

## 明石市自転車活用推進計画の策定について

本市では、『明石市自転車利用環境向上計画〔2017年（平成29年）3月策定〕』（以下「現計画」という。）を見直し、自転車活用推進法（以下「法」という。）に基づく『明石市自転車活用推進計画』を策定するべく取り組んでいます。

この度、意見募集手続等を踏まえ、計画案として取りまとめました。

### 1 意見募集について

本委員会（9月19日）にて計画素案を報告後、市民参画条例に基づく意見募集手続を次のとおり実施しました。

- (1) 手 法 パブリックコメント
- (2) 実施期間 令和5年（2023年）10月16日（月）～11月16日（木）
- (3) 周知方法 「広報あかし」にて意見募集の案内を行うとともに、計画素案を閲覧（市役所窓口、あかし総合窓口、各市民センター窓口、行政情報センター窓口、市ホームページは167件閲覧）
- (4) 提出のあった意見 5件（ほか市議会から3件）

### 2 意見の主な内容と計画への反映について

- (1) パブリックコメントによる意見

	意見の主な内容	計画への反映
①	<p>【自転車ネットワーク路線について】 整備すべき路線について、山手環状線から明石北高校へのルートが連続していない。特に江井ヶ島松陰新田線や山手環状線などは<u>積極的に自転車通行空間の整備を進めるべき</u>。</p> <p>【自転車通行表示について】 矢羽根型路面表示のみでは自転車・自動車利用者にはわかりにくい。<u>自転車通行の表示や標識とのセットで、自転車通行空間のわかりやすさを確保</u>してほしい。</p> <p style="text-align: right;">[市内在住：会社員]</p>	<p>【自転車ネットワーク路線について】 両路線とも、一部区間については令和8年度の完成を目指して事業を進めており、整備が見込まれる区間については自転車ネットワーク路線に位置付けています。その他の区間については、今後5年毎の計画内容の見直しにより、路線整備の進捗状況を踏まえつつ自転車ネットワーク路線への位置付けを検討します。（p3 記載）</p> <p>【自転車通行表示について】 矢羽根型路面表示などの整備に合わせ、判別しやすい表示やイラスト（ピクトグラム等）を組み合わせるなど、よりわかりやすい自転車通行空間の整備に努めます。（p51 記載）</p>
②	<p>国道175号の歩道を犬の散歩で利用しているが、横を走行する自転車に身の危険</p>	

	<p>を感じる。自転車通行空間を整備しても、歩道を走行したいと考える自転車利用者は多い。<u>自転車利用者への啓発看板の設置などルールの周知を充実</u>し、歩行者の安全性を確保すべき。</p> <p>[市内在住：70代以上]</p>	<p>交通安全計画との連携など、歩道を走行する自転車へのマナーアップに努めます。(p59 記載)</p>
③	<p>マナーの悪い自転車が余りにも多く、歩道をビクビクしながら歩いている。自転車事故は、<u>自転車利用者が加害者にもなり得るということ</u>を周知し、歩行者の安心・安全もしっかり「まもる」計画であって欲しい。</p> <p>[市内在住：70代以上]</p>	
④	<p>【通行環境（はしる）について】</p> <p>車との距離の近さで危険を感じ、歩道を通行する方が安全と思ったことがある。<u>自転車専用通行帯を作る際には安全に自転車が通行できるような幅員を確保</u>して欲しい。</p> <p>【安全利用（まもる）について】</p> <p>自転車の安全利用の周知を行ってくれるのはうれしい。また、幼児から高齢者に至るまで交通安全教育を行うという記載もうれしい。自転車走行中に疑問点が思い浮かぶことがあり、適切な走り方を知りたい。</p> <p>[市内在住：20代]</p>	<p>【通行環境（はしる）について】</p> <p>自転車専用通行帯は、自転車や歩行者の通行の安全を確保するため、通行空間を1.5m以上確保出来ることを条件として整備を進めます。(p54 記載)</p> <p>【安全利用（まもる）について】</p> <p>施策（安全教室等）をより効果的に展開するうえで参考にさせていただきます。</p>
⑤	<p>自転車活用による<u>脱炭素の視点</u>についても計画に加えるべき。</p> <p>[市内在住：学生]</p>	<p>自転車は約5kmまでの短中距離においては、所要時間が最も短い手段である旨を追記します(p17 記載)。</p> <p>また、「いかす」の取組みとして、自転車の利便性の積極的なPRや、公共交通との連携について追記します。(p67 記載)</p>

(2) 市議会からの意見

	意見の主な内容	計画への反映
⑥	<p><u>災害発生時の自転車の活用</u>についても計画に加えるべき。</p>	<p>「いかす」の取組として、災害時における自転車の活用の有効性の周知について追記します。(p68 記載)</p>
⑦	<p>自転車活用による<u>渋滞緩和の視点</u>についても計画に加えるべき。</p>	<p>「はしる」の取組として、朝夕ラッシュ時等における駅周辺の送迎等自家用車の利用状</p>

		<p>況や渋滞状況等を踏まえながら、自転車利用を促進することについて追記します。(p47 記載)</p> <p>また、渋滞緩和は環境負荷の低減にもつながることから、「いかす」取組みとして、自転車利用への転換による渋滞緩和の促進について追記します。(p67 記載)</p>
⑧	<p><u>自転車を利用していない方の利用促進</u>についても計画に加えるべき。</p>	<p>「いかす」の取組として、自転車利用は健康・観光・環境全てに関係することから、自転車の魅力やメリットを積極的にPRするなど、利活用の促進について追記します。(p65 記載)</p>

### 3 明石市自転車活用推進計画（案）について

・計画期間：2023年（令和5年）～2032年（令和14年）〔10年間〕

- (1) 明石市自転車活用推進計画（案）〔概要版〕 資料1
- (2) 明石市自転車活用推進計画（案）〔本編〕 資料2
- (3) パブリックコメント等を踏まえた修正箇所一覧 資料3

### 4 今後のスケジュールについて

本委員会での報告後、すみやかに計画策定を行い、市内外に向け発信します。

なお、策定後は4つの基本方針である「はしる（通行環境）」「まもる（安全利用）」「とめる（駐輪環境）」「いかす（利活用）」のもと国・県・市で連携しながら取組を進めていきます。



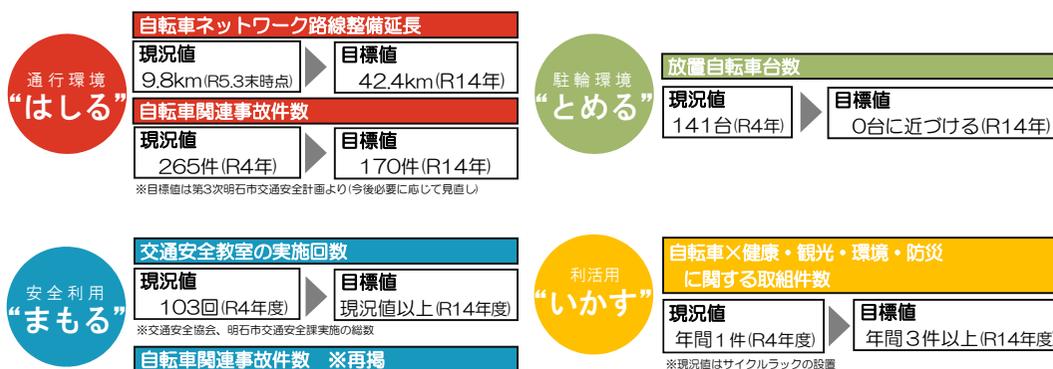
# 明石市 自転車活用 推進計画(案)

[概要版]



## 05 計画目標（数値指標）

本計画の基本方針・取組みを着実に実施するための計画目標（数値指標）を、以下の通り設定します。



## 06 計画の進め方

4つの基本方針“はしる”“まもる”“とめる”“いかす”の取組みを推進するため、道路管理者・交通管理者・関係行政機関、市民や各種関係団体等が相互に連携しながら、PDCAサイクルを展開していきます。



明石市 都市局 道路安全室 道路整備課

〒673-8686 明石市中崎1丁目5番1号

TEL:078-918-5034 URL:http://www.city.akashi.lg.jp

## 01 計画の策定にあたって

明石市では、安全・安心で快適な自転車利用ができるまちを目指すため、平成29年3月に「明石市自転車利用環境向上計画」（以下、前計画といいます）を策定しました。

前計画策定後に策定された国や県の自転車活用推進計画を踏まえ、自転車の活用による観光施策との連携、環境負荷の低減、市民の健康増進など新たな課題に対応することに加え、自転車通行環境整備などの取組をより一層効果的・効率的に展開していくことを目指し、「明石市自転車活用推進計画」を策定することとしました。

## 02 計画の理念と基本方針

### ■計画の理念

自転車通行空間の整備をはじめ、自転車乗車時のルール遵守やマナーアップにより、安全・安心で快適な自転車利用ができるまちを目指します。

また、明石市の実情や特性に応じた自転車の利活用促進を図ることで、健康面・観光面・環境面などにおけるまちづくりへの貢献を図ります。

### ■基本方針

安全・安心で快適な自転車利用環境の向上を目指し、課題で抽出した「通行環境“はしる”」、「安全利用“まもる”」、「駐輪環境“とめる”」および、環境負荷の低減や健康増進、観光促進、災害時の活用など多様な自転車活用を図る「利活用“いかす”」を加えた4つの基本方針のもと、自転車走行空間の整備、利用ルール・マナーの周知、駐輪場の充実などの取組を展開していきます。

4つの基本方針



### 03 重点的に取り組む4つの方向性

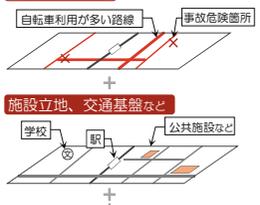
4つの基本方針「通行環境“はしる”」、「安全利用“まもる”」、「駐輪環境“とめる”」「新活用“いかす”」を設定し、安全・安心で快適な自転車利用環境ができるまちを目指します。

#### 通行環境 “はしる”

自転車の通行空間を確保するため、車道内に普通自転車専用通行帯や矢羽根などの路面表示を行い、安全で快適な自転車走行環境の向上を目指します。

#### ■自転車ネットワーク路線の選定

##### 自転車利用特性



施設や事故箇所等を重ね、自転車利用環境の向上に取り組む路線(将来計画路線)を選定します。その中から今後10年間の整備を目指す路線(自転車ネットワーク路線)を選定します(下図参照)。

#### ■整備形態の決定

各路線の交通状況にあわせた整備形態を選定します。

##### 整備形態のイメージ



#### ■整備後のフォロー

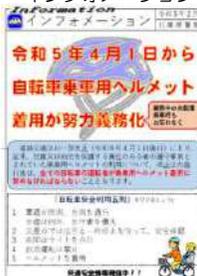
整備後は、整備した自転車通行空間の通行方法等の広報活動を行い、事業効果を高めます。また、代表的な路線について、利用状況などの事後検証を行います。

#### 安全利用 “まもる”

子どもから高齢者まで幅広く自転車の安全利用について啓発を行い、ルール周知・マナー向上を図ります。

全年齢で努力義務化されたヘルメットの着用推進や電動キックボードと併せた対応も図ります。

#### ■兵庫県警察 インフォメーション



#### ■交通安全教室(自転車乗技)



子どもから高齢者まで段階的かつ体系的な交通安全教育を行います。

#### 駐輪環境 “とめる”

駐車需要の多い地域などを中心に、利用形態に応じた自転車駐輪場などの整備を推進します。

#### ■駐輪ラックの整備事例



#### ■駐輪場の整備事例



また、自転車の路上放置に対する指導・啓発活動等の取り組みを重点的に推進します。

#### 利活用 “いかす”

健康長寿社会の実現に向けた自転車の利活用、サイクリングルートの整備や広報による自転車を活用した観光の促進、自転車への利用転換による環境負荷低減、災害時における自転車の活用を促進します。

