

貝塚市 自転車利用環境の整備に 関する基本方針



貝塚市

目 次

| 1 | はじめに

■本市の特徴 2
■自転車利用の利点と課題 2
■自転車活用に関する国の動き 3
■貝塚市自転車利用環境の整備に関する 基本方針の趣旨 3

| 2 | 自転車ネットワーク路線の抽出

■自転車ネットワーク路線の抽出の考え方 4
■自転車ネットワーク路線一覧 5

| 3 | 自転車通行空間の整備形態

■自転車通行空間の整備 6
-------------	---------

| 4 | 自転車の交通ルール

■自転車安全利用五則 10
■基本的な交通ルール 10
■自転車保険の加入義務化 13

■巻末資料 貝塚市自転車ネットワーク路線図



1. はじめに

■本市の特徴

本市は、大阪府の中心部から南に約 30 km の距離にあり、大阪市と和歌山市のほぼ中間に位置しています。

市域の面積は 43.93 km² であり、東西に約 4.8 km、南北に約 16.0 km と細長い地形を有し、北は白砂青松の二色の浜のある大阪湾、南は国の天然記念物に指定されているブナ林を育む和泉葛城山を経て和歌山県紀の川市に接し、市内を縦貫して流れる近木川など、優れた自然環境を有しています。

道路では、阪神高速湾岸線、国道 26 号及び 170 号、府道堺阪南線及び岸和田牛滝山貝塚線などで周辺地域と結ばれています。

■自転車利用の利点と課題

自転車は、通勤、通学、買物等の日常生活における身近な移動手段でありクリーンでエネルギー効率がが高く、手軽に健康維持が図れ、災害時にも燃料の必要のない移動手段として利用できるなどの優れた特徴をもち、多くの人々の移動手段として定着している乗り物です。

その一方で、自転車が「車両」であるとの認識が低く、自転車事故や交通ルールの違反、マナーの欠如が多発しているといった問題が顕在化しています。



自転車利用のメリット

■ 自転車活用に関する国の動き

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の一部の改訂（平成 28 年 7 月）、さらに自転車の活用を総合的・計画的に推進する目的で、「自転車活用推進法（平成 29 年 5 月）」の施行、「自転車活用推進計画（平成 30 年 6 月）」が策定され、都市環境・健康・観光・交通安全の観点から、より一層自転車を活用する動きが高まっています。

■ 貝塚市自転車利用環境の整備に関する基本方針の趣旨

以上の自転車の有効性と社会背景を踏まえ、本市では、自転車の通行空間・自転車駐輪場の環境整備、交通ルール・マナーの徹底といった、ハード・ソフト両面から対策を推進していく必要があります。

誰もが「移動しやすい」と実感できる道路整備をテーマに、安全で快適に移動できる自転車の利用環境を創出することを目的に貝塚市自転車利用環境の整備に関する基本方針（以下、「本方針」という。）を策定するものです。

（1）対象範囲

本方針の対象範囲は、市域における臨海都市地域を主とした右図の範囲とします。



（2）関連計画の位置づけ

本方針を推進するにあたり、以下の法令・条例、ガイドライン等を踏まえ整備を推進するものとします。

平成 28 年 4 月	大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例
平成 28 年 7 月	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（改訂版）
平成 29 年 3 月	大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領（改定版）
平成 29 年 5 月	自転車活用推進法【国】
平成 30 年 3 月	貝塚市地域公共交通網形成計画
平成 30 年 6 月	自転車活用推進計画【国】
平成 31 年 3 月	大阪府自転車通行空間 10 か年整備計画

