

西宮市自転車利用環境改善計画



令和2年7月策定

令和6年3月一部改定

西宮市



西宮市キャラクターみやたん

第1章 総則	
1-1 計画策定の背景と目的	1
1-2 計画期間	1
1-3 対象地域	2
1-4 計画の位置づけ	4
1-5 計画の構成	5
1-6 自転車の道路交通法上の位置づけ・特性	6
1-7 自転車に関する近年の国の動向	13
第2章 西宮市の自転車利用環境の現状と課題	
2-1 自転車交通の状況	14
2-2 自転車に関する交通事故の状況	17
2-3 自転車通行空間の状況	23
2-4 自転車駐車場の状況	25
2-5 放置自転車等の状況	26
2-6 自転車利用に関する実態・意識	27
2-7 自転車利用環境に関する課題のまとめ	39
第3章 上位計画・関連計画等の概要	42
第4章 計画の目標と基本方針	
4-1 本市の自転車政策の方向性	46
4-2 計画の目標と基本方針	47
4-3 施策体系	48
第5章 自転車通行空間の整備	
5-1 施策の方向性	50
5-2 具体的な施策	51
第6章 自転車駐車環境の向上	
6-1 施策の方向性	60
6-2 具体的な施策	61
第7章 自転車利用ルールの徹底・マナーの向上	
7-1 施策の方向性	65
7-2 具体的な施策	66
第8章 自転車利便性の向上	
8-1 施策の方向性	70
8-2 具体的な施策	71
第9章 計画推進に向けて	
9-1 施策の進め方	73
9-2 計画の評価と進行管理	74
参考資料	76

1-1 計画策定の背景と目的

自転車は、環境や経済面など、様々なメリットがある乗り物として、市民の日常生活に幅広く利用されており、近年は健康にもよい交通手段として全国的に利用ニーズが高まっている。

一方、駅周辺などの自転車利用者が集中する場所においては、多くの自転車が放置され、歩行者などの安全な通行が妨げられるなど、良好な交通環境の阻害が社会問題となっている。

道路交通法では、自転車は「車両」に分類されているが、自転車利用者の交通ルールやマナーの問題で、高額な損害賠償を伴う自転車と歩行者の事故も発生しており、歩行者や自転車が安全に安心して通行できる道路環境が求められている。こうしたことから、国においては、平成28年に「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）」を改定し、自転車の利用ルールとして、原則車道通行とするとともに、平成29年には「自転車活用推進法」が施行され、自転車活用を総合的・計画的に推進していくこととしている。

こうした背景から、本市では、安全・安心で快適な自転車利用の環境及び歩行者の安全性が高まる歩行環境の実現に向けて、今後の取り組み方針や具体的な施策等を取りまとめた「西宮市自転車利用環境改善計画」を策定し、総合的な自転車の利用環境の改善を計画的に推進していくこととする。

1-2 計画期間

本計画の計画期間は令和10年度（2028年度）までとし、今後の社会情勢や市の財政状況等の変化を考慮し、適宜見直しを行う。

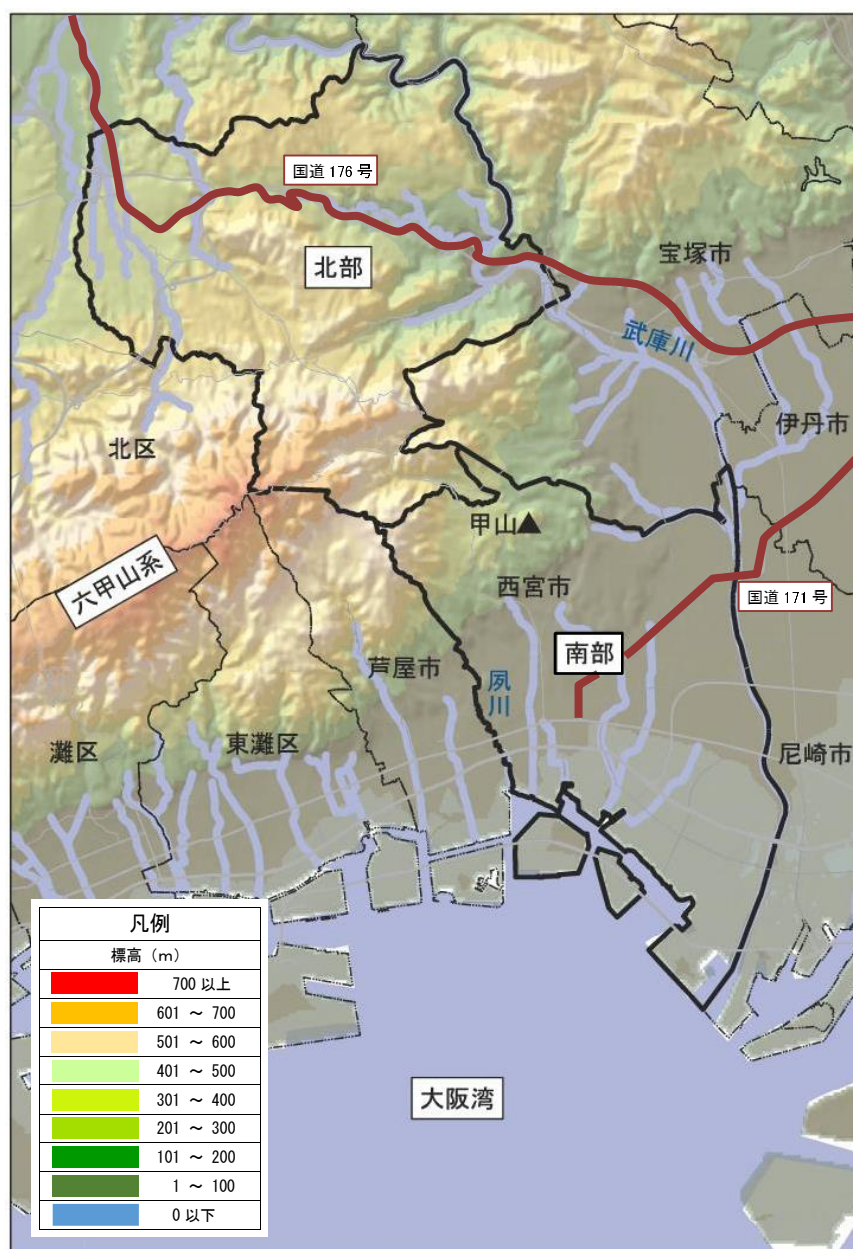
1-3 対象地域

本計画の対象地域は、本市全域とする。

(1) 西宮市の地勢

本市の総面積 100.18 km²の市域は、南北に細長い形状（南北 19.2 km、東西 14.2 km）であり、北部の山地部と南部の平野部に分かれ、その中央を六甲山系の山地が東西に横断している。

このうち北部は、平坦な地形が少なく、国道 176 号に沿った傾斜地に住宅地が連担している。一方で南部は、大阪湾に面した臨海部から国道 171 号や阪急神戸本線付近までが平坦な地形であり住宅地や商業地が広がっており、国道 171 号以北は六甲山系の東端に位置し、裾野に住宅地が広がっている。



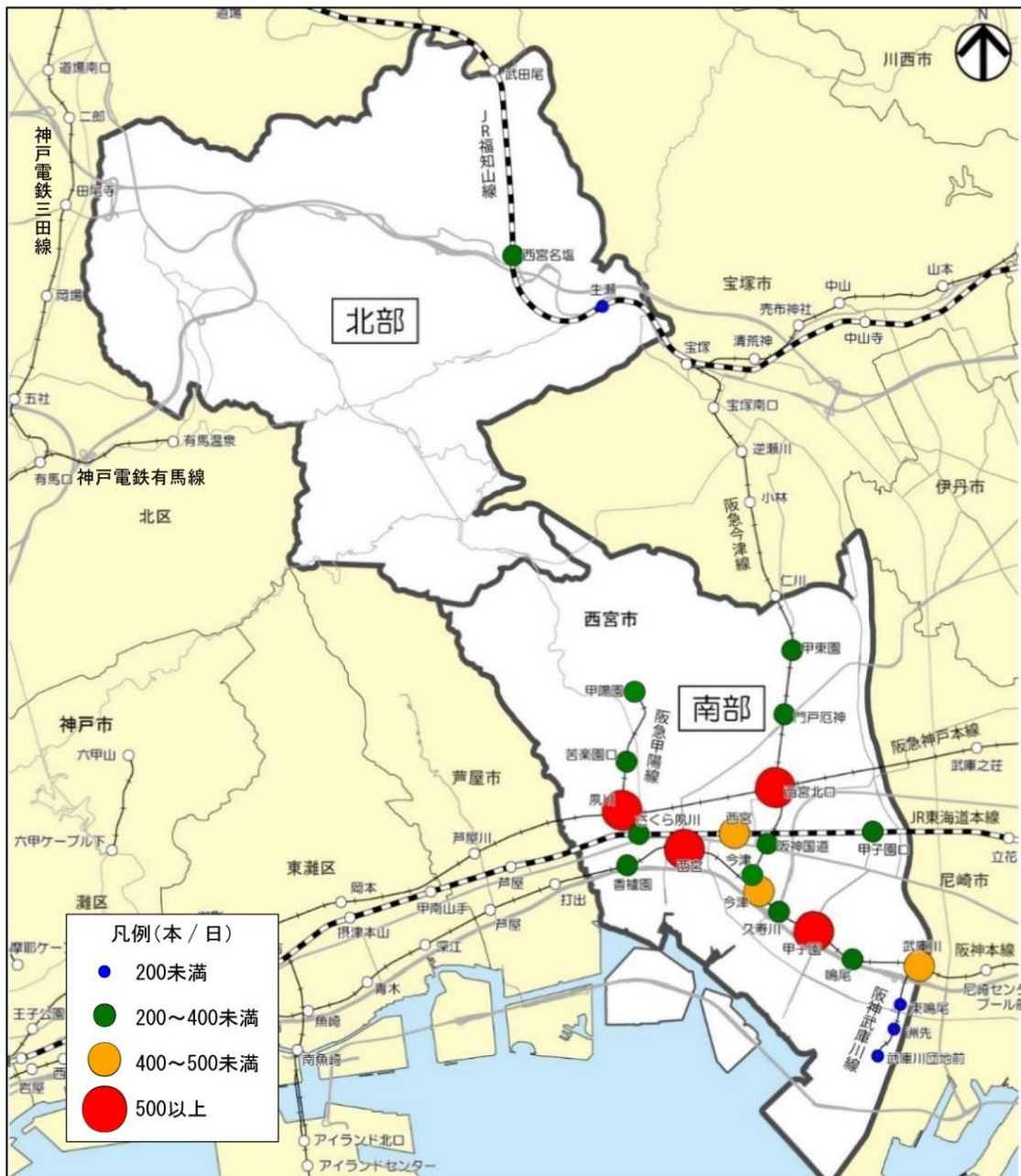
■西宮市の地勢

(2) 交通基盤の整備状況

本市の交通基盤のうち鉄道路線は、南部は東西方向に JR 東海道本線、阪急神戸本線、阪神本線、南北方向に阪急甲陽線、阪急今津線、阪神武庫川線が整備されている。

北部は東側の塩瀬地域には JR 福知山線が整備されているが、西側の山口地域には鉄道がなく、最寄りの鉄道は神戸市内を運行する神戸電鉄三田線、神戸電鉄有馬線がある。

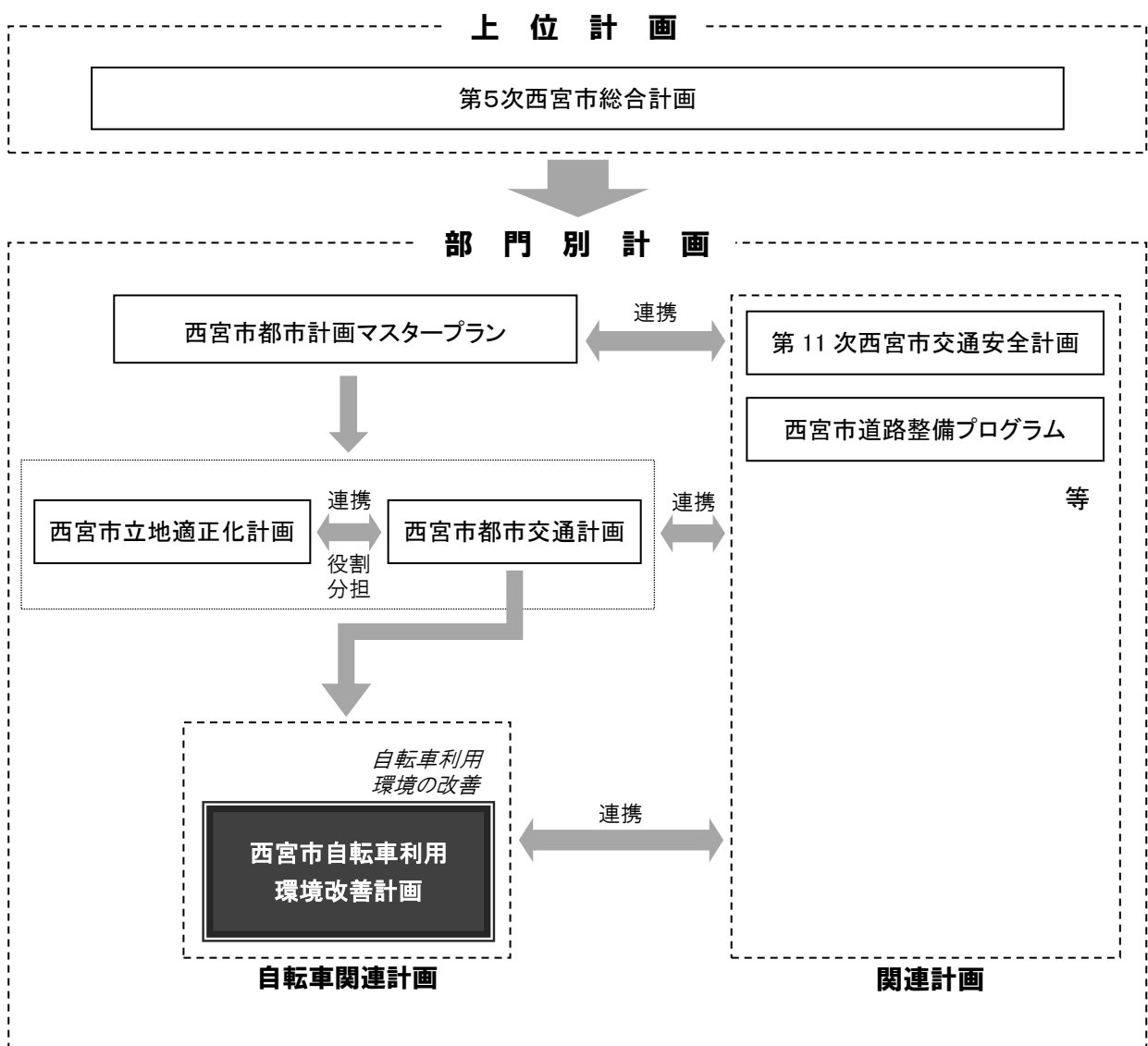
鉄道駅は市内に 23 駅あり、このうち阪急西宮北口駅、阪急夙川駅、阪神西宮駅及び阪神甲子園駅では平日 1 日当たりの運行本数が 500 本以上あり、次いで JR 西宮駅、阪神今津駅及び阪神武庫川駅では平日 1 日当たりの運行本数が 400 本以上ある。また、バス路線は、鉄道網を補完するように概ね市内全域で整備されている。



■西宮市の鉄道路線

1-4 計画の位置づけ

本計画は、「第5次西宮市総合計画」の部門別計画である「西宮市都市交通計画」で掲げられた将来都市像「みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまち」の実現に向けて、「自転車利用環境の改善」の具現化を図るため、①自転車通行空間の整備、②自転車駐車環境の向上、③自転車利用ルール of 徹底・マナーの向上、④自転車利便性の向上、の4つを柱とし、総合的な自転車の利用環境の改善を計画的に推進するためにとりまとめたものである。



1-5 計画の構成

本計画の構成は、以下に示すとおり大きく9つの章で構成されている。



1-6 自転車の道路交通法上の位置づけ・特性

(1) 位置づけ・ルール

①自転車の位置づけ

「自転車」は、「道路交通法」上では、自動車と同じ車両の一種（軽車両）と位置づけられている（ただし、自転車を押して歩いている者は歩行者と見なされる）。そのため、自転車を利用する際には、車両としての正しいルールを知り、守る必要がある。

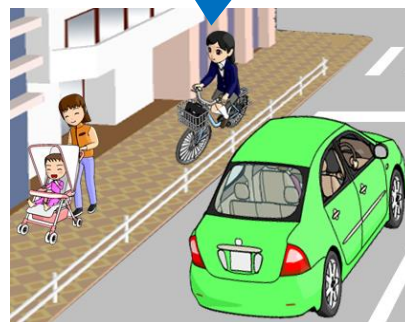
②自転車関連の重点項目

自転車を運転する基本ルール⇒『自転車安全利用五則』

- 1 車道が原則、左側を通行
歩道は例外、歩行者を優先
- 2 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
- 3 夜間はライト点灯
- 4 飲酒運転は禁止
- 5 ヘルメットを着用

※違反した場合は懲役または罰金など（5を除く）

歩道は歩行者優先！



事故を起こした場合への備え⇒『自転車損害賠償保険等への加入』

【刑事上の責任】

事故の重大さなどによっては、**罰金や禁錮**といった厳しい刑事罰を受けることがあります。

これにより、免許や資格が与えられない場合がある職業もあり、自分の将来の夢や人生設計に大きな影響が生じる場合があります。

《免許や資格が与えられない場合がある職業》

○罰金以上の刑

医師/看護師/薬剤師/栄養士/調理師 等

○禁錮以上の刑

教職員/弁護士/裁判官/公認会計士/建築士 等

【民事上の責任】

高額な賠償金を支払わなくてはならない場合があります。

※児童等の保護者も無関心ではられません

《裁判例》

坂道を下ってきた小学5年生（11歳）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。

賠償金額 約9,521万円

（平成25年7月：神戸地裁）

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」で、自転車を利用する場合、**自転車損害賠償保険等への加入を義務付けています。**

※平成27年（2015年）10月1日から義務化

ルール違反を繰り返した場合の措置⇒『自転車運転者講習制度』

危険行為を反復（3年以内に2回以上）して行った年齢14歳以上の自転車運転者に受講命令！

※対象となる15の危険行為については次頁を参照

自転車運転者講習

※講習手数料：6,000円、講習時間：3時間

5万円以下の罰金

受講命令に従わなかった場合

③ 「自転車運転者講習」受講義務の対象となる危険行為 15 項目

自転車運転中に信号無視などの「危険な行為」を、3年以内に2回以上繰り返すと自転車の安全利用のための講習を受けることになります。(14歳以上)

西宮市
観光キャラクター
みやたん



<p>①信号無視</p> <p>信号機や警察官等の手信号等に 従いましょう。</p>		<p>②通行禁止違反</p> <p>通行が禁止されている道路や 場所を通行してはいけません。</p> <p>※警察署長の許可を得た場合は除きます。</p>	
<p>③歩行者用道路に おける車両の 義務違反(徐行違反)</p> <p>通行ができる歩行者用道路では、 歩行者に注意して徐行しましょう。</p>		<p>④通行区分違反</p> <p>自転車は、原則、車道を左側端に 寄って通行しましょう。</p> <p>※道路の右側に設けられた路側帯を通行 する行為もこの違反になります。</p>	
<p>⑤路側帯通行時の 歩行者の通行妨害</p> <p>路側帯では、歩行者の通行を 妨害しないようにしましょう。</p>		<p>⑥遮断踏切立入り</p> <p>遮断機が閉じようとしているときや 閉じている間、警報機が鳴って いるときは、踏切内に入っては いけません。</p>	
<p>⑦交差点安全進行 義務違反等</p> <p>交差点では、安全な速度と方法で 進行し、左方向から来る車両等、 また、優先道路を進行する車両等 の通行を妨害してはいけません。</p>		<p>⑧交差点優先車 妨害等</p> <p>右折する場合は、直進する車両 等や反対方向から左折する車両 等の通行を妨害してはいけません。</p>	
<p>⑨環状交差点安全 進行義務違反等</p> <p>環状交差点に入るときは徐行して、 環状交差点内の車両等の 通行を妨害してはいけません。</p>		<p>⑩指定場所 一時不停止等</p> <p>「止まれ」の場所では必ず止まり、 交差道路の車両等の通行を 妨害してはいけません。</p>	
<p>⑪歩道通行時の 通行方法違反</p> <p>歩道の車道寄り部分を徐行し、 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 なりません。</p>		<p>⑫制動装置不良 自転車運転</p> <p>ブレーキのない自転車、ブレーキが 効かない自転車を運転しては いけません。</p> <p>※前輪・後輪の一方にしかブレーキがない 自転車で走行する行為も違反です。</p>	
<p>⑬酒酔い運転</p> <p>自転車でも、飲酒運転をしては いけません。</p>		<p>⑭安全運転義務違反</p> <p>ハンドル、ブレーキ等を確実に 操作して安全に運転しましょう。</p> <p>※傘さし運転やながらスマホ運転で 事故を起こした場合も、安全運転 義務違反になることがあります。</p>	
<p>⑮妨害運転</p> <p>(交通の危険のおそれ、著しい交通の危険)</p> <p>他の車両の通行を妨げる目的で 逆走して進路をふさいだり、幅寄せや、 不必要な急ブレーキ等をしてはいけません。</p>			

(2) 自転車のもつ特性

自転車は、環境にやさしく、健康的で便利な乗り物であるが、反面、デメリットとなる特性も併せ持っている。

①自転車のメリット

利用者のメリット

自由度が高い



○近距離の移動に適しており、目的地のすぐ近くまで行ける、気になったところでいつでも停まれるなど、交通手段としての自由度が高い

時間に縛られない



○公共交通機関とは違い、自分の好きなときに利用でき、気軽に利用できる

健康によい



○自転車に乗ることは、日常生活の中で適度な運動となる

経済的である



○比較的安価で手に入り、燃料等が不要なため、経済的である

季節・風を感じられる



○風を全身に受けながら、心地よく、楽しく、季節を感じるができる

まちを楽しめる



○ゆっくり走れば、まちを楽しみながら、新たな発見の可能性がある

都市のメリット

環境負荷の低減



○燃料資源を必要とせず、二酸化炭素を排出しないなど、環境にやさしい

交通渋滞の緩和



○道路空間における専有面積が小さいため、車からの転換が進めば、渋滞緩和効果が期待される

まちの活性化



○目的地へのアクセス性を向上させることで、気軽に訪れやすくなり、まちの活性化を誘引する可能性がある

整備費用の低減



○自動車と比べて、比較的安価に設備等を整備することが可能である

災害時の活用



○燃料が必要なく、小回りがきくため、災害時の移動・輸送等の活用が期待される

②自転車のデメリット

利用者のデメリット

- 交通被害者になる可能性 ⇒ ×自転車関連の事故が数多く発生しており、交通事故の被害者になる可能性がある
- 交通加害者になる可能性 ⇒ ×歩行者との接触など、交通事故の加害者になる可能性がある
- 盗難にあいやすい ⇒ ×持ち運び等が可能で、鍵も簡易なものが多いため、盗難にあう危険性がある
- 天候に左右される ⇒ ×雨、雪、気温など天候の影響を受けやすい交通手段である
- 人や荷物はあまり運べない ⇒ ×基本的にひとりしか乗車できず、また、たくさんの荷物が運べない

都市のデメリット

- 通行の阻害 ⇒ ×歩道などへの放置自転車が、通行を妨げる、誘導ブロックをふさぐなど、通行の阻害要因となっている
- 景観の悪化 ⇒ ×歩道などへの放置自転車が、まちの景観の悪化要因となっている
- 交通事故の増加 ⇒ ×通行空間の整備が不十分で、交通ルールが守られていない現状では、交通事故の増加が懸念される
- コストの増大 ⇒ ×放置自転車対策に関わる撤去費用や廃棄処分費用など、行政コストの増大が懸念される

(3) 自転車通行空間と通行ルール

■自転車通行の原則

- 歩道と車道の区別のある所では、車道通行が原則で、道路の左側に寄って通行しなければなりません。
- 13歳未満の子どもや70歳以上の高齢者、身体の不自由な人が自転車を運転している場合は、歩道の通行が可能です。
- 道路工事、連続駐車などで車道の左側部分が通行困難な場合は、自転車の歩道通行が可能です。

■自転車が通行する箇所（国のガイドライン※に基づく整備形態）

【自転車道】



自転車の通行箇所：赤で着色した専用道路

- 自転車道が設けられている道路では、自転車道以外の車道を横断する場合及び道路の状況その他の事情によりやむを得ない場合を除き、自転車道を通行しなければなりません。
- 自転車道内が一方通行規制されている場合には、その方向にしか通行できません。

【自転車専用通行帯】



自転車の通行箇所：車道左側の青着色部分

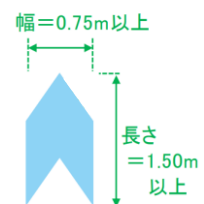
- 整備形態が「自転車専用通行帯」とされている道路では、自転車が通行する空間として、車道左側が青で着色され、道路標識等により通行区分が指定されています。
- 自転車専用通行帯の自転車の通行は、矢印の方向（自動車と同方向）のみとなります。

【車道混在】



自転車の通行箇所：車道左側の青矢印部分

- 整備形態が「車道混在」とされている道路では、自転車が通行する空間として、車道左側に、青矢印の「矢羽根」が表示されています。
- 車道混在の通行は矢羽根（右図の青矢印）の方向（自動車と同方向）のみとなります。



■既存道路で自転車が通行する箇所

【歩道内通行部分指定】

自転車の通行箇所：歩道内のペーージュ着色部分 or 車道左端

歩道：あり

自転車歩行者道：指定あり

自転車通行指定部分：あり



自転車及び歩行者専用の標識

- 自転車歩行者道の指定及び自転車通行指定部分があるところでは、その部分を相互に通行することができます（車道の左側を一方方向に通行することも可能です）。
- ただし、車道寄りを徐行し、歩行者の通行を妨げるような場合は一時停止してください。

【歩道内通行】

自転車の通行箇所：歩道内の車道寄り or 車道左端

歩道：あり

自転車歩行者道：指定あり

自転車通行指定部分：なし



自転車及び歩行者専用の標識

- 自転車歩行者道の指定があるところでは、歩道内を相互に通行することができます（車道の左側を一方方向に通行することも可能です）。
- ただし、車道寄りを徐行し、歩行者の通行を妨げるような場合は一時停止してください。

【その他（歩道あり）】

自転車の通行箇所：車道左端

歩道：あり

自転車歩行者道：指定なし

自転車通行指定部分：なし



- 歩道と車道の区別のあるところで、歩道に自転車歩行者道の指定がない場合は、車道の進行方向左側を一方方向に通行してください。

【その他（歩道なし）】

歩道：なし
 自転車歩行者道：指定なし
 自転車通行指定部分：なし

自転車の通行箇所：路側帯 or 車道左端

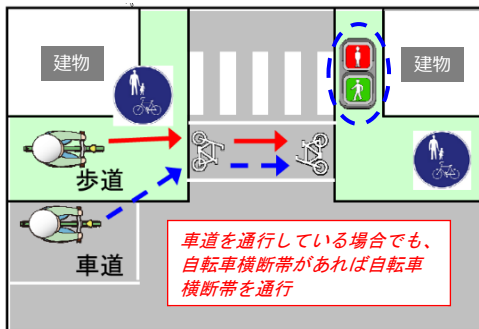


- 歩道がなく、路側帯がある場合は、進行方向左側の路側帯を一方方向に通行してください。
- 歩行者の通行を妨げないような速度・方法で通行してください。

■交差点での横断箇所

【自転車横断帯がある場合】

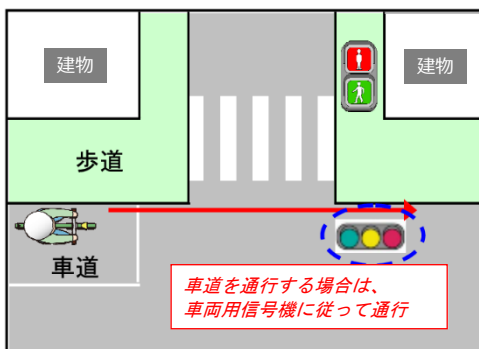
自転車の通行箇所：自転車横断帯



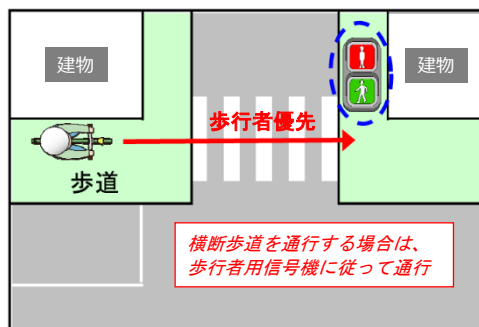
- 車道左側を通行しているとき ⇒ 歩行者・自転車専用信号機に従って、自転車横断帯を通行してください。
- 歩道内を通行しているとき ⇒

