



第4章 重点的に取り組むべき方向性

第1節 通行環境“はしる”

実施方針 「安全で快適な自転車利用環境を創出する」

歩道走行する自転車と歩行者との事故が近年社会的に問題となっています。これより、歩行者・自転車・自動車の交通量に応じて、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要があることから、歩行者、自転車、自動車分離の推進、普通自転車専用通行帯の設置や矢羽根等の路面表示による自転車通行空間の整備を推進していきます。

取組み内容

■取組み1 「自転車通行空間の整備」

すべての道路を整備することは現実的ではないため、まず既存の道路ネットワークや計画中の道路の中から、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）を設定します。さらに、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して選定し、各路線に合わせた整備形態を選定することによって、自転車通行空間の整備を推進していきます。

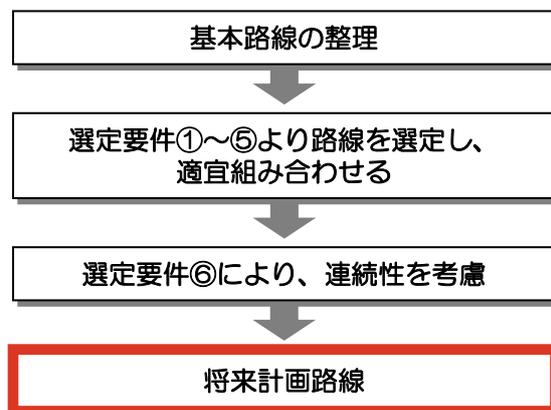
また、整備後には広報活動や利用状況等の評価といったフォローアップを実施します。

▼ 将来計画路線、自転車ネットワーク路線の位置づけ

名称	位置づけ	整備形態の選定
将来計画路線	安全で快適な自転車利用環境の向上を図るために、将来的に整備が必要な路線	現時点では行わない
自転車ネットワーク路線	将来計画路線のうち、特に整備の必要性や実現性が高く、今後概ね10年間で整備すべき路線	行う

a) 将来計画路線の設定

将来計画路線を選定する際、5つの選定要件①～⑤を適宜組み合わせた路線候補に対して、選定要件⑥で連続性を考慮して面的なネットワーク路線を選定します。



【選定要件】

＜選定要件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駅、学校、地域の核となる商業施設、主な居住地区等を結ぶ路線

＜選定要件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

＜選定要件③＞

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

＜選定要件④＞

自転車の利用増加が見込める区間（例えば、大学、大規模商業施設、鉄道駅等の沿道で新たに施設立地が予定されている、または、新規路線事業や拡幅事業予定されている区間）

＜選定要件⑤＞

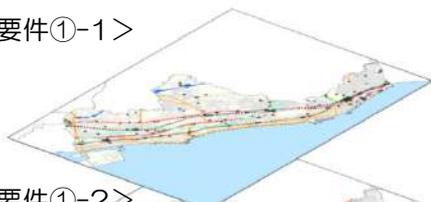
既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、車道混在）が整備されている路線

＜選定要件⑥＞

選定要件①～⑤の連続性を考慮した箇所

参考：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省道路局、警察庁交通局）」（H28.7）

＜選定要件①-1＞



＜選定要件①-2＞



＜選定要件②-1＞



＜選定要件②-2＞



＜選定要件③＞



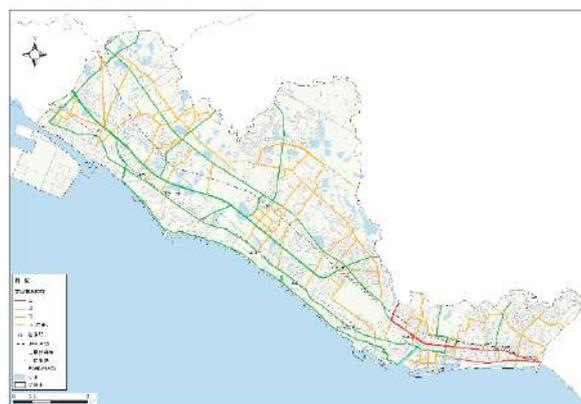
＜選定要件④＞



＜選定要件⑤＞



＜将来計画路線＞



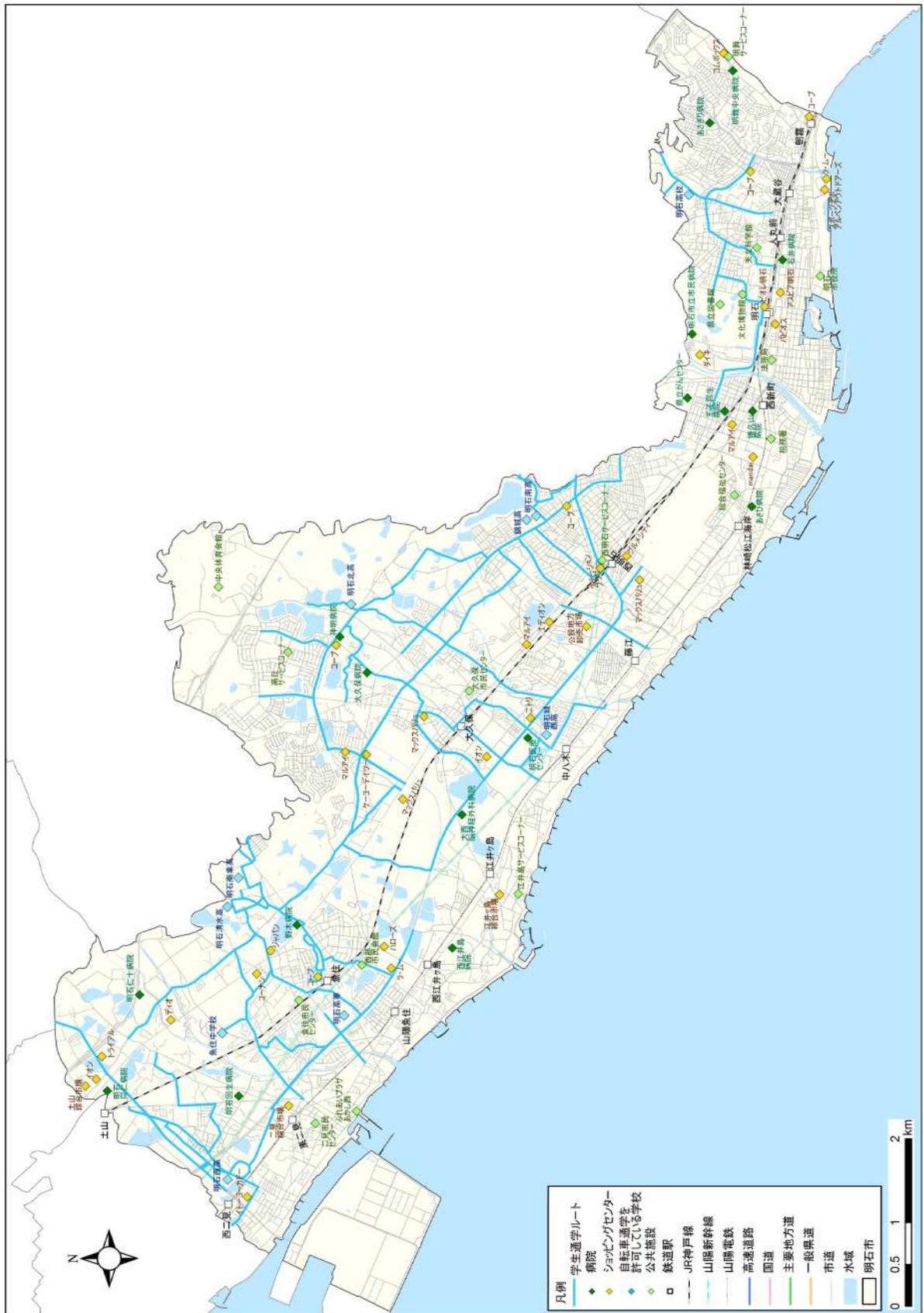
選定要件①～⑤を組み合わせ、連続性を考慮してネットワークを構築します。
 ※明石市では、主要施設を結ぶ路線を①-1、学生が主に使用する路線を①-2、また、自転車関連事故が多い路線を②-1、市民のヒヤリハットが多い路線を②-2として選定しました。

図 選定要件を重ねた概念図

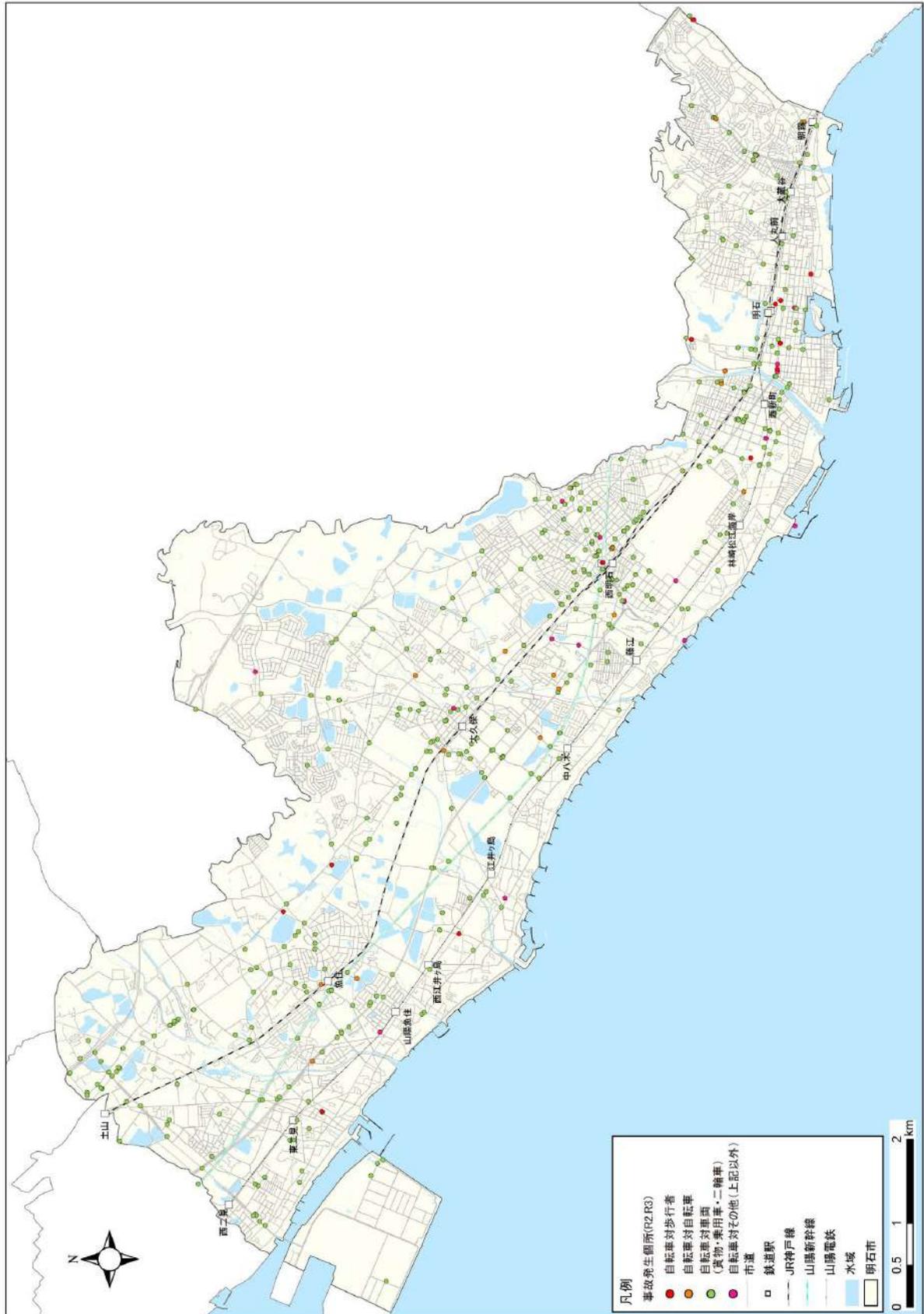
▼ 将来計画路線の選定要件および使用データ

選定要件	内容	項目	使用データ
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駅、学校、地域の核となる商業施設、主な居住地区等を結ぶ路線	地域の主要施設	R4 あかし公共交通マップ
		学生の自転車利用ルート	R5 市内の中学校・高校へのヒアリング
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	自転車関連事故発生位置	R2、R3 兵庫県交通事故統計オープンデータ
③	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	ヒヤリハット位置	R5 市内の中学校・高校へのヒアリング
		整備要望箇所	同上（通行が多い路線）
④	自転車の利用増加が見込める区間（例えば、大学、大規模商業施設、鉄道駅等の沿道で新たに施設立地が予定されている、または、新規路線事業や拡幅事業予定されている区間）	自転車利用増加が見込める区間	都市計画道路の事業中区間（R5.3 末時点）
⑤	既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、車道混在）が整備されている路線	既に自転車の通行空間が整備されている路線	自転車通行空間整備完了箇所（R5.3 末時点）
⑥	選定要件①～⑤の連続性を考慮した箇所	選定要件①～⑤の重ね合わせ	（選定要件①～⑤の連続性を考慮し選定）

