

---

# 猪名川町自転車ネットワーク計画

---

令和7年（2025年）3月

猪名川町

# 目次

1. 概要.....	1
1.1. 計画の背景と目的.....	1
1.2. 計画の範囲.....	2
1.3. 計画期間.....	2
1.4. 計画の位置づけ.....	2
2. 自転車利用に関する現状と課題.....	3
2.1. 猪名川町の概要.....	3
2.2. 自転車の利用状況.....	10
2.3. アンケート調査から見た自転車の利用状況.....	16
2.4. 猪名川町における自転車交通の現状と課題.....	23
3. 計画の方向性.....	24
3.1. 計画方針.....	24
3.2. 計画目標.....	24
4. 自転車ネットワーク路線の選定.....	25
4.1. 自転車ネットワーク路線選定の考え方.....	25
4.2. 自転車ネットワーク路線の選定.....	26
5. 自転車ネットワーク路線の整備形態.....	35
5.1. 整備形態検討の基本事項.....	35
5.2. 整備形態の選定.....	37
5.3. 自転車ネットワーク路線の優先整備路線.....	51
6. 自転車利用空間向上に向けた取り組み.....	52
6.1. 自転車安全運転施策.....	52
6.2. 自転車交通ルールの啓発活動.....	53

# 1. 概要

## 1.1. 計画の背景と目的

自転車は、通勤や通学、買い物、子供の送迎といった日常生活における身近な移動手段や、観光やサイクリングといったレジャーの手段等として、子供から高齢者まで幅広い年齢層の方に利用されています。

また、近年では、排気ガスや騒音を出さない点から環境保全の目的や、自動車から自転車への転換による交通渋滞等の改善、国民の健康の増進などにより、今後、自転車の活用はますます重要になるとともに、利用の増大が見込まれます。

一方で、自転車は道路交通法の「車両」であり、原則車道の左側を通行するとされていますが、自転車利用のルールやマナーに対する意識の低さから、歩道上を徐行せずに通行するなどといった無秩序な利用が見受けられます。

このような状況を踏まえ、平成 24 年（2012 年）11 月に国土交通省と警察庁により、交通状況に応じて、歩行者、自転車、自動車が適切に分離された空間整備を行うために「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下「国のガイドライン」という）が策定されました。その後、平成 29 年（2017 年）に「自転車活用推進法」が施行され、全国において自転車ネットワーク計画を位置づけた「市町村自転車活用推進計画」の策定が進んでいます。それに加えて、平成 31 年（2019 年）の道路構造令の改正により自転車通行帯が位置づけられ、令和 5 年（2023 年）には改正道路交通法が施行され、特定小型原動機付自転車において自転車と同様の空間を走行することと定義づけされました。また、令和 6 年（2024 年）に安全で快適な自転車利用環境を創出することを目的にガイドラインの一部改定が行われています。

本町では、自転車通行空間における利便性の向上、安全性の確保を図ることを目的とし、「猪名川町自転車ネットワーク計画」を策定します。

## 1.2. 計画の範囲

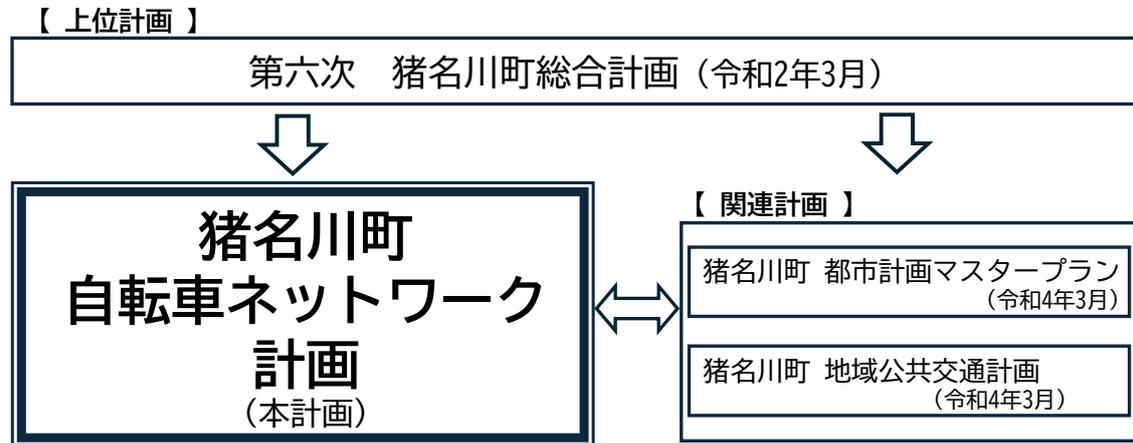
本計画の範囲は、猪名川町全域とします。

## 1.3. 計画期間

本計画の計画期間は、令和7年度（2025年度）から当面の間（概ね10年間）とします。

## 1.4. 計画の位置づけ

本計画は、「第六次 猪名川町総合計画」を上位計画とし、「猪名川町 都市計画マスタープラン」や「猪名川町 地域公共交通計画」といった関連計画と連携して、今後の本町の自転車ネットワーク整備を推進するための計画です。



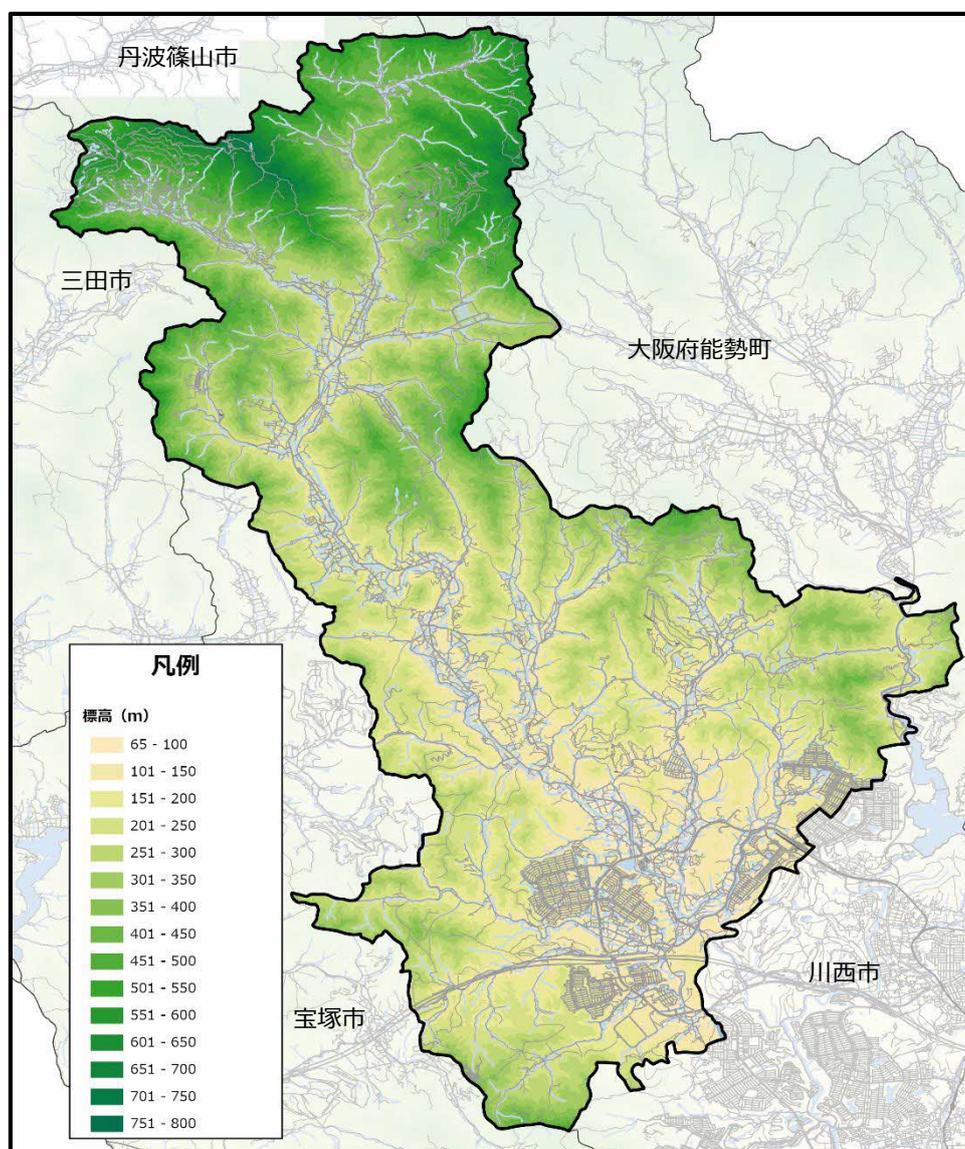
## 2. 自転車利用に関する現状と課題

### 2.1. 猪名川町の概要

#### 2.1.1. 位置・地勢

本町は、阪神間の東北端にあり、兵庫県の南東部に位置しています。東は大阪府能勢町、南は川西市、西は宝塚市と三田市にそれぞれ接し、北は丹波篠山市に隣接しています。

面積は90.33 km<sup>2</sup>で、東西に約8 km、南北に約18 kmと、南北に細長い形状となっています。町の最北部に位置する大野山に源を発する猪名川が町の中央を南北に流れ、その周辺には帯状の平地が形成されています。



出典) 標高：基盤地図情報 数値標高モデル (国土地理院)

図 2-1 猪名川町の地勢・標高

## 2.1.2. 主要施設・道路網

役場などの公共施設や商業施設、病院、学校等の主要施設は、町役場周辺地区や猪名川パークタウン地区、日生中央駅前地区といった、町南部に位置する都市拠点へ集積しています。

本町の道路網は、猪名川に沿って南北に通る川西篠山線、川西市との接続道路である川西三田線や川西篠山線を軸として形成されています。また、平成30年(2018年)に新名神高速道路が開通し、町の最寄りである川西ICを通じて広域的な幹線道路ネットワークへのアクセスが飛躍的に向上しています。

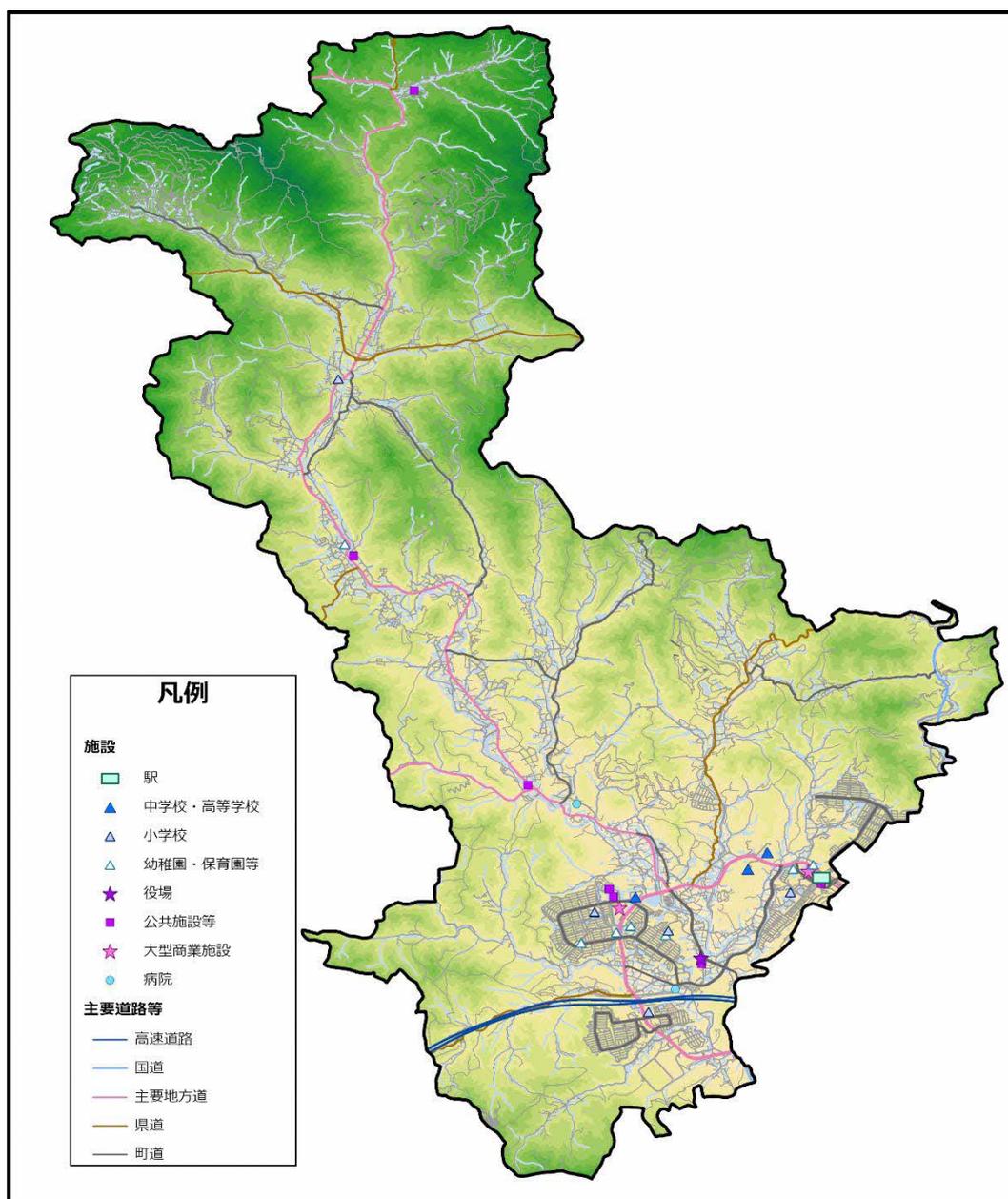
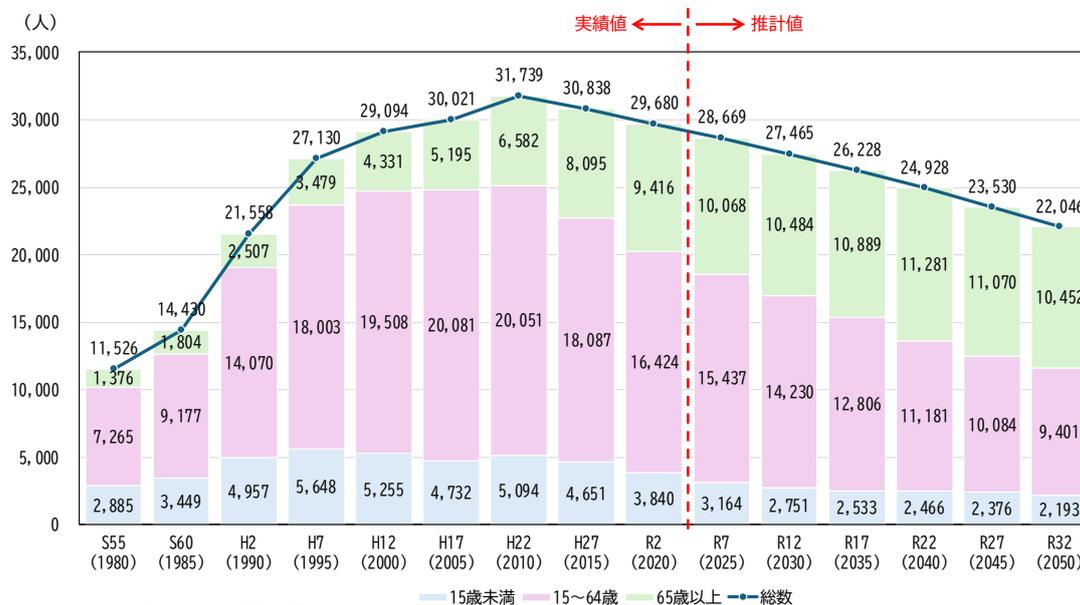


図 2-2 猪名川町の主要施設および道路網

### 2.1.3. 人口

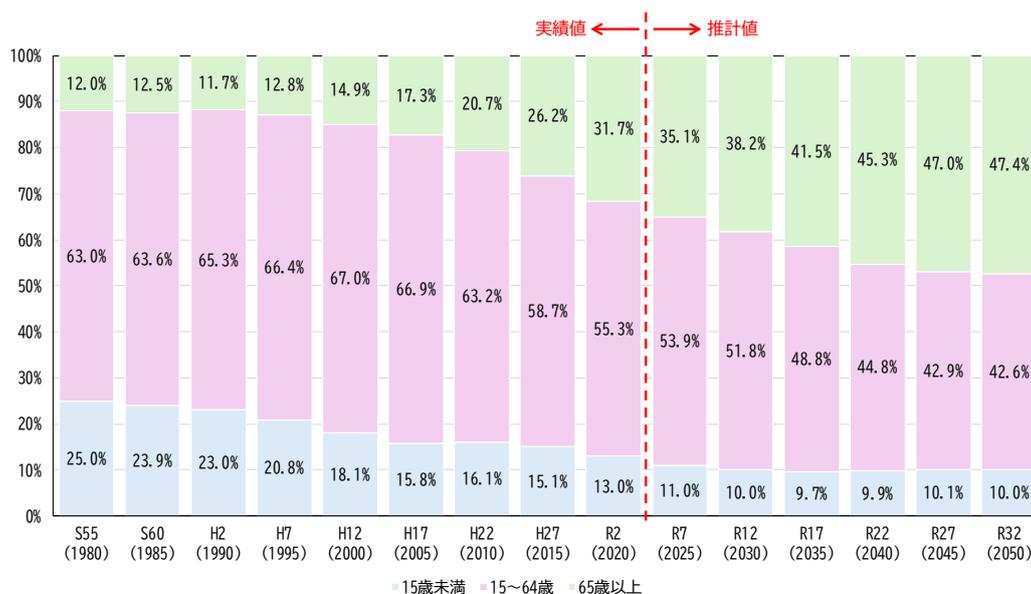
平成 22 年（2010 年）の 31,739 人をピークに減少傾向にあり、令和 2 年（2020 年）には 29,680 人となっています。



出典) 2020 年以前：各年国勢調査  
2020 年以降：日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人権問題研究所）