【自転車横断帯がない場合】

自転車の通行箇所：車道左側 or 横断歩道



- 車道左側を通行しているとき ⇒ 車両用信号機に従って、そのまま車道の左側を通行してください。



- 歩道内を通行しているとき ⇒ 歩行者用信号機に従って、横断歩道を通行してください。

※横断歩道は、歩行者の横断のための場所であり、歩行者の通行を妨げるおそれのある場合は、自転車から降りて押し歩きしてください。

1-7 自転車に関する近年の国の動向

○自転車活用推進法（平成 29 年 5 月 1 日施行）

環境、交通、健康増進等が重要な課題となっている我が国においては、環境にやさしく、災害時の移動・輸送や国民の健康の増進、交通の混雑の緩和等に資する交通手段である自転車の活用の推進が一層重要となっている。

このため、平成 29 年 5 月 1 日に自転車活用推進法（平 28 法 113）が施行され、自転車の活用について、政府として総合的・計画的に推進するため、国土交通大臣を本部長とする自転車活用推進本部が設置された。

基本理念

- 自転車は、**二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的**
- 自動車依存の低減により、**健康増進・交通混雑の緩和**等、経済的・社会的な効果
- 交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- 交通安全の確保



自転車の活用を総合的・計画的に推進

国等の責務

- 国 : 自転車の活用を**総合的・計画的に推進**
- 地方公共団体 : 国と適切に役割分担し、**実情に応じた施策を実施**
- 公共交通事業者 : **自転車と公共交通機関との連携**等に努める
- 国民 : 国・地方公共団体の**自転車活用推進施策への協力**

基本方針

以下の施策を重点的に検討・実施

- | | |
|----------------------|-------------------|
| ①自転車専用道路等の整備 | ②路外駐車場の整備等 |
| ③シェアサイクル施設の整備 | ④自転車競技施設の整備 |
| ⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備 | ⑥自転車安全に寄与する人材の育成等 |
| ⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化 | ⑧交通安全に係る教育及び啓発 |
| ⑨国民の健康の保持増進 | ⑩青少年の体力の向上 |
| ⑪公共交通機関との連携の促進 | ⑫災害時の有効活用体制の整備 |
| ⑬自転車を活用した国際交流の促進 | ⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援 |

自転車活用推進計画

- 政府 : 基本方針に即し、**計画を閣議決定**し、国会に報告
- 都道府県・市区町村 : 区域の実情に応じ計画を定めるよう努める

自転車活用推進本部

- **国土交通省に、自転車活用推進本部**を設置
- **本部長は国土交通大臣、本部員は関係閣僚**とする

自転車の日・月間

- **5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする**

附則で定められた検討事項

- 自転車活用推進を担う**行政組織の在り方の検討・必要な法制上の措置**
- 自転車の運転に関しての**道路交通法違反行為への対応の在り方**
- 自転車の運行により人の生命等が害された場合の**損害賠償保障制度**

2-1 自転車交通の状況

①自転車保有台数

- ・兵庫県内における平成30年の自転車保有台数は、約307万台（1世帯当たり約1.3台）となっている。

※平成30年度自転車保有実態に関する調査報告書（一般社団法人自転車産業振興協会）より

- ・市内における令和元年の自転車保有台数は、約36万7千台（1世帯当たり約1.7台）となっている。

※令和元年度西宮市民意識調査より

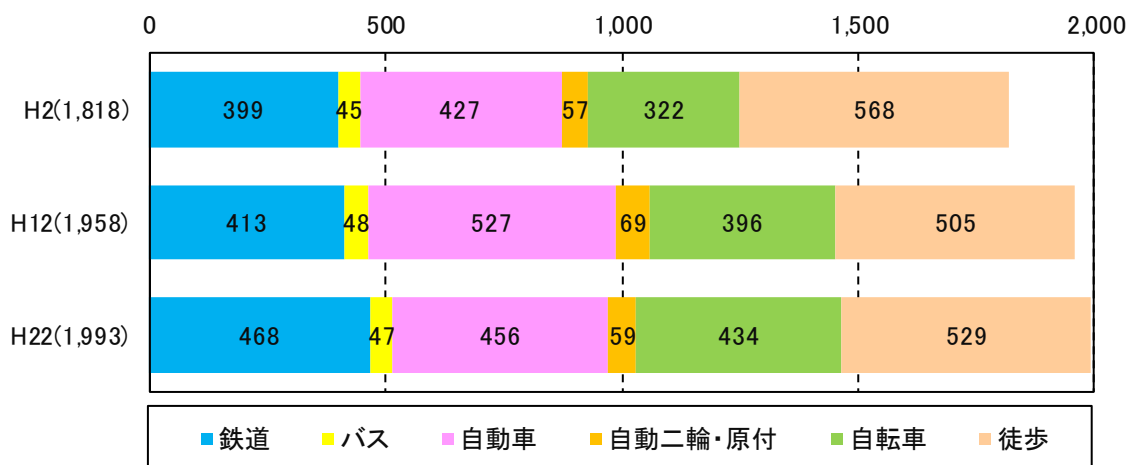
②自転車の利用状況

【代表交通手段の推移】

- ・近畿圏（京阪神都市圏）パーソントリップ調査による市内の代表交通手段の推移をみると、近年の主な傾向として、自動車が増え、鉄道や自転車、徒歩が増加している。

■代表交通手段の発生集中量の推移

（千トリップ・エンド）

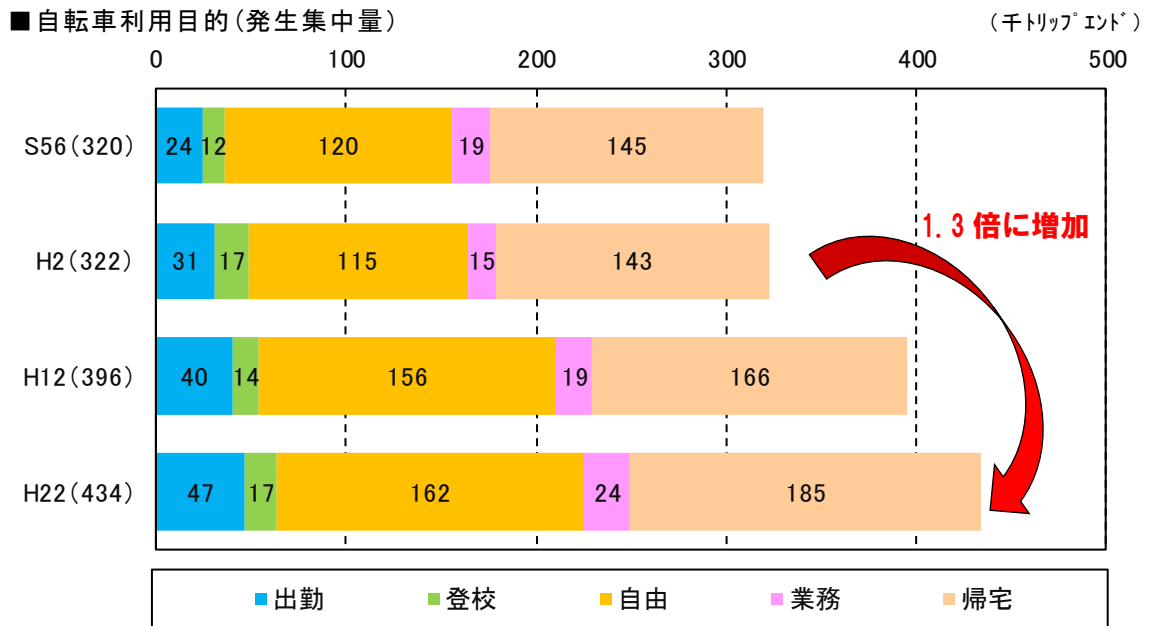


※（ ）内の数字はトリップエンド総数を示す
出典：近畿圏（京阪神都市圏）パーソントリップ調査

※1つのトリップ（人がある目的をもって「ある地点」から「ある地点」へ移動する単位）における出発地と到着地を「トリップエンド」という。1トリップには発と着の2つのトリップエンドがある。

【自転車利用の推移】

・市内における自転車利用は、平成2年と平成22年で比較すると約1.3倍に増加している。



※ () 内の数字はトリップエンド総数を示す

	出勤	登校	自由	業務	帰宅	総数
S56	24,010	12,094	119,828	19,389	144,546	319,867
H2	31,082	17,370	115,089	15,251	143,297	322,089
H12	40,068	14,215	156,254	18,895	166,117	395,549
H22	46,885	16,804	161,508	24,167	184,853	434,217

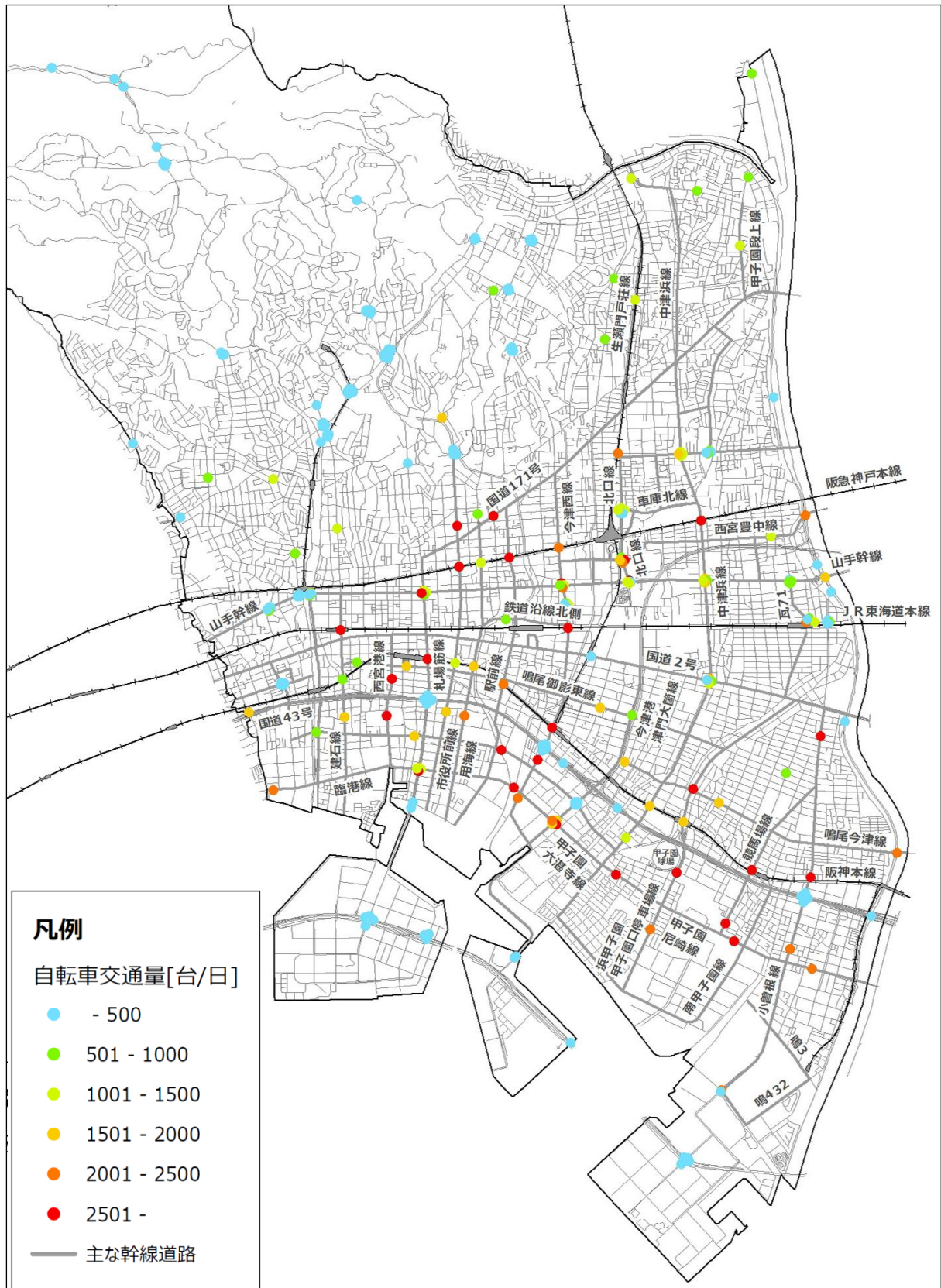
単位：トリップエンド

出典：近畿圏（京阪神都市圏）パーソントリップ調査

④自転車交通量

- ・市内の主な道路の自転車交通量は、阪急神戸本線以南の幹線道路や、鉄道駅付近の道路で多くなっている。

■自転車交通量の状況（台／日）



出典：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）

2-2 自転車に関する交通事故の状況

①西宮市の交通事故の概況

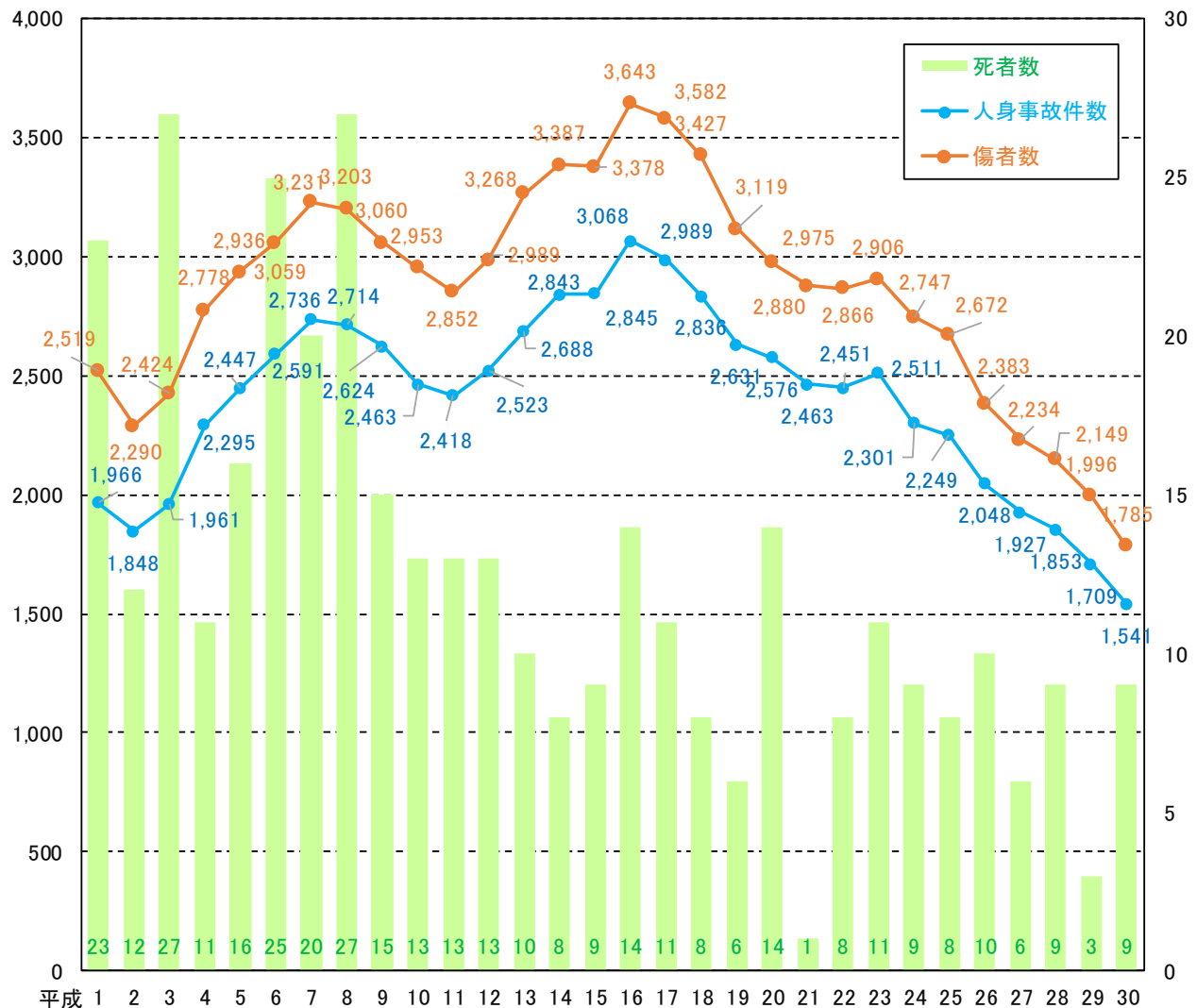
- ・交通事故による年間の死者数は、平成9年以降は15人以下と、それ以前の年と比べ、大幅に減少しており、平成30年は9人となっている。
- ・年間の人身事故件数は、平成16年の3,068件をピークに、平成17年以降は減少し、平成30年には1,541件となっている
- ・傷者数も人身事故件数と同様の傾向で推移しており、平成30年には1,785人となっている。

■西宮市の道路交通事故による人身事故件数、死者数、傷者数

人身事故件数(件)

傷者数(人)

死者数(人)

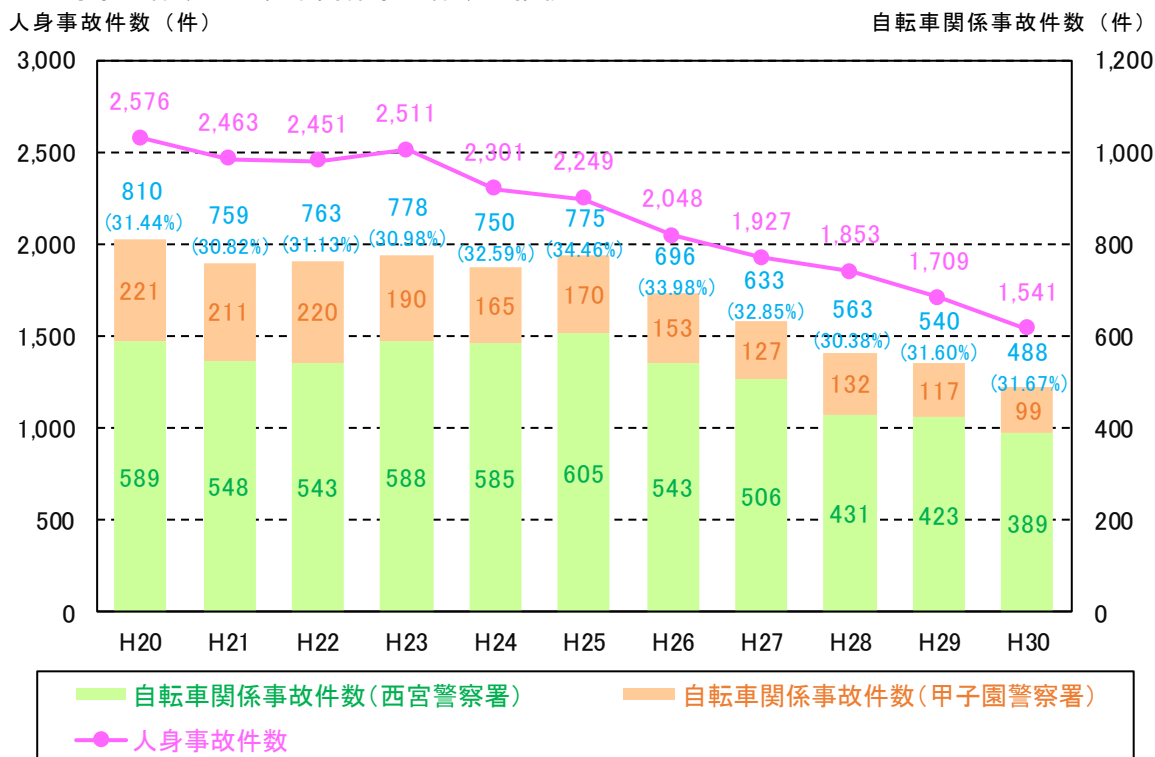


出典：「交通年鑑」兵庫県警察本部

②西宮市の自転車関係事故件数の推移等

- ・年間の人身事故件数は、平成 20 年の 2,576 件から減少傾向にあり、平成 30 年では 1,541 件である。
- ・その内、自転車関係事故は、平成 20 年の 810 件から減少傾向にあり、平成 30 年では 488 件である。
- ・自転車関係事故の割合は、平成 25 年の 34.46%をピークに減少傾向にあるものの、平成 30 年では 31.67%と、依然として高い状況にある。

■人身事故件数と自転車関係事故件数の推移



※青数字は自転車関係事故件数の総数を示す

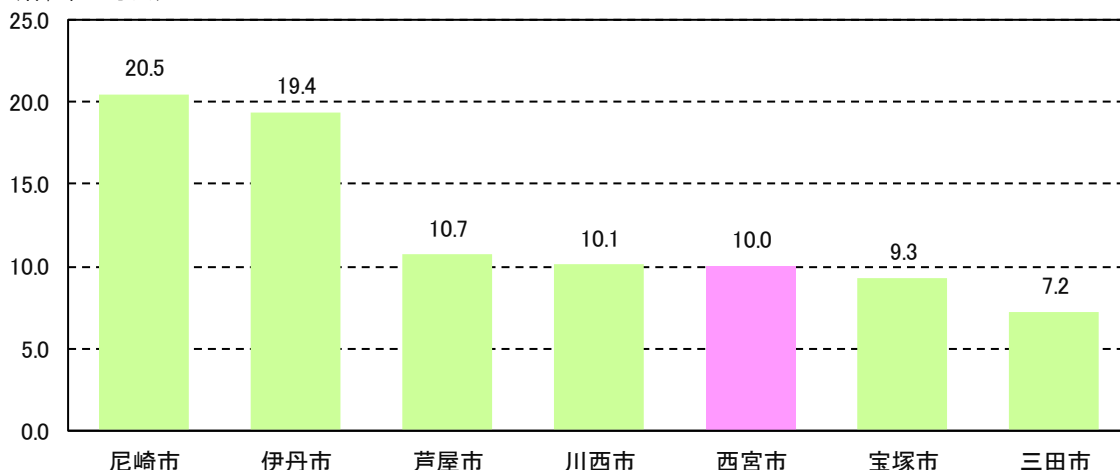
※ () 内の青数字は、人身事故件数に占める自転車関係事故件数の割合を示す

出典：「交通年鑑」兵庫県警察本部

- ・本市の人口 1 万人あたりの自転車事故件数は、平成 30 年は 10.0 件/年・万人であり、阪神間 7 市の中では下から 3 番目となっている。

■自転車関係事故人口 1 万人当たり件数 (阪神間 7 市の比較)

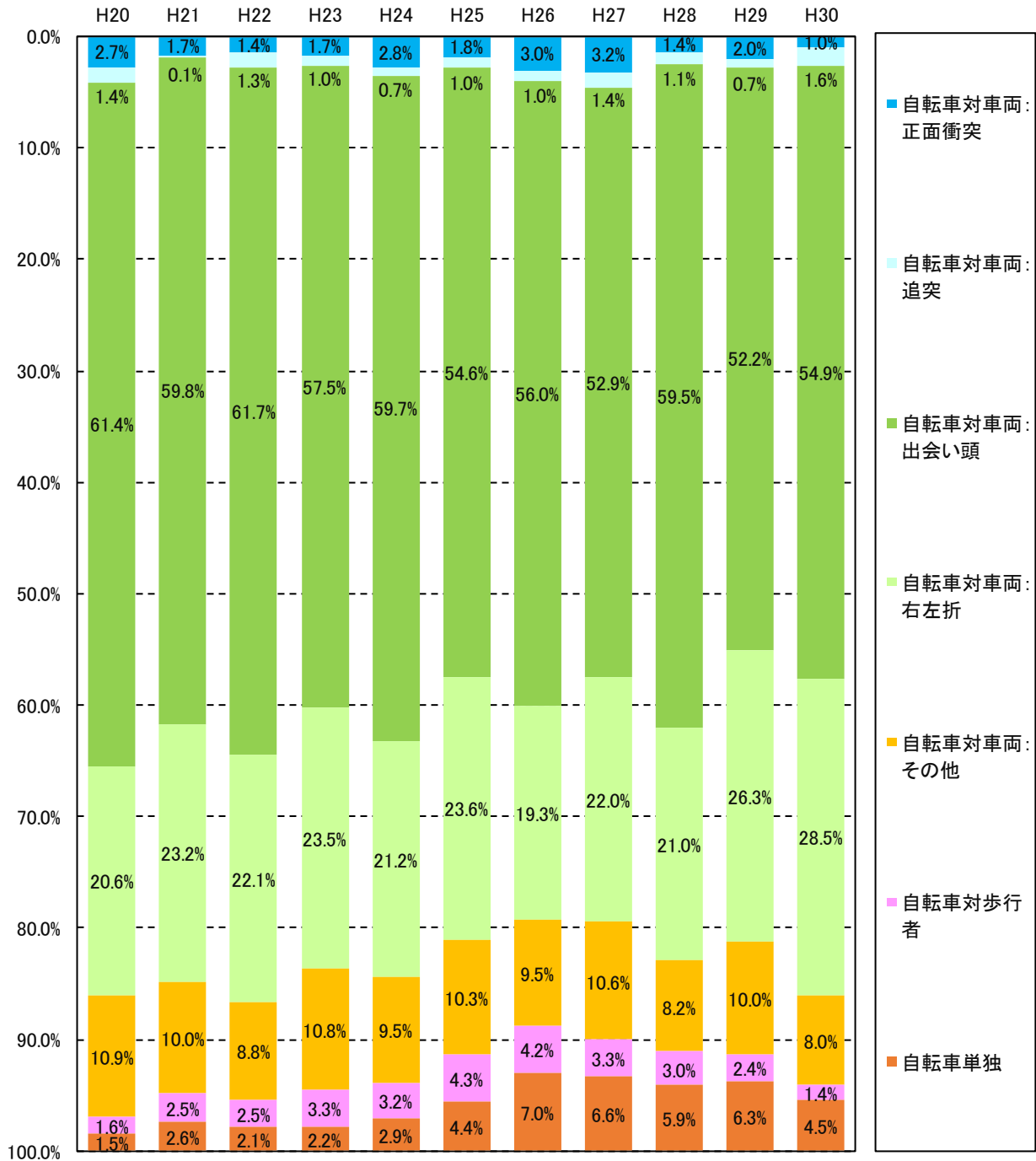
(件/年・万人)



出典：「交通年鑑」兵庫県警察本部

・自転車事故類型については、平成30年では自転車対車両（自転車対自転車を含む。）の事故が9割以上を占めている。そのうち出会い頭の事故が約6割、右左折の事故が約3割を占めており、交差点での事故が多く発生している。

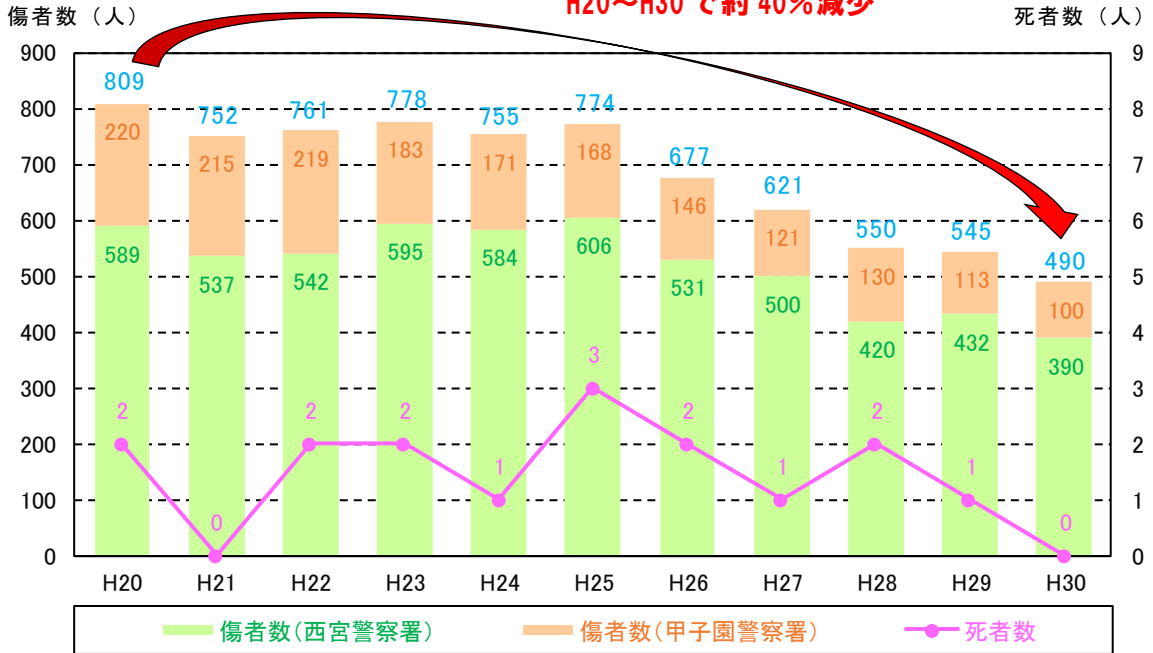
■自転車事故類型



出典：「交通年鑑」兵庫県警察本部

- ・自転車乗用中の死傷者は、減少傾向にあり、平成30年は平成20年に比べると約40%減少している。

■自転車乗用中の死傷者数

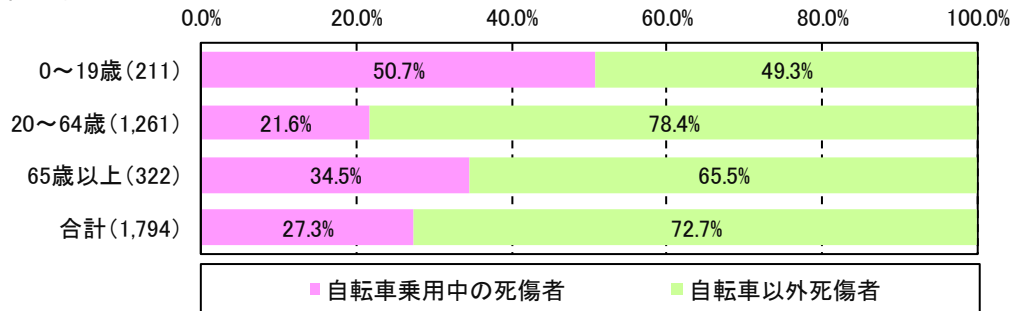


※青数字は傷者数の総数を示す

出典：「交通年鑑」兵庫県警察本部

- ・平成30年の全交通事故死傷者数に占める自転車乗用中の死傷者数の割合は、0～19歳で約51%、20～64歳で約22%、65歳以上で約35%となっており、若年層の割合が最も高く、他の年齢層においても、高い割合で事故が発生している。

