

# 明石市 自転車活用推進計画



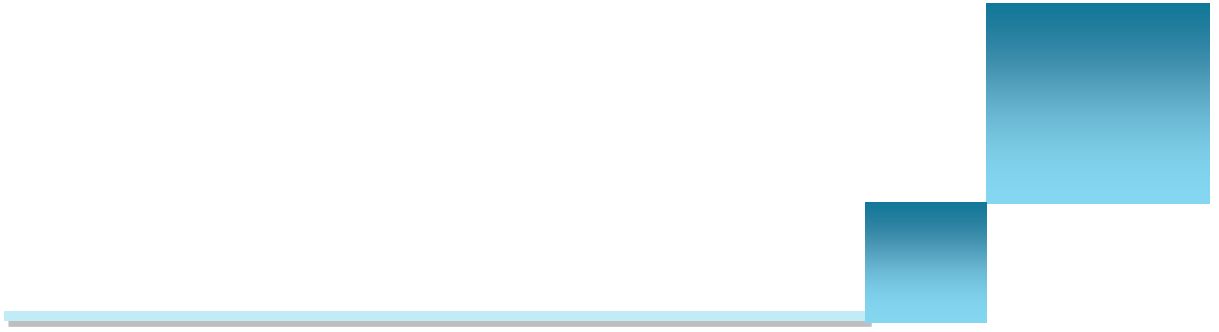
令和5年12月

明石市

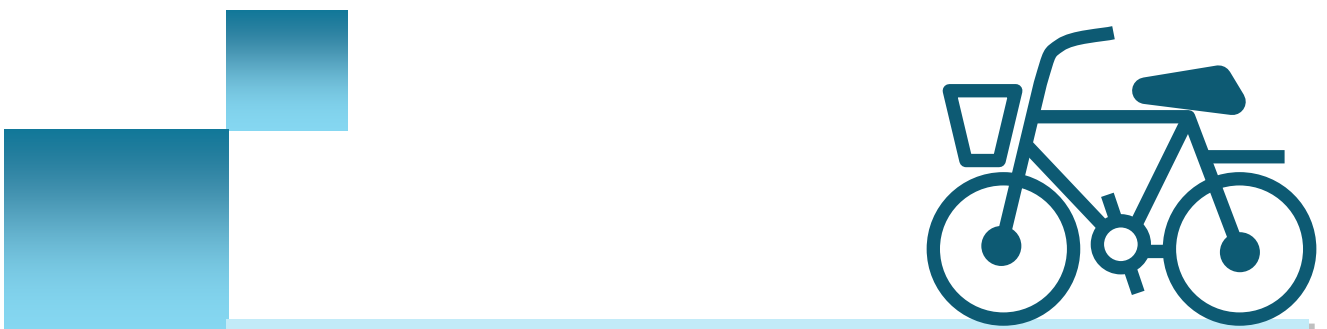
# 目 次

## <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。

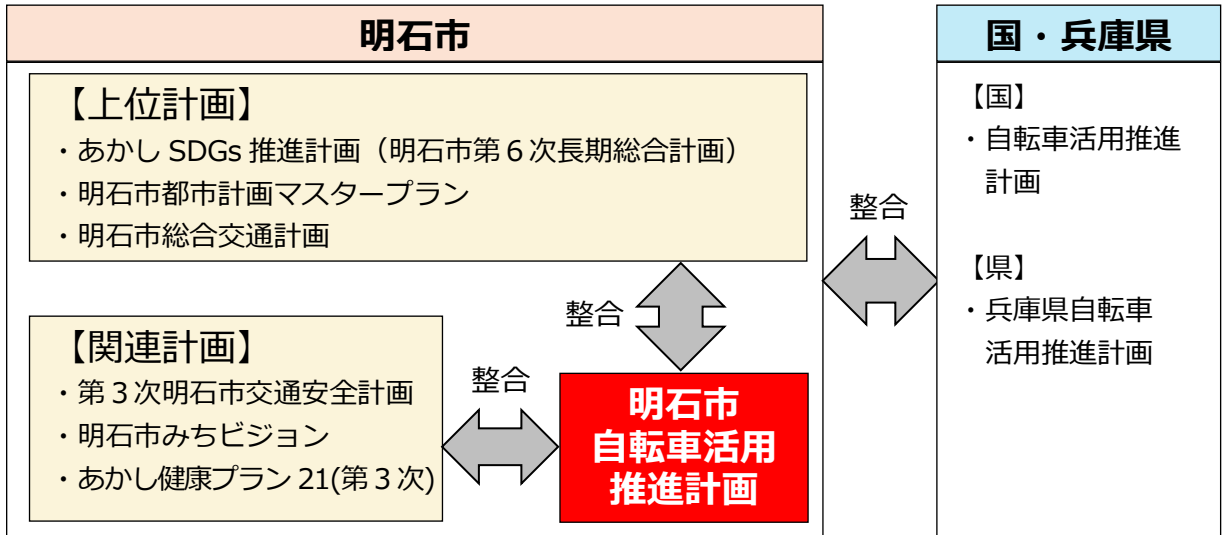


図 計画の位置付け

【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

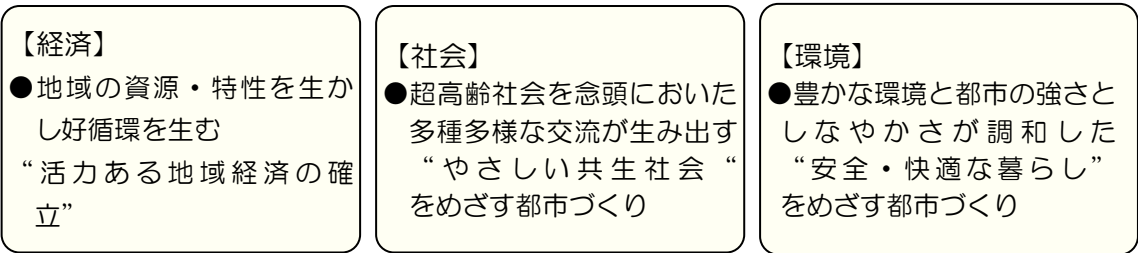
- 都市全体の将来像や土地利用、都市施設整備のあり方などを明確にする計画です。

【将来都市像】

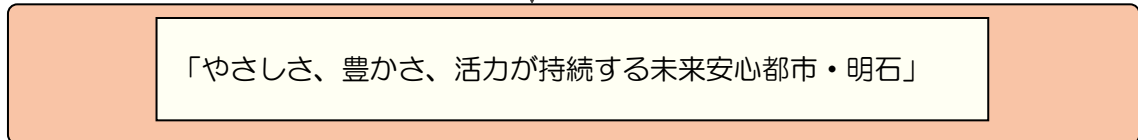
「やさしさ、豊かさ、活力が持続する未来安心都市・明石」

明石市の都市づくりの基本的な考え方

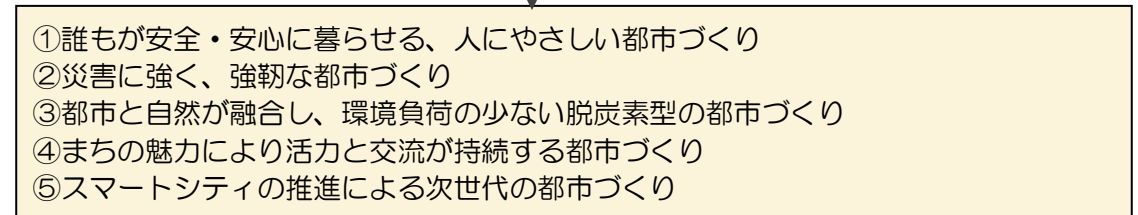
＜都市づくりの視点＞



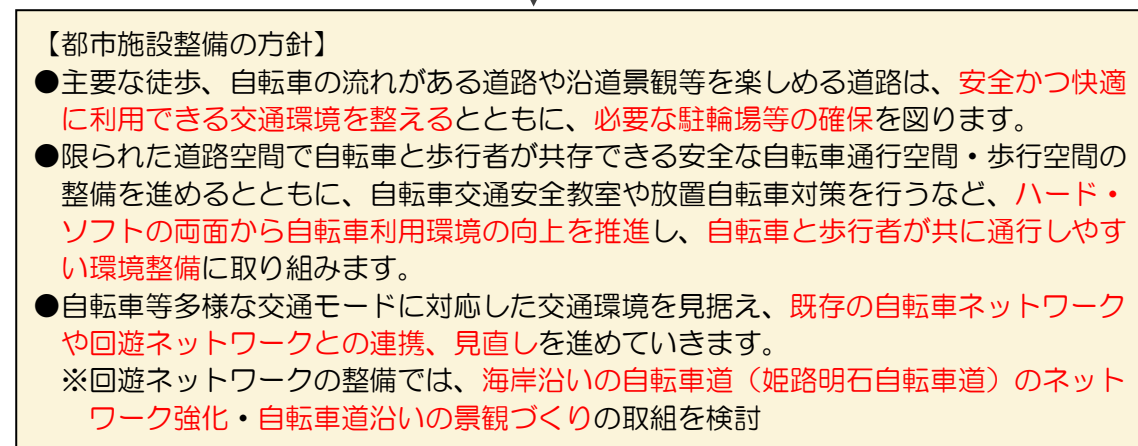
＜将来都市像＞



＜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

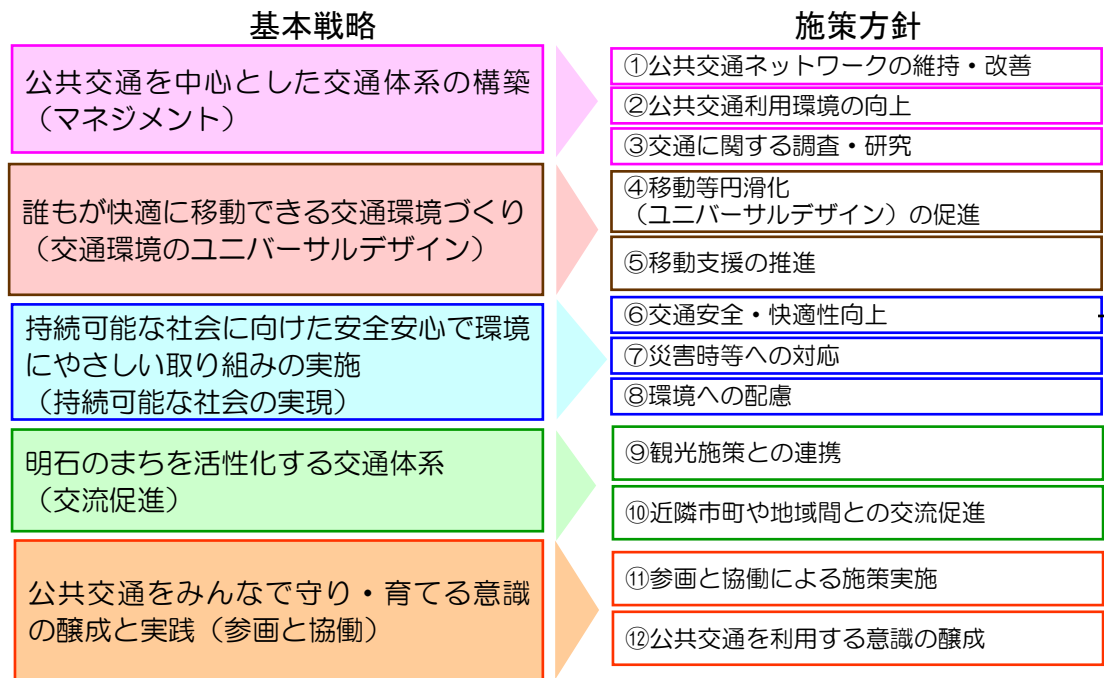
- ・本市の交通部門における計画です。公共交通の利用促進を基本とした施策展開を計画しています。

【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	連番	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（反射材、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**
- 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）



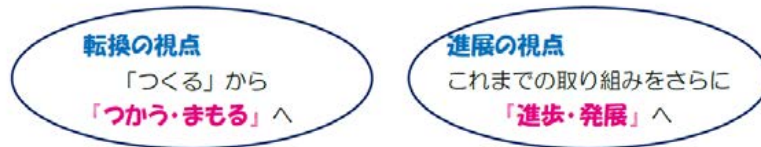
【関連計画2】明石市みちビジョン（平成26年度策定（10年間））

◆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

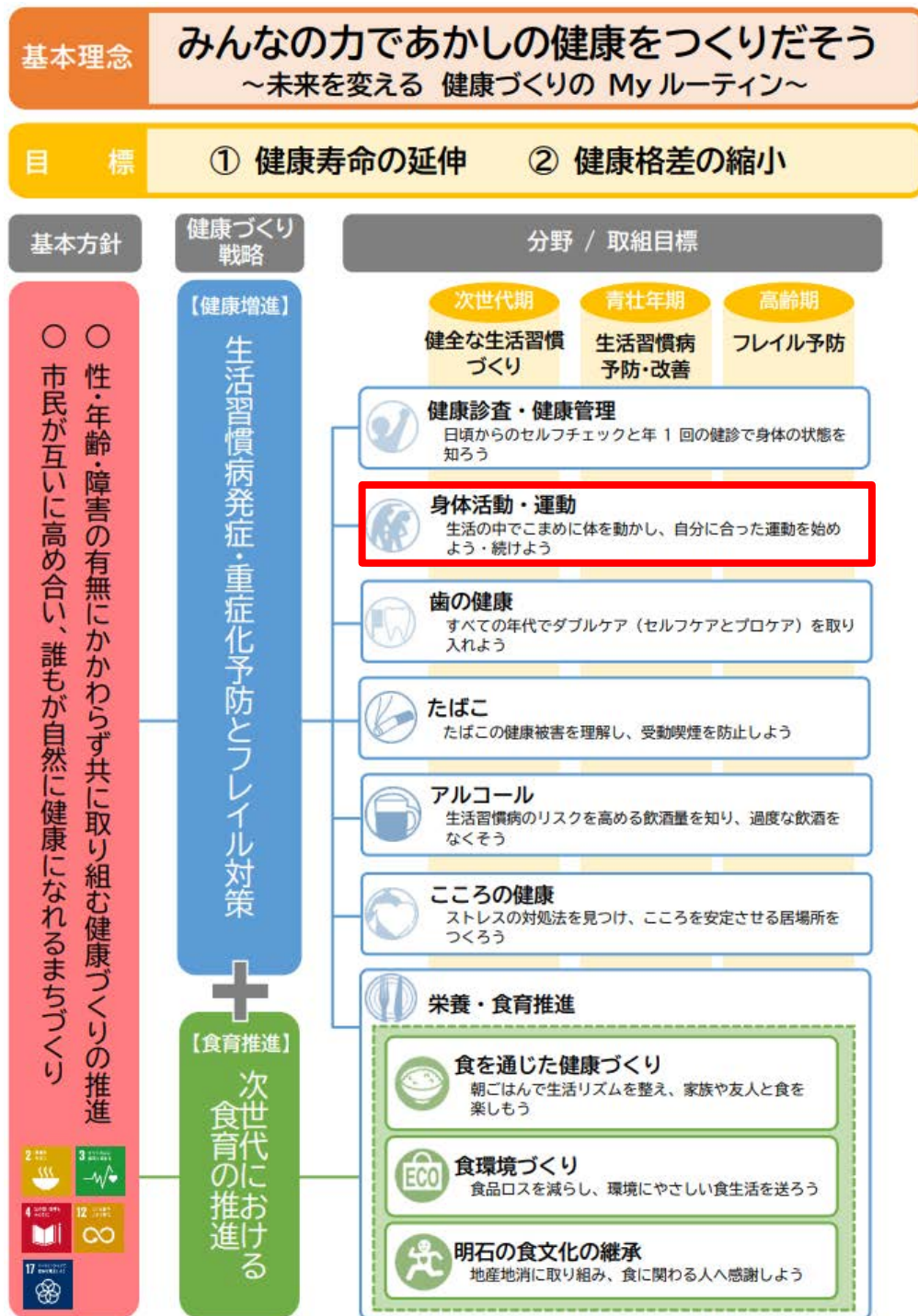
- 自転車走行環境の整備
- 歩行環境の整備 ⇒ 自転車は基本的に車道を通行させるための対策