図 2-3 猪名川町の人口推移と将来推計（1980 年～2050 年）

65 歳以上の高齢者の人口割合は、令和 2 年（2020 年）に 31.7%となっており、今後も少子高齢化が進行していくと予測されています。

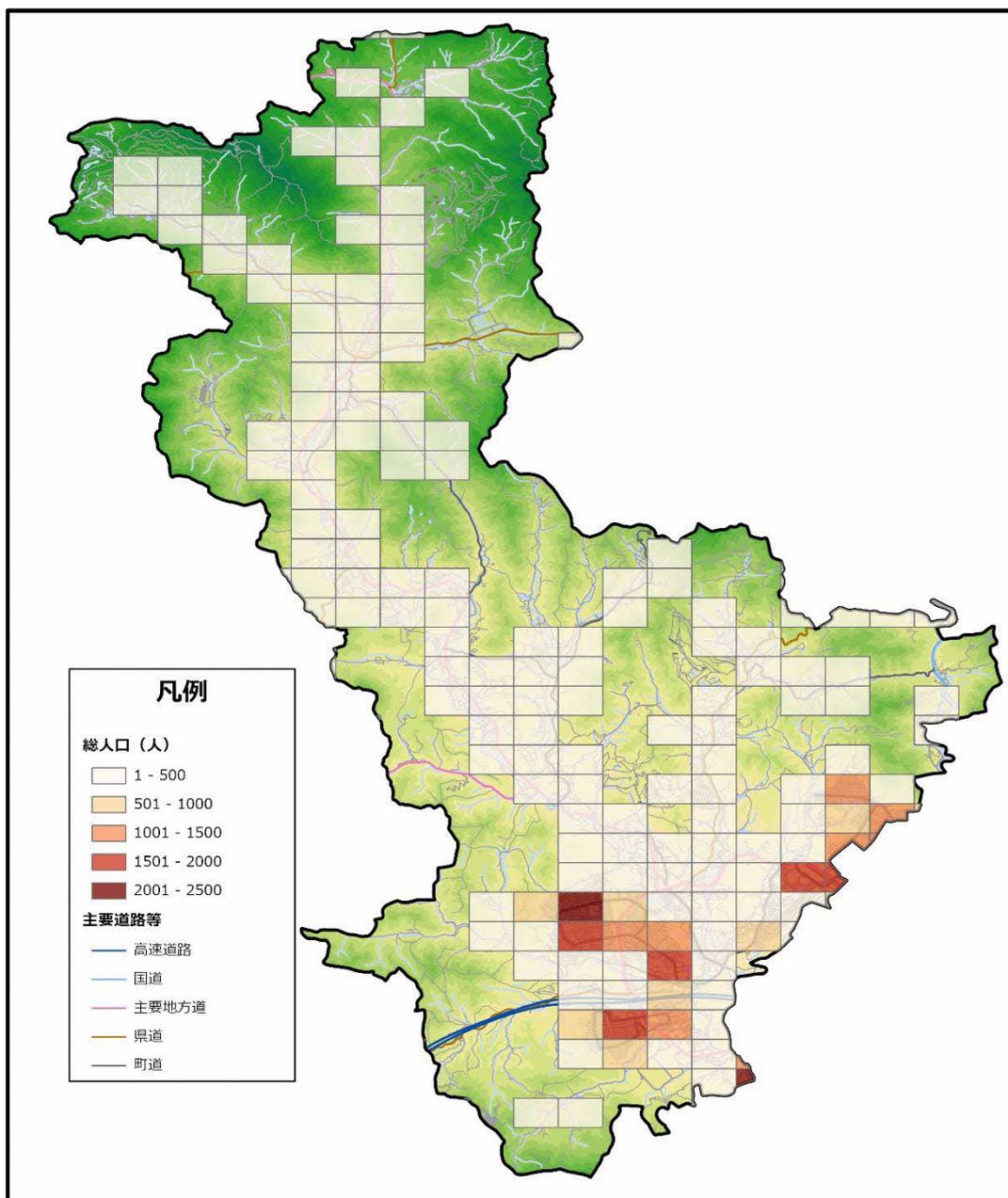


出典) 2020 年以前：各年国勢調査  
2020 年以降：日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人権問題研究所）

図 2-4 猪名川町の人口割合と将来推計人口割合（1980 年～2050 年）

#### 2.1.4. 人口の集積状況

猪名川町内における人口の集積状況は以下の図 2-5 のとおりとなっており、町南部に位置している4つの都市拠点（日生中央駅前地区、猪名川パークタウン地区、つつじが丘住宅地地区、町役場周辺地区）に人口が比較的に集積しています。



出典) 総人口：2020年度国勢調査

図 2-5 人口集積状況図

## 2.1.5. 上位計画・関連計画

本計画の策定を行う上で、参考としている上位計画・関連計画は以下のとおりです。

### (1) 上位計画

計画概要	
計画名	第六次 猪名川町総合計画
計画期間	令和2年度（2020年度）～令和11年度（2029年度）
計画の役割	行政だけでなく住民・地域などの多様な主体が、ともにまちづくりに取り組むことができるような、10年後のまちの将来像とその実現に向けた取り組みの指針となる
基本方針・基本目標等	
まちの将来像	“つながり”と“挑戦” 幸せと笑顔あふれるまち 猪名川
まちづくりの方向	<p>まちづくりの方向</p> <p>1 交流・活力をうみだす まちづくり 猪名川町内、猪名川町外の人・モノ・コトをつなげて、活かす。</p> <p>2 誰もが挑戦・活躍できる まちづくり 誰もが自分の可能性、地域や猪名川町の可能性にチャレンジできる環境をつくる。</p> <p>3 人を大切に育てる まちづくり 猪名川町への愛着・誇りを高め、まちの現在・未来を担う人を育てる。</p> <p>4 健やかにくらせる まちづくり これまで培われてきた健康寿命をさらに伸ばし、生涯現役と自分らしい暮らしの実現につながる。</p> <p>5 自然と共生し快適にくらせる まちづくり みんなの誇り「豊かな自然」と「快適な住環境」を確立していく。</p> <p>6 安全・安心を守る まちづくり 公共交通・防災・生活インフラ、現在そして未来の猪名川町での暮らしへの不安を解消する。</p> <p>A まちづくりの主体性と多様性を確保する 仕組みの構築・強化 誰もが長く・楽しく・継続してまちづくりに取り組める仕組みを作り、活用する。</p> <p>B 持続可能なまちづくりに向けた行政経営 あらゆる面でまちの将来像の実現に向けた取り組みをバックアップできる行政経営をめざす。</p> <p>基礎づくりの方向</p> <p>つながりと挑戦 幸せと笑顔あふれるまち 猪名川</p>
重点戦略	<ol style="list-style-type: none"> <li>多様なコミュニティを育み、新たな協働を創りだす</li> <li>「住みたいまち」「住み続けたいまち」をつくる</li> <li>交通・災害に対する不安を解消し、暮らしやすいまちをつくる</li> </ol>
自転車・道路に関する取り組み等	
施策 18	安全安心な生活基盤が整備されたまちづくり
取り組みの内容（抜粋）	<ol style="list-style-type: none"> <li>人にやさしく、安心な道路整備、橋りょう整備 道路や橋りょうの整備に取り組み、安全性・利便性の向上を図ります。 <ol style="list-style-type: none"> <li>人にやさしいまちづくりの実現に向けて、自動車並びに歩行者が安全・安心に通行できるように、道路の整備や維持管理に努めます。</li> <li>道路整備については、都市計画マスタープランや土地利用計画に基づき、道路と都市環境の調和を考慮し、道路網の構成と道路の機能分担を行ったうえで整備を行います。</li> </ol> </li> </ol>

(2) 関連計画

計画概要	
計画名	猪名川町 都市計画マスタープラン
計画期間	令和4年度(2022年度)～令和23年度(2041年度)
計画の役割	実現すべき具体的な都市の将来像を示すとともに、都市計画の意義に対する地域住民の理解を得るための根拠や各種事業等の都市計画決定・変更の指針となる
基本方針・基本目標等	
将来の都市像	豊かな自然と共生する田園都市 いながわ
まちづくりの目標	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 豊かな環境を守り活かすまちづくり</li> <li>2. 自然と住宅都市が調和した住みよいまちづくり</li> <li>3. 快適な住環境が整備された居心地よいまちづくり</li> <li>4. 生活や活動を支える交通網のあるまちづくり</li> <li>5. 安全安心な生活基盤が整備されたまちづくり</li> <li>6. 地域の農林業を守り、新たな産業を活かす活力あるまちづくり</li> </ol>
	<p>凡 例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市街地ゾーン</li> <li>田園・集落ゾーン</li> <li>森林・レクリエーションゾーン</li> <li>都市拠点</li> <li>集落拠点</li> <li>活性化拠点</li> <li>観光拠点</li> <li>ニュータウン拠点連携軸</li> <li>猪名川拠点連携軸</li> <li>都市連携軸</li> <li>生活連携軸</li> <li>道路</li> <li>高速道路</li> <li>鉄道</li> <li>駅</li> <li>河川</li> </ul> <p>図 将来の都市構造図</p>
自転車・道路に関する取り組み等	
交通施設整備方針(抜粋)	<ol style="list-style-type: none"> <li>①都市計画道路等の整備</li> <li>②生活道路の安全性・快適性の確保</li> <li>③適切な道路・橋梁の維持・補修</li> </ol>



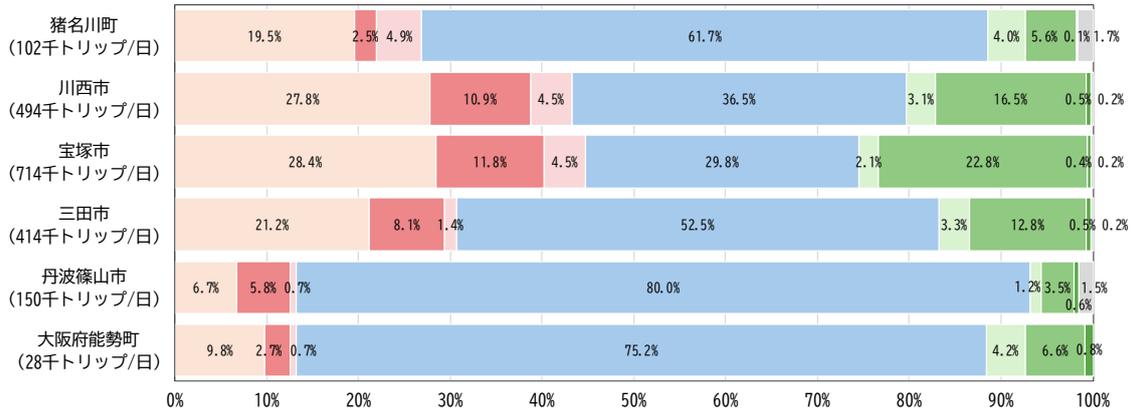
## 2.2. 自転車の利用状況

### 2.2.1. 猪名川町における自転車の利用割合

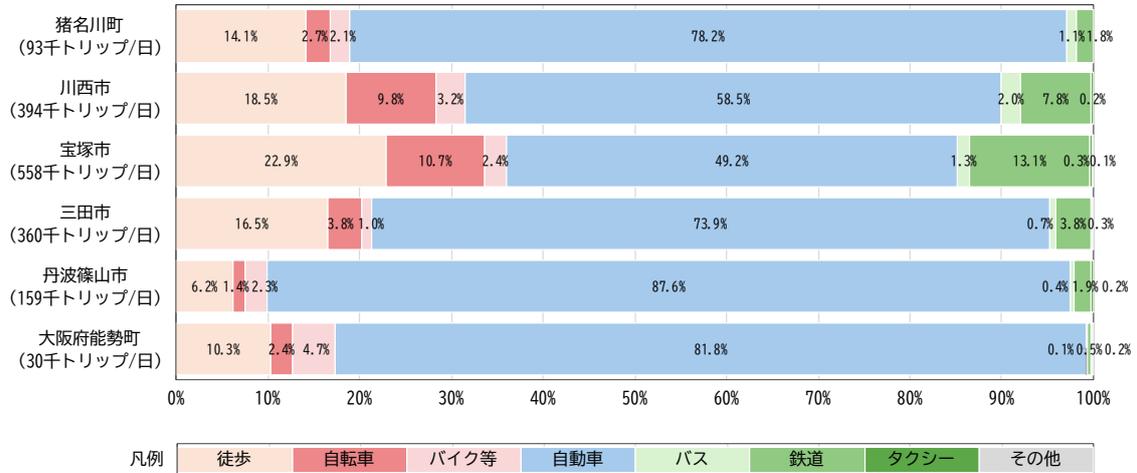
#### (1) 猪名川町及び周辺都市における代表交通手段の割合

猪名川町における平日の自転車の利用割合は 2.5%と周辺都市の中で一番低い割合となっています。休日においては2.7%と、平日と比べて自転車の利用割合が0.2%高くなっています。

#### 【 平日 】



#### 【 休日 】



凡例 歩行 自転車 バイク等 自動車 バス 鉄道 タクシー その他

出典) 令和3年度近畿圏パーソントリップ調査

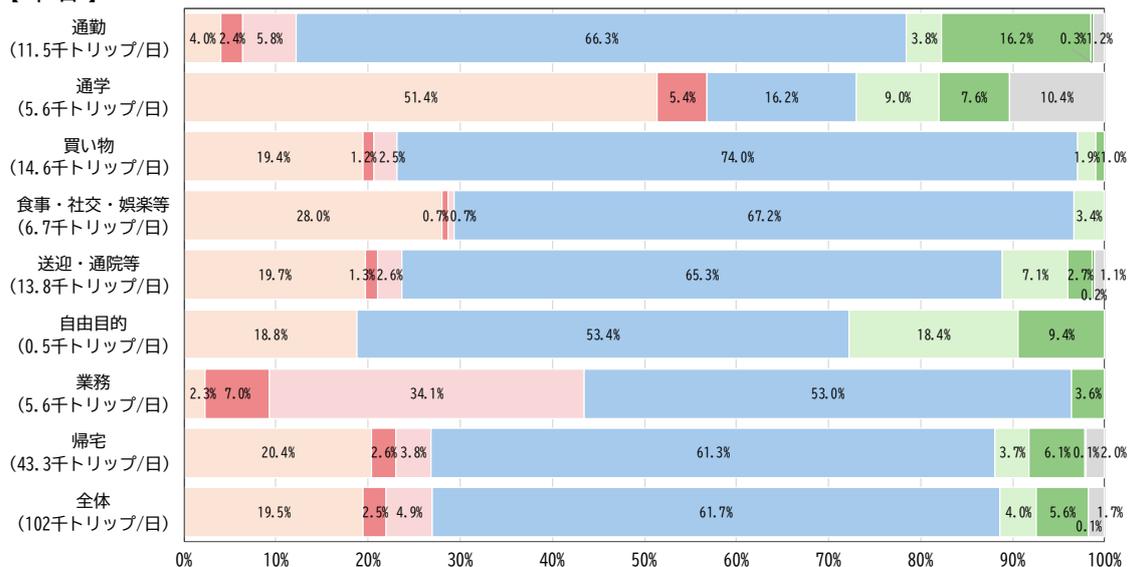
図 2-6 平日休日別・代表交通手段利用割合

## (2) 猪名川町における目的別代表交通手段の割合

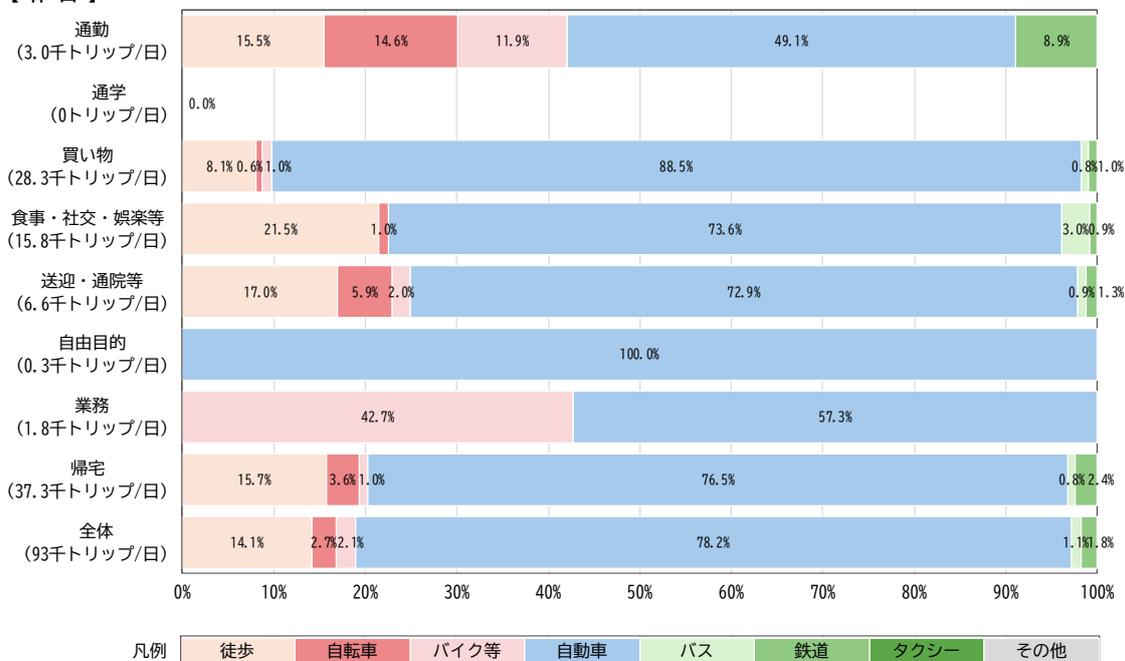
平日では、業務での自転車の利用割合が7.0%、通学での自転車の利用割合が5.4%と、業務や通学において自転車の利用割合が高くなっています。

また、休日では、通勤での自転車の利用割合が14.6%と一番高い割合となっています。

### 【平日】



### 【休日】



出典) 令和3年度近畿圏パーソントリップ調査

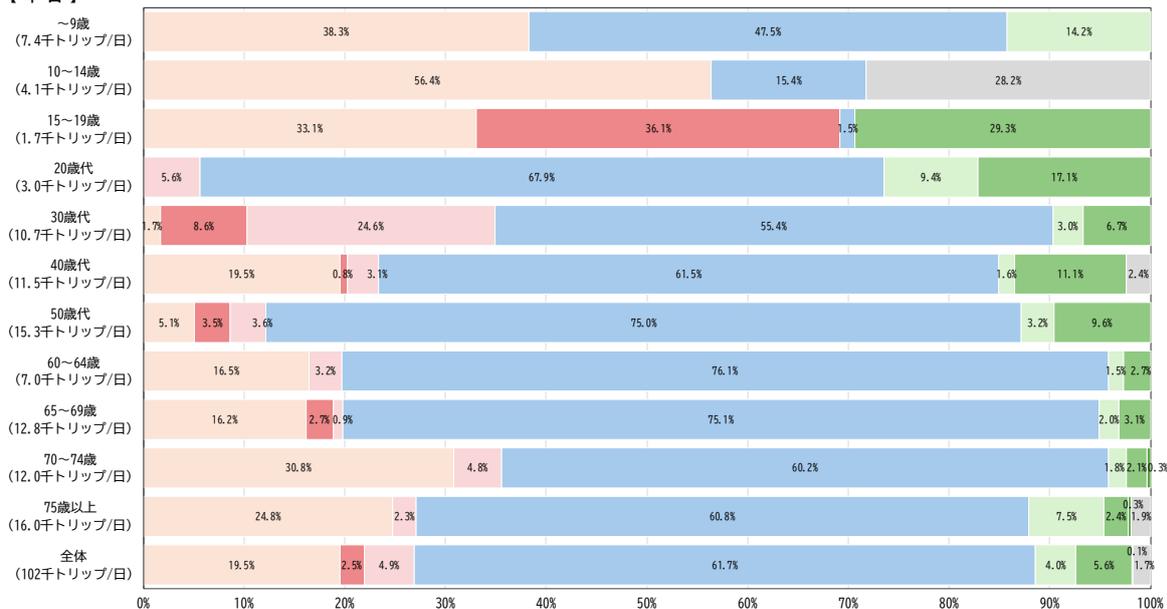
図 2-7 平日休日別・目的別代表交通手段利用割合

### (3) 猪名川町における年齢別代表交通手段の割合

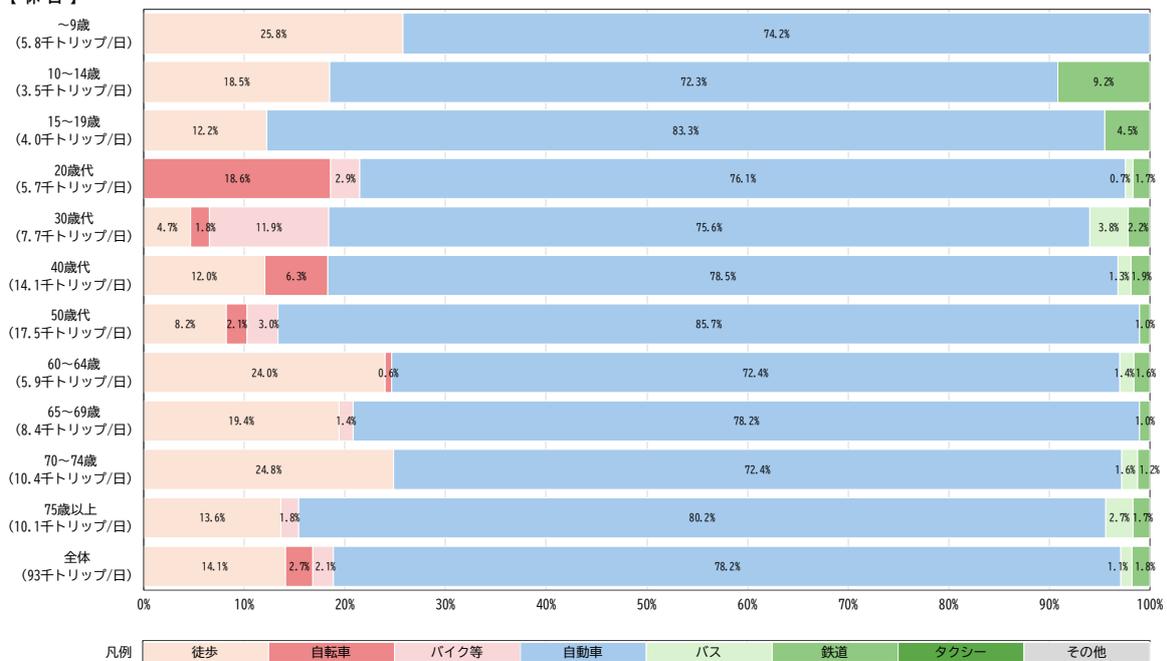
全体で見ると、自転車の利用割合は、平日では2.5%、休日では2.7%と低い割合となっています。