■H30死傷者の状況

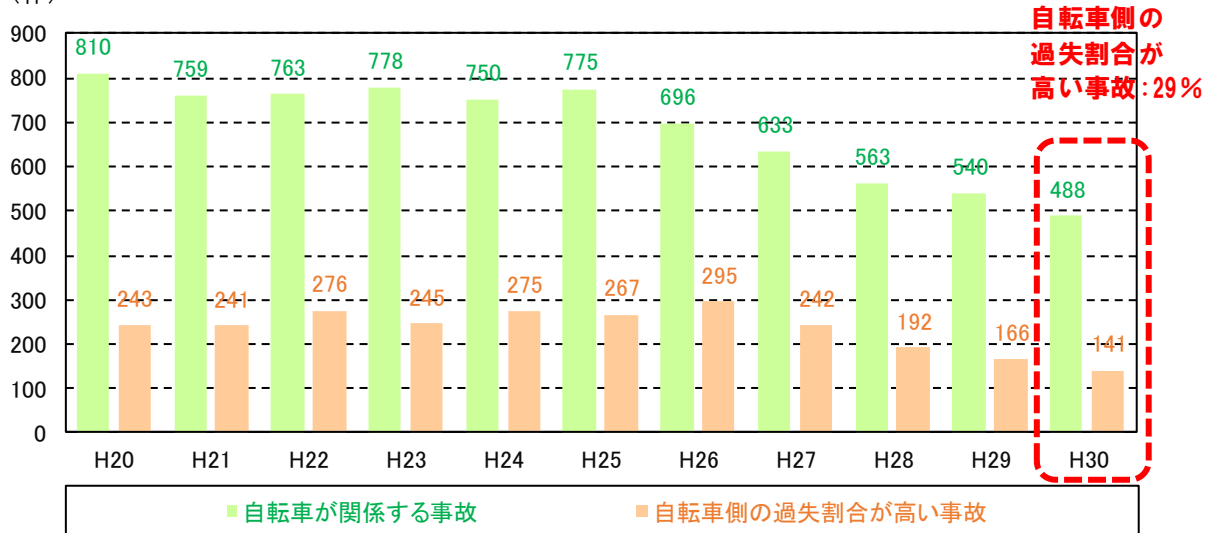


※ () 内の数字は総数を示す

出典：「交通年鑑」兵庫県警察本部

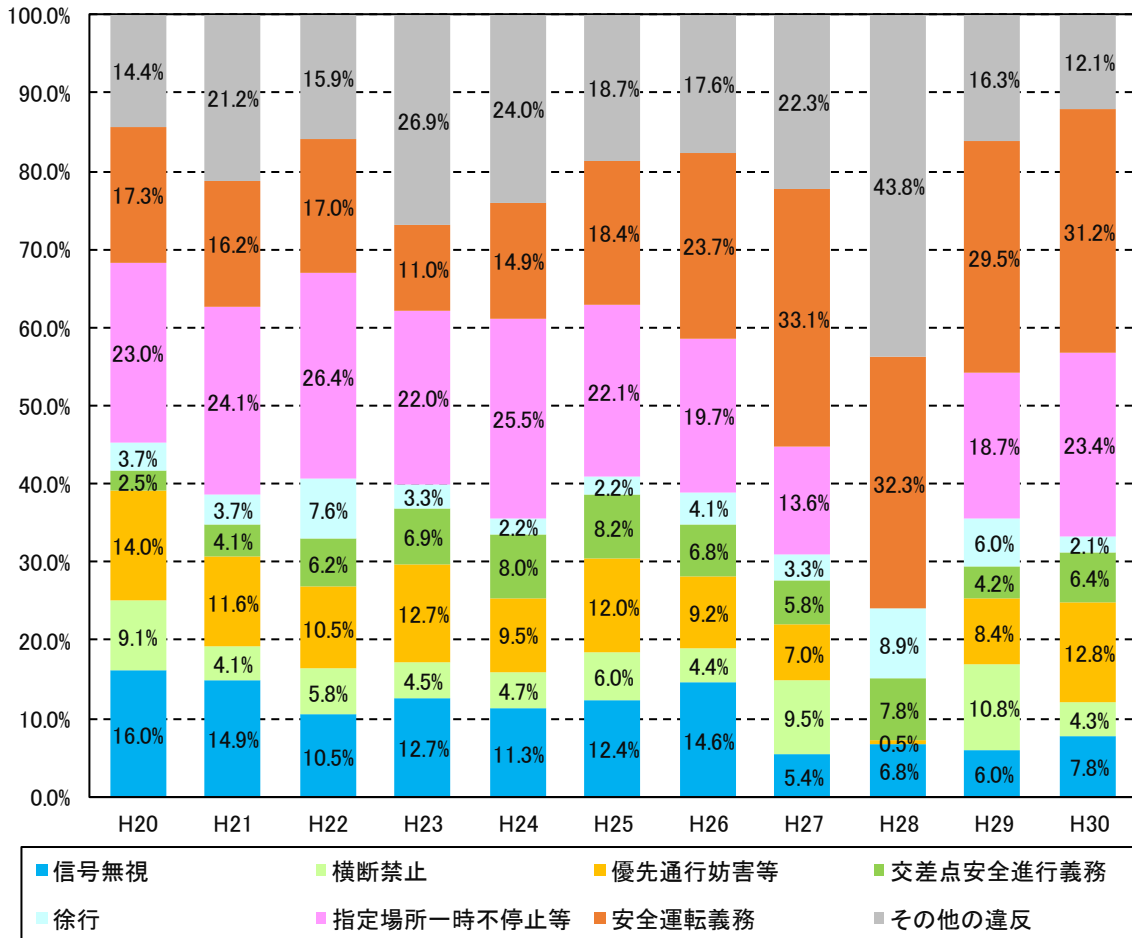
- ・自転車が関係する事故は、近年減少傾向にあるが、そのうち平成30年は、自転車側の過失割合が高い事故（自転車側が第1当事者）が約3割となっている。自転車側の違反の内訳は、ハンドル操作不適や前方不注意などの安全運転義務違反と指定場所一時不停止等が約5割を占めており、続いて、優先通行妨害等、信号無視、交差点安全進行義務違反が多くなっている。

■ 自転車側の過失割合が高い事故
(件)



出典：「交通年鑑」兵庫県警察本部

■ 自転車側の過失割合が高い事故における違反の内訳

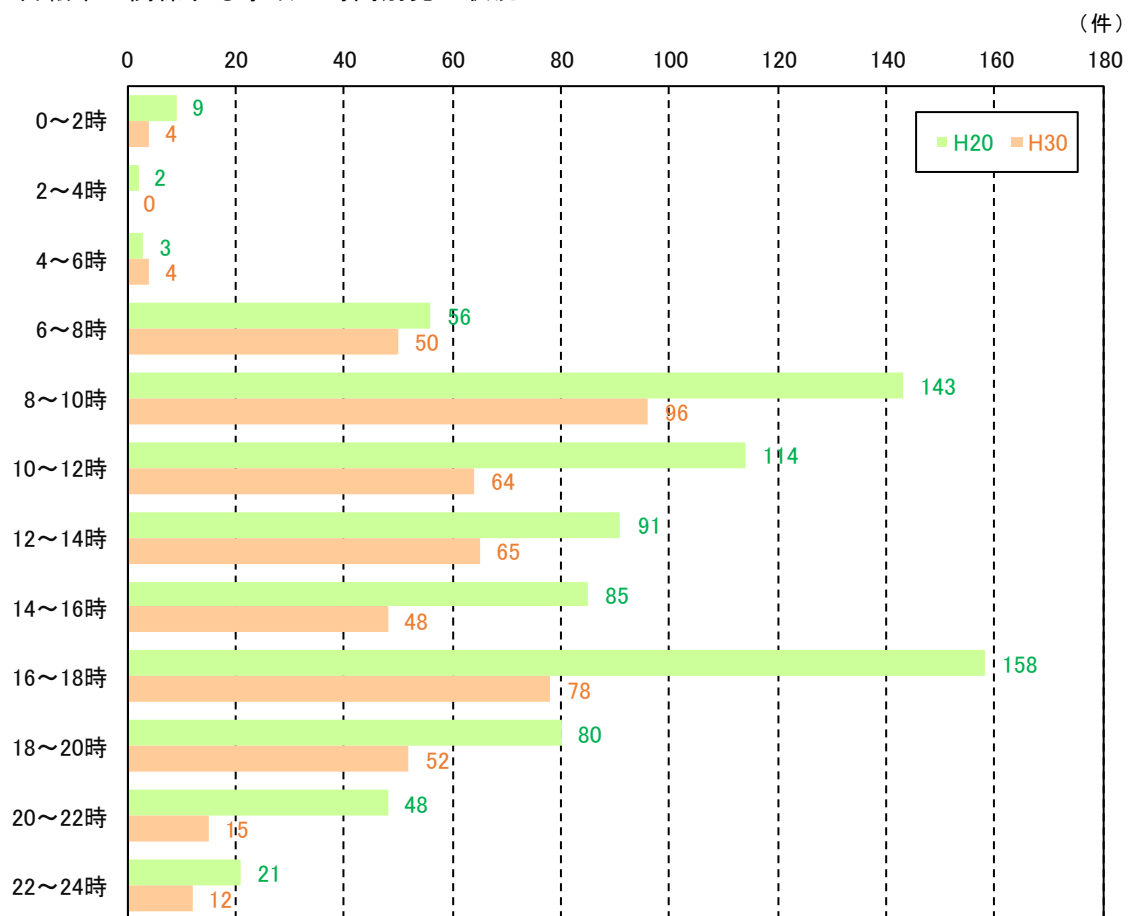


出典：「交通年鑑」兵庫県警察本部

※第1当事者：交通事故に関係した者のうち、過失(違反)が最も重い者をいい、過失(違反)が同程度の場合は、被害の軽い者をいう。

- ・自転車に関する事故の時間別発生状況では、通勤・通学時間帯である8～9時台、16～17時台の発生が多い。

■ 自転車に関する事故の時間別発生状況

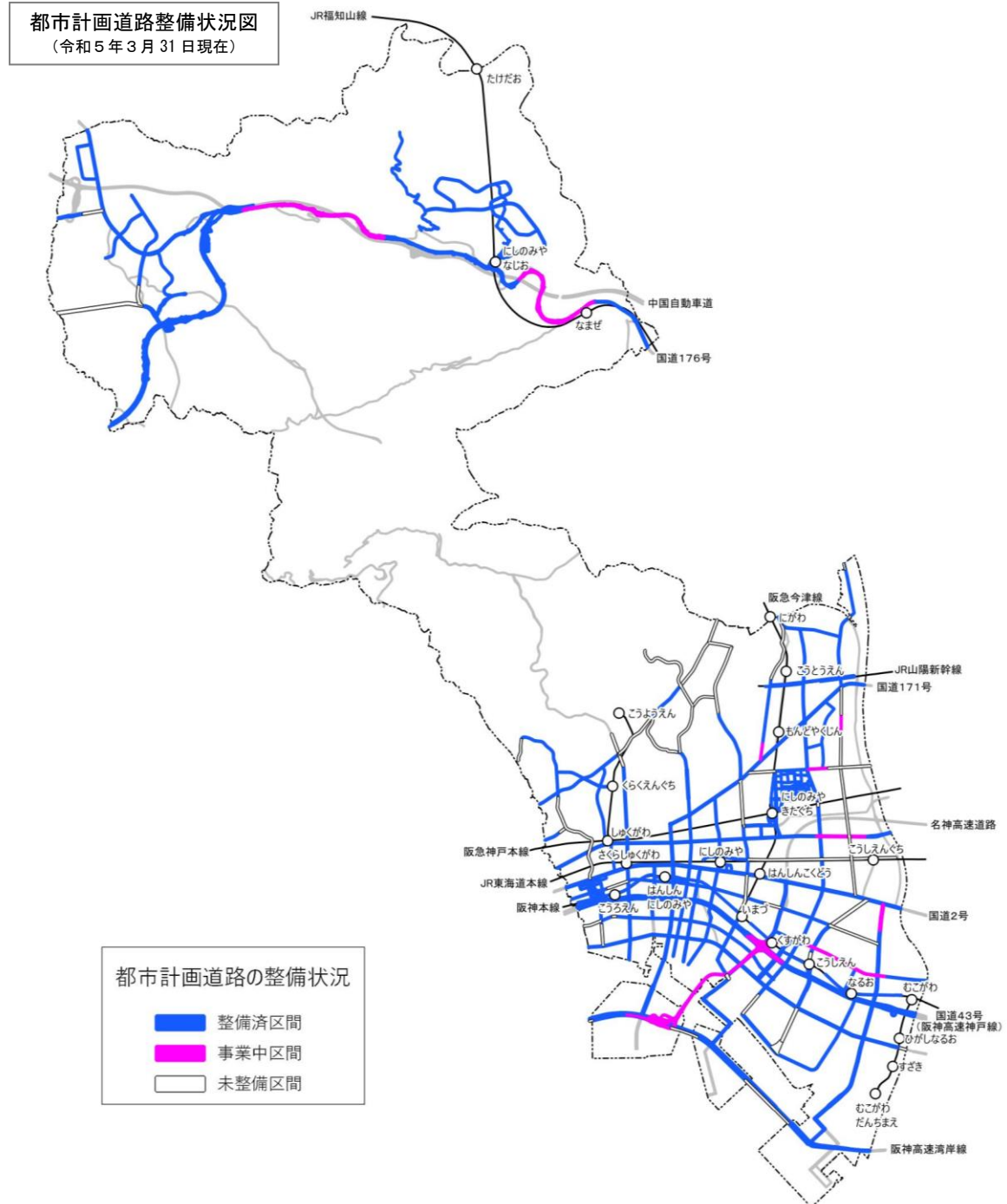


出典：「交通年鑑」兵庫県警察本部

2-3 自転車通行空間の状況

①道路の整備状況

・本市の都市計画道路は令和5年3月31日現在、計画延長約183.2kmのうち約84%の153.5kmが整備済みであり、阪急神戸本線以南の地域については、歩道も確保されており概ね自転車の通行空間は確保されているが、阪急神戸本線以北の地域においては、都市計画道路の未整備区間が多く、自転車通行空間が脆弱な状況にある。



■西宮市内の道路延長 (H30 年度末)

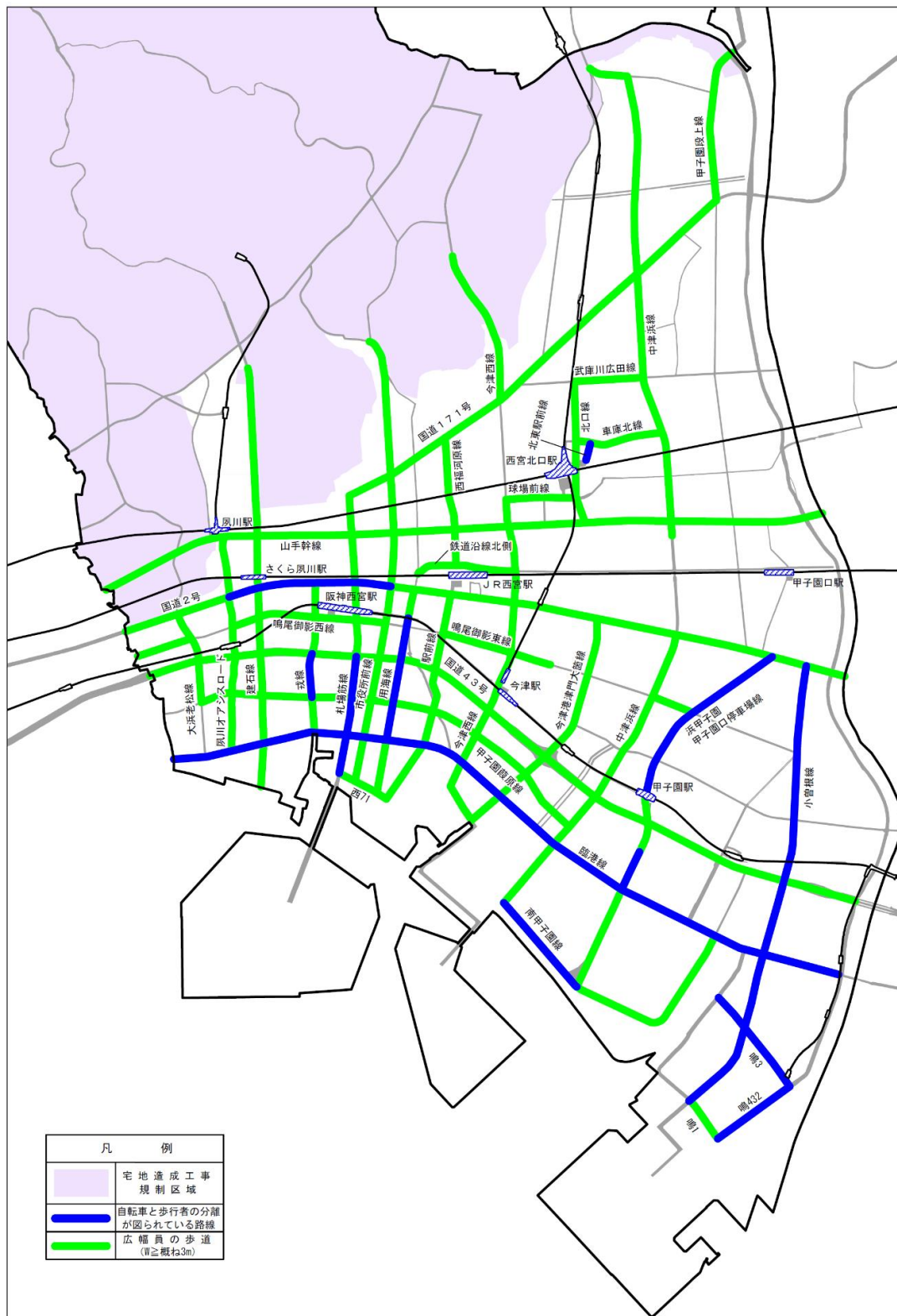
種別	延長 (m)
国道	31,331
県道	61,517
市道	981,773
計	1,074,621

■市道の歩道延長 (H30 年度末)

種別	延長 (m)	割合
両側歩道	143,047	14.6%
片側歩道	79,125	8.1%
なし	759,601	77.3%
計	981,773	100.0%

②自転車通行空間の整備状況

- ・本市は、昭和 59 年に国から県下初の自転車モデル事業の指定を受け、国道 2 号、臨港線、小曾根線、札幌筋線、夙川オアシスロードなどの整備を実施してきた。以後、都市計画道路の整備等により広幅員歩道を設けることで、主に南部地域において一定の自転車通行空間を形成してきた。
- ・しかしながら、大部分の区間において、現在の国や県のガイドライン等に定められる幅員や構造などの基準に適合していない状況になっている。



■自転車通行空間の整備状況

2-4 自転車駐車場の状況

①市営自転車駐車場の整備状況

- ・本市には、平成31年3月時点で、鉄道沿線23駅70箇所、合計24,823台の自転車駐車が整備されている。
- ・自転車駐車場の箇所数、台数ともに阪急沿線が最も多くなっている。

■市営自転車駐車場の整備状況（平成31年3月）

	駅数	自転車駐車場箇所数	収容台数
阪急沿線	9 駅	28 箇所	9,486 台
J R 沿線	5 駅	19 箇所	8,473 台
阪神沿線	9 駅	23 箇所	6,864 台
合計	23 駅	70 箇所	24,823 台

②市営自転車駐車場の利用状況

- ・鉄道沿線別で見ると、J R 沿線の自転車駐車場の平均利用率が94.2%と最も高くなっている一方で、阪神沿線の平均利用率は80.2%と差が見られる。
- ・全ての沿線で、一時利用よりも定期利用の割合が高く、全体で見ると約8割が定期利用となっている。

■市営自転車駐車場の利用状況（平成30年4月～平成31年3月の平均）

	収容台数	平均利用台数			平均利用率	定期率
		合計	定期利用	一時利用		
阪急沿線	9,486 台	8,445 台	6,968 台	1,477 台	89.0%	82.5%
J R 沿線	8,473 台	7,983 台	6,014 台	1,969 台	94.2%	75.3%
阪神沿線	6,864 台	5,501 台	4,443 台	1,058 台	80.2%	80.8%
合計	24,823 台	21,929 台	17,425 台	4,504 台	88.3%	79.5%

2-5 放置自転車等の状況

①放置自転車の状況

- ・本市の鉄道駅周辺における放置自転車数は、最近の10年間で1,772台から763台と、半数以下に減少しており、これまで取り組んできた放置自転車対策の効果が一定あったものと考えられる。

■放置自転車数の推移

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
放置自転車数	1,772	1,680	1,608	1,691	1,632	1,349	1,240	1,114	921	763
H21を1とした場合	1.00	0.95	0.91	0.95	0.92	0.76	0.70	0.63	0.52	0.43

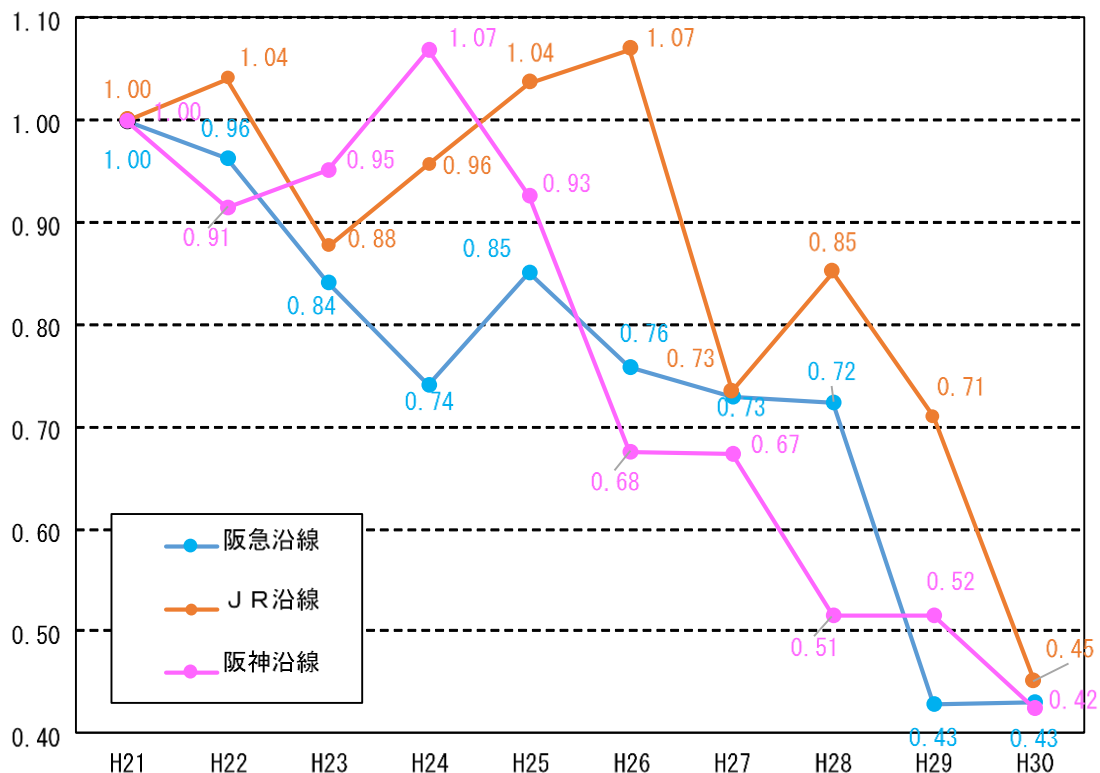
②鉄道駅別放置自転車数の状況

- ・全ての鉄道沿線において、放置自転車数は増減を繰り返していたが、近年は大きく減少している。
- ・鉄道沿線別台数を見ると、駅数が多い阪神沿線の放置自転車数が多い。

■鉄道沿線別放置自転車数の推移

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
阪急沿線	525	505	442	389	447	398	383	380	225	226
JR沿線	275	286	241	263	285	294	202	234	195	124
阪神沿線	972	889	925	1,039	900	657	655	500	501	413

■鉄道沿線別放置自転車数の推移（H21を1.00とした場合）



2-6 自転車利用に関する実態・意識

(1) 令和元年度西宮市民意識調査

①調査概要

○目的

本市では、安全・安心で快適な自転車利用を推進するため、自転車通行空間の整備や交通ルールを学ぶ自転車安全教室の開催などに取り組んでいる。

市民の自転車利用状況を調査し、今後の施策推進に役立てることを目的とする。

○調査方法

調査地域 : 市内全域

調査対象 : 令和元年（2019年）8月1日現在の住民基本台帳に登録されている
18歳以上の市民（外国人住民含む）

抽出方法 : 系統的無作為抽出（コンピューターによる等間隔抽出）

調査方法 : 郵送法（調査票の配布・回収は、すべて郵送による）

調査期間 : 令和元年（2019年）9月1日～9月30日

○回収結果

調査対象者数 : 3,500

回収数 : 1,789

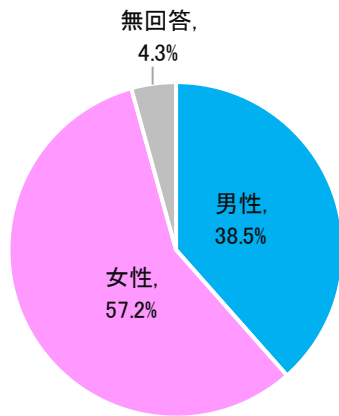
有効回収数 : 1,788

有効回収率 : 51.1%

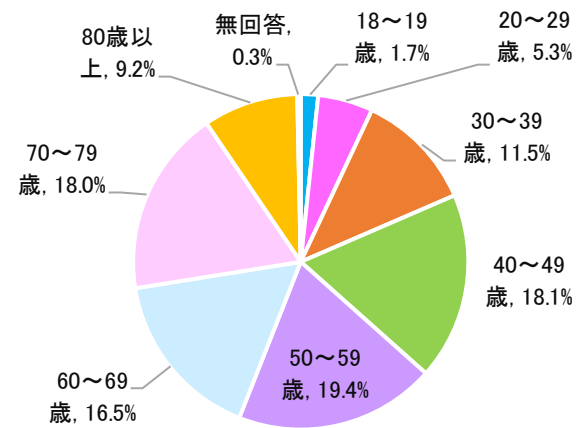
※アンケート配布・回収結果における回答数n（number of casesの略）は、設問に対する有効回答者数を意味している。

②回答者属性 (n=1,788)