2. 自転車ネットワーク路線の抽出

■ 自転車ネットワーク路線の選定の考え方

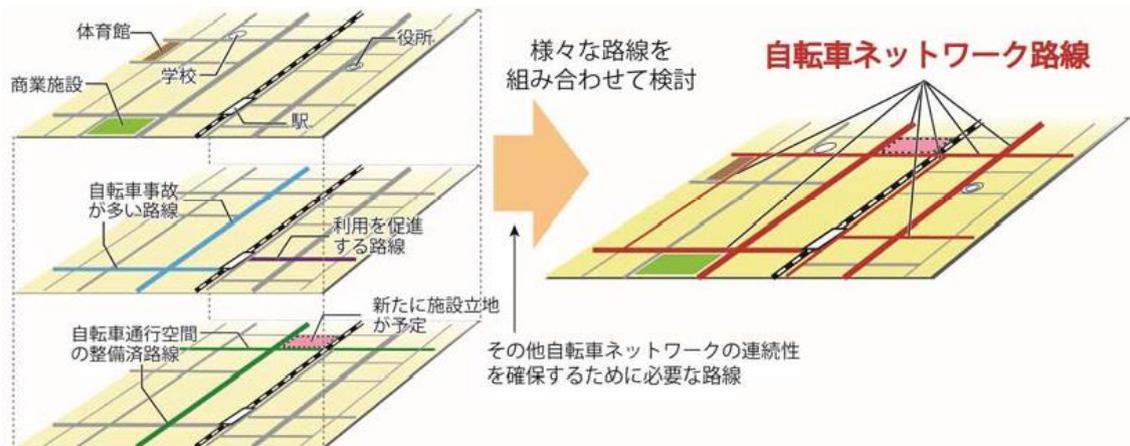
「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では面的な自転車ネットワーク路線を形成するための7つの技術検討項目が挙げられ、これらを適宜組み合わせてネットワーク路線を抽出するものとしています。

本市では、路線選定の考え方として「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、既存の道路や計画中の道路のうち以下のような路線選定の考え方をもとに自転車ネットワーク路線を抽出します。

自転車ネットワーク路線抽出における技術検討項目を踏まえた考え方

自転車ネットワーク路線を形成するための技術検討項目		路線選定の考え方
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及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線	自転車利用の多い路線 (中心市街地の鉄道駅・商業施設の抽出)
②	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	自転車事故が多い路線
③	自転車通学路の対象路線	自転車通学に利用される路線
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	新たに整備される路線
⑤	自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線	開発等により自転車利用増加が見込まれる路線
⑥	既に自転車の通行空間(自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路)が整備されている路線	既に自転車の通行空間等が整備されている路線
⑦	その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線	以上の路線を連続的につなぐ路線

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン I-10



自転車通行空間ネットワーク路線の選定イメージ

出典：自転車利用環境整備のためのキーポイント(公益社団法人 日本道路協会)

■ 自転車ネットワーク路線一覧

自転車ネットワーク路線の選定の考え方に基づき、自転車ネットワーク路線として以下の路線を選定しました。路線図については巻末に掲載しています。

なお、本方針は、自転車通行空間等の整備状況や、道路交通状況の変化を踏まえ必要に応じて、見直しを行うものとします。

自転車ネットワーク路線一覧

分類	路線名	分類	路線名
市道	西町海塚麻生中線	府道	和歌山貝塚線
市道	鳥羽畠中線	府道	水間和泉橋本停車場線
市道	駅南線+駅北線	府道	堺阪南線
市道	脇浜石才線	計画道路	泉州山手線
府道	岸和田牛滝山貝塚線		

3. 自転車通行空間の整備形態

■ 自転車通行空間の整備

<基本的な考え方>

- ◎自転車は「車両」であり、「車道左側通行」を基本とし、安全性と快適性を前提とした連続的な自転車通行空間を整備します。
- ◎「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」および「大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領」に準拠し、本市の特性に応じた独自の工夫や改良を加えるものとします。
- ◎既存の道路空間内での整備を基本とし、道路空間の再配分（車線幅の見直し、植樹帯の撤去、歩道縮小等）により、自転車通行空間を生み出すよう努めます。

自転車通行空間の整備形態には、以下の3つの種類があります。整備形態の選定においては、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」における交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方を目安とし、また地域の交通状況等を勘案しながら適切な整備形態をとることとします。

