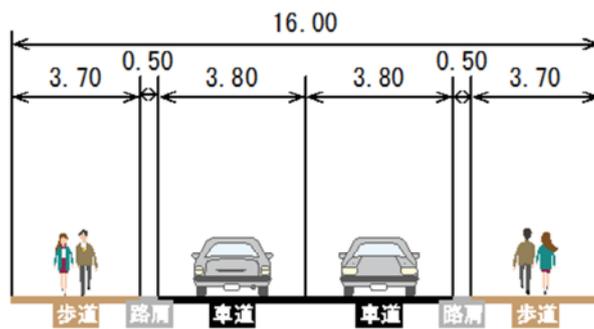


【区間番号8】

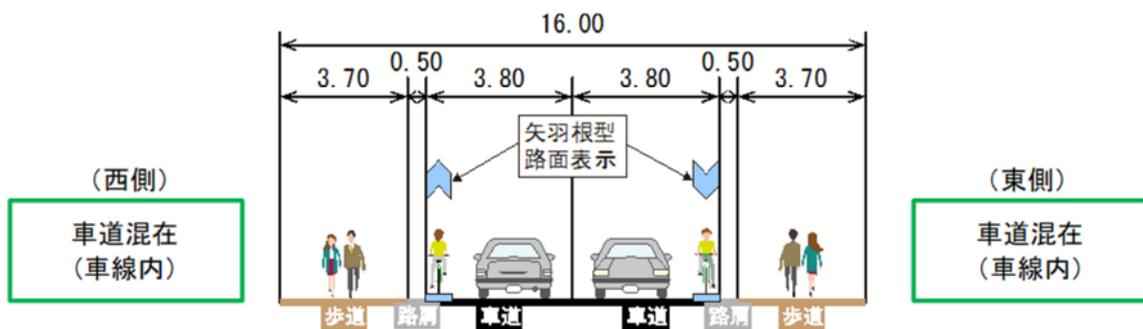
路線名	市道381号	都市計画道路名	-	
区間	水明台1丁目地内 ~ 緑台2丁目地内	延長	1.6km	
整備形態	車道混在			

<p>位置図</p> <p>凡例 自転車ネットワーク 路線候補 写真撮影箇所 写真撮影方向</p>	<p>写真</p>
---	-----------

幅員構成(現況)



幅員構成(整備形態)



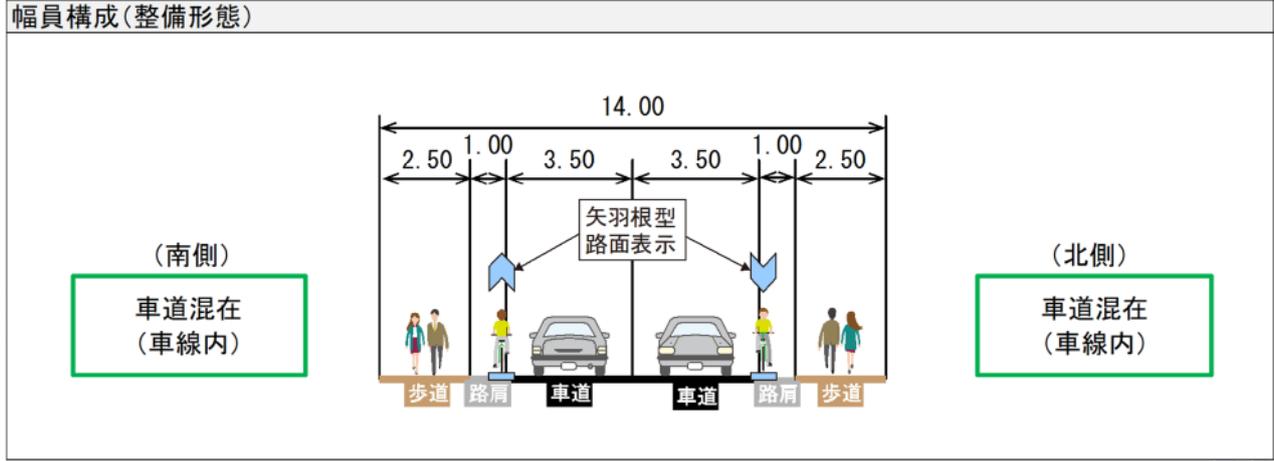
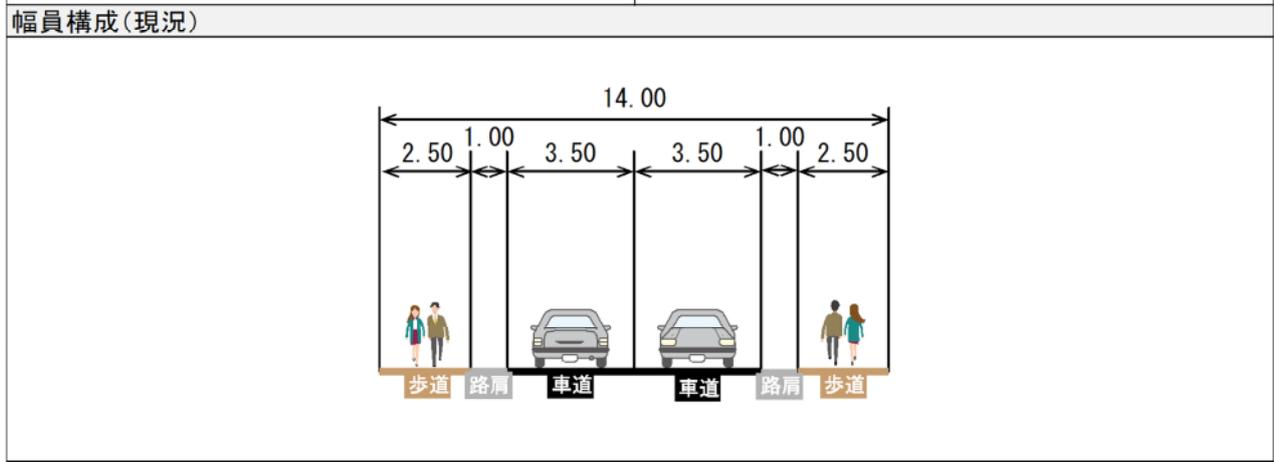
※今後の詳細検討や関係機関との調整により、整備形態に変更が生じる場合があります。



【区間番号9】

路線名	市道995号・市道1470号	都市計画道路名	-
区間	萩原台西2丁目地内 ~ 南野坂2丁目地内		延長 0.6km
整備形態	車道混在		

<p>位置図</p> <p>凡例 自転車ネットワーク 路線候補 写真撮影箇所 写真撮影方向</p>	<p>写真</p>
---	-----------



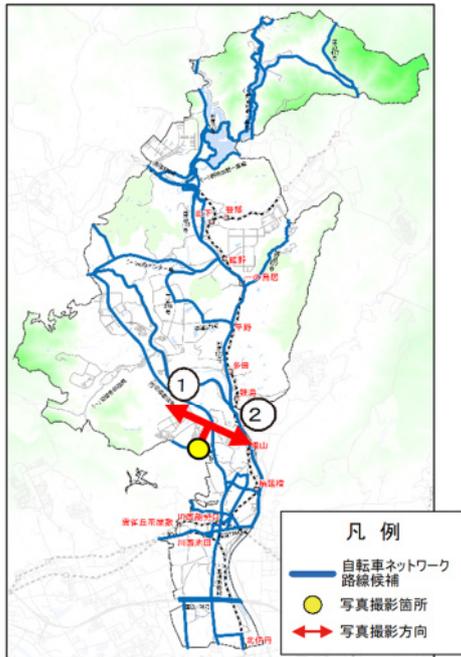
※今後の詳細検討や関係機関との調整により、整備形態に変更が生じる場合があります。



【区間番号 10】

路線名	市道1048号	都市計画道路名	-	
区間	萩原台西1丁目地内 ~ 萩原台東1丁目地内		延長	0.5km
整備形態	車道混在			

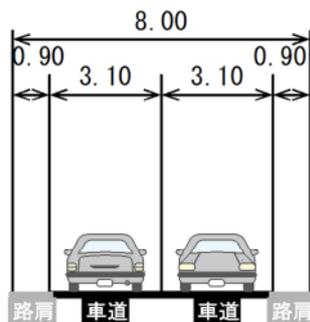
位置図



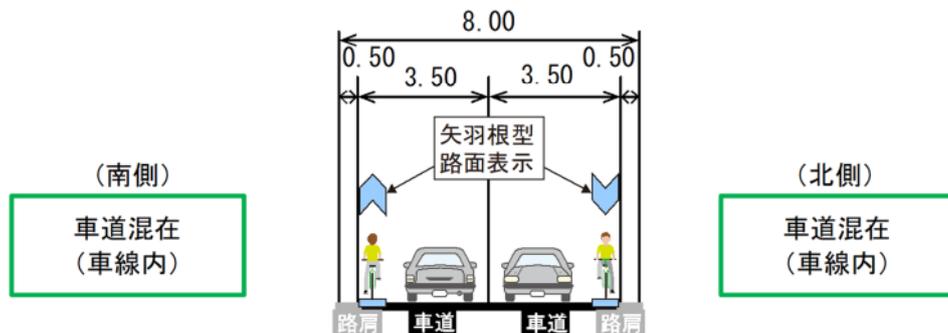
写真



幅員構成(現況)