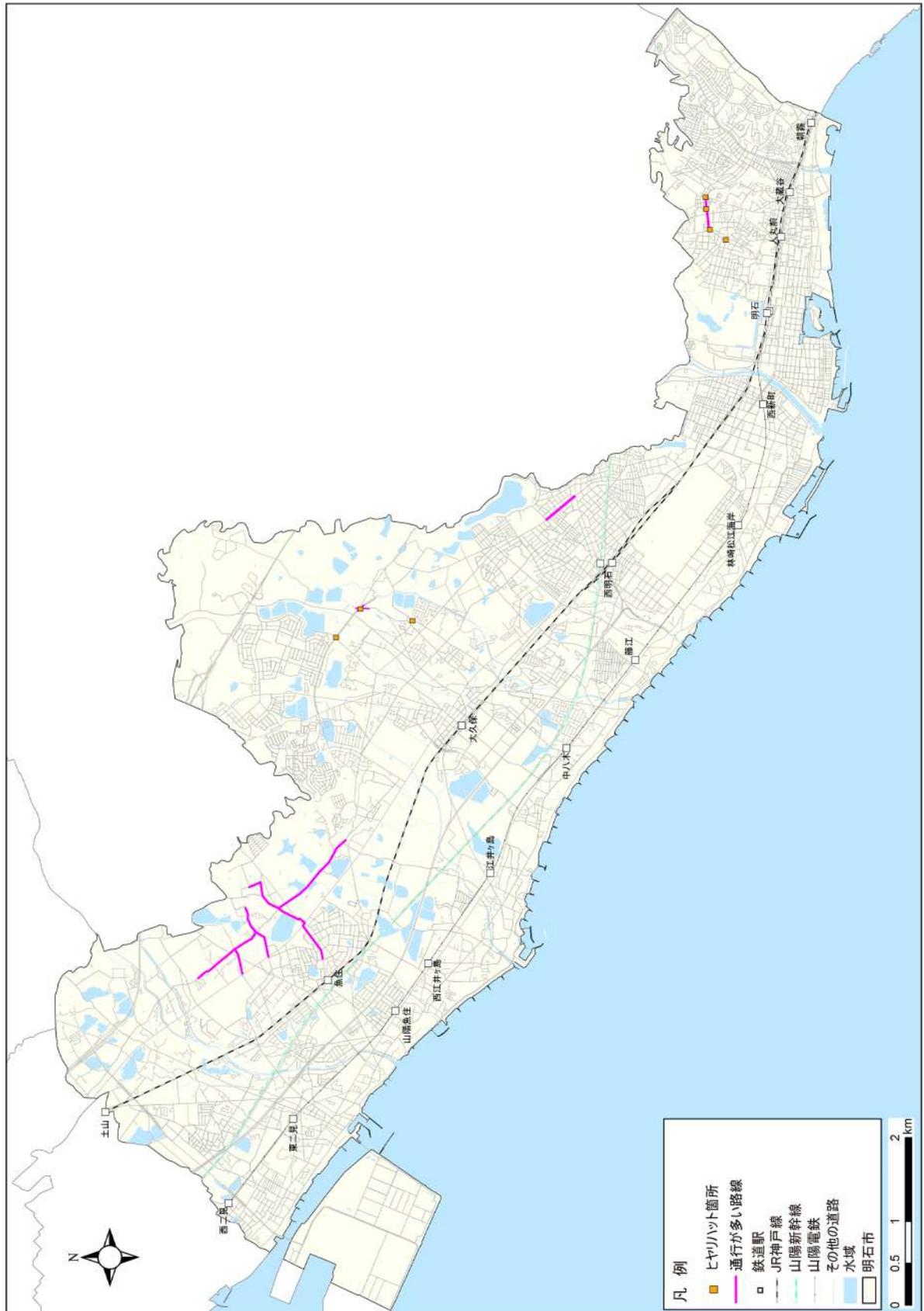
- ① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う駅、学校、地域の核となる商業施設、主な居住地区等を結ぶ路線



- 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



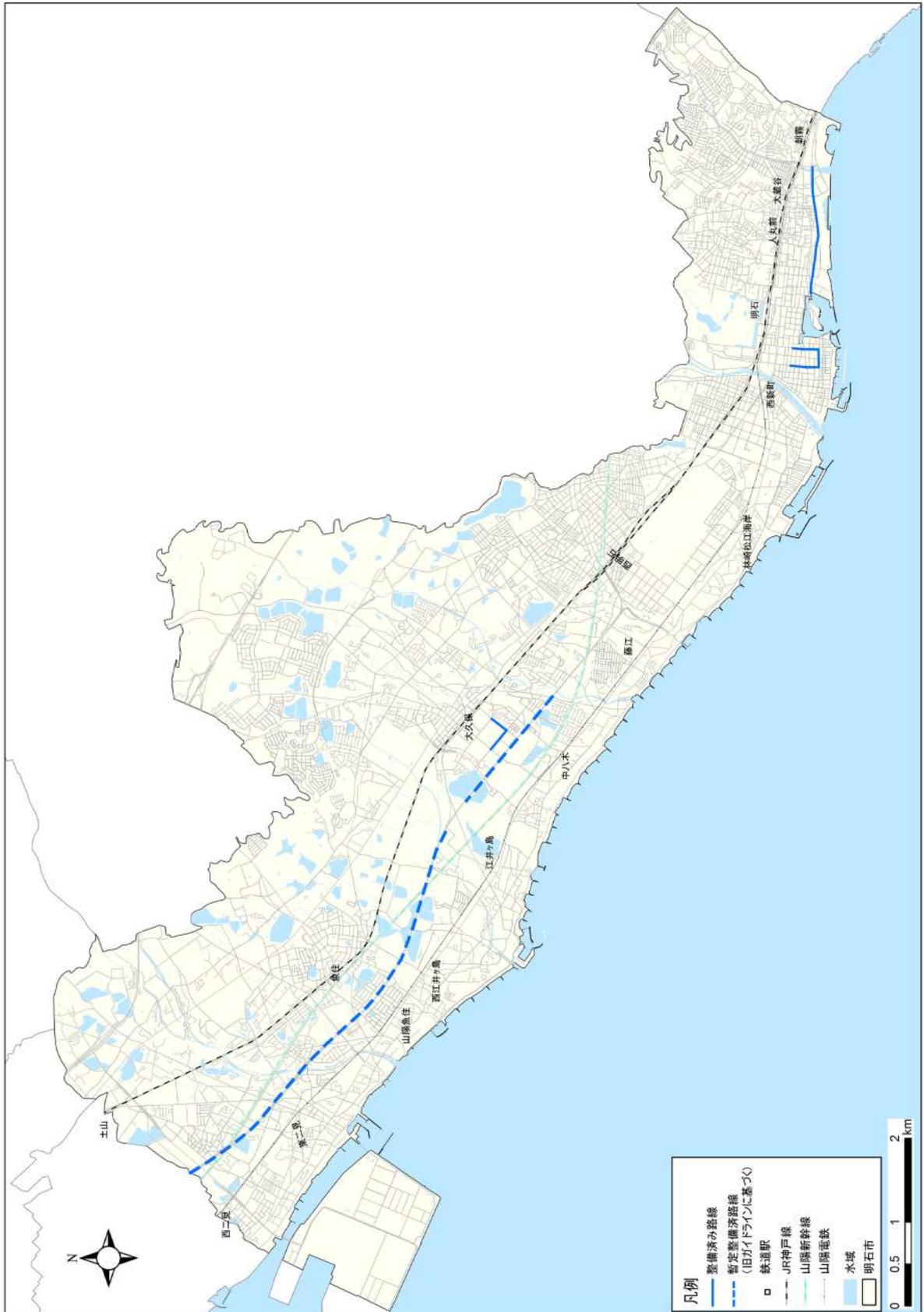
③ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線



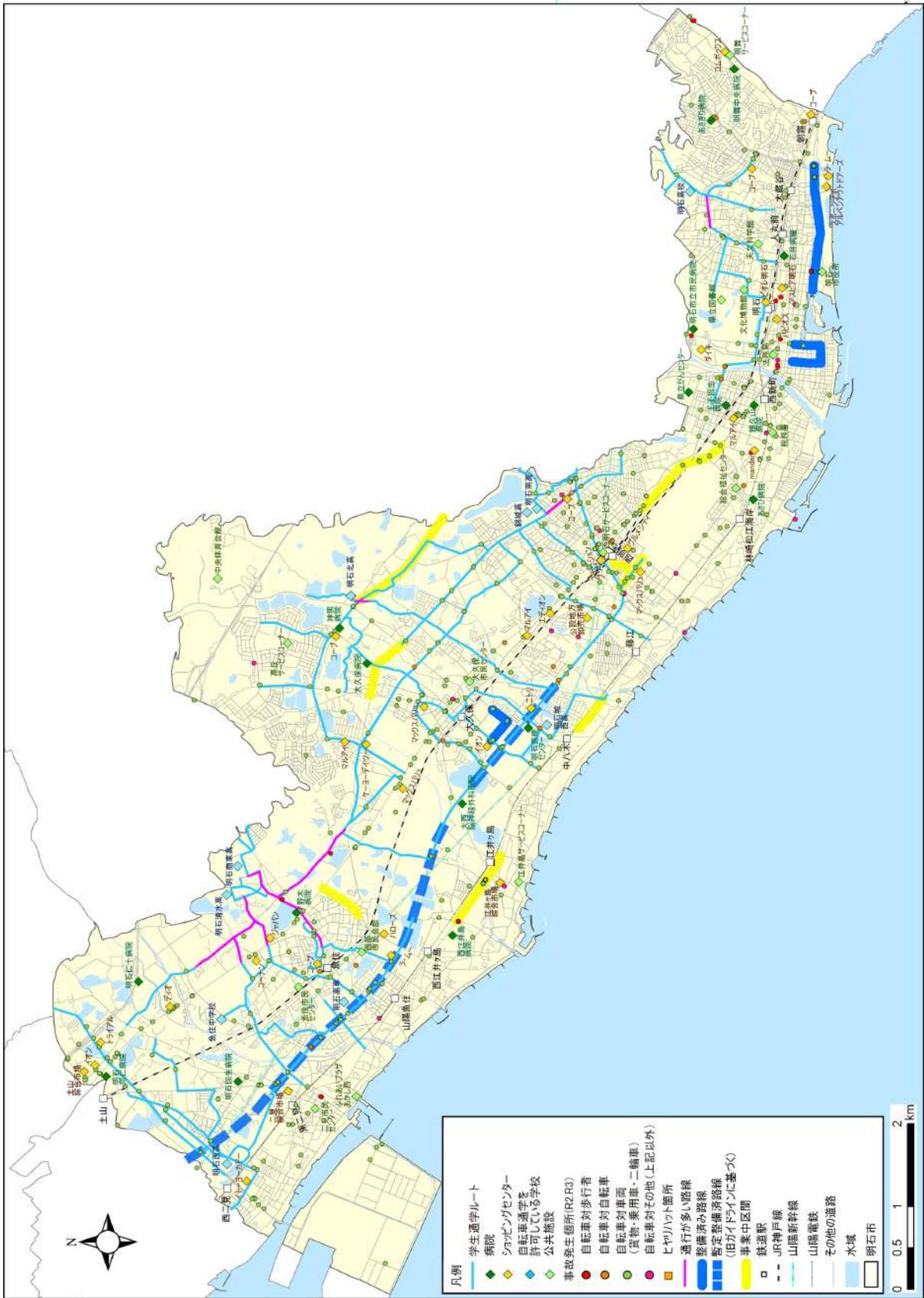
- ④ 自転車の利用増加が見込める区間（例えば、大学、大規模商業施設、鉄道駅等の沿道で新たに施設立地が予定されている、または、新規路線事業や拡幅事業予定されている区間）



- ⑤ 既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、車道混在、歩道内の普通自転車通行指定部分）が整備されている路線

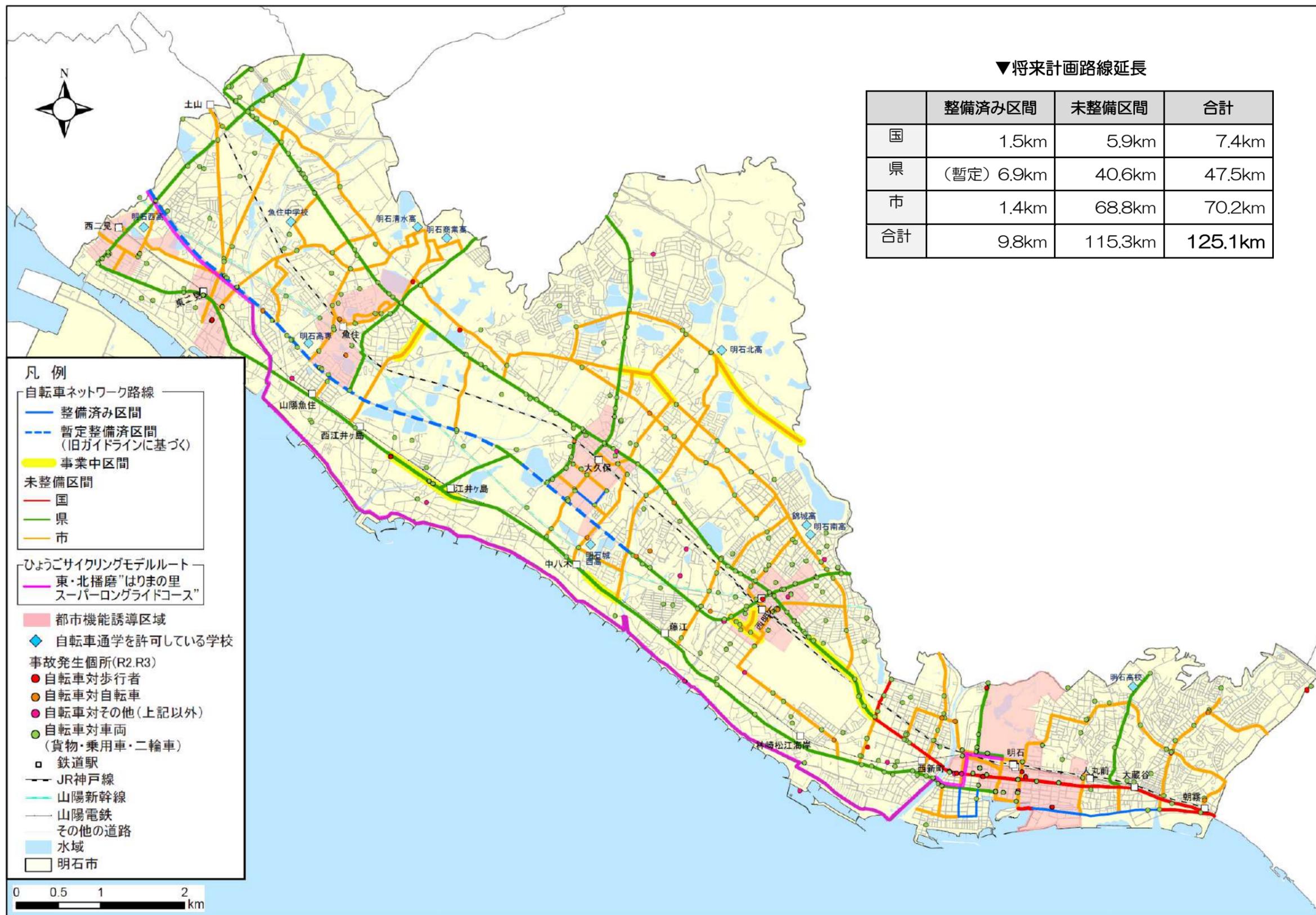


⑥ 選定要件①～⑤の連続性を考慮した箇所



⑦ 明石市の将来計画路線

各道路管理者、交通管理者との協議を踏まえ、市内で約125kmを設定しました。



b) 自転車ネットワーク路線

① 自転車ネットワーク路線の考え方

自転車通行環境整備を目指す将来計画路線をベースに、自転車の利用や事故が集中するエリアや整備の必要性・実現性が高い路線を踏まえ、今後 10 年間の整備を目指す自転車ネットワーク路線を選定します。