#### ■ひょうごサイクリングモデルルート



### 04 自転車ネットワーク路線・整備形態

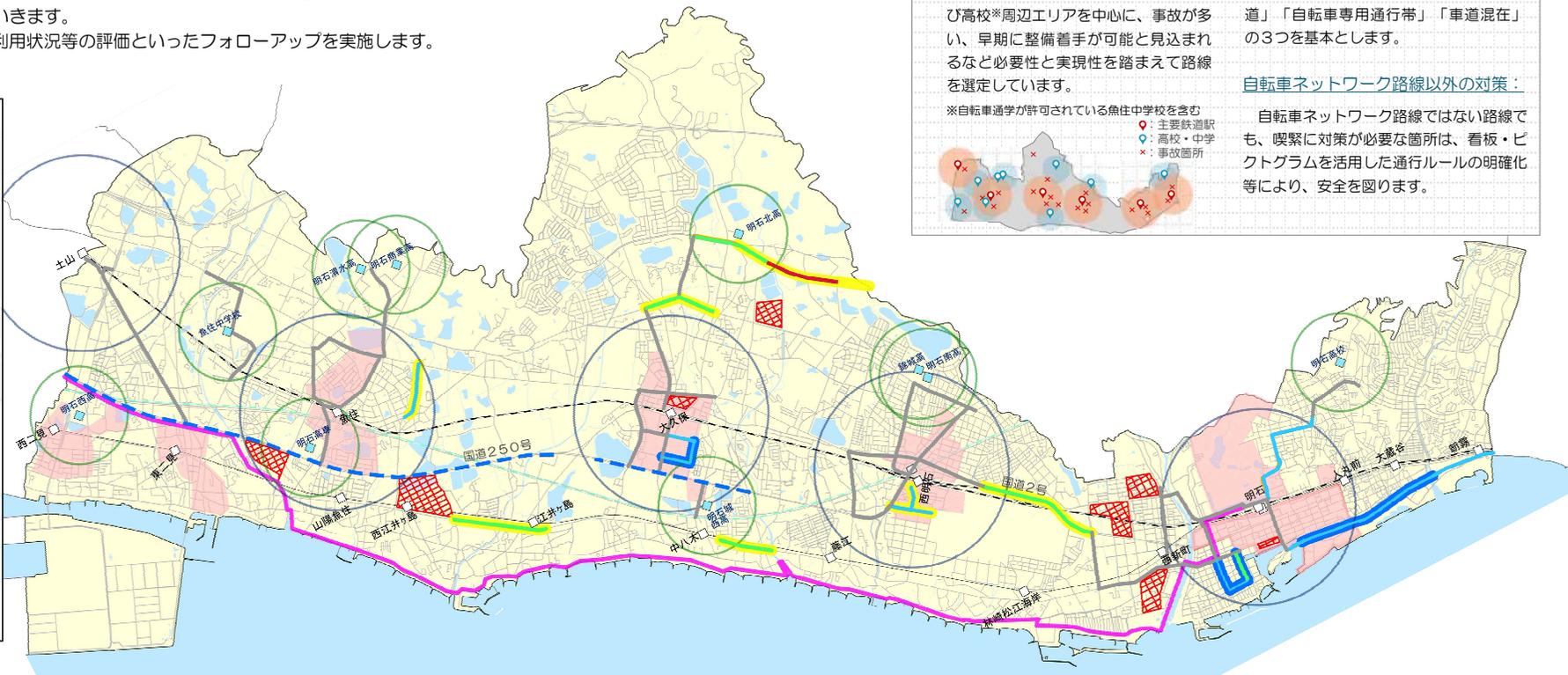
安全で快適な自転車利用環境の向上を図るために必要な路線(将来計画路線)のうち、計画期間である今後10年間で整備を目指す路線を自転車ネットワーク路線と設定し、自転車通行空間の整備を推進していきます。

また、整備後には広報活動や利用状況等の評価といったフォローアップを実施します。

**凡例**

- 自転車ネットワーク路線
  - 自転車道
  - 自転車専用通行帯
  - 車道混在
  - 自転車専用通行帯又は車道混在
- 事業中区分
- 整備済み区分
- 暫定整備区分(旧ガイドラインに基づく)
- ひょうごサイクリングモデルルート
  - 東・北播磨“はりまの里”スーパーロングライドコース
- ゾーン30、ゾーン30プラス
- 都市機能誘導区域
- 自転車通学を許可している学校
- 鉄道駅
- JR神戸線
- 山陽新幹線
- 山陽電鉄
- その他の道路
- 水域
- 明石市

0 0.5 1 2 km



#### ■

#### 自転車ネットワーク路線の考え方：

自転車利用者が多い主要な鉄道駅及び高校\*周辺エリアを中心に、事故が多い、早期に整備着手が可能と見込まれるなど必要性和実現性を踏まえて路線を選定しています。

\*自転車通学が許可されている魚住中学校を含む  
●：主要鉄道駅  
○：高校・中学  
×：事故箇所



#### 自転車ネットワーク路線の整備形態：

国のガイドラインで示される「自転車道」「自転車専用通行帯」「車道混在」の3つを基本とします。

#### 自転車ネットワーク路線以外の対策：

自転車ネットワーク路線ではない路線でも、喫緊に対策が必要な箇所は、看板・ピクトグラムを活用した通行ルールの明確化等により、安全を図ります。

# 明 石 市

## 自 転 車 活 用 推 進 計 画 ( 案 )



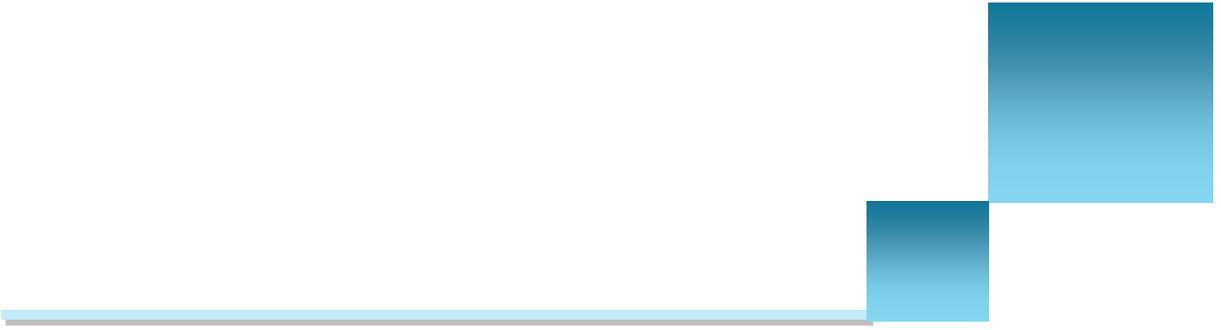
令 和 5 年 月

明 石 市

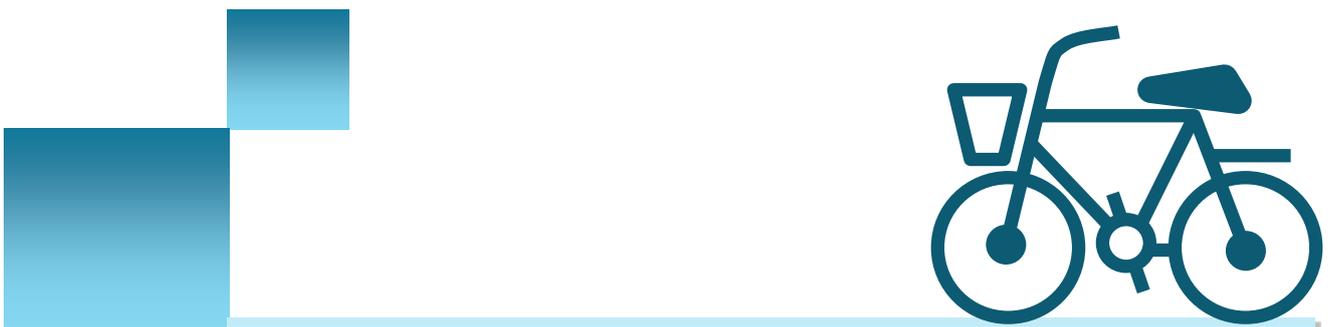
# 目 次

## <本編>

<b>第1章 はじめに</b> .....	<b>1</b>
第1節 計画の背景と目的.....	2
第2節 計画の範囲と目標年次.....	3
第3節 計画の構成.....	4
<b>第2章 自転車利用に関する現状と課題</b> .....	<b>5</b>
第1節 上位計画・関連計画での位置付け.....	6
第2節 明石市の自転車利用に関する現状.....	15
第3節 市民の自転車利用に関する意識（アンケート調査）.....	25
第4節 自転車利用に関する課題.....	30
<b>第3章 計画の理念と基本方針</b> .....	<b>32</b>
第1節 計画の理念.....	33
第2節 基本方針.....	33
<b>第4章 重点的に取り組むべき方向性</b> .....	<b>35</b>
第1節 通行環境“はしる”.....	36
第2節 安全利用“まもる”.....	59
第3節 駐輪環境“とめる”.....	63
第4節 利活用“いかす”.....	65
<b>第5章 計画の推進方策</b> .....	<b>69</b>
第1節 計画目標（数値指標）.....	70
第2節 進行管理.....	71
第3節 推進体制.....	71
<b>【参考資料】自転車ネットワーク路線（未整備区間）一覧</b> .....	<b>72</b>



# 第1章 はじめに





# 第1章 はじめに

## 第1節 計画の背景と目的

明石市では、安全・安心で快適な自転車利用ができるまちを目指すため、平成29年3月に「明石市自転車利用環境向上計画」（以下、前計画といいます）を策定しました。

前計画策定後、平成29年5月に国において自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的に「自転車活用推進法」が施行、平成30年6月には「自転車活用推進計画」が策定され、環境負荷の低減や健康増進、観光促進などの多様な自転車活用が求められています。また、兵庫県においては、令和2年3月に「兵庫県自転車活用推進計画」が策定されました。

そこで、国や県の自転車活用推進計画を踏まえ、自転車の活用による観光施策との連携、環境負荷の低減、市民の健康増進など新たな課題に対応することに加え、自転車通行環境整備などの取組をより一層効果的・効率的に展開していくことを目指し、「明石市自転車活用推進計画」を策定することとしました。

## 第2節 計画の範囲と目標年次

### ■計画の範囲

本計画の計画範囲は、明石市全域を対象とします。

### ■目標年次

本計画は目標年次を令和14年度までの10年間とします。

また、概ね5年毎に必要な応じて計画内容の見直しを行います。



### 第3節 計画の構成

本計画は、次に示す5章構成としています。

#### 第1章 はじめに (P.1)

- 計画策定の背景と目的、計画の範囲と目標年次、計画の構成を整理しています。

#### 第2章 自転車利用に関する現状と課題 (P.5)

- 本計画の策定にあたって上位計画・関連計画を整理するとともに、本市の自転車を取り巻く現状、自転車利用に関する課題を整理しています。

#### 第3章 計画の理念と基本方針 (P.32)

- 本市の自転車利用環境を向上させていくための計画の理念と4つの基本方針を設定しています。

【 4つの基本方針 】



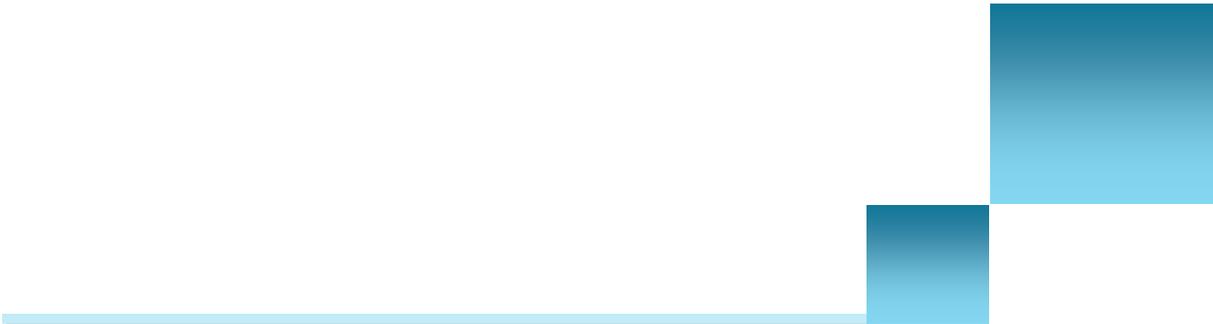
#### 第4章 重点的に取り組むべき方向性 (P.35)

- 本市の自転車利用環境を向上するために、4つの基本方針に対応した具体的な取組内容について整理しています。

#### 第5章 計画の推進方策 (P.69)

- 計画の推進に向けての進行管理や推進体制を整理しています。

図 計画の構成



## 第2章 自転車利用に関する 現状と課題





## 第1節 上位計画・関連計画での位置付け

本計画は、「あかし SDGs 推進計画（明石市第6次長期総合計画）」など本市の上位計画・関連計画と整合を図るとともに、国・県の自転車活用推進計画とも整合を図って策定しています。

