

神戸市



自転車活用推進計画



令和2年6月



目次

第1章 総則	1
1. 計画策定の趣旨	1
2. 神戸市の自転車利用環境の現状と課題.....	3
第2章 自転車活用推進に関する施策	10
1. 自転車で安全・快適に走る.....	10
施策1 安全・快適な自転車走行環境	10
施策2 すべての駅利用者に快適で美しい駐輪環境	19
施策3 安全な自転車利用のためのルール・マナーの啓発推進	21
2. 自転車で神戸を楽しむ	23
施策4 神戸の山・海・田園を楽しむ環境づくり.....	23
施策5 自転車で神戸を楽しむイベント.....	27
3. 自転車を活かす	29
施策6 シェアサイクルの更なる展開.....	29
施策7 新たな交通手段としての自転車活用	30
施策8 災害時の自転車活用	32
第3章 計画の推進体制及び計画のフォローアップについて	33
1. 計画の推進体制	33
2. 計画の推進に向けて.....	33
3. 計画のフォローアップと見直し.....	34
資料編	
Ⅰ. 自転車利用を取り巻く動向	
1 神戸市の自転車利用状況	I-1
2 自転車関連事故の状況.....	I-4
3 アンケート調査結果.....	I-6
Ⅱ. 自転車施策のこれまでと今後の取組み	
神戸市自転車活用推進計画(概要).....	Ⅱ-1
1 安全・快適な自転車走行環境の整備	Ⅱ-2
2 すべての駅利用者に快適で美しい駐輪環境	Ⅱ-6
3 安全な自転車利用のためのルール・マナーの啓発推進	Ⅱ-15
4 自転車で神戸を楽しむ環境づくり.....	Ⅱ-24
5 自転車を活かした地域・環境づくり.....	Ⅱ-29
用語の解説	用-1



第1章 総則

1. 計画策定の趣旨

(1) 計画策定の背景と目的

自転車は便利な乗り物として、市民の日常生活に幅広く利用される一方で、駅周辺など自転車利用者が集中する地域において、放置自転車により歩行者等の安全な通行が妨げられるとともに、良好な都市景観を阻害させる状況が生じていることから、本市では安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた取組みを進めているところである。

更に近年は、環境への意識や健康志向の高まりなどを背景とした、自転車利用のニーズの高まりとともに、多様な駐輪需要への対応、シェアサイクル事業の拡充や子育て支援など新たな視点での自転車施策の検討の必要性も出てきた。

また、平成29年の自転車活用推進法の施行により、平成30年に国が自転車活用推進計画を策定し、都道府県・市町村においては、地方版の自転車活用推進計画の策定が求められている。

本計画は、自転車の安全利用の視点だけでなく最近の自転車利用ニーズの多様化による観光、スポーツ、環境、健康などの視点を加えた総合的な計画である。

(2) 計画の位置づけ

本計画は、自転車活用推進法第11条「市町村自転車活用推進計画」に基づき、神戸市みちづくり計画の個別施策の一つ「自転車利用環境の整備」の具現化を図ることを目的に、総合的な自転車の利用環境の形成を計画的に推進するためにとりまとめた。

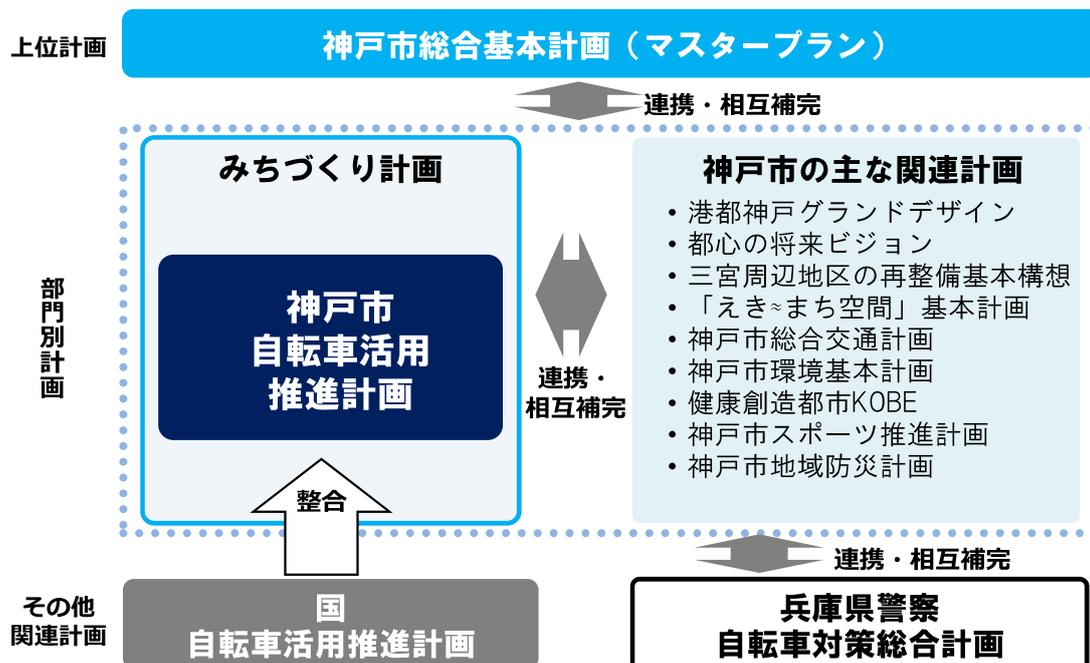


図 1-1 上位計画との位置づけ

(3) 目標年次

長期的な展望を視野に入れつつ、令和7年度（2025年度）までとする。

(4) 対象地域

本計画の対象地域は、神戸市全域とする。

ただし、広域的な施策の展開については、近隣市町等の関係機関との連携を密にする。

(5) 計画の目標と基本方針

本計画では、自転車を取り巻く現状と課題を見据え、国の自転車活用推進計画を勘案し、以下のとおり目標と基本方針を掲げる。

目 標

安全・安心で快適な自転車利用環境の創出
および
自転車の更なる活用の推進による魅力的なまちづくりの実現

基本方針

国の自転車活用推進計画では、「良好な都市環境の形成」「健康長寿社会の実現」「観光立国の実現」「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」の4つの目標を掲げている。

これを踏まえ、本計画では、自転車で安全・快適に走行するために、走行空間および駐輪環境の整備、ルール・マナーの啓発推進を一体的に考え、前計画「神戸市自転車利用環境総合計画」の基本方針「はしる」「とめる」「まもる」を「走る」に一元化した。

また、本計画に新たに加えた観光、スポーツ、環境、健康などの新たな視点に基づき、自転車利用ニーズの多様化によるサイクルツーリズムの推進やサイクルスポーツの振興に向けた、自転車で神戸のまちを「楽しむ」環境づくりに取り組むことや、地域の課題解決や更なる生活の質の向上に向けて自転車を「活かす」内容を計画に盛り込んでいる。

以上により、基本方針を以下の3つの柱とし、本計画を推進することとした。

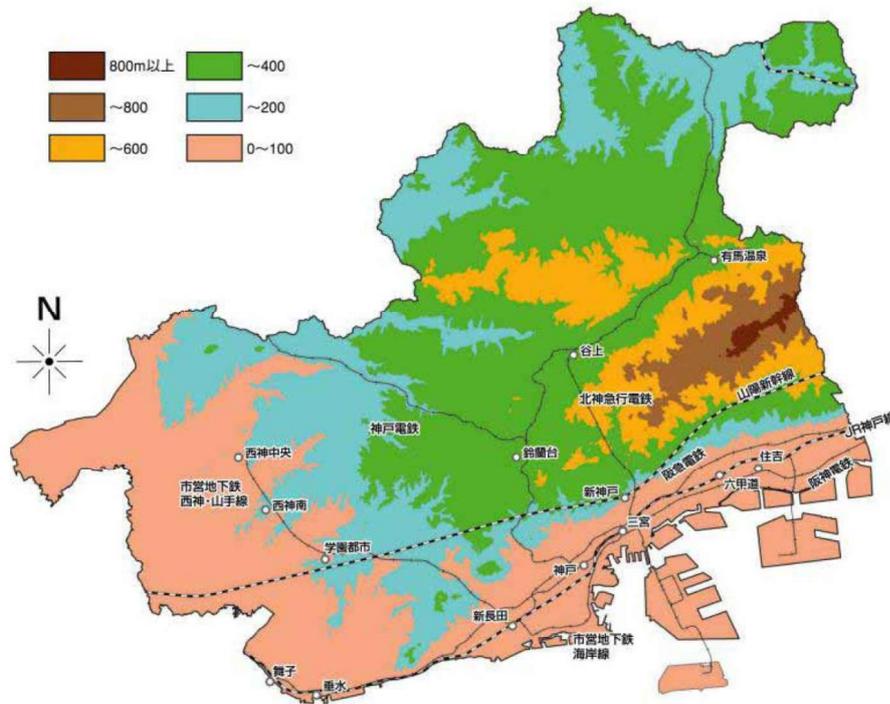
- ① 自転車で安全・快適に「走る」
- ② 自転車で神戸を「楽しむ」
- ③ 自転車を「活かす」



2. 神戸市の自転車利用環境の現状と課題

(1) 本市の地勢

- 本市域は、標高931mの六甲山を主峰とする六甲山系により大きく二分され、大阪湾に広がる南側は、東西に細長い山麓台地と海岸低地で構成される既成市街地等からなる地域特性を有している。

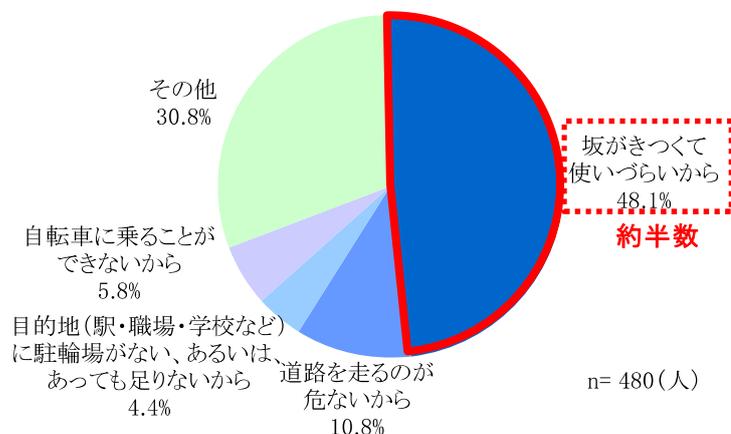


出典：神戸市

- 市民の自転車利用についての調査結果のうち、自転車の利用頻度が少ない、もしくは利用しない理由をみると、全体の半数近くの人が“坂がきつくて使いづらいから”（48.1%）と回答している。

問 自転車の利用頻度が少ない(利用しない)のはなぜですか。

○自転車の利用頻度が少ない理由



出典：第10期 市政アドバイザー 第2回意識調査結果(神戸市, H21)

(2) 自転車交通の状況

① 自転車分担率^{※1}と交通手段利用割合

本市の自転車分担率は7%となっており、全国平均の13%より少なくなっている。

また、交通手段利用割合について、近畿圏の府県及び政令指定都市と比較すると、本市は鉄道・徒歩の割合が比較的多い状況にある。

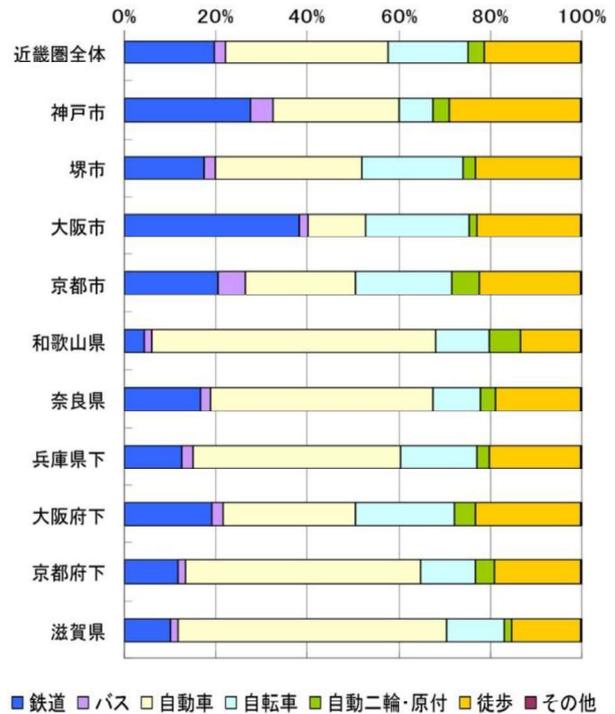


図 1-2 近畿圏の自転車分担率と交通手段の割合

出典：神戸市公共交通網形成計画

② 自転車防犯登録台数

本市内における自転車防犯登録台数は、減少傾向であり、平成30年度は、65,823台となっている。

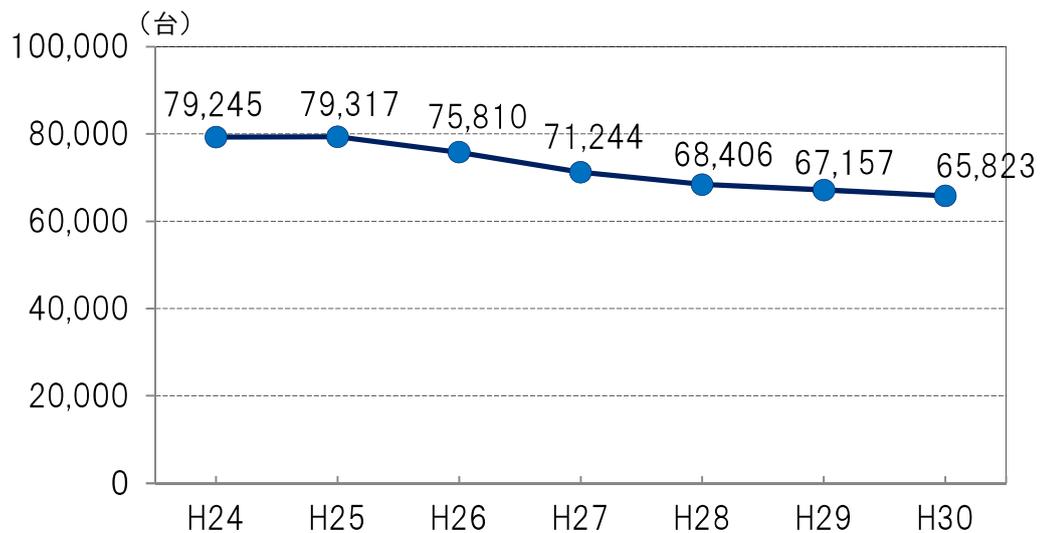


図 1-3 神戸市自転車防犯登録台数の推移

出典：兵庫県自転車防犯登録協会

※1：代表交通手段として、自転車を利用する人の割合のこと

③自転車の利用目的

本市内における自転車の主な利用目的^{※2}は、帰宅目的が全体の4割、自由目的（買い物、食事、レクリエーションなど生活関連トリップ）が全体の3割を占めている。

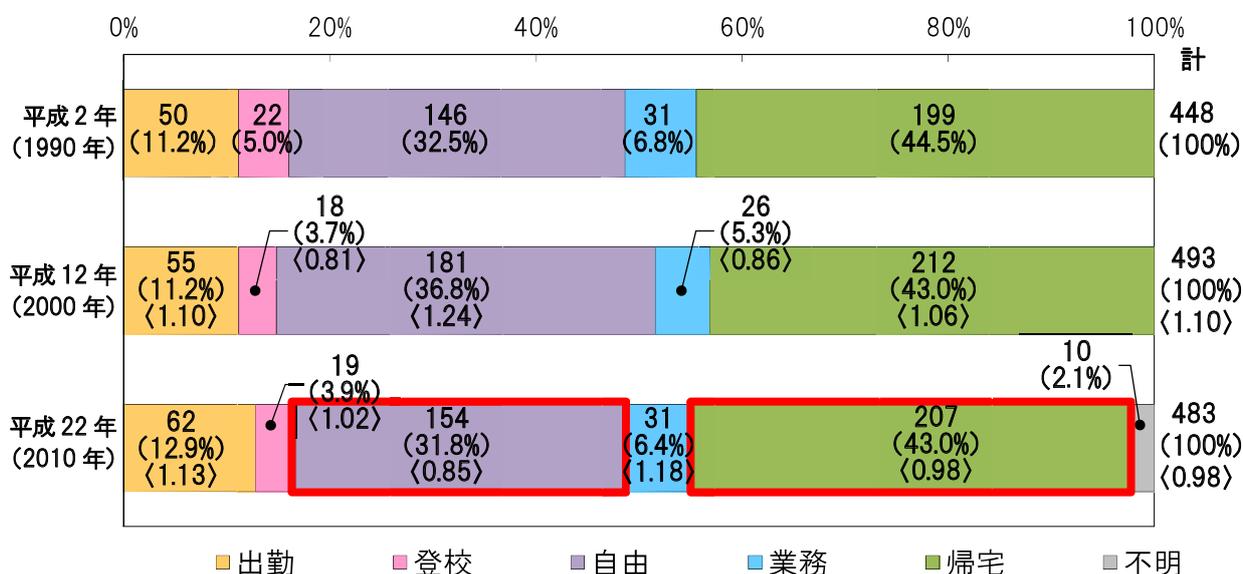


図 1-4 神戸市全体における自転車の利用目的（発生集中）

出典：京阪神都市圏パーソントリップ調査
（平成22年第5回近畿圏パーソントリップ調査速報版を神戸市が独自集計）

④自転車に関する交通事故の状況

市内の自転車関連事故件数は近年減少傾向にあるものの、交通事故発生総件数に対する自転車関連事故の割合は増加傾向にある。今後の高齢社会も見据え、高齢者を含む幅広い世代への安全意識の向上に向けた取り組みが必要である。

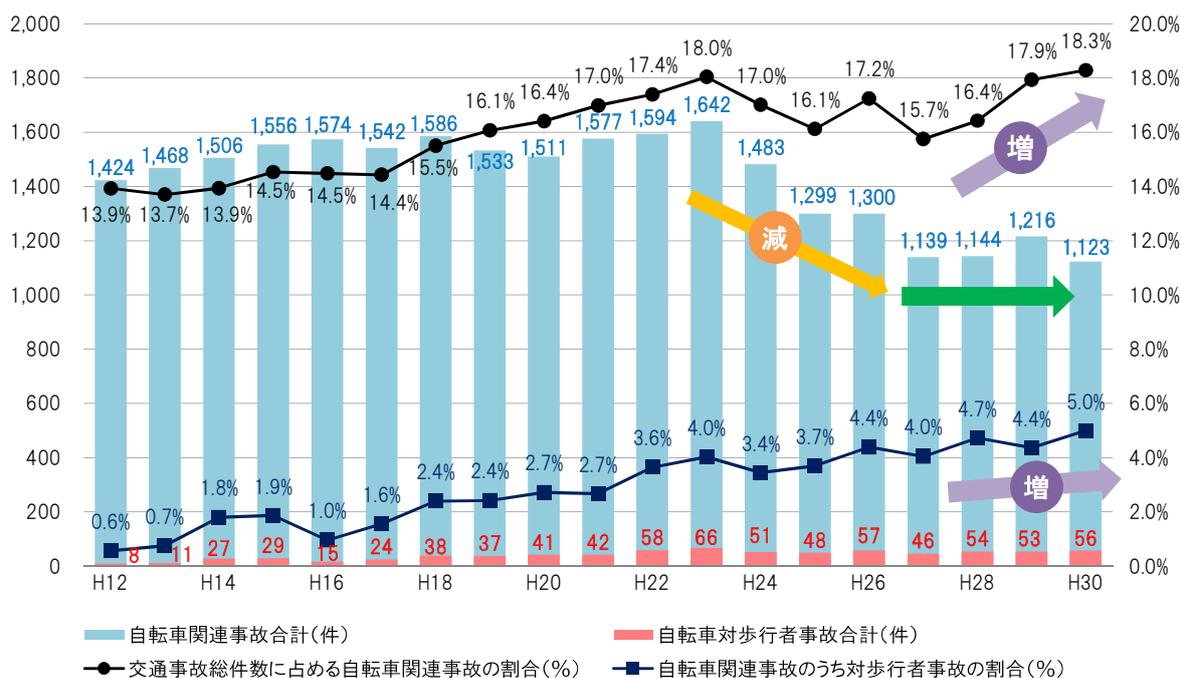


図 1-5 神戸市における自転車関連交通事故発生件数の推移

出典：神戸市、兵庫県警察資料

※2：利用目的は出勤・登校・自由・業務・帰宅で分類し集計

(3) 自転車走行空間の整備

現 状

- 自転車利用台数の多い鉄道駅周辺で自転車交通量が多く、歩道内に歩行者と自転車が混在している路線等を中心に、自転車専用通行帯（以下、自転車レーン）を中心に整備を進めている。
- 令和元年度末現在、約13.6kmの整備が完了している。



写真 1-1 西出高松前池線（兵庫区）

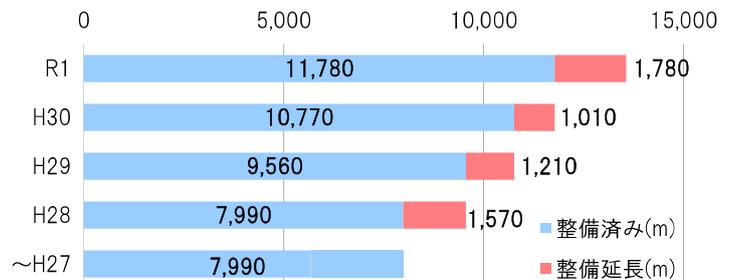


図 1-6 自転車走行空間整備状況

出典：神戸市資料

課 題

- 路上駐車により自転車レーン上を安全に通行出来ない状態が発生している。
- 自転車レーンが一方通行であることから、特に、車線数の多い幹線道路では、利用されにくい状況となっている。
- 車道幅員の狭小区間では、自転車走行空間の確保に工夫が必要である。

(4) 駐輪対策の推進

現 状

駅前の放置自転車対策と交通結節点の強化を目的に、主に通勤通学利用者を対象に、駅前の市営駐輪場の整備・管理運営と周辺の放置自転車の撤去保管を実施している。

本市の放置自転車対策は、以下の3点セットにより実施

- ①駐輪場の整備推進と有人有料化
- ②自転車等放置禁止区域の指定
- ③自転車等放置禁止区域内の放置自転車等の即時撤去



図 1-7 自転車・原付放置禁止区域図(三宮駅・元町駅周辺)



写真 1-2 放置自転車撤去状況



①駐輪場の種類と整備状況

ア) 市営駐輪場（有料※¹）

- 「神戸市自転車等の放置の防止及び自転車駐車場の整備に関する条例（以下、条例）」に位置づけられた駐輪場で自転車利用の多い、市内50駅に設置し、収容台数は約36,200台に達する。
- 駐輪場の整備に合わせて、放置禁止区域の指定と条例に基づく即時撤去を実施している。

イ) 市営自転車置き場（無料）

- 条例に位置づけは無く、駅前の放置自転車が概ね100台以下のため、有人有料化、放置禁止区域の指定及び即時撤去は実施していない。
- 市内28駅に設置され、収容台数は約5,000台

ウ) 道路占用を活用した民間駐輪場

- 本市が公募、あるいは地域が主体となり、民間企業が道路占用を活用した駐輪場を整備、管理運営している。
- 収容台数は市内で約4,500台

エ) 附置義務駐輪場

- 一定規模の商業施設等について、条例に基づき設置を義務付けられた駐輪場で、施設の負担により施設利用者のために整備したもの
- 平成27年4月、及び平成29年4月に条例改正しており、建物用途変更時の申請義務化、技術基準の設置、駐輪場管理者による利用促進、対象施設の拡充（官公署等、スポーツ施設など）や距離要件の規定、大規模施設の台数緩和などについて新たに定めた。

オ) その他（ウ、エに属さない民間駐輪場）

- 道路法上の道路以外で、民間企業等が整備したもの

②市営駐輪場の運営について

- 平成17年度より駐輪場の指定管理者制度を導入し、民間のノウハウ活用と競争原理により、市民サービス向上と運営の効率化を図っている。

③放置自転車の撤去保管について

- 市内全域の放置自転車台数は、平成29年度時点で約6,923台/日となっており、減少傾向にある。
- 放置自転車台数の減少に伴い、撤去台数も平成29年度は20,631台になるなど、減少傾向にある。従来の通勤・通学対策の早朝撤去に加え、昼間や休日も地域の実情に応じて撤去する。
- 指定管理者や地域団体等との協働による駐輪マナーの啓発や放置防止キャンペーンなどの取組みの展開により、安全で美しい駅前空間の創出を図る。

※1: 社会実験により無料化している駐輪場もある

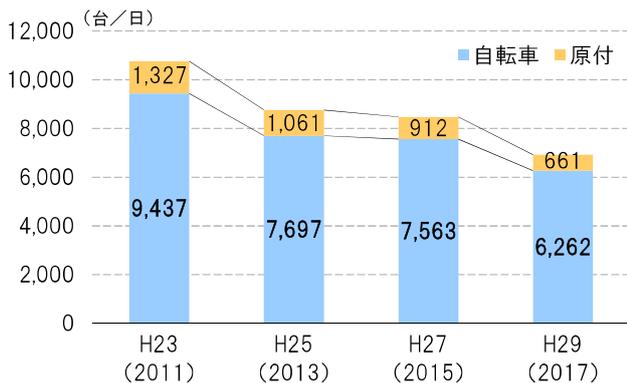


図 1-8 自転車等の放置台数の推移



図 1-9 自転車等の撤去台数の推移

出典：自転車駐車場現況利用調査（神戸市）

課題

- 地域によっては、通勤・通学の駐輪需要を満たす駐輪場が、駅前に十分に整備できていない。
- 駐輪場に空きがあっても、使われずに周囲で放置されていることがある。
- 過去に整備した駐輪場施設の経年劣化が進んでいる。
- 駐輪場の管理運営や放置自転車等の撤去保管は独立した事業者が行う体制になっており、相互連携が不十分な状態である。
- 放置自転車等の撤去の範囲や頻度等に、地域の実情を十分に反映しきれていない。
- 駐輪場の利用料収入が減少し、駐輪場の運営費用や撤去保管等の放置自転車対策にかかる費用が増加し、事業の財政バランスが悪化しつつある。
- 附置義務駐輪場が有効に利用されていない。
- 社会全体で子育て環境の向上を行っていく気運が高まる中、自転車施策においてもその反映が必要となっている。

(5) 自転車に関するルール・マナーの啓発

現状

- 自転車レーン整備箇所や放置自転車の多い箇所などを中心に関係機関や地域との協働による啓発活動を実施している。

これまでの取組み

- ・ 自転車走行空間整備の沿道における啓発活動
- ・ 学校の総合学習の時間を活用した交通安全教育
- ・ 駅周辺の放置自転車の多い箇所での街頭指導 等



写真 1-3 「道路ふれあい月間」での啓発活動

課題

- 歩道の歩行者優先、自転車は原則車道走行などの交通ルールが浸透していない。
- 自転車走行空間の走行ルールについて、利用者に十分周知されていない。
- 車のドライバーに対して、自転車走行空間に関する周知が十分されていない。

(6) シェアサイクルを活用したまちづくり

現 状

シェアサイクル「Kobe Linkle（以下、コベリン）」

- 都心・ウォーターフロント周辺の回遊性向上と自転車総量抑制を目的に平成26年度より民間事業として事業を開始し、令和元年度末現在、ポート（自転車貸出し・返却拠点）16箇所（自転車100台）、会員数約56,000名で事業を展開している。
- 国外の利用者も多く、訪日外国人旅行者対応のために案内看板を4ヶ国語（日本語、英語、中国語、韓国語）対応にしている。
- 利用目的は観光が最も多く、その後買い物・飲食、ビジネスと続く。なお、利用率は年々上昇している。

課 題

- クレジットカードやスマートフォンを所有していない人は、コベリンが利用しづらい状態になっている。
- 一部ポートに利用が集中するため、再配置に手間がかかっている。

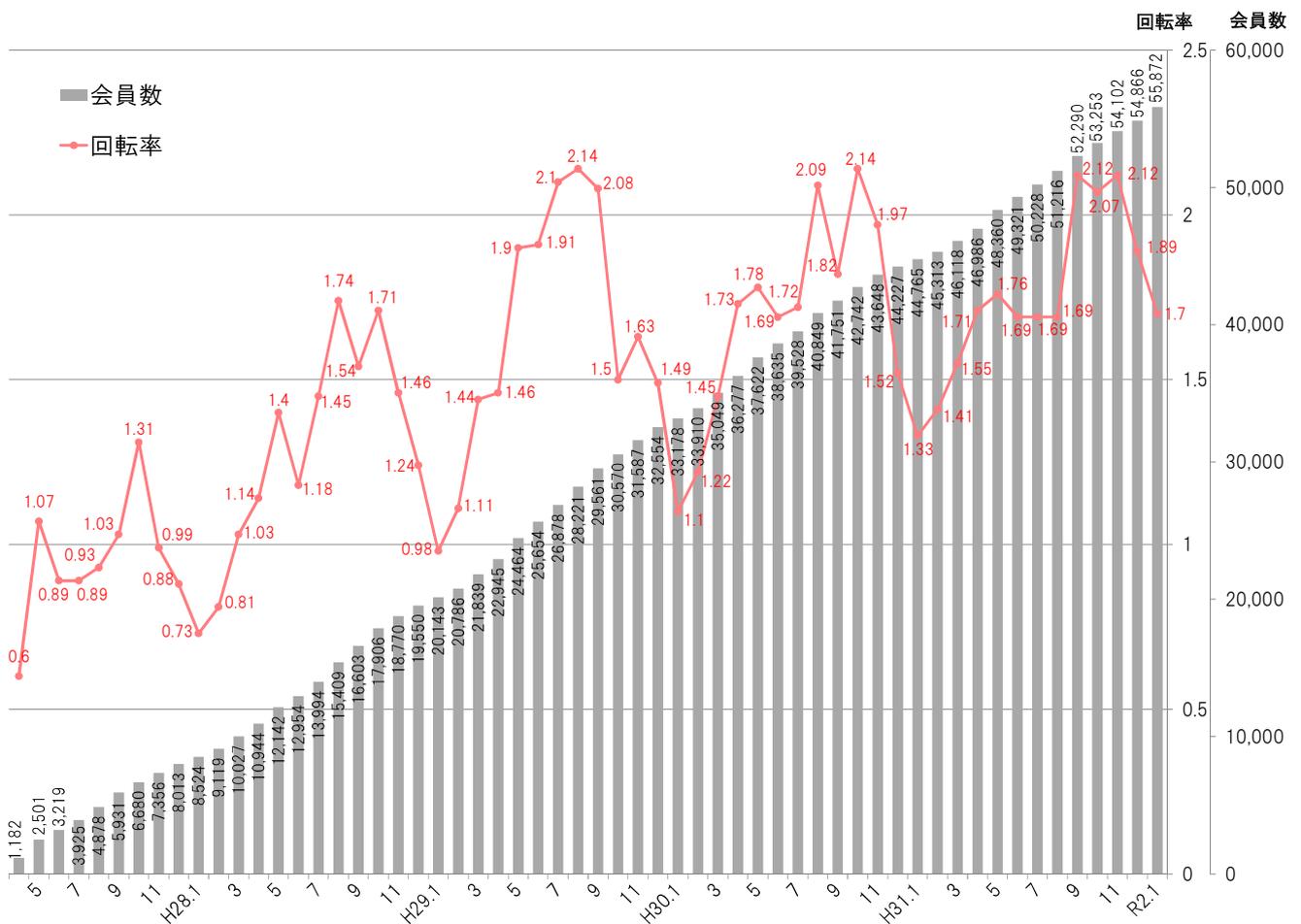


図 1-10 コベリンの利用状況及び会員数の推移



第2章

自転車活用推進に関する施策

1. 自転車で安全・快適に走る

施策
1

安全・快適な自転車走行環境

(1) 自転車ネットワークの整備推進

本市の自転車走行空間の整備については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月、国土交通省・警察庁）（以下、ガイドライン）」に概ね基づき、地域の実情に応じた整備の方針や対象路線を設定する。