自転車ネットワーク路線の考え方



【対象路線】「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を参考に抽出した将来計画路線をベースとする。



【エリア設定】自転車の利用者が多く、事故も多く発生している鉄道駅及び高校周辺エリアを抽出（必要に応じて両者を結ぶ路線も対象）。



【路線選定】前項 2 の鉄道駅及び高校周辺エリアの路線のうち、整備の必要性・実現性が高い路線を抽出。

具体的には、自転車事故が多い路線、学生の通行ルート（通行が多い路線、ヒヤリハット箇所を含む）、都市計画道路の事業中区間などを考慮する。



【連続性の確保】前項 3 で抽出した路線及び整備済路線との連続性を考慮し、自転車ネットワーク路線を選定。

② 自転車ネットワーク路線のエリア設定

■対象とする鉄道駅の設定

近畿都市圏パーソントリップ調査（平成22年）における鉄道利用前後の自転車利用が多い明石・西明石・大久保・魚住・土山駅周辺エリアを優先して自転車ネットワーク路線として抽出します。

また、鉄道利用前後の交通手段として自家用自動車（送迎等）も一定の利用があることから、朝夕ラッシュ時における駅周辺の渋滞状況や駐輪場の需給バランス等も踏まえながら、自転車利用の促進を図ります。

▼ 鉄道利用前後の自転車・自家用自動車利用者数

利用駅		鉄道利用前後の交通手段別利用者数			
		自転車			自家用自動車
		自宅から駅まで	駅から学校等へ	計	計
JR西日本	朝霧	452	67	519	407
	明石	1,261	584	1,845	344
	西明石	2,691	284	2,975	600
	大久保	2,041	430	2,471	728
	魚住	1,568	208	1,776	242
	土山	1,017	260	1,277	260
山陽電気鉄道	大蔵谷	203	0	203	9
	人丸前	196	0	196	0
	山陽明石	146	124	270	41
	西新町	0	0	0	0
	林崎松江海岸	231	0	231	0
	藤江	111	79	190	0
	中八木	526	48	574	0
	江井ヶ島	346	49	395	20
	西江井ヶ島	530	66	596	0
	山陽魚住	0	0	0	0
	東二見	187	116	303	15
西二見	278	54	332	15	
計		11,784	2,369	14,153	2,681

出典：近畿都市圏パーソントリップ調査（平成22年）

■対象とする高校の設定

自転車通学がいずれも500人程度以上存在する以下の高校を対象とします。（各学校へのヒアリング結果より）

※（ ）は、「対象とする鉄道駅」の最寄り駅

（明石駅）：明石高校

（西明石駅）：明石南高校、錦城高校

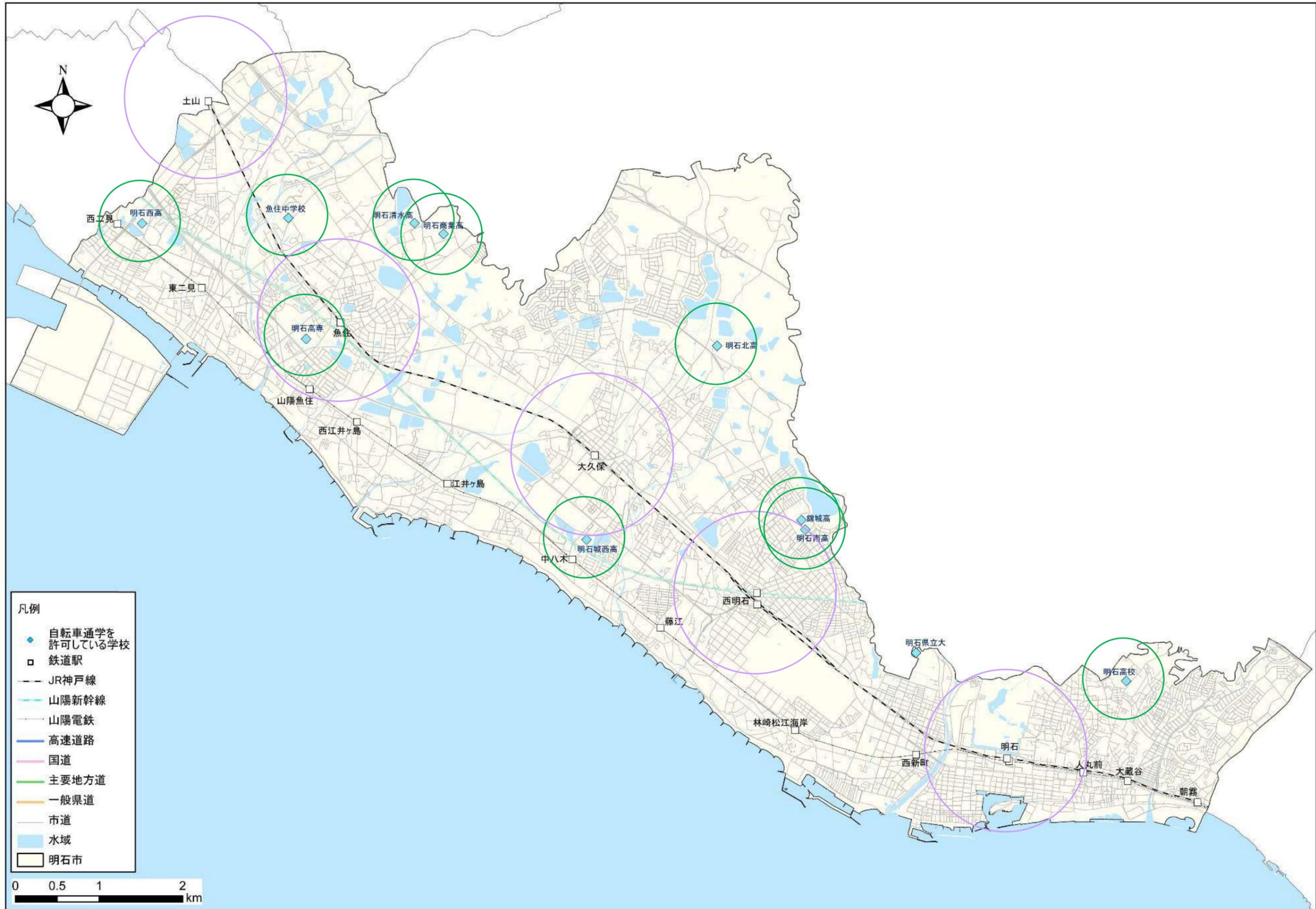
（大久保駅）：明石北高校、明石城西高校

（魚住駅）：明石清水高校、明石商業高校、明石高専

（土山駅）：明石西高校

加えて、中学校で自転車通学が許可されている魚住中学校も対象とします。

以上を踏まえ、自転車ネットワーク路線のエリアは、以下を基本とします。(鉄道主要駅1km、高校・魚住中学校500m圏域)



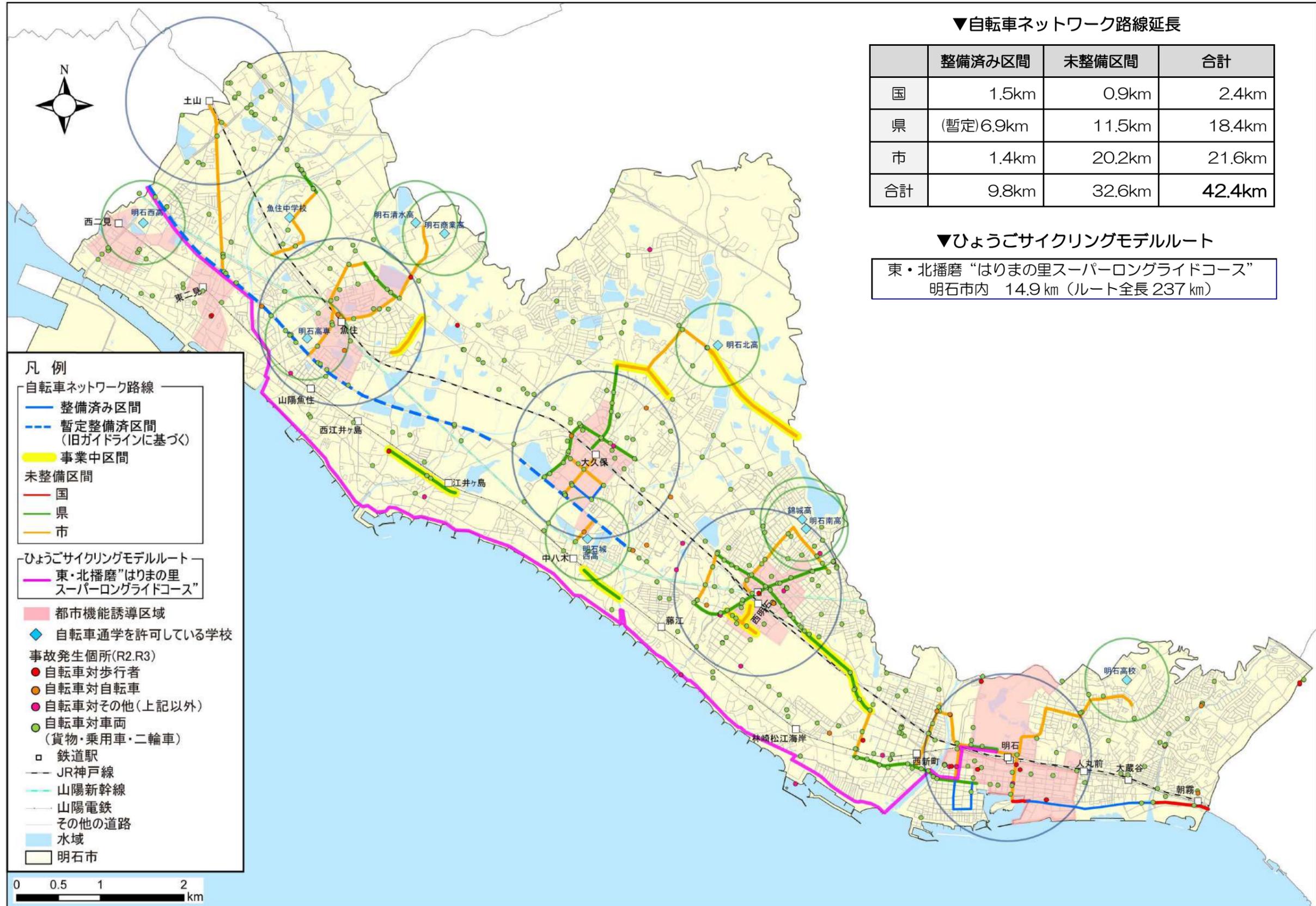
③ 整備の必要性・実現性が高い路線の抽出

整備の必要性が高い路線として、自転車事故が多い路線、学生の通行ルート（通行が多い路線、ヒヤリハット箇所を含む）に加え、実現性が高い路線として、都市計画道路の事業中区間などを考慮します。



④ 自転車ネットワーク路線

以上を踏まえ、自転車ネットワーク路線を下図のように選定し、国、県、市、警察で連携し、今後10年間の整備を目指します。



c) 整備形態の検討

① 整備形態の種類

整備形態は、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。

参考：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省道路局、警察庁交通局 平成28年7月）

自転車道の整備手法

歩行者と自動車から物理的に分離された通行空間

通行空間は 2.0m 以上（やむを得ない場合 1.5m まで縮小可能）

※一方通行の自転車道の整備事例

- 自転車道は、自転車が歩行者と自動車から物理的に分離するもので、法的に指定された通行空間となる。
- 自転車道の整備に必要となる幅員は、2m以上、やむを得ない場合は 1.5mまで縮小可能。

自転車専用通行帯の整備手法

歩行者と自動車から空間的に分離され、法的に指定された形態

通行空間は 1.5m 以上（やむを得ない場合 1.0m まで縮小可能）

- 自転車専用通行帯は、自転車が歩行者と自動車から空間的に分離するもので、法的に指定された通行空間となる。
- 自転車専用通行帯に必要となる幅員は、1.5m以上とし、やむを得ない場合は 1.0mまで縮小可能。

車道混在型の整備手法

自転車と自動車が入混じり、法的指定がされていない形態

自転車 (自動車可)

自転車 (自動車可)

