

明石市 自転車利用環境 向上計画



平成29年3月

明石市

目 次

<本編>

第1章 はじめに	1
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
第2章 自転車利用に関する現状と課題	5
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.....	11
第3節 市民の自転車利用に関する意識（アンケート調査）	19
第4節 自転車利用に関する課題.....	26
第3章 計画目標と基本方針	28
第1節 計画の理念	29
第2節 計画目標（数値目標）	29
第3節 基本方針.....	29
第4章 重点的に取り組むべき方向性	31
第1節 通行環境“はしる”	32
第2節 安全利用“まもる”	50
第3節 駐輪環境“とめる”	53
第5章 計画の推進方策	55
第1節 進行管理.....	56
第2節 推進体制.....	56



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

現在、兵庫県の自転車関連事故は減少傾向にありますが、本市では、平成26年までは減少傾向にあったものの、平成27年には増加へと転じています。この課題解決に向けて、自転車の通行空間の整備、通行ルールの遵守といったハード・ソフトの両面から自転車利用環境の向上を推進することが求められています。

こうした現状を背景とし、「明石市総合交通計画」における目標である「過度に自動車に頼らず、公共交通の利用促進を基本とし、各交通手段が連携する交通体系の確立」のもと、安全・安心で快適な自転車利用ができるまちを目指して、「明石市自転車利用環境向上計画」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

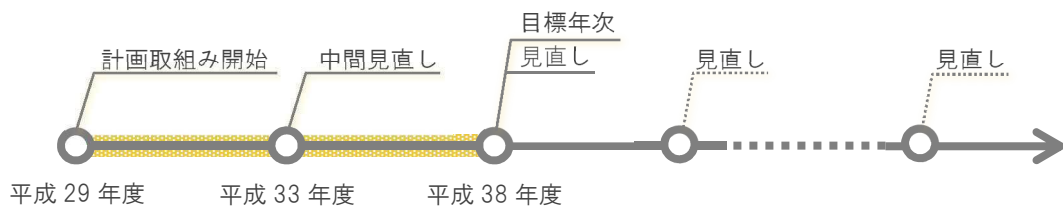
■計画の範囲

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平成38年度とします。

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 計画目標と基本方針 (P.28)

- 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、計画目標と3つの基本方針を設定しています。

【 3つの基本方針 】



第4章 重点的に取り組むべき方向性 (P.31)

- 本市の自転車利用環境を向上するため、3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.55)

- 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

本計画の計画策定方針を検討する上で、参考としている上位計画・関連計画は、以下のとおりです。

【上位計画1】明石市第5次長期総合計画（計画期間：平成23年度～平成32年度）

◆計画概要

- ・平成23～平成32年のまちづくりの指針となる計画です。

【平成32年のまちの姿】

「ひとまちゆたかに育つ未来安心都市・明石」

<まちづくり戦略>

目指す10年後のまちの姿
ひと まち ゆたかに育つ
未来安心都市・明石

まちづくりを進める手法

- ◆選択・集中する
効果の大きい取り組みに人材や財源を重点配分する
- ◆みんなで進める
まちづくりの担い手の参画と協働で進める
- ◆地域にあるものを活用する
地域特性を磨くとともに、既存施設の機能を高める
- ◆広域的な視点を持つ
連携するとともに、お互いに競い合いながら発展していく

子どもの健やかな育ちで、みんなの元気を生み出す
戦略の5つの柱

- | | |
|-----------------------|----------------|
| 1 安心・安全を高める | 4 まちを元気にする |
| 2 自立した温かい地域コミュニティをつくる | 5 一人ひとりの成長を支える |
| 3 明石らしい生活文化を育てる | |

◆自転車関連の主な計画

- 戦略1 安心・安全を高める ⇒ 交通安全対策の充実
- 戦略2 明石らしい生活文化を育てる ⇒ サイクリングなど自転車を利用しやすい環境の整備

【上位計画2】明石市都市計画マスタープラン（計画期間：平成23年度～平成32年度）

◆計画概要

・都市計画法に基づき「市町村の都市計画に関する基本的な方針」を示す計画です。

【ランドデザインコンセプト】

「海、緑、歴史、文化の魅力が暮らしにとけこむ未来安心都市・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〉

●人口減少・長寿時代を念頭に置いた、既成市街地・集落での“住み続けやすい”都市づくり

●明石らしさを感じる“地域資源”を活かした都市づくり

●隣接市町との戦略的な連携、魅力競争に基づく、主体的な都市づくり

〈ランドデザインコンセプト〉

〔明石市第5次長期総合計画：今後の都市空間〕

自然の豊かさと都市の利便性をさらに磨き、「安らぎ」と「にぎわい」が融合した「ひと まち ゆたかに育つ」空間の創出

〔都市計画マスタープラン〕

海、緑、歴史、文化の魅力が暮らしにとけこむ 未来安心都市・明石

〈都市づくりの基本的な方向〉

①明石らしさを感じる空間資源を守り育てる都市づくり

②都市と田園が融合する緑豊かな都市づくり

③核に都市機能が集まる集約型の都市づくり

④地球に優しい交通環境を備えた都市づくり

⑤安心・安全で、人に優しい都市づくり

◆自転車関連の主な計画

- 生活連携軸の形成：限られた道路空間での自転車・歩行者優先化等による自転車利用や徒歩での移動がしやすい道づくり
- 交通施設の整備：徒歩や自転車は、手軽で環境に優しい交通手段として、積極的にネットワークを形成

【上位計画3】明石市総合交通計画（計画期間：平成25年度～平成34年度）

◆計画概要

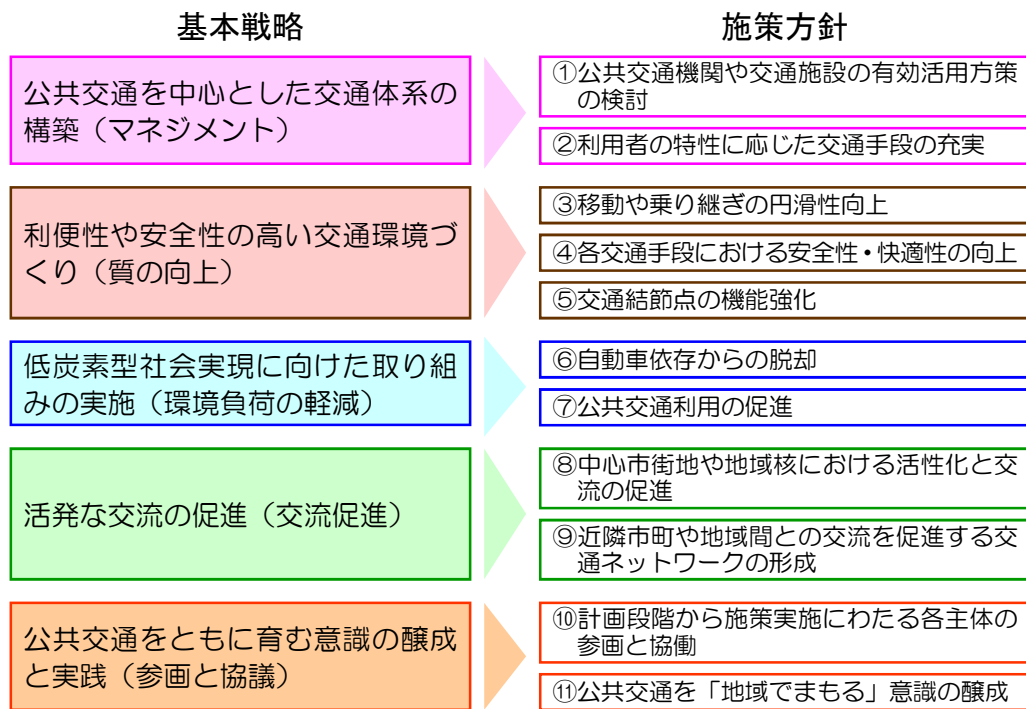
- ・本市の交通部門における計画です。公共交通の利用促進を基本とした施策展開を計画しています。

【計画の基本理念】

活発な交流による、恵まれた地域特性が生きるまちづくりの実現

【計画の目標（平成34（2022）年）】

- 公共交通利用者数：約1億人/年に増大（平成22年時点の9,329万人/年の約7%増大が必要）
- 交通手段分担率：自動車分担率32%に減少、公共交通分担率22%に増加、二輪・徒歩利用者分担率46%を維持
- 外出割合：平成22（2010）年の水準（77%）を維持



◆自転車関連の主な計画

【施策体系】

- ・ 目標達成のために利便性や安全性の高い交通環境づくり(質の向上)を展開
⇒自転車利用環境の向上、交通安全対策の充実

【主要プロジェクト】

- ・ 「交通安全対策の充実」
⇒自転車利用者の安全確保
(自転車シミュレータを用いた交通安全教室、模擬交通事故再現交通安全教室)

【地域別の交通施策】

- ・ 西明石地域及び二見地域では、自転車利用環境の向上が重点施策のひとつ

【関連計画1】第2次明石市交通安全計画（計画期間：平成28年度～平成32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】

高齢者をはじめとした交通弱者に重点を置き、誰もが安全で安心して暮らせるまちを目指す。

【交通安全目標】 交通事故死傷者数 1,700人以下

＜重点目標＞

- ① 高齢者事故件数 440件以下
- ② 自転車事故件数 340件以下
- ③ 鉄道運転事故件数 0件

【道路交通の安全】

＜交通安全意識の向上＞

- ① 歩行者の安全教育
 - ・ 年代別、障害者、外国人の交通安全教育の推進
- ② 自転車の安全利用の促進
 - ・ 自転車の正しい利用
 - ・ 点検整備
 - ・ 交通社会の一員としての意識の形成
- ③ 自動車の安全利用促進
 - ・ 運転者、同乗者、自動二輪車の交通安全対策

＜道路の利用環境整備＞

- ・ 歩行者優先の道路整備
- ・ 自転車利用に適した道づくり
- ・ 生活道路への自動車流入抑制
- ・ ユニバーサルな歩行空間の確保
- ・ 幹線道路ネットワークの確立

【鉄道交通の安全】

＜鉄道施設の安全性向上＞

- ・ ホームドア整備等の推進

＜踏切事故の防止＞

- ・ 踏切事故を防止するための啓発
- ・ 踏切の利用環境整備

【関係機関との連携】

＜公共交通への転換＞ ＜交通規制・取締り＞ ＜救助・救急活動＞

◆自転車関連の主な内容

- 重点目標への位置づけ 自転車事故件数 340件以下
- 自転車の安全利用の推進
 - 自転車の交通ルールや正しい乗り方について周知徹底を行う。
 - 放置自転車対策を継続して行う。
- 自転車利用に適した道づくり
 - 通行分離、カラー舗装や路面表示による自転車通行空間の整備を推進する。

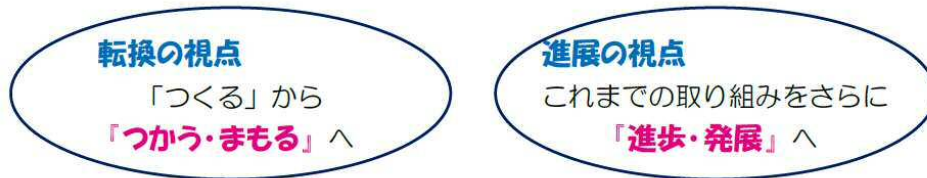
【関連計画2】明石市みちビジョン（平成26年度策定（10年間））

◆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】

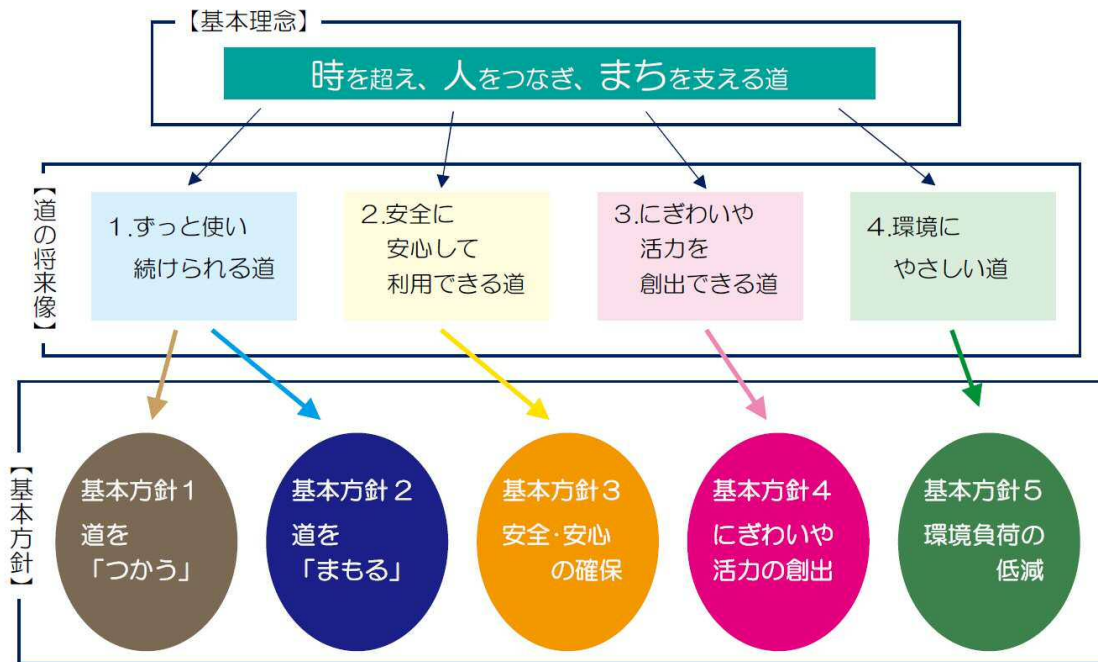
明石市の道路を取り巻く現状と課題を踏まえ、2つの視点に基づき道づくりに取り組みます。