幅員構成(整備形態)



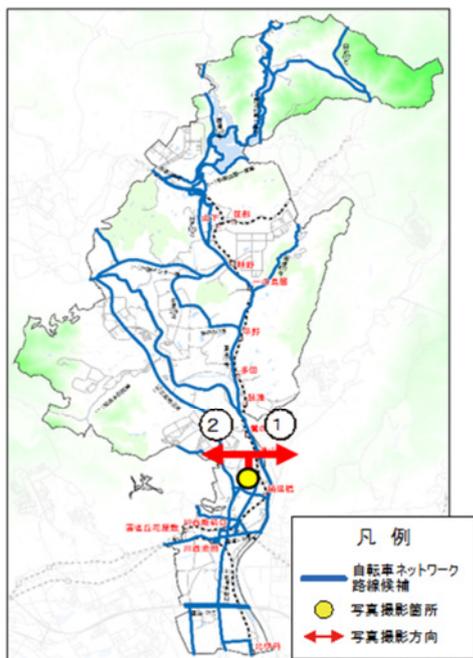
※今後の詳細検討や関係機関との調整により、整備形態に変更が生じる場合があります。



【区間番号 11】

路線名	市道2070号	都市計画道路名	文化会館前線
区間	出在家町地内 ~ 川西警察署前交差点		延長 0.2km
整備形態	車道混在		

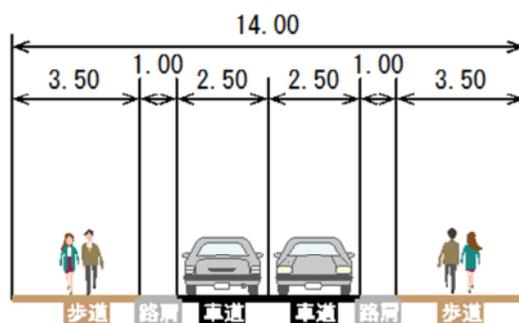
位置図



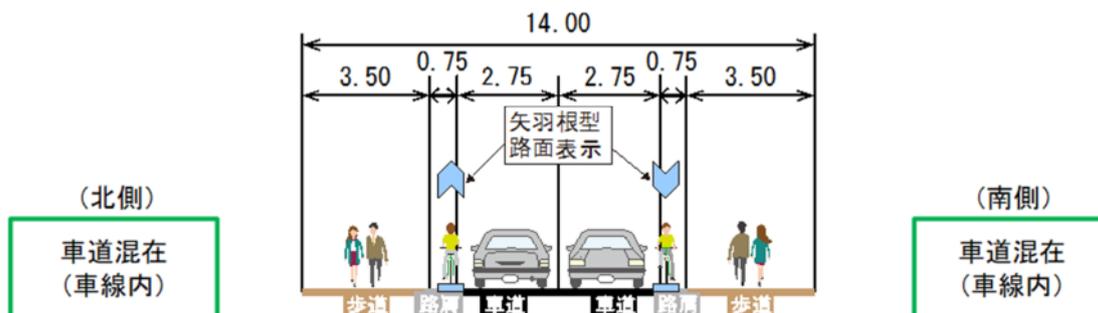
写真



幅員構成(現況)



幅員構成(整備形態)



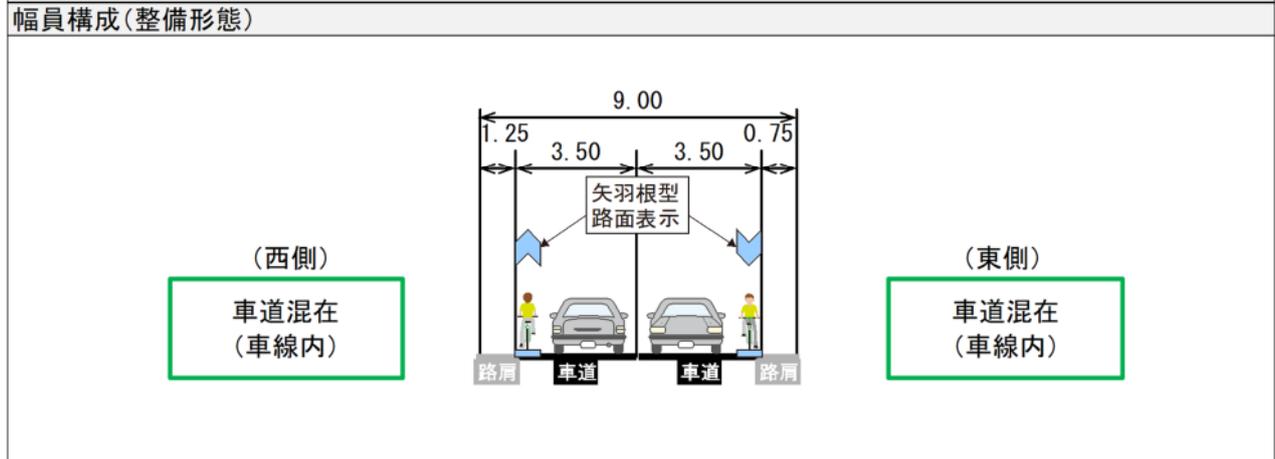
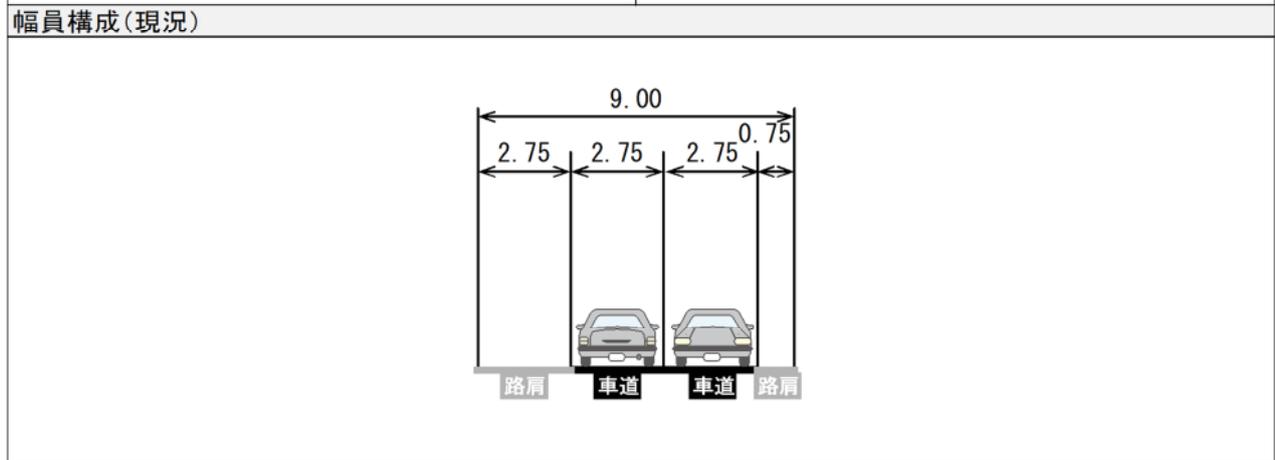
※今後の詳細検討や関係機関との調整により、整備形態に変更が生じる場合があります。