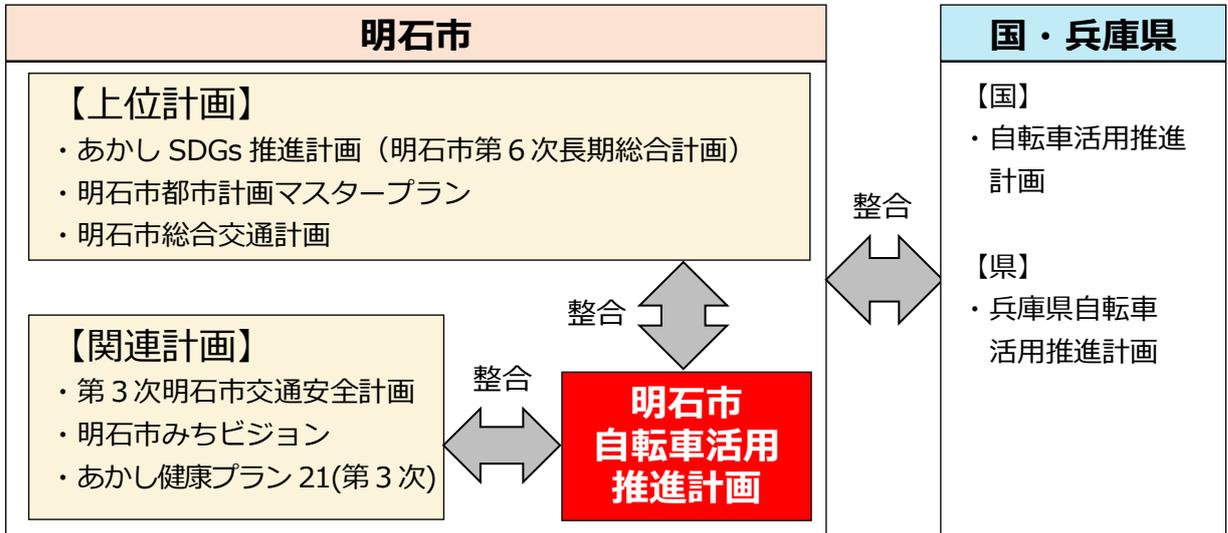


図 計画の位置付け

【上位計画1】

あかしSDGs推進計画（明石市第6次長期総合計画）（計画期間：令和4年度～令和12年度）

◆計画概要

・まちづくりを総合的・計画的に推進するための指針となる計画です。

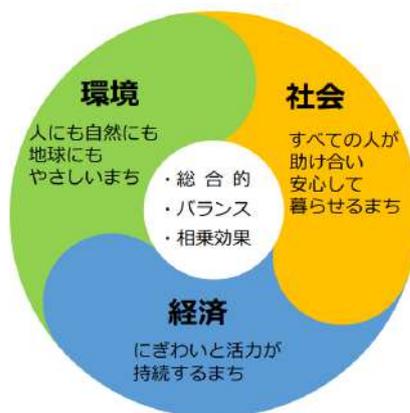
【2030年のあるべき姿】

「SDGs未来安心都市・明石 ～いつまでも すべての人に やさしいまちを みんなで～」



【まちづくりの方向性】

目指すまちの姿の実現に向けた、まちづくりにおける経済・社会・環境の三側面の方向性



出典：あかしSDGs推進計画（明石市第6次長期総合計画）（令和4年3月）

◆自転車に関連する計画・取組

- いつまでも（持続可能） ⇒ 環境負荷低減に向けた自転車利用促進
- やさしいまち（やさしい社会を明石から） ⇒ 交通安全対策の充実

【上位計画2】明石市都市計画マスタープラン（計画期間：令和5年度～令和14年度）

◆計画概要

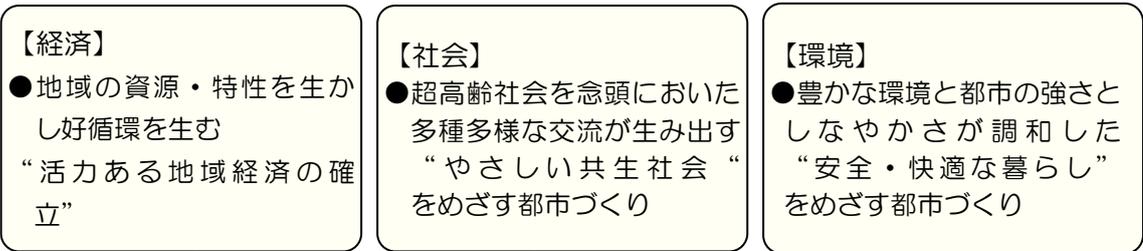
- 都市全体の将来像や土地利用、都市施設整備のあり方などを明確にする計画です。

【将来都市像】

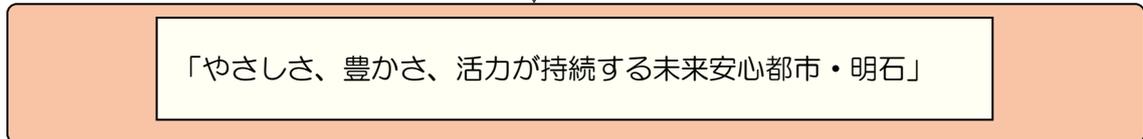
「やさしさ、豊かさ、活力が持続する未来安心都市・明石」

明石市の都市づくりの基本的な考え方

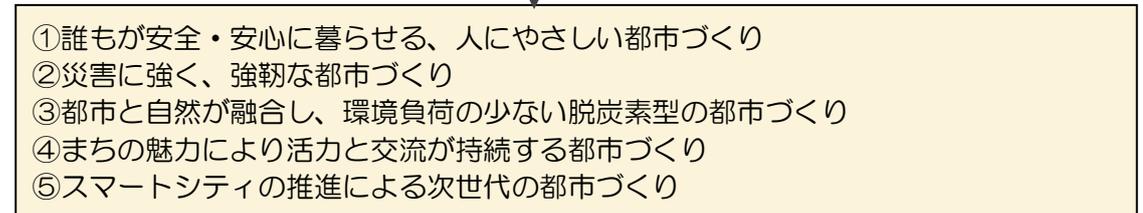
＜都市づくりの視点＞



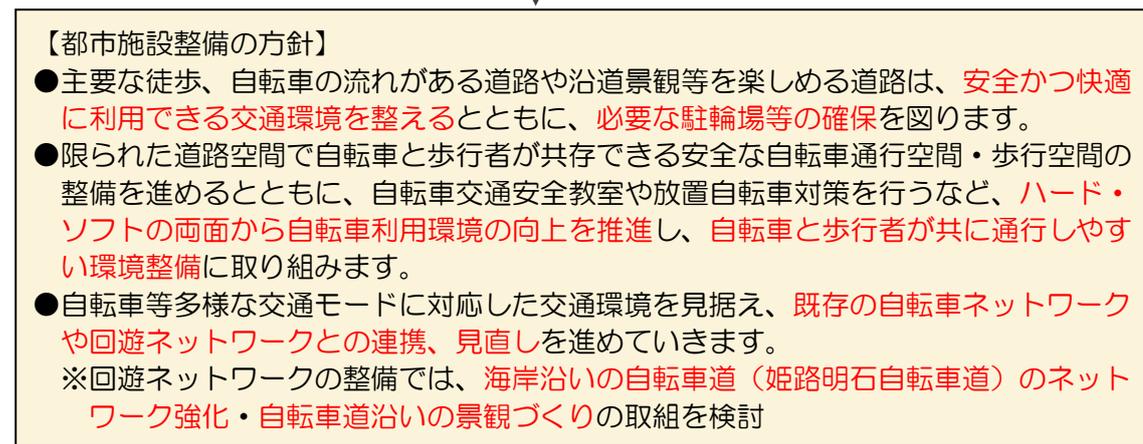
＜将来都市像＞



＜都市づくりの方向性＞



＜都市づくりの方針※自転車関連部分抜粋＞



◆自転車に関連する計画・取組

- 安全かつ快適に利用できる交通環境の整備および必要な駐輪場等の確保
- ハード・ソフトの両面における自転車利用環境向上の推進による、自転車と歩行者が共に通行しやすい環境整備
- 既存の自転車ネットワークや回遊ネットワークとの連携、見直し（海岸沿いの姫路明石自転車道のネットワーク強化・自転車道沿いの景観づくり）

【上位計画3】明石市総合交通計画（計画期間：令和5年度～令和14年度）

◆計画概要

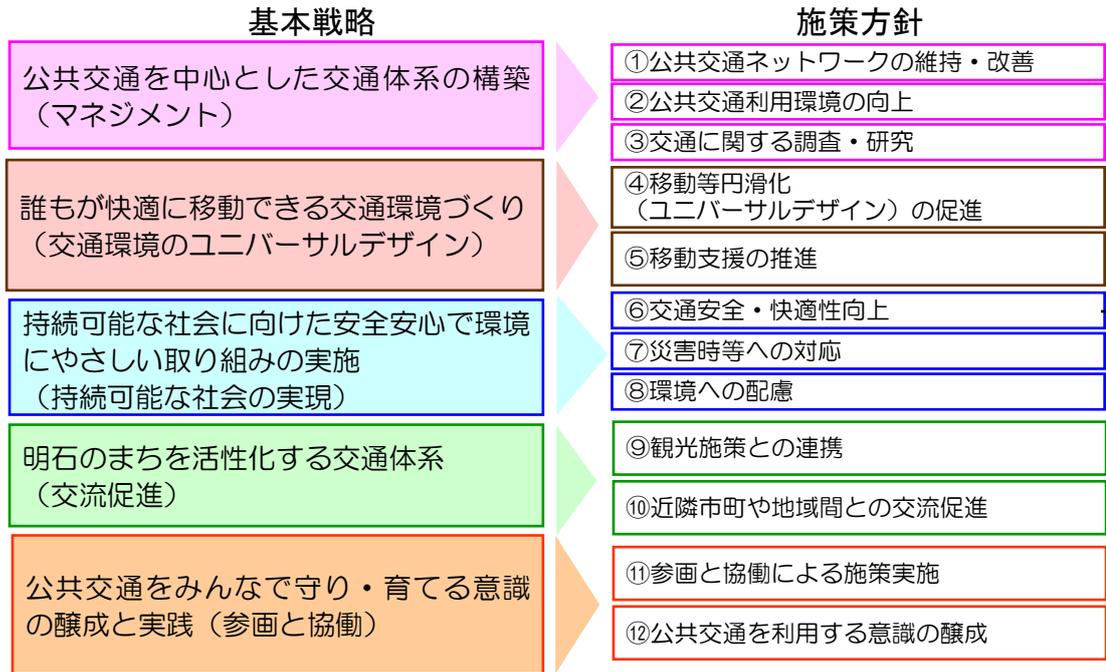
- ・本市の交通部門における計画です。公共交通の利用促進を基本とした施策展開を計画しています。

【計画の基本理念】

みんなで持続可能なやさしい交通体系を守り・育てる  
～「人と人」「人と地域」「地域と地域」をつなげる公共交通～

【計画の目標（目標年次：令和14（2032）年）】

- 公共交通利用者数：コロナ禍前の1億人/年まで増加
- 公共交通利用圏：90%以上に維持
- コミュニティバスの収支率：コミュニティバス全ルート平均の収支率50%
- 利用者1人あたりの公的資金投入額：増加させず維持



明石市全域の事業プログラム

基本戦略	施策方針	番号	事業主体	事業	実施期間（R5～14年度）		
					短期	中・長期	継続実施
3. 持続可能な社会に向けた安全安心で環境にやさしい取り組みの実施（持続可能な社会の実現）	⑥交通安全・快適性向上	31	山陽電鉄・道路整備課	踏切対策の推進			
		32	道路整備課	渋滞交差点の解消			
		33	道路整備課	市内通学路及び未就学児の移動経路における交通安全対策			
		34	道路整備課	自転車通行空間の整備			
		35	交通安全課	交通安全啓発・教育事業（交通安全教室、自転車マナーアップ等）の推進			
		36	交通安全課	高齢者運転免許自主返納の促進			
		37	交通安全課	交通安全計画の見直し（第4次明石市交通安全計画の策定）			
		38	交通安全課	交通安全用品の普及促進（反創材、啓発看板等の設置）			

出典：明石市総合交通計画（令和4年度改訂版）

◆自転車に関連する計画・取組

- 自転車通行空間の整備
- 交通安全啓発・教育事業（交通安全教室、自転車マナーアップ等）の推進

【関連計画1】第3次明石市交通安全計画（計画期間：令和3年度～令和7年度）

◆計画概要

- ・安全・安心な暮らしの実現のために実施すべき交通安全施策の基本方針を示しています。

【基本方針】

交通安全の視点到立ち、すべての人が、いつまでも住み慣れた地域で安心して暮らすことができ、社会的な孤立や疎外感を感じることなく、未来に明るい希望を持てる持続可能なまち、「SDGs※未来安心都市・明石」を目指します。

※SDGs / 国連サミットで世界が合意した2030年に向けて持続可能な17の開発目標

【交通安全目標】

＜削減目標＞

- ① 高齢者事故件数 220件以下
- ② **自転車事故件数 170件以下**
- ③ 交通事故死者数 800人以下

【道路交通の安全】

＜交通安全意識の向上＞

- ① 交通安全意識の向上への取り組み
  - ・ 年代別交通安全教育の推進
  - ・ 外国人への配慮を広める
- ② **自転車の安全利用の促進**
  - ・ **自転車安全利用五則の周知**
  - ・ **点検整備の必要性を広める**
  - ・ **自転車の正しい利用を広める**
- ③ 自動車の安全利用の促進
  - ・ 自動車運転者の交通安全対策
- ④ その他の安全利用への取り組み
  - ・ 交通安全用品の普及促進
  - ・ 交通事故被害者への支援
  - ・ 広報の充実

＜道路の利用環境整備＞

- ① 歩行者を守る道づくり
  - ・ 歩行者優先の道路整備
  - ・ 生活道路への自動車流入抑制
- ② **自転車利用に適した道づくり（自転車通行空間の整備）**
- ③ 誰にとっても安全で快適な道づくり
  - ・ ユニバーサルな歩行空間の確保
  - ・ 道路の安全性向上の取り組み

◆自転車に関連する計画・取組

- 交通安全目標 : 自転車事故件数 170件以下
- 道路交通の安全 : 自転車の安全利用の促進（自転車安全利用五則の周知、自転車の正しい利用を広める）
- 道路の利用環境整備 : 自転車利用に適した道づくり（自転車通行空間の整備）