【基本理念】

『みちビジョン』では、市民の皆様と市が、未来永劫変わることはない道のあるべき姿としての基本理念 ～ 時を超え、人をつなぎ、まちを支える道 ～ を共有して、一緒に道を使い・守り続けていくことを目指します。

【めざすべき方向性】



◆自転車関連の主な計画

基本方針1 道を「つかう」

- ・「ヒト」が主役の道づくり（多様な利用者が共存できる道路空間の形成）
- ⇒ 自転車走行環境の整備（自転車ネットワーク計画の策定）

基本方針3 安全・安心の確保

- ・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）
- ⇒ 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）

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。

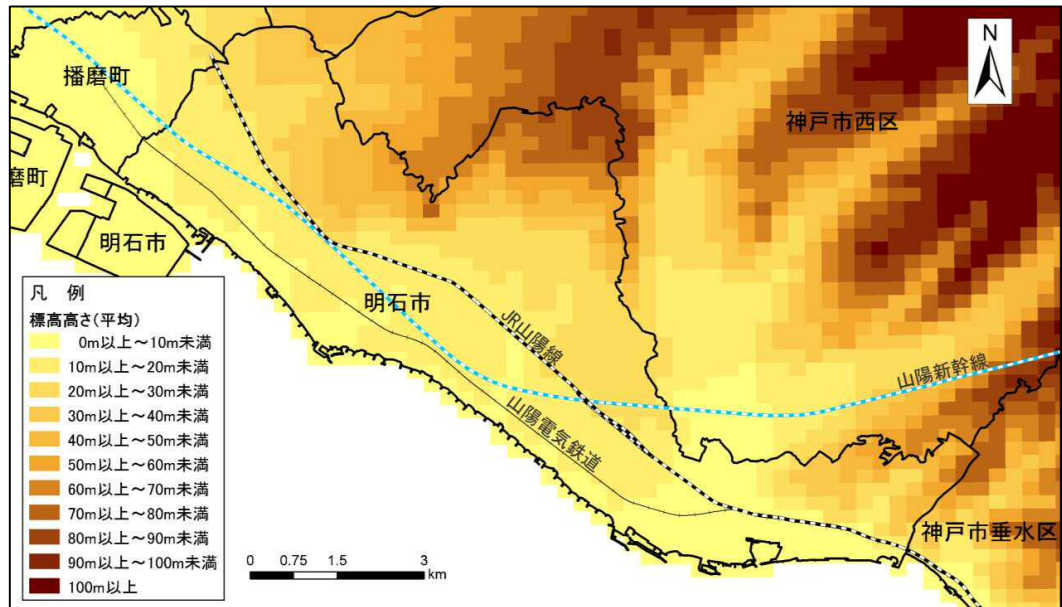


図 明石市の地勢

■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。

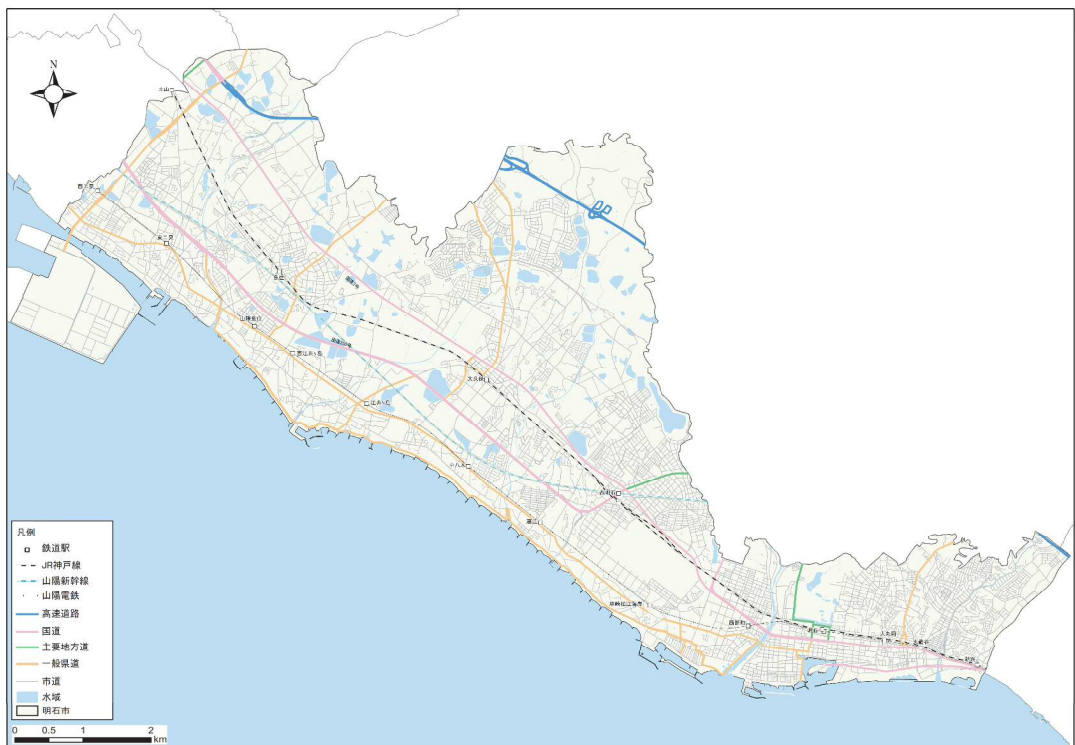
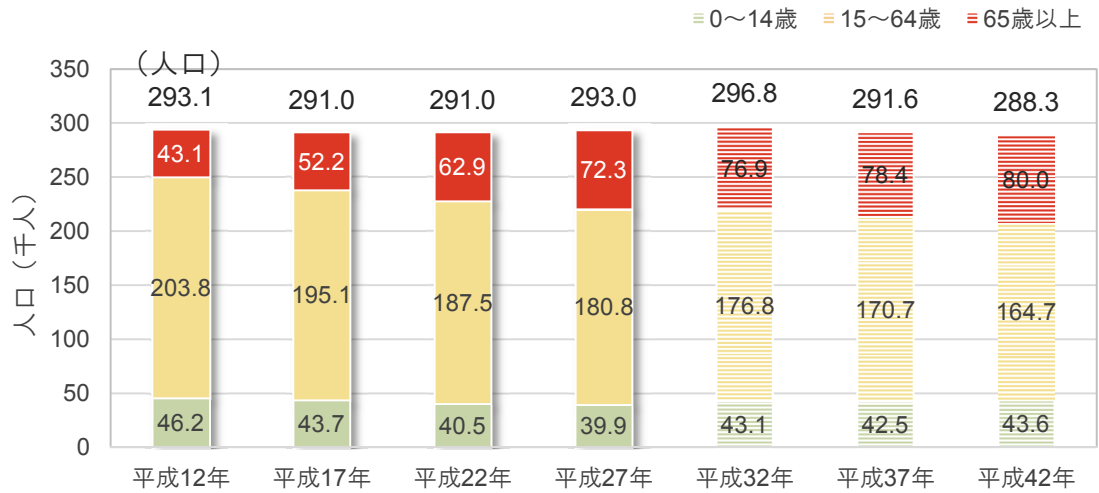


図 明石市の幹線道路、鉄道

■人口・将来人口

市内人口は29.1万人（平成22年国勢調査）。

平成12年以降、高齢者の増加が見られ、将来的にも増加が予測されます。

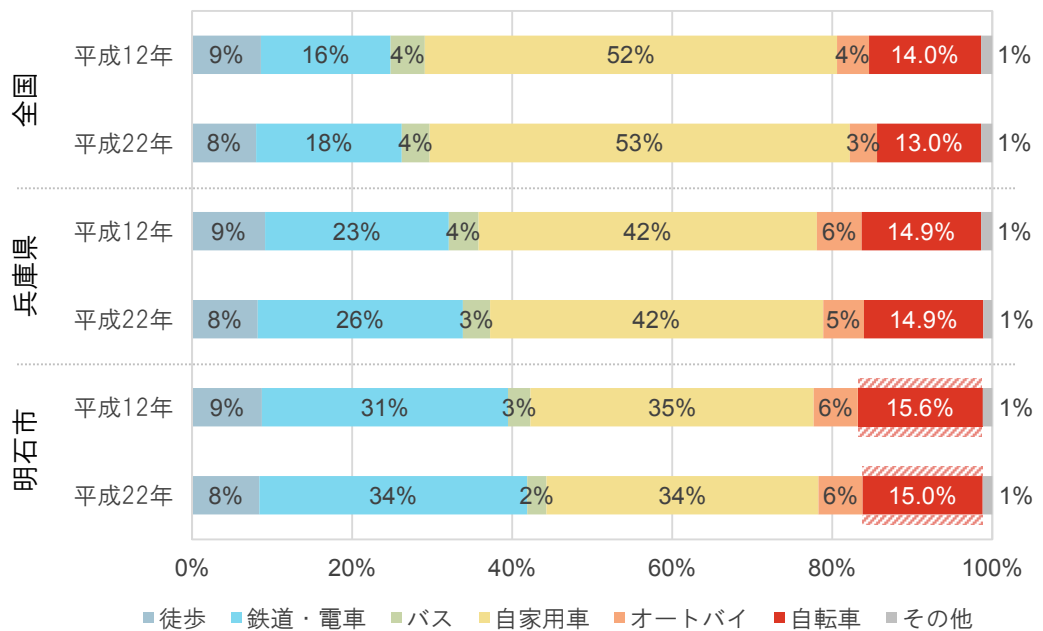


資料：明石市人口ビジョン（平成27年12月）

図 明石市の人口・将来人口と高齢化

■自転車利用

通勤通学時の自転車利用の比率は、15%程度であり、全国や兵庫県よりも高い割合です。



資料：国勢調査（平成12年、平成22年）

図 明石市の交通手段分担率

■自転車保有台数

1世帯当たり2.3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（予測）

	世帯数	自転車保有台数(千台)			伸び率
		平成24年		平成25年	
		1世帯当たり (台/世帯)			
全国	51,842,307	70,472	1.359	71,551	1.530%
兵庫県	2,252,522	3,218	1.429	3,265	1.439%
兵庫県/姫路市	205,357	358	1.743	358	-0.125%
兵庫県/西宮市	202,454	353	1.744	368	4.217%
兵庫県/尼崎市	209,160	213	1.018	229	7.572%
兵庫県/明石市	116,844	272	2.328	261	-4.072%
兵庫県/加古川市	99,530	150	1.507	148	-1.693%
兵庫県/宝塚市	91,656	136	1.484	139	1.657%
兵庫県/伊丹市	77,218	184	2.383	190	2.976%
兵庫県/その他	566,993	864	1.524	859	-0.492%