年齢区分別に見ていくと、平日では15～19歳で36.1%、休日では20歳代で18.6%と比較的高い割合を自転車が占めています。それに対して、14歳以下と70歳以上においては、平日休日関係なく自転車の利用割合が0%となっています。

#### 【平日】



#### 【休日】



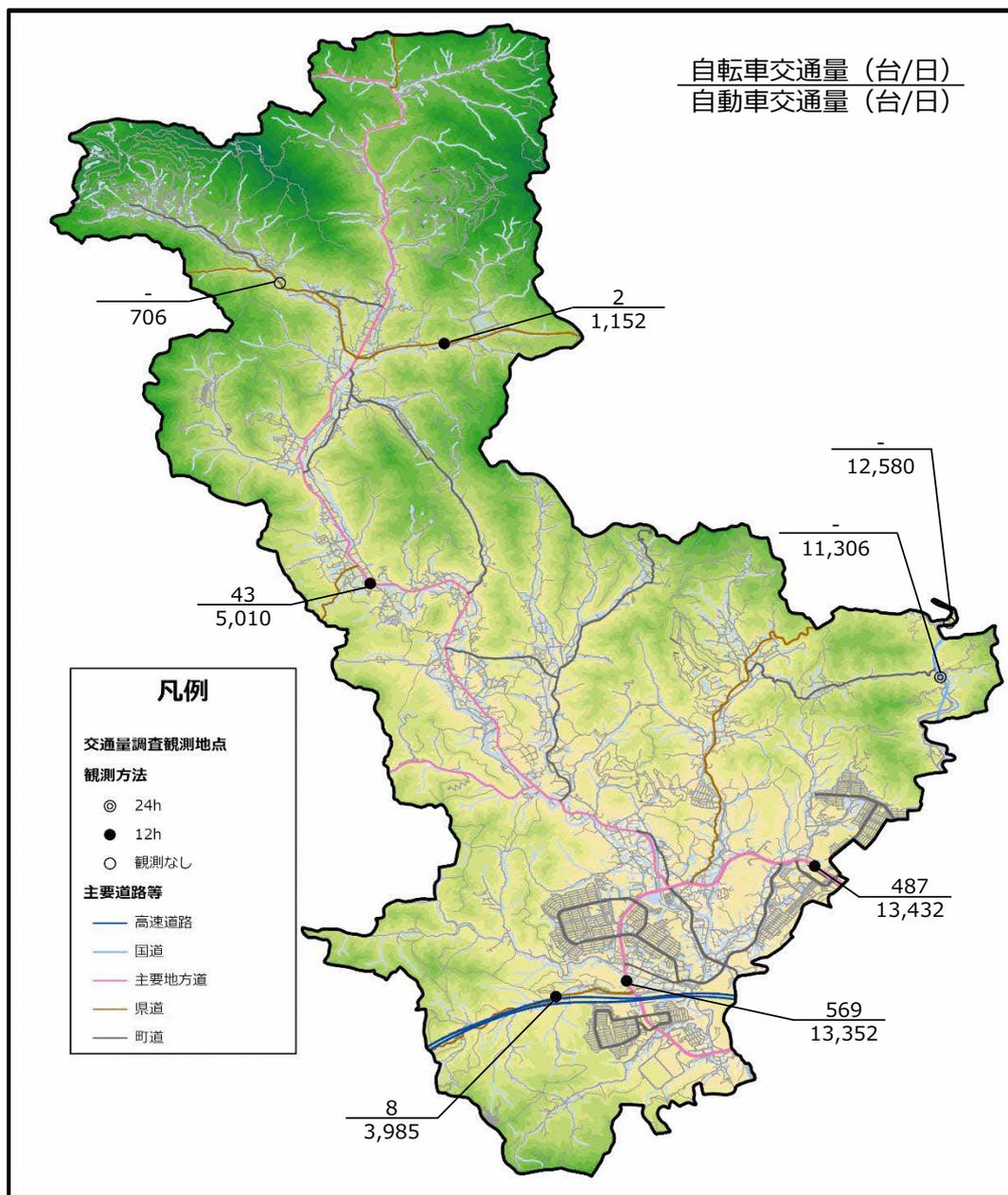
出典) 令和3年度近畿圏パーソントリップ調査

図 2-8 平日休日別・年齢別代表交通手段利用割合

## 2.2.2. 猪名川町の主要道路における自転車交通量

猪名川町の主要道路における自転車交通量は、図 2-9 のとおりとなっています。

川西市と接続している川西三田線、川西篠山線の自転車交通量が、500 台/日前後と、町内でも自転車交通量の多い路線となっています。



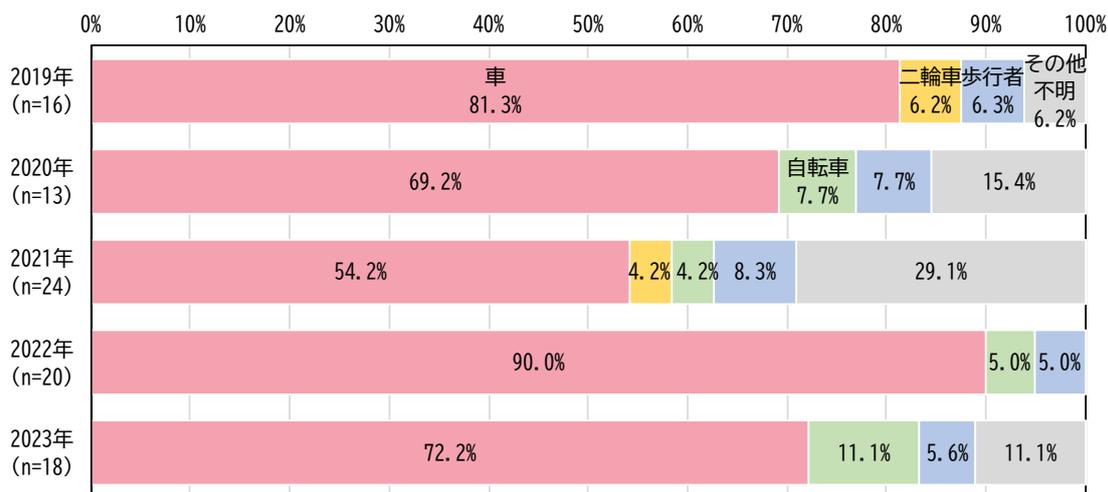
出典) 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

図 2-9 24 時間自転車交通量

## 2.2.3. 自転車関係事故の発生状況

### (1) 自転車関係事故の発生状況

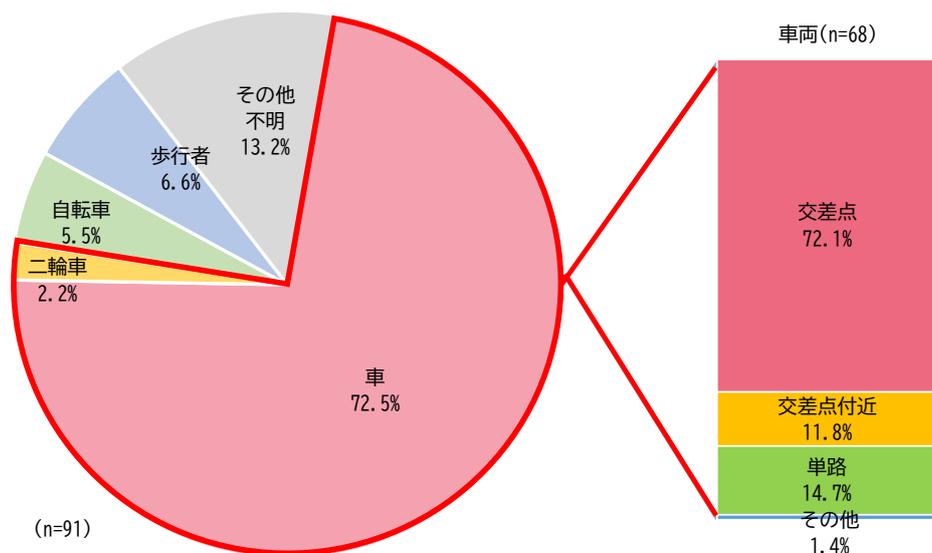
2019年から2023年の5年間で、猪名川町内で発生した自転車関係事故は毎年20件程度となっています。また、全ての年において自転車対車の事故が一番多く発生しており、全体の70%程度を占めています。



※「その他・不明」は、物件等、相手なし、不明が該当するものとする  
 出典) 交通事故統計情報のオープンデータ：2019年～2023年（警察庁 HP）

図 2-10 自転車関係事故の当事者種別

自転車対車両（車・二輪車）の事故のうち、72.1%が交差点で発生しており、自転車対車両の事故は交差点で発生しやすくなっています。

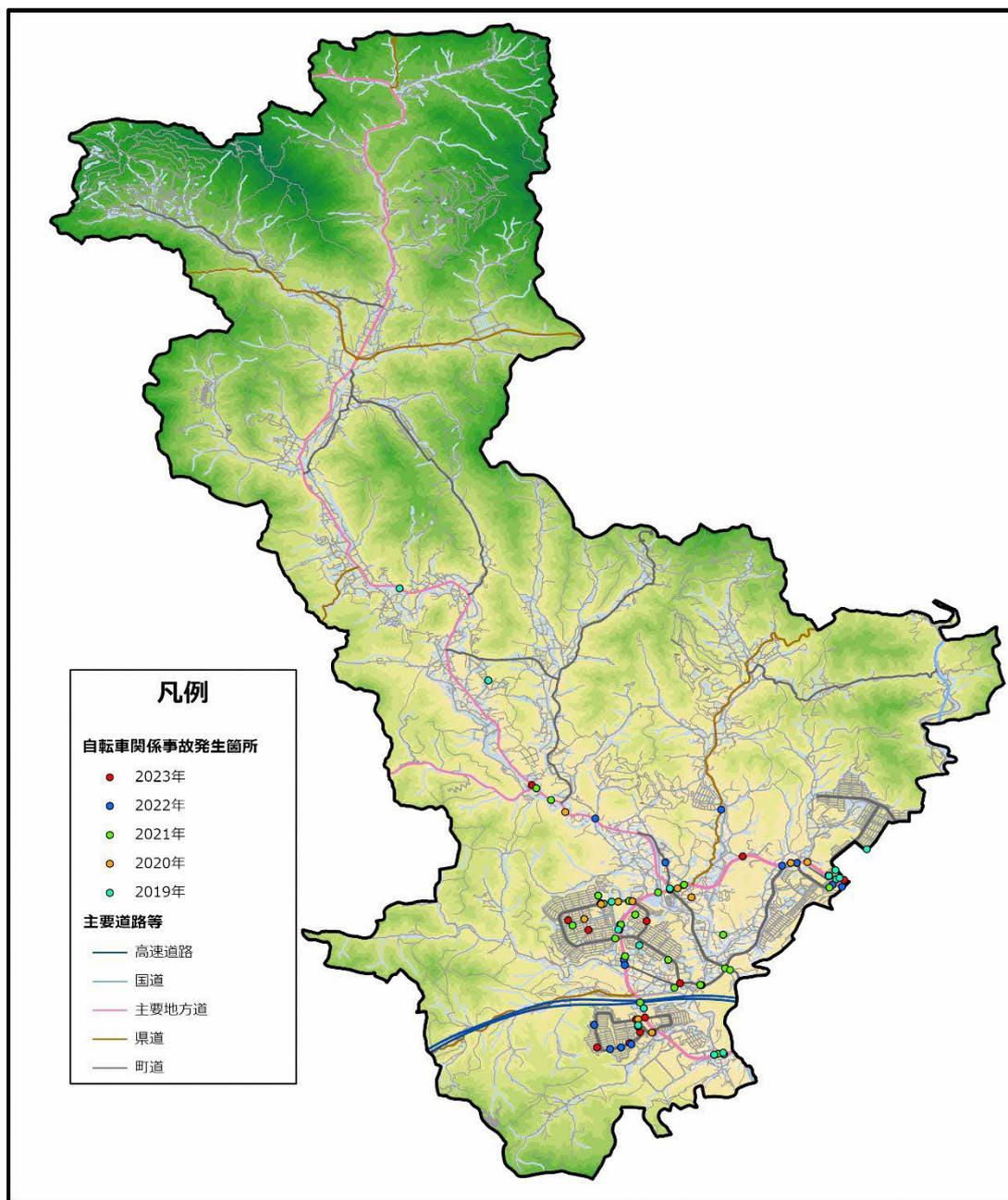


※「その他・不明」は、物件等、相手なし、不明が該当するものとする  
 出典) 交通事故統計情報のオープンデータ：2019年～2023年（警察庁 HP）

図 2-11 自転車対車両事故の発生箇所

## (2) 自転車関係事故発生箇所

自転車関係事故の発生地点を見ていくと、町南部において多く発生しており、特に、つつじが丘住宅地周辺及び日生中央駅周辺において、近年自転車関係事故の発生件数が多くなっています。



出典) 交通事故統計情報のオープンデータ：2019年～2023年（警察庁HP）

図 2-12 自転車関係事故発生箇所（過去5年）

## 2.3. アンケート調査から見た自転車の利用状況

### 2.3.1. アンケート調査概要

#### (1) 調査目的

猪名川町における自転車の利用割合の高い年齢層は、15～19歳や30歳代となっています。このような点から、町内の学校へ通学している中学生・高校生、幼稚園や保育園への送迎を行っている保護者を対象として、猪名川町内における自転車利用状況の把握を目的としたアンケート調査を実施しました。

#### (2) 調査対象

- ・ 猪名川中学校、清陵中学校、猪名川高等学校に通学している全校生徒
- ・ 町南部の幼稚園及び保育園へ自転車で送迎している保護者

#### (3) 回収期間

2024年11月29日（金）～2025年1月7日（火）

#### (4) 調査項目

調査項目は表 2-1 のとおりとします。

表 2-1 アンケート調査項目

調査内容	調査項目	中高生	保護者
①回答者属性	通学先	○	
	学年	○	
	居住地域	○	○
	通学手段（晴天時・雨天時）	○	
②自転車の利用状況	利用有無	○	○
	自転車の種類	○	○
	利用頻度	○	○
	利用目的	○	○
	利用理由	○	○
	走行位置	○	○
	自転車での走行時に感じた危険	○	○
③歩行時の自転車に感じた危険	歩行時に自転車に対して感じた危険	○	○
④自転車の利用促進に必要な取り組み	自転車の利用促進に必要な取り組み	○	○

## 2.3.2. 調査結果

### (1) 回収結果

中学生・高校生アンケート、保護者アンケートそれぞれの回収結果は、表 2-2 のとおりとなっています。

表 2-2 アンケート回収結果

回答者区分	全数	回収数	回収率
中学生・高校生アンケート	1,442	1,061	73.6%
猪名川中学校	650	481	74.0%
清陵中学校	300	246	82.0%
猪名川高等学校	492	334	67.9%
保護者アンケート	50	13	26.0%
合計	1,492	1,074	72.0%

### (2) 自転車の利用状況

#### 1) 通学手段

##### ① 晴天時における利用通学手段（中学生・高校生のみ）

回答者全体をみると、半数以上が晴天時の通学に自転車を利用しています。

通学時の自転車の利用割合は、猪名川高校が最も多く約 80%を占めています。

また、猪名川中学校、清陵中学校の2つの中学校については、通学時における自転車の利用割合が約 40%となっています。

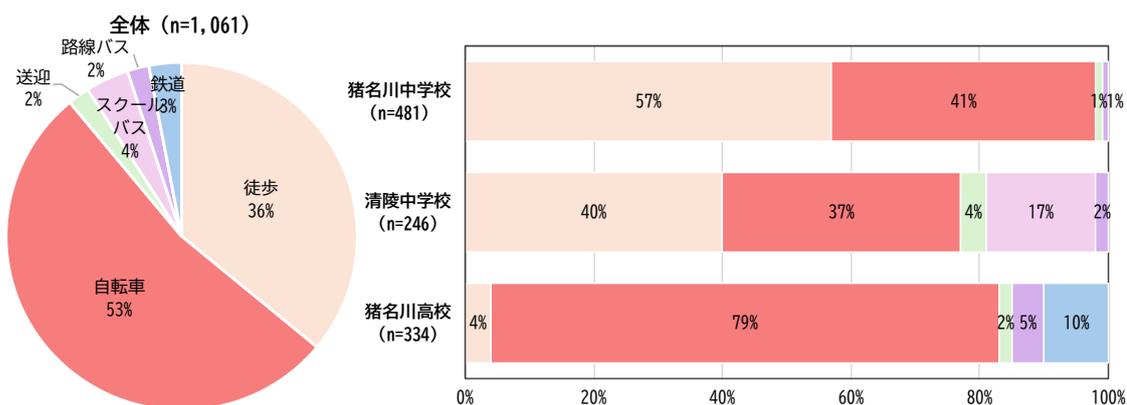


図 2-13 通学手段（晴天時）

## ② 雨天時における利用通学手段（中学生・高校生のみ）

雨天時の通学に自転車を利用している割合は、晴天時と比べて中学生・高校生ともに半分以下となっています。

晴天時の通学手段と比較して、送迎や路線バスの利用割合が全体的に増加しています。また、高校生については鉄道の利用割合も10%以上増加しています。

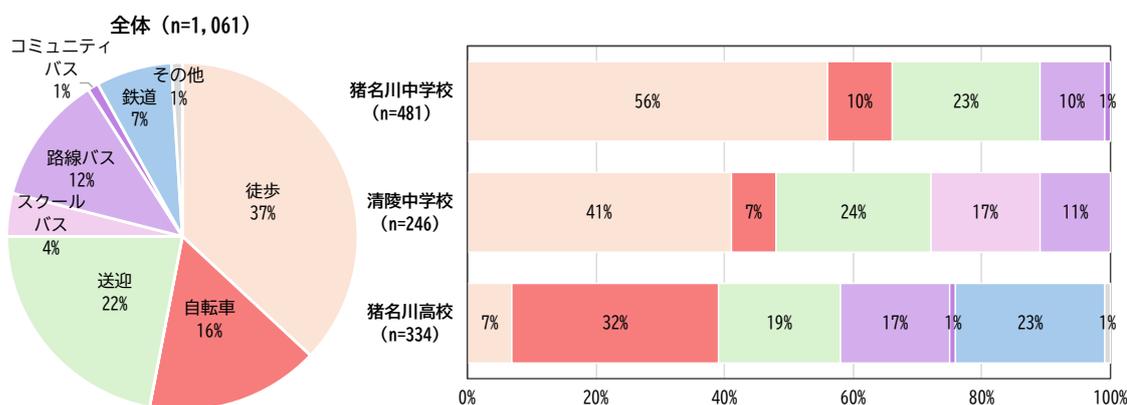


図 2-14 通学手段（雨天時）

## 2) 普段の自転車利用状況

回答者全体の約70%が普段から自転車を利用すると回答しています。

普段から自転車を利用すると回答した高校生の割合は82%と、中学生と比較して約20%高い割合となっています。また、保護者については、アンケートの対象が自転車で送迎している保護者であったことから、普段から自転車を利用するについての回答割合が100%となっています。