① 自転車走行空間整備の方針

自動車・自転車・歩行者にとって、事故からの安全性を確保した上で快適に通行できるように、構造的に分離した自転車専用の空間を設けることが理想である。一方、全ての道路で構造的に分離した自転車専用の空間を確保することは難しいことから、安全性に配慮しつつ多様な整備形態を取り入れることで、地域の実情に合った効果の高い自転車走行空間の整備を行うものとする。

具体的には、通勤・通学、買い物目的といった自宅から鉄道駅あるいは商業・業務集積地までの比較的狭いエリア内での自転車利用や観光・レクリエーション目的といった中・長距離の自転車利用など、多様なニーズに対応した走行空間のネットワーク化を図る。自転車関連事故は交差点等の出会い頭や右左折時に多く発生しており、交通安全上、局部的に課題があり早急な対応が必要となる箇所は、随時、取組みを行うことで、個別で安全対策を講じるものとする。

② ネットワーク計画の考え方

- 通勤・通学、買い物などの生活圏での自転車利用の面的な広がりを踏まえた一定の地域内エリアにおいて、集中的に整備を行う「**面的整備エリア**」を設定する。
- 前計画（神戸市自転車利用環境総合計画）に位置づけていた路線でもある駐輪需要の多い主要な鉄道駅周辺で、自転車交通量が多く（500台／12h以上）、市内を東西につなぐ幹線道路及び都心・ウォーターフロントエリアの魅力向上に資する路線等を本計画では、「**主要ネットワーク路線**」に設定する。
- 「面的整備エリア」「主要ネットワーク路線」については、優先的に整備を進めるエリア及び路線とする。
- その他市内の道路は、再開発、交通安全施設整備、無電柱化事業等の関連事業との調整を図りながら、自転車利用が多い路線について、地域の実情に応じた検討を行い、道路改良等と合わせた整備を進める。

以上の考え方に基づき、安全確保等の緊急性、地域の要望や合意形成の状況など路

線毎に応じた、自転車走行環境の整備を進めることで、効率的・効果的に順次ネットワーク化を図り、安全・快適な走行環境を創出する。

優先エリア・ネットワークの整備の進め方

効率的・効果的な自転車ネットワーク形成に向けて、下記の順で整備を進めることを基本とする。

① 面的整備エリア内の 主要ネットワーク路線のうち、整備が進行中の路線



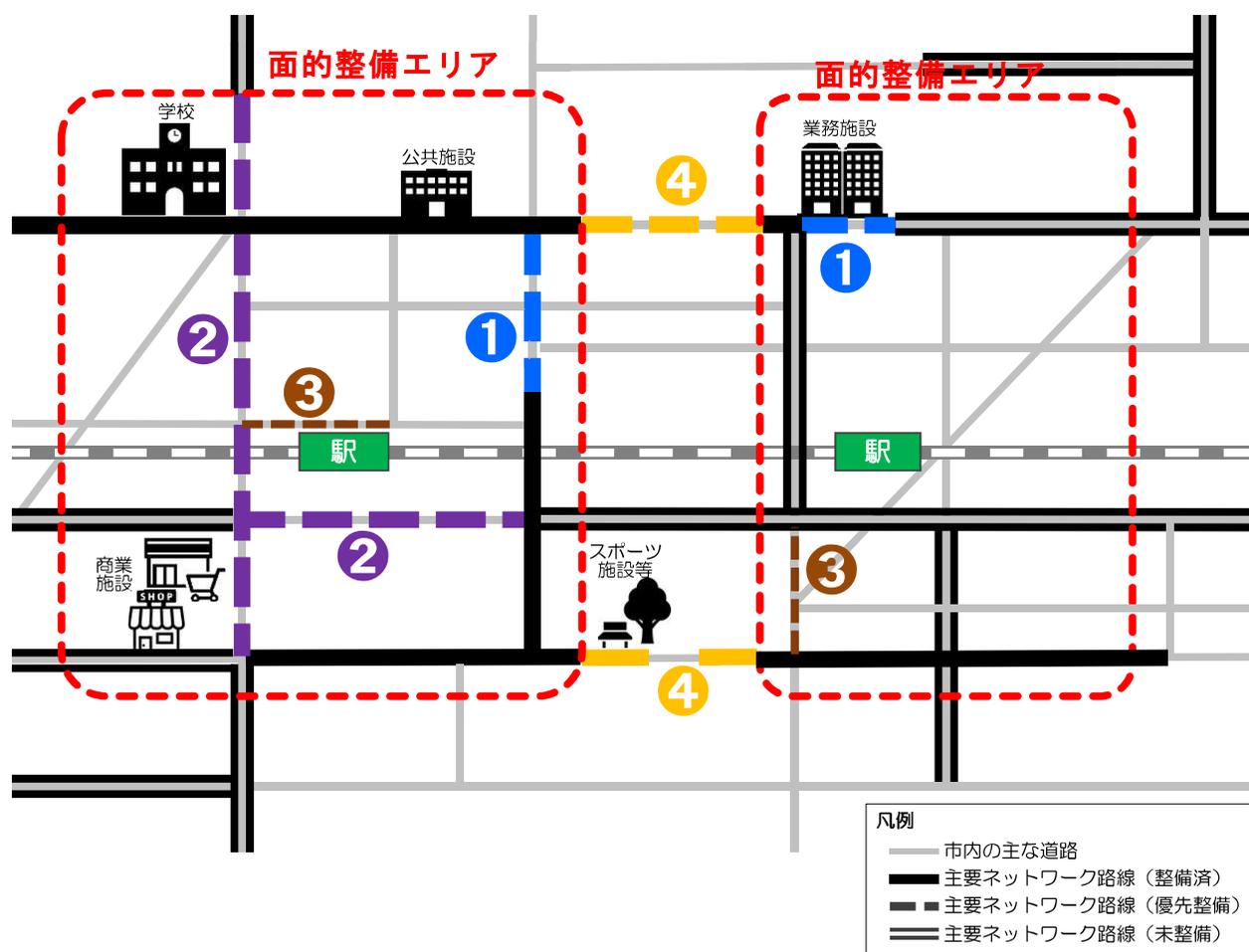
② 上記①以外の面的整備エリア内の主要ネットワーク路線のうち、自転車のネットワーク化を考慮した上で、面的整備エリア毎の実情に応じ、整備効果が見込まれる路線



③ 面的整備エリア内の主要ネットワーク路線以外の路線のうち、面的整備エリア毎の実情に応じ、駅から学校などの公共施設、商業施設等までをつなぐ路線や歩道内に歩行者と自転車が錯綜している路線



④ 面的整備エリア間を結ぶ主要ネットワーク路線のうち、面的整備エリアの進捗等により整備効果が見込まれる路線





神戸市における面的整備エリアの考え方

- 自転車は、通勤・通学、買い物利用など、比較的狭いエリア内での利用も多い
- 生活圏での利用では、幹線的な道路を必ずしも選択しないことから、幅員の比較的狭い生活道路においても走行空間の整備による安全対策が必要



面的ネットワークの必要性による「面的整備エリア」の設定

- 面的整備エリアは、駐輪需要の多い主要な鉄道駅を含むように、自転車の利用圏と考えられる、概ね直径5kmの円状に設定した。
- 面的整備エリア内の整備路線は、自転車交通量や整備効果等を総合的に判断し決定する。

概要	
優先エリア・ネットワーク	面的整備エリア
主要ネットワーク路線	面的整備エリア

駐輪需要の多い主要な鉄道駅及び自転車走行空間の整備が
 進行中の路線周辺を中心に、重点的に整備するエリア
 自転車交通量の多い東西の幹線道路等及び都心・ウォー
 ターフロント部の魅力向上に資する路線

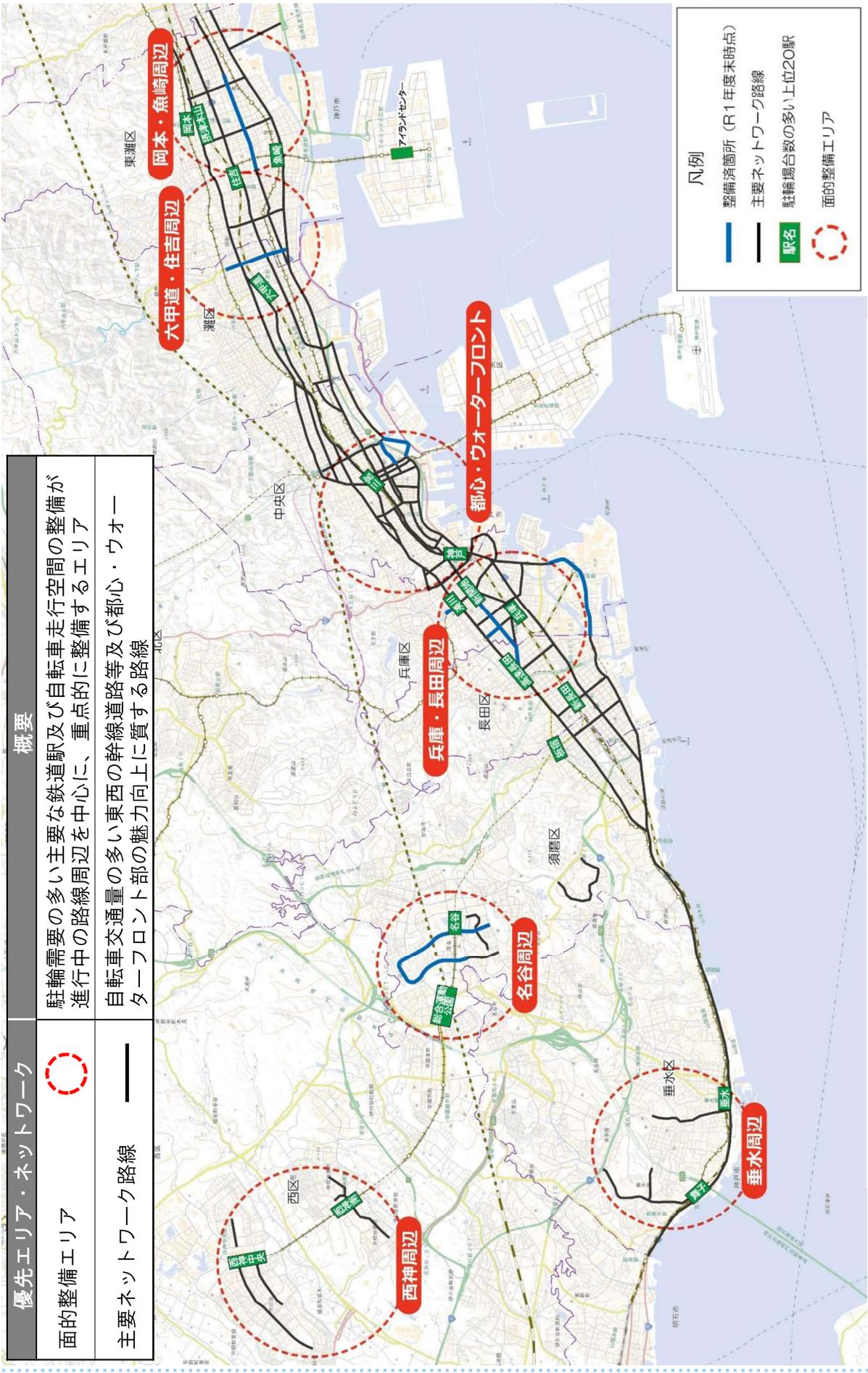
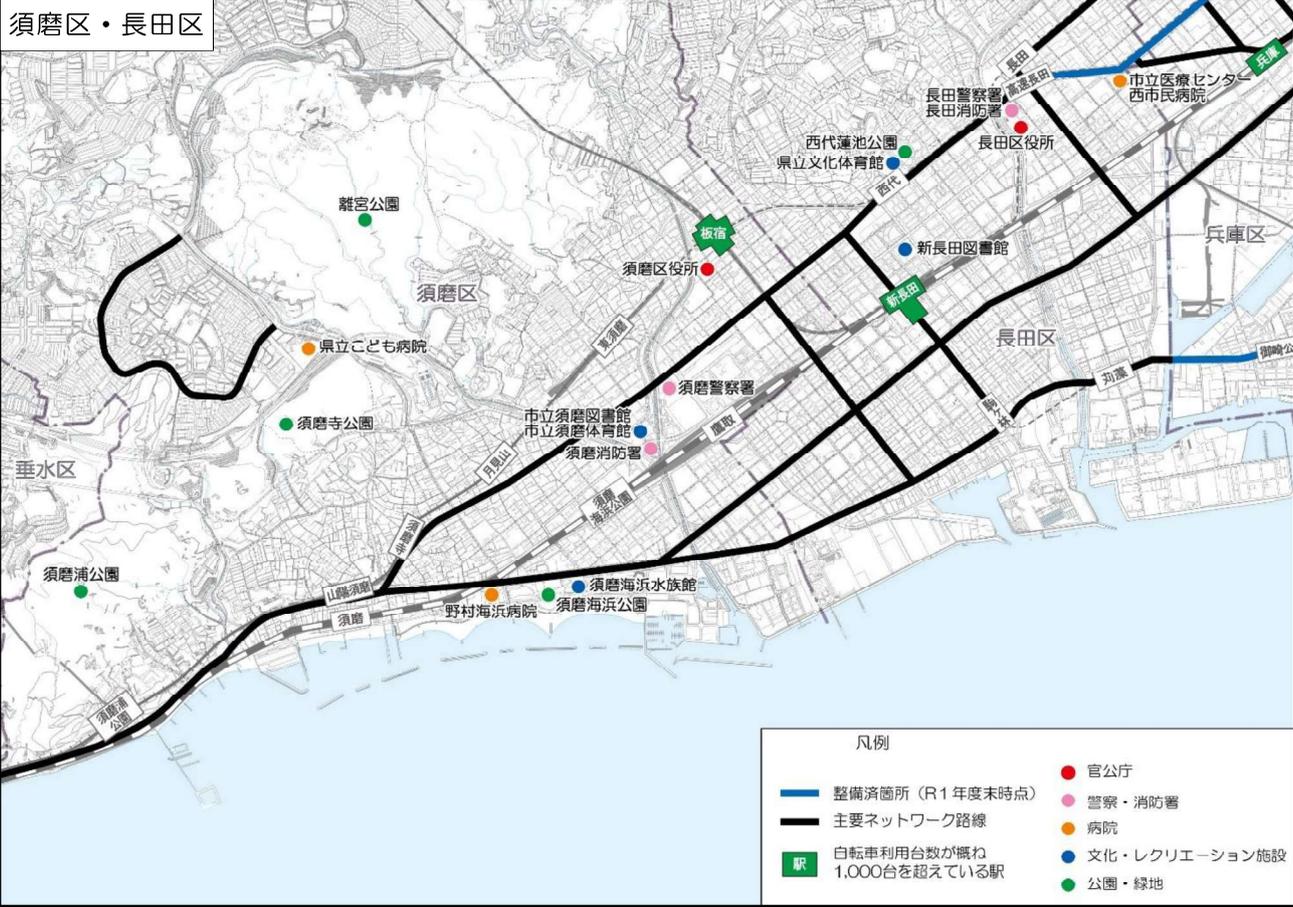


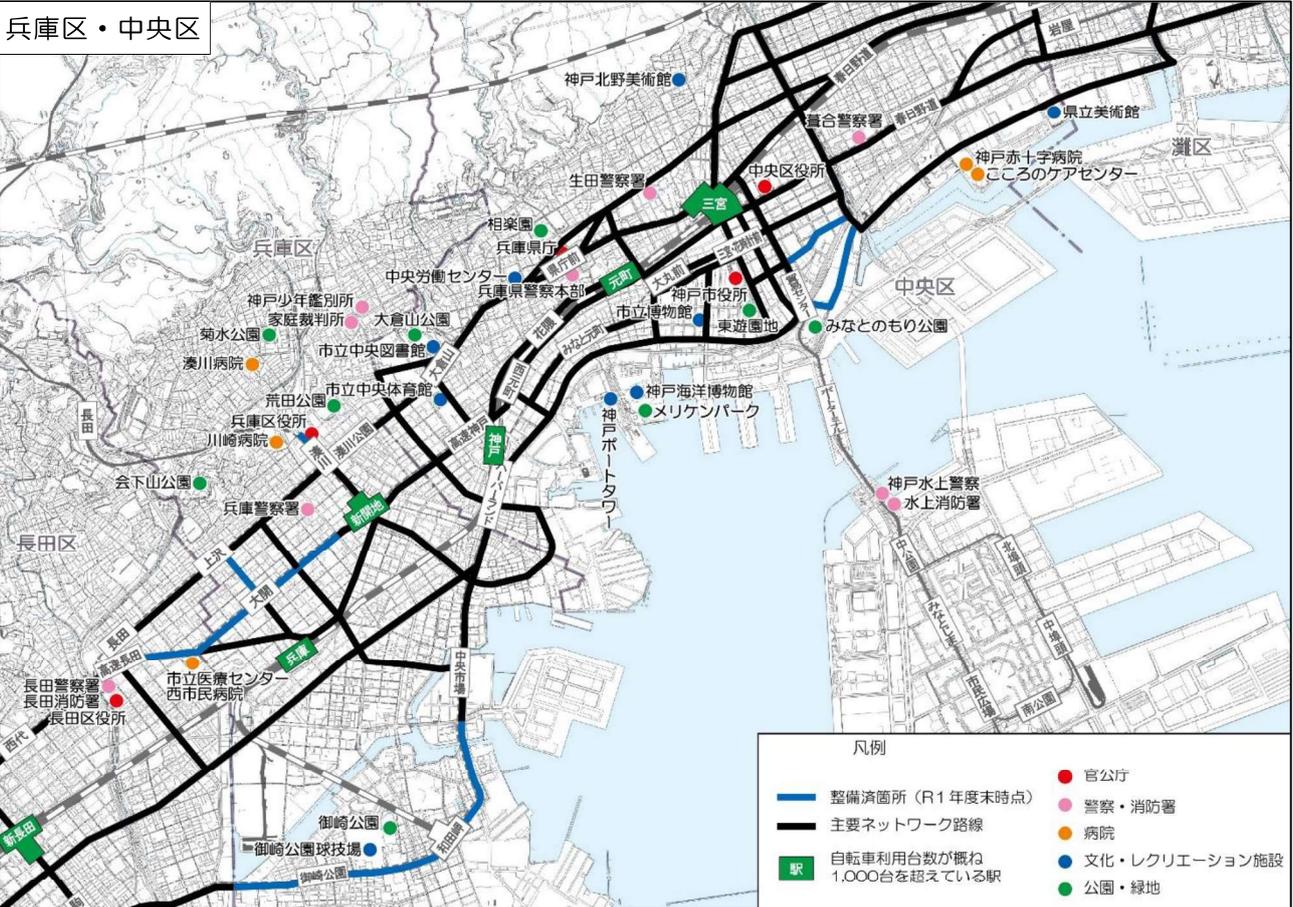
図2-1 神戸市自転車ネットワーク計画

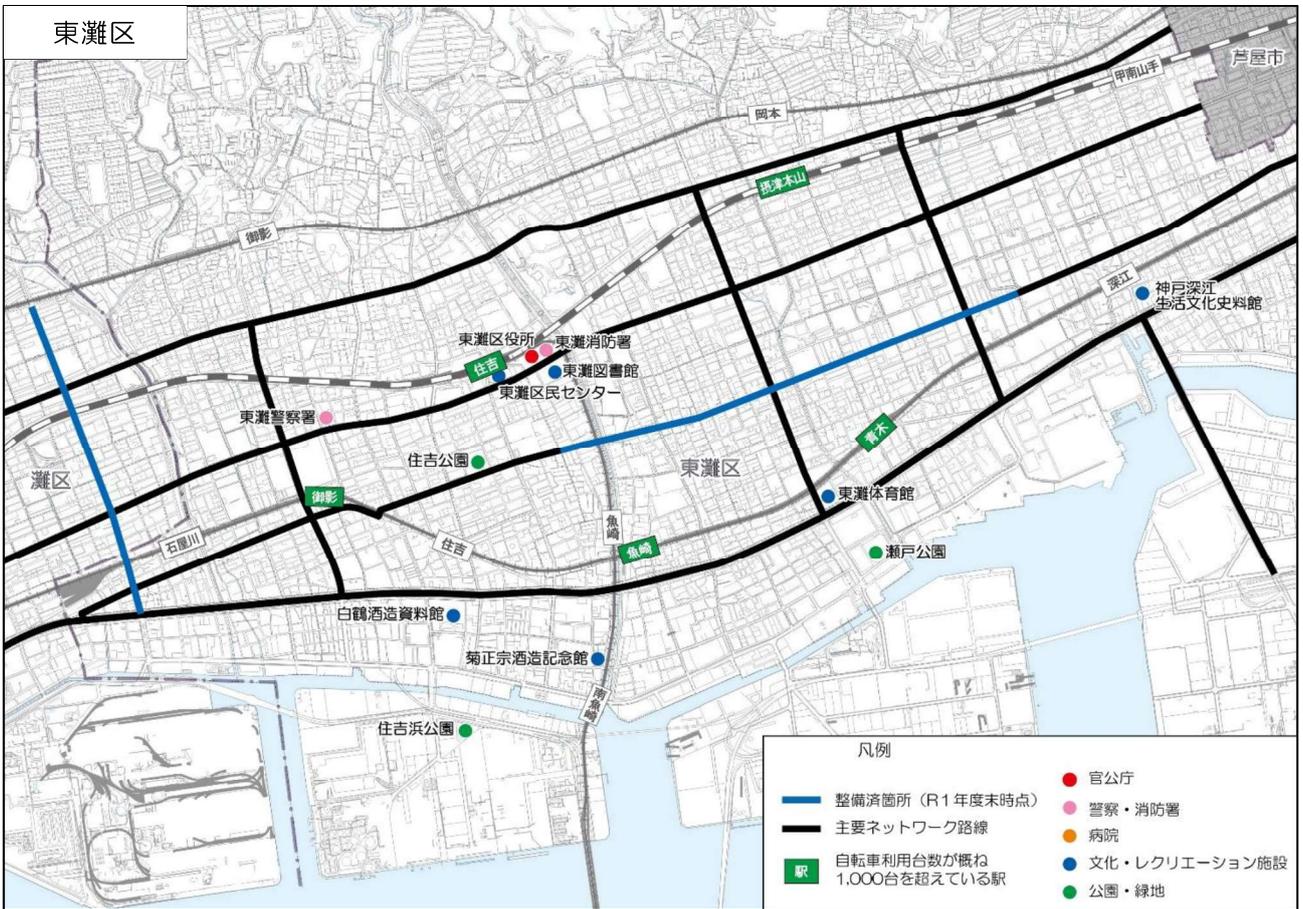
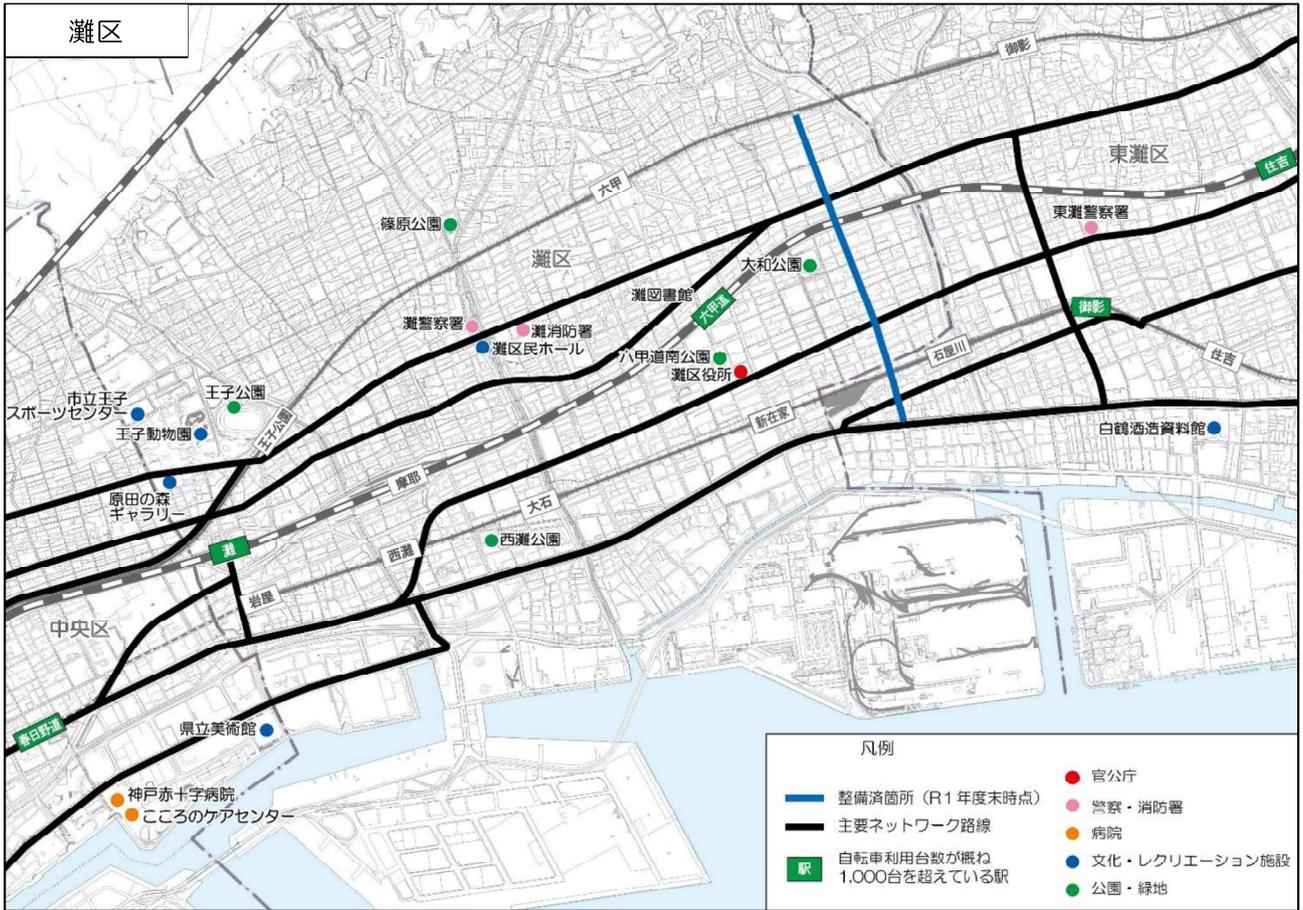


須磨区・長田区



兵庫区・中央区





(2) 自転車走行空間の整備形態

自転車走行空間の整備は、前計画（自転車利用環境総合計画）に基づき約13kmの整備を進めてきたが、社会情勢やこれまで整備した走行空間の利用実態等を踏まえ、適切な整備形態を選択し進めていく必要がある。

これまでは、自転車レーンを中心に整備を進めてきたが、自動車交通量の多い幹線道路、路上駐車が多い道路や車線数の多い道路等では、安全面や利便性の観点から自転車レーンが利用されにくいといった課題等が明らかとなっている。

また都心部では、「神戸の都心の未来の姿〔将来ビジョン〕」をはじめとする計画等を考慮し、自転車走行空間も含めた道路空間について各路線の特性に応じた整備を進める必要がある。

このような状況を踏まえ、望ましい自転車走行空間の実現に向け整備形態の選定基準の整理に取り組んでいく。整理にあたっては、国のガイドライン等を踏まえた上で、路線の状況（道路幅員、自動車・自転車交通量、沿道利用状況等）や連続性、地域特性等を考慮し進めていく。

表2-1 整備形態とその概要

整備形態		イメージ図	概要 ^{※1}
	自転車道		<ul style="list-style-type: none"> ・車道または歩道に自転車が走行すべき部分を柵や縁石等により物理的に分離するとともに、カラー舗装により明確化する。 ・幅員は、2.0m以上（やむを得ない場合は1.5m） ・自転車道内は、一方通行規制が無い限り、双方向通行も選択可能。
車道上での空間確保	自転車専用通行帯（自転車レーン）		<ul style="list-style-type: none"> ・車道に自転車が走行すべき部分をカラー舗装等によって明確化する。 ・幅員は、1.5m以上（やむを得ない場合は1.0m） ・自転車レーン内は、一方通行である。
	車道混在		<ul style="list-style-type: none"> ・車道部の路肩部分に、矢羽根型路面表示で自転車走行空間を明示する。 ・幅員は0.75m以上、長さは1.5m以上とする。 ・道路交通法外表示である。
歩道内での自転車分離	自転車歩行者道の活用（普通自転車の通行指定部分）		<ul style="list-style-type: none"> ・自転車歩行者道において、自転車通行と歩行者通行の分離を図り、カラー舗装により自転車の通行位置を明確にする。 ・有効幅員が4.0m以上ある自転車歩行者道における普通自転車通行指定部分の幅員は2.0m以上とする。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ●車線構成の見直しによる路肩拡幅 ●ゾーン30の活用 ●都市型側溝の整備等による安全で快適な走行環境の創出 	<p>(例)車線数の削減による走行空間の確保</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・車線構成の見直しに、自転車にとって走りやすい空間づくりを進める。

※1：例外として、道路標識等により歩道通行が認められる場合、現状の自動車の交通状況等から車道上に新たな自転車走行空間を確保できない場合や歩行者・自転車の安全性に支障がない場合は、既存の自転車歩行者道を利用することも検討する。

取組み内容（措置）

- 望ましい自転車走行空間の実現に向けた、整備形態の選定基準の整理
- ネットワーク化の促進に向けた、優先的に整備を進めるエリア及び路線での着実な自転車走行空間の整備
- 幅員に余裕があり、車線数が多く、沿道利用の少ない幹線道路等における自転車道整備への可能性検討
- 面的整備エリア毎の実情に応じた効率的・効果的な整備方針の検討、路線の選定
- 利用率の低いパーキングチケットの撤去による自転車走行空間の創出
- 効率的・効果的な整備に向けた、国や近隣市町の道路管理者や交通管理者、地域等との緊密な協議・調整
- 整備済の自転車走行空間について、利用者や沿道の意見を取り入れることによる安全性・快適性の改善

