



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。

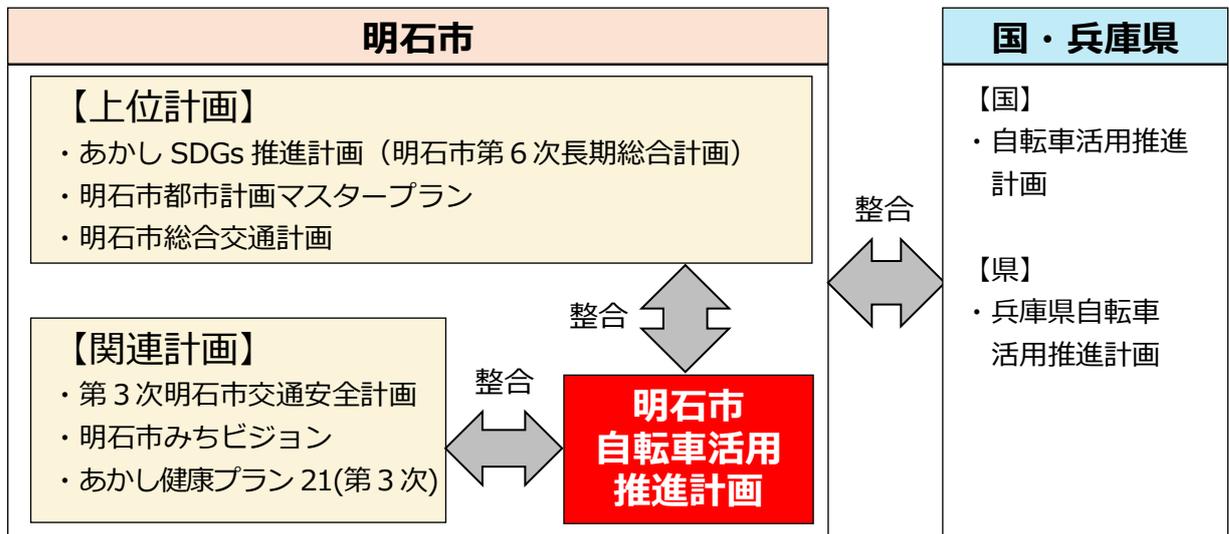


図 計画の位置付け

【上位計画1】

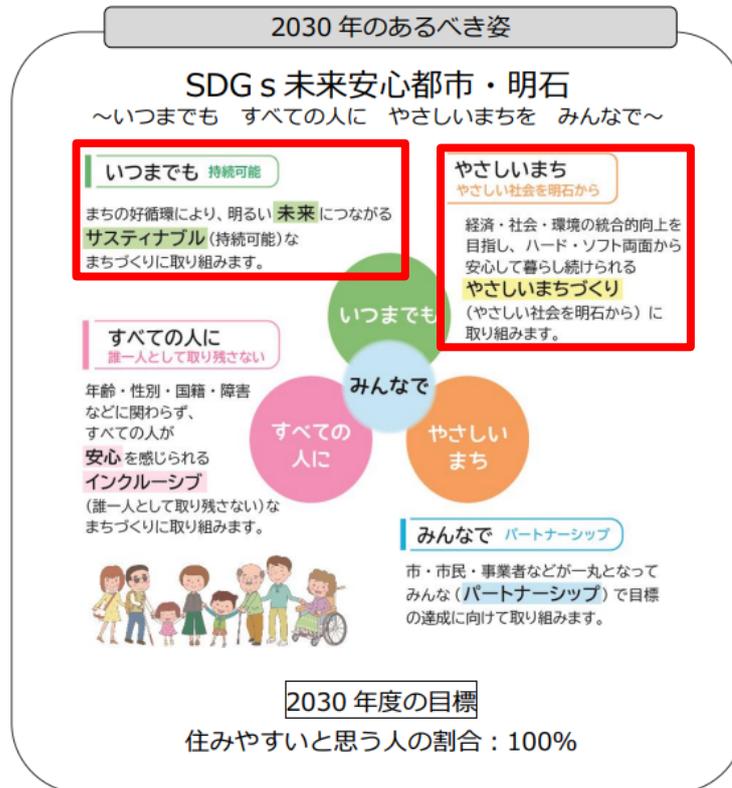
あかしSDGs推進計画（明石市第6次長期総合計画）（計画期間：令和4年度～令和12年度）

◆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。

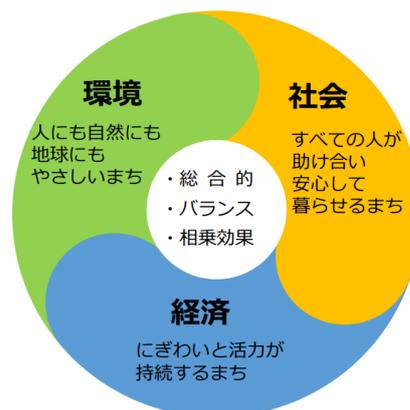
【2030年のあるべき姿】

「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

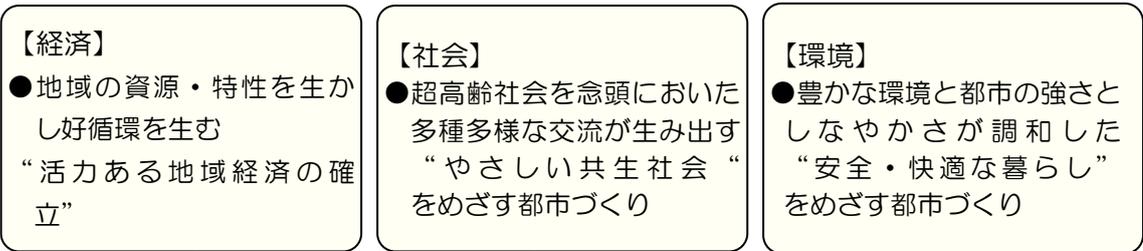
- 都市全体の将来像や土地利用、都市施設整備のあり方などを明確にする計画です。

【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＞

「やさしさ、豊かさ、活力が持続する未来安心都市・明石」

＜都市づくりの方向性＞

- ①誰もが安全・安心に暮らせる、人にやさしい都市づくり
- ②災害に強く、強靱な都市づくり
- ③都市と自然が融合し、環境負荷の少ない脱炭素型の都市づくり
- ④まちの魅力により活力と交流が持続する都市づくり
- ⑤スマートシティの推進による次世代の都市づくり

＜都市づくりの方針※自転車関連部分抜粋＞

【都市施設整備の方針】

- 主要な徒歩、自転車の流れがある道路や沿道景観等を楽しめる道路は、安全かつ快適に利用できる交通環境を整えるとともに、必要な駐輪場等の確保を図ります。
- 限られた道路空間で自転車と歩行者が共存できる安全な自転車通行空間・歩行空間の整備を進めるとともに、自転車交通安全教室や放置自転車対策を行うなど、ハード・ソフトの両面から自転車利用環境の向上を推進し、自転車と歩行者が共に通行しやすい環境整備に取り組みます。
- 自転車等多様な交通モードに対応した交通環境を見据え、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、見直しを進めていきます。
※回遊ネットワークの整備では、海岸沿いの自転車道（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の取組を検討