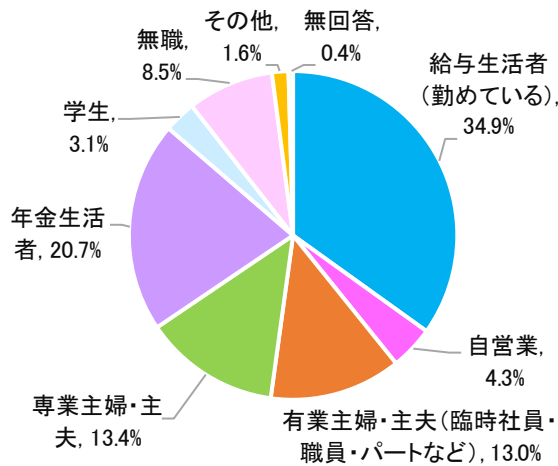
■ 性別



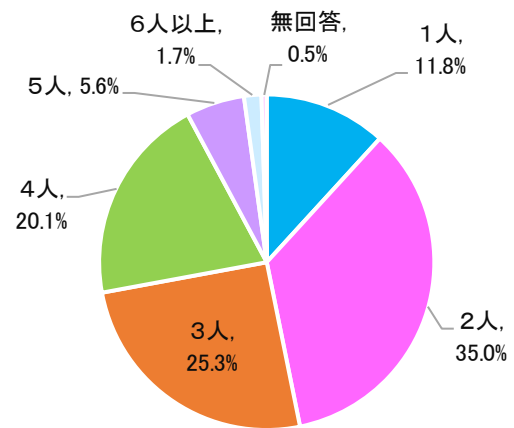
■ 年齢



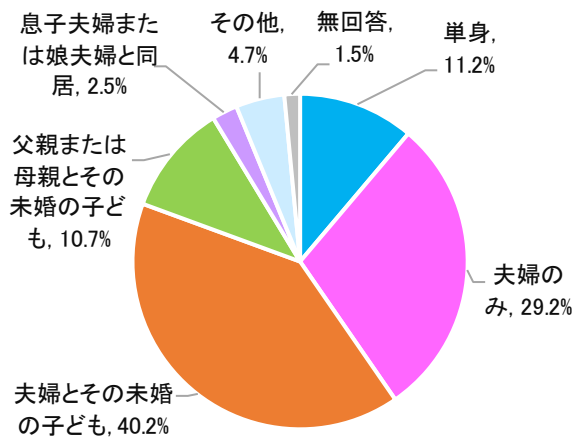
■ 職業



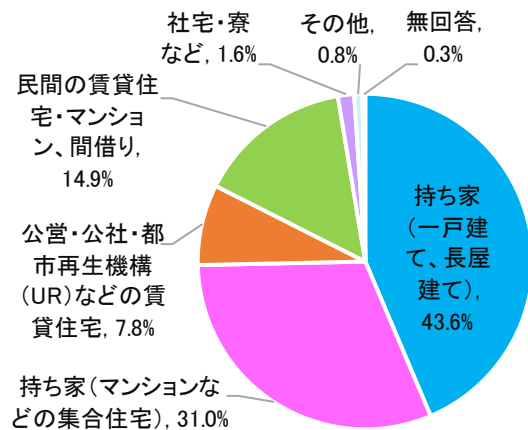
■ 同居家族人数



■ 世帯構成



■ 住まいの種別

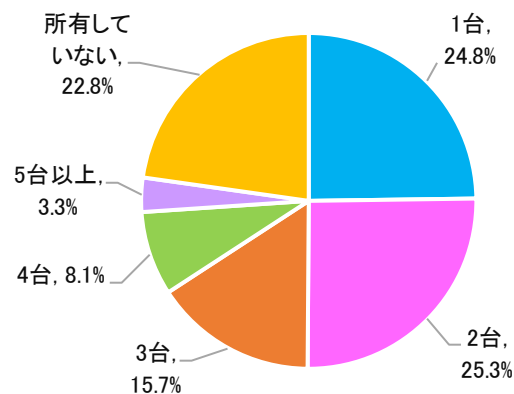


③自転車所有状況

1) 自転車所有台数 (n=1,788)

- ・世帯全体での自転車所有台数は、「1台」「2台」の割合がそれぞれ約1/4を占め、多くなっている。
- ・一方で、「所有していない」の割合も1/4弱見られる。

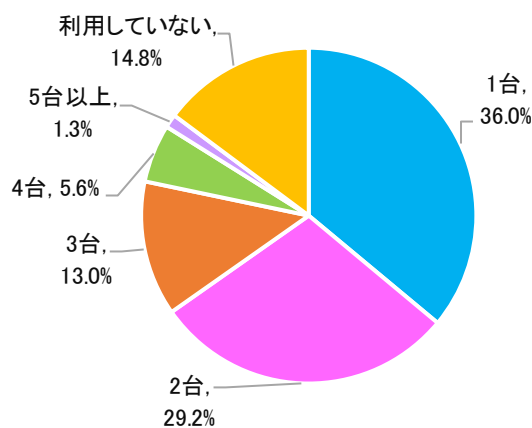
■ 自転車保有台数



2) 普段から利用している自転車台数 (n=1,381)

- ・自転車を所有している世帯では、日常生活の中で普段から利用している自転車の台数は、「1台」の割合が最も多くなっている。

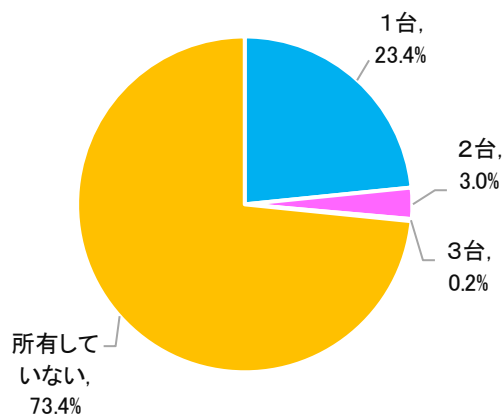
■ 普段から利用している自転車台数



3) 電動アシスト自転車台数 (n=1,381)

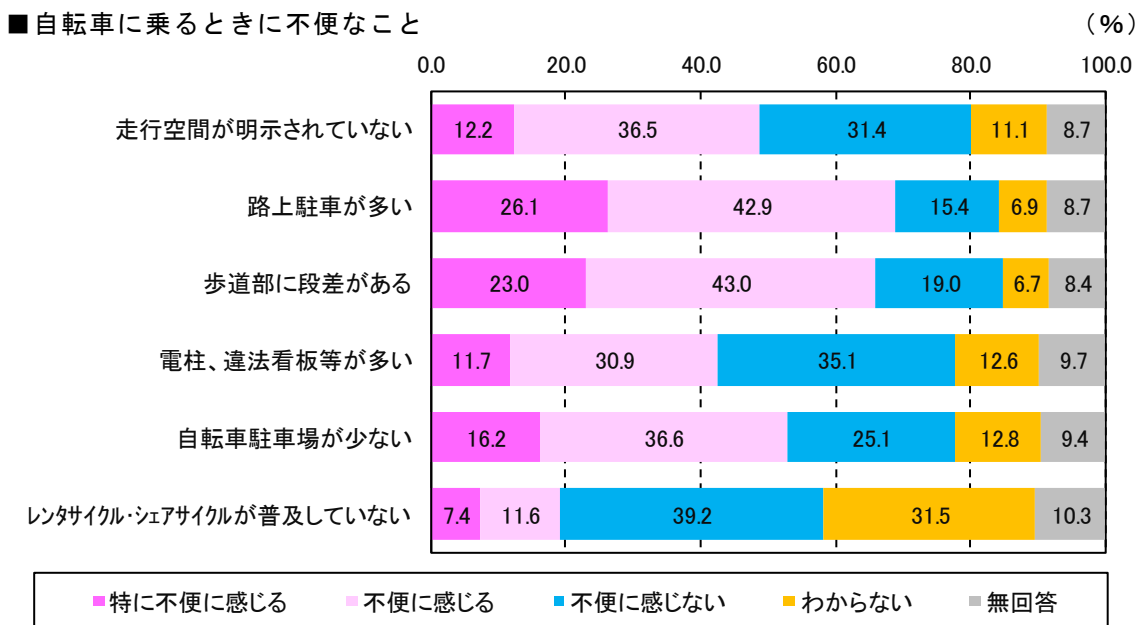
- ・自転車を所有している世帯の約1/4が、電動アシスト自転車を保有している。

■ 電動アシスト自転車保有台数



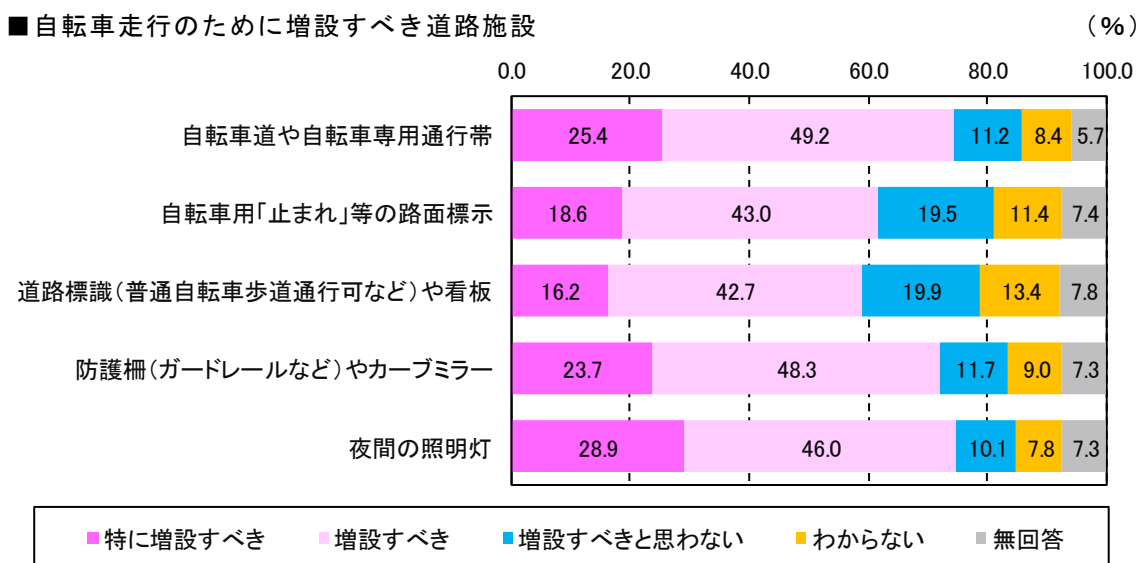
④自転車に乗るときに不便に感じることについて (n=1,788)

- ・自転車に乗るときに「不便に感じる (特に不便に感じる+不便に感じる)」ことについては、「路上駐車がが多い:69.0%」の割合が最も高く、次いで「歩道部に段差がある:66.0%」の割合が高い。
- ・「レンタサイクル・シェアサイクルが普及していない」以外の項目については、「不便に感じない」よりも「不便に感じる (特に不便に感じる+不便に感じる)」の割合の方が高くなっている。



⑤自転車走行のために増設すべき道路施設について (n=1,788)

- ・全ての項目で、「増設すべきと思う (特に増設すべき+増設すべき)」の割合が半数以上を占めており、特に「夜間の照明灯:74.9%」「自転車道や自転車専用通行帯:74.6%」の割合が高くなっている。

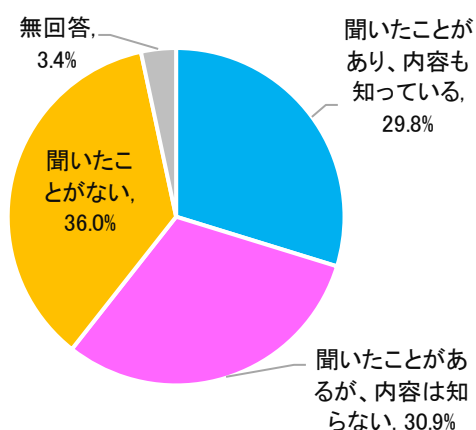


⑥自転車の安全利用に関するルールの認知度について（n=1,788）

1) 基本ルール「自転車安全利用五則」

- ・自転車運転の基本ルールである「自転車安全利用五則」については、「聞いたことがない」の割合が最も高い。
- ・「聞いたことがあるが、内容は知らない」及び「聞いたことがない」をあわせた割合は66.9%となり、全体の約2/3が自転車安全利用五則の内容を「知らない」という状況になっている。

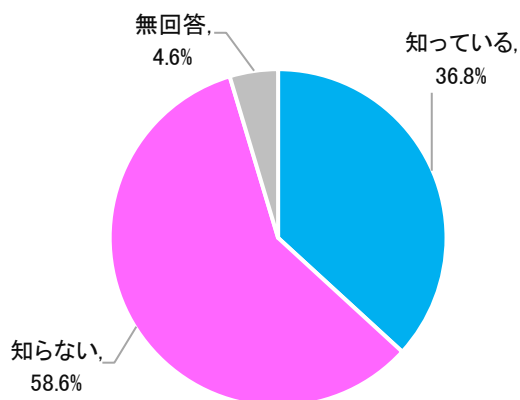
■基本ルール「自転車安全利用五則」



2) 危険運転者への「自転車運転者講習」受講

- ・14歳以上の者が、自転車で危険な行為を繰り返した場合、「自転車運転者講習」の受講を命じられるということを「知らない」と回答した人の割合が約6割となっている。

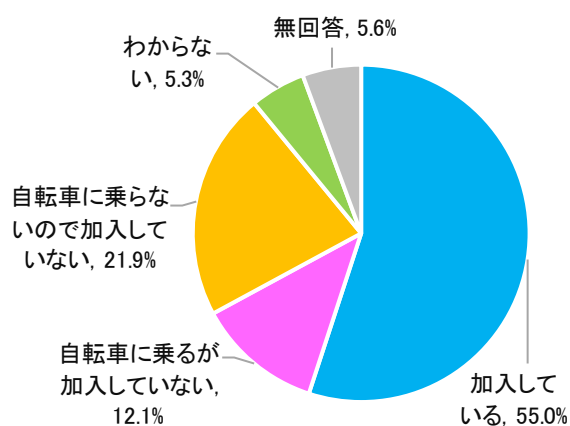
■危険運転者への「自転車運転者講習」受講



3) 「自転車損害賠償保険等」への加入義務

- ・自転車損害賠償保険等への加入については、「加入している」の割合が55.0%となっており、回答者の半数以上は加入している状況にある。
- ・「自転車に乗るが加入していない」の割合は12.1%となっており、これらの利用者への加入促進に向けた取組が課題となっている。
- ・なお、自転車に乗る人に限ってみると、自転車損害賠償保険等への加入率は76.0%（※1）となる。

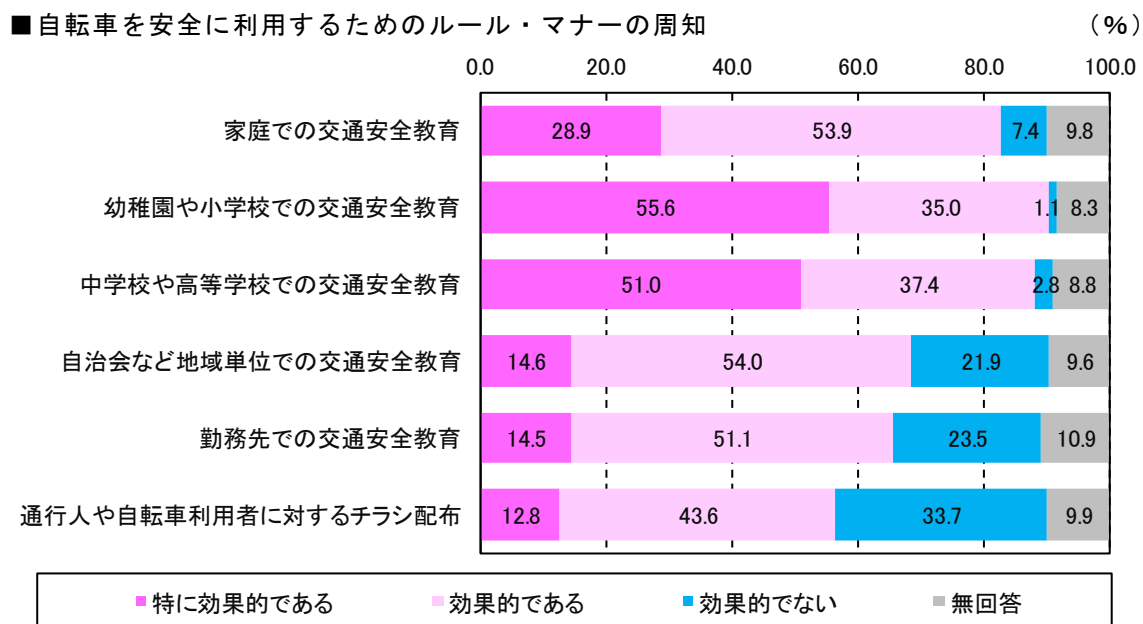
■「自転車損害賠償保険等」への加入義務



※1：『加入している（984件）』／『加入している（984件）＋自転車に乗るが加入していない（216件）＋わからない（95件）』により算出。

⑦自転車を安全に利用するためのルール・マナーの周知について（n=1,788）

- ・自転車を安全に利用するためのルール・マナーを周知するために有効と考えられる取組について、「効果的（特に効果的である+効果的である）」との評価が高い項目は、「幼稚園や小学校での交通安全教育：90.6%」「中学校や高等学校での交通安全教育：88.4%」となっている。



(2) 自転車利用に関する調査

① 調査概要

○目的

自転車の運転マナーに対する市民からの苦情が多く、事故発生件数も多い高校生に対して、自転車利用状況を調査し、今後の施策推進に役立てることを目的とする。

○調査方法

調査対象：

市立西宮高等学校 全校生徒（1年 316名 2年 314名 3年 316名 計 946名）

市立西宮東高等学校 全校生徒（1年 320名 2年 321名 3年 312名 計 953名）

調査方法：調査票の配布・回収は、学校教職員による

調査期間：令和元年（2019年）10月上旬

○回収結果

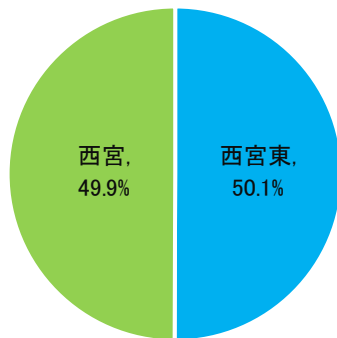
調査対象者数：1,899（市立西宮高等学校 946 市立西宮東高等学校 953）

回収数：1,828

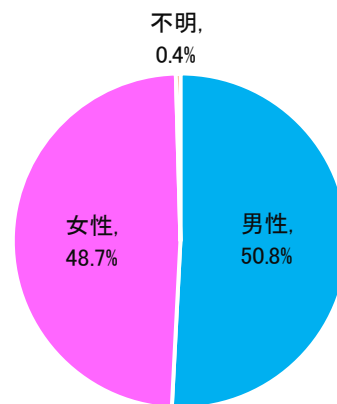
回収率：96.3%

② 回答者属性（n=1,828）

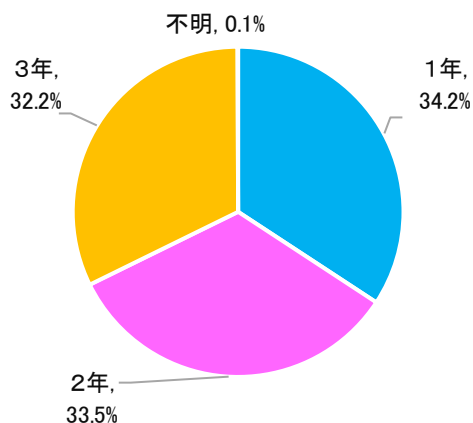
■ 学校



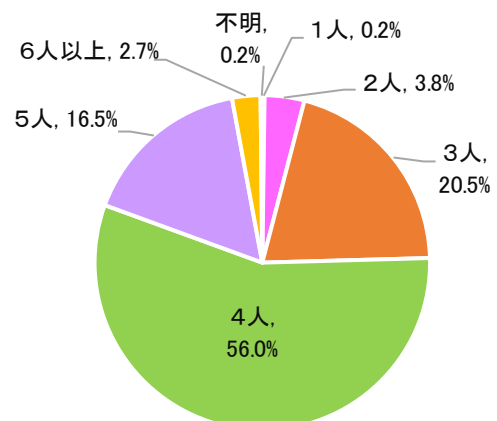
■ 性別



■ 学年



■ 同居家族人数

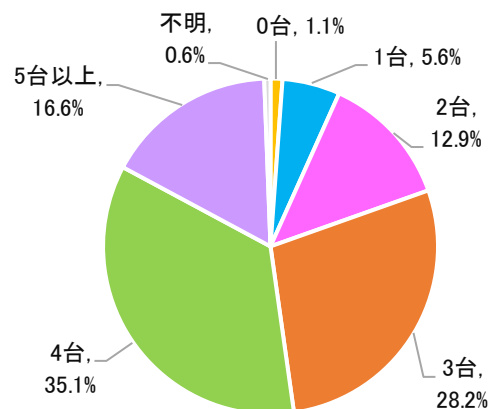


③自転車所有・利用状況 (n=1, 828)

1) 自転車所有台数

- ・世帯全体での自転車所有台数は、「4台」の割合が最も高く、次いで「3台」「5台」と複数台所有している世帯が多くなっている。
- ・「0台」の割合は非常に低い。

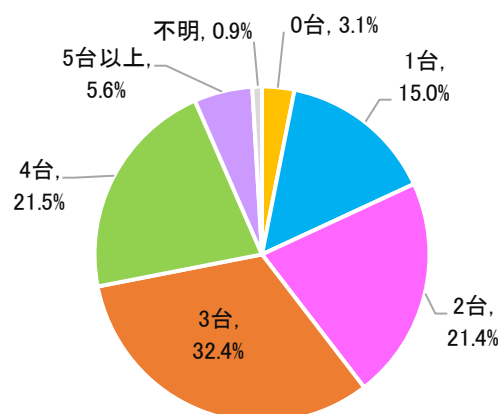
■ 自転車保有台数



2) 普段から利用している自転車台数

- ・日常生活の中で普段から利用している自転車の台数は、「3台」の割合が最も高くなっている。

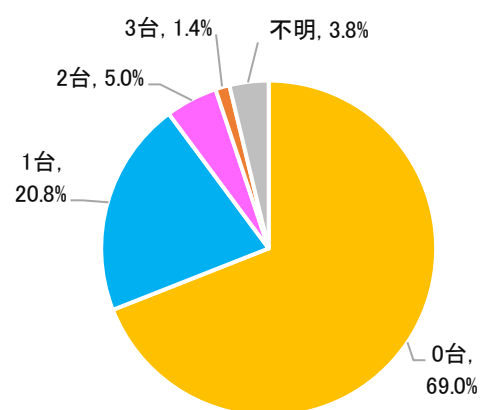
■ 普段から利用している自転車台数



3) 電動アシスト自転車台数

- ・全体の27.2%の世帯が、電動アシスト自転車を保有している。

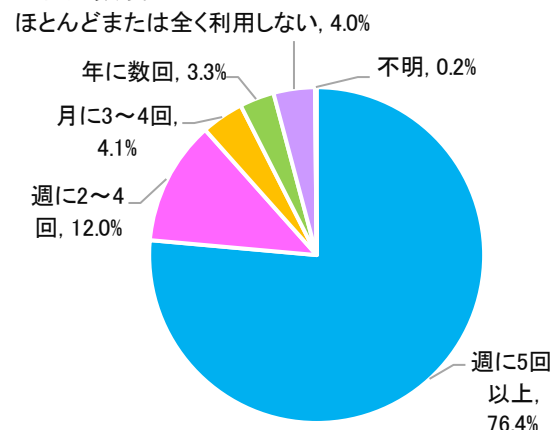
■ 電動アシスト自転車保有台数



4) 利用頻度

- ・「週に5回以上」自転車を利用していると回答した生徒の割合が76.4%と最も高くなっている。
- ・88.4%の生徒は、週に複数回自転車を利用している。

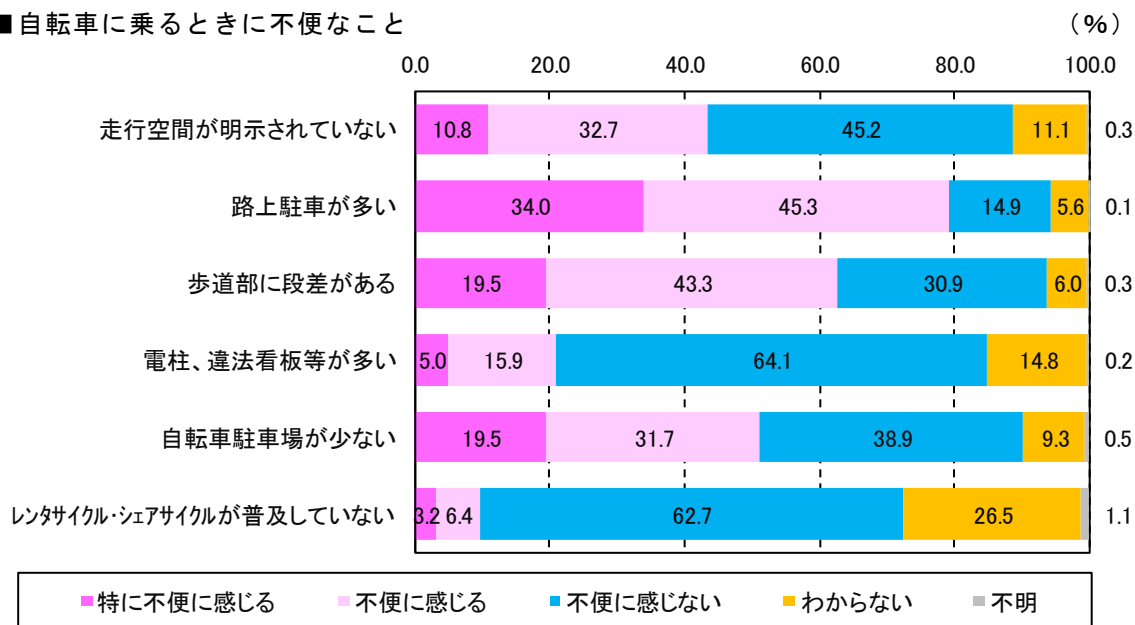
■ 利用頻度



④自転車に乗るときに不便に感じることについて (n=1,828)

- ・自転車に乗るときに「不便に感じる（特に不便に感じる+不便に感じる）」ことについては、「路上駐車が多い:79.3%」の割合が最も高く、次いで「歩道部に段差がある:62.8%」「自転車駐車場が少ない:51.2%」の割合が高い。
- ・上記以外の「走行空間が明示されていない」「電柱、違法看板等が多い」「レンタルサイクル・シェアサイクルが普及していない」の3項目については、「不便に感じる（特に不便に感じる+不便に感じる）」よりも「不便に感じない」の割合の方が高くなっている。

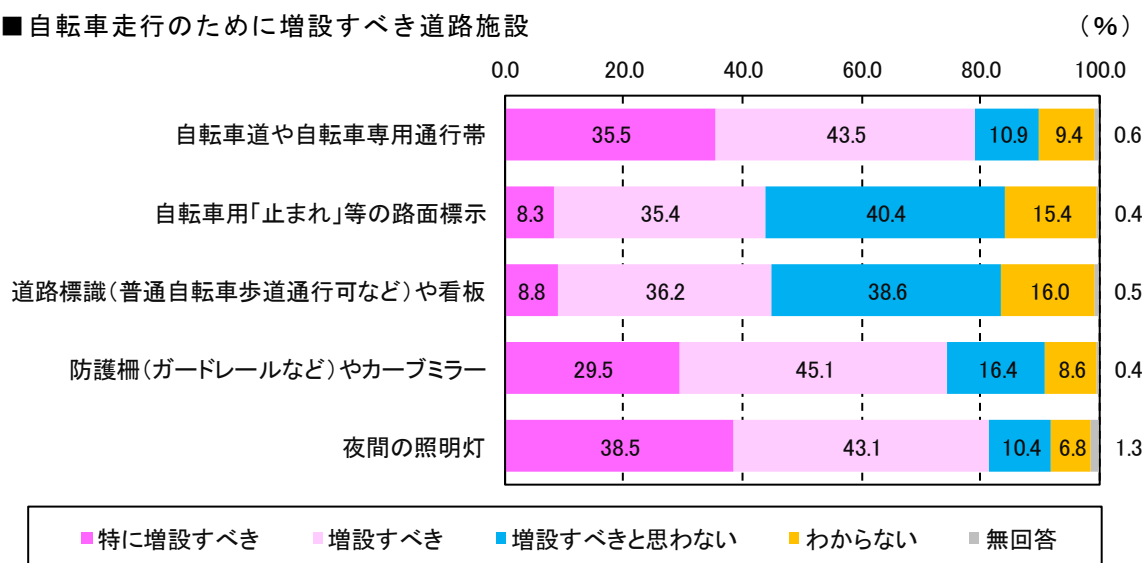
■自転車に乗るときに不便なこと



⑤自転車走行のために増設すべき道路施設について (n=1,828)

- ・全ての項目で、「増設すべきと思う（特に増設すべき+増設すべき）」の割合が、「増設すべきと思わない」の割合に比べて高くなっている。
- ・特に「夜間の照明灯:81.6%」「自転車道や自転車専用通行帯:79.0%」の割合が高くなっている。