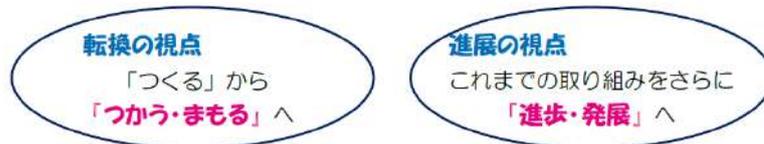
【関連計画2】明石市みちビジョン（平成26年度策定（10年間））

◆計画概要

- ・10年後の道の将来像を見据え、今後における道づくりの基本的な方針を示します。

【今後の道づくりの視点】

明石市の道路を取り巻く現状と課題を踏まえ、2つの視点に基づき道づくりに取り組みます。



【基本理念およびその実現に向けた施策体系】



出典：明石市みちビジョン（平成26年9月）

◆自転車に関連する計画・取組

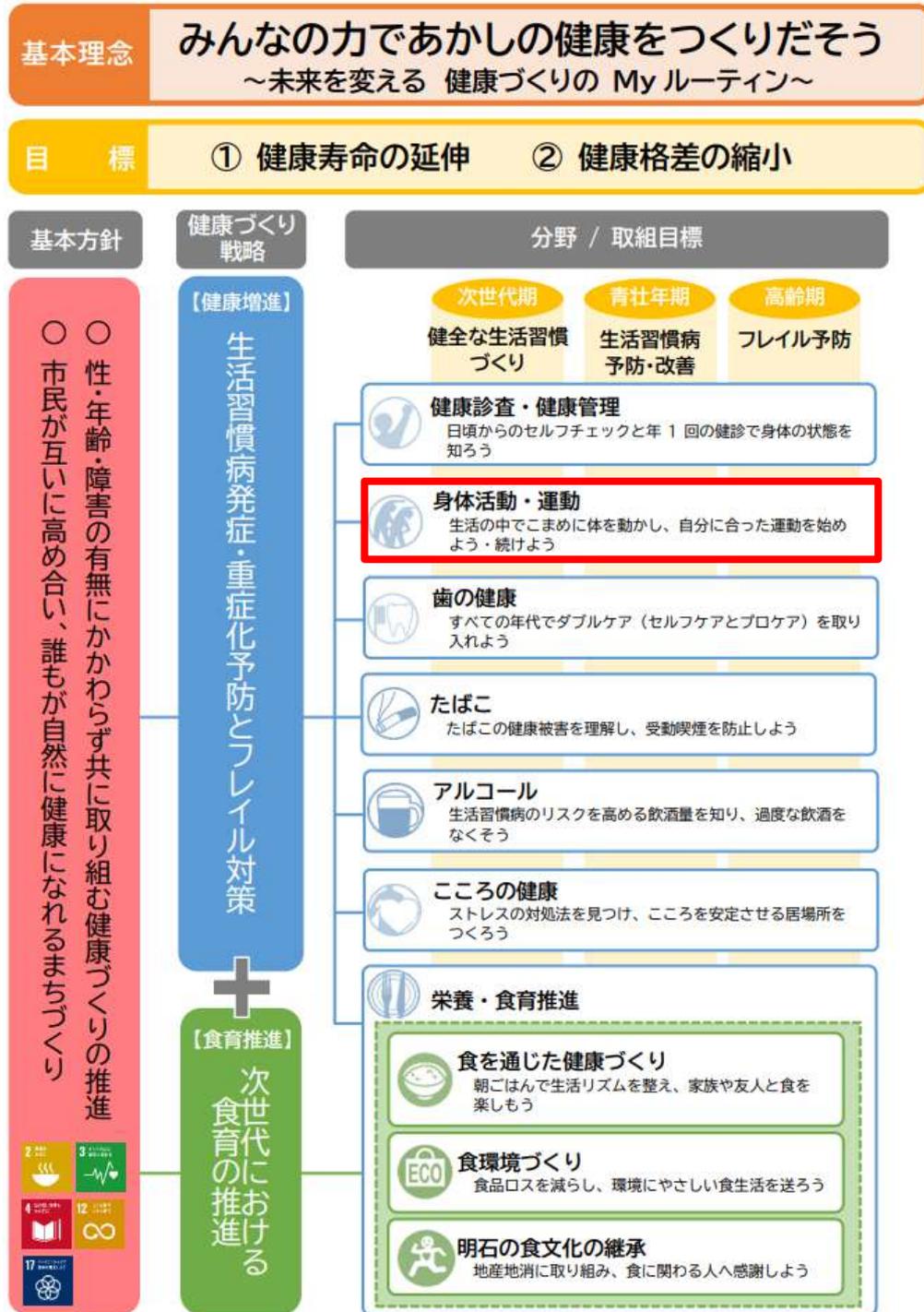
- 自転車走行環境の整備
- 歩行環境の整備 ⇒ 自転車は基本的に車道を通行させるための対策

【関連計画3】あかし健康プラン21（第3次）（令和3年度策定（9年間））

◆計画概要

- ・健康づくりに向けた施策展開を計画しています。

【計画の体系図】



出典：あかし健康プラン21（第3次）（令和4年3月）

◆自転車に関連する計画・取組

- 身体活動・運動 ⇒ 日常での自転車利用やサイクリングなどを通じた健康づくり

【国】自転車活用推進計画（第2次）（令和3年5月策定（令和7年度まで））

◆計画概要

第2次自転車活用推進計画の概要



1. 総論 ※関係団体等の意見聴取、計画の骨子に関するWEBアンケート（総回答数4,997）、パブリックコメント（総意見数69）を通じて幅広く意見を求めた上で策定。

(1) 自転車活用推進計画の位置付け

自転車活用推進法に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画

(2) 計画期間

長期的な展望を視野に入れつつ、**令和7（2025）年度まで**

(3) 自転車を巡る現状及び課題

第1次計画からの社会情勢の変化等

**コロナ禍における生活様式・交通行動の変容**

○ コロナ禍で、通勤・配達目的等の自転車利用のニーズが高まっている。

自転車通勤の開始時期

都市部の自転車通勤者のうち、4人に1人がコロナ流行後に自転車通勤を開始

新型コロナウイルス流行後 23.0%

新型コロナウイルス流行前 77.0%

(au損害保険 R2.7アンケート調査より) n=500

**情報通信技術の発展**

○ 交通分野でもデジタル化が更に進展する可能性。(複数の交通モードやまちづくりとの連携等)

MaaS (Mobility as a Service)

出発地 目的地

バス、タクシー、シェアサイクル、自転車

二つのサービスとして登場(後発・予約・決済)

※各サービスの詳細はこちらを参照

**高齢化等も踏まえた「安全・安心」**

○ 健康や生きがいの観点から、高齢者、障害者等にも対応した様々な自転車の普及を更に進める必要。

○ 配達目的等での自転車利用者が増加する中、危険な運転を防止するなど、安全の確保が課題。

○ 自転車対歩行者の高額賠償事故が発生。一方、保険加入促進について、都道府県等の取組も進展。

脱炭素社会の実現に向けた動き

新たな低速小型モビリティの登場 (自転車通行空間への影響)

2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

- 施策**
1. 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進
  2. 自転車通行空間の計画的な整備
  3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
  4. シェアサイクルの普及促進
  5. 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進
  6. 情報通信技術の活用の推進
  7. 生活道路での道路交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

第1次計画からの主な強化措置

- 地域の「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、以下に取り組む。
- ・ 計画の質の向上 (ネットワーク路線の計画への位置付け等)
  - ・ 計画に基づく取組の実施のフォロー (整備事例の効果分析) 等
- 安全で快適な自転車通行空間の創出のため、**都市部を中心に計画策定し整備を推進。** (利用者の多様性、将来に渡る使い方を留意しガイドラインも見直し)
- <自転車の走行時に配慮した排水構造の例>

- 自転車利用環境の向上等のため、情報通信技術の活用を強化。
- ・ データを活用した計画策定への支援
  - ・ 自転車通行空間の整備状況等のオープンデータ化による経路検索等への活用
  - ・ シェアサイクルへのMaaSやAIの活用 等
- <自転車走行データの分析(前橋市)>

目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

- 施策**
8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
  9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
  10. 自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発の推進
  11. 自転車通勤等の促進

- 企業の自転車通勤のための環境整備を更に推進。
- ・ 「自転車通勤導入に関する手引き」の見直し
  - ・ 環境整備のための支援策の具体化 等
- <企業の駐輪スペースの設置> (出典: 国土交通省)

目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

- 施策**
12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
  13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出

- サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。
- ・ 商業施設 (コンビニ等) 等と連携した受入サービスの充実
  - ・ サイクルツーリズムを含む体験型・滞在型コンテンツの推進
  - ・ マウンテンバイクのコース整備や森林の保全管理等の推進
- サイクリングルートを持続的な磨き上げを実施。(ナショナルサイクリングルート等の整備、JNTOサイト等を活用した情報発信)
- <森林でのMTB走行> (出典: 林野庁)

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- 施策**
14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
  15. 多様な自転車の開発・普及【新規】
  16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
  17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施
  18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
  19. 地方公共団体における計画策定・取組実施の促進 (再掲)
  20. 自転車通行空間の計画的な整備 (再掲)
  21. 災害時における自転車の活用の推進
  22. 損害賠償責任保険等への加入促進【新規】

- 高齢者、障害者等も含め、**身体に合った多様な自転車の開発・普及**を推進。
- **身体に合った自転車選び**をアドバイスする人材を通じ、適切な自転車購入を支援。
- <三輪アシスト自転車研究> (出典: 東北大学IT研研発)

- 交通安全の啓発の対象・機会について、以下を新たに計画に明記し推進。
- ・ 対象: 配達員や自動車運転者を含む道路利用者全体、(小学校以上の学校教育に加え) **未就学児**やその**保護者**
  - ・ 機会: **自転車購入時**等、自動車運転**免許更新時講習** (高齢者講習)
- 条例策定支援のほか、**自転車販売店**等を通じて保険加入を促進。

持続可能な社会の実現に向け、自転車の活用の推進を一層図る

4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

○関係者の連携・協力 ○計画のフォローアップと見直し ○調査・研究、広報活動等 等

出典：自転車活用推進計画（令和3年5月）

【県】兵庫県自転車活用推進計画（令和2年3月策定（令和5年度まで））

◆計画概要

【将来像と基本方針】

将来像

「自転車文化が花開く『すこやか兵庫』」

基本方針

自転車の特性を理解したうえで、通勤、通学、買物などの日常生活だけでなく、スポーツ、レジャー、観光、配送など、あらゆる社会経済活動において自転車を活用し、地域の魅力を高める。

【目標と施策】

自転車を快適に利用できる良好な都市環境の形成

- 自転車ネットワーク計画の策定や自転車通行空間の整備により、県全域において自転車、歩行者が安全で快適に通行できる環境を整備する。
- 駐輪施設の適正配置、利用しやすいシェアサイクルの設置等に取り組むことで、誰もが自転車を利用しやすい環境を整備する。

- 施策1. 自転車通行空間の計画的な整備推進
- 施策2. 自転車通行空間の確保の促進
- 施策3. シェアサイクルやレンタサイクルの普及促進
- 施策4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備促進
- 施策5. 歩行者・自転車中心のまちづくりと連携した総合的な取組の実施

自転車の適正利用と通行空間の安全確保による安全な自転車活用

- 自転車通行空間の安全性向上や交差点の安全対策などにより、自転車が安全に通行できる環境を創出する。
- 利用者の特性やライフステージに応じた適切な交通安全教育や交通取り締まりの実施により、自転車・自動車・歩行者が互いの特性や交通ルールを理解して尊重し合い、誰もが安心して自転車を利用できる。
- 自転車保険加入や適切な点検などによる、自転車利用者の安全意識を向上させる。

- 施策6. 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
- 施策7. 自転車の安全な利用促進
- 施策8. 自転車の点検整備の促進
- 施策9. 災害時における自転車の活用の推進

五国の多彩な資源(魅力)を活かしたサイクルツーリズムの推進による地域活力の向上

- 変化に富んだ地形を活かしたロングライドが楽しめる「モデルルート」や、多彩な観光資源(魅力)をポタリングで楽しめる「地域ルート」など、サイクリストの多様な志向に応じた通行環境の整ったサイクリングルートを提供する。
- 地域の受入れ環境の充実等により、サイクルツーリズムの目的地としての魅力と知名度の向上を図る。
- 国内外のサイクリストが県内各地で滞在型サイクルツーリズムを享受できるようになることで、交流人口の拡大と地域経済の活性化により地域活力を向上させる。

- 施策10. 多彩なサイクリングルートの走行環境の整備
- 施策11. サイクリストのニーズに応じた受け入れ環境の整備
- 施策12. 情報発信の充実
- 施策13. 取組を推進していくための体制づくり

自転車利用の促進による健康で活力ある社会づくり

- 通勤、通学、買物など、日々の活動において、自転車を選択したくなるライフスタイルの定着により健康で活力ある社会を目指す。
- 健康づくりのツールとして自転車の有効性の認知度向上を図り、健康づくりに関する広報啓発などにより、気軽にサイクリングによる健康づくりを行う機運を醸成する。