- 矢羽根型路面表示又はピクトグラムは、車線内の自転車の通行位置を示し、自動車に注意喚起をするものである。
- 矢羽根型路面表示で示す自転車通行空間としての舗装部分の幅員は、側溝の蓋部分を除いて 1.0m以上確保することが望ましい。

写真：国道 28 号（市役所付近）

② 整備形態の選定方法

自転車ネットワーク路線の整備では、自転車や歩行者の通行の安全を確保するために、交通状況に応じた望ましい形態（完成形態）を目指すこととします。

ただし、幅員等の制約から「自転車道」や「自転車専用通行帯」での整備が困難な場合、「暫定形態」の適用も含めて整備することとします。（詳細は次ページ以降参照）

▼ 整備形態選定の考え方



【自動車速度が高い道路A】の整備形態の選定方法

自動車の速度が高い場合、自転車の安全性を考慮し、構造的な分離を図っていく必要があります。

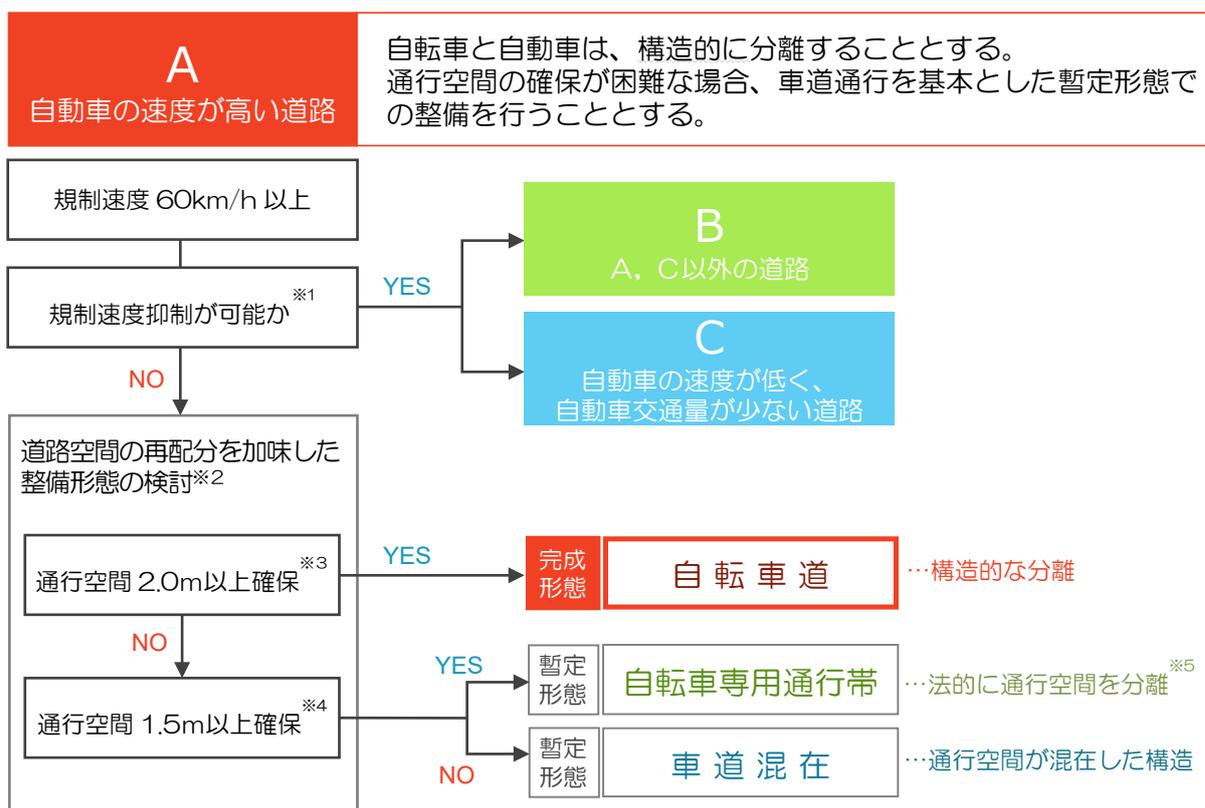
◇規制速度 60km/h 以上の場合、構造分離が必要となるため、自転車道の設置を検討します。

◇自転車の通行空間が 2.0m 以上確保できる場合は、自転車道を設置します。

幅員の確保が難しい場合は、現況の中央分離帯や植栽帯の改修を含めた道路空間の再配分を検討します。

基本的に自転車通行空間の整備は、構造的な分離である自転車道の整備を目標に進めますが、規制速度が 60km/h 未満の場合、または速度抑制により規制速度を 60km/h 未満に下げることが出来る場合は、B、C 規格の道路として自転車専用通行帯や車道混在を整備形態の候補として検討を行います。

▼ 自動車速度が高い道路Aにおける整備形態の選定の考え方



※1 規制速度抑制は、中心市街地や居住地区等における自動車交通や速度の抑制が望ましい道路において検討する。

※2 植栽帯の撤去など、道路幅員構成の見直しも視野に入れて整備を検討する。

※3 自転車道の必要幅員は、基準上 2.0m 以上（やむをえない場合は 1.5m 以上）の確保が必要となるが、自転車の安全性を高めるために自動車交通と同様に左側一方通行を原則とする。

※4 自転車専用通行帯の必要幅員は、基準上 1.5m 以上（やむをえない場合は 1.0m 以上）

※5 法的とは、道路交通法のことをいう。

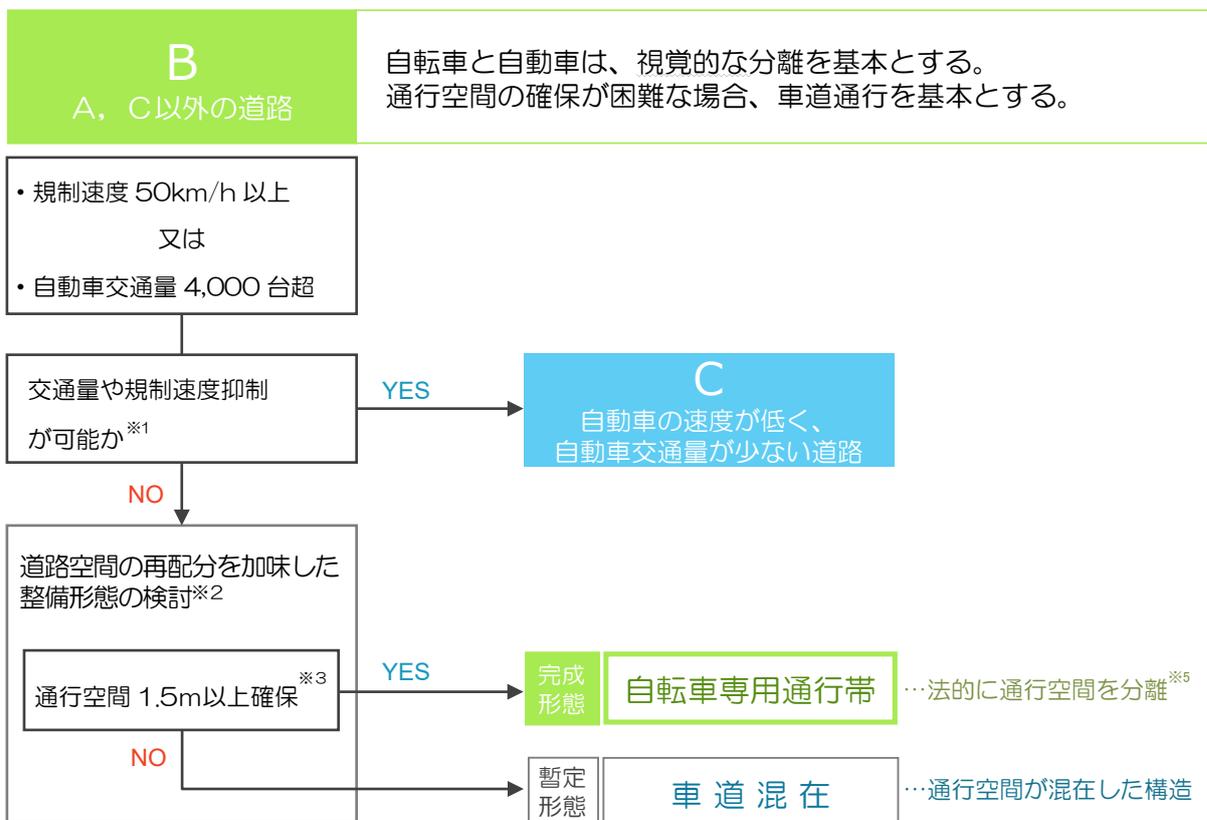
【A、C以外の道路B】の整備形態の選定方法

規制速度 50km/h 以上の道路について、通行空間が 1.5mを確保できる場合（やむをえない場合 1.0m）は、自転車専用通行帯の整備を行います。但し、1.5m 以上の通行空間を確保できる場合は、自転車道の設置を検討します。

幅員の確保が難しい場合は、現況の中央分離帯や植栽帯の改修を含めた道路空間の再配分を検討した上で、自転車専用通行帯や車道混在での整備を行います。

速度抑制により規制速度を 40km/h 未満に下げることができ、交通量が 4000 台以下の場合は、次のページに示す、C 規格の道路として整備を検討します。

▼ A、C以外の道路Bにおける整備形態の選定の考え方



※1 規制速度抑制は、中心市街地や居住地区等における自動車交通や速度の抑制が望ましい道路において検討する。

※2 植栽帯の撤去など、道路幅員構成の見直しも視野に入れて整備を検討する。

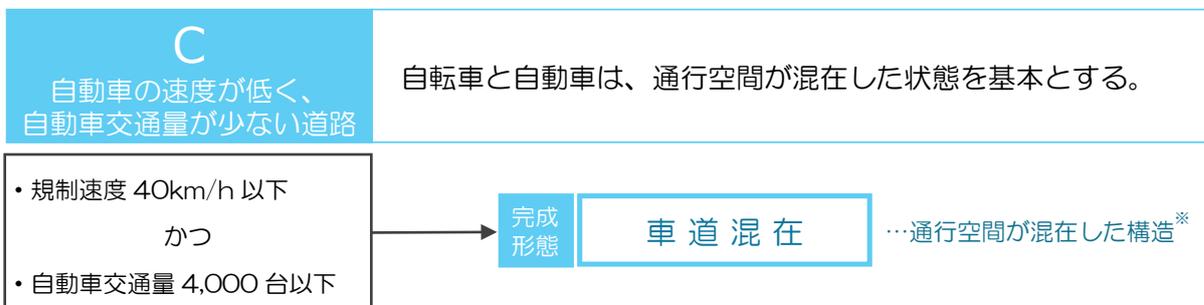
※3 自転車専用通行帯の必要幅員は、基準上 1.5m 以上（やむをえない場合は 1.0m 以上）

※5 法的とは、道路交通法のことをいう。

【自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路C】の整備形態の選定方法

規制速度 40km/h 以下かつ交通量 4,000 台以下の道路については、車道混在の整備を行います。

▼ 自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路Cにおける整備形態の選定の考え方



- ※ 植栽帯の撤去など、道路幅員構成の見直しも視野に入れて整備を検討する。
- ※ 自動車の安全かつ快適な通行に支障を及ぼす自転車交通状況である場合は、通行の整序化を図るため、自転車と自動車の視覚的な分離を検討する。
- ※ 水路の蓋掛けや電柱の地中化など、道路空間の再配分と併せて整備形態を決定します。