●参考●

○GPSデータによる自転車通行経路の調査結果例（岡本駅周辺）

【概要】

駐輪台数の多い鉄道駅8駅^{※1}周辺において、自転車利用者の移動経路を把握するため、本市が募集したモニターによるスマートフォンアプリを活用したGPS調査を実施し、データを分析

- 調査期間 H30.8.27～H30.9.30
- サンプル数：198（参加者129名）



○代表的な交通手段の移動距離と所要時間の関係



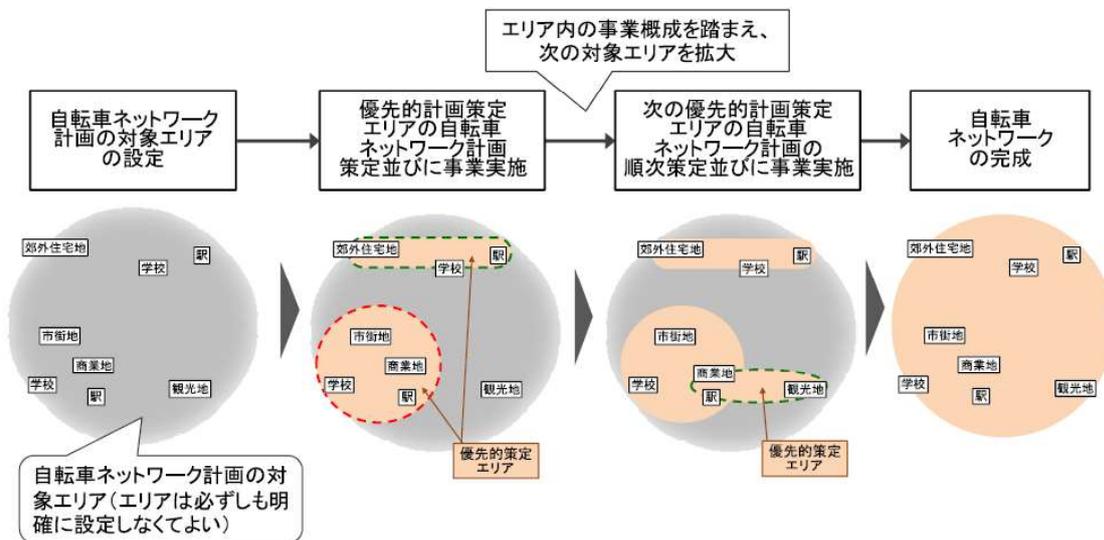
例) 2.5km移動する場合の所要時間
 所要時間
 = 入出庫時間 + 移動時間 = 4分 + 2.5km ÷ 15km/h × 60分 = 14分

参照: MATT 関東圏時刻表 2002年11月: 八峰出版
 東京都交通局ホームページ (<http://www.kotsu.metro.tokyo.jp>)
 平成7年 大都市交通センサス: 財団法人運輸経済研究センター
 平成11年 道路交通センサス: 建設省道路局
 自転車駐車場整備マニュアル: 建設省都市局 監修
 自転車歩行者通行空間としての自歩道等のサービス水準に関する分析、
 土木計画学研究・講演集 No.22(2) 1999.10 を基に分析

※1: 鉄道8駅は、岡本駅、六甲道駅、三宮駅、兵庫駅、新長田駅、舞子駅、垂水駅、西神中央駅のこ

○ガイドラインに基づく自転車ネットワーク計画策定方法の考え方

①段階的な計画策定イメージ



②段階的な計画策定における優先的計画策定エリア等の設定の考え方 (面的整備の考え方)

自転車の利用の広がりを踏まえて一定の地域内のエリアで計画策定する場合

- 公共交通施設や地域の核となる施設と主な居住地域等とを結ぶ自転車交通量が多いエリア
- 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連事故が多い通学路等、安全性の向上が必要なエリア
- 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進するエリア
- 新たな施設立地が予定され自転車利用増加が見込めるエリア
- 観光利用の観点から自転車利用を促進するエリア

自転車利用目的に応じて基幹となるルートを中心としたエリアで計画策定する場合

- 郊外住宅地と駅や学校等を結ぶ通勤・通学目的の利用が多い基幹となるルートを中心とした自転車利用の目的に応じたエリア
- 観光地と駅や商業地等を結ぶ観光目的の利用が多い基幹となるルートを中心とした自転車利用の目的に応じたエリア



出典:安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(国交省、警察庁)

すべての駅利用者に快適で美しい駐輪環境

駅周辺を中心とした「地域毎のニーズにあわせた駐輪場整備」「自転車等放置禁止区域の指定」「撤去・保管」を引き続き進めるとともに、今後の自転車の活用推進に伴う駐輪需要への対応策についても検討する。

(1) 地域毎の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進

駅前の放置自転車対策と交通結節点の強化を目的に、主に通勤・通学利用者を対象に、駅前の公共駐輪場の整備・管理運営と周辺の放置自転車の撤去保管を実施している。

駐輪場が不足する駅前については、周辺の状況も勘案しながら、必要な駐輪場の整備を計画的に実施するよう努める。

(2) 計画的な維持管理及び明るくデザイン性の高い施設への更新による美しい空間の創出

施設を長期的に活用していくために、駐輪場の劣化状況を的確に把握し、計画的な修繕に努める。

今後、照明のLED化によって駐輪場を明るくしていくとともに、景観に配慮した施設へ整備・更新していくことで駐輪場のデザイン性を向上させ、美しい空間の創出を図っていく。また、電子マネーに対応していく等、使いやすい駐輪場を目指す。

(3) 民間活力を導入した駐輪対策

駐輪場の管理・運営から放置自転車等への指導啓発・撤去保管までを一括委託することにより、更なる放置自転車対策の強化を行う。

(4) 放置禁止区域の適正化及び撤去の強化

地域の実情に応じ、放置が特に問題になっている箇所について、地域の意見も取り入れながら放置禁止区域を適正化するとともに、放置自転車等の撤去については強化を行う。

(5) 駐輪・放置自転車対策の効率化及び財政負担の軽減

人口減少や高齢化の進展、人件費の上昇傾向等により、駐輪場の利用料収入は減少し、駐輪場の運営費用や撤去・保管等の放置自転車対策にかかる費用は増加する傾向にある。

そのため、継続的な駐輪・放置自転車対策の実施に向けて、運営体制の効率化及び財政負担の軽減を図る。

(6) 附置義務駐輪場

市民にとって利用しやすい附置義務駐輪場となるように取組みを進めるとともに、都心部においてはまちづくりの観点から附置義務駐輪場のあり方について検討する。

(7) 子育て世帯等にやさしい駐輪環境の整備

買い物や保育所の送迎など、自転車を利用する子育て世帯等が気軽に自転車で外出できる環境の整備に向けた取組みを推進する。



図2-2 幅広駐輪ママフレエリアのマーク

取組み内容（措置）

- 駐輪場が不足する駅前について、必要な駐輪場の整備を計画的に実施
- 定期的な点検により駐輪場の劣化状況を的確に把握し、計画的な修繕を行うとともに、照明のLED化により明るくし、更新の際には景観に配慮したデザイン性の高い施設に更新
- 駐輪場の管理運営から指導啓発・撤去保管までの一括委託
- 地域の実情に応じた放置禁止区域の適正化及び実情に応じて撤去回数や時間帯を柔軟に変化させていくことによる撤去の強化
- ICT等の新たな技術の導入（キャッシュレス決済対応、ICタグによる機械管理等）、運営体制の見直し、自転車等撤去保管手数料の見直しの検討による財政バランスの改善
- 附置義務駐輪場の利用・整備促進、都心部のまちづくりの観点からのあり方検討
- 子育て世帯を対象とした駐輪場使用料減額制度やママフレエリア（幅広駐輪エリア）整備の継続、子育て環境の向上につながる新規施策の検討

本市における交通事故発生総件数のうち自転車関連事故の割合は増加傾向で、対歩行者事故の割合も増加傾向にあることから、引き続き、自転車事故の危険性・自転車利用ルールの周知徹底やマナー向上を図っていく。

これまでの取組みに加えて、今後は自転車が健康的で環境にやさしい乗り物であることなど自転車の社会的な意義を広く周知するような取組みについても検討する。

(1) 地域、学校での啓発活動

駅前地域や民間企業との協働による、地域、学校での啓発活動を強化する。

認知度の低い、自転車走行空間の走行ルールについては、効果的な周知方法の検討を行い、啓発活動を実施する。

また、増加している外国人居住者を対象とした自転車利用のルール・マナーの啓発を行い、市民と外国人の双方が暮らしやすいまちづくりを推進する。

(2) 駐輪マナーの街頭指導

市民の駐輪マナーの意識向上を図るため、継続的な啓発活動を実施し、行政・地域・民間事業者等の関係者の適切な役割分担のもと、相互に連携・協力しながら取組みを進めていく。



写真 2-1 児童の絵を活用した放置禁止啓発

(3) 車のドライバーへの啓発

警察と連携しながら、自転車と自動車お互いに譲り合う環境づくりのための啓発活動を行うとともに、自転車の安全・快適な走行環境を阻害する路上駐車についての啓発を行う。

(4) 自転車の安全で適正な利用の促進に向けた広報

兵庫県の条例「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、歩行者と自転車等が安全に通行するとともに、安心して暮らすことの出来る、地域社会の実現に向けて、自転車利用のルール・マナーに関する広報を行う。

交通ルールを守って安全利用!

自転車安全利用 五則

- 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外**
道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられています。歩道と車道の区別があるところは車道通行が原則です。
- 2 車道は左側を進行**
自転車は、車道の左側に寄って通行しなければなりません。
- 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行**
歩道では、すぐに停止できる速度で、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければなりません。
- 4 安全ルールを守る**
●二人乗りは禁止 ●並進は禁止 ●信号を守る ●飲酒運転は禁止 ●夜間はライトを点灯 ●交差点での一時停止と安全確認
- 5 子どもはヘルメットを着用**
児童・幼児の保護責任者は、児童・幼児に乗車用ヘルメットをかぶらせるようしましょう。

自転車運転者講習制度

平成27年6月1日施行
自転車運転中に信号無視等の危険な交通違反を3年以内に2回以上繰り返した14歳以上の者に対して都道府県公安委員会が、交通事故防止のための講習を受けるように命令します。受講命令に従わない場合は、5万円以下の罰金に処せられることがあります。

【対象者】
●14歳以上の者
●信号無視などの危険な交通違反で3年以内に2回以上交通取締りを受けた者
●危険な交通違反が原因で交通事故を起こした者も、交通取締りを受けた者に含まれることがあります。

講習手数料 / 30時間 講習手数料 / 6,000円

受講 → 危険性の改善
未受講 → 受講命令に従わないと 5万円以下の罰金

講習手数料は、条例の改正により変更となる場合があります。

対象となる危険な交通違反(14項目)
●信号無視 ●通行禁止違反 ●飲酒運転時の歩行者の通行妨害 ●通行規制区域における車両の滞留違反 ●歩道侵入違反 ●交差点切立入り ●交差点安全通行義務違反等 ●交差点優先通行義務違反 ●歩道通行時の通行方法違反 ●指定場所一時不停止等 ●歩道通行時の通行方法違反 ●制動装置不良自転車運転 ●酒酔い運転 ●安全運転義務違反

兵庫県警察 兵庫県警察ホームページでも交通ルールを紹介しています。 兵庫県警

西出高松前池線 自転車走行空間の利用について

神戸市では安全・安心で快適な歩行環境と自転車利用環境づくりのために、自転車走行空間を整備しています。

○整備区間(H27~H31)
高松町～
出在家町1丁目付近
延長 約2.1 km

自転車を利用される方へ

歩行者優先
自転車レーンを車と同じ向きに通行
やむを得ない場合は歩道の車道寄りを通行

自動車を利用される方へ **バイクを利用される方へ**

自転車レーンには駐車しないでください。
バイクは自転車レーンを通りできません。

問合せ先
神戸市建設局 中部建設事務所 (整備担当) Tel.078-511-0515
道路部計画課 (計画担当) Tel.078-595-6415

図2-3 兵庫県警察・神戸市による啓発チラシ（イメージ）

出典：神戸市、兵庫県警察資料

取組み内容（措置）

- 地域、学校での幅広い世代に向けての啓発活動（交通安全運動、学校での出前授業）
- 民間企業等との連携による啓発
- 自転車利用者へのルール周知と安全運転の街頭指導
- 交通安全総点検による安全対策の検討
- 放置自転車の多い駅周辺での街頭指導と案内サインの設置等による駐輪場への誘導
- 警察と連携し、自動車免許更新時等の機会を捉え、車のドライバーに向けた啓発活動の実施（車と自転車が互いに譲り合う環境の創出、路上駐車への更なる啓発）
- 自転車損害賠償保険加入啓発
- 多文化共生の取組みにおける自転車ルール・マナーの啓発
- ホームページ等での市民や来訪者に分かりやすい自転車利用のルール・マナーに関する広報啓発の推進



2. 自転車で神戸を楽しむ

安全で快適に楽しむことの出来る自転車走行環境の創出に向けて、走行環境の整備や広報の充実など、ハード・ソフト両面から取り組む。



神戸の山・海・田園を楽しむ環境づくり

六甲山系の自然・景観や、海や港を背景として展開する市街地の眺望、西北神地域の豊かな自然と一体となった田園集落の眺望など、変化に富んだすばらしい市域の特性を活かして、自転車で楽しめるまち“神戸”を推進する。

兵庫県内のサイクルツーリズム推進の取り組みと連動し、近隣市町とも連携を図ることで、地域特性を活かし、利用者目線に立った自転車を楽しめる環境づくりを検討する。

(1) 六甲山系を新たなサイクリングスポットに

自然や景観など、貴重な観光資源が集積する六甲山系において、駐輪スタンドや距離標の設置など、自転車利用者がより楽しめる環境づくりを進める。あわせて、都市部から六甲山上エリアの広域的な回遊性向上についても検討する。



写真2-2 六甲山の標高スポット



写真2-3 しまなみ海道にある駐輪スタンド

●ひょうごサイクリングモデルルート of 取り組み

兵庫県では、県を代表する広域の「ひょうごサイクリングモデルルート」※¹を設定し、質の高いサイクリング環境を目指している。

本市は、「武庫川・六甲山ヒルクライムルート」に該当しており、兵庫県や近隣市町と連携しながら、安全で快適なサイクリング環境の創出に向けて検討する。

※1: 県内8地域毎に行政や観光協会、サイクリスト等で構成する「モデルルート推進協議会」で策定済

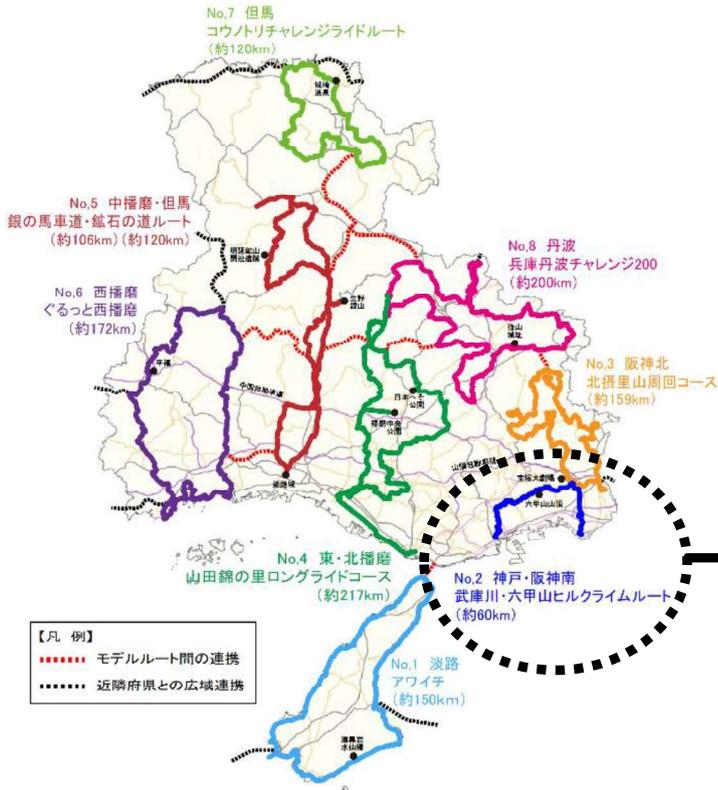


図2-4 ひょうごサイクリングモデルルート

○ 健康のためのスポーツサイクルや、神戸・阪神南地域の魅力を楽しむサイクリングなどのサイクルツーリズムを推進するため、神戸・阪神南地域モデルルート推進協議会を令和元年7月に設置。
 神戸・阪神南地域モデルルート推進協議会
 ・走行環境整備やサイクリストの受入環境の充実、情報発信の強化等を連携して実施
 ・メンバー(道路管理者、観光関係者、関係団体)

自転車走行環境整備

○自転車通行空間整備

・道路改良事業や交通安全事業等に合わせて整備



○ルート案内標識等の設置

・2019年より路肩表示及び自立型サインの整備を実施
 【2021年(ワールドマスターズゲームズ)までを目標】

距離標：5km毎にルート距離を伝える
 案内標識：目的地までの案内や誘導、方向を伝える
 路面表示：走行中のサイクリストを誘導
 注意喚起看板：連続カーブ・連続下り坂等に設置

サイクリスト受入環境の整備・情報発信の充実

○サイクリスト休憩施設の整備

・道の駅、コンビニ等にサイクルラックや工具の貸し出しサービスを設置



○マナー啓発

・マナー啓発看板の設置等による自動車と自転車の相互理解の促進



○サイクリストの受け入れ

・サイクリスト向け宿/泊施設の確保(室内への自転車持ち込み等)
 ・車で訪れるサイクリストの受け入れ(駐車場の確保)

○ホームページの開設、運営

・ルートの魅力や見所を紹介



○ルートマップの作成

○シンボル大会の実施

・六甲山ヒルクライム大会(仮称)の開催



コース概要
 延長：約60km
 最大標高差：887m
 獲得標高：1061m
 所要時間：約4時間

<標高グラフ>

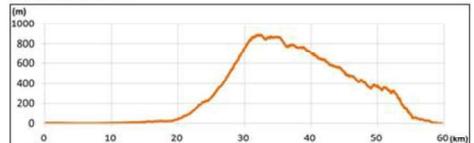


図2-5 武庫川・六甲山ヒルクライムにおける整備イメージ

出典：兵庫県自転車活用推進計画

(2) 神戸の港をクルーズ

① 港町神戸のウォーターフロントエリアを自転車で楽しむ

神戸が有する都市とウォーターフロントとの近接性や、日本最大級の規模を誇る兵庫運河周辺のキャナルプロムナードを活かし、港町神戸を自転車で楽しめる環境づくりについて検討する。

また、都心・ウォーターフロントエリア周辺の魅力的なビューポイントを記した案内マップなどにより、自転車が走行しやすい環境づくりを進める。

② 須磨から垂水エリアを自転車で巡る

須磨海岸から明石海峡大橋付近一帯は、風光明媚で、自転車で通行するのに楽しいエリアである。自然海岸、水族館、明石海峡大橋、山など豊かな観光名所が連なる滞在型郊外リゾートエリアを自転車で巡り楽しめる環境づくりについて検討する。

(3) 自然豊かな田園地域に触れる

① 神出山田自転車道の魅力向上と活性化

- ・本市唯一のサイクリングロードである神出山田自転車道の大規模なりニューアルを実施したところであり、安全安心な走行空間の確保に向けて、舗装、休憩施設や案内機能等の適切な維持管理を継続する。
- ・サイクリングロードの幅広い利活用に向けて、地域住民との協働によるイベントや、PR・広報活動を継続的に実施するとともに、将来の延伸に向けた検討を行う。



図2-6 神出山田自転車道の案内マップ

② 北区・西区にまたがる自然や歴史と触れ合う

- ・地域の観光、歴史や文化にまつわる多彩な資源を活かしながら地域に根ざした自転車走行ルートの設定などにより、自転車が利用しやすい環境づくりを推進する。



(4) サイクステーションの設置など付加価値の提供

駅前の利便性の高いスペースなどにおいて、更なる市民サービスの向上につながる環境づくりを推進する。

ロッカー・シャワールームなどを整備したサイクステーションの設置により、日常利用としてだけでなく、アクティビティとして自転車を楽しむことのできる環境づくりを検討する。

取組み内容（措置）

- 山、海、田園を楽しむための環境整備
（駐輪スタンドやキロポスト（距離標）、空気入れの設置など）
- 自転車だから楽しめる、神戸のまち散策ルートの検討（ルートマップの作成）
- 自動車に対する注意喚起サインの設置による快適な自転車走行環境の創出
- 農産物の収穫体験などで田園地帯の魅力を感じながら自転車を楽しむ走行ルートの検討
- サイクリスト向けのサイクステーション設置可能性の検討
- 国や警察等との協働によるサイクルツーリズムの推進
- 「武庫川・六甲山ヒルクライムルート」における案内サインやルートマップの作成など安全で快適なサイクリング環境の創出に向けた検討

<神戸市内を自転車で楽しむエリア・拠点等（イメージ）>

- 六甲山系山上エリアの観光拠点
 - 都心・ウォーターフロントエリア
 - 国道2号を中心とした、須磨海岸から明石海峡大橋を結ぶエリア
 - 神出山田自転車道周辺に広がる田園地域
 - 兵庫運河キャナルプロムナード周辺
-

施策 5

自転車で神戸を楽しむイベント

神戸の山・海・田園を楽しめるサイクリングイベントの開催による自転車利用の促進や地域のイベントと連携することによる神戸の更なる魅力向上と情報発信を推進する。

神戸のまち散策を自転車で気軽に楽しめる環境づくりを推進する。

(1) 神戸の港を散走（ポタリング）

観光地に立ち寄りながら、散歩をするようにゆっくりと自転車でまちを散策する。

(2) サイクルスポーツ振興の推進

自転車競技や日常生活における自転車利用も含めた生涯楽しめるスポーツとして、普及促進する。

また、幅広い年齢層がサイクルスポーツを身近に楽しみながら、健康づくりの機会を創出する。

(3) サイクリングを楽しむ環境づくり

海・山・田園を自転車で楽しむマップやアプリ等の提供

- 市民や来訪者に分かりやすく親しみやすい自転車専用サイトを構築する。
- 自転車で楽しめるルート案内、観光地や休憩スポット等サイクリストにとって有益な情報を掲載したサイクリングマップによるサイクリング環境の充実を図る。
- 自転車を活用した健康づくりと環境負荷の低減に向けた取組みに関する広報啓発を推進する。



図2-7 健康づくりと連携したアプリ



図2-8 環境と連携したアプリ



取組み内容（措置）

- 市民や来訪者にとって、分かりやすく親しみやすいマップ・アプリ等の検討
（自転車専用サイトの設置、おすすめ走行ルート・周辺の観光拠点などを掲載した案内マップの作成、アプリの活用 等）
 - 他イベントと相互連携したサイクルツーリズムのPR
 - 自転車を活用した地域振興の推進
 - 駐輪場運営事業者や地域のサイクルショップなど民間企業との連携
 - 地域のスポーツ大会等と連携したサイクルスポーツの推進
 - 既存の健康や環境等に関するアプリ等を活用した自転車情報や自転車関連情報の掲載
 - ＜健康＞ 健康づくりに取り組む人向けのアプリ「MY CONDITION KOBE」との連携
 - ＜環境＞ KOBE エコアクション応援アプリ「イイことぐるぐる」での日常生活の中で取り組むことの出来るエコアクションとして自転車の積極的な活用を検討
 - ＜スポーツ＞ KOBE SPORTS WEB における、市内のサイクリングロードをはじめとする自転車情報の発信
-

3. 自転車を活かす

施策6 シェアサイクルの更なる展開

(1) シェアサイクル「コベリン」の普及促進

①ポートの拡充

更なる利便性向上に向けて、ポートの増設を検討していく。

②ビジネス・訪日外国人旅行者向けの対応等

●ビジネス層への対応

最近の傾向として、通勤利用が増加している（全体数の1～2割）ことや業務での利用も見られることから、潜在的な需要の取り込み、利便性向上を目的としたサービスの追加を検討する。

●訪日外国人旅行者への対応

現在、利用するためには、スマートフォンやクレジットカードが必要だが、海外からの観光客には所持していない人もいるため、新たな利用方法について検討する。また、外国語案内についても更なる充実を目指す。

●その他サービス向上について

他都市とのID連携、乗り入れについての検討

利用率向上に向けた新たな取組みについての検討



写真2-4 コベリンの利用イメージとポート（三宮駅前）

(2) 地域特性に応じたシェアサイクルの導入可能性検討

地域毎の課題解決手段の一つとして、シェアサイクルの導入可能性について検討する。



取組み内容（措置）

□ コペリンの普及促進

- ポート設置範囲の拡大やポート密度の増加、それに伴う自転車の増車等のハード対策による利便性向上
- 自転車の再配置について、効率的な再配置方法やアプリケーション等を活用したポート間の自転車の偏りを解消するシステム構築についての検討
- ビジネス利用への展開
（シェアサイクルの定期契約や、法人契約による需要拡大へ向けた新サービスの検討）
- 訪日外国人旅行者対応の充実
- 新たな利用方法（観光案内所、宿泊施設などでの1日使いきりプリペイドカードなど）や支払い方法の導入について検討
- Webサイト等における外国語案内の更なる充実

□ 地域特性に応じたシェアサイクルの導入可能性検討

施策
7

新たな交通手段としての自転車活用

（1）自転車通勤の促進

車通勤から自転車通勤へ転換することにより、周辺地域の渋滞緩和、地球温暖化問題や市民の健康維持・増進に資することから、自転車通勤を促進する。併せて、民間企業における駐輪場の確保を推進する施策を検討する。

また、業務中の交通手段として自転車を活用することについても、普及啓発する。

（2）自転車活用による健康維持・増進、環境負荷の低減

健康維持・増進、環境負荷の低減などの観点から新たな交通手段として自転車を活用する。

<健康>

誰もが健康になれるまち「健康創造都市KOBE」を推進するため、「健康創造都市KOBE推進会議」において、民間企業や医療関係者等とともに、健康寿命の延伸、健康格差の縮小対策、個人の健康づくり活動と企業の健康経営を通じた市内経済の活性化について検討している。

「健康創造都市KOBE」の更なる推進に向けて、日常の移動を自転車に置き換えることなど、自転車の利活用による健康づくりに関し、連携可能性を検討する。

（参考：健康創造都市KOBE推進会議）



＜環境＞

広域・主要な公共交通ネットワークの維持・形成による公共交通機関の利用促進を進めて、自動車交通量を抑制し、CO₂発生量の削減を図る。

そのため、快適な自転車走行空間の創出や需要に応じた駐輪場の整備を進めることで自転車の利用促進を図る。また、都心ウォーターフロントの回遊性向上に向けたシェアサイクルの活用など、魅力的な交通環境の形成を進める。

(参考：神戸市環境基本計画)

(3) 自転車を活用した交通利便性の向上 ～「公共交通＋自転車」の促進～

①自転車を活かした交通利便性の検討

自転車は便利な乗り物として幅広く利用されており、自転車利用による行動範囲の拡大や交通結節点における自転車の受入環境の充実について、これまでに駅前駐輪場の整備やサイクル&バスライドなどの取組みを進めてきた。

今後、ラスト1マイルの自転車利用の促進や、更なる公共交通との連携なども含め、交通利便性の向上に向けた自転車活用の幅広い可能性を検討する。

②地域特性に応じたシェアサイクルの導入可能性検討【再掲】

地域毎の課題解決手段の一つとして、シェアサイクルの導入可能性について検討する。

取組み内容（措置）

- 国の取組みと連携した自転車通勤普及促進策の検討
- 民間企業における駐輪場確保の推進施策検討
- 市内主要駅から勤務地までの自転車通勤モデルルート of 検討
- 既存の健康や環境等に関するサイトやアプリを活用した自転車情報や自転車関連情報の掲載【再掲】
 - ＜健康＞健康づくりに取り組む人向けのアプリ「MY CONDITION KOBE」との連携
 - ＜環境＞KOBE エコアクション応援アプリ「イイことぐるぐる」での日常生活の中で取り組むことの出来るエコアクションとして自転車の積極的な活用を検討
- 交通利便性の向上に向けた自転車活用の可能性検討
- 地域特性に応じたサイクル&バスライドの検討・実施
- 地域特性に応じたシェアサイクルの導入可能性検討【再掲】

災害発生時に、自転車の活用を推進することにより、地域社会の安全・安心の向上を図る。

(1) 災害時における適切な自転車利用の推進

災害時、災害の種類や状況に応じて被災状況の把握や住民の避難等のために、適切・有効に自転車を活用することについて検討する。

(2) 市庁舎等に自転車を配備し、積極的な利用を促進

災害時における道路をはじめとした被災状況の迅速な把握のため、市庁舎等に自転車の配備を検討する。

取組み内容（措置）

- 被災状況の把握や住民の避難等、災害時における適切な自転車の活用についての検討
 - 災害時における道路その他の被災状況の迅速な把握のため、市庁舎等に自転車の配備を検討
-

第3章 計画の推進体制及び計画のフォローアップについて

1. 計画の推進体制

- みちの懇談会にて、年度毎の進捗状況を報告・共有し、計画推進に関して意見聴取する。
- 本市の関係部局との緊密な連携をとる。
(観光、まちづくり、環境、健康、防災・交通安全 等)
- 国や警察など関係機関とも連携し、情報共有しながら進める。

2. 計画の推進に向けて

計画の実現に向けて、各施策の進め方を3つに分類

ア:既に実施または着手しており、今後も継続して実施するもの

イ:計画策定後、概ね5年以内に着手するもの

ウ:他事業の進捗とあわせて取組むなど検討や調整等を踏まえ、中長期にわたり進めるもの

方針	施策	事業	事業スケジュール		
			ア	イ	ウ
基本方針1 「自転車で安全・快適に「走る」」	施策1	自転車ネットワークの整備推進	●		
	施策2	地域毎の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進	●		
		計画的な維持管理及び明るくデザイン性の高い施設への更新による美しい空間の創出	●		
		民間活力を導入した駐輪対策		●	
		放置禁止区域の適正化及び撤去の強化			●
		駐輪・放置自転車対策の効率化及び財政負担の軽減		●	
		附置義務駐輪場			●
		子育て世帯等にやさしい駐輪環境の整備	●		
	施策3	地域、学校での啓発活動	●		
		駐輪マナーの街頭指導	●		
車のドライバーへの啓発			●		
自転車の安全で適正な利用の促進に向けた広報			●		
基本方針2 「自転車で神戸を「楽しむ」」	施策4	六甲山系を新たなサイクリングスポットに			●
		神戸の港をクルーズ			●
		自然豊かな田園地域に触れる		●	
		サイクルステーションの設置など付加価値の提供			●
	施策5	神戸の港を散歩(ポタリング)			●
サイクルスポーツ振興の推進				●	
サイクリングを楽しむ環境づくり				●	
基本方針3 「自転車を「活かす」」	施策6	シェアサイクル「コベリン」の普及促進	●		
		地域特性に応じたシェアサイクルの導入可能性検討			●
	施策7	自転車通勤の促進			●
		自転車活用による健康維持・増進、環境負荷の低減			●
		自転車を活用した交通利便性の向上 ～「公共交通＋自転車」の促進～	●		
	施策8	災害時における適切な自転車利用の推進			●
市庁舎等に自転車を配備し、積極的な利用を促進				●	