資料①世帯数：国勢調査（平成22年）

②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 平成25年3月）

■放置自転車

平成27年度のある平日の昼間における禁止区域内の放置自転車台数は、平成17年と比較して93%減少しました。

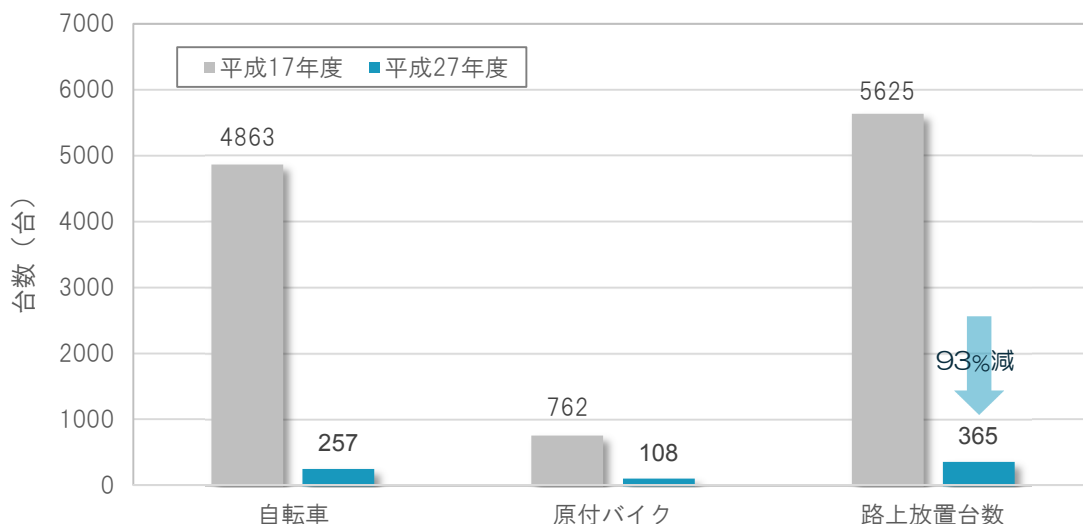
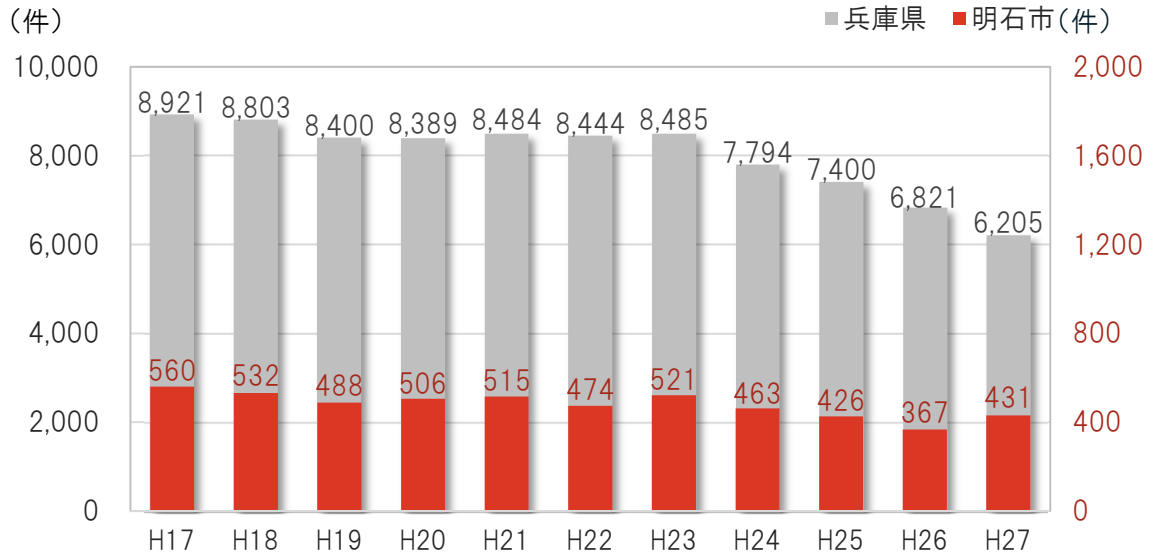


図 明石市内の自転車放置台数の状況

■自転車関連事故の状況

①自転車事故件数の推移（H17～H27）

- ・自転車事故は、兵庫県全体では減少傾向にあります。明石市では、平成26年までは減少傾向にあったものの、一転して平成27年に増加しています。
- ・直近10年間の自転車関連事故は、兵庫県で約3割、明石市で約2割減少しています。

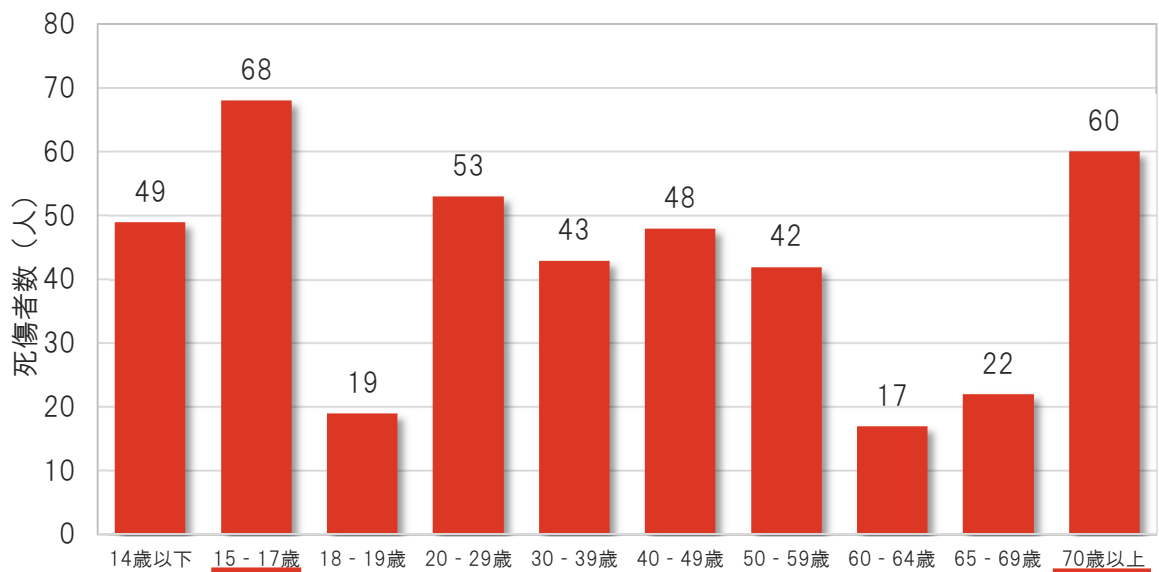


資料：平成27年交通年鑑

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、15～17歳が68人と最も多く、次いで70歳以上で60人となっています。

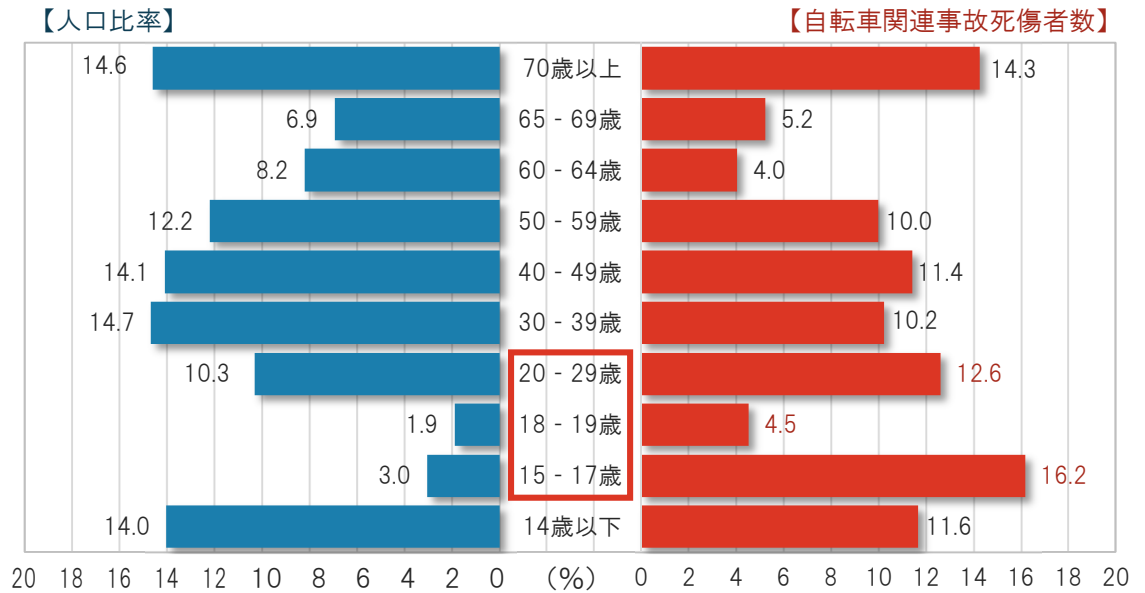


資料：平成27年交通年鑑

図 自転車乗用中の人身事故（年齢別）

③年齢構成別の特徴（年齢別人口比率との比較）

年齢別の事故関連死傷者比率と人口比率と比較すると、自転車通学が主流となる15～17歳の割合が最も自転車事故関係割合が高く、18～19歳、20代の年齢層も比率が高いものとなっています。

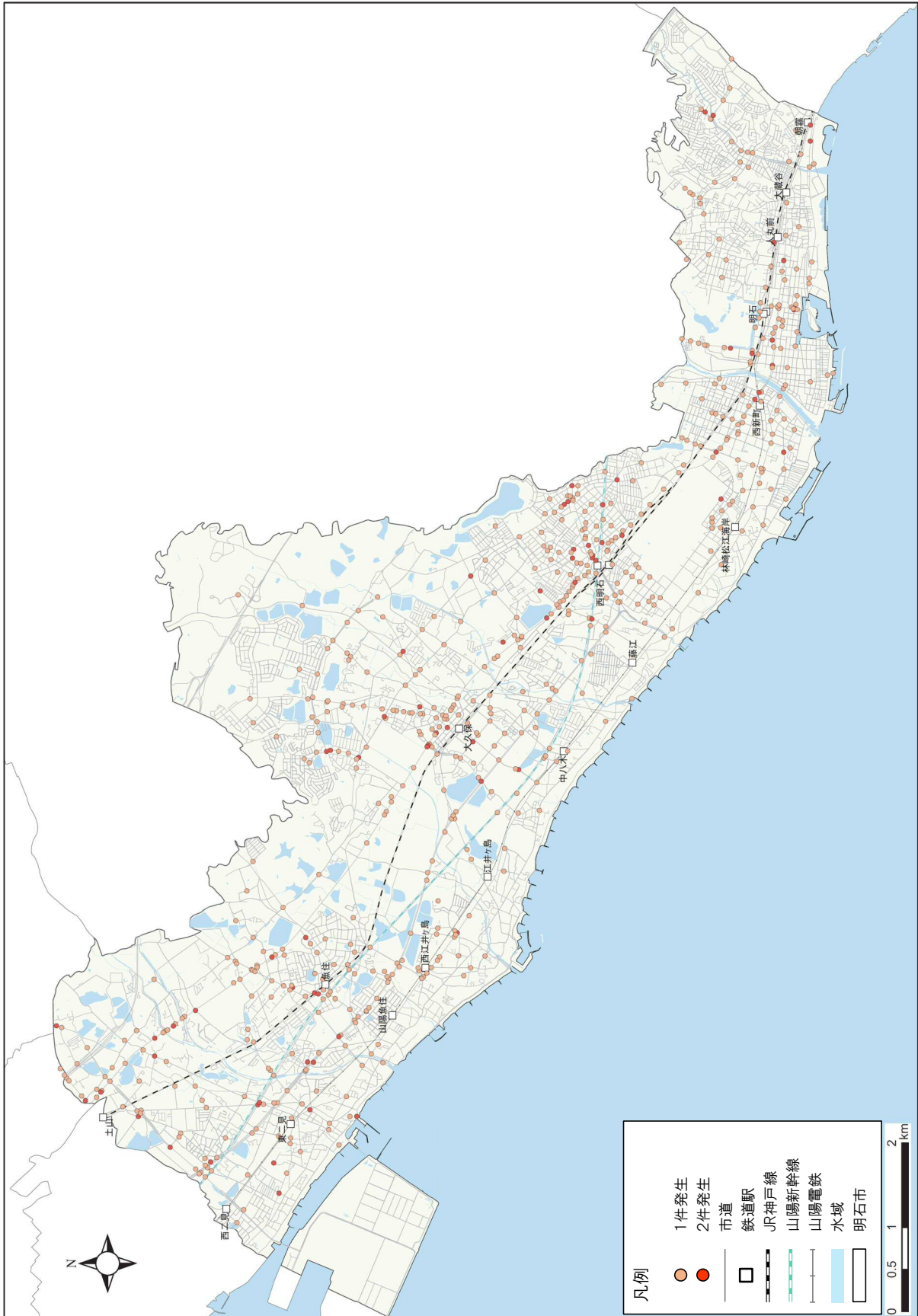


資料：平成27年交通年鑑
 年齢別人口（平成22年）：国勢調査

図 年齢別事故比率と人口比率の比較

④自転車関連事故箇所の位置図

明石市内の道路上では、平成26・27年度の2年間で700件の自転車に関連する事故が発生しています。特に、大久保駅や西明石駅、明石駅周辺での発生が多くなっています。