【区間番号 12】

路線名	市道2190号	都市計画道路名	石道上野線
区間	石道地内 ~ 猪名川町境界		延長 1.0km
整備形態	車道混在		

<p>位置図</p> <p>凡例 自転車ネットワーク 路線候補 写真撮影箇所 写真撮影方向</p>	<p>写真</p>
---	-----------



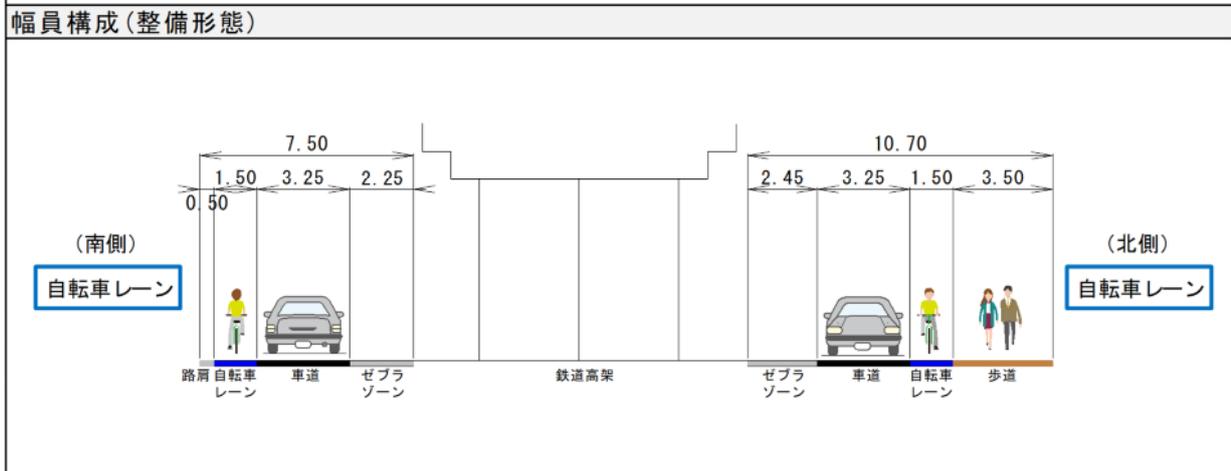
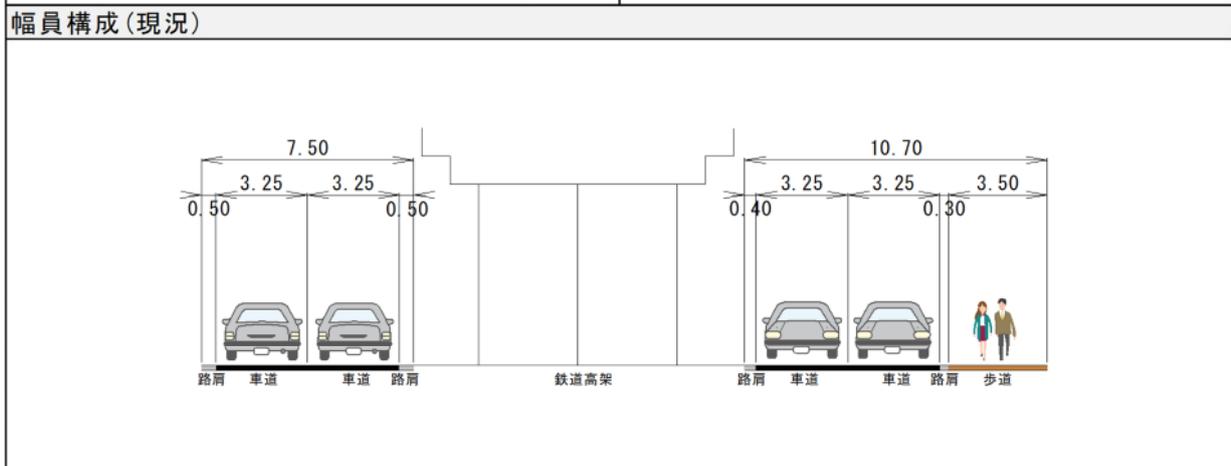
※今後の詳細検討や関係機関との調整により、整備形態に変更が生じる場合があります。



【区間番号 13】

路線名	国道173号、市道898号	都市計画道路名	多田東谷線
区間	一庫1丁目地内 ~ 一庫3丁目地内	延長	0.9km
整備形態	自転車専用通行帯（自転車レーン）		

<p>位置図</p>	<p>写真</p> <p>① </p> <p>② </p>
------------	-------------------------------



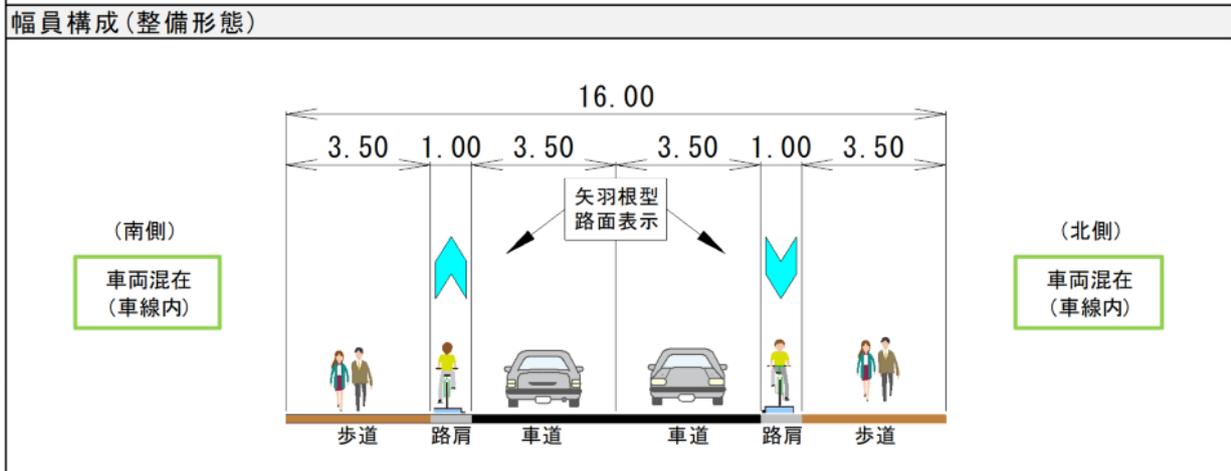
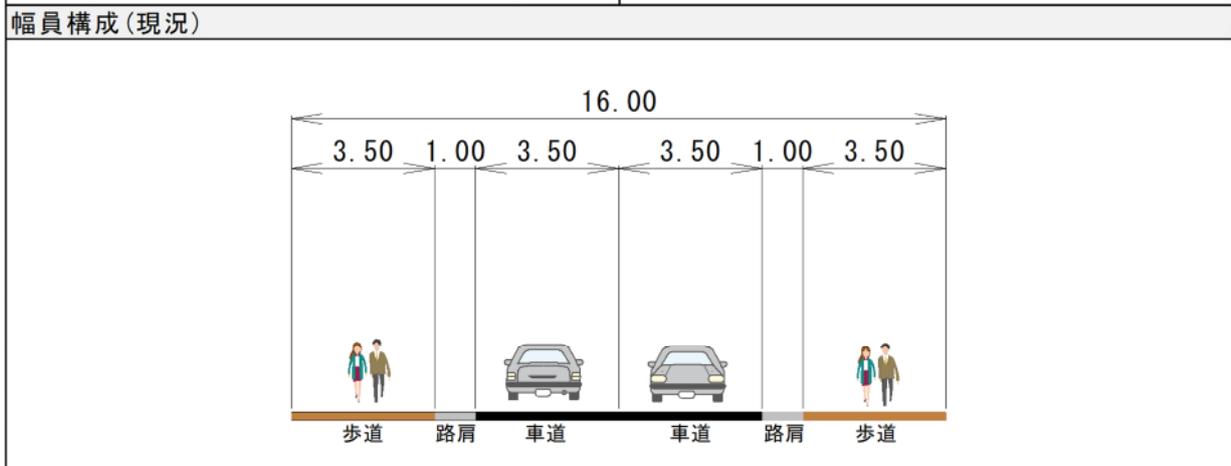
※今後の詳細検討や関係機関との調整により、整備形態に変更が生じる場合があります。



【区間番号 14】

路線名	市道1314号	都市計画道路名	-	
区間	けやき坂1丁目地内 ~ けやき坂1丁目地内	延長	1.0km	
整備形態	車道混在			

<p>位置図</p>	<p>写真</p> <div style="display: flex; flex-direction: column;"> <div style="margin-bottom: 20px;"> <p>①</p> </div> <div> <p>②</p> </div> </div>
------------	--



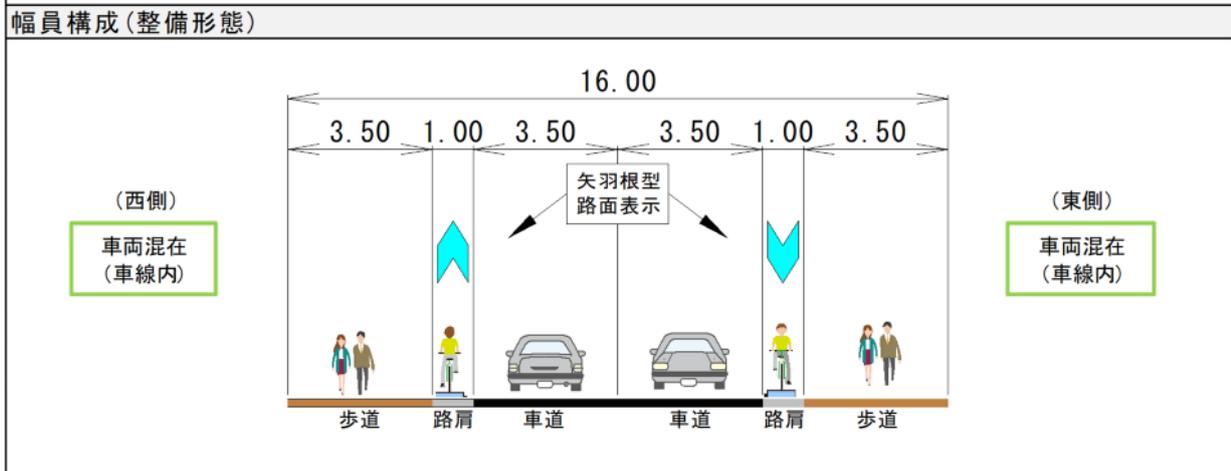
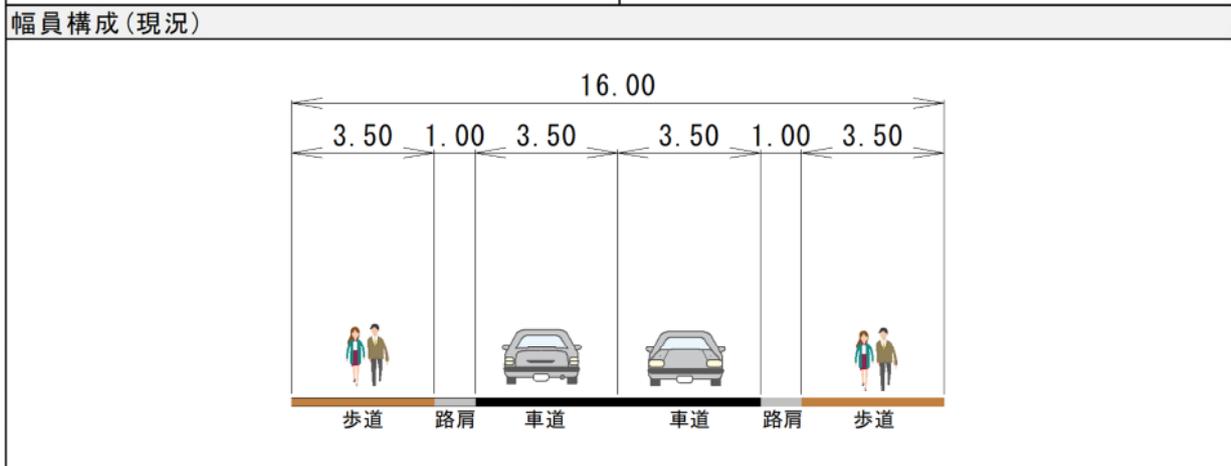
※今後の詳細検討や関係機関との調整により、整備形態に変更が生じる場合があります。