◆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

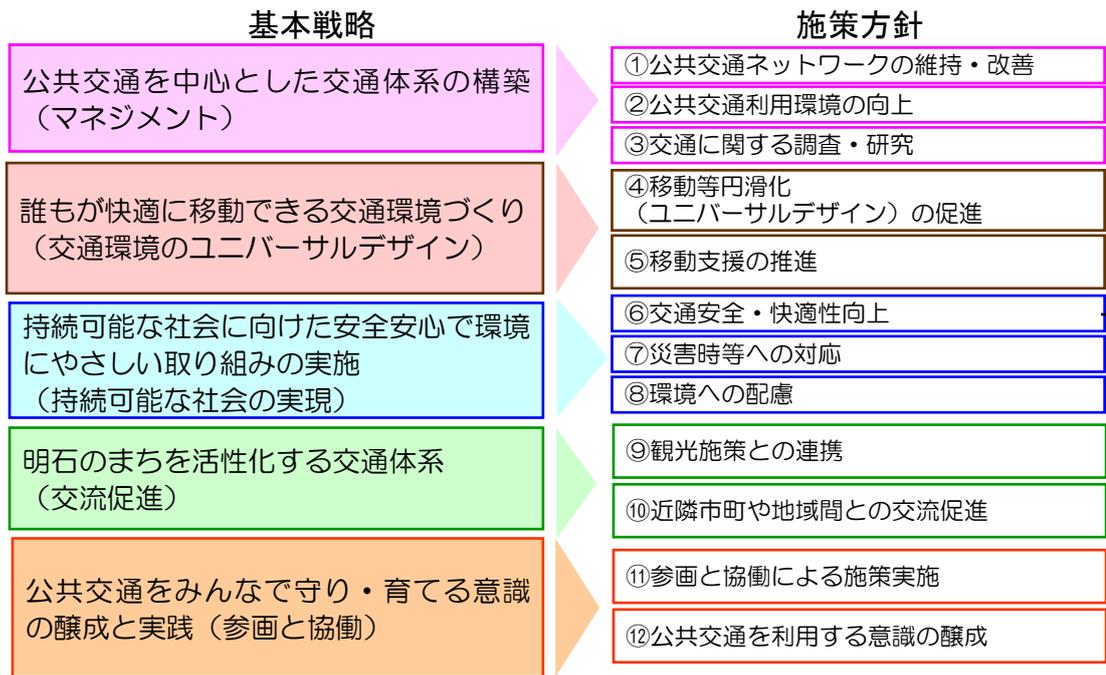
- ・本市の交通部門における計画です。公共交通の利用促進を基本とした施策展開を計画しています。

【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】

交通安全の視点を立ち、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）

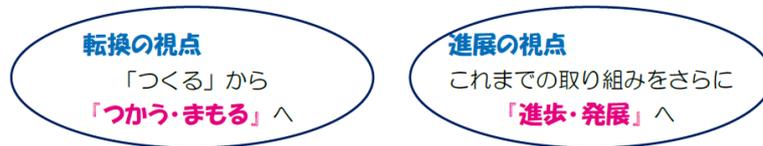
【関連計画2】明石市みちビジョン（平成26年度策定（10年間））

◆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

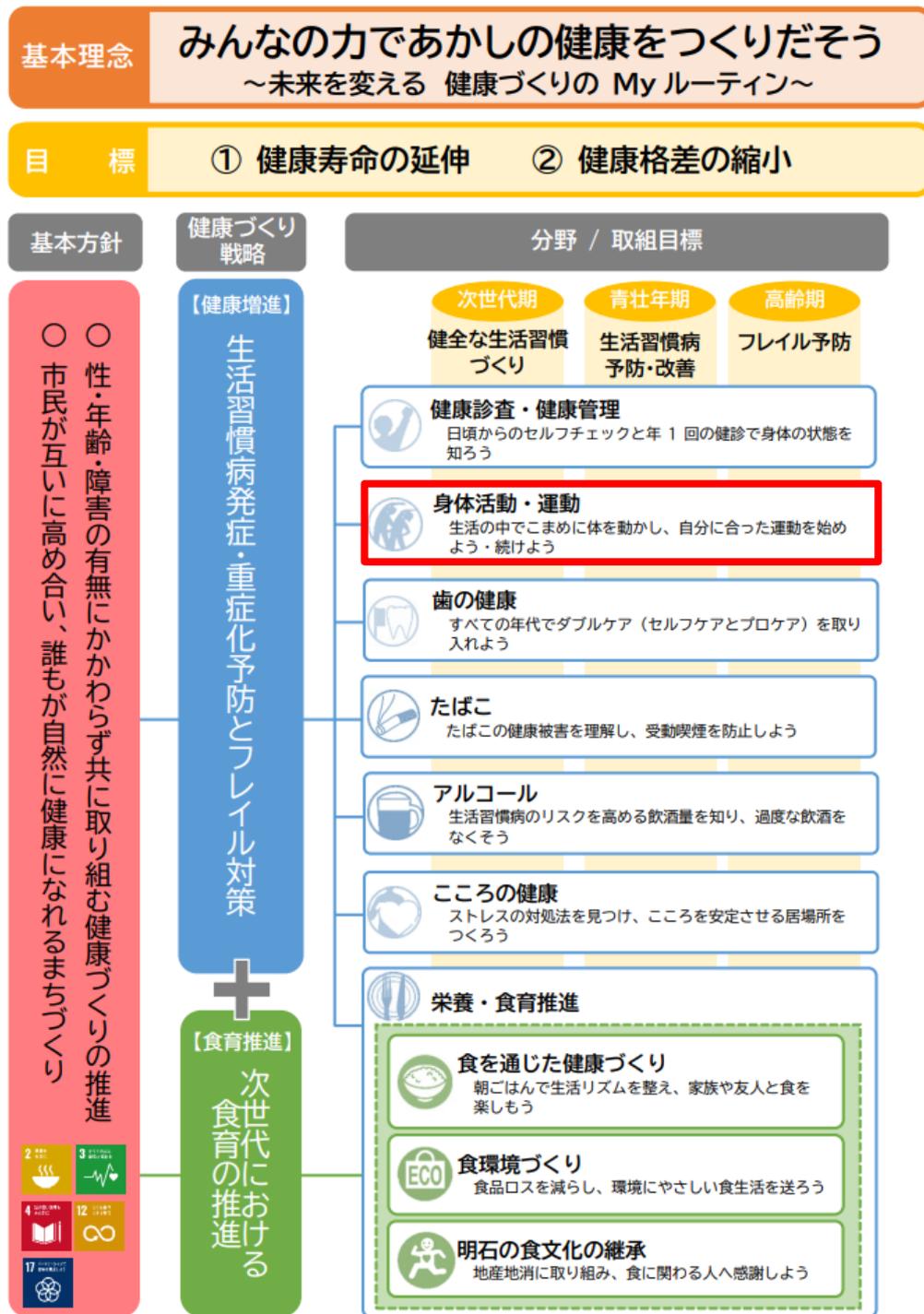
- 自転車走行環境の整備
- 歩行環境の整備 ⇒ 自転車は基本的に車道を通行させるための対策