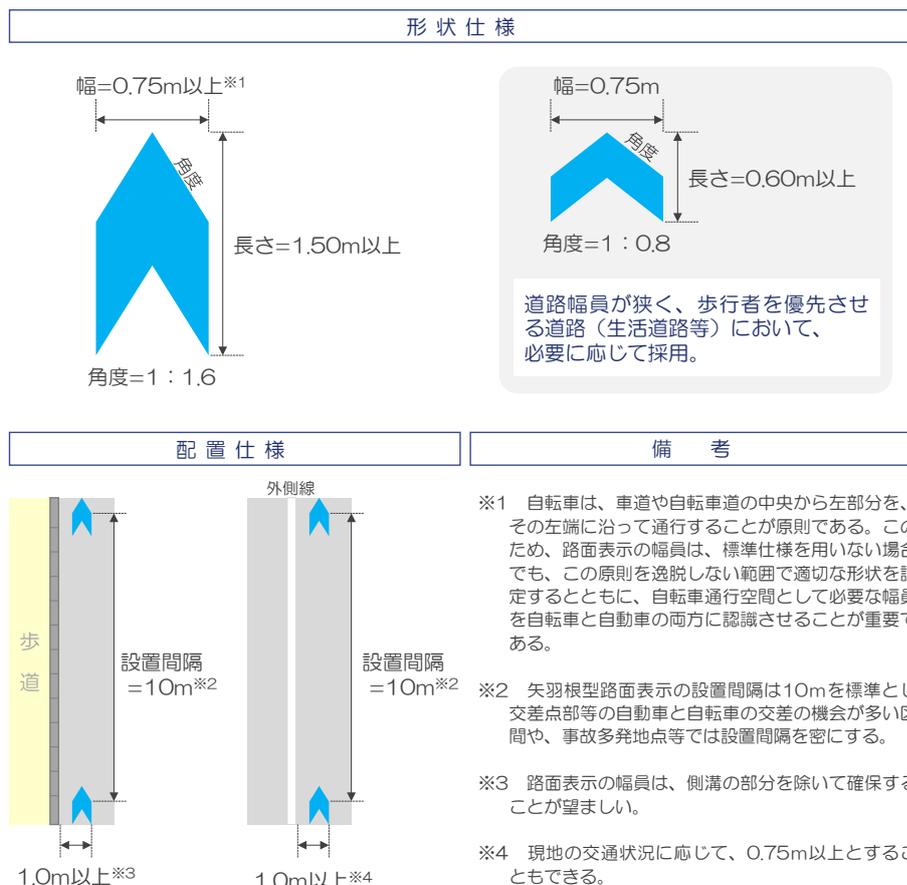
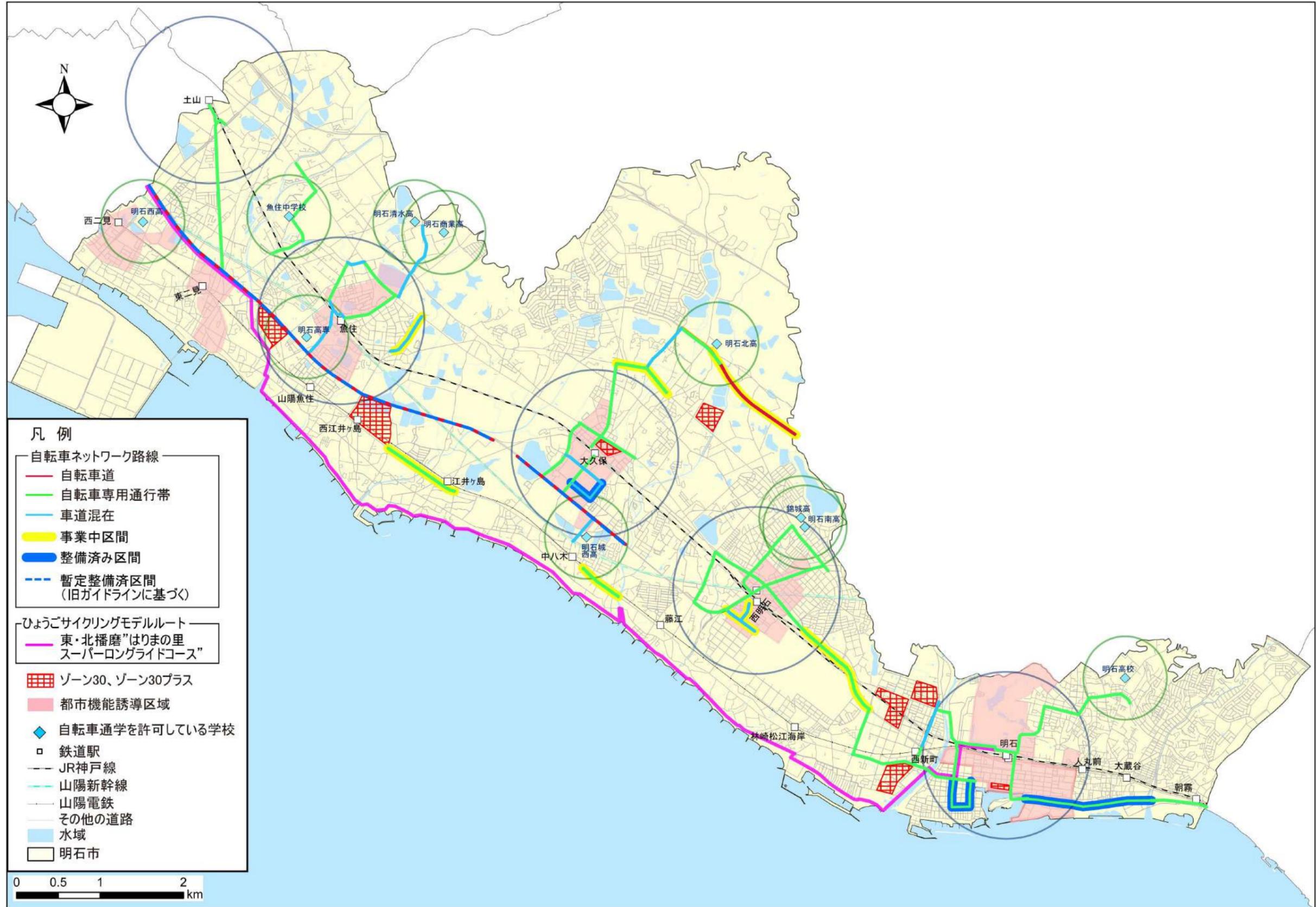


図 矢羽根型路面表示の標準仕様

参考：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省道路局、警察庁交通局）」（平成 28 年 7 月）

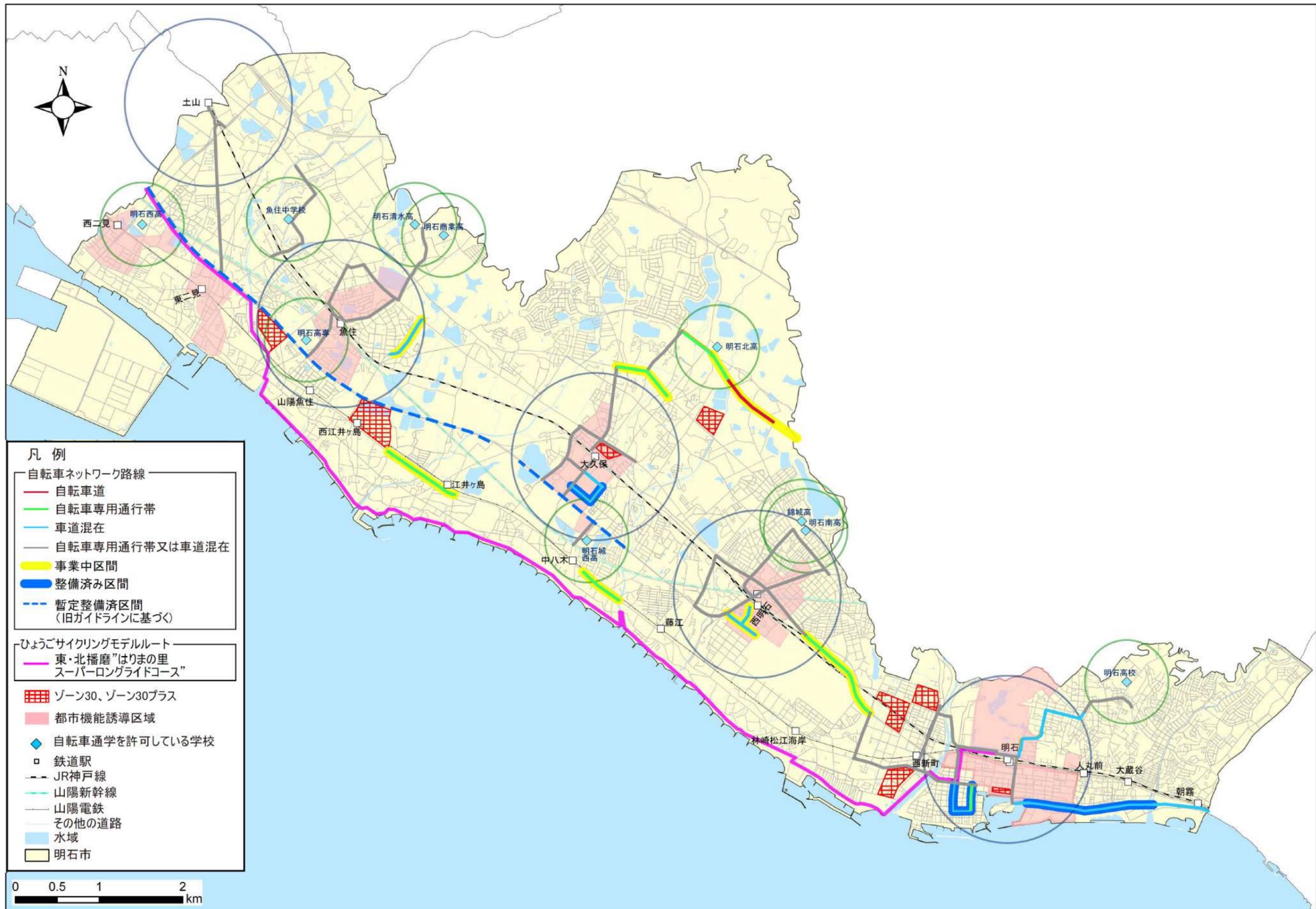
③ 自転車ネットワーク路線の整備形態【完成形態】

自転車ネットワーク路線について、将来的に実現を目指す完成形態（交通状況に応じた望ましい整備形態）を下図に示します。



④ 自転車ネットワーク路線の整備形態【暫定形態を含む】

今後10年間で整備を目指す自転車ネットワーク路線の整備形態（暫定形態を含む）を下図に示します。なお、今後の状況変化等により、整備形態は変更する可能性があります。



⑤ 自転車ネットワーク路線以外の考え方

自転車ネットワーク路線に含まれていない路線の中でも、対策が必要と考えられる箇所については、後に示す「まもる」の取り組み、看板・ピクトグラムを活用した通行ルールの明確化等のソフト対策を施し、自転車利用者をはじめとした道路利用者の安全確保を図ります。

d) 整備後の取り組みについて

整備した路線について周知を図るために、通行方法等の広報活動を行い、事業効果を高めていきます。

また、併せて、計画策定段階に構築した検討体制を継続し、代表的な整備を実施する路線について、整備後の利用状況や事故の発生状況等について評価検証を行い、新たな課題への対応を実施します。

整備後の広報活動の例

第2節 安全利用 “まもる”

実施方針 「自転車利用者のルール遵守・マナー向上を図る」

市内の自転車乗用中の人身事故（人口当たり）は、10代後半を中心に全年齢で発生していることから、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することにより、自転車利用のルールを周知して、マナーの向上を図ります。

また、全年齢において努力義務化されたヘルメットの着用推進を行うとともに、近年普及している電動キックボード等についても併せてルールの周知・マナー向上を図ります。

取組み内容

■取組み1 「ルールの周知」

【道路等でのルール・マナーの周知】

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールをまもるとともに交通マナーの向上につながるよう、道路等への看板設置などによる自転車の安全利用の周知を行います。

・通行ルールを示す看板の設置

例1) 通行ルールを示す看板



【伊丹市】



【イメージ図】

【ルール・マナーの周知】

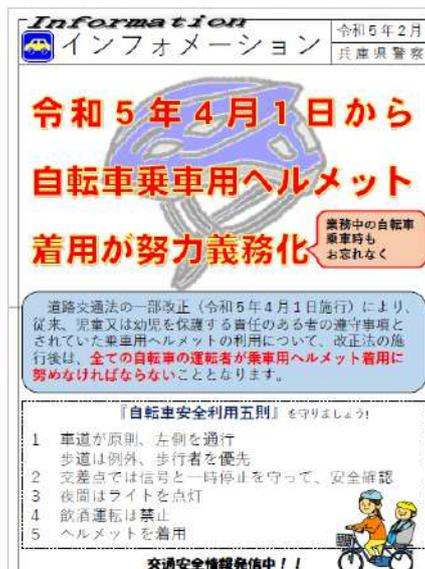
自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールをまもるとともに交通マナーの向上につながるよう、HP や市の広報紙等による周知を継続的に行います。

自転車安全利用五則の改定（令和4年11月1日：内閣府、中央交通安全対策会議）

- 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 夜間はライトを点灯
 - 4 飲酒運転は禁止
 - 5 ヘルメットを着用
- ※ 特に大きな変更点として、これまで児童または幼児に対して規定されていたヘルメットの着用について、すべての自転車利用者が対象となりました。（令和5年4月1日以降）

【兵庫県警察 インフォメーション】

【明石市交通安全課 チラシ】



【年齢に応じたルール・マナーの周知】

自転車の安全利用を浸透させるために、幼児から高齢者に至るまで、それぞれの年齢やライフスタイルに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行います。

a) 幼児を対象とした自転車教育

幼児の親を対象に、自転車安全利用の啓発を行い、自転車に乗り始める子どもへの安全運転教育につなげます。

- ・ 幼稚園（保護者）向けミニ交通安全教室の実施

b) 小学生を対象とした自転車教育

小学生を対象に、交通安全教室を実施します。

- ・ 小学生対象の交通安全教室
- ・ 自転車教室の開催⇒子ども会等に出向き、自転車に特化した交通安全教室を実施

c) 中学生を対象とした自転車教育

中学生を対象に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な知識(ルール・マナー)を習得してもらうよう交通安全教室を実施します。

d) 高校生を対象とした自転車教育

高校生を対象に、自転車による交通事故の恐怖を実感することでそれにつながる危険行為を未然に防ぎ、交通ルールを遵守することの大切さを体感させる模擬交通事故再現型の自転車交通安全教室を開催します。

また、啓発チラシ等の配布により、自転車も「車両」の一種として道路交通法の適用を受け、法的責任があることを理解してもらいます。

- ・ 模擬交通事故再現型自転車交通安全教室の実施（2～3校/年）
- ・ 明石市高等学校PTA 連合会主催「自転車マナー向上の啓発運動」への支援
- ・ 体験型の自転車交通安全教室（実技指導）