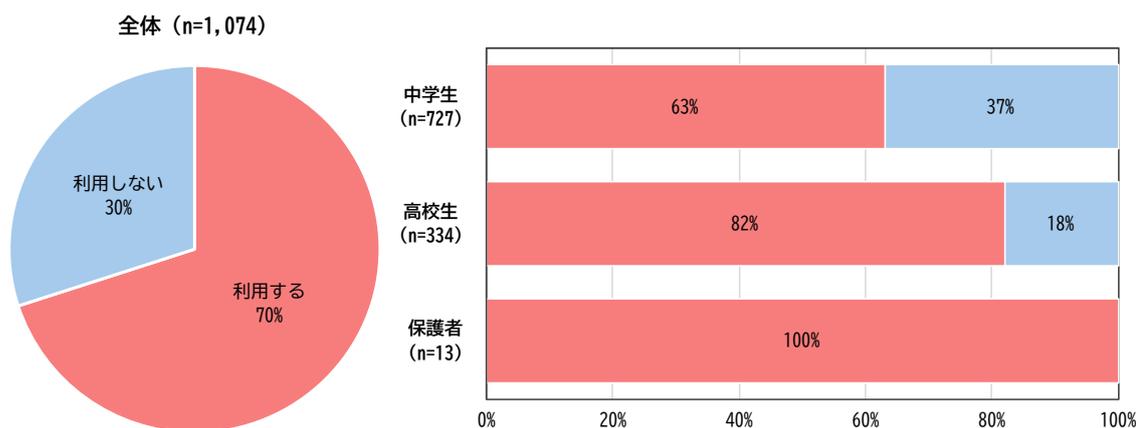
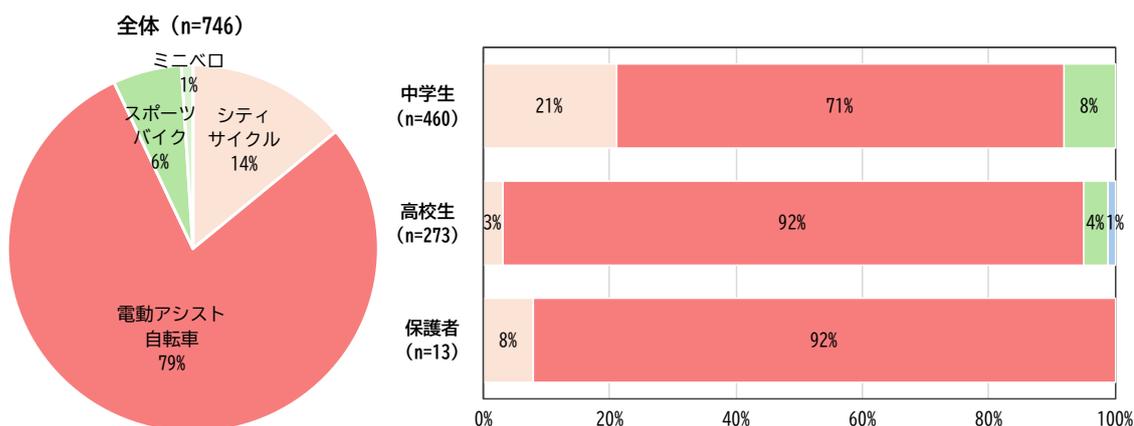


図 2-15 自転車の利用状況

### 3) 普段利用している自転車の種類

回答者全体の約80%が電動アシスト自転車を利用しています。

中学生については、電動アシスト自転車に次いで、シティサイクルの利用割合が約20%と比較的高い割合となっています。また、高校生や保護者については、電動アシスト自転車の利用割合が92%と高く、他の車種の利用割合が10%以下とかなり低い値となっています。



※ 今回実施したアンケート調査において、自転車の種類は《参考資料》に示すとおりとした。

図 2-16 利用している自転車の種類

#### 《 参考資料 》 自転車の種類



#### 4) 自転車の利用頻度

回答者全体の約70%が、ほとんど毎日自転車を利用しています。

週に1回以上利用している割合は、高校生や保護者については、約100%となっています。また、中学生についても約90%とかなり高い割合となっています。

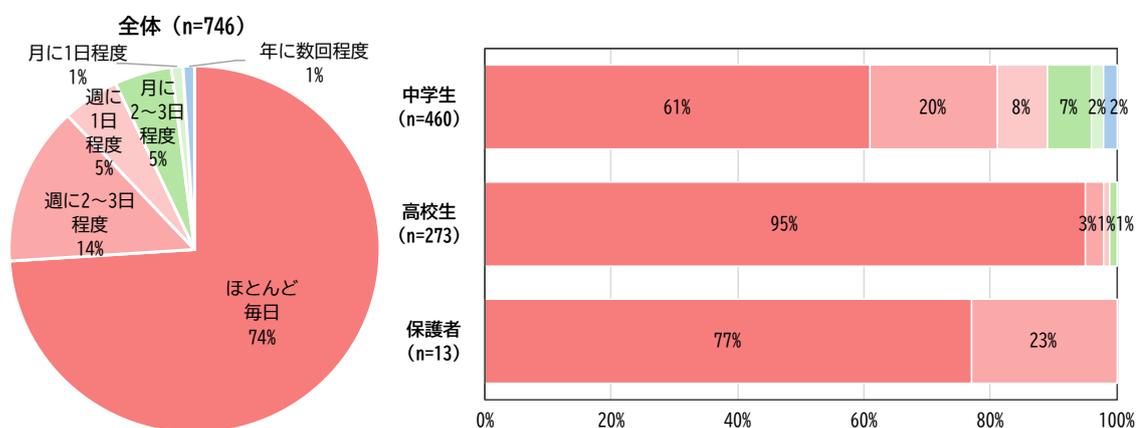


図 2-17 自転車の利用頻度

### (3) 自転車を利用する目的と理由

#### 1) 自転車の利用目的

自転車の利用目的としては、中学生や高校生においては「通勤・通学」や「あそび」といった回答が多く、特に「通勤・通学」では高校生の回答割合が98%、「あそび」については中学生の回答割合が75%と、それぞれ高い割合となっています。また、保護者においては「送迎」や「通勤・通学」の回答割合がそれぞれ92%、54%と高い割合となっています。

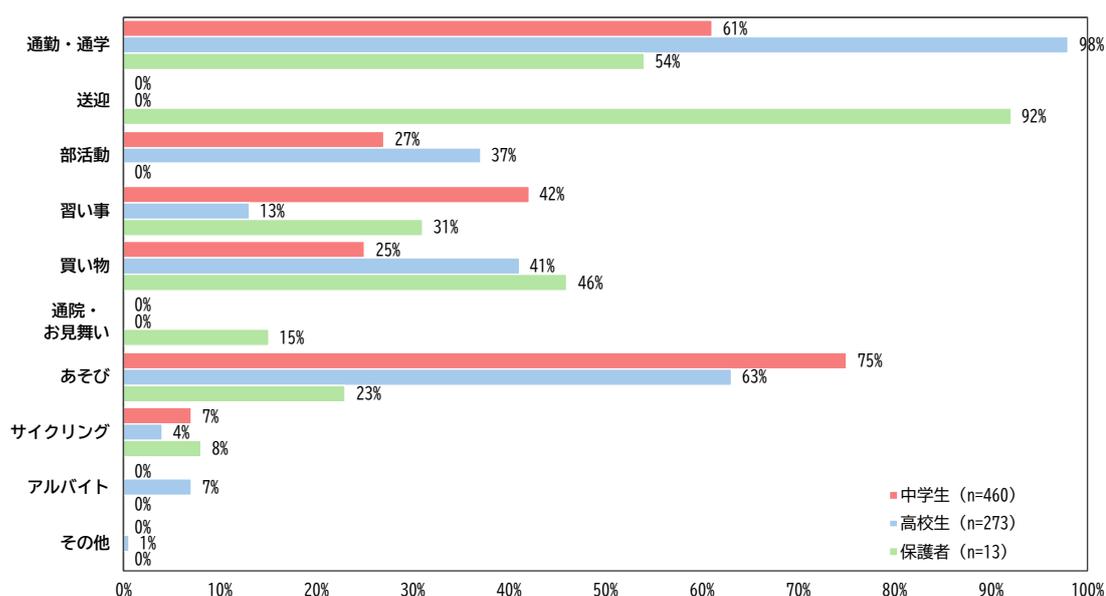


図 2-18 自転車の利用目的

## 2) 自転車の利用理由

自転車を利用する理由として、「早く目的地へ行けるから」や「運賃などがかからず、安く行けるから」、「手軽に利用できるから」といった回答が全体的に高い割合となっています。

また、高校生においては、「運賃などがかからず、安く行けるから」の回答割合が66%と、他と比べて15%以上高い割合となっています。

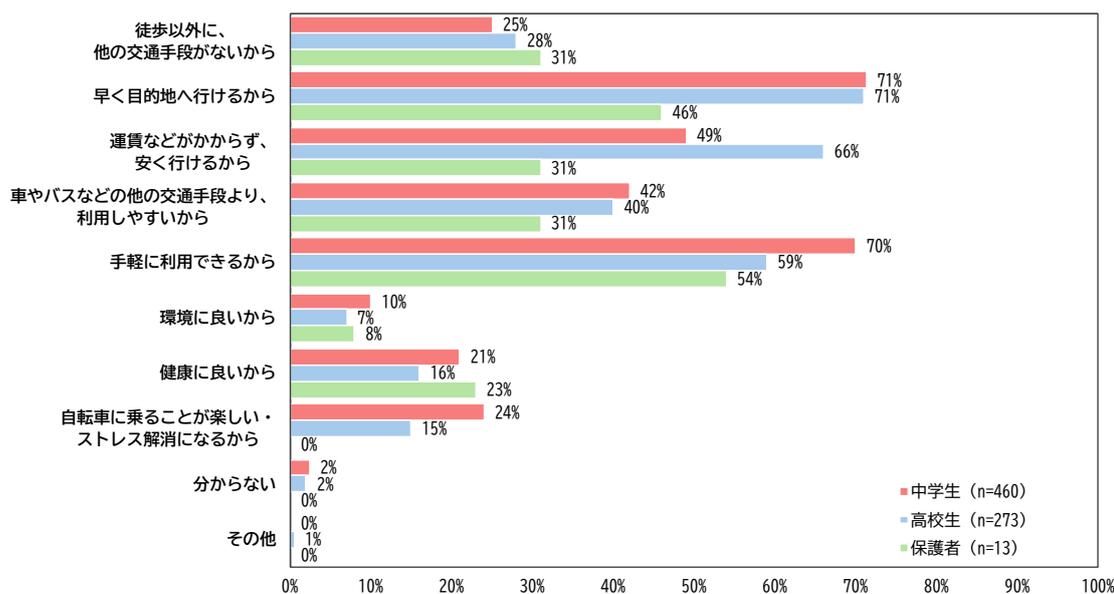


図 2-19 自転車の利用理由

## (4) 自転車利用時における自転車の走行位置

回答者全体を見ると、「歩道を走行することが多い」または「車道と歩道、半々くらい」の回答割合が80%以上と高い割合となっています。

中学生と保護者に関しては「歩道を走行することが多い」の回答割合が、高校生と比較して高い割合となっています。

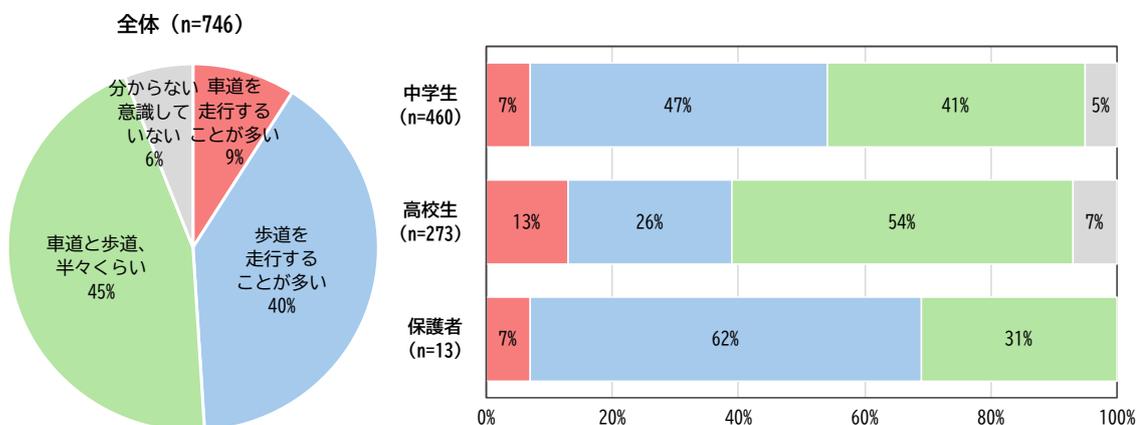


図 2-20 自転車利用時の走行位置

## (5) 自転車に対して危険を感じた経験

### 1) 自転車利用時

全体的に「自転車の走行スペースが狭く走りにくい」や「段差やでこぼこが多く、転びそうになる」といった、自転車の走行空間に対する回答割合が高くなっています。

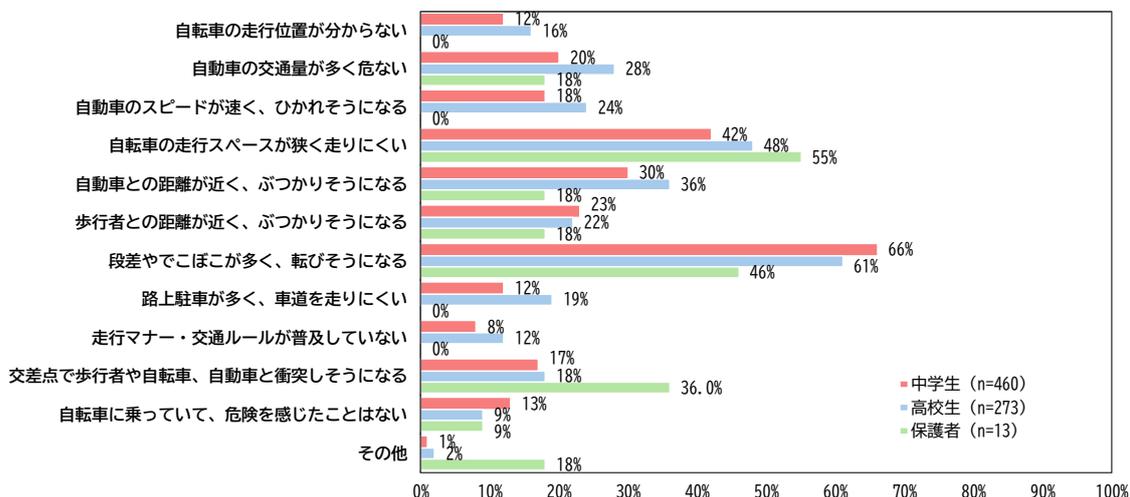


図 2-21 自転車利用時に感じた危険

### 2) 歩いているとき

全体的に「歩道で自転車がスピードを緩めず走っている」や「スマートフォンや携帯電話などを触りながら自転車に乗っている」といった、自転車の利用マナーに関する回答が多くなっています。

また、「自転車と距離が近く、ぶつかりそうになる」についても、約 40%と比較的高い回答割合となっています。

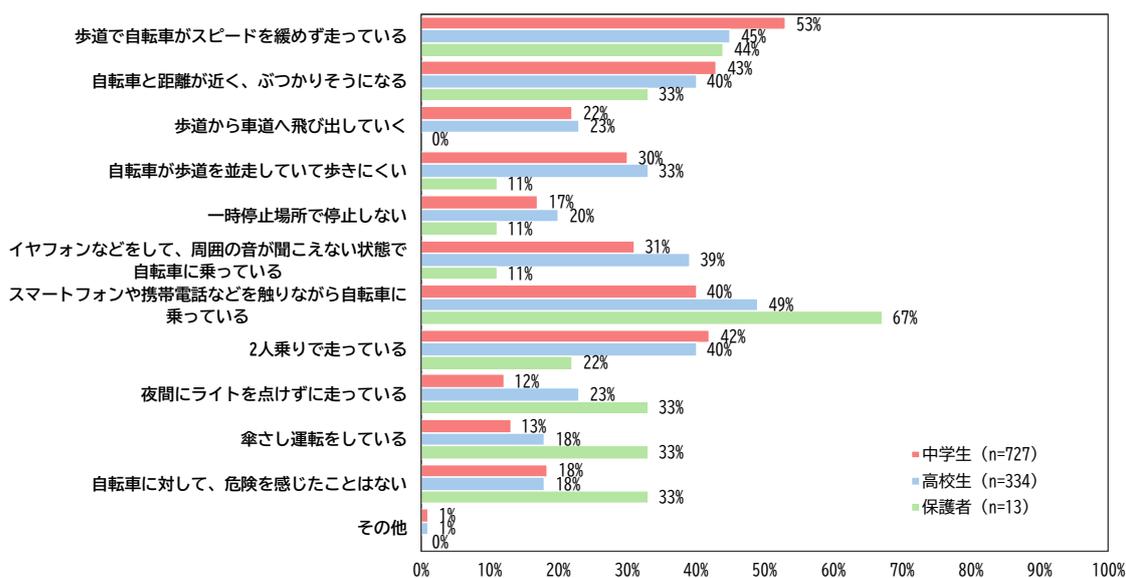


図 2-22 歩いているときに感じた危険

## 2.4. 猪名川町における自転車交通の現状と課題

本町における自転車交通の現状を踏まえ、自転車交通の課題を整理すると以下のとおりとなります。

### 【 自転車交通の現状 】

#### 町の現状

- 南北に細長く、標高の差がある地形をしていることから、電動アシスト自転車利用者が多く、歩道内を速いスピードで自転車が走行している。
- 人口が減少傾向にあり、将来的に少子高齢化が進んでいくと予測される。
- 町南部に役場や学校、駅等の主要施設が集積している。
- 自転車の利用割合が周辺市町と比較して一番低くなっている。
- 15歳～19歳、20歳代において、自転車利用者の割合が、高くなっている。

#### 自転車事故の現状

- 自転車関係事故は各年約20件発生しており、都市拠点において多く発生している。
- 自転車対車両事故のうち、約80%が交差点付近で発生している。

#### アンケート結果から見た現状

- 普段から自転車を利用している方のうち、90%以上が週に1日以上利用しており、自転車利用者の利用頻度は高くなっている。
- 学生は「通学」の他に「習い事」や「あそび」、保護者は「送迎」の他に「通勤」や「買い物」といった目的で利用している方が多い。
- 主な利用理由として、早い・手軽といった理由が多く、さらに学生においては安いといった金銭的な理由も多くなっている。
- 自転車の走行位置は、車道と歩道半々や歩道が多いといった回答が多く、日常的に自転車で歩道を通行している方が多くなっている。
- 自転車利用時に、走行スペースや段差といった通行空間に対して危険を感じている方が多い。
- 歩いているときに、イヤフォン着用やながら運転、歩道で徐行していないといった、自転車の利用マナーに対して危険を感じている方が多い。