【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



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、将来に渡る使いかた等に留意しガイドラインも見直し）
<自転車の走行性に対応した排水構造の例>
- 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。
<三輪アシスト自転車研究>【出典：東北大学研究開発】
- **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。
- 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。

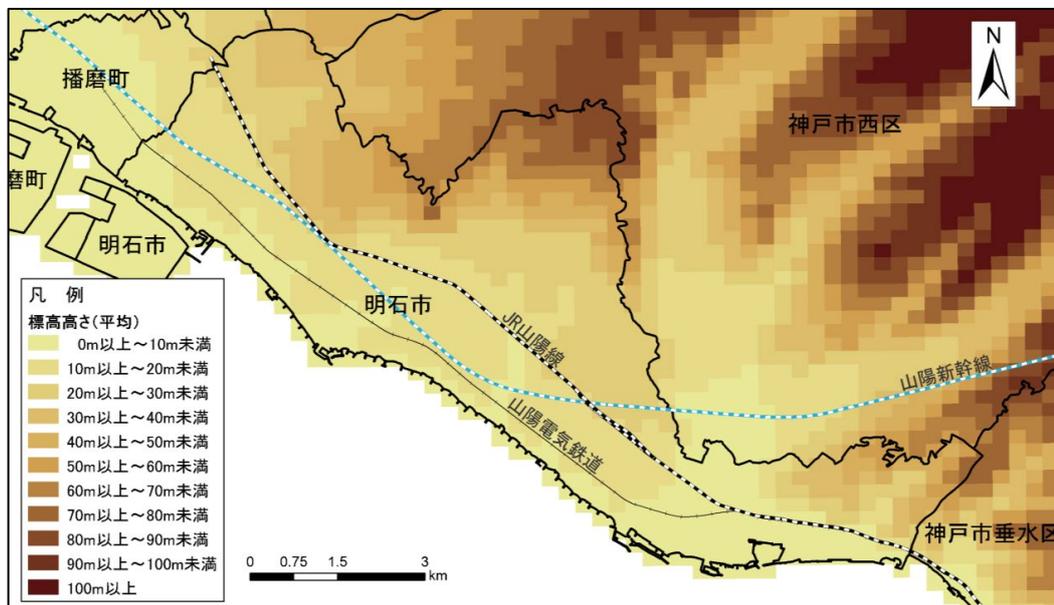


図 明石市の地勢