■市内における自転車通行帯の整備状況

現在、明石市内では、国道250号（明姫幹線）において、約12.8kmの自転車通行帯が整備されています。

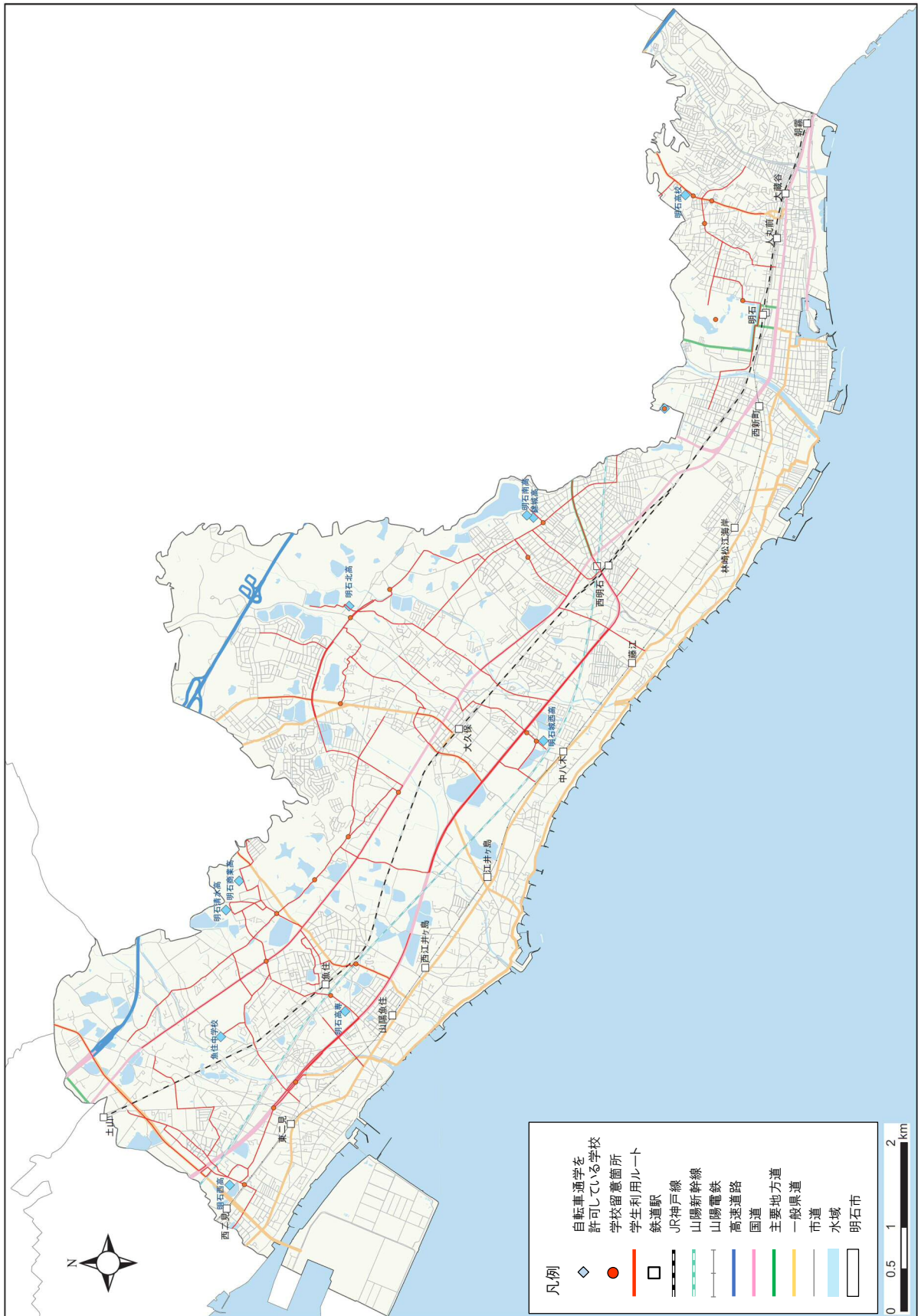


資料：加古川土木事務所調べ

図 国道250号における自転車通行帯

■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います。



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。

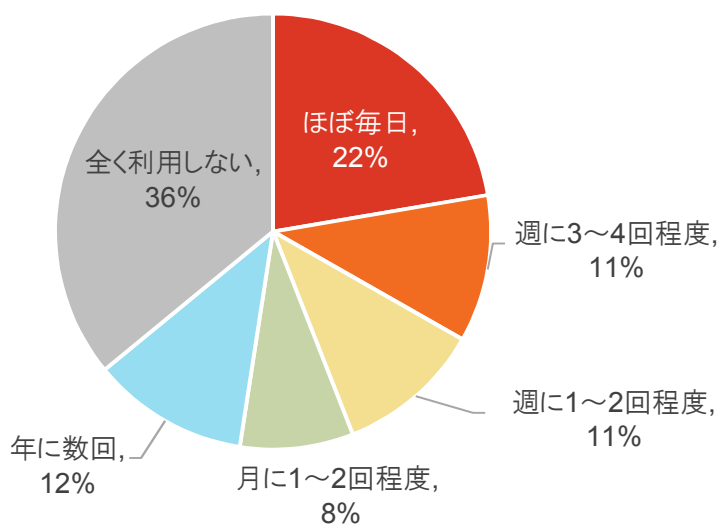
■調査実施日	平成27年8月10日（月）～平成27年8月24日（月）
■配布数	2000票（高校生以上の市民を無作為に抽出し、郵送）
■回収数	709票（回収率：35.5%）

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。

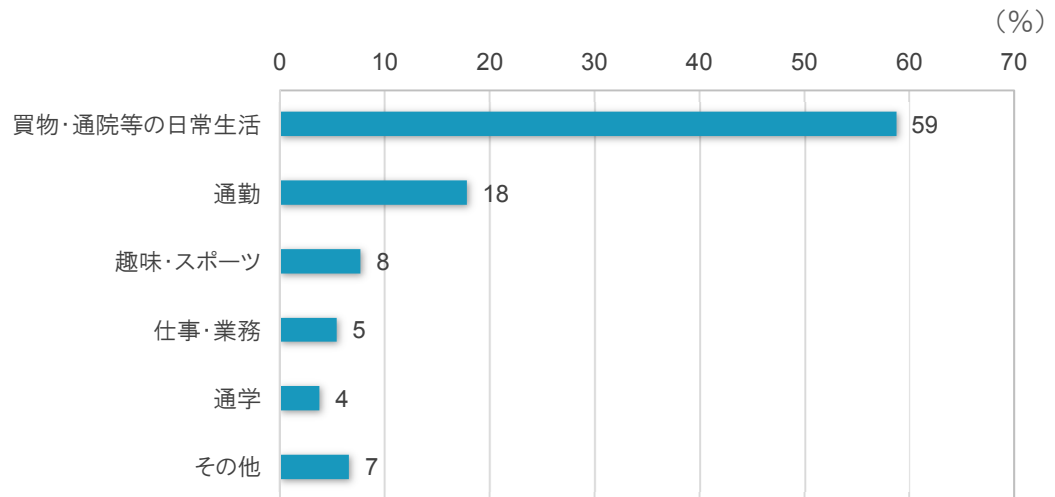
問：どのくらいの頻度で自転車を利用していますか。



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

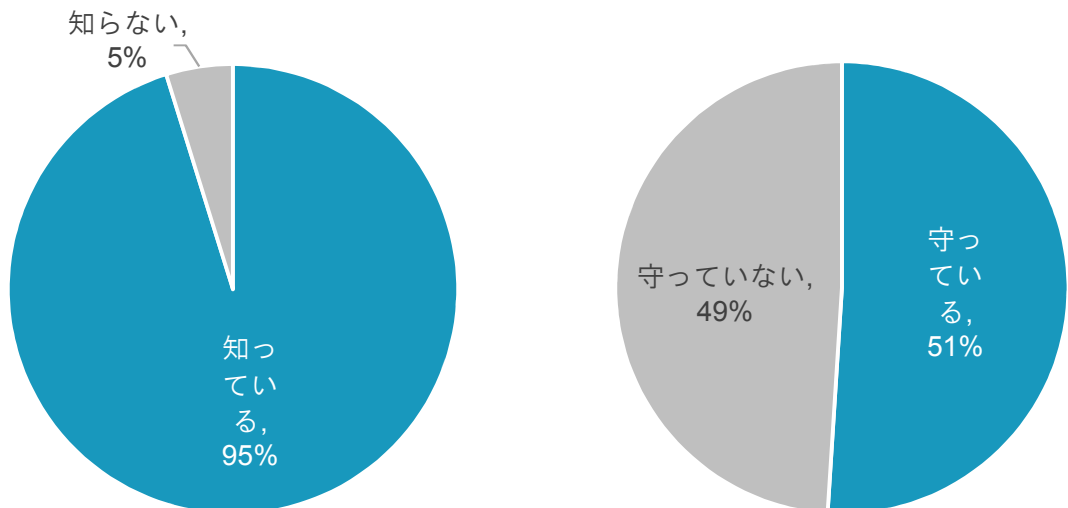
「自転車は原則として車道を通行する」というルールについて、95.2%が認知しているものの、51%しか遵守していないという回答が得られました。また、自転車の通行ルールを守っていない理由について、「車道は車やバイクが走っているので危ない(怖い)」を理由に挙げる方が約半数でした。

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。

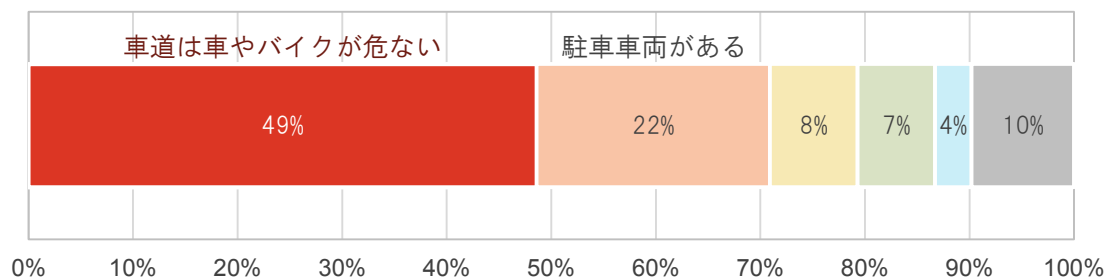
① このルールについてご存知ですか

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。

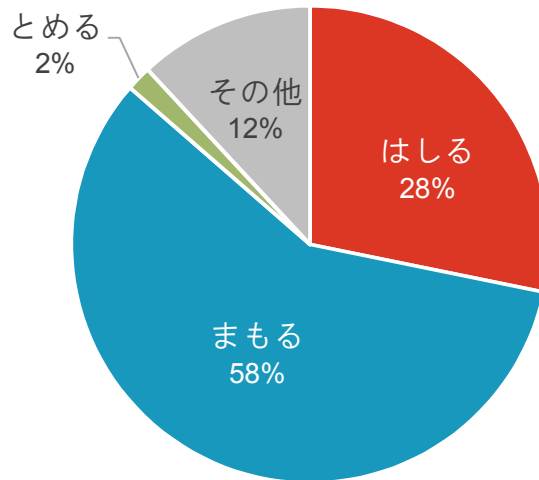
ルールを守っていない理由は何ですか。（複数選択可）



- 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

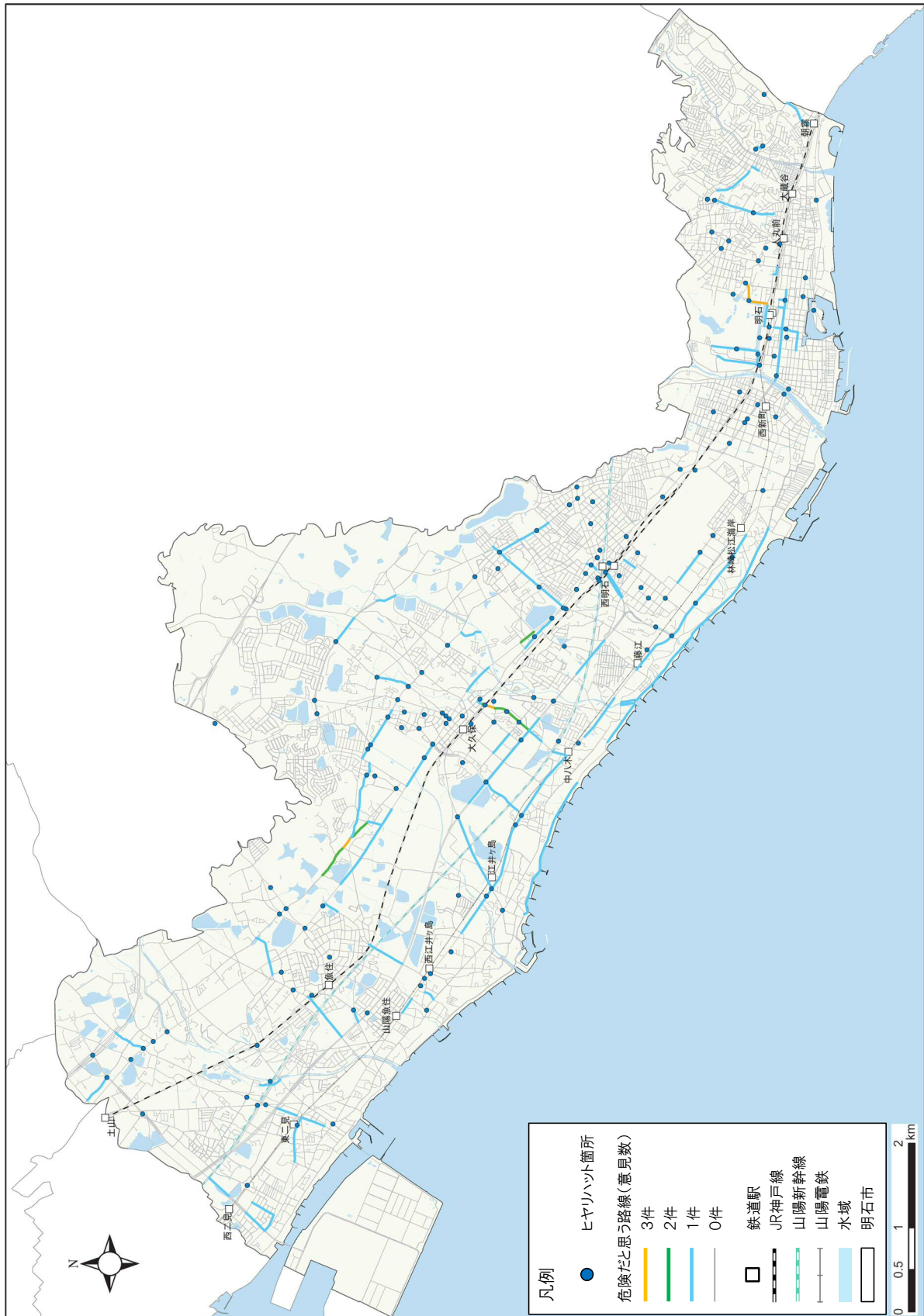
■ 駐輪環境“とめる”に関する主な回答

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、イヤホンをしなからの運転、信号無視をもっと取り締まって頂けたらなと思う。 • 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