【区間番号 15】

路線名	市道1526号	都市計画道路名	-	
区間	丸山台1丁目地内 ~ 丸山台1丁目地内		延長	0.2km
整備形態	車道混在			

<p>位置図</p>	<p>写真</p> <div style="display: flex; flex-direction: column;"> <div style="margin-bottom: 20px;"> <p>①</p> </div> <div> <p>②</p> </div> </div>
------------	--



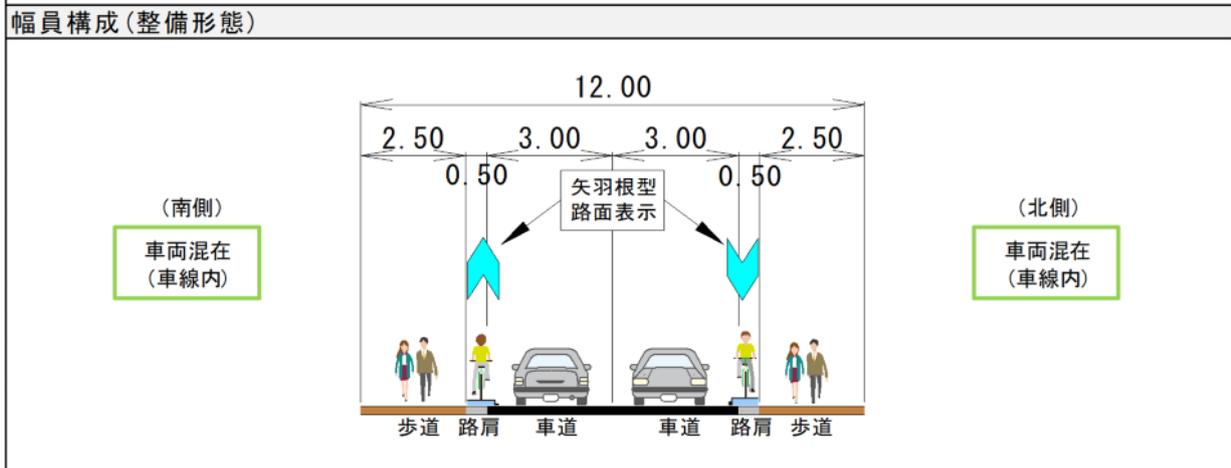
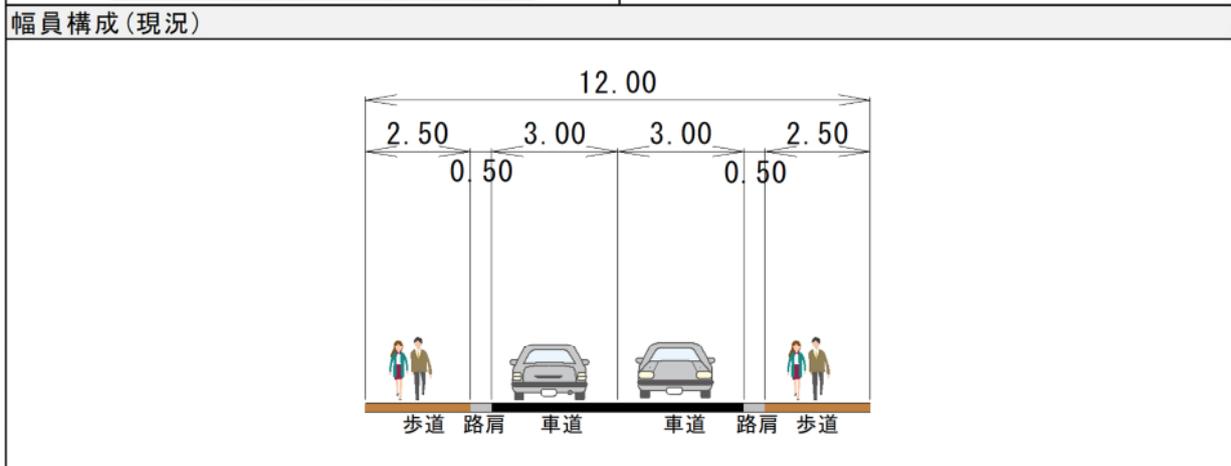
※今後の詳細検討や関係機関との調整により、整備形態に変更が生じる場合があります。



【区間番号 16】

路線名	市道12号	都市計画道路名	見野線
区間	見野1丁目地内 ~ 見野2丁目地内		延長 0.5km
整備形態	車道混在		

<p>位置図</p>	<p>写真</p> <p>① </p> <p>② </p>
------------	--



※今後の詳細検討や関係機関との調整により、整備形態に変更が生じる場合があります。



5.4 自転車ネットワーク以外の路線の自転車通行空間整備

(1) 自転車ネットワーク以外の路線の整備方法

自転車ネットワーク以外の路線においても、対策が必要となる箇所については、本計画で定めた整備形態選定の考え方を踏まえて整備を進めていきます。

自転車ネットワーク以外の路線は主に生活道路等の細街路が想定されます。これらの路線に対する路面表示の設置については、他都市の事例も参考にしながら関係機関と検討していきます。

< 他都市における路面表示の整備事例 >



【大阪府吹田市】



【石川県金沢市】

(2) 自転車歩行者道の取り扱い

自転車ネットワークの整備形態が「歩道または現道の活用」となる路線において、歩道幅員が 3.0m 以上の自転車歩行者道については、以下に示す「徐行」及び「歩行者優先」のピクトマークを設置し、歩行者の安全確保を関係機関と検討していきます。

< ピクトマークの仕様 >

徐行		歩行者優先	
標準	(参考)縦1.5倍	標準	(参考)縦1.5倍

出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に対する兵庫県としての補足事項（平成 29 年 3 月）

■ 「普通自転車歩道通行可」の標識がある場合

- ・自転車は、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならない。また、自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。（道路交通法第 63 条の 4 第 2 項）
- ・自転車は、道路（歩道等と車道の区別のある道路においては車道）の左側端に寄って通行しなければならない。（道路交通法第 18 条第 1 項）
- ・歩行者の側方を通過するときは、歩行者との間に安全な間隔を保ち、又は徐行しなければならない。（道路交通法第 18 条第 2 項）



(3) 自転車事故多発箇所での交通安全施設整備

兵庫県の交通事故オープンデータ等を活用し、自転車事故多発箇所を中心に既存の交通安全施設（安全灯、反射鏡、区画線、防護柵等）に加え、以下の対策を行うとともに、新たな施設の導入等の効果的な対策を研究しています。

また、関係機関（兵庫県、川西警察署）と連携して、より効果的な交通安全施設を整備し事故件数減少に繋げる取り組みを行っています。

①交差点部カラー舗装の整備

車両に対して交差点であることを事前に知らせ、交差点内における事故を減らす。



②ポールコーンガイドを設置

物理的デバイスをあえて設置し、自転車の速度抑制を促す。



③クイックシートを設置

視覚的に速度抑制を促す。



第6章 その他自転車利用環境向上に向けた取り組み

前章までに示した自転車通行空間の整備と合わせて、歩行者・自転車・自動車が安全・快適に移動できる環境を形成するため、「自転車駐輪環境の改善」「交通安全意識の向上」「自転車を活用した地域振興」の観点から、自転車利用に関する以下の取り組みを実施します。

< 自転車利用環境向上に向けた取り組み >

自転車利用の観点	取り組み
自転車駐輪環境の改善	(1) 自転車駐輪施設の充実
	(2) 放置自転車対策の実施
交通安全意識の向上	(1) 交通安全教室の実施
	(2) 啓発活動の実施
	(3) 自転車保険加入の促進
自転車を活用した地域振興	(1) 「ひょうご北摂サイクル推進チーム」による取り組みの推進
	(2) 自転車ライディングスクールの開催