■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。

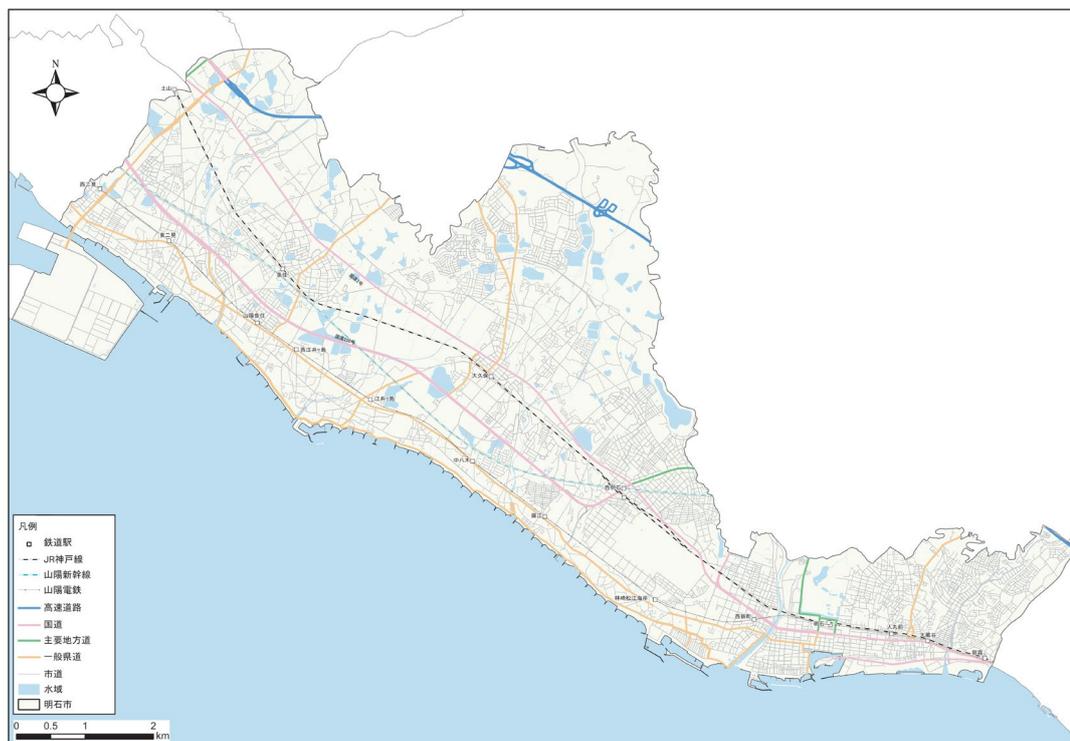


図 明石市の幹線道路、鉄道

■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）

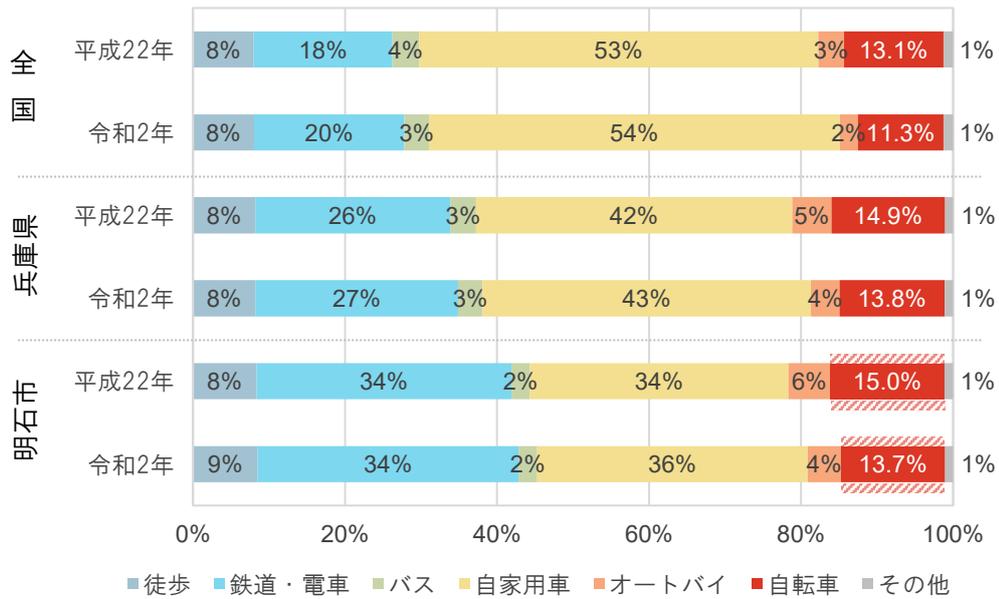
図 年齢3区分別の人口推計

■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。

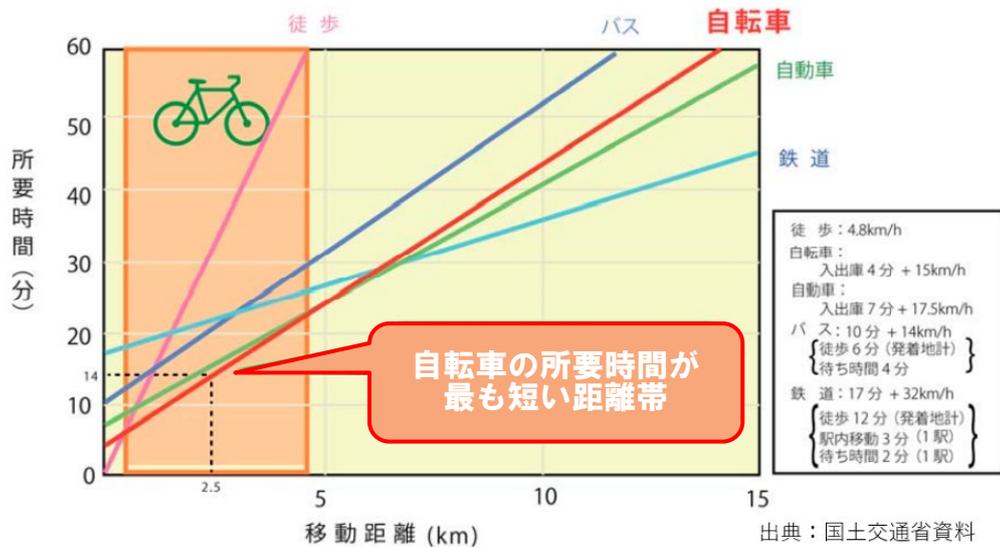


図 移動距離と所要時間の比較

■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。

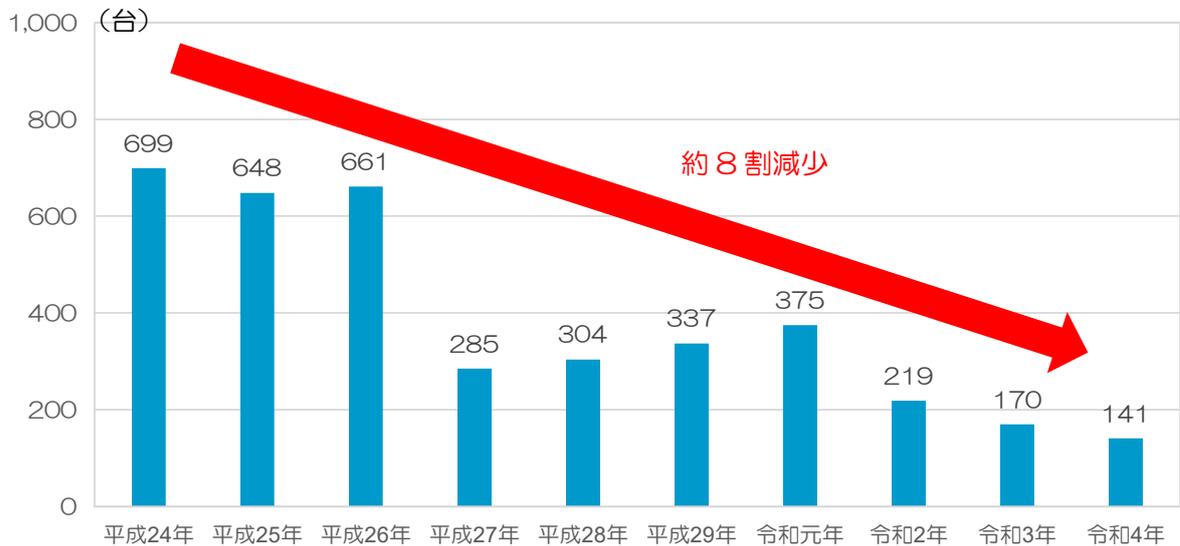