⑤市内のヒヤリハット箇所

自転車を利用している際に、事故や危険な体験をした箇所は、大久保駅や西明石駅、西新町駅、明石駅周辺が多くなっています。



第4節 自転車利用に関する課題

1) 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。自転車利用率が全国平均や兵庫県平均よりやや高く、高齢者人口は、将来的に増加する傾向にあります。

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、平成26年までの減少傾向から平成27年には増加に転じています。

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。

- ◆ 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、兵庫県平均よりやや高い。
- ◆ 将来的に高齢者人口が増加する傾向がある。
- ◆ 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。
- ◆ 自転車通学が主流となる10代後半の自転車関連の人身事故死傷者が多い。
- ◆ 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。

2) 自転車交通の課題

(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、危険運転が増加している傾向にあります。

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。

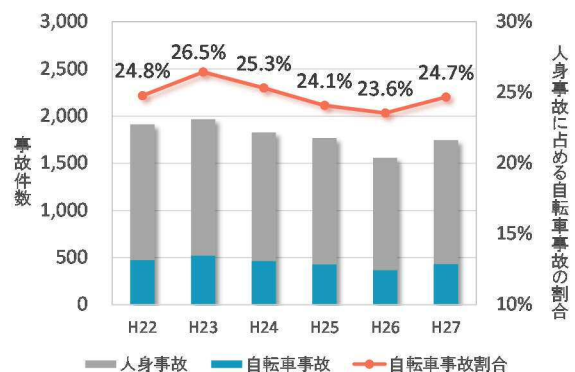


図 明石市内の自転車関係事故の発生状況

(2) 自転車交通の課題

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”** の取り組みが必要

②交通ルールの遵守・マナーの向上

→**安全利用 “まもる”** の取り組みが必要

③自転車駐輪対策

→**駐輪環境 “とめる”** の取り組みが必要



第3章 計画目標と基本方針





第3章 計画目標と基本方針

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。

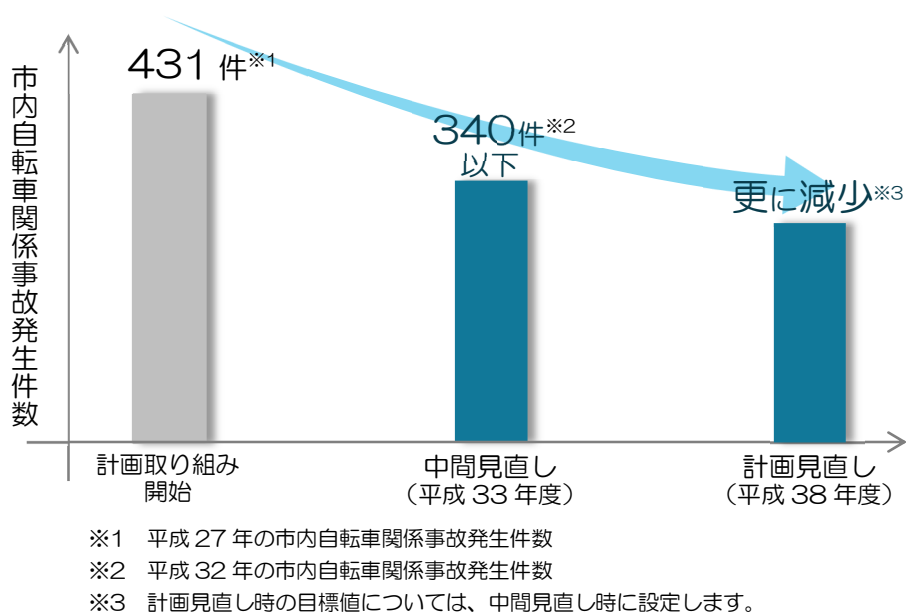
第2節 計画目標（数値目標）

本計画の目標年次に達成すべき目標（数値目標）を上位計画である第2次明石市交通安全計画の目標設定を受け、次のように設定します。

市内における自転車関係事故を減少させる

中間見直し時の目標：事故件数を 340 件以下

計画見直し時の目標：更に減少させる



第3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、「通行環境 “はしる”」、「安全利用 “まもる”」、「駐輪環境 “とめる”」の3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。

< 3つの基本方針 >



■ 3つの方針と取り組み内容

通行環境
“はしる”

「安全で快適な自転車利用環境を創出する」

- 取組み1 「自転車通行空間の整備」
- ・安全で快適な自転車走行空間の創出

安全利用
“まもる”

「自転車利用者のルール遵守・マナー向上を図る」

- 取組み1 「ルールの周知」
- ・道路等でのルール・マナーの周知
 - ・年齢に応じたルール・マナーの周知

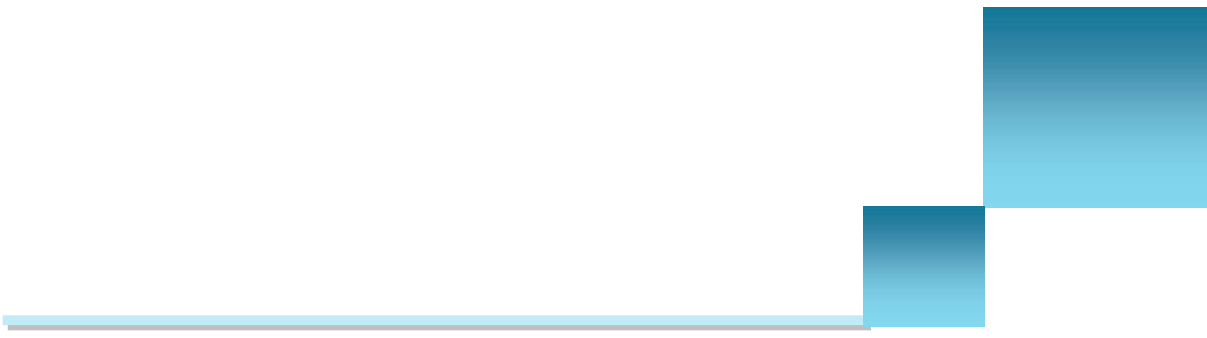
- 取組み2 「交通違反に対する指導・取締り」
- ・自転車利用者に対する指導・取締りの充実

駐輪環境
“とめる”

「安全で快適な駐輪環境の創出を図る」

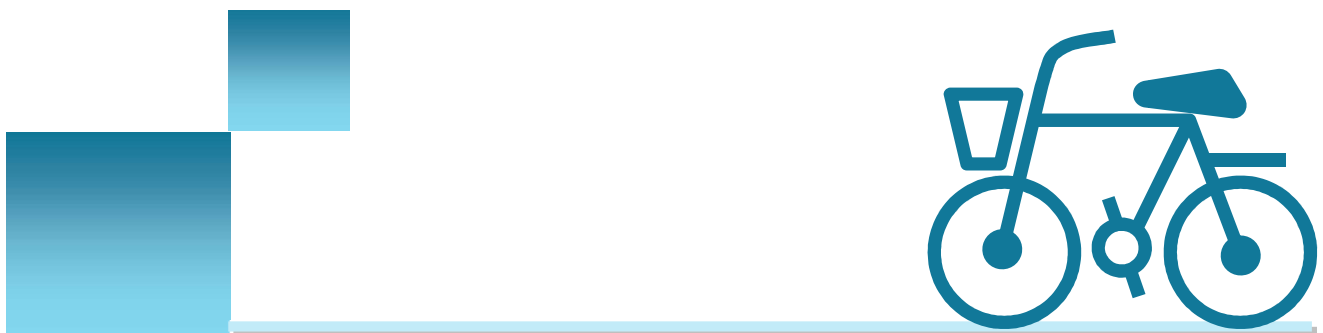
- 取組み1 「駐輪施設の充実」
- ・鉄道駅周辺での駐輪場の整備
 - ・道路等での駐輪ラックの整備

- 取組み2 「放置自転車等の撤去及び自転車利用者への指導、啓発」
- ・道路における長期放置自転車への対処の徹底



第4章 重点的に取り組むべき

方向性





第4章 重点的に取組むべき方向性

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（自転車ネットワーク路線）を選定します。そして、各路線に合わせた整備形態、優先的に整備する路線を選定し、順次、自転車通行空間の整備を推進していきます。

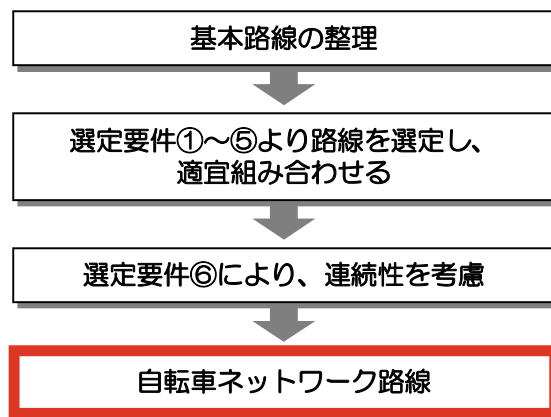
また、整備後には広報活動や利用状況等の評価といったフォローアップを実施します。

【整備検討の流れ】



a) 選定手順

自転車ネットワーク路線を選定する際、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。



【自転車ネットワーク選定要件】

- <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、自転車専用道路）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）

