

第2次

兵庫県自転車活用推進計画

2024年3月

 兵庫県

《 目 次 》

第1章 計画策定の趣旨	1
1.1 計画の背景	1
1.2 計画の区域	1
1.3 計画の期間	1
第2章 計画の位置づけ	2
2.1 計画の位置づけ	2
2.2 関連計画との関係	2
第3章 自転車を取り巻く現状及び課題	3
3.1 自転車の特徴	3
3.2 本県の特徴	7
3.3 現状と課題	8
3.4 計画の目指すべき方向性	20
第4章 計画の目標	21
4.1 将来像と基本方針	21
4.2 目標	21
第5章 取組む施策	22
5.1 取組一覧	22
5.2 【目標1】自転車を快適に利用できる良好な都市環境の形成	26
5.3 【目標2】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利用	34
5.4 【目標3】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	42
5.5 【目標4】自転車利用の促進による健康で活力ある社会づくり	51
第6章 計画の進め方	53
6.1 計画の推進体制	53
6.2 計画のフォローアップ及び見直し方法	53
第7章 参考資料	54
7.1 兵庫県自転車活用推進計画の改定に係る検討体制	54
7.2 用語集	56

第1章 計画策定の趣旨

1.1 計画の背景

平成29年5月に自転車活用推進法が施行され、本県では、同法第10条に基づき、令和2年3月に「兵庫県自転車活用推進計画」を策定した。

今回、これまでの計画の成果や自転車を取り巻く状況の変化を踏まえ、自転車に関する施策をさらに推進するため、本計画を策定するものである。

自転車活用推進法（平成29年5月1日施行）

（目的）

第一条 この法律は、極めて身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車の活用の推進に関し、基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、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とする。

（中略）

（都道府県自転車活用推進計画）

第十条 都道府県は、自転車活用推進計画を勘案して、当該都道府県の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（次項及び次条第一項において「都道府県自転車活用推進計画」という。）を定めるよう努めなければならない。

2 都道府県は、都道府県自転車活用推進計画を定め、又は変更したときは、遅滞なく、これを公表するよう努めるものとする。

1.2 計画の区域

計画区域は、兵庫県全域とする。

1.3 計画の期間

令和15年度（2033年度）までとする。

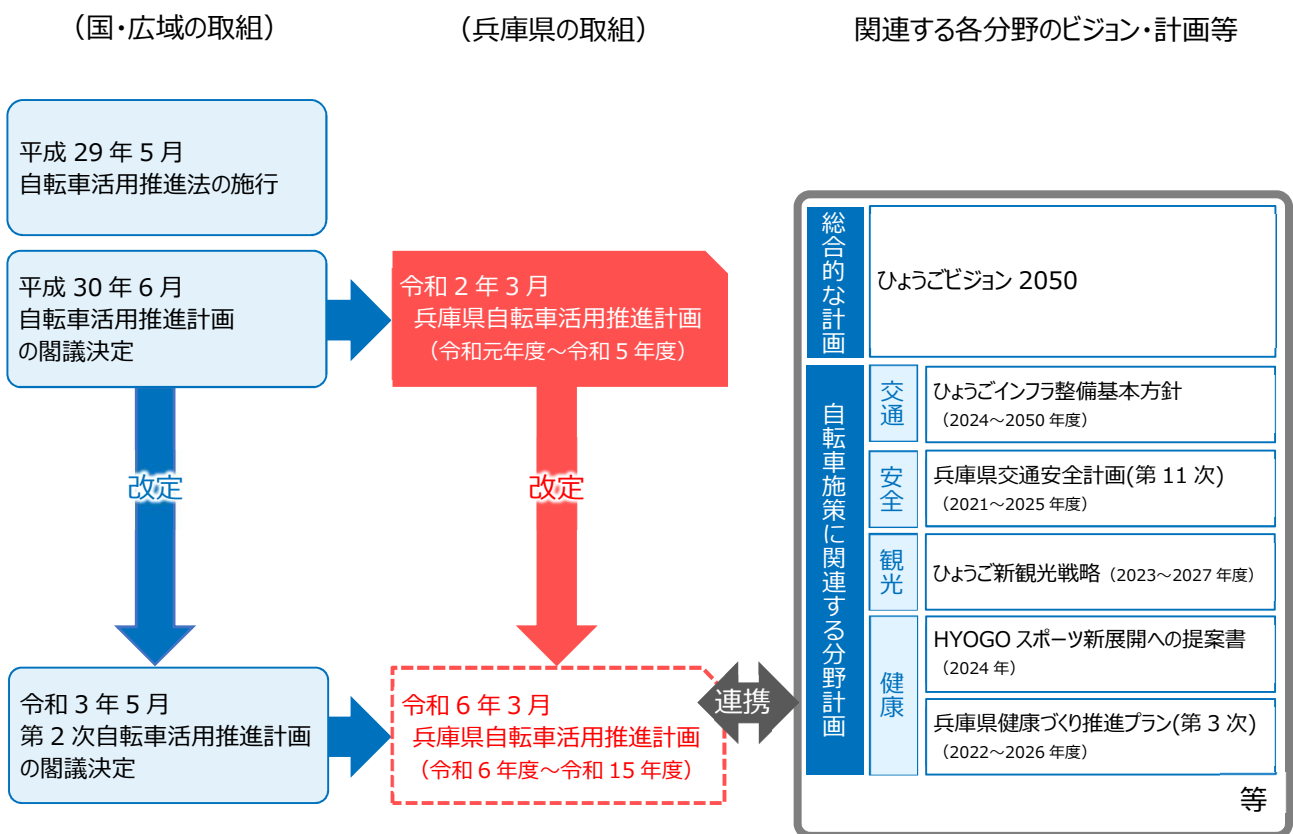
第2章 計画の位置づけ

2.1 計画の位置づけ

本計画は、自転車活用推進法第10条に基づき、国の自転車活用推進計画を踏まえて策定するものであり、本県の自転車活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本となる計画として位置付ける。

2.2 関連計画との関係

本計画では、本県の総合計画である「ひょうごビジョン 2050」をはじめ、交通、安全、観光、健康に関する計画と相互に連携することで計画目標の達成に繋げていく。



第3章 自転車を取巻く現状及び課題

自転車は所有・活用にかかる費用が安価であるだけでなく、渋滞緩和による生産性向上や社会環境負荷の低減、健康増進によるヘルスケアコストの削減など、様々な面から社会的コストを軽減させる可能性を持っている。

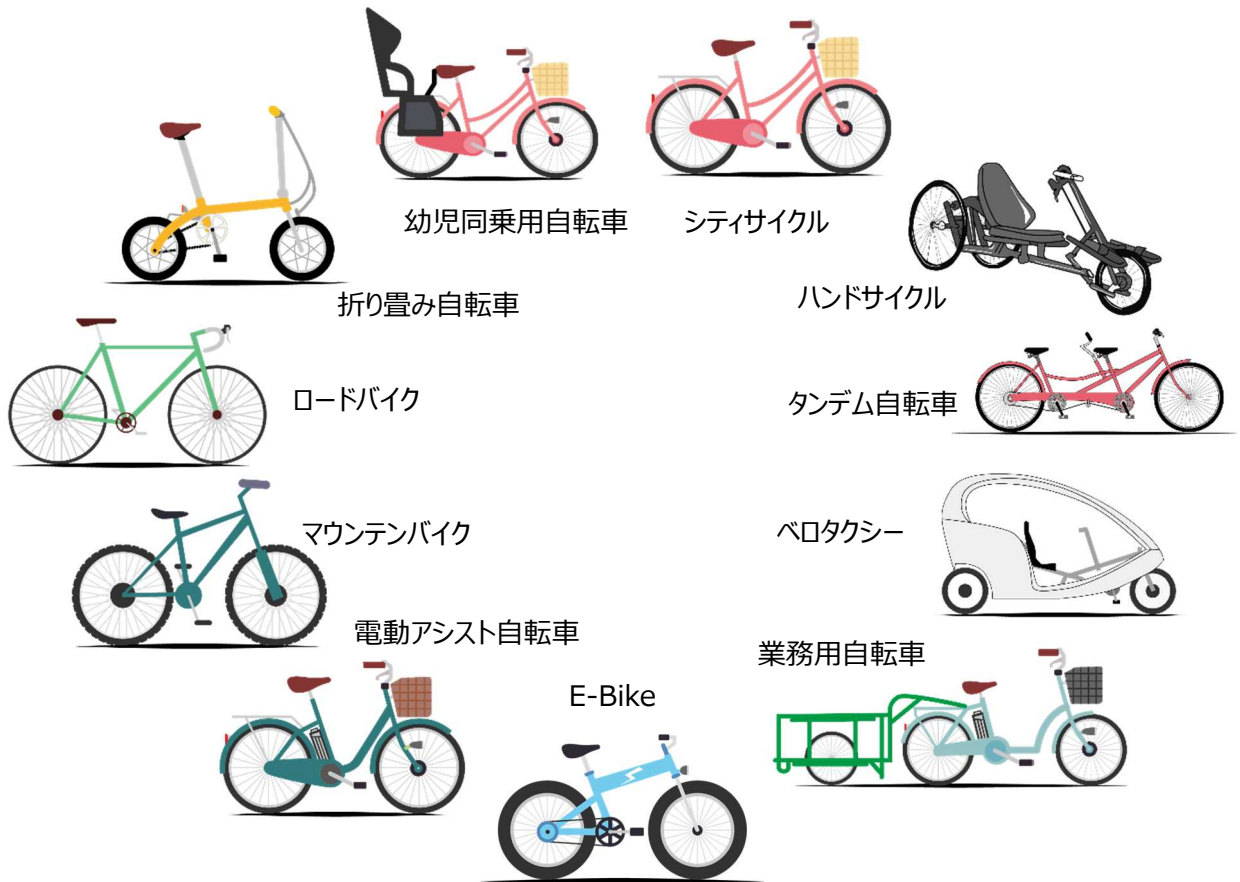
ここでは、自転車の特徴を踏まえた上で、本県における自転車を取巻く現状と課題を、都市環境、安全・安心、観光、健康の4つの視点から整理する。

3.1 自転車の特徴

特徴1：多様な用途で用いられる移動手段

自転車は、子供から高齢者まで幅広い世代が利用できるとともに、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、配送など多くの用途で活用されている交通手段である。

そのため、その種類も豊富で、一般的なシティサイクルから電動アシスト自転車、マウンテンバイク、ロードバイク、E-Bike、タンデム自転車、ハンドサイクルなど、用途や身体機能に応じた多種多様な自転車が存在する。

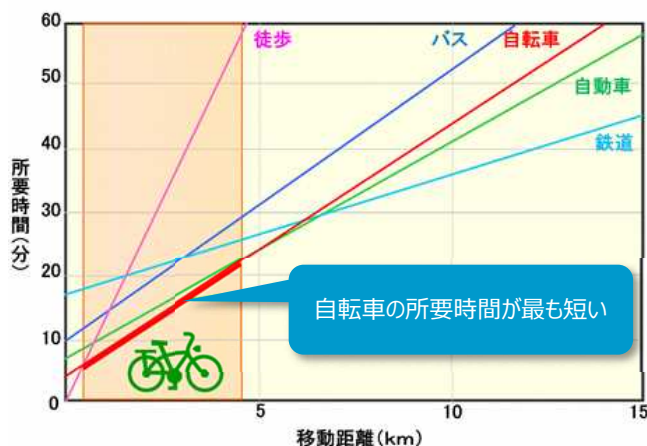


特徴2：効率的な移動手段

自転車は、すぐに乗車して移動できる移動手段であることから、5km程度の短距離の移動においては、自動車やバスなどの他の移動手段よりも所要時間が短く、最も効率的な移動手段である。（図 3-1）

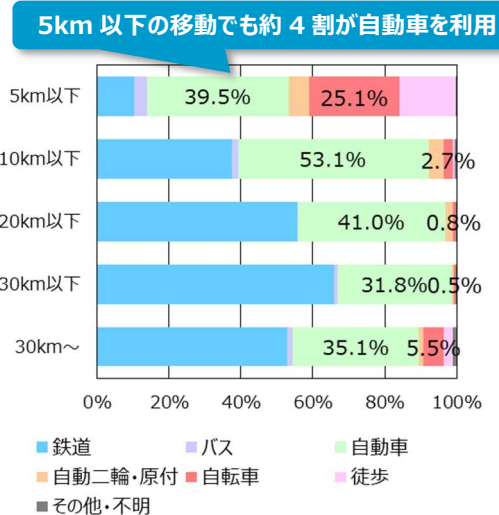
一方、県内では、自転車のほうが効率的な5km以下の距離においても約4割が自動車を利用している状況にある。（図 3-2）

図 3-1 交通手段別の移動距離・所要時間の関係



〔出典〕国土交通省;自転車通勤導入に関する手引き

図 3-2 距離帯別代表交通手段(兵庫県)



〔データ〕第6回近畿圏パーソントリップ調査(令和3年)

特徴3：経済的な移動手段

自転車は燃料を必要としないためガソリン代や自動車税等の費用がかからないことに加え、車体本体価格やメンテナンス費用、保険料等が安価で利用コストが安い移動手段であると言える。（表 3-1）

企業の視点から見た場合でも、社員の通勤手段が自転車に転換することにより、駐車場確保のための費用や支給する交通費等の抑制につながる可能性があり、全体的なコストダウンが期待できる。

表 3-1 自転車と自動車の費用比較

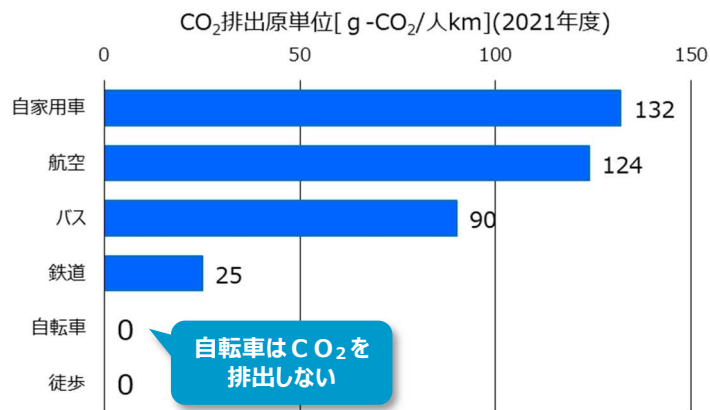
	自転車	自動車
初期費用	・車体価格 (数万円～)	・車両価格 (数十万円～)
維持費	・自転車保険料 ・修理代 ・駐輪場代	・任意保険料 ・ガソリン代 ・自動車税 ・車検代 ・駐車場代

特徴4：環境にやさしい移動手段

自転車は、二酸化炭素などの温室効果ガスを排出せず、環境にやさしい移動手段である。
(図 3-3)

二酸化炭素排出原単位の小さな自転車や鉄道・バス等の公共交通の利用促進をすることで、温室効果ガスの削減、環境負荷の低減を図ることが期待される。

図 3-3 1人を1km運ぶのに排出されるCO₂



〔データ〕国土交通省;運輸部門における二酸化炭素排出量(令和5年5月)をもとに作成

特徴5：健康的な移動手段

自転車は、ゆっくりとしたスピードで移動しても、散歩など、ほどほどの速さの歩行と同等の運動強度がある。(表 3-2)

活発に体を動かすことは、成人においては生活習慣病の発症リスクの低下、高齢者においては総死亡および心血管疾患死亡のリスクの低下や認知機能低下の予防の効果があるといわれており、適度な負荷が掛かる上に時間や場所の制約が少ない自転車利用は健康増進を図る上で効果的である。(表 3-2、表 3-3、図 3-4)

図 3-4 身体活動・運動の推奨事項一覧

対象者	身体活動	運動
高齢者	歩行又はそれと同等以上の(3メッツ以上の強度の) 身体活動を 1日40分以上 (1日約 6,000歩 以上) (=週15メッツ・時以上)	有酸素運動・筋力トレーニング・バランス運動・柔軟運動など多要素な運動を週3日以上 【筋力トレーニング*2を週2~3日】
成人	歩行又はそれと同等以上の(3メッツ以上の強度の) 身体活動を 1日60分以上 (1日約 8,000歩 以上) (=週23メッツ・時以上)	息が弾み汗をかく程度以上の(3メッツ以上の強度の) 運動を 週60分以上 (=週4メッツ・時以上) 【筋力トレーニングを週2~3日】

表 3-2 生活活動のメッツ表

運動強度	生活活動の例
3.0 メッツ	電動アシスト付き自転車に乗る 普通歩行(平地、67m/分、犬を連れて)、台所の手洗い
3.5 メッツ	楽に自転車に乗る(8.9km/時) 歩行(平地、75~85m/分、ほどほどの速さ、散歩など)
4.0 メッツ	自転車に乗る(≒16km/時未満、通勤) 階段を上る(ゆっくり)、動物と遊ぶ(歩く/走る、中強度)

表 3-3 運動のメッツ表

運動強度	運動の例
8.0 メッツ	サイクリング(約20km/時) 激しい強度で行う筋トレ(腕立て伏せ、腹筋運動)

〔資料〕厚生労働省;健康づくりのための身体活動・運動ガイド2023(令和6年1月)