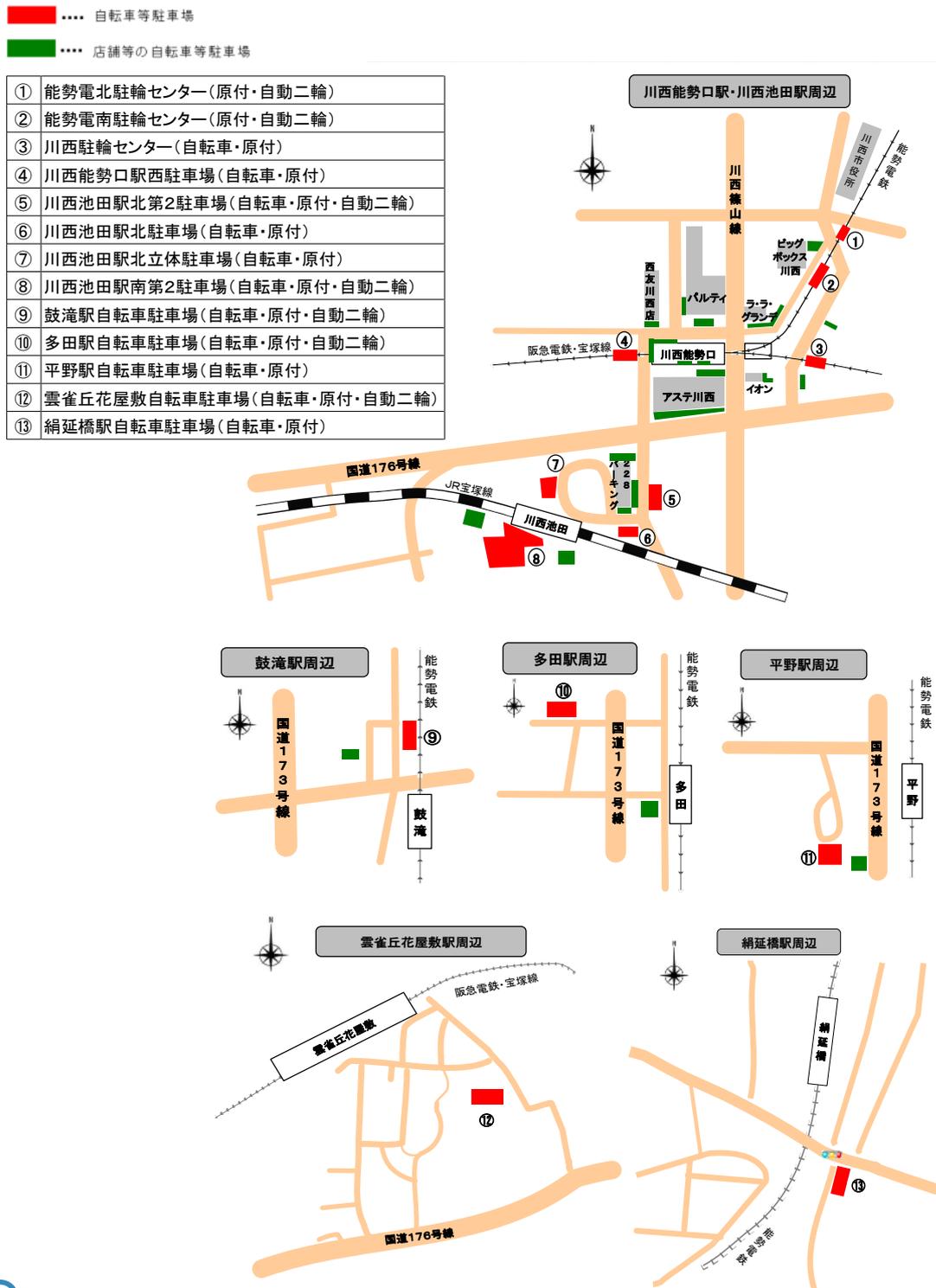


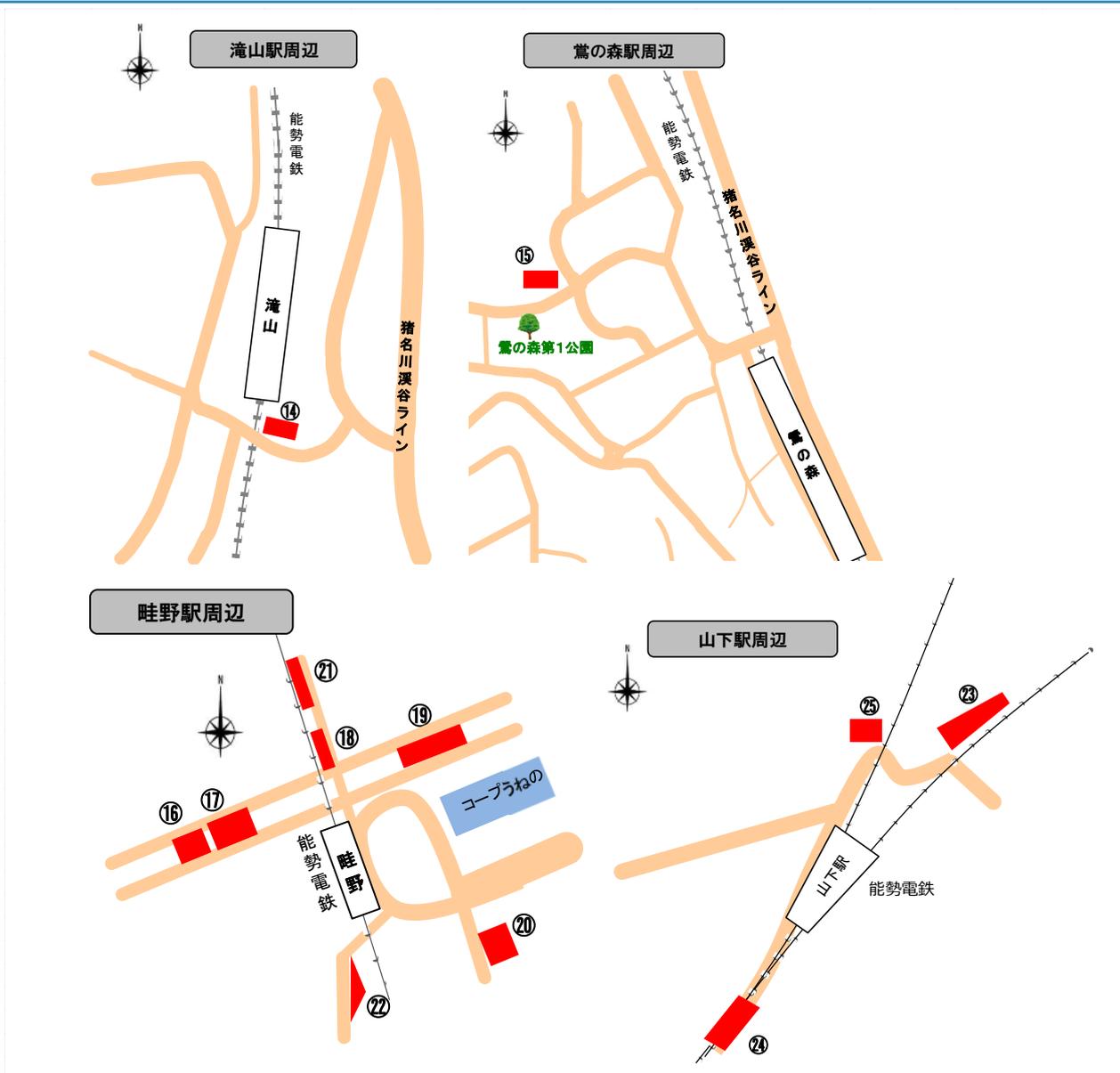
6.1 自転車駐輪環境の改善

(1) 自転車駐輪施設の充実

本市では現在、市内を通る鉄道駅 12 駅周辺に自転車等駐輪場が設置されています。（阪急・能勢電鉄川西能勢口駅及びJR川西池田駅周辺に 8 箇所、JR 北伊丹駅周辺に 1 箇所、阪急電鉄雲雀丘花屋敷駅周辺に 1 箇所、能勢電鉄絹延橋駅・滝山駅・鶯の森駅・鼓滝駅・多田駅・平野駅周辺に各 1 箇所、畦野駅周辺に 7 箇所、山下駅周辺に 3 箇所）

＜ 川西市における鉄道駅周辺自転車駐輪場設置状況 ＞





⑭	滝山駅自転車駐車場(自転車・原付)
⑮	鶯の森第2自転車駐車場(自転車・原付)
⑯	畦野駅前第1自転車駐車場(自転車)
⑰	畦野駅前第2自転車駐車場(原付・自動二輪)
⑱	畦野駅前第3自転車駐車場(原付・自動二輪)
⑲	畦野駅前第4自転車駐車場(自転車・原付・自動二輪)
⑳	畦野駅前第5自転車駐車場(原付・自動二輪)
㉑	畦野駅前第6自転車駐車場(自転車・原付・自動二輪)
㉒	畦野駅前第7自転車駐車場(自転車)
㉓	山下駅東自転車駐車場(自転車・原付・自動二輪)
㉔	山下駅南自転車駐車場(自転車・原付・自動二輪)
㉕	山下駅北自転車駐車場(自転車)
㉖	北伊丹駅自転車駐車場(自転車・原付・自動二輪)