【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

<p><b>コロナ禍における生活様式・交通行動の変容</b></p> <p>○コロナ禍で、<b>通勤・配達目的</b>等の自転車利用のニーズが高まっている。</p> <p>自転車通勤の開始時期</p> <p>都内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</p> <p>新型コロナウイルス流行前 77.0% 新型コロナウイルス流行後 23.0%</p> <p>(au損害保険㈱ R2.7アンケート調査より) n=500</p>	<p><b>情報通信技術の発展</b></p> <p>○交通分野でも<b>デジタル化</b>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)</p> <p>MaaS (mobility as a service)</p> <p>出発地 目的地</p> <p>バス、タクシー、シェアサイクル、カーシェア</p> <p>一つのサービスとして連携(検索・予約・決済)</p> <p>※都市部の移動に中心に</p>	<p><b>高齢化等も踏まえた「安全・安心」</b></p> <p>○健康や生きがいの観点から、<b>高齢者、障害者等にも対応</b>した様々な自転車の普及を更に進める必要。</p> <p>○配達目的等での自転車利用者が増加する中、<b>危険な運転を防止</b>するなど、安全の確保が課題。</p> <p>○自転車対歩行者の<b>高額賠償事故</b>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。</p>
<p>脱炭素社会の実現に向けた動き</p>	<p>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)</p>	


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

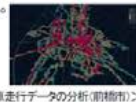
目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

- 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、軽便に渡る使い方等にも留意しガイドラインも見直し)
-  <自転車通行付いた排水構造の例>

- 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の特長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】
- 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、自転車を選択しやす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。

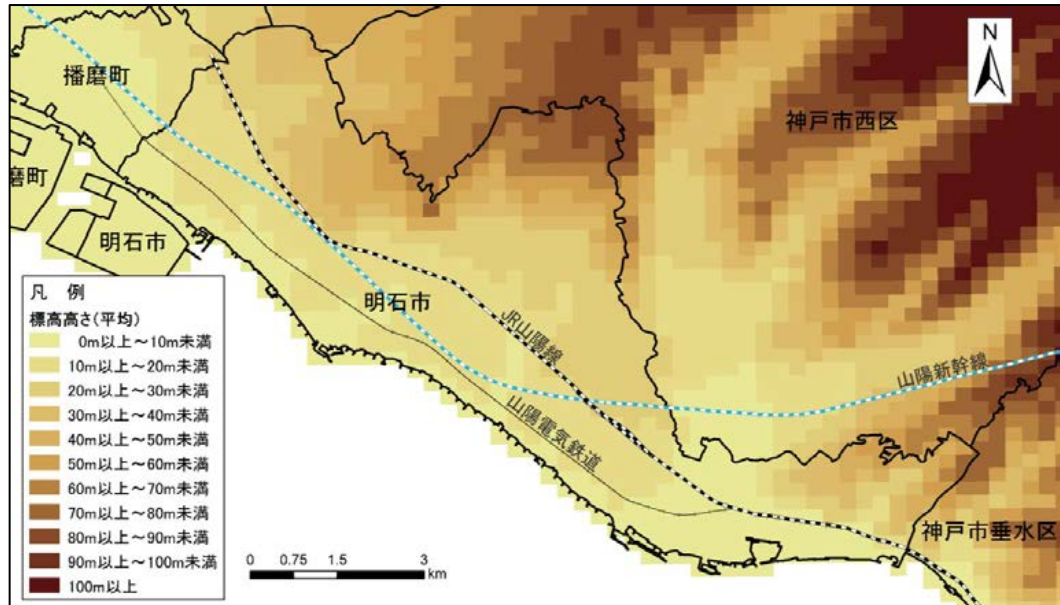


図 明石市の地勢

### ■交通基盤状況

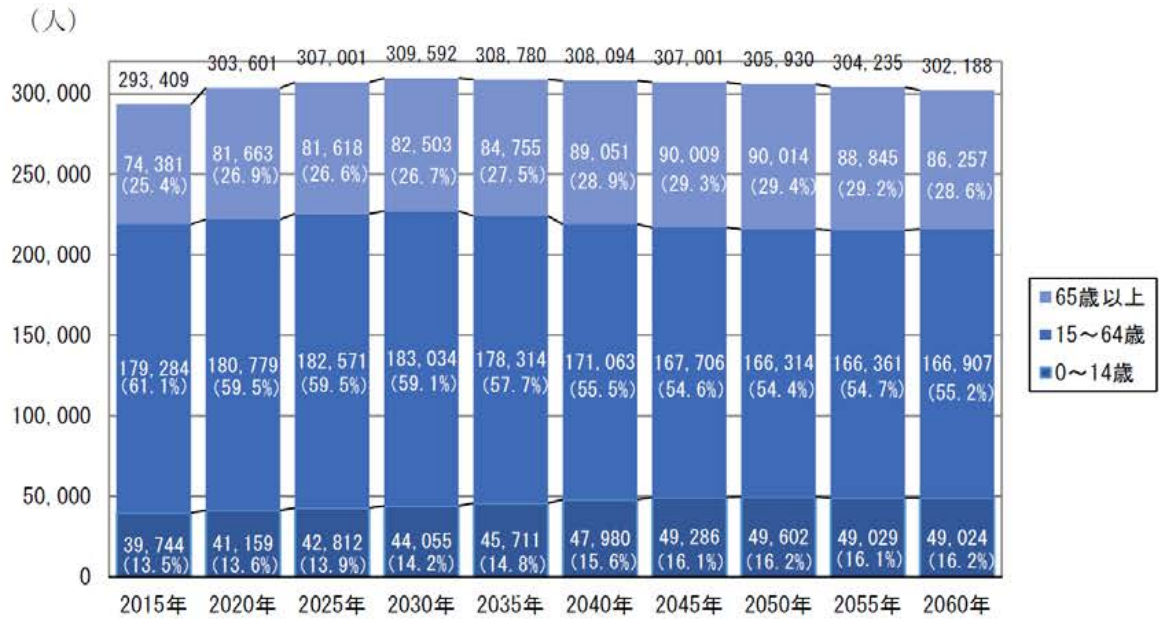
主要な幹線道路・鉄道は、東西方向に展開しています。



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

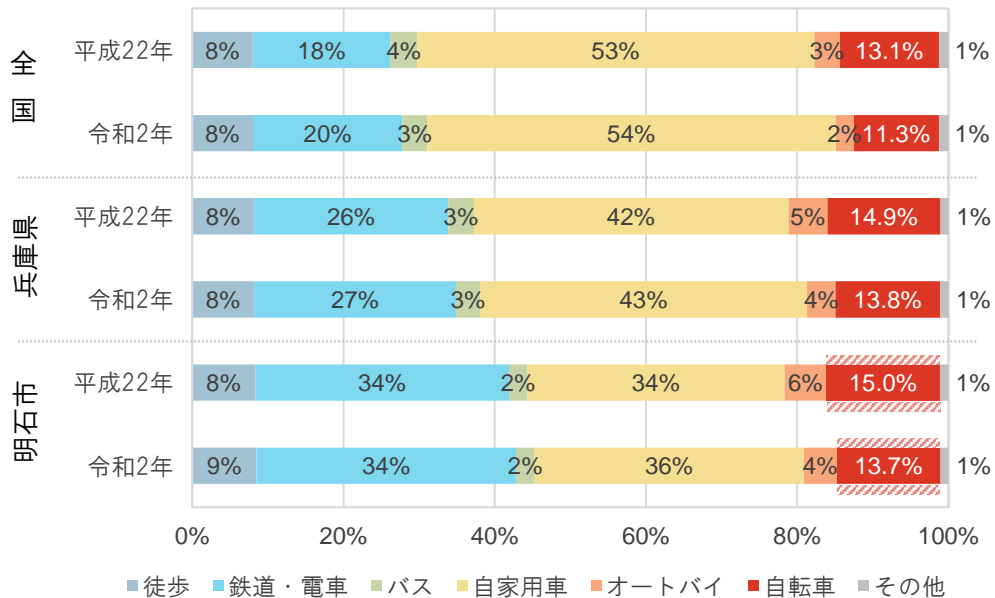


■交通手段の利用状況

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5 km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。

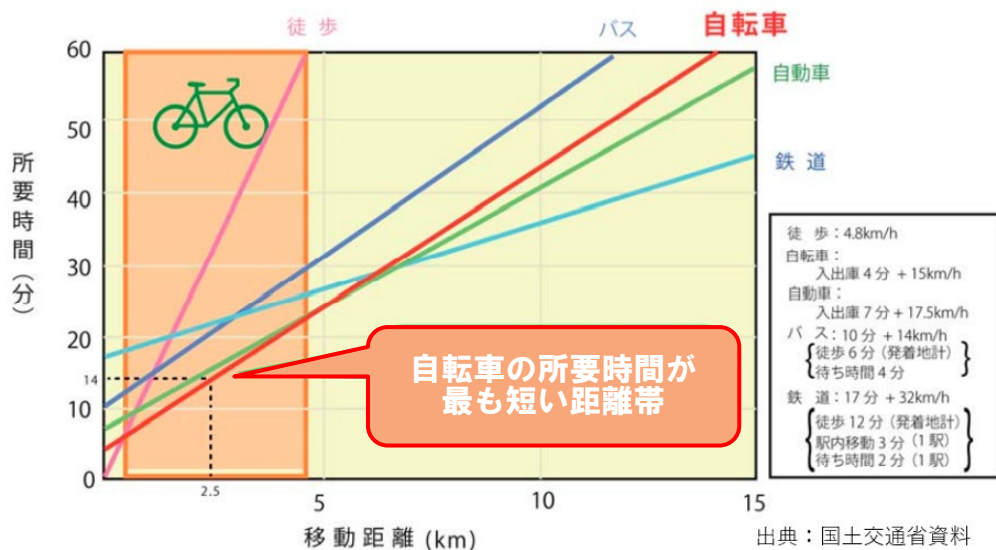


図 移動距離と所要時間の比較

■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。

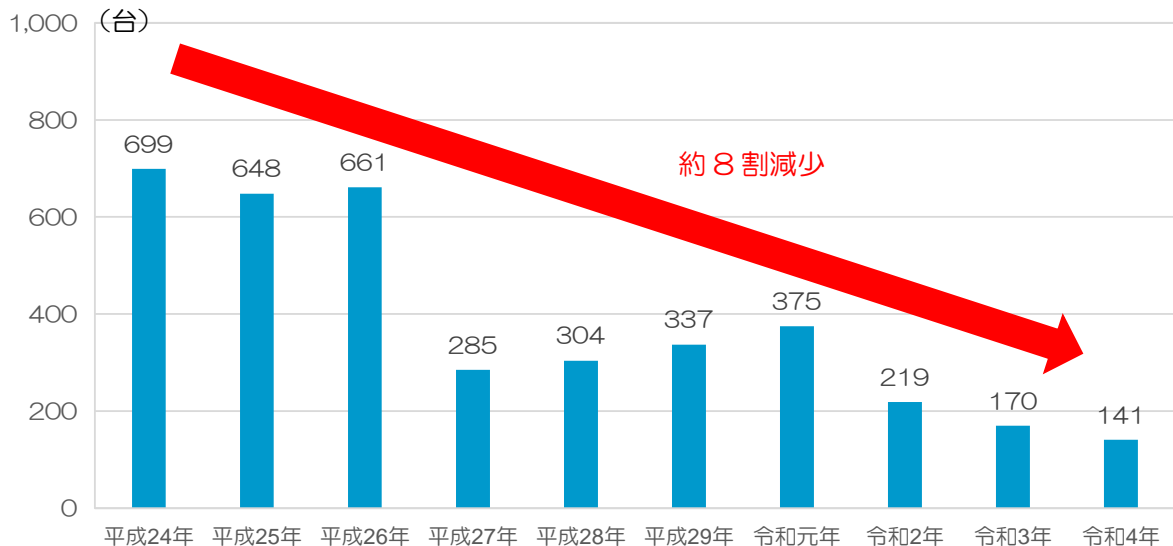
表 自転車保有台数

	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。



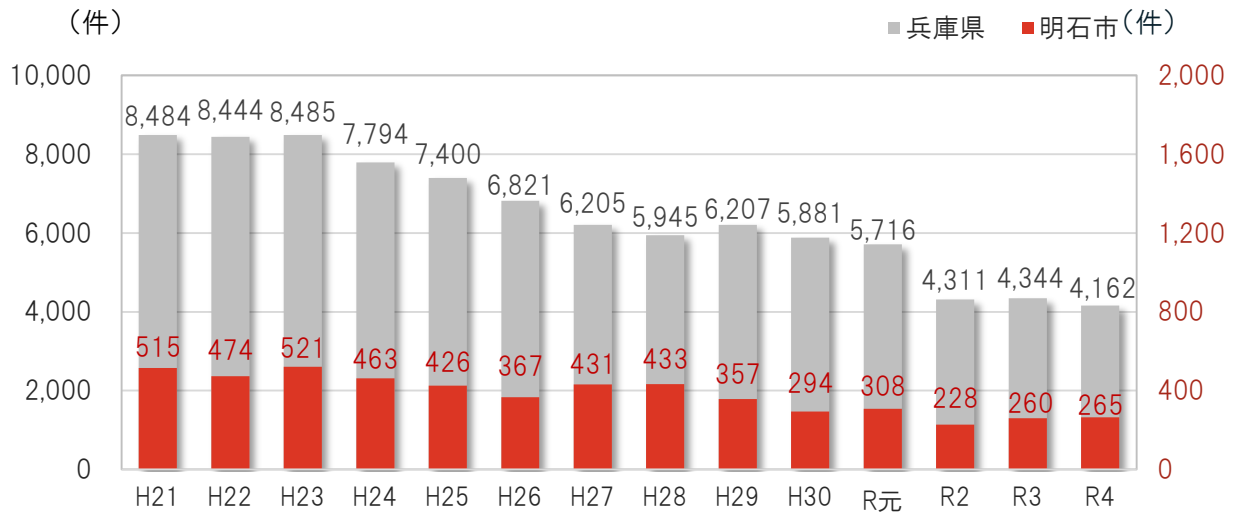
資料：明石市資料（駅周辺における放置自転車等の実態等調査）  
図 明石市内の自転車放置台数の状況



■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。



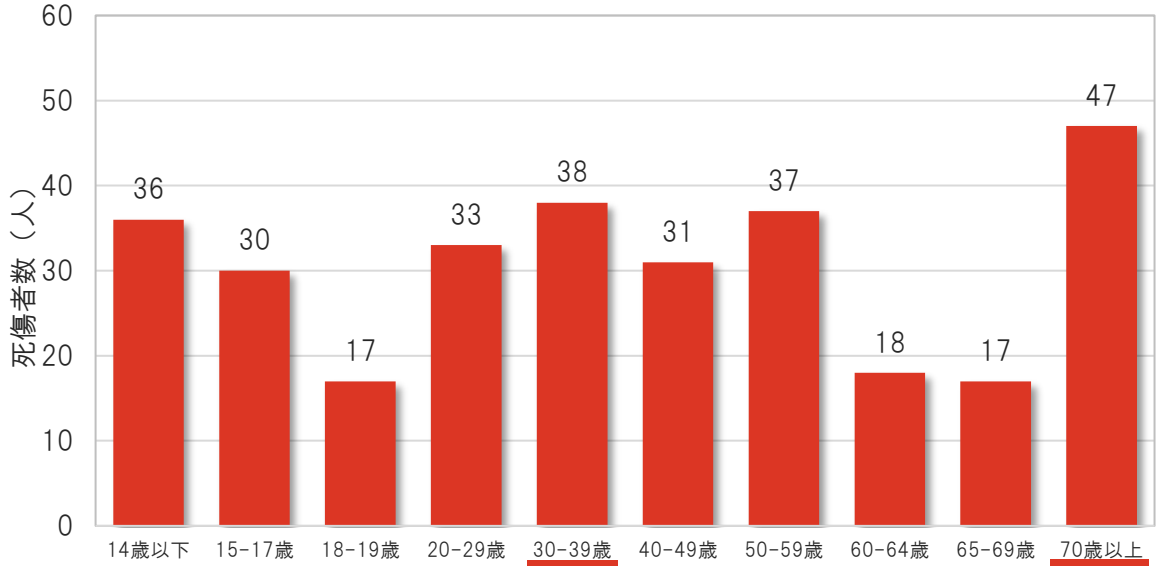
資料：交通年鑑

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）

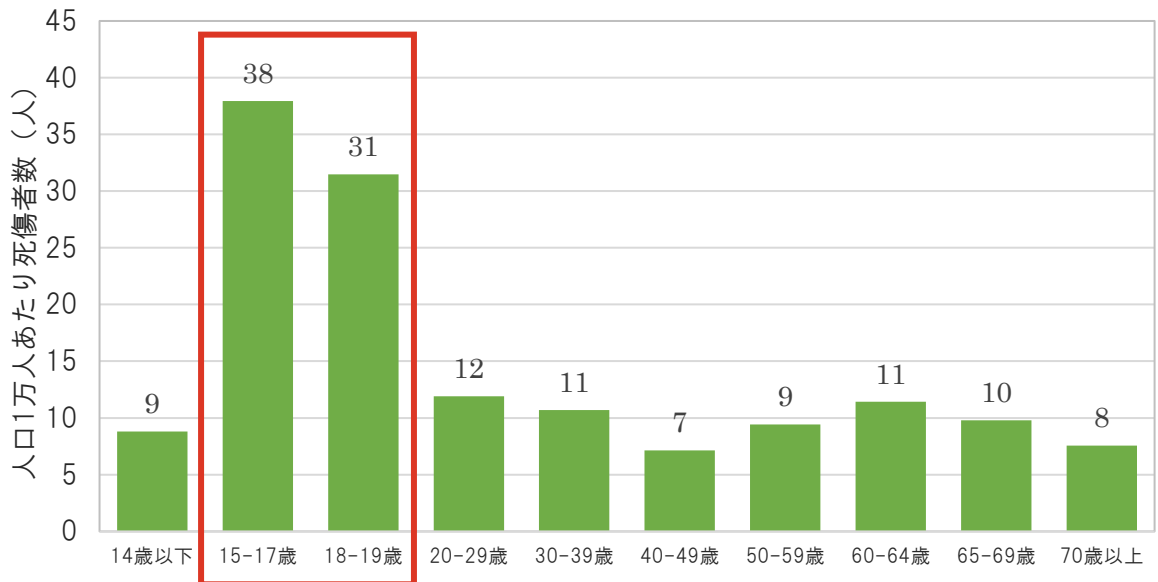
自転車乗用中におこった事故の死傷者数は、70歳以上が47人と最も多く、次いで30～39歳で38人となっています。