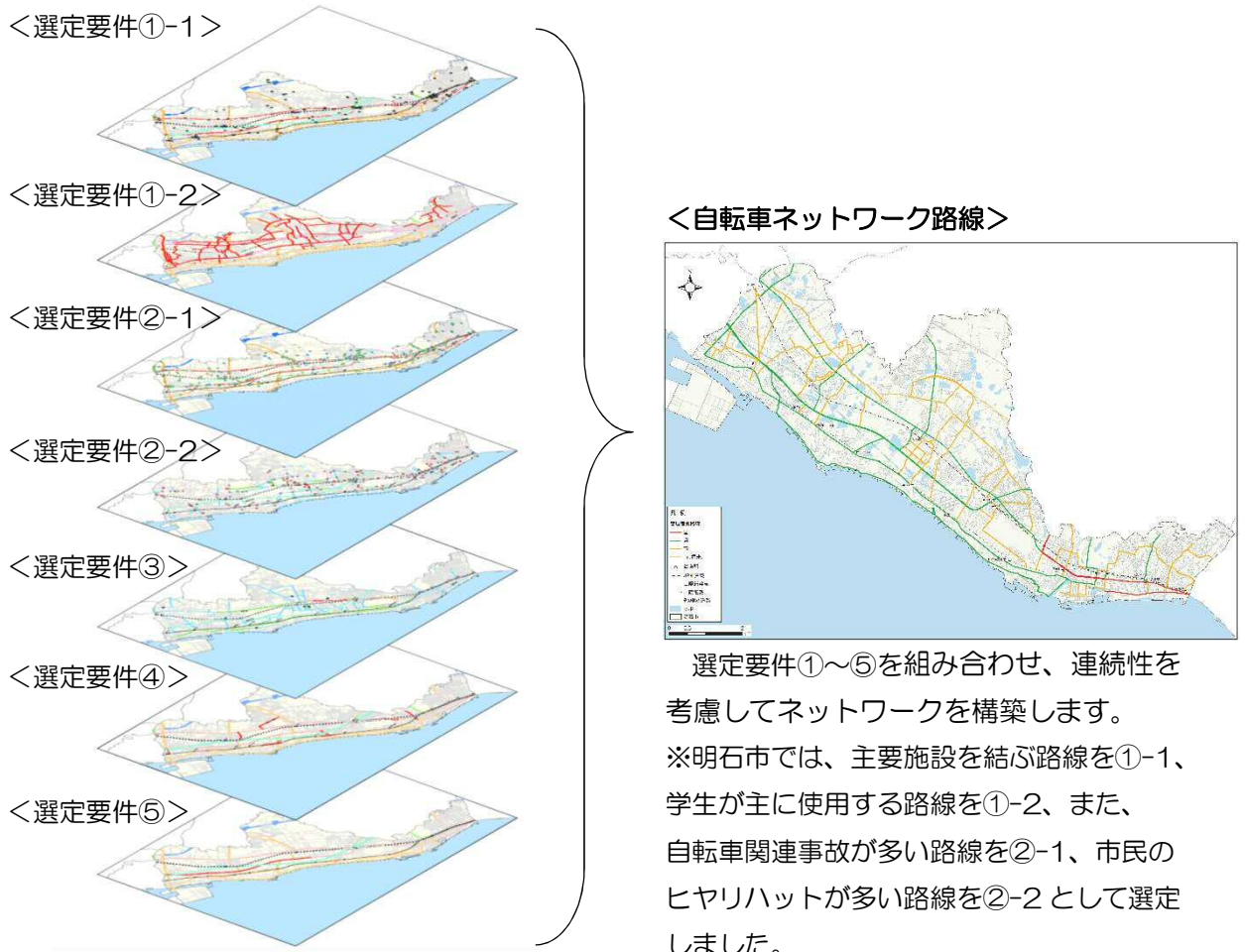
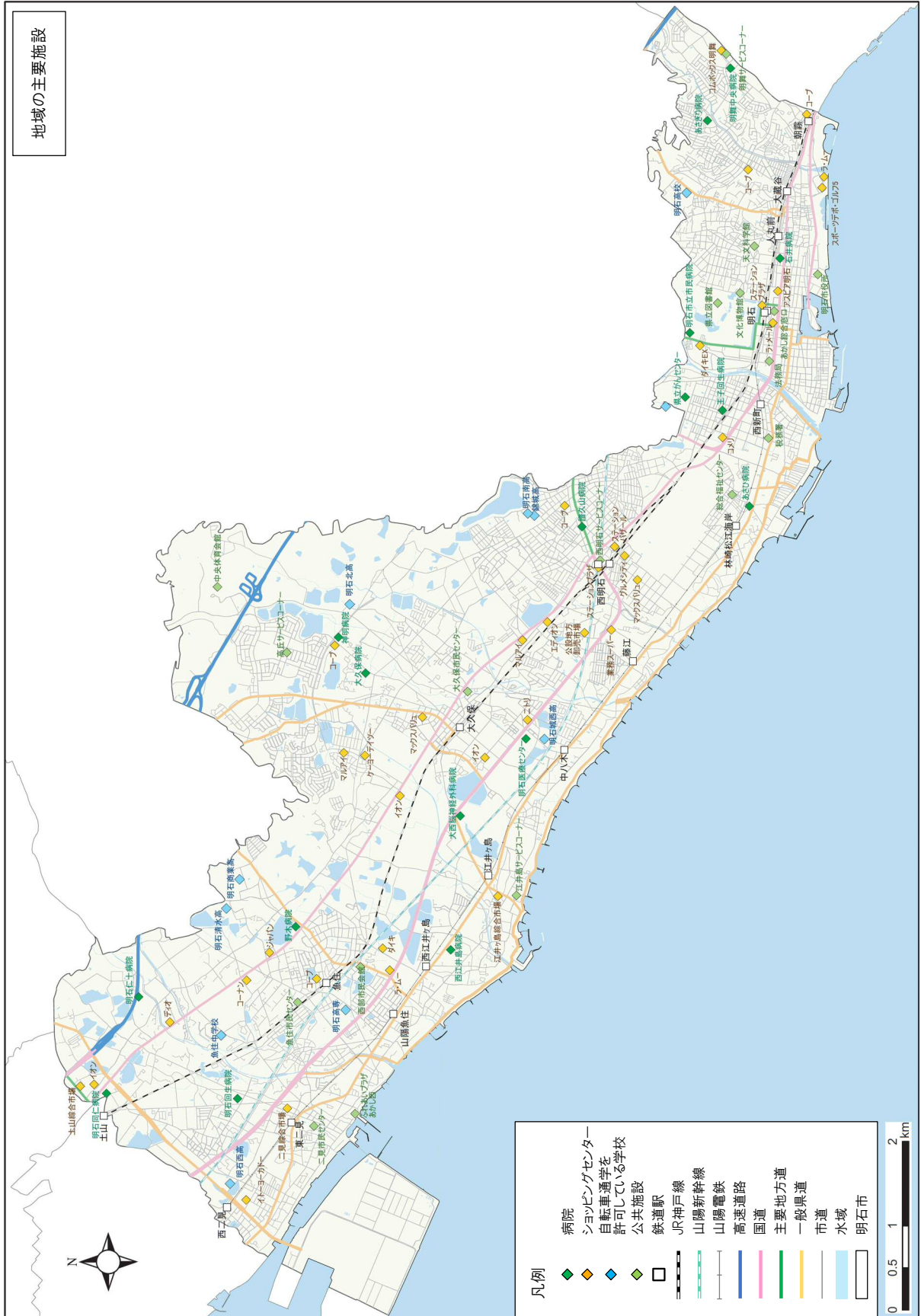
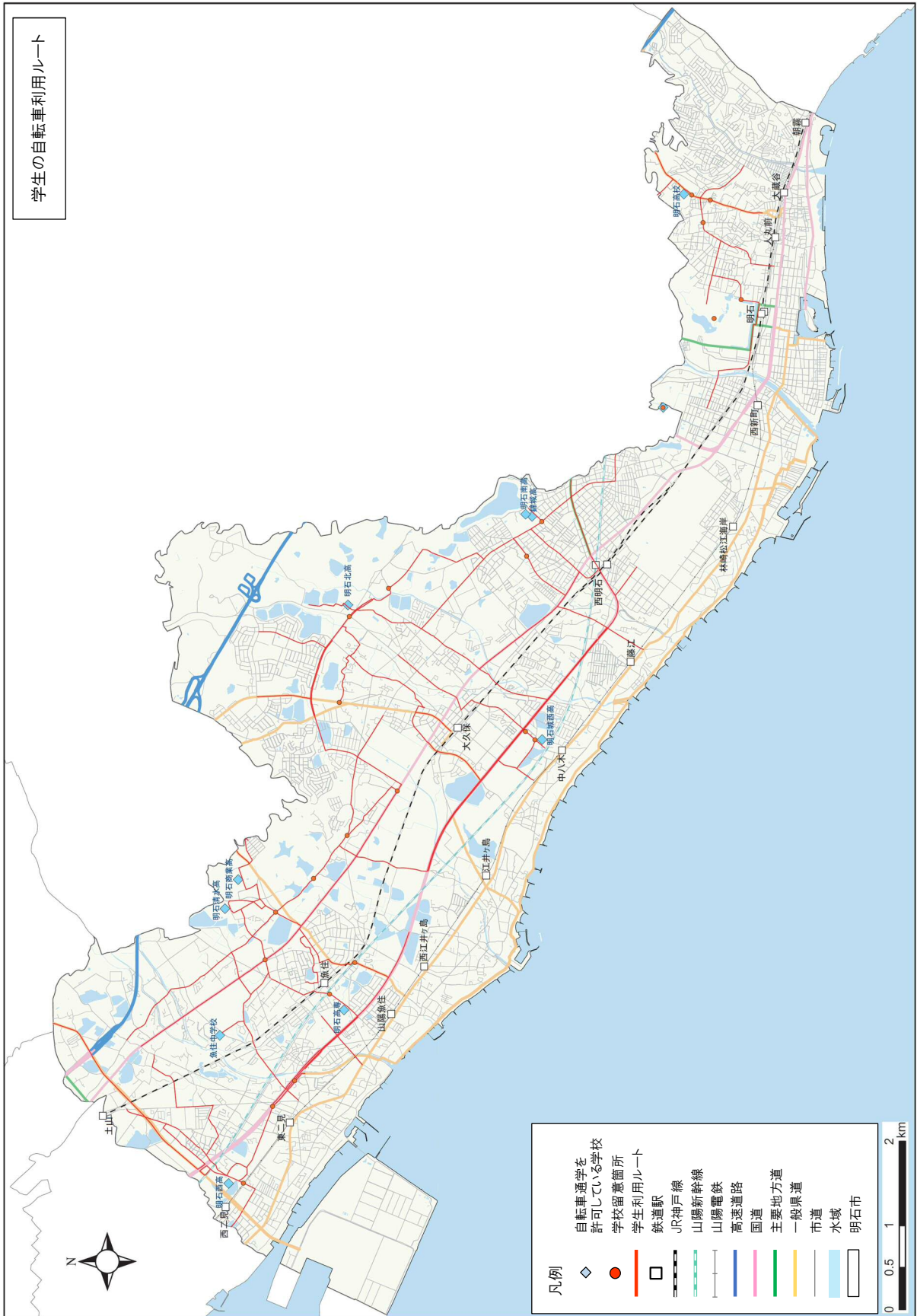


図 選定要件を重ねた概念図

<選定要件①>

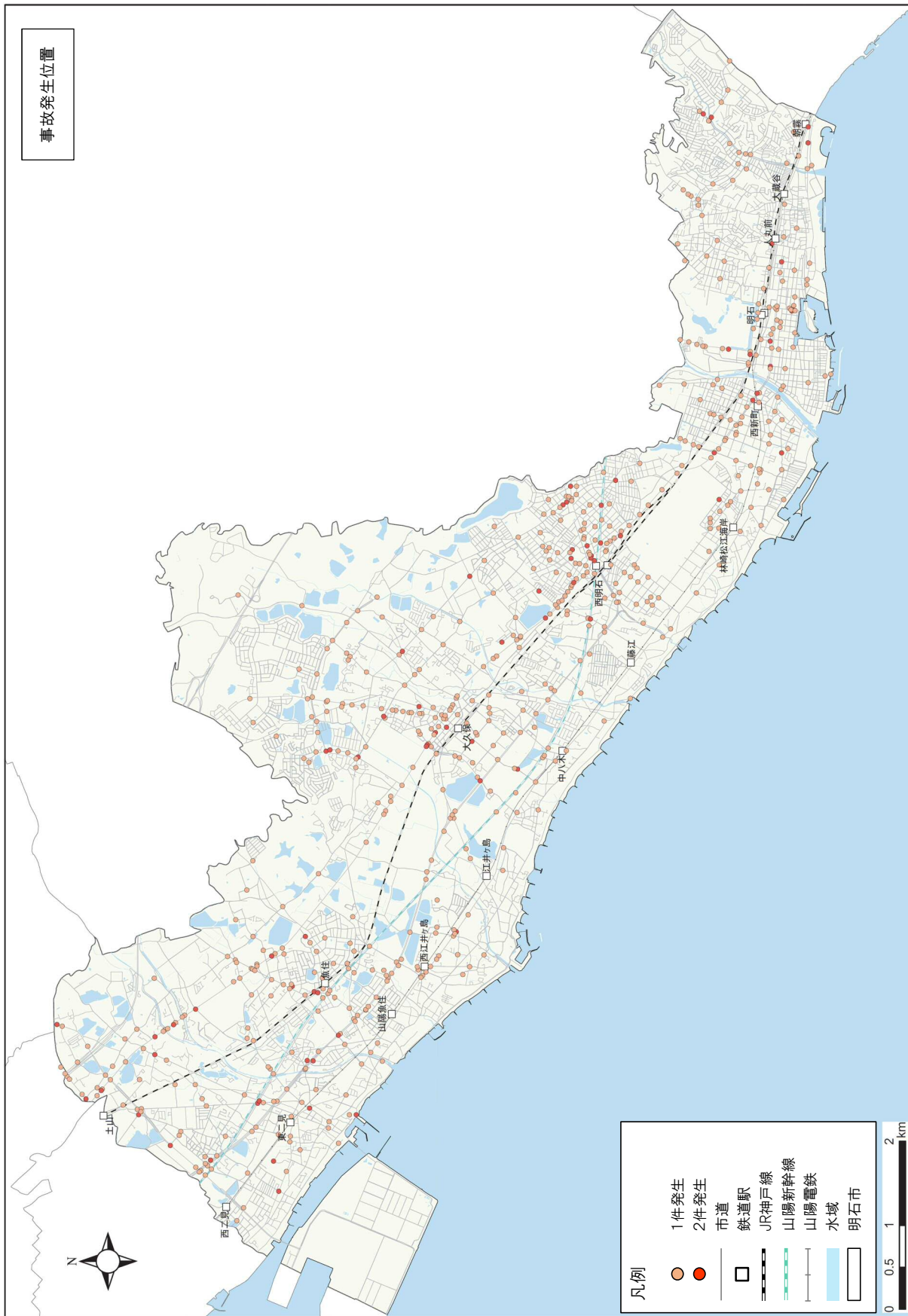
地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う駅、学校、地域の核となる商業施設、主な居住地区等を結ぶ路線