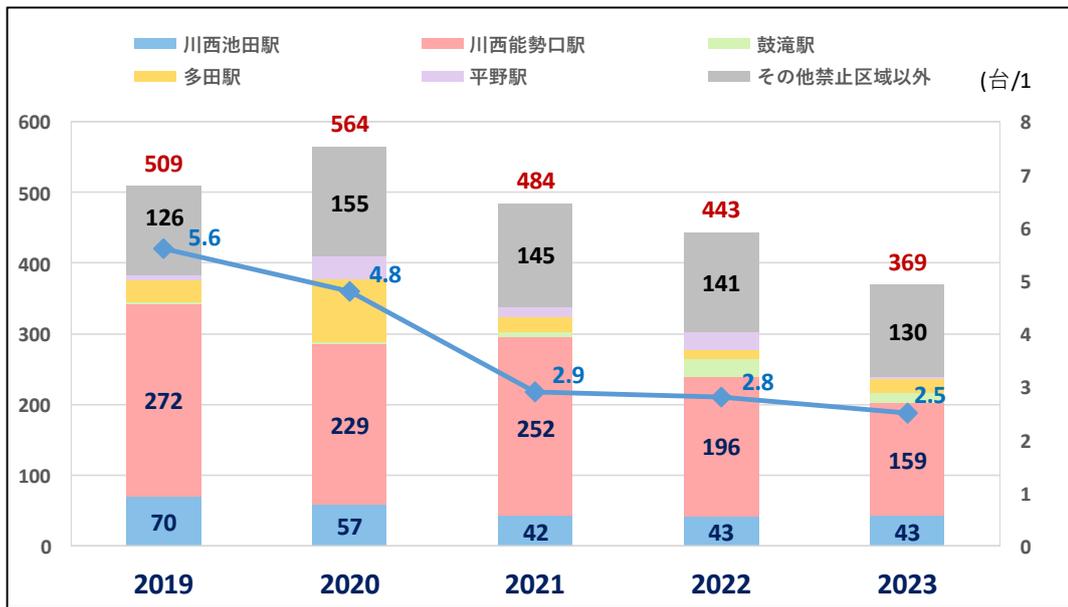


(2) 放置自転車対策の実施

本市では、市民の良好な生活環境確保のため、道路上に放置されている自転車などへの啓発・撤去の対策に取り組んでいます。

また、特に放置自転車により通行の妨げとなる影響が大きい、駐輪場が整備されている鉄道駅（阪急・能勢電鉄川西能勢口駅、JR川西池田駅、阪急電鉄雲雀丘花屋敷駅、能勢電鉄絹延橋駅・滝山駅・鶯の森駅・鼓滝駅・多田駅・平野駅・畦野駅・山下駅）の周辺を「自転車等放置禁止区域」に定め、区域内に放置されている自転車等の啓発・撤去を実施することで、放置自転車等の抑制を図っています。

< 放置自転車撤去台数の推移 >



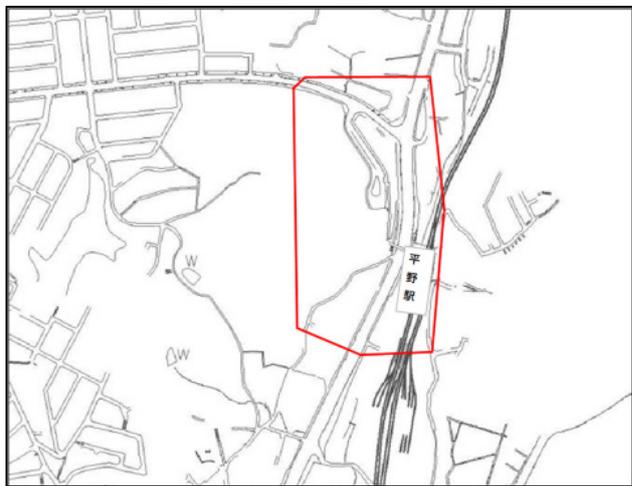
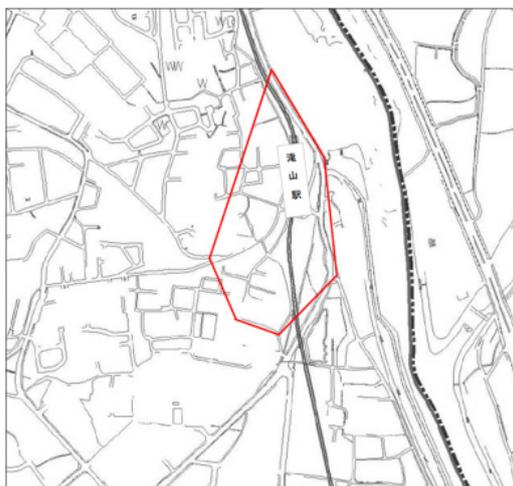
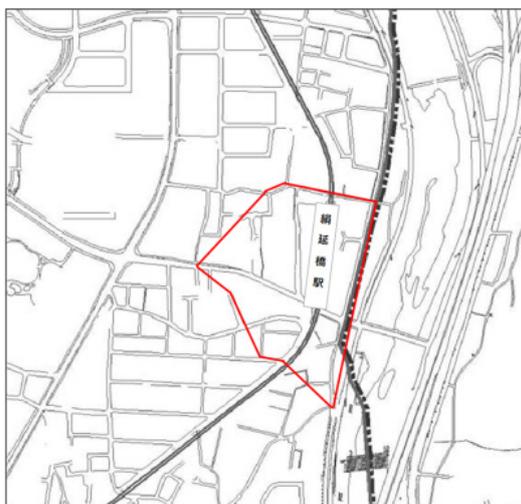
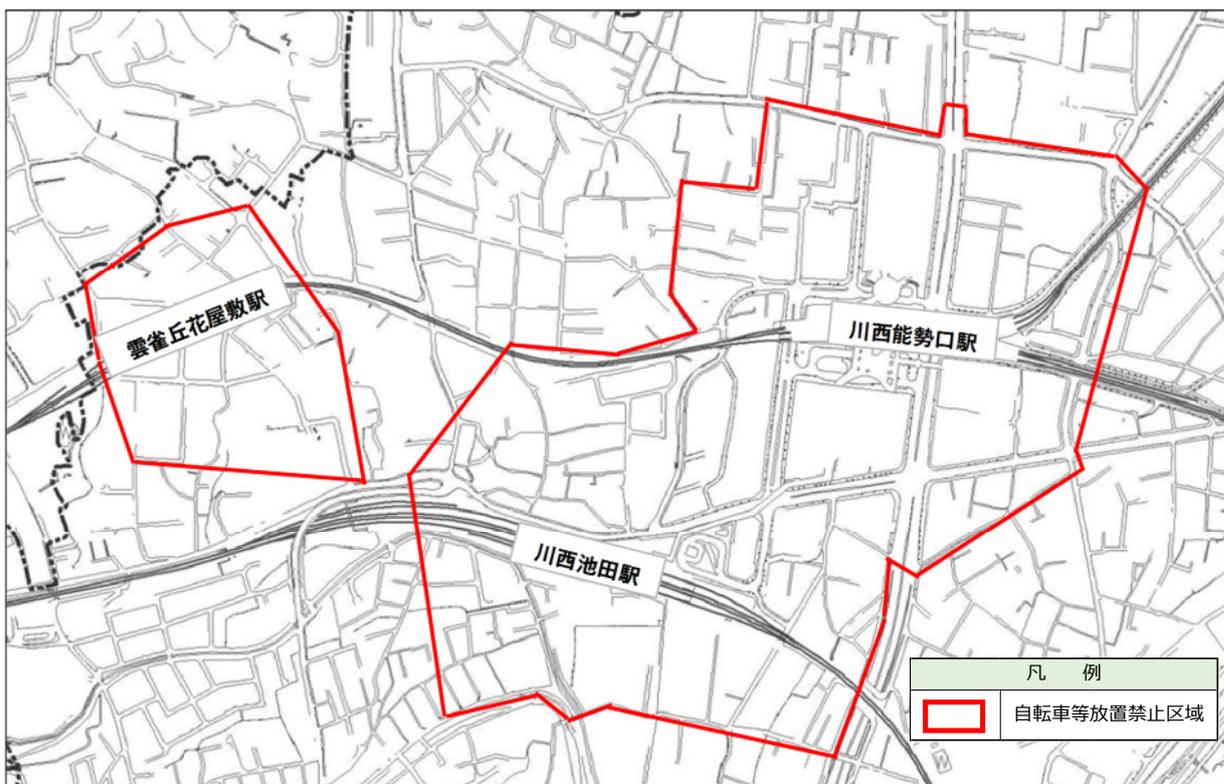
※令和2年度より啓発・指導・撤去業務を民間委託化