### 【 自転車交通の課題 】

#### 施設間を結ぶ路線の通行空間の確保

町南部に集積している主要施設と都市拠点を、安全で快適に移動できる通行空間の確保が必要

#### 交通量の多い路線の通行空間の確保

通学路等の交通量の多い路線において、安全で快適な通行空間の確保が必要

#### 自転車通行空間の明確化

自転車歩道通行可道路の点在や、歩道を徐行せず走行する自転車が多いことから、自転車だけでなく歩行者の安全性向上のためにも、自転車通行空間の明確化が必要

#### 交通ルール・マナーの周知・啓発

交通事故の削減や安全で快適に通行できる空間の実現のために、交通ルールの周知・交通マナーの遵守を図ることが必要

## 3. 計画の方向性

### 3.1. 計画方針

前章で整理した、自転車交通の現状や課題を踏まえ、猪名川町における自転車通行空間の利便性向上のため、計画の方針を定めます。

本町における自転車交通の課題を解消するための計画方針として、「安全で快適な自転車通行空間の確保」「交通ルールの周知、交通マナーの向上」を定めます。

上記の方針に基づき計画の推進を行うことで、本町における自転車通行空間の利便性向上かつ安全性の確保を図ります。

### 3.2. 計画目標

- ◇ 安全で快適な自転車通行空間の整備を進めていく
- ◇ 交通ルールの周知・交通マナーの向上を図る
- ◇ 自転車に関連する交通事故削減に努める

## 4. 自転車ネットワーク路線の選定

### 4.1. 自転車ネットワーク路線選定の考え方

国のガイドラインに基づき、本計画における自転車ネットワーク路線の選定条件を以下のように設定し、猪名川町における自転車ネットワーク路線の選定を行います。

#### **国のガイドライン条件**

- ①地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設やスポーツ関連施設など大規模集客施設、観光拠点、主な居住地区等を結ぶ路線
- ②通学路、病院や福祉施設の周辺など自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
- ③自転車通学路の対象路線（中学校、高等学校、大学等への接続路線）
- ④地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ⑤沿道で新たに施設立地が予定されており、自転車の利用増加が見込まれる路線
- ⑥自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路が整備済みである路線
- ⑦並行する道路の新設等に伴い自動車交通が転換し、空間の再配分が可能な路線
- ⑧新設道路（自動車専用道路、歩行者専用道路を除く）
- ⑨その他自転車ネットワークの連続性の確保や自転車の活用を一層推進するために必要な路線



#### **本計画における選定条件**

- ① 鉄道駅と町内の主要施設等を結ぶ路線
- ② ①と都市拠点を結ぶ路線
- ③ 通学路に指定されている路線
- ④ 自転車関係事故の多い路線
- ⑤ 観光拠点を結ぶ路線
- ⑥ その他自転車ネットワークの連続性確保のために必要な路線

## 4.2. 自転車ネットワーク路線の選定

### ① 鉄道駅と町内の主要施設等をつなぐ路線

日生中央駅と町内の学校、役場等の主要施設をつなぐ路線を抽出しています。

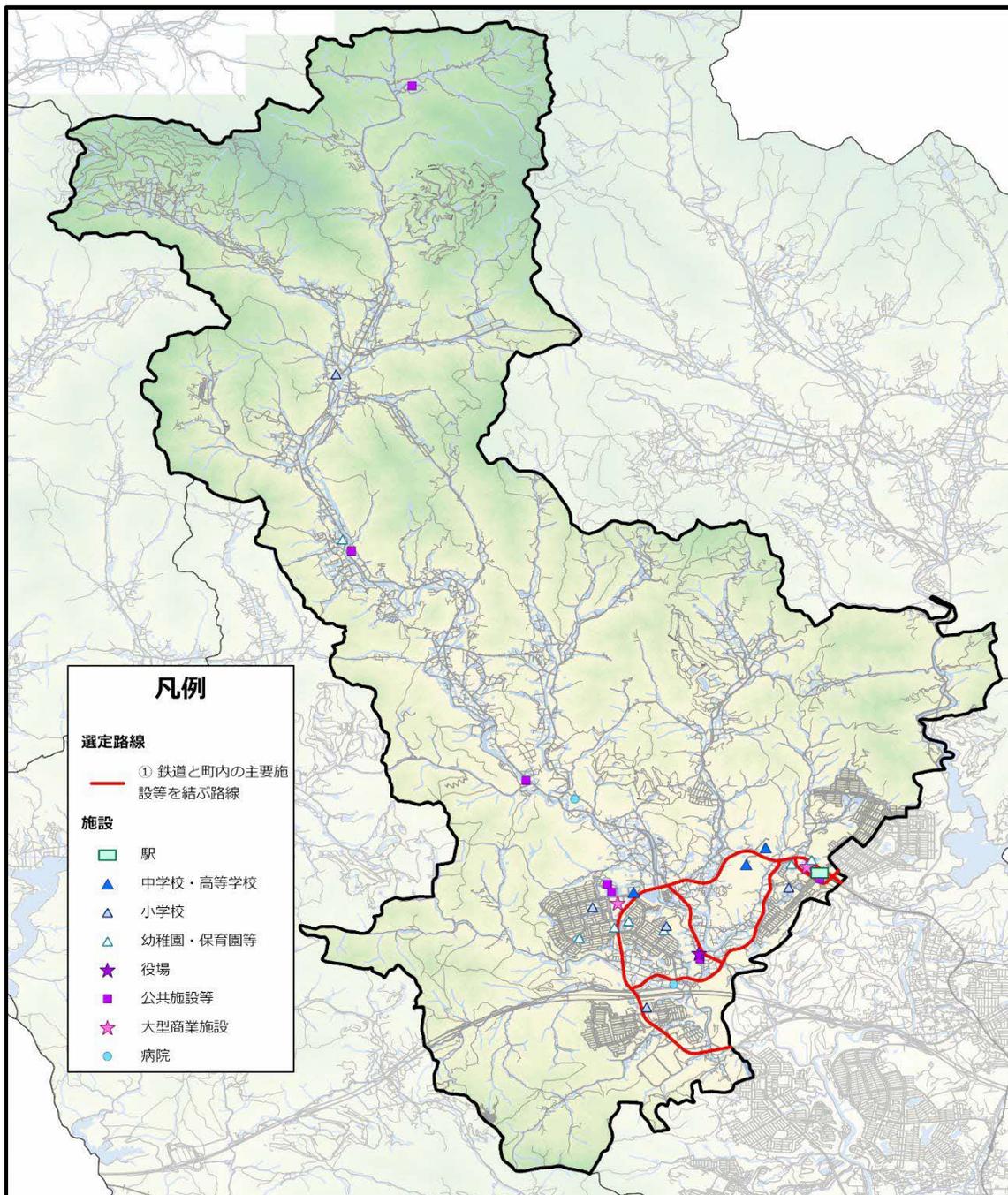


図 4-1 ① 鉄道駅と町内の主要施設等をつなぐ路線

## ② ①と都市拠点を結ぶ路線

①において抽出した路線と人口の多い都市拠点（人口密度の高い地域）などを結ぶ路線を抽出しています。

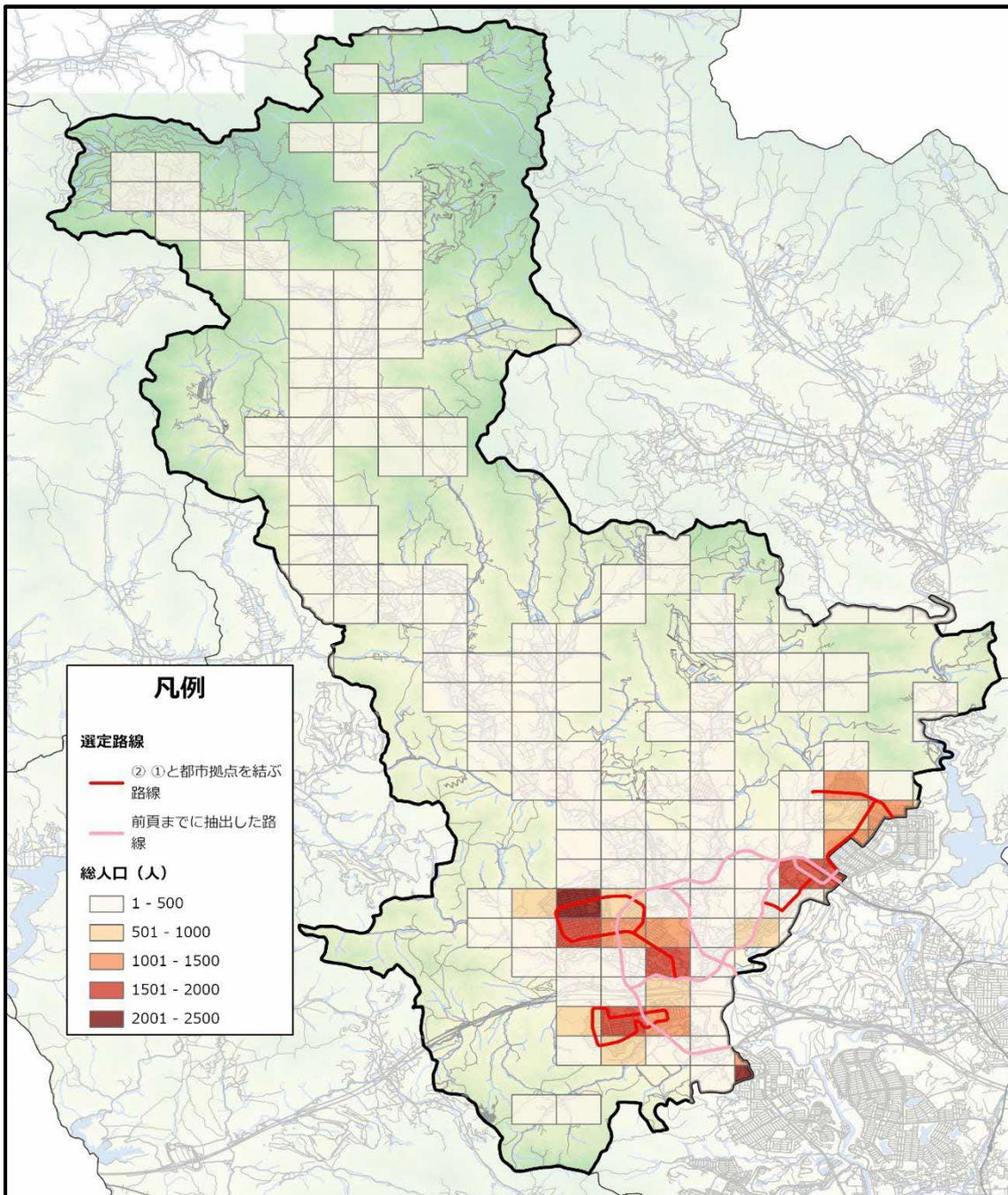


図 4-2 ② ①と都市拠点を結ぶ路線

### ③ 通学路に指定されている路線

通学路に指定されている路線を抽出しています。

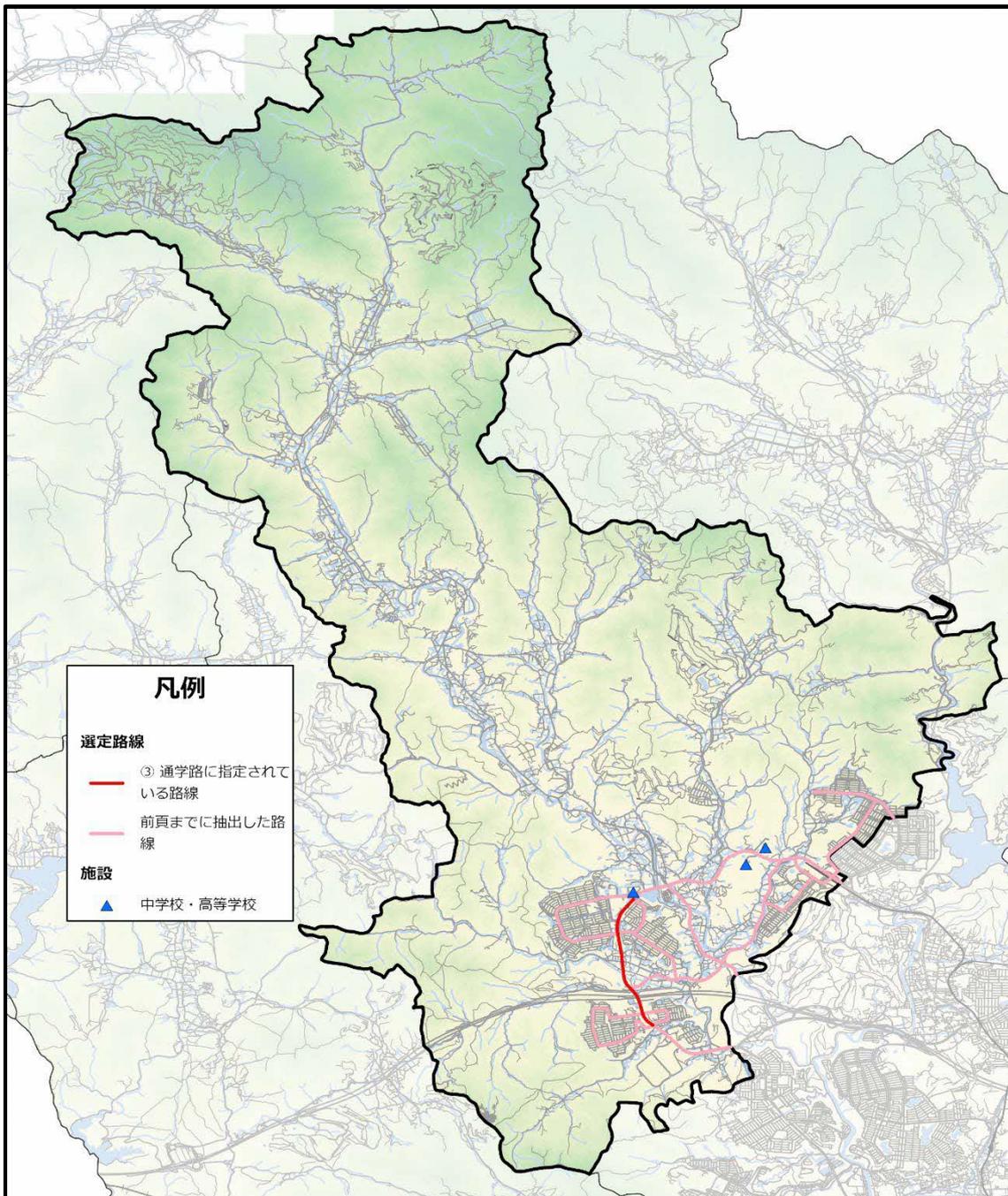


図 4-3 ③ 通学路に指定されている路線

#### ④ 自転車関係事故の多い路線

2019年から2023年の5年間に猪名川町内で発生した自転車関係事故の件数の多い路線を抽出しています。

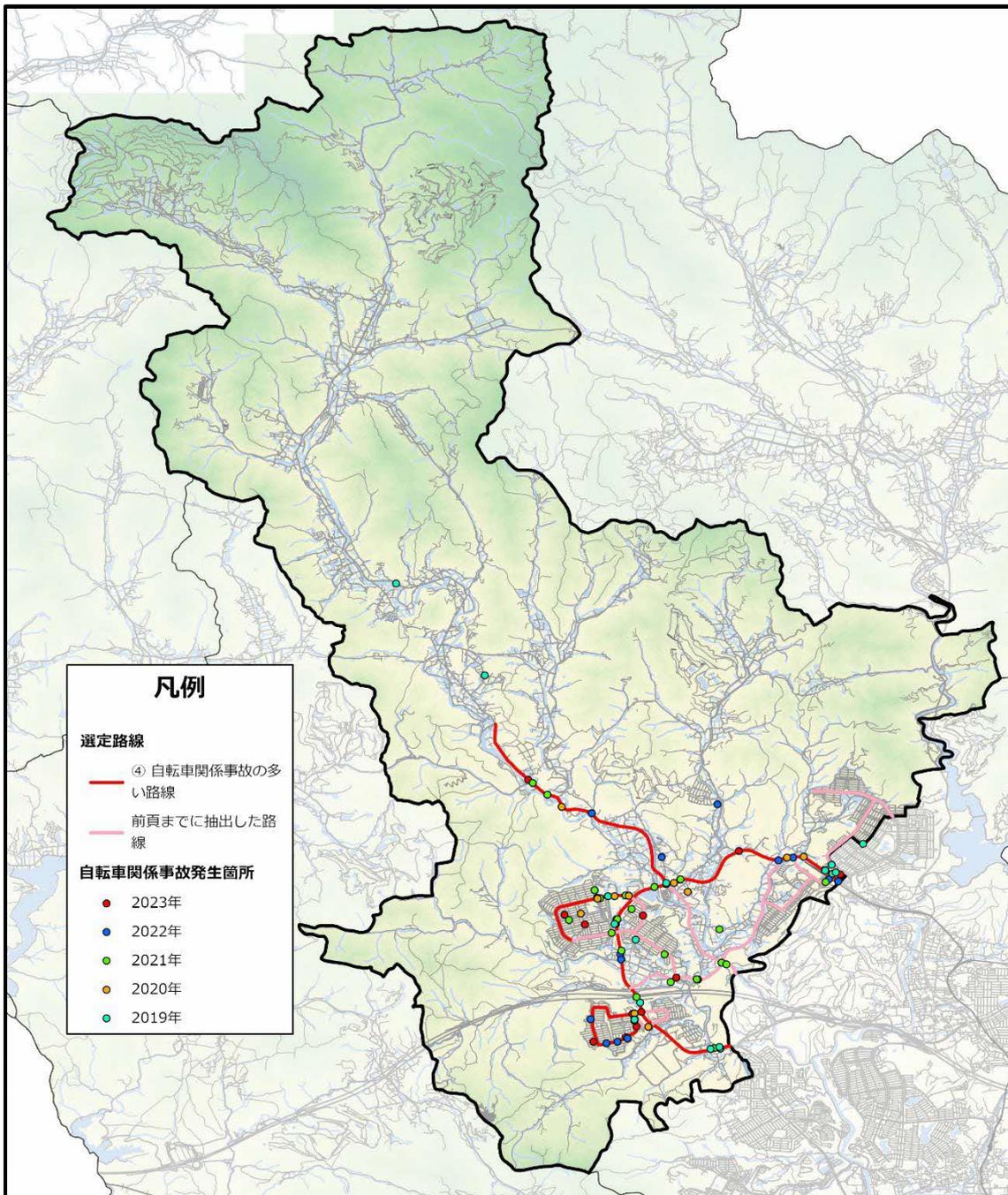


図 4-4 ④ 自転車関係事故の多い路線

### ⑤ 観光拠点を結ぶ路線

「北摂里山 新発見 サイクルマップ (ひょうご北摂サイクル推進チーム/兵庫県阪神北県民局宝塚土木事務所)」に設定されているサイクリングモデルコースおよび、「いな!! さくら通り」、「静思館」、「奥猪名健康の郷」、「道の駅 いながわ」の4箇所の観光拠点への接続路線を抽出しています。