■自転車走行のために増設すべき道路施設

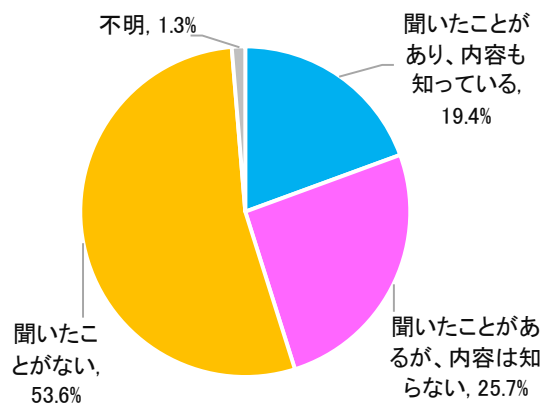


⑥自転車の安全利用について (n=1, 828)

1) 基本ルール「自転車安全利用五則」

- ・自転車運転の基本ルールである「自転車安全利用五則」については、「聞いたことがない」の割合が最も高い。
- ・「聞いたことがあるが、内容は知らない」及び「聞いたことがない」をあわせた割合は79.3%となり、約8割の生徒は、自転車安全利用五則の内容を「知らない」という状況となっている。

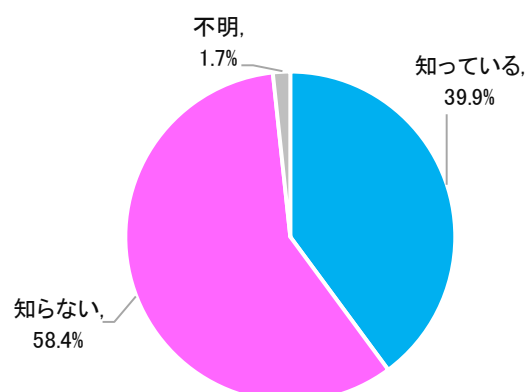
■基本ルール「自転車安全利用五則」



2) 危険運転者への「自転車運転者講習」受講

- ・14歳以上の者が、自転車で危険な行為を繰り返した場合、「自転車運転者講習」の受講を命じられるということを「知らない」と回答した人の割合が約6割となっている。

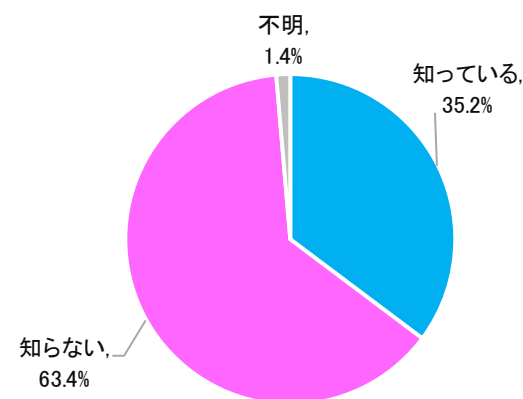
■危険運転者への「自転車運転者講習」受講



3) 刑事罰を受けた場合の措置

- ・事故を起こし、罰金や禁錮という厳しい刑事罰を受けた場合、免許や資格が取得できない職業があることを「知らない」と回答した人の割合が6割以上を占めている。

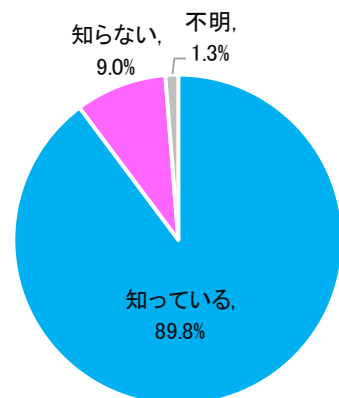
■刑事罰を受けた場合の措置



4) 高額賠償金の支払い義務

- ・自転車で事故を起こした場合、未成年者でも高額賠償金を支払う義務があることを「知っている」と回答した人の割合が約9割となっており、生徒の間にも浸透している。

■高額賠償金の支払い義務

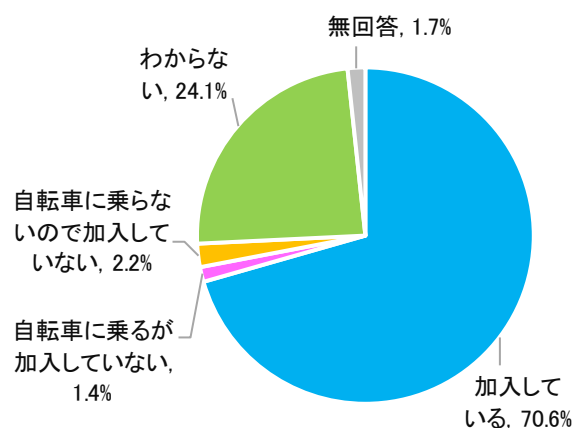


5) 「自転車損害賠償保険等」への加入義務

- ・自転車損害賠償保険等への加入については、「加入している」の割合が7割以上を占めている。
- ・「自転車に乗るが加入していない」の割合は1.4%（26人）と低い。
- ・なお、自転車に乗る人に限ってみると、自転車損害賠償保険等への加入率は73.5%（※1）となる。

※1：『加入している（1,290人）』／『加入している（1,290人）＋自転車に乗るが加入していない（26人）＋わからない（440人）』により算出。

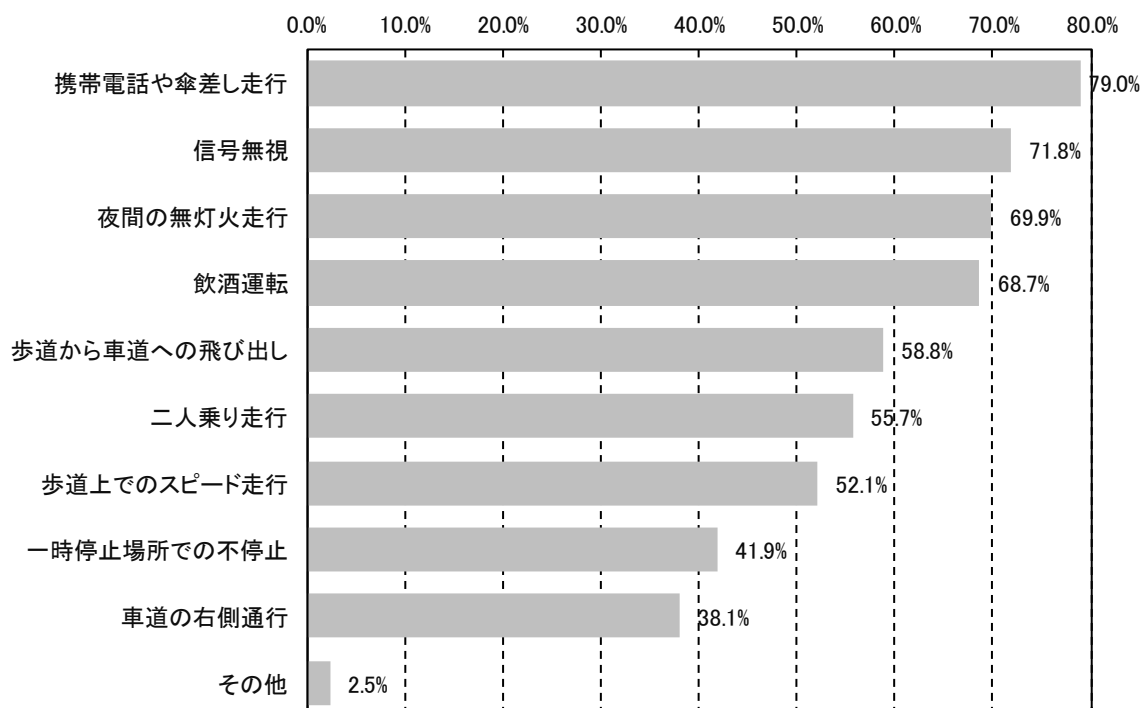
■ 「自転車損害賠償保険等」への加入義務



⑦危険だと感じる行為について（複数回答）（n=1,828）

- ・自転車に関して危険であると感じる行為としては、約8割の生徒が「携帯電話や傘差し走行」次いで、「信号無視」「夜間の無灯火走行」と回答している。

■ 危険だと感じる行為

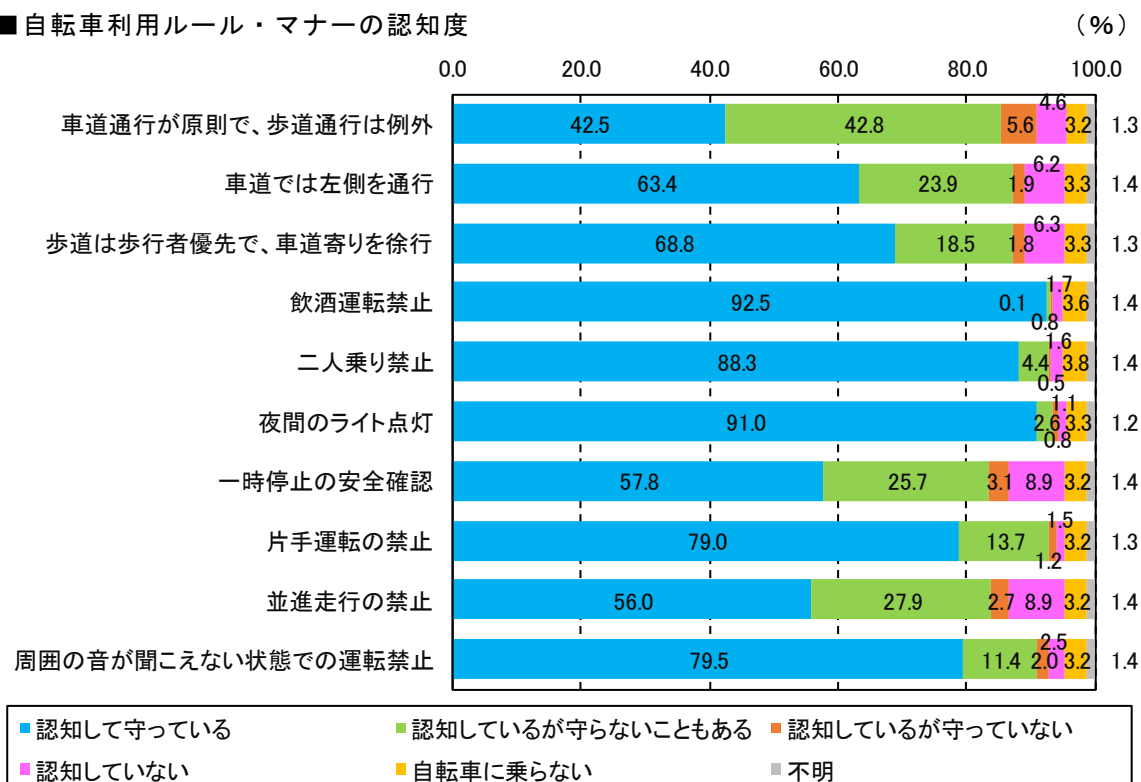


⑧自転車利用ルール・マナーの認知度について

1) 認知度 (n=1, 828)

- ・自転車を利用するためのルール・マナーのうち、「認知しているが守らないことがある+認知しているが守っていない」の割合が最も高い項目は「車道通行が原則で、歩道通行は例外：48.4%」となっており、次いで「並進走行の禁止：30.6%」の割合が高くなっている。
- ・「認知していない」の割合が高い項目は、「一時停止の安全確認」及び「並進走行の禁止」でともに8.9%となっている。

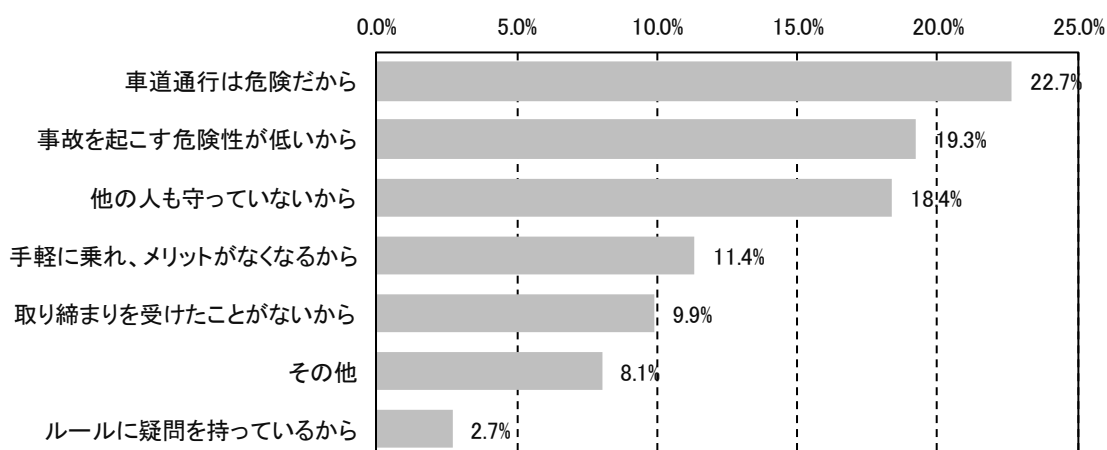
■自転車利用ルール・マナーの認知度



2) ルールを知っていても守れない理由 (認知しているが守らないこともある、認知しているが守っていないを選択した生徒のみ複数回答) (n=1, 822)

- ・1)の設問で「車道通行が原則で、歩道通行は例外」の回答が多かったこともあり、「車道は危険だから」という回答の割合が最も高くなっている。
- ・「事故を起こす危険性が低いから」「他の人も守っていないから」という安易な理由の割合も高くなっている。

■ルールを知っていても守れない理由



2-7 自転車利用環境に関する課題のまとめ

(1) 自転車通行空間に関する現状と課題 (対応する章：第5章 (P.50))

① 自転車通行空間の整備・再整備の推進

- ・自転車の車道通行は危険であるなどの理由から、歩道を通行する自転車が多く、歩道で歩行者と自転車が輻輳する事故やトラブルが増加している。
- ・自転車と歩行者とのトラブル防止のため、また、自転車・歩行者それぞれの安全な通行環境を確保するため、自転車通行空間の再整備が必要となっている。
- ・本市では、これまでも自転車通行空間の整備を進めてきたが、今後は特に自転車の交通量が多い路線、及び自転車通行空間が確保された道路をネットワーク化するにあたって必要となる路線について、優先的に自転車通行空間を確保していく必要がある。

② 生活道路の安全性向上

- ・車道幅員が比較的広い道路については、死亡事故件数が減少傾向にあるものの、車道幅員が比較的狭い道路については減少していない。
- ・生活道路については、歩道が整備されていない道路が多く、抜け道的に生活道路に流入する自動車と歩行者・自転車との事故が多発していることから、これらを防止するための取組が必要となっている。
- ・自転車同士の事故、自転車と歩行者など、通行空間の混在による事故を防ぐためにも、それぞれの空間が分離された安全な道路交通環境の形成が必要となっている。

(2) 自転車駐車場に関する現状と課題 (対応する章：第6章 (P.60))

① 自転車駐車需要に応じた整備

- ・鉄道駅周辺などにおいて、需要に応じた自転車駐車台数の整備が必要である。
- ・既存施設の改良や歩道等の路上活用など、駅周辺等の用地確保が困難な場所において、様々な都市空間を利用した効率的な自転車駐車場の整備が必要となっている。

② 利便性の高い自転車駐車場施設等の導入

- ・近年、全市的に鉄道駅周辺の放置自転車数は減少傾向にあるものの、多くの放置自転車があり、今後も対策を継続していく必要がある。一方で、自転車駐車場の利用率が100%となっていないにも関わらず放置自転車が見られる地区については、自転車駐車場の利用を促進するため、より使いやすい施設整備に取り組む必要がある。
- ・駐車スペースが狭いために子供乗せ電動アシスト自転車が駐車しにくいことや、管理人が常駐していないので防犯面が心細い、暗く物静かな場所は不安感があるなど、利用者の声に対応した自転車駐車場の整備が求められている。

③ 民間活力の活用促進

- ・基本的に、放置自転車は鉄道駅周辺が多くなっており、鉄道利用者による放置の可能性が高いと考えられることから、鉄道事業者による自転車駐車場の整備を促進していく必要がある。
- ・商業施設の周辺においても放置自転車は依然として多いことから、大型店舗等の大量の駐車需要が見込まれる施設において、条例に規定する自転車駐車場の附置義務に基づき、適正な自転車駐車台数の確保及び管理の実施を誘導していくとともに、新たな対策の検討が必要である。

(3) 自転車利用ルール・マナーに関する現状と課題 (対応する章: 第7章(P.65))

① 適正な自転車利用の促進

- ・市内における平成30年中の自転車に関係する事故は488件で前年より9.6%減少しており、全人身事故の31.7%を占めている。全人身事故件数は年々減少しているが、このうち自転車に関係する事故の件数の割合は常に30% (平成30年の兵庫県23.8%)を上回っている。
- ・自転車に関係する事故のうち、自転車側の過失割合が高い交通事故が約3割あり、その違反の内訳では、ハンドル操作不適や前方不注意などの安全運転義務違反や指定場所一時不停止が多い。また、兵庫県内において、自転車乗用中の交通事故死傷者の約9割もの方に何らかの交通違反が認められる。
- ・「自転車安全利用五則」をはじめ、自転車利用ルールの徹底とマナーの向上が大きな課題となっている。
- ・市民意識調査では、自転車損害賠償保険等への加入状況で「自転車に乗るが加入していない」の割合が12.1%となっており、市民への更なる周知が必要である。

② 多様な世代を対象とした交通安全教育の実施

- ・市内における交通事故の全死傷者数に占める自転車乗用中の死傷者数の割合は、0~19歳で51%、20~64歳で22%、65歳以上で35%となっており、幅広い年齢層において、一定割合の事故が発生している。とりわけ、若年層における自転車乗車中の事故の割合が高くなっている。
- ・自転車に関係する事故を減らすためには、様々な世代を対象とした交通安全活動の実施や、幼少期からの教育を充実させるための取組が必要である。
- ・市民意識調査や高校生へのアンケート調査では、「自転車安全利用五則」や「自転車運転者講習制度」の認知度が低い結果となった。また、自転車利用者のルールやマナーに違反する行動も多いことから、交通安全教育等の更なる充実を図る必要がある。

③ 多様な主体と連携した活動の推進

- ・自転車だけに関わらず、交通安全関連の活動は、地域、各種団体など様々な主体によって取組が行われていることから、それらの団体と連携し、より効率的・効果的な活動を推進していく必要がある。

(4) 自転車の利便性向上に向けた現状と課題 (対応する章：第8章 (P.70))

①自転車を楽しく利用するための取組の推進

- ・近年、公共交通の補完や観光などを目的として、シェアサイクルを導入する自治体が増えてきており、本市においても、移動利便性の向上を図るため、シェアサイクルの利用動向調査を行っており、事業効果を確認できたことから、令和6年4月より本格実施に移行する。今後もシェアサイクルをはじめ、新たな自転車利用サービスの導入について検討する必要がある。
- ・兵庫県が「ひょうごサイクリングモデルルート」を設定しており、本市においても自転車をより楽しく利用するためのサイクリングルートの充実等について検討を進めていく必要がある。

②自転車関連情報の効果的な提供

- ・自転車駐車場や自転車通行空間等のハード整備を推進する一方で、それらを適切かつ有効に利用してもらうためには、その場所や使い方等の情報をあわせて提供していく必要がある。
- ・シェアサイクル等の利用を促進するためには、利用方法や利用場所等の情報を適切に提供していくことが有効であることから、多様な手段を利用した的確な情報の提供体制について検討していく必要がある。

本計画を策定する上で、関連する上位計画等の概要及び関連施策等の内容を整理する。

(1) 第5次西宮市総合計画

計画期間
令和元年度から令和10年度までの10年間 (基本計画の計画期間は、前期が令和元年度から令和5年度、後期が令和6年度から令和10年度)
都市目標
「未来を拓く文教住宅都市・西宮 ～憩い、学び、つながりのある美しいまち～」
時代認識
<ol style="list-style-type: none"> 1 人口減少が進む時代 2 人と人とのつながりを考える時代 3 多様性を認め合う社会づくりの時代 4 更なる「危機への備え」をつくる時代 5 持続可能で、魅力あるまちづくりが求められる時代 6 ICTの進化が大きな変革をもたらす時代
まちづくりの主要課題
<ol style="list-style-type: none"> 1 住宅都市としての価値を未来に引き継ぐ 2 子供の育ちを応援し、子育てしやすい環境をつくる 3 自助と共助(互助)の考えで地域のきずなを強め、地域共生の社会に向かう 4 まちの魅力ある資源を生かし、市民文化を発信する 5 安全・安心で快適に過ごせるまちの基盤や仕組みをつくる 6 地域力の向上を図りつつ、長期的な展望に立った持続可能な行政運営を行う
関連施策(アクションプラン)
<ul style="list-style-type: none"> ○施策分野 29. 道路 <ul style="list-style-type: none"> ・安全で快適に通行できる道路環境整備のため、自転車通行空間を整備 ○施策分野 32. 地域防犯・交通安全・消費者安全 <ul style="list-style-type: none"> ・交通安全教室や広報啓発活動の実施 ・自転車事故マップを用いた事故多発箇所の周知による自転車事故の抑制 ・自転車保険への加入促進 ・自転車乗車用ヘルメット着用の啓発 ・自転車駐車マナーの啓発及び放置自転車の撤去 ・ニーズに応じた自転車駐車場の整備・拡充・改善 ・適正な管理運営の実施

(2) 西宮市都市交通計画

計画期間	令和4年から令和8年までの5年間
将来都市像	みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまち
基本目標	<p>基本目標1 市民にとっての生活サービスを身近にする交通及び拠点の充実</p> <p>基本目標2 安全・安心で環境にやさしい交通ネットワークの形成</p> <p>基本目標3 ふれあいや交流の機会を増やし、拠点等の活力を波及させる公共交通の充実</p> <p>基本目標4 住宅地や文教施設の集積地の魅力を維持・向上させる交通利便性の確保</p> <p>基本目標5 高齢者、障害のある人、妊産婦等が外出しやすく、移動しやすい交通環境の確保</p>
施策方針	<ol style="list-style-type: none"> 1. 地域、住民ごとに異なる暮らしぶり・お出かけの状況を踏まえ、より暮らしやすく、お出かけしやすい交通体系を構築 2. 将来都市像の実現を共通の目標として分野横断的な施策展開 3. 拠点である鉄道駅を中心としたまちづくりの推進 4. 中心拠点へのアクセスを確保するための公共交通網のサービス水準の維持
関連施策（概要）	<p>1-IV 拠点への移動に手軽な交通手段の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たなマイクロモビリティの導入（シェアサイクル等） ・自転車駐車場の改良・新設等 ・レンタサイクルの導入《参考》 <p>2-IV その他環境に配慮した交通手段の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者・自転車に配慮した道路の整備 <p>4-II 地域課題としての移動環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者・自転車に配慮した道路の整備（再掲） <p>5-I 交通弱者等が外出・移動しやすい交通関係施設等の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者・自転車に配慮した道路の整備（再掲） <p>5-III 交通弱者等の安全で快適な外出・移動に向けた支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幼児、小学生に対する交通安全教室の推進等 ・自転車利用に関する安全啓発 ・危険な自転車利用者への取締り《参考》

(3) 第11次西宮市交通安全計画

計画期間
令和4年度から令和8年度
目標
1. 交通事故死者数ゼロを目指す。 2. 交通事故重傷者数を75人以下にする。
関連施策
自転車関連の主要な項目 ○自転車利用環境の総合的整備 ●安全で快適な自転車利用環境の整備 ・自転車道の整備、車道への矢羽根型路面表示、歩道へのピクトマークの設置等による自転車通行空間の整備・再整備 ・生活道路の安全性向上のための自転車ストップマークや注意喚起サインの整備 ・自転車安全利用五則等の周知や自転車損害賠償保険への加入促進 ・交通安全教育指針等に基づく段階的かつ体系的な交通安全教育 ・自転車を共同利用するシェアサイクルなどの利用促進 ・自転車押し歩き推進エリアによる歩行者の安全確保 ●放置自転車対策の推進 ○生活道路等における人（特に交通弱者）優先の安全・安心な歩行空間の整備 ●生活道路等における交通安全対策の推進 ○幹線道路における交通安全対策の推進 ・歩道等の整備により歩行者、自転車、自動車等の分離に努める○段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 ●幼児、小学生に対する交通安全教室の推進 ●高齢者に対する交通安全教室の推進 ○交通安全に関する普及活動の推進 ●自転車安全利用の推進 ・自転車の交通安全教育の推進 ・自転車の損害賠償責任保険等への加入徹底 ・自転車の安全適正利用 ●「人身事故マップ」等による情報提供

(4) 西宮市道路整備プログラム (R1～R10)

計画期間	令和元年度から令和10年度（第5次西宮市総合計画の計画期間）
計画策定の基本方針	第5次西宮市総合計画の内容を基本として、より詳細な事業の検討を加え、今後の道路整備の指針となる道路整備プログラムを策定する
対象事業	<ul style="list-style-type: none">・都市計画道路などの新設事業・都市計画道路などの改築（リニューアル）事業・無電柱化（電線共通溝）事業・鉄道と道路の立体交差事業・踏切の安全対策事業など
基本方針	<ol style="list-style-type: none">①. 市民を守る道路整備（巨大災害や気象災害の激甚化への備え）②. 地域をつなぐ道路整備（鉄道ネットワークが不足する区域の整備）③. 誰もが使いやすい道路整備（道路施設のリニューアル）
関連施策	<ol style="list-style-type: none">③. 誰もが使いやすい道路整備（道路施設のリニューアル） 無電柱化の促進や歩行者及び自転車の通行環境の改善、踏切の安全対策など、道路空間のリニューアルを行い、バリアフリーに配慮した快適な道路の整備を目指す。
関連路線	1. 競馬場線街路事業、2. 山手幹線街路事業（熊野工区）、11. 小曾根線二次改築事業、12. 札幌筋線二次改築事業、16. 幹第6号線道路改良事業

4-1 本市の自転車政策の方向性

自転車政策に関して、近年の我が国の動向や本市の上位計画における考え方を踏まえた上で、本市の現状や課題等から、今後の方向性を検討する。

【近年の自転車政策に関する動向…自転車活用推進法の施行（H29. 5. 1）】

- ・ H29. 5. 1 に自転車活用推進法施行、国土交通大臣を本部長とする自転車活用推進本部を設置。
- ・ 同法においては基本理念として、**自転車の活用の推進は、公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識**の下、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を旨とし、かつ、**交通の安全の確保を図りつつ**行われなければならないとされている。

○基本理念

- ・ 自転車は、**二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的**
- ・ 自動車依存の低減により、**健康増進・交通混雑の緩和**等、**経済的・社会的な効果**
- ・ 交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- ・ 交通安全の確保

○国等の責務

- ・ 国 : 自転車の活用を総合的・計画的に推進
- ・ 地方公共団体 : **国と適切に役割分担し、実情に応じた施策を実施**
- ・ 公共交通事業者 : 自転車と公共交通機関との連携等に努める
- ・ 国民 : 国・地方公共団体の自転車活用推進施策への協力

自転車の活用を総合的・計画的に推進

【西宮市における自転車政策の考え方】

○西宮市都市交通計画

- ・ 対象交通：みんながお出かけしやすい交通体系を目指すために、主に鉄道、バス、タクシー、**自転車、徒歩に重点をおく。**
- ・ 将来都市像：みんなが暮らしやすく、お出かけしたくなるまち
- ・ 基本目標①：市民にとっての**生活サービスを身近にする交通及び拠点の充実**

○西宮市交通安全計画

- ・ 基本的な考え方：②**自転車の安全確保**

自転車を「重要な交通手段の一つ」として位置づけ
⇒**安全に利用できる環境づくりの推進**

【現状】

- 自転車利用者数の増加**（発集量、分担率ともに増加、鉄道端末交通手段割合が高い）
- 自転車関係事故の割合が高い**（人身事故件数に占める割合が高い）

【課題】

- 通行空間に関する課題**（自転車通行空間の整備、生活道路の安全性向上…等）
- 自転車駐車場に関する課題**（自転車駐車場の整備、利便性の高い駐車施設の導入…等）
- ルール・マナーに関する課題**（適正な自転車利用の促進、交通安全教育の実施…等）
- 利便性向上に向けた課題**（自転車を楽しく利用するための取組の推進、自転車関連情報の効果的な提供…等）

安全な自転車利用環境の形成

活用推進

課題解決

【西宮市の自転車政策の方向性】

利用環境・利便性・快適性の「向上」、適正利用の「促進」

4-2 計画の目標と基本方針

第1～3章及び本市の自転車政策の方向性を踏まえ、「西宮市自転車利用環境改善計画」の「目標」及び「基本方針」を以下のように設定する。

【目標】

自転車で「安全に・快適に」お出かけできるまち

【基本方針】

①自転車利用環境の向上

地域の特性に応じた安全に通行できる自転車通行空間づくり（はしる）、停めやすい駐車空間づくり（とめる）、便利に自転車が利用できる環境づくり（いかす）など、自転車利用環境の向上に向けた取組を推進する。