例2) 啓発資料



例3) 模擬交通事故再現型自転車交通安全教室



例4) 自転車の安全利用ガイドブック



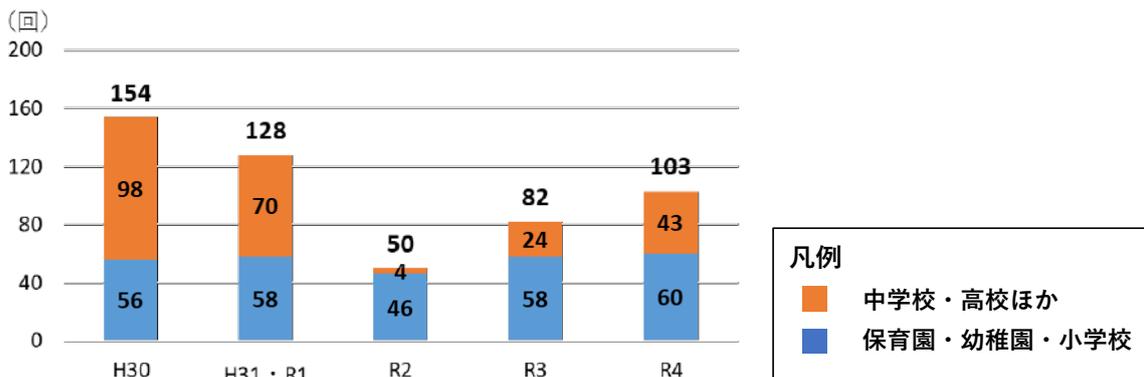
交通安全教室（自転車実技）



体験型自転車交通安全教室（高校）



市内における交通安全教室の開催回数



e) 成人を対象とした自転車教育

駐輪場等での、チラシ配布、ポスター掲示などを通じて、自転車の安全利用について啓発します。

- 自転車教室の開催
- 啓発チラシ等の配布

例5) 街頭での啓発活動



例6) 市民を対象とした交通安全教室の実施



f) 高齢者を対象とした自転車教育

- 地域の高齢者を対象に、出前講座による自転車教室を開催します。
- 自転車交通安全教室の開催
- シルバー交通安全スクール

例7) シルバー交通安全スクール



■ 取組み2「交通違反に対する指導・取締り」

各年齢層の自転車利用者に対する教育・啓発活動の実施とともに、警察では道路交通法の改正に合わせて自転車利用者への指導取締りを実施し、自転車は自動車やバイクと同じ「車両」の一種であると認識してもらい、ルールやマナーを守らなければ罰せられることを現場で伝えます。

- 自転車利用者に対する指導・取締りの充実

第3節 駐輪環境“とめる”

実施方針 「安全で快適な駐輪環境の創出を図る」

自転車等の駐輪対策については、駐輪需要の多い地域および今後駐輪需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に、利用形態に応じた駐輪施設の整備を推進します。また、安全で快適な歩行空間を確保するため、放置自転車等の撤去や自転車利用者への指導、啓発を重点的に推進します。

取組み内容

■取組み1 「駐輪施設の充実」

【鉄道駅周辺での駐輪場の整備】

利用者の多いJR各駅および特急停車駅である山電明石駅・東二見駅周辺に自転車等放置禁止区域を指定し有料駐輪場を、その他の山電各駅には無料駐輪場を整備しています。引き続き、駐輪ニーズに応じて駐輪場の整備を推進します。

- ・中八木駅のバリアフリー化に合わせた駐輪場の整備

注) 市内にある有料公共駐輪場、バイク駐車場の管理運営は、公益財団法人自転車駐車場整備センターが行っています。

例1) 鉄道駅を中心とした自転車駐輪場の充実

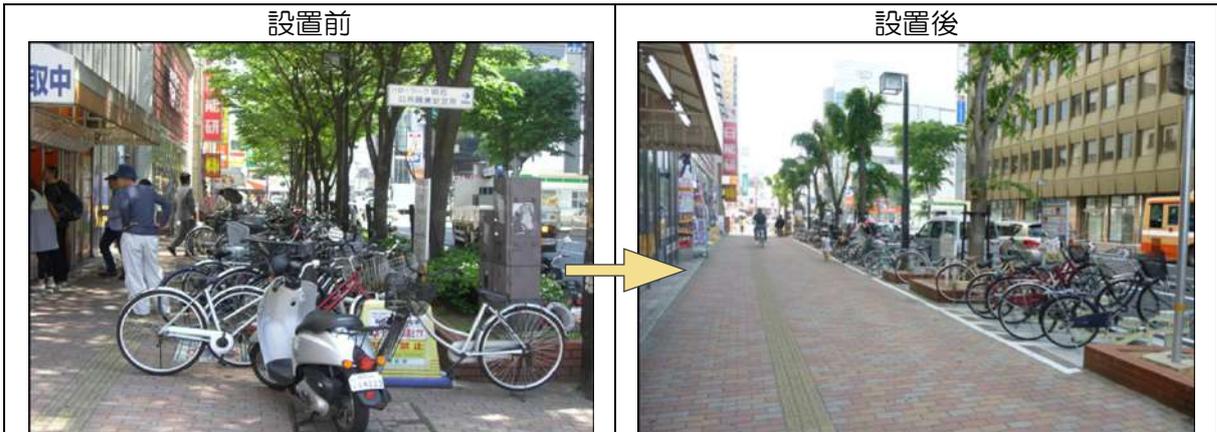


【道路等での駐輪ラックの整備】

本市では放置自転車等が多い箇所を対象に駐輪ラックを整備しています。今後も、駐輪需要、道路空間等における駐輪スペースの確保の可能性などを勘案しながら、状況に応じて駐輪ラックの整備を推進します。

- ・明淡線における県実施の歩道リニューアル工事に合わせた駐輪ラックの整備

例2) 放置自転車が 많이箇所を対象に駐輪ラックを整備



(明石駅西側の南北通り)

■取組み2「放置自転車等の撤去および自転車利用者への指導、啓発」

市内の JR 各駅および山電明石駅・東二見駅では、自転車等放置禁止区域を設け、放置自転車等を移動・保管しています。今後とも、鉄道駅周辺や中心市街地などにおいては、放置自転車等の撤去および自転車利用者に対する啓発活動を重点的に実施します。

また、地域の実情に応じて、放置が問題となっている箇所については、地元自治会などの意見を取り入れながら、放置禁止区域を指定するなど適正化するとともに撤去について強化します。

加えて、禁止区域を設けていない本市管理道路における長期放置自転車についても条例に基づき適正に対処します。

例3) 放置自転車等の保管、撤去



第4節 利活用 “いかす”

実施方針 「自転車利用の促進による健康で活力ある社会づくり」

健康長寿社会の実現に向けた自転車の利活用を図るとともに、サイクリングルートの整備や広報により、自転車を活用した観光を促進します。また、自転車への利用転換による地球温暖化対策等、環境負荷低減を促進するとともに、災害時の活用を図ります。

自転車を利用していない層に対しても、健康・観光・環境など様々な側面において、自転車の魅力やメリットを積極的にPRし、利活用の促進を図ります。

取組み内容

■取組み1 「健康づくりへの自転車活用」

【自転車通勤やサイクルスポーツ等自転車による健康づくり推進】

国では令和2年4月に「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトを創設し、自転車通勤を積極的に推進する事業者の取組を広く発信しており、明石市においても、企業活動における自転車通勤や業務利用の拡大を推進します。

また、あかし健康プラン21（第3次）では身体活動・運動の取組として、「ジュニア自転車競技教室」や「ふれあいサイクリング」を実施しており、サイクルスポーツ等を通じて、健康づくりへの貢献を図ります。

例1) 「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト概要

概要		
自転車通勤を認める企業・団体を自転車活用推進本部長が認定し、自転車通勤の取組を広く発信(事業所単位で申請可)		
	宣言企業	優良企業
認定要件	以下の3項目すべてを満たす企業・団体 ①従業員用駐輪場を確保 ②交通安全教育を年1回実施 ③自転車損害賠償責任保険等への加入を義務化	自転車通勤者が100名以上または全従業員の2割以上を占める宣言企業のうち、以下の1項目以上を満たし、独自の積極的取組や地域性を総合的に勘案し、特に優れた企業・団体 ①定期的点検整備を義務化 ②盗難対策を義務化 ③ヘルメット着用を義務化 ④その他自転車通勤を推進する取組(通勤手当支給、ロッカー・シャワー等の自転車利用環境整備等)
期間	5年間有効(更新可)	宣言企業の有効期間(更新可)
認定ロゴ		

例2) 自転車に関連する取組内容(赤枠)

② 身体活動・運動		
目標 生活の中でこまめに体を動かし、自分に合った運動を始めよう・続けよう		
事業名	事業概要	担当課・団体
ヴィッセル神戸親子サッカー教室	地元プロサッカーチームであるヴィッセル神戸のスクールコーチを招き、サッカーを通じてスポーツに親しむとともに、親子が一緒に運動する機会を提供する。	文化・スポーツ室(スポーツ振興担当)
ジュニア自転車競技教室	兵庫県自転車競技連盟の協力を得て、小中学生に自転車競技の基本的技能を習得させ、生涯にわたって自転車競技に親しむきっかけづくりとする。	文化・スポーツ室(スポーツ振興担当)
明石市スポーツ賞表彰	スポーツの競技力向上を図ることを目的に、本市スポーツ振興に功績顕著な方、権威ある大会で優秀な成績を取った選手及び指導者を表彰する。	文化・スポーツ室(スポーツ振興担当)
ニュースポーツ用具等貸出事業	市民のニーズに応じたニュースポーツ用具等を貸し出すことにより、市民が運動する機会を創出する。	文化・スポーツ室(スポーツ振興担当)
ニュースポーツ教室(ACEホール等)	スポーツ推進委員会が市内におけるニュースポーツの重点種目として普及を進めているACEホール等の教室を開催する。年間8回程度。	文化・スポーツ室(スポーツ振興担当)
市民ACEホール大会	スポーツ推進委員会が市内におけるニュースポーツの重点種目として普及を進めているACEホールの大会を開催する。	文化・スポーツ室(スポーツ振興担当)
ふれあいサイクリング	毎年、明石公園自転車競技場において、知的障害者が競輪選手会メンバーと二人乗り自転車(タンデム車)等に乗って、健康づくりと交流を深めている。また、サイクリング以外にも輪投げやストラックアウトなどの体を動かすゲームを取り入れ、健康と運動に対する意識を高める支援を行う。	障害福祉課

出典：例1) 「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト(国土交通省)

例2) あかし健康プラン21(第3次)

取組み内容

■取組み2「観光振興への自転車活用」

【「ひょうごサイクリングモデルルート」等、サイクルツーリズムの推進】

兵庫県では、サイクリングを通じて兵庫県の多彩な魅力を伝えるため「ひょうごサイクリングモデルルート」を設定しており、明石市内では「東・北播磨“はりまの里スーパーロングライドコース”」の一部として位置付けられています。

明石市では、兵庫県と連携して、アクセス経路を含めた通行環境整備や、案内、休憩施設等の充実を図るとともに、観光スポットや食と併せた広報・PRにより、自転車を活用した観光振興への貢献を図ります。

例3)「ひょうごサイクリングモデルルート」明石市周辺マップ



出典：兵庫県自転車活用推進計画、ひょうごサイクリングモデルルート

また、明石市は、「瀬戸内地域等を世界にも認められるサイクリングの推進エリアに育てることでブランド価値の向上を図り、持続的な地域振興を実現すること」を目的に設立された Setouchi Vélo 協議会にも参加しており、関係者と連携しながらサイクリングに関する取組みを推進します。

例4) Setouchi Vélo 協議会と新たな広域周遊ルートの設定例

Setouchi Vélo協議会



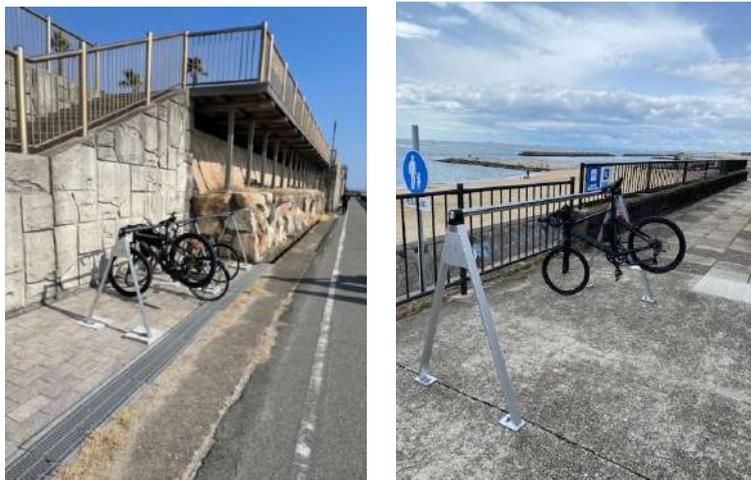
※Véloとは、フランス語で自転車を意味する



新たなルート設定後のマップ(例)

具体的な取組みとして、「東・北播磨“はりまの里スーパーロングライドコース”」沿いにサイクルラックを設置しているほか、今後は沿道店舗と連携したサイクルスポット（休憩・トイレ・水の提供など）の整備や、鉄道利用（輸行）と連携した取組みについても検討します。

例5) サイクルラックの設置（東・北播磨“はりまの里スーパーロングライドコース”沿い）



取組み内容

■ 取組み3 「環境負荷低減への自転車活用」

【自動車から自転車への利用転換による環境負荷低減の促進】

明石市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）（令和5年7月策定）では、脱炭素型の交通・まちづくり推進施策として「徒歩や自転車利用の促進」を掲げており、自動車から自転車利用への転換やそれに伴う渋滞緩和を促進します。

そのため、短中距離における自転車の利便性を積極的にPRすることや、公共交通との連携を含む自転車利用環境向上をハード・ソフト両面から図ります。

例6) 徒歩や自転車利用の促進

<p>市の施策</p> <p>■ 公共交通等の利用促進</p> <p>モビリティマネジメント等の実施により公共交通への利用転換を図るとともに、コミュニティバスなどの運行や利便性向上により公共交通の利用を促進します。また、自転車や徒歩で移動しやすい環境整備を推進します。</p>
<p>（具体的な施策・事業等）</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 公共交通を中心とした交通体系の構築 <明石市総合交通計画に基づく取組> <ul style="list-style-type: none"> ・市街化区域を概ね公共交通利用圏としてカバーする公共交通ネットワークの形成 ・コミュニティバス（たこバス）の利便性向上 ・MaaS（Mobility as a Service[※]）や次世代モビリティを活用した取組の検討 ※従来の交通手段・サービスに自動運転やAIなどを掛け合わせた次世代の交通サービス ➢ 公共交通をみんなで守り育てる意識の醸成 <明石市総合交通計画に基づく取組> <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民や通勤者に対する公共交通利用促進のための広報・PR ・公共交通利用インセンティブの付加 ➢ 徒歩や自転車利用の促進 <ul style="list-style-type: none"> ・道路のバリアフリー化等による安全・安心な歩行空間の確保 ・ハード・ソフトの両面からの自転車利用環境の向上 （安全な自転車通行空間・歩行空間の整備、放置自転車対策など）