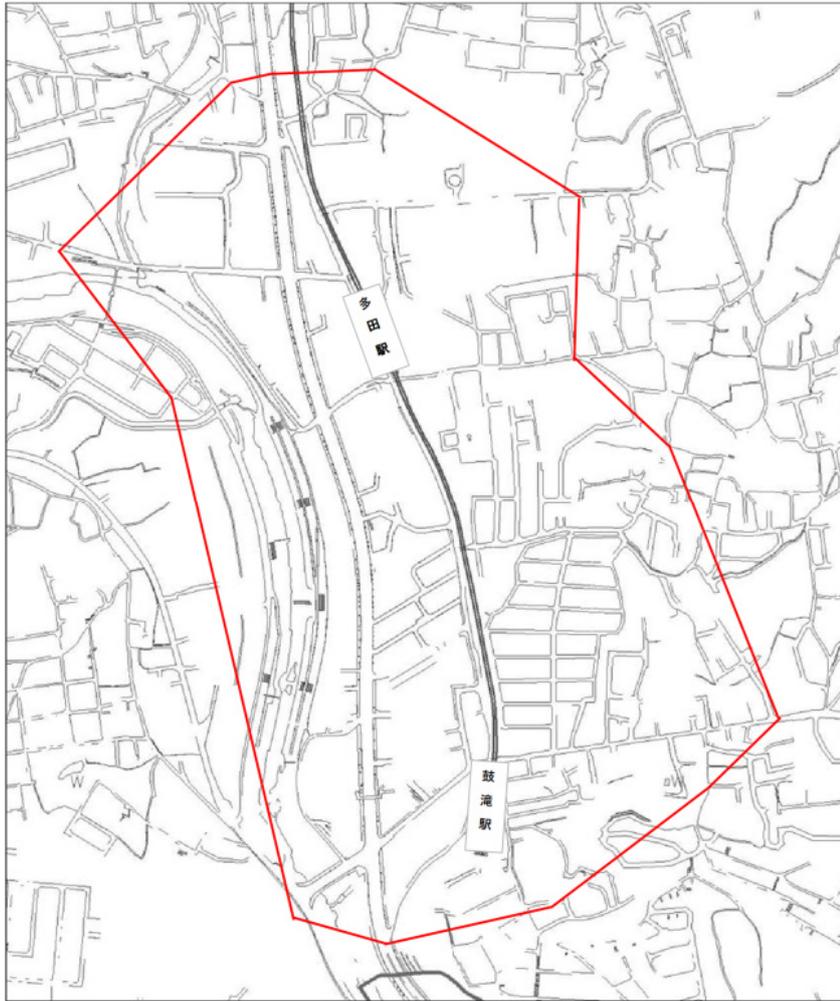
※雲雀丘花屋敷駅、絹延橋駅、滝山駅、鶯の森駅、畦野駅、山下駅周辺については令和6年4月より「自転車等放置禁止区域」と定めたため、即時撤去の実績なし。「その他禁止区域以外」の件数に含める。

出典) 川西市交通政策課



<自転車等放置禁止区域>





6.2 交通安全意識の向上

(1) 交通安全教室の実施

自転車は、免許を必要とせず、幼児から高齢者まで幅広く利用できる手軽かつ便利な乗り物ですが、交通事故を防止するには、交通ルールやマナーの遵守が不可欠です。

アンケート調査結果における自転車利用ルールの認知度及び遵守状況（23 ページ参照）においても、自転車利用に関するルールを知らない方が依然多く存在するため、自転車は車両の一種（軽車両）で車道通行が原則であること等、自転車利用に関する交通ルールやマナーの周知・啓発を進める必要があります。

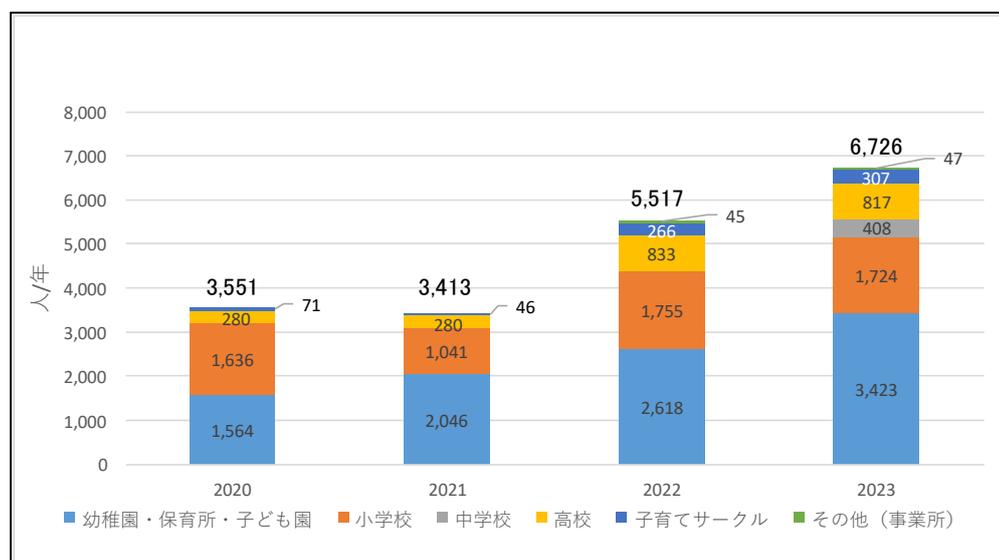
このため、市内の園所・小中学校・高校や子育てサークルの幼児・児童とその保護者等を対象とした交通安全教室を開催し、教育を通して交通安全知識の定着に向けた継続的な取り組みを実施していきます。

< 交通安全教室の実施（川西市） >



※ 川西警察署員及び川西市交通政策課の交通安全指導員の派遣による実施風景

< 交通安全教室参加者数の推移 >



出典) 川西市交通政策課



(2) 啓発活動の実施

兵庫県下で自転車関係事故件数が減少傾向にある中、川西市では事故件数が増減を繰り返すなど高い水準にあります。

令和5年度からは、自転車による交通事故が多発している市として、県交通安全対策委員会より「自転車交通安全対策重点推進地域」に2年連続で指定されています。

その対策として、令和5年度は「コミュニティ別自転車関係事故マップ」を作成し、各コミュニティで事故が多発している箇所などの周知を行いました。

また、令和6年度からは、兵庫県、川西警察と協働で、自転車関係事故が多発している交差点において街頭啓発活動を実施しています。

さらに、令和5年4月から道路交通法の改正により、すべての年齢の人が自転車ヘルメットを着用することが努力義務化されたことに伴い啓発を実施しています。

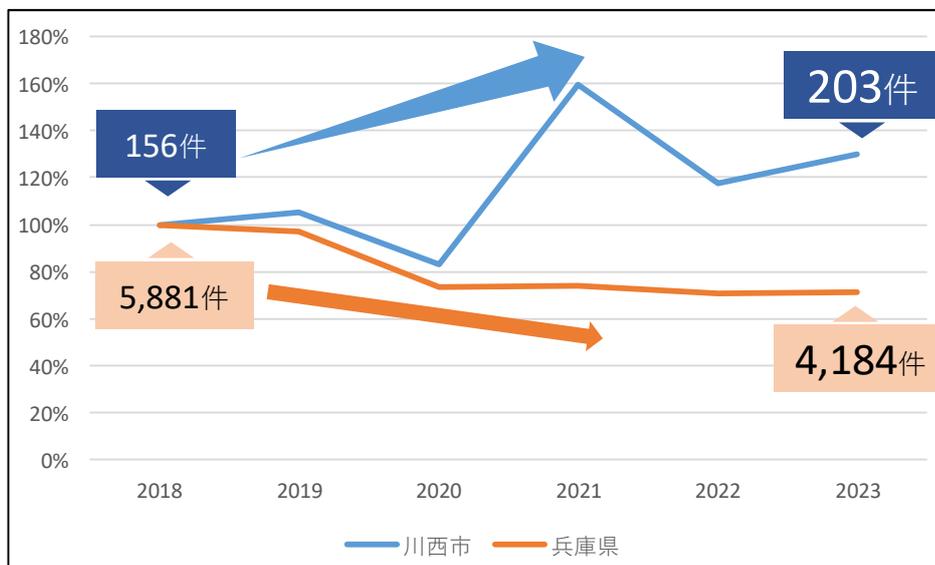
<コミュニティ別自転車関係事故マップ>



<街頭啓発活動の実施>



< 自転車関係事故件数の推移 >



出典) 兵庫県警察本部交通企画課



(3)自転車保険加入の促進

兵庫県では、自転車の安全かつ適正な利用に関する県民・事業者・交通安全団体・市町及び県の各役割や責務、交通安全教育の充実、自転車損害賠償保険等の加入等について規定した「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が、平成28年4月から施行されています。

自転車に起因する重大事故において、加害者である自転車利用者が被害者への高額賠償を命じられるケースが発生していることも踏まえ、本条例では、万が一の事態に備えた自転車保険への加入が義務付けられており、本市においても、保険加入の促進に向けた取り組みを推進します。

< 自転車保険加入義務化に関する案内（兵庫県） >



< 自転車での加害事故例 >

判決認容額（※）	事故の概要
9,521 万円	男子小学生(11歳)が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性(62歳)と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の障がいを負い、意識が戻らない状態となった。 【神戸地方裁判所 平成25(2013)年7月4日判決】
9,330 万円	男子高校生が夜間、イヤホンで音楽を聞きながら無灯火で自転車を運転中に、パトカーの追跡を受けて逃走し、職務質問中の警察官(25歳)と衝突。警察官は、頭蓋骨骨折等で約2ヶ月後に死亡した。 【高松高等裁判所 令和2(2020)年7月22日判決】
9,266 万円	男子高校生が昼間、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員(24歳)と衝突。男性会社員に重大な障害(言語機能の喪失等)が残った。 【東京地方裁判所 平成20(2008)年6月5日判決】