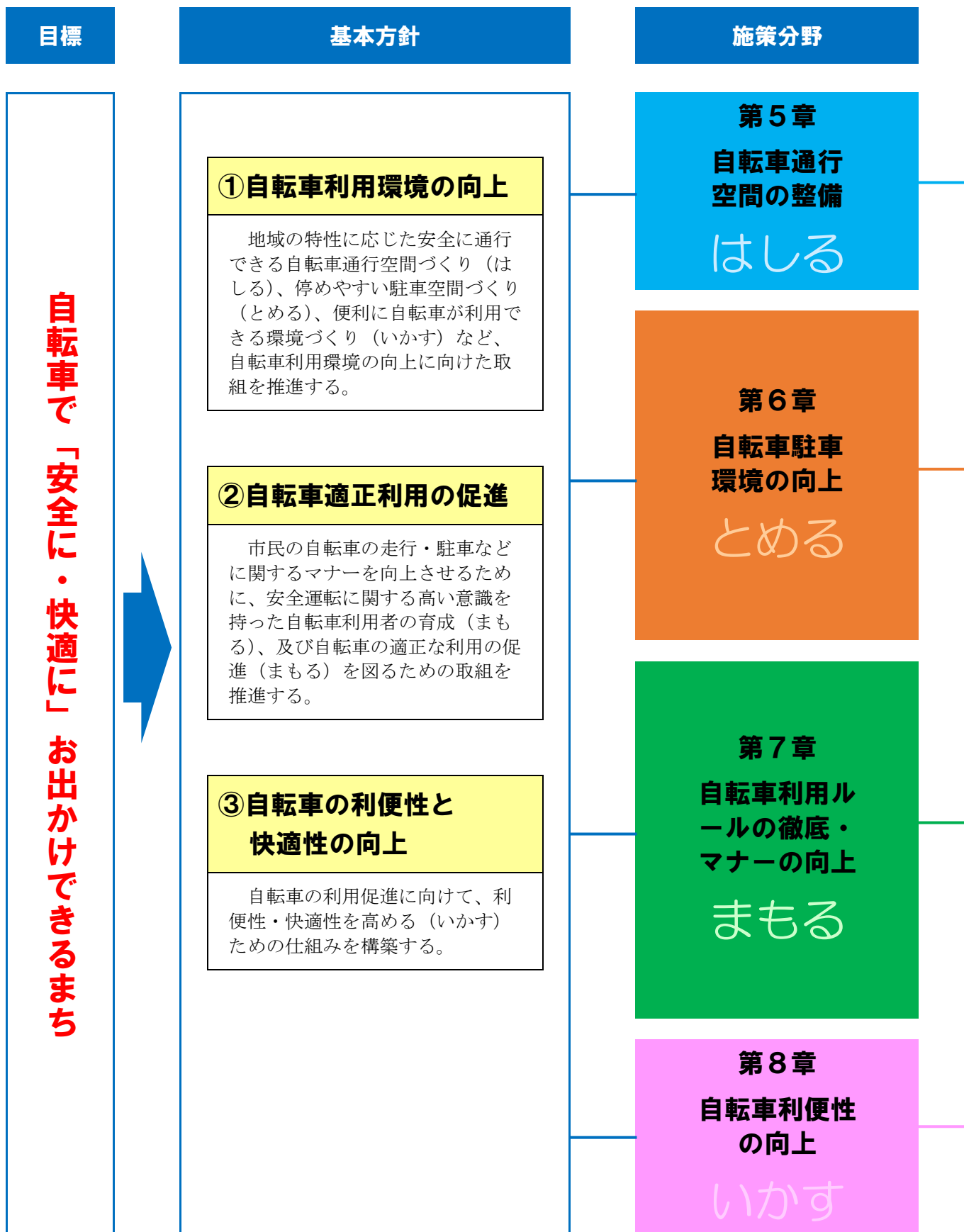
②自転車適正利用の促進

市民の自転車の走行・駐車などに関するマナーを向上させるために、安全運転に関する高い意識を持った自転車利用者の育成（まもる）、及び自転車の適正な利用の促進（まもる）を図るための取組を推進する。

③自転車の利便性と快適性の向上

自転車の利用促進に向けて、利便性・快適性を高める（いかす）ための仕組みを構築する。

4-3 施策体系



施策の方向性

具体的な施策

①自転車ネットワークによる自転車
通行空間の整備

- 1) 自転車ネットワークの選定
- 2) 自転車ネットワークの整備
- 3) 道路のリニューアル等にあわせた整備の推進
- 4) 無電柱化にあわせた整備の推進

②自転車ネットワーク以外の自転車
通行空間の整備

- 1) 自転車ネットワーク以外の整備
- 2) 生活道路における整備

①自転車駐車需要に応じた整備

- 1) 公共自転車駐車場の整備
- 2) 都市空間を利用した自転車駐車場の整備
- 3) 放置自転車対策の実施

②快適に利用できる自転車駐車場施
設等の導入

- 1) 公共自転車駐車場の再整備
- 2) 利用しやすい自転車駐車器具の導入
- 3) 利用料金の弾力的な運用の検討

③鉄道事業者・商業者等の民間活力
の活用促進

- 1) 鉄道事業者と連携した自転車駐車場の整備
- 2) 利用しやすい自転車駐車場の整備誘導
- 3) 民間事業者・まちづくり団体等による自転車駐
車場の整備促進
- 4) 公共自転車駐車場管理の民間委託
- 5) セキュリティの高い自転車駐車場施設の整備

①適正な自転車利用を促進するため
の普及啓発活動の推進

- 1) 自転車安全適正利用啓発の推進
- 2) 各種イベントによる啓発の推進
- 3) 「みやたん」などの媒体を活用した啓発の推進
- 4) 自転車事故マップの活用
- 5) 交通違反者に対する指導取締りの周知

②段階的かつ体系的な交通安全教育
の推進

- 1) 幼児、小学生に対する交通安全教育の推進
- 2) 中学生、高校生に対する交通安全教育の実施
- 3) 成人に対する交通安全教育の推進
- 4) 人材の育成
- 5) 教育効果の検証

③多様な主体と連携した効果的な活
動の推進

- 1) 多様な主体との連携

①自転車をより便利に、より楽しく
使うための取組の推進

- 1) シェアサイクルの導入
- 2) 利用料金支払い方法の多様化
- 3) ひょうごサイクリングモデルルートとの連携

②多様な手段を利用した自転車関連
情報の提供

- 1) 自転車マップの作成の検討
- 2) 多様な場所における情報の提供の検討
- 3) 市ホームページ等における情報の提供
- 4) IoT を活用した情報提供システムの整備

5-1 施策の方向性

①自転車ネットワークによる自転車通行空間の整備

本市では、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の考え方に基づき、自転車交通量や主要鉄道駅等へのアクセスなどを考慮して、本市における自転車ネットワークを形成する路線を選定している。

自転車ネットワークの自転車通行空間の整備について、現状の道路幅員内で自転車通行位置の明示などの整備が可能な路線は比較的早期の実施が可能であるが、道路幅員の再配分が必要な路線は、道路施設の改築を伴う大規模な事業となるため、効率的・計画的な進め方が必要となる。

そのため、今後10年間の道路整備の方針を示す「西宮市道路整備プログラム(R1～R10)」に基づき進めている、都市計画道路の新設やリニューアル整備等にあわせて道路幅員の再配分を行い、自転車通行空間を確保する。

また、「西宮市無電柱化推進計画」において、防災性や都市景観の向上などの観点から無電柱化を推進する路線が選定されており、これらに基づく無電柱化の整備にあわせて、自転車通行空間の確保を進める。

②自転車ネットワーク以外の自転車通行空間の整備

自転車ネットワーク以外の幹線道路や生活道路についても、自転車の利用状況や自転車事故の発生状況等を考慮し、路面標示や注意喚起サインの設置等を進め、安全で快適な自転車通行空間の整備を行う。

5-2 具体的な施策

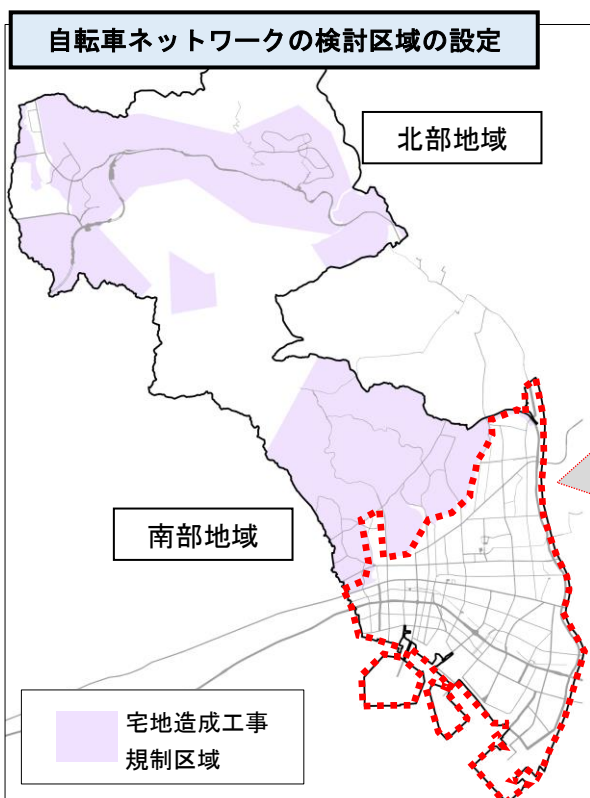
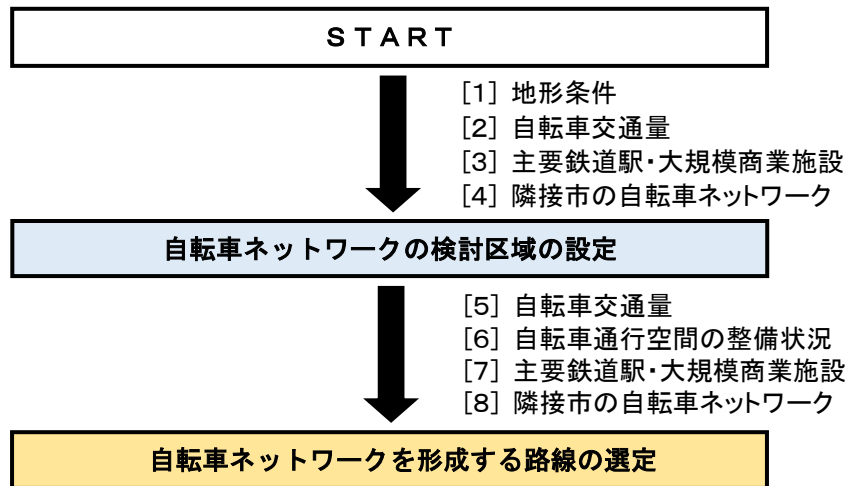
①自転車ネットワークによる自転車通行空間の整備

1) 自転車ネットワークの選定

継続

- ・自転車ネットワークは、優先的に施策を取り組む区域として、地形条件や主要鉄道駅等へのアクセス、隣接市の自転車ネットワークとの接続、自転車交通量を考慮し、南北は宝塚市境や国道171号、阪急神戸本線付近から臨海部まで、東西は尼崎市境から阪急今津線や芦屋市境までを対象としているが、今後、必要に応じてネットワークの拡張を検討する。
- ・歩行者・自転車・自動車の安全性の確保や快適性の向上を図ることを目的として設置された「西宮の歩行者・自転車の安全・快適化計画検討協議会(※1)」での協議結果に基づき、市内の自転車ネットワークを形成する検討区域及び路線を以下のフローにより選定している。

(※1) 兵庫県警察、国土交通省、兵庫県、西宮市で構成。



[1] 地形条件

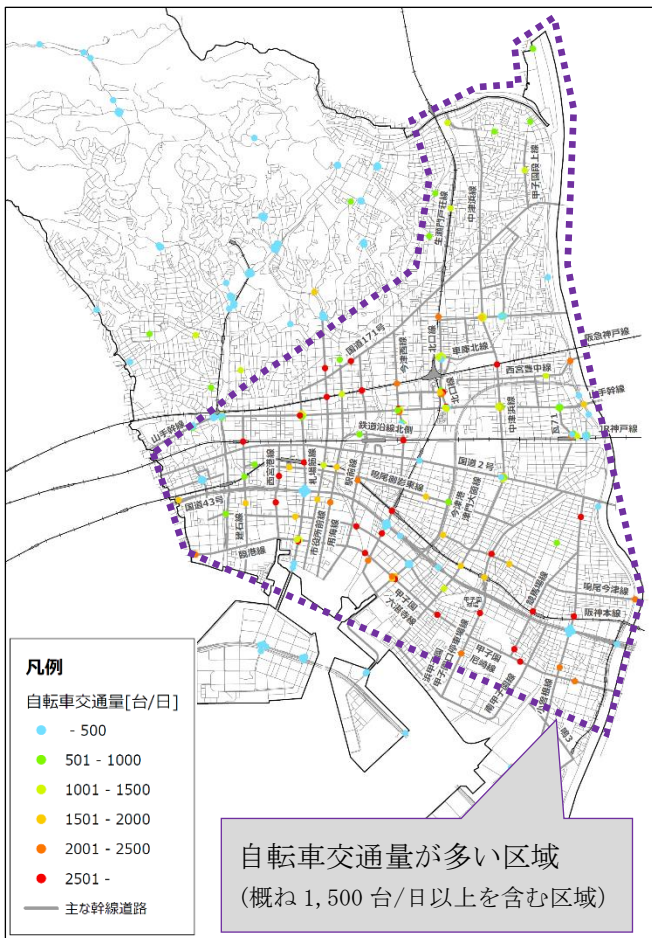
[1] 地形条件:

- ・北部地域は平坦な地形が少ない
- ・南部地域の国道171号付近より南側が平坦な地形

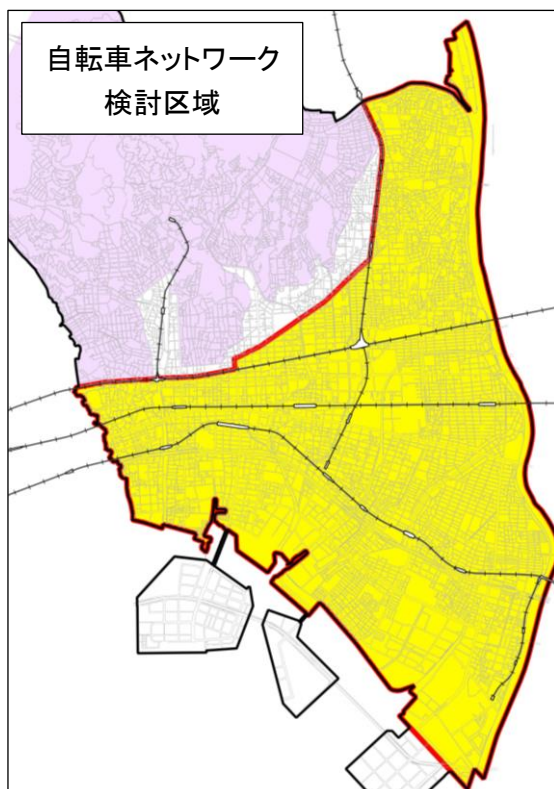
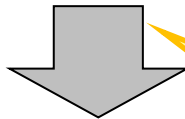
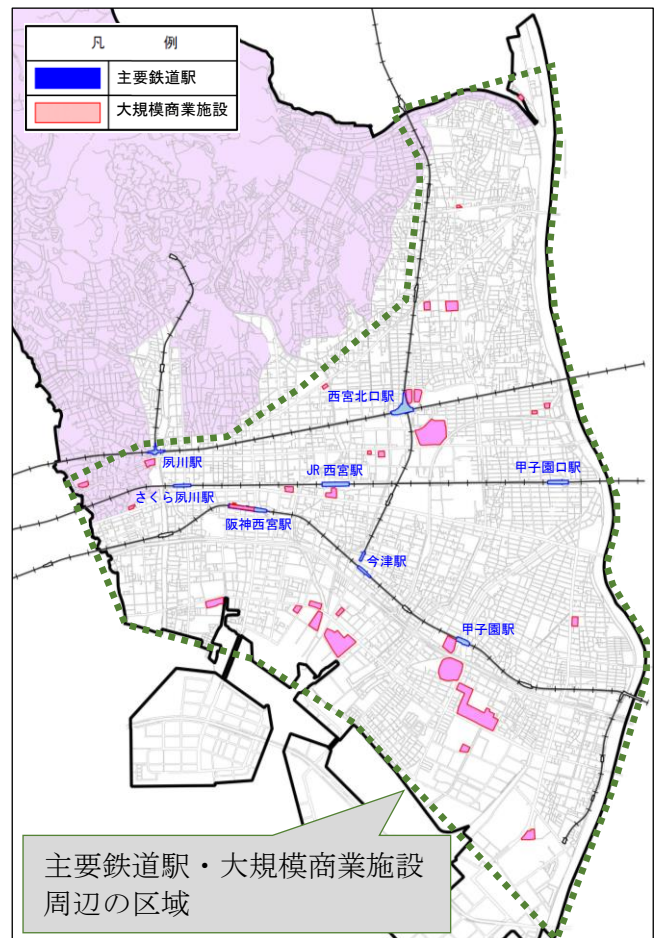
南部地域の平坦な区域を対象とする

自転車ネットワークの検討区域の設定

[2] 自転車交通量



[3] 主要鉄道駅・大規模商業施設

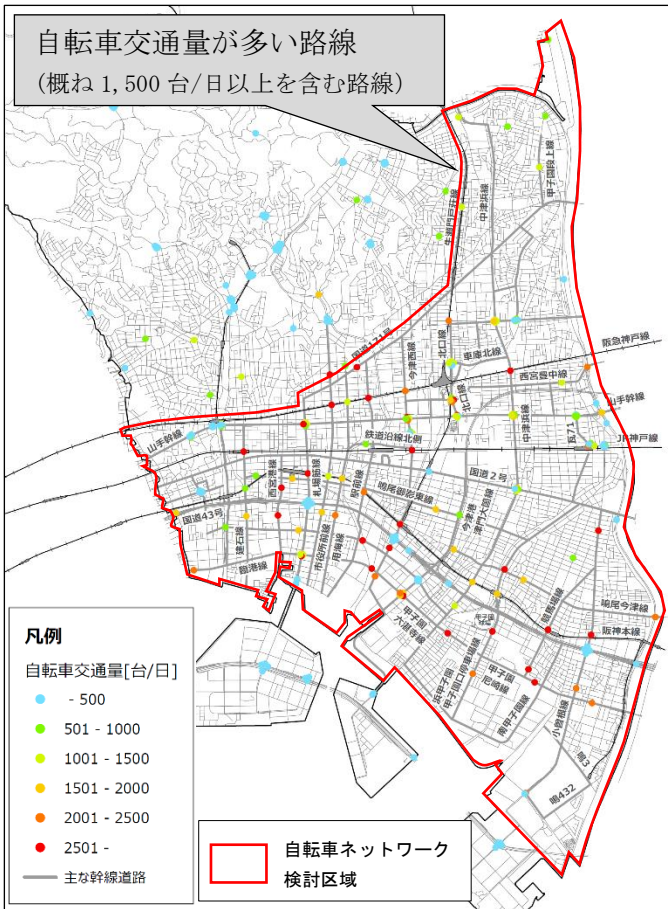


- [1] 地形条件
- [2] 自転車交通量
- [3] 主要鉄道駅・大規模商業施設
- [4] 隣接市の自転車ネットワークより

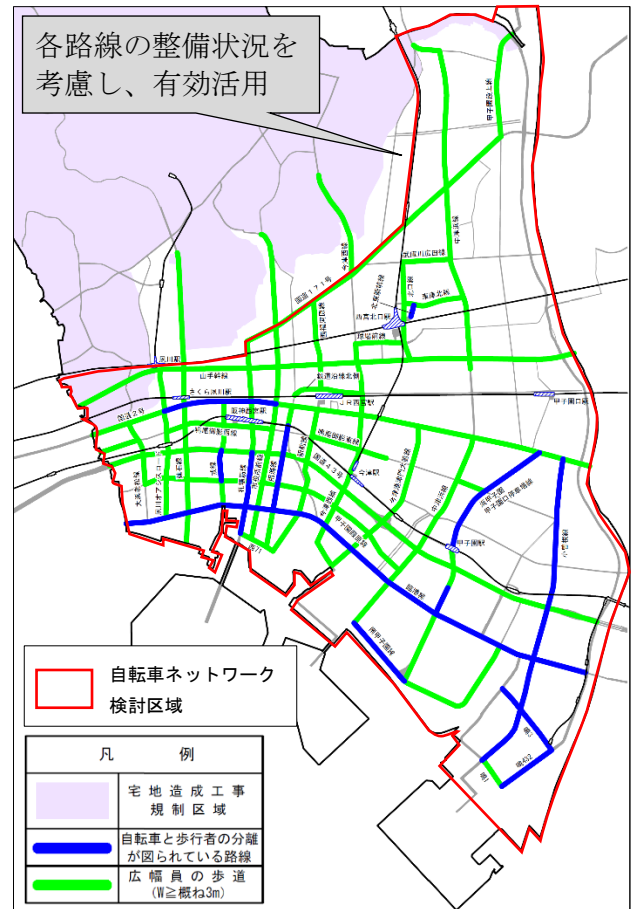
南北は宝塚市境や国道 171 号、阪急神戸本線付近から臨海部まで、東西は尼崎市境から阪急今津線や芦屋市境までを自転車ネットワークの検討区域とする

自転車ネットワークを形成する路線の選定

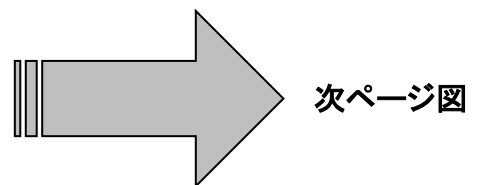
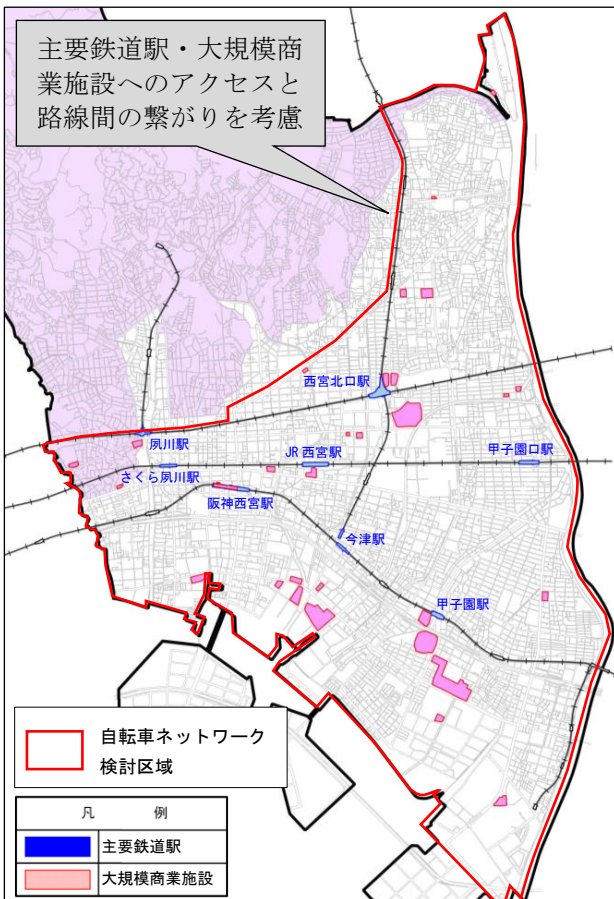
[5] 自転車交通量



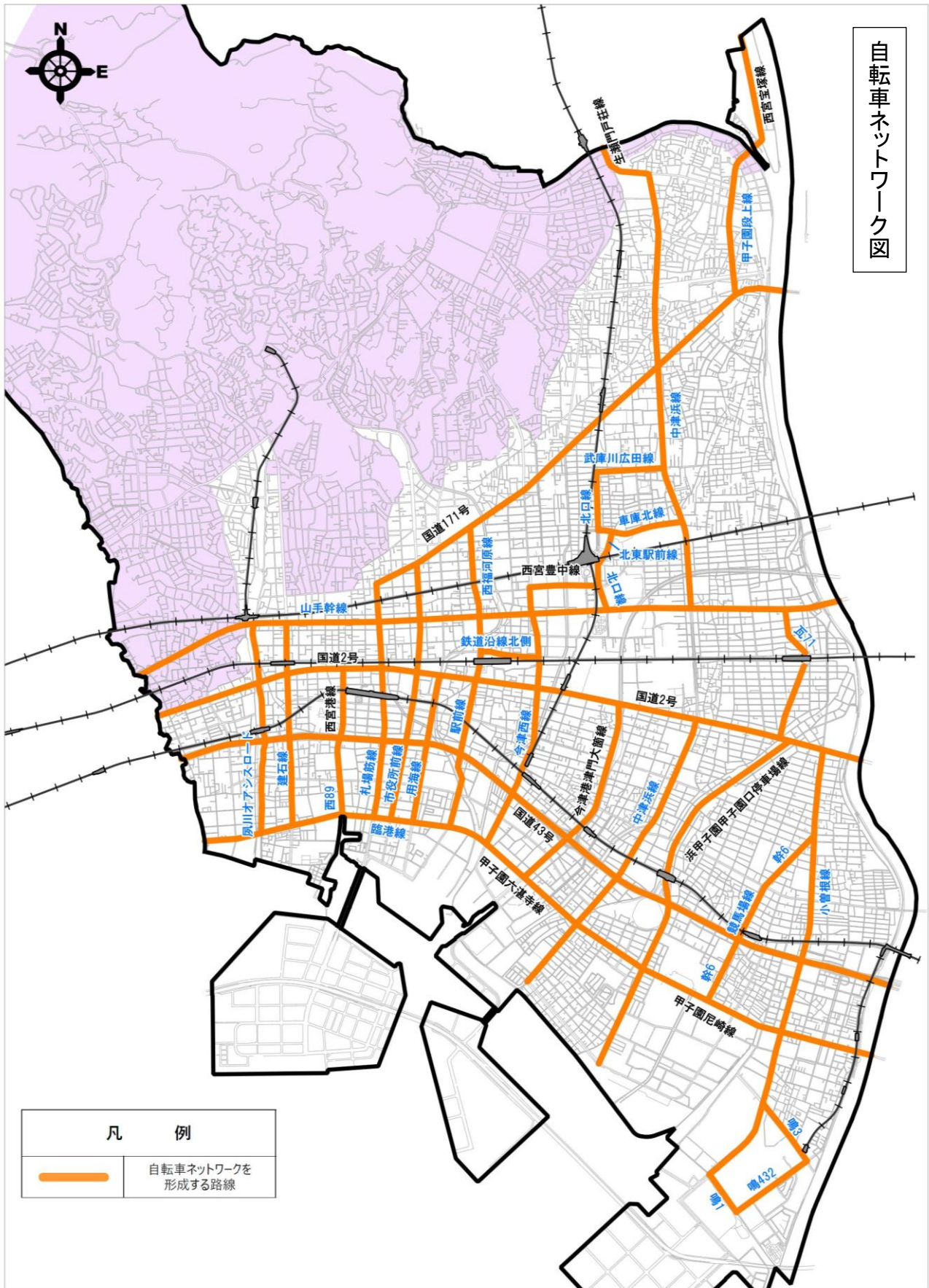
[6] 自転車通行空間の整備状況



[7] 主要鉄道駅・大規模商業施設



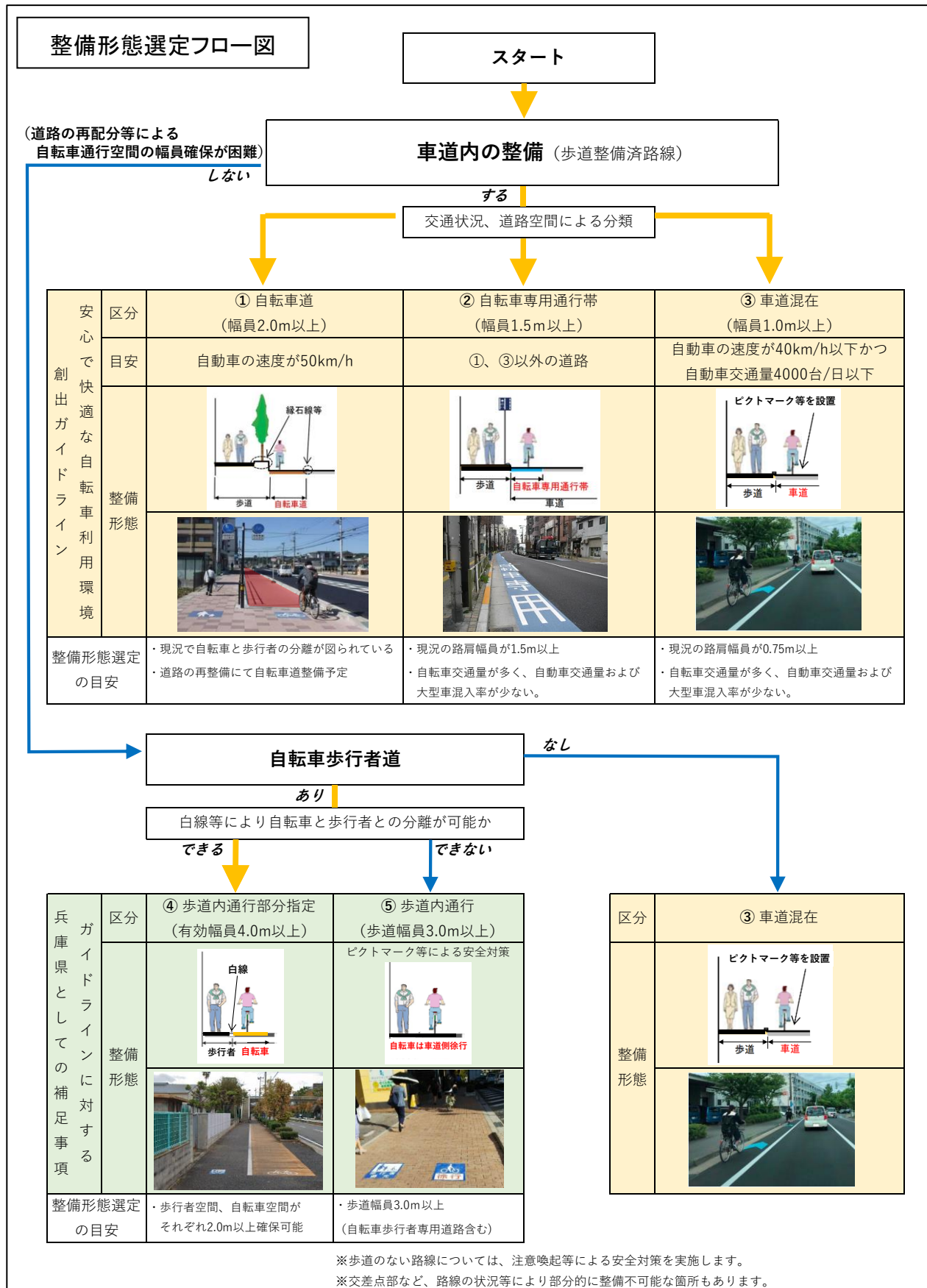
[5] 自転車交通量
[6] 自転車通行空間の整備状況
[7] 主要鉄道駅・大規模商業施設
[8] 隣接市の自転車ネットワーク 等
より
自転車ネットワークを形成する路線を選定