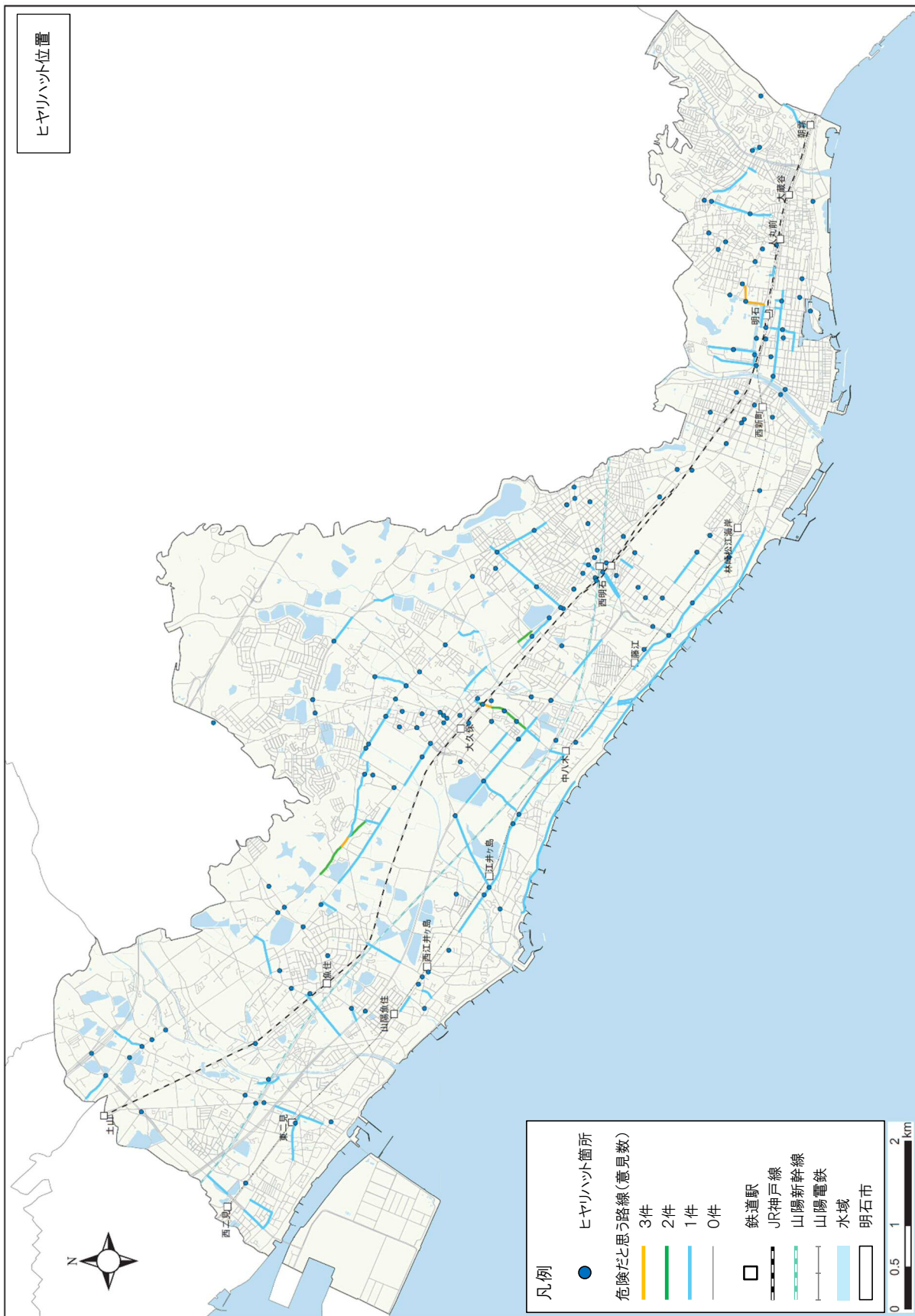
<選定要件②>

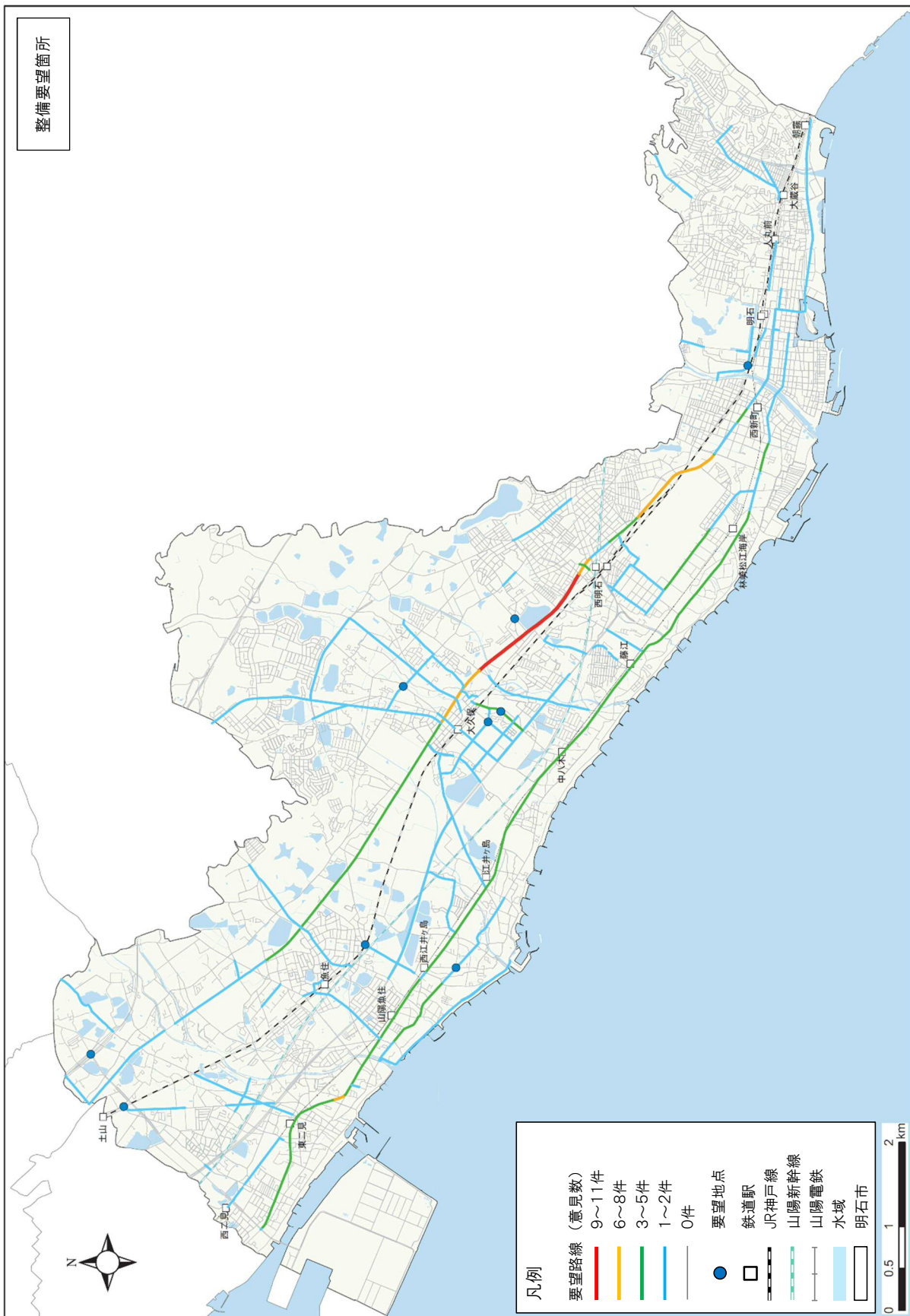
自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線



<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





b) 明石市の自転車ネットワーク路線

各道路管理者、交通管理者との協議を踏まえ、市内で約130kmを抽出しました。



c) 整備形態の検討

自転車ネットワーク路線の整備にあたっては、交通状況を踏まえ、自転車や歩行者の通行の安全を確保するために、道路の一部を自動車交通から分離するなど、3つの整備形態（自転車道、自転車専用通行帯、車道混在）を設定し、整備を図っていくこととします。

明石市の自転車ネットワーク路線は、国道をはじめとする幹線道路に加え、歩道が未整備な細街路や生活道路も位置づけています。

整備形態を考えるにあたり、まずは各路線をA～Cの3タイプに分類します。その後、各路線のタイプに合わせた整備形態を選択します。

▼ 路線タイプ分類の考え方

路線のタイプ	目 安
A 自動車の速度が高い道路	規制速度が60 km/h以上
B A, C以外の道路	A, C以外の道路
C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路	規制速度が40 km/h以下 かつ 自動車交通量が4,000台以下

※ 県道姫路明石自転車道線は自転車と歩行者の分離が困難なため、ピクトグラムや注意喚起看板の設置等によって対応していきます。

※ 国道 250 号（明姫幹線）は「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 24 年 11 月）」（旧ガイドライン）において「暫定整備済み」にあたりますので、本計画でも「暫定整備済み」として取り扱うこととします。

【自動車速度が高い道路A】の整備形態の選定の考え方

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。

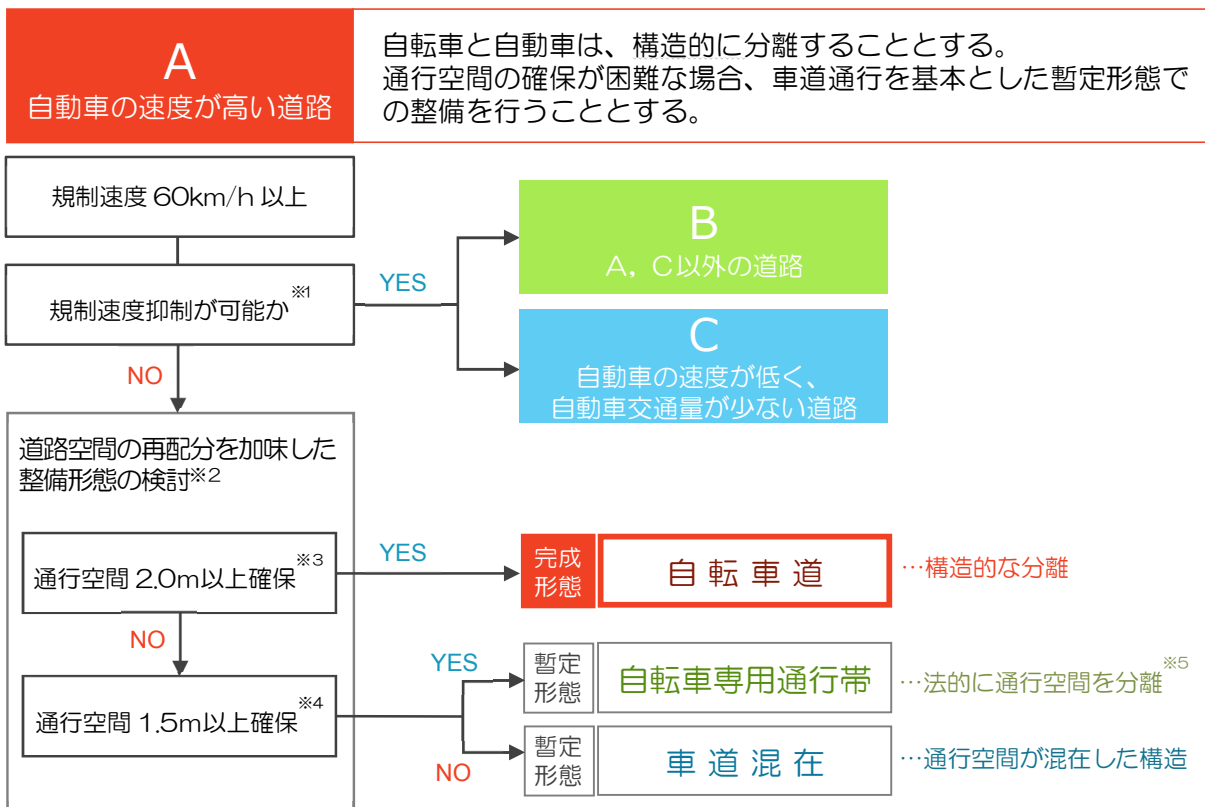
◇規制速度 60km/h 以上の場合、構造分離が必要となるため、自転車道の設置を検討します。