3. 計画のフォローアップと見直し

- みちの懇談会において、目標達成に向けた計画の評価指標^{*}を設定し、毎年度、施策毎の評価・検証を行う。
- 国の自転車活用推進計画や上位計画であるみちづくり計画の改定に合わせ、必要に応じて見直しを行う。

※道路部門の上位計画であるみちづくり計画の見直しと合わせるため、令和2年度まではみちづくり計画の5か年の実行計画(2016～2020年度)の評価指標に基づき、評価・検証を行う。

表3-1 計画のフォローアップ及び見直しスケジュール

計画名	平成30年度 (2018年度)	平成31年度 [令和元年度] (2019年度)	令和2年度 (2020年度)	令和3年度～ (2021年度～)	令和8年度～ (2026年度～)
国の自転車活用推進計画	策定 ●	施策の実行・進捗管理		改定 ●	施策の実行・進捗管理
神戸市自転車活用推進計画	計画策定に向けた検討		策定 ●	評価指標の設定 ●	見直し ●
	施策の実行、評価・検証				
みちづくり計画	2016～2025年度				
	5か年の実行計画の見直し (2021～2025年度)				

資料編

各種データの整理



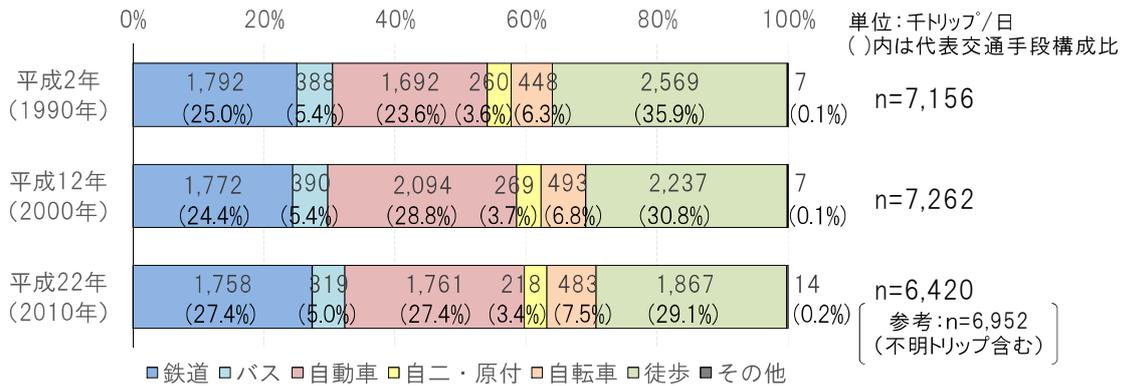
Ⅰ. 自転車利用を取り巻く動向



1 神戸市の自転車利用状況

(1) 本市の移動における代表交通手段

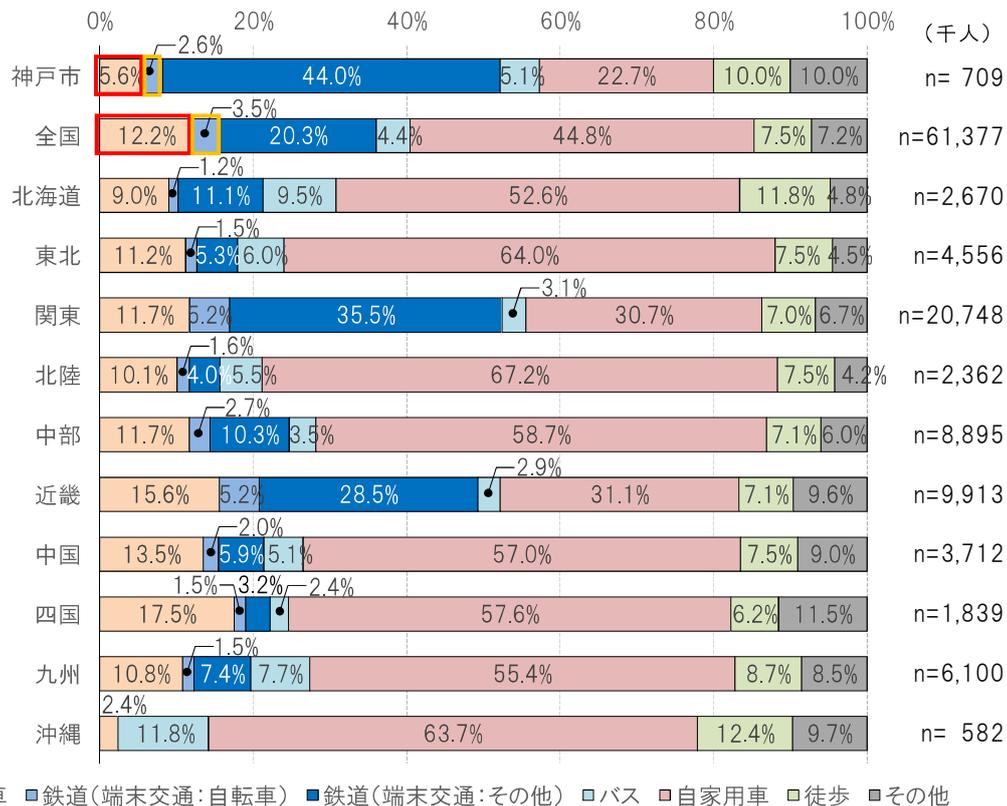
- 自転車分担率（代表交通手段として自転車を利用している人の割合）の推移をみると、平成2年以降年々増加しているが（平成22年時点で約7.5%）、市内の主たる交通手段は、徒歩や自動車、鉄道となっている。



資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査
(平成22年第5回近畿圏パーソントリップ調査速報版より神戸市が独自集計)

(2) 通勤・通学における交通分担率

- 通勤・通学時の自転車分担率をみると、平成12年時点で5.6%（全国平均値12.2%の半分以下）となっている。また、鉄道の駅端末交通手段として自転車を利用する人の割合は、2.6%（全国平均値3.5%の概ね3/4程度）となっている。



※端末交通のその他は、自転車以外のこと

(3) 市内の自転車交通量

- 神戸市内の主な道路の自転車交通量は、国道28号、長田楠日尾線、灘浜脇浜線等の東西方向の道路や、鉄道駅付近の道路（神戸明石線、西神5号線等）が多くなっている。

表. 神戸市内の主な道路における自転車交通量（12時間）

No	路線名	区	12時間交通量					
			平成27年度			平成22年度		
			自転車	歩行者	自動車	自転車	歩行者	自動車
1	国道2号	長田	2,004	1,237	27,345	2,273	1,856	31,074
2	国道28号	中央	1,940	3,570	24,025	3,243	4,197	26,791
3	東灘芦屋線	東灘	1,696	2,473	20,007	2,040	1,842	20,719
4	国道2号	灘	1,627	2,421	23,165	1,712	1,221	26,362
5	国道28号	長田	1,556	1,789	14,014	2,649	2,052	15,404
6	国道28号	兵庫	1,343	1,568	23,486	2,096	1,711	28,563
7	西神5号線	西	1,329	2,926	5,460	1,872	2,987	7,097
8	湊町線	兵庫	1,251	3,816	16,355	1,337	3,836	16,669
9	灘浜脇浜線	中央	1,218	2,503	12,039	2,214	2,007	13,439
10	平野舞子停車場線	垂水	1,179	2,855	7,367	1,374	2,302	7,132
11	長田楠日尾線	兵庫	1,127	1,823	16,455	2,326	4,038	20,913
12	中央幹線	須磨	1,122	1,655	5,975	1,430	1,816	5,899
13	神戸明石線	中央	1,061	1,120	10,787	1,734	1,224	10,980
14	神戸明石線	長田	1,047	1,006	24,670	1,812	1,202	32,797
15	国道2号	中央	858	1,103	24,036	1,087	234	23,008
16	長田楠日尾線	中央	846	2,112	19,969	1,446	2,317	23,226
17	神戸明石線	中央	757	20,263	21,768	1,079	22,791	25,692
18	西出高松前池線	兵庫	754	3,450	9,546	1,037	2,312	9,626
19	若松線	長田	663	835	4,363	1,425	1,307	4,619
20	魚崎幹線	東灘	539	566	5,309	1,130	856	5,931
21	鳴尾御影線	東灘	429	1,479	4,013	1,070	2,239	5,167
22	山手幹線	東灘	356	1,559	14,644	1,001	1,671	9,638
23	長田楠日尾線	長田	241	981	10,781	1,309	2,918	10,792
24	長田楠日尾線	中央	134	1,057	26,004	1,395	3,205	28,025
25	国道2号	兵庫	—	—	26,002	1,087	568	29,548

出典：資料：「道路交通センサス」(H27・H22)，神戸市資料

1. 自転車利用を取り巻く動向

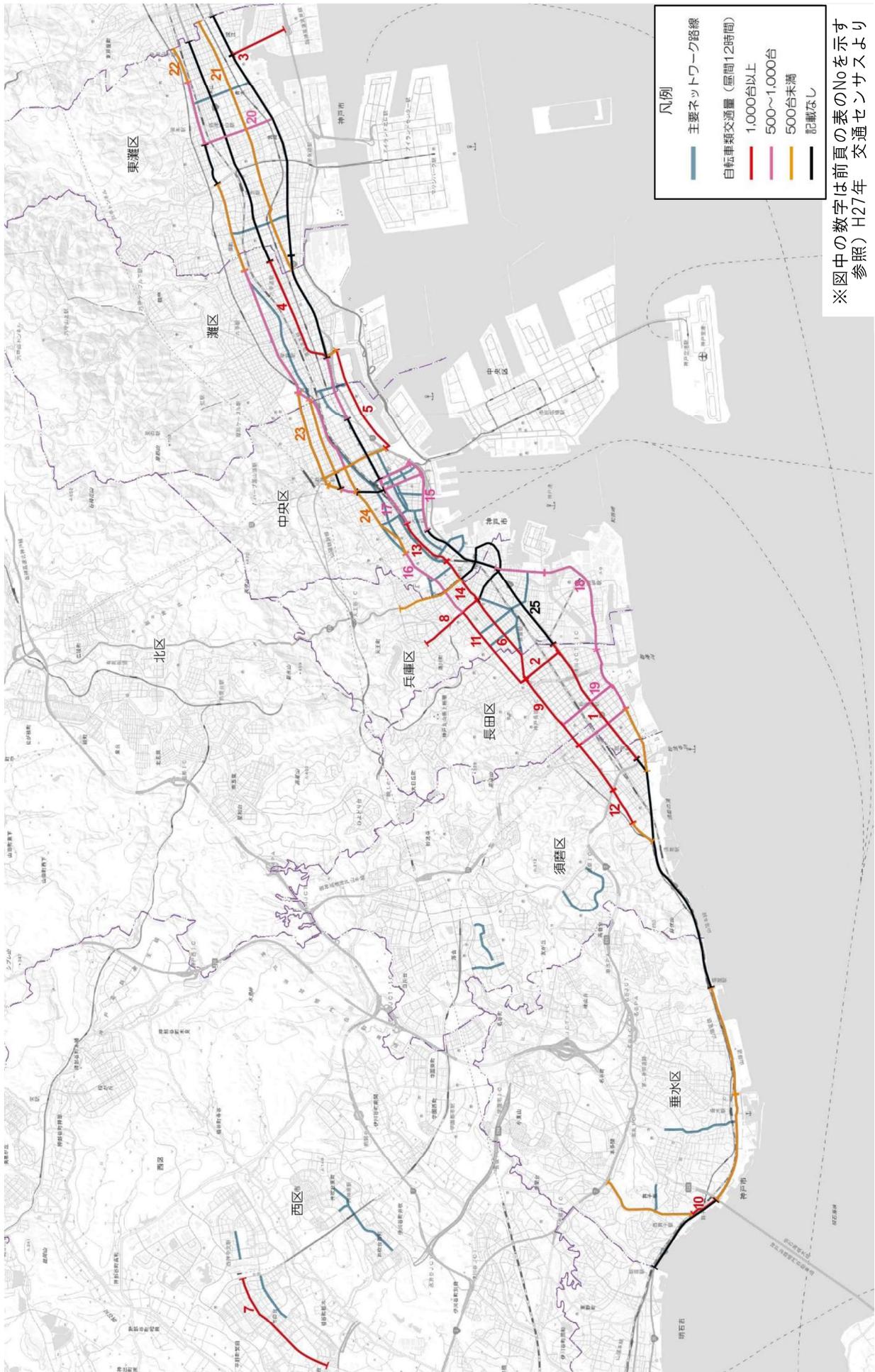


図. 主要な自転車ネットワーク路線の自転車の交通量

2 自転車関連事故の状況

(1) 市内の自転車関連事故件数の推移

- 自転車関連事故件数は平成23年をピークに減少し、近年は横ばい傾向にある。
- 交通事故全体に占める自転車関連事故の割合は増加している。特に、自転車対歩行者の事故について、件数は横ばいであるものの、自転車関連事故件数に占める割合は増加傾向にある。

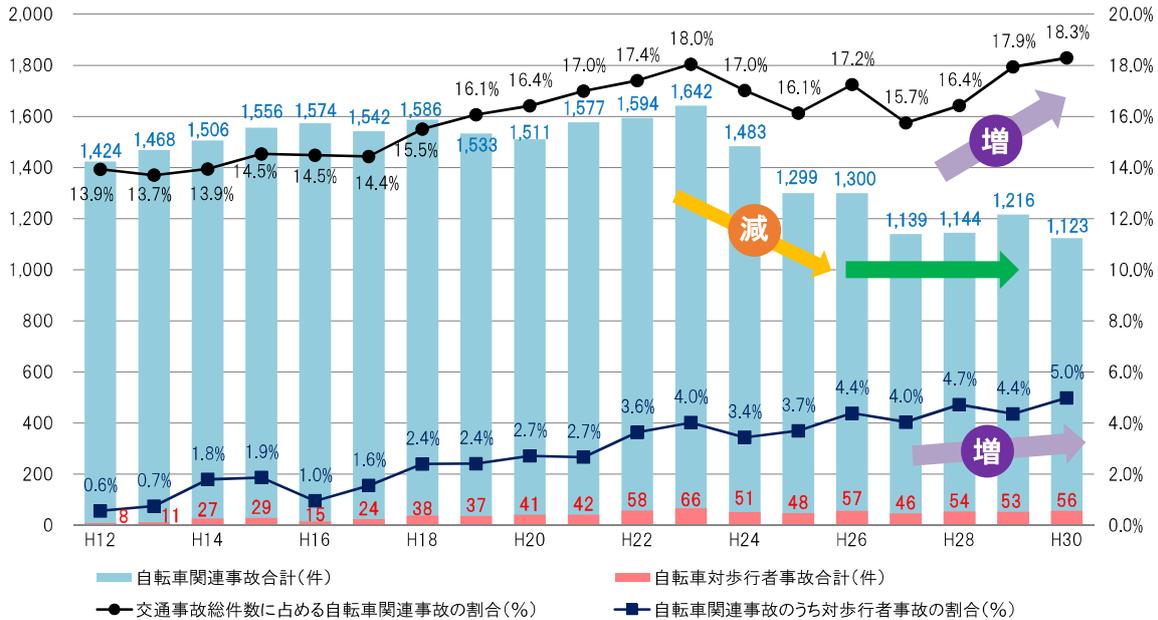


図. 神戸市における自転車関連事故発生数の推移

資料：神戸市、兵庫県警察資料

(2) 市内の自転車関連事故の類型

表. 市内の自転車関連事故の事故類型の内訳

		計					合計
		H25 2013年	H26 2014年	H27 2015年	H28 2016年	H29 2017年	
自転車 の 単 独 事 故	工作物衝突	5	7	7	2	2	23
	路外逸脱	1	1	0	0	0	2
	駐車車両に衝突	1	1	0	1	3	6
	転倒	28	23	20	22	29	122
	その他	1	2	2	4	4	13
	小計	36	34	29	29	38	166
自転車 対 車 両	正面衝突	22	25	19	24	18	108
	追突	15	10	9	10	24	68
	出会い頭	703	703	618	596	656	3,276
	右左折	343	320	329	325	311	1,628
	その他	132	151	89	106	116	594
	小計	1,215	1,209	1,064	1,061	1,125	5,674
自転車対歩行者の事故		48	57	46	54	53	258
自転車関連事故合計		1,299	1,300	1,139	1,144	1,216	6,098

資料：神戸市、兵庫県警察資料

1. 自転車利用を取り巻く動向

- 自転車対歩行者の事故発生場所の半数は、歩道・路側帯で発生し、約2割が交差点で起きている。
- 自転車対車両の事故では、出会い頭が約6割と最も高く、次いで右左折が約3割となっている。

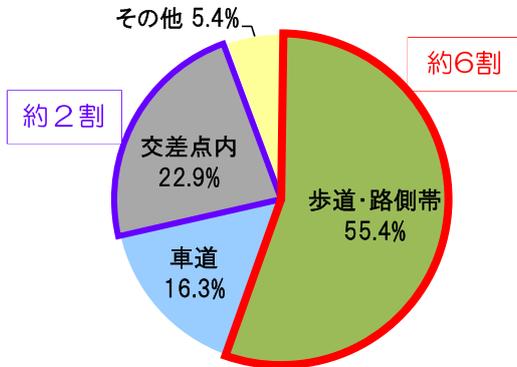


図. 自転車対歩行者事故の発生場所 (H25~H29)

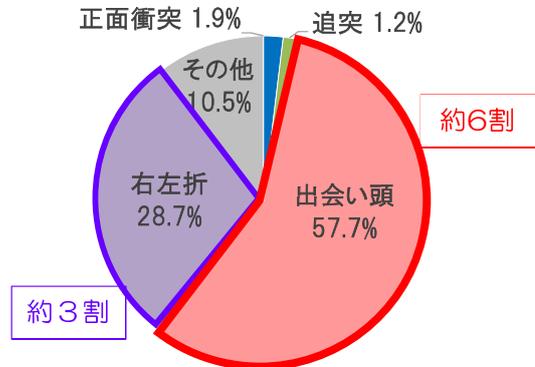


図. 自転車対車両事故の発生場所 (H25~H29)

- 自転車の単独事故の約7割が転倒となっている。
- 転倒事故の約4割が65歳以上の高齢者となっている。

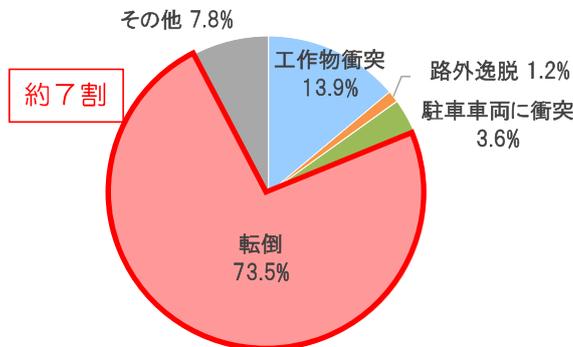


図. 自転車の単独事故の種類の割合 (H25~H29)

表. 自転車の単独事故の種類と高齢者の割合

		H25の件数		H26の件数		H27の件数		H28の件数		H29の件数		H25~29の計				
		65歳以上		65歳以上		65歳以上		65歳以上		65歳以上		65歳以上				
		件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合			
自転車の単独事故	工作物衝突	5	2	40%	7		7	2	29%	2	1	50%	23	7	30%	
	路外逸脱	1	1	100%	1	1	100%	0		0			2	2	100%	
	駐車車両に衝突	1			1			0		1			6	0		
	転倒	28	10	36%	23	10	43%	20	15	75%	22	7	32%	122	52	43%
	その他	1			2			2		4			4			
	小計	36	13	36%	34	11	32%	29	17	59%	29	8	28%	166	61	37%

資料：神戸市、兵庫県警察資料

3 アンケート調査結果

(1) 令和元年度 ネットモニターアンケート結果について

① 調査概要

テーマ	自転車の走行空間について
調査期間	令和2年1月7日（火曜）～1月20日（月曜）
設問数	全5問（分岐設問除く）
対象モニター数	5,535名
回答モニター数	3,658名（66.1%）

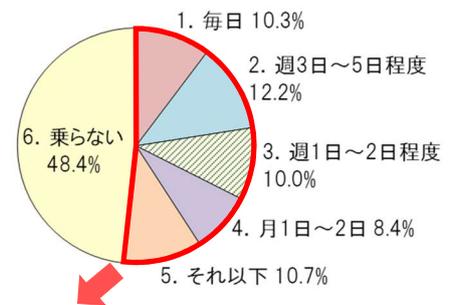
② 調査結果概要

- ・ 自転車走行空間の走行ルールの認知度に関しては、自転車レーンにおける走行ルールについて約8割、また歩道の通行部分指定における走行ルールについて6割の人が「知っている」との回答であった。
- ・ 自転車走行空間を整備した路線を自転車で通行したことがある人のうち、約6割が「自転車の走行位置が明示されたことにより、安全・快適に走行できるようになった」との回答であった。
- ・ 8割以上が「自転車走行空間の整備を今後も進めるべき」との回答であった一方で、「自転車レーン上の違法駐車により通行しづらい」という意見や「ルールを守らない人が多いのでルール周知を徹底して欲しい」といった意見もあった。

③ 調査結果

問1 普段、どのくらいの頻度で自転車を利用しますか。

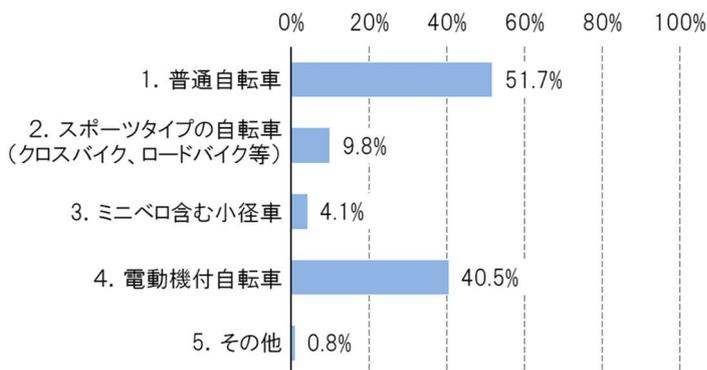
(n=3,658)



■ 自転車を利用している人のみ

問1-1 乗っている自転車の種類を選択してください。

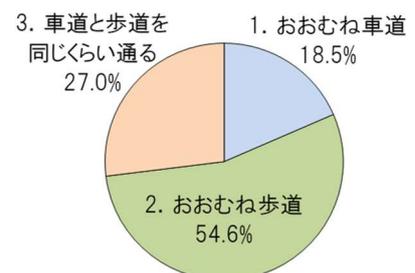
(該当するものすべて、n=1,888)



※5.その他：折り畳み自転車など

問1-2 自転車で歩道のある道路を走行する場合、どちらを多く通りますか。

(該当するものすべて、n=1,888)



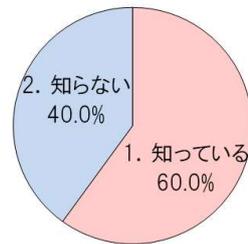
1. 自転車利用を取り巻く動向

問2 車道上の自転車レーン（自転車専用通行帯）や、歩道上の自転車通行部分指定など、自転車走行空間について、走行ルールを知っていますか。 (n=3,658)

(1) 車道上の自転車レーン



(2) 歩道上の自転車の通行部分指定



【自転車走行空間の整備形態】

- ①自転車レーン：主に歩道のある道路で車道上の一部を青く着色
「自転車は車道走行が原則」であるため、神戸市では、自転車レーンを中心に自転車走行空間の整備を進めている。
- ②自転車通行部分：歩道上で自転車の通行が可能な部分をベージュ色に着色
車道に自転車レーンを整備する幅員がない道路で大型車が多い場合や、住宅地内の主要な道路などで整備している。

【自転車走行空間の通行ルール】

- ①自転車レーン
 - ・自動車と同じ方向に左側通行。逆走（右側通行）は禁止
 - ・自転車レーン内は一列で走行
 - ・他の自転車がある場合は、後方を確認のうえ右側より追い越す
 - ・停車車両がある場合は後方を確認し車道側を迂回、バス停にバスが停車中の場合は一旦停止しバスの発車まで待つ
- ②自転車通行部分
 - ・双方向の通行が可能
 - ・通行部分指定以外の自転車の通行は禁止
 - ・通行部分指定内に歩行者がいる場合は、歩行者の通行を妨げてはいけない

問3 車道上の自転車レーンや、歩道上の自転車通行部分指定など、自転車走行空間を整備した路線を、自転車で通行したことがありますか。 (n=3,658)

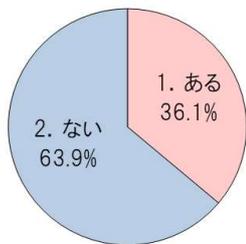


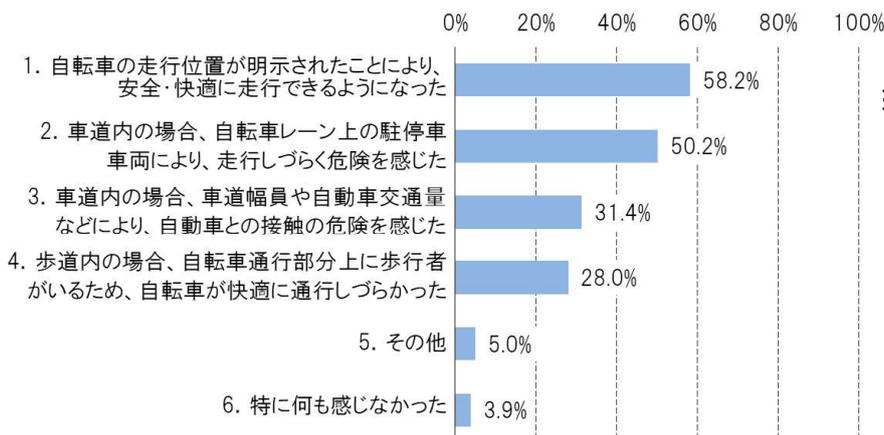
写真 車道上の自転車レーン
(自転車専用通行帯)



写真 歩道上の自転車通行部分

■自転車走行空間を整備した路線を、自転車で通行したことがある人

問3-1 車道上の自転車レーンや、歩道上の自転車通行部分指定など、走行空間を整備した路線を走行した際、どのように感じましたか。 (該当するものすべて、n=1,322)



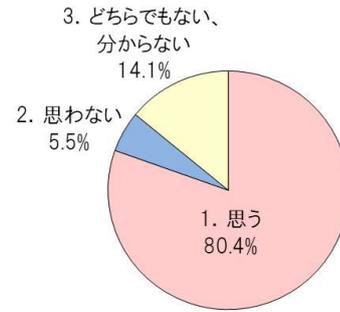
※5. その他

- ・自転車レーンが途切れていると、使いづらいので延伸して欲しい。
- ・自転車レーン上を逆走する自転車に度々遭遇し危険を感じた。
- ・今までは車道が狭いところは歩道を走りづらかったが、歩道に自転車マークができて、罪悪感が少なくなった。
- ・逆走する自転車が多い。
- ・自転車はあまり利用しないが、自転車レーンの整備により快適に歩行できるようになった。

など

I. 自転車利用を取り巻く動向

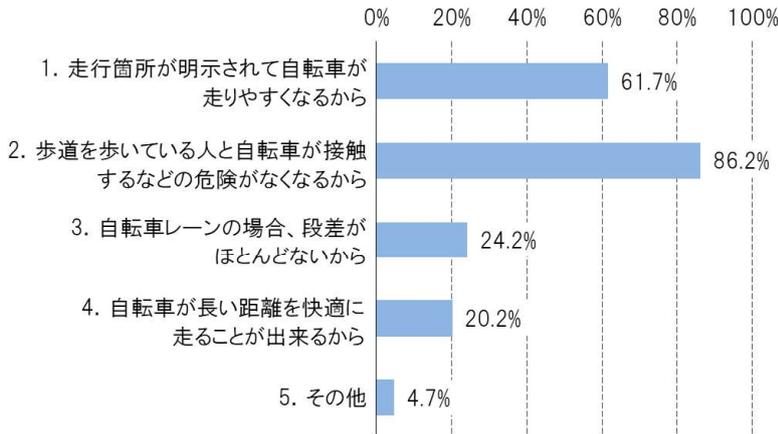
問4 自転車走行空間の整備を今後も進めるべきと思いますか。 (n=3,658)



■自転車走行空間の整備を今後も進めるべきと思う人

問4-1 自転車走行空間の整備を今後も進めるべきと思う理由を選択してください。

(該当するものすべて、n=2,942)



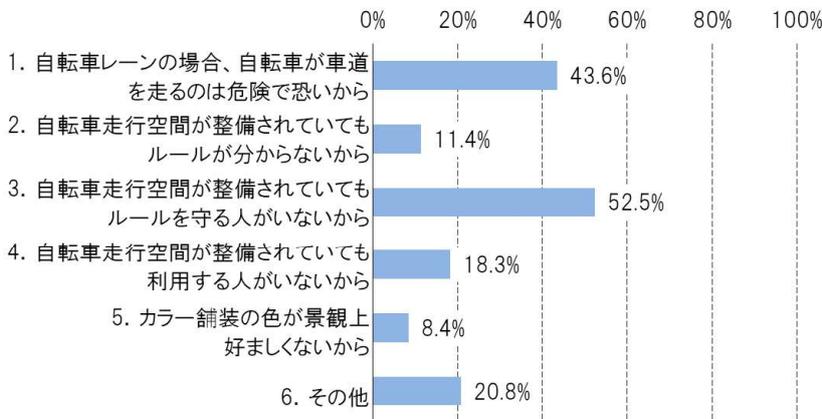
※5. その他

- 車のドライバー等、自転車に乗らない人にも分かりやすい
 - 歩道上で歩行者を気にせず自転車を運転している人を減らせるから
 - 交通事故が減ると思う
 - 環境にやさしい乗り物だから
- など

■自転車走行空間の整備を今後も進めるべきとは思わない人

問4-2 自転車走行空間の整備を今後も進めるべきとは思わない理由を選択してください。

(2つまで、n=202)