表 自転車保有台数

	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。

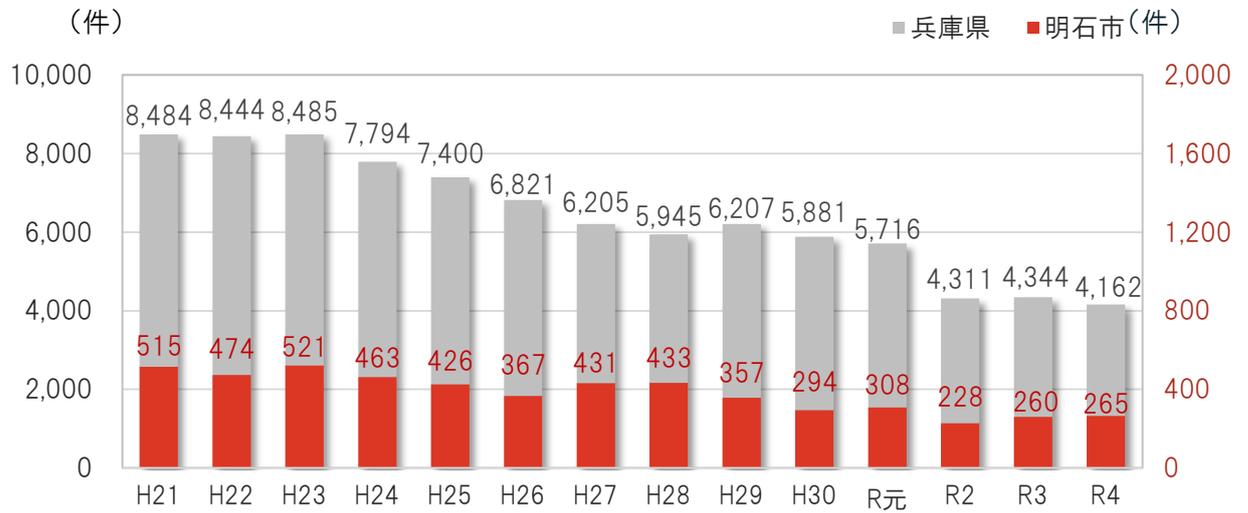


資料：明石市資料（駅周辺における放置自転車等の実態等調査）
図 明石市内の自転車放置台数の状況

■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。



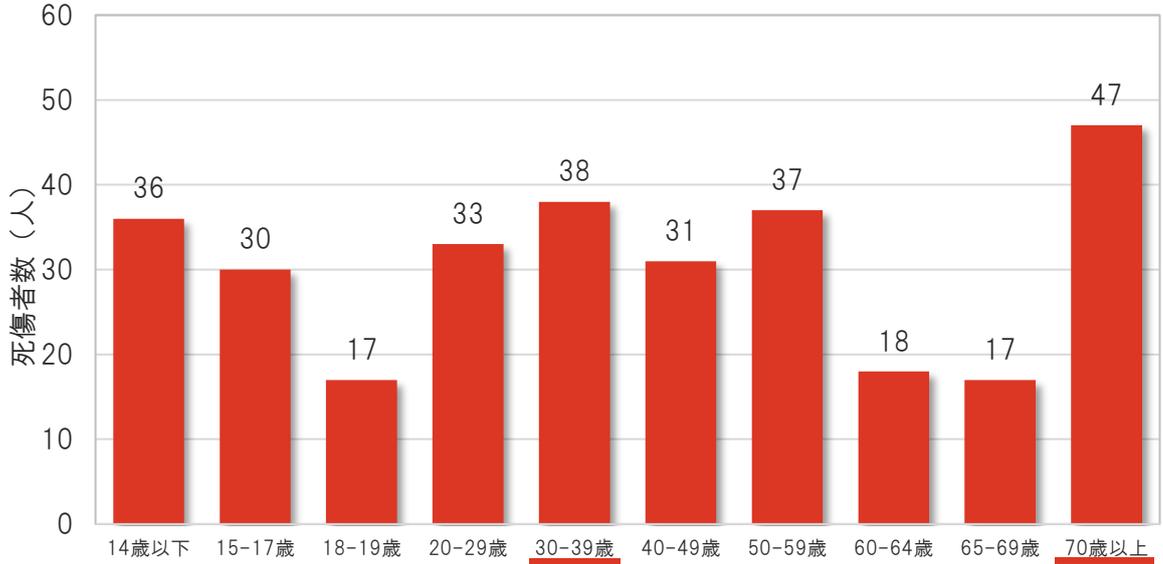
資料：交通年鑑

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）

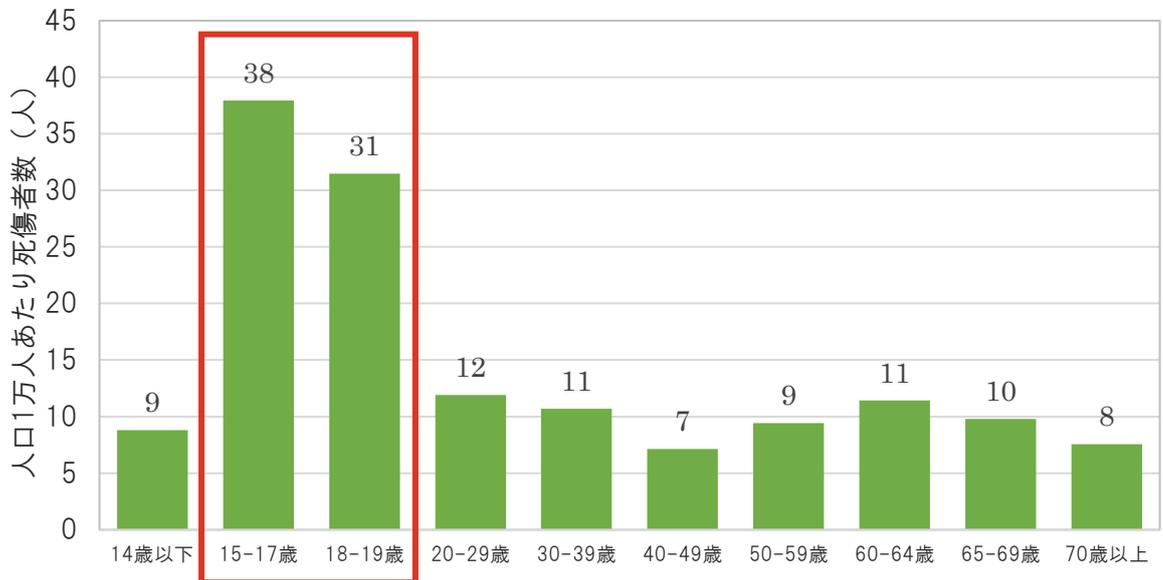
自転車乗用中におこった事故の死傷者数は、70歳以上が47人と最も多く、次いで30～39歳で38人となっています。