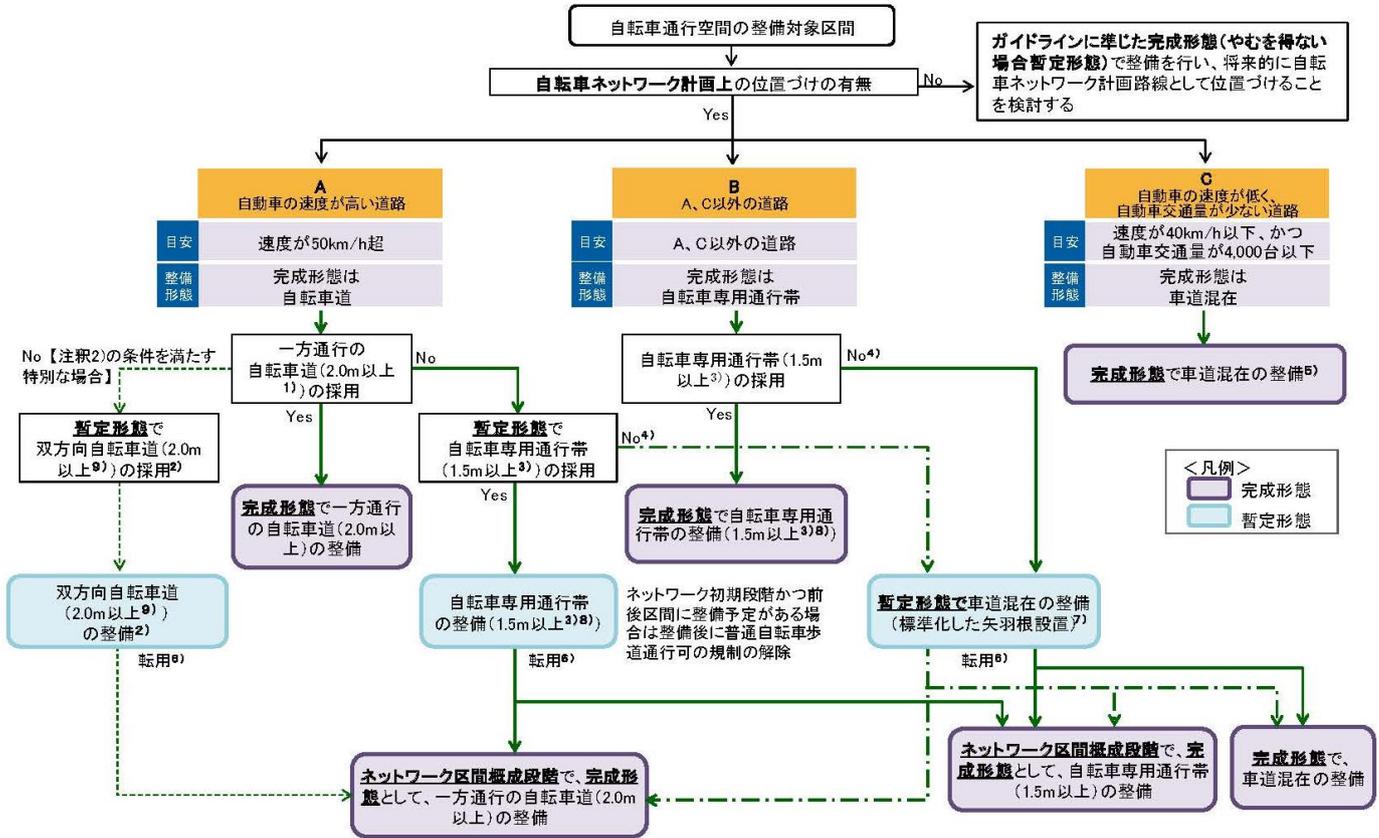
整備形態	概要
自転車道	縁石等により歩道や車道と物理的に分離
自転車専用通行帯	白線や路面着色により歩道や車道と視覚的に分離
車道混在	車線の一部を活用して車道の左側端に自転車の通行位置を明示

また、本来整備すべき空間整備が当面困難な場合かつ車道通行の自転車の安全性を速やかに向上させる観点から、自転車の通行環境整備における暫定形態の検討をすることが求められており、「車道通行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態選定フロー」を踏まえた検討についても考慮することとします。