※6. その他

- 路上駐車が多く、自転車で通行しづらいから
 - 外国人がルールを知らないから
 - ルール・マナーをもっと周知すべき
- など

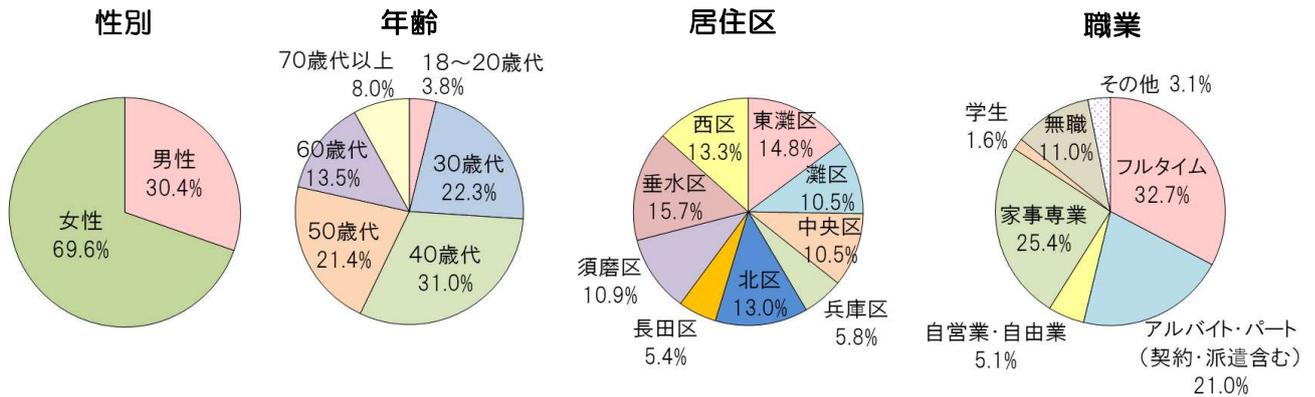
問5 自転車走行空間について、ご意見、ご要望があればご入力ください。

- 走行空間を整備するだけでなく、ルールの徹底の方法を考えてほしい。
 - 自転車レーンができて、走りやすくなって助かっている。
 - 自転車と人の接触事故が増えているので、自転車専用道路があるとお互い安心できる。
 - 子供を後ろに乗せて自転車に乗るので、ゆっくり走ることに気をつけてはいますが、車の横を通るのは少し怖いという気持ちがあります。
 - 違法駐車を取り締まりを強化して欲しい。
 - 自転車マナーの悪い人が多すぎる。無理な横断や飛び出しなど、個人の交通ルール向上させる取組みが何かあればよいと思う。
 - 自転車走行空間の認知度向上のためにも市内全域に整備して欲しい。道が狭くて難しい場所もあるが、整備するなら中途半端にせず、大規模にやってほしい。
- など

全 1,613 件のご意見

I. 自転車利用を取り巻く動向

■属性



(2) 自転車通行経路等に関する調査結果について

神戸市自転車走行空間ネットワーク計画の検討にあたり、自転車利用者の通行経路を把握するため、通行データ（GPS データ）の収集及び自転車利用についてのアンケートを実施した。

①調査内容

以下の2つの調査を実施した。

a. 自転車アンケート調査

普段の自転車利用について

b. アプリを利用した自転車移動調査

下記の8つの駅周辺を含む自転車移動について、スマートフォンアプリを利用した調査

【実施場所】岡本駅・六甲道駅・三宮駅・兵庫駅・新長田駅・垂水駅・舞子駅・西神中央駅周辺

【実施期間】平成30年8月30日（木）～平成30年9月20日（木）のうち、平日・土日祝日の各1日、計2日間

■データ及びアンケートの回収

- アンケートの回収

郵送で本市が実施

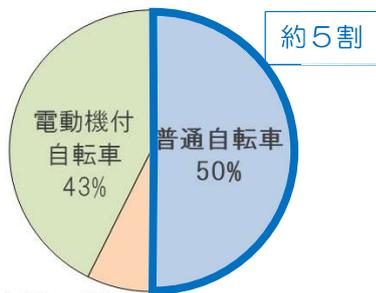
（データは随時受注者へ提供するものとした）

- プローブパーソン調査（以下、PP調査）によるログデータの回収

本調査ではスマートフォンアプリを使用しているため、自転車走行軌跡のログデータはアプリの管理者アカウントに蓄積した。

②アンケート調査結果

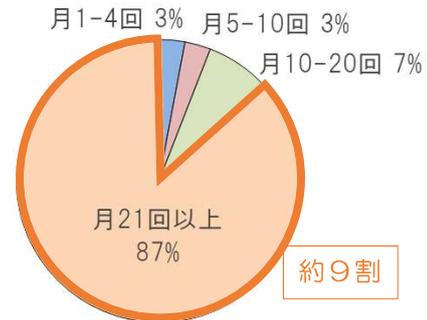
問. 使用している自転車の種類 (n=68)



スポーツ用自転車 7%

- 普通自転車が半数を占め、次いで電動自転車が4割超を占めている。

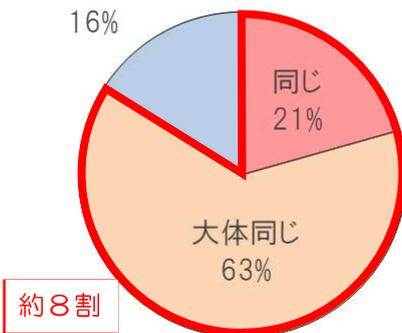
問. 自転車の利用頻度 (n=68)



- 9割近くの人が、月21回以上と毎日自転車を利用している。

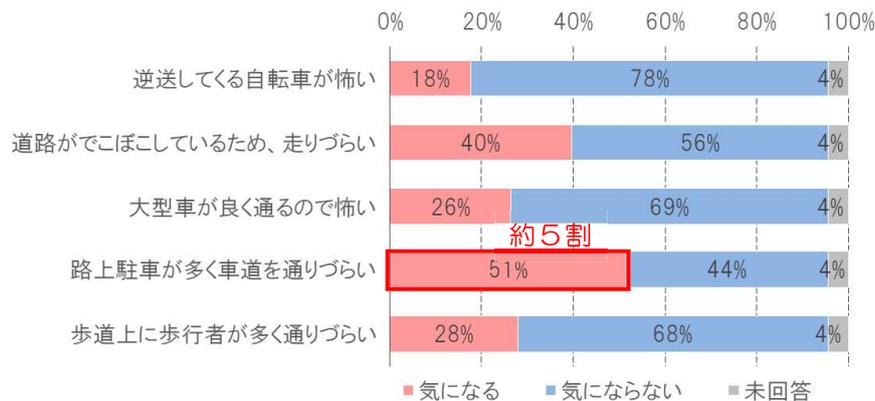
問. 使用ルートの同一性 (n=68)

信号状況により変わる



- 約8割の人が、同じルートまたは大体同じルートの道路を使用している。

問. 自転車に乗る際の懸念点 (n=68)

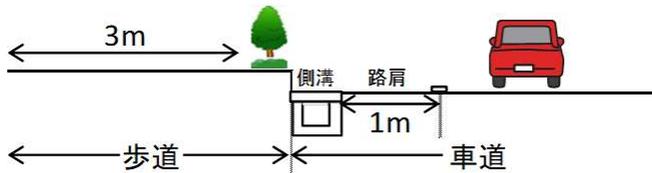


- 路上駐車が気になると回答された人が半数となっており最も多い。

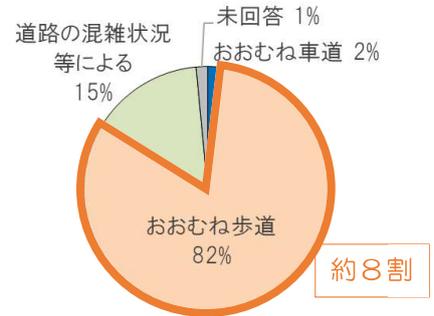
I. 自転車利用を取り巻く動向

問. 状況別の自転車走行位置 (n=68)

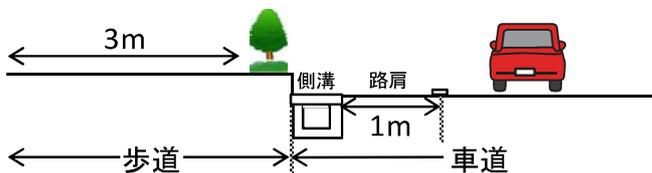
・歩行者が少ないときは、約8割の人が歩道を走行する一方で、歩行者が多い状況下では、歩道が2.5m以下の時は、車道を走行するケースが多い。



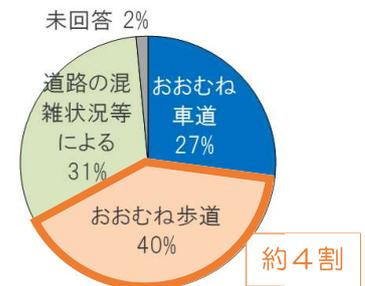
※歩行者少ない



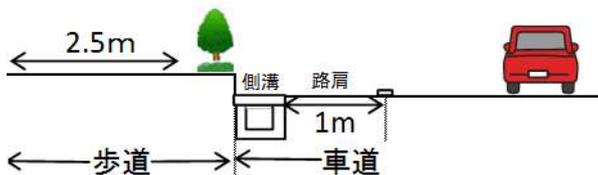
約8割



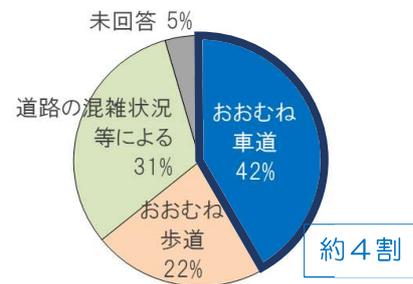
※歩行者多い



約4割



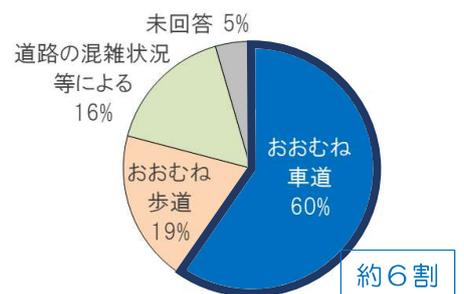
※歩行者多い



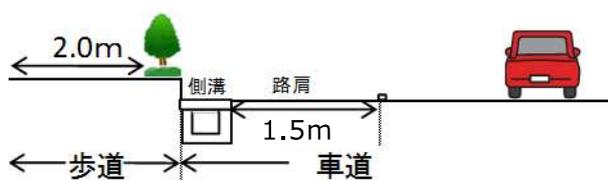
約4割



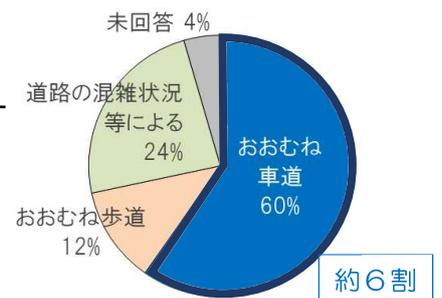
※歩行者多い



約6割



※歩行者多い



約6割

③PP調査結果

PP調査のサンプル数として、延べ198トリップの回答を得た。

表. 曜日別サンプル数と参加人数

	延べサンプル数	参加人数
平日	139	74
休日	59	55
合計	198	129

PP調査で観測した自転車での移動の際のログデータを次頁に示す。サンプル数Nについては、ある被験者から1日に、各対象区域の図内で取得されたログを1サンプルとしたものを示す。

a. 都心・ウォーターフロント

- ・ 国道2号やフラワーロードなどの幹線道路の通行が多い。
- ・ 細街路の利用もみられるが、栄町通等の大きな通りでの通行が比較的多い。

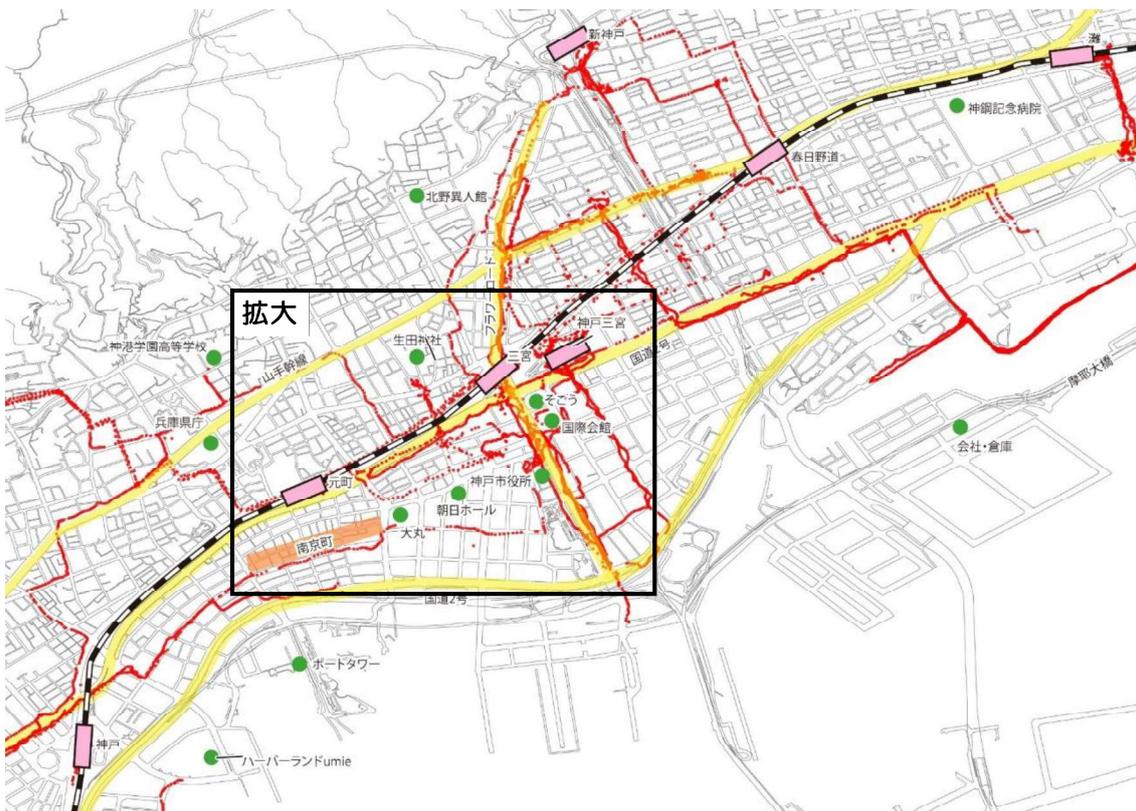


図. 都心・ウォーターフロントのGPS観測データ (n=23)

1. 自転車利用を取り巻く動向

- ・ 国道2号やフラワーロード・三宮中央通の通行が多い。
- ・ 三宮駅周辺の利用も多い。

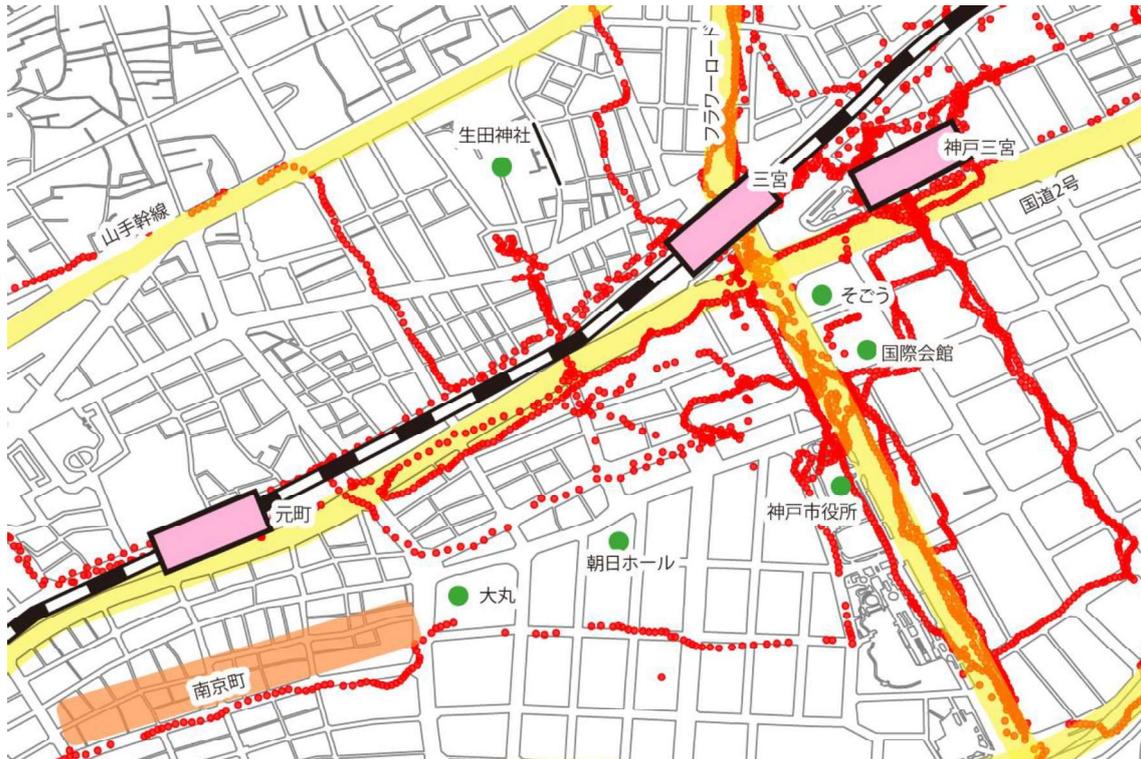


図. 都心・ウォーターフロントのGPS観測データ (拡大, n=18)

b. 兵庫駅・長田駅周辺

- ・ 兵庫駅から和田岬にかけて多くの利用がみられた。
- ・ 幹線道路の利用だけでなく、その他の道路利用も多く、兵庫駅・新長田駅といったターミナル駅を中心に放射状に分布している。
- ・ その他、新長田駅周辺での回遊もみられる。

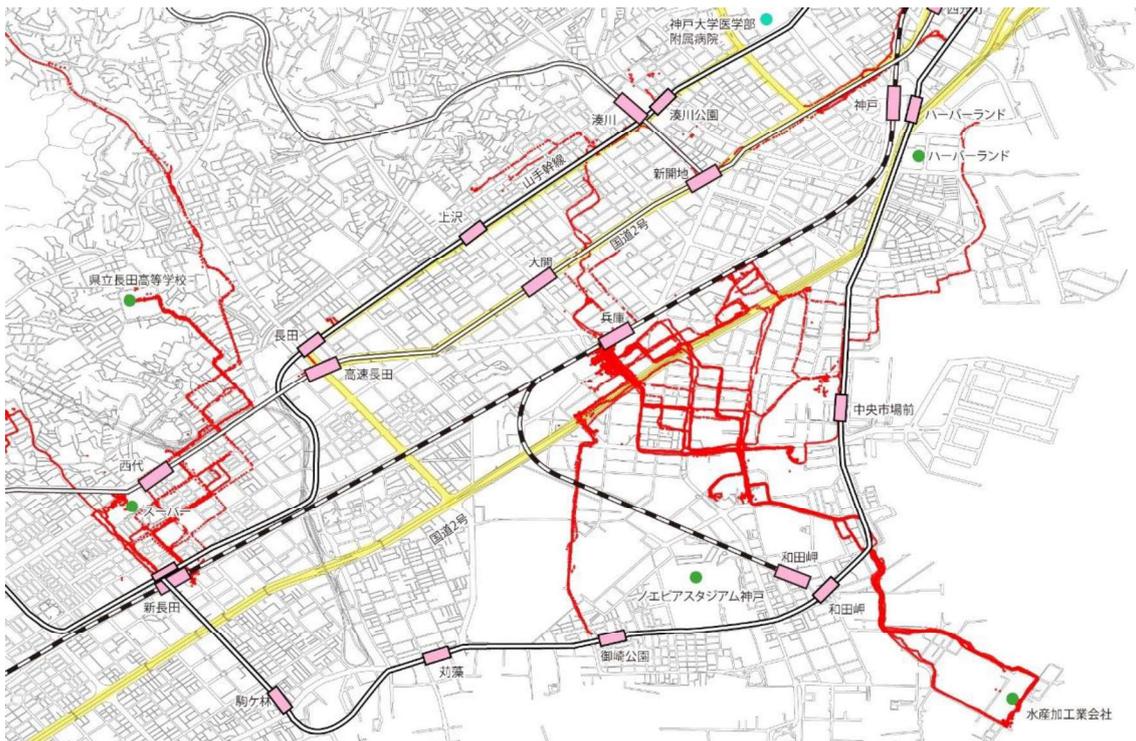


図. 兵庫駅・長田駅周辺のGPS観測データ (n=36)

c. 垂水駅周辺

- ・海沿いから山側方向への南北移動での利用が多くみられた。
- ・日々同じルートを利用している傾向が強い。

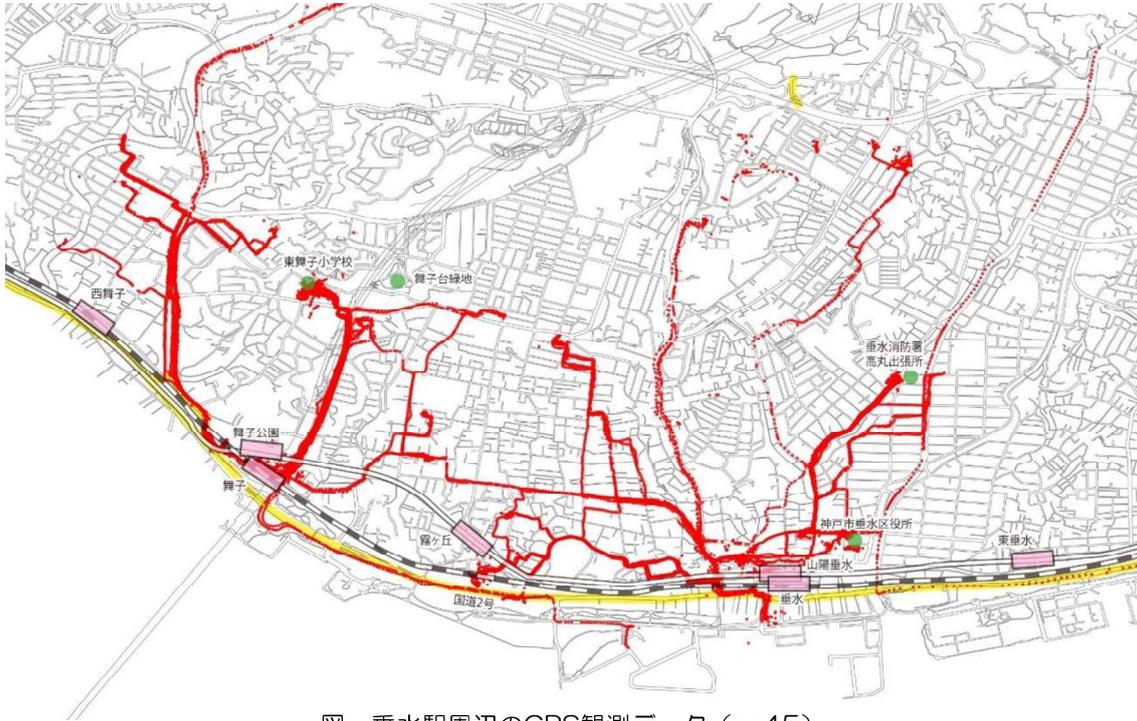


図. 垂水駅周辺のGPS観測データ (n=45)

d. 岡本駅・魚崎駅周辺

- ・岡本駅前の駐輪場に交通が集中している。また、幹線道路以外にも自転車利用がみられた。



図. 岡本駅・魚崎駅周辺のGPS観測データ (n=40)

I. 自転車利用を取り巻く動向

e. 六甲道駅・住吉駅周辺

- ・JR六甲道駅付近での利用が集中している。
- ・幹線道路での利用がほとんどであるが、幹線道路以外での通行もみられる。

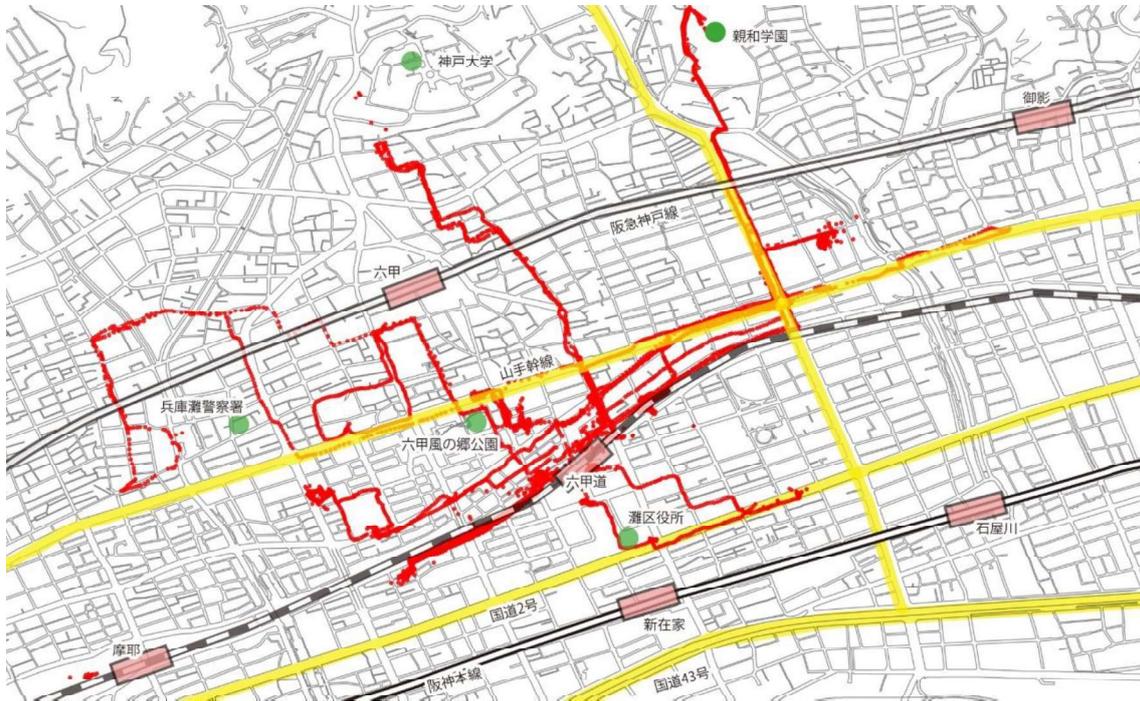


図. 六甲道駅・住吉駅周辺のGPS観測データ (n=24)

f. 西神中央駅周辺

- ・西神中央駅の駐輪場の利用が多い。
- ・住宅街であることもあり、細街路を利用している自転車も多い。
- ・日々の利用経路は概ね定まっている傾向が強く、利用経路は必ずしも幹線を利用しているわけではなく、細街路を日々利用している人もいた。

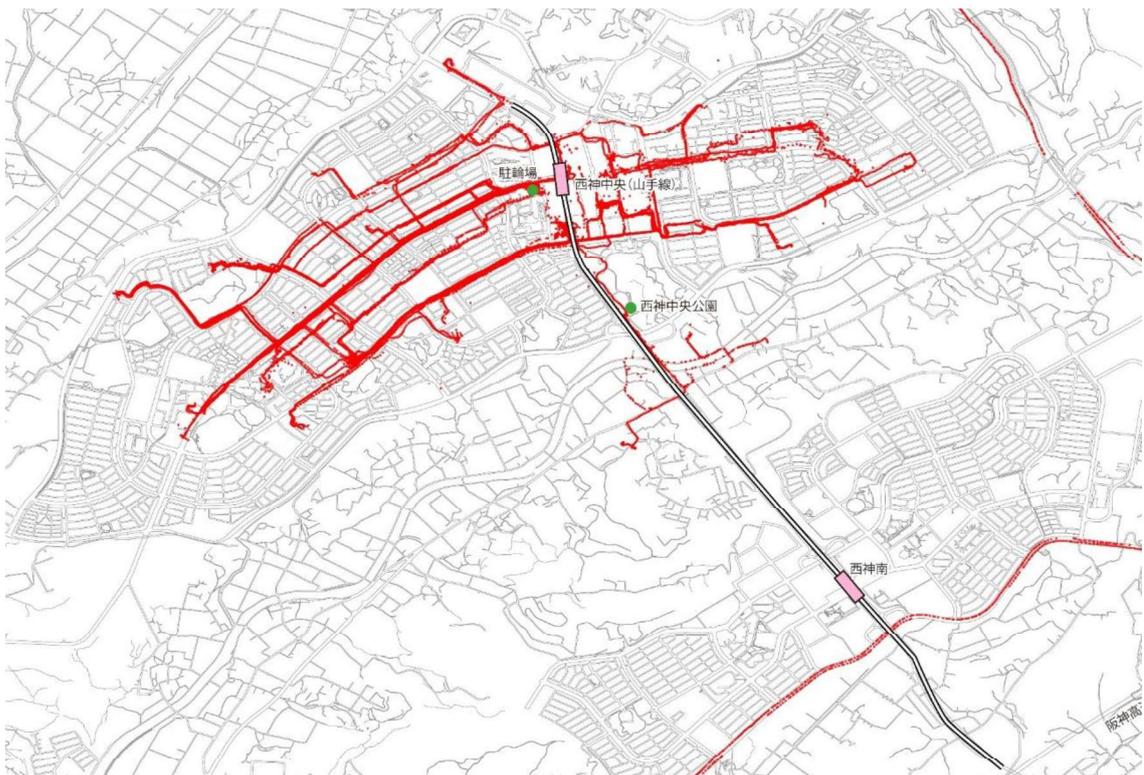


図. 西神中央駅周辺のGPS観測データ (n=41)

g. 名谷駅周辺（参考）

- ・サンプルが一人しか得られなかったが、名谷駅前での利用がみられる。
- ・細街路を利用して最短となるルートを選択していると考えられる。

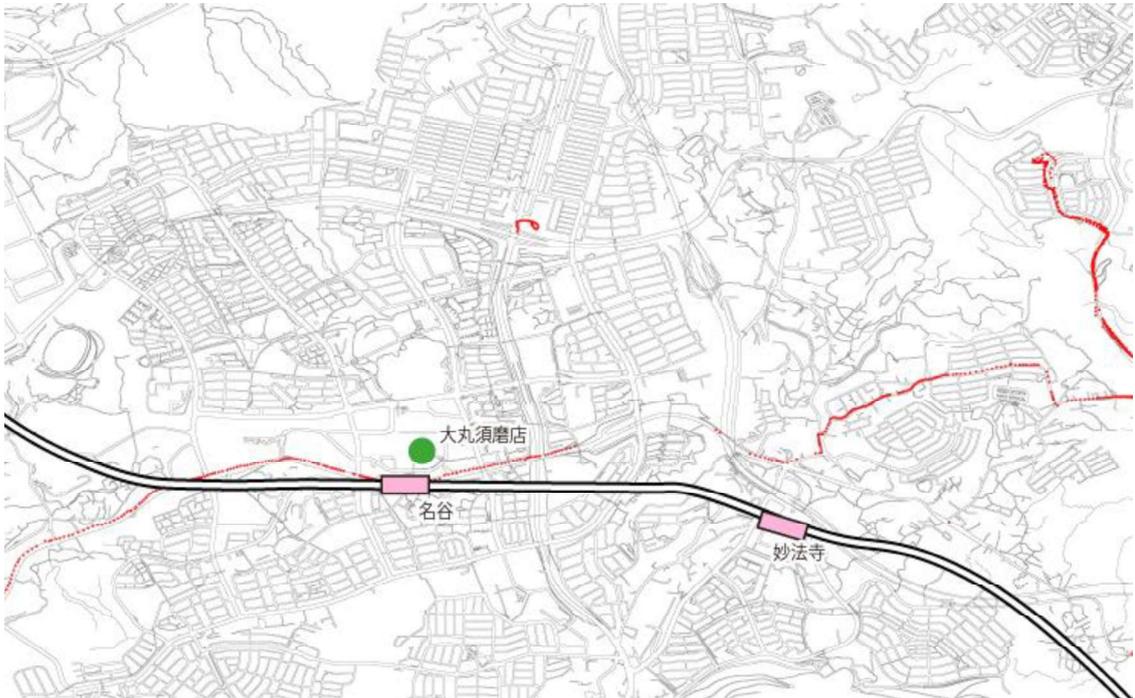


図. 名谷駅周辺のGPS観測データ (n=1)