◇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。

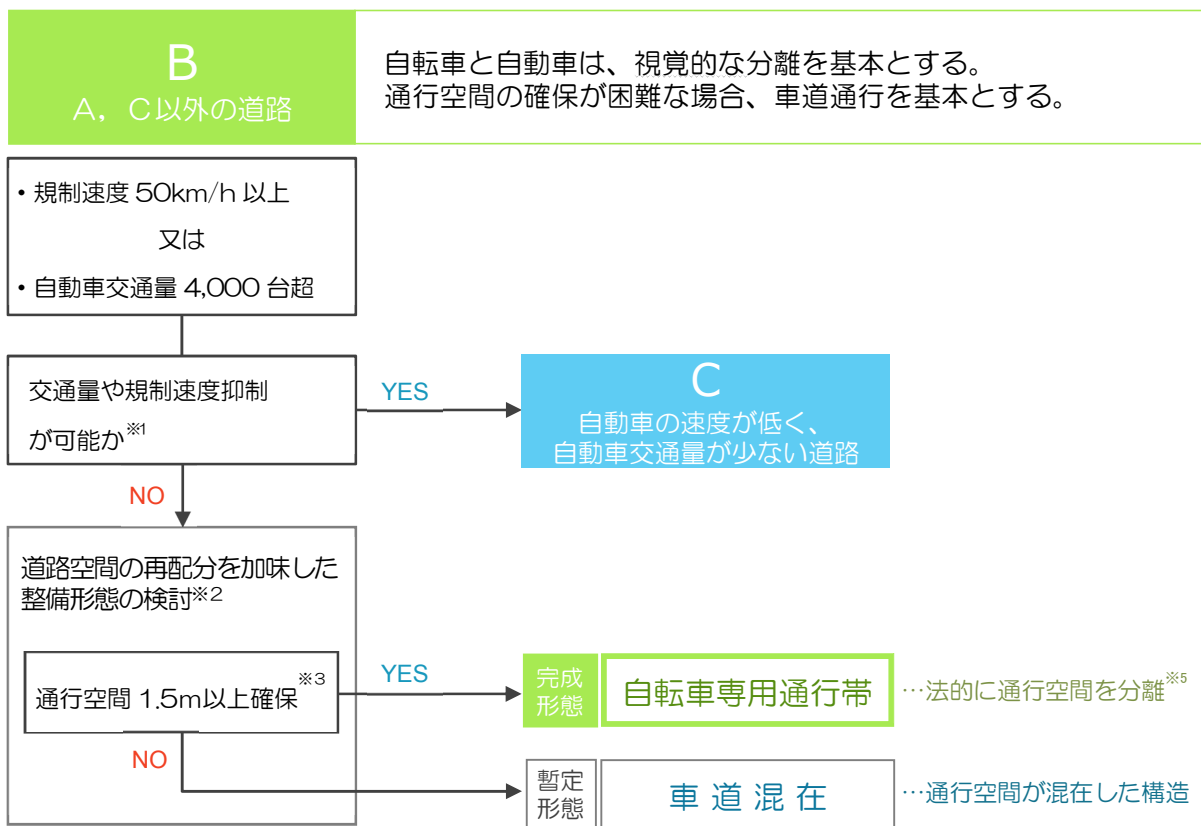
【A、C以外の道路B】の整備形態の選定の考え方

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】の整備形態の選定の考え方

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

C
自動車の速度が低く、
自動車交通量が少ない道路

自転車と自動車は、通行空間が混在した状態を基本とする。



- ※ 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、通行の秩序化を図るため、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。

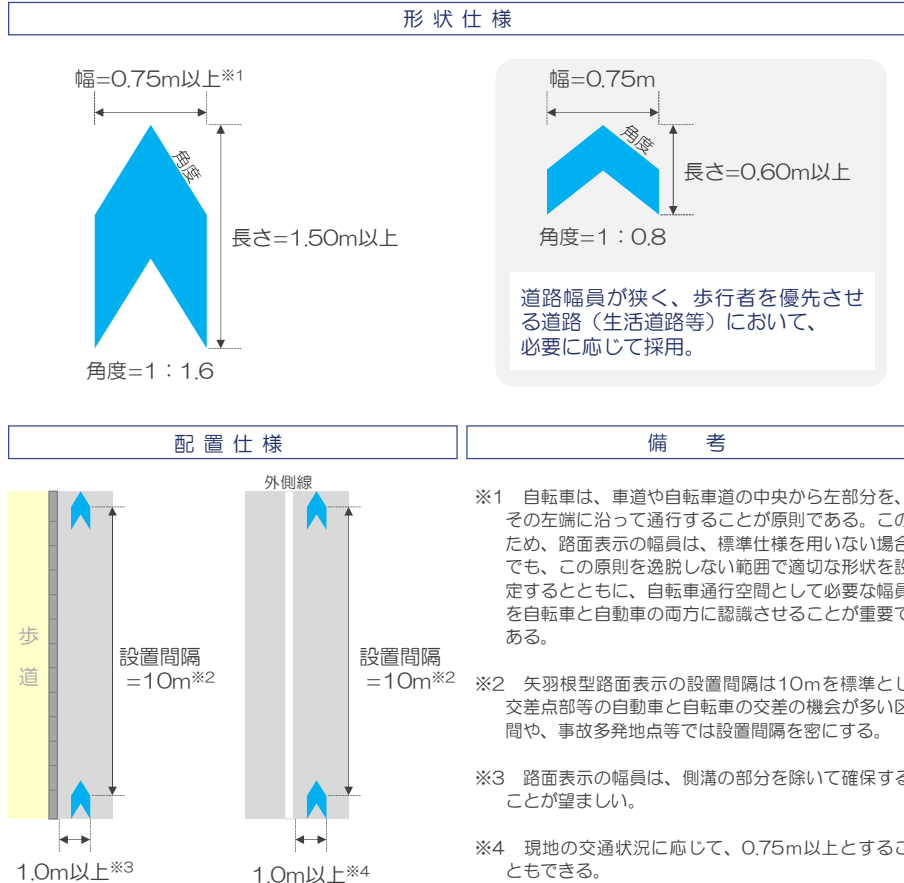


図 矢羽根型路面表示の標準仕様

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）



自転車ネットワーク路線における整備手法

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

2.0m 以上

歩道 自転車道 車道

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

道路標示「車両通行帯(109)」

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

1.5m 以上

歩道 自転車専用 車道

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

歩道 自転車 車道

自転車(自動車可)

写真：茨木市 HP より

- 矢羽根型路面表示は、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。

d) 優先整備路線

① 優先整備路線の考え方

計画の目標である事故発生件数削減の実現に向け、自転車ネットワーク路線について効果的・効率的に整備を進められるよう、優先整備路線を選定します。

優先整備路線の考え方



「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を参考に抽出した明石市自転車ネットワーク路線をベースとする。



自転車の利用者が多く、事故も多く発生している鉄道駅周辺エリア内のネットワーク路線を抽出（下図）。

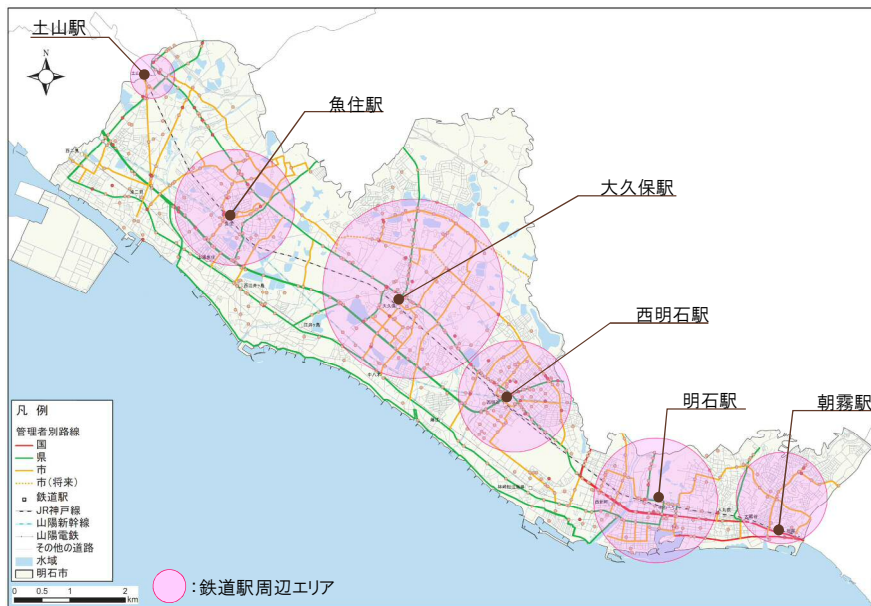


図 鉄道駅周辺エリアのイメージ



前項 2 の鉄道駅周辺エリアの路線のうち、早期に整備着手が可能と考えられる路線を抽出。



前項 3 で抽出した路線の連続性を考慮し、優先整備路線を選定。

② 優先整備路線

計画の目標である事故発生件数削減の実現に向け、自転車ネットワーク路線について効果的・効率的に整備を進められるよう優先整備路線を下図のように選定し、国、県、市、警察で連携し、10年間の整備着手を目指します。ただし、整備形態、時期については現地の状況、関係機関との協議により変更になる可能性があります。



優先整備路線の整備形態の考え方

早期に自転車通行空間の整備を推進できるよう、現状の道路構成において車道内に自転車通行空間が1.5m以上確保できる区間は、整備形態を自転車専用通行帯としています。

表 優先整備路線の延長

管理者	自転車専用通行帯	車道混在
国	0.8 km	0.9 km
県	7.2 km	0.6 km
市	3.8 km	30.3 km
計	11.8 km	31.8 km

事業中区間について

平成29年3月時点で事業を実施している下記路線については、事業計画に即した整備形態を選定しています。

- ・国道2号 和坂地区
- ・県道明石高砂線 ((都)朝霧二見線)
江井ヶ島工区、谷八木工区

③ 優先整備路線以外の路線の考え方

優先整備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を図ります。

e) 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

New!!

車道に自転車の通行位置を明示しました。

平成〇年〇月〇日 整備完了

自転車の車道通行を促すとともに、自動車に注意喚起をし、歩道を通行する歩行者の安全確保と自転車の交通事故削減を目指すため、車道に自転車の通行位置を明示しました。

▶ 整備した区間

市道〇号線の約〇〇〇mに自転車の通行位置を明示しました。

▶ 整備した内容

自転車通行位置を明示

▶ 通行するにあたって

- 自転車の通行は「**車道の左側**」が原則です。
- 矢印や路面表示の向きに従って通行してください。
- 自転車通行明示の上をバイクや自動車も通行することができます。

(画像もご覧ください)

お問い合わせ 明石市 土木交通部 交通政策室 道路整備課
〒673-8668 明石市中央1丁目5番1号 TEL:078-918-5034 URL: <http://www.city.akashi.lg.jp>

自転車利用者の皆さまへ

自転車に乗るときは「自転車安全利用5則」を守りましょう！

自転車安全利用5則

- 1 自転車は、**車道が原則** 歩道は例外
- 2 車道は**左側**を通行
- 3 歩道は歩行者優先 車道寄りを徐行
- 4 安全ルールを守る (例) 飲酒運転・ながらスマホ 歩き運転など
- 5 子どもはヘルメット着用

歩道を通行できる場合

- ・普通自転車歩道通行可の標識がある場合(右図)
- ・13歳未満の子ども、70歳以上の高齢者、身体の不自由な人
- ・通行の安全を確保するために、やむを得ない場合

(交通安全の標識について)

ドライバーの皆さまへ

- 1 自転車の**追い越し**に注意
- 2 安全な速度で、自転車との間隔を確保しましょう。
- 3 不要な駐停車は**控え**ましょう
- 4 交差点では自転車の**巻き込み**に注意しましょう。

安全な速度で、自転車との間隔を確保しましょう。

他の交通の妨げとならないようにしましょう。

交差点では自転車の巻き込みに注意しましょう。

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」

市内の交通事故のうち約4分の1は自転車に関係していることから、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。

取り組み内容

■ 取り組み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】

【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。

- ・ 乳幼児健診などでの啓発チラシ配布
- ・ 幼稚園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「チャリ通向上プロジェクト」への支援
- ・ 体験型の自転車交通安全教室

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



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4) 街頭での啓発活動



例5) 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
- 交通安全高齢者自転車大会の実施
- シルバー交通安全スクール

例6) 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陽明石駅・東二見駅周辺に放置禁止区域を設け有料駐輪場を、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。

- ・ 西新町駅における駅前広場の整備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、駐輪ニーズ、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) 放置自転車が多い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指導啓発を重点的に推進します。

また、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5章 計画の推進方策





第5章 計画の推進方策

第1節 進行管理

本計画に示した“はしる”“まもる”“とめる”の3つの基本方針を柱とした各種の取組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、自転車ネットワークの整備状況を踏まえて、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2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・関係行政機関が相互に連携し、一体的に取り組みを推進していきます。