交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方

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

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



- 1) 自転車道の幅員は2.0m以上とするが、双方方向の自転車道については、自転車相互のすれ違いの安全性を勘案し、2.0mよりも余裕をもった幅員構成とすることが望ましい。
- 2) 双方方向の自転車道が採用できる条件は次の全ての条件を満たすこと。①一定の区間長で連続性が確保されていること、②区間前後・内に双方方向自転車道が交差しないこと、③区間内の接続道路が限定的で自転車通行の連続性・安全性が確保できること、④ネットワーク区間構成段階で一方通行の規制をかけることができること。
- 3) 自転車専用通行帯の幅員は1.5m以上とするが、やむを得ない場合（交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合）に、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができる。
- 4) 自転車専用通行帯に転用可能な1.5m以上の幅員を外側線の外側に確保することを原則とし、やむを得ない場合（交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合）には、整備区間の一部で最小1.0m以上とすることができるものとする。但し、道路空間再配分等を行っても、外側線の外側に1.5m（やむを得ない場合1.0m）以上確保することが当面困難であり、かつ車道を通行する自転車の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、この限りではない。
- 5) 1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい。
- 6) 自転車通行空間整備後に道路や交通状況の変化により、完成形態の条件を満たすことができるようになった場合。
- 7) 暫定形態の採用が困難な場合には、当該路線・区間を自転車ネットワーク路線から除外し、代替路により自転車ネットワークを確保する可能性についても検討する。代替路として生活道路等を活用する場合には、安全性や連続性に留意する必要がある。
- 8) 普通自転車歩道通行可の規制との併用は、前後区間に自転車専用通行帯の整備予定がある場合にに限ること。この場合、前後区間の自転車専用通行帯の整備時に普通自転車歩道通行可の規制を解除するとともに、その予定を事前に周知すること。
- 9) 例えば、2.5mが確保できる場合は、歩道側1.5m、車道側1.0mの位置に中央線を設置するなど車道に対する左側通行を誘導することが望ましい。

※ 自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間、自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止若しくは駐停車禁止の規制を実施するものとする。

車道通行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態選定フロー（国ガイドラインより）

I.	自転車道の整備方法
----	------------------

自転車道とは、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は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を行います。自転車道が設けられている場合には、基本的に自転車道を通らなければなりません。

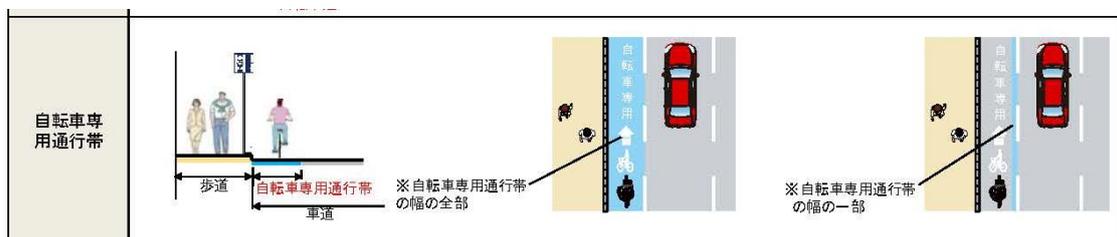
自転車道の一方通行・双方向通行の考え方については、国ガイドラインの考えに基づき、一方通行の整備を基本とするものとします。その際、必要に応じて、一方通行化に伴い発生する迂回等の実態に応じた対応策についても検討することとします。



II.	自転車専用通行帯の整備方法
-----	----------------------

白線や路面着色により歩道や車道と視覚的に分離した自転車通行空間を自転車専用通行帯といいます。国ガイドラインの考え方に基づき、連続した帯状の路面着色やラインは規制を伴う場合にのみ設置する方針とします。

自転車専用通行帯の整備区間では、通行時の圧迫感や歩道側への危機回避等の場面を考慮し、横断防止柵や植樹帯の撤去を検討するなど、安全・快適な通行空間の整備を図ります。