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）

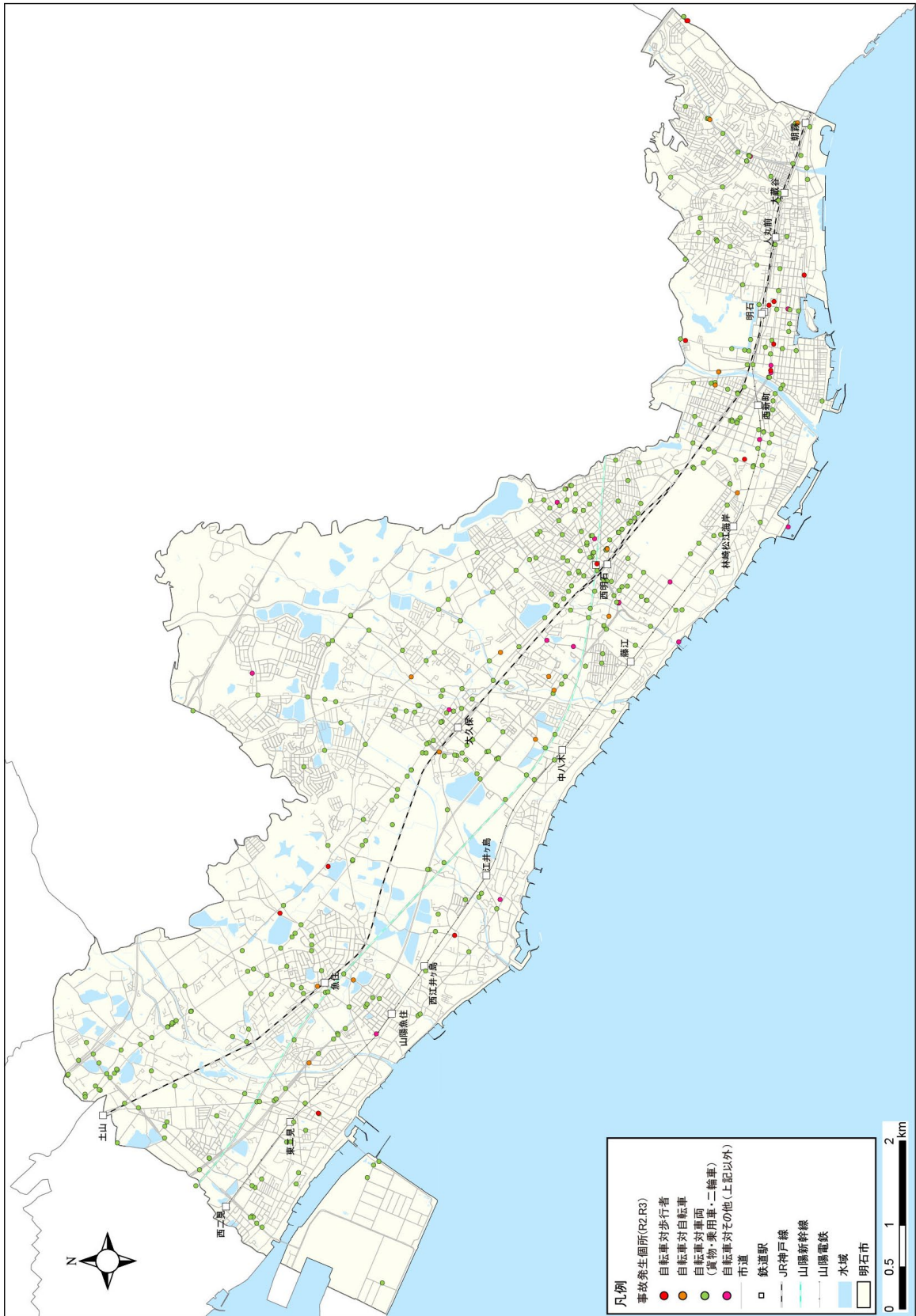


資料：令和元年交通年鑑、国勢調査（令和2年）

図 自転車乗用中の人身事故（人口1万人当たり、年齢別）

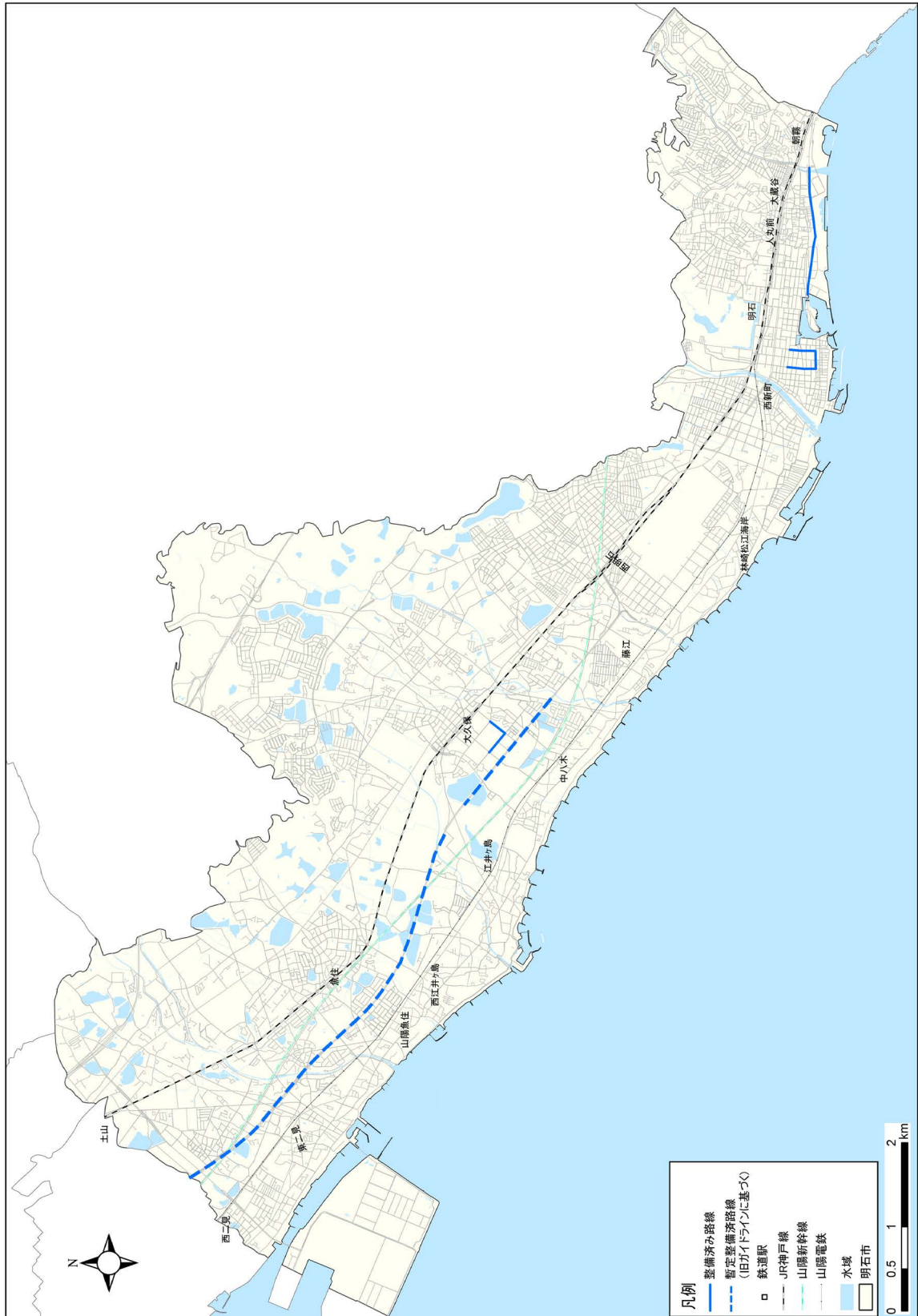
③自転車関連事故箇所の位置図

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

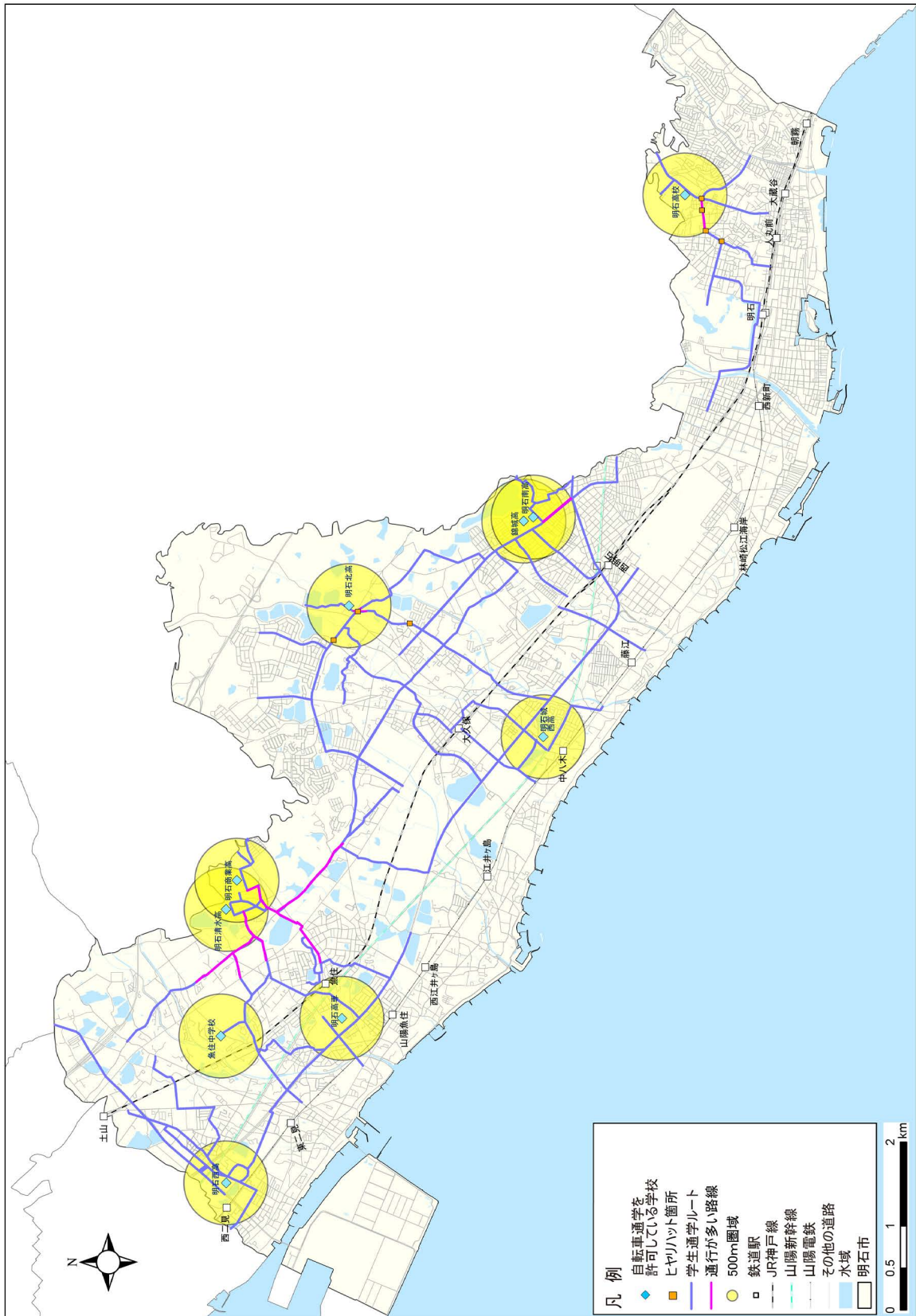
明石市内において、自転車通行環境が整備されている区間は、暫定的に歩道上に整備されている区間を含めて約 10 kmに留まっています（車道上に整備されているのは、明姫幹線を除く約 3 km）。





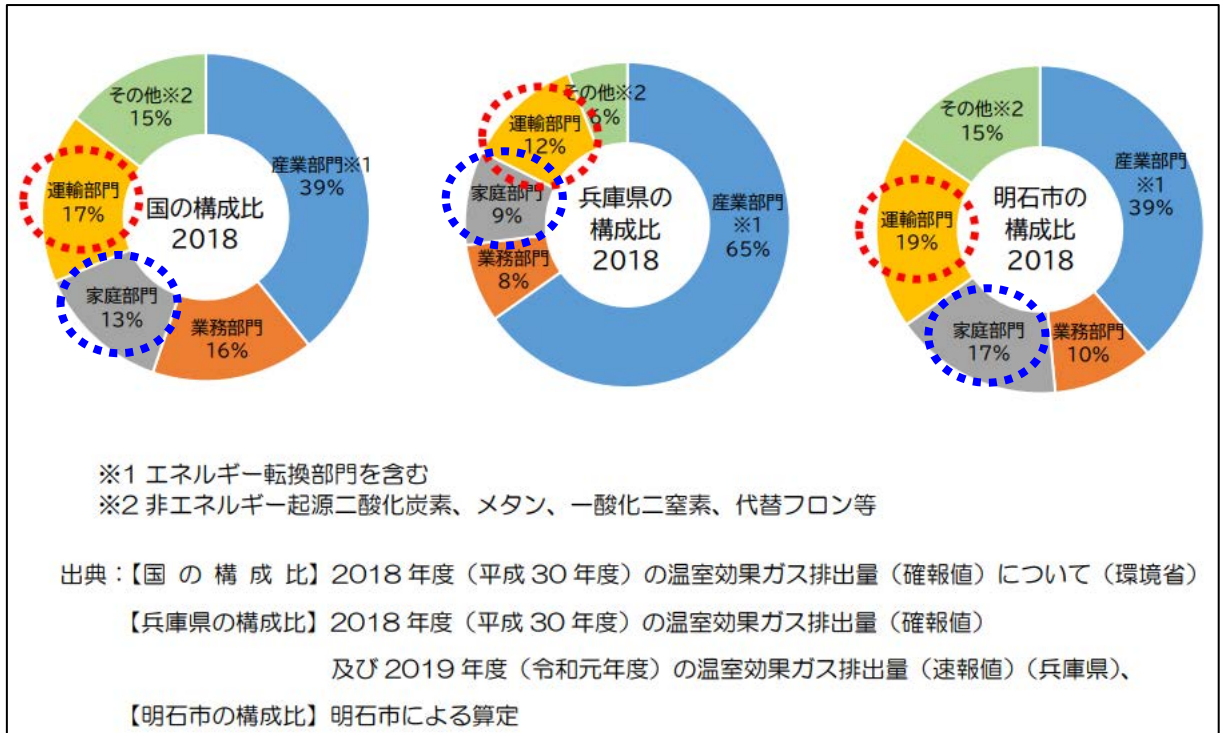
■市内における学生の利用道路

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。

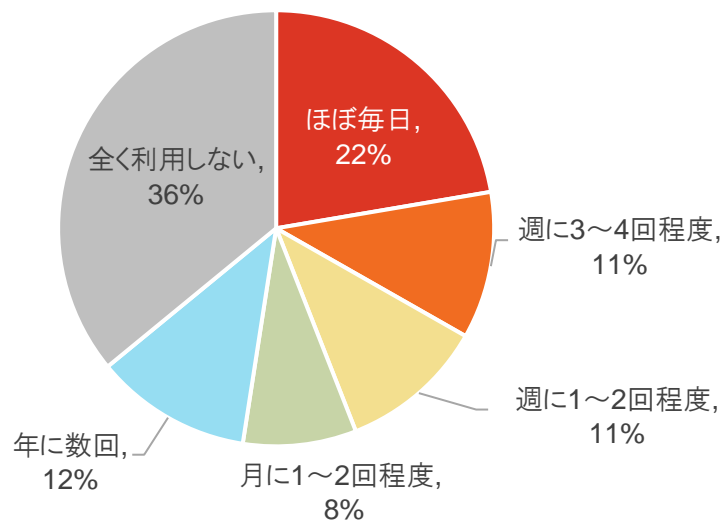
■調査実施日	平成27年8月10日（月）～平成27年8月24日（月）
■配布数	2000票（高校生以上の市民を無作為に抽出し、郵送）
■回収数	709票（回収率：35.5%）