- 施策14. 健康づくりにつながる自転車利用の促進

出典：兵庫県自転車活用推進計画（令和2年3月）

## 第2節 明石市の自転車利用に関する現状

### ■地勢状況（標高）

北側に向かって標高が高くなる地形です。

山陽本線より南側は、高低差が少なく、平地部が東西に広がります。

一方北側は、高低差が大きく、北部の市境付近では標高70m程度となります。

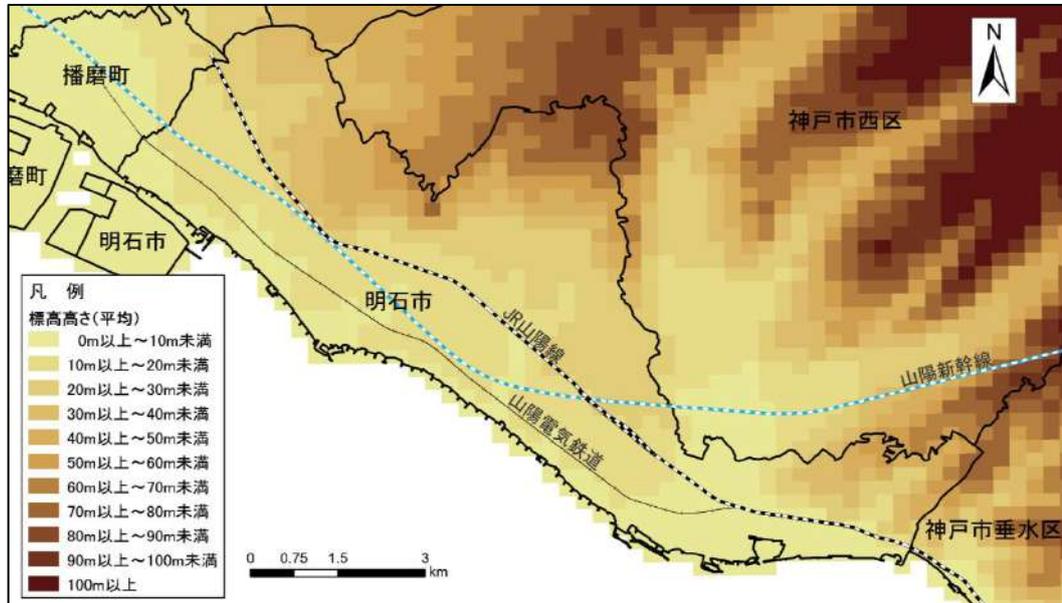


図 明石市の地勢

### ■交通基盤状況

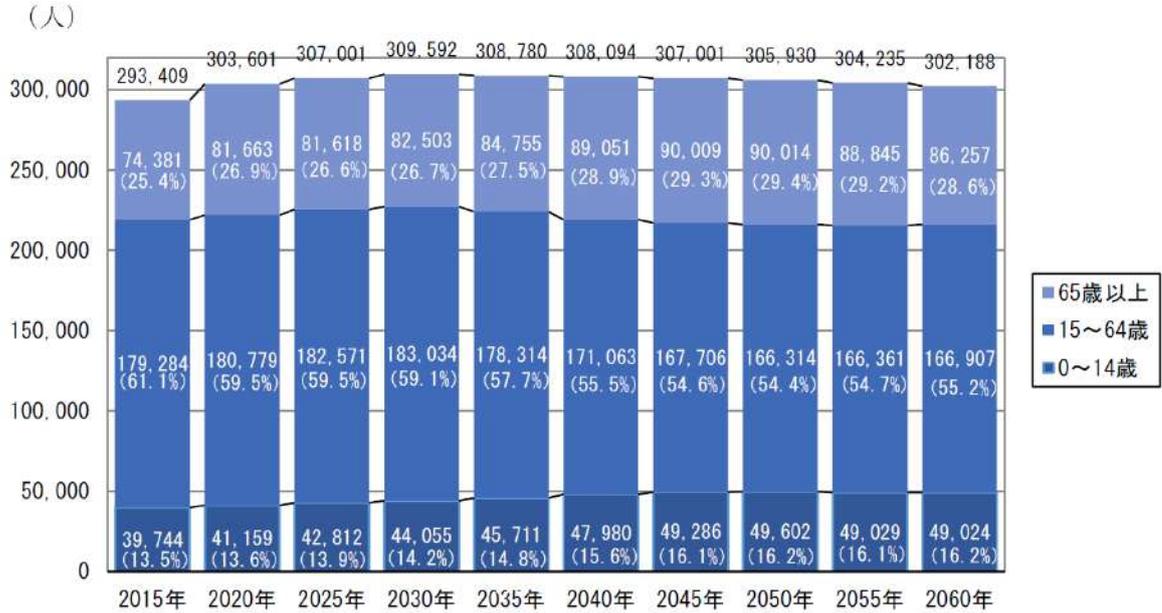
主要な幹線道路・鉄道は、東西方向に展開しています。



図 明石市の幹線道路、鉄道

■人口・将来人口

現在の人口は 30.5 万人（令和 5 年 3 月時点）。



資料：あかしSDGs前期戦略計画（明石市まち・ひと・しごと創生総合戦略（第2期）  
（令和4年3月）

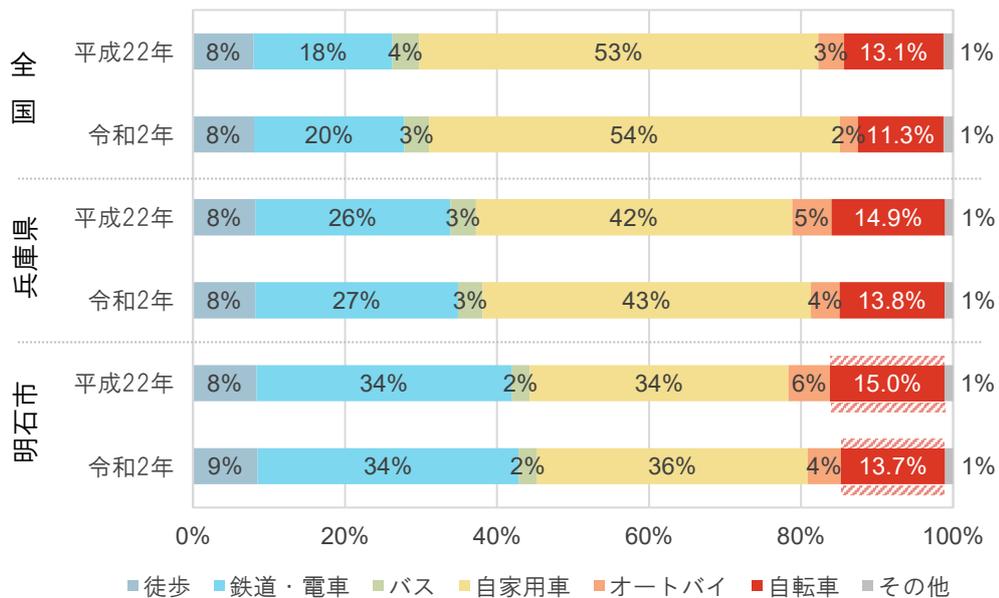
図 年齢3区分別の人口推計

■交通手段の利用状況

通勤通学時の自転車利用の比率は、13.7%程度であり、全国よりも高い割合です。

自家用車が36%と最も高いことから、短中距離における自家用車から自転車への転換を促進し、環境負荷低減や渋滞緩和、健康増進に繋げることが求められます。

鉄道・電車も34%と高いことから、公共交通と連携しながら自転車の利用環境を整えることも求められます。



資料：国勢調査（平成22年、令和2年）

図 明石市の交通手段分担率

【参考】移動距離と所要時間の比較

自転車は、およそ5kmまでの短中距離では所要時間が最も短い移動手段とされています。

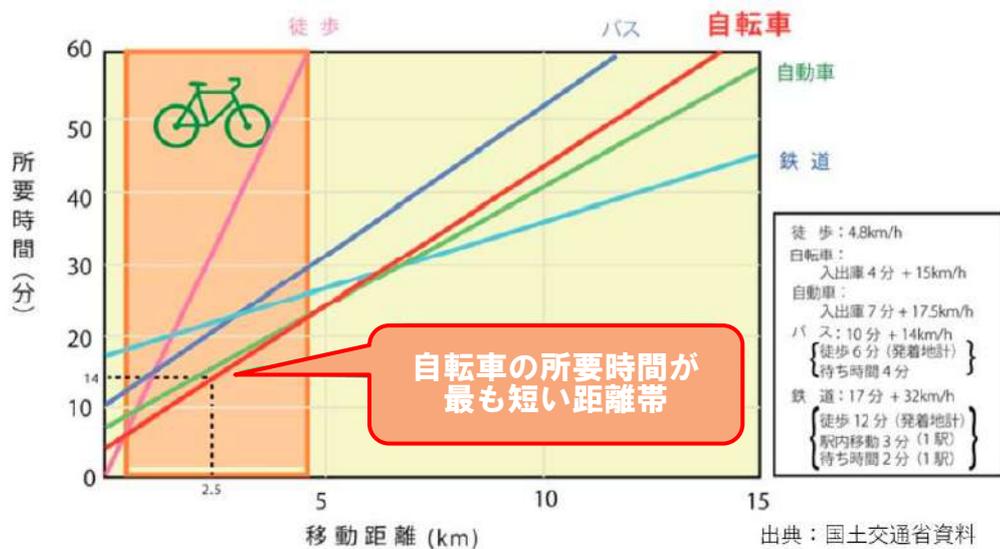


図 移動距離と所要時間の比較

■自転車保有台数

1 世帯当たり 1.12 台の自転車を保有し、全国平均や兵庫県平均よりも高い保有状況です。

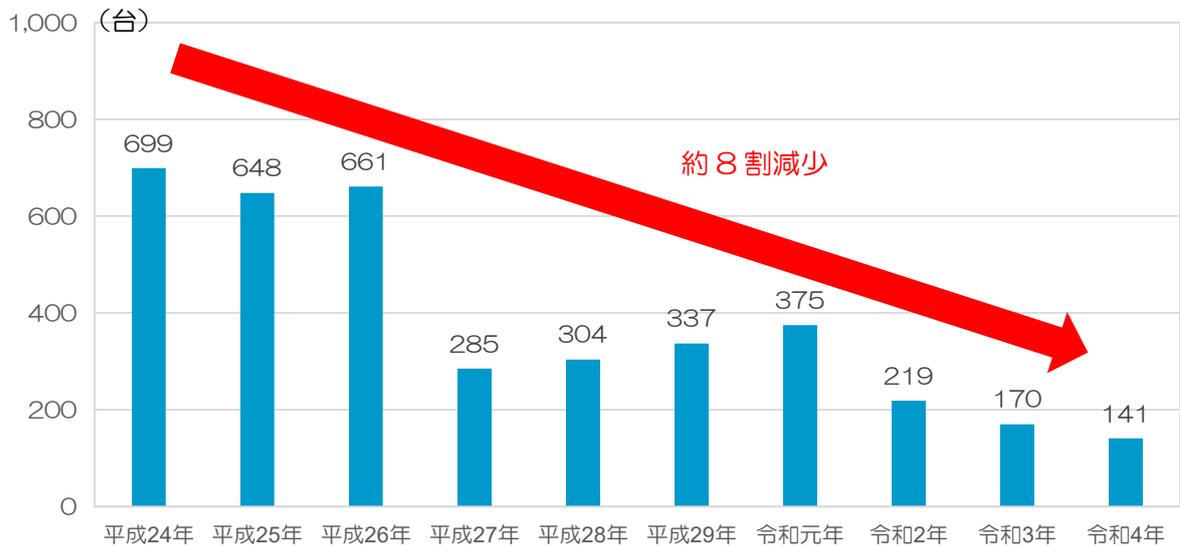
表 自転車保有台数

	2021年		2022年	伸び率
	自転車保有台数（千台）	1世帯当たり 自転車保有台数（台）	自転車保有台数（千台）	
全国	57,244	1.028	56,413	-1.453%
兵庫県	2,607	1.087	2,604	-0.110%
神戸市	520	0.708	527	1.346%
姫路市	339	1.513	332	-2.043%
尼崎市	295	1.335	285	-3.560%
明石市	150	1.121	148	-1.019%
西宮市	273	1.267	273	-0.083%
加古川市	138	1.287	136	-1.502%
宝塚市	118	1.233	122	3.526%
その他	774	1.157	782	1.049%