II. 自転車施策のこれまでと今後の取組み



II. 自転車施策のこれまでと今後の取組み

■神戸市自転車活用推進計画（概要）

基本方針① 自転車で安全・快適に「走る」

施策
1

安全・快適な自転車走行環境

- (1) 自転車ネットワークの整備推進

施策
2

すべての駅利用者に快適で美しい駐輪環境

- (1) 地域毎の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
- (2) 計画的な維持管理及び明るくデザイン性の高い施設への更新による美しい空間の創出
- (3) 民間活力を導入した駐輪対策
- (4) 放置禁止区域の適正化及び撤去の強化
- (5) 駐輪・放置自転車対策の効率化及び財政負担の軽減
- (6) 附置義務駐輪場
- (7) 子育て世帯等にやさしい駐輪環境の整備

施策
3

安全な自転車利用のためのルール・マナーの啓発推進

- (1) 地域、学校での啓発活動
- (2) 駐輪マナーの街頭指導
- (3) 車のドライバーへの啓発
- (4) 自転車の安全で適正な利用の促進に向けた広報

基本方針② 自転車で神戸を「楽しむ」

施策
4

神戸の山・海・田園を楽しむ環境づくり

- (1) 六甲山系を新たなサイクリングスポットに
- (2) 神戸の港をクルーズ
- (3) 自然豊かな田園地域に触れる
- (4) サイクルステーションの設置など付加価値の提供

施策
5

自転車で神戸を楽しむイベント

- (1) 神戸の港を散走（ポタリング）
- (2) サイクルスポーツ振興の推進
- (3) サイクリングを楽しむ環境づくり

基本方針③ 自転車を「活かす」

施策
6

シェアサイクルの更なる展開

- (1) シェアサイクル「コベリン」の普及促進
- (2) 地域特性に応じたシェアサイクルの導入可能性検討

施策
7

新たな交通手段としての自転車活用

- (1) 自転車通勤の促進
- (2) 自転車活用による健康維持・増進、環境負荷の低減
- (3) 自転車を活用した交通利便性の向上
～「公共交通＋自転車」の促進～

施策
8

災害時の自転車活用

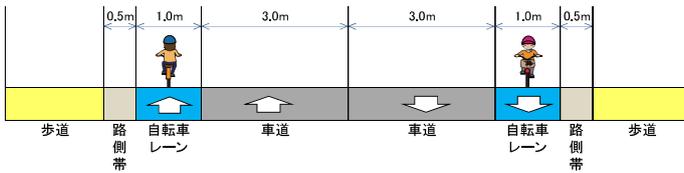
- (1) 災害時における適切な自転車利用の推進
- (2) 市庁舎等に自転車を配備し、積極的な利用を促進

1 安全・快適な自転車走行環境の整備

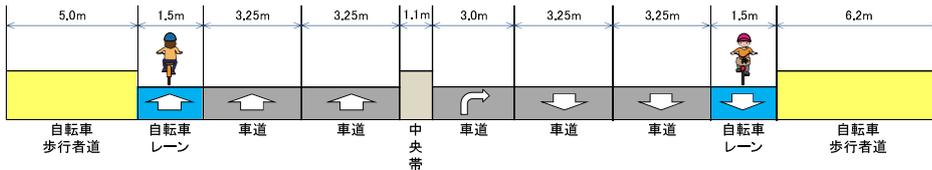
(1) 市内における自転車走行空間整備事例

① 車道上での整備

路線名：鳴尾御影線（東灘区）
 整備内容：自転車レーンでの整備
 （段差解消とあわせた整備）

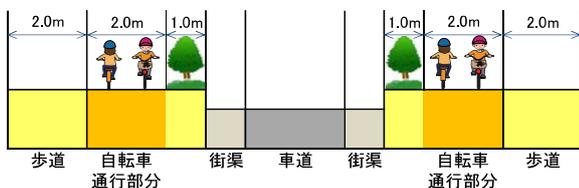


路線名：西出高松前池線（兵庫区）
 整備内容：自転車レーンでの整備



② 歩道上での整備

路線名：名谷環状線（須磨区）
 整備内容：歩道の通行部分指定
 （歩道の段差解消とあわせた整備）



II. 自転車施策のこれまでと今後の取組み

(2) 自転車ネットワークの整備推進

① 整備の進め方

① 面的整備エリア内の 主要ネットワーク路線のうち、整備が進行中の路線



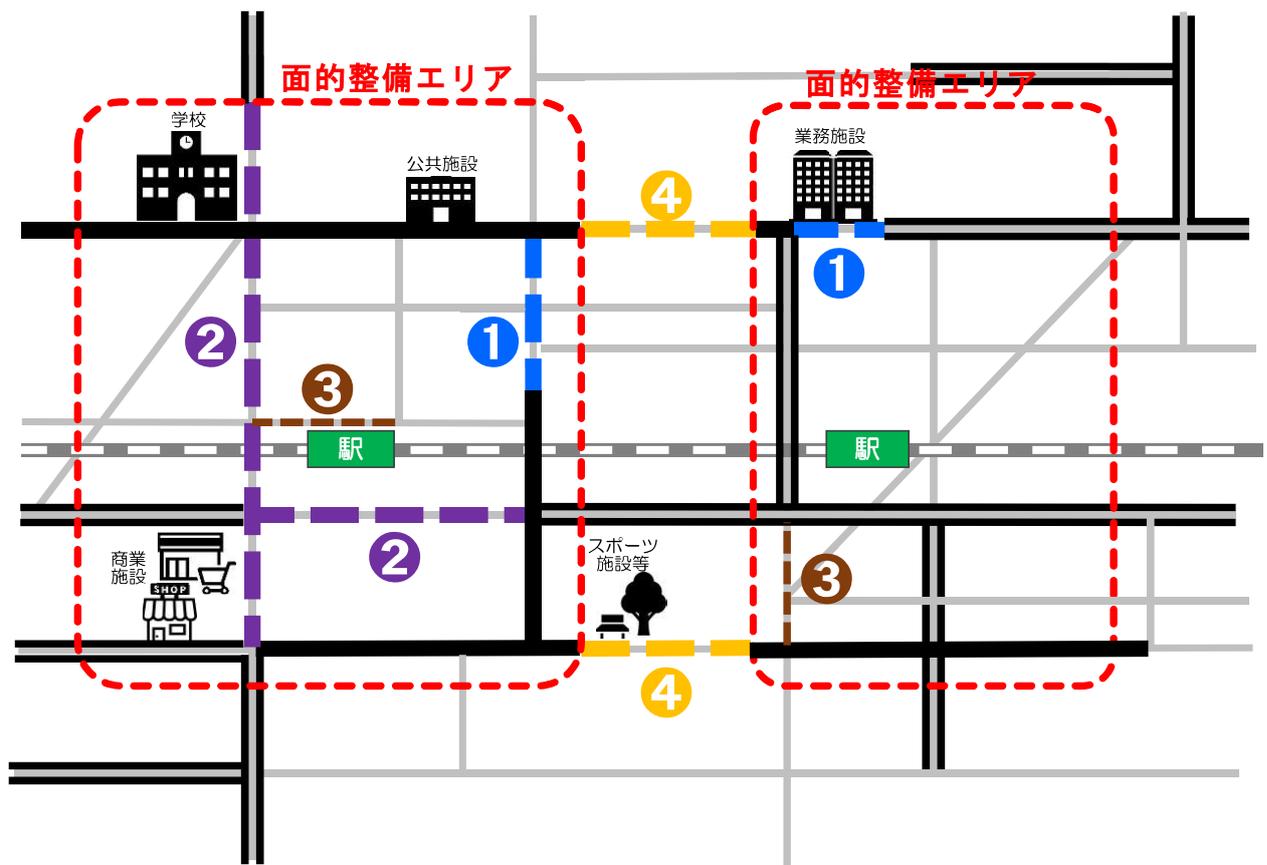
② 上記①以外の面的整備エリア内の主要ネットワーク路線のうち、自転車のネットワーク化を考慮した上で、面的整備エリア毎の実情に応じ、整備効果が見込まれる路線



③ 面的整備エリア内の主要ネットワーク路線以外の路線のうち、面的整備エリア毎の実情に応じ、駅から学校などの公共施設、商業施設等までをつなぐ路線や歩道内に歩行者と自転車が錯綜している路線



④ 面的整備エリア間を結ぶ主要ネットワーク路線のうち、面的整備エリアの進捗等により整備効果が見込まれる路線



凡例

- 市内の主な道路
- 主要ネットワーク路線（整備済）
- - 主要ネットワーク路線（優先整備）
- 主要ネットワーク路線（未整備）

②自転車の走行に係る基本ルール

【道路交通法における自転車の走行ルール】

●車道通行の原則

- ・車両は、歩道又は路側帯（以下、「歩道等」という。）と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない。ただし、道路外の施設又は場所に入出入りするためやむを得ない場合において歩道等を横断するとき、または歩道等で停車し、若しくは駐車するため必要な限度において歩道等を通行するときは、この限りでない。

（道路交通法第17条第1項）

- ・軽車両は、前条第一項の規定にかかわらず、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、路側帯（軽車両の通行を禁止することを表示する道路標示によって区画されたものを除く。）を通行することができる。

（道路交通法第17条の2第1項）

- ・道路の中央から左の部分を通りしなければならない。（道路交通法第17条第4項）
- ・車両通行帯の設けられた道路を通りする場合を除き、道路の左側端に寄って、当該道路を通りしなければならない。（道路交通法第18条第1項）



●普通自転車の歩道通行に関する規定

- ・以下の場合には、歩道を通りすることができる。ただし、警察官等が歩行者の安全を確保するため必要があると認めて当該歩道を通りしてはならない旨を指示したときは、この限りではない。

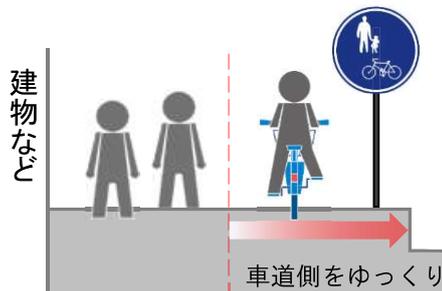
- ①道路標識等により普通自転車が当該歩道を通りすることができることとされているとき（歩道通行可を示す標識等があるとき）
- ②当該普通自転車の運転者が、児童、幼児その他の普通自転車により車道を通りすることが危険であると認められるものとして政令で定める者であるとき
- ③車道又は交通の状況に照らして当該普通自転車の通行の安全を確保するため当該普通自転車が歩道を通りすることがやむを得ないと認められるとき

（道路交通法第63条の4第1項）

●歩道における通行方法

- ・歩道を通りする場合は、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならない。また、歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。

（道路交通法第63条の4第2項）



①歩道通行可を示す標識

②自転車の運転者が13歳未満の子ども
70歳以上の高齢者
身体の不自由な方

③車道を安全に通りにできない場合

2 すべての駅利用者に快適で美しい駐輪環境

(1) 放置自転車及び撤去状況

平成23年度から平成29年度の区別の放置自転車の推移は下表のとおり
市内の鉄道駅の放置自転車が多い上位10駅も下表に示す。

表. 自転車等の放置台数

年度	種別	東灘	灘	中央	兵庫	長田	須磨	垂水	西	北	合計
H23	自転車	644	173	4,039	2,113	1,169	543	72	389	295	9,437
	原付	67	33	578	224	117	133	39	46	90	1,327
	自動二輪	54	26	480	98	73	41	19	12	12	815
	合計	765	232	5,097	2,435	1,359	717	130	447	397	11,579
H25	自転車	590	120	3,607	1,663	855	414	64	67	317	7,697
	原付	42	24	426	156	147	114	53	22	77	1,061
	自動二輪	31	18	431	83	51	28	21	10	17	690
	合計	663	162	4,464	1,902	1,053	556	138	99	411	9,448
H27	自転車	757	137	3,445	1,756	869	293	22	46	238	7,563
	原付	41	22	381	171	149	73	13	13	49	912
	自動二輪	26	11	327	70	56	29	7	10	9	545
	合計	824	170	4,153	1,997	1,074	395	42	69	296	9,020
H29	自転車	668	145	2,599	1,208	1,033	383	0	39	187	6,262
	原付	24	35	204	117	117	136	1	11	16	661
	自動二輪	29	15	185	61	53	59	2	7	3	414
	合計	721	195	2,988	1,386	1,203	578	3	57	206	7,337

※国土交通省調査(2年に1回)より

表. 自転車・原付・自動二輪放置台数上位10駅

No.	鉄道名	駅名	放置台数
1	JR・海岸線	神戸	647台
2	JR・海岸線・地下鉄	新長田	633台
3	神戸高速	新開地	523台
4	神戸高速・地下鉄	高速長田	314台
5	神戸高速・地下鉄	湊川	313台
6	山陽・地下鉄	板宿	307台
7	JR・阪急・阪神・ポートL・海岸線・地下鉄	三宮	293台
8	海岸線	みなと元町	278台
9	海岸線	旧居留地大丸前	268台
10	JR	兵庫	228台

※平日昼:平成29年12月調査

Ⅱ. 自転車施策のこれまでと今後の取組み

放置自転車等の撤去については、従来の通勤・通学対策の早朝撤去に加え、昼間の放置自転車に対しても通行の安全を確保するため、地域に即した昼間撤去を引き続き実施した。

多い地区で5日程度の撤去が実施されている。

表. 昼間撤去実施駅 (31 駅)

東部管内(16箇所)	甲南山手、摂津本山、岡本、JR 住吉、深江、青木、魚崎、阪神御影、阪急御影、新在家、灘、摩耶、六甲道、六甲、王子公園、大石
中部管内(5箇所)	三宮、神戸、元町、新開地、兵庫(※民間事業者主体で実施)
西部管内(2箇所)	鷹取、板宿
垂水管内(4箇所)	垂水、舞子、西舞子、塩屋
西管内 (4箇所)	学園都市、伊川谷、西神南、西神中央

また、平成17年度から導入した自転車駐車場の指定管理者や地域の団体等との協働による駐輪マナーの啓発や放置防止キャンペーンなどの取組みの展開により、安全で美しい駅前空間を創り出していく。

表. 自転車・原付の撤去・返還状況

	撤去回数	撤去台数			返還台数			返還率		
		自転車	原付	合計	自転車	原付	合計	自転車	原付	合計
26年度	1,562	23,465	2,456	25,921	11,276	2,157	13,433	48.1%	87.8%	51.8%
27年度	1,626	21,832	2,186	24,018	9,916	1,871	11,787	45.4%	85.6%	49.1%
28年度	1,756	19,798	1,965	21,763	9,510	1,647	11,157	48.0%	83.8%	51.3%
29年度	1,896	19,240	1,391	20,631	9,840	1,205	11,045	51.1%	86.6%	53.5%
30年度	1,975	18,013	1,186	19,199	9,214	1,009	10,223	51.2%	85.1%	53.2%

表. 各建設事務所の撤去実施回数

	東部	中部	西部	北	垂水	西	計
26年度	639	462	137	3	200	121	1,562
27年度	655	395	135	2	271	168	1,626
28年度	687	441	135	2	323	168	1,756
29年度	665	642	143	5	272	169	1,896
30年度	688	668	144	3	303	169	1,975

(2) 看板を用いた駐輪対策の事例

- ・ 放置自転車の削減を図ることを目的とし、自転車を放置する人への心理的アプローチとして、様々なデザインの看板を一定期間設置（看板の日常管理が必要なため、設置期間は限定する）する実験を実施
- ・ 平成25～27年度にかけて、三宮・元町駅周辺において実施・効果検証を行い、今後の展開の検討を行った。

①人の目を貼り付けたサインキューブ「目力看板」

■国際会館前(平成25年度)

- ・ 兵庫県警科学捜査研究所の沖中研究員にアドバイスを頂きながら、目力看板など様々なデザインの看板を設置



場 所: 国際会館前交差点の南東の1区画

期 間: 平成25年7月29日～平成26年3月31日

効 果: 対策前(H25.5) 32台→対策後(H26.3) 6台

放置台数が約8割減少し、対策終了後も従前より放置が少ない状況が持続

課 題: 看板の管理(日常の整頓や、毎日の放置台数の計測・掲示)に関する負担があるため、地域や駐輪場事業者などの協力のもと実施することが望ましい。

■元町駅南(平成26年度)

- ・ 平成25年度の国際会館前での効果を受け、元町駅南の路地などに放置が多いエリアにおいて、同様の目力看板等を設置
- ・ 看板管理は付近の路上駐輪場の事業者〔(株)アーキエムズ〕が実施
- ・ 併せて、周辺駐輪場の値下げも実施
 > 駐輪場の値下げ
 (株)アーキエムズの道路占用駐輪場において、
 8時間毎100円→24時間毎100円(いずれも90分無料)



場 所: 元町駅前の神戸明石線沿道

期 間: 平成26年8月26日～平成27年4月1日

効 果: ①放置自転車: 対策前(H26.8): 91台→対策後(H27.3): 81台

- ・ 放置自転車が約1割削減
- ・ 路地などの看板が目立ちにくい環境では、効果は得られにくい。

②駐輪場利用台数(90分以上の利用)

対策前(H26.3): 約1,300回/月→対策後(H27.3): 約1,900回/月

- ・ 90分以上の利用が約5割増加
- ・ 短時間利用の回数には大きな変化はない。

Ⅱ. 自転車施策のこれまでと今後の取組み

②ミラー看板・路面シール

■三宮センター街入口付近（平成27年度）

- 三宮センター街入口付近であることから看板のデザインに配慮し、駐輪時に本人の顔が写りこむミラー看板、路面のイラストシールを設置（神戸市在住のイラストレーター（サタケシュンスケ氏）とのコラボレーションにより作成）
- ミラー看板には地図を記載し、周辺の駐輪場へ誘導
- 併せて、職員により、駐輪しようとする人に声掛けを行う啓発活動を実施



場 所：三宮センター街入口横の三井住友銀行前(フラワーロード)

期 間：平成27年11月3日～平成27年12月25日

効 果：①平日昼間：対策前(H27.10)：50台 →対策後(H27.11)：25台

②休日 :対策前(H27.10)：65台 →対策後(H27.11)：35台

・設置直後の放置状況は変化がなかったが、時間の経過とともに減少し半減した。

→駐輪場の場所が分からないとの声があったことから、対策実施後は、銀行の柱に同様のデザインの駐輪場へ誘導するポスター(5枚)を掲示し、現在も放置が減少した状態が継続している。

③児童の絵を活用した放置禁止啓発

■新長田・板宿他

- 平成25年度から、商店街や区と連携し、商店街の放置が多い場所に、児童の絵を貼り付けたサインキューブを設置（児童の絵は区が募集）
→サインキューブ設置場所では、放置が減少している状況



写真、新長田一番街商店街
(夏休みに絵を募集：11月設置)



写真、板宿本通商店街
(春休みに絵を募集：6月設置)

(3) 駐輪環境の整備

① 駐輪場の考え方

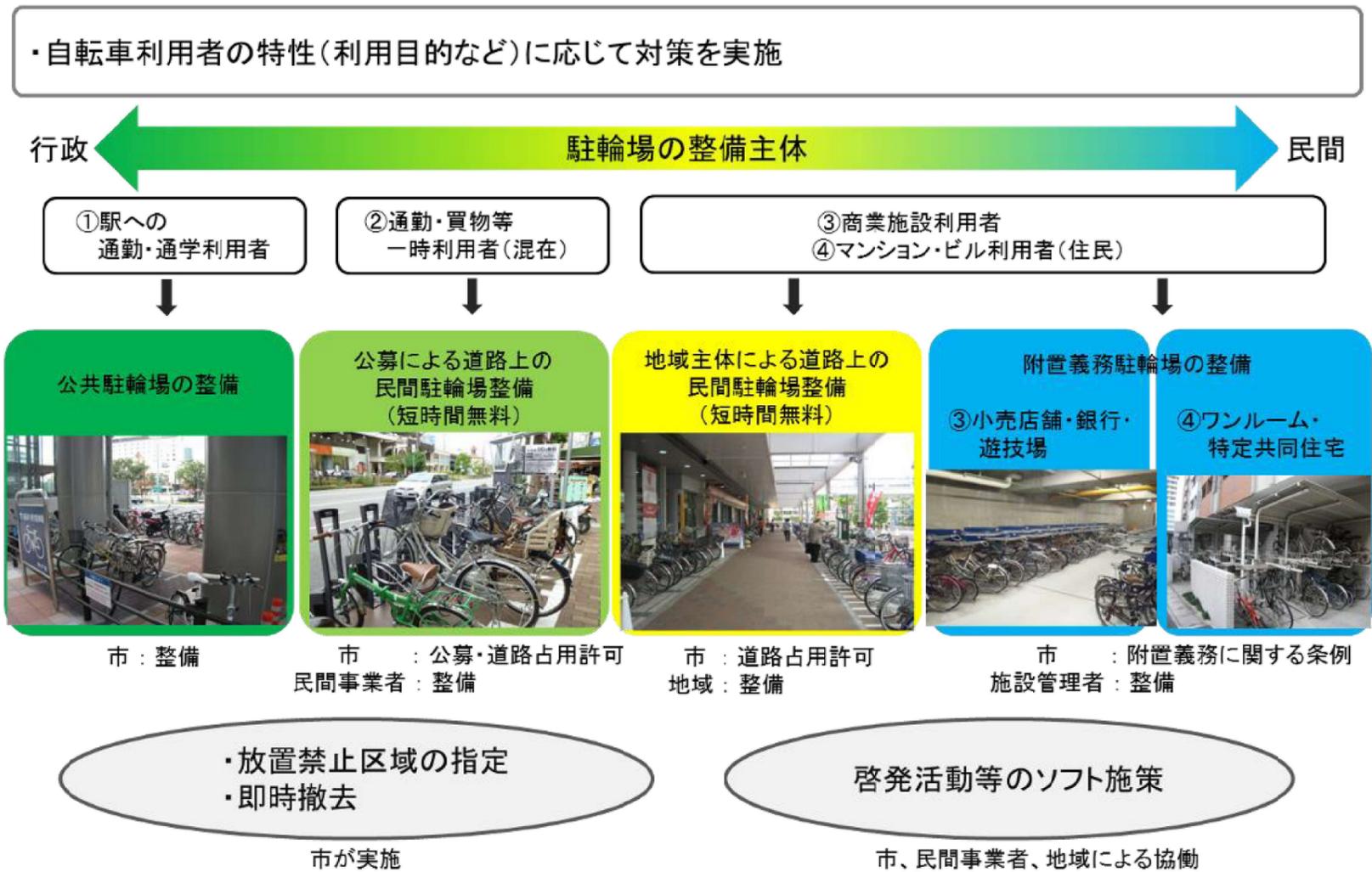


図. 整備の考え方

■参考：空間的制約に対応した省スペースの駐輪場整備

- 地下タワー式駐輪場
 - ・地上部の自転車を地下に収納することで歩行空間等を確保できる。



写真. 地下に設置された出入口(葛西駅)



写真. 地上に設置された出入口(京都駅)

II. 自転車施策のこれまでと今後の取組み

- 地上タワー式駐輪場
 - ・地下ではなく地上に自転車の駐輪空間を確保する。
 - ・地下のタワー式と違い、駐輪中の自転車を見せることができる。



写真. 駐輪部分が地上に設置されたタワー式駐輪場出入口
(左: 東神奈川駅、右: 前橋駅)

- ・仮設で設置できるため、イベント時などで利用できる。シェアサイクル等のポートなどでも利用されている。



写真. 仮設式のタワー式駐輪場
(藤沢サスティナブル・スマートタウン)

②駐輪場の種別毎の運用

駐輪場の種別	整備主体	利用者	事業スキーム	道路法上の位置付け	整備実績
市営駐輪場 【有料】 ※社会実験により無料化している駐輪場あり	市 (指定管理者が管理)	一般利用者	・条例に位置付ける ・市が整備・管理費用を負担 ・駐輪料金は市に帰属	—	約36,200台
自転車置場 【無料】	市 (建設事務所が管理)	一般利用者	・条例には位置付けない ・市が整備・管理費用を負担	道路附属物	約5,000台
道路占用駐輪場 【公募】	公募した事業者	一般利用者	・事業者が占用許可を申請 ・事業者が整備・管理 ・駐輪料金は事業者に帰属	占用物件	約3,600台
道路占用駐輪場 【地域等主体】	地域等	一般利用者	・地域が占用許可を申請 ・地域が整備・管理 ・駐輪料金は地域に帰属	占用物件	約850台
その他 民間駐輪場	民間	—	・民間の負担により整備・管理	—	阪神岩屋駅、 新長田・若松公園南など
附置義務駐輪場	商業施設等	施設利用者	・施設の負担により整備・管理	—	—

Ⅱ. 自転車施策のこれまでと今後の取組み

表. 市営駐輪場・無料自転車置き場の一覧

区	市営駐輪場 50カ所			自転車置き場 28カ所		
	No.	鉄道	名称	No.	鉄道	名称
東灘	1	JR	甲南山手	1	阪神	阪神住吉
	2	JR	摂津本山	2	阪神	石屋川
	3	JR,六甲L	JR住吉			
	4	阪急	岡本			
	5	阪神	深江			
	6	阪神	青木			
	7	阪神,六甲L	魚崎			
	8	阪神	阪神御影			
	9	阪急	阪急御影			
灘	10	JR	六甲道	3	阪神	西灘
	11	阪急	六甲			
	12	阪神	新在家			
	13	阪神	大石			
	14	阪急	王子公園			
	15	JR	灘			
中央	16	阪急	阪急春日野道	4	阪神	阪神春日野道
	17	JR,阪急, 阪神,海岸, 山手,ポートL	三宮	5	神高	西元町
	18	JR,阪神	元町	6	JR,山手	新神戸
	19	JR,海岸	神戸	7	山手	大倉山
	20	神高	高速神戸	8	神高	花隈
				9	ポートL	みなとじま
				10	ポートL	市民広場
兵庫	21	神鉄,山手	湊川	11	神高	大開
	22	神高	新開地	12	山手	上沢
	23	JR,海岸	和田岬	13	海岸	中央市場前
				14	海岸	御崎公園
北	24	神鉄	北鈴蘭台	15	JR	J R 道場
	25	神鉄	鈴蘭台	16	神鉄	箕谷
	26	神鉄	西鈴蘭台	17	神鉄	花山
	27	神鉄	神鉄道場	18	神鉄	大池
	28	神鉄	山の街	19	神鉄	唐櫃台
	29	神鉄	田尾寺	20	神鉄	五社
	30	神鉄	岡場	21	神鉄	道場南口
長田	31	神高,山手	高速長田	22	海岸	苅藻
	32	JR,海岸,山手	新長田	23	海岸	駒ヶ林
	33	JR	鷹取			
	34	山陽	西代			
須磨	35	山手	名谷	24	山陽	東須磨
	36	山手	妙法寺	25	山陽	月見山
	37	JR	須磨海浜公園	26	山陽	須磨寺
	38	JR,山陽	須磨	27	山手	総合運動公園
垂水	39	JR,山陽	塩屋			
	40	山陽	滝の茶屋			
	41	JR,山陽	垂水			
	42	JR,山陽	くがの			
	43	JR	舞子			
	44	山陽	西舞子			
西	45	山手	学園都市	28	神鉄	押部谷
	46	山手	伊川谷			
	47	山手	西神南			
	48	山手	西神中央			
	49	神鉄	木幡			
	50	神鉄	栄			

⑥子育て世帯減額制度の新設（平成30年8月1日～）

通勤、買い物、保育所の送迎など、子どもを同乗させて自転車を利用することが多い未就学児の子育て世帯を対象に、気軽に自転車で外出していただく環境を整備するため、駐輪場の自転車使用料を半額にする制度を新設

⑦子ども料金制度の新設（令和2年8月1日～（予定））

子育て世帯の経済的負担軽減のため、小学生以下の子供の駐輪場使用料を半額にする制度を新設

⑧駐輪場使用料支払いへの電子マネーの試験実施（令和2年度～（予定））

駐輪場の利便性向上のために、窓口での駐輪場使用料の支払いの交通系ICカード等の電子マネー対応を一部駐輪場で試験実施

3 安全な自転車利用のためのルール・マナーの啓発推進

(1) 児童・生徒を対象とした啓発活動

①小学生に対する交通安全教室

神戸市交通安全指導員が警察と協力しながら、小学校で学童に対する参加・体験・実践型の交通安全教室を開催しており、その中で、自転車利用における交通ルール・マナーの普及啓発、ヘルメット着用(正しい着用の仕方)の指導等を実施している。

この教室では、運動場に模擬交差点を設営し、1年生と2年生を対象とした歩行訓練、3年生と4年生を対象とした自転車の正しい乗り方や交通ルールに従った実車使用の個別指導等を実施している。

また、地域等への交通安全指導用DVD等の教材の貸出しも行っている。

■開催実績

	年度	参加団体数	参加者数
子どもの交通安全教室(交通安全指導による教育) 幼稚園・保育所・小学校等 (うち、小学校での出張交通安全教室)	H30年度	1,384団体 (201団体)	約80,853人 (約60,530人)



■今後の方向性

小学生に対する交通安全教室は、子どもが自転車利用にかかる交通ルールや正しいマナーを学ぼうと絶好の機会であり、これまで全市的に取り組んできている啓発活動の一つである。

今後も、この交通安全教室を啓発活動の柱として、引き続き市内全小学校で実施。

更に、新たな取組みとして、小学校で開催した交通安全教室を収録し、解説を加えて編集した視聴覚教材を全市的に活用できるようにしていく。

②保護者・教員に対する交通安全教育

神戸市危機管理室と生徒指導連絡協議会交通専門部の共催で、所轄警察署と兵庫県交通安全協会の後援により、保護者の交通安全意識の高揚と学校教員の指導技術の向上を図ることを目的として、市内小学校の保護者と生徒指導の教師を対象に、交通安全教室を開催している。