#### 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。

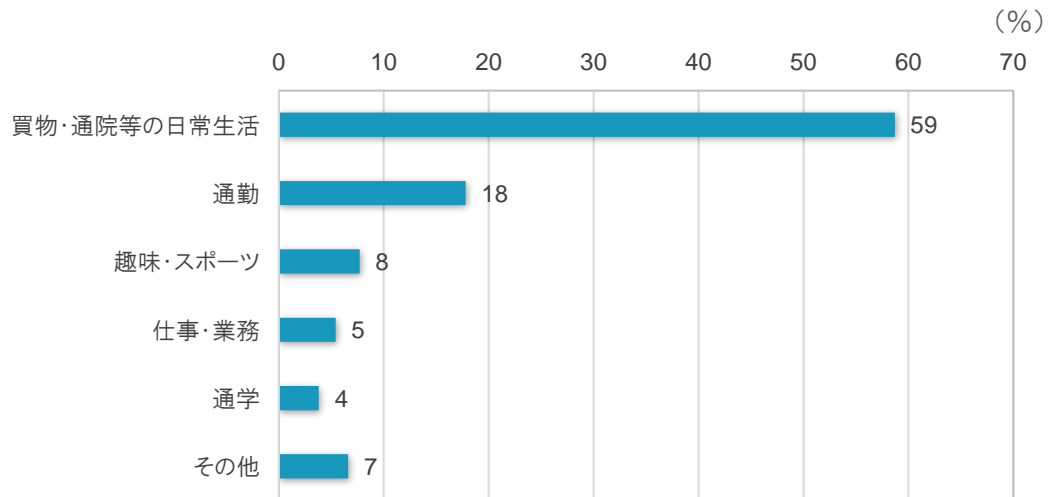
問：どのくらいの頻度で自転車を利用していますか。



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

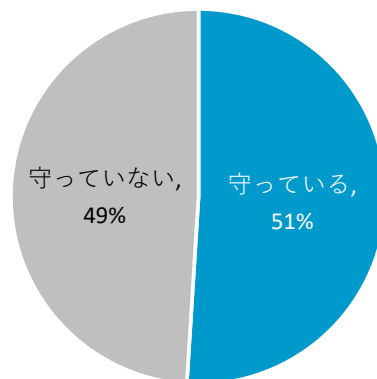
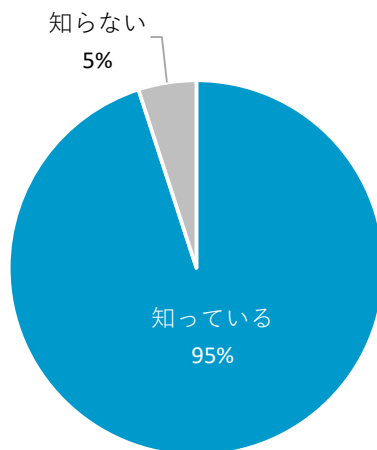
「自転車は原則として車道を通行する」というルールについて、95.2%が認知しているものの、51%しか遵守していないという回答が得られました。また、自転車の通行ルールを守っていない理由について、「車道は車やバイクが走っているので危ない(怖い)」を理由に挙げる方が約半数でした。

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。

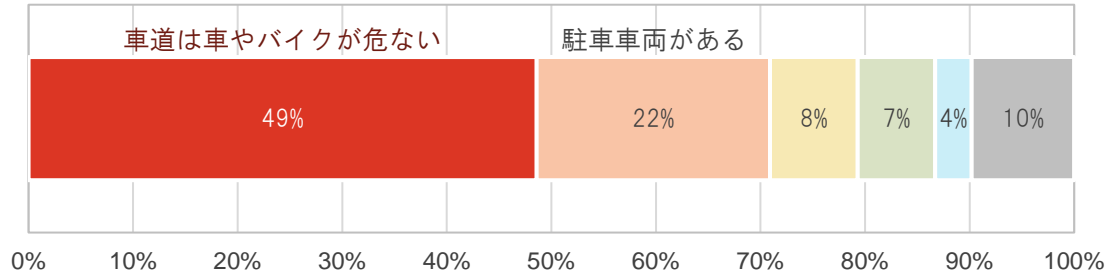
① このルールについてご存知ですか

② このルールを守っていますか。





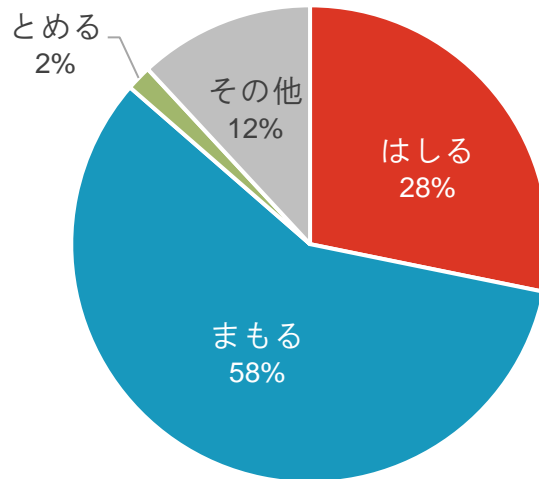
問：「自転車は原則として車道を通行する」ルールについて、「守っていない」と回答された方にお聞きします。  
 ルールを守っていない理由は何ですか。（複数選択可）



- 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、イヤホンをしながらの運転、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。