資料 自転車保有台数：自転車保有台数に関する調査  
（財団法人自転車産業振興協会 令和4年3月）

■放置自転車台数

放置自転車台数は、平成24年と比較して約8割減少しました。

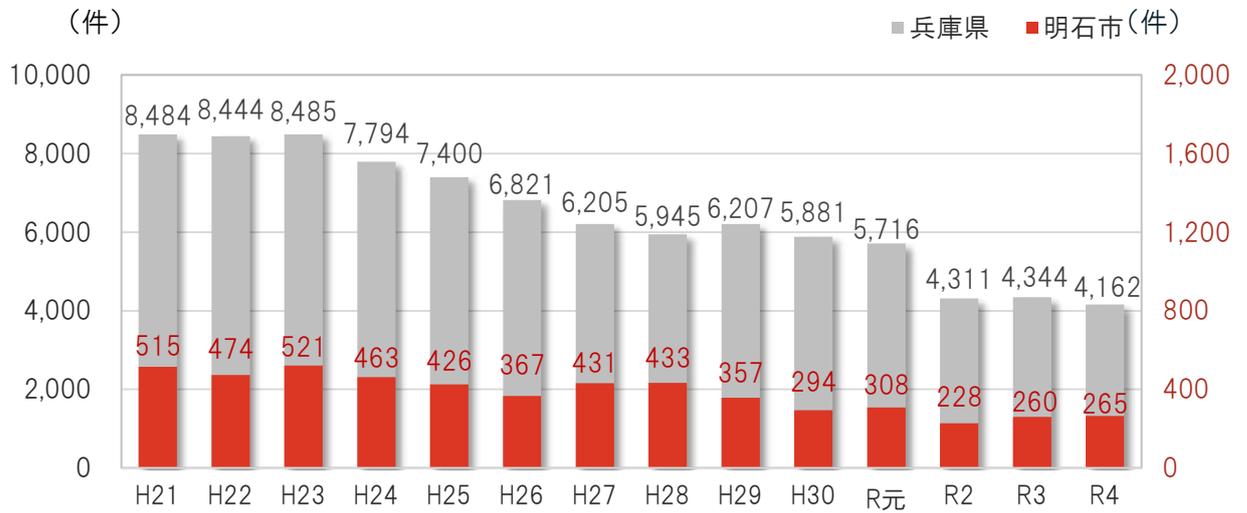


資料：明石市資料（駅周辺における放置自転車等の実態等調査）  
図 明石市内の自転車放置台数の状況

■自転車関連事故の状況

①自転車事故件数の推移（H21～R4）

- ・自転車事故は、兵庫県・明石市ともに長期的には減少傾向にあるものの、明石市ではコロナ禍の令和3年以降は増加傾向で推移しています。



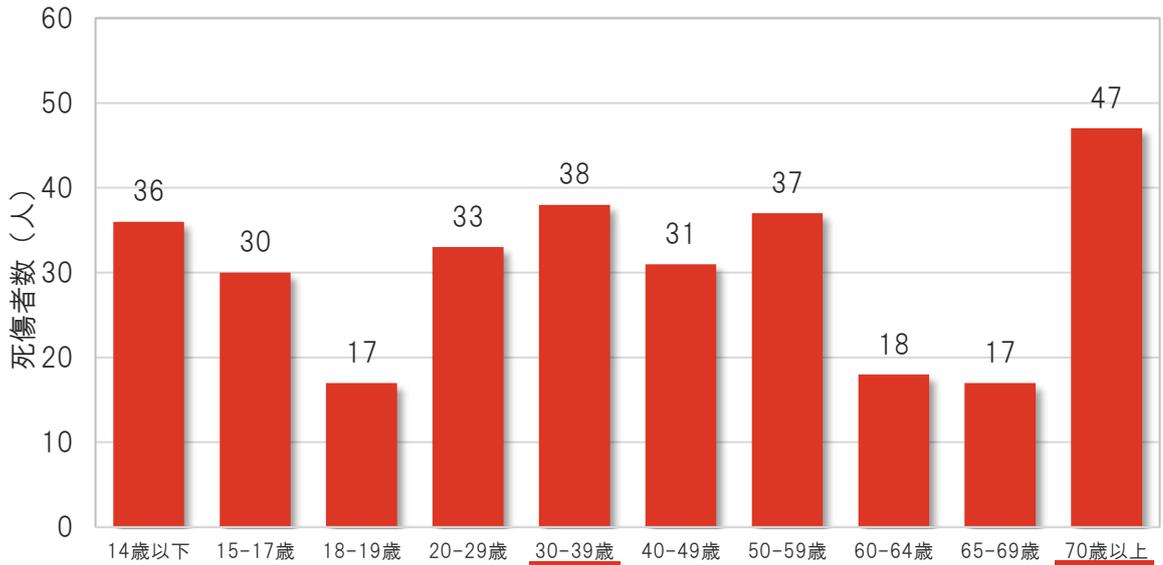
資料：交通年鑑

図 自転車関連の人身事故の推移

②年齢別の事故死傷者数（自転車乗用中）

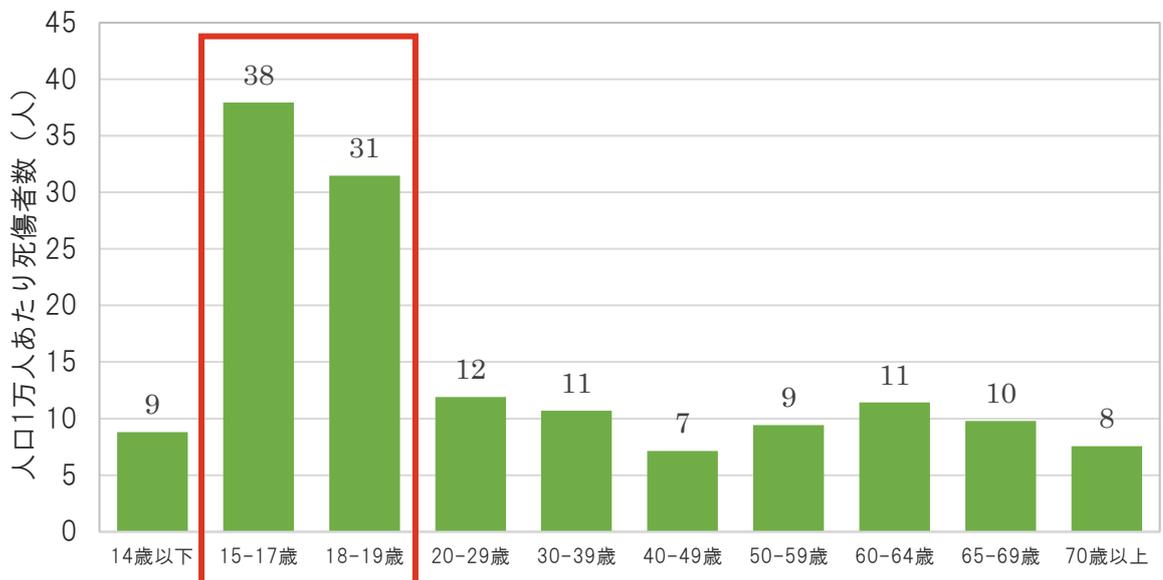
自転車乗用中におこった事故の死傷者数は、70歳以上が47人と最も多く、次いで30～39歳で38人となっています。