市民からの要望の高い自転車をテーマに絞り、学校の校庭に「遅乗り走行」や「ジグザグ走行」等各種コースを用意し、自転車の走行の実技指導等を行っている。

■開催実績

年度	実施場所	学校数
H27年度	五位の池・菅の台小学校	2校
H28年度	福田・狩場台小学校	2校
H29年度	御影小学校	1校



写真. 保護者・学校教員に対する安全教育（御影小学校）

■今後の方向性

平成30年度から、各学校のオープンスクール開催時に交通安全教室を開催し、保護者や教員が見学する形式をとっている。子どもから見た身近な大人のマナー向上のため、引き続き全市的に展開していく。

③みち・みず・みどりの学校

「みち・みず・みどりの学校」とは、小学校の“総合的な学習”の時間に、子どもたちや先生、保護者の方々と市役所の職員が一緒になって、自分たちの住む身近な「まち」の中の「みち（＝道路）・みず（＝河川、下水）・みどり（＝公園）」といった社会基盤について勉強する場で、平成15年より実施しており、現在は年間40～50校について開催している。授業は、スライドを用いた講義形式を基本とし、カリキュラムによっては、実際に自分たちのまちに出て体験学習なども行っている。

この取組みの中で、例えば「バリアフリー」のカリキュラムでは、違法駐輪問題について「心のバリアフリーの不足」と位置づけ、誰でもできる「バリアフリー」対策として、違法駐輪をしないよう啓発している。

■開催実績

- ・平成15年から平成24年3月末までで延べ247校で開催
- ・平成24年以降は年間40～50校を目標に実施し、令和元年では25校

■今後の方向性

自転車利用に関するクイズ形式の講義の本格実施などにより自転車利用ルールやマナーを学んでもらうとともに、今後は、例えば小学生に放置自転車の整理体験をしてもらうことでまちの中での放置自転車の迷惑さを実感してもらう体験学習を実施し、以後の自転車マナーについて自覚を持ってもらう機会とするなど、「みち・みず・みどりの学校」を活用した自転車利用ルール・マナーの啓発に取り組んでいく。



写真. 出前授業開催状況

Ⅱ. 自転車施策のこれまでと今後の取組み

(2) 高齢者を対象とした啓発活動

神戸市交通安全指導員が地域福祉センターや給食サービスなど、高齢者が集まる場所に出向き、講義やビデオなどを使いながら注意を呼びかける「交通安全教室」を実施しており、その中で、近年の高齢者が死傷する交通事故（特に、歩行中や自転車乗用中等）の増加に伴う注意喚起や事故から身を守るための安全な交通行動を実践させる指導を行っている。

また、兵庫県警察や兵庫県交通安全協会と協力し、「兵庫県交通安全高齢者自転車大会」を開催し、高齢者に自転車利用ルール・マナーを再認識してもらい、自転車による交通事故防止の取組みを行っている。

■開催実績

開催項目	実績	団体数・開催数	参加者数
交通安全教室	H30年	281団体	約8,844人
兵庫県交通安全高齢者自転車大会	H31年まで	13回	



写真. 交通安全講座



写真. 兵庫県交通安全高齢者自転車大会

■今後の方向性

平成31年中の市内の全事故に占める高齢者事故の割合は約21%であるのに対し、死者数の割合は約34%となっており、高齢者の占める割合が高くなっている。

今後も高齢者に対する交通安全教育等について継続・強化を図っていくこととする。

(3) 地域住民を対象とした啓発活動

①街頭キャンペーン

a) 自転車マナー啓発事業

駅周辺や商店街等の自転車利用者が多い場所において、自転車利用者に交通ルールの徹底やマナー向上を直接呼びかけたり、チラシ・反射材等を配布するなど、自転車による交通事故の防止と市民の安全・安心な交通社会の実現に向けた啓発事業を実施している。



写真. 地域と一体となった啓発活動

■今後の方向性

必要に応じて、主要駅前での啓発活動や地域との合同による啓発活動の強化を図る。

b) 放置自転車クリーン・キャンペーン

平成10年度から、毎年11月頃全国的に展開される「放置自転車追放キャンペーン」の期間中に、大阪市・神戸市・京都市の3市が協同して「三都市放置自転車クリーン・キャンペーン」を実施している。このキャンペーンでは、関西の鉄道事業者の協力を得ながら、共通の啓発ポスターを制作し、駅構内や車内をはじめ駐輪場施設などへの掲示や、地域の市民団体・地元商店街等と一緒に、自転車マナー向上を呼びかけるなど、市民への放置自転車に対する問題意識と理解・協力を呼びかけている。

3市が共同で行うことにより、鉄道事業者にも放置自転車に関して強い問題意識を認識してもらうとともに、広域的な啓発活動が実施できるため、自転車利用マナーの啓発効果を上げている。

■今後の方向性

今後も、各種団体と協力しながら、継続的な取組みを行う。



写真. 三都市放置自転車クリーン・キャンペーン

② 自転車走行空間整備に合わせた啓発活動

自転車走行空間の整備の意味や、整備形態ごとのルールの違いなど、利用者目線に立ったわかりやすい広報を行う。

■開催実績(令和元年)

実施日	路線	参加団体等
令和元年10月1日・2日	西出高松前池線・国道28号	婦人会、兵庫署、兵庫区、危機管理室、建設局、委託業者
令和元年11月15日	鳴尾御影線	東灘署、東灘区、危機管理室、建設局、委託業者
令和元年11月19日	国道28号	兵庫署、兵庫区、危機管理室、建設局、委託業者



写真. 国道28号での啓発活動

西出高松前池線
自転車走行空間の利用について

神戸市では安全・安心で快適な歩行環境と自転車利用環境づくりのために、自転車走行空間を整備しています。

○整備区間(H26~H30)
高松町～和田崎町3丁目付近
延長 約1.9km

🚲 自転車を利用される方へ

🚗 自動車を利用される方へ 🏍️ バイクを利用される方へ

自転車レーンには駐車しないでください。 バイクは自転車レーンを通行できません。

📞 問合せ先
神戸市建設局 中部建設事務所 (整備担当) Tel.078-511-0515
道路部計画課 (計画担当) Tel.078-322-6646

写真. 啓発チラシ

II. 自転車施策のこれまでと今後の取組み

(4) 地域主体の取組み

①地域のまちづくり団体による放置自転車への啓発タグ貼り活動

三宮や元町・神戸等の都心部で特に路上における放置自転車が多いエリアにおいて、地域の自治会、まちづくり団体等が自主的に放置自転車への啓発タグ貼り活動を実施している。



写真. 地域のまちづくり団体による啓発活動

■活動実績

- ・各地区の状況に応じて、月1回～年1回などのタグ貼り活動を実施している。

■今後の方向性

地域による自主的な取組みに対し、今後も啓発ステッカーの配布等の支援を行っていく。

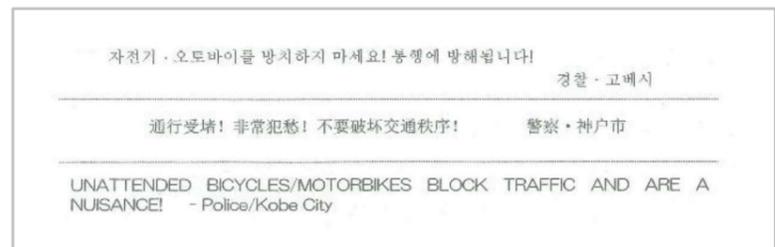


写真. 啓発タグ

②放置自転車等追放活動への支援

中央区役所が、放置自転車等の追放を掲げて活動している地域団体に対し、支援を行っている。

【具体的内容】

- ・月1回の放置自転車の追放活動(啓発タグ貼り)
- ・活動団体の構成は10名程度で、月額2,000円の助成金もしくは活動資材の提供
- ・活動地域については、公道上であり、かつ、自転車等放置禁止区域外であること



写真. 支援団体による放置自転車等追放活動

■支援団体(令和2年3月末現在)

- ・13団体(平成22年2月より支援開始)

■今後の方向性

今後も継続的に放置自転車追放活動を行っている地域団体への支援を行っていく。

(5) 各種媒体を活用した広報・啓発

① 分かりやすいチラシ・ポスター等による啓発活動

自転車の安全利用のためのルールやマナー等の啓発のため、分かりやすいチラシ・ポスター等を活用し、子どもからお年寄りまでの幅広い層の方々に対する啓発活動に使用する。



図. 自転車の安全利用のためのルールやマナーに関する資料

② (仮称) 自転車走行環境マップの作成等

自転車を利用する際の走りやすいおすすめルートや自転車交通事故が多発している危険箇所、自転車駐車場などの情報を掲載したマップを作成して、ホームページに公開し、ダウンロードができるようにする。

こうした取組みを行うことで、自転車利用時の情報提供とともに危険箇所を認識してもらい、自転車利用への関心を高めるとともに、ルール・マナーの啓発を図る。

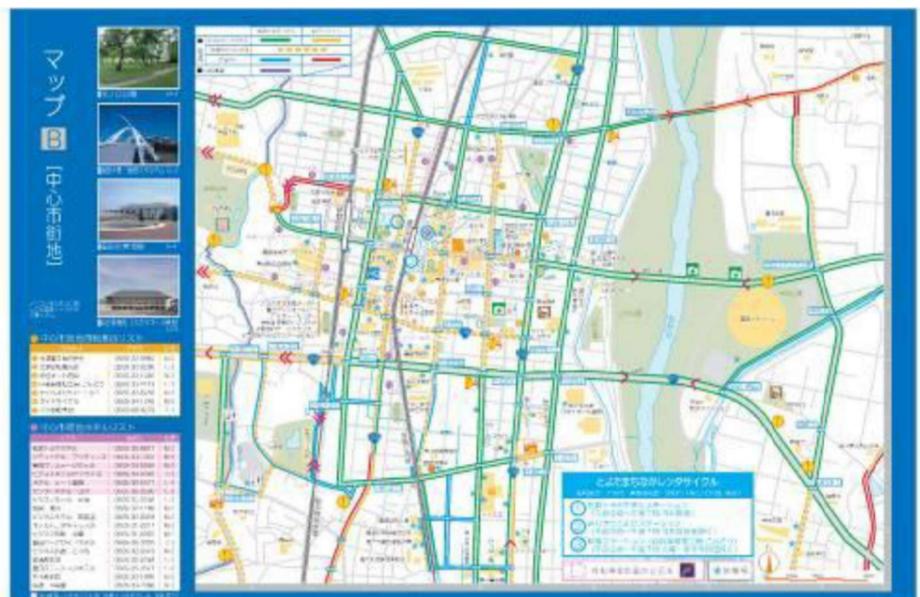


図. 豊田市自転車走りやすさマップ

出典: 豊田市HP

③ 各種イベントの実施

より楽しみながら自転車利用のルール・マナーを身に付けていけるような各種交通安全教育や放置自転車削減等に向けた各種キャンペーン活動など、自転車利用に関するイベントを定期的かつ継続的に実施していく。



写真. 自転車マナー向上キャンペーンでの街頭広報

II. 自転車施策のこれまでと今後の取組み

④ ホームページの充実

本市や事業者等のもつホームページを有効活用し、自転車に関連するページを充実して、広く情報を発信していく。

ホームページに掲載する内容については、例えば、「自転車走行空間の整備箇所」、「自転車利用に関するルール・マナー」、「市営・民営の自転車等駐車場の位置・料金・割引サービス」、「自転車等放置禁止区域」、「撤去自転車の保管所の位置や返還手続き」など、幅広い充実した情報提供を行う。



図. 自転車のルールについて紹介したホームページ

⑤ 広報紙等による定期的なPR

すべての市民に対して、「広報紙KOB E」等の広報媒体を活用し、定期的に交通安全教室等のイベント情報や自転車にかかる交通事故情報等に関するPRを行う。



図. 広報紙KOB E (兵庫区版)

出典: 神戸市

⑥ マスコミ等への情報提供

自転車利用に関するルール・マナー等の啓発活動や取組みについて、新聞や雑誌、ラジオ、テレビ等のマスコミ各社に積極的に情報提供を行い、幅広い層の方々への周知を図る。

⑦ その他の取組み

- 歩道の押しチャリの推進〔長田神社前商店街〕（平成27年秋～）
- (株)アーキエムズと危機管理室と協働で作成した、利用者目線の分かりやすい啓発冊子
- 交通安全運動期間中、自転車レーン上の路上駐車への重点的な指導（危機管理室と連携）

(6) その他

①自転車の無料点検

神戸市では、兵庫県自転車軽自動車商業協同組合に加盟する自転車販売店が自転車無料点検を行っている。須磨区内の自転車販売店では、県警や交通安全協会と連携し、同区内にある市営地下鉄名谷駅前で、四季の運動（交通安全運動・交通事故防止運動）期間中に、自転車無料点検を約30年間実施している。

こうした取組みを通じて、自転車を安心・安全に利用してもらうことができるため、交通事故件数の削減にもつながり、また自転車利用者の意識の向上も期待できる。

■活動の様子等



写真. 自転車無料点検の取組みの様子

■今後の方向性

自転車を安全・安心に利用してもらうための実効ある取組みであり、今後も当該活動を継続して行っていただく。

②自転車損害賠償保険

賠償責任保険制度（TSマーク付帯保険）

賠償責任保険制度とは、事故により、他人に怪我をさせることや、他人の所有物を破損することなどにより、損害賠償責任を負うことになった場合に、保険金が支払われる保険制度である。

自転車は、自動車の自賠責保険のように強制的に加入しなければならない保険制度がないため、万が一加害者になってしまった場合は、多額の賠償金を自分で負担しなければならなくなり、社会的な問題となっている。

自転車の賠償責任保険（任意加入）としては、自転車総合保険やTSマーク付帯保険などがある。

TSマーク付帯保険

- ・自転車利用中に事故に遭ってけがをしたり、歩行者や他の自転車に衝突してけがを負わせてしまった場合に対処できる保険である。



出典：公益財団法人日本交通管理技術協会



写真. TSマーク
(左：第1種、右：第2種)

II. 自転車施策のこれまでと今後の取組み

- ・ 自転車安全整備店で点検整備（有料）を受け、それを証明するTSマークを自転車に貼ってもらくと、傷害保険・賠償責任保険がつく。

表. 自転車事故の事例と賠償額

賠償額(※)	事故の概要
5,000万円	女子高校生が夜間、携帯電話を操作しながら無灯火で走行中、前方を歩行中の看護師(57歳)の女性と衝突。看護師には重大な障害(手足がしびれて歩行が困難)が残った。 (判例:横浜地方裁判所、平成17年11月25日判決)
4,032万円	男子高校生が朝、赤信号で交差点の横断歩道を走行中、旋盤工(62歳)の男性が運転するオートバイと衝突。旋盤工は頭蓋内損傷で13日後に死亡した。 (判例:東京地方裁判所、平成17年9月14日判決)
3,138万円	男子高校生が朝、自転車で歩道から交差点に無理に進出し、女性の保険勧誘員(60歳)が運転する自転車と衝突。保険勧誘員は頭蓋骨骨折を負い9日後に死亡した。 (判例:さいたま地方裁判所、平成14年2月15日判決)
3,124万円	男子中学生が夜間、無灯火の自転車を走行中、対面歩行の女性(75歳)と衝突。女性には重大な障害(後遺障害2級)が残った。 (判例:名古屋地方裁判所、平成14年9月27日判決)
2,581万円	成人男性が夜間、前照灯のないマウンテンバイクで走行中、飼犬を散歩中の短大非常勤講師(71歳)と衝突。短大非常勤講師には重大な障害(後遺障害1級)が残った。 (判例:大阪地方裁判所、平成8年10月22日判決)

(※)賠償額は、判決文で加害者が支払いを命じられた金額です(上記金額は概算額)。

出典:三井住友海上「通信宝箱」(平成20年12月号)

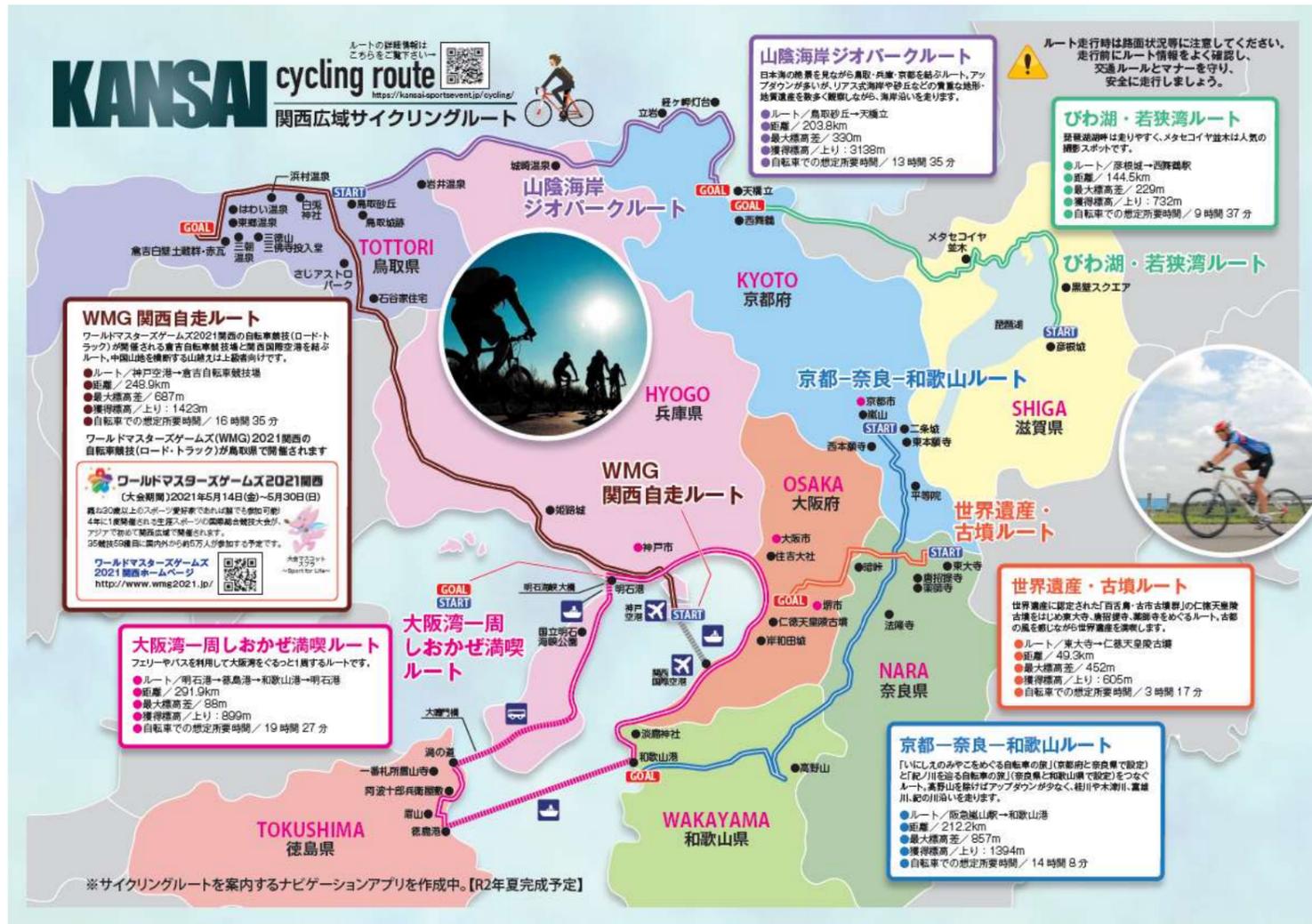
参考:兵庫県の自転車保険加入義務化

- ・ 平成27年10月に全国初の自転車保険加入について義務付けを実施
- ・ 「自転車の安全で適正な利用促進に関する条例」の第13条及び第14条
- ・ 自転車保険加入の義務付けは、兵庫県内の自転車利用者(未成年の場合は保護者)と事業者が対象

出典:兵庫県ホームページ

4 自転車で神戸を楽しむ環境づくり

(1) 関西広域サイクリングルート



① WVG 関西自走ルート

総距離	251.2km
所要時間	16時間44分
累積標高	1,397m
通過県	兵庫県 岡山県 鳥取県

ルート概要	距離	時間	エスケープポイント	レベル
スタート 神戸空港	0	0		
播磨町	45.9km	3時間37分	→ 西二見駅	初級
姫路城	72.2km	4時間48分	→ 姫路駅	
道の駅しんぐう	93.4km	6時間13分	→ 播磨新宮駅	中級
道の駅宿場町ひらふく	120.8km	8時間3分	→ 平福駅	
あわくらんど	140.8km	9時間23分	→ あわくら温泉駅	上級
清流茶屋かわはら	175.5km	11時間41分	→ 河原駅	
鳥取城跡	189.5km	12時間38分	→ 鳥取駅	
潮風の丘とまり	219.8km	14時間39分	→ 泊駅	超級
	235.0km	15時間40分	→ 倉吉駅	
ゴール 倉吉自転車競技場	251.2km	16時間44分		



ルートラボ URL <https://yahoo.jp/-zG-xV>

II. 自転車施策のこれまでと今後の取組み

②大阪湾一周しおかせ満喫ルート

総移動距離	296.6km	ルート概要		距離(km)	時間	エスケープポイント	レベル		
総走行距離	198km	スタート	明石港	0	0	0			
所要時間	14時間16分		岩屋港(高速艇)	(6.7)	(0:13)	0:13	備考:船		
累積標高	950m		洲本バスセンター	32.7	32.7	1:45	1:58		
通過県	兵庫県 徳島県 和歌山県 大阪府 堺市 大阪市		小鳴門橋	(37.3)		(0:47)	2:45	備考:高速バス	
			徳島港	29	61.7	1:35	4:20	徳島駅	
			和歌山港	(55)		(2:00)	6:20	和歌山駅	中級
			みさき公園	26.9	88.6	1:48	8:08	みさき公園駅	
			岸和田城	25.4	114.0	1:42	9:50	岸和田駅	
			通天閣	28.6	142.6	1:54	11:44	新今宮駅	上級
ゴール		明石駅	55.4	198.0	2:32	14:16	明石駅		



ルートラボ URL <https://yahoo.jp/-i2Mad>

(2) サイクルステーション設置など付加価値の提供

① サイクルステーション事例

a. 通勤利用型

■ HIBIYA RIDE (ヒビヤライド)

自転車通勤者を対象とした有人の自転車駐輪場で、ロッカーやシャワー室などを完備した施設

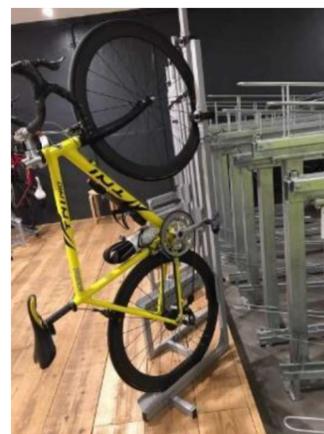


図. HIBIYA RIDEの案内チラシと駐輪場(写真)

b. 観光利用型

鉄道駅や道の駅など観光の拠点等を中心に駐輪場や休憩場、情報提供、施設によっては自転車修理用の工具の貸出し等、自転車を楽しむサイクリストや観光客向けにサービスを提供している。

■宮サイクルステーション

宇都宮市は「自転車のまち うつのみや」の実現に向け、自転車をより快適に利用できる環境づくりを目指し、自転車利用促進の拠点として、宇都宮ブリッツェンの運営会社であるサイクルスポーツマネージメント株式会社が指定管理者となり、市と連携しながら運営

- ・ 宇都宮駅前にあり、駐輪場が隣接
- ・ 自転車の修繕スペース、休憩スペースやシャワー・ロッカーの提供
- ・ スポーツバイクのレンタル、スポーツバイクセミナーなどを実施

■U2

しまなみ海道を走るサイクリスト向けの複合施設で、民間が運営。しまなみ海道の本州側の起点となる尾道にあり、しまなみ海道のサイクリングの観光拠点でもある。

- ・ ホテルを併設し、自転車ごとチェックインでき、部屋に自転車を持ち込める。
- ・ 他に、レストランやバー、カフェ、サイクルショップ・レンタサイクル等あり

■はりまサイクルステーション

姫路駅を拠点とするサイクリストのために、神姫バスの旧バス待合所を利用して「姫路駅前サイクルステーション」を設置

- ・ 広域観光ルートの紹介
- ・ 簡単なメンテナンス工具等の無料貸出しやサイクル用品の販売
- ・ 手荷物の預かり（有料500円）や事前に配送した自転車の預かり
- ・ サイクルスタンド（組立てやメンテナンス用）や更衣室での着替え（男女別各1室）等

■富山湾岸サイクリングコース

サイクリングコースを自転車で快適に走れるよう、空気入れ・修理工具の貸出し、トイレの使用や飲料水の提供などのサービスが受けられる公共施設を「サイクルステーション」とし、県が認定した店舗を「サイクル・カフェ」として沿道に設置



写真. 宮サイクルステーション（宇都宮駅）



写真. U2（尾道駅）



写真. はりまサイクルステーション（姫路駅）



写真. 富山湾岸サイクリングコース（魚津市）

II. 自転車施策のこれまでと今後の取組み

c. その他

■STYLE-B（品川区）

高架下を利用し、自転車駐輪場の他に自転車店やカフェ等の自転車を中心とした複合施設



②自転車利用者のための案内標識等の設置

自転車を利用する誰もが、安全・安心で快適に移動することができるように、自転車の走行位置や観光施設等の位置、あるいは自転車ルール・マナーの周知徹底などのために、案内標識等の設置を行う。

設置にあたっては、児童・生徒や高齢者に配慮し、わかりやすいマーク等で示すなどの工夫を行うほか、訪日外国人観光客の利用が想定されている場合には、多言語表記（英語・中国語・韓国語等）などについても検討を行う。



写真. 自転車用車道サイン
（米・ポートランド）



写真. 自転車道や観光施設の位置等
を示した地図（奈良県）



写真. 自転車走行位置・ルール周知を
示す路面表示（札幌市）



写真. 自転車道や観光施設の位置等
を示した地図（しまなみ海道）



写真. 自転車道や観光施設の位置
等を示した地図（京都府）



写真. 自転車道のルートを示す
サイン（奈良県）



図. ひょうごサイクリングモデルルートのサイン案



写真. 走行の注意喚起の案内（神戸市）

(3) サイクリングを楽しむ環境づくり

① 自転車利用マップ・パンフレットの作成

自転車を利用して、安全・安心で快適にまちへ出かけたいくなるような、自転車利用マップやパンフレット等を作成し、市民や来街者等に広く周知することにより自転車利用の利便性を向上させる。また、これらの作成にあたっては、地域住民や事業者等との協働により作成していく。

自転車利用マップ・パンフレット等には、自転車安全利用五則、走りやすいルートや放置禁止区域・走行禁止区間、自転車等駐車場の位置、あるいは主要な施設(鉄道駅・観光施設・商業施設等)とそこまでの距離など、利用者にとって役立つ様々な情報を盛り込み、自転車等駐車場や商店街、公共公益施設、自転車販売店等において自転車利用者へ配布するとともに、ホームページ等にも公開するなど、広く周知していく。

- ・北摂地域の地元のサイクリングチーム（コラジヨ川西）が普段走行するルート等を参考にサイクリストの目線でコース設定
- ・4つのモデルコースから成る
- ・道路環境や注意が必要な個所等の記載や、北摂の里山のビュースポットや立ち寄りスポット等も掲載

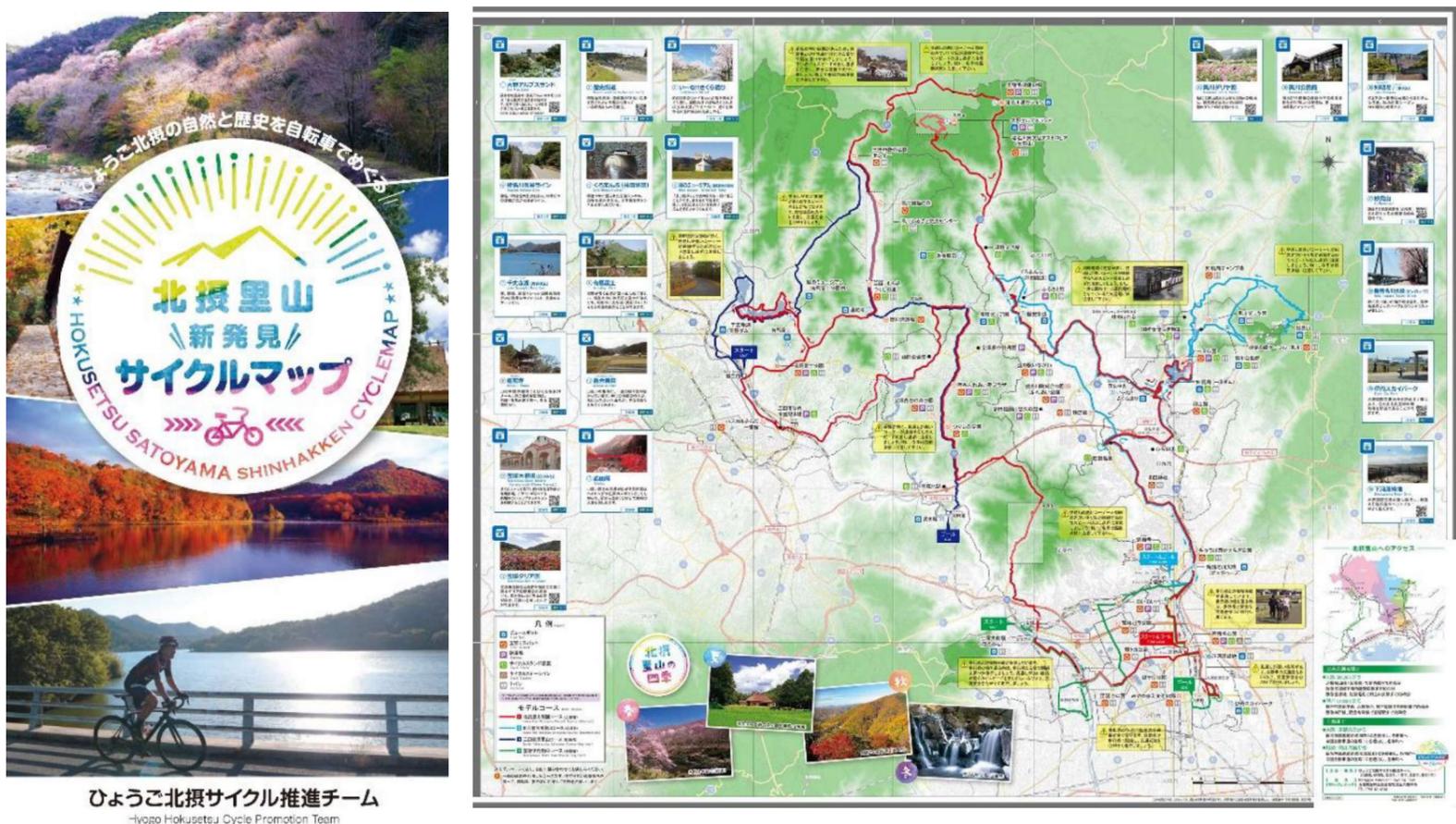


図. 自転車利用マップ（例：北摂里山-新発見-サイクルマップ）

5 自転車を活かした地域・環境づくり

(1) “こうベリンクル”の普及促進

①シェアサイクルの概要

シェアサイクルは、貸出し・返却の場所が基本的に同じであるレンタルサイクルとは異なり、複数の自転車貸出し・返却拠点を設置し、どの拠点でも貸出し・返却が可能な新たな交通システムである。