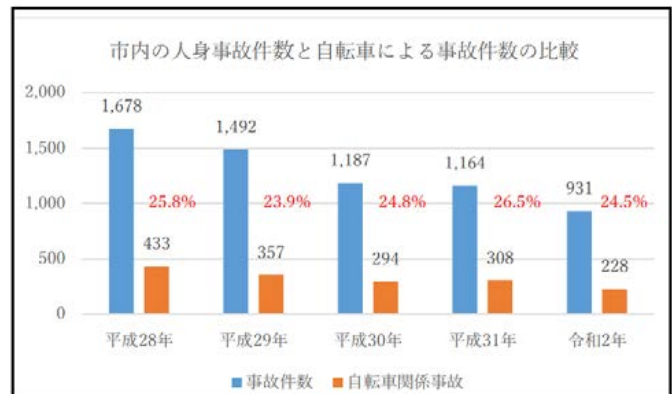
## 2) 自転車利用に関する課題

## (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。

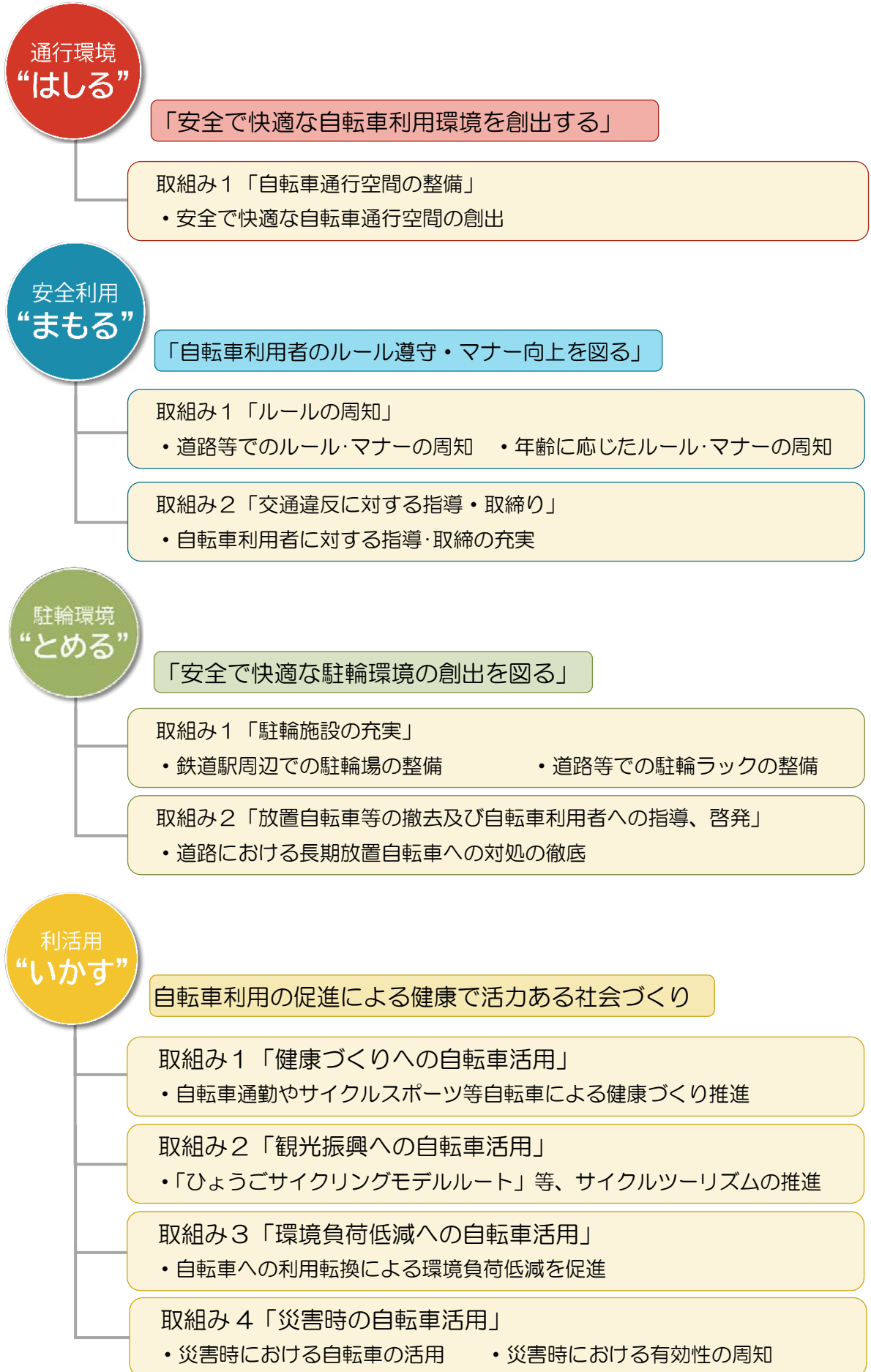
### 第2節 基本方針

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。

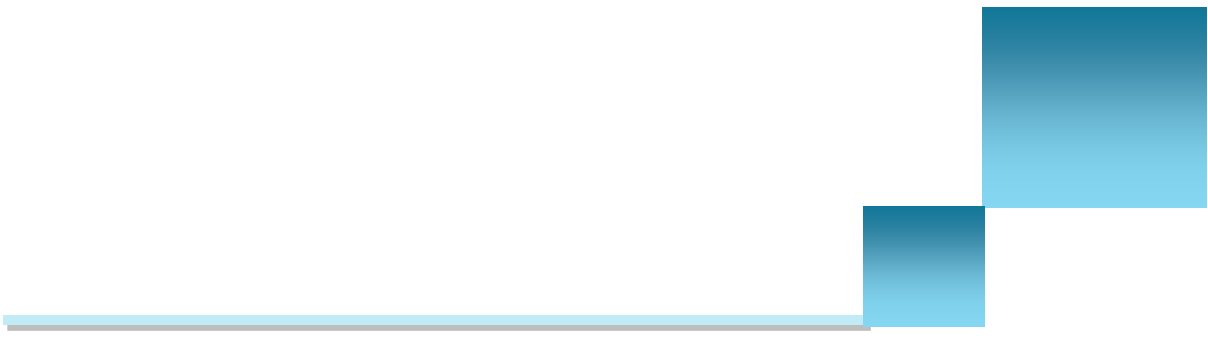
#### < 4つの基本方針 >



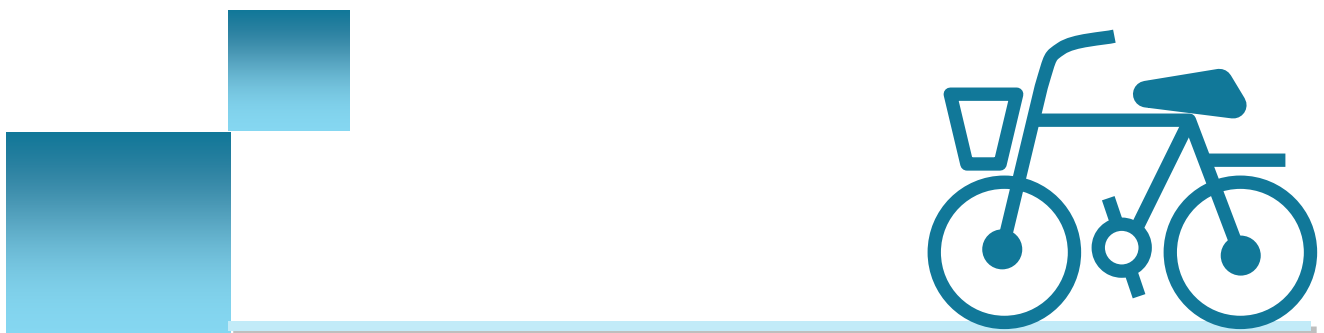
■ 4つの方針と取り組み内容







## 第4章 重点的に取り組むべき 方向性





## 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。

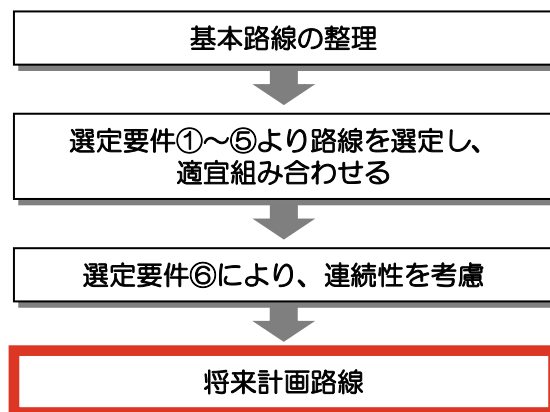
また、整備後には広報活動や利用状況等の評価といったフォローアップを実施します。

##### ▼ 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）

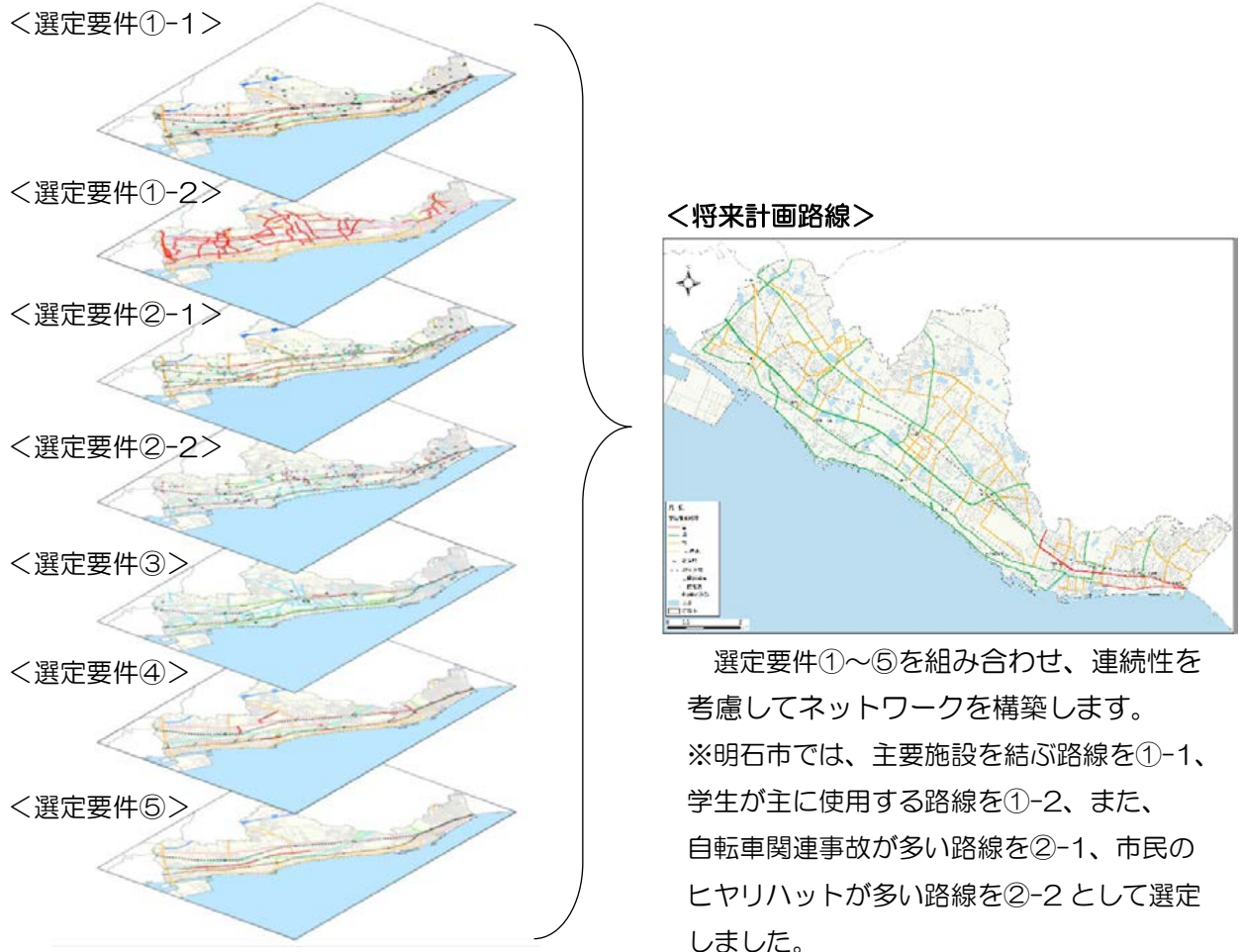
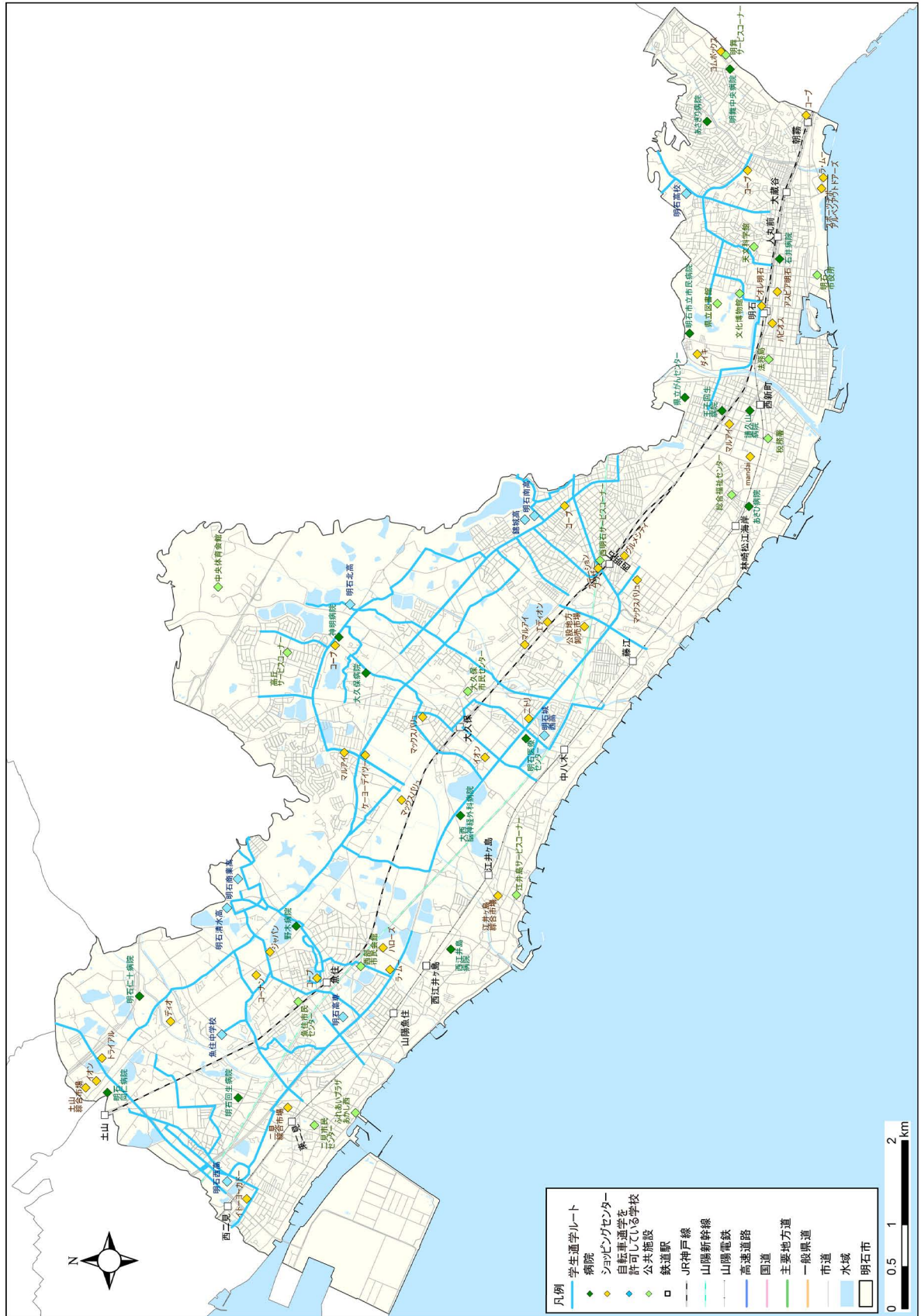


図 選定要件を重ねた概念図

▼ 将来計画路線の選定要件および使用データ

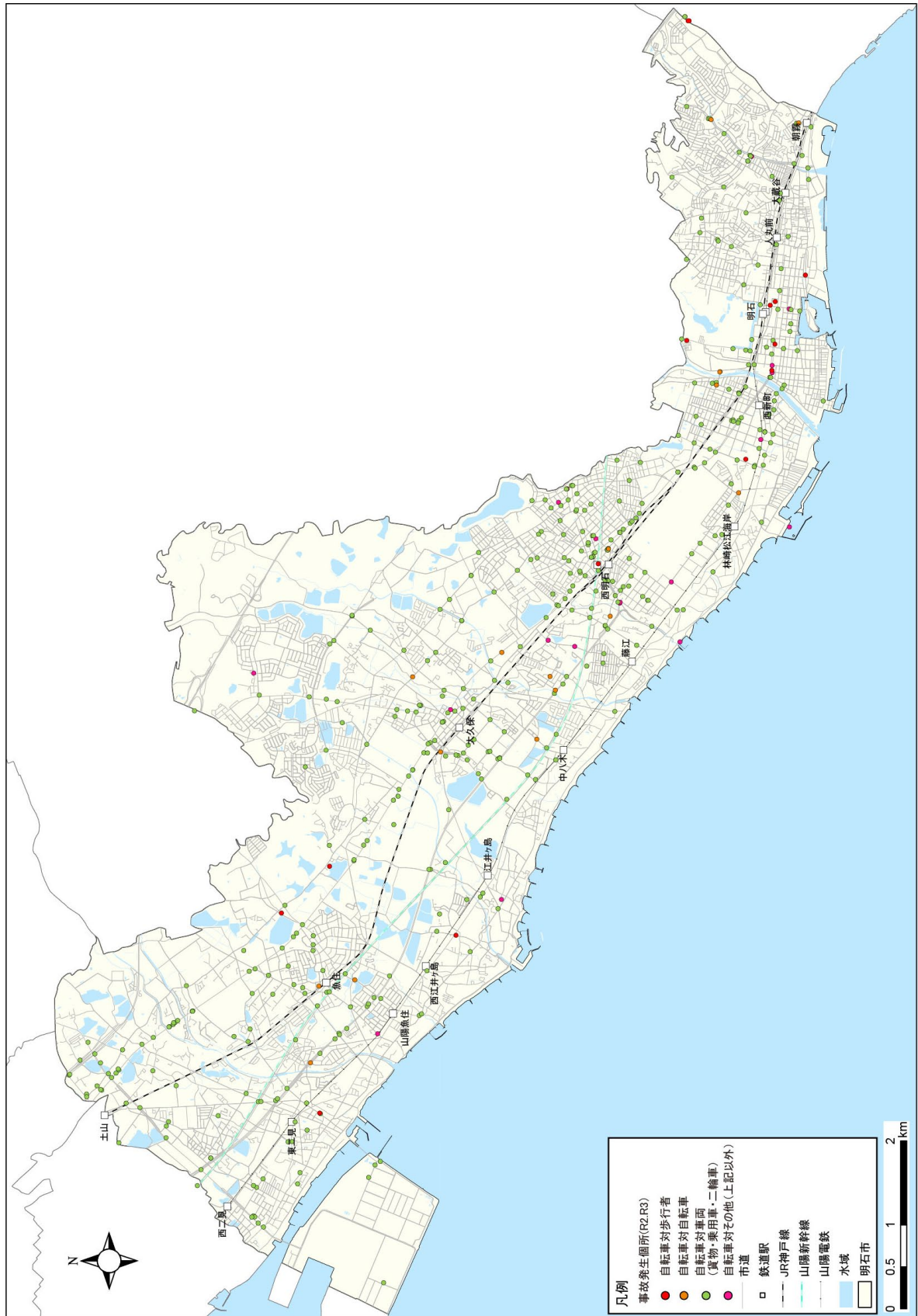
選定要件	内容	項目	使用データ
①	地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う駅、学校、地域の核となる商業施設、主な居住地区等を結ぶ路線	地域の主要施設	R4 あかし公共交通マップ
		学生の自転車利用ルート	R5 市内の中学校・高校へのヒアリング
②	自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線	自転車関連事故発生位置	R2、R3 兵庫県交通事故統計オープンデータ
③	地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線	ヒヤリハット位置	R5 市内の中学校・高校へのヒアリング
		整備要望箇所	同上（通行が多い路線）
④	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