(※) 今後、自転車の利用状況や自転車通行空間の整備状況等を勘案しながら、必要に応じて自転車ネットワークの検討区域や路線の見直しを行う。

2) 自転車ネットワークの整備

・西宮市自転車ネットワークに選定した路線について、下記の整備形態選定フロー図に基づき自転車通行空間の整備を行う。



- ・自転車ネットワークに選定した路線について、整備形態ごとに対象となる路線をまとめた結果を、下記の一覧表に示す（整備形態の詳細はP. 10～P. 12「自転車通行空間と通行ルール」を参照）。

	整備形態	対象路線	備考	整備イメージ
ネットワーク路線 (※1)	自転車道	県道甲子園六湛寺線、甲子園尼崎線	(=臨港線：東川以东) 一部、現状維持あり	
		小曽根線	リニューアル整備予定	
		札場筋線	リニューアル整備予定	
		北口線 (阪急神戸本線横断部)	(=旧阪急アンダー部) 自転車専用道路として整備済み	
	車道混在	県道浜甲子園甲子園口停車場線	JR甲子園口駅から国道2号に向かう一方通行道路	
		県道西宮豊中線	(=球場前線)	
		北口線 (阪急西宮北口駅南東広場周辺)		
		競馬場線	(=本郷学文筋：旧国道～国道43号) (※4)	
		市役所前線 (JR東海道本線以北)		
		幹第6号線	(=本郷学文筋：小曽根線～旧国道)	
ネットワークを補完する路線 (※2)	歩道内通行部分指定	県道浜甲子園甲子園口停車場線	(=甲子園筋) 一部、他の歩道内通行あり	
		県道西宮港線	(=えべっさん筋：国道2号～酒蔵通り)	
		臨港線 (市道区間：東川以西)	将来形態として自転車道整備予定	
		用海線	(=用海筋) 一部、他の歩道内通行あり	
	歩道内通行	国道43号		
		国道2号	一部、相互通行の自転車道として整備済み	
		国道171号	一部、現状維持あり	
		県道今津港津門大筒線		
		北口線	一部、車道混在あり	
		武庫川広田線		
		車庫北線		
		中津浜線		
		山手幹線		
		西福河原線		
		鉄道沿線北側線		
		今津西線 (国道43号以南)		
		駅前線	(=福祉センター筋)	
		市役所前線 (JR東海道本線以南)		
		西第89号線	(=えべっさん筋：酒蔵通り～臨港線)	
		建石線	(=建石筋)	
	夙川オアシスロード			
	鳴第1号線			
	鳴第3号線			
	鳴第432号線			
	甲子園段上線 (国道171号以北)			
	現状維持 (※3)	県道生瀬門戸荘線	(=中津浜線：仁川町2丁目交差点以北)	
		県道西宮宝塚線	(=田近野線：仁川口橋交差点以北)	
		瓦第71号線	JR甲子園口駅から山手幹線に向かう道路	
		幹第6号線	(=本郷学文筋：国道43号～臨港線)	
		今津西線 (国道43号以北)	現況の道路幅員内での車道混在の整備は困難	

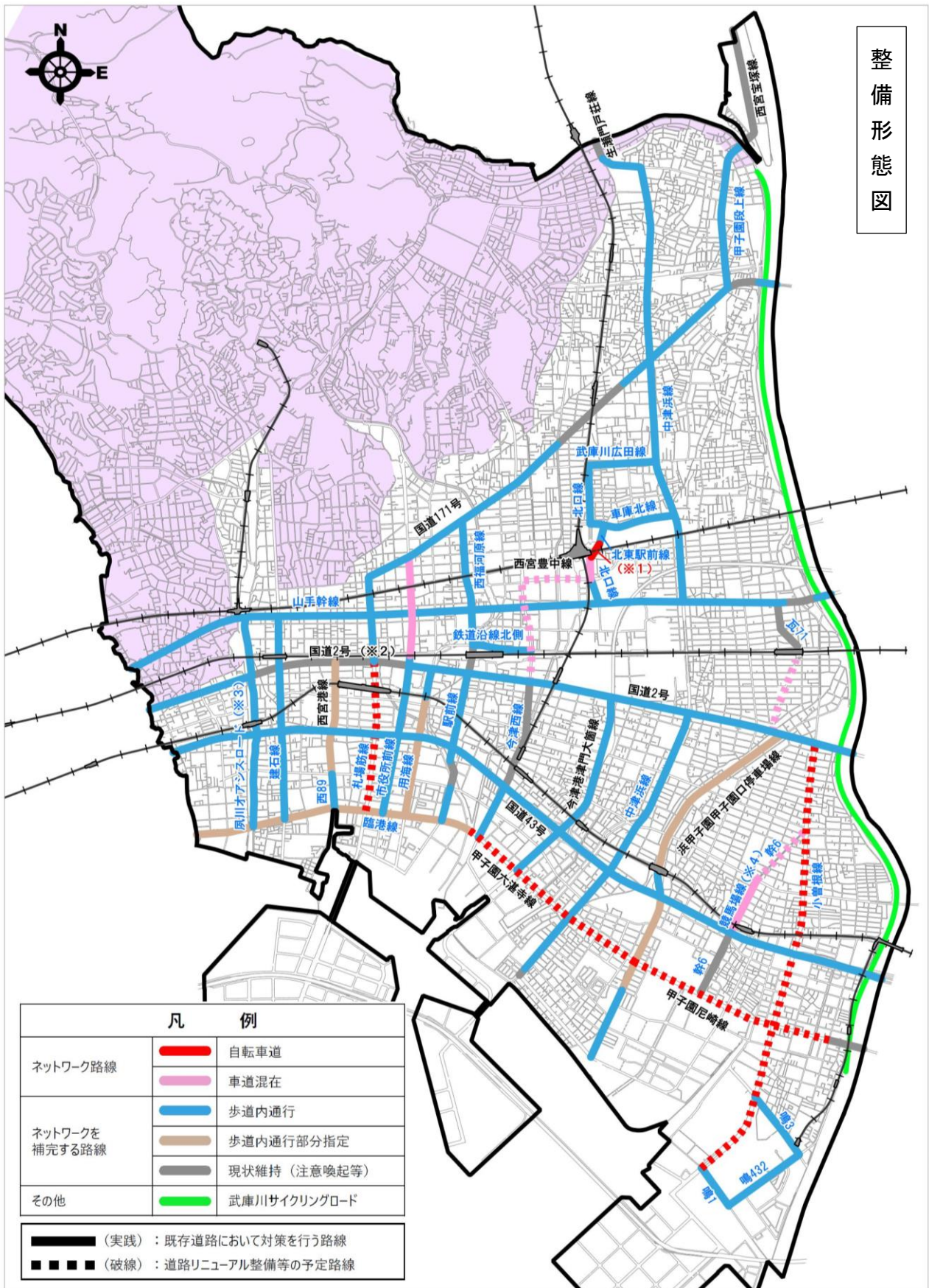
※1：国の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に準拠した整備を行う路線。

※2：直ちに国のガイドラインに準拠した整備を行うことはできないが自転車ネットワークを構成するうえで必要な路線。

※3：幅員が狭い路線や、地形的な条件などにより自転車通行空間の確保が困難な路線は、注意喚起等の安全対策を検討。

※4：競馬場線については、今後の交通状況等により、必要に応じて歩道内通行の検討を実施。

・前項の一覧表を地図に反映した結果が下図である。



（※1）：阪急神戸本線の横断部は自転車専用道路

（※2）：相互通行の自転車道

（※3）：夙川オアシスロードは自転車歩行者専用道路

（※4）：今後の交通状況等により、必要に応じて歩道内通行の検討を実施。

- 以下に自転車ネットワークの整備スケジュール（市道）を示す。

整備形態	対象路線	短期 (R2~5)	中期 (R6~)	長期 (R11~)	備考
自転車道	小曽根線	■	■	■	
	札幌筋線		■	■	
	北口線（阪急神戸本線横断部）				自転車専用道路として整備済み
車道混在	北口線（阪急西宮北口駅南東広場周辺）	■			
	競馬場線	■			(=本郷学文筋：旧国道～国道43号) ※1
	市役所前線（JR東海道本線以北）	■			
	幹第6号線	■	■		(=本郷学文筋：小曽根線～旧国道)
歩道内通行 部分指定	臨港線（市道区間：東川以西）		■	■	将来形態(長期)として自転車道整備予定
	用海線		■	■	(=用海筋)
歩道内通行	北口線	■			
	武庫川広田線	■			
	車庫北線	■			
	中津浜線	■	■		
	山手幹線	■	■		
	西福河原線	■			
	鉄道沿線北側線	■			
	今津西線（国道43号以南）	■			
	駅前線	■			(=福祉センター筋)
	市役所前線（JR東海道本線以南）	■			
	西第89号線	■			(=えべっさん筋：酒蔵通り～臨港線)
	建石線	■			(=建石筋)
	夙川オアシスロード	■			
	鳴第1号線	■			
	鳴第3号線	■			
	鳴第432号線	■			
甲子園段上線（国道171号以北）		■			

※1：今後の交通状況等により、必要に応じて歩道内通行の検討を実施。

3) 道路のリニューアル等にあわせた整備の推進 ----- **新規**

- 自転車道等の整備については、自転車通行空間の確保のために道路幅員の再配分が必要となるため、道路のリニューアル整備等にあわせて行う。

4) 無電柱化にあわせた整備の推進 ----- **新規**

- 「西宮市無電柱化推進計画」において無電柱化推進路線に位置づけられている路線については、無電柱化の整備にあわせて、自転車通行空間の確保に努める。



■無電柱化の整備例（西宮市 HP）

②自転車ネットワーク以外の自転車通行空間の整備

1) 自転車ネットワーク以外の整備

新規

- 自転車ネットワーク以外の幹線道路等においては、自転車と歩行者の輻輳や自転車関連事故が多い通学路等、安全性の向上が必要なエリアでは、自転車通行空間の明示など、安全な自転車通行空間の形成を図る。
- 既存道路における道路改良事業等にあわせて、道路幅員の再配分による自転車通行空間の確保と機能向上等を検討する。
- 歩道新設・改良工事のバリアフリー化により高齢者や幼児などの通行の安全を確保するとともに、自転車通行空間の機能向上を図る。



■自転車通行空間の明示例

2) 生活道路における整備

新規

- 生活道路においては、事故が多発する交差点など、安全で快適な自転車通行空間の整備を進める観点から、対策が必要と考えられる場所では、路面標示や注意喚起サイン等を設置し、交通安全対策を進める。



■生活道路における路面標示例

6-1 施策の方向性

① 自転車駐車需要に応じた整備

鉄道駅周辺など特定のエリアごとに、既存自転車駐車場の利用状況及び放置自転車の状況などを把握し、当該エリアにおける自転車駐車台数の需要に応じた整備を進める。

整備にあたっては、鉄道駅などの目的施設との距離等にも配慮しながら、既存施設の効率的な利用を図っていく。

② 快適に利用できる自転車駐車場施設等の導入

公共自転車駐車場については、必要な場所に新たに整備を進めるとともに、既存施設についても、安全性、利便性、快適性の向上をめざして、適宜施設の更新・再整備を進める。

施設の整備にあたっては、利用しやすく安全性の高い自転車駐車器具の導入やIoT技術の活用など、様々な視点から検討を行い、より利便性の高い施設の整備を進める。

③ 鉄道事業者・商業者等の民間活力の活用促進

自転車駐車場の整備は、場所の確保や費用面などの問題もあり、市単独では相当な時間を要することから、鉄道事業者、商業者、民間事業者、まちづくり団体など、多様な主体と共同し、様々な手法を用いた整備を進める。

民間事業者等による自転車駐車場の整備を促進するための補助金を交付する。

6-2 具体的な施策

① 自転車駐車需要に応じた整備

1) 公共自転車駐車場の整備 ----- **継続**

- ・ 鉄道駅周辺などにおいて、需要に応じた自転車駐車場の整備に努める。
- ・ 鉄道駅等の目的施設に近い位置に確保するなど、利用者の利便性に配慮した公共自転車駐車場の整備を進めるとともに、鉄道駅から遠い既存施設等については、再配置等の検討を行う。



■ 公共自転車駐車場

2) 都市空間を利用した自転車駐車場の整備 ----- **継続**

- ・ 歩道、公園・広場、河川敷、高架下などの都市空間を利用した自転車駐車場の整備を進める。
- ・ 阪急西宮北口駅前のような地下利用（駅前広場の地下空間を利用したサイクルツリー（全自動機械式自転車駐車場）及び自走式自転車駐車場の整備）や、上空利用（機械式駐車機の格納庫を上空に設置した自転車駐車場の整備）など、限られた都市空間を立体的に有効利用した自転車駐車場の整備について検討を行う。
- ・ 既存の建物式自転車駐車場等の建て替え等にあたっては、他の施設との一体的な整備など、計画的、効率的な公共自転車駐車場の整備に努める。



■ 歩道上自転車駐車場



■ 地下空間を利用した全自動機械式自転車駐車場

3) 放置自転車対策の実施 ----- **継続**

- ・ 本市では、「西宮市自転車等の駐車秩序に関する条例」に基づき、市内の鉄道駅周辺 23 箇所を「自転車等放置禁止区域」に指定し、区域内での自転車や原動機付自転車の放置を禁止している。
- ・ 今後も、自転車駐車場の整備を推進するとともに、放置された自転車に関しては、移動（撤去）、保管、返還を進め、継続して撤去の強化を図る。



■ 放置自転車撤去活動

②快適に利用できる自転車駐車場施設等の導入

1) 公共自転車駐車場の再整備

継続

- ・既存の公共自転車駐車場については、施設の老朽化にあわせて、適切な施設の更新・再整備を進めていくとともに、サイクルラック、上屋等が整備されていない既存自転車駐車場については、必要に応じた整備を進める。
- ・定期更新機の設置、搬送コンベアの導入など機能向上を図り、利便性や快適性の向上を図る。
- ・トンネル内など暗くて不安感がある自転車駐車場において、明るい照明装置を設置する、明るい塗装を施すなど、安心して利用できるように、既存自転車駐車場の環境改善を進める。



■改修された自転車駐車場

2) 利用しやすい自転車駐車器具の導入

継続

- ・近年、利用者が増加している子供乗せ電動アシスト自転車や、タイヤ幅が広い自転車、重量が重い大型自転車などにも対応が可能な駐車ラックなど、様々な車両を想定した、利用しやすい自転車駐車器具の導入を進める。
- ・利用者の利便性向上、運営の効率化等をめざし、ICタグを利用したゲートシステムの採用など、IoT技術を積極的に活用した自転車駐車場の整備についても検討を進める。



■自転車にとりつけたICタグ



■ICタグを利用したゲートシステム（国交省HP）

3) 利用料金の弾力的な運用の検討

継続

- ・既存の自転車駐車場は、鉄道駅や商業施設までの距離、駐車場所の階層、管理人の有無、ゲート式・ロック式等の施設設備など、自転車駐車場ごとにその利便性等に差が見られることから、それらの特性に応じた利用料金の設定について検討を行う。
- ・一方、通勤・通学者は長時間利用が多く、買い物客は短時間利用が多いなど、利用特性が見られることから、短時間利用無料化など、利用特性に応じた料金の設定について検討を行う。

③鉄道事業者・商業者等の民間活力の活用促進

1) 鉄道事業者と連携した自転車駐車場の整備 ----- 継続

- ・「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」に基づき、鉄道駅周辺の自転車駐車場の整備等にあたっては、鉄道事業者に対して積極的な協力を要請し、市と共同で取組を推進する。

2) 利用しやすい自転車駐車場の整備誘導 ----- 継続

- ・業務施設等においては、自社用自転車駐車が敷地の奥まったところに確保され、利用率が低くなっているケースが見られることから、自転車駐車場を利用しやすい位置に設ける等、条例に規定する附置義務に基づき整備誘導を進める。

3) 民間事業者・まちづくり団体等による自転車駐車場の整備促進 ----- 拡充

- ・附置義務条例以外にも、商店街振興組合等による商店街の空き店舗を活用した自転車駐車場の整備、まちづくり団体等による自転車駐車場の整備など、様々な主体による整備を促進する。
- ・自動車の通行が困難な狭い道路に面している未利用地、大型店舗等のデッドスペース等を活用した民間による自転車駐車場の整備を促進する。
- ・民間事業者等による自転車駐車場整備を促進するためには、補助金の支給のみならず、用地の提供や合意形成の支援など、市と民間事業者等が適正な役割分担のもと、必要な整備を進めていくことが重要である。
- ・放置自転車が多いエリア等における、商店街の空き店舗等を活用した自転車駐車場の整備や民間事業者による自主的な自転車駐車場の整備、民間駐車場の自転車駐車場への転用等を促進するため、民間事業者の自転車駐車場整備に対し補助金を交付する。



■空地等を活用した自転車駐車場



■民間事業者による自転車駐車場整備

4) 公共自転車駐車場管理の民間委託 ----- 継続

- ・本市では、70箇所の市営自転車駐車場の管理・運営等業務を指定管理者に委託している。今後も、指定管理者制度を継続させ、パソコンやスマートフォンによる利用料金の支払いや自転車駐車場の利用状況の表示など、民間事業者のノウハウを活用し、利用者の利便性向上に繋がるサービスの検討を行う。

5) セキュリティの高い自転車駐車場施設の整備 -----

継続

- 近年、健康志向や環境配慮意識の高まりから、スポーツサイクル等による自転車通勤者が増えているが、その一方で、自転車の盗難、駐車時のいたずら等が問題となっており、防犯性が高く、安心して利用できる自転車駐車場の整備が望まれている。
- セキュリティ効果の高い電磁ロック式ラックの導入や犯罪抑止のための防犯カメラの設置など、利用者が安心して使用できるよう自転車駐車場施設の整備の促進を図る。



■ 阪神甲子園駅前の民営自転車駐車場にある自転車専用ロッカー

7-1 施策の方向性

①適正な自転車利用を促進するための普及啓発活動の推進

自転車の適正な利用を促進するためには、様々な機会を捉えて、多様な手段を用いながら啓発活動等を推進していく必要がある。

本市や警察が主催するイベントや交通安全活動等において啓発活動を継続していくとともに、啓発活動等で使用するための、効果的な資料の作成等を行う。

あわせて、自転車事故が多い場所等の情報提供を進める一方で、当該場所における事故撲滅に向けた啓発活動の実施、注意喚起サインの設置等を行う。

②段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

人は、年齢によって、また生活のスタイルによって、知識や経験の幅が大きく異なっていると同時に、使用・利用する交通手段にも差があることから、交通安全教育指針等を活用し、幼児、小学生、中学生、高校生、成人、高齢者など、年齢に応じた交通安全教育を実施するなど、体系的な取組を推進する。

また、それらの取組の効果を検証するとともに、適切に自転車を利用することができる「人材」の育成に関する取組を推進する。

③多様な主体と連携した効果的な活動の推進

交通安全啓発、交通安全に関する情報の提供などは、人が多く集まる場所で視覚的に行う等の方法が効果的と考えられることから、交通事業者、民間事業者など様々な主体と連携した取組を推進する。

また、民間事業者が持つ先進的な資機材等を活用して交通安全教室を開催するなど、活動の方面でも連携・協力した取組を推進する。

7-2 具体的な施策

①適正な自転車利用を促進するための普及啓発活動の推進

1) 自転車安全適正利用啓発の推進

継続

- ・自転車の安全で適正な利用を促進するために、「自転車安全利用五則」「自転車運転者講習制度」「自転車で加害者となる事故を起こした場合の責任」「自転車損害賠償保険等への加入義務」などを重点項目とした啓発を推進する。
- ・わかりやすい啓発用の教材を市ホームページで公開し、誰もが自由に活用しながら学んでもらえるような啓発を行う。市ホームページに掲載する資料や動画は、定期的に内容を更新する。
- ・交通安全教育用DVDの貸出による啓発を行う。
- ・交通事故やルール違反の多い場所で、効果的な街頭活動を行う。
- ・各自転車通行空間における通行ルールの周知徹底を図る。
- ・毎月2日の「自転車安全利用の日」を周知し、併せて啓発活動を行う。
- ・兵庫県の「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の更なる周知を図る。

2) 各種イベントによる啓発の推進

継続

- ・四季の交通安全運動で、警察と連携しながら自転車の交通ルール等の啓発を行う。
- ・交通安全フェスティバル、市民祭り、交通安全ミニくるフェスタなど、市主体のイベントで、自転車の交通ルールなどを楽しみながら学べるよう工夫した啓発を行う。
- ・警察や他機関が行うイベントに積極的に参加し、自転車の交通ルール等の啓発を行う。



■交通安全フェスティバル

3) 「みやたん」などの媒体を活用した啓発の推進

新規

- ・自転車利用者に対して、イベント・シンポジウム等の様々な機会を利用しながら、印象的で特徴的な媒体を活用した広報・周知活動を行う。
- ・本市等が実施する自転車関連のイベントや街頭キャンペーンなどに、西宮市キャラクターの「みやたん」を積極的に登場させるとともに、啓発看板、自転車安全教室修了証、反射材、ポスター、チラシ、景品グッズなどに「みやたん」を活用する。



■みやたん活用の事例

4) 自転車事故マップの活用

新規

- ・市内の警察署からデータの提供を受けて、「事故が特に多い箇所」や「注意すべきポイント」を小学校区別に、地図上にプロットした「自転車事故マップ」を作成し、公開している。
- ・自転車事故マップを定期的に更新し、自転車利用者、自動車運転者、歩行者に広く周知するとともに、小学校・幼稚園などでの「交通安全教室」等において、当該マップを活用した自転車事故防止の啓発を行う。
- ・自転車事故マップで示された事故の多い箇所に注意喚起サインなどを設置し、注意喚起を行うなど、事故防止に向けた取組を実施する。



■ 自転車事故マップ

注意喚起サイン
(1000×200)



■ 注意喚起サインの例



■ 注意喚起の事例

5) 交通違反者に対する指導取締りの周知

継続

- ・兵庫県警察本部が策定した「兵庫県警察自転車総合計画」に基づき、警察による「自転車利用者の交通違反に対する取締り」が実施されることを広く周知する。
- ・毎月2日の「県下一斉自転車指導取締り強化日」の周知徹底を図る。



■ 警察による取締りの実施（兵庫県警 HP）



■ 交通取締情報（兵庫県警 HP）

②段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

1) 幼児、小学生に対する交通安全教育の推進 ----- **継続**

- ・ 幼児や小学生に対する「交通安全教室」や「自転車安全教室」は、幼少期において交通ルールを学ぶ絶好の機会であることから、これまでと同様、積極的に警察と協力しながら、全市的な取組を推進する。
- ・ 小学校3年生に対しては、交通ルール遵守意識の醸成を図る「自転車安全教室」を実施する。
- ・ 全ての「交通安全教室」で、自転車の安全に関する啓発等を実施する。



■交通安全教室



■自転車安全教室

2) 中学生、高校生に対する交通安全教育の実施 ----- **新規**

- ・ 現在、中学生以上の学生に対しては、警察が主となった自転車の交通安全教育を実施しているが、今後は、市においても、事故発生件数が多い中高生に対して、事故に関わる具体的なリスクの紹介や、研修会場でのスタントマンによる事故の再現など、効果的な研修の実施を検討する。



■高校の安全教育



■スタントマンによる事故の再現（スケアード・ストレイト）



3) 成人に対する交通安全教育の推進 ----- **拡充**

- ・ 社会人、大学生、高齢者に対しては、警察が主となった自転車の交通安全教育を実施しているが、今後は、警察と市が相互に情報を共有しながら、協力した取組を実施する。
- ・ 「老人クラブ」や「いきいき体操」など、成人の様々な活動機会にあわせた効果的な啓発活動を実施する。
- ・ 保育所や幼稚園、小学校での交通安全教室等について、保護者にも積極的な参加を働きかける。

4) 人材の育成

新規

- ・自転車の運転マナーに対する市民からの苦情や事故発生件数が多い中高生の自転車の安全利用に対する意識をより一層向上させるため、各学校の生活指導の教員に対して、教材の活用方法を普及させるなど、効果的な研修の実施を検討する。
- ・市ホームページにおける「交通安全・自転車運転ルールWEB検定(案)」の実施に向けた検討を行う。

【WEB検定(案)】

- 小学生向け…20問程度のクイズ形式で「○×」を選択し、15点以上の正解者にはカードサイズの「みやたん認定書」を交付する。
- 中高生向け…小学生より高度な内容とし、50問程度のクイズ形式で「○×」を選択し、40点以上の正解者にはカードサイズの「みやたん交通安全マスター認定書」を交付して、子供たちの交通安全・自転車運転ルールのお手本となってもらおう。
- 認定書とともに、小学生には「みやたんグッズ」、中高生には「交通安全・自転車運転ルールに係る資料等」を送付し、自転車利用者の安全意識の向上を図る。

5) 教育効果の検証

継続

- ・市民意識調査や学校単位でのアンケート調査等を実施し、交通ルールの理解度や自転車通行環境の課題などを定期的に把握し、今後の施策に反映させる。

③多様な主体と連携した効果的な活動の推進

1) 多様な主体との連携

拡充

- ・鉄道会社の協力を得て、駅の大型モニターや甲子園球場オーロラビジョン等を活用した啓発を検討するなど、西宮市交通安全推進協議会会員相互の連携強化を図る。
- ・自転車シミュレーターや自転車安全VRを活用した先進的な交通安全教室の開催を検討するなど、民間企業などとの連携を図る。



■ 駅大型モニターによる啓発（東京都 HP）



■ 自転車シミュレーター

8-1 施策の方向性

① 自転車をより便利に、より楽しく使うための取組の推進

自転車は、季節や風を感じながら、子どもから高齢者までが、気軽に使え、健康的で、環境にやさしく、さらに渋滞緩和につながるなど、まちにメリットをもたらす交通手段として評価されている。

このような自転車を、市内の様々な場所で、様々な人がより便利に、より楽しく利用できるよう環境づくりを推進する。

② 多様な手段を利用した自転車関連情報の提供

自転車の適正な利用を促進するためには、正しい利用のルール・マナーに関する情報や走行空間・自転車駐車場に関する情報等を、様々な機会を捉えて、広く利用者に対して発信していく必要がある。