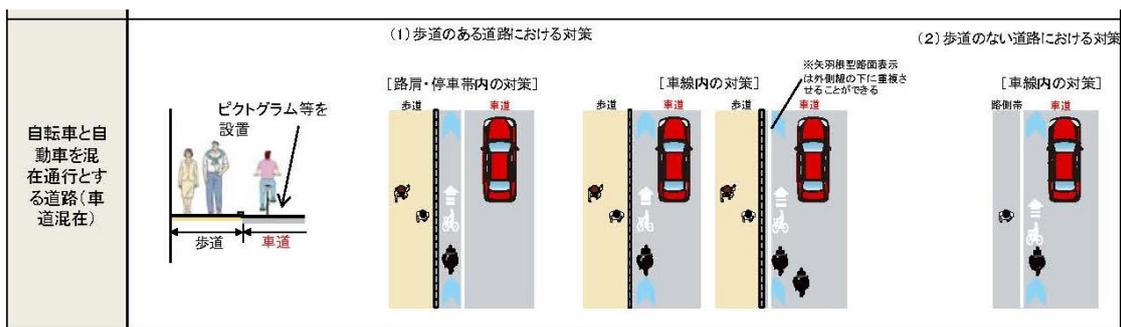


Ⅲ. 車道混在の整備方法

車道混在とは、自転車道や、自転車専用通行帯のような自転車専用空間ではなく、車両である自転車とクルマの共存を図るため、自転車が通行すべき「車道の左側端」を矢羽根等の路面表示で明確化した部分をいいます。

車道混在については、利用者が交通規制のある自転車専用通行帯と混同することを防ぐため、帯状の路面表示については使用せず、矢羽根型路面表示を設置することとします。

車道混在による自転車通行空間は、自動車が通行する車線の一部であることから、自転車と自動車が縦列で混在しながら通行することになります。このことから矢羽根等の路面表示を設置することにより、クルマのドライバーへの注意喚起や速度低減を図り、自転車利用者の安全性と快適性の向上に努めます。



Ⅳ. 自転車通行空間整備にあたっての留意事項

自転車道や車道端部の路面については、自転車の安全性を向上させるため、平坦性の確保、通行の妨げとなる段差や溝の解消に努め、滑りにくい構造のものなど、必要に応じて、側溝、街渠、集水ますやマンホールの蓋についても、自転車通行空間を広く確保できるものや平坦性の高いものへの置き換えやすべり止め加工等を行うことを検討します。

また、自転車通行空間の確保が難しい道路の対応や大阪府自転車通行空間 10 年整備計画の路線との連続性についても検討します。

4. 自転車の交通ルール

■ 自転車安全利用五則

自転車安全利用五則とは、中央交通安全対策会議交通対策本部が定めた自転車の基本的なルールをまとめた標語であり、基本的な自転車の通行方法が簡潔に示されています。

自転車の通行環境整備、すなわちハード面の施策をすすめるとともに、交通ルールの周知徹底、マナー向上といったソフト面の施策も取り組んでいきます。

【自転車安全利用五則】

1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外
2. 車道は左側を通行
3. 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
4. 安全ルールを守る
 - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - 夜間はライトを点灯
 - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
5. ヘルメットを着用

■ 基本的な交通ルール

道路交通法において自転車は軽車両と位置づけられ、車道通行が原則となります。また、自転車は軽車両であることから、車道を通行する場合は、車道の左側端を通行しなければなりません。

自転車は車道通行が原則ですが、

- ①道路標識等により、自転車が歩道を通行できるとされている場合
- ②自転車の運転者が13歳未満の児童や幼児、70歳以上の高齢者等、自転車により車道を通行することが危険と認められる場合
- ③車道や交通の状況に照らして、自転車の通行の安全を確保するために、やむを得ないと認められる場合

と、例外的に歩道を通行できる条件が規定されています。

また、歩道を通行できる場合でも、歩道は歩行者が優先であるため、歩道を通行するには歩道の車道寄りを徐行して通行しなければなりません。



以下に、自転車の交通安全に関するルールと罰則について掲載します。下の
ような罰則が適用されます。

◎酒気帯び運転の禁止	
酒気を帯びて自転車を運転してはいけません。	
【該当規定】	道路交通法第 65 条第 1 項
【罰 則】	3 年以下の懲役又は 50 万円以下の罰金（酒に酔った状態で運転した場合）

◎二人乗りの禁止	
自転車の二人乗りは、各都道府県公安委員会規則に基づき、6 歳未満の子どもを乗せるなどの場 合を除き、原則として禁止されています。	
【該当規定】	道路交通法第 55 条第 1 項／第 57 条第 2 項
【罰 則】	5 万円以下の罰金／2 万円以下の罰金又は科料