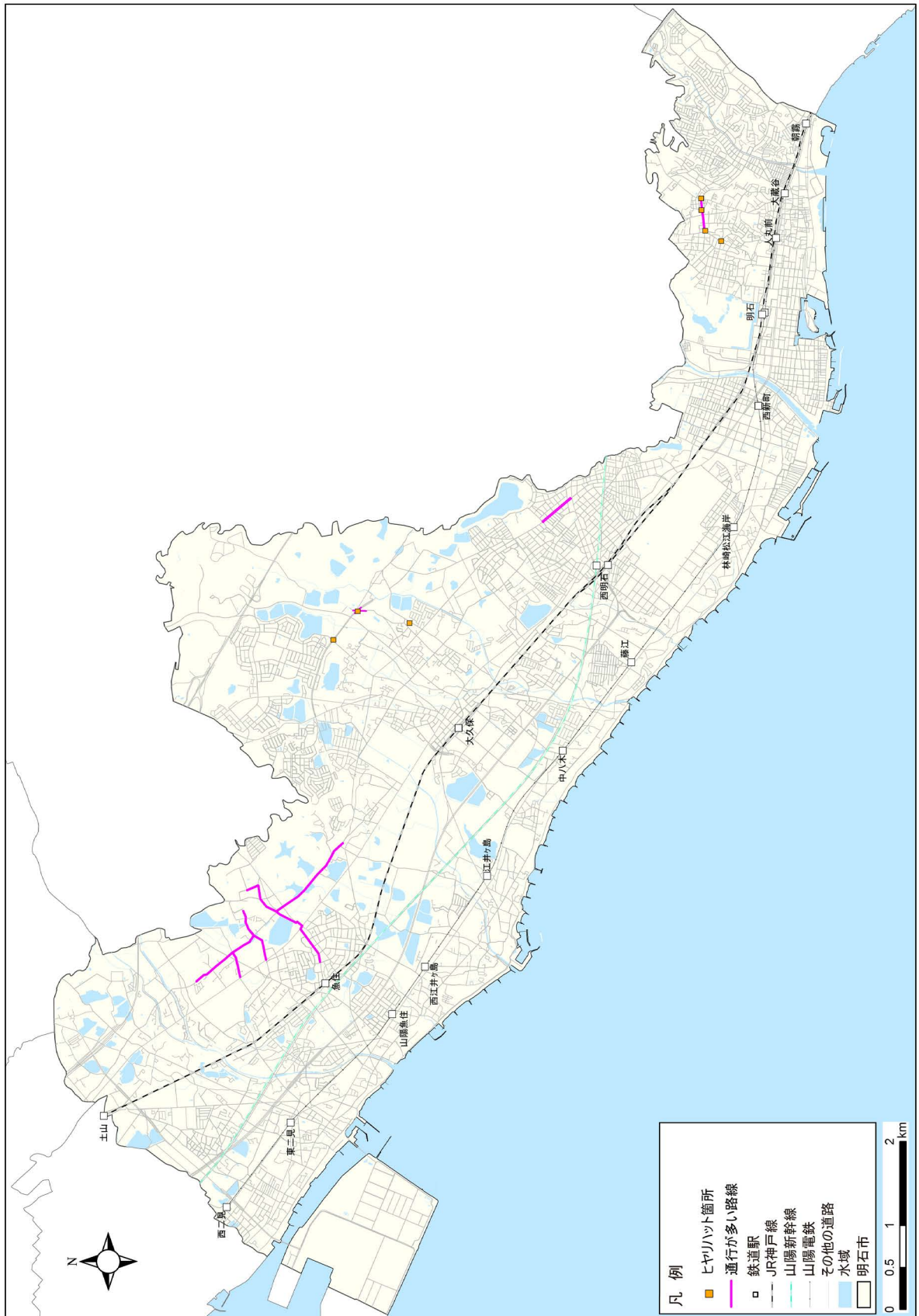


- ② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線

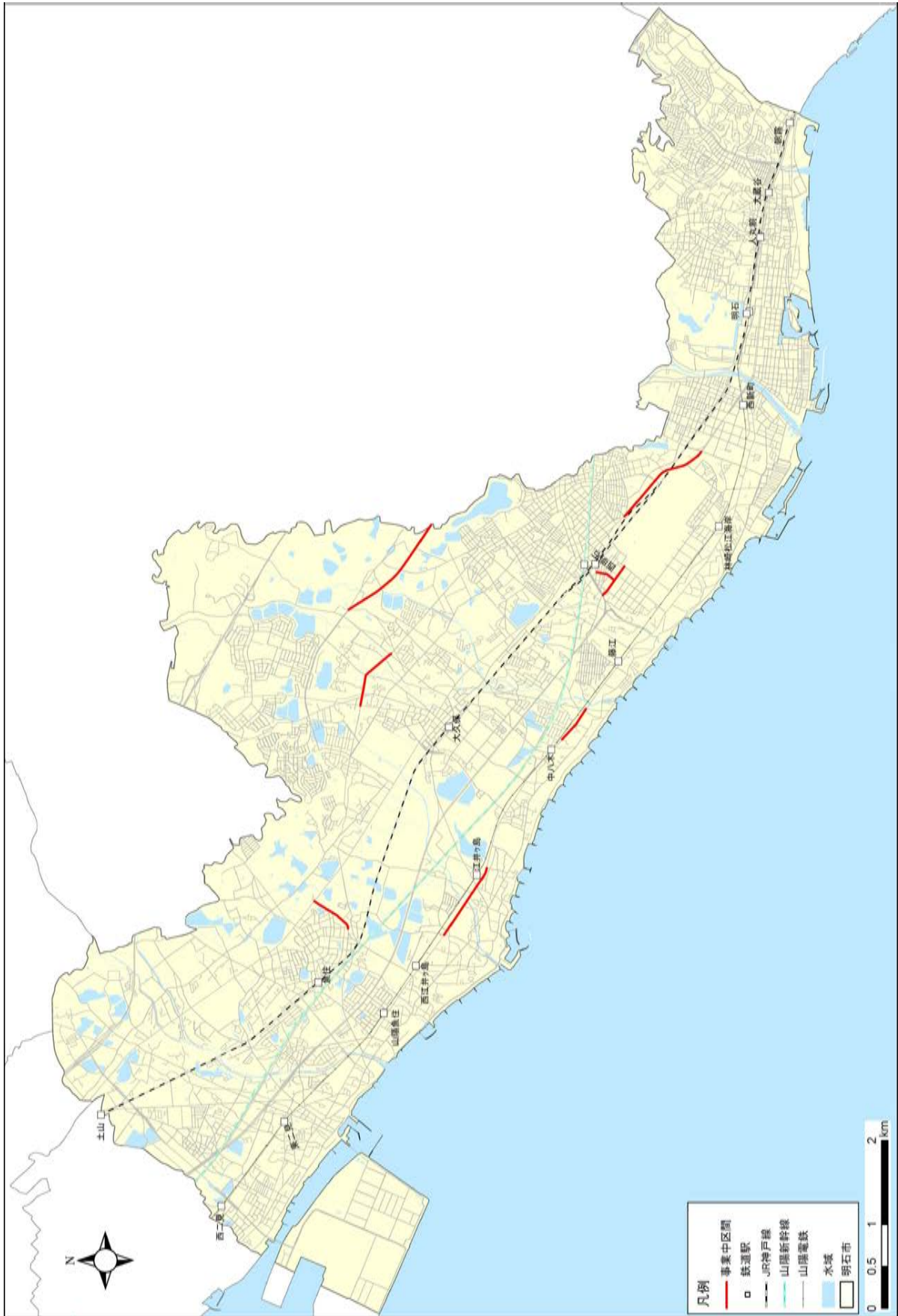




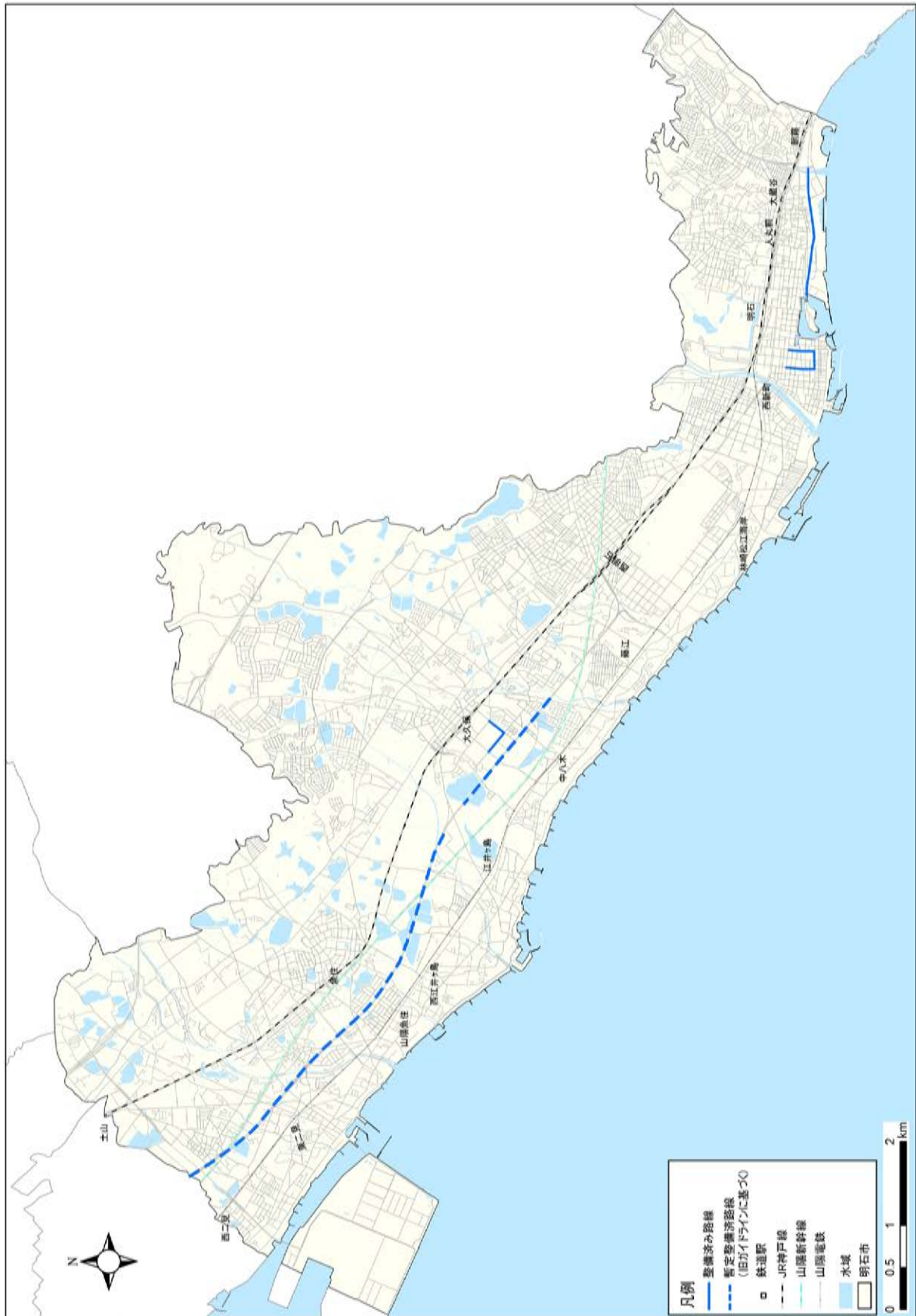
③ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線



- 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）

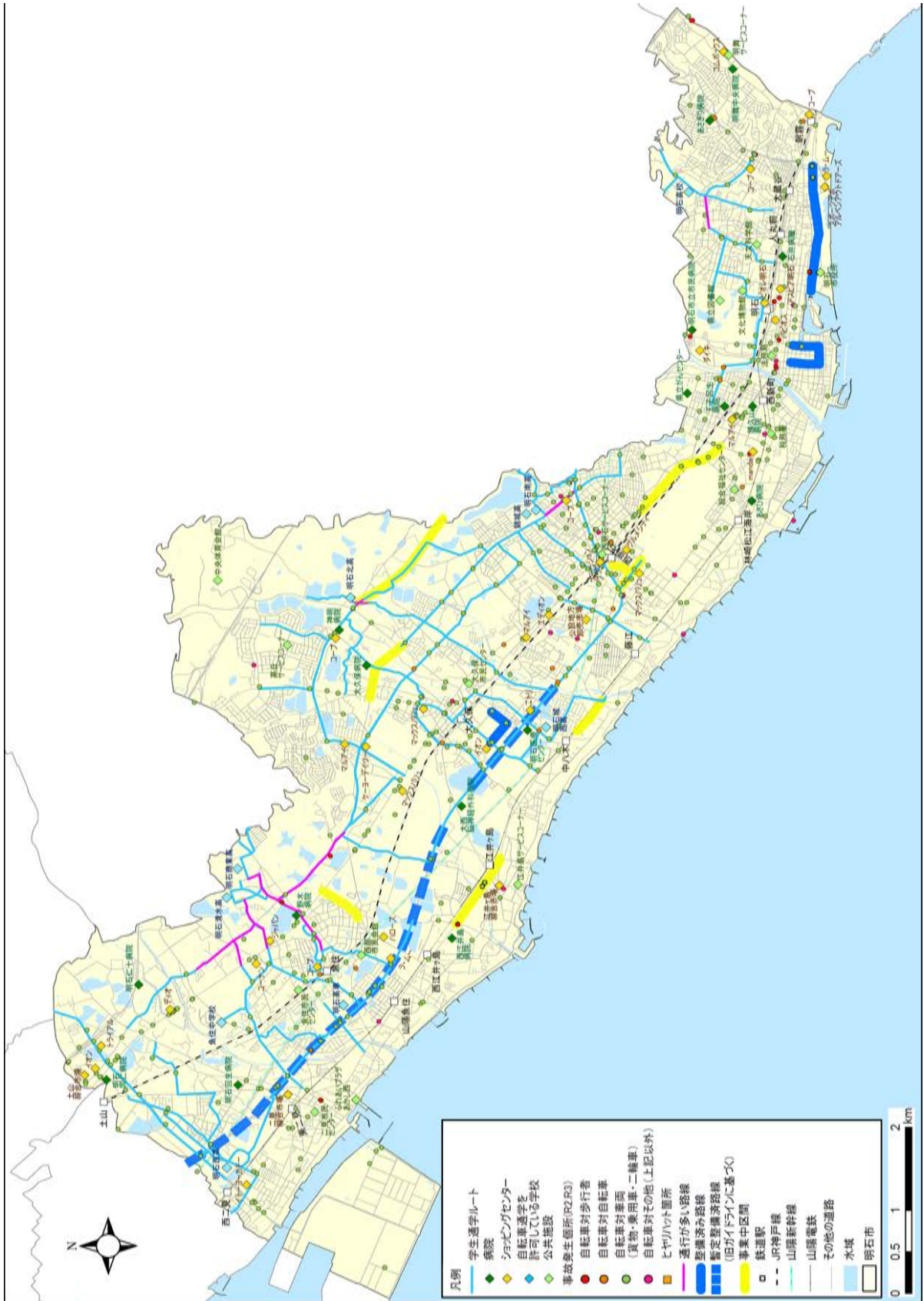


- ⑤ 既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、車道混在、歩道内の普通自転車通行指定部分）が整備されている路線