出典：明石市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）（令和5年7月策定）

取組み内容

■ 取組み4 「災害時における自転車活用の推進」

【災害時における自転車の活用】

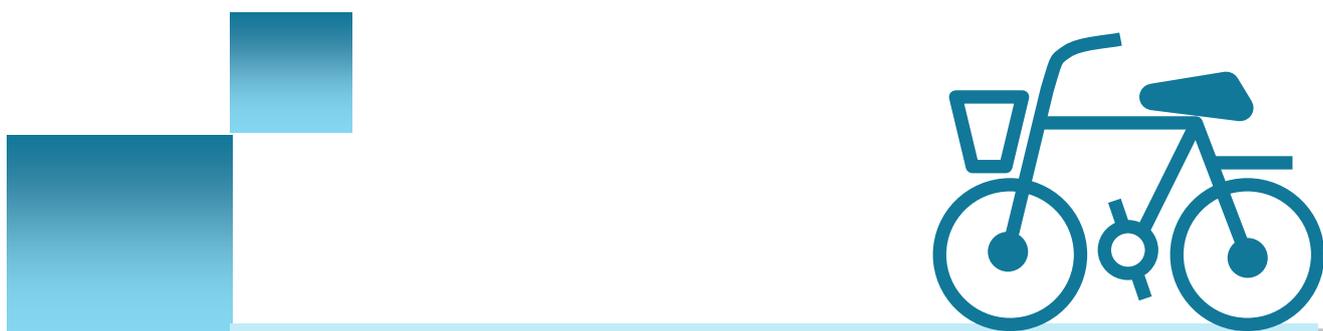
災害時における市職員等の活動や移動手段として、自転車の活用を推進します。庁内で保有する自転車の情報共有、公共交通が不通になった場合の移動手段としての活用を図るとともに、災害の種類や状況に応じて被災状況の把握や住民の避難等のために、適切・有効に自転車を活用することについて検討します。

【自転車の有効性の周知】

災害時の避難や移動における自転車の有効性について、市民等に周知を図ります。

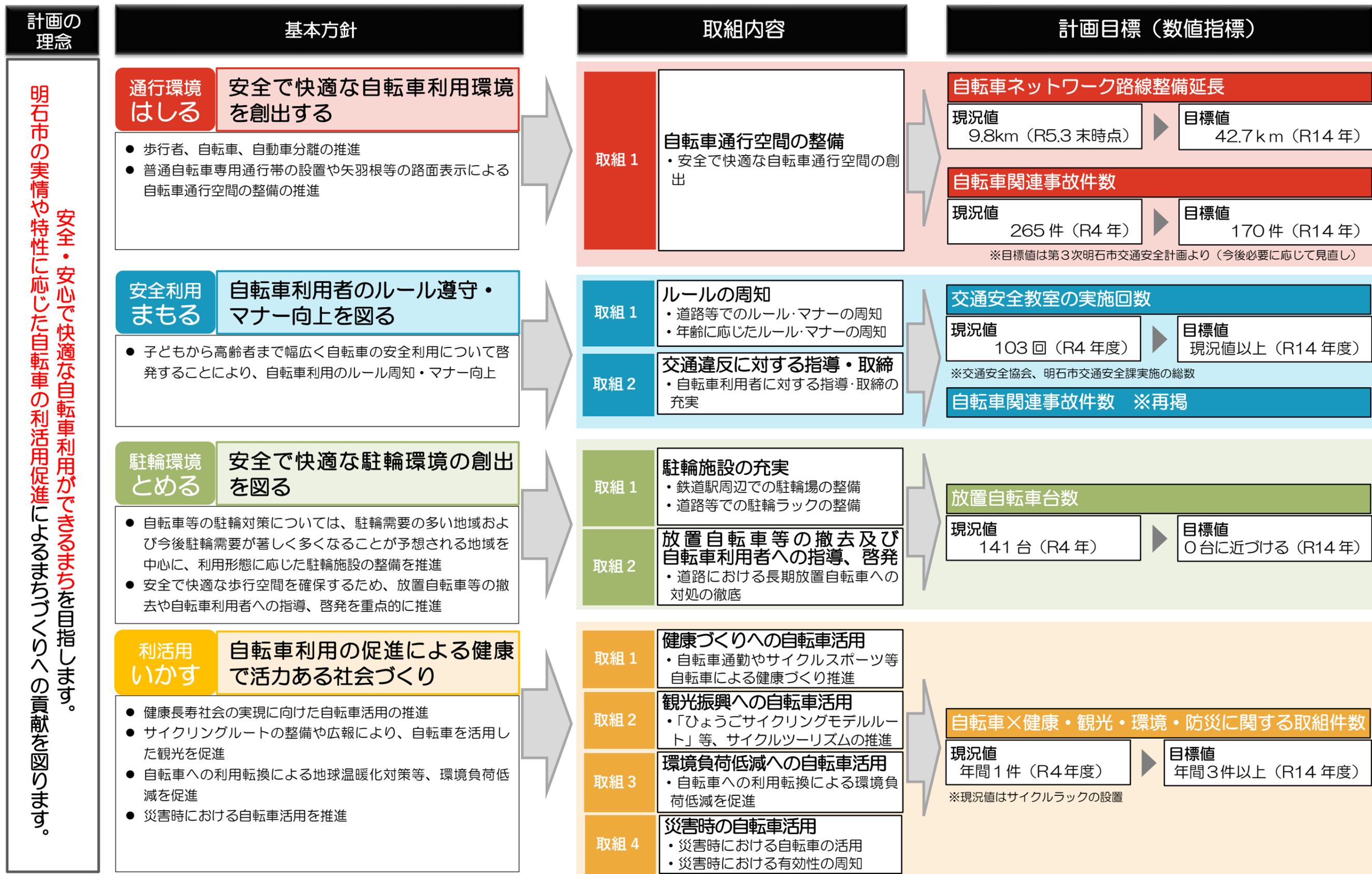


第5章 計画の推進方策





第1節 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。



第2節 進行管理

本計画に示した“はしる”“まもる”“とめる”“いかす”の4つの基本方針を柱とした各種の取組みを推進していくため、本計画（Plan）の取組を実施（Do）するとともに、前ページで設定した計画目標（数値目標）によって計画全体の評価（Check）を行い、必要に応じて計画の課題反映（Action）を実施していきます。



図 PDCA サイクル

第3節 推進体制

本計画の推進にあたっては、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、一体的に取組みを推進していきます。

参考資料

【参考資料】自転車ネットワーク路線（未整備区間）一覧

※番号は次ページ参照

	未整備区間
国	0.9km
県	11.5km
市	20.2km
合計	32.6km

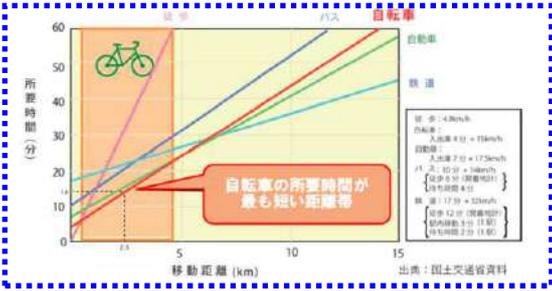
番号	管理主体	路線名	区間	延長 (km)	完成形態	暫定形態を含む
1	国	国道28号	狩口交差点 ~ 大蔵海岸中交差点	0.67	自転車専用通行帯	車道混在
2	国	国道28号	中崎1交差点 ~ 錦江橋南詰交差点	0.21	自転車専用通行帯	車道混在
3	県	明石神戸宝塚線	明石公園前交差点 ~ 鷹匠町交差点	0.31	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在
4	県	明石高砂線	本町2交差点 ~ 林小学校前交差点	1.54	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在
5	県	国道2号	和坂交差点 ~ 西明石5丁目交差点	1.30	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯
6	県	国道2号	西明石5丁目交差点 ~ 中谷西交差点	1.44	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在
7	県	神戸明石線	西明石北町交差点 ~ 小久保交差点	0.74	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在
8	県	国道250号	小久保交差点 ~ 明石駅前南交差点	0.98	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在
9	県	明石高砂線	大久保町八木 ~ 大久保町谷八木	0.67	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯
10	県	国道2号	大久保東交差点 ~ 大久保西交差点	0.78	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在
11	県	大久保稲美加古川線	大久保田地南交差点 ~ 大久保駅北交差点	1.06	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在
12	県	江井ヶ島大久保停車場線	大久保西交差点 ~ 池田交差点	0.82	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在
13	県	明石高砂線	大久保町江井島 ~ 大久保町西島	0.88	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯
14	県	国道2号	清水東口交差点 ~ 長坂寺西交差点	0.55	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在
15	県	国道2号	整塚橋交差点 ~ 清水西口交差点	0.41	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在
16	市	朝霧18号線	西朝霧丘7 ~ 明高下交差点	0.15	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在
17	市	太寺上ノ丸64号線	明高下交差点 ~ 荷山町	0.14	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在
18	市	太寺上ノ丸2号線	荷山町 ~ 太寺天王町	0.25	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在
19	市	太寺上ノ丸15号線	太寺天王町 ~ 太寺2丁目	0.23	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在
20	市	太寺上ノ丸11号線	太寺2丁目 ~ 上ノ丸1丁目	0.42	自転車専用通行帯	車道混在
21	市	太寺上ノ丸44号線	上ノ丸1丁目 ~ 山下町	0.76	自転車専用通行帯	車道混在
22	市	明石中央49号線	山下町 ~ 明石駅東口交差点	0.02	自転車専用通行帯	車道混在
23	市	明石中央69号線	明石駅東口交差点 ~ 明石駅前交差点	0.21	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在
24	市	明石中央35号線	明石駅前交差点 ~ 明石市本町1	0.27	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在
25	市	明石中央36号線	明石市本町1 ~ 錦江橋南詰交差点	0.08	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在
26	市	大明石1号線	山下町13 ~ 明石公園前交差点	0.25	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在
27	市	大明石4号線	鷹匠町交差点 ~ 鷹匠町14	0.16	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在
28	市	大明石19号線	鷹匠町14 ~ 樽屋町交差点	0.36	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在
29	市	大明石8号線	鷹匠町14 ~ 西新町1丁目	0.64	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在
30	市	川西26号線	西新町1丁目 ~ 北王子町8	0.10	車道混在	自転車専用通行帯又は車道混在
31	市	川西26号線	西新町1丁目 ~ 西新町2丁目	0.48	車道混在	自転車専用通行帯又は車道混在
32	市	林船上6号線	和坂交差点 ~ 林小学校前交差点	0.59	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在
33	市	西明石73号線	野々上2丁目 ~ 明南町3丁目	0.69	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在
34	市	西明石173号線	明南町3丁目 ~ 小久保2丁目	1.05	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在
35	市	西明石24号線	西明石南町2丁目 ~ 西明石南町2丁目	0.24	車道混在	車道混在
36	市	西明石12号線	西明石南町3丁目 ~ 小久保南交差点	0.42	車道混在	車道混在
37	市	藤江23号線	中谷西交差点 ~ 明石卸売市場南交差点	0.66	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在
38	市	大久保840号線ほか1線	大久保町松陰新田 ~ 大久保町松陰新田	0.97	自転車専用通行帯	※整備対象外
39	市	(江井ヶ島松陰新田線)	大久保町松陰新田 ~ 大久保町松陰	0.20	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯
40	市		大久保町松陰 ~ 大久保町大窪	0.73	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯
41	市	大久保23号線	大久保町大窪 ~ 大久保町大窪	0.65	車道混在	自転車専用通行帯又は車道混在
42	市	大久保872号線	大久保町大窪 ~ 大久保町大窪	0.37	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯
43	市	(山手環状線)	大久保町大窪 ~ 大久保町大窪	0.34	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯
44	市	大久保417号線	大久保駅前南口 ~ 明姫大久保交差点	0.57	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在
45	市	大久保418号線	大久保町ゆりのき通1丁目 ~ 大久保町	0.29	車道混在	車道混在
46	市	大久保418号線	大久保町ゆりのき通1丁目 ~ 大久保町ゆりのき通2丁目	0.27	車道混在	自転車専用通行帯又は車道混在
47	市	大久保86号線	明石医療センター前交差点 ~ 大久保町八木	0.36	車道混在	自転車専用通行帯又は車道混在
48	市	魚住10号線 (長坂寺線)	長坂寺交差点 ~ 魚住町錦が丘2丁目	0.59	車道混在	車道混在
49	市	魚住199号線	魚住町長坂寺 ~ 長坂寺西交差点	0.93	車道混在	自転車専用通行帯又は車道混在
50	市	魚住124号線	長坂寺西交差点 ~ 魚住駅北口	0.74	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在
51	市	魚住93号線	魚住駅北口 ~ 魚住町錦が丘4丁目	0.11	車道混在	自転車専用通行帯又は車道混在
52	市	魚住18号線	清水東口交差点 ~ 魚住町清水	0.18	車道混在	自転車専用通行帯又は車道混在
53	市	魚住210号線	魚住町清水 ~ 魚住町錦が丘4丁目	0.50	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在
54	市	魚住93号線	魚住町錦が丘4丁目 ~ 魚住町錦が丘4丁目	0.14	車道混在	自転車専用通行帯又は車道混在
55	市	魚住19号線	魚住町錦が丘4丁目 ~ 明石高専南交差点	0.62	車道混在	自転車専用通行帯又は車道混在
56	市	魚住32号線	清水西口交差点 ~ 魚住町清水	0.44	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在
57	市	魚住32号線	魚住町清水 ~ 魚住町西岡	0.71	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在
58	市	二見164号線	二見町西二見 ~ 明姫東二見交差点	1.80	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在
59	市	二見223号線	二見町西二見 ~ 二見町西二見	0.23	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在
60	市	二見3号線	二見町西二見 ~ 二見町西二見	0.08	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在
61	市	川西26号線	西新町2丁目 ~ 西新町3丁目	0.23	自転車専用通行帯	自転車専用通行帯又は車道混在