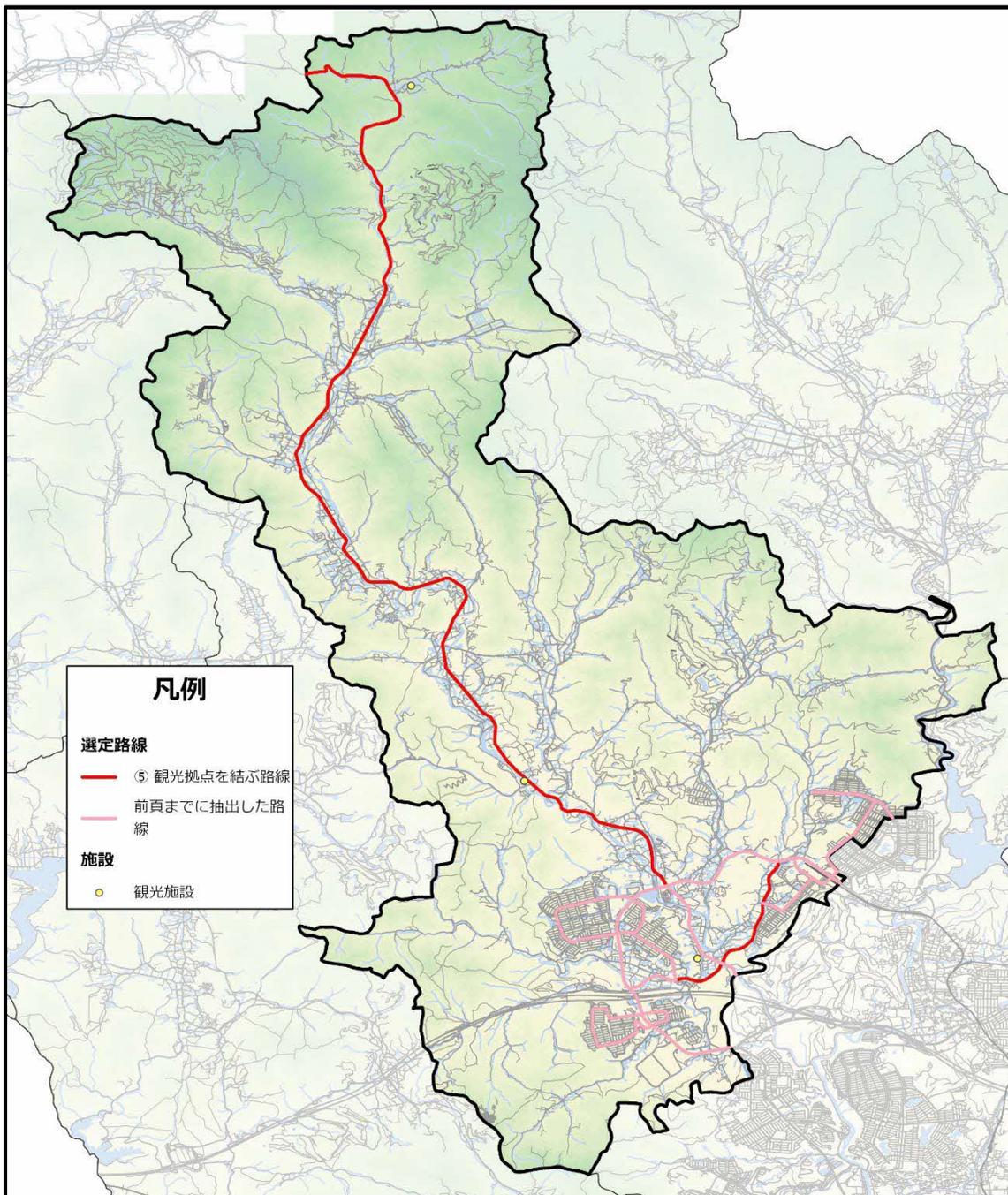


図 4-5 ⑤ 観光拠点を結ぶ路線

### ⑥ その他自転車ネットワークの連続性確保のために必要な路線

前頁までに抽出した路線を結ぶ路線および、川西市自転車ネットワーク路線に選定されている路線と猪名川町との接続路線を抽出しています。

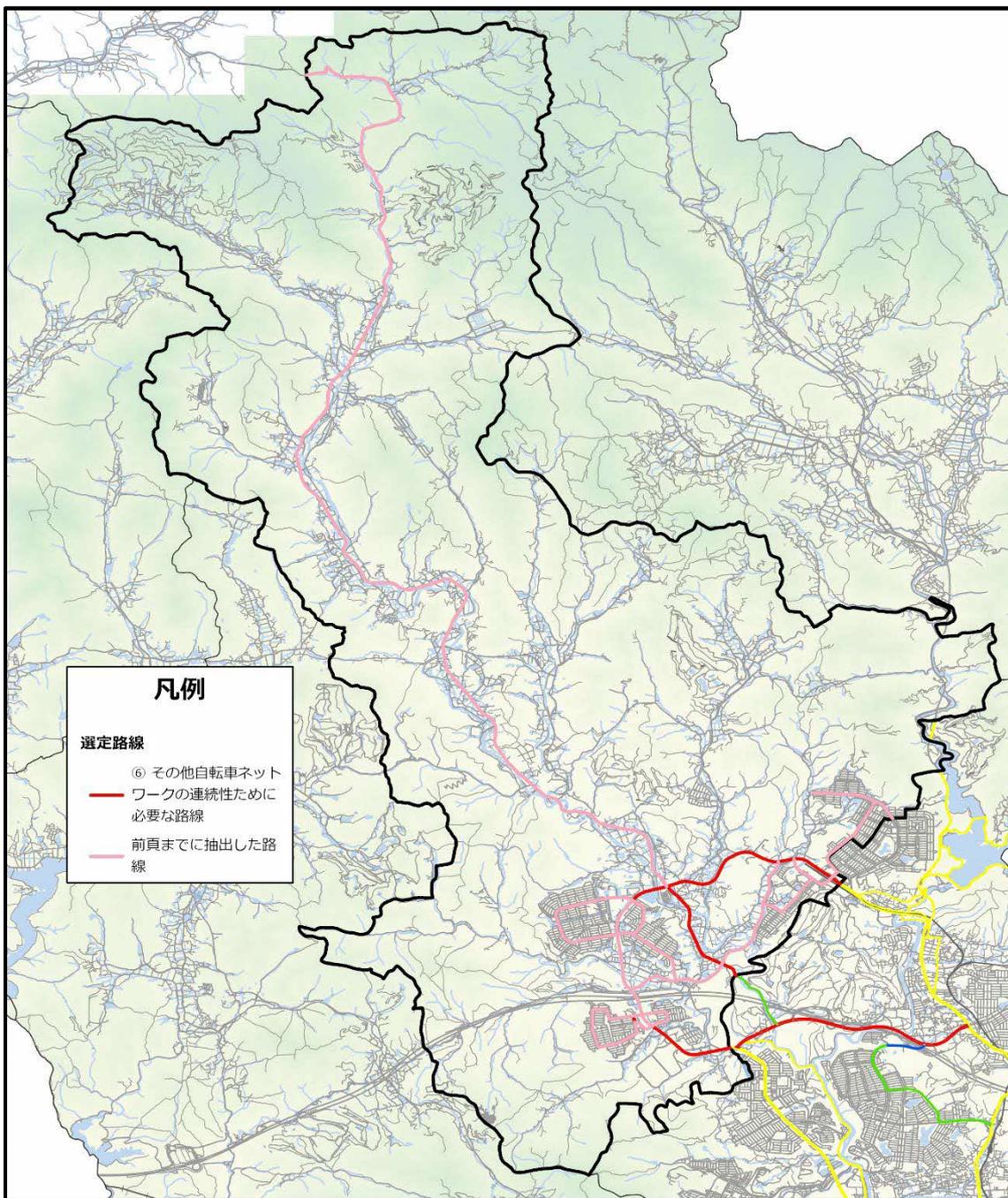


図 4-6 ⑥ その他自転車ネットワークの連続性確保のために必要な路線

#### 4.2.1. 自転車ネットワーク候補路線

前頁までの①～⑥の条件をもとに、猪名川町内における自転車ネットワーク路線の選定を行いました。

候補路線については、表 4-1 のとおりとします。

表 4-1 自転車ネットワーク候補路線一覧

区間 番号	道路名	区間	延長 (km)	道路 管理者
1	川西三田線	川西市境界～松尾台2丁目地内	0.8	兵庫県
2	川西三田線	松尾台2丁目地内～紫合北ノ町	1.9	
3	川西篠山線	紫合北ノ町～川西市境界	3.8	
4	川西篠山線	紫合北ノ町～木津細カ平井地内	3.7	
5	川西篠山線	木津細カ平井地内～丹波篠山市境界	13.9	
6	松尾台1号線	伏見台1丁目地内～松尾台2丁目	0.8	猪名川町
7	差組紫合線	猪名川町役場前～紫合北ノ町	1.2	
8	上野5号線	猪名川町役場前～上野釜床地内	0.3	
9	上野6号線	川西市境界～上野釜床地内	0.3	
10	原広根線	広根地内～原交差点	2.6	
11	広根猪渕線	広根奥の谷交差点～広根地内	0.7	
12	若葉1号線	広根地内～白金2丁目地内	1.8	
13	白金44号線	白金2丁目地内～トンガリ橋	1.6	
14	若葉2号線	若葉1丁目地内～トンガリ橋	0.6	
15	肝川1号線	つつじが丘2丁目地内～つつじが丘2丁目地内	0.1	
16	肝川1号線	つつじが丘2丁目地内～つつじが丘2丁目地内	1.9	
17	肝川1号線	つつじが丘交差点～つつじが丘2丁目地内	0.8	
18	肝川2号線	つつじが丘交差点～つつじが丘2丁目地内	0.3	
19	伏見台2号線	川西市境界～伏見台5丁目地内	1.2	
20	伏見台1号線	伏見台1丁目地内～伏見台3丁目地内	1.4	
21	松尾台2号線	松尾台4丁目地内～松尾台2丁目地内	0.7	
22	松尾台4号線	松尾台4丁目地内～松尾台4丁目地内	0.3	
候補路線 延長			40.7	-

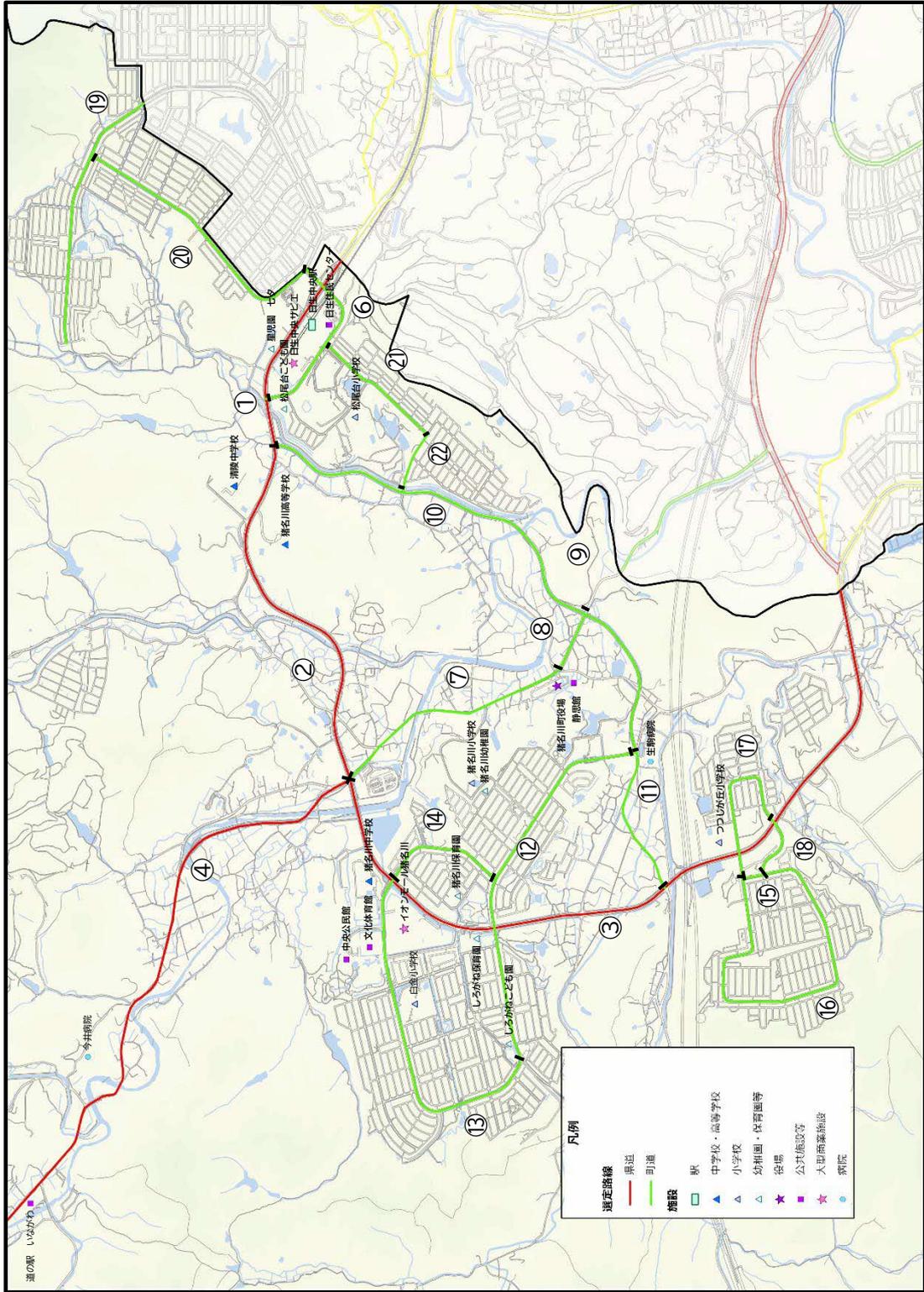


図 4-7 自転車ネットワーク候補路線（南部）

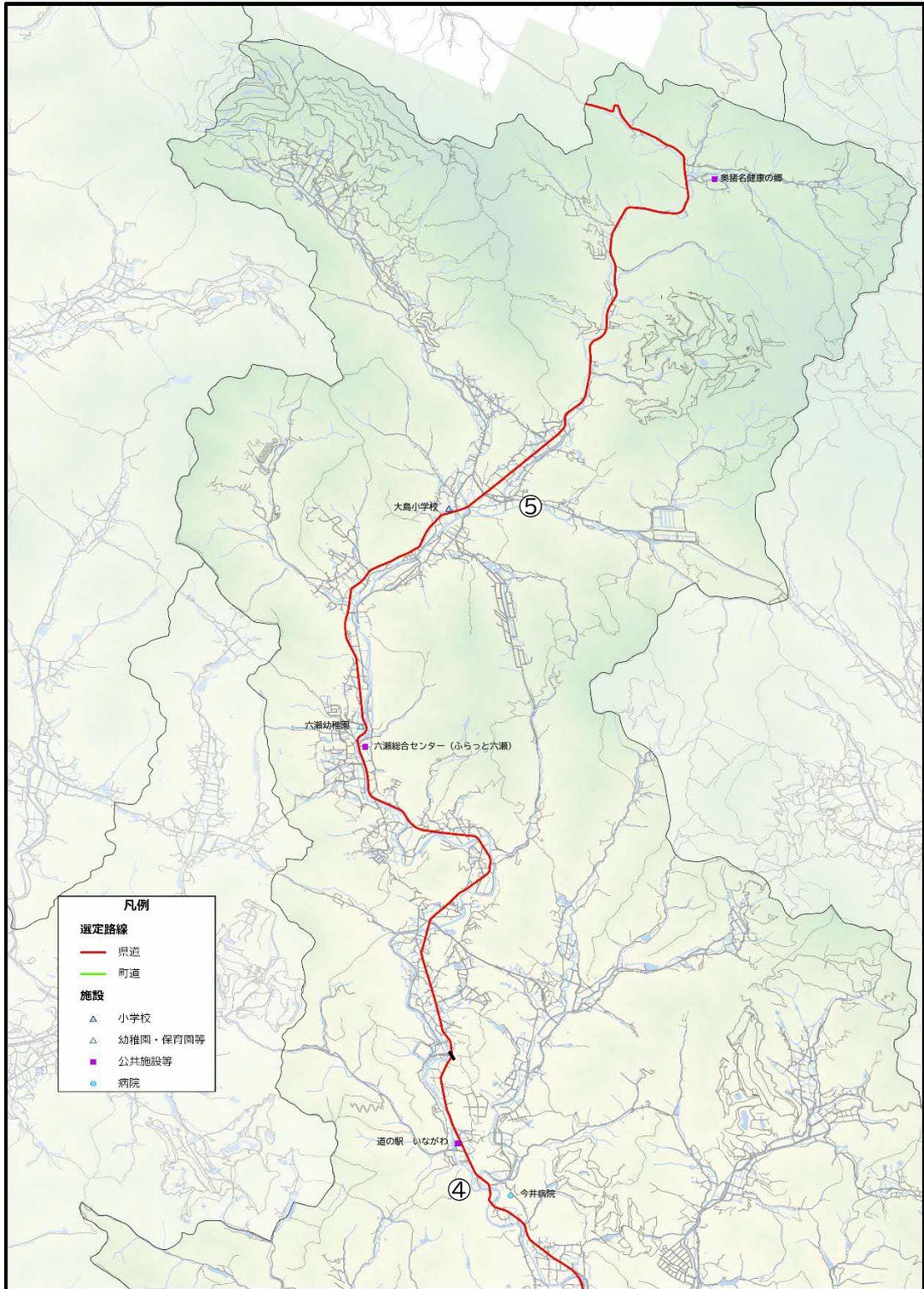


図 4-8 自転車ネットワーク候補路線（北部）

## 5. 自転車ネットワーク路線の整備形態

### 5.1. 整備形態検討の基本事項

本計画において、自転車は「車両」とであるという大原則に基づき、国のガイドラインを踏まえた自転車が車道を通行するための道路空間の整備形態の検討を進めていきます。

道路空間の整備形態においては、「車道を通行する自転車」の安全性向上の観点から、自動車の速度や交通量を踏まえ、自転車と自動車を分離する必要性について検討します。

具体的な基準の目安としては、自動車の規制速度が 50 km/h 超の道路（A）では、自動車と自転車を構造物により分離し「自転車道」としての整備を行います。一方で、自動車の規制速度が 40 km/h 以下、かつ自動車交通量が 4,000 台/日の道路（C）では、矢羽根型路面表示等を用いた「車道混在」による整備を行います。上記の条件に当てはまらない道路（B）においては、車道内で自転車と自動車の視覚的な分離を図り「自転車専用通行帯」としての整備を行います。

	A 自動車の速度 <sup>※1</sup> が高い道路	B A、C以外の道路	C 自動車の速度 <sup>※1</sup> 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	分離		混在
整備形態 <sup>※2</sup>	自転車道 (構造物による)	自転車専用通行帯	車道混在 (矢羽根型路面表示等で注意喚起)
目安 <sup>※3</sup>	速度が50km/h	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/日以下

※1 速度については原則として規制速度を用いるものとするが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。

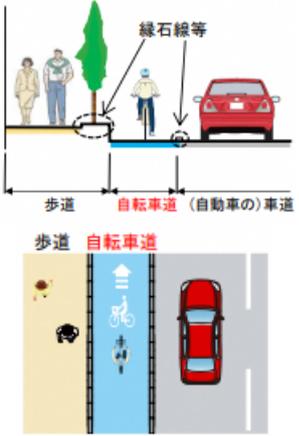
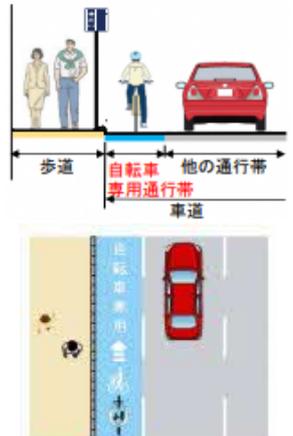
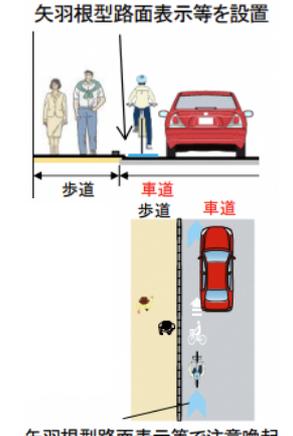
※2 自転車通行空間は、自転車専用道路や自転車歩行者専用道路を活用することもできる。

※3 目安として参考にしたものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとする。必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯により整備することができるものとする。

出典) 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (国土交通省、警察庁)

図 5-1 国のガイドラインにおける整備形態の選定の考え方

表 5-1 自転車ネットワーク計画の整備形態

整備形態	A 自転車道	B 自転車専用通行帯	C 車道混在 (矢羽根型路面標示)
整備イメージ	 <p>緑石線等 歩道 自転車道 (自動車の)車道</p>	 <p>歩道 自転車専用通行帯 他の通行帯 車道</p>	 <p>矢羽根型路面表示等を設置 歩道 車道 歩道 車道</p> <p>矢羽根型路面表示等で注意喚起</p>
整備事例	 <p>着色あり</p>  <p>着色なし</p>	 <p>幅の全部を着色</p>  <p>幅の一部を着色</p>	 <p>歩道のある道路</p>  <p>歩道のない道路</p>
整備形態の概要	<p>車道内で縁石線・柵等の工作物を用いて、自動車と自転車の走行空間を物理的に分離した 2.0m 以上(やむを得ない場合は 1.5m まで縮小可能)の自転車専用の道路を示す。</p>	<p>車道内で、自転車と自動車の走行空間を視覚的に分離した 1.5m 以上(やむを得ない場合は 1.0m まで縮小可能)の自転車専用の車両通行帯として指定された区間を示す。</p>	<p>車道内で、自転車と自動車が混在する際に、車道左部に自転車の通行位置を示す路面表示をした区間を示す。</p>