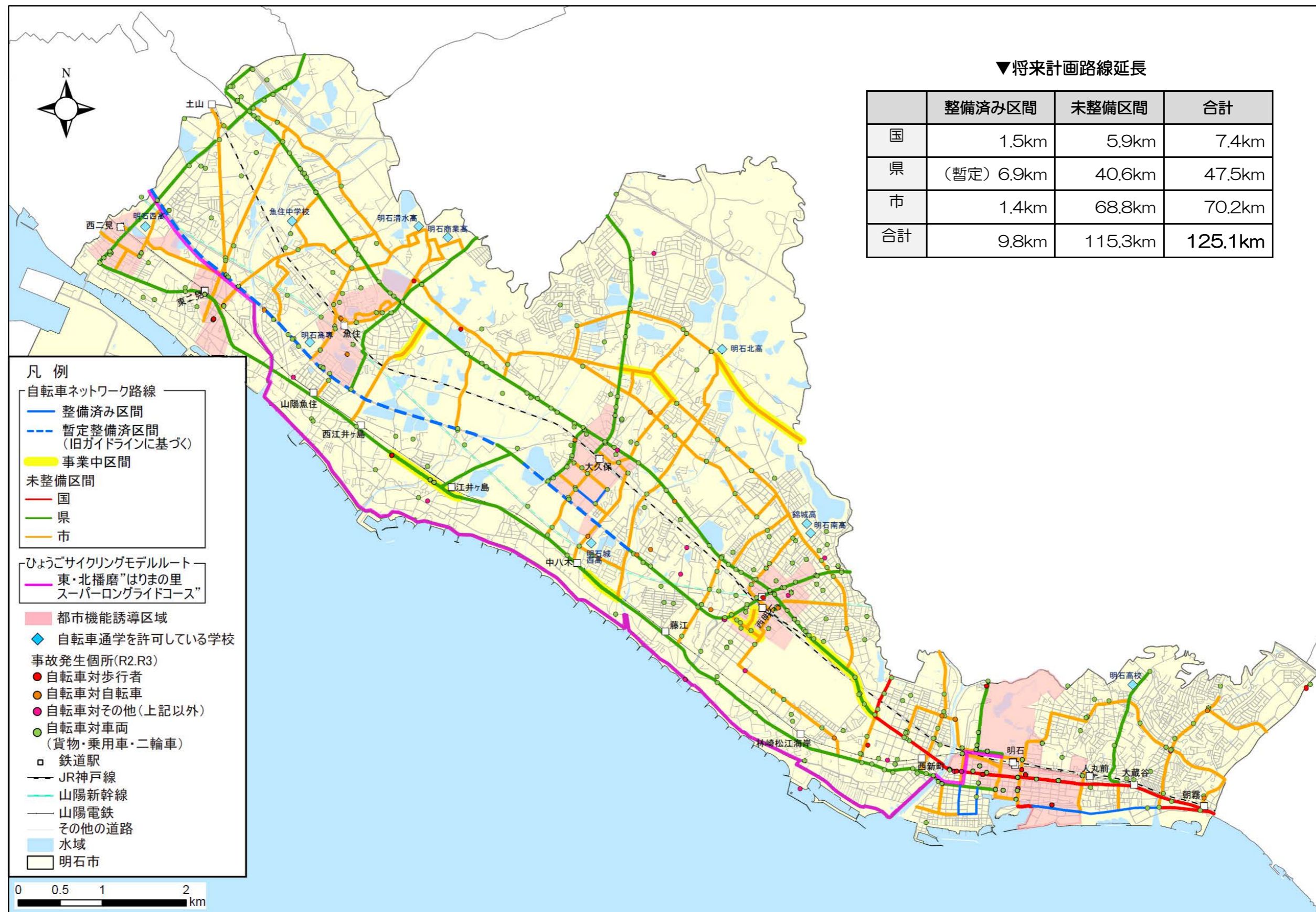
⑥ 選定要件①～⑤の連続性を考慮した箇所





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

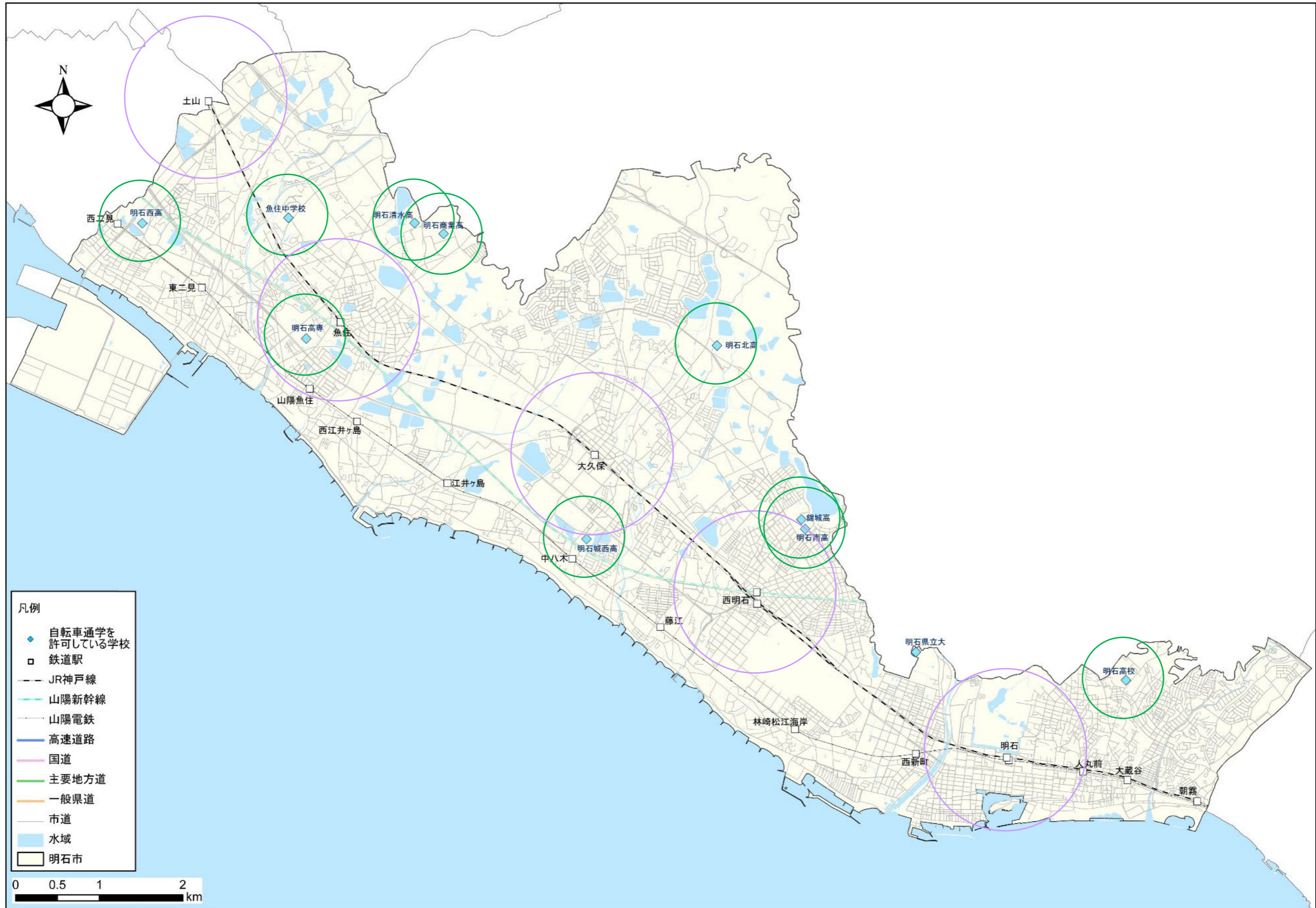
（大久保駅）：明石北高校、明石城西高校

（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

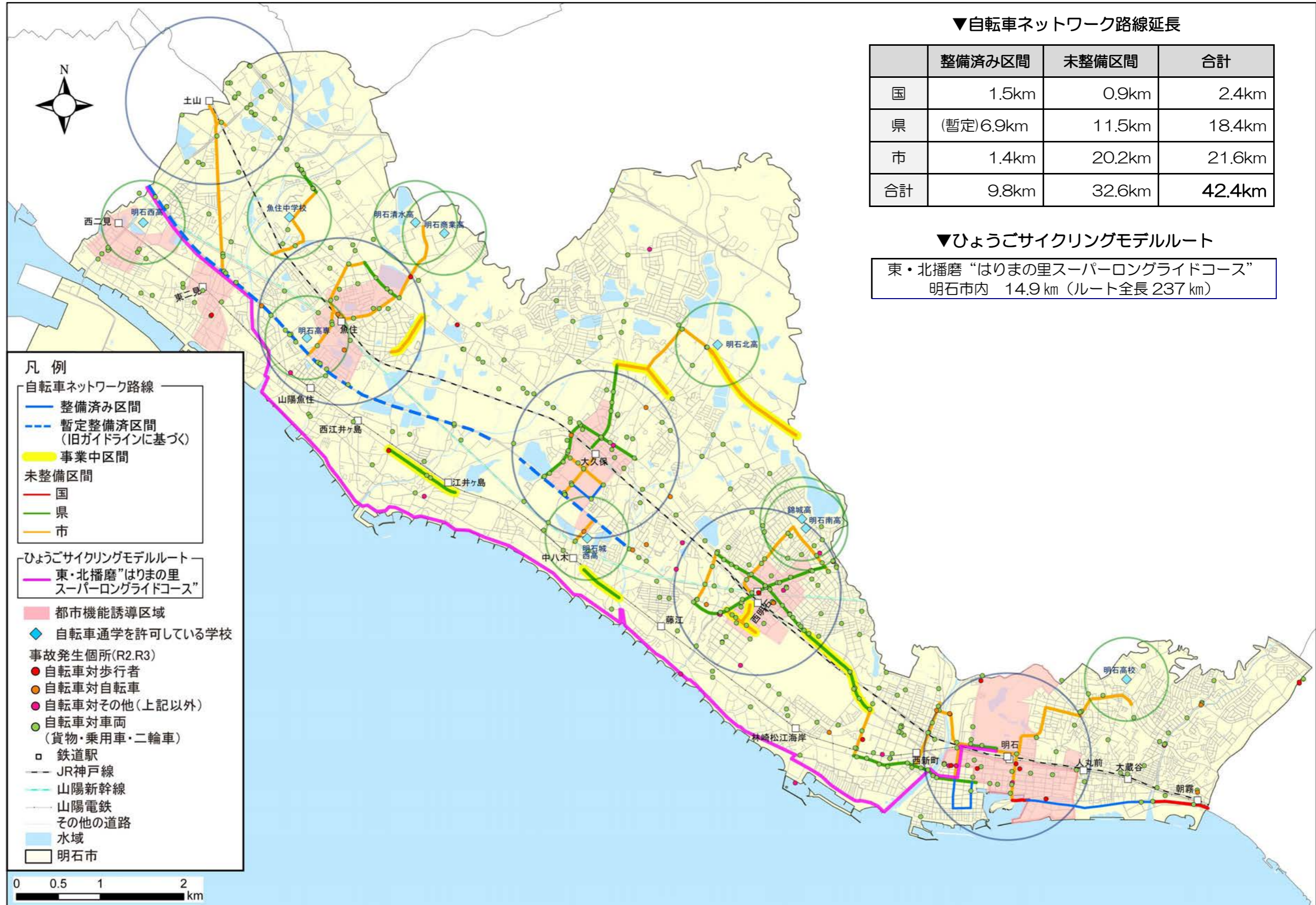
整備の必要性が高い路線として、自転車事故が多い路線、学生の通行ルート（通行が多い路線、ヒヤリハット箇所を含む）に加え、実現性が高い路線として、都市計画道路の事業中区間などを考慮します。





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な幅員は、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な幅員は、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

自転車と自動車が混在し、法的指定がされていない形態

通行空間は 1.0m 以上（やむを得ない場合 0.8m まで縮小可能）

- 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。

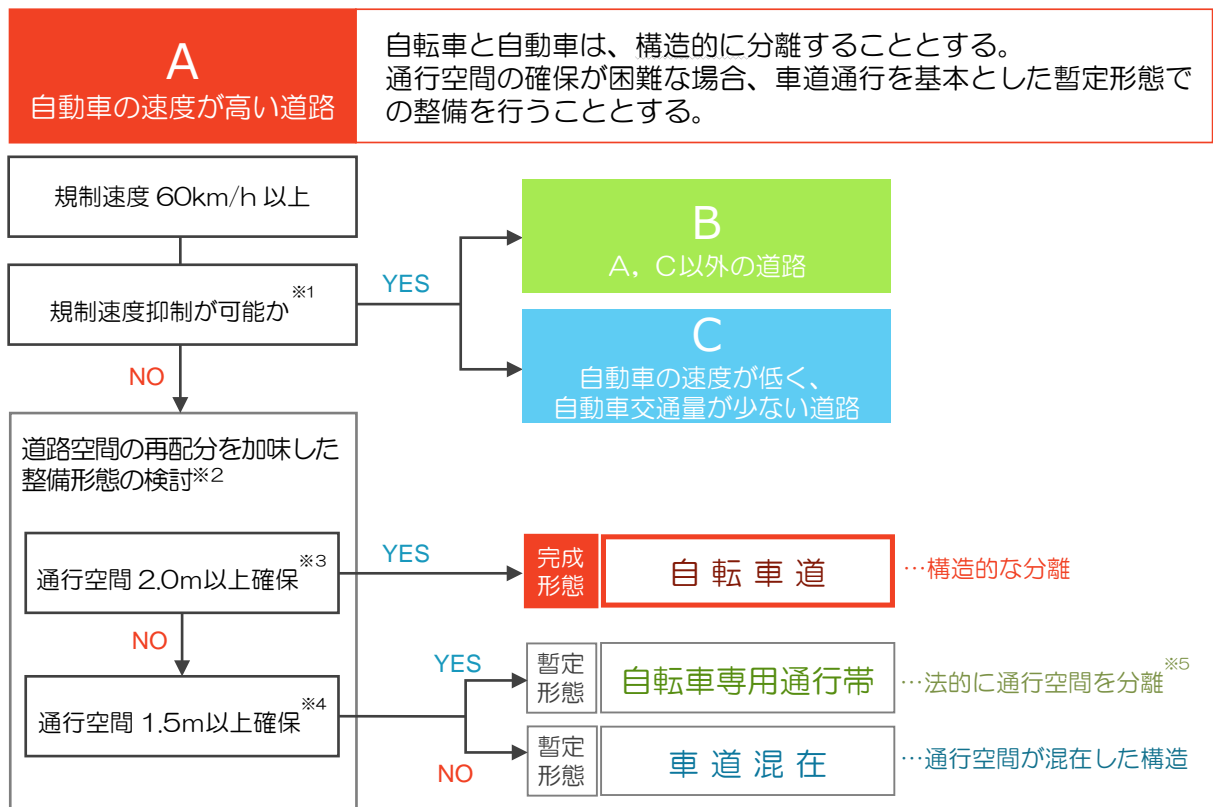
◇規制速度 60km/h 以上の場合、構造分離が必要となるため、自転車道の設置を検討します。

◇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。

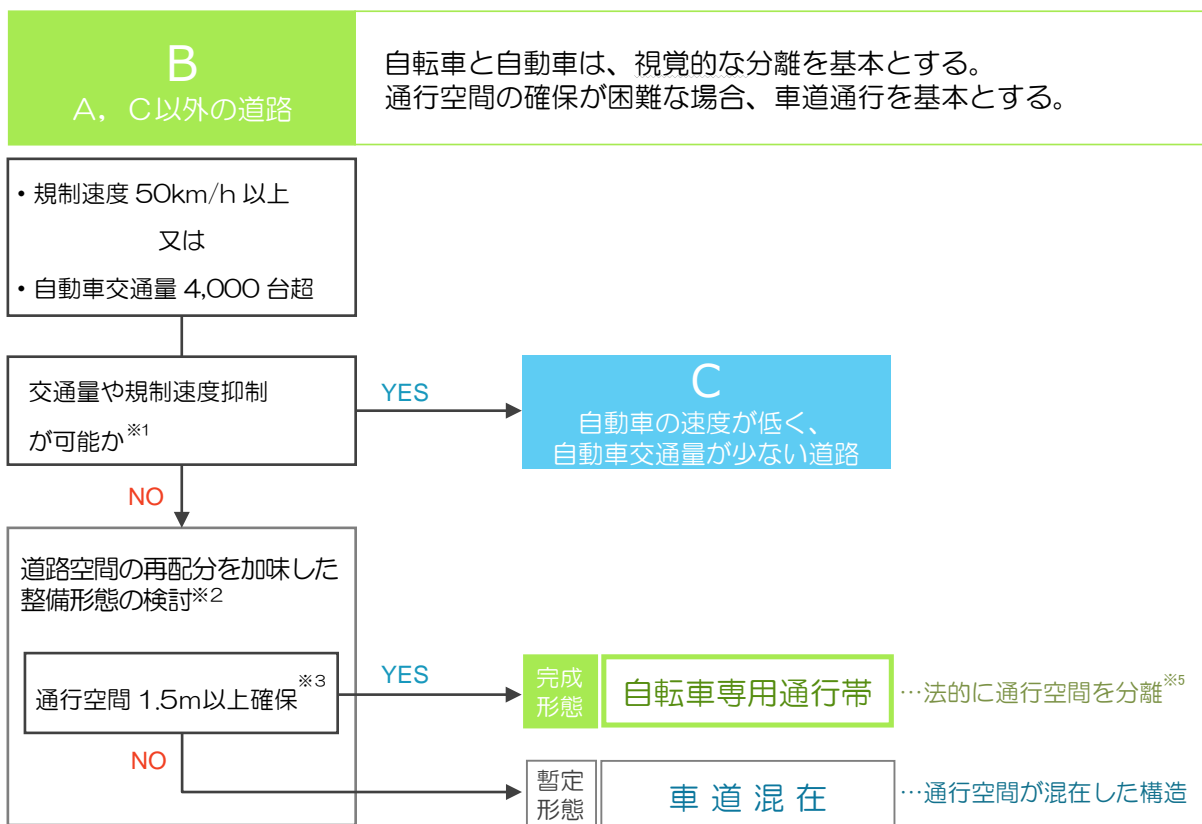
【A、C以外の道路B】の整備形態の選定方法

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

<p><b>C</b> 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路</p>	<p>自転車と自動車は、通行空間が混在した状態を基本とする。</p>
---	------------------------------------

<p>• 規制速度 40km/h 以下 かつ • 自動車交通量 4,000 台以下</p>	<p>完成 形態</p>	<p><b>車道混在</b></p>	<p>…通行空間が混在した構造*</p>
---	------------------	--------------------	----------------------