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）

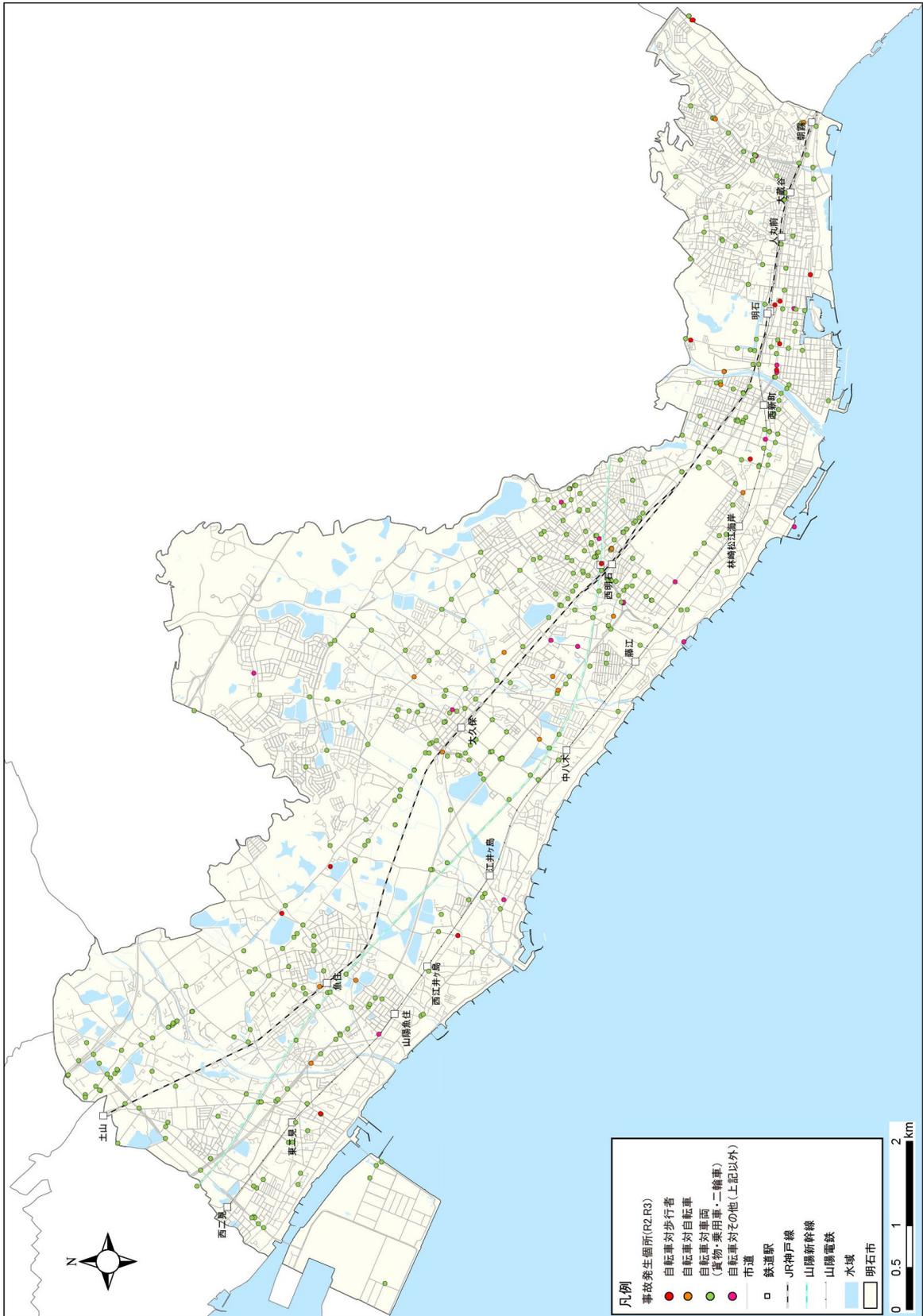


資料：令和元年交通年鑑、国勢調査（令和2年）

図 自転車乗用中の人身事故（人口1万人当たり、年齢別）

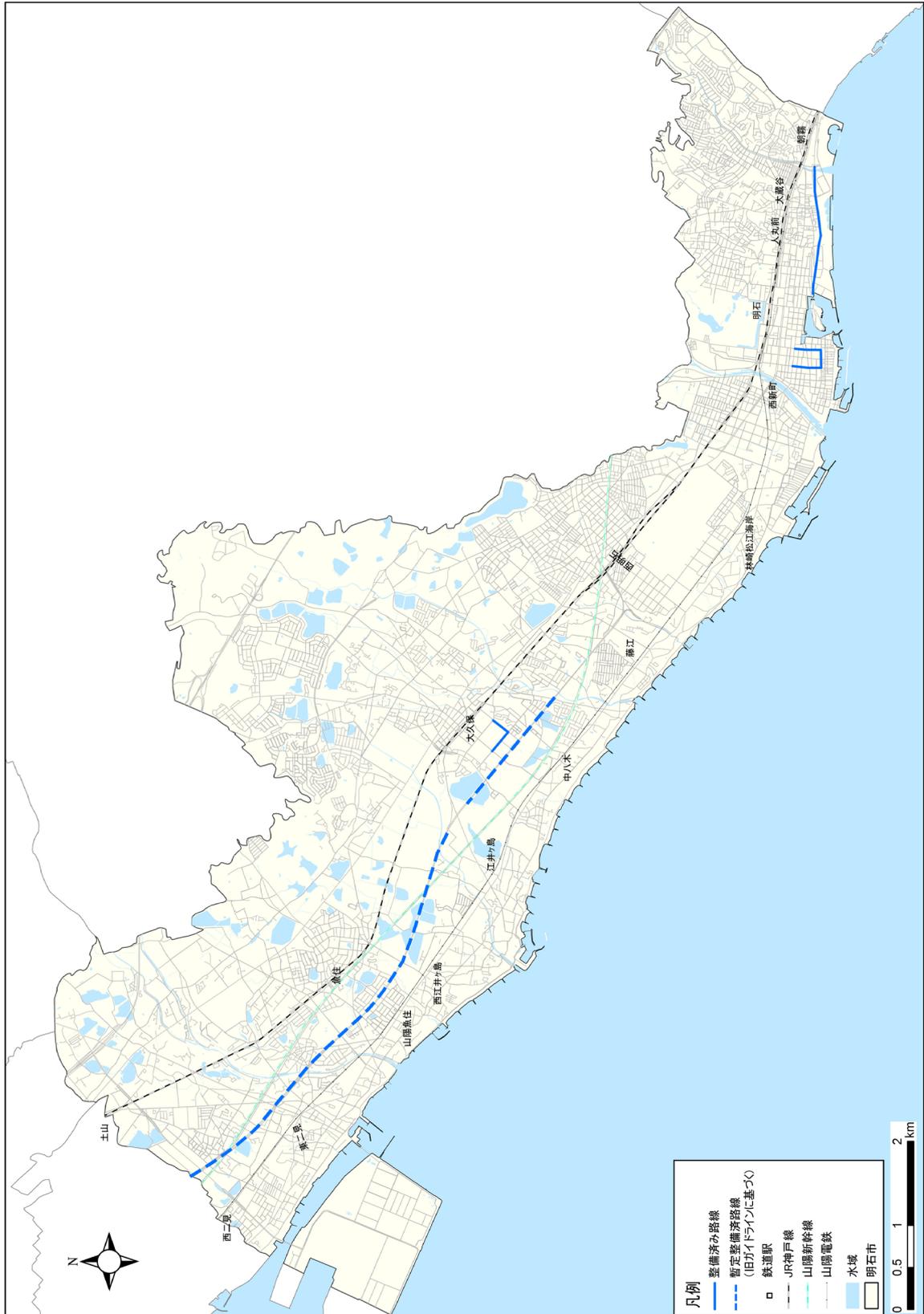
③自転車関連事故箇所の位置図

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。



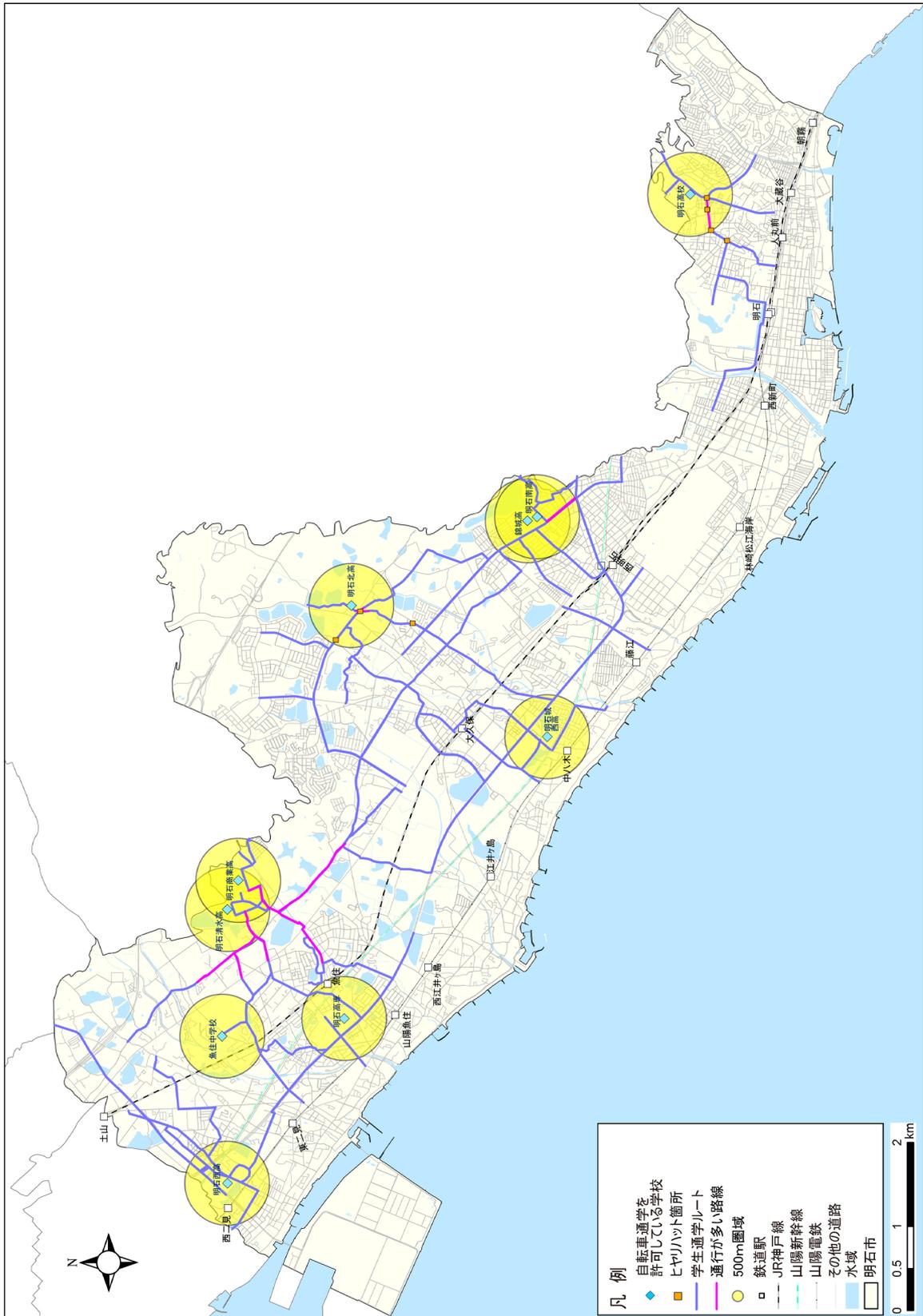