【自転車と MaaS】

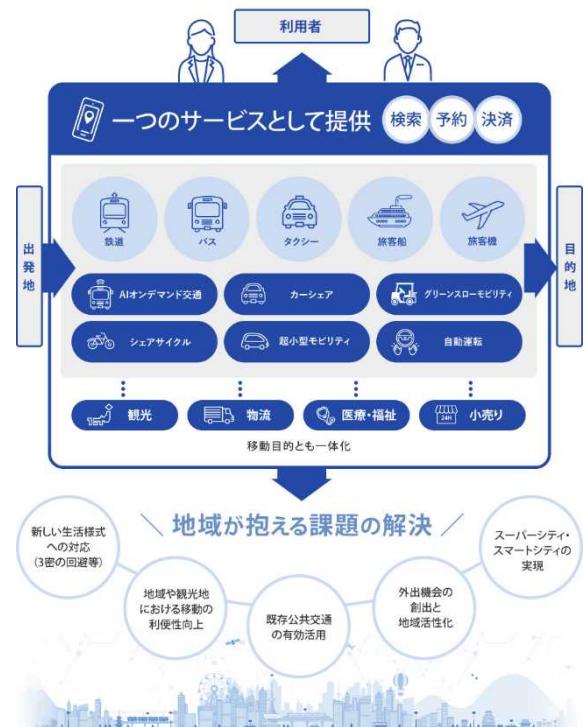
モビリティは、様々な社会経済活動を支える基礎であり、地域の発展や活力の維持に寄与している。

しかし、近年、地方部においては人口減少に伴い地域の交通機関の利用者も減少しており、今後、事業性の悪化により、交通空白地の発生が想定される。そのため、運転免許返納後の高齢者や自家用車非保有者に対する移動手段の不足が懸念されている。

このような中、MaaS (Mobility as a Service の略) *をはじめとする多様なモビリティを組み合わせたサービスや、道の駅等の地域拠点を核とした自動運転による交通サービスの導入・推進が必要とされている。

全国で MaaS の普及に向けた取組みが進められており、今後、シェアサイクル・レンタサイクルのサービスも様々な場所で提供されることが期待されている。

*: 地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ検索・予約・決済を一括で行うサービス。



〔出典〕国土交通省 HP; 日本版 MaaS の推進

3.2 本県の特徴

本県は、歴史も風土も異なる個性豊かな五国（摂津（神戸・阪神）・播磨・但馬・丹波・淡路という）からなり、それぞれの地域にはその特色を色濃く反映した地域遺産が存在している。

本県の地形は、中央の中国山地を挟み、島嶼部を有する瀬戸内海から日本海にまたがり、都市に近接した六甲山地をはじめとした丘陵地や盆地など、変化に富んだ地形を有している。（図 3-5）

特に、瀬戸内海側（摂津・播磨・淡路地域）は、降水量・降雪量が少なく温暖で過ごしやすいサイクリングに適した気候となっている。

図 3-5 兵庫県地形



表 3-4 県内の地域区分

地域区分	市町数	
摂津（神戸・阪神）地域	8 市	1 町（計 9 市町）
播磨地域	13 市	9 町（計 22 市町）
但馬地域	3 市	2 町（計 5 市町）
丹波地域	2 市	
淡路地域	3 市	
兵庫県全域	29 市	12 町（計 41 市町）

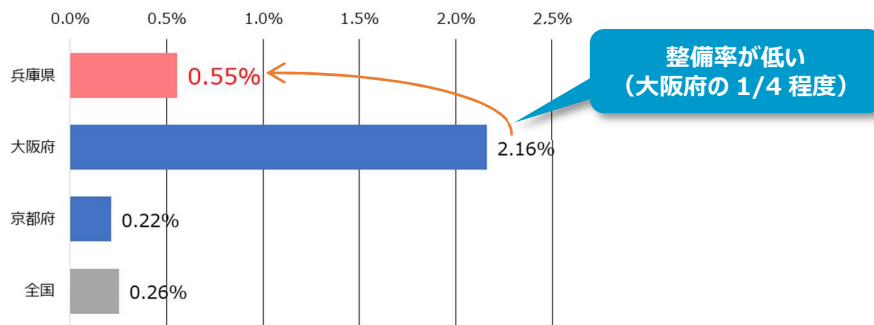
3.3 現状と課題

3.3.1 都市環境

【現状】

- 自転車道及び自転車レーンの整備延長は約 32 kmと、総延長の約 0.55%であり、全国平均以上ではあるものの、総延長に対し極端に短い。(図 3-6)
- 自転車活用推進計画を策定している市町は、市街地を有する県下市町の 35%にあたる 9 市町にとどまる。(図 3-7)
- 通学時の自転車分担率が高いにもかかわらず自転車ネットワーク計画が未策定の自治体がある。(図 3-8)
- 駅周辺の放置自転車は大幅に減少している。(図 3-9)
- レンタルサイクル設置箇所は増加しているが、シェアサイクルの導入は 6 市にとどまる(図 3-10、図 3-11)

図 3-6 自転車道及び自転車レーンの整備率



※国道・県道・指定市道における自転車道及び自転車レーンの整備率

※兵庫県の値 (国道・県道・指定市道の延長 : 5,771.8km、自転車道及び自転車レーンの延長 : 32.0km)

〔データ〕国土交通省;令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

図 3-7 自転車活用推進計画等策定状況

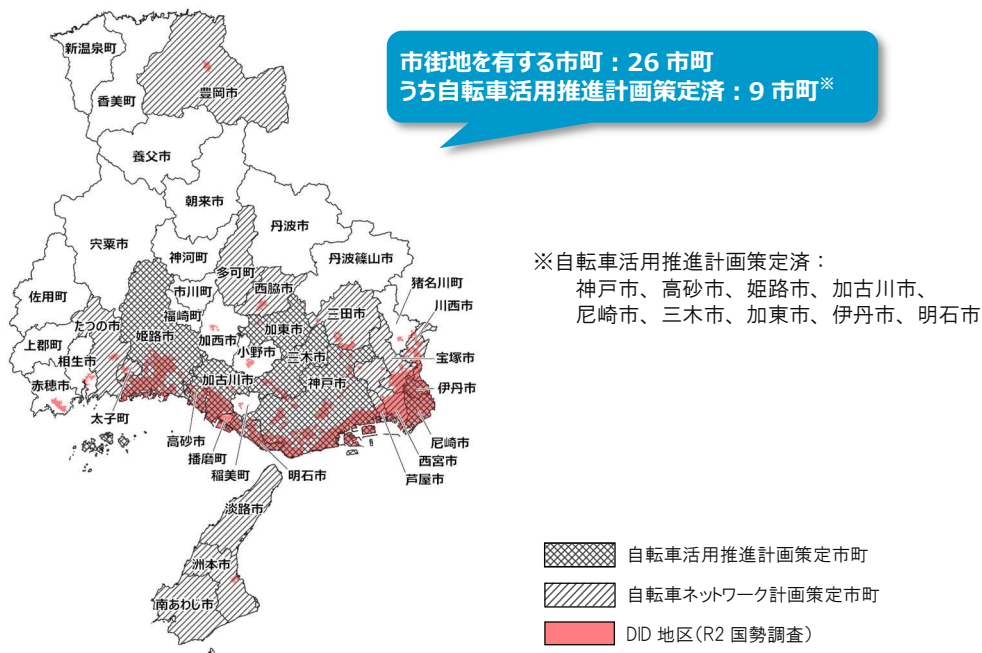
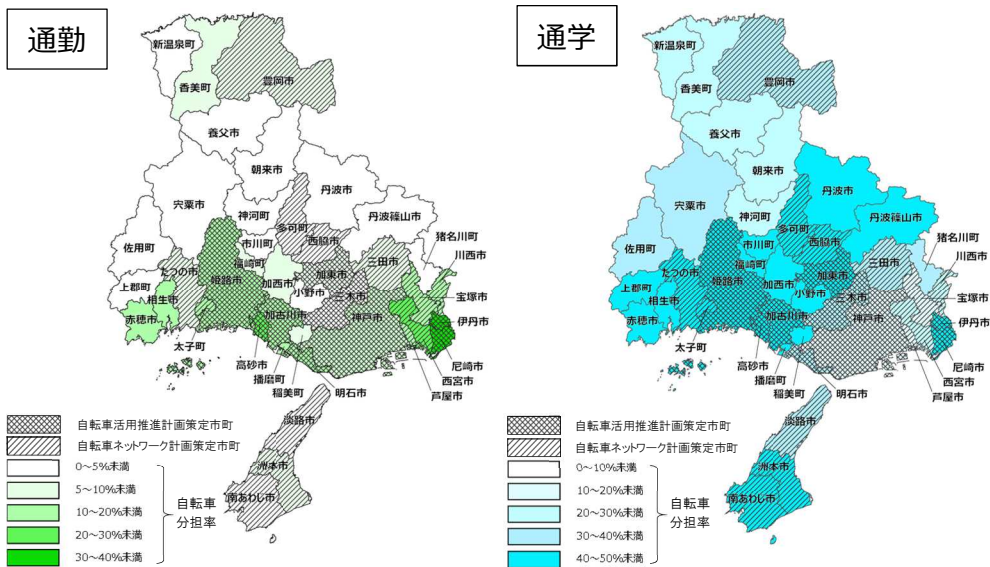


図 3-8 自転車活用推進計画・自転車ネットワーク計画策定状況と自転車分担率



〔データ〕令和2年国勢調査

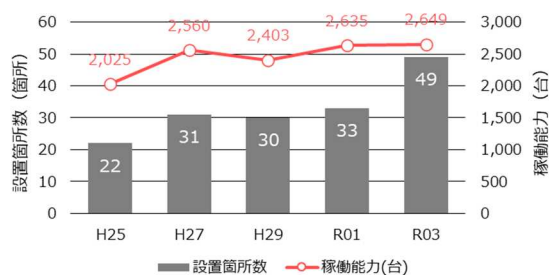
図 3-9 放置自転車の状況



駐輪場設置箇所数の増加に伴い、放置自転車数は減少。

〔データ〕国土交通省；駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果（兵庫県内の市のみの調査・集計）

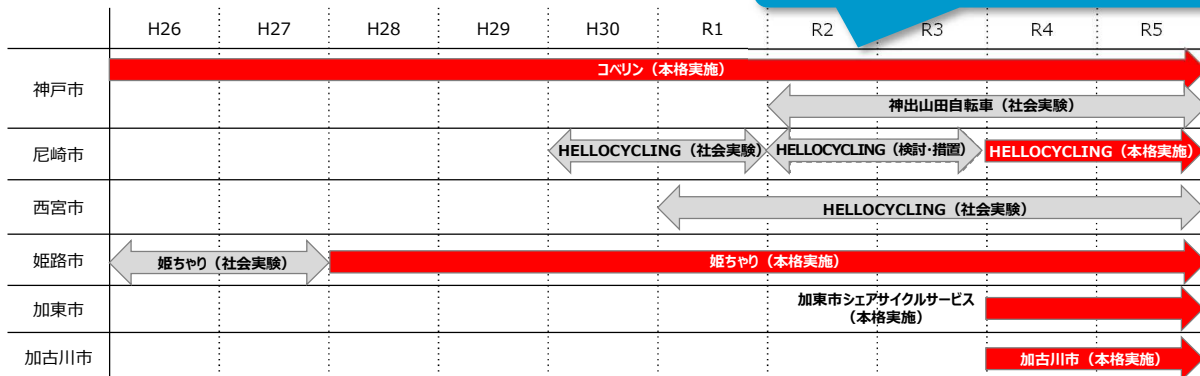
図 3-10 レンタサイクル設置状況



レンタサイクルの設置箇所数、稼働能力（台数）ともに増加

〔データ〕国土交通省；駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果（兵庫県内の市のみの調査・集計）

図 3-11 シェアサイクルの社会実験と本格実施の状況



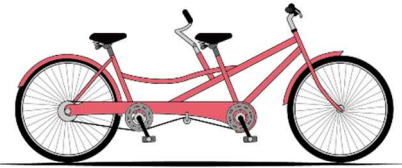
〔資料〕兵庫県調べ

Topic

【タンDEM自転車公道走行】

タンDEM自転車は、2つの乗車装置とペダルが、前後に並んだ構造を有する自転車で、兵庫県では、平成20年7月1日に兵庫県道路交通法施行細則を改正することにより、全国でも先進的にタンDEM自転車の公道走行が可能となった。

令和5年7月には、改正東京都公安委員会規則が施行され、東京都でもタンDEM自転車の公道での定員乗車が可能になった。これにより、日本全国でタンDEM自転車の公道走行が解禁された。



Topic

【特定小型原動機付自転車】

令和5年7月1日から電動キックボード等に関する改正道路交通法が施行された。これまで、電動キックボード等は、いわゆる原付バイクまたは自動車と同じ扱いで、運転免許が必要でした。それが、道路交通法の改正により、下記の基準を満たす電動キックボードは、「特定小型原動機付自転車」と定義され、16歳以上であれば、運転免許がなくても運転ができるようになった。

<道路交通法施行規則に定める基準>

車体の大きさ：長さ190cm以下 幅60cm以下

- 車体の構造：
- ・原動機として、定格出力が0.60kW以下の電動機を用いること
 - ・時速20km/hを超えて加速することができない構造であること
 - ・走行中に最高速度の設定を変更することができないこと
 - ・AT機構がとられていること
 - ・道路運送車両の保安基準第66条の17に規定する最高速度表示灯が備えられていること



【都市環境に関する課題】

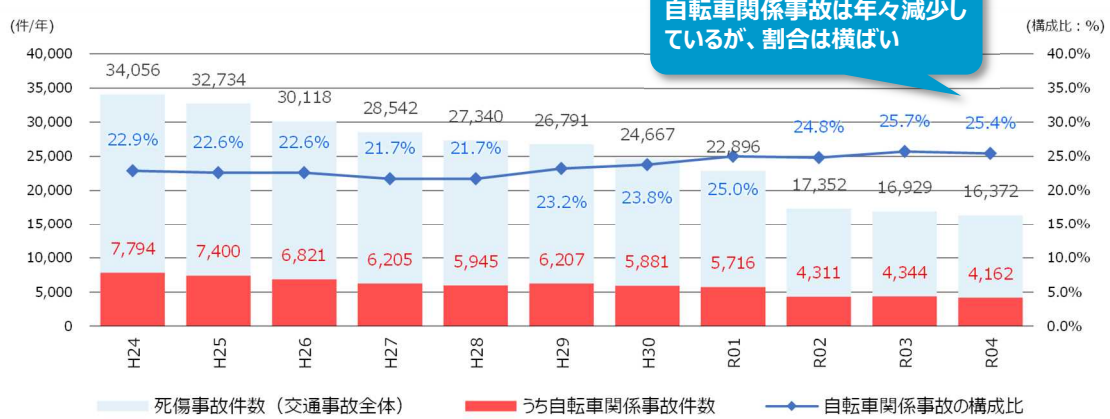
- 自転車通行空間の整備により安全に自転車を利用できる都市環境の形成
- ニーズに応じた利用しやすいシェアサイクルの導入促進
- 市町版自転車活用推進計画の策定促進

3.3.2 安全・安心

【現状】

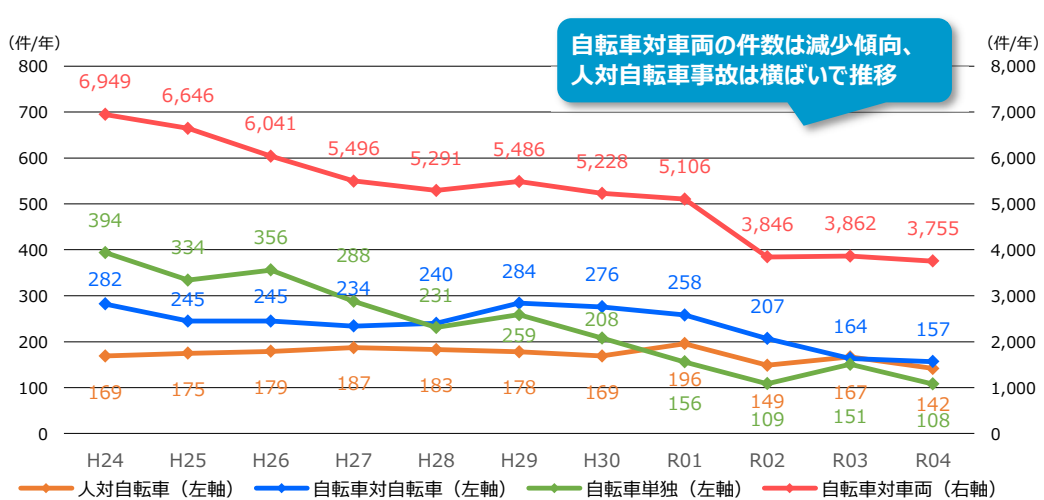
- 自転車関係事故件数は年々減少しているが、事故全体に占める割合は横ばいとなっている。(図 3-12)
- 自転車対車両の件数は減少傾向、人对自転車事故は横ばいで推移している。(図 3-13)
- 全国的に、自転車関係事故による死傷者は 15～19 歳の若者が多いが、死者数は 65 歳以上の高齢者が多く、全体 68%を占める。(図 3-14、図 3-15)
- 自転車乗用中のヘルメットの着用率は、全国平均よりも低い。(図 3-16)
- 自転車関係事故における自転車の約 9 割に違反が認められる。(図 3-17)
- 全国に先駆けて自転車損害賠償保険等の加入を義務化しており、加入率は約 7 割である。(図 3-18、図 3-19)

図 3-12 自転車関係事故件数



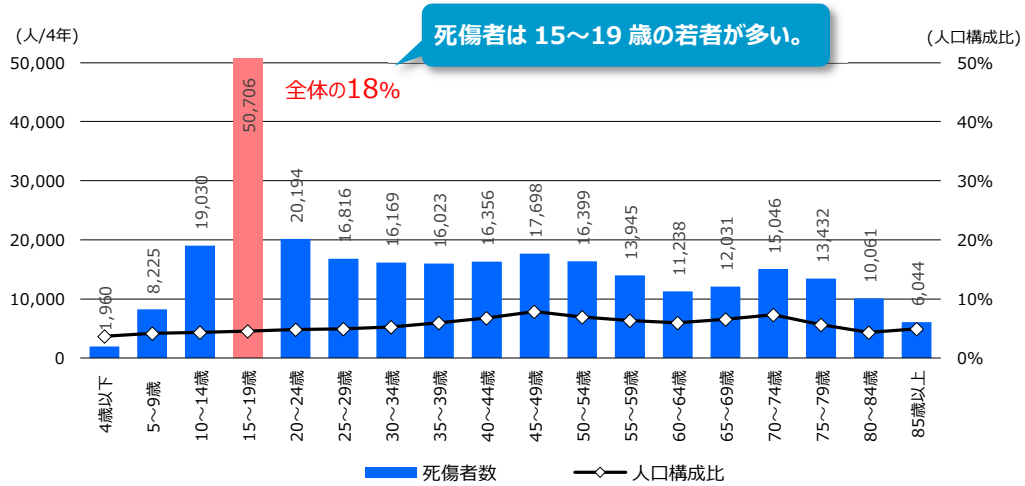
※「自転車関係事故」とは、第一当事者又は第二当事者が自転車の交通事故をいう。
〔データ〕兵庫県警;自転車が関係する交通事故発生状況