- ※ 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。

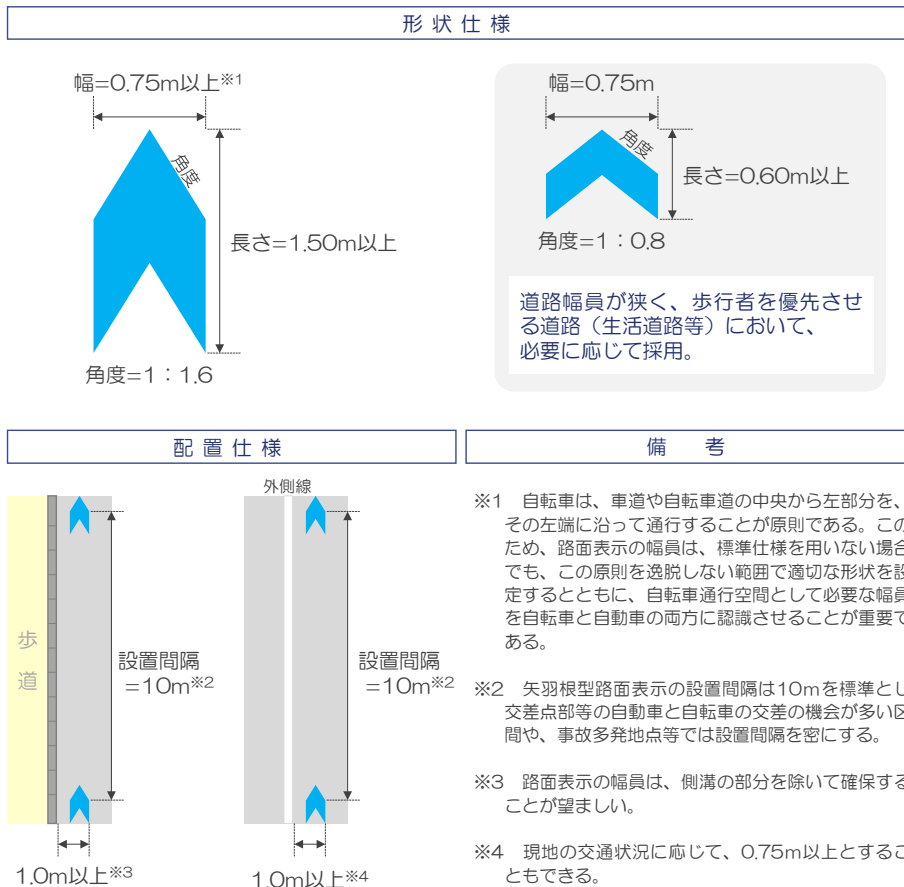


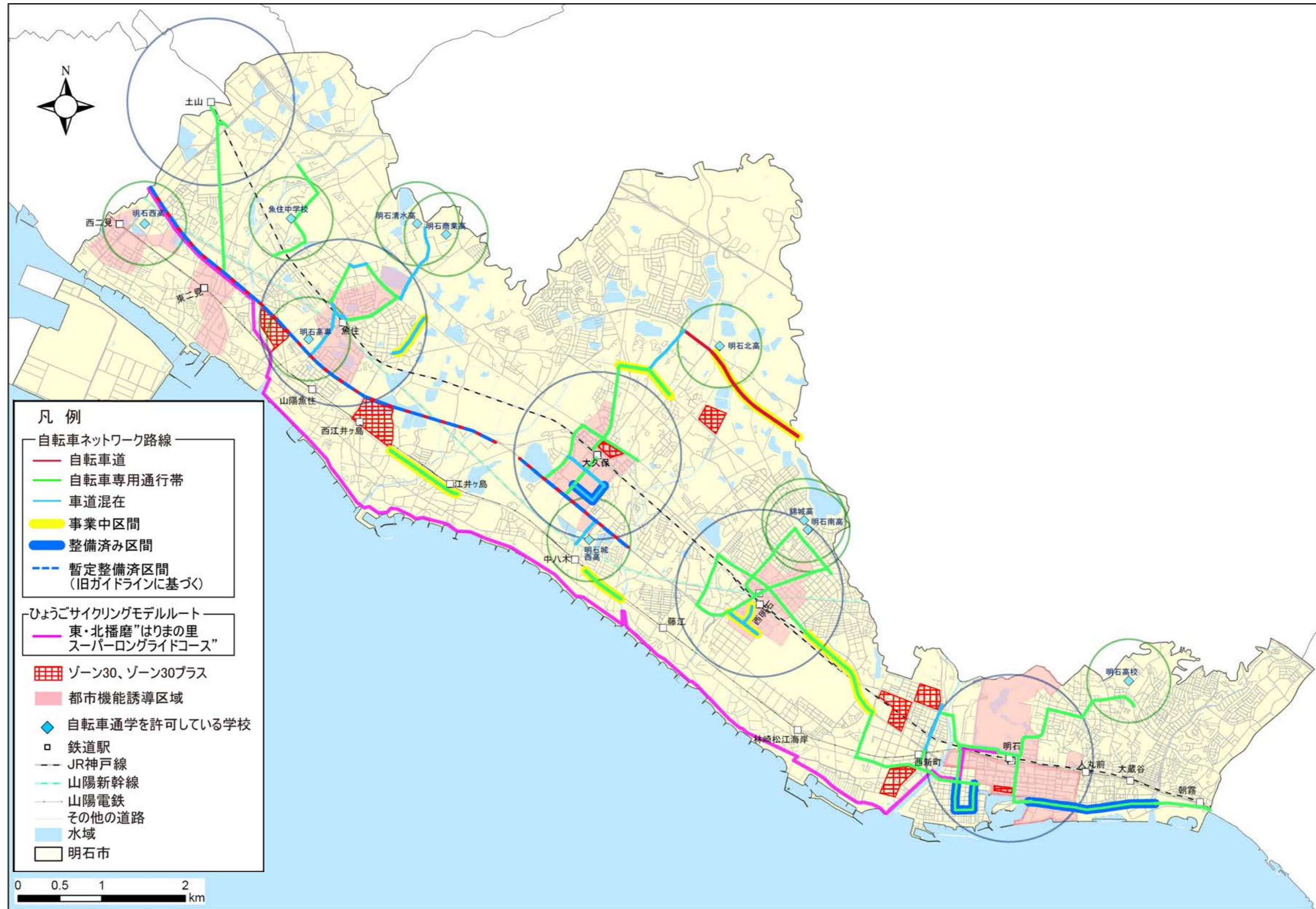
図 矢羽根型路面表示の標準仕様

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】

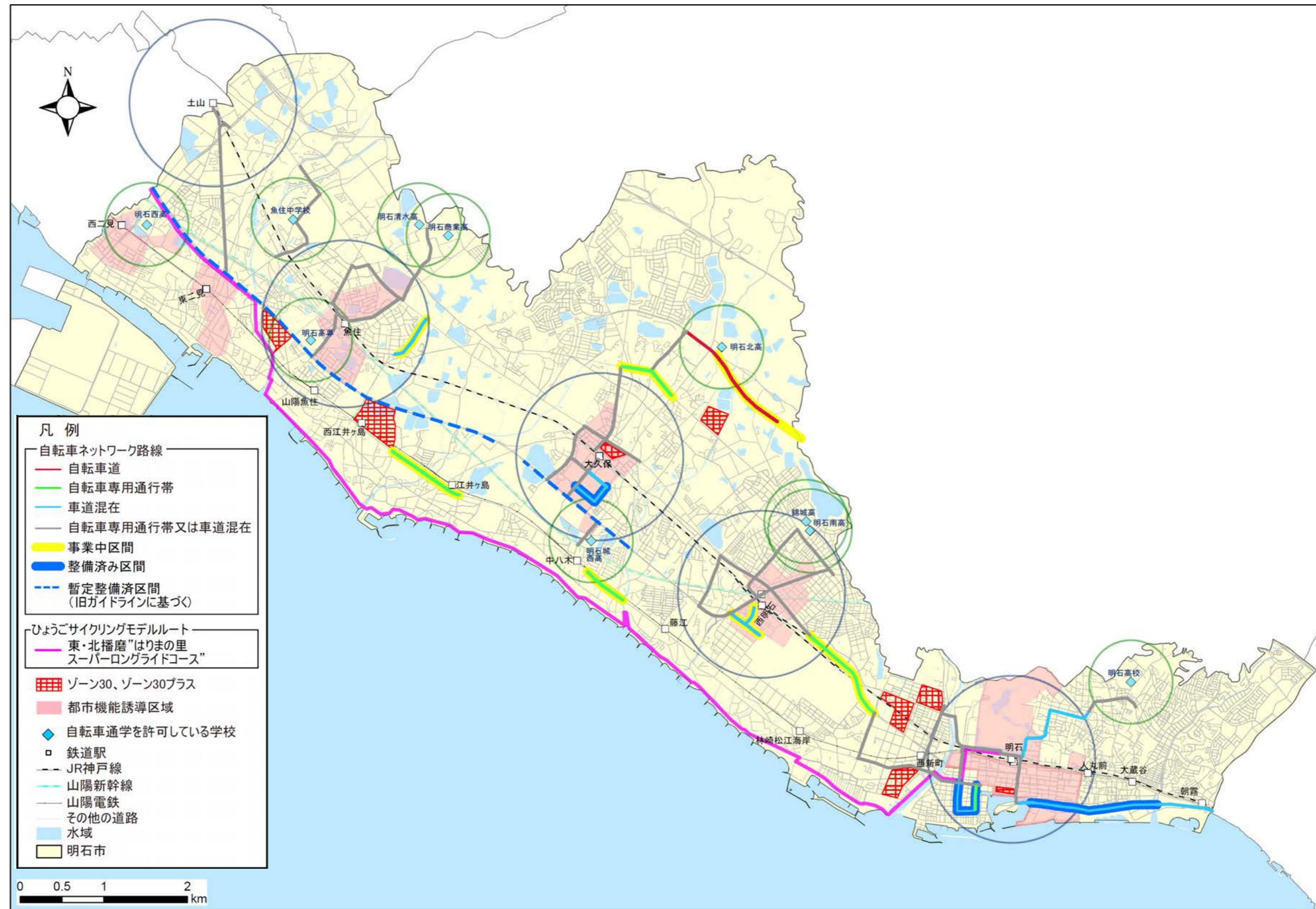
自転車ネットワーク路線について、将来的に実現を目指す完成形態（交通状況に応じた望ましい整備形態）を下図に示します。





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】

**Information**  
 インフォメーション 令和5年2月 兵庫県警察

**令和5年4月1日から  
 自転車乗車用ヘルメット  
 着用が努力義務化** 業務中の自転車乗車時もお忘れなく

道路交通法の一部改正（令和5年4月1日施行）により、従来、児童又は幼児を保護する責任のある者の遵守事項とされていた乗車用ヘルメットの利用について、改正法の施行後は、**全ての自転車の運転者が乗車用ヘルメット着用を努めなければならないこととなります。**

『自転車安全利用五則』を守りましょう！

- 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

交通安全情報発信中！！

【明石市交通安全課 チラシ】

**だいじな だいじな  
 命を守ろう**

令和5年4月より  
 自転車を運転するすべての人の  
 ヘルメット着用が  
 努力義務化されています

明石市交通安全課 ☎078-918-5036

【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



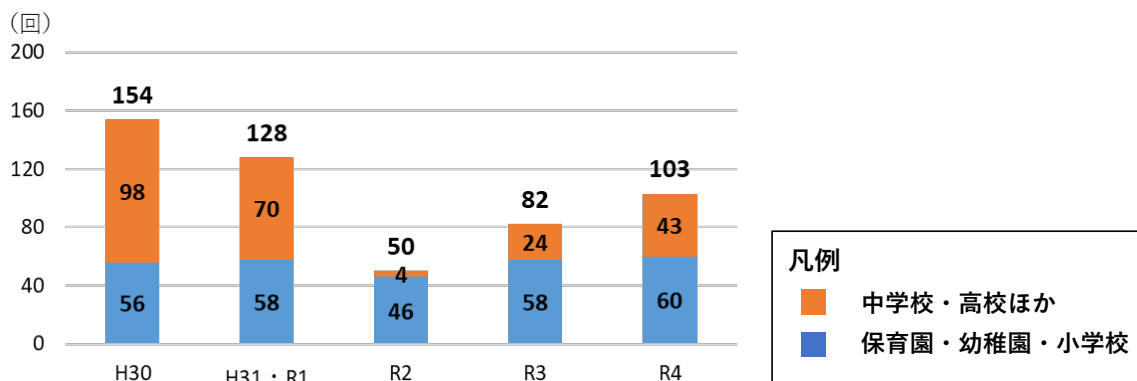
交通安全教室（自転車実技）



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

明石駅東自転車駐車場



西明石自転車駐車場



###### 【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)		
認定要件	<b>宣言企業</b> 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	<b>優良企業</b> 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

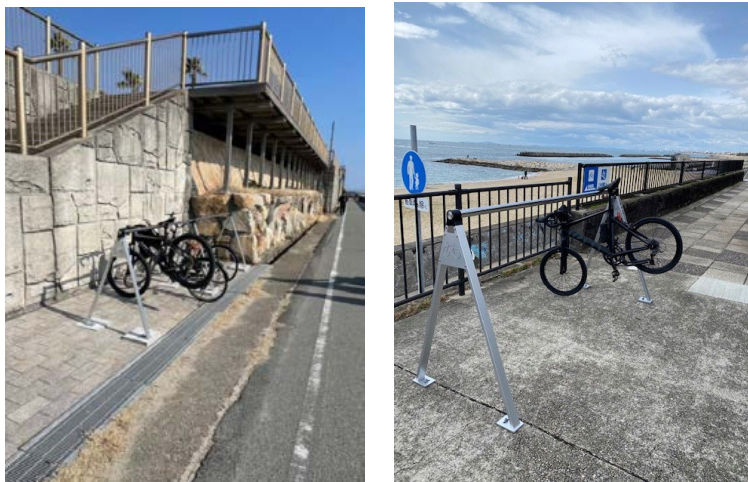


新たなルート設定後のマップ(例)



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

**市の施策**

■ 公共交通等の利用促進  
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。

**(具体的な施策・事業等)**

- ▶ 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>
  - ・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<sup>TM</sup>）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>
  - ・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**
  - ・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】

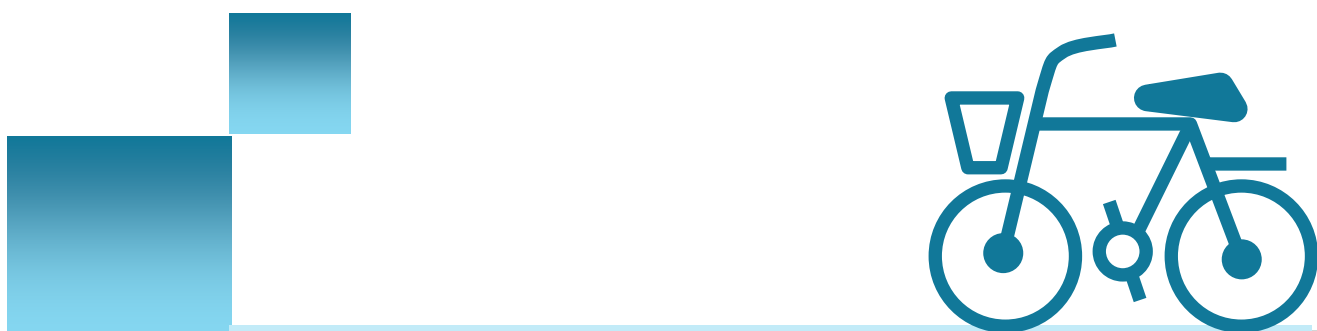
災害時の避難や移動における自転車の有効性について、市民等に周知を図ります。



---

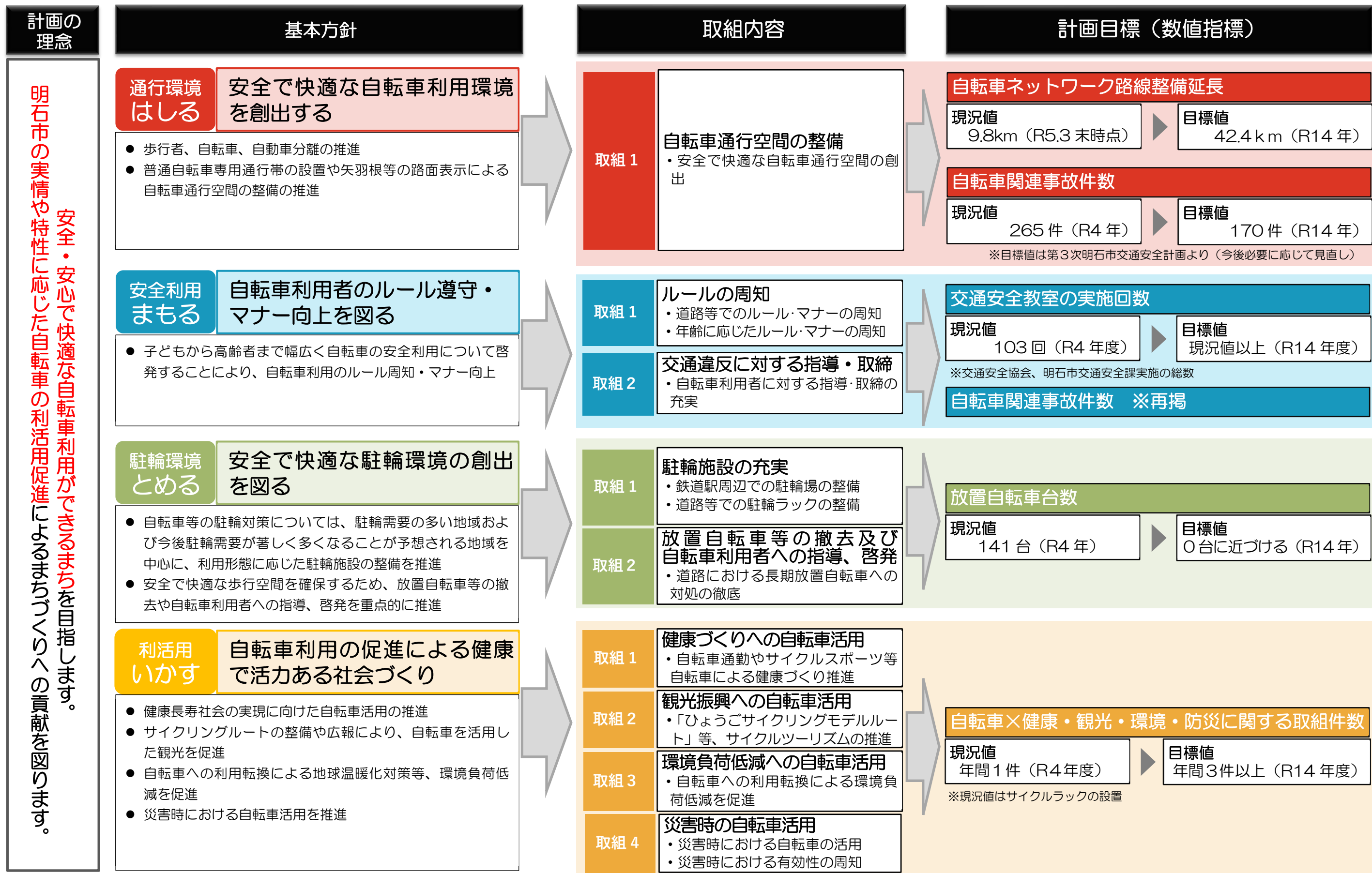


## 第5章 計画の推進方策





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 ~ 明石卸売場南交差点	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	大久保団地南交差点 ~ 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 ~ 皿池交差点	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	幣塚橋交差点 ~ 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	自転車道	※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	自転車道	自転車道
40	市	大久保町松陰	大久保町松陰 ~ 大久保町大窪	0.73	自転車道	自転車道
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