一方、年齢別の人口1万人当たり自転車関連事故死傷者数をみると、自転車通学が主流となる15～17歳、18～19歳の年齢層が突出して多くなっています。



資料：令和元年交通年鑑

図 自転車乗用中の人身事故（年齢別）

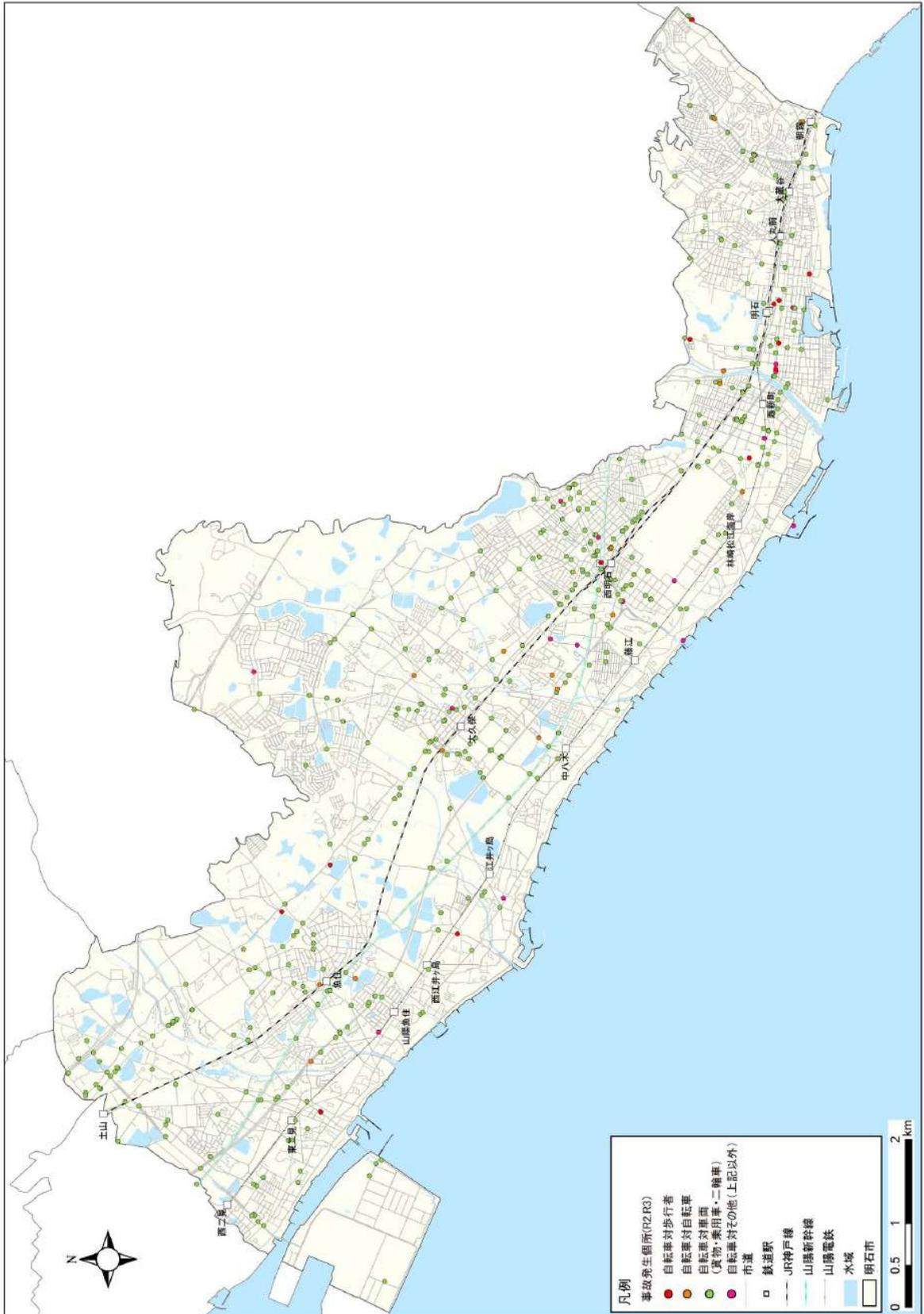


資料：令和元年交通年鑑、国勢調査（令和2年）

図 自転車乗用中の人身事故（人口1万人当たり、年齢別）

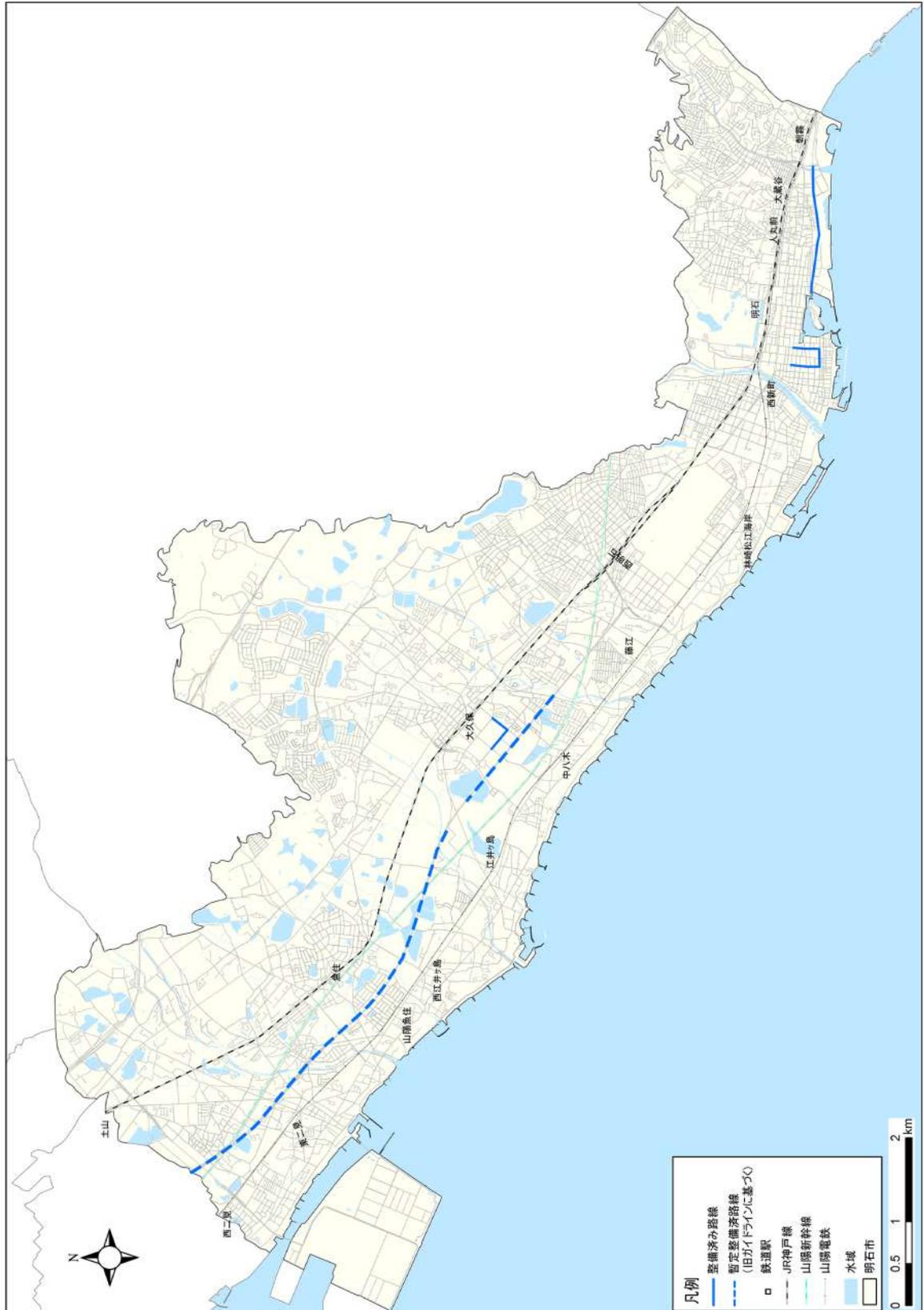
③自転車関連事故箇所の位置図

明石市内における自転車に関する事故は、大久保駅や西明石駅、明石駅などの周辺で多く発生しています。



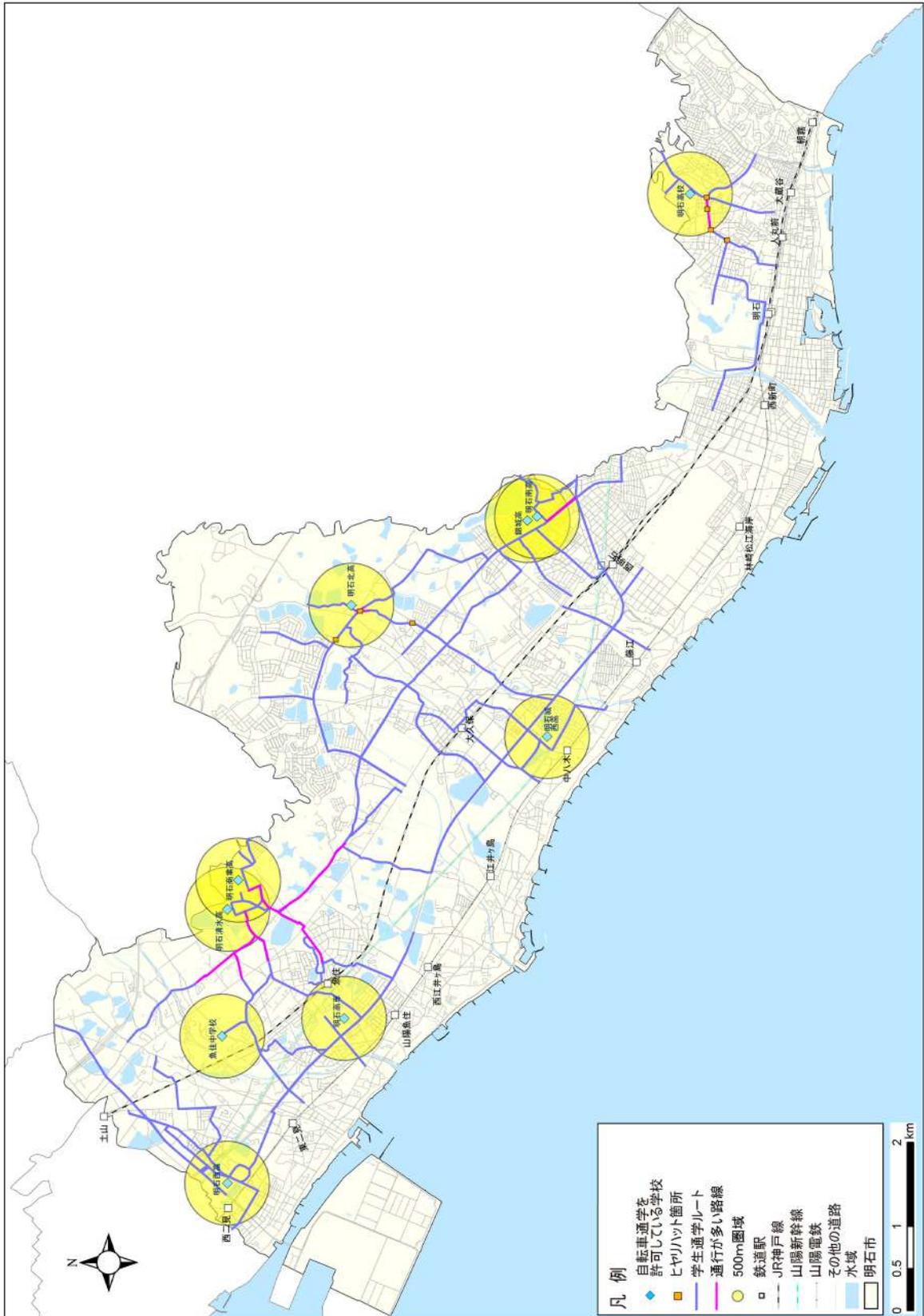
■市内における自転車通行環境の整備状況

明石市内において、自転車通行環境が整備されている区間は、暫定的に歩道上に整備されている区間を含めて約 10 kmに留まっています（車道上に整備されているのは、明姫幹線を除く約 3 km）。



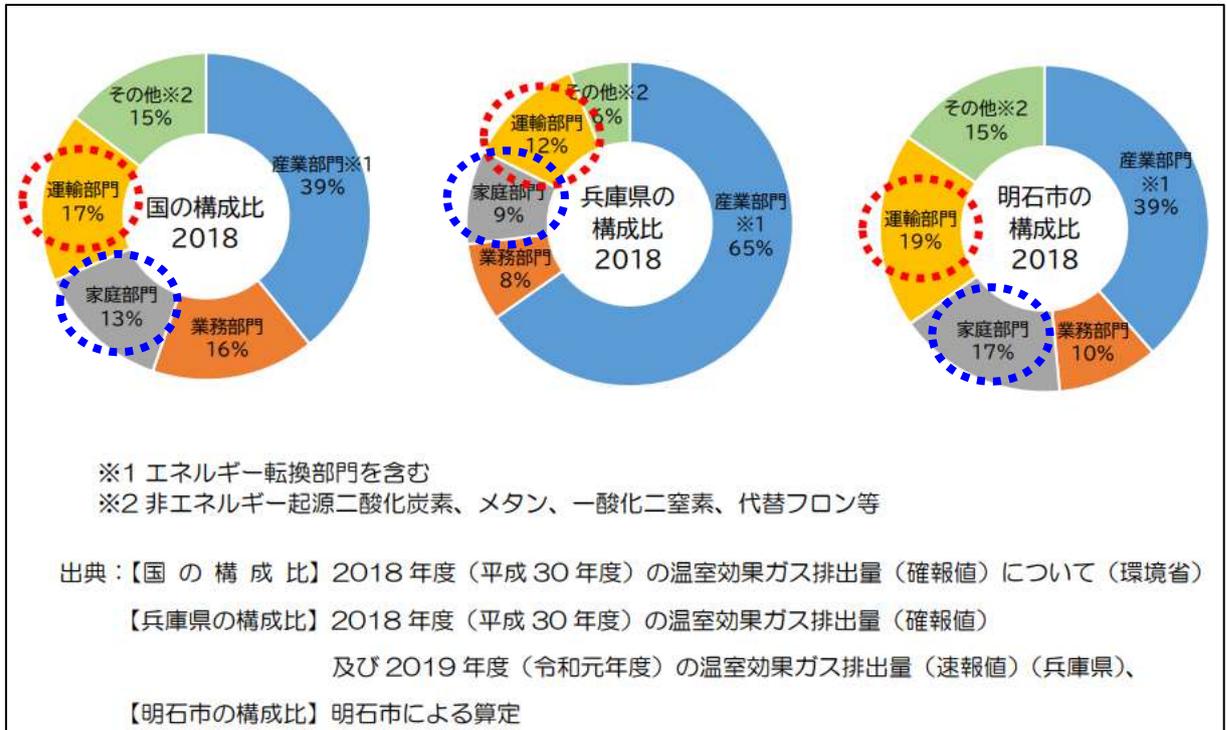
■市内における学生の利用道路

明石市の高校生や中学生は、各学校を拠点にして、広い範囲で自転車を利用しており、通行が多い路線としては学校周辺や国道2号などが挙げられます。通学時のヒヤリハット箇所は、明石北高校・明石高校周辺の交差点が挙げられています。



■二酸化炭素排出量の運輸部門が占める割合

明石市の二酸化炭素排出量の運輸・家庭部門が占める割合は、全国や兵庫県よりも大きくなっています。自動車から自転車への利用転換やそれに伴う渋滞緩和により、温室効果ガスの削減・環境負荷の低減が期待されます。



出典：明石市総合交通計画（令和4年度改定）

図 全国及び明石市の二酸化炭素排出量の部門別割合（平成30年度）

### 第3節 市民の自転車利用に関する意識（アンケート調査）

#### 1) アンケート調査の概要

明石市民の自転車利用に対するニーズ等を把握することを目的に、日頃の自転車利用状況や自転車の交通ルールに対する意識等に対してアンケート調査を実施しました。

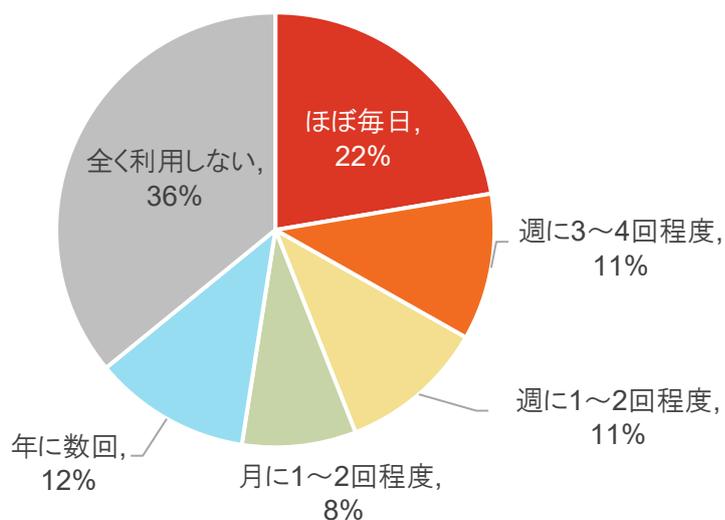
■調査実施日	平成27年8月10日（月）～平成27年8月24日（月）
■配布数	2000票（高校生以上の市民を無作為に抽出し、郵送）
■回収数	709票（回収率：35.5%）

#### 2) アンケートの調査結果

##### ① 自転車の利用頻度

約4割の方がほぼ毎日、週に数回は自転車を利用しています。月に数回、年に数回は利用する方を合わせると、半数以上の方が自転車を利用しています。

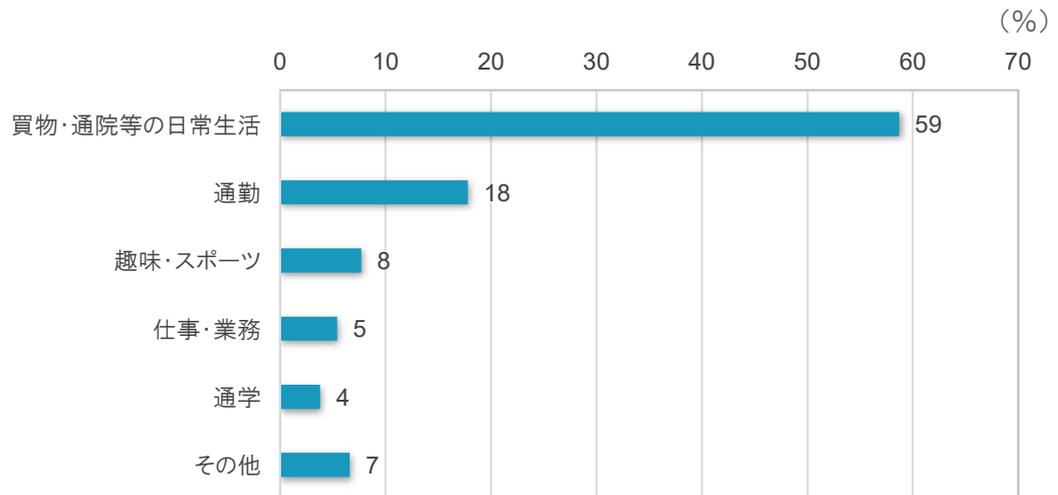
問：どのくらいの頻度で自転車を利用していますか。



② 自転車の利用目的

「買い物・通院等の日常生活」を目的に自転車を利用される方が59%と過半数を占め、続いて「通勤」や「趣味・スポーツ」を目的とされる方が多い結果となりました。

問：主にどういった目的で、自転車を利用していますか。



③ 自転車の通行ルールについて

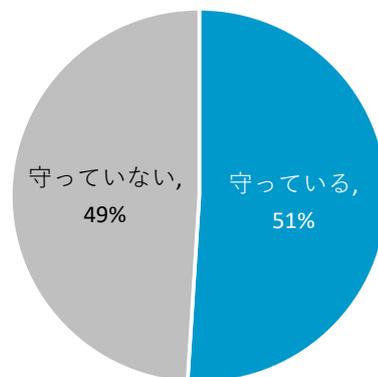
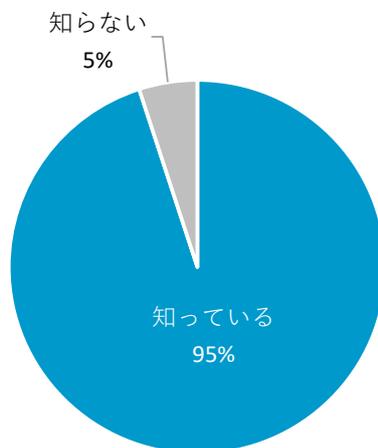
「自転車は原則として車道を通行する」というルールについて、95.2%が認知しているものの、51%しか遵守していないという回答が得られました。また、自転車の通行ルールを守っていない理由について、「車道は車やバイクが走っているので危ない(怖い)」を理由に挙げる方が約半数でした。

この結果から、走行環境の整備が必要ということがわかりました。

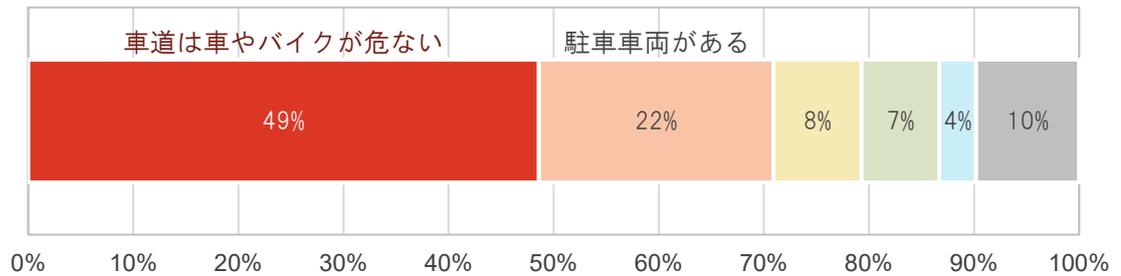
問：道路交通法では、「自転車は原則として車道を通行する」ことになっています。

① このルールについてご存知ですか

② このルールを守っていますか。



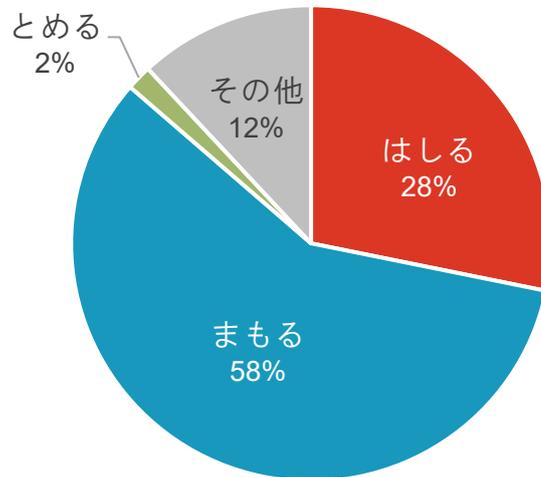
問：「自転車は原則として車道を通行する」ルールについて、「守っていない」と回答された方にお聞きします。  
 ルールを守っていない理由は何ですか。（複数選択可）



- 車道は車やバイクが走っているので危ない（怖い）。
- 車道は駐車している車が多く、走りにくいから。
- 歩道を走っていた方が目的地に入りやすいから。
- 車道は舗装がガタガタして走りにくいから。
- 歩道を走るのが当たり前と思っていた。
- その他

④ 自転車の環境改善や利用促進の意見・要望について

自転車の環境改善や利用促進についての意見・要望を集計しました。マナーの向上に関する要望が約6割と最も多く、整備に関する内容が約3割、駐輪に関する内容は1.7%でした。



■ 通行環境“はしる”に関する主な回答

自転車道の整備、自転車通行空間の明確化、自動車・自転車・歩行者の通行空間の分離 等

■ 安全利用“まもる”に関する主な回答

スピードの出し過ぎ、無灯火運転、傘差し運転、ながら運転（携帯電話・スマートフォンを操作しながら、音楽を聴きながら）、信号無視、飛出し、無理な横断、右側走行、並走運転 等

■ 駐輪環境“とめる”に関する主な回答

駐輪場の確保、不法駐輪・放置自転車の取り締まり強化、駐輪場の料金の見直し 等

意見・要望内容の抜粋	取り組み
<p><b>■ 通行環境 “はしる”</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 自転車専用道路を多く設置・整備することで事故が減少すると思う。</li> <li>• 車道に自転車線つくってほしい。</li> <li>• 自転車が走っていい道かどうか分かりにくい。</li> <li>• 車道での自転車が走行する部分の幅（歩道と車道内の白線の幅）を広くしてもらえないか。</li> <li>• 理想は歩行者と自転車を分けた広い歩道の整備だと思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 自転車ネットワーク路線の選定</li> <li>• 整備形態検討 例) 自転車専用通行帯等の整備 例) 道路空間の再配分</li> </ul>
<p><b>■ 安全利用 “まもる”</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 傘差し運転、右側通行、スマホ、イヤホンをしなからの運転、信号無視をもっと取り締まって頂けたらなと思う。</li> <li>• 無灯火の自転車が怖い。</li> <li>• 学生が4人～5人で、横に並んで話しながらルールを守らず走っていくのが危ないと思う。</li> <li>• 小中高の学校又は地方公共団体が主になり、自転車を利用する時のルール、マナー等の教育をしてはどうか。</li> <li>• 高齢者に対しても講習会等をしてはどうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ルールの周知 例) 通行ルール看板の設置 例) 啓発活動 例) 生徒指導マニュアル 例) 市民を対象にした交通安全教室 例) 高齢者自転車大会</li> <li>• 交通違反に対する指導・取締り 例) 自転車に対する指導・取締</li> </ul>
<p><b>■ 駐輪環境 “とめる”</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 不法駐輪をもう少し取り締まってほしい。</li> <li>• 駐輪場は十分に確保してほしい。</li> <li>• 駅前駐輪場の料金が高いので安くしてほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 駐輪場、駐輪スペースの充実 例) 鉄道駅を中心とした駐輪場の充実 例) 放置自転車の多い箇所を対象に駐輪ラックを整備</li> </ul>

## 第4節 自転車利用に関する課題

### 1) 上位関連計画および現状のまとめ

本市は、東西に長い地形であり、高低差が小さく、主要な幹線道路・鉄道は、東西方向を中心に形成しています。自転車利用率は全国平均より高く、1世帯当たり自転車保有台数は全国平均や兵庫県平均より高い傾向にあります。

これまで明石市では、継続的な放置自転車対策により、放置自転車台数は大幅に減少してきました。しかし、市内における自転車関連の交通事故は減少傾向にあるものの、コロナ禍の令和3年以降は増加傾向に転じています。

また、ルール認知度に対して、ルール遵守率が低くなっています。ルールを遵守していない方の半数は、車道を走る車やバイクが危ない（怖い）と思っていることから、走行環境の整備が必要ということがわかりました。

加えて、健康・観光・環境面においても、自転車の利活用が求められています。

#### 【自転車を取り巻く特性】

- ◆ 本市は、東西に長い地形であり、高低差が小さい。
- ◆ 主要な幹線道路・鉄道は、東西方向を中心に形成。
- ◆ 自転車利用率が全国平均より高い。
- ◆ 交通手段の利用割合として、自家用車が最も高く、次いで鉄道・電車が低い。
- ◆ 1世帯当たり自転車保有台数が全国平均、兵庫県平均より高い。

#### 【自転車関連事故の状況】

- ◆ 自転車関連事故は、兵庫県・明石市ともに長期的には減少傾向にあるものの、明石市ではコロナ禍の令和3年以降は増加傾向で推移している。
- ◆ 人口当たりの自転車関連事故件数は、自転車通学が主流となる10代後半が突出して多い。

#### 【自転車のルール遵守状況】

- ◆ ルール認知度に対して、ルール遵守率が低い。ルールを遵守していない方の半数は、車道を走る車やバイクが危ない（怖い）と思っている。

#### 【自転車通行環境の整備状況】

- ◆ 明石市内で自転車通行環境が整備されている区間は、暫定的に歩道上に整備されている区間を含めて約10km（車道上に整備されているのは約3km）に留まる。

#### 【駐輪の状況】

- ◆ 継続的な放置自転車対策により、放置自転車台数は大幅に減少してきた。

#### 【健康・観光・環境面に関する状況】

- ◆ 日常での自転車利用、サイクリングなどを通じた健康づくりが求められている。
- ◆ 既存の自転車ネットワークと回遊ネットワークとの連携、見直しが進められている。
- ◆ 二酸化炭素排出量の運輸・家庭部門が占める割合は全国・兵庫県より多い状況である。

## 2) 自転車利用に関する課題

## (1) 自転車をめぐる情勢

健康増進や環境問題への関心から自転車利用へ注目が集まる中、利用者のニーズに合わせた走行環境改善が求められています。一方で、自転車は車両であるという意識の希薄化により、歩道上などで自転車が通行ルールを守らず、危険運転が発生している状況です。

そうした中、平成27年4月に施行された県条例において、自転車の安全適正利用の促進に関する基本的かつ総合的な施策を自治体が策定することや、自転車利用者の保険加入の義務化が位置付けられました。さらに平成27年6月には道路交通法が改正され、自転車の危険運転についても厳しく取り締まられることとなりました。

令和5年4月の道路交通法改正では、自転車乗車時のヘルメット着用が全年齢において努力義務化されました。



出典：第3次明石市交通安全計画（令和4年3月）

図 明石市内の自転車関係事故の発生状況

## (2) 自転車利用に関する課題

すべての道路利用者（歩行者、自転車、自動車）が安全かつ快適に通行できる環境を向上させるとともに、公共交通と連携した利用環境整備、観光面での活用、自家用車から自転車への転換に伴う健康増進や環境負荷の低減、災害時の活用など、明石市の実情や特性を踏まえた自転車の利活用促進を図るため、ハード、ソフト両面から総合的な計画を策定します。

## ① 自転車通行空間の整備

→ **通行環境 “はしる”** の取組みが必要

## ② 交通ルールの遵守・マナーの向上

→ **安全利用 “まもる”** の取組みが必要

## ③ 自転車駐輪対策

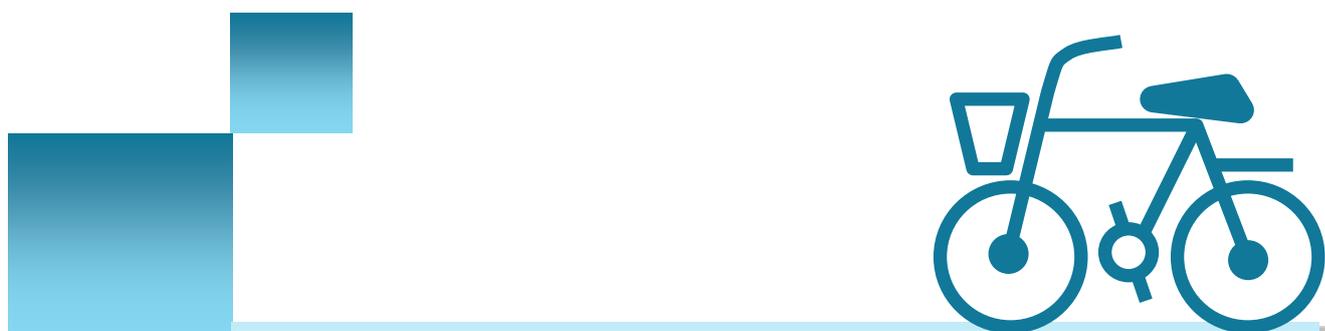
→ **駐輪環境 “とめる”** の取組みが必要

## ④ 自転車利活用促進

→ **利活用 “いかす”** の取組みが必要



## 第3章 計画の理念と基本方針





## 第3章 計画の理念と基本方針

### 第1節 計画の理念

自転車通行空間の整備をはじめ、自転車乗車時のルール遵守やマナーアップにより、安全・安心で快適な自転車利用ができるまちを目指します。

また、明石市の実情や特性に応じた自転車の利活用促進を図ることで、健康面・観光面・環境面などにおけるまちづくりへの貢献を図ります。

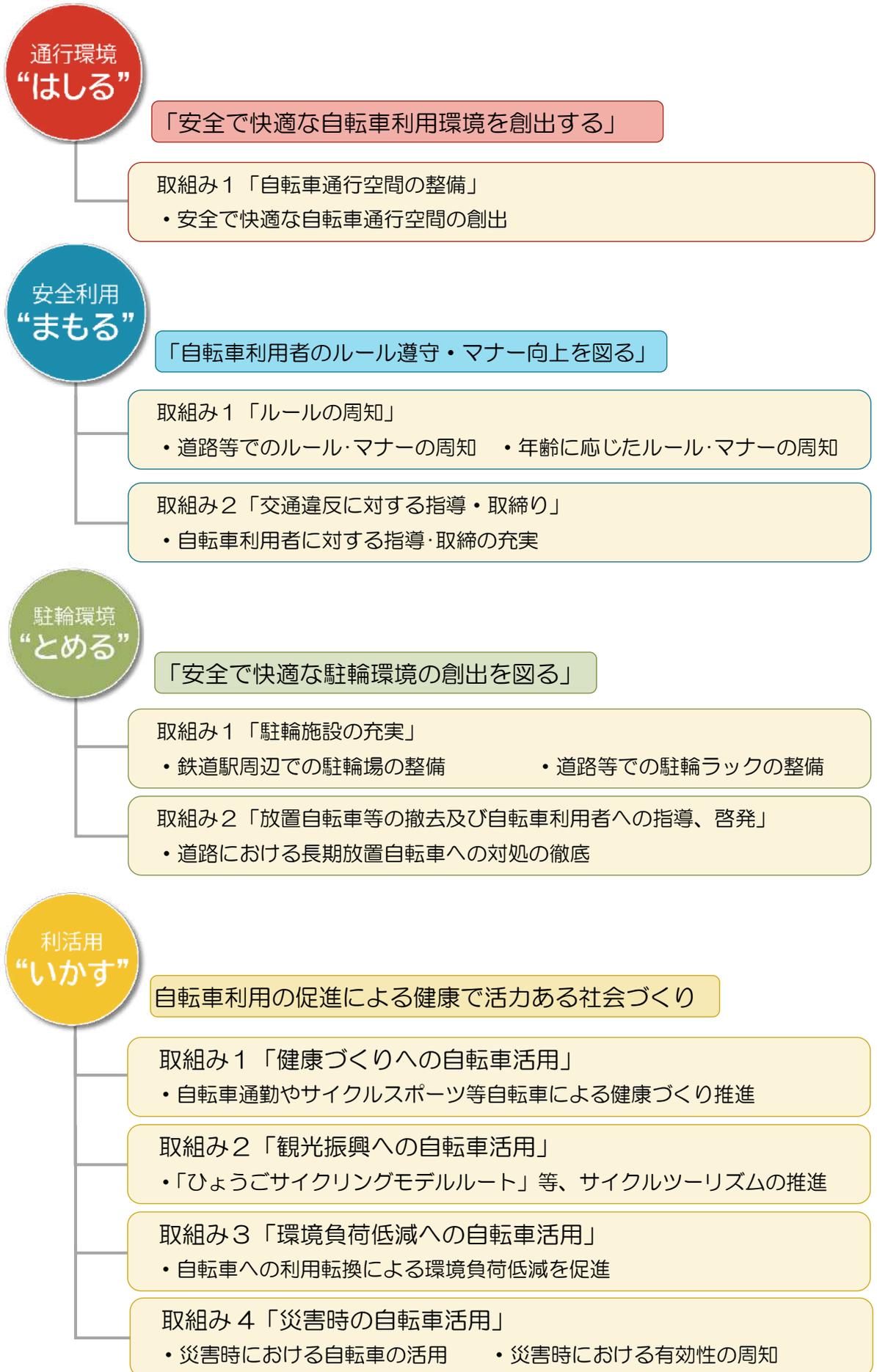
### 第2節 基本方針

安全・安心で快適な自転車利用環境の向上を目指し、課題で抽出した「通行環境 “はしる”」、「安全利用 “まもる”」、「駐輪環境 “とめる”」および、環境負荷の低減や健康増進、観光促進、災害時の活用など多様な自転車活用を図る「利活用 “いかす”」を加えた4つの基本方針のもと、自転車通行空間の整備、利用ルール・マナーの周知、駐輪場の充実などの取組を展開していきます。

#### < 4つの基本方針 >



■ 4つの方針と取り組み内容





# 第4章 重点的に取り組むべき 方向性