■市内における自転車通行環境の整備状況

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）。



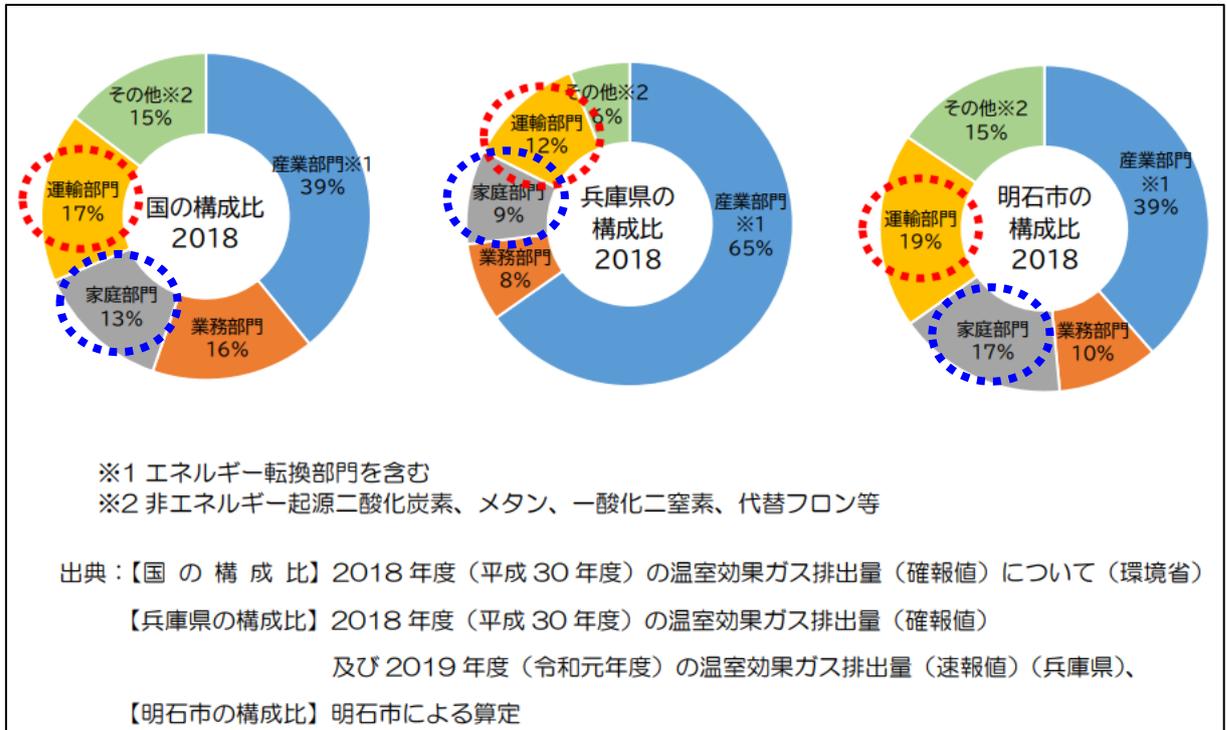
■市内における学生の利用道路

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。

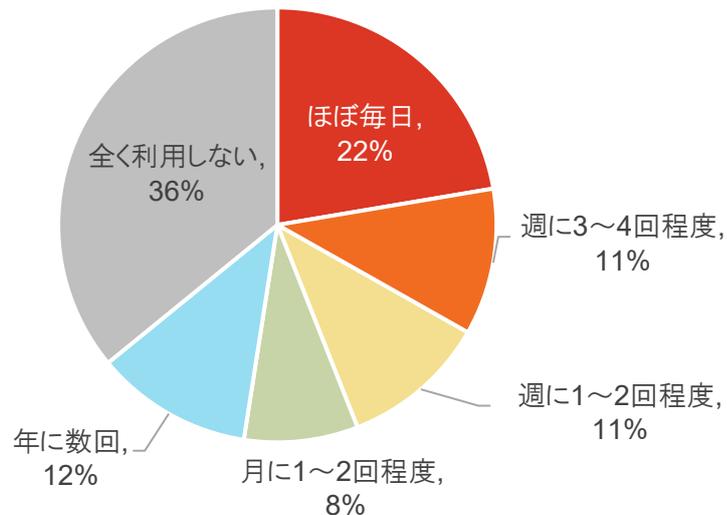
■調査実施日	平成27年8月10日（月）～平成27年8月24日（月）
■配布数	2000票（高校生以上の市民を無作為に抽出し、郵送）
■回収数	709票（回収率：35.5%）