出典) 整備イメージ、整備事例：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン (国土交通省、警察庁)

## 5.2. 整備形態の選定

### (1) 整備形態選定の考え方

車道を通行する自転車の安全性の観点からみた、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ためには、自転車の車道混在に関する技術基準が定められています。このことから、多くの路線で現道の拡幅を伴う整備が必要となり、用地買収等により整備の完成までに多大な時間と費用を要します。上記より、本計画においては整備形態として、現道の道路空間の再配分による整備形態の検討を行います。

整備形態は、以下の図 5-2 に示す「自転車道」(赤枠)、「自転車専用通行帯」(青枠)、「車道混在(矢羽根型路面表示)」(緑枠)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。

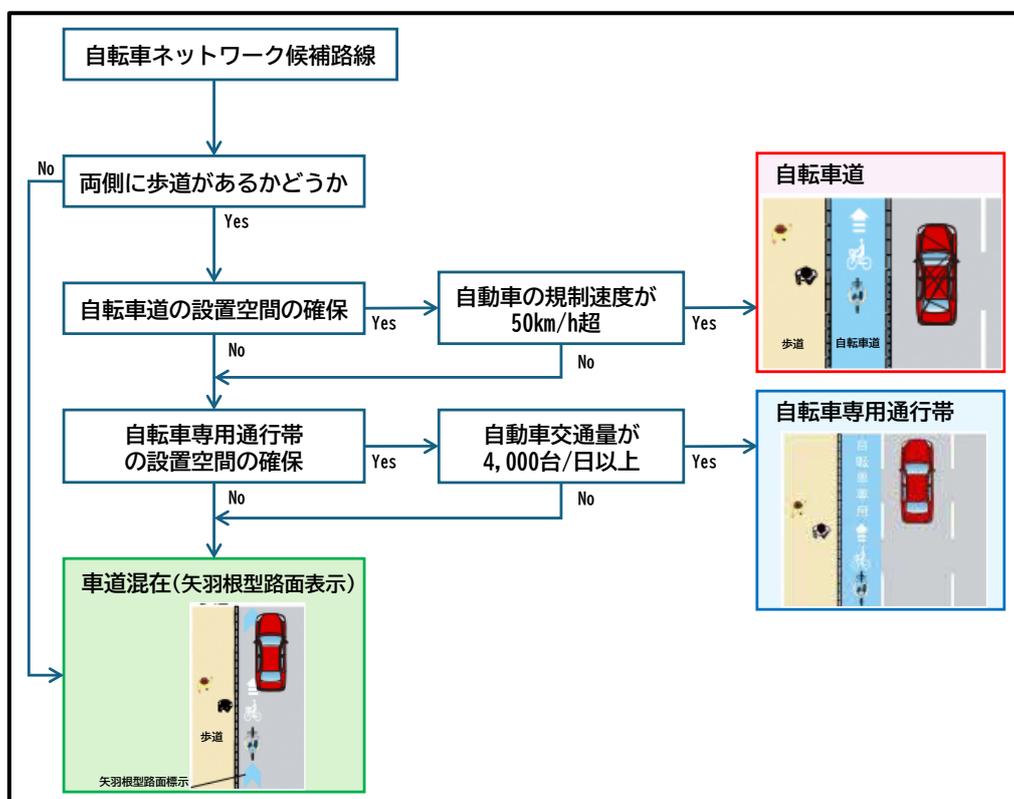


図 5-2 整備形態の選定フロー

## (2) 自転車ネットワークの整備形態

前述した整備形態選定の考え方に基づき、道路幅員<sup>※</sup>や整備形態の連続性、関係機関（警察、道路管理者等）との協議を踏まえたうえで、自転車ネットワーク路線の整備形態を以下の図 5-3 のとおり選定しました。

自転車ネットワーク路線の整備延長は合計 40.7 km とし、今後これらの路線の整備を進めていきます。

※ 現道の道路空間の再配分を前提とした整備形態（自転車道・自転車専用通行帯・車道混在）の検討を行い、景観保全や地域の環境保全等のため、植樹帯の撤去が困難な道路（桜の名所である原広根線やニュータウン内の生活道路等）においては、現在の車道幅員の中での再配分を検討した。

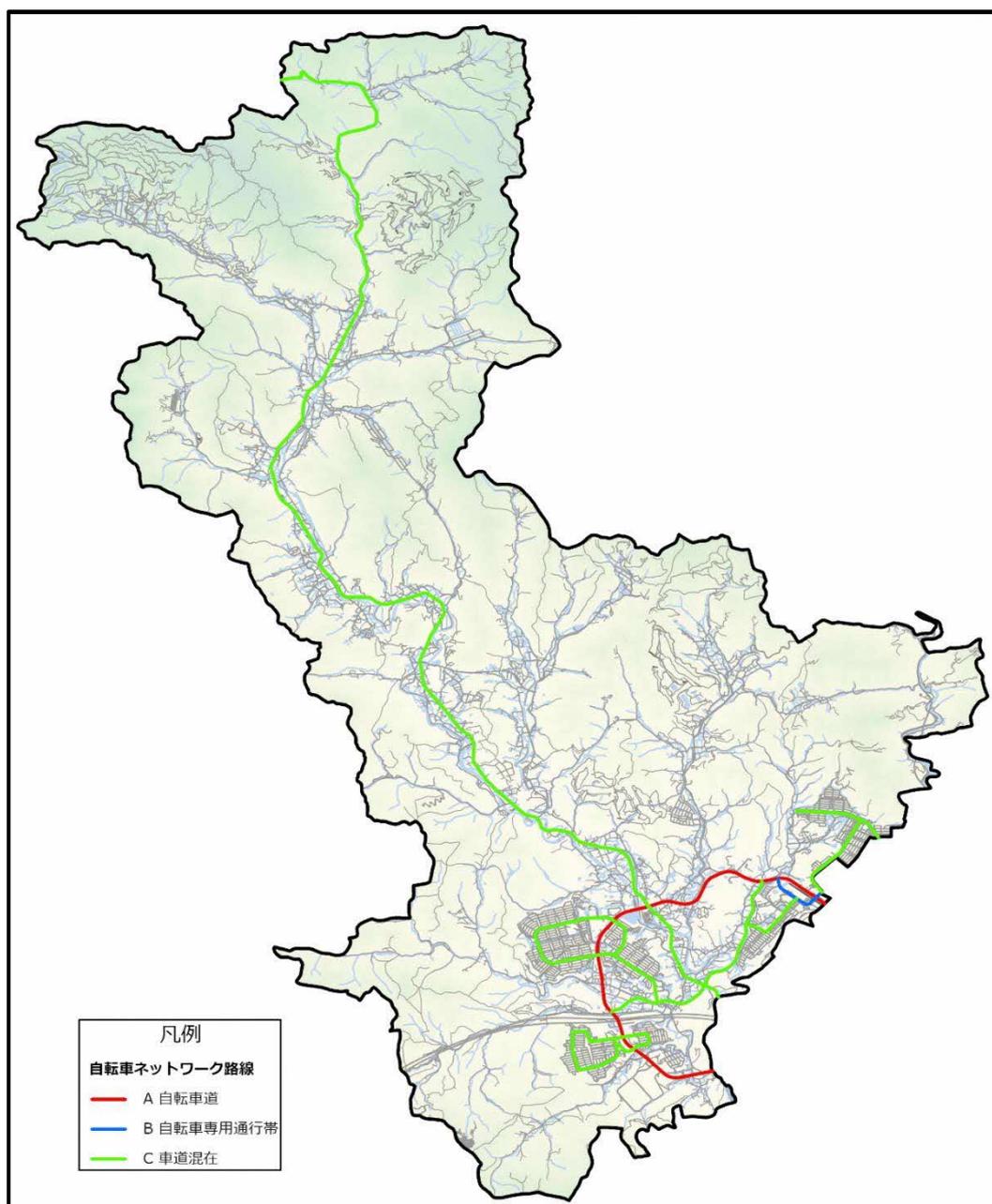


図 5-3 自転車ネットワーク 整備形態図

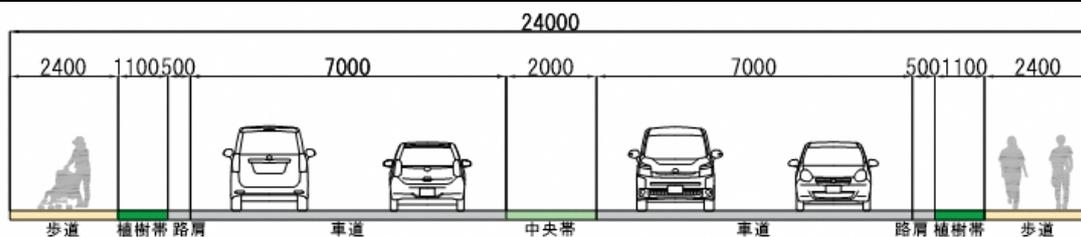
表 5-2 整備対象路線一覧

区間 番号	道路名	区間	整備形態	延長 (km)	道路 管理者
1	川 西 三 田 線	川西市境界 ~ 松尾台2丁目地内	A 自転車道	0.8	兵庫県
2	川 西 三 田 線	松尾台2丁目地内 ~ 紫合北ノ町	A 自転車道	1.9	
3	川 西 篠 山 線	紫合北ノ町 ~ 川西市境界	A 自転車道	3.8	
4	川 西 篠 山 線	紫合北ノ町 ~ 木津細カ平井地内	C 車道混在	3.7	
5	川 西 篠 山 線	木津細カ平井地内 ~ 丹波篠山市境界	C 車道混在	13.9	
6	松 尾 台 1 号 線	伏見台1丁目地内 ~ 松尾台2丁目	B 自転車専用通行帯	0.8	猪名川町
7	差 組 紫 合 線	猪名川町役場前 ~ 紫合北ノ町	C 車道混在	1.2	
8	上 野 5 号 線	猪名川町役場前 ~ 上野釜床地内	C 車道混在	0.3	
9	上 野 6 号 線	川西市境界 ~ 上野釜床地内	C 車道混在	0.3	
10	原 広 根 線	広根地内 ~ 原交差点	C 車道混在	2.6	
11	広 根 猪 淵 線	広根奥の谷交差点 ~ 広根地内	C 車道混在	0.7	
12	若 葉 1 号 線	広根地内 ~ 白金2丁目地内	C 車道混在	1.8	
13	白 金 44 号 線	白金2丁目地内 ~ トンガリ橋	C 車道混在	1.6	
14	若 葉 2 号 線	若葉1丁目地内 ~ トンガリ橋	C 車道混在	0.6	
15	肝 川 1 号 線	つつじが丘2丁目地内 ~ つつじが丘2丁目地内	C 車道混在	0.1	
16	肝 川 1 号 線	つつじが丘2丁目地内 ~ つつじが丘2丁目地内	C 車道混在	1.9	
17	肝 川 1 号 線	つつじが丘交差点 ~ つつじが丘2丁目地内	C 車道混在	0.8	
18	肝 川 2 号 線	つつじが丘交差点 ~ つつじが丘2丁目地内	C 車道混在	0.3	
19	伏 見 台 2 号 線	川西市境界 ~ 伏見台5丁目地内	C 車道混在	1.2	
20	伏 見 台 1 号 線	伏見台1丁目地内 ~ 伏見台3丁目地内	C 車道混在	1.4	
21	松 尾 台 2 号 線	松尾台4丁目地内 ~ 松尾台2丁目地内	C 車道混在	0.7	
22	松 尾 台 4 号 線	松尾台4丁目地内 ~ 松尾台4丁目地内	C 車道混在	0.3	
整備対象路線 延長				40.7	-

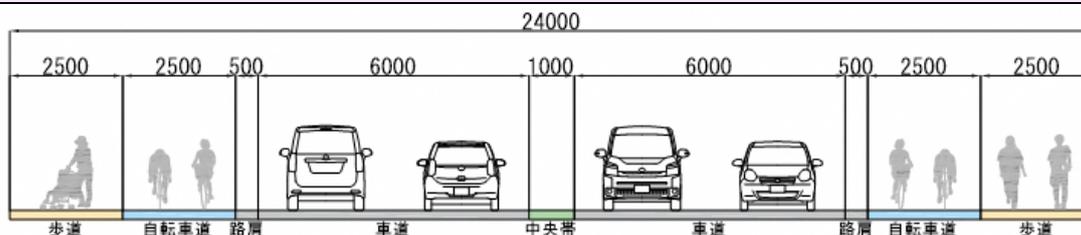
【 区間番号 1 】

道路名	川西三田線	道路管理者	兵庫県
延長	820m	自転車歩行者道指定	一部指定

幅員構成（現況）



幅員構成（整備後：A 自転車道）



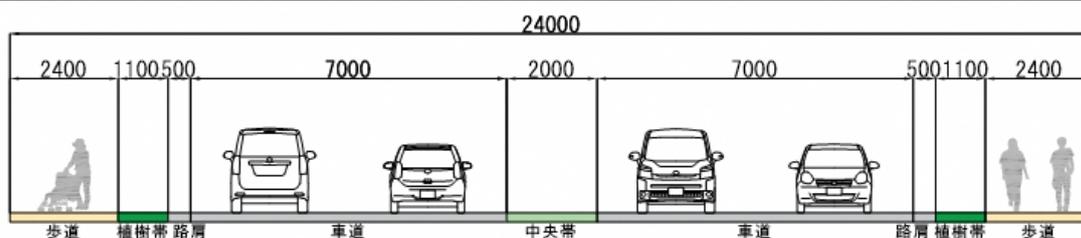
※対象箇所の道路種別は、道路構造令第5条第2項、第3項より、第4種第2級とした。  
 ※幅員構成はそれぞれ、道路構造令第5条第4項より車線幅員3.00m以上、第8条第2項、第4項、第7項より路肩幅員0.5m以上、第6条第4項、第6項より中央帯幅員1.00m以上、第10条第3項、第4項、第5項より自転車道幅員2.00m以上、第11条第3項、第4項、第5項より2.00m以上の基準を基に作成した。

※今後の検討や協議により、整備形態に変更が生じる場合があります。

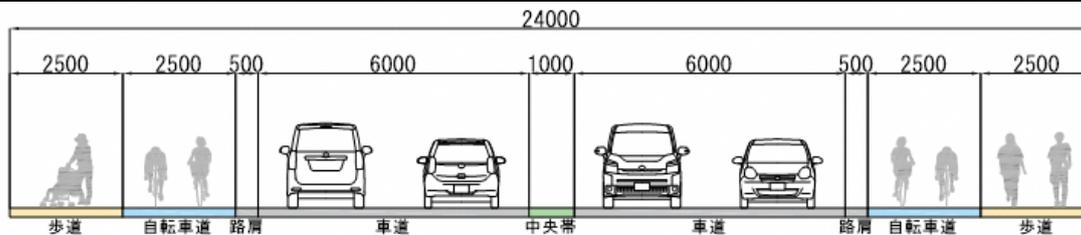
【 区間番号 2 】

道路名	川西三田線	道路管理者	兵庫県
延長	1,850m	自転車歩行者道指定	指定

幅員構成（現況）



幅員構成（整備後：A 自転車道）



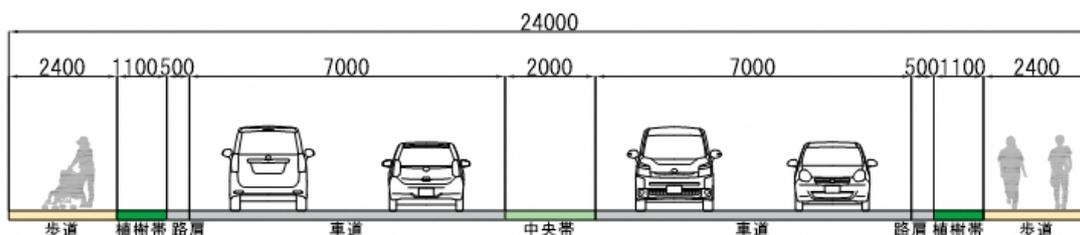
※対象箇所の道路種別は、道路構造令第5条第2項、第3項より、第4種第2級とした。  
 ※幅員構成はそれぞれ、道路構造令第5条第4項より車線幅員3.00m以上、第8条第2項、第4項、第7項より路肩幅員0.5m以上、第6条第4項、第6項より中央帯幅員1.00m以上、第10条第3項、第4項、第5項より自転車道幅員2.00m以上、第11条第3項、第4項、第5項より2.00m以上の基準を基に作成した。

※今後の検討や協議により、整備形態に変更が生じる場合があります。

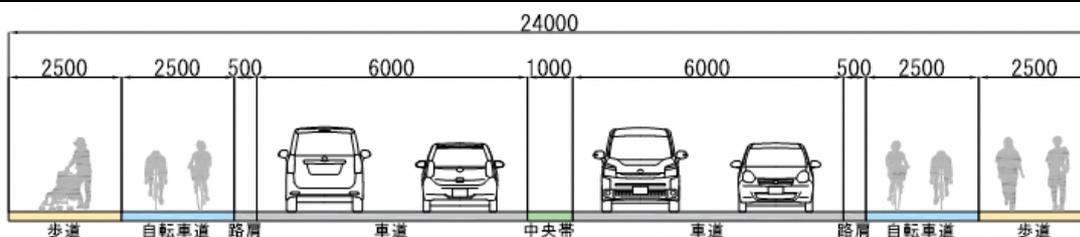
【 区間番号 3 】

道路名	川西篠山線	道路管理者	兵庫県
延長	3,830m	自転車歩行者道指定	指定

幅員構成（現況）



幅員構成（整備後：A 自転車道）



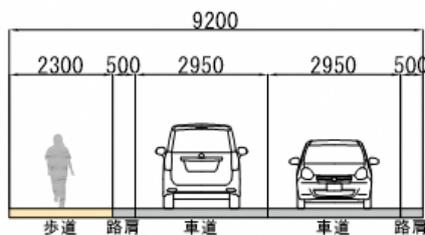
※対象箇所の道路種別は、道路構造令第5条第2項、第3項より、第4種第2級とした。  
 ※幅員構成はそれぞれ、道路構造令第5条第4項より車線幅員3.00m以上、第8条第2項、第4項、第7項より路肩幅員0.5m以上、第6条第4項、第6項より中央帯幅員1.00m以上、第10条第3項、第4項、第5項より自転車道幅員2.00m以上、第11条第3項、第4項、第5項より2.00m以上の基準を基に作成した。