図 3-13 自転車関係事故の事故類型



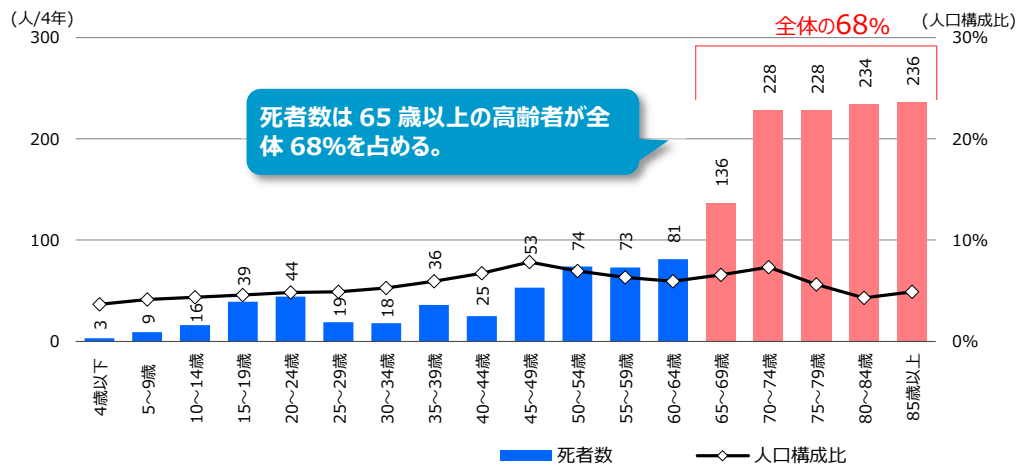
〔データ〕兵庫県警;自転車が関係する交通事故発生状況

図 3-14 年代別の自転車乗用中死傷者数と人口構成比（全国）



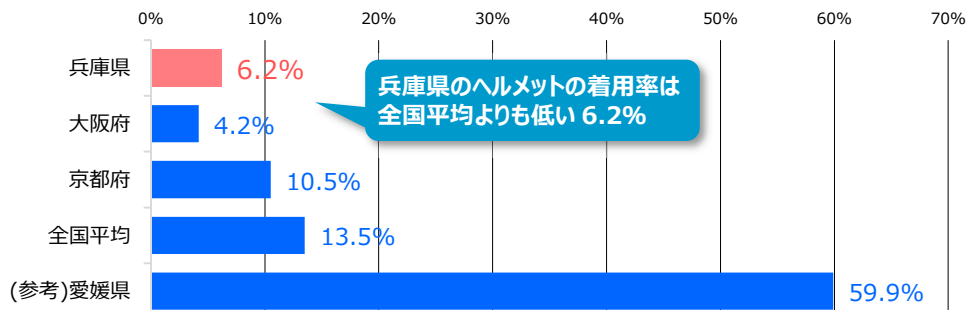
〔データ〕死傷者数は警察庁「交通事故の発生状況」、人口構成は令和2年国勢調査による。

図 3-15 年代別の自転車乗用中死者数と人口構成比（全国）



〔データ〕死者数は警察庁「交通事故の発生状況」、人口構成は令和2年国勢調査による。

図 3-16 ヘルメットの着用率



〔データ〕警察庁;自転車乗用ヘルメット着用率調査結果(都道府県別),令和5年7月調査

図 3-17 自転車関係事故における自転車の法令違反の状況

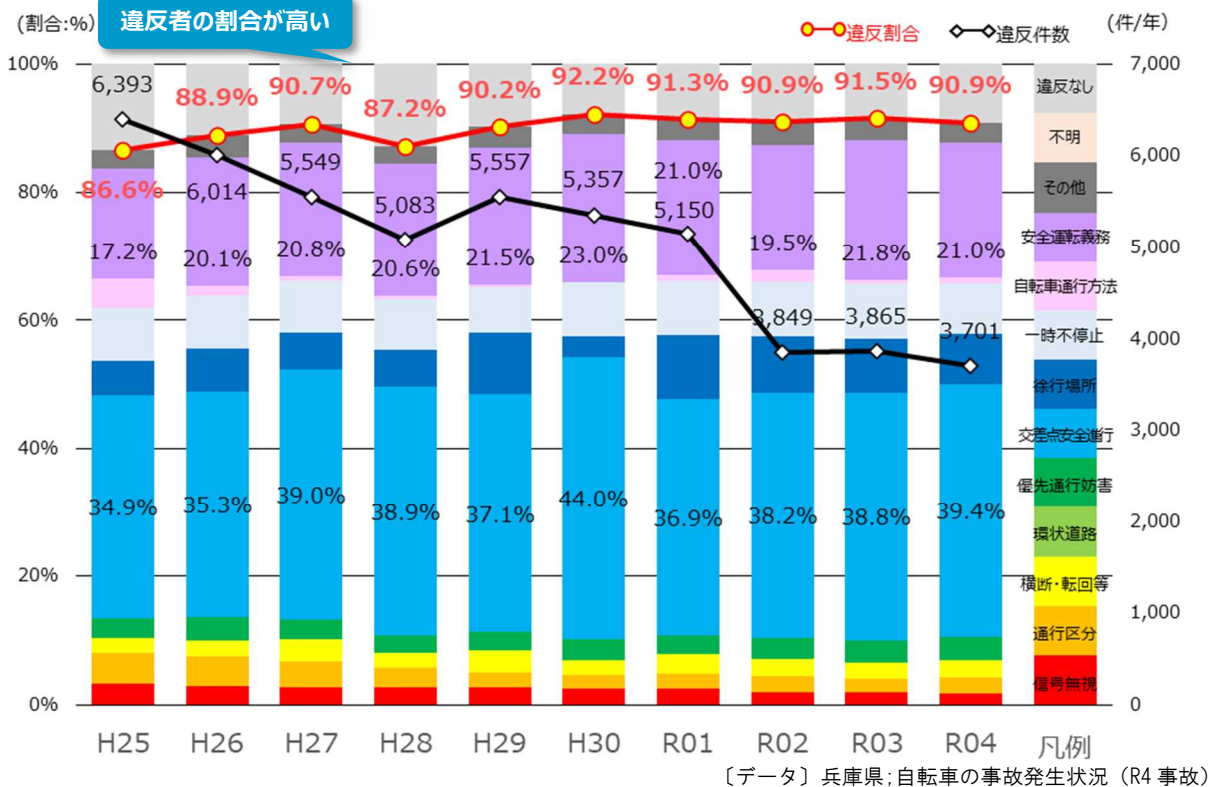


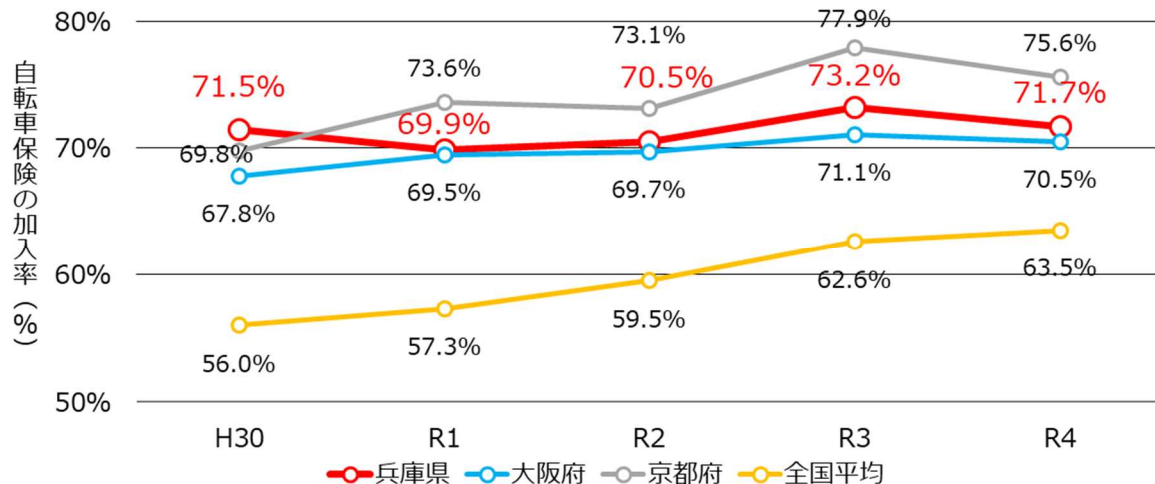
図 3-18 自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例(平成 27 年)

第 13 条 (自転車損害賠償保険等の加入)

自転車利用者は、自転車損害賠償保険等（その自転車の利用に係る事故により生じた他人の生命又は身体の損害を填補することができる保険又は共済をいう。以下同じ。）に加入しなければならない。

ただし、当該自転車利用者以外の者により、当該利用に係る自転車損害賠償保険等の加入の措置が講じられているときは、この限りでない。

図 3-19 自転車保険の加入状況



【安全・安心に関する課題】

- 安全教育の推進や交通ルール等の周知などによる自転車利用者の安全意識の向上
- ヘルメット着用の促進

3.3.3 観光

【現状】

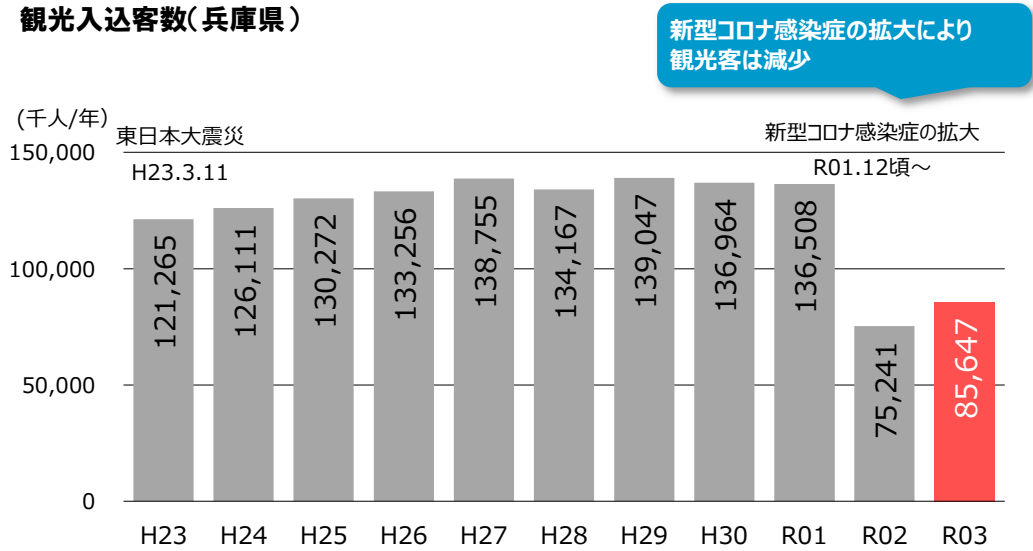
- 島嶼部や山間部など変化に富んだ地形や、歴史・風土の異なる五国からなり、各地に分布する多彩な観光資源(魅力)に多くの観光客が訪れている。新型コロナウイルスの拡大により県内の観光客入込客数は令和2年に大きく減少したが、観光におけるスポーツ・レクリエーションの割合は増加した。(図3-20、図3-21、図3-22)
- 兵庫県の宿泊者数は全国12位であり、大阪府や京都府に比べて少ない。また、訪日外国人の宿泊者数は全国15位である。(図3-23、図3-24)
- 各地で、走行距離100kmを超えるロングライドや、季節毎の自然・歴史建造物等をゆっくり巡るサイクリングイベントやサイクルツーリズムが開催され、人気を博している。(表3-5)
- 整備が進められている大鳴門橋自転車道では、完成後に多くの観光客の利用が見込まれている。(図3-25)
- 人口は、今後減少することが想定され、地域の活力低下が懸念される。(図3-26)

図3-20 五国ごとに特徴ある観光資源



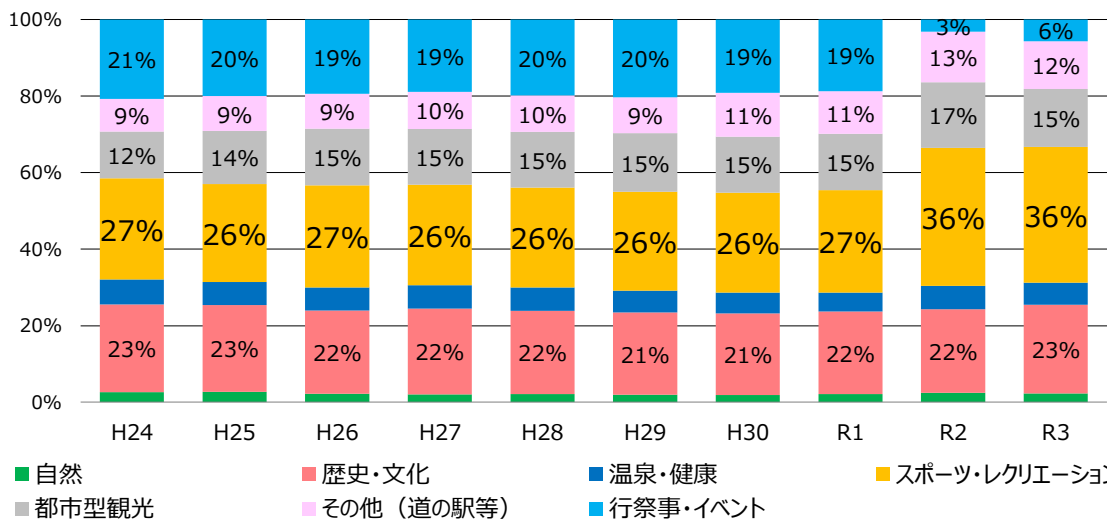
〔出典〕兵庫県学習資料「きらりひょうご」

図 3-21 観光入込客数(兵庫県)



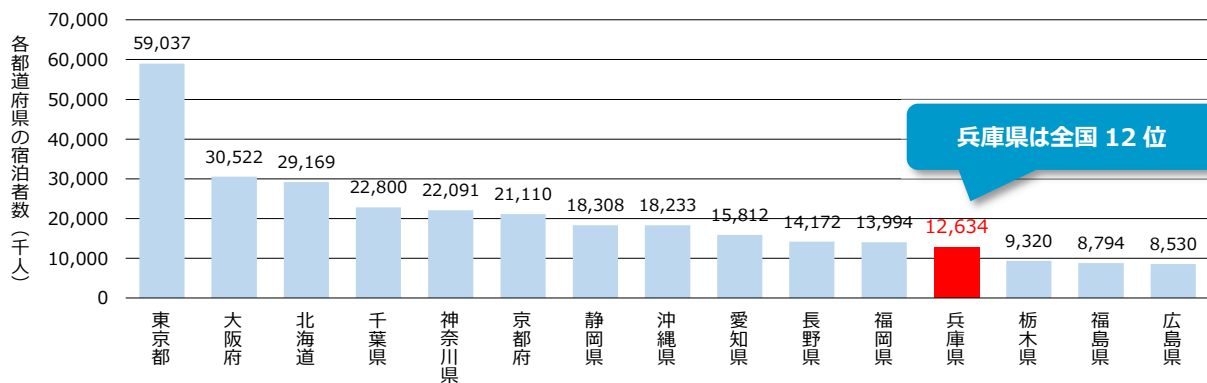
〔データ〕 兵庫県;兵庫県観光客動態調査

図 3-22 目的別の入込客数割合の推移



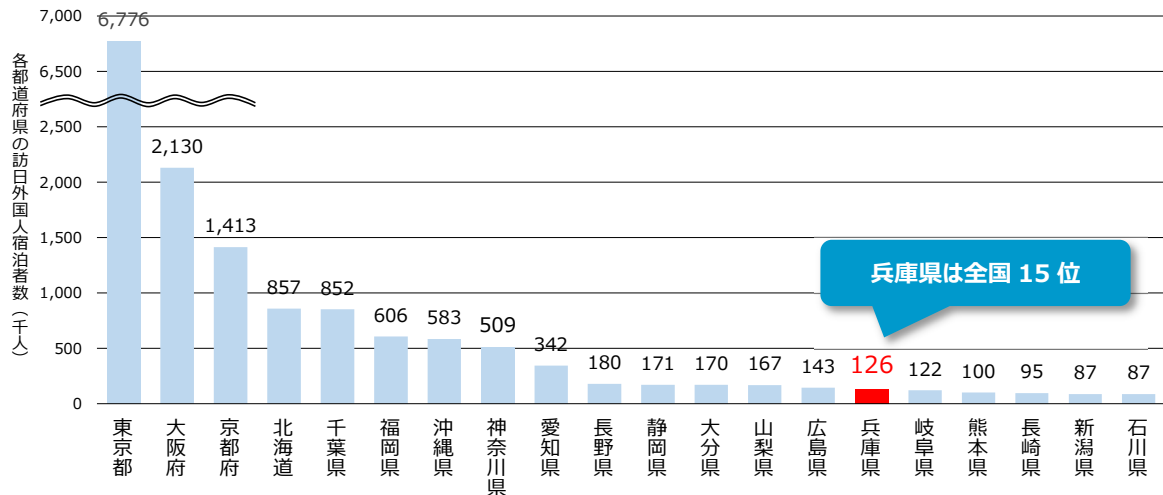
〔データ〕 兵庫県;兵庫県観光客動態調査

図 3-23 都道府県別の宿泊者数(令和 4 年:上位 15 都道府県)