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。

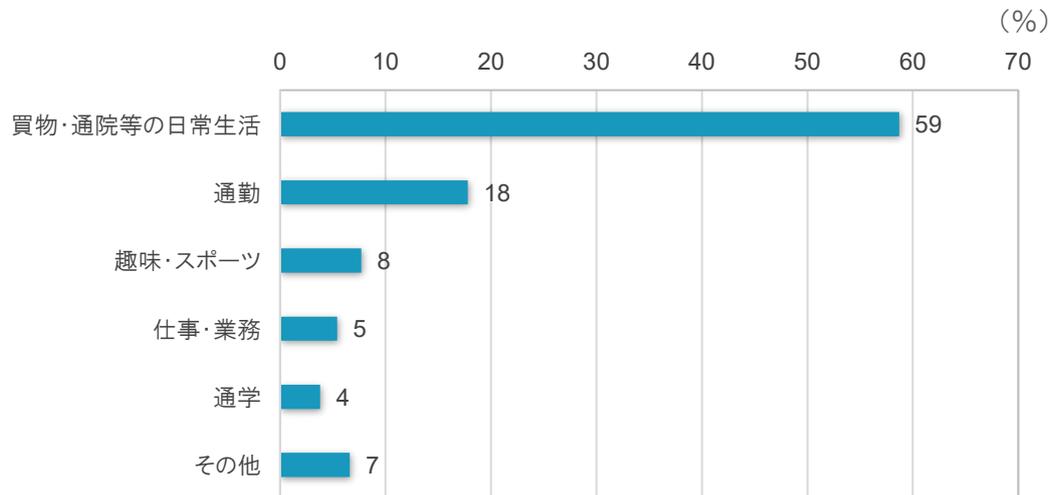
問：どのくらいの頻度で自転車を利用していますか。



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

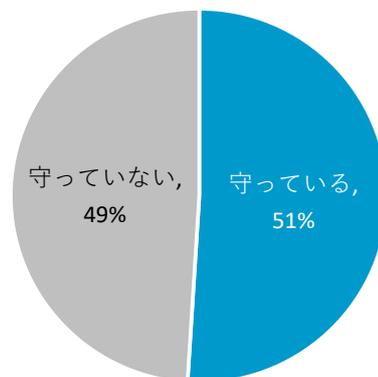
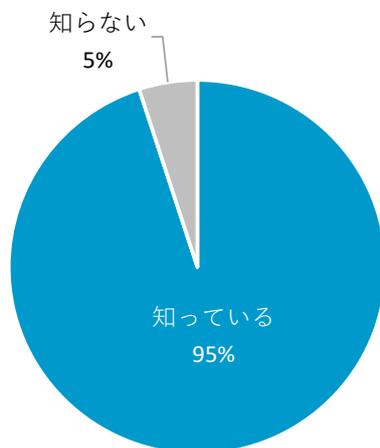
「自転車は原則として車道を通行する」というルールについて、95.2%が認知しているものの、51%しか遵守していないという回答が得られました。また、自転車の通行ルールを守っていない理由について、「車道は車やバイクが走っているので危ない(怖い)」を理由に挙げる方が約半数でした。

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。

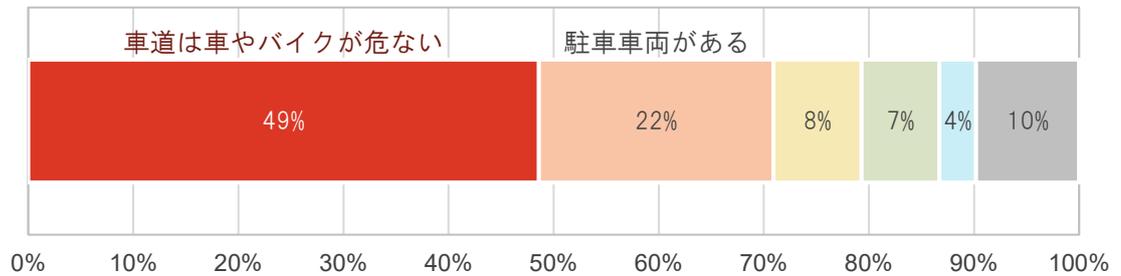
問：道路交通法では、「自転車は原則として車道を通行する」ことになっています。

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。



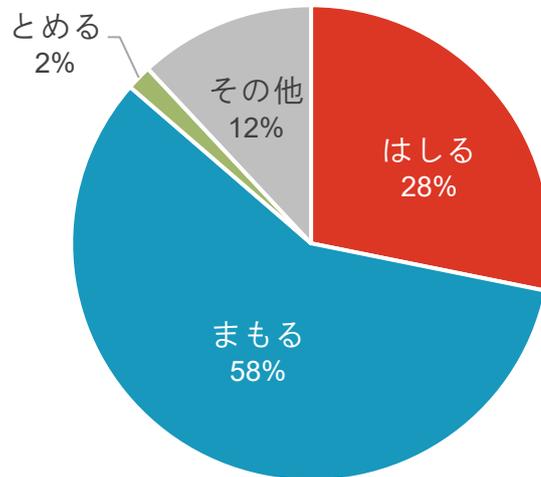
問：「自転車は原則として車道を通行する」ルールについて、「守っていない」と回答された方にお聞きします。
 ルールを守っていない理由は何ですか。（複数選択可）



- 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いて走りにくいから。
- 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>■ 通行環境 “はしる”</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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。 • 車道に自転車線つくってほしい。 • 自転車が走っていい道かどうか分かりにくい。 • 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。 • 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。 	<ul style="list-style-type: none"> • 自転車ネットワーク路線の選定 • 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
<p>■ 安全利用 “まもる”</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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。 • 無灯火の自転車が怖い。 • 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。 • 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。 • 高齢者に対しても講習会等をしてはどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> • 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 • 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
<p>■ 駐輪環境 “とめる”</p> <ul style="list-style-type: none"> • 不法駐輪をもう少し取り締まってほしい。 • 駐輪場は十分に確保してほしい。 • 駅前駐輪場の料金が高いので安くしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> • 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

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。

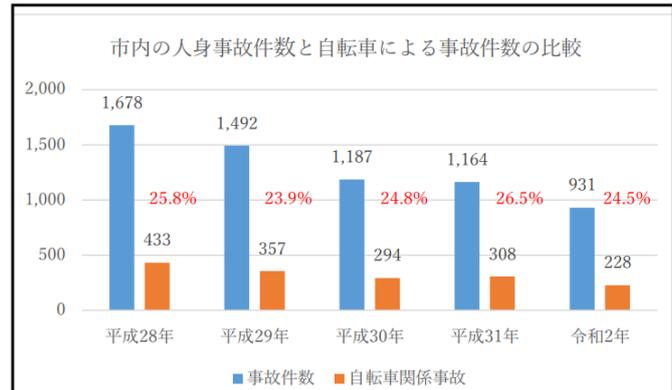
2) 自転車利用に関する課題

(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