シェアサイクルでもドック（ラック）のあるポートありの形式が我が国では主流であるが、ドックのないポートありの形式のものも増えてきている。また、海外では、ポートを設けない形式のものもあるが、放置自転車等の問題を引き起こしている。

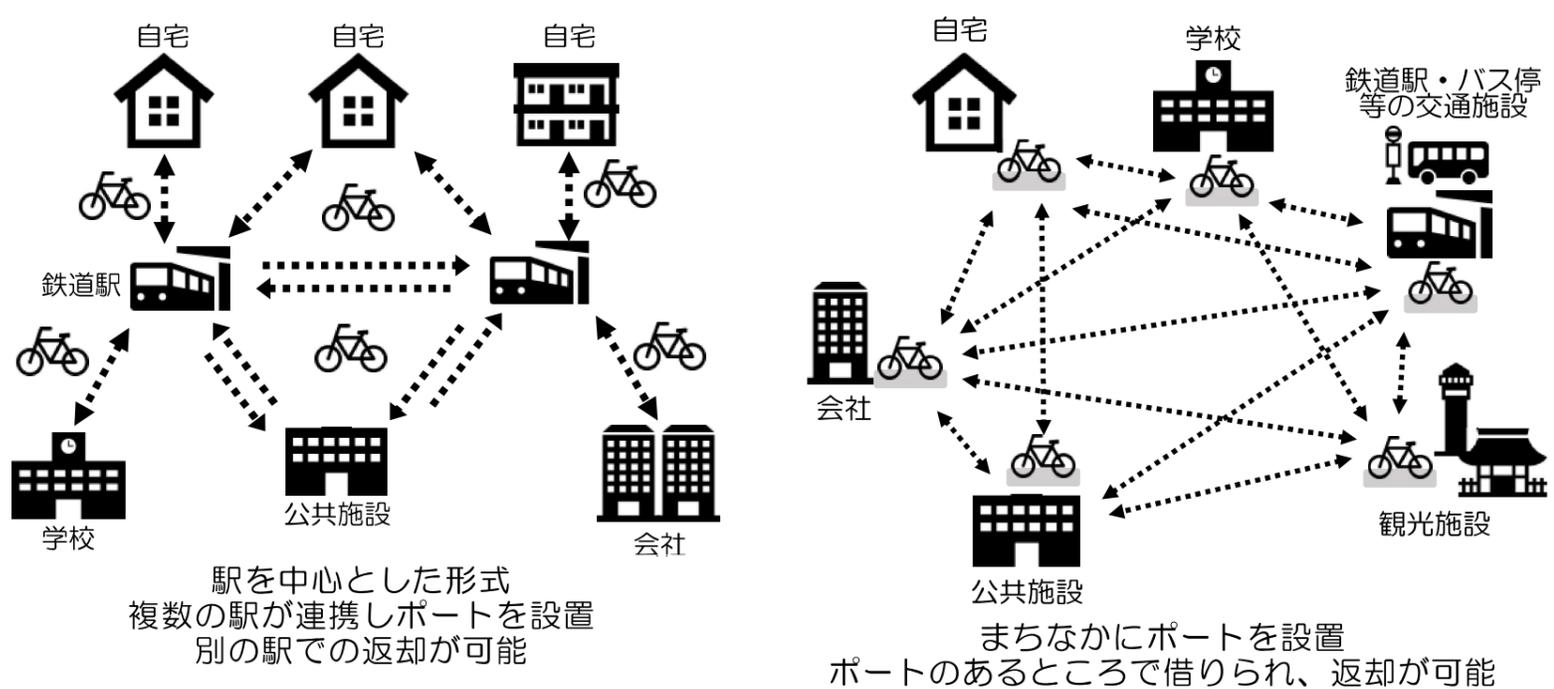


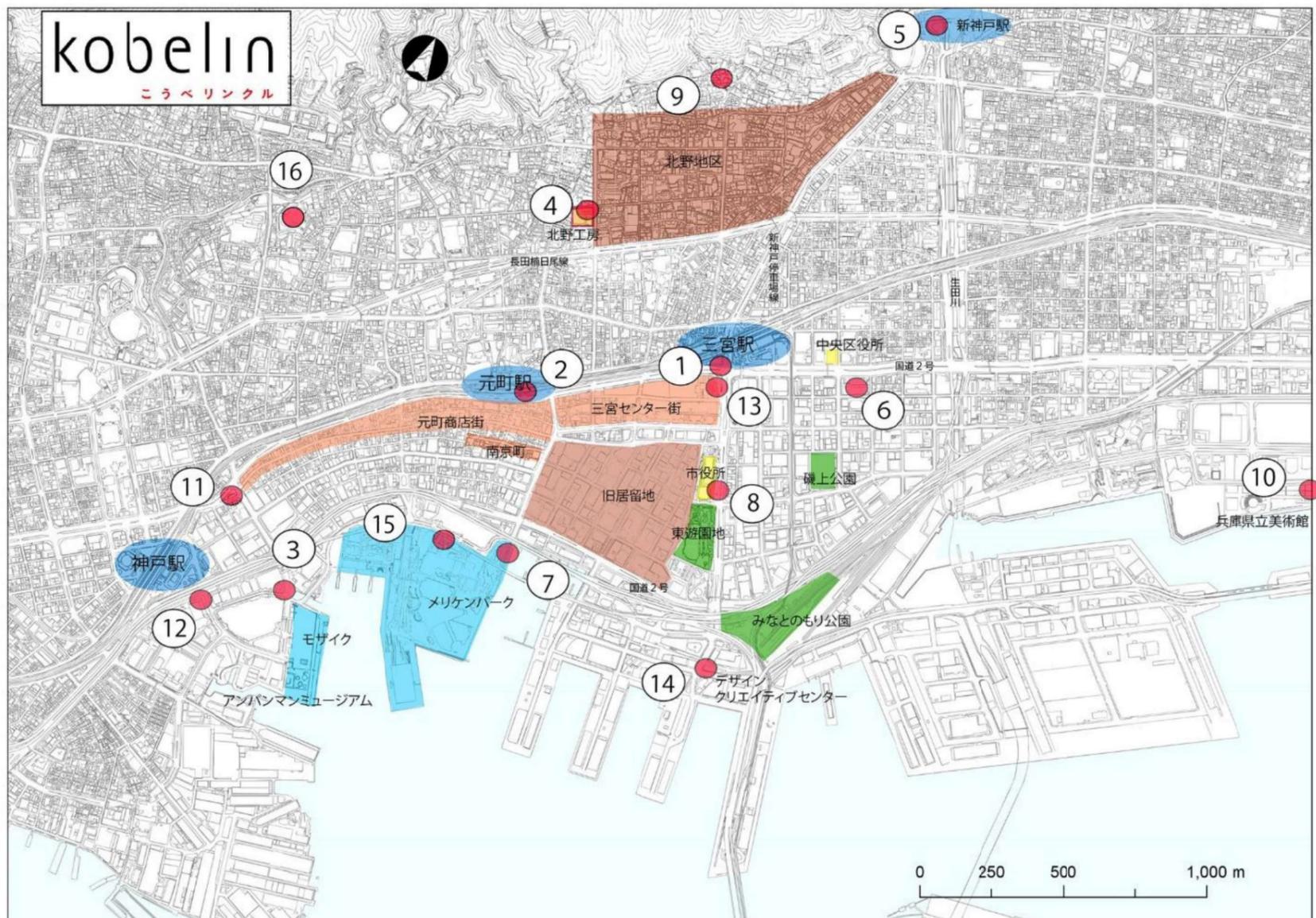
図. シェアサイクルの種類

自転車を複数の人により共同利用するシェアサイクルは、パリ市で本格導入されている「Velib'(ヴェリブ)」をはじめ欧州や北米、アジア等の各都市での普及・展開、あるいは国内でも各都市で社会実験や導入が進められるなど、環境にやさしい新たな利用形態による「公共交通システム」の一つとして、近年注目されている。同システムを導入する目的や場所、サービス内容等により、得られる効果は大いに異なってくるものの、以下に示すような効果が期待されている。

<シェアサイクルの導入効果(目的・メリット)>

- 自転車の共同利用（サイクルシェア）による自転車総量の抑制とそれによる放置自転車の減少や駐輪場の省スペース化
- 自動車交通の抑制とそれによるCO₂排出量の抑制
- 滞在時間の長時間化・立ち寄り施設数の増加など、まちの回遊性の向上（観光客・買物客等）による地域の活性化・観光振興
- 都心景観・魅力の向上
- クルマ利用から自転車利用の転換による健康増進
- 人の流動の増加による犯罪の抑制 など

②コベリンのポート一覧図及び料金体系



No	ポートの場所	台数
1	三宮駅前	15台
2	元町駅前	15台
3	ハーバーランド	15台
4	北野工房のまち	15台
5	JR新神戸駅前	18台
6	アーバンエース三宮ビル	14台
7	メリケンパーク	5台
8	神戸市役所前	14台

No	ポートの場所	台数
9	北野町中公園	5台
10	兵庫県立美術館前	5台
11	西元町	7台
12	ハーバーランド第2	12台
13	三宮駅南	15台
14	KIITO	5台
15	ホテルオークラ	5台
16	ジオ中山手	10台

利用方法	料金
1回利用	最初の60分 100円 その後30分毎に100円 (ただし1日最大1000円)
1日利用	1日 800円

(2) 自転車通勤の促進

① 自転車通勤のメリット（労働生産性の向上）

以下、自転車通勤導入に関する手引き（自転車活用推進官民連携協議会）より抜粋

○自転車通勤によって、仕事の作業などの身体的な活動だけでなく、時間管理能力や集中力が向上し、労働生産性がアップ

3か月間の自転車通勤による労働生産性の変化を WLQ-J^{※1} という手法によって調査した結果によると、労働生産性を示す指標である「身体活動^{※2}」、「時間管理^{※3}」、「集中力・対人関係^{※4}」、「仕事の成果^{※5}」のすべてにおいて、自転車通勤の実施後の数値が改善し、自転車通勤により労働生産性が向上することが明らかとなっている。

下図は、3ヶ月間の自転車通勤前後の労働生産性を比較したもの

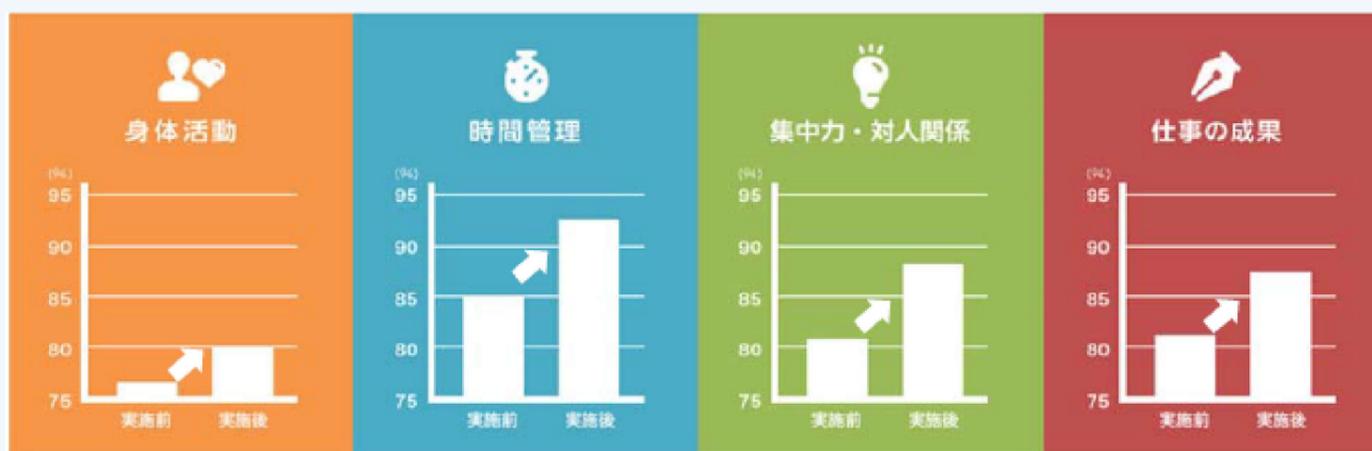


図. 自転車通勤による労働生産性の変化（n=20）

出典：株式会社シマノ、株式会社フジクラ

② 「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト

国土交通省自転車活用推進本部では、通勤や業務における自転車利用の拡大に向け、「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトを令和2年4月に創設している。

これは、自転車通勤を推進する企業・団体に対し、「宣言企業」と「優良企業」を認定し、それら企業・団体をPRするほか、認定された企業・団体が使用可能なロゴマーク発信や、自転車通勤の好事例の発信を行うなど、国による企業・団体の自転車通勤支援プロジェクトである。

※1：SOMPOリスクマネジメント株式会社による労働生産性測定プログラムのこと

※2：業務に必要な動作や作業に対して健康上の問題が影響を与えている度合い

※3：通勤時間や始業時間などの時間管理に対して、健康上の問題が影響を与えている度合い

※4：集中力とは仕事への集中力に対して、健康上の問題が影響を与えている度合い

対人関係とはコミュニケーションに対して、健康上の問題が影響を与えている度合い

※5：予定や期待通りに仕事の結果を出すことに対して、健康上の問題が影響を与えている度合い

③ 他都市の取組み状況

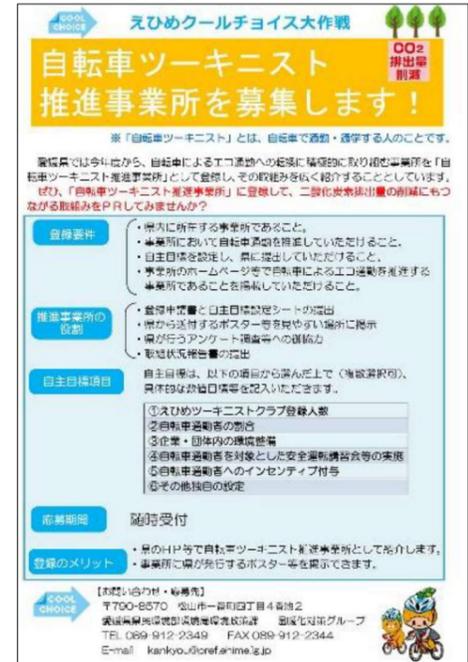
■ 自転車ツーキニスト推進事業所登録制度（愛媛県）

- ・ 自転車によるエコ通勤への転換に積極的に取り組む事業所を「自転車ツーキニスト推進事業所」として登録する制度を実施

【目的】 自転車によるエコ通勤を県内に普及・拡大し、二酸化炭素排出量の削減を図ること

【特典】

- ・ 愛媛県の HP 等での紹介
- ・ 「えひめツーキニスト応援隊」として協力する飲食店・自転車店・道の駅・宿泊施設等での割引等



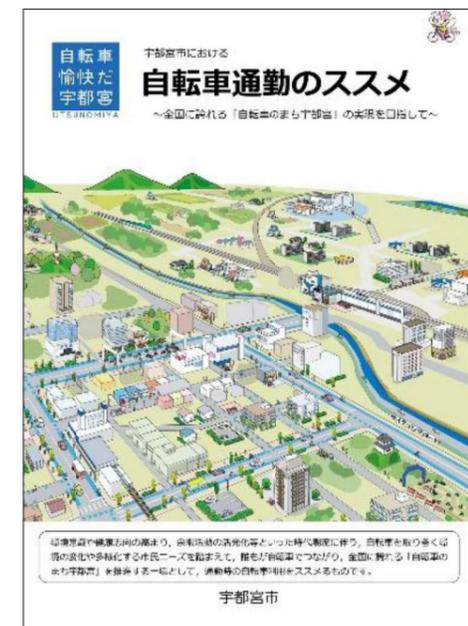
出典：愛媛県ホームページ

■ 出前講座「自転車通勤のススメ」（宇都宮市）

- ・ 自転車通勤を推進しようとする事業者を支援するため、自転車通勤のメリットや自転車の交通ルール・マナーや宇都宮市の自転車の取組みなどを紹介する「出前講座」を実施

【対象】

- ・ 宇都宮市に立地する事業者の方
- ・ 宇都宮市在住、または通勤者で5人以上の団体等



出典：宇都宮市ホームページ

(3) 自転車活用による健康維持・増進、環境負荷の低減

■自転車活用による健康増進

○自転車通勤の運動強度は安静時の6.8倍 3か月で体重と体脂肪率がダウン

自転車による通勤は、安静時の6.8倍の運動強度であるとされている。

3か月間の自転車通勤により、体重が7kg減（約6kg減）、体脂肪率が4%減という調査結果もある。



図. 自転車通勤と体重・体脂肪率の変化

出典：株式会社シマノ

○自転車通勤でがんや心臓疾患による死亡・発症リスクが大幅ダウン

2017年に発表されたイギリスの研究によると、自転車もしくは自転車及び徒歩による通勤では、クルマや公共交通機関に比べて、がんによる死亡リスクが40%、心臓疾患による死亡リスクが52%も低いことが明らかにされている。

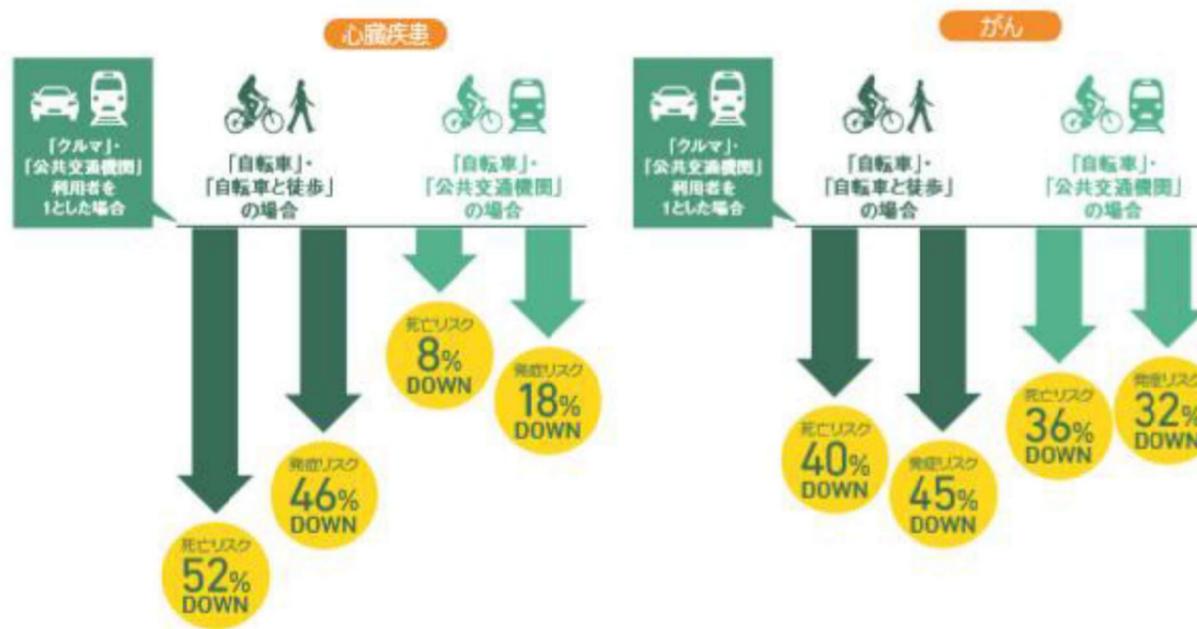


図. 通勤時の手段別にみた心臓疾患・ガンによる死亡・発症リスク

出典：株式会社シマノ

(4) 新たな交通手段としての自転車活用

■サイクル&バスライドの整備箇所

平成30年度から西区と北区における郊外の交通結節点の強化として、多方向からのバスが集中するバス停付近に無料駐輪場を整備している。

	場所（バス停名）	設置台数	設置日
北区	1. 吉尾インター	12台	H31.3.4
	2. 星和台南	30台	H30.11.28
	3. 淡河	30台	H31.3.31
西区	4. 岩岡出張所前	28台	R2.3.25

※平成31年4月15日より西区の「高和橋バス停」付近に設置していた無料駐輪場は、令和2年3月23日に廃止

神戸サイクル&バスライド

神戸市では、バスの利便性を高めるために、バス停付近に無料駐輪場を整備しています。通勤・通学・お出かけの際にぜひご利用ください。

サイクル&バスライドとは・・・
出発地から自転車でバス停まで行き、バスに乗り換えて目的地に向かうこと

＜ご利用イメージ＞
ご自宅 → 自転車 → バス停 → 目的地へ

駐輪場設置場所

バス停名称	所在地	収容台数	設置時期(予定)
①吉尾インター	北区八多町吉尾	12台	平成31年3月4日
②星和台南	北区山田町藍那字手垣	30台	平成30年11月28日
③淡河	北区淡河町淡河	30台	平成31年3月31日
④岩岡出張所前	西区岩岡町岩岡	28台	令和2年3月25日

注意事項
○鍵は必ずかけましょう。盗難や事故等による損害は、責任を負いかねます。
○原付と自動二輪車を置くことはできません。

お問い合わせ先 神戸市総合コールセンター ☎078-333-3330

検索 神戸サイクル&バスライド

利用者アンケートにご協力
よろしくお願いします。

図. 神戸サイクル&バスライドポスター



写真. 北区の星和台南バス停に隣接する駐輪場

用語の解説

	用語	解説
ア 行	ICタグ	電波を受けて働く小型の電子装置 読み取り機に接触させることなく情報処理を行うことができる。
	ICT (Information and Communication Technology)	「情報通信技術」の略であり、IT (Information Technology) とほぼ同義の意味を持つが、コンピューター関連の技術をIT、コンピューター技術の活用に着目する場合をICTと、区別して用いる場合もある。国際的にICTが定着していることなどから、日本でも近年ICTがITに代わる言葉として広まりつつある。
	V e l i b (ヴェリブ)	フランス・パリ市が提供している自転車貸出しシステム
	LED	発光ダイオード。LEDを使用した照明器具は、従来の白熱電球照明と同じ明るさを作るのに必要な電力が少なく済む。
カ 行	チャンネルプロムナード	兵庫区の新川運河の水際に、市民の散策の場として、またイベント等にも利用されている、約300mの遊歩道
	健康アプリ 「MYCONDITION KOBE」	市民が、自身の歩数や食事等の「からだ」や「くらし」の情報と、市が保有する各種健診結果を管理し、個人ごとの健康データを基に、健康に関するアドバイスを受けることができるスマートフォンアプリ。更に健康行動に対して、健康ポイントが貯まり、貯まったポイントは市内の企業・団体の協賛による特典に交換することができる。
	健康創造都市KOBE	神戸市が目指す、すべての市民が健康になるまちを指す。少子高齢化や疾病構造の変化と共に健康に対する市民の意識も多様化し、よりきめ細かい健康づくり施策が求められている中で、「健康創造都市KOBE」を目指し、議論、提案を行い、実践につなげていくため、神戸に思いを持つ企業や団体等が中心となり、「健康創造都市KOBE推進会議」を平成29年7月に設立し、健康寿命の延伸、健康格差の縮小、個人の健康づくり活動と企業の健康経営を通じた市内経済の活性化の取組みを進めている。
	交通安全施設整備	交通環境の改善を行い、交通事故の防止を図り、あわせて円滑な交通を確保するため交通安全施設（道路標識、区画線等）や道路付属物等を整備すること
	交通安全総点検	地域住民の方や小学生など様々な道路利用者の参画を得て、実際に道路を歩き、通行の障害となっている歩道の段差や不法駐輪の状況などを点検し、必要に応じて改善措置を行っていく事業である。
	KOBEエコアクションアプリ 「イイことぐるぐる」	自宅や外出先でエコアクションを行うと、お得なポイントが貯まる神戸市のスマートフォンアプリ
	「港都 神戸」グランドデザイン	神戸が、今後も都市間競争に負けない都市であり続けるためには、都心・ウォーターフロントを、「デザイン都市・神戸」を具現化するリーディングエリアとして新たな魅力と活力にあふれる地域にしていく必要があるとの考えのもとで策定された将来構想（平成23年3月策定）である。
	神戸の都心の未来の姿 「将来ビジョン」	神戸の都心を大胆に活性化していくため、新神戸から三宮、元町を経て神戸・ハーバーランドまでの範囲を対象として、これから目指すべき神戸の都心像を、ビジュアルに表現することでわかりやすく共感・共有しやすいものにするに重きを置いて取りまとめたもの

用語集

	用語	解説
サ 行	サイクル&バスライド	自宅から最寄りのバス停まで自転車で行き、そこからバスに乗り換えて、通勤・通学や買い物等に向かうものである。
	シェアサイクル	レンタサイクルの一種であるが、従来のレンタサイクルとは異なり、複数の貸出し・返却拠点を設置し、どの拠点でも貸出し・返却が可能なシステム（借りた場所に必ずしも返却しなくてよい）のこと。コミュニティサイクルとも呼ばれる。
	指定管理者制度	地方自治法の改正（平成15年9月2日施行）により、従来の「管理委託制度」に代わる「指定管理者制度」が創設されたことに伴い、管理委託先の法律上の制限がなくなり、民間事業者を含むすべての団体が、公の施設の管理主体となることが可能になった。 指定管理者制度は、多様化する住民ニーズに対応するため、公の施設の管理に民間の能力を活用しつつ、住民サービスの向上等を図ることを目的に創設された制度である。
	自転車専用通行帯 （自転車レーン）	自転車は、車両通行帯の設けられた道路において道路標識等により通行の区分が指定されている場合には、指定された車両通行帯を通行しなければならないとされている部分をいう（道路交通法第20条第2項）。
	自転車走行環境	「自転車走行空間」は、車道上では自転車道や自転車レーン等、歩道上では通行部分指定といったハード整備を主として行うもので、「自転車走行環境」は、ハード・ソフト両面で創出する、自転車が走行する環境のこと
	自転車走行空間	道路構造令に規定する自転車通行帯、自転車道及び自転車歩行者道、道路交通法に規定する自転車専用通行帯等、車道において自転車が走行する部分をいう。 広義には、道路交通法の規定により自転車が通行できる歩道を含む。
	自転車等放置禁止区域 （放置禁止区域）	自転車や原付を放置した場合、即時撤去される区域のことをいう。 「神戸市自転車等の放置の防止及び自転車駐車場の整備に関する条例・条例施行規則」により、自転車等放置禁止区域を指定しており、この区域に自転車・原付が放置されている場合は、即時撤去することができる。
	自転車道	専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさく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である(道路構造令第2条第2号)。 自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる車道の部分である(道路交通法第2条第3号の3)。
	自転車歩行者道	専ら自転車及び歩行者の通行に供するために、縁石線又はさく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(道路構造令第2条第3号)。
	車線	道路交通法による車両通行帯。車両通行帯のない道路の場合は車道
	車道	道路交通法第2条第3号に規定する車道。車両の通行の用に供するため縁石線等又は道路標示によって区画された道路の部分
ゾーン30	生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的とし、区域（ゾーン）を定めて時速30キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策のこと	

	用語	解説
夕行	滞在型郊外リゾート	「神戸港将来構想（平成29年7月、神戸市）」において、須磨海岸周辺の自然海岸、水族園、山など神戸を代表する観光名所が集積しているエリア
	多文化共生	市内で急増しているアジアからの留学生や技能実習生等について、国籍の違う人どうしが互いの文化を知り、理解し合うことのできるまちを目指し、イベントや情報紙の発行を通じて地域の方々と外国人コミュニティとの交流を図ること
	T Sマーク	自転車を安全に利用してもらうために点検・整備を受ける気運を醸成する制度で、自転車安全整備士が自転車を点検、整備して道路交通法令に定められた基準に適合した安全な普通自転車として確認をしたときに貼られるマークである。 このマークが貼られている自転車には、傷害及び賠償責任保険が付帯される。
	都市型側溝	皿溝幅が狭く、皿溝の勾配が緩い構造で、車道を走行する自転車が、より安全で快適に通行しやすい環境を創出するように近年開発され始めた側溝
	トリップ	人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位をいう。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り継いだとしても1トリップとカウントする。
八行	パーキングチケット	短時間駐車的需求に対応するため、道路状況、交通への影響や支障などを勘案して、駐車枠で指定した場所・方法に限り短時間駐車を認めるというもの
	パーソントリップ調査	person（人）trip（ある目的のため出発地から到着地まで移動すること）に関する調査のことをいう。 「どのような人が、いつ、どこからどこへ、どんな目的で、どのような交通手段を使って移動しているか」のデータを把握し、多様な交通手段の利用実態の定量的な把握、将来の交通量の予測、今後の都市交通施設の整備・運用方針の検討などの基礎資料として活用される。
	附置義務駐輪場	神戸市では、昭和58年に制定した「神戸市自転車等の放置の防止及び自転車駐車場の整備に関する条例」に基づき、都市計画法第8条第1項第1号に規定する近隣商業地域及び商業地域において、小売店舗、銀行、遊技場の新築及び増築等をする場合には、施設の規模に応じて、自転車駐車を当該施設若しくはその敷地内またはその周辺に設置することを義務付けている。
	普通自転車	道路交通法では、二輪又は三輪の自転車で、他の車両を牽引していないものを「普通自転車」と定義している。
	放置自転車	自転車駐車場以外の公共の場所において、自転車等を当該利用者等が離れて直ちに移動することができない状態にある自転車のこと。自転車が置かれている時間の長さに関係なく、短時間でも自転車を離れば放置自転車とみなす。
	ポート	シェアサイクルの貸出し・返却拠点のこと。サイクルポートとも呼ばれる。
マ行	ママフレエリア （幅広駐輪エリア）	通常より幅が広く、チャイルドシート付の子乗せ自転車等が駐輪しやすい駐輪区画を設けたエリアのこと
	みちの懇談会	道路に関する市民ニーズへの的確な対応と、道路活用施策について、アイデア提案や取組みに対するさまざまな視点からのご意見をいただき、道路行政に反映していくことを目的として、2005（平成17）年度に設置した有識者会議 学識経験者や市政アドバイザーの方を含めた委員で構成されている。

用語集

	用語	解説
マ行	無電柱化	災害の防止、安全・円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図るため、電柱や電線類を地中化すること
ラ行	レンタサイクル	観光・行楽・通勤・通学・商用などの目的のために自転車を貸出す事業のこと
	路肩	道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分という（道路構造令第2条第12号）。



神戸市自転車活用推進計画

2020年6月

神戸市建設局道路計画課

〒651-0084

神戸市中央区磯辺通3丁目1番7号 コンコルディア神戸4階

TEL (078) 595-6415

FAX (078) 595-6409

E-MAIL: road-planning@office.city.kobe.lg.jp

神戸市広報印刷物登録

令和元年度 第732号 広報印刷物規格 A-1類

表紙：加藤あまねさん（神戸芸術工科大学）が作成に
協力してくれました。