〔データ〕 観光庁;宿泊旅行統計調査 (令和 4 年 1~12 月)

図 3-24 訪日外国人の宿泊者数(令和4年:上位20都道府県)



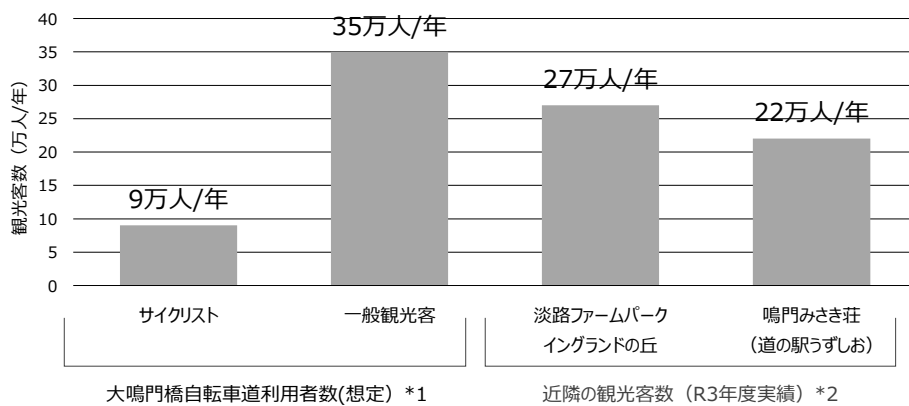
〔データ〕観光庁;宿泊旅行統計調査(令和4年1~12月)

表 3-5 各地で開催されるサイクルイベントやサイクルツーリズム(2023年度)

区分	イベント名	募集人数	開催地
ロングライド、 競技等	2023 淡路島ロングライド 150	2,300人	淡路島
	因幡街道・千種川ロングライド in 佐用 2023	654人	佐用町
	第4回 神河ヒルクライム	500人	神河町周辺
輪行、 ポタリング等	日本遺産「銀の馬車道・鉾石の道」サイクルトレイン	76人	姫路市周辺
	ひょうご北摂里山ライド 2023	100人	川西市周辺
	北はりま fun fan ライド 2023 ~ポタッとグルッと北播磨~	100人	三木市周辺
	ひょうご北摂体験型サイクルツアー	45人	三田市他
	カサイチトレインライド	30人	加西市周辺

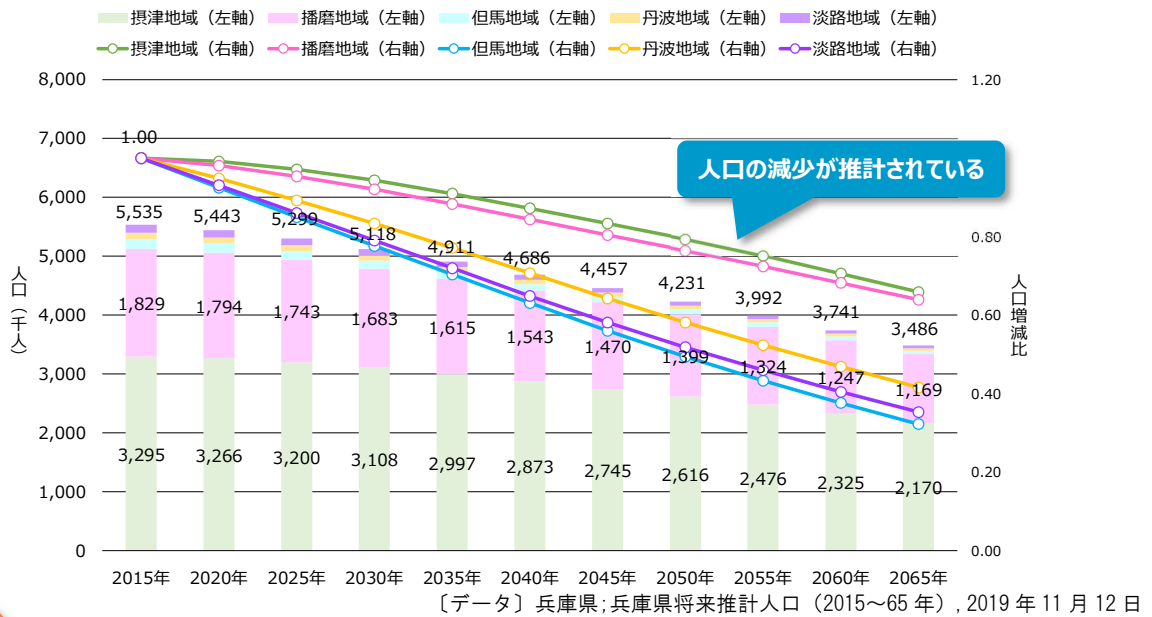
〔データ〕株式会社アップロード;スポンエンCYCLEホームページ他

図 3-25 大鳴門橋自転車道の利用者数(想定)



〔データ〕*1;兵庫県;令和4年度投資事業評価調査
*2;兵庫県;令和3年度兵庫県観光客動態調査報告書

図 3-26 将来推計人口



Topic

【サイクルツーリズムの市場動向について】

サイクルツーリズムの国内マーケットは、全体として年間約1,315億円(2021年推計値)であった。

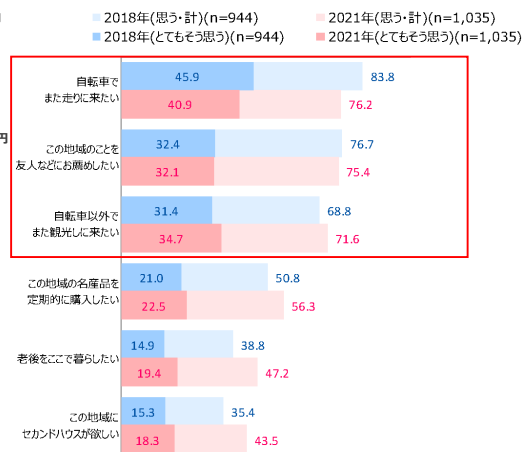
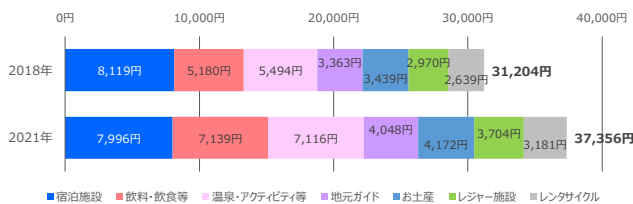
また、サイクルツーリズムで地域を訪れる際の予算は、1回あたり平均約3.7万円/人であり、コロナ以前の2018年から約10%増加した。なお、この金額は、観光庁より発表された日本人国内旅行の旅行単価(約3.4万円)より高い。1回あたりの予算のうち、最も高いのが「宿泊施設」で、約8,000円(予算全体の21%)となっている。

サイクルツーリズム経験者は、走った地域について「自転車でもた走りに来たい」、「この地域のことを友人にお薦めしたい」、「自転車以外でもた観光しに来たい」と思っている割合が高く、再訪が期待される。

■ サイクルツーリズム1回あたりの消費内訳

■ 走った地域に対する評価

(サイクリング体験により、その後期待される効果)



〔出典〕ツール・ド・ニッポン(一般社団法人ルーツ・スポーツ・ジャパン);サイクリスト国勢調査2021 調査結果レポート(調査地域:全国) 観光庁;旅行・観光消費動向調査 2021 年間値(確報)

【観光に関する課題】

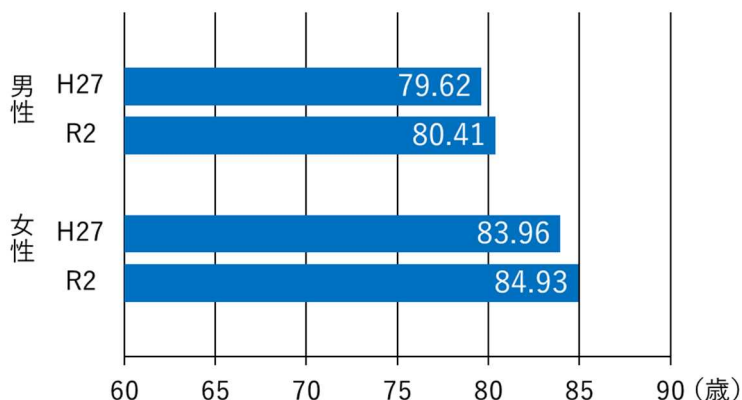
- 体験ツールとして自転車を活用した観光誘客の推進
- 大鳴門橋自転車道整備にあわせた観光客の受入環境の整備

3.3.4 健康

【現状】

- 健康寿命は、平成 27 年からの5年間で男女とも 0.8～1.0 歳延伸している。(図 3-27)
- 運動習慣者の割合は、若い世代ほど低い。(図 3-28)
- 通勤時の自転車利用は、大阪府や京都府に比べて低い。(図 3-29)
- 高齢者の運転免許返納者数は令和元年までは増加傾向にあったが、その後減少傾向である。(図 3-30)

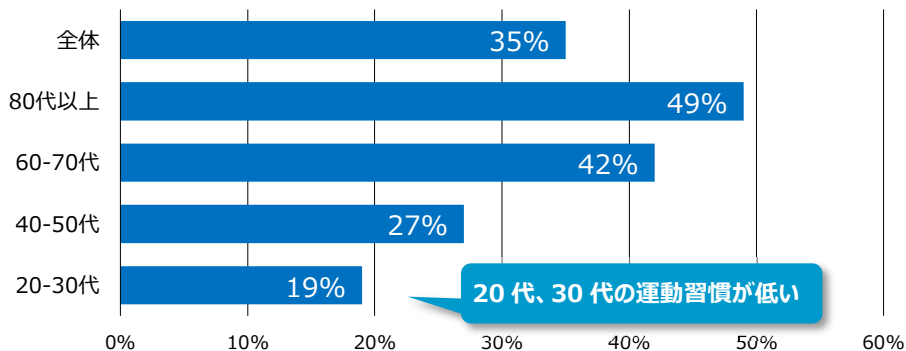
図 3-27 健康寿命



〔データ〕 兵庫県; 兵庫県健康づくり推進実施計画(令和6年3月) (案)

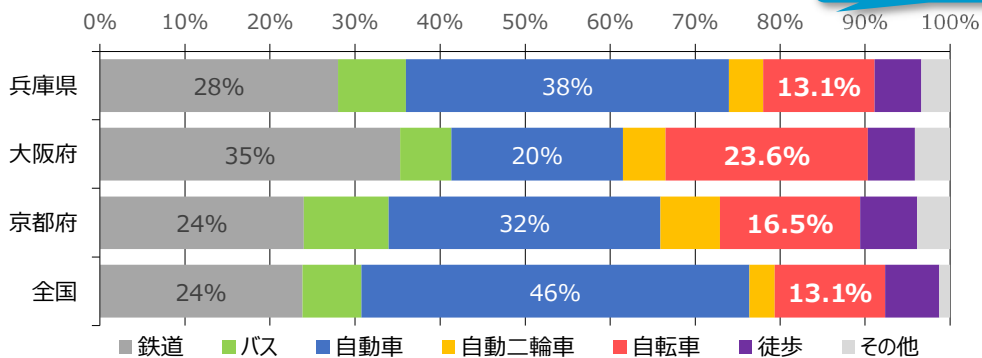
図 3-28 運動習慣の有無

(1日30分以上の運動を週2回、1年以上継続している割合)



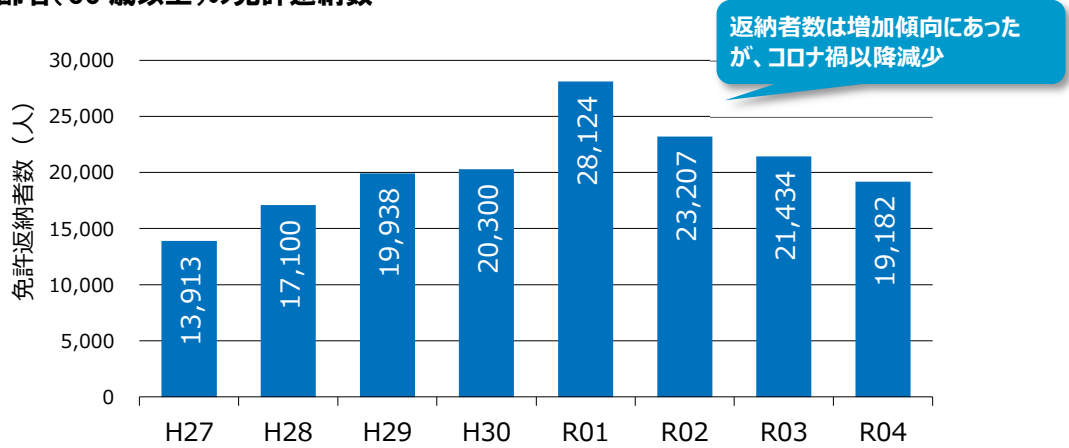
〔データ〕 兵庫県; 令和3年度健康づくり実態調査報告書, 令和4年5月

図 3-29 通勤時の交通手段分担率



〔データ〕 令和2年度国勢調査

図 3-30 高齢者(65歳以上)の免許返納数



〔データ〕 警察庁; 運転免許統計 (数値は兵庫県内の集計)

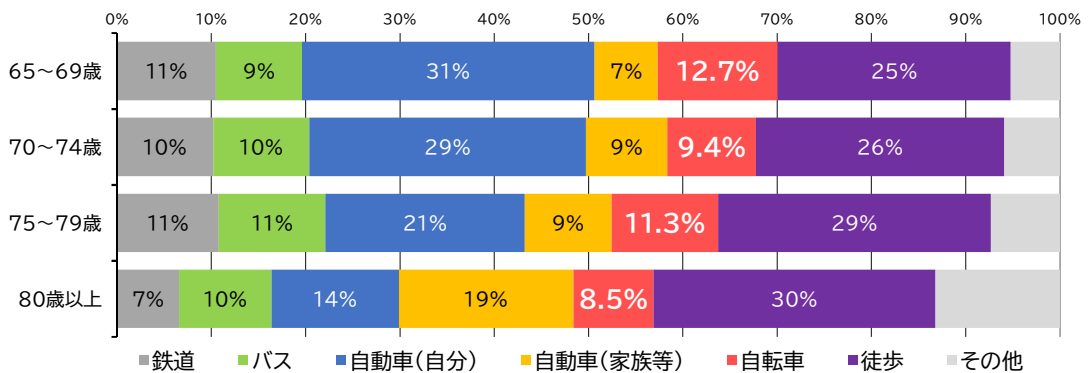
Topic

【高齢者(65歳以上)が移動する際に利用する手段】

内閣府は、今後の高齢社会対策の推進に資することを目的に、「高齢者の住宅と生活環境」に関する実態と意識を調査(全国男女あわせて3,000人に面接聴取方式で調査)を行った。

それによると、74歳までの世代では自身で運転する自動車での外出割合が高いが、75歳を過ぎるとその割合は低くなり、家族等が運転する自動車の割合が高くなる結果となった。また、自転車の利用は各世代で概ね10%程度にとどまった。

将来、自分で自動車を運転することができなくなった際に備え、自転車を活用できるような日々の健康づくりが課題となっている。



〔データ〕 内閣府; 高齢者の住宅と生活環境に関する調査, 平成30年度

【健康に関する課題】

- 通勤・通学、その他日常生活における自転車利用の促進
- 高齢者が免許返納後も自転車を活用できるような日々の健康づくり

3.4 計画の目指すべき方向性

兵庫県の一歩計画の取組状況、国の第2次自転車活用推進計画の改定や社会情勢の変化を踏まえ、既存施策の強化に加え新たな取組を追加し、県民、民間事業者、行政が一体となって自転車の活用を推進する。

現状の課題

都市環境：○自転車通行空間の整備により安全に自転車を利用できる都市環境の形成
○ニーズに応じた利用しやすいシェアサイクルの導入促進
○市町版自転車活用推進計画の策定促進

安全・安心：○安全教育の推進や交通ルール等の周知などによる自転車利用者の安全意識向上
○ヘルメット着用の促進

観光：○体験ツールとして自転車を活用した観光誘客の推進
○大鳴門橋自転車道整備にあわせた観光客の受入環境の整備

健康：○通勤・通学、その他日常生活における自転車利用の促進
○高齢者が免許返納後も自転車を活用できるような日々の健康づくり

国の強化措置（国の第2次自転車活用推進計画）

都市環境：○ネットワーク路線の計画への位置づけ ○計画に基づく取組実態のフォロー
○都市部を中心に計画策定・整備促進
○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

安全・安心：○企業の自転車通勤のための環境整備の推進

観光：○サイクリング拠点やコンテンツ等の充実 ○サイクリングルートの持続的な磨き上げ

健康：○身体に合った多様な自転車の開発・普及促進
○身体に合った自転車の購入を支援
○交通安全の啓発の対象・機会の拡大
○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

社会情勢の変化等

- コロナ禍における生活様式・交通行動の変容
- 情報通信技術の発展
- 高齢化等も踏まえた「安全・安心」
- 脱炭素社会の実現に向けた動き
- 新たな低速小型モビリティの登場
- 自転車ヘルメットの着用努力義務化

ひょうごビジョン 2050 が目指す社会

<自転車関連施策を抜粋>

- 地域の資源を掘り起こし・磨き上げ・発信
- ユニバーサルなまちづくり
- 活動を支える確かな基盤
 - ・乗り物のシェアリングサービスの普及
 - ・自転車道の整備
 - ・通勤・通学・観光での自転車利用等
 - ・自動車や自転車のシェアサービスの拡大
- カーボンニュートラルな暮らし