今後は、様々な場所において、多様な媒体を利用しながら、自転車関連情報の提供を進める。

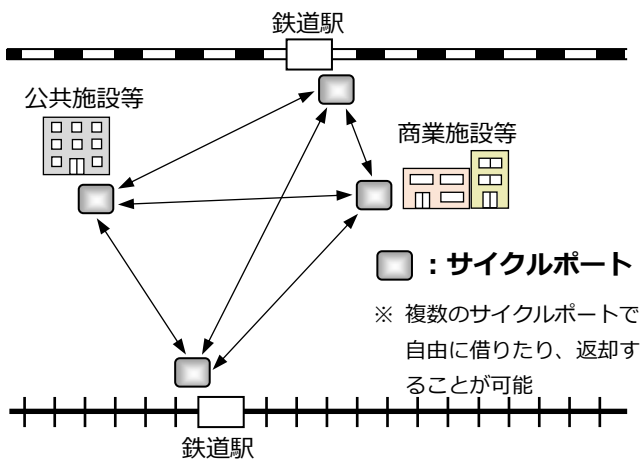
8-2 具体的な施策

① 自転車をより便利に、より楽しく使うための取組の推進

1) シェアサイクルの導入の検討

継続

- 本市では、市民等が手軽に利用でき、かつ環境にも優しい新たな交通手段としてシェアサイクルに着目し、公共交通の補完をはじめ、経済活動の活性化やまちの魅力向上など、様々な事業効果等を検証するため、令和元年7月から「西宮市シェアサイクル利用動向調査」を実施し、公共用地等への本格導入に向けた検討を行っており、事業効果を確認できたことから、令和6年4月より本格実施に移行する。



■シェアサイクルのイメージ



■サイクルポート

2) 利用料金支払い方法の多様化

拡充

- 自転車駐車場の定期利用者が、パソコン・スマートフォンなどのインターネット端末で利用申し込みを行い、あわせてクレジットカードやスマートフォンで決済できるようなシステムの導入を検討する。
- 交通系ICカードを利用して、定期利用者の入出庫や一時利用者の利用料金支払いが可能となる自転車駐車場システムの導入を検討する。

3) ひょうごサイクリングモデルルートとの連携

新規

- 兵庫県が推進するサイクルツーリズムの推進に向けた取組の1つである、神戸・阪神南地域におけるサイクリングルートについて、自転車がより楽しく、快適に通行できるように、ルート誘導看板や路面標示、ルート距離表示等の整備に取り組む。



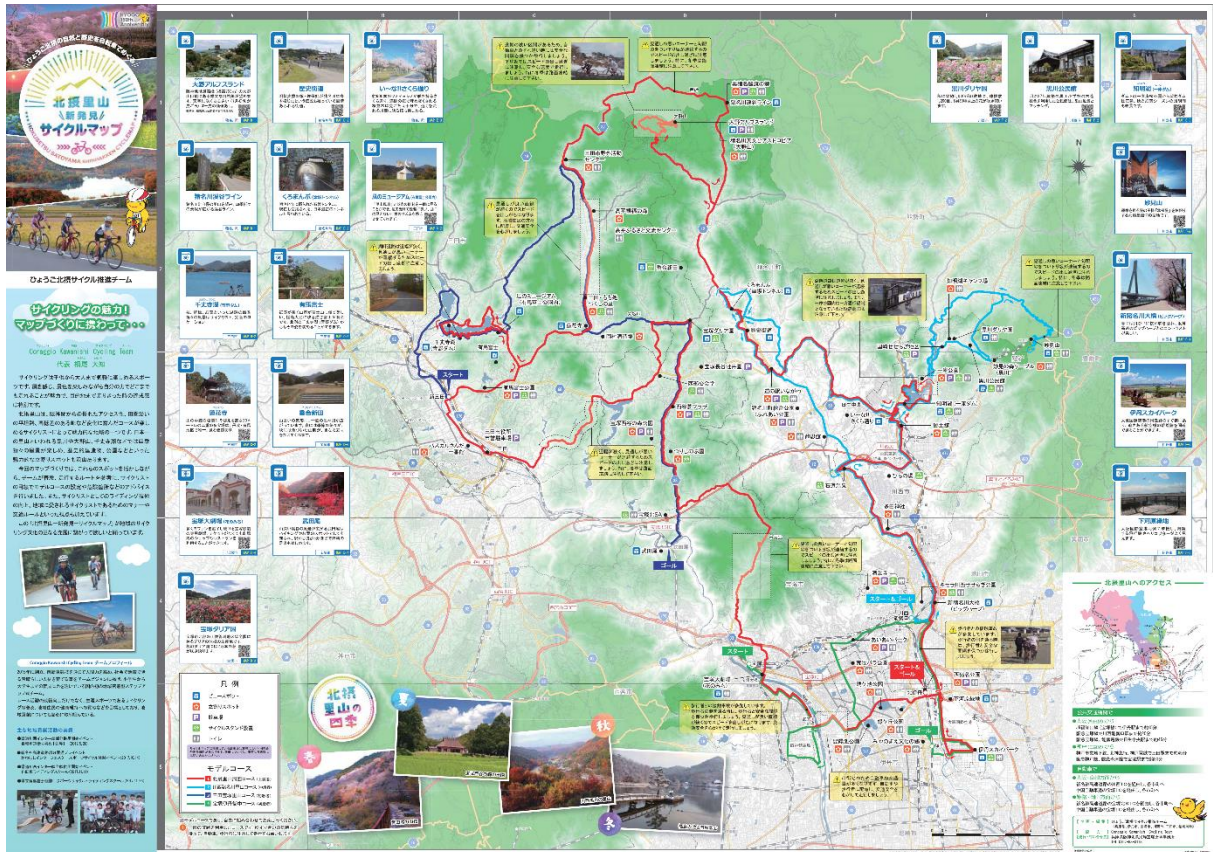
■武庫川サイクリングロード

②多様な手段を利用した自転車関連情報の提供

1) 自転車マップの作成の検討

新規

- ・自転車ネットワークに記載された路線（走りやすい路線）や、サイクリングコース（ひょうごサイクリングモデルルート）、放置自転車禁止区域、サイクルポート・自転車店・自転車駐車場等の位置、坂道や自転車通行上の要注意箇所を周知するヒヤリハットなどを地図上に示した自転車マップの作成を検討する。



■北摂里山サイクルマップ（兵庫県 HP）

2) 多様な場所における情報の提供の検討

新規

- ・自転車マップを市役所や市民会館、図書館等の公共施設、スポーツ関連施設、観光案内所、鉄道駅などにおいて配布するなど、市内の様々な場所で自転車関連の情報を入手できるような環境づくりを検討する。

3) 市ホームページ等における情報の提供

継続

- ・市ホームページにおいて、交通安全や交通事故、自転車駐車場等に関連する多様な情報を提供するとともに、市民が必要な情報を容易に入手できるようなわかりやすいホームページづくりを進める。

4) IoT を活用した情報提供システムの整備

拡充

- ・自転車利用に関する情報を一元化し、自転車駐車場の利用情報をリアルタイムで提供するなど、IoT を活用した情報提供システムの検討を進める。

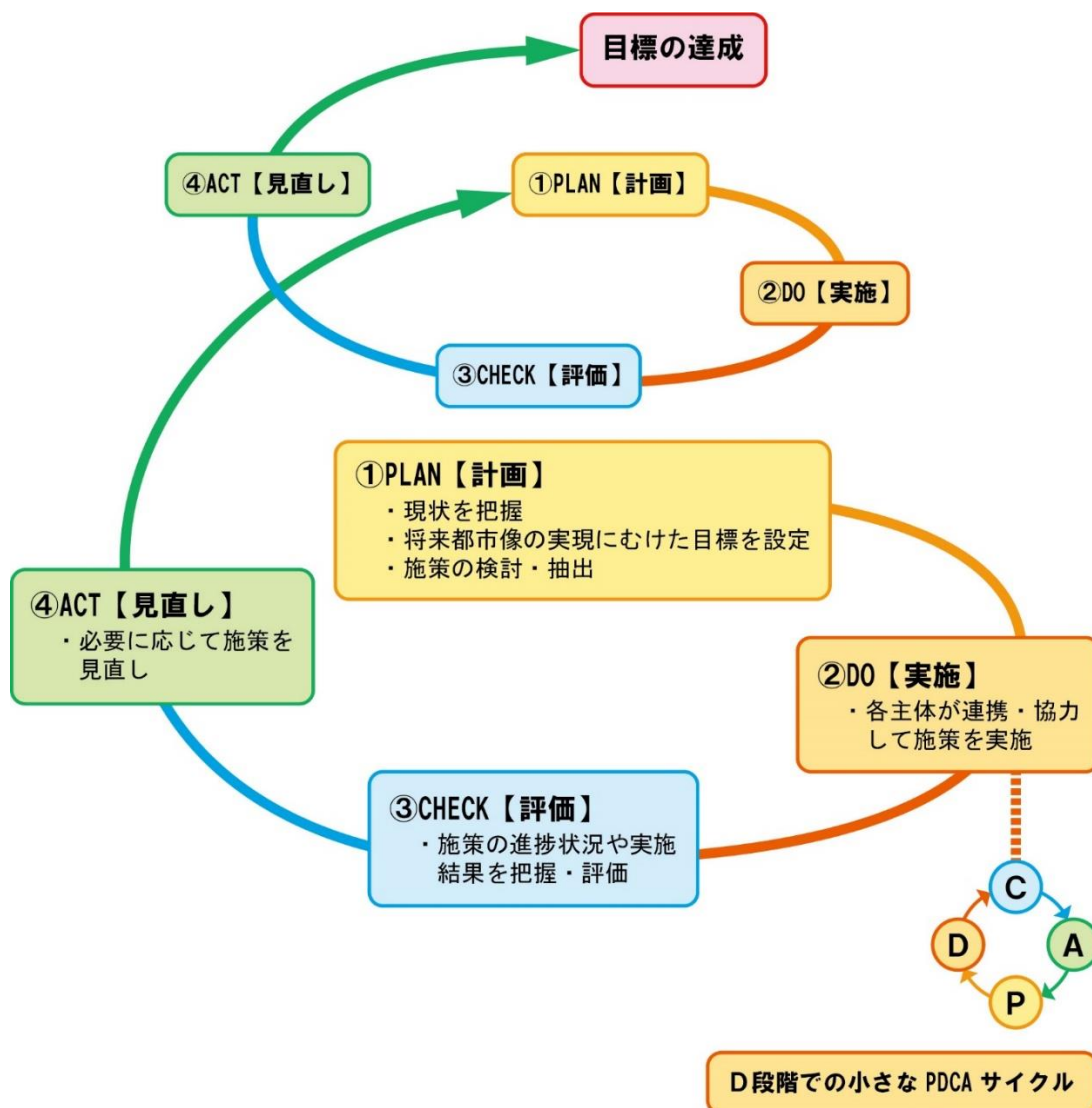
9-1 施策の進め方

(1) PDCAによる施策推進

①PDCAサイクルによる効果的な施策の推進

計画（PLAN）された「自転車通行空間の整備（はしる）」「自転車駐車環境の向上（とめる）」「自転車利用ルール徹底・マナーの向上（まもる）」「自転車利便性の向上（いかす）」に関する様々な施策を実施（DO）していく上で、その進捗状況を把握、評価し（CHECK）、必要に応じて見直し（ACT）を行いながら、PDCAサイクルによる効果的な施策の推進を図る。

また、計画策定から計画期間終了までにおけるPDCAに加え、D（実施）段階においても施策の実施結果や進捗状況を把握し、評価する小さなPDCAサイクルを実施する。



②必要に応じた見直しの実施

本計画の目標年次は令和10年（2028年）となっており、その間に社会情勢の変化や、それに伴う新たな法制度の整備、新たな技術の開発・導入等が進む可能性もあることから、適切な時期に本計画の検証等を行い、その結果を反映させるなど、必要に応じて計画の見直しを行う。

9-2 計画の評価と進行管理

(1) 計画の評価

本計画で掲げた4つの施策分野の達成状況を把握するために、成果指標を設定する。

■成果指標及び目標値

成果指標	活用データ (評価間隔)	指標及び目標値の考え方	現況値(年次) 目標値(目標年次)
第5章 自転車通行空間の整備(はしる)			
■自転車ネットワーク整備率(市道) (※1)	整備実績延長 (毎年)	自転車が安全に通行できる空間の整備を推進する	現況値: 0.4%(R1) 目標値: 84.5%(R10)
■自転車に乗るときに「走行する場所が明確に示されていない」ことを不便と感じている人の割合 (※2)	市民意識調査 (5年毎程度)	路面標示等により自転車の通行位置を明示することで利便性向上を図る。	現況値: 48.8%(R1) 目標値: 35.0%(R10)
第6章 自転車駐車環境の向上(とめる)			
■放置自転車台数	西宮市データ (毎年)	駅周辺における放置自転車等の解消を図る	現況値: 534台(R1) 目標値: 230台(R10)
■市営自転車駐車場の利用率	西宮市データ (毎年)	駅周辺の自転車駐車需要に応じた整備を行う	現況値: 88.3%(H30) 目標値: 90.0%(R10)
第7章 自転車利用ルールの徹底・マナーの向上(まもる)			
■自転車関係事故件数 (1月~12月)	警察事故データ (毎年)	警察と連携して、交通安全教室やマナー啓発等を推進し、自転車事故の減少を目指す	現況値: 488件(H30) 目標値: 330件(R10)
■自転車損害賠償保険への加入割合 (※3)	市民意識調査 (5年毎程度)	自転車損害賠償保険への加入を促進させる	現況値: 76.0%(R1) 目標値: 92.0%(R10)

(※1): 自転車ネットワーク整備率 = 自転車ネットワーク整備済み延長 ÷ 自転車ネットワーク総延長 (現状維持の路線を除く) × 100

(※2): 市民意識調査において、有効回答者数に対し、「特に不便を感じる」「不便を感じる」と回答された方の割合

(※3): 市民意識調査において、自転車に乗る人のうち、「加入している」と回答された方の割合

(2) 計画の進行管理

安全・安心で快適な自転車利用環境の実現に向けた施策を効果的に推進していくためには、施策毎の単一的な取組ではなく、様々な関係者がより一層連携した、総合的かつ一体的な取組が必要となる。

また、賑わいづくりや回遊性の強化などといった、まちづくりと連携した取組もますます重要となってくるため、本計画の策定に携わった関係課が成果指標に基づき、確実に進行管理を行い、取組を持続的・発展的に展開していく。

(1) 自転車関連の主な交通ルール

※罰則は当該項目の中で最も重いものを代表して記載。

交通ルール	根拠規定	主な内容	罰則
1) 車道通行の原則	道路交通法第17条、第17条の2、第18条、第20条、第63条の3	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車は、歩道と車道の区別のある道路では、車道を通行しなければならない（自転車道があれば自転車道を通行） ・ 自転車は、道路では左側を通行しなければならない。 	3月以下の懲役又は5万円以下の罰金等
2) 例外的に歩道を通行できる場合	道路交通法第63条の4	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車は、車道通行が原則だが、以下の時は歩道を通行することができる。 <ul style="list-style-type: none"> ○ 道路標識等により自転車が当該歩道を通行することができることとされているとき ○ 自転車の運転者が、高齢者や児童・幼児等であるとき ○ 車道又は交通の状況に照らして当該自転車の通行の安全を確保するため当該自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき ・ ただし、自転車は歩道の中央から車道寄りの部分を徐行し、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。 	3月以下の懲役又は5万円以下の罰金（歩道通行要件を満たさないにもかかわらず歩道を通行した場合）等
3) 並進の禁止	道路交通法第19条、第63条の5	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車は、道路標識等により認められている場合を除き、他の自転車と並進してはならない。 	2万円以下の罰金又は科料
4) 徐行すべき場所	道路交通法第42条	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車は、道路標識等がある場合のほか、左右の見通しがきかない交差点等を通行しようとするときは、徐行しなければならない。 	3月以下の懲役又は5万円以下の罰金等
5) 一時停止すべき場所	道路交通法第43条	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車は、道路標識等により一時停止すべきとされているときは、一時停止しなければならない。 	3月以下の懲役又は5万円以下の罰金等
6) 夜間のライトの点灯等	道路交通法第52条、第63条の9、道路交通法施行令第18条、道路交通法施行規則第9条の4、都道府県公安委員会規則	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車は、夜間はライトを点灯しなければならない。また、反射器材を備えていない自転車（尾灯をつけているものを除く。）を夜間に運転してはならない。 	5万円以下の罰金等

交通ルール	根拠規定	主な内容	罰則
7) 二人乗りの禁止	道路交通法第55条、第57条、都道府県公安委員会規則	・ 自転車は原則として二人乗りをしてはならない。	5万円以下の罰金等
8) ブレーキの備付け	道路交通法第63条の9 道路交通法施行規則第9条の3	・ 前輪及び後輪にブレーキを備え付けていない自転車を運転してはならない。	5万円以下の罰金
9) 児童・幼児のヘルメットの着用	道路交通法第63条の11	・ 児童・幼児を保護する責任のある者は、児童・幼児を自転車に乗車させるときはヘルメットをかぶらせるように努めなければならない。	
10) 酒気帯び運転等の禁止	道路交通法第65条	・ 酒気を帯びて自転車を運転してはならない。また、酒気を帯びている者に自転車を提供したり、飲酒運転を行うおそれがある者に酒類を提供したりしてはならない。	5年以下の懲役又は100万円以下の罰金（酒酔い運転を行った場合等）等
11) 片手運転の禁止	道路交通法第70条、第71条、都道府県公安委員会規則	・ 携帯電話の通話や操作をしたり、傘を差したり、物を担いだりすること等による片手での運転は、不安定な運転になるのではありません。	3月以下の懲役又は5万円以下の罰金等
12) 交通事故の場合の措置	道路交通法第72条	・ 交通事故があったときは、直ちに負傷者を救護して、危険を防止する等必要な措置を講じなければならない。また、警察に事故の内容を連絡しなければならない。	1年以下の懲役又は10万円以下の罰金等

出典：「自転車に係る主な交通ルール」警察庁 HP

(2) 策定に関するアンケート調査及び関係機関協議

・アンケート調査

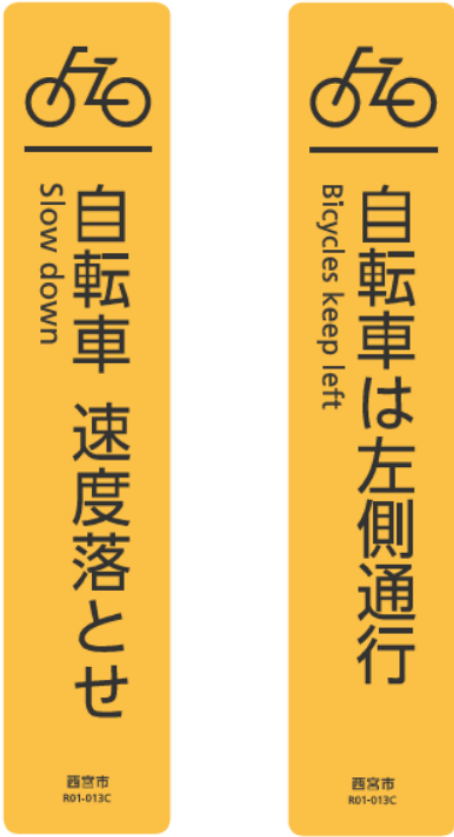
実施期間	開催事項	主な内容
令和元年9月	市民意識調査	市民意識調査の中で自転車利用状況の調査を実施
令和元年10月	自転車利用に関する調査	高校生（市内の2つの高校）に対して、自転車利用状況の調査を実施

・関係機関協議（兵庫県警察、国土交通省、兵庫県）

実施期間	開催事項	主な内容
平成29年11月 ～ 令和元年12月	個別協議	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車ネットワークを形成する路線の選定 ・ 整備方針の検討 ・ 整備形態選定フローの整理 ・ 整備形態ごとの対象路線抽出および整備形態図の策定
令和元年12月25日	西宮の歩行者・自転車の安全・快適化計画検討協議会	
令和2年1月14日	〃	
令和2年1月23日	〃	
令和4年10月 ～ 令和5年12月	個別協議	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車ネットワーク計画の見直しについて
令和5年12月25日	西宮の歩行者・自転車の安全・快適化計画検討協議会	

(3) 注意喚起サインの設置基準

仕様	設置場所
<p>注意喚起サイン (1000×200)</p> 	 <p>以下で、過去3年以内に人身事故が発生した場所 《※事故マップで場所を特定し設置する。》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 隅切りが無く見通しが悪い交差点 ・ 自転車で速度が出やすい下り坂道の交差点 ・ 人通りが多く歩道が無い道路

注意喚起サインの例	
 <p style="text-align: center;">注意喚起サイン</p>	

(4) 用語集

■IoT〔アイオーティー〕

- ・Internet of Things の略称、モノのインターネット。従来インターネットに接続されていなかった様々なモノが、ネットワークを通じてサーバーやクラウドサービスに接続され、相互に情報交換をする仕組みのこと。

■安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

- ・身近な移動手段として重要な役割を担う自転車の安全で快適な利用環境を創出する取組を推進するため、平成 24 年 11 月、国土交通省と警察庁が共同で策定したガイドラインのこと。現在のガイドラインは、有識者による検討委員会からの提言を受けて、平成 28 年 7 月に改定されたもの。

■近畿圏（京阪神都市圏）パーソントリップ調査

- ・交通の主体である人（パーソン）の 1 日の動き（トリップ）を把握することを目的とした調査。人がどこからどこへ、どのような目的で動いているのか。その時の交通手段は何か等が把握できる。近畿全域（2 府 4 県）で実施されたパーソントリップ調査を近畿圏（京阪神都市圏）パーソントリップ調査と呼ぶ。

■サイクルツリー

- ・省スペースに多くの自転車をスピーディーに収容できる全自動の機械式自転車駐車場のこと。本市では、阪急西宮北口駅前に整備されている。

■シェアサイクル

- ・一定の範囲内に設けられた複数の「サイクルポート」と呼ばれる自転車駐車場で、自由に自転車を借りることができ、借りた場所と異なるサイクルポートでも返却可能なシステムのこと。交通系 IC カードやスマートフォンなどを使って、自転車を借りることが可能。事前に会員登録等を行う必要がある。コミュニティサイクルともいう。

■指定管理者制度

- ・これまで、「公の施設」の管理を自治体が外部に委ねる場合は、公共性の確保の観点から、地方自治法により公共的団体等に限定されていた（管理委託制度）が、平成 15 年の地方自治法改正を受けて設立された、民間事業者等にも管理運営を委ねることができる制度のこと。

■自転車安全利用五則

- ・平成 19 年 7 月 10 日の中央交通安全対策会議交通対策本部決定（令和 4 年 11 月 1 日改訂）により、自転車に乗るときに守るべきルールのうち、特に重要な 5 つをあげたもの。自転車の通行ルールの広報啓発に当たっては、自転車を運転する人が守らなければならない基本ルールである「自転車安全利用五則」を活用することになっている。

■自転車通行空間

- ・自転車が通行するための道路、又は道路の部分という。

■自転車専用通行帯

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

■自転車道

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

■自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例

- ・自転車の安全適正利用について、県民、事業者、交通安全団体、市町及び県が一体となって県民運動として取り組む気運を高め、歩行者、自転車等が安全に通行し、県民が安心して暮らすことができる地域社会を目指して制定された兵庫県条例。この条例の第13条において、自転車損害賠償保険等への加入を義務付けている。

条例の概要（抜粋）

第13条	自転車損害賠償保険等の加入	<ul style="list-style-type: none">○自転車利用者は、自転車の利用に係る事故により生じた他人の生命又は身体の損害を填補することができる保険又は共済（自転車損害賠償保険等）に加入しなければならない○保護者は、監護する未成年者が自転車を利用するときは、当該利用にかかる自転車損害賠償保険等に加入しなければならない○事業者は、事業活動において従業者に自転車を利用させるときは、当該利用にかかる自転車損害賠償保険等に加入しなければならない
------	---------------	---

■スケアード・ストレイト

- ・恐怖を体感させることで、交通ルールを遵守することの大切さを教育する手法。例としては、スタントマンがトラックや乗用車、自転車に跳ねられる「疑似交通事故」を起こし、受講者に事故の状況や原因を具体的に伝える方法などがある。

■代表交通手段

- ・移動の際に利用する交通手段には、鉄道、バス、自動車、二輪車（自動二輪・原付、自転車）、徒歩、その他（飛行機、船舶など）があり、1つのトリップの中でいくつかの交通手段を利用している場合、そのトリップの中で利用した主な交通手段を代表交通手段としている。

■宅地造成工事規制区域

- ・生命や財産を保護することを目的として、災害防止に必要な規制を行うために指定された「宅地造成に伴いがけくずれ又は土砂の流出を生ずるおそれが著しい区域」のこと。

■鉄道端末交通手段割合

- ・出発地から鉄道駅、または鉄道駅から目的地までに利用した、主な交通手段のこと。

■電動アシスト自転車

- ・道路交通法第2条第11の2項に規定される、人の力を補うため原動機を用いる自転車。道路交通法施行規則第1条の3で定める基準に該当するもの。

■道路標識

- ・道路交通法第2条第1項第15号に規定される、道路の交通に関し、規制又は指示を表示する標示板をいい、種類、様式等については、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第1条～第4条により規定される。

■道路標示

- ・道路交通法第2条第1項第16号に規定される、道路の交通に関し、規制又は指示を表示する標示で、路面に描かれた道路鋸、ペイント、石等により路面に描かれた線、記号又は文字をいい、種類、様式等については道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第8条～第10条により規定される。

■都市計画道路

- ・都市の骨格を形成し、安心して安全な市民生活と機能的な都市活動を確保するため、都市計画法に基づき決定された道路。

■西宮市無電柱化推進計画

- ・無電柱化により、地震などの災害に強いまちづくりを推進するとともに、美しい街並みや良好な都市景観の形成に資することを目的として、無電柱化の推進に関する法律第8条の規定に基づき策定した市町村無電柱化推進計画。西宮市無電柱化推進計画では、無電柱化の対象道路（市道）として、無電柱化推進路線を選定している。

■発集量（発生集中量）

- ・ある地域を起点とするトリップ数を集計したものを「発生量（発生交通量）」といい、ある地域を終点とするトリップ数を集計したものを「集中量（集中交通量）」という。ある地域から発生するトリップ数とある地域を目的地とするトリップ数の和（発生量＋集中量）を、その地域の「発集量（発生集中量）」という。単位は「トリップエンド」。

■バリアフリー

- ・高齢者や障がいのある人などが社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去（フリー）すること。

■ピクトマーク

- ・情報や注意を示すために表示される視覚記号（マーク）のこと。文字による表現のかわりに視覚的な図で表現することで、言語の違いによる制約を受けずに情報の伝達を行うことができ、多くの公共交通機関や公共施設などで使用されている。

■VR〔ブイアール〕

- ・Virtual Reality（仮想現実）の略称。コンピューターによって作られた仮想的な世界を、あたかも現実世界のように体感できる技術。

■幅員

- ・道などの、横の長さ。

■^{ふくそう}輻輳

- ・寄り集まって混みあうこと。

■^{ふち}附置義務

- ・本市では、建築物を新築又は増築する際に、「開発事業等におけるまちづくりに関する条例」に基づき、自転車駐車場の設置を義務付けている。

■分担率

- ・全体のトリップ総量に対する、ある交通手段を利用したトリップの割合のこと。

■レンタサイクル

- ・レンタル用自転車等を希望者に貸し与えるシステムのこと。借用と返却は同一自転車駐車場とする運用となる。

(5) パブリックコメントの概要

募集期間	令和2年4月1日～令和2年5月1日
公表方法	<ul style="list-style-type: none"> ・道路建設課窓口、市役所本庁舎1階総合案内所横、各支所・市民サービスセンター、アクタ西宮ステーションで配布 ・市ホームページに掲載
提出方法	郵送、FAX、持参、兵庫県電子申請共同運営システム
意見提出者数	10名
意見件数	17件

(6) 西宮市自転車利用環境改善計画とSDGsの関係

平成27年(2015年)の「国連持続可能な開発サミット」において、「持続可能な開発のための2030アジェンダ」とその17の「持続可能な開発目標(SDGs)」が採択された。SDGs(Sustainable Development Goals)では、経済・社会・環境の3つの側面のバランスがとれた持続可能な開発に際して、複数目標の統合的な解決を図ることが掲げられている。本計画においては、主に以下に挙げるSDGsの目標達成に寄与することが期待される。



出典：国際連合広報センター

西宮市自転車利用環境改善計画とSDGsの関係



西宮市自転車利用環境改善計画（一部改定）

発行年月：令和6（2024）年3月

発行：兵庫県 西宮市

編集：土木局 道路部 道路建設課