※今後の検討や協議により、整備形態に変更が生じる場合があります。

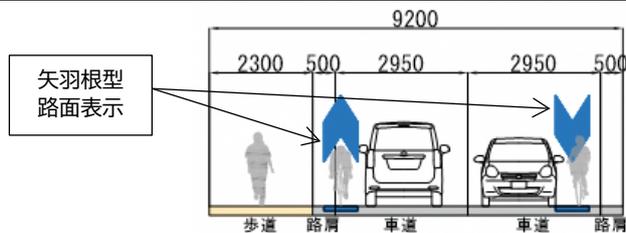
【 区間番号 4 】

道路名	川西篠山線	道路管理者	兵庫県
延長	3,720m	自転車歩行者道指定	一部指定

幅員構成（現況）



幅員構成（整備後：C 車道混在）



※今後の検討や協議により、整備形態に変更が生じる場合があります。

【 区間番号 5 】

道路名	川西篠山線	道路管理者	兵庫県
延長	13,890m	自転車歩行者道指定	一部指定
幅員構成（現況）			
幅員構成（整備後：C 車道混在）			

※今後の検討や協議により、整備形態に変更が生じる場合があります。

【 区間番号 6 】

道路名	松尾台 1 号線	道路管理者	猪名川町
延長	840m	自転車歩行者道指定	指定
幅員構成（現況）			
幅員構成（整備後：B 自転車専用通行帯）			

※今後の検討や協議により、整備形態に変更が生じる場合があります。

【 区間番号 7 】

道路名	差組紫合線	道路管理者	猪名川町
延長	1,220m	自転車歩行者道指定	指定なし
幅員構成（現況）			
幅員構成（整備後：C 車道混在）			

※今後の検討や協議により、整備形態に変更が生じる場合があります。

【 区間番号 8 】

道路名	上野 5 号線	道路管理者	猪名川町
延長	270m	自転車歩行者道指定	指定なし
幅員構成（現況）			
幅員構成（整備後：C 車道混在）			

※今後の検討や協議により、整備形態に変更が生じる場合があります。

【 区間番号 9 】

道路名	上野 6 号線	道路管理者	猪名川町
延長	270m	自転車歩行者道指定	指定なし
幅員構成 (現況)			
幅員構成 (整備後 : C 車道混在)			

※今後の検討や協議により、整備形態に変更が生じる場合があります。

【 区間番号 10 】

道路名	原広根線	道路管理者	猪名川町
延長	2,610m	自転車歩行者道指定	指定
幅員構成 (現況)			
幅員構成 (整備後 : C 車道混在)			

※今後の検討や協議により、整備形態に変更が生じる場合があります。

【 区間番号 1 1 】

道路名	広根猪淵線	道路管理者	猪名川町
延長	670m	自転車歩行者道指定	指定なし
幅員構成（現況）			
幅員構成（整備後：C 車道混在）			

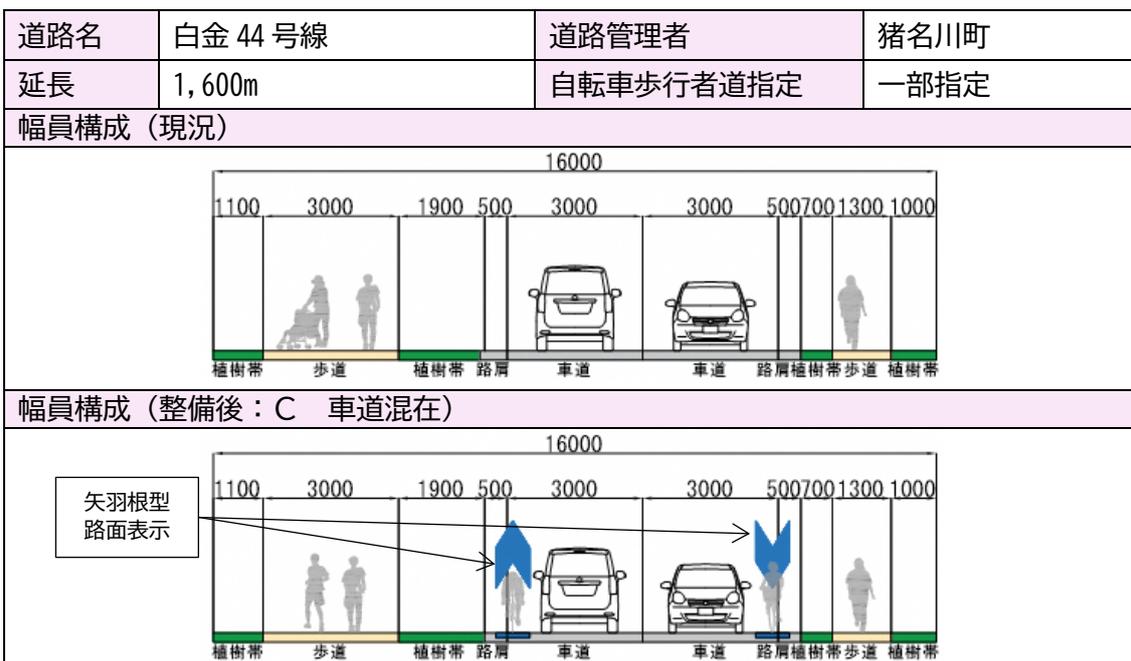
※今後の検討や協議により、整備形態に変更が生じる場合があります。

【 区間番号 1 2 】

道路名	若葉 1 号線	道路管理者	猪名川町
延長	1,770m	自転車歩行者道指定	一部指定
幅員構成（現況）			
幅員構成（整備後：C 車道混在）			

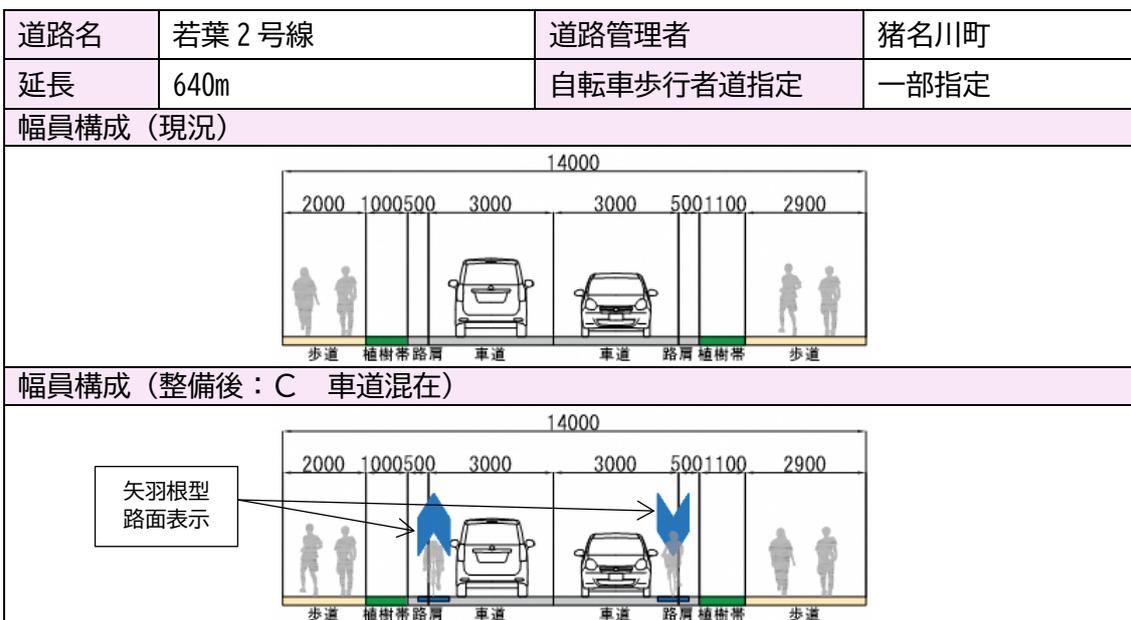
※今後の検討や協議により、整備形態に変更が生じる場合があります。

【 区間番号 1 3 】



※今後の検討や協議により、整備形態に変更が生じる場合があります。

【 区間番号 1 4 】

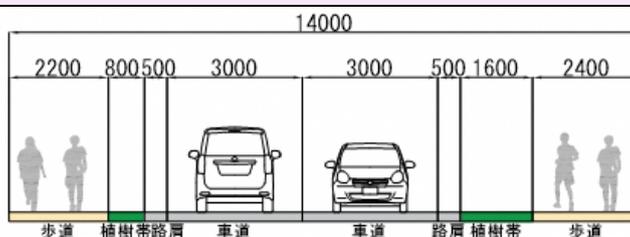


※今後の検討や協議により、整備形態に変更が生じる場合があります。

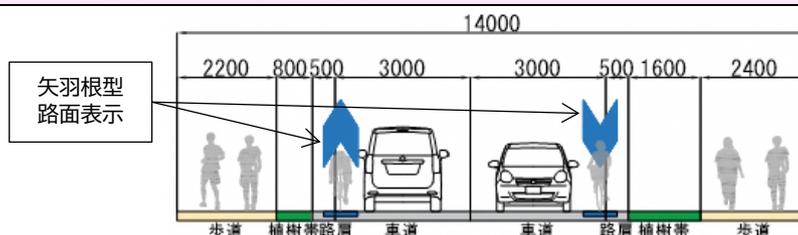
【 区間番号 15 】

道路名	肝川1号線	道路管理者	猪名川町
延長	100m	自転車歩行者道指定	指定なし

幅員構成（現況）



幅員構成（整備後：C 車道混在）

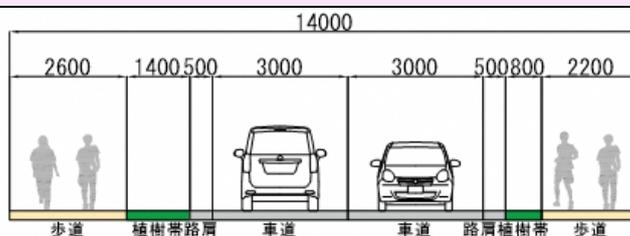


※今後の検討や協議により、整備形態に変更が生じる場合があります。

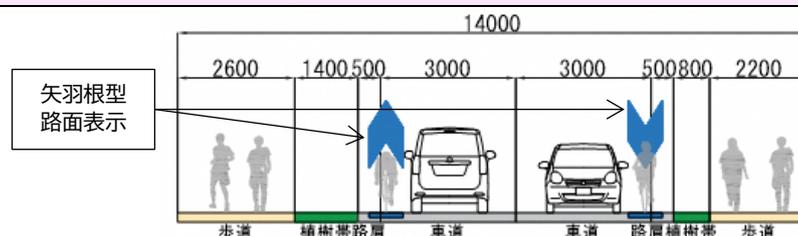
【 区間番号 16 】

道路名	肝川1号線	道路管理者	猪名川町
延長	1,930m	自転車歩行者道指定	指定なし

幅員構成（現況）



幅員構成（整備後：C 車道混在）



※今後の検討や協議により、整備形態に変更が生じる場合があります。

【 区間番号 1 7 】

道路名	肝川 1 号線	道路管理者	猪名川町
延長	780m	自転車歩行者道指定	指定なし
幅員構成 (現況)			
幅員構成 (整備後 : C 車道混在)			

※今後の検討や協議により、整備形態に変更が生じる場合があります。

【 区間番号 1 8 】

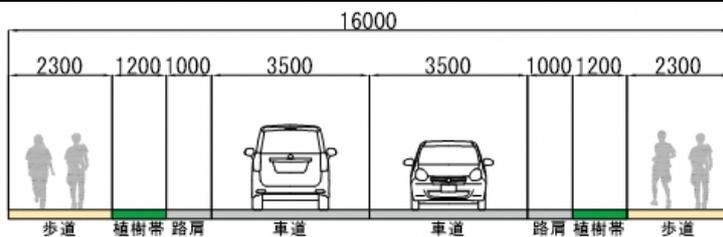
道路名	肝川 2 号線	道路管理者	猪名川町
延長	280m	自転車歩行者道指定	指定なし
幅員構成 (現況)			
幅員構成 (整備後 : C 車道混在)			

※今後の検討や協議により、整備形態に変更が生じる場合があります。

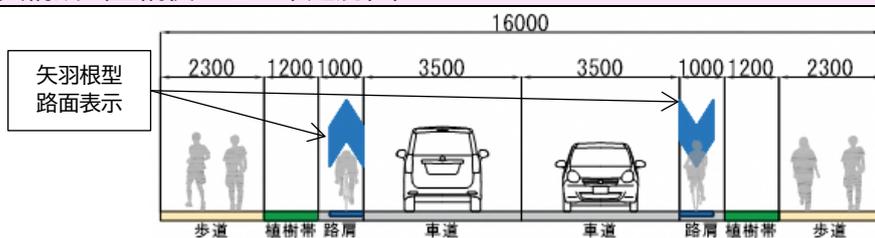
【 区間番号 19 】

道路名	伏見台 2 号線	道路管理者	猪名川町
延長	1,190m	自転車歩行者道指定	指定なし

幅員構成（現況）



幅員構成（整備後：C 車道混在）

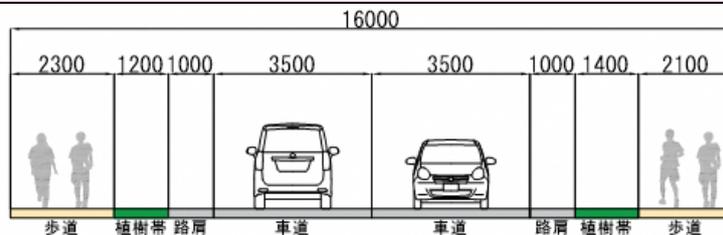


※今後の検討や協議により、整備形態に変更が生じる場合があります。

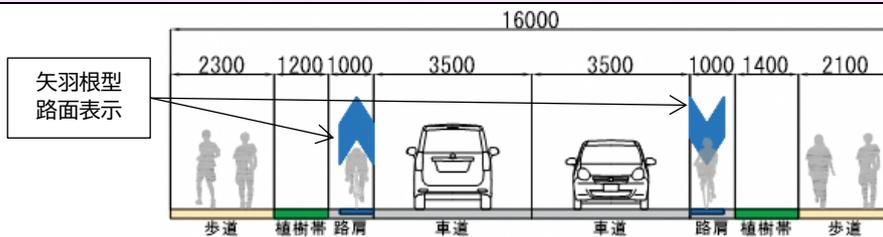
【 区間番号 20 】

道路名	伏見台 1 号線	道路管理者	猪名川町
延長	1,360m	自転車歩行者道指定	一部指定

幅員構成（現況）



幅員構成（整備後：C 車道混在）



※今後の検討や協議により、整備形態に変更が生じる場合があります。

【 区間番号 2 1 】

道路名	松尾台 2 号線	道路管理者	猪名川町
延長	660m	自転車歩行者道指定	指定
幅員構成 (現況)			
幅員構成 (整備後 : C 車道混在)			

※今後の検討や協議により、整備形態に変更が生じる場合があります。

【 区間番号 2 2 】

道路名	松尾台 4 号線	道路管理者	猪名川町
延長	280m	自転車歩行者道指定	指定なし
幅員構成 (現況)			
幅員構成 (整備後 : C 車道混在)			

※今後の検討や協議により、整備形態に変更が生じる場合があります。

### 5.3. 自転車ネットワーク路線の優先整備路線

本町における自転車ネットワークの早期整備を図るため、自転車ネットワーク路線のうち、自動車交通量の多い川西三田線や川西篠山線（紫合北ノ町以南）、日生中央駅への接続路線である松尾台1号線の整備を優先的に進めていくものとします。

各優先整備路線は、以下の図 5-4 に示すとおりです。

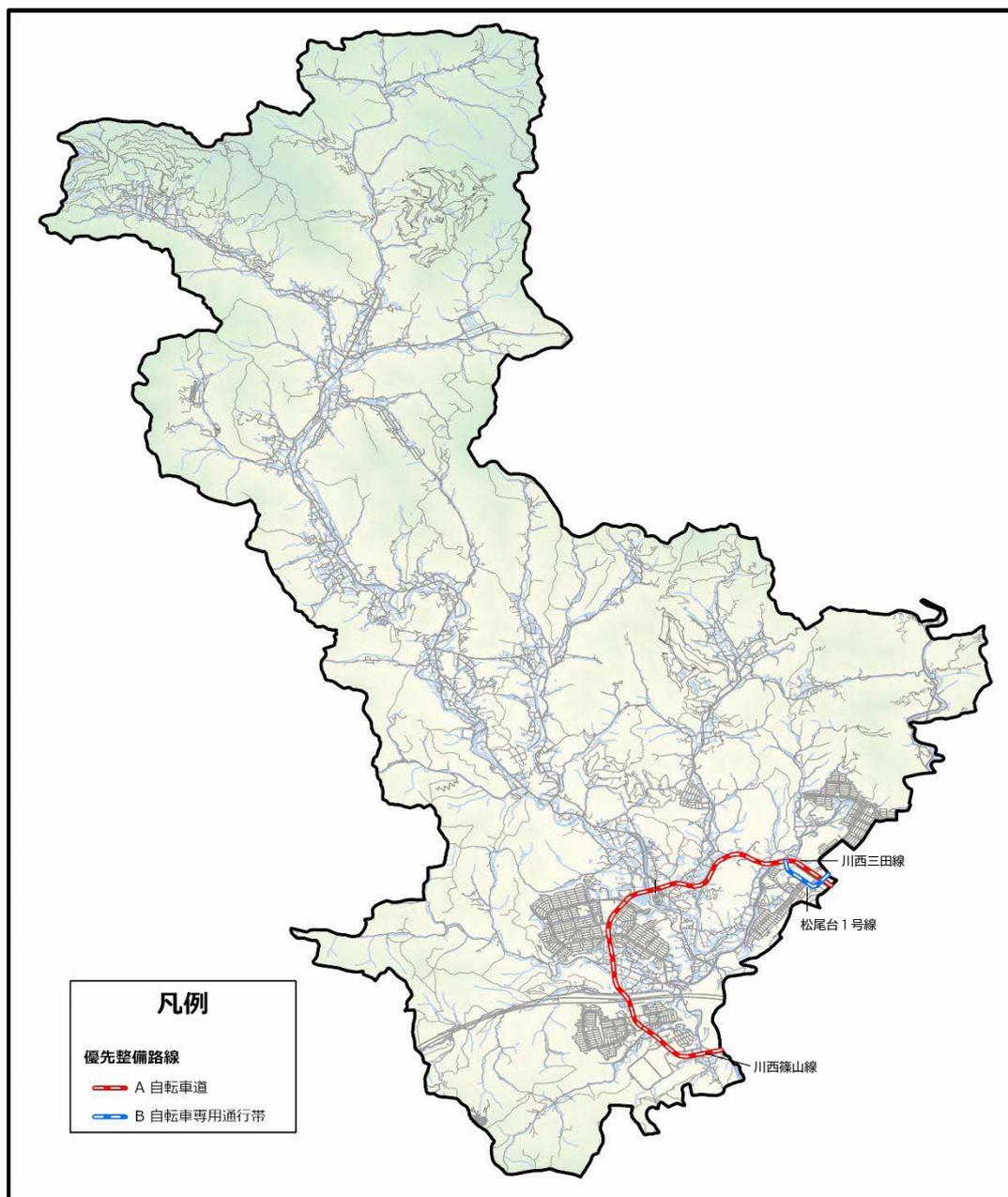


図 5-4 自転車ネットワーク 優先整備路線

## 6. 自転車利用空間向上に向けた取り組み

安全で快適な自転車の利用環境を創出するためには、自転車通行空間の整備に加え、全ての道路利用者に「自転車は車両である」という意識の徹底、また、道路におけるそれぞれの正しい交通ルールの周知を行う必要があります。

### 6.1. 自転車安全運転施策

#### 1) 町内の学校における自転車の安全運転指導

猪名川町では、自転車の利用に対する安全意識の形成のため、町内の（小中）学校を対象として、交通安全教室を実施しています。

交通安全教室では、パネルや啓発ビデオの視聴といった講座やクイズによる指導を行うとともに、屋外で自転車を用いた実走訓練も行っており、早くからの自転車の利用に対する安全意識の定着を図っています。



また、児童の下校時の安全対策として下校時における自転車の見守り・指導といった取り組みを行い、下校時の安全確保を図っています。



## 6.2. 自転車交通ルール啓発活動

### 1) 四季の交通安全

四季の交通安全運動の際に、街頭での啓発物の配布や声掛けを実施し、自転車の安全な利用を啓発しています。



### 2) 自転車安全利用に関する広報

自転車の利用に関する交通ルールの周知や自転車の点検・整備の啓発等について、町のホームページや広報誌を活用しています。



### 3) デジタルサイネージによる啓発

自転車の利用マナーや交通ルール等について、町内に設置しているデジタルサイネージを用いて、周知啓発をしていきます。