強化する主な取組

自転車通行空間の整備推進

バイパス、現道拡幅等の道路事業の際に、幅広な路肩の確保に積極的に取り組み、自転車通行空間を確保する。

自転車の安全利用の促進

2023年4月から自転車乗用時のヘルメット着用が努力義務化されたことに伴い、ヘルメット着用促進に向け、広報啓発を強化する。

大鳴門橋自転車道の整備

大鳴門橋自転車道の整備を推進するとともに、観光客の受入環境の整備を図る。

段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

自転車の交通反則通告制度(青切符)の導入に合わせて、ライフステージに応じた交通安全教育の充実が求められる*ことから、交通安全教育の取組をさらに推進する。

地域間や企業との連携

他府県とのサイクリングルートやイベントの連携、及び企業との連携を行い、地域振興の促進やサイクリング文化の発展を図る。

*警察庁；良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する報告書

第4章 計画の目標

4.1 将来像と基本方針

自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資することが求められている。

このような背景、および本県の「ひょうごビジョン 2050」が目指す「誰もが希望を持って生きられる一人ひとりの可能性が広がる『躍動する兵庫』」の実現に向け、本計画における将来像、基本方針を以下のとおり定める。

将来像	自転車文化が花開く『躍動する兵庫』
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することで、多くの人々が住み続けたい、訪れたいと思うワクワクするような兵庫の実現を目指す。

4.2 目標

第2次計画では、自転車を取り巻く現状・課題、将来像を見据え、国の自転車活用推進計画の目標を勘案し、第1次計画と同様に以下に示す4つの目標を掲げ、総合的・計画的に推進していくこととする。

目標1	都市環境〈自転車を快適に利用できる良好な都市環境の形成〉
目標2	安全・安心〈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〉
目標3	観光〈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〉
目標4	健康〈自転車利用の促進による健康で活力ある社会づくり〉

第5章 取組む施策

5.1 取組一覧

4つの計画目標を踏まえ、兵庫県において今後取組むべき14の施策を定め、これらの施策を着実に実施するため、計画期間中に講ずべき、36の具体的な取組について、以下の通り定める。

目標1：自転車を快適に利用できる良好な都市環境の形成

施策	取組
施策1. 自転車通行空間の計画的な整備推進	①自転車通行空間の整備推進
	②道路標識や道路標示等の適切な設置運用
	③市町版自転車活用推進計画(自転車ネットワーク計画を含む)の策定支援
施策2. 自転車通行空間の確保の促進	①交通規制の適切な実施と運用
	②自転車の放置防止の推進
施策3. シェアサイクルやレンタサイクルの普及促進	①シェアサイクル・レンタサイクルの環境整備
施策4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備促進	①駐輪対策の推進
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	①ゾーン対策等の生活道路対策の推進
	②無電柱化の推進

指 標	
	<ul style="list-style-type: none"> ●県管理道路における自転車通行空間(自転車道、自転車専用通行帯、車道混在、路肩拡幅)の整備延長 <ul style="list-style-type: none"> 【基準値】 125km(2023年度) 【目標値】 205km(2033年度) ●自転車活用推進計画もしくは自転車ネットワーク計画の策定市町数 <ul style="list-style-type: none"> 【基準値】 22市町(2023年度) 【目標値】 29市町(2033年度)

目標 2 : 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利用

施策	取組
施策 6. 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	①交通安全教育の推進
	②指導者の育成
	③効果的な安全教育手法の実施
施策 7. 自転車の安全な利用促進	①通行ルールの周知
	②安全意識向上の啓発
	③自転車の安全利用の促進
	④指導・取締りの実施
	⑤自転車保険への加入の促進
施策 8. 自転車の点検整備の促進	①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	①災害時の自転車の活用

指 標	<ul style="list-style-type: none"> ●自転車関係人身事故件数 【基準値】4,162 件/年(2022 年) 【目標値】自転車が関係する人身事故件数を 3,000 件/年以下とする。(2033 年)
モニタリング指標※	●ライフステージ別の安全教育の開催回数や参加者数

※自転車活用推進計画の進捗状況を確認するために設定する目標を定めない数値

目標3：五国の多彩な資源(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

施策	取組
施策 10. 多彩なサイクリングルート の走行環境の整備	①サイクリングルートの設定
	②誰もが安全・快適に走行できる環境の整備
	③大鳴門橋自転車道の整備
施策 11. サイクリングをする方のニ ーズに応じた受け入れ環 境の整備	①多様な方が快適に利用できる環境の整備
	②多様な自転車輸送手段の確保
	③安心して宿泊することができる環境の整備
	④地域の魅力を満喫し、地域振興に寄与する仕掛けづくり
施策 12. 情報発信の充実	①誰もがどこでも容易に情報が得られる情報発信の実施
施策 13. 取組を推進していくため の体制づくり	①関係者が連携して施策を推進していくための体制づくり
	②企業との連携

指 標	<ul style="list-style-type: none"> ●継続的に利用環境の向上を図るための協議会の開催 【基準値】毎年度、各モデルルート協議会等を開催 【目標値】各モデルルート協議会等を年1回以上(2033年度) ●サイクルツーリズム(ひょうご観光本部ホームページ)の閲覧数(ページビュー数) 【基準値】約 8 PV/日(2022年度) 【目標値】HP 閲覧数の増加(2033年度)
モニタリング指標	<ul style="list-style-type: none"> ●道の駅におけるレンタサイクルの実施箇所数 ●サイクルカウンターによる自転車通行量

目標 4 : 自転車利用の促進による健康で活力ある社会づくり

施策	取組
施策 14. 健康づくりにつながる自転車利用の促進	①自転車通勤、健康づくりに関する広報啓発
	②健康づくり公園の活用
	③自転車文化の継承

指 標	●通勤目的の自転車分担率 【実績値】13.1%(2020年) ^{※1} 【目標値】17.3%(2030年度) ^{※1}
モニタリング指標	●サイクリング行動参加率(5年毎) ^{※2}

※1 国勢調査

※2 社会生活基本調査(総務省)




5.2 【目標 1】 自転車を快適に利用できる良好な都市環境の形成

施策 1. 自転車通行空間の計画的な整備推進

自転車は車道通行が原則であることを踏まえ、自転車の安全で快適な通行と交通混雑の緩和を実現するため、交通状況に応じて、歩行者、自転車、自動車適切に分離された道路環境を整備する。

区分	①自転車通行空間の整備推進
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ●自転車の安全で快適な通行を確保するため、中学生・高校生の自転車通学の利用状況等を踏まえて、自転車通行空間整備を計画的に推進する。 ●道路事業や市街地開発事業、その他これらに類する事業が実施される際に、自転車ネットワーク路線に位置付けられている場合は、自転車通行空間の確保に努めるほか、バイパス、現道拡幅等の道路事業の際に、幅広な路肩※の確保にも積極的に取り組む。 ●路肩拡幅した区間について、自転車ネットワーク計画に基づき、車道混在等の自転車通行空間整備を検討するとともに、今後の交通状況等を踏まえて、自転車ネットワーク路線の見直しを市町と検討していく。 ●自転車走行環境が良好に保たれるよう、特定小型原動機付自転車の普及等の状況に応じて、必要な検討を行う。
取組	<p>■自転車通行空間の整備</p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap;"> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>自転車道</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>自転車専用通行帯 (自転車レーン)</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>車道混在</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>路肩拡幅</p> </div> </div>
担当部署	道路街路課、道路保全課、都市計画課、県警、国、市町

※記載の「路肩」は、道路構造令に基づく

区分	②道路標識や道路標示等の適切な設置運用
取組内容	●自転車交通を含めた全ての交通に対して、安全で円滑な通行を図るため、道路標識や道路標示等の見直しも含めた適切な設置運用に努める。
取組	<p>■道路標識の例</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>自転車専用</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>自転車一方通行</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>普通自転車 専用通行帯</p> </div> </div> <p style="text-align: right; font-size: small;">〔出典〕国土交通省;道路標識一覧より抜粋</p> <p>■自転車横断帯の廃止</p> <div style="text-align: center;"> <p>整備前</p> <p>↓</p> <p>整備後</p> </div>
担当部署	道路街路課、道路保全課、県警、国、市町

区分	③市町版自転車活用推進計画(自転車ネットワーク計画含む)の策定支援
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ●自転車活用推進に関する、国及び全国の地方公共団体の動向に関する情報を収集し、市町道路事業担当者会議等を通じて市町に提供することにより計画策定を促すとともに、策定を検討する市町に対しては、必要な助言や資料提供等の支援を行う。 ●特に市街地を有する市町に対し、個別に説明に行くなどして、自転車活用推進計画もしくは自転車ネットワーク計画の策定を働きかける。
取組	<div style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 2px;">■市町版自転車活用推進計画等策定状況</div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <p>自転車活用推進計画策定市町：9市町*</p> <p>※自転車活用推進計画策定済： 神戸市、高砂市、姫路市、加古川市、 尼崎市、三木市、加東市、伊丹市、 明石市</p> </div> <div style="margin-top: 10px;"> <p>（令和6年3月末時点）</p> </div>
担当部署	道路企画課、道路街路課、道路保全課

市町の自転車ネットワーク計画について、兵庫県自転車活用推進計画(別冊)に掲載する。なお、市町に計画策定状況に合わせて、随時更新を行う。

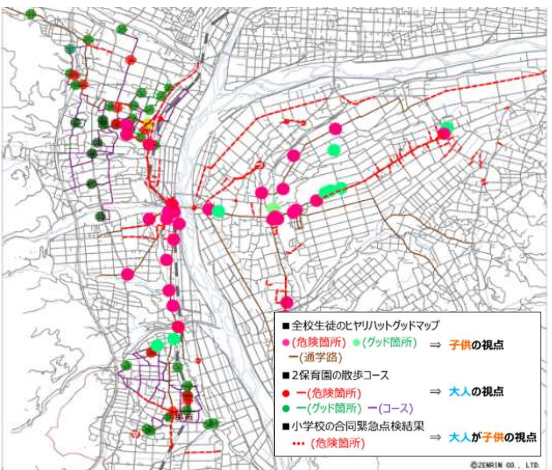
Topic

【自転車ユーザー・通学路に着目した道路空間構築の取組(長野県伊那市)】

長野県伊那市と(株)大成ロテックは、移動者が安全で快適に自由に移動できる道路空間を創出するため、連携協定を締結し、その一環として、新しい自転車活用推進計画やネットワーク計画策定の手法を確立するために、伊那市でのクルマ以外の移動手段を利用する中高生に着目し、通学路の実態調査を実施した。

調査対象となった伊那市立春富中学校(自転車通学割合 51%、ヒヤリハットの経験がある生徒 72%)全校生徒で「ヒヤリハットグッドマップ」を作成したところ、これまで考えられてきた危険箇所と一致しない箇所があることが浮き彫りとなった(右図)。

現在、伊那市では、「利用者目線」、「地区目線(要望等)」、「行政目線」をデジタルマップに一元化し、現状の把握や安全対策箇所の優先順位付けに活用する PDCA の取組等が進められている。この取り組みは、通学空間点検の仕組みであり、新しい子どもたちの交通安全教育とまちづくりへの参画、通学路のみならず、高齢者、障害者、観光客、多様なモビリティにとっての安全な生きた道路空間づくりに貢献する可能性がある。(社会実験「安全な通学空間管理のDX」)。





ヒヤリハットグッドマップ

[出典]伊那市をフィールドとした道路空間整備システム構築プロジェクト

施策 2. 自転車通行空間の確保の促進

自転車利用者が快適かつ安全に通行できる環境を創出するため、路上放置防止対策や違法駐車取締りに取組み、自転車通行の障害を取り除く。

区分	①交通規制の適切な実施と運用	
取組内容	●自転車道や自転車専用通行帯が設置されている道路については、交通状況に応じて、駐車監視員による巡回の重点路線に位置付け、重点的に違法駐車取締りを行う。	
取組	■駐車監視員の活動状況	■自転車走行空間上の駐停車車両
		
	〔出典〕国土交通省；第2回安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会資料	
担当部署	県警	

区分	②自転車の放置防止の推進	
取組内容	●市町と連携し、通勤や通学での自転車利用者に対して、駐輪場を利用するよう広報啓発を行う。 ●市町に対し、必要に応じた自転車等放置禁止区域の設定や区域内の放置自転車の撤去に努めるよう働きかける。	
取組	■駅前での放置自転車対策(尼崎市) 駐輪場の管理・放置自転車の撤去・啓発・保管返還業務を一体的に委託し、路上に放置しようとする人に周辺駐輪場を案内するなど啓発員が声かけするほか、放置自転車の効果的な撤去を実施。	
		
	阪急武庫之荘駅南側の改善状況	
		
	阪急武庫之荘駅 駐輪場情報と放置禁止区域図	
	〔出典〕尼崎市ホームページ	
担当部署	道路企画課、市町	

施策 3. シェアサイクルやレンタサイクルの普及促進

区分	①シェアサイクル・レンタサイクルの環境整備																		
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅やバス停から目的地までのアクセス利便性を高めるため、シェアサイクルやレンタサイクル等の公共交通を補完するシステムの構築に努める。 ● シェアサイクル等における Maas や AI の活用事例について、国や自治体の取組みに関する情報を収集し、市町に提供することにより、シェアサイクル等の普及を図る。 ● 鉄道利用者に対するレンタサイクルの利用補助の実施を推進する。 ● ローカル線鉄道の利用促進に向け、二次交通として自転車を活用する取組みについて、沿線自治体へ水平展開を図る。 																		
取組	<div style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 2px; margin-bottom: 5px;">■ 姫ちやり(姫路市)</div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">実施主体</td> <td>姫路市(運営:株式会社ドコモバイクシェア)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">利用料金</td> <td>1 回利用:30 分 165 円</td> </tr> <tr> <td>月額利用:月 2, 200 円(最初の 30 分 0 円、以降 30 分 165 円) 1 日パス:1, 430 円～</td> </tr> <tr> <td>利用時間</td> <td>24 時間利用可能</td> </tr> <tr> <td>実施場所</td> <td>姫路駅周辺 21 箇所(R05.12 時点)(どこでも貸出・返却が可能)</td> </tr> </table> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;">   </div> <p style="text-align: right; margin-top: 5px;">〔出典〕 姫路市提供</p> <div style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 2px; margin-top: 10px;">■ コミュニティサイクル事業(尼崎市)</div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 5px;"> <tr> <td style="width: 20%;">実施主体</td> <td>尼崎市(運営:OpenStreet 株式会社)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">利用料金</td> <td>利用開始から 30 分 130 円</td> </tr> <tr> <td>30 分経過後は 15 分毎に 100 円(利用開始から 12 時間最大 1,800 円)</td> </tr> <tr> <td>利用時間</td> <td>24 時間利用可能(一部ステーションを除く)</td> </tr> <tr> <td>実施場所</td> <td>尼崎市 109 箇所(R05.12 時点)(どこでも貸出・返却が可能)</td> </tr> </table> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;">  <p style="margin-top: 5px;">〔出典〕 尼崎市; 尼崎市コミュニティサイクル事業について</p> </div>	実施主体	姫路市(運営:株式会社ドコモバイクシェア)	利用料金	1 回利用:30 分 165 円	月額利用:月 2, 200 円(最初の 30 分 0 円、以降 30 分 165 円) 1 日パス:1, 430 円～	利用時間	24 時間利用可能	実施場所	姫路駅周辺 21 箇所(R05.12 時点)(どこでも貸出・返却が可能)	実施主体	尼崎市(運営:OpenStreet 株式会社)	利用料金	利用開始から 30 分 130 円	30 分経過後は 15 分毎に 100 円(利用開始から 12 時間最大 1,800 円)	利用時間	24 時間利用可能(一部ステーションを除く)	実施場所	尼崎市 109 箇所(R05.12 時点)(どこでも貸出・返却が可能)
実施主体	姫路市(運営:株式会社ドコモバイクシェア)																		
利用料金	1 回利用:30 分 165 円																		
	月額利用:月 2, 200 円(最初の 30 分 0 円、以降 30 分 165 円) 1 日パス:1, 430 円～																		
利用時間	24 時間利用可能																		
実施場所	姫路駅周辺 21 箇所(R05.12 時点)(どこでも貸出・返却が可能)																		
実施主体	尼崎市(運営:OpenStreet 株式会社)																		
利用料金	利用開始から 30 分 130 円																		
	30 分経過後は 15 分毎に 100 円(利用開始から 12 時間最大 1,800 円)																		
利用時間	24 時間利用可能(一部ステーションを除く)																		
実施場所	尼崎市 109 箇所(R05.12 時点)(どこでも貸出・返却が可能)																		
担当部署	道路企画課、交通政策課、市町																		

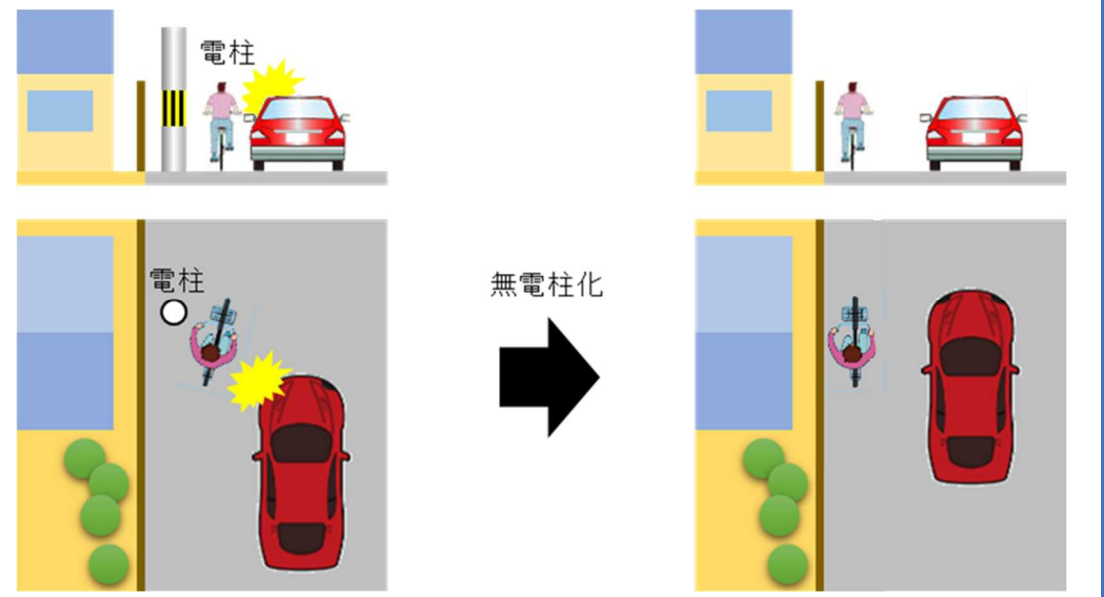
施策 4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備促進

区分	①駐輪対策の推進
取組内容	<p>●自転車と公共交通の結節点となる鉄道駅等の周辺をはじめとした、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場整備や利用率向上に向けた国や自治体の取組みに関する情報を収集し、市町に提供することにより駐輪対策を推進する。</p>
取組	<p>■伊丹機械式自転車駐車場</p> <p>JR 伊丹駅周辺の放置自転車対策及び都市景観形成道路地区に指定された伊丹酒造通りの景観形成を目的として、地下に 255 台の自転車を収容できる自転車駐車場を整備。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="383 548 893 918">  <p data-bbox="454 929 837 974"><伊丹機械式自転車駐車場 外観></p> </div> <div data-bbox="925 548 1372 918">  <p data-bbox="949 929 1348 974"><伊丹機械式自転車駐車場 内部></p> <p data-bbox="1173 974 1372 1008">〔出典〕伊丹市提供</p> </div> </div> <p>■明石駅周辺駐輪場</p> <p>明石市では、自転車等の駐車対策の推進策として、明石駅周辺の国道2号、県道明石神戸宝塚線に路上駐輪施設を設置。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="359 1187 869 1556">  <p data-bbox="383 1568 837 1601"><(主)明石神戸宝塚線:明石駅中央第3></p> </div> <div data-bbox="901 1187 1412 1556">  <p data-bbox="949 1568 1252 1601"><国道2号:明石駅南第2></p> <p data-bbox="853 1601 1412 1646">〔出典〕(公財)自転車駐車場整備センターホームページ</p> </div> </div>
担当部署	道路企画課、市町

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

歩行者・自転車中心のまちづくりと連携し、生活道路における通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備についての総合的な取組を実施する。

区分	①ゾーン対策等の生活道路対策の推進
取組内容	●生活道路について、道路管理者と公安委員会が連携して、最高速度30km/hの区域規制とハンプなどの物理的デバイス設置を行い、「ゾーン30プラス」を設定するなど、ハードとソフト両面から交通安全対策を実施する。
取組	<p>■ゾーン30プラスの概要</p> <p>生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備推進を図るため、最高速度30km/hの区域規制「ゾーン30」とハンプやスムーズ横断歩道など物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定し、ゾーン内における速度抑制や抜け道利用の抑制等を図る生活道路対策。</p> <div style="text-align: center;">  <p>警察による低速度規制 ゾーン30</p> <p>ゾーン30 最高速度30km/hの区域規制</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>道路管理者による 物理的デバイス設置</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>① 進入抑制対策</p>  <p>ライジングボラード ポールを昇降させ、交通規制が実施されている時間帯等の車両の進入を抑制する構造物です。</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>② 速度抑制対策</p>  <p>ハンプ 路面をなめらかに盛り上げ、30km/h以上の速度で走行する車両の運転者に不快感を与える構造物です。</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>③ スムーズ横断歩道</p>  <p>スムーズ横断歩道 車両の運転者に減速と横断歩行者優先の遵守を促す、ハンプと横断歩道を組み合わせた構造物です。</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;"> <p>④ 狭さく</p>  <p>狭さく 車道の通行部分を局所的に狭くし、車両の速度を抑制する構造物です。</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>⑤ シケイン(クランク型)</p>  <p>シケイン(クランク型) 一定区間の道路を直線的に屈曲させ、車両の速度を抑制する構造物です。</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>⑥ シケイン(スラローム型)</p>  <p>シケイン(スラローム型) 一定区間の道路をカーブさせ、車両の速度を抑制する構造物です。</p> </div> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <p>ゾーン30プラス</p>  <p>看板 〈ゾーン30プラスの入口(岐阜県各務原市の例)〉 路面表示</p> <p>⑦ 進入抑制対策 ⑧ 速度抑制対策</p> </div> <p style="text-align: right; font-size: small;">〔出典〕国土交通省;生活道路の交通安全対策ポータル</p>
担当部署	道路街路課、道路保全課、県警、国、市町

区分	②無電柱化の推進
取組内容	●歩行者と自転車の安全でスムーズな通行確保のため、電柱等の占用物で、自転車、歩行者の通行に支障となる場合は、道路事業やまちづくり計画等とあわせて無電柱化に取り組む。
取組	<p>■無電柱化による通行確保のイメージ</p> 
担当部署	道路街路課、道路保全課、都市計画課、国、市町

5.3 【目標2】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利用

施策 6. 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

子どもから高齢者までライフステージに応じた適切な交通安全教育の実施により交通ルールの理解を深めるとともに、既存の交通安全教育の効果検証等による新たな交通安全教育の検討・実施により、自転車・自動車・歩行者が互いの特性を尊重し合い誰もが安心して自転車を利用できる環境をつくる。

<p>区分</p> <p>取組内容</p>	<p>①交通安全教育の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ●県と関係機関が連携・協働し、全ての道路利用者に向けてライフステージ(幼児含む)や利用形態に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育について、実施状況を把握しながら、取組を推進する。 ●ライフステージに応じた交通安全教育については、国の動向を踏まえ、必要な取組を適宜追加し、行う。 	
<p>取組</p>	<p>■三世代対象の交通安全教育</p>  <p>〔出典〕兵庫県警提供</p>	<p>■幼稚園児対象の交通安全教育</p>  <p>〔出典〕兵庫県交通安全協会提供</p>
	<p>■高齢者対象の交通安全教育</p> <p>○シルバードライバーズスクール (大型車の危険性)</p>  <p>〔出典〕兵庫県警提供</p>	<p>■自転車運転者講習</p>  <p>〔出典〕兵庫県警提供</p>
<p>担当部署</p>	<p>くらし安全課、体育保健課、県警</p>	

区分	②指導者の育成
取組内容	●交通安全教室の講師に向けた講習会・研修会を実施し、指導技術の向上及び内容のアップデートを図る。
取組	<p>■交通指導員研修会</p>  <p style="text-align: center;">〔出典〕兵庫県</p>
担当部署	くらし安全課、体育保健課、県警

区分	③効果的な安全教育手法の実施
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ●自動車免許の講習において、道路標識や道路標示の意味について学科教習で教育を行うほか、地域の実情に応じ、路上教習や路上試験で自転車専用通行帯のある道路を走行し、自転車への安全配慮などの教育を実施する。 ●既存の安全教育の効果検証や、先進事例の把握を行い、効果的な安全教育手法を確認するとともに新たな安全教育の実施について検討を行う。 ●交通安全教育等に関する情報提供やコーディネート等を一元化して対応する窓口の設置を検討する。
取組	<p>■兵庫県警察自転車セーフティプロジェクト</p> <p>利用者の特性やライフステージに応じた兵庫県警察自転車セーフティプロジェクトの実施</p>  <p style="text-align: center;">〔出典〕兵庫県警提供</p>
担当部署	くらし安全課、県警

【参考：県の自転車安全教育・啓発の取組（ライフステージ別）】

県の自転車安全教育・啓発の取組（ライフステージ別）

目標	幼児	小学生	中学生	高校生	成人		高齢者	外国人	事業者	指導者
					大学生	社会人				
目標 兵庫県交通安全計画(安全計画)	心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な知識を習得させるとともに、道徳及び交通安全意識を十分に習得させること、道徳及び交通安全意識を高める。	日常生活における交通安全に必要な事柄、特に二輪車の運転者として安全に道路及び踏切道を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道徳及び交通安全意識を習得させること、道徳及び交通安全意識を高める。	日常生活における交通安全に必要な事柄、特に二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路及び踏切道を通行するために、必要な技能と知識を習得させるとともに、道徳及び交通安全意識を習得させること、道徳及び交通安全意識を高める。	日常生活における交通安全に必要な事柄、特に二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路及び踏切道を通行するために、必要な技能と知識を習得させるとともに、道徳及び交通安全意識を習得させること、道徳及び交通安全意識を高める。	道路交通への参加態様に応じた交通安全教育	交通安全教育DVDの貸出し	高齢者大学等での安全講話	外国人は能実習生、外国人留学生等への交通安全教室の実施	自転車軽自動車商業協同組合との連携	交通安全教育を行う機関・団体は相互の連携を図りながら、交通安全教育に関する情報を共有し、資機材の貸与・講師の派遣、交通安全教育指導者の養成・確保等を行う。
	学童交通安全教室 紙芝居等の視覚教材を活用した交通安全教室	実践を用いた実技指導による安全教育 スタントマンによる体験型教育(スクエアドストリート)を活用した自転車交通安全教育 兵庫県警察自転車セーフティプロジェクト	交通安全教室 スタントマンによる体験型教育(スクエアドストリート)を活用した自転車交通安全教育 兵庫県警察自転車セーフティプロジェクト	交通安全教室 高齢者大学等での安全講話 兵庫県警察自転車セーフティプロジェクト スタントマンによる体験型教育(スクエアドストリート)を活用した交通安全教育 自転車交通安全教育 交通安全シルバークロスアップ事業 交通安全活動ネットワークの拡充等 高齢者の交通事故死事故多発時対策事業	交通安全教室(参加体験)に応じた交通安全教育 交通安全教育DVDの貸出し 高齢者大学等での安全講話 兵庫県警察自転車セーフティプロジェクト スタントマンによる体験型教育(スクエアドストリート)を活用した交通安全教育 自転車交通安全教育 交通安全シルバークロスアップ事業 交通安全活動ネットワークの拡充等 高齢者の交通事故死事故多発時対策事業	交通安全教育DVDの貸出し 外国人は能実習生、外国人留学生等への交通安全教室の実施	交通安全教室の講師へ向けた講習会 学校交通安全支援事業 交通安全教室講習会 安全指導に関する手引書の趣旨の徹底	交通安全教室の講師へ向けた講習会 学校交通安全支援事業 交通安全教室講習会 安全指導に関する手引書の趣旨の徹底	交通安全教室の講師へ向けた講習会 学校交通安全支援事業 交通安全教室講習会 安全指導に関する手引書の趣旨の徹底	交通安全教室の講師へ向けた講習会 学校交通安全支援事業 交通安全教室講習会 安全指導に関する手引書の趣旨の徹底
普及啓発					交通安全意識向上を図る広報啓発・自転車利用者の安全利用五則等の通行ルールの周知					
					全ての自転車利用者に対する自転車乗用のヘルメット着用促進 「交通安全だより」のホームページ掲載及び配信、インスタグラム等のSNSによる各種交通安全情報の発信					
取組み					自転車講習取組・交通安全講習会 5月5日「自転車の日」・5月中「自転車月間」・「待ち受け型」の交通安全指導・自転車指導啓発重点地区、路線における啓発活動					
					交通安全意識向上を図る広報啓発・自転車利用者の安全利用五則等の通行ルールの周知 全ての自転車利用者に対する自転車乗用のヘルメット着用促進 「交通安全だより」のホームページ掲載及び配信、インスタグラム等のSNSによる各種交通安全情報の発信 自転車の損害賠償責任保険等への加入促進					
					毎月2日を「県下一斉自転車取締強化日」に指定。自転車指導取締り・自転車指導啓発重点地区、路線における指導取締り					
					自転車指導取締り・交通安全講習会 自転車指導啓発重点地区、路線における指導取締り					
					交通安全意識向上を図る広報啓発・自転車利用者の安全利用五則等の通行ルールの周知 全ての自転車利用者に対する自転車乗用のヘルメット着用促進 「交通安全だより」のホームページ掲載及び配信、インスタグラム等のSNSによる各種交通安全情報の発信 自転車の損害賠償責任保険等への加入促進					
					交通安全意識向上を図る広報啓発・自転車利用者の安全利用五則等の通行ルールの周知 全ての自転車利用者に対する自転車乗用のヘルメット着用促進 「交通安全だより」のホームページ掲載及び配信、インスタグラム等のSNSによる各種交通安全情報の発信 自転車の損害賠償責任保険等への加入促進					
					交通安全意識向上を図る広報啓発・自転車利用者の安全利用五則等の通行ルールの周知 全ての自転車利用者に対する自転車乗用のヘルメット着用促進 「交通安全だより」のホームページ掲載及び配信、インスタグラム等のSNSによる各種交通安全情報の発信 自転車の損害賠償責任保険等への加入促進					

担当部署： 県警 県保健課 体育保健課 交通安全課 交通安全推進課

※個別の地域や団体に対して実施している施策を含む

【良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する報告書】

警察庁では、令和5年8月から「良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する有識者検討会」を開催し、自転車に関するより効果的な交通安全教育や自転車の交通違反に対する効果的な違反処理および自転車が通行しやすい交通規制の在り方などを幅広く検討し、取りまとめを行った。

令和6年2月に公表された報告書では、下記のとおり、「交通安全教育」「違反処理」「交通規制」についての今後の方向性が示された。

交通安全教育

- ◆ 自転車利用のニーズが高まっている昨今の情勢を踏まえると、リソースの制約上、警察のみで自転車に係る安全教育を実施することは困難であることから、警察を中心として官民連携を強化していく。
- ◆ あわせて、警察が交通安全教育の需要と供給を的確に捉え、両者のマッチングを促進し、交通安全教育の体系を充実させる。
- ◆ 官民連携の拠点となる官民協議会を構築し、ライフステージごとに提供すべき交通安全教育の指針を示す安全教育ガイドラインを策定し、実施主体によらず教育の質を担保する。
- ◆ 「自転車安全教育」認定制度を構築し、都道府県警察が民間事業者の自転車に係る安全教育を認定する（供給主体の「見える化」）。

ライフステージに応じた安全教育の充実化

違反処理

- ◆ 自転車を交通反則通告制度の対象とした上で、現認可能・明白・定型的な違反行為を反則行為とする。
- ◆ 制度の対象年齢は16歳以上とする。
- ◆ 反則行為となる信号無視、指定場所一時不停止、通行区分違反（右側通行、歩道通行等）等については、特に悪質かつ危険性の高い違反態様に限って青切符による取締りを行う。
- ◆ それ以外の場合については、違反者に将来の運転行動の改善を促す指導警告にとどめる。
- ◆ 酒酔い運転、酒気帯び運転、妨害運転等の反社会性・危険性の高い違反行為は反則行為に含めないこととする。それらのうち、赤切符の対象となる違反行為については、引き続き赤切符で処理する。

違反者の行動改善に向けた指導取締りの推進

交通規制

- ◆ 自転車が安全に車道を通行することができる環境を創出するため、国内外の先事例も参考に、「全ての交通主体がお互いに思いやり、共に道路を安全・快適に利用する」という理念を国民に浸透させるためのキャンペーンを展開するほか、車道を通行する自転車の保護に関する法制上の措置を講ずる。
- ◆ 自転車通行空間における違法駐車対策を推進するため、取締りに係るガイドラインの見直し、警察の取組の周知・理解に向けた広報啓発活動を行う。
- ◆ 他方で、駐車需要を考慮した対応も必要であるところ、関係者とも連携して需要に応じた駐車スペースを確保することで、路上駐車等により自転車が通行しづらい状況を緩和する。

自転車が安全・安心に通行できる環境の整備

〔出典〕警察庁；良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する報告書（概要）

施策 7. 自転車の安全な利用促進

交通ルールを守り、自転車の安全な利用を促進するため、安全利用に関する啓発を行うとともに、違反者の取締まりを実施する。

区分	①通行ルールの周知	
取組内容	●交通安全教室やイベント等において、自転車の安全利用五則等の通行ルールの周知を実施する。	
取組イメージ	<div style="background-color: #000080; color: white; padding: 5px;">■通行ルール啓発活動</div>  <p style="text-align: right;">〔出典〕伊丹市提供</p>	<div style="background-color: #000080; color: white; padding: 5px;">■自転車安全利用五則チラシ</div> <p>○多言語対応</p>  <p style="text-align: right;">〔出典〕兵庫県警提供</p>
担当部署	くらし安全課、県警	

区分	②安全意識向上の啓発	
取組内容	<p>●毎月2日の「自転車安全利用の日」を中心に、各種キャンペーン等の機会を利用し、全ての道路利用者に対して広報啓発を行い、自転車の安全で適正な利用に関する理解を深める。</p> <p>●「ストップ・ザ・交通事故」県民運動を推進する。</p>	
取組イメージ	<div style="background-color: #000080; color: white; padding: 5px;">■全国交通安全運動のイベント</div>  <p style="text-align: right;">〔出典〕兵庫県警提供</p>	<div style="background-color: #000080; color: white; padding: 5px;">■「ストップ・ザ・交通事故」県民運動</div> <p>(自転車関連抜粋)</p> <p>自転車による信号無視や一時不停止は、交通事故に直結する危険な行為です。自転車が道路交通法に定められた車両であることを基本に「道路交通法」、「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に定める交通ルールの周知と安全な自転車利用の環境づくりを推進するとともに、自転車乗車用ヘルメットの着用促進と自転車損害賠償保険への加入を徹底します。</p>
担当部署	くらし安全課、県警	

区分

③自転車の安全利用の促進

取組内容

- 努力義務となった全ての自転車利用者のヘルメット着用促進に向け、関係機関や団体、自転車販売店と協力し、あらゆる機会を通じた広報啓発を推進する。
- 反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の利用促進を図る。

取組

■ イベントにおけるヘルメット着用啓発

■ SNS による広報



〔出典〕兵庫県



〔出典〕兵庫県

■ 自転車ヘルメット購入応援事業

令和5年度実施



〔出典〕兵庫県

■ 自転車用反射材用品



< サイクルリフレクター >



< サイクルピラス >

〔出典〕一般社団法人日本反射材普及協会; 反射材カタログ

担当部署


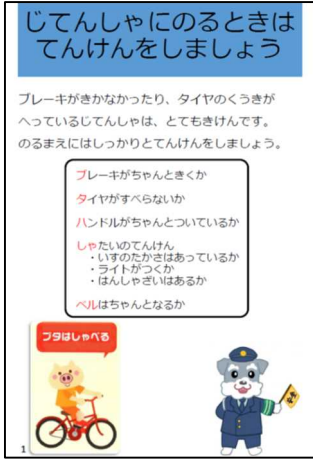

くらし安全課、県警

区分	④指導・取締りの実施
取組内容	●毎月2日の「県下一斉自転車指導取締強化日」に、自転車利用者に対する指導・取締りを強化するなど、一般道路における効果的な指導取締りを実施する。
取組	<div style="background-color: #000080; color: white; padding: 2px;">■自転車に対する指導取締りの様子</div>  <p style="text-align: right;">〔出典〕兵庫県警提供</p>
担当部署	県警

区分	⑤自転車保険への加入の促進
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ●自転車販売店に対し、自転車販売時に購入者に自転車保険等の加入の有無の確認を行うよう依頼する。 ●学校、自転車販売店のほか、交通安全教室やイベント等において自転車損害賠償保険等への加入を徹底するよう広報啓発を実施する。
取組	<div style="background-color: #000080; color: white; padding: 2px;">■条例啓発用チラシ</div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
担当部署	くらし安全課、県警

施策 8. 自転車の点検整備の促進

自転車事故を未然に防ぐため、日常の点検整備の重要性について啓発する。

区分	①点検整備の促進
取組内容	●自転車の点検整備により安全な自転車の利用を促進するために、学校や自転車販売店等と連携し、自転車点検・整備方法について広報啓発を実施する。
取組イメージ	<p data-bbox="363 409 600 443">■点検整備の啓発</p> <div data-bbox="587 456 900 913">  </div> <div data-bbox="922 456 1235 913">  </div> <p data-bbox="785 922 1238 949">〔出典〕兵庫県警提供；自転車ルールハンドブック</p> <p data-bbox="363 987 868 1021">■自転車安全利用イベント(自転車整備)</p> <div data-bbox="600 1034 1209 1361">  </div> <p data-bbox="1059 1361 1203 1388">〔出典〕兵庫県</p>
担当部署	くらし安全課、体育保健課、県警、市町

施策 9. 災害時における自転車の活用の推進

区分	①災害時の自転車の活用
取組内容	●災害時における自転車の活用に関する課題や有用性について、国や都道府県などの取組事例、災害時の事例などを踏まえ、本県での活用について検討する。
取組	<p data-bbox="363 1720 488 1753">■検討例</p> <ul data-bbox="395 1765 1072 1832" style="list-style-type: none"> ・公共交通が不通になった場合の移動手段としての活用 ・道路その他の被災状況の把握
担当部署	災害対策課、市町

5.4 【目標3】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

施策 10. 多彩なサイクリングルートの走行環境の整備

サイクルツーリズムを推進するため、変化に富んだ地形を活かした本県を代表するサイクリングモデルルートや地域の観光資源の周遊を促す地域ルートなど多彩なルートの走行環境の整備を推進する。

区分	①サイクリングルートの設定
取組内容	●変化に富んだ地形を活かしたロングライドが楽しめる兵庫県を代表するルートとして設定した「ひょうごサイクリングモデルルート」ならびにサイクリングをする方のレベルに応じて選べる地域ルートなど人々の志向に合った多彩なルートを定めるほか、他府県とのルートの連携について検討する。
取組	<p>■モデルルートの設定</p> <p>県内8地域毎に、行政や観光協会、サイクリングをする方等で構成する「モデルルート推進協議会」で策定</p> <p style="text-align: center;">ひょうごサイクリングモデルルート</p> <p>【凡 例】 ←---→ 広域連携(検討含む)</p>
担当部署	道路企画課、道路保全課、県民局、国、市町

ひょうごサイクリングモデルルート詳細については、兵庫県自転車活用推進計画(別冊)に掲載する。なお、ルートに変更が生じた場合は、随時更新を行う。

区分

②誰もが安全・快適に走行できる環境の整備

取組内容

●「ひょうごサイクリングモデルルート」等において、地域の実情に合わせつつ、国内外の人々が安全・快適に走行できる環境整備を推進する。

取組

■モデルルートの走行環境整備

路肩整備・路面表示



狭隘区間での路肩幅確保



路面表示(矢羽根)設置



路肩拡幅

安全対策の強化



注意喚起標識
コース情報標識



海外の方でも認識しやすい統一デザインによる案内

(案内サイン)



案内標識



路面表示

(距離標)



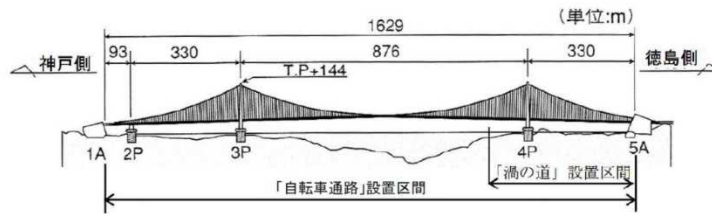
担当部署

道路街路課、道路保全課、県民局、国、市町

区分 ③大鳴門橋自転車道の整備

- 取組内容**
- 徳島県と連携して、令和9年度の完成を目指し、大鳴門橋の桁下空間を活用した「大鳴門橋自転車道」整備を進める。
 - 大鳴門橋自転車道の整備にあわせて、市は「道の駅うずしお」における駐車場の増設等、観光客の受入環境の整備、県は周辺道路の走行環境の整備を検討する。
 - 大鳴門橋自転車道により、淡路島を一周するサイクルルート「アワイチ」の更なる発展のほか、瀬戸内海一周ルートの一環として、広域的なサイクルルートの形成を目指す。

取組 ■大鳴門橋

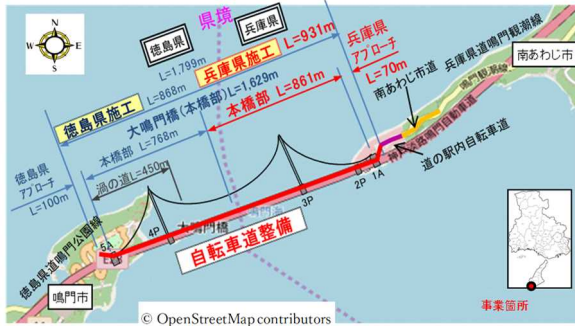


【大鳴門橋側面図】



【大鳴門橋】

■自転車道位置図・設置イメージ



【大鳴門橋位置図】



【完成イメージ】

〔出典〕徳島県；「大鳴門橋自転車道」の完成イメージ

■道の駅うずしおリニューアル



【完成イメージ】

〔出典〕南あわじ市；道の駅うずしおリニューアル工事概要書

■サイクリングコース



【アワイチ(150km)】 【セトイチ (500km)イメージ】

担当部署 道路企画課、道路街路課、道路保全課、県民局、国、市町

施策 11. サイクリングをする方のニーズに応じた受け入れ環境の整備

ロングライドからポタリング観光まで、国内外から多様なサイクリングをする方を受け入れるため、サイクリングルート沿いの休憩施設や宿泊施設における受け入れ対応などにより環境を整備し、サイクルツーリズムを推進する。

推進においては、サイクリングをする方の満足度を高めるだけでなく、地域のニーズにも適合しつつ、経済、文化、環境に配慮したサステナブルな視点に留意して取り組みを進める。

区分	①多様な方が快適に利用できる環境の整備	
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ●国内外のサイクリングをする方に必要な機能を有した休憩施設(サイクルステーション、サイクルラックなど)の整備を実施する。 ●E-BIKE レンタサイクルなど誰もが気軽にサイクリングを楽しめる環境づくりを推進する。 ●相互思いやりプロジェクトなどにより、安全・快適にサイクリングを楽しむことができる地域社会を形成する。 	
取組	<p>■サイクリングをする方の受け入れ施設</p> <p>○ゲートウェイ施設(陸の港西淡)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速バス、コミュニティバス拠点 ・大型駐車場(無料) ・トイレ、休憩所、観光情報提供 ・売店(おみやげ販売) ・更衣室、コインロッカー <p>○サイクルステーション(丹波並木道中央公園)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・休憩フリースペース、トイレ、シャワー室、更衣室 ・自転車組立てスペース、自転車空気入れ、サイクルラック、駐車場 <p>■E-BIKE レンタサイクル</p> <ul style="list-style-type: none"> ・淡路島観光協会ではホームページや情報誌でE-BIKEを含め、レンタサイクルができる店舗の情報を紹介 	 <p>レンタサイクル</p>  <p>整備・組み立てスペース</p> <p>出典:兵庫県のサイクルツーリズム推進に向けた淡路地域モデルルート推進協議会</p> <p>○サイクルラック設置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・モデルルート沿いのコンビニ・飲食店にラックを設置  <p>サイクルラック設置例</p> <p>出典:兵庫県のサイクルツーリズム推進に向けた淡路地域モデルルート推進協議会</p> <p>■相互思いやりプロジェクト</p> <p>自転車とクルマが互いに思いやりを持って車道を共有する意識を自転車、クルマの運転者双方に啓発する運動</p>  <p>自転車とクルマ、道路をシェアします SHARE THE ROAD</p> <p>〔出典〕 横浜市ホームページ; 思いやり SHARE THE ROAD 運動</p>
担当部署	スポーツ振興課、道路保全課、県民局、市町	

区分 ②多様な自転車輸送手段の確保

取組内容 ●サイクリングをする方の受入拠点(ゲートウェイ)までの自転車輸送手段を確保する。
●交通事業者への働きかけを行うとともに、実施する場合はその取組みを支援する。

取組 ■鳴門海峡(サイクルバス)

2019年10月より、地方創生の一環として、鳴門市、南あわじ市が運営主体となり、淡路交通が淡路・徳島線のバスのトランクの一部を提供することにより、淡路島南ICバス停・徳島駅バス停間にて自転車輸送業務を実施。自転車を淡路島から徳島へ、徳島から淡路島へ積み込めることにより新たなサイクリングロードが拡大。



〔出典〕淡路交通株式会社資料

■日本遺産「銀の馬車道・鉱石の道」(サイクルトレイン)

中播磨と但馬を結ぶ日本遺産「銀の馬車道・鉱石の道」の魅力を広く発信するため、JR播但線においてサイクルトレインのイベントを実施。

〔出典〕日本遺産「銀の馬車道・鉱石の道」推進協議会ホームページ

■かみかわサイクルタクシー

峰山高原、砥峰高原のスタート地点までの上り坂は、牽引車付きのタクシーで自転車と一緒に向かい、下り坂を自転車で下るサイクルプラン。



〔出典〕(株)ウイング神姫ホームページ



〔出典〕(株)ウイング神姫資料

担当部署 交通政策課、県民局、市町

区分	③安心して宿泊することができる環境の整備
取組内容	●サイクリングをする方が求める機能を有する宿泊施設の環境整備を推進する。
取組	■サイクリングをする方向けの宿泊施設(淡路島)  [出典] 国土交通省;サイクルツーリズムの推進モデルルート(アワイチ)

区分	④地域の魅力を満喫し、地域振興に寄与する仕掛けづくり
取組内容	●サイクリングイベントやサイクリングガイドツアーの実施支援、サイクルツーリズムの促進により、新たな観光価値を創造し、サイクリストに地域の魅力を伝え、地域振興を図る。 ●サイクリングイベント等において、他地域と交流を図る他、必要な調整を行うことで、地域振興の促進を図る。
取組	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <p>■サイクリングイベント(淡路島ロングライド 150)</p>  <p>[出典] 兵庫県のサイクルツーリズム推進に向けた淡路地域モデルルート推進協議会資料</p> </div> <div style="width: 48%;"> <p>■サイクリングガイドツアー((株)ライダス)</p>  </div> </div> <p>■他地域との連携</p> <p>○滋賀県ビワイチとの連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・Instagramを使った合同のフォトコンテスト(R5実施) テーマ「<u>自転車</u>」×「<u>発見</u>」 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>兵庫県最優秀賞</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>滋賀県最優秀賞</p> </div> </div> <p>[出典] 兵庫県</p>
担当部署	スポーツ振興課、観光振興課、県民局、市町


施策 12. 情報発信の充実

サイクルツーリズムによる交流人口を増やすため、自然景観、歴史・文化、特産品などの地域の魅力や、多様なサイクリングをする方がそれぞれのニーズに基づいた必要な情報を容易に確認できるための情報発信やプロモーションを推進する。

区分	①誰もがどこでも容易に情報が得られる情報発信の実施
取組内容	●サイクリングをする方向けの総合情報サイトの開設やサイクリングマップを作成し、インバウンドを含む多様な方のニーズに対応する情報発信の充実やプロモーションに努める。
取組	<p>■兵庫県公式観光サイト(サイクリング特集)</p>  <p>〔出典〕（公社）ひょうご観光本部</p> <p>■サイクリングマップ</p>  <p>ルートの走行環境、レンタサイクル、サイクルサポートステーションや休憩施設などを掲載</p> <p>ルート周辺の観光・ビュースポット・飲食などの立ち寄りスポットを紹介</p> <p>〔出典〕（一社）淡路島観光協会</p> <p>■多言語対応のアワイチホームページ</p> <p>アワイチの総合情報サイトでは、3か国語（日・英・中）に対応</p>  <p>〔出典〕（一社）淡路島観光協会</p>
担当部署	観光振興課、県民局、市町

施策 13. 取組を推進していくための体制づくり

サイクルツーリズムの推進にあたっては、市町や関係団体、各民間事業者と連携しながら一体的に取組をすすめることが不可欠となるため、新たな推進体制を確立する。








区 分	①関係者が連携して施策を推進していくための体制づくり					
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ●自転車関連団体、観光協会等の民間事業者と連携した組織により、国内外への各地域のサイクリングや観光情報の発信、イベントの開催等により、自転車による観光振興、地域における受け入れ意識の醸成を図る。 ●サイクリングをする方のニーズ、利用実態を把握し、検証する。 					
取 組	<div style="background-color: #000080; color: white; padding: 2px; text-align: center;"> 兵庫県サイクルツーリズム推進に向けた淡路地域モデルルート推進協議会 </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; text-align: center;">構 成 組 織</td> <td>道路管理者(国、県、市)、交通安全(交通安全協会)、観光(県、市、観光協会)、交通(公共交通事業者、船舶事業者)、利用者</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">目 的</td> <td> 淡路地域におけるサイクルツーリズムを推進するため、次の事項について検討や調整を行うとともに、関係者が連携した取組を行う。 <ul style="list-style-type: none"> ・地域を代表するモデルルート ・他地域モデルルート及び近隣府県のサイクリングルートとの連携ルート ・モデルルートにおける取組内容 ・持続的な取組を推進するための体制および役割分担 ・取組内容の検証および改善・拡充 ・その他必要な事項 </td> </tr> </table> <p style="text-align: right; font-size: small;">〔出典〕 兵庫県のサイクルツーリズム推進に向けた淡路地域モデルルート推進協議会</p>		構 成 組 織	道路管理者(国、県、市)、交通安全(交通安全協会)、観光(県、市、観光協会)、交通(公共交通事業者、船舶事業者)、利用者	目 的	淡路地域におけるサイクルツーリズムを推進するため、次の事項について検討や調整を行うとともに、関係者が連携した取組を行う。 <ul style="list-style-type: none"> ・地域を代表するモデルルート ・他地域モデルルート及び近隣府県のサイクリングルートとの連携ルート ・モデルルートにおける取組内容 ・持続的な取組を推進するための体制および役割分担 ・取組内容の検証および改善・拡充 ・その他必要な事項
構 成 組 織	道路管理者(国、県、市)、交通安全(交通安全協会)、観光(県、市、観光協会)、交通(公共交通事業者、船舶事業者)、利用者					
目 的	淡路地域におけるサイクルツーリズムを推進するため、次の事項について検討や調整を行うとともに、関係者が連携した取組を行う。 <ul style="list-style-type: none"> ・地域を代表するモデルルート ・他地域モデルルート及び近隣府県のサイクリングルートとの連携ルート ・モデルルートにおける取組内容 ・持続的な取組を推進するための体制および役割分担 ・取組内容の検証および改善・拡充 ・その他必要な事項 					
	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <div style="background-color: #000080; color: white; padding: 2px; text-align: center; margin-bottom: 10px;"> 淡路県民局の取組事例 </div> <ul style="list-style-type: none"> ◆サイクリングをする方へのアンケート調査の実施 <p style="font-size: small;">アワイチを安全・快適で魅力あるサイクリングルートにしていくための、サイクリストの方々へのアンケートを定期的の実施し、走行環境改善の検討資料として活用している。</p> </div> <div style="width: 45%;"> <ul style="list-style-type: none"> ◆自転車カウンターによる自動計測(常時観測) </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p style="font-size: x-small;">(計測コイルを舗装に埋込んでいる)</p> </div> <div style="margin-top: 20px;"> <p style="text-align: center;">R5 取組事例</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">調査対象者: 淡路島へサイクリングに訪れた方</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">調査方法 : QRコードを媒介としたインターネット調査</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">調査期間 : R5.9.1~R6.3.31</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;"> 主な質問項目 :アワイチの良いと思う点 :改善が必要と思う点とその地名 </td> </tr> </table> <p style="text-align: right; font-size: x-small;">〔出典〕 兵庫県のサイクルツーリズム推進に向けた淡路地域モデルルート推進協議会</p> </div>		調査対象者: 淡路島へサイクリングに訪れた方	調査方法 : QRコードを媒介としたインターネット調査	調査期間 : R5.9.1~R6.3.31	主な質問項目 :アワイチの良いと思う点 :改善が必要と思う点とその地名
調査対象者: 淡路島へサイクリングに訪れた方						
調査方法 : QRコードを媒介としたインターネット調査						
調査期間 : R5.9.1~R6.3.31						
主な質問項目 :アワイチの良いと思う点 :改善が必要と思う点とその地名						
担当部署	スポーツ振興課、道路保全課、県民局、市町					

区分	②企業との連携						
取組内容	●企業との連携を通じて、その企業の強みを活かした、例えばサイクリングをする方のコミュニティへの情報発信等、県内のサイクリング文化の発展を図る。						
取組	<div style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 2px;">■スポーツ連携協定の例</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p><small>WATERLOO, WISCONSIN SINCE 1974</small></p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>兵庫県</p> </div> </div> <div style="display: flex; margin-top: 10px;"> <div style="flex: 1;">  </div> <div style="flex: 2; padding-left: 10px;"> <p>2023年7月27日、トレック・ジャパン株式会社（兵庫県西宮市）と兵庫県とは、サイクルイベントの情報発信やヘルメット着用の推進など6項目に関して連携していくことで合意し、スポーツに関する連携協定を締結しました。</p> <p>兵庫県庁で開かれた締結式では、齋藤知事が、「県内に本社を置くトレック・ジャパンと連携して、サイクリングを通じて、兵庫の魅力を国内外に発信していきたい。」と抱負を語りました。</p> <p>トレック・ジャパンを代表して出席した田辺マネージャーは、「兵庫県は淡路島や六甲山など、自転車を楽しむ環境がとても充実している。協定締結を機に新しい可能性が生まれる予感がある。」と応えました。</p> <p>協定に基づき、9月に開催される「2023 淡路島ロングライド 150」の会場に、両者の連携ブースを出展し、参加者をサポートします。</p> <p>今回の協定は、今年4月に新たに知事部局に設置されたスポーツ振興課が担当し、スポーツ連携協定としては初の締結となりました。今後も引き続き、スポーツ分野での企業連携を進めていきます。</p> <p>〈連携項目〉</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">1 サイクルイベントの情報発信</td> <td style="width: 50%;">2 ヘルメット着用の推進</td> </tr> <tr> <td>3 自転車の安全利用の促進</td> <td>4 サイクリストの拡大</td> </tr> <tr> <td>5 サイクルツーリズムの推進</td> <td>6 その他両者が必要と認めるもの</td> </tr> </table> <p style="text-align: right; font-size: small;">〔出典〕兵庫県；令和5年7月公表</p> </div> </div> </div>	1 サイクルイベントの情報発信	2 ヘルメット着用の推進	3 自転車の安全利用の促進	4 サイクリストの拡大	5 サイクルツーリズムの推進	6 その他両者が必要と認めるもの
1 サイクルイベントの情報発信	2 ヘルメット着用の推進						
3 自転車の安全利用の促進	4 サイクリストの拡大						
5 サイクルツーリズムの推進	6 その他両者が必要と認めるもの						
担当部署	スポーツ振興課						

5.5 【目標4】自転車利用の促進による健康で活力ある社会づくり

施策 14. 健康づくりにつながる自転車利用の促進

県民の健康に関する理解を向上し、自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発を推進するとともに、企業等への呼びかけ等により、自転車通勤等を促進する。

区分	①自転車通勤、健康づくりに関する広報啓発													
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ●自動車通勤から自転車通勤へ転換するために、自転車活用施策の企業に向けた周知など、広報啓発を実施する。 ●健康増進及び温暖化対策に資する自転車活用に関する事例・効果などに関する情報収集・発信を行う。 													
取組	<p>■『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト</p> <p>自転車通勤を積極的に導入する企業・団体を自転車活用推進本部長(国土交通大臣)が認定し、自転車通勤の取組を広く発信している。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>宣言企業</th> <th>優良企業</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>認定要件</td> <td>以下の3項目全てを満たす企業・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</td> <td>自転車通勤者が、100名以上又は全従業員の2割以上を占め、先進的な取組を行う宣言企業から、独自の積極的な取組や地域性を総合的に勘案し、特に優れた企業・団体を認定</td> </tr> <tr> <td>期間</td> <td>5年間有効(更新可)</td> <td>宣言企業の有効期間(更新可)</td> </tr> <tr> <td>認定ロゴ</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※宣言企業は随時募集、優良企業は毎年1回認定 〔出典〕国土交通省; ホームページ(自転車通勤を推進する企業・団体の認証制度を創設します！)</p>		宣言企業	優良企業	認定要件	以下の3項目全てを満たす企業・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名以上又は全従業員の2割以上を占め、先進的な取組を行う宣言企業から、独自の積極的な取組や地域性を総合的に勘案し、特に優れた企業・団体を認定	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			<p>■自転車通勤導入に関する手引き</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <p>【特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○事業者や従業員の視点から自転車通勤制度の導入・実施における課題などに対応した制度設計が可能。 ○事業者等が制度設計をする上で自転車通勤制度の導入時に検討すべき事項や、そのまま使用できる「自転車通勤規定」及び「自転車通勤許可申請書」の様式も掲載。 </div>  <p>〔出典〕国土交通省; 自転車通勤導入に関する手引き</p>
	宣言企業	優良企業												
認定要件	以下の3項目全てを満たす企業・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名以上又は全従業員の2割以上を占め、先進的な取組を行う宣言企業から、独自の積極的な取組や地域性を総合的に勘案し、特に優れた企業・団体を認定												
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														
担当部署	スポーツ振興課、健康増進課、環境政策課													

区分	②健康づくり公園の活用
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 播磨中央公園の有する豊かな自然や広々とした施設の特徴を活かした、サイクルロードレース等サイクリングイベントやサイクリングツアーを支援する。 ● 健康づくりに資するため、おもしろ自転車などサイクル施設の利用を促進する。 ● 公園内で子どもたちが安全に自転車を練習できる場所の確保を検討する。
取組	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <p>■ サイクリングコース他施設(播磨中央公園)</p>  <p>【写真提供】一般社団法人全日本実業団自転車競技連盟</p> </div> <div style="width: 48%;"> <p>■ サイクリングコース他施設(播磨中央公園)</p>  </div> </div>
担当部署	公園緑地課

区分	③自転車文化の継承
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 県と関係機関が連携・協働し、全ての道路利用者に向けてライフステージ(幼児含む)や利用形態に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育について、実施状況を把握しながら、取組を推進する(再掲)。 ● サイクリングイベントやサイクリングガイドツアーの実施支援、サイクリングツアーの促進により、新たな観光価値を創造し、サイクリストに地域の魅力を伝え、地域振興を図る(再掲)。 ● 公園内で子どもたちが安全に自転車を練習できる場所の確保を検討する(再掲)。
担当部署	くらし安全課、スポーツ振興課、公園緑地課、体育保健課、県警、県民局

第6章 計画の進め方

6.1 計画の推進体制

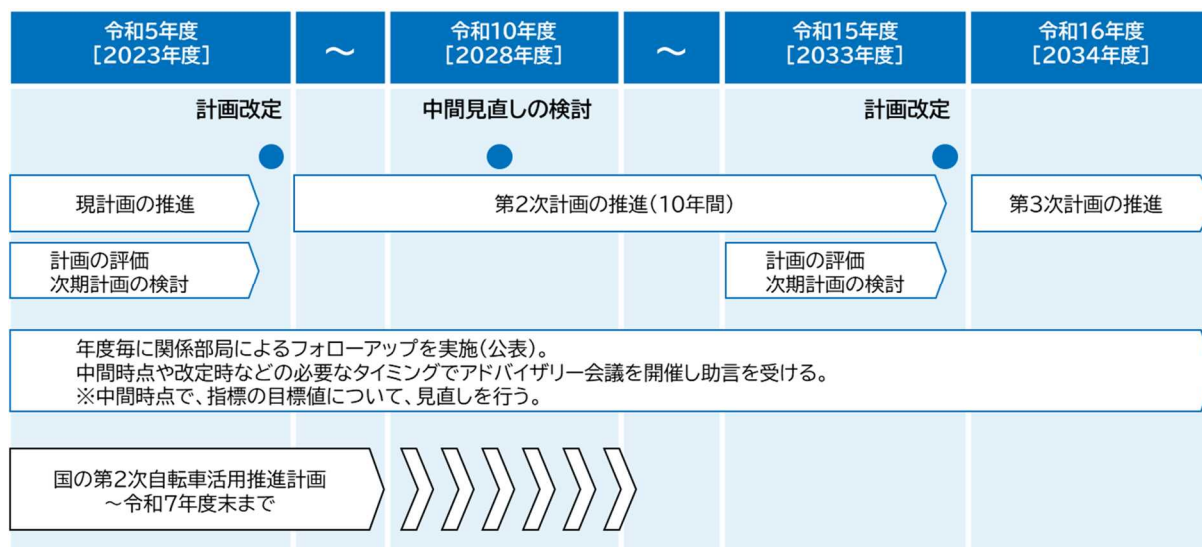
本計画に位置付けられた目標を達成するため、関係部局等で連携・協力して施策の推進を図る。

6.2 計画のフォローアップ及び見直し方法

自転車活用を推進するため、年度毎に関係部局による会議を開催し、施策の取組状況の把握、目標の指標の達成度を検証する。

計画については、必要に応じて見直しすることとし、中間時点や改定時などで、有識者によるアドバイザリー会議を開催し、助言を受ける。

また、兵庫県のホームページを通じて、県民へ取組状況を公表する。



第7章 参考資料

7.1 兵庫県自転車活用推進計画の改定に係る検討体制

■ 検討組織名簿

① 自転車活用推進計画改定会議

兵庫県の自転車活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るために策定した、「兵庫県自転車活用推進計画」の計画改定を行うための会議。会議では、次に掲げる事項について検討。

- (1) 兵庫県内における自転車活用の現状分析と課題整理
- (2) 兵庫県内における自転車活用の推進に向けた具体的な目標や施策、及び取組
- (3) 兵庫県自転車活用推進計画の改定

No	所属	役職
【委員】		
1	県民生活部 暮らし安全課	交通安全官
2	県民生活部 スポーツ振興課	課長
3	危機管理部 災害対策課	課長
4	保健医療部 健康増進課	課長
5	産業労働部 観光局 観光振興課	観光交流官
6	環境部 環境政策課	温暖化対策官
7	土木部 交通政策課	課長
8	土木部 道路企画課	課長
9	土木部 道路街路課	課長
10	土木部 道路保全課	課長
11	まちづくり部 都市政策課	課長
12	まちづくり部 都市計画課	課長
13	まちづくり部 公園緑地課	課長
14	警察本部 交通部交通企画課	課長
15	警察本部 交通部交通規制課	課長
16	警察本部 交通部交通指導課	課長
17	教育委員会 事務局 体育保健課	課長
【オブザーバー】		
18	国土交通省近畿地方整備局兵庫国道事務所	総括保全対策官

〔事務局〕 土木部道路企画課、道路保全課

②自転車活用推進計画改定にかかるアドバイザー会議

計画策定にあたり幅広い分野の専門的知見に基づく助言を受けるため実施。会議では、兵庫県自転車活用推進計画の基本的な在り方、課題及び施策、取組並びにその他計画の改定内容に関し、専門的知見に基づき総合的な立場から助言。

氏名	所属・役職等
井上 寿	株式会社ライダス 代表取締役
楠田 悦子	モビリティジャーナリスト
梶尾 大知	株式会社 BICYCLE PROJECT 代表取締役
難波 宏明	一般財団法人兵庫県交通安全協会 専務理事
藤本 典昭	NPO 法人自転車活用推進研究会 理事
古田 菜穂子	兵庫県立大学 特任教授
◎山中 英生	徳島大学 社会産業理工学研究部長
吉田 長裕	大阪公立大学 准教授

〔事務局〕 土木部道路企画課、道路保全課（敬称略 ◎会長）

■ 審議経過

会議名（開催年月日）	審議事項
第1回 自転車活用推進計画改定会議 （令和5年11月24日）	①計画改定の背景及びこれまでの取組 ②「兵庫県自転車活用推進計画」の改定方針 ③今後のスケジュール
自転車活用推進計画改定にかかる アドバイザー会議 （令和5年11月28日）	①以下事項にかかる助言 ・計画改定の背景及びこれまでの取組 ・「兵庫県自転車活用推進計画」の改定方針 ・今後のスケジュール
第2回 自転車活用推進計画改定会議 （令和6年2月1日）	①第1回改定会議及びアドバイザー会議の結果 ②「兵庫県自転車活用推進計画（素案）」について ③今後のスケジュール
パブリック・コメントの実施 （令和6年2月22日～3月13日）	①「兵庫県自転車活用推進計画（パブリック・コメント案）」について
第3回 自転車活用推進計画改定会議（書面） （令和6年3月22日）	①第2回改定会議及びアドバイザー会議の結果 ②パブリック・コメントの結果と対応 ③「兵庫県自転車活用推進計画（案）」について

7.2 用語集

■ E-Bike

電動アシスト自転車のこと。electric bike の略称。本計画ではスポーツタイプの電動アシスト自転車のことをいう。

■ 健康寿命

一定の健康状態で生活することが期待される平均期間のこと。当計画では、介護保険の要介護度に基づき算出した平均自立期間（日常生活動作が自立している期間の平均）を健康寿命としている。

■ 交通安全施設

道路利用者が安全に道路を通行するために設置される施設で、広く、信号機、道路標識、区画線（ライン）、立体横断施設（横断歩道橋等）、防護柵（ガードレール、ガードパイプ等）、道路照明、視線誘導標、道路反射鏡、視覚障害者誘導用ブロック等が含まれる。

■ 交流人口

通勤・通学、文化、スポーツ、買い物、観光など人々の交流によりその地を訪れた人口。

■ サイクリング

楽しみのために自転車に乗ること。

■ サイクリングガイド

国内外の方々に対し、安全・安心で楽しいサイクリングを楽しんでいただくためのサポート業務を行う人材。

■ サイクルステーション

レンタサイクルの貸出、休憩スペースや簡易シャワールームの設置、修理工具等の提供、観光情報や自転車ネットワークやサイクリングコースの案内等を行う自転車利用の拠点となる施設。

■ サイクルツーリズム

「サイクリング・自転車」と「観光・旅行」を組み合わせたものであり、自転車に乗りながら、地域の自然や地元の人々、食事や温泉といったあらゆる観光資源を五感で感じ、楽しむことを目的としたツーリズムのこと。

■ サイクルトレイン

車内に自転車をそのまま持ち込むことが可能な鉄道。

■ サイクルバス

自転車の運搬が可能な路線バス。

■ サイクルラック

手動操作を主として、個別に自転車を出し入れする駐車装置。

■ シェアサイクル

エリア内に配置された自転車の貸出・返却拠点（サイクルポート）において、自転車を自由に貸出・返却できる交通システム。借りた場所に返却する必要があるレンタサイクルと異なり、借りたサイクルポートと異なるサイクルポートに返却することができる。

■ 自転車専用通行帯（自転車レーン）

道路交通法第 20 条第 2 項の道路標識又は道路標示により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車等が通行しなければならない車両通行帯として指定された道路の部分という。道路交通法では、普通自転車専用通行帯としているが、本計画では、国の自転車活用推進計画を踏まえて、自転車専用通行帯と記述する。

■ 自転車通行空間

自転車が通行するための道路、又は道路の部分という。

■ 自転車道

道路構造令第 2 条第 1 項第 2 号に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分という。

■ 自転車ネットワーク計画

安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画をいう。

■ 駐車監視員

警察署長の委託を受けた法人の下で、駐車監視員活動ガイドラインに基づき地域を巡回し、放置車両の確認や確認標章の取付けなどの業務を行う者のこと。

■ 電動アシスト自転車

道路交通法第 2 条第 11 の 2 項に規定される、人の力を補うため原動機を用いる自転車。道路交通法施行規則第 1 条の 3 で定める基準に該当するもの。

■ 道路標識

道路交通法第 2 条第 1 項第 15 号に規定される、道路の交通に関し、規制又は指示を表示する標示板をいい、種類、様式等については、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第 1 条～4 条により規定される。

■ 道路標示

道路交通法第2条第1項第16号に規定される、道路の交通に関し、規制又は指示を表示する標示で、路面に描かれた道路鋳、ペイント、石等により路面に描かれた線、記号又は文字をいい、種類、様式等については道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第8条～第10条により規定される。

■ ポタリング

ブラリ気ままに自転車散歩を楽しむサイクリング。

■ モビリティ

もともとは、「移動性」や「流動性」といった意味を持つ英単語。交通分野では、転じて、人やモノ・コトを空間的に移動させる能力、仕組み、移動手段等を指すようになっている。

■ ライフステージ

人の一生を幼少年期・青年期・壮年期・老年期などに区切った、それぞれの段階。

■ レンタサイクル

レンタル用自転車等を希望者に貸し与えるシステム。借用と返却は同一自転車駐車場とする運用となる。

■ ロングライド

自転車で長距離を走行すること。

兵庫県自転車活用推進計画

兵庫県 土木部 道路企画課

〒650-8567 神戸市中央区下山手通 5-10-1

TEL : 078-362-3514 (ダイヤルイン)

FAX : 078-362-3948

E-mail : dourokikaku@pref.hyogo.lg.jp