◎並進の禁止	
「並進可」の標識があるところ以外では、並んで走ってはいけません。	
【該当規定】	道路交通法第 19 条
【罰 則】	2 万円以下の罰金又は科料

◎夜間時の前照灯及び尾灯の点灯	
夜間、自転車で道路を走るときは、前照灯及び尾灯（又は反射材）をつけなければなりません。	
【該当規定】	道路交通法第 52 条第 1 項、第 63 条の 9 第 2 項、道路交通法施行令第 18 条第 1 項第 5 号
【罰 則】	5 万円以下の罰金

◎安全運転の義務	
道路及び交通等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければ なりません。	
【該当規定】	道路交通法第 70 条
【罰 則】	3 ヶ月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金

◎ながら運転の禁止（携帯電話・音楽・傘等）	
携帯電話を使用しながらの運転や大音量で音楽等を聞きながらの運転、傘を差しながら運転等をしてはいけません。	
【該当規定】	道路交通法第 71 条、大阪府道路交通規則第 13 条
【罰 則】	5 万円以下の罰金

◎交差点での信号遵守と一時停止、安全確認	
信号機のある交差点は、信号に従わなければなりません。また「歩行者・自転車専用」と表示されている信号機のある場合は、その信号機に従わなければなりません。	
【該当規定】	道路交通法第 7 条
【罰 則】	3 ヶ月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金
信号機のない交差点で、一時停止すべきことを示す標識等がある場合は、一時停止しなければなりません。また、狭い道から広い道に出るときは、徐行しなければなりません。	
【該当規定】	道路交通法第 43 条、第 36 条第 3 項
【罰 則】	3 ヶ月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金

◎全ての運転者はヘルメット着用	
自転車の運転者は、乗車用ヘルメットをかぶるよう努めなければなりません。児童または幼児を保護する責任のある者は、児童または幼児を自転車に乗車させるときは、乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければなりません。	
【該当規定】	道路交通法第 63 条の 11
【罰 則】	—

◎交差点は二段階右折	
自転車を含む軽車両は、右折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、交差点の側端に沿って徐行しなければなりません。（二段階右折しなければなりません）	
【該当規定】	道路交通法第 34 条第 3 項
【罰 則】	2 万円以下の罰金又は料料

■ 自転車保険の加入義務化

近年、自転車が加害者となる交通事故で高額な損害賠償を求められる事例が相次いでいます。また、未成年が自転車で事故を起こした際に、保護者が監督義務を怠ったとして損害賠償を求められる事例や、歩行者をひき逃げした自転車利用者に対して自動車運転免許が停止処分になる事例がある等、自転車利用者の責任が問われる事例が発生しています。

大阪府では自転車事故への備えと、被害者の救済を図るため、自転車利用者（未成年の場合は保護者）は、大阪府自転車条例により、自転車保険への加入義務化が定められています。

自転車での加害事故の事例

賠償額※	事故の概要
9,521 万円	男子小学生（11 歳）が夜間、帰宅途中に自転車で走行中、歩道と車道の区別のない道路において歩行中の女性（62 歳）と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等の傷害を負い、意識が戻らない状態となった。 （神戸地方裁判所、平成 25（2013）年 7 月 4 日判決）
9,266 万円	男子高校生が昼間、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた男性会社員（24 歳）と衝突。男性会社員に重大な障害（言語機能の喪失等）が残った。 （東京地方裁判所、平成 20（2008）年 6 月 5 日判決）
6,779 万円	男性が夕方、ペットボトルを片手に下り坂をスピードを落とさず走行し交差点に進入、横断歩道を横断中の女性（38 歳）と衝突。女性は脳挫傷等で 3 日後に死亡した。 （東京地方裁判所、平成 15（2003）年 9 月 30 日判決）
5,438 万円	男性が昼間、信号表示を無視して高速度で交差点に進入、青信号で横断歩道を横断中の女性（55 歳）と衝突。女性は頭蓋内損傷等で 11 日後に死亡した。（東京地方裁判所、平成 19（2007）年 4 月 11 日判決）
4,746 万円	男性が昼間、赤信号を無視して交差点を直進し、青信号で横断歩道を歩行中の女性（75 歳）に衝突。女性は脳挫傷等で 5 日後に死亡した。 （東京地方裁判所、平成 26（2014）年 1 月 28 日判決）

※賠償額とは、判決文で加害者が支払いを命じられた金額です（上記金額は概算額）

参考データ：一般財団法人 日本損害保険協会 HP