(※)判決認容額とは、上記裁判における判決文で加害者が支払いを命じられた金額です(金額は概算額)。上記裁判後の上訴等により、加害者が実際に支払う金額とは異なる可能性があります。
出典) 一般社団法人日本損害保険協会



6.3 自転車を活用した地域振興

(1) 「ひょうご北摂サイクル推進チーム」による取り組みの推進

観光・スポーツ・健康増進を目的としたサイクリストによる長距離サイクリングの増加に対応するため、兵庫県及び本市を含む阪神北地域の各市町で構成される「ひょうご北摂サイクル推進チーム」による取り組みを推進します。

平成30年2月に発行された「北摂里山-新発見-サイクルマップ」に記載しているサイクリングコースの利用を促進するため、沿線における駐輪施設等の充実や、各コースにおける案内標識等の設置に向けた検討を進めます。

また、上記の「北摂里山-新発見-サイクルマップ」については、今後の交通状況の変化や、マップの利用者からの意見・要望等を踏まえ、兵庫県において適宜見直し・更新を検討します。

< 「ひょうご北摂サイクル推進チーム」による取り組みの事例（自転車ラックの設置） >



【一庫公園（川西市）】



【有馬富士公園（三田市）】

< サイクリングコースの案内標識の事例（琵琶湖沿岸） > (案内標識) (距離標)



出典) 滋賀県ホームページ

(2) 自転車ライディングスクールの開催

本市では、自転車を楽しく安全に利用するための正しい乗り方や、交通事故等の危険を回避する方法を学ぶ、「自転車ライディングスクール」を開催しています。

自転車ライディングスクールは、地域密着型の自転車ロードレースチームの選手達による指導のもと、ブレーキングや一本橋、8の字スラローム等6種類の項目にチャレンジしながら、自転車の安全な乗り方や運転技能の習得を図るものです。

今後も、自転車ロードレースチームをはじめとする民間団体と協働して、自転車の利用促進及び安全向上に向けた自転車関連イベントの開催を検討します。

< 自転車ライディングスクールの開催 >



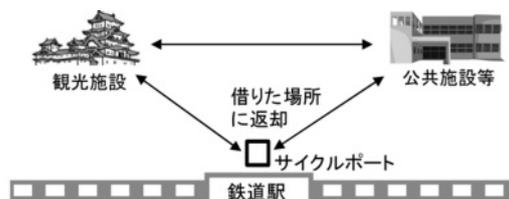
コラム：コミュニティサイクルの活用について

近年、市街地における回遊性の向上や、地域・観光の活性化を目的として、レンタサイクルの一形態である「コミュニティサイクル」の導入が、全国の各都市で進められています。

コミュニティサイクルは、「相互利用可能な複数のサイクルポートからなる、自転車による面的な都市交通システム」（国土交通省『交通政策基本計画』）であり、市街地内に複数設置されているサイクルポート（専用の駐輪設備）を利用すれば、どこでも自転車の貸出・返却ができるため、観光施設等の間を短距離・短時間で移動する際に適した、新しい交通手段です。

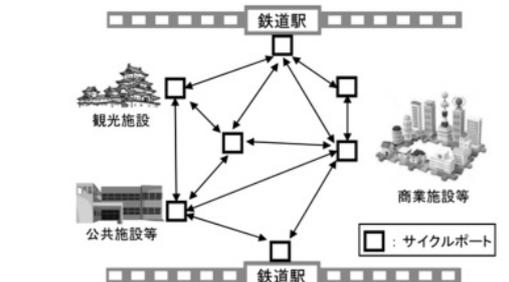
■ 従来のレンタサイクル

一つのサイクルポートを中心に往復で利用



■ コミュニティサイクル

複数のサイクルポートで自由に乗り降りが可能



< コミュニティサイクルの導入事例 >



こうべリンクル（神戸市）



姫ちやり（姫路市）

出典）国土交通省、神戸市、姫路市ホームページ





第7章 計画の推進に向けて

7.1 計画推進体制の確立

自転車利用環境を向上させるためには、本市と道路管理者および所轄警察等が十分協議し、取り組む必要があります。

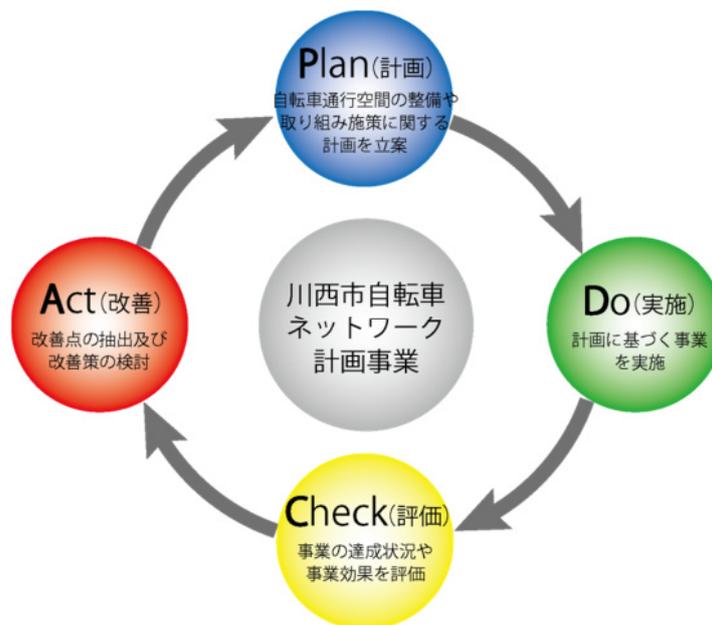
本市では、市政の推進に当たり、行政と関連団体が共に参画・協働を図るとともに、両者が担うべき役割を明らかにすることで、自転車利用環境整備の推進体制を確立します。

7.2 PDCAサイクルによる施策の改善

本計画で示した整備方針及び各種取り組み施策を推進するため、「Plan（計画）」、「Do（実施）」、「Check（評価）」、「Act（改善）」の4つの段階を繰り返す「PDCAサイクル」を導入することで、整備方針及び取り組み施策の継続的な改善を目指します。

具体的には、自転車通行空間の整備や取り組み施策の実施に関する計画を立案(Plan)し、これに基づいた事業を実施(Do)します。また、一定期間(概ね10年程度)を経た後、事業の目標達成度や事業効果について評価(Check)を実施し、社会情勢及び地域情勢の変化や、新たに生じた課題・問題点について整理を行うとともに、改善点の抽出・改善策の検討(Act)を行うことで、本計画全体に対する評価・見直しを行います。

< PDCAサイクル >

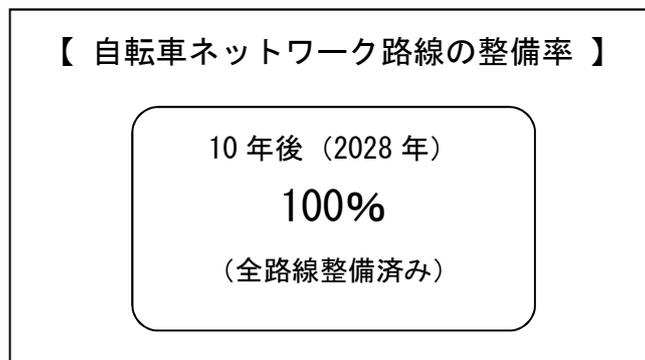


7.3 計画目標の設定

本計画全体に対する評価・見直しを行うための指標となる計画目標として、以下のとおり設定します。

49 ページで示した本市における自転車ネットワークのうち、自転車ネットワーク路線に位置づけられる「自転車道」「自転車専用通行帯(自転車レーン)」「車道混在」の各路線(合計 14.1km) について、10 年後の 2028 年における整備率を、「100%」とすることをめざします。

< 計画目標の設定 >



7.4 社会情勢の変化に対応した計画の見直し

今後、国のガイドラインの改定をはじめとする国・県の動向や、本市における関連施策等、自転車を巡る社会情勢等の変化に柔軟に対応する必要があります。また、自転車利用者の意識の向上・啓発等については引き続き推進するとともに、新たな視点での取組を検討していく必要もあります。

本市における自転車問題の抜本的な解決に向けて、これらの対応・検討を踏まえた計画の見直しを適宜実施していきます。





川西市市民憲章

平成29年1月1日 公示

私たちは、ふるさと川西への誇りを胸に、幸せが実感できるまちをつくるため、ここに市民憲章を定めます。

- か 語りあう 未来の希望 あしたの話
- わ 分かちあう 豊かな自然 住みよいまち
- に 担おう 賑わいと発展 清和源氏のふるさと
- し 信じよう 平和と共生 育むところ



川西市自転車ネットワーク計画

平成 30（2018）年 3 月策定

令和 6（2024）年 1 2 月第 1 回改定

■発行 川西市

〒666-8501

兵庫県川西市中央町 12 番 1 号

TEL : 072-740-1111（代表）

■編集 土木部道路整備課