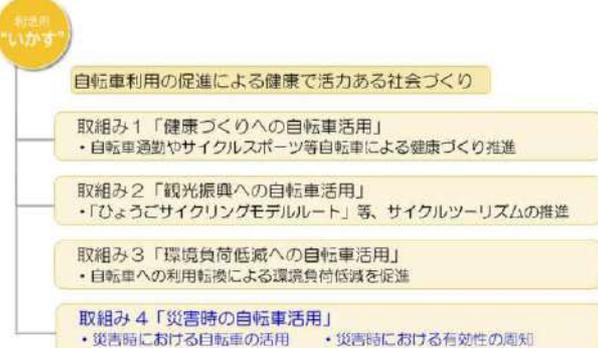
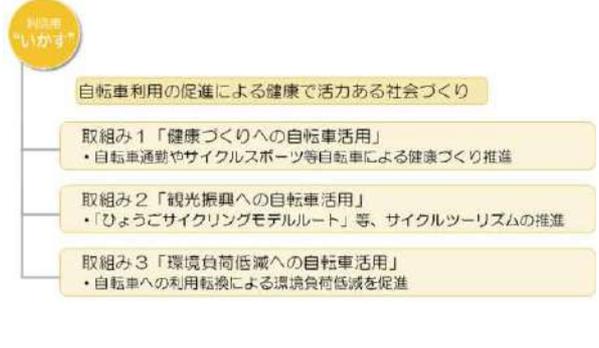
※「区間」については、おおむねの位置を示すもので、事業区域の詳細の位置を示すものではありません。

自転車ネットワーク路線図 ※番号記載



明石市自転車活用推進計画について、パブリックコメント等を踏まえ、以下のとおり修正します。（「青字」は追記部分）

頁	【修正後】 明石市自転車活用推進計画（案）	【修正前】 明石市自転車活用推進計画（素案）
17	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p>
17	<p>【参考】移動距離と所要時間の比較</p> <p>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。</p>  <p>図 移動距離と所要時間の比較</p>	<p>※記載なし</p>
24	<p>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。</p>	<p>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。</p>
30	<p>【自転車を取り巻く特性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆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。 	<p>【自転車を取り巻く特性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆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。 ◆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。

31	<p>(2) 自転車利用に関する課題</p> <p>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。</p>	<p>(2) 自転車利用に関する課題</p> <p>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、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。</p>
33	<p>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。</p>	<p>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、観光促進などの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。</p>
34	 <p>利活用“いかす”</p> <p>自転車利用の促進による健康で活力ある社会づくり</p> <p>取組み1「健康づくりへの自転車活用」 ・自転車通勤やサイクリングスポーツ等自転車による健康づくり推進</p> <p>取組み2「観光振興への自転車活用」 ・「ひょうごサイクリングモデルルート」等、サイクルツーリズムの推進</p> <p>取組み3「環境負荷低減への自転車活用」 ・自転車への利用転換による環境負荷低減を促進</p> <p>取組み4「災害時の自転車活用」 ・災害時における自転車の活用 ・災害時における有効性の周知</p>	 <p>利活用“いかす”</p> <p>自転車利用の促進による健康で活力ある社会づくり</p> <p>取組み1「健康づくりへの自転車活用」 ・自転車通勤やサイクリングスポーツ等自転車による健康づくり推進</p> <p>取組み2「観光振興への自転車活用」 ・「ひょうごサイクリングモデルルート」等、サイクルツーリズムの推進</p> <p>取組み3「環境負荷低減への自転車活用」 ・自転車への利用転換による環境負荷低減を促進</p>
47	<p>■対象とする鉄道駅の設定</p> <p>近畿都市圏パーソントリップ調査（平成22年）における鉄道駅端末利用の自転車利用者数が一定ある明石・西明石・大久保・魚住・土山駅周辺エリアを優先して自転車ネットワーク路線として抽出します。</p> <p>また、鉄道利用前後の交通手段として自家用自動車（送迎等）も一定の利用があることから、朝夕ラッシュ時における駅周辺の渋滞状況や駐輪場の需給バランス等も踏まえながら、自転車利用の促進を図ります。</p> <p>▼鉄道利用前後の自転車・自家用自動車利用者数</p>	<p>■対象とする鉄道駅の設定</p> <p>近畿都市圏パーソントリップ調査（平成22年）における鉄道駅端末利用の自転車利用者数が一定ある明石・西明石・大久保・魚住・土山駅周辺エリアを優先して自転車ネットワーク路線として抽出します。</p> <p>▼ 鉄道端末駅別自転車利用者数</p>

利用駅		鉄道利用前後の交通手段別利用者数			
		自転車		自家用 自動車	
		自宅から 駅まで	駅から 学校まで		計
JR西日本	朝霧	452	67	519	407
	明石	1,261	584	1,845	344
	西明石	2,691	284	2,975	600
	大久保	2,041	430	2,471	728
	魚住	1,568	208	1,776	242
	土山	1,017	260	1,277	260
山陽電気鉄道	大蔵谷	203	0	203	9
	人丸前	196	0	196	0
	山陽明石	146	124	270	41
	西新町	0	0	0	0
	林崎松江海岸	231	0	231	0
	藤江	111	79	190	0
	中八木	526	48	574	0
	江井ヶ島	346	49	395	20
	西江井ヶ島	530	66	596	0
	山陽魚住	0	0	0	0
東二見	187	116	303	15	
西二見	278	54	332	15	
計		11,784	2,369	14,153	2,681

利用駅	鉄道端末自転車利用者 (帰宅目的を除く)			
	鉄道乗車時	鉄道降車時	乗降時計	
JR西日本	朝霧	452	67	519
	明石	1,261	584	1,845
	西明石	2,691	284	2,975
	大久保	2,041	430	2,471
	魚住	1,568	208	1,776
	土山	1,017	260	1,277
山陽電気鉄道	大蔵谷	203	0	203
	人丸前	196	0	196
	山陽明石	146	124	270
	西新町	0	0	0
	林崎松江海岸	231	0	231
	藤江	111	79	190
	中八木	526	48	574
	江井ヶ島	346	49	395
	西江井ヶ島	530	66	596
	山陽魚住	0	0	0
東二見	187	116	303	
西二見	278	54	332	
計	11,784	2,369	14,153	

55

※水路の蓋掛けや電柱の地中化など、道路空間の再配分と併せて整備形態を決定します。

※水路の蓋掛けや電柱の地中化など、道路空間の再配分と併せて整備形態を決定しますが、幅員の確保が難しく、整備が困難な場合は、一旦停止標識や注意喚起看板を設置する等のソフト対策を行います。

65

「自転車利用の促進による健康で活力ある社会づくり」

健康長寿社会の実現に向けた自転車の利活用を図るとともに、サイクリングルートの整備や広報により、自転車を活用した観光を促進します。また、自転車への利用転換による地球温暖化対策等、環境負荷低減を促進するとともに、災害時の活用を図ります。

自転車を利用していない層に対しても、健康・観光・環境など様々な側面において、自転車の魅力やメリットを積極的にPRし、利活用の促進を図ります。

「自転車利用の促進による健康で活力ある社会づくり」

健康長寿社会の実現に向けた自転車の利活用を図るとともに、サイクリングルートの整備や広報により、自転車を活用した観光を促進します。また、自転車への利用転換による地球温暖化対策等、環境負荷低減を促進します。

67

【自動車から自転車への利用転換による環境負荷低減の促進】

明石市地球温暖化対策実行計画（令和5年6月策定予定）では、脱炭素型の交通・まちづくり推進施策として「徒歩や自転車利用の促進」を掲げており、自動車から自転車利用への転換やそれに伴う渋滞緩和を促進します。

そのため、短中距離における自転車の利便性を積極的にPRすることや、公共交通との連携を含む自転車利用環境向上をハード・ソフト両面から図ります。

【自動車から自転車への利用転換による環境負荷低減の促進】

明石市地球温暖化対策実行計画（令和5年6月策定予定）では、脱炭素型の交通・まちづくり推進施策として「徒歩や自転車利用の促進」を掲げており、ハード・ソフト両面から自転車利用環境の向上を図ることで、自動車から自転車利用への転換を促進します。

<p>68</p>	<p>■取組み4「災害時における自転車活用の推進」</p> <p>【災害時における自転車の活用】</p> <p>災害時における市職員等の活動や移動手段として、自転車の活用を推進します。庁内で保有する自転車の情報共有、公共交通が不通になった場合の移動手段としての活用を図るとともに、災害の種類や状況に応じて被災状況の把握や住民の避難等のために、適切・有効に自転車を活用することについて検討します。</p> <p>【自転車の有効性の周知】</p> <p>災害時の避難や移動における自転車の有効性について、市民等に周知を図ります。</p>	<p>※記載なし</p>																
<p>70</p>	<p>第1節 計画目標（数値指標）</p> <div data-bbox="245 969 756 1272"> <p>利活用 いかす 自転車利用の促進による健康で活力ある社会づくり</p> <ol style="list-style-type: none"> 健康長寿社会の実現に向けた自転車活用の推進 サイクリングルートの整備や広報により、自転車を活用した観光を促進 自転車への利用転換による地球温暖化対策等、環境負荷低減を促進 災害時における自転車活用を推進 </div> <div data-bbox="245 1350 767 1512"> <table border="1"> <tr> <td>取組1</td> <td>健康づくりへの自転車活用 ・自転車通勤やサイクルスポット等 自転車による健康づくりの推進</td> <td rowspan="4"> 自転車×観光・観光・環境に資する取組件数 現状値 年間1件（R4年度） → 目標値 年間5件以上（R14年度） </td> </tr> <tr> <td>取組2</td> <td>観光振興への自転車活用 ・「ひょうごサイクリングモデルルート」等、サイクリングルートの整備</td> </tr> <tr> <td>取組3</td> <td>環境負荷低減への自転車活用 ・自転車への利用転換による環境負荷低減を促進</td> </tr> <tr> <td>取組4</td> <td>災害時の備蓄品活用 ・災害時における自転車の活用 ・災害時における自転車活用の周知</td> </tr> </table> </div>	取組1	健康づくりへの自転車活用 ・自転車通勤やサイクルスポット等 自転車による健康づくりの推進	自転車×観光・観光・環境に資する取組件数 現状値 年間1件（R4年度） → 目標値 年間5件以上（R14年度）	取組2	観光振興への自転車活用 ・「ひょうごサイクリングモデルルート」等、サイクリングルートの整備	取組3	環境負荷低減への自転車活用 ・自転車への利用転換による環境負荷低減を促進	取組4	災害時の備蓄品活用 ・災害時における自転車の活用 ・災害時における自転車活用の周知	<p>第1節 計画目標（数値指標）</p> <div data-bbox="871 969 1358 1182"> <p>利活用 いかす 自転車利用の促進による健康で活力ある社会づくり</p> <ol style="list-style-type: none"> 健康長寿社会の実現に向けた自転車活用の推進 サイクリングルートの整備や広報により、自転車を活用した観光を促進 自転車への利用転換による地球温暖化対策等、環境負荷低減を促進 </div> <div data-bbox="871 1249 1449 1384"> <table border="1"> <tr> <td>取組1</td> <td>健康づくりへの自転車活用 ・自転車通勤やサイクルスポット等 自転車による健康づくりの推進</td> <td rowspan="3"> 自転車×観光・観光・環境に資する取組件数 現状値 年間1件（R4年度） → 目標値 年間3件以上（R14年度） <small>※現状値はサイクリングの取組</small> </td> </tr> <tr> <td>取組2</td> <td>観光振興への自転車活用 ・「ひょうごサイクリングモデルルート」等、サイクリングルートの整備</td> </tr> <tr> <td>取組3</td> <td>環境負荷低減への自転車活用 ・自転車への利用転換による環境負荷低減を促進</td> </tr> </table> </div>	取組1	健康づくりへの自転車活用 ・自転車通勤やサイクルスポット等 自転車による健康づくりの推進	自転車×観光・観光・環境に資する取組件数 現状値 年間1件（R4年度） → 目標値 年間3件以上（R14年度） <small>※現状値はサイクリングの取組</small>	取組2	観光振興への自転車活用 ・「ひょうごサイクリングモデルルート」等、サイクリングルートの整備	取組3	環境負荷低減への自転車活用 ・自転車への利用転換による環境負荷低減を促進
取組1	健康づくりへの自転車活用 ・自転車通勤やサイクルスポット等 自転車による健康づくりの推進	自転車×観光・観光・環境に資する取組件数 現状値 年間1件（R4年度） → 目標値 年間5件以上（R14年度）																
取組2	観光振興への自転車活用 ・「ひょうごサイクリングモデルルート」等、サイクリングルートの整備																	
取組3	環境負荷低減への自転車活用 ・自転車への利用転換による環境負荷低減を促進																	
取組4	災害時の備蓄品活用 ・災害時における自転車の活用 ・災害時における自転車活用の周知																	
取組1	健康づくりへの自転車活用 ・自転車通勤やサイクルスポット等 自転車による健康づくりの推進	自転車×観光・観光・環境に資する取組件数 現状値 年間1件（R4年度） → 目標値 年間3件以上（R14年度） <small>※現状値はサイクリングの取組</small>																
取組2	観光振興への自転車活用 ・「ひょうごサイクリングモデルルート」等、サイクリングルートの整備																	
取組3	環境負荷低減への自転車活用 ・自転車への利用転換による環境負荷低減を促進																	
<p>72</p>	<p>【参考資料】自転車ネットワーク路線（未整備区間）一覧</p>	<p>※記載なし</p>																
<p>73</p>	<p>自転車ネットワーク路線図 ※番号記載</p>	<p>※